

日本カメラに功績のあったものも九人、名誉会員として入会し今日に到っている。今や日本のカメラは、品質においても、数量においても世界一の地位を確保している。いままで述べたように森山氏は戦後間もなく我が国の写真工業の将来性に着目し、ひたむきな熱情と積極的な活動によって海外進出の糸口となった「カメラセンター」と「日本写真機光学機器検査協会」の生みの親としてその功績は我が国の写真工業の歴史に永久に残るであろう。



(財)日本写真機光学機器検査協会の会長として、日本カメラ発達展に礼宮さまをお迎えしてご案内。(昭和61年7月18日)。

第二十三章 百年の悲願・会津鬼怒川線が通った

地元へも大きな功績

「最初の電車がホームに入ってくるのを見て涙が出そうになりましたよ」

昭和六十一年十月九日、栃木、福島両県にとって百年來の悲願であった野岩鉄道の「会津鬼怒川線」の開通式を回想して森山はそう語った。

森山は「田中角栄型」の政治家とは正反対のタイプだった。橋や道路の建設で目に見えるかたちの利益誘導を行ない、票とカネを集めるような政治家とは正反対である。他人の実績まで横取りし「俺がやった」といって歩く政治家が多い中で森山は逆に自分のやったことを吹聴するのが大の苦手だった。

だが、国政全体に対してはもちろんだが、地元・栃木県に対してでも森山は数々の実績を残している。決して派手ではないがいずれも栃木県、県民にとってずしりと重い実績ばかりである。森山は



栃木県酪農業協同組合からの感謝状。

単なる地元の利益代表ではない。ただがむしゃらに中央からカネをぶんどってくるだけの政治家ではなかった。しかしそれが国全体のバランスの中で妥当なもので、しかも地元にとって重要な問題であると納得すれば、青年の情熱をそのままに突き進む。喰らいついたら結果が出るまで絶対にあきらめないのが森山流である。

森山の自己PR嫌いのおかげで、地元に対する功績も決して正当な評価を受けているとはいえない。だが森山は目立たないところでやるべきことはきちんとやっていた。

いまでは日本有数の名牧場といわれている大笹牧場も森山が残した功績の一つ。栃木県酪農業協同組合の副組合長、阿部一がいう。

「当時の大笹は『自作農創設特別措置法』による未墾地買収地として日本鉱業から国が買収し県が管理していました。昭和三十年頃から組合として払下げを働きかけはじめましたが、入植開墾予定地として買収した土地を他の目的（放牧地）に転用するのは至難のこと。県の段階ではどうにもなりません。そこで森山先生に協力をお願いしたのです。先生は農林省への陳情や関係者の説

得に走りまわってくれ、現地へも足を運ばれました。その結果昭和三十二年四月、農林省の担当役官が現地調査をし、入植不可能ではないが、入植不適地である旨の決定をくだしてくれました。これによって大笹は一度、元の持主の日本鉱業に買戻されたあと組合が買受け、大笹牧場になったわけです。一二〇町歩余りをわずか三万四千円ばかりで入手でき、大きな財産となりました。先生はあの通りの生まじめな性格ですから、簡単に物事を引受けるといふタイプではありませんが、一旦引受けたら最後までやり遂げる。ずいぶんお世話になりました」

鉄道開通にかけた情熱

こうした例は数えあげれば限りがない。中でも晩年になってこの森山流が地元で見事に結実した例の一つが「会津鬼怒川線」の開通だった。第三セクター方式の典型的な成功例として全国からも注目を浴びているこの鉄道を開通に導いた功績に報いるため、今地元では森山の銅像建設計画が進んでいるという。

昭和六十一年十月九日、「会津鬼怒川線」は福島・栃木両県々境の山間部に沿線住民の大きな期待をのせて走りはじめた。同線は国鉄会津線の終点「会津滝ノ原駅」（現会津高原駅）と東武鬼怒川線の終点「新藤原駅」間の三〇・七三三キロメートルを結ぶ電化の鉄道新線だ。

当初は栃木県（下野国）と福島県（岩代国）の「野」と「岩」をとって野岩線と呼ばれていた「会津鬼怒川線」の歴史は今から約百年前にさかのぼる。明治二十年頃、福島県会津地方と栃木県を

結び、最短距離で東京へ抜ける鉄道ルートを開削しようという声が県境一帯で高まった。

「鉄道建設運動は有志の間でねばり強く進められ、大正十一年四月制定の鉄道敷設法に「栃木県今市より高德を経て福島県田島に至る」国鉄の新線予定線として登載される。昭和二十八年十一月にはこのうちの田島・滝ノ原（現会津高原）間十五・四段が会津線の延長として開通した。

だがその後の「会津鬼怒川線」は苦難の道をたどる。昭和三十二年四月、鉄道建設審議会は今市・滝ノ原間を調査線に編入、三十七年三月には工事線に格上げされる。ところがこの時「東武鉄道と一部平行する区間があるので両者間の調整を図るものとする」とのただし書きが工事決定書につけ加えられていた。森山の出身地である今市市から鬼怒川温泉街の新藤原までの区間はすでに東京・浅草を起点とする東武・鬼怒川線が通っている。この路線は東武鉄道にとってはまさにドル箱である。

もしここに別の路線が平行して走ることになれば東武にとってはたいへんな痛手。他方、新たな路線の側も東武と競合しながら電車を走らせるのではとても採算が合わない。

だが地元は当初から「願わくば国鉄で」との考え方がきわめて強かった。そのためこの調整が最後まで一つのネックとなったのである。

昭和四十一年五月、工事は見切り発車のかたちで会津滝ノ原からはじめられたが、この時点でもまだ栃木県側の接地点は決定されていなかった。

計画はその後順調に進み、四十一年五月の滝ノ原・上三依間九・九段に続き四十四年六月に上三

依・中三依間の五・一^段、四十七年八月に中三依・下野川治間の十一・三^段が相次いで工事認可となった。

その上、昭和五十四年一月には森山が待望の運輸大臣に就任する。

森山は地元にとって百年来の懸案であるこの問題に、代議士となった当初から強い意欲を持って取り組んでいた。単に地元の要望だからというだけでなく、この鉄道が、

「観光および産業開発の路線としては、全国的な意味を持つものだ」と考えたからである。

森山は中央政界で次第に実力をつけていくのと平行して、この野岩鉄道の実現に向けての運動でも中心的役割を果たすようになっていく。計画推進の中心人物としては福島県側で松平勇雄知事、自民党竹下派の幹部で党国対委員長である渡部恒三、栃木県側で森山らの名前が上げられる。中でも森山については、地元紙に、

「栃木県側ばかりか福島県側からも『頼みの綱』と『破格』の期待がかけられている森山代議士は……」

と書かれるほど両県関係者から頼りにされる存在だった。

森山が労働問題を通じて国鉄に強い影響力を持つていることや、一度取り組んだ問題は結果が出るまで絶対にあきらめないという性格が関係者の熱い期待を集めたのだ。

事実森山は全国の地方線の赤字増大、国鉄の経営悪化といった困難な状況の中で、根気よく努力

を重ね、各方面との接衝、説得に当たり、計画実現に力を發揮した。

その森山が運輸大臣に就任したのである。地元が大いに沸きあがったのも無理はない。森山自身、大臣就任後間もなくの「お国入り」の際、宇都宮市内のホテルで開かれた祝賀パーティーでこう演説している。

「どこかの運輸大臣のように急行列車を止めるようなことはしません、少しは我田引水もいいてしょう。地元のために頑張ります」

地元への利益誘導だけが売り物の政治家ならこの程度の発言はむしろ、控え目なほうだろうが、森山にしてはめずらしく思い切った言動である。それだけ森山のこの鉄道にかける熱意も強かったのだろう。

森山はこの地元への約束を正直に実行する。

国鉄の財政再建問題とのからみで継続か中止かが心配されていた中で、森山は昭和五十四年度分工費として前年度に比べて五千万円プラスの十一億五千万円を確保したのである。これで地元の意気は大い上がった。

だがそれもつかの間。五十四年十月の解散、総選挙によって森山が退任したあとの運輸省はその年の暮の予算編成で「国鉄地方線は原則として予算化しない」という方針を打ち出した。

地元には暗雲がちだめた。だがこうした状況の中で森山は着々と手を打っていた。第三セクター方式による運営である。

昭和五十四年十二月二十九日、国鉄の再建からんでの地方交通線対策として第三セクター方式等による地方鉄道への転換を可能とする旨の閣議了解が出た。これを受けた森山は東武鉄道との接続を具体化する一方、福島、栃木両県や関係市町村との間を調整、第三セクター方式の実現に向けて奔走した。

その結果、地元、東武鉄道など民間企業との間の話がまとまり、五十五年九月二十一日には福島、栃木両県知事から運輸大臣に対して第三セクター方式による運営を要望、いよいよ本決まりとなった。

また工事予算についても年末になって五十五年度予算として十億五千万円が交付され、最後まで残っていた工事区間・下野川治・新藤原間の工事も認可された。

福島・栃木両県と関係地方自治体、それに東武鉄道、会津乗合自動車など民間企業によって構成される第三セクター・野岩鉄道株式会社は昭和五十六年七月二十八日に設立される。同十二月二十三日には運輸大臣に申請していた地方鉄道事業免許もおりた。翌五十七年一月には鉄道建設公団が工事に着手。ついに地元百年の悲願が実現に向かって動きはじめた。

鉄道施設を鉄建公団から無償で借り受け、車両、要員を会社で保有、営業を行なうというかたちをとるようになった野岩鉄道にとって最後まで残ったのは電化問題である。

せっかく鉄道が通っても電化されなければ東武鉄道との相互乗り入れができない。新藤原で東武線を降り、改めて乗り替えるのでは観光客を会津まで引っぱることは困難だ。収入の大半を観光客



会津鬼怒川線開通式。
(昭和61年10月)

となった。

一方、地方幹線という面から見ても、首都圏から南会津へ抜けるには幅の狭い山間道路、国道一
二二号線を利用するか、郡山、会津若松を經由してう回するしか方法がなかった。しかし開通によ
って浅草と南会津地域が直結されたため、大幅な時間短縮と運賃の軽減をもたらした。この結果、
「会津鬼怒川線」は新たな地方幹線として脚光を浴びつつある。

「会津鬼怒川線」のもうひとつの特徴は観光開発路線であることだ。この鉄道は日光国立公園の日
光・尾瀬地区と磐梯朝日国立公園の裏磐梯地区や会津若松等との中間に位置する。「会津鬼怒川線」
はこの二大観光圏を有機的に結びつけることになる。また沿線周辺には川治、湯西川、奥鬼怒、桧
枝岐、芦ノ牧などといった数多くの名湯、秘湯がひしめいているため、鉄道の開通によって観光開
発が一挙に進む結果となった。

地元関係者の百年にわたる悲願と地域活性化へ
の夢を乗せた一番電車は昭和六十一年十月九日に
スタートした。

今「会津鬼怒川線」はこの地元の期待に応える
どころかそれを大きく越える業績を上げている。
開業以来約一年間の実績は人員で一四・六%、収
入では五五・三%も当初計画を上回っているとい



会津鬼怒川線工事視察。(昭和55年)

によって賄おうとする計画が現実には不可能にな
ってしまふ。

このため森山はこの電化問題で最後のひと踏ん
張りを見せる。運輸、大蔵両省を相手にねばり強
く交渉、ついにOKをとりつけることに成功した。
昭和五十九年五月のことである。第三セクターに
よる民営鉄道線はこれまで三陸鉄道をはじめ数社
が開業しているが、鉄道を電化して他社線（東武
鉄道）との相互直通運転を行うのは初めてのケー
スだった。

「会津鬼怒川線」は新しい時代の鉄道として注目
すべき点が少なくない。第一は生活路線としての
側面である。それまで南会津地域や栃木県側の藤
原・栗山地域は豊かな自然に恵まれていながら交
通の問題、観光施設の整備のたち遅れから人口の
流出と過疎化が進んでいた。だが鉄道の開通によ
って地域の振興と定住化が大きく促進される結果

う。特に観光シーズンともなると一日十五往復の電車はほとんどが満員の状態。心配されていた経営面も、現在の形態で見ると十分に採算がとれているという。

「会津鬼怒川線」の開通に向け、常に中心的役割を果たしてきた森山に対し、関係者の評価は改めて高まりつつある。開通式の日、野岩線完成促進議員連盟の会長としてテープをカットした森山の胸中は、まさに感無量だったろう。

燃えるような紅葉の中、満員の乗客を乗せて走る「会津鬼怒川線」の旅を森山に堪能してもらいたかった——そう関係者は残念がる。

第二十四章 さらば「モリキン」

自負と「スジ」

森山という政治家の全体像を把握するためにいくつかの違った角度から焦点を当ててみる。政治家としての森山の強みは専門分野を持っていたということである。森山は、

「初当選以来議員在職三十四年、労働問題を常に軸に置いてやってきました。法曹界の問題、教育問題、原子力の問題などに取り組みましたが、すべて労働問題との関連で出てきたテーマです」と語っている。森山は労働問題を武器に、他の分野にも踏み込んでいった。あらゆる行政、事業の背後には労働問題が横たわっている。表面に出た問題が膠着したとき、底流にある労働問題から迫ると意外に展望が開けてくることが多い。

森山が種々の分野で活躍できたのは、こういう政治の基本にかかわる問題に通暁していたからだろう。