

【2017. 7. 23 第二回講座「明治人は鉄路に憧れた」】

講演「富山の鉄道の歩み—その成立と変遷をめぐって—」 詳録

鉄道史研究家
草 卓人

私は立山町在住の草と申します。一口に富山の鉄道の歩みと言っても、最近、ポータラムや環状線のように、新たな街づくりの中心として位置付けられているようですが、昔は産業開発の手段、そして大正から昭和にかけては産業の基盤のための輸送機関、戦後は復興輸送、高度経済成長の原動力となる輸送機関として、活躍してまいりました。

そして、地元の人たちとともに活躍した鉄道ですが、最近は残念ながら、学生さん、車を運転しにくいご高齢の方、そういった人たちの輸送機関になっています。

こうした郷土の交通機関を見直そうという今回の公開講座では、空気のように思っている鉄道がどのようにしてできて、地域の先人たちがどのように考えてこうした交通網を整備していったか、そういうことを考えるきっかけとなるように、富山の鉄道の大まかな歴史について、お話しさせていただきたいと思えます。

一口に富山の鉄道の歴史と言っても、120年ぐらいの歴史があります。今回の講座では、明治初めに全国で鉄道が作られたころの歴史、そして県内ではどのように鉄道が計画され作られていったかを中心にお話をさせていただいて、もし時間がありましたら、昭和期に入るまでの鉄道の歴史について、お話ししたいと思えます。

資料の一枚目をご覧ください。まず、国内最初の鉄道計画からお話いたします。明治維新後、政府は明治 2 年(1869)に、東西両京といていた東京から京都、それから開港場の神戸までの鉄道路線、さらに途中で分かれて横浜港へ行く路線、日本海側の一番の拠点港、敦賀港へ向かう路線の計画を立てました。

その後、新橋から品川を通過して横浜港へ向かう路線の建設が始まり、明治 5 年 6 月に品川—横浜(現・桜木町)間が仮開業となった後、その年の 10 月に新橋(現・汐留)—横浜間に日本最初の鉄道が開通しました。

さらに、こうした幹線鉄道を開通させるために明治 16 年(1883)に、中山道鉄道公債証書条例を公布。東京から塩尻、名古屋、岐阜を通過して大坂に向かう

昔の五街道のひとつ、中山道のルートに鉄道を計画しました。

しかし、このルートは山間部を通るため、急こう配や曲線が多く、加えて当時、長大トンネルを掘削できるような土木技術が今ほど発達していなかったため、仮に完成しても、昔、倶利伽羅峠を鉄道で越えた人はお分かりでしょうが、急こう配の区間では補助の機関車を増結しなければなりませんし、また、急坂を上るために、列車の車両数を減らさなければならないなどの制約もありました。このため、工費の面なども考え、最終的に東海道を通る東海道本線に計画が変更されました。そして明治 22 年に、東海道本線は新橋から神戸まで全通しました。

こうした幹線の鉄道建設に続いて、民間でも鉄道を作ろうということで、明治 14 年に民営の日本鉄道株式会社が設立されました。資金は、昔の殿様や公家たち、いわゆる華族に渡された金禄公債を出資させて、有利な運用をさせようと計画されました。

当初は、今の東北線の東京—青森、さらにその途中から分かれて高崎まで、あとは敦賀、新潟、羽州に路線を伸ばすことが計画されていました。

最初に明治 16 年に上野—熊谷間。それ以降、高崎、前橋まで、途中の赤羽から品川まで行く今の山手線の一部などが、開通していきました。最後に 1891 年に、大宮から青森までの東北線が全通しました。

この鉄道の経営は意外によかったようです。もし儲からない時は、政府が 8% の利益を保証するというので、出資を募って会社を作ったのですが、経営状態は意外によく、年 18% の配当を出していました。

皆さんの中で株をやっている方もいらっしゃると思いますが、年 18% というので、1 万円あたり 1,800 円の配当ですので、大変有利な投資の対象です。さらにこれに加えて、政府が出す 8% が加わるわけですから、1 万円出資していたら、年 2,600 円返ってきます。昔のお殿様などにとっては、大変いい資産運用になったのではないかと、思います。

こうした良好な業績によって、民間でも以後、私鉄建設の計画が続出しました。

次に、富山県の私鉄建設計画を見ていきます。

まず明治 17 年(1884)に、政府の最初の鉄道計画にあった路線のうち、長浜—敦賀間が開通します。その後、明治 26 年に、先ほどの日本鉄道の終点だった高崎から信越線の長野を通過して直江津まで行く区間が開通します。そうすると、先ほどの廣瀬さんのお話にあった日本海航路、敦賀と直江津の航路を使って、富山と連絡することが可能になりました。

話は少し前になりますが明治 14 年、日本鉄道が創立されたのと同じ年に、か

つての前田の殿様、福井・松平家の殿様などの元藩主たちのほか、この辺りは真宗の強い土地柄とあって浄土真宗関係の人たちが、「東北鉄道」の計画を立ち上げています。

この東北鉄道の「東北」というのは、東北地方を意味するわけではなく、京都から見て東北の方角に鉄道を敷こうということで名付けられました。当初の計画線は、敦賀の大阪寄りにある柳ヶ瀬から、福井、金沢、伏木、そして富山を結ぶ路線のほか、長浜から四日市までの路線を計画していました。

この計画は、福井より東側が認可されたのですが、敦賀―福井間を鉄道で移動できないのでは意味がない、ということで、福井方面の出資者が脱退してしまい、挫折しました。

その次に明治 21 年、現在の高岡市在住の政治家、島田孝之のほか、地域の有力者が、富山方面までの鉄道開業を目指した北陸鉄道（現在、石川県にある北陸鉄道とは別の会社）を計画しました。

計画路線は、PPT の図に出っていますが、敦賀から山を越えて、東に向かいます。福井から一旦海寄りに出た場所は三国港です。今は競艇や水族館で有名ですが、当時は非常に重要な港でした。ここにも駅を作り、金沢、それから最終的には伏木、富山まで結ぶことを計画し、会社を設立しました。

これも残念なことに仮免許までもらったのですが、発起人間の利害不一致と、資金調達がうまくいかなかったことで、計画が挫折。国による官設鉄道建設の請願を決議して、免許状を返納しました。

そのころ、民営鉄道に関する法律整備が徐々に進んできまして、例えば明治 20 年（1887）に公布・施行された私設鉄道施設条例では、従来、申請ごとに外交条約の様な「特許条約」をいちいち結んでいたのに対して、これをひな形化して、免許を出しやすくしました。しかし、まだこの段階では、鉄道を引くのに仮免許、本免許を受ける必要があるなど、基準が厳格でした。

その後、政府の鉄道網計画が策定され、1892 年に鉄道敷設法が公布されました。これは将来、政府が建設しようという鉄道路線を明確化して、国で建設できないのであれば、民間で建設してもらうことも可能である、というような指針を示した法律でした。

その中で富山県関係では、「中央線及ビ北陸線ノ連絡線 岐阜県下高山ヲ経テ富山県下富山ニ至ル鉄道」、「北陸線 福井県下敦賀ヨリ石川県下金沢ヲ経テ富山県下富山ニ至ル鉄道及本線ヨリ分岐シテ石川県下七尾ニ至ル鉄道」、それと、その後、追加されたのですが、「北陸線及北越線ノ連絡線 富山県下富山ヨリ新潟県直江津ニ至ル鉄道」が、国が将来、建設する路線として示されていました。

そしていよいよ、1893 年 7 月に北陸線が着工します。敦賀―福井間の工事が

始まり 1896 年 7 月に開通。1898 年 4 月に金沢、1898 年 11 月に高岡。そして富山までで来たのが 1899 年 3 月 20 日になります。こうした国の鉄道建設に合わせて産声を上げたのが、今回お話しする中越鉄道です。

先ほど廣瀬さんの話にあった伏木の藤井能三や、堀田善右衛門らが発起人になって、高岡から伏木までを結ぼうという伏木鉄道の出願が、官設の北陸線が着工された明治 26 年に行われます。これが開通すると、北陸線が通る高岡は伏木鉄道によって伏木港と結ばれ、海陸の交通の拠点になるわけです。

さていよいよ本題の中越鉄道の計画に入らせていただきたいと思います。この計画の最初の提唱者は富山県出身の土木技術者で吉田茂勝という人でした。この人は元富山藩士で吉田流弓術の使い手だった吉田茂尚の息子で、維新後、土木技術について勉強された後、富山県の土木技師を勤めたり、京都と琵琶湖を結ぶ大きな土木工事だった琵琶湖疎水の建設に参加したことが分かっています。

北陸線の建設が始まった明治 26 年(1893)、吉田は県東部に比べて既に経済的に豊かだった砺波地方の穀倉地帯と、海陸の交通拠点となろうとしている高岡を結ぶ鉄道の将来性に着眼して、以前北陸鉄道計画の中心になっていた政治家の島田孝之とともに、射水、砺波郡の有力者を歴訪します。これは文書が残っているのですが、この人たちが射水、砺波郡の有力者を糾合して、この年 10 月に高岡から城端までの仮免許を出願します。そして明治 27 年に仮免許、28 年 11 月には本免許を受けました。

その 2 年後の明治 30 年、今から 120 年前の 5 月に高岡市の黒田（今の新高岡駅の近く）から福野までの区間を開業しました。これは単に富山県最初の鉄道というだけではなく、日本海側最初の民営鉄道という歴史的な位置づけを持っています。

こうして開業した中越鉄道は、同年 10 月に城端まで開通。そして翌 31 年の 1 月には、北陸線の駅の場所が決まった高岡まで開通し、その年の 11 月には北陸線が高岡まで延伸して、全国的な鉄道網と結ばれることになりました。

高岡と伏木までを結ぶことを計画していた伏木鉄道は、免許が得られなかったので、中越鉄道が免許の申請をして、明治 33 年 12 月に高岡から伏木まで開通。それから、大正元年には伏木から氷見間が開通します。

大正 7 年には今の能町駅から分岐して伏木港の対岸にある新湊までの区間が開通します。終点は今の万葉線の六渡寺停留所辺りになります。さらに万葉線の前身というべき高岡―伏木間を電化して電車を走らせ、さらにこの電車の高岡市中心部への乗り入れを目指して、同区間の電車併用と高岡駅から 1.6 ㎞の路線延長を出願しています。

こうして県西部の交通の中心となった中越鉄道ですが、大正 9 年 9 月 1 日に国有化されて、のちに現在の JR 城端線、氷見線になりました。能町から新湊までの路線は、現在もその一部が貨物路線として営業しています。

中越鉄道開通の影響としては、砺波の農村地帯が高岡と伏木港を介して全国市場と直結し、地域の農産物、肥料が運搬されるようになりました。さらに伏木港の利用増加、伏木港周辺の工業地帯形成にも大きく関与する形になりました。

次に中越鉄道について、少し詳しくお話をいたします。

お配りした冊子の資料のほかに、一枚ものの資料（ネット上ではレジメの末尾に掲載）を二つ、用意させていただきました。このうち、最初の「県西部の地域鉄道」をご覧くださいと思います。

先ほどの話と重なりますが、まず建設の目的です。明治 26 年、国鉄の北陸線が富山まで着工したほか、伏木鉄道の高岡―伏木間が出願されたということで、高岡が物流の拠点になることが予想されました。富山市出身の技術者、吉田茂勝は、砺波の穀倉地帯と、交通、商業の中心地である高岡を結ぶ鉄道建設の将来性に着目。島田孝之と共に地域の有力者を糾合して、明治 26 年 9 月に東砺波郡出町、現在の砺波市で会社設立の協議会を開催しました。

砺波地方から高岡までの鉄道建設を行えば、北陸線、あるいは伏木鉄道を介して伏木港から全国市場と直結することができるという思惑があったのだと思います。その年の 10 月に、高岡から城端までの路線 20 町について、軌間は現在の城端線よりひと回り小さい 2 町 6 尺、県内でいえば、黒部峡谷鉄道のトロッキ電車ぐらいの線路幅の鉄道で、免許を出願しました。

そして翌年、明治 27 年 11 月 14 日に高岡―城端間について、現在の城端線と同じ 1,067 町の線路幅で仮免許を受けています。これは免許を申請している段階で、ここだけ線路の幅の狭い鉄道を敷いては、国鉄と貨車が直通できないから出し直した方がいい、という意見があったので、途中で差し替えて現在の線路幅で免許が下りることになりました。

明治 28 年、1895 年に株式を募集。その年の 11 月に本免許を取得します。資本金 35 万円で、今の金額で考えると小さい額ですが、貨幣価値の違いを 10 万倍とすると、340 億円というような大きな事業だったかと思います。

この会社はどういった人たちが出資したかについては、もう一枚お配りした中越鉄道地域別持株別一覧表をご覧ください。ここでご覧いただきたいのは、明治 29 年 3 月期に、どこの人が一番多く出資していたかということ、砺波郡在住の人たちだったということです。約 32 町、2,235 株です。その次が 13 町、約 900 株で東京在住の安田善次郎の一族。意外に少ないのが高岡市在住の、いわゆ

る高岡商人といわれる資本家で、約 10 株、700 株です。

そして、社長には砺波郡在住の大矢四郎兵衛が選出されます。出資者の多くは砺波郡の地主層で、商業的な利益というより、農村で生産しているコメの積み出しや肥料の運搬で、自分たちの産業にプラスになるように考えた鉄道計画ということが言えると思います。

こうして成立した中越鉄道は、明治 29 年 3 月に最初の区間である黒田から福野までの工事を始めると同時に、高岡から氷見までの免許申請を行います。これは先ほどお話した伏木鉄道の免許が却下されたため、中越鉄道で高岡と伏木・氷見とを結ぶ鉄道を作ろうということになったからです。

明治 29 年 6 月に城端線が着工され、翌年の明治 30 年 5 月 4 日、今から 120 年前に黒田から福野までの最初の区間が開業しました。

同じ年の 10 月には城端まで開通して、城端線のほとんどの区間が開通したことになります。さらに翌年 1 月には、駅の場所が決まった北陸線の高岡駅までの路線もできて、城端線の全区間が開通しました。

いろいろな郷土史の本にも書いてあるかと思いますが、こうして開業した中越鉄道の当初の建設費は、資本金 35 万円の範囲におさめるつもりでしたが、建設途中の物価の上昇、水害などもあって、予定金額が 40 万円と資本金を 5 万円も上回ってしまったため、借入金で不足分を賄うことにして建設を進めました。

その後、伏木線を建設するために約 20 万円、北陸線を高架で渡るための横断橋建設費 4 万円のほか、最初の建設時に短い橋を仮設備の木橋で建設していたために、これを将来鉄橋に改築する工事費 3 万円などの費用が必要となったため、城端線建設費の予算オーバー 5 万円と合わせて 35 万円を増資して、資本金を 70 万円に変更することになりました。

当時、経済情勢があまりよくなかったにもかかわらず、無理な増資を行い、今までの株主に無理に金を出させるという形になったため、株主の中には株を手放す人が続出しました。

そのころの中越鉄道は、旅客、貨物の輸送量が予想を大きく上回っており、利益もそれなりに出していたのですが、その利益が全部、借金の利息支払いに消えていました。

せっかく儲かった利益が借金の利息に全部持っていかれば、当然、会社にはほとんどお金が残りません。ひどいときには利益はスカスカという状態で、当然、配当もできません。

当時の地方銀行が 1 割ぐらい配当していた時代に配当がないのでは、この会社は将来、危ないのではないかとということで、額面 50 円だった株の値段が 3 分

の1以下の16円内外まで下がり、農村地主層を中心とした株主が株を売り払ってしまいました。

しかし、こうした中で、株価が安いけれども利息払いという重しがなくなれば、将来、有望な会社だということが分かっていた一部の人たちは、安値の株を買い占めていったわけです。

そうした過程が、先ほど見ていただいた中越鉄道の地域別持ち株別一覧表に出ています。明治35年3月の株主の分布を見ていただくと、最初、3割以上を占めていた砺波郡の人たちの株は15 鈔に、一方、高岡商人の持ち株は20 鈔台というふうに、株主、株式の分布の逆転現象が起きました。中越鉄道は砺波の農村生産者の経営から、高岡をはじめとした都市の商業資本家が経営する鉄道に変わってしまったわけです。

そして大矢四郎兵衛は、伏木線の建設が決定する前に、株価の下落の責任を感じて、社長を辞任しましたが、取締役としてはまだ残っていました。大矢は、会社がこういう状態だから、伏木までの路線建設は先送りしようと考えました。まず、伏木までの路線計画をいったん中止して、手前の米島に仮の停車場を作って、そこから伏木港への連絡は小さい船で行えばいい、と考えたわけです。

そうすれば、小矢部川鉄橋架橋で大きなお金を出さなくて済みます。そして、高岡駅で北陸線を高架で横断して、自由な運行ができるようにする方が先ではないか、と主張します。しかし、会社のほかの役員たちになかなか受け入れられなかったため、明治33年に役員も辞め、臨時株主総会の開催を請求します。その時の意見が、北日本新聞の前身である富山日報に掲載されているので、紹介したいと思います。

持ち株表の裏に、大矢の論点を書かせていただきました。実際に書かれた項目はもっと多いのですが、重複しているところもあるので、少なくまとめました。

その中で大矢がまず言ったのは、

1. 「資本金超過及びその善後策」

- ①小矢部川架橋中止による工費11万円の節約
- ②米島に駅を設置すれば伏木だけでなく新湊町と小型の船で連絡ができる
- ③伏木港での大型船荷役にはしけを要する現状

伏木港はまだ岸壁に大きな船を接岸して直接荷物の積み下ろしができる状態ではなく、大きい船は船底が海底に接触しないように少し離れたところに停泊して、荷物の積み下ろしをして、そこから廣瀬さんのお話にあった小さい船で荷役をするというような現状でした。

それであれば、わざわざ伏木まで線路を敷かなくても米島から小さい船で荷物の運搬をすればいいのではないか。駅を作るのが米島でも伏木でも手間は同じ、というわけです。

④伏木港の整備計画がまだ確定していない段階で、伏木駅を設置するのはまだ時期が早い

⑤伏木駅の予定地は埋め立てを要するうえに、地元の住民の反対も強いので、工期の遅れや予算超過も見込まれる

などと、その段階で伏木まで鉄道を敷くことの問題点を述べています。

2. コルベルトを当分、木製の仮設備のまま、継続使用すること

これは先ほど申し上げました城端線のコルベルト（1~5 区間の鉄道橋）はまだ木製の仮設備のままでしたが、改築を中止して工費を節約しようとした。

3. 伏木線の建設時には北陸線との立体交差が不可欠

①高岡駅で北陸線と立体交差しなければ、城端線と伏木線の双方に別々の列車が必要となって、車両の不足、それから貨車を伏木線と城端線の間で入れ替えする手間が生じて、貨物が多い時の輸送能力が不安である。

今の城端線と氷見線の連絡を見てもそうなのですが、当時の国鉄線を越えての海側と山側の列車を連絡する時に、高岡駅で北陸線と立体交差しなければ、城端線と伏木線の双方に別々の列車が必要となって、車両の不足や、貨車を伏木線と城端線の間で入れ替えする手間が生じて、貨物が多い時の輸送能力が不安であるという指摘です。

②伏木線を独立運行した場合、ホームが別になり乗り換えの不便が生じて運行経費も増加する。

伏木線を独立運行した場合、ホームが別になり乗り換えの不便が生じて運行経費も増加します。

③立体交差線を建設すれば、伏木線の営業距離が増え、それに伴う増収が図れる

立体交差線として、高岡駅南側にあった城端線の駅から少し迂回して北陸線を越えて伏木へ向かう形にすれば、高岡駅から直接行くより営業距離が増えて、その分、運賃を高くできて増収を図れるというようなことを言っています。

④用地買収が進捗しない割に測量費が不自然に増加している。

用地買収が進捗しない割には、測量費などの準備費が不自然に増加している。こういったことから伏木線の建設は米島に駅を仮設し

て、それからあとのことはそのあとまた考えれば良いのではないか、という意見です。

大矢四郎兵衛は、明治 33 年の臨時株主総会でこういった意見を提案したのですが、残念なことに否決され、会社側は「会社の経営に一層注意する」という答弁のみで終わったため、これがきっかけに中越鉄道と縁を切ることになりました。明治 35 年には自分の持っている株をすべて売って、政治の道、そして北海道開拓に転進することになります。

それによって、中越鉄道の経営がどうなったかという点、「『中越鉄道整理の意見』における大矢の論点」の下の方に、中越鉄道建設収支推移表を書かせていただきました。

大矢が意見を出した通り、伏木まで路線を延長すれば、建設費が 77 万円に達するのですが、大矢の「米島打ち切り」案であれば、11 万円の節約になって、さらに高岡で北陸線を高架で横断する建設する建設費ができて、直通運転もできるのではないかと、という試算です。

最終的には、伏木線全部を建設した時より 3 分の 1 の予算オーバーで済むのではないかと、という予想を立てていたのですが、伏木線建設が強行されることになり、伏木線が開通した明治 34 年には、建設費が総額で 84 万円となりました。高岡駅の高架は当然、建設されなかったうえ、支払いの利息、社債を発行する際の差金（発行する時と売るときの差額）も負担することになったため、費用の総額は 89 万円になりました。

それから資本金 70 万円を引いても 19 万円が不足しました。しかも株式の代金がすべて払い込まれていなかったため、最終的には 27 万円もの不足となり、これを会社は社債と借金、年利 10 厘ぐらいで補てんする形となったため、経営的には儲からないような形になってしまいました。

最終的に株式は、借金という重しが取れば、儲かる会社であることが分かっていた高岡方面の商工資本家たちが安値で買い占め、経営の実権は都市の商工資本家の主導に移ってゆきました。

その後、日露戦争後の輸送収益増加によって、累積債務の償還が可能になります。なぜ日露戦争後に輸送量が増加したかという点、日露戦争時は日本海側の航路が危険な状態になり、新湊にあった汽船会社の船がロシアの軍艦に沈められる、ということもありました。戦争が終わると、日本海航路、特に北海道との交易も盛んになり、大陸との対岸貿易も活発化して伏木港の取扱量が増加しました、大矢の予想と異なり、これであれば、増資によって借金を相殺することで借金を返すことができるのではないかと、ということになってきました。

明治42年に資本金を70万円から85万円に増資して、15万円の資金を調達。それによって累積した債務を返し終わることができました。

この年の4月、懸案だった高岡駅での城端線と伏木線の連絡を、駅構内の平面交差で行うようになり、国鉄の北陸線に制約されるものの、城端から伏木までの直通運行が何とか開始されました。

大正元年には伏木港の改修工事が完了して、大型汽船の直接荷役、岸壁に大型船を直接着けて荷役することが可能になり、貨物取扱量は増加します。

さらに、伏木港の発展に伴って、伏木港の内陸部には、例えば、北陸人造肥料などの肥料会社をはじめとした工場が立地し、伏木線は貨物や旅客が急増して、中越鉄道のドル箱路線になっていきました。

同じ大正元年9月には、伏木から氷見までが開通。沿線の島尾には島尾遊園という、海水浴やお風呂に入れる温浴場が開設されて、一般の旅客だけでなく観光客の誘致にも乗り出していきます。

ところが、中越鉄道への輸送依存が高まり、高岡と伏木間の貨物や旅客が急増すると、今度は輸送し切れない貨物が伏木港に滞留するような事態になっていきます。こうした問題が深刻化し、明治43年には当時の高岡商業会議所が中越鉄道国有化を請願するという事態になっていきました。

大正7年(1918)1月には、伏木に荷物が集中することを防ぐこともあって、能町から新湊、今の万葉線の六渡寺付近までの新湊線という路線を開通させ、ここでも船との荷役を行えるようにしました。

さらに同じ年に、伏木から高岡までの区間に電車も走らせて旅客輸送をさばくほか、高岡駅から高岡市内まで路面電車の線路を敷いて、その電車を利用しようという計画まで、出願されています。

この計画は最終的には、昭和23年(1948)に開通した富山地鉄高岡軌道線として実現しています。最初に開通した区間は高岡から伏木港まででした。

中越鉄道は大正9年9月1日に、現在の成田線である成田鉄道とともに、国有化されることになりました。買収金額は570万1千円ぐらいだったと聞いております。高岡を中心に、伏木と城端、山と海を結んで、県西部の中心的企業になった中越鉄道は、のちの国鉄城端線、氷見線となっていくわけです。

今度は、明治以降の全国の動きについて、申し上げたいと思います。お配りした資料の中に、「鉄道国有化と軽便鉄道ブーム」という項目があります。明治31年5月、東京の商工会議所会頭だった渋沢栄一らによって、鉄道国有化の建議案が提出されています。

これは、このころまでに日本鉄道などいろいろな私鉄が、幹線となる路線を建設するのですが、運賃が別計算になったり、会社ごとの連絡運用が不備だっ

たり、軍需輸送の障害になるなど、私鉄の分立の弊害が出てきていました。さらに、経営上の問題で、日本鉄道以外は利益が低迷していたことから、私鉄の主だったものは国が経営してほしいという経済界からの要請をもとに、鉄道の国有化が請願されたわけです。

そして8年後の明治39年(1906)には、「鉄道国有法」が公布されました。内容は、一地方の交通を目的とする鉄道以外の一般の運送用鉄道はすべて国の所有とするというもので、この法律に基づいて、先ほどの日本鉄道など、主な幹線を中心に17私鉄が買収され、それまでは民営鉄道の比率の方が多かった日本の鉄道の90%を、国が運営するようになります。民営の鉄道はこれ以降、国鉄の補助的な輸送機関ということになって大資本の投資対象から外れることになり、地方的な枝線的な民営鉄道の開業が激減していくことになります。

しかし、国有鉄道だけでは地方交通、地方経済の発展が図れないので、国は鉄道国有化後の明治43年(1910)に、枝線の建設、地域的な鉄道の建設促進を目的とした「軽便鉄道法」という法律を公布しました。民営鉄道に課していた法規制緩和と、創業時の利益保証によって、地域的な鉄道の建設を促進し、地方産業の振興と国鉄幹線に流れ込む旅客や貨物の増加を図ろうとした訳です。

これは、民営鉄道を作るための私設鉄道法より法律的な規制が緩和された法律で、例えば、建設する時も、国が建設する幹線のような立派なものを作らなくてもよいとしています。免許も、仮免許、本免許と申請しなければならなかったのを、1回で免許がもらえるようになりました。

その翌年の明治44年には、「軽便鉄道補助法」という法律が公布されました。これは、国の補助で創業時の利益保証をしています。現在、地方的な鉄道に補助する場合は、赤字、つまり欠損に対して補助するようになっていますが、軽便鉄道補助法は、「利益を補助」するという形になっています。

例えば、この法律が公布された時の補助率は建設費の5%でした。これはどういうことかということ、建設費の5%までの利益が出ない場合、国がその利益を補填するというもので、赤字補てんではなくて利益を保証して、鉄道建設を促進しようというわけです。これによって、民営鉄道の建設が促進されていきます。

一方、北陸線の富山から直江津までの建設は、日露戦争によって一時中断していたのですが、日露戦争前の明治34年(1901)に富直鉄道期成同盟会が結成されて、政府への請願活動が活発化し、日露戦争が終わる明治38年に、官設「富山線」として建設が決定しました。

明治41年11月に富山―魚津間、明治43年4月には魚津―泊間と、徐々に開通していき、大正2年には富山―直江津間が全通しました。東京までの所要時

間が、それまでの 20～21 時間から 14 時間台になります。今の新幹線の 2 時間台に比べれば、あまり短くないと思われるかもしれませんが、当時としては画期的な出来事で、関東地方への利便性、あるいは農産物や商品の出荷の利便性が高まりました。

ちなみに、(PPT 参照) この絵葉書の写真の上の方、左側が魚津駅、右側が魚津まで延長された当時の富山駅です。この下の写真は、右側が現在の呉羽山でトンネルをくぐって富山へ行く路線です。左側に機関車が写っていますが、この線路は呉羽山の北側を迂回して、神通川西側の現在の田刈屋にあった当初の富山駅に向かっています。写真は、迂回していた線路と新しい線路の切り替え直前のものです。

次は、富山県の地域的な鉄道の助成策について、説明します。

先ほど、軽便鉄道法と軽便鉄道補助法という 2 つの法律を紹介させていただいたのですが、明治 43 年当時、濱田恒之助という知事が富山県に在任しておりました。

濱田恒之助は、今でいう水力発電を主とした富山県の工業化、それから対岸貿易の振興ということを提唱しまして、「産業立国知事」という評価をもらっています。昭和 50 年代に「逆さ地図」などと言って奇抜さを前面に出した富山県の地図が出されたのをご覧になった方もいらっしゃると思いますが、濱田知事は在任中に開催した一府八県聯合共進会の時に、既にこの「逆さ地図」を作って、対岸のロシアとか中国大陸との貿易の振興、あるいは、それを見据えた県内の交通網の整備による物流の円滑化を提唱しています。

その一環として、濱田知事は明治 43 年 12 月に県内の地域的な軽便鉄道のモデルルートを作成、公表しています。

路線としては、まず小杉一新湊間、それから福野一井波間、これは後に加越線の前身になっているかと思えます。そのほかに泊一小川温泉間、滑川一上市一五百石一富山市街地を結ぶ区間、富山市街地一東岩瀬を結ぶ区間、国鉄富山駅から富山市街地を結ぶ区間、これは今の富山市内軌道になるかと思えます。それから富山市街地一八尾を結ぶ区間、小杉一八尾間、あと高岡一氷見間、これは中越鉄道のルートと違って、高岡から氷見まで直通で結ぶ区間を想定していました。そして石動一出町間、これものちには福野から石動へ向かう形で建設されることになるのですが、こういった区間のモデルルートを策定して公表しました。

この狙いは何かというと、県内外の資本家から鉄道建設に関する投資を呼び込むことで、県内産業を振興させる輸送基盤を構築しようと考えていたわけです。大正元年に富山県は「軽便鉄道及軌道県補助規定」という規程を作るので

すが、濱田知事の策定したルートで鉄道を建設すれば、許認可に関してもスムーズに進むし、国から補助が万一もらえなかった場合でも、県で独自に策定した補助規定によって、必ず補助金が得られるようにしました。

この時期に開業した鉄道としては、中越鉄道の伏木―氷見間があります。軽便鉄道として建設したのは、軽便鉄道法によって建設したほうが、申請もしやすく、補助ももらえたからです。

大正 2 年(1913)に開通した立山軽便鉄道の滑川―五百石間もそうです。ここは中越鉄道と違って、資本金の半額が大阪の資本家によって出資されていました。

それから、同じ年の 9 月に開業した富山電気軌道、この路線は今の富山の市内電車の前身になります。この年に行われた「一府八県聯合共進会」という博覧会に合わせて、今の富山のいずみ高校の場所にあった会場への観客輸送機関をつくるとともに、富山市内の交通を近代化する機会にしようということで計画された路線です。

翌大正 3 年に開業した富山軽便鉄道は、今の富山駅から富山地鉄の稲荷町を通過して、南富山から南下、飛騨街道沿いに笹津までを結びました。そこから先は三井鉱山の建設した神岡軌道に接続し、自社の沿線だけでなく神岡鉱山の鉱石輸送、飛騨方面との人や物の輸送に活躍しました。

ちなみにこれは開業当時、現在の南富山駅に停車している「110 号機関車」の写真です。実は当初、機関車はドイツから購入する予定だったのですが、第一次世界大戦によって船が来なくなったため、当時の国鉄から機関車を借り入れて開業することになりました。ちなみにこの機関車は今も残ってしまっていて、国鉄に返却された後は、各地で活躍した後、東京の青梅市にある青梅鉄道公園に保存されています。

そして、この富山軽便鉄道の後にできたのが、いわゆる加越線の前身である砺波軽便鉄道です。当初、福野から庄川町の青島まで結ぶ鉄道の計画と、福野・福光方面から石動方面に向かう計画があったのですが、たまたま設計技師が同じだった関係から、二つの事業を統合して、石動から庄川町まで結ぶことになりました。

大正 4 年(1915)にようやく福野―青島間のみで開通しましたが、残念なことにこの会社は、乱脈経営や、経営陣に人の和が無かったこともあって、その経営は苦しいものでした。運転資金が足りなくて株主からの借金に頼ってみたり、資金不足をまかなうため石動まで敷くために買ってあったレールを売ってしまったり、わずかな区間しか開業していないのに全線開業時まで要らない車両を大量に買い込んで、それが雨風に晒されて腐ってしまうという状況になったりして、監督官庁の監査まで入る事態になりました。後に電力会社の資本が入っ

て経営が改善されるまで、不安定な経営が続きました。

ほかにも県内で民営鉄道の建設計画があったのですが、資金不足や、計画に参加していた中央の資本家の破綻などで、挫折しています。

その後、こうした明治の末期から大正の初めにかけての軽便鉄道、民営地域鉄道ブームは、次第に収束していきます。

なぜ収束することになったかという、まず地域的な鉄道は収益性の低い事業のため、第一次大戦の好景気、いわゆるバブル景気のような経済情勢で、資本家の投資資金が鉄道より儲かる会社、造船とか工業に回されてしまったことが挙げられます。さらにその後、第一次大戦後のバブル崩壊、反動恐慌によって、資本の投資自体が減少した事です。

次に全国的に補助金を目当てにした軽便鉄道計画がどんどん出てくるようになって、次第に政府に補助金の財源が枯渇してきたためです。

それから、先ほど申し上げた鉄道敷設法を改正した改正鉄道法が大正 11 年(1922)に公布されました。これにより、少し地方に計画線を伸ばした国の鉄道予定線が定められます。

富山県内でも、「猪谷ヨリ岐阜県船津ニ至ル鉄道」「八尾ヨリ福光ヲ経テ石川県金沢付近ニ至ル鉄道」「氷見ヨリ石川県羽咋ニ至ル鉄道」が挙げられていました。このため、地域の人たちは自分たちで何とか資金を集めて鉄道を敷こうという考えから、国鉄による支線の建設を国に請願する方が楽という考えに変わってゆき、民間で鉄道を建設しようという意欲が次第に失われていきます。

昭和 40 年代に「我田引鉄」、国鉄の赤字ローカル線建設ということが問題になったのですが、これとよく似た状況になったのです。

その次に県内で鉄道が建設されたのは大正末期からで、特定の産業のための鉄道が建設されます。時代的な背景としては、第一次大戦によるバブル景気の到来で、県内の水力資源に着目した電源開発、工場の進出が進んだことがあります。大正 10 年には県内の工業生産額が、農業生産額を上回るようになりました。このための電源開発の輸送や港湾の連絡などを目的とした鉄道の建設が進んでいきます。

この時期に開業した鉄道としては、富山県営鉄道があります。県が鉄道を経営していたということをご存知の方はあまりいらっしゃらないと思いますが、当時、県が発電を計画していた常願寺川の電源開発、立山への登山客誘致のため、今の南富山駅から上滝を通過して、最終的には立山駅の手前にあった粟巢野というところまで鉄道が建設されました。

そのほか、県東部では黒部鉄道があります。黒部川の電源開発、それから黒部川扇状地の交通整備を目的に、現在のあいの風黒部駅から宇奈月までの路線

を建設し、続いて石田港の復活と海水浴客の誘致を目指して石田港まで行く路線を建設しました。

富山市では富岩鉄道があります。今はライトレールとして生まれ変わりましたが、大正末期から伏木港だけでは港湾輸送能力が足りなくなったので、第二の伏木港として東岩瀬港、現在の富山港を整備して復活させようという動きに合わせて、港との連絡と沿線地域の工業化を目的として建設されました。

また神通川西側では越中電気軌道が開業しました。この路線は昭和 55 年(1980)に廃止になった射水線ですが、富山市の神通川西側から新湊までの海岸沿いを結び、合わせて沿線地域の工業化を目指そうと建設されました。

そして、先ほど申し上げた砺波軽便鉄道が、加越鉄道と、金沢と福光の間の建設を目指していた金福鉄道などを合併するなどして、大正 11 年に福野から石動までを開通させ、庄川水系の木材搬出や電源開発資材輸送などに活躍することになります。

そのほか、正式に旅客を運ぶ鉄道ではないのですが、当時加越鉄道の終点だった青島町、現在の砺波市庄川町から小牧ダムまで、ダム建設を目的として庄川水力電気という会社の専用鉄道も敷かれ、昭和 5 年(1930)～13 年まで旅客営業も行われております。

そしてこの写真は、一番上の右側が富岩鉄道。そしてこちらが同じく富岩鉄道の岩瀬港の駅です。こちらが東岩瀬港です。汽帆船、帆と蒸気機関を備えた船が入るまでに整備されています。

そしてこちらの上の左側の写真が、後の射水線になる越中電気鉄道です。このように大正末ごろには産業を目的とした鉄道の建設が盛んになってきましたが、この時期、飛越線、現在の高山本線の建設が表面化しました。ちょっと年代がさかのぼりますが、大正 6 年(1917)に鉄道院の総裁、後藤新平が高山線建設の調査のために来県して、それを機会に神通川の西岸から八尾町へ向かう区間の誘致運動が活発化しました。

本来は、富山軽便鉄道が開業した飛騨街道沿いの区間を買収して国鉄線にする予定だったのですが、最終的には鉄道敷設法を改正して八尾経由の建設が決定しました。そして昭和 2 年(1927)に富山から八尾までの区間が、昭和 4 年には笹津、昭和 5 年 11 月には猪谷まで開通することになりました。

これによって、富山から直接、笹津まで結んでいた富山軽便鉄道、このころには富山鉄道という名前になっていたのですが、この鉄道の神岡の鉱山輸送が全くなくなり、昭和 8 年には現在の南富山から笹津までの区間を廃止して、国鉄バスが代行運行することになりました。

そのほか、呉羽山に遊覧客を目的としたケーブルカーのような鉄道、呉羽山インクラインが開通しましたが、残念ながら 2 年ぐらいで廃業しました。

続いて戦時統合期に入らせていただきます。第一次大戦が終わってからは、経済発展により人や物の交流が変化していきます。旧来の地域完結型経済圏、例えば川の上流下流を中心とした経済的交流から、都市の集中型経済へ変容していきます。例えば、県東部の立山町でしたら、滑川とか水橋との交流が盛んだったものが、富山市へ直接向かう都市集中型経済へ変化していきました。

そうすると、旧来の枝線型鉄道では新しい交通需要に対応できないようになります。そんなニーズに応える形で、地方から富山市へ直行するバスが台頭するようになって、地域交通の需要が実際の鉄道の路線にそぐわないというところも出てきました。

それに加えて、昭和 9 年(1934)に高山本線が全通して、富山市が中京地区と直結するようになります。その後、戦時統制経済と軍需輸送に対応する私鉄群の統合再編を目指す国策が出され、鉄道会社を経営統合して軍需輸送に対応できるようにしていこうという動きが高まります。

昭和の初め、「富山県一市街地化」を目指して「富山電気鉄道」（現在の富山地方鉄道）が創立されます。富山電気鉄道は、富山一五百石一上市一大岩間の大岩鉄道計画と、都市集中型の交通需要に対応できなくなった立山鉄道の改良計画を結合して、昭和 6 年に富山から寺田、上市、五百石までの路線を開通させます。のちに滑川まで運行を開始し、昭和 11 年には五百石から岩嶺寺、そして西三日市、今の電鉄黒部まで電車を開通させました。

そして昭和 12 年には、南富山一笹津間を廃止して残りの富山一南富山間を運営していた富山鉄道と、富山港線を経営していた富岩鉄道を傘下に収めます。

昭和 15 年には、後に笹津線として建設される区間の免許申請を行っています。昭和 16 年には富岩鉄道、富南鉄道を合併して、運河沿いに路線を持つ富山市営鉄道も経営するようになりました。

それに先立つ昭和 13 年に、陸上交通事業調整法が公布され、交通事業調整委員会の意見を聞いて、関係事業者に合併や譲渡を命令ができるようになりました。私鉄の多かった東京、大阪、香川、福岡と並んで、富山も調整の対象となりました。

翌年の昭和 14 年には、電力事業の国家管理を目指す「電力国家管理法」によって国策会社「日本発送電」が設立され、太平洋戦争が始まった翌年の昭和 17 年には、電力会社が北陸配電など地域別の会社に統合されていきました。そのため、旧来の電気事業者は主要な事業だった電力供給部門を買収されて、鉄道などの付帯事業しか残されないという形になりました。

昭和 17 年 7 月には県下官公民営交通業者会議が行われ、全体的な統合の申し合わせが成立。9 月には富山電気鉄道を母体にする県内すべての鉄軌道、バスの

統合が決定されました。

10月に「戦時陸運ノ非常体制確立ニ関スル件」が閣議決定され、戦時輸送増強を目的にした計画輸送、具体的には今まで船で運んでいた貨物をできるだけ鉄道で輸送させようという法律が決定されます。

11月には県下交通統合実行委員会が開催され、統合会社名を「富山地方鉄道」とすることが決まり、翌年の昭和18年1月1日に富山地方鉄道が成立しました。富岩線は富山港に荷揚げする石炭などの重要物資の連絡する路線として、同年6月国鉄に移管され、富山港線となりました。

昭和18年11月には富山から宇奈月までの直通運転が開始されましたが、他方では資材転用のため、上市口(現・上市)駅からもう少し市街地側にあった旧上市駅まで伸びていた区間の廃止や、富山駅前に伸びていた路面電車の乗り入れ線が廃止されるというような事態になっています。

昭和19年には輸送力増強が要請されていた高岡から新湊、伏木港までの区間の路面電車、現在の万葉線の建設が開始されましたが、資材の不足などによって開業は戦後の23年に持ち越されています。

そして、昭和20年8月、富山大空襲によって富山市街地周辺の鉄軌道が被災し、惨憺たる姿で敗戦を迎えることになりました。

最後に戦後の復興から加越能鉄道の設立です。県西部は加越能鉄道が設立され、富山地方鉄道から経営が移管されました。その後、昭和26年には高岡の軌道線が新湊まで開通し、射水線を経由して高岡から富山までの直通運転が開始されました。その後、富山地方鉄道の笹津線が開通。富山駅から総曲輪を通過して高岡、金沢を結ぶ高速鉄道の免許を申請します。

このころ、鉄道は最盛期を迎えたのですが、残念ながら、モーターレーションの進展によって、徐々に廃止の傾向をたどることになります。例えば、この辺りでいうと、石動から庄川町を結んでいた加越線が昭和47年に廃止になり、平成10年には加越能鉄道が万葉線廃止を表明するような事態になっていました。

しかし、そういった動きに歯止めをかけようということで、平成14年には高岡の軌道線が第三セクター万葉線として、運行を開始しました。また、富山駅高架化を機会に、JR西日本が鉄道事業廃止を考えていた富山港線を譲り受けて、富山ライトレールとして復活させるなど、車社会だけに頼るのではなく、すべての世代が利用できる交通機関に再生させようという動きが出てきました。

先ほども申し上げました通り、城端線の昼間の列車は、高校生や病院に行くお年寄りの足になっています。皆さんはこの城端線を空気のように思われているかもしれませんが、この路線がなくなったら生活にどのような影響を及ぼすか。そして先人たちがどのような思いで、どのような努力をして、この城端線を

建設、発展させてきたか。今回のお話が、そういったことを考えていただくきっかけになれば、と思います。

長時間、ご清聴ありがとうございました。