

加越線を走った車両たち



DL101 昭和27年製
在籍・昭和27年～47年

加越線初のディーゼル機関車。変速装置は機械式。貨物の他に、正月の高瀬神社参りの時期には、福野から国鉄客車も牽引していた。



DL112 昭和32年製
在籍・昭和32年～47年

昭和32年の庄川町車庫の火災でDL101が類焼し、急遽発注した車輛。通常は専らDL101が運用され、影に隠れた存在だった。



651 昭和27年製
在籍・昭和27年～47年

井波駅常備の構内入替機。大建工業㈱や東洋紡織㈱からの貨物の入替をしていた。



キハ162 昭和11年製
在籍・昭和44年～47年

加越線唯一の正面貫通扉車、座席配置はクロス(ボックス)シート。滋賀県の江若鉄道㈱から昭和44年に譲渡された。



キハ173 昭和27年製
在籍・昭和43年～47年

正面が卵型6枚窓で、座席配置はロングシート。国鉄から昭和43年に譲渡された。



キハ187 昭和39年製
在籍・昭和39年～47年

加越線最後の新造車で、初の自動扉車。正面2枚窓で、座席配置はロングシート。



キハ125・126 昭和32年製
在籍・昭和32年～47年

昭和32年の庄川町車庫の火災で車輛が焼け、急遽発注した車輛。正面2枚窓で、座席配置はロングシート。



キハ15001 昭和28年製
在籍・昭和28年～44年

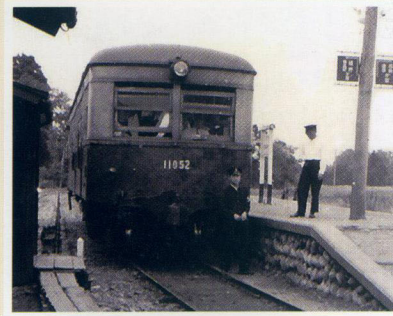
将来の電化に備え、車体や台車を電車用に設計し、それにディーゼルエンジンを載せた新造車。正面3枚窓で、座席配置はロングシート。

まぼろしの車両



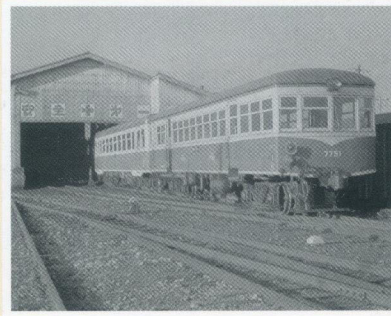
キハ11055 昭和9年製

キハ2が焼失した際、和歌山県の有田鉄道㈱より購入した車輛。これまで写真は存在しないと思われていたが、昭和32年の庄川町車庫の火災前に撮影したと思われる写真が見つかった。



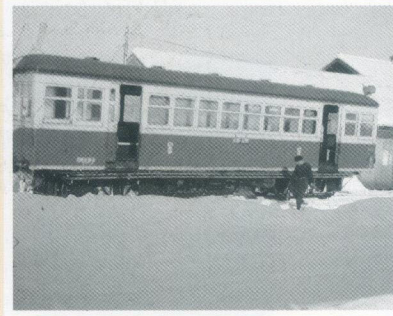
キハ11052 昭和12年製
在籍・昭和12年～44年

2輛新造されたが、昭和32年の庄川町車庫の火災で1輛焼失。正面2枚窓で、座席配置はロングシート。新造時は片側3扉車だったが、両側2扉車に改造された。



キハ7751 昭和7年製
在籍・昭和7年～44年

加越線初のディーゼルエンジン搭載の車輛。正面4枚窓で、座席配置はロングシート。



キハ3 昭和6年製
在籍・昭和6年～39年

新造時はガソリンエンジンを搭載。正面3枚窓で、座席配置はロングシート。同型車が3輛新造されたが、キハ1は無動力化されハフ31に、キハ2は昭和30年の庄川町車庫の火災で焼失。

蒸気機関車について

加越線には蒸気機関車は、ドイツ製4輛、アメリカ製1輛の計5輛在籍していました。



▲SL1 (後に2612と改番)



▲SL4 (後に3131と改番)



▲小矢部川鉄橋を走るSL

客車から電車へ



加越鉄道㈱当時は客車(ナハフ101・102)でしたが、昭和15(1940)年に阪神急行電鉄㈱(現在の阪急電鉄㈱)へ譲渡され、電車(96・97)として生まれ変わった車輛です。昭和38(1963)年まで兵庫県内を走っていました。

※なお昭和32(1957)年の庄川町車庫の火災により車両不足となった際、岩手県より国鉄の車両2両(キハ0622、キハ0623)を借り入れている。キハ125・126の入線後は返却している。



山田清蔵さん
(元運転士／
南砺市神成在住)

昭和19年に入社し、機関車助手から運転士となり、昭和45年9月まで加越線に携わりました。昭和39年11月から半年、名鉄の運転士を指導したことがあります。名鉄が名古屋から高山までのディーゼル列車を運行することになり、7人が訪れました。教育期間終了後も、私が担当していた人とは年賀状の交換を続けていました。平成19年、我々庄川機関庫のOBで酒宴を持った際、「声を掛けてみたら」と私が提案、全員が砺波まで来てくれました。40年の歳月を忘れ、当時を懐かしく語り合いました。



河南 正さん
(南砺市井波在住)

終戦の日、現在の東洋紡績井波工場で、出荷されるはずだった戦闘機が、貨車から降ろされる光景を見ました。私が一番好きだった汽車は「15001」でしたが、とても乗り心地が良く、どしりとした風貌も一目で気に入りました。たまたま仕事で茨城に転勤になった際、加越線で使われていた車両があるということで、しょっちゅう鹿島鉄道を見に行きました。汽車を見ながら、井波にいた頃のことを思い出していました。



有沢嘉一さん
(味処まる嘉店主／
南砺市福野在住)

「キハ162」、座席は4人掛けのボックスシート。他の車両は全て対面シートだったので、この車両に座ることがとても楽しかったです。庄川の親戚の家に行く時、兄妹3人で、よく加越線に乗りました。「あつ、来た来た。キハ162や!」、川田工業の工場脇から勾配のあるカーブを下りてくる「汽車」を見つけた時、まだ100m以上も離れているのに、お気に入りのキハ162だと分かりました。どこか高級車に乗るような、ワクワク感がありました。



松永孝正さん
(専龍寺住職／
小矢部市八和町在住)

近所の故・松垣三郎さんが8ミリで家族の様子と加越線最終日を撮影されていたことを思い出し、昭和55年に一本の作品としてまとめました。膨大な映像を見直し、走行シーンを抜き出すのは大変でしたが、記録を残さなければという一心でした。私が廃線を知ったのは、その翌日のことでした。たまたま写真を撮影しようと次郎島路切に行ったところ、機関車がレールを引っ張って、撤去する場面に遭遇しました。とても寂しかったです。

加越線をめぐる4人の先人

加越線をめぐり、活躍した人物を取り上げます。

●創業 津島 吉六 (1853～1927)



津沢町生まれの実業家・政治家。津沢町の中興の祖。津島酒店代表。明治33年、福野を中心とする両礪銀行を創立した。また明治初期には加賀藩の米倉庫だった場所に簡易小学校を開設したほか、県立礪波高等女学校(後の県立砺波女子高校)の創設に尽力。さらに津沢蚕業組合を組織し、産業振興を目指した。津沢郵便局、津沢戸長役場、津沢巡査駐在所、津沢消防組も創設。蟹谷往来(金沢と連絡する内山越え)建設や、中越鉄道創立時にも出資に協力するなど、大矢四郎兵衛とも深い親交を結んだ。

●連携 平野 増吉 (1878～1959)

岐阜県郡上郡山田村(現・郡上市)生まれの実業家・政治家。元衆議院議員、元材木商。林業界で活躍し、流木権と山村民の生活権をめぐる電力会社と争う。明治35年に木曽御料林境界事件に関与し、その後明治40年には長良川流木事件、大正8年には飛騨国有林下戻し行政訴訟事件、同13年には益田川事件に関与し、同15年には庄川の小牧ダム建設をめぐる、当時の電力会社や富山県を相手に裁判を起こし(庄川流木事件)、その中心人物となった。庄川木材(株)、飛州木材(株)、青島貯木場(株)を設立し、庄川地域を地盤とする実力者として活躍した。

●発展 佐伯 宗義 (1894～1981)



中新川郡立山村(現在の立山町)生まれの実業家、政治家。信達軌道(株)(現在の福島交通(株))の再建に携わり、同社専務に就任。その後、昭和5年富山電気鉄道(株)を設立し、同社専務に就任。昭和18年、富山県下交通大統合の旗振り役を担い、富山県内の公営・私営の鉄軌道・バス会社を合併し、富山地方鉄道(株)を設立。昭和39年、立山黒部貫光(株)を設立、同社社長に就任。昭和22年から衆議院議員(改進黨⇒日本民主党⇒自由民主党)。

●終焉 沼田 益太郎 (1913～1997)



津沢町生まれの実業家・政治家。沼田製粉所(現在の沼田製粉(株))社長。礪中町議・小矢部市議。昭和37年、西砺波郡礪中町と石動町が合併し、小矢部市となる際、礪中町を代表して合併阻止を目指した。その後、同45年5月に加越能鉄道(株)が加越線を翌春廃止することを通告した際、「加越線は津沢にとっては、まさに命綱」、という信念をもとに、公営、商工会、名古屋鉄道(株)からの支援、第3セクターなど、様々な方法で加越線存続の道を模索した。



善光 孝さん
(公共交通再生アドバイザー/
高岡市在住)

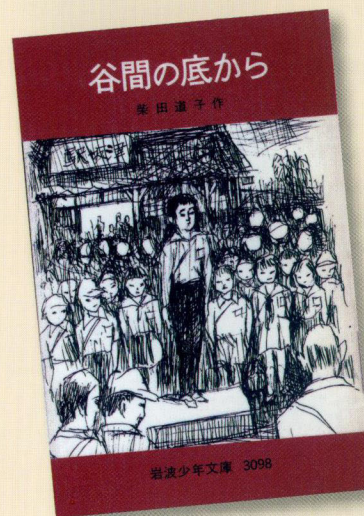
子どもの頃、福野にあった父の職場へ、休日の残務整理などの時に時々付いて行きました。家に車は無く、移動は公共交通。城端線にはよく乗りましたが、子どもの私は城端線を越えて行く路線(加越線)が気になって仕方がない。父に駄々をこねて、高岡まで石動経由で帰ったことがあります。毎年の高瀬神社の初詣も加越線で。運転席横がお気に入りの席です。しかし小学校5年の時、知らないうちに加越線は無くなっていました。…大人になり、廃線問題解決に茨城へ行った時、生き残っていた加越線車両に乗車。感激していました。



松井和代さん
(小矢部市浅地在住)

小さい頃は数波から母の実家のある柴田屋まで、中学時代は津沢まで、高校時代は井波まで、私の成長と共に加越線がありました。東京の大学に通っていた時、廃線を妹から聞かされ、どうしても思い出の品が欲しいと思った私は、妹から加越能鉄道の方に頼んでもらい、行先表示板をいただきました。以来、いつも見られる台所に掛けています。高校へ通っていた時、野尻と焼野の駅が新設されましたが、駅が増えたことがとても嬉しかったことを思い出します。

●『谷間の底から』 作・柴田道子(1934～1975)



東京都大田区で生まれた筆者が体験した、集団学童疎開の体験を綴った作品です。静岡県から富山県に移り、光西寺(小矢部市西島)で生活した様子が述べられています。

薪を燃料とする加越能鉄道の汽車は、のろのろと礪波平野を走った。車内は買い出しのおばさんたちで、あふれるばかりだった。デッキにまで、荷物がつまれていた。ふたりは、ステップに腰かけることができた。危険ではあるが、やむをえなかった。おちないように、ふたりはめいめいかたほうの手で両がわの手すりをつかみ、もう一方の手はかたくにぎりあった。(中略)
津沢駅にはいつてきた列車は、客車と貨車がつながっていた。客車のほうは超満員で、デッキのところが少ししかあいていなかった。こまった孝は、そばにいた駅員にたのみこんでみた。「おじさん、デッキはあぶないから、あとの貨車に乗せてください。」すると、「きさま、これに乗る気か？」色が黒くて、じゃがいもみたいな顔をした背のひくい駅員は、貨車の扉を引いてくれた。とたんに、ヒビーンと馬が首を出した。(4.脱走 より 原文のまま)

●『瀑流』 作・山田 和(1946～)



礪波市で生まれ育った筆者が、久しぶりに見た故郷の変貌ぶりに驚き、執筆したという作品です。事件の当事者や公文書、訴訟・判決文、新聞記事などの資料をまとめた長編小説です。

石動駅で下りて加越鉄道を待った。はじめて乗る路線だった。征一郎が故郷を出たとき、青島村から福野町まで礪波鉄道が開通していたが、その先を北陸線に繋げる計画は各町村の思惑が絡んで紛糾していた。それが今は加越鉄道という名で、石動駅から土場(貯木場)の村で知られる青島まで通じているのである。青島から東山見村の征一郎の家までは、雪さえなければ徒歩で十五分ほどの道のりだった。青島村と東山見村は隣り合っているのである。石動駅で時間を見ると、汽車は日に九本走っていて、石動・青島間一九・五キロを約一時間半で結んでいた。乗り換えに三十分と少しあった。(第一章千古の森と川 より 原文のまま)

前田和男さん(礪波市庄川町青島在住)

汽車 四年 前田 和男

ほくは、駅から少ししかはなれていないので、毎日、汽車を見ます。でも、もう少しで加えつのうもなくなるので、さみしいです。見れるのは、今のうちですから、毎日見に、行きたいと思います。今までは、に物や人を石動まではこんでいましたが、もう少しでそんなことはできなくなります。(庄川小学校 昭和47年2月発行 『かわよけ』第7号より)



柴田邦博さん
(NHKスピードワープロ字幕
放送センター代表取締役社長
/南砺市岩屋出身)

中学・高校時代は自転車で、井波の加越線踏切を毎日横断していました。静まり返った深夜には、散居村農家の我が家にも、時折「カタカタ、コトコト…。フォーン」と、車輪協奏曲が風に乘って聞こえてきました。あれから半世紀以上も東京に住んでいますが、我が心象の「加越線」は、「乗り物」ではなく「鳴り物」として、今も生き生きと走り続けています。



往蔵福史仁さん
(NHKディ・アンド・オースタジオ主宰
/南砺市野能原出身)

線路、空に繋がりの山に向こう、想像と夢の世界に私をかき立てました。貨物車、汽笛が家々の間を駆け抜け現れる姿、窓辺に走り寄り眺めた家での思い出。それは駅の思い出と重なり、懐かしいです。太子伝祭り、参拝客の人混み等、井波駅は幼かった私にとって驚きに溢れた駅でした。参拝客で賑わう人混みの中、強く握ってくれた祖母の掌を握り返した思い出は今も忘れられません。

文学作品の中にも、加越線が登場します。加越線が生活と深く関わっていた様子が述べられる、貴重な証言集ともいえるでしょう。

加越線と産業

大正4年の開通時の新聞には、「以て木材搬出鉄道たるべし、以て名利参拝鉄道たるべし、又以て温泉鉄道たるべし」と書かれていました。

●どんなものを運んでいたのか？

庄川上流部で伐採された木材や沿線各地の農産物、工業製品や小牧ダムをはじめとする庄川流域に建設されたダムや発電所の建設資材などが運ばれていました。

庄川・井波・高瀬神社・福野・津沢・藪波の各駅には荷扱所が設置され、各駅からは米が発送されていたほか、庄川からは木材、井波からは繊維、合板、木工品などが、藪波からは瓦なども発送されました。

●工場の誘致

沿線には工場や事業所が誘致されました。原材料や製品はもちろん、従事者の輸送にも大きく貢献しました。まさに暮らしと経済を支えた鉄道でした。

①富山紡績(株)井波工場(現・東洋紡績(株)井波工場)

昭和6(1931)年4月に着工され、同7年7月には加越鉄道からの専用側線が完成、同8年4月7日に開場式が行われました。同日、井波町復興祭が開催されるなど、町挙げての盛況ぶりだったと言われています。

「コノ井波工場ヲ加越能鉄道井波駅ニチカク、ソノ西南方ノ高台ニ敷地ヲエランダ。(中略)ソノ最新ノ設備ガスデニ業界ノ注目ノ的トナツテイタ。(中略)北陸ノ京都トイワレル井波町ノ古風ナタタズマイトワ、カケハナレタ近代的ナアカルイ工場デアッタ」(『呉羽紡績三十年史』より 原文のまま)

②塚田木工(株)(現・井波大建工業(株))

大正7(1918)年、木地業を営んでいた塚田虎が、当時の井波町の資産家らと創立しました。木取りから漆塗仕上げまでの一貫工場で、火鉢・茶盆などの挽物の木製品を製造していました。昭和19年には呉羽紡績(株)等と合併し、大建産業(株)となり、同21年には大建木材工業(株)井波工場となりました。

「原材料原木は、当初は飛州木材の青島貯木場から買い付けていたが、昭和7年(1932)同社の解散後は岐阜県の高山線や岩手県の山田線の両沿線から買い付けて事業を続けた。」(『大建工業三十年史』より)

その他、井波にはカロリナ(株)(現・(株)グローベルス)、東洋ナイロン編物(株)(現・東レ・テキスタイル(株))、三田製薬(株)(現・キョーリンリメディオ(株))があり、これらの工場からも繊維加工品や医薬品が発送されました。

●郵便番号に残る加越線

郵便番号	郵便局名	郵便番号	郵便局名
932	石動	939-13	砺波
932-01	津沢	939-14	栢檀野
932-02	井波	939-15	福野
932-03	庄川	939-16	福光
932-04	北蟹谷 (現在は08を使用)	939-17	太美
		939-18	城端
		939-19	平
		939-25	利賀

砺波地方の郵便番号は、頭3桁が「932」か「939」となっています。それには加越線が深く関わっています。

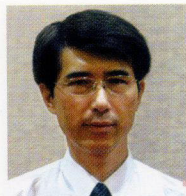
郵便番号制度は、昭和43(1968)年7月1日に導入され、市区町村の集配郵便局別に番号が振られており、富山県は頭の2桁が「93」の番号と決められました。県内では富山・岩瀬・石動・高岡(新湊・氷見を含む)滑川・魚津・黒部の各局から、当時の鉄道駅起点に郵便物が配送されました。

「932」は石動郵便局扱いの番号となり、加越線で結ばれていた津沢・井波・庄川の各局の郵便番号は、石動を起点に次々と4～5桁目が付け加えられました。



百生 敦さん
(東北大学多元物質化学研究所教授／
南砺市焼野出身)

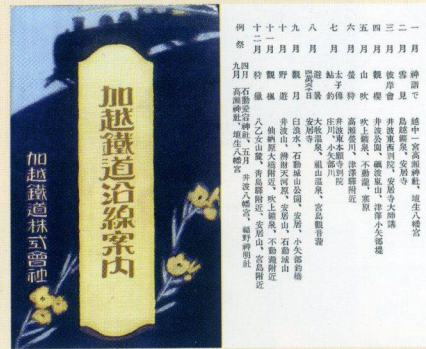
物心ついたころから実家のすぐ近くを加越線が通っていました。小学1年生になったのと同時に再開された焼野駅から通学しました。うっかり乗り過ごしての大泣き、ホームから線路に立ち入ったの校長先生からの大目玉、廃止の日に乗せてもらった運転席。自転車道路になった今でもその記憶は消えません。お墓参りに家族で通るたびに、加越線というのが通っていたと、娘に繰り返し語ってしまいます。



沼田宗敏さん
(中京大学情報理工学部教授／
砺波市神島出身)

母の里が八塚にあり、小学生の時は盆・正月・秋祭りに必ず川田工業敷地内の長い長い踏切を渡りました。城端線、工場へのいくつかの引込線、そして加越線と、この踏切を渡ることはスリル満点でした。里の家に近づく頃、汽笛が鳴ったので振り返ると、赤とベージュのツートンカラーの加越線の気動車が、川田工業西側の高架に突如として現れました。カーブを曲がって福野駅方面へさしこなく走り抜ける様子は、あたかも生き物のように感じられたことを今も鮮明に思い出します。

●『加越鉄道沿線案内』 大正11年8月発行



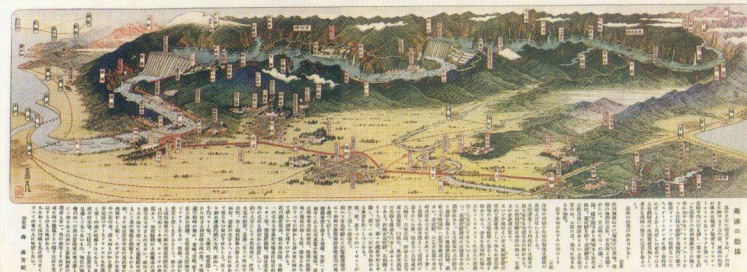
「一、本書は加越鉄道沿線の風物を叙し普く一般に紹介せんが為に編述せしもの也」とあるように、沿線にあるスポットを観光地として紹介。遊覧案内と題して石動・津沢・福野・高瀬村・井波・青島町の各駅からのモデルコースを「一日旅」と題して設定していました。

たとえば、高瀬村駅では…

「一、高瀬村駅下車—高瀬神社—蛭川—勸学院—一本杉—旅川—雨潜野を経て帰る

一、高瀬村駅下車—城山—赤祖父谷—林道鉱泉に浴して城端にて乗車」

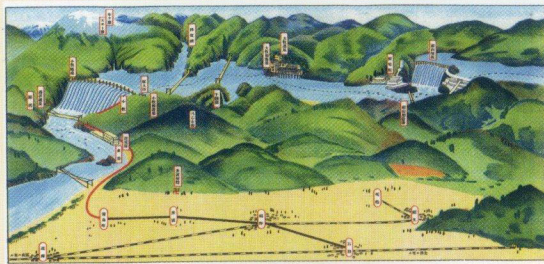
●書簡図絵『新名所 庄川峡と加越鉄道』 昭和6年9月発行



「通信文をしたためたときは三銭、したためないときは二銭切手を添付」と書きいれた鳥瞰図で、新名所として「庄川峡」を広く伝える目的で発行された、折りたたみ形の絵葉書です。図は当時の鳥瞰図作家として人気が高かった金子常光の筆によるものでした。

立する山、その頂きに映ゆる千古の雪、越路の四季の眺めは魅惑と敬虔なインスピレーションなショックを与える。往時牛角を縛し一挙平家を討った義仲その俱利伽羅近くの緑と華に和やかなアトモスフェーヤをつくる省線石動駅で加越線に乗ず新型ガソリンカーの軽快ないでたちスピードとテンポに蠢く新時代にはこよなく喜ばしい存在ではある。(以下略) 図絵下「砺波の点描(漫画家・森高芳記)」より

●パンフレット『庄川峡遊覧』 庄川水力電気(株)発行



「新緑の庄川峡へ!!」と題した紹介文には、小牧発電所、小牧堰堤、利賀峡合流之景、千願瀧、大牧温泉などが観光名所として紹介されています。

「それ(青島町駅)より当初軌道電車に乗じ新興の遊覧地神秘境庄川の流れを遡れば途中花の砺波嵐山、小牧発電所、藤橋の清流、湯谷温泉等を鑑賞しつつ約十八分にして東洋一と称せらるる庄川、小牧堰堤に達す(略)」(原文より一部現代かなに修正の上、転載)

庄川水力電気専用鉄道は、小牧ダムの建設資材運搬を目的に敷設され、昭和6(1931)年4月から無許可にて旅客運輸(青島町・小牧間 4.7km)を開始しました。湯谷温泉をはじめ、ダムで生まれた庄川峡への旅客輸送を行っていましたが、昭和13年に営業を終了し、同14年に廃止されました。昭和26年、加越能鉄道が廃線跡を観光鉄道として再活用しようとしたましたが、沿岸道路(現在の国道156号線)の整備が進み、同35年には断念、ついに復活することはありませんでした。



折田唐志子さん
(元車掌／小矢部市津沢在住)

昭和16年7月、当時の加越鉄道に入社し、終戦まで4年ほど車掌をしました。7月の井波の太子伝、正月の高瀬神社初詣の時期は、あふれんばかりのお客さんが利用されていました。高瀬神社駅にさしかかった時に、間違えて「井波」と案内したこともありました。この頃、出征兵士を見送る光景が、あちこちの駅で見られました。ホームに見送りの家族が並び、兵隊として戦地へ赴く方々が送り出されました。この光景を思い出すと、今でも涙が浮かんできます。



山田順悌さん
(有限会社山田文庫堂会長／
南砺市福野在住)

昭和12年頃から戦争が激しくなり、多くの出征兵士を加越線で見送りました。高瀬村駅に列車が入ると、ホームいっぱいの見送り隊は力いっぱい日の丸の小旗を振り、日の丸の鉢巻姿の出征兵士は乗車するとすぐ窓から身をのり出して、手を振りながら発車してゆきます。駅から発車して100mほどでカーブになり見えなくなりますが、このカーブに我が家があり、いつも手を振っていました。私にとって加越線は、兵士を送り、また戦士者の遺骨を届けた悲しいものでもありました。

加越線と観光

大正4年に福野・青島町間、同11年には福野・石動間が、当時の砺波地方最大の催事「太子伝会」にあわせて開通、地元民の歓心を得ることを目指しました。あわせて観光客誘致も目指していました。