

Japan Railfan Club

鉄道友の会 福井支部報

轍

～わ だ ち～



(▲2017年3月25日 福井鉄道 福井駅 撮影 森家治)
えち鉄「キーボ」、福鉄福井駅へ初登場！

2017.3月号

No. 1 7 1

福井支部 ホームページアドレス

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

鉄道と軌道の相互乗り入れは 本当に福井が日本初の事例か

～ 各界から一目置かれている鉄道愛好家団体としてなすべきことは～

渡邊 誠

福井鉄道福武線とえちぜん鉄道三国芦原線との相互乗り入れがスタートしてほぼ1年になります。報道によりますと利用者数は順調に伸びているとのこと、嬉しい限りです。

その一方で、この計画を机上で論議し始めた数年前から、行政の広報紙やマスコミでは、多少の表現は違えども「事業者が異なる鉄道と路面電車の直通は全国初」との主旨が報じられ、この『わだち』でも岸本支部長と森家編集長が何度かそのように書かれています。

はたして本当にそうなのか、かねてより半信半疑でしたが、他の案件に忙殺されて検証できないまま日々が過ぎてしまいました。この度ようやく一段落が付き、一定の私見がまとまりました。いささか時宜を逸走し「出し遅れの証文」となりましたが、関連事項も合わせ以下に報告します。

【1】異事業者による鉄道と軌道の 相互乗り入れ

(1) 筑豊電鉄—西日本鉄道 筑豊電鉄の路線はJRの黒崎駅前から筑豊直方までの16.0kmであるが、会社設立は昭和26年(1951)、第1期の貞元(現・熊西)–筑豊中間間の開業が昭和31年(1956)3月、筑豊直方まで全通も昭和34年(1959)9月と比較的新しい。

開業時から貞元(現・熊西)を介して“軌道”である西日本鉄道北九州線(本線は門司-折尾間29.4km、ほかに支線3本)に乗入れ、黒崎駅前まで直通していた。また、西鉄北九州本線の車両も筑豊電鉄線に乗り入れ、八幡方面から筑豊直方まで直通運転をしていた。このため筑豊電鉄は全線が“鉄道”であるにもかかわらず、車両はすべて路面電車型となっている。

平成12年11月までに、西鉄は北九州線の営業を全廃した。このとき黒崎駅前-熊西間は、筑豊電鉄が乗り入れていたこともあるが、専用軌道であったことから線路は残され、筑豊電鉄が第2種鉄道事業者、西鉄が第3種鉄道事業者として再スタートした。

さらに平成27年3月、西鉄は黒崎駅前-熊西間を筑豊電鉄に譲渡し、筑豊電鉄は晴れて全線に渡って第1種鉄道事業者となった。

筑豊電鉄は会社設立時から西日本鉄道の完全子会社ではあるが、商法や会社法などの観点からならともかく、交通運輸関係の法規上は完全な別会社である。これを異事業者によ

る鉄道と軌道の相互乗り入れではないと、切り捨てて良いのであろうか。

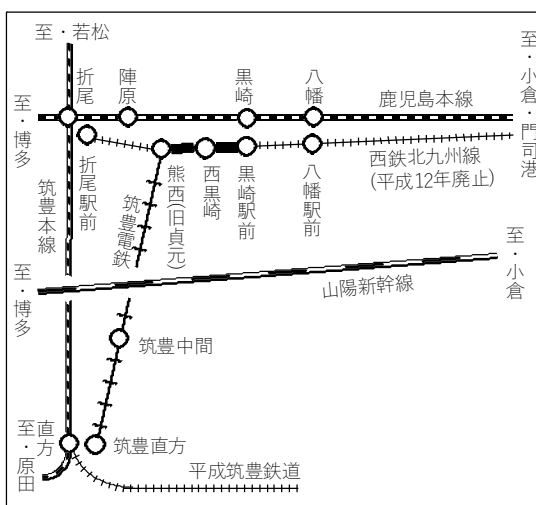


図-1 筑豊電鉄-西鉄北九州線路線図

(2) 京福電鉄—京都市交通局(市電) 京福電鉄といっても地元福井の話ではなく、京都の叡山・鞍馬線、現在の叡山電鉄である。京都市電は7カ所で京福または京阪の600V電化路線(トロリーバスを除く)と平面交差していた。

そのうちの一つが東大路通りを通る外周線(東山線)で昭和24年(1949)12月、京福叡山線元田中(元・田中ではない)駅との間に渡り線が設けられ、市電の1000形車両を使って、京都駅前または壬生車庫前から叡山線の山端(現・宝ヶ池)駅までの直通運転が実施された。これは山端駅近くにあった市営競輪場への観

客輸送を図ったもので、競輪開催日のみの臨時運転ではあったが、昭和30年(1955)8月まで続いた。

叡山線は“鉄道”であり、プラットホームは高い。このため山端駅のみに低床ホームを新設し、元田中も含めて途中駅はすべて通過扱いとされた。山端駅は昭和29年(1954)に宝ヶ池駅と改称し現在に至るが、現在もなおこのときの低床ホームが残っているという。

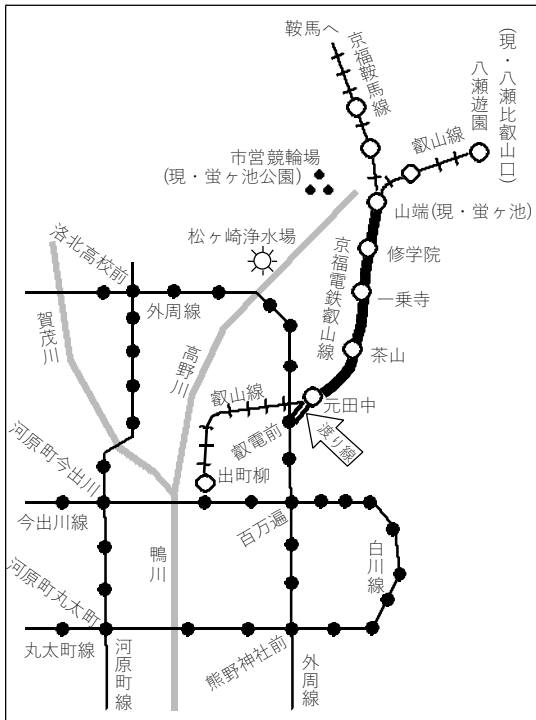


図-2 京福電鉄叡山線-京都市電路線図

京福の旅客車が京都市電へ乗り入れることはなかったが、この連絡線を介してデワ100形電動貨車が京都市電にたびたび貸し出されている。これは京都市が高野川沿いに松ヶ崎浄水場を建設する際、当時旅客輸送を休止していた市電下鴨集荷場線を使って資材輸送に当たったとのことである。

広義には“相互乗り入れ”が行われていたとも言えよう。

(3) 京阪電鉄—京都市交通局(地下鉄)

時代はずっと新しくなる。

京都の三条と滋賀県大津市を結ぶ京阪電鉄京津線は平成9年10月、三条-御陵間の路面軌道を廃止に追い込まれ、この間は地下に潜って京都市交通局東西線とされた。このため浜大津を発車した京津線の上り電車は、御陵から京都市交に乗り入れることになり、三条から鴨川を越えた(くぐった?)京都市役所前駅まで直通することとなった。平成20年1月には東西線の延伸開業で、太秦天神駅まで乗り入れ区間が延びている。

京津線は三条-御陵間を廃止されたことで路面上での乗降はなくなり、収納式ステップの付いた車両はすべて廃車された。このとき80形を福井鉄道にという話も出たようだが、これは実現しなかった。置き替えられた800系車両は16m級4両固定の堂々たる編成であるが、浜大津-上栄町間に路面区間が残り、紛れもない路面電車であり“軌道”である。福武線も200形や610形など大型車両が路面走行するのは圧巻と、多くの書で評されているが、それを上回る迫力がある。

市交東西線は“鉄道”であり、編成両数はさらに長いことから、市交の車両が京津線に入ることはない。京阪の片乗り入れではあるが、異事業者による鉄道と軌道の乗り入れの一つには違いない。

(4) 大阪市交通局—北大阪急行ほか

大阪市営地下鉄は市電が地下に潜っただけとの解釈で“軌道”であるが、“鉄道”の北大阪急行と相互乗り入れしている。

一方、現在では大手あるいは準大手と呼ばれる社の中には、最近になって“軌道”から“鉄道”に転換した社がかなりある。これらの中には時代によって同じような例がいくつもある。ただ、これらは一般の方々という「路面電車」ではない。

また、昭和の戦前まで遡れば、現在の名古屋鉄道を構成する前身各社が、名古屋市電に乗り入れていた例は複数ある。

重箱の隅をほじり出すなどの声が聞こえそうなので、これ以上は深入りしないでおく。

いずれにしても、この福井での事例が、異事業者による鉄道と軌道の相互乗り入れは日本初と、誰が言い出したのであろうか。寡聞にして存じないが、「〇〇の知る範囲では…」とか「平成19年の新法施行後では…」、「行政が経営に参画している事業者同士では…」などの枕詞が付いていたのであろう。それが人から人へ伝え渡る過程で、冠がずり落ちてしまった結果、日本初などではないものを本当に日本初と、多くの人が信じ切ってしまうことになったのではないだろうか。

【2】新幹線高架の一時借用

えちぜん鉄道は平成27年9月、福井-福井口間で先行完成している北陸新幹線福井駅部高架を一時借用しての仮営業を始めた。

これに関し平成27年8月26日付日本経済新聞は、「地域の鉄道が新幹線の高架を間借りする全国初の事例」と報じ、『わだち』No.163に森家編集長がそのまま引用されている。「地域の鉄道」とはなんぞや？ 民鉄のビッグ3、東武、名鉄、近鉄だって国鉄・JRに比べれば、「どこかの地域の鉄道」に過ぎないのではないか。森家編集長は『わだち』No.162で「新幹線高架を間借りするのは全国的に見てもほとんど例がない」とも述べられている。

これらの表現では、新幹線高架を国鉄・JR以外の電車が走るのは史上初と、多くの人が読み取るであろう。

京都、大阪両府境付近の東海道新幹線は、阪急京都線にぴったり寄り添うように計画された。地平の阪急線はすぐ脇に新幹線高架が建設されては、地盤沈下が予測されるとともに、景観を損ない、踏切の安全確認にも支障を来しかねないことから、新幹線と同じ規模の高架線とすることになった。これが半世紀後の福井駅部と同じで、先に新幹線高架を建設して阪急を一時的に移設し、阪急の高架が完成後に新幹線高架を明け渡すものであった。

昭和38年(1963)4月24日から同年12月28日

まで、上牧^{かんまき}-大山崎間の阪急京都線はできあがった新幹線の交流25000ボルト用架線に直流1500ボルトを通電し、新幹線の露払いと地固め役を務めた。上牧と水無瀬^{みなせ}の2駅が新幹線高架上に仮設されたのも福井と同じだが、阪急は1435mmの標準軌であったことから、レールの敷き直しは不要であった。

この話は鉄道に関する雑学、トリビアを集めた書にしばしば載っている。いまさら筆者が講釈を垂れるほどのことではないのだが、鉄道マニアではない一般の人々が知ることはまずない。

政治の世界で7、8年前、「2位ではだめなんですか」のフレーズがはやったことがある。素直に「阪急に次いで2例目」とか「50年ぶりで2例目」とか言うとか何か支障があるのだろうか。メダカが背伸びして鯉にならなくとも、雀が鷹にならなくとも、子猫が虎やライオンにならなくとも(昔そんな歌があったような)よいではないか。

一般の方が誤読、誤解しないよう、もう少し表現を工夫できなかったものかと、常々感じ入っている次第である。

【3】福鉄200形誕生時の時代背景

ここ数年の間、県内向けの新聞や雑誌などで福井鉄道200形に関する記事を時折目にするようになった。今をさかのぼること50数年、福井鉄道が自社発注した200形車両がよいよ終焉^{しゅうえん}の時を迎えつつあるからに他ならない。

その一方、新聞記事にはいささか美辞麗句の並べすぎという印象を受ける。例えば、「歴史、文化的に貴重な車両」「当時は最先端の性能を誇り」「交通博物館に展示されるような鉄道文化財」(『県民福井』H28-7-13)「登場当時はスタイル、性能など全国最先端、最高水準の車両」(『福井新聞』H28-10-14)

新聞報道ばかりでなく、法定協議会であり県と沿線3市に福井鉄道で構成する「福武線

活性化協議会」でもこんな発言が出ている。「あれだけの技術を持った電車は他ではなかなか導入できなかったということで、当時の技術の粋を集めたような電車だと聞いています」(福井市HPより平成24年度第4回会議会議録)

これらに誇張はないのであろうか。文字どおり受け取って良いのであろうか。

実を言うとこれらの情報発信元は、わが鉄道友の会に多くあるようだ。

もちろん、鉄道には素人の行政トップを説得するには、それなりに着飾ることも必要ではあろう。馬子に衣装を着せるのもよいだろう。少々のもそも方便は必要悪であり、ほらにならない範囲で許されるだろう。

しかし、テツの道には専門家である読者諸兄には、化粧していないスピンの顔を知っていただきたいと思う。

200形が誕生した頃の時代背景はどうであったか、その後の経緯とともに、筆者はここ1年近く掛けて検証してみた。その結果をここで報告するには、あまりにも紙幅が足りなさすぎるので、別の場に譲りたいと思う。

結論だけ手短かに言っておくと、「登場当時はスタイル、性能など全国最先端、最高水準の車両」に関して、スタイルに対する評価は個々人の主観によるところが大きいので触れない。性能面、技術面では、昭和30年代半ばとして一般的な、標準的な車両であり、「当時の技術の粋を集めた」とまでは言えない。地方私鉄でも富山地方鉄道や長野電鉄、京福電鉄(叡山線)など、もっと高性能な車両を造った社もあれば、逆にもう少々いやかなりの低レベルに甘んじていた社も何社かある。

例えば、秩父鉄道にも昭和30年代の自社発注新性能車が300形と500形の2車種あった。技術・性能面での評価は福鉄200形と同レベルか、秩父のほうがやや上と筆者は見る。

一方、秩父鉄道は三峰口駅構内に「秩父鉄道車両公園」を開設し、元阪和電鉄のED38形電気機関車をはじめ多くの電車や貨車を保

存展示しているが、300形、500形はともに保存対象にならなかった。

ということは、秩父鉄道の物差しで福鉄200形を測れば、やはり博物館入りするほどのことではないとなる。



[提言] 鉄道友の会のあるべき姿

世間に鉄道を趣味とする人々の集まりは多々あれど、中でもわが鉄道友の会は行政はじめ各界から一目置かれている。先日も敦賀にある旧国鉄の転車台に関し、福井県から意見を求められたとも聞く。本会の目的である「広く鉄道知識を普及し…」のためにも協力すべきではあるが、裏付けのない発言が鉄道友の会の公式見解として記録されるようなことがないようお願いしたい。

一方、行政やマスコミから誤った情報が発信されないか、しっかりお目付役を務めるべきではないだろうか。専門誌ではない、一般のマスコミ報道を鵜呑みにするようでは、社会から信頼される団体とはなり得ない。

平成23年、勝山駅前にテキ6の保存展示施設が完成した。保存を主導したのはえちぜん鉄道ではなく勝山市である。それまで多くの人々が、岸由一郎氏に端を発する新聞報道などをよりどころに、テキ6を動く電気機関車としては「日本最古」と信じて疑わなかった。ところがいざ施設が完成してみるとその説明書きは「日本最古級」とされていた。その裏には筆者から勝山市への具申があるのだが、最古と最古級では日本語の意味が違う。妥当な表現に落ち着いたといえる。岸由一郎氏がテキ6を日本最古と唱えたのは平成10年のこと。以来13年に及んだ騒動も一件落ち着いた。

福鉄200形がこの先どうなるか現時点で全く見通しは利かないが、一般の市民にもその価値がテキ6よりは分かりやすいだろう。首尾良く保存が決まったとき、案内看板やパンフレット類で、200形に度を越した厚化粧をさせることのないよう、切に望むものである。