



JR東

只見線「奇

JR東にできて できなかった

▲只見川を望む会津川口駅

跡の復活」

JR北に 背景を探る

赤字ローカル線の場合、ひとたび自然災害で不通になれば、そのまま放置され、廃線を免れないのが常である。実際、日高線(鶴川―様似間、21年4月廃止)と根室線(富良野―新得間、来春廃止)はバス転換を余儀なくされた。しかし、2011(平成23)年に被災したJR東日本の

只見線(会津若松―小出間)は、昨年10月、奇跡の復活を実現。この話題は海外でも注目され、多くのファンが押し寄せている。同じような条件でありながら、なぜJR東にはできてJR北にはできなかったのか――。現地を訪れ、その背景を探ってみた。(フリーライター・内海達志)

住民の熱意が復活を後押し

まずは只見線の歴史を振り返っておこう。只見線は福島県の会津若松と新潟県の小出から、それぞれ建設工事が進められていった路線である。

1926(大正15)年、会津線の会津若松―会津坂下間が開業。その後、会津柳津、会津宮下、会津川口と徐々に延伸し、1957(昭和32)年には田子倉ダム建設のための

専用鉄道として、会津川口―只見間で列車の運行が始まった。同区間は1963(昭和38)年、会津線に編入されている。

一方、小出を起点とする只見線は、1942(昭和17)年に大白川まで開業。1971(昭和46)年、大白川―只見間がつながり、奥会津に通ずる2本の支線は、全長135キロの只見線となったので

ある。なお、只見線よりも歴史が古い会津線の名称は、西若松―会津滝ノ原間の路線に用いられた。

当時の週刊誌をみると、祝賀ムード一色となった地元の様子とは裏腹に、「大赤字路線が増えただけの国鉄は渋い表情」といった現実的な記述も。小出は田中角栄の勢力圏であり、一部では「採算度外視の政治路線」と揶揄する声もあったようだ。事実、只見線は惨憺たる状況が続き、不通区間の会津川口―只見間の輸送密度(1キロあたりの1日平均利用者数)は、廃止された留萌線を大幅に下回っていた。JR東と比べ経営基盤が格段に弱いJR北であれば、被災を

待たず姿を消していたに違いない。

その只見線が豪雨に見舞われ寸断されたのは、東日本大震災が起きた2011年の7月。年内の一部区間は運転再開に漕ぎつけたものの、被害が甚大だった会津川口―只見間については、復旧のめどが立たないまま時間だけが過ぎていった。当時、只見線が復活すると予想できた人は誰もいなかったはずだ。



▲被災前に運行されたSL「会津只見号」

バスによる代替輸送が続くなか、JR東は当初、バス転換を打診していた。しかし、沿線住民の鉄道に対する思いは強く、その熱意はJRと福島県を動かすことになる。2017(平成29)年6月、「上下分離方式」(県が線

路や駅舎を所有・管理し、JRが運行)による存続が決定したのだ。合意時の総工費は約81億円(最終的に約90億円に増額)。国、沿線自治体、JR東が30億

星賢孝氏の発信が話題に

4月中旬の平日、会津若松駅から13時05分発の列車に乗車した。2両のディーゼルカーは8割くらいの乗車率であったが、ファンが半分以上を占めており、外国人観光客の姿もみ

られた。全線を結ぶ列車は早朝、昼間、夕方の各1本(3往復)しかないため、明るいうちに景色が楽しめるこの列車は、休日には相当な混雑になるという。



続きは『**月刊クオリティ**』本誌を
ご覧ください。

▼ ご購読のお申し込みは ▼

○インターネットでのお申し込みはこちらから
<https://qualitynet.co.jp/koudoku/>

○お電話でのお申し込みはこちらから

TEL 011-644-0101

(9:00 ~ 17:30 土日・祝日をのぞく)