

JR 在来線完全制覇の旅（第三回）

清水 勉

温泉、神社・仏閣、酒蔵、マイクロ鉄塔を巡る「旧国鉄在来線の旅」（北陸編）

皆さん、お元気でお過ごしでしょうか。

私は、2月に左足踝骨折で内固定金具を装着しましたが、8月1日に抜去手術を行い身軽になりました。

やはり心身とも健康が一番ですね。

今回は、北陸三県（富山県、石川県、福井県）をご紹介します。

北陸の基幹路線は、何と云っても北陸本線です。

滋賀県の米原駅から新潟県の直江津駅を結ぶ、全長 353.8Km の路線で JR 西日本が営業をしています。【写真 1：左は北陸電力鉄塔、右は NTTcom 富山ビル】



北陸本線は、全路線を官営鉄道として建設され、1889年（明治22年）に長浜駅～敦賀港駅間が開業、1896年（明治29年）に敦賀駅～福井駅間、1899年（明治32年）に富山駅まで、1913年（大正2年）に全線が開業しました。

【写真 2：NTTcom 金沢西念ビル】



この北陸本線も 2015年3月14日、北陸新幹線の開業に伴い第三セクター化が決定されています。新潟県部分が【えちごトキめき鉄道】、石川県部分が【IR いしかわ鉄道】、富山県部分が【あいの風とやま鉄道】に転換されます。

【写真 3：NTTom 福井西開発ビル】



これに併せて、信越本線の長野駅～妙高高原駅間が【しなの鉄道】に転換されます。

さて北陸の三県と近隣県を結ぶ縦貫路線は北陸本線ですが、三県と名古屋方面を直接結ぶ路線も計画されていました。結果的に完成したのは、富山駅と岐阜駅を結ぶ官営鉄道の高山本線だけでした。

高山本線は、1920年（大正9年）に岐阜駅から各務ヶ原駅間が開業、富山県

側は飛越線として、1927年（昭和2年）に富山駅～越中八尾駅が開業、全通したのは1934年（昭和9年）でした。

【写真4：高山本線猪谷駅ホーム、前方JR西日本、後方JR東海で列車を乗換える】



富山駅から猪谷駅までをJR西日本、高山・岐阜方面をJR東海が営業しています。それでは他の2路線はどうなったのでしょうか。

その前に、北陸三県の鉄道にかける熱い情熱をご紹介します。

大正から昭和初期にかけて、北陸三県における鉄道にかける思いは凄まじく、県民の私財を投じて次々に私鉄新線を開通させて行きました。

私は、勝手に鉄道に対する北陸の人々の“大正ロマン”と呼んでいます。

現在では、そのほとんどの路線が廃線（20数路線）となっていますが、その思いが一番強いのが石川県にありました金名（キンメイ）線ではないでしょうか。

その路線名のとおり金沢と名古屋を結ぼうとした路線でした。

当時としては、誇大妄想的な名前を付けて投資を煽っているとの一部見方があったようですが、私としては真剣に結ぼうとしていたように思えます。

少し歴史を紐解きご案内しましょう。



【写真5：金名線加賀一ノ宮駅跡】

金名線は、金名鉄道（後の北陸鉄道）により大正15年2月1日に加賀広瀬駅～白山下駅が開業しました。

その後、1927年（昭和2年）、金沢電気鉄道（後の北陸鉄道）と鶴来駅で接続し金沢市内と結ばれました。一方、名古屋側はどうなっ

ていたかと言いますと、郡上踊りで有名な郡上八幡駅を有する、現在の第三セクターである長良川鉄道が歴史的に呼応しています。

【写真6：長良川鉄道北濃駅】

この長良川鉄道は、旧国鉄の越美線の一部：越美南線と呼ばれ、官営鉄道として1923年（大正12年）、美濃太田駅～美濃町駅（現在の美濃市）間が開業、1934年（昭和9年）に北濃駅まで延伸し工事が止まってしまいました。



【写真 7：長良川鉄道北濃駅終端部】

後に、越美南線は越美北線（九頭竜湖線：福井駅～九頭竜湖駅）と接続する予定でしたが、完成を見ることなく 1986 年（昭和 61 年）に長良川鉄道に転換されたのです。実際に長良川鉄道の終着駅である北濃駅に行ってみますと、豪雪地帯である立山連山の山越えは不可能であり、また、当時の技術力では直線長大トンネル掘削もできず、これ以上工事实施は無理との判断を行ったと言えます。

併せて、同年に開通した高山本線の影響が大です。

また、九頭竜湖駅と結ぶならば、手前の美濃白鳥駅から接続すべきでしょう。

福井駅から接続する予定の越美北線ですが、1960 年（昭和 35 年）、北陸本線の越前花堂駅～勝山駅間が開業、1972 年（昭和 47 年）、直線的に山を貫き九頭竜湖駅までを延伸させました。【写真 8：越美北線九頭竜湖駅】



この越美北線ですが、何か感じませんか。そうです。九頭竜湖駅までの延伸はダム建設用路線であり、越美南線との接続は後から考えた路線と思わざるを得ません。

九頭竜湖駅に行ってみますと更にそう感じました。

金名線は、1984 年（昭和 59 年）12 月、手取川橋梁土台の劣化により運行不可と判断され、1987 年（昭和 62 年）4 月ついに全線廃止となりました。

しかし、驚くなかれ同年 7 月、金名線を所有していた北陸鉄道が金沢～名古屋間の高速バス事業に参入し、北陸の人々の半世紀の夢を乗せて遂に実現したのです。乗り物こそ違えども万感の思いでしょう、

もし仮に、金名線が名古屋側の路線と接続していましたら、沿線の発展や都市交通が大幅に変わっていたことでしょう。

この金名線をこよなく愛し通学で利用していた好青年が、無線支部会員にいますことをお伝えしておきます



【写真 9：樽見鉄道樽見駅】

それではもう一つの路線ですが、当時の鉄道敷設法により岐阜県大垣付近より福井県の大野を経て、石川県の金沢に向かう路線でした。建設は、1935 年（昭和

10年)に着工しましたが、第二次世界大戦で中断し1952年(昭和27年)に再開、1956年(昭和31年)に国鉄樽見線として大垣駅～谷汲口駅間が開業、1984年(昭和59年)第三セクター樽見鉄道に転換、1989年(平成元年)樽見駅まで全通しました。この樽見駅、近隣に春の桜で有名な「淡墨桜」があります。



【写真10：えちぜん鉄道福井駅】

当時、福井県大野付近には、京都電燈鉄道越前本線(後の京福電気鉄道越前本線⇒えちぜん鉄道)が1914年(大正3年)に新福井駅～大野口駅間を開業、1918年(大正4年)市街地中心部に大野三番駅(後の大野駅)を開業しました。

残念ながら現在は、1974年(昭和49年)に勝山駅～大野駅間は廃線となっています。この路線も仮に完成を見ていましたら、大野駅で越前鉄道に接続し福井方面へ連絡、白山下駅で金名線に接続し金沢方面に連絡していたことでしょう。

このように鉄道沿線の発展は、鉄道が開通するのは基より全通するかどうかで大きく変わってしまいます。沿線住民の皆さんは、この鉄道の歴史に翻弄されていると言っても過言ではありません。

さてこの他の路線も見てください。

福井県では、1924年(大正12年)に福武電気鉄道(後の福井鉄道)が開業、1926年(大正15年)に鯖浦電気鉄道(後の福井鉄道)が開業しました。



【写真11：NTT七尾ビル】

石川県では、1898年(明治31年)に北陸本線津幡駅付近より私鉄七尾鉄道が七尾駅間を開業させました。

その後、国有化され1932年(昭和7年)に穴水駅まで延伸、1935年(昭和10年)には、輪島駅まで延伸開業し全通しました。

1964年(昭和39年)には、穴水駅から能登線蛸島駅間が全通し、湾内を廻れるようになりました。



【写真12：七尾線穴水駅ホームのラッピング電車】

更に、七尾線羽咋駅と富山県の氷見線氷見駅とを結びループ構成を計画しましたが、残念ながら未成線となってしまいました。

七尾線羽咋駅からは、1925年(大正14年)に能登鉄道(後の北陸鉄道)が能登高浜駅間を開業



し 1927 年（昭和 2 年）には三明駅まで延伸し全通しました。【写真 13：NTT 羽咋ビル】

一時は、気多大社参拝客や海水浴客の輸送を行うため、金沢駅からの直通運転も行っていました。

しかし、1972 年（昭和 47 年）、過疎化とモータリゼーションの進行により廃線となりました。

七尾線も 1988 年（昭和 63 年）、和倉温泉駅から第三セ



クターのと鉄道に転換しましたが、穴水駅から輪島駅および蛸島駅方面は廃線となっています。

【写真 14：気多大社】

富山県に目を向けますと JR 西日本の営業路線としては、北陸本線高岡駅から新鮮なお魚が美味しい氷見駅までの氷見線、同じく高岡駅からチューリップで有名な砺波平野を走る城端駅までの城端線があります。

【写真 15：城端線高岡駅ホームのラッピング電車】

この 2 路線は、何と中越鉄道の私鉄線として 1897 年（明治 30 年）に高岡付近の黒田仮停車場～城端駅までを開通させました。

この中越線、官営鉄道である北陸本線が高岡駅まで来ていないのに開通させており、日本海側の最初の鉄道でした。

【写真 16：高岡市瑞龍寺】

北陸本線が、富山駅までの延伸（1899 年）に合わせて 1900 年（明治 33 年）に城端駅～高岡駅～伏木駅まで延伸、そして 1912 年（大正元年）に氷見駅まで延伸開業しました。

【写真 17：城端線城端駅】

1920 年（大正 9 年）には、国有化され城端線、氷見線と呼ばれるようになりました。

1922 年（大正 11 年）、加越能鉄道により青島町（後の庄川町）駅～福野駅（城端線）～石動駅（北陸本線）が開通しました。しかし、この城端線、終着の城端駅を地図で見ると、名古屋方面に向かっている

ると感じるの私だけでしょうか。



【写真 18：富山地方鉄道岩嶺寺駅】

富山地方鉄道は、国策により県内の私鉄会社を2回にわたり統合を行ってきました。統合の会社数は実に6社であり、最も古い鉄道は富山軽便鉄道で1914年（大正3年）に開通しました。

宇奈月温泉、樺平へのトロッキ電車、そして立山・黒部アルペンルートの路線として有名です。



【富山ライトレール富山駅北】

更に珍しい路線としては、富山ライトレールです。

この路線は、JR西日本の富山港線を引き継ぎ路面電車として復活させた第三セクター会社です。

高岡市と射水市を結ぶ万葉線もライトレールで、高岡軌道線と富山地方鉄道新湊港の一部を活用した路線です。

皆さん、いかがでしょうか。

明治から大正時代、北陸三県への官営鉄道建設は北陸本線と高山本線のみで、他の路線は全て私鉄として建設した路線です。

莫大な私財を投入した北陸三県の地元の方々の、陸蒸気に対する熱い情熱は図り知れないものがあります。

今回の北陸編は、隣接県も含めた歴史との組み合わせでご紹介しました。

私も富山県の万葉線、石川県の浅野川線、福井県の福井鉄道、えちぜん鉄道にはまだ乗車していません。

見どころの季節、お魚が美味しい時期、富山湾の蟹気楼、多種多様な温泉、有名な神社・仏閣などを組み合わせて訪問したいと思います。

北陸新幹線開業で更に身近になります。

皆様も是非一度いかがでしょうか。

(参考文献：ウィキペディア)