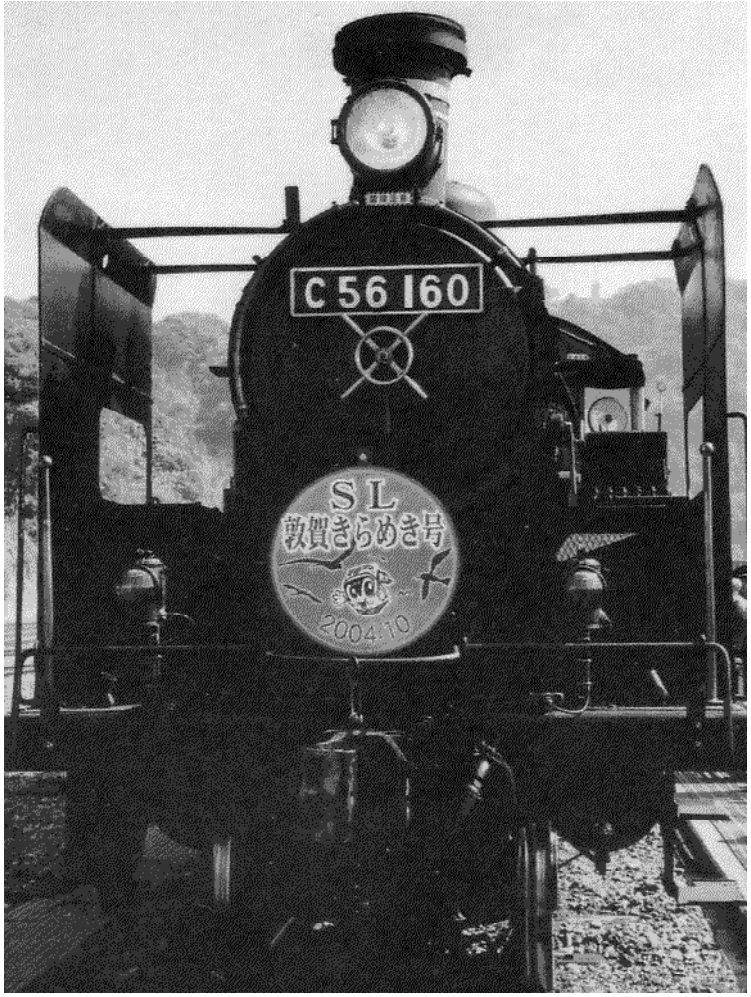
鉄道友の会 福井支部報

わ だ ち

wa da chi

№１０５

平成１７年１２月号



鉄道友の会福井支部　創立４０周年記念特集号

10年しか使われなかったトンネル

― 越前電気鉄道 創業時代の遺構を訪ねる ―

渡邊 誠

京福電鉄の勝山-大野間が廃止されたのは昭和49(1974)年8月のこと、もう30年余りにもなる。この間が廃線になるまで、両市境には500mを超える下荒井トンネルがあった。大野側の坑門は今でも国道からよく見える(図-5)。

京福の前身越前電気鉄道は、大正3(1914)年2月に新福井-市荒川(現・越前竹原付近)間で開業し、同年4月には大野口まで全通しているが、このトンネルが掘られたのは、大正13年12月という。では、全通から10年間はどうしていたかというと、ぐるっと山肌をう回しており、ここにもあった短いトンネルが今でも残っているという。

彼岸も近づいたある日、背丈を超す雑草や倒木と格闘しながら、探訪してみた。 ↙

図-1　石積みの路盤跡　　平成17年9月19日
下の道路からよく見える

国道157号線の下荒井橋南詰め交差点より250mほど南、県道五条方-勝山線が急カーブを描き、雪崩防護柵が始まるあたりが登り口になる。県道脇からおよそ20mほど上に、人工の石垣が見える(図-1)。登ってみると3.5m幅ぐらいに整地され、鉄路の跡であることが確認できる。

越前電鉄の路線は、山肌がすぐ川に迫り崖下を縫うように通っているところは、市荒川以東に何カ所もあるが、特にここは加賀、美濃国境に源を発する九頭竜川、真名川、清滝川、赤根川 ↗

図-2　旧・下荒井トンネル 大野側坑門
廃されて数年にしか見えないほどきれい

がまさに扇の要となり、古来より何度も洪水に洗われてきたところでもある。度重なる出水による被害を避けて、あえて中腹まで登ったのであろうか。

覆い被さるクマザサの下を、障害物競走のようにはっていくと、草丈が急に低くなり坑門が現れる(図-2)。新トンネルには見られる社紋や銘板などはなにもない。国鉄杉津線跡などと比べるとずいぶん小さく見える。手元のメジャーで測ってみると底辺幅2.6m、最大幅3.3m、↗

図-3　旧・下荒井トンネル 福井側坑門
こちら側は上部に少し亀裂がある

高さ4.5mの馬蹄形で、全長は文献によると53.3m。トンネルには違いないが、斜面のわずかな出っ張りを穿っているところを見ると、現代ならさしずめ重機で切りはぎ、コンクリートのスノーシェッドとするであろう。

内部はカーブを描いていて、短いながらも向こう側の見通しはきかない。そのためか中央付近に待避所がある(図-4)。高さ1.8m、幅0．9m、奥行き0.85mで、4人ほど入れようか。

坑門部分は天井まで石造りであるが、内部は床から2．9mまでが石積み、天井はコンクリート巻きとなっている。煉瓦はまったく使われていない。四角く切り出した石は水平に積んである。石の高さは0.3mにそろえられているが、幅は0.2mから0.5mまでまちまちである。目地にはモルタルが塗り込められ、こてで引かれた細いラインが風化せずに残っている。90余年前の職人の息吹が今にも伝わってくるようである。

天井から水が滴り落ちたり、床がぬかるんでいたりすることは全くない。バラストはきれいなまま残り、枕木を並べてレールを敷けば、今にも電車が走ってきそうであった。

図-4 待避所

図-5 新･下荒井トンネル 大野側坑口
CATVの電線路に流用されている

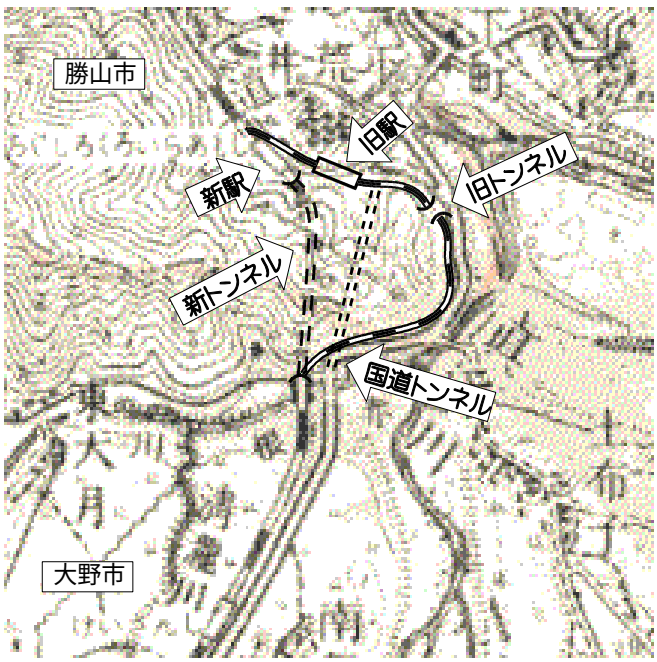


図-6 5万分の1 地形図「経ヶ嶽」国土地理院
昭和32年4月25日版を基に作図 ×2.0

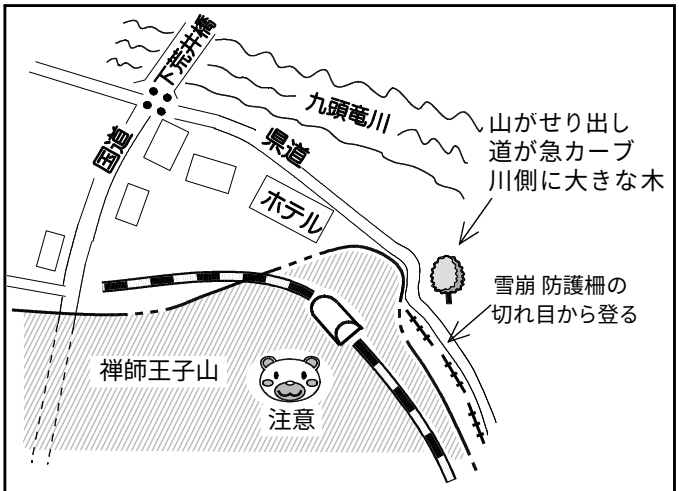


図-7 付近見取図

ただ古いだけと思っていた勝山駅の駅舎とホーム上屋が、平成15年11月には登録有形文化財に指定されたりした。

このトンネルの土木工学史から見た価値までは私に分からないが、ぜひ一度専門家による調査とともに、保存の検討、案内板の設置などに努めてほしいものである。

参考文献
『鉄道ファン』平成5年10月号 交友社
『鉄道廃線跡を歩くVII』宮脇俊三 平成12年 JTB出版
『鉄道構造物探見』小野田滋 平成15年 JTB出版
『京福電気鉄道 88年回顧録 越前線写真帖』
平成15年 京福電気鉄道