

鉄道年表

(高岡市・富山県を中心に)

年代	高岡市関係	富山県関係	全国
明治5年(1872)			9/12(新暦10/14)、新橋-横浜間(29 km)の鉄道開業式【日本初の鉄道開通】
明治7年(1874)			5/11、官営、大阪-神戸間開通
明治9年(1876)			9/5、官営、大阪-大宮通飯停車場(京都)間仮営業開始(翌年2/5全通)
明治13年(1880)			官営、大阪-大津間開通
明治14年(1881)		4/-、前田齊泰、前田利嗣、前田利同、松平茂昭、大谷光瑩、大谷光尊らが発起人となり、北陸三県に呼びかけて、東北鉄道会社(富山-武生間。京都よりみて東北の意)が設立	8月、日本鉄道が創業【日本初の私鉄】
明治17年(1884)		東北鉄道会社解散	官営、大阪-敦賀間開通
明治18~23年(1885~90)			第1次私鉄ブーム
明治20年(1887)			5月、私設鉄道条例公布【私設鉄道に関する最初の立法】
明治21年(1888)		6/30、島田孝之(現高岡市島新出身の政治家)ら53名が、私設北陸鉄道会社創立願書を提出(同24年、「官設北陸鉄道建設申請」を決議して解散)	
明治22年(1889)			7月、東海道線全通(新橋-神戸間)
明治24年(1891)		私設北陸鉄道会社、「官設北陸鉄道建設申請」を決議して解散	国、緊急に開設すべき6路線を決定(敦賀-富山間含む)
明治25年(1892)		6月、鉄道敷設法公布により北陸鉄道は官設鉄道として施工が決定(同26~32年継続事業)	6月、鉄道敷設法公布(政府による幹線鉄道の建設、私設鉄道の買収を決定)
明治26年(1893)	9/-、高岡-伏木間の伏木鉄道が出願(発起人・堀田善右衛門他25名)	8/-、官営北陸線、敦賀-富山間着工 9/-、砺波地方に鉄道敷設のため、吉田茂勝、島田孝之、大矢四郎兵衛らが出町(砺波市)で協議 10/7、吉田・島田・大矢・藤井能三ら32名が発起人となり黒田通信大臣に中越鉄道株式会社設立許可を申請 徳久富山県知事、官設富直鉄道調査指令	
明治27年(1894)	7/-、伏木鉄道免許申請却下	11/14、中越鉄道、高岡-城端間の仮免許交付	
明治28年(1895)	4/25、中越鉄道、創業総会を開会して役員を選出(5/-、大矢四郎兵衛社長に就任) 11/9、逓信大臣、高岡-城端間鉄道敷設営業免許状下付。中越鉄道(株)が正式に発足		1月、京都電気鉄道(路面電車、後の京都市電)開業【電気鉄道のはじめ】 【明治28~33年、第2次私鉄ブーム】
明治29年(1896)	6/6、高岡市博労町の高岡停車場(駅)建設予定地で起工式 7/21~8/2、庄川、千保川大洪水。建設中の高岡駅も大きな被害を受け、二塚村下黒田(高岡市)に仮駅を設置	富山・新潟・長野三県有志北信鉄道会社企画	官営北陸線、敦賀-福井間開通
明治30年(1897)	1/1、英国ナスミス ウィルソン社製機関車(中越弁慶号)が伏木港に到着 5/4、中越鉄道(株)、黒田(高岡市下黒田)-福野間(現JR城端線)開通【県内初の鉄道。日本海側初の民営鉄道】。黒田・戸出・出町・福野駅開業。客車15両、貨車25両、1日7往復。5/9、瑞龍寺で開業式挙行 8/18、中越鉄道(株)、福野-福光間開通。福光駅開業 10/31、中越鉄道(株)、福光-城端間開通。城端駅開業		
明治31年(1898)	1/2、中越鉄道(株)、高岡-黒田間開通(黒田駅廃止)。高岡-城端間全通 1/21、中越鉄道(株)、高岡駅開業 11/1、官営北陸鉄道(現JR北陸本線)、金沢-高岡間開通。同日、高岡駅・福岡駅・石動駅開業		4/-、官営北陸線、敦賀-金沢間開通
明治32年(1899)	3/20、官営北陸鉄道、高岡-富山間開通 3/28、高岡-戸出間に二塚停車場を増設	5/13、出町-福野間に高儀停車場を増設。 富山-直江津間鉄道急設期成会設立	
明治33年(1900)	12/29、中越鉄道(株)、高岡-伏木間開通(現JR氷見線)。伏木駅開業(伏木錦町16の旧「伏木駅貨物取扱所」)	12/-、中越鉄道(株)、戸出-出町間に油田停車場を増設	3/16、私設鉄道法公布(10/1施行)、鉄道営業法公布(10/1施行)
明治34年(1901)		福井・金沢・高岡・富山の商業会議所鉄道建設建議 富山・石川・福井・新潟四県連合して富直鉄道期成同盟会結成し、国会へ請願	
明治36年(1903)			8/22、東京電車鉄道の新橋・品川間開業【東京最初の市内電車】 9/12、大阪市の路面電車開業【我が国初の公営鉄道】
明治39年(1906)		鉄道国有法公布により富直鉄道の建設が決定(7ヶ年計画。翌年着工)	3/31、鉄道国有法公布(4/20施行):日本、山陽、九州など全国主要17私鉄、総延長4,800kmを買収(1905年末5,231kmの民営鉄道に対し官鉄総延長は2,413km)
明治41年(1908)		11/3、北陸線、呉羽駅が開業 11/15、富直線、富山-魚津間が開通し、東岩瀬駅・水橋駅・滑川駅・魚津駅が開業	
明治42年(1909)			4/1、関西本線港町-柏原間で気動車運転を開始【気動車運転のはじめ】
明治43年(1910)	9/25、伏木・新湊・高岡の官民有志により中越鉄道官営期成同盟会の発会式が高岡商業会議所で開催され、鉄道院へ国有化を陳情	4/16、富直線、魚津-泊間が開通し、三日市駅・生地駅・入善駅・泊駅が開業 7/7、富山市長、富山商業会議所会頭らが飛越鉄道期成同盟会を設立	4/21、軽便鉄道法公布(8/3施行)
明治45/大正元年(1912)	9/23、大暴風雨のため富山・高岡・伏木で被害。伏木鉄橋付近で中越線の列車転覆、12人負傷	1/14、立山軽便鉄道(株)が滑川町に設立 4/3、中越鉄道(株)、伏木-島尾間開通(軽便鉄道)。島尾遊園開設 9/19、中越鉄道(株)、島尾-氷見間開通(軽便鉄道)により、城端-氷見間全通 10/13、富直線、泊-青海間開通 11/1、県、軽便鉄道及び軌道県補助規程を制定 12/1、福野町で砺波軽便鉄道(株)創立総会開催	
大正2年(1913)	中越鉄道(株)、高岡-伏木間に電車併用計画を構想	2/12、大雪で鉄道混乱。全線に700名の入夫を動員して除雪 4/1、官営、青海-糸魚川間が開通し富直線が全通。同日、北陸本線と命名 5/30、富山電気軌道(株)の創立総会が開業 6/25、立山軽便鉄道(株)、滑川-五百石間営業開始 8/15、県、電気軌道取締規程を制定 9/1、富山電気軌道(株)、本線富山駅前・共進会会場間と支線富山駅前-西町-総曲輪-富山駅前間営業開始 9/19~21、富山市で1府9県商業会議所連合会開催(富山商業会議所が北陸本線に急行列車の要望などを提案) 12/5、富山市で富山軽便鉄道(株)創立総会開催	
大正3年(1914)		12/6、富山軽便鉄道(株)、富山-笹津間営業開始	12/18、東京駅落成
大正4年(1915)		3/13、富山電気軌道(株)が本線を堀川新まで延長 7/21、砺波軽便鉄道(株)、福野-青島間営業開始 10/24、富山軽便鉄道(株)が富山鉄道(株)と改称	
大正5年(1916)		11/22、富山電気軌道(株)、呉羽公園下まで営業開始	
大正7年(1918)	1/27、中越鉄道(株)、能町-新湊間(新湊線)開通 中越鉄道(株)、高岡-伏木間に電車併用と高岡市内への電車軌道延長願いを申請		
大正8年(1919)	7/12、伏木駅移転新築(伏木古国府2-20辺り)	9/17、砺波軽便鉄道(株)が金福鉄道(株)と合併し加越鉄道(株)となる	4/10、地方鉄道法公布(8/15施行)(私設鉄道法及び軽便鉄道法廃止)
大正9年(1920)	9/1、中越鉄道(株)が国有化(鉄道省に買収)され国鉄となる(城端-高岡-伏木間は中越線、伏木-氷見間は氷見軽便線、能町-新湊間は新湊軽便線となる)	4/26、知事、県営雄山鉄道免許申請書を内閣総理大臣に提出。 5/14、富山電気軌道(株)が軌道敷設特許権及び事業経営権を富山市に譲渡 7/6、鉄道省県営立山電気鉄道(雄山鉄道)敷設免許状を県に下付	
大正10年(1921)		3/19、立山鉄道(株)、五百石-立山間営業開始 4/25、県営鉄道、南富山-上滝間開通。8/20、岩峯寺まで開通し立山鉄道に接続。10/11、上滝-横江間開通 12/20、東洋アルミナ(株)が黒部鉄道(株)を設立	
大正11年(1922)	3/15、北陸本線に急行列車の運行開始	7/21、加越鉄道(株)、福野-石動間の営業を開始し、青島-石動間が全通 9/2、国鉄、氷見軽便線、新湊軽便線の名称を廃止し、それぞれ氷見線、新湊線に改称 11/5、黒部鉄道(株)、三日市-下立間開通	
大正12年(1923)		2/20、射水電気軌道(株)が設立。同日、越中電気軌道(株)と改称 3/15、富岩鉄道(株)が設立 4/20、県営鉄道、岩峯寺-千垣間開通 7/4、富山商業会議所が飛越鉄道起工促進を鉄道大臣らに建議 10/15、北陸本線、越中大門駅が開業 11/21、黒部鉄道(株)、下立-桃源間開通 三井鉱山(株)が笹津-船津間の鉱山専用軌道工事を竣工	9/1、関東大震災(震災後、自動車が急速に普及)

鉄道年表

(高岡市・富山県を中心に)

大正13年(1924)		6/8、飛越鉄道期成同盟会の発会式が富山商業会議所で挙行 7/23、富岩鉄道線、富山口-岩瀬港間開通 10/12、越中電気軌道線、富山北口-四方間営業開始	
大正14年(1925)			11/1、神田・上野間が開通し、山手線が環状運転となる
昭和元年(1926)		7/21、越中電気軌道線、連隊橋-富山北口間、四方-打出浜間営業開始	
昭和2年(1927)		2/13、越中電気軌道線が越中鉄道線と改称 9/1、飛越線、富山-越中八尾間が開通し、越中八尾駅・千里駅・速星駅・西富山駅が開業 12/15、富岩鉄道線、富山駅-岩瀬港間貨物営業開始	12/30、東京地下鉄道、浅草・上野間(現銀座線)開業【我が国初の地下鉄開業】
昭和3年(1928)		7/11、富岩鉄道線、富山駅-富山口間営業開始 10/21、富山市営軌道、西町-田地方間開通	
昭和4年(1929)		7/2、越中鉄道線、打出浜-堀岡間営業開始 10/1、飛越線、笹津-越中八尾間が開通し、笹津駅が開業	
昭和5年(1930)		2/11、富山電気鉄道線が設立 4/10、黒部鉄道線、三日市-石田港間営業開始 10/12、越中鉄道線、堀岡-新湊東口間営業開始 11/27、飛越線、猪谷-笹津間が開通し、猪谷駅・楡原駅が開業	
昭和6年(1931)		3/20、富山電気鉄道線、立山鉄道線を合併。8/15、富山田地方-上市口間、寺田-五百石間営業開始。10/3、富山駅前-富山田地方間開通し、電鉄富山駅を設置。11/6、上市口-滑川間開通。翌日、上市口-上市間開通	
昭和7年(1932)		8/20、飛越線、杉原-猪谷間が開通 11/9、越中鉄道線、新湊東口-庄川口間営業開始	
昭和8年(1933)		4/12、富南鉄道線が富山鉄道線より富山-堀川新間の鉄道を譲受して設立 4/20、富山鉄道線、堀川新-笹津間の鉄道営業を廃止し解散 12/25、越中鉄道線、庄川口-新湊間開通	
昭和9年(1934)		10/25、飛越線、全線が開通し飛越・高山両線を合流した高山本線の開通式が富山市で開催	
昭和11年(1936)		4/15、富山市営軌道、宮下線(赤十字病院角-電気ビル前間)開通し環状線の運転を開始 10/1、富山電気鉄道線、魚津-西三日市間の開通により全線開通し電鉄魚津駅前で竣工式が挙行 12/27、富岩鉄道線、西ノ宮-岩瀬埠頭間開通	鉄道省の職制改正によって、停車場と駅の呼び分けが明確になる
昭和12年(1937)		10/1、県営鉄道、千垣-粟巣野間営業開始	
昭和13年(1938)		8/24、富岩鉄道線、富山駅-日曹工場前間営業開始	
昭和15年(1940)		5/30、黒部鉄道線、三日市-石田港間廃止	
昭和16年(1941)		12/1、富岩鉄道線・富南鉄道線が富山電気鉄道線に鉄道事業を譲渡し解散	(12/8、太平洋戦争始まる)
昭和17年(1942)	8/1、中越線の呼称を廃し、高岡-城端間が城端線、高岡-氷見間が氷見線となる	11/24、富山電気鉄道線・黒部鉄道線・越中鉄道線・加越鉄道線の私鉄4社の合併認可申請書が逓信大臣に提出。12/22、認可。	7/1、関門鉄道トンネル開通【世界初の海底トンネル】
昭和18年(1943)		1/1、交通事業大統合により富山田地方鉄道線が設立 6/1、富山田地方鉄道線、富岩線が国に移管され富山港線となる	2/15、全国旅客列車運転の大幅削減
昭和20年(1945)			(8/15、太平洋戦争終わる) 9/、鉄道復興5か年計画策定
昭和21年(1946)		1/14、富山地鉄線、富山軌道(富山駅前-南富山間)を復旧し運転再開。5/15、西町-新富山間復旧 12/20、金沢鉄道管理局、石炭不足により一部旅客列車の運転を停止	
昭和23年(1948)	4/10、富山地鉄線、伏木線(地鉄高岡-伏木港間)開通(電車)		
昭和24年(1949)			6/1、公共企業体・日本国有鉄道(JNR)設立。運輸省設置
昭和25年(1950)	5/23、加越能鉄道線設立、富山地鉄線から地鉄加越線を引継	9/1、富山地鉄線、笹津線(南富山-大久保間)の開通。10/1、同線の車両、富山軌道線に乗り入れし西町までの直通運転開始。12/31、射水線の車両、富山軌道線に乗り入れし西町までの直通運転開始	
昭和26年(1951)	4/1、富山地鉄線、新湊線(米島口-新湊間)の開通。射水線(昭8年富山-新湊)を通じ、高岡-富山市西町間の直通運転開始	5/-、城端・氷見線にディーゼル動車が走る 8/10、城端線、東野尻・東石黒・越中山田駅開業	
昭和27年(1952)	12/26、伏木駅移転新築(現在地)	4/-、立山開発鉄道線が設立 8/15、富山地鉄線、大久保-笹津間の開通 11/28、県議会、鉄道敷設法による予定鉄道線路、氷見-羽咋間敷設の実現促進意見書を可決	
昭和28年(1953)		11/1、国鉄富山民衆駅の竣工	
昭和29年(1954)		4/1、富山地鉄線、笹津線の車両、富山軌道線に乗り入れし富山駅前までの直通運転開始 8/1、立山開発鉄道線、粟巣野-立山仮駅間の開通 11/10、出町駅を砺波駅と改称	10/1、急行白山号(上野-金沢間)の運転開始
昭和31年(1956)	11/19、国鉄城端線に林駅新設。国鉄北陸本線、西高岡信号場(翌年、西高岡駅)開設		11/19、東海道本線の電化完成
昭和32年(1957)	4/25、西高岡駅開業		
昭和33年(1958)	3/1、高山本線名古屋-高岡間に準急気動列車ひだ号運行開始	9/29、北陸本線、小杉-呉羽間で複線化による運転開始	11/1、東京駅-大阪駅間で電車特急「こだま」が運転開始(電車による初の長距離特急列車であり、新幹線にも影響を与えた)
昭和34年(1959)	4/1、高岡軌道線(新高岡-新湊)を富山地鉄線から加越能鉄道線に譲渡	10/29、国鉄水羽線(氷見-羽咋間)の着工式が氷見鉄道敷設促進期成同盟会により富山・石川県境の三尾峠で行われる(着工実現せず) 12/1、北陸本線、新呉羽トンネルが開通	
昭和35年(1960)	9/30、北陸本線、石動-福岡間複線化による運転開始	5/31、北陸本線、呉羽-富山間複線化による運転開始	
昭和36年(1961)	10/1、特急白鳥号高岡駅停車	5/12、北陸本線、新倶利伽羅トンネル貫通 6/22、国鉄北陸本線、富山-直江津間輸送力増強協議会(複線化・電化を目標に) 7/18、富山地鉄線、射水線の車両、富山軌道線乗り入れ廃止 12/21、県議会、北陸本線の輸送力増強に関する意見書を可決	
昭和37年(1962)	8/10、北陸本線、福岡-西高岡間複線化による運転開始	6/10、北陸トンネル開通(13,869m)	
昭和38年(1963)	9/27、北陸本線、高岡-越中大門間複線化による運転開始	1/11、三八豪雪。城端線一部運休となる 3/20、県議会、北陸本線、富山-直江津間の複線化促進に関する意見書を可決	
昭和39年(1964)		1/30、北陸本線、親不知トンネルが開通。10/1、金沢-富山間の電化完成。富山-梅田間のコンテナ輸送開始 11/18、高山本線、強化促進同盟会が設立 12/25、国鉄特急白鳥号が大阪-富山間に、特急しらさぎ号が名古屋-富山間に運転開始。立山黒部貫光線が設立 12/28、県、富山地鉄線射水線の切断に伴う営業損失補償に関し富山地鉄線と調印	9/17、東京モノレール羽田線が開業(日本初の空港連絡鉄道) 10/1、東海道新幹線、東京-新大阪間開業。この年より国鉄が赤字となる
昭和40年(1965)		4/27、中越鉄道創業時の蒸気機関車が砺波市へ寄贈され、中越弁慶号としてチューリップ公園で展示 5/18、国鉄北陸本線強化促進同盟会、同線の強化促進に関する陳情を決議 6/21、富山-直江津間輸送力増強協議会が輸送力増強に関する陳情を決議 9/4、高山本線強化促進同盟会、同線の強化促進に関する陳情を行う 9/24、金沢市で開かれた1日閣議で「北回り新幹線構想」が提唱される 10/1、北陸本線、富山操車場-糸魚川間の電化完成	
昭和41年(1966)	12/1、国鉄高岡民衆駅(高岡ステーションビル)完成	3/-、北陸本線・富山地鉄立山線の稲荷町踏切橋(富山市内)が架設 4/5、富山新港開設による越の湯-新港東口間切断のため、射水線(新湊-越の湯)を富山地鉄線から加越能鉄道線に譲渡(堀岡で折り返し運転となる) 10/6、国鉄神岡線(猪谷-神岡線)の運転開始	4/20、国鉄の全線でATS(自動列車停止装置)の設置が完了
昭和42年(1967)	10/16、高岡駅前地下道開通	6/28、県議会、北陸新幹線鉄道建設に関する意見書を可決 10/10、富山地鉄線、笹津線の車両、富山軌道線に乗り入れ廃止 12/8、富山県など9都府県で「北回り新幹線建設促進同盟会」を結成	9/28、新清水トンネル開通、上越線の複線化完成
昭和43年(1968)		3/21、県議会、富山-金沢-福岡間快速電車運行に関する意見書を可決	
昭和44年(1969)	11/30、高岡駅前地下街完成	3/10、城端線から蒸気機関車が廃止 5/-、天皇后両陛下、類成山での植樹祭に行幸啓。高岡-城端間御召列車運転 10/1、北陸本線の全線複線化・電化完成。富山-福岡間に快速列車こしじ号運転開始	5/9、国鉄再建 10 か年計画発足
昭和45年(1970)		7/15、国鉄及び名鉄の車両、富山地鉄立山線に乗り入れし直通運転を開始	5/18、全国新幹線鉄道整備法公布(6/18施行) 10/1、国鉄合理化
昭和46年(1971)	9/1、富山地鉄線伏木線(米島口-伏木港)を廃止、現在の路線(高岡駅前-越の湯)となる	3/-、北陸本線の芹川高架橋(小矢部市)が架設 11/16、富山地鉄線が射水線・笹津線・富山軌道の一部廃止の許可申請	

鉄道年表

(高岡市・富山県を中心に)

昭和47年(1972)	2/24、繁久寺踏切立体交差完成	2/5、加越線廃止反対期成同盟会、県のバス代替案に同意(5/22、沿線の市町も同意) 7/27、北回り新幹線建設促進同盟会を北陸新幹線建設促進同盟会と改称 9/16、加越能鉄道(株)、加越線廃止(バス運行開始)	3/15、山陽新幹線、新大阪-岡山間開業 6/29、東京都-大阪市間を高崎・長野・富山・金沢経由で結ぶ「北陸新幹線」として基本計画決定
昭和48年(1973)		1/23、富山地鉄笹津線廃止問題で富山地鉄(株)と地元との調停会議を開く 11/-、北陸本線の臨港線立体橋(旧小杉町-大島町間)が架設 12/-、オイルショックの影響で北陸新幹線着工凍結	11/13、運輸大臣、北陸新幹線整備計画決定及び建設を指示
昭和49年(1974)		7/1、日本鉄建公団富山新幹線建設準備事務所が設置 7/9、富山駅周辺開発協議会の結成総会が開かれる 11/6、大沢野町議会、富山地鉄笹津線廃止に条件付きで同意 11/26、富山県北陸新幹線対策連絡協議会が結成 12/2、県・大沢野町・富山市・富山地鉄(株)が笹津線の廃止に調印	
昭和50年(1975)		2/25、運輸審議会、富山地鉄(株)申請の笹津線廃止を認可。4/1、同線富山-笹津間の廃止により富山駅前-笹津間にバス増発	3/10、山陽新幹線、岡山-博多間開業
昭和51年(1976)		9/22、県議会、北陸新幹線建設の早期着工に関する意見書を可決 10/8、富山県商工会議所連合会・富山経済同友会など県内経済5団体と北陸3県・長野県の経済界が4県経済団体北陸新幹線建設促進連合を結成	3/2、国鉄の蒸気機関車全廃
昭和52年(1977)		6/14、富山地鉄(株)射水線問題で3者協議(県・富山市・新湊市)と富山地鉄(株)が射水線存続で合意。8/31、射水線の一部車両、富山市内へ乗り入れ再開	
昭和53年(1978)		3/-、北陸新幹線の着工凍結解除 12/-、昭和54年度予算に北陸新幹線建設費を計上(但し、公的助成が決まるまで凍結)	
昭和54年(1979)		6/25、県議会、国鉄地方線の確保に関する意見書を可決	1/25、上越新幹線大清水トンネル開通
昭和55年(1980)	8/8、「万葉線対策協議会」(高岡市、新湊市、両市議会、加越能鉄道(株)、商工会議所、自治会等)を設立 12/6、加越能鉄道(株)高岡駅前-越の湯間の愛称を「万葉線」とする	4/1、富山地鉄射水線(新港東口-新富山間)の廃止により、新港東口-富山駅間に代替バス運行開始 11/28、国鉄再建法成立に伴い国鉄神岡線が廃止対象に。翌年9/18、運輸省、同線の廃止を知事に通告	11/27、国鉄再建法成立
昭和57年(1982)		9/24、北陸新幹線、再度の着工凍結	3/30、日本鉄建公団、北陸新幹線高崎-小松間の環境影響評価実施のための駅・ルートの概要を公表 6/23、東北新幹線、大宮-盛岡間開業 11/15、上越新幹線、大宮-新潟間開業
昭和58年(1983)	3/1、高岡-城端間に列車集中制御装置(CTC)完成 10/-、国鉄水見線の対港橋(高岡市)架設	2/-、知事、北陸新幹線の環境影響評価報告書案に関する意見書を公団総裁に提出 10/8、北陸新幹線着工促進富山県民協議会の結成。10/20、同着工準備富山作業所の開設	
昭和59年(1984)		2/-、城端線、荷物・貨物の営業が廃止 9/30、国鉄神岡線(猪谷-神岡線)が廃止。10/1、神岡鉄道(株)、第3セクター方式で営業開始	4/11、三陸鉄道開業【第三セクター鉄道第1号】
昭和60年(1985)		4/2、富山駅前再開発の一環である富山ターミナルビルの設立総会が開かれる	1/-、日本鉄建公団、北陸新幹線小松-芦原温泉間の環境影響評価実施のための駅・ルートの概要を公表 3/14、東北・上越新幹線、上野-大宮間開業 12/25、日本鉄建公団、北陸新幹線工事実施計画(高崎-小松間)の認可申請書を運輸省へ提出
昭和62年(1987)	4/1、国鉄分割・民営化により、西日本旅客鉄道株式会社(JR西日本)発足 10/-、城端・水見線活性化推進協議会		4/1、国鉄分割・民営化、JR7社誕生
昭和63年(1988)		8/-、運輸省が在来線活用のミニ新幹線方式、スーパー特急方式とする案を発表。高岡-金沢間、糸魚川-魚津間はスーパー特急に	8/-、政府・与党申し合わせで整備新幹線着工優先区間を決定
平成元年(1989)			3/11、JR在来線初の130/km運転開始(常磐線、湖西線、北陸線) 6/-、長野新幹線、高崎-軽井沢間認可(フル規格)。8/-、着工
平成2年(1990)			3/20、日本初のリニアモーター駆動小型地下鉄開業(大阪市営地下鉄鶴見線地線) 12/-、政府・与党合意で並行在来線の経営分離が明確化
平成3年(1991)		5/-、県、石動-金沢間のルート調整案を提案	6/20、東北・上越新幹線、東京-上野間開業 8/-、長野新幹線、軽井沢-長野間認可(フル規格)。9/-、着工
平成4年(1992)	7/-、北陸新幹線、新高岡-金沢間環境影響評価	8/-、北陸新幹線、西石動信号場-金沢間申請、認可及び着工(スーパー特急方式)	7/1、山形新幹線、福島-山形間開業(新在直通運転開始)
平成5年(1993)	10/21、「万葉線を愛する会」(地元法人、商工会議所、老人クラブ、個人会員等)発足	9/-、北陸新幹線、糸魚川-魚津間認可申請、及び着工(スーパー特急方式)。10/13、着工	
平成7年(1995)		4/-、北陸新幹線、富山駅整備調整事業認可申請及び認可。5/-、着工	
平成8年(1996)	8~9年度、県及び高岡・新湊両市による万葉線対策調査を実施		1/-、北陸新幹線、小松-南越間工事実施計画認可申請 3/-、北陸新幹線、南越-敦賀間環境影響評価実施のための駅・ルート概要公表。小松-南越間の工事実施計画認可申請 12/-、政府・与党合意で新たな財源スキーム、新規着工区間など決定
平成9年(1997)	8~9年度、県及び高岡・新湊両市による万葉線対策調査を実施		3/22、秋田新幹線、盛岡-秋田間開業(新在直通運転開始) 5/-、全国新幹線鉄道整備法改正(財源スキームの見直し) 10/1、長野新幹線、高崎-長野間開業(フル規格)
平成10年(1998)	4/23、路面電車と都市の未来を考える会・高岡(RACDA・高岡)発足		3/28、長野・上越新幹線、長野-上越間認可及び着工(フル規格)
平成11年(1999)			12/-、与党3党が長野-南越間を数十年でフル規格整備することなどを合意
平成12年(2000)	3/31、11年度万葉線経営改善計画調査の検討結果の報告。5/30、12年度同報告 9/11、万葉線問題懇話会から、高岡、新湊両市が、県の協力を仰ぎ、従来の行政依存型ではなく、市民参加型の第三セクターを設立し、存続を図るべきとの提言 10/-、(万葉線問題)高岡・新湊両市の取組方針、資産取得費、県の支援策について概ね合意 12/-、(万葉線問題)県、高岡・新湊両市議会で議論し、第三セクターによる万葉線の存続が了承	12/-、政府・与党が申し合わせ(長野-富山間をフル規格整備し、概ね12年強後の完成を目指す方針)	
平成13年(2001)	1/1、高岡・新湊市が「万葉線経営第三セクター設立準備室」を設置 4/5、万葉線(株)設立登記 10/10、加越能鉄道(株)と万葉線(株)とで営業譲渡契約締結	4/-、北陸新幹線、上越-富山間認可(フル規格)。5/27、 着工	
平成14年(2002)	1/8、国土交通大臣へ万葉線(株)への万葉線事業譲渡・譲受許認可の申請。2/14、許認可。4/1、 万葉線(株)による万葉線運行開始【路面電車の第三セクターは日本初】	8/-、新黒部-富山間で初の工事となる第2、第3黒部トンネル着工	1/-、北陸新幹線、南越-敦賀間環境影響評価
平成16年(2004)	1/21、万葉線(株)新形の超低床車両「MLRV1000形」(アイトラム)を導入	3/27、氷見・城端線で「忍者ハットリくん列車」が運行 12/-、政府・与党合意で富山-金沢間の平成17年度新規着工などを決定	
平成17年(2005)		4/-、北陸新幹線、富山-金沢間(フル規格)及び福井駅認可。6/5、 着工	12/-、北陸新幹線、南越-敦賀間の工事実施計画認可申請
平成18年(2006)	12/-、北陸新幹線高架橋(庄川橋りょう)工事着工	4/29、富山ライトレール開業	4/-、北陸新幹線、白山総合車両基地認可
平成21年(2009)			2/-、福井駅部高架橋工事完成 10/-、北陸新幹線、長野-金沢間工事実施計画(その2)認可 12/-、整備新幹線の整備に関する基本方針が決定(財源確保など新規着工5条件)
平成22年(2010)			12/4、東北新幹線、八戸-新青森間開業
平成23年(2011)			3/11、東日本大震災発生(東北新幹線、東北線等多くの路線が被災し、特に太平洋沿岸の路線では駅舎や線路等が流出するなど甚大な被害を受けた) 3/12、九州新幹線、博多-新八代間開業 12/-、政府・与党が未着工3区間の着工方針を確認
平成24年(2012)	9/8、万葉線に「ドラえもんトラム」登場 (当初平成25年8月31日までの予定、のち平成27年8月末まで延長) 春ごろ、北陸新幹線、軌道や架線等着工。9/9、新高岡駅(仮称)着工。高架橋工事市内全9工区完了 10/14、氷見・城端線沿線4市町村ラッピング列車 高岡市「あみたん列車」運転開始	5/-、新黒部駅(仮称)が着工 7/24、あいの風とやま鉄道(株)設立 (並行在来線(北陸本線県内区間)運営するため、県、市町村、民間が出資する第三セクターの鉄道会社) 11/5、氷見・城端線沿線4市町村ラッピング列車 砺波市「チューリップ列車」運転開始。12/10、南砺市「NANTO君列車」運転開始 11/17、富山駅が着工	3/-、北陸新幹線、長野-金沢間工事実施計画変更認可 6/-、北陸新幹線、金沢-敦賀間認可(フル規格)。8/19、着工 9/-、JR西とJR東が新型車両(W7系、E7系)のデザインを発表 10/1、東京駅丸の内駅舎保存復元完成
平成25年(2013)	5/6、万葉線「ドラえもんトラム」乗客10万人を達成(平成27年8月末まで延長決定) 6/7、JR西日本が新幹線駅の駅名「新高岡駅」を正式発表	3/16、氷見・城端線沿線4市町村ラッピング列車 氷見市「キット君列車」運転開始 6/7、JR西日本が新幹線駅の駅名「富山」と「黒部宇奈月温泉駅」を正式発表 11/7、北陸新幹線「黒部宇奈月温泉駅」に接続する富山地鉄の新黒部駅が着工 12/-、新幹線車両を使用した試験走行が長野-黒部宇奈月温泉間で実施。長野-黒部宇奈月温泉間で営業運転用旅客車両を使った試験走行が開始	10/10、JR東日本とJR西日本は一般公募の結果を参考にして北陸新幹線の列車名を決定・発表(速達タイプ:かがやき、停車タイプ:はくたか、シャトルタイプ:つるぎ、長野新幹線タイプ:あさま) 11/28、E7系が仙台で報道陣に公開 12/12、JR西日本、北陸線(金沢-直江津駅間)の廃止届出書を国土交通大臣へ提出
平成26年(2014)	1/25、万葉線「ドラえもんトラム」乗客20万人を達成 3/29、新高岡ステーションビル「クルン高岡」オープン 。万葉線は軌道を100m 延伸してクルン高岡に乗り入れ。電停名を高岡駅前から高岡駅に改称。 6/1、「クルン高岡地下街」が全面開業 7/21~8/13、万葉線(株)で環境配慮型車両であるハイブリッドトラムの実走試験 8/5、北陸新幹線W7系初走行 新高岡駅で歓迎式典	1/27、富山地鉄(株)、市電に「レトロ電車」を運行 3/28、JR富山駅高架下商業施設名が「きとと市場 とやマルシェ」に決定 5/24、新幹線富山駅で長野-富山・金沢間のレール締結式 8/5、北陸新幹線W7系初走行 黒部宇奈月温泉駅で歓迎式典。8/10、富山駅で歓迎式典	2/13、JR東日本と西日本、北陸新幹線の新型車両E7系、W7系のシンボルマークを発表 3/15、北陸新幹線用新型車両E7系、東京-長野間運行開始 4/1、JR西日本、車両基地「白山総合車両所」を開所 5/28、JR西日本、平成元年より運行の寝台特急「トワイライトエクスプレス」(大阪-札幌駅間)の来春での運行終了を発表
平成27年(2015)	(3/-、北陸新幹線、長野-金沢間開業予定。同日、黒部宇奈月温泉駅、新高岡駅開業予定)		

※主要参考文献・HP

『たかおか 歴史との出会い』(高岡市、平成3年)、『富山県史』通史編V 近代上(富山県、昭和56年)、同年表(富山県、昭和62年)、『城端線開通百年展』(砺波郷土資料館、平成9年)、草草人『鉄道の記憶』(桂書房、平成18年)、『とやま土木物語』(富山新聞社、平成14年)、万葉線株式会社HP、国土交通省HP、富山県北陸新幹線対策連絡協議会HP「未来を拓く北陸新幹線」、北日本新聞社HP、高岡市HP