

# 第9章 只見線

## 1. 路線データ

### ① 路線概要

- ・ 管轄：JR 東日本
- ・ 区間：会津若松～小出間 135.2km(運休区間：会津川口～只見間 27.6km)
- ・ 駅数：37(うち運休区間 8 駅)

### ② 沿線人口(運休区間のみ)<sup>1</sup>

自治体名	14 歳以下	15～64 歳	65 歳以上
大沼郡金山町	103	821	1,259
南会津郡只見町	426	2,060	1,976

図 2-9-1 沿線人口(単位：人)

### ③ 沿線自治体の財政状況(運休区間のみ)<sup>2</sup>

自治体名	財政力指数	歳出総額(千円)
大沼郡金山町	0.22	3,737,380
南会津郡只見町	0.25	6,674,552

図 2-9-2 財政状況

### ④ 輸送密度(運休区間)<sup>3</sup>

年度	輸送密度(人/日)
2010	49

<sup>1</sup> 総務省統計局「平成 27 年国勢調査人口等基本集計」[http://www.e-stat.go.jp/SG1/estat/GL08020103.do?\\_toGL08020103\\_&tclassID=000001077438&cycleCode=0&requestSender=estat](http://www.e-stat.go.jp/SG1/estat/GL08020103.do?_toGL08020103_&tclassID=000001077438&cycleCode=0&requestSender=estat)

<sup>2</sup> 総務省「平成 27 年度 市町村別決算状況調」  
[http://www.soumu.go.jp/iken/zaisei/h27\\_shichouson.html](http://www.soumu.go.jp/iken/zaisei/h27_shichouson.html)

<sup>3</sup> 東日本旅客鉄道、「只見線の状況について」  
<http://www.jreast.co.jp/railway/pdf/20160324tadami.pdf>

2012	21
2014	43

図 2-9-3 輸送密度

⑤赤字額(運休区間)<sup>4</sup>

約 3.3 億円(2009 年度)

⑥復旧費用<sup>5</sup>

81 億円(福島県が 2/3 の 54 億円、JR が 1/3 の 27 億円を負担)

⑦今後の運行に必要な経費

年間の維持管理費：約 7 千万円(JR 負担分)約 2.1 億円(自治体負担分)<sup>6</sup>

⑧JR 東日本の経営状況(2017 年 3 月期)<sup>7</sup>

売上高(百万円)	営業利益(百万円)	純利益(百万円)
2,880,802	466,309	277,925

図表 2-9-4 JR 東日本の経営状況(2017 年 3 月期)

⑨沿線の高校数：2

## 2,廃止問題の経緯

2011(平成 23)年 7 月の新潟・福島豪雨によって、只見線は鉄橋が流出するなどの被害を受け、会津坂下～小出間が不通となった<sup>8</sup>。その後、徐々に

<sup>4</sup> 東日本旅客鉄道、「只見線の状況について」

<sup>5</sup> 福島民報「只見線 鉄路で復旧 2021 年度全線開通目標 JR 決定」2017 年 6 月 18 日  
<https://web.archive.org/web/20170813010605/http://www.minpo.jp/news/detail/2017061842550>

<sup>6</sup> 福島民報「只見線、復旧なら JR 負担 3 分の 1 復興会議で一致」2016 年 11 月 28 日  
<http://web.archive.org/web/20161129153558/http://www.minpo.jp/news/detail/2016112836828>

<sup>7</sup> 東日本旅客鉄道「2017 年(平成 29 年)3 月期 決算短信」

<http://www.jreast.co.jp/investor/financial/2017/pdf/kessan01.pdf>

<sup>8</sup> 河北新報「<只見線>鉄路 20 年度にも復旧 上下分離式」2016 年 12 月 27 日

復旧したものの、会津川口～小出間に関しては、2013(平成 25)年に JR 東日本が復旧費 85 億円、工期 4 年以上という試算を公表し、鉄道での復旧の可否について総合的に検討を進めていく、とするなど<sup>9</sup>、復旧工事が行われず、存廃が問題となった。

自治体側は鉄道での復旧を目指し、様々な活動を行うとともに、2014(平成 26)年には、福島県が JR 東日本に対して復旧に向けた 21 億円の基金の積み立ての方針を伝えるなど、費用負担の方針を見せ始めた<sup>10</sup>。2016(平成 28)年には JR 側が上下分離方式による復旧案を提示し、最終的に、復旧費 81 億円のうち、福島県が 2/3、JR が 1/3 を負担して復旧し<sup>11</sup>、復旧後は線路や駅などの鉄道施設を福島県に無償譲渡し、県が鉄道施設や土地を保有し、JR 東が列車の運行を担う「上下分離方式」が採用され、2021 年度の復旧を目指して復旧工事が開始されることになった。復旧後の維持管理費約 2 億 1000 万円は福島県が 7 割、会津地方 17 市町村が 3 割を負担することとなる<sup>12</sup>。

### 3. JR の主張

只見線の存廃問題に対し、JR 東日本は当該区間の利用客減少などを理由に不通区間を廃止し、バスによる輸送に転換することを提案した<sup>13</sup>。

JR 東日本による只見線不通区間に関する資料を見てみると、多額の復旧費用が必要なこと、しかし、当該区間の利用者は極端に少ない事、代行バスの利用者も少なくバスで十分なこと、代行バスの所要時間は鉄道と遜色なく、また冬期運休も鉄道より少ないこと、代行バスの利便性向上に努めてきたこと、只見線の利用客増加やコスト削減にはかなり取り組んできたこと、

---

[http://www.kahoku.co.jp/tohokunews/201612/20161227\\_63006.html](http://www.kahoku.co.jp/tohokunews/201612/20161227_63006.html)

<sup>9</sup> 東日本旅客鉄道「只見線について」

[https://www.jreast.co.jp/railway/pdf/20130522\\_tadami.pdf](https://www.jreast.co.jp/railway/pdf/20130522_tadami.pdf)

<sup>10</sup> 河北新報「<只見線> 鉄道 20 年度にも復旧 上下分離式」

<sup>11</sup> 同上

<sup>12</sup> 福島民報「只見線 鉄道で復旧 2021 年度全線開通目標 JR 決定」2017 年 6 月 18 日

<https://web.archive.org/web/20170813010605/http://www.minpo.jp/news/detail/2017061842550>

<sup>13</sup> 福島民報「只見線 鉄道で復旧 2021 年度全線開通目標 JR 決定」

などが書かれており<sup>14</sup>、利用客が極端に少なくバス輸送で十分であり、鉄道で復旧しても赤字が続く当該区間を多額の復旧費をかけて復旧させることは困難であり、バス転換したい、という JR 東日本の主張を読み取ることができる。

そして、JR 東日本は単独での費用負担は難しいとしたうえで、復旧費用の試算額を公表し、県、沿線市町村と財政支援等について対応を協議するとした<sup>15</sup>。

最終的に JR 東日本は復旧費用が発生せず、赤字額が少なく済むバス代替輸送案を採用したいとする意向を示し、その場合は地元の負担を求めないとした<sup>16</sup>。ただし、JR 東日本の坂井究執行役員経営企画部長は「JR としてはバス代行の継続が望ましいと考えているが、地元の方針が決まれば尊重したい」と述べた<sup>17</sup>。

#### 4,沿線自治体の主張

一方、地元自治体である福島県は只見線を「地域住民の生活の足であり、重要な観光資源」とし、存続を要請した<sup>18</sup>。そして存続要請と同時に復旧に向けた財政支援に取り組む意向を示し、沿線の市町村も JR 東日本から要請があった場合は福島県の方針に従って支援を検討する方針を示した<sup>19</sup>。このことから、只見線復旧に関する自治体側の主導権は福島県が握っていたことがうかがえる。

最終的に沿線自治体は復旧費の 2/3 を負担し、復旧後は上下分離方式によって維持管理費を負担する、という方針を決め、JR 東日本に復旧を要請した<sup>20</sup>。

---

<sup>14</sup> 東日本旅客鉄道「只見線に関する地元説明会」（金山町・只見町）の説明資料」

<http://www.jreast.co.jp/railway/pdf/20140819tadami.pdf>

<sup>15</sup> 福島民報「JR、単独復旧『困難』 只見線不通区間 財政支援、県などと協議へ」

2013年5月13日 [http://www.minpo.jp/pub/topics/jishin2011/2013/05/post\\_7136.html](http://www.minpo.jp/pub/topics/jishin2011/2013/05/post_7136.html)

<sup>16</sup> 福島民報「只見線、復旧なら JR 負担 3分の1 復興会議で一致」

<sup>17</sup> 同上

<sup>18</sup> 福島民報「JR、単独復旧『困難』 只見線不通区間 財政支援、県などと協議へ」

<sup>19</sup> 同上

<sup>20</sup> 福島民報「只見線、復旧なら JR 負担 3分の1 復興会議で一致」

## 5, 考察

最後に、どうして只見線の鉄道による復旧が実現したのか、考察していく。

まず言えるのは、自治体による費用負担の大きさである。JR が単独復旧は困難である、とした直後から沿線自治体は費用負担を行う姿勢を見せていた。そして復旧費の 2/3 や復旧後の施設の維持管理費の負担などのかなりの費用負担を、福島県を中心とする地元自治体が行うことが決まっている。東日本大震災によって多くの路線が被災したとはいえ、現在も上で見たように巨額の利益をあげている JR 東日本であっても、81 億円の復旧費は負担しきれなかったことから、この自治体の費用負担への積極性が只見線を存続に導いた要因の一つであろう。

また、只見線を管轄しているのが JR 東日本であったことも要因の一つであろう。自治体が多く費用負担をするとはいっても、JR 東日本は 27 億円もの復旧費を負担し、さらにその後も 7 千万円の車両の維持管理費を負担し続けることになる。先に述べたように十分な余力がなければ、このような負担は耐えられないであろう。

加えて、JR 東日本が只見線の鉄道による復旧を決断した最終的な理由として、福島民報の記事では、(1)鉄道を核とした新たな地域振興策の展開が可能になる(2)只見線の歴史的価値が守られる—など鉄道復旧による将来性を評価したこと、さらに、豪雪地帯の会津地方では只見線に対する住民の信頼が厚く、只見町と新潟県魚沼市を結ぶ 252 号国道が通行止めになった場合、只見線が代替路となるため、防災上の観点でも鉄道復旧が適当と判断した、とされている<sup>21</sup>。このように、只見線の鉄道としての役割が完全には失われていない、と JR 東日本が判断したことが今後発生する赤字額のより少ないバス輸送ではなく、鉄道輸送を継続しよう判断した理由ではないだろうか。

---

<sup>21</sup> 「只見線 鉄道で復旧 2021 年度全線開通目標 JR 決定」