

端野の公共交通機関(その3)

戦後の鉄道の状況

戦後の復興期に、鉄道が担った役割は非常に大きく、地域社会と経済発展を支える大動脈でした。

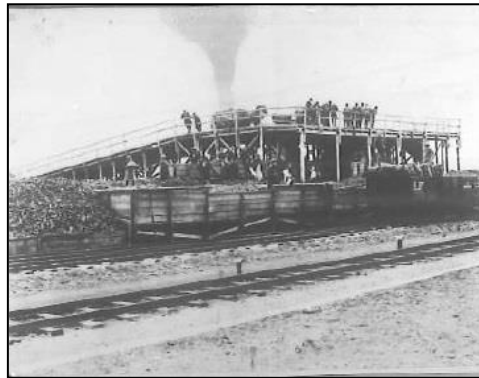
地域の駅は、人と物の集まる場所でした。端野駅では、一日の平均乗降客が八〇〇人を超え、貨物の発送及び到着量が、一日平均六三トンを超えていました。また、緋牛内駅では、一日の平均乗降客が四〇〇人を超え、貨物の発送及び到着量が一日平均三十トンを超える状況でした。(昭和二一四年度調べ)

そのため、駅の土場や敷地内には、木材(丸材・坑木材・製材など)が山と積まれ、目的地に運ばれました。

農協倉庫付近の引き込み線では、農産物の積み込み、到着した農業資材や肥料等の積み下ろし、さらに、てん菜(ビート)の収穫期には、農家の方々が馬車で駅まで運び、大量のてん菜を貨車に積み込み、(標茶町の)磯分内製糖工場に送り込みました。

また、定期的には、定期のダイヤでは輸送しきれず、臨時の貨物車が二〇両以上連結して、運行されることも度々ありました。

さらに、朝または夕方には、通勤や通学、買い物、病院への通院、遠方への旅行者で、駅待合室があふれる程の混み合いが見られ、戦後間もない時期には、乗車券を購入するため、朝早くから駅に並ぶ姿も見られました。



▲端野駅から搬出される てん菜 (出典：写真集端野)

端野駅	乗車数(人)	降車数(人)	貨物発送量(t)	貨物到着量(t)
昭和9年度	33,737	46,933	9,120	2,121
昭和24年度	153,938	146,986	15,884	7,518
昭和39年度	187,506	-	24,708	29,886
緋牛内駅				
昭和9年度	18,617	19,527	1,743	1,299
昭和24年度	75,609	74,501	7,441	3,860
昭和39年度	56,100	-	8,847	2,886

また、昭和二四(一九四九)年「日本国有鉄道法」の成立に伴い「公社」として再出発し、戦後の社会、経済の復興に大きく貢献しましたが、産業構造の変化、モータリゼーション(自動車の大衆化)の進展により、次第に鉄道の輸送シェアの縮小を余儀なくされて経営が悪化、ついに昭和一九(一九六四)年、赤字経営に転落しました。

国鉄再建の緊急提言

赤字経営に転落した国鉄は、経営改善に取り組みましたが実を結ばず、特に過疎地帯のローカル線は、収支の悪化が進み国鉄経営を一層圧迫しました。昭和五七(一九八二)年九月、政府は「国鉄経営非常事態」を宣言し、昭和五八(一九八三)年「国鉄再建臨時措置法」が制定され、国鉄再建監理委員会が発足し、経営改善のため、赤字ローカル路線廃止などの内容を持つ緊急提言を行うに至りました。

緋牛内駅の無人化通告

このような流れのなか、昭和五七(一九八二)年一〇月、国鉄は端野町に対し、石北線のCTC(列車運転取扱集中制御方式)の導入に併せて、翌年一月一〇日から緋牛内駅を無人化するとの通告がきました。その内容は、緋牛内駅に勤務している職員九人全員を引き上げ、無人の停留所とすることが骨子であり、国鉄側が提示してきた主な理由は次のとおりでした。

○第一に国鉄の「業体制近代化計画」に基づき、本州の新幹線同様に旭川基地で列車の運転をコントロールし、従来通り駅に停車するので、乗客には不便をかけない。

○第二に緋牛内駅の収入は少ないこと。

(昭和五十六年度の緋牛内駅の営業内容は、一日平均乗車数六三人、荷物の発送は、一個であった。)

この通告に対し、端野町は直ちに「無人化対策住民会議」を結成し「無人化によるサービス低下」「保安面の不安」「過疎化の進展」などを理由に「無人化阻止」の運動を展開し、昭和五八(一九八三)年一〇月二五日には、六二二人の署名を持参し、旭川鉄道管理局に陳情しました。

その後、話し合いを継続する中、同年一二月、端野町と国鉄の間で、次の体制で営業をすることで合意し、緋牛内の無人化問題に、一応の決着をみました。

【合意事項】

- 一、昭和五八年一月一〇日から翌五九年三月三十一日まで、駅員を一人配置し、乗車券販売、業務の案内をする。
- 二、昭和五九年四月一日以降は、誠意をもって国鉄が対応する。

三、待合室、ホーム等の施設は、利用者に不便を与えないよう国鉄が管理する。旅行案内のために、待合室に放送施設を新設する。

四、安全確保のため、列車接近警報装置を新設する。

しかし、昭和五九(一九八四)年四月一日から、緋牛内駅は完全無人化となりました。

端野駅の無人化

緋牛内駅が無人化になってからわずか四ヵ月後の昭和五九(一九八四)年八月二日、旭川鉄道監理局から端野駅を、同年一月一日より無人化するので端野町として協力してほしいとの要請がありました。

この要請は、国鉄の営業近代化に基づくもので、石北線で十駅、網走管内では、白滝、丸瀬布、生田原、相内、東相内、端野、女満別を対象としたものでした。

この要請を受け、端野町は町内の各団体等と「端野駅無人化問題協議会」を設置し、全町民一丸となり「反対運動」を進めることとしました。

九月二六日には、町長、議長を始め、関係団体代表者が旭川鉄道管理局に出向き「端野駅無人化要請の撤回」を求める要請を行いました。

また、一〇月一二日には、町長以下七名の陳情団が、反対署名二九九六人を添え、端野町民として無人化反対の意思を伝えました。

しかし、歩み寄りが見えず、無人化実施予定日を迎え、地元との合意が得られないことを理由に、十一月一〇日まで延期する旨を端野町に通告してきました。

端野町はあくまでも、有人化を求め交渉を進めましたが、当局は見切り発車を決定し、五人の駅員のうち、四人の配置転換を行い、残務整理と駅舎の保安要員として一人を残し、乗車券の販売は民間委託することとしました。この事態を受け、端野町は条件闘争への軌道修正を強いられ、駅員の長期配置の要請、冬期間の暖房対策等の問題に対して、強く交渉を重ねました。

この結果、十一月二八日、旭川鉄道管理局は、次のような回答を寄せてきました。

一、昭和六〇年一月一〇日までの乗車券の発売窓口業務は行わないが、保安要員として一人の職員を二四時間交代制で配置する。

二、乗客の安全確保や列車案内のため、昭和六〇年四月一日以降「列車接近警報装置」と北見駅から列車の遅れなどを案内する放送施設を待合室に設置する。

三、前記工事が完了後、職員の勤務は日勤とし、休日や休暇等の代替えは置かない。

このような経緯を経て、昭和六〇(一九八五)年十一月一〇日から、端野駅も無人化となりました。

参考文献 「新端野町史」「写真集 端野」

田中 誠