

羽前／最上を乗り鉄 — 山形鉄の創意工夫 —

出羽国は羽後／秋田と羽前／山形に分けられた。山形イメージは？ 明治初期、旅行家イザベラ・バードが「アルカディア」と絶賛した置賜盆地。三島鬼県令が推進した奇怪な擬西洋建築。おどろおどろしい出羽三山。夏は東京に負けない暑さで山寺はちっとも涼しくなかった。海運で栄えた酒田、さくらんぼを駅名にする東根。様々な顔を持つ。東北は川と県の結びつきが強い。北上川と岩手、福島と宮城南部を流れる阿武隈川。羽前／山形は奥羽山脈の西側を流れ日本海にそそぐ「あつめてはやし最上」は母なる川。最上県で良かった*1。

＜三級鉄乗りファン・銭屋小金丸＞

■地勢と歴史

奥羽山脈を界に東北は太平洋・日本海に分けられる。羽前は旧奥羽本線沿い山形新幹線と越後から秋田をへて青森まで延びる羽越本線沿いに人口は集中している。全国九位の比較的広い面積に人口百万強、ここも人口減が続く＜図表1＞。

庄内米。サクランボ、桃、ラ・フランスといった果実。米沢牛に代表される畜産物と農産物は豊富。昔から繊維産業で栄、ミシン・機械と発展。現在は山形大学工学部を中心とした電子部品／ハイテク産業志向もそれなりに強い。

古代、陸奥と並んで出羽は蝦夷異界だったが開発が進められ中世以降は羽州探題斯波（足利君親戚）が最上氏という戦国大名に成長。隣には東北の雄伊達君も割拠。江戸初期上杉（米沢）、山形最上、鳥居といった大名は減封・お取りつぶしが相次ぎ米沢・鶴岡以外は小藩分立。藤沢周平時代劇は東北小藩として庄内藩を前提としている。庄内藩酒井家は幕末時薩長＋佐竹勢に対して奮戦したことで知られている。

■奥羽本線が山形＜新幹線＞に ヘンシーン

●ミニ新幹線＝果たして山形新幹線や秋田新幹線を＜新幹線＞と呼んでいいのだろうか。高速・踏切なし・専用鉄道が新幹線要件と純粋鉄は主張する。平成三（1992）年、紅花国体に合わせて県・自治体を中心となり奥羽本線が新幹線＜変身＞。さらに新庄まで延長。予算少なく工期短く大成功。北陸・

長崎もミニ新幹線でいいのに、と思う。当然鉄路は広軌（標準）に改修。福島から米沢に至る板谷峠は難所で余は地震・大雨・大雪で三度も足止めを喰らった（丁度三割）。新庄から奥羽本線は大曲・秋田を目指す。大昔夜行列車で通ったはずだが寝ていて記憶にございません。

●陸羽東線／西線＝東線は東北本線／宮城・小牛田から奥羽山脈を超えて新庄まで九十四キロ路線。大正二（1913）年開通で新庄開通はその二年後。愛称「奥の細道湯けむりライン」。最初北進した後はひたすら西に進む。新幹線古川駅をすぎると鄙びた農村地帯が続き宮城の四駅は「温泉」がつく。とはいえ上州・野州の名だたる温泉郷と違い知らない名ばかり。山脈もそれほど険しくなく羽前入り。中央本線や信越線を連想するとチョッピリ拍子抜け。羽前二つめの「赤倉温泉」は昔入った筈だが…。

＜図表1＞羽州 山形の主要都市人口

山形県	105.0万人	備考
山形市 △	24.1	県庁所在地
米沢市 △	7.8	
鶴岡市 △	12.1	湊
酒田市	9.8	
新庄市	3.4	
寒河江市	4.0	将棋
天童市 △	6.1	
東根市	4.8	

△：江戸時代の城下町

（公益財団法人 国土地理協会2022年4月調査を元に作成）

- 陸羽西線＝羽越本線余目－新庄。大正三年酒田線として開業翌年全通した四十三キロ。愛称「奥の細道最上川ライン」で三年前乗った時はディーゼル二両編成。多くの鉄ちゃんがこの路線を「速い」と書いている。余目からいくと左側(北)に最上川が見られやがて山林をくぐり新庄着。

■風景が美しい二路線

- 羽越本線＝新津-秋田二百七十二キロ、各県で進められていた路線が大正末期につながり羽越本線デビュー。北陸本線と並んで関西・北陸・東北を結ぶ路線で長距離寝台特急もあった。現在は新潟駅から特急いなほが秋田まで三時間四十分で結んでいる。この鉄は部分的に単線。路面が悪く災害で何度も改修され路線変更している。越後北部では海岸線沿いを走り日本海や沿線風景がなんとも寂しく侘しく風情あり*2。羽前では内陸部に入り秋田では再度海岸線が見られる。
- 米坂線＝米沢と越後坂町を結ぶ山岳路線。昔は日本海側と太平洋を結ぶ貨物路線として重要視された。米沢から出ると置賜盆地を北上、今泉駅から西進し荒川沿いの山々を走る。昭和二年開通六年全通した短いが険しい山岳路線。戦前雪崩で鉄橋崩壊し大勢の犠牲者が出た。十年ほど前、ゴールデンウィーク時にこの路線に乗った。荒川づたいの溪谷はかなり厳しく小国駅では切り出された材木が山国を象徴していた。米沢で三分咲きだった桜だが山々に山桜がちらほら見られ、峠を越え越後に入ると桜並木が続いた。村上・新発田の殿様はこの街道を参勤交代したと後ほど知った。なを現在新潟から快速が出ている。

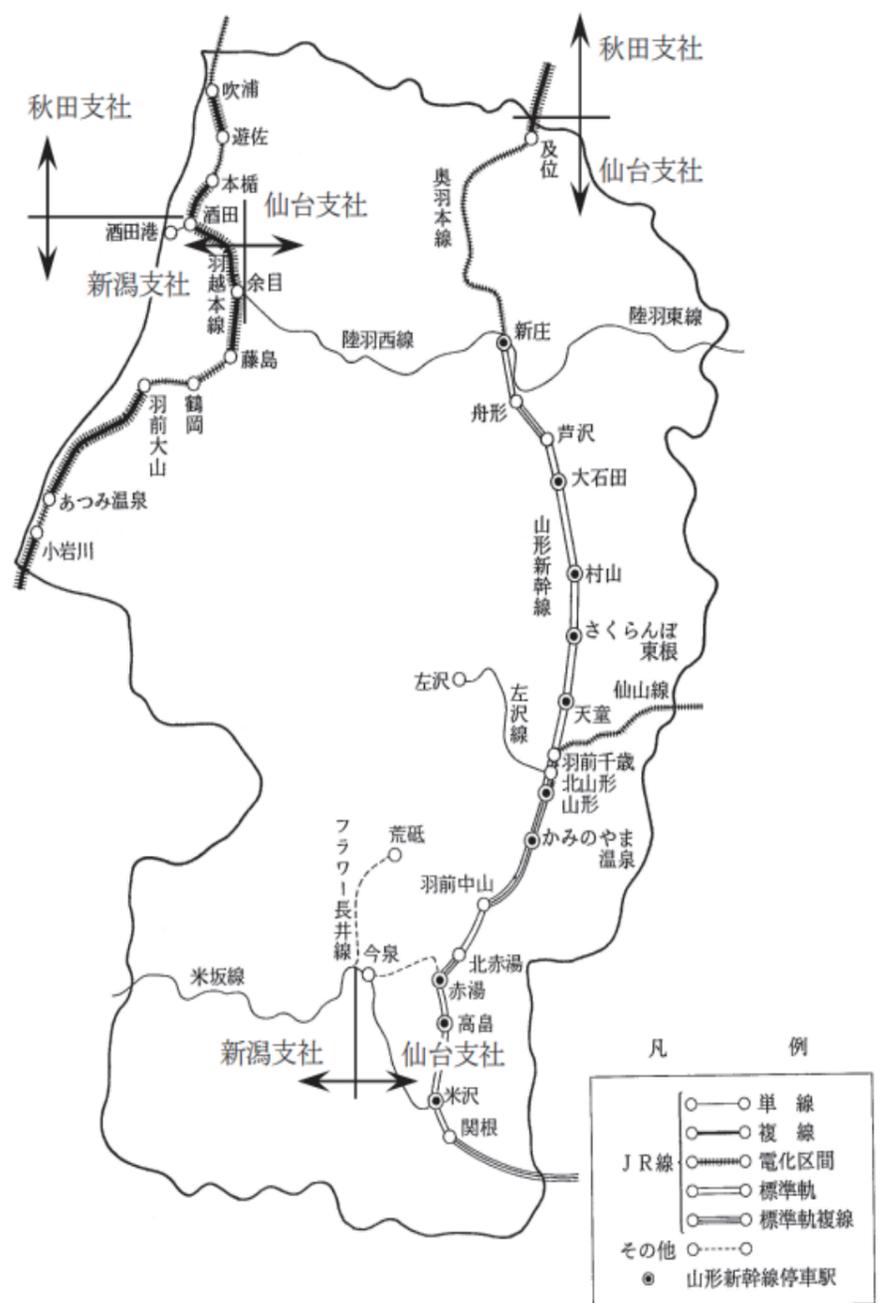
■人口減でピンチ

- 仙北線＝仙台と山形を結ぶ線。仙台からだだと大学生が大勢乗って温泉地帯/奥羽山脈を越えると奥羽本線を南下し山形市着。山形住民に聞くと高速バスの方が便利で速いとのこと。
- 左沢線＝羽前で唯一乗ったことない。駅名は難しい読みが少なくないがこの路線は「アテラザワ」とベストスリーに入る！山形駅お隣の北山形駅から

北西に進み寒河江を経て左沢駅に至る路線で愛称「フルーツライン」。軽便鉄道からスタート大正年間に完成した。JRが地方路線として運行中。

- 山形鉄道/フラワー長井線＝奥羽本線/山形新幹線赤湯温泉駅から荒砥まで三十キロ路線。大正年間開通した路線で国鉄長井線で昭和末三セクに転じた。赤湯駅をでて西に向かい米坂線今泉駅を過ぎると北進、のどかな田園風景が続く。イザベラ・バードならなんと表現しただろうか。

＜図表2＞羽州 山形の鉄



(山形県『山形県の鉄道輸送』令和2年度版より)

羽前鉄は山形新幹線のおかげで標準軌と狭軌が混在している。仙北線や左沢線は狭軌で別路線。農産物・工業は特色ありそこそこ豊かだがやはり人口減少のボディブローは大きい。同時に旧幕府時代の地域性、山形・米沢・庄内が残ったまま仙台圏に経

済は吸い寄せられている。さらなる地域特色と産業の有無が鉄の未来を決める。

* 1: 最上川は唯一、山形県内のみを蛇行している。

* 2: 東越後は国道345号と並走している。途中街道沿いの集落に寺のない墓地が次々何見えてくる。