



◇私鉄の勃興 → 発展

■日清・日露戦争以降の全県的産業の活性化

繊維産業、化学工業、肥料、米穀などの運搬利便性へのニーズの高まり



県、「軽便及軌道県費補助規定」制定（大正元年）

- ◎民間計画路線例：能越鉄道（氷見～七尾）
- 金福鉄道（福野～金沢）
- 飛越鉄道（→高山線）
- 新湊鉄道（新湊～八尾）

◇佐伯宗義の理念（近代的視野・展望：「富山地鉄の創業と富山県一市街化」）

「**鉄道は人体に例えると大動脈のようなもの**」

「50年前、天然自然のエネルギー資源と、80万県民の労働資源を結びつけようとしたのが、富山地方鉄道発足の目的である。すなわち80万県民がいかなる山間僻地にあっても、一時間以内に都心に達し、生産の場と生活の場とを直結する交通圏、すなわち通勤、通学、文化の機会の均等圏の建設であった。」

（『写真でつづる富山地方鉄道50年の歩み』）

■東西路線と南北路線

□急流河川への架橋、長大隧道掘削などの難工事を含む東西路線は官設

□県内の河川に沿った南北路線は民営私鉄

◎特に県東部での鉄道建設意識の高まり

・ 水力発電事業
資源と労働力移送

◆中越鉄道の敷設

鉄道敷設法（明治25年）

主要幹線は官営
地方路線は民間

□中越鉄道株式会社設立協議会開催（明治26年）

発起人：吉田茂勝、島田孝之、大矢四郎兵衛、藤井能三など

- ・大矢四郎兵衛 「大矢の生涯の運命をかけての大事業は中越鉄道敷設事業であった。」（『中越鉄道敷設と地主層との関連』淡路憲治）
「地方の開発は鉄道であると洞察し砺波の町々と高岡市と結び更に伏木港とつなぐ鉄道敷設計画を思い立ったのが明治25年のことである。大矢翁の計画は奇想天外の夢物語と一般の者は聞き流して耳を貸す者はいない。ただ島田孝之のみは賛成し翁を励ました。翁は夜を昼について有力者を誘い力説したので鉄道気違いと呼ばれた。」（『鷹栖村史』 中明宗平）
- ・藤井能三 「藤井が、中越鉄道発起人の一人として伏木から参加しているわけであるが、26年の時点では、彼は経済的にはすでに往年の力を失ってはいるが、社会的影響力という点ではなお伏木のみならず、全県的な力を持っていたであろう。」（淡路憲治『中越鉄道敷設と地主層との関連』）

□資本金：22万円

中越鉄道：産業自主鉄道？

特定地域の産業の生産力の発展と市場の拡大に応じてある程度までその地域社会の基礎として成立した鉄道

（青木栄一『地域社会から見た鉄道建設』）

明治29年3月期株主構成（50株以上の主要株主）

砺波郡在住者 **35名** / 59名 持ち株%：30%

砺波の大地主層：農産物の高岡・伏木経由での全国的市場拡大を期待

- 「明治26年の交、鉄道に経験のある吉田茂勝氏以為らく礪波の野土地豊穰産物饒多、加うるに人口稠密の市街各所に散在せるあり。斯る形勝の地を一貫して県下枢要の高岡市に達するの鉄道を敷設せば、交通の便、殖産の隆、期して待つべしと、之を時の人望家島田孝之氏に謀る、同氏亦大いに翼賛して、袂を連ねて高岡・射水・東西礪波の一市三郡の資産家・有志者を訪問し説くに此事を以てせしに賛意を表す」（『中越鐵道開業二十年史』大正5年）
- 「28年7月の発起人32人中、福光町域の在住者は4人（松村和一郎、中邨林造、河合八十八。佐々木権次郎）であった。礪波地方の米やその他の農産物の物流を円滑化すること、高岡・伏木で全国市場と直結すること、これら2つを企図した礪波地方の地主らが、全株式の三分の一を引き受けた。」（『福光町史上巻』）
- 「西比利亞鐵道全通すれば、莫斯科から七乃至九日で浦塩斯徳。そこから北陸まで海上三十六時間。莫斯科から欧州各国へ二日と仮定すれば、伏木から九乃至十一、二日で欧州各国に到る。西比利亞東岸は欧州の市場に直結し、正しく日本海は将来の地中海になれり。」（藤井能三『伏木築港論』明治24年）

【**国際的視野**で走った民営鉄道】

（『とやま近代化物語』富山近代史研究会編）

□着工（明治29年）

福野～高岡間開通（明治30年）

高岡～城端間開通（明治31年）

高岡～伏木間開通（明治33年）

高岡～氷見間全通（大正元年） → 国有化（大正9年）

▼国民の鉄道への意識

- ・「おのれ この妖怪変化！」（陸蒸気への士族の反応 『日本史雑学事典』）
- ・「陸蒸気の発する火の粉が大火を引き起こす」（汐留の住民）
- ・「死活問題」（品川宿の馬子集会→陸蒸気反対一揆企図）
- ・「我が所管の地内を通過するは軍事作戦上に支障をきたす」（兵部省）
- ・「音と煙で魚が逃げてしまう」（生地町の漁師 『黒部市史』）

※「生地停車場設置請願書」（明治39年6月26日）

生地町長 能登 忠 → 逓信大臣宛

「生地町の町勢は、戸数、人口、産業、経済いずれをとっても他に引けをとらず、又北海道や樺太への出発基地であり、湧水群もある。幕末には生地鼻の台場が設置され、特に日露戦争時には台場跡に監視哨が置かれるなど、生地町は、商業、漁業だけではなく、軍事上も重要な位置にあるので、何卒停車場を設置されんことを乞い願う。」（『黒部市史』）

▽『立山軽便鉄道株式会社 明治45年上半期 第壱回業務報告』

「浜加積村から五百石間は各町村標準価格平均一歩60銭では決まらずも郡長や関係町村長など有志の地主への熱心な働きかけにより、20銭増加の一歩80銭で全部の町村で応諾している。これは地主が鐵道事業そのものが公共的で、郡発展に資することを予期して、義侠的に承諾してくれたことによりものである。」（『鐵道省文書』）

※富岩運河建設への奥田村、千原崎村の河道変更要望

※中地山集落の配水管設置への要望（県営中地山発電所）

▽中越鉄道の場合

- ・小矢部川流域住民の反対（←小矢部川水運の衰退懸念）
- ・「旅客は金銭の貴きを知って時間の貴さを知らず、徒歩これ事としたる者も年を経るに従い時間の貴さを知ると同時に徒歩の労苦をいとい漸く乗車する者多く、又貨物は最初河舟荷車と競いたるものも迅速にして運搬の完全なるに想到するや汽車の便を感知したるに因る」（北林吉弘『中越鐵道創業史』 「越中史壇」第10号で『中越鐵道開業二十周年史』を引用）

◆『富山県政史 第6卷（乙）』（昭和22年）

第五章 鐵道軌道 第二節 中越線

「地方鐵道の先鞭をつけた。當時はまだ北陸線の開通前であったので大いに天下の耳目を衝動したものである。」