

北陸本線の昔と今

草 卓人

【創設期】

- ・ 東北鉄道計画 (M14~17)
華族主導による計画
- ・ 北陸鉄道計画 (M21~24)
地方有力者主導による計画

【北陸本線の全通】

- ・ 官設鉄道として建設決定 (M25年、鉄道敷設法)
M26~32敦賀-富山間全通
T2 富山-直江津間全通 (北陸本線全通)
- ・ 全通後の地域社会への影響
全国市場との直結による経済交流の広域化
貨物も農水産物から肥料・製紙・紡績等の工業発達による製品輸送増加
日本海側縦貫線が完成し、日本の物流動脈となる。
- ・ 地域鉄道 (枝線) の建設
M30年代 北陸線到達前に開通した中越鉄道
明治末期~大正初期 軽便鉄道奨励策による地域鉄道の建設→幹線鉄道への客貨供給源との位置づけ (立山、富山、砺波鉄道)
大正後期~昭和初期 産業鉄道の建設 (富山県営、黒部、富岩、越中鉄道)

【戦前戦後の北陸本線】

- ・ 「戦時陸運非常体制」と北陸本線
沿岸航路の危機増大と、船舶不足の対策として、北海道や大陸資源の日本海側港湾陸揚げによる本土各地への鉄道輸送を開始、北陸線は異常な活況→敗戦
- ・ 加越能新線計画
戦後、改良が遅れ気味だった北陸線に並行高速鉄道を計画
→北陸線富山電化 (S39)、全線複線電化 (S44) 等により、計画解消

【高度成長期から JR 時代の北陸本線】

- ・ モータリゼーションの進展と「枝線」鉄道の衰退
幹線への客貨供給源としての機能が低下した枝線鉄道は、採算性という物差しのみで判断されるようになる (S43、国鉄諮問委員会ローカル線廃止勧告)
→廃止、縮小へ
- ・ 国鉄末期~JR
収益 (特急) 中心の列車体系、ローカル交通、枝線は等閑視
北陸新幹線開通後の在来線 3 セク移管