

# みんなで考えよう

## 電鉄廃止問題シンポジウム

9月26日(金)、保健センターで電鉄廃止問題についての、シンポジウムが開催されました。これは、中ノ口川沿線6市町村(白根市、黒崎町、味方村、湯東村、月湯村、中之口村)の商工会で構成される中の口川沿線経済振興協議会が主催したもので、「これからの都市交通と電鉄廃止問題について考える」をテーマに3人のパネリストからお話をいただき、それについて質疑、応答が行われました。当日は用意されたイスが足りなくなるほどの参加者があり、この問題への関心の高さがうかがわれました。

3人のパネリストのお話の要旨は次のとおりです。

高橋 新治氏  
(電車線沿線在住・会社員)

現在の車社会は、健康者にだけ都合よく、高齢者や障害者に何も配慮されておらず、そういう中であって、定時性が確保されている電車は貴重なものである。

廃止は困ると存続をお願いするだけでなく、沿線自治体や住民の努力で利用者を増す工夫をしてほしい。

新潟市内中心部への便が悪いので、東関屋駅からJRへの乗り入れを検討してはどうか。

佐野 可寸志氏  
(長岡技術科学大学助教)

日本全体の人口はこれから増えることはないが、都市周辺の人口は増えていくので、新潟市周辺は、0.5%くらいずつ増加するものと思われる。そうすると道路の渋滞は今の何倍にも

なる反面、電車の利用者は2.3%増えるのではないかと。環境問題から二酸化炭素を10%減らすとすると、好きな時に車に乗ることができなくなり、通勤に電車を利用する人が増えるのではないかと。

子どもの数は減ってきているので、通勤客を増やす努力が必要である。

どうしても電車は採算割れするものなので、その負担をどうするかが存続への課題である。

大野 真一氏  
(新潟県工務部副部長)

新潟市内中心部への乗り入れがない今の形のままで存続は難しいが、雪国で道路だけに頼る今の交通体制は問題である。国内で唯一熊本市で走っているライトレールで新潟都市圏内

### 質疑・応答

Q 新潟交通の古い電車と新しい電車の消費電力の違いを聞きたい。

大野氏 車両重量が軽くなっているから、30%くらい省エネになっている。新しい電車の価格は熊本市の例で2億2千万円、自治省から6千万円の補助がでた。大蔵省も安くできる路面電車を支援している。

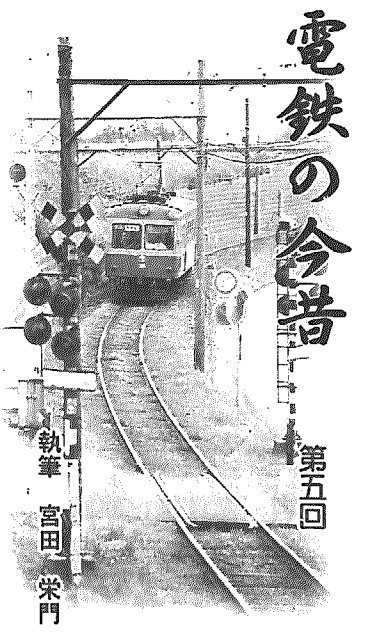
Q 財源について聞きたい。シンガポールのように都市乗り入れ税のようなものになるのか。

大野氏 地方交通税。これは住民の要望を入れて地元も負担するという形である。

佐野氏 ヨーロッパなどでは、少なくとも半分は公が負担している。サンフランシスコでは、住民投票で他の地方より高めの消費税を取っている。

Q 自分の住んでいる所は、朝夕の時間帯は交通渋滞しているが、解決策はないか。

佐野氏 渋滞するから道路を整備する。また渋滞する、整備するの悪循環になっている。混む時間は決まっているのだから、その時間はお金を取るのか、1人乗りではなく4人乗りにするとかの規制が必要である。



## 電鉄の冷遇 第五回

### マイカーの増加に伴い利用者数は減少

(先月号からの続き)  
昭和二十八年四月一日、味方中学校前停留所がで営業が開始する。

それより六年前の昭和二十二年五月、現在地に味方中学校がつくられたが、そこは「味方八番と吉江の境目」で、当時その辺一帯は梨やさつま芋の植えられた広い畑地だった。村長は笹川さん、初代中学校長渡辺さんの時で同村は、また、教育熱心で知られた土地柄でもあったが、現在の校地に場所が選定されると、そこに一番多くの畑を持つていた現佐々木仙一郎さんの祖父・仙太郎さんが、村の教育の発展のためと土地を提供される他の所有者もこれに協力して現在の味方中学校がつくられた。これは余談であるが、同校

のトラックが、郡内にただ一つの四百メートルコースとして有名であり、戸数千二百戸、人口約四千九百名で比較的小村の味方村が、これによって如何に教育熱心な村であるかがうかがわれる。この味方村には、電鉄の駅や停留所が六つもあって、味方中学校に取材してみたら生徒は春から秋にかけては、ほとんどが自転車通学をしているが、冬から春までの数カ月間は百人以上の生徒が毎日電車を利用してきているということである。前記、味方中学校前停留所のできたときのエピソードが次のように伝えられている。

同中学校前に新潟電鉄の停留所ができたのは、同校の開校から六年後のことで、それまで味方村には五つの駅や停留所があった。学校前に停留所を要望する声は村民の間に前からあったが、沿線の長い黒崎でも駅や停留所は六カ所しかなく、そんな訳からか、なかなかこの願いは実現しなかった。

この時、前にも記した新潟電鉄開通の発起人の味方村吉江の高橋吉蔵さんと板井の岡田幸平さんが、新潟電鉄の社長中野四郎太さんと掛け合って、中学校前の停留所はできたのだという。昭和四十二年十月一日、寺地駅が営業開始。このころ寺地付近に宅地造成とともに住宅建設が進み、新駅の開設となった。しかし、このころからどの町村にもマイカーが急激に増え、それにより電車の利用者数は大幅に下降線をたどるようになった。新潟交通では、このころから経営の合理化に努めるようになり、昭和四十五年十二月二十五日、白根駅に自動券売機一台を設置。続いて四十六年と四十八年県庁前駅に二台の自動券売機を設置して、これによりパート制を導入。それが職員削減への第一歩であった。

そして、経営を続けるためには、どうしても合理化によらざるを得ない電鉄本社側と、生活のために自分たちの職場を守らなければならないとする組合員の厳しく切ない闘いが始まった。

こうした中、昭和五十五年九月二十六日、東青山駅が営業を開始した。

本町の後藤茂男さん(鳥原)は、昭和十六年新潟電鉄株式会社に入社。越後大野駅員を振り出しに沿線各駅の助役や駅長を務め、東関屋駅長を最後に定年退職した人であるが、筆者の二年先輩であり面識もあることから本紙の取材に訪れた。

会社のことだからと、余り話したがらない後藤さんであったが、無理に願ってすでに合理化が始まっていた昭和五十五年当時のエピソードを聞くことができた。

新潟電鉄では、これから行う大合理化計画を目前に、できるだけ組合員の了解と協力を得るべく、五十五年一月十日から十二日までの三日間、会社側一名、組合側五名(後藤さんを含む)で、地方鉄道の先進地島根県出雲市一畑電鉄株式会社の視察研修を行った。一畑電鉄は新潟電鉄より若干小規模の会社であったが、あの有名な出雲大社のお膝元ということで、かなりの繁盛を極めていた。そこで後藤さんたちは、数年前に合理化を終えていた同鉄道のワンマン列車や駅員、駅舎などのすごい合理化ぶりに驚いて帰ったという。

(続く)