

【2017.7.9 第一回講座】

講演「城端線は秘密がいっぱい!!」詳録

富山県呉西地区公共交通再生研究会
会員 木本 尚志

みなさまお忙しい中、ご来場いただき、ありがとうございます。

今年、城端線 120 年という節目ということで、城端線について考える機会になればと思っています。砺波市、南砺市、高岡市、氷見市のみなさまと一緒に、こういった連続講座をやることになりました。面白いことになったなと思って矢先に、まずお前が話をしろと言われました。付け焼き刃になりますが、城端線はこんな鉄道だったと思っていただけることがあれば、とてもうれしく思います。

時間の限り、城端線のヒミツについてお話しさせていただきたいと思います。

みなさまの中には、鉄道が大好きという方もいらっしゃる、あまり詳しくない方もいらっしゃると思います。退屈な話だったり、こんなことは知っているという話だったりするかもしれません。

第2回目の講座を担当される草卓人さん、富山県の鉄道史の第一線で活躍されている方で、私も色々なことを教えていただいている方です。3回目の竹島先生は歴史の先生でいらっしゃいますので、学術的なところは両先生方にお任せすることにします。

鉄道好きな方にとっては、「こんなことは分かつとるわい」という話かもしれませんが、「あまり知らない」という方にも、共通の認識を持っていただければと思います。

JR城端線などの車両の横に「キハ」と書かれていますが、どういう意味か分かりますか。今、城端線で走っている車両は、「キハ 40××」とか「キハ 47××」と、主に二種類のディーゼルカーが走っています。

そもそも「キハ」とはどういう意味かといいますと、「キ」というのは、ディーゼルエンジンを表します。軽油を使ってエンジンを動かしている車両です。一般的には気動車と言われています。電車ではありません。私たちマニアにとっては、電車ではないという突っ込みを入れたりもしています。電気では走っていないので、電車とは違うということです。北陸本線とか北陸新幹線は電気

で走っているの、上に電気を通す線があります。これを架線（ガセン）といいます。城端線には架線がありません。電車の上には、架線から電気を引っ張ってくる菱形やL字型のものが取り付けられています。これを「パンタグラフ」といいます。しかし城端線の車両には付いていません。

「ハ」とはなにか。平仮名はイロハニホヘトとありますが、「ハ」は3番目なので三等車という意味で、普通車のことです。「ロ」は今のグリーン車に当たるもので、二等車なので「ロ」と読んでいます。ですから、「キハ」は気動車の三等車、普通車という意味です。

城端線の車両、加越線もですが、キハ 187・キハ 162 など、キハと呼んでいました。トラックやバスもディーゼルエンジンで走っていますが、それが線路上に走っている、と想像していただければいいのかと思います。白い色の「忍者ハットリくん」の絵柄が入ったディーゼルカーがありますが、この車両の横には「キハ 40 2090」と書いてあります。

ちなみに電車はモーターで走っていますので、「モ」と付けられています。「デ」と付けられている場合もありますが、同じ「電動車」という意味です。高岡市と射水市を走る万葉線を走っている電車も「デ 7050」と付けられていますし、富山地方鉄道の市内電車には「デ 7000」と付けられています。

先頭車は「ク」と付けられていますし、「サ」は付随車という意味です。モーターも運転台もありませんという意味です。マニアックな話ですが、寝台車は「ネ」といったり、ドクターイエローのような検査車は「ヤ」と言っています。「ル」というのは配給車というもので、部品を運ぶために使う車両です。「ニ」は荷物を運んでいる車両、「シ」は食堂車、「フ」は緩急車（かんきゅうしゃ）で、貨物列車で車掌さんが乗っています。郵便車は「ユ」で、城端線にも「キハユニ 26」という車両が走っていました。列車記号にはこういった意味がありますが、全部覚えるのは大変なので、「キハ」の意味だけでも覚えていってください。

いろいろな形のディーゼルカーがいます。よく見てみると全然形が違うのですね。鉄道好きな人は、形とかドアがどこにあるのかなどを見ています。

城端線のお話させていただきます。次回の講座で草卓人さんが詳しくご説明されると思いますが、私からはスライドに従って簡単にお話させていただきます。

大矢四郎兵衛という人物。みなさまでしたら、一度は耳にされていることと思います。

この方は、城端線を作るときに活躍されました。出身は砺波市鷹栖というところ。大矢さんは鷹栖村の大きなお宅の方だったのですが、いわゆる政治

家、経済人でいらっしやいました。現在の北陸銀行の前身である、中越銀行の設立にも尽くされました。中越鉄道（現・城端線）の設立発起人の一人として活躍をしたばかりではなく、31歳で衆議院議員に当選し、明治34年には足尾銅山鉍毒問題にも関心を持たれて行動され、最後は北海道に渡り鉍山の煙害反対運動に尽力したという波瀾万丈の人でした。このあたりのことについては、今日の資料にも同封されている『城端線 明日につなぐ物語』に載っていますので、お帰りになられてからご覧いただければと思います。

どんな方だったのかということで、この本に書かれていないことを補足させていただきます。

八乙女山をぶち抜き、庄川の水を砺波平野に落とす。と書いています。庄川の水をどうやって引っ張ってくるかを考えていた。あまり知られていなかった話です。鉄道以外にも道路改修を考えたり、スポーツにも関心を持たれたほか、ご自身も相撲をされていました。

砺波に初めて鉄道ができた時について、（大矢さんの）お孫さんの喜多文一郎さんが本に書かれていることをご紹介します。

明治30年4月、出町に初めて汽車が来たと書いてあります。いわゆる試運転ですね。中越鉄道が開通するちょうど一ヶ月前に来ています。いわゆる貨車ですが、土砂を運んできたようです。沢山の人が、「なんだろう」と集まってきていたとあります。「営業許可未済のため無賃にて乗車せしめたり」という話も出てきます。

5月4日、いよいよ黒田一福野間が開通します。開業式は5日後の5月9日に瑞龍寺で行われました。開通式には1,000人がお見えになられた、とあります。すごいですね。株主が400人いて、中越鉄道に将来性を見越して出資しています。民間のみなさん、地元の砺波、南砺、高岡の方がお金を出し合っています。今はJRだからといって、元は国が作ったものではないのです。地元の間人として誇らしいことだと思います。

「式が終わってから、折り詰め酒瓶渡す」と書いてあります。お土産があったのですね。株主のみなさんには乗車券と食券を渡す。戸出駅、黒田駅などでは花火を打ち上げ、黒田駅では「切符が売り切れて盛況をみたり」、とあります。砺波の人もすごく喜んでいたのでした。そういったことが書いてあります。神明社では芝居がありました、餅まきがありましたなどいろいろ書いてありますが、本当にみんなが大喜びしていた様子が伝わってきます。

いよいよ城端線のヒミツに移りますが、秘密といいながら僕は社員ではありませんので、本当の意味での秘密は知りません。ちょっと知られていないこと

をお話する、という意味での秘密を紹介させていただければと思います。

みなさま、文学の話になりますが、『父ちゃんのポーが聞こえる』というタイトルの本があります。後に映画になっているのですが、ご存知の方はいらっしゃいますか。

ありがとうございます、うれしいです。この話をして、「なーん、知らんわ」という人ばかりだったら、と少し不安でした。この作品の中に、城端線のことを少しだけ出てきます。運転手をされていた方は松本さんとおっしゃいまして、当時蒸気機関車を運転していらっしゃいました。この娘さんは、中学校の時にハンチントン舞踏病という難病にかかって両手足が自由に動かなくなってしまい、現在、特別支援学校となっている「しらとり養護学校」に通っていました。その娘さんが若くして亡くなられるのですね。

おそらく高山線のことだと思うのですが、お父さんが蒸気機関車を運転して、そこを通るときに3回汽笛を鳴らすのです。そうしたら娘さんが「父ちゃんのポーが聞こえてきたな」と。この本を砺波図書館で借りて読みましたが、お父様と娘さんの思いが書き綴られていて、涙が止まりませんでした。

若い方は分からないかもしれませんが、映画には吉沢京子さん、小林桂樹さん、藤岡琢也さんといった方が出演され、撮影は城端線と七尾線で行われました。ちなみに映画のポスターに写っているSLの車輪と番号プレートは、七尾港駅の跡に残されています。七尾に行かれる機会があれば、ぜひ見ていただければと思います。

あと、高瀬出身の岩倉節郎先生が、『美唄の獅子笛』という本を書いていると聞いています。井波の高瀬から北海道の美唄という村に獅子舞を伝えていったというお話ですが、その中で中越鉄道が建設されていた頃のことについてちょっと出てきます。読み上げますと、「幸いなことに中越鉄道が高岡から福野を通り福光から城端まで作られる事になった。その仕事に行く事になったものの、あまりにも希望者が多いので、三日に一日、運が良けりゃ二日に一日の割合で土方仕事があるという。伝兵エは何回も頼んで三日に一日の仕事に出る事となった。あと2日は家で田圃をする。世の中は日清戦争の終結からやがて一年。不景気の大波が押し寄せていた。(原文ママ)」と書かれているのですね。

これは城端線が作られたころの話として興味深いことが書いてあるなと思って読みました。建設するときの土木工事仕事はすごく希望者が多かったのですね。1897年、明治30年開通といってもピンと来ないでしょうが、日清戦争のころ、城端線は作られていたのだと言えば、なんとなくイメージがわいてくると思います。ちょうど120年前の話です。

次に『麒麟おおとりと遊ぶ』という本を紹介します。砺波市苗加出身で、全

日空社長をされた若狭得治さんの伝記です。若狭さんは運輸省に勤めていらっしやいましたが、結核を患って砺波に戻っていた時期がありました。その時の砺波や城端線の様子が書かれています。

私が好きな番組で、テレビ朝日の『土曜ワイド劇場』という2時間サスペンスがありますが、城端線や城端駅が出てくることがあります。平成18年にも城端駅が出てきました。

最近の若い世代の人たちでは、アニメが話題になっています。城端を舞台にした『true tears』は、城端のP.A.WORKSさんという制作会社が作ったものですが、城端の街、城端駅も出てきます。いわゆるご当地アニメです。あとは『ゆるゆり なちゅやちゅみ!』という女子中学生をモデルとしたアニメには、林駅が出てくるのですね。林はホームが一つしかない無人駅なのですが、こんなところに4人の女の子がちょこっと出てきます。林駅が出てくるとは思いもしませんでした。

今もテレビで放映している『サクラクエスト』というアニメがあります。観光協会にアルバイトに来ている女の子の話ですが、これにも城端駅が出てきます。駅名は「城端駅」ではないのですが、明らかに城端駅だと分かるような映像が出てきます。

次に油田地区が発行している、公民館報『広報あぶらでん』を紹介したいと思います。この題字「あぶらでん」は、かつて油田駅にあった白い駅名表示看板に書かれていたものから取りました、と書かれています。今も油田のみなさんは、駅の看板の字を広報誌に残してくださっているんだなと、とってもうれしく思っています。ちなみにこの丸ゴシックのフォントですが、これは「鉄道文字」といいます。

さて『広報あぶらでん』の平成13年7月号の表紙には、「砺波の色に染まって」という記事があります。この記事にある車両、見られたことはあるのではないのでしょうか。実は城端線にはかわいいキャラクターがいるのですが、名前は「ジョーたん」といいます。となみ野公共交通創造市民会議が、全国に募集して作りました。みなさまも見られたことはあるかと思います。このマークにある色、エンジ色に白帯が入った列車ですが、今はもうオレンジ色に変わってしまったので、この色の車両はもう一両もいません。この色の車両が走り始めました、ということがちゃんとこうして『広報あぶらでん』に書かれています。この広報はとて城端線のことを取り上げていて、私もバックナンバーを読みながら喜んでいきます。

この色で最後まで残っていたのが「キハ47 1091」という車両で、昨年秋まで走っていました。今年の初めぐらいからはオレンジ色に変わって、城端線を走

っていますが、ちょっと寂しいなという思いをしています。

ちなみに、ジョーたんというマスコットの名前ですが、全国から 480 点の応募があったと、北日本新聞の記事にありました。

砺波市のチューリップ公園の一角に、「中越弁慶号」という蒸気機関車が保存されています。この機関車は、昭和 39 年の北日本新聞に載った読者コーナーの投書がきっかけとなって残されることになりました。中越鉄道から新潟県の電気化学工業という工場へ移籍し、構内で荷物を運ぶために使われていました。この蒸気機関車が廃車になることを耳にした兵庫県の鉄道愛好家が、縁がある高岡や砺波で残してほしいと投稿しました。砺波市にも、この機関車を残してほしいと、色々な方から要望が寄せられ、当時の大井敏雄市長の耳にも届きました。

こんな機関車だったらぜひとも砺波に持ってこようという話になって、当時の岩川毅さんとか、のちの砺波市長の岡部昇栄さん、こうしたみなさまが力を合わせて昭和 40 年、60 年ぶりに城端線の地元で保存されることになりました。砺波駅に着いたときには花が飾られていました。今も大切に保存されていますが、チューリップフェアの時しか見ることはできません。個人的には、いつでも見られるようになればいいな、と思っています。

城端線に読みの同じ漢字を充てると「常花線」となることから、「常」に「花」が咲いているという「フラワーライン」として宣伝していた時期がありました。今も戸出や城端の駅には、フラワーラインをピーアールする看板が残っています。「常花線」と誰が最初に言ったかのといいますと、伊能忠敏という方です。

「伊能忠敏」、なんとなく聞き覚えがあるような名前だと思います。みなさまご推察の通り、江戸時代に日本地図を作った伊能忠敬の分家のご子孫に当たります。当時、金沢鉄道管理局長、今で言えば JR の金沢支社長のような立場で、たまたま局の管轄になる城端線についての思いを話されていました。

「各駅のホームにチューリップの花壇を作りたい、その駅の周りに美しい花とか花の咲く木を植えて乗って楽しい夢の鉄道にするのだ」と言っておられます。「常」に「花」が咲く線、「常花線」と書いても城端線と呼べるのではないかと。砺波のチューリップ公園を基軸として年中、花の絶えない城端線として売り出すことを考えてみようというふうにおっしゃったわけです。

きっかけは、オランダ・リッセ市のキューケンホフ公園でした。リッセ市は、砺波市と姉妹友好都市です。花のきれいな公園があるということで、この公園を城端線でやってみたいとおっしゃられます。当時の中田県知事のころまで行って、こんなことをしてみたいです、と一生懸命言われます。

フラワーライン化は、昭和 54 年ぐらいからスタートしています。各駅ではチューリップだけでなく、戸出の駅はカンナを植えようかとか、福野はツツジを植えようかとか、福光はシャクナゲを植えようかとか、いろんな話になってきて、それぞれの駅の花が決まっていきます。どこの駅に行っても花が咲いているよ。車窓からいろんな花が見えますよってということで、フラワーラインが始まっていきます。無人駅は手入れが行き届かないので、花木を植えようということになりました。そのときに伊能さんは、いい匂いがする花を植えたらいよいよね、とおっしゃり、キンモクセイを植えられたそうです。サルビアを植えたことも伊能さんの本にも出てきます。

伊能さんは昭和 5 年に生まれで、後に金沢工業大学の教授をなさっています。お父様は伊能繁次郎さんは鉄道省に勤務され、後に総理大臣になられる佐藤栄作さんの後任の運輸事務次官になられています。そして日本乗合自動車協会、現在の日本バス協会の会長をされた後に、政治家に転身され、日米安全保障条約の改定前後の昭和 34 年に岸内閣の防衛庁長官をされています。親子揃ってすごい方だなと思います。

忠敏さんは、お父様から「おまえのできることは鉄道の仕事だろう。その道を目指せ」と、有無を言わず国鉄に入らされた、と述べています。それが結果的に、城端線にとっては非常にいい話になったのかなということで、繁次郎さんのおかげかなと思うのですが(笑)。こういった方がいらっしゃらなければ、フラワーラインもなかったわけですし、ホームに花がたくさん咲いている城端線も、ひょっとしたらなかったかもしれないなど。いろんなご縁のお陰かと思えます。

旧城端町の『広報じょうはな』の昭和 55 年 6 月号の表紙に「フラワーライン完成」と書かれています。この時に伊能さんが城端駅にいらしています。横に「花いっぱい城端線」という記事があり、昭和 54 年 11 月 2 日に伊能金沢鉄道管理局長、田嶋茂城端町長もいらっしゃっていると書いています。

城端は駅の花が水芭蕉になっている、とあります。餅まき、テープカットとあって、花の種を配ったというのが、フラワーラインらしいなと思いました。

ご覧になられた方はたくさんいらっしゃったと思いますが、今から 20 年前、城端線に開業 100 周年記念事業の一環として「SL フラワー号」が 3 日間、走りました。細かいこと言えば、試験走行もしているので、3 回かと言えばそうではないという話になりますが、実際お客さんを乗せて走っているのは、平成 9 年 10 月 10 日から 12 日までの 3 日間、2 往復しました。

実際に乗られた方もいらっしゃるでしょうし、線路の側に行って写真を撮ったり、JR にお勤めの方は、踏切番をしていたと聞いています。

この機関車は C56 という形式で、先ほど『父ちゃんのポーが聞こえる』のところで話しものと同じ機関車です。これを見てうれしかったという方がいて、脳裏に焼き付いているのかなと思います。

実はこの機関車はまだ壊されておらず、今は滋賀県で「北びわこ号」などに使われています。京都の梅小路蒸気機関車館に在籍し、まだ現役です。

余談ですが、城端の駅から高岡に向かって戻る時、昔なら転車台という機関車を方向転換する設備で前向きにできたのですが、城端駅に残っている転車台は全く動かないので、客車の後部に蒸気機関車が連結されて走りました。逆に走っているのが面白かった、という記事を鉄道雑誌で読んだことがあります。これは秘密でもなんでもなく、実際にあった話です。

SL フラワー号をみんなが楽しみにしていたことが、当時の沿線市町の広報に書いてあります。先ほど紹介した旧城端町の『広報じょうはな』1997年11月号、旧福光町の『広報ふくみつ』にも書いてあります。高岡市の『たかおか市民と市政』にも表紙に出ています。砺波市、旧福野町の広報では記事がカラーで紹介されています。各地区の公民館報にも、この話題が出てきます。私の大好きな『広報あぶらでん』にも、『広報出町』、『広報東野尻』にもちゃんと表紙に出てきます。大きなトピックだったことが見て取れます。『広報じょうはな』では、線路沿いに撮影者がずっと並んで、撮影されている様子が掲載されています。

加越線は、なくなって今年で45年になる鉄道で、城端線とは切っても切れない関係でした。城端線ができて15年後に会社が創立され、大正11年に石動と庄川町の間が繋がりました。城端線と加越線は福野で接続しており、福野で荷物を載せ替えるなど、お互い補完し合っている関係でした。

加越線は津島吉六、平野増吉、佐伯宗義、沼田益太郎の4人がキーマンの役割を果たしました。津島は城端線が通らなかった津沢の人、平野は庄川の木材会社の人ですね。平野の会社は五箇山や白川郷で切ったブナなどを庄川へ流して、青島で水揚げして各地へ配送していました。この二人が中心となって鉄道を引くことになり、加越線が生まれました。

その後、昭和18年に富山地方鉄道に合併。昭和25年に加越能鉄道として分離独立し、昭和47年に廃線となりました。廃線に反対していたのが、津沢の経済人であり、小矢部市議会議員でもあった沼田益太郎さんです。この方が先頭に立って反対されていたのですが、結果的にはなくなってしまいました。

廃線になる3カ月ほど前の昭和47年6月、「加越線は残る！」というビラが配られています。加越線を頑張って残さなければいけないと一生懸命言っているチラシですが、その中に城端線のことも出てきます。加越線沿線の問題だけでなく、城端線も関係している、と書いてあります。なくなって困るのは津沢

や井波・庄川だけではない、砺波地域の一体の話です、と切々と書いてあります。

沼田さんが中心になって、実際に加越線を残すために、新会社を作ろうとか、社団法人みたいなものを作ろうとか、今でいう第三セクターみたいな会社を作ろうとか、愛知県の名古屋鉄道に助けてもらおうとか、廃線をなんとか食い止めるべく動いています。

さてここで、25年前に撮影された、加越線の庄川町駅跡の写真をご覧ください。現在は住宅地になっています。駅前跡には信号が設置されていて、信号機横には「庄川駅前」と書かれていました。

まだ加越線が走っていた、今から45年前のことです。庄川町駅前に張られていたチラシを撮影されていた方がいらっしゃいました。今から5年前に復刻された、『加越線終末の記』という本の中にこの写真が出てきます。撮影したのは、得永直樹さんという福野の方でした。残念ながら、このチラシが書いていることが現実に近いものになってしまいました。「加越線の廃止は、庄川町の発展にブレーキをかける」といったきついことが書いてありました。このチラシをしっかりと撮られていたのは、本当に驚きです。会場内に、庄川の方がいらっしゃいましたら申し訳ありません。「かわいそうな庄川の人よ、あなたの土地は地図から消えて無くなりますよ」と書かれています。

こんどは砺波の話ですね。新聞に折り込まれた『となみ新聞』の昭和57年10月発行号に、どぎついイラストが掲載してあります。「昔ここに砺波駅ありき」という石碑が建ったらどうするのだということが書かれています。イラストの下には、「こんなことにならないように城端線を守ろう」と書かれています。砺波が庄川と同じ状態になるかもしれないということを言及されています。それは誰が言っているのか、ということになりますが、私は岩川毅さんではないかと思っています。というのは、先に紹介したチラシは加越線存続同盟や東西砺波商工連合会、砺波地区工業会という団体が発行していましたが、そのトップが岩川さんなのです。『となみ新聞』は岩川さんが出資している新聞であり、ここで自分の思いを伝えているわけです。岩川さんは砺波商工会議所の会頭をされていたほか、中越印刷とか中越レースとか中越パルプといった、いわゆるチューエツグループの会社を経営されていました。城端線や加越線よりも、北陸新幹線のことによく話題に出てくる方だと思います。

昭和40年、金沢で開催された「一日内閣」で、岩川さんは当時の佐藤栄作総理大臣に北回り新幹線を提唱され、東海道新幹線のバイパスとして新幹線を作

ってほしいと言われました。そして岩川さんがおっしゃったことがきっかけとなり、北陸新幹線の計画が進みました。この一日内閣の席で、佐藤総理は、「いろいろ岩川君自身のアイデアも、ご披露になりました。このアイデアは、私も研究させたらいいだろう、そのまま引き受けましたとは申しませんが、研究に値するりっぱな考え方だと、かように思いますので、そういう意味で取り組んでまいりたいと思います」とおっしゃった、と議事録に書かれています。

「北陸新幹線線路選定概要」という資料が、砺波図書館に所蔵されています。ニュージャパンコンサルタント株式会社で作られたものですが、これは、岩川さんが新幹線構想を世に問うた一番基本の資料になります。この時の経緯が富山新聞の記事にあります、その中で岩川さんの発言として、「北回りの構想を友人の若狭得治君に持ちかけたとき、彼は岩川君の夢物語が始まったとばかり全然取り上げてくれなかったのですよ」と書かれています。若狭さんは、「(岩川さんは)何を言っているだろう」という感じだったと思うのですが、それでも食い下がるんですね。「ゼニにならないことは絶対に考えない。強引に彼(若狭さん)からニュージャパンコンサルタントの調査委託を世話してもらいました」とあります。

先ほどの加越線のチラシ「加越線は残る！」にも、「ニュージャパンコンサルタント」という社名が出てきますが、この会社を通じて新幹線の計画を立てたということが、あのチラシの中に出てくるのです。なので、「加越線は残る！」というチラシは、岩川さんが作られたものだかと確信しました。

新幹線の話、加越線の話、城端線の話ということで、岩川さんは鉄道に関するいろんなことをおっしゃっていたということも、こうしたことでも見えてきます。

さて北陸新幹線の駅やルートをどうしようという話になった時、岩川さんは絶対、砺波を通してほしいとおっしゃいました。それが、『となみ新聞』の中に登場してきます。昭和48年2月、『月刊となみ』と当時は言っているのですが、その中で、富山と金沢の最短中間点として新幹線の砺波駅を作るべきだとおっしゃっています。要は、富山と金沢を直線で結んで高岡を経由するよりも砺波を通った方が早いので、砺波を新幹線の拠点にしたらどうか、という提案です。

この話が出てきたことによって、当時から駅を作ってほしいと言っていた高岡はビックリします。その後、昭和49年同じく『となみ新聞』の中で再び北陸新幹線について、「とうに足らぬ能登迂回問題」と題する記事が登場します。富山・金沢間を高岡から羽咋を経由するという計画として浮上した際、「羽咋を通るなどとんでもない。新幹線の意味はどうなんだ」と怒っていらっしゃいます。ちなみに岩川さんは、リニアモーターカーのこともおっしゃっていますが、『と

なみ新聞』でリニアの実験線を誘致したいとも提案されています。

城端線や加越線の話に戻ります。昭和46年2月、商工業者有志一同の名前で「加越線・城端線利用者の皆様、私たちの交通機関を守りましょう」というチラシが発行されています。これが岩川さんの言いたかったポイントではなかったのかと思います。

「これはなくしてもいいのでしょうか」と加越線のみならず、城端線も他人事ではないと書かれています。さらに「沿線住民の皆様、城端線・氷見線がなくなるという保証はどこにもないんです」とも書かれています。

当時、城端線はまだ乗客数が多いですが、「氷見線と加越線の営業係数(100円の収入を得るのに、どれだけの費用を要するかを表す指数)はあまり変わらない」と書かれています。砺波地域の交通機関を大切に守らなければならないし、残すためには色々な努力もしていかななくてはならないとも訴えています。

このチラシの冒頭には、初めにお話しした歴史のことも書かれています。「皆さん方も十分ご承知のごとく、加越線にしろ城端線にしろ、ともに私たち砺波の大先輩、津島、大矢氏たちが私たち先祖とともに多大な血と脂と汗で築いてこられた大切な交通機関であり」とあります。長い間、我々の先輩方が作ってきた鉄道を簡単になくしていいものでしょうか、と言っています。

新幹線のことではあまり話題になっていない方として、もう一人、西川外吉さんを紹介させていただきます。城端の方ならば一度は耳にされたことがあるお名前かと思いますが、生まれは旧城端町の東新田というところです。金沢商工会議所会頭を20年近く務められました。この方が新幹線のことを言われていたことは、実はあまり知られていません。

金沢商工会議所の会報に、「中部圏開発計画」として、東海道新幹線の岐阜羽島駅から北へトンネルを縦貫して、福井・金沢・富山まで新幹線を作りたい、と書かれています。当時、日本鉄道建設公団名古屋支社工事部長でいらした花市義盛(はないちよしもり)さんの構想として、「花市構想」というふうに書かれています。実際新幹線を計画することになった際、「名古屋と北陸を新幹線で結ぶというのも大切だが、元々新幹線というのは東海道新幹線のバイパスというのが本来のあり方ではないのか」と考えが変わり、岩川さんの構想に意見が近くなりました。そして最終的には、「名古屋から新幹線をつなぐのではなく、大阪―東京間を、北陸を通ってつなげよう」という話になったわけです。

城端線では、今観光列車「べるもんた」が走っています。どんな列車なのかをお話させていただきます。

実はこの列車、JR西日本が新しく造った車両ではありません。元々は、えんじ色に白い帯が入った色で走っていて、現在、色を塗り変えて、車内も改装されて走っています。

この車両、昭和54年に製造されています。三重県や兵庫県を走り、平成17年に城端線・氷見線にやってきて、普通列車として走っていました。えんじ色に変わる前は、緑色でした。加古川線を走っていた時の色です。その前はオレンジ色で、色が何回か塗り変わりました。今、「べるもんた」として特別な車両になっていますが、実はそんな歴史があります。

「べるもんた」、名前は聞いたことあるし、見たことはあっても、案外、地元の方々に乗ったことない方がいらっしゃるかもしれません。

乗られると、みなさん結構びっくりされることが多いと思います。注文すれば、お酒とお寿司が食べられます。全国で握りたてのお寿司が食べられる列車はありません。鉄道好きでもそうでない方も、握りたての寿司を列車の中で食べたいと、わざわざ乗りに来られる方もいらっしゃるくらいです。

また車内には素晴らしい井波彫刻が飾られていますし、つり革も、砺波・南砺のマークみたいなものが付いています。そして座席が横に配置されているので、氷見線の海側を見ると雨晴がきれいに見えます。外観を見ているだけだと、グリーン色のきれいな車両だという程度ですが、乗ったら面白い車両だと思います。

最後になりますが、とある神社をご紹介します。高岡市上関の榎宮(つちのみや)神社です。

鳥居の前に線路があり、社殿まで行くのに線路を渡らなければならないという不思議なお宮さんです。参道の横には「線路に入ってはいけません」という看板があります。新高岡駅から瑞龍寺の横を抜けて、高岡駅に着く途中にあるのですが、あまり知られていません。全国でも稀な神社だと思います。

こうなったのにはちゃんと理由があります。近くにすぐに踏切があって、踏切を設置することができなかつたのだと思います。参道があって、行こうかなと思ったら、実は城端線の踏切があって、城端線の敷地を跨がないといけないちょっと怖い神社なんです。

実は私、この神社が好きで、たまに行きます。ここに線路を通すしかできなかったんでしょね。ちょうど城端線もスピードを上げている所なので、あつという間に通り過ぎてしまいますが、ここは私が思っている一番の「ヒミツ」です。ただ、本来は入っては行けない場所なので、左右を確認してから参拝していただければと思います。

お知らせですが、先週日曜日の7月2日から11月、12月にかけて、子どもたちが楽しめる鉄道イベントをやりたいと準備しています。

7月30日には、城端駅で「ひまわりフェスティバル」がありますし、福野駅とか砺波駅とか、東野尻駅横にある東野尻公民館でも話を進めております。駅が会場になっているイベントですので、ぜひ遊びに来ていただければと思います。

雑ばくな話となりましたが、城端線ってこうなんだとか、意外と面白いなということが一つでもあったとすれば、大変うれしく思います。

ご清聴いただき、有難うございました。