



男鹿なまはげライン(JR男鹿線)のいま

佐藤 和博

(鉄道カメラマン NPO全国鉄道利用者会議会員)

本年12月にJR男鹿線が全線開通110周年を迎える。

生活路線に加えて観光路線としての顔を併せ持つ「男鹿なまはげライン」の歩みと現在を概観してみたい。

○全通までの歩み

1902(明治35)年10月に奥羽本線・青森～秋田間が開通。

その後、同線の追分から分岐して男鹿半島の船川までを結ぶ路線として、1913(大正2)年、軽便線(※1)を準用する方式で建設が始まり、同年11月に二田まで、1916(大正5)年12月16日に全線26.4kmが開通した。のちに、鉄道省船川線と名乗ることになる。

※1：軽便線(けいべんせん)

「軽便鉄道線」ともいう。1922(大正11)年まで運用されていた国有鉄道の路線規格の一種。鉄道敷設法に記載(建設予定)されず、高規格の必要がない路線を敷設する場合に適用された。のちには一部の私鉄買収路線にも対象を拡大、全国に60近い線区が建設されていた(三省堂刊「日本の鉄道」より)。

○全通後の状況

全線開通当時の列車時刻は把握していないが、参考までに、1925(大正14)年と1947(昭和22)年の時刻表(抜粋)は次の通り。

<1925(大正14)年4月 鉄道省汽車時間表より(6往復運転/日)>

始発 船川発06:20→07:52秋田着
秋田発06:15→07:57船川着

終発 船川発20:30→22:08秋田着

秋田発20:23→22:02船川着

<1947(昭和22)年6月 日本交通公社時刻表より(2往復運転/日)>

始発 船川発06:11→07:55秋田着

秋田発06:45→08:16船川着

終発 船川発17:17→18:52秋田着

秋田発17:17→18:55船川着

1950年代に入ると、男鹿半島の町村合併が進み、1954(昭和29)年には男鹿市が発足。1968(昭和43)年には、船川駅が男鹿駅に、同時に路線名も男鹿線に改称されている。

上野からの夜行急行「男鹿」にも触れておきたい。

上野～秋田間に「男鹿」を名乗る夜行急行が誕生したのは、1961(昭和36)年10月のこと。のちに、ひらがな表記の「おが」に改称。注目すべきことに、1968(昭和43)年10月からは、多客期には男鹿線に乗り入れて男鹿までの直通運転が開始されている。

「おが」を名乗りつつも、上野～大館間や上野～弘前間に延長運転されたこともあった。1970(昭和45)年10月には、定期急行から季節列車化(多客臨時列車)され、運行が続けられたが、1995(平成7)年1月の年始臨時列車を最後に時刻表から姿を消した。

急行の愛称名として「おが」が永らえていたことは、男鹿の認知度向上に大いに寄与したことは明らかであろう。1972(昭和47)年の時刻表(抜粋)は次の通り。

<1972(昭和47)年4月 日本交通公社時刻表より>

下り 上野発20:50→秋田着08:21
 季節夜行急行「おが」
 秋田発08:59→土崎発09:07→追分発
 09:14→船越発09:35→男鹿着
 09:53

上り 男鹿発18:30→船越発18:49→追分発
 19:11→土崎発19:19→秋田着19:28
 秋田発19:58→上野着06:25
 季節夜行急行「おが」

秋田～男鹿間は急行料金不要の快速列車。
 上野～秋田間には定期昼行急行「おが」も運
 転されていた。



(季節急行「おが」男鹿線に乗り入れ 1985.1)

当時の経済成長期には、男鹿線沿線から秋田市への通勤・通学需要が急増、朝夕の列車は編成を増強していく。1972(昭和47)年まで運行されていた蒸気機関車は客車10両を牽引していたし、ディーゼル機関車に代わってからも、客車8両という長編成で旺盛な旅客需要に対応していた。

1990年代に入ると、男鹿線のディーゼル機関車+客車8両編成という稀有な列車の存在が、鉄道誌等によって広く知られ、沿線に、鉄道ファン(撮り鉄)の姿が見られるようになる。のちに全列車が気動車化されてからも5～7両という長編成が存続し、消えゆく40系気動車の宝庫として男鹿線はファンの注目を集めていた。



(男鹿線50系客車8両編成 1994.11)



(男鹿線40系気動車7両編成 2003.5)

○貨物列車の歴史

男鹿線には貨物列車も設定されていた。

1937(昭和12)年6月、船川線貨物支線として船川から1.8kmが延伸、船川港駅(貨物駅)が開設されている。

近年の扱い貨物は、小坂鉄道～奥羽北線～男鹿線・船川港と継走されてくるタンク車と、沿線の申川(さるかわ)油田からの原油輸送(タンク車・脇本～船川港)だった。

やがて、前者は積出港が船川港から秋田港に変更となり、後者についてもトラック輸送に置き換わるなど、2001(平成13)年3月に男鹿線の貨物列車運行は終了、船川港駅も解体されている。



(男鹿線貨物列車 タンク車20両 1994.7)

○蓄電池電車の登場

車齢40年を超える気動車を置き換えて、男鹿線のイメージアップを目指し、2017(平成29)年に一往復先行投入されたのは、EV-E801系を名乗る、蓄電池を備えた交流電車。数年間の試行運転により、乗客・乗務員双方から好評を得て、2021(令和3)年3月には全列車が置き換えられた。

男鹿線が走る路線は、秋田～追分間はすでに電化されているものの、追分～男鹿間は非電化、その双方を運行可能な車両として開発されたのが、EV-E801系電車である。つまりは、電化区間では通常の電車同様に頭上の架線からパンタグラフを介して車内に電気を取り入れてモーターを駆動、同時に車内の蓄電池にも電気を蓄える。非電化区間においては、パンタグラフも収納して蓄電池の電気でモーターを駆動する。

運転途中で、駆動方式を切り替えるハイモード電車であり、「アキュム」と通称され、JR東日本管内では二番目に採用された電車である(※2)。

車体カラーは男鹿のナマハゲをイメージした赤(赤ナマハゲ)と青(青ナマハゲ)とし、「赤(男鹿側)+青(秋田側)」の二両編成が基本で、両

車は分離できない。また、四両編成を組む場合は、必ず、

男鹿←[赤+青+赤+青]→秋田

という順序になる。

男鹿からの復路に備えて、男鹿駅構内には鋼体架線が設置(固定)されており、男鹿駅停車中に「赤ナマハゲ」車のパンタグラフをあげて車内の蓄電池に充電が行われている。

乗車してみると、駆動・制動ともにスムーズで、わけても停車時の静粛性は特筆もの。車内も明るく清潔で、都会並みのセンスさえ感じられる。ワンマン運転が基本のため、座席配置はオールロングシートであり、この点だけは、乗客には「慣れ」が必要となろう。

なお、2021(令和3)年3月のダイヤ改正以降、乗客の乗降が確認できる「車載ホームモニタシステム」(※3)の導入により、ワンマン運転ではあるものの、従前の「先頭車後乗り前降り」から、「すべてのドア」で乗降が可能となった。また、車内で運転士が対応していた乗車券回収等の精算は行わず、各駅が対応する「都市型ワンマン運転」となっている。

※2：蓄電池電車 (通称「アキュム」)

JR部内の型式名はEV-E801系一般形交流電車。EVの意味は、Energy Accumulating Vehicle = エネルギー アキュムレイティング ヴィークル」である。

アキュム=蓄積の意 (JR秋田支社プレリリースより)

※3：車載ホームモニタシステム

「車載ホームモニタシステム」とは、車両側面に取り付けられたカメラと乗務員室にあるモニタで乗客の乗降やホーム上の安全を確認するシステムである (JR秋田支社プレリリースより)



(男鹿線電車 ナマハゲラッピング 2025.2)

○観光路線としての期待

観光路線という視点で男鹿線をとらえる場合、秋田新幹線「こまち」と秋田駅で直結している点は大きなメリットだろう。線内利用者にとっても、おおむね毎時一本の運転であり、需給の均衡は採れているようだ。ただし、秋田・男鹿双方発で、90～120分の間隔が空く時間帯があり、観光シーズンには臨時増発が検討されてもいいのではないかと。

秋田新幹線「こまち」から男鹿線に誘導しやすい時間帯には、秋田・男鹿両駅でナマハゲに登場願ひ、男鹿線利用を呼びかけたら観光客には喜ばれよう。夏休みや冬休みには電車にも添乗して遠来の乗客に、文字通りの男鹿観光大使としてサービスに努めてほしい。

男鹿線には、従来から観光のための団体臨時列車が多数乗り入れている。五能線の「リゾートしらかみ」三姉妹や、「びゅうコースター風っこ」などは常連だ。2019（令和元）年には47年ぶりに蒸気機関車が入線。「SLおが号」が運行され、遠来のファンで沿線は大賑わいだった。

新たなチャンネルとして、羽越本線（主に庄内エリア）からの観光客を呼び込んで、日本海沿線を周遊する、「ジオパークと酒肴の旅」はどうだろうか。沿線にはジオパーク「鳥海山・飛島」「男

鹿半島・大潟」はもとより、歴史的名所とともに名酒や海産グルメが豊富。数日間の旅程を組み、JR新潟支社の団体臨時列車「海里（かいり）」を男鹿線まで延長運転し、「観て 食べて 学んで」をキーワードにした羽越・男鹿クルーズをぜひ実現したい。



(男鹿線臨時「SLおが号」 2019.10)

また、すっかり夏の定番イベントとなった「ナマハゲロックフェスティバル」の告知もかねて、「アキュム電車」に派手なラッピングを施したい。赤ナマハゲ・青ナマハゲがステージで楽器を奏で歌っている絵柄がいい。同フェスティバルに限らず、男鹿への誘（いざな）いに寄与すること請け合いである。

男鹿線全線開通110周年。観光地・男鹿への基幹的アクセス路線であり、沿線利用者も含め、鉄道の持つ多面的な機能・有用性を活かし、男鹿の地域振興のシンボルとして、一層の発展を祈りたい。

※掲載写真はすべて筆者撮影