

加越線物語

あの頃加越線が走っていた



衣 野 田 行 車 通 車 日 表

区間	北陸線	持物	南石動	田白町	荻原	津波	末江	野見	柴田
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
11	11	11	11	11	11	11	11	11	11
12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
13	13	13	13	13	13	13	13	13	13
14	14	14	14	14	14	14	14	14	14
15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
16	16	16	16	16	16	16	16	16	16
17	17	17	17	17	17	17	17	17	17
18	18	18	18	18	18	18	18	18	18
19	19	19	19	19	19	19	19	19	19
20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
21	21	21	21	21	21	21	21	21	21
22	22	22	22	22	22	22	22	22	22
23	23	23	23	23	23	23	23	23	23
24	24	24	24	24	24	24	24	24	24
25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
26	26	26	26	26	26	26	26	26	26
27	27	27	27	27	27	27	27	27	27
28	28	28	28	28	28	28	28	28	28
29	29	29	29	29	29	29	29	29	29
30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
32	32	32	32	32	32	32	32	32	32
33	33	33	33	33	33	33	33	33	33
34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
35	35	35	35	35	35	35	35	35	35
36	36	36	36	36	36	36	36	36	36
37	37	37	37	37	37	37	37	37	37
38	38	38	38	38	38	38	38	38	38
39	39	39	39	39	39	39	39	39	39
40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
41	41	41	41	41	41	41	41	41	41
42	42	42	42	42	42	42	42	42	42
43	43	43	43	43	43	43	43	43	43
44	44	44	44	44	44	44	44	44	44
45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
46	46	46	46	46	46	46	46	46	46
47	47	47	47	47	47	47	47	47	47
48	48	48	48	48	48	48	48	48	48
49	49	49	49	49	49	49	49	49	49
50	50	50	50	50	50	50	50	50	50



加越線の風景



『加越線 終末の記』より

●加越線とは？

昭和47年9月15日までの57年間、現在の小矢部市・南砺市・砺波市を走っていた鉄道です。石動駅南側から出発し、砺波平野の田園地帯を南下し、江戸時代に舟運で栄えた津沢を経由し、中越鉄道(現在のJR城端線)福野駅と接続していました。福野からはほぼ東へ向かって伸び、高瀬神社、井波を経由し、流木の集積地だった庄川を結ぶ、全長19.5kmの非電化路線でした。

大正4(1915)年7月21日、井波にある瑞泉寺の太子伝会にあわせて、福野・青島町間が開通し、7年後の大正11年に石動・福野間が開通しました。

線路跡地は県道富山・庄川・小矢部自転車道線となっているほか、現在は代替バスが走り、当時の様子を今に伝えています。



もくじ

路線図	4・5
加越線を走った車両たち	6・7
加越線をめぐる4人の先人	8
加越線と文学	9
加越線と産業	10
加越線と観光	11
加越線・最終営業日の風景	12・13
今に生きる加越線	14・15
城端線と加越線	16
加越線のあゆみ	17
もっと詳しく知りたい方へ	18
●おまけ 加越線キハ125 ペーパークラフト	裏面



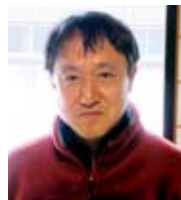
あの頃
加越線が
走っていた



但田長夫さん
(元車掌・駅員/
高岡市在住)

東山見停車場ができた頃、設置予定地が幸い砂利混じりの地面だったため、隣接地の土砂を盛りあげてホームを築いたもので、土を掘った跡地には雨水が溜まり、子どもたちは水浴びをして遊んでいました。また駅員の奥さんからの愛妻弁当を預かり、汽車に乗せて運んだこともありました。

苦い思い出といえば、20歳の頃、青島町駅で汽車に乗り遅れた際、自転車で福野駅まで追いかけて、なんとか間に合ったということもありました。それほどのんびりと走っていた鉄道でした。



田中一弘さん
(砺波市庄川町青島在住)

父が加越線の運転手でした。加越線の車両を使用していた鹿島鉄道が廃線になると新聞記事で知りました。父が亡くなり一年も経っておらず、走っている加越線の車両が見たくて遠くまで出かけました。走る姿は見られなかったけれど、撮影した車両の写真を今も自宅に飾っています。加越線で仕事をしていた父についてあまり知らず、もっと父に話を聞きたかったなと悔やんでいます。早起きして庄川町駅の大きな観光案内板の照明に集まったカブトムシを捕まえた子どもの頃が思い出されます。

路線図



石動駅



南石動駅



四日町駅



藪波駅



津沢駅



本江駅



野尻駅



栢元 弘さん
(元車掌・駅員/
小矢部市道坪野在住)

終戦直後に入社し、津沢駅で勤務をスタートして以来、廃線時まで加越線に従事しました。この頃は燃料不足のため、午前・午後それぞれ一往復の運行ということもありました。兵隊さんを見送りに津沢駅から石動駅へ向かう家族の方々が多数乗車されました。

また「38豪雪」の際、井波駅に勤務していましたが、自宅から半日かけて線路伝いに井波まで通勤しました。ちょうど母の葬式と重なり、約半月間、大雪に泣かされたことを思い出します。



岩倉寿一さん
(元保線区員/
南砺市高瀬在住)

昭和37年の春、加越能鉄道に入社しました。その翌年、「三八豪雪」があり、40日間鉄道運行がストップしました。地元の方に除雪を依頼し、みなさんの協力を得て開通を目指しました。私が住む高瀬や井波付近は風が強い地域ですが、始発列車が出る前に家を出て、線路を歩いて庄川町駅まで向かい、木片や障害物を取り除くこともありました。

また高瀬神社の初詣の際は、踏切番を担当しました。汽車が着くたびに、多くの参拝客が神社へ向かう列が続いた光景を思い出します。



庄川町駅



東山見駅



井波駅



高瀬神社駅



柴田屋駅



福野駅



焼野駅



梅基 勲さん
(元運転士／
南砺市苗島在住)

昭和34年、加越能鉄道に入社し、廃線直後に退社するまで運転士をしました。2年目から運転に従事しましたが、10年後に無事故運転者として表彰状をいただきました。

退社から40年経ちましたが、今もジョギングで福野から四日町まで走ることがあります。運転していた当時を懐かしく思い起こします。四日町から石動へ進むと渋江川の鉄橋がありますが、増水して鉄橋ギリギリまで水に浸ったことがありました。その時は鉄橋の手前で停車し、水が引くのを待っていたこともありました。



盛田浩司さん
(富山市在住／
南砺市宗守出身)

今は亡き父と一緒に、子どもの頃、鉄道というものに初めて乗ったのが加越線でした。嬉しくてたまらず、窓から外を眺めていた記憶が鮮明に蘇ります。父が石動に用事で出掛けることがあり、連れて行ってくれました。乗りたいとせがんだのでしょうか。どうしたいきさつで、連れて行ってくれたのかは思い出せませんが、今となっては、父に聞くことは叶いませんが、良い思い出のひとつです。

「加越線よ、良い思い出をありがとう！」。

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㈱や東洋紡績㈱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。



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した。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、どっ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。



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。



▲S L 1 (後に2612と改番)



▲S L 4 (後に3131と改番)



▲小矢部川鉄橋を走る S L



客車から電車へ

加越鉄道(株)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(株)(現在の阪急電鉄(株))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。



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みにした。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・桧垣三郎さんが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踏切に行ったところ、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 ^{つしま}津島 ^{きちろく}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 ^{ひらの}平野 ^{ますきち}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年に木曾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)、青島野木場(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 ^{さえき}佐伯 ^{むねよし}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 ^{ぬまだ}沼田 ^{ますたろう}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」、という信念のもとに、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)

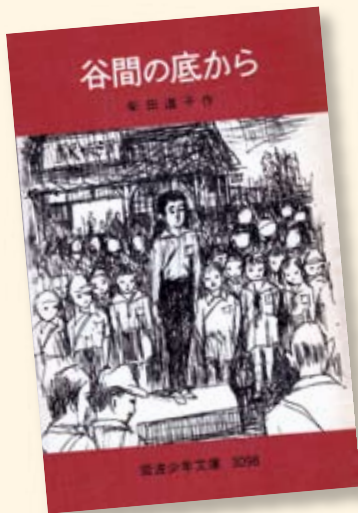
子どもの頃、福野にあった父の職場へ、休日の残務整理などの時に時々付いて行きました。家に車は無く、移動は公共交通。城端線にはよく乗りましたが、子どもの私は城端線を越えて行く路線(加越線)が気になって仕方がない。父に駄々をこねて、高岡まで石動経由で帰ったことがあります。毎年の高瀬神社の初詣も加越線で。運転席横がお気に入りの席です。しかし小学校5年の時、知らないうちに加越線は無くなっていました。…大人になり、廃線問題解決に茨城へ行った時、生き残っていた加越線車両に乗車。感激していました。



松井和代さん
(小矢部市浅地在住)

小さい頃は菟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う、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、デッキのところど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~)



砺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)

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。

前田和男さん(砺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もなくなるので、さみしいです。見えるのは、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、もう少しでも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
(株式会社ビー・エフ・エス
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、車輪協奏曲が風に乗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。



往蔵稲史仁さん
(㈲ティーンズ・アンド・オースタジオ主宰
/南砺市野能原出身)

線路、空に繋がり山の向こう、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。

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名アカリ工場デアッタ」(『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・茶釜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、井波にはカリリナ(株)(現・(株)グローバルス)、東洋ナイロン編物(株)(現・東レ・テキスタイル(株))、三田製菓(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	栴檀野
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。うっかり乗り過ぎての大泣き、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、工場へのいくつもの引込線、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き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。

●『加越鉄道沿線案内』 大正11年8月発行



一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月
福野	高瀬	井波	青島	石動	小牧	湯谷	庄川	新緑	千原	千原	千原

「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－蜚川－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」

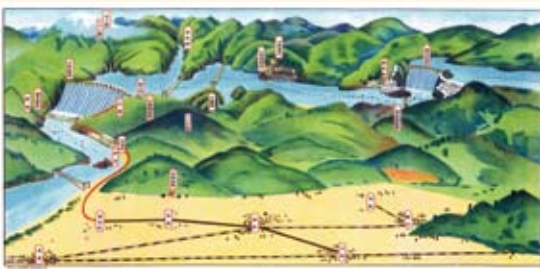
●書簡図絵『新名所 庄川峡と加越鉄道』 昭和6年9月発行



「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」と書き入れた鳥瞰図で、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ら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。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
(有限会社山田文華堂会長/
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、ホームいっぱいを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・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

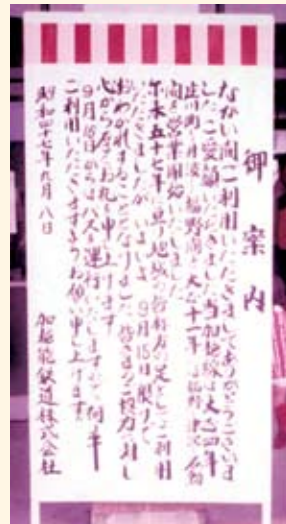
— 半世紀以上にわたる奉仕に感謝されつつ歴史をとじる —

「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—菟波保育所」…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ふべき“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し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いたら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関せずといった表情、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一生懸命の態……………。

いよいよ庄川町駅発二十一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、乗務員の唐島運転士、齊藤車掌に、「長い間、ご苦労さまでした」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られ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、松本小矢都市長、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まわりました。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。

今に生きる加越線

加越線が廃線されてから40余年。この鉄道が走っていた証が、今もあちこちに残されています。

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 ▲高瀬神社駅にて

※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)

「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法人心泉いなみが、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。



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、鹿島鉄道の旧鉾田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、実質的に野ざらして「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、鉾田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のみ引き取ることに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。これからもキハ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いました。

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べ、『あの頃 加越線が走っていた』展が開催されました。



▲クロスランド会場



▲津沢会場



▲つざわ津田病院会場



▲井波会場



▲福野会場



▲井口会場



▲庄川会場



② シンポジウム

富山県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(元機関庫主任)、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、斎藤謙一さん(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」と書かれている。



▲代替バス



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OB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経営しています。当時は1日60人ほどのお客さんがいましたが、現在は20人いらっしゃれば多い方です。

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。今のように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、深いかわりを持つていました。

●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」と説得したといえます。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、陸蒸気走る



▲城端線の上を加越線アイゼンカーが走る

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

「西方に轟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(瞳の意)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人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。

加越線のあゆみ

元号	年	西 曆	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	



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って、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ぶき。

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った浴槽。・・・ガソリンカーのにおいの記憶と共に、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月にあった講演会で、「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。

もっと詳しく知りたい方へ

加越線についてまとめられた本が、平成24年に2冊発刊されています。

『加越線 終末の記』

があどくらぶ著
富山県呉西地区公共交通再生研究会刊



『加越能鉄道 加越線』

橋本俊一著
高樹屋刊



また下記の本にも紹介されています。

	書名	著者（敬称略）	発行先
1	富山地方鉄道五十年史	富山地方鉄道(株)	富山地方鉄道(株)
2	写真でつづる富山地方鉄道50年の歩み	富山地方鉄道(株)	富山地方鉄道(株)
3	鉄道の記憶	草卓人	桂書房
4	富山廃線紀行	草卓人	桂書房
5	私鉄の車両10 富山地方鉄道・加越能鉄道	飯島 巖/西脇 恵/諸河 久	ネコ・パブリッシング
6	新 消えた轍7 北陸	寺田裕一	ネコ・パブリッシング
7	『鉄道廃線跡を歩くVII』	寺田裕一	JTBパブリッシング
8	『私鉄気動車30年』	寺田裕一	JTBパブリッシング
9	『私鉄の廃線跡を歩くIII』北陸・上越・近畿編	寺田裕一	JTBパブリッシング
10	新 鉄道廃線跡を歩く 3北陸・信越・東海編	今尾恵介	JTBパブリッシング
11	北陸線 点と線(下)	湯口 徹	エリエイ出版
12	消えた鉄路へのレクイエム	服部重敬 他	トンボ出版

●写真提供(敬称略、アイウエオ順)

稲松 實、今村 巍、岩倉善三、梅井とし子、大橋誠司、垣内貴裕、河南昭夫、河南 正、栢元 弘、木本尚志、小西 明、下田鎮男、杉森 稔、傍田昭治、竹下 好、但田長夫、中田 武、西村久雄、沼田製粉(株)、藤井一彦

●資料提供 加越能バス株式会社 加越線交友会 富山地方鉄道株式会社 NPO法人心泉いなみ

○あの頃 加越線が走っていた (P3~17)

加越線に想いを馳せるみなさまから、あたたかいメッセージをお寄せいただきました。懐かしさにあふれたメッセージばかりでしたが、掲載のために一部割愛させていただきました。

○本誌掲載の写真・記事等を許可なく転載、複製を禁じます。

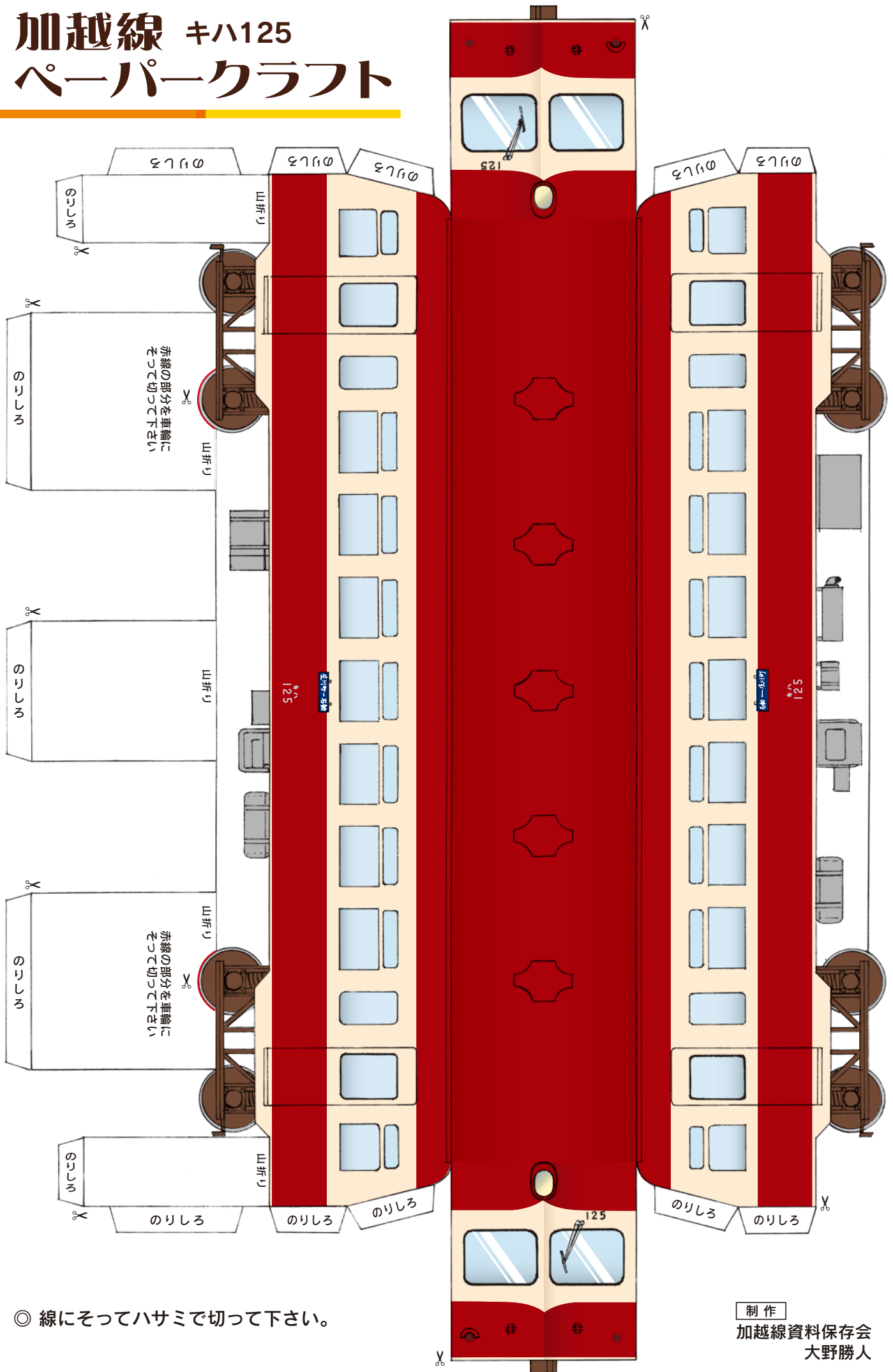
監修 加越線資料保存会

(著・川田功一、木本尚志)

発行 となみ野田園空間博物館推進協議会

発行月 平成25年3月

加越線 キハ125 ペーパークラフト



◎ 線にそってハサミで切ってください。

制作
加越線資料保存会
大野勝人