

Formation of Transportation Network in Ishikawa Prefecture, the Meiji Era : With the Special Reference to Railway Network

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2017-10-03 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: メールアドレス: 所属:
URL	http://hdl.handle.net/2297/20475

石川県における鉄道を中心とした 交通網の形成過程（明治期）

五味 武 臣

Formation of Transportation Network in Ishikawa Prefecture, the Meiji Era —with the Special Reference to Railway Network—

Takeomi GOMI

I はじめに

石川県と他地域を結ぶ手段は道路、鉄道、空路、海路とがある。このうち海路は、現在では対岸貿易や日本海航路などかつての華かな精彩はなく、ほとんど運輸交通の手段となっていない。道路は関西・中京方面、新潟とこれに続く関東・東北方面とを結ぶ国道8号線、これとほぼ並行に走る北陸自動車道がある。この北陸自動車道の建設も後述の北陸本線の敷設と似て、関西方面との連絡は完了して、その機能を発揮しているが、東方では富山・新潟県境の親不知の険でとどまっている。鉄道は北陸本線によって関西・中京、関東さらには東北・北海道と結んでいる。このように現在、太平洋岸諸地域や中国地方・九州と結ぶためには、一旦関西に出るか、関東に出るかの二方法しかない。太平洋側と日本海側を隔てる脊梁山脈を縦断する交通手段も存在するが、時間距離の関係から利用する者も少なく、東北との連絡も上越新幹線で関東に出て、東北新幹線を利用する方法がとられている。この道路、鉄道による連絡をカバーするものとして、小松と東京、福岡、札幌、仙台間の各空路がある。

石川県内では、これら他地域と結ぶ大動脈はいずれも金沢平野の海岸線沿いに延び、福井・

富山両県境ともに山地を通過している（図1参照）。そして県内各地の交通網はいずれもこの大動脈を起点に発達している。

近年、これら石川県の交通をめぐって、活発な論議が繰り返されている。他地域と結ぶ交通では小松空港の高度利用に関する問題¹⁾、北陸新幹線建設に関する問題、金沢港・七尾港の整備振興などがある。県内の交通では大動脈から隔たった能登、白山麓両地域における道路、鉄道に関する問題がある。そして、これらいずれの交通手段にとっても「雪」と密接な関連を持ち、交通における克雪が大きな課題でもある²⁾。

鉄道に限ってみても、国鉄北陸本線そのものが赤字路線に落込み、支線である能登線は廃止・バス路線への切換え、七尾線は国鉄を離れて民間の会社経営に任すなどの論議があり、乗車密度を高める努力が各地で行われている。さらに、県下の私鉄は続々と廃線・経営縮小の方向にあり、県内の鉄道網は明治30年代の段階にまで後退する様相すら呈している。一方で、北陸新幹線建設によって、明治末から大正期に形成した北陸・長野・東京・名古屋・大阪・北陸を結ぶ大環状線を再現し、過密状態にある東海道新幹線のバイパスの役割を果たすとともに北陸経済の活性化を計ろうとする計画も進行してい

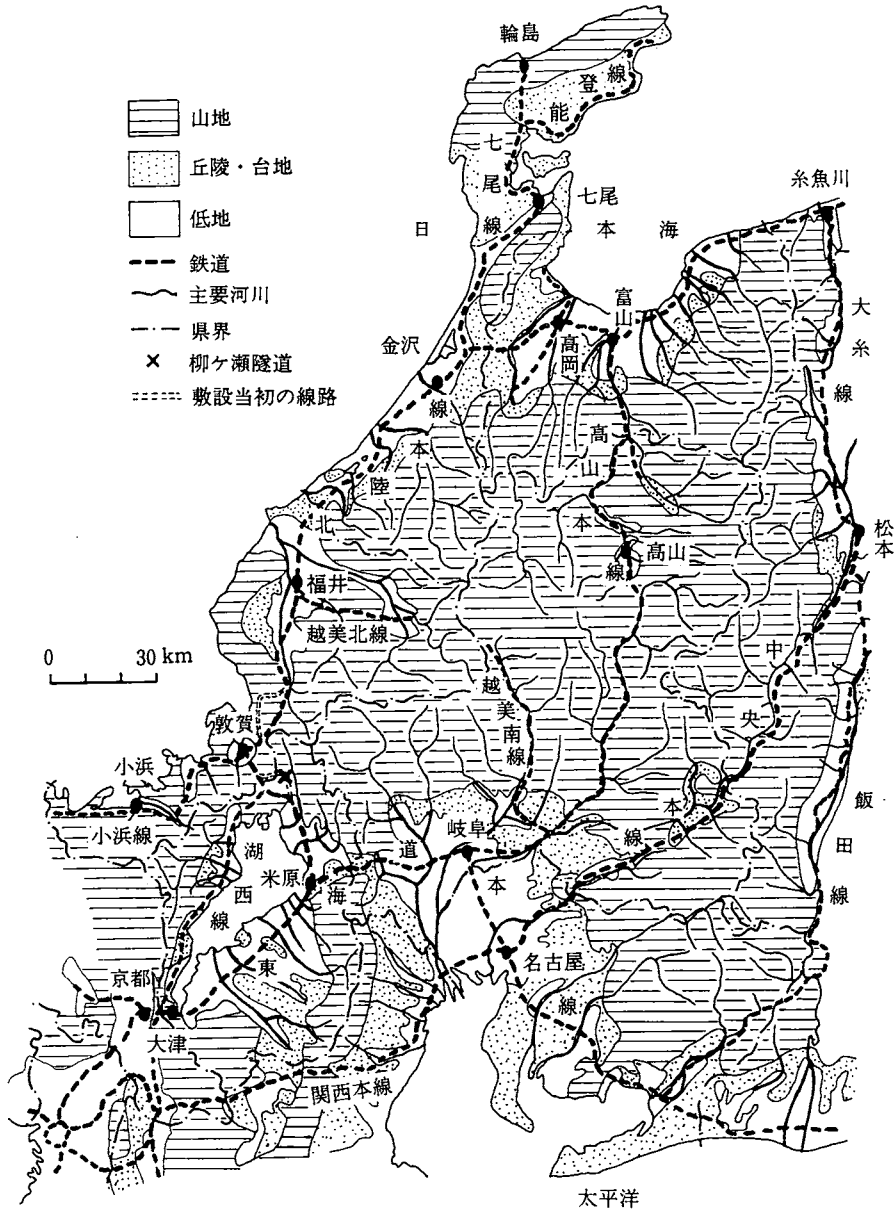


図1 中部地方の国有鉄道網(東海道新幹線を除く)
 注 地形区分は昭和45年国勢調査地形別人口分布の区分による。

る。

町村史などを個別的にあたってみると、地域経済活性化のための地域内交通の拡充の手段として、これら幹線と結ぶ鉄道敷設の動きが各地でみられ、実現をみたものも多いが、「幻の鉄道」

に終わっているものも多い³⁾。

以上のような石川県の交通の現状をみるにつけ、石川県の鉄道を中心とした交通網の形成過程を明らかにし、交通の変革が地域社会といかなる関わりを持っていたかを把握することは、

これからの地域交通問題を検討するうえで資することが大きいと考える。従来の研究では北陸本線や会社線の沿革など個々に扱ったもの⁴⁾が散見されるが、地域交通の変遷といった視点からのものは少ない。そこで、本報告では明治中期からの北陸線の敷設を中心とした鉄道網の形成過程とこれに伴う若干の地域的問題をみることを目的とした。形成過程をみる基礎資料として、北陸を中心とした配達区域をもつ『北国新聞』のマイクロフィルム、『本邦商業会議所資料(東日本篇)』の77～81巻金沢⁵⁾を用いた。

II 資料の性格

北国新聞は明治26(1893)年8月5日創刊で、現在までの93年間に亘る膨大なものである。近年マイクロフィルム化され、明治期から昭和19年までが刊行されている。途中、公安当局の命令による発刊停止や紛失による欠号などもあるが、本報告では創刊から明治30年までの5年間を利用した。鉄道に関する記事では、中央における議会・鉄道会議・鉄道局の動向から、全国的な鉄道敷設の経過、北陸地方における鉄道敷設やこれに関する社会情勢の動き、意見広告など多岐にわたっている。その他、海上交通、道路交通に関する記事もできうる限り収集した。これら資料に関しては、今回の報告では鉄道の形成との関連においてのみ扱い、海上交通、道路交通の検討は別の機会に論じたい。

金沢商業会議所が発行した『金沢商業会議所月報』第1号(明治29年2月発行)から第57号(同38年3月)、『報告』(38年5月から40年3月)、『金沢商業会議所半年報』(明治45年上半年から大正5年下半年)、『金沢商業会議所報』(大正10年6月から昭和2年12月)の32年間をこの間における資料とした。ただし、明治41～44年、大正6～9年の8年間の資料を欠くことになるので、後に、前述の北国新聞を用いて補充したいと考えている。

それぞれの報告書の内容は、金沢市経済記事(後には金沢事情)と事務報告(後には本会議所録事)、調査資料、統計資料、談論、会社の異

動などが記載されている。金沢市経済記事には各種産業の動向や主要産品(米、織物)の生産流通などのほか、社会・行政・交通など諸方面に関する記事がある。事務報告では会議所の総会、役員会の議事録のほか、全国商業会議所連合会、北信越、北陸の連合会、県下商工団体連合会などの議事録が掲載されている。調査資料では、市内の金融および各種商況、物価統計、賃銭対照表、金沢駅著名貨物輸出入状況(後には発着貨物月別数量、国鉄・会社線の集散貨物並に乗降客数及び賃金)のほか、不定期に各地の視察報告、産業別生産統計、港湾の輸出入統計(七尾、伏木、美川、安宅港)などがある。談論にはそれぞれの時期に応じた法律の説明、交通と産業との関連、都市計画、上水道、教育問題などがみられる。

以上のような報告書の内容のなかから、金沢市経済記事(金沢事情)から県内各地を中心とする鉄道会社設立の動き、各会社の路線・動力・株式などの変更に関する記事を抽出した。事務報告のなかからは鉄道、海運など運輸交通に関する諸願、建議の内容を主に抽出した。調査資料、統計資料のうち鉄道に関するものは膨大なもの⁶⁾があり、臨時的な一部の資料は本報告で使用するが、定期的な資料の分析は機会を別にすることとした。産業別生産統計なども後の交通と地域経済との関連分析に譲る。

このようにみえてくると、本資料の分析からは交通業に直接的に携わる者からの視点ではなく、工業・商業など経済界から、地域住民など地域社会面からの視点が中心となってくるといえよう。これがまた、本報告のねらいでもある。

III 国鉄北陸本線の敷設

石川県を含む北陸地方に官線鉄道が布設されることになったのは、明治25年6月20日に「鉄道敷設法」が公布された以降のことである⁷⁾。明治25年以前にも私設鉄道敷設の動きがあり、明治14年8月には、北陸地方に鉄道敷設の願書が提出されている。これによると「東北鉄道会社」を設立し、福井・石川・富山県を縦貫し、新潟

に至る計画であったが、途中発起人の脱退、株式募集の挫折などがあり、明治17年に断念している⁸⁾。さらに明治21年5月には「北陸鉄道会社」が創設され、富山・金沢・福井・武生間、高岡・伏木間、津幡・七尾間、武生・敦賀間を結ぶ計画であった。同社も役員選出に関する内紛から明治24年には解散してしまった⁹⁾。

鉄道敷設法では北陸地方の鉄道敷設計画を次のように定めている。第2条には「北陸線、一、福井県下敦賀より石川県下金沢を経て富山県下富山に至る鉄道及本線より分岐して石川県下七尾に至る鉄道」のほか「北陸線及北越線の連絡線」、「中央線及北陸線の連絡線」などが予定鉄道線路となっていた。そして、同法7条では予定線中の第一期線として「一、北陸予定線の内、福井県下敦賀より石川県下金沢を経て富山県下富山に至る鉄道」、「一、北陸予定線の内、新潟県下直江津若は群馬県下前橋若は長野県下豊野より新潟県下新潟及新発田に至る鉄道」が指定されていた。

明治10年代に既に開通していた東海道線の米原停車場から福井県の敦賀までの官設敦賀線敷設は明治12年に決定した。その後、敦賀線では岐阜県と福井県の境の柳ヶ瀬・疋田間の柳ヶ瀬隧道¹⁰⁾が明治17年に貫通し、長浜・敦賀間が全通した。さらに明治22年に至って長浜・米原間7.4kmが運輸を開始し、東海道線各地と敦賀までが連絡したのである。そして、鉄道敷設法により敦賀以北の北陸線が明治26年4月から着工され、明治29年7月には、敦賀・福井間(61.8km)が運輸営業を開始した¹¹⁾。さらに1年後の30年9月には福井・小松間(48.3km)、同31年4月には小松・金沢間(28.1km)、同年11月には金沢・高岡間(40.7km)、明治32年3月には高岡・富山間18kmが運輸営業を開始したのである。この間、明治28年7月末には、大規模な水害があり、東海道線名古屋・米原間、敦賀線などで大被害を受けた。東海道線は間もなく復旧したが、米原・敦賀間では長期にわたる湛水、盛土部の流失、トンネル被害などで復旧に手間どり、全通をみたのは同年の12月に

至ってであった。同様に建設途上にあった敦賀・森田間では各所で線路が大破し、試運転にまでこぎつけていた工事が振出しに戻ってしまった。このため、明治28年7月には「北陸鉄道工事は順調に進み、予定では7年半とするも5年で竣工するのでは¹²⁾」といった希望を打砕かれた。さらに翌29年にも北陸地方は大水害に見舞われている。

このようにして、官線鉄道北陸線敦賀富山間が営業を開始するのは、明治32年3月以降のことである¹³⁾(表1参照)。

第一期線の支線から除外された七尾線(津幡・七尾間)は私設鉄道¹⁴⁾として、明治26年申請、同27年仮免状、同29年本免許状が下付された。その設立趣意書によると、「北陸港湾多し而して良港は独り七尾を推す……惜らくは古來行通不便の北国に僻在するの故を以て世多くは之を知らず……然れば天然の良港にして又經濟上軍事上枢要の地なるや明らかかなり……七尾津幡間鉄道支線の布設は經濟上軍事上最も緊急の工事と謂ふべし、而して此鉄道の線路たるや半島国たる能登の中心を連串するものにして、郷里を出るものは盡く之に依らざるを得ず、所謂一國を専有する線路なれば、經常利益の点に於て又他の鉄道に優るものあり……¹⁵⁾」と、能登自身の交通改革はもちろんの事、対岸貿易、日本海岸の防衛上も鉄道敷設が必要であることを述べている。

そして、明治29年着工、同31年に七尾津幡間および貨物線七尾・矢田新聞が開通した。さらに明治33年には官線と接続の認可を受け、官線津幡(中条村)から矢田新聞55.3kmの営業を、同年8月より開始している。明治39年に至って「鉄道国有法」の対象となつて、翌40年9月に買収され、国有鉄道となった¹⁶⁾。

七尾線に関しても私設鉄道ということで、官設鉄道とは異なる発起・株式募集から始まって路線決定、土地買収、工事着工に至るまで、種々の問題が生じているので、稿を改めて論じたい。ただし、七尾鉄道線路延長の問題と「官設北陸鉄道中金沢富山間を私設鉄道に変更する」請願

については、ここで検討しておこう。

本免許状の下付された明治29年の10月には七尾・氷見・高岡間41.8kmの延長願いを提出するとともに、官設北陸鉄道中の金沢・富山間を私設に変更して七尾鉄道会社の延長線として認めてほしいとする申請書を逓信大臣宛て提出したのである。ところが、すぐに逓信大臣より「願意難聞届」の指令を付して却下された。この指令を受けた同社はただちに「願意の徹底せざるを遺憾」として再申請書を貴衆両院に対して提出している。この申請書によると、次の4点を理由としている。1) 許可された私線が津幡・七尾間だけで、北陸の大都市金沢、高岡、富山などとの連絡ができない。2) 官設北陸線はようやく福井県下まで達したが、明治28、29両年度の水害で、富山までの竣工がいつになるか不明。3) 2)と関連して北陸線の経営費は既に大半使い果し、今後工事を継続するには追加予算を必要とする。そして、4) 政府が国有の必要を感じた時にはいつでも買収に必ず。このような猛運動をしたにもかかわらず、七尾・氷見・高岡間の線路は比較線（同一路線の申請が他に）ありとして、許可されず、官設鉄道の私設変更も許可されなかった。

同様に、富山県の高岡を中心とする中越鉄道がこの時期、私設鉄道として敷設されている。明治26年9月に富山県の実業家・有志者が集まって、高岡・城端間の小汽罐車による軽便鉄道を計画したのが初めである。資本金22万円の中越鉄道株式会社として出願したが、鉄道局の意見により軌間3.6フィートに改め、再出願した。明治27年11月仮免許状、同28年11月8日に本免許状が下付された。そして明治29年6月に起工して、同30年5月高岡・福野間営業開始、同8月福野・福光間が開通した。明治31年10月福光・城端間、同12月には土地買収の紛議で最後まで残っていた高岡・黒田間が開通した。一方、明治29年3月には、高岡・氷見間の線路延長を申請したが、これと前後して七尾鉄道、高岡氷見間馬車鉄道などが競願となったため、許可が下りず、区間を高岡・伏木間に変更して出

願し、明治33年12月に開通した。その後、明治44年に伏木・氷見間が許可され、大正元年9月に開通している。さらに、大正7年には能町・新湊間に開通をみているが、大正9年9月に鉄道国有法により全線買収となっている。

三国線に関しては、明治27年5月に江沼郡の各町村長から、三国迂回線の建議が逓信大臣宛提出されたが、同大臣より迂回不可の解答が出された。しかし、同年6月には鉄道会議で三国線迂回の調査を可決した後、本線を迂回させ、三国港経由とすることとした。ところが鉄道庁は支線とする方針を変更することなく、明治44年12月に支線金津駅・三国間が開通している¹⁷⁾。

年次	事項
明治10年	京都大津間開通
12, 10月	敦賀線敷設に決定す
13,	長浜・柳ヶ瀬・敦賀間着工
14, 8,	「東北鉄道会社」設立
15,	長浜・柳ヶ瀬、柳ヶ瀬・敦賀間部分営業開始
17,	柳ヶ瀬隧道完成により長浜・敦賀間全通、「東北鉄道会社」解散
21, 5,	「北陸鉄道会社」設立
22, 7,	長浜・米原間運輸開始
24,	「北陸鉄道会社」解散
25,	鉄道敷設法により敦賀・富山間第一期線に編入
26, 4,	敦賀以北北陸線着工
29, 6,	中越鉄道により高岡・城端間着工
7,	敦賀・福井間運輸営業開始、七尾鉄道により津幡・七尾間着工
30, 9,	福井・小松間運輸営業開始
31, 4,	小松・金沢間運輸営業開始、七尾線津幡・矢田新聞開通
11,	金沢・高岡間運輸営業開始
12,	中越鉄道高岡・城端間開通
32, 3,	高岡・富山間運輸営業開始
33, 8,	七尾線と北陸線接続
40, 9,	七尾線国有鉄道となる
44, 12,	金津・三国間開通
大正9, 9,	中越鉄道線国有鉄道となる

富山・直江津間（富山線）は「鉄道敷設法」では第二期線に編入されていた。そこで敦賀・

富山間が開通をみた、8年後に至って、ようやく着工の運びとなった。この間には、富山線の第一期線への編入運動や私設鉄道による敷設出願などが関係地方民や諸団体によって強力に推進されているのである。なお、大正2年に米原・直江津間の全通によって同線を北陸本線と称することとなった。

IV 富山直江津間の鉄道敷設

明治28年末から同40年の富山直江津間の鉄道着工までには表2に示すような動向がみられた。

表2 北陸本線富山直江津間をめぐる動向

年次	事	項
明治28年11月	富山直江津間鉄道急設の建議	富山商業会議所→総理大臣・農商務・通信大臣
29. 12.	北陸地方に関する各私設鉄道急設を望むの建議	富山商業会議所→通信大臣, 本年中出願の私設鉄道 北信鉄道(富山・直江津, 糸魚川・松本), 金城鉄道(名古屋・金沢)
31.	私立鉄道の現況 (本年7月まで)	
	資本金	払込額
北越	370万円	3,689,162円
	全里程	落成
	99.06マイル	66.47マイル
七尾	105万円	700,000円
	31.6マイル	31.6マイル
中越	67万円	350,000円
	22.6マイル	18.4マイル
32. 5.	富山直江津間鉄道敷設の建議の要請	富山商業会議所→金沢商業会議所
	富直間鉄道敷設を一期線にの建議	金沢商業会議所→通信大臣, 鉄道会議長
11.	富直間鉄道急設期成会大会決議	富直間鉄道急設運動の呼びかけ 金沢商業会議所→金沢市長, 各会議所, 各実業団体
12.	第14回議会に提案の運びとなる	
34. 2.	富直間鉄道連絡線速成運動賛同方照会	金沢商業会議所→新潟・直江津・上田商業会議所, 長野市役所
37. 9.	富直間鉄道急設を政府に要請する決議	金沢商業会議所総会
38. 12.	富直間鉄道急設を促す建議を第3回北陸商業会議所連合会決議	
39. 5.	富直間鉄道竣功期間短縮の建議を第4回	

- 北陸商業会議所連合会決議
8. 北陸幹線・山陰幹線・四国幹線・九州幹線鉄道急設を全国商業会議所連合会決議
-
- 明治40年4月 富直間5か年の予定で富山より着工
41. 直江津より着工
11. 富山・魚津間27.4km 営業開始
43. 4. 魚津・泊間, 魚津海岸線営業開始
44. 7. 名立・直江津間14.8km 完成
45. 8. 泊・糸魚川, 名立・能生, 同10月には能生・糸魚川が完成予定であったが, 大水害により遅れる。
- 大正2年4月 青海・糸魚川間の開通により全通

北陸線敦賀富山間の全通が確實視されるようになること、富山以東の信越、関東、東北との連絡線と、北陸と名古屋を直接結ぶ鉄道敷設とが浮上してきた。そこで北陸線の終点に位置する富山が、富山直江津間を第一期線に繰り入れる運動を起すとともに、私設鉄道によってでも早期実現をめざしたのである。当初二期線を一期線に繰り入れることが困難とみるや、明治29年3月に東京市の銀林綱男他200名の発起した、北信鉄道による富山直江津間の私設鉄道急設を建議している。しかし、私設鉄道では富山・新潟県境の親不知の嶮を貫通しての敷設は困難と判断したのか、容易に免許が下りず、10年後の明治38年にはこの願書が却下されてしまった。さらに、富山商業会議所では、明治28年中から南方にも目をむけ、飛弾（高山）と結ぶ飛越鉄道、岐阜まで延長する飛越濃鉄道を協議していた。そして、翌29年12月には名古屋・富山間の3鉄道（尾張・尾濃・飛越）が協議合併して申請している。この線は中部地方における太平洋岸と日本海岸を連絡する重要線として、鉄道敷設法でも予定線とされていたのである。一方、七尾港の開港を目前にひかえ、師団設置が決定していた金沢では、金沢・白山麓・越前勝山町・大野町・岐阜県白鳥村・愛知県稲置町・名古屋を結ぶ金城鉄道が協議され、明治29年7月に出願している。金城鉄道会社の創立申請書¹⁸⁾によると、「…前略…抑も名古屋及金沢両市たる、古来東海北陸両道無二の大都会にして、従ふて人智

既に開け、殖産工業最も繁盛なるは言を俟たざる處に御座候、而して両市何れも陸軍師団を置かるる地にして、其間兩道腹背相接し、地勢山嶽重疊運輸不便なる為め、地方經濟の發達を妨ぐる事尠少に非ざる處に御座候、依之今回本社を設立し両市の間至近至便の地を求め鉄道敷設仕度候間……」としている。そして「金城鉄道貨物旅客収入説明書」には、金沢に金石港、七尾港が接し、名古屋では熱田港、武豊港があって、「夫れ東海北陸兩道を横貫し、至近至便の地を求め、本線鉄道を布設せば、日本海と太平洋の連絡を通し、海外輸出品の如き皆此線路に依りて出て、從て北海北陸の物産は大坂敦賀を経由せず直ちに東海道に出て、又東海南海のもの直ちに北陸北海に輸出すべく……」という荷物の移動が生じるであろうとしている。しかし、官設鉄道予定線の中に前述の飛越濃鐵道が既にあり、議会にも強力な働きかけをしたが、明治30年8月には通信大臣より「難聞届」の指令を受け、会社は解散したのである。

以上のような状勢をみてとった富山商業會議所は、金沢商業會議所に富山直江津間鉄道速成の建議を要請するほか、富山直江津間鉄道急設期成会を開催し、北陸・信州、越後の各會議所、市長・実業団体などに運動の呼びかけを行った。そして、明治32年には新瀉の寺崎至を中心にまとめた鉄道敷設方法に関する提案が第14回議会上に上提されたが、議決にまでは至らなかった。その骨子は、第一期・二期の區別を廃し、必要に応じて敷設することとし、予定線路は全国で11路線¹⁹⁾とし、うち北陸線は舞鶴・敦賀・金沢・富山・新発田・酒田・秋田を連絡するものとしている。これら11路線を明治26年より起算して24か年で竣功し、工事費は全て公債によるとしていた。

翌33年の金沢商業會議所の總會では、議件に阿波外3會議所提出に懸る「四国鉄道第一期線へ繰りあげ」の件があった。この件は「同じく計画中の富直線に比べれば、四国は海運に恵まれている」として、「故に賛意を表わすのは得策でない」ことに決している。このような第二期

線各地間の綱引きや、鉄道開通による交通の利便、産業發達の効果のみならず「人民知識の程度への影響」をも訴えて、富直線の急設を政府に迫ったのである。しかし、富山直江津間の鉄道敷設に着手したのは、表2にも示したように明治40年の春であり、全線の開通をみたのは予定より2か年遅れた大正2年4月であった。

この全通によって北陸地方と関東の連絡が、敦賀・米原を経由しないで可能となったのである。すなわち、北陸・長野・東京・名古屋・大阪・北陸を結ぶ大環状線が実現したわけである。

V 民営鉄道会社の創立と路線

前述のように、官営鉄道が隔絶された北陸地方に敷設されることが決定し、また全国各地における鉄道敷設による地域変容を伝聞した北陸でも“鉄道熱”の高まりをみた。確かに北国新聞記事にみられるような鉄道発起出願者も存在したであろうが、鉄道事業に対する資本投下によって莫大な利益を納め、一方で地域經濟を活性化させているのである。すなわち、明治29年8月3日の記事中に、「近年鉄道発起出願者が急増しているが、その種類は三つに大別される。それは1) 打込み主義、2) 食ひ倒し主義、3) 実際の必要上出願者である」。打込み主義とは、とにかく出願さえして置けば何とかなるだろうとするものでこれが最も多いとしている。食ひ倒し主義とは、出願から結果が判明するまでには相当期間を必要とするので、この間役員としてただで飲み食いができる。そして結果が出たら次の会社へと渡り歩くものをいう。これも相当多いとしている。3) が本来の姿であるが少数派に属すとしているのである。

明治26年から同30年の5年間に、北陸における私設鉄道計画・発起・出願は表3のごときものがあつた。

年次	事項
明治26年	宝達輕便鉄道（宝達・米出）布設の計画 金沢・金石間輕便鉄道の構想 高岡・城端間輕便鉄道計画

表3 北陸における私設鉄道の動向

27. 勝山・福井間馬車鉄道測量（大野郡参事会）
宝達軌道竣功石灰運搬開始
高岡・氷見間馬車鉄道計画（浅野総一郎）
28. 近若鉄道（大津・小浜）の計画
大野・福井間電気鉄道計画（林 彦一）
金沢・金石間馬車，自動鉄道両案
29. 新湊・八尾間馬車鉄道計画
富山馬車鉄道の計画
新湊・富山間鉄道の計画
金沢・金石間電気鉄道の計画
松任・鶴来間電気鉄道の計画
金沢・鶴来間電気鉄道の設計
白峰・鶴来間軽便鉄道計画
富山馬車鉄道発起
井波町・出町間馬車鉄道出願
三国鉄道発起人集会
山中鉄道（大聖寺・山代・山中温泉・動橋）
の出願（加藤武右エ門他 20 名）
加賀鉄道（大聖寺・山中・山代・動橋）出願
城端・五箇山間軽便鉄道計画
金波鉄道（金石・井波町）発起出願
金沢電気鉄道発起認可申請
越前電気鉄道（三国・福井・勝山）認可
越加鉄道（福井・大聖寺・山代・動橋）大坂
に創立事務所設置
30. 七尾鉄道金沢・富山間を私設として請願
北越鉄道寺泊・新津間出願
金沢・金石馬車鉄道敷設の認可
金峰鉄道（金沢・白峰）の認可
山中電車鉄道敷設出願の却下
富山鉄道の仮免状下付
小浜鉄道の仮免状下付
金沢野町 1 丁目・野村師団地軽便レール敷設
認可

同表によると，私設鉄道の敷設はその目的からみて，4つに大別できる。まず第1は宝達軌道，城端五箇山間，白峰鶴来間などのように鉱産資源の開発輸送のためのものがある。第2は金沢金石，高岡氷見，新湊八尾，三国鉄道など港湾とその後背地を結ぶもので，金波鉄道もこれに相当する。第3は金沢，富山など都市内部の運輸交通のためのもの及び大野福井間，金沢鶴来間，高岡城端間など中心都市と溪口集落とを結ぶもの，第4に福井県と石川県境付近にみられる温泉浴客を対象としたものがある。これらのうち1から3は北陸の人々（地元民）が発起出願し，出資しているものが多いのに対して，

4は地元民以外，とくに大坂など関西の商人によるものである。ただし，金沢電気鉄道の場合は関東，関西などから多量に出資されている。

前述のように北陸本線が開通し，関東・関西・北陸を結ぶ環状線が形成されることが確実となった明治末から大正初期にかけて，石川県を中心に表4に示すような鉄道建設の動向がみられた。

表4 金沢を中心とした鉄道建設の動向

年次	事項
明治45年1月	金峰鉄道（金沢・鶴来・白峰・勝山・大野・白鳥・八幡・名古屋）両院とも採択
2.	金福鉄道期成同盟会を組織（金沢・福光） 金沢・八尾間鉄道敷設請願（金沢商業会議所） 市街電気鉄道願書提出，知事進達
3.	温泉循環電気鉄道敷設の協議（横山章他） 金福軽便鉄道株式募集（中宮茂吉）
6.	大聖寺川水電より温泉循環新会社へ動力供給
7.	金沢市街電気鉄道許可（横山一平他 58 名） 北陸電気軌道発起人会（本多・横山両男爵）
大正元年8月	金福軽便鉄道工期延期出願 石川電気鉄道，金沢・鶴来間電気鉄道， 尾鶴軽便鉄道の3社金沢・鶴来間を競願
9.	北陸電気軌道出願の寺津水力電気許可 温泉電気軌道設立認可申請 山中馬車鉄道の電気動力変更許可
11.	北陸電気軌道営業出願 金沢・鶴来間3社とも鉄道院に進達
12.	松鶴軽便鉄道の動力を電気に変更出願 金福軽便鉄道金沢・福野間に変更出願
2. 2.	北陸電気軌道の出願進達
3.	北陸電気軌道単線を複線に変更出願
3. 4.	金石馬車鉄道解散し，金石電気鉄道となる
8.	金石電気鉄道営業開始
4. 5.	温泉電軌の山代線（山代・動橋）運転開始 石川鉄道の動力・軌道幅員・軌条変更許可 松金電鉄の国道使用許可
6.	石川鉄道（野々市駅・鶴来）軽便鉄道開通
7.	石川鉄道と院線連絡旅客手荷物・付随小荷物の取扱いを開始 大興汽船（七尾港・奥能登）と院線連帯運輸を開始
10.	温泉電軌に軽便鉄道補助法適用される

- 金福鉄道弥勒線の土地立入調査許可
温泉電軌栗津駅・栗津温泉間の電気鉄道
への変更許可
12. 金沢・野々市駅間馬車鉄道営業認可出願
金福鉄道工事着工期限延期申請
 5. 1. 金福鉄道に土地収用法認定
金沢・野々市間馬車鉄道営業開始
 2. 温泉電軌栗津線開通
 3. 金野馬車鉄道野町5丁目・白菊町間延長
認可出願
松金電気鉄道野町5丁目・松任町間開通
温泉電軌栗津線郵便物を搭載
 4. 金福鉄道の富山県分、石川県分土地立入
調査認可
 5. 横山俊二郎所有の金野馬車鉄道特許権を
金野軌道株式会社に譲渡内務大臣許可
 6. 金野軌道株式会社設立(資本金10万円)
 7. 温泉電軌と院線各駅との連帯運輸取扱い
を開始
 9. 金野軌道全線馬車鉄道運輸を開始
 10. 金沢電気軌道創立總會(資本金150万円)
 12. 松金電気鉄道と石川鉄道との交叉点に連
絡駅を設け連帯運輸開始
市街電気鉄道設置のため金沢市市区改正
調査員規定を可決(市会)
金沢電気軌道出願の電気事業認可
 6. 3. 金沢市は市街電気鉄道敷設にともなう市
区拡張の財源として金沢電気瓦斯株式会
社に市特別税報償金(同社利益の100分
の5)を課す……大正6年度は契約に至
らず

同表によると、この時代には大きく分けて3か所における鉄道建設が推進されている。まず明治中期にも既に計画されていた金沢と富山県福光（後に福野まで延長）を結ぶ金福軽便鉄道の建設計画である。他は金沢市内及びその周辺の野々市、松任、鶴来などを結ぶ鉄道と、加賀温泉郷（山中・山代・栗津）をめぐる温泉電気軌道株式会社の鉄道建設である。これに加えて北陸本線では北陸地方の産業と密接な関連をもった生産物の運賃軽減、生産資材輸送のための臨時列車増発²⁰、時間距離の短縮や列車および駅舎・踏切などの改善が画されている。

金沢・福光を結ぶ金福鉄道は明治45年中に、期成同盟会を組織し、発起人総会を経て株式の募集を開始したが、順調には集まらなかったよ

うである。このため、当初工事設計期限を明治45年中としたが、見通しが立ち難く、3か月の延期を申請し許可されている。その後も順調に進捗することなく、大正4年に至って土地立入調査の許可が富山・石川両県知事より下りているが、同年末には工事着工期限の5か月延期を申請する状態であった。さらに大正5年中には土地収用法の適用が認定され、土地立入調査も認められてはいるが、工事着工期限の再延期を申請するなど、順調に進展しなかったようである。この後の動向は資料を欠き詳細は不明であるが、大正12年の金沢商業会議所の調査報告²¹によると、「許可を得て工事中の鉄道」、「許可を得て実測設計中の鉄道」のなかには金福鉄道がみあたらない。この間に会社は解散、建設中止となったものであろう。同鉄道のそもそもの目的は金沢に集積する生産物資の富山県呉西地方への供給と同地方の生産物の金沢への輸送を主目的とし、さらには飛越濃鉄道を通じて名古屋との結びつきを強めようとしたものであった。

加賀温泉郷を結ぶ温泉電気軌道株式会社は、明治45年中に当時の金沢商業会議所会頭横山章を中心として、山中、山代、栗津の各温泉有志によって、協議・発起・設立認可申請がなされた。明治30年代に他地域の人々によって計画された各鉄道は一部を除いて成立しなかったようである。そして、大正2年11月に「温泉電気軌道株式会社²²」として創立されている。これより先の大正元年には山中温泉と官線大聖寺駅を結ぶ山中馬車鉄道が電気動力に変更することが許可されている。さらに翌2年6月には山中線河南駅と栗津温泉を結ぶ「連絡線」の敷設許可が下りている。会社創立後の大正4年には動橋線（宇和野・官線動橋駅間）、栗津線（栗津温泉・官線栗津駅間）の敷設許可があり、さらに山代線（山代温泉・官線動橋駅間）が竣功、運転を開始するなど、北陸本線の各駅とそれぞれの温泉を結んで、専ら遊覧客・浴客の輸送をめざしていた。

栗津線は申請当初、馬車鉄道としたが後に電気鉄道に変更し、連絡線に関しては軽便鉄道補

助法による国庫補助がなされることになった。補助内容は大正4年7月1日から同13年9月30日まで、年6分の利子補給をするものであった。粟津線の電化後には乗客ばかりでなく、郵便物を搭載するようになり、大正5年6月から手荷物・小荷物の院線との連帯輸送も開始している。なお、小松線（粟津駅・院線小松駅間）の電化許可は大正9年、片山津線（片山津温泉・院線動橋駅間）の敷設許可は大正11年のことであった。

県都金沢市内およびその南西にひろがる手取川扇状地の穀倉地帯をめぐる鉄道建設は、明治末から大正初期に一斉に計画立案されている。まず、明治20年代から計画のあった金沢・金石間についてみる。明治26年の9月には北陸線の着工によって、海運の時代から鉄道の時代への移行を予期した金石の回漕店主たちは、鉄道の拠点金沢に支店を設け、さらに金沢・金石間の軽便鉄道を構想し、馬車鉄道、自動鉄道、電気鉄道などが競って出願した。そのなかで、明治30年には安達・渡瀬・宮野・久保田の各氏が出願していた金沢金石間馬車鉄道敷設が認可され、国道を利用した馬車鉄道の営業を開始している。そして、大正3年に至って動力を馬車から電気に変更し、同年8月からは電気鉄道として営業を開始している。

この時期に成立した金沢・野々市・松任を結ぶ松金電気鉄道や野々市・鶴来を結ぶ石川鉄道を後に吸収合併した金沢電気軌道株式会社は、表4に示すように、金沢市街地に鉄道を敷設する計画を、明治45年中に確立したようである。明治44年3月に金沢市街電気鉄道の申請が県知事宛提出され、同年9月に県知事は鉄道院に進達している。そして、翌45年2月には計画変更をして再出願し、同年7月に至って許可されている。この許可を受けて株式募集を行って、大正5年に金沢電気軌道株式会社が設立され、同年12月出願の電気事業が認可されている。その後の経過は表4にも示されるように、資料を欠いているので現在のところ不明であるので、後の調査によって補充したい。なお、大正10年

6月の金沢市街鉄道の総会で、金沢電気瓦斯株式会社の財産全てを買収することを決定し、同7月には寺町線が開通しているの、この5年間に金沢市街の鉄道網がかなり整備されているものと推測される。

最後に、能登についてみて置こう。表4の大正4年7月の例に示されるように、明治から大正にかけては陸上交通の発達をみず、海上交通の全盛期でもあったのである。奥能登の輪島に至るには金石から汽船に乗り、安部屋・松ヶ下・黒島の各湊を経て輪島に達するのである。内浦側では汽船で七尾に出て、そこから鉄道で金沢まで出るという方法がとられていた。

以上、官設鉄道、私設鉄道に関して、明治中期から明治末における北陸の動向をみてきたが、官設鉄道では資材・人夫・受負制度など工事方法に関する問題、水害の発生による工事の遅延や代替交通の問題、地域の経済社会さらには文化との関連、鉄道線路とくに停車場位置をめぐる地域住民の対応などが、鉄道網の形成と密接な関連をもって生じているようである。以下に明治20年代におけるこれらの関連のいくつかを北陸線についてみる。

VI 北陸線敷設に伴う地域的問題

工事方法等 北陸線の着工は明治26年4月からであるが、工事請負に関しては当初北陸には大規模な工事業者が存在しなかった。このため、敦賀・葉原間11.3kmの工事請負入札には東京4社、京坂5社、富山2社、福井・石川各1社が参加して、受注合戦を繰りかえしたようである。なかには石川県より壯士を雇い、受注を取りつける会社もあった。そして工事の進行とともに工事人夫を大量に必要とし、島田安太郎のように鉄道工事人夫の口入業を開業（26年8月20日）するものも現われた。人夫のほかにセメント、スレツパなどの資材供給業者もなく、白峰村のブナ・栗材が買上げられた際にも大坂の業者によって納品されている。このような状況を見た、金沢の大垣丈夫は北陸同盟組（請負工事業）を結成して、従来からの業者鹿島組、太田

組、吉山組、沢井組など北陸地方以外の業者と対抗することとした（26年11月）。しかし、このような工事人夫の中には不法者もあり、沿線住民の不安がたかまった。そこで北陸同盟組は、沿線住民に鉄道工事受負人夫の取締りを約束したが、なかなか犯罪は治まらなかったようである。これらのことは明治27年3月の新聞記事²³⁾や工事が石川県内に着手することが確実となった明治28年11月には、石川県で「鉄道布設にともない罪人増加している故に監獄の移転拡張」が計画されていることに端的に示されている。一方で、石川県内に実際に着工するようになると、工夫の大量確保も問題となり「鉄道工事のため鉱山工夫払底す」といった事態も生じている。このような暴力犯ばかりでなく、森田・大土呂間の工事受負をめぐるでは買取工作も生じ、当初落札者が鉄道局の調査の結果、契約中止、他の業者に落札といった犯罪も生じている。

その後、明治27年12月には新潟県人岩野藤松を中心に「北陸鉄道工事受負同盟会」が設置され、翌28年2月には同会の石川郡支部（松任町）が発足している。さらに「北陸鉄道沿道工事受負同盟会が資本金1万円で、森田・手取川間工事の受負を目的とした「鉄道工事受負会社」が南惣一郎、土谷勘作、本田永秀、松田清三、大垣丈夫らによって設立されている（28年11月）。また、同年には「北陸鉄道御用達本店山崎組」が開業し、鉄道資材の調達にあたっている。明治29年3月には北陸鉄道の用材を土木請負株式会社白峰村より5万本買入れ、手取川を流下させ、白山村で陸上げし、野々市から金石と運んで、金石から汽船で福井県に送っている。さらに石川県内の大聖寺・小松間の測量が済み、路線、停車場位置などが決定をみた明治29年4月ころには次のような記事がみられる。「北陸鉄道動橋小松間は路線が低湿地を通過するため、線路停車場ともに土盛りが必要がある。土盛りは低い所で2～3尺、場所によっては4～5尺に及ぶ故に多量の土砂を要する。これを見越し土砂を買込む者が多くみられる」

以上のような状態であったので、北陸地方で

鉄道工事に供給し得るのは木材、土石、レンガ等の資材と労働力だけであったようである。レールや燃料など主要な資材は地域外から持ちこみ、建設会社も地域外に依存していたのである。まさに「いわゆる穴籠の銀世界、桃源的別乾坤を縮地の仙術によりて上国に咫尺せしむるもの也、其汽笛一聲を聞くと同時に殖産興業を促し、三冬蟄伏の農民に寒天相当の操業を得せしめて、質屋的規模を改め通商の施政を拡大せよ。守旧的商買を進取的取引に改めよ²⁴⁾」といった状況であったといえよう。

水害の発生 明治28年7月末から8月にかけての大水害は、北陸線の建設、北陸の貨物輸送に大きな影響を与えた。7月30日には米原・敦賀間が姉川（長浜・高月間）の出水で不通となり、直江津鉄道が豊野・牟礼間で堤防の崩潰により不通となった。さらに東海道線の大垣・雲井間が不通となるなど北陸と関西、関東との連絡は寸断された。また、敦賀線の柳ヶ瀬隧道も大破している。本隧道の大破は翌29年3月に至って鉄道局の設計ミスが原因であることが判明した。そして8月14日には、新聞に次のような緊急広告が掲載されている。

「今回敦賀柳ヶ瀬間鉄道線路水害ノ為大破損并ニ旧塩津街道モ同様ニテ貨物運搬ノ道無之、依テ京坂地方ヨリ御出荷ノ節ハ大津元停車場前小浜貞吉方へ御差向ケ被下候ハハ、今津ヲ経テ小浜湊ヨリ汽船ニテ敦賀ニ着可致、敦賀ヨリ京坂ニ達スル分モ同様ノ取扱可致候間、將又名古屋及東京ニ達スル分ハ今津ヨリ長浜米原ヲ経テ汽車ニ連絡可致候、弊店ハ此際運送業者ノ責任ヲ全フスル為メ前記出張所ヲ設ケ一層注意早達取斗可申候間、旧倍御引立奉願候；敬白 越前金ヶ崎停車場前 太田敦賀支店」

これによると、敦賀線の大破のほか、敦賀塩津を結ぶ峠道も大破し、徒歩でさえ峠越えが困難な状態であった（図2参照）。そこで敦賀から小浜まで海路をとり、近世期の若狭・京都間の主要ルートであった若狭街道（別名鯖街道）を利用して今津に出る。そこからは琵琶湖の船運を利用して関西方面は大津へ、中京・関東方面

へは長浜・米原經由東海道線に連絡するとして
いる。

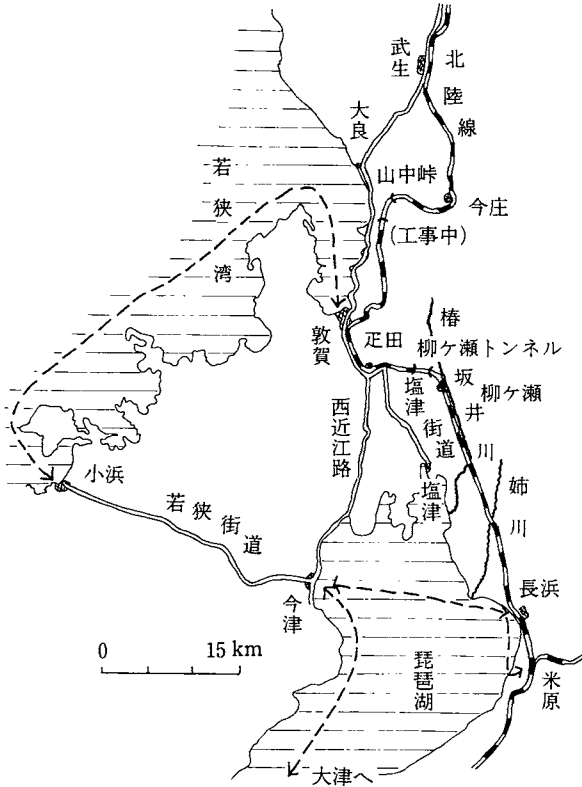


図2 明治28年水害による敦賀線の代替輸送方法

同年9月に至って福井県による塩津街道の改修に関する紛議²⁵⁾もあったが、道路改修を終え、鉄道に先行して開通している。鉄道は12月半ばに全通しているのである。

一方、工事が順調に進み、当初7年半を竣工期間と予定していたものが、どうやら5年で竣工できそうとの予測さえでしていた福井・今庄間では線路の大半が破壊され、「北陸鉄道の竣工は本年の水害のため、約1年遅れる」状態であった。そして復旧作業に忙殺され、福井・今庄間の再試運転は11月に至ってようやくなされたのである。さらにトンネルが多く、しかも峡谷を走る今庄・敦賀間は「来年5月までには開通する見込み」という状況にあった。

このような状況を目とった北陸同盟組の大

垣丈夫は「北鉄工事の進行に就て」と題して、北国新聞に寄稿している。いわく「工事は皆が希望するほど進んでいない。その原因は資力不十分なる業者が入札競争の結果、非常なる安価で落札、ところが今回のような水害といった不慮の事故などによる資金不足により、工事途中で放棄、鉄道局による取上げといった事態に至る」としているのである。

翌明治29年7月上旬、同下旬、8月上旬、9月上旬にも福井・石川・富山の北陸3県は大水害を経験し、各地で被害があいついだ。9月14日の報道によると、大聖寺付近では線路の盛土が堤防の役割を果たし、これによって湛水被害を大きくしたとしている。この間には北陸地方ばかりでなく、全国各地で鉄道被害が発生し、敦賀・米原間も再び不通となって、関西に向う旅行者は敦賀から今津まで徒歩もしくは車で出て、今津から大津まで汽船、大津から大谷に車で、汽車で京都、大坂に至る方法がとられた。

そして、北陸鉄道の敦賀以北では復旧工事だけで3か月を要すほどの被害を受け、とくに敦賀・今庄間の被害が大きかった。

以上のように鉄道がわが国の地形の特質とも関連して、自然災害とくに水害に対して弱く、北陸線が湖東平野、近若国境山地、日野川流域・福井平野、加越国境山地、金沢平野と、山地と平野の繰り返りかえし、すなわちトンネルと橋梁及び盛土部の連続によってできていることに起因しているのである。

鉄道用地等 　いつの時代でもそうであるが、公共事業に伴う用地の事前買収によって、巨利を夢みる者が現われる。北陸線の工事も石川県にまさに入らんとする時期の明治28年11月には次のような記事がみられる。先述の大垣丈夫による北国新聞への寄稿であるが、「…前略…特に驚くべきは、此頃金沢停車場の位置を推測し、種々の風説を生み、流行が流行を煽って土地の売買、地価の騰貴驚くばかりなり、先年越前地方にも此事ありたるが、甘く、其位地を推当てて居るとも夫々規定ありて、予期の高価に売渡す能はず、又停車場の近傍にても其後方、側方

の土地を買占めた人はいずれも大損せしなり、特に何々の土地が随に駐車場の位置なりと確言するものありとも多くは利己的判断に付、能く注意すべきなり」とある。

ところが、明治29年に入って、小松・金沢間の線路が7月頃に確定し、土地買収も10月ころから行れるとの伝聞が広がり、同年7月には実際に買収の行れた江沼郡において、「江沼郡鉄道用地買収をめぐる紛擾」が生じたのである。これによると、それぞれの地目に対する買収価格（田：地価の3.25倍、宅地：3.5、畑：5.5、山林：12）が決まっているにもかかわらず熊坂村では田3.75倍と標準より高くなり、抹場や柴草山では72～200倍にもなっていると他村が抗議しているのである。

このような土地をめぐる情勢にあったので、明治27年当時から論議されていた金沢駐車場の位置が発表されたのは明治29年11月のことであった。すなわち、明治27年3月に金沢市会が「金沢駐車場の位置を『市内の中心に設定せられたし』」と鉄道局に請願して以来、停車場位置は2転3転している。そしてこの停車場に通じる通路に関しても通過予定町丁間における陳情合戦が続くのである。それにつけても解せないのが金沢商業会議所の態度である。同会議所は知事の諮問を受けて「停車場位置調査委員」を設けて検討するが「鉄道省で既に決定しているものを検討しても仕方がない」として、結論を出していないのである。このあたりが金沢商人の限界であろうか²⁶⁾。

VII 小括（まとめにかえて）

最近、機会があって、地域の産業振興問題を検討した。その中で交通問題の重要性を再認識した。そこで地域内の交通と産業との関連を調べてみようと考えたのである。まず地域内の交通の変遷に関する文献調査から始めたが、これが結果的には膨大な新聞資料調査へのめり込むものとなった。まだ調査は緒についたばかりであるが、北陸地方の鉄道交通の夜明けは、北陸線の全通による大環状線網が成立した大正初

期であるといえる。今後、大正期から現在までの北陸地方における地域内交通の変遷をみたくて、地域の経済、社会、文化との関連を考察したいと考えている。

注および文献

- 1) 現在の小松空港は自衛隊と共存しているため、拡張・整備・離発着などに制限が加わる。さらに騒音問題、航空荷物利用皆無など諸問題を抱えている。このため自衛隊基地の能登地区への移転誘致などが論議されている。
- 2) 国土開発センター（1984）：『石川県の豪雪過疎地域における産業振興』 NIRA 研究助成報告書 19～22。
- 3) 例えば七尾水見間を連絡する七水線（本報告にも出てくる崎山半島を迂回するものでなく、七尾・徳田・二宮・荒山峠・水見を結ぶ）の陳情、期成同盟会規約など。鹿島町役場（1984）：『鹿島町史資料編（続）下巻』 885～888。
- 4) 金沢鉄道管理局（1952）：『北陸線の記録』226ページ。渡辺均・梶川勇作（1985）：近代の加賀温泉郷における鉄道の展開、石川地理 2号 3～16。
- 5) 雄松堂フィルム出版（1976）：『本邦商業会議所資料（東日本篇）』 77～81巻 金沢大学教育学部地理学教室所蔵の5巻
- 6) 金沢駅発着貨物比較表では月別・品目別に発着駅名及び数量が記載され、その品目は70品目以上にもなっている。大正初期には金沢駅から発送するもの一、米、雑穀、砂糖、食塩、醤油、和洋酒、野菜、菓子、魚類、肥料、紙類、生糸、羽二重、繭、布類、木材、石油、石炭、石灰、木炭、苧などが主なものであり、到着貨物としては米を始めとして、発送貨物とほぼ同様の品目がある。その他、金沢電気軌道会社（市街鉄道、松金、金野）・金石電気鉄道会社の月別乗降客数・賃金、国鉄金沢駅、野々市駅（後には西金沢駅に変更）の集散貨物並に運輸概況が月別統計としてある。
- 7) 帝国鉄道発達史編纂部（1922）：『帝国鉄道発達史』459ページ 第1編 74～113。
- 8) 前掲4)の『北陸線の記録』 2～13。
- 9) 前掲4)の『北陸線の記録』 13～14。
- 10) 現在の北陸本線は近江塩津から新正田まで深坂トンネルで通じているが（図1参照）、当初は椿坂井川の谷沿いに柳ヶ瀬まで朔り、ここからトンネルで正田まで出た。

- 11) 当時の新聞記事によると、福井停車場の乗客数は 1 週間で 5,381 人を数え、武生町では乗降客や見物客で街中混雑の景況であったという。
- 12) 明治 28 年 7 月 17 日付北国新聞記事による。
- 13) 明治 26 年 11 月 23 日付の「加越地方における鉄道設計の概略」によると、敦賀・富山間距離 123 哩 57 鎖、土工量 87 万 3,616 坪、橋梁 209 か所、総延長 14,846 フィート、停車場 23 か所、最急勾配 40 分の 1、延長 18,727 フィート、営業費 721 万 6,113 円で 1 哩当たり 58,246 円となっていた。
- 14) 明治 26 年 9 月 8 日能登の真館貞造・富山市の密田兵藏外 21 名が発起人となり、加能鉄道として申請した。後 29 年には七尾鉄道と改称した。
- 15) 北国新聞明治 26 年 12 月 31 日付「加能鉄道布設趣意書」による。
- 16) 前掲 7) 第 1 編 122 ページによれば「七尾鉄道に関しては所定の日に於て帝国鉄道技師佐藤古三郎、会社代表者と会合し臨時鉄道国有準備局事務官道岡秀彦、同村技師、生駒勇吉立会の上、線路 34 哩 27 鎖、車両 100 輛、職員 243 人、其他の引継を受け、其債務に就ては同日臨時鉄道国有準備局事務官道岡秀彦、会社代表者より之が引継を受けたり」とある。
- 17) 三国線はこの後、昭和 19 年 10 月から営業廃止となった。終戦とともに昭和 21 年 8 月から金津芦原間のみ復活開業した。
- 18) 明治 29 年 6 月 20 日北国新聞付録による。
- 19) 中央線、尾越線、北陸線、盤越線、羽越線、奥羽線、関東線、近畿線、中国線、四国線、九州線の 11 路線。
- 20) 毎年春先きの水田作業期日が近づく、肥料輸送のための臨時列車が運行されている。
- 21) 金沢商業会議所（1924）：『金沢商業会議所報』 32 号（大正 12 年 12 月・同 13 年 1、2 月）1～6。
- 22) 大正 12 年の段階で資本金 100 万円、払込済額 75 万円、重役として横山章、菅野伝右衛門、中曾根治郎、熊田源太郎、西永公平、永井壽、横山芳松、横山俊二郎、村尾震三郎、坂田嘉平の氏名がみられる。
- 23) 北国新聞の記事中に、福井県に入っている石川県人夫は「兎角忍耐力薄くして中途に業を止むるか、左もなくば賃金を浪費して面白からぬことのみ働くにぞ」と評判が悪いとしている。
- 24) 明治 29 年 1 月 24 日北国新聞記事「北国と鉄道」より引用。
- 25) 敦賀町以南道路開通に関して、県が正田以南県費を以て、以北は町民の寄付金を以てと決定したことから敦賀町民が騒いだものである。
- 26) 金沢の実業家は 20 日間商用で京都に出張したとすると、うち 18 日間は祇園で遊び、後の 2 日間で商用を済ませ、金沢に戻れば 18 日間の豪遊しか話題にならないという（明治 29 年 4 月 21 日北国新聞記事より）。