

Japan Railfan Club

鉄道友の会 福井支部報

轍

～わ だ ち～



(▲2016年1月10日 福井鉄道 越前武生駅 撮影 森家和治)

福井鉄道 モハ602形 定期営業運転中！

2016.1月号

No.164

福井支部 ホームページアドレス

URL http://www.geocities.jp/railfan_fukui/

『ふくいの鉄道160年』こぼれ話 (1)

渡邊 誠

50周年記念誌『ふくいの鉄道160年』(以下「本書」とする)は、もうお手元に届いたでしょうか。本書は“特別に鉄道ファンというわけではないが郷土の地理や歴史には興味がある”という人に呼んでもらうことをコンセプトに制作したため、テツの道には専門家である会員諸兄には少々物足りなかったことかと思えます。

あまり専門的に深入りしすぎてもかえって一般読者の興味が削がれますし、当初から分量は250ページ程度と決めていたこともあり、書きたいことがらの多くをお蔵入りさせざるを得ませんでした。そこでこの『わだち』をお借りして、こぼれ話を披露させていただくことにしました。こぼれ話というより、“(意図的に)こぼした話”のほうが当を得ているかもしれません。

第1章 福井にも鉄道のめばえ

[P18] 福井で鉄道を初めて知った人 福井人で最初に鉄道を知った人として、田中前支部長は『わだち』111号(平成19年1月)で村田氏^{うじひさ}寿1人の名を挙げている。確かに安政4年(1857)と年月がはっきりした文書が残されてはいるのだが、1人に絞ることに筆者は与しない。

村田氏寿とは 福井市民でなければ村田氏寿なる人物にあまりなじみがないのではないだろうか。松平慶永^{よしなが}(春嶽)は別格としても橋本左内、横井小楠、由利公正、中根雪江、鈴木主税^{ちから}といった人物に比べれば知名度は落ちる。郷土史研究家を自称する筆者でさえ『わだち』111号に接するまでは知らなかった。読みもウジトシかと思っただがウジヒサが正解のようである。

ともかく村田氏寿とは、肥後熊本藩士で儒学者でもある横井小楠の高名を知った慶永が、福井藩の政治顧問に招くことを考え、藩主細川^{なりもり}斉護と交渉するための使者として、熊本まで派遣された人物である。このときの紀行文が「関西巡回記」であり、その中に鉄道に関する記述があるというわけである。

藩校明道館の運営にも携わっているが、福井市の幕末維新史を探求することが本書の目

的ではないので、これだけに留めておく。

村田氏寿の見た蒸気車模型とは 長崎奉行所文書(長崎県立図書館蔵)に、安政4年3月29日付けで次の一文がある。

松平美濃守家来於出島明朝日、蒸気車雛形焚試いたし候に付而は、煙氣可立揚旨届出有之候間為心得相違候

地元にはこの書があるだけで、この書では、福岡藩主黒田美濃守^{なりひろ}齊溥の家臣が、長崎出島において蒸気車模型を運転したことは分かるが、誰が作ったのかは分からない。一方、村田の「関西巡回記」に大塚五郎太夫大なる名前があることから、大塚が蒸気車模型の製作者か製作責任者かの立場であったことが分かるという。

この2点以外の文献は残されていなく、どの程度の大きさであったのか、現品はその後どうなったのかなど、これ以上のことは分かっていない。

日本国有鉄道百年史 『日本国有鉄道百年史第1巻』(昭和44年、以下『国鉄100年史』)は、開業以前の前身として村田のほか橋本左内も横井小楠も取り上げている。

私見 橋本左内の「西洋雑詠」は“安政のころ”と推測されるだけで年月の特定には至っていない。

横井小楠の「国是三論」は万延元年(1860)と、村田の「関西巡回記」より3年あとだが、では横井は安政4年の時点では鉄道についての見識は全くなかったと言い切れるのだろうか。

そもそも村田が関西から九州まで出張したのは、藩主松平慶永から肥後の熊本にいる横井を福井へ招聘するために向かったのである。肥後の隣国肥前佐賀・鍋島藩ではこれより早く安政2年(1872)に蒸気車模型を製作している。これは昭和34年(1959)に鉄道記念物に指定され、長い間東京神田の交通博物館に展示されていたが、現在は財団法人鍋島報效会徴古館(佐賀市)に里帰りしている。

さらに古くロシアのプチャーチンが肥前長崎に停泊した艦上で模型を運転した見せたのは嘉永6年(1853)のことである。

横井がこれら隣国での出来事を知らなかったとは考えにくく、村田より横井のほうが先に鉄道を知っていたと考えても不自然さはない。

また、橋本の「西洋雑詠」が、年月が特定できないとはいえ、村田の「関西巡回記」よりあととも断言できないわけで、村田が一番と決めつけるのはいささか早計ではなかろうか。

世界で初めて蒸気車が営業運転に供されたのは、イギリスはジョージ・スチーブンソンのロコモーション号で、1825年(文政8年)のことである。そのころわが国は鎖国中で、世界情勢がリアルタイムで伝わることはなかった。その一方で、長崎・出島ではオランダのみに通商窓口を開いており、オランダ商人のもたらす諸外国の風聞は、「別段風説書」として翻訳され幕府に届けられた。この風説書に鉄道記事が載り始めたのは天保年間(1830~1844)という説もあるが、少なくとも弘化3年

(1846)にはパナマで鉄道建設計画が伝えられていることが確認できるという。

江戸後期の元号は、文化、文政、天保、弘化、嘉永、安政、万延、文久、元治、慶応、明治と続く。庶民階級はともかく、参勤交代で江戸や京・大阪を行き来している武士階級には、嘉永から安政のころにかけて鉄道に関する知識が広まっていったものと推測する。

福井人で、村田氏寿、橋本左内、横井小楠の3人以外の者が鉄道を全く知らなかったわけを決してないものとする。

写真・肖像画 これら3人の写真・肖像画は福井市立郷土歴史博物館の許諾を得て転載した。本書図-1の橋本は昭和10年(1935)に福井市の画家島田墨仙が描いたもの、図-2の村田は明治5年(1872)53歳のときの撮影、図-3横井は文久元年(1861)8月に江戸で日本初の商業写真家鶴飼玉川ぎよくせんの撮影である。

第2章 福井の鉄道開業まで

(P22) 琵琶湖-敦賀間に異論はなかったのか

維新政府は東京-京都間の幹線と東京-横浜間および京都-神戸間、琵琶湖付近-敦賀港間の3線を支線(のちに東京-神戸を1本の幹線と考えるようになり支線は2つ)として早期の建設を決めたわけだが、いくら日本海航路と京・大坂への中継ルートであるとは言え、琵琶湖-敦賀間が東京-横浜間と肩を並べるほどの交通需要があったのであろうか。現代人の感覚からは、にわかには信じがたい。

やはり当時もそう考えた政治家はいたようで、工部卿井上馨こうぶきよう かおるは、敦賀線の建設には不安をいだいた。その理由は、この区間は政治的、経済的に重要な線路であるが、実際には収益が期待できず、営業費の一部補填ほてんの必要が生ずるであろうという点にあった。

そこでかれは、明治12年(1879)8月27日、

三條 ^{さねとみ} 実太政大臣に横槍 ^{やり} を入れるような伺い書を提出し、大津から大垣を経て名古屋に至る線路、または採算のよい東京-高崎間の線路を建設するか、あるいは鉄道建設を中止して全国主要道路の整備を行なうほうが得策であると述べた。これに対し政府内部では意見が分かれ、御前会議にまで持ち込まれるほどであった。

10月にいたり、鉄道局長井上勝の「大津-敦賀線こそは、南北の殖産興業に必要不可欠だ。廟 ^{びよう} 議決定どおりに建設されたい。」と主張する方向で議論を終え、三條太政大臣は「米原ヨリ敦賀二達スル線路建築ト可相心、得事」と指令した。

こうして大津-長浜間は汽船連絡で線路敷設を後回しにするものの、長浜-敦賀間が翌明治13年4月に着工される運びとなった。

[P23] 福井で初めて汽車が走ったのはいつか

田中前支部長が書かれた『わだち』を一通り読ませてもらった。110号(平成18年11月)「つるがみなとレール物語」や113号(平成19年7月)「敦賀駅の変遷」などで、福井県での鉄道開業は明治15年(1882)3月10日とされている。その一方で、50号(平成7年11月)と105号(平成17年12月)の年表には、明治14年2月13日「敦賀-疋田間仮開業(貨物)」とある。

もちろん、いずれも間違っているわけでは決していないのだが、画 ^が 竜 ^{りょう} 点 ^{てん} 睛 ^{せい} を欠いているような気がする。

『国鉄100年史』には次のようにある。

敦賀線長浜・敦賀間鉄道の建設は、明治13年4月に開始したが、同年10月1日には、敦賀から2マイルの区間の軌条敷設を終えて工事列車の運転を開始し、翌14年2月13日には、非公式ながら敦賀・疋田間に貨物列車の運転を開始するに

至った。

開通はいつかではなく、開業はいつかでもなく、“汽車が初めて走ったのはいつか”と聞かれたら、今後は明治13年(1880)10月1日、汽笛一声新橋からわずか8年後、と答えることを提唱したい。

[P25] 敦賀-長浜間の貨物特例運賃 山岳

路線であることから京浜間や京阪神間に比べて工事費用が大幅にかさんだことから、現在の特定運賃制度と同じような「特例運賃」が設定されているので紹介しておく。

明治14年(1881)2月13日、金ヶ崎-疋田間で仮に貨物営業が開始された。このときの貨物運賃は普通運賃の2倍とされた。その理由として、この地方の車馬賃が京阪地方と比べて十数倍も高いことを挙げていた。

明治15年(1882)3月10日、金ヶ崎-柳ヶ瀬 ^{ずいどう} 隧道西口間および柳ヶ瀬-長浜間で旅客営業も開始された。この区間の運賃は1人1マイルあたり下等1銭5厘、中等3銭、上等4銭5厘とされたが、この区間の列車に上中等はなく下等のみで、区間別では下表のようであった。

一方、このとき貨物運賃は、貨物の種類にかかわらず、大津-神戸間の各等級の賃率を平均し、その2倍の賃率で計算するとした。

| 金ヶ崎 | | 金ヶ崎-洞道口間 下等運賃 | | | |
|-----|-----|---------------|-----|-----|-----|
| 3 銭 | 敦 賀 | 明治15年 4月15日改正 | | | |
| 7 | 7 銭 | 疋 田 | | | |
| 10 | 10 | 3 銭 | 麻生口 | | |
| 13 | 13 | 6 | 3 銭 | 刀 根 | |
| 15 | 15 | 8 | 5 | 3 銭 | 洞道口 |

明治17年(1884)9月には、敦賀-長浜間の貨物運賃は、重量10貫目(37.5kg)をもって1個とし、1個1マイル5厘の割合で計算することになった。

明治19年(1886)5月1日から、中等車両が連結され、中等運賃は下等の2倍とされた。

[P25] レンガ積みアーチ橋 創業時代の遺構をわずか3行で済ませてしまい、懺悔の念に堪えない。これでは何のことかわかりにくいので、『わだち』127号(平成21年11月)より、田中前支部長が平成21年8月25日付で敦賀市長へ提出した保存要望書の要点のみ再録しておく。

- ①明治15年(1882)3月10日の洞道口-金ヶ崎間の開通時から明治42年5月31日まで北陸線として使用された。
- ②昭和23年(1948)に撮影された航空写真によれば、国道8号線と敦賀駅との間の旧国鉄宿舍付近に木ノ芽川左岸から白銀交差点南部にかけて旧官鉄敦賀線の鉄道線路跡が描かれている。
- ③旧国鉄宿舍の北部に水路が描かれ鉄道線路跡を直角に横断している。この水路上に架けられたものが「旧官鉄敦賀線レンガ造りアーチ橋」である。
- ④大きさ 長さ8.77m 幅約2.8m アーチ内面の高さは、基底石上面より0.47m
- ⑤構造 2連アーチ型煉瓦造の橋梁(眼鏡橋)。但し、基底部及び下部は石造。
ア 煉瓦の積み方は、アーチ橋であるため曲率があり断面方向の施工が困難なため長手積みによっている。
イ 煉瓦の大きさは、一様ではないが縦約11.5cm、横約23.5cm、高さ約6.5cmのものが使用されている。

[P26] 開業時の閉塞方式 新橋-横浜間開業時の閉塞方式は、両側の駅長が単針電信機を用いて、その区間内に列車がないことを確認し合って発車させるものであった。

ちなみにわが国での電信の普及は鉄道より早く、明治2年(1869)12月に東京-横浜間で電報の取り扱いが始まっている。本県周辺でも、明治11年(1878)9月に天皇の北陸巡幸にともない、滋賀県大津から石川県(当時)魚津にいたる電信が架設され、本県では福井と敦賀に電信分局が置かれた。明治18年(1885)には長浜-金ヶ崎間で電話機が使用され始めた。

時代は戻って、京都-大阪-神戸間の開業式が行われた翌月、明治10年(1877)3月からは票券式が施工されている。票券式とは、通票(スタッフ)を持った列車しか進入できないとするもので、同一方向に続行運転する場合は、最初の列車が通券(チケット)を、最後の列車が通票を持つことになる。

初期の通票は堅木の丸棒で、一端には厚さ0.5cmの金属製で扁平な頭部が付いており、その形は閉塞区間ごとに違っていた。明治22年の東海道線全通のころ、米原-金ヶ崎間の通票は下表のようであった。

金ヶ崎-米原間 通票および通券の種別
明治22年7月1日

| スタッフ区域 | スタッフの形式 | スタッフおよびチケットの色 |
|----------|---------|---------------|
| 米原-長浜間 | 半円 | 緑 |
| 長浜-井ノ口間 | 四角 | 青 |
| 井ノ口-柳ヶ瀬間 | 五角 | 白 |
| 柳ヶ瀬-金ヶ崎間 | 円 | 赤 |

(注) 井ノ口は明治18年から明治30年まで高月-木ノ本間にあった駅

以下次号

参考文献

- 『日本国有鉄道百年史 第1巻』昭和44年 日本国有鉄道
- 『明治維新の人物と思想』明治維新史学会 高木不二 平成7年 吉川弘文館
- 『東海道線誕生-鉄道之父・井上勝の生涯』中村建治 平成21年 イカロス出版