

JR 只見線の列車に乗って、列車を撮って

「【心を驚づかみにされるほどの圧倒的な風景】JR 只見線は、福島県会津若松市の会津若松駅と新潟県魚沼市の小出駅を結ぶ全長約 135km のローカル路線です。昭和 48 年に只見線と並行する形で国道 252 号が開通し、コトをつなぐためでしたが、沿線周辺は国内有数の豪雪地帯。冬は、県境区間が通行止めとなるため、冬期間の大切な交通機関としての役割を担ってきました。大きく蛇行する只見川に沿ってゆっくりと走る只見線の魅力は、何ととっても深い渓谷と、そこを縫うように走る鉄道のコラボレーションです。いくつもの鉄道とトンネルを抜けて奥会津へと進む社窓から望む風景。その中を人、モノ、コトをつなぐため懸命に走る列車キハ 40 系。心を驚づかみにされるほどの圧倒的な風景を撮影しようと国内外からたくさんのカメラマンが訪れるスポットは、全国紙の「紅葉の美しい鉄道路線ベストテン」で第 1 位に選ばれたことも。

【懐かしさと憧憬の念を込めてロマンチック鉄道】絶景列車とも呼ばれる只見線沿線の中でも一番人気があるのが第一只見川橋梁です。大渓谷、鉄橋と列車、川面をどんなバランスで撮るか…カメラマンでなくてもチャレンジしたくなります。寒暖の差などから幻想的な川霧が発生するという第 3 只見川橋梁も見逃したくないフォトジェニックスポットです。秋を満喫したらしんと雪が降り積もり辺り一面水墨画のようになる冬、待ちわびた季節を謳歌する花々が渓谷をパステルカラーに染める春、やわらかな新緑。畑も森もビビットな緑に染まる夏と、何度でも訪れたいくなります。

【東日本大震災の発災と新潟・福島豪雨による被災】平成 23 年 3 月 11 日、東日本大震災とそれに伴う原発事故により、福島県はこれまで経験したことのない甚大な被害を被りました。こうした中で、さらに追い打ちをかけるように平成 23 年 7 月に新潟・福島豪雨が発生し、只見線は鉄橋の流出や土砂崩れに取る線路の崩壊など、甚大な被害を受けました。特に会津川口・只見駅間は被害が大きく、只見川に架かる第 5、第 6、第 7 橋りょうが流出したほか、第 8 只見川橋りょう付近でも盛土の崩壊などが起きました。

災害後、JR 東日本の懸命な復旧作業により（?）、只見線のだいぶんで運行が再開されましたが、被害が特に大きかった会津川口・只見駅間は、被災から 6 年が経った現在でも不通となっており、バスによる代行輸送が続いています。

【基本合意書及び覚書の締結】平成 29 年 6 月只見線 19 日、福島県は、JR 東日本と、只見線（会津川口・只見間）の鉄道復旧に関する基本合意書・覚書を締結しました。地元自治体を代表して福島県が鉄道施設の所有者となることや、復旧工事に要する費用の負担割合などについて合意しました。本復旧工事に関わる起工式が 2018 年 6 月、金山町内で執り行われました。復旧工事は 3 年以内、2021 年度中の運転再開を目指しています。」（只見線福島県情報ポータルサイト）

なぜ只見線は赤字なのかー撮り鉄（列車の写真マニア）は自動車で移動して、列車には

乗らないから



【桜の木の下を行く作業員（福島第一原発）「AERA」18年3月12日号】



【全ベータ放射能分析をする作業員（福島第一原発）「AERA」18年3月12日号】



【全ベータ放射能分析をする作業員（福島第一原発）「AERA」18年3月12日号】

