

鉄道友の会

福井支部報

わだち

No. 7

昭和57年 3月31日

鉄道友の会
福井支部

北陸線
(長浜・敦賀間) 開業一〇〇年

昭
57
・
3
・
10



失なわれた鉄路をたずねて

—— 本郷軌道・犬見鉦山軌道 ——

田中 完一

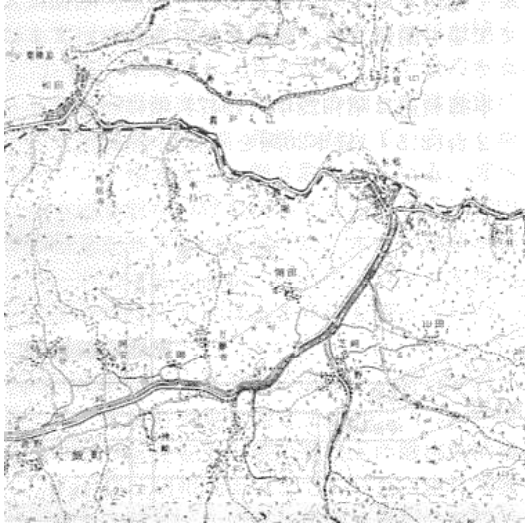


図1 本郷軌道，及び犬見鉦山軌道
約10万分の1「小浜」昭和25年応急修正版

○初めに

福井県内に鉄道が最初に開通したのが明治15年（1882）であるが、今日まで100年間に国鉄・私鉄など幾多の変遷・消長をたどっているがかつて嶺南地方に私有鉄道があったことは、福井県民にあまり知られていない。それも、産業用で人を乗せることもなく、また廃線になって久しいから故か。

その名もA. 本郷軌道 B. 犬見鉦山軌道という。ともかく56年の晩秋に2回ばかりその跡を訪ねてみた。ところが運悪く2回ともカメラがその場で不調となり、写真を添えることなく図と文でその報告をします。

A. 本郷軌道

国鉄小浜線若狭本郷駅から南西方向に佐分利川の右岸堤防治に父子鉦山（ちちしこうざん）に通ずる全長5.17kmの人車軌道であった。父子鉦山の石灰石や野尻鉦山の銅鉦などの搬出を目的に敷設されたものであった。

(1) 沿革

父子鉦山は石灰石を産出し、文政年中（1820年代）

に始まったといわれ、本郷、尾内、小堀、車持等に石灰窯が18を数えた（明治30年）。製品は地元だけでなく、石川県方面へも出荷されている。大正元年（1912）には、個人経営の石灰窯を統合して「石灰製造株式会社」を組織し、経営に当った。

原石運搬については、明治20年（1887）採石場から、佐分利川河岸までの車道を開通させ、明治30年（1897）には、採石場から父子の出口地籍まで軌道を敷設し、ここからは、従来通り川舟や車力に頼って本郷方面へ搬出した。しかして、地元村松己之助外数名が発起人となり、父子出口より佐分利川沿い走る「本郷軌道株式会社」を設立し大正3年（1914）2月21日に軌間667mmの、西日本唯一の人車軌道が開業し、鉦石のトロッコ輸送が始まった。

大正10年（1921）に小浜線は敦賀-若狭高浜間が開通し、次いで11年に舞鶴へ全通したので、佐分利川河口から本郷駅構内へ引込線を敷設し（大正12年=1923）、製品を従来本郷港から船舶に頼っていたものを鉄道輸送へと切替えた。

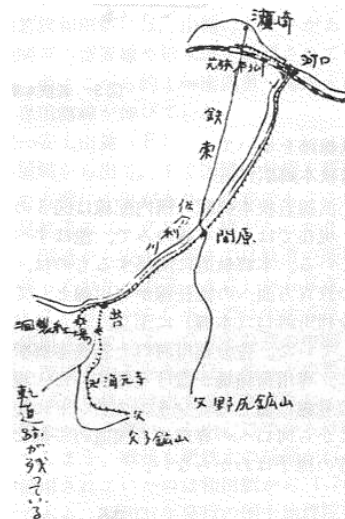


図2本郷軌道略図

製産高は大正7年（1918）の40万俵をピークに減少し、昭和15年には13万俵にすぎなかった。販路も一時は、県内だけでなく石川、山陰、九州にまで伸びたが、化学肥料の発達によって次第に衰退した。

昭和17年（1942）に経営は日本火工に移り戦後は22年（1947）に生産が再開され、父子-本郷間にバッテリーカーが運行されたが、昭和26年8月に「本郷軌道」と石灰商会は全施設と資産が売却され、その上、昭和28年9月の台風13号によって、佐分利川が氾濫し、軌道は大きな被害を受け、ついに昭和29年（1954）10月5日廃止を許可され、全施設が撤去された。

一方野尻銅山は延宝の頃発見され宝暦9年（1759）に小浜藩の手で採鉱され、その後、休山再開を繰返えしたが明治41年（1908）には鉱石搬出用の鉄索が現場から本郷の湘崎地籍の海岸までつけられ利用された。それまでの馬や川舟にかわって能率が向上した。ノ

さらに大正3年に前述の本郷軌道の開通によりこれを利用して本郷に出し、船で対岸の大島半島の大浦へ運び、ここで製錬をした。

その後昭和8年（1933）に日本鉱業が良質な鉱脈を試掘し事業の拡大をはかる予定であったが、戦時態勢となり、沙汰やみとなった。

軌道は父子の出口（図2）より佐分利川の上流部に☀の印のところへ伸びているが、大正時代に三国製糸工場が操業しており、同工場の燃料用石炭を輸送するために利用されていた。昭和に入って工場も閉鎖され、軌道も使用されないままになっていた。

本郷軌道は昭和22年（1947）頃にバッテリーカー2台（2.5t）貨車20両を所有していた。

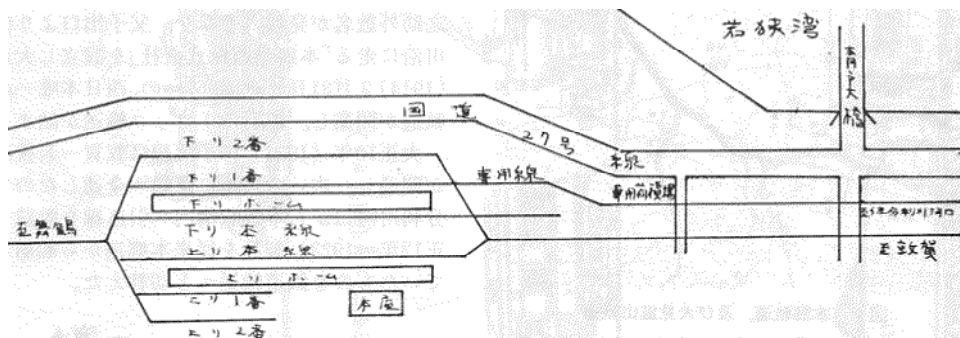


図3 若狭本郷駅略図（若狭本郷駅中川氏の記憶による）

(2) 廃線跡を歩いて

(ア) 若狭本郷駅付近

小浜線若狭本郷駅の構内配線は図3の様であった。現在では上下本線のみで、他はすべて撤廃されている。本郷軌道に関係するものは、下り1番線の敦賀方面への延長線が専用線として使用され佐分利川河口（本郷）に至り、さらに父子へと連絡していた。佐分利川河口と若狭本郷駅のほぼ中間に、専用荷積場が設けられていた。現在では国道27号線に面してガソリンスタンドになっている（ここから河口への専用線も国道の一部になっていて昔の様子はわからない）。

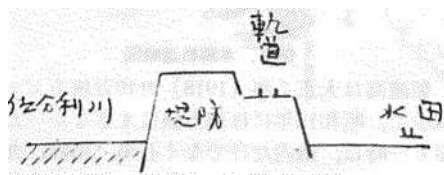


図4

(イ) 佐分利川河口-間原（あいだら）-父子出口

佐分利川河口右岸には、かつて、石灰の積出し施設があった様だが、現在では、全くその跡はない。河口から父子方面に向って堤防を進むと、まず小浜

線と交差するが、ここでは、アンダークロスをした。それから間原を経て父子出口や三国製糸場までは、図4の様に堤防の右肩部に、堤防より一段低く盛土して軌道が敷かれていた。昭和28年9月25日の台風13号による豪雨のために、堤防および軌道はところどころ寸断され、削平された。その後の堤防改修により、全く様変わりしてしまっている。間原付近には野尻銅山からのカラミの集荷、積替の施設があったらしいが、詳細はわからなかった。

(ウ) 出口付近

出口付近には現在バス停が建っているだけで、三国製糸場に至る軌道跡も全く失なわれ工場も水田と公園に変っている。

(エ) 父子出口-父子鉱山

佐分利川堤防沿にきた軌道は、出口地籍で南に折れ、町道沿に水田の中を200m登り祠に至る。ここから町道と分かれて山裾に取り付いていたらしい。山麓を除々に勾配を稼ぎながら鉱山へと向う。山麓部から鉱山へが現在かつての軌道跡が残っている。しかし、廃線から30年近い年月がたち、スギが一人前に成長し、雑草におおわれ、軌道跡と見分けるのは

容易ではない。それでも曹洞宗海元寺付近は最も明瞭にその跡をとどめている。海元寺は山の中腹にあり、寺へは階段がつけられている。丁度その中程に、約1.5m高の軌道敷があった。階段より出口方面には軌道敷の真中には杉が植えられている。それでも、昔を偲ぶには十分である。これより鉾山側は海元寺の石垣の壁とほぼ直角にかつての軌道敷が残り、花畑となっている。しかしそれも30m程で大きく削り取られている。寺への自動車道を取りつけたからである。さらに鉾山へは傾斜をかせぎながら続くが、木々と雑草が繁げって、かつて鉾夫達が、汗してトロッコを押し上げた姿を思い出すにはあまりにも変わっていた。

B. 犬見鉾山軌道

若狭和田駅から大島半島の海岸を、青戸の入江に沿って、大飯町犬見へ通じていた。4.7km。犬見のニッケル鉾や安土山麓の肥鉄土の搬出に活躍。レールの一部は昭和53年頃までであった。現在も敷道跡が残り、昭和56年の福井新聞社発行の航空写真集「福井百年を翔ぶ」にも明瞭に読みとれる。

(1) 沿革

犬見鉾山は、大江山ニッケル鉾業（現日本冶金）系の企業として、戦時軍事資源としてのニッケルの採掘を目的に昭和15年1月から始まった。多額の国庫補助を受け各般の施設が設けられた。小浜線、若狭和田駅から軌間1067mm、4.7kmの軌道が作られ、国鉄のトラ、トム、コトラなどの無蓋車を使用して、ニッケル鉾を八幡や七尾へ輸送した。一部は対岸の本郷港から船舶でも送られた。そのためか輸送船が、海軍と誤認されたのか、昭和20年7月30日に米軍の機銃掃射を受けた。

戦後は肥鉄土の採掘が、安土山麓で行なわれ（和田駅より1.7km地点付近）昭和32年（1957）まで約7.2万tが県内を始め、東海北陸近畿山陰へと送られ老朽田の回復に施用された。企業、軌道も採算が合わず、昭和52年12月25日に廃止された。

(2) 機関車

2両C160と1260

C160、15tクラスのCタンクで昭和17年12月18日本江機械製作所製造。戦時中の製造で材質悪く、また揺れが大きく、石炭や、水が少ししか入らず、インジェクターの修理には手こずり評判が悪かった。戦後加悦鉄道へ行き現在、京都市大宮交通公園に保存

されている。

1260、大正12年日本車両製で、簸上鉄道で使用されていたものを国鉄が買収し、さらに加悦鉄道に入った。C160の後を受けて犬見へ来て活躍。昭和22年には富山の昭和電工に移った。

これら機関車の運転は加悦鉄道の職員が犬見に出かけて来て行っていたらしい。また検査は月2回敦賀機関区から来て行なったとのこと。

戦後の肥鉄土の輸送は出荷が3月から6月と9月の年2シーズン。1日1回15-6両の積出しであったので、国鉄の機関車はその任に当たったらしい。

(3) 廃線跡をたづねて

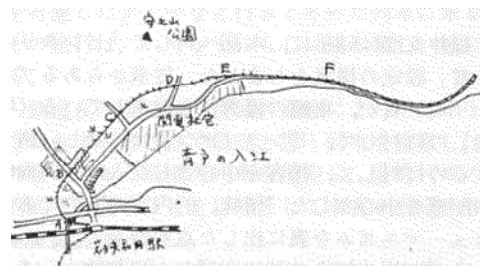


図5 犬見鉾山軌道略図

(ア) 若狭和田駅

小浜線若狭和田駅には、山側にヤードがあり、犬見の機関車の留置線や給水塔が設置されていた様である。尚ここから約1km南西奥へ海軍火薬庫に通じて専用側線が伸びていた。

(イ) 和田駅-安土山麓 (F)

駅の本屋側から出て、すぐ国道27号線を横断するが、その直前に小川があり、現在でもここにかつての犬見軌道のコンクリート橋がしっかりと残っている。国道から安土山麓までは軌道の築堤が水田中に残っており、国道(A点)からB点までは農道として、B点からC点までは生活道路と農道として使用されている。C点とD点の間で、雑草のおい茂る中をかきわけ、やっとの思いで枕木を2本ばかり見つけ出すことができた。D-E間は築堤もかなり高い。しかしここからは廃線跡は消えてしまう。戦後も肥鉄土の採掘が行なわれ軌道が使用されていたのは和田駅から1.7kmのF点付近である。昭和37年発行の国土地理院発行の2.5万分の1地形図には、丁度そこまで記してある。

(ウ) 安土山麓-犬見鉾山

海岸沿いにデコボコの道路と変じて、両側からは雑木が枝を繁らせ。悪戦苦闘して、犬見に着く。犬見鉾山の種々の施設や鉾石積出場所があったと思わ

れる所は、今はすっかり雑木林と化し、全く昔日を
偲ぶことはできない。

【参考文献】

- 鉄道百年略史（鉄道図書刊行会）
- 資料日本の私鉄（鉄道図書刊行会）

○福井百年を翔ぶ（福井新聞社）

○せんり（関西大学鉄道研究会）

尚この稿を起すに当り、両軌道に関係した大飯町岡
安の寺本朝男氏に種々話を聞いた。
