

Forum : Fukui's Past and Present in the Topographical Maps 6: Vestige of Abandoned Railways

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2010-10-19 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 服部, 勇, HATTORI, Isamu メールアドレス: 所属:
URL	http://hdl.handle.net/10098/2542

フォーラム－地形図に現れる福井の地域環境

6：鉄道廃線跡

Forum : Fukui's Past and Present in the Topographical Maps

6 : Vestige of Abandoned Railways

服部 勇*
(福井大学教育地域科学部地域環境講座)

はじめに

福井県内で現在(平成15年7月31日)運行されている鉄道は、JR北陸線、小浜線、越美北線(九頭竜線)、福井鉄道福井-武生線、えちぜん鉄道福井駅-永平寺口、えちぜん鉄道福井口-西長田である。2年前まで京福電気鉄道として福井駅-勝山間と福井口-三国港間、それに東古市-永平寺間が運行されていたが、事故により運行が全線で運行停止された。平成15年7月20日に、えちぜん鉄道として上記の区間が再開された。平成15年秋にはえちぜん鉄道が全線で運行を開始するので、福井駅-勝山間と福井口-三国港間が営業路線となる。残念ながら、東古市(現永平寺口)から永平寺までの永平寺線は廃線となる。事故前の状態、すなわちJR3線、福井鉄道1路線、京福電気鉄道3路線は昭和56年以来続いてきた。昭和56年以前は明治44年から昭和40年代までの路線延長-敷設時期と、その後の路線短縮-廃線時期に分けることができる。廃線により今まで鉄道が通っていた集落には鉄道が来なくなるにより、人・物の移動手段が変化し、駅前が駅前でなくなってしまった。廃線路は放置されたり、別目的に使用された。廃線により沿線の環境が大きく変わることになる。ここでは、廃線となった鉄道路線を古い地形図から読みとり、現地調査により、過去の鉄道の痕跡を探しだし、地域の環境がどの様変わったかを紹介する。なお、鉄道の敷設・廃線史は主に福井県史による。

福井県における鉄道敷設-廃線史

福井県内では、なんと言っても北陸本線が最も重要な鉄道であり、その歴史も長い。1881年(明治14年)に金ヶ崎(現敦賀港)-正田間が敷設され、我が国5番目の鉄道となった。それ以来、1884年(明治17年)に長浜-金ヶ崎間が、1886年(明治22年)に米原-長浜間が完成し、東海道本線と接続した。その後、1896年(明治29年)敦賀-福井間が完成し、1898年(明治31年)金沢まで開業することによって、北陸本線が県内を貫通した。

戦後1962年(昭和37年)6月に北陸トンネルが完成し、今庄-敦賀間26.4kmが廃線となった。深谷トンネルも完成し、本線は深谷トンネルに移動したが、柳ヶ瀬トンネルを通る旧線は柳ヶ瀬線として1963年(昭和38年)9月30日まで使用されたが、現在では自動車道となっている。

北陸本線の支線として三国支線があった。三国支線のうち金津-三国間は1911年(明治44年)12月25日に開業し、1914年(大正3年)7月1日には三国-三国港間が開業した。そのうち金津-芦原間は1972年(昭和47年)2月29日に廃線となった。

越美北線(九頭竜線)は、1960年(昭和35年)12月15日に越前花堂-勝原間が開業し、1972年(昭和47年)12月15日に九頭竜湖駅まで完成した。

敦賀と舞鶴を結ぶ小浜線については、1915年(大正4年)に敦賀側から工事を開始し、1917年(大正6年)12月15日に敦賀-十村間が、1918年(大正7年)11月10日に十村-小浜間が、1921年(大正10年)4月3日に小浜-高浜間が開業し、最終的に1922年(大正11年)12月20日に高浜-舞鶴間が開業し、小浜線の全線開業となった。

福井県内で運行中(一部運行再開予定)の私鉄はえちぜん鉄道と福井鉄道である。えちぜん鉄道の

* Isamu Hattori (Department of Regional Environment Studies, Fukui University)
3-9-1 Bunkyo, Fukui City, Fukui 910-8507

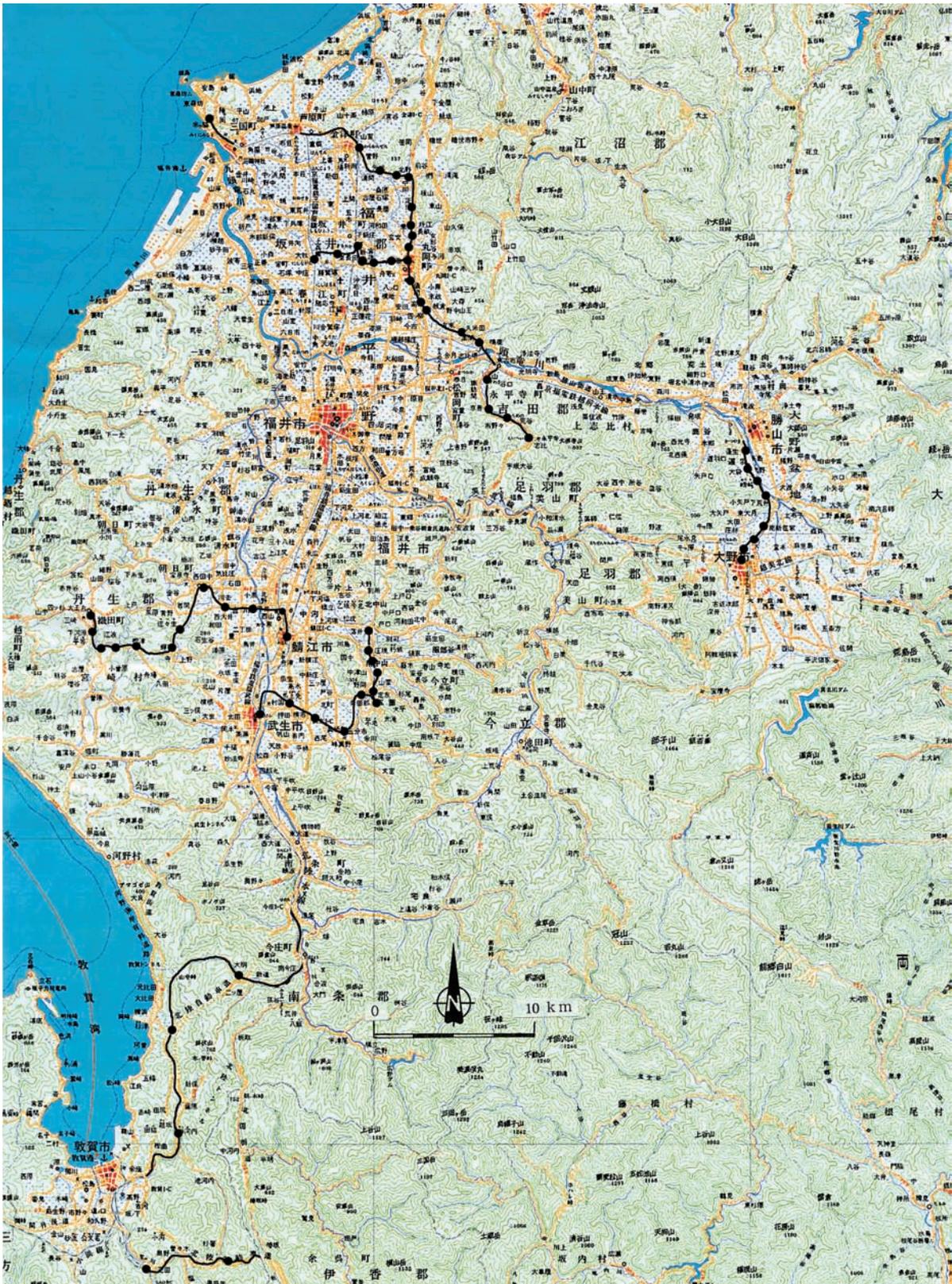


図1. 福井県内で廃線となった鉄道路線跡(黒の実線)と廃駅(黒丸).大正時代と昭和時代発行された5万分の1地形図から鉄道路を拾い上げ、20万分の1の地勢図に書き写したもの

歴史を以下に述べる。えちぜん鉄道に關係する最初の線路は1914年（大正3年）2月11日に敷設された新福井―市荒川間である。この路線の延伸速度は大変速く、1914年（大正3年）3月11日に市荒川―勝山間が、1914年（大正3年）4月10日に 勝山―大野口間が開業し、1918年（大正7年）9月1日には大野口―大野三番が完成し、福井市―勝山市―大野市が一つの線路で結ばれた。しかしながら、1974年（昭和49年）8月13日をもって勝山―大野三番間が廃線となり、現在では、福井駅―永平寺口間が運行されている。（永平寺口―勝山間も近く再開される。）

永平寺を訪問する観光客を運ぶために永平寺鉄道が設立され、1925年（大正14年）に永平寺口（東古市）―永平寺門前の間を結んだ。その後、永平寺口―丸岡―金津（現芦原温泉）間が1929年（昭和4年）12月10日に全通し、1938年には線路が永平寺門前から本山方向に500m 延長された（昭和13年5月18日）。その後、1969年（昭和44年）9月16日に永平寺口―丸岡―金津間が廃線となり、昨今の衝突事故により永平寺線（東古市―永平寺）が2002年（平成14年）10月21日に廃線となった。

えちぜん鉄道の主要路線である三国―芦原線は、1928年（昭和3年）12月31日に敷設された福井口―芦原間、それに引き続いて1ヶ月後の翌年（1929年）1月31日には旧国鉄の三国支線を共用する形で芦原―三国間を運行し、1932年（昭和7年）6月1日には三国―東尋坊口間が開業した。この三国―東尋坊口間は1944年（昭和19年）から休止し、1968年（昭和43年）に正式に廃線となった。国鉄の三国―三国港間を譲り受け、国鉄と共用していた芦原―三国間と接続し、現在では福井駅から三国港までを運行している。

えちぜん鉄道の前身の京福電気鉄道に吸収され、後日廃線となった路線に丸岡軽便鉄道がある。丸岡軽便鉄道は1915年（大正4年）6月22日上新庄―本丸岡間が竣工し、1931年（昭和6年）6月15日には上新庄から西長田まで延伸された。この線も、1968年（昭和43年）7月10日に全線が廃線となった。

えちぜん鉄道の歴史は小規模鉄道会社の合併の繰り返しである。1914年（大正3年）に越前電気鉄道が開業し、その後、1915年（大正4年）開業の丸岡軽便鉄道、1928年（昭和3年）開業の三国芦原電鉄、1925年（大正14年）開業の永平寺鉄道を順次合併し、1942年（昭和17年）に京福電気鉄道となった。事故による2年間の運行停止があったが、2003年（平成15年）にえちぜん鉄道として運行再開した。

福井鉄道福武線は武生新から福井市内（福井駅前と田原町）までを結ぶ福井鉄道唯一の路線である。しかし、その歴史も変化に富む。この鉄道も1914年（大正3年）1月29日の武岡軽便電気鉄道の新武生（社武生）―五分市間の開業から始まる。その後4ヶ月もたない期間で五分市―粟田部間も開業した（1914年（大正3年）5月22日）。1915年（大正4年）8月26日に、粟田部―岡本新間も開業した。将来南越線と称されるこの路線は1924年（大正13年）3月4日に最終駅戸ノ口まで延長した。しかし、昭和40年代になって、延長の逆方向に廃線されることになった。1971年（昭和46年）9月1日に南越線の粟田部―戸ノ口間が廃止され、10年後の1981年（昭和56年）4月1日には社武生―粟田部間も廃止され、南越線が完全に廃線となった。

現在の福井鉄道の唯一の路線である福武線は1924年（大正13年）2月23日の福武電気鉄道武生新一兵営（神明）間の開業から始まる。1年半たった1925年（大正14年）7月26日には兵営から福井新まで延長された。以後、1933年（昭和8年）10月15日には福井新―福井駅前間が開業し、福井市中心部に乗り入れることになった。福井市内を縦断する路面電車線である大名町―田原町間が1950年（昭和25年）11月27日に運行開始した。

福井鉄道には、廃線になってしまったが、鯖浦線があった。この路線は1926年（大正15年）10月1日に開業した東鯖江―佐々生間の鯖浦電気鉄道から始まる。2年後の1928年（昭和3年）11月8日には佐々生―織田間が開業した。その名の通り、鯖浦線は鯖江と梅浦を結ぶ計画であったと思われるが、実現することはなく、1962年（昭和37年）1月24日には鯖江―水落間が、1972年（昭和47年）10月11日には西田中―織田間が、そして1973年（昭和48年）9月29日には、最後に残った水落―西田中間が廃止され、鯖浦線は完全に姿を消した。

福井鉄道も吸収合併の歴史を歩んでいる。1914年（大正3年）に開業した武岡軽便鉄道は、1917年（大正6年）に武岡鉄道に、さらに1924年（大正13年）に南越鉄道に改名した。1926年（大正15年）に鯖浦電気鉄道が設立されている。福武電気鉄道は1941年（昭和16年）に南越鉄道を吸収合併し、1945年（昭和20年）には鯖浦電気鉄道を合併し、現在の福井鉄道という社名になった。

以下に福井県内の鉄道の敷設・廃止の歴史を、主に福井県史を参考にして、年表として記す。

北陸本線

- 1881年（明治14年）金ヶ崎（現敦賀港）－疋田間の開業（我が国5番目の鉄道）
- 1884年（明治17年）長浜－金ヶ崎間開業
- 1886年（明治22年）米原－長浜間開業（東海道本線と接続）
- 1896年（明治29年）敦賀－福井間開業
- 1898年（明治31年）金沢まで開業（北陸本線が県内を貫通）
- 1962年（昭和37年）6月 北陸トンネルが完成。今庄－敦賀間が廃線
深谷トンネルが完成。旧線は柳ヶ瀬線
- 1963年（昭和38年）9月30日 柳ヶ瀬線の廃止

三国支線

- 1911年（明治44年）12月25日 金津－三国間開業
- 1914年（大正3年）7月1日 三国－三国港間開業
- 1944年（昭和19年）三国－三国港間を京福電気鉄道へ貸与
- 1972年（昭和47年）2月29日 金津－芦原間廃線

越美北線（九頭竜線）

- 1960年（昭和35年）12月15日 越前花堂－勝原間が開業
- 1972年（昭和47年）12月15日 九頭竜湖駅まで完成

小浜線

- 1915年（大正4年）から 敦賀側から工事
- 1917年（大正6年）12月15日 敦賀－十村間開業
- 1918年（大正7年）11月10日 十村－小浜間開業
- 1921年（大正10年）4月3日 小浜－高浜間開業
- 1922年（大正11年）12月20日 高浜－舞鶴間開業（全線開業）

えちぜん鉄道

- 1914年（大正3年）2月11日 新福井－市荒川開業（その後、市荒川駅は廃止された）
- 1914年（大正3年）3月11日 市荒川－勝山開業
- 1914年（大正3年）4月10日 勝山－大野口開業
- 1915年（大正4年）6月22日 上新庄－本丸岡間開業
- 1918年（大正7年）9月1日 大野口－大野三番開業
- 1925年（大正14年）9月16日 永平寺口（現東古市）－永平寺門前開業
- 1928年（昭和3年）12月31日 福井口－芦原間開業
- 1929年（昭和4年）1月31日 芦原－三国間（この間は国鉄と共用）開業
- 1929年（昭和4年）12月10日 永平寺口－丸岡－金津（現芦原温泉）開業
- 1931年（昭和6年）6月15日 上新庄－西長田間開業
- 1932年（昭和7年）6月1日 三国－東尋坊口間開業

鉄道廃線跡

- 1938年（昭和13年）5月18日 永平寺門前から本山方向に500m 延長
- 1944年（昭和19年）三国－東尋坊口間の運休
- 1944年（昭和19年）三国－三国港間 国鉄から借用
- 1968年（昭和43年）三国－東尋坊口間に正式廃線
- 1968年（昭和43年）7月10日 丸岡線廃止
- 1969年（昭和44年）9月16日 永平寺口－丸岡－金津（現芦原温泉）廃線
- 1974年（昭和49年）8月13日 勝山－大野三番間廃線
- 2002年（平成14年）10月21日 永平寺線（東古市－永平寺）廃線

福井鉄道

- 1914年（大正3年）1月29日 新武生（社武生）－五分市間開業
- 1914年（大正3年）5月22日 五分市－粟田部間開業
- 1915年（大正4年）8月26日 粟田部－岡本新聞開業
- 1924年（大正13年）2月23日 武生新－兵営（神明）間開業
- 1924年（大正13年）9月1日 岡本新－戸ノ口間開業
- 1925年（大正14年）7月26日 兵営－福井新聞開業
- 1926年（大正15年）10月1日 東鯖江－佐々生間開業
- 1928年（昭和3年）11月8日 佐々生－織田間開業
- 1929年（昭和4年）4月1日 鯖江－東鯖江間開業
- 1933年（昭和8年）10月15日 福井新－福井駅前間開業
- 1950年（昭和25年）11月27日 大名町－田原町間開業
- 1962年（昭和37年）1月24日 鯖江－水落間最終営業日
- 1971年（昭和46年）9月1日 粟田部－戸ノ口間廃止
- 1972年（昭和47年）10月11日 西田中－織田間廃止
- 1973年（昭和48年）9月29日 水落－西田中間廃止
- 1981年（昭和56年）4月1日 社武生－粟田部間廃止

廃線跡

廃線となった線路の全長は100kmを超える（図1）。廃線跡の利用は一様ではない。道路として使用されていたり、住宅地となっていたり、放置されていたり、あるいは全く痕跡が無くなったりしている。住民にとっては、“おらが町の鉄道”、“おらが町の駅”が無くなることにより、人的物的交流システムが変化し、駅前商店街などの変貌も余儀なくされる。



写真1：南越線の廃線跡。舗装された道路とその先の未舗装道路は共に廃線跡である。



写真2：南越線五分市駅近くの線路跡。ゆったりとカーブを描いている。

線路の経営主体も変化しており、鉄道名・鉄道名も変化している。現時点で、それらをどの様に呼ぶか、判断に困る点があるが、以下の説明では、丸岡鉄道（丸岡－西長田間）、永平寺鉄道（東古市－丸岡－金津間）、南越線、鯖浦線、永平寺線（東古市－永平寺）、京福鉄道勝山－大野間、旧北陸線、三国支線と記す。

1. 線路跡

廃線により、線路が撤去される。その跡地の運命は4通りある。土地改良や農地改良により全く跡形もなくなるケース、放置され続けるケース、一般道路として再利用されるケース、それに線路跡が住宅になってしまっているケースである。線路の一部が道路化し、その先で放置されていると、舗装道路の先に用地はあるのに、急に砂利道になったり、草むらになったりする（写真1）。一般道路として利用されている場合には2つの特徴がある。一つは、道路が直線的であると同時に方向を変える場合はゆったりとしたカーブを描いている（写真2）。電車は、自動車のように直角に方向を変えることができないため、曲率半径の大きいカーブが必要であったことを反映している。二つ目は、線路が一般道路化されることにより、線路と並走していた道路と並走する新道路となる。例えば、永平寺鉄道丸岡－鳴鹿間や南越線戸の口－岡本新間がその例である。鯖浦線の川去－平井間は線路跡が自転



写真3：鯖浦線の平井駅跡（プラットホーム）と線路跡。線路跡は自転車歩行者専用になっている。



写真4：永平寺鉄道が金津駅（現芦原温泉駅）に入り込んでいたところ（右側の草が生えている部分）。



写真5：鯖浦線の榎津－陶谷間の線路は道路南脇の高台を走っていた。



写真6：永平寺鉄道線丸岡－金津間の線路跡。右側の自動車が走っている道路は国道8号。左側の舗装道路が線路跡



写真7：陶谷駅跡。線路と駅名表示が残っている。写真8：三国支線が金津駅（現芦原温泉駅）から分岐するところ。右側の北陸線は電化されており、左側の三国支線への分岐は電化されずに残っている。

車専用道路となっている（写真3）。廃線跡が住宅地になると線路の痕跡は無くなるが、線路の部分だけ高まりになっているとすると、その痕跡が残る場合がある。東古市から鳴鹿に向かう線路は線路幅分だけ周囲の土地より3m程土盛りされている部分があった。その高まりを上手く利用して住宅の一部が立てられている。永平寺鉄道の芦原温泉駅に近いところでは、工場の中を通り、全く痕跡はなくなっているが、芦原温泉駅直前では、草地となっているが、明らかな線路跡が残っている（写真4）。鯖浦線の桎津－陶谷間や京福鉄道の下荒井近辺では、廃線跡が道路に平行する狭い高台として残っている（写真5）。永平寺鉄道の瓜生近辺では、現国道8号と平行して狭い使い道の少ない道路がある。これが永平寺鉄道の名残である（写真6）。

2. 駅及びその周囲

廃線により駅も廃止される。その跡地利用は多様である。全く痕跡を無くしてしまっていることも多い。東尋坊口駅などはそこに至る線路も含めて全く痕跡がなくなっている。駅、特に終点駅は広い土地を持っており、その跡地は工場や倉庫に使われている場合がある。南越線戸の口駅や丸岡鉄道本



写真9：丸岡線が北陸線を跨いでいた鉄道橋。コンクリート製の橋梁のみが残されている。写真10：永平寺鉄道丸岡－金津間の線路が竹田川を超えるのに使用されて橋梁の痕跡

丸岡駅などがその例である。本丸岡駅は、駅舎とその周囲の空き地（かつての車両基地）がバスターミナルとして利用されている。鯖浦線織田駅もバスターミナルになっている。西田中駅はバス停車場になっている。また、公園に生まれ変わる例もある。今立町の岡本新駅は和紙の里公園になっている。旧北陸線大桐駅は、「大桐駅跡」と記した記念碑が残っている。鯖浦線の陶谷駅（写真7）はモニュメントとして保存されている。同線の平井駅は、駅舎はなくなっているが、駅舎があったプラットホームには記念碑的な案内板が設置されている（写真3）。南越線の村国駅は、駅跡とそこに記念碑的に飾られた電車が残っている。丸岡鉄道の西の終点は三国芦原線の西長田駅であった。南越線の西の終点の社武生駅は北陸線の武生駅と並んでいた。丸岡線も南越線も廃線になったが、西長田駅では、丸岡線への分岐を示す線路跡があり、武生駅では北陸線の東側に社武生駅を撤去した空き地が残っている。芦原温泉駅でも、永平寺鉄道や三国支線への分岐の痕跡が残っている（写真8）。北陸線と接合していた部分の駅舎がなくなった跡地は駐車場となっている場合が多い。丸岡鉄道の丸岡駅、南越線の社武生駅、現芦原温泉駅には入り込んでいた永平寺鉄道金津駅などである。

3. 鉄橋・トンネル

鉄橋やトンネルは比較的堅固に造られるので、簡単には撤去できない。南越線が日野川を渡るところでは鉄橋があった。その鉄橋は、現在では、一部補修し、歩道橋として利用されている。丸岡鉄道が北陸線を跨ぐ所には陸橋跡が北陸線の両側に残されている（写真9）。丸岡鉄道が九頭竜川を越える鳴鹿では、いくつかあった橋梁の内、南側二つが残っており、展望橋として利用されている。永平寺鉄道が竹田川を越える部分では、竹田川堤防にあった橋梁の一部が残っている（写真10）。国鉄三国支線線の三国－三国港間と京福電気鉄道の三国－東尋坊口間とが交差していた部分でも、陸橋の橋梁が残っている。

トンネルは撤去されることはなく、そのまま放置（通行禁止になっている）されるか一般道路として利用されている。旧北陸線では今庄駅から敦賀駅にかけて、さらに敦賀駅から滋賀県木の本駅にかけて多数のトンネルがあった。新北陸線の開通に伴い廃線部分にあったトンネルは、最終的には一般道路のトンネルとなっている。トンネル内は、1車線であり、長いトンネルの出口には車両の進入を制御する信号があるが、赤信号が5分、青信号が30秒というものもある。京福鉄道の勝山－大野間の下荒井トンネルは、閉鎖されている（写真11）。使用停止となったトンネルの中には文化財として重要なものもある。敦賀市曾々木から刀根の間にある旧北陸線小刀根トンネルは敦賀市指定文化財の建造物となっており、案内の掲示板にはトンネルの歴史が記述されている（写真12）。



写真11：京福鉄道勝山－大野間にあった下荒井トンネルの勝山側入り口。



写真12：敦賀市指定文化財となって保存されている旧北陸線の小刀根トンネル。

4. 駅前商店街



写真13：鯖浦線の終点の織田駅はバスターミナルとなっている。表参道の看板には「おたえきまえ」と「駅前通商店街」の文字が見える。

旧北陸線から新北陸線への切り替えに伴う廃線を除いて、それ以外の廃線路線は、利用度が小さいから廃線になったのであり、路線沿線の集落は繁華街を形成するような町ではなかった。それでも駅が無くなることにより、その地区が発展から取り残されてしまっている場合が多い。南越線の場合、駅が無くなっても発展しているように見える集落は、戸の口、岡本新など数えるほどしかない。永平寺鉄道や三国支線の駅があった集落には大きな商店もなくなっており、完全な住宅のみの集落となっている。丸岡鉄道や鯖浦線においても、駅が無くなっても地域の中心として未だに存在感があるのは、丸岡、西田中、織田など2、3の町しかない。その中で、駅前商店街としての性格が残っているのは、織田と西田中である（写真13）。

その他の廃駅の駅前商店街は、失われたり、越前大野、岡本新のように地域の大きな商業地に飲み込まれている。鉄道交通からバス交通へと変化していったが、地域の拠点として駅が持っていた機能を補うことはできなかった。逆に、自動車交通社会の発展により、集落の商業的な役割は縮小していったように見える。

謝 辞

このテーマで、現地調査に協力頂き、さらに都市や集落の変化の問題についていろいろご教示頂いた京都大学大学院文学研究科杉浦和子教授に感謝する。