

# JR羽越本線 全通100周年のあゆみ

佐藤 和博

(鉄道カメラマン NPO全国鉄道利用者会議会員)

JR羽越本線(新津～秋田間)が、2024(令和6)年夏に全線開通100周年を迎える。

日本海縦貫線の一翼を担い、特急から貨物まで幾多の列車が沿線の自然と季節の中を駆け抜けてきた。一世紀の歩みを振り返ってみたい。

## ○羽越本線全通まで

JR(旧国鉄)羽越本線は、新潟県・新津から秋田まで271.7kmの垂幹線で、日本海沿いに連なる、東海道本線(大阪～米原)、湖西線、北陸本線、信越本線(直江津～新潟)、白新線、奥羽本線(秋田～青森)とともに、いわゆる「日本海縦貫線」を形成している(注：北陸本線と信越本線は、現在は第三セクター化されている区間もあるが、本文では開通当時の路線名のまま表記する)。

羽越本線建設の機運は、鉄道国有化がスタートした1906(明治39)年ころから胎動し、北越鉄道が建設途上だった新津～新発田間を政府が承継し1912(大正元)年に新発田線として開通したことに始まる。続いて、村上までが村上線として1914(大正3)年に開通している。

この後、村上から山形(庄内)・秋田を目指して路線を延長するにあたっては、南線(村上～鼠ヶ関間)、中線(鼠ヶ関～余目間、及び酒田～象潟間)、北線(象潟～秋田間)と、三工区に分けて工事を進めることになり、それぞれを所管する建設事務所が長岡、新庄、秋田に設置されている。中線に記載のない、余目～酒田間は、ひと足早く1914(大正3)年に酒田線として開通。

南線では、前述の新発田線における阿賀野川橋梁も同様だったが、村上～鼠ヶ関間の三面川橋梁の施工も難渋を極め、加えて、同区間には35箇所もの隧道掘削が求められるなど、名勝「笹川流れ」沿いの急峻な地形に阻まれて、羽越本線の北進は容易に進捗しなかった。

一方、北線の象潟～秋田間では、「陸羽西線」として酒田から北上した羽後岩谷と、「羽越北線」の呼称で秋田から南下した羽後亀田との間の折渡隧道が最大の難所となり、当時の鉄道隧道工事としては日本で初めての「シールド工法」が導入されたことは、今も語り草になっている。同隧道を介して両駅間が開通したのは、1924(大正13)年4月。一駅間に、着工からおよそ7年を要したことになる。

かくして1924(大正13)年7月31日、南線区間の村上～鼠ヶ関が開通して、新津～秋田間が全通。路線名も全区間を「羽越本線」と名乗ることになる(注：全通時は「羽越線」と呼称。「羽越本線」の名称は昭和以降なのだが、本稿では現在の路線名で表記する)。

## ○羽越本線全通後

全線開通した羽越本線は、線内区間列車のほかに長距離列車も設定され、後の急行「日本海」につながる、神戸～青森間を直通する各停列車と、新潟～青森間の各停列車などが運行を開始した。

<1925(大正14)年 鉄道省 汽車時間表>

神戸発21:50→秋田発翌々0:25→青森着5:30  
(各停)  
青森発22:50→秋田発翌4:10→  
神戸着翌々7:10 (各停)

<1925 (大正14) 年

鉄道省 秋田県内鉄道開通区間>

奥羽線：福島～秋田～青森  
羽越線：新津～酒田～秋田  
船川線：追分～船川（現・男鹿線）  
能代線：機織（現・東能代）～  
能代（現・五能線の一部）  
生保内線：大曲～生保内（現・田沢湖）  
（現・田沢湖線の一部）  
横黒線：黒沢尻（現・北上）～横手  
（現・北上線）

※このほか、民間鉄道では、横荘鉄道(羽後本荘～前郷・羽後大森～横手)、秋田鉄道(大館～陸中花輪)、小坂鉄道(大館～花岡・小坂・長木澤)、五城目軌道(五城目(現・八郎潟)～東五城目)が運行されていた。

<出所 鉄道省刊・汽車時間表  
大正14年4月号>

昭和に入ると、羽越本線にも長距離列車が増発されて、大阪～秋田～青森間に二往復の急行のほか、1931(昭和6)年には、上越線開通によって、同線経由で上野～秋田間にも急行一往復と各停列車が二往復設定されている。大阪発の急行のうち一往復は、上野発奥羽本線経由の急行と秋田で併結されて、青森行となるユニークなものだった。

<1930 (昭和5) 年 鉄道省汽車時間表>

大阪発15:50(羽越本線経由)→秋田着11:55  
秋田発12:05→青森着16:20

上野発21:55 (奥羽本線経由) →  
秋田着翌11:49 (秋田発12:05へ)  
羽越本線からの列車に併結、  
青森発13:00→秋田着17:05  
(秋田で列車分割)  
秋田発17:14 (羽越本線経由) →  
大阪着翌13:14  
秋田発17:20 (奥羽本線経由) →  
上野着翌7:55

また、夜行の急行には和食堂車とともに二等寝台車が連結され、一部の各停列車にも寝台車が連結、枕や湯たんぽが貸し出されるなど、乗客向けの各種サービスも行われている。しかし、戦時下の世相が不要不急の旅行を戒め、やがて羽越本線の時刻表からも旅客列車は大幅に間引かれて、鉄道は軍需輸送優先に変容していく。

○戦後の羽越本線復興

戦後、秋田県内の鉄道に優等列車が復活したのは、羽越本線経由の大阪～青森間の急行が最初で1947(昭和22)年のこと。その3年後には、「日本海」という愛称を名乗っている。さらに、上越・羽越本線経由で上野～青森間に不定期に運行されていた夜行列車も、1954(昭和29)年に「津軽」と命名されて定期急行に格上げされるなど、大阪・東京圏とのアクセスはほぼ戦前並みに回復した。

なお、この「津軽」という愛称は1956(昭和31)年の改正時に、東北・奥羽本線経由の夜行急行にコンバートされ、従前の上越・羽越本線経由の急行は上野～秋田間の運行となり、愛称も出羽三山から由来する「羽黒」に改称された。

<1950 (昭和25) 年 国鉄時刻表>

大阪発22:30→秋田発翌18:19→  
青森着22:24 (急行「日本海」)

青森発5:40→秋田発9:38→大阪着翌5:57  
(急行「日本海」)

### <1956(昭和31)年 国鉄時刻表>

上野発21:00→秋田着翌8:31  
上越・羽越本線経由(急行「羽黒」)  
秋田発19:10→上野着翌7:00同(急行「羽黒」)

当時の他線区の状況を記すと、1956(昭和31)年に東海道本線全線電化が完成、2年後には初の電車特急「こだま」がデビュー。東北本線にも1960(昭和35)年、ディーゼル特急が投入され、各線区で高速化が進展しつつあった。

### ○特急の登場と羽越本線電化

1961(昭和36)年には、全国に及ぶ白紙ダイヤ改正が実施され、主要路線に特急が大増発されている。秋田県内にも、奥羽本線の「つばさ」とともに、羽越本線にも初の特急がお目見え。同線内の水原駅近隣の白鳥飛来地・瓢湖に因んで、「白鳥」という愛称を掲げ、大阪から青森までを羽ばたく最長距離特急(当時)としてデビュー。全区間の所要時間、約16時間を走破する堂々たる特急だった。一時期は、大阪～直江津～上野間「白鳥」との併結運行もあり、後年は、福井～青森間の妹分と二往復運行(後述「しらゆき」参照)されていたこともあった。

### <1961(昭和36)年10月 国鉄時刻表>

大阪発8:05→秋田発21:02→青森着23:50  
(特急「白鳥」)  
青森発5:20→秋田発8:10→大阪着21:12  
(特急「白鳥」)  
大阪発19:10→秋田発翌13:40→  
青森着17:29(急行「日本海」)  
青森発12:02→秋田発15:50→  
大阪着翌10:05(急行「日本海」)

2年後の1963(昭和38)年には、特急「白鳥」をフォローする形で、急行「しらゆき」が運行を開始。青森～秋田間では、北上線経由・青森～仙台間急行「あけぼの」を併結し、金沢まで長距離を駆けていた。後に、青森～福井間運行となって特急「白鳥」の仲間入りしたこともあったが、長くは続かなかった。

やがて1965(昭和40)年前後になると、電化等の進展に伴い無煙化が急速に進んで、各線区から蒸気機関車が足早に消えていくようになる。羽越本線内では、新津、坂町、酒田、秋田の各機関区に在籍していた蒸気機関車を目指して、SLファンの姿が目につくようになったのもこのころである。羽越本線で最後まで活躍した蒸気機関車は、D51型とC57型だったが、なかでも新津から秋田まで走破するC57型(新津機関区所属)は人気が高く、当時在籍していた1号機は、山陽新幹線・岡山開業の1972(昭和47)年3月改正時に定期運用を退いた後、同年5月には新津～村上間のお召列車牽引機にも抜擢されている。



(新津～秋田走破、C57客車列車 1970年7月)

前後するが、旧国鉄部内で「ヨン・サン・トオ」と通称された、1968(昭和43)年10月、東北本線全線電化に伴う白紙ダイヤ改正があり、羽越本線にも、大阪～青森間に全車寝台の夜行特急「日本海」が運行開始。関西圏への列車旅がより快適になった。同区間を昼夜兼行で駆け



て来た急行も存置され、愛称は「きたぐに」に改称。こちらは、後年は大阪～新潟間に運行区間を短縮しつつ、2012(平成24)年まで永らえている。

### <1968(昭和43)年 国鉄時刻表>

大阪発19:30→秋田発翌8:46→  
青森着11:50(寝台特急「日本海」)  
青森発16:30→秋田発19:42→大阪着翌9:26  
(寝台特急「日本海」)

1965(昭和40)年改正では、秋田～新潟間の準急が上野まで延長され定期昼行急行に格上げされている(愛称は「鳥海」)。後に「ヨン・サン・トオ」では、従前の夜行急行「羽黒」を併呑して昼夜行三往復に成長(「鳥海1～3号」、うち一往復は季節臨時列車)。

面白い縁(えにし)というべきか、1972(昭和47)年3月改正では、前述とは逆に、上野～新潟間夜行急行だった「天の川」が秋田まで延長されて運行開始。後年は、一編成にA寝台が二両連結されていたことで著名になった列車だったが、羽越本線内の時間帯が必ずしも良くなかったことが惜しまれた。

そんななか、1969(昭和44)年には首都圏と羽越地区を結ぶ初の特急が設定され、沿線の穀倉地帯を通ることから、愛称は、ズバリ「いなほ」と名付けられた。未電化だったので7両(後には9両)編成のディーゼル(気動車)特急だったが、グリーン車と食堂車も組み込まれた標準的な特急列車だった。

### <1969(昭和44)年10月 国鉄時刻表>

上野発13:50→酒田発20:28→秋田着22:00  
(特急「いなほ」)  
秋田発9:25→酒田発10:56→上野着17:40  
(特急「いなほ」)

1972(昭和47)年10月、ようやく羽越本線全線と白新線(新潟～新潟田間)の電化が完成。特急・急行はすでに、気動車かディーゼル機関車牽引に交代していたものの、特急「白鳥」(13両編成)、「いなほ」(12両編成)がともに485系電車化、さらに上野～青森間に「いなほ」が一往復増発されている。

電車化された「いなほ」は、ディーゼルのままの奥羽本線の先輩特急「つばさ」よりも速速で、当時の旧国鉄・秋田鉄道管理局のポスターには「<つばさ>でいくより早くなります」、「夕食前には東京へ」などのコピーが踊っていた。「いなほ」はその後1978(昭和53)年には自由席が設けられるとともに、ヘッドマークに「稲穂と田んぼ」のイラストが添えられた。また、翌年には三往復に成長している。

### <1972(昭和47)年10月 国鉄時刻表>

上野発10:30→秋田発18:03→青森着20:35  
(特急「いなほ1号」)  
上野発14:30→秋田着22:03  
(特急「いなほ2号」)  
秋田発6:10→上野着13:39  
(特急「いなほ1号」)  
青森発7:30→秋田発10:04→上野着17:39  
(特急「いなほ2号」)



(羽越線電化開通祝賀列車「いなほ2号」  
1972年10月秋田駅)

羽越本線の電化は、新津～村上間が直流、以北は交流50Hzとなり、直流と交流は直結できないため、村上と間島のあいだに交直切替えセクションが設けられた。「いなほ」など電車がこのセクションを通過する際には車内照明が一時的に消えるのだが、乗客には容易に理解されず、「故障か？」と心配されたものだった。

電車編成となった「白鳥」、「いなほ」は食堂車も営業。長距離利用の乗客が多かっただけに食堂車は盛況で、いわゆる相席は茶飯事だった。四季折々に彩りを魅せる日本海的車窓を楽しみつつグラスを傾けての食事は、列車旅のセールスポイントであり、乗客にとっても至福のひとつときであったろう。

「白鳥」同様に、羽越本線経由で大阪～秋田～青森を結んでいた寝台特急「日本海」も、「寝ている間に長距離を移動できる」ことから需要は旺盛で、山陽新幹線・博多開業に伴う1975（昭和50）年改正では、多客臨ながら一往復が増発。後に定期化され、一時は函館までの延長運行も行われていた。



（電車特急「白鳥」 1983年5月）

### ○上越新幹線開業と羽越本線

全国新幹線網構築の第三世代として、1982（昭和57）年に、東北新幹線（大宮～盛岡間）と上越新幹線（大宮～新潟間）が相次いで開業。羽越本線の列車体系にも大きな転機をもたらした。

従前は上野～秋田・青森間を三往復していた特急「いなほ」だったが、一往復を残して上野乗り入れが廃止され、新潟～秋田間四往復、青森間一往復となって、食堂車も外されて9両編成に短縮。上越新幹線接続特急に姿を変える。上野直通特急の方は、「いなほ」と区別する必要から、愛称を懐かしい「鳥海」に改称している。同時に、それまで「鳥海」を名乗っていた夜行急行は寝台特急「出羽」に格上げされ、夜の秋田駅では、羽越本線の先輩「日本海」と並ぶシーンも見られ、いわゆるブルートレインの最盛期を演出していた。

### <1982（昭和57）年11月 国鉄時刻表>

新潟発7:20 →秋田着11:24

（特急「いなほ」1号）

新潟発9:05 →秋田発13:06 →青森着15:50

（特急「いなほ」3号）

新潟発12:05 →秋田着16:13

（特急「いなほ」5号）

新潟発16:15 →秋田着19:20

（特急「いなほ」7号）

新潟発19:05 →秋田着23:06

（特急「いなほ」9号）

秋田発5:34 →新潟着9:39

（特急「いなほ」2号）

秋田発8:29 →新潟着12:30

（特急「いなほ」4号）

秋田発13:46 →新潟着17:40

（特急「いなほ」6号）

青森発13:02 →秋田発15:45 →新潟着19:40

（特急「いなほ」8号）

秋田発17:20 →新潟着21:22

（特急「いなほ」10号）

21世紀に入ると、2001（平成13）年、最長距離昼行特急として名を馳せた「白鳥」がついに



廃止され、青森～秋田間（「いなほ」）、秋田～新潟間（「いなほ」）、新潟～大阪間（「北越」）に三分割されてしまう。

「いなほ」は、その後も運行本数の消長を繰り返してきたが、従前の485系電車の老朽化もあり、上越新幹線のアクセス特急としてのイメージアップを期して、2013（平成25）年からE653系電車7両編成を投入。当初は全編成が、稲穂カラーと夕陽をイメージした外観だったが、後には、沿線の日本海路をモチーフにしたハマナス色・瑠璃色の二種のカラーリングをまとった編成もお目見えしている。



（ハマナス色と瑠璃色の「いなほ」の並び  
仁賀保駅2018年5月）

※許可を得てホームで撮影

## ○羽越本線の機関車と客車の変遷

1972（昭和47）年の電化以降、羽越本線における機関車は、交流専用機のED75型700番代機91両が秋田機関区に集中配置されて奥羽本線とともに運用されたが、前述の通り、直流区間も混在する羽越本線を通し運用するために、交流・直流を問わず運行可能なEF81型も投入され、後者がメインの機関車になっていく。わけでも、関西対北海道という貨物列車の輸送の中核となる日本海縦貫線においては、高速性ととも機関車運用のフレキシビリティが求められ、現在では、JR貨物・富山機関区に所属す

るEF510型交直両用機関車がほぼすべての貨物列車の先頭に立っている。

羽越本線の各停列車の客車には、戦後も長く、くすんだ茶色や青色の雑型客車が運用されてきていた。そんな客車のイメージ向上を期して1977（昭和52）年から製造された50系客車は、真っ赤な外観と電車的な車内が好感され、羽越・奥羽本線や男鹿線に投入されたのだが、非冷房車だったこともあって運用期間は短く、後述の701系電車に後を譲って、形式自体も消滅している。

なお、1970（昭和45）年に開催された、大阪万博向けの団体旅客輸送のために冷房完備の12系（急行仕様）客車が新製・増備されており、後年は急行「きたぐに」や「津軽」にも連結されていた。現在も、臨時列車等で目にする客車である。

## ○701系電車の全盛期へ

1972（昭和47）年の全線電化以降も、羽越本線列車の電車化は進まず、特急「白鳥」、「いなほ」を除いては、牽引する機関車が電気機関車に交代しただけだった。従前の客車でも暖房は通じていたが、夏季は相変わらず扇風機に頼っていたわけで、禁煙対策とともに時代の要請に応える車両の導入が求められていた。

電化から遅れること20年余、1993（平成5）年、秋田県内にも初の各停列車用の普通電車がお目見えした。701系と呼称される、片側三ドアの交流電車でVVVF駆動方式の採用により発進・制動がスムーズ、無論、冷暖房完備である。

残念だったのは、全車の座席がロングシートだったこと。向かいあわせのクロスシートに慣れた乗客には違和感がぬぐえず、座り心地にも左右に揺られる走りにも、容易には馴染めなかつ

たようだ。秋田新幹線開業を控えていたこともあって、新幹線からの乗り継ぎ客の評価も不安だったが、後に田沢湖線に投入された車両や奥羽本線用の車両の一部には、クロスシートも設えられている。

編成の短縮化とワンマン運転化が進むなか、701系電車も早やデビュー30年である。

### ○秋田新幹線開業と寝台特急の終焉

1997(平成9)年3月、ミニ規格による秋田新幹線が開業。首都圏と秋田は約4時間で結ばれることになり、以降、旅客需要は新幹線に大きく傾注してゆく。

他地区の新幹線並走区間も同様で、在来線の長距離列車は次第に人気陰り、特急も含めて在来線列車の短距離運行と短編成化が進んでいく。

なかでも寝台特急は、A寝台に個室車が提供されたり、B寝台も三段から二段化されるなどサービスは向上したものの、夜行需要は戻らず、車両の老朽化もあってダイヤ改正のたびにその灯が消えていく。

秋田新幹線開業に伴って、従前の奥羽本線から羽越本線経由に変え、最後の「上野発の夜行列車」として運行を継続してきた「あけぼの」も2014(平成26)年3月、ついに40年余りの轍を止めた。

#### <寝台特急の運行年間と廃止>

「出羽」：運行開始1982年11月～

運行終了1993年12月

「鳥海」：運行開始1990年9月～

運行終了1997年3月

「日本海」：運行開始1968年10月～

運行終了2012年3月

「あけぼの」：運行開始1970年10月～

運行終了2014年3月

(注：運行開始日・終了日とも臨時運行は対象外)



(日本海路を行く寝台特急「日本海3号」  
2007年9月)



(羽越本線周りになった寝台特急「あけぼの」  
2008年5月)

### ○羽越本線のいま

2024(令和6)年2月現在、羽越本線(本来の新津ではなく新潟発着だが)全区間を駆ける優等列車は、特急「いなほ」がわずかに二往復のみ。奥羽本線を含めても、夜行列車は皆無になって久しい。

豪華寝台特急の名をほしいままにした「トワイライト エクスプレス」は、1989(平成元)年から羽越本線経由で大阪～札幌間を結んでいたが、同線内は真夜中の通過のため利用しづらく、2015(平成27)年、「憧れ」の思いを残したまま運行を終えている。

2023(令和5)年3月改正では、「いなほ」は従前の三往復から日中の一往復が間引かれたのだが、上越新幹線の最高速度が240kmから



275kmにアップし、東京～新潟間が最速1時間29分に短縮されている（東京発9:12～新潟着10:41、「とき311号」）。新潟駅で接続する「いなほ3号」は酒田止まり（13:01着）だが、この列車を秋田まで延長し、「いなほ」の嚆矢として羽越本線特急の意義をPRできないものか。

新潟～秋田間二往復の「いなほ」も時間帯が不十分で利用しがたい。沿線内利用のためにも、秋田を午前の早くに出る列車と夜遅くに着く列車がほしい。

また、途中駅での停車時間が短い特急にあって、食堂車はともかく、車内販売すら減少傾向にあることは残念でならない。要員確保が難しいなら、車内巡回ではなく、編成の一角に売店を設けて乗客に買いに来てもらえばどうだろうか。

一方、夜行列車の復活も望みたい。新幹線や航空機の最終便が出発した後の緊急時対応や、なによりも夜間に移動して翌朝から活動できるなど、乗客にとって利便性は高い。一時は事故が頻発した夜行バスだが、今も利用度が高いのは、その証左だろう。

需要面では、高価でもプライバシーを求める客層と、「横にさえなれば」というリーズナブルを望む客層に二極化していると思うので、個室車一両と、かつての「ゴロンとシート」5両程度の編成を、運用しやすい電車で組成してはどうか。夜空の星に見送られて眠りに就き、朝日にオハヨーを告げる。バスとは比較にならない快適性と車窓の移ろいに「夜汽車」の魅力が再認識されることだろう。

#### <2023（令和5）年3月 JR時刻表>

新潟発8:22→酒田発10:33→秋田着11:57  
（「いなほ」1号）

新潟発14:49→酒田発17:01→秋田着18:30  
（「いなほ」7号）

秋田発10:44→酒田発12:11→新潟着14:19  
（「いなほ」8号）

秋田発16:48→酒田発18:17→新潟着20:21  
（「いなほ」14号）

最後に、羽越本線を通過している日本最長距離貨物列車を紹介したい。

福岡貨物ターミナルから札幌貨物ターミナルまで、2,100km超を、北行きは約43時間、南行きは36時間かけて毎日走破しており、当然ながら羽越本線を経由している。北行き・南行きで所要時間が異なるのは、経路路線が数か所異なるためである。ちなみに、両列車は奥羽本線（東能代～大館間）ですれ違っている。

#### ○羽越本線 次世紀に向けて

羽越本線の一世紀を概観してきた。上越新幹線に続いて、2015（平成27）年には北陸新幹線も開業し、全通時に比して日本海縦貫線の姿も性格も大きく様変わりしている。一方で、秋田と首都圏を直結する秋田新幹線は、ミニ規格の限界を露呈しつつ、地震頻発地帯を通過する東北新幹線に頼らざるを得ないため、後者が不通になると身動きがとれなくなる。日本海縦貫線全通時の理想にかえて、日本海エリアの認知度向上と振興に向け、日本海縦貫新幹線の早期の建設・整備を期待しておきたい。

#### ※参考文献

鉄道省・国・JR時刻表（復刻版を含む）各号  
月刊「レイルマガジン」各号  
月刊「鉄道ファン」各号  
月刊「鉄道ジャーナル」各号  
郷土出版社刊「羽越本線の90年」

※掲載写真はすべて筆者撮影