



岩手鉄道模型仲間の会による「鉄道フェスタ」の展示に見入る子どもたち

東北の鉄道模型マニアがたしろかおる参議院議員と鉄道談義をしてみた (後編)

岩手鉄道模型仲間の会
 佐藤徳代 (JR東日本)
 富手 淳 (三陸鉄道)
 昆野幹夫 (職業訓練施設)
 参議院議員 たしろかおる

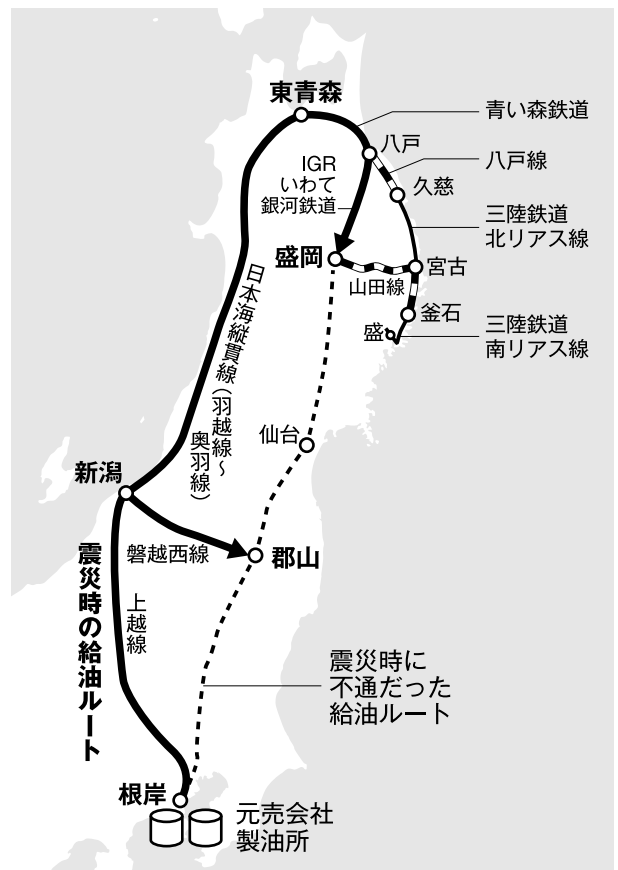
「命の列車」から学んだ鉄道の役割

佐藤 鉄道ファンにはいろいろなジャンルがあるんですよ。撮り鉄、乗り鉄、音鉄、それに呑み鉄とか(笑)。

たしろ のみてつ?

佐藤 六角精児さんがテレビでやっている酒を求めての旅ですね。あと廃線やサヨナラ列車を追いかける葬式鉄。模型鉄、収集鉄などなど。ほんとうにたくさんの方がいるんですが、ふだん見られない魅力的な列車には鉄道好きな人が集まります。たしろ議員が国会で頑張って実現

青い森鉄道
 八戸線
 久慈
 三陸鉄道北リアス線
 宮古
 山田線
 釜石
 盛
 三陸鉄道南リアス線



した「命の列車」などはまさにそうですね。2011年の東日本大震災直後にガソリンや灯油が不足したとき、首都圏から日本海側を通って東北に石油を運んだのですが、DD51が重連で走るということで鉄道ファンの間ではたいへんな話題になりました。おそらく、たくさんの方の撮り鉄が沿線に集まったんじゃないかと思います。

昆野 そうそう。実際に石油が不足していたので、ニュースで見た「命の列車」の姿には、とても感動しました。

たしろ 私も自分が頑張って実現した列車ですからよく覚えていま



たしろかおる参議院議員

ら特別枠で70億円の支援がされ、復旧に動き出したことはとてもうれしいですね。

山田線復旧はうれしいが課題もある

富手 ご苦労されたことに頭が下がりますが、せっかくの機会ですので実情を聞いてください。山田線は三陸鉄道に移管されることで確定はしています。しかしながら当初はある程度のグレードアップを条件としていたのですが、協定を結ぶ段階になって被災区間の復旧が基本となりその他は移管後に自前という方向になってしまいました。自前と言っても国や自治体頼みになってしまいうので物価や工事費等の高騰などもあり震災発災直後の算出予算から余裕がなくなっているのは確かです。山田線は線路状態が思った以上に悪くて、今後かなり重荷になるのではないかと心配しています。

たしろ それは完全に決まったのですか。

富手 協定書が結ばれてそれで進むようになっていきます。いろいろな意見は言っているのですが、県、沿線市町のほうが早期復旧を強く望んでおり、復旧の遅れの原因が三陸鉄道だとい

うことになってしまいかねず如何ともしがたいところです。

たしろ 山田町や沿岸の首長の皆さんと話したのですが、できるなら鉄路でしかもできるだけ早くしてほしいという要望でした。遅れば遅れるだけ人口が流出してしまうということとのせめぎ合いで悩んでおられました。だから、三陸鉄道としてはもっと良い条件でJRにやってもらいたいということでしょうが、自治体側の事情があつて判断をせざるを得なかったのでしょうか。しかし、JR東日本は都市部で鉄道事業も駅中の事業もたいへんな収益をあげているのですから、国鉄の財産を引き継いで経営しているという社会的使命は果たすべきだと思います。何か知恵が出ないか考えてみたいと思います。

地元の声が被災線の復旧を後押しする

富手 できるだけ早く列車が動いてほしいという気持ちはわかります。

私たちの三陸鉄道も震災から5日後に動きました。それは、住民が線路を歩いているのを見て、線路が流されずに走らせられるところがあればそこから走らせようと決断したか

す。「命の列車」も線路が一本にながつていたからできたことです。ネットワークとして鉄道を維持していくことの大切さを学びました。実際に起こっては困りますが、万一日本海側で災害が起きたときに備えて、被災した太平洋側の鉄道を復旧してつなげておくことが大切だと考え、実現に向けて精一杯のことをやっているとところです。

佐藤 JR山田線の復旧工事が始まりました。

たしろ JR東日本から三陸鉄道への移管が前提ですが、ようやく復旧

のための着工にこぎつきました。私は東日本大震災の直後に東北に入つて、アメのようにレールがねじれた山田線の姿を見ました。そのとき地元の方が呆然としながら「線路が東京までつながつていることが私たちの心の支えになってきた。この線路が見捨てられたら、私たちが中央から見捨てられたも同然だと感じてしまふ。だから何としても復旧してほしい」と言っていたことが強く胸に残りました。国土交通委員会などさまざまな場でこの言葉を伝え、復旧を訴えてきました。それが実つて国か



からです。実際に走らせたなら住民の皆さんの反響があつて、その声援をいただいで全線復旧しろということになりました。それと、社員の中に、とにかく走らせなければ会社がなくなるという危機感もありました。当初は赤字の鉄道の復旧にお金をかけるなら、廃止して道路を利用すればいいという声が多からずあつたからです。

たしろ とても大切なことだと思います。多くの線区が被災した中で、山田線が今回復旧に動き出したのは、地元の力強い運動があつたからです。40万人を超える地元の皆さんの署名や独自の集会なども重ねられました。私もいろいろな線区の復旧を訴えましたが、参議院の国土交通委員会

は、やはり大きな声をあげている山田線の復旧について最も多く発言しています。国土交通省の担当と何度か話をしたのですが、地元の声が強いということは意識されているようでした。

佐藤 復旧を求める集まりには、JR東労組の組合員も積極的に参加していましたが、意義があつたということですね。

昆野 他の被災線区も復旧の可能性があるということですか。

たしろ 現在、東日本大震災で被災し復旧のめどどの立っていないJR気仙沼線やJR大船渡線も自治体から要望が出されています。また、大震災ではないのですが、2011年7月の豪雨で寸断されたままの只見線でも自治体から復旧の要望が上がっており、私を含めた関係委員に自治体の首長さんが訪れています。そのときの話では、被災当初、住民からは自宅周辺の橋や道路を直してもらいたいという要望が強かったそうです。それが一段落して復旧されると信じていたJRがまだ着工もしていないので、住民が何とか復旧してほしいという方向で動き始めたと言っていました。JRやそれを支える国を動かすのは、やはり住民の声が一番です。2011

3年11月に成立した「交通政策基本法」も、制度の趣旨からいうと住民の要望を大切にしていくというものです。この法律ができて地元住民が一つになって反対すればローカル線も簡単には廃止できなくなつたと思います。

大きな枠組みでの連携をしよう

佐藤 地方の鉄道を残すということでは、鉄道ファンの気持ちをつくぐようなイベントを作るのもお客さまを増やす手段になります。ただ、イベント列車に伴う改造をすれば経費がかかるのでそこの折り合いをつけなくてはならないという面があります。でも、鉄道で働いている人間からすると、自分の線区にお客さまが乗っていないようなら乗つてもらうようなことをしたいと思うものなのです。首都圏からのお客さまや外国からの観光客も重要ですが、地元の人に好きになつてもらうことが第一ですね。

たしろ JR八戸線の食堂車の人気が続いていますね。ずっと先までいっぱいだと思います。

佐藤 ローカル線に関しては少子化のため学生が減り、駅までの交通手

段も減っているのでお年寄りも使にくくなるという悪循環になっています。ローカル線を活かすためには魅力的な鉄道をつくらないといけません。今とても魅力的なのは三陸鉄道のお座敷列車ですね。NHKの「あまちゃん」に出ていたものです。畳の上で宴会をしながら列車に乗れるというのは鉄道マニアは確かに喜びますね。

富手 でも、そういうイベント列車をあちこちに作り始めると競争になつてしまうという難しさがあります。蒸気機関車もあちこちで走らせると魅力も下がりますし、お客さまも分散してしまいます。それに、手の込んだ車両になるとメンテナンスが実は非常にたいへんで経費も増大します。また、通常運用に使用せず、せっかく作ったのに稼働率が悪いということになります。中小私鉄はそんなにお金はかけられませんから。たしろ パイが小さい中で競争となるとそうなるので、地元のお客さまを大切にしながら、やはり一つは外国人観光客が増えているという大きなパイの中で連携の道を探ることも大切なのではないでしょうか。

富手 JR九州の「ななつ星」などの企画列車も、外国人観光客の増加

東北の鉄道模型マニアが たしろかおる参議院議員と鉄道談義をしてみた



…… 地方の鉄道の未来を語ろう

たしろ 私は、とにかく全国の線路をつなげておくことが大切だと思っています。ヨーロッパでは、廃線になり一度撤去した線路を復活させて運営しているところが多く見られます。事業体の収支だけでは換算できないような社会的な役割があることに気づいて、鉄道のインフラ部分を国や自治体が所有し、運営を鉄道事業者が担うという形にしています。道路と自動車のような関係ですね。

富手 三陸鉄道の復旧を通して、私は、道路がただで作られていると勘違いされているのではないかなと思っていました。三陸鉄道は90億円で復旧したのですが、同じ額で道路は僅かしか作ることはできません。マスクミと話をしている、どうして鉄道の復旧費ばかり前面に出し道路の復旧費や建設費にほとんど言及しないのかが強くて、金を動かせるので「しょう」と言っていました。
たしろ 鉄道を守っていく前提は、地方線が公民館のようなコミュニティケーション空間の役割を果たしているとか都市の機能にとって必要だと

いうことです。先日視察した富山市では新たに敷設したLRTの沿線の自宅購入者に50万円から100万円の補助金を出していました。たいへんな負担になるのですが、地価が上昇し固定資産税が増えるので均衡するということでした。富山の例に見られるような鉄道の有形無形の有用性についての調査・研究がこんご進めば、地方線の評価は変わっていくのではないのでしょうか。それに2千万人から3千万人と言われる外国人観光客への対応です。私たちもそうですが、最初の旅行は観光バスを使っている人数で移動しますが、リピーターになって2回目、3回目に訪れるときは、個人や少人数で鉄道など回るでしょう。日本の原風景、歴史、地方の文化・芸能を隅々まで見てもらうためには公共交通機関がどうしても必要なのです。だから、とりあえず被災線区の線路をはがさないでくださいと訴えています。一度はがすと再整備が容易じゃありませんから。

昆野 ローカル線に列車を運行し続けることが、今後とても大事になっていくということでしょうか。
たしろ その意味で、皆さん方の10月30日、11月1日の「鉄道フェス

タ」は地元の鉄道のことを考えるきっかけになるのではないのでしょうか。
佐藤 今回のイベントでは、モジュールが増えて景色もずいぶん広がりがでてくると思います。Nゲージは情景が大切ですからね。東京の王子駅周辺を作ったモジュールをもっている人がいるのですが、地下鉄、路面電車、京浜東北線、新幹線と4層になっていて、私が見ても「へえ、すごいな」と思うものです。あとはプラレール、駅や橋、トンネルなど、製品化されている情景部品を組み込んだレイアウトの展示もあります。

加えて、日本レストラエンタプライズに頼んで、岩手県や青森県の名産駅弁を取り寄せていて、それが目当てで来る人もいます。三陸鉄道とJR貨物のグループ会社のグッズも昨年はけっこう売れました。
富手 うちが障害者の施設と協力して三鉄カレーも出します。とても美味いのですよ。
たしろ ぜひ、参加させてください。皆さんの鉄道を愛する気持ちがひしひしと伝わってきました。鉄道という職域を代表する国会議員として、頑張つて地域の声をくみ上げていきたいと思っています。