

只見線、今日（10月1日）11年ぶりに全線開通 「全国有数の秘境路線」売りに 斎藤徹

「JR 只見線は 10 月 1 日、豪雨災害により不通が続いていた会津川口ー只見間が復旧し、11 年ぶりに全線が再開する。福島県や沿線自治体は「全国有数の秘境路線」を売りに、観光路線として維持存続を図る。ただ、再開後も営業赤字は続き、地元自治体には路線維持のための財政負担がのしかかり続ける。人口減少に歯止めがかからないなか、ローカル線再生に向けた前途多難な挑戦が始まる。

2011 年 7 月の新潟・福島豪雨で甚大な被害を受けて不通になった只見線の会津川口ー只見間について、県や会津 17 市町村が鉄道存続を選択したのは、観光路線としての需要が見込めると判断したためだ。

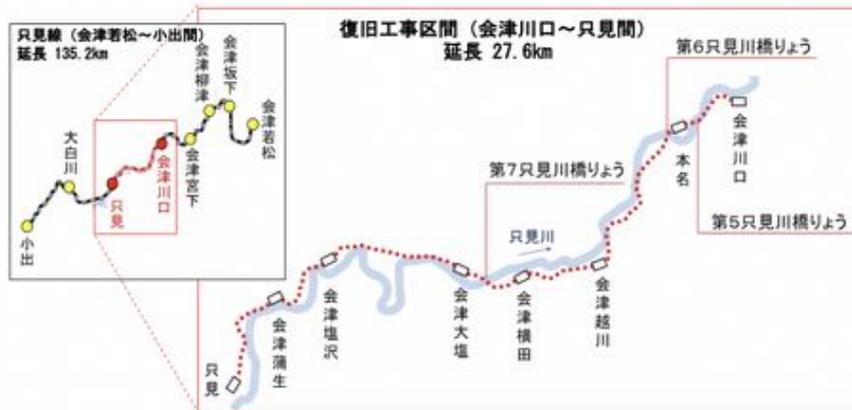
山深い渓谷を流れる只見川沿いを走り、四季折々の絶景やアーチ橋など風景に溶け込むような鉄道施設が見られる路線は、鉄道ファンには人気が高い。観光用渡し舟「霧幻峡（むげんきょう）の渡し」をはじめ、沿線には知名度が高い観光スポットもある。

福島県などは「日本一の地方創生路線」を掲げ、只見線全体の利活用計画をまとめた。JR 東日本と連携し、臨時列車の運行や首都圏客向けのツアーなどの企画や撮影スポットの整備、周辺観光施設のおもてなし強化などに取り組んできた。

ただ、只見線の営業赤字は深刻だ。豪雨災害前の 09 年度、只見線全体の収支は列車を走らせるのに 22 億 6 千万円かかるのに対し、収益は 2 億円足らず。営業赤字は 20 億円を超えた。不通区間に限れば、列車運行に 3 億円かかったにもかかわらず、収益はわずか 500 万円だった。JR 東が今年 7 月に初めて公表した線区別収支でも、20 年度は只見一小出（新潟県魚沼市）間で 8 億 6 千万円の赤字を計上するなど、全線区で赤字だった。

JR 東は当初、不通区間を廃線にして代替バスを走らせることを地元側に提案した。これに対し、県や会津 17 市町村は、復旧費用や維持管理費を負担してでも全線再開することにこだわった。県の担当者は「豪雪に閉ざされる冬場は大事な交通手段でもある。鉄道存続のメリットとデメリットを勘案した結果、鉄道を残すことが、地元住民の利益に資すると、最終的に判断した」と話す。17 年の最終合意時には、年 3 億円かかる同区間の維持管理費について、会津 17 市町村も負担することが決まった。年間維持費の負担割合は県 7 割、市町村 3 割とした。沿線自治体については、金山町が約 1300 万円、只見町が約 1900 万円と分担する割合を高く設定した。ただ、将来世代への負担増につながるとして、地元住民からは復旧に反対する声も少なくない。」（「朝日新聞」2022 年 10 月 1 日付け）

◇〈只見線〉 福島県会津若松市と新潟県魚沼市を結ぶ全長 135・2 キロの路線。福島県を走る「会津線」と新潟県を走る「只見線」が、1971 年に統合され、現在の路線が開業した。会津川口ー只見間（27・6 キロ）は、ダム建設の資材搬送のため電源開発が敷いた専用鉄道だった。2011 年 7 月の新潟・福島豪雨で鉄橋の流失や線路の崩壊など甚大な被害を受けた。同区間は三つの橋が流され、約 11 年にわたり不通となり代行バスの運行が続いていた。



【今回復旧した工事区間 ©JR 東日本】



【9月30日で無くなった代行バス (会津川口駅)】



【JR只見線 (会津川口駅)】