



①南黒丸駅でホームから身を乗り出し列車の到着を見守る人々。  
 ②さまざまな工夫をこらした自動車が祝賀列車と平行してパレード。写真は現在の「あいあいパーク」前。  
 ③蛸島駅発の上り祝賀列車の出発を記念してテープにはさみを入れる岡村市長。  
 ④飯田町商店街をパレードする人々。  
 ⑤珠洲駅に停車中の祝賀列車。  
 ⑥珠洲駅での記念式典に臨む子どもたち。



### 構想からおよそ40年

能登線が全線開通したのは旧国鉄時代の昭和39年9月21日。しかし、その構想が生まれたのは大正11(1922)年のこと。この年、改正鉄道敷設法で能登線が建設予定線に盛り込まれました。昭和7(1932)年8月27日には七尾線として穴水まで開通。その後、昭和10(1935)年7月30日には輪島までの七尾線全線(53.5キロ)が開通しました。この開通で、能登線の敷設に向けて地域の機運がますます高まります。冬期間は自動車の通行が難しい、軍事的に欠かせないなど国に訴え、そのかいあって、昭和17(1942)年に国会で建設が決定されました。しかし、世界は2度目の大戦へ。この間、「幻の鉄道」になりかけたものの、戦後の昭和27(1952)年、ようやく穴水と飯田間の能登線が建設着工線に決定されました。

和39年、能登線は11年近い歳月と当時の金額で約46億円の巨費を投じ、開通しました。その日、沿線には大勢の住民が日の丸の小旗を振って1番列車を出迎え、式典が行われた珠洲駅前には約2万人の市民が集まり、開通を祝いました。

全線開通によって、大幅に変わったのは奥能登の時間距離。能登線ができる前、珠洲から金沢へ行くには、飯田から穴水までバスに乗り、穴水で七尾線に乗り継がなければならず、日帰りは到底無理。それが開通後、「準急」利用でおよそ3時間で結ばれ、人々の生活や地域社会に大きな変化をもたらしました。

### 自動車の台頭

奥能登が開通に沸いているころ、別の変化の波が押し寄せていました。それは、クルマ社会の到来。すでに道路交通網の整備が着々と進められ、荷物の輸送はトラックへ、また、マイカーも普及し始めました。

そのため、開業当初から赤字だった能登線に昭和43(1

968)年、早くも廃止勧告が出されました。これに対し、沿線で利用促進を呼び掛けるなど反対運動が起こりますが乗客の増加にはつながらず、昭和56(1981)年11月には能登線の貨物列車が廃止。

そして、能登線に新たなダメージを与えたのが、昭和57(1982)年に全線開通した穴水と金沢を直結する「能登有料道路」。また、これに接続する大規模農道(現在の珠洲道路)の整備も進み、奥能登と金沢間の大幅な時間短縮が図られました。

さらに追い討ちをかけるように、昭和60(1985)年7月、集中豪雨の影響で金沢発珠島行き急行「能登路5号」が古君と輪川間で脱線転覆。死者7人、負傷者約30人を出す大惨事となりました。

