

鉄路維持の取り組み ― J R只見線乗車レポート

高野 讓

J R只見線（以下、「只見線」とする。）は、小出駅（新潟県魚沼市）と会津若松駅（福島県会津若松市）を結ぶ全長一三五・二キロのローカル線である。只見川沿いの美しい景色を見ながら走る鉄道路線であり（写真1）、鉄道ファンのみならず、観光客にも人気の鉄道路線としてメディアにも頻繁に取り上げられているが、二〇一一年七月の新潟・福島豪雨で橋梁が流されるなどの甚大な被害を受け、只見線と会津川口駅間が運休、バス代行となった。



小出駅で出発を待つ只見線の車両

写真 1



車窓から見える只見川。特に紅葉シーズンは美しいという

存廃議論の結果、二〇一七年六月に福島県が只見線と会津川口駅間（二七・六キロ）の軌道等を所有・維持、J R東日本が運行を担う上下分離方式による復旧が決定し、二〇二二年一〇月一日、一年ぶりに全線で運行が再開された（写真2）¹。筆者は再開からまもなく一年を迎える二〇二三年九月中旬に乗車する機会を得たため、只見線における鉄路維持の取り組みをレポートしたい。

只見線における具体的な取り組み

(1) 人気秘境路線の「体験乗車」

只見線は全線を通して運行する列車が一日三往

復と少ない上、急勾配や線形、軌道の状態などで運転速度が遅いことから、全線を乗り通す場合は四時間半以上要する。これが秘境路線と言われているゆえんでもある²。

こうした秘境路線を長時間乗車せずに「体験」してもらうべく、パッケージツアー日程の中で、只見線の定期普通列車に混乗する取り組みが実施されていた。筆者が乗車した九月一日（金）は、越後広瀬駅から大白川駅までの区間と会津川口駅から会津坂下駅の区間で、各四〇名程度の団体客が乗車していた。

この取り組みはツアー客、鉄道事業者ともにメリットがあると考えられる。ツアー客にとっては、個人ではハードルが高い秘境路線に乗車することができる。わずかな区間の乗車でも「話題の秘境路線に乗った」ことになり、満足度は高いだろう³。一方、鉄道事業者にとっても、一度の運行で数十人分の売上が確保できる⁴。ちなみに、筆者が数日後に乗車した三陸鉄道リアス線でも同様の取り組みが実施されていた⁵。

筆者が住む道内の鉄道路線も只見線と同様に運

写真 2



豪雨災害で被災した区間。写真左奥に写る第8只見川橋梁（トラス桁）は、三信鉄道（現・J R飯田線）中部天竜駅～佐久間駅の間にあった天竜川橋梁からの転用品とされる

写真3



沿線自治体関係者による小出行列車の見送りの様子

行本数は少なく営業距離も長い、定期普通列車にツアー客が混乗する取り組みは熱心に取り組まれている⁶。この理由として、沿線自治体のPR不足、ツアー客を降ろしたバスの先回りが難しい、鉄道事業者の理解を得られないなどの事情が考えられる。ただ、時間的都合で長時間乗車することができない人たちに線区の魅力を感じてもらうには、こうした取り組みが有効であり、検討する余地は十分あると言えよう。

(2) 只見線にみんなで手をふろう条例の制定

筆者が乗車したのは平日であったが、沿線自治体に住む高齢者や親子が列車に手をふる姿を何度も見かけた。また、会津川口駅には「金山町観光協会」の法被を着た人たちが集まり、手をふりながら出迎えと見送りをしていた（写真3）。こうした活動の根拠となっているのが「只見線にみんなで手をふろう条例」である。

この条例は、不通区間の復旧方針が決定する前の二〇一五年三月、沿線自治体のうち奥会津地方に位置する福島県只見町、金山町、三島町、柳津

町、昭和村と新潟県魚沼市の計六市町村がほぼ同時期に制定したもので、「目的」、「町の役割」、「町民の役割」のわずか三条というシンプルな条例である。また、内容も六市町村ほぼ同じという特徴を有している（例として金山町条例を後掲）。

条例が制定された理由は、当時魚沼市役所職員で地域団体の会長だった男性から、「手をふる行為とおもてなしの心を持ち続けるため、県境を越え、沿線一体で条例を作るのはいかがか」と提案され、それに賛同した沿線自治体が条例を制定したとされている⁷。

出迎え・見送りの取り組みは、筆者がこれまで乗車したことのある鉄道のうち、いわゆるローカル線を中心に実施されていた⁸。また、豪華列車の通過・到着する際に出迎え・見送りをする取り組みを行っているケースもあるが⁹、只見線のように条例を制定し取り組んでいる事例は確認できなかった。

列車に手をふる行動自体は子どもを中心によく見かけ、それに応えるように乗務員が警笛を鳴らしたり、車内の乗客が手をふり返している姿を見ると、見ている人たちもほほえましい気持ちになる。筆者は心理学者ではないため、列車に手をふる心理状態を科学的に説明することはできないが、こうした行動に不快感をあらわにする人はいないだろう。鉄道維持に人の心理を活かし、おもてなし活動に根拠を与えた「只見線にみんなで手をふろう条例」は評価できると言えるのではないだろうか。

(3) 鉄道技術職の県職員採用

前述のように、只見線は只見駅～会津川口駅間の軌道などの鉄道施設を福島県が所有する上下分離方式を採用しているが、現在、鉄道施設維持管理はJR東日本から職員派遣を受け対応している¹⁰。

こうした施設の維持管理について、福島県は直営化を決め、二〇二四年度から「鉄道技術職」を採用することを発表した¹¹。上下分離方式を採用する他の都道府県では、鉄道事業者への委託もしくは指定管理を採用するケースが多いとされているが¹²、自治体として鉄道維持の責任を明確にするため、直営化に踏み切ったという¹³。

採用試験は今年一〇月に実施され、一月八日付で職員三名の採用を公表している¹⁴。いずれも実務経験者で、内訳はレールや枕木の点検を担う「工務」担当に一名、踏切など電気関係の維持を担う「信号通信」担当に二名である。当初、「信号通信」の採用は今年度一名、来年度一名の計二名とする方針であったが、試験の結果、合格点に達しているとの理由で今年度二名採用となった¹⁵。鉄道技術職としての県職員採用は、上下分離方式の新たなモデルケースになるだろう。

むすびにかえて ―只見線乗車から見えてきた課題

新聞報道によれば、前述した団体客の利用や沿線自治体が連携したおもてなし活動の取り組みもあり、全線運行再開以降、利用客は増加傾向にあるという¹⁶。しかしながら、全線を通して運行する列車が朝・昼・夜の一日三往復では、筆者も含め個人客の場合、「乗るだけ」という人が多いのではないだろうか。バスなど他の交通手段と組み合わせることができれば下車・滞在も可能となるため、運転手不足が深刻な状況ではあるものの、二次交通をどう充実させるかが課題であると感じた。また、前述した会津川口駅でのおもてなし活動の中には、中高校生とおぼしき若者の姿もあり、老若男女問わず只見線を盛り上げているようだった。しかしながら、こうした活動はやればやるほ

ど義務感や負担感が強くなるものである。だからこそ、沿線住民が義務ではなく、できる時にできる範囲で列車に手をふることを「努力義務」とした「只見線みんなで手をふろう条例」はおもてなし活動を長期的に進めていく上でも、只見線を維持する気運を保つ上でも必要かつ重要である¹⁷。ただ、「只見線みんなで手をふろう条例」は沿線自治体である会津若松市や会津坂下町は制定しておらず、只見線の沿線が一丸となった取り組みとは言い難い。こうした温度差の解消も今後の課題ではないだろうか¹⁸。

さらに、福島県による鉄道技術職の採用は新たな取り組みと言えるが、JRをはじめとする既存の鉄道事業者においては、工務系職員の離職率が高いことに留意しなければならない¹⁹。今後は職員の育成や離職率などを注視していくほか、上下分離方式を導入している自治体や事業者への波及なども含めた上で、政策としての評価をする必要があるだろう。

今後も公共交通維持の取り組み事例について、随時情報提供していきたいと考えている。

へたかの じょう・公益社団法人北海道地方自治研究所研究員

【注】

*1 復旧に至る詳細については、紙幅の都合掲載できないため、福島県只見線管理所のホームページを始め、関係先の資料を参照願いたい。

*2 例えば、株式会社JR東日本びゅうツーリズム&セールのホームページで「只見線」と検索すると、「S」はえつ物語にも乗車！日本の原風景の中を走る『磐越西線』『只見線』秘境のローカル線を満喫する鉄道旅』などがあり、秘境路線として紹介されている。

*3 デメリットとして、いわゆる景勝区間に乗車できるとは限らない。

*4 所属している運転所などへ回送する車両を開放し、団体客を乗車させるのであれば効率的ではあるが、団体客のために二両編成する場合がランニングコストなどの課題は生じる。

*5 筆者が乗車した二〇二三年九月十八日は、三陸鉄道リアス線の岩泉小本駅から田野畑駅間で団体客乗車があった。只見線と同じ四〇人ほどが乗車していた。筆者が検索したところ、花咲線や鉦網線などで普通列車に混乗するツアーがある。また、富良野美瑛ノロッコ号などの観光列車に乗車するツアーもある。

*6 『信濃毎日新聞』、「田んぼから「通過する列車」に手をふろう 住民が盛り上げるローカル線 廃線危機を乗り越えた「只見線」とは、二〇二三年・一〇・一七。

*7 例えば、JR五能線やJR木次線などで実施されていた。

*8 『北海道新聞』、「豪華列車「ロイヤルエクスプレス」旗振り歓迎 北見駅で催し」、二〇二三年・八・六。

*9 記事によれば北見市主催とある。

*10 『福島民報』、「只見線 県、直営で維持管理『鉄道技術職』初採用へ 上下分離方式、先進モデルを目指す」、二〇二三年・九・一六。

*11 福島県ホームページ、「令和五年度福島県職員採用選考予備試験（鉄道に関する技術職（工務、鉄道に関する技術職（信号通信）を実施します」。閲覧は二〇二三年一月二〇日。

*12 『福島民報』、同上、二〇二三年・九・一六。記事によれば、東京都には鉄道技術職が配置されているとある。これは都営地下鉄があるためである。

*13 『福島民報』、同上、二〇二三年・九・一六。

*14 『福島民報』、「只見線上下分離方式維持管理で福島県初採用 鉄道技術職に三人合格」、二〇二三年・一一・九。

*15 『福島民報』、同上、二〇二三年・一一・九。

*16 『信濃毎日新聞』、同上、二〇二三年・一〇・一七。

*17 国土交通省が一〇月一日に発表した第二回「日本鉄道賞」で、手をふろう条例を含めた只見線の利活用の取り組みを主導してきた只見線利活用推進協議会が「『未来へつながる、希望の鉄路』特別賞を受賞している。

*18 二〇二三年三月のダイヤ改正以降の時刻表を確認すると、会津若松駅から会津川口駅までは一日八往復ある。筆者が乗車した日も会津坂下駅からは高校生が大勢乗車したので、この区間については比較的利用者が多いと考えられる。こうした点も奥会津地方の沿線自治体と温度差が生じている理由なのかもしれない。

*19 『北海道新聞』、「保線の魅力、高校生体感 JR鉦路支社が見学会 人手不足で採用活動強化」、二〇二三年・七・五。若手保線職員の離職数などが問題視されているとある。また今回、福島県が採用した職員も全員、他の鉄道事業者からの転職ということになる。

【参考】金山町只見線にみんなで手をふろう条例
平成二七年三月一二日
条例第一号

（目的）

第一条 この条例は、広く親しまれているJR只見線の列車（以下「只見線」という。）に手をふる活動を広めることにより、乗客者へのおもてなしの気持ちを示し、もって地域住民の只見線に対する愛着を深め、力強く走る只見線を応援することを目的とする。

（町の役割）

第二条 町は、只見線に手をふる活動の普及に積極的に取り組むよう努めるものとする。

（町民の役割）

第三条 通勤通学時、農作業中や散歩の時などあらゆる場面で只見線に手をふるよう努めるものとする。

附則

この条例は、公布の日から施行する。