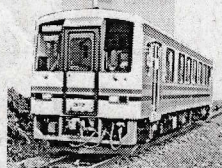


三江線の

記憶



(中)

洲浜 昌三

昨年の春、石見出身で、東京に住んでいる知人から電話が、かかってきた。

「三江線が廃止されるらしいね。こっちは報道しないから知らなかった。反対運動とか何かしているのか」。「特に何も」と答えながら、後ろめたい気持ちが湧いてきた。同時に、3年前、新聞の1面で「三江線廃止へ JR西日本検討」という大見出しを見た時、特別な感情もなく、自然に受け止めた自分を思い出した。

三江線は、1926(大正15)年に着工され、90余年の歴史を重ねてきたが、今年の4月から廃線が決まっている。江の川沿いに、江津から広島の新三浦まで35カ所の駅をつないで走る全長108.1キロのローカル線である。

消えていく昭和の遺産

る。

季節の移ろいを受け、大河の清流が滔々(うねうね)と流れ、春には鮮やかな新緑の山々に点々と山桜が映え、秋には多彩な紅葉が艶やかに山を染める。山紫水明の名に恥じない懐かしい日本の原風景の中を、川に沿った鉄橋を渡り、山を抜け谷を越え、赤瓦の屋根が照る集落や町を、カタカタ カタカタ ゆっくり走る。

に道路も改良され、車社会の到来が乗客数減少に拍車をかけた。私が三江線を利用したのは、昭和30年代前半の高校生の時だけである。野球大会などで、邑南町田所からバスで因原駅や川本駅へ出て三江線に乗り、江津から山陰線へ松江へ向かった。大学生の時、東京から帰省した際にも同じルートを利用したが、広島へのバスが便利になり、三江線は利用しなくなった。その後、50年以上一度も乗っていない。しかし、いつも利用している気がするのは、三江線が石見の風景に溶け込んでいるからだろう。

苦難の歴史であった。1968(昭和43)年に国鉄諮問委員会が廃止すべき赤字83路線の一つに認定し、国鉄が民営化された時点でも廃止対象路線に指定され、その後も、輸送密度1日83人で全国最下位、年間運用赤字8億7千万円などと報道され、何度も洪水被害を受けた。国の許可がなくても事業者が廃止できる鉄道事業法ができたのも致

命的だった。廃止路線は既定の如く進み、我々もそれを受け入れていたのである。

敗戦の廃虚から理想がエネルギーのうねりになって作りあげた昭和の数々の遺産が消されていく。グローバル化、新自由主義、経済至上主義、合理化、効率化、IT革命という大きなうねりの前には、昭和の輝かしい遺産は儲けにならない負の遺産に変わる。リニア中央新幹線が9兆円かけて建設され、並行して過疎地の赤字路線は切られていく。津波のように押し寄せる時代の波には逆らえない。新たにどんな夢を形にしていくな。課題は重い。

報道によると、76(昭和51)年度の三江線1日平均乗客数は4158人。2014(平成26)年度には183人に減少。乗客は通学生が主体だが1965(昭和40)年の川本高校生徒数は985人。2016年(平成28)年の現島根中央高校は242人。少子高齢化により沿線町村の人口も大幅に減少した。さら

廃止決定後、土日の列車は満員、31日の宿泊は予約でいっぱい、列車は大混雑が予想されるとか。喜ぶべきか悲しむべきか。またひとつ石見から懐かしい風景が消えていく。

(日本詩人クラブ会員、劇研「空」代表、大田市在住)

Ⅱ(下)は8日掲載Ⅱ