



(株) 日本水道設計社  
三浦 淳

### － 只見線全線復旧に向けて －

株式会社日本水道設計社の三浦 淳と申します。  
協会事務局及び協会会員の皆様におかれましては、日頃より何かとご支援を頂戴し心より感謝申し上げます。

今回寄稿文を書くにあたり、私の指向性が強い文となりそうでずいぶん悩みましたが、また『水』からは少々脱線した内容になると思いますがどうかご容赦ください。

私は令和元年6月に、いわゆる同業他社から転職で(株)日本水道設計社に入社しました。前職でも上下水道コンサルタント会社の営業に従事していた事もあり、入社後すぐに福島県の営業担当になりました。

前職では、福島県は営業担当エリアではなかった為、地域的な事も分からず、そもそも水道事業体が東北地方の中で最も多い県でもある事から不安な気持ちでいっぱいでした。

しかし仕事上での不安な気持ちとは裏腹に、期待感みたいな嬉しい感情もありました。

私は幼少期より鉄道が大好きでした。福島県は鉄道ファンにとって興味深い場所が沢山あります。特に奥会津地方を走る只見線（福島県会津若松～新潟県小出 135.2 km）は憧れの路線です。

只見川に霧が架かるアーチ橋（第一只見川橋梁）を列車が渡る幻想的な写真を様々な雑誌やポスターなどで目にした方も多いと思います。



第一只見川橋梁

私は 16 年前に只見線に乗車した事がありました。  
その時は、車窓に流れる風景と初めて乗る線区  
に感動したことを覚えています。

そんな『只見線』ですが、平成 23 年の豪雨  
により大きな災害を受けました。

今回は、豪雨災害を乗り越え 10 月に  
全線復旧した『只見線』を紹介します。



車窓から（霧の只見川）

### ～只見線への思い～

『只見線』は只見川と並走し風光明媚な路線です。只見川に沿って非力な国鉄型気動  
車でゆっくりと走る姿は鉄道ファンだけではなく一般の観光客も魅了しています。

しかし、以前に乗車した時は、あくまで「乗った」だけで沿線の雰囲気や生活のにお  
いを感じる事はありませんでした。もちろん途中下車して施設などを訪問すればいいと  
思われるのですが、『只見線』は運転本数が極端に少なく、全線通して運行しているの  
は一日 3 往復（途中までの区間運行は何往復かあります）だけですので、途中下車して  
も当日の列車が無い！という可能性があったのです。

16 年経過し、上下水道コンサルタントの営業として福島担当になり、地域の人がど  
のような只見線と向き合っているのか、営業活動の中で少しでも感じられたら…と思  
いから冒頭で述べたような気持ちになったのだと思います。

### ～只見線とは～

『只見線』は、昭和 31 年に会津川口駅（金山町）まで国鉄『会津線』として開業し  
ました。

当時、高度成長期による電力需要の高まりを受けて田子倉ダムを建設するにあたり、  
その資材運搬用の為、ダム施工事業者であった『電源開発（現：J-Power）』の専用路  
線として会津川口駅から只見町まで開業し、昭和 38 年に国鉄に移管し旅客営業線とな  
っています。昭和 46 年に鉄建公団により県境を越える『六十里越トンネル（6,359m）』  
が完成（非電化路線では国内最長）し、新潟県小出町より延伸していた『只見線』と合  
流し、全線を『只見線』と変名しています。

その後、土砂崩れ等の災害も何度かあり復旧してきましたが、平成 23 年 7 月の福島・  
新潟集中豪雨により只見川第五橋梁、第六橋梁、第七橋梁の主要橋梁が流出、また路盤  
の流出により大きな被害を受け運行休止に、その後部分復旧をしながら少しずつ営業再  
開区間をのばして、会津川口駅と只見駅間 27.6 km を残し復旧しました。しかし、会津  
川口駅と只見駅間の復旧は J R 東日本が難色を示し、同区間はバス代行となりました。

## ～只見線の現状～

只見線は、観光路線としては素晴らしい環境である反面、収益面では国内トップクラスの赤字路線でもあります。鉄道の営業収支を判断する『営業係数』データは下記の通りです。

### 《只見線区間別営業係数》

- ①会津若松－会津坂下（福島県会津坂下町）… ※営業係数 688
- ②会津坂下－会津川口（福島県金山町）… ※営業係数 4,199
- ③会津川口－只見（バス代行路線）… ※営業係数 6,700
- ④只見－小出（新潟県南魚沼郡）… ※営業係数 7,845

※営業係数…100円の収益に対し係る費用（運用運行経費等）を数値化したもの

例）③会津川口～只見 100円の収益を上げるのに6,700円掛かる

本来なら観光の目玉である第一只見川橋梁がある②の区間でも営業係数は4,199という厳しい数値を示しています。これは、只見線は「乗るもの」ではなく「観るもの」として魅力を感じている方が多いという事が言えます。

JRも沿線自治体も列車を利用できるような様々なキャンペーンをしてきましたが、打開策とはなりませんでした。

災害の際に、収益面と莫大な復旧費用からJRは只見線を廃止する意向を示したようですが、福島県と沿線自治体やサポーターの強い要望もあり『上下分離方式』で今後も維持していく事になりました。

※上下分離方式…線路や駅、その他鉄道施設を所有する主体と列車の運行/運用を行う主体に分けて経営を行う方式（例：JR貨物等）

この場合、福島県と沿線自治体が施設所有し維持費用を捻出し、JRが線路使用料を払いながら列車の運行/運用を行う

## ～只見線の存続～

只見線沿線地域は国内でも有数の豪雪地帯です。

特に只見町から新潟県小出町へ抜ける国道252号線は「六十里越峠」があり、雪崩や土砂崩れが多発し冬期は通行禁止区間となり鉄道以外での連絡はできません。

また只見町から会津川口駅がある金山町



雪の只見駅

も冬期通行は可能ですが、雪による交通障害が頻繁に発生する区間で、仮に代行バスに転換しても運行できない日もあり、その時は鉄道が唯一の交通手段となります。

昨年、只見高校野球部が春の選抜に選出されて、その練習風景がTVで紹介されました。豪雪によりグラウンドが使えない為、冬期は体育館で練習しているようです。それで全国の強豪を今一步まで追い詰めた野球部の清々しい姿は忘れられません。それだけ雪による生活への影響は大きい地域です。

雪に閉ざされる環境で生活している方々にとって鉄道は生活インフラの最終手段として拠り処であるのではないのでしょうか。

ただ『上下分離方式』は、沿線自治体にも施設維持費用が掛かります。

人口流出や人口減少に歯止めがきかない現在において更なる費用の捻出は、住民にとっても大きな負担となります。

現在、只見線沿線の自治体は、水道は簡易水道事業、下水道は農業集落排水事業の主体で行っており、令和6年度の公営企業化に向けた準備をしております。

只見線継続への自治体負担が、上下水道を含む様々な事業へどのように影響していくのかこれからも営業活動を通じ感じていきたいと思えます。

会津地方にご旅行の際は、是非只見線に乘車して、風光明媚な車窓や温泉をお楽しみください。