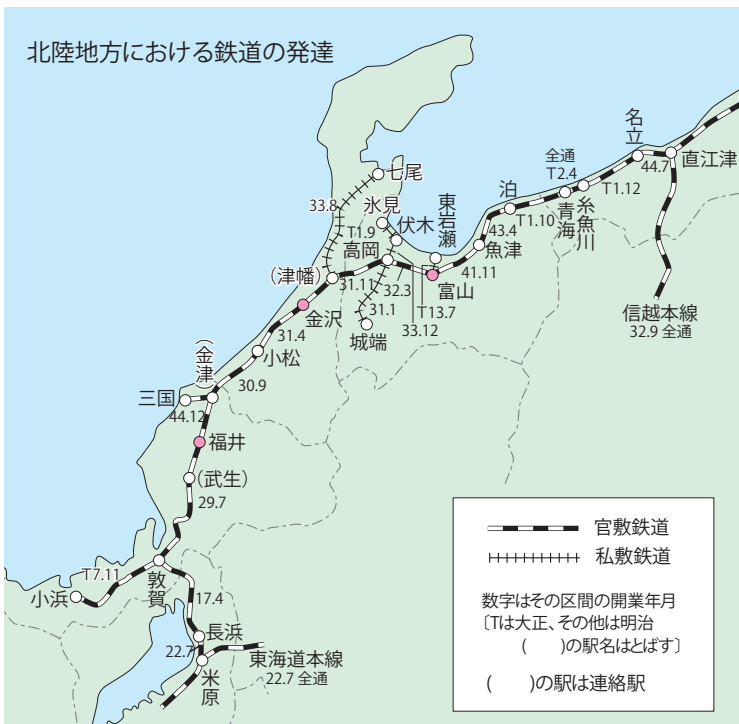


# 北陸線の開通

明治政府は殖産興業策の一環として、  
鉄道建設を重要政策としていた。

明治二年（一八六九）十一月、政府は  
東京と西京（京都）を結び、兵庫（神戸）

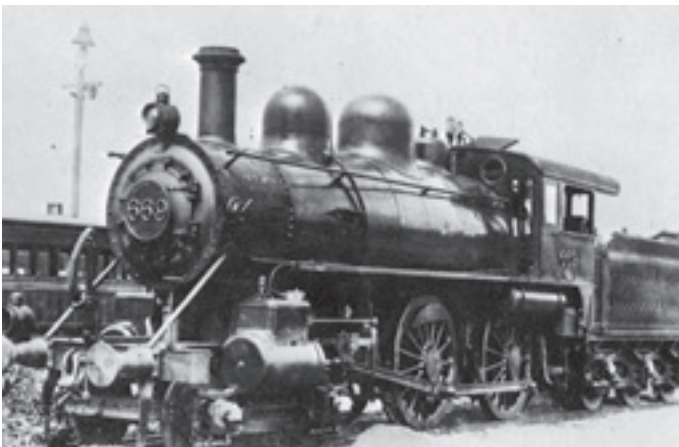
工部省は認可条件を、福井と坂井（三  
国）港と金沢と伏木間としたことから、  
敦賀との連絡を願う福井県側発起人が



山口和雄・石井寛治編『近代日本の商品流通』（東京大学出版会）。掲載地図一部改編。

明治二年（一八六九）十一月、政府は  
東京と西京（京都）を結び、兵庫（神戸）  
にいたる幹線と、琵琶湖岸から関  
西経済圏と深く係わる要港敦賀間  
を支線として鉄道建設を決定した。  
明治十三年四月長浜・金ヶ崎（敦  
賀港）の双方から着工された敦賀  
線は、明治十七年四月全通し、明  
治二十二年七月米原と長浜間が開  
通し、東海道線に直結した。

敦賀線の着工は、北陸三県の鉄  
道建設の要望を俄然高めさせた。  
華族督部長岩倉具視の勧めをうけ  
て、明治十四年八月、北陸三県の  
旧藩主や本願寺門主の華族一四人  
を発起人に、滋賀県柳ヶ瀬と富山  
間を第一期線とする東北鉄道会社  
創設願を政府に提出した。しかし、



明治末期より大正期に、北陸本線でも使用されたアメリカ・スケネダディ社製造の  
6400型蒸気機関車（『復刻版 日本国有鉄道百年写真史』より）

明治31年時刻表 上り 金沢より米原間

駅名	午前	午前	午前	午後	午後	運賃・銭
金沢発	5:34	8:34	11:34	2:34	6:25	金沢より
松任発	5:52	8:52	11:52	2:55	6:43	7
美川発	6:10	9:10	12:10	3:15	7:01	13
小松発	6:33	9:33	12:33	3:40	7:27	20
動橋発	6:59	9:59	12:59	4:06	7:56	27
大聖寺発	7:16	10:16	1:16	4:25	8:09	32
金津発	7:52	10:52	1:52	5:01	8:43	40
福井着	8:29	11:29	2:29	5:38	止9:20	52
福井発	8:36	11:36	2:40	5:45	前5:30	
武生発	9:12	12:12	3:19	6:21	6:06	65
敦賀着	10:50	1:53	4:57	7:59	7:44	95
敦賀発	11:00	2:02	5:07	8:07	7:52	
米原着	12:46	3:48	6:53	9:53	9:38	130

金沢市 大友佐一氏所蔵資料より作成。駅は抄出。小松～金沢間運賃は20銭。

離脱し、その後株式募集がゆきづまり、明治十七年四月計画を断念した。明治十九年ころからの全国的な鉄道ブームに刺激されて、明治二十一年六月、北陸三県の資産家・名望家を中心とする五四名の署名と三県知事の副申書を添え、北陸鉄道創設願が内閣総理

大臣黒田清隆に提出された。第一期線は、武生～福井～坂井港を経て富山間としたが、鉄道局長官井上勝は孤立した鉄道だと難色を示し、翌二十二年敦賀～武生間を第一期線に追加し、仮免許をえたが、役員選出をめぐる内紛で、結局二十四年十一月会社は解散した。こうして、北陸三県縦貫の私設鉄道計画は挫折する。

明治二十五年六月、鉄道敷設法が公布され、官営幹線鉄道網が決定し、敦賀～富山間の北陸線が第一期建設線に選定された。測量は八月両端より開始し十二月測量隊は今江で合して終了し、製図及び報告書を提出した。翌二十六年二月第四帝國議会で、工費五七六万円、三国を経由しない路線で北陸線の建設が議決された。

北陸線は明治二十六年四月敦賀より着工し、二十九年七月福井まで、三十年九月小松まで開通した。『北國新聞』は、小松駅開業の九月二十日米原行一番列車発車時刻午前六時三十分には、「見送り人、傍観人は停車場近傍に山



明治時代末期の小松駅(小松市立博物館提供)  
粟津駅は明治40年11月、寺井駅は大正元年12月開設されている。

を為し、煙花、緑門及無数の球燈等ありて喝采涌が如し」と記す。この間、沿線地域の要請により、小松～美川間に一部路線が変更されている。三十一年四月金沢まで、翌年三月富山まで開通した。米原～直江津間の北陸本線(明治四十二年命名)の全通は、大正二年(一九一三)四月である。(清水郁夫)