



只見線沿線市町村住民懇談会資料

JR只見線の復旧案
～「上下分離方式による鉄道復旧案」と「バス転換案」の説明～

平成28年11月30日(水) 会津美里町「新鶴公民館」
平成28年12月1日(木) 金山町「金山町開発センター」

只見線復興推進会議検討会
(事務局：福島県)

資料目次

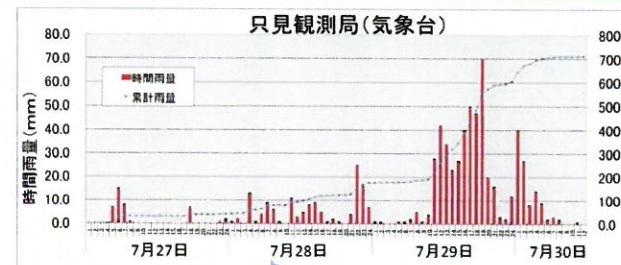
J R只見線の被災状況と復旧に向けたこれまでの経緯	
平成23年7月新潟・福島豪雨による只見線の被災-----	1
「会津川口～只見駅間」の復旧に向けた経緯-----	2
上下分離方式のイメージ-----	3
会津川口～只見駅間の橋梁等被災箇所の復旧工法-----	4
滝ダム域の水位低下に向けた諸施策-----	6
河川水位の適切な監視による運転規制-----	7
J R只見線を核とした地域振興の取組（案）-----	8
地域振興への取組イメージ（案）-----	9
鉄道復旧について-----	11
バス転換について-----	12
バス転換とした場合の地域振興策（検討イメージ）	
①鉄道とバス等との連携強化イメージ【只見駅】-----	13
②鉄道とバス等との連携強化イメージ【会津川口駅】-----	14
③フリー乗降区間とバス停の増設について-----	15
④路線バスルート検討イメージ-----	16
⑤鉄道とバス等との連携強化イメージ【運行情報表示】-----	17
⑥観光誘客イメージ【周遊バス コース例】-----	18
⑦滞在施設・交流施設イメージ【古民家を活用した宿泊施設やサテライトオフィス等】-----	19
「バス転換案」と「上下分離方式による鉄道復旧案」の比較検討-----	20

JR只見線の被災状況と復旧に向けたこれまでの経緯

平成23年7月新潟・福島豪雨による只見線の被災

平成23年7月27日から30日の4日間にかけて、会津地方西部を中心に局地的な豪雨となり、降り始めから7月30日12時までの雨量は要害山(只見町)で711mmに達した他、只見観測局(気象庁)では、29日の日雨量430.0mm、時間最大雨量69.5mm/hに達するなど、局地的に猛烈な雨が観測された。

JR只見線については、これら豪雨及び只見川の増水により、盛り土崩壊、土砂流入、橋台や護岸の洗掘が相次ぎ、特に会津川口～只見駅間は、橋梁の橋桁流失など甚大な被害となり、現在バスによる代行輸送となっている。



JR只見線の被災状況と復旧に向けたこれまでの経緯

「会津川口～只見駅間」の復旧に向けた経緯

地元の取組

- ・当時の復旧費85億円の1/4に当たる21億円を積み立て(H25～H28)
- ・鉄道復旧を望む。

JR

【H28.3 第1回検討会】

- ・鉄道復旧への思い、覚悟の表明

- ・利用状況から鉄道復旧は厳しい

【H28.5 第2回検討会】

- ・災害復旧事例の紹介(鉄道、バス転換、三セク化)

- ・復旧費のさらなる負担を表明

- ・バス転換が望ましい。
- ・次回復旧案を提示へ

【H28.6 第3回検討会】

- ・バス転換案と上下分離方式鉄道復旧案提示。上下分離方式では復旧費に加え運営費負担も必要

- ・復旧費用、運営費を負担しても鉄道復旧を目指す。

【H28.9 第4回検討会】

- ・現状単価での復旧費108億円

- ・上下分離方式案とバス転換案の比較検討実施
- ・第8只見川橋りょうの復旧工法の見直しを申し入れ。

【H28.11 第5回検討会】

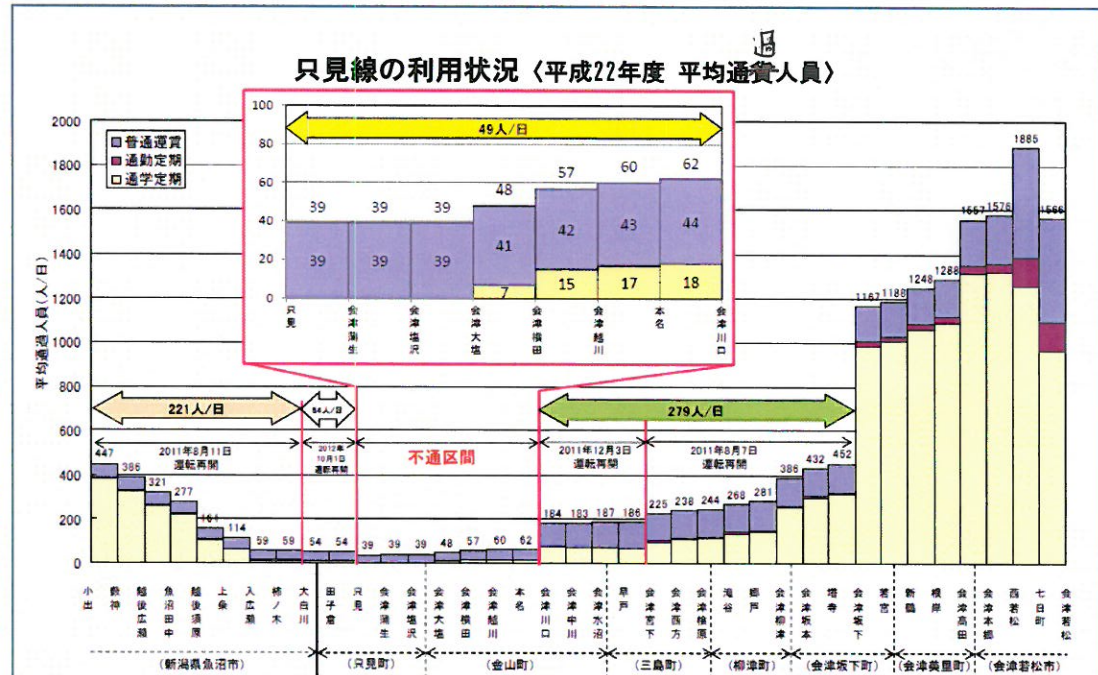
- ・復旧工法見直し→復旧費約81億円(地元が2/3を負担)
- ・運営費 H21ベースで2.1億円確認

- ・上下分離方式前提の復旧において、復旧費の1/3の負担を表明

復旧案

上下分離方式
鉄道復旧(案)

バス転換(案)



JR東日本路線別の状況 (平均通賃人員)

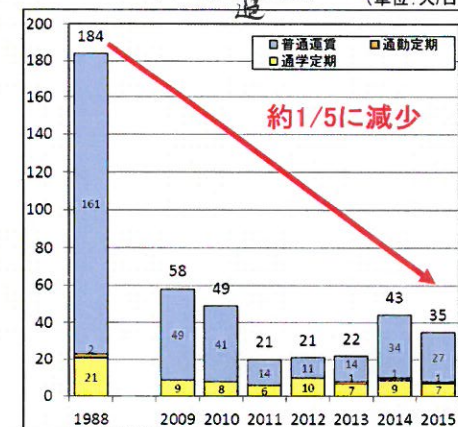
(平成22年度・在来線全67区間) 人/日

1位	山手線	1,067,497
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	201,634
6位	只見線(福島・新潟)	370
6.3位	米坂線(山形・新潟)	424
6.4位	北上線(岩手・秋田)	387
6.5位	山田線(岩手)	377
6.7位	岩泉線(岩手)	29



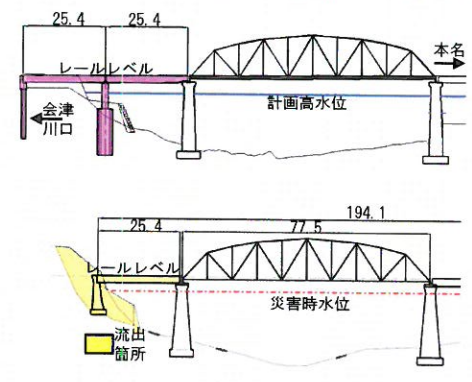


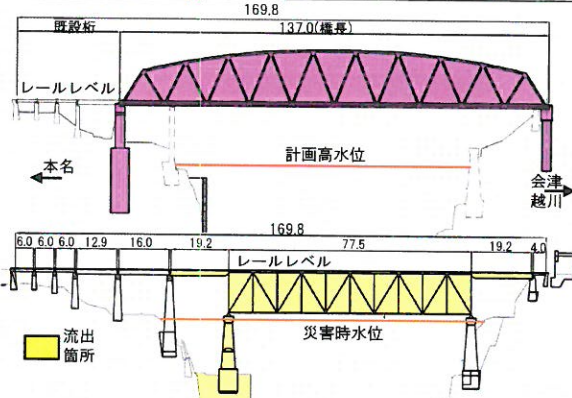


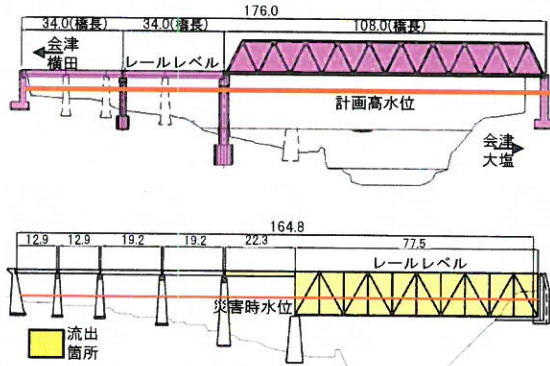
只見線不通区間(会津川口～只見駅間) 49人

只見線(会津川口～只見駅間)の利用状況 (平均通賃人員)

(単位:人/日)



JR只見線 会津川口～只見駅間の橋梁被災箇所の復旧工法 1/2

箇所・名称	所在・定格	被災の概要	復旧工法案（安全対策案）	概算事業費	備考
<p>① 第5只見川橋りょう</p>	<p>所在： 大沼郡金山町</p> <p>駅間： 会津川口駅 ┆ 本名駅 間</p> <p>延長： 193.3m (5 径間)</p>	<p>1径間（約25m）流失 橋台の倒壊 他</p>  	<ul style="list-style-type: none"> ○会津川口方を1径間橋りょう形式に改良 ○橋脚を強固に改良 	<p>約3億円</p>	
<p>② 第6只見川橋りょう</p>	<p>所在： 大沼郡金山町</p> <p>駅間： 本名駅 ┆ 会津越川駅間</p> <p>延長： 169.8m (9 径間)</p>	<p>3径間（約115m）流失 橋脚1基の流失 河床の洗掘 他</p>  	<ul style="list-style-type: none"> ○橋桁を上路トラス方式から下路トラス方式に変更 ○河川洗掘を考慮した橋脚位置に変更 	<p>約16億円</p>	
<p>③ 第7只見川橋りょう</p>	<p>所在： 大沼郡金山町</p> <p>駅間： 会津横田駅 ┆ 会津大塩駅間</p> <p>延長： 164.8m (6 径間)</p>	<p>2径間（約100m）流失 他</p>  	<ul style="list-style-type: none"> ○橋桁を上路トラス方式から下路トラス方式に変更 ○河川水位の上昇に合わせ橋脚の数を変更 	<p>約14億円</p>	

JR只見線 会津川口～只見駅間の橋梁被災箇所の復旧工法 2/2

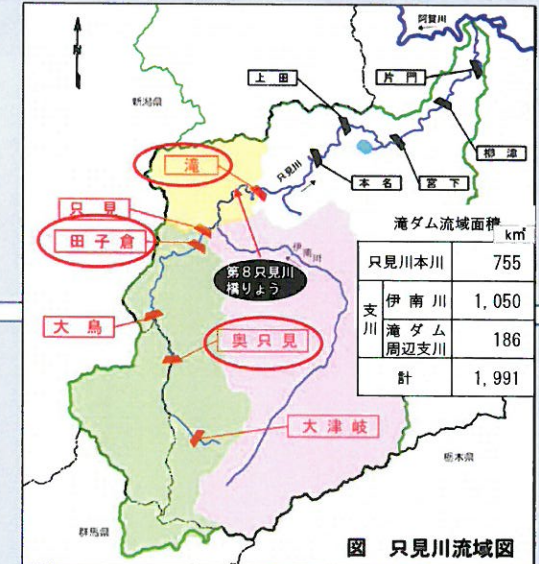
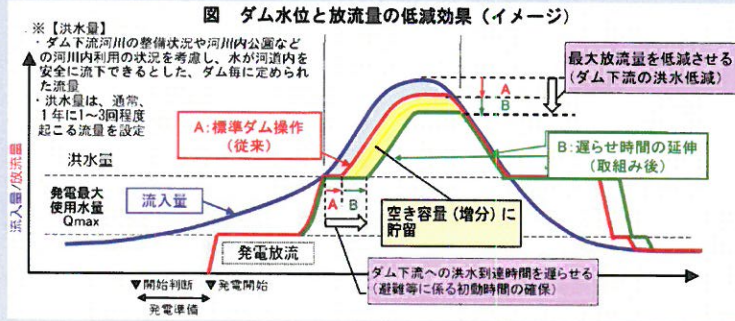
箇所・名称	所在・定格	被災の概要	復旧工法案（安全対策案）	概算事業費	備考
<p>4 第8只見川橋りょう 〔深沢橋りょう含む〕</p>	<p>所在： 南会津郡只見町</p> <p>駅間： 会津塩沢駅 ↓ 会津蒲生駅間</p> <p>延長： 371.1m (18 径間)</p>	<p>復旧案及び補強案</p> <p>上流ダムの流量調整、調整池内である滝ダムの水位調整実施や計画的な堆砂対策の本格施行など、新たな水位低下策が講じられ、また、運行に際しては、雨量計、水位計の監視により速度規制や運転中止を実施していく。</p> <p>さらに、さらなる洪水時の流失リスク（復旧費用や復旧期間）等の被災を軽減するための抑止対策を施すこととして、現在の位置での復旧を行う。</p> <p>盛り土の崩落や線路沈下、土砂堆積等の復旧工事に加え、橋桁流失低減に向けたストッパーの設置、最下部に位置する擁壁の補強、さらには橋脚株の根固め工を施す。</p>	<p>約1,100m</p>  <p>被災の概要</p>  <p>盛土復旧、のり面工補強等</p> <p>のり面工修繕等</p> <p>河床根固め、桁流出防止ストッパー等</p> <p>土留壁補強等</p> <p>桁修繕等</p> <p>のり面工新設等</p> <p>盛土</p> <p>第6只見川橋りょう(L=371m)</p> <p>盛土(L=137m)</p> <p>深沢橋りょう(L=144m)</p> <p>盛土</p> <p>水位の状況</p> <p>盛土崩壊</p> <p>線路沈下</p> <p>流木堆積、橋脚歩道破壊</p> <p>道床流出、土留壁変状</p> <p>土砂堆積</p> <p>土砂流入</p> <p>路盤沈下、土留壁変状</p> <p>橋脚洗掘</p> <p>橋脚洗掘</p> <p>土砂流入</p>	<p>約25億円</p>	
<p>5 斜面・軌道・信号通信設備等</p>	<p>所在： 南会津郡只見町 大沼郡金山町</p> <p>駅間： 会津川口駅 ～只見駅間</p>	<p>平成23年7月の新潟・福島豪雨災害の復旧箇所に加え、経年により劣化し実際に運行する際に復旧する工事を含む。</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81億円</p>	<p>工期 約3年</p>

滝ダム域の水位低下に向けた諸施策

〈電源開発(株)の施策〉

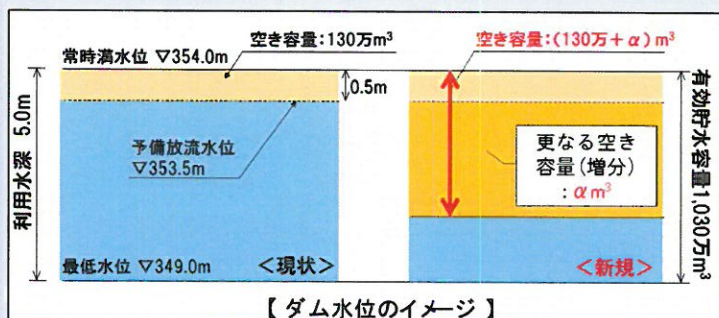
① 上流ダムの流量調整

- 措置内容
 - 田子倉ダム 空き容量の確保
満水位から $\Delta 3\text{m}$ (標高 $510\text{m} \rightarrow 507\text{m}$)
 - 奥只見ダム 空き容量の確保
満水位から $\Delta 2\text{m}$ (標高 $750\text{m} \rightarrow 748\text{m}$)
 - 流量の遅らせ
流入量に対し1時間遅らせ \rightarrow 3時間遅らせ操作へ
- 実施時期・期間
平成24年6月から
毎年6月21日から10月10日まで期間
- 効果
平成23年7月豪雨(相当)で、田子倉ダムからの最大放流量が $700\text{m}^3/\text{s}$ 程度低減(約26%低減)
蒲生川合流地点で約60cmの水位低下



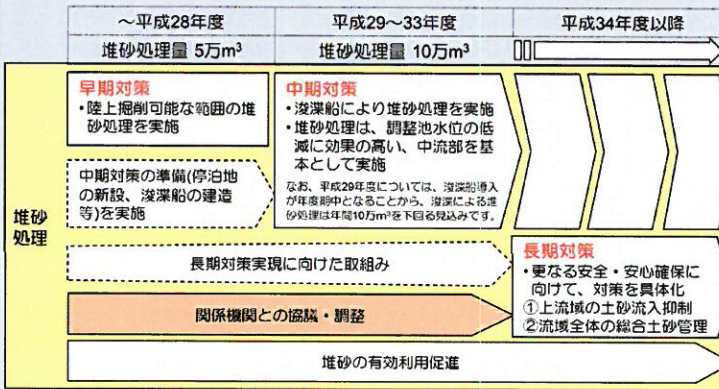
② 滝ダムの水位調整

- 措置内容
 - 洪水の発生が予想される場合(局地予報で判断)
満水位から0.5mの空き容量確保から、満水位から3~4mまで低下させる措置
- 実施時期・期間
平成27年6月から
毎年6月21日から10月10日まで期間のうち洪水の発生が予想される場合
- 効果
上流域では、出水初期に調整池の水位が低下しており、支川からの流入が容易
下流域では、中小規模の出水に対し、より安全な運用が可能



③ 堆砂対策

- 措置内容
 - 今年度まで岸から5万 m^3 の堆砂処理を行ってきたが、平成29年度からは浚渫船を導入し、年間10万 m^3 の堆砂処理に着手予定
第8只見川橋りょうの対岸に浚渫基地を設けてあり、出水時の背水位(洪水位)の低減効果の高い中流部(第8只見川橋りょう域を含む)を基本に実施予定
- 措置効果
出水時の背水位(洪水位)の上昇を抑制させ、滝ダムの設計洪水量(5,100 m^3/s)を基本に、河川整備計画整備目標流量(5,400 m^3/s)に対して民家への浸水被害を防止

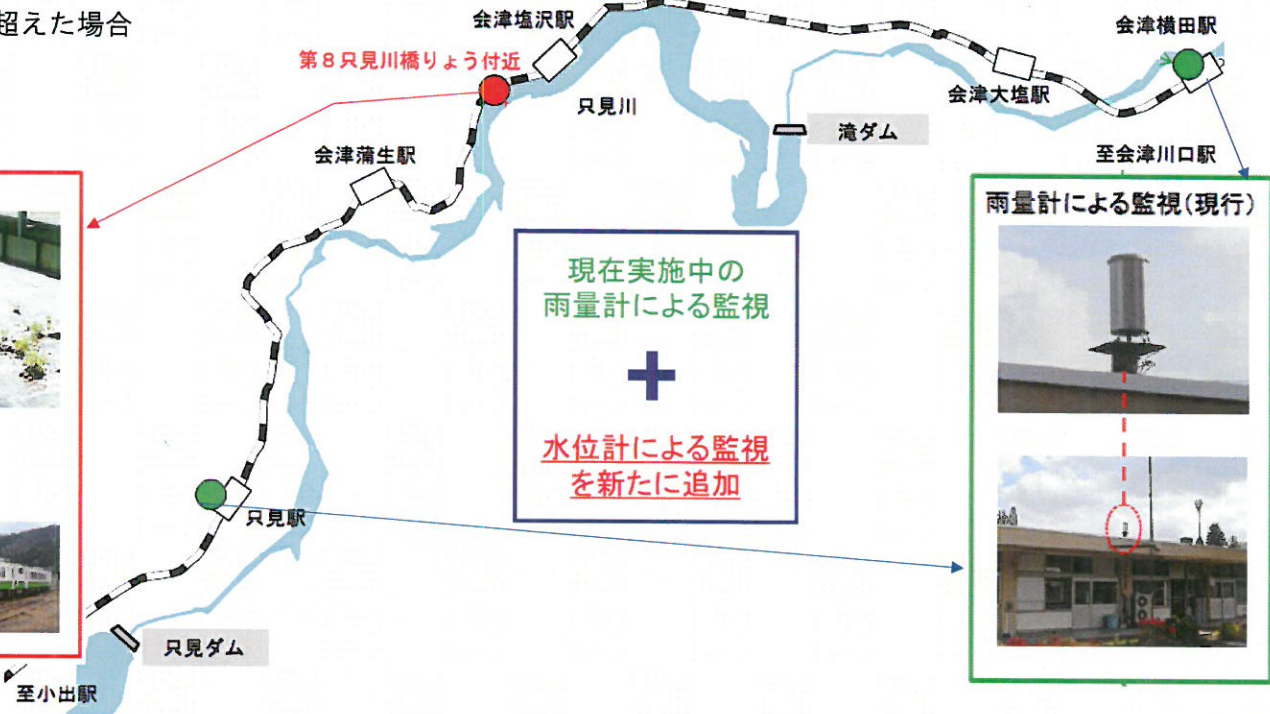
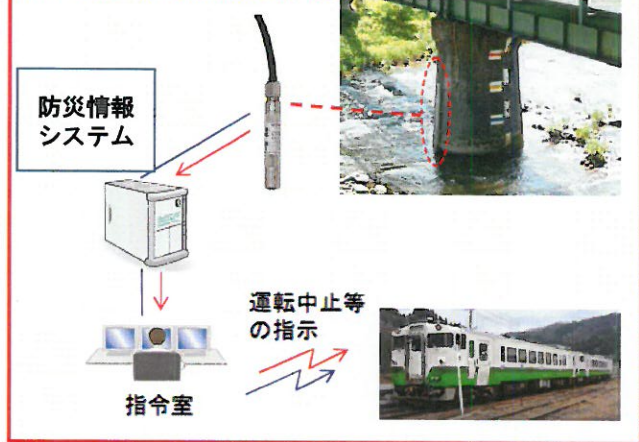


河川水位の適切な監視による運転規制

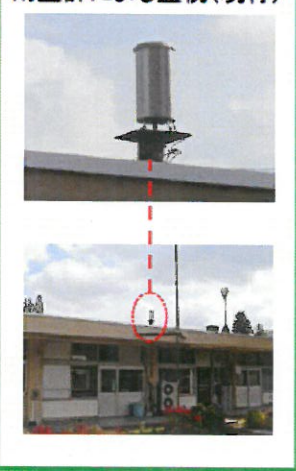
個別の規制区間、基準値を定め、基準値を超えた場合速度規制や運転中止を実施

運転規制のイメージ

水位計による監視(新規)



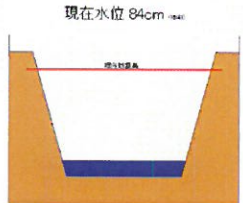
雨量計による監視(現行)



【参考】水位上昇、ダム放流情報等の提供

県による提供 リアルタイム水位情報 ライブカメラ映像

- 伊南川合流地点
- 柴倉橋



時刻	水位 (cm)
00時	80
01時	80
02時	77
03時	77
04時	80
05時	76
06時	76
07時	77
08時	77
09時	77
10時	76
11時	77
12時	74
13時	76
14時	76
15時	76
16時	76
17時	-
18時	-
19時	-
20時	-
21時	-
22時	-
23時	-

電源開発(株)によるダム水位、放流量情報の提供

対象ダム：滝ダム
 発信する情報：
 ・ダム放流開始連絡
 ・毎時連絡（ダム放流期間中）
 ダム水位、流入量、放流量、
 放流量の増減の傾向
 ・洪水開始連絡
 ・最大放流連絡
 ・洪水終了連絡
 ・ダム放流停止連絡
 対象ダム：田子倉ダム、
 只見ダム
 発信する情報：
 ・毎時連絡（ダム放流期間中）
 ダム水位、流入量、放流量、
 放流量の増減の傾向

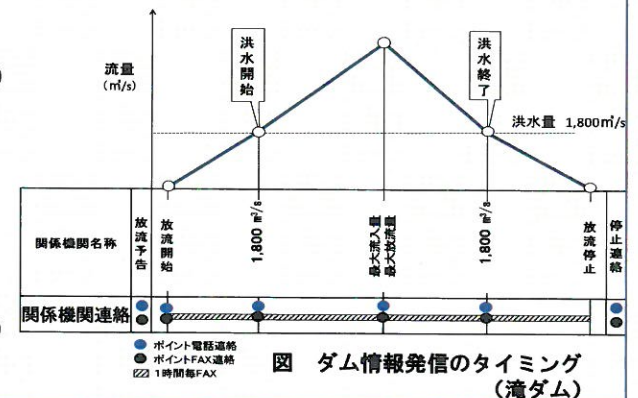


図 ダム情報発信のタイミング (滝ダム)

J R只見線を核とした地域振興の取組（案）

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、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、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 海外旅行会社との連携（只見川電源流域振興協議会）



プロジェクトチーム

沿線市町村、県、民間、学識経験者等が一体となり只見線利活用プロジェクトチームを設立



それぞれの主体が有する、人、予算、知恵、情報、人脈等を結集し、全国から誘客するための事業を検討



『只見線利活用計画』の策定



それぞれの主体が連携し、積極的かつ効果的な事業を展開

今後の取組

- 1 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。
- 2 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）
- 3 県外はもとより海外（インバウンド）を対象として積極的な誘客に務める。
- 4 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、2次交通の整備など）

取組イメージ (案)

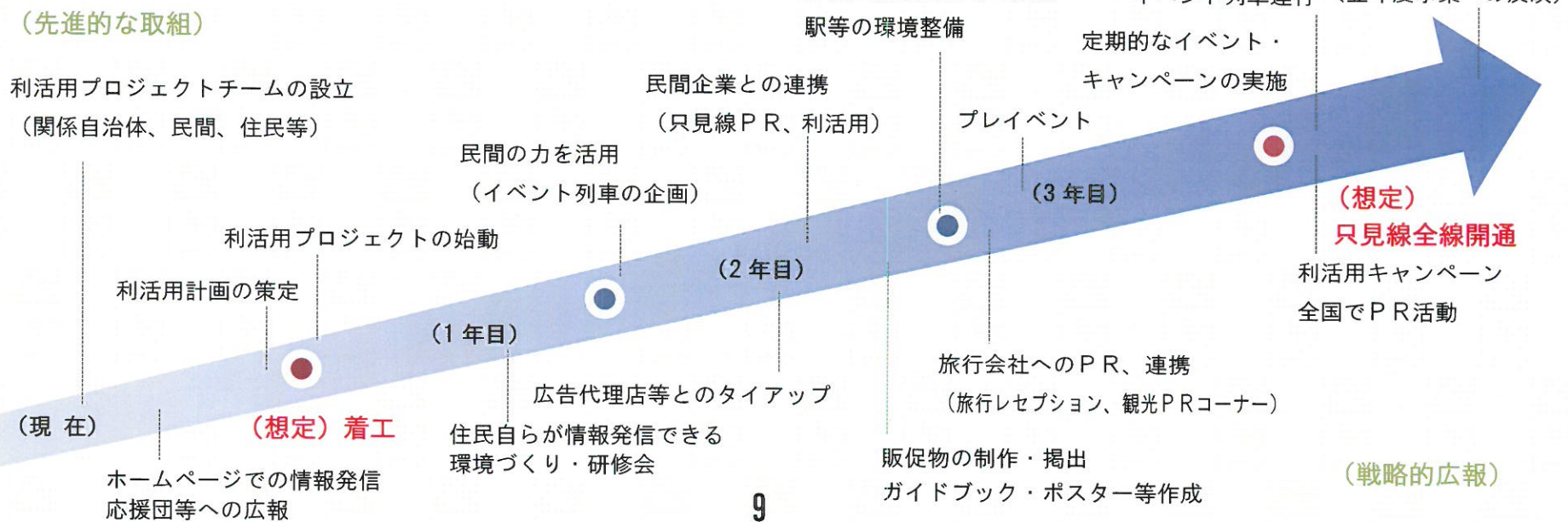
只見線利活用プロジェクトチームでは、多角的な調査・分析により、本地域の課題や魅力を抽出し、全国から誘客するための総合的な戦略（只見線利活用計画）を策定する。さらに、各主体が有する資源（人、予算、知恵、情報、人脈等）を結集し、積極的かつ効果的な事業を展開するとともに、各取組の効果検証を行うことで、継続的な改善を行っていく。

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	3 只見線を全国に伝える戦略的広報
2 民間の能力を最大限活用した先進的な取組	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 … 車両内に教室を再現し、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、全国から教育旅行を呼び込む)
- 例2) 駅と融合した企画列車 … JR五能線「リゾートしらかみ」等を参考にしながら、駅や列車内の魅力を高め、様々なサービスを提供

取組の進め方



鉄道復旧について

JR説明

不通区間の運行形態

本数	3 往復
駅	8 駅
所要時間	44 分



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	



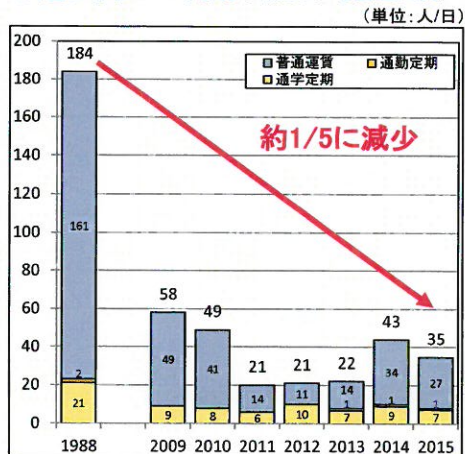
復旧費

約 81 億円 ※工期約3年



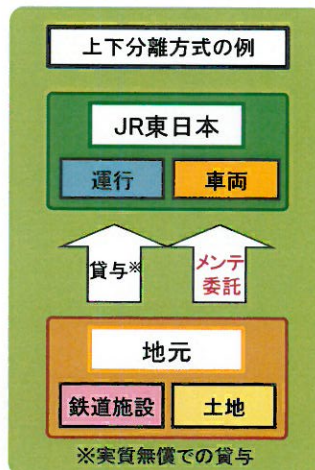
※これまで復旧工事及び流出した橋桁の撤去工事に投じた費用は約28億円

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



バス転換について

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	

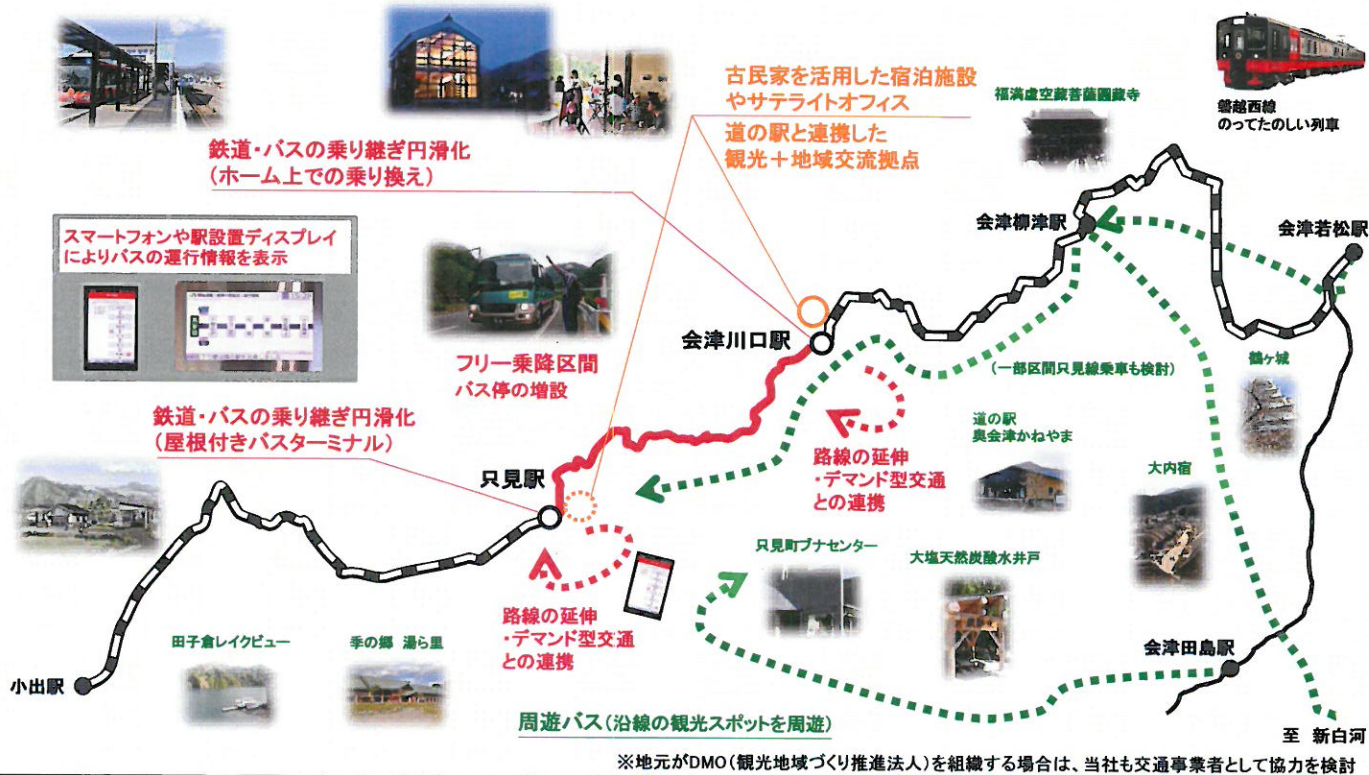


収支(2015年度)

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

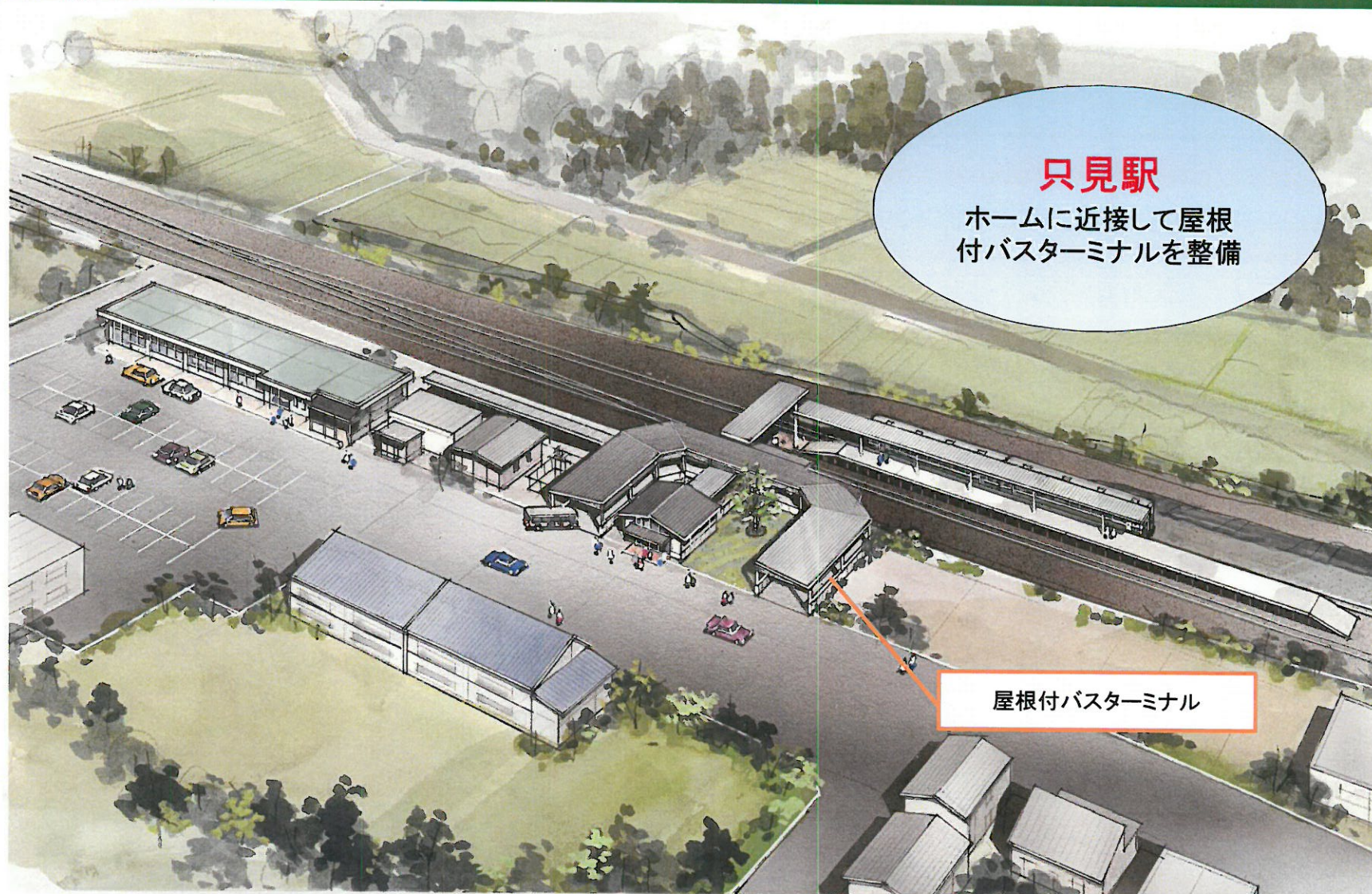


(継続する取り組み) イベント列車の運行や旅行商品の設定等



バス転換とした場合の地域振興策(検討イメージ)

①鉄道とバス等との連携強化イメージ【只見駅】



② 鉄道とバス等との連携強化イメージ【会津川口駅】



③フリー乗降区間とバス停の増設について

【フリー乗降】

区間内であれば停留所以外の場所でも自由に乗り降り可能



【バス停増設】地元のご要望に応じて増設も可能

(現在は、3箇所のバス停を増設)



④路線バスルート検討イメージ

地元のご要望により現在の代行バスルートの路線延伸やフリー乗降、バス停増設等の検討が可能(地元デマンド型交通等との連携についてもご意見をお聞きしながら検討)



⑤ 鉄道とバス等との連携強化イメージ【運行情報表示】

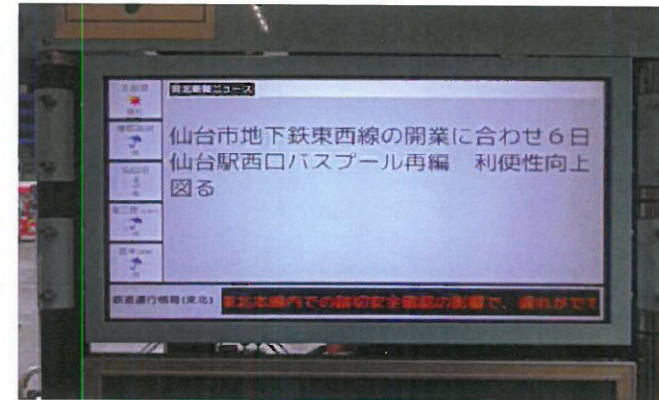
・ディスプレイやスマートフォンを活用し、リアルタイムに運行情報等の表示

○ 車内ディスプレイ

● 料金・停留所表示の例



● 地域ニュース表示の例



○ 駅ディスプレイ



○ スマートフォン



⑦滞在施設・交流施設イメージ【古民家を活用した宿泊施設やサテライトオフィス等】

《観光宿泊需要の創出》

- ・只見川やブナ林の美しい景観と「温泉王国」のブランドイメージの明確化
- ・ニーズの変化に対応した宿泊施設づくりの提案（古民家等を活用）
- ・スポーツイベント等新たな需要の創出



《新たな滞在需要の掘り起こし》

- ・ICTインフラを整備したワークスペースによる「職+人」の誘致（サテライトオフィス）
- ・地域の古民家を活用



出典：総務省HP



【地域】

産業

企業

人材

観光・農業等

支店・工場棟

子育て・社会活動

サテライトオフィスを活用した誘致

《地域活性化・雇用創出》

- ・道の駅と連携した「観光+地域交流拠点」づくりにより相乗効果を発揮
- ・六次産業化など地域の新たな魅力の開発
- ・地元企業の雇用創出



道の駅との相乗効果を発揮

出典：総務省HP



来街者と地元住民の交流



「バス転換案」と「上下分離方式による鉄道復旧案」の比較検討

検討項目	バス転換案	上下分離方式による鉄道復旧案			
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	<p>※JRとして地元の要望に合わせた柔軟な対応が可能であるとともに、乗り継ぎ円滑化、フリー乗降、バス停増設、路線延伸等の新たな支援が可能</p>	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	<p>○約81億円(※現時点での推計。今後詳細設計実施。)</p> <p>○第8只見川橋りょうについては、上流ダム等の水位調整や浚渫等の堆砂対策など、被災時点からの状況変化もふまえ、さらなる安全対策も講じ、補強・流出防止のための工事を行った上で、現位置で復旧する。</p> <p>○上下分離方式を前提として、復旧費の2/3については地元が負担し、さらに運営費の内、鉄道施設経費を地元が負担することから、復旧費の地元負担の半分となる1/3についてはJRで負担する。</p>			
⑦ 運営費	<p>代行バス経費 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>	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) ※ただし、この額は、メンテナンスの内容等に応じて変動が見込まれる。		
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>			