鉄道友の会 福井支部報

わ　だ　ち

wa　da　chi

No. 115

平成１９年１１月号

（▲ 2007 年 10 月 28 日　福井鉄道福武線　幸橋上にて　　撮影　岸本雅行）

福井鉄道（路面区間）　幸橋開通　！

福井市中心部を流れる足羽川に架かる幸橋の掛け替え工事が平成 19 年 10 月 28 日に完了し、800 形による記念臨時電車が運行されました。

福井支部　ホームページアドレス

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

京福 勝山-大野間 33年後の痕跡を探る（1）　渡邊 誠

戦後の高度成長期にはマイカーの普及とともに、国鉄三国線をはじめ県内私鉄各社からも、幾多の路線が消えていきました。このうち、昭和49(1974)年8月に廃止された京福電鉄越前本線勝山-大野間に、電車が走っていた頃の痕跡はないか探してみることにしました。

なお、下荒井の旧トンネルについては、『わだち』105号にてレポートしたので今回は割愛します。

【1】勝山駅

1番線に下り列車が到着、2番線から上りが間もなく発車しようとしている(**写真-1**)。勝山-大野間の廃線以来33年を経て、車両もすっかり代わってしまった。廃線と時を同じくして南海から導入された3001型も、えちぜん鉄道に引き継がれることはなかった。車籍上のルーツはさらに古い1101型や2101型も、車体の載せ替えや機器の更新で、大野までの道を知っているのは521型機関車のみとなってしまった。その521型も冬季の除雪以外にはイベントでもない限り、勝山駅に顔を見せることはない。　↙

写真-1　福井側より勝山駅を見る

ただ、駅舎だけは創業以来の古いままで、平成15年には文化庁から登録有形文化財の指定を受けたりした。文化財とはいえ、いかにも建替費用を捻出できない貧乏会社のようで、あまり自慢したくもない。

2両の6101型の間には、もう1本線路が敷かれていて、貨物列車がたたずんでいたりした。今思うと、この間にもう1列車を挟むのは無理そうである。それだけ当時の車両は小さかったのであろう。

さて、線路配置は明らかに中間駅の構造であり、100mほど先で断ち切られている(**写真-2**)。その先は隣の工場の廃品置き場と化している。この大阪特殊合金も元は**勝山電化工業所**といって、大正6(1917)年、京都電灯が中尾水力発電所の余剰電力を活用するためにカーバイト精錬を始めたことに淵源する。大正3(1914)年に開業した京福（当時は越前電気鉄道）とは、いわば母胎を同じにする兄弟であった。

写真-2　勝山駅より大野方向を見る

【2】中島トンネルと蓬生（よもぎ）駅付近

この工場を超えて中島地区に入ると、線路跡は道路の拡張に使われ、余った部分は草むらとなっている。この中に苔むした細長い石が突き刺さっていた(**写真-3**)。もしやと思い苔を落としてみると、案の定稲妻マークが現れた(**写真-4**)。京福が京都電灯から引き継いだ社紋であり、ここが鉄道用地であったことの生き証人でもある。

写真-3　大野側より勝山駅方向を見る

写真-4
標柱

たのであるが、昭和36年の開業と新しく、用地交渉ができなかったのであろうか。その頃の人々は、電車に乗れるなら少々の距離を歩くことぐらいいとわなかった面もあるであろう。

中島地区からの妙法ヶ鼻を回る部分は農道となって残っているが、蓬生駅付近は廃線後に耕地整理が行われ、痕跡は皆無である。

蓬生駅から150mほど田んぼの中を走って道路(県道藤巻-下荒井線)と合流し、並行して**大袋駅**に至る。　　以下次号。

目を大野側へ転ずると、山が九頭竜にせり出している。ここを**妙法ヶ鼻**といい、電車開通までは対岸にある勝山町への渡し舟の船着き場であった。

創業時はここにトンネルを掘ったが、昭和15(1940)年には道路に譲り、電車は崖の縁へ迂回するようになった(**写真-5**)。手堀でのみの跡が残るトンネルであったが、戦後になると、自動車交通の増加に伴い、トンネルも切り通しにあらためられた。　　↙

写真-5　中島トンネルと蓬生駅跡を大野側より見る

蓬生駅は、集落からも道路からも離れた田んぼの中にあり、上屋も何もなく片面ホームがあるだけの寂しい駅であった。もう少し大野側に寄って道路沿いに設置すれば、利便性も高かっ

図-1　勝山-大野間路線略図

京福 勝山-大野間 33年後の痕跡（2）

渡邊 誠

【3】大袋駅付近

蓬生（よもぎ）～大袋間は道路に並行しており、勝山市内では珍しいほどの直線区間が続いていた。当時はホデハ11型とか221型など昭和一桁台に造られた車両が幅を利かせていた。ドアエンジンもなければ速度計もなかった。よく定時運行が保たれたものである。元京王の261型は比較的新しく加速もよい反面、揺れも激しかったことが思い出される。

写真-6でバスの停まっている位置が**大袋駅**の跡である。ここも集落からは遠く離れ、数軒の民家があるだけであった。線路跡は歩道となり車道は反対側にも拡張、公共施設が造られ、九頭竜川に新たな橋が架けられるなど、周辺の様相はすっかり様変わりした。近年になって設置された大袋駅跡を示す標柱が、わずかに往時をしのばせる。↙

写真-6　　大袋駅跡
バス停の位置に片面ホームと上屋があった

廃線と引き換えに設定されたバス路線も、当初は電車の本数並みにあったが、次第に間引かれ現在では朝１便、午後３便と、小学生の通学時間帯のみとなっている。このバスも間もなく廃止され、市で用意した小型バスに代わるという。

【4】崂崎（ほうき）信号所付近

蓬生～大袋間は東側に、大袋～崂崎間は西側に歩道がある。これらの歩道がそのまま線路跡であり、大袋駅のすぐ大野側に踏切があって、道路がクランク状に曲がっていた。

大袋駅を出て三室山麓の緩いカーブを曲がるとまた見通しのよい区間になる。ここに架線柱が１本残っている。この付近の集落は山影になり ↗

写真-7　　遺る架線柱　大袋～崂崎間
CATVの電線が架かっている

テレビが映らない。そこで九頭竜川の淵にアンテナを建て、電線を集落まで延ばすこととした。このとき電線が線路を横断するのに、京福から許可を取って添架したのであろう。難視聴対策のおかけで架線柱も1本だけ残ることとなった。

架線柱から500mほど大野寄りに**崂崎信号所**があった。立派な駅舎と島式ホームがあり、係員が常駐していた。通常ダイヤでは交換をしないので、走りながらのタブレット授受であったが、臨時列車や貨物列車が入るときはここで停車して交換をした。昭和初期には客扱いもしたようであるが、ほどなく信号所に格下げされていた。勝山と新在家の中間となる地点を選定したためでもあろうが、崂崎集落からは大袋駅へ歩くほうが近い

崂崎から先はおよそ２キロに渡って、山と川に挟まれた狭い空間を進むことになる。このあたりは開業にあたって道路を犠牲にして線路を敷 ↗

写真-8　　崂崎信号所付近
鉄塔の位置に島式ホームと独立駅舎があった

いたという。『京福88年回顧録越前線写真帖』(平成15年)では線路が先輩とされているが、『大野郡誌』(昭和30年)によれば、電車が道路を乗っ取ったのが真相であるらしい。明治時代に道路が整備されたことは『勝山市史』(平成4年)でも確認できる。電車が通ったことによりこの地域の人々からは道路整備に対する関心が薄れ、昭和20年代末でも荷車がかろうじて通れる道幅でしかなかった。トラックが通れるようになったのは高度経済成長期を迎えてからのことであるが、それでも線路と道路を合わせても今よりずっと狭かった。廃線後は再び道路拡張や雪崩防護柵の設置などが行われたため、この付近も痕跡は何も残っていない。↙

写真-9　　嶮崎～下荒井六呂師口間
道路が大きく改修され痕跡は何もない

【5】下荒井六呂師口駅付近

下荒井集落もわずかな平地だが道路は川沿い、線路は山沿いにと別れ、痕跡が再び現れる

昭和16 (1941)年から19年にかけて、日本発送電(京都電灯の後身、関西電力、北陸電力の前身)はここにダムを築き、上志比村(現・永平寺町)市荒川で水力発電を行った。この沈砂池からつづく導水トンネルを乗り越えるためか、40‰の急勾配が今も農道となって残っている。いま見る限りもっと手前から登り始めれば、20‰ぐらいに抑えるのもそれほど困難ではないように思う。導水トンネルを乗り越えるためというより、福井-大野間を一気に開通させるために、費用と時間の節約を優先し、地形そのままに線路を敷いただけなのかもしれない。

この先下荒井六呂師口駅まで400m近く築堤が残っているが、訪れたときは夏草が生い茂っていて容易に歩けそうにはなかった。廃線跡探訪は雑草が伸びる前の春先に限るのかもしれない。　↗

写真-10　　水力発電用沈砂池付近の40‰勾配
この先築堤となって下荒井六呂師口駅まで残る

下荒井六呂師口駅は、駅舎がそのまま民家として再利用され、ほぼ当時の姿のまま建っている。**写真-11**で軽トラックから延びるセンターラインのように見えるのはホームの縁石である。線路跡に土砂が埋められてはいるが、両端部はホームの形状をとどめている。何よりもトンネルがぽっかり口を開けたままなのがうれしい。

廃線前にタイムスリップしたかのような錯覚を覚える下荒井六呂師口駅であるが、仮名で11文字、日本最長駅名のタイトルを保持していた時代も長かった。

大正3年の開業時は、この駅の手前から左方向に進み、山裾をぐるっと半周していた。521.4mと当時の私鉄としては異例の長さを誇るトンネルが掘られたのは大正13(1924)年のことである。このトンネルについては『わだち』105号の拙稿をご参照いただきたい。　　以下次号

写真-11　　下荒井六呂師口駅
廃線前にタイムスリップしたかのよう

京福 勝山-大野間 33年後の痕跡を探る（3）　渡邊 誠

【6】赤根川橋梁付近

下荒井トンネルを抜けるとすぐ九頭竜川の支流赤根側を渡る(**写真-12**)。現在の道路橋とは交差する位置に鉄橋が架かっていた。道路橋から川面をのぞくと、ちょうどトンネルからの延長線上に橋脚の基礎らしきものが残っている。↙

写真-12　　赤根川橋梁跡付近

トンネル方向へ視線を戻すと、馬蹄形のトンネル上辺あたりから向かって右(東)方向に、大正３(1914)年の創業時から10年間だけ使われた旧線跡が確認できる。創業時はずいぶん高いところを通ったものと感心する。

橋を戻って旧線跡へ上ってみることにした。『わだち』104号でもレポートしたとおり、80年余の星霜を経ているため荒廃が激しいが、山腹のこの平らな地形はたしかに人の手によるものである(**写真-13**)。眼前に大野盆地が広がるが、この高さから降りるにはかなりの急勾配になる。『越前線写真帖』には、

「旧･下荒井隧道を抜けると急坂を転がるように走りながら赤根川鉄橋を渡り､大野へと向かった。(P.42)」

とある。悪天候時は乗務員乗客ともにさぞかし神経を使ったことであろう。

写真-13　　大正13年までの旧線跡

ここはもう大野市である。急曲線急勾配の連続であった勝山市内とうってかわり、ここから大野市街地にいたるまでおよそ３キロに渡って、ほぼ直線上に線路は延びていた。国道157号線に並行し、越美北線との交差個所までの線路跡は歩道・自転車道に姿を変えている(**写真-14**)。

写真-14　赤根川橋梁跡から新在家方向を見る

【7】新在家駅付近

新在家は定期列車の交換駅であり、島式ホームと独立駅舎があった。周囲の田んぼは耕地整理されているように見えるが、なぜか駅の跡だけ更地のまま残っている。跡地は台形状にふくらみ島式ホームがあったことがよく分かる。手前(大野方向)のほうが駅舎の跡になる(**写真-15**)。廃線跡探訪のためにはありがたいことだが、更地のまま手を付けないのはもったいないようにも思う。地権者同士で話し合いが着かないのであろうか。

写真-15　　新在家駅跡

新在家、中津川両駅のあたりは若干の集落があったものの、当時はほとんど一面田んぼであった。廃線後は車社会への移行を象徴するかのように、運転免許センターに量販店、パチンコ店、農機具や建設機械関係の会社などがいくつも進出し、景観は大きく様変わりしている

【8】清滝川橋梁

昭和40(1965)年9月、岐阜県境付近を集中豪雨が襲い当時の大野郡西谷村が全村壊滅状態となった。このとき線路も大野勝山両市内の各所で冠水したが、最大の被害は新在家-中津川間に架かる**清滝川橋梁**の流出であった。並行する道路橋は無事であったので、橋の前後に木造の仮設ホームが造られ、この間は徒歩連絡となった。

幸いにもこれを機会に一気に廃線へと進むことはなく、ほどなく代わりの橋が架けられた。

写真-16　　清滝川橋梁

【9】中津川駅付近

中津川は片面ホームの無人駅であった。ここも新在家と同様にホームの跡が更地となって残っている。ホーム上にあった駅舎は解体され、廃材はバス停に姿を変えたという(**写真-16**)。この駅の裏に変電所があり、建物は近年まで残っていたが、数年前に取り壊された。

中津川は昭和40(1965)年に開校した県立大野工業高校(現大野東高校)の最寄り駅であり、私を含む勝山方面からの生徒はもとより、福井方面からの教職員も多く乗っていて、下りでも朝は２両連結車が満員であった。

写真-17　　中津川駅跡

写真-18 標柱

冬場は三国港から乗ってくる“ぼてさん”(魚の行商人)の臭いに閉口したものだが、“セイコガニ”(ズワイガニの雌)を３時のおやつという、海の食文化を山奥にまで伝えてくれたことに感謝したい。

勝山大野間の廃線は、モータリゼーションさることながら、昭和35(1960)年に開通した**越美北線**の影響が大きい。５年後の昭和40年７月、30分間隔であったダイヤが、日中は１時間間隔に改められた。平日はさほど影響を感じなかったが、土曜は小さな待合室だけのこの駅で１時間近く待たされるのが空腹にこたえたものである。今思えば、これが廃線への序奏でもあった。

以下次号

京福 勝山-大野間 33年後の痕跡を探る（4）　渡邊 誠

【9】越美北線との交差地付近

越美北線は大正８(1919)年ごろに誘致が始まり、昭和９(1934)年には測量を終えている。開通

写真-19　越美北線架道橋を勝山側から見る
線路跡が更地として残る

したのは戦後であるが、敷かれた線路は昭和初期の大野市街地外縁部をなぞっていることになる。国道とともに田んぼの中を走ってきた電車も、ここかからは密集する民家の裏へと進む。

あとからできた越美北線は築堤を上って立体交差となった。上を走る気動車も代替わりし、“平成っ子”の**キハ120**ではなぜここが立体交差になっているのか首を傾けていることであろう。

大野の人々は越美北線の気動車を「汽車」と言い、京福の「電車」とは明らかに異質なもの

写真-20　越美北線架道橋を大野側から見る
線路跡が生活道路となっている

と認識していた。電車がなくなったいま、今度は**キハ120**が「電車」と呼ばれている。もっとも、気動車も客車もすべて電車と呼ぶことに違和感を持つのは、鉄道マニアだけかも知れないが。

さて、その線路跡は更地になっただけで見事なまでに残っている(**写真-17**)。新在家や中津川の駅部もそうだが、大野市内では再利用されていないところが多い。

架道橋をくぐると１軒分だけ民家の庭のようになっていて、樹木が植えられ、ビニル製の簡易車庫が置かれたりしている。その先100メートルほどは生活道路となって大野口駅方向へ続いている(**写真-20**)。

写真-21　大野口駅手前に残る線路跡

その大野口駅手前に、わずか数メートルだが線路跡の石積みが残っている。かなり風化しているが敷地境界を表す標柱も１本刺さったままになっている(**写真-21**)。

【10】大野口駅跡

大正３年の開業時における終着駅であり、勝山駅と同じような駅舎があった。九頭竜川水系電源開発のための資材輸送、中竜鉱山からの原石輸送、米をはじめとする農産物の出荷など、貨物集積場として広大な敷地を有していた。

今も通運会社にその名残を一部とどめるが、

写真-22　大野口駅跡
下庄公民館と大野市勤労青少年センター

広大な敷地の大半は公共施設に転用されている。ここはもう大野市の市街地、跡地も有効に活用され、電車が走っていた痕跡は何もない。

【11】京福大野駅跡

大野口駅の所在地は、開業当時は大野郡下庄村であり大野町ではなかった。町までの延伸要望が出されるのは自然な成り行きで、ほどない大正７(1918)年に約300メートル延伸され、名実ともに大野町に達した。当初は**大野三番**と称したが、市制施行後に**京福大野**と改称された。

終点であることから、３面３線の頭端式ホームであった。そのうち１番線には電車では必用のない機回し用の渡り線があったところが興味を引く。京都電灯がボギー車を初めて発注したのは**ホデハ201**型で昭和２(1927)年という。その頃までは今も虎の子として残る**テキ６**型などの２軸単車がトレーラーをひいていたのであろう。

写真-23　京福大野駅跡を勝山側から見る
櫛形ホームの跡に生保会社のビルが建つ

駅舎は昭和31(1956)年に建て替えられた。当時この地方ではまだ珍しい鉄筋コンクリート造りであることもさることながら、２階はスーパー**京福マート**であったことが印象深い。今思えばそれほど大きな店舗でもなかったが、田舎町に不釣り合いなほど輝いて見えたものである。廃線後は銀行に改装されたものの、京福時代の面影を長く残していたが、平成４年には現在のビルに建て替えられた。

ホーム部分も生保会社のビルとなり、このあたりに電車の痕跡は何もない。

写真-24　京福大野駅跡
当時の駅ビルよりは少し後退している

駅前広場は、美濃白鳥への**国鉄バス**を始め、福井への**県バス**(福井県乗合自動車)、勝山への**京福バス**、また市内各地へは**大野交通バス**などでにぎわっていた。今は銀行の駐車場とされているところを見ると、駅前広場までが鉄道用地であったのであろうか。越美線全通への思いが託されていた国鉄バスも昭和62(1987)年には廃止され、バスターミナルとしての機能もＪＲ駅前に移ったいま、この地が交通のかなめであったことは、すっかり歴史の世界になってしまった。

大野地方に近代化をもたらした、強者(つわもの)どもの夢の跡探しも、このあたりで終わりにしたい。