

地域社会を

特集 新潟交通電車線

動というのではありません。新潟市白山浦地区の人々を中心にしたこの運動が起きたのは昭和三十三年ごろまでさかのぼります。騒音、震動、交通安全など配慮しなければならぬ面はあります。

昭和五十四年に運輸省、建設省から、市部の軌道を修理するようにと勧告を受け、昨年の秋（十月二日）十一月二十五日）軌道床硬質化工事が市内二・六キロ行われました。

この工事は、レールの下をコンクリートで固め、さらにレールを交換することで、震動、騒音をバス並のレベルに落とそうというものです。総工費一億八千万ほどで、国、県（道路管理者）などの補助を受け新潟交通が施工しました。

その結果、新潟市の調査では、白山浦一丁目六二七で騒音九十三ホンが八十四ホンに、振動七十三デシベルが六十三デシベルに、関新一丁目九十二ホンが八十七ホンに、七十二デシベルが六十七デシベルに低下しています。

また、一月一日に本町で七番目の駅（停留所）黒崎中学前駅が営業

▲北陸自動車道下を通る電車
時代を感じさせます

走り続けて50年

結ぶ

新潟・燕電車線



昭和八年に出発進行

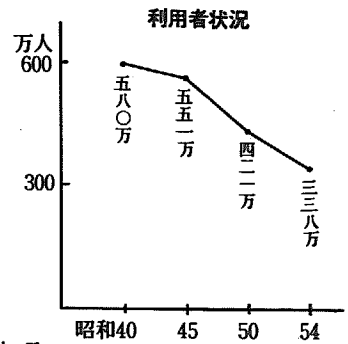
でんしゃ——なんとなく親しみのある言葉です。一月一日（日）から「黒崎中学前駅」が営業を開始し、中学生を中心に利用者も多いようです。また、十二月定例議会で西善久駅の設置の請願が採択されました。

その一方で、利用者の減少や騒音などの問題もあるようです。

しかし、朝の各駅の様子を見ればわかるように、本町の交通機関の一つとしてなくてはならないものです。

今号の特集は「電車」です。

三百三十八万人の利用者



た。そして、中ノ口電気鉄道株式会社（資本金一五〇万円、従業員十四名）が設立されたのが昭和四年。鉄道工事を昭和七年に開始し、社名も新潟電気株式会社と変更して電車事業の開始となったのです。同時期に中ノ口の汽船が姿を消しました。時代の流れだったのでしよう。

しかし、開通当時営業成績は芳しくなく、昭和十一年にようやく経営も軌道に乗りました。この年におなじみの県庁前駅が完成しています。また、バスも兼業し始めました。

昭和十六年、太平洋戦争。日本は戦時体制となり、昭和十八年、国策による統合で、新潟合同自動車株式会社と合併し、現在の新潟交通株式会社となったのでした。

上の表を見て下さい。電車の利用者は年々減少し、昭和五十四年は三百三十八万人でした。車社会といわれて久しい今日ですが、やはりそれを裏付けているようです。

また、町内の各駅の利用者状況は3ページの表のとおりで、増えているのは本場駅だけです。これは黒崎高校の通学者と考えられます。なお、五十四年、三百三十八万人の内、本町六つの駅の利用者は、七十五万人です。

現在、電車は電動客車が九両、その他十両で全部で十九両。これに乗る運転手は二十二名、車掌は二十名だそうなんです。貨物は白根駅で取り扱っています。

さて、敗戦後の昭和二十一年の輸送人員は約六百四十万人。世の中平穏になるにつれてか、減り始め昭和二十八、九年には四百万人台。その後、昭和三十年代は増え続けて三十八年には六百万人台に。しかし、三十三年以降、経営は赤字に転落しているというところで、利用者にとっては気になるところですよ。

昭和四十年代の前半、「あと〇〇日で電車廃止」という立て看板が立っていたのを記憶している人も多いと思います。実際、廃止運

▲朝十時ごろの車内



黒崎町管内駅の1日平均乗降人員

	50年度	55年度	%
寺地	519	425	△18.1
焼鮎	1,284	927	△27.8
越後大野	689	491	△28.7
新大野	1,656	1,054	△36.4
木場	553	701	26.8
板井	523	365	△30.2

△は減少
新潟交通調べ

業開始したのはご存知だと思います。一月一日からダイヤ改正が行われ、今までに比べて四本増発されています。

朝夕の通勤時はそうとうの混み方です。昼間は利用者が少なく、

「万代橋を電車が通る

予定だった……」

岡田幸平さんに聞く

本町板井に住む岡田幸平さんから、「電車の今昔」と題する投稿をいただきました。岡田さんは、昭和十二年から四十六年まで県会議員を務められ、県会議長の要職にもありました。そして、中ノ口電気鉄道株式会社の発起人の一人でもあります。現在、八十五歳の高齢ですが、すばらしい記憶力でインタビューに応じてもらいました。

「そもそも電車を通そうということになったのは、岡田「大正時代に今の越後線（当時私鉄）が開通しました。それで西蒲原にも鉄道が欲しいと思いましたが、中ノ口の洪水などもあり、いつまでも船の時代ではないだろう。また、県の土木課からも話があつて、鉄道を通すことになったのです」

女、年寄りのための電車という声があります。しかし、公共性という点から考えれば利用者がいれば、その便をはかってもいいと思います。

「発起人は黒崎からは私。他に

十八ぐらいで、株式会社なので株を売らなければならないのですが、当時（昭和四年）は不況でして、百五十万円の資本金がなかなか集まりません。で、四十万円を新潟水力（後に東北電力）に頼みました。

予定ルートは現在と同じだったんでしょか。

岡田「ええ、そうです。ほとんど同じですが、最初は堤防の上を道を通りました。というのは道路に線路が敷けるので、建設費が安くなるからです。しかし、それでは国の認可が得られず、堤防下になりました。堤防下というのは用地買収をする必要がなかったからです。ですからこんな曲がりくねった線路になりましたが」