

鉄道用地の変遷と跡地活用に関する研究 ～ 富山県・石川県をケーススタディとして～

日本大学大学院理工学研究科土木工学専攻 学生会員 ○野尻 彰

日本大学理工学部土木工学科 正 会 員 大沢昌玄

日本大学理工学部土木工学科 正 会 員 岸井隆幸

1. 研究の背景と目的

近年地方部においては鉄道路線廃線に伴う鉄道用地の跡地が各地で発生しているが、鉄道用地は特殊な形状であるため、一般にその有効活用はきわめて困難であることが多い。

そこで本研究では、富山県・石川県をケーススタディとして、鉄道導入以後発生した全ての鉄道用地跡地を確認するとともにそれらの現在の利用実態を確認することで、今後の地方部鉄道跡地の有効活用に向けた基礎資料を得ることを目的とする。

2. 研究の概要

まず各鉄道会社の社史を分析して富山県・石川県両県の鉄道の歴史年表を作成し、鉄道の変遷を把握する。次に、これまでの鉄道用地跡地の位置を営業路線距離と廃線路線距離に着目して確認する。こうした廃線路線跡地については、その現在の活用実態を現地調査より把握し、特徴を考察する。

3. 富山県の鉄道の歴史

富山県の鉄道の歴史を表-1まとめる。まず現北陸本線については明治 25 年に公布された「鉄道敷設法」により官設鉄道として建設されることとなる。明治 31 年に金沢～高岡間が開通したのをかわきりに、大正元年に泊～青海（新潟県）が開通し富山県の現北陸本線は全通することとなる。私鉄路線については、明治 30 年に中越鉄道により黒田（現高岡付近）～城端間に開通したのが始まりである。その後、順次鉄道網が整備され、昭和 36 年に富山地方鉄道富山市内線の中教院前～不二越駅間が開業し、富山県の鉄道路線がピークを迎える。

しかし、モータリゼーションの影響を受け、昭和 44 年に富山地方鉄道電鉄桜井～黒部間が廃線さ

れたのを契機に、富山県の鉄道路線は廃線の一途をたどる。昭和 61 年に JR の貨物支線である富山操車所～蓮町、大広田～富山港間の廃線により現在の鉄道路線となった。平成 18 年には JR 富山港線が廃止となり第三セクターの富山ライトレール株式会社に譲渡され LRT 化計画が進められており、廃止路線を再活用しようという動きも見られる。

また、表-2 に富山県における私鉄鉄道会社数を示す。ピーク時には 9 社の鉄道会社があったものの、陸上交通事業調整法により昭和 18 年に富山地方鉄道 1 社に統合された。現在は第三セクターも含め鉄道会社は 6 社となっている。

表 - 1 富山県の鉄道の歴史

明治30年	黒田（現高岡付近）～城端間開業（中越鉄道）
31年	金沢～高岡間開業（官設鉄道）
32年	高岡～富山間開業（官設鉄道）
41年	富山～魚津間開業（官設鉄道）
43年	魚津～泊間開業（官設鉄道）
大正元年	泊～青海（新潟県）間開業 富山県内の北陸線（現北陸本線）が全通する
9年	中越鉄道（現水見～城端線）が国有化
13年	富山～速星間開業（官設鉄道）
昭和7年	猪谷～杉原（新潟県）間開業（官設鉄道） 富山県内の飛騨線（現高山線）が全通する
18年	陸上交通事業調整法により、富山県における私鉄会社の富山地方鉄道への統合が完了 富岩線（現富山港線）が国有化される
36年	中教院前～不二越間開業（地方鉄道市内線） 富山県の鉄道路線がピークを迎える
59年	国鉄神岡線が第三セクター神岡鉄道に経営移管
61年	富山操車所～蓮町（JR）、大広田～富山港間廃止（JR） 現在の鉄道路線網となる
平成14年	加越能鉄道高岡軌道線、新湊港線を第三セクター万葉線株式会社が譲渡
17年	JR富山港線廃止 第三セクター富山ライトレール株式会社に譲渡

表-2 年代別鉄道会社数

	鉄道会社数			
富山県	明治26年	大正15年	昭和18年	現在
	1	9	1	6
石川県	明治30年	大正15年	昭和18年	現在
	1	8	3	2

Keywords：土木史、鉄道用地、跡地活用

連絡先：〒101-8308 東京都千代田区神田駿河台 1-8 日本大学理工学部土木工学科 TEL & FAX 03-3259-0691

4．石川県の鉄道の歴史

表 - 3 石川県の鉄道の歴史

明治30年	福井（福井県）～小松間開業（官設鉄道）
31年	小松～金沢～高岡間開業（官設鉄道） 長田町～金石間開業（金石馬車鉄道） 本津幡（現津幡）～七尾間開業（七尾鉄道）
40年	七尾鉄道が国有化される
昭和19年	野々市～野町間廃止（松金鉄道）
20年	陸上交通事業調整法により、石川県における私鉄会社の北陸鉄道への統合が完了（ただし、尾小屋鉄道は除く） 小坂神社前～東金沢、白銀町～金沢間開業（北陸鉄道金沢市内線） 内灘～栗ヶ崎海岸間廃止（北陸鉄道浅野川線）
39年	国鉄能登線、穴水～蛸島間が全通する
52年	尾小屋鉄道廃止
62年	第三セクターのと鉄道発足
63年	穴水～蛸島間をのと鉄道がJRから経営移管を受ける
平成3年	七尾以北の区間をのと鉄道がJRから経営移管を受ける
13年	穴水～輪島間廃止（のと鉄道）
17年	穴水～蛸島間廃止（のと鉄道） 現在の鉄道路線網となる

石川県の鉄道の歴史を表-3にまとめる。まず現北陸本線については富山県同様官設鉄道によって建設される。明治30年に福井～小松間が開業したのが始まりで、翌31年には金沢～高岡（富山県）まで延長され石川県の現北陸本線は全通することとなる。私鉄路線については明治31年に金石馬車鉄道により長田町～金石間、七尾鉄道により本津幡～七尾間が開業したのが始まりである。その後、順次鉄道網が整備され、昭和20年頃に石川県の鉄道路線はピークを迎える。しかし、モータリゼーションの影響を受け、昭和34年に国鉄能登線が開業されるものの、その他の私鉄路線は廃線の一途をたどる。昭和62年に第三セクターのと鉄道が発足され、平成3年には七尾以北の区間をJRからのと鉄道に経営移管された。平成17年にのと鉄道穴水～蛸島間が廃線となり現在の鉄道路線となった。

また、表-2に石川県における私鉄鉄道会社数を示す。ピーク時には8社の鉄道会社があったものの、昭和18年にほとんどの鉄道会社が北陸鉄道に統合された。また、昭和62年に第三セクターであるのと鉄道が設立され現在鉄道会社は2社となっている。

5．富山県・石川県の鉄道路線の現状

表 - 4 現在営業路線距離と廃線路線距離

	JR路線		私鉄路線	
	現在営業路線距離	廃線路線距離	現在営業路線距離	廃線路線距離
富山県	185.0	13.5	138.0	61.0
石川県	119.0	2.0	56.0	212.5
合計	304.0	15.5	194.0	273.5

単位：km

対象地域における鉄道路線の現在営業路線距離と廃線路線距離を表-4に示す。表-4からも読み取れるように対象地域には多くの廃線路線が発生した。廃線路線は細長く特殊な形状をしているためその利用方法も困難となってくる。廃線路線の主な活用例を表-5に示す。また図-1に対象地域における廃線路線の活用状況を示す。対象地域については、サイクリングロードや一般の道路として利用されているものがほとんどであった。しかしながら、その他にバス専用道路といった特殊な活用事例も見られた。

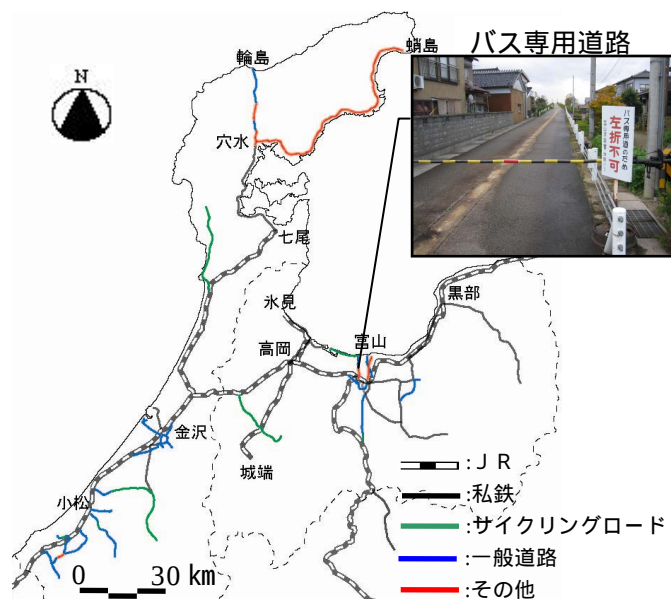


図-1 廃線路線の活用状況

表 - 5 廃線路線の主な活用例

活用状況	路線	距離(km)
バス専用道路	富山地方鉄射水線	2.0
サイクリングロード	北陸鉄道能登線等	78.0
一般道路	富山地方鉄道笹津	129.0

6．まとめと課題

対象地域には、以前多くの鉄道路線が存在したが、モータリゼーションの影響を強く受け多くの路線が廃線に追い込まれた。廃線跡地の活用方法としては道路やサイクリングロードが多いが、一方でバス専用道路や、LRT用地として別の公共交通機関のために再活用する可能性も見いだすことができた。

今回は廃線路線という線的な跡地を中心に研究を行ったが、今後は国鉄跡地といった面的な鉄道跡地の活用方法も調査していく予定である。

参考文献

- 1) 北陸鉄道株式会社社史編さん委員会:北陸鉄道50年史、1993
- 2) 富山地方鉄道:写真でつづる富山地方鉄道50年、1979
- 3) 宮脇俊三:鉄道廃線跡を歩く ～、2003
- 4) 原口隆行:日本の路面電車（廃止路線・西日本編）、2000
- 5) 日本国有鉄道:日本国有鉄道百年史第三巻、1971