



写真上：随筆同人誌「藤(ふき)」312号  
写真下：掲載ページ



写真右：伊藤かをりさん

## 元祖鉄女・只見線の旅

伊藤 かをり

東京駅から東北新幹線で郡山、ここで磐越西線に乗り換え会津若松まで。そして始まる只見線の旅。

親友のMにローカル線の旅がしたい、それには只見線だと提案、行こうと賛成してもらったのは十余年前だったと思う。が、この間にMは交通事故に遭って生死をさまよい、私も入院するような病気をしたりで、なかなか実現しなかった。

三年前(平成二十三年)の七月、豪雨で只見線の鉄橋が三箇所崩壊、会津川口〜只見間が不通になった。日に数往復程度のローカル鉄道である。この間はバス代行輸送で何とか営業しているが、廃線の心配も出てきた。こちららも歳を重ねている故、思い切って出発し

たのは平成二十六年十月八日だった。

宿は只見駅前の民宿只見荘。と言ってもなかなかの家屋敷で、広間には鏡、屏風、日本画が並びこの家の歴史を感じさせられた。

宿泊客は、旅人は私達二人だけ、他は二十人前後いたが、只見線工事関係者であり現場管理職と言う感じで、廊下で会えば互いに気持ち良く挨拶が出来る、そんな人たちだった。

翌朝、朝食で一階の広間に入ると、入り口近くの六人席に「東鉄様」と書かれたカードが置かれてあった。ある社名が脳裏を掠めた。「東鉄工業」、Mと私が娘時代に勤務した国鉄の子会社と深い係わりがあった。と言うより国鉄当時、東京鉄道管理局内(現在のJR東日本)の工事を中心に請け負っていた会社である。四十代の美人女将にこの会社の正式名を尋ねると「いつも「東鉄さん」と呼んでいるので正式名は分かりませんが」と言われた。

朝食をとりながら、本社のタイプリストだったMは「書類によく出てきた社名だ」と言い、私は、上司が線路他駅構内の不具合を東鉄工業に連絡するの聞き、その作業風景も見ていた、などと話している処へ女将が戻って来て「名刺を調べましたら、「東鉄工業」さんで

した」と教えてくれた。「どうしてご存知なのですか」と問われ、五十年もの昔(正確には四十八年前)、国鉄の子会社に勤めていて仕事上でよく耳にした会社であり、只見線の鉄橋改修工事関連と聞いたのでもしかしたら、と思つて聞きました、と答えた。即名刺を調べて呉れる気配り、この民宿の高評判を得心である。

「東鉄工業の社名を知つて思うこれほどの懐かしさは、他の人には解らないわね」と言うMの言葉に妙にしみじみした心地になり、これだけでもこの旅に出た甲斐があつた、とそんな気持ちになった。

そして次の目的地・只見線終点の小出<sup>こいで</sup>に向かう為、只見駅に向かった時のこと。ジーゼル列車はホームに入つており、鉄ちゃん数人が盛んにシャッターを切っている。私はふと思いつき、運転席で打ち合わせ中の中年の車掌に合図を送つて出て来てもらい、そして私達二人は五十年前、国鉄に勤めていた、と半分嘘を言つた。そして、一緒に写真に収まつて貰いたいと話した。Mも「半世紀も昔の話よ」なんて合わせる。車掌は「ちよつと待つて下さい」と言うなり若い運転手を呼び出し「大先輩だ」と告げ、只見線車両をバック

に写真に収まつた。この様子を撮り鉄ちゃん達が遠巻きにしてみただ撮つていた。

後に思えば、私達が勤めていた時代は、運転手君はもちろん、車掌氏も生まれてはいなかつたのだ。

九時三十分、只見駅発車。と同時に只見駅の物産販売所の職員達が飛び出して来て、動き始めた列車に思いつきり手を振つてくれる。私達も身を乗り出して別れを惜しんだ。

只見線は赤字路線である。JR東日本は先の災害を機に、廃線か第三セクターへの移行を検討したという。復旧費用八十億円、実際は百億かかると代行輸送バス運転手が話してくれた。「でも代行輸送のお陰で、私はこの職にありつきました」とも。結局、JRは只見線を愛する利用者や地元の猛反対で、廃線・第三セクター移行を断念した、と言う経緯があると聞いた。

会津若松を出発直後、車窓からの風景を教えてくれた女子高生や喜多方へ帰省途中の女性、沿線から列車内の私達に手を振つてくれたお年寄り。名所旧跡を訪ねる旅もいい。が、何でもない日本の風景と土地の人とかかわりを愛する旅。こんな旅が一番と振り返るローカル線の旅、一泊二日だった。