



絵画で巡る日本の鉄道抒情

～2022年10月1日、只見線の11年ぶり全線復旧に寄せて～

鉄道風景画家 松本 忠様

2022年10月1日、只見町は雲ひとつない青空が広がる秋晴れの日でした。2011年7月の「新潟・福島豪雨」から11年余りの時を経て、只見線はJR線で初めて上下分離方式での全線復旧を果たしました。私も「只見線全線運転再開記念式典」に招いていただき、この日を現地で迎えることができました。当日は会津若松発の始発列車がまさかの車両トラブルで、終日列車ダイヤは乱れたままでしたが、記念列車「再会、只見線号」は、2時間以上遅れたものの、金色の稲穂が手を振るなか、到着を待ちわびる多くの沿線住民とファンの笑顔に囲まれながら只見駅にやってきました。

間もなくあの日から丸二年になりますが、沿線では全線再開通以前から様々な取り組みが続いていました。只見線を眺め、撮影を楽しむための景観整備。只見線鉄道施設群（17カ所）の土木学会選奨土木遺産認定。かつての渡し船を観光用に復活させた「霧幻峡の渡し」。数々の取り組みが功を奏し、コロナ禍で一旦は途切れたインバウンド客や国内旅行者も戻り、私も現地を訪れるたびに変化と活気を感じています。

一方、あまり進展が見られないのが只見線の運行本数です。只見線は福島県の会津若松と新潟県の小出とを結ぶ135.2km、普通列車で約4時間半の行程なのですが、全線を走行する列車は一日3往復のみで、小出発の始発列車は5時台で駅近くの宿泊施設も少なく、日中の景色を眺めながら乗れる列車は前泊前提での会津若松発6時台の列車と、小出、会津若松の両駅を13時台に発つ列車の実質3本しかありません。2両編成が基本、1両の場合もあり、座席指定のない普通列車のため、混雑した車内で立ったまま旅しなければならないこともしばしばです。利用者と沿線自治体の強い要望もあり、JR東日本も、観光シーズンの週末などに、時折、臨時列車や観光列車を増便してくれてはいますが、同じような距離（147.2km）を走り、秋田・青森の両県にまたがる五能線が連日「リゾートしらかみ」を運行させていることに比べると、「海の五能線」「山の只見線」とも称せる、美しい景観を走る路線の双壁の置かれた境遇にはあまりに大きな差があります。ぜひ只見線にも、週末や休日だけでも良いので、事前に座席指定ができ安心して旅を楽しめる「定期運行の観光列車」の登場を期待します。

2023年9月、沿線の子どもたちによる「只見線子ども会議」が開催され、そのなかで提案された「只見線に『リゾートしらかみ』を」というアイデアを実現させるための署名運動が行われ、只見町の人口を超える3,705筆の署名が集まり、同会議メンバーからJR東日本に提出されました。一方、西若松で只見線に接続する福島県の第三セクター、会津鉄道の観光列車で、只見線への乗り入れ実績もある「お座トロ展望列車」の耐用年数が近づいていることから、県は会津鉄道と只見線を走る観光列車の導入を本格的に検討しています。

今年5月、只見線の全線再開による経済効果が公表され、2022年10月1日から1年間の沿線の観光客数は

再開通前より2割以上増加し、このうち鉄道を利用した数は再開通前の9倍になり、約6億1千万円の経済波及効果があったと報道されました。運行本数と車両数の限りがあるなか、目に見える大きな成果だと考えます。沿線の子どもたちの願いが通じ、福島県と鉄道会社、全国のファンが手を取り合い、魅力ある定期観光列車が運行されるようになれば、乗客が増えるだけでなく、その列車を見に、撮りに、車で来てくれる旅行者も増え、さらなる経済波及効果も期待できます。

私はこれまで全国の鉄道風景を500点近く描いてきましたが、只見線が70点以上を占めます。また、2011年の豪雨災害以来、只見線復旧復興基金への寄付と現地での切符購入による「心の乗車」などの応援も続けてきましたが、これからも只見線のある風景を描き、微力ながら応援に関わりつつけて参ります。



「再会の時へ」

只見線 会津蒲生～只見（福島県只見町）

2022年10月1日に11年ぶりの全線運転再開を果たした只見線。蒲生岳を背に、記念列車「再会、只見線号」が、多くの人々が待つ只見駅を目指す。