

加越線・最終営業日の風景

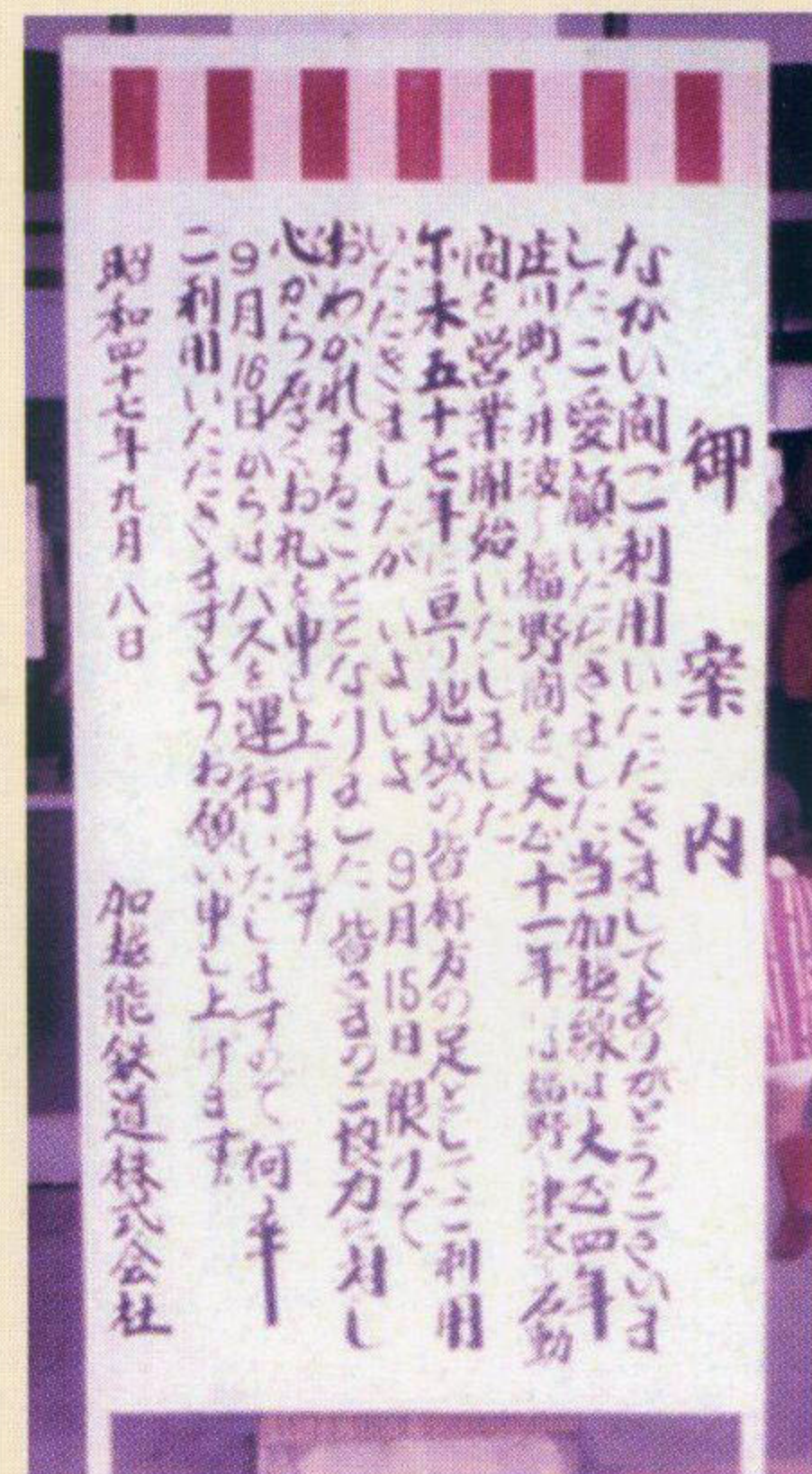
昭和47(1972)年9月15日。この日をもって加越線は57年の歴史に幕を閉じました。当日の様子を、加越能鉄道(株)の親会社にあたる富山地方鉄道(株)が、社内報で5ページにわたる特集記事として掲載しています。

最終営業日を、ともに振り返ってみましょう。

さようなら加越線

社内報『ちてつ』昭和47年10月号より

一半世紀以上にわたる奉仕に感謝されつつ歴史をとじる―
「長い間、子供達がお世話になりました。感謝しております。ご苦勞様でした。ありがとうございました―藪波保育所」…蛍の光が流れる気動車運轉席にはこんな寄せ書きがいつのまにか貼られていました。
最終列車の乗務員にサインをねだり、生年月日まで聞くお客さんがいました。
加越能鉄道加越線は、九月十五日をもって、五十七年にわたる波乱に富んだその生涯を終え、後の務めを代行バスに託すことになりましたが、廃止に至る紆余曲折はさておき、当日別れを告げるために押しかけた沢山の老若男女はすべて、長きにわたった「沿線への奉仕」に対する感謝の気持ちをこめて、去りゆくテールランプに魅入っていました。
加越能鉄道本年最大のニュースともいべき「加越線廃止」を当日のスナップをもとに永久に記憶にとどめておくことにいたしましょう。



●最終日は 最高にモテました

九月十五日、大正四年から半世紀以上砺波地方の足として、沿線に奉仕してきた加越線はついに最終日を迎えました。

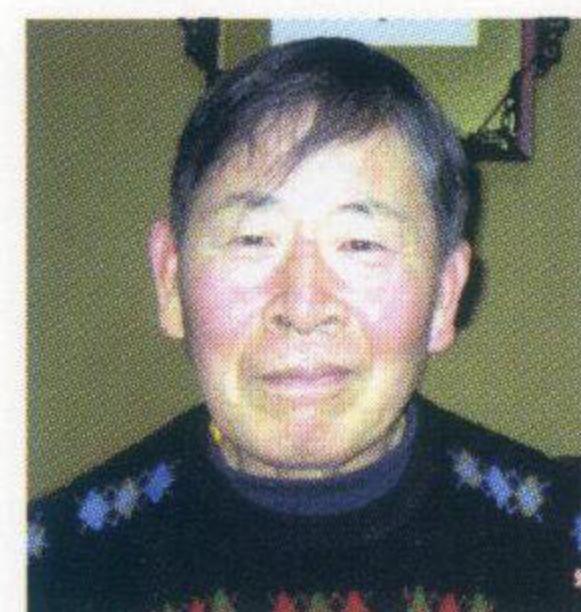
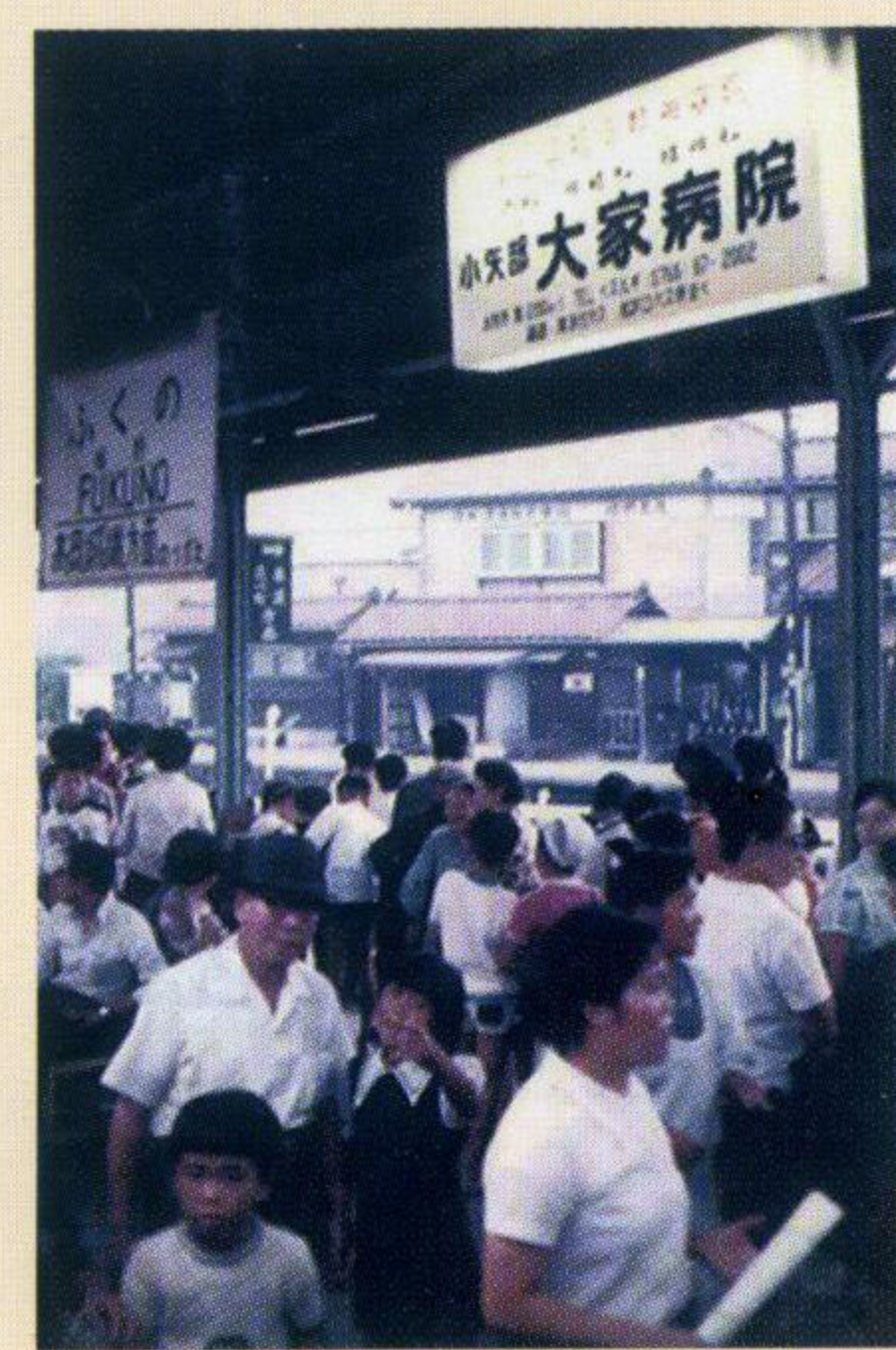


当日は、庄川町駅発十二時十三分、石動駅発十二時〇一分の列車から利用客に無料解放され、どの列車も別れを惜む多くの人達で満員御礼。加越線がこんなにモテた日は、おそらく開業日をのぞいてなかったでしょうが、あまりの混みように乗客は、いつもこれぐらい乗ってれば廃線になどならなかったのになァといった顔つきでした。

十二時二十五分、福野駅において、酒井営業部長、梅井加越線営業所長、相川国鉄福野駅長、交換で入ってきた上下列車乗務員の木村運轉士、川越運轉士、小西車掌、中田車掌に、福野町より感謝の花束が贈呈されました。

本日限りとあって、鉄道マニアやアマチュアカメラマンが大勢つめかけ、大変なにぎわいでした。

十三時半より、庄川町駅事務室において、酒井営業部長から、加越線従事関係者四十七名に辞令が交付され、新たな希望にもえて新職場へ一歩を踏み出すことになりました。



上野亮平さん
(砺波市庄川町金屋在住)

営業最終日、22時過ぎに石動を出発する最終列車にどうしても乗りたくて、金沢からこの列車に合わせて帰宅しました。石動駅からは3人が乗車し、津沢駅で2人降りると終点までの乗客は私だけでした。運轉士さんに「本当に寂しい…」と話しかけると、「私もそう思う」と話されていました。翌日の代替バスにも一番乗りをしようと、5時55分発のバスに乗りましたが、何事もなかったかのように静かに出発したことを覚えています。



福田富子さん
(石動駅前「福十」/
小矢部市石動町在住)

昭和47年9月15日のことはとてもよく覚えていてます。たまたまこの日は、店前の道路が拡幅されるため、改築するべく一旦店を閉めることになったのです。母と二人、「在庫をどう整理しようか」と思案に暮れていたところ、石動駅を降り立った多くの乗客が店内に押し寄せ、次々と商品を買って行かれ、とうとう空っぽになってしまいました。地元の方にとっては、とても愛着の深い鉄道だったことを体感した一日でした。

午後から無料解放となっている列車は押すな押すなの満員、どの列車も十分～十五分の延、しかしもうお客さんはわれ閑せずといった表情、沿線では至る所でカメラマンが放列を敷き最後の雄姿をとどめておこうとて一生懸命の態……。

いよいよ庄川町駅発二十時十三分石動行終列車の発車時刻が近づいてきました。この列車が折り返えし石動発二十二時〇四分の庄川町行最終となるのです。

庄川町駅において、発車に先立ち、井波町高瀬神社のみこさんから梅井所長、乗務員の唐島運轉士、齊藤車掌に、「長い間、ご苦勞さまでした」と花束が贈られました。

各主要駅を発車する際には、見物の沿線住民と乗客との間でおわかれテープの交換が行なわれ、車内ではマイクにより加越線の歴史と「蛍の光」を流して長年の利用に対する感謝の意を表わしていました。



最終列車が名残り惜しむかのようにかなり定刻より遅れて到着した後、二十三時過ぎから庄川町駅事務室において廃線式がとり行われました。

式には四十万社長、酒井営業部長、佐々委員長など約三十名が出席、営業廃止という一抹の寂しさの中にも無事故で今日を迎えた喜びを分かち合い、今後への新しい前進を誓い合いました。

一方、石動駅構内においては、明十六日の代行バス運行に備えて線路の撤去作業が夜を徹して行なわれました。

●あとの務めは代行バスで

九月十六日から代行のバス営業を開始。

加越線代行バスの発車式は、十六日午前八時すぎから石動、庄川町駅の両バス停で行なわれました。石動では、中崎会長代理、酒井部長、松本小矢部市長、また庄川町駅前では、四十万社長、村井庄川町長がテープにはさみを入れました。(以下略)



▲発車式 石動駅にて



▲発車式 庄川町にて



▲福野駅にて



藤井一彦さん
(有限会社建築倶楽部代表/
南砺市井波在住)

昭和30年に利賀村で生まれた私は、モータリゼーションの初期に少年時代を送りました。汽車が走っている街は都会のようでした。高校に入学し、下宿先の井波から福野まで加越線に乗り通学していました。高校二年の秋「加越線・廃線」と聞き、友人と一日中汽車に乗り写真を撮りました。何故あの頃廃線に疑問を持たなかったのか不思議な思いです。



小幡勝義さん
(鷹栖自治振興会長/
砺波市鷹栖在住)

加越線が無くなると聞き、とにかく記録を残そうと写真撮影に周りしました。車両や駅、沿線風景を収め、カセットテープにナレーションを吹き込み、一つのスライド作品にまとめました。当時勤務していた石動高校の文化祭などで披露したことがありますが、とても好評でした。
廃線から40年経った昨年、津沢公民館まつりで再び披露させていただき、みなさんに喜んでいただきました。田園を赤いディーゼルカーが走る光景は、なんともいえないコントラストでした。

1.車両

加越線廃線後、使われていたディーゼルカーは茨城県の関東鉄道(株)に譲渡されました。昭和54(1979)年、このうちの2両が分離された鹿島鉄道(株)に移籍しました。同社線は平成19(2007)年3月に廃止されましたが、車両は現在も茨城で残されています。

元鹿島鉄道 キハ431(元加越能鉄道 キハ125)



▲鹿島鉄道記念館にて

▲庄川町駅にて

元鹿島鉄道 キハ432(元加越能鉄道 キハ126)



▲小川南病院にて

▲高瀬神社にて

※鹿島鉄道では34年間、走り続けました。途中何度か塗装が変わったり、改造が施されました。



▲初代



▲2代目



▲3代目



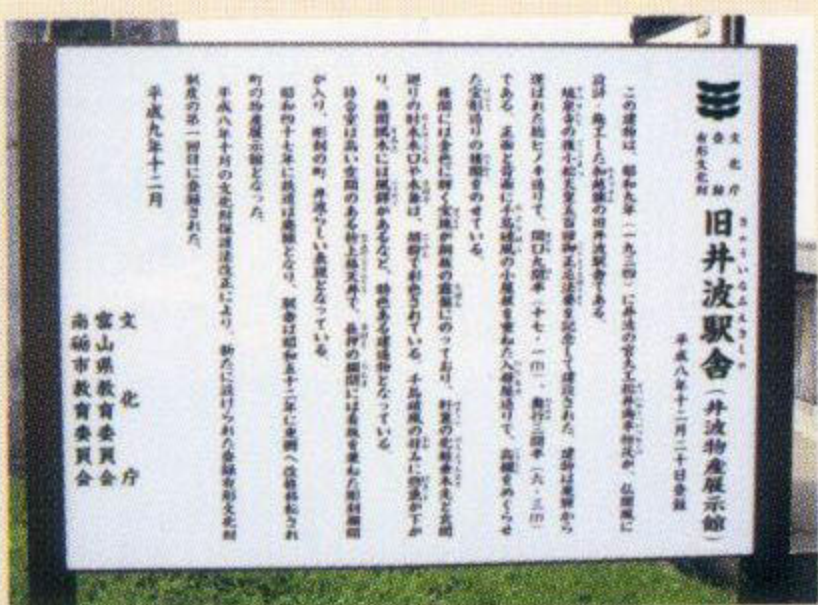
▲4代目

※5両揃って旅立ちを待つ



2.井波駅

加越線の駅で唯一残るのが、旧井波駅舎です。昭和52(1977)年に東側へ移動しましたが、当時の面影がそのまま残り、平成8(1996)年12月に文化庁登録有形文化財となり、地元民に愛されています。



「井波駅は、井波町のもつ瑞泉寺の門前町ということを表わすため寺院様式で昭和九年に建てられ、町のシンボルとしていたものですが、三十五年間もたった現在、修理や維持費がかさみ負担となっていました。このため撤去したいと井波町へ申し入

れていたのですが、このほど一部はこれまでどおり駅事務室、待合室として使用し、あとは町の物産館を設けることに町との話し合いがまとまったものです。この井波駅は富山県の駅のなかでも寺院の駅として唯一のものであり、町のシンボルとしてこれからも残ることになったわけです。」(社内報「ちてつ」昭和44年10月号より)

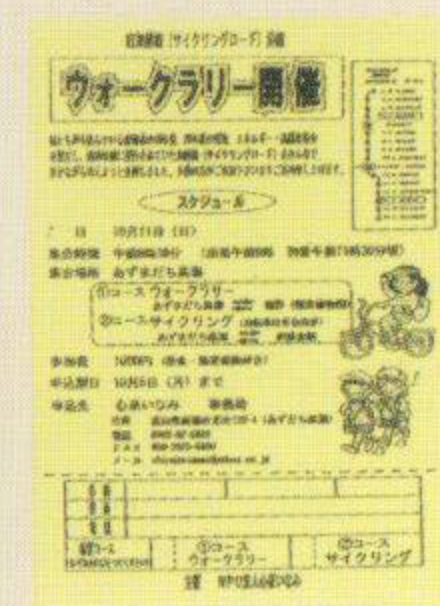
3.イベント

これまでも加越線を振り返るイベントが、沿線各地で開催されていました。



①井波駅回顧展(平成13(2001)年5月23~27日)

井波町と北日本新聞社が地域活性化の総合イベント「ふるさとみらい21・井波」を開催した際、旧井波駅舎をライトアップするのにあわせ、地元の下新町住民が当時の写真やゆかりの品など約百点を集めて展示しました。



②ウォーキング

まちづくりの推進をはかるNPO法人心泉いながみ、新都市交通システム(DMV)の導入を検討する中で、平成20(2008)年10月にウォークラリーを企画。旧庄川駅まではウォーキング、津沢まではサイクリングを実施しました。その後は「思い出の加越線を歩こう」として、井波町内会長連合会らと連携をはかり、健康作りの一環としてほぼ毎年実施されています。

4.平成24年『あの頃 加越線が走っていた』

①展覧会

加越線資料保存会と富山県呉西地区公共交通再生研究会により、平成24(2012)年9月から、沿線各地で写真やゆかりの品が並び、『あの頃 加越線が走っていた』展が開催されました。



▲井波会場

▲福野会場



▲クロスランド会場



▲津沢会場



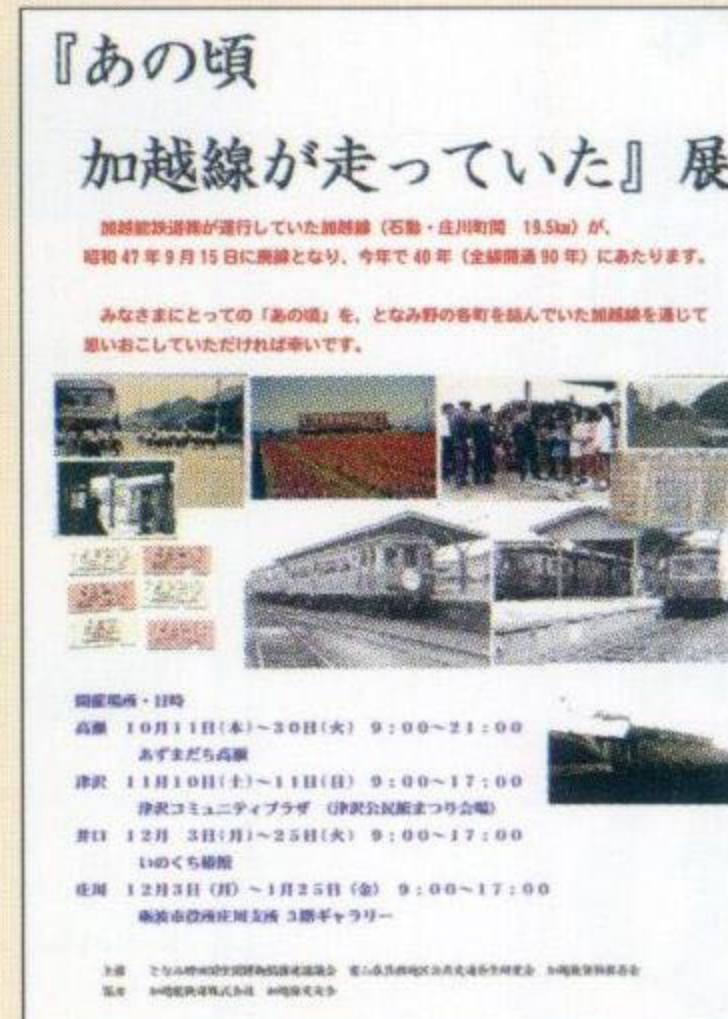
▲つざわ津田病院会場



▲井口会場



▲庄川会場



②シンポジウム

富山県呉西地区公共交通再生研究会の主催で平成24年10月20日、南砺市のショッピング・アスモにおいて、シンポジウムが開催されました。



基調講演では、京都大学特定助教・松原光也氏が公共交通のあり方について、また茨城県の諸岡信裕氏が元加越線車両を所有される思いについて話しました。その後のパネルディスカッションでは、砂田敏夫さん(元運転士)、今村 巍さん(元車掌)、『加越線 終末の記』著者・垣内貴裕さん(氷見在住)、富山県呉西地区公共交通再生研究会の江田 攻さん(井波在住)が、ありし日の思い出を語りました。

③番組放映

平成24年8月、となみ衛星通信テレビ(株)制作による、加越線の番組が放送されました。



高田一雄さん(元運転士)、岩倉善三さん(元機関車主任)、廃線日にゆかりの品を集め周った竹下 好さん(井波在住)、廃線後に生まれながらも現在調査を続けている川田功一さん(庄川在住)の4人が、現在唯一残る井波駅に集まり、往時の思い出を語り合いました。また現在は公園となっている津沢駅に、小西 明さん(元車掌)と、廃線前日に花束を渡した当時の保育園児瀧田英生さん(小矢部在住)が、40年ぶりに再会し、加越線にまつわる思い出話に花を咲かせました。

④となみルネッサンスV 記念講演とシンポジウム

平成24年2月25日、となみ散居村ミュージアムにおいて、記念講演とシンポジウムが開催されました。シンポジウムでは、斎藤譲一さん(庄川在住)、澤田純三さん(元駅員)、唐島厚人さん(元運転士)、小幡正昭さん(食堂「おばた」経営)、入道昭子さん(砺波在住)、柴田美里さん(小矢部在住)の6人が加越線の記憶と題して、思い出を語りました。



5.その他



▲焼野駅看板(焼野公民館蔵)



▲路線票「加鉄」に書かれている。



▲代替バス



加藤三千尋さん (鹿島鉄道保存会代表/東京都在住)

キハ431は、鹿島鉄道の旧絆駅構内を鉄道公園にしたいと主張した市民グループのために、実質的に野ざらしで「保管」されていました。しかし、廃線から8ヶ月が過ぎようとした頃、この鉄道公園計画は挫折し、絆駅に保管されていた3両が解体の危機を迎えました。このため、当記念館が救済措置として、キハ431のみ引き取ることとしたというのが真相です。

諸岡信裕さん (医療法人小川南病院長/茨城県在住)

昭和42年から48年まで金沢で過ごしました。卒業年にキハ126(キハ432)が関東鉄道(後の鹿島鉄道)に譲渡され、明るく塗りなおされて「かしてつ」の線路上を元気に走り回りました。線路のジョイントやポイントでの振動は、今も脳裏に刻まれています。これからキハ432を、メンテナンスを行いながら大切に保存していく予定です。「金沢・石動・加越線・キハ126・鹿島鉄道・キハ432」、この車と私は「赤い糸」で結ばれていたのかもしれない、今でもそう思います。



斉藤充孝さん (砺波市庄川町青島在住)

加越線が廃線になったのは、私が1歳を過ぎた秋。もちろん、汽車が走っていた記憶などはありません。そんな私が40歳も手前になって、町内の小学生たちと自転車道路を使って石動駅までサイクリングをしました。事前に調べた旧駅名などを子どもたちに説明しながら、そして所々に今も残る「加越線の跡」を見つけては、子どもたち以上に興奮している自分がありました。



朝倉 稔さん (南砺市山見在住)
清都弥幸さん (南砺市北川在住)

今から12年前、旧井波駅舎のライトアップのイベントを企画し、地元下新町のみなさんと力を合わせて展覧会をやりました。当時2人で〇Bやゆかりの方を訪ね歩き、おかげさまで大成功を収めることができました。我々にとっては、加越線は人生と共に歩んできた大切な思い出です。小さい頃、近くの井波駅は子どもたちの遊び場でした。駅前に集まり、職員の方々とキャッチボールをしたことも懐かしいです。



高畑てる子さん (旧駅売店経営/南砺市北川在住)

現在唯一残る井波駅で、平成元年から売店を営んでいます。当時は1日60人ほどのお客さんがいましたが、現在は20人いっしょにやれば多い方です。井波高校があった頃のこと、バスを待つ学生がいっぱい集まり、賑やかな声が響いていました。今のよう携帯電話がなかった頃、テレホンカードが飛びように売れました。合格発表の日には、建物前の電話ボックスに長い列ができ、家族に報告する姿も見られました。懐かしい光景です。

城端線と加越線

JR城端線は砺波平野の各都市を結んだ、交通の大動脈でした。同線と加越線とは、深いかわりを持っていました。

●城端線のあゆみ

元号	年	西 暦	月 日	内 容
明治	30	1897	5月 4日	中越鉄道(株)黒田仮停車場・福野間(17.2km)開業(戸出・出町・福野各駅開業)
			8月18日	福野・福光間(5.33km)開業(福光駅開業)
			10月31日	福光・城端間(5.03km)開業(城端駅開業)
	31	1898	1月 2日	高岡・黒田間(2.21km)開業(黒田駅廃止)
	32	1899	4月 3日	二塚駅開業
			5月30日	高儀駅開業
	33	1900	12月29日	伏木・高岡間開通。油田駅開業
大正	9	1920	9月 1日	中越鉄道(株)が国有化。伏木・高岡・城端間が国鉄中越線となる
昭和	17	1942	8月 1日	高岡・城端間を城端線と改称。伏木・高岡間は氷見線に編入
	26	1951	8月10日	東野尻・東石黒・越中山田各駅開業
	29	1954	11月10日	出町駅を砺波駅と改称
	31	1956	11月19日	林駅開業
	62	1987	4月 1日	国鉄分割民営化により、西日本旅客鉄道(株)城端線となる
平成	4	1992	3月14日	ワンマン運転開始
	14	2002	3月23日	快速列車廃止

※開通にまつわるエピソード

明治28(1895)年秋、中越鉄道が設立され、同29年6月に起工式が行われました。この際、博労町(高岡)に停車場が設置される予定でしたが、住民は「陸蒸気が走り出したら、人が寄りつかなくなる」と猛反対しました。しかし、中越鉄道の開通を目指した大矢四郎兵衛は、「必ず町は発展する」と説得したといいます。結局、黒田に仮停車場が設けられましたが、杉林のある畑地の中に建設されました。

●交通の要所：福野高架線(立体交差)

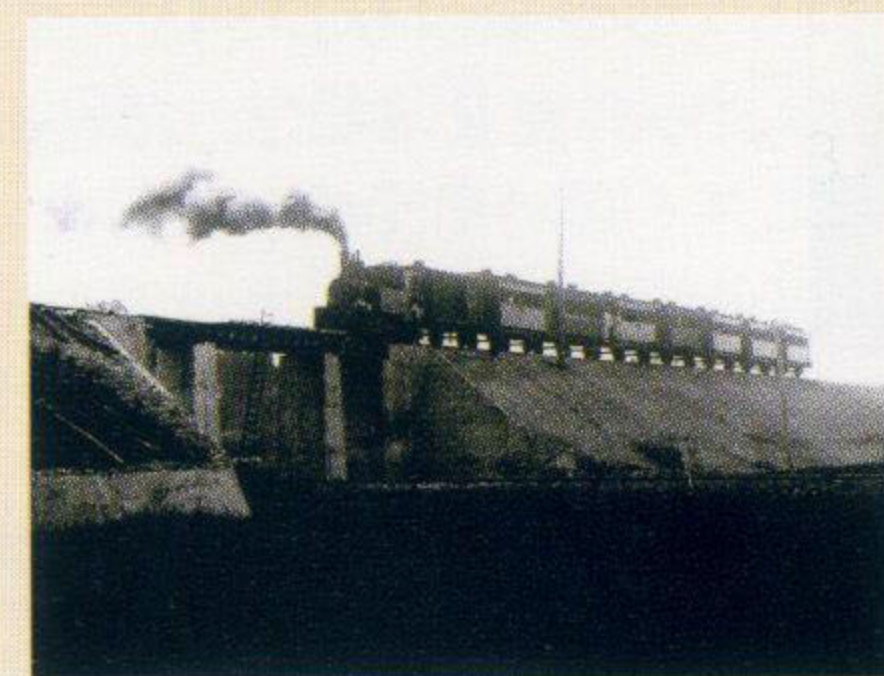
城端線と県道の上を加越線がまたぐ立体交差は、加越線で一番のハイライト区間でした。現在もサイクリングロードとして利用され、ウォーキングにサイクリングに地域の人々に利用されています。



▲工事の様子(大正10年頃)



▲開通時、陸蒸気が走る



▲城端線の上を加越線ディーゼルカーが走る



開通当日(大正11(1922)年8月5日)

多数の来賓が福野から庄川へ向かい、折り返して石動まで向かった際の添乗記より

「西方に驀進快走する列車の窓より遠近の景を眺め、福野駅付近の高架線を涼風になぶられて心地よく車窓を覗けば安居山を始め医王山一帯の山脈を双眸(そうぼう)の瞳(こころ)の中に集めて津沢駅に達す」(『北陸タイムス』大正11年8月6日付)



柏樹悦郎さん
(厚生労働省那覇検疫所長／
南砺市福野出身)

私が小学生の時に、福野町の地図から分かることを発表する、という授業参観がありました。「城端線はまっすぐなのに、加越線が蛇のように曲がっています」と発表したら、逆に先生から「どうしてでしょうか」と聞かれました。しばらく考えて、「先に町(街)ができていたから、まっすぐ作れなかったのだと思います」と親の前で答えられたので一入悦に入っていました。高架のカーブを走る加越線、懐かしいです。



川崎武彦さん
(出光興産株式会社
執行役員人事部長／
南砺市福野出身)

「かえっせん」と呼び、慣れ親しんでいました。小学生の頃、「かえっせん」が柴田屋駅から福野駅に向かう際、先回りして城端線との高架に向かい、モノレールのように走っていくのを友だちと見物するのが好きでした。石動にある母の実家や祖父母が好きだった湯谷温泉に出掛ける際によく利用しました。田園をゆっくり走る「かえっせん」とともに、時間感覚もゆったりしていたような気がします。



長岡正利さん
(一般財団法人日本地図
センター参事役／
南砺市福野出身)

思い出は幼い日々と共に。瑞泉寺ご開帳で、母などに連れられて出掛けた井波駅の壮麗と、始めて見るお寺までの広い通り。身動きできないような本堂の参詣者。お寺に接してサーカスの大テントがあつて、それがまた満員。激しい雨音と共に、隙間から流れ落ちてきたそのしづき。あるいは、青島駅から歩いて湯谷温泉に連れられ、日帰り客で一杯だった大広間から眼前に見た小牧ダムの放水や、ずっと深く降りた所にあつた浴槽。…ガソリンカーのおいの記憶と共に、懐かしい想いの中にいつもある、あの大勢の人たちはどこへ行ったのか。



渡辺健治さん
(元駅員／
砺波市庄川町青島在住)

唯一残る井波駅が、私の主な勤務地でした。太子伝や高瀬神社の初詣の賑わい、そして当時の国鉄福野駅から乗り入れてくる機関車が、井波駅で方向転換する場面を鮮明に覚えています。加越線で運転した経験はありませんが、廃線直前に高岡軌道へ移って電車の運転士となり、万葉線(株)在籍時に定年を迎えました。昨年10月にあつた講演会で、「キハ126」が茨城県の病院で展示されていることを知り、驚きました。娘一家がその近くにしばらく住んでいたことがあり、不思議な「縁」を感じました。

加越線のあゆみ

元号	年	西 暦	月 日	内 容
大正	1	1912	9月 9日	礪波軽便鉄道(株)創立
			11月15日	礪波鉄道(株)設立
	4	1915	7月21日	福野・青島町間(6.7km)開業
	8	1919	9月17日	金福鉄道(株)を合併、加越鉄道(株)に改称
	11	1922	7月22日	石動・福野間(12.8km)開業
	12	1923	6月15日	青島町・太田村(5.8km)免許(同13年6月3日失効)
	15	1926	1月15日	庄川水力電気(株)青島町・小牧間(4.74km)開業
8月15日			安居寺口駅(昭和4年に柴田屋駅と改称)開業	
昭和	2	1927	7月10日	藪波駅開業
	5	1930	5月	庄川水力電気(株)・昭和電力(株)の系列となる
	8	1933	5月15日	本江駅開業
	9	1934	7月 1日	四日町駅開業
			11月11日	井波駅舎落成(同44年一部改造)
			12月 1日	東山見駅開業(同19年5月廃止、同26年10月20日再開業)
	10	1935	5月10日	焼野駅開業(同19年5月廃止、同44年4月1日再開業)
	14	1939	10月 8日	庄川水力電気(株)青島町・小牧間(4.74km)廃止
	15	1940	12月28日	富山電気鉄道(株)の系列となる
	16頃	1941	(月日不明)	高瀬村駅を高瀬神社駅に改称
	18	1943	1月 1日	富山地方鉄道(株)加越線となる
	25	1950	10月23日	富山地方鉄道(株)より分離、加越能鉄道(株)加越線となる
	26	1951	12月15日	青島町・小牧間(4.7km)免許(同35年9月20日失効)
	30	1955	1月 1日	青島町駅を庄川町駅に改称
			1月12日	庄川町機関庫焼失(同年10月25日復旧)
			8月 1日	南石動駅開業
	32	1957	1月26日	庄川町機関庫再度消失(同33年2月12日復旧)
	33	1958	9月28日	庄川町駅舎改築(同40年8月増改築、管理事務所が福野駅前から移転)
	44	1969	4月 1日	野尻駅開業
	45	1970	5月27日	加越能鉄道(株)が加越線を翌年3月で廃止することを通告
47	1972	2月 5日	加越線反対期成同盟会がバス代替案に同意	
		9月16日	廃止	