

若越郷土研究

46の5

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—

小谷 正典

はじめに

現在、福井駅から九頭竜湖駅（和泉村）まで敷設されている「JR越美北線」は、主に沿線の通学生徒の足として、また一乗谷朝倉氏遺跡や奥越地域への観光鉄道として利用されている。元来、この鉄道は「北線」という路線名が物語っているように、「越美南線（現在は、第三セクターの長良川鉄道）」と結んで「越美線」として、越前・美濃の両山岳地帯を横断して日本海側と太平洋側を結ぶ、中部日本横断という大きな役割を期待された鉄道であった。

小谷 越前・美濃間の鉄道敷設運動

この越前・美濃間の鉄道敷設計画は、十九世紀末、すなわち明治中頃に起こっている。長い運動の末、昭和九年までに「南線」が、同四七年までに「北線」が、それぞれ現在の終点（北濃と九頭竜湖）まで敷設された。しかし、戦前は戦争が長期化するなかで、戦後は自動車の運行が拡大するなかで、当初の目的は達成されず現在にいたっている。本稿では、この長い歴史をもつ越前・美濃間の鉄道敷設運動について、「第四次鉄道ブーム」の時代を中心にその概要を明らかにしたい。

一 明治二八・二九年の鉄道計画

越前・美濃の両国の山岳地帯をぬけ日本海側の北陸地方と東海・名古屋方面を鉄道で直接結ぶ計画は、北陸線の敦賀・福井間の鉄道敷設工事が進み開通の目途がたつたころ（明治二六年四月に着工、二九年七月に開通）、あいついで起こった（注一）。

表は、明治二八・二九の両年に起こされた福井県関係の鉄道敷設計画のうち、越前奥越地方を対象とする計画である。

表 明治二八・二九年の鉄道敷設計画

年	鉄道名	敷設路線
明治28	越前電気鉄道	○大野―勝山―福井―三国
29	金城鉄道	○名古屋―犬山―郡上八幡―越前油坂峠―大野―勝山―谷峠―加賀白峰―鶴来―金沢
		○金津・三国間に支線
	福井鉄道	○勝山―松岡―福井―三国
	三国鉄道	○大野―境寺―篠尾―福井―布施田―三国―吉崎―大聖寺
	濃越鉄道①	○伊勢四日市―美濃大垣―縄帽子峠―大野―勝山―丸岡―三国
	越前鉄道	○勝山―鳴鹿―丸岡―金津―三国
	濃越鉄道②	○美濃池田郡堅永―大野郡大河原―蠅帽子峠―越前大野郡秋生―大野―勝山―古市―丸岡―新庄―三国
		○美濃大野郡黒野―岐阜
		○古市―福井

*『福井県史 通史編5 近現代一』より作成

このうち、金城鉄道と濃越鉄道①②が、越前・美濃の両国の山岳地帯を貫き北陸・東海道の間線をつなぐ鉄道計画で、美濃から大野を経て福井で北陸線につなぐ方法と、大野からさらに加越国境をぬけ金沢で北陸線につなぐ二方法がみられる。金城鉄道は石川県より起こった模様で、大野地方の林彦一ら有志が賛同して岐阜県側に働きかけている。渋沢栄一・大倉喜八郎・安田善次郎ほか京浜地方の豪商と、沿線にあたる石川・福井・岐阜・愛

知の各県の資産家が発起人となり、資本金八五〇万円という大がかりな計画であった。加賀・越前・美濃の三国の山岳地帯の豊富な鉱産資源の開発という経済上の目的に加え、名古屋の師団と金沢の師団（設置予定）を結ぶという軍事的効果をあげている（注2）。

美濃と越前を結ぶ濃越鉄道には、二路線がみられる。①は、三重県四日市から起こった計画で、坂井郡の名村忠治や藤野市九郎らが賛同し、これに大野郡の有志を加えて発起しようとしたものである。三国・大野・大垣・四日市を直線につなぐとする計画で、資本金は五五〇万円を見込んでいる（注3）。②

は、大阪市北浜の井上保次郎らが発起人で、幹線は①と同様に、蠅帽子峠をぬける計画であるが、路線の長さが①の三分の二程度であることと、古市・福井間、黒野・岐阜間の二支線をもっている点に特徴がみられる（注4）。これらの鉄道は、技術的・資金的両面から実現にいたっていないが、大正年間に計画が具体化される越美線（北線・南線）の源流と考えられる。

明治二〇年に公布された『私設鉄道条例』（過熱した鉄道熱を背景に、私設鉄道を国家の保護・統制下におく）、二五年の『鉄道敷設法』（幹線鉄道の官設官営主義を法制化する）、三九年の『鉄道国有法』（日露戦後経営のもと、私設の幹線鉄道の国有化を図る）、四三年の『軽便鉄道法』（地域資本を活用して、国有化された幹線鉄道を補完する地域鉄道の敷設促進を図る）などの鉄道政策により、私設鉄道の敷設は、技術的にも資金的にも困難をともなう長距離のものは避けられ、近距離の軽便鉄道が中心となった。したがって、奥越地方と北陸線福井駅を結ぶ鉄道については、二八年の越前電気鉄道、三四年の越前鉄道に

つづいて四一年に発起された越前電気鉄道（京都電灯株式会社の経営）によって、大正三年に新福井・勝山・大野口間が開通（大野三番までの開通は七年）している。しかし、この時期、越美国境の山岳地帯を貫く長距離鉄道の敷設計画は見えない（注5）。

二 大正期、大野町・福井市間の

鉄道敷設運動

大正三年夏、第一次世界大戦が勃発した。

この戦争下の好景気は、鉄道の輸送量を激増させたばかりでなく、輸送力の格段の増強をうながした。さらに、七年九月に誕生した原敬政友会内閣は「建主改従（改良より建設を優先する）」の積極的な鉄道政策をすすめて、第四次鉄道ブーム（その特色は、都市郊外への私鉄電気鉄道の敷設）がわきおこった。政友会内閣（原敬首相、大正一〇年十一月の原首相の暗殺後は高橋是清）は、四大政網の一つに「交通機関の整備」をあげ、同八年四月に『地方鉄道法』、一〇年四月に『軌道法』、一一年四月には『改正鉄道敷設法』をあいっいで公布し、「我田引鉄」とも揶揄される積極的

な鉄道政策を展開した。私鉄の営業キロ数は、大正九年には五三三・五kmであったのが、一四年には七四四・五km、昭和五年には九四六〇kmへと飛躍的に拡大した(昭和七年の九六七・九kmが最長)。福井県では、福武電気鉄道・永平寺鉄道・鯖浦電気鉄道・三国芦原電気鉄道が開業している。地域の産業構造の変化、都市化の進展、都市機能の分化などを背景としていただけに、これらの鉄道には、単に都市間の物資輸送にとどまらず、沿線住民の日常生活との密接な関係が期待されていた(注6)。

大野町・福井市間においても、交通機関の充実を図ろうとする運動がおこっている。越前電鉄では、大正七年九月一日に、大野町の中心部に鉄道を敷設し、大野口・大野三番間が開通した。新福井・大野三番間の所要時間は二時間五分で、每一時間に運行されることになった(注7)。しかし、実際には五時間を要することも珍しくなく、三・四時間が普通という運行状態であった。

さかのぼること三か月前の五月末、『大阪朝日新聞』は、大野・足羽両郡の有志によつ

小谷 越前・美濃間の鉄道敷設運動

て、福井市より足羽川左岸の美濃街道(新聞ではしばしば羽生街道と記されているので、以後、羽生街道と記す)に沿って電気鉄道を敷設する計画が進行していることを報じている(注8)。その背景には、鉄道のない足羽郡住民の敷設への期待とともに、越前電鉄だけでは大野郡より搬出される貨物がさばききれず「倍賃金を支払ひて尚抽籤を以て漸く搬出せらるる有様にして貨物停滞し荷主の損害尠からず荷主の不平は近來甚だし」という状況があり、大野町などでは、このままでは町の発展がそがれるとの声が高まっていた。大野町の斎藤巖を委員長に、足羽郡の池田七郎兵衛(県会議長)などがくわり、工費一七〇万円、福井・大野間の一七哩に電鉄を敷設するといふもので、まさに「第四次鉄道ブーム」の下での計画であった。一〇月には、南越電気鉄道株式会社を設立し、福井市と大野町を結ぶ羽生街道に沿って電気鉄道を敷設する計画となつてゐる。十月末日には、福井県庁を通して認可申請書が通信省に提出されている模様で、大野郡の斎藤巖と足羽郡の池田七郎兵衛が特別委員となり認可の速成運動の準備

も進んでいる。両郡にくわえ、福井市・吉田郡・丹生郡からも有志が賛同し、発起人は六十二名にのぼつた。各都市から委員が選ばれ、沿線では敷地を無償で提供しようという意気込みで、たとえ利益のない無配当でも株の募集に応じようという盛りあがり方であった(注9)。好況下、大野町および足羽郡下羽生街道筋の人々の鉄道にかける期待が、いかに大きかつたかがうかがえる。福井県でも、当初は越前電鉄の複線化をうながし輸送力強化を図ろうとしていたが、大野郡・足羽郡下の住民の「不満と期待」を背景に、南越電気鉄道の敷設を推進する方向に転換している。南越電気鉄道は、資本金百五十万円で電気鉄道を敷設する構想であるが、とりあえずは資本金百万円で軽便鉄道を敷設するといふもので、旅客よりも貨物の輸送を中心とする産業鉄道的な性格をもっていた。路線として、三案があつた。一つは、福井市より足羽川左岸の和田・酒生両村を経て下字坂村の福島・大久保を通過し、芦見・羽生両村を経て大野町に達する路線、二つめは、福井市より和田・酒生の両村を経て足羽川右岸に渡り、下字

坂村の市波を通過し、上新橋付近で足羽川を横切り上宇坂村境寺、さらに羽生村を経て大野町に達する路線、三つめは、福井市より和田村を経て足羽川の右岸に渡り、対岸の東郷・一乗谷村を通過して市波にいたり、第二の路線を經由して大野町に達するもので、第一には二・三か所の隧道が、第二・三には足羽川をこえる橋梁が必要であった。そして、はやくも路線争奪の状況が見られた。

三 大正期、濃越鉄道の敷設運動

越前と美濃の山岳地帯を越えて北陸線と中央線、さらに東海道線を結ぶ官設による連絡鉄道敷設計画も、このようななかで具体化されていった。

五年三月、『鉄道敷設法』が改正され、それまで中央線と北陸線の連絡鉄道(第二条)は「岐阜県下岐阜若ハ長野県下松本ヨリ岐阜県下高山ヲ経テ富山県下富山ニ至ル鉄道」とされていたものが、「岐阜県下ヨリ太田、高山ヲ経テ富山県下富山ニ至ル鉄道(高山線・飛越線)に改められた。この鉄道は、大正八年に着工し、翌九年の岐阜・各務ヶ原間の開

通をかわきりに、昭和九年一〇月、富山・岐阜間、二二五km余の全線が開通した。岐阜・富山間の鉄道敷設の決定は、岐阜と福井、さらに金沢を結ぶ鉄道敷設の動きに拍車をかけることとなり、大正八年二月には、「濃越鉄道速成ニ関スル建議」が、十年二月には「大垣大野金沢間鉄道敷設建議」が衆議院で採択されている(注10)。

「濃越鉄道速成ニ関スル建議書(越美線は、初期の段階では濃越鉄道と称している)は、八年一月、熊谷五右衛門・柳原九兵衛・松井文太郎(以上福井県選出代議士)・匹田鋭吉・横井藤四郎によって帝国議会に提出された。「建議書」には「建設中の岐阜太田間鉄道線路より分岐し北美濃の中心市街地たる八幡町及越前国大野町を経て北陸線福井に達する本邦横断線は経済上及国防上極めて重要な線路にして北美濃一帯より飛騨越前に亘る林産物及鉱産物は殆ど無尽蔵と称せられ加ふるに美濃紙繭蚕糸茶及鮎等の特殊物産もあり殊に該地方に於ては多年の歴史を有する有名なる面谷鉾山畑佐鉾山等を始として最近中央製鋼会社の企業に係る水沢上鉾山等の在る

あり之に対して未だ交通機関の備はらざるは国家経済上一日も忍ぶ能はざる所なり」として、経済・軍事の両面から速やかな建設を求められている。路線的には、先の明治二十九年の計画の金城鉄道と濃越鉄道を折衷した形となっており、油坂峠を越えて北陸線福井駅につながる計画となっている。ちなみに軍事上の利点としては、北陸線木の芽峠越の杉津付近では、路線が海岸に対して露呈するようになつており、敷設計画の当初より軍事的な弱点として指摘されていたが、その点油坂峠は全く問題がなく、しかも距離的には、名古屋・金沢間でいうならば、敦賀經由に対してはもちろん、富山經由(高山線・飛越線)に対しては四〇km以上短縮されるということである。二月には、この「建議書」は衆議院で採択されて、政府に提出され、翌九年二月には、予算が帝国議会を通過した。美濃太田(飛越線太田駅)・福井市間の九八哩に、九年度より着手して一八年度までの一〇か年継続事業として、総工費一八二九万円が敷設することにあり、美濃太田より工事が着手されることになった(注11)。

沿線の地域では、敷設速成の運動がおこった。三国町では、はやくも衆議院での請願書採択前の八年二月に、濃越鉄道を福井市よりさらに坂井郡川西方面を経て三国港に延長し、海路との連絡を図ろうとする動きが起こっている(注12)。三国町では、明治四四年に金津・三国間の支線が開通したが、かつての繁栄にはほど遠く、新たな鉄道の敷設による通商都市の復活に大きな期待をかけていた(注13)。また、直接の敷設地域である大野郡では期成同盟会が組織され、ついで福井市や足羽郡・吉田郡、さらに福井・岐阜の両県の連合した敷設促進の運動もおこっていた(注14)。予算通過にあたっては、越前の大野郡を中心とする福井県濃越鉄道期成同盟会(東京事務所は芝今入町芝虎館内)と岐阜県郡上郡を中心とする岐阜県濃越鉄道期成同盟会が、それぞれ上京して運動を展開している(注15)。

福井県全体としては、敷設決定を祝って「濃越鉄道敷設祝賀会」が、一〇月四日に挙行されるが、その路線をめぐる激しい対立が起こることになる(注16)。濃越鉄道の犬野町・

福井市間の路線は、鉄道省においても、当初は足羽川沿いの羽生街道が前提であった。しかし、大正九年一〇月上旬に鉄道省の技監が实地踏査を行ったところには、鉄道省の立場はあいまいになり、その分、九頭流川に沿う勝山街道をとるか、足羽川に沿う羽生街道をとるか、両地域間で競争が激化している。距離的には羽生街道に分が、人家の密度からみれば勝山街道に分がある。越前電鉄の買収を前提とする勝山側の場合は、既設の軌道では用をなさないので、再敷設が必要であった(注17)。

勝山側では、濃越鉄道期成同盟会を組織することにになり、吉田郡や福井市の松本方面の住民と提携して運動を拡げる方途を協議するなど、積極的に運動を進めた(注18)。しかし、隣接の吉田郡では、停車場や停留場の多い電鉄の方が便利であるとして消極的であり、沿線の一致した運動はおこらなかった。一方、羽生側では、先に越前電鉄が勝山經由になったことよって街道筋が著しく衰微したことへの反省から、大野・足羽・今立三郡の有志による濃越鉄道速成同盟会を組織して運動をすすめている。速成同盟会の発会式は、一〇月二五日に下宇坂村市波の本向寺で開かれ、野尻・柳原両衆議院議員や古村郡長をはじめ千余名が出席する大規模な集会となった。貴衆両院の議員を顧問にして、池田七郎兵衛らを幹事に選出している(注19)。

鉄道省では、態度をあいまいにさせながらも、交通機関の総合的な発達という点から、羽生街道の路線に理解を示していた模様である。また先述したように、越前電鉄に代えて官営鉄道にすると停車場が少なくなり、かえって不便になるということから、勝山町の運動は吉田郡一帯の支持を得るにはいたらなかった。しかし、羽生側の運動にも二路線の競争がみられ、一枚岩ではなかった。一つは、福井市より足羽川の左岸をさかのぼり酒生村を通過して市波または対岸の大久保を経て大野町に至るほぼ羽生街道の路線、さらに一つは、福井市より足羽川の右岸をさかのぼり東郷村を経て市波に出て大野町に至る路線であり、酒生村と東郷村の両村で猛烈な「争奪合戦」が行われた(注20)。その後の経緯は明かではないが、現在の越美北線は東郷地区を経

由して市波に出て大野に向かう路線をとっている。

四 濃越鉄道周辺の鉄道計画

今立郡をまきこんだ足羽郡の鉄道敷設運動は、今立郡の側にも影響を与えている。当時、今立郡には、武岡軽便鉄道株式会社（大正四年八月全通、新武生駅・岡本新駅間）と、今立鉄道株式会社（大正一一年九月免許、岡本新駅・北陸線鯖江駅間の計画路線）があり、両鉄道は、大正一三年三月に合併して南越鉄道株式会社となっている。同年九月には、岡本新駅・戸ノ口駅間が開通している（注21）。同鉄道では、二期工事で鯖江駅に連絡することになっているが、一方では濃越鉄道に連絡するため、戸ノ口駅から北上して、今立・足羽郡境の山を開鑿し足羽郡東郷に出て、さらに足羽川を横断して福井市にいたる路線も検討されている（注22）。また、濃越鉄道に接続させず、東方に向い大野郡の南部山岳地帯を貫通して岐阜県（美濃国）と結ぶ、鯖大線と称される鉄道も計画された。大正一四年、北陸線鯖江駅から今立郡中河村、北中山村、南

中山村、服間村、上池田村水海・美濃俣、大野郡西谷村熊河・温見を経て、温見峠から岐阜県本巣郡根尾村大河原に出て南下し、大垣

五 越美線の敷設

・金沢間の予定線に接続する鉄道計画である（注23）。翌一五年には、北陸線鯖江駅より武生町に出て南越鉄道（今立郡国高村、北新庄村、味間野村、粟田部村、岡本村）を利用して南中山村野岡駅で分岐し、ここから先は前述と同様で、温見峠を経て岐阜県大河原に達し、さらに南下して大垣・金沢間の予定線に接続する路線を衆議院に提出した。衆議院請願分科会では採択されたが、新聞の観測では、長距離かつ山間溪谷を縫う難工事であり実現は不可能ということであった（注24）。

大正一一年一月、越美南線（濃越鉄道の岐阜県側、福井県側は越美北線）が、高山線の美濃太田から着工され、一二年には美濃町へ、さらに長良川沿いを北上し、同一五年には板取口（美濃立花）、昭和二年美濃下川、同四年郡上八幡、七年美濃弥富、八年美濃白鳥、九年八月には北濃まで開通した。

越美の国境は越えないが、大野町の東方へ電鉄を敷設するという計画も起きている。越美電気鉄道株式会社によるもので、大野三番駅を起点に下庄村中荒井、富田村上麻生島・土打、蕨生を経て五箇村勝原にいたる路線である（注25）。また、北陸線金津駅から丸岡・勝山両町を経由して大野三番駅にいたり、さらに濃越鉄道に連絡させる路線も計画されている（注26）。

この間、福井県側では、昭和二年六・七月には、越美線の早期敷設を求める運動がおこなわれている。福井市会議員・福井商業会議所議員・沿線各県会議員有志らが連署して、越美線の福井市からの着工を求める鉄道大臣あての陳情書を提出し、さらに、福井市と大野・足羽・今立の三郡の県会議員・市町村会議員・福井商業会議所議員らの有志で、越美線期成同盟会を組織している。越美北線（越美線の福井県側）の着工は、昭和初期の福井県政上の重要懸案であった（注27）。

七年、鉄道大臣の实地踏査を経て、一〇年、総工費一億八千万円の六カ年継続事業として着工されることになった。第一期工事は越前木田・市波間、第二期工事は市波・大宮間、

敷設運動や鉄道施設の整備拡充に大きな影響を与えているということである。第五は、一市四郡をまきこむ大がかりな鉄道敷設運動であつたが、現在は、戦争の激化と自動車運送の拡大の波のなかで所期の目的が果たせず、分断された地域鉄道(越美北線と長良川鉄道)という役割にとどまつていることである。

本稿は、越美線の敷設運動の概述にすぎない。なにも、新聞というスクリーンを通しての検証にすぎず、運動を担った人々や地域の具体的な動きを正確に追うには程遠く、それらの人物や地域の検証を通じて、今後さらに深い検討が求められる。

(注)

- 〔1〕小谷正典「福井県における北陸線敷設運動の展開」(一・二)『福井県史研究』第7・15号
 〔2〕『福井日報』明治29・4・18、7・3
 〔3〕『福井日報』明治29・8・7
 〔4〕『福井県史』資料編10「近現代一」
 〔5〕小谷正典「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』第12号

〔6〕小谷正典「1920年代の電気鉄道敷設計画 福井市の都市構造の変質と環状線敷設構想」『福井県史研究』第2号

〔7〕『大阪朝日新聞』北陸版「大正7・9・2

〔8〕『大阪朝日新聞』北陸版「大正7・5・29

〔9〕『大阪朝日新聞』北陸版「大正7・10・31、11・3

大野郡の斎藤頭・松原五十三・寺田弘、足羽郡の池田七郎兵衛・青山莊・貴志正生・八田勘右衛門、福井市の植木信一、吉田郡の河合甚三郎、丹生郡の谷野泰蔵の一〇名を委員として計画を進めている。

〔10〕『濃越鉄道速成ニ関スル建議案並ニ経過報告書』北谷村役場文書

〔11〕『大阪朝日新聞』北陸版「大正9・2・15、12月13日、衆議院を可決した。当時、福井県側では、九頭竜川に沿うか(越前電鉄の買収 足羽川に沿うか(羽生街道沿い)で両論があり、羽生街道沿いならば、福井駅の拡張が必要となり、福井駅移転問題が浮上していた。

〔12〕『大阪朝日新聞』北陸版「大正8・2・7

〔13〕(注6)と同じ。この年の八月には、加越電気鉄道敷設計画が起り、地方線として三国を起点に福井市と大聖寺町に、さらに市街線として福井市内に環状電気鉄道の敷設を出願している(同年一月二十六日認可)。

〔14〕『大阪朝日新聞』北陸版「大正8・12・21、9・11 八年二月には、大野郡ですでに「濃越鉄道促進期成同盟会」が組織され、郡を挙げての運動が展開されており、それに刺激され、福井市では、一二月、市議員ら福井商業会議所の役員などが、独立して期成同盟会を組織する方向で協議をすすめているという。翌九年一月には、福井・岐阜両県連合の期成同盟会を組織する動きがあり、大野郡では、布川正輔ら三委員を選定するという意気込みであつたという。

〔15〕『大阪朝日新聞』北陸版「大正9・2・10、17 議中、石川県では、濃越鉄道を勝山で分岐させて白山山麓を通過して加賀鶴来から野々市に連絡させようという計画があつた。これには、大野町・福井市間は勝山街道に沿って敷設するという考えが前提にある。衆議院を通過した二月三日には、福井・岐阜の両県の同盟会が、東京で連合懇親会を開いている。福井県側の出席者は、松井文太郎・熊谷五右衛門・柳原九兵衛・今村七平・横井藤四郎(衆議院議員)、杉田定一・山田敏(貴族院議員)、山本条太郎、竹尾茂、八尾新助、江川芳光、布川正輔、斎藤頭、林彦一、関源右衛門、大瀧孫右衛門、大島條之助である。

〔16〕『大阪朝日新聞』北陸版「大正9・9・14、10・5 祝賀会は、一〇月五日、福井市での政友会北信

八州大会を機に、前日四日に福井劇場で開かれた。この大会で、濃越鉄道は、岐阜・福井の両端から敷設する必要があるという声があがっている。政友会の大会を利用して祝賀会が開催されるというところに、当時の鉄道敷設の政治的環境がうかがえる。同時期、岐阜県でも同様の祝賀会が開かれている。

〔17〕大阪朝日新聞 北陸版 大正9・10・14、10、16
 〔18〕大阪朝日新聞 北陸版 大正9・8・19、22、10・9 集会は、一〇月七日に勝山町役場で開かれた。福井市内においても、対立が起こっている。

当時、福井市内では、中筋方面（市内中心部）、西側方面、松本方面、城勝方面、橋南方面では、何かにつけて対立が起こっていた。濃越鉄道の敷設も例外でなく、越前電鉄を買収して濃越鉄道の路線とすることに利のある松本方面では、八月一日、早速志比口の西蓮寺で集会を開き、越前電鉄を利用するか、新路線敷設の場合は福井口に福井停車場を設置するか、運動方法を協議している。城勝方面でも、二一日、旭小学校に町総代が集合し、濃越鉄道停車場を城勝方面に設置する運動方法を協議している。

〔19〕大阪朝日新聞 北陸版 大正9・10・19、27、31
 この発会式については、下宇坂村長の名で案内状が発送されたと記されており、足羽郡を中心に

大野郡・今立郡を総動員した、いわば総決起集会であった。また、柳原衆議院議員は吉田郡出身であり、勝山側の憤激を買ったようである。

〔20〕大阪朝日新聞 北陸版 大正12・7・1
 〔21〕小谷正典「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 No.7 鯖江郷土史懇談会

〔22〕大阪朝日新聞 北陸版 大正13・9・9
 〔23〕大阪朝日新聞 福井版 大正14・2・8 鯖江町長湯浅徳太郎と岐阜県本巣郡根尾村長代理山本貞助らが、武生町の衆議院議員土生彰の紹介で、請願書を衆議院に提出している。目的には、国防上と日本海の水産物（鯖浦電鉄の開通）や沿線の豊富な物産の輸送があげられた。

〔24〕大阪朝日新聞 福井版 15・2・6、昭和2・3・11 武生町長三田村甚三郎氏らによるもので、紹介議員は吉田郡の衆議院議員谷口宇右衛門である。武生町経由となったのは、南越鉄道の二期工事である鯖江駅への延長が困難となり、今立郡中河村、北中山村を経由することができず、やむなく路線変更となった模様である。

〔25〕大阪朝日新聞 福井版 大正15・2・5 昭和2・2・1 越美電気鉄道株式会社は、資本金五〇万円で、大野郡下庄村の滝波金弥らが発起人である。
 〔26〕大阪朝日新聞 福井版 大正15・3・4 坂井郡

の衆議院議員熊谷五右衛門と愛知県の衆議院議員加藤五郎が、北陸・東海の両地方をつなぐ目的で、同鉄道の敷設計画立案を衆議院に建議している。

〔27〕大阪朝日新聞 福井版 昭和2・6・10
 〔28〕越美北線開通促進関係基礎資料 福井県越美線開通促進期成同盟会