

# 鉄道物語

平成26年度富山県公文書館企画展

# とやまの



「富山驛構内全景」(『郷土の山水』昭和7年)  
富山県立図書館蔵



「富山県知事稟申富直鉄道ノ儀二  
関スル件」国立公文書館蔵



「富山縣観光交通鳥瞰図」(昭和11年) 富山県公文書館蔵 (高田家文書)

開催期間

平成26年9月26日(金)～11月3日(月)

開館時間

9:00～17:00

会期中無休

入場無料

# 目次

開催にあたって	1
はじめに	2
一 北陸線の開通と富山の交通	2
北陸線前史	
北陸線の建設	
富直線の開通	
二 地域鉄道の整備	4
中越鉄道	
立山軽便鉄道	
富山電気軌道	
富岩鉄道	
その他の地域鉄道	
三 交通統合と交通手段の多様化	10
富山電気鉄道	
交通統合	
戦後の富山地方鉄道	
四 富山の鉄道の再生と未来	13
地域鉄道の再生	
北陸新幹線	
並行在来線	
おわりに	15
◇主要参考文献	15
◇関連年表	16
◇企画展史資料一覧	17

## 開催にあたって

富山の鉄道は、明治三十年（一八九七）の中越鉄道の開通に始まります。その後、大正二年（一九一三）に「富直線」（富山―直江津間）の開通で官設の北陸線が全通すると、沿線主要駅と結ぶ形で内陸部への地域鉄道が整備され、地域の人々に欠かせぬ交通・運輸手段となり、産業発展の根底を支えました。

しかし昭和に入り、相次ぐ不況による社会経済の不安、さらに戦争へと進む中で富山の地域鉄道は、譲渡・合併、国家への移管などの運命をたどりました。戦後、復興とともに鉄道運輸も次第に活気を帯びましたが、高度経済成長期になると交通手段が多様化し、利用者の減少から廃線となる路線も出てきました。

近年、鉄道再生への取り組みが進められ、地域に密着し、環境にやさしい交通機関として、再び鉄道が注目されています。そして来年三月の北陸新幹線開通により、富山の鉄道は新たな時代を迎えようとしています。

今回の企画展では、富山県の発展と密接に関わる鉄道に焦点をあて、当館所蔵の史資料などをもとに、鉄道建設に関わった先人たちの努力の歴史を紹介します。これを契機に、郷土富山の歴史への関心をさらに深め、今後の活力・魅力ある富山県を考える一助にいただければ幸いです。

今回の企画展を開催するにあたって、多くの方々や機関からご協力を賜りました。ここにご芳名を記して感謝の意を表したいと思います。

富山県立図書館 富山市教育委員会 富山市郷土博物館 立山町教育委員会 高岡市立博物館  
高岡市立中央図書館 高岡市立伏木図書館 南砺市立中央図書館  
富山地方鉄道株式会社 あいの風とやま鉄道株式会社  
北野洋子（富山市） 高田光雄（富山市） 高浪巖（富山市） 柘田諧三（上市町）  
小幡勝義（砺波市） 金山絃美（立山町） 草卓人（立山町） 河尻裕巳（岐阜県）

（順不同敬称略）

平成二十六年九月

富山県公文書館

## はじめに

明治期の日本は、殖産興業をスローガンに近代産業の育成につとめた。その中で交通は、産業の発展と密接に関わっており、特に東京・大阪などの大都市と結ぶ鉄道は、輸送量・速度の面から影響が大きかった。

富山県内の鉄道整備は、官設北陸線の建設が契機となっている。そして、その主要駅と結ぶ形で中越鉄道や立山軽便鉄道をはじめとする県内の地域鉄道が整備され、産業の発展とともに、人々の生活に欠かせぬものとなっていった。しかし一方で、鉄道の経営は容易ではなく、廃線や再生への取り組みなど様々な様相が見られる。

今回の企画展では、北陸線および県内の地域鉄道の整備と、それに関わった人々について時代順に四つの項目に分けて紹介する。

## 一 北陸線の開通と富山の交通

### 北陸線前史

#### ①日本国内における鉄道整備

明治政府は、交通・運輸を発達させ、商品流通の円滑化を図ることが経済発展に重要であると考え、明治五年（一八七二）十月、東京（新橋）―横浜間に最初の官設鉄道が開業した。この時の工事はすべて外国人技師の指導・監督で行われたが、その後は、イギリスで鉄道技術を学び、のち鉄道庁長官となった井上勝を中心として事業が進められていった。

その後、大阪―神戸間（明治六）、神戸―京都間（明治十）、京都―大津間（明治十三）が開業するが、西南戦争、台湾出兵などの軍事行動や政府の沿岸海運重視政策が優先され、官設鉄道建設の動きは鈍った。

一方、明治十四年に華士族層の資金により民営の日本鉄道会社が設立され、二年後には上野―熊谷間が開通した。その後、高崎、前橋まで延伸すると、北関東の生糸を横浜の港へ運ぶ輸送路が確立した。海運網と連絡する鉄道の意義がここに確認され、明治十七年の大津―敦賀間の官設鉄道開通にも影響

を与えた。なお、日本鉄道会社は明治二十四年には上野―青森間の全通を達成した。

そして官設の東海道線（東京―神戸間）が明治二十二年に全通、明治二十六年には日本鉄道会社の上野―熊谷間とを合わせ、上野―直江津間が全通した。こうした中、江戸時代より北陸街道や西廻り航路により関西との結びつきが強い北陸地方でも、安全で速く大量輸送が可能な鉄道を敷設しようとする動きが、明治十年代からみられるようになる。

#### ②東北鉄道会社

明治十四年（一八八一）八月、旧加賀藩主の前田利嗣・旧富山藩主の前田利同ら北陸地方の旧藩主たちが発起人となり、敦賀を起点として富山・新潟方面への鉄道建設が計画された。この東北鉄道計画は、前年の長浜―敦賀間の敷設着工に誘発されたものである。社名の由来は、旧都京都の東北に位置することによる。これに対して、政府は実地調査を行った結果、「福井から三国、金沢を経て伏木に至る」ことを条件とし、難工事が予想される敦賀―福井間の建設を認めなかった。このため、路線決定をめぐって福井方面の発起人の離脱等が相次ぎ、明治十七年四月、この計画は挫折した。

#### ③北陸鉄道会社

明治十年代のデフレ不況から回復し、産業界が活気づいてきた明治二十年五月に私設鉄道条例が公布された。この条例に基づき、同二十一年六月、島田孝之ら北陸三県出身五四名の連名によって北陸鉄道会社の設立が出願された。この出願に際しては、黒田清隆総理大臣あてに国重正文をはじめとする北陸三県知



「北陸鉄道線路略図」(個人蔵)

事の副申も添えられている。当初は富山から金沢、福井を経て武生に至る幹線と高岡―伏木間および津幡―七尾間の支線が計画されていた。その後、鉄道局の指示により武生―敦賀間の延長を迫願し、翌二十二年十二月に富山―敦賀間及び守山（高岡市）―伏木間の仮免許が下付された。しかし、発起人間の意見不一致などから全理事が辞任し、私設をやめ、官設での鉄道施工を請願して会社は解散し、計画は再び挫折した。



（富山県公文書館蔵）

### 島田孝之（一八五〇―一九〇七）

政治家。砺波郡島新村（現、高岡市中部）出身。立憲改進黨系の自由民権運動家として活躍し、明治十四年に北辰社を結成。翌年、北辰社は他の結社と合同して越中改進黨となる。明治十六年に富山県が設置されると、富山県会議員となり、三期つとめる。明治十九年には議長に就任。明治二十三年、第一回衆議院議員選挙に当選し、以後四選を果たす。明治二十一年、北陸鉄道会社の筆頭発起人になるとともに、明治二十六年の中越鉄道設立でも中心的な役割を果たす。

### 北陸線の建設

明治二十五年（一八九二）六月に公布された「鉄道敷設法」では予定線路のうち、第一期路線として北陸線が加えられ、第四回帝国議会で敦賀―富山間の建設が決定した。工事は翌二十六年八月に開始され、三十一年四月に金沢、同年十一月一日には高岡、翌三十二年三月二十日に富山までの全線が開通した。

なお最初の富山駅は、神通川左岸の婦負郡桜谷村田刈屋（現、富山市）に仮駅として設置された。当初は神通川を渡った右岸側に設置する予定であったが、当時は神通川の流路改修計画（馳越線）や奥田・牛島・堀川の三カ所

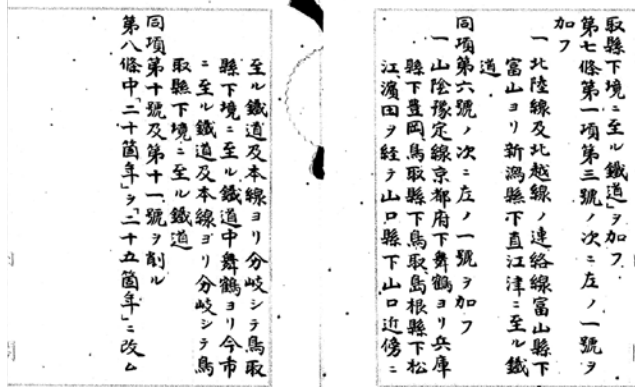
で駅誘致の動きがあったため、神通川左岸に仮設置されたのである。翌三十三年の夏に北陸線完通を記念して、関西二府十五県連合共進会が、富山市堀川村（現、富山高校の敷地）で開催されている。

この北陸線の開通により、富山県の米穀・繊維・銅器・売薬等の移出や、関西からの衣類・食糧品・各種雑貨の移入が便利になった。反面、従来の物資輸送の中心であった関西航路に深刻な打撃を与えた。

### 富直線の開通

北陸線の建設が進むと、県内から富山―直江津を結ぶ鉄道建設を望む声が増んになった。明治三十四年、富山・石川・福井・新潟四県の連合で「富直鉄道期成同盟会」が結成され、三十六年五月一日には富直鉄道早期着工を求める上申書が李家隆介富山県知事より桂太郎内閣総理大臣および通信局へ提出されるなど、建設を望む請願が行われた。さらに三十七年十月十五日には高岡を代表とする福井・金沢・高岡・富山・直江津の商業会議所連名の建議が桂総理大臣に出され、日露開戦により日本海航路が閉塞して物資輸送が困難をきたしているため、富直鉄道の急設が訴えられている。

こうした請願が行われる中、三十八年に国会で審議が行われ、三十九年三月の「鉄道敷設法中改正加除」（法律第十四号）により富直線の建設が決定された。四十年に富山、翌四十一年には直江津からそれぞれ工事が進められ、大正二年（一九一三）四月一日、青海―糸魚川間が開通し、ようやく富山―



「鉄道敷設法中改正加除」（国立公文書館蔵）

直江津間が結ばれた。この全通により「富直線」の名称が消え、米原―直江津間を「北陸本線」と呼ぶこととなった。なお、田刈屋にあつた富山駅は、富山―魚津間が開通した明治四十一年十一月十六日に現在地（富山市牛島）に移っている。大正二年四月二日付の『北陸タイムス』によると、幔幕・提灯をつるし、国旗を掲げるなど

市民の喜びの様子が伺える。また、同年九月に富山市堀川村（現、富山いずみ高校の敷地）や魚津水族館などを会場とし、一府八県連合共進会が開催され、五十日間の会期中に明治三十三年の共進会の五倍近い七万六四〇六人の入場者を集めた。

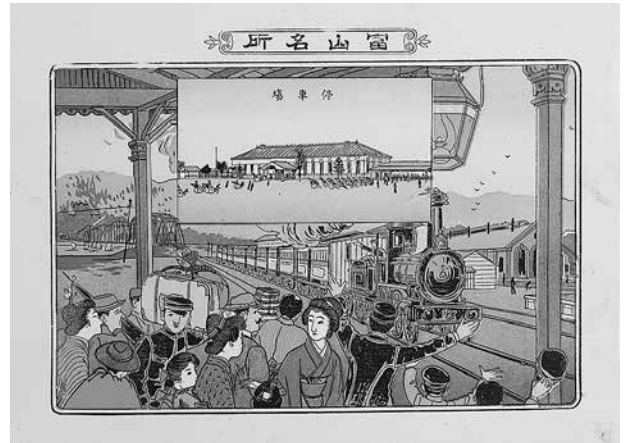
富直線の開通により、従来の米原經由東京行に比べ到達時間・運賃が大幅に縮減され、経済・文化についても関西中心から、信越や関東地方とのつながりが強くなっていった。



浜田恒之助知事  
（富山県公文書館蔵）

この富直線の開通と前年の伏木港の修築完成を富山県発展の好機ととらえたのが、浜田恒之助知事（在任、明治四十三年（大正四年）である。彼は、著書『経世小策』の中で水力発電による県内工業の革新と、朝鮮やロシア領沿海州との交易を提言している。

このように、北陸本線の開通をうけて、その主要駅や伏木港と連絡する地域鉄道の拡充が進められていく一方で、富山湾岸の諸港と直江津との間を結ぶ定期航路は利用減少で廃止となった。



「富山名所 停車場」(河尻家文書)

## 二 地域鉄道の整備

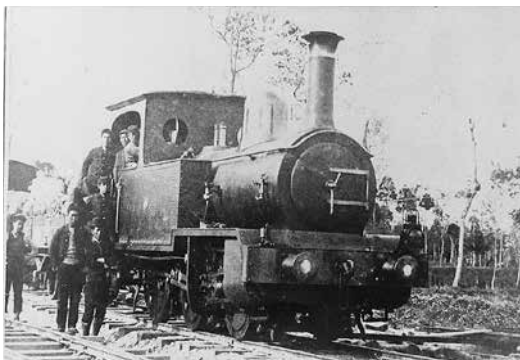
### 中越鉄道

明治二十六年（一八九三）八月の北陸線建設開始に対し、富山でも同年九月、土木技術者で鉄道建設の経験を持つ吉田茂勝（富山市出身）と、県政界の重鎮で北陸鉄道会社の筆頭発起人でもあつた島田孝之の両名の提唱により、中越鉄道株式会社の設立協議会が砺波郡出町（現、砺波市）で開催された。鉄道建設の目的は、砺波地方の農工産物の物流と人的交流の円滑化とともに、商圏を伏木港經由で全国や、ロシア・ヨーロッパなどの世界に広げることであつた。

同年十月七日、吉田、島田、大矢四郎兵衛など三二名が発起人となり、高岡―城端間の鉄道敷設仮免許の交付を依頼した。「中越鉄道株式会社創立略記草案」によると、当初、建設経費が安い軌幅二呎六吋（七六一ミリメートル）で申請したが、貨物輸送量と官設北陸線との貨車連絡の必要性から、鉄道局の指示により北陸線と同じ三呎六吋（一〇六七ミリメートル）に変更した。翌二十七年十一月敷設仮免許が下付され、二十八年十一月九日には敷設本免許が下付され、中越鉄道株式会社が正式に発足した。

明治二十九年三月期の株主構成を見ると、五〇株以上の主要株主五九名の内、三三名が砺波郡の在住者であり、持株数も三分の一近くを占めていた。設立当初の中越鉄道の資本を支えたのは、農産物が高岡・伏木經由で全国流通することを期待する砺波地方在住の大地主層であつた。

工事は、二十九年六月から佐藤組の手で施工され、三十年五月四日に黒田（現、高岡市）―福野間がまず開業した。これは、県内初の鉄道開業である

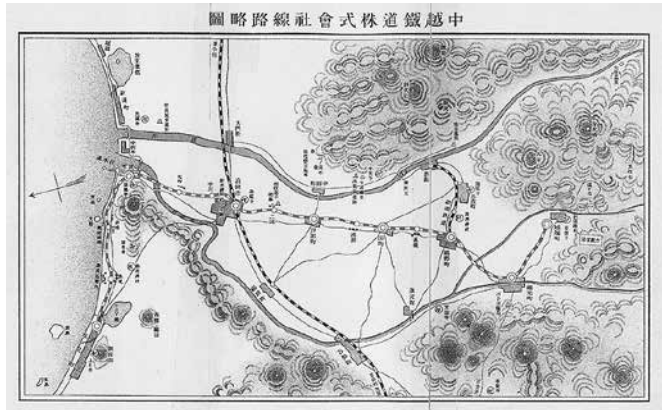


中越鉄道最初の機関車  
（南砺市立中央図書館蔵）

とともに日本海側初の民営鉄道としても位置づけられる。当初高岡まで開通せずに黒田までとしたのは、まだ官設北陸線の高岡駅の位置が定まっていなかったためである。翌三十一年一月には高岡―城端間が全通し、北陸線高岡駅と接続し、砺波の物産を高岡まで鉄道で輸送することが可能になった。

高岡方面へは米・絹糸・絹織物・木材が、城端方面へは魚肥・日用必需品が多く輸送された。

中越鉄道は明治二十九年三月に高岡―氷見間の延長線の申請をしていたが、後に申請区間を高岡―伏木間に変更した。この高岡―伏木間の敷設本免許を明治三十一年五月に取得し、三十三年十二月に同区間が開通したことで、物資を伏木港より輸出す



「中越鐵道株式會社線路略圖」  
 (『開業二十周年誌』高岡市立中央図書館蔵)



(富山県公文書館蔵)

### 大矢四郎兵衛(一八五七―一九三〇)

中越鉄道初代社長。砺波郡鷹栖村(現、砺波市)出身。島田孝之らと越中改進黨の結成に参加。明治十八年(一八八五)、県会議員に当選、明治二十八年に議長に就任し、また、明治三十一年には衆議院議員に当選した。明治二十七年の中越銀行(現、北陸銀行の母体の一つ)の設立にも関わりとともに、中越新聞社長、富山日報社長などをつとめた。明治三十七年、新天地を求め北海道に移住し、未開地の開墾に尽力した。

ることが可能になり、より一層の物資輸送が盛んになった。一方で小矢部川舟運が次第に衰え、中越鉄道の沿線から離れた津沢町などは次第に衰退していった。その後、大正元年(一九一二)九月に伏木―氷見間が軽便鉄道として延長開通し、大正七年一月二十七日には能町―新湊間の新湊線も完成した。この中越鉄道は、地域経済の発展に大きく関わったが、高岡―伏木間を中心とした貨物量の増大は、貨車不足と貨物の滞留を招くようになった。そのため、国有化を求める声が地元から起こるようになった。そこで、明治四十三年九月、「中越官営期成同盟会」が結成され、中越鉄道の国有化をめざす運動がすすめられた。一方、政府にとっても伏木・新湊両港につながっている中越鉄道は軍需物資輸送上重要であり、大正九年八月の「成田鉄道及び中越鉄道買収ニ関スル法律」(法律第五五号)により国家買収が決定し、同年九月一日に国有化された。

### 立山軽便鉄道

明治四十三年(一九一〇)四月に軽便鉄道法、翌四十四年三月に軽便鉄道補助法が公布され、一般の鉄道よりも簡便な規格での鉄道建設が可能になった。また、県内でも当時の浜田恒之助知事が明治四十三年十二月に、県内鉄道網の基本計画とも言うべき「県内幹線軽便鉄道予定線路」を策定した。ついで大正元年(一九一二)に国家補助の対象外となった県内の軽便鉄道・軌道への補助を目的とした「軽便鉄道及軌道県補助規程」を成立させた。

これらの法令により、県東部で最初に開業した私設鉄道が立山軽便鉄道である。富直線建設が進むにつれて、その利便から取り残されることを憂慮した中新川郡の人々は、滑川駅と上市および五百石を結ぶ鉄道を渴望した。そこで、滑川の有力者神保東作は、当時、全国各地の電気及び鉄道起業に参画していた才賀電機商会代表の才賀藤吉に話をもちかけ、才賀と地元民によって中新川軽便鉄道株式会社が結成された。同社は、明治四十四年四月に浜加積村辰野(現、滑川市)―五百石町前沢新(現、立山町)間の鉄道敷設免許を申請、同年七月に免許を下付された。九月には社名を立山軽便鉄道と改称し、四十五年一月正式に立山軽便鉄道株式会社が成立した。会社の株式は、

才賀商会で半数の三二〇〇株を、残りの半数は地元で引き受けている。

大正二年六月、滑川―五百石間の営業を開始した。軌幅二呎六吋（七六二ミリメートル）の狭軌の蒸気軽便鉄道であったが、県内では中越鉄道につぐ二番目の私設鉄道であり、この鉄道の開通によって中新川郡の米穀は滑川に運ばれ、沿線地域と北陸線・滑川港とを結ぶ人や物の集散地として発展した。

なお、初代社長の才賀は、工事終了と同時に株式を手放し、大正三年十二月に社長を辞任した。代わって社長になったのは、神保のあと専務に就任した立山村の金山從革であった。彼は才賀側の株式を全て取得し、立山軽便鉄道を地元資本の鉄道として確立していった。

大正六年六月、立山軽便鉄道株式会社は社名を立山鉄道株式会社と改称し、同九年六月に五百石―立山（現、立山町岩嶺寺）間の敷設延長が許可され、大正十年三月に同区間の営業を開始した。これにより滑川―立山間が直通となった。また、富山県営鉄道が同年八月に岩嶺寺まで開通したことで立山駅と隣接し、両鉄道間で連帯運輸も開始された。しかし、立山鉄道の軌幅は二呎六吋で、三呎六吋（一〇六七ミリメートル）の県営



「立山鉄道株式会社線路要図」  
（『立山線の栞』富山県立図書館蔵）

鉄道とは幅が合わず、貨物輸送については接続駅での積替を要することから、輸送量・収入ともに伸び悩み、会社の業績向上にはつながらなかった。

また、大正期の後半から富山市へ向かう沿線利用者が増えると、滑川か岩嶺寺での乗り換えが必要で、富山市へ直行できない致命的な弱点を持つ同社の経営は抜本的な改善を迫られた。こうした中、昭和六年三月に富山電気鉄道と合併することとなった。

### 金山家に残る「鉄道開通曲譜」

金山從革は、明治二十二年に初代立山村長、明治三十一年には三十四歳の若さで衆議院議員に当選し、保安条例の廃止を実現させ、最初の政党内閣である第一次大隈内閣成立のきっかけをつくった。その後も県会議員や実業家として活躍する。

彼の生家には、代々の貴重な古文書・記録が残されているが、その中に、大正元年ごろに書かれた「鉄道開通」をモチーフにした手書きの曲譜がある。作詞・作曲者は不詳で、内容も立山軽便鉄道に関するものとは断定できない。しかし、「汽車チューモノガアレカ？」で始まり、「ポポポポポ…」と続く歌詞はとても素朴でユニークであり、鉄道に期待をかける人々の気持ちにがにじみ出ているようだ。



### 富山電気軌道

大正二年（一九一三）九月に、北陸初の電気軌道（現、富山地方鉄道経営の富山市内電車）が開業された。これは、富直線開通を記念し開催される「一府八県連合共進会」の富山市堀川村の主会場（現、富山いずみ高校の敷地）と富山駅が離れており、両者を結ぶ観客輸送手段の必要性があったためである。

そこで、明治四十五年（一九一二）六月、浜田恒之助知事の肝いりで旭勇平・見田勇吉の両名が軌道開設を依頼したが、資金調達が思うように進まず、共進会開催までの開通が危ぶまれた。急遽知事は大正二年三月、市内の有力者を招集し、新会社設立を要求した。これを受けて、同年五月、金岡又左衛門を社長、馬場道久・高広次平・佐藤助九郎・山田信昌を取締役とする富山電気軌道株式会社が成立した。

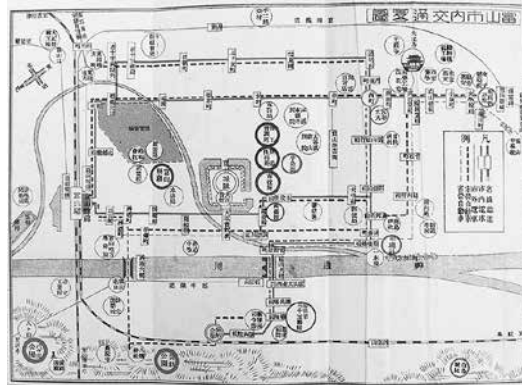
敷設区間は、富山駅前―小泉町を本線、富山駅前―古手伝町（現、内幸町）



―総曲輪―西町を支線とした。会社設立が五月、試運転が八月三十日、営業は共進会開会当日の九月一日という突貫工事であった。なお、軽便鉄道には補助金交付制度があったが、市内軌道にはなかったため、県は大正元年十一月に「軽便鉄道及軌道県補助規程」を定め、満五年を限度として補助することにし、また富山市も補助制度を定めた。

この共進会の開催および市電の開通は、市街地を南方へ拡大させるきっかけとなった。大正四年三月には本線は富山軽便鉄道との接続のため、堀川新（現、南富山）まで延伸、また越前町郵便局前から分岐した支線は、同年の富山市による呉羽山公園開苑に対応して、翌五年十一月に呉羽山公園下まで延伸した。

富山電気軌道の経営状況については、初年度は共進会開催で五〇万人が利用し、三万円余の収入を見たが、次年度は利用者が減少し、市の補助が収入の六割弱を占めた。その後、利用者増に伴い、市の補助率は漸減したものの、それでも補助が大きな割合を占めていた。そこで、大正九年三月、富山電気軌道と富山市の間で譲渡契約調印が行われ、七月より「富山市営軌道」が発足した。その後も昭和二年（一九二七）から十年まで赤字経営が続いたが、「日満産業大博覧会」の開幕した昭和十一年四月十五日、赤十字病院角（現、富山市東田地方）―電気ビル間の宮下線が開通したことで、市内循環線が完成し、その後の経営は順調にいくようになった。



「富山市内交通略図」  
(昭和11年『遊覧の富山』富山県立図書館蔵)

江戸時代、東岩瀬は北前船に代表される海上交通の要地として発達していたが、中越鉄道が伏木まで開通したことなどによって取扱量が減少した。ま

## 富山鉄道

た、明治末年の神通川改修により、従来の川筋が舟航不能になるとともに、北陸線東岩瀬駅（現、東富山駅）が港から離れていたことにより衰退しつつあった東岩瀬地域と港の繁栄を取り戻すために鉄道建設が計画された。

大正十年（一九二一）十一月、加藤金次郎（滑川市出身、加藤組を創業）ら一二名によって鉄道敷設免許が申請された。翌十一年九月に免許を得て、十二年に、加藤金次郎が社長に就任した。十三年七月、富山口―岩瀬港間の営業を開始した。富山駅―富山口間は、官設飛越線の乗り入れ計画確定後となり、昭和二年十二月にようやく開通した。

富山（ふがん）鉄道の開通で、東岩瀬港は北陸線と直結して工業都市富山の外港として復活した。富山駅までの開業と東岩瀬港修築工事の進展によって、沿線や港の周辺には東洋曹達岩瀨工場や富山化学研究所など機械・化学を始めとした富山北部工業地帯が形成され、港の貨物取扱量も増加した。加えて沿線地域は宅地化も進行して、鉄道の輸送量は旅客・貨物ともに急増した。こうした沿線町村と富山市との人的・経済的交流の促進は、沿線町村が富山市へ併合される要因の一つともなった。

さらに昭和十年の富岩運河の竣工と、翌年の東岩瀬港修築工事（第二期）の完成によって、同港は三千トン級船舶の接岸荷役と、富山駅北側までの船運行が可能になり、この修築工事にあわせ、昭和十一年十二月、西宮信号所（後の大広田駅）―岩瀬埠頭（後の富山港駅）間の臨港線が貨物専用線として開通した。

昭和十二年十二月、富山鉄道は富山電気鉄道の傘下に入り、十六年十二月、富南鉄道とともに正式に富山電気鉄道に吸収された。

## その他の地域鉄道

### ①富山鉄道・富南鉄道、飛越線

大正二年（一九一三）十二月、佐藤助九郎（佐藤工業二代目）が社長に就任して、富山軽便鉄道株式会社が発足し、同三年十二月に富山―笹津間が開通した。大正元年十月に敷設免許を出願した時の理由書に、「従来飛騨産出の木材の搬出は神通川による流木に頼り、神岡鉱山の鉱石運搬は馬車輸送で

行われているが、この不便を鉄道敷設により解消したい」と書かれている。大正四年十月には、社名を富山鉄道株式会社と改めている。

富山軽便鉄道の路線は、当時飛越線（現、高山本線）の検討ルートの一つであり、将来的に官線として買収されることを念頭にしたものであった。しかし、この富山鉄道の開業は、飛越線が婦負郡を通ることを望んでいた飛越鉄道急設期成同盟会にとつて大きな衝撃であった。大正



「笹津(神通峡)」  
（『郷土の山水』富山県立図書館蔵）

六年十月、政友会の原内閣の下、後藤新平鉄道院総裁が飛越線鉄道敷設調査のために富山県に來県したのを機に、八尾町を中心とした婦負郡の有志は猛烈な誘致運動を展開した。こうした運動の結果、飛越線のルートは富山鉄道線を利用するという従来の計画を変更して、八尾町を迂回することになった。なお、高山―富山間の飛越線のルートが正式に決定したのは、大正八年三月の鉄道敷設法改正による。

昭和二年（一九二七）九月に富山―越中八尾間が開通、ついで四年十月に越中八尾・笹津間、五年十一月に笹津―猪谷間が開通し、九年十月に富山―岐阜間が全通した。このときに飛越線は「高山本線」と改称された。

富山鉄道については、昭和三年ころが最も業績が好調な時期であり、その収入の六〇％は貨物収入であった。しかし、昭和四年十月の飛越線の富山―笹津間開通を機に富山鉄道の存在価値は失われ、神岡鉱山関係の貨物輸送は飛越線に転換されて皆無となり、経営は悪化の一途をたどった。

昭和五年三月、営業廃止許可申請を提出するが、この時政府は会社がまだ相応の収益を計上していた事情から廃止を認めなかった。しかし、その後も年々収益が悪化し、ついに、昭和八年四月に富山鉄道は堀川新―笹津間の営業を廃止し、残る富山―堀川新間を新設の富南鉄道に譲渡して解散した。な

お、堀川新―笹津間の同線用地は富山電鉄自動車を買収して保持され、戦後、富山地方鉄道笹津線として復活することになる。

## ②富山県営鉄道

大正八年（一九一九）、東園基光知事は、県の長年の課題である治水対策の一環として電力事業に乗り出した。南富山―栗巣野間を経営した富山県営鉄道は、県営電気事業の工事用資材輸送が第一の目的であったが、同時に「登山遊覧用に充て、且つ立山および黒部峡谷を天下に紹介する」（富山日報）という二次的な目的もあった。十年十一月より上滝・松ノ木・中地山の三発電所の建設が開始されたが、それに先立つ同年七月に南富山―藤橋間の鉄道敷設免許を得て、富山県営鉄道が発足した。この経営に当たったのは富山県電気局である。

大正十年四月に南富山―上滝間が開通、同年八月に岩嶺寺まで開通した。これにより立山鉄道の立山駅と接続することになった。さらに同年十月に横江まで開通したが、その先の千垣までは急勾配に加え隧道の多い難工事となり、十二年四月ようやく開通した。これによって先ほどの三発電所の建設も順調に進み、同十四年三月に完成している。

県営鉄道は当初、電気軌道として敷設する予定であったが、工事費などの関係により蒸気機関車で営業していた。そこで、大正十五年九月末から電化工事を進め、昭和二年六月に完成し、輸送力は著しく増強された。

なお、当初予定の千垣―藤橋間は着工されず、常願寺川左岸經由の千垣―栗巣野間に変更され、昭和十二年十月に開通した。

## ③黒部鉄道

黒部鉄道の建設は、高峰讓吉を代表とした東洋アルミナムによる黒部川開発に始まる。東洋アルミナムは、黒部川電源開発のための資材輸送機関として、北陸線三日市（現、黒部）から桃原（現、宇奈月温泉）までの鉄道敷設を計画した。大正九年（一九二〇）三月、三日市―宇奈月間の鉄道敷設免許を申請し、翌十年六月に免許を得た。東洋アルミナムは別会社として黒部鉄

道株式会社を設立することにし、同年十二月に創立総会を開き、社長に東洋アルミナムの塩原又策取締役が就任した。黒部鉄道は、翌十一年三月に鉄道免許を東洋アルミナムから正式に譲り受け、同年十一月に三日市―下立間が開通、翌十二年十一月に下立―宇奈月間が開通した。なおこの間、東洋アルミナムは日本電力株式会社の支配下に入り、黒部鉄道でも経営陣の交代が行われた。

黒部鉄道の営業は、最初の大正十二年に損失を出したが、翌年から好転した。これは、黒部川水力開発工事の進展と、東洋アルミナム子会社の黒部温泉株式会社から宇奈月温泉を開発したことによる。また、三日市―石田港間(石田港線)もつくられ、石田浜海水浴場を整備・開設している。

#### ④ 加越鉄道

明治四十五年(一九一三)五月、砺波平野を東西に横断する砺波軽便鉄道の設立が、西砺波郡津沢町(現、小矢部市)の有志、資産家を中心に計画された。この計画は青島村(現、砺波市)から福野・津沢を経て石動までの路線で、津沢の津島吉六、青島木材業者を代表する岐阜県の平野増吉らが発起人となった。青島は庄川上流の飛騨方面からの木材の集散地であり、津沢は砺波平野の米穀の集散地であると同時に瓦の産地でもあった。そこで、それらの産物を輸送するために北陸線へ接続する鉄道が必要だった。

大正元年(一九一三)九月に免許を受け、同年十二月に社名を砺波鉄道株式会社に変更、同二年六月に着工し、四年七月に青島町―福野間がまず開通した。工事着手から二年以上の期間を要したのは、資金が予定通り集まらなかったからである。さらに、福野―石動間の建設について、中越鉄道の福野との接続でよいとする青島派と、北陸線の石動との接続を希望する津沢派との社内紛争が起こった。こうした中、金沢―福野間を結ぶうとする金福鉄道との合併計画が持



津島吉六翁追慕碑

ち上がり、大正七年九月に合併して、社名を加越鉄道株式会社と変更した。十一年七月、福野―石動間が完成し、これにより青島町―石動間が全通して直通運転を開始した。

なお、昭和五年(一九三〇)五月から加越鉄道は庄川水力電気株式会社と昭和電力株式会社の支配下に入るようになった。加越鉄道の営業は小牧ダム建設の資材運搬で経営を保っていたが、同年のダム完成後は、庄川峡観光客の誘致に力を注いだ。また瑞泉寺や高瀬神社の参詣客が増加し、富山紡績井波工場の新設による貨物輸送もあり、業績は安定するようになった。

#### ⑤ 越中鉄道

大正十二年(一九二三)二月、越中電気軌道株式会社を設立し、社長には長谷川儀作が就任した。越中電気軌道の建設目的は、日本海側有数の工業港である伏木港と、中京方面を結ぶ高山線と接続する富山駅とを結び、沿線の産業・観光開発を図ろうとするものであった。

富山―新湊間の予定のうち、富山北口―四方間を第一区として着工、同十三年十月営業を開始した。大正十五年七月には富山北口―聯隊橋(後の新富山)間および四方―打出浜間の延長を実現したが、神通川架橋費用の問題で富山駅へ直結できず、また沿線も人口希薄な農漁村地帯であったため、経営が苦しかった。

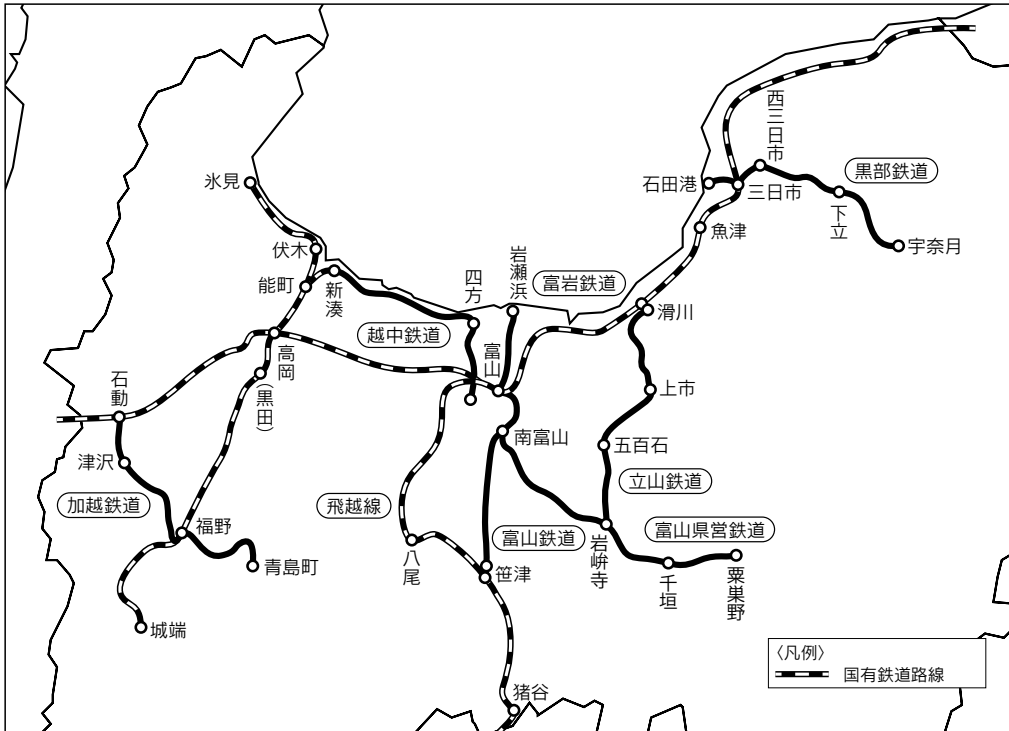
昭和二年(一九二七)二月、越中鉄道株式会社と社名変更を行った。これは営業不振のため政府補助金の交付を受ける必要があり、政府認定の「地方鉄道」とならなければならなかったからである。

昭和八年十二月によく国鉄新湊駅(現、射水市庄西町)まで延伸し、



「越中鉄道 田刈屋の踏切」  
(『郷土の山水』富山県立図書館蔵)

全線が開通した。越中鉄道の業績は、全線開通と政府補助金とによってようやく赤字を脱することができた。また打出、越ノ潟両海水浴場の開設と八ヶ山遊園地造成など沿線開発を進めて旅客誘致を図った。さらに昭和八年には沿線の倉垣に富山飛行場が開設され、十二年には東新湊に日本高周波重工業の工場とその貨車のための側線がつくられた。



富山電気鉄道株開業前の富山県内鉄道路線略図  
 (『写真でつづる富山地方鉄道50年の歩み』より作成)

### 三 交通統合と交通の多様化

#### 富山電気鉄道

昭和五年（一九三〇）二月十一日、佐伯宗義によって富山電気鉄道株式会社（後の富山地方鉄道株式会社）が創立されたが、この前身が大岩鉄道株式会社である。

上市町大岩は大岩山日石寺があり、参詣者が多く、また避暑地でもあった。この地と富山市を結ぶ鉄道を要望する地元の声により、石原正太郎（現、富山市出身、のち越中鉄道社長）など一六人の発起人によって大正十五年（一九二六）十月に免許申請が行われた。熱心な陳情運動の結果、昭和二年六月に免許があり、富山市田地方（東田地方）から五百石経由で柿沢、大岩にいたるルートが設定された。

しかし、この鉄道敷設には、立山鉄道との交差や常願寺川架橋などの難問とともに、資金調達が困難をきわめた。そこで、当時福島県で鉄道の経営再建の実績をもつ佐伯宗義が加わり、昭和四年六月に発起人代表となると、起点を北陸線富山駅とし、大岩へは上市経由に、五百石へは利田村（のちに寺田に変更）から分岐することに計画が変更された。

佐伯は、大岩鉄道と立山鉄道は密接不可分な関係にあると考え、立山鉄道



(『富山地方鉄道五十年史』)

佐伯 宗義（一八九四〜一九八二）

立山村（現、立山町）芦峯寺出身。大正十三年に福島県の信達軌道株式会社（現、福島交通）の専務取締役（現任）、同社の再建に成功する。昭和三十九年に立山黒部貫光株式会社を設立し、立山黒部アルペンルートを完成させる。また、昭和二十二年に衆議院議員に当選し、以後八期つとめる。



電気鉄道は創業の翌年からバス事業経営にも着手し、総合的交通体系の樹立を指向した。

昭和十二年（一九三七）七月、日中戦争が勃発し戦時体制がしかれ、翌年四月には国家総動員法とともに陸上交通事業調整法が公布された。この法律によつて富山県も交通事業調整予定地域に指定されたことが、交通統合への引き金となった。当時は、鉄道以外にもさまざまな企業の整備統合が行われており、北日本新聞社や北陸配電（後の北陸電力）、北陸銀行が設立されている。こうした中、佐伯は「富山県一市街化」の実現をすすめていった。

当時の富山県の地域鉄道は電力事業とのつながりが強かった。県営鉄道や黒部鉄道はもともと発電所の建設資材輸送のために設立された鉄道であり、加越鉄道および越中鉄道も創立後まもなく電力会社の支配下に入っていた。このような電力事業と鉄道事業の兼営は、戦時体制により国家による電力事業の統合が進む中で分離され、結果として鉄道の再編につながった。

富山電気鉄道は、まず昭和十二年四月に富岩鉄道および富南鉄道の株式を買取し、経営傘下におさめ、昭和十六年十二月に両社との合併を実現した。また、昭和十五年十二月には加越鉄道も傘下におさめた。さらに昭和十七年八月、日電興業保有の黒部鉄道および越中鉄道を買取した。このように、県内の地域鉄道は次々と富山電気鉄道の支配下に入っていく。

こうした状況のもと、昭和十七年七月以降三回にわたり、交通統合実行委員会が開催され、最終的に昭和十八年一月一日に大統合を行い、県内交通の一元化が達成され、「富山地方鉄道」が発足した。この結果、統合された各鉄道の路線は次のように名称を変更した。

- ・ 富山電気鉄道線 ↓ 本線
- ・ 黒部鉄道線     ↓ 黒部線
- ・ 越中鉄道線     ↓ 射水線
- ・ 加越鉄道線     ↓ 加越線
- ・ 県営鉄道、日本発送電鉄道 ↓ 立山線
- ・ 市営軌道         ↓ 市内軌道線

ところで、当初傘下にあった富岩鉄道は、大統合直後の同年六月に国有化

されることになった。昭和十六年十二月の太平洋戦争勃発によつて生じた、戦線拡大に伴う輸送船不足や太平洋沿岸航路の危機増大に対処するため、政府は十七年十月に「戦時陸運ノ非常体制確立ニ関スル件」を閣議決定した。主要な石炭荷揚げルートとして富岩線の国家買収を決定したのである。こうして十八年六月一日に国鉄富山港線が誕生した。

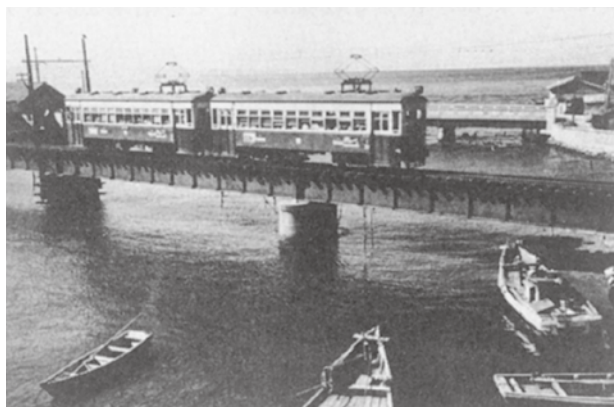
### 戦後の富山地方鉄道

富山地方鉄道は、第二次世界大戦後いち早く、戦争で中断していた鉄道網建設を再開した。

昭和二十三年（一九四八）から二十七年にかけて、高岡軌道線（地鉄高岡―伏木港間及び米島口―新湊間）及び笹津線（南富山―地鉄笹津間）を開業、富山市内軌道を復旧・拡充した。一方、海岸線（富山―岩瀬―滑川間）及び速星線（新富山―速星間）の免許を取得し、昭和二十五年十月には加越能鉄道を設立して、富山―高岡―金沢間及び、高岡―七尾間の高速鉄道計画をたてたが、いずれも実現しなかった。

県内の鉄道輸送は昭和三十年代に最盛期を迎えたが、この頃から自家用車が次第に普及し始め、鉄道利用者が減少しはじめる。全国水準を上回るモーターゼーション化や過疎化によつて鉄道輸送シェアは次第に低下し、これに伴う輸送収入の減少や人件費の高騰で、鉄道は累積赤字を増大させた。この結果、加越線、笹津線、射水線は廃止されることになった。

加越線は、戦後の昭和二十五年十月、富山―金沢間の高速度鉄道建設をめざし設立された加越能鉄道



「切断前の越ノ潟堀切鉄橋」  
（『写真でつづる富山地方鉄道50年の歩み』）

の所属として再出発した。しかし、その後モーターゼーションの進展に伴い、昭和四十七年九月に廃止された。

笹津線は、昭和二十二年十二月、南富山―笹津間の敷設免許を取得し、さらに富山市内軌道への乗り入れ運転可能な電車線として敷設することが決定した。昭和二十五年九月に南富山―大久保間、二十七年八月に残る地鉄笹津までが復活し、二十九年四月からは、市内軌道乗り入れによる富山駅前までの直通運転も開始された。しかし、並行する国道四一号线の整備が昭和四十年代に完了して以降、乗客が激減し、昭和五十年三月に再び廃止となった。

射水線は、昭和四十一年四月、富山新港建設の一環として行われた「越の潟」の分断により、富山―高岡間を海岸沿いに結ぶ役割の富山地鉄射水線（旧越中鉄道）も二つに分断され、致命的な打撃を受けた。同線の富山側（射水線）は昭和五十五年四月に廃止となり、残る高岡側（加越能鉄道万葉線）も存廃の危機に立たされた。

## 四 富山の鉄道の再生と未来

### 地域鉄道の再生

モーターゼーションに押され、衰退の一途をたどった地域鉄道であったが、一方で、地元の公共交通機関を見直し、利用しようとする動きも見られるようになった。

平成十年代、空洞化に悩まされていた都市中心市街地の活性化や、将来の高齢者人口増加を見越した住みよいまちづくりへの切り札として、公共交通大系再構築への動きが始まった。

平成十八年（二〇〇六）四月、富山市を中心とする第三セクター「富山ライトレール株式会社」の運営する路面電車「ポートルム」が富山駅北く岩瀬浜間で開業した。この路線の大部分は、同年二月末までJR西日本の富山港線であり、高度経済成長後の貨物輸送や利用者の減少で廃止も検討されていたが、富山市は公共交通を軸とした「コンパクトなまちづくり」の実現に、

この路面電車を積極的に活用している。

一方、それに先立つ平成十年（一九九八）、加越能鉄道が廃止を表明した万葉線に対しても、高岡市、新湊市（現、射水市）と沿線住民一体による存続への努力の結果、十四年四月より全国初の第三セクター経営の路面電車として運行を開始し、地域に根ざして福祉、環境に配慮した取り組みをしている。なお、日本国内の路面電車は最盛期には六五都市、八二事業者が営業していたが、モーターゼーションが進む中で各地で廃止されていった。平成二十六年現在は県内の富山ライトレール、富山地方鉄道、万葉線を含め、一九箇所が営業している。

### 北陸新幹線

昭和四十年（一九六五）九月二十六日、金沢市の石川県体育館で「一日内閣」が開催された。これは現職閣僚が地方へ出向いて実情を聞く公聴会であり、佐藤栄作首相をはじめ九大臣が出席した。この公聴会において富山県代表の公述人であった岩川毅（中越バルブ工業創業者・当時の砺波商工会議所



北陸新幹線

会頭）は、政府に対して東京・山梨・

長野・富山・石川・福井・滋賀・大阪間を結ぶ「国鉄北陸新幹線」の建設を求めた。この提案に対し、出席していた佐藤首相は「構想は研究に値するもので、じっくり検討したい」と答弁している。

昭和四十二年十二月、「北回り新幹線建設促進同盟会」が発足した。

この促進同盟会は吉田実富山県知事を会長、石川・福井・長野・東京・埼玉・群馬・滋賀・大阪の各知事を副会長とした。発足直前に提出された趣意書には「未利用の土地、観光

資源及び経済力は、首都圏、近畿圏との直結により飛躍的な活用が期待され」とあり、北陸地方の活性化と東海道新幹線の代替交通機関を目的としていた。

昭和四十五年に全国新幹線鉄道整備法が制定され、昭和四十七年六月、東京―大阪間を、高崎―長野―富山―金沢経由で結ぶ「北陸新幹線」として基本計画が決定された。しかし、巨額の赤字を計上した国鉄の緊縮財政や、オイルショックによる建設費高騰の影響で建設は凍結され、計画は遅々として進まなかった。

昭和六十二年、既存開業線のリース代を財源とした整備新幹線の建設が可能になると、整備新幹線建設の凍結解除が閣議決定され、北陸新幹線の建設に道が開かれた。ただし、昭和六十三年の運輸省案では、高崎―軽井沢間のみフル規格、軽井沢―長野間をミニ新幹線（線路の幅を新幹線に合わせ、その他は在来線の設備を利用）とし、糸魚川―魚津間および高岡―金沢間についてはスーパー特急方式（トンネル、高架橋などの構造物は新幹線と同じ規格で、線路は在来線と同じ軌間）にする計画となった。

その後、平成三年（一九九一）に長野市が平成十年の冬季オリンピック開催地に決定したことから、軽井沢―長野間もフル規格で着工となり、平成九年十月に高崎―長野間が「長野行新幹線」の名で開業した。

さらに、平成十二年末に、政府・与党の申し合わせで富山まで、十七年四月には白山総合車両基地までフル規格での建設が決定し、二十四年六月には金沢―敦賀間のフル規格整備が認可された。そしていよいよ、二十七年三月十四日に長野―金沢間が開業する。

### 並行在来線

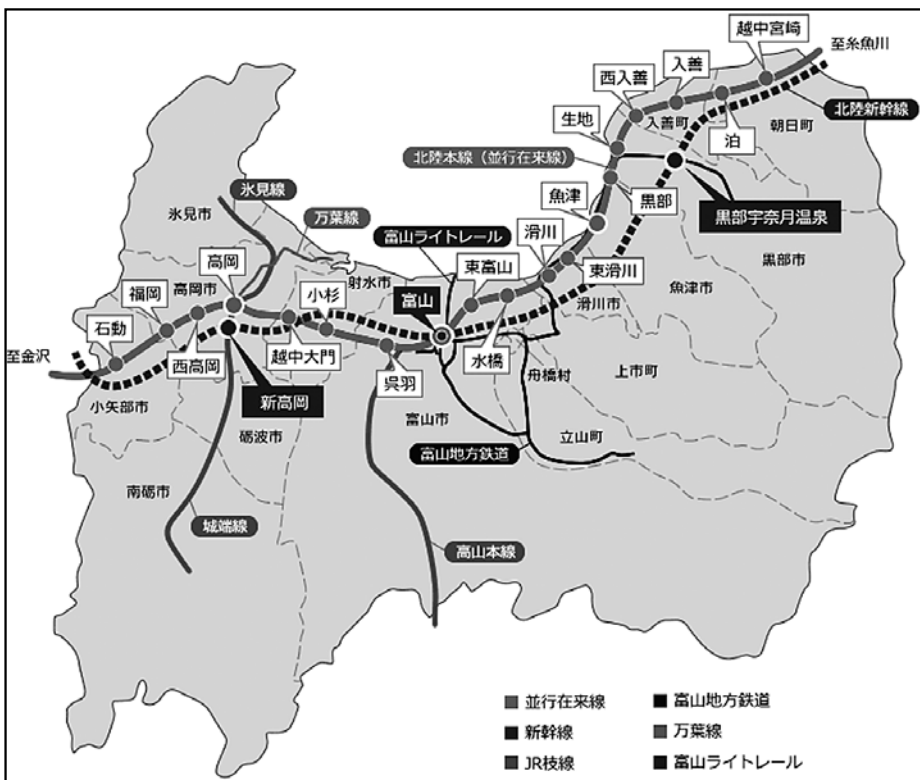
並行在来線とは、開業する新幹線と並行し、優等（特急）旅客が新幹線に移る線区で、これを新幹線とともにJRに経営させることが二重投資に当たる線区をいう。整備新幹線の並行在来線は、原則的にJRから経営分離され、第三セクター鉄道に移管されるか廃止されている。

北陸新幹線の場合も長野―金沢間の開業にあわせ、JR信越本線および北

陸本線の同区間がJRから経営分離されることになり、富山県の場合、市振（新潟県）―倶利伽羅（石川県）間が移管対象区間となる。

平成十七年七月、富山県並行在来線対策協議会が設置され、二十五年三月、「富山県並行在来線経営計画概要（最終）」が策定された。

平成二十四年七月に「富山県並行在来線準備株式会社」を設立、二十五年七月に「あいの風とやま鉄道株式会社」と改称し、二十七年に新たな地域鉄道として登場する。



鉄道路線図(あいの風とやま鉄道株式会社提供)



## おわりに

富直線が開通した大正二年（一九一三）は、従来の関西圏に加え、関東圏と結ばれたことで、富山の交通・産業にとって一大画期と位置づけられる。象徴的なのは一府八県連合共進会の開催であるが、当時の浜田知事の主導で官民連合の産業調査会が設けられたことにも注目したい。そして、伏木港修築を助成して日本海岸第一級の港湾にし、軽便鉄道・軌道の補助規程の公布により地域鉄道敷設を奨励するなど、海陸の交通手段を充実させ、計画的に産業振興をはかっていったのである。この時期に次々とつくられた鉄道は、物資の輸送のみならず、人びとの生活を支える足として欠かせないものになっていった。

しかし、「鉄道物語」は順風満帆ではない。特に地域鉄道を取り巻く環境は、戦前は景気変動や国家統制など、戦後には、モータリゼーションの進展や少子高齢化による輸送手段の変化や利用者の減少により極めて厳しい状況におかれ、廃線や経営縮小を余儀なくされていったものも少なかった。

今日、地域鉄道は、住民の交通手段であるとともに、地域の経済活動の重要な基盤である。近年、地域の将来にとってどのような交通輸送機関が必要なのかを見直す声が高まり、変化する社会に対応し、まちづくりと連動した新たな取り組みがなされるようになってきた。富山市のライトレールや高岡市、射水市の万葉線はその好例であり、全国的にも注目を集めている。

そして、いよいよ来年春には北陸新幹線の長野―金沢間と、あいの風とやま鉄道が開業する。全国的規模で、そして身近な地域で、また新たな「鉄道物語」が生まれようとしている。

## 主要参考文献

	書名	編著者	出版年	発行・出版
1	『富山県史』通史編V近代上	富山県	1981	富山県
2	『富山県史』通史編VI近代下	富山県	1984	富山県
3	『富山県史』通史編VII現代	富山県	1983	富山県
4	『富山県史』史料編VI近代上	富山県	1978	富山県
5	『富山県史』史料編VII近代下	富山県	1982	富山県
6	『富山県史』史料編VIII現代	富山県	1980	富山県
7	『富山地方鉄道五十年史』	富山地方鉄道株式会社編	1983	富山地方鉄道株式会社編
8	『写真でつづる富山地方鉄道50年の歩み』	富山地方鉄道株式会社編	1979	富山地方鉄道株式会社編
9	『ふるさと富山歴史館』	深井甚三・米原寛／監修	2001	富山新聞社
10	『鉄道の記憶』	草卓人編	2006	桂書房
11	『富山廃線紀行』	草卓人	2008	桂書房
12	『日本鉄道史 幕末・明治篇 蒸気車模型から鉄道国有化まで』	老川慶喜	2014	中央公論社
13	『城端線開通百年展』	砺波郷土資料館編	1997	砺波郷土資料館
14	『黒部の鉄道史～電源開発の軌跡～』	黒部市歴史民俗資料館	2010	黒部市教育委員会
15	『いみずの鉄道―北陸本線と射水線―』	射水市新湊博物館	2012	射水市新湊博物館
16	『富山ライトレールの誕生』	富山ライトレール記録誌編集委員会	2007	富山市
17	『富山県並行在来線経営計画概要（最終）』	富山県並行在来線対策協議会編	2013	富山県並行在来線対策協議会
18	「富山県県外輸出入調査 明治42年」	富山県編	1911	富山県
19	『郷土の山水 呉羽山中心以東編』	村上陽岳, 村上宗一郎	1932	光洋社
20	「近代・現代富山の交通」（『富山史壇』第10号）	稲垣剛一	1956	越中史壇会
21	平成19年度特別企画展「とやま二都物語」	富山県公文書館	2007	富山県公文書館
22	平成25年度特別企画展「ふるさと富山 百三十年のあゆみ」	富山県公文書館	2013	富山県公文書館

## 富山県鉄道史関連年表

年	西暦	月日	事 項
明治5	1872	10.14	新橋－横浜間鉄道開通
明治14	1881	8月	加賀、越前、富山等の旧藩主らにより東北鉄道会社設立
明治21	1888	6.30	島田孝之らにより北陸鉄道会社の出願
明治22	1889	7.1	東海道線全通（新橋－神戸間）
明治25	1892	6.21	鉄道敷設法により官設北陸鉄道建設計画が決定
明治28	1895	11.9	中越鉄道株式会社設立および本免許下付
明治30	1897	5.4	中越鉄道、黒田－福野間開通
明治32	1899	3.20	官設北陸鉄道、富山まで延伸（富山駅を田刈屋に設置）
明治39	1906	3.22	鉄道敷設法中改正加除により富直線建設が決定
明治41	1908	11.16	富直線、富山－魚津間開通（富山駅、牛島へ移る）
大正元	1912	11.1	「軽便鉄道及軌道県費補助規程」成立
大正2	1913	4.1	富直線、青海－糸魚川間開通により、「北陸本線」（米原－直江津間）全通
		6.25	立山軽便鉄道、滑川－五百石間開通
		9.1	富山電気軌道営業開始
大正3	1914	12.6	富山軽便鉄道、富山－笹津間開通
大正4	1915	7.21	砺波鉄道、青島町－福野間開通
大正8	1919	3月	鉄道敷設法改正（飛越線を八尾経由に計画変更）
大正9	1920	9.1	中越鉄道、鉄道省に譲渡し国有化
大正10	1921	3.19	立山鉄道、五百石－立山（現、岩峯寺）間が開通し、滑川－立山間直通
		4.25	県営鉄道、南富山－上滝間開通
大正11	1922	7.21	加越鉄道、福野－石動間が開通し、青島町－石動間直通
大正13	1924	10.12	越中電気軌道、富山北口－四方間開通
昭和2	1927	9.1	飛越線、富山－越中八尾間開通
昭和3	1928	7.11	富岩鉄道、富山駅－富山口間が開通し、富山駅－岩瀬港間直通
昭和4	1929	10.1	飛越線、越中八尾－笹津間開通
昭和5	1930	2.11	大岩鉄道(株)を改称し、富山電気鉄道(株)設立
昭和6	1931	3.20	富山電気鉄道(株)、立山鉄道(株)と合併
		8.15	富山電気鉄道、富山田地方－上市間および寺田－五百石間開通
		11.7	富山電気鉄道、電鉄富山－滑川間の直通運転開始
昭和8	1933	4.20	富南鉄道、富山－堀川新間を富山鉄道より譲受
		12.25	越中鉄道、庄川口－新湊間開通し、聯隊橋（新富山）－新湊間全通
昭和9	1934	10.25	飛越線、富山－岐阜間全線が開通し、「高山本線」となる
昭和12	1937	10.1	県営鉄道、千垣－粟巣野間開通し、南富山－粟巣野間全通
昭和16	1941	12.1	富南鉄道、富岩鉄道、鉄道事業を富山電鉄へ譲渡
昭和18	1943	1.1	富山地方鉄道(株)発足
		6.1	富山地鉄富岩線が国鉄（鉄道省）へ移管し、富山港線と改称
昭和25	1950	10.23	加越能鉄道(株)発足 加越線および砺波・氷見地区バス事業を富山地方鉄道より分離譲渡
昭和27	1952	8.15	富山地鉄笹津線、大久保町－笹津間開通し、南富山－笹津間全通
昭和39	1964	10.1	東海道新幹線、東京－新大阪間開通
昭和40	1965	9.26	金沢市で開催された一日内閣で「北回り新幹線」建設提唱
昭和41	1966	4.5	富山新港開設により、射水線の新湊－越の潟間を富山地方鉄道から加越能鉄道に譲渡（現在の万葉線の一部）
昭和42	1967	12.8	「北回り新幹線建設促進同盟会」結成
昭和47	1972	9.16	加越線、石動－庄川町間廃止
昭和50	1975	4.1	富山地鉄笹津線、南富山－笹津間廃止
昭和55	1980	4.1	富山地鉄射水線、新富山－新港東口間廃止
昭和62	1987	4.1	国鉄分割民営化、J R西日本発足
平成9	1997	10.1	長野新幹線（高崎－長野間）開業
平成14	2002	4.1	万葉線が第三セクターとして運行開始
平成18	2006	4.29	富山ライトレール、富山駅北－岩瀬浜間で営業開始
平成27	2015	3.14	北陸新幹線（長野－金沢間）開業予定 あいの風とやま鉄道 開業予定

# 企画展史資料一覧

	史資料名	所蔵	実物	パンフ	パネル	ポスター	ちらし	
北陸線の全通と富山の交通	「鉄道会社創立願」	富山県公文書館（高浪家文書）	○					
	「私設北陸鉄道会社創立願書提出について副申」	国立公文書館（公文類聚）	複製					
	「北陸鉄道線路略図」	個人蔵	○	○				
	「北陸鉄道創立に関する上納金納付方内申」	富山県公文書館	○					
	『富山案内記（附共進会手引草）』	富山県立図書館	○					
	「富山市区域拡張予測図」（『富山市経営策』）	富山県立図書館	○					
	「北陸線富山駅ノ景」写真（『富山線写真帖』）	個人蔵			○			
	「富山線新設富山停車場本家」写真（『富山線写真帖』）	個人蔵			○			
	「富山県知事稟申富直鉄道ノ儀ニ関スル件」	国立公文書館（公文雑纂）	複製	○		○	○	
	「福井外四商業会議所代表高岡商業会議所会頭開申富直鉄道急設ノ儀ニ付建議ノ件」	国立公文書館（公文雑纂）	複製					
	「鉄道敷設法中改正加除」（明治39年）	国立公文書館		○	○			
	「富山名所 停車場」（色刷版画）	富山県公文書館（河尻家文書）	○	○				
	『富直鉄道開通が本県産業ニ及ボスベキ影響ニ関スル意見書』	富山県立図書館	○					
	『富山線写真帖 第一巻』	個人蔵	○					
	一府八県連合共進会リーフレット	富山県公文書館（河尻家文書）			○			
	「伏木港」写真（大正2年『富山県写真帖』）	富山県立図書館			○			
	「一府八県連合共進会図面要覽掲載富山縣案内」	富山県公文書館	○					
	地域鉄道の整備	「中越鉄道株式会社設立並鉄道敷設免許状下付ノ件」	国立公文書館（公文雑纂）	複製				○
		「中越鉄道株式会社創立略記草按」	南砺市立中央図書館	○				
		「中越鉄道株式会社改革意見略書」	南砺市立中央図書館	○				
「中越鉄道最初の機関車」写真		南砺市立中央図書館		○	○			
「明治33年12月29日 中越鉄道株式会社開通式祝辞」		高岡市立伏木図書館	○					
「小矢部川鉄橋上の中越鉄道」写真		高岡市			○			
「大正初期伏木停車場」写真		高岡市立中央図書館			○			
「中越鉄道株式会社線路略図」（『開業二十周年誌』）		富山県立図書館・高岡市立中央図書館	○	○				
「成田鉄道及中越鉄道買取ニ関スル件」		国立公文書館			○			
「立山軽便鉄道株式会社創立總會決議通知書」		富山県公文書館寄託（栢田家文書）	○					
「鉄道開通曲譜」		立山町郷土資料館寄託（宮路金山家文書）	複製	○				
「各駅旅客・貨物発着及通過図表」		立山町郷土資料館寄託（宮路金山家文書）	○					
「第二百二十九回重役会」		立山町郷土資料館寄託（宮路金山家文書）	○					
「本県軽便鉄道予定線図」（『富山日報』明治44年）		富山県立図書館			○			
「立山鉄道株式会社線路要図」（『立山線の葉』）		富山県立図書館		○	○			
「軽便鉄道及軌道県補助規程」（『富山県報』）		富山県公文書館	○					
「電気軌道取締規則」（『富山県報』）		富山県公文書館	○					
大正2年「富山市全図」		富山市郷土博物館	○					
「富山名所絵葉書」西町電車交差点		富山市郷土博物館	○					
「富山市内交通略図」（昭和11年『遊覧の富山』）		富山県立図書館			○			
昭和3年「富山都市計画事業計画平面図」		富山県立図書館			○			
「富岩鉄道起工式祝辞」案文		富山県公文書館	○					
「富岩鉄道絵端書」		個人蔵	○					
「富山都市計画事業平面図」		富山県公文書館	○					
「富山軽便鉄道沿線略図」		個人蔵	○					
「富山鉄道国有ニ関スル陳情書」		富山県公文書館	○					
「飛越線富山高山間鉄道速成ニ関スル意見書進達及副申ノ件」		国立公文書館（公文雑纂）	複製					
「飛越線路平面図」（『飛越線建設要覽』）		富山県立図書館	○					
「笹津（神通峡）」写真（『郷土の山水』）		富山県立図書館		○	○			
「富山県管轄旅客及荷物運送規則・貨物運賃及料金規則」（『富山県報』）		富山県公文書館	○					
「黒部鉄道」写真（『郷土の山水』）		富山県立図書館			○			
「黒部峡谷と宇奈月温泉」		富山県立図書館	○					
「庄川峡と加越鉄道」		富山県立図書館	○					
「庄川峡遊覧」		個人蔵	○					
「越中鉄道 田刈屋の踏切」写真（『郷土の山水』）		富山県立図書館		○	○			
「最新鉄道旅行図」		個人蔵	○					
「鉄道絵葉書」		個人蔵	○					
交通統合と交通手段の多様化		「富山驛構内全景」写真（『郷土の山水』）	富山県立図書館	複製	○		○	○
		「富山県観光交通鳥瞰図」	富山県公文書館（高田家文書）	複製	○		○	○
		「大岩鉄道株式会社設立趣意書」	富山市教育委員会	○				
	「大岩鉄道株式会社創立總會決議報告」	富山県公文書館寄託（栢田家文書）	○					
	「電車開通に付き案内状」	富山県公文書館寄託（栢田家文書）	○				○	
	「電鉄富山駅」写真（『高志の国わざ』）	富山県立図書館			○			
	交通事業大統合のあいさつ状（『写真でつづる富山地方鉄道50年の歩み』）				○			
	「富山縣勢と交通系略」	富山県立図書館	○					
	『「戦時陸運非常体制」実施計画ノ概要』	個人蔵	○					
	「交通計画図」	個人蔵	○					
	「沿線案内 富山地鉄・立山開発・加越能鉄道」	富山県立図書館	○					
	「立山へ」	富山県公文書館（北野家文書）	○					
富山の鉄道と未来	「切断前の越ノ湯堀切鉄橋」写真（『写真でつづる富山地方鉄道50年の歩み』）			○	○			
	「一日も早く北回り新幹線の建設を！ 趣意書」	富山県立図書館	○					
	『富山県並行在来線経営計画概要（最終）』	富山県立図書館	○					



■交通機関

JR富山駅発バス

- ・北代循環(県立図書館前)下車……………徒歩3分
- ・四方經由新港東口行(県立図書館前)下車…徒歩3分
- ・高岡小杉方面行(呉羽山公園)下車……………徒歩10分