町役場の配置 ☎377－3101代

本館2階
議会事務局…内線181・182

本館1階
住民福祉課…内線131～137、税務課…内線141～147
保健衛生課…内線121～128、会計課…内線111・112

分館3階
総務課…内線321～327、企画商工課…内線331～335、都市計画課…内線341～343
農政課…内線351～355、下水道課…内線361～364、建設課…内線371～376

分館2階
広域行政対策課…内線381～383
教育委員会（学校教育課…内線211・212、社会教育課…内線221～223）

町民海外派遣研修

町民海外派遣研修参加者リポート①

今月号から5、第3回町民海外派遣研修に参加された方々の報告書の要旨を紹介いたします。参加者の視察、研修の成果をご覧ください。

文化、歴史、風土を体験

団長　伊藤　健三

この度の第3回町民海外派遣研修に参加させて頂き、町当局に対し厚くお礼申し上げます。今回の研修視察テーマは、アメリカ、ロサンゼルスでは「産業振興・商店街の活性化」ということで、リトル東京地区内にあるジャパニーズビレッジプラザの研修視察及び日米文化会館、全米日系人博物館、グランドキャニオン視察という日程でロサンゼルス滞在3日間の研修視察でした。又、カナダのバンクーバーでは、「カナダにおける生涯学習のあり方と現状」をテーマに組織概要とプログラムの内容、日本のカルチャー教室との違い等を、バンクーバーコミュニティカレッジで研修し、市内視察では、クィーンエリザベス公園、スタンレー公園、チャイナタウン、ガスタウン、トーテムポール等、バンクーバー島では、19世紀英国の面影を残すビクトリア視察という滞在3日間のバンクーバーでの研修視察でした。今回の参加者は、一般町民の皆様から13名、町当局から河内町長、土田企画商工課長の計15名で海外派遣研修視察団を結成させて頂きました。

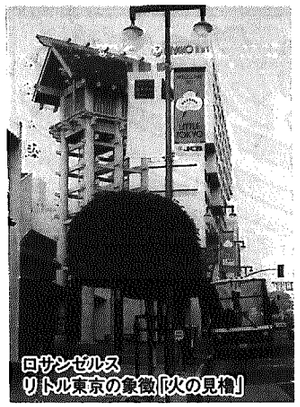
10月20日、夢と希望とロマンを抱いて、成田空港から最初の目的地ロサンゼルスに向けて出発致しました。翌日、ホテルから徒歩でリトル東京地区内にあるジャパニーズビレッジプラザに「産業振興」について視察致しました。西はロサンゼルスストリートから東はアラメダ、北はファーストから南はサードの辺りまでを指すリトル東京、ここは日系人達が古くから築いてきた重要な拠点です。ジャパニーズビレッジプラザの中に入って行くと、オープンエアー式のモールになっており、中でも行列のできる店として有名な今川焼きの「みつるカフェ」の店を訪問しました。そこで、日米地域振興協会のキャサリン井上さんと店のオーナーの山口みつるさんから、こころ暖まる歓迎を受け、プラザの創設と今の現状について説明を受けました。このプラザは、木材使用の火の見櫓と、青色焼き瓦で象徴される商店街でデザインのユニークなことで米国住宅開発局から賞を受けています。約48店舗のうち14店はレストランで、多くは永年リトル東京地区でビジネスをしてきた日系人の経営でスタートしたといいます。又、このプラザでは多彩な行事があり、七夕祭、七五三、二世ウィーク祭、年末には将軍サンタも現れるという行事があり、日系人の心のふるさとととなっているとのお話でした。又、「みつるカフェ」のオーナー山口みつるさんは鹿児島出身で薩摩揚げや薩摩汁を出す店として始めたのが今から30年前、今川焼きは、気軽に楽しめる日本の食べ物として作り始めたのだそうです。みつるママさんは、これからもプラザの活性化とロス在住の日系人の心の拠り所になる様一生懸命頑張り、貢献をしたいと力強いお話で「日本人魂」を感じさせられました。ただ一つ気掛かりなことは、国際市場経済の中でこのプラザでもチャイナ「中国」とコーリャン「韓国」系のパワーの波が押し寄せ経営者が替わりつつあるというお話で、少し残念な気も致しました。

（略）

第2の研修目的地バンクーバーコミュニティカレッジを訪問し、研修させて頂きました。大多数の参加者から質問が出され、「生涯学習」に対する熱意がひしひしと感じられ、素晴らしい研修成果を上げることができたと思います。又、今回の研修成果が、今後の当町の各分野に生かされるものと期待したいと思います。

（略）

私は、今回の研修視察でアメリカ及びカナダの文化、歴史、風土を体験して、少しですが、国際感覚が身につき、意識の高揚が図られ、見聞を広げることができました。今後は、当町の青少年育成の観点から青少年海外派遣研修を計画してはどうかと思います。最後にこの度の海外派遣研修を計画された河内町長、土田課長には大変お世話になり感謝を申し上げます。又、副団長を務めて頂いた梅津さん、桂澤さんを始めとし、参加者全員の皆様からご協力を頂き、事故も無く、わきあいあいの中で15名一致団結して7泊8日間の研修視察を終えることができました。心から感謝とお礼申し上げリポートと致します。


ロサンゼルス
リトル東京の象徴「火の見櫓」

バンクーバー
ランガラ・カレッジ

桂澤　美和子さん（新田町）

仕事がら同業の友人は大勢いるので、若い人と友達になりたくて参加しましたが、若い人の参加がなく少し残念な結果でした。リトル東京の研修は町当局が意図したものと、旅行社の意識が違い失望しました。カナダのコミュニティカレッジでも感じたのですが、黒埼町はベッドタウンとして生きるのがいいと思うので、英会話教室など生涯学習の場の充実をお願いします。

梅津　貞吉さん（寺地本村）

参加者の中で一番高齢でしたが、体調をくずすこともなく無事帰って来ることができ、ありがとうございました。今頃になって海外を楽しんでいますが、若い人や子供たちに海外研修の機会を提供してやれたらと思います。私立の高校生がいっぱいいて、事故もなくやっているようだったので、黒埼町も中学生を対象に海外研修を計画したらと思います。

伊藤　健三さん（鳥原本村第一）

団長は荷が重かったのですが、副団長始め団員の方々から助けて頂き、素晴らしい研修ができたと思っています。これからの黒埼町の町づくりに、大いに生かしていきたいと思います。とかく海外研修というと、批判があるようですが、行った人でないと世界的感覚は身につかないと思うので、今後は青少年にも門戸を開いてほしいと思います。研修にあたり、町当局と町議会に対し、厚くお礼申し上げます。

電鉄の今昔　第七回

予期していた電車廃止の発表

執筆　宮田　栄門

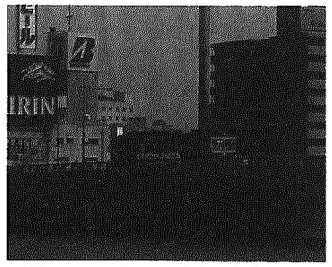
（先月号からの続き）

利用者の激減により、新潟交通（電鉄）が、合理化に次ぐ合理化をして、苦しい経営努力をしながらも事業の維持に努めている姿に、沿線自治体は元より、電車利用者は感謝しながらも、何時かこの日が来るであろうと、恐れ、予期していた電車廃止の発表である。

余りにも突然のことで、しかも、黒埼町では、本年三月に新潟ふるさと村近くに新駅を設置してもらったばかりだから、特にその驚きは大きい。

今にしてみれば、何を言っても詮ないことであるが、昭和四年六月に創立された中ノ口電気鉄道株式会社の計画書には関屋（旧称団九郎）からの市内線は、信濃川べりを通って旧県庁前に達する予定であった。ところが、新潟市や白山浦通り商店街の人々の強い要望により、白山浦経由になったと筆者は岡田さんから聞いている。また、将来は、ＪＲ白山駅前から路面電車で古町十字路を経て万代橋を渡り、新潟市弁天の国鉄旧新潟駅前を結ぶ計画であったということも。

注　昭和六年十二月八日に新潟水電株式会社から路面電車軌道敷設権（新潟市白山浦から国鉄旧新潟駅前間）を中ノ口電鉄（後の新潟交通）は譲り受けている。新潟交通電車部には白山前（県庁前）駅－新潟駅前、二・八キロの路上に設置する営所通り、古町十字路などの五停留所やカーブ半径などを記した路線計画図が残っているという。


万代橋を走る電車（写真は合成です）

前記、白山浦から市内中央部を通り、万代橋を渡って国鉄の旧新潟駅前までを結ぶ新潟交通の遠大なる路線計画も、戦中、戦後と物資不足のためかなわず、しかし、何時の日かわと、一縷の望みをつなぎ、昭和二十三年五月二十五日、新潟交通では新潟駅－県庁前駅間軌道工事施行認可を受けた。昭和二十七年八月七日工事竣工期限伸長認可を受けているが、次第にマイカー時代の到来により、遂に路面電車の計画を断念し、昭和三十三年十月二十三日、同起業の廃止が許可された。

また、前に触れた電鉄線の白山浦乗り入れについて、こんなエピソードもある。

昭和七年着工前の新潟電鉄の市内路線計画によれば、関屋（旧称団九郎）から信濃川べり（現在の川岸町のあたりか、当時は住宅もほとんどなく土地買収も容易だったと思われる）を通って県庁前に達する予定も前記の理由で、白山浦商店街を通ることになり、街の人たちもこぞってこれに協力し、東側の商店や住宅は全部七尺ずつ後退したのだという。

注　板井の佐々木さんの親戚の曾山豆腐屋さんがそのとき白山浦通りの東側で営業をしていられた。

新潟電鉄では、路線が信濃川べりから白山浦経由県庁前に変わったことで、その用地買収費や建設費が莫大なものとなり、大変だったと岡田さんから聞いている。

昭和八年、白山浦通りの電車開通に続いて、前記昭和十一年には路面電車の通ることを喜んだ商店街の人たちは、店の広告宣伝に、「電車通り○○商店」などと書いて、当時珍しがられた電車を宣伝に使ったと言われている。

しかし、時代の流れとともに、昭和三十四、五年ころから白山浦の人たちの間に、電車による震動や騒音公害から不満の声が起こりはじめ、しだいに電車の廃止運動となっていった。

昭和五十四年、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た新潟交通では、昭和五十六年の秋（十月二日から十一月二十五日）、軌道道床硬質化工事が市内、二・六キロにわたって行われた。この工事は、レールの下をコンクリートで固め、更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。総工費一億八千万円ほどで、国、県などの補助を受けて行われた。

竣工後、新潟市の調査では、震動、騒音ともに大幅に低下していたが、電車利用客の減少は続き、平成四年三月二日、遂に東関屋－白山前間は廃止された。この区間のなくなったことにより、一層、人々の電車離れが進んだ。この東関屋－白山前間の廃止も痛かったが、かつて新潟交通が真剣に考えた県庁前から営所通り、柾谷小路と通り万代橋を渡って旧新潟駅までの路面電車が実現していたなら。自治体等に先見の明があったなら。このような廃止問題も起こらず、県都の車渋滞や公害問題がどれほど緩和され、市民の足として電車が利用され、どんなに喜ばれたか計り知れない。

（続く）