

2012

広報

おばま 11

《表紙》

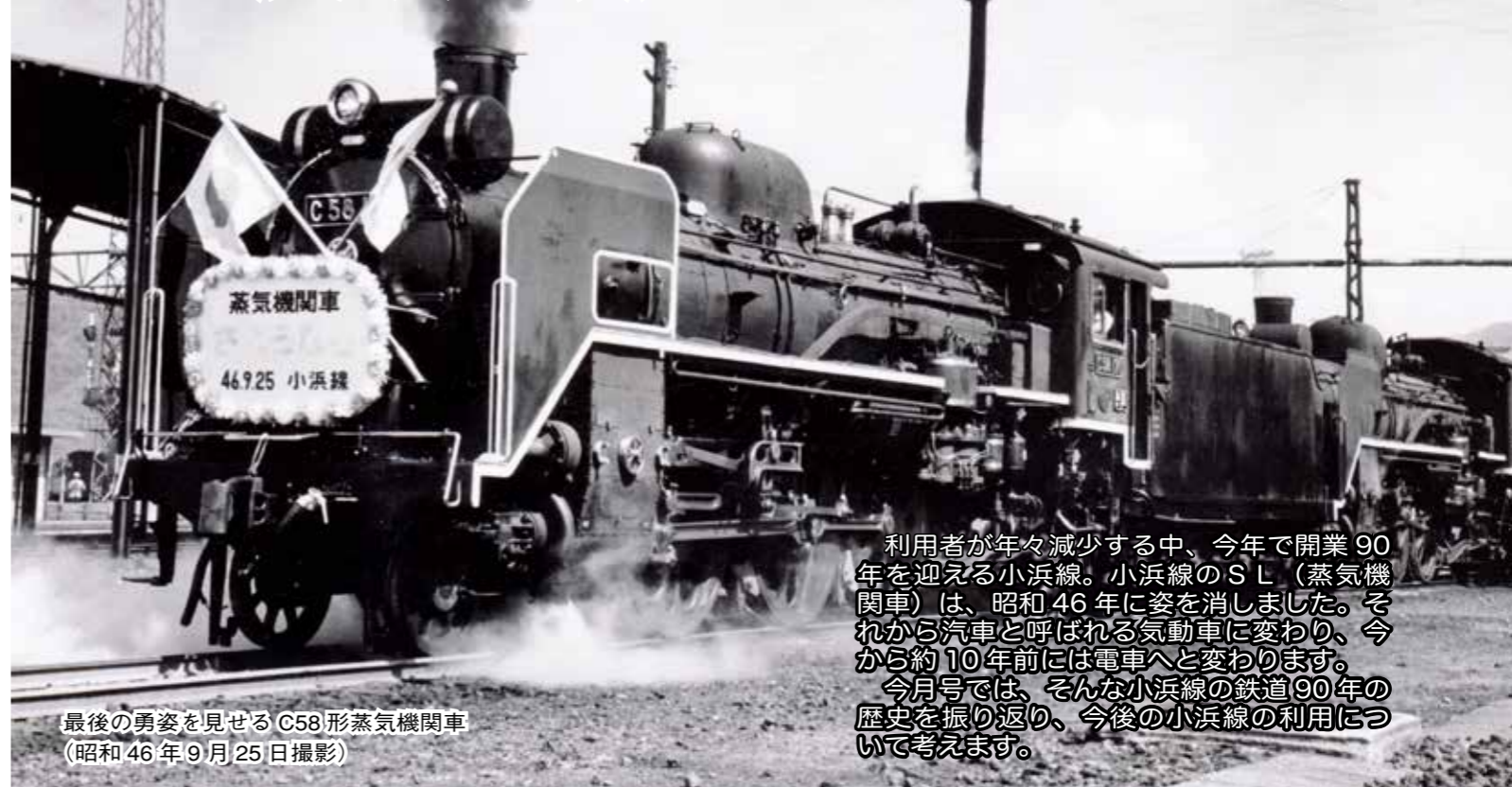
園児とのふれあいを目的に、毎年、市内各保育園で実施されている「民生委員の保育士体験」。今年は雲浜・西津阿保育園で行われました。このうち、雲浜保育園では、民生委員3人が訪れ、園児と一っしょにスイートポテト作りに挑戦。こねたり丸めたりしながら、園児とのふれあいを楽しみました。

(10月15日)



【特集】 小浜線 鉄道 90 年の歩み

小浜線 鉄道90年の歩み



最後の勇姿を見せるC58形蒸気機関車
(昭和46年9月25日撮影)

利用者が年々減少する中、今年で開業90年を迎える小浜線。小浜線のSL(蒸気機関車)は、昭和46年に姿を消しました。それから汽車と呼ばれる気動車に変わり、今から約10年前には電車へと変わります。今月号では、そんな小浜線の鉄道90年の歴史を振り返り、今後の小浜線の利用について考えます。

写真：高野悟さん提供



はじまりは明治時代

JR小浜線。敦賀～舞鶴間を運行するこの路線の始まりは、明治時代にさかのぼります。

明治維新後、日本の屋台骨である3府(東京から京都・大阪・神戸)を結ぶ鉄道計画が出されました。明治25年、国が建設すべき路線を定めた法律『鉄道敷設法』が公布。全国33路線が予定線に選ばれました。明治27年に起きた日清戦争で経済が混乱したこともあり、鉄道敷設への準備は一時中断しましたが、戦争に勝利した日本は、国際的にも地位を上らせていきます。全国で鉄道誘致、建設熱が盛り上がっていました。

小浜線は、明治28年1月に、若狭地方選出の衆議院議員・小畑岩次郎氏が帝国議会で北陸線の改正を提案。望月右内氏ほか84人の賛成を得て、『鉄道敷設法』の改正案が出されました。同年3月には、北陸線中に「京都府下舞鶴より福井懸下小濱を経て敦賀に至る鐵道」として追加され、めでたく計画路線に選ばれました。敦賀と舞鶴を結ぶため、当初は「敦鶴線」と呼ばれていました。ここから長い小浜線の歴史が始まります。



鉄道への期待

明治30年、旧小浜藩主酒井家につながる伯爵・酒井忠道氏や有志46人が資本金395万円で、小浜鉄道株式会社を設立しました。

株主について、『福井県史』通史編5には、次のように記されています。「明治30年1月の小浜支部扱いの確定株主487人のうち、若狭地方に限ると、1株株主は、約4割で、10株以下では7割以上にのぼる。『小浜鉄道株式会社仮定款』には、額面



◀小浜線鉄道計画図
(明治28年12月2日)

若狭地方への鉄道敷設計画は、明治26年初秋に本格化する。若狭と京都を結ぶもので、同27年、小浜鉄道と若狭鉄道2線の敷設計画が具体化し、日清戦争による一時中断の後、明治28年12月に両計画の合併による小浜鉄道として新たな運動が活発となる。



とも、おれらめな

明治35年、「鉄道敷設法」が改正され、舞鶴・小浜・敦賀の鉄道が組み込まれました。このうち、舞鶴(西舞鶴)～余部(新舞鶴と改称、現東舞鶴)間は速成工事で開通したことにより、再び火がつけました。日露戦争後、日本海沿岸の輸送路の確保が急務とされたこともあり、明治38年、遠敷郡出身の萩野芳蔵代議士が陸軍省に、新舞鶴・敦賀間の鉄道の軍事上の必要性を陳情したりと、速成の動きが活発になっていきました。



C511全線開通

大正11年には、高浜～新舞鶴(現東舞鶴)間を開通させ、10年8カ月をかけ、ついに全線が開通しました。敦賀～小浜間、小浜～新舞鶴間にそれぞれ6往復の列車が運転され、そ

のうち2本は、京都への直通列車で、京阪地方へは1日で往復できることになりました。この路線は、始め『敦鶴線』と呼ばれていましたが、小浜出身の山口嘉七代議士が「小浜線と名付けるべし」と断固主張して、『小浜線』と決まりました。「小浜線開通によって中核都市として発展するか通過駅となって衰退を招くかは住民の努力次第。発展には海と鉄道を結びつけること、小浜特有の産業を育成して鉄道に結び付けることが大切。小浜から畿内に至る鉄道は絶対必要」。山口嘉七氏が語ったこの言葉は今も生きています。



資本不足、やむを得ず

路線は、小浜～大津間、小浜～余部(舞鶴)間、井ノ口～敦賀間で、若狭地方を縦横断して敦賀・大津と軍港舞鶴をT字形に結ぶ鉄道計画でした。

明治30年、「仮免状」が下付されましたが、有効期間は18か月、その間に条件を整えて本免許を申請しなければなりません。しかし、日清戦争後の恐慌の影響で株の申し込みや証拠金の納入、地方株主で負担する1株30銭の測量費の納入が滞りました。その結果、実地測量などの遅延で、期限内の本免許申請ができず、明治33年、やむなく失効。民間資本での鉄道建設は、失敗に終わりました。

小浜線歴史年表

年月日	項目
大正6年12月15日	敦賀～十村間開業
大正7年11月10日	十村～小浜間開業
大正10年4月3日	小浜～若狭高浜間開業
大正11年12月20日	若狭高浜～新舞鶴(現東舞鶴)間開業【小浜線全線開通】
昭和23年7月23日	福井震災 線路不通6日間
昭和28年8月14日	東小浜駅設置
昭和28年9月25日	台風13号 線路不通32日間
昭和34年9月26日	台風15号 線路不通7日間
昭和36年3月1日	西舞鶴～金沢間準急『わかさ』誕生
昭和36年7月15日	勢浜、三松駅開業
昭和36年8月1日	東美浜、気山、藤井駅開業
昭和37年4月22日	昭和天皇陛下巡幸お召し列車運転(武生～小浜、小浜～宮津間)
昭和37年9月1日	西敦賀駅開業
昭和38年4月20日	時刻表改正 西舞鶴～福井間準急『わかさ』1号、2号運転
昭和39年6月20日	若狭有田駅開業
昭和39年12月1日	金沢～出雲間急行『あさしお』運転
昭和40年9月17日	台風24号 線路不通13日間
昭和43年10月4日	昭和天皇陛下巡幸お召し列車運転
昭和46年9月25日	動力車近代化、蒸気機関車廃止、DE10型機関車導入
昭和46年10月22日	SL(C58171)小浜市に払い下げ、中央公園(大手町)に置く
昭和48年4月1日	三方、大鳥羽、新平野、東小浜、加斗、若狭有田、青郷各駅職員無配置となる
昭和56年8月25日	福井県置県100年記念SL運転
昭和57年11月14日	貨物列車廃止
昭和59年2月1日	全列車気動車化
昭和62年2月9日	小浜駅『みどりの窓口』設置
昭和62年3月31日	国鉄115年の幕を閉じる
昭和62年4月1日	西日本旅客鉄道株式会社発足
平成3年4月1日	小浜鉄道部発足 小浜駅リニューアル完成
平成4年4月1日	ワンマン列車導入
平成11年8月14日	嶺南地方集中豪雨 小浜線全線不通25日間
平成11年10月2日	舞鶴線電化のダイヤ改正により、急行『わかさ』廃止
平成12年7月15日	小浜線電化開業起工式
平成15年3月15日	小浜線電化開業



▲西敦賀一粟野間を走行する「ブルー若狭号」(杉森寛さん提供)

小浜線沿線は、夏の海水浴には絶好の場所であり、毎年京阪神や中京方面の海水浴客のために臨時の列車を運行していた。「エメラルド」「わかさビーチ」「おばまビーチ」などの臨時急行や特急が走った。



かつての輝き

小浜線が全線開通した後、舞鶴線との結びつきが強くなりました。その一方で、北陸本線をつなぐ直通電

【諸元】
形式…C 58 型 171 号
車類…ICI 過熱テンダー機関車
長さ…17.275^m
高さ…2.88^m
幅…2.95^m
動輪径…1.52^m
けん引力…最大 1,097 馬力
総重量…97^t
最高速度…時速 85^{km/h}
全走行距離…2,916.5154^{km}
製造年月日…昭和 14 年 9 月 24 日



▲中央公園（大手町）に設置されている蒸気機関車



工事にまつわる エピソード

工事は、敦賀～新舞鶴間、約 84・8^{km}を7つの工区に分けて請負制で施工されました。全線開通までの建設費総額は約732万円がかかったとされています。買用地は155・5^{ha}。特に、全線にわたる用地買収交渉は、府県に頼まず、全て鉄道省敦賀建設事務所が担当、いずれも円滑にまとなり、「収用法（公益利益の事業のため強制的に財産権などを国家、公共団体に移すこと）」を適用したものは一つもなかったといえます。



愛され続けるSL

SL（蒸気機関車）の動く仕組みは、石炭を燃やし、その熱でボイラーの水を沸騰。その水蒸気の圧力でシ

写真：平井寿美雄さん提供



◀D51蒸気機関車

リンダー内のピストンを前後に動かします。そして、ピストンの往復運動を手練棒・連結棒で動輪に伝え、回転に変えることで走行しています。

しかし、ピストンを動かす蒸気は、一度押しただけで大気中に放出されてしまうため、決して効率の良いものではなく、石炭の持つエネルギーのわずか数パーセントしか有効に活用できないといえます。

それでも、長年にわたり、形を変えながらも活躍を続けたSL。「石炭を食べ、水を飲み、息せき切つて突っ走る」などと表現されることもあります。黒一色の車体で、まさに生き物であるかのように煙を吐き、汽笛を鳴らしながら走る姿に、今も多くの人が魅了されています。

車はありませんでした。

昭和36年3月、金沢～西舞鶴間で準急「わかさ」が1往復の運転をスタート。これが北陸本線との最初の直通列車でした。その2年後、「わかさ」の運転区間が福井から東舞鶴・西舞鶴に変更、1往復増発されました。そして、「わかさ」のもう1往復のダイヤを利用して、翌年12月に金沢～出雲市間を小浜・西舞鶴、宮津経由で結ぶ急行「あさしお」が運転開始。こうして北陸と山陰をつなぐバイパス路線としての役割を果たしていきました。

しかし、昭和61年11月になると、福井～東舞鶴間運転の「わかさ」が廃止。残る「わかさ」1往復は平成8年3月の山陰本線園部～綾部間の電化に伴い、京都への乗り入れが終了しました。舞鶴線が電化された平成11年10月には、「わかさ」が快速に格下げされ、その快速も現在はなくなりしました。

また、小浜線沿線には海水浴場が多数あることから、昭和43年には、名古屋～小浜～東舞鶴間で、臨時急行「エメラルド」の運転がスタート。京都、大阪からは「おばまビーチ」、「わかさビーチ」といった海水浴臨時列車が運行されて、にぎわいを見せた時期もありました。

インタビュー



JR 小浜線鉄道遺産を守る会
副会長
にししいしお
西井 利夫さん (74歳・竜田)

鉄道遺産を後世に

『JR 小浜線鉄道遺産を守る会』は、鉄道遺産の記憶が風化していくのに危機感を抱き、地元の人や旧国鉄OBを中心に、平成21年6月11日に立ち上げました。現在25人のメンバーで活動しています。これまで、小学生を対象とした写生大会や小浜線の写真パネル展、小浜線鉄道遺産体験ツアーなどを実施し、市内外からたくさんの反響の声をいただきました。元々『給水塔』を保存していこうと立ち上がった会なんですが、大正時代の駅舎が現存する『加斗駅』や『十村駅』など「近代化遺産」として残していきたいものは数多くあります。私たちの活動を通して、より多くの人に鉄道遺産の素晴らしさを伝えていきたいと思います。



▲写真パネル展(10月7日)



わが家のSL

小浜線を53年間にわたり走り続けたSLが昭和46年10月をもって姿を消すこととなりました。昭和3年には、「ハチロク」の愛称を持つ花形蒸気機関車が登場し、昭和14年頃からは「シゴハチ(C58)」が登場、昭和36年からは気動車(ディーゼルエンジン)を動力源とする鉄道車両が導入されるようになり、時代とともに列車は姿を変えていきました。その「シゴハチ」が小浜線から完全に消えることになりました。



小浜線を利用しよう

小浜線は今年開業90周年を迎え、また、来年3月には電化開業10周年を迎えますが、小浜線の利用者は年々減少し、現在、その存続が危ぶまれています。

市では今、スタンプラリーキャンペーンを始め、小学生の乗車マナー訓練事業や小浜線を利用する人たちへの駐車場無料支援など、小浜線存続に向けた幅広い取り組みを展開中です。また、11月から来年3月にかけて、電化開業10周年記念イベント(下記参照)を開催する予定です。

小浜線は嶺南地域にとって大切な住民の足であり、宝です。しかし、これからも伝統ある小浜線を大切に守り育てていくためには、市民の皆さんの協力が欠かせません。地域みんなで小浜線を盛り上げていきましょう。

【参考文献】

- 知っとるけ?小浜線ものがたり
- 小浜線の思い出
- 小浜線レール物語
- 週刊「歴史でめぐる鉄道全路線 国鉄・JR」
- 汽笛百年「ふくい鉄道史」

電化開業10周年 記念イベントを開催

平成15年3月15日に小浜線が電化されてから、間もなく10年を迎えます。これを記念して、各種イベントを開催します。是非、ご参加ください。

- ① オープニングイベント
とき 11月23日(金)10時～
ところ 小浜駅コンコース
- 内容 地域の子どもたちによる一日駅長▼サンダーバード号に乗って加賀温泉へ行こう!(10年ぶりに小浜線をサンダーバード号が走ります)
- ② 小浜線懐かしの写真展(11月23日(金)～平成25年3月28日(土))
- ③ 小浜線利用促進スタンプラリー「小浜線に乗ろっ!」(11月23日(金)～平成25年1月26日(土))
- ④ 電車でGOコン「小浜線」(12月1日(土)、23日(日))

※詳細は、全戸配布のチラシをご覧ください
お問い合わせ
企画課(内線345)



(昭和60年6月撮影・勢浜トンネル付近)

◀**勢浜トンネル**を出る『急行わかさ』号(杉森寛さん提供)
急行『わかさ』号は、当時福井～西舞鶴間と敦賀～西舞鶴間を結ぶ往復4本が走っていた。使用車両はキハ58。『わかさ』号も平成11年12月3日が最終列車となり、小浜線から急行はなくなった。キハ58は、幹線・ローカル線の別なく、日本全国に気動車急行列車網を完成させた車両群である。



(平成12年7月15日撮影・小浜駅)

◀**小浜線電化**着工記念列車(森家治さん提供)
小浜市文化会館で開催される着工記念式典に出席する沿線各地の関係者を乗せてキハ28気動車2両による記念列車が敦賀駅～小浜駅間で運転された。小浜線電化の総事業費は約101億円。



(平成15年3月8日撮影・美浜駅)

◀**リバイバル急行『わかさ』**(森家治さん提供)
急行『わかさ』は、かつて福井～西舞鶴間を結ぶ往復4本が走っていた。使用車両はキハ58。『わかさ』号は平成11年12月3日が最終列車となり、小浜線から急行がなくなった。小浜線電化を記念してイベント列車として1日のみ復活。



◀**小浜線初の電車特急『まいづる号』**
(森家治さん提供)

(平成15年3月15日撮影・小浜駅)

◀**小浜線の電化完成**記念列車(田中完一さん提供)
電化完成を記念して、福井駅から小浜駅までサンダーバードの車両を使用して記念列車が運行された。小浜線の電化計画は、昭和45年に小浜市の総合計画に盛り込まれ、若狭湾沿岸部の嶺南地区を中心に電化を求める声が高まったのを受けて、平成12年7月から電化工事に着手、平成15年に電化された。直流1500V。

※ここで掲載している写真は、すべて「鉄道友の会福井支部」を通じて提供をいただいております



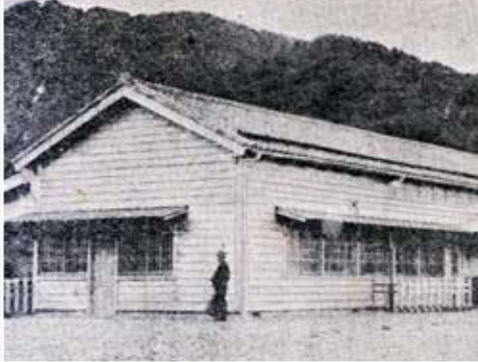
(昭和63年9月撮影・南川鉄橋)

▲**南川を渡る急行『はしだて』号**(杉森寛さん提供)
福井駅～天橋立駅間に設定された急行『はしだて』。その後、敦賀駅～天橋立駅間を結ぶ列車となる。昭和57年から平成4年まで運行されていた。



(平成15年1月18日撮影・上中駅)

▲**キハ53(左)とキハ28の行き違い**
(森家治さん提供)



◀**開業時の小浜駅**(吉川侃利さん提供)



(大正7年11月10日撮影)



(昭和40年6月撮影)

◀**小浜駅開業**(福井県立博物館蔵)
小浜線は大正4年に着工され、まず、大正6年12月15日に敦賀～十村(若狭町)間が開通。同7年11月10日に小浜まで開通した。左の建物が駅本屋。2両のタンク機関車とレンガ造りの給水塔。

◀**いざ出発!**(田中完一さん提供)
小浜駅を出発するC58形蒸気機関車。ローカル線の客貨両用の1C1形のテンダー機関車として昭和13年から22年にかけて427両が製造された。重量58.7ト。動輪直径1,520ミリ。



(昭和56年8月・粟野～東美浜間)

◀**置県100年記念『SL若狭号』**(田中完一さん提供)
明治14年2月7日に福井県が誕生してちょうど100年になる。昭和56年にこれを記念して8月下旬の1週間にわたって、小浜線敦賀～小浜間にC56蒸気機関車が走った。



～写真で振り返る～ 小浜線 history



(大正9年撮影)

▲**大正9年の小浜駅全景**(吉川侃利さん提供)



(昭和53年10月1日撮影・敦賀駅構内)

▲**小浜線経由のディーゼル急行『大社』**(田中完一さん提供)
昭和41年10月1日の時刻改正で、名古屋～小浜線～山陰間を結ぶ急行が新設。写真は、名古屋～大社・出雲市間のキハ28系4両編成気動車急行『大社』である。



◀小浜駅のホーム端にたたずむ給水塔

コラム
小浜駅にたたずむ円柱形の塔
小浜駅上りホームの西端にひっそりとたたずむ、円形の塔。レンガ造りのその塔の正体は『給水塔』。大量の水を必要とする蒸気機関車が走っていた時代に活躍しました。
建てられた時期は、十村～小浜間が開通した大正7年とされています。外径約5.5m、高さ8.5m。レトロなレンガ造りの外観は、レンガの長い面と短い面を一段ごとに交互に積んだ「イギリス積み」と呼ばれる技法が用いられ、レンガが100段積み上げられています。上部の鉄製タンクに水をため、水圧を利用して蒸気機関車に給水していました。
その後、レンガ製の給水塔は耐震性が弱いとされ、関東大震災以降、造られなくなりました。現在、国内には20基余りが現存していますが、これほど良好な状態で残っているところは少ないです。