

第6回只見線復興推進会議検討会

日 時：平成28年12月26日（月）
14時00分～

場 所：ホテル辰巳屋 8階「瑠璃の間」

次 第

1 開 会

2 議 題

- (1) 住民懇談会の結果概要について
- (2) 検討会としてのこれまでの取り組みについて
- (3) 只見線利活用プロジェクトチームの設置について
- (4) その他

3 あいさつ

4 閉 会

第6回只見線復興推進会議検討会 出席者名簿

日 時:平成28年12月26日(月)14時00分～15時00分

場 所:ホテル辰巳屋 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		市長	室井 照平
3	会津美里町		町長	渡部 英敏
4	会津坂下町		町長	齋藤 文英
5	柳津町		町長	井関 庄一
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	菅家 三雄
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

只見線沿線市町村住民懇談会 結果概要

【会津美里町会場】(対象市町村：会津若松市、会津坂下町、柳津町、会津美里町)

- 開催日 平成28年11月30日(水)
- 出席者 各市町村から推薦いただいた地元代表者20名、一般傍聴者 約20名

【金山町会場】(対象市町村：只見町、三島町、金山町)

- 開催日 平成28年12月1日(木)
- 出席者 各市町村から推薦いただいた地元代表者20名、一般傍聴者 約30名

1 上下分離方式による鉄道復旧(案)について

【必要性】

- 只見線は地域住民の足であるとともに、観光を始めとした地域振興にも不可欠である。
- 将来の地域おこし、持続可能なまちづくり、少子高齢化・過疎からの脱却のためにも、鉄道でつなげることが不可欠である。
- ローカル線日本一と評価されている只見線を鉄道復旧していただきたい。
- 過疎中山間地域において只見線の価値は大きな意味を持つ。
- 有事の際の国道252号線の代替路線としても只見線を復旧していただきたい。
- 復旧に莫大な費用をかけたとしても、その効果が疑問である。

【地元負担】

- 将来多額の地元負担が伴うことから、持続可能なのか疑問である。

2 バス転換(案)について

【利便性】

- 現在の代行バスでも公共交通の役割は果たしており、利便性も確保できる。
- 高齢者の通院などにおいては、鉄道よりもバスの方がよい面はある。
- 現実には車社会になっておりバス転換が最良の選択である。
- 日常生活においてバスは便利だが、代行バスでは地域振興の先行きが見えない。

【地元負担】

- バスの方が地元負担は軽い。

【将来性】

- バス転換になった場合、将来廃線の不安がある。

只見線沿線市町村住民懇談会(11/30, 12/1) 意見一覧

No.	市町村名	意見(まとめ)
1	会津若松市	<ul style="list-style-type: none"> ○復旧費に81億円、さらに運営費が2.1億円/年かかるが、持続可能なのか疑問である。 ○現在の代行バス運行で公共運送の役割は果たしていると思う。
2	会津若松市	<ul style="list-style-type: none"> ○鉄道復旧に異を唱える人はあまりいないと思うが、莫大な経費を知らなければ考えざるを得ない。莫大な費用をかけて会津若松市にどれだけのメリットがあるのか疑問である。 ○百歩譲って、復旧費だけの支出であればよいが、この先メンテナンスなどの経費がかかることになれば、住民の理解を得られるかは疑問である。 ○現在の代行バスでも便利に過ごせる。
3	会津坂下町	<ul style="list-style-type: none"> ○中心市街地は活気が失われ、空き店舗も目立っている。持続可能なまちづくりのために公共交通の有効活用・利用促進が必要である。 ○只見線は地域住民の足であり、観光をはじめとした地域振興には不可欠である。 ○鉄道復旧については、地域振興、利便性、財政的な負担などの要素を考えると若干判断に迷う。
4	会津坂下町	<ul style="list-style-type: none"> ○復旧費だけの負担であればなんとかできるが、維持管理費を地元17市町村で負担するとなると心配である。超高齢化社会となり、維持管理費を負担するのは子どもたちである。子どもたちに大変な思いをさせるといふことを十分に考えて結論を出すべき。 ○結論を出すには、17市町村がどのような負担割合で運営費を負担するのか試算する必要がある。 ○復旧費については、国が半額を持つという覚悟が必要である。
5	会津美里町	<ul style="list-style-type: none"> ○只見線は、先人達が敷設運動を続けて開通したという歴史がある。また、自然や歴史といった観光資源が豊富な会津地方を考えるなかで、福島県のシンボルとして只見線を復旧し、後世に引き継がなければならない。 ○運営費2.1億円については、国や県にも応分の負担をしていただきたい。
6	会津美里町	<ul style="list-style-type: none"> ○バスの方が安く上がるのは誰が見ても分かる。 ○地元では21億円の基金を積んでいる、1日も早く鉄道で再開通するのがよい。
7	柳津町	<ul style="list-style-type: none"> ○奥会津の遺産である只見線を残すという考え方で、鉄道復旧をしていただきたい。只見線は、奥会津の地域振興のシンボルである。 ○基本的に、長距離区間の移動はJRに頼るもの大きい。 ○国道252号線の代替として、有事の際の命の路線として只見線を復旧していただきたい。 ○奥会津が観光として見直され、インバウンドが増えている。紅葉のきれいなローカル線で日本一にもなった只見線は東南アジアで人気がある。
8	柳津町	<ul style="list-style-type: none"> ○通学手段としてみれば、代行バスで十分対応できると思う。 ○しかし、只見線はローカル線においては日本一の横綱であると評価されている。そのような魅力ある只見線を鉄道復旧していただきたい。 ○奥会津の人間にとって、只見線は生命線でありシンボルである。 ○運営費2.1億円を地元で負担していただきたいというJRの提案は、財政逼迫している地方自治体への脅しにしか受け取れない。 ○鉄道復旧による地元負担を悪いことと考えずに、日本一の只見線を繋いで、子どもたちの将来のために残そうというように前向きに考えるべきである。
9	柳津町	<ul style="list-style-type: none"> ○原発事故では国をあげて被災地に手を差し伸べている。その一方で、豪雨災害の被災地である奥会津地域に対しては、被災地で何とかしろというんでもないことを言っている。 ○全国には鉄道を愛する方がたくさんおり、皆さんと沿線で一生懸命に只見線を育てれば、日本一の路線になる。 ○国や県も力を貸していただきたい。

No.	市町村名	意見(まとめ)
10	会津美里町	○只見線の被害は、豪雨だけでなくダムでの放流のミスもあったのではないかと。 ○SLを通常ダイヤで運行できないのか。
11	会津美里町	○只見線の復旧は会津の地域づくりである。 ○只見線は、電源開発という国策のために建設したが、そのために地元では土地や労力を提供してきた。只見線が困っているのを助けるというのが、国や電力会社の姿勢ではないか。
12	(不明)	○最終的に復旧の結論を出すのは誰なのか。 ○結論ありきの議論で、懇談会はセレモニーではないのか。
13	三島町	○両案について地域住民は戸惑っている。住民アンケートをとるのも一つの方法ではないか。 ○住民の中には孫子の代まで地元負担を強いられることを心配している人もいる。地元負担を求めない運行をお願いしたい。 ○過疎中山間地域で只見線の価値は大きな意味を持つ。知恵を出し合って赤字幅を小さくし、地域の活性化に繋げることが大事である。
14	三島町	○バス転換案も、今のところは地元で易しく非常に良い企画である。 ○しかし、これからインバウンド4000万人時代へ挑戦するにあたっては、鉄道でなくてはならない。
15	三島町	○一番気になるのが、鉄道復旧案の場合の各自治体の負担である。自治体運営は大丈夫か心配である。 ○両案のどちらがよいかはよくわからないが、バス転換の場合、観光とは違った視点で、高齢者の通院などの面でメリットがあるという気もする。
16	金山町	○鉄道復旧については、予算面で市町村がどれだけ負担すればよいのか。莫大な金額であれば心配である。 ○JRが言うように、地元住民にとっては路線バスはいいと思うが、鉄道はつながってこそその鉄道であり、是非、只見線を復旧していただきたい。 ○バス転換となると、将来廃線してしまうのではないかと不安もある。
17	金山町	○日常生活のなかでは代行バスの利便性が良いと思う。 ○しかし、孫子の代を見据えれば代行バスでは先行きが見えない。 ○鉄道あつての各市町村であり、何が何でも鉄道を走らせていただきたい。
18	金山町	○膨大な営業経費・修繕費を考えると、上下分離方式で県と市町村が費用負担することは行き詰まると思う。 ○上下分離には反対。下は国、上は民間が持つべき。 ○只見川の被害はダムが原因なのだから、ダムに洪水調整機能をもたせ、鉄道施設が壊れたら電力会社に保証してもらおうべき。
19	只見町	○住民は只見線の復旧を望んでいる。 ○只見線は生活路線として重要な役割を果たしているほか、紅葉や雪景色は全国の観光客から支持されている。鉄道でつながることが観光路線として沿線の活性化につながる。 ○代行バスでは鉄道と同等の利便性を確保できない。 ○地方創生のためには、地域交通の確保と広域的な観光ネットワークが不可欠であり、只見線の鉄道復旧は不可欠。
20	只見町	○只見線という公共交通がなくなるとこの地域が死んでしまう。先人達が苦勞して全線開通した只見線を消す訳にはいかない。只見線を残してあげなければ子や孫に申し訳ない。 ○JRの協力も必要ですが、これからは沿線市町村の営業努力も必要であり、我々はその協力を惜しまない。

No.	市町村名	意見(まとめ)
21	只見町	<p>○只見線は福島・新潟両地方に欠かせないインフラであり、シンボルである。先人達の熱い志から、鉄道による完全復旧が我々の責務である。</p> <p>○都市の鉄道は大量輸送の役割があるが、地方ローカル線は地域住民の移動手段だけでなく、都会の喧噪から解放され、人間性を回復する役割がある。</p> <p>○上下分離方式については、今後、関係機関において持続可能性について十分な協議が行われることを期待する。上下分離方式によるコスト負担をしてでも鉄道復旧を求めることは、沿線地域の少子高齢化に対して、只見線を活用をてこに地域振興に真正面から取り組んでいくという決意表明に他ならない。その際には、経営全般について地元とJRが協議を行うJR只見線経営委員会の設立を要望する。</p>
22	三島町	<p>○現実には車社会であり、バスが最良であると思う。</p> <p>○鉄道復旧で観光誘客という意見も分かるが、2.1億円の運営費も、設備の老朽化によりもっと多額の費用がかかるようになる。そのような負担を子孫に残すわけにはいかない。その意味で、上下分離方式は反対である。もし県で上下分離方式の方向に進んでいるのならとんでもない話である。</p>
23	会津美里町	<p>○今回の懇談会について、みんなの意見を聞くのであれば周知期間をとるべきである。代表者の方も団体の意見をまとめられない。本日、膨大な資料をもらって中身がようやく分かったわけであり、時間をもってもう少し丁寧にやっていただきたい。</p> <p>○なぜ只見線があるのかというところから出発しなければいけない。只見線はダムをつくる電源開発のためにできた。ダム建設のためにふるさとを離れなければならない人がたくさんいた。そのダムで発電した電気は全て東京に送っている。</p> <p>○復旧費の負担について、JRが多く持つので、少し地元で負担していただかせませんかというのであれば分かるが、ほとんどが地元負担では丸投げと同じである。</p> <p>○只見線は歴史遺産であり、皆さんが残すことを望んでいる。</p>
24	只見町	<p>○上下分離方式とバス転換の比較表の中で、バス転換の復旧費の欄に「既存施設等の処理について地元との協議が必要」との記載があるが、この金額を出さずに比較になるのか疑問である。</p>
25	金山町	<p>○JRが国鉄民営化する際に国会の付帯決議があり、公共交通機関としての使命を果たさなければいけない。</p> <p>○県から年内に方向を出したいとの話があったが、年内に結論を出すことはできないと思う。</p> <p>○只見線は必要な路線である。法律改正も含めて、もう一度上下分離方式を考えるべきである。時間を置いて、住民の意見も聞きながら、全会津の住民が納得できる結論を出せるだけの時間的余裕を、県でも持っていただきたい。</p> <p>○上下分離方式によりどのような負担割合になるか分からないが、そのような負担を子や孫に負わすわけにはいかない。基本的にはJRが運営すべき。</p>
26	金山町	<p>○ダム災害により浚渫船が流出し、それが原因で落橋が発生したのだから、電源開発には応分の負担をしたいただくべきである。</p>
27	只見町	<p>○只見町にとって只見線は大正時代からの悲願であり、どうあっても復旧していただきたい。絶対途中で切らせてはいけないというのは住民の総意と言っても間違いはない。</p> <p>○将来の地域おこし、持続可能なまちづくり、少子高齢化・過疎からの脱却のためにも、鉄道で繋げることが不可欠である。</p>

検討会としてのこれまでの取り組みについて

1 只見線復旧に向けた地元によるこれまでの取り組み

これまで、只見線の復旧に向けて、地元では様々な取り組みを行ってきた。

復旧費用への支援については、福島県と会津17市町村とで只見線復旧復興基金の積み立てを行い、平成28年度までに約21億円の積立が完了した。このほか、新潟県や魚沼市からも基金に対する御支援をいただいた。

只見線応援団については、只見線の復旧復興に対する理解と支援の輪を広げることを目的に平成26年4月に設立し、既に会員数が6万人を超え、個人や法人から1億円を超える寄附をお寄せいただいている。

利活用促進については、住民による積極的な利用のほか、子どもたちを対象としたツアーの実施、車両ラッピングや町民号の運行など、沿線自治体を中心として、地元が一丸となって取り組んできた。

観光誘客・交流人口の拡大については、県主催による只見線応援シンポジウムや只見線応援団のつどいの開催のほか、首都圏において只見線応援団フェアを開催するなど、多くの方々に只見線の魅力をPRするなど、積極的に取り組んできた。昨年度は、只見線沿線を中心とした会津地域の指定宿泊施設利用対象者に商品券を交付する事業を実施し、多くの方に奥会津に來訪いただいた。モニターツアーも毎年実施しており、本年度は、参加対象人数を大幅に拡大して実施している。

只見線の魅力は、今や国外にまで及び、中国のインターネット上では、「福島の只見線は世界で最もロマンチックな鉄道」と絶賛されるなど、ここ数年は、只見線の撮影ポイントを訪れる外国人観光客が多く見られるようになってきている。今後増加が見込まれるインバウンド需要の受け入れに向け、地元でも取り組みを始めており、昨年11月には、地元の協議会が外国人旅行者を誘致するため、上海の旅行代理店関係者らを招いての現地視察を実施するとともに、先月、上海からの団体モニターツアーを行っている。

昨年度、沿線自治体が作成した地方版総合戦略においては、只見線を重要な地域資源と位置付け、只見線を核とした地方創生に取り組むこととしている。只見町においては、平成26年6月に登録された「只見ユネスコエコパーク」をはじめとした、世界有数の豊かな自然などの観光資源と併せて、観光路線としてJR只見線を活用し、着地型旅行商品の開発や教育旅行の受け入れを推進することとしている。また、金山町においては、町内に点在する炭酸水や温泉、自然環境などの地域資源を磨き上げ、観光資源である只見線とともに、その魅力を発信し、観光による交流人口の増加を図っていくこととしている。

2 只見線復興推進会議検討会の開催状況

只見線の復旧方法や利活用促進、只見線を核とした地域振興策等の検討等を進めるため、県と沿線7市町を構成員とし、国土交通省、J R東日本にもオブザーバーとして参加いただき、J R只見線復興推進会議の下に検討会を設置し、これまで5回にわたり検討を重ねてきた。

○検討会構成員

会津若松市長、会津美里町長、会津坂下町長、柳津町長、三島町長、金山町長、只見町長、福島県副知事、生活環境部長

(オブザーバー：国土交通省鉄道事業課長、J R東日本経営企画部長)

○検討会での検討事項

- (1) J R只見線の復旧方法の検討に関する事。
- (2) J R只見線の利活用促進に関する事。
- (3) J R只見線を核とした地域振興策等の検討に関する事。
- (4) その他福島県J R只見線復興推進会議会長から指示のあった事項に関する事

<第1回検討会>

日 時：平成28年2月24日（木）14：00～15：30

場 所：会津若松ワシントンホテル

議 題：これまでの取組、復旧に向けた検討

主な内容：・地元は、早期に全線復旧してほしいという強い意思を示したが、J R東日本からは、利用状況は非常に厳しいという回答があった。

- ・地元は、あくまで鉄道復旧に向けて、更なる支援と利活用策を具体的に検討することとした。
- ・今回は、復旧に向けた様々な選択肢を検討することとし、J R東日本は鉄道復旧の条件とバスに転換する場合の概要を提示し、地元は更なる支援策と今後の利活用促進の取組について具体的に検討を行うこととした。

<第2回検討会>

日 時：平成28年5月19日（木）16：30～18：00

場 所：ザセレクトン福島

議 題：復旧方針決定に向けた検討

主な内容：・J R東日本から、鉄道復旧は困難であり、バス転換が望ましいという意見があった。

- ・地元としては、復旧費用の地元負担が更に増加したとしても、是非とも鉄道復旧を目指したいという強い意志を表明し、鉄道復旧の可能性についても何とか検討するようJ R東日本に強く要請した。
- ・その結果、次回、J R東日本から、バス転換に加え、鉄道での復旧方策についても提案していただくこととなった。
- ・地元としては、次回、J R東日本からバス転換による復旧提案と鉄道による復旧提

案を説明していただき、それぞれのメリット、デメリットを整理しながら、両案について議論し、検討を深めることとした。

＜第3回検討会＞

日 時：平成28年6月18日（土）14：30～16：00

場 所：ルネッサンス中の島

議 題：上下分離方式による鉄道復旧とバス転換に係る検討

主な内容：・JR東日本から、「バス転換」と「鉄道復旧」の両案について説明があり、鉄道復旧については、全てをJR東日本が負担しての復旧は困難との考えが改めて示された上で、JR東日本が運行を継続するためには、復旧費の地元負担に加え、上下分離方式を想定して、運営費の一部についても地元の負担が必要との考えが示された。

- ・地元市町村からは、鉄道復旧に関するJR東日本からの提案は、厳しい条件ではあるがクリアしなければならない課題が明らかになったものであり、前向きに受け止めるとの意見があった。
- ・今後は、両案についてしっかりと検討を深め、地元としての考えをまとめる。また、鉄道復旧のためには、地域振興も含めた只見線の利活用が重要であることから、検討を深めるための手法について協議を進めることとした。

＜第4回検討会＞

日 時：平成28年9月24日（土）14：00～15：30

場 所：ホテル辰巳屋

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

内 容：・JR東日本から、現時点での建設従事員の労務単価や資材単価等により再積算した鉄道復旧額（約108億円）の提示があったほか、県からバス転換と上下分離方式による鉄道復旧の比較検討を行った内容について説明し、議論を深めた。

- ・また、只見線を活用した地域振興策等については、その重要性を再確認し、検討体制を構築して取り組みを進めていくこととした。
- ・今後は、第8橋梁の復旧工法見直しについてJR東日本との協議を進め、成案を得た上で、次回検討会を開催することとした。

＜第5回検討会＞

開催日時：平成28年11月27日（日）13：30～15：00

開催場所：会津若松市 ワシントンホテル 2階 双鶴

議 題：(1) 第8橋梁の復旧工法・復旧経費について
(2) 上下分離方式による鉄道復旧案とバス転換案の比較について
(3) 住民懇談会について

- 内 容：・第8只見川橋りょうの工法見直しについては、上下分離方式により地元が鉄道施設を保有することを前提に、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、現位置で復旧することとし、その結果、工事費については総額約108億円から約81億円で、工事に着手してからの期間については約4年から約3年に短縮されることとなりました。
- ・復旧費については、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、JR東日本から地元負担の半分となる1／3をJR東日本が負担いただくことで了解を得た。
 - ・今後は、鉄道復旧案とバス転換案の両案について、11月30日と12月1日に開催する住民懇談会の場で地元住民の皆さんの意見も伺った上で、年末に開催予定の次回検討会において、検討会としての復旧方針を取りまとめることとした。

＜第6回検討会＞

開催日時：平成28年12月26日（月）14：00～

開催場所：ホテル辰巳屋

議 題：只見線の復旧方針取りまとめについて

改めて鉄道復旧案とバス転換案の両案について比較検討を行い、本日は、復旧方針を取りまとめてまいります。

3 上下分離方式による鉄道復旧案とバス転換案の比較検討

別紙のとおり。

4 住民懇談会の意見

第5回只見線復興推進会議検討会において、只見線復旧の在り方として、バス転換案、上下分離方式による鉄道復旧案の両案について取りまとめたことから、その内容について、沿線市町村の住民の皆様にご説明し、生活交通の視点、観光の視点、地域振興の視点等から様々なご意見をいただいた。

只見線沿線市町村住民懇談会の結果概要については、**資料1**のとおり。

上下分離方式による鉄道復旧案とバス転換案の比較検討

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	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>(第2種鉄道事業者)</p> <div style="border: 1px solid green; padding: 2px; display: inline-block;">JR東日本</div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 2px;"> <div style="border: 1px solid blue; padding: 2px; font-size: 8px;">運行</div> <div style="border: 1px solid orange; padding: 2px; font-size: 8px;">車両</div> </div> </div> <div style="font-size: 24px; margin: 0 10px;">←</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>(第3種鉄道事業者)</p> <div style="border: 1px solid orange; padding: 2px; display: inline-block;">地元</div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 2px;"> <div style="border: 1px solid purple; padding: 2px; font-size: 8px;">鉄道施設</div> <div style="border: 1px solid yellow; padding: 2px; font-size: 8px;">土地</div> </div> </div> </div> <p style="font-size: 10px; margin-top: 5px;">貸与※ メンテ委託</p> <p style="font-size: 10px; margin-top: 5px;">※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	※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	○約81億円(※現時点での推計。今後詳細設計実施。)	
			○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。	
			○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。	
			運行経費	約0.46億円/年 (JR負担)
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。			
⑦ 運営費	代行バス経費 約0.53億円/年 (JR負担) ※2015年度ベース ※地元の要望によって柔軟な対応が可能	○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。		
⑧ 運営・維持管理に関する補助金の活用(国の補助制度)	(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。 (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。	○鉄道を核とした新たな地域振興策の展開が可能となる。 ○只見線の歴史的価値が守られる。 ○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。		
⑨ 地域振興への影響	○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) ○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。	○「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。 ○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。		
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	○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。 ○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。		
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。			

運営費の地元負担割合に関する考え方（案）

1 基本的な考え方

(1) 県と会津17市町村の負担割合 「7:3」

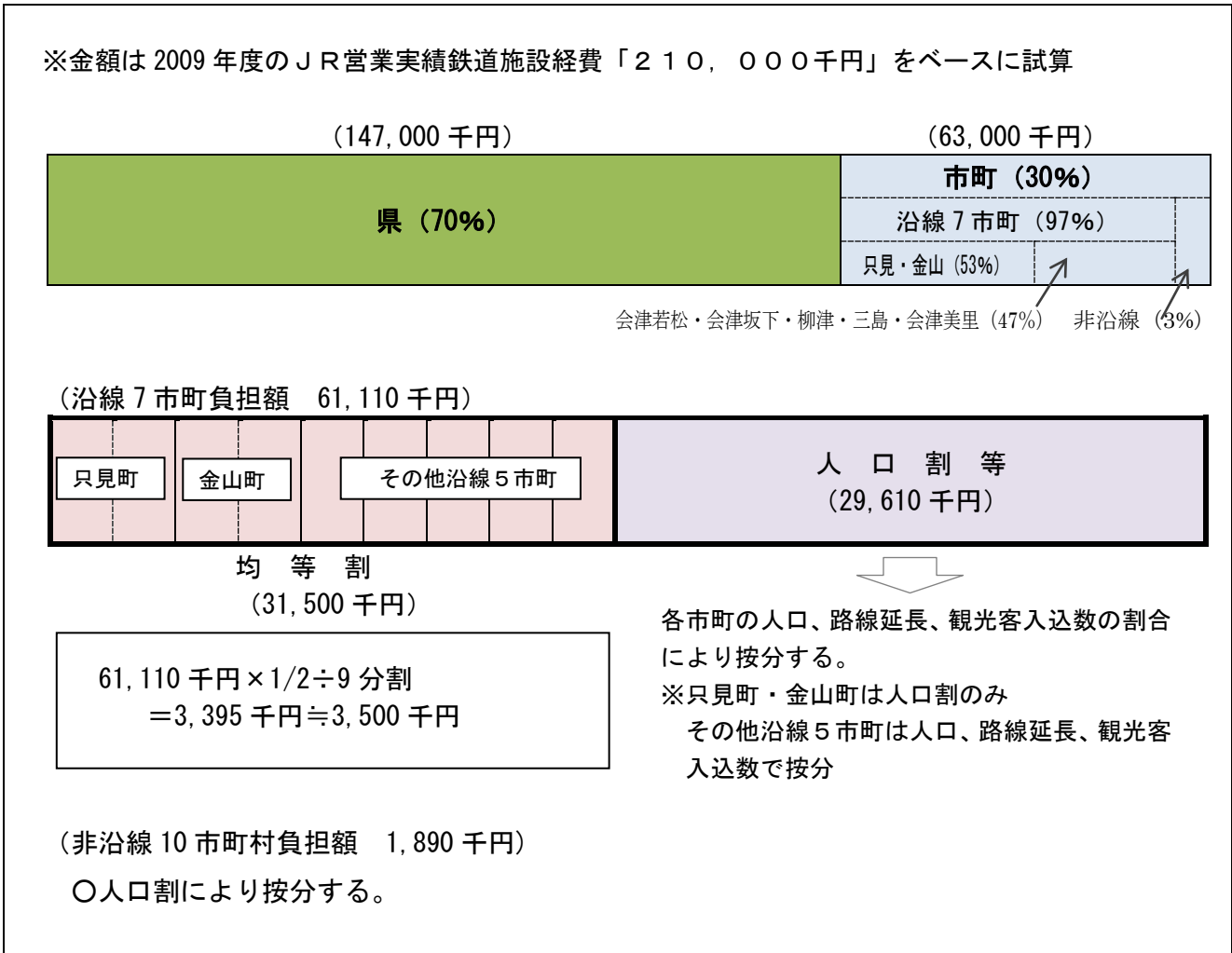
※会津鉄道経営安定化補助金等の事例を参考

(2) 会津17市町村の負担割合

○ 沿線7市町と非沿線10市町村の負担割合 「97:3」

○ 沿線7市町の負担割合

上下分離区間（金山、只見町）とそれ以外の沿線5市町の負担割合 「53:47」



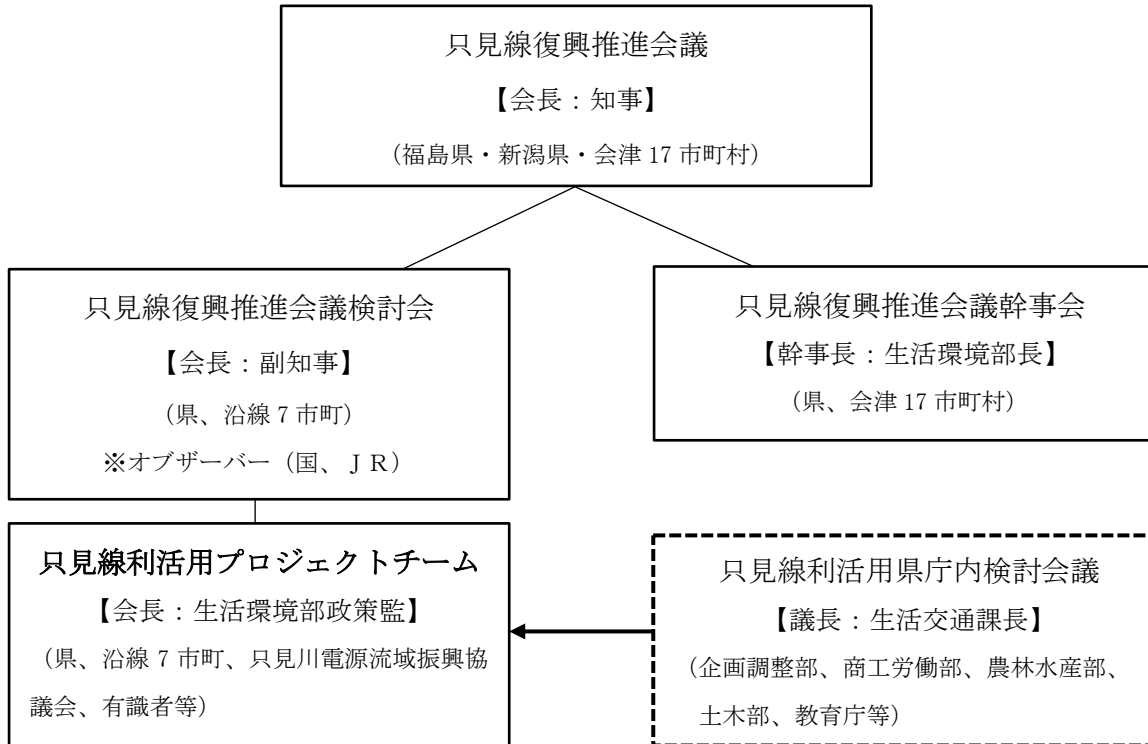
2 考え方に基づく試算（案）

運営費	210,000 千円	
市町村名	試算額(単位:千円)	負担割合
福島県	147,000	70.000%
県計	147,000	
会津若松市	9,244	4.402%
只見町	19,355	9.217%
会津坂下町	4,761	2.267%
柳津町	4,568	2.175%
三島町	4,254	2.026%
金山町	13,033	6.206%
会津美里町	5,895	2.807%
沿線計	61,110	
喜多方市	893	0.425%
下郷町	104	0.050%
檜枝岐村	11	0.005%
南会津町	293	0.140%
北塩原村	51	0.024%
西会津町	119	0.057%
磐梯町	65	0.031%
猪苗代町	272	0.130%
湯川村	58	0.028%
昭和村	24	0.011%
非沿線計	1,890	
合計	210,000	

只見線利活用プロジェクトチームについて（案）

平成 28 年 12 月 26 日 福島県生活環境部

(組 織 図)



(只見線利活用プロジェクトチーム構成員案)

区 分	所属団体等	役職・氏名等
行 政 関 係	会津若松市	地域づくり課長
	会津美里町	まちづくり政策課長
	会津坂下町	政策財務課長
	柳 津 町	総務課長
	三 島 町	総務課長
	金 山 町	総務課長
	只 見 町	総合政策課長
	只見川電源流域振興協議会	事務局長
	福島県	生活環境部政策監
	福島県	生活交通課長
有 識 者	学識経験者	
	地域づくり実践者	
	観光事業従事者	

只見線利活用プロジェクトチームの取組について

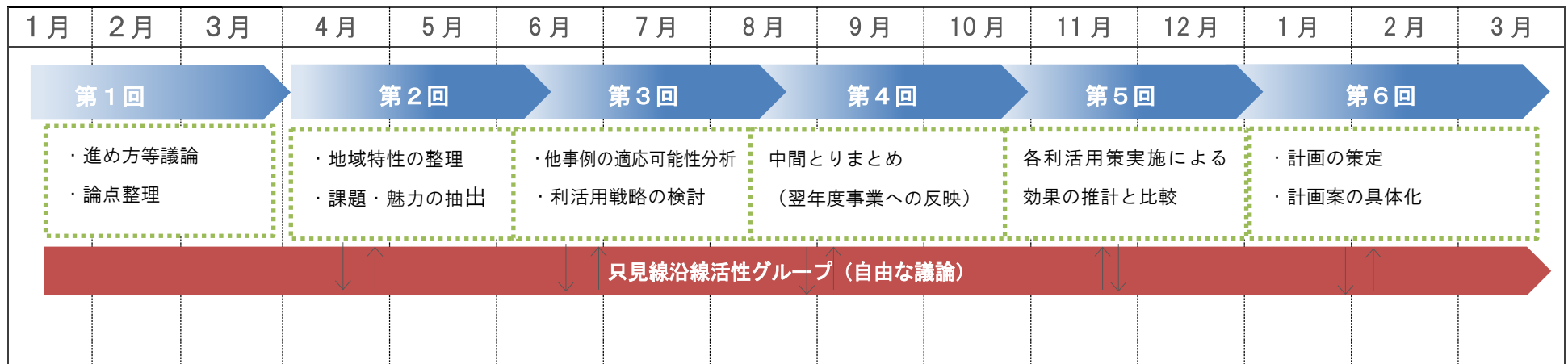
プロジェクトチームの目的

- 1 多角的な調査・分析、斬新なアイデア等により、改めて地域の魅力と可能性を捉え、只見線を活用した地域活性化を図るための事業実施計画を策定する。
- 2 只見線沿線活性化グループとも連携しながら、各自が有する資源（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。
- 3 事業実施後は各取組の効果検証を行うことで、継続的な改善を行う（PDCAサイクルの強化）。

計画では、実行性のある取組とするため、目的、ターゲットおよび役割等を明確にする（6W2H）

Why	なぜ（事業の目的・ニーズ）	When	いつ（事業の実施時期・期限）
What	何を（事業の内容）	Where	どこで（事業の実施場所）
Who	誰が（事業の実施者・役割）	How	どのように（手段・方法）
Whom	誰に（ターゲット・目標数）	How much	いくらで（数量・金額）

（策定までのスケジュール案）



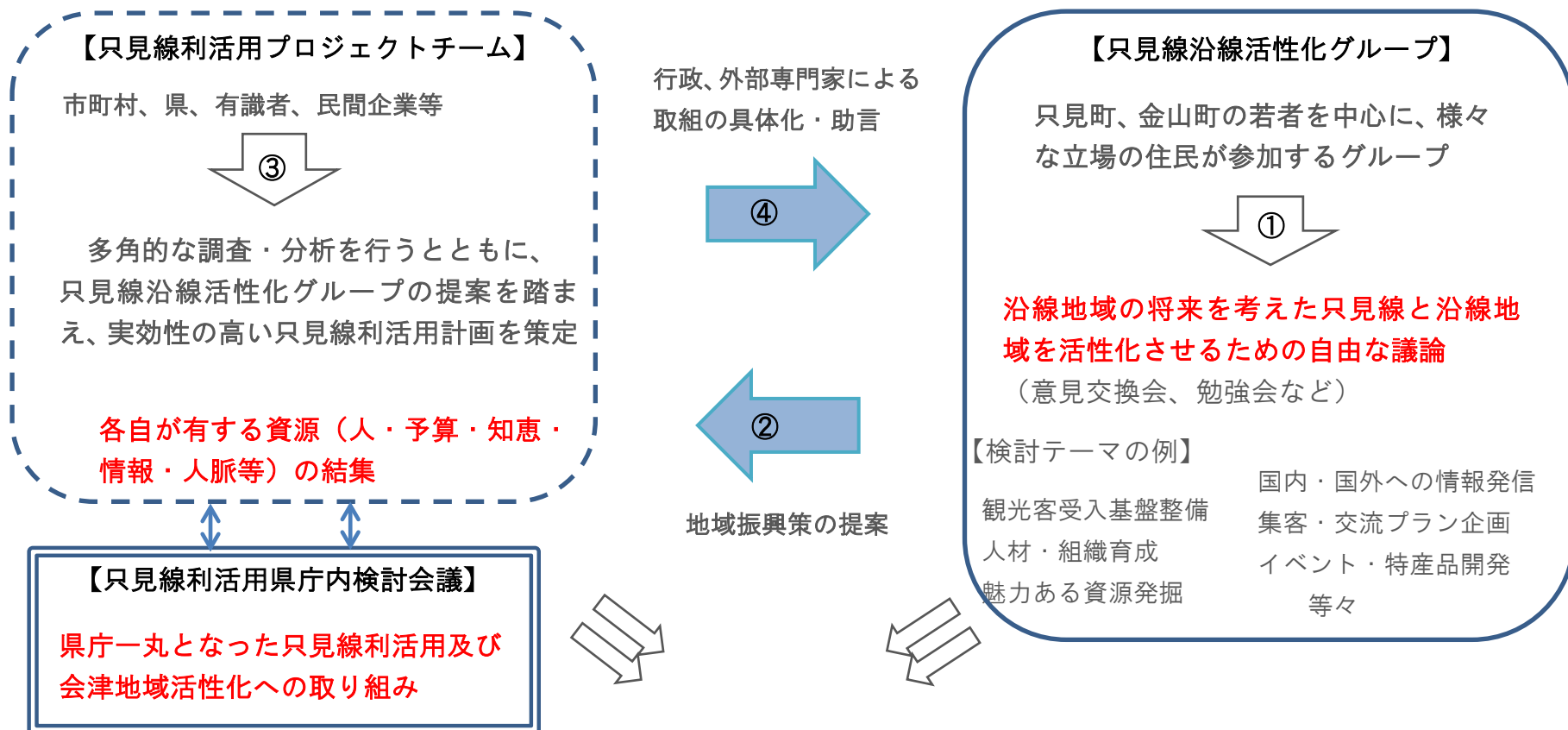
地域の将来を担う若者とともにつくる事業実施計画

平成28年12月26日
福島県生活環境部

目的

只見線の利活用策および沿線地域の地域振興策を検討し具体化するため、地域の将来を担う若者たちが中心となって（只見線沿線活性化グループ）自由で活発な議論を重ねる。その中から生まれる実効性の高い計画について、行政、民間企業及び地域住民等が協力して事業化し、総力を挙げて地域振興に取り組む。

03



数値目標を掲げて策定する計画に基づき、

総力を挙げて地域振興に取り組む

只見線の復旧方針について (案)

平成23年7月、東日本大震災と原発事故に追い打ちをかけるように豪雨災害が発生した。家も道路も、そして只見線も甚大な被害を受け、我々はその大きな喪失感をいまも抱き続けている。

特に奥会津地域については、人口減少・高齢化の進行により地域活力が低下し、今まさに有効な手立てを講じなければ、地域の衰退が加速してしまう重要な転換点を迎えている。

只見線は、地域の将来像を描き、地方創生を成し遂げるための起爆剤として必要不可欠な存在であり、全線開通により日本一のローカル線として以前の姿を取り戻し、生活に、観光に、教育旅行に、多くの方々に利用される新たな只見線をつくりあげていかななくてはならない。

そのため、県と沿線自治体が一丸となって様々な課題を克服し、国、JR東日本の協力を得ながら、上下分離方式により只見線を鉄道で復旧させることとする。

併せて、学識経験者や地域づくり実践者等の参画を得て只見線活性化プロジェクトチームを立ち上げ、実効性の高い計画を策定し、地域と一体となって全線開通を見据えたJR只見線の利活用に取り組み、会津地域の振興を図っていく。