

調査レポート



とうほう地域総合研究所
エコノミスト
高橋 宏幸

地域振興のために守り続けたい鉄路 ～JR 只見線の現状について～

はじめに

只見線は会津若松駅（会津若松市）と新潟県の小出駅（魚沼市）を結ぶ135.2kmのJR 東日本の路線である。2011年7月の新潟・福島豪雨により、鉄橋の流失など甚大な被害を受けて一部区間が不通となったが、県が鉄道施設と土地を保有し列車運行をJR 東日本が行う上下分離方式で2022年10月に11年ぶりに全線再開を果たした。過疎地域での赤字路線の存続が厳しい中、只見線の現状について考察した。



1. 只見線の歴史

只見線は、国鉄会津線の一部として開業していた会津若松～会津川口間に只見川流域の田子倉ダム建設の資材運搬のために建設された「電源開発田子倉専用鉄道」（会津川口～只見間）が編入、新潟県小出駅から建設が進められてきた国鉄只見線が只見駅まで延伸したところで只見線として統合された路線である。只見線は高齢者や学生など地域住民の生活の足として利用されてきたほか、風光明媚な秘境を辿るローカル線として旅行者や鉄道愛好家に親しまれてきた。

2011年7月の新潟・福島豪雨により橋梁の流失など甚大な被害を受け、

多くの区間で不通となったが、JR 東日本の懸命な復旧作業により、会津川口～只見間を除いて2012年10月までに復旧を果たした。被害が特に甚大であった同区間は復旧費用と利用者数を勘案してバス転換の意向を示すJR

図表1 只見線の歴史

1926年10月	「会津線」として会津若松～会津坂下間が開業
1928年11月	「会津線」会津坂下～会津柳津間が延伸開業
1941年10月	「会津線」会津柳津～会津宮下間が延伸開業
1942年11月	「只見線」として小出～大白川間（ともに新潟県）が開業
1956年9月	「会津線」会津宮下～会津川口間が延伸開業
1963年8月	田子倉ダム建設のため設けた電源開発(株)の専用貨物鉄道を譲り受け、会津川口～只見間が延伸開業
1971年8月	只見～大白川駅間が延伸開業、会津若松～只見駅間を「会津線」から分離し「只見線」に統合
2011年7月	新潟・福島豪雨災害により橋梁が流失するなど甚大な被害、会津坂下～小出間が不通
2012年10月	順次運転再開し、只見～大白川間の復旧で、残る不通区間は会津川口～只見間となる（代行バス運行）
2013年11月	只見線の復旧・復興に向けて「JR 只見線復興推進会議」（福島県、会津17市町村、新潟県、魚沼市、関係団体で構成）を設置
2017年6月	福島県とJR 東日本は会津川口～只見駅間を上下分離方式により鉄道で復旧することで合意
2018年6月	復旧工事が開始
2022年10月	全線運転再開

資料：福島県只見線管理事務所「只見線ポータルサイト」より作成

側と地域振興のために鉄道での再開を希望する県や地元自治体の間で協議が重ねられた。その結果、2017年6月、JR 東日本が鉄道施設などを県に無償譲渡し、同社が第2種鉄道事業者として車両を保有し列車運行を行い、県が第3種鉄道事業者として鉄道施設と土地を保有する形で運営する上下分離方式で鉄道再開することが決定した。その後、復旧工事が進められ、2022年10月に待望の全線運転再開となった（図表1）。

2. 只見線の利用状況

(1) 区間別の利用状況

只見線は大きく分けて4つの区間から成り、①会津若松市（人口約11万人）の会津若松駅から会津美里町（同約1万7千人）を経て会津坂下町（同約1万4千人）の会津坂下駅に至る比較的沿線人口がある区間、②会津坂下駅から柳津町（同約3千人）と三島町（同約1千人）を経て金山町（同約2千人）の会津川口駅に至る区間、③会津川口駅から只見町（同約3千人）の只見駅に至る区間、④只見駅から県境を越えて新潟県魚沼市（同約3万人）の小出駅に至る区間である。

区間別の平均通過人員をみると、①会津若松～会津坂下間は会津地域の中心都市である会津若松市への通勤・通学需要や比較的人口規模のある会津美里町と会津坂下町があることで2024年度に979人/日と利用者は多めである。一方、①以外の区間は、最も多い②会津坂下～会津川口間でも2024年度に160人/日であり、③会津川口～只見間が最も少ない69人/日となっている。

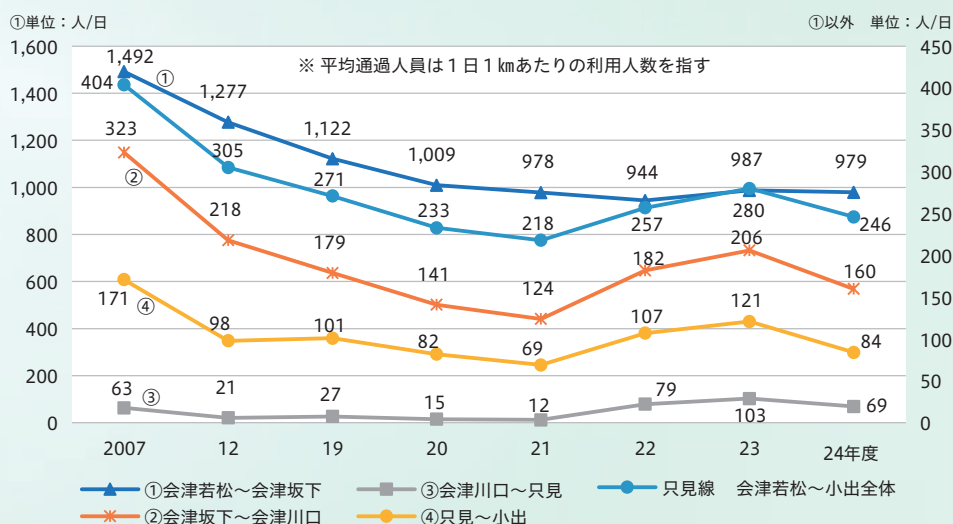
人口の少ない③会津川口～只見間は被災前の2007年度に63人/日であったところから、被災後の代行バス運行時には10～20人/日台で推移していた。2022年10月に鉄道による再開を果たしたことで大きく増加、2023

年度には103人/日まで達し、2024年度は前年度比減少となるも被災前の2007年度を上回る水準の69人/日となっている。再開通により来訪客が増えて会津川口～只見間の乗車人員が増えるとともに、他の区間の乗車人員も引き上げる形となった（図表2）。



JSTAT MAP から当研究所作成

図表2 只見線区間別の平均通過人員



資料：JR 東日本「路線別ご利用状況」

図表3 各線区の営業係数

単位：円

	2019	2020	2021	2022	2023	2024年度
磐越西線 会津若松～喜多方	608	905	766	1,273	988	1,103
磐越西線 喜多方～野沢	1,817	2,671	2,417	3,427	2,802	2,121
磐越西線 野沢～津川(新潟県)	7,806	17,706	11,956	13,980	9,738	7,505
水郡線 常陸大子(茨城県)～磐城塙	5,033	8,043	5,258	5,776	5,452	5,222
水郡線 磐城塙～安積永盛	820	1,137	908	1,045	977	951
磐越東線 いわき～小野新町	2,351	3,693	3,298	3,283	3,021	3,065
磐越東線 小野新町～郡山	—	—	—	—	503	472
只見線 会津若松～会津坂下	573	688	758	704	618	656
只見線 会津坂下～会津川口	3,053	4,199	5,667	3,448	2,765	3,803
只見線 会津川口～只見	—	—	—	—	1,100	1,455
只見線 只見～小出(新潟県)	4,317	7,845	7,694	3,836	3,732	6,741

資料：JR 東日本「ご利用の少ない線区の経営状況の開示について」

※営業係数は各線区の営業費用を運輸収入で割り100を掛けた値であり、100円の運輸収入を得るのに要した営業費用を表す指標

(2) 営業状況

100円の運輸収入を得るのに要する営業費用を表す営業係数をみると、只見線の会津川口～只見間は2024年度に1,455円である。この営業係数はJR 東日本が要する営業費用から算出されるため、上下分離方式で同区間の鉄道施設を福島県が保有していることで、営業係数は同じ只見線の会津坂下～会津川口間よりも低くなっている。地域の中心都市である郡山駅や会津若松駅を起点とする線区は比較的営業係数が低い一方、県境をまたぐ線区は高く、只見線の只見～小出間は6,741円と高い（図表3）。

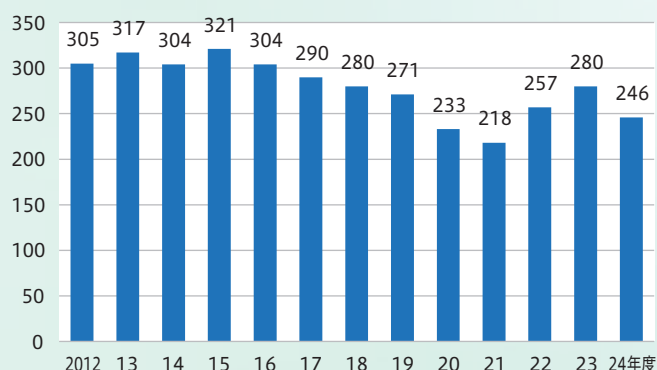
(3) 会津地域内の他路線への影響

コロナ禍による行動制限の影響から平均通過人員は2020年度に大きく減少した。県内ローカル線を比較すると、2020年度から2023年度にかけて会津地域外の水郡線と磐越東線が横ばいか微増であるのに対し、会津地域内では鉄道再開した只見線はもちろんのこと、磐越西線がコロナ禍前水準に戻ってはいないものの、上向いて推移してきた（図表4、5）。

只見線の再開通により、只見線を利用する観光客が、東北新幹線郡山駅から会津若松駅までの経路となる磐越西線を利用していることで、利用者数が上向いたものと考えられる。

図表4 只見線の平均通過人員

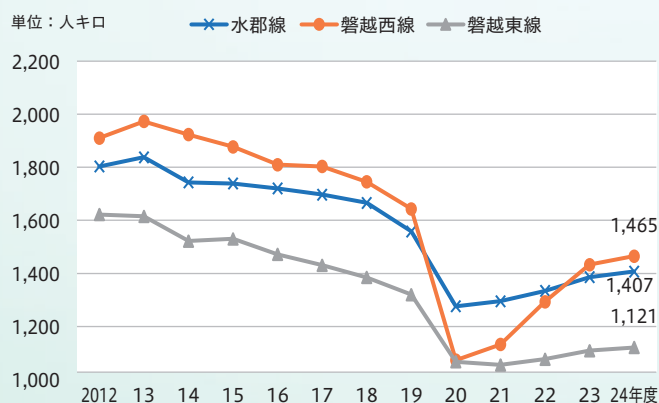
単位：人キ口



資料：国土交通省「鉄道統計年鑑」JR 東日本「路線別ご利用状況」

図表5 県内他路線の平均通過人員

単位：人キ口



資料：国土交通省「鉄道統計年鑑」JR 東日本「路線別ご利用状況」

3. 観光への影響

(1) 只見線沿線6町村の観光客入込数

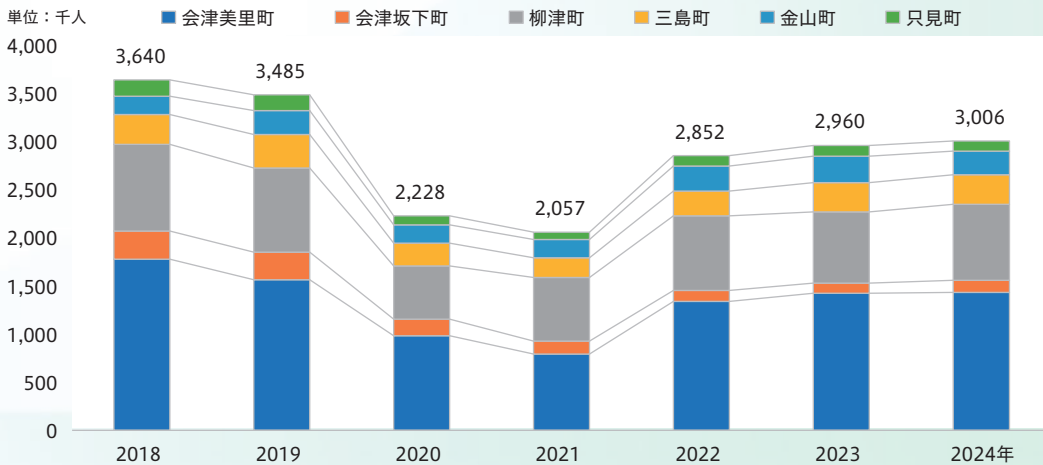
只見線沿線6町村への観光客入込数は、コロナ禍となった2020年に行動制限の影響から大きく減少、緊急事態宣言が解除された2021年後半以降は、2022年10月に只見線全線再開も加わって2022年に大きく増加、2023年以降も増加が続いている（図表6）。

(2) インバウンドへの好影響

町村単位での外国人観光客の統計が無いため、県内主要4市の外国人実宿泊者数（延べではなく実際に泊まった人の数）でみると、会津若松市と福島市の数が多く、2023年～2024年に急増している（図表7）。

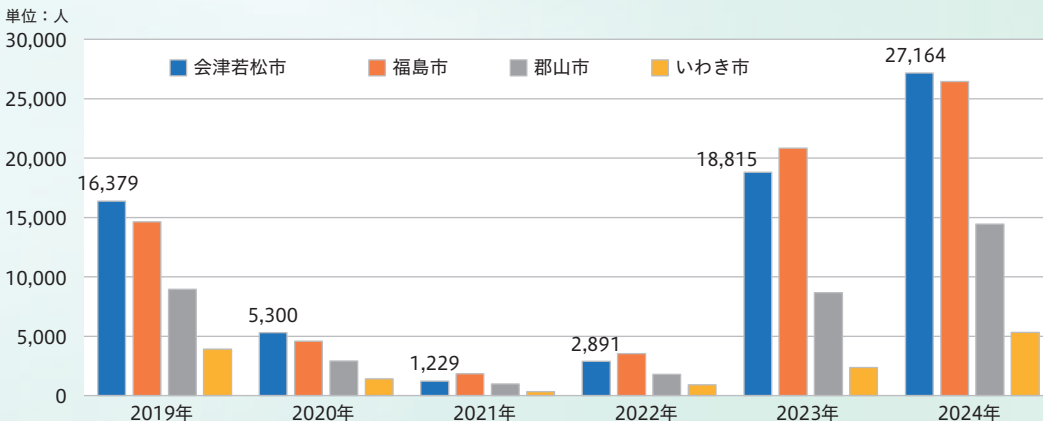
福島市は新幹線停車駅で山形・宮城方面への交通アクセスも良いという要因があるが、会津若松市は新幹線沿線から離れるという地理的条件にも関わらず、鶴ヶ城など市内の多くの観光地が所在することに加え、市外の周辺地域に大内宿など多くの観光地が点在していることも要因と考えられる。その1つが風光明媚な只見線沿線であり、只見線を代表する撮影スポット「第一只見川橋梁（三島町）」、手漕ぎの渡し舟「霧幻峡の渡し（三島町・金山町）」などが外国人観光客にも人気である。

図表6 只見線沿線6町村の観光客入込数



資料：福島県「観光客入込状況」

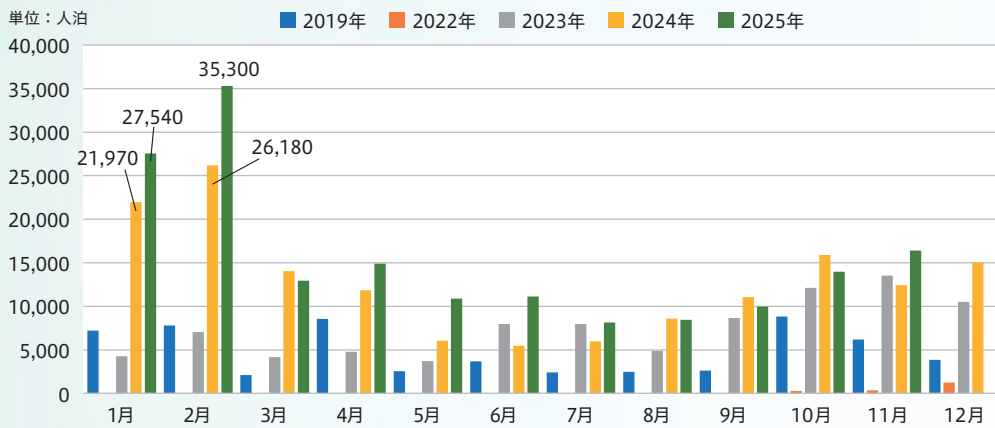
図表7 福島県内主要4市の外国人実宿泊者数



資料：観光庁「宿泊旅行統計調査」

福島県での外国人実宿泊者数が最も多い台湾からの月別人数をみると、1～2月が突出して多いことがわかる。台湾からの観光客が冬季に多いのは、雪が降らない台湾の住民にとって、只見線沿線をはじめとした会津の雪景色が魅力であるということも要因であると思われる。また、福島空港と台湾を結ぶチャーター便が2024年1月に再開したこと、自治体などが台湾での誘客キャンペーンを行っていることも追い風となっている（図表8）。

図表8 台湾から来県した実宿泊者数



資料：観光庁「宿泊旅行統計」

4. 地域への影響

(1) 利用者のメインである高校生

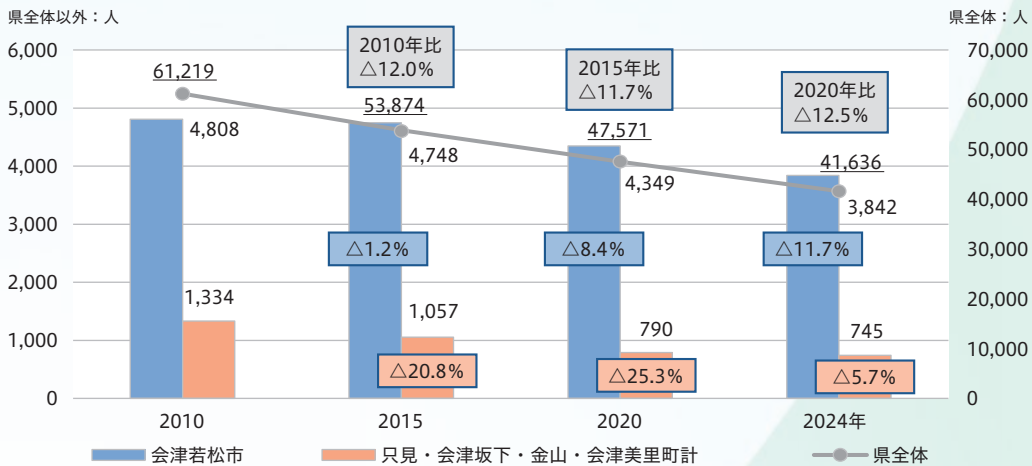
「平成22年国勢調査」までは15歳以上の通勤通学者が利用する交通手段について調べており、2010年時点で鉄道を利用している割合は、只見線沿線市町村で「自宅外通勤者」はいずれも1%未満と極めて少ない。一方「通学者」は町内に高校がある只見町は0.0%であるが、他に町内に高校のある金山町や会津坂下町は3割ほどおり、町内に高校の無い三島町と柳津町は約7割となっている。15歳以上が対象であるため中には中学生も含まれてはいるが、鉄道は町村域を越えて通学する高校生中心に利用されている。

只見線の再開通後は、只見線沿線4町村にある高校の生徒数の減少幅が小さくなっている。2020年には2015年比で△25.3%と大きく減少していたが、再開通後の2024年は2020年比で△5.7%にとどまり、同期間の県全体や会津若松市の減少幅よりも小さくなっている（図表9）。また、鉄道で地域外から訪れやすくなったことで、金山町と只見町の高校が設けている山村留学制度が利用しやすくなり、地域活性化につながっているものと思われる。

(2) 鉄道に他の交通機関も組み合わせた観光

会津若松駅からの只見線運行は会津坂下駅行き1便、会津川口駅行き3便、小出駅行き3便の計7便であり、実質的に観光で利用できるのは13時台までの3便となっている。朝早く会津若松駅を出るか（地域外からは会津若松市に宿泊が必須となる）、午後に出発し観光する時間が短くなる便と、鉄道だけでは利便性が良くない。この不便な状況を補うべく、地元のバス・タクシー会社がバスと電車を組み合わせたバスのコースやタクシーで只見線沿線観光地を周遊するコースを設けている。鉄道のみで地域外から来てもらうということではなく、マイカーで会津に来てもらい、車で観光地を周遊し一部区間鉄道にも乗車してもらうといった観光でもよいであろう。また、車で訪れて只見線沿線を車のみで観光する場合であっても、只見線そのものが

図表9 只見線沿線の高校生徒数推移



資料：福島県「学校基本調査」

会津若松駅 只見線時刻表

	会津若松発	会津川口着	只見着
6時	08(小出行)	8:05	9:07
7時	41(川口行)	9:43	—
13時	05(小出行)	14:58	16:21
17時	00(小出行)	18:50	19:53
//	42(坂下行)	—	—
19時	42(川口行)	21:33	—
21時	46(川口行)	23:31	—

資料：JR 東日本 HP より作成



只見川第一橋梁

観光資源であり、只見線が運行していること自体が来訪客への最大のアピールポイントである。

県や地元自治体などは只見線の認知度向上や観光促進プロモーションに力を入れており、その成果は台湾からの観光客が増えているなど、着実にみえ始めている。なお、JR 東日本では春・夏・秋に運転日限定の全車指定席列車や臨時普通列車を運行している。

5. さいごに

営業係数という点でいえば只見線をはじめ県内各地のローカル鉄道は赤字であり、厳しい状況にある。しかし、鉄道には乗車人数の数字だけでは測れない、地元への大きな効果をもたらしている。只見川第一橋梁のように、絶景の場所に橋が架かりそこを鉄道車両が走るといふ、それだけで多くの観光客を魅了する観光財産である。沿線は過疎が進んでいるため、地元住民の利用を増やすには難しいのが現状である。だから地域外から観光客を呼び込み、地域活性化につなげることができるのが“只見線”ではないだろうか。

人があるところに産業があり、産業があるからこそ人が定着する。只見線を目当てとする交流人口・インバウンド客が増えていくことで只見線沿線をはじめ会津地域の地域振興が図られていくことが期待される。今年「ふくしまデスティネーションキャンペーン」が4/1～6/30の期間に開催中である。只見線沿線など福島県内の様々な観光スポットに県内外から観光客が来訪することに期待したい。