

2019 Tohoku University Festival

大学祭あおば



研究テーマ：阿武隈急行線

東北大学鉄道研究会

Tohoku-University Railway Fan Club

CONTENTS

会長挨拶	p. 3
活動内容紹介	p. 4
入場券制作記	p. 6

大学祭研究発表 阿武隈急行線

はじめに	p. 8
1. 阿武隈急行線の歴史	p. 9
国鉄丸森線の歴史	p. 10
阿武隈急行線のあゆみ	p. 13
2. 阿武隈急行の車両	p. 17
3. 阿武隈急行線の運用・ダイヤ	p. 28
4. 阿武隈急行の沿線	p. 44
5. 阿武隈急行線の駅の紹介	p. 49
おわりに	p. 63

会長挨拶

東北大学鉄道研究会 会長 (B8 法) たこちゅう

本日は東北大学鉄道研究会の展示にお越しいただきありがとうございます。今年も鉄道に深いこだわりを持った新入生が入会し、皆一丸となって東北大学祭へ向けて早い時期から準備を進めてきました。今年も毎年恒例となっております鉄道模型や鉄道写真、プラレールの展示に加え、各会員の趣味趣向を反映した多彩な展示物をご用意しております。どうぞゆっくりご覧下さい。

さて、今年の「学祭あおば」のテーマは、福島県の県庁所在地である福島から宮城県柴田町にある槻木駅を結ぶ第三セクター「阿武隈急行」です。阿武隈急行線は旧国鉄の丸森線を転換した路線で、福島の住宅街や阿武隈川に沿った山岳区間、そして田畑の中を駆け抜ける宮城県の区間がとても綺麗です。さらに阿武隈急行線は昨年全線開通30周年を迎え、新型車両「AB900系」も登場する等近年の変化が著しい路線でもあります。本誌を通して、阿武隈急行のこれまでの歩みとこれからについて思いを馳せて頂ければ幸いです。

また、今年の10月12日に来襲した台風19号の影響により、阿武隈急行線は富野から槻木間で大きく被災し、長期の運休を余儀なくされている状況にあります。大規模な被害を受けた丸森町を沿線に抱えている上、あぶくま駅では線路が土砂に埋まったり、線路の路盤が流出していたりするという報道も散見されます。災害を乗り越え阿武隈急行線が一刻も早く復旧することを願っています。

活動内容紹介

(B8 工) はまかいじ

東北大学鉄道研究会(通称「鉄研」)は、昭和34(1959)年に設立された学内でも歴史あるサークルで、今年で設立60周年を迎えました。現在はおおよそ25名の現役会員が在籍し、和気あいあいと様々な活動をしています。

日常活動

普段は各会員が好きな時間に部室に集まっています。部室内では、鉄道やバス、車など乗り物全般をはじめ、技術や芸術、地理歴史から最新社会情勢まで、いろいろな話題で盛り上がります。時には部室を飛び出して、乗車会(後述)、バス旅行、さらにはクルマを手配して仙台市を飛び出すこともしばしば。会員たちの興味の赴くままに知的探究活動を楽しんでいます。

大学祭研究

毎年10月下旬から11月上旬に行われる大学祭では、研究テーマを設定して発表を行います。主に東北地方の鉄道や他の交通機関に関する研究をしています。

部内誌『あおば』

有志が原稿を持ち寄り、印刷・製本を自分たちで行う部内向けの会誌です。部内のみと言うことで投稿内容も鉄道にとどまらず、旅行記や研究成果報告など、会員各自の趣味活動を宣伝する場としても有効活用されています。

鉄道模型

秋の大学祭と春の「Spring Festival」では、当会会員製作の本格的な鉄道模型レイアウトの展示と公開走行を行います。詳しくは「模型紹介」の記事をご覧ください。

花見

新歓活動をかねて毎年4月下旬から5月上旬に開催します。今年は大河原の河川敷で行いました。

合宿

毎年度、夏と春の長期休暇の時期に行います。鉄研の合宿は合宿地と集合時間のみを指定し、そこまでの行程は各人の自由に任されます。乗りたい列車や訪れたい土地を思う存分楽しみながら、合宿地に向かいます。宿では各自の通ってきた行程を発表し合い、盛り上がります。今年は、春合宿は広島県広島市で、夏合宿は香川県高松市で行いました。

乗車会

公式行事としては新歓活動の一環として新歓乗車会を行います。その他にも珍しい列車が運行されるときには随時開催します。

部室について

鉄研の部室はC棟東側、サークル仮棟のG-12です。出入口上の看板は2011年に作り替えたもので、実際にJRの駅にある駅名標を模したものであり、遠くからでも目立つ存在となっています。近くを通る際には是非一度ご覧ください。本棚には歴代の先輩方が収集した時刻表や各種資料が所狭しと並んでおり、研究の際に非常に役立っています。

ホームページについて

鉄研のホームページは2000年に開設され、鉄研の情報発信の場として活用されています。アドレスは<http://www.aoba-trfc.sakura.ne.jp/>です。2012年度春に大幅なリニューアルを行いました。過去の「大学祭あおば」も載せてありますので、是非ご覧ください。上段のQRコードからどうぞ。



また公式ブログもあり、こちらはホームページからアクセスできます。当会の近況や会員の趣味のことなど、様々な話題を載せておりますので是非一度ご覧ください。



Twitterの公式アカウント(@aobatrfc)もごさいます。下段のQRコードより、併せてご覧ください。

入場券制作記

(B9 理) よつかいどうー

はじめまして、今回来場者の皆様に配布した切符のデザインを担当しました理学部1年のよつかいどうーです。当会では毎年、ご来場いただいた皆様にオリジナルの記念切符を配布しております。

今年のデザインは、JRの「青春18きっぷ」をモデルとしています。青春18きっぷは学生の長期休暇に合わせて毎年春・夏・冬に発売され、日本全国のJR線普通列車が一人5日間乗り放題となるきっぷです。「青春」という名称ではありますが、年齢制限はありません。

こちらは筆者が今年の夏に使用したものです：



そして下が今回皆様にお配りしたものになります。期間は大学祭の開催に合わせて3日間としており、便宜上3日間ともハンコが押された状態で印刷している点は実際と異なりますが、可能な限り実物の雰囲気を残しました。

この切符がご来場いただいた皆様の思い出となれば幸いです。

2019年度大学祭研究発表 阿武隈急行線



仙台駅に停車する8100系電車。一部の列車は東北本線に直通する。

はじめに

(B8 工) はまかいじ

この度は本誌をお手に取っていただき、誠にありがとうございます。

今年の学祭あおばのテーマは阿武隈急行です。昨年全線開業から30周年を迎えた路線で、新型車両の導入をはじめ、今後の動向が注目される路線です。もっとも、先日の台風19号では少なからぬ被害を受けたようですが……。全線運行再開の一報を待つばかりです。

研究発表の構成について説明します。第1章では阿武急の歴史、第2章は車両、第3章は運用やダイヤの変遷、第4章は沿線の様子、第5章は駅の紹介です。

昭和に生まれ、平成を走り抜け、そして令和となった今日、全線開業から31年を迎えた阿武隈急行線の今の姿を記録した1冊となっております。最後まで楽しんでお読みいただければ幸いです。

第1章 阿武隈急行線の歴史



丸森駅前にある、丸森線開通を記念する記念碑

国鉄丸森線の歴史

(B8 経) SSS

(B9 理) よつかいどうー

(1) はじめに

福島県・福島駅から宮城県・槻木駅を結ぶ阿武隈急行線は、もとは昭和43(1968)年に国鉄丸森線として丸森 - 槻木間が開業し、昭和61(1986)年に第三セクターである阿武隈急行に移管されたものである。

ここでは丸森線時代の歴史について述べる。

(2) 建設前史・開業まで

福島と仙台を結ぶルートには、白石を経由するルートと、梁川・丸森を経由するルートが存在する。現在のメインルートは白石経由であるが、明治期に東北本線が建設される際、当初の計画では丸森経由となる予定であった。しかし「蒸気機関車の煤煙が桑や繭を汚す」「阿武隈川の水運が寂れる」などの理由で沿線住民の反対を受け、結局東北本線は白石経由となり、長らく丸森を経由する鉄道は存在しなかった。



図1 白石経由と丸森経由（現在の東北本線と阿武隈急行線）

福島と宮城を梁川・丸森・角田経由で結ぶ鉄道路線(以下丸森線)の本格的な敷設運動が始まったのは、昭和になってからのことである。終戦直後、食糧の買い出しに出掛ける人々によって交通は麻痺しており、地元では鉄道建設を求める住民が運輸省や国会に対し運動を始めた。

そして昭和28(1953)年、当時新線建設の是非を判断していた鉄道建設審議会によって丸森線は「予定線」に採択され、昭和36(1961)年には着工が認められた。この決定には、東北本線の越河付近に25%という急勾配が存

在し、丸森線がこの弱点を補うサブルートとして国鉄当局に認められたという事情があった。

昭和39(1964)年3月の日本鉄道建設公団発足に伴い、同年12月には宮城県側から本格的な建設工事が進められた。そして4年後には丸森 - 槻木間17.4kmの開業準備が終わり、昭和43(1968)年4月1日、槻木駅午前5時41分発丸森行きの一列車から営業運転が開始された。

当時、これはあくまで「部分開業」であり、3年後の昭和46(1971)年には福島 - 槻木間の全線が開業する予定であった。

(3) 丸森線開業後と国鉄経営問題

当初、丸森線の利用客数は一日平均1,300～1,700人と予想されていたが、実際には650人程度にとどまり、営業係数(100円の収入を上げるのに必要な経費)は開業時点で既に500程度であった。開業からわずか7年後の昭和50(1975)年度にはこの数字は1,432にまで膨れ上がり、国内でも有数の大赤字路線となってしまう。これは駅が市街地から離れていること、また運行ダイヤが通学利用を考慮しない不便なものであったことに原因があった。

そして不運なことに、丸森線の開業は、国鉄の経営が悪化し赤字ローカル線の問題が社会で議論される中でのことであった。

国鉄の財政は昭和39(1964)年頃から悪化が深刻になり、大きな経済問題となった。こうした中、丸森線全線開業への工事予算は先細りになって工事が停滞し、昭和46(1971)年全線開業の予定は大幅に遅れることとなった。

昭和54(1979)年7月、国鉄は経営再建のため、7,400人の職員削減と赤字ローカル線のバス輸送への転換を柱とした「基本構想」を運輸大臣に提出した。これを受けて政府は翌55(1980)年2月に「国鉄経営再建促進特別措置法」案を国会に提出した。この法案は、当時の国鉄線約22,000kmのうち「輸送密度(一日1km当たりの輸送人員)が2,000人以下の路線」を「特定地方交通線」と定め、これらについて沿線地域での協議の上、バス輸送に転換するか、第三セクターに移管するというものであった。また、地域での協議が2年以内に整わなければ国鉄は路線を廃止することができるという条項もあった。

この特定地方交通線の基準に照らせば、廃止路線は全国約4,000km、国鉄全線の2割にのぼり、当時輸送密度が1,163人であった丸森線も廃止路線に該当することが予想された。

結局、全国多くの地方市町村からの反発を押し切って法案は可決され、86路線3,881kmの鉄道が昭和60(1985)年度までに廃止されることが決定した。そして丸森線についても、地元自治体はバス転換か第三セクターへの移管、いずれかの選択を迫られた。

(4) 第三セクターへの移管

鉄道線の存続を希望した地元自治体は第三セクターへの移管を選択し、昭和59(1984)年、福島県・宮城県と沿線市町によって「阿武隈急行株式会社」が設立された。そして昭和61(1986)年7月1日、国鉄からの移管を受け、

丸森線は「阿武隈急行線」として新たなスタートを切った。この際、北丸森・南角田・横倉の3駅が新設されている。

この時点ではまだ丸森 - 槻木間のみの営業であったが、福島までの線路の敷設は国鉄時代の昭和53(1978)年に既に完了していたため、その後は駅舎など旅客設備の準備が進められ、2年後の昭和63(1988)年7月1日、福島 - 槻木間全線での営業が開始された。



図2 丸森線としての最終営業日の様子
(当会蔵. 昭和61(1986)年6月30日撮影)
※写真の一部にモザイク加工を施しております

参考文献

・書籍

丸森町・丸森町史編さん委員会『丸森町史』、1984、pp. 1052-1063.

梁川町・梁川町史編纂委員会『梁川町史』9、1989、pp. 658-662.

・webサイト

阿武隈急行ホームページ「会社概要」(<http://www.abukyu.co.jp>). 最終アクセス2019年10月9日.

福島県伊達市ホームページ「伊達市を結んだ鉄道」(<https://www.city.fukushima-date.lg.jp/soshiki/87/142.html>). 最終アクセス2019年10月4日.

本文中で使用している地図は、国土交通省が公開している「国土数値情報」の中の「鉄道データ」(http://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-N02-v2_3.html)を、Google 社の提供する地図上にプロットしたものである。

阿武隈急行線のあゆみ

(B8 工) SAT
(B8 文) TX
(B8 工) おけいはん

(1) まえがき

昭和43(1968)年4月1日に丸森 - 槻木間が国鉄丸森線として開業したが、利用者が伸び悩み昭和56(1981)年9月18日第一次特定地方交通線に指定され、建設途中だった矢野目 - 丸森間の工事も凍結となった。その後2回の特定地方交通線対策協議会会議を経て宮城県を中心に第三セクター設立等の議会が進められ。昭和59(1984)年2月26日の第3回特定地方交通線対策協議会会議にて「丸森線の代替輸送については、建設戦を含む第三セクター方式による鉄道輸送に転換する方向で進める」ことが決定した。

(2) 阿武隈急行線開業以降の歴史

阿武隈急行線が開業して以来の歴史をまとめた年表を表1に、東日本大震災の復旧状況についてまとめた年表を表2に示す。

表1 阿武隈急行線開業以来の歴史

元号(西暦)	月/日	内容
昭和 61(1986)年	7/1	国鉄丸森線を阿武隈急行線として転換開業
昭和 63(1988)年	7/1	福島 - 槻木間全線電化開業
平成2(1990) 年	6/25	本社を福島県伊達郡梁川町(現・伊達市)に変更
平成 12(2000)年	1/4	日本鉄道建設公団国鉄清算事業本部から鉄道施設を無償譲受引受け
	3/11	卸町 - 瀬上間に福島学院前駅が開業
平成 20(2008)年	10/30	A417系の営業運転開始
平成 23(2011)年	3/11	東日本大震災により全線が被災(後述)
平成 25(2013)年	6/8	485系「ジパング」が臨時快速「がんばろう宮城福島号」として阿武隈急行線内に初入線
平成 28(2016)年	3/26	ダイヤ改正によりA417系が定期運用を外れる
	5/28	A417系の最終運転
令和元 (2019)年	7/1	JR東日本のE721系をベースとしたAB900系の営業運転開始
	9/21	「サイクルトレイン」の運行開始

昭和61(1986)年に阿武隈急行線が開業した際に、横倉駅、南角田駅、北丸森駅の3駅が新設されている。また、開業時に国鉄から5両のキハ22(148・152・159・160・162)を借り入れており、クリームと水色のオリジナルカラーで活躍した。この5両のキハ22は2年後の全線電化開業時に8100系電車9編成18両が落成した際、全て国鉄から民営化されたJR東日本に返還された。また、線路規格をC線(主要幹線)からAB線(地方開発線・地方新線)に変更してこれまで計画されていた工事を再開した。

昭和63(1988)年に全線電化開業した際に総延長は17.4kmから54.9kmとなった。これによって郡山 - 福島 - 富野間(注)で相互直通運転を開始し、阿武隈急行車が3往復JR東日本線に、JR東日本車が1往復阿武隈急行線に乗り入れることとなった。

全線電化開業してから平成23(2011)年に東日本大震災が発生するまでは、平成12(2000)年3月11日に福島学院前駅が開業する以外は特に路線に関する大きな変化は起こっていない。なお、福島学院前駅は開業当時1日あたり320人の乗降客を見込んでいた。

平成20(2008)年にJR東日本から譲渡された417系に車両の塗色の変更を施したA417系が同年10月30日から営業運転されていた。しかし、平成28(2016)年3月26日のダイヤ改正で定期運用を外れ、同年の5月28日には最終運転が行われた。また、平成25(2013)年6月8日には、当会の団体臨時列車としても用いられた485系「ジバング」が臨時快速「がんばろう宮城福島号」として阿武隈急行線内に初入線し、その翌日にかけて1往復ずつ運行された。

平成31(2019)年2月には8100系の老朽化に伴い製造されたAB900系の第1編成が完成し、同21日から22日にかけて総合車両製作所から福島まで甲種輸送が行われ、7月1日に梁川駅での出発式をもって福島 - 槻木間で2両編成にて営業運転を開始した。

その他にも同年9月21日には指定された時間帯であれば無料で自転車をそのまま列車内に持ち込んで乗車できる「サイクルトレイン」の運行を開始した。

(注) 郡山 - 福島間は東北本線、福島 - 富野間は阿武隈急行線

(3) 東日本大震災後の対応

表2 東日本大震災後の運転再開の経緯

元号(西暦)	月/日	内容
平成23(2011)年	4/6	保原 - 梁川間で運転再開
	4/13	梁川 - 富野間で運転再開
	4/18	瀬上 - 保原間と角田 - 槻木間の運転再開
	4/28	福島 - 瀬上間の運転再開
	5/16	富野 - 角田間再開により全線運転再開
	12/1	通常ダイヤによる運行に戻る

次に、東日本大震災後の対応について書く。地震が発生した平成23(2011)年3月11日14時46分頃、4編成が運用中で駅停車中が3編成、線路上が1編成だった。上りの938M(1500槻木発、1540富野発、1618福島着)は10名の客を乗せて槻木駅にて停車中、駅務員と運転士が駅前広場へ避難誘導した。無人駅の富野駅に停車中だった上り936M(1408槻木発、1448富野発、1522福島着)に乗っていた4名の客は阿武隈急行の社有車で富野駅から梁川駅まで無事送客された。同じく無人駅の上保原駅に停車中の下り931M(1430福島発、1447上保原発、1547槻木着)に乗っていた7名の客は駅前広場に避難後、広場拡張作業中の建設業者により保原駅まで送られた。線路上の上り934M(1331槻木発、1444卸町発、1450福島着)は37名の客を乗せ卸町 - 福島間を走行中であったがJR東北本線の小松原踏切付近(福島県立美術館前)で緊急停車した。その後16時30分にJR職員と福島駅駅員の2名が現場へと急行し、当該列車の車掌と3名で客を軌道内約300m間徒歩で福島駅まで避難誘導した。

ここからは被害状況について書く。地震の被害状況の調査は地震発生直後から翌12日にかけて全線にわたって行われた。軌道や構造物では矢野目 - 槻木間の全線にわたり道床が変位・沈下し、軌道の歪みが147ヶ所、平板ブロックの損傷等36ヶ所という甚大な被害が発生した。電気設備関係では電化柱の傾斜等168ヶ所と信号通信設備の損傷等5ヶ所の被害が発生した。駅舎関係では、福島学院前駅の延長30mにおよぶホーム崩壊の他3駅で被害を受けた。また、梁川車両基地倉庫の屋根にクラックが入り水漏れになった。

ここからは復旧の様子について記す。まず、3月17日に保原 - 梁川間の復旧工事が開始したが、専門工事業者がJRの復旧で手が回らなかったことから作業員不足が判明したため、同19日に阿武隈急行全社員による二井田 - 梁川間の復旧作業が始まった。その後、保原 - 梁川間は4月3日で復旧完了し、翌日と翌々日の試験運転の結果問題がなかったことから6日に朝夕の通勤通学時間帯に上下各11本の運賃無料のサービス列車の運転が開始された。続いて13日に富野 - 梁川間も運行再開された。18日に槻木 - 角田間と瀬上 - 保原間で運行が再開されたがサービス列車から有償での運行に切り換わった。また、福島側の終点が瀬上駅だったため駅務員による案内が行われたが国道4号線でバスに乗り換える不便さがあったため乗客は

少なかった。その後、28日には福島 - 瀬上間で運行が再開された。最終的には5月16日に被害の大きかった阿武隈川第2橋梁(あぶくま - 丸森間)の橋脚の復旧を終えたことで富野 - 角田間の運行が再開され、66日ぶりに全線が復旧し、臨時ダイヤで運行を再開した。また、軌道整備が終了した12月1日からは通常ダイヤによる運行に戻った。

参考資料

・書籍

週刊鉄道データファイル 平成18(2006)年5月30日号(ディアゴスティーニ・ジャパン)

日本鉄道旅行地図帳 東日本大震災の記録(新潮社)

鉄道ピクトリアル 2000、vol. 50、No. 6、通巻No. 686(電気車研究会)

よみがえれ！みちのくの鉄道～東日本大震災からの復興の軌跡～(東北の鉄道震災復興誌編集委員会)

JR時刻表 平成23(2011)年3月号(交通新聞社)

・Webサイト

阿武隈急行株式会社(最終閲覧日：令和元(2019)年10月10日)

(<http://www.abukyu.co.jp>)

1番のりば - 【阿武急】A417系 営業運転開始(元サイトがリンク切れの為平成22(2010)年6月12日時点のアーカイブを掲載)(最終閲覧日：令和元(2019)年10月10日)

(<https://web.archive.org/web/20100612133542/http://1-noriba.net/topics/200810/t009339.html>)

485系「ジパング」が阿武隈急行線に初入線 | 鉄道ニュース | 2013年6月10日掲載 | 鉄道ファン・railf.jp(最終閲覧日：令和元(2019)年10月16日)

(<https://railf.jp/news/2013/06/10/164500.html>)

【阿武隈急行】A417系ラストラン | RMニュース | 鉄道ホビダス(最終閲覧日：令和元(2019)年10月10日)

(<http://rail.hobidas.com/rmn/archives/2016/05/417.html>)

国土数値情報 駅別乗降客数データ 平成30年版

(http://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-S12-v2_3.html)

(最終閲覧日：令和元(2019)年10月19日)

第2章 阿武隈急行の車両



暫定開業時にはキハ22形が使用された

阿武隈急行の車両

(B8 法) たこちゅう

ここでは、阿武隈急行が保有及び運用した旅客用車両について述べる。

なお、丸森線時代の車両については多種多様な客車や気動車が運用されており(運用の章参照)、特定が難しいことから掲載を見送らせて頂く。

(1) キハ22形



図1 槻木駅に停車するキハ22形気動車(当会蔵)

キハ22形は、昭和32(1957)年に登場した国鉄20系気動車のうち、北海道向けに耐寒耐雪設備を強化した両運転台車である。昭和33(1958)年から昭和38(1963)年まで製造され、北海道及び東北に投入された。

阿武隈急行には同社の暫定開業時の昭和61(1986)年に、148・152・159・160・162の5両が国鉄(後のJR東日本)から貸し出され、昭和63(1988)年7月1日の全線電化開業まで2年間活躍した。これらのキハ22の貸出前の配置は162のみ山形機関区で、他の4両は八戸機関区であった。

また、これら5両はアイボリー地に阿武隈急行の社紋に似たスカイブルーの模様を配した、阿武隈急行のオリジナルカラーに塗装されていたことも特筆される。さらに、阿武隈急行には気動車の検査設備が無かったことから、検査は国鉄小牛田運輸区に委託していた。

これらのキハ22は電化開業後、分割民営化後のJR東日本へと返還されている。

以下に国鉄新製時のキハ22形の諸元を示す。

表1 キハ22形諸元

車体長	19,503mm	重量	32.0～32.5t
車体幅	2,928mm	最高速度	95km/h
最大高	3,925mm	台車形式	DT22A、TR51A
定員	81人	枕バネ装置	コイルばね
扉数	片開き×2	駆動機関	DMH17C×1

参考文献

鉄道ピクトリアル 2009、vol. 59、No. 9、通巻No. 823(電気車研究会)

鉄道ピクトリアル 2012、vol. 62、No. 5、通巻No. 862(電気車研究会)

週刊鉄道データファイル 2006年5月30日号(ディアゴスティーニ・ジャパン)

(2) 8100系



図2 槻木駅に停車する8100系

8100系交流電車は、昭和63(1988)年の全線電化開業に合わせて投入された車両で、2両編成×9本の合計18両が投入された。製造元は全車両が日本車輛である。この車両は阿武隈急行での使用を前提にした独自の設計がされている一方で、東北本線への乗り入れも考慮していたため、保安機器や機械配置は多くがJR車と共通化されている。

8100系の制御回路は新幹線100系を、主回路は国鉄が九州に投入した713系をそれぞれ基本として設計しており、当時としては真新しいサイリスタ位相制御を採用しているのも特徴的である。

編成を組む2両編成は1MITで、福島寄りの電動車がAM8100形、槻木寄りの付随車がAT8100形となっている。客用ドアの数は2扉であるが、運転台寄りのドアは片開き、後ろ寄りのドアは両開きと異なっているという特徴を持つ。これは、ワンマン運転時の確実な運賃収受のために運転台寄りのドアと運転台を出来るだけ近づけようとした構造の現れである。また車両中央部の座席配置はクロスシートを、車端部の座席配置にはロングシートを採用している。

8100系の編成番号は全て奇数であり、A-1編成からA-17編成の9本が在籍している。また、8100系はほとんどの車両がクリーム色の車体に緑と水色の帯を纏った塗装を採用しており、多くの編成で側面車端部に沿線自治体や企業の広告を掲載している。一方でA-9編成は全体が青色で塗装されており、ご当地アニメ「政宗ダテニクル」のラッピングが施された「政宗ブルーライナー」として活躍している。

8100系は長年にわたって阿武隈急行線の主力車両として活躍していたが、後述するAB900系の投入によって廃車が始まることが予定されている。既に阿武隈急行のFacebookページでは、異常時社内合同訓練の紹介において「廃車する車両」として8100系A-13編成の写真を掲載している。



図3 8100系 (AT8100形) の車内



図4 A-9編成「政宗ブルーライナー」

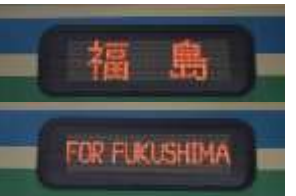


図5 去就が注目されるA-13編成

前面及び側面の行先表示器は以前幕式であったが現在は共にLEDを採用しており、シャッタースピードの許容値は1/500である。

また、側面の行先表示器の表示方法は2種類あり、編成によって異なる。

表2 8100系の側面行先表示器の表示の種類

 方向幕(当会蔵)	 2言語表記のもの	 2言語交互表示のもの
---	---	--

2言語交互表示はA-5編成が、2言語表記はそれ以外の全ての編成が採用している。

以下に8100系の諸元を示す。

表3 AM8100形諸元

車体長	19,500mm	重量	41.1t
車体幅	2,900mm	最高速度	100km/h
最大高	4,290mm	台車形式	ND707
床面高	1,200mm	冷房装置	AU-810
定員	114人(座席68人)	主電動機	MT61
		パンタグラフ	PS101D

表4 AT8100形諸元

車体長	19,500mm	重量	33.1t
車体幅	2,900mm	最高速度	100km/h
屋根高	3,650mm	台車形式	ND707T
床面高	1,200mm	冷房装置	AU-810
定員	110人(座席64人)		

参考文献

丸森線(阿武隈急行)工事誌(日本鉄道建設公団盛岡支社編)

週刊鉄道データファイル 2006年6月13日号(ディアゴスティーニ・ジャパン)

鉄道ピクトリアル 1988、vol. 38、No. 2、通巻No. 491(電気車研究会)

阿武隈急行株式会社 公式Facebookページ

(<https://www.facebook.com/abukumakyuko/>)

(3) A417系



図6 「あぶ急全線開業30周年大感謝まつり」で展示されたA417系

A417系は、阿武隈急行線福島口における朝ラッシュ時の輸送力増強のために、平成20(2008)年10月30日から営業運転を開始した車両である。これはJR東日本からE721系の投入によって余剰となっていた仙台車両センターの417系を譲受したものであった。塗装が8100系と似たものに改められた以外に大きな仕様変更はなかったが、投入に際して編成は反転されているのも特筆される。車号はクモハ417-1がAM417-1に、モハ416-1がAM417-2に、クハ416-1がAT418に改められた。

A417系は平成28(2016)年5月28日にラストランを行い、梁川車両基地にて長期間留置されていた。その後、平成30(2018)年7月1日に行われた「あぶ急全線開業30周年大感謝まつり」にてAT418号車が旧国鉄色に復元された上で展示されている。このイベント後にA417系は全車が解体された。



図7 A417系(AM417-1)の車内(B4 TJライナー氏撮影)

以下に新製時の国鉄417系の諸元を示す。

表5 クモハ417形諸元

車体長	19,576mm	重量	42t
車体幅	2,903mm	最高速度	100km/h
最大高	3,899mm	台車形式	DT32F
床面高	1,225mm	冷房装置	準備工事
定員	108人(座席61人)	主電動機	MT54E

表6 モハ416形諸元

車体長	19,503mm	重量	42t
車体幅	2,900mm	最高速度	100km/h
最大高	4,190mm	台車形式	ND32F
床面高	1,225mm	冷房装置	準備工事
定員	124人(座席68人)	主電動機	MT54E
		パンタグラフ	PS16H

表7 クハ416形諸元

車体長	19,576mm	重量	39t
車体幅	2,903mm	最高速度	100km/h
最大高	3,899mm	台車形式	TR69J
床面高	1,225mm	冷房装置	準備工事
定員	107人(座席60人)		

参考文献

鉄道ピクトリアル 1978、vol. 28、No. 4、通巻No. 346(電気車研究会)
 鉄道ピクトリアル 2009、vol. 59、No. 1、通巻No. 813(電気車研究会)
 鉄道ピクトリアル 2016、vol. 66、No. 8、通巻No. 920(電気車研究会)

(4) AB900系



図8 営業運転開始直後のAB900系

AB900系は、老朽化した8100系を置き換える目的で平成31(2019)年2月に登場した車両である。ちなみにAB900系の名前の由来は、「AB9」=「あぶきゅう」であるとされる。また、AB900系はJR東日本のE721系をベースに設計されており、外観は製造時期の近いE721系1000番台に似ている。この結果、従来の8100系と比べて床面高さが下がりホームの高さと揃えられたため、バリアフリー化に大きく貢献した。

なお、最初に製造されたAB-1編成はJ-TREC横浜工場で落成し、平成31(2019)年2月21日から22日にかけて甲種輸送された。なお、阿武隈急行線内では8100系A-9編成が牽引した。試運転や試乗会を行った後、令和元(2019)年7月1日から登場記念の特製ヘッドマークを掲げ営業運転を開始している。

室内はベースとなったE721系に準拠しており、3扉かつセミクロスシート(車端部はロングシート)を採用している。一方でシートモケットの色を福島寄りの車両は「花の王国ふくしま」に咲き誇る花々をイメージした暖色(オレンジ色)、槻木寄りの車両は「杜の都」仙台に生い茂る青葉をイメージした緑色とすることで、AB900系のオリジナル性を強調している。さらに外観は側面に大きい「A」の文字が入っているのが特徴で、このAB-1編成は薄藍色で彩られている。今後は8100系置き換え用として10編成が製造されるが、柴田のアジサイをイメージした薄藍色の他にも、福島のモモをイメージした桃色、伊達のあんぼ柿をイメージした橙色、角田の菜の花をイメージした黄色、そして丸森のみどりをイメージした黄緑色の車両がそれぞれ2編成ずつ登場する予定になっている。これらのカラーリングの予定及び下記のAB900系の諸元は平成30(2018)年7月1日に梁川車両基地で行われた「あぶ急全線開業30周年大感謝まつり」で発表された。

なお前面及び側面の行先表示器にはLEDを採用しており、シャッタースピードの許容値は1/500である。ワンマン列車における行先表示器の表示はE721系のそれとは異なるのも特徴的だ。



図9 AB900系 (AB900形) の車内



図10 登場時に掲げられた特製ヘッドマーク



図11 卸町駅に入線するAB900系AB-1編成

以下に AB900 系の諸元を示す。

表8 AB901形諸元

車体長	19,570mm	重量	39.3t
車体幅	2,950mm	最高速度	120km/h
最大高	4,100mm	台車形式	TS-1043
床面高	950mm	冷房装置	AU730
定員	138人(座席56人)	主電動機	MT76
		パンタグラフ	PS109

表9 AB900形諸元

車体長	19,570mm	重量	34.5t
車体幅	2,950mm	最高速度	120km/h
屋根高	3,550mm	台車形式	TS-1044
床面高	950mm	冷房装置	AU730
定員	132人(座席50人)		

参考文献

鉄道ファン 2007、Vol. 47、No. 3、通巻No. 551(交友社)

朝日新聞 平成31(2019)年2月23日

特記なき写真は筆者撮影

第3章 阿武隈急行線の運用・ダイヤ

上り (福島方面)		下り (仙台方面)	
種別	行先	種別	行先
阿武隈急行	福島	阿武隈急行	仙台
普通	福島	普通	仙台
...	...	...	...

角田駅の発車時刻表

運用・ダイヤの変遷

(B8 工) Unknown

本稿では、丸森線開業から阿武隈急行転換を経て現在に至るまでの運用・ダイヤの変遷について述べる。

(1) 丸森線開業～国鉄時代

昭和43(1968)年4月1日に国鉄丸森線は開業した。開業時のダイヤを表1に示す。横橋駅は現在の東船岡駅で、横倉・南角田・北丸森の各駅は未開業である(阿武隈急行転換と同時に開業)。

1日上下各5本の運転で、うち仙台方面行3本・丸森方面行2本が東北本線へ直通していた。ともに朝晩の各1往復ずつが客車列車(列車番号が数字のみの列車。以下本文中では便宜上末尾に「レ」を付す)で、残り3往復は気動車での運転(列車番号末尾にDのつく列車)であった。

表1 昭和43(1968)年4月1日・開業時の時刻表 *横橋駅は現在の東船岡駅

1525	525D	527D	529D	1533	列車番号	1524	524D	526D	528D	1532
623	1013	1416	1625	1910	丸森	610	840	1405	1530	1852
630	1020	1423	1632	1917	角田	601	833	1358	1523	1843
637	1026	1429	1638	1924	岡	554	826	1351	1516	1836
643	1032	1435	1644	1930	横橋*	548	821	1346	1511	1829
649	1037	1440	1652	1937	槻木	541	815	1340	1505	1823
729			1726	2016	仙台		736			1745
			1758		利府		708			

開業初日、一番列車の1524レには「真っ赤なディーゼル機関車、青色の客車の六両編成」^[引用a]が充当された。この一番列車を牽引したのは、同年初めに長町機関区に新製配置されたばかりのDE10形9号機である^{[引用b]1}。

地元の期待とともに華やかに開業した丸森線であったが、その後の利用は振るわなかった。開業から一か月も経たない4月17日には、昼間時間帯の気動車列車4本が2両編成から1両に減車されている²。朝夕ラッシュ時の仙台直通列車4本は6両編成で、これらの列車は比較的用户が多いがそれでも「いつでも必ずすわれる」程度の乗車率であったという^[引用c]。

¹ 記事中では「DA一〇九」と誤記されている。昭和42(1967)年度の冬に長町機関区へ新製配置されたDE10形(6-9号機)の一両で、汽車会社製、新庄を経て高松にて昭和61(1986)年暮れに廃車された。

² 526D-527D-528D-529Dと考えられる。ただし、河北新報昭和43(1968)年5月2日夕刊7面にて前日の527Dが2両編成で運転された旨の記述がある。

なぜならば、ダイヤ編成の都合で、列車が走る時間が通勤通学の時間帯に沿っておらず、利用が振るっていないのである。例えば、丸森線を利用して朝仙台へ通勤通学するためには1525レに乗らなければならないが、それでは仙台7時29分着で早すぎる。また帰りは最終列車が仙台17時45分発でこれまた早すぎる。逆に、沿線の角田高校や伊具高校(丸森)に通学する学生は、丸森線で通学しようにも1524レでは6時過ぎの到着となり明らかに朝早すぎるし、逆に524Dでは8時半過ぎにようやく駅に着くこととなり遅刻する。当時の高校生たちは船岡や白石からバスを使うか、近距離では自転車、遠距離ではオートバイで通学していたという。このダイヤについて仙台鉄道管理局旅客課は「ラッシュ時の仙台周辺は列車が過密すぎ、丸森線直通列車を設定できなかった」^[引用d]と説明している。



参考:角田中央公園で保存されているDE10 88(筆者撮影)。昭和44(1969)年に長町機関区へ新製配置された。長町に配置されていた時期を鑑みると、丸森線列車の牽引経験がある可能性が極めて高い。

一方で、角田から仙台までは国鉄・民営のバスが一日合計40本も走っていた^[引用e]。しかも東北本線のバイパスとして建設されている丸森線は、街外れを通るため市街地から駅が遠いが、バスは街中から仙台市街まで直接結んでくれる。

かくして地元住民は丸森線ではなくバスを選んだ。ダイヤを改善してほしいという沿線住民による陳情や新聞への投書は何度も行われたが、この後もこの使いづらいダイヤは阿武隈急行転換まで続いた。

なお、当時の気動車列車は主にキハ17形にキハ23・45形を繋いだ2両またはキハ20系列単行で運転されていたようである。

同年10月のいわゆる「ヨン・サン・トオ改正」において、東北本線直通列車と客車列車の列車番号が2000番台³に変更された(1525レが2521レ、529Dが2529D、1533レが2529レ、1524レが2522レ、524Dが2524D、1532レが2528レ)。一方時刻については、528Dと529Dの時刻が30分から1時間程度繰

³ 仙台直通列車の列車番号は現在に至るまで2000番台となっている。

り下げになった他は、多少変更がなされたのみであった。次いで幾度かの訂補・改正が行われ、525Dの時刻が1時間ほど遅くなるなど多少変化はあったものの、概ね従前どおりのダイヤが維持された。なお、昭和45(1970)年7月の時点で朝晩は5両編成、日中は単行での運転となっていた^[引用]。

変化が訪れたのは昭和47(1972)年3月15日改正である(表2)。客車列車が廃止され、全列車が気動車での運転となった。一方本数こそ上下各5本で変わらないものの、朝晩の列車は4両編成に減車された上⁴、東北本線直通列車のうち仙台方面行1本が削減され、各2本ずつとなった。朝の522D - 2521Dは4両のうち仙台方2両が小牛田車、丸森方2両が水戸運転所の車両を用いていた。水戸車は間合い運用で、前日夜の常磐線平(現いわき)始発仙台行(浪江以北の最終列車)に充当され仙台運転所へ入区する。翌日早朝に小牛田車2両とともに槻木へ回送され、丸森線を1往復して仙台駅へ戻ったのち、そこで利府始発の422D(丸森線内2524D)に併結し平・白石・丸森行の3階建て列車として常磐線方面へ帰ってゆくという運用を組んでいた。この422Dとの併結に間に合わせるため、2521Dは名取駅と南仙台駅を通過していた。続いて昭和50(1975)年3月15日改正にて2528Dが2530Dに変更された。

表2 昭和47(1972)年3月15日改正時の時刻表

2521D	525D	527D	2527D	529D		522D	2524D	526D	528D	2528D
626	855	1425	1640	1855	丸森	614	835	1420	1614	1842
632	901	1432	1647	1902	角田	608	827	1414	1606	1836
637	906	1437	1651	1907	岡	602	821	1409	1600	1830
642	912	1443	1657	1912	横橋	556	815	1404	1555	1825
647	917	1448	1703	1917	槻木	550	810	1359	1550	1819
717			1740		仙台		729			1748
			1813		利府		702			

次の大きな変化は昭和53(1978)年10月2日改正であった。午後の利府行2527Dが区間短縮され、槻木止まりとなった。改正前は槻木で白石始発の437Dと併結して利府へと向かっていたのだが、同改正で437Dが電車化され(437M)併結できなくなったためである。列車番号はそのままであり、槻木からは仙台駅まで回送される(回2527D)。東北本線直通列車は仙台行朝1本、丸森行朝夕各1本の2本となった。時刻は10～20分程度前後したのみである。

昭和59(1984)年5月7日より⁵、休日運休の臨時列車9531D・9532Dが夜の時間帯に設定され、平日は一日6往復の運転となった。列車番号が9000番台

⁴ 2528Dは仙台発車の15分前には超満員となっていたという(河北新報昭和47年10月19日朝刊7面)。

⁵ 昭和59(1984)年4月28日訂補で、5月7日運転開始とされた。

であるのは試行列車であるという意味合いが強いためである。ただし相変わらず昼間の列車は少なく、朝の列車から昼過ぎの列車まで6時間弱の間隔が空く。昭和60(1985)年3月14日改正にて、常磐線における客車・気動車列車がほぼ全廃されたことから、上記の水戸車による運用は終了した⁶。また、この改正で利府発着列車が消滅し、すべての東北本線直通列車が仙台発着となった。

以上の上下各6本(1往復は休日運休)体制で第三セクター転換を迎えることとなった。表3に丸森線の転換前最後のダイヤ改正時の時刻表を示す。

表3 昭和61(1986)年3月3日改正時の時刻表

2521D	523D	525D	527D	529D	9531D		522D	2524D	526D	528D	2530D	9532D
637	904	1450	1648	1916	2025	丸森	614	843	1433	1642	1842	2019
643	910	1456	1654	1922	2031	角田	608	836	1427	1636	1836	2013
648	915	1502	1700	1927	2037	岡	602	830	1421	1630	1830	2007
653	920	1507	1705	1932	2042	横橋	557	825	1416	1625	1825	2002
659	926	1512	1710	1938	2047	槻木	551	819	1410	1619	1819	1956
730					休日 運休	仙台		731			1748	休日 運休

(2) 阿武隈急行転換

昭和61(1986)年7月1日、国鉄丸森線は第三セクター阿武隈急行に転換された。この時点では旧丸森線区間のみを非電化で引き継いでおり、丸森 - 福島間の全線電化開業は2年後となる。

転換開業時の列車は上下各12本で、丸森線時代から見れば倍増している。そのうち仙台直通は2往復である。昭和47(1972)年3月改正から上述の通り仙台直通列車の一部が南仙台・名取・館腰の各駅を通過していたが、転換以降は全列車が東北本線内も各駅に停車するようになった^[引g]。列車番号はこれまでと同様521番以降、末尾Dで、仙台直通列車は2500番台となる⁷。このときのダイヤグラムを図1に示す。

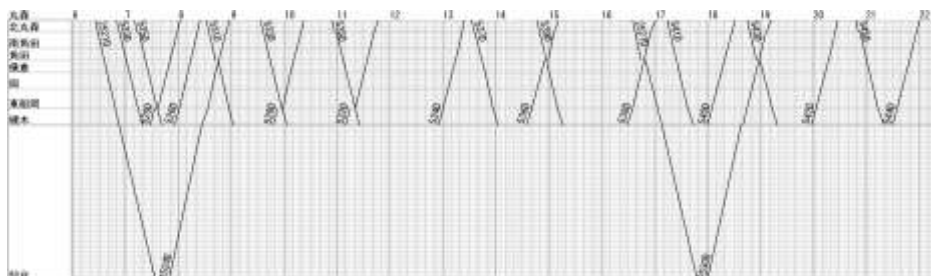


図1 昭和61(1986)年7月1日・阿武隈急行転換時のダイヤ

⁶ 名取・南仙台と館腰(同年4月22日開業)通過の措置はそのままである。

⁷ 転換直後は、仙台直通列車の列車番号を変えないよう調整されていた。

車両は基本的に国鉄から貸し出されたキハ22形が単行または2両編成で使用された。仙台直通列車のうち朝の2521D仙台行と夕方の2530D丸森行は、阿武隈急行車2両に小牛田区の車両2両を併結して運転された。2530Dで仙台寄りに増結された小牛田車は、丸森で夜間滞泊し翌朝の2521Dで仙台へ向かう。そして仙台で切り離し、同じホームにて2両で待機していた7時47分発の3925D気仙沼線経由快速気仙沼行⁸に併結され小牛田へ帰る(丸森線からの車両は小牛田止まり)という運用を組んでいた(図2)。

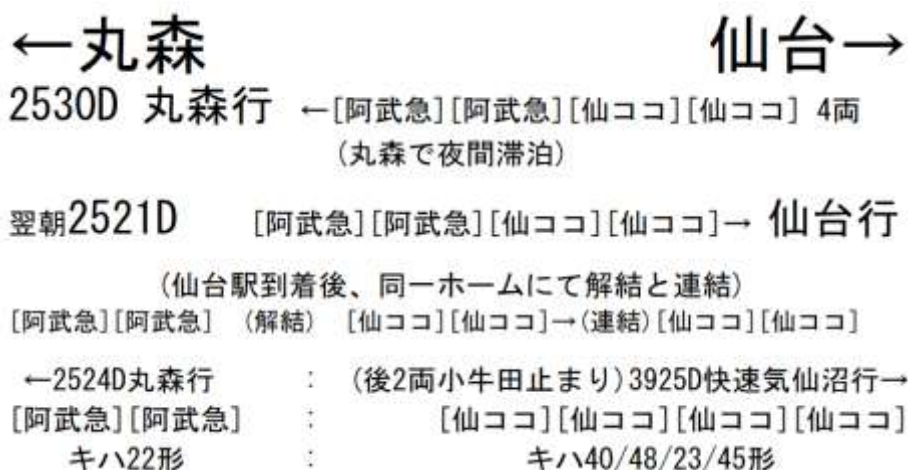


図2 昭和61(1986)年7月1日改正での仙台直通列車の車両運用

転換から4か月後の昭和61(1986)年11月1日に行われたダイヤ改正では、早朝の1往復が休日運休に変更されたが、早くも2往復が増発され平日14往復となった。

(3) 電化全線開業

阿武隈急行として転換されてからちょうど2年後の昭和63(1988)年7月1日、既設区間も含め電化された上で、福島 - 槻木間の全線が開業した。福島から槻木へ向かう方向が下り、逆が上りとなっている。後述する一部JR線直通列車のほかは電化と同時にデビューした8100系電車を使用される。列車交換の可能な箇所は、瀬上・高子・保原・二井田・梁川・富野・丸森・角田・東船岡の各駅及び福島 - 矢野目信号場間である。以下の図に示すダイヤグラムには、福島・槻木駅と各交換可能駅、また矢野目信号場の代わりに卸町駅を記載し、ほかの駅は省いた。また東北本線区間は一部カットしている。このときのダイヤグラムを図3に示す。

以下、福島駅・槻木駅を発着する列車をそれぞれ「福島口」、「槻木口」と記述する。

⁸ JR化後の昭和63(1988)年3月13日以降は快速「南三陸」となった。

列車番号は900番台で、JR線に直通する列車は福島口・槻木口ともに2900番台が振られている。ただし仙台直通列車は東北本線内でも列車番号は変わらないが、福島口の直通列車は福島駅で列車番号が変わる。なお列車番号末尾のMは電車列車を表す。

開業時の阿武隈急行線内での運転パターンは以下の通りである。

- 全線を通して運転する列車(下り7本、上り8本)
- 福島 - 梁川間の区間列車(下り3本、上り2本)
- 福島 - 富野間の区間列車(郡山・黒磯発着を含め下り10本、上り8本)
- 福島 - 角田間の区間列車(下り1本、上り2本)
- 梁川 - 富野間の区間列車(下り2本、上り4本)
- 保原 - 槻木間の区間列車(下り1本)
- 梁川 - 槻木間の区間列車(仙台発着を含め下り4本、上り2本)
- 丸森 - 槻木間の区間列車(下り7本、上り仙台発着含め8本)

このときのダイヤにおいて、福島口列車は計21往復、槻木口列車は計18往復が設定された。

JR東北本線との直通運転は、福島口と槻木口のそれぞれで2往復行われている。槻木口では仙台まで直通し、福島口では下り1本が黒磯始発、残りは郡山発着であった。このうち福島口での1往復(黒磯始発2909M - 富野 - 2914M郡山行)はJRの車両(455系3両編成)で運転された。なお、阿武隈急行車両による直通列車のうち、朝の仙台始発2954Mと郡山行2910Mは阿武隈急行線内を全線走破する。夜の仙台始発2966Mは時刻表上では丸森止まりである。

翌平成元(1989)年3月11日改正で、福島口列車23往復、槻木口列車は20往復に増発された。運転パターンが整理され、全線通し運転の列車がほぼ倍増(下り、上りともに14本)した。また下り保原始発槻木行は早くも消滅し、仙台直通列車は梁川駅発着に統一されている。一方で、一見中途半端な存在である梁川 - 富野間の区間列車は、本数の変化なく存続している。これは、梁川車両基地に出入庫する列車の回送を兼ねていると考えられる。

平成2(1990)年3月10日改正では、この梁川 - 富野間の区間列車が全廃された。改正前に梁川 - 槻木間で運転されていた上下各1本の梁川 - 丸森間が区間短縮された⁹以外に大きな変更はないため、梁川 - 富野間の区間列車は回送列車になったと考えられる。

平成2(1990)年以降は基本的に以下のパターンで運転されていた。

- 全線通し運転
- 福島 - 梁川・富野間の区間運転(黒磯・郡山直通列車を含む)
- 福島 - 角田間の運転(毎日1往復)
- 梁川 - 槻木間の区間運転(仙台直通列車を含む)
- 丸森 - 槻木間の区間運転

⁹ 夜の槻木発福島行上り946M(梁川以南の最終列車)が槻木始発丸森行と梁川始発福島行に分割され、翌早朝の梁川始発槻木行955Mが丸森始発となった。丸森で夜間滞泊する運用に変更されたと推測される。

1990年代の運転本数の変遷を以下に示す。平日・休日のみ運転の列車をそれぞれ「平」「休」と表記し、別に計上した。表中では上記パターンに加え梁川 - 富野間運転の列車本数を記述し、上記パターンにあてはまらない列車は別途記述した。

表4 1990年代における運転本数の変遷

改正	福島口		福島 梁川		福島 富野		全線 通し		梁川 槻木		丸森 槻木		槻木口		梁川 富野		福島 角田	
	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上
90. 03	23	23	1	4	7	5	14	13	2	3	4	4	20	20	0	0	1	1
91. 03	23	23	1	3	9	5	12	14	5	3	3	3	20	20	0	0	1	1
92. 11	23+ 平1	23+ 平1	平1	3	8	5	14	14	3	3	3	3	20	20	1	0	1	1
93. 12	23+ 平1	23+ 平1	平1	3	8	5	14	14	3	3	3	3	20	20	1	0	1	1
94. 12	23+ 平1	23+ 平1	2+ 平1	4	6	4	14	14	3	3	3	3	20	20	1	0	1	1
95. 03	23+ 平1	23+ 平1	2+ 平1	4	6	4	14	14	3	3	3	3	20	20	1	0	1	1
96. 03	23+ 平1	23+ 平1	1+ 平1	4	8	5	13	13	4	4	3	3	20	20	0	0	1	1
97. 03	23+ 平1	23+ 平1	3+ 平1	5	5	4	14	13	4	5	3	3	21	21	0	0	1	1
98. 03	23+ 平1	22+ 平2 休1	1+ 平1	4+ 休1	6	5	15	12+ 平1	2+ 平1 休2	3+ 平2 休2	1+ 平2	3	18+ 平3 休2	18+ 平3 休2	0	0	1	1
98. 12	24+ 平1	23+ 平2 休1	2+ 平1	5+ 休1	6	5	15	12+ 平1	2+ 平1 休2	3+ 平2 休2	1+ 平2	3	18+ 平3 休2	18+ 平3 休2	0	0	1	1
99. 12	25+ 平1	24+ 平2 休1	4+ 平1	6+ 休1	6	4	14	13+ 平1	4+ 平1 休2	2+ 平2 休2	1+ 平2	4	19+ 平3 休2	19+ 平3 休2	0	0	1	1

平成4(1992)年11月1日改正で、朝に平日のみ上り高子始発福島行の列車が設定された。また福島始発梁川行のうち1本が平日のみの運転である。この列車は平成16(2004)年10月16日改正まで存続し、翌平成17(2005)年3月1日改正で消滅した。

平成5(1993)年から平成9(1997)年の各改正にて、福島口直通列車は梁川発着になったり富野発着になったりと変更を繰り返した。平成8(1996)年3月16日改正で黒磯始発が郡山始発に変更されたが、翌平成9(1997)年3月22日改正で黒磯始発に戻った。

平成10(1998)年3月14日には、電化全線開業以来の大改正が行われた。図4に同改正でのダイヤグラムを示す。主に午前中の槻木口において、平日のみ・休日のみ運転する列車が多数誕生したのである。特に目立つのは、朝の仙台直通列車が平日と休日で異なる時刻で運転されるようになったことだ。平日は従前どおり早朝6時台に梁川を出発し7時半頃仙台に到着、20分ほどで折り返し9時台前半に梁川へ戻るという通勤通学列車として運行される。そして休日は、7時半過ぎに梁川発、仙台に9時頃着き、すぐに折り返し10時半前に梁川に到着するダイヤとなった。この改正で導入された「ホリデー宮城おとぎ街道号」という愛称からもわかる通り、沿線観光向け列車という性格をもっている。またこれに伴い休日運転の上り丸森始発梁川行列車が新設された(3952M)。毎日運転の列車と休日に**運休**する列車との間を繋いで梁川車両基地に回送する意図があると考えられる。

阿武隈急行運転課運転主任(1999年当時)の七宮英寿氏によれば、当時の輸送断面が福島 - 富野間22.1kmが約4,700人/日、富野 - 丸森間15.4kmが500人/日、丸森 - 槻木間17.4kmが3,000人/日であること、及び旅客の流動が福島方は福島市へ、槻木方は仙台周辺への二極輸送となっていることを踏まえ、ダイヤ作成の難所は以下の3点であるという^[引用]

- 福島駅がJRの構内にあることと、福島 - 矢野目信号場間4.6kmをJR東北本線と共用していることにより、調整が必要である点。
- 槻木駅ではほとんどの乗客が仙台方面へ向かうため、通勤時間帯に限らず日中時間帯でも東北本線への接続を欠かすことができない点。
- 最も旅客流動の少ない富野 - 丸森間15.4kmに行き違い設備がなく、線路容量は既に100%である点。

このような難点を抱えながらも、1990年代だけで福島口3往復・槻木口2往復・富野 - 丸森間2.5往復(いずれも平日)の増発を達成している。

続いて、2000年代における運転本数の変遷を以下に示す。2000年代はダイヤ改正ひとつひとつが変化に富んでいた。

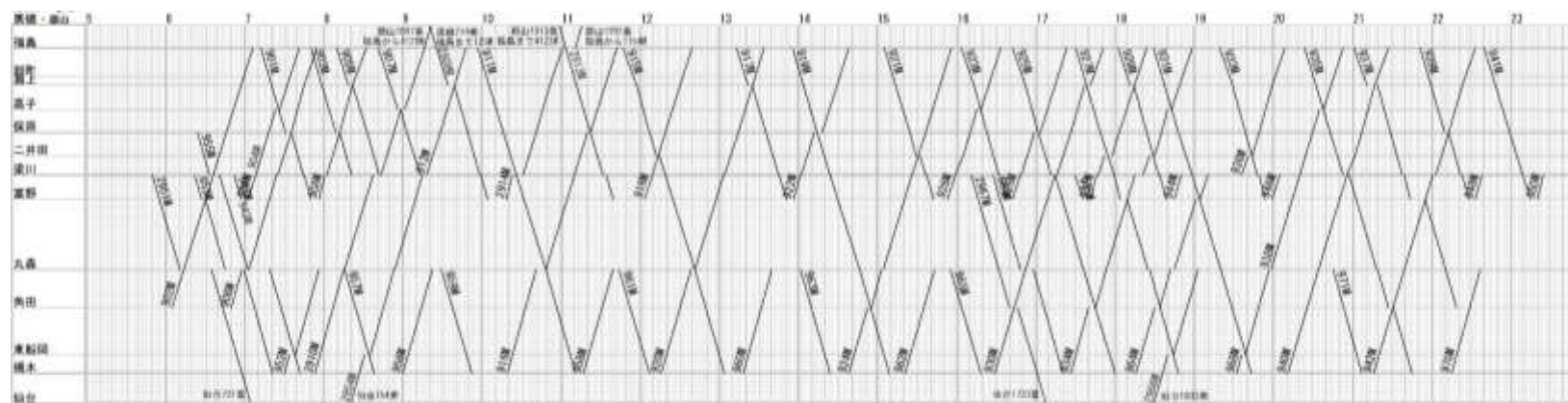


図3 昭和63(1988)年7月1日・電化全線開業時のダイヤ

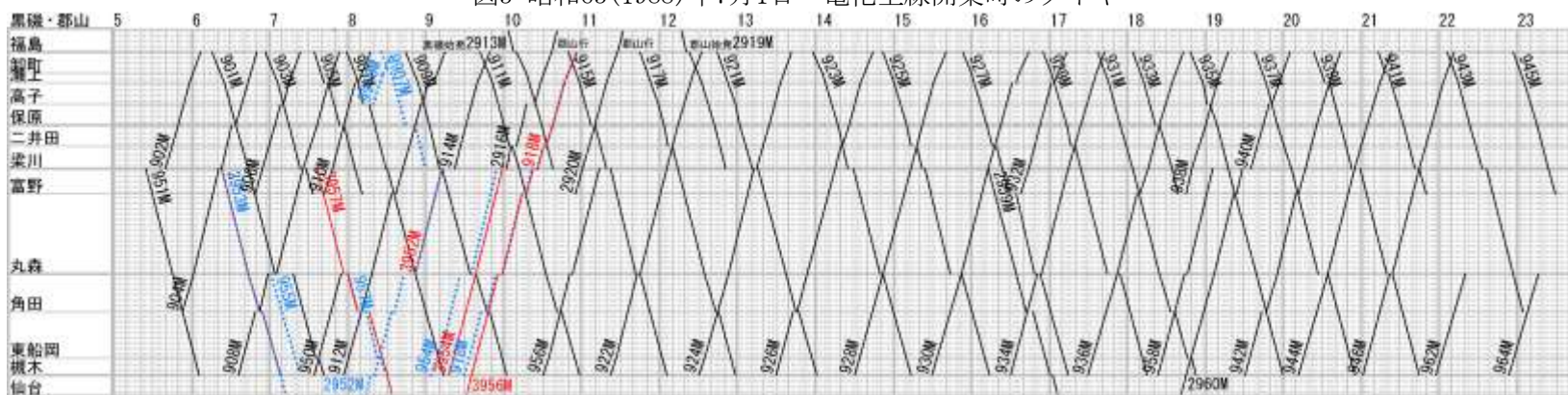


図4 平成10(1998)年3月14日改正時のダイヤ(青字:平日運転、赤字:休日運転)

表5 2000年代における運転本数の変遷

改正	福島口		福島 梁川		福島 富野		全線 通し		梁川 槻木		丸森 槻木		槻木口		梁川 富野		福島 角田	
	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上
00. 03	25+ 平1	24+ 平2 休1	4+ 平1	6+ 休1	6	4	14	13+ 平1	4+ 平1 休2	2+ 平2 休2	1+ 平2	4	19+ 平3 休2	19+ 平3 休2	0	0	1	1
00. 12	25+ 平1	24+ 平2 休1	3+ 平1	6+ 休1	6	4	15	13+ 平1	4+ 平1 休2	3+ 平2 休2	1+ 平2	3	19+ 平3 休2	19+ 平3 休2	0	0	1	1
01. 12	25+ 平1	24+ 平2 休1	4+ 平1	6+ 休1	6	4	14	13+ 平1	3+ 平1 休2	3+ 平2 休2	1+ 平2	3	18+ 平3 休2	19+ 平3 休2	0	0	1	1
02. 12	25+ 平1	24+ 平2 休1	2+ 平1	6+ 休1	7	4	15	13+ 平1	3+ 平1 休2	2+ 平2 休2	2+ 平2	4	20+ 平3 休2	19+ 平3 休2	0	0	1	1
03. 10	26+ 平1	25+ 平2 休1	1+ 平1	5+ 休1	11	5	13	14+ 平1	3+ 平1 休2	1+ 平2 休2	3+ 平2	4	19+ 平3 休2	19+ 平3 休2	0	0	1	1
04. 03	25+ 平2	26+ 平2 休1	平1	5+ 休1	9	4	15+ 平1	15+ 平1	2+ 平1 休2	1+ 平2 休2	2+ 平2	3+ 平1	19+ 平4 休2	19+ 平4 休2	0	0	1	1
04. 10	27+ 平1 休1	26+ 平2 休2	1	4+ 休2	10	6	15+ 平1	15+ 平2	2+ 平1 休2	1+ 平1 休2	2+ 平2	3+ 平1	19+ 平4 休2	19+ 平4 休2	0	0	1	1
05. 03	27+ 平1 休1	26+ 平2 休2	1	4+ 休1	10	6	15+ 平1	15+ 平2 休1	2+ 平1 休2	1+ 平1 休1	2+ 平2	3+ 平1	19+ 平4 休2	19+ 平4 休2	0	0	1	1
05. 12	27+ 平1 休1	26+ 平2 休2	2	5+ 休1	10	7	14+ 平1	13+ 平2 休1	2+ 平1 休2	1+ 平1 休1	4+ 平2	5+ 平1	19+ 平4 休2	19+ 平4 休2	0	0	1	1
06. 03	27+ 平1 休1	26+ 平2 休2	2	5+ 休1	10	7	14+ 平1	13+ 平2 休1	1+ 平1 休2	1+ 平1 休1	4+ 平2	5+ 平1	19+ 平4 休2	19+ 平4 休2	0	0	1	1
07. 03	27+ 平1 休1	26+ 平2 休2	1	3+ 休1	12	9	13+ 平1	13+ 平2 休1	2+ 平1 休2	1+ 平1 休1	4+ 平2	5+ 平1	19+ 平4 休2	19+ 平4 休2	0	0	1	1
08. 03	27+ 平1 休1	25+ 平3 休3	1	4+ 休1	12	4	13+ 平1 休1	13+ 平3 休1	2+ 平1 休2	1+ 休1	3+ 平2	5+ 平1	18+ 平5 休3	19+ 平4 休2	0	1	1	1
08. 10	27+ 平1 休1	24+ 平4 休4	1	4+ 平1 休1	12	6+ 休1	13+ 平1 休1	13+ 平3 休1	2+ 平1 休2	1+ 休1	3+ 平3	5+ 平1	18+ 平5 休3	19+ 平4 休2	1+ 平1	0	1	1

09. 03	27+ 平3 休1	25+ 平5 休3	1+ 平1	6+ 平2 休1	12+ 平1	6	13+ 平1 休1	12+ 平3 休1	2+ 平1 休2	1+ 休1	3+ 平3	5+ 平1	18+ 平5 休3	19+ 平4 休2	1+ 0平 1	1	1
-----------	-----------------	-----------------	----------	----------------	-----------	---	-----------------	-----------------	----------------	----------	----------	----------	-----------------	-----------------	---------------	---	---

平日上り高子始発福島行、休日上り丸森始発梁川行の列車は2000年代初めにも存続している。平成13(2001)年4月1日改正で、福島口直通的のJR車が455系3両編成から、デビューしたばかりの¹⁰701系2両編成に変更された。

平成16(2004)年3月13日改正は、平成10年の改正以来の大変更となった。電化全線開業から続いてきた福島口の直通運転が取りやめられたのである。これに伴いJR車両の乗り入れも終了した。従前の平日上り高子始発福島行、休日上り丸森始発梁川行に加え、全日上り保原始発福島行および休日下り福島始発丸森行が新設され、夕方の下り仙台行は福島始発になり全線通し運転¹¹となった。ただし、全日上り保原始発福島行は半年後の同年10月16日改正で早くもなくなっている。続く平成17(2005)年3月1日改正で、前述の通り平日上り高子始発福島行列車は消滅した。

平成17(2005)年12月10日改正にて、槻木始発丸森行の上り最終列車(976M)は、金・土曜日と休前日に槻木まで延長運転されるようになった(延長区間9976M)。また同時に、梁川 - 槻木間においてワンマン運転を開始した。ワンマン運転は翌平成18(2006)年3月18日改正で全区間に拡大されている。

平成19(2007)年3月18日改正で夕方の仙台直通列車は梁川始発に戻るも、翌平成20(2008)年3月15日改正で今度は朝の仙台始発列車が福島行となった。同時に休日上り丸森始発梁川行・休日下り福島始発丸森行はなくなり、代わって休日上り丸森始発福島行が設定された。また、数年ぶりに梁川 - 富野間の区間運転が復活している。

平成20(2008)年10月30日改正で、A417系が営業運転を開始した。平日朝の梁川 - 906M - 福島 - 905M - 富野 - 912M - 梁川の限定運用で、912Mは時刻表上では富野始発福島行であるが梁川で8100系へ車両交換される(表中ではこれを考慮した本数で計上している)。これは次の平成21(2009)年3月14日改正で時刻表上でも分離された。図5に同改正時のダイヤグラムを示す。

2000年代は、槻木口での増発は平日1往復のみ(1日23往復に)で、休日は1日21往復で変化がなかった。一方で福島口列車が平日4往復増発され、1日30往復の大台に乗った。休日は1日25往復から28往復に増加している。A417系を導入したことを含め、福島口での利用者、特に通勤通学需要が増加したことが伺える。

¹⁰ 701系は同改正で仙台電車区に2両編成10本が投入された。

¹¹ 列車番号は梁川で931Mから2973Mへと変わるが、時刻表上に直通マークがあるため通し運転と判断できる。なお翌年10月の改正で列車番号も福島から槻木まで同じものになり、名実ともに全線運転列車となった。

(4) 現在

2010年代における運転本数の変遷を以下に示す。激動ともいえる2000年代に比べ、大幅な変化を伴う改正は少なかった。

表6 2010年代における運転本数の変遷

改正	福島口		福島 梁川		福島 富野		全線 通し		梁川 槻木		丸森 槻木		槻木口		梁川 富野		福島 角田	
	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上	下	上
10. 03	27+ 平3 休1	25+ 平5 休3	2+ 平1	7+ 平2 休1	11+ 平1	5	13+ 平1 休1	12+ 平3 休1	2+ 平1 休2	2+ 休1	3+ 平3	5+ 平1	18+ 平5 休3	19+ 平4 休2	2+ 平1	0	1	1
10. 12	28+ 平2	28+ 平2	2+ 平1	7+ 平2	13+ 平1	6	11	14	4	3	8	6	23	23	0	1	2	1
11. 05	25+ 平2	25+ 平2	3	3+ 平2	9+ 平2	7	12	14	4	3	5	4	21	21	0	0	1	1
11. 12	28+ 平2	28+ 平2	2+ 平1	7+ 平2	13+ 平1	6	11	14	4	3	8	6	23	23	0	1	2	1
12. 03	28+ 平2	28+ 平2	2+ 平1	7+ 平2	13+ 平1	6	12	14	4	3	7	6	23	23	0	1	1	1
13. 03	28+ 平2	28+ 平2	2+ 平1	7+ 平2	13+ 平1	6	12	14	4	3	7	6	23	23	0	1	1	1
14. 03	28+ 平2	28+ 平2	2+ 平1	7+ 平2	12+ 平1	6	13	14	3	3	7	6	23	23	0	1	1	1
15. 03	28+ 平2	28+ 平2	2+ 平1	7+ 平2	12+ 平1	6	13	14	3	3	7	6	23	23	0	1	1	1
16. 03	30	30	4	7	12	8	13	14	3	3	7	6	23	23	0	0	1	1
17. 03	30	30	3	6	13	9	13	14	3	3	7	6	23	23	0	0	1	1
18. 03	30	30	3	6	13	9	13	14	3	3	7	6	23	23	0	0	1	1
19. 03	30	30	3	6	13	9	13	14	3	3	7	6	23	23	0	0	1	1

平成22(2010)年12月4日改正において、平成10(1998)年3月改正から続いていた午前中の平日・休日でのダイヤの差がほぼなくなり、平日のみ運転される列車は福島口の2往復だけとなった。朝の仙台直通列車も従前の平日ダイヤの時間帯に統一され、上表にないイレギュラーな区間運転もなくなり、全体的にシンプルなダイヤ構成になった。全線電化開業から常に1往復だけ存在した福島 - 角田間の列車が、下りのみ2本となったことは特筆される。

平成23(2011)年3月11日に発生した東日本大震災により、阿武隈急行も被災し列車運行が不可能になった。区間ごとに徐々に復旧し、5月16日に全線で運転を再開した。このときは軌道整備のため本数を減らした臨時ダ

イヤで、整備が完了した同年12月1日に通常ダイヤによる運行に戻った。震災発生から通常運行へと復旧するまでのダイヤの変遷は『東日本大震災「復興」時刻表：臨時ダイヤで検証する東北53被災路線の全貌』（越前勤、講談社、2012）に記載されているので、併せてお読みいただきたい。

この平成23(2011)年12月1日改正は、震災前の平成22(2010)年12月4日改正の内容とほぼ同一であった。続く平成24(2012)年3月17日改正にて、福島 - 角田間の区間列車は上下1往復に戻された。この改正からしばらくは運転本数の変化なく推移した。

平成28(2016)年3月26日改正で、A417系が定期運用を終了した¹²。同時に福島口の平日運転列車もなくなり、毎日同じダイヤで運転されるようになった。また梁川 - 富野間の区間運転も同時に消滅している。なお本改正の直前である3月19日には、「伊達なトレインプロジェクト」ラッピング列車となった8100系の1編成が運転を開始した。この編成は翌年「政宗ブルーライナー」と名付けられた。

本誌発行時点で最新のダイヤは、平成31(2019)年3月16日改正のものである。上記平成28(2016)年3月26日改正と本数の増減はないものの、福島 - 梁川間の列車1往復が富野発着に変更されている。令和元(2019)年7月1日には新型車両AB900系が登場したが、ダイヤ自体には手を加えず一部の運用に限定して運行している。

AB900系および政宗ブルーライナーの運行計画は阿武隈急行のホームページにおいて公開されている。同計画表には運用表も付随しており、現行ダイヤにおける車両運用を追うことができる。これを考慮し運用ごとに色分けした現行のダイヤグラムを図6に示す。



参考：夜の運用に就くA417系(会員撮影)。

¹² A417系は前述の朝の運用に加え、開始時期は不明だが夜の運用も存在した。

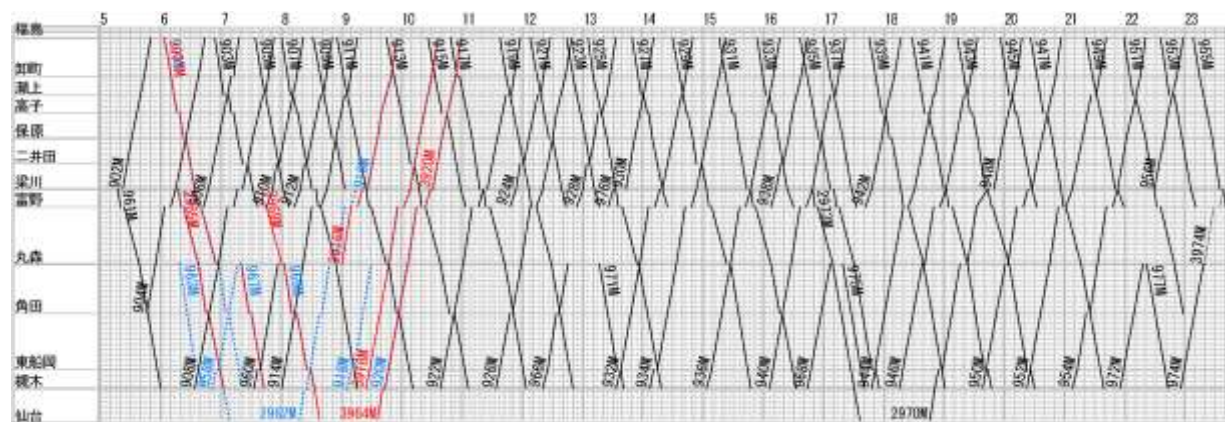


図5 平成20(2008)年10月30日改正時のダイヤ(青字:平日運転、赤字:休日運転)

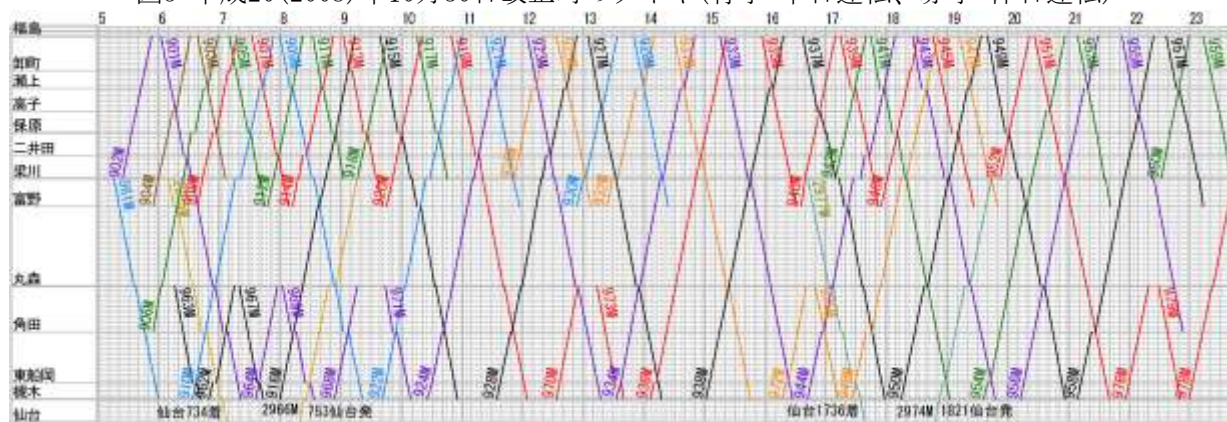


図6 平成31(2019)年3月16日改正時・現行ダイヤ

参考文献

・書籍等

時刻表(日本交通公社・弘済出版社) 1968年4月 - 2019年6月 各号
東北本線・東北貨物線・塩釜線列車ダイヤ 昭和55年10月1日改正・昭和57年6月23日訂補(日本国有鉄道仙台鉄道管理局)
阿武隈急行物語ー全線開業十周年を記念してー(宝文堂)
青葉 1986、通巻No. 27(東北大学鉄道研究会)
車両と電気 1988、Vol. 39、No. 11、通巻No. 462(車両電気協会)
丸森線(阿武隈急行)工事誌(日本鉄道建設公団盛岡支社)
鉄道ジャーナル Vol. 16、No. 7、通巻No. 185(鉄道ジャーナル社)
鉄道ジャーナル Vol. 20、No. 11、通巻No. 238(鉄道ジャーナル社)
運転協会誌 1999、Vol. 41、No. 7、通巻No. 481(日本鉄道運転協会)
鉄道ピクトリアル 2001、Vol. 51、No. 7、通巻No. 703(電気車研究会)
鉄道ピクトリアル 2009、Vol. 59、No. 1、通巻No. 813(電気車研究会)
鉄道ピクトリアル 2019、Vol. 69、No. 8、通巻No. 962(電気車研究会)
東日本大震災「復興」時刻表：臨時ダイヤで検証する東北53被災路線の全貌(講談社)
福島民報 平成29(2017)年2月6日

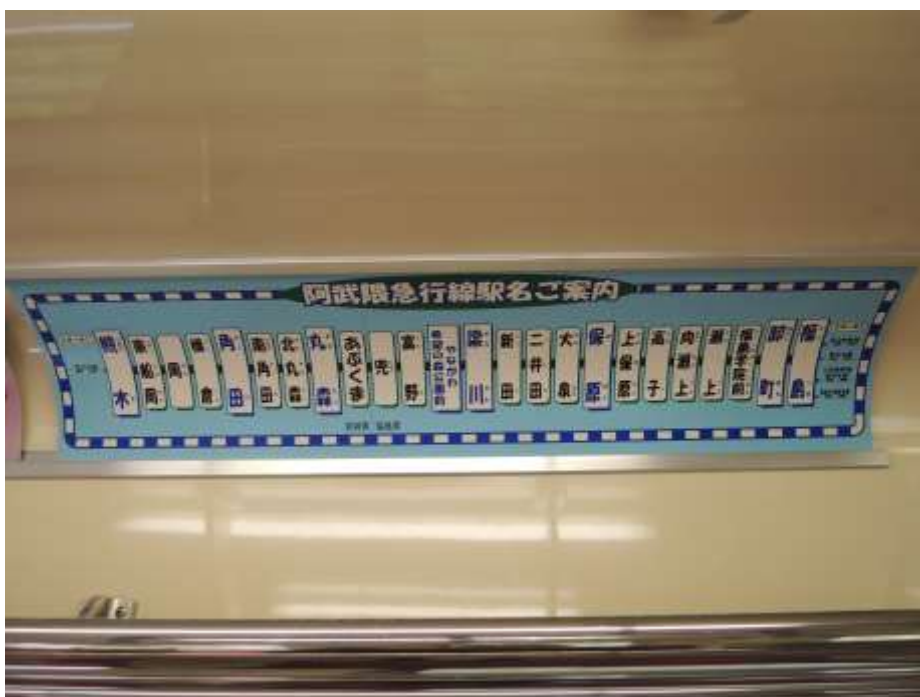
・Webページ

阿武隈急行 (2005年11月28日時点でのアーカイブ)
<https://web.archive.org/web/20051128005654/http://www.abukyu.co.jp/index2.html> 令和元(2019)年10月12日閲覧
阿武隈急行 <http://www.abukyu.co.jp/> 令和元(2019)年10月12日閲覧
伊達市 <https://www.city.fukushima-date.lg.jp/soshiki/5/15531.html>
令和元(2019)年10月12日閲覧
RMニュース <http://rail.hobidas.com/rmn/archives/2016/05/417.html>
令和元(2019)年10月12日閲覧

・引用

[引用a]河北新報 昭和43(1968)年4月1日夕刊5面
[引用b]読売新聞宮城版 昭和43(1968)年4月2日朝刊16面
[引用c]河北新報 昭和43(1968)年4月17日朝刊13面
[引用d]河北新報 昭和43(1968)年4月17日朝刊13面
[引用e]河北新報 昭和43(1968)年4月17日朝刊13面
[引用f]河北新報 昭和45(1970)年7月2日朝刊7面
[引用g]河北新報 昭和61(1986)年6月20日朝刊12面
[引用h]七宮英寿、「夢・快・走 我が社の輸送ー阿武隈急行」運転協会誌 1999、Vol. 41、No. 7、通巻No. 481(日本鉄道運転協会)、p. 14

第4章 阿武隈急行の沿線



8100系車内に掲示されている駅名の案内

阿武隈急行の沿線について

(B8 工) セサミクロ

・路線概要

阿武隈急行線は福島駅(福島県福島市)と槻木駅(宮城県柴田郡柴田町)を結ぶ全長54.9kmの路線であり、トンネルは28ヶ所、橋梁は219ヶ所にある。全線が交流20,000V50Hzで電化され、軌間は1,067mm(狭軌)である。

東北本線との二重戸籍区間である福島駅-矢野目信号場間4.7kmを除いた全区間が単線であり、福島駅ではホームや改札を福島交通飯坂線と共同で使用している。

保安装置は槻木-仙台間で片乗り入れを行っている東北本線と同じATS-PSを採用している。また、途中の梁川駅には阿武隈急行の本社や車両基地、信号やポイントの制御を行うCTCの集中制御室があり、運行上の拠点となっている^[1]。

・沿線概況

阿武隈急行の名の通り、路線はおおよそ阿武隈川に沿うように敷設されている。列車は槻木駅を出発した後東北本線の上下線の間を通り、国道4号の下をくぐり白石川を越えてから東北本線と分岐する。その後しばらく田畑と住宅が点在する地域を走り、宮城県道50号をくぐると東船岡駅に到着する。

東船岡駅を出てしばらく藪と田んぼの横を走り、列車は角田市に入る。トンネルを二つ抜け、宮城県道14号道が上を跨ぐと岡駅に到着する。駅舎のある東側は小規模な住宅街が広がっているものの、駅を過ぎるとまた列車は田んぼの中を走る。雑魚橋川を渡り、横倉駅に到着である。横倉駅を過ぎると角田市街が広がり、間もなく角田市の中心、角田駅に着く。

南角田駅を過ぎると丸森町に入り、北丸森駅、丸森駅と停車する。なお、槻木駅から丸森駅までが旧国鉄丸森線区間である。

丸森駅を過ぎると列車は阿武隈川が形成した急峻な浸食谷を川に沿うように進む。この区間は陰しい地形となっているが、かつて東北本線のバイパス路線として幹線級の設備で建設された経緯から、急曲線や急勾配は少ない。美しい溪谷の景色を車窓に臨みながらも断崖絶壁を高速で駆け抜けていくこの区間は、阿武隈急行線の名所の一つといえるだろう。



図1 車窓から見える阿武隈川。

阿武隈川を跨ぎ、断続する短いトンネルをくぐると列車は宮城県最南端の駅、あぶくま駅に到着する。付近に民家はないが「天狗の宮 産業伝承館」が隣接しているほか、阿武隈川の絶景を見ることができ、「東北の駅百選」にも選出されている。あぶくま駅を過ぎた後、全長2,281mで線内最長の羽出庭トンネルを抜けると列車は福島県伊達市に突入する。

兜駅はわずかな駅設備をもつ小規模な駅であり崖に挟まれた立地のため、一日の平均利用者数が3人(2017)と阿武隈急行線内で最も利用客の少ない駅となっている^[2]。その後も阿武隈川に沿って進むと、富野駅に近づくにつれ開けた土地となり、民家も点在し始める。

富野駅は周りより土地の低い切土内に位置し、当駅で折り返す福島方からの列車が複数設定されている。富野駅を出ると列車は阿武隈川から離れ、田んぼと住宅の混在する平野を走る。

やながわ希望の森公園前駅は読みがなで16文字あり、開業当初は日本最長の駅名であった^[3]。その駅名の長さゆえに当駅のみ駅名標の横の長さが二倍となっている特別製のものが使われている。やながわ希望の森公園へのアクセス駅であり、公園設備の一つとして当駅付近から公園までミニSLが運行されている。また、当駅から福島駅までは比較的利用客の多い駅が多い。



図2 やながわ希望の森公園前駅の駅名標。二倍の幅でも文字が窮屈そうに詰め込まれている。



図3 駅と公園を結ぶSL「さくら1号」。乗車の際には運転日に注意。

住宅街の横を進み、福島県道31号をくぐると伊達市梁川町の中心、梁川駅に到着する。前述のとおり運行の拠点となっており当駅発着の列車が複数設定されているほか、仙台駅から阿武隈急行線に直通する列車は当駅が終点となっている。

梁川駅を出ると駅に隣接する梁川車両基地の横を通り、福島県道122号線をくぐる。新田駅、二井田駅を過ぎると列車は大泉駅に至る。大泉駅は一面一線と駅設備は小規模だがホームに待合室があるほか、駅前のロータリーや駐輪場が整備されており、駅利用者への配慮がされている。駅周辺には伊達市役所本庁舎・保原総合支所や伊達警察署、消防署等があり、行政の中心となっている。

隣の保原駅は伊達市保原町の中心街の端に位置し、駅の北側には商業施設が立ち並ぶ。対照的に駅の南側は工業地域となっており、工場が集積している。上保原駅の近くには線内唯一の変電所がある。次の高子駅の1kmほど南の場所には高子沼グリーンランドという遊園地があったが^[3]、平成11(1999)年に閉鎖されて以降、駅周辺は住宅街となっている。

短いトンネルをぬけると列車は福島市に入る。向瀬上駅は盛り土の上に位置し、周辺には果樹園が広がっている。線内最長、全長353.3mの第1阿武隈橋梁にて再び阿武隈川を跨ぐと福島市街に入り、瀬上駅に停車する。駅の北側には住宅が密集しているが、南側は果樹園となっている。

瀬上駅を出ると奥州街道こと国道4号線と槻木ぶりに再会する。これを越えれば福島学院前駅である。駅名のとおり福島学院大学の宮代キャンパスに隣接し、平成12(2000)年3月11日に開業した阿武隈急行線内で最も新しい駅である。また周辺には大学のほかにも飲食店やスーパーマーケット等が出店しており活気のある地域となっている。

次の卸町駅の南側は問屋街となっており卸商団地や中央卸売市場が広がっている。駅の北側には福島市役所北信支所や医療施設のほか、JR東北本線東福島駅が立地している。

卸町駅を過ぎ、東北新幹線の高架をくぐると矢野目信号場にて東北本線と合流する。ここから福島駅までは東北本線の線路を走行する。阿武隈川水系の松川を越え、福島交通飯坂線と並走し始めると間もなく南側の終点、福島駅である。

福島駅は福島市のターミナル駅であり、東北新幹線や東北本線のほか、山形方面へ向かう奥羽本線、阿武隈急行線、飯坂温泉へ向かう福島交通飯坂線が乗り入れる交通の要衝となっている。阿武隈急行線は福島交通飯坂線とJR東北本線の間の番線を使用し、ホーム自体は福島交通線と共用している。

阿武隈急行線の車窓は田畑、住宅地、溪谷、工業地域、市街地と変化に富むものとなっている。全線開業時の資料ではそれら沿線の観光資源の活用が期待されていたものの^[3]、人口減少や施設の閉鎖等で厳しい状況に立たされている。新型車両の導入、あぶQウォークやあぶQスタンプラリーといったイベントの開催、サイクルトレインの実施などで積極的に沿線の魅力をアピールしている。

参考文献

1. 阿武隈急行HP「阿武隈急行株式会社 会社案内」
(<http://202.74.19.60/about/outline/pdf/panf.pdf>) 令和元(2019)年6月19日参照
2. 国土数値情報 駅別乗降客数データ 平成30年版
(http://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-S12-v2_3.html)
令和元(2019)年10月19日参照
3. JREA 1987、Vol. 30、No. 7 (日本鉄道技術協会)

第5章 阿武隈急行線の駅の紹介



各駅にはJR同様に沿線各所の案内がある

駅を紹介

・凡例

えきめい 駅名	
駅の画像	所在地 宮城県仙台市青葉区
	開業日 明治40(1907)年9月1日
	平均乗降人員 10,040人/日
コメント	

つきのき 槻木	
	所在地 宮城県柴田郡柴田町
	開業日 明治24(1891)年1月12日
	平均乗降人員 1,144人/日
上記の開業日は東北本線の駅としてのものである。 阿武隈急行の先行開業に伴い新たに自動乗車券販売機が設置された。加えて、平成11(1999)年には駅舎が改築され、それに伴い配線が3面5線から2面3線に変更された。	

ひがしふなおか 東船岡	
	所在地 宮城県柴田郡柴田町
	開業日(横橋駅) 昭和43(1968)年4月1日
	平均乗降人員 179人/日
丸森線開業時から存在する駅だが、当時は横橋という名称で、阿武隈急行線先行開業の際に現在の名称に変更された。 丸森線時代からある交換可能駅のひとつである(もうひとつは角田)。 キャッチフレーズは「桜と蘭の名所」である。	

おか 岡	
	所在地 宮城県角田市
	開業日 昭和43(1968)年4月1日
	平均乗降人員 118人/日
こちらも丸森線開業時から存在する駅であり、キャッチフレーズは「明日の宇宙を拓くまち」である。 数分歩くと小高い丘の上に「深山神社」がある。	

よこくら
横倉



所在地
宮城県角田市

開業日
昭和61(1986)年7月1日

平均乗降人員
21人/日

阿武隈急行への転換時に新設された、片面ホーム1面1線の無人駅である。駅前には駐車場となっているが、駅周辺の道は非常に狭い。
駅周辺の丘陵には縄文時代の遺跡「南光院遺跡」が広がり、市内最古の遺跡となっている。

かくだ
角田



所在地
宮城県角田市

開業日
昭和43(1968)年4月1日

平均乗降人員
1,465人/日

利用客は線内で福島駅に次いで多く、宮城県角田市の中心となる駅。ただし市街地からは1kmほど離れている。
駅ホームは相対式2面2線の構造である。駅舎側の1番線が一線スルー構造となっており、行き違いのない場合は上下列車とも1番線を使用する。当駅で行き違いをする場合、午前は槻木行きが1番線、午後は福島行きが1番線と、時間帯ごとに利用客の多いほうの列車に配慮されている。
平成14(2002)年には「東北の駅百選」に選定された。
コミュニティセンターでもある駅舎は観光物産センターを併設しており、売店や喫茶店、レンタサイクルが利用できる。

みなみかくだ
南角田

	所在地 宮城県角田市
	開業日 昭和61(1986)年7月1日
	平均乗降人員 28人/日
阿武隈急行への転換時に新設された、片面ホーム1面1線の無人駅である。角田市の南部に位置し、宮城県角田高等学校など市街地の南部であれば角田駅より当駅のほうが近い。 ホームは高台に位置するため、駅前には出るには階段を下りる。キャッチフレーズは「斗蔵の森」。	

きたまるもり
北丸森

	所在地 宮城県伊具郡丸森町
	開業日 昭和61(1986)年7月1日
	平均乗降人員 453人/日
キャッチフレーズは「古墳と歴史のまち」。駅舎のない1面1線の単式ホームで、ホームへは階段で直接降りる。駅前には公衆トイレ、駐車場があり、周辺は住宅街や田園地帯である。	

まるもり 丸森	
	所在地 宮城県伊具郡丸森町
	開業日 昭和43(1968)年4月1日
	平均乗降人員 453人/日
キャッチフレーズは「水と緑の輝くまち」。丸森町の中心部に最も近い駅で、1面2線の有人駅。駅前の公衆電話ボックスやホームのベンチは和風なデザインだが、駅舎自体はシンプルで近代的なデザインである。駅舎内には駅設備の他にレンタルサイクルとまるもり移住・定住サポートセンターが設けられている。駅舎の反対側に行くには槻木方にある陸橋を使う。駅前には住宅や商店が並ぶ。	

あぶくま あぶくま	
	所在地 宮城県伊具郡丸森町
	開業日 昭和63(1988)年7月1日
	平均乗降人員 12人/日
キャッチフレーズは「川とのふれあいの郷」。近くを阿武隈川が流れる。無人駅で駅舎を持たない1面1線の単式ホームで、宮城県側では最南端の駅である。駅のすぐそばに「丸森町産業伝承館 天狗の宮」があり、ソバやラーメンなどの軽食を楽しむことができる。東北の駅百選認定駅で、それを示す札は産業伝承館の入口に掲げられている。	

かぶと 兜	
	所在地 福島県伊達市
	開業日 昭和63(1988)年7月1日
	平均乗降人員 3人/日
阿武隈川の岸の小高い丘に位置する1面1線の小駅で、駅周辺には数件の人家と畑があるのみである。故に利用客数は阿武隈急行線内で最も少なく、駅設備もホーム、便所、駐輪場と小規模なものとなっている。 駅のすぐ近くに阿武隈川が流れており、川の流れとそれを取り囲む山々の雄大な景色を眺めることができる。また、当駅～あぶくま駅間に宮城、福島県境と阿武隈急行線内最長の羽出庭トンネルがある。キャッチフレーズは「民話の里」。	

とみの 富野	
	所在地 福島県伊達市
	開業日 昭和63(1988)年7月1日
	平均乗降人員 41人/日
切土内に位置する2面2線の駅であり、福島方から当駅折り返しの列車が複数設定されている運行の拠点の一つであり、周辺に民家は点在するものの一日平均利用客数は41人と少なめである。駅舎はなく、駅の両側からホームへの階段が伸びており、構内踏切によって二つのホームを結んでいる。キャッチフレーズは「絹の里」。	

やながわきぼうのもりこうえんまえ
やながわ希望の森公園前



所在地
 福島県伊達市

開業日
 昭和63(1988)年7月1日

平均乗降人員
 396人/日

1面1線の駅で、青色の駅舎がある無人駅である。特筆すべきはその駅名の長さで、開業当初は日本最長の駅名だったほか、この駅のみ駅名標がほかの駅の二倍の幅の特別なものとなっている。駅名のとおりのやながわ希望の森公園の最寄り駅であり、当駅付近と公園を結ぶミニSL「さくら1号」が春季～秋季にかけて土日祝日に運行されている。キャッチフレーズは「桜の園」。

やながわ
梁川



所在地
 福島県伊達市

開業日
 昭和63(1988)年7月1日

平均乗降人員
 496人/日

阿武隈急行の本社および梁川車両基地の最寄り駅であり、当駅を始発・終着とする列車が多数運転されている。

駅のキャッチフレーズは「伊達氏のふるさと」であり、伊達氏は駅近くの梁川城を三代義弘から十四代植宗までの400年間本拠地としていた。

駅前には伊達市役所梁川総合支所(旧梁川町役場)が所在する。昭和46(1971)年までは付近に福島交通の路面電車が走り、その終着駅があった。

につた 新田	
	所在地 福島県伊達市
	開業日 昭和63(1988)年7月1日
	平均乗降人員 258人/日
駅のキャッチフレーズは「瀬戸(しずりべ)の郷」で、奈良時代の文献に当地の名が記されているという。 1面1線の駅で、北側には田んぼ、南側にはニュータウンが広がる。	

にいだ 二井田	
	所在地 福島県伊達市
	開業日 昭和63(1988)年7月1日
	平均乗降人員 68人/日
対向式ホームを持つ交換可能駅である。 駅のキャッチフレーズは「いちごとくだものの里」であり、駅周辺には水田の中にビニールハウスが点在する。隣の大泉駅ほどではないが宅地もみられる。	

おおいずみ
大泉



所在地
福島県伊達市

開業日
昭和63(1988)年7月1日

平均乗降人員
510人/日

阿武隈急行全線開業に合わせて設置された駅で、1面1式の単式ホームの無人駅である。駅のキャッチフレーズは「さわやか田園都市」であり、ホームの向かい側には広大な田園風景が広がっている。

駅の近くには、福島県立伊達合同庁舎や伊達市役所などの行政機関が数多く存在する。

ほばら
保原



所在地
福島県伊達市

開業日
昭和63(1988)年7月1日

平均乗降人員
1,046人/日

伊達市保原町の中心駅。1面2線の島式ホームの有人駅で、二つの券売機を有する。駅の福島よりには保守基地線がある。

駅のキャッチフレーズは「果物の里、ファッションニットの町」であり、この二つは伊達市の特産品である。

駅周辺には保原工業団地が存在し、工場労働者の通勤需要も担っている。さらに駅前には、阿武隈急行線の全線開業を記念した「遙」の像がある。

かみほばら 上保原



所在地
福島県伊達市

開業日
昭和63(1988)年7月1日

平均乗降人員
431人/日

阿武隈急行全線開業に合わせて設置された駅で、1面1線の単式ホームの無人駅である。ホームが高台にあるので、階段を上る必要がある。

たかこ 高子



所在地
福島県伊達市

開業日
昭和63(1988)年7月1日

平均乗降人員
116人/日

ホームは2面2線の相対式ホームである。下りホームから福島方面に折り返し運転ができる構造となっている。駅の周辺には田園や新興住宅街が見られる。キャッチフレーズは「伊達氏発祥の地」。

むかいせのうえ
向瀬上



所在地
福島県福島市

開業日
昭和63(1988)年7月1日

平均乗降人員
62人/日

ホームは1面1線の単式ホームで駅舎はなく、待合室があるだけの無人駅である。平成13(2001)年までは駅東側に遊園地である高子沼グリーンランドが存在していたが現在は閉園・撤去され、跡地にはソーラーパネルが設置されている。近隣には果樹園が多く、駅のキャッチフレーズに「ももの里」とあるようにももが多く栽培されている。また、駅付近には小規模な住宅地がある。

せのうえ
瀬上



所在地
福島県福島市

開業日
昭和63(1988)年7月1日

平均乗降人員
307人/日

ホームは2面2線の相対式ホームである。ホーム上には構内踏切や跨線橋が設置されていないため反対側のホームに向かうためには一度ホームを降りて市道側の線路下をくぐる必要がある。付近には主に住宅地と果樹園が見られ、桃やりんごが栽培されている。その他にも、教育の振興及び充実を目標として作られた福島県教育センターが1キロ圏内にある。キャッチフレーズは「りんごの里」。

ふくしまがくいんまえ
福島学院前



所在地
福島県福島市

開業日
平成12(2000)年3月11日

平均乗降人員
694人/日

1面1線の棒線駅。駅名にあるように福島学院大学の最寄り駅として開業した、阿武隈急行線内では最も新しい駅である。エレベーターの設備はなく、ホームへは階段を使っのみアクセスすることが可能だ。またホームが築堤の上にあることから、ホームからの眺望は良い。

おろしまち
卸町



所在地
福島県福島市

開業日
昭和63(1988)年7月1日

平均乗降人員
641人/日

1面1線の棒線駅。キャッチフレーズの「とんやの街」の通り駅近くには問屋街が広がっていて、駅前には中小企業の社屋も多い。近くには中央卸売市場がある。また、駅舎には蕎麦屋「阿部」が入居しているのも特徴だ。さらに、駅舎とホームの間には水路が流れており、駅舎とホームの間に数メートルの通路や階段が設けられているのも特筆される。

ふくしま 福島	
	所在地 福島県福島市
	開業日 明治20(1887)年12月15日
	平均乗降人員 4,068人/日
福島市の中心地の駅で、新幹線やJR線、福島交通飯坂線との乗換駅である。阿武隈急行線は福島駅から矢野目信号場までJR東北本線と線路を共用しているのにも関わらず、福島駅では福島交通飯坂線と改札やホームを共用しているのが特徴である。阿武隈急行線ホームは1本のみで、JR福島駅1番線ホームの北端に位置している。	

参考文献

学研の大図鑑 JR 全線・全駅舎 東日本編(学研出版)

国土数値情報 駅別乗降客数データ 平成30年版

(http://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-S12-v2_3.html)

令和元(2019)年10月19日参照

週刊鉄道データファイル 2006年5月30日号(ディアゴスティーニ・ジャパン)

鉄道ピクトリアル 1986、vol. 36、No. 10、通巻No. 470(電気車研究会)

おわりに

(B8 工) はまかいじ

2019年度大学祭あおば、いかがだったでしょうか。

今年のテーマは阿武隈急行線でした。国鉄丸森線から転換された第三セクターの路線で、昨年全線開業から30年の節目を迎えました。

本誌では、阿武隈急行線の建設の経緯から、車両、設備、さらには各駅の魅力をご紹介します。

本誌の編集集中に台風19号が日本列島を襲い、阿武隈急行線もその被害を受けました。10月24日現在では富野 - 福島間の運転は再開したものの、槻木 - 富野間是不通のままとなっており、全線復旧のしらせが待たれるところであります。

最後になりましたが、本誌の完成にご協力をいただいた皆様と、お読みいただいた皆様に御礼を申し上げて、本誌の結びといたします。

2019 大学祭あおば

2019 年 10 月吉日発行

編集 (B8 工) はまかいじ

発行 東北大学鉄道研究会

〒980-0862 仙台市青葉区川内

東北大学川内北キャンパス G-12

URL <http://www.aoba-trfc.sakura.ne.jp/>