平成八年度には百万人を割り込んでしまいました。以降、現在に至るまで年々乗客数は減少しています。昭和三十四年からは赤字が続き、平成九年度までに、累計およそ五十七億円に上りました。このような状況から、電車線の存続は難しくなっていきました。

電鉄廃止 決定までの動き

平成九年四月一日付けで、新潟交通株式会社から平成十年三月三十一日に電鉄廃止を希望する申し入れがされてから、白根市と沿線の市町村では電鉄存続のためのさまざまな取り組みをしてきました。

平成九年五月十九日、白根市長を会長とする「新潟交通電車線存続対策協議会」を設立。自転車乗車可能車両の運行、駅の整備・美化、沿線市町村のPR活動、JR線への接続、沿線の宅地開発や各種施設の誘致など、存続のための改善策が検討されました。

会では十数回にもおよぶ協議が行われ、新潟交通との話し合いも持たれました。しかし状況は変わらず、廃止時期を平成十一年三月末とすることと、代替バスの運行について確認がなされ、平成十一年十月二十六日、電車線廃止の同意に伴う覚書が両者の間で締結されました。そして今後は両者の意向を踏まえながら、路線の跡地利用の問題が検討されます。

電鉄がなくなる前に

もうすぐ電車が走る姿を見ることができなくなります。最後の運行となる四月三日と四日には、臨時ダイヤが運行されます(左表参照)。廃止までの間に、電鉄の車窓から見える春の中ノ口川沿いの景色を眺め、ガタゴトと揺られてみませんか。

【参考資料】白根市史、新潟交通二十年史

《4月3日、4日の臨時ダイヤ》

月潟行(上り)			東関屋行(下り)		
東関屋発	白根発	月潟着	月潟発	白根発	東関屋着
10：20	10：59	11：07	11：20	11：28	12：15
15：10	15：45	15：53	16：05	16：20	17：01

《4月4日の特別最終便》(下りのみ)

- 月潟発　21：50(東関屋着 22：37)
- 白根発　22：30(東関屋着 23：03)

～電鉄利用者の声から～

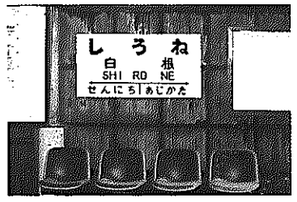
●「電鉄がなくなるのは寂しいです。結婚してから約三十年、仕事や買い物でよく利用してきました。昔は子供をおんぶして乗ったものです。今では子供も新潟へ通勤に利用しています。4月4日には子供を誘って一緒に乗ろうと思っています」(味方村・主婦)

●「バスは雪の日など時間が不規則。電車の方が好きです」(魚町2・学生)

●「まだ通学で利用するから、もう少し続けてほしかった。特に冬場は電車の方がいい」(潟東村・学生)

●「通勤で利用しているので、なくなるのは困ります。でも、これだけ乗る人が少ないと仕方がないのかな」(味方村・会社員)

◀現在の通勤・通学風景



投稿でつづる 電鉄の思い出

電車通学にあこがれて

大那菜穂子さん(二十八歳・杉菜町)

今から十三年前のこと。私は電車通学にとてもあこがれて、新潟市の高等学校へ通っていました。思い起こせば通学の三年間、いろいろなことがありました。

まず一番に頭の中をよぎることは、ある冬の朝、三両編成の電車が大雪のために遅れて、白根駅から一両だけ出発することになったときのことです。私は白根駅からの乗車でしたので、運良くいすに座ることはできたのですが、駅に停車するたびに人の数は増すばかり。「おしくらまんじゅう」のような状態になりました。苦しくて座っていることもできず途中下車したのですが、その時に思わず自分のひじで窓ガラスを割ってしまい、皆さんに迷惑を掛けたことを思い出します。

電車通学にあこがれ、通学が始まったものの朝は早く、白根駅までの雪道はつらいものでした。しかし、父や兄そして叔父に送ってもらったり、母が早く起きてお弁当を作ってくれたりしたおかげで、三年間無事に通うことができました。私にとってこの三年間はつらく、楽しかった、忘れることのできない大切な思い出です。

四月には廃止されるということで、娘の思い出になるようにと、主人の両親に連れられ、娘も電車に乗ることができました。三歳の娘も「チンチン電車に乗った」と喜んでいました。最後に乗ることができて良かったです。

電車の思い出

小林洋子さん(五十九歳・古町)

昭和三十年から三十五年ころまでの六年間、電鉄を利用しました。新飯田駅から燕まで朝の通勤電車は今では想像できないほどの混雑。駅員の人たちが何人もドアの外から詰め込むのです。つり革につかまっていると、人に押されて座席に座っている人の膝の上に座ってしまったことがあり、恥ずかしいのなんの。汗だくの思い出があります。

そして仕事場に行くまでに、手や足がくたくたというときも。大雪の時は新飯田駅から灰方燕駅まで歩いたことも。今の車社会では笑い話ですね。

新潟電鉄廃止に思う

荒木　宏さん(七十七歳・和泉)

昭和八年までは、新潟へ行く川蒸気船が唯一の交通機関でした。白根からは下りが二時間、上りで三時間も要しました。それも、二隻で一日わずか数回とあって、ちょっとした用事でも一日掛かりでした。それが電車の開通によって、一時間足らずで新潟へ行け、しかも、一日二十数回も往復できるとあって、当時では夢のような出来事でした。

ラッシュ時には三両編成でも間に合わず、立ったまんま押し込まれ、途中下車の人は降りるのに大変でした。通勤通学はもちろんのこと、終戦前後は食糧輸送にも大活躍した電車で、電鉄沿線の住民にはなくてはならない大切な交通機関として存続されてきました。

昭和三年に新設された送電線もその需要のために、一万ボルトから三万ボルト(現在六万ボルト)に電圧アップを図り、電鉄と理研電線工場の開業に備え、昭和の不況と白根大火の復興に大きな力となりました。

車社会とはいえども、せめて国道8号の整備を終えるまで存続できればと思うと残念でなりません。大正に生まれた私たちには、多くの思い出を忘れることはできません。