

由利高原鉄道・鳥海山ろく線40周年

佐藤 和博

(鉄道カメラマン NPO全国鉄道利用者会議会員)

旧国鉄矢島線から第三セクターに移行した由利高原鉄道・鳥海山ろく線（羽後本荘～矢島間23.0km）が、この秋、開業40周年を迎える。矢島線当時から現在の鳥海山ろく線まで、その歩みと現況を紹介したい。

<国鉄矢島線の歴史>

由利地域の中心地・本荘（現由利本荘市）に羽越線が到達したのは1922（大正11）年のこと。それより早く、陸羽横断鉄道が計画されており、本荘と横手とを結ぶ路線として1915（大正4）年に横手鉄道（株）が同区間の鉄道敷設免許を取得。翌年には横荘鉄道（株）と改称して、横手側からの鉄道建設に着手している。

一方、国は「改正鉄道敷設法別表」に、「十五秋田県本荘ヨリ矢島ヲ経テ院内ニ至ル鉄道」と明記。横荘鉄道が東西に路線を結ぶ計画だったのに対し、国は南北に延伸する方針だった。

横荘鉄道は1930（昭和5）年までに、横荘東線（横手～老方間38.2km）と横荘西線（本荘～前郷間11.7km）が開通。やがて資金難で同社が経営不振に陥り延伸工事が滞っているうちに、1935（昭和10）年、帝国議会は矢島線建設を議決。二年後には開通済みだった本荘～前郷間を国有化し、翌1938（昭和13）年10月21日、矢島まで開通している。その日、矢島町民は日の丸を振りかざして歓迎。夜は提灯行列で祝ったという。矢島線開通祝歌（※1）にも、鉄道に寄せる期待と喜びが表現されている。この後、

「改正鉄道敷設法別表」に従えば、隣接の鳥海町（当時）を經由して院内（雄勝町・当時）まで

レールが延びるはずだった。しかし、戦雲の影響もあり、全通することはなかった。また、横荘鉄道（後年、羽後交通に改称）の方も次第に路線を短縮し、1971（昭和46）年に全廃されている。当時、矢島線では小型の蒸気機関車が混合列車（客車と貨車を混載）を牽いていたが、戦後1961（昭和36）年には、旅客列車は気動車化されている。

<レール存続に向けて>

矢島線の利用客数が最も多かったのは、1964（昭和39）年前後で、一日の輸送密度（※2）は4,000人を数えていた。その後、並行する国道108号の整備も進み、年を追って利用客数は減少。1977（昭和52）年には2,000人を割り込む。

1981（昭和56）年、矢島線は国鉄再建法に基づく特定地方交通線第一次廃止対象路線に指定され、地元はその対策に大わらわだった。乗車運動の展開や役場職員の出張には矢島線利用を義務付ける等、廃止基準の輸送密度2,000人を確保すべく努力が続けられたが、達成には至らなかった。

翌年1月から開始された矢島線特定地方交通線対策協議会では、①バス転換、②第三セクター方式による鉄道の存続、③私鉄への移譲による鉄道の存続、の三案が検討された。このうち、①案については、沿線住民の「鉄道」への愛着が強く、バスでは朝夕の輸送力に不安があるとして検討案から除外。③案についても、当時、移譲を求めている弘南鉄道（本社・弘前市）から出された経営計画試算にも疑義があるとして要

請を退けた。

こうして最終的には、秋田県、沿線市町、地元企業等からの資本参加を得て、1984(昭和59)年10月、第三セクター「由利高原鉄道(株)」が設立され、翌年8月に、運輸省(当時)から鉄道営業許可が交付されている。



(さようなら矢島線)

<由利高原鉄道への移行>

由利高原鉄道としての営業開始日は1985(昭和60)年10月1日と決まり、第三セクター鉄道として再出発するにあたって、さまざまな新企画や改定が実施された。

本社所在地であり、始発駅となる矢島は鳥海山登山口でもあり、そのイメージを周知すべく、まずは路線名を「鳥海山ろく線」と命名。沿線に新たに「久保田」駅を開設したほか、羽後本荘を除く既存駅のうち、「羽後」を冠していた四駅名からこれを外して駅名標も改装されている。

一日の運転本数も13往復と大幅に増やしたため、戦前の矢島線当時から半世紀ぶりに中間の前郷駅での上下旅客列車の交換がみられることとなった。

車両は軽快タイプのYR1000型を4両導入(のちに1両増備)し、エクステリアはアイボリーホワイトをベースに赤いラインで沿線のイメージを描いたデザインとし、「おばこ」号という愛称を添えた。



(鳥海山ろく線開業)

<由利高原鉄道出発進行>

1985(昭和60)年10月に「出発進行」した由利高原鉄道・鳥海山ろく線は、運転本数の大幅な増発による利便性の向上とともに、沿線住民の「マイレール意識」の高揚によって、開業から数年間は単年度黒字を計上するなど好調なスタートぶりをみせていた。それでも沿線人口の減少と若い世代のマイカー転移は続き、次第に収支は厳しい状況に様変わりし、現在に至っている。

由利高原鉄道サイドも状況に応じて対応を講じて来た。

1989(平成元)年には、鉄道利用機会促進のために新駅として「吉沢」と「曲沢」を開設。線内各駅には地元住民による「駅愛好会」が組織され、それぞれの駅と周辺の清掃や冬季間の除雪等で、鉄道を支えている。矢島線当時の既存の駅舎も順次新築され、全駅が効率的で清潔な駅に生まれ変わっている。

車両についても、2003(平成15)年までに、新系列のYR2001型と2002型を増備。2001型は、数年単位で外装を沿線ゆかりのラッピングに替え、乗車への誘いとイメージアップに寄与。現在は、2018(平成30)年にオープンした「鳥海山 木のおもちゃ美術館」(木造の旧鮎川小学校をリノベーション。鮎川駅から無料アクセスバス運行)とコラボした「鳥海おもちゃ列車・

なかよしこよし号」として、明るいカラーリングの装いで運行。車内にも木とふれあえるコーナーがあり、子供たちに大人気だ。2002型はイベント等に運用可能な車両として、生ビール列車や忘年会列車等、多目的に活用されている。さらに、2014（平成26）年までにY R 3000型を3両導入、開業以来のY R 1000型（後年のリニューアルにより、1500型に改番済）全車を置き換えた。

接客面では、2009（平成21）年に、通院する高齢者の乗降補助や遠来の乗客への沿線案内を行う、列車アテンダントを採用。前述のイベント列車では、彼女らが率先して企画から営業、当日の接客管理までを担当し奮闘している。



（新系列車 3000系三連運用）



（鳥海おもちゃ列車 残雪鳥海とコブシ）

＜由利高原鉄道の明日＞

旧国鉄矢島線から由利高原鉄道・鳥海山ろく線に転換、開業して早や40年。厳しい経営環境は続きそうだが、「地元のアシ」として沿線住民

の「マイレール」意識の維持と率先利用が必須であることは論を待たない。子供たちには乗車を通して社会ルールを体験させうる機会にもなる。高齢者にとっても、バスでは得難い、サロンのような雰囲気と定時運行が、安心感を与えてくれる。

ほぼ毎月催行されるイベント列車は毎回大好評で、告知から間を置かずに予約で満席になるほど。県外からの常連客が多いことも特筆される。沿線の方々も誘い合って参加し、鉄道の多面的な楽しみ方を享受してほしい。

「コロナ禍」で遠のいた海外客の団体利用も復活しつつあるし、全国でも希少な、前郷駅でのタブレット授受（※3）を目当てに訪れる鉄道ファンも多い。



（前郷駅でのタブレット授受）

近年、J R路線でさえ、存続が危ぶまれている線区が少なくない。公共交通機関としては収支のみでの判断ではなく、より利用しやすい手立ても検討、提起すべきであろう。いずれにしても、当該路線の存廃は沿線住民の意識にかかっている。鉄道があればこそ、時刻表に駅名が明記されて地元の認知度向上に寄与するし、言わずもがな、廃止された線路は二度と再び敷かれることはないのだから。



最後に、鳥海山ろく線の車窓と沿線の四季の情景を紹介しておきたい。

鳥海山ろく線沿線は穀倉地帯で、春から秋まで彩りを変える田んぼに沿うかのように、四季折々の花々が列車と乗客に微笑みを投げかける。早春から初夏にかけては、残雪の山並みと各駅を装う桜が春爛漫を謳う。田んぼに早苗がそよぐ時季には、アヤメが揺れ、小さな峠には紅白のツツジが咲きそろふ。

夏休みの車窓からは、子吉川に集う釣り人たちの笑顔が垣間見え、乗客と手を振りあうシーンも。矢島と前郷には、それぞれ数百年という、出来秋を祝う伝統の祭りが健在。夕刻、列車の車内にも、稽古に励む子供たちの祭り太鼓が聴こえてくる。

収穫機械が派手に唸り、稔りを満載した軽トラックが行きかう秋。列車は黄金色の大地を切り裂くように進む。由利高原鉄道が毎秋に運行する「かかし列車」にエントリーする案山子たちが沿線で愛嬌を振りまき、乗客をお迎えする。

やがて遠くの山々が紅く染まり、10月には鳥海山頂が早々に雪化粧。その1か月後には、里にも初雪が降りてくる。農家の軒先には干し柿が吊るされ、特産の松皮餅が店先に並ぶ。晩秋の心安らぐ景色である。

師走には、折詰付きで酒を酌み交わす忘年会列車が催行され、列車アテンダントの笑顔と、乗客が繰り返す「カンパニー！」の掛け声のなか、鳥海山ろく線はレールを新年へ紡いでいく。

(※1) 矢島線開通祝歌 (作詞：佐藤周之助)

1 昭和の十三 秋なかば
稔る稲穂の波分けて
鉄音高く驀進の
終点駅や 羽後矢島

2 めぐらす山は 緑濃く
稔の秋や豊饒の
米 水 杉の 三拍子
銘酒を醸す 酒屋歌
3 山の里にも 道開け
東京見物 伊勢参り
米 酒 炭も いっせいに
ホームに山と 積みいだす
4 鳥海（とりみ）の山の麓町
史跡の数や 訪ね見ん
車も走れ 人皆の
喜び乗せて 疾（と）と走れ

(※2) 輸送密度：旅客営業距離 1 kmあたりの
1 日平均旅客輸送人員のこと

(※3) タブレット授受：一種の通行手形で、
単線の線区ではこれを所持する列車
だけが通行可能としたもの。全国で3
線区のみ運用中

<由利高原鉄道・鳥海山ろく線の現況>

(2024年4月現在)

由利高原鉄道株式会社

住所：〒015-0404

秋田県由利本荘市矢島町七日町字羽坂
21-2

電話 (代)：0184-56-2736

Mail：info@obako5.com

H P：https://www.obako5.com/

(web販売あり)

代表取締役社長 萱場道夫

従業員数：26人

2023 (令和5) 年度実績 () は前年度。

(第三セクター鉄道等協議会資料より)

輸送人員：193千人 (186千人)

経常損益：▲105,745千円 (▲96,715千円)