

第三章 社会と生活

第一節 交通

この時代交通機関は大きく変化した。昭和三・四〇年代人々は通勤・通学に列車やバスを利用した。その後しだいに自家用の自動車も普及してきて公共交通機関がふるわなくなっていくた。

一 鉄道

(一) 国鉄からJ Rへ

井川町には日本国有鉄道(国鉄、現・J R四国)の徳島線辻駅と徳島線と土讃線の乗換駅で土讃線に属する佃駅がある。両駅とも駅員が常勤していて活気を呈していたが、昭和五八年(83)四月一日佃駅、昭和六〇年(85)二月一日には辻駅の駅員が引き上げられて無人駅となった。

駅員がいた頃の国鉄は、旅行者と共に荷物が別送される手荷物(チッキ)の制度や、荷物だけを送ることのできる小荷物の制度などがあった。また辻駅では貨物の取り扱いも行っていて、貨物車のみを連結する貨物列車や、旅客列車の一部に貨物室を持つ客車等も運行されていた。

昭和六二年(87)国鉄は民営化され、四国旅客鉄道株式会社(J R四国)など旅客会社だけで六社に分割された。

表3-68 昭和34(59)の辻・佃駅

項目	年数	昭和34年	
		辻 駅	佃 駅
乗車人員	定期外乗車 (人)	52,464	22,246
	定期乗車 (人)	209,077	33,550
	計 (人)	261,541	55,796
降車人員 (人)		263,748	54,219
発送 個数	手荷物 (個)	813	338
	小荷物	2,134	271
到着 個数	手荷物 (個)	563	269
	小荷物	6,924	3,562
貨物	発送t数 (t)	3,848	—
	到着t数	1,297	—
収入	旅客収入 (円)	7,376,264	2,072,499
	荷物収入 (円)	497,813	98,055
	貨物収入 (円)	5,919,140	—
	計 (円)	13,793,217	2,170,554

【徳島県統計書】

表3-69 辻駅・佃駅の乗降客数

		辻 駅			佃 駅		
		定期乗降客	普 通		定期乗降客	普 通	
			乗 客	降 客		乗 客	降 客
H 1	89	150,178	23,200	29,809	15,036	16,462	20,913
H 2	90	156,054	20,935	32,227	21,639	8,539	19,354
H 3	91	157,389	15,207	24,314	21,071	7,741	12,557
H 4	92	143,592	11,509	20,498	15,776	6,056	10,211
H 5	93	148,848	10,458	19,437	11,562	6,387	9,486
H 6	94	137,787	10,509	17,668	12,055	5,782	9,719
H 7	95	148,500	12,464	18,307	12,450	6,009	8,410
H 8	96	149,378	12,226	15,692	13,938	5,914	8,388
H 9	97	145,102	12,435	15,958	9,367	6,094	9,367
H10	98	136,554	13,020	16,351	10,164	6,127	8,872
H11	99	136,062	11,766	15,897	10,249	4,656	10,249
H12	2000	119,801	12,618	17,359	11,411	4,339	7,400
H13	01	110,479	※1,294	16,172	11,828	4,020	11,828
H14	02	119,603	10,430	14,661	11,039	4,074	11,039
H15	03	117,523	9,293	127,180	11,285	4,433	6,570

【徳島県統計書】

註※平13年(01)の辻駅の乗車数は原本のままである。

(二) 辻駅

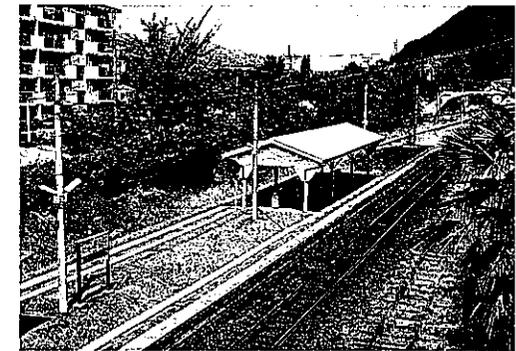
無人化の前の辻駅は改札口から、下りの線路を渡って、なだらかなスロープを登ってホームへ行けたのであるが、昭和六〇年(85)の無人化と共に跨線橋を通ってホームに渡るようになった。老人や身体に障害のある人にとってやさしい駅とは言えなくなった。

また無人化後の昭和六三年(88)駅舎が改築された。

昭和三四年(59)の辻駅の年間乗降客は五二万五二八九人であった。この内定期券の利用者が二〇万九〇七七人(一日平均約五七三人)、定期外の乗車人員は五万二四六四人(一日平均約一四四人)であった。また手荷物(発送年間八一三個、到着年間五六三個)、小荷物(発送年間二一三四個、到着六九二四個)、貨物も発送三八四八ト、到着一二九七トであった。

年間収入も旅客収入七三七万六二六四円、荷物収入四九万七八一三円、貨物収入五九二万九一四〇円、計一三七九万三二一七円であった。

列車利用のピークは昭和五二年(77)ごろまでで、その後しだいに減ってきていき、平成一五年(03)における定期券乗降客は一一万七五二三人(一日平均約三三一人)、普通乗車券による乗客は九二九三人(一日平均約二五人)、降客は一万二七一八人(一日平均約三五人)となっている。



辻駅

平成一七年(05)一月現在、徳島線(吉野川ブルーライン)には徳島・阿波池田間の上り・下り各六本の特急列車と一五本の普通列車が運行している。

辻駅には特急は止まらないが、上下各一五本の普通列車が停車し、辻高校生をはじめ、通学生の重要な交通手段となっている。

運賃は辻駅・池田駅間は二一〇円である。

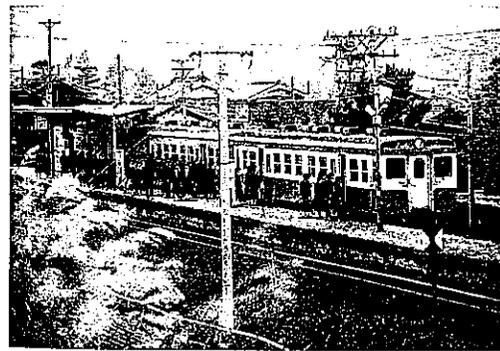
(三) 佃駅

佃駅は当初土讃線の列車のみ停車していたが、住民の強い要望もあり昭和三七年(62)七月から徳島線の列車も停車するようになった。

昭和三四年(59)の佃駅の年間乗車人員は五万五七九六六(一日平均約一五九人)、降車人員五万四二一九九(一日平均約一四九人)であり、一日の利用者平均は約三〇八人であった。平成一五年(03)の定期乗降客一万二八五八(二日平均約三二二人)、普通乗車券による乗客は四四三三三人(一日平均約二二二人)、降客は六五七〇人(一日平均約一八人)であり、一日の利用客はおよそ六〇人である。

佃駅を通過する特急列車は徳島線の上り下り各六本、高知方面と岡山・高松を結ぶ土讃線の上り下り各十六本、延べ四四本である。

普通列車は徳島線の上り下り各一五本と、阿波池田駅から琴平行五



佃駅

本、多度津行三本、高松行一本、計九本の土讃線の上り下りの列車が停車する。佃・阿波池田間は一日、二四本の上り下りの列車が停車する。尚、運賃は佃駅・池田駅間二〇〇円である。