

富山の鉄道のあゆみ

—その成立と変遷をめぐって—

草 卓人

(1)北陸線の建設と県内鉄道創設期

①明治政府最初の鉄道建設計画：明治2年（1869）2月

東京———京都—神戸

| |

横浜 敦賀港

②（新橋—）品川—横浜間の開業：明治5年（1872）

- ・明治16年（1883）12月：中山道鉄道公債証書条例公布
- ・明治19年（1886）7月：幹線経路を中山道から東海道へ変更
- ・明治22年（1889）7月：東海道本線新橋神戸間全通

③日本鉄道㈱の創立：明治14年（1881）と開業…華族の金禄公債活用

- ・計画線：東京—青森・高崎・敦賀・新潟・羽州
- ・開業：上野—熊谷間 明治16年（1883年）以後、高崎・前橋（1884年）、赤羽—品川（1885年）、大宮—青森間（1891年全通）→良好な営業成績から以後、私鉄建設の計画が続出する

④富山県に関する幹線私鉄計画

- ・明治17年（1884）長浜—敦賀間全通
- ・明治26年（1893）高崎—直江津間全通、日本海航路を介した連絡が可能となる。
- ・東北鉄道計画（1881年）…前田・松平家ら華族（旧藩主）や大谷光尊（仏教）らが出願
計画線：柳ヶ瀬—福井—金沢—伏木・富山及び長浜—四日市間
→福井以東が認可されるも、敦賀への連絡が出来ないため福井方面の発起人が脱退し、挫折。
- ・北陸鉄道計画：明治21年（1888）…島田孝之ら地方有力者主導による計画
計画線：敦賀—福井—坂井（三国）—金沢—守山（高岡）—伏木・富山間[計画図展示有]
明治22年（1889）仮免許を取得するも、発起人間の利害不一致による内紛と資金調達不調により、計画挫折→官設鉄道請願を決議して免許状返納(1891年)

⑤私設鉄道に対する法規の整備

- ・私設鉄道条例(1887年公布・施行)
従来、個々の申請ごとに結んでいた「特許条約」の申請・認可基準を雛形化
仮免許、本免許など基準が厳格

⑥政府の鉄道網計画策定

- ・鉄道敷設法（1892年6月公布）
中央線及北陸線ノ連絡線
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

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

北陸線及北越線ノ連絡線

富山県下富山ヨリ新潟県下直江津ニ至ル鉄道

(太字部分は 1906 年 3 月改正加除)

・北陸線の着工(1893 年 7 月)

敦賀―福井間 (1896 年 7 月)、金沢 (1898 年 4 月)、高岡 (1898 年 11 月)、富山 (1899 年 3 月)

⑦中越鉄道の建設と開業

- ・明治 26 年 (1893) 官設北陸線敦賀―富山間着工、伏木鉄道高岡―伏木間出願 (翌年 7 月却下)
- ・明治 26 年 9 月、富山市出身の土木技術者吉田茂勝が砺波の穀倉地帯と交通・商業の要地高岡と結ぶ鉄道建設の将来性に着眼し、島田孝之 (政治的影響力) と共に射水・砺波郡の有力者を糾合し、10 月高岡―城端間仮免許出願。→27 年仮免許、28 年 11 月本免許
- ・明治 30 年 (1897) 5 月 黒田―福野間開業→県内最初の鉄道、10 月城端まで開通
- ・明治 31 年 (1898) 1 月 高岡―城端間全通、11 月北陸線高岡開通
- ・明治 33 年 (1900) 12 月 高岡―伏木間開通
- ・大正元年 (1912) 9 月 伏木―氷見間開通
- ・大正 7 年 (1918) 1 月 能町―新湊間開通、高岡―伏木間電車併用・市内軌道延長出願
- ・大正 9 年 (1920) 9 月 1 日 国有化 (現在の JR 城端・氷見線他)

[地域への影響]

- ・砺波の農村地帯が高岡・伏木港を介して全国市場と直結
- ・伏木港の利用増加と伏木港岸工業地帯の形成
- * 県東部では下山石灰株の人車軌道が明治 32 年頃運輸開始(無届営業)

(2)鉄道国有化と軽便鉄道ブーム

①鉄道国有化への背景

- ・明治 31 年 (1898) 5 月、東京商業会議所会頭渋沢栄一ら、鉄道国有建議案提出 (経済界の要請)
- ・私鉄分立の弊害 (運賃別計算、連絡運輸不備、軍事輸送への障害)
- ・私鉄経営上の問題→日本鉄道以外は利益が低迷

②鉄道国有法公布 (1906) とその影響

- ・「一地方ノ交通ヲ目的トスル鉄道」以外の一般運送用鉄道は全て国の所有とする。
- ・日本鉄道等 17 私鉄の買収によって、国鉄/全鉄道→距離 : 90.9%
- ・私鉄は官設鉄道の補助的機関→大資本の投資対象から外れる。
- ・これ以降、私鉄の開業は激減する。

③軽便鉄道 2 法の公布と軽便鉄道ブーム

- ・鉄道国有化後、「一地方ノ交通」に限定され、法規の煩雑さから私鉄の出願数激減
- ・法規制緩和と創業時の利益保証による地方鉄道 (= 枝線) 建設を促進し、地方産業の振興と国鉄線への旅客・貨物の流入増加を図る。

- ・明治 43 年（1910）4 月、軽便鉄道法公布→法規制緩和
- ・明治 44 年（1911）、軽便鉄道補助法公布→創業時の利益保証

④富直線(北陸線富山一直江津間)の開通

- ・民営北信鉄道計画(政府は官設方針のため不許可)
- ・明治 34 年(1901)「富直鉄道期成同盟」結成、政府への請願活動活発化
- ・明治 38 年(1905)官設「富山線」として建設決定（明治 39 年 3 月「鉄道敷設法」改正加除）
- ・明治 41 年(1908)11 月富山－魚津間、43 年 4 月魚津－泊間
- ・大正 2 年(1913)4 月富山一直江津間全通、東京までの所要時間が 20～21 時間台から 14 時間台に短縮され、関東地方への利便性高まる。

⑤濱田知事の軽便鉄道助成策

- ・明治 43 年（1910）12 月、県内軽便鉄道（計 7 8 M）のモデルルートを策定、公表。
 - 小杉－新湊間（5 M）
 - 福野－井波間（5 M）
 - 泊－小川温泉間（8 M）
 - 滑川－上市－五百石－富山市街間（1 7 M）
 - 富山市街－東岩瀬間（5 M）
 - 富山停車場－富山市街間（2 M）
 - 富山市街－八尾間（1 0 M）
 - 小杉－八尾間（1 0 M）
 - 高岡－氷見間（1 0 M）
 - 石動－出町（砺波）間（6 M）
- * 1 M(マイル)≒約 1.6 km
- ・大正元年(1912)11 月、「軽便鉄道及軌道県補助規程」
- ・濱田知事の策定したルートで鉄道を建設すれば、許認可申請等の手続きがスムーズに進み、国か県から必ず補助金が得られる。→県内外の資本家による地域鉄道建設を促進し、県内産業振興の輸送基盤構築を目指した。

⑥この時期の開業鉄道

- ・中越鉄道：伏木－氷見間(1912 年、軽便鉄道として建設)
- ・立山軽便鉄道：滑川－五百石間(1913 年)
- ・富山電気軌道(1913 年)→富山市(1920~1942)
- ・富山軽便鉄道：富山－大久保－笹津間(1914 年)+神岡軌道の延長、接続(1923 年一般営業開始)
- ・砺波軽便鉄道：福野－青島町間(1915 年)
- *他の計画は資金不足や中央資本家(才賀電機商会)の破綻などから挫折

⑦軽便鉄道ブームの終息

- ・低収益事業のため、第 1 次大戦による好景気には、他の高収益企業へ投資資金シフト
→大戦後の反動恐慌による資本投資縮小
- ・全国的に補助金をあてにした軽便鉄道が続出、次第に補助金財源が枯渇する。

- ・改正鉄道敷設法の公布(1922年4月)
 - 64 富山県猪谷ヨリ岐阜県船津ニ至ル鉄道
 - 65 富山県八尾ヨリ福光ヲ経テ石川県金沢付近ニ至ル鉄道
 - 66 富山県氷見ヨリ石川県羽咋ニ至ル鉄道
- 国鉄による支線建設本格化(→我田引鉄)

(3)産業鉄道建設期(1920年代)

①時代的背景

- ・第1次世界大戦(1914~1918年)に伴う好景気の到来→県内の水力資源に着目した電源開発や、工場進出が進み、富山県は工業生産額が農業生産額を上回る。
- ・電源開発輸送や港湾連絡等特定の目的と結びついた鉄道の建設が進む。

②この時期の開業鉄道

- ・富山県営鉄道(1921年) 常願寺川電源開発及び立山登山誘致
- ・黒部鉄道(1922年) 黒部川電源開発、黒部川扇状地交通整備、石田港連絡
- ・富岩鉄道(1924年) 東岩瀬港(第2の伏木港)との連絡及び沿線地域の工業化
- ・越中電気軌道(1924年) 富山-新湊間を海岸沿いに連絡し、沿線地域の工業化を目指す。
- ・加越鉄道：福野-石動間(1922年) 庄川水系木材搬出と電源開発
[庄川水力電気専用鉄道(1926)]

③飛越線の建設と富山鉄道の廃止

- ・大正6年(1917)、鉄道院総裁後藤新平建設調査のため来県→八尾方面の誘致運動活発化
- ・大正8年(1919)3月、鉄道敷設法改正で八尾経由の建設決定
- ・昭和2年(1927)9月 富山-越中八尾間、4年10月笹津、5年11月猪谷まで開通
- ・富山鉄道は神岡鉱山輸送が皆無となり、昭和8年(1933)4月堀川新(現・南富山)-笹津間廃止、省営バスが代行輸送開始(~1943年)

④その他

- ・呉羽山インクライン (1925~1927?)

(4)戦時統合期(1930~1945年)

①時代背景

- ・第1次大戦以降の経済発展→人的・物的交流の変化
- ・旧来の地域完結型経済圏から、都市集中型経済への変容→旧来の枝線型鉄道では新しい交通需要に対応出来ない鉄道も
- ・都市へ直行する乗合自動車(バス)の台頭
- ・飛越線(現・高山本線)全通→富山市が中京地区と直結(1934年)
- ・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

②「富山県一市街化」=富山電気鉄道の創立

- ・富山-五百石-上市-大岩間の大岩鉄道計画(1927年免許)と、立山鉄道の改軌電化計画を統合

- ・昭和 6 年(1931)8 月 富山田地方―寺田―上市口・五百石間開通、同年中に電鉄富山(10 月)・上市・滑川(11 月)まで電車運転開始
- ・昭和 11 年 五百石―岩峯寺(8 月)・西三日市(10 月)まで電車運転開始
- ・昭和 12 年 富南鉄道(4 月)・富岩鉄道(12 月)を経営傘下に収める
- ・昭和 15 年 8 月 堀川新(現・南富山)―笹津間及び岩瀬―滑川間鉄道敷設免許申請
- ・昭和 16 年 12 月 富岩・富南鉄道合併、富山市営鉄道(運河線)借受経営

③富山地方鉄道の成立

- ・昭和 13 年(1938)4 月「陸上交通事業調整法」公布
主務大臣は交通事業調整委員会の意見を聞き、関係事業者に合併や譲渡命令が出来る。
→同年 8 月、東京・大阪・富山・香川・福岡が調整対象となる
〔同月、国家総動員法及び電力国家管理法成立〕
- ・昭和 14 年 4 月、日本発送電(株)成立
- ・昭和 17 年 4 月、北陸配電(株)等 9 配電会社設立
→旧電気事業者には鉄道等の附帯事業が残される。
- ・昭和 17 年 7 月 県下官公民営交通業者会議
→陸上交通事業調整法に基づき、全体統合方針申合せ成立。
- ・同年 9 月 交通事業調整審議会において、富山電気鉄道を母体とする県内全鉄軌道、バスの統合を決定
- ・同年 10 月 「戦時陸運ノ非常体制確立ニ関スル件」が閣議決定
→戦時輸送増強を目的とした計画輸送と、海上貨物の陸運転移等の実施を決定
- ・同年 11 月 県下交通統合実行委員会開催
黒部・越中・加越鉄道 3 社は 1 対 1 の比率で合併
富山県営・日本発送電所属鉄道は現物出資
富山市営鉄軌道・バス、富山電鉄自動車は現金譲渡
統合会社名：「富山地方鉄道」と決定
- ・昭和 18 年 1 月 1 日 富山県交通大統合実施により、富山地方鉄道成立
- ・同年 6 月 1 日 富岩線を国鉄移管(富山港線)
- ・同年 11 月 電鉄富山―宇奈月間直通運転開始、上市口―上市(旧)間及び市内軌道富山駅前乗入線廃止
- ・昭和 19 年 5 月 富山市内軌道陸軍病院前―呉羽公園下間及び赤十字病院前―東田地方間廃止
- ・同年 11 月 高岡駅前―新湊・伏木港間軌道敷設特許(現・万葉線)
- ・昭和 20 年 8 月 富山大空襲により、富山市街地周辺の鉄軌道線被災

(5)戦後から未来へ

①復興と加越能鉄道の設立

- ・昭和 23 年 (1948) 4 月 富山地鉄高岡軌道線新高岡―伏木港間 (現・万葉線の一部) 開業
- ・昭和 25 年 10 月 加越能鉄道(株)設立 加賀・越中・能登を結ぶ高速鉄道建設が主目的
加越線及び砺波・氷見地区バス事業を富山地方鉄道より譲受
- ・昭和 26 年 4 月 富山地鉄高岡軌道線米島口―新湊 (現・六渡寺) 間開通、西町―新湊―高岡間直通運転開始 同時に国鉄新湊線 (能町―新湊間) 旅客営業廃止

- ・昭和 27 年 8 月 富山地鉄笹津線全通（南富山－地鉄笹津間）
- ・昭和 29 年 5 月 加越能鉄道富山－金沢間他鉄道敷設免許（同 45～46 年起業廃止認可）
- ・昭和 34 年 4 月 加越能鉄道高岡軌道線及び周辺バス事業を富山地鉄より譲受
- ・昭和 39 年 10 月 北陸本線金沢－富山間複線電化完成

②モータリゼーションの進展と地域鉄道の廃止

- ・昭和 41 年 4 月 富山新港建設のため、地鉄射水線の一部区間廃止
越ノ瀨以西区間を加越能鉄道へ譲渡
- ・昭和 44 年 8 月 富山地鉄黒部支線（国鉄黒部－電鉄桜井間）廃止
- ・昭和 46 年 9 月 加越能鉄道伏木港線（米島口－伏木港間）廃止
- ・昭和 47 年 9 月 加越能鉄道加越線（石動－庄川町間）廃止
- ・昭和 47～48 年 富山地鉄富山軌道線のうち、東部線及び西部線を廃止
- ・昭和 50 年 4 月 富山地鉄笹津線（南富山－地鉄笹津間）廃止
- ・昭和 55 年 4 月 富山地鉄射水線（新富山－新港東口間）廃止
- ・昭和 59 年 4 月 富山地鉄富山軌道線のうち、山室線廃止
- ・昭和 62 年 4 月 国鉄分割民営化、県内国鉄線は JR 西日本の路線となる
- ・平成 10 年（1998） 加越能鉄道、高岡軌道線の廃止表明

③地域交通再生への試み

- ・平成 14 年（2002）4 月 加越能鉄道高岡軌道線が第 3 セクター「万葉線」として運行開始
- ・平成 18 年 3 月 JR 富山港線営業廃止
- ・同年 4 月 富山ライトレール（富山駅北－岩瀬浜間）開業
- ・平成 21 年 12 月 富山都心線（丸の内－国際会議場前－西町間）開業、
「セントラム」の愛称で環状運転開始
- ・平成 27 年 3 月 富山駅南北接続線一部開業（富山駅構内への乗り入れ復活）

④北陸新幹線の開業とあいの風とやま鉄道の開業

- ・昭和 40 年（1965）9 月 金沢市で開催の 1 日内閣で「北回り新幹線」建設提唱
- ・昭和 42 年 12 月 「北回り新幹線建設促進同盟会」結成
- ・昭和 47 年 6 月 北陸新幹線（東京－長野－富山－金沢－大阪間）基本政策策定
- ・平成 9 年（2007）10 月 北陸新幹線、高崎－長野間開通
- ・平成 17 年 4 月 長野－金沢間フル規格建設決定
- ・平成 24 年 7 月 「富山県並行在来線準備株」（→あいの風とやま鉄道）設立
- ・平成 27 年 3 月 北陸新幹線、長野－富山－金沢間開業
富山県内の北陸本線は、あいの風とやま鉄道として運行開始

※平成 29 年（2017）5 月 富山県の鉄道 120 周年