



深いヤブの中にかろうじてプラットフォームの名残が見え隠れして、あたかも古代遺跡のような橋場駅跡。当初計画通りであれば、秋田と盛岡のあいだを行き交う列車で賑わっていたはず。もう、この駅の存在を知る人も多くはない

クルマで秋田と隣県を往来すると、ほとんどのルートで「○○峠」と名のついた地点を通る。外から見れば、かつて秋田は、一つ山を越えなければたどり着けない遠境の地であったのだ。

たとえば秋田市と盛岡市を結ぶルートには仙岩峠がある。このルート、現在の国道46号・仙岩道路は昭和51年（1976）の開通であるが、それ以前の旧道は冬期間通行止めになっていた。秋田と隣県のあいだを往来するのは比較的近年まで難儀なことだったのだ。

鉄道では、盛岡と秋田を結ぶ路線は大正年代に計画された。秋田側は奥羽線の大曲駅から生保内（現在の田沢湖）駅まで、盛岡側は盛岡駅から橋場駅までが大正10年代に開通し、あとは生保内と橋場間の山越えの区間の着工を待つばかりになっていた。

ところが第二次大戦勃発で同区間の建設計画は頓挫、全区間が開通するには戦後の昭和41年まで待たなければならなかった。こ

のとき、盛岡側は橋場駅の手前に赤湊駅が新設され、そこから比較的高低差のない現在の田沢湖線のルートに変更して建設された。橋場駅は秋田を目指すルートからはずされてしまったのだ。

大正時代に計画された当初の奥羽山脈横断線は、橋場駅から現在の道の駅「雫石あねつこのあたりを通り、国見温泉近くまで山を駆け上る国道46号の旧道に近いルートだったという。長大トンネルの掘削技術に乏しい時代には、峠は登れるところまで登るというのが常識だったのだろう。計画通りなら、相当勾配のきつい国内屈指の山岳路線になっていたと思われる。在来線の改良というミニ新幹線方式で開通した秋田新幹線の建設計画にも影響が出ていたことだろう。

山越えのルートを目指した橋場駅はあえなく遺棄され、秋田新幹線は別ルートで4時間足らずで東京と秋田を結ぶ…。何か、悲喜こもごもといった感がある。

秋田を目指した駅