

長鳥駅 50 周年・駅となるまで

埋もれた親たちの軌跡

伊部 武彦

長鳥駅は S L がよく似合う。線路勾配がきつく、S L が最も S Lらしく躍動する風景をつくるからだ。今年十月十三日、その風景が再現した。実に三十四年ぶりのことである。

下りの S L は午後四時半ころ長鳥駅を通過。夕闇迫る小雨の中を S L は黒煙を力強くたなびかせ、前照灯をこつこつと照らしながらホームに進入し、汽笛を一声あげつつ赤いテールランプを夕闇に残して消えた。

長鳥駅は今年十二月、駅昇格五十周年を迎える。JR はまさにこの記念イベントでもあるかのように S L を走らせたものだ。今、駅の歩みは時に埋もれ、振り向く人もない。

長鳥駅は戦後の長鳥地区九集落・四百二十五戸の親たちが身銭を切り、額に汗してつくった「請願駅」である。請願駅は用地、駅舎、

ホーム、その他施設の全てを地元が負担する。

昭和二十八年(一九五三年)十二月十五日、長鳥信号場は駅に昇格。これは駅昇格委員会を中心とした長鳥地区住民の、約十年にも及ぶ熱心な請願運動の成果であった。



長鳥駅は駅となる環境が極めて厳しかった。線路勾配がきつい地形、用地は山と谷に挟まれて造成困難。

加えて駅勢範囲が狭く、赤字経営の見通し。一方、国会では国鉄の経営合理化が審議されていた。国鉄の本音は駅昇格どころか信号場の廃止だった。

請願運動も諸問題を抱えていた。運動初期、駅昇格に対する地元の考え方には大きな温度差があった。列車通勤する者など極めて少なかった当時、駅昇格への関心は一般に薄く、集落が駅から遠のくほど賛意は低かった。要は戦後の貧しい時代、誰も余計な経済負担などしたくなかったのである。

それでも請願運動は粘り強く熱心に続き、地元の意識も徐々に好転した。昭和二十六年、駅昇格が決定し、総工費六百八十八万円の見積もりが国鉄から内示された。これは地元負担不可能な数字で公表しなかった。

委員会は総工費軽減のため国鉄に抜本的設計変更を求め、折衝に折衝を重ねた。翌昭和二十七年、見積りは半額以下の三百二十万円となった。現在の上り、下りの共用ホームは設計変更成果の象徴である。

委員会は同時に自治体に要請して、北条村から助成金、隣村中通村から協力金、他村隣接集落から寄付金等をお願いで収入増を計った。更に経費を抑えるため、

国鉄の理解を得て出来るだけ工事の地元主義を貫いた。工事の発注、資材調達、工事人夫の集落割り当て等々である。その結果、地元の直接負担総額は百四十五万円に圧縮された。一戸当たりの平均は約三千四百円である。今の金額に換算すると、約十一万円相当と推量する。現金収入が少なく、男の日当が二百五十円の時代、この負担額は大きかった。実際の戸別負担金は次の手順で決められた。

先ず総額の六十％は西長鳥、四十％は東長鳥で負担する基本合意があった。その上で東、西長鳥それぞれが集落ごとの負担額を協議、決定した。概ね駅からの距離を反映したようである。各集落では等級別負担額を定め、各戸別に家格を見立て評価し、戸別負担額が決められた。その結果、目標額百五十万円に対し、百四十五万円の実績とな

り、九十六％の達成率であった。

駅昇格は、地元の熱意と結束及び国鉄の理解で実現した。その陰には各界の助力と指導があった。初当選時代の田中角栄衆議院議員他による関係機関への働きかけ、地元出身で新潟鉄道管理局職員の新潟県出身の親身も及ばぬ専門的指導と助言、そして隣接村・集落の協力である。

昇格の日、長鳥小学校を会場として、駅昇格記念式典を多くの来賓と地元民とで盛會裡に挙行した。長鳥地域全戸には湯呑み茶碗を記念品として配布した。



今にして思うのは、寒村の村人たちがよくも時流をしっかりと見通して駅昇格を果たしたことである。その後の国鉄の推移は、駅昇格がこの時期にしかなかったことを示している。お陰で、高度経済成長の時代に長鳥駅は、柏崎に長岡に多くの人たちの足場となって豊かな生活を長鳥地域にももたらした。車時代到来までは通勤、通学のために大きな自転車小屋さえあった。