

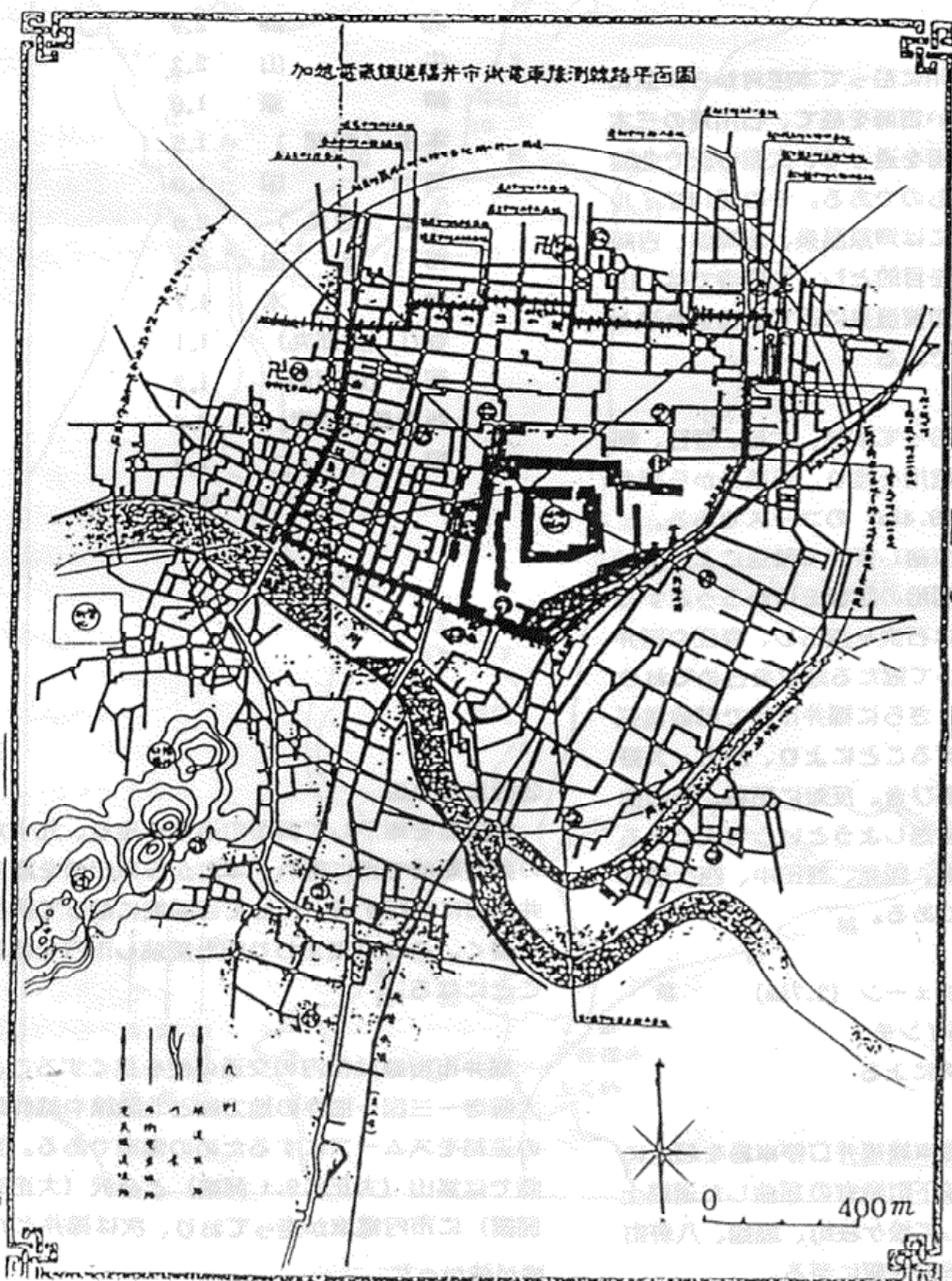
鉄道友の会

福井支部報

わだち

No. 8

1984. 12. 1
鉄道友の会
福井支部



幻の加越電気鉄道

大正八年（1919）

田中 完一

今から 65 年前の大正 8 年（1919）に三国を起点に福井と大聖寺を結ぶ電気鉄道敷設の計画があった。さらに加えて、福井市街を循環する電車を走らせようという構想も付いていた。折からの電力事業の発達と電車ブームを背景に三国港の復活をはかろうとするものであった。その構想を一べつしたい。

1. 地方電車線

三国を起点に北は大聖寺と、南は福井とを結ぶルートである。図 2

①大聖寺線

三国を起点に、竹田川に沿って本庄村から芦原に出、さらに北潟湖畔を縫い吉崎を経て、石川県の三木福田の各村や大聖寺市街を通過して、大聖寺駅で北陸線に接続しようとするものである。その間 14 マイル (22.4km)。この沿線には芦原温泉、北潟湖、吉崎御坊があり観光客輸送を目的とし、大聖寺では、山中、山代、栗津などの加賀温泉に通ずる温泉軌道と連絡しようとするものである。

②福井線

三国から九頭竜川に沿って木部、大石、春江、河合の諸村を経て、九頭竜川を渡り、西藤島から福井市に至る 12.1 マイル (19.4km) のコースである。三国港と福井市とを直結し貨客輸送によって、衰退の一途をたどる三国港の回復をはかろうとするものである。本郷村には石炭を産出し、春江や福井市は羽二重の生産地として冠たる地位を占めており、これらの輸送を目論み、さらに福井市内で越前電気鉄道の新福井駅に連絡することにより、勝山・大野地方の物資を三国港に運びき、反対に肥料、その他の必需品を奥越方面へ輸送しようという考えである。第二期計画として鷹巣、国見、西田中、四ヶ浦へも延ばそうというものである。

2. 福井市街線

稔延長 2 マイル 32 チェーン (3.7km)

軌 間 3 フィート 6 インチ
直流 2 線式 軌道条例による

①東まわり線

表紙に示す様に地方電車線福井口停車場を起点に北陸道上を、すなわち城下町特有の屈曲した道路上を加賀口まで行き南行して松ヶ技街、堀端、八軒町の県道を走り越前電鉄新福井駅に至る。

駅および駅間距離 (マイル)

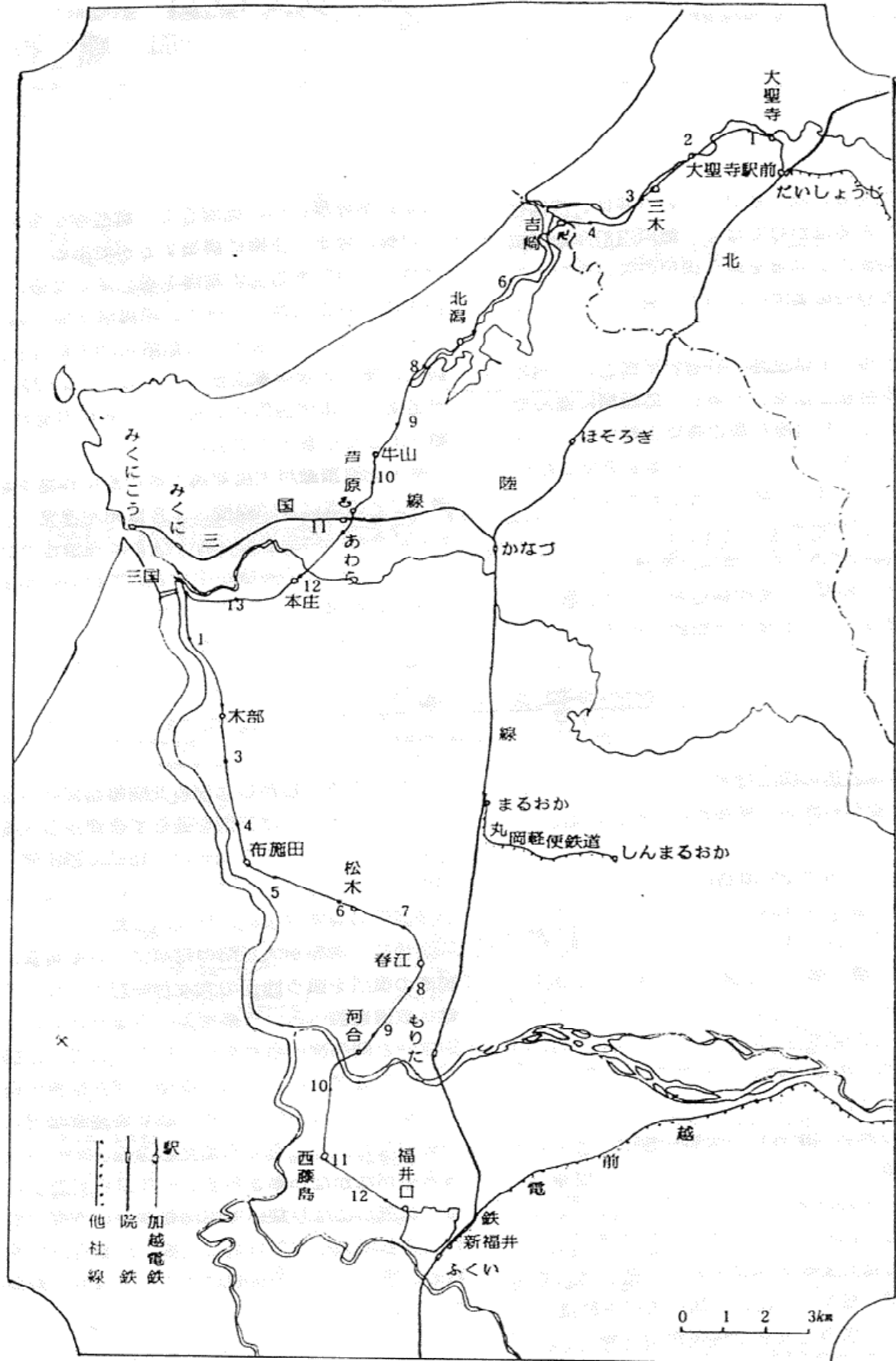
大聖寺駅前	0.0
大聖寺	0.7
三木(谷村)	2.1
吉崎	1.6
北潟	2.9
牛山	2.3
芦原	1.0
本庄(河間)	1.5
三 国	1.9
木部(池見)	2.0
布施田	2.2
松木	1.7
春江 (太郎丸)	1.1
河合(網戸瀬)	1.2
西藤島(三屋)	2.6
福井口	1.3
	36.1

②西まわり線

北陸道を南下して呉服町通りを走り、九十九橋下の郵便局前で東に折れ、本町から県庁前を経て、福井駅前に直行する。そして百間堀に沿って新福井駅に着く。ここで東まわり線と接続し市内を循環することになる。

福井市街線は市内の交通の便を良くすることと、大聖寺-三国-福井の地方線北陸線や越前電鉄との連絡をスムーズにするための電車である。当時北陸では富山(大正 2.9.1 開業)と金沢(大正 8.2.2 開業)に市内電車が走っており、次は福井という意識が強かった。

図 2. 加越電氣鐵道地方電車線路豫測平面圖



この加越電気鉄道の構想はすでに明治 29 年 7 月 15 日北陸線が敦賀から福井へ延長される前後に始まっていた。

- ・福井鉄道（明治 29.7.20 申請）
勝山-福井-坂井港（36 マイル）
- ・三国鉄道（明治 29.8.13）
大野-羽生街道-福井-布施田-三国港-潟海-吉崎-大聖寺（38 マイル）
- ・大聖寺鉄道（明治 29.8.15）
吉崎-大聖寺-山中（10 マイル）
- ・濃越鉄道（明治 29.10.3）
岐阜-樽見-西谷（中島）-大野-勝山-古市-丸岡-坂井港 -福井
- ・越加鉄道（明治 29.10）
三国-大聖寺-小松

これらの計画は翌 30 年 6 月に一括して却下されてしまうが、奥越-福井-三国、三国-加賀を結ぼうとするもので、三国港を重要な流通拠点と考えていたのであろう。しかしながら北陸線が福井以北へ延長さ

れるについては三国を通らず金津から大聖寺へと向い、ようやく明治 44 年 12 月 15 日に杉田定一らの努力によって金津三国間に三国線が開通した。だが三国港の衰微は免れなかった。

明治期の構想が大正初の電車ブームを背景に、三国港の復活を願う地元の人々が発起人になって加越電気鉄道建設へという夢をふくらませたものだ。杉田定一と関係深い名村忠治を代表として、三国の森田三郎右衛門、福井の西野藤助、坂井郡吉田金右衛門、東西の吉崎別院など実業家や資産家など 163 名の有力なメンバーをそろえたものの、300 万円もの資本金がなかなか集まらず、一年足らずでこの構想は、お流れになり続いて吉崎電鉄という形で計画され、さらに大正 13 年 11 月に三国・芦原電鉄の設立となり、昭和 3 年 12 月 30 日ようやく福井-芦原間に電車の運転が始まった。

本四架橋の進捗状況

加藤 吉松

本州と四国を連絡橋で結ぼうという夢は、四国住民の永い夢であるばかりでなく、瀬戸内沿岸地域或は西日本の均衡ある発展を願う国民の強い声でもある。多年に亙りその実現への努力が幾多の人々により進められてきた。

児島・坂出ルートは道路・鉄道併用橋として昭和 53 年 10 月に本格着工以来、工事も一応順調に進んでいる。尤も、今年一月櫃石島の高架土手でコンクリート打込中仮枠落下で 2 ～ 3 名の死者を出したハプニングがあったが、工期に大きな影響はなかったらしい。

橋梁工事においての一番の難関は基礎工事をいかに施工するかであろう。海中構造物の建設工事は、厳しい自然環境によって様々な制約を受けるが、こ

の制約条件をいかに克服して、構造物を海中の堅固な岩盤に确实、正確に構築するかである。この最難関の一つである海中基礎工事も多様な最近の施工技術により既に終了。目下、吊橋塔架設工事が進められている。その進捗状況が昭和 59 年 6 月 8 日付の読売新聞大阪版掲載広告(2-1 図)で垣間みることが出来た。本州四国連絡橋公団が瀬戸内海航行の船舶へ出した注意広告である。

南・北備讃瀬戸大橋架橋工事中海中作業を経た基礎台 2P の塔は 1/3 程度、3P は殆んど完工、5P、6P は今から塔架設に 4A、7A は今少しでコンクリート打設終了の有様が図示されている。現場視察をしに建設相は予定の昭和 62 年少くとも昭和 63 年には完成させると言っている。