

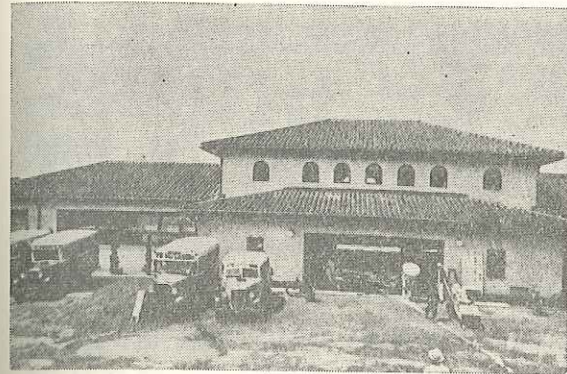
櫛ヶ浜駅開通、徳山市史より

後に急増しているが、最近では横ばいからやや減少の傾向を見せている。普通乗車人員について櫛ヶ浜駅の漸減傾向と戸田駅の漸増傾向は対照的であるが、全体的に定期券乗車人員が減少の一途をたどり、乗車人員総数の停滞の原因をなしている。通勤に必要な普通列車の本数の減少、マイカーへの転換、その他いろいろの要因があるが、いずれにしても国鉄のローカル線に対する営業体制がそのままだと、定期利用者数の停滞はつづくものと思われる。このことは表69の徳山駅の貨物輸送実績にも現れている。貨物の大部分を占める車扱いトン数は、四十五年の發送数量に対して、四十七年には七〇％に減少し、さらに五十年には四九・二％と激減し、以後も停滞を見ている。到着貨物数にいたっては、四十五年に対して五十年は四分の一以下に減少し、五十六年には一五・三％に落ち込んでい

る。今後も国鉄貨物の実績を向上させることは容易ではあるまい。

昭和十九年四月一日、一市三町四ヵ村が合併して新徳山市の成立を見た。このため新市域には櫛ヶ浜・徳山・周防富田(現・新南陽)・福川・戸田の五駅が存し、管内の鉄道延長は一二・三キロになった。しかし二十四年に富田、福川両町が分離独立したため、徳山市域所在の駅は櫛ヶ浜・徳山・戸田の三駅となった。以下、この三駅について経営の概要を見ると次のとおりである。

徳山駅 昭和十二年七月に駅舎が改築され、二十年七月の空襲でも難を逃れた。ついで徳山民衆駅に変わったことは既述のとおりである。広島車掌区徳山派出所は十七年一月に徳山支区に昇格し、二十三年九月には徳山



昭和12年改築の徳山駅

車掌区として独立した。また徳山公安官派出所も二十四年六月に徳山公安室となり、そのほか検車区(二十年)、車電区支所(二十三年)、徳山駐在運輸長室(二十七年)なども構内に設置された。また、四十年十月からは「みどりの窓口」を設置し、座席予約端末装置(SR)の使用が開始された。四十七年八月以後、駅頭貨物取扱業務を廃止して周防富田駅へ集約し、五十年には小荷物フロント業務を部外に委託した。五十年三月、自動券売機および乗車券印刷発行機を設置し、つづいて五十三年三月には紙幣券売機の使用を開始した。五十七年三月、岩徳線のCTC(列車制御集中装置)化に伴い、高水駅(業務委託駅)、勝間駅(無人駅)、周防久保駅(無人駅)、周防花岡駅(業務委託駅)が徳山駅の被管理駅となり、自動放送装置を設置した。

櫛ヶ浜駅 昭和三年二月十一日、山陽本線の一駅として開業したが、九年十二月に岩徳線が全通して以来、山陽本線と岩徳線の分岐駅として重要な役割を果たしてきた。当駅は久米・櫛ヶ浜地区のほか、徳山地区の馬屋・横浜・遠石、さらに下松市香力などを背域にもち、通勤、通学、商用などで柳井・下松・徳山方面に往復する者が多くこれを利用して、戦後、道路交通網の整備と路線バスの発達に加え、自家用車の急増から近距離旅客輸送は打撃を受けるにいたった。貨物の取り扱いも、昭和八年四月五日に貨物取卸側線が新設され、徳山鉄板・日本精蠟、その他の諸工場を背景として営業を開始したが、貨物自動車に進出、海上輸送の発達、大手工場の移転等が影響し、三十九年二月から貨物の取り扱いを廃止した。

戸田駅 夜市字中村にあって、明治四十四年(一九一一)三月一日から営業を開始した。夜市・戸田・湯野の各地区のほか、佐波郡の島地村・和田村・串村など広い背域を有しているので、昭和十五、六年ごろから一日平均乗降客数は一〇〇〇人を超え、三十年代には一五〇〇人に及んでいる。貨物は、坑木・木材・薪炭などが主で、九州および阪神方面に輸出されたが、その量は少なかつた。そのほか味噌・醤油・清酒等が県内各地に出荷された。しかし、櫛