温泉電軌

動橋駅前にもう一つ動橋駅があった事を知る人はどれくらいいるだろうか、昭和48年生まれの筆者は、山代行の電車があった事は知っていたが、直接見た思い出が無い。昭和46年に廃線となり、すぐさま線路は撤去され、道路または、田んぼの畦道と同化してしまったからである。

温泉電軌の歴史をまとめた資料は別に作成してあるが、ここではその概要だけをまとめてみたい。

温泉電車と記憶している人も少なからずいるようだが、正しくは北陸鉄道・加南線と呼ばれる路線があった。最盛期は昭和30年代で、粟津・山代・山中・大聖寺と動橋、片山津を結ぶ、温泉行の路線だった。

明治30年の国鉄の開通に合わせ、明治32年に山中温泉と大聖寺の間に馬車鉄道が開通したことが始まりとなる。

そう書いてしまうと、国鉄駅である大聖寺から山中温泉行の路線が作られたように聞こえるが、実際は山中温泉を起点に、明治31年山中馬車鉄道が設立。明治32年、山中＝荒木（河南）までの路線が開業。明治33年、河南＝大聖寺間が開業した。それに続く形で、明治39年山代軌道。明治41年粟津軌道が設立された。（明治40年11月16日国鉄粟津駅開業）山代軌道は山代村＝動橋村間。粟津軌道は粟津温泉＝符津村（新粟津駅）の路線を明治44年に開業している。

続いて、片山津軌道が明治44年に設立されたが、計画当初はガソリン式の機関車での開業であったが、企画が進行せずに、大正3年に馬車鉄道による開業となった。（この馬車鉄道は動橋小学校に現存している。）

（写真上・山代軌道山代駅　下・馬車鉄道客車）

明治45年、山中馬車鉄道が山中電気軌道に改称する。馬車鉄道を経営する温泉経営者達は大聖寺川上流に山中発電所を完成させ、自家発電による電気軌道に変更する。これは、国鉄の電化よりも50年早い。

大正2年、山中電気軌道の路線は電化された。同年、横山鉱山の横山章氏に山中電気軌道・粟津軌道・山代軌道が買収され、温泉電軌となった。片山津線は温泉電軌経営の路線としてスタートした。

横山氏の経営の元、温泉電軌の路線は粟津と山代を結ぶ連絡線をつくり、のちの加南線全路線が繋がると同時に、粟津、山代、動橋を結ぶ路線は電化された。

国鉄をまたぐことが出来ない温泉電軌の路線で孤立した形となった片山津線は、大正11年に電化された。

昭和4年、横山章氏が鉱山業で失墜し、温泉電軌の経営は山中温泉の経営に譲渡された。

昭和18年、戦時統合政策により、石川県内の鉄道（温泉電軌、能登鉄道、金石電気鉄道）を合併する形で北陸鉄道が開業した。

慣れ親しんだ、「温電」の名称は北陸鉄道・加南線と呼ばれるようになった。

（写真　新動橋駅）

戦後の復興と国鉄の大阪＝金沢間の温泉観光特別特急の特需もあり、昭和30年代は各路線共好景気に湧いたが、粟津温泉＝山代間の連絡線だけは赤字路線であった。その背景として、連絡線の各駅に名勝も産業もなく、利用価値が少なかったことが挙げられている。国鉄から目的の温泉地行きの路線が出ている事から、温泉から温泉へと、

SAMPLE