城端線

あしたにつなぐ物語

となみ野公共交通創造市民会議

最初に井戸を掘った人を忘れない

「最初に井戸を掘った人を忘れない」という言葉があります。何事も最初にそれを手掛けた先人の労苦を忘れてはならないというような意味です。しかしながら私たちは、つい「今の時代に合わない…」などと、現在の視点や自らの狭い経験だけで物事を判断しがちです。

平成27年（２０１５）３月、北陸新幹線金沢―長野間が開業し、新高岡―東京間が２時間半で結ばれるようになりました。北回り新幹線の構想が語られてから半世紀、地域発展への願いがようやく実を結び、観光に、商工業に、新たな夢が大きく膨らんでいます。

その陰でＪＲ城端線の存続を心配する声も高まっています。およそ１２０年にわたり、となみ野の発展に大きな役割を果たし、現在も通学の高校生や高齢者にとってかけがえのない生活の足となっているにもかかわらず、その歴史や大切さが広く十分に理解されているとは言えません。

この冊子ではまず、明治30年（１８９７）に開業した中越鉄道（現在の城端線）の初代社長、大矢四郎兵衛にスポットを当てました。「井戸」を掘った大矢とはどのような人物だったのか、

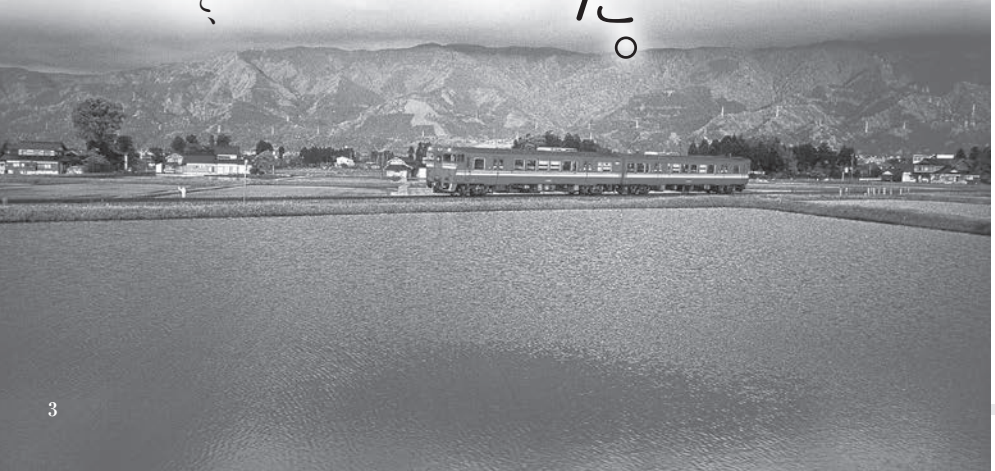
何を考え中越鉄道を作ったのか、その時代背景などを紹介します。そのうえで、城端線が抱える課題と、なぜ存続が必要なのか、今なにをしなければならないのかを考えます。城端線にまつわるいろいろな話題にもページを割きました。地域の近代化にかかわる貴重な歴史遺産である城端線の姿を、さまざまな視点で取り上げます。

城端線をどうするかは、住民一人ひとりがこの地域の将来をどうしていくか、ということでもあります。人口減少時代を迎え地方が生き残るためには、これまでとは異なった新しい考え方や方策が求められています。多くの方がこの冊子を手に取り、未来の古里のありようを真剣に考え、実際に行動してほしいと願っています。

早わかり城端線 基礎知識編

城端線は、ずっと、私たちの夢を乗せてきた。

富山県西部、庄川扇状地に広がる砺波地方は、
屋敷林に囲まれた農家が点在する
散居村景観で知られています。
古くから肥沃な農地が広がるこの地を
愛してやまない先人たちが、古里の豊かな未来を願って、
明治30年（1897）に鉄道を開通させました。
以来およそ120年にわたり、多くの人たちの夢と希望を乗せて、
城端線は走り続けてきました。



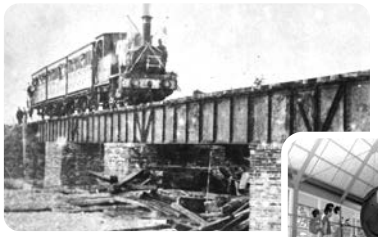
城端線にはどんな歴史があるの？

富山県内で最初にできた鉄道、城端線

城端線の歴史は、明治30年（１８９７）に福野―黒田（現・高岡市下黒田）間で中越鉄道が開通したのが始まりです。日本で初めて鉄道が走ってからわずか25年後のことでした。翌31年（１８９８）には高岡―城端間が開通、滋賀県の米原から建設が進められていた北陸線が高岡まで伸び、中越鉄道に接続しました。大正元年（１９１２）には中越鉄道氷見―城端間が全線開通し、砺波地方の発展に大きな役割を果たしました。北前船の寄港地だった伏木港に荷揚げされた石灰や魚肥などを砺波地方に届け、米や絹、綿布などが全国各地に送り出されました。

大正11年（１９２２）には石動―青島町（庄川町）間に加越線が全線開通。砺波地方は福野で交差する二つの鉄道が東西南北に走る近代交通の時代を迎えました。

中越鉄道は大正９年（１９２０）に国有化され、昭和17年（１９４２）には高岡―城端間が城端線、高岡―氷見間が氷見線に改称。昭和62年（１９８７）からＪＲ西日本が経営しています。加越線は昭和47年（１９７２）に廃線となりました。



▲福野―福光間開業当時の中越鉄道

チューリップ公園に保存されている中越弁慶号 ▼

大矢四郎兵衛を、知っていますか？

豊かな農村の夢を、鉄道や文化に託して

中越鉄道の開通に大きな役割を果たした初代社長、大矢四郎兵衛（１８５７―１９３０）は、鷹栖村（現・砺波市鷹栖）の地主でした。日刊新聞の発刊、活版印刷会社設立など、地域文化にも貢献したほか、衆院議員、鷹栖村長などを務めるなど政界でも活躍しました。城端線の全通後、大矢は氷見方面への自由な運行を確保するため、北陸線を跨ぐ高架橋建設を図ろうとしました。しかし、伏木港への路線延長が優先と考えた高岡を中心とする新経営陣との対立の結果、退社することになりました。

その後、新たな理想を北の大地に求めた大矢は心機一転、北海道へと渡り、農場経営に乗り出しました。晩年は銅山の煙害反対運動に打ち込みました。

『鷹栖村史』には、帰郷したときの逸話が紹介されています。「大矢翁は北海道から帰省したとき、中越線の列車に乗って窓から顔を出し『おゝ列車も長いのう』と感慨深くつぶやいた。折からの一陣の風が翁の帽子を吹き飛ばした。列車はたゞちに停車し、車掌は帽子を拾いうやうやしくさゝげたという。さもあろう。」

大矢は、となみ野の偉人として、今も語り継がれています。

いまの城端線をデータで見てみよう

城端線の長さ

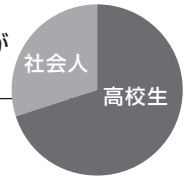
高岡ー城端間
29.9km

ジョーたん

城端線の利用者は

1日に約6,000人

利用者の約7割が通学の高校生



出典：城端・氷見線活性化推進協議会資料より

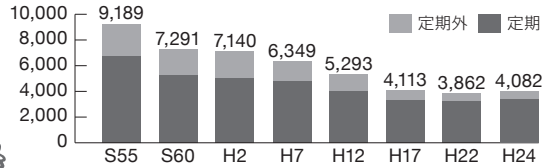
城端線の駅の数

14駅

高岡 ― 新高岡 ― 二塚 ― 林 ― 戸出 ― 油田 ― 砺波 ― 東野尻 ― 高儀 ― 福野 ― 東石黒 ― 福光 ― 越中山田 ― 城端

利用者はどのくらい減ってるの？

この30年間で約半分に減少（高岡駅の乗降を除く）



出典：『富山県統計年鑑』ほか

もし、城端線がなくなったらどうなるの？

通学・通勤が不便になり、まちの元気もなくなる！

マイカーが急速に普及した昭和40年代から50年代にかけて、県内では加越線（石動―庄川町間）、射水線（新湊・新港東口―新富山間）、笹津線（南富山―地鉄笹津間）などが次々と廃線となり、沿線のまちでは、会社が移転したり、高校がなくなるなど、地域の活力が大きく損なわれていきました。

もし、城端線がなくなったら、高校生は通学が困難になり、中学生は自由に進路を選択できなくなります。子育て世代が住まなくなるかもしれません。観光など地域の産業や経済にもマイナスの影響を与えることになります。

例え代替バスが運行されたとしても、目的地までの時間がかかり、通勤通学も不便になります。訪れる人も減り、まちの活性化が難しくなってしまいます。

城端線の未来を、みんなで守り、育てよう！

平成27年（２０１５）３月、北陸新幹線金沢―長野間が開通しました。城端線は、新幹線から砺波地方へと向かう二次交通として重要な役割が期待されます。通勤通学の利便性向上へ増便試行も行われますが、北陸線の第三セクター化による料金アップ、新幹線新駅での接続待ちなどで、利用する区間や時間帯によっては、今よりも不便になることも考えられます。

沿線の多くのみなさんの通勤、通学、通院、買物、レジャーなどに、なくてはならない城端線。まちとまちを結び、まちと人の元気をつくる城端線。この大切な財産をみんなで守り継いでいくために、できることから取り組んでいきたいものです。

あしたにつなぐ、ここがポイント

すでに、いろいろなアイデアが出されています。
あなたが利用したくなる城端線について、
いっしょに考えてみませんか。

みんなでできること

- みんなで乗ろう。高校生中心から市民みんなが活用する城端線に。
- 駅や列車をきれいに。美化に協力しよう。
- 町内会など各種団体のイベントは城端線に乗って。
- 氷見線との直通化や万葉線との接続、電化など、未来の夢を語ろう。
- スタンプラリーなど楽しいイベントを企画しよう。

JRにお願いしたいこと

- 運行本数を増やして、もっと利用しやすく。
- 新幹線駅と高岡駅とのアクセスを強化しよう。
- 自転車も載せて、駅からスイスイと。
- 快適でおしゃれな新車両を導入しよう。
- 新幹線と城端線の乗り換えをしやすくしよう。

行政とともに実現したいこと

- 車だけに頼らない、エコな毎日のために、駅近くに駐車場を作って、パーク&ライドを進めよう。
- 情報発信の拠点にしよう。駅の観光案内所などの充実へ。
- 北陸と飛騨・中京・関東を結ぶ大周遊コースの起点に。

大矢四郎兵衛の物語

目次

最初に井戸を掘った人を忘れない……1
早わかり城端線 基礎知識編……3

大矢四郎兵衛の物語……11
1. 大矢の伝説……12
2. 日本の鉄道……15
3. 鉄道建設の先頭に……17
4. 苦難を乗り越え……22
5. となみ野の交通新時代……25
6. 鉄道受難の時代……29
7. 本当の大矢……32
8. デモクラシーから戦争へ……35

あしたにつなぐために……41
1. 新幹線開業と新たな課題……43
2. 進む人口減少……45
3. ともに手を携えて……48

がんばれ！城端線……51
城端線14駅紹介……60
あとがきに代えて……62

1. 大矢の伝説

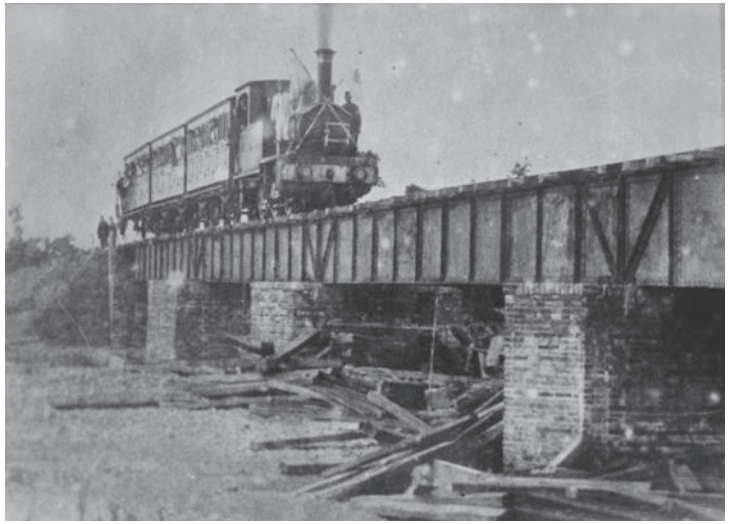
多分、明治の終わりか、大正時代のことでしょう。中越鉄道（現在の城端線）の列車に乗っていた初老の紳士の帽子が、折からの強い風で窓の外へ飛ばされていきました。

それだけなら、どこにでもあるちょっと粗忽なお話でしょうが、なんと列車は急停車し、車掌が飛び降りて帽子を拾うや、うやうやしくこの紳士に差し出したというのです。

この紳士、大矢四郎兵衛がこの物語の主人公です。今でこそ知る人は少なくなりましたが、砺波地方のちょっと年配の人であれば、小さいころ、よく聞かされたものです。「城端線の汽笛は、大矢さんが泣いて通られるのだ」と。鉄道建設に命を賭け、先祖伝来の田地田畑をはじめ全財産を投げ出して、最後は北海道に渡ったといわれる郷土の偉人です。

大矢が生まれ育った鷹栖村（現・砺波市鷹栖）で昭和37年（１９６２）に刊行された『鷹栖村史』には、郷土開発の功労者として紹介する中で、帽子の逸話が記されています。

それによると、砺波のまちまちと高岡市、さらに伏木港を結ぶ鉄道敷設計画を思い立ったのは明治25年（１８９２）のこと。当時、北陸には関西方面から敦賀まで官営鉄道があっただけで、奇想天外な夢物語だと誰も耳を貸しませんでした。〝鉄道気違い〟（現在では使われない差別的な言い回しですが、『鷹栖村史』に従います）と呼ばれながら、沿線の有力者を説得。大洪水に見舞われたうえ、失業を心配した荷負業者や馬車曳きの襲撃に遭ったりしながら、県内初の鉄道、中越鉄道を開通させました。日本海側の民営鉄道のさきがけでもありました。


山田川鉄橋を渡る中越鉄道の列車（明治30年8月）

しかしながら、予想をはるかに超えた工事費と乗客不足に経営は火の車。私財を売り払い、ついには初代社長の椅子を捨てて北海道へ渡ったというのです。冒頭で紹介したのは、北海道から帰郷したときのお話です。

大矢は江戸時代の終わり、安政４年（１８５７）に、石高（米の取れる量）では加賀藩一の大村といわれた鷹栖村の地主の次男として生まれました。ペリー提督率いる

黒船の来航で、日本中が揺れていたころです。11年後の明治維新で、長く鎖国を続けていた日本は、武士の世の中に別れを告げ、遅ればせながら近代国家の仲間入りを目指して、大きく変わろうとしていました。

産業革命を経た欧州列強は次々とアジアやアフリカに植民地を広げていました。そのような時代の荒波の中で国を守っていくには、産業を起こし軍備を整える富国強兵策が急務でした。海外の最新技術や社会制度が次々と取り入れられていきます。

大矢もそのような時代の空気を胸いっぱいに吸い込んで育ったのでしょう。早くに父と兄を亡くしましたが、地域の指導者として周囲から大きな期待を受ける人物となっていきました。

2. 日本の鉄道

日本で初めて鉄道が開通したのは明治5年（1872）。東京・新橋―横浜間にお目見えした「陸蒸気」の力強い姿が、人々を驚かせました。自動車や飛行機が普及している現代とは違い、歩いたり人力車に乗ったり、せいぜい馬車ぐらいが最速の交通機関だった時代、各地で鉄道待望論が高まります。政府も重要政策に取り上げますが、財政ひっ迫で国費による建設がままならず、民間資本による整備を振興します。これにより空前の鉄道建設ブームが沸き起こりました。北陸地方では官設の北陸線ができるまでなかなか建設は進みませんでしたが、富山県内だけは経済先進地だった砺波地方で中越鉄道が産声を上げたのです。

当時の鉄道は国防上、大きな意味がありました。このころ、日本にとっての脅威は、なんといってもロシアの南下でした。ロシアと日本の間に位置する朝鮮では、重税や高級官僚の腐敗などで民衆の不満が高まり、農民の武力蜂起が続いていました。混乱に乗じてロシアが進出してくれば、日本はその脅威に直接さらされることになります。

朝鮮は宗主国だった清に出兵を要請、日本も居留民保護などを目的に軍隊を送りました。そして、明治27年（1894）に、日清両軍が衝突して起きたのが日清戦争です。

日本は朝鮮に軍隊や武器弾薬などを速やかに送る必要がありました。これに活躍したのが鉄道です。このころ、東京を起点とする鉄道網の西端が広島でした。広島には大型船が入港できる宇品港があり、ここに日本軍の最高司令部、大本営が置かれ、明治天皇が直接出向いて指揮を執りました。日本はこの戦争に勝利し、大陸進出の足がかりを獲得しますが、満州にはロシアが進出してきます。

大陸の鉄道網は整備が急ピッチで進み、旅順、ウラジオストクがヨーロッパと結ばれました。続く日露戦争では、日本国内の鉄道網も長崎県の佐世保まで伸び、兵員や物資輸送に大活躍することになります。

3．鉄道建設の先頭に

大矢は明治17年（１８８４）、砺波郡町村連合会議員に当選。明治18年（１８８５）には28歳の若さで県議会議員に当選し、県西部の改進党の代表的人物となっていきます。金沢から職人を招いて設けた砺波活版所で、改進党の機関紙、『北辰雑誌』が刊行されたのもこのころです。

明治27年（１８９４）、鷹栖村長に選出され、明治28年（１８９５）には県議会議長に就任。明治31年（１８９８）、衆院議員に当選し、明治36年（１９０３）まで務めます。大矢は地域発展にさまざまな構想を描きました。実現はしませんでしたが、庄川の水を井波まで引き、発電と農地開拓を行う計画まで立てていました。蒔絵職人を招いた技術伝承所や銀行を作り、旧制砺波中学（現・砺波高校）の誘致にも努めています。小作人の権利向上にも力を入れました。

このころ、県内にも鉄道建設の気運が高まっていました。大矢は、改進党のリーダー的存在だった中田町（現・高岡市）の島田孝之や、土木技師の吉田茂勝らと知り合い、鉄道事業への関心を高めていきました。吉田茂勝については富山市出身（旧富山藩士吉田茂尚の子息、明治35年没）であること以外、詳しい人となりは分かっていませんが、県の土木技師を務めたほか、明治中期の大土木事業である琵琶湖疏水の工事に関わっています。吉田の発案に、後に衆院議員になる島田孝之

らが賛同し、大矢を説得しました。「砺波地方、高岡市を、北前船の寄港地、伏木港と結び、米をはじめとする産物を全国に届ければ、古里は大きく発展する」。大矢もこう考え、中越鉄道の初代社長を務める決意を固めました。

庄川の扇状地である砺波平野は古くから豊かな農村が広がっていました。奈良時代の豪族、利波臣志留志（となみのおみしるし）は奈良東大寺の大仏建立の際、米３０００石を送り、貴族の位を与えられました。中世には徳大寺家の荘園がいくつも置かれ、近世に入ってからは、加賀藩が庄川の治水事業を行い、加賀百万石の米倉と呼ばれるほどの発展をとげます。

砺波地方の人々が、全国に先駆けて鉄道事業に取り組むことができた理由の一つには、

「ケット」

砺波地方の小作人は他の地域に比べ、優遇されていたといわれます。その一つが分与米です。分与米とは明治の地租改正で税率が引き下げられたのに合わせ、小作人の年貢も引き下げられたことをいうもので、『鷹栖村史』にはこの分与米について、大矢の人柄を表す逸話が紹介されています。

あるとき、近郷の地主たちが、分与米をやめようと話し合っていたところへ、大矢が顔を出しました。「小作人がケット（毛布）を着るやら、木綿鼻緒の下駄を履くやら、ぜいたくな暮らしをしている」という地主たちに、「小作人の生活がよくなったのは喜ぶべきこと。逆に生活苦を訴えられては困るでしょう」と諭し、話は立ち消えとなりました。村人たちは「大矢様のためなら身命をも顧みない」と大喜びしたということです。

この地域の豊かさ、難しい言い方をすれば、資本の蓄積があったことは間違いありません。いくら「地域を発展させる素晴らしい事業」と訴えても、民間の事業ですから地域の人たちからお金を集めなければなりません。この地域には出資に応じられるだけの財力のある人が多くいたということです。

また、明治時代は今でいうところのベンチャービジネスの時代でもありました。息苦しい幕藩政治から解放された農村地主たちは、酒造、紡績、金融など次々と新規事業に取り組みます。その多くは失敗するのですが、大矢の印刷所開設や銀行は大きな成功を収め、地域の発展に貴重な役割を果たしました。

そのような時代背景の中で、島田孝之や

「萩原村長」

砺波地方の小作人が優遇されていた点のもうひとつは、慣行永小作権です。

当時は、どこの村でも地主が小作人から土地を取り上げることがありましたが、砺波地方では小作権が小作人の権利として認められ、換金することもできました。特に鷹栖村では、萩原正清（まさきよ）が中心となって小作人組合を作り、権利向上の運動を続けました。萩原は大変立派な人物として知られ、村議会議員、郡会議員などを務めました。さらには村長に就任、大矢が自分の後任に推薦したと伝えられています。地主が小作人組合の代表を村長にするなど、なかなか考えられないことです。

吉田茂勝に出会います。「天の時」「地の利」「人の和」、まさに「天地人」を得て、中越鉄道の建設が成ったと言えるかもしれません。

当時の文書などによると、島田孝之、吉田茂勝が、福光町の有力者、谷村友吉ら射水、砺波地方の有力者に鉄道敷設を働き掛けた記録が残っています。鉄道建設について大矢は、どちらかというと消極的だったといわれていますが、砺波地方の改進党のリーダーだったことなどで、次第に社長へ押し上げられていったのでしょう。

「中越弁慶号」（砺波市指定文化財）

中越鉄道が開業当初使っていた蒸気機関車「中越弁慶号」が今も砺波市の砺波チューリップ公園に保存されています。明治29年（1896）、英ナスミス・ウィルソン社製で、当時、同じ機関車が3両、導入されました。明治30年（1897）から大正13年（1924）まで活躍。その後、新潟県の電気化学工業青梅工場で石灰岩の運搬に使われ、昭和40年（1965）に砺波市が譲り受けました。

明治期の機関車で現存するものは全国でも少なく、交通史を考えるうえで貴重な近代化遺産です。

2両の蒸気機関車（SL）

城端線を走り続けたC11

高岡古城公園の市民体育館の脇に、1両の蒸気機関車が静かに余生を送っています。昭和16年（1941）に製造され、岐阜県を中心に約100万キロを走行。昭和43年（1968）8月からは1年余り城端線、氷見線で活躍し、高岡市に譲渡されました。高岡駅から古城公園までわずか800メートルの距離を、120万円かけ超大型クレーンで吊り上げるなどして運ばれました。

当初、周りには柵が設けられましたが、「普段入れない運転室も見てみたい」との声に応えて階段が設置され、現在に到っています。

D51 北海道から福光へ

南砺市にある福光公園の一角に、蒸気機関車が置かれています。昭和14年（1939）に製造され、昭和51年（1976）3月まで埼玉、茨城、福島、北海道で活躍。260万キロを走った後、いったん解体されましたが、旧福光町の元国鉄職員らで作る福光町鉄友会などの働き掛けで、昭和52年（1977）12月、福光へやってきました。

重さが78トンもあるため、道路が傷まないように鉄板を敷いて大型トレーラーに載せるなどして、2日がかりで運ばれました。

運搬に先立ち、愛好家に人気の車体番号板だけが一足早く7月に福光町役場へ送られ、盗難に遭わないようにと、図書館の倉庫で保管されました。

4．苦難を乗り越え

いったん引き受けたからには、大矢は鉄道建設に向け懸命な努力をします。明治27年（１８９４）に城端―高岡間の鉄道建設免許を受け、翌年の明治28年（１８９５）に会社設立、社長に就任しました。資本金は35万円（株式数は７０００株）でした。このころの小学校の先生や警察官の初任給は８～９円といわれていますから、物価が２万倍に上がっているとすると、現在の額にして70億円ぐらいだったようです。

大株主の６割が砺波地方在住で、次いで多かったのは富山出身の金融王、安田善次郎一族ら東京在住の資本家でした。この鉄道が砺波地方の農産物を高岡・伏木港から、全国市場へ運ぼうという狙いがあったことがよく分かります。

明治29年（１８９６）６月にいよいよ工事を開始、さらに高岡―伏木間の免許も取得しました。庄川の大洪水で終点の高岡駅を少し手前の黒田仮停車場に移すなどして、明治30年（１８９７）５月に福野―黒田間で営業を開始。県内で初めて、日本海側で初の民営鉄道として、汽笛が鳴り響かせました。翌31年（１８９８）１月には念願の城端―高岡間が開通しました。

西から伸びてきた官営の北陸線が高岡まで通じたのはこの年の11月。中越鉄道と接続されました。明治33年（１９００）には伏木まで延伸。大正元年（１９１２）には氷見―城端間が全線開通し、北前船の寄港地だった伏木港に荷揚げされた石灰や魚肥などを砺波地方に届け、米や絹、綿布などが全国各地に送り出されました。大正３年（１９１４）には島尾海水温浴場が作られ、レジャースポットとして賑わいました。

大正11年（１９２２）には石動―青島町（庄川町）間に加越鉄道（後の加越能鉄道加越線）が全線開通。砺波地方は福野で交差する二つの鉄道が東西南北に走る近代交通の時代を迎えました。

当時の大矢を描いた文章の中には、先に紹介したとおり、会社運営に心血を注ぎ、ついに先祖伝来の田畑を全て売り払い、北海道へ渡る様子が多く描かれています。

> 株主たちの暗い予感は的中した。小矢部川鉄橋の架橋工事ははかどらなかった。その上物価、労賃、運搬費は上昇し建設費は不足するばかりで、翁はじっとしておれず、工事小屋で握り飯をほおばりながら、工事関係者を督励してあらゆる困難と戦いながら伏木までの延長工事を成就した。（略）
>
> 会社の経営が悪化の一途を辿った結果、五十円の株式は次第に下降線を辿り遂に時価十六円まで下落してしまった。
>
> 茲（ここ）において大矢社長の心境は、誠に不安なものがあった。なんとか打開策をとらねばならない。

「伏木線を無理に強行したのは、自分の責任である。他人の力など頼っているときではない」と考えて、社長は株価の暴落を防ぐため、盛んに買収を試みた。債権者達は何んと言っても承諾せず強く返済を迫ってきた。「しばらく待って下さい。中越鉄道の将来は有望である。必ず時期がくれば好転することを確信している」と説得して廻ったが誰も信用するものがなかった。大矢社長は最後の手段に訴えた。

（喜多文一郎『祖父　大矢四郎兵衛を偲ぶ』より）

砺波―油田駅間を走るC11型蒸気機関車（昭和44年3月）

大矢はその後しばらく、政治活動などに専念。富山日報社長、衆院議員などを経て、明治37年（１９０４）ごろ、北海道に渡り、小樽近郊の小沢村（現共和町）で農場経営を始めます。

5．となみ野の交通新時代

中越鉄道の成功を目の当たりにして、砺波地方では路線から外れた津沢、井波、庄川などで新たな鉄道建設の声が上がります。福光でも金沢と直接結ぶ路線の計画が持ち上がりました。これらがいっしょになったのが後の加越線です。

明治45年（１９１２）ごろ、青島村（現・砺波市庄川町）の木材業者、平野増吉らが庄川の流送で飛騨地方から送られる木材を中越鉄道に載せようと、青島村から中越鉄道福野駅までを結ぶ鉄道を計画。これとは別に、砺波地方から金沢を結ぼうと考えた津沢町（現・小矢部市）有志の計画が一体となり、青島村から井波、福野、津沢を経由して、現在の小矢部市内で北陸線に接続する鉄道計画が持ち上がりました。

大正元年（１９１２）、建設免許を取得し、砺波鉄道を設立。大正２年（１９１３）に青島村から着工しました。途中、福野までで工事を打ち切ろうという意見が出るなど内部対立が表面化。さらに、乱脈経理などで工事が遅れましたが、金沢と福野を結ぶ鉄道を計画していた金福鉄道を合併して加越鉄道を設立、大正11年（１９２２）にようやく青島町―石動間の全線が開通しました。

これによって砺波地方は、東西、南北の２本の鉄道がまさに縦横に走ることとなりました。中越

現在の南砺市寺家で中越鉄道を高架で越える加越線。高架は廃線後もサイクリングロードとして利用されている（大正11年7月）

鉄道は加越線の全線開通に先立つ大正９年（１９２０）に国有化されて中越線となり、経営基盤はより強固なものになりました。

城端の繊維、福光の木工、福野の機械など、さまざまな新しい産業が興り、これらの工場へ地域のどこからでも通勤することができるようになりました。福野農学校（現・南砺福野高校）、砺波中学（現・砺波高校）にも通うことができました。ここから多くの学究が全国へ巣立っていったほか、地域のリーダーとなる人も多くいました。

さて、地方にあって通勤、通学の便がよいということは、とても大きな意味があります。砺波地方によくあった三世代同居の家庭を考えてみましょう。おじいさん、おばあさんは田んぼと畑、孫の世話。若夫婦はともに工場勤め、そして、子供たちはそれほどお金をかけずに農学校や中学校に進むことできます。世帯の収入は多く、教育の機会に恵まれるとあれば、その子供たちもまた希望の職に就き、豊かな生活を送ることができます。

女子高生であふれた加越線の津沢駅前（昭和47年9月）

これが交通機関の整備されていなかった地域では、どうでしょうか。おじいさん、おばあさんは同じように農作業でも、若夫婦は都会へ出稼ぎに行かなければならないかもしれません。勉強が好きな子供たちも、下宿してまで農学校や中学校に進むのは大変でしょう。砺波地方は本当に恵まれていたのです。

昭和５年（１９３０）、庄川に小牧ダムが完成します。「東洋一」と謳われたこのダムの湖水は、庄川峡を一大観光地にします。加越線の終点、青島町から小牧ダムまでダムの建設資材を運搬した工事専用軌道は、昭和13年（１９３８）まで観光鉄道としても利用され、大いに賑わいました。

聖徳太子の遺徳を偲ぶ井波町瑞泉寺の太子伝会、越中一宮高瀬神社への初詣などには、中越線から列車が乗り入れ、満員の参拝客を運びました。

日中戦争、太平洋戦争のさなかには、多くの出征兵士が戦地へ送られていきました。中越線は昭和17年（１９４２）、名称が城端線、氷見線及び新湊線（能町―新湊間、大正７年開業）に変わりました。

「常花線」フラワーライン

城端駅に停車するフラワーライン号（昭和61年）

記念乗車券

駅を花で飾って旅客誘致を

昭和55年（１９８０）４月に開催されたとなみチューリップフェアに併せて、国鉄金沢鉄道管理局が、城端線をフラワーライン（常花線）とする全国初の試みをスタート。駅員や地元住民の協力によって、前年10月中旬から各駅の花壇に花苗や球根などが植えられました。

城端駅にはミズバショウ、福光駅にはシャクナゲ、福野駅にはツツジ、砺波、油田両駅にはチューリップ、戸出駅にはカンナ、二塚駅にはヒョウタン、高岡駅にはアジサイ。無人駅の越中山田駅にもノギク、東石黒駅にはユリやサザンカ、高儀、東野尻駅にはユリやカンナ、リンドウ、ホウセンカ、林駅にはサルスベリが植えられるなど、沿線一体で盛り上げました。現在でも各駅には季節折々の花が咲き、利用客を楽しませています。

昭和55年４月27日、フラワーラインの完成を祝って記念乗車券が沿線各駅で一斉に発売されました。２０００枚制作され、１枚１００円で販売されたほか、８駅分を集めたセット入場券も用意されました。中でも砺波駅には全国各地から予約が殺到し、１人で30枚予約した人もいました。

この企画に併せて臨時列車「フラワーライン号」も運行され、多くの観光客が常花線を訪れました。

現在も城端駅にかかるフラワーラインのPR看板

6. 鉄道受難の時代

戦後の混乱期、城端線は黙々と人や物資を運び続けました。世の中が少し落ち着きだした昭和20年代後半ごろから、再び鉄道建設ブームが起こります。

電化されていなかった北陸線に代わり、富山―金沢間を太閤山、中田、出町、津沢などを経由して結ぶ高速電気鉄道、太閤山から高岡を通って氷見、七尾を結ぶ路線など、新線建設の計画が次々と打ち出されます。実際に富山―金沢間の高速電気鉄道は昭和35年（１９６０）から用地買収が行われました。富山から太閤山、大門に至るサイクリングロードがその用地跡です。

平和の時代。鉄道も新たな発展を遂げるかにみえましたが、昭和40年代から50年代にかけて、各地の鉄道は受難の時代を迎えます。

昭和30年代の終わりごろから、農村地帯にも自動車が増えてきました。高度成長の時代を迎え、所得が増えたうえ、ごく普通の家庭でも手が届く安価な車が売り出されました。加えて、農地の区画整理が進み、各家々まで農道が整備されました。金銭面だけでなく、車を持てるインフラも整ったのです。普及に一気に拍車が掛かりました。

新湊経由で海沿いに高岡と富山を結んでいた射水線が昭和41年（１９６６）、富山新港建設の

ため、越ノ潟で分断されます。鉄道よりも県の工業化が優先されたいわゆる「富山新港港口切断」です。これによって、射水線の利用者はたちまち半分になります。

砺波地方では昭和47年（１９７２）、加越線が廃線となります。昭和30年代から赤字経営が続いていましたが、昭和40年代に入り沿線の人口減少などで乗客減少が急速に進みました。このため、運営していた加越能鉄道は昭和45年（１９７０）に廃線計画を発表。「町が地図から消える」というポスターまで張られるなど、沿線各地で激しい存続運動が行われましたが、わずか2年で代替バスに切り替えられました。

この後、昭和50年（１９７５）には笹津線（南富山―地鉄笹津間）が、昭和55年（１９８０）には射水線の東側（新港東口―新富山間）が廃線となります。西側（高岡駅前―越ノ潟間）は万葉線として残りますが、乗客の減少が続き、最近になってようやく歯止めが掛かってきました。

加越線廃止反対を訴えたポスター（昭和47年）

近年、各地で鉄道や路面電車の価値を見直す動きが盛んになってきました。国民皆免許時代といわれ、だれもが車を運転するようにはなりましたが、高齢者や通学の足が必要な高校生らにとって、鉄道や路面電車など公共交通機関は不可欠です。

かつて、鉄道の廃線に合わせて、代替バス運行が各地で行われました。しかし、バスは渋滞や雪などの天候によって定時運行が難しいうえ、鉄道に比べて時間がかかります。鉄道が廃止された町の高校に生徒が集まらなくなる、といったことがあちこちで起こりました。

平成の大合併で、南砺市と新砺波市が発足、かつて加越線が走っていた庄川町は砺波市に、井波町、福野町は南砺市となりました。もちろん加越線の廃線によって、それぞれの町が合併せざるを得なくなったわけではありませんが、地域の活力が削がれたことは間違いないでしょう。

加越線廃線反対運動の際、昭和の大合併で誕生した小矢部市では、加越線しか鉄道が通らない旧砺中町（津沢町）と、北陸線に駅を持つ旧石動町との間で温度差が目立ちました。住民自治の観点から見た町村合併の負の側面のひとつです。旧砺中町の声は市全体の意見とはならず、廃線の後、砺波女子高校（現・となみ野高校）が入学志願者の減少に見舞われました。女子高生が闊歩した津沢駅前の写真などを見るにつけ、往時のにぎわいとの違いに驚かされます。

最終営業日の加越線列車（昭和47年9月15日、庄川町駅）

7．本当の大矢

近年の具体的な資料研究から、大矢がなぜ中越鉄道を離れたかが明らかになってきました。これまで、「莫大な工事費をかけたにもかかわらず乗客は少なく、経営が火の車となり全財産を投げ打って北海道に渡った」とされていましたが、意外にも中越鉄道の乗客数は当初から順調に増加しています。

開業した明治30年度（１８９７年度）には早くも41万人と、当初予想の3倍近く、旅客・貨物の収入も 翌31年度（１８９８年度）には予想の１・３倍近くの６万円台（当時）を計上しています。その後も明治34～37年度（１９０１～０４年度）を除き年々増加しています。

もっとも経営自体は、建設工事中に起こった水害や物価上昇で膨れ上がった建設費を高利の借入金や社債発行でまかなったことで、利息の支払いが営業利益を食いつぶし、かなり苦しいものでした。

さらに伏木港までの延長工事を進めるため、従来の株式を倍額（１株50円→１００円）にして、その差額を株主に払い込ませるという無理な増資を行ったことから、株主の間に会社の将来への不安が広がり、株価は暴落しました。これにより、砺波地方の地主たちは次々と株を売却。大半が高岡商工資本家たちと富山出身の安田善次郎ら安田財閥の手に渡りました。

大矢はこの責任を取って開通翌年の明治31年（１８９８）、社長を辞任しますが、役員としては会社に残り、これ以上、無理な投資をすれば、経営がさらに悪化するとして、伏木線を全線建設することに反対します。「路線を小矢部川河畔の米島までとし、伏木港とは船で結べばよい」「北陸線と平面交差するのでは運行に制約があり、伏木線、城端線で別々に列車が必要。立体交差して城端線と直通化すべき」などと訴えましたが、伏木港までの建設を優先する高岡商工資本家たちの反対で、受け入れられませんでした。当時の新聞には、経営改革案が何度も掲載されています。

大矢四郎兵衛

そして明治35年（１９０２）、自らの考えが入れられなかった大矢は持ち株をすべて売却。中越鉄道と決別し、政治活動に力を入れるようになりました。

当時の様子を紹介した文章には、伏木線の建設強行と経営悪化を大矢の責任としているものが多くありますが、実際は既に

社長を辞めており、一役員の立場から極めて合理的な経営判断で伏木線建設に反対、懸命に経営改革を訴えていました。

このころ田畑のほとんどを売り払っているにもかかわらず、中越鉄道の経営資料には資金などの提供を受けたという記録はありません。創業時の中越鉄道に詳しい鉄道史研究家の草卓人さん（立山町）は、「県政、国政に活躍した時期とも重なり、北海道の農場購入資金など、鉄道以外の別の事情があったのかもしれません」と推測します。

こうして見ていくと、周囲の反対をものともせず、やみくもに鉄道建設に突き進んだというこれまでの人物像とは、少し違った姿が浮かび上がります。

大矢農場　北海道小沢村（現・共和町）
『祖父　大矢四郎兵衛を偲ぶ』より

8．デモクラシーから戦争へ

中越鉄道社長を辞めた大矢は、北海道に渡って昭和5年（1930）に亡くなるまで、どのような人生を送ったのでしょうか。

当時のことを記した年譜を見ると、北海道に農場を買ってからも度々、鷹栖村に帰って、地域の役職に就いたり、さまざまな相談事に関わったりしています。小沢村にしっかり腰を据えたのは、再婚した明治37年（1904）、47歳のときとされていますが、その後も砺波中学設置に奔走したり、砺波鉄道の相談役になったりしています。福野駅の南側で、加越線が城端線を高架で越えるオーバーパスは、北陸線によって中越鉄道の線路が高岡で南北に分断され、運行に制約を強いられた体験を持つ大矢の発案といわれています。

北海道でも小沢村の農会長を務めるなど活躍し、地元・国富鉱山の煙害反対運動に関わります。当時、銅を精錬していたこの鉱山からは、有毒な亜硫酸ガスの煙が出されたうえ、銅を含んだ坑内水が流れ出し、農作物や人畜に大きな被害が出ていました。農民たちを何とか救おうと困難な運動を続けるのですが、不思議なことに、このあたりのことは、富山県内で書かれた大矢に関する資料にはほとんど出てきません。

昭和13年（１９３８）に鷹栖村に建てられた銅像には、「憲政の神様」といわれた衆院議員、尾崎行雄が碑文を寄せていますが、これも同様です。昭和40年代の新聞記事に、亡くなる直前の大矢を訪ねた人が「炭坑の会社と争っている」と聞いたとの記述がある程度です。砺波地方の人たちは、このことを知らなかったのでしょうか。もしかしたら、知っていたのに、それを書き残さなかったのでしょうか。

当時、日本は日清、日露の戦争に何とか勝利。明治維新以降の藩閥政治が政党政治に変わり、普通選挙が導入され、社会運動が活発化するなど、大正デモクラシーの時代を迎えていました。

しかしながら、このような時代にあっても、富国強兵を目指す国策の一つとして進められた鉱山開発に異議を唱えるのは、なかなか大変なことだったと思われます。有名な足尾銅山鉱毒事件でも、衆院議員を務めた田中正造が天皇に直訴するなど、鉱毒流出防止と被害農民救済の運動を続けましたが、十分な対策が取られたのは近年になってからのことでした。日本の四大公害病の一つといわれた富山県のイタイイタイ病でも、補償問題の解決まで大変な時間がかかっています。

田中の日記には、明治25年（１８９２）、富山を訪れ、出町（現・砺波市）で演説会を行った際の記述があり、そこで会った人物の中に大矢の名前も見えます。もしかしたら、大矢の運動と田中が何らかの関わりがあったかもしれません。

運動は大変厳しいものでした。農会として陳情書を監督官庁に提出、大規模な村民大会を開くなどしますが、鉱山側やそれに同調する地元新聞などの激しい妨害に遭います。農会は分裂し、

「大矢像」

鷹栖村（砺波市鷹栖）の神明社境内に、大矢四郎兵衛の銅像があります。御影石製の立派な台座の上に、フロックコートを着た高さ2メートルの大矢が立っています。昭和35年（１９６０）に作られた2代目で、最初の像は昭和13年（１９３８）に建てられましたが、戦時中の金属供出で台座だけとなっていました。平成26年（２０１４）に地区民の募金などで、台座などの修理が行われました。

初代の像建立の発起人には、砺波地方の政財界有志がずらりと名前を連ねていました。正面の銘盤「従六位　大矢四郎兵衛翁之像」の揮毫は、憲政会総裁で総理大臣を務めた若槻禮次郎。功績を紹介した背面の碑文は「憲政の神様」といわれた衆院議員、尾崎行雄（号・咢堂）が寄せており、大矢がいかにスケールの大きな人物であったかがうかがえます。

台座が改修された大矢四郎兵衛の銅像
（平成26年11月）

ようやくわずかながらの補償金交渉がまとまったところで、今度は鉱山側が何の説明もなく、鉱山を廃業してしまいます。結局、農民たちはさらに少ない補償金で我慢させられることになりました。

大矢は運動の結末を見ないまま補償金交渉がまとまったところで、亡くなりました。昭和5年（1930）9月のことでした。その後、鉱山施設はこっそりと別の会社に売り渡され、昭和11年（1936）に操業を再開します。再び鉱毒問題が起きますが、戦時体制下、反対運動は起きませんでした。そして、昭和40年代になって、鉱毒水がイタイイタイ病と同じカドミウム汚染米問題を引き起こします。

大矢が亡くなった昭和5年（1930）、砺波地方では流血騒動にまで発展した反対運動、いわゆる庄川流木事件を経て、東洋一といわれた小牧ダムが完成、富山県は重工業県として発展の歩みを速めます。日本全体を見ると、前年に始まった世界恐慌の影響で、国中が不況のまっただ中でした。翌年の昭和6年（1931）には、関東軍が満州を武力占領した満州事変が起き、欧米列強との対立が深刻化していきます。

2年後の昭和8年（1933）、『蟹工船』で知られるプロレタリア作家、小林多喜二が治安維持法で逮捕され、獄中の拷問で亡くなります。大正デモクラシーの時代が既に終わったことを告げる事件のひとつでした。公害反対のような社会運動や理想を語ることは、次第に社会の隅に追いやられていき、日本は戦争への道を突き進んでいきます。

「スキージャンプ競技」

日の丸飛行隊で有名な日本のスキージャンプ競技。日本で最も早くジャンプ競技に挑戦したのは、大矢の三男、敏範といわれています。スキー史の研究論文などによると、敏範は明治29年（1896）、鷹栖村生まれ。8歳で小樽に転居し、旧制小樽中学在学のころから自作のスキーで滑り始め、北海道大学スキー部員となった大正3年（1914）ごろからジャンプを始めたといいます。ここで後に全日本スキー連盟会長となる木原均（日本学士院会員、生物学者）と知り合い、ジャンプの技術、理論などを研究しました。敏範は大学卒業後、千葉県で農学校の先生となり、会津短大教授、北海道女子短大教授などを務めました。

スキーでジャンプする大矢敏範

参考文献

●鷹栖村史編纂委員会『鷹栖村史』（1962年）
●喜多文一郎『祖父　大矢四郎兵衛を偲ぶ』（1978年）
●草卓人「中越鉄道の成立と展開」桂書房『鉄道の記憶』（2006年）
●草卓人「砺波鉄道監査復命書」同
●草卓人「庄川水力電気専用鉄道」同
●「富山日報」（1899年9月～10月）
●淡路憲治「富山県庄川流域における地主層と他産業との関連－明治時代を中心として－」富山平野地区土地改良事業長期総合効果調査（1965年）
●北林吉弘「中越鉄道創業史」越中史壇第10号・富山県の交通史研究（1957年）
●桑原真人『近代北海道史研究序説』北海道大学図書刊行会（1982年）
●『富山地方鉄道五十年史』富山地方鉄道（1983年）
●中島桃太郎「大矢四郎兵衛伝」富山大経済論集鷹栖文庫特集（1966年）
●太多誠「慣行小作権地帯の小作組合運動－富山県西砺波郡鷹栖村を中心に－」能登印刷出版『北陸社会の歴史的展開』（1992年）
●中浦皓至「日本におけるジャンプスキーの発達に関する歴史的研究：黎明期における北大スキー部の活動を中心に」北海道大学大学院教育学研究科紀要89（2003年）
●『富山県議会史』富山県議会（1977年）
●『田中正造全集』岩波書店（1978年）
●竹内正浩『鉄道と日本軍』ちくま新書（2010年）
●「越中人物伝」北日本新聞夕刊（1970年9月15日～25日）
●得永直樹、垣内貴裕『加越線　終末の記』（1973年）
●「大矢敏範自筆履歴書」（1961年）

中越鉄道（現・城端線、氷見線）の初代社長、大矢四郎兵衛の物語をお読みになって、どのようにお感じになったでしょうか。鉄道建設に心血を注ぎ、ついには北海道に渡った大矢は、「郷土発展の偉人」として伝えられましたが、実際にはそれだけでなく、北海道でも人びとの幸せのために全力を尽くしていました。

「自分には関係ない」「とてもまねができない」と思った方もいらっしゃったかもしれません。しかし、もしあなたが、日本が新しい時代を築こうと全力で走り始めたあの時代に生まれていたら、大矢のように生きたかもしれません。

中越鉄道には、後世に名前を知られることのなかった多くの人たちが協力していました。そういった人たちも、この豊かなとなみ野をつくった大切な偉人なのです。もし大矢になれなかったとしても、その一人だったかもしれません。

新幹線開業に合わせコンセプト列車を運行

美しい山と海を〝走るギャラリー〟から楽しんでもらおうと、北陸新幹線金沢―長野間開業に合わせJR西日本は、城端線と氷見線にコンセプト列車を運行します。ディーゼルカー1両を、額縁風の大型窓やゆったりとしたシートを備えた特別車両に改造。年間100日程度、運行します。

外装は、貴婦人をイメージした上品なモスグリーンとゴールド。富山湾から望む雄大な立山連峰や散居村などの景観を、存分に楽しんでもらいます。

また、城端線の増便試行も行われます。1日4往復で、利便性向上が期待されます。

1. 新幹線開業と新たな課題

平成27年（2015）3月に北陸新幹線金沢―長野間が開通し、新高岡―東京間が2時間半で結ばれました。昭和40年（1965）、総理大臣の佐藤栄作らが出席して金沢で開かれた「一日内閣」で、砺波商工会議所会頭だった岩川毅が、東京から富山、金沢を経由して大阪に至る北回り新幹線構想を発表してから半世紀、住民の願いがようやく実を結びました。これまでの上越新幹線経由に比べ、所要時間が1時間以上短縮され、商工業、観光など県西部の活性化に大きな役割を果たすことが期待されています。

城端線、氷見線には、〝走るギャラリー〟をイメージしたコンセプト列車がお目見えし、城端線の増便試行も始まります。となみ野は城端線や加越線が開通したころと同じような交通の新時代を迎え、能登、飛騨方面への玄関口として、さらなる発展も夢ではありません。

しかし、手放しで喜べるようなことばかりではありません。北陸新幹線は上越新幹線などと違い、建設費の地元負担や並行在来線の第三セクター化など、さまざまな条件が課せられました。第三セクターとは行政も出資した民間企業のことで、新幹線開業で旅客が減る北陸線の経営は、新たに設立された「あいの風とやま鉄道」に任されました。

県など自治体が支援するとはいえ経営は楽ではありませんから、当然、運賃は上がります。城端線利用客の中にも北陸線で富山や金沢方面に通っている方がたくさんいますので、影響が心配されます。新高岡駅に城端線の新駅が設置されることで、ダイヤもある程度、新幹線との接続に配慮せざるをえません。利用する区間や時間帯によっては、通勤通学が今より不便になる可能性もあります。

ＪＲ西日本が経営する北陸線や氷見線、高山線、七尾線、大糸線などが、すべて飛び地になるのも問題です。列車の入れ替えや職員のやり繰りも大変になり、採算のさらなる悪化につながりかねません。

現在の鉄道事業法は路線廃止について、加越線のころの認可制と違い１年前の事前届出で認めるとしています。廃線が話題に上るようなことは、何としてでも避けなければなりません。

2．進む人口減少

城端線の将来を考えたとき、私たちはさらに大きな課題を抱えています。それは人口減少です。

日本創成会議という団体が平成26年（２０１４）、国立社会保障・人口問題研究所の推計をもとに、全国市区町村別の将来推計人口を発表。「消滅可能性都市」という言葉が大変話題を呼びました。それによると南砺市の総人口は、平成22年（２０１０）に５万４７２４人だったものが、平成52年（２０４０）には３万２１３０人に減少するとしています。41・3ポイントという大変な減少率です。さらに20歳から39歳までの若年女性は５２００人から２０２６人と61・0ポイントも減少。女性が減れば、当然子供の数も減ります。

今のところ人口推移が横ばいとなっている砺波市でも、総人口は４万９４１０人から４万１２４３人と16・5ポイント、若年女性は５５８８人から３７１４人に33・5ポイントも減少すると予測しています。

もちろんこの数字はあくまで推計であり、これからの私たちの取り組み次第でまったく異なったものになるでしょうが、人口が急激な減少傾向にあることは間違いありません。

昭和47年（１９７２）に加越線が廃線となったのは、沿線人口減少とマイカー普及による利用

者減少などが理由でした。昭和40年（１９６５）に３２７万人を記録した旅客数は、昭和43年（１９６８）には３００万人に減り、以後、減少が止まりませんでした。昭和30年代から赤字続きだったこともあり、強い反対の声にもかかわらず、計画発表からわずか2年で50年の歴史を閉じました。

利用促進を訴えるのぼり旗を製作（平成25年4月）

沿線（小矢部市、旧福野町、旧井波町、旧庄川町）の人口は、昭和30年（１９５５）の7万４５９８人が昭和43年（１９６８）の7万０８９５人にと、それほど大きな減少はないように見えますが、戦後のベビーブーム終了とともに、若年者が大きく減少している時期であり、影響が大きかったものと思われます。

城端線の利用者は、平成20年代に入ってやや増えたとはいえ、昭和55年（１９８０）ごろに比べると半分以下に減っています。城端・氷見線活性化推進協議会の資料によると、1日およそ６０００人の利用者のうち7割が通学の高校生です。人口減少により、主な利用者である高校生が減れば、加越線のようなことにもなりかねません。

もし城端線がなくなったら、最も大きな影響を受けるのは、次代を担う子供たちです。現在、砺波地方の中学生は通学の便をそれほど心配せず、自らが進学を希望する高校、学科を自由に選ぶことができますが、城端線がなくなるとそうはいきません。「夢をかなえられる」ということは、とても大切なことです。家族にとっても、高校生になった子供を毎日、送り迎えしなければいけないのは、大変な負担です。

車に乗れない高齢者にとっても、大切な生活の足です。路線バスでは、停留所にトイレ・ベンチなどがない、雪などの天候でダイヤが乱れやすいなど、利用しづらい点が多々あります。これから高齢者が急速に増えることを考えると、鉄道の重要性はさらに高まると思われます。

鉄道はランドマークとしても大きな役割があります。皆さんが地図を見るとき、どこに目が行くでしょうか。今でこそ新幹線や高速道路も太い線で描かれるようになりましたが、かつては白と黒で交互に塗られた鉄道が最も太い線でした。人が集い、旅立っていく駅、そして駅前は、だれもがイメージできる〝街の中心〟です。鉄道は単なる交通機関というだけではなく、地域の元気の源でもあるのです。

3．ともに手を携えて

では、どうすればよいのでしょうか。かつて加越線が廃線になったのは、乗客の減少で赤字がかさんだことでした。となれば、城端線を守る最も近道は乗客を増やすことです。南砺市は城端線と市営バスとの連携について実証実験を行うなどして、バス路線やダイヤの見直しに努めてきたほか、城端駅を五箇山、飛騨方面への二次交通の拠点にしようと検討しています。砺波市は砺波駅南にパークアンドライド方式の駐車場を整備、通勤客などの利用を増やしています。城端線に乗ってイベントに参加する人たちに特典クーポンを配布したり、運賃を助成するような取り組みも始まりました。

地域で城端線を盛り上げているといったアピールや、さまざまなアイデアの提供も大切です。となみ野公共交通創造市民会議では、リーフレットやマスコットキャラクター・ジョーたんのピンバッジをつくるなどして、利用促進と活性化を訴えてきました。砺波市の城端線もりあげ隊も活発に活動。住民が駅の環境整備を行っているところもあります。

さらにこれからは、観光資源の開発や特産品づくりなどで地域を元気にして、外から人を呼び込むような方策も重要です。古くから豊かな農村地帯が広がった砺波地方では、真宗の教えに篤く進取の気風にあふれた先人たちが、独自の歴史文化を培ってきました。散居村景観、チューリップ栽培、世界遺産の合掌集落、井波彫刻などの伝統工芸…。古里への熱い思いを乗せた城端線が県内に先駆けて走ったのも、ひとつの表れでしょう。地域コミュニティが日常生活に根付き、住みよさは全国トップクラスです。

沿線高校生もパネリストとして参加して城端線活性化を訴えたシンポジウム
（平成22年5月24日、福野文化創造センター・ヘリオス）

そんな〝地域の宝〟に光を当て、住む人が自信を持ってその魅力を語るようになれば、訪れた人がぜひ住みたいと思ってくれるはずです。都会に出た若者も、きっと帰ってきてくれます。同じような取り組みを成功させている地域が全国に数多くあります。

中学生や高校生の皆さんにも、できることはたくさんあります。平成22年（２０１０）、沿線の高校生たちと富山県呉西地区公共交通再生研究会、ロータリークラブなどが協力して、存続の必要性と活性化策を訴えるシンポジウムを開催、大きな反響を呼びました。高校生の視点で通学に便利な運行ダイヤを提案し、実現してもらうこともできました。

城端線の問題を考えることは、古里の将来をどうするかに深く

かかわっています。私たちの住むとなみ野は、私たちのものです。その私たちが古里のあるべき姿を考え、それを目指して歩むことは、私たち自身だけでなく、子や孫、親兄弟、友人たちの幸せにもつながっています。もちろん一人ひとりの努力は、必ずしも報われないかもしれません。大矢ですら、北海道で煙害反対運動の先頭に立っていたことは、古里の人たちにほとんど知られませんでした。

この冊子は、中高校生から一般まで、多くの方に読んでもらえるように編集しました。だれもが古里のためにすべてをささげることはとてもできないことでしょう。しかし、今を幸せに生きる私たちに課せられた未来への責任として、古里の理想の姿を求め自らに出来ることを考え、それを言葉にして仲間を募り、手を取り合ってわずかずつからでも行動する。そうすれば、必ず素晴らしい古里をつくることができるはずです。

もちろん、それは城端線の汽笛とともに。

参考文献　●増田寛也編著『地方消滅　東京一極集中が招く人口急減』中公新書（２０１４年）

城端線通学今昔

となみ野公共交通創造市民会議　代表　川合　声一

運転免許証を返上したため、最近、城端線を利用する機会が増えました。時折朝夕の通学列車に出くわすことがあり、ふと自分の学生時代の列車のことを思い出します。

砺波高校に通っていた頃、同級生のH君が、世界史の暗記は、この20分の通学時間こそ一番と言って教科書に集中していました。高岡高校に通う同級生は、50分あまりの通学時間で数学の問題を何問も解いていました。なるほど、城端線沿線から来る生徒は成績も上位クラスという通説は、車内の集中学習がその理由であったようです。

当時は実業高校も多く、上級生は学生服の詰襟を高くし、ラッパズボンの格好で下級生ににらみを利かせており、車内の秩序も保たれていたように思います。一方で、検札中の車掌に喫煙を注意されていた光景も思い出します。

昨今の通学列車は全く様変わりし、教科書を開く生徒はほんの一握りで、みなスマホに夢中です。おしゃべりしている生徒も見かけますが、どちらかというとスマホで同級生同士会話しているのが一般的なようです。スマホにあまりにも集中しているためか、混雑時に乗車してきた方にも気づかず、席を譲る気配もなく、傍から見ると困ったもんだと思います。

ワンマン運行のためか、車内が混んできても席を譲りあうアナウンスもなく、ある意味、我が物顔といった生徒が見られます。乗車マナー向上ということで先生方も指導しておられるようですが、新幹線開業後、観光で来られたお客様も増える中、もしこのような通学列車に出くわすとなるとイメージダウンも免れません。教える大人になることが、大切です。

人も物も、駅に集まり駅から発った

砺波商工会議所　専務理事　渡辺　昭洋

駅は、昭和40年代中ごろまで、人と物の集散地でした。駅周辺には、市役所や厚生病院・砺波商工会議所はじめ警察署・税務署・裁判所・検察庁・登記所・県総合庁舎・公共職業安定所・労働基準監督署の諸官庁が立地し、出町・林・鷹栖・東野尻の農業倉庫や貯木場が軒を連ねていました。

町の商店のお客さんは、駅方面から来て、帰りは汽車かバスに乗るため駅に歩いて行きました。荷物は「チッキ」を利用しました。駅の切符売り場の横にある「小荷物貨物取扱所」へ送りに行ったり受け取りに入ったり、駅が交流・交易の基地でした。

砺波駅（昭和29年改称）が改築される前の出町駅当時の写真です。

棟方志功の疎開

南砺市立福光美術館長　奥野　達夫

昭和20年4月、東京は連日の大空襲だった。棟方志功一家の疎開が福光に決まっても荷物が発送できない。大切にしていた民芸品や夥しい板木は灰塵に帰した。ただ例外は新文展（後の日展）で特選となった「二菩薩釈迦十大弟子」の5枚の大型板木は防空壕の仕切に使われ焼け残った。英国製の椅子の当て板になって奇跡的に城端線で福光駅へ届いた。

この作品を中心として出品されたスイス・ルガノ、ブラジルのサンパウロ・ビエンナーレ、そして昭和31年のヴェネツィア・ビエンナーレで、国際版画大賞などのグランプリを総なめにして、いちやく世界のムナカタになった。

しかしながら最悪の交通事情のなか棟方一家の縁故疎開は、4人の子どもを抱え荷物を背負ったチヤ夫人の、東京から城端線・福光駅までの旅は過酷なものだった。途中乗り換えで、列車の窓から子どもたちを乗せるなどの長時間にわたる苦難の連続だった。

旧国鉄職員たちが棟方の熱心なファンになり、なにかと世話をやく。そのお礼にと棟方は「無事」という力強い書を揮毫し届ける。長らく駅長の頭上に飾られ、駅を利用する乗客にとってはなじみが深い。現在は、福光美術館に寄贈を受け、精巧なレプリカにして、駅舎に懸けられている。安全第一という城端線の使命と、乗降客へ1日の無事を願う棟方志功のメッセージが込められている。

廃線だなんて言わせない

富山県呉西地区公共交通再生研究会　会長　安田　賢治

「地方ローカル線問題は大きな経営課題。対処方針を考えていきたい。」とJR西日本の社長が発言したのが、平成22年3月。それは、城端線などをバス転換あるいは廃線にすることを意味していた。

すでに発足していた私たちの会では、何とか城端線をJRで運営してもらえるよう、利用客の減少に歯止めを打つ対策に奔走した。まず、城端線の存在意義を理解してもらうよう、廃線になったら地域はどうなるか実態を調査した。加越線の廃線時に高校生が綴った『加越線　終末の記』の復刻版を作製し、配布した。また、「城端線が地図から消える日」と題してのシンポジュームを、高校生主体で実施した。自分たちでも公共交通の認識を高める意味で、県内公共交通乗り継ぎ忘年会、万葉線の貸切納涼会、茨城のひたちなか海浜鉄道の視察および同鉄道応援団との意見交換会などを実施してきた。それらの知識をベースに、県議会の委員会で、城端線・氷見線の直通化の必要性を訴えた。

市内においては、城端線の利便性確保のため、環状快速バスの実証実験、南砺市協働のまちづくりへの参画による城端線の利用促進、終着駅サミットなどを開催し、市民の城端線利用意識高揚に努めた。

私たちの活動に呼応して、南砺市も城端線の運賃補助などの施策を予算化して、城端線の乗車促進に取組むようになった。そのお蔭で、城端線の利用者は微少ではあるが、平成21年をボトムにして右肩上がりになってきている。もう、JRに廃線だなんて言わせない。がんばれ城端線。

城端線と私

NPO法人砺波土蔵の会　理事長　尾田　武雄

あまりにも個人的な話ですが、私は戦後生まれの団塊世代です。鷹栖の砺波工業高校を卒業し、数年砺波の事業所に勤めた後、家業を継ぎました。高校へは自転車通学でした。城端町や福光町などからからは多くの校友達が城端線で通学していました。それに対し、かっこいいなと思ったりもしていました。

城端線で強く印象に残っているのは、小学生の時に高岡大和に連れて行ってもらい、カレーライスを食べたことや、城端線から氷見線を乗り継ぎ、雨晴海水浴場に行ったことなど。これも小学生頃であったろうと思いますが、雨晴駅は乗客でごった返していました。高校を卒業すると、バイクや自動車に乗り始め、城端線を利用することが少なくなっていきました。

私の家業は、砺波市内の営業が中心で、高岡や富山へ行くことは数カ月に1度くらい。東京には10年に1度くらいの、いわゆる「砺波原住民」かもしれません。しかし、富山でお酒の出る会議には、たまに城端線と北陸線を利用しています。不便と思っていた電車も、案外利用価値があり、車窓からの風景が気持よく感じます。

もう60歳代の後半になりましたが、自動車での移動よりも気分的に合っていると思っています。少子高齢化の時代ですが、生れてから間もない子どもたち、そして死が近い老人たちは、実は輪廻の「命」の境界にいる神のような存在でもあります。子供たちと老人の利用が多くなっている城端線。皆さんに城端線に注目していただき、大事にしていただきたいと思っています。

蒸気機関車の思い出

NPO法人心泉いなみ　理事長　楠　則夫

私は井波に生まれ育ち、どちらかといえば城端線との関わりよりも加越線の方が強かった。祖母の姉妹が津沢駅の真ん前に住んでいたこともあり、小さな頃からよく利用したものである。そんな折り、途中の福野駅で城端線を走る蒸気機関車が停車しているのを見かけ、近くで見ようと城端線のホームに渡り、そこで自分の背丈以上もある車輪を間近に見て、その大きさと機械的な迫力に圧倒されたのを覚えている。そして、あの大きな汽笛音と噴出する蒸気の音、ドッドッドと黒い煙を吐きながら力強く進む姿、後に残った石炭煙の臭い。懐かしい風景が蘇ってくる。

今では特別なイベントでも無い限り蒸気機関車を見ることはないが、見たとしてもあの感情は起きてこないであろう。小さな自分がそこに居たからの思い出である。

城端線100周年の記念列車
（平成9年10月）

加越線 井波駅

加越線の想いをもう一度

加越線資料保存会　木本 尚志

昭和47年（1972）9月、砺波地方を横軸に結んでいた一本のローカル私鉄が静かに営業を終えた。石動・津沢・福野・井波を経由して庄川町に到る、加越線である。

同線が廃線となって40年を迎えた平成24年（2012）、この鉄道の記憶の風化を恐れ、また資料の散逸を防ぎたいとの思いから、仲間を募って「加越線資料保存会」を結成し、沿線各地で展覧会や歴史を伝える企画を続けてきた。当時を知る地元の方々から多くのエピソードを伺ううちに、今もみなさんの心の中で加越線が走っていることを知り、胸が熱くなった。

平成23年（2011）の秋、城端線の将来を真剣に考える集まりが、南砺市で開催されていることを耳にし、富山県呉西地区公共交通再生研究会に入会した。同会の活動の中から、加越線の教訓を城端線に活かすことができないかと訴え、翌24年（2012）の夏、廃線当時高校生2人がまとめた記録『加越線　終末の記』の復刻にこぎつけ、加越線を振り返る輪も大きく広がっていった。

まさに今、その加越線廃線の教訓を生かす時が訪れたのではないか。乗客減を大きな理由に掲げ、部分廃線、そして全線廃線がささやかれ始めている。いったん廃線になると、その復活には多大な費用と何よりもエネルギーが必要となる。

城端線が無くなった場合、一番困るのは私たち30代後半から40代にかけての世代である。子どもたちの通学、歳を重ねてからの移動手段の喪失…。見えない経済損失は計り知れない。

マイカー生活にどっぷり浸かった私たちだが、月一回、半年に一回、年一回でもいい、城端線に乗ることを提唱したい。想像以上に便利で、「楽しい」ものだから…。

城端線年表

元号	年	西暦	月日	
明治	30	1897	5.4	中越鉄道黒田仮停車場・福野間（17.2km）開業（戸出・出町・福野各駅開業）
			8.18	福野・福光間（5.33km）開業（福光駅開業）
			10.31	福光・城端間（5.03km）開業（城端駅開業）
	31	1898	1.2	高岡・黒田間（2.21km）開業（黒田駅廃止。現在の城端線全通）
	32	1899	4.3	二塚駅開業
			5.30	高儀駅開業
	33	1900	12.29	伏木・高岡間開通。油田駅開業
	45	1912	4.4	伏木・島尾間開通
大正	元	1912	9.19	島尾・氷見間が完成（氷見線全通）
	4	1915	7.21	砺波鉄道の福野・青島町間開業
	9	1920	9.1	中越鉄道が国有化。伏木・高岡・城端間が中越線となる
	11	1922	7.22	加越鉄道が福野・石動間開業 これにより石動・青島町間全通（後の加越能鉄道加越線）
昭和	12	1937	5.31	高岡・城端間、ガソリン動車運転開始
	17	1942	8.1	高岡・城端間を城端線と改称。高岡・氷見間を氷見線と改称
	26	1951	5	ディーゼル動車運転開始
			8.10	東野尻・東石黒・越中山田各駅開業
	29	1954	11.10	出町駅が砺波駅と改称
	31	1956	11.19	林駅開業
	40	1965	4.27	中越弁慶号が砺波市へ寄贈され、チューリップ公園で展示される
	44	1969	3.10	蒸気機関車廃止
			5.25	天皇・皇后両陛下の御召列車が運行される
	47	1972	4.26	快速列車運転開始（1日1往復）
			9.16	加越能鉄道加越線廃止
	55	1980	4	「フラワーライン」（常花線）としてPR
			9.30	一般貨物・荷物営業廃止
	57	1982	11.14	鉄道郵便輸送廃止
	58	1983	3.1	列車集中制御装置（CTC）運用開始
	61	1986	4.20	砺波・城端各鉄道少年団が結成される
	62	1987	4.1	国鉄分割民営化により、西日本旅客鉄道㈱城端線となる
				越中山田、福野各鉄道少年団が結成される
平成	4	1992	3.14	ワンマン運転開始
	9	1997	5.4	開通100周年（これに合わせ砺波市立砺波郷土資料館で『城端線開通百年展』開催）
	14	2002	3.23	快速列車廃止
	16	2004	3.27	「忍者ハットリくん列車」運行開始
	24	2012		10.14「あみたん列車」、11.5「チューリップ列車」、12.10「NANTO君列車」各運行開始
	27	2015	3.14	新高岡駅開業

城端線14駅紹介

四季折々の花々が咲き乱れる常花線（フラワーライン）の各駅には、それぞれに先人たちの熱い思いがこもった大切な物語があります。今も地域の人々に愛され続けているその姿を紹介します。

高岡 Takaoka

城端線は旧駅舎反対側の南端にあるホームで発着するが、最初に作られたことから1・2番線となっている。以前は氷見線へ乗り入れていたこともあった。

高岡市下関町6番1号

林 Hayashi

昭和53年、北陸新幹線の新高岡駅設置決定後、この駅近くに新幹線駅が設置されることも検討された。ホームは短く、最高4両編成しか停まれない。

高岡市東藤平蔵240番地

新高岡 Shin-Takaoka

北陸新幹線の接続駅として、約60年ぶりにつくられた新駅。開業当初、終点だった黒田仮駅は、すぐ近くにあった。

高岡市下黒田1872番地

戸出 Toide

中越鉄道開業時、蒸気機関車の部品が駅横を流れる千保川を船で運ばれ、ここで組み立てられた。夏になると駅前に大きな七夕が飾られる。

高岡市戸出2丁目4番1号

二塚 Futatsuka

JR貨物職員が常駐し、近くの製紙会社へ引込線が伸びる。開業当初の駅名の読みは「ふたづか」で、場所も現在地とは異なっていた。

高岡市二塚2209番地

油田 Aburaden

駅前にある酒造会社の引込線から多くの製品が運ばれ、戦後間もなくは焼酎醸造用に大量のサツマイモを積んだ貨車が到着していた。

砺波市三郎丸3010番1号

越中山田 Etchū-Yamada

昭和62年、無人駅としては全国初の鉄道少年団が結成され、話題となった。現在も近くの小学6年生が、日曜に清掃奉仕活動を続けている。

南砺市竹林586番地

福野 Fukuno

昭和47年まで加越線が接続。井波、庄川、津沢、石動などを結ぶ交通の要衝だった。県内最古の駅舎で、砺波地方で収穫された米が多く発送された。

南砺市福野(松原新)1767番地

砺波 Tonami

開設当時は「出町(でまち)」だったが、昭和29年に現駅名に改称。平成10年には富山県内初の橋上駅舎として改築され、待合室には学習スペースもある。

砺波市表町1番地

城端 Jōhana

飛騨地方への二次交通の拠点。大正時代には、五箇山への延伸も計画された。駅正面の看板は、昭和44年設置（当時7万円）。標高123.4m。

南砺市是安385番地

東石黒 Higashiishiguro

昭和4年ごろから駅設置の要望が出されていたが、26年になってようやく設置された。花壇にはユリやサザンカが植えられ、色とりどりの美しい花が咲く。

南砺市下吉江2683番地2

東野尻 Higashinojiri

昭和26年、地元からの強い要望で開設されたことから、住民の愛着は強い。朝晩は砺波工業高校の生徒でにぎわう。

砺波市苗加4162番地

福光 Fukumitsu

昭和58年に山荘風の近代的な駅舎に改築された。駅前広場は「ドリーミング・スペース」と名付けられ、福光ゆかりの作家の壁画やモニュメントがある。

南砺市荒木5327番地

高儀 Takagi

住所は南砺市となっているが、旧野尻村(現南砺市)と旧東野尻村(現砺波市)の有志の出資で開設されたことから、敷地は砺波市にもまたがる。

南砺市川除新879番地2

あとがきに代えて

城端線で通学していた私にとって、郷土学習の冊子で読んだ大矢四郎兵衛はとても身近でした。当時、ディーゼル機関車に引かれた客車は、ほとんどが鋼体改造された戦前の元木造車両で、背もたれは直立した板張り。ぼんやりとグローブ電球が点り、カーブになると台車が軋むギギギという音が響いていました。薄暗い車内で「鉄道にすべてをささげた郷土の偉人」という物語を思いながら、検札の車掌が今にも帽子を恭しく差し出すのではないかといった想像にかられたものでした。

砺波で仕事をするようになって、孫の森井覚五郎さんと知り合いました。いつも原付バイクで大矢の足跡を辿っていた森井さんと、エアコンもない古い社有車で、休日ごとにあちこち回ったこともありました。古里への熱い思い、そして地主でありながら小作人の権利向上に尽くすなど、理想を追い求めた大矢の姿を、とてもまぶしく感じたものです。

この冊子の基になった資料の多くは、当時、森井さんからいただいたものですが、森井さんは自ら調べたことを発表することも、自分が孫であることを話すこともありませんでした。兄の喜多文一郎さんがまとめた「祖父　大矢四郎兵衛を偲ぶ」にも、中越鉄道社内の対立や北海道での煙害反対運動など、大変な苦労をして調べた本当の姿は盛り込まれていません。

古くから豊かな農村地帯が広がるとなみ野は、現世利益を求めない真宗の伝統とあいまって、穏やかで勤労を尊び、学術、文化芸術を愛する気風が培われてきました。私は古里を知れば知るほど、「土徳の里」といわれるこの地に住む人たちが、自らが信じるひとつの理想の生き方を無意識のうちに苦難の鉄道建設の物語に託したのではないか、と考えるようになりました。「大矢様のように生きたい」。森井さんは、そんな夢をそっとそのままにしておきたかったのかもしれません。

高校時代の先輩が加越線廃線の日の様子を記した『加越線　終末の記』を平成24年（２０１２）、有志の皆さんに復刻していただきました。そして今、多くの方々とともに、大矢の生涯を伝え城端線の存続を願う冊子を発刊することができました。ありがたいご縁にただ感謝するばかりです。

ＮＰＯ法人砺波土蔵の会　須摩孝一

となみ野公共交通創造市民会議とは

平成24年（2012）6月に、砺波地方の市民団体、自治体、商工団体が、JR城端線の活性化、マイレール意識醸成などを目指して設立。利用促進を訴えるパンフレット「みんなの城端線」制作と配布、マスコットキャラクター「ジョーたん」のピンバッジ頒布、のぼり旗、懸垂幕の作成などの活動を行ってきた。

活動資金には、ピンバッジ頒布代金、構成団体からの協賛金などを充てたほか、協賛団体の北陸銀行に城端線応援定期預金募集などの協力をいただいた。

代　　表／川合声一 南砺市観光協会長
会員団体／砺波市、南砺市、砺波商工会議所、南砺市商工会、庄川町商工会、
富山県呉西地区公共交通再生研究会、NPO法人心泉いなみ、
NPO法人砺波土蔵の会、北日本新聞社
協賛団体／北陸銀行

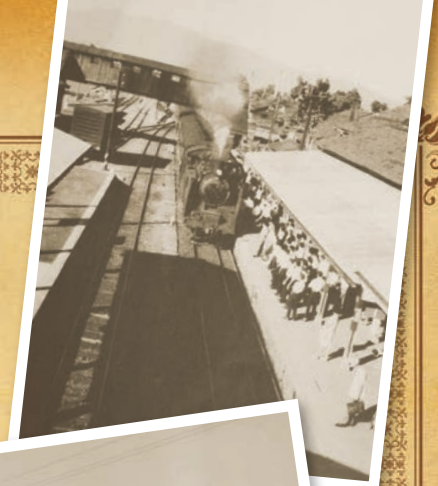
城端線 あしたにつなぐ物語

2015年3月14日発行

ジョーたん

編者・発行者　となみ野公共交通創造市民会議
執　　筆　須摩孝一、木本尚志
監　　修　草卓人
写真提供　河南正、木原均、下田鎮男、諏訪秀昭、但田長夫、松本健、村田伸夫、南砺市立中央図書館、JR西日本
キャラクター制作　森みちこ

頒　　価　500円
お問い合わせ　富山県呉西地区公共交通再生研究会
〒932-0231　南砺市山見1739-2　井波コミュニティプラザ・アスモ2F
TEL 0763-82-5068　http://tonamino.jp/johanasen/

デザイン　㈲スクラムアートワークス
編集協力　エア. タダカツ
印　　刷　㈱サカイ印刷

※この冊子は、となみ野公共交通創造市民会議のホームページ
http://tonamino.jp/johanasen/ でも読むことができます。