



鉄道友の会 福井支部報

No. 175

わだち

7コを改善
~~改定~~ 快走2号



Fukui

平成29年11月号



福井鉄道で今年も「福鉄感謝祭」!

福井鉄道では、10月9日に「福鉄感謝祭」を北府駅構内で開催し、レトラムと200形の並び展示や車庫見学(先着順定員制)が行われました。

福井鉄道
北府駅構内
平成29年10月9日
森家 和治

目次	【特別寄稿】ローカル線再生と福井トラムトレインへの期待 [2] ---- 大竹 滋	2
	スリランカの鉄道 [1] ----- 岸本 雅行	4
	『ふくいの鉄道160年』こぼれ話 [8] 一大阪府公文書館館報より	
	「日満急行、まぼろしの小浜ルート」の紹介----- 渡邊 誠	6
	特急三味の旅 [2] ----- 山本 浩康	8
	酒井雅光アルバムから [3] —421系 九州向け交直両用電車— ----- 渡邊 誠	9
	9月の支部行事報告 ----- 森家 和治	10
	福井県内の鉄道関連ニュース(8・9月) -----	11
	事務局だより・終着駅 -----	12



『ふくいの鉄道160年』こぼれ話 [9]

—「日満急行、まぼろしの『小浜ルート』」の紹介—
大阪府公文書館館報『大阪あーかいぶず』より

渡邊 誠

昭和の初め、大阪からまっすぐ北上しておおい町本郷まで、標準軌の複線電化路線を敷く申請がなされたという。名付けて日満急行電鉄。最終目的地が本郷ではなく、海を渡って朝鮮半島の元山、雄基など5つの港があげられている。その先は朝鮮総督府鉄道から南満州鉄道を経て満州各地へ向かう壮大な計画であった。

これは9月30日発行の大阪府公文書館館報『大阪あーかいぶず』第51号が報じているものだが、参考文献として『わだち』7号が取り上げられ、公表前に当支部へも了解を求められたのを縁とし、ここに紹介する。

〔1〕若狭地方の鉄道構想

敦賀を含む若狭地方は、地理的に畿内諸国と隣接し古くから交流があったことから、長浜から敦賀までの鉄道が開通すると、次は我が地にもと、様々な鉄道構想が沸き起こった。管見では明治26年(1893)を筆頭にあまたの数を数えるが、多くは具体的な財源裏付けがなかったり、需要予測が甘かったりして実現には至っていない。その主なものを表-1に

表-1 若狭地方を主とする鉄道構想

年	事業者名	区間など	
明治	26 小浜	小浜-京都の構想	
	27 江若鉄道	小浜-京都の計画を小浜-大津に改め江若鉄道とする、同年中に近若鉄道と再び改める	
	28	京北鉄道	京都-大津-海津-敦賀-常宮の構想
		小浜鉄道	近若鉄道を小浜鉄道と改め、小浜-今津-大津の鉄道敷設を出願
		若狭鉄道	熊川-小浜-余部(現・舞鶴市)間の鉄道敷設を出願
		小浜鉄道	小浜鉄道と若狭鉄道が合併
	30 小浜鉄道	小浜鉄道株式会社に仮免状下付、3年後に返納	
38 敦鶴鉄道	新舞鶴-敦賀間の鉄道速成の動き		
40 鶴賀軽便鉄道	敦賀-塩津-舞鶴間の軽便鉄道を出願		
43 福京鉄道	敦賀-八村-小浜-高浜-舞鶴間の敷設免許を申請		
44	湖西鉄道	大津市-西近江路-敦賀間の敷設免許を申請	
	敦賀軽便鉄道	敦賀-遠敷郡-大飯郡-舞鶴および近若軽便鉄道より井ノ口-舞鶴の敷設免許を申請	
	京北軽便鉄道	京都-今津-愛発村-敦賀、のちに京都-今津-小浜-敦賀の敷設免許を申請	
	近若軽便鉄道	小浜-熊川-今津-大津間の敷設免許を申請	
	湖西軽便鉄道	大津市-熊川-井ノ口-官設予定線の敷設免許を申請	
大正	2 湖西軽便鉄道	遠敷郡三宅村-滋賀県下坂本村の敷設免許を申請	
	4 近若軽便鉄道	遠敷郡三宅村-滋賀県滋賀郡坂本村の敷設免許状を得る、4年後に失効	
昭和	48 北陸新幹線	敦賀-小浜-亀岡-大阪の「若狭ルート」を閣議決定	
平成	3 琵琶湖若狭湾	上中-近江今津間の建設推進期成同盟会設立	
	14 リゾート	琵琶湖若狭湾快速鉄道と改称	
	29 ライン	北陸新幹線「小浜・京都ルート」に譲り解散	

示す。いずれも京都府または滋賀県とを結ぶ路線であり、新幹線を除いて、大阪まで直行する構想には寡聞にして接したことがない。

〔2〕1通のメールから

日満急行電鉄なるものを知るきっかけになったのは、9月初めに届いた1通のメールからであった。

発信人は大阪府公文書館専門員の的場茂氏。氏の研究論文を公開するにあたって、『わだち』7号(昭和57年3月)の「失われた鉄路を訪ねて本郷軌道・犬見鉦山軌道」(田中完一)を参考文献として取り上げたく、オリジナルを確認したいという内容であった。

〔3〕本郷軌道

おおい町の佐分利川上流域にあったおおい鉦山の石灰石や野尻鉦山の銅鉦石を河口の本郷港へ運ぶため、大正3年(1914)に敷かれた人車軌道である。軌間667mm、延長は5.17km。同10年に小浜線が開通すると、若狭本郷駅へもつながれた。戦後はバッテリー機関車も導入されたが、昭和28年(1953)の台風で堤防上の線路に大きな被害を受け、そのまま廃止された。



図-1 大阪府公文書館館報 第51号

大阪あーかいぶず



〔4〕大阪から若狭本郷を経て満州へ

日満急行の申請 大阪府公文書館で発掘された資料によると、特許申請書の名称は「日満急行電鐵敷設並ニ運輸營業特許申請書」と

いい、昭和8年(1933)10月1日付の受付印がある。申請者名はなぜか明らかにされていない。

路線は大阪駅北側を起点とし、阪急宝塚線の西側を池田へ、やや東に向きを変え京都府亀岡市郊外の八木駅付近で山陰線と交差、日吉駅付近で再び山陰線と出会ったあとほぼまっすぐ北上、南丹市の海老坂で分水嶺を超え、堀越峠から本県に入り佐分利川沿いに小浜線若狭本郷駅に至る。延長は約105km。

いみじくも新幹線“小浜ルート”が実現していたら

このようなコースであったら、的場氏は言う。確かに小浜-大阪で考えるなら、京都へ立ち寄り京田辺へ回ることになった最終案に比べ、理想の最短コースに見える。

軌道で申請 明治時代から法的に鉄道と軌

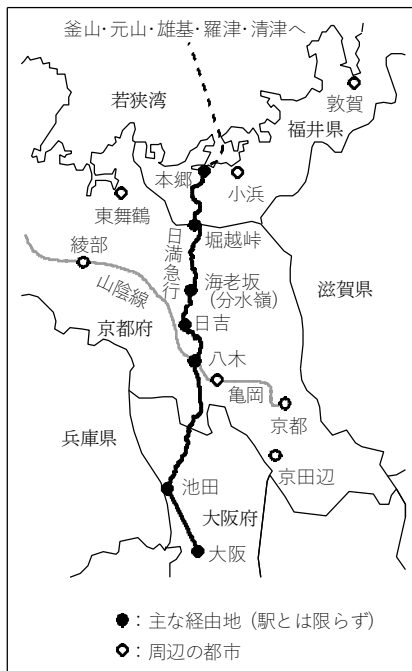


図-2 日満急行路線計画

道は区分され、今日に至っている。現在は大手と呼ばれる阪神や京阪などでも当初は軌道であった。当時、軌道法による申請書は道府県知事を経て内務大臣に提出されることになっていた。窓口となった大阪府は、この案件が3府県にまたがることから京都府と福井県にも照会している。

福井県からの回答 福井県知事から11月25日付で回答があった。その骨子は、この計画が実現すれば地方の発展にはつながると認めながらも、本郷軌道が大きな打撃を受けることを懸念する内容であった。

昭和11年(1936)7月に至り、追加の照会に対する福井県からの回答があった。「本郷港は小さな栈橋があるだけで、日本海を横断できるような大型船の着岸は不可能である。大規模の港湾工事を計画するつもりもない。」との主旨であった。

要するに、特許申請書に書かれた、「元山、雄基など5港へ直通の便に供する」の文言は画餅(がべい)に過ぎない、と切り捨てたわけである。

京都府からも積極的に賛同する回答は得られず、大阪府は昭和11年8月2日付で、内務大臣に不許可相当を具申した。

〔5〕おわりに

日満急行についてほんのさわりだけ紹介してみた。8ページに及ぶ場氏の大作には、当時の時代背景から詳細な路線図、建設費用概算、収支計画、さらに本県

および京都府とのやりとりなどが詳述されている。是非一度、大阪府公文書館のホームページ<https://archives.pref.osaka.lg.jp/search/>をのぞいていただきたい。インターネットを利用されない方は渡邊までご連絡を。



特急三昧の旅 [2]

山本 浩康

旅の2日目に乗る特急列車は、登場してから今もなお高い人気を誇る観光特急「しまかぜ」である。この列車は、特急券の発売日から早く満席になる日が多いため切符が取りにくい。私は、できれば展望車両の一番前の席に座りたいという思いから、旅の計画を早めに立て、特急券の発売日となる1か月前の10時30分に発券をお願いした。このように発売時刻と同時に端末操作をしていただいたのだが、既に車両の前方は席が埋まっており、取れた席は車両中央部であった。それでも苦労して取った席であるから期待は大きい。



写真-1 観光特急「しまかぜ」の展望席

乗車当日の京都は、よく晴れていた。少し早めに近鉄京都駅へ行き、ホームの端でカメラを構えて列車の入線を待つことにする。しばらくすると、観光特急「しまかぜ」が静かに入線してきた。伊勢志摩の空をイメージしたブルーとホワイトのカラーリングは実に爽やかな印象だ。早速車内に乗り込む。車両の乗降口付近はととても広く、荷物を収納できるロッカーが用意されている。私の席は展望車両なので、デッキから階段を4段上がり客室へ入る。プレミアムシート車両は、白を基調とした明るい車内だ。本革を使用したシートは電動リクライニング機能が完備されている。ハイデッカー構造の先頭車は、座席に座ると視線が2階建て車両の2階席に近い高さ

である。

やがて出発時刻となり、列車はゆっくりと京都駅を離れていく。列車は速度を上げていくが、車両の揺れがととても少なく感じられる。列車の案内をする音声合声放送も柔らかい音で聞き取りやすい。しばらくするとアテンダントさんが、おしぼりと記念乗車証を配布するといううれしいサービスがある。まさに至れり尽くせりだ。

そして、「しまかぜ」の乗車ではもう一つの楽しみがある。特急「しまかぜ」には、カフェ車両があるのだ。このカフェ車両では、昔、特急「雷鳥」などに連結されていた食堂車^{ほうふつ}を彷彿させる本格的な食事がいただけるのである。このカフェ車両で特徴的なのは、1階席と2階席に分かれるダブルデッカー構造であるという点だ。2階カフェ席は窓が大きく眺めが良い。1階カフェ席は窓が小さめではあるが静かで落ち着いた雰囲気だ。どちらの席を利用するか少し迷ったが、利用者が多いのは2階席である。私も2階席へ案内していただき、しばし風景を楽しみながら軽食をいただくことにする。



写真-2 賢島駅停車中の観光特急「しまかぜ」

京都発賢島行きは乗車時間が2時間47分と長いのだが、車内の設備をいろいろ利用していると何だか早く感じた。伊勢中川のデルタ線が見えてくると伊勢市も近い。鳥羽駅付近



写真-3 左から「しまかぜ」「ビスタEX」「伊勢志摩ライナー」 賢島駅にて

まで来ると海が見えてくる。展望車両から眺める穏やかで美しい伊勢の海は最高の癒やしである。鵜方駅を出発すると「乗ること自体が楽しみとなる」鉄道の旅の終点だ。

今回の旅は、鉄道車両に乗ることが旅の目的地であるため、賢島駅の改札は出たのだが、賢島では観光することなく同じ車両、同じアテンダントさんで京都に戻った。この賢島行き特急「しまかぜ」では、鉄道ファンらしき乗客の姿も見受けられたが、同じ車両で賢島を日帰りしたのは恐らく私だけではないだろうか。



酒井雅光アルバムから [3] —421系 九州向け近郊型交直両用電車—

昭和35年(1960)暮れ、**新星421系電車**が敦賀に現れた。421系は山陽本線小郡-鹿児島本線久留米間を直通運転するための交直両用近郊型電車で、Tc-M₁-M₂-Tcの4両で1編成を構成する。川崎車輛と日立で量産試作車が1編成ずつ作られた。当時既に雑餉隈(ざっしょのくま、現・南福岡)-久留米間は通電されていたが、検修施設が未完のためか敦賀で公式試運転(以下、公試と略す)が行われた。川車製の第1編成は12月25日落成、敦賀では公試のみで同年中に南福岡を送られた。日立製の第2編成は12月28日落成、公試ののち米原-敦賀間で各種性能試験が行われ、南福岡へ送られたのは翌36年2月であった。第3編成以降の量産車は南福岡へ直接納められている。敦賀に来た2編成は昭和54年(1979)5月、老朽化により廃車された。



昭和35年 敦賀第二機関区 牧田次郎

北陸線は電化こそ九州より4年も早かったが、電車の導入は遅く昭和38年4月の金沢電化に伴う471系急行形が最初であった。特急型は昭和39年12月の481系「雷鳥」・「しらさぎ」から。近郊型は昭和60年に583系改造の419系、昭和61年に471系の車体更新車413系、平成3年に485系の交流機器を113系に移植した415系800番台と、完全新製車には平成18年の521系まで恵まれなかった。

421系敦賀関連年表

- | | |
|---------------|---|
| ・ 昭和35年10月16日 | <small>ざっしょのくま</small> 雑 餉 隈(現・南福岡)-久留米 電化工事完了 通電開始 |
| ・ 昭和35年12月25日 | 先行試作車1編成4両 川崎車輛で落成 (文献により24日とも) 敦賀で公試 |
| ・ 昭和35年12月28日 | 先行試作車1編成4両 日立笠戸で落成 (文献により31日とも) 翌年2月まで敦賀に |
| ・ 昭和35年12月31日 | 敦賀で公試を終え国鉄に引き渡された川車製先行試作車 南福岡電車区に配置 |
| ・ 昭和36年1月6日 | 川車製先行試作車 雑餉隈-久留米で練習運転開始 |
| ・ 昭和36年2月 | 敦賀で各種性能試験を終えた日立製先行試作車 雑餉隈-久留米で練習運転開始 |
| ・ 昭和36年4月4日 | 門司港-雑餉隈 電化工事完了 通電開始 |
| ・ 昭和36年6月1日 | 門司港-久留米電化開業 直接九州入りした量産車6編成とともに営業運転開始 |
| ・ 昭和54年5月 | 先行試作2編成 老朽化廃車 |

昭和35年には、EF30型交直両用電気機関車の三菱電機・新三菱重工製1号機も敦賀で公式試運転をしている。電気機関車には大いに関心ある筆者だが、残念ながらこの写真は見当たらなかった。(渡邊)

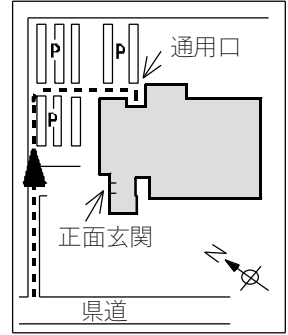
事務局だより

◎ 福井県立図書館パネル展協賛による模型運転会(N・HOゲージ)開催

11月4日(土) 10時～17時 福井県立図書館 エントランス

福井県立図書館では、10月27日(金)から12月20日(水)までの期間中、「ロスト・ラインFukui—福井の鉄道廃線を巡る—」というパネル展が開催されます。パネル展の協賛として、11月4日(土)に福井支部による模型運転会を開催します。このパネル展を多数の来館者に観覧してもらうために、図書館からの依頼により上記日程で模型運転会を開催しますので、ご都合のつく方をご参加ください。

なお、搬入・組立は当日の11月4日(土)8時から行いますので、協力いただける方は図書館通用口に集合してください。

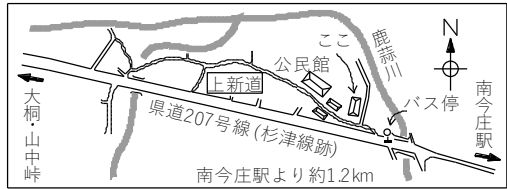


県立図書館通用口案内図

◎ 11月例会(ジオラマ模型運転会)のご案内

11月12日(日) 13時～15時 南越前町新道24-32-2 須崎英継氏宅 携帯 090-2126-4040

11月例会は、福井支部会員の須崎英継氏宅で模型運転会を行いますので、多数のご参加をお待ちしております。須崎氏は、これまで幾つもの鉄道ジオラマを制作され、このたびご厚意により、9月に完成した最新のジオラマで運転会ができることとなりました。なお、Nゲージ車両の持込みを了解いただ



須崎会員宅案内図

おりますが、大きさが限られており長編成にはできませんのでご了承ください。

自家用車で来られる方は、JR南今庄駅を目標に、駅から杉津線跡の県道を山中峠・敦賀方向に約1.2km進み、鹿蒜川を渡ってすぐのバス停を右折して上新道集落内に入り、右側1軒目です。奥に土蔵があります。付近の道路に少々の駐車は可能です。

JRで来られる方は、事務局が南今庄駅まで迎えに行きます。

参加希望される方は、前日までに交通手段とあわせて事務局へご連絡ください。

【上り】(1232M) 福井発 12:11 南今庄着 12:50 【連絡先】事務局 野尻 携帯：090-2124-4136
【下り】(1243M) 敦賀発 12:40 南今庄着 12:51 メール：msnojiri@estate.ocn.ne.jp



鉄道友の会 福井



皆様にご愛読いただいております『わだち』ですが、前号の174号よりアコモ改善として誌面を一新してお届けしています。編集作業を、福井支部創立50周年記念誌『ふくい鉄道160年』の編集を担当された渡邊誠会員にお願いし、たいへん読みやすい、デザイン的にも優れた支部報に生まれ変わったと思えます。今後とも愛読の程、よろしく願います。

えちぜん鉄道、福井鉄道、福井県、福井市が取り組んだ、相互乗り入れ事業と、田原町駅及び周辺整備事業が、社会基盤システム、インフラストラクチャーという分類で、「希望・ふくらむ・トラムトレイン」として公益財団法人日本デザイン振興会が主催する、2017年グッドデザイン賞を受賞しました。

(森家)

終着駅

発行 鉄道友の会福井支部
事務局 〒916-0021
鯖江市三六町2の2の21
野尻 繁生
編集 〒916-0013
鯖江市鳥羽2丁目1の11
森家 和治