

【2017. 9. 16 第四回講座「人が動いた、地域が変わった」】

講演「城端線の役割はどう変わってきたのか」詳録

砺波散村地域研究所
所員 西野 真夫

ご紹介いただいた西野です。普段は高校の地理教員をしております、今日は年齢層がいつもと異なっており、いささか緊張しておりますが最後までよろしくお願い致します。

さて、城端線が明治時代に開通して以来 120 年を迎えるということで、記念事業を行うということになり、「人が動いた、地域が変わった」という大きなテーマの下で連続講座を開催することになりました。今日は第 4 回目の講座となっております。今回、私も「城端線の役割はどう変わってきたのか」というテーマでお話をさせていただくことになりました。

自分の専門は地理学の地域研究という分野で、鉄道はあまり詳しくありません。今回のテーマで何を喋るかと考えましたところ、あることを思い出しました。それは、数年前にある懇親会で、「城端線の本数がもっと増えればもっと飲みに出る機会が増えるのになあ。」と喋ったところ、某大学の先生から、「西野さん、あなたが酒を飲むために城端線、公共交通機関がある訳ではありませんよ。」とたしなめられてしまいました。その場では納得し反省したのですが、「いいやんか、お酒を飲みに行くためでも…」との思いは心の片隅に残っていました。今回は公共交通機関とは本来どんな役割を持っているのかを中心に城端線を改めて考えていきたいと思います。

そこで、私の原点と申しますか、普段の学校教育の場面から考えていきたいと思いません。学校では地理の授業を担当しているんですが、地理の授業の中で鉄道をどう教えているのだろうか、鉄道の役割をどう教えているのだろうかと自問してみました。これを考えるために基本的な高校生向けの問題(資料1)を作りましたのでご覧いただきたいと思います。これは大学入試をイメージしたものです。多分、皆さんの年代では、鉄道を学ぶというと〇〇線はどこを通っていて、ここを通っているのが△△線ですので覚えましょう、ということだったと思います。しかし、最近の高校の地理では線路の名称を暗記するという記憶重視という傾向はかなり薄くなりました。覚えることで一杯になるということは無くなっています。鉄道の役割を考えるとちゃんと解けるような傾向が増えてい

さて、そこで鉄道の役割を考えてみましょう。鉄道は、今から 200 年ほど前、1825 年のイギリスのストックトン＝ダーリントン鉄道が初めてといわれています。ロンドンでもマンチェスターでもないどちらかといえば小さな町の内陸から海岸までの城端線ほどの長さの鉄道でした。この鉄道が何のために出来たかという、基本的には石炭の搬出です。炭鉱から港まで石炭を運ぶためなんです。初めての鉄道といいましたが、ここを蒸気機関車が走る 1825 年のもっと前から、その炭鉱から港まで鉄の線路が引いてありました。その上を鉄の輪を持った荷車に石炭を積んで馬が引っ張っていたのです。つまり、1825 年というのは馬から蒸気機関車に代わった年なのです。鉄の線路の上を鉄の車輪が走れば抵抗が小さく重たいものが運べるというようなことは以前から利用されており、車輪が石の轆を走るとい形はローマ時代までさかのぼることができるといわれています。

ついでその 5 年後にはマンチェスター＝リバプール鉄道という非常に有名な鉄道が開通しました。こちら人も運ぶことよりも石炭あるいは綿花、つまり物資を運ぶために利用されました。荷物の運搬、これが鉄道の原点の役割であったのです。

このことを踏まえ、高校生に何を考えて欲しいかという、貨物量が多いところは、石炭や綿花、あるいは鉄鉱石といった運ぶべき資源がたくさんあるところだということです。すると A、B、E は資源がたくさんある国だということが見えてきます。一般的には、地下資源は国土面積が広ければ多いと考えられますから、A、B、E は中国、アメリカ、インドと見抜いてもらう訳です。鉄道の長さや名前を覚えなくても資源が有るか無いか、国が広いかどうかを考えをつなげれば、貨物量からこれが中国、アメリカ、インドだと分かります。高校生に何を覚えておいてほしいかという、〇〇本線という名前だけを知ってほしいのではなく、役割を理解し、それから考えることです。ついでに、いろんなことに応用できる国の面積であり、人口です。とりあえず、テストに出るせいぜい上位 20 か国ぐらいまで覚えておいてくれれば問題が解きやすいといっています。面積で考えると、まず、ロシアが一番広くて、ついでカナダ、アメリカ、中国となり、インドは 7 番目位だったか、ちょっと小さくなるのでこのことから E がインドだと導けるということになります。この問題では、鉄道の原点とは何と言われたら貨物輸送だということを高校生に分かって欲しいんです。

次に、旅客輸送ということに注目します。一般的に、豊かな国では移動手段として何を使うかという、大体距離のある都市間の交通手段としては飛行機の比率が高くなります。逆に発展途上国では、他の要因も影響しますが、鉄道を使うことが多くなります。ということから、問題の A の国はアメリカと判断できます。アメリカ人は旅行好きで車で移動する人も多くいますが、基本的には都市と都市との距離が長いということで、彼らは飛行機で移動します。結果として鉄道旅客は極めて少なくなります。次にお隣の中国の場合は人口が格段に多く国土も広く、最近では LCC など飛行機運賃で格安なものが増えてきたのでそのまま当てはまらなくなってきましたが、全体の傾向としては鉄道

旅客が多くなっています。広くて豊かな国の旅行者は飛行機を使い、あまり豊かでない国の旅行者は鉄道を使う割合が高くなる傾向は残っています。

そう見ると貨物の輸送量の少ない残りの C と D が日本かイギリスということですが。ここでは、日本とイギリスの人口分布、国土政策の違いから答えを導き出すことができます。イギリスはどちらかというと、大都市の郊外に勤務先があり、必要な場合そこへ移住するという職住近接の都市政策が伝統的な(というかここ 60 年ほどのイギリスの場合ですが)政策となっています。これに対して日本の場合は東京や大阪の大都市の周りにベッドタウンをつくり、そこから都心へ交通手段を使って移動する政策が取られてきました。例えば、郊外線を造って近郊部から人を大量に都心部へ集めるというやり方です。そのせいで東京では山手線に接続する私鉄を中心とした郊外線がどんどん伸びており、たくさんの人が混雑した車両に乗り、都心へ集まっていきます。短距離大量輸送という形が、わが国の鉄道のもう一つの役割といえます。都市が発達するなかで、日本では旅客の近距離大量輸送が生まれた訳です。

ということで旅客輸送量が多い C が日本で D がイギリスというふうに解けます。ついでに、日本では 1960 年代から新幹線、すなわち中距離高速輸送という鉄道の新しい役割が出てきます。それまで世界にはそういうものが無かったと言えます、もちろん長距離に関しては飛行機の方が優位性が高くなりますが、時間と料金のバランスの中で飛行機と競合しない距離範囲で、中距離高速輸送という形が日本では新幹線という形で成功を収めます。

鉄道の役割がどう変遷したかをまとめてみましょう。まず、当初の大きな目的としては貨物を運ぶということです。その貨物の中身は安価なものを大量に運ぶのが初期の鉄道の役割です。次に 20 世紀、というか私の専門分野でいくと都市の発達の時代ですが、周囲の農村部から都市へ人を集めて大都市に成長する時代です。そこでは大量に人を移動させる手段として近距離大量輸送の郊外線、特に日本の場合は私鉄を中心とした放射状の鉄道が整備されて、都心へ都心へと人を集めることに利用されます。しかし 20 世紀の後半になりますと自動車・航空機の普及、この反面として鉄道の斜陽化が日本に限らず世界中で大きな課題になっていきます。その後 20 世紀後半から現代にかけて、鉄道は中距離高速輸送として活路を開き、我が国の新幹線が非常に成功した例として挙げられます。

鉄道・航空機の利用の分岐点を距離で見ると、当初は 300 キロメートルといわれていましたが、今では 500~800 キロメートルくらいでしょうか。東京・札幌間や東京・福岡間が大体 1000 キロメートルですので、東京・札幌、東京・福岡だと飛行機の需要も多くなります。特に東京・札幌間には飛行機がどんどん飛んでいて、北海道新幹線の一部は開通しましたが、まだまだ乗り継ぎでお金も時間もかかるからです。

一方、かつてどんどん飛んでいた東京・仙台便はなくなりました。東京・新潟便も今

はありません。400 キロメートル圏内は新幹線が優位となりました。今は 500～800 キロメートルぐらいが競合ゾーンだと思います。飛行機は時速 1000 キロメートルほどで、新幹線は時速 250 キロメートルほどですが、新幹線は東京の都心の駅から、金沢にしても富山にしても都心にある駅へ着きます。仕事ですと、会社を出て例えば東京駅から新幹線で行ってどこかの駅で降りて近くの会社へすぐに着ける。これが飛行機ですと会社から羽田空港までに 1 時間ほどかかり、パッと走って飛び乗る訳にもまいりませんし、事前手続きなどもかかります。日本国内なら 1 時間程度の飛行時間でどこにも着いてしましますが、これも着陸してドアが開いてもずっと降りる訳にはいきません。しかも空港は地方都市でも都心から離れています。そのトータルの所要時間を考えると 400 キロ圏内は新幹線の勝ちなんです。中距離高速輸送という新しい役割が生まれ、飛行機の役割を凌駕する距離がある訳です。新幹線は海を越えることはできませんが、距離的には現在は 400～800 キロメートルあたり、近い内には 1000 キロメートル近くまでは鉄道が優位という状態が出てくるんじゃないかと思っています。

その大成功に注目した諸外国でも、フランスの TGV、ドイツの ICE (Intercity-Express)、イギリスの HST (High Speed Train) などと様々な高速鉄道を開通させています。ヨーロッパの国々は、元々、標準軌道が多い訳ですから、新しく切り替え易い訳です。そのため高速鉄道が一つの大きな流れになっています。

また、東海道新幹線を例にとると、1 両中には横 5 席の列が 20 列あり、これが基本的には 16 両編成です。つまり 1 運行で 1600 人ほど (実際には 1300 人ほどですが) 運べることとなります。これが 5～10 分毎に走っています。最もたくさん運べたジャンボジェットでも 500 人足らずです。まして富山空港に飛んでくるのは定員 200 人余りでしようから、新幹線というのは高速かつ大量に運べる手段なのです。

ということで、ヨーロッパだけでなく、現在では、中国、韓国、台湾で、更にインドでも新幹線を造ろうしています。これには日本も売り込んでいますが、ヨーロッパだけでなくアジア諸国でも高速鉄道の普及が拡大しています。

一方、貨物輸送に関しては今でも重要性は変化しながらも残っています。特に石炭、鉄鉱石、小麦、綿花など価格が安く容量が大きい物、これを陸路で運ぶには鉄道以外にコストに見合うものはありません。日本経済は付加価値の高い産業構造に転換が進んでいるとはいえ、鉄道が貨物輸送に果たす重要な手段であり続けることはまだまだ必要だと思います。

また、わが国の特徴的な旅客の近距離大量輸送の手段としての鉄道ですが、一極集中と言われるようにどうしても東京の都心、その周囲へ勤めに行かなきゃいけない近距離大量輸送の手段において鉄道に勝るものは見当たらない状況です。

このような鉄道の変遷を見ながら、城端線 (昭和 17 年に中越線から改称) について、

その果たした役割について話を進めていきたいと思います。(資料2)のグラフをご覧ください。このグラフは、欄外に記載してある通り、中越鉄道・城端線の旅客と貨物の輸送量を、富山県統計書を利用し作成したものです。ただし、データの区分が中越鉄道に始まり、その後の国有化などで入り混じっているので必ずしも厳密なデータとは言えませんが、傾向は把握できると考えています。

上の線が貨物(量)で、下の線が旅客(人数)となります。丸で囲んだ2箇所の特徴があることは一目瞭然です。なお、第2次大戦頃はデータが欠落しております。そこで城端線(中越線)においてはこの時期(1910~20年代)が貨物のピークで、もう一つはここ(戦後~1960年代後半)が旅客のピークとなり、戦後のこの時期はたくさんの人々が乗っていたなど感心するほどです。

先ず貨物で見ますと第2次大戦前、大正から昭和にかけて、移出していく物として最も重要なものは米ですね。代わりに移入してくる物は肥料、中身として北海道からの油粕とかニシンです。庄東小学校内の砺波郷土資料館の民具展示室にはニシンを切るニシン板という大きな板がありますが、肥料として大量のニシンが運ばれたわけですね。さらにエネルギーとして石炭も大量に運び込まれています。それでは鉄道の前は、米や肥料は何によって運んでいたかという、これも富山県統計書というのを見てみますと船の数の資料が出ています。その小船とはどんなものかと申しますと、基本的には長さが三間から四間くらいの川船です。いろいろと定義があるようで時期によっても変わりますが、この川船の数が、中越鉄道が出来ると共に右肩下がりできれいに減っていきます。川船で運んでいたものが鉄道でということ、砺波地方における貨物の転換は、中越鉄道が出来て船から鉄道へということが非常に明らかに見て取れます。物が大きく動く社会が成長していくと鉄道が出来るとことです。

合わせて昭和40年代に廃線となった加越線の旅客と貨物の輸送量もグラフにしてみました。昭和初期には加越線がたくさん貨物を運んでいるのには驚かせられます。これは昭和5年完成の小牧ダムのダム資材を運んでいたためです。ダム資材に関しては、城端線も昭和初期にかけてダム関係の資材をたくさん運んでいるようでして、小牧ダム以外にも、ほぼ同時期に造られた祖山ダムの建設資材をたくさん輸送しています。城端駅からは山を越えるロープウェイでセメントを運んだりしました。祖山ダム以降は椿原ダムとか庄川の上流部に向けて奥へ奥へとダム建設が進むのですが、資材は城端線でも運んでいたようです。このように第2次大戦前後までは米、肥料、石灰、石炭、綿花、ダム建設資材など様々なものが運ばれたのです。

次にグラフのもう一つのピークを見てみましょう。戦後の高度経済成長期が始まる頃までの旅客輸送の時期になります。つまり、貨物輸送は戦後、ぐっと減ったままとなり旅客に転換されているのです。でも、輸送手段が船から鉄道へ変わったとしても、貨物自体が急に無くなったということではありませんでした。戦後のこのときも、米や肥料はまた別の手段で輸送されるようになったのです。その代わりとして人がたくさん乗るよう

になって城端線が賑わっています。そのピークが 1965 年です。「乗車」という数値だけなので全体の移動の動向は良く分からないのですが、城端線に乗った人が 740 万人からわずか 8 年後には半減しています。逆に、増える時も 10 年ほどしかかかっていないのは驚きです。1965 年がピークですから 1955 年くらいから一気に倍増し、程なく 10 年ほどで半分になる。非常に極端な変動を示しています。なぜ増えたのかということは、私にはよく分からないのですが、基本的には伏木を中心とした工業地帯の活性化だと思います、伏木あるいは高岡周辺の工場地帯へ行く必要があったことや、戦後の様々な理由で人が増えたのも理由かもしれません。逆になぜ減ったかは、やはりモータリゼーションが考えられますが、それだけかというのでしょうか。城端線に乗る必要がなくなった理由を探る必要があると思います。近年は人口の停滞もありますが、それ以前は高岡へ行く必要性がなくなったんじゃないでしょうか。高岡へ行く必要性、特に 60 年代後半から 70 年代と言いますと、農村への工業導入がどんどん進んで、高岡周辺で就労しなくても近隣に工場、事務所が出来てくるんですね。モータリゼーションだけでなく、通勤先の変化などが同時期的に発生し、乗車数が急激に減少していったと考えられます。ただ、新幹線開通後の近年は、グラフを見てもらう通りキュッと右肩上がりになっていますね。新幹線開通に合わせた 2 次利用の促進策によるもののでしょうか。JR 西日本あるいはこの地域の自治体を中心とする活性化推進協議会の方々などがいろいろ苦労されているようですが、最近のこの上昇カーブの変化に期待を寄せたいと思います。

なお、この傾向は城端線だけでなく、氷見線にもデータがあったので調べてみますと、グラフの上の方が城端線で、下の方が氷見線です。やはり氷見線も同じような傾向で、高度成長の時にどっと増えて 60 年代後半に城端線・氷見線とも物凄い数になっています。しかし、10 年ほどで半減し、それから 10 年でまた半減している。半分の半分ということになっています。どちらかというはまだ城端線の変化が緩やかで氷見線の変化が大きいのではないかという気がします。モータリゼーションという言葉で大きくは説明されていますが、これだけ急激な変化があるとそれ以外にも理由があるだろうと思わざるを得ません。

一方貨物になるとちょっと異なりまして、先ほど城端線が戦前は貨物をたくさん輸送していたが戦後は減少したというグラフを見ていただきました。真ん中が新湊線です。古くは全部中越線ということで統計が一緒だったので詳細は不明なのですが、新湊線は戦前から戦後にかけても多いです。一番上が氷見線で、貨物のピークが新湊線・氷見線と城端線とは違います。城端線は戦前の米を中心とした物流が中心であったのに対して、新湊線や氷見線の方は、時代的には明らかに工業化が進んでおり、原料と工業製品の物流なんではないでしょうか。そしてピークを迎える(大体乗客のピークと同じですが)とこれもやはり一気に減ってしまいます。これもモータリゼーションで説明できると思

われます。ただ、貨物に関しては富山県の産業構造がどんどん変わってきたことが要因と言えるのではないかと思います。最初に鉄道の輸送が得意なのは安価で容量の大きいものと言いました。高度経済成長期を経て日本全体、富山県は工業製品の技術革新、更なる付加価値化をどんどん進めて、値段の高い工業製品、例えば砺波の電子部品などきわめて小さな物を製造するようになっていきます。そうすると鉄道で輸送する必要性が無くなってくるんですね。貨物輸送に関しては工業化が進展すると同時に、鉄道で輸送しなくてもいい物を中心に作るようになってきています。そういう大きな変化が要因として考えられます。城端線沿線でも工業製品の付加価値化が高まっており、2015年沿線のパルプ関係工場の城端線利用輸送の廃止はその止めを刺した出来事だと言えるかもしれません。

さて、城端線の変遷をこのようにみてきた訳ですが、この地方の公共交通、とりわけ城端線にどのような役割を求めていくのか。かつて、「お酒を飲むために公共交通機関がある訳じゃない」と言われましたが、じゃ何の役割があるのか、時代に沿ったどんなものが求められるのかと考えることを考えていきたいと思います。

現在、富山県に限らず日本全国のほとんどの地域が人口減少社会に入っています。そのなかで富山県の特徴としていえることは、自動車運転免許の保有率が18歳以上の該当者ではほぼ100%であることにあります。自動車保有率も全国的にみて最上位クラスにあります。ここにいらっしゃる方の中でも自宅に車が2、3台は普通で、4、5台あっても驚かないですよ。砺波地方の屋敷地だと駐車するスペースがどれだけでもありますから必要なら自動車を増やしやすい。私の職場には高岡の市街地に住む方も多くいらっしゃいますが、高岡や新湊の市街地ではそう単純に増やせないみたいですね。駐車場の確保といった話をしてちょっと話題からズレましたが、車を買う時に駐車場の確保をあまり意識しなくても砺波の方々はずむので、「車の駐車場とか大変ですね。」と言われて「は？何で大変なの？」とか思う訳です。城端線沿線ではあまり駐車場確保は問題ではないこともあり、自動車保有率は極めて高くなっています。しかし、これは高校生がよく勘違いするところなのですが、自動車保有率が高い所は公共交通機関が発達していない貧しいところだということです。確かにこの地域の公共交通機関は低迷しているといえますが、豊かさと公共交通機関はあまり関係がないといえます。逆に、自動車保有率が高い所は豊かな所であることは世界的にみても明らかです。先進国と発展途上国、どちらが自動車の保有率が高いかといえば当然先進国でしょう。日本の自動車保有率が高いのは当然です。ただ、東京、大阪などの自動車の保有コストが非常に高い所だけは保有率は低くなります。逆に例えとして恐縮ですが、青森や宮崎より富山県の方が、自動車保有率が高いのは一人当たりの県民所得から見ると当然なのです。富山県の一人当たりの県民所得は日本の中で5番から10番目位の間に位置して、日本の中で極めて豊かな県ですので、自動車保有率もかな

り高くなります。こういう地域の現状を踏まえ、交通手段を考えていく中で交通弱者をどうするかという問題が出てくる訳ですが、昨今の自動運転システムの実用化ということが加わると高齢者対策は新たな解決法も考えられると思います。高校生は自転車に乗れば通えますし…。

また散村なんですから、駅へ行くまでにかなり距離があるのが城端線沿線の特徴です。さらに貨物を運ばないということではどのような旅客輸送の役割を期待していくのか、事業者側も展望を持てる見通しがあるのか、それを考えていかなければいけないのです。自動車の利用については「door to door の利便性」と授業では教えていますが、これは大都会並みの非常に便利な状況です。この砺波地方は自動車が普及していて、今や高齢者となった方も普通にハンドルを握られます。道路も広くてまっすぐな整備されています。運転自動化という技術が加わると、ちょっと今まで考えてきたものとは違う公共的な交通手段が生まれるかも知れません。

教科書的には高齢者や運転可能年齢以下の若者など交通弱者の足の確保のために公共交通機関が必要だ、中心部から離れた地域の方々が地域の商店が無くなって買い物難民になり、このような交通弱者のため、公共輸送手段は必要だと言いますが、果たしてそうなのか議論もしなければならぬと思います。

今後、城端線を残すための膨大なコストを利用者側が負担していけるのか。確実に訪れようとしている人口減少社会は若者が減る社会です。次の世代のインフラの費用を負担する人たちが減っていくのです。どこまで公共交通機関のインフラ維持、整備に回せるのか議論していく必要があるのです。少なくとも大量輸送ニーズというのは役割が低下していくのです。

こう話してきていますが、私は決して「城端線がいない」といつているわけではありません。どのような役割に特化していけば城端線が残るのかを考えていきたいと思いません。

私の教え子に「都会に行って一番何に感動した？」と聞きますと、「先生、駅へ行ったらいつでも電車が来るがいぜ」と答えるものが多いです。私も学生の時、都会暮らしを少し経験しましたが、やはり感動しますよね。駅に行けばいつでも電車が来る。そのいつでもの便利さ、駅に行くととりあえずちょっと待っていたら電車が来るような、そんな交通機関になれば城端線に乗る人もグッと増えるのではないかと思います。近くにある例ですが、富山市に開通した富山ライトレール、あるいは高岡の万葉線ですよね。高岡駅へ行くと、パターンダイヤといいますが、14時00分、15分、30分、45分。次もまた15時00分、15分、30分、45分…夜の遅い時間は30分間隔になりますが、そういうパターンダイヤだと何となく駅へ行ったら必ず電車があるという安心感。もちろん東京や大阪ほど頻繁に来る訳ではありませんが、とても利用し易いと思います。富山ライトレールも同様のパターンダイヤです。このような例を単純に城端線に当てはめ

ることも難しいことでしょうか、言いたいことは、元々ライトレールも JR 富山港線であった訳ですから、社会が変わっていく中で公共交通機関も変わっていく必要があるのではないかと私は考えています。私の発想としては、このような「多頻度少量輸送」が望ましいと考えています。

もう一つが砺波駅の「ハブ化」による利用促進です。ハブというのは「ハブ空港」とかよく聞きますが、拠点という意味ととらえてください。この言葉はもともと自転車の車輪のベアリングの部分のことです。ハブ&スポークシステムとって、航空業界では、ハブとハブをジャンボジェットみたいな大きな飛行機で繋ぎ、スポークみたいな先の地方都市とは小さい飛行機でつなげば、トータルコストが抑えられるという発想です。また、同時にハブ空港には人・物・金・情報が集中するため、各国は膨大な費用を巨大空港の整備に注ぎ込んでいます。

例えば、砺波市の市営バスでも細かい所までぐにゃぐにゃつながった路線をちよつと整理したら利用者にも分かり易くなるんじゃないかということです。実際、砺波駅をハブととらえれば、朝の7時台には、富山行きが4便、金沢行きが2便、名古屋行きが2便、京都・大阪行きが1便、と、1時間で9便の高速道路利用のバスが出ています。その富山便は4便あってもほぼ満員なんです。城端～福野～砺波は一般道で、その後、高速道で富山へ向かいます。1台当たり50人とするので4台で200人分のお客さんを実は城端線から失われている現状です。はっきり言って早いし安いのですから。これに砺波市の市営バスが上手に接続されれば、バスによるハブアンドスポークが成立すると思われま。

このように、そういうチャンスが砺波駅にはあるのです。砺波にハブ機能があると、人・物・金・情報が集まる大事な機会があると思います。夜も22時以降に高速道利用バスが4便出ています。「砺波から都会へ」とともに「都会から砺波へ」の流れが加わりチャンスがあるのです。市営バスの運行も含めハブからの近距離交通網に限界がありますので、砺波地方に合った解決方法も期待されます。

さて、城端線開通120年ということで話を進めますと、貨物をいっぱい運んできた役割の歴史、戦後高度経済成長に合わせては旅客の輸送という役割を果たしてきた歴史、その後、1980年代以降、貨物、旅客共に低迷となりました。しかし昨今では新幹線の二次交通という役割が新たに注目されています。

これからの人口減少社会、高齢化社会は今後数十年間の流れです。若者の数が減っていく中で、彼らの時代に負担にならないよう、加えて交通手段を失った高齢者が「散村」の在宅で住み続けられるような仕組みに果たす役割が城端線には必ずあると思います。そのためにはどうするのか、ここでは正直言ってはっきりした答えが出ないのが本音ですが、現状の中からは関係者、地域の皆さんで話し合うこと、話し合う機会を持つことが大切ではないでしょうかと言うことで結びたいと思います。

最後に余談となりますが、ここにあるのは高校で使われている帝国書院という会社の地図帳です。この部分に井波、庄川、井口という地名の記載があります。何かと申しますと、以前は鉄道が通っていない町は表示されなかったのですが、平成の市町村合併のこともあったのでしょうか、人口の拠点のある所にはこういう黒い点、つまり黒丸を打って地名を記載しております。私はこの庄川の小牧ダムのそばの旧庄川町生まれです。「鉄道がなくなると地図に地名が載らなくなる」といわれましたが、現代の地図帳には鉄道がなくても地名は残っています。南砺市では、南砺市の名前の他に、福野、福光、井波、井口といろいろ記載してあるのです。

地域社会がどんどん変わっていく中で何をどう残せるのかいろんなものが問われています。開通 120 年を迎えることができた城端線の未来を、有無を含めて、この機会に考えなければならない時期になっているんだろうと思っています。