

第六回講座シンポジウム詳録

須摩孝一（実行委員）：ただ今から、城端線 120 年記念事業連続講座のまとめのシンポジウム「どこへ行く となみ野」を始めさせていただきます。私はコーディネーターをさせていただきます実行委員の須摩と申します。企画に最初から関わっておりましたので、コーディネーターを仰せつかることになりました。不慣れですが、有意義なシンポジウムにしたいと思っておりますので、どうか、よろしく願いいたします。

今日は、連続講座の講師の皆さんにご出席いただきまして、講座の内容を振り返っていただくとともに、これから、となみ野の公共交通をどんなふうにしていけばよいのか、というお話をさせていただこうと思っております。

あらためて振り返りますが、明治 30 年、1897 年に現在の城端線が、高岡の黒田仮駅から福野駅の間で開通いたしまして、ちょうど 120 年になります。

新幹線が開通いたしまして、平成 27 年の乗客数は 1 日 9,500 人ぐらいになりました。多くが高校生、定期のお客さんです。

沿線の人口がどんどん減っている中で、乗客数は減少を続けていたのですが、ここ数年、若干底打ちをしていました。新幹線の開業で新高岡の乗り降りが増えたお陰で、その分が大幅に増えているという状況です。

今回の連続講座は沿線 3 市の市民団体、南砺市の呉西地区公共交通再生研究会、高岡市の RACDA 高岡、砺波市の砺波土蔵の会などが中心となって、120 年の節目に、城端線は私たちの古里にとって何だったのか、そして、今後の公共交通の在り方を考えたいと、企画いたしました。

「城端線を残したい」「活性化したい」などということが、思いにはあるのですが、それを声高に言うのではなく、城端線の意義、歴史的な役割などをきちんと学ぶことで、将来を考えたいと思い、メインタイトルを「城端線は何を変えたのか」というふうにしました。

今回の企画は、南砺、砺波、高岡の沿線三市をはじめ、本日の講座を共催いただきました散居村ミュージアムを運営する田園空間博物館協議会のほか、砺波散村地域研究所、富山近代史研究会、富山大学都市交通政策支援ユニット、JR 西日本にもご協力をいただきました。ありがとう

ございました。

パネリストの皆さんを、あらためて紹介させていただきます。本来であれば、一番右側にお座りの、ひたちなか海浜鉄道の吉田さんから、紹介させていただくのが正しいのかもしれませんが、連続講座のまとめということで、講座の最初の方から紹介させていただきます。

まず、向かって左にお座りなのが、第二回講座「明治人は鉄路に憧れた」で、「富山の鉄道のあゆみ—その成立と変遷をめぐって」と題して講演をいただきました鉄道史研究家の草卓人さんです。

日本で初めて鉄道が開通してからわずか25年後に、となみ野に鉄道が走っているわけですが、草さんには、なぜ、となみ野に鉄道が走ったか、その時の状況、人物群像などについて、お話をいただきました。

1962年のお生まれで、今日が55歳の誕生日ということですので、おめでとうございます。民間企業にお勤めになりながら、鉄道史、地方交通史の研究を続け、桂書房から『鉄道の記憶』という大変立派な本を出していらっしゃいます。

また、廃線跡をたどった『富山廃線紀行』という本も出していらっしゃいまして、この本はアマゾンで見ますと、すごい値段がついております。マニアの方には大変人気な本を出していらっしゃいます。

この回では、氷見市立博物館主任学芸員の廣瀬直樹さんにも「人・モノの移動と舟の道」と題して、鉄道以前の舟運について、お話をいただいております。

続きまして8月10日の第三回講座で「となみ野の産業革命」と題してお話をいただきました富山近代史研究会会長の竹島慎二さんです。竹島さんには、日本史、世界史の中での城端線、日本の鉄道の歴史、産業構造の変化というようなことを、取り上げていただきました。同じく歴史のお話をしていただいた草さんがミクロの視点としますと、竹島さんにはマクロの視点でお話しいただきました。

竹島さんは1951年のお生まれで、県内の高校で教鞭をとっていらっしゃいましたほか、県公文書館の資料課長、県立雄山高校校長などをお務めになっていらっしゃいます。『富山県謎解き散歩』などの著書ほか、『富山市史』『富山県歴史散歩』など共著、論文などを多数発表していらっしゃいます。

続きまして第四回講座「人が動いた 地域が変わった」で、「城端線の

役割はどう変わってきたのか」と題してお話をいただきました砺波散村地域研究所所員の西野真夫さんです。西野さんは1960年のお生まれで、竹島さんと同じく高校の先生で、地理を教えていらっしゃいます。長く高岡高校で教鞭をとっていらっしゃいます。

講座では高度成長以降の城端線についてふれていただき、物流の主役が鉄道から自動車などに代わっていったこと、大都市圏のような近距離大量輸送、新幹線のような中距離高速輸送が鉄道の役割の中心になってきた、というようなお話をしていただきました。

この回では、城端線・氷見線活性化推進協議会の事務局担当で高岡市総合交通課の中川正人さんにも、乗客数の変化、沿線人口の動向などについて紹介いただき、となみ野の将来がどうなっていくのか、についてお話をいただきました。

そして最後に、今ほど基調講演をいただきました茨城県ひたちなか海浜鉄道取締役社長の吉田千秋さんです。

冒頭のご紹介にもありました通り、吉田さんは1964年、高岡市福岡町のお生まれで、富山地方鉄道から万葉線に移られ、ひたちなか海浜鉄道の初代社長を務めていらっしゃいます。

それでは、議論に入らせていただきます。

まず、お話の進め方ですが、前半でこれまでの講座の内容を、それぞれの講師の方に振り返っていただき、その後、地域の未来、鉄道の未来といったことを考えていただこうと思っております。

最初に、草さんからお願いいたします。

草卓人（鉄道史研究家）：皆さま、今日はお忙しい中、お集まりいただき、ありがとうございます。まず、連続講座を振り返らせていただきたいと思います。

今の城端線、氷見線の前身となった中越鉄道が作られた背景ですが、最初に南砺市自治振興会連合会会長で記念事業実行委員長の松本久介さんが言われた通り、江戸時代から豊かな生産性の高い農村地帯だった砺波地方は、幕藩体制が終わると、地主を中心として、農業の生産だけでなく、コメや肥料の売買、それから銀行を設立するなど、近代的な産業が発達していきます。

明治10年代、民営の東北鉄道、北陸鉄道（北陸線）を建設するような動きが出てまいりますと、期を一にして、砺波地域と、商業の中心地だ

った高岡、海運の中心地であった伏木を結んで、砺波の農産物を高岡、伏木方面に輸送するだけでなく、全国規模で輸送しようと考え、中越鉄道建設が実現することになりました。

この会社が設立された時、株を引き受けたのは、3割以上が砺波の人でした。ほかの県の人たちは、東京を含めても5割でした。のちに、県東部でも民営の鉄道が建設されていくのですが、県東部の鉄道は外部資本依存で、だいたい半分以上が県外の資本によって建設されました。

砺波の人たちには、鉄道を作るだけの政治力、あるいは資金力があつたといえるのではないのでしょうか。

こうして開業した中越鉄道は、建設に当初予想していた以上の費用がかかり、不足分を借入金でまかなったため、開業後もお客、貨物の動きはあつて収益は上がっていたにもかかわらず、儲けの多くが借入金の利息支払いに回ってしまつてしまい、会社の経営はなかなか思うようにいきませんでした。

そういう状況の中で株価が下落して、農村地域、砺波の人たちは、株を手放すことになり、その株は高岡をはじめとした商工資本家の手に渡るわけです。商人の論理としては、「借金という重しをどうにかすれば、この鉄道は収益力がある」と考え、「お値打価格」に下落していた株を買い集めて、経営の実権を握っていったのです。

その後、日露戦争が終わって、伏木港が整備されて交易が盛んになると、中越鉄道でさらに多くのお客さんや貨物が運ばれるようになり、それまでの借金を返すことができるようになりました。

皆さんの中で投資をやっている方は株式の配当割合をご存知でしょうが、中越鉄道はのちに株価も上がり、現在の配当水準では考えられない1割配当をするような優良企業に成長していきます。

その後、特に高岡―伏木間ではお客や貨物が増加したので、この区間に電車も走らせて、その電車を高岡市街地まで乗り入れることを計画・申請するところまで、発展していきました。

ところが、こうした発展によって、高岡―伏木間の貨物やお客さんがさばききれないほど多くなって、貨物が伏木港に滞留するようになってしまいます。特に貨物は、国鉄の輸送と連携して行わなければならなかったのですが、民営鉄道ではそうした連携がなかなかうまくいかず、「もう自分たちの手に負えない」というようなことになってしまいました。その結果、明治43年頃から国有化を請願した結果、大正9年に国鉄の中越線となりました。

その後、大正末期にかけては、北陸線の各駅よりも城端線の各駅の収

入が多く、第二次大戦後、自動車の発達で鉄道の役割が低下するまでは、中越線はむしろ、国鉄線にお客や貨物を流し込んで、本線を儲けさせるための鉄道として機能していました。

中越鉄道の全体の動きなどについては、これから竹島先生にお話しただけだと思いますので、私の方はいったんお話を終わらせていただきたいと思います。

須摩：草さんは先ほど申しあげました通り、富山県の交通史を大変詳しく研究していらっしゃいます。

大矢四郎兵衛についても、私たちは「中越鉄道の初代社長で、財産を全部、鉄道に投げ打って、北海道に渡った」というふうに聞かされていたのですが、草さんがお調べになったところでは、大矢は鉄道に全財産を投げ打つようなことはしていませんでした。ただ、先ほどのお話にありましたように、農村資本から高岡の資本に鉄道の経営が移っていく中で、経営合理化を主張されたり、後からできた北陸線との立体交差化を主張するなどして、高岡の方と大変対立されて、役員を辞めて去っていかれたのだそうです。著書の『鉄道の記憶』などを読んでみますと、新しい知見がたくさんありますので、ぜひ、読んでみていただければ、と思います。

続いて竹島さんには、マクロの視点で、城端線について、お話をいただきたいと思います。

竹島慎二（富山近代史研究会会長）：竹島です。先ほど、この前に並んでいるメンバーの生年月日のご紹介があったのを聞いていますと、私が最年長でした。これは責任あるある話をしなければいけないと思ったのですが、いかんせん、浅学菲才の身でありますので、どこまでお役に立てるのか、と忸怩たる思いでございます。

今ほど、須摩さんの方から、「マクロの」というお話がありました。先ほどもチラッとお話がありましたが、今年、2017年というのは、日本における官営鉄道が営業を開始して145周年になります。ご存知のように新橋—横浜間、厳密に言えば、汐留—桜木町間ということになりますが、これが開業したのが1872年というわけです。

官営、今で言えば、かつての国有鉄道ですが、その官営というものを除けば、実は北海道で1869年に、軽便鉄道的なものが既に営業しているのです。

本当に明治初期の1869年に、北海道に欧米列強の貨物船などが来た時、

そこに石炭などを運搬するために、軽便鉄道のようなものが作られました。しかし、官営鉄道ということでは、新橋—横浜間から、ということになります。

皆さん、ご存知とは思いますが、蒸気機関車牽引による鉄道は、1825年にイギリスのステューブソンがつくったロコモーション号が最初であろう、といわれております。

イギリスとくれば、当然、産業革命の草分け的な国ということになります。

これもご存知とは思いますが、イギリスにおける産業革命は、いつからいつまでのことを指すのかといいますと、だいたい1760年から19世紀の前半です。

となりますと、イギリスの鉄道というのは、イギリスの産業革命の終末期にできて、産業革命を成功裏に導いていった、というものだろうと思います。

では、日本の鉄道は、といいますと、今ほど言いました通り、最初の官営鉄道が1872年。今の東海道線の最初ということになります。東海道線、具体的には東京—神戸が全線開通したのは1889年です。

では、日本における産業革命は、いったい、いつからを指すのか、というと、ある程度の形になったのは、1880年から1900年ぐらい、つまり、完成したのは明治30年ぐらいです。

しかもそれは、いわゆる第一次産業革命、つまり軽工業、繊維産業を中心に確立したわけです。

ということは、日本においては、まさに鉄道というものが、産業革命の進展と見事にタイアップしながら発展してきたのだということがいえるわけです。これは、イギリスとは根本的に違うところであると思います。

そして、その産業革命を一番、推し進めたものが何だったのか、というと、1880年代半ばぐらいからの企業勃興。「勃興」というのは「興る」「立ち上げる」ということですね。そこで、いろいろな会社、企業というものが出てきます。資本金でいえば、1884年と1887年を比べると、全国で3倍以上に膨れ上がっていました。その中の一番大きな企業、大きなパーセンテージを占めていた企業というのは、実は鉄道だったわけです。

ちょうどそのころに、例えば、民間鉄道、現在のJR山陽本線のルーツである私鉄の山陽鉄道とか、今でいえば、近畿日本鉄道の大阪線のルーツになりますが、大阪鉄道というものなどが、企業として立ち上げられ

ていきました。

そういうように考えてきますと、鉄道というものは何のために作られていったものなのか。先ほど、「産業革命とタイアップ」ということを言ったわけですが、もともと政府どういう思いであったのか、については、大久保利通という明治の元勳が、「鉄道こそ国を興す道である」と言っています。

ただ、この「国を興す」という言い方は、「産業を云々」というような意識がどこまであったのかというと、どうもそうではないみたいです。

では、何のために鉄道を欲したのか。

最初の官営鉄道が新橋—横浜間だったことから明らかなように、北関東で生産された生糸などを横浜港へ運ぶというのが一番でした。ただし、それ以外に大きな目的としては、やはり、軍事的な理由というわけです。

日本は明治初期から、朝鮮半島に目を向けていました。有名な征韓論争などが出てきますね。それが究極的にどうなったかということ、日清戦争です。そして、のちの日露戦争に繋がるわけです。

そうすると、何が必要になるか。軍隊、兵隊さんとか、兵器を大量に、迅速に運んでいかねばならない。そのためのものが、鉄道だったという言い方もできるわけです。

あとは単純に考えたら、寺社参詣ということになります。皆さん、ご存知とは思いますが、現在の東武鉄道の日光線とか、京浜急行線とか、あるいは近畿日本鉄道線とか、こういったものは全部、寺社参詣がルートになっています。

今でも、例えば、四国の琴平観光電鉄とか、あるいは、島根県の一畑電車も、寺社参詣のためのものからスタートしています。

そういったものから、出来上がってきているということになります。

そう考えた時に、我が中越鉄道はいったいどうであったか。

中越鉄道は先ほど、お話があったように明治 30 年にスタートしています。それから、いろいろな路線の延長云々ということをやって、城端からそして伏木、最終的には氷見までつながるわけです。

イギリスの産業革命を完成させる形になった、イギリスに代表されるヨーロッパなどの鉄道と、日本における鉄道の根本的な違い。ヨーロッパの鉄道は文字通り都市間輸送、都市と都市なのですね。

それに対して、中越鉄道などもそうなのですが、日本の鉄道は集落間鉄道。つまり、駅と駅の間距離が極めて短いわけです。ではそれは、何のためのものなのか。

JRであろうが、あいの風とやま鉄道であろうが、一つひとつの駅にしたい、大きな企業、会社、工場があります。例えば、黒部、魚津だったら YKK があるとか、越中大門だったら東洋紡があるとか、呉羽だったらかつて呉羽紡績があった、速星だったら日産化学があります。

しかし、これはあくまでも、結果的にそうなったというだけのことで、私はやっぱり、中越鉄道にどういう狙いがあったのかということ、南砺地方の綿織物、絹織物などを伏木の方へ持っていくという狙いは、もちろんあったと思います。それに加えて、集落間の人の移動です。

主要鉄道は、生産鉄道といわれています。生産鉄道とは、いろんな生産したものをいろんな所へ動かしていくというものです。

これに対して、集落間鉄道というのは、生活鉄道といわれるものです。今でいえば、通勤客や通学客を乗せて走る鉄道と言うことになりません。

私は、中越鉄道は、最初から生産鉄道プラス生活鉄道という二つの側面を持って作られていったものではないか、とと思っているわけです。

結果的には、最終的には、その沿線に、例えば、戸出物産とか、北陸人造肥料とか、いろんな大きな企業が作られて行きます。ただ、それはいつからか、というと、1900年代に入ってからです。ここら辺りに中越鉄道の面白さがあるのではないかと考えているところです。

少し中途半端ですが、あとから足りないところをお話したいと思います。

須摩：どうもありがとうございました。イギリスの産業革命の際は、その末期に鉄道が出てきたのだけれども、日本の場合は、産業革命と鉄道が同じような時期に出現している。それから、中越鉄道の性格として、生産物を運ぶ生産鉄道という側面と、生活鉄道、人の移動の鉄道という二つの性格があって、企業進出などが進んできたというお話をさせていただきました。

続きまして、西野さんにお話を伺いたいと思います。高度成長以降、鉄道の性格が変わっていったこと、人口問題、乗客数の推移などについても、講座の際にお話をいただきました。よろしく願いいたします。

西野真夫（砺波散村地域研究所所員）：西野です。よろしく願いいたします。今ほど、草さんや竹島さんがしっかりお話になりましたので、何もしゃべることがないな、と聞いておりましたが少し鉄道の役割について話させていただきます。

鉄道の役割の変化ということについて、そもそも鉄道の役割をどこにおくか、ということから考えますと、1825年のイギリスのストックトン―ダーリントン間の鉄道は、産業革命で石炭を鉱山から港まで運ぶのに使われました。

では、1825年前に鉱山がなかったのかというと、もちろん、その前からあったのです。港もその前からあります。実をいうと線路も、その前からあります。

1825年に何が行われたかということ、蒸気機関車に引っ張らせた貨車が走るようになったということです。その前は馬車、馬に引っ張らせて石炭を運んでいたわけです。

鉄道とは何かということ、鉄の軌道があって、その上に鉄の車輪があって、それを蒸気機関であったり、ディーゼルであったり、電気であったり、モーターであったり、いろいろなものに引っ張らせるものです。

しかし実は、それ以前に、馬に引っ張らせるというものもずっと存在して、その大量の貨物をいかに運ぶかという工夫の上に、蒸気機関、さらにディーゼルという機関車に発展して、現在我々がイメージする鉄道が成立していくわけです。

では、中越鉄道の場合はどうなるかということ、何かを運ぶ必要があるから中越鉄道が作られていくわけですね。砺波の方から運んでいくものとすれば、やはりコメですね。

今、竹島先生がお話になったように、第一次産業革命のときに工業化が起きてさまざまな工場が作られるのですが、当然、鉄道を作ろうと思ったときは、砺波にはまだ工場は何もないのです。

では、何を運ばなければいけなかったかということ、重くて量があって価格が安いもの。安いという言い方はおかしいですが、相対的に価格が安いもの。シルクであれば、馬に運ばせても十分採算が合ったはずです。

大量に重たいものを運ぶ、それ以前にも運んでいるのです。どうやって伏木、庄川の河口まで持っていくかということ、これは第二回の講座で氷見市立博物館の廣瀬主任学芸員からも詳しい話がありましたが、やはり川船です。

小矢部川を使って、津沢に行って、福光や井口まで、かなり上流まで、川船が通っていました。もう一つが、千保川を使って戸出、そして砺波の方へという、川船の交通路、これが砺波平野での実に広く張り巡らされていたのです。ただし、川の船着き場というのは、木の杭を打って板を渡すだけなので、まったく残っていないのです。

どこに川船が着いていたところなのか。洪水一回で流されてしまいま

すから、分からない。そこらへんが残念なところもあるのですが、明治時代の富山県統計書などを読むと、この路線は戸出を經由してどこそこまで、津沢を經由してどこどこまでというふうに、かなり内陸のほうまで、砺波平野をくまなく、張り巡らされていたようです。

川幅が一間あって、深さが2尺ほどあれば、長さ4間の船を浮かべて持っていくことができるそうです。「行きはよいよい」なのですが、帰りは人が引っ張るか、牛か馬が引っ張ったりするそうなのです。そのようなものを運ばなければならない必然性がある、それを鉄道に変えていこうというのが、中越鉄道の存在意義だったわけです。

つまり貨物なのですね。コメを下ろし、その肥料を農業地域に運ぶ。そこに商機があったのではないか、と思われれます。その中で確かに中越鉄道はどんどん貨物を増やしていくのですが、統計を見る限り、貨物のピークは戦前なのですね。戦前の昭和10年代ぐらいには、もう減少が始まっています。

多分これは、貨物の中に、庄川沿いのダムづくりのための資材も入っていたからではないか、と思われれます。城端の年配の方からは、ケーブルで上げていたお話を未だに聞かせていただきますが、城端線も加越線もそれがなくなると、沿線の貨物の量はぐっと減ってしまうのですね。

その後、戦後は、人の輸送が経営の中心になっていくのですが、これもまた、かなり早い時期、高度経済成長前期の昭和30年代にピークが来て、それから一気に減り始めるのです。

一番最初にありましたが、現在の利用者数は1日9,500人、年間というところと三百何十万人という数になるのでしょうか、実をいうとこの数字は、戦前とほぼ同じなのですね。「減った」「減った」と言っても、逆に言うと、昭和20年代から30年代にかけて、増えている方が異常なのです。統計だけ見ると、そこだけ膨らんでいて、あとは年間300万人ぐらいでずっと来ているという見方もできるのではないかと思います。

それが今後、どうなっていくかは分かりませんが、貨物という役割はほぼ終わってしまいました。人の移動についても、我々は大変便利な手段として、自動車というものをどんどん購入して、利用しているわけです。

ご存知の通り、富山県は日本でも有数の自動車の普及県で、一世帯当たりの普及台数は福井に次いで二番目。一人当たりの台数でも3、4番目です。市町村別にみると、一世帯当たりの台数が一番多いのが砺波市です。一世帯2台以上と、富山市の5割増しぐらいです。散居村の中では、老人核家族という家庭も多いので、おじいちゃんとおばあちゃんが一台ずつ持っていたり、「ああ、そうか」と納得してしまいます。

その中で、人しか運ばなくなった城端線は、120年続きました。だから、もう120年続けなければいけないのか、となると、やはりいろいろと考えていかなければ、なりません。

特に、これから沿線の人口が減ります。私は高校の教員をやっている、こんなことをいうと何ですが、高校の数も減ります。これは高校の数が減るのではなく、高校生が減るということです。高校生が減っていく中で、どうやって城端線の経営を維持していくのか。今はJR西日本がやっていますが、このインフラを維持していくためには、そのうち、上下分離方式などの公費投入が必要になってくると思います。

そうしないと、維持できないですね。これだけ道路が普及している、車が普及しているところで、道路にも投資をする、鉄道インフラの確保にも投資をする、でも、人口は減っていく、という中で、子供や孫たちに「持続可能な空間だよ」「住み良いから、ここにいなさいよ」ということを強いていけるのか。120年やってきたものについて、どうするか。みんな考えていかなければならないのです。

もちろん、城端線をなくそうと言っているわけではありませんが、何に投資し、何に投資をしないのか、それをもっとみんなの共通理解にして、そのために負担をどれだけ増やせるのか。連続講座では、そういうことを話し合うきっかけになればいい、と思いながら、話しをさせていただきました。

この後でまた、しゃべらせていただきます。

須摩：ありがとうございました。状況が変わる中で、城端線がもう120年、続いていけるのかどうか。大変重い問い掛けを、講座でもしていただきました。

一巡目のご発言ということで、そのお話の続きは、あとでまたしっかりしていただくことにします。

基調講演をいただきました吉田さんは、人づくり大学のようなもの、私どもの連続講座よりもっと深く、広くアピールするようなことをやっ
ていらっしゃいますが、私どもの企画をご覧になって、どのような感想をお持ちになったか、城端線についての思いのようなものがありましたら、お聞かせいただければ、と思います。

吉田千秋（ひたちなか海浜鉄道取締役社長）：深いですね。さっきからずっと聞いていて、だんだん重たい気分になってきました。

私は、昭和55年から3年間ぐらい、城端線を使っていたのですが、単

に輸送機関として便利だな、と思って乗っていただけで、そんな深いものにまったく気が付きませんでした。

今、思ったのは、これだけ深いものがある鉄道は大事にしなければいけないのではないかと、ということです。自分にも思い出がありますし、これだけの人が集まってくれるということは、大丈夫だと思います。

乗降者数が1日9,500人、仮に1万人とすると、年間365万人ぐらいですね。ひたちなか海浜鉄道は今年うまく行って100万人になりますが、全長は14.9^{キロ}で城端線の半分です。路線の長さが2倍なら200万人ということですから、365万人も乗っていたら、素晴らしいじゃないか、という気がします。その点でいうと、城端線についてはまだたくさんの方が乗っていただいておりますし、前途があるのかな、と思います。

それから、歴史を見てみると、鉄道開通以前は船かな、と思ったのですが、ひたちなか海浜鉄道はもっとはっきり、船であると分かっています。

伏木と同じように江戸時代、北海道から来た船が那珂湊で上がって、そこから先は房総半島を越えると荒れますので、そこで一度、荷揚げして、那珂川という川で上って、水戸に着いていました。

その水運を買い取って鉄道にしたというはっきりした歴史があり、水運の代わりということになっています。

あのころ、水運というのは、大変大きかったのも、やはり城端線も水運の代わりだったのだらうなあ、と大変勉強になりました。

あと、経営者的にいうと、うちの倍ぐらいのお客さんが乗っているので、これから皆さんで支えていくと、城端線は十分、元気になっていくと思います。

須摩：ありがとうございました。城端線は大丈夫、とおっしゃっていただいて、大変意を強くしました。

一通り、お話をいただきましたので、後半は城端線や地域交通をこれからどう考えていくか、というところに、お話を進めたいと思います。

西野さんから、「新しい役割、城端線の在り方を考えていかなければいけないのではないか」という提言がございました。鉄道がなくなると、高校生が通学できないですとか、いろいろ大きな影響、考えると恐ろしいぐらいの影響があると思いますが、これから持続可能な鉄道、公共交通機関はどうすれば、いいのか、という点について、お話をいただけますでしょうか。

西野：これからということではないのですが、私は高校の教員をやっているということで、お話をさせていただきます。城端線は、高校生が非常にたくさん利用しています。私は高岡高校に勤めているのですが、全体の2割から3割くらいの生徒が、城端線を使って砺波地区から来てくれます。

私は、わが校の存続にとって、城端線、氷見線は必須だと思っていたのですが、6月末でしたか、7月初めでしたが、台風が来て、城端線、氷見線が両方とも止まってしまったとき、うちの学校はちょうど期末考査だったのですが、「これはまずい」と思って学校へ行ったら、ほとんどの生徒が来ていました。

もちろん、偶然にその日は土曜日で、しかも期末考査でしたから、生徒たちは「絶対来なければいけない日」ということだったのですが、正直言って、びっくりしました。城端からも、氷見の灘浦の生徒も、みんな来ていました。

これはもちろん、特殊な状況で、お父さんやお母さん、おじいちゃん、おばあちゃんのおかげで、学校がちゃんと回りました。「ありがとうございます」なのですが、もうひとつ、「意外と何とでもなるものだなあ」と思いました。

毎日それが可能かという、もちろん、そうではないと思っています。ただ、人口構成が変わっていて、本校の送り迎えでも、おじいちゃん、おばあちゃんに活躍してもらっている生徒はたくさんいます。

このうえ、運転の自動化が進んでいけば、すべての通学を個人に任せられるんじゃないかとする、とやっぱり無理があります。これは別の大きな問題で、行政や、もっと大きな目で考えていかなければならないのでしょうか、意外にバスぐらいでもなんとかなるのかな、という気もしました。

もちろん、城端線はあってもらわないと、困ります。砺波地区の優秀な生徒諸君に来てもらっている高岡高校ですので、城端線がないと本当に困るのですが、社会は明らかに変わっていると思います。

その高校生がものすごく減っていく中で、どうやって利用数を維持していくのか。逆に城端線がなくなって、高岡高校に来にくくなると、砺波高校がもっと上手に生徒を集めるようになるのか、と思ったりします。

いろんなことを考えますが、私が思う鉄道の役割というのは、やはり基本的には、重くて価格の安い貨物を運ぶことですね。

もちろん、大都市近郊の自動車が使いにくいところは、平面だけでなく、地下も、さらに上空のモノレール、新交通システムも含めて、近距

離大量輸送に使われるのと同時に、新幹線のような中距離の、400 ㎞、500 ㎞を時速 200 ㎞、300 ㎞で結ぶという中距離高速輸送があると思います。

自分が高校生の時、もしかしたら東京出張などは飛行機でいくようになるのかな、と思って喜んでいたのですが、もう新幹線のほうが早いですね。確かに飛ぶ時間は短いですが、空港へ行って飛んで、降りて、仕事のある都心まで、もたもた行き来していると、意外に時間がかかる。新幹線は都市の中心部から都市の中心部へ行ってくれますし、走って行って切符さえ買えば、パッと乗れます。

ですから 500 ㎞ぐらいまでなら、圧倒的に新幹線のほうの優位性があります。貨物輸送という役割、近距離大量輸送、中距離高速輸送という役割に該当しない場合は、ひたちなか海浜鉄道のような生活鉄道以外のさまざま「人々が乗ってくれるという要因」を、我々が作り出さないと、なかなか難しいのではないかと、思っています。

須摩：ありがとうございました。社会の変化で鉄道というインフラを維持していくのが難しくなっているというお話、また、ひたちなか海浜鉄道のようなさまざまな価値を作っていくことが必要ではないか、というお話でした。

鉄道の価値と言いますと私などは、人を運ぶとか、物を運ぶということだけではなくて、鉄の塊が走るといったようなことに、ロマンというか、いろんなことを感じます。

草さんは、本業ではないのに仕事の傍ら、大変エネルギーに、鉄道の研究を続けていらっしゃいました。“鉄ちゃん”というと大変失礼なのかもしれませんが、そういう意味での鉄道の魅力と申しますか、価値と申しますか、そういうことを含めて、お話をいただければ、と思います。

草：私も一応、鉄道ファンということで通っているのですが、その原点と申しますのは、親の仕事で東京にいた時に、家の前に都電という路面電車が走っていて、親がどこにも遊びにつれていく金がなかったので、そこで電車を見せてくれていたことです。

その後、親の富山への帰省に合わせて、城端線などに行きますと、先ほど、ひたちなか海浜鉄道の吉田さんが言われた古いキハ20という気動車、あるいは、朝晩には富山から直通で、郵便とか荷物を積んだ客車を交えた客車列車が走っていました。

そういうのを見て、「汽車はいいなあ」と思うようになりました。その後、高校生、大学生になって、こういう鉄道がどうしてつくられたのかな、というようなことを調べるのが趣味になり、それが高じて、本業そっこのけで、本を出させていただくようなことになりました。

鉄道の魅力というのは、例えば、皆さんの中には戦中戦後を経験された方もいらっしゃると思いますが、日本の動きが止まった敗戦の時でも、汽車は動いていました。日本がどんなことになっても、汽車は動いて、みんなを元気づけてくれました。

あるいは、買い出しなどで、どうしても必要な移動をするときには、鉄道はなくてはならない交通機関でした。そして、世の中が落ち着いてからも、駅前を中心とした商店街が、周りの人々が集まる、町で一番にぎわう場所でした。

また、そういうところが、鉄道の大きな役割であり、私の好きだったところですが、今は残念ながら車社会の発展で、鉄道は、例えば、西野さんが言われた高校生の通学、あるいは、年配の方の買い物や通勤とか、免許を持たない人の生活の足にはなっています。

ただ、このまま車が自動運転化して、それほど労力を要しなくても車で移動できるような社会になるとしても、都市部はともかく、こういった地方まで、みんなが個別に車で移動できるような社会になるのは、人と人とのコミュニティづくり、みんなが集まる町づくりを目指すという点から考えると、あまりいいものではないのではないかと、思っています。

そういうこともありまして、先ほどのひたちなか海浜鉄道の吉田社長のお話にもあったかと思いますが、例えば、学生のうちから、あるいは、子どものうちから、城端線の利用の仕方を教えてもらうとか、実際に乗ってもらうとかして、身近な地域の足、地域の軸であることを知ってもらって、これから 120 年後も地域の重要な交通機関として、認識していただければ、と思っています。

私が考えている具体的な方策については、最後のまとめの方で、お話しさせていただきたいと思います。まとまりのない話になったのですが、以上にさせていただきたいと思います。

須摩：ありがとうございます。「子どものうちから、城端線にもっと親しんでもらって」というお話でしたが、先ほど打ち合わせの時に、竹島先生は歴史を研究しているお立場から、近代化というひとつの動きの中での大変重要な遺産としての城端線、というお話をしていらっしゃいました。そ

のような点について、少しふれていただければ、と思います。

竹島：城端線というのは、戦後になって新たな駅に設置されているのです。東野尻駅、越中山田駅は 1951 年、林駅も 1956 年にできています。そのころまでは、城端線の勢いは右肩上がりという状態だったといえるわけです。

先ほどもちょっとお話がありましたけれども、本来の役割であった砺波、南砺からのお米とか、織物類を運ぶという貨物輸送は、最終的にいつなくなったのかというと、城端—二塚間は 1980 年です。最後まで残っていたのが、二塚—高岡間、中越パルプのほうですが、それが最終的に廃止されたのが、今年 2017 年の 4 月です。元々は生産鉄道、生活鉄道という両方の側面を持っていたものが、貨物輸送という面が消えていっているということになります。

城端線に限りませんが、鉄道は歴史的に何をもたらしたのか、というと、これまでなかったものが作られたわけですから、日本における民俗学の創始者というべき柳田國男は、「人の生活行動、あるいは生活感覚といったものが、ガラッと変わったのだ」という言い方をしています。では、なぜ「ガラッと変わったのか」というと、それまでは、人間、日本人にとっては、自分たちの生活空間が、自分たちのテリトリーだけだったのです。一般的に、自由にフラッとどこかへ行くということが全くできなかったことではありません。通行手形さえあれば、例えば、お伊勢参りとか金毘羅参りも可能ではありました。

しかし、気軽にフラッと隣へ、砺波の人が、城端の人が高岡へなんていうことは、ありえませんでした。

そういったときに鉄道というものができたことによって、城端の人、砺波の人が、高岡の人の考え、あるいは高岡の文化水準にふれるということが可能になっていった、ということになります。

それを、砺波とか城端に持ち帰って、そこに新しい生活様式、行動様式を繰り広げていくことができるようになっていったのです。

これは柳田國男の考えを踏まえての結論ですが、そういったようなことが、鉄道というものの大きな意義であったというわけです。そうやって考えれば、少なくとも私どもが取り組んでいる、富山県内の近代化遺産を大事に発掘して守り育てていきましょう、という立場から言えば、この城端線沿線というのは、よだれが出そうな近代化遺産がたくさんあるわけです。

もっとも有名なものは、もちろん、現在の終着駅の城端駅ということ

になります。あの城端駅というのは、中越鉄道が開通した時の駅舎そのままなのです。おそらく、城端線沿線で一番、県外から“撮り鉄”がやってくるのが城端駅であろう、と思います。もう、きりがありません。

例えば、福野だったら、何があるかといえば、福野高校巖浄閣がある。吉田鉄郎が設計した授眼蔵図書館があるとかですね。いろいろなものがあります。

砺波だけを考えてみても、チューリップ公園に行けば、砺波地方の近代化に貢献した建物と施設がたくさん残っています。チューリップを世界に知らしめた水野豊蔵の生まれた家とかがあるわけです。

そういうようなものを城端線とうまく組み合わせて回遊させることが、先ほど来から吉田社長さんがおっしゃっておられました通り、活性化へのひとつの効果的なやり方であろうかな、と思います。

ただ、それは、私のような近代史を多少なりともやっている人間の勝手な、ある面、妄想であって、行政、そして民間、いろんなものが協力して、二人三脚、三人四脚をやっていないとできるものではない、と思います。

鉄道というものを残すときは、何が大事なのか。その鉄道がこれまでに、その地域、地元、何を与えたのか、何をもたらしたのか、何を变えたのか。そこをしっかりと押さえていかないと、これからのその地域の鉄道のあり方を考えるということは、難しいのではないかな、と考えているわけです。

須摩：鉄道が何を变えたのか、何をもたらしたのか。私たちはまさに、「城端線は何を变えたのか」という勉強会をスタートさせたわけですが、これを発展させていかなければならないということ、先生のお話を聞いていて思いました。

城端線をどうしていくか、という話になってきまして、そろそろ時間も押し迫ってきましたので、その話を少ししていきたいと思います。

まず、吉田さんの方から口火を切っていただいて、砺波の人たち、県西部の人たちに対するアドバイスのようなものを含めて、お話しいただければと思います。特に、人づくりとか、人を巻き込むというようなことについて、お話をいただければ、ありがたいと思います。

吉田：すごく重たい話で、すごく重たく感じているのですが。これだけたくさんの方がこの会場にいらっしやっているので、鉄道が必要だという方

が、多分何人かいらっしゃると思います。

そういう方々に、まずご自分で動いていただいて、周りをだんだん少しずつ、「お前、何を言っているんだ」と思われたいような、無理のない抵抗のない巻き込み方をしていくのが大事かな、と思います。

大洗鹿島線がまさにそれだったので、そうやっていくうちに、見えない魅力がいっぱい出てくると思います。地域活性化になってくると思いますし、戸出でも七夕祭りがありますし、砺波はチューリップフェアがあるし、福野は夜高があって、福光は熱送りがあって、城端は曳山、麦やですよ。鉄道といっしょに頑張っていけば、まだまだたくさん鉄道に乗って来てくれると思います。

そうやっていけば、明らかに町に来てくれる人が増えますので、地元の人ならではの、というものを一生懸命集めていくと、プラスになっていくのではないかと、まだまだ潜在需要を掘り起こせるのではないかと、思います。

あと、砺波の人というのは仲がいいのです。昔、加越能にいたころ、路線バスの廃止の話をしていまして、例えば、氷見へ行って、「この路線、ちょっと危ないので、廃止したいのだけど、どうだろうか」という話をしたら、「地元の人に聞いてみてくだはれ」「地元の人に話ししてきてくだはれ」ということになるのですが、高岡から砺波、福野、福光、城端を通過して五箇山へ行くバスについて、砺波に「ちょっとお客さん減つるので、どうしようか」という話を持っていくと、「福光さん、福野さん、どう言うとられますか」となります。

つまり、みんな横並びで、ちゃんとやっていこうという、ほかの町と競争しないで、仲良くやっていこうというところがあります。こんな仲のいい町は、ほかにありません。

だから、市町村合併もしっかりできたのだと思います。そういうところの住民の結束という意味でも、城端線はすごく意味があるのではないかと、そういうところから攻めていくと、いろいろ前途があるのではないかと、思います。

何度も申し上げますが、三百何十万人も乗っていらっしゃるので、まだまだ前途があります。もしかしたら、10年後か、20年後に、JRさんが「そろそろ止めたい」と言われるかもしれません。今はJRさんがやってくれているので、それは大変ありがたいと思いつつ、いざというときのために、JRさんに邪魔だと思われつつも、活性化のお手伝いをしてあげれば、いいじゃないかと思えます。

駅一つ作るだけでも、お客さんが違います。うちも3年前に、那珂湊

から 1.1 ｷ.のところに駅を作りました。「1.1 ｷ.ぐらいで、どないなもん
だろうか」と思ったのですが、付近の住宅地の人たちに、ちゃんと使っ
ていただいていますし、いろんな面でプラスがあると思います。

アイデアを出し合って、仲良くやるのが砺波のいいところじゃないか
と思います。いかがでしょうか。

須摩：ありがとうございます。大変、砺波のことをほめていただいたのと、「い
ざという時のために」という大変重たいお話がありました。パネリスト
のお三方の皆さんにも、このあと、どなたからお話しただければいい
でしょうか。

そろそろ最後になってくると思うのですが、西野さんからお願いでき
ますでしょうか。

西野：私は別に、鉄道廃止論者ではないので、このままいったら廃線になる
というのは困ります。先ほどの海浜鉄道のお話では、「100 万人で黒字にな
る」というのに、城端線は経営が下手というわけではないでしょうが、
3 倍近くの人に乗っているにもかかわらず、JR 西日本さんの発表では、
100 円稼ぐのに 400 円いるとか、言ってらっしゃいます。

吉田さんは多分、万葉線にいらしたとき、パターンダイヤを実施され
ていたのではないかと、思います。富山ライトレールもそうですが、高
岡の万葉線乗り場へ行くと、時刻表は「00」「15」「30」「45」「00」「15」
「30」「45」というふうになっています。

15 分おき、30 分おきでも、なんか、あそこへ行ったら、何分後かに必
ず電車が来るという安心感があります。

東京で生活していても、駅へ行って何分か待っていると、電車が来る、
という安心感があると、電車を使いますよね。そこらへん、もうちよつ
と考えてほしいと思います。

城端線をどんどん、みんな使ってくれ、と地域が一体化してきて、
先ほどの那珂湊のように盛り上がってくれば、本当にいいのだろうと
思います。

私は、2 つのことを考えます。ひとつは、先ほど、お祭りの話とかあり
ましたが、外から入ってくる人をどうやって増やすかということ。それ
ともう一つ、JR さんに、とりあえず駅へ行ったら電車が来るというよう
な工夫をしていただきたい、と思います。

駅の近くは、お店もあるし、飲み屋さんもあるし、いろんなものもあ
ります。飲み会がどんどん増えれば、鉄道利用者も増えて、みんなが一

杯飲みながら、ワイワイガヤガヤと地域のことを、いつもどこかでしゃべっているみたいな、そんな地域ができればいいなあ、と。

JR さんにもう一工夫していただければ、うれしい、と思います。

須摩：どうもありがとうございました。さっきの発言で、草さんが「方策をあとで」と終わっていらっしゃいましたが、その方策についてどうでしょうか。

草：先ほどもお話しさせていただいたのですが、例えば、ひたちなか海浜鉄道の吉田さんがおっしゃられたように、例えば、高校生のうち、あるいは保育園のうちから鉄道に親しむ機会を作ったり、大人にもビール列車のようなものを企画して、列車が 40 分おきに走っているのだから、こんな便利なものがあるのだ、と認識してもらったりして、地域の人のお客さんを増やすことが重要だと思うのです。

また、最近よく言われる「インバウンド」。インバウンドというと外国の人のことばかり想像してしまうのですが、私が言いたいのはそのほかのインバウンド、特に県外の人に来てもらう工夫です。例えば、先ほど、竹島先生がおっしゃった歴史が好きな人は、沿線の歴史遺産巡りを魅力的なものにしてもらって来てもらう。あるいは吉田さんが言われた戸出七夕まつり、城端麦や祭りなどは、祭りが好きな人にも来てもらう。鉄道ファンには、旧国鉄色。鉄道マニアは、そういう列車が走っているところに、たくさん写真を撮りに来てくれます。旧型の車両に塗装を変えるだけでいいのです。

私は、ひたちなか海浜鉄道さんでも、「観光列車を導入する予定です」というようなお話が出るかと思っていたのですが、そういうことをしなくても、お客が集まるということを指摘されていました。例えば、昔の塗装に変えるだけでも、それを見に、乗りに来る人がいるのです。

最後に、皆さん、金沢市の湯涌温泉をご存知だと思いますが、ここを舞台にした「花咲くいろは」というアニメ(2011年放映)があります。

これは南砺市のアニメ制作会社さんが作った作品で、これの中に「ぼんぼり祭り」という祭りが出てきます。これを湯涌温泉で実際に始めたところ、最初は 1 万人いかないぐらいだったのが、だんだん増えてきて、今年の 7 月に開催した時は、1 万 5 千人ぐらい、主に県外の人たちが集まってくるようになったそうです。

先ほどの大洗の話ではないですが、アニメに出てくる店とか、旅館、特に旅館は、「ぼんぼり祭り」の日程が発表されたとたんに、満室になっ

てしまうような盛況になっているそうです。

また、地元のバス会社さんも、そういったイベントに提携して、祭り際にはキャラクター入り記念乗車券の発売や、湯涌温泉のバス停の横に、アニメに出てくる「湯乃鷺（ゆのさぎ）温泉」という地名のバス停まで作りました。

（実物のバス停プレートを示しながら）これは今年の5、6月まで実際に使っていたものですが、そういった側面からの援助もあって、今、たくさんアニメファンが、聖地巡礼という形で集まっています。

そのアニメ会社が沿線にあるのですから、金沢でできるようなことを城端線でもできないことはないと思います。

単に今までのように、地域の交通、鉄道ファンの集まるだけの“線”的なものだけではなく、みんなで城端線を“面”的に応援して、持続的に乗っていくような交通機関に盛り上げていければいいのではないかと、と思っています。以上で、話を終わらせていただきます。

須摩：ありがとうございます。まとまった発言としては、これで最後になると思いますが、竹島さん、歴史など非常に広い視点で城端線の問題を見ていらっしゃると思いますが、議論をお聞きになって、どういうふうに思われたか、お話いただけますでしょうか。

竹島：当たり前ですが、私どもは、「城端線を残せ」と上から目線で言える立場ではありません。ただ先ほども言いましたように、これまで城端線というものが、政治・経済に限らず社会・文化面でも南砺、砺波地区というところに果たした役割というか、恩恵というものは、大変大きなものがありました。これは絶対、否定はできないと思います。

先ほど私は、沿線のいろんな駅、あるいは地域に、いろんな近代化遺産があるので、こういったものを発信していくことが重要ということを書いたわけです。

問題は、それを誰が発信するのか、ということですが、実際にこれを発信できるのは、その地域、地元の方々だけなのです。

私は、常々、いろんなところでお話しているのですが、地域、地元の方々が、ホスピタリティの心を持たなかったら、おそらくは先ほど、草さんもおっしゃいましたけども、県外からのインバウンドということは、まず無理だと思います。地域の歴史、地域のことを語ることは、地域の人だけなのです。外部の人間が語っても説得力も何もないのです。

私は先ほど、巖浄閣だとか、授眼蔵図書館だとか、いくつかの例を挙げました。例えば、景観ということから言えば、場所は少しずれますが、庄川の松川除とか、ああいったようなものは大変貴重なものであるわけです。

そういったものをどこまで、歴史的な背景などを踏まえて、地域の方が語ることができるか。それはひいては、城端線、中越鉄道の歴史そのものを語ることができるか、ということにもつながっていくのではないかと思います。

先ほど、吉田社長さんからいろんな興味深い、感心する具体的な取り組みをご紹介いただきましたが、城端線はJRなわけです。もちろん、JRはかつての国鉄ではありません。そういうことから言えば、国鉄と違って、多少、融通が利くのではないかと、という気がしないでもないのですが、やはり、純粋な民間鉄道というものと比べた場合に、いろいろなところで制約とまでは言いませんが、難しい点があるような気がします。

だから、そここのところをどうやってタイアップしていくか。やはり、先ほど言った地元の方々との二人三脚といったことが大切で、二人三脚の一つの方策が、地域の方々お一人お一人がホスピタリティの心を持つことだろうと思います。

そして、例えば、フラッと“撮り鉄”が来た、“鉄っちゃん”が来た、“鉄女”が来たといったときに、それこそ目を輝かせて、この地域の歴史はこうだ、ここにはこんなものがあるのだ、そういうことを常に語ることができる、そういう町にしていくということが大事なのではないかと。今日、皆さんのいろんなお話、ご意見を聞いた中で、あらためて思った次第です。

須摩：ありがとうございました。これで1時間20分ほど、お話をさせていただきました。城端線が何をもたらしたのか、どういうものだったのか、そして、見えない魅力がある、地域の魅力を発掘して、いろんなアイデアを出して、それを人に知らせて、人を呼んでくるような、そういった活性化が大切なのではないかと、というのが、今日の議論のおおよその終着点ではないかと、思います。

パネルストの皆さん、何か、これだけは、言っておきたいというようなことはございませんでしょうか。

特にないようであれば、議論の方はこれで終わりにしたいと思います。

地域の問題を私たち自身が考えて、何かをしていくということは、地

方自治そのものであり、これからの地域づくりに非常に大切なことだと思えます。

今回、この議論をお聞きいただいた方々には、いろんな地域で、いろんな周りの方に、城端線のことなどをお話しいただいて、この問題をみんな考えていただけるようになっていただければ、と思えます。

これでパネルディスカッションを、いったん終わりにしたいと思えます。講師、パネリストの皆さんに拍手をいただければ、と思えます。

ありがとうございました（拍手）