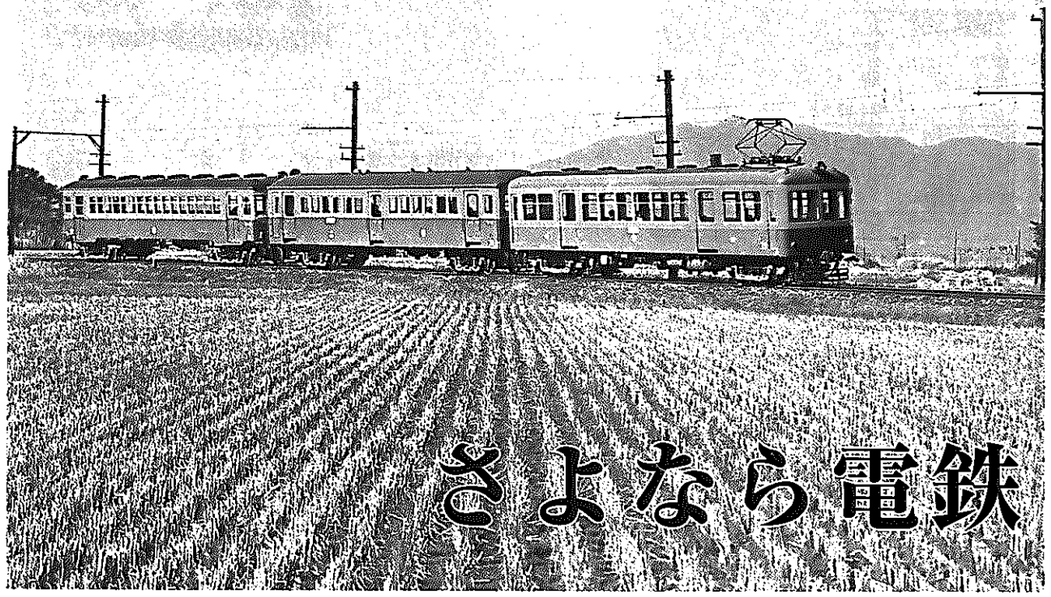
駆け抜けた66年



さよなら電鉄

昭和の初めに電鉄が誕生してから66年。これまで電鉄は新潟地震や幾多の豪雪など、多くの困難を乗り越えてきました。

現在は通勤、通学の足として利用され、親しまれている電鉄。かつては市日に行商人や買い物客でにぎわったこともありました。多くの人々に思い出を残して、電鉄は4月4日で姿を消します。

電鉄のない時代、白根では

明治の後期は、白根郷では白根丸、安進丸などの川蒸気船が活躍していました。大正期に入ると、道路の整備や橋の架設によって自動車が交通手段として本格的に利用され始め、乗合自動車が登場しました。しかし乗合自動車を利用するのは限られた人たちで、輸送人員も少数で料金も高く（白根―新潟間＝一円三十銭）、一般庶民にとってはまだまだなじみの薄いものでした。また、大正十三年の大河津分水の完成に伴い中ノ口川の水位が低下するなど、次第に川蒸気船の運航が困難になりました。そこで、これらに代わる交通機関の必要性が日増しに高まってきたのでした。

▲川蒸気船（白根丸）

▶新潟地震後の復旧作業

電鉄に人々は沸いた

昭和四年六月三十日、中ノ口電気鉄道株式会社が設立。白山―東関屋―白根―燕間の路線計画が立てられ工事が着工されました。今まで徒歩や船に頼っていた人々にとっては朗報でした。しかし、線路敷設の沿線地域では、工事に掛かると農民から苦情が相次ぎました。農業生産を主に生活手段とする地域であったため、用地問題をめぐって生活権をかけた地元農民の工事妨害事件も生じ、工事に遅れが出たのでした。

白根郷とその周辺の人々の期待と農民との紛争の中、計画は進められ、昭和八年四月一日、東関屋―白根間の新潟電鉄（昭和八年に中ノ口電気鉄道が改称）が開通しました。記録には、「一番電車は超満員で、始発の東関屋駅は見物人でごった返した」「電鉄開通時に鶯ノ木堤防の桜の見物客を対象にした、連絡バスとの割引乗車券も発売された」とあります。

その後も線路の敷設には困難を極め、特に白根―燕間の敷設は、新飯田地域近辺の泥湿地帯では底なし沼に土を盛るような作業が続きました。路線の総延長三十五・八キロメートル）、越後平野の中心を縦断する旧県庁前―燕間の全線が開通したのは、一番電車が白根地区の人たちを沸かせてから四カ月後のことでした。

それまで白根―新潟間は乗合自動車で一時間二十分も要していたものが、一時間ほどに短縮されました。しかも電鉄の料金は乗合自動車と比べて約三分の一の四十五銭とあって、白根郷の人々にとって画期的な交通手段となりました。

客車九両、貨車五両の計画から始まった電鉄は、新潟合同自動車株式会社（のちに新潟交通株式会社）との合併、客車・貨車の増両を経て、昭和三十年代まで繁栄の時期が続きました。最盛期には職員数約二百四十人の規模となり、電鉄の運転士たちは、当時の子供たちには憧れの職業として映っていました。

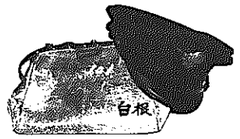
電鉄の衰退

鉄道事業に陰りが見え始めたのは、高度経済成長期を迎え、庶民にも自家用車が手の届くものとなり始めたころ。昭和三十九年の国道8号の開通がきっかけとなりました。輸送人員の多さと短時間、低料金で移動できる乗り物として同じ路線間を走る自動車よりも優位を保ってきた電鉄は、皮肉にも、時代の流れの中でその立場が逆転したのです。

平成に入ると、度重なる路線の縮小が行われ、今では全区間の約五分の三に当たる東関屋―月潟間の運行となっています。利用客の数は、昭和三十八年のおよそ六百三十万人をピークに、

駅員さんに聞いた電鉄の思い出

内藤　勧さん
（白根駅 臨時嘱託員）



内藤さんは、現在白根駅の臨時嘱託員として勤務しています。昭和22年に入社し、定年後も今の仕事を嘱託員として努めてきました。入社当時はまだ終戦後で、女性の車掌も4、5人いたそうです。

最盛期のころ、昭和30年代くらいが一番いい時期だったそうで、「沿線の市日にはかなりの利用客で、電車の中も立ち客であふれる混雑。当時は今のように、自家用で車を持つ人は少なかったので、電車は多くの人に利用されていた。道路は舗装整備されているところが少なく、『バスが揺れて乗りたくない』『バスの揺れで子供が怖がる』という人も多かった」と懐かしんでいました。

一番の思い出は新潟地震の時。「枕木と線路が海の波のように揺れて、もう使いものにはならない状態だった。大野―関屋間が一番ひどく、線路は水浸し。田んぼより敷地が低くなっていた」と内藤さんは話します。その場に立つと膝まで潜るほど地盤はぬかるみ、水がはけるまで10日から2週間ほど待ってから復旧作業を行いました。復旧まではトロッコを使って線路の下に土砂や砂利を盛る毎日。人手も足りず、約2カ月くらい掛かったそうです。

内藤さんは電鉄の廃止を迎えて、「人生の大半を費やしてきた。時代とはいえ寂しい。先輩たちが築き上げてきたものを無くしてしまうという情けなさもある」と話します。路線縮小の時は当時の県庁前駅に勤めていたそうで、廃止の残務処理を見届けてきました。「我が家が壊されるような思いだった」と話します。

4月4日の運行最終日は内藤さんが勤務の日。最後の電鉄を見届けることになります。そして、内藤さんと電鉄との半世紀の歴史も終わろうとしています。