ローカル線という名の作品

鉄道風景画家　松本　忠様

卓話者紹介　　**永井　一史会員**

東北大学文学部卒業後、三菱化学ＭＫＶ(株)に約５年間勤務。その後、鉄道の要衝、福島県郡山市に移住し創作活動に入る。2005 年、ルポライター・詩人の浅田志津子との結婚を機に、さいたま市に転居。その後も全国各地の「鉄道のある風景」を描き続け、各種出版物での連載・掲載、各地での個展活動などを精力的に続ける。

2011 年以降、震災被災地への義援金支援の他、被災地の鉄道や各地のローカル線の切符購入･配布を通じた鉄道応援活動を行っている。2014 年には只見線応援展を只見町と金山町で開催。会場費を除く売上の全額を、只見駅、会津川口駅での切符購入と只見線復旧復興基金への寄付に充て、購入した切符を只見町と金山町の小学生と保護者全員にプレゼントする。

主な著書･共著に「大人の塗り絵 鉄道のある風景編」（河出書房新社）詩画集「車窓に降る詩(うた)」（詩 浅田志津子／絵 松本 忠）（私家版）など。

松本忠 HP「もうひとつの時刻表」http://senrozoi.com/

「なぜ鉄道を描くのか」

鉄道のある風景を描き続けています。なぜ描くのか。それは鉄道、なかでもローカル線のある風景が好きだから、これからもずっと残していきたいからです。

なぜ絵なのか、ということですが、鉄道写真家は多く存在しますが、「鉄道のある風景」を専門に描く画家というのは、あまり聞きません。ならば自分がチャレンジしてみようと思い、当時勤めていた会社を辞め、今年で 17 年目になります。

そうした風景を絵で表現することで、これまで鉄道に関心が無かった人たちが、ふと眼差しを向けてくれ、「ローカル線っていいもんだな」と気が付いてくれたらいい。また、沿線の人たちには「我が町の鉄道はこんなに素晴らしかったんだ」と再認識してもらえたら、そんな事を願い、日々筆を執っています。

「ローカル線の存在意義」

桜吹雪が舞う木造駅舎、次の列車まで文庫本の頁を繰るひととき。海沿いを行く気動車の窓を開け、車内に波音と潮の香りを浴びる瞬間。そうした時間を嫌う人はあまりいません。また、ローカル線の営みは、どこか自然現象のようでもあり、知らず知らずのうちに、その土地の人々の暮らしにリズムと安心感を与える存在にもなっています。多くの人々が、鉄道は良いものだと感じています。

一方、自然災害による被災や利用者の減少などを理由に、鉄道路線の廃止への議論が高まることもあります。しかし、採算面以外で、ローカル線が存続する“デメリット”があるでしょうか。こうした問いかけを、各地での講演などで投げかけるのですが、お金の面以外はメリットしかないのです。

交通弱者にとっての大切な足、自動車と比較した際の圧倒的な安全性と定時制、観光列車を軸とした地域の観光の牽引役、動く広告塔としての情報発信源、といったことは周知のとおりです。また、東日本大震災の時の、磐西線経由での東北地方へのガソリン輸送が象徴的ですが、災害時に特定の路線が途切れても、他の路線を経由することで補うことができるネットワークとしての重要性もあります。新幹線の延伸は楽しみなことですが、貨物列車は在来線のレールしか走れません。しかも一人の運転士で何十両もの貨車を牽くことができます。トラックの運転手不足が叫ばれる昨今、地方在来線のネットワークこそ、一層大切になってくるでしょう。

「只見線、JR 初の上下分離方式での全線復旧へ」

2011 年 7 月の新潟･福島豪雨により、鉄橋が３本流失するなどの甚大な被害が生じ、現在も只見－会津川口駅間（27.6km）で線路が途切れたままの只見線では、被災から 6 年経ってようやく全線復旧が決定しました。工期は 4 年、全線復旧は 2021 年度の見込みです。

只見線は会津若松と小出を結ぶ 135.2km の路線。只見川の渓谷に沿い、ブナの原生林をくぐり、日本の原風景を縫って走る秘境路線として人気があります。とはいえ沿線は豪雪地帯、人口も減少傾向、赤字路線のため JR 東日本はバス転換を求めてきました。しかし、奥会津地域の象徴的存在、観光の重要な柱である只見線は、地元にとっては他に代えられぬ存在。何度も協議を重ね、ついに「上下分離方式」での復旧が決定しました。

復旧後は、毎年、只見－会津川口駅間の線路や駅、除雪などの経費（2.1 億円）を福島県と沿線自治体が負担し、列車の運行に係わる経費（7 千万円）を JR 東日本が負担していきます。地方の民鉄や第三セクター鉄道では「上下分離方式」は珍しくないのですが、JR 線においてこの方式が採用されるのは初のケースで注目を集めています。

「全体で全体を支える鉄道へ」

只見線の全線復旧は大賛成ですが、上下分離方式が最良かは疑問です。只見線がこの方式で成功したとしても、厳しい状況が伝えられている北海道の各路線をはじめ、全国的に応用が利くとは思えないからです。携帯電話事業が行っている「ユニバーサルサービス料」のように、利用者が少しずつ負担し、過疎地域も含めた全国の通信網を支えるといった仕組みに倣うべきです。ユニバーサルサービス料というのは、通信事業において、過疎地域のアンテナや公衆電話を維持するなど、全国公平に通信サービスを行き届かせるため、毎月利用者から徴収される料金のことです。

鉄道も通信などと同様にライフラインの一つ。都市部の人々には縁が無いと思われがちな地方在来線も貨物輸送などで間接的に都市部に貢献していますし、災害時の迂回ルートとして活かされる可能性もあります。旅行の際は、心癒され生きる活力を得るという意味での「ライフライン」としてお世話になっています。ですので、通信同様の方式に倣うことは、実に理にかなっています。税金を使わず、僅かな受益者負担で「赤字だが必要性もある」地方鉄道を守り、災害復旧に備えた積立もしておくのがベストです。「全体で全体を支える」それがこれからの鉄道の在り方だと考えます。

閉会点鐘　　**牛島　聡会長**

創　立/1993 年 10 月 13 日(平成 5 年)
事務局/〒102-0073 東京都千代田区九段北 1-2-2
グランドメゾン九段 906 号
Tel：03-3288-7300 Fax：03-3288-7400
E-mail：ocha-rc@sirius.ocn.ne.jp
http://tokyo-orc.jp/

例会日 毎週水曜日　12:30～13:30
例会場 ホテルグランドパレス　Tel：03-3264-1111
会　長 牛島 聡　　幹　事 青木 隆幸
会　報 山下　秀一（委員長）山田　丈夫（副委員長 ）
土居岩生 木宮雅徳 小林大介 永井一史(委員)