

フィールドノート

福井県における鉄道網の歴史的変遷

小谷 正典¹



(経歴)

1947年福井県生まれ。東京教育大学文学部史学科日本史学専攻卒業。福井県立高等学校に勤務し社会科教員として主に日本史を担当。丸岡高等学校長を最後に退職し福井工業大学講師に就く。2008年福井県立大学大学院経済・経営学研究科に入学、2018年後期課程を修了。経済学博士。専攻は近代日本経済史。現在福井県立大学経済学部特任講師、同地域経済研究所客員研究員。

福井県における鉄道建設計画の萌芽

松原：まずは、歴史的に福井県内の各鉄道が敷かれた要因についてのお話をお願いいたします。

小谷：福井県における鉄道建設計画の浮上は極めて早いです。明治2年、東京の新橋と横浜、ルートはまだはっきりしませんが、東京と西京（京都）、大坂（大阪）、兵庫（神戸）を結ぶ路線が計画されました。これらは、輸出入のため国際開港した横浜と兵庫（神戸）に関連したものです。これらに加え、敦賀は内国海運の拠点でした。東京・西京間の、琵琶湖辺から敦賀までの路線が計画されました。この段階でもう注目されていました。

小谷（2024）でも書いた通り、敦賀への鉄道の敷設は非常に早い段階で、全国に先駆けて計画された、というのがはじまりです。最初は敦賀と塩津や海津の間にあった昔の街道に沿って繋げる計画で、そこから発展していきました。敦賀への鉄道建設は北陸に鉄道を敷設しようとする動きに繋がり、新潟（港）と四日市（港）を結ぶ鉄道、東北鉄道会社の計画が起きました。

鉄道の建設については、海港に繋ぐ、海運をより便利にするための鉄道というのが出発点でした。明治10年代末の鉄道政策の転換を経て明治25年に成立した『鉄道敷設法』では、鉄道の連接によって日本列島全体を繋ぐという構想が明確に示されます。その第1期線として、敦賀からさらに北への鉄道が計画されます。鉄道に対する関心はいよいよ高くなります。例えば北前船の寄港地であった三国は、敦賀よりはるかに移出入量の多い港湾であったこともあり、鉄道建設については大変な関心を持っていました。北陸線の「母体」となった北陸鉄道会社の計画も、三国の人々が中心となって、三国を経由する鉄道計画でした。

ところが、『鉄道敷設法』で敷設する官設の北陸線はそうではなくなります。輸送には鉄道のみを用いるとすると、鉄道が三国を通る必要はないということです。ただ、あまり

無視するわけにはいかないですから、それなりの対応は取りますがけれども、鉄道だけで繋いでいくというのが『鉄道敷設法』の一番基本的なところで、それが北陸線として検討され、実際に建設されていきました。これは伏木や三国、敦賀など海港に鉄道を繋ぐという方法とは異なるものでした。

福井から直路北進する北陸線、おおまかには北陸道に沿う形という発想が出てきました。そういう点で鉄道政策が変更されたというのが、私の主張が他の研究者と異なる点です(小谷 2020)。もちろん異議はあります。『鉄道敷設法』で鉄道政策が変わったのではなく、それよりもっと後であるという論です。それはわかりますが、人と物資を運ぶという鉄道の本来の目的を考えるとそういうふうになる、と私は考えます。

松原：明治25年からの北陸線建設では、地域における誘致活動、競争もあったのですね。

小谷：そうですね。丸岡の東部、現在の北陸自動車道辺を通る計画もありました。三国は最後まで誘致活動を続けました。死活問題ですから。

森嶋：坂井市龍翔博物館を見学したときに、北陸本線の幻の三国経由案の展示を見た記憶があります。

小谷：三国には現在、未発掘関係資料が残っていると思います。見せてもらうのは大変ですが、三国から北潟通って大聖寺に至り北上するルートですね。三国は最後まで誘致活動をするのですが、鉄道政策的な考え方でいったら「迂回路」になるということです。東尋坊などは物資の集散地ではなく観光地ですから。

はじめての鉄道

松原：明治29年に敦賀・福井間が開通し、その後も延長していきます(図1、表1)。

小谷：基本的には順調に建設されていきます。明治31年4月に金沢、32年3月に富山ですね。

松原：明治44年に三国支線が開業していますね。

小谷：敦賀駅も、もともと気比神宮の近く、港の直前にありましたが、鉄道が北陸線として東方に新設されるにあたり、港へは支線として、当時は支線でなく敦賀・金ヶ崎線と呼ばれていましたが、その後も残りました。こうしたことは、元々横浜駅であった現桜木町駅など、よくあります。三国支線はそうした鉄道の、距離が長いものということです。もっと北には新庄から酒田への路線があります。あの路線は元々酒田港に行くのが目的でした。

森嶋：小谷(2020)の中に山形鉄道の話がありましたね。

小谷：敦賀駅から敦賀港までや、横浜駅から横浜港、桜木町までは割と短いですが、三国・金津間は適当な距離でした。これに対し、山形県の酒田・新庄間は長い。ところがそうした支線がある経緯、もともとは本線についてはあまり論じられません。鉄道と駅の役割が変化した、目的が変わったというところは、鉄道政策の転換という視点から大事な点です。

松原：南の鉄道は長浜からという形になるのでしょうか。

小谷：長浜が起点となる前の計画は、塩津や海津から敦賀へ行くというものでしたが、長浜から

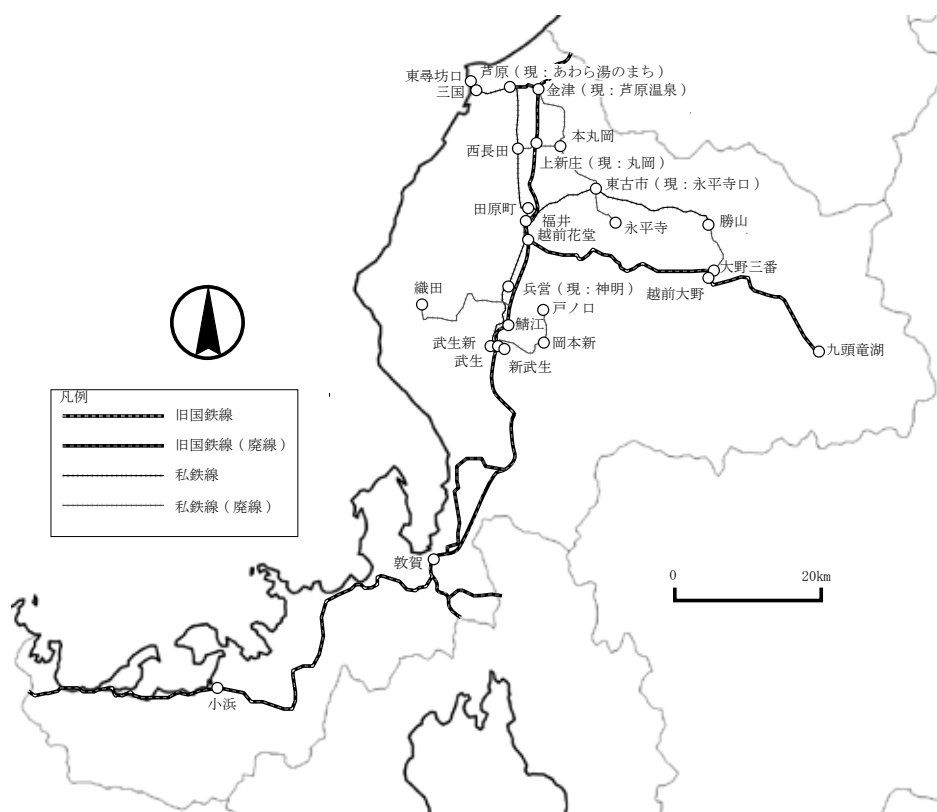


図1 福井県における鉄道の発展

福井県(1998)をもとに作成。駅名については比較的長期間名乗っていたものを採用した。図のみやすさを重視し、北陸新幹線は書き込んでいない。

鉄道が建設されれば、当然塩津経由で敦賀に鉄道を繋ぐという形になります。当初の起点は米原でしたが、長浜の方が鉄道の敷設の目的に適っていたのです。長浜と大津を結ぶ太湖汽船の繋がりがあれば、当然長浜の方が交通結節点としてよくなります。

松原：ただ工事は大変で、鉄道遺産もこのあたりにはたくさんありますね。

森嶋：塩津ルートが開通するのは相当後の時代²になりますので、それだけ技術が進歩しないと厳しかったということではあります。

小谷：北陸道の場合は木ノ芽峠でなく栃ノ木峠を通過していたわけですから。

森嶋：敦賀を通らないルートですよ。

小谷：現在の北陸自動車道は、木ノ芽峠を貫通して敦賀から柳ヶ瀬へのルートをとっています。当初の北陸線は、技術的な問題等から、さらに西方の、現在はパーキングエリアのある杉津を通るようになりました。当初の敦賀への鉄道は、その敷設目的が北海道などと結びつく海港に繋ぐことにあったという。

表1 福井県鉄道年表

和暦	西暦	事 項
明治 2	1869	明治政府が琵琶湖辺一敦賀に鉄道の敷設を決定
14	1881	現在の福井県設置
17	1884	長浜一金ヶ崎(現敦賀市内)全通
27	1894	若狭地方に鉄道建設計画(江若鉄道)
29	1896	官設鉄道敦賀―福井開通
30	1897	官設鉄道福井―小松開通(31年金沢, 32年富山)
32	1899	福井県初の発電所, 宿布発電所竣工
39	1906	鉄道国有法制定
43	1910	軽便鉄道法制定
44	1910	金津―三国(三国支線)開通
大正 3	1914	武岡軽便鉄道新武生―栗田部開通 越前電気鉄道新福井―大野口開通
4	1915	丸岡軽便鉄道上新庄―本丸岡開通
7	1918	敦賀―小浜(小浜線)開通
13	1924	福武電気鉄道武生―新一兵衛(現神明)開通
15	1926	鯖浦電気鉄道東鯖江―佐々生開通
昭和 2	1927	京都電燈の三国芦原電鉄, 福井口―芦原開通(4年三国)
8	1933	永平寺鉄道金津―新丸岡開通(永平寺まで全通)
17	1942	京福電気鉄道設立
20	1945	福井鉄道設立
32	1957	北陸本線近江塩津經由ルート開通
37	1962	北陸トンネル開通
39	1964	柳ヶ瀬線廃止
43	1968	京福電気鉄道丸岡線廃止
48	1973	福井鉄道鯖浦線全線廃止
56	1981	福井鉄道南越線廃止
平成 13	2001	京福電気鉄道越前本線列車衝突事故, 永平寺線休止
14	2002	えちぜん鉄道設立
28	2016	えちぜん鉄道と福井鉄道, 相互直通運転開始
令和 6	2024	北陸新幹線金沢―敦賀開通, ハピライン福井営業開始

各種資料より作成

変化する鉄道建設の目的

森嶋：私も小谷（2020）を実際に読んで、そのようなことがそもそも私の発想の外にあったなと感じました。

小谷：鉄道がまず敦賀まで建設され、それから福井、というように単純に順繰りに建設されていったと考えられがちですが、そうではなく、敦賀で一旦明確に目的が変わるのです。

森嶋：鉄道史について調べるとき、どうしてもまず鉄道ありきの考え方になってしまいがちなのですが、そうではなくまず海運があって、その不便なところを便利にするために鉄道を建設するという考え方ですね。鉄道を作ること自体が目的というわけではなく、交通を全体的に便利にする手段が鉄道であると考ええると、以前から実際に運行されていた海運をもっと効率的にするための手段として、鉄道は便利なのではないかというように、この時代の人々が考えたことを想像すると、そのような考え方が浮かんできますね。

小谷：ところが、鉄道研究者はあまりそれを主張しないのです。どうしても鉄道だけに目が行ってしまうのです。鉄道政策には、一度切れるところがあります。最初の目的と、その後の目的への転換、それを分けて考えたというのがこの時代の人たちのすごいところ、先見性だと思います。簡単にいえば、人任せにせず、自分達の地域の経済をどのように動かしていくかということですね。そういう考えが明確にあったかどうかは別にしてですが、そういう目的の変化は、一番これまで研究者が気づいてこなかったところかなと思います。

森嶋：当時の人のものの見方に立って見るべきものだなというふうに感じました。

小谷：小谷（2020）に書いた通り、現代において、当時の鉄道を表現するのに当初から「幹線」という言葉を使っているわけですが、実際にはこの用語はかなり後に出てきたのです。

森嶋：そもそも小谷（2020）の帯にある「『海運』のための鉄道から、『陸運』のための鉄道へ」という変化があったからこそ、本線、支線といった概念が生まれたというご指摘に感心いたしました。

松原：県内鉄道遺産といえば北陸トンネル等、敦賀周辺ということになるのでしょうか。やはり難工事だったのでしょうか。

小谷：難工事でした。未だにここを通るのは大変です。

森嶋：夏に車で北陸本線旧線跡、今庄から木ノ本辺までの隧道群をはじめて見に行きました。もちろん既に話には聞いていたのですが、実際行ってみると、まさにそれを実感しました。

松原：やはりそこは通さないわけにはいかなかったのですね。

小谷：通さないと敦賀には行けないです。越前南部の山岳地帯を開鑿して敦賀に繋げるという意思が大変強かったということがわかりますね。

松原：鉄道遺産的なものは金津のあたりにはあまりないのですか。

小谷：あまりありません。鉄道遺産的にいうと、やっぱり今庄でしょうね。特に北陸トンネルができる前の、今庄・敦賀間の越前海岸側ですね。

森嶋：今庄駅も本当に広い構内がよく残っているなあという風に思います。

小谷：北陸新幹線の開通に関して、先日のフォーラム³で山田越前市長が美濃との関係について大分述べていました。地元の方はよくわかっているなと感じました。新聞などいろいろなところを見ても、今まで美濃と越前の関係があまり出てきたことはありませんでした。東京が近くなったという話ばかりです。しかし、福井の鉄道というのは美濃との関係、中京地帯との関係をいかに考えるかという発想が基本にないと、意味がないのですよ。

北陸線は建設が決定した後、実際には、自然災害や日清戦争がありましたが、それでも短期間で建設されました。その間に美濃と福井を結ぶ鉄道は何本も計画されましたが、敷設には至りませんでした。その中でも三国への話が出てきます。三国を発起地として、横に広げる支線の発想が出てきます。三国への鉄道敷設には根強い期待がありました。実際に三国へ鉄道が建設されるのは明治44年です。

嶺南における鉄道の萌芽

松原：小浜線はどうでしょうか。

小谷：鉄道の計画そのものは、実は小浜線の方が古いのです。北陸線と関係なく、熊川を通る、いわゆる若狭街道、鯖街道、今は鉄道は今津を通っていますが、もう少し山側を経由する案も含め、大津や京都へ繋ぐという鉄道計画が明治のはじめ起こっています。ただしなかなか起業化はされませんでした。越前側の山と比べると高さはさほどないようにも見えるのですが、距離が長いのです。

松原：小浜線として開業したのが結局大正7年ですか。

小谷：北陸線ができてから、その支線としてということになります。大正中頃に嶺北・嶺南を繋ぐ路線、小浜線が完成します。その次に出てくるのは、そちらが本命だったのですが、油坂峠を越えてまだ開通していませんが、いわゆる濃越線、つまり越美線です。これについては案が3ルートほどありましたが、最終的には油坂峠、国道158号線です、現在の大野を通るルートとなりました。

嶺北における私鉄ネットワークの発達

松原：大正3年に福井・勝山・大野間の越前電気鉄道が開業しましたね。

小谷：福井から大野、美濃方面への鉄道はそれが出発です。ただ、いわばそれに留まっているということです。これも色々ありまして、松岡経由ルート、すなわち九頭竜川ルートと、足羽川ルートとが考えられ、そのうち前者が現在のえちぜん鉄道、後者が越美北線となりました。

森嶋：明治時代末期から大正時代に入るとどんどん私鉄が建設されていきますね。

小谷：少し整理をします。まず敦賀に鉄道が敷設されます。敦賀港へ行く鉄道と、敦賀を通過して金沢へ行く鉄道は意味が違います。それらを混同するとおかしくなります。敦賀港へ行く鉄道がまずできてから、北上する鉄道ができます。そこから、今度は美濃へ行く鉄道、

最初の計画との繋がりで三国へ行く鉄道、また、小浜・舞鶴へ向かう鉄道が計画されます。

そして、地域内の産業と関わる鉄道が計画されます。美濃や三国に行く鉄道には地域間を繋ぐ目的があったのに対し、武生駅や鯖江駅から東西に行く鉄道は、近在の地域の産業とのつながりがあるものとなります。だからこれらの鉄道は軽便鉄道で十分だったわけです。それが明治の終わりから大正のはじめです。大正に入りますと、今度は縦でも横でもない都市の中の鉄道が計画され始めます。

松原：軽便鉄道としては武岡軽便鉄道というのがありますね。地域の産業としては主に何が挙げられるのでしょうか。

小谷：鯖江、武生の東側は地場産業の宝庫で、直接的には輸出産業の関係がありました。基盤的には紙や漆器で、続いて繊維が出てきます。西側は、茶碗等の陶磁器類です。その他、海産の物資を内陸に運ぶという目論見ももちろんありました。梅浦への敷設を目指していましたが、山が急峻で実際には織田までしか建設できませんでした。

それにしても、鉄道や道路は、新設されるように見えても、実際には昔からあった発想が、その上に新しい目的を持ちながら、枝葉を加えながら変わっていくんですね。今の北陸自動車道のルートも、実際には昔から発想があるわけです。鉄道の北陸線についても、今の北陸自動車道と同じ場所に建設しようという構想もありました。同じようなルートの構想が何回も出てくるのです。実際に交通路を建設できるルートというのはそれほどたくさんないのです。その時代の役割や繋がりが違っていただけで、そういう点では、現在の新幹線も少し変更されているだけです。

松原：鉾山などは、鉄道敷設には関わってないのでしょうか。

小谷：鉾山は旧和泉村の面谷、中竜にはありましたが、秋田や九州のように、そこに繋がる目的だけの鉄道を作ることにはなりません。

森嶋：石川県には小松の尾小屋鉄道などがあるのですが、福井県にはあまりないですね。

小谷：鉾山目的で建設した鉄道というのは、現実的にはトロッコのような形ではありました。ただ、例えば越美線も、鉾山の物資を輸送するというような目的は書類上にはありますが、鉾山自体が目的で鉄道が来ているわけではありません。その点は秋田や九州とは異なります。便宜的、臨時的なものはあっても本来的なものではありませんでした。ただ、敷設する時の目的として、それを言葉上入れておくと都合がいいというのはあったのでしょうね。

松原：明治・大正・昭和までに形成された鉄道網のうち残っているのは。

森嶋：残っているのは、現在でいうところのえちぜん鉄道と福井鉄道の路線ですね。

松原：福武電気鉄道は現在の福井鉄道ですね。

小谷：大正後期から昭和初期にかけて都市間鉄道と都市内の鉄道が計画、建設されますが、少し過ぎるとバス交通が普及し、鉄道があまり注目されなくなる傾向がみえます。面白いのは、今回の記事のテーマと直接関係あるかどうかはわかりませんが、環状線計画がいくつもあったことです。福井市辺では、大正中期に現在の福井市の中心部で計画された環状線、

大正末期から昭和初期に、もう少し広い範囲、現在の福井市市街地の外縁部で計画された環状線がありました。少し異なりますが、武生と鯖江にも環状線がありました⁴。環状線という目で見ないと見えないのですが。

森嶋：たしかに昔の路線図を見て、この戸ノ口という中途半端な終点は何なのだろうと思いました。そこで調べて、どうも最終的には鯖江に伸ばす予定だったらしいと知りました。

小谷：そうです。この福井県立大学永平寺キャンパスからも見える、三里山という山の周りが、ものづくり地帯でした。その時代の最先端産業は羽二重製織でした。その産地を繋げていくという発想でした。最終的には武生から栗田部・岡本へそして戸ノ口までしか実現しませんでした。越美線に関連して、戸ノ口から山を越えて福井の足羽川の方に抜けていくという計画、また、三里山の東麓から池田を経て美濃に繋ぐ構想もありました。

都市間鉄道の形成

松原：都市間を結ぶ鉄道は色々あるのですが、福井と鯖江と武生を結ぶ福武電気鉄道、現在の福井鉄道福武線はやはり必然だったのでしょうか。

小谷：この区間への鉄道敷設は難しいのです。北陸線の並行線で、官設鉄道にとってみれば、敷設されると利益が少なくなるわけですから。ただ歩兵36連隊がありましたので、その便宜を考慮して建設されました。そうすれば当然、地域へのサービスも求められます。

駅の間隔が短いですから大変便利です。あの鉄道はよく残っているなあ、よく頑張っているなあということですね。一方で、福井鉄道に接続していた鉄道、南越線や鯖浦線は取り払われてしまいました。

松原：北側についてですが、現状ハピライン管轄区間が大聖寺までなのは必然なのでしょうか。

小谷：大聖寺を、越前と加賀の鉄道の結節点とするのは、割と定着した見方です。もともとの北陸道は北陸線の少し西側にあって、金津から大聖寺へ抜けていました。明治になって、大聖寺から熊坂を経て丸岡へ直接繋ぐ国道ができました。北陸線が森田から直進して、細呂木や大聖寺へ抜けるルートに確定したので、金津にとってみれば、天から降ってきたような幸運でした。

松原：ここまでの基盤が明治・大正・昭和の初期ぐらいまでですね。それから丸岡軽便鉄道はどうですか。

小谷：丸岡の町にも鉄道が必要なわけです。北陸線が森田から北上し、丸岡の西方の新庄に駅が設けられ、それが後に丸岡駅になっています。北陸線ができた段階で丸岡の町と、森田から北上した場所に位置する新庄村の駅に、丸岡の名前を貸しました。そしてその丸岡の旧城下と北陸線の駅を繋ぐ鉄道が必要となりました。丸岡は城下町で、それまでに有力な地場産業があるわけではありませんでしたから、いわば特別な鉄道ですね。大正2年に出願、4年に開通しました。

松原：後に三国芦原電気鉄道となる電気鉄道の計画は大正8年ですね。

小谷：そうです。坂井郡内の鉄道のネットワークですね。今は福井・三国間を除いて全くなくなってしまっていますが、かつて電車が坂井平野を縦横に走っていました。

森嶋：結果的にはおそらくそれこそ丸岡の繊維製品を域外へ移出するのに、この辺の鉄道はよく使われてはいたはずだと思います。

小谷：そうですね。繊維産業の一大生産地となった春江もありますしね。それに米ですね。

松原：永平寺鉄道も。

小谷：そうですね。大正末期から昭和初期、永平寺から丸岡を経て金津まで開通します。そうした鉄道を乗り継いでいくと坂井郡をぐるっと回ることができます。福井、特に嶺北の鉄道においては、他所ももちろんそうなるのですが、すべての路線で官設鉄道の駅に接点を持つという特徴があります。嶺南・若狭の鉄道は小浜線1本しかありませんが、嶺北は北陸線の駅から肋骨のように鉄道が広がって、その広がった路線網がまたどこか別の場所で繋がっているという形になっていました。それが大体、昭和40年代中頃くらいまでの姿です。

幻の市街電車と環状線

松原：小谷(1985)にある環状線、福井市の環状鉄道計画(図2)の残影は、今のえちぜん鉄道に残っているといえるのでしょうか。

小谷：そこがまた興味深くて、福井駅から北西、福井大学の方へ行く路線は確かに環状線の名残りなんですよね。もう一つは赤十字から田原町、最近線路が繋がったところですが、あれは、もともとは赤十字病院のあたりから足羽山をぶち抜いて福井市街地の西側を通るという、丸い環状線の計画でした(図2)。それが現在面影として残っています。

松原：これは開業していたのですか。

小谷：していません。未完成の計画です。当時の経済情勢も合わせて、負担的な面等様々な要素があり、結局実現しませんでした。福武電気鉄道も、当初この計画に期待していたのです。しかしやはり経済的な負担の問題などがありました。その後足羽川の幸橋を通ってもよいという話になり、足羽山を貫通する環状線敷設計画をやめたということです。それで現在、環状線という形でいうとすれば、赤十字病院からまっすぐ北上して田原町に行くルートが環状線の半分であるわけです。それに対し本来の西側には結局建設されませんでした。現在は一部に道路がみられます。こういう形で計画の跡が部分的に残っているのです。現在、あの付近の道路が環状線と繋がりががあるなどと思う人は誰もいませんが、このようにちょっと辿っていくと、ああ、これはこれの名残りだ、これはこれの影響だなというのが想像されるのです。えちぜん鉄道の福井駅から田原町駅を通過して三国へ行く路線に関しても、その時代の鉄道の発想の名残がしっかりと残っています。こうした名残りはあまり見えませんが、ずっと辿っていくとそんな風になります。

松原：路面電車の機能は福武線が代替したということになるのでしょうか。

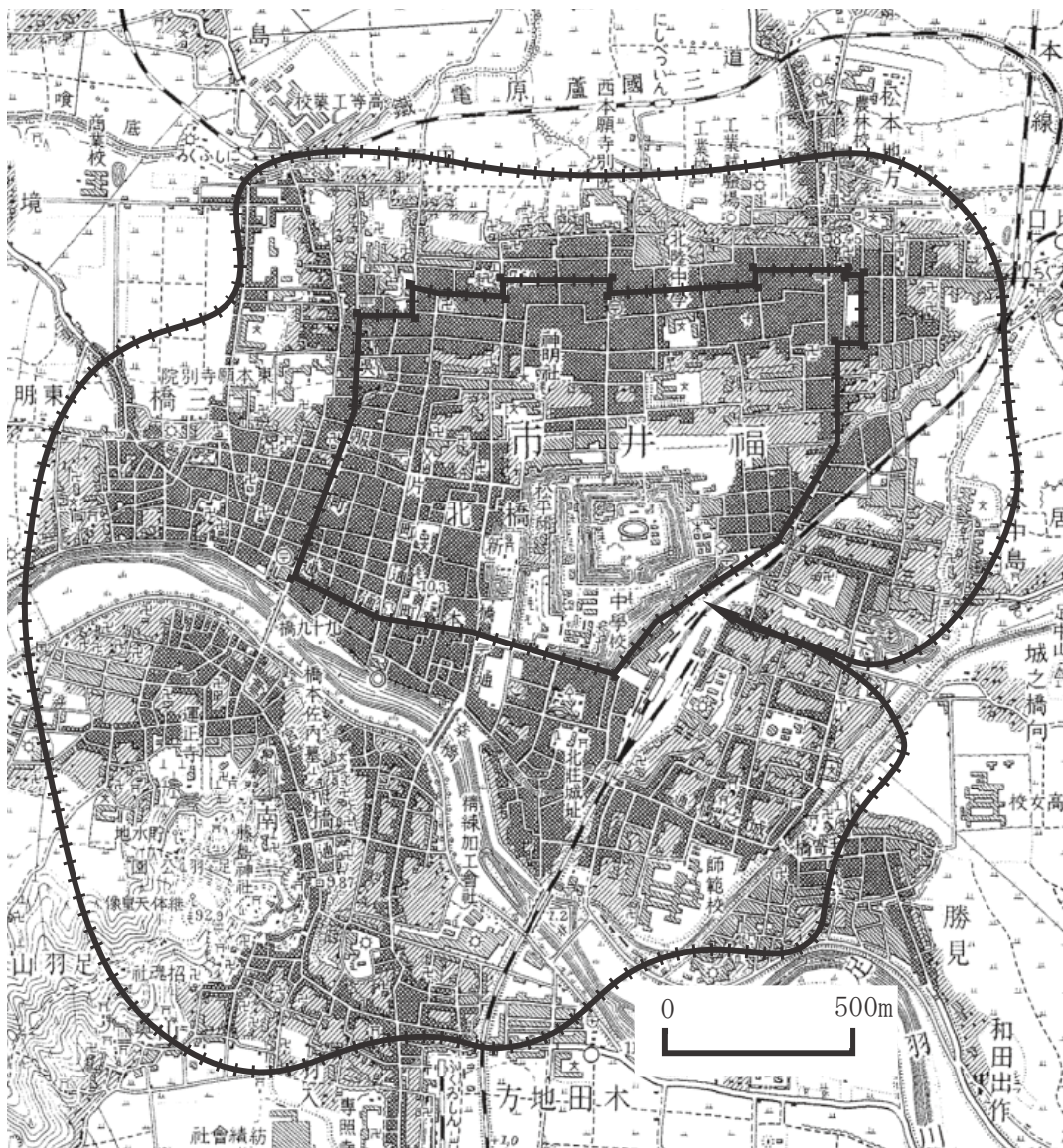


図2 福井市における環状鉄道計画

内側は大正8(1919)年に計画された加越電気鉄道福井市街電車線、外側は大正15(1926)年に計画された福井電気鉄道の計画路線図を示す。ベースマップは大日本帝国陸地測量部5万分の1地形図福井(昭和5年計測、同9年発行)

小谷(1985; 1994)をもとに作成

小谷：はい、田原町までは路面電車です。昔福井市街地で計画されていた内側の小さい環状線の役割ですね。基本構造としては北国街道の上を通るという構想ですが、結局は大名町通り、フェニックス通りがその役目を果たすことになります。ここが福井の都市軸となりました。そこに銀行、証券会社、取引所などが集中しました。

松原：内側の小さい環状線ですね。

小谷：これが大正の一桁代に出てくる最初の環状線です。加越電気鉄道福井市街線です。これはもう、本当の市街電車のような感じです。

松原：これも実際には走ってはいなかったのですね。

小谷：はい、走っていません。これは第一世界大戦の好況時、福井市中心部の生糸・絹織物商の活況を背景に出てきて、世界大戦終了とともに収束します。その次に出てくるのがもう少し大きい計画です。市郊外環状線とか西廻り環状線といいます。これは商工会議所を拠点とする在来的な商工業主が中心となり、都市の利便性のために作ろうとした鉄道と考えてよいと思います。都市化の進展を背景に、市街地外縁の諸村もあわせた「大福井」の考えが基にあります。もう少し大きな発想で作られているということですね。

電気鉄道と観光鉄道の発展

松原：その後、私鉄の時代になっていくのでしょうか。

小谷：まず明治の後半期にいわゆる官設の幹線鉄道ができ、それからそうした官設鉄道を軸にさらに鉄道ができます。軽便鉄道ですね。その後に都市間鉄道、観光・遊興鉄道の時代に、現在に繋がる私鉄になっていきます。福武線なども、もとを辿れば明治の終わりまで遡れますが、福武線という形で登場してくるのは大正の終わりから昭和にかけてですね。現在は廃止されている鯖浦線も大正の終わりです。現えちぜん鉄道についても、福井と芦原・三国を結ぶ鉄道と、勝山・大野を結ぶ鉄道とは、できた時代も役割も少々異なります。福井と大野を結ぶ鉄道は明治の終わりにはもう建設されていました。ところが、福井から三国に行く鉄道は昭和のはじめです。性格も、芦原温泉や三国に行って、温泉に入って海水浴を楽しんで花火を見て帰ってくる、といった遊興的な鉄道に変わるのです。

松原：鉄道との関わりが深い京都電燈株式会社が福井に進出してくる背景はどういうことでしょうか。

小谷：はい。電灯もちろん目的にありますが、電気鉄道を敷くために電気を起こすということも欠かせない目的です。一番古いのは大野街道沿いの宿布発電所です。足羽川沿いに大野街道をずっと行くと、一乗谷の手前、ここから山ですよというところに明治32年、福井で初めての発電所ができます。その後、勝山の中尾発電所が、福井・勝山・大野間の電気鉄道への電力供給を目的としてつくられました。これが北陸で一番早い電気鉄道です。

松原：電力事業は第二次世界大戦後、北陸電力のものとなりましたが、鉄道事業は。

小谷：福井の発電事業には2系統あって、一つは京都電燈、あと一つは地場の鯖江の越前電気でした。地域の電気会社がたくさんありましたが、その二つに収斂しました。昭和17年、京都電燈は発電事業と鉄道事業を分離させられました。そして生まれた鉄道事業会社が、京福電気鉄道です。

松原：京福が丸岡鉄道や永平寺鉄道、三国芦原電鉄を。

小谷：引き継いだのですね。吸収・合併するという形になります。

松原：時代が飛びますが、現代につながってくると、今までできていたような京福の路線も結局廃線になりますね。

小谷：それでもやはり南と北は現在でも系統が違います。福井の南と北では現在も2系統がみられます。これは京都電燈と越前電気の痕跡でしょうか。

松原：ここまでずっと歴史を振り返ってきましたが、その現代的な意味はいろいろあると思います。小谷先生は現代的意味をどう考えられますか。

小谷：先日のフォーラムで美濃や飛騨などとの関係を話題にしたり、新幹線を短く区切って都市間連絡とみなしたりというような考え方が議論されました。単に敦賀から東京へ行くのが近くなったということだけではなく、北陸地方、信越地方など地域としての都市間の連絡がスムーズにいくようになったというような発想で考えると、もう少し違う見方ができます。また、北陸線敷設の際の基礎にあった京阪神との関係、中京地方との関係も再確立する機会だと思います。さらには、北陸線の際にはなかった環日本海、北前船の役割ですね、というのも浮かんできます。

松原：貴重なお話をありがとうございました。

【参考文献】

小谷正典（1985）「1920年代の電気鉄道敷設計画―福井県の都市構造の変質と環状線敷設構想」『福井県史研究』2, pp.69-100.

小谷正典（1990）「福井県における北陸線敷設運動の展開（1）―敦賀・長浜間の鉄道敷設と東北鉄道会社の設立」『福井県史研究』7, pp.97-112.

小谷正典（1994）「福井県における軽便鉄道の敷設―鯖江・武生地方を中心として」『福井県史研究』12, pp.108-150.

小谷正典（1997）「福井県における北陸線敷設運動の展開（2）―北陸鉄道会社・『鉄道敷設法』と北陸線の建設」『福井県史研究』15, pp.43-70.

小谷正典（1999）「大正後期鯖江町・武生町東部地方の鉄道敷設について」『会誌（鯖江郷土史懇談会）』7, pp.125-135.

小谷正典（2001）「越前・美濃間の鉄道敷設運動―『第四次鉄道ブーム』期を中心に」『若越郷土研究』46-5（270）, pp.1-9.

小谷正典（2016）「鯖江・武生両町から丹生郡を横断する鉄道計画について」『会誌（鯖江郷土史懇談会）』24, pp.109-131.

小谷正典（2020）『明治日本と鉄道―近代的鉄道政策の形成』晃洋書房。

小谷正典（2024）「北陸、越前地方の官設・幹線鉄道」『運輸と経済』84（7）, pp.32-39.

福井県編（1998）『図説福井県史』福井県。

注)

- 1 本稿は2025年1月16日に行った小谷氏へのインタビューに基づくものである。インタビューは、福井県立大学地域経済研究所長の松原宏が企画し、同准教授の森嶋俊行が同行した。インタビューの文字起こし、文書整形や図表の作成は、主に森嶋が担当した。
- 2 北陸本線の本ノ本・敦賀間が新線に切り替わり塩津経由となったのは昭和32（1957）年のことである。
- 3 2024年12月19日に福井市にて、福井県立大学地域経済研究所と中部圏社会経済研究所共催で開催された第5回地域経済研究フォーラム「高速交通による大交流時代と福井・中部の課題」のことである。以下本文において「先日のフォーラム」とはこのフォーラムを指し示すものとする。
- 4 この「環状線」は、小谷（1994）で論じられている鉄道計画を指す。