



わだち



Fukui

平成30年9月号



出番を待つ自動改札機

旧盆の帰省客で賑わうJR福井駅
平成30年8月11日
渡邊 誠

「え～イコカ使えないの？」

県外客から驚きの声も聞こえたJR福井駅に7月23日終電後、ようやく自動改札機が設置された。運用開始は敦賀駅とともに9月8日初電からとのこと。それまでの間はシートで覆われ、代わりにめずらしい仮設の改札ブースが見られる。

福井と敦賀以外の北陸線県内各駅には、ICカード専用の簡易型自動改札機が設置され、9月15日から使用できる。小浜線内と越美北線内各駅は従来どおり有人改札のままとされている。

目次	福井市内にもある廃線跡 [1] —大和紡専用線の痕跡を探る—	渡邊 誠	2
	えちぜん鉄道高架事業完成	森家 和治	6
	北陸新幹線敦賀開業に伴う第3セクター線の運行について	山岸 俊人	8
	酒井雅光アルバムから [9] —EF70型交流電気機関車 1000番台—	渡邊 誠	8
	7月見学会(樽見鉄道)報告	和田 和彦	9
	こども歴史文化館運転会報告	岸本 雅行	10
	福井県内の鉄道関連ニュース(6・7月)		11
事務局だより・終着駅		12	



福井市内にもある廃線跡 [1]

— 大和紡専用線の痕跡を探る —

渡邊 誠

福井鉄道に専用線がいくつかあったことは度々聞いているが、本誌に取り上げられたことはほとんどない。これらの多くは歴史のかげに消えて30年から40年になる。人々の記憶も薄らぎつつある年数であり、このあたりで記録にとどめておくのも趣味人としての責務であろう。今回は大和紡専用線に関し、地元在住の会員和田一彦氏の助言を得て以下のようにまとめてみた。

(1) 前史・福井市街環状電気鉄道

『福井県史 通史編 近現代一』第5章に「福井市街環状電気鉄道の敷設計画」という項があり、以下のような記述がある。著者は小谷正典氏で、本紙82号83号(平成13年)にも「幻の公共交通-福井市の環状線構想」と題してほぼ同内容を寄稿している。

(大正)15年5月、市郊外の村も含めた大規模な環状電気鉄道構想が生まれた。14年に福武電鉄が開通し、同電鉄が、木田村の福井紡績株式会社への引込線の敷設を機会に、足羽山にトンネルを開削し^{しやくだに}笏谷^{ひがしあご}方面に出て市西方東安居村から西藤島村牧島にいたり吉崎電鉄に接続するという計画である(『大阪朝日新聞』大14・10・2)。

この文言を素直に解釈すると、大正14年(1925)に専用線が敷かれていたことになる。その専用線をさらに延長することで環状線構想が生まれたというのである。

木田村の福井紡績とは、大正15年12月に設立され、その後2度の合併を経て大和紡績福井工場となった企業であり、昭和28年創業の同名の会社(現・フクイボウ、福井市山室町)のことではない。

創業1年前から準備よく専用線が敷かれていたとは考えにくいし、小谷氏の著作物以外でそのような記事に接したことはない。典拠として挙げられている、大正14年10月2日付け『大阪朝日新聞』を県文書館で閲覧してきたが、福武電鉄が福井新まで開通したことを報じているだけであり、紡績会社うんぬんの語句は一切なかった。

まあこれは弘法の筆で間違いなからう。

(2) 大和紡績とはどんな会社

福井紡績は昭和7年に金沢の錦華紡績と合併し、さらに昭和16年には大和紡績福井工場となった。福井空襲、福井地震でともに大きな被害を受けたが、昭和26年に第2工場、翌27年に第3工場と拡張路線を歩む。昭和45年には織機部門にも進出。

この過程で昭和26年12月、福武線福井新(現・赤十字前)から専用線0.6km(後述)を敷く。けん引機は日本通運所有のDL、加藤6.5tなど。

昭和45年4月、後にゴルフに転向する岡本綾子がソフトボールの特待生として入社。サウスポーのエース兼4番打者として翌年の和歌山国体で優勝、昭和47年末に退職。

昭和52年5月、専用線を廃止し全面的にトラック輸送に切り替える。

折からの繊維不況で平成4年3月、第1・第2工場の操業を停止し、紡績事業から撤収。平成7年9月で福井工場を完全に閉鎖。

この間の平成5年から8年にかけて、工場敷地と社宅を積水ハウスおよび福井市、日赤病院の3者に順次売却する。

(3) 専用線の痕跡を探る

線路がどこに敷かれていたか知るために、ゼンリンの住宅地図'73年版と'77年版を取り上げてみた。著作権の観点から住宅地図をこのまま転載することはできないので、国土地理院のウェブサイト<https://maps.gsi.go.jp/>から得た地図に書き写したのが図-1である。

① ② ③などの番号は写真を撮った箇所ので、4ページ以降の写真番号と合わせてある。

福武線赤十字前駅(以下は旧称の福井新と記す)入り口の踏切から花堂方向へ200mほど、西

側に1線分の空き地がある。現在は雑草が生い茂る遊休地のように見えるのが、大和紡専用線を分岐させるための側線跡のようだ。'73年版では花堂方向②から分岐してさらに③の位置で専用線を分岐し、①で本線に合流している。つまり、武生から来た列車はここで機関車と貨車を切り離し、機関車は福井新へ。貨車はここで待っていた日通のDLが大和紡まで引いていったのであろう。

これが'77年版になると②が切られ、福井新でスイッチバックしないと専用線には入れないようになって変わっている。何があったのであろうか。

明確な痕跡が見られるのは、福武線と国道(当時)に挟まれた④である。緩やかにカーブを描いているのは、鉄道線路の跡で間違いない。さすがに国道に面したところ⑤だけは再

開発されて美容院のガレージになっている。

国道⑥は斜めに横切り、手動のしゃ断器があったらしい。国道手前で運転士がいったん降りてきて、ガラガラと自分でしゃ断器を下ろしてまた上げて行ったとか。

日赤病院前通り⑦も斜めに横切り、当時はなかったトヨタ系自販会を貫くと駐車場⑧に出る。ここから大和紡の構内となり4階建てのアパートもある。もともと大和紡の社宅であったが、閉鎖後に土地とともに日赤病院に譲渡したようだ。

真新しい住宅⑨が3軒ほど並んでいる裏へ回ると、みのり2丁目公園⑩⑪がある。この辺りまでは線路がどこに敷かれていたかほぼ特定できた。⑪の先で線路は二手に分かれ、工場の奥深くへと入っていくが、ニュータウンとして完全に再開発されて目標物が全くなく、これより先⑫の特定は困難だ。

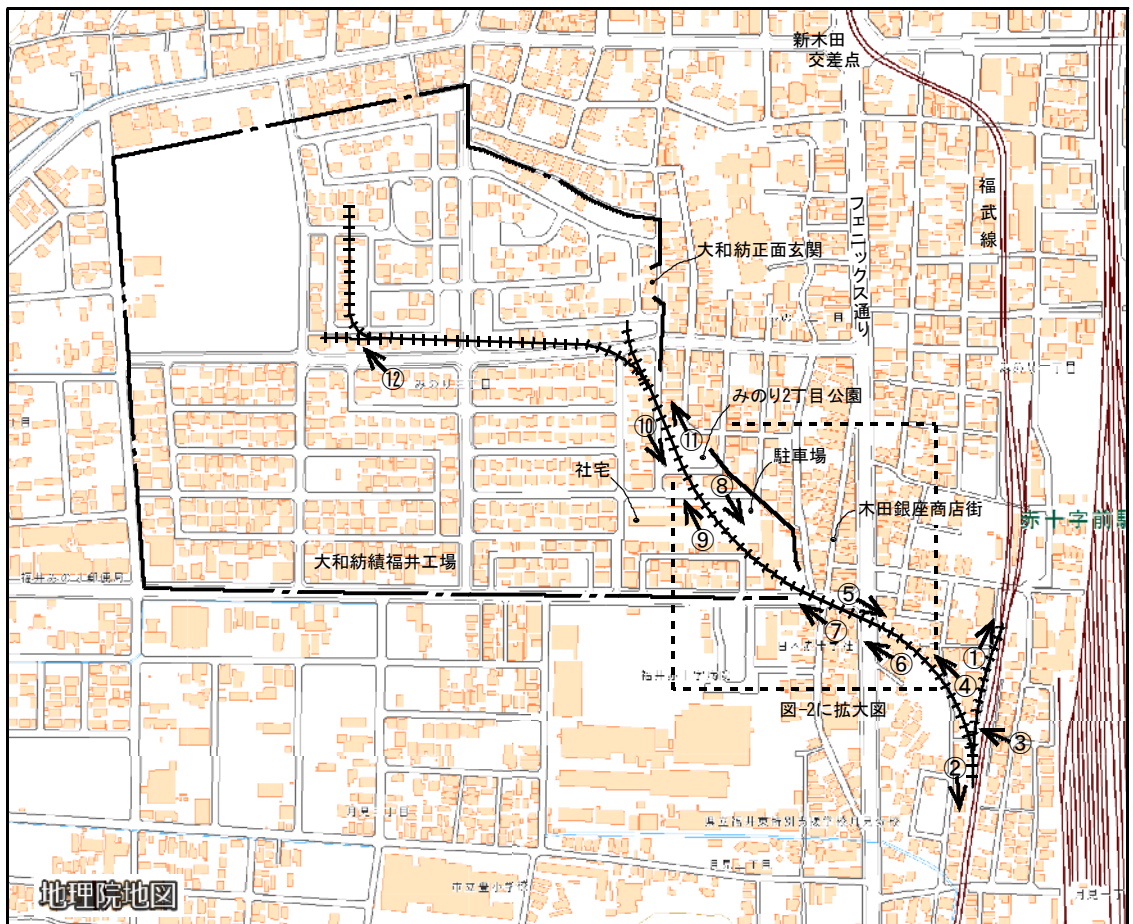


図-1 大和紡専用線

ゼンリンの住宅地図'77年版を基に国土地理院ウェブサイトに加筆



写真-① 福井新駅南方約180m地点
1線分の空き地が側線跡
撮影はいずれも平成30年7月16日または8月4日



写真-② 左の地点から花堂側を望む
側線跡はここで終わる



写真-③ 上の2枚と同じ地点から西北方向
中央奥の樹木の向こうが④へ続く



写真-④ 路盤が明確に残る 鉄の目には
貨物積み場に見えるがそうではないようだ
当時から住宅密集地でトラックが入る道はない

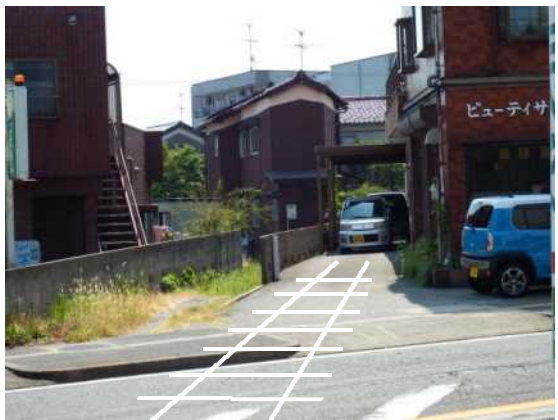


写真-⑤ 国道(旧)から④の方向を見る
左側の路地でなくガレージが線路跡



写真-⑥ 日赤病院入り口交差点
手動で昇降させるしゃ断器があり、道路信号と
連動していた



写真-⑦ 日赤病院前通り 跡地上に福井トヨベットが建つ。この広い道路はもっと狭く、線路と交差する木田銀座商店街ともう1本の路地に、後年は踏切警報機があった



写真-⑧ 日赤病院駐車場 元は大和紡駐車場 奥の左側が福井トヨベットの裏側



写真-⑨ ⑧と同じ場所で後ろを振り返る 左端に少しだけ写っているのが元・大和紡社宅



写真-⑩ ⑨の先にあるみのり2丁目公園 住宅地図にはないが和田会員の記憶によると片開きの分岐器があり貨車が留まっていた



写真-⑪ みのり2丁目公園で⑨から振り返る この道路を越えたあたりで線路は二手に分かれ工場内へ入って行くが、詳細な場所の特定は困難



写真-⑫ 工場内で直角に曲がりさらに奥へと進むが、全く痕跡を残さず再開発されている

以下次号



えちぜん鉄道 高架事業 完成！

森家 和治

えちぜん鉄道の福井駅～福井口駅間の約800mの区間について、単独高架工事を行ってきたが、平成30年6月24日に完成し、供用を開始した。

福井県による福井駅付近連続立体交差事業の一つとして、勝山永平寺線2.3kmと、三国芦原線の0.7kmの併せて3.0kmの高架線化が完了し、最後まで残った福井口踏切が廃止された。

事業の経緯を振り返ると、平成4年3月に福井駅周辺整備鉄道高架化事業の認可が決定し、平成9年3月に京福電鉄が福井仮駅で営業開始、平成15年2月に京福電鉄からえちぜん鉄道へ鉄道事業を譲渡、平成17年4月18日にJR福井駅の高架化が完成する。

その後、北陸新幹線の福井駅部の工事が先行着工され、平成21年2月19日に新幹線高架が完成し、同年3月29日にえちぜん鉄道の車庫と本社が福井口駅の北側に移転し、大まかな高架線のレイアウトが計画され、平成24年3月に北陸新幹線の東側へ単独高架を建設することが決定された。

平成25年12月に、新幹線高架部の約800mを間借り使用する仮線の工事に着手し、約2年後の平成27年9月27日に仮線に切り替えられた。

平成27年12月頃から単独高架の本格的工事に着手し、約2年半の工期ののち、平成30年6月24日の始発列車より営業を開始した。

新しくなった、福井駅、新福井駅、福井口駅の3駅の詳細を紹介する。

〔1〕福井駅

外観は縦12m、横110mの全面ガラス張り、赤茶のサビ色で塗装された鉄骨で構成され、和風な雰囲気を出すとともに、かなり目立つ外観となっている。

内部は県産の杉材を天井と内壁に貼り、木材の香りとともに、やわらかな雰囲気になっ



写真-1 福井駅外観 平成30年6月24日



写真-2 福井駅内部 平成30年8月13日



写真-3 新福井駅外観 平成30年8月13日
ている。

2線1面の島式ホームと、階段、エスカレーター、エレベータを各1基設置している。

ホームについては、三角形の先端が特に狭く、また全体的に幅が狭いため、朝夕ラッシュ時には大変混雑する。

1階部分には、えちぜん鉄道の出札口、切符売り場、待合室、京福バスのチケットセンター、えち鉄のインフォメーションカフェが



写真-4 新福井駅ホームの7000形
平成30年8月13日



写真-5 福井駅 シザーズポイントを
行くキーボ 平成30年8月13日



写真-6 福井駅を発車する三国港行き
左に3番線ホーム 平成30年8月13日

ある。

福井駅を出発すると単線になる。

〔2〕新福井駅

2線2面の対向式ホームで、上下線別々の入り口とエレベータがあり、高架上では上下線への渡り設備はない。

無人駅で乗降客が少ないためか、高架下に小さな待合室があるが、トイレはない。

新福井駅を出発するとまた単線になる。

〔3〕福井口駅

勝山永平寺線と三国芦原線の乗り換えとなる重要な駅であるが、2線1面の島式ホームは中央付近に階段が設置され、手狭な感じがする。

朝夕は乗り換えの乗客でホームは一杯になり、2本の列車がホームに入るととても混雑する。

ホームは長さ54mの屋根で覆われており、悪天候でも安心して列車を待つことができる。

また、JRの列車もよく見えるようになり、JRとえち鉄の2ショットも狙えるようになった。

また、行き止まりの謎の3番線もあり、今のところはLRV「キーボ」の送り込み回送のときに使用されている程度であるが、ダイヤが混乱したときに福井駅に入れない列車がここで折り返すという、非常用の設備らしい。

駅北側にシザーズポイントがあり、勝山線、三国線が分岐していくが、高架上なので勝山線は90度曲がって高架を降りるまで、三芦線はJRを乗り越すまで、電車を見届けることができる。

8月に入って仮線の撤去も進み、地平時代の各駅も遠い記憶の彼方かなたとなってしまった。

特に、旧福井口駅は福井市街地でありながら、のどかな雰囲気があり、お気に入りの場所だった。

今後、2023年開業予定の北陸新幹線の工事が、JRとえち鉄の高架に挟まれた狭い場所で行われるが、無事安全で工事が進むよう願うとともに、その工程を見届けようと思う。

秋に開催される福井国体、全国障がい者スポーツ大会、そして5年後の北陸新幹線開業でさらに利用客が増えることを願っている。

(終)



北陸新幹線敦賀開業に伴う第3セクター線の運行について

山岸 俊人

2023年北陸新幹線の敦賀開業に伴い在来線の北陸本線石川県境～敦賀間が並行在来線として第3セクター線となる。県民からは敦賀乗り換えが面倒なので、しらさぎ、サンダーバードの福井乗り入れ運動が起きている。しかしこれはJR西日本にとっては、新幹線旅客が減るので実現は難しいと思う。

そこで提案したいのは、第3セクター会社が譲り受ける521系交直両用車両を利用して、関西から8両編成が乗り入れる、米原、近江今津駅まで第3セクター会社が4両編成で福井から新快速を乗り入れることである。

停車駅は、米原行きは福井から鯖江、武生、敦賀、木之本、長浜、近江今津行きは鯖江、武生、敦賀である。

そしてできれば、521系の性能を活かして、米原、近江今津発の新快速8両編成に連結して12両編成で京都、大阪、神戸まで直通させる。これで速さを求める人は新幹線敦賀乗

り換え、少し時間がかかるが乗り換えなしで行きたい人はしらさぎ、サンダーバードの代わりに新快速利用と棲み分けられるのではないかと。

第3セクター線は普通列車だけでは旅客が足りず赤字が見込まれているが、特急も含めれば黒字なので、収支改善効果が認められるのではないかと。

せつかく製造費が高い521系交直両用車両を使用するのだから、有効活用しなければならぬ。性能的には関西新快速に使用される223、225系に準じているので、連結器の小改良で連結は可能である。

また、福井-小浜間直通快速の運転も考えられるであろう。

JR西日本に頼るのではなく、第3セクター会社が県民会社として県民の利便性向上を図るのは、当然の責務があると考えます。



酒井雅光アルバムから [9] — EF70型交流電気機関車 1000番台 —

昭和43年10月1日のダイヤ改正で、急行「日本海」が特急に格上げされた。20系客車をひき田村-金沢間を100km/hで走れるようにしたのが1000番台である。改造工事は22～28号機を種車に松任工場で行われ、昭和43年3月から8月に掛けて出場している。「日本海」は下りが糸魚川到着後約2時間で上りが来るダイヤであり、予備機を含めても2両あれば事足りるが、将来の特急増発を図って7両が改造された。

主な改造内容は、応速度増圧ブレーキ装置の新設、編成との連絡用電話機の設置などであった。外観的には、ジャンパ連結器と元空気だめ引き通しホースが増えていることと、ナンバープレートがブロック式になったことで、一般車との見分けがつく。

昭和49年に湖西線が開通し、EF81のロングラン運用が始まると次第に特急運用から逸脱し、昭和53年10月には一般車とともに大量の休車が発生した。一部は九州へ転属したがさほど活用はされず、昭和62年のJR化までに全機が廃車された。ED70、ED74、EF70いずれも不遇なまま短命に終わったことは、北陸線の交流電化が失策であった証しとも言え、今日の並行在来線問題に尾を引いている。(渡邊)



EF70 1003 昭和57年10月7日 福井駅上り

事務局だより

◎ 京福電鉄 勝山～京福大野間廃線跡巡り 9月9日(日) 12:30 えちぜん鉄道勝山駅集合

9月の見学会は、勝山～大野間の廃線跡巡りを行います。えちぜん鉄道勝山駅より車に分乗して京福大野駅跡まで主な地点を巡る予定です。勝山駅にはパーク&ライト駐車場がありますが、なるべく公共交通機関でお越しください。フリーきっぷ1,000円です。

駅前に食堂が1軒あります(橋を渡れば何軒でも)。軽食で良ければ“えち鉄カフェ”もご利用ください。

解散は17時前に京福大野駅跡とします。帰路に越美北線(越前大野17:08→18:03福井)を利用される方はJR越前大野駅まで案内します。出発地へ戻られる方も勝山駅までお送りします。勝山駅着17:15頃の予定です(勝山17:19→18:12福井、以後30分ごと)。

今夏の酷暑から残暑も予想されますので、履きなれた靴、服装、水分補給等準備されてご参加下さい。資料の準備並びに車の配車の都合もありますので、参加希望者は、9月6日(木)の夜までに事務局へ連絡下さい。多数のご参加お待ちしております。

今回の予定コースは、わだち105号・115号～118号掲載、渡邊会員の廃線報告の資料を参考にして下さい(福井支部のHPにも掲載されています)。

【参加申込】 メール：msnojiri@estate.ocn.ne.jp (メールの方は確認返信します)

電話：090-2124-4136 (日中電話に出られない場合があります。ご了承下さい)

◎ 予告・11月例会は「県政出前トーク」

県の事業に「県政出前トーク」というのがあります。11月例会では県庁から担当職員を招き、並行在来線に関してこれまでの経緯説明と意見交換会を考えています。皆様ふるってご発言ください。日時と会場など詳細は次号でお知らせします。



終着駅

明治の昔、本県に汽車が初めて走ったのは汽笛一声新橋からまだ10年経ってはいなかった。わが国の鉄道草創期の開通であり、この後北陸線は北へ北へと延びていった。鉄道先進県であった本県も150年の時を経てみれば、新幹線がない、自動改札機がない、ICカードが使えないのがないづくしで石川、富山にあっさり抜かれ、鉄道後進県に陥ってしまった。

今回、県庁所在地の代表駅ながら自動改札機がない、県内に自動改札機が1台もない、2つの汚名をようやく返上できる。残るは前者が鳥取、山口、愛媛、徳島の4県、後者は愛媛と徳島とか。ビリにならなくて良かった。やれやれ。

(注) 鳥取県は米子・伯備地区、山口県は新幹線各駅に自動改札機があるが、県庁最寄り駅の山陰線鳥取駅、山口線山口駅にはない。《渡邊》

平成30年度 福井支部役員	
支 部 長	岸本 雅行
事 務 局 長	野尻 繁生
会 計	西口 佳志
企 画	和田 一彦
わだち編集委員	渡邊 誠
情 報 委 員	上田 弘文
監 事	中山 博幸
	森家 和治

投稿は偶数月20日までに
 テキストファイル(.txt)で
 mako_chan@sea.plala.or.jp
 へお送りください。