

# 只見線奇跡の復旧と 地域の想い



1971年宮城県登米市生まれ。筑波大学大学院修了後、民間企業を経て現在は会津大学短期大学部産業情報学科学准教授。専門はグラフィック・デザイン教育。

## 奥会津地域を象徴する只見線

私は2014年から学生の学習フィールドとして奥会津地域に関わったことが切っ掛けですが、それまで知らなかった地域の魅力や問題点について只見線を通じて知ることができました。人によって物事の捉え方は違います。例えば上昇志向があった経済成長期を経験した高齢者と、デフレしか経験のない若者とは公共事業に対する考え方が違います。筆者にとって只見線は地域の人間模様をあらわす映し鏡のように見えて興味深いものです。筆者は客観的な立場で、奥会津地域・只見線の問題に触れていきたいと思っています。

## 只見線一部不通が続く蟠り

2011年7月に起きた豪雨災害で橋梁流失などがあり、只見線は一部不通となり、十年以上にわたって会津川口駅から只見駅の間は鉄路の不通（代行バスによる運行）が続いています。地域の方々にとってはローカル線が普通に走っている懐かしい情景を早く取り戻してほしいと願う蟠りが強かったようにもみえました。

しかしながら、只見線の中でも会津川口（只見の区間は、営業費（経費）年間約三億三千五百万円に対して収益費（運賃収

入）は僅か五百万円（2009年度実績データ）で、収支比率は67倍という極めて不採算性が高いです。支出項目は主に保守管理（とくに除雪）や納税分ですから、経営努力だけで圧縮できるものではありません。また只見線は風光明媚な河川に沿った路線であるため橋梁流失など水難も多く、その度に莫大な工事費用が生じます。人口減少が著しい地域で収入が増加する見込みはありませんので、経営的視点では今後このまま継続することが難しいとの判断は妥当であろうと思います。

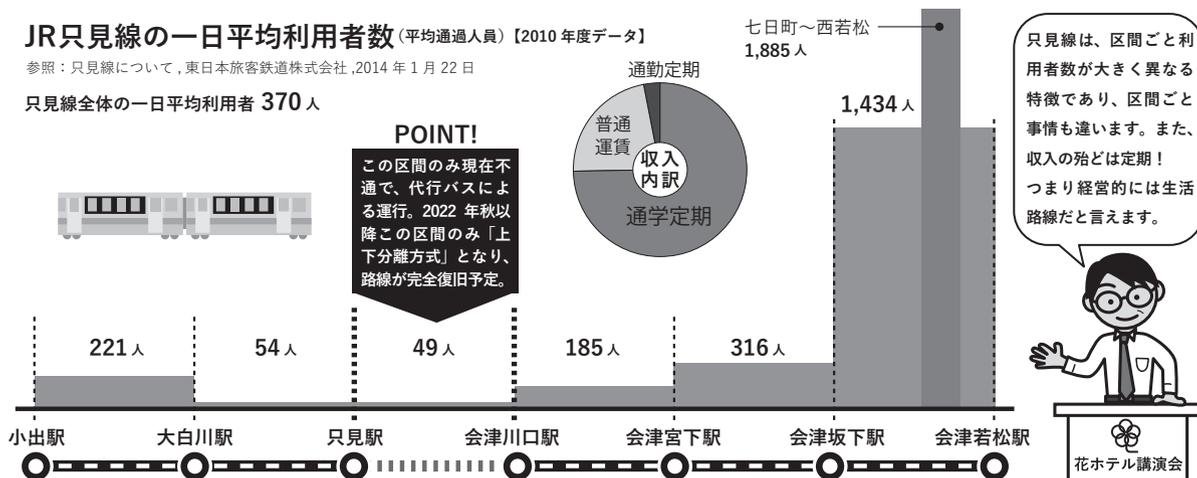
## 復旧に向けた熱い想い

それでも、地域住民の想いは熱く、復旧に向けた様々な運動が官民一体で繰り広げられ、主に只見線を利活用した観光促進と地域振興が目標でした。そして筆者も傍聴した住民懇談会では、鉄道会社が地域における持続可能な社会づくりを提案したことに対して、地域で熱心に取り組んでいる方は鉄路での復旧一点張りであったなど、話は平行線を辿りました。そのため、県が間に入るなどしてようやく「上下分離方式」による復旧に落ち着いた次第です。ちなみに、住民アンケートでは代行バスの方が便利だという意見も少なくありません。

## JR只見線の一日平均利用者数(平均通過人員)【2010年度データ】

参照：只見線について、東日本旅客鉄道株式会社, 2014年1月22日

只見線全体の一日平均利用者 370人



### 只見線ヒストリー

1920(大正9) 只見小学校で第一回鉄道大会 約102年前

1926(大正15) 会津若松～会津坂下「会津線」として開業

1942(昭和17) 小出～大白川「只見線」として開業

1957(昭和32) 会津川口～只見「田子倉ダム建設資材輸送専用鉄道」

1962(昭和37) 専用鉄道路線が国鉄に編入

1971(昭和46) 国鉄只見線が全線開通 約51年前

1987(昭和62) 国鉄が消滅し JR へ引継ぎ

2011(平成13) 新潟・福島豪雨災害で橋梁流失、一部不通

不通区間は代替バスが運行されているが、同時に只見線の完全復旧を願う運動が続けられた

2017(平成29) 福島県と JR 東日本が基本合意書及び覚書を締結

2022(令和4) JR 只見線が全線完全復旧(秋予定)

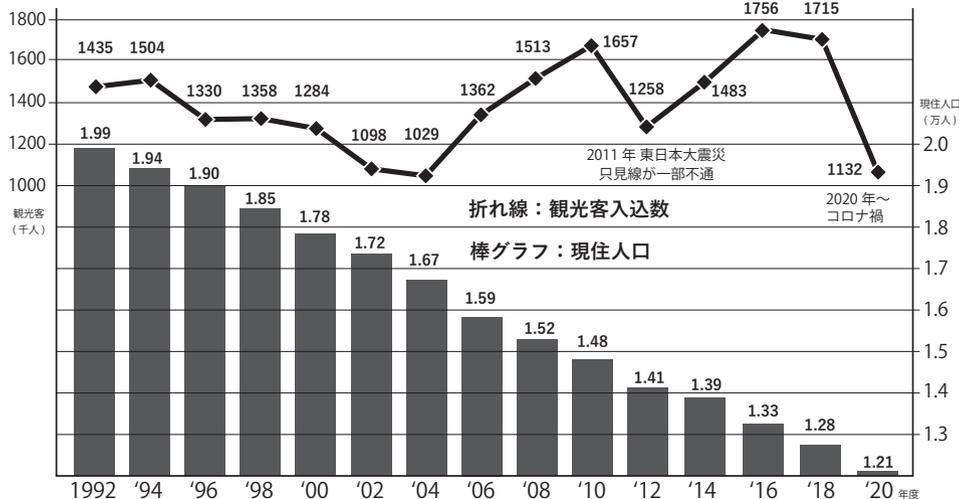
険しい難所もあるため、最初の計画から半世紀かけてやっと全線開通、さらに災害を経て再び完全復旧するというヒストリーです。

奇しくも 2021 年現在不通になっている区間はもともと国鉄所有の路線ではありませんでした。政治的圧力によって無理に押し付けられたような印象がみられます。

2011 年の豪雨災害で不通になった区間は長らく代行バスによる運行が続き、復旧を危ぶむ声もありましたが、最終的に県が間に入り、「上下分離方式」によって只見線は完全復旧することが決まりました。

## 奥会津五町村の現住人口と観光客入込数の推移

データの引用：福島県観光交流課「観光客入込状況」および福島県現住人口調査年報



地域の人口減少や高齢化が著しく、またデータを見る限りにおいて一時的な交流人口（観光客）の増減と現住人口との相関性はみられません。観光業を否定するものではありませんが、地域の活性化に観光は絶対という固定観念はあまり有効でないのではないのでしょうか。また不通になったから地域がダメになったという言い訳にも無理が…。



## 鉄道復旧の明暗

地域を象徴する只見線を完全復旧すること自体に異論を唱える人はみられないだろうと思いますし、筆者も復旧に期待しています。しかし、復旧工事および今後の維持に多額の公費を注ぎ込むことには反対が少なくありません。例えば、福島県包括外部監査人による「平成31年度包括外部監査報告」では只見線復旧について「会津川口駅～只見駅間はバス代行輸送にした方が、現実的対応だった【中略】会津川口駅～只見駅間の鉄道復旧、只見線の全線開通それ自体が、特に経済的価値を生む訳ではなく、過疎、人口減少に対する地域振興策でもない【中略】只見線が一本に繋がってこそ意味があり、機能を発揮すると考えるのは共同幻想にすぎない」と述べられています。辛辣かもしれませんが、会計監査の立場からみた指摘であり、感情論理だけでは反論することが難しい現実だと言えるのではないのでしょうか。

また、只見線の上下分離方式は地元自治体が第三種鉄道事業者として路線を所有し、JRが第二種鉄道事業者として車両を運行するという運行形態です。もし仮にまた橋梁流失など事故があった場合は所有者すなわち地元自治体が百パーセント負担しなければいけないリスクも持ち合わせています。逆に、法的には第二種事業者が第三種事業者に対して使用料を支払う義務が生じるなどこれまでになかった新しい関係性が生じます。全国的にみても過疎地域でローカル線をどのように維持していくかは共通の課題ですから、只見線で新たに始まる上下分離方式は先進的事例となります。奥会津

地域での試みが成功すれば今後もしかした  
ら「只見線モデル」として全国に広がるの  
かもしれません。

### 地元の下支えこそ要

ともかく工事が順調にすすめば2022  
年秋に念願の完全復旧が叶います。不採算  
性で過疎・豪雪という悪条件しかないよう  
な地域で、上下分離方式による奇跡の完全  
復旧をする只見線は新しい試みばかりが起  
きるのですから必ずや伝説化し、全国的に  
注目される機会だと思えます。その機会を  
活かしつつ、未来に向けて持続していくた  
めにはやはり通学や通勤の足として利用し  
続けたり、観光客をおもてなしするような  
地元の下支えが要になります。

### 最後に

本稿は2021年12月10日におこなわれ  
た第六七七回花ホテル講演会の内容から抜  
粋しましたが、奥会津地域において只見線  
の魅力は随所にあります。例えば花ホテル

滝のやさんから歩いて直近にある奥之院弁  
天堂近くは、図のようにまるで列車が極楽  
橋を渡っているかのように見えるフォトス  
ポットがあり、筆者のお気に入りです。機  
会があれば是非ご覧ください。



図 極楽橋を渡るように見える只見線 (2021年11月12日筆者撮影)