

奇跡の全線運転再開を遂げたJR只見線の経緯と課題  
奥会津地域の地方交通線に関する多角的考察

高橋 延昌

## 奇跡の全線運転再開を遂げたJR只見線の経緯と課題

### 奥会津地域の地方交通線に関する多角的考察

高橋 延昌 \*

【要旨】JR 只見線は、福島県の JR 会津若松駅と新潟県の JR 小出駅を結び、東日本旅客鉄道株式会社が運行する全長約 135.2km、奥会津の絶景が見られる秘境路線である。平成 23 年 7 月新潟・福島豪雨によって採算性が芳しくない区間が一部不通になって存続が危ぶまれたが、福島県が日本一の地方創生路線を目指し約 11 年ぶり 2022 年 10 月 1 日に全線営業再開した。

筆者自身が行政もしくは住民主体の会議への参加を通じて知り得た様々な情報をもとに、奇跡とも言われる全線営業再開を遂げた JR 只見線の経緯と今後の課題について研究ノートとしてまとめ、地方交通線の在り方について多角的な考察を試みた。

本著は、第 2 節で歴史、第 3 節で観光関連産業、第 4 節で鉄道会社、第 5 節で住民や鉄道愛好家、第 6 節で行政による支援、第 7 節で持続性の各視点から構成される。

結論から言えば地方交通線は地域の方々にとって誇りである。不採算性を顧みなければ地域にとって必要不可欠であるし、地方創生の象徴として有効であるかもしれない。地域の活性化のため観光関連産業に注力しがちであるが、地方交通線が観光路線としての利活用だけで地方創生へ繋がるのか、改めて人口推移を指標に分析すると厳しい現実である。地方交通線だけではなく、超高齢社会の地域を持続させるため無視できない社会背景も含めて考察する。

---

\* 会津大学短期大学部 産業情報学科 教授

## 1 はじめに

JR 只見線は、福島県の JR 会津若松駅と新潟県の JR 小出駅を結び、東日本旅客鉄道株式会社（以下、JR 東日本）が運行する全長約 135.2km、奥会津の絶景が見られる秘境路線である。平成 23 年 7 月新潟・福島豪雨（以下、豪雨災害）によって特に採算性が芳しくない区間が一部不通になり存続が危ぶまれたが、福島県が日本一の地方創生路線を目指し約 11 年ぶり 2022 年 10 月 1 日に全線営業再開を遂げた地方交通線<sup>1</sup>である。筆者は沿線地域をゼミ活動の対象としつつ、2014 年から現地調査を継続的におこなった。前著「奥会津・只見線沿線地域の社会問題を把握するための基礎研究・2015 年および 2016 年の調査より」<sup>[1]</sup>では沿線地域に関する基礎データを中心に述べたが、本著では筆者自身が行政もしくは住民主体の会議への参加を通じて知り得た様々な情報<sup>[2] [3] [4] [5] [6] [7] [8] [9] [10] [11] [12]</sup>をもとに、奇跡とも言われる全線営業再開を遂げた JR 只見線の経緯と今後の課題について改めて研究ノートとしてまとめた。地域全体の課題として捉え、個人の行いを指摘する意図はないため個人名は記載していない。

JR 只見線は単なる交通機関にとどまらず、奥会津地域における地方創生の象徴として扱われ、奇跡の再開を遂げたのであるが、本当に地方創生に繋がるのか多角的に検証してみた。何をもって地方創生といえるのか明確にするため、2014 年に定められた政府の『まち・ひと・しごと創生総合戦略』を参考に、地方創生や地域活性化の命題を「人口減少を抑止し、持続可能な社会の形成を目指す取り組み」と定義し、沿線町村の人口推移を分析の指標にしている。

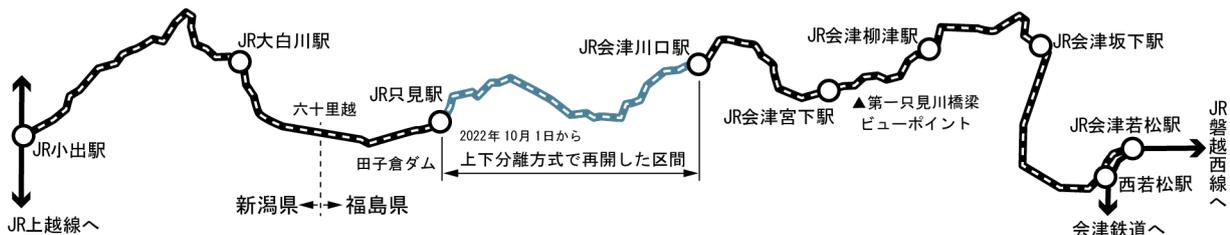


図1 JR 只見線の大きな路線図（筆者作図）

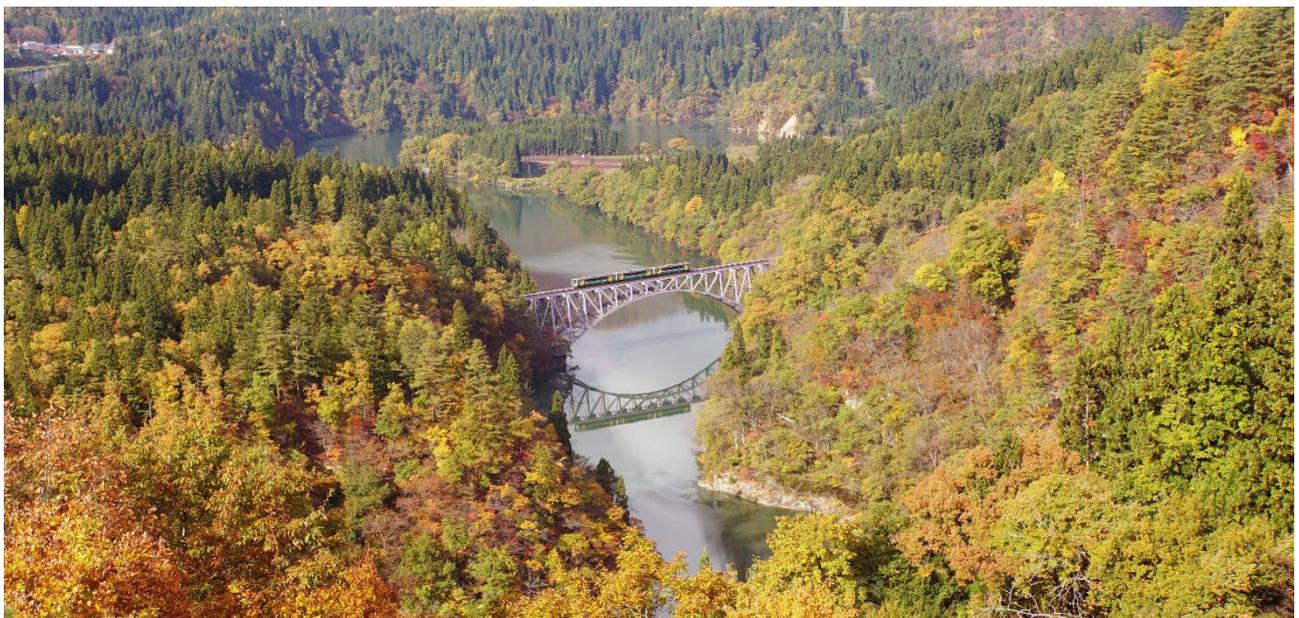


図2 第一只見川橋梁ビューポイントから望む JR 只見線（2020 年 11 月 5 日筆者撮影）

<sup>1</sup> 「ローカル線」は和製英語であるため、本著ではなるべく「地方交通線」を用いる。

## 2 現在の JR 只見線に至る歴史的視点

現在の JR 只見線に至る鉄道敷設の歴史は、参考文献<sup>[19]</sup>をもとに作成した図3の通りである。1920年に只見小学校で第一回鉄道大会が開催され、1922年の改正鉄道敷設法で予定された「小出・柳津線、只見・古町線」が只見線の前身とされる。江戸時代に新潟県小出地域（現在の魚沼市）と奥会津地域は同じ会津藩として交流していた歴史があり、柳津町にある福満虚空藏菩薩圓藏寺への詣は現在も風習として残っているなど、小出と柳津を結ぶ当時の夢のような構想は想像に難くない。

一方、1926年に会津若松駅から会津坂下駅まで、1928年に会津柳津駅まで、1941年に会津宮下駅まで次々と「会津線」として開通した。当時の人口増加に対応し、会津若松～会津坂下間を中心とした鉄道網として敷設されたことは歴史的にみて極自然な流れである。

ところが戦時中、戦闘機などを製造する上で欠かせない資源を新潟県の大白川周辺から運搬するため、軍事に有用な路線として小出駅から大白川駅まで「只見線」として開通した。

さらに戦後、1951年に発表された只見特定地域総合開発計画から、電源開発株式会社による田子倉発電所建設資材輸送鉄道というダム建設のための専用線が開通された。ダムが完成すれば役目は終える専用線であり、そもそも旅客鉄道としての開業でもなく日本国有鉄道（以下、国鉄）の路線でもないが、ダム建設後の1962年に国鉄へ紆余曲折を経て編入させられた印象がある。1963年に只見駅まで「会津線」として延伸・開業する。

只見と魚沼の間には六十里越という難所があり、このような所へ新規に鉄道を通すということは無理難題であったはずだが、新潟県を選挙地盤にもつ大物政治家によって1971年に「只見線」として全線開通した。当時、会津線と只見線を繋げてほしいと地元で活動する小出只見全通期成同盟会の会長と、全国の中から新規着工する路線を進言する鉄道建設審議会小委員長が同一人物という到底信じられない権力構造だったためできた奇跡とも言えよう。

歴史を俯瞰すると、現在の「JR 只見線」は初めから会津若松駅と小出駅を結ぶ目的で開通したのではなく、国策による資源運搬や電源開発、そして政治の力などいくつもの特殊要因が重なって繋がったと言える。都市間を定刻どおり大量輸送できることが鉄道の利点であり、それが本来開通・開業する目的であり、役目を終えれば廃線になることが常識的と考えられるが、奥会津地域ではそういった経緯があるためか経済的もしくは合理的な鉄道の在り方を公言しづらいのかもしれない。大物政治家が全線開通記念式典で「赤字線やペイしない鉄道はやめるべきだという考え方を転換し、国の総合開発のために再評価すべきであり、それに先鞭をつけたのが只見線<sup>2</sup>と力説した影響は計り知れず、時代が変わった今でも不採算性を顧みず公共交通は残すべきとする様々な発言の根拠になりがちである。

1987年に国鉄は分割民営化されて只見線は「JR 只見線」となった。沿線一帯は霧や雪が多く近年も例えば1998年新潟豪雨により〔会津川口・小出〕一時不通、2004年新潟中越地震により〔只見・小出〕一時不通、2005年複数要因で半年間〔会津宮下・只見〕一部不通、2015年台風被害で〔会津若松・会津川口〕一部不通など度々トラブルに遭っている。

そして、豪雨災害によって橋梁が流失したりする甚大な被害に遭い、とくに JR 会津川口駅と JR 只見駅の間が長期間不通となり、代行バスが運行した。一部区間が直ぐに復旧しないため存続が危ぶまれたが、様々な偶然が重なり、何よりも地域住民の熱い思いによって約11年ぶりの2022年に奇跡の全線営業再開に至ったのである。図4-5に示す通り、2022年10月1日の再開時には全国から多くの方々が集まって祝福した。

<sup>2</sup> 記事：【鉄路と生きる(46)】第5部只見線（福島民報新聞2023年5月28日付）より抜粋

1920年 只見小学校で第一回鉄道大会開催



1922年 改正鉄道敷設法で予定された「小出・柳津線、只見・古町線」が只見線の前身

1926年「会津線」が会津坂下駅まで開通 1928年 会津柳津駅まで開通



1941年「会津線」が会津宮下駅まで開通



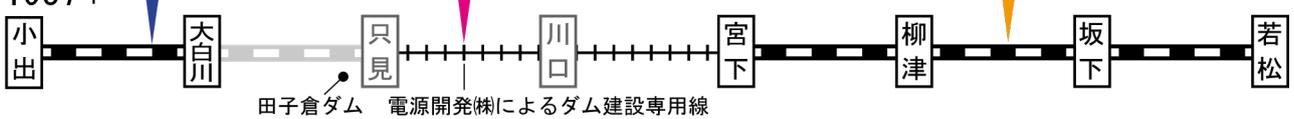
1942年 只見線が開通



ブナや珪石の資源を運搬する軍事に有用な路線

1949年 国鉄設立

1957年 只見線 田子倉発電所建設資材輸送鉄道 →1962年 国鉄編入



1963年 只見線 会津線



1971年「只見線」が全線開通



1987年 国鉄が分割民営化 (JR東日本へ継承)

2011年 豪雨災害



2011年7月から2022年9月まで JR会津川口駅 - JR只見駅の間を代行バスが運行

2022年「JR只見線」が全線営業再開



図3 現在のJR只見線に至る鉄道敷設の歴史 (参考文献<sup>[13]</sup>をもとに筆者作図)



図 4-5 全線営業再開時の様子（2022年10月1日筆者撮影）

### 3 観光関連産業の視点

JR 只見線は、とくに奥会津地域で数多くのダムや只見川で形成された中山間地域を蛇行しながら、商業看板などがほぼ見かけない原風景のような自然の中を走行するため、いわゆる撮り鉄や乗り鉄とよばれる鉄道愛好家にたいへん人気がある地方交通線である。

全長 135.2km の JR 只見線は全線単線かつ非電化路線であるため、基本的に行き違いや様々な車両の乗り入れなど容易ではなく、技術的に易々と増便できない。2022 年秋の再開ブーム時には混み合ったから車両を増やしてほしいという要望もあったが、駅のホームも短いため、多くの車両を連結できない。そもそも連結できる車両の余剰もあまり無いようである。図 6-7 は JR 只見駅の発車時刻表である。不通時は代行バスが走っていたので上り方面は一日 7 便程あったが、再開後は運行ダイヤがほぼ豪雨災害前に戻り、上り下り共に一日 3 便ずつとなっている。

上り 会津若松方面 for Aizu-Wakamatsu		下り 小出方面 for Kōchi	
5	15	5	15:40
6	16:00	6	16
7	17:10	7	17
8	18:40	8	18:37
9	19:25	9	19:30
10	20	10	20
11	21:25	11	21
12	22	12	22
13	23	13	23
14	0	14	0

図 6 発車時刻表（2022年9月29日筆者撮影）

上り 会津若松方面 for Aizu-Wakamatsu		下り 小出方面 for Kōchi	
5	15	5	15
6	16	6	16:31
7	17:11	7	17
8	18:00	8	18
9	19	9	19:30
10	20	10	20:02
11	21	11	21
12	22	12	22
13	23	13	23
14	0	14	0

図 7 発車時刻表（2022年10月1日筆者撮影）

2011 年から不通が続いた一部区間は 2010 年当時一日平均通過人員 49 名しか乗らない赤字区間であったが、前著で詳細を述べた通り原因は若者の流出が著しく人口が少ない超高齢社会の過疎地域だからだ。通学利用者は少なく、地域住民は何をするにしても歩行不可能な距離を移動する必要があるため自家用車が無ければ生活ができない。つまり自家用車があれば鉄道にますます乗らなくなる。そして、地域外から来る観光客にとっては本数が少ない鉄道に乗ってやっと駅に着いてもその先に移動するための二次交通手段が極端に少ないという課題がある。

2022 年 10 月に全線営業再開した直後は国土交通省による全国旅行支援も重なり、大いに混雑し、とくに土日祝日朝発の便は首都圏の通勤列車並みに混雑というような報道をされた JR 只見線であるが、

平日昼間や夜間時は、図 8-9 の通り寂しい現状を確認できる。



図 8 JR 会津川口駅で発車直前の JR 只見線 (2022 年 11 月 3 日 12:25 筆者撮影)



図 9 JR 会津川口駅で発車直前の JR 只見線 (2022 年 12 月 1 日 19:59 筆者撮影)

賑やかしを出すために沿線では度々イベントや特別列車が走る。例えば図 10-11 のような只見線ブライダルトレインについて筆者はゼミ学生と一緒に参加し装飾や運営を手伝った。多くの人々がカップルを祝福し、沿道では手づくりの横断幕などで祝福している様子などを見ることができた。とにかく賑やかしが求められているためか、地域を走る JR 只見線を通して住民が何かしら関わりたい気持ちがある。一方でこのようなイベントは採算性が難しい。只見線ブライダルトレインについても詳細な収支内容は本著で述べないが、多くのボランティアや協賛金があればこそ成立した結果であり、何度も無理して出来るイベントではないことを経験した。



図 10-11 只見線ブライダルトレイン (2018 年 4 月 30 日筆者撮影)

また、再開のタイミングに併せて図 12 のようなドーナツを販売する JR 只見線関連商品を地域の食品製造会社から依頼を受け、筆者はゼミ学生と共に包装デザインをおこなった。外装に簡単な鉄道のイラストを描いたものであったが、そのための商品化許諾を得る手続きに大変苦労した。鉄道会社の間にある企画会社を通して、何度も書類のやりとりを介さなければならず、さらに報告書や前払い金を要求されたりするなど、地域の中小企業が簡単に関連商品を開発できる仕組みではなかった。駅施設にポスターを掲示したりリーフレットを置くだけでも手続きに数カ月を要するなど、気軽に鉄道や駅を活用しながら地域の活性化を目指せるものはない。そういった社風であるといえばそれまでであるが、住民が直接交渉できる相手でないことを実感した。地方交通線と風景を一体化した写真を販売して活性化しようとする動きもみられるが、個人的な使用の範疇を超えて正式な商品化許諾を得て展開しようとしたら想像以上に難しいはずである。



図 12 雪花菜ドーナツの包装 (2022 年 12 月 22 日筆者撮影)

鉄道を利用した観光事業として最大の懸念は宿泊施設であるといわれる。例えば、第二期只見線利活用計画検討会議 (2022 年 10 月 28 日開催) で公表された観光受け入れ体制調査結果資料 (旅行会社に対するヒアリング調査結果) には「只見線沿線でツアーを行う際に課題となるのは旅館である。この地域にある宿の多くが只見川沿いのダム工事関係者や発電関係者が泊まる宿で、首都圏からのツアー参加者に勧めにくい。限られた観光客向けの宿 (現状 4 施設) でツアーを組むことになるので、その立地によってコースや工程が制限されてしまう」「全線運転再開後のダイヤは、ツアーに利用できる列車が上下とも 1 本ずつしかなく、時間的にも (旅行) 商品を作りにくい。平日毎日観光客がいるわけではないという点で難しい」と実状が報告されている。なお JR 只見線沿線の宿泊施設は、旅館が最も多く (41.0%)、次に簡易宿所 (民泊) が多い (30.8%)。

#### 4 鉄道会社の視点

筆者は五能線「リゾートしらかみ」視察に参加して JR 東日本の経営企画に関わる方々や、JR 東日本仙台支社長の講演を聞いたりした (図 13) が、JR は国鉄の赤字 37.1 兆円および余剰人員 7.5 万人を引き継いだ (国鉄時代の赤字解消という宿命を背負わされた) 企業体であることを実感した。当然のことであるが、慈善団体ではなく利益を追求しなければならない企業である。そういった企業の視点でいえば、収支比率 67 倍という途方もない赤字区間はどうかしなければならぬと考えるのは当然である。ちなみに「国鉄が残した膨大な債務は【中略】国に継承され、国が返済することになりました。この返

済のための財源として 1998 年にたばこ特別税が創設されました。国鉄が残した債務残高は 2021 年度時点でまだ 15 兆 5678 億円残っている<sup>3</sup>という紛れもない事実が背景にあり、35 年以上前の巨額負債を未だに国民が負担し、今後さらに地方交通線の収益が悪化し続ければ益々負担を強いられる可能性もある。会場で「赤字だとしても地域にとってかけがえのないローカル線を残すことは公共交通としての責務なのでは」という質問があったが、支社長が「赤字ローカル線を無理に残すことは我々にできたとしても国民が納得しないだろう」とぼつりと返した一言が印象に残っている。



図 13 講演会「JR 仙台支社の現状と課題」(2018 年 3 月 15 日筆者撮影)

全国的に地方交通線は赤字ばかりと言われるが、赤字になる原因は利用客数が少ないことは当然であるが、図 14 の例から鉄道の保守・工事が最も大きな負担になっていることが分かる。とくに JR 只見線は豪雪地帯を走行するため、経費の多くを除雪作業が占めるという。定期運行を続けるためには利用客がいてもいなくても多くの費用をかけて長い路線を除雪しなければならない。JR 東日本は傘下にある会社に委託し、さらに地元の建設会社等が現場で作業する請け負い構造である。大雪だと膨大なコストとなる。会津川口～只見間で線路の保守にかかる経費だけでも 2005 年度 208 百万円、2006 年度 156 百万円、2007 年度 174 百万円、2008 年度 163 百万円であったが、2005 年度の費用が高騰した原因は「平成 18 年豪雪」(2005 年 12 月から 2006 年 2 月に発生した豪雪)が当時あったからだと容易に推測できる。それだけ豪雪地帯で定期運行させることは収益性を殊更に悪化させる。

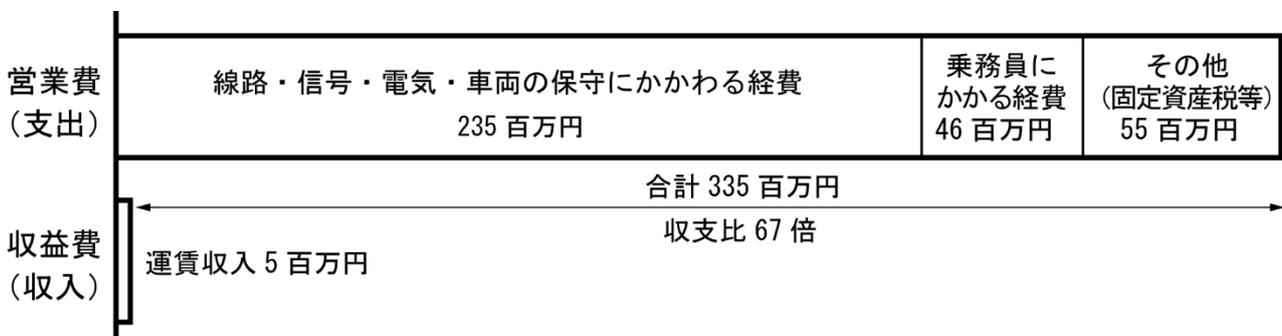


図 14 会津川口～只見間の 2009 年度収支 (公表資料<sup>[14]</sup>をもとに筆者作図)

<sup>3</sup> 菅沼明弘 (2023) 「国鉄の借金と税」国税庁、  
<https://www.nta.go.jp/about/organization/ntc/sozei/quiz/2308/answer.htm> (2024 年 1 月 4 日現在)

例えば大雪で誰も乗っていないような地方交通線を安全走行させるために毎日多額のコストをかけて除雪し続ける作業を想像すれば誰でもたいへん虚しい気分になるはずだ。

豪雨災害で一部不通になったことについてなぜ直ぐに復旧しないのか地域からの苦情が多かったが、収支比率 67 倍という超赤字区間を簡単に復旧することは企業として二の足を踏むことは当然であると考えられる。沿線は景色が美しい反面、只見川沿いを走行しているのだから崖が崩れたり橋梁が流出したりする可能性が常にある。経営的観点からみれば復旧はリスクしかない。また、国鉄から事業継承したが、前述した通り長期間不通になった区間は国鉄でもない全く別事業によって開通したのに紆余曲折を経て無理に編入させられた印象がある。過去の経緯を知っていれば前向きには考えられなかったのではないだろうか。

鉄道会社は豪雨災害後、詳細な鉄道経営に関する資料<sup>[14]</sup>などを公表し「健全な収益性を目指さなければならぬ現状を理解していただき一緒に持続できる方策を考えてほしい」というメッセージを込めたと筆者は理解したが、住民懇談会の様子を見る限りにおいては健全な収益性を共に目指すような住民の理解には及ばず、逆に「公共交通としての責任を果たせ」「収益性はさておき早く元通りにしろ」というような発言や、鉄道会社を悪者としてみなすような噂の流布もみられた。

話は変わるが、一般的に運賃収入だけが着目される鉄道事業は旅客以外の収入（収益）が大きい場合もある。例えば図 15 は公表されている新潟県のえちごトキめき鉄道株式会社の経営概況であるが、毎年運賃収入の増減よりも路線の維持管理が最も多く、旅客収入よりも他社に路線を貸し出すことによる収入の方が遥に多い。また別に、比較的収益性が良い奇跡のローカル線とも称される某鉄道会社（第三セクター）の経営者に直接話を聞いたことがあるが、通信会社に通信網として鉄路を一部貸すことによる年間約 4 千万円の大きい副収入がある事例も知り得た。つまり、地方交通線の経営は、旅客部分も大事であるが、むしろ鉄路というインフラをどのように利活用するかが重要とみられる。

第 11 期 (2020年度) 営業収益

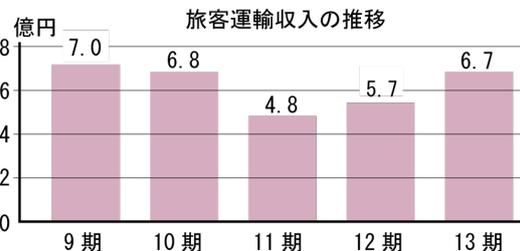
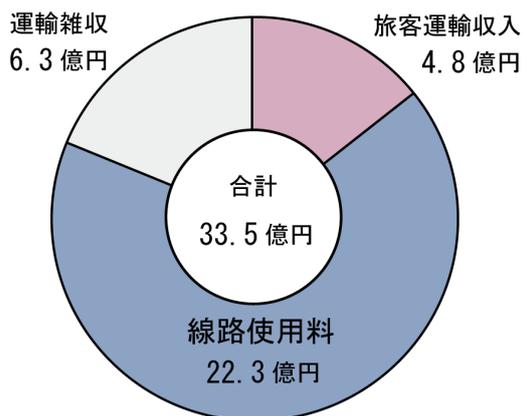


図15 えちごトキめき鉄道株式会社の経営概況（公表資料<sup>[15]</sup>をもとに筆者作図）

## 5 住民や鉄道愛好家の視点

冷静な経営的視点とは違い、地域住民の想いは終始熱かった。現地へ足を運ばないと分からない感覚であるが、図 16 のようなイメージであるが中山間地域において JR 只見線は地域と外界を繋ぐ蜘蛛の糸のような存在で、鉄路が繋がっていないと自分たちが見捨てられたような感覚に陥るという感想をよ

く耳にする。自動車が走る道路はほぼ国道 252 号しか無く、とくに冬期間は鉄道での移動しかできない区間もあり、やはり普段乗らなくても鉄道が繋がっていないと心理的に心もとない。

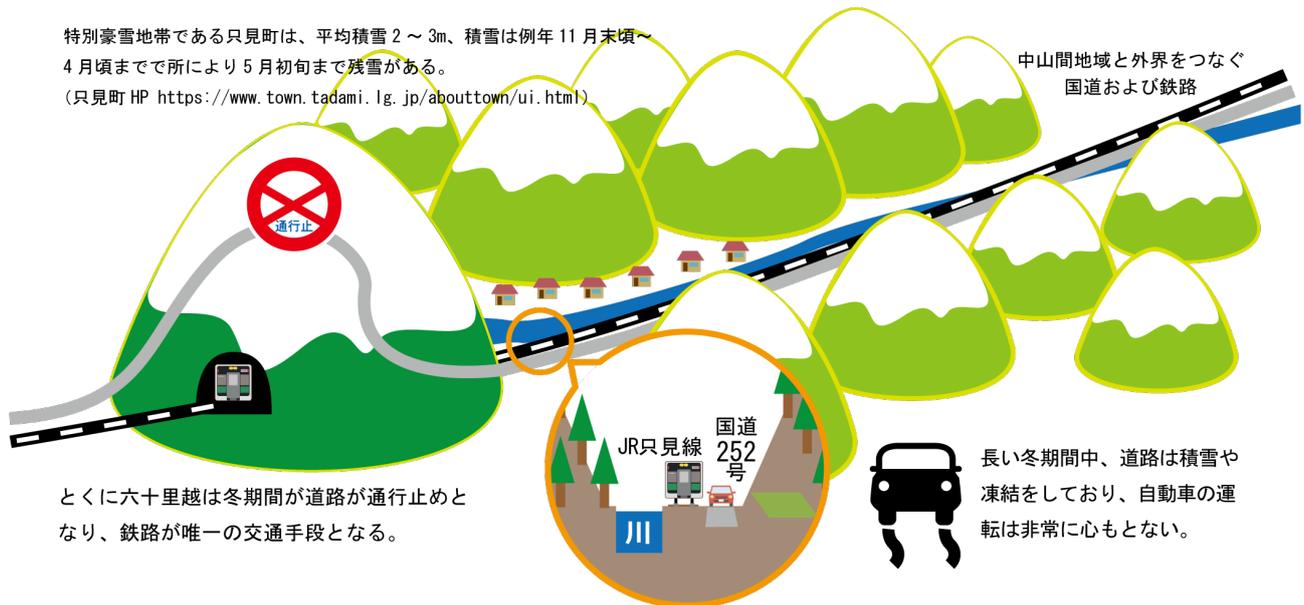


図 16 奥会津地域における地形と鉄道のイメージ (筆者作図)

地域の方々はひたすら鉄道の復旧を目指して強硬な手段で訴えた場合もあり、例えば橋梁の流失は発電会社のせいであるとして、賠償請求も含めた集団訴訟を起こした。只見川流域にある多くの水力発電は利水ダムであり治水ダムではないのだから、請求は棄却された<sup>4</sup>。鉄道会社に対して不満をぶちまける署名活動や敵対視する行動もみられた。

一方で沿線自治体および地域住民は、JR 只見線と絡めたイベントを多く実施している。例えば沿線自治体では「只見線に手を振ろう条例」を定め、見ず知らずの旅行客にも手を振って微笑ましい。ボランティアで駅周辺に花を植えたり、駅近くに歓迎の案山子を立てたりしている。沿線をよくみかける数々のおもてなしに感動するばかりである。

風景が美しいため「世界一ロマンチックな鉄道」とも称されるが、これに関しては一般社団法人東北観光推進機構が 2015 年 2 月 14 日に中国の SNS・Weibo に「福島县的只見线,号称全世界最浪漫的铁路【略】@日本福島县政府官方」(和訳:福島県の只見線は、世界で最もロマンチックな鉄道だと誰もが感じるであろう【略】@日本福島県職員)と投稿した自作自演のような吹きかけである。ともかく様々な雑誌で誌上企画された紅葉が美しいローカル線投票などで常に上位にランキングされることが多く、図 17-18 の通り海外から撮影するために来日してくる観光客も多い(推定年間 1 万人いる)ため、鉄道こそが故郷の誇りになっている。

全国から多くの支援もあり、例えば 2023 年 5 月に新潟県のえちごトキめき鉄道のリゾート列車『雪月花』が新潟県上越地方から JR 会津若松駅までの只見線を走行し、例えば雑誌『鉄道ジャーナル』では「地域鉄道に刮目: 只見線に応援『雪月花』」<sup>5</sup>と特集を組まれた。また、鉄道愛好家や奥会津を応援

<sup>4</sup> 記事「只見川ダム訴訟、住民側の請求棄却」(朝日新聞福島版2018年3月27日付)

<sup>5</sup> 雑誌: 鶴通孝(2023)「えちごトキめきリゾート雪月花が只見線を特別運行したわけ」鉄道ジャーナル9月号、第57巻第9号、鉄道ジャーナル社、pp. 38-49

する方々からも応援や只見線を題材にした映画なども制作された。



図17 道の駅尾瀬街道みしま宿 図18 第一只見川橋梁ビューポイント（2023年11月9日筆者撮影）

## 6 行政による上下分離方式など様々な支援

第4節で述べたような鉄道会社の経営的視点と、第5節で述べた住民や鉄道愛好家の想いと価値観は全く相反する。

2016年に開催された只見線についてどうするのか鉄道会社・自治体・住民の三者が話し合った懇談会を筆者は傍聴したが、話は平行線であった。住民の意見は賛否両論で必ずしも全員が復旧を望むものではなく代行バスによる運行も止む無しとする意見も少なくなかったが、復旧を強く望む住民はとにかく「豪雨災害前に戻してほしい」の一点張りだった。

そこで、福島県が仲介し調整をとった。復旧工事は国の補助金などを活用し、復旧後の赤字補填を周辺市町村および福島県が多くを負担することを決め、さらにJR会津川口駅とJR只見駅の間を上下分離方式として福島県が第三種鉄道事業者（鉄路などインフラを保有・管理）、JR東日本が第二種鉄道事業者（旅客を運送し運賃を収受）とした。本格的な上下分離方式は全国的にみても先進的である。赤字地方交通線について従来は廃線か代行バス、もしくは第三セクター方式への移行しかなかったのだから、上下分離方式によって鉄路維持することは全国の赤字地方交通線の今後をみる試金石にもなると考えられる。上下分離方式の利点として地元雇用があり、僅かであるが2023年度において県の鉄道技術職に3名が採用合格している。また、車両の運行は引き続きJR東日本で担っているため、都市部と同じ運賃体系である。つまり、通常第三セクター方式になると受益者負担の原則に従って割高になるが、JR只見線の普通運賃は割高にならずに利用できている。

筆者が今後心配する最大の懸念は、上下分離方式によって鉄路で発生するトラブルのリスクである。会津川口～只見間における鉄路の保有は福島県（第三種鉄道事業者）であるから、もし今後災害が発生した場合は自治体が全て責任を負う。つまり県民全体の負担になるであろう。

ここまで福島県が大きく支援できた要因としては膨れ上がった復興予算を活用できた懐事情は否定できない。東日本大震災および東京電力福島第一原子力発電所による被害は甚大であったが、そのための復興予算は大きくなり、震災前(2010年度・2011年度)の福島県当初予算は約9000億円<sup>[16][17]</sup>だったが2013年度当初予算は約1兆7320億円<sup>[18]</sup>に膨れ上がった。浜通り地方の復興に目途が立った後に会津地方の復興シンボルとして只見線があった。県の関係者へ聞き取りなどからも浜通り地方の復興規模と比べればJR只見線の復旧は大きな額ではなかったと言える。JR只見線の一部不通は本当に不幸な

ことであるが（不謹慎かもしれないが）復旧に至る時機としては予算の余剰もあって不幸中の幸いであったとも言える。ちなみに、コロナ禍による JR 東日本の大きな赤字が発表される前に福島県と JR が只見線の復旧について正式調印した時機も奇跡的であったと思う。

そして、福島県は只見線利活用推進会議（図 19）などを開催した。「日本一の地方創生路線として生活路線、観光路線、教育路線、産業路線で利活用されるとともに、それらが循環し成長することで、何度でも乗りたい・訪れたいと思える路線・地域となる」<sup>6</sup>を目指し、只見線利活用計画などをまとめ、只見線管理事務所を JR 会津若松駅内に設けるなど多大な支援を継続的におこなっていることを忘れてはならない。2022 年度および 2023 年度は福島県只見線管理事務所主催による「只見線全国高校生サミット」も開催されて全国的に応援する輪が広がっている。



図 19 只見線利活用推進会議の様子（2019 年 4 月 25 日筆者撮影）

## 7 持続性についての視点

ここまで厳しい現実を述べてきたが、それでも地方交通線を含めて超高齢社会の地域を持続していかなければならないと考えられるので、第 7 章では主に持続性の課題について考察する。

例えば図 20 のように JR 只見線の全線営業再開時に全国から集まった応援には「只見線の黒字化」といった書き込みが目立つ。通勤通学が多い区間はいざしらず上下分離方式で復旧した会津川口～只見間は数十倍に利用者が増えないと黒字化は難しい。簡単な計算で、会津川口～只見間の平均通過人員を一日 3,283 人以上<sup>7</sup>にしなければ黒字にならない。物理的にそれほど多くの人が乗車できるのかという問題もある。そもそも例え黒字になったとしてもそれは鉄道会社にとっての収益であって、地域にとって直接の収益にはならない。さらに JR 東日本仙台支社の本社は宮城県仙台市にあるため、各種税の納付先は県外になる。

<sup>6</sup> 只見線ポータルサイト「只見線の目指す姿」福島県、  
<https://tadami-line.jp/use/>（2024 年 1 月 4 日現在）

<sup>7</sup> 2010 年度の一日平均通過人員 49 名に収支比 67 を乗算

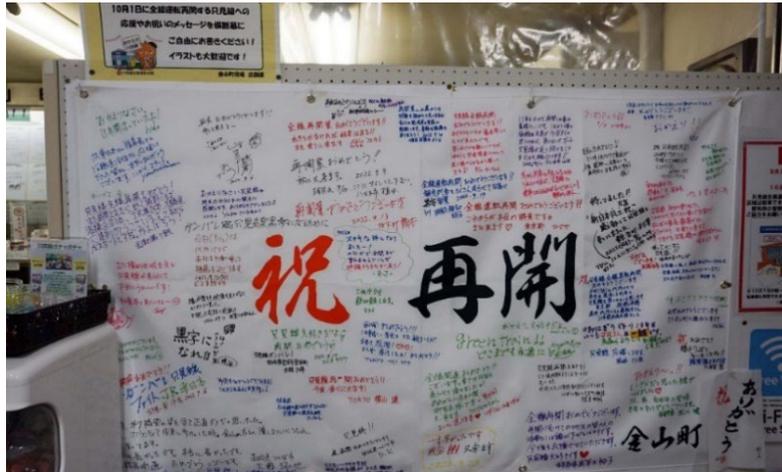


図 20 JR 会津川口駅内金山町観光情報センターでの書き込み (2022 年 9 月 29 日筆者撮影)

青森県と秋田県を結ぶ JR 五能線のリゾートしらかみは年間 10.0 万人が利用する成功事例として話題に出されることもあるが、筆者は現地視察した際、単に観光路線としてではなく生活路線としての活用（地元の下支え）が多い実態や、年間 10.0 万人の根拠は区間平均の最大利用者数に 365 を乗算した計算式であることが分かった。JR 只見線でも最も利用者が多い区間（七日町～西若松：1,885 人）で計算すると年間約 68.8 万人となる。JR 只見線と比べても特筆すべき利用者数とは思えない。また地方創生に繋がるのかみてみると、JR 五能線周辺町村の人口は 45 年間で約 39 パーセントも減少している（図 21）。厳しい言い方になるが、当該地域に限らず全国的に、地方交通線が活性化したとしてもそのまま地方創生に繋がる因果関係はみられないのではないか。

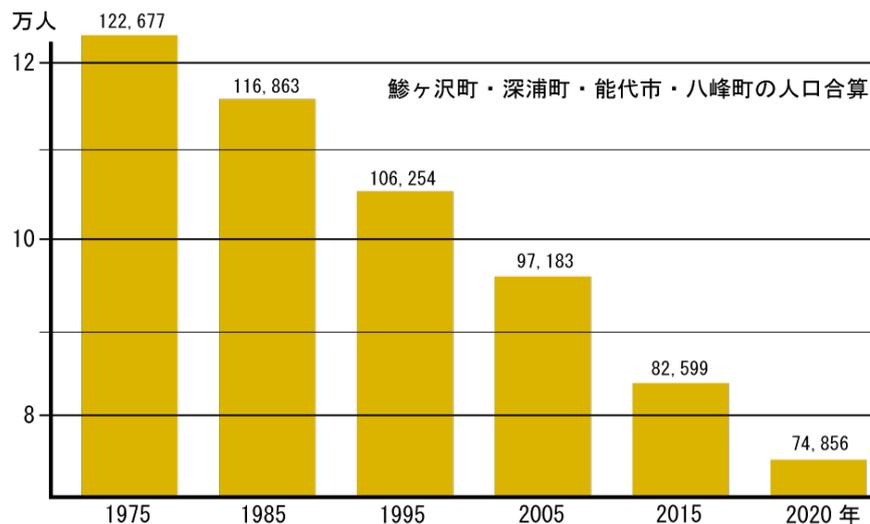


図 21 JR 五能線沿線の人口推移 (住民基本台帳<sup>[19]</sup>をもとに筆者作図)

次に、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【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【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」<sup>8</sup>と述べられている。感情論だけでは反論することが難しい会計監査の立場からみた現実だと言える。

なぜそこまでして地域の方が鉄道復旧および観光路線化に執着するのか筆者は長年疑問であったが、雑誌記者が地域の関係者にインタビューした記事がある。「きっかけは元福島県知事の逮捕【略】福島県はこれを機に、指名競争入札から一般競争入札へと、入札方法を一気に変え【略】談合が成り立ちにくい【略】地元業者はどんどん疲弊していきました。田舎の産業を支えていたのは公共工事だったからです。雇用も守ってきました。【略】雪の降る地方で未明から除雪を行うのは建設会社だ。【略】地域社会には建設会社が必要【略】バスではダメだ」<sup>9</sup>と関係者自らが証言している。

この記事が決定的であるが、現地取材を通してなぜ代行バスではいけないのか幾度なく地域の方が鉄道に固執したり、生活路線などではなく観光路線にこだわっている状況を経験している。結論から言えば交通機関ではなく公共事業発生装置と考えれば全ては納得できる。地域で熱心に活動されている方は何かしら鉄道の保守に関わっているもしくは間接的に関わっている方が多いと実感する。単刀直入に受注が欲しいとは公言できないだろうから高齢者の移動手段や観光資源としての必要性を説くことになるのだが、前述した通り収益性を出す事業としては相当無理があることばかりである。生活路線として維持しようと考えればやはりバスの方が利便性は良い。柵のない筆者は「ならば利用が極端に少なくなる冬期間は鉄道を無理に走らせず、需要が多い期間だけ走らせればよい」という提案をしたことがあり、鉄道会社の経営企画室の方には賛同を得たが、地域の方から反対された経験もある。なぜ反対するのか、やはり鉄道は公共事業発生装置と考えれば理由は明白である。国道を走るバスでは地元企業への受注が発生しない。地方交通線の赤字というのは鉄道会社にとっての赤字であって、地元企業にとっては収入となっている。乱暴な言い方になるが、地元企業の利益を優先すれば地方交通線の赤字は大いに結構という社会構造になっている。

ただし、地方交通線の復旧および今後の維持については多額の公費で賄われる事実を忘れてはならない。持続可能な地域社会の経済的支えは地域外からの支援が大前提になっている。今は予算に幾ばくかの余裕があるから可能であるかもしれないが、これから確実に人口が減少する我が国においては、地方はもちろん都市部からもいつまで交付金や助成金、請負業務のような流れが継続できるか未知数である。前述した通り、高度経済成長時において公共事業は直接的な収益性を顧みず進めても問題なかったが、経済がゼロ・マイナスである現代においてはそういった考えは通じず、今後国民一人一人の負担が増えるだけである。今地域に住む人にとっては必死に守っているものであることは理解できるが、これから地域に住む人にとって持続される確証もない。

沿線町村の財務状況をみると、只見町は「過疎、高齢化（令和3年度末高齢化率 47.4%）、それに伴う地域産業の衰退の進行により、財政基盤が弱く【略】義務的経費を中心に歳出の縮減に努める。また、重要な財源となる固定資産税は大規模償却資産が主であるが、償却が進むことにより税収減少が予想される」<sup>[20]</sup>、三島町は「極度の人口減少及び少子高齢化の影響が大きく、生産年齢人口の減少が進んでいる。今後も税収の増加は見込まれないため、財政力指数は低い水準で推移すると見込まれる。経常収支

<sup>8</sup> 報告書：橋本寿（2020）「平成31年度包括外部監査報告書：復興事業に係る事務の執行について」、福島県、<https://www.pref.fukushima.lg.jp/sec/01125a/r1houkatsugaibukansa.html>（2024年1月4日現在）

<sup>9</sup> 雑誌：葉上太郎（2022）「《台湾から観光客が殺到》『色鮮やかに咲く桜』『雪の花』…年間300日撮影し、奥会津を熟知する『只見線の男』が見つめた美しさ蘇った秘境路線#2」文春オンライン、株式会社文藝春秋、[https://bunshun.jp/articles/-/57876#goog\\_rewarded](https://bunshun.jp/articles/-/57876#goog_rewarded)（2024年1月4日現在）

比率は2.7ポイント増の89.8%となり、地方交付税等を柱とする依存財源に大きく頼る構造である<sup>[21]</sup>と自己分析されている通り、基本的には現状はもちろん将来にわたって財政的ゆとりが期待できないのではないだろうか。

筆者は地域の下支えがあつての地方交通線だと常々進言するが、地域外から招聘される有識者は観光に関わる方が多いこともあり、地域では旅客鉄道を活用した観光産業にだけ注力しがちである。しかし、図22の通り奥会津地域においても観光客入込数と現住人口に客観的な因果関係はみられない。観光客入込数は様々な要因で増減を繰り返しているが、それとは一切関係なく現住人口は10年ごと約20%ずつ一定数大きく減少し続けている。観光関連産業を否定しているわけではないが、観光やイベントのような地域外からの資本流入に頼っても一時的な賑わいが発生するだけで、地域に根付いていくような産業でなければ人口減少に歯止めがかからないと言えるのではないだろうか。

地方交通線(鉄道)があることによって地価下落をある程度止めている説もあり、何よりも地域の方々にとっては誇りそのものである。鉄道会社の収益性を考えなくてよいならばやはり必要なものであるし、地方創生の象徴として有効であるかもしれない。しかし、何度でも繰り返したいが、地方交通線が活性化しても地方が活性化すること(人口減少を抑制すること)は現実的に因果関係として結びつかないと言ってもよいであろう。鉄道存続はあまり無理のない範囲で取り組み、地方にとって本質的に大切なことにこそ資源(人材や予算)を投入すべきでないだろうか。ローカル線があつてこそその故郷ではなく、故郷があつてこそそのローカル線であると述べたい。

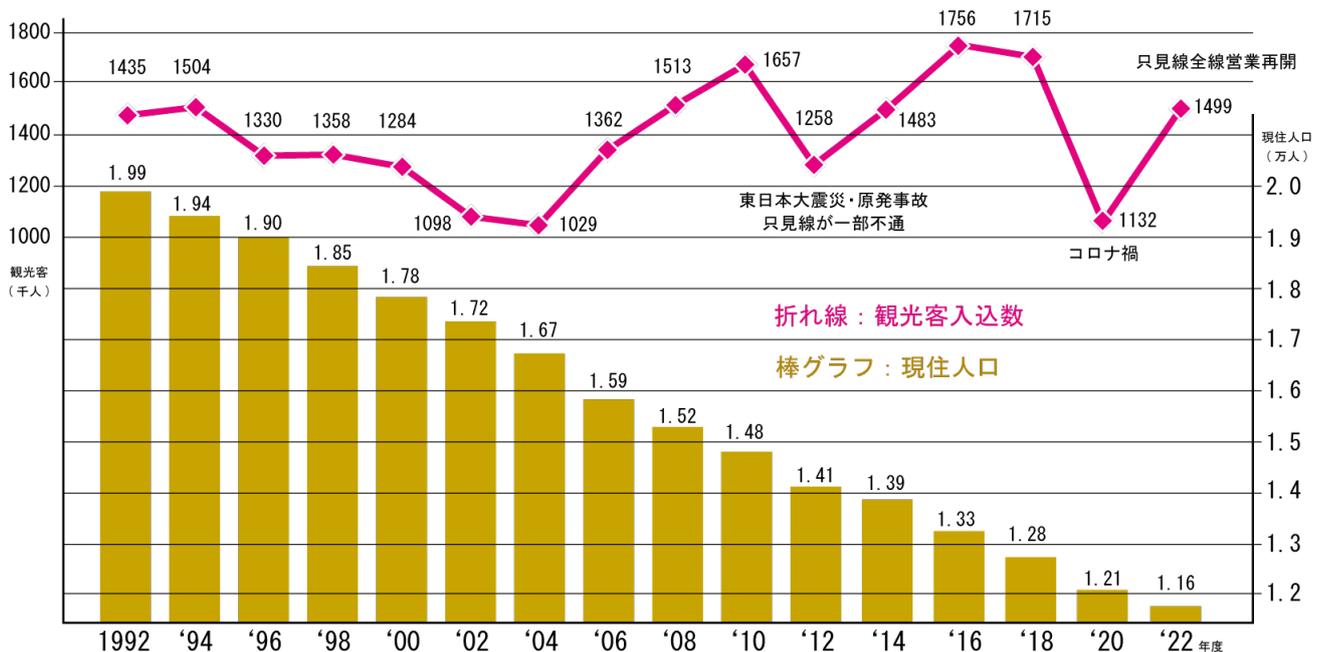


図22 奥会津五町村(柳津町・三島町・金山町・只見町・昭和村)の現住人口と観光客入込数の推移  
(福島県の観光客入込状況<sup>[19]</sup>および現住人口調査年報<sup>[20]</sup>をもとに筆者作図)

## 8 おわりに

豪雨災害によって一部不通が続き、災害前の通りに復旧させるため地域の方々には「只見線を黒字にするから豪雨災害前に戻してほしい」と願い、そのために様々な活動を続けている。その熱心さや想いには育ててくれた地域に恩返しをしたい、何かしら地域に貢献したいという気持ちも込められている。そういった真摯な姿勢に対して筆者は頭が下げる想いである。地方では故郷を離れられない柵があり、そ

のため公共事業に依存しなければならない事情も否定するつもりは一切ないが、やはり現実には厳しい。誰のための黒字化なのか、鉄道存続だけを目的化し費用対効果があまりみられないことや、鉄道の維持のため福島県や周辺市町村が実質赤字部分を税金で補填し続けても社会構造は変わらず、結局地域が疲弊するだけのようにみられる。2016年頃からJR只見線の復旧に向けて話し合う過程の中で鉄道利用者数を増やさなければならない結論に至り「只見線の黒字化」というスローガンも生まれたが、鉄道の黒字化は地方創生の手段であって、最終目的ではなかったはずだと筆者は訴えた<sup>10</sup>。

蛇足だが最後に述べておく。筆者は「90億円かけて復旧工事し、年間3億円の赤字を補填し続ける道を選んだが、そのお金があれば奥会津地域に例えば工場をつくって雇用を生み出した方が若者の人口流出を防げるはず」<sup>11</sup>と発言したこともあるが、その以前にも「多額の復旧費用を教育や福祉にまわした方がよい」と発言された地域住民の方もいたようである。しかし、そういった発言は公共事業を優先する立場とは相容れなかった。本著の主旨はそれぞれの立場を肯定も否定するものではなく、奇跡の全線運転再開を遂げて全てハッピー・エンドとは限らない将来的かつ多角的な考察の重要性を述べているつもりである。

11年ぶりに奇跡の全線営業再開を遂げ、これまで何度も奇跡を起こしてきたようなJR只見線であるが、もし気象変動などによってまた大きな災害が発生すれば今後どうなるか分からない。その時、本研究ノートが参考になれば幸いである。

## 謝辞

デザインを学ぶゼミ学生の研究フィールドとして奥会津地域へ足を運び、主に地域の魅力発信や商品パッケージデザインなどをおこなったが、副次的に地域の様々な現状や課題を筆者は知ることができた。一緒に地域で活動した協力者および学生諸君に改めて御礼申し上げる。

## 参考文献

- [1] 論文：高橋延昌（2017）「奥会津・只見線沿線地域の社会問題を把握するための基礎研究 -2015年および2016年の調査より-」、会津大学短期大学部研究紀要第74号、pp.76-92
- [2] 記事：高橋延昌（2014）「奥会津にとって只見線とは？：第3回只見線応援ミーティング報告」会津嶺429号、あいづね情報出版舎有限会社、pp.33-37
- [3] 記事：高橋延昌（2016）「只見線×インバウンド：第4回只見線応援ミーティング報告」会津嶺446号、あいづね情報出版舎有限会社、pp.25-29
- [4] 記事：高橋延昌（2017）「只見線で会越交流：第5回只見線応援ミーティング報告」会津嶺460号、あいづね情報出版舎有限会社、pp.47-51
- [5] 記事：高橋延昌（2018）「只見線活性化のためのアイデア創出ワークショップ『ブライダルトレイン』：第6回只見線応援ミーティング報告」会津嶺467号、あいづね情報出版舎有限会社、pp.39-43
- [6] 記事：高橋延昌（2018）「第1回JR只見線ブライダルトレイン」会津嶺471号、あいづね情報出版舎有限会社、pp.51-55

<sup>10</sup> 第2回只見線全国高校生サミット プレゼンテーション大会の記念講演にて筆者発言（2023年12月10日 福島県立博物館）

<sup>11</sup> 第4回只見線応援ミーティングにて筆者発言（2016年4月17日 会津坂下町中央公民館）

- [7] 記事：高橋延昌（2019）「只見線にマイレール意識：第8回只見線応援ミーティング報告」会津嶺 488号、あいづね情報出版舎有限会社、pp.33-37
- [8] 記事：高橋延昌（2020）「これからの只見線応援について（前半）：只見線応援ミーティング緊急企画報告」会津嶺 492号、あいづね情報出版舎有限会社、pp.33-37
- [9] 記事：高橋延昌（2020）「これからの只見線応援について（後半）：只見線応援ミーティング緊急企画報告」会津嶺 493号、あいづね情報出版舎有限会社、pp.46-49
- [10] 記事：高橋延昌（2021）「只見線活用で元気な地域づくりを！：第5回只見線活性化シンポジウム・第9回只見線応援ミーティング報告」会津嶺 506号、あいづね情報出版舎有限会社、pp.33-37
- [11] 記事：高橋延昌（2021）「只見線奇跡の復旧と地域の想い：第677回花ホテル講演会報告」会津嶺 515号、あいづね情報出版舎有限会社、pp.38-41
- [12] 記事：高橋延昌（2023）「全線運転再開から半年これからどうする JR 只見線：第10回只見線応援ミーティング報告」会津嶺 529号、あいづね情報出版舎有限会社、pp.39-43
- [13] 単行本：一城楓汰（2014）「只見線敷設の歴史」株式会社彩風社。
- [14] 資料：「只見線の状況について」東日本旅客鉄道株式会社、  
<https://www.jreast.co.jp/railway/pdf/20140819tadami.pdf>（2024年1月4日現在）
- [15] 事業報告書及び決算報告書：えちごトキめき鉄道株式会社、  
<https://www.echigo-tokimeki.co.jp/company/management-plan/>（2024年1月4日現在）
- [16] 資料：平成22年度当初予算の概要、福島県、  
<https://www.pref.fukushima.lg.jp/sec/01115b/22tousyoyosan.html>（2024年1月4日現在）
- [17] 資料：平成23年度当初予算の概要、福島県、  
<https://www.pref.fukushima.lg.jp/sec/01115b/23tousyoyosan.html>（2024年1月4日現在）
- [18] 資料：平成25年度当初予算の概要、福島県、  
<https://www.pref.fukushima.lg.jp/sec/01115b/25tousyoyosan.html>（2024年1月4日現在）
- [19] 資料：住民基本台帳、総務省、  
[https://www.soumu.go.jp/main\\_sosiki/jichi\\_gyousei/daiyo/gaiyou.html](https://www.soumu.go.jp/main_sosiki/jichi_gyousei/daiyo/gaiyou.html)（2024年1月4日現在）
- [20] 資料：財政状況資料（令和3年度決算）「財政力指数の分析」、只見町、  
<https://www.town.tadami.lg.jp/referenceroom/2019/10/003050.html>（2024年1月4日現在）
- [21] 資料：令和3年度三島町財政状況資料集「財政力指数および経常収支比率の分析」、三島町、  
<https://www.town.mishima.fukushima.jp/soshiki/soumu/3040.html>（2024年1月4日現在）
- [22] 資料：観光客入込状況調査、福島県、  
<https://www.pref.fukushima.lg.jp/sec/32031a/kanko-koryu3.html>（2024年1月4日現在）
- [23] 資料：県内各市町村住民基本台帳人口・世帯数、福島県、  
<https://www.pref.fukushima.lg.jp/sec/01145a/juukijinkou.html>（2024年1月4日現在）

