

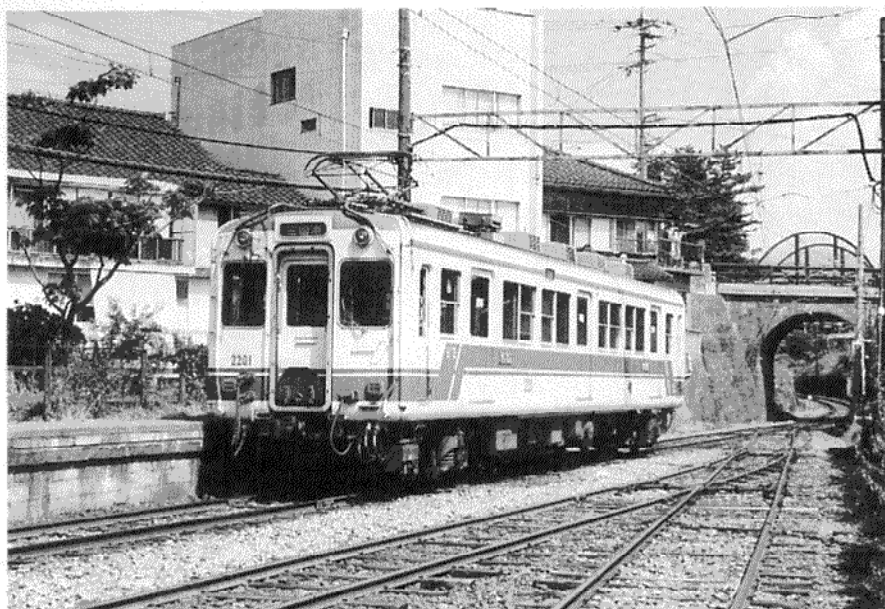
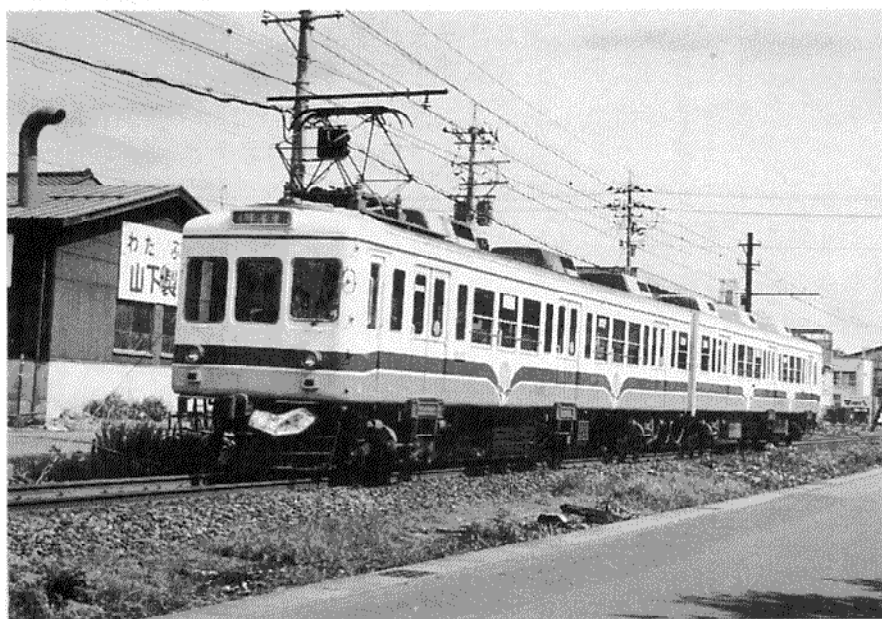
わだち 轍

No. 50

H7. 11. 1

鉄道友の会
福井支部

特集「福井の鉄道」



鉄道友の会福井支部創立30周年記念

武岡軽便鉄道

—福井の地に初めて走った軽便鉄道—

岸 由一郎

1・はじめに

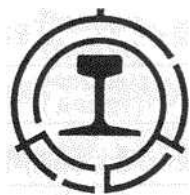
1981（昭和56）年3月31をもって営業を廃止した福井鉄道南越線。その晩年は福鉄オリジナルの小さなモハ130形が、わずか9キロあまりの線路をちょこちょこと往復する実にのどかなローカル線であった。実はこの南越線は、今を遡ること80余年前の1914（大正3）年1月29日に、福井県内では初の私鉄“武岡軽便鉄道”として開業した歴史均にも記念すべき路線だったのである。

今回は、武岡軽便鉄道に活躍した数々の車両たちを、その履歴に注目して簡単ながらご紹介してゆくことにしたい。



晩年の南越線粟田部駅の風景
撮影・合葉清治氏 80-10-10

2・略史



武生町と岡本村を結ぶ武岡軽便鉄道の計画は、1910（明治43）年に軽便鉄道法が公布され、折しも全国的に軽便鉄道敷設の出願が相次いだいわゆる「軽便鉄道ブーム」のなかで出現した。この時期には、福井県内の各地でいくつもの鉄道敷設計画が打ち出され、特に武生町・鯖江町・今立郡においては、鯖江～戸ノ口～粟田部間の鯖江鉄道、武生～粟田部～岡本間の武岡軌道（1911年8月24日より武岡軽便鉄道）、さらにこれらの鉄道計画を発展させ、三里山の周囲を武生～粟田部～鯖江～武生と環状に結ぶ鉄道の敷設も検討されていた。このうち鯖江鉄道と武岡軌道は、いずれも北陸本線から三里山東部地域を結ぶという類似の性格を持つ鉄道であったため、両者の間で免許獲得にむけて激しい運動が繰り広げられることになる。

鯖江鉄道は、武岡軌道にさきがけて1911（明治44）年3月25日に免許を申請。次いで4月17日には武岡軌道も出願を行ない、ただちに関係者が東京に赴き関係官庁に陳情を行なった。これに対する鯖江鉄道側の動きは、8月21日に今立郡有志総代の間部詮信より、同鉄道の計画は、開業によって福利を蒙る町村が広域にわたること、粟田部他の町村は武生よりも鯖江との関係が密接であること、日野川の架橋の必要がないために武岡軌道より安価な工事費ですむこと等の利点を挙げた陳情書の提出があった。

このように2社競願の事態に直面した福井県は、鉄道院の要請を受けて調停にのりだしたようであるが、最終的に両鉄道ともに免許申請の取り下げを行なわなかったところを見ると、不調に終わったものと思われる。

そして、1911（明治44）年9月28日には武岡軽便鉄道に対して、武生～塚～西檜尾～粟田部～定友間4マイル61チェーンを結ぶ軌間1067mmの蒸気鉄道の免許状が下付され、一方鯖江鉄道の申請は同日付で却下された。

これを受けて翌年4月1日に武岡軽便鉄道株式会社が設立され、11月29日には工事施行認可申請書の提出が行なわれている。但し、当初免許を取得していた計画路線は、その後の実測調査の結果鉄道の敷設に不適であることが認められたため、その一部を変更し武生～国高～北新庄～北日野～粟田部～岡本とし、さらに線路の軌間も経費の節減をねらって762mmに改められた。

さて、工事施工の認可は1912（大正元）年12月26日に受けることができたものの、具体的な土木工事の着手は施工業者の入札などの都合から翌年の5月にずれ込んだ。第一期工事として武生～五分市間が先行して開始され、第二期工事の五分市～岡本間については2ヶ月後の7月より着手された。

工事には若干の遅れがあったものの、まず1914（大正3）年1月29日には新武生～五分市間の開業をみている。途中には、塚町・北の2つの停留場が設置されていた。五分市～岡本新聞間は当初の予定では一括して開業する予定であったが、粟田部～岡本新聞の用地買収の難航から、五分市～粟田部間のみ5月22日に運輸を開始した。もっとも終点の粟田部停車場は、あまりにも開業を急いだためか、仮設の駅舎を使用していたという。

遅々として進展しなかった粟田部～岡本新聞については、粟田部地内で土地収用を強行するなどして工事を急いだ結果、ついには1915（大正4）年8月2日、念願の全線開通の日をむかえることとなった。9月に執り行われた開通式の際には沿線各地で様々な行事が催されたといい、近代文明の象徴である鉄道の到来を地域の人々がこぞって歓迎した様が目に浮かぶようである。

軽便鉄道ブームのさなかで生まれた武岡軽便鉄道は、1918年（大正7）年3月に社名から「軽便」の2文字を外し、武岡鉄道として新たな一步を踏み出すが、実は大きな転機がその数年後に訪れることになるのである。それは、今立鉄道株式会社との合併と、全線にわたる軌間の変更であった。

今立鉄道とは、武岡鉄道岡本新停車場から三里山の北部を経て東鯖江で省線鯖江停車場と接続する軌間1067mmの蒸気鉄道の免許を有する会社である。もともと武岡鉄道社長竹下勘右衛門が同社の社長を兼務するなど資本的にも同系列の鉄道であり、また先行して建設が進められている新岡本～戸ノロ間は省線との連絡駅を待たないため、新岡本で接続する武岡鉄道との一体的な運営は必要不可欠であった。さらに武岡鉄道においても貨物輸送の円滑化を図るために、レールのゲージ（軌間）を従来の762mmから省線との直通運転の可能な1067mmに改める工事を着々と進めており、開業の暁には列車の直通が予定されている2つの鉄道をそれぞれ独立して経営することは、事務処理の上も明らかに煩雑であった。

そこで、1924（大正13）年1月27日にまず今立鉄道の株主総会で、翌28日には武岡鉄道の株主総会で会社の1対1の合併が決議された。これを受けて、同年2月27日に存続する武岡鉄道が「南越鉄道」に社名を変更（登記は3月7日）、次いで7月25日には両社の合併が執り行われ、今立鉄道は解散、新制「南越鉄道」が発足した。

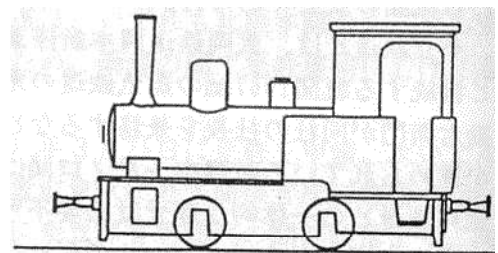
なお、武岡軽便鉄道の所有していた免許としては、ここで述べた本線のほかにも、1912（大正元）年11月28日の臨時株主総会の決議に基づいて申請、下付されていた武生付近より分岐して上氏家～下氏家～持明寺～下川去～西田中（朝日）を結ぶ軌間762mmの蒸気動力を使用する支線があった《1913（大正2）年3月26日免許》。武岡軽便鉄道では3000株を増資してこれの建設にあてる予定であったが、折からの財界不況のために株式の募集が捗らず、計画頓挫の危機に陥っていた。そこで武生町では丹生郡と協壊して募集株に対する利子補助などの援助を検討、武岡軽便鉄道も工事申請認可の延長を繰り返し好機の到来を待っていたが、1916（大正5）年7月25日を以て免許は失効してしまった。

ところが、この直後の9月12日、またしても武岡軽便鉄道は軽便鉄道法に基づく免許の申請を行なっている。これは、既設線の村国停留場（1914年3月11日開設）付近より分岐し、舟津より小黒町を経て兵営・鯖江に至る6マイル32チェーンの蒸気動力の鉄道で、軌間は762mmとされていた。鯖江町の「兵営」こと歩兵第36連隊への連絡を目論んだ延長線敷設構想は、実は社内においては大正元年以来の懸案であり、5年余の歳月を経てついに出願に至ったものである。免許の取得を目指す武岡軽便鉄道側の運動は鬼気迫るものがあり、軽便鉄道補助法による補助金の請求を放棄すると共に、翌年1月16日にはこの延長線について、「其許否ハ実ニ弊社ノ死活ニ関スル一大事」と請願し、免許状の下付を懇願している。しかし、その願いも虚しく、実はその4日前に「目下ノ交通状態に於イテ敷設ノ必要ナキ」路線で、「収支相償ハスシテ盛業覚束ナキモノト認」められたため、同申請は却下の決裁がなされていたのである。（あるいは、1月16日の請願は、免許申請却下の報せを受けた会社が、一縷の望みを託して行なったものかもしれない）

3・車両

蒸気軌間車1・2

武岡軽便鉄道の開業に備えて用意された、1913（大正2）年、ドイツのオーレンシュタイン・ウント・コッベル・アルトゥル・コッベル合社製の7トンB形ボトムタンク機関車である（製番631名・6319）。弁装置はワルシャート式、制動機はウェイトレバースロウ式を採用。車両価格は2両で15000円余であり、1913（大正2）年7月25日付で車両車両設計認可を受けて入線、以来762mm軌間時代を通じて在籍していた。



武岡軽便鉄道 蒸気機関車 1・2

臼井茂信氏のホイールベースに基づく分類では、同形の機関車として魚沼鉄道（→国鉄魚沼線）No.3・4が存在している。氏の調査によれば、コッペル社の製番台帳にこのうちの1両の納入先として武岡軽便鉄道の名を記したのがあり、「武岡のキャンセルが魚沼鉄道に回った」と推測されているが、残念ながら武岡軽便鉄道側の文書や当時の新聞記事からそれを裏付けることはできなかった。

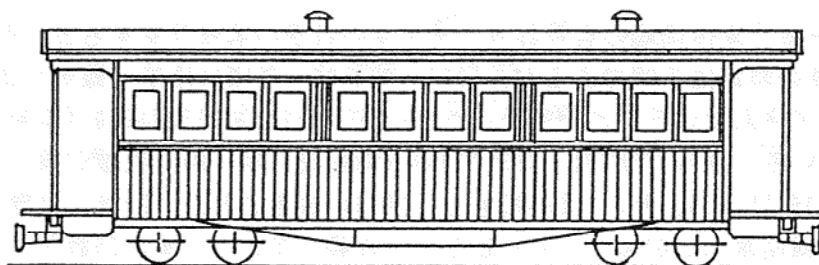
1924（大正13）年に改軌で不要になった後、1925（大正14）年3月1日付でNo.2が中遠鉄道（→静岡鉄道駿遠線）へ譲渡され、同社のNo.4（Ⅱ）となった。その後、内燃化を進める際、1952（昭和27）年6月26日付認可で自社工場において足回りを利用してディーゼル機関車DB604に改造している。一方、No.1は同年12月11日付で鈴木徳松なる人物に売却されており、その後の消息は不明である。

（参考：湯口徹：「蒙古の戦車」、鉄道ファン、No245、1981.）

（参考：臼井茂信：「

最大寸法：（長）4070mm（緩衝器含まず）、（幅）：1640mm、（高）：2907mm、
輪軸距：1500mm シリンダ：170×276mm 使用圧力：12.4kg/cm²
火格子面積：0.31m² 伝熱面積：（煙管）10.3m²（火室）1.4m²
水槽容量：909 l 石炭庫容量：340kg 運転整備重量：7.5t

2・3等合造ボギー客室 1. 5 （→ロハ1. 5）



武岡軽便鉄道 二三等合造車 1・5

名古屋電車製作所製造の木造ボギー車。1は武岡軽便鉄道開業時に1913（大正2）年7月25日付で車両設計認可を受けて同年7月に製造、2は1914（大正3）年8月14日付届で増備を行なっている。この2両は同一の仕様で製作されたもので、監督官庁への申請に使用する竣功図面も共通であった。

登場時の塗装は瑠璃（洋虹）色。客室の2/5を2等車、3/5を3等車として区切り、定員はそれぞれ10人、32人である。制動装置は手用制動機を装備、台車はダイヤモンドアーチバートラックである。当初、照明はアセチレンガス灯によっていたが、1919（大正8）年に直流発電機と蓄電池を設置して電灯2個に改めた。なおこの改造は後述する2～4についても行なわれている。1917（大正6）年9月21日付認可で全室3等車に改められ、定員は54（うち座席36）人になった。もっとも2等室と3等室の間仕切りは撤去されることも無くそのまま残されていたようである。

1924(大正13)年12月19付で2両とも中勢鉄道へ譲渡、1925(大正14)年3月24日付で譲受・改造認可を得て再び2・3等合造車ロハ8・9の車番を与えられた。しかし翌年6月10日付の記号変更届により3等車に格下げとなりハ8・9に、さらに同鉄道の廃止が決まると1942(昭和17)年12月18日付で三重鉄道に譲渡されている。なお、三重鉄道以降の経歴は、2～4の稿に譲る。

(参考：山崎寛：「中勢鉄道」、鉄道ピクトリアル、No.407、1982.)

最大寸法 (長)8839mm, (幅)1829mm, (高)2692mm,

自重：4t弱 制動装置：手用

3等ボギー客車 2～4 (→ハ2～4)

開業にあわせて1913(大正2)年7月25日付で設計認可を受け、1913(大正2)年7月に名古屋電車製作所で製造した木造ボギー客車。定員は54(うち座席36)人。全室3等車であることを除いて、1号と同一の仕様である。1924(大正13)年12月19日付で中勢鉄道に移り、1925(大正14)年3月24日付認可でハ5～7となる。同鉄道の廃止決定後はハ8・9(元南越ロハ1・5)と共に三重鉄道に転じた。これら5両は同型車であったため、ホハ15～19という同一形式に組み入れられ、次いで1944(昭和19)年の三重交通合併の際には兄弟揃ってサ361形361～365、(初代)となった。三重交通においては、362の台枠を利用して1948(昭和23)年にサ381を新造、車体両端の台枠部分にタネ車の柱受の名残りを見ることができた。サ381の廃車の時期は不明であるが、1962(昭和37)年頃には第一線から退き、四日市駅の構内で休んでいることが多かったという。サ364・365は1960(昭和35)年に廃車となっている。残ったサ361・363は1951(昭和26)年に静岡鉄道が譲り受け駿遠線に配属、サ361はハ25、サ363はハ23もしくは241に改番された。同線には既に元南越鉄道所属蒸気機関車No.2がNo.4(Ⅱ)となって在籍しており、実に20数年ぶりの再会を果たしたことになる。

(参考：矢納重夫：「三重交通三重線」。鉄道ピクトリアル、No.145,1963.)

(参考：宮松丈夫：「しずおかてつどう駿遠線」、鉄道ファン、No.42、1964.)

最大寸法 (長)8839mm, (幅)1829mm, (高)2692mm

自重：4t弱 制動装置：手用

有蓋貨車1～4

無蓋貨車1～4

武岡軽便鉄道の開業時に在籍していた貨車に、有蓋車・無蓋車が各4両ずつの計8両である(全て1913年7月25日付車両設計認可)。

有蓋車の車体体色は黒一色、屋根が白でペイントされており、積量は3.5トン。無蓋車は

側板が扇戸となった3.5トン積のものであった。共に車側制動装置が設置されていた。

改軌により1925（大正14）年12月11日付で無蓋車のみ鈴木徳松に譲渡されている。

有蓋車 最大寸法：（長）4267mm （幅）1797mm （高）1864mm

自重：約2t 制動装置：車側

無蓋車 最大寸法：（長）4267mm （幅）1765mm （高）不明

自重：約2t 制動装置：車側

有蓋貨車 5・6

無蓋貨車 ト5・6

当初の見込みより貨物輸送が増え、従来の8両の貨車では対応ができないため、開業後間もなく相次いで貨車を増備した。1914（大正3）年8月14日付属で1～4に準じた車体を持つ有蓋車2両を製造、さらに1917（大正6）年2月21日付認可で、名古屋電車製作所製の5トン積無蓋車が2両入線している。

1067mm軌間化に際しては、いずれの車両も改造されることもないまま引退し、1925（大正14）年12月11日付で無蓋車2両は鈴木徳松に譲渡されている。なお、有蓋車1～6のうち2両が丸岡鉄道にわたっていることが判明しているが、車番の特定はできていない。

有蓋車 最大寸法：（長）4394mm （幅）1797mm （高）1864mm

自重：約2t 制動装置：車側

無蓋車 最大寸法：（長）5893mm （幅）1892mm （高）1200mm

自重：約2t 制動装置：車側 輪軸距：2438mm

・おわりに

以上、武岡軽便鉄道について、数十年の歳月を遡り、その概略を述べてきた。今回ご紹介した機関車・客車・貨車は、県下初の地元資本の鉄道として、多くの人々の熱いまなざしを浴びながら登場した輝かしい歴史を持つ車両たちである。武岡軽便鉄道全線開業80周年の節目に過去に思いを馳せてみた。なお、筆者の力不足から解明し得なかった点も依然多々残されており、読者諸兄からご教示を頂ければ幸いです。

《主な参考資料》

酒井英夫：「福井鉄道」。鉄道ビクトリアル，No.255～257。1971。

小谷正典：「福井県における軽便鉄道の敷設」。福井県史研究No.12。

運輸省・交通博物館所蔵 鉄道省文書「福井鉄道（旧・武岡軽便鉄道）」

福井県立図書館蔵「福井新聞」「福井日報」「大阪朝日新聞地方版」各紙面