

特集

JR只見線「**鉄道復旧**」で正式合意!

みんなの熱意で切り開いた只見線の未来

2011(平成23)年7月の新潟・福島豪雨で不通となつているJR只見線の会津川口駅と只見駅間(27・6キロ)については、これまで「**鉄道復旧**」か「バス代替輸送」で話し合いが進められてきました。そのような中、6月19日に福島県とJR東日本は正式に「**鉄道**」で復旧させる基本合意書を締結し、2021年度中に運行を再開させる目標を発表しました。再開までの工期は3年の見込みで、来年2018年度早期に工事が始まる予定です。

このように只見線は**鉄道**での復旧合意となりましたが、これまでの道のりは決して平坦ではなく、長く遠く険しいものでした。

今回の特集では、只見線が「**鉄道復旧**」で合意するまでの経過や復旧を願う方々の活動について詳しくご紹介いたします。



▲只見線に手を振る只見保育所児童の皆さん(平成27年5月号 No.540 の表紙写真)

「只見線の年表」

- 1926(大正15)年
会津線 会津若松駅～会津坂下駅間 開業
- 1928(昭和3)年
会津線 会津坂下駅～会津柳津駅間 延伸開業
- 1941(昭和16)年
会津線 会津柳津駅～会津宮下駅間 延伸開業
- 1942(昭和17)年
只見線 新潟県小出駅～大白川駅間 開業
- 1956(昭和31)年
会津線 会津宮下駅～会津川口駅間 延伸開業
- 1957(昭和32)年
川口～田子倉間
田子倉ダム建設資材輸送専用鉄道 開通
- 1959(昭和34)年
田子倉ダム完成
- 1962(昭和37)年
川口～田子倉間
田子倉ダム建設資材輸送専用鉄道が国鉄に移管
- 1963(昭和38)年
会津線 会津川口駅～只見駅間 延伸開業
- 1971(昭和46)年
会津若松駅～小出駅間(135.2km)
会津線から分離し只見線として全線開業



▲豪雨災害前まで会津若松駅から只見駅まで運行していたイベント列車「SL会津只見号」

―只見線の役割―

JR只見線は、福島県会津若松市と新潟県魚沼市を全長135.2キロで結び、2市6町(8自治体)を繋ぐ路線です。これまで通院や通学など地域住民の足として、また観光路線として沿線地域を支えてきました。

日本有数の豪雪地帯を走る只見線は、並行して走る国道252号「六十里越雪わり街道」が冬期間通行止め(只見町と新潟県魚沼市間)となるため冬期間の唯一の交通手段としての役割があり、民営化の際の廃止対象路線から免れた経過があります。

―一躍有名になった只見線の出来事―

車社会の到来による只見線利用者の減少、また鉄道による貨物輸送からトラック輸送への転換も重なり、赤字ローカル線として厳しい運行を続けていました。しかし、この只見線が魅力ある観光路線として転機を迎える大きな出来事がありました。それが、平成13年

10月に全線開通30周年を記念して会津若松駅から只見

駅間を運行した「SL&DL会津只見号」です。この運行を機に只見線は、魅力的な路線として一躍有名になりました。その後、只見駅構内にある転車台が復活を遂げたことで、DL車の牽引が不要となり、「SL会津只見号」として毎年春と秋に定期的に臨時列車として運行されるようになっていきました。

「SL」をはじめ、「風つこ」などの臨時列車の運行が始まると、とても魅力的な路線として人気が出始め、「紅葉のきれいなローカル線全国1位」、「雪景色のきれいなローカル線第3位」などに選ばれ、観光客の利用者が増えていきました。最近では『旅と鉄道』2016年5月号の「好きなJRローカル線ランキング(東日本編)」で1位に選ばれたほか、中国版ツイッター(微博(ウェイボー))で「世界で最もロマンチックな鉄道」として取り上げられ、世界からも

注目を集めるようになりました。

―只見線の歴史―

只見線の歴史を振り返ると、只見線は福島県側を走る「会津線」と、新潟県側を走る「只見線」の2つの路線が結ばれ、現在の只見線となっています。

上記「只見線の年表」とおり、「会津線」は1926(大正15)年に会津若松駅から会津坂下駅間で開業し、その後会津柳津駅や会津宮下駅まで延伸し、1956(昭和31)年に会津宮下駅から会津川口駅間が開業しました。一方で新潟県側の「只見線」は1942(昭和17)年に小出駅から大白川駅まで開業しました。

その後、戦後の急増したエネルギー需要に応じたダム建設専用の鉄道を敷くことになり、川口から只見を経てダム建設現場までは、田子倉ダム建設資材輸送専用鉄道として敷設され、1957(昭和32)年から1961(昭和36)年まで



▲当時、全線開通の出発式でテープカットを行う
田中通産大臣や木村県知事、菅家町長など



▲只見駅で只見線の一番列車を迎え開業を祝う人々



▶全線開通を取り上げた
当時の新聞記事



ダム建設資材の輸送に使用
されました。田子倉ダムの
完成に伴い、1962（昭
和37）年にこの資材専用鉄
道が国鉄に移管され、翌年
の1963（昭和38）年に
会津川口駅から只見駅間で
延伸開業しました。そして、
1971（昭和46）年に大



▲会津川口駅～只見駅を運行する代行
バス(ラッピングバス)

白川駅から只見駅間が開業
し、「会津線」の会津若松駅
から只見駅間を同線から分
離し、「只見線」に統合。「只
見線」として会津若松駅か
ら小出駅まで全線開業しま
した。
| 2011(平成23)年 |
豪雨災害で不通に |
只見線全線開通40周年を
迎えた2011（平成23）
年7月23日、「只見線全線開
通40周年号」を会津若松か
ら只見間で運行し、多くの
方々が祝いました。しかし
その数日後、只見線のお祝
いムードを一転する大きな
出来事がありました。それが
新潟・福島豪雨による災
害です。新潟・福島豪雨は、

7月27日から30日にかけて
の記録的な集中豪雨で、新
潟県中越・下越地方や福島
県会津地方が大きな被害を
受けました。只見町の4日
間の累積降雨量は711.
5ミリで、7月の月降水量
平均値（282.4ミリ）
の約2倍を記録しました。
町の被害は全壊30、大規模
半壊25、半壊135、床上
浸水127（非住家舎）と、
多くの被害を受けました。
只見線もこの災害により
甚大な被害を受け、当初の
被災区間は会津坂下駅から
小出駅間の広範囲に及びま
した。特に会津川口駅から
只見駅間は、3橋梁の橋げ
た流失のほか、橋梁冠水や
流木堆積、護岸洗掘、土砂
流入などの大きな被害を受
けました。その後、復旧工
事が完了した区間から順次
運転を再開し、2012（平
成24）年10月に、只見駅か
ら大白川駅間の運転が再開
されましたが、会津川口駅
から只見駅間は鉄路での復
旧は行われず、代行バスに
よる運行のまま現在に至つ



▲第6只見川橋梁(金山町)【橋げた流失】
(写真提供/会津ヨシ)



▲第5只見川橋梁(金山町)【橋げた流失】
(写真提供/会津ヨシ)



▲第8只見川橋梁(只見町)【冠水や流木の堆積】



▲第7只見川橋梁(金山町)【橋げた流失】

— 全線復旧に向けた
町内の取り組み —

只見線は、地域住民の生活路線や観光路線として欠かせない交通機関であり、町内では、全線復旧に向けて様々な取り組みが行われています。

① 鉄道軌道整備法の

早期改正の要望

現在の法律では、鉄道会社が赤字である場合に限り災害による復旧費用の4分の1を国が補助します。しかし、只見線を運行するJR東日本が黒字会社のため、この法律が該当しません。

よって、この法律を路線単体で赤字である場合に3分の1の補助が出来るように法改正するため「赤字ローカル線の災害復旧等を支援する議員連盟」の方々に要望活動を行っています。

② つながれつなぐ

只見線応援事業

町では、町民の只見線の利用機会の向上と、愛着を図るために、只見線を利用する町内の団体などに最高

10万円を補助する「つながれつなぐ只見線応援事業」を行い、利用促進を図っています。平成28年度は、49団体約1,747名の方が只見線を利用しました。

③ 只見線愛好会と 支援する会

町内の有志により発足した「JR只見線愛好会」は、「つながれつなぐ只見線応援事業」を活用して旅行を企画し、只見線を利用した旅を楽しんでいます。

また、只見町商工会に事務局を置き、愛好会メンバーや地域住民で組織する「JR只見線の復旧及び復興を支援する会」は、昨年の4月に「JR只見線復旧復興町民の集い」を開催しました。

只見町民をはじめ金山町や新潟県魚沼市など沿線住民約400名が集まり、「日本の宝である只見線の一日も早い全線復旧を目指し、全国に広く支援を呼びかける」などが盛り込まれた決議文が採択され、積極的な活動を実施しています。



(今年7月で運行終了)



▲【ラッピング事業】会津若松～会津川口間運行の「ユネスコエコパーク列車」(上)と小出～只見間運行の「縁結び列車」(下)



▲昨年4月に季の郷湯ら里で行われた「JR只見線復旧復興町民の集い」で決議文を読み上げる町民の方々



▲大白川～只見間と会津川口～只見間で行われたサイクルトレイン



◀この只見線縁結びグッズのデザインに一筆書きで描かれた箇所があり、その中にはメッセージが隠されています。触れる機会がある方は是非探してみてください

④ JR只見線 利用促進実行委員会

利用促進実行委員会

町や町内団体などで組織する「JR只見線利用促進実行委員会」は、只見線の

PRや利用促進のため様々な事業に取り組んでいます。

只見線車両フルラッピング事業では、只見線を走る車両や代行バスにラッピングを実施し、PRを行って

きました。平成26年には、会津若松駅から会津川口駅

間を走る車両と会津川口駅から只見駅間を走る代行バスに町のキャラクター「ブナりん」などをデザインした「ユネスコエコパーク号」

を企画しました。平成27年からは、小出駅から只見駅

間を走る車両に、只見町と魚沼市とのつながり（縁）を表し、町の自然や食、「三石神社」の縁結びなどを一筆書きで描いた「縁結び列車」が運行しています。

また、只見線の新たな利活用を模索する試みとして平成27年にサイクルトレイン事業を実施し、会津若松駅から会津川口駅間を自転

車の積み込みが可能な臨時列車を利用し、会津川口駅から只見駅、大白川駅から只見駅間を自転車走破する事業を行いました。

只見線啓発事業では、シートやコースターなどのグッズを製作し、コースターは町内の旅館などに配り、コップ受けとして活用いただいています。

そして、鉄道ファンで知られる俳優「六角精児」さんと共同で実施する各種イベントは、只見線の復興に向け大きな力となっています。

第1弾は、2014（平成26）年7月に、東京大手町サンケイビルで、同じ鉄道ファンであるお笑い芸人「ダーリンハニー吉川」さんと共に「只見線トークイベント」を開催しました。

その後、第2弾として2016（平成28）年6月には、六角精児バンドメンバーによる「只見線縁結びライブ」を只見駅前広場で開催し、只見線応援ソングの新作「只見線のうた」を



▲【第3弾】(7月15日)六角精児バンドの皆さんと宏菜さんの熱い演奏が披露された『「只見線のうた」発売記念ライブ』



▲六角精児さんや菅家町長、鈴木副知事など沿線地域から多くの方が参加した「只見線熱血対談会」



▲【第2弾】只見駅前「只見線縁結びライブ」



▲【第1弾】東京大手町「トークイベント」

初披露しました。

その後この曲がCD発売となり、今年7月14日には第3弾として、六角精児さんとの「只見線熱血対談会」、翌日の15日は『只見線のうた』発売記念ライブin只見を季の郷湯ら里で開催しました。

14日の六角精児さんとの「只見線熱血対談会」では、菅家町長や鈴木福島県副知事をはじめ町内外の只見線を応援する関係者16名が出席し、只見線への思いや10年後の只見線についてなどをテーマに活発な意見交換が行われました。その中で六角精児さんは「今回の只見線の復旧は、全国で新しいモデルケースとなる。利用者を増やすためには、失敗してもぶれずに何度もチャレンジすることが重要。」と話され、出席者と共に只見線の魅力やアイデアなどについて熱く語りました。

また、『只見線のうた』発売記念ライブin只見では、町内外から約200名

が来場し、東京の下北沢を中心にライブ活動をするシンガーソングライター「宏菜」さんと、六角精児バンドの皆さんによる熱いライブが行われました。宏菜さんは、心に響く透き通った歌声に乗せて、初披露の只見線応援ソング「只見線に乗ろうよ」など3曲を歌い上げました。また六角精児バンドは「只見線のうた」の他に多数の曲を披露し、来場者からはアンコールの大きな拍手が送られ、ラストステージでは、六角精児バンドと宏菜さんと来場者が「只見線のうた」を一緒に歌い、大盛況のうちに終了となりました。

このように、JR只見線利用促進実行委員会では、只見線利用の促進に向け、多くの取り組みにチャレンジし、多くの方々に只見線の魅力を伝え、そして只見線ファンを増やす活動を続けていきます。

⑤ 只見線を応援する方々

只見線への応援は、町内をはじめ沿線町村などでも



上／6年間列車がなくなった会津蒲生駅
下／廃線跡のように草に覆われた線路



▲利用者の減少により2013年3月のダイヤ改正で廃止となった田子倉駅



▲見えなくなるまで手を振り続けている



▲田子倉湖を走る只見線

様々な活動が行われています。町内では、只見町商工会や青年部、只見町観光まちづくり協会、サトノワカンパニー、合同会社ねっかなど多くの団体や個人の方々が、利活用を考えるワークショップの参加や只見線関連商品の開発、インターネットでの情報発信などを行っています。

さらに沿線町村では奥会津振興センター、金山町の観光物産協会や只見線つなぎ隊、魚沼市のだんだんどうも只見線沿線元気会議や只見線なんとか会の方々が只見線全線復旧に向け日々

応援活動をしています。

その他にも、只見線応援チャリティーショーの開催やJR東日本労働組合の方々との交流、鉄道風景画家「松本忠」さんとの共同商品の発売で連携事業を行い、応援活動を行っています。

― 復旧に向けた県と沿線市町村の連携と経過 ―

① JR只見線復旧復興基金
2013(平成25)年11月、福島県と会津地方17市町村などが全線復旧を目指し「J

R只見線復興推進会議」を発足し、その中で「只見線復旧復興基金」を創設し、新潟県や魚沼市などからも支援を得ながら、2016(平成28)年度までで約21億円の積み立てが完了しています。

② 手を振ろう条例の制定

2015(平成27)年3月、只見線沿線の6市町村(柳津町、三島町、昭和村、金山町、只見町、魚沼市)で「只見線に手を振ろう条例」が制定されました。これは、住民が只見線の乗客へのおもてなしの気持ちを示し、只見線への愛着を強め、只

見線を見守ることを目的に制定されたものです。町内でも只見町観光まちづくり協会を中心に只見線沿線で毎日見送りを行っています。

③ 只見線復興推進会議

只見線沿線市町村は、JR東日本へ「鉄路復旧」を要望していましたが、JR東日本は不通区間について利用客減少などの費用対効果から「バス転換」の方針を示し、協議は平行線をたどっていました。

2016年(平成28)年3月より、県主催の「JR



▶ 右から六角精児バンドの「只見線のうた」CD、松本忠さんが描いたラベルが貼られたねっか焼酎と花泉ワンカップ、只見線縁結びやキハちゃんシール、只見線コースター



▲手を振ろう条例を毎日実践する皆さん

只見線復興推進会議検討会」が開かれ、県と沿線7市町（会津若松市、会津美里町、会津坂下町、柳津町、三島町、金山町、只見町）が参加し、JR東日本と国土交通省がオブザーバーとして加わり協議が行われました。議論が繰り返されたこの検討会の中で、只見線全線復旧へ向けた大きな方向性が2つ示されました。一つは、復旧に係る費用が約81億円になること、もう一つが「上下分離方式」での提案が示されたことです。

④上下分離方式とは

この「上下分離方式」とは、県が下部にあたる鉄道施設や土地などを保有し、JR東日本が上部にあたる列車を運行し、それぞれが役割を担う方式のことです。路線や駅などの鉄道施設は、JR東日本が被災区間を復旧した後、県へ無償譲渡し、県は鉄道施設の維持管理をJRに委託するようになります。

この提案は、県と沿線市町村にとっては負担を伴う

厳しい条件ではありましたが、「バス転換」を示していたJR東日本から、初めて「鉄道復旧」での条件が提示されました。県と沿線市町村は、この条件を前向きに捉え、「上下分離方式」での復旧方針を固めました。

⑤只見線復旧で合意

本年6月19日、県とJR東日本は、不通区間の会津川口～只見駅間を鉄路で復旧し「上下分離方式」で運営することで合意しました。2021年度中の全線再開を目指し、来年度早期に工事が始まる予定です。

⑥只見線の復旧費負担

災害による不通区間の会津川口～只見駅間の復旧費については、約81億円と試算されています。上下分離方式が決定し、3分の1にあたる27億円をJR東日本が負担分することが決定しています。残りの54億円のうち、鉄道軌道整備法の改正が整えば、国から3分の1にあたる27億円が補助されることとなるため、その改正を待ち望んでいるとこ

ろです。残りの負担分については、県と会津17市町村による積立金「只見線復旧復興基金」の21億円や、寄付金などを活用して財源の確保に努めることとしています。

⑦上下分離方式による

沿線市町村の運営費負担 「上下分離方式」での運営は、地元の費用負担がかかります。維持管理に要する運営費は年間約2億1千万円と試算されており、県と会津17市町村は今年3月に、県が7割、市町村が3割を負担する確認書を締結しました。

只見町の負担額は年間約1千9百万円で、今年3月に基金の積み立てを開始し、将来に向けた対応を行っています。

―只見線の課題―

不通区間会津川口駅～只見駅間は、被災前の2010年度で見ると、1日の利用者は平均49名で、列車運行にかかる経費2億8千万に対し、年間運賃収入が500万円



Voice ~全線再開通後の只見線について~



只見町長 菅家 三雄

只見線の復旧を知ったとき、地域の方々と一緒に喜びました。そして復旧報道の中でJRも只見線利活用のために協力する旨の記事を拝見し、2重の喜びを感じました。県、地元、JRの3者が一体となり利活用を進めることは、災害前の只見線にもない大きな武器となります。これからは団塊世代が車から列車(電車)に切り換わる時代。そこで誘客を図るために旅行会社向けのエクスカッション(体験型の現地見学会)を実施するなど新たな取り組みを進め、県外からの誘客を図りたい。あわせて町内の既存資源を活用した新たな観光を考えていかなければなりません。例えば、只見線沿いの景観づくりや撮影スポットの整備、インバウンド(外国人が日本へ訪れてくる旅行)対策を行い、町全体の体制を整えていきたいです。将来的には、鉄道整備軌道法が改正され、全国のローカル線が地元負担の少ない形で維持できるような環境になってほしいと考えます。

今回の復旧は、厳しい財政状況の中、県も沿線市町村もJRも大変大きな英断をしたと感じ、身の引き締まる思いです。只見線はローカル鉄道の生命線として、上下分離方式での運営を成功させなくてはいけない。そのために、JR只見線愛好会としての「乗る運動」の継続はもちろんのこと、沿線市町村と連携した組織化を図り、「乗る運動」の広大な連携プレーを行っていきたくです。また、様々な企画が実施できるよう体制整備を行って欲しいと思います。将来的には、只見線の上下分離方式が成功し、ローカル線を活用したむらづくりの成功事例として多くの視察を受入れ、そして上下分離方式が解消され今まで通りJRが運行を続け、豊かな只見町になることを期待しています。



JR只見線愛好会
会長 目黒 彰一さん



只見町観光まちづくり協会
事務局長 酒井 治子さん

今回の復旧を受け、うれしい半面プレッシャーも感じています。再開通するまでの4年間で、只見線に乗ってもらおう仕組み作りと、乗らない方々でも只見線の応援に関われるような「只見線グッズの開発」などを行いながら準備を進めていきたいです。また、只見線は走っていない時間が長いので、その時間の活用を考えていきたいです。将来的には、只見線が走る地域に人が住み、幸せに暮らしていけるよう、乗る人も乗らない人にとっても、只見線が風景の一部、日常の一部になっているような地域づくりを目指したいです。個人的には商品開発や事業の企画、イベント列車を走らせたりするような、JRと福島県の間をつなぐ役割を持った地域の会社があるといいなと考えています。

— 今後の取り組み —

(2009年度)という赤字区間でした。復旧後、上下分離方式での運営による多額の費用を負担する県や沿線自治体にとって、利用客を増やし交流人口の拡大を図り地域の経済を活性化させることが大きな課題となっています。

2021年度より鉄道による運行が再開する只見線の今後の活用方法について現在様々な検討がされていますが、少子高齢化の加速や生活スタイルの変化が著しい現代では、只見線の生活路線としての活用だけでは運営が難しい状況にあります。そこで沿線地域では、只見線をひとつの地域ブランドとして捉え、どのように交流人口を増加させ、観光路線としての魅力を高め、いくかが重要となります。県と沿線町村は、「只見線利活用プロジェクトチーム」を発足し、利活用に向けたワークショップに取り組み、より効果的な対策を検討しています。また、町では平

成28年度より「ふるさと納税」による只見線の復旧・復興に向けた財源確保も既に始めています。

— 最後に —

今回、只見線の復旧が決まり、これまで活動されてきた方々の努力が報われた形となりました。しかし、喜んでばかりはいられない大きな課題が目の前にあります。只見線利用者を増やし、どのように地域経済に結び付けていくかが重要になっていきます。只見線の廃線は地域の衰退につながるという危機感から、県や沿線地域が連携して、地域の衰退を守ろうとしました。今後は、この只見線を活用して全国や世界各国から多くの只見線ファンが訪れてくれるよう取り組んでいかなければなりません。六角精児さんが伝えた「失敗してもぶれずに何度もチャレンジ」することが重要であり、これからのスタートです。

復旧に向け、これからのスタート チャレンジを続けることが重要 (六角精児)

