

わだち

No. 20

H2. 9. 1

鉄道友の会
福井支部



吉崎鉄道を求めて

編集部

第1部 三国芦原線の生い立ち

吉崎鉄道は、すでに我々が支部長田中完一氏が「わだち」8号の“幻の加越電気鉄道”の中で吉崎電鉄の名で紹介されているが、今回ある発見から再びこの鉄道にせまってみた。

その発見とは、今から約2年程前、現編集長が北潟湖東岸(図1A地点)で発見した全長30メートルぐらいの短いトンネルである。実際これを検分してみると、トンネルに続く築堤と2メートル程の川をまたぐ鉄橋の跡が南北口両方向に現存しており、付近で農作業をしていた昭和7年生れの女性のお話では、このトンネルのことを昔から地元では「電車道^{でんしゃみち}」と呼んでおり、彼女が物心がついた頃にはすでに存在していたとのことだ。また、同じく農作業をしていた70才前後の男性にこのトンネルを建設したのは加越電気鉄道かと尋ねたら吉崎鉄道だという答が返ってきた。そして貴重なお話を聞かせていただいた。

このトンネルの吉崎寄りの田畑は、吉崎御坊の所有地だったらしい。そして、吉崎市街から図1B地点までの現在の道路は吉崎鉄道の道床の跡を利用したもので、吉崎鉄道消滅後も吉崎の人々はこの道床跡を通して細呂木方面への道路がわりにしたそうだ。そこで図1を御覧いただければわかると思うが、昔は吉崎市街からA地点に至る道らしい道がなかったのである。そしてB地点と対岸のC地点を鉄橋で結ぶ計画であったらしいが、ここは北潟湖のなかで岸と岸との距離が最も狭い場所で、水深も一番深い所らしい。トンネルの建設に費用がかかりすぎて鉄橋の建設が不可能となり、この鉄道敷設計画自体が消滅の憂き目にあっただけであつたらしいとのことだ。

しかしここで考えてみたい、仮にも鉄道の敷設をする場合敷設免許を申請しなければならないが、こんな短いトンネル1本ぐらいで頓座する様な計画では免許が到底認可される訳はないが、地元の方のお話であるから相当信憑性はあると思う。

次に、吉崎鉄道の生立ちとこのトンネルの建設された時期、また、その頃の吉崎鉄道を取巻く世相を考えていきたい。吉崎鉄道を語る前に加越電気鉄道、吉崎電鉄、三国芦原電鉄(現京福電鉄三国芦原線)について語らねばならない。なぜなら吉崎鉄道の前身は加越電気鉄道・吉崎電鉄であり、現在の京福三国芦原線は路線は大幅に違うが三国芦原電鉄が加越電気鉄道の取得した敷設免許を引き継いで建設した路線である

図2 加越電氣鐵道地方電車線路豫測平面圖

「わだち」8号より

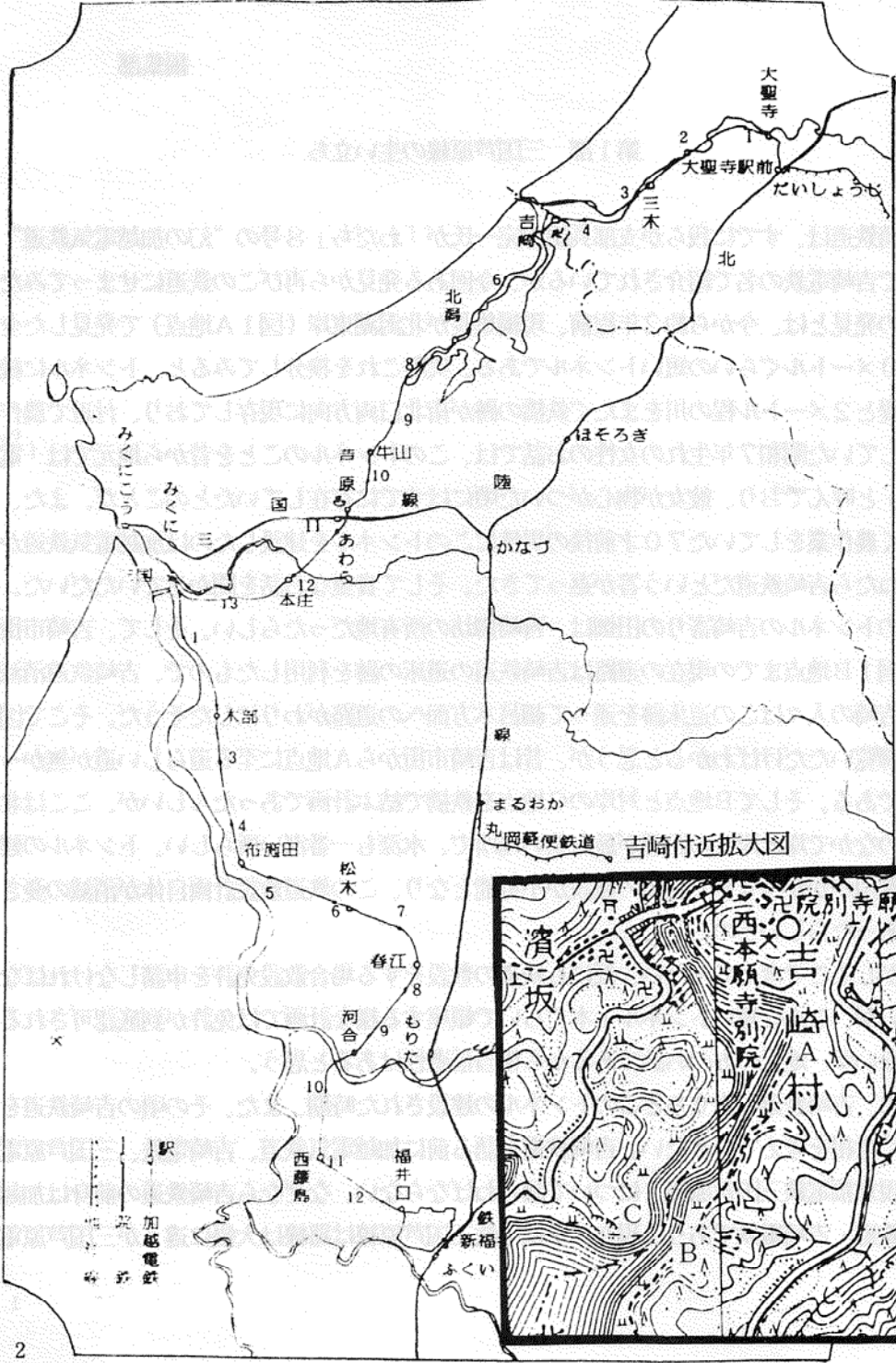
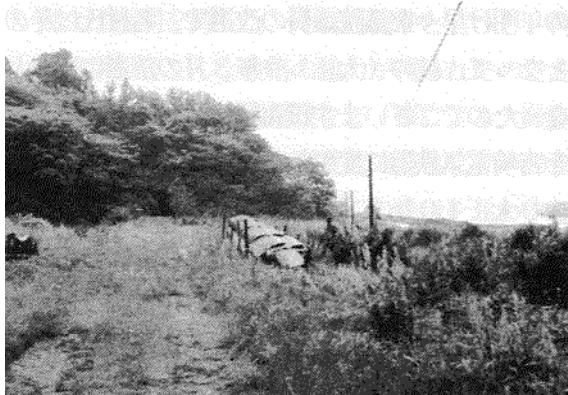


図1





1 A地点トンネル入り口



2 A地点築堤（突き当たりが
トンネル）



3 B地点からC地点を望む

からだ。

加越電気鉄道については「わだち」8号の「幻の加越電気鉄道」に詳しく述べられているが、その後の経過について述べよう。大正8年12月26日に当時この鉄道の計画実現に尽力した、あの杉田定一翁の秘書をしていた西島佐吉氏宛てに加越電気鉄道(発起人名村忠治氏)の線路敷設免許を2年以内着工を条件として認可するという連絡があり実現の運びとなった。この時、地元の人々は非常に喜び株式の申し込みが殺到し制限を加えないと応じ切れない程であった。しかし、その頃、第1次世界大戦が終結しそれまでの大戦景気が一転して反動不況となってしまった。そして発起人の名村氏に問題が起きて加越電気鉄道での計画実現には至らなかった。その時の事を元三国芦原電鉄社長横山吉十郎氏の談話が昭和4年5月28日付の福井新聞に掲載されているので一部紹介しよう「翌9年(大正9)の年明け早々衆議院議員の改選で、名村氏はその方に引づられて終に会社の成立が手後れとなって、彼の(大正)9年3月の落選に出会ってしまって如何ともすることが出来なくなったのでございます(漢字は新漢字)」ということらしい。そしてその後、加越電気鉄道は商号を吉崎電気鉄道に変更した。その訳はというと敷設免許は2年以内着工が条件だった。つまり大正10年12月26日で免許が失効してしまうので社名を変更して免許の延期をしたものと思われる。その後、かんじんの名村氏が病をえて殆ど鉄道敷設計画は絶望の状態であった。ここで興味深い話が横山氏の談話の中にあるので要約して紹介しよう。それは大正10年に延期した免許をこの横山氏と前出の西島氏ら6人の発起人と計7人で守っていたが、大正12年末まさに失効の憂目にあっている時に吉崎電鉄は権利を福武電鉄(現福井鉄道)に譲渡して再度免許の延長をはかったのである。この時監督官庁である鉄道省では「きっと福武電鉄で経営するなら」とこれを認可した。しかし、福武電鉄でも会社創立早々であり、景気が増資などできる形勢ではなかったなのでこの免許をもてあましていたのである。ちょうどその頃、三国町では初一念を貫徹せねばとの声が高まり、有志が町を代表して福武電鉄に免許の返還を求めたところ福武電鉄もこれを快諾したのである。

そして、これら有志が三国の財閥であり森田銀行を経営していた森田家にはたらきかけたりした。さらに経営基盤安定のために堅実を大会社にゆだねた方が良いのではないかという話になり、当時すでに越前電気鉄道(福井-大野)を経営していた京都電灯会社(現京福電鉄)に協力を要請した。京都電灯としては以前からこの路線に興味を抱いており、この要請を快諾して大正13年11月(談話では10月となっているが京福電鉄30年史には10月となっているのでこちらを優先する)資本金200万円払込20万

円で三国芦原電気鉄道が設立された。以上が横山氏の談話の内容である。この時三国芦原電鉄では加越電気鉄道の計画線(図2)のうち三国-芦原-福井を結ぶ区間を受持つこととなったのである。そして昭和3年5月着工同年12月30日に西福井-芦原(現芦原湯の町)の営業を開始した。着工からわずか7ヶ月程で営業を開始しているのである。なんとという速さであろう。

もちろんこれには理由がある。それはこの工事に鉄道省が用地買収・工事技術に異例の協力をしたからだろう。この文の初めで路線は大幅に違うが現在の三国芦原線は、加越電気鉄道の敷設免許で三国芦原電鉄が開通させたと述べたが、図2の路線図と現在の三国芦原線では線路は位置がまったく違う。特に、西福井-芦原間はほとんどが直線でカーブらしいカーブは西福井から上里踏切、番田から芦原湯の町の2か所だけである。これがつまり鉄道省の協力の跡である。しかし我々は疑問を持った。それは何かと言うと、何度も免許の延長を願い出ている問題の多い鉄道がなぜこんな破格の協力が得られたのであろうか。昭和2~3年といえば山東出兵、関東軍による張作霖爆殺など、軍による足掛かりの年である。この頃はまだ三国と言えれば日本海側有数の港としてその名が有名であり大陸への兵員・軍事物資の輸送で北陸本線の代替線としての役目をおわすためにこの鉄道省の協力があつたのではないかとも思われる。だんだん調べて行くうちに、ある気になる事が浮かんだ。

それはあの後藤新平氏についてである。後藤氏と言えれば初代満鉄社長・鉄道院総裁・内務大臣歴任の有力者である。この後藤氏が昭和2年に芦原温泉に長期静養に来ていたのである。それどころか後藤氏はこの地を大変気に入り、氏の賛助で芦原ホテルなる物を計画し、氏の没後昭和4年6月20日に基礎工事の着工まで行われている。なぜ、この時期に芦原へ来ていたかが筆者の気になるところである。

以上、加越電気鉄道から三国芦原電鉄までの生い立ちを述べて来たが、次は例のトンネルを建設した吉崎鉄道について述べていきたい。

第2部 吉崎鉄道を求めて

我々が今回調査したのはあくまでも吉崎鉄道であって、吉崎電気鉄道ではない。ここではまず両社の違いについて述べていこう。

吉崎電気鉄道、これは1部で述べた通り加越電気鉄道の免許延長のために商号を変

更したもので、この両社はほとんど同一と考えてよいだろう。そして吉崎鉄道についてはこの吉崎電気鉄道とは妙に性格が異なってくるのである。ここで前出の横山吉十郎氏の談話の中に吉崎電気鉄道への商号変更について書かれているので紹介したい。それはこの様なものである。「発起人も落胆してしまってその間本願寺の仏様のお助けをこうというので会社の商号までも吉崎電気鉄道会社という吉崎別院に因んだ名に変更したという。今から見れば滑稽な歴史も残っておるのであります。」と話しておられるのである。この内容からしても、吉崎電気鉄道は京都電灯の資本参加していない三国芦原電気鉄道と考えてよいだろう。つまり、地元出資者の多くが福井、三国、芦原で占められていたのではなかろうか。吉崎地区中心でこの計画が進められていたなら「吉崎」と言う地名を冠すれば良いのであって、何も吉崎別院に囲む必要がない。一方、吉崎鉄道の「吉崎」は地名を冠していると思っても差し支えないだろう。

そして、三国芦原電気鉄道の開通を境にそれ以前を吉崎電気鉄道、以後を吉崎鉄道にわけたい。ここで特に言っておきたいのは大正13年の三国芦原電気鉄道設立時ではなく開通時である。なぜなら、開通前の昭和3年の新聞記事では、吉崎電気鉄道であるのに開通後の昭和4年になると吉崎鉄道になっているのである。そして、三国芦原電気鉄道の一部は吉崎電気鉄道の名義で建設されていたのではないと思われる鉄道工事妨害事件を報じている新聞記事がある。それは「去る（昭和3年）11月29日目下工事中の吉崎電鉄の線路吉田郡河合村川合鷲塚地籍の踏切へ長さ3メートル余の栗材を積みトコの脱線をはかったものあり、…」という12月15日付けの記事であるが、川合鷲塚の踏切といえば正に現在の芦原街道と三国芦原線が交差している地点である。そして、同じ紙面で現在の福井口付近のJR北陸本線を跨ぐ三国芦原線の築堤で発生した事故について報じた記事の中で「三国芦原電鉄会社では目下昼夜兼行で工事をすまめてあるが、…」と書かれている、同一紙面の同一路線の報道で2社の名前が報じられているのである。そして三国芦原線開通後この吉崎電気鉄道は吉崎鉄道として当初加越電気鉄道が保有していた敷設権の路線の内、吉崎-芦原間の建設に着手し、そして大聖寺-吉崎間の敷設権は詳しい時期は分からないが温泉電軌(後の北陸鉄道・山中線)に移っている。

いよいよ、吉崎鉄道の経緯について述べて行こう。吉崎電気鉄道時代の昭和3年6月25日に吉崎-芦原間の敷設免許の認可を得ている。これはむしろ再認可といった方が正しいかもしれない。そして同年12月17日より起工している。ここで、吉崎の男性の方から当時の様子を聞かせて頂いたので報告したい。それによると、この鉄道建設にあたって、地元の地権者たちは土地を提供することによって、吉崎鉄道の株主になった

そうだ。しかし、現在ではこの方式をとったほうがはるかに良いにきまっているが、当時は現在より土地の価値は低く、一部の土地は確保できても土地では工事資金にはなりえない。つまり、金では物は買えるが、土地では物は買えない。ここでも、加越電気鉄道から慢性的な資金不足が立ちはだかったのである。そして、この工事を請負ったのがミズタ氏という方で、吉崎鉄道では工事代金の一部を自社株で決済したりして資金のやり繰りをしたらしい。そして、この工事の最大のネックは、最初に述べた通り、例のトンネルである。このトンネルの地質は殆どが岩石で、これを手作業で堀抜いたもので貫通までに2、3年かかったらしく建設資金の大半をこれに費やし、その後の資金集めに苦慮したのである。

この鉄道敷設計画に、地元はもろ手を挙げて賛成という訳ではなかった。当時吉崎では、鉄道が出来ると、吉崎御坊の参詣客が鉄道を利用して芦原温泉や福井に散ってしまい、吉崎に足を止めるものが少なくなる、との危惧する意見があったのである。また、昭和4年5月19日の福井新聞には、次の様な内容の記事がある。それは、御坊のお山の裏手と呼ばれている所で、蓮如上人にゆかりがあると思われる人工洞窟らしきものが発見され、吉崎村当局が洞窟調査のため、吉崎鉄道に対し工事の一時さし止め要請を行ったが、吉崎鉄道はこれに対し難色を示したというものだ。吉崎にとっては、蓮如上人は御坊開祖の師でありこの上人ゆかりの洞窟となれば、当然調査を優先されるだろうが。吉崎の人々が鉄道の日も早い開通を熱望していたのであれば、なにも工事の差止をしなくても、なんらかの妥協策があったのではないか。そして、吉崎鉄道にしても地元吉崎の支援によって支えられているものなら、この要求に対して協力する義務があると思う。この時すでに、地元と吉崎鉄道の間にはすきま風が吹いていたのではなかろうか。そして、吉崎以外の沿線の地区でもこの計画に非協力的だったのである。図1のC地点より芦原へと向かう途中の牛山・二面地区の地主の強硬な反対があり、舟津・波松へのルート変更を昭和4年6月18日の重役会議で協議したぐらいである。そして、昭和4年6月29日には知事より芦原・加戸・北潟・細呂木・吉崎へ鉄道敷設の土地立入測量の許可が出ている、すでに着工している鉄道に対して、今さら土地立入を許可するのもおかしいし、測量する地域に加戸地区が含まれているところから、舟津・波松ルートへの路線変更のための測量ではなかったかと思われる。

その後、吉崎鉄道は鉄道での計画実現を断念した一時期がある。その経緯はこうだ、株主中に株金の払込みを躊躇する動きがあった他、当時どういう関係か分らないが、吉崎鉄道は神戸に大株主を擁していたらしく、その神戸の大株主が気乗りしていなかった中、吉崎鉄道専務旭(昭和5年3月2日の福井新聞では朝日の姓で報道されている)

勇平氏は宇治電気の専務影山信三郎氏に援助を仰ぐべく努力し、専務の地位は宇治電気に譲り自分は取締役で退くことにした。それでも資金不足は解消されず、とうとう軌道自動車に計画を変更したのである。この軌道自動車というのは鉄道計画路線を自動車専用道路とし、そこに48人乗りのバスを走らせるというものである。しかしその後、旭氏の努力で神戸方面に有力な支援者を得て、この軌道自動車計画を放棄し再び鉄道での計画に変更した。それどころか、当時温泉電軌に大聖寺-吉崎間の敷設権を20,000円で買収することに決まったのである。この計画が実現していれば、芦原・山代・山中・片山津の各温泉地を結ぶ私鉄網が出来上がっていたわけであるが、読者の皆様の中で過去に私鉄を利用して、これらの温泉巡りをした方はおられないはずである。その後、神戸の有力者の支援も結局は得られず、温泉電軌との買収契約うまくいかず計画が頓挫してしまったのである。

そして昭和5年4月8日福井新聞に「吉崎鉄道解散か」の記事があるところから、この頃には吉崎鉄道の企業活動はほぼストップしていたものと思われる。前出の男性のお話によると、その後、昭和7-8年ぐらいまで工事を請負ったミズタ氏は吉崎に居たらしい。これらの事を考えると昭和8年には吉崎鉄道は消滅していたと思う。

この計画が実現しなかった最大の理由は、資本力の弱さと、昭和初年に日本国中いや世界中を覆っていた経済不況であると思う。この様な経済状態では、地元や神戸の資産家は守りの態勢にはいり、吉崎鉄道への投資などできる余裕はなかったのであろう。三国芦原電気鉄道にしても鉄道省の協力がなかったら完成はずっと遅れていたかもしれない。

以上、吉崎鉄道について述べてきたが、この文を書くに当って様々な文献を参考にさせていただいた。特に昭和3~5年の福井新聞マイクロフィルムは重要な資料となった。

当時の福井新聞社関係者の方々や、マイクロフィルムを検索するのに御協力いただいた県立図書館の方々、吉崎鉄道について御教示していただいた吉崎地区の方々に心より感謝申し上げます。 (文 中川一之)

- 参考文献 S3~5 福井新聞マイクロフィルム
三国町百年史
ふくい鉄道史 島津徹史氏 著
芦原町史
京福電気鉄道30年史
芦原温泉ものがたり