

## 日本海学講座「富山の近代化と鉄道—地域鉄道の成立と変容をめぐって—」

講師：草 卓人 氏（地域交通史研究家）

日時：2020年12月19日（土）14:00～15:30

### 1. 北陸線の建設

わが国最初の鉄道建設計画は1869年（明治2年）2月に決定された。東京から京都、神戸を結ぶ路線で、途中から分かれて横浜や敦賀港に向かう路線も計画された。その方針に基づき、新橋（汐留）から品川を通り横浜（現在の桜木町）までの区間が1872年に開通した。これがわが国最初の鉄道である。1889年7月には東海道本線の新橋—神戸間が全通となった。

一方、日本最初の私鉄として誕生したのが日本鉄道である。当時、政府だけでは資金不足だったため、華族などの資金も活用してつくられた。当初の計画線は東京—青森・高崎・敦賀・新潟・羽州で、1883年には上野—熊谷間が開通し、以降次々と路線が開業した。経営状態が非常に良かったこともあり、この後は大資本による私鉄建設計画が続々と誕生した。

富山県に関係する幹線としては、国鉄によって1884年、長浜—敦賀間が全通し、1893年には高崎—直江津間が全通した。これにより、直江津や敦賀から船で日本海航路を通過して富山県に連絡することが可能となった。

また1881年には、東北鉄道という北陸初の私鉄が計画された。その計画路線は柳ヶ瀬（敦賀と福井の間）から福井—金沢—伏木・富山、および長浜—四日市間だったが、福井の東側の区間（鯖江—敦賀）は峠道で建設が難しく、福井から富山方面の免許しか認可されなかった。そのため、福井の発起人が脱退し、計画は挫折した。その後1888年に、高岡出身の島田孝之ら地方有力者の主導で敦賀—福井—金沢—高岡—伏木・富山間の計画が打ち上げられた。現在の北陸線と異なるのは、北前船の寄港地・三国を通過している点である。この路線も発起人の利害不一致や資金調達の不調によって挫折し、最終的には政府による鉄道建設を請願することを決議して免許を返納した。

その間に、政府では私鉄に対する法整備も進められていた。1887年には私設鉄道条例が公布・施行され、鉄道敷設法という基本的な幹線鉄道計画を掲げた法律も1892年に公布された。鉄道敷設法の富山関係の内容としては、中央線および北陸線の連絡線として岐阜または松本から富山県に至る路線、北陸線として敦賀から金沢を通過して富山に至る本線と、途中から分岐して七尾に向かう路線、北陸線および北越線（現在の信越本線）の連絡線として富山から直江津に向かう路線が、国の幹線予定線路として計画された。

1893年にはいよいよ北陸線が着工し、その3年後に敦賀—福井間、さらに2年後には金沢・高岡、さらに翌年3月には富山まで開業した。このとき富山市内で初めて電灯の試験点灯が開始された。1899年という年は、富山で鉄道と電気が本格的に始まった年といえる。

### 2. 県内鉄道の創設期

富山県で最初に走った鉄道は国鉄ではなく、実は民営鉄道である中越鉄道だった。1893年（明治26年）に北陸線の敦賀—富山間が着工されると、高岡—伏木間に鉄道を敷く計画（伏木鉄道）が起こった。この計画は翌年却下されたが、これを機に砺波の穀倉地帯と商

業の地である高岡を結ぶ鉄道の将来性に着目した土木技術者吉田茂勝が、県内の有力政治家島田孝之らとともに 1893 年に会社設立協議会を開き、高岡一城端間の仮免許を取得した。この鉄道ができれば、北陸線と海上交通の要衝である伏木港を介して全国市場と直結できるともくろんだのである。したがって、中越鉄道の最初は、砺波地方の地主たちの利害に根差した鉄道計画だったといえるだろう。

1896 年には高岡一氷見間の免許を申請すると同時に城端線も着工し、翌 1897 年 5 月には黒田一福野間が開業した。これは北陸線開通前のことであり、県内最初の本格的鉄道の開業でもあった。この翌年には高岡一城端間が全通し、高岡一伏木間の免許も取得した。

中越鉄道は、収益はそれなりにあったが、当初予想を大きく上回る建設資金が必要となり、不足分に充当した借入金の利息が利益を圧迫したため、株価は下落した。こうした状況から当時の社長大矢四郎兵衛（砺波地主層代表）は伏木方面への延長は時期尚早ではないかと主張したが、当時は既に高岡商人たちが安くなった株を買収して経営権を握っていたため、彼らの反対によって伏木港までの路線開通が強行された。こうして中越鉄道の経営の実権は、農村の地主から都市商工資本家に移っていった。

1908 年（明治 41 年）には高岡駅構内の平面交差工事に着手し、翌年には城端一伏木間を直通運転できるようになった。1912 年には伏木港で大型汽船が直接岸壁に着けて荷役することが可能となり、また伏木港岸工業地帯が形成されたため、伏木線の貨物・旅客は急増し、中越鉄道のドル箱路線となった。その後、中越鉄道は伏木線を氷見まで延長すると同時に、島尾遊園を開設して観光客誘致にも乗り出した。一方、高岡一伏木間の貨物・旅客がさらに急増して輸送力不足が深刻な問題となってきたため、1918 年（大正 7 年）に能町一新湊（現在の六渡寺）間を、伏木港の貨物分散と新湊方面への連絡を兼ねた路線として開通させた。

そして 1910 年（明治 43）以来の国有化請願が実を結び、1920 年 9 月 1 日、中越鉄道は国有化され、国鉄の時代を経て現在は JR 城端・氷見線として運行されている。

### 3. 鉄道国有化と軽便鉄道ブーム

1898 年（明治 31 年）、渋沢栄一らが鉄道国有建議案を提出し、民間経営の鉄道の国有化が行われることになった。その背景には、私鉄分立の弊害として運賃の別計算や連絡運輸の不備、軍事輸送への障害が生じたことに加え、経営上の問題として日本鉄道以外の私鉄で利益が低迷していたという事情もあった。

1906 年には鉄道国有法が公布され、「一地方ノ交通ヲ目的トスル鉄道」以外の一般運送用鉄道は全て国有となり、日本鉄道など 17 私鉄の買収によって、全鉄道における国鉄の割合は 90%（距離ベース）になった。このとき中越鉄道は買収されなかったが、私鉄は官設鉄道の補助的機関となり、大資本の投資対象から外れた。これ以降、私鉄の開業は激減していった。

しかし、国鉄だけでは地方鉄道の建設が追い付かないことと、国鉄線の旅客・貨物を確保できないことから、法規制緩和と創業時の利益保証（補助金）によって枝線建設としての地方鉄道建設を促進し、地方産業の振興と国鉄線への旅客・貨物の流入増を図ることになった（1910 年の軽便鉄道法、1911 年の軽便鉄道補助法）。

一方、国は富直線（現在の北陸線富山一直江津間）の建設も行った。この路線は、民営

の北信鉄道が計画していたが、政府は官設方針のため不許可としていた。しかし、1901年に結成された富直鉄道期成同盟が政府への請願活動を活発化させたこともあり、1905年には官設富山線として建設が決定された。1908年11月にまず富山―魚津間が開通し、1910年4月には魚津―泊間、1913年4月には富山―直江津間が全通した。これにより、東京までの所要時間が米原回りで20～21時間だったのが14時間に短縮され、関東地方への利便性が高まった。

富山県でも本格的に民営鉄道建設の動きが始まった。濱田恒之助が富山県知事に着任(在1910-1915)すると、県内に建設すべき軽便鉄道(ローカル鉄道)のモデルルートを策定・公表した。彼は現場主義で、知事として赴任すると自ら県内各地を回り、「水力資源と売薬資本が蓄積された富山県は大きな可能性を秘めている」と述べた。そして、富山県の産業発展の一環として鉄道交通の整備をその施策に位置付けた。

知事は県内鉄道交通のモデルルート策定に加え、1912年に「軽便鉄道及軌道県補助規程」を定めた。この規程は、知事が策定したルートで鉄道を建設する場合、もしも国が補助してくれなくてもその分は県が補助するというもので、県内外の資本家による地域鉄道建設を促進し、県内産業振興のための輸送基盤構築を目指した施策であった。

この時期に開業した鉄道としては、中越鉄道の伏木―氷見間(1912年)、立山軽便鉄道(1913年、滑川―五百石間)、富山電気軌道(1913年)などが挙げられる。富山電気軌道は後の富山市内電車であり、戦時中に撤去されるまで富山駅に乗り入れていた。当時、市内電車建設に力を入れたのが濱田知事である。当初、市内電車は一民間人が中心になって建設が計画されていたが、資金不足などでうまくいかなかった。そのため、知事が中心となって県内の資本家から出資を募り、富山電気軌道という会社をつくって開業にこぎ着けた。その後1915年には砺波軽便鉄道(福野―青島町間)が開通した。また、富山軽便鉄道(富山―大久保―笹津間)が1914年に開通している。その他の計画は資金不足や資本家の破綻によって頓挫した。

富山軽便鉄道を走った最初の機関車は、新橋―横浜開業時に運行されていた110形機関車だった。元々ドイツから機関車を買う契約をしていたが、第1次世界大戦の開戦で届かなくなり、国鉄からこの機関車を借りて使っていた。その後、ドイツ製機関車が到着し、110号機関車は国鉄に返却されて各地で活躍した。今年6月からは、横浜・桜木町の商業ビル1階で復元・公開されている。

軽便鉄道は収益が低い事業であるため、第1次大戦による好景気で資本家がよりもうかる事業にシフトしたり、その後の恐慌で投資家が縮小したりしたことで起業自体が減っていった。また、補助金をあてにした軽便鉄道が全国的に続出し、補助金の財源がなくなったことで、軽便鉄道ブームは終息した。

一方、1922年には改正鉄道敷設法が公布され、国鉄による支線建設が本格化した。これが後に、地方の有力議員が自らの地元にローカル線を敷く「我田引鉄」政策の要因の一つにもなっている。

#### 4. 産業鉄道の開業ラッシュ

第1次世界大戦に伴う好景気の到来で、県内の水力資源に着目しての電源開発や、その電力をあてにした工場進出が進み、富山県は工業生産額が農業生産額を上回り、工業県と

なっていた。それまでの鉄道は地域振興や地場の農産物輸送が目的だったが、この頃から電源開発輸送や港湾連絡など、産業を目的とした鉄道建設が始まった。

この時期に開業した鉄道としては以下の路線が挙げられる。富山県営鉄道（1921年、南富山―粟巣野間）は常願寺川の電源開発と立山登山誘致を目的とし、黒部鉄道（1922年）は、黒部川の電源開発、黒部川扇状地の交通整備、石田港連絡を主な目的とした。富岩鉄道（1924年）は、「第2の伏木港」と目された東岩瀬港と市街地の連絡、沿線地域の工業化を目的とした。越中電気軌道（1924年、戦後の富山地方鉄道射水線）は富山―新湊間を海岸沿いに連絡し、沿線地域の工業化に資するために開業した。加越鉄道（1922年）は福野から青島町までだった砺波鉄道を石動まで延伸し、庄川水系の木材搬出と電源開発を目的として開業した。後に、庄川水力電気専用鉄道も運行された。

飛越線（現在の高山本線）は1919年、鉄道敷設法改正で八尾経由の建設に変更となり、関東大震災による中断を経て1927年（昭和2年）に富山―越中八尾間、1929年には笹津まで、1930年には猪谷まで開通した。逆に富山鉄道は神岡鉱山への輸送がなくなり、1933年4月に堀川新（現在の南富山）―笹津間が廃止され、省営バスによる代行輸送が始まった。戦後に笹津線として復活したが、1975年に廃止となっている。

その他にも呉羽山インクラインとあって、現在のケーブルカーのような路線が1925年から1927年ごろまで運行されていたようである。

## 5. 戦時統合期による変化

第1次大戦以降、経済発展によって人や物流が変化したため、旧来の地域完結型の経済圏から都市集中型の経済圏へと変容した。つまり、富山や高岡を中心とした動きが変わっていったのである。そのため、旧来の枝線型鉄道では新しい輸送需要に対応できなくなり、この頃から都市へ直行する乗合自動車（バス）が運行されるようになった。現在のバスに比べて小型ではあったが、小規模な鉄道にとっては大きな脅威となり、全国的には廃止になった鉄道もあった。

飛越線（現在の高山本線）が1934年（昭和9年）に全通したことで、富山市が中京地区と直結するようになった。また、戦時統制経済と軍需輸送に対応するため、地域ごとにばらばらだった私鉄を統合再編する国策が進められていった。

こうした都市集中型の経済状況に対応する動きとして、「富山県一市街化」を目指して富山電気鉄道（現在の富山地方鉄道）が創立された。これは富山―五百石―上市―大岩を結ぶ大岩鉄道計画と、立山鉄道の改軌電化計画が統合されたもので、1931年には富山田地方―寺田―上市口・五百石間が開通し、同年中に電鉄富山・上市・滑川まで運行が開始された。1936年には五百石―岩嶺寺・西三日市（現在の電鉄黒部）までつながり、黒部鉄道と接続された。さらに富山電気鉄道は1937年、富南鉄道・富岩鉄道を経営傘下に収め、1940年には堀川新―笹津間、岩瀬―滑川間の鉄道敷設免許を申請した。1941年には富岩・富南鉄道を合併し、富岩運河沿いにあった富山市営鉄道の借受経営も始めた。

こうした動きと並行して国は輸送機関を地域1社に統合するため、1938年4月、国家総動員法の一環として関係事業者に合併や譲渡の命令を出せる陸上交通事業調整法を公布し、同年8月には鉄道が分立していた東京・大阪・富山・香川・福岡が調整対象となった。翌1939年4月には日本発送電株式会社が設立され、それまでは好きな会社から電気を買えた

のが日本発送電の傘下企業以外から買えなくなった。1942年には北陸配電など9配電会社が設立され、旧電気事業者には収益性の低い鉄道などの付帯事業が残された。

富山県では同年、県下官公民営交通業者会議が開かれ、陸上交通事業調整法に基づき富山電気鉄道を母体とする県内全鉄軌道・バスの統合が決定された。また、戦時輸送の増強を目的とした計画輸送と海上貨物の陸運転移などの実施が決まった。黒部・越中・加越の鉄道3社は1対1の比率で合併し、富山県営や日本発送電所属の鉄道は現物出資、富山市営鉄軌道・バス、富山電鉄自動車は現金譲渡された。そして翌1943年、県下交通の大統合が実施され、現在の富山地方鉄道が成立した。しかし、1945年8月の富山大空襲により、富山市街地周辺の鉄軌道線は被災してしまった。

## 6. 戦後から未来へ

戦後の鉄道新設は、1948年（昭和23年）の富山地鉄高岡軌道線（新高岡―伏木港間、現在の万葉線の一部）開業から始まった。1950年には加越能鉄道株式会社が設立され、加賀・越中・能登を結ぶ高速鉄道を運行し、加越線や砺波・氷見地区のバス事業を富山地鉄から譲り受けた。1951年には富山地鉄高岡軌道線の米島口―新湊（現在の六渡寺）間が開通し、西町―新湊―高岡間でも電車の直通運転が始まった。また、並行していた国鉄新湊線（能町―新湊間）は旅客営業を廃止し、現在は高岡貨物ターミナルまでの貨物営業のみ行っている。1952年には富山地鉄笹津線が復活・全通した。1954年には加越能鉄道が富山―金沢間ほかの鉄道敷設免許を取得したが、加越線だけでは経営が良くなかったため、1959年に高岡軌道線および周辺バス事業を富山地鉄から譲り受けた。

その後高度経済成長に伴うモータリゼーションの進展によって、鉄道利用客は減少傾向へと向かっていく。1966年には富山新港の建設に伴い、地鉄射水線の一部区間が廃止された。越ノ潟以西区間は加越能鉄道で運行するようになり、年間600万人だった利用者は300万人まで減少、射水線は1980年に廃止となった。また、1969年には富山地鉄黒部支線の国鉄黒部―電鉄桜井間、1971年には加越能鉄道伏木港線、1972年には加越能鉄道加越線、1972～1973年には地鉄富山軌道線のうち東部線と西部線、1975年には富山地鉄笹津線、1980年には富山地鉄射水線、1984年には富山軌道線のうち山室線が廃止された。1987年には国鉄が民営化し、県内の国鉄線はJR西日本の路線となっている。1998年（平成10年）には加越能鉄道が高岡軌道線（万葉線）の廃止を表明するなど、廃線が相次いだ。

しかし、その頃から自動車一辺倒の交通政策は環境問題や高齢化社会などの点で禍根を残すなどの世論が起こった。2002年には加越能鉄道高岡軌道線が第3セクター万葉線としての運行を開始し、現在に至っている。2006年にはJR富山港線が富山ライトレールとして再生された。2009年には富山都心線や富山環状線（セントラム）の運転が開始され、2015年には富山駅南北接続事業に伴い富山駅停留場が開業、富山駅構内への乗り入れが復活した。そして2020年（令和2年）には南北接続線が全通し、富山駅の南北を1本の電車で行き来できるようになった。

北陸新幹線の建設は1965年（昭和40年）から提唱され始めた。1972年、北陸新幹線の基本政策が策定され、1997年には長野オリンピックに合わせて高崎―長野間が開通した。しかし、富山方面の建設はその後かなり遅れ、2015年（平成27年）3月に長野―富山―金沢間が開業した。また、県内のJR北陸線は、あいの風とやま鉄道として新幹線開業と同時に

に運行が開始された。

このように富山の鉄道は、時代ごとにさまざまな変遷を経て現在の路線が形成されている。今年5月には富山県最初の鉄道である中越鉄道の運行が始まって123周年、また中越鉄道が国有化されて100周年を迎える。