

# 「九頭竜川と福井の鉄道—縦断する鉄道と横断する鉄道」

福井工業大学非常勤講師、福井県立大学経済・経営研究科在籍 小谷 正典

最初に、“縦断する鉄道”“横断する鉄道”について。“縦断する鉄道”は、日清戦争後の1896(明治29)年7月15日、福井停車場まで開通した北陸線である。“横断する鉄道”は、北陸線開通に伴って起こった福井市から大野に、さらに奥越の山岳地帯を越え岐阜県に至る鉄道計画である。この鉄道は、現在のえちぜん鉄道(福井・勝山間)と越美北線(福井・九頭竜湖間)の起源である。明治末から昭和初期には、武岡・丸岡の軽便鉄道、三国芦原電鉄・鯖浦電鉄・永平寺鉄道など地域を横断し北陸線の最寄りの停車場に繋ぐ“横断する鉄道”が起こる。また、鯖江・武生、福井市、坂井郡では“循環する鉄道”の計画が起こる。計画が具体化したのは、大正末年の福井市郊外環状電気鉄道である。

越前地方の江戸時代の交通は、「北陸道を幹とする人の流れと九頭竜水系の水運による物の流れ」という言葉で説明できる。三国湊に集まった物資は、海路、上方や日本海沿岸、北海方面に運ばれた。明治に入ると道路と海運の利便性が図られた。1869年に関所を廃止し、1873年には「河港道路修築規則」を定めて河川・港湾・道路を各三等に分け、脇往還であった北陸道は「全国ノ大経脈」として一等道路に、坂井港(1871年に三国湊から坂井港に)は二等港に、九頭竜川は二等河となった。越前を縦断する道路の整備も進んだ。1872年に民力による公共土木事業に経費償還の道銭・橋銭・港銭の徴収を認め、越前では熊坂新道開鑿(大聖寺・丸岡間)や白川架橋事業(日野川架橋)などで認可された。1875年、九頭竜川を横断する舟橋が官費で架橋された。1880年、坂井港の防波堤がオランダ人御雇技師エッセルらによって竣工した。明治の三大築港の一つと言われる事業である。

1879年12月、廟議で鉄道の敷設を決定した。東京から西京(京都)を経て兵庫へ、東京から横浜へ、さらに琵琶湖辺から敦賀への鉄道である。明治初期、鉄道の役割は、港に接続して全国的な輸送手段である海運を補強することであった。1878年の起業公債によって京都以東、敦賀への鉄道の建設費が確保され、1880年に敦賀への建設が着工した(金ヶ崎・長浜間の全通は1884年)。1881年8月には、北陸地方の元藩主と東西両本願寺門主を發起人として東北鉄道会社(資本金450万円)が新潟港と四日市港を結ぶ鉄道敷設計画を出願した。北陸地方を縦断し日本海側と太平洋側を直接結ぶ計画である。東北鉄道会社の計画は挫折し、その後継として1888年6月に北陸鉄道会社(同400万円)が起こり敦賀・富山間の鉄道を計画した。第一期は坂井港・富山間、第二期が坂井港・敦賀間、第三期は支線の津幡・七尾間である。仮免状が下付されるが、政府より越前南部山岳地帯の隧道開鑿を強く求められ、1891年11月には福井県会が「北陸鉄道ノ官設ヲ請フ建議」を決議し、官設による敷設請願に転換する。1892年6月には『鉄道敷設法』が公布された。この法律は鉄道と鉄道の接続によって全国的な輸送網を構築する政策を示したもので、敦賀・富山間の鉄道敷設は第一期線となり、日本列島の全域を繋ぐ鉄道の一線として敷設されることになった。東北鉄道・北陸鉄道会社の計画では北陸・越前地方の要港である三国港(1889年に坂井港から三国港に)の経路を前提とし、越前では三国港の商人が敷設運動の中心であった。官設となり、政府は路線を福井から坂井平野を北進縦断し金津を経て石川県に至る鉄道とした。「鉄道北陸福井森田大聖寺線路再画定ノ件ニ係ル建議」(三国町)や「鉄道北陸線中森田大聖寺間線路再画定建議の件」(福井商業会議所)など、三国港経路を求める建議が出されるものの変更とはならず、三国港へは支線の敷設が可能とするにとどまった(金津・三国間の支線開通は1911年12月)。政府には、在来型の流通経路によらず、鉄道による効率

的な交通網の構築が目標であった。北陸線の着工は1893年4月、工事は日清戦争をはさんで進められ、敦賀・福井間は1896年7月15日に開通した（98年4月に金沢、99年3月に富山まで開通）。越前・北陸地方を縦断する鉄道である。

越前地方を縦断する鉄道の誕生に伴い、横断する鉄道の計画が起こる。1895年、大野・勝山・福井・三国間の越前電気鉄道、96年には名古屋・油坂峠・大野・勝山・谷峠・石川県白峯・鶴来・金沢間の金城鉄道、福井・三国・金津間の三国鉄道、勝山・松岡・福井・三国間の福井鉄道、大野・境寺・篠尾・福井・三国・吉崎・石川県大聖寺間の三国鉄道、吉崎・石川県大聖寺・山中温泉間の大聖寺鉄道、三国・丸岡・勝山・大野・縄帽子峠・岐阜県大垣・三重県四日市間の濃越鉄道、三国・金津・丸岡・鳴鹿・勝山間の越前鉄道、岐阜県脛永・大野・勝山・古市・丸岡・新庄・三国間と古市・福井間の濃越鉄道などである。特徴は、運動の中心を担いながら目的を果たせなかった三国に繋がる鉄道、九頭竜川に沿って勝山・大野に至り奥越の山岳地帯を越え美濃に至る鉄道計画の存在である。

九頭竜川に沿った鉄道について。1895年、大野・勝山・福井・三国間の越前電気鉄道は、先の北陸鉄道会社を発起した人々を中心に起された。九頭竜川上流の滝波川に水力発電所を設置し動力にするという画期的な計画であった。ついで1901年、大野・福井間に蒸気鉄道（北陸線と同じ軌間1067mm）を敷設する越前鉄道会社の計画が起こり、仮免状が下付されるが実現はしていない。1908年、京都電灯（株）福井支社の中尾水力発電所が竣工して大野・勝山の両町に電気の供給が始まると、地元と京都電灯との間で福井・勝山・大野間に越前電気鉄道の敷設する計画が具体化した。軌間1067mmの北陸初の電気鉄道である。1900年8月、『軽便鉄道法』（4月制定、地域への鉄道敷設推進を目的）によって出願された。1912（大正元）年12月着工、14年2月に先ず新福井・市荒川間が開通、4月には大野口まで全通した。北陸線福井駅への乗り入れは、29（昭和4）年9月である。

足羽川に沿った鉄道について。1918年10月には羽生（大野）街道を經由し福井市と大野町を直接結ぶ南越電気鉄道の計画が起こった。1919年2月には越前・美濃の山岳地帯を越え北陸線と中央線、東海道線を結ぶ計画が具体化し「濃越鉄道速成ニ関スル建議書」が衆議院で採択され、高山線美濃太田・油坂峠・大野・北陸線福井間に鉄道を敷設することになった。大野・福井間では、足羽川沿いの羽生街道ルートと九頭竜川沿いの勝山街道ルートの対立が起こる。1920年10月初旬、勝山ルートでは吉田郡と福井市松本方面の住民が連携し濃越鉄道期成同盟会を組織し、羽生ルートでは同月下旬に大野・足羽・今立の三郡が連携し、濃越鉄道速成同盟会を発足させて運動を展開した。勝山ルートは一致した運動に至らず、羽生ルートでは足羽川右岸の酒生村を東上する路線と左岸の東郷村を經由する路線で争奪が行われた。現在の越美北線（後者）となった経緯は明らかでないが、今立郡北部の動向が影響している。今立郡では、1920年9月、今立鉄道（武岡鉄道岡本新駅・北陸線鯖江駅間の鉄道計画）に免許が下付され、1924年9月に岡本新・戸ノ口間が開通した。戸ノ口駅から北進し今立・足羽郡境の山を開鑿し足羽郡東郷に出て濃越鉄道に連絡、さらに足羽川を横断し福井市に至る計画が起こった。この動きが足羽・今立両郡の結束を強くし、濃越鉄道が羽生ルートに、さらに足羽川左岸の東郷地区を經由する鉄道の敷設になったと言える。越美南線は、1934年に北濃まで開通した。福井県側は進まず、1927年に福井市、大野・足羽・今立三郡の県会・市町村会議員、福井商業会議所議員らが越美線期成同盟会を組織し早期敷設を図った。1935年に着工、越前木田・大野間で路床工事が完成したが日中戦争の拡大で中断となった。戦後、工事が再開し、1972年12月に九頭竜湖まで開通し現在に至っている。