



第191回企画展

「酒田駅100周年記念展」

酒田市立資料館

開催期間：平成27年4月8日～6月22日

◆はじめに

今から100年前の大正3年12月24日、酒田駅が開業しました。庄内地方は鉄道敷設が遅れており、明治時代から熱烈な誘致運動が行なわれていました。人々にとって、まさに待望の鉄道開業だったのです。

列車は連日旅客を運び、駅は利用者でごった返しました。酒田港と駅が直結し、物資輸送量も増します。また、大都市圏と鉄道で繋がり、多くの政治家・文人・芸術家らが汽車に乗って酒田へ来遊しました。酒田の発展には鉄道が欠かせないものだったのです。

自家用車の普及で、ここしばらく鉄道に乗っていないかたも多いのではないのでしょうか。今回の展示では、市の発展に寄与した酒田駅と、庄内平野を走った列車に想いを馳せ、その歴史を学んでいただければと思います。

◆鉄道の始まり

「鉄道」の言葉は「鉄製レールの上を進む輸送機関」という意味を持ち、その範囲は広い。19世紀に始まった、馬を動力とする馬車鉄道も鉄道の一種である。

18世紀後半、産業革命による蒸気機関の発明で、自走する「蒸気機関車」の研究がスタートする。1802年、イギリスで初めて蒸気機関車が作られ、その12年後、石炭運搬の為に炭鉱で実用化された。初めて旅客車両を牽引し走行したのは1825年の事である。1820年～1830年には続々と鉄道旅客営業がスタートし、イギリスから各地に鉄道敷設が広まっていく。なお、鎖国下にあった日本に蒸気機関車をもたらしたのは、ロシア及びアメリカである。(3ページの年表を参照)

イギリスでの鉄道営業開始から約30年後、外国船の到来により幕末の日本に「蒸気機関車」がもたらされた。もっとも、嘉永6年(1853)に初めて日本にもたらされた蒸気機関車は小型の模型であり、客車には乗れなかったという。

明治2年(1869)に政府は鉄道の敷設を決定、明治5年(1872)に新橋駅～横浜間の鉄道営業が開始された。この鉄道敷設にはイギリスの資金・技術援助が大きく関係しており、当時の列車は全てイギリスからの輸入品で、運行やダイヤ作成もお雇い外国人の手によるものだった。鉄道開業式には明治天皇、各国大使らが臨席し、日本の鉄道は華々しいスタートを切った。

この鉄道は大評判となり、日本に「鉄道ブーム」が巻き起こる。庄内でも私鉄設立・誘致運動が盛んに行われるが、酒田への鉄道敷設はそれから40年後である。



錦絵 新橋ステーション蒸気車図
(明治9年発行 三代目広重作)

鉄道開業当時、珍しさから数多くの錦絵が作られた。この錦絵もその一つである。この新橋駅舎は復元され、現在は資料館として利用されている。

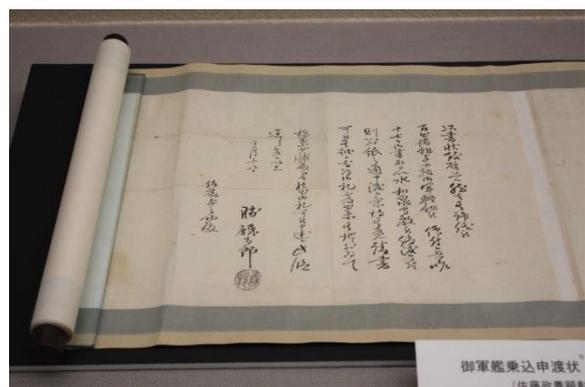
◆初代鉄道助・佐藤与之助(よのすけ) (政養(まさよし)※) について



佐藤与之助は文政4年(1821)、遊佐郷升川(現遊佐町升川地区)の農家に生まれる。弘化元年、江戸へ上り、砲術家・広木貫助より荻野流砲術を学び、その後、勝海舟の塾へ入る。勝のもとでは蘭学を学び、のち勝と共に長崎へ赴き、アメリカ人宣教師フルベッキより西洋の技術を学んだ。安政6年(1859)に幕府軍艦操練所蘭書翻訳方出役を仰せつけられ、また、庄内藩組外徒士格にも命じられる。横浜の開港は佐藤が勝に献言し、実現したという。明治維新後には民部省初代鉄道助に任ぜられ、工事責任者として新橋～横浜間の鉄道敷設工事に尽力、明治5年(1872)の鉄道開通に功績を遺した。開国後のわずかな期間での鉄道工事は、欧米を驚嘆させたという。

明治10年(1877)に勝海舟宅で死去。東京・青山霊園に眠る。昭和39年(1964)には吹浦駅前に銅像が建設され今に至る。日本の鉄道開業における功労者として名高い。

※名は「まさやす」「せいよう」とも読まれる。



左：政養祭 昭和39年より、10月14日の「鉄道記念日」に佐藤政養祭が行なわれている。遊佐四大祭りにあげられ、当日は吹浦駅銅像前で神事を行い、佐藤政養の功績を称える。

右：御軍艦乗込申渡状并(ならびに)海舟添書(佐藤政養顕彰会蔵)

佐藤政養が庄内藩士、または幕臣として活躍した時代の海軍辞令。操練所詰、大砲製造、砲台築造など、農民の出でありながら、技術者としての才能をめきめきと発揮した。なお、鉄道開通時の文書類は鉄道記念物に指定されており、現在は埼玉県・鉄道博物館に所蔵されている。

日本の鉄道の歴史	
嘉永6年(1853)	ロシア船上で、初めて日本人が鉄道の“模型”に乗る。 その翌年に鉄道模型がペリーによって献上され、(模型ではあるが)日本の地で鉄道が走った最初の例となる。
明治2年(1869)	鉄道建設を廟儀決定。翌年よりイギリスの援助を受け、鉄道敷設工事が始まる。
明治5年(1872)	新橋駅～横浜駅(29km)開業。日本の鉄道営業の始まり。
明治32年(1899)	日本初の食堂車が登場。
明治33年(1900)	鉄道営業法の公布、施行。現在も改定を経て施行されている。 日本初の寝台列車が登場。
明治39年(1906)	鉄道国有法の公布。全国にある私鉄4800kmが買収。
大正3年(1914)	酒田駅が開業(同年に砂越駅も開業)。陸羽西線開通。 赤レンガの東京駅が完成。
大正4年(1915)	酒田港駅(当時は最上川駅)が開業。現在は貨物用。
大正13年(1924)	羽越本線(秋田～新津)全線開通。
大正14年(1925)	山手線が環状運行を開始。
昭和2年(1927)	日本初の地下鉄が運行開始。
昭和9年(1934)	酒田駅の改築(2代目)。
昭和24年(1949)	日本国有鉄道(国鉄)の設立。
昭和35年(1959)	現在の酒田駅舎が完成(3代目)。
昭和39年(1964)	東海道新幹線が開業。以後各地に新幹線が走るようになる。
昭和62年(1987)	国鉄の分社民営化によりJRグループが誕生。
平成4年(1992)	山形新幹線が開業。日本初の“ミニ新幹線”。
平成11年(1999)	山形新幹線が新庄駅まで延伸。
平成26年(2014)	酒田駅・砂越駅が100周年を迎える。

◆熱烈な鉄道誘致運動

鉄道は明治初期から全国各地で建設されるようになり、山形県にも明治30年代に奥羽本線が延伸した。福島を經由し米沢～新庄～秋田へ抜ける奥羽本線の延伸工事が着々と進められていたが、庄内地方は計画から漏れ、取り残されていた。そこで、庄内地方の人々の間で明治中期から鉄道必要論が高まり、酒田～新庄を通る奥羽本線の支線・陸羽横断鉄道の工事促進の声が上がった。

明治20年(1887)に私設鉄道条例が布告される。これは当時日本中でブームとなっていた鉄道敷設に法規を定めたもので、酒田でもこれらに影響されたのか、鉄道誘致運動がより過熱していくことになる。なお、この当時は鉄道に対して警戒感を持つ人がおり、「悪い思想を運んでくる」と主張して、線路敷設に反対する声も少なからずあった。

ブームに乗り、民間鉄道「酒田鉄道」の設立計画が持ち上がる。資本金100万円、発起人40名でスタートした計画で、営業免許の公布もされたが、深刻な恐慌によって資金確保が出来ず、設立から4年後に営業免許返上・解散となってしまった。その後、鉄道国有法が成立。国に対して鉄道の早期敷設を要求する動きが強まった。そのような中で、明治42年(1909)に鉄道院総裁・後藤新平が来酒。熱狂的な歓迎を受けたという。

陳情をすること百数十回、ついに明治43年(1910)に酒田線敷設工事の為の実測、工事が行われることになったのである。

◆鉄道忌避(きひ) ～反対運動はあったのか?～



国鉄かわら版(昭和47年)
(久保田鉄道コレクション蔵)

鉄道100周年での記念発行で、大正3年当時の鉄道関係記事が再現されている。「待望久し 庄内に鉄道」という記事が掲載されており、文中では「松山町では美田が失われる、鉄道によってよそ者が入り込んで困る等の反対があり、路線が変更されて余目駅を通る事になったものである」と書かれている。

突如現れた蒸気機関車に対し、日本人の中には不安を覚えるものもいた。例えば「煙によって鶏が卵を産まなくなる」「煙突から出る火の粉によって火事が起きる」などと、まことしやかに噂した。実際に、飛んできた火の粉が民家の屋根を焼いてしまう事が各地で度々あった。また、保守的な人々が「路線が交通を阻害する」「悪い思想が入り込む」などと反対運動をしたという話もある。

独立藩として力を持った松山地域に路線が敷かれなかった理由として、上記のような理由で反対があったとされるが、決して反対意見だけではなかった。明治41年(1908)に鉄道技師が測量を行った際、清川より西は最上川右岸(松山側)に線路を敷く事を考慮したが、結局左岸に敷設するのが妥当とされ、落ち着いたという。この際、最上川左岸に線路が敷設された事に危機感を抱いた松嶺他右岸地区の村長らが請願し、必要用地などを負担し設置したのが砂越駅である。

また、加茂港の旦那衆は「鉄道が来ると港がさびれる」と考えて敷設工事に反対した。そのため羽越線計画からは外され、旦那衆の予想とは裏腹に加茂は港湾機能を失い、漁業の土地となったと伝えられる。

見比べ◆鉄道地図



↑明治44年発行 鉄道地図

庄内に鉄道網は敷かれておらず、新潟県新津～新発田の工事区間を表す点線が描かれている。



↑大正9年発行 全国鉄道院地図 (久保田鉄道コレクション蔵)

酒田へ鉄路が伸び、羽越本線の工事が進められている様子がわかる。大正9年当時は羽前大山～村上間が工事中であり、その間は仮線が描かれている。

庄内鉄道延伸への道のり	
明治18年(1885)	山形県令らにより、福島から酒田港までの鉄道敷設計画が請願される。 ※酒田初の鉄道誘致運動
明治22年7月(1889)	庄内鉄道期成同盟会の結成。
明治26年12月(1893)	羽越線について、県会議長の名をもって建議案を内務大臣に提出。
明治27年2月(1894)	福島～山形間の奥羽線鉄道開通工事が始まる。
明治27年3月(1894)	有志40名によって酒田～(松嶺)～新庄の鉄道建設の請願がされる。 免許も発行されたが、資金難で頓挫。
明治29年2月(1896)	酒田鉄道株式会社創立集会が開かれる。 これは私鉄であり、本免許状申請がされる。
明治29年3月(1896)	鶴岡鉄道株式会社(私鉄)の創立請願。
明治32年12月(1899)	山形県議会議長名で内務大臣あてに陸羽西線の第一期線への繰り上げを要請。
明治34年(1901)	奥羽線が山形に到達。
明治35年8月(1902)	湯野浜で新潟・秋田・山形の有志が集まり海岸鉄道速成大会が開かれる。
明治38年(1905)	奥羽線が新庄に到達。
明治39年5月(1906)	県政友会支部大会で、陸羽西線・羽越線の建設促進が決議。
明治41年(1908)	逓信技師が庄内で測量を行う。
明治42年8月(1909)	鉄道院総裁・後藤新平が来酒。新庄～酒田間の工事が間もなく始まることを示唆する。
明治43年5月(1910)	新庄～酒田間の測量が開始。
明治44年(1911)	新庄～酒田間の工事が着工。
大正3年12月(1914)	余目～酒田間の鉄道開通。(陸羽西線の開通)
大正13年7月(1924)	秋田～新津間の鉄道全開通。(羽越本線の開通)

羽越本線の全線開通まで		
青は新潟県方面・緑は山形県方面・赤は秋田県方面		
年代	開通区間	備考・主要駅について
大正元年 (1912)	新津～新発田	(新津駅は明治30年開業)
大正3年 (1914)	新発田～中条	
	狩川～余目	
	中条～村上	
	余目～酒田 ※陸羽西線	酒田駅・砂越駅・余目駅開業
大正4年 (1915)	酒田～最上川(酒田港)	酒田港駅開業(当時は最上川駅)
大正7年 (1918)	余目～鶴岡	鶴岡駅開業(仮舎) 藤島駅開業
大正8年 (1919)	鶴岡～羽前大山	(鶴岡駅落成)
	酒田～遊佐	本楯駅・遊佐駅開業
大正9年 (1920)	秋田～道川	(秋田駅は明治35年開業)
	遊佐～吹浦	吹浦駅開業
	道川～羽後亀田	
大正10年 (1921)	吹浦～象潟	
大正11年 (1922)	羽前大山～三瀬	
	象潟～羽後本荘	
	羽後本荘～羽後岩谷	
大正12年 (1923)	三瀬～温海	あつみ温泉駅開業
	温海～鼠ヶ関	鼠ヶ関駅開業
大正13年 (1924)	羽後岩谷～羽後亀田	
	鼠ヶ関～村上	羽越本線 全線開通

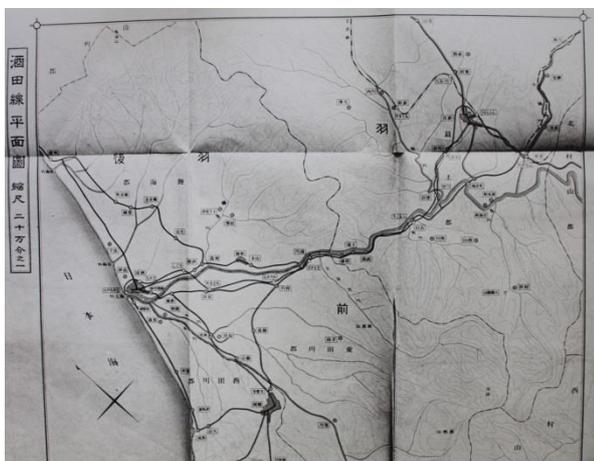
◆酒田線（陸羽西線）・羽越本線の工事

日本初の鉄道営業開始より40年、ついに庄内に鉄道が敷設されることになった。初めに完成したのは清川駅である。古口～清川間は、狭い河岸・断崖絶壁での工事となり、全線の中で最も難工事となったという。工事は順調に進み、大正3年（1914）に新庄～酒田間が開通、酒田駅が開業した。大正4年（1915）には最上川駅（現酒田港駅）が完成する。なお、新庄～酒田間の路線は当時「酒田線」と呼称されていたが、陸羽東線の開通に伴い、大正6年（1916）に「陸羽西線」と改称される。

この時点で、新庄経由で奥羽本線・東北本線へ繋がり、鉄道で山形・東京方面へ向かう事が可能である。鉄道が無い時代、山形市への往復は1週間かかっていたが、大幅な時間短縮が可能となった。

同時期より、新潟～秋田間を縦断する羽越本線の工事も進められた。新潟新津～酒田～秋田間は初めから一気に開通したわけではなく、とぎれとぎれに、徐々に線路を伸ばし繋げていった。羽越本線の延伸工事が始まった頃はすでに陸羽西線が開通していた為、酒田・余目は資材補給の場として活用された。山間部・沿岸部ともに工事は難しく、特に秋田の折渡(おりわたり)トンネルは難工事となり、日本初のシールド工法が使用された。

新津から村上までが、大正元年（1912）から3年をかけて鉄道延伸。鶴岡駅は大正8年（1919）の開業である。大正13年、長引いていた温海～鼠ヶ関～村上の沿岸部の難工事が完了したことで、羽越本線は秋田～新津間全線開通となった。陸羽西線・羽越本線はともに現在も当時と同じルートを走り、市民の足として利用されている。



◆酒田線建設風景写真集◆
(久保田鉄道コレクション蔵)

酒田線平面図
新庄駅～酒田駅～最上川駅までのルート



新庄駅
酒田線の起点となった奥羽線新庄停車場。



古口駅
古口村（現戸沢村）古口停車場。右に大蔵鉦山の貨物積卸場が見える。



第二最上川橋りょう
第二最上川橋りょうの工事中の写真。砂越側より見た写真。



高屋付近
高屋（現戸沢村）沓喰（くつはみ）トンネルの西口。県道、最上川、外川の家々が見える。



清川駅
清川村（現庄内町）西端の清川停車場。遠くに戊辰戦争の古戦場“御殿林”が見える。



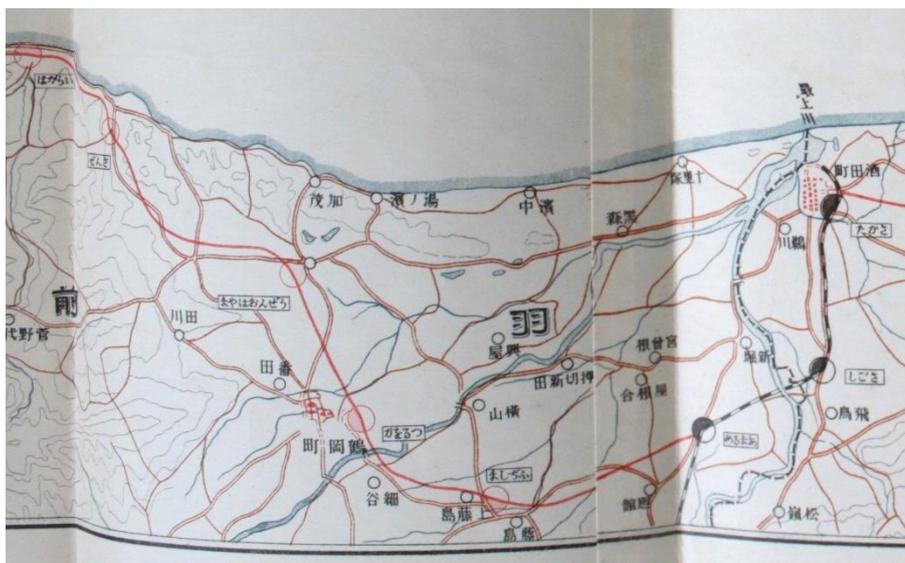
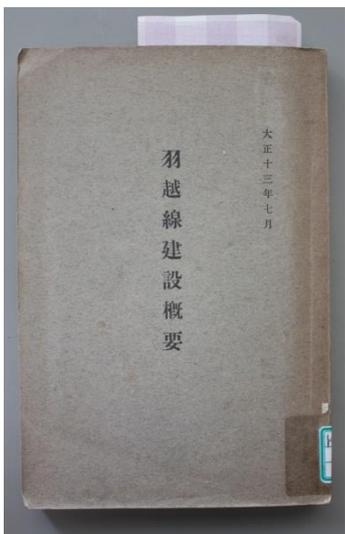
新井田川
酒田駅南方の新井田川にて架橋工事をしている。



酒田駅
酒田町の東北端に作られた酒田停車場。「酒田線建設概要」には次の記載がある。

『本停車場ハ新庄起点三十四哩二十二鎖ニシテ酒田町ノ東北端ニ在リ鳥海山目睫ノ間ニ通り月山湯殿山煙波渺茫ノ裡ニ浮ヒ眺望雄大ナリ用地面積一万八千百三十八坪側線延長一哩五十六鎖餘本屋七十八面坪木造「ペイント」塗屋根ハ葺クニ石綿盤ヲ以テセリ』

※羽越本線敷設の資料



羽越線建設概要（大正13年 酒田市立光丘文庫蔵） 赤い線で示された部分が、敷設された羽越本線。

◆大正3年 酒田駅開業



大正3年（1914）12月24日、酒田駅が開業した。新築された8千坪の駅舎は、木造ルネサンス風建築の、まさに市民の度肝を抜く外観であった。なお、当時の正確な住所は「西荒瀬村※大字酒井新田」である。※昭和16年（1941）酒田市と合併町はずれに酒田駅が出来た事により、田畑しかなかった土地に、運送会社や旅館が並ぶようになり、現在の駅前商店街が形成された。

大正4年（1915）には最上川駅（現在の酒田駅）が完成し、盛大に開通記念式典が開催された。町全体を巻き込んでの大規模な祭典で、酒田を目指し多くの群衆が押し寄せたという。



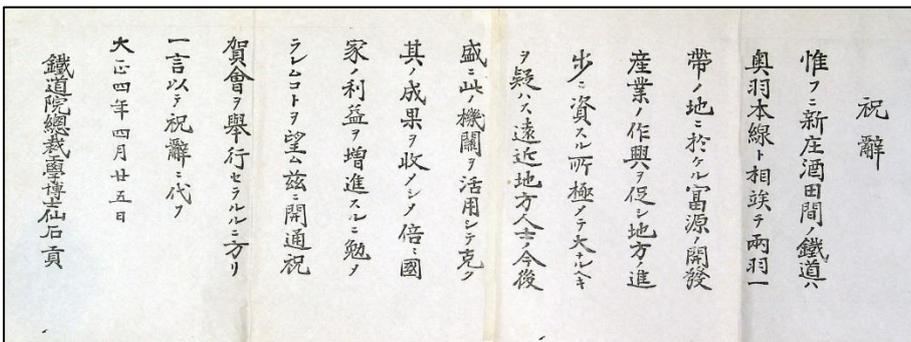
酒田駅前の祝門（大正4年）

車輪を模ったレリーフが取り付けられた特製の祝門。祝賀会当日は多くの旅客が鉄道を利用し酒田を訪れた。



日和山公園下の開通記念祝門（大正4年）

日和山公園では来賓を招いての開通記念祝賀会が行なわれた。公園下の坂道を上り、祝賀会へと向かう人々。



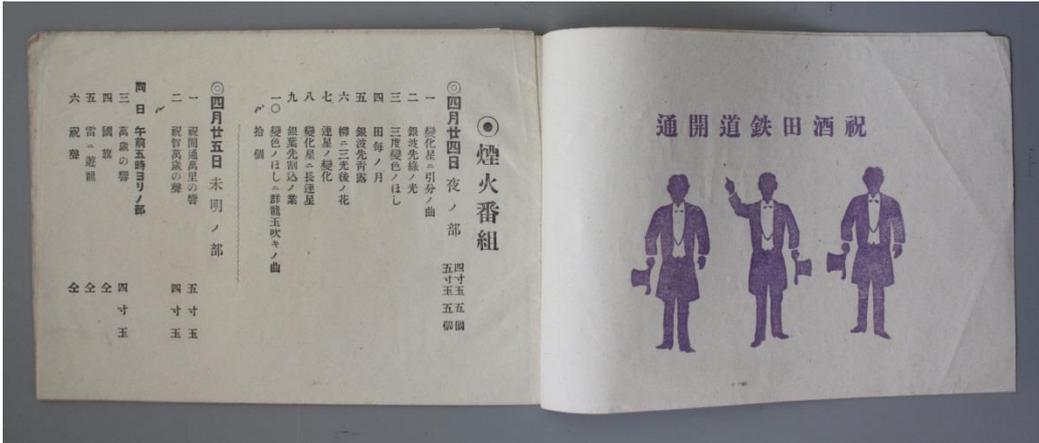
開通祝賀会 祝辞

（大正4年）

当時の鉄道院総裁・仙石貢による祝辞。鉄道開通式の来賓は千数百人を数えた。芸妓140人が出演して祝賀芸能大会を行うなど、盛大を極めた。

祝辞

惟フニ新庄酒田間ノ鐵道ニ
奥羽本線ト相鉄テ兩羽一
帯ノ地ニ於ケル富源ノ開發
産業ノ作興ヲ促シ地方進
歩ニ資スル所極メテ大ナルキ
ヲ疑ハズ遠近地方人士今後
盛ニ此機關ヲ活用シテ克ク
其ノ成果ヲ收メシメ倍ニ國
家ノ利益ヲ増進スルニ勉メ
ラレムコトヲ望ム茲ニ開通祝
賀會ヲ舉行セラレルニ方リ
一言以テ祝辭ニ代フ
大正四年四月廿五日
鐵道院總裁 仙石貢



酒田鉄道開通祝賀会 煙火番組
(大正4年)
花火の打ち上げ順番表。開通祝賀会に合わせて、3日間にわたって打ち上げを行った。



陸羽線全通記念青銅文鎮 (大正期)
開通祝いの記念品として配布された文鎮。
レールの断面をかたどっている。

開業当時の運行情報

開業当時は、酒田～新庄を列車が一日5往復していた。当時の駅員数は18名とわずかで、乗降客数は一日650人程度だったという。羽越本線の開通で利便性が増すと、取り扱いは激増し、酒田駅は要所として発展した。藤島駅・鶴岡駅も大正期に完成し、駅員数も増やされてゆく。

開業当初の運賃

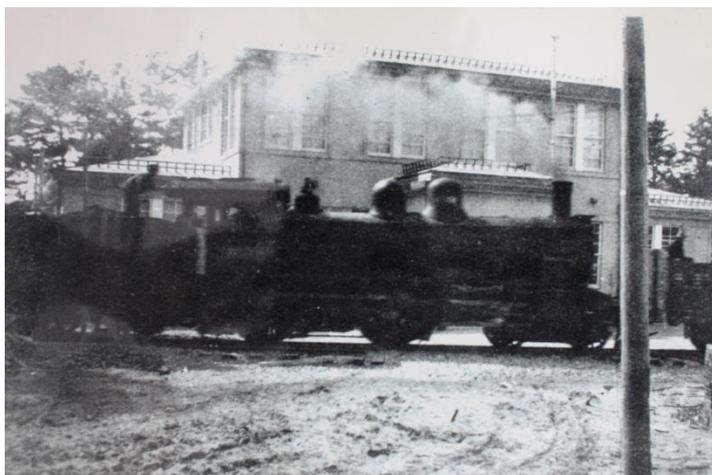
構内入場料 5 銭	酒田～砂越 8 銭
酒田～新庄 5 8 銭	酒田～上野 3 円 2 5 銭

酒田～上野間は現在の約7000円(米価換算)になる。今現在とあまり変わらない運賃だろうか。酒田駅開業当時、すでに鉄道網は日本各地に広がっており、鉄道は一般庶民でも気軽に乗れる「足」になっていた。明治5年(1872)の鉄道開業時の横浜～新橋間わずか29キロの下等車運賃は、37銭5厘(現在の約5千円)にもなる。それに比べれば、大正期の運賃はずいぶん庶民的になった。



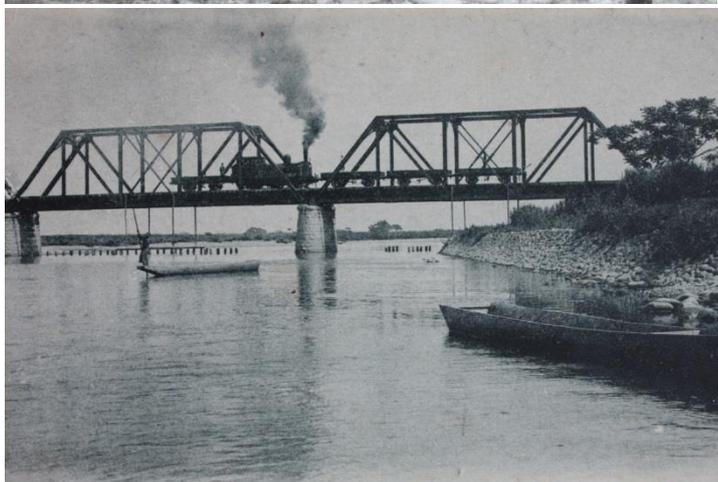
←大正3年当時の機関車
(大正3年撮影)

狩川駅開業時に撮影された写真。残念ながら車両番号は読み取れない。我々がよく耳にする「D」「C」などの形式番号は昭和期に入ってから始まる。



←国立倉庫敷地内に入る機関車
(昭和期撮影)

国立倉庫や湾岸の工場には専用線路が敷かれており、米の運搬時には列車が敷地内に入ることが出来た。
この写真は国立倉庫事務所前を通り過ぎる機関車を撮影したもの。



←羽越線 赤川鉄橋
(大正期撮影)

左：赤川鉄橋 銘板
(大正7年)
(新津鉄道資料館蔵)

右：羽越線案内
(大正13年)
(新津鉄道資料館蔵)

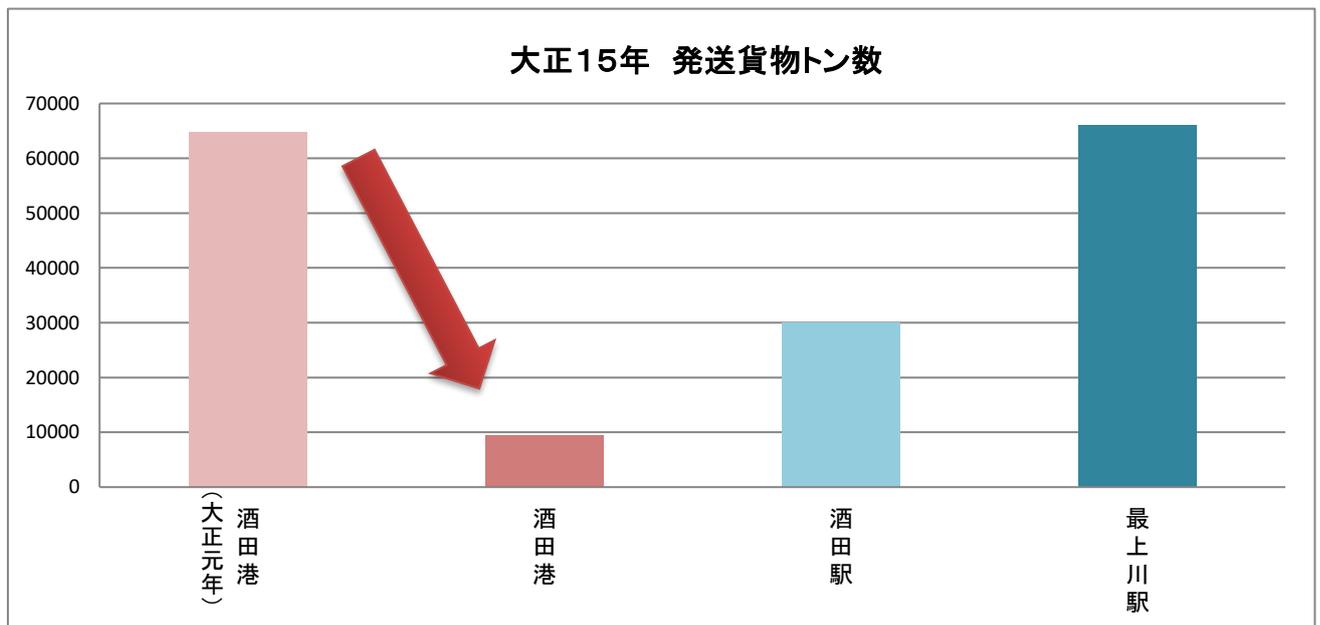
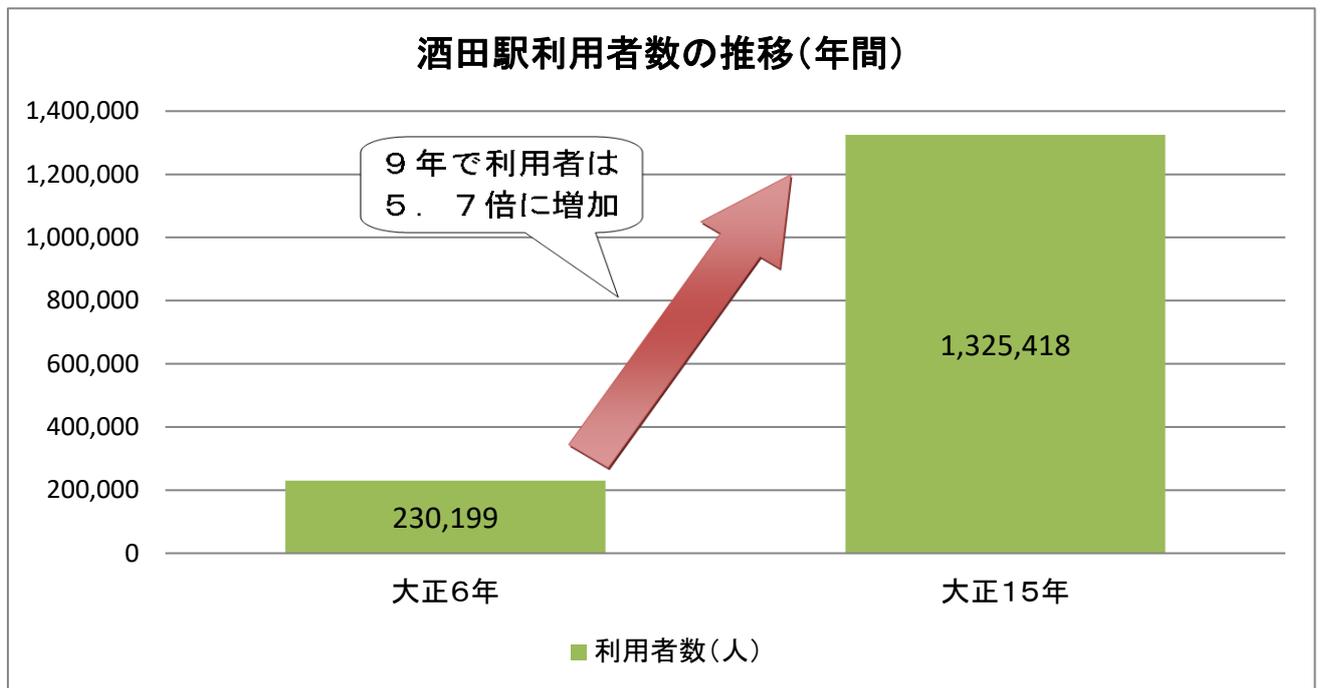
羽越線の各駅、名所・名産が紹介されている。いわば当時の旅行ガイドブック。

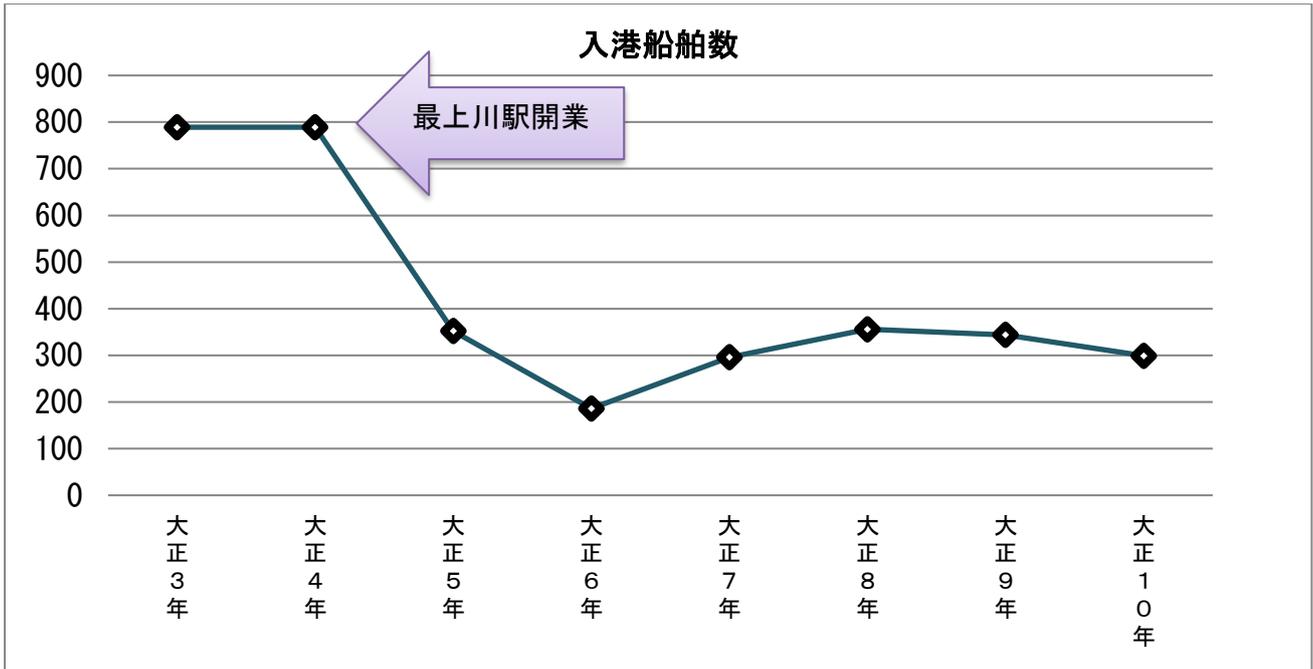


◆グラフで見る鉄道開業の影響

酒田駅完成後の大正5年（1916）、明治期より続いた西廻航路が廃止された。また、酒田—新潟を結ぶ連絡船「渡津丸(わたつまる)」も大正9年（1920）に廃止されている。酒田港には最上川駅が設置され、多くの荷物が鉄道を利用して都市圏に運ばれていった。グラフからは、大正4年（1915）の最上川駅開業直後の入港船舶数・貨物取扱数が激減している様子がうかがえる。

大正15年（1926）、国立倉庫敷地内に専用線路が伸ばされたことで、米の輸送が円滑に行われるようになった。湾岸に続々と工場が建設されるようになると、各工場専用の線路が敷かれ、利便性が増した。酒田港は、鉄道との共存によって発展を遂げたのである。





※数の減少の背景には「船の大型化」もあるので留意

◆昭和期の酒田駅



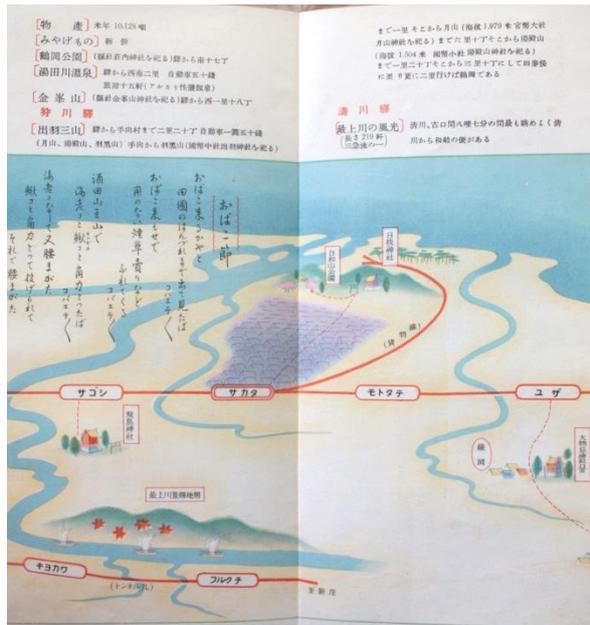
2代目酒田駅
(昭和9年撮影)

この木造駅舎は第二次世界大戦を挟んだ昭和9年から35年まで利用された。ルネサンス風の駅舎から、モダンな駅舎と改築された。

酒田駅は昭和9年（1934）に2代目の駅舎に改築されている。丁度第二次世界大戦と重なり、酒田駅からは多くの出征兵士達が戦地へ出発し、帰還した。駅前には市民が集まり、見送った。昭和20年（1945）、酒田空襲が発生。酒田駅は標的となり、機関区近くには爆弾が落とされている。低空飛行の飛行機からは機銃掃射がされ、職員は機関車の下に隠れたという。駅舎そのものに大きな被害は無かった。

戦後の昭和35年（1960）、現在の3代目駅舎となり、今に至る。この駅舎は築55年が経過しており、半世紀を超えて利用されている。利用者数は自動車普及以前の昭和30年代にピークを迎え、一日の平均乗降客数は2万人、運転数は160本となり、職員数は200人を超えた。

庄内の路線が電化されたのは昭和47年（1972）で、SLは姿を消し、電気機関車に入れ替えられた。



車窓図繪 (昭和期発行 酒田市立光丘文庫蔵)
 「信越線、羽越線、磐越線の巻」(上)と「奥羽線の巻」
 (下)の2冊。カラフルなイラストで沿線上の温泉地や
 景勝地を紹介している。



線路補修女子部隊
 (昭和18年撮影 新津鉄道資料館蔵)
 戦時中は男性職員が出征し不足した為、女性
 たちが鉄道職員として駆り出された。



酒田駅ホーム 出征兵士の見送り
 (昭和18年撮影)
 酒田駅ホームに群衆が集まり、汽車を待っている。
 町名が書かれた旗、日の丸の旗を持つ女性や、
 銃を持った兵士の姿も見える。



↑写真週報（昭和17年）



戦時下の輸送力を高めるため、東京～関東間の弾丸列車（新幹線）計画が持ち上がった。戦局の悪化により計画は頓挫したが、この図では東京～北京～バンコク～昭南（現シンガポール）が繋がる理想図が描かれている。



三代目酒田駅（現駅舎）竣工記念演芸大会
（昭和35年撮影）

昭和35年、現在のコンクリート製駅舎が完成した。初代・2代目は約20年で改築されているが、現駅舎の利用年数は半世紀を超えている。この写真ではまだ駅前広場が砂利の状態である。



集団就職列車の見送り
（昭和期撮影）

人手不足になっていた都市部の工場・商店に就職するため、多くの若者が鉄道を利用して酒田を旅立っていった。これら若者（特に中卒求職者）を「金の卵」と称した流行語も生まれ、このようなラッシュは昭和40年頃まで続いた。



←酒田機関区銘板（昭和61年）
（新津鉄道資料館蔵）



←酒田駅開業50周年記念誌（昭和39年）



↑Oゲージ C11型 SL機関車（久保田鉄道コレクション蔵）



↑Oゲージ 国鉄貨車・客車（久保田鉄道コレクション）

◆100周年を迎えた駅



清川駅

住所：庄内町大字清川字下川原
開業：大正3年6月4日
庄内初の鉄道駅。現在は無人駅となっている。陸羽西線上の駅になるため、管轄はJR仙台支社となる。



狩川駅

住所：庄内町大字狩川字今岡
開業：大正3年8月16日
清川駅と同じく、仙台支社管轄の陸羽西線の駅。周辺には風力発電の風車が立ち並び、ホームからの景観がとてもよい。



余目駅

住所：庄内町余目字沢田50
開業：大正3年9月20日
おみやげ店も併設する有人駅。映画「おくりびと」のロケ地にもなった。



砂越駅

住所：酒田市砂越字蛇尾15番4号
開業：大正3年12月24日
平田地区の中心に位置する。平成26年に無人駅となる。線路とホームを繋ぐ跨線橋が目印。



酒田港駅

住所：酒田市南新町2丁目7番37号
開業：大正4年4月
貨物専用の駅。港に面しており、コンテナが数多く積まれた風景は、市民になじみ深い。



踏切番 腕章

(久保田鉄道コレクション蔵)

踏切が自動化される前は、要所の踏切に遮断機を下す専門の駅員が配属された。酒田駅周辺では浜田地区の踏切に配属されていた。



時刻表

(久保田鉄道コレクション蔵)

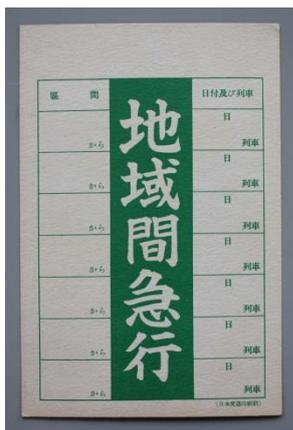
左から、昭和29年・昭和39年・昭和47年



停車場平面図

(昭和36年 久保田鉄道コレクション蔵)

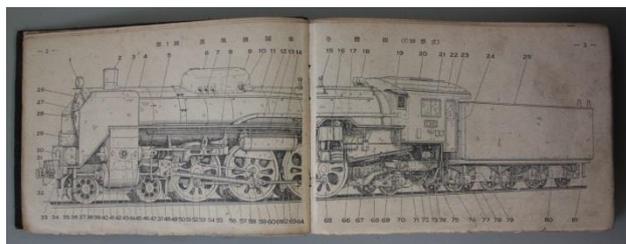
新潟県坂町駅から秋田県秋田操駅までの各駅の平面図。



国鉄貨車票

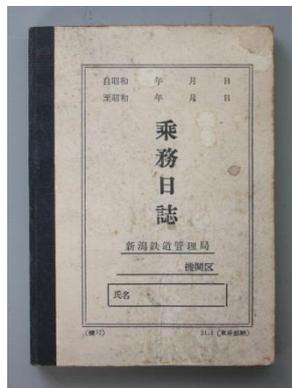
(久保田鉄道コレクション蔵)

貨物列車の側面に取り付けられ、送り先や受取人、荷物の種類などが示される。



図解機関車

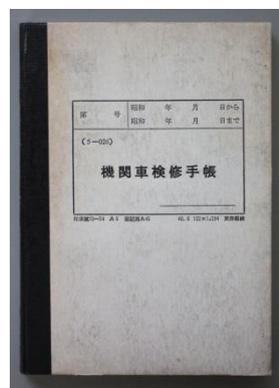
(昭和18年 久保田鉄道コレクション蔵)



左：乗務日誌

(昭和31年 久保田鉄道コレクション蔵)

日々の運行状況記録表に加え、事故状況の記録表、駅長へ伝達する際の切り取りメモも収録。



右：機関車検修手帳

(昭和46年 久保田鉄道コレクション蔵)

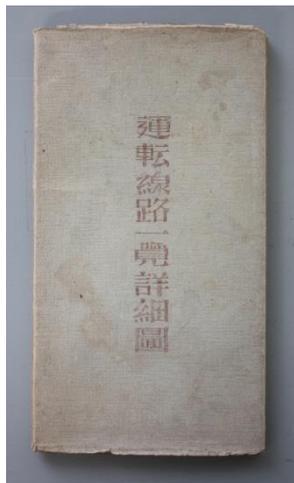
日々の整備状況を記録するハンドノート。



基準運転法

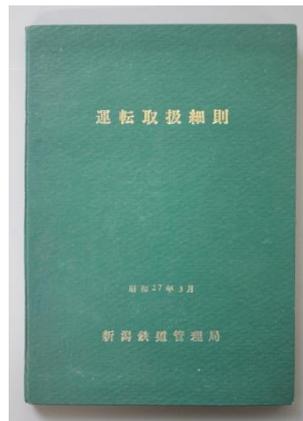
(昭和31年 久保田鉄道コレクション蔵)

運行の際の基準となる速度・停止位置が細かく指示されたマニュアル。酒田—坂町間、酒田—秋田間の2冊。



左：運転線路一覽詳細図

(昭和25年 久保田鉄道コレクション蔵)



右：運転取扱細則

(昭和27年 久保田鉄道コレクション蔵)

新潟鉄道管理局発行のマニュアル本。走行に際しての注意点や走行速度、信号の見方や合図の出し方を解説。



合図灯

(久保田鉄道コレクション蔵)



国鉄時計

(昭和29年・久保田鉄道コレクション蔵)

国鉄時代、職員に配給されていた懐中時計。皆互いに一日何度も照合しては正確さを維持していた。裏面に年式番号と一連番号が彫られている。



切符日付印字機

(久保田鉄道コレクション蔵)



SL ブレーキハンドル

(久保田鉄道コレクション蔵)



動力車乗務員無事故記録章
(昭和期)

10万キロ (SL)・20万キロ (電気機関車)・30万キロ (特急とき)・40万キロ (ディーゼル機関車) 無事故記念メダル。



パンチ各種 (久保田鉄道コレクション蔵)



左：行先票 (通称・青サボ)

(酒田行：新津鉄道資料館蔵、秋田行：個人蔵)
サボとはサインボード、もしくはサイドボードの略。この行先票は裏返すと新津行となる。

右：乗車位置案内票 (新津鉄道資料館蔵)
ホームに吊るし、列車ドアの位置を示す。

「上野行」の表記は上越新幹線が無かった頃、特急いなほが上野まで直行したため。



特急いなほ 幕式ヘッドマーク
(新津鉄道資料館蔵)



←駅員 制服（新津鉄道資料館蔵）
ボタンの形はS Lの車輪型になっている。



◆列車の安全システム・閉塞(へいそく)

列車は自動車よりも制動が効かず、ブレーキを踏んでも急には止まれない。そのため「閉塞」という衝突回避のシステムが使われている。これは、すでに一定間隔の線路上に車両が進入している場合、他の列車が入る事が出来ないシステムである。これにより、列車は安全な車両間隔を保ち、運行する事が出来る。閉塞は安全管理の基本中の基本システムとされる。過去はどの路線でも「閉塞作業」が行われていた。「キャリア（大きなリングが付いたケース）」に入った「通票の真鍮玉（タブレット）」と呼ばれる玉を持っていなければ、

定められた路線区間には入れない。このタブレットは通行手形のような役割を持つ。

タブレットの受け渡し風景はあちこちで見られたが、現在はほぼ自動信号化され、今では一部の私鉄でのみ続けられている。酒田駅では昭和37年に自動化された。

なお、庄内近郊では秋田・由利高原鉄道でタブレット閉塞を続けている。

◆さまざまな記念切符、パンフレット（抜粋）



▲特急「いなほ」記念急行券
(昭和44年)



▲特急いなほ1号・6号 増発記念
(昭和54年 久保田鉄道コレクション)



▲急行「日本海」列車食堂御案内
(昭和28年 久保田鉄道コレクション)

急行時代の「日本海」に付随していた食堂車では、様々な料理を食べる事が出来た。メニューには「スペシャルミートお定食」「オムレツ」「ビーフステーキ」「サーロインステーキ」などの洋食が並ぶ。なお、「日本海」は昭和43年に寝台特急となり、食堂車の牽引は昭和50年で廃止されている。



▲55.5.5入場券
(昭和55年)
(久保田鉄道コレクション)



▲国鉄最後の日 硬券きっぷ
(昭和62年 久保田鉄道コレクション)



▲JR最初の日 硬券きっぷ
(昭和62年 久保田鉄道コレクション)



◆番外編 懐かしの庄内交通湯野浜線

昭和の時代、鶴岡と湯野浜を繋ぐ路線「庄内交通湯野浜線」があった。湯野浜線は昭和4年（1929）、「庄内電気鉄道株式会社」として、地方唯一の私鉄としてスタートした。資金繰りは開業当初から厳しく、初代社長には多額の資本金を出資した新潟の石油王・中野忠太郎が就任している。

湯野浜温泉街への足として、戦後まもなくには年間乗降客数がピークの240万人を超える。

鳥海山を背景に田んぼの真ん中を走る姿は、文人・藤沢周平、横光利一にも愛された。しかし、自動車の普及が加速するにつれ客足が遠のき、赤字も拡大していった。

昭和49年（1974）、沿線の市民との相談の末、ついに廃線が決定。そして昭和50年（1975）3月31日、46年間親しまれた庄内交通湯野浜線は、惜しまれつつその姿を消した。

◆年表

昭和4年	庄内電気鉄道株式会社開業
昭和9年	庄内電鉄株式会社に改称
昭和18年	戦時統合により庄内交通と合併
昭和22年	この頃、乗降客数がピークの240万人超となる
昭和29年	鶴岡駅に事務所を設置（鶴岡車掌場）
昭和49年	山形県最後（当時）の私鉄となる
昭和50年	営業終了 路線廃止

（参考：「RM LIBRARY 庄内交通湯野浜線」）



湯野浜線 テレホンカード→
（久保田鉄道コレクション蔵）

庄内交通湯野浜線 駅一覧

