

## 連続講座実施報告

江田攻（実行委員）：6回にわたって開催いたしました連続講座「城端線は何を変えたのか」について、ご説明申し上げます。

城端線 120 年記念事業実行委員会は、南砺市、砺波市、高岡市の公共交通を考える市民 6 団体、地域や歴史を考える 2 団体で立ち上げました。後援、協賛などとして北日本新聞社、城端線・氷見線活性化推進協議会、砺波散村地域研究所、富山近代史研究会、となみ野田園空間博物館協議会、JR 西日本、富山大学都市交通政策支援ユニットなどのご協力をいただきました。

城端線、かつての中越鉄道は、東海道本線新橋—神戸駅間開通からわずか 8 年後の明治 30 年に、県内初の鉄道として黒田—福野間で開通しました。連続講座は、先人たちがこの鉄道が建設した背景や、現状、将来を、若い人たちと一っしょに考え、話し合いたいと計画しました。

実行委員会の中核となりました富山県呉西地区公共交通再生研究会についても紹介します。

名前は「富山県呉西地区」と大きく付いておりますが、南砺市を中心にした会で、平成 21 年に設立いたしました。内部に「南砺の城端線を生かす会」「南砺のバスを生かす会」「ふるさと城端線応援団」を持っております。

ここ 10 年間の主な活動状況ですが、「城端線が地図から消える日」「どうする城端線」「ふるさと城端線を考える」と、3 回のシンポジウムを開催してきました。「城端線が地図から消える日」は、加越線をイメージしていただければ、よいと思います。3 回とも高校生に参加していただいて、彼らの意見をいかに取り入れるか、を考えたシンポジウムでした。

また、南砺市の環状バス、井波—金沢線バスを提言し、実証実験を行いました。井波—金沢線は現在、正式に運行しております。

平成 27 年のシンポジウム「ふるさと城端線を考える」では、高校生の皆さんから「城端線、何かダサイね」「古里の城端線を、世界一誇れるマナー列車にしたらどうか」という意見が出され、これを受けて列車内にマナー向上を呼び掛けるポスターを掲示しました。

平成 25 年には、全国最初の終着駅サミットを開催させていただきました。なんとか城端線を全国に売り込みたいと、「終着駅は始発駅、ここからは始まる物語」というキャッチフレーズで始めたもので、以後、第 2

回は氷見市で、第3回は石川県白山市の鶴来町で、第4回は茨城県ひたちなか市の阿字ヶ浦で行われました。来年の平成30年は、広島で開催する予定です。広島の方へお出かけになる際は、ぜひとも、その機会に合わせていただければ、と思います。

それでは連続講座の内容について、ご紹介いたします。

第1回は7月9日に「城端線は秘密がいっぱい」というタイトルで、実行委員の木本尚志さんにお話をいただきました。中越鉄道を開設に尽力した人たち、鉄道の知られざる知識、加越線と城端線の関係など、さまざまなロマンと秘密を紹介いただきました。

第2回は7月23日に「明治人は鉄路に憧れた」というタイトルで、講師は、鉄道史研究家の草卓人さん、氷見市立博物館主任学芸員の廣瀬直樹さんでした。

草さんには、中越鉄道の建設目的と経過、大矢四郎兵衛の経営方針はどうであったか、富山県内鉄道の時代別状況、軽便鉄道、モーターリゼーションなどについて。廣瀬さんには、かつての物流の要であった舟運、内水面の船はどのようなものだったか、庄川・小矢部川水系の舟運、日本海交易と船などについて、お話しいただきました。

第3回講座は8月12日に「となみ野の産業革命」というタイトルで、富山近代史研究会会長の竹島慎二さんをお願いいたしました。

竹島さんからは、日本史、世界史的な視点からの城端線について解説をいただき、日本の鉄道の歴史、鉄道敷設の目的、富山県の民間鉄道の変遷などに関して、お話しいただきました。

この中で、中越鉄道の資本金は22万円だったこと、50株以上の主要株主59人中35人が砺波地方在住者だったことなどを、紹介いただきました。中越鉄道は、城端から高岡、伏木港から海外へという国際的な視野で計画された鉄道であり、ウラジオストクからヨーロッパまで繋がろうとしていたことなどにも、ふれていただきました。

第4回講座は9月16日に「人が動いた 地域が変わった」をタイトルに、砺波散村地域研究所所員の西野真夫さん、城端線・氷見線活性化推進協議会事務局の中川正人さんに、お話をいただきました。

西野さんには、鉄道の役割や機能が学校でどのように教えられているか、中越鉄道の旅客、貨物輸送の推移はどうだったか、今後の地方公共鉄道に求められることなどについて。中川さんには、沿線3市の人口推移、富山県内の公共交通網から見た城端線、城端線活性化への基本方針などについて、ご説明をいただきました。

第5回と第6回の講座は、となみ野田園空間博物館事業の学習講座とタイアップして開催しました。

第5回講座は「城端線をもっと知ろう」と題して、バスハイクを実施し、第1回から4回までの講座で学んだ内容を、講座の講師といっしょに見て回りました。大矢四郎兵衛の像、中越弁慶号のほか、加越線の旧井波駅を見学するなどいたしました。

この時に、国鉄の常務理事をされた伊能忠敏さんが金沢鉄道管理局長在職中に、「城端線は『常花線』と書くことができる。城端線とチューリップ公園と結び付ければ、オランダの世界的に有名なキューヘンホフ公園に優るとも劣らないものにできる」と示唆をいただいたことも説明がありました。

このように、今まで知っているようで知らなかった新しい発見がたくさんありました。

第6回講座は11月12日に「どこへ行く となみ野」と題して、シンポジウムを行いました。基調講演は、富山県出身で万葉線再生にかかわり、現在、ひたちなか海浜鉄道取締役社長を務める吉田千秋さんにお話をいただきました。演題は「人の輪で、まちも線路も元気に～ひたちなかの取り組み」で、ひたちなか海浜鉄道がいかにして活性化し、存続に結び付いたかについて、事例発表などいただきました。

その後で、パネルディスカッションを行いました。連続講座講師の草さん、竹島さん、西野さんと、吉田さんをパネリストに、実行委員の須摩孝一さんがコーディネーターを務め、いろいろなご発言をいただきました。

「砺波地方は生産性の高い地域だった」「城端線は生産鉄道であり生活鉄道でもあった」という指摘があったほか、「これから城端線に何を求めるのか」「高校生だけでいいのか。生活以外の利用、例えば、インバウンドのようなものを考えるべきでは」という意見もありました。

先ほど、藻谷さんのお話にもありましたが、「これまでは、外へ出ていくだけの線だったが、もっと外から来る人を求めてもいいじゃないか」というわけです。「年間300万人以上の乗客がいるのだから、もっとうまい利用方法があるのではないか」という発言もありました。

以上が、6回の連続講座の内容です。連続講座を終えまして、地元の人たちに、みんなの鉄道はなぜできたのか、当時の社会・経済情勢、先人たち熱い思いを知ってもらい、今後の地方公共交通の在り方を考えることができた、と思います。

今回の講座で残念だったことは、将来を担う若い人たちの輪づくりが不足していたことです。これは私たち実行委員の力不足であったと思っています。

しかしながら、多くの皆様方の協力を得まして、今後の方向を考える

きっかけにはなったのではないかと、思っています。これを念じて、連続講座を終えさせていただきましたことを、報告させていただきます。