〈青森県史〉の窓 135

リンゴも運んだ 弘南鉄道弘南線

荒井 悦郎
（青森県史編さん専門委員）

弘前―黒石の16・8キロを結ぶ弘南鉄道弘南線は、日本最北の私鉄電車である。銀色のワンマン電車（700系）は、かつて東急電鉄を走っていた日本で最初のオールステンレスカーである。1964（昭和39）年、東京オリンピックを目前に開通した営団地下鉄（東京メトロ）日比谷線に乗り入れ、霞ヶ関や銀座を経て北千住まで直通していた古強者だから、在京県人の方々も乗ったことがおありかも知れない。

弘南鉄道弘南線は、弘前と平賀地方を結ぶ私鉄として計画された。1927（昭和2）年に弘前―津軽尾上が開通したとき、中間に松森町（のち南弘前、現弘前東高前）・新里・館田・平賀の4駅が設けられた。

開通当時は蒸気機関車が客貨車を牽く混合列車6往復を運行した。開業後すぐに昭和恐慌に巻き込まれ、会社は経営不振となった。そこで、経費のかかる蒸気列車をガソリンカーに置き換えた。

利用者を増やすために列車本数を蒸気2往復、ガソリンカー6往復（内1往復は不定期）とした。さらに南弘前―新里に小比内（こびない）、館田―平賀に石郷、平賀―津軽尾上に荒田の3無人駅を設置して利用者増をはかった。しかし小比内、石郷、荒田の3無人駅は太平洋戦争開戦前後に休止となり、後に廃止された。

戦時中はガソリンが不足したため、ふたたび蒸気機関車が活躍した。戦後、弘南鉄道は全線電化の実現と、津軽尾上から黒石を経て浪岡までの路線延長を決定した。

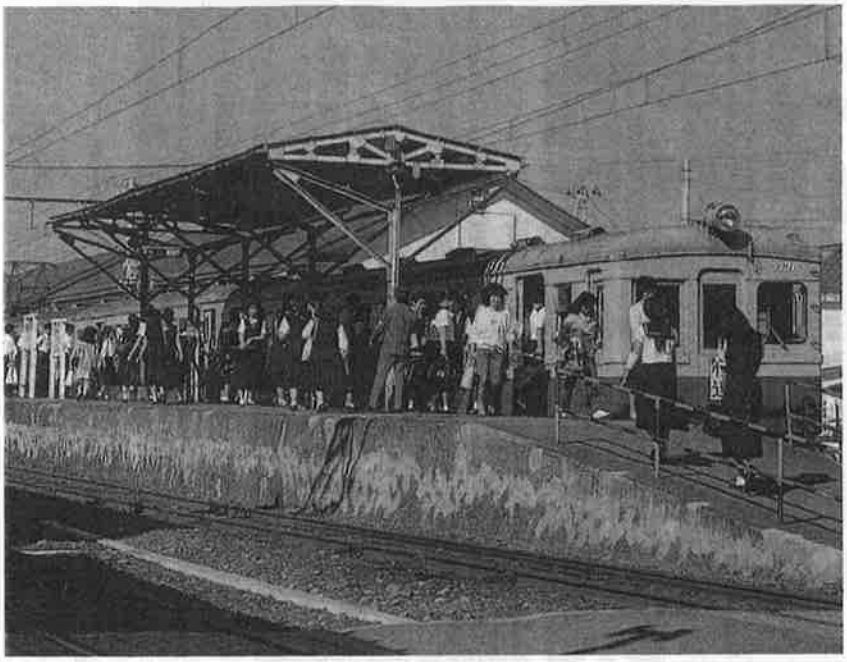
1948（昭和23）年7月に電化は完成。蒸気機関車は電気機関車となり、翌年末には電車が入線した。1950（昭和25）年7月には津軽尾上―弘南黒石（黒石）が開通し、全線で電車が走り始めた。だが浪岡までの延長は実現しなかった。

現在、弘南線には13の駅がある。それぞれが個性的で魅力ある存在だ。かつての終着駅津軽尾上の駅舎は1979（昭和54）年に改築されたものである。優雅な切り妻屋根を持ち、東北の駅百選に選ばれている。広い構内はがらんとしているが、かつては農業倉庫が建ち並んでいた。

南弘前、平賀、津軽尾上などの駅では貨物営業が行われており、りんごや米などが奥羽本線経由で各地に輸送されてにぎわった。しかし津軽尾上駅の駅舎が改築された年に、国鉄合理化の影響で弘南線の貨物営業は廃止された。

全線開通後、3カ所の駅が増設された。津軽尾上駅の駅名標を見ると、黒石方は尾上高校前、弘前方は柏農高校前となっている。現在、弘前東高前を含めると13駅中3駅が「高校前」である。青森県の高校再編が新しい駅を誕生させたのである。沿線人口の減少により、地方私鉄の利用客は高校生が主体となっている。

青森県の私鉄は、第三セクターの青い森鉄道を除くと、津軽地方の2社（弘南鉄道・津軽鉄道）のみになってしまった。弘前を訪れる際には、元東急の名車7000系に乗ることで弘南鉄道を応援していただきたいと思う。



通勤通学客でにぎわう津軽尾上駅。
この快速電車も東急からの譲渡車。
1980年代後半・青森県史編さん資料