

第4回只見線復興推進会議検討会 次第

日時：平成28年9月24日（土）午後2時00分～

場所：福島市 ホテル辰己屋「瑠璃の間」

1 開会

2 あいさつ

3 議題

- (1) 復旧費・運営費の精査・確認について
- (2) 鉄道復旧とバス転換の比較検討について
- (3) 地域振興策について

4 閉会

第4回只見線復興推進会議検討会 出席者名簿

日時:平成28年9月24日(土)14時00分～15時30分

場所:ホテル辰己屋 8階「瑠璃の間」

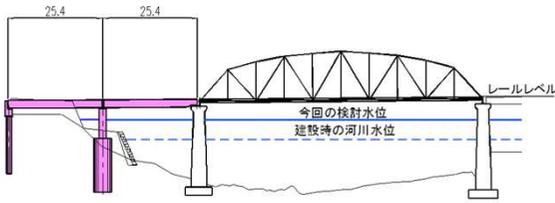
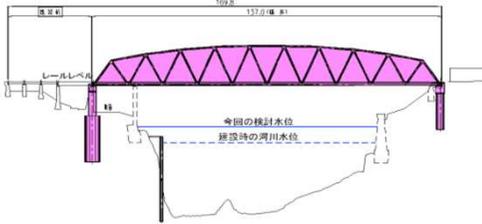
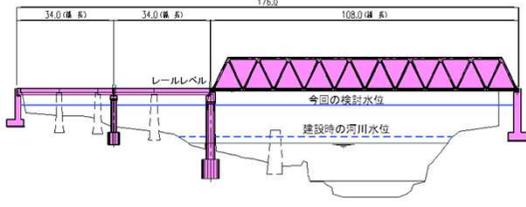
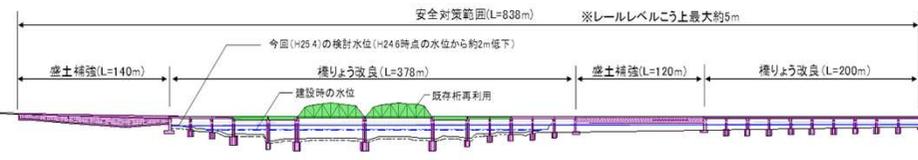
No.	所属		役職	氏名
1	福島県		副知事	鈴木 正晃
2	会津若松市		副市長	齋藤 勝
3	会津美里町		副町長	弓田 秀樹
4	会津坂下町		町長	齋藤 文英
5	柳津町		副町長	郡司 博道
6	三島町		町長	矢澤 源成
7	金山町		町長	長谷川 盛雄
8	只見町		町長	目黒 吉久
9	福島県	生活環境部	部長	尾形 淳一

[オブザーバー]

10	国土交通省	鉄道局鉄道事業課	課長	大野 達
11	東日本旅客鉄道(株)	総合企画本部経営企画部	執行役員経営企画部長	坂井 究

只見線会津川口～只見間の工事費用

資料 1

<p>第5只見川橋りょう</p>			<p>約3億円 (約2億円)</p>		
<p>第6只見川橋りょう</p>			<p>約16億円 (約13億円)</p>		
<p>第7只見川橋りょう</p>			<p>約14億円 (約11億円)</p>		
<p>第8只見川橋りょう</p>			<p>約52億円 (約45億円)</p>		
<p>斜面・軌道・ 信号通信設備等</p>	 <p>斜面</p>	 <p>軌道</p>	 <p>信号設備</p>	 <p>その他</p>	<p>約23億円 (約15億円)</p>
<p>合計</p>	<p>工期：約4年</p>			<p>約108億円 (約85億円)</p>	

※ ()内は2013年5月22日公表の工事費用

JR只見線（会津川口～只見駅間の復旧）

「バス転換案」と「上下分離方式案」の比較検討

検討項目	バス転換案	上下分離方式案					
① 輸送特性	数十人規模の旅客を目的地まできめ細かに輸送するのに適した交通機関	定時性、速達性、大量輸送性に優れた交通機関					
② 運営形態	JR東日本の責任において運行を確保	<p>(第2種鉄道事業者) (第3種鉄道事業者)</p> <p>※実質無償での貸与</p>					
③ ルート設定の柔軟性	利用者の意見や利用実態に合わせて柔軟にルートを変更することが可能	—					
④ ダイヤ特定の柔軟性・定時性	○ニーズに応じた柔軟なダイヤ設定が可能 ○道路状況による影響を受ける可能性がある。	○柔軟なダイヤ設定は困難 ○道路に比較して定時性に優れている。					
⑤ 運行形態 (会津川口～只見駅間)	本 数	6.5往復	本 数	3往復			
	停 車 所	11停留所	駅	8駅			
	所 要 時 間	50分	所 要 時 間	44分			
	そ の 他	—	そ の 他	イベント列車等の企画が可能			
⑥ 復旧費	既存鉄道施設等の処理について地元との協議が必要	約108億円	<p>上流ダムの水位調整など被災時点からの状況変化も踏まえ、安全性などの課題を整理した上で、第8橋梁の工事手法の見直しにより工事費縮減ができないか、県からJRに要請し、協議を進めているところ。</p> <p>また、復旧費を一部負担いただくことについて要請しているところ。</p> <p>総額確定に合わせ、成案を得ることとしたい。</p>				
		<table border="1"> <tr> <td>運行経費</td> <td>約0.46億円/年 (JR負担)</td> <td rowspan="3">2009年度ベース</td> </tr> <tr> <td>車両経費</td> <td>約0.25億円/年 (JR負担)</td> </tr> <tr> <td>鉄道施設経費</td> <td>約2.10億円/年 (地元負担)</td> </tr> </table>	運行経費	約0.46億円/年 (JR負担)	2009年度ベース	車両経費	約0.25億円/年 (JR負担)
運行経費	約0.46億円/年 (JR負担)	2009年度ベース					
車両経費	約0.25億円/年 (JR負担)						
鉄道施設経費	約2.10億円/年 (地元負担)						
⑦ 運営費	<p>代行バス経費</p> <p>約0.53億円/年 (JR負担) ※2015年度ベース</p> <p>※地元の要望によって柔軟な対応が可能</p>						
⑧ 運営・維持管理に関する補助金の活用 (国の補助制度)	<p>(1) 赤字路線に対する欠損補助制度 ⇒事業者が国庫補助を受けられる制度あり。</p> <p>(2) 車両購入に対する補助制度 ⇒事業者が車両購入に係る減価償却費等の国庫補助を受けられる制度あり。</p>	設備投資、大規模修繕に対する補助制度はあるものの、地元として責任を持って維持管理を行っていかなければならない。					
⑨ 地域振興への影響	<p>○復旧費として積み立てた一部を地域振興に活用することも可能 (JRとして支援を検討 例: 観光誘客として周遊バスの運行など)</p> <p>○不通区間における地域振興の大きなシンボルを失うことになる。</p>	<p>○鉄道を核とした新たな地域振興策の展開が可能となる。</p> <p>○只見線の歴史的価値が守られる。</p> <p>○復旧費や運営費に多額の費用を要するため、限られた財源の中で地域振興を行っていかなければならない地元自治体にとって大きな負担になる。</p>					
⑩ 継続的な運営を確保するための課題	○ランニングコストの軽減が見込めるため安定的・継続的な運行サービスの提供が可能	<p>○「生活利用」と「観光利用」の両面で、利用者を増加させるために地元として最大限の努力が不可欠である。</p> <p>○不通区間以外の区間についてもご利用者の減少に対する歯止めが課題。</p>					
⑪ 防災	○国道252号が唯一の幹線道路であり、代替ルートが無い。	<p>○豪雪地帯である当該地域では、特に鉄道に対する信頼が厚い。</p> <p>○国道252号の通行止め時の代替ルートであり、全線復旧することで災害による影響を小さくすることができる。</p>					

運行形態

JR東日本の責任において 運行を確保		
本数	6.5 往復	
停留所	11 停留所+α	
所要時間	50 分	



収支 (2015年度)

収入	約 0.03 億円/年
運営費	約 0.53 億円/年

※バス転換とした場合の地域振興策(検討イメージ)

※復旧費・運営費の一部を鉄道とバス等との連携強化、観光誘客、滞在施設(観光、ビジネス)、交流施設(観光客、住民)などに投じた例



※地元がDMO(観光地域づくり推進法人)を組織する場合は、当社も交通事業者として協力を検討

(継続する取り組み) イベント列車の運行や旅行商品の設定等



鉄道復旧について

不通区間の運行形態

本数	3 往復
駅	8 駅
所要時間	44 分



復旧費

約 108 億円 ※工期約4年

第5只見川橋りょう



第7只見川橋りょう



第6只見川橋りょう



第8只見川橋りょう



※これまで復旧工事及び流出した橋桁の撤去工事に投じた費用は約28億円

不通区間の収支(2009年度) (単位:億円)

営業収益	0.05
運賃収入	0.05
その他の収入	0
営業費	3.35
列車運行にかかる経費(運営費)	2.80
乗務員にかかる経費	0.46
車両の保守にかかる経費	0.25
線路の保守にかかる経費	1.72
信号・電気の保守にかかる経費	0.38
駅業務にかかる経費	0
その他の経費	0.55
固定資産税	0.12
減価償却費	0.42
営業損益	▲3.29
営業費/営業収益	67.0

「運行経費の例」



「車両経費の例」



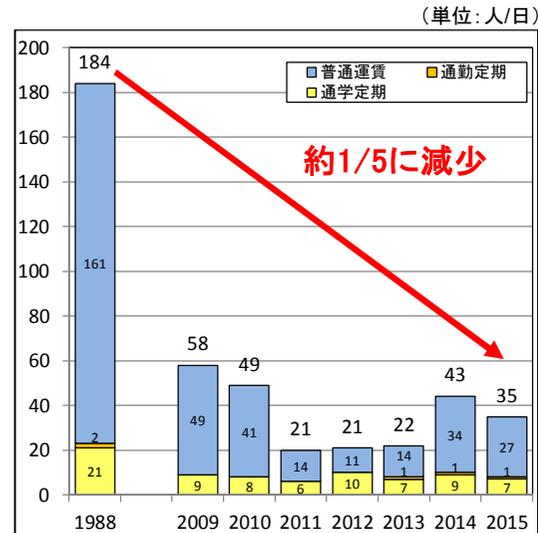
運営費(2009年度)

運行経費	0.46 億円/年	計 2.80 億円/年 ※設備強化等で資本的支出を行った場合は、別途費用が発生することがある
車両経費	0.25 億円/年	
鉄道施設経費	2.10 億円/年	

「鉄道施設経費の例」



不通区間のご利用状況(平均通過人員) (単位:人/日)



復旧費の更なる負担

+

運営費の負担

鉄道復旧のためには、「上下分離方式」も含めた負担のあり方の検討が必要

上下分離方式の例

JR東日本

運行

車両

貸与※

メンテ委託

地元

鉄道施設

土地

※実質無償での貸与

基本方針

- 1 観光路線としての只見線を前面に打ち出し、只見線と地域の共存を図る。
- 2 只見線全線開通を新たなスタートと捉え、戦略的広報により県内外に只見線を強くPRし、乗降客の増加につなげる。
- 3 教育旅行、イベント列車、外国人誘客、新潟県との相互交流など、観光誘客の拡大を図る。
- 4 会員が6万人を超えた只見線応援団を更に拡大し、情報発信を強化する。
- 5 地元自治体職員による通勤等での利用、町民号運行、学校行事等における利用を促進する。

現在の主な取組

- 1 只見線復旧支援体験ツアー（会津若松市）
- 2 職員共助会による助成事業（会津美里町）
- 3 駅長おすすめの小さな旅（会津坂下町）
- 4 誘客おもてなし事業（柳津町）
- 5 J R只見線利用促進二次交通運行事業（三島町）
- 6 J R只見線復旧応援事業（金山町）
- 7 只見線縁結びL I V E（只見町）
- 8 海外旅行会社とのタイアップ（只見川電源流域振興協議会）



今後の取組ポイント

- 1 沿線市町村と県、民間等が一体となり只見線利活用計画を策定し、連携して事業を実施する。
- 2 各市町村、県ともに毎年度継続して只見線利活用に向けた取組を積極的に推進する。
- 3 戦略的広報により、全国に只見線を強くPRする。
（民間の手法等を活用する）
- 4 県外はもとより福島県全域を対象として誘客に務める。
（只見線乗車経験のない県民への働きかけ）
- 5 県内観光拠点とのアクセス整備の検討
（例：パークアンドライド、サイクルトレインなど）

取組イメージ（案）

平成 28 年 9 月 24 日 福島県生活環境部

関係機関が一体となり、只見線利活用プロジェクトチームを設立し、各取組による数値目標を設定した只見線利活用計画を策定する。それぞれの主体が連携し、積極的かつ効果的な取組を実施して、災害以前の水準を上回る利用者数を目指す。また、それぞれの取組の効果検証を行い、継続的な改善を行っていく。

取組ポイント

- 1 只見線の弱みを強みに変える斬新かつ柔軟な発想
- 2 民間の能力を最大限活用した先進的な取組
- 3 只見線を全国に伝える戦略的広報
- 4 地域の受入体制整備



只見線の弱み（立地、ダイヤ等）を、強み（滞在時間、希少性）に転換し、全国唯一のローカル線を目指す。

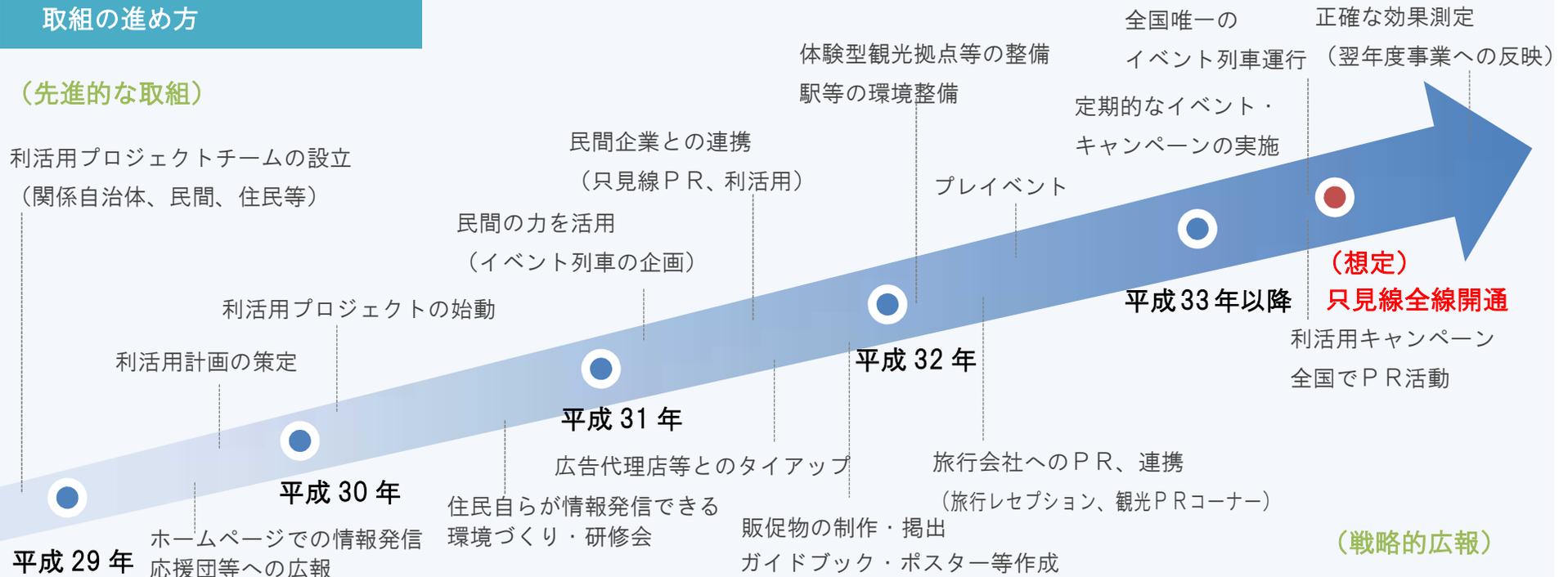
例 1）教育列車 … 車両内に教室をつくり、本物の景色を見ながら環境教育・体験学習等が受けられるプログラム

（会津若松市の歴史教育と奥会津の環境教育を只見線がつなぎ、全国からの教育旅行を呼び込む）

例 2）駅と融合したリゾート列車 … 只見線と各駅を一つの商店街と見立て、駅で様々なサービス（食事、買物、体験）を提供

取組の進め方

（先進的な取組）



只見線の状況について

2016年9月

東日本旅客鉄道株式会社

平成23年7月新潟・福島豪雨に伴う被害状況

(会津若松～会津川口間、只見～小出間の主な被害)

2011年7月新潟・福島豪雨:2011年7月27日～30日

※只見雨量計 27日～30日の期間雨量 711.5mm、29日の日雨量430.0mm、最大時雨量69.5mm

90k980m付近 ムジナ沢橋りょう橋台洗掘



55k660m付近 第4只見川橋りょう橋桁損傷



118k350m付近 切取崩壊



59k910m、60k450m付近 護岸壁洗掘



30k700m付近 盛土崩壊



55k030m付近 路盤流失
55k060m付近 土砂流入



52k520m付近 羽根沢橋りょう洗掘



只見

89k700m付近、89k820m付近 土砂流入



94k770m付近 田子倉T出口土砂流入



小出

これまでに要した復旧費用



施工前



施工前



施工前



30k700m付近 盛土復旧(施工後)



第4只見川橋りょう(施工後)

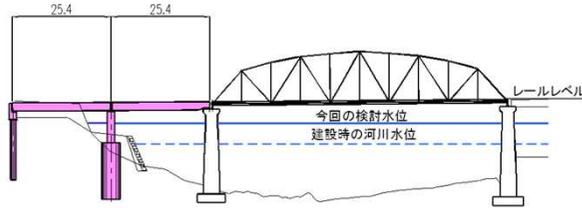
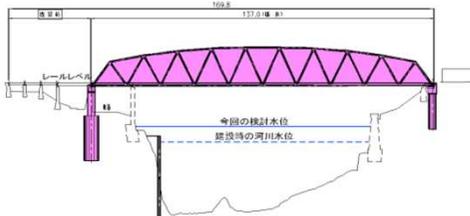
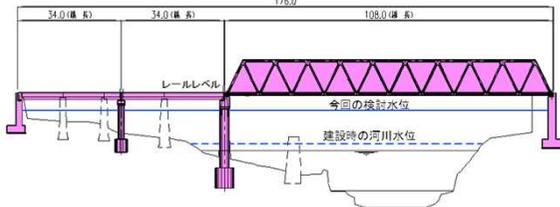
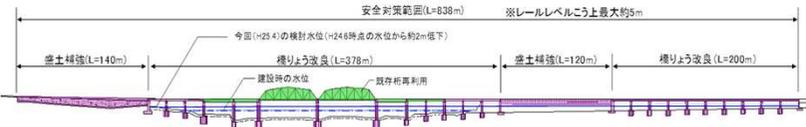


89k820m付近(第1赤沢雪覆い工)
(施工後)

区間	会津坂下～ 会津川口間	会津川口～ 只見間	只見～ 大白川間	計
復旧工事費	約5億円	-	約2億円	約7億円
桁撤去費	-	約21億円	-	約21億円
計	約5億円	約21億円	約2億円	約28億円

只見線(全線)の旅客運輸収入 2010年度 1.7億円 (2009年度 1.8億円)

只見線会津川口～只見間の工事費用

<p>第5只見川橋りょう</p>			<p>約3億円</p>		
<p>第6只見川橋りょう</p>			<p>約16億円</p>  <p>河川内に残る橋桁</p>		
<p>第7只見川橋りょう</p>			<p>約14億円</p>  <p>河川内に残る橋桁</p>		
<p>第8只見川橋りょう</p>			<p>約52億円</p>		
<p>斜面・軌道・ 信号通信設備等</p>	 <p>斜面</p>	 <p>軌道</p>	 <p>信号設備</p>	 <p>その他</p>	<p>約23億円</p>
<p>合計</p>				<p>約108億円</p>	

路線別のご利用状況 2010年度路線別平均通過人員

○「平均通過人員」 → ご利用されるお客さまの1日1kmあたりの人数

※2010年度鉄道統計年報より
(只見線被災前のデータ)

JR東日本路線別の状況

(2010年度・在来線全67線区) (人/日)

1位	山手線	1,060,497
2位	埼京線	700,801
3位	東海道本線	335,552
4位	横浜線	221,110
5位	総武本線	201,534

～

63位	米坂線	424
64位	北上線	387
65位	山田線	377
66位	只見線	370
67位	岩泉線	29(※46)

全国のご利用の少ない路線(2010年度の下位10路線)

JR線	(人/日)	JR線以外	(人/日)
山田線(JR東日本)	377	由利高原鉄道	○ 492
只見線(JR東日本)	370	わたらせ渓谷鐵道	○ 490
日高線(JR北海道)	329	東海交通事業	490
名松線(JR東海)	291	三陸鉄道(北リアス線)	○ 480
予土線(JR四国)	248	津軽鉄道	455
木次線(JR西日本)	240	錦川鉄道	○ 399
留萌線(JR北海道)	182	長良川鉄道	○ 386
大糸線(JR西日本)	150	秋田内陸縦貫鉄道	○ 344
三江線(JR西日本)	66	三陸鉄道(南リアス線)	○ 254
岩泉線(JR東日本)	29(※46)	紀州鉄道	242
		阿佐海岸鉄道	○ 89

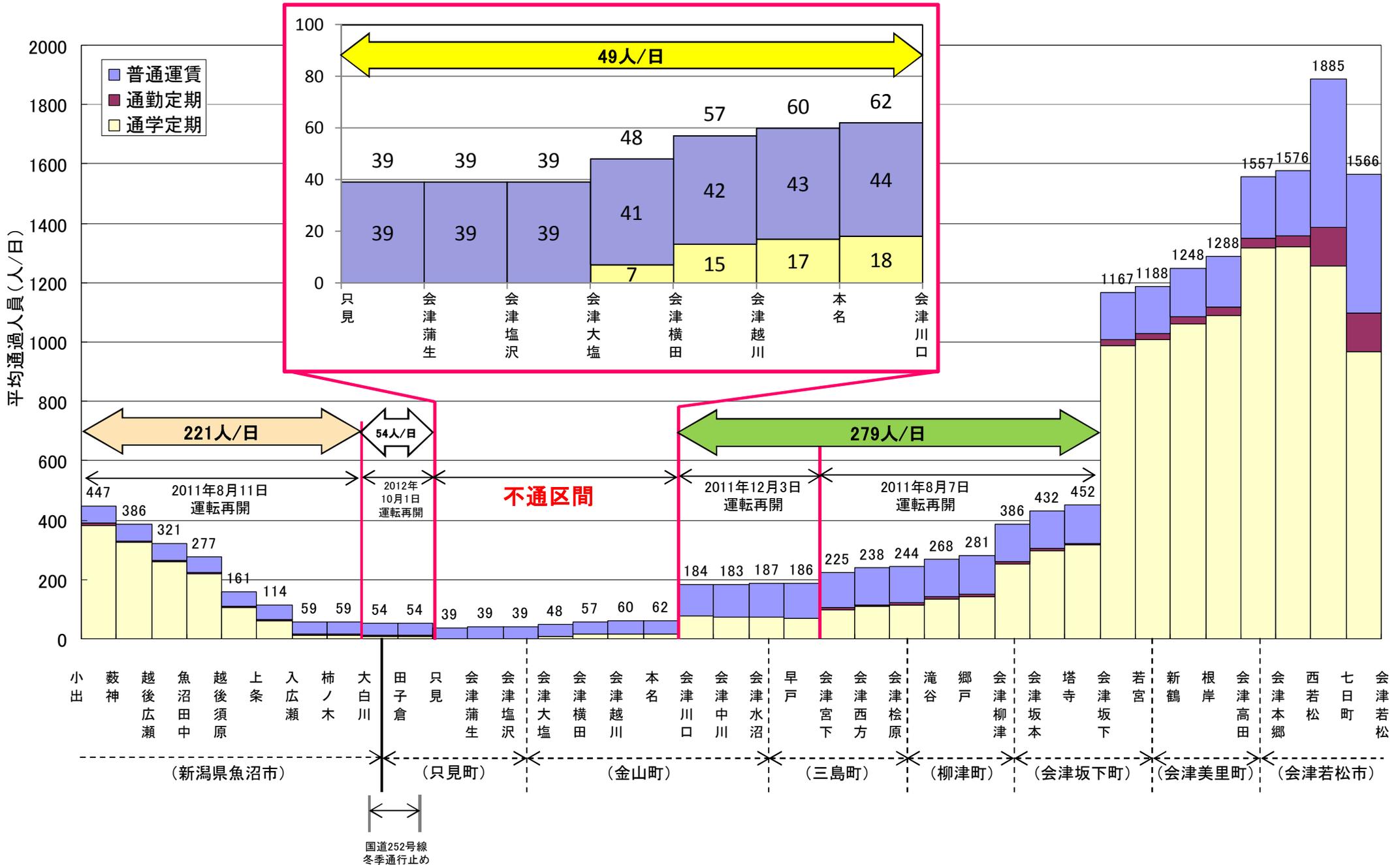
只見線不通区間(会津川口～只見) 49

(参考)会津鉄道756人/日、野岩鉄道708人/日

※岩泉線の鉄道時代の最後の年(2009年度)の平均通過人員は46人/日

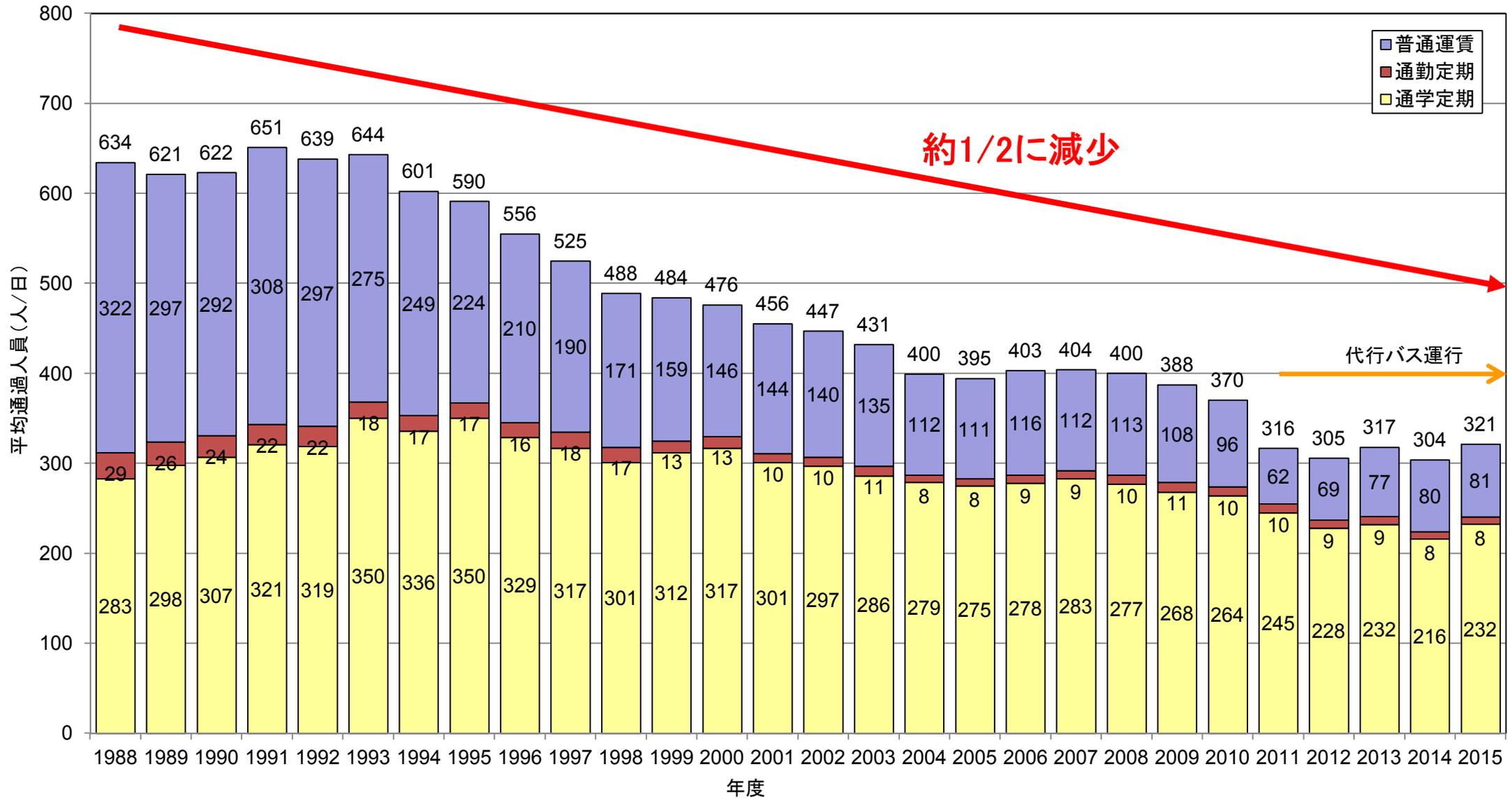
「○」は
第三セクター

全区間のご利用状況(平均通過人員)【2010年度】

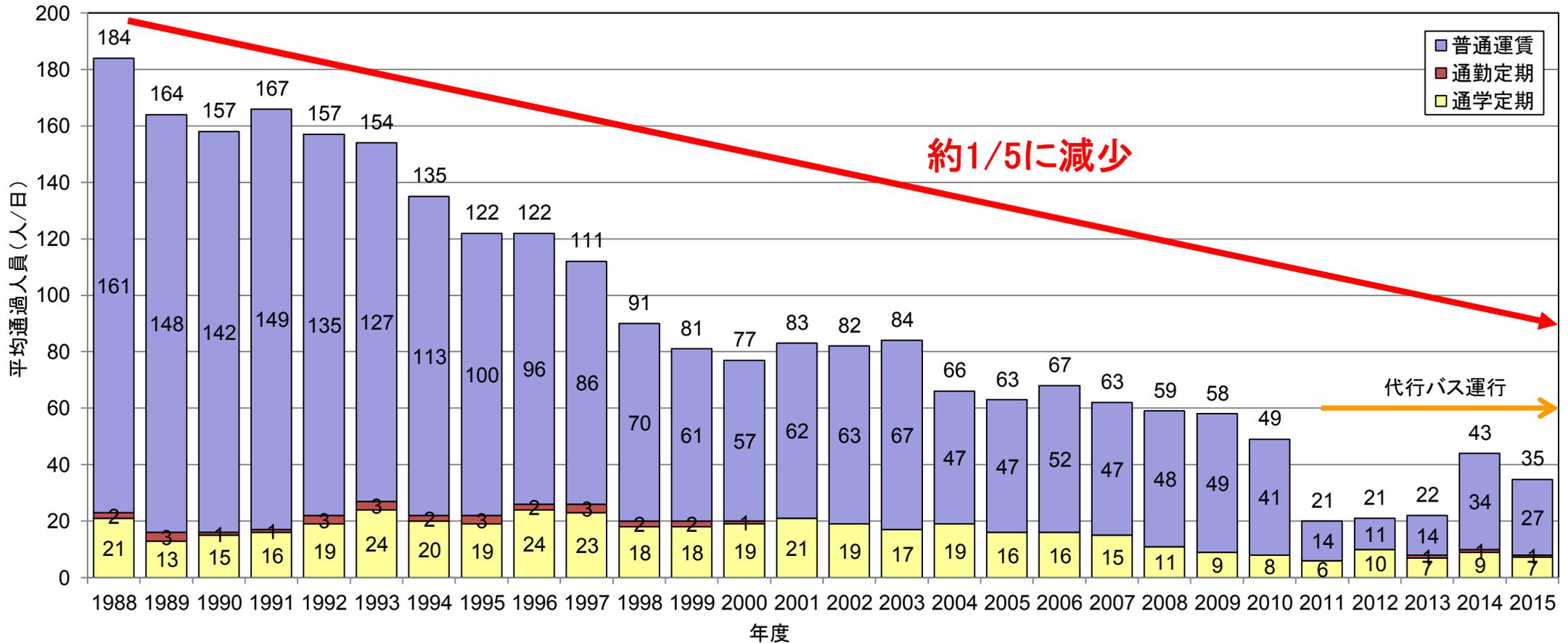
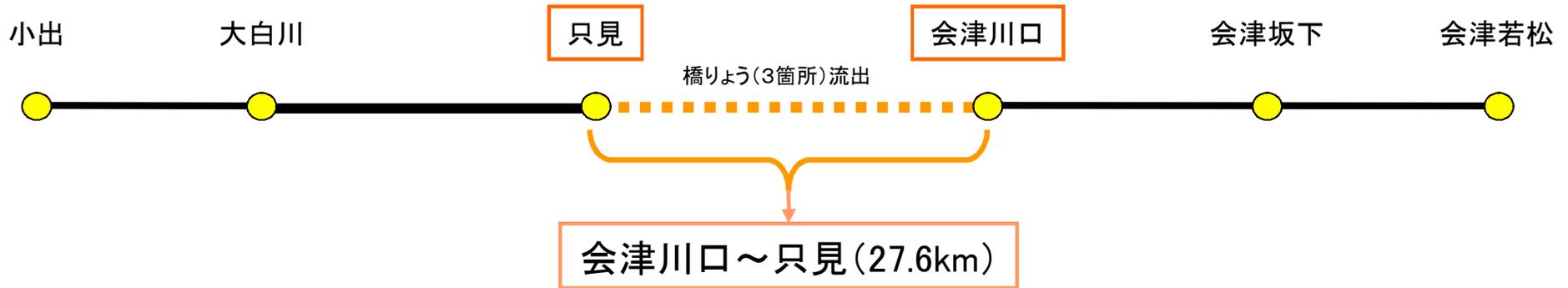


ご利用状況の推移①・・・全線(会津若松～小出)

1988年度～2015年度



ご利用状況の推移②・・・会津川口～只見 1988年度～2015年度



代行バス(会津川口～只見)のご利用状況

2015年度(2015年4月～2016年3月)の平均乗車人員

2015年3月14日改正のダイヤ

下り	423便	425便	2425便	427便	2427便	431便
会津川口	8:15	10:20	14:10	15:35	17:35	19:08
川口高校前	8:16	10:21	14:11	15:36	17:36	19:09
本名	8:20	10:25	14:15	15:40	17:40	19:13
湯倉入口	8:23	10:28	14:18	15:43	17:43	19:16
会津越川	8:29	10:34	14:24	15:49	17:49	19:22
会津横田	8:34	10:39	14:29	15:54	17:54	19:27
会津大塩	8:38	10:43	14:33	15:58	17:58	19:31
会津塩沢	8:50	10:55	14:45	16:10	18:10	19:43
会津蒲生	8:57	11:02	14:52	16:17	18:17	19:50
叶津	9:01	11:06	14:56	16:21	18:21	19:54
只見	9:05	11:10	15:00	16:25	18:25	19:58

上り	426便	2422便	428便	430便	432便	434便	2426便
会津川口	8:00	10:10	12:15	15:22	16:50	18:35	19:30
川口高校前	7:59	10:09	12:14	15:21	16:49	18:34	19:29
本名	7:55	10:05	12:10	15:17	16:45	18:30	19:25
湯倉入口	7:51	10:01	12:06	15:13	16:41	18:26	19:21
会津越川	7:46	9:56	12:01	15:08	16:36	18:21	19:16
会津横田	7:41	9:51	11:56	15:03	16:31	18:16	19:11
会津大塩	7:37	9:47	11:52	14:59	16:27	18:12	19:07
会津塩沢	7:25	9:35	11:40	14:47	16:15	18:00	18:55
会津蒲生	7:18	9:28	11:33	14:40	16:08	17:53	18:48
叶津	7:14	9:24	11:29	14:36	16:04	17:49	18:44
只見	7:10	9:20	11:25	14:32	16:00	17:45	18:40

	平日	3.5	3.2	0.9	7.6	2.7	4.6
平日	3.5	3.2	0.9	7.6	2.7	4.6	
土休日	7.7	4.4	3.0	6.0	1.0	1.9	
全日	4.9	3.6	1.6	7.1	2.1	3.7	

	平日	11.3	2.5	2.3	8.0	0.2	0.4	0.1
平日	11.3	2.5	2.3	8.0	0.2	0.4	0.1	
土休日	6.8	4.7	5.3	16.5	0.3	0.6	0.2	
全日	9.8	3.2	3.3	10.8	0.2	0.4	0.1	

2012年10月
 利便性向上のため、代行バスを5便追加
 ⇒2013年3月列車との接続改善により1便削減

2012年12月
 地域の皆様のご要望を受け、停留所3箇所増設

2014年3月
 代行バス3便追加
 全ての便をマイクロバスに変更

	全便平均	1日平均
平日	3.6	47.2
土休日	4.5	58.6
全日	3.9	51.0

※ご利用延べ人数を集計



○会津川口～只見間の所要時間
 鉄道 44分、バス 50分

○代行バスの収入・経費

運輸収入：約300万円(4年間平均)

運行経費：約5,300万円(2015年度実績)



○代行バス運休率 0.7%

2012年4月～2016年3月

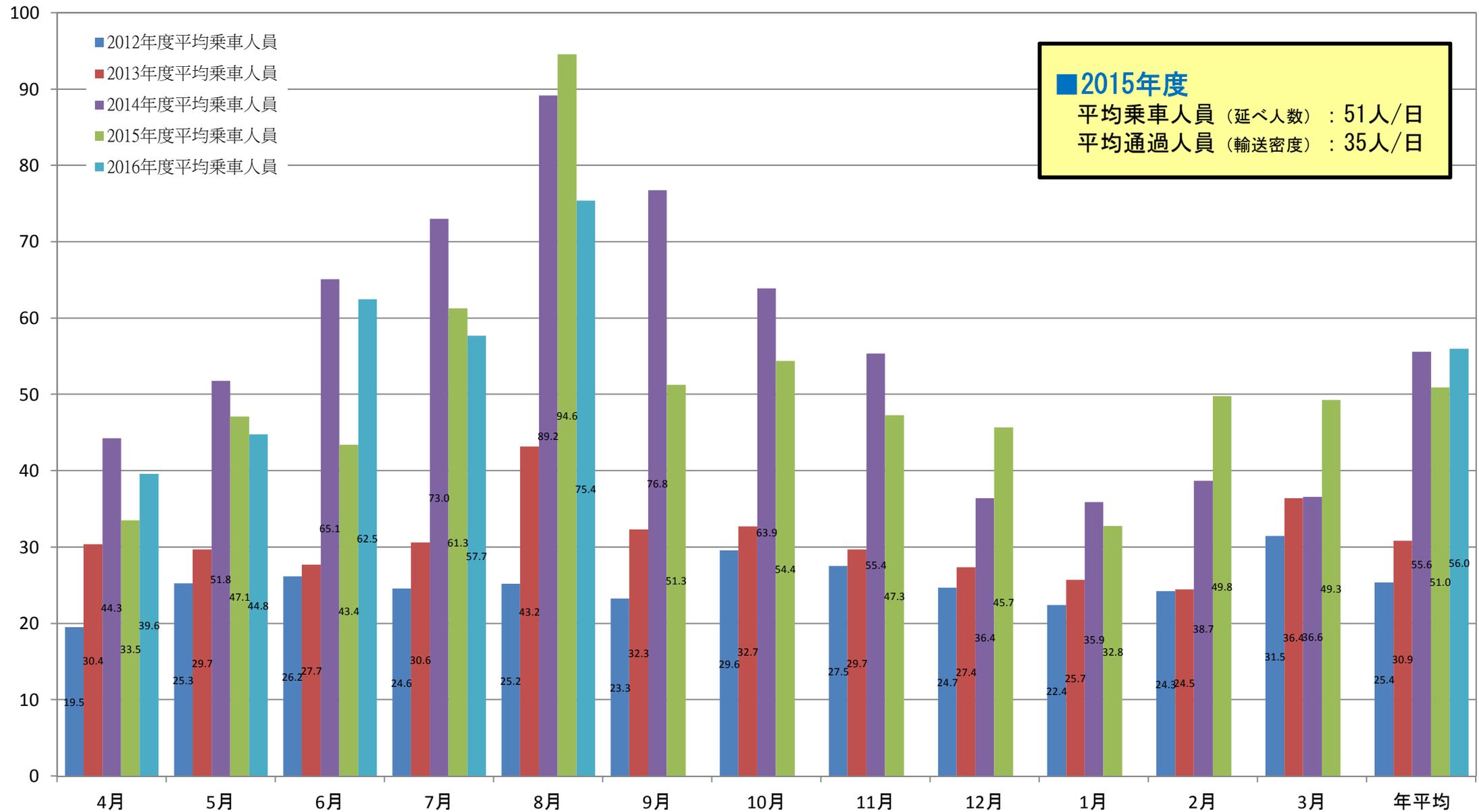
※同期間の只見線運休率

只見～大白川間：8.5%

会津若松～会津川口間：3.0%

只見線代行バスご利用状況の推移

(人) 1日あたりの平均乗車人員(ご利用延べ人数を集計)



会津川口～只見間収支状況の推移

(単位 百万円)

	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度
営業収益	6	6	6	6	5
運賃収入	6	6	6	6	5
その他の収入	0	0	0	0	0
営業費	321	286	348	329	335
列車運行にかかる経費	298	259	300	278	280
線路の保守にかかる経費	208	156	174	163	172
信号・電気の保守にかかる経費	24	27	47	42	38
車両の保守にかかる経費	19	27	30	26	25
乗務員にかかる経費	48	49	50	47	46
駅業務にかかる経費	0	0	0	1	0
その他の経費	23	27	48	51	55
固定資産税	10	11	11	11	12
減価償却費	13	16	37	40	42
営業損益	▲315	▲279	▲342	▲323	▲329
営業費/営業収益	53.5	47.7	58.0	54.8	67.0

※上記の表は、特に同線に直接関係する収入・費用を切り分けて算出し、作成したものである。
 ※上記の表において、会津川口駅及び只見駅に関する経費は、当該区間収支に含まない。

※小数点以下を切り捨てて表記しているため、合計値が合わない場合がある。

これまでの取り組み事例

○びゅう旅行商品設定による奥会津への送客



びゅう旅行商品「ゆったりのんびり
只見沿線のたび」

○観光キャンペーンの開催

- 2005年 「あいづデスティネーションキャンペーン」
- 2006年 「この夏も会津へ2006」
- 2007年 「この夏も会津へ2007」
- 2008年 「この夏も会津へ2008」
- 2009年 「この夏も会津へ2009」
- 2010年 「この夏も会津へ2010」
- 2011年 「がんばっています！極上の会津」
- 2012年 「会津キャンペーン ～ありがとうのおもてなし～」
- 2014年 「プレDC 福が満開、福のしま。」
- 2015年 「ふくしまデスティネーションキャンペーン」
- 2016年 「アフターDC 福が満開、福のしま。」



○イベント列車の運行(主な列車)

- ・「SL会津只見号」(2005年～2010年)
- ・「風っこ会津只見号」(2005年～2011年)
- ・「磐西・只見ぐるり一周号」(2005年～2010年)
- ・「風っこ奥会津号」(2012年～)
- ・「風っこ奥会津紅葉号」(2012年)
- ・「SL只見線奥会津号」(2012年)
- ・「風っこストーブ雪まつり号」(2012年～)
- ・「風っこ只見新緑号」(2013年～)
- ・「風っこ奥会津新緑号」(2013年～)
- ・「SL只見線紅葉号」(2013年～)
- ・「風っこ只見線紅葉号」(2013年～)
- ・「ポケモン只見線号」(2014年)



○その他

- ・駅からハイキング・駅長オスズの小さな旅
- ・奥会津にスポットを当てたTV特番の制作
- ・只見線をテーマとしたCM(行くぜ、東北)の制作
- ・首都圏への観光キャラバン
- ・駅貼り・車内吊りポスターの掲出
- ・トランヴェールへの記事掲載
- ・奥会津へのモニターツアー催行
- ・観光物産市の開催(産直市)

