美方高校新聞

発行所
福井県立美方高等学校
新　聞　部
編集責任者
新　聞　部

祝100周年　上中駅で記念イベント

小浜線にかけられた情熱

本日、二〇一八年十一月十日、ＪＲ小浜線（十村～小浜）は開通百周年を迎えた。節目となるこの機に、ＪＲ上中駅では「百周年記念イベント」が盛大に行われた。また、小浜線の歴史をたどり、開通当時の偉業を讃えるべく、若狭町と美方高校新聞部による「小浜線歴史新聞」の発行がここに実現した。

Ｃ５８現役時代の力強い走り（1971年当時）

【小浜線のはじまり　～敷設計画と挫折～】

小浜線の歴史は明治時代にさかのぼる。一八八四年に北陸線（敦賀金ヶ崎ー長浜間）が全線開通すると、次は我が地にと各地で鉄道敷設構想が起こった。一八九二年には国が建設すべき路線を定めた法律「鉄道敷設法」が公布され、全国三十三路線が予定線に選ばれた。これに小浜線は含まれなかったが、その三年後、「鉄道敷設法」改正により「京都府下舞鶴より福井県下小浜を経て敦賀に至る鉄道」（敦鶴線）としてめでたく計画路線に選ばれた。しかし、実施には至らなかった。そこで、民間による敦賀＝舞鶴間の鉄道建設計画がはじまる。一八九七年には小浜鉄道株式会社が創立した。地元小株主が多かったことからも、若狭地方の発展を願う地元の期待の大きさがうかがえる。その後、小浜鉄道全線の敷設認可、仮免許状の公布と進んだが、日清戦争後の恐慌下、資金不足や地元産業の弱さなどにより本免許状の申請ができず、やむなく民間資本での鉄道建設は失敗に終わった。

【諦めない、努力は続く】

一九〇五年、日露戦争後に日本海沿岸の輸送線の確保が急務とされ、再び若狭地方における鉄道建設の動きが活発化していく。しかし「敦鶴線」早期開通の要請を政府は財政困難を理由に認可しない。この動きに呼応し、地元では山口嘉七代議士が若狭人民の一致団結を訴えた。そして、一九一二年、敦賀＝新舞鶴間の官設鉄道敷設が確定した。この時「敦鶴線」から「小浜線」へと改名された。

【ルート決定まで】

当初、上吉田地籍に停車場を予定していたが、地権者の反対や風紀悪化の懸念から断られた。そこで、当時の旧鳥羽村長の沢本常治郎氏が村民の願いを汲み、十村駅より鳥羽谷を経由し三宅駅へ通じる路線実現に尽力した。これにより大鳥羽駅が誕生した。

幾多の困難を乗り越え一九一五年にようやく本格工事がスタートした。

小浜線の伝達者から学ぶ

昔の切符を見ながら

小浜線に詳しい髙橋利男さん（無悪在住）から開業当時の歴史を学んだ。髙橋さんは以前中学校で社会科の教員をしていた。鳥羽村の初代村長であった沢本常治朗氏が、十村から鳥羽村へ路線ルートを引き入れたと知ったことで小浜線の歴史に興味を持ったという。高校時代は三方駅からＳＬで通学した。トンネルに入る度に乗客が一斉に窓を閉めたことが思い出に残っているとのこと。百周年を機に、開通に向け先頭に立った人や地域住民の協力について、若い人たちに知ってもらいたいと語った。

小浜線の歴史年表

1884年	北陸線敦賀まで開通	日清戦争 1894～1895 日露戦争 1904～1905
1893年～1912年	小浜線の実現に向け努力が続く	
1915年	小浜線本格工事開始	第一次世界大戦 1914～1918
1917年	敦賀＝十村間開通	
1918年	**十村＝小浜間開通**	
1921年	小浜＝高浜間開通	
1922年	高浜＝新舞鶴間開通（小浜線全線開通）	
1971年	小浜線ＳＬ廃止	
1987年	国鉄からＪＲへ	
2003年	小浜線電化完成	

地域住民の悲願達成
報われし幾多の努力

難航する敷設工事の実際

小浜線の敷設工事は第一区～第七区に分けて行われた。大雪や土砂崩れ、第一次世界大戦による鉄類の輸入困難や物価高などにより、大幅に遅れる区間もあった。

中でも難工事と伝わる第三工区（十村＝三宅村）は、一九一六年から始まった。作業員の賃金は高額だったため、地元住民の中には農作業後に工事に参加する者もいた。人員も集まり順調に進むと思われたが、天狗山のトンネル工事が難航する。作業は岩盤にノミで開けた穴にダイナマイトを仕掛けて爆発させ、土砂をトロッコで出すというものだったが、予想以上に岩盤が硬く作業の行く手を阻んだ。また、請負会社が作業員の賃金を下げたことでストライキが起きたこともあった。

さらに、工事中の出土品から西塚古墳が発見されたが、その後三年ほど脇袋でチフスが流行り「古墳のたたり」と噂されたという。鎮魂の供養は近年まで続く。

このような様々な困難に作業を妨げられながらも着実に完成を目指し、ついに、一九一七年に敦賀＝十村間が開通、一九一八年には十村＝小浜間が開通、一九二二年に新舞鶴までの全線開通に至ったのである。

第三工区有田樋之詰工事場

各駅で祝賀ムード　歓喜にわく地元住民

大鳥羽駅を中心に三日間の開通祭が行われたと伝わる。開通祭では、相撲大会、田舎芝居、盆踊りが行われ、駅周辺には菓子屋、おもちゃ屋、うどん屋、そば屋が立ち並び二千人の人々で賑わったとのこと。列車が近づくと、郷里を走る列車を見ようと人々が集まり「万歳！万歳！」と喜んだ。また、鉄道唱歌が作られ、各駅に合わせた替え歌が歌われたという。

小浜町では、尋常小学校の前庭で式典が行われたそうだ。式典後は獅子舞、書画展、地方物産の陳列が行われ、本境寺境内の能楽堂では、能や仕舞狂言が演じられた。町内二十四区から曳物が巡回し、花火は昼夜数十発上がった。

イベント実行委員長の意気込み
小浜線を未来へ繋ぐ

小浜線愛溢れる

イベント実行委員長である滝本茂雄さんにお話を伺った。滝本さんは高校卒業後、国鉄に入社し富山で七年間勤務した後、小浜に戻り退職まで小浜駅の運転業務に携わった。現在は上中駅の管理人を務めている。滝本さんはこの機を「百年の歴史を振り返り、小浜線を次世代へ繋ぐきっかけとしたい」と意気込む。

小浜線（敦賀＝東舞鶴間）の乗客数は、ピーク時の昭和六十二年で一日に二七一二人だったが、平成二十九年には一三一五人と半分以下にまで減った。また、小浜線二十四駅のうち、十一駅が無人駅で、十駅が切符の委託販売を行っている。このような状況にも、滝本さんは小浜線の将来に期待を寄せている。「小浜線は今後もお客様の移動手段として重要な役割を担うと思う。新幹線が通ることで、敦賀から沢山のお客様に嶺南の観光をしてもらいたい。お客様の足として小浜線にしかできない役割を担ってほしい」と熱く語った。

懐かしの列車

昭和五十年代、海辺には民宿が立ち並び、海水浴シーズンにはたくさんの家族連れのお客様が小浜線沿線の海水浴場を訪れた。列車の混雑が激しかったため、名古屋駅から東舞鶴駅まで海水浴臨時急行「エメラルド号」や大阪駅から若狭高浜駅まで「マリンわかさ号」などが運行され、若狭の地に賑わいをもたらしていた。

エメラルド号

小浜線にまつわる偉人たち

小浜線の名付け親　山口嘉七

小浜出身の代議士で小浜線の実現に尽力したと伝わる。初め「敦鶴線」と呼ばれていたが「小浜線と名づけるべし」と断固主張したことで、その名が決まったとのこと。また「小浜地方が中枢都市として発展するか、通過駅となって衰退するかは住民の努力次第」と地域の奮起を訴えた。発展には「海と鉄道を結び付けること、小浜特有の産業を育成し鉄道と結び付けることが必要」と力説した。

大鳥羽駅を憩いの場に　森下儀右エ門

自動車の普及で乗客数が減少すると、全国的に駅の無人化が進んだ。大鳥羽駅も昭和四十八年に無人駅となった。森下氏は「駅を守る会」会長となり、安全で便利な住民サービスセンターとして駅を活用した。盆栽会や句会なども催し、人々の集うサロンのような駅として再出発し、町づくり運動のきっかけになった。

編集後記

小浜線百周年おめでとうございます。そしてこの記念新聞を読んで頂きありがとうございます。私たちは今回の新聞作成を通して、日頃お世話になっている小浜線の歴史、工事の苦難や開通の喜び、多くの人々の努力を知ることができました。この機会がなければ知らなかったことばかりです。皆さんにも小浜線の良さが伝われば嬉しいです。この機会をくださった若狭町、たくさんのお話を聞かせて頂いた、髙橋さんと滝本さんには心から感謝しています。