

すとうあさえ+たしろかおる

東日本大震災から3年

JR貨物の被災地に向けた燃料迂回輸送が絵本に

東日本大震災直後、鉄道・自動車網が寸断される中、JR貨物は日本海側を迂回して被災地に燃料を届けた。「命の列車」と呼ばれたこの輸送によって、被災地に不足していたガソリン、軽油、灯油がゆきわたるようになった。この輸送を絵本に描いたすとうあさえさんと国会で燃料輸送を後押ししたたしろかおる議員が語り合う。



すとうあさえ
絵本作家



『はしれ ディーゼルきかんしゃデーデ』
すとうあさえ 文／鈴木まもる 絵
童心社 1400円＋税

『はしれ ディーゼルきかんしゃデーデ』のストーリー

3・11 東日本大震災で、東北本線、東北自動車道ともに不通となり、東北への輸送が絶たれた。JR貨物の仲間たちは、電気の通っていない磐越西線を使って燃料を届けるため、新潟にディーゼル機関車を集める。3月26日、2両連結のディーゼル機関車が10両のタンクを引いて出発したが、急坂で停車、支援の機関車が後ろから押してのぼりきる。予定を3時間遅れるが無事に燃料を郡山に届けた。登場する機関車は「デーデ」DD51 852、「ゴク」DD51 759、「イト」DE10。

たしろ この絵本では愛着をもって鉄道のことをとり上げていただいております。山手線を運転していたJRマンの一人として、「よくぞ、ここまで描いていただいた」と嬉しくなりました。この絵本を書くきっかけは何だったのでしょか。

すとう 2011年3月11日の大震災があつて2週間ほど経った頃、テレビで、ディーゼル機関車が磐越西線を通って燃料を運んだというニュースを観ました。毎日つらいニュースが続いていたので、その

ニュースに希望を感じて、とても感動してしまいました。このことを絵本にして子どもたちに伝えたいと思いました。出版社の信頼できる編集者に相談したら、「すぐに行きましよう」と言ってくれました。

JR貨物の本社に連絡すると、広報の方がぱつとスケジュールを立てて、一列車を運転した斎藤運転士と遠藤運転士に会えるようにコーディネートしてくれました。4月13日と14日に、新潟と郡山に行つてお話を聞きました。震災があつて間もない頃だったので、郡山ではたくさんの方が避難していたり、ブルーシートのかかった家がたくさんありました。

たしろ テレビの番組がきっかけだったのでね。

すとう そうです。それを取材した記者の方にも、この本ができてからお会いしました。「映像は流れて消えていくものだけれど、絵本はこうやって残っていくからすごく嬉しい」と言ってくれました。

「JR貨物に電力をまわそう」(たしろ)

たしろ 話をうかがって、私も3年前のことを思い出します。

私の所属していたJR東労組、JR総連は、何か起こったらすぐに現場に行くことをモットーにしています。2001年の9・11事件では、私はアフガニスタンに行つて5年間支援活動に関わりましたが、3・11大震災の時も「すぐに東北の被災地に入るぞ」と決め、JR総連の仲間たちが必死の思いで集めた支援物資を託されて現地に向かいました。

また、3月14日にJR総連と情報を共有するための会議を持ったのですが、こんな話が出てきました。JR貨物の労使が東北の被災地に物資や燃料を届けようとしている。被災した線路を迂回して走らせるため、未経験の線路を乗務する訓練も続けている。しかし、電力が確保できない。どうにかならないか。そういう切なる思いが組合から出されました。

その場で「よし、やろう」と決め、すぐにJR貨物労組の委員長に電話して来てもらい、私の所属する民主党は当時与党でしたから、与党の震災対策本部に掛け合いました。

震災対策本部がその話を受けて「すぐ動く」と言ってくださいました。翌3月15日に「JR貨物に電力を回すために国交省とエネルギー庁で会議を始めた」と連絡があり、「19日に盛岡に18両のタンク車が到



たしろかおる
参議院議員・民主党

着した」という一報を被災地で受けたとき、思わずガッツポーズが出ました。

これは、日本海側から青森県を回って盛岡に入るといふ電気区間のルートでした。ふつうは東北本線や常磐線で行くのですが、それらが寸断されていたからです。

すとうさんが描いた、新潟から郡山に向けて磐越西線を通る貨物列車は、全国からディーゼル機関車を新潟に集めたり、訓練などで少し時間がかかって、3月26日の到着になったのだと思います。いろいろ取材を

されたと伺っています。

すとう 各地でたいへんお世話になりました。新潟に行つてお話を伺った時には、皆さん、すごい熱意で動かしたのだと感じました。「がんばろう、東北」と紙に書いて、ディーゼル機関車の横に貼ったそうです。絵本にそれが描かれているのを見て、運転士の斎藤さんが、「ここま

で描いてくれてうれしい」とおっしゃっていたそうです。私が訪問した時は、まだ燃料輸送の真っ最中でした。その忙しい合間を縫って、話を聞いていねいしてくだ

さつたり、検修庫では機関車をトントンとたたいて音でネジの緩みを確認する作業も実際にやってくださいました。それから、止まっているディーゼル機関車の運転席にさせてもらったり、ピヨーツという警笛を鳴らさせてもらったり。ディーゼル機関車ってこんなに大きいのかとビックリしました。

たしろ 車両も大きいし、音もすごいんですね。

すとう ディーゼル機関車の音がいいんですよ。最初の原稿には倍くらい音がついていたのですが、編集部から「あまりにも多い」と言われて(笑)。生の音を聞くと頭に入ってしまった、「これを伝えたい」という思いがつのりました。

たしろ 私は、国鉄に入社した頃、誘導係としてこの「デーデ」の先っちょに乗って旗を振っていました。エンジンのすぐ近くでの仕事で、最初はうるさかったのですが、それが心地よく感じるようになりました。

「運転士の熱い思いが伝わって」(すとう)

すとう 運転士の皆さんがディーゼル機関車にとっても愛情を持っているのを感じて胸が熱くなりました。磐

JR貨物の被災地に向けた燃料迂回輸送が絵本に

越西線ではディーゼル機関車が2両連結して輸送したのですが、とても珍しいということでした。

たしる 今はあまりお目にかかれませんが、重い燃料を運ぶことに加え、磐越西線は急な坂が多いので2両連結にしたのでしよう。それでも止まってしまったのは、傾斜や雪に加えて、しばらく走っていないからで、レールに錆が出ていたのではな

いか、と遠藤運転士が言っていました。それで、助けを要請して、もう1両の機関車で後ろから押したんですね。

すとう この前、福島の小学校に行つて絵本を読み聞かせしました。子どもたちは「デーデ」も好きなのですが、助けに行つた「イト」が好きという子がけっこう多いんですね。

たしる デーゼルなど内燃機関で動くものは人間的な暖かみを感じるんですね。斎藤さんや遠藤さんがディーゼル機関車に愛着を持っているのはよくわかりますね。

すとう 取材をしていろいろなこと聞きまして、ノンフィクションで書くかフィクションで書くかを迷いました。でも、お話を聞いているうちに、運転士さんとディーゼル機関車の間に一体感があるように感じました。運転士さんに「機関車に

話しかけますか？」と聞いたら「話しかける」とおっしゃったんです。

「行くぞ」とか「よくやった」とか。それで「デーデ」というように擬人化して書くかと決めました。生の声を聞くと、思いがストリートに伝わるので書き方も変わるんですね。

線路は場所によって管轄が違って、運転士さんは決まった線路を運転するというのも初めて聞きました。短い期間でこのプロジェクトが動いたのは、ほんとうに奇跡に近いことなのだと感じました。

「管轄の違いを越える協力があつた」(たしる)

たしる 今回の輸送はJR貨物とJR東日本という2社の協力がなければ実現しないことです。ふだんなら難しいし、できたとしてもたいへん時間がかかったと思います。それが、東日本大震災という緊急事態のなかで、管轄の違いを乗り越えて郡山や盛岡に石油や物資が運ばれたというのは、JRグループはそういう力を本来持っているのだなとあらためて思いました。

すとう 取材に応じてくださった方が、すごく奇跡的なことで、国の後

押しもあつたからだとおっしゃっていました。

たしる 私が動いたことが、この燃料輸送を実現するきっかけくらいにはなつたと思います。電力がないと新潟までも持つていけないので、ディーゼル機関車で届けることもできません。もちろん、たくさんの人たちの努力があつてはじめて実現したのだと思います。

すとう そうですね。線路はつながっているけれども管轄が違う。それに他の列車も走っているから、ダイヤを調整しないといけない。そういうことをした方々もいるし、被災した線路を歩いて、だいじょうぶなのかを調べて下さつた方もいる。それからディーゼル機関車の運転の際にもJR東日本の運転士さんが参加して下さつたとか。

たしる JR貨物の運転士は磐越西線を走っていたことがあるのですが、しばらく走っていないので経験者が少なくなっていました。ですからJR東日本の運転士が同乗して、この線特有の運転の仕方を伝えるわけです。また、機関車2両を連結して引つ張る時の制御にコツがあるので、昔経験した先輩が伝授していたのではないのでしょうか。

すとう 斎藤運転士さんは、30年前

に磐越でディーゼルを運転したとおっしゃっていました。今は先生として訓練をする立場ですが、一番列車を任せられて緊張なかつたようです。

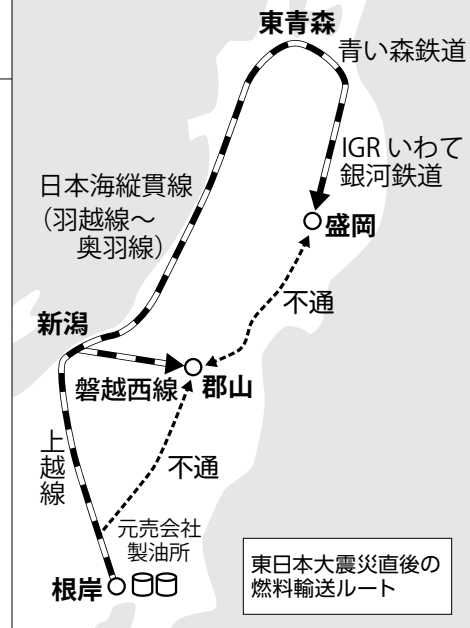
たしる 斎藤さんは、それまでは自分も救援に関わりたというもどかしさを感じていた、自分が一番列車を運転しろと言われた時には、ほんとうに嬉しかったし、これで自分も貢献できると思つたと言っていました。だから緊張したんでしょうね。

「伝えたかったJR貨物の人たちの使命感」(すとう)

すとう 燃料列車が到着した時に、ばんざいをしている人たちの絵があります。取材でそういう話を聞いて鈴木さんが入れてくださったものです。

たしる 盛岡に一番列車が着いたときにも、ばんざいの声があつたそうですね。ほんとうに待ち望んでいたのだと思います。

すとう 5年生の子が言っていました。3年前ですから震災時は2年生だったと思いますが、石油ストーブに火をつけたらお母さんに「灯油が少ないんだから我慢なさい」と怒られたそうです。「寒かつた」と



言っていました。
たしろ 東日本震災の日は雪も降って、寒い日が続いたんですよ。
すとう 運転士さんのお話では、タンクを空にして新潟に帰る時に手作りの横断幕に「ありがとう」と書いて、運転席から見えるように高くかざして見せてくれたそうです。胸がジーンとしてうれしかったとおっしゃっていました。そういうことをしたいと皆さんが思うくらい、ありがたい燃料輸送だったのだと思います。
たしろ 絵本への反響はいかがでしょうか。
すとう 昨年の11月下旬に出版したのですが、出版社にたくさん感想が返ってきています。例えば「こういうすごい仕事をされた人々がいたのだ。まさに『希望を運ぶ』ですね」「走るデーデの姿、それにたずさ

わった方々のことを思うと、涙が出ます」「一日一日を大切に過ごしていきたいという思いと共に、私も誰かにとってのデーデになりたい」など、うれしい感想が寄せられています。新聞や雑誌にもとりあげていただきました。あとがきにも書きました
が、JR貨物の方が「物が運ばれるのは当たり前です。運んでいる人たちがいるからです。私たちは緑の下の力持ちなんですよ」とおっしゃっていました。貨物の仕事は地味ですが、皆さんがたいへんな使命感を保持していると感じました。それも合わせて子どもたちに伝えられたらと思っていますが、感想を見ているとわかってくださる方が多いのでうれしくなりました。
「線路をつなぐことにごだわりたい」(たしろ)

たしろ ありがたいですね。JR貨物の皆さんは、プライドをもって働かれています。でも、このデーデも老朽化して、部品もなかなかないような状態になっています。JR貨物の経営基盤はまだ弱いので、新しい車両を入れるためには国の支援が必要で、きょうも国土交通委員会があつて、太田国交大臣にHD300形ハイブリッド機関車への転換支援を要請しました。クルマのハイブリッド車のような機関車で、今後ディーゼル機関車に代わっていくのではないのでしょうか。
すとう 新潟に行つて見た9台のディーゼル機関車のうち残されるのはデーデだけです。あとは解体を待っているそうです。それを子どもたちに話したら、「かわいそう」とみんな言っていました。「でも最後にいい仕事をさせられたつて、JRのおじさんたちは言っていますよ」と言つたのですが、ちよつとさびしいですね。
たしろ 議員は現在はどうなことに取り組んでいらつしやるのですか。
すとう デーゼル機関車とは離れますが、被災した東北の線路を見て回りました。三陸鉄道の北リアス線と南リアス線が開通するなどしていますが、山田線をはじめとしたいくつかの被災線は復旧のめどが立っていません。私は、線路を残して鉄道として復旧させる、線路をつないでいくことにこだわって取り組んでいます。万一日本海側と同じような災害があつても、今回とは逆にま

わつて輸送できるような状況をつくりたいと思います。
すとうさんの絵本がきっかけになつてJR貨物の社会的役割が認識されて経営基盤が安定してくれば、新しい型の機関車が活躍して、新しい物語が生まれくると思います。
すとう 絵本は、小さな子どもたちが読むことが多いので、そういう子どもたちに、みんなが一生懸命頑張つて燃料を届けたことを知ってもらいたいし、そのベースには、物を運ぶ仕事があることにも気付いてほしいと思つて作りました。
「3・11」というと、3月11日前後のイベントばかりに注目が集まがちです。それも大切ですが、いろいろな視点で伝えていくことも必要です。ある書店ではこの絵本を1年を通して店に置いて、読み聞かせもしていきつて下さっています。私も1年を通していろいろなところで読み聞かせをしていきたいし、取材した時の話もいろいろな人たちにしていきたいと思っています。
たしろ 被災地の方はずっと闘い続けていますので、すとうさんの言葉を胸に刻んで、復旧・復興に向けて私も弛まず頑張つていきたいと思つています。