

# まちのニュース

町の様々な出来事をお伝えします。



## 健康づくりを生活環境から考える

5月24日(土)、立仏の町民農園で鳥原環境クラブの皆さんがさつま芋の苗100本を植えました。これは、健康づくりを生活環境から考える鳥原環境クラブの皆さんが、自然とのふれあい体験学習で行ったものです。20人の親子は慣れない手つきながら、自分たちの手で畝からおこし、植え付けを行いました。

5月24日(土)、北部地区公民館で遊びのひろばが行われました。平成9年度の第1回目となる今回は、籐手芸でクッキー皿を作るということで女の子7人が参加しました。講師の皆川さんの説明のあと、水で湿らせた籐をいっしょうけんめい編んで、すてきな皿ができました。



## 籐を編んでクッキー皿

## トラック2台分のごみ



5月25日(日)の早朝、信濃川クリーン作戦が行われました。これは、信濃川をきれいにする会の皆さんが、町内の信濃川流域を5カ所に分けて一斉に空きカンなどのごみを拾ったものです。あいにくの雨の中、80人の参加者はトラック2台分のごみを回収しました。



## 黒埼町消防団が実践的な水防技術を取得

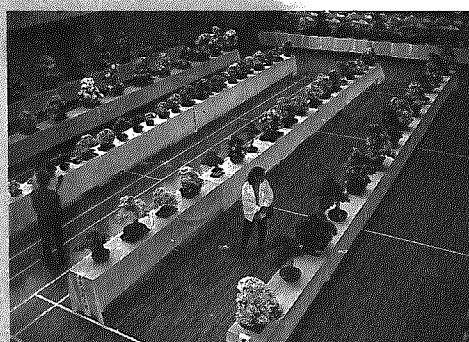
6月1日(日)、山田河川敷公園で信濃川下流水防訓練が実施されました。夏を思わせる強い日差しの中、信濃川下流、中之口川沿線の8市町村の消防団員169人が、縄結びや土のう捲きなどの基本技術の講習から「月の輪工法」、「積み土のう工法」、「木流し工法」、「シート張り工法」の水害に有効な訓練をテキパキと行いました。



## 育児用品のリサイクル

5月29日(木)、保健センターで育児用品のフリーマーケットが行われました。これは、育児用品をうまくリサイクルし、友達の輪を広げようと「子を持つ親の集い」で行ったところ好評だったので、全町を対象に開催したものです。当日は、近郊の亀田町や白根市からの出店も含め、40軒の出店、約500人の参加者が集まり子供服やぬいぐるみなどがリサイクルされました。

6月7日と8日の2日間、農村環境改善センターでさつき展示競技会が開かれました。当日は、大型、中型、小型に分けられた見事なさが展示され、訪れた人の目を楽しませていました。また、山野草展示会も同時に開かれ、競技会に花を添えていました。



## 見事な出来栄のさつき展



## 電鉄の冷譜 第39回

昭和八年、住民待望の新潟・燕間電車運行の夢が実現

大正期のころ、越後平野の中央部の中ノ口川沿岸黒埼を含む、南北三十余キロ、東西十キロの地帯は、一市二十数カ町村二十余万人の人口と豊かな天産品がありながら地勢上信越線、越後線等鉄道の恩恵が受けられず、交通機関としては中ノ口川信濃川を利用した船航の便だけという誠に恵まれぬ環境の中にあつた。大正九年に一部区間にバスの運行が開始され、沿線交通に画期的な新風を送り込んだ(新潟・白根間に黒埼の山際佐之助氏が「黒埼商會」のバスを開通する)、しかし当時のバスは小型で運行回数は少なく、運賃の面や更に冬期間は運行不能ということ、地域住民の足となるには、充分とはゆかぬかたつたようである。注 山際佐之助氏は木場の人で、第五代黒埼村長を務めた人である。このような状況から次第に郷土に鉄道がのりか結果、同志者により大正十四年電気鉄道敷設免許申請が官庁に提出され、昭和三年許可が下り、翌四年、代表専務取締役奥山電蔵氏名で中ノ口電気鉄道株式会社が

創設された。昭和七年工事を着手し、商号を新潟電鉄株式会社と改称した。昭和八年四月一日東関屋〜白根間(東関屋〜平島・焼酎・越後大野・木場・板井・吉江・味方・白根の九駅、十七・一キロ)が開通。同七月に東関屋〜県庁前間(二・六キロ)を、続いて八月白根〜燕間(白根・月潟・六分・新飯田・小中川・灰方・燕の六駅、十六・一キロ)を開通。ここに県庁前〜燕間三十五・八キロ全線を開通し、中ノ口川沿線住民待望の新潟・燕間電車(電車)運行の夢が実現したのである。同社沿革史に「戦中、戦後は輸送需要も増加し、施設、車両の増強を行い地域への社会的民主的寄与につくし、「当地方ただ一つの『電鉄』として親しまれてきた」と記されているが、中ノ口川沿線の人々に対し、電鉄はどれ程大きな恩恵と実益を与えてくれたか図りしれない。今日のマイカー時代など、とても考えられない戦中、戦後のころ、電車は文字通り人々の足であった。次に、思いつくままに電車の思い出を

ひろつてみる。

◎戦中戦後、一日二合二勺の配給米だけで足りず、大勢の新潟の人たちが電車に乗って食糧の買い出しにきた。電車はそんなことにも役立っている。

◎働き者の沿線の農家のばやあかたちが、畑で作った農作物を馬籠にかついで、朝の一番電車で新潟の朝市に売りに行った。これは戦前から戦後も続く。

◎軌道車(電車)はバスと違って短時間に、しかも時間通り正確に走るため、新潟へ通勤するサラリーマンや学生にとって掛けがえのない乗り物だった。

◎また新潟の病院に通うお年寄りや病人にとって電車はありがたかった。

◎太平洋戦争がはじまったころから、新潟鉄工所や軽金属などの軍需工場へ通う人が多くなり朝夕の電車は超満員で、三両編成も追いつかない大勢盛りだった。

◎電車で征く出征兵士を駅で歡呼の声で送った思い出もある。また、敗色濃くなった昭和十九年ころ、こそと突って征く何人かの出征兵士や、越後大野駅で無言の帰国をする英霊をも電車は見ている。

こうしてみると電車は、私たちにとって何ものにも替え難い大事なものであった。

電車を守ろうと沿線の人々のこんなこともあった。昔より今は小雪になったとよく言われるが、昔は大雪のことが多く終戦の前後のころには、一晩にメートル近く積る雪が積もり、朝起きてびっくりすることがよくあった。今では、二、三十センチも雪が降ると除雪車が出て雪のけをするが、昔は除雪車もなく、この自治体でも雪のけはしなかった。大雪で電車が動かなくなると、新潟へ通勤、通学をする人は大変だった。大野から歩いて行く人もいたが、上の金巻や板井あたりから歩いて行く人も何人か見た。電車が一周間も十日も運休すると、沿線の村や部落から青年団や消防団がシャボロを持って電車線路の除雪の勤勞奉仕に出た。これは、日頃世話になっている電車を守ろうという若い人たちの心意気でもあった。

また、電鉄側も沿革史にも「地域への社会的、民主的寄与につくし」とあるように、昭和二十年後半ごろから、沿線十数カ町村青年団の「電鉄沿線陸上競技大会」をすべて自社の費用で開催し、その大会は昭和四十年代のことまで続けられた。

このように電鉄と沿線住民は、昭和八年開業以来深いつながりで結ばれてきたようである。

昭和四十年代に入ったころから社会経済の発展は輸送構造の変化をもたらし、それに伴う道路網の整備改良にもない自家用自動車が増加。加えてミニバイク、自転車等交通手段の多様化が進み、電鉄の旅客輸送量は減少の一途をたどるようになった。

かつて、昭和二十七年ころ越後大野駅の乗降客数一日一千名位だったのが、平成三年度の新潟交通調べでは僅か百名となっていた。

新潟交通では、沿線住民のため経営の維持に努め、合理化に次ぐ合理化をして今日に至っている。

(続く)