弘南鉄道の時間

敬愛大学
教授
根本敏則

母校である弘前高校のグランドを抜けて降りたところに「弘高下」という弘南鉄道の駅がある。昔も今も30分に1本電車が来る。地方にしては便利な駅といえる。高校生時代には、うっかり発車時間に遅れても気にはならなかった。「N先生はおもしろい」「T君とAさんが付き合い始めた」など噂話を聞いているうちに、次の電車が来てくれる。彼女はとてもおしゃべりだった。

弘南鉄道にはいろいろな思い出があるはずだが、東京で2分おきに来る地下鉄で通勤しているといつの間にか都会人になりきっていて、その記憶をたどろうともしないし、たどろうとしても断片をうまく繋げられなくなっている。この都会人は「電車が遅れています」とアナウンスがあれば、別ルートでたどり着けないか、スマホで検索する。さらに会議に遅れることを伝えておいたほうがいいのではないかと、メールを送ろうとする。とにかく忙しい。

弘南鉄道を含め地域鉄道の時間はゆっくりしている。先日も東北のある地域鉄道に乗っていたら、遠くのほうにスキー場らしきものを見つけたが、ごく自然に小学生の時に弘南鉄道でスキーに行ったことを思い出した。終点の大鰐駅からスキー場までの坂道はスキーを担いで登っていくので大変だった。子供の足で1時間くらいかかったであろうか。しかし、帰りは楽だ。駅までスキーを滑って戻れるのである。しかし、どうしてそんなことができたのだろうか。きっと、当時は今よりたくさん雪が降っていたのだろう。それから、道路にほとんど車が走っていなかった、等々と思いめぐらしているうちに、目の前にそのスキー場が現れた。何だ、これは初心者用のスキー場だ。思わず「大鰐は急でおっかねぇ。斜滑降でねば下りてこれねぇ」と。

新幹線にも乗るが、こうはいかない。高速で直線的に走る都合からトンネルが多く景色を楽しめない。仕方がないとはいえ、防音壁も興ざめだ。さらに、視界が開けたところに出たとしても、田んぼや林が次々と後ろに飛んで行ってしまう。ビデオを早回しで見ているようでくらくらしてくる。新幹線では弘南鉄道に乗り換える時間的な余裕はない。車窓風景を楽しむことはあきらめ、パソコンを取り出し仕事をしたほうが精神安定上、得策である。

多くの地域鉄道が人口減少で経営危機に直面している。国、地方公共団体も財政制約から赤字補てんなどの経営支援が難しくなっている。観光が少しでも収益向上に寄与できれば良いのだが、地域鉄道のキャッチコピーが集客に役立った好事例がある。それは千葉県いすみ鉄道の「ここには『何もない』があります」。確かにインパクトがある。きっと、何もないけど豊かな時間があった田舎を懐かしむ私のような「にわか都会人」に受けているのであろう。