

奥会津・只見線沿線地域の社会問題を把握するための基礎研究
- 2015 年および 2016 年の調査より -

会津大学短期大学部
産業情報学科
高橋 延昌

奥会津・只見線沿線地域の社会問題を把握するための基礎研究 - 2015年および2016年の調査より -

高橋 延昌

平成29年1月8日受付

【要旨】本稿は、あくまでも筆者が専門とするデザイン活動（奥会津のPR等）をするための基礎研究である。各種メディアで情報発信するデザイン活動において、その背景となる地域特性をしっかりと把握しておくことは重要であるため2015年および2016年の調査より纏めた。そのため本稿は、論述というよりは図表による説明が多い。

研究活動を通じて、奥会津地域の只見線は単なる交通機関ではなく、地域の象徴であることが実感として分かった。地域の象徴にかかわり、住民レベルでの会合に参加したり、ゼミ学生による取材などを通じて、地域の本音を垣間見ることができた。只見線という端的な論点があったからこそ、過疎化や少子高齢化という社会問題を生々しく観察することができた。なお、奥会津という地域（エリア）の括りに明確な基準はないが、只見線沿線地域もしくは只見川電源流域とよばれ、繋がりが深い柳津町・三島町・金山町・只見町・昭和村の奥会津五町村を研究対象とする。

はじめに、奥会津・只見線沿線地域の現状を把握するため、東京都区部と比較しながら、各種データ（①地勢・②人口・③生活（雇用）・④財政の4分野）を項目ごと分析する。

次に、実際に参加してみた住民懇談会やミーティングから、様々な立場の違いによる奥会津や只見線に対する考え方の違いを解釈してみる。

さらに、データや住民意見などから、仮説を検証してみる。地域において議論を過熱させる根源は、止まらない人口減少という目の前に起きている現象が住民の不安を駆り立てるからである。町から人が年々いなくなり、寂しくなる。だから、賑やかしが欲しいという思考から、その対処としてこれまでも奥会津地域は観光に力を入れ、多数のイベントが開催されている。しかし、地域を訪れる観光客数と現住人口の推移を同時にみる限り、観光客数がいかに増減しようとも人口減少の傾斜率は変わらない。観光客数と人口減少の推移に相関性が全くみられない。

兎にも角にも本研究は、主として只見線問題に着目することによって、地域が抱える複雑な社会問題を端的に垣間見ることができたといえよう。

1. 序章

① 研究の背景

筆者が奥会津地域に関わることになった切欠は、2014年に拓殖大学の小出昌二准教授（福島県白河市出身）から筆者へオファーがあり、先ずはお互いの研究室連携で共同プロジェクトを始めることになった。当初、2011年3月に発生した東京電力福島第一原子力発電所事故による福島県の風評被害（風評払拭のための情報発信）をテーマにすすめようとしたが、偶然の機会から奥会津地域に焦点を絞ることになった。プロジェクトをすすめていくうちに、奥会津地域は風評被害ではなく人口減少や少子高齢など社会問題が根底にあった現状を知る。

次に、2015年度は奥会津地域の研究を共同ですすめようとした段階で、以前から奥会津地域を研究していた東京大学や大月短期大学で教鞭をとる埜武郎准教授と出会い、経済学の観点も含めてプロジェクトをすすめることになった。さらに、地域の情報発信源になっている奥会津振興センターや立教大学観光学部の清水愼一兼任講師からの協力を得て、地域の象徴たる「只見線」の利活用も含めて、研究をすすめることになった。

さらに、2016年度は前年度の活動を継続・発展的にすすめ、会津大学産学イノベーションセンターの藤井靖史准教授がメンバーに加わっていただいた。

大きな流れとしては、図3～4の通り、学生らと共に只見線乗車や現地視察を通じて、奥会津地域の現状を調査した。視察結果を踏まえながら、各大学がそれぞれのテーマで成果物をつくったり都内でフォーラムを開催した。筆者のゼミでは、図5～8の通り、首都圏で奥会津をPRする車内中吊り広告や駅貼りポスター、奥会津の



図1 風光明媚な奥会津の自然の中を通過するJR只見線（2016年10月22日 三島町）筆者撮影



図2 奥会津は豪雪地帯で巨大なカマクラもできる「只見ふるさとの雪まつり」（2016年2月13日 只見町）筆者撮影



図3 複数大学生による奥会津を視察するスタディツアー（2016年9月12日 JR会津川口駅）



図4 複数大学生による奥会津フォーラム（2016年12月10日 拓殖大学）筆者撮影

魅力を情報発信するためのパンフレットやノベルティグッズを制作した。ちなみに、大学間連携の取り組みは、若いチカラで日本をよくしようとする趣旨の全国公募「YOUNG JAPAN ACTION 浅田真央×住友生命 2016」で奨励賞を受賞した。

主に2015年から2016年にかけて、奥会津の情報発信に努めながら地域の根源にある社会問題をみてきたが、本稿は奥会津地域の実態をより把握するための基礎研究をおこなう。

② 研究の特徴

本稿は、あくまでも筆者が専門とするデザイン活動(奥会津のPR等)をするための基礎研究である。各種メディアで情報発信するデザイン活動において、その背景となる地域特性をしっかりと把握しておくことは重要であるため2015年から2016年の調査より纏めた。そのため本稿は、論述というよりは図表による説明が多い。

また、研究活動を通じて、只見線は単なる交通機関ではなく、地域の象徴であることが実感として分かった。その地域の象徴にかかわり、住民レベルでの会合に参加したり、ゼミ学生による取材などを通じて、地域の本音を垣間見ることができた。只見線という端的な論点があったからこそ、全国に共通するような過疎化や少子高齢化という社会問題を生々しく観察することができた。

なお、奥会津という地域の括りに明確な基準はないが、只見線沿線地域もしくは只見川電源流域とよばれ、地域的な繋がりが深い柳津町・三島町・金山町・只見町・昭和村の奥会津五町村を研究対象とする。



図5 ゼミ学生がデザインし、奥会津の魅力を首都圏でPRした中吊り広告。(2016年1月3日 都営地下鉄車両内) 筆者撮影



図6 ゼミ学生がデザインし、奥会津の魅力を首都圏でPRした中吊り広告。(2016年9月7日 都営地下鉄車両内) 筆者撮影



図7 学生による町民へのインタビュー取材(2015年12月6日 只見町) 筆者撮影



図8 ゼミ学生を取材し、奥会津の人や自然を紹介するパンフレット「おくあい」を編集制作(2016年1月発行)

③ 只見線の歴史と現在の復旧問題

図 14 は、只見線の利用状況と歴史をまとめたものであるが、そもそも只見線は奥会津にダムや水力発電所をつくるための資材を運ぶ（只見川電源開発のための）貨物専用線として開通した。当初は観光路線でもなかったのだが、近年は風光明媚な自然の中を走るローカル列車として、いわゆる「撮り鉄」と呼ばれるような愛好家からの人気が高い。しかし、乗車状況を示すグラフで分かる通り、会津坂下駅と会津若松駅の間は主に高校生が通学に利用しており、通学定期の利用がほとんどであり、観光などの利用（普通運賃）の割合は多くない。しかも、会津若松市内から奥会津地域へ行くに従って乗客数は激減するなど、一律ではなく区間ごと利用状況も異なる。クルマ社会となった現代においては、鉄道は生活路線として積極的に利用されていたとは言い難く、2010 年頃まで地域住民さえ只見線を忘れがちだった感想も耳にした。

しかし、2011 年 7 月新潟福島豪雨で只見線が一部不通になることによって、皮肉にも只見線が注目されることになる。JR 東日本が直ぐに復旧しない理由として「地域の人口が減少しており、利用者が少ない」と発表し、地域の様々な社会問題が顕在化された。薄々気づいていた心配であるが、当然と思っていた鉄道の運行が地域の人口減少が原因で止まるという悲しい現実が災害を切欠に叩きつけられた。以後、数年間にわたって、JR 東日本・行政・沿線住民の三者を中心とする只見線および沿線をどうするのか議論が続く（本稿では一連の問題を「只見線問題」とする）。

奥会津地域は人が少ないわりに連帯感がないといわれていた¹⁾が、只見線問題で地域は一致団結する。福島県生活環境部や会津地方振興局などが中心となり「只見線応援団」が結成されたりするなど、只見線問題は、行政主導や民間主体のものなど多岐に渡る復旧のための活動が各方面でみられた。

2. 奥会津・只見線沿線地域の基礎データ

次は、奥会津・只見線沿線地域の現状を把握するため、東京都区部（東京 23 区）と比較しながら、表 1「奥会津五町村の概要および東京都区部との比較」で示した各種データ（①地勢・②人口・③生活（雇用）・④財政の 4 分野）を項目ごと解釈する。

① 奥会津の地勢

奥会津地域の総面積（約 1,518 平方キロメートル）は、香川県の面積（約 1,877 平方キロメートル）に匹敵する。また、只見町（約 748 平方キロメートル）だけで東京都区部（約 627 平方キロメートル）よりも広い。人口密度は、東京都区部が 1 キロ平方メートル当たり 1 万 5 千人超に対して、只見町は 6 人もいない。データだけをみると人が疎らにしかいないかと思えるが、実際は地域の周囲を 1,000m から 1,400m 級の山岳が囲み、山林が多くを占めるため、可住地でみると生活圏は集中する。只見川を中心とする河岸段丘の狭い平地に集落が点在する典型的な過疎・中山間地域である。

② 奥会津の人口

人口が少ないのは勿論のこと、極端なほどの「少子高齢」地域である。65 歳以上の老年人口は 6 割近くになっており、全国的にみても高齢者の割合が最も高い地域の一つである。

1) 只見川電源流域振興協議会が 2010 年 3 月に発行した新編「歳時記の郷・奥会津」活性化計画の『地域懇談会での住民意見』において、繰り返し「地域連携や継続性が重要」と述べつつ、現状として出来ていない意見（例：地域内の団体がバラバラに活動しているが、連携がない等）が目立つ。また、只見線は複数の市町村を走り、行政区画が複雑に係るため、単独の行政支援がしにくい事情もある。

世帯人数をみると、金山町が平均 1.99 人、昭和村が平均 1.96 人であり、東京都区部の平均 1.86（東京都全体だと平均 1.95）に近い。地方は一般的に世帯人数が多い（2 世代や 3 世代で住んでいる割合が多い）が、奥会津地域は世帯人数も少なく、高齢者だけで生活している家が目立つ。

③ 奥会津の生活（雇用）

農業など第一次産業が、昭和村で 4 割あるが、他の町では 2 割弱で従事者が少ない。逆に、第三次産業が多い。小さな商店があっても商業施設はないことから、住民の中で公務員や観光サービス業に従事している者の割合が高いといえる。とくに近年は第二次産業就業者の割合が低くなっている。

従業地の就業率からは、交通の便のせいか人の移動が少ないことが分かる。柳津町は、中核都市である会津若松市などに比較的近い（町内から自家用車で約 40 分程度で会津若松市へ通勤できる）ため、従業地の就業率は約 8 割で、柳津町民の約 2 割は近くの中核都市へ通勤していると考えられる。しかし、他の町村では中核都市まで移動に 1 時間以上かかるため、通学や通勤のため町外への移動はあまりみられない。

地域内の雇用は少ないが、完全失業率は全国平均（7.9 パーセント）と比べて全体的に低い。ちなみに、さらに奥地にある桧枝岐村の完全失業率は 0 パーセントである（平成 28 年現在）。都市部と比べると生活保護の保護率も低い。つまり、持ち家や田畑があつたりするなど、平均所得は高くないが、データとしてみれば実際は食い詰めるほどの生活困窮者が都市部に比べて多くはないと言える。

④ 奥会津の財政

住民税収入など自主財源率が極端に低く、財政は交付金や補助金に頼っている。例えば、東京都は一般会計予算に占める住民税の割合が約 74.3 パーセント（4 分の 3）あるが、只見町はわずか 2.5 パーセントである。只見川電源流域は、豊かな水源を利用したダムや水力発電所が多数あり、全国有数の自然エネルギー供給地帯である。柳津町には単体ユニットでは発電量全国一とされる柳津西山地熱発電所もある（図 18）。複数の電源があるため、電源立地交付金や固定資産税などの税収も多い。

住民の中では「いつも助成ありきだ」という意見も多い²⁾が、そのような外部からの予算に頼る財政体質になることも頷けられる。

⑤ 只見線について

前述した通り、奥会津地域は河岸段丘の狭い平地に集落が点在する過疎・中山間地域であるがゆえに、狭い河岸段丘に家や人、交通網が集まりやすくなる。また、冬季期間は豪雪地帯であるため、幹線道路（国道 252 号）が通行止めになる場合も多く、只見線が唯一の代替ルートとなる。よって、狭い山間を走り抜ける鉄道が地域と外界を結ぶ細い線（糸）のような存在になる。大袈裟かもしれないが、心理的にみて只見線は奥会津にとって「命綱」なのかもしれない。図 19～23 のように、あらゆるインフラが縦横無尽に張り巡らされる都会とは違い、奥会津地域において鉄道は単なる移動手段ではなく、地域の象徴的な存在となっている。

地域の象徴であるが故に、住民は鉄道こそ地域振興の鍵を握ると信じて疑わない。様々な住民懇談会で、どうしても地域の中と外では鉄道の在り方に認識のズレが生じるのはそのためであると推測できる。

2) 只見川電源流域振興協議会が 2010 年 3 月に発行した新編「歳時記の郷・奥会津」活性化計画の『地域懇談会での住民意見』において、繰り返し「(様々な場面で) 補助金ありきですすめられている」というような意見が目立つ。

3. 奥会津と只見線の問題点

① 論点まとめ

実際に参加してみた住民懇談会（説明会）やミーティングから、JR 東日本・沿線住民・行政の三者ごと意識のズレが生じている。同じ沿線住民といえど、一部不通になっている区間に近い住民と遠い住民とでは思いが違っていた。表 2 は、2016 年 11 月 30 日に開催された只見線沿線住民懇談会での説明をまとめたが、以下、（筆者の感想であるが）それぞれの立場でまとめてみる。

JR 東日本側としては、不通になった時点で利用客数が少ない現状や将来予測など細かく分析がされており、資料も公開していた。あくまでも「財務の健全化」の原則のもとに、理路整然と何度も説明していた。

沿線住民としては、表 3 の通りであるが、奥会津から少し離れた地域住民は「バスで充分でないか」という意見もあったが、一部不通区間に近い住民ほど「負担は覚悟して、復旧すべし」という意見が多数であった。地域の象徴として観光などに欠かせないものとして捉える意見が多かった。開催時間が昼間であったせいも、参加者は地域の高齢者ばかりが目立ち、只見線の成り立ちなど歴史にこだわる発言もあった。

行政（福島県）としては、同じ福島県内の浜通り地方の復旧問題とのバランスも考慮し、地域住民の意見を尊重する立場である。普及に向けての行政的支援も半端ではなく、例えば、只見線応援に署名するだけで商品券がもらえるという政策もおこなっていた（図 25）。商品券は 1 セット 2,000 円で 7 万 4 千セットを交付していたので、様々なコストも含め、大きな予算が使われたと推測する。金額云々ではなく、そのように手厚い行政支援もあったという事実だけは記憶しておきたい。

そのような三者によって考え方は違っていたが、2016 年 11 月 30 日および 12 月 1 日の沿線住民懇談会では只見線を「バス代替案」か「上下分離方式による鉄道復旧」の二択を沿線住民に意見を聞く機会があり、筆者も一部始終を傍聴していたが、結局、地域住民の熱い思いに押し切られるようにして、上下分離方式による復旧が正式に決定した（2016 年 12 月 26 日に正式決定）。今後は、地元自治体が一部不通区間に対して、復旧工事に約 54 億円、復旧後に施設負担などに毎年約 2.1 億円を負担し続ける見通しである（2016 年 1 月現在）。JR 東日本が発表したデータによると、一部不通区間の 1 日利用者数は 40 数名、1 日三往復のほとんどは同じ人だそうなので、実質 1 日 8 名の利用区間に対して、毎年 2 億円以上の公費を投入する計算になる。

② 今後の展開

今後は、福島県や地元自治体が大きな負担をするのに見合った実績を出すため、また今後も只見線が継続運行されるために、只見線および沿線地域の活性化が協議し続けられる。筆者も只見線利活用プロジェクトチームに有識者として構成され、平成 29 年度以降、参画する予定である。

住民は廃線を心配しているが、只見線は区間によって利用状況が異なるので全線が廃線になるわけでもなく、例えば 2015 年 9 月の豪雨で会津若松駅と会津坂下駅の間が一時不通になったが、利用客数が多い区間なので直ぐに復旧した。そのように、利用者数が一定以上あれば大丈夫である。

2016 年 12 月現在、利用者を増やす方策として、写真愛好家などを中心に観光を重視する意見が多いため、只見線利活用プロジェクトには観光産業に詳しい有識者の参加も目立つ。

4. 仮説の検証

① 町づくりへの取り組み

地域においてなぜここまで議論を過熱させるのか要因を考えると、図 15 で示す通り、止まらない人口減少と

いう目の前で起きている現象が住民の不安を駆り立てる。町から(村から)人が(とくに若者が)年々いなくなり、寂しくなる。だから、ごく自然に賑やかしが欲しい(町に賑やかしをつくろう)という思考に至る。

そこで、これまでも奥会津地域は観光に力を入れ、多数のイベントが開催されている。季節ごとのイベント列車が走り、冬には雪まつり(冬まつり)が同時多発的に開催されている。観光イベントは奥会津地域だけで年間約70件あり(2015年度ゼミ学生による調査結果)、観光ポスターや媒体は巷に溢れている。

賑やかがあれば地域は活性化するだろうか。筆者は常々疑問に感じていたが、過疎化や少子高齢化がすすむ奥会津地域や只見線問題を直にみているうちに、その疑問は段々と大きくなっていった。

② データからの推論

中核都市に比較的近い柳津町が事例として分かりやすいので、柳津町のデータに着目するが、他の町村も同じような傾向である。図30で示す通り、だいたい18歳前後で進学などの理由で一旦町を離れる。そして、戻って来れるならば戻るが、多くは戻らないで人口が減る。逆に20代後半以降から高齢者にかけては、社会的要因の減少がほとんどない。つまり、18歳から20代前半の若者が地域に戻れる受け皿があれば、人口減少は緩やかになるのは明白である。町の「人口ビジョン」でも、その点は充分に分かっている。

では、どのようにすれば若者の流出は止められるだろうかということになるが、それは「雇用」であることに疑いの余地はない。図31で示す通り、町の人口が単純に減少しているわけではなく、1980年代は緩やかである。むしろ一時的に上昇する傾向さえあった。筆者が町職員に聞いた話によると、当時会津若松市の工場が人を多く雇っていた時期であったという。つまり、町に働く場所が無くても、自宅から通勤できる距離(概ね自家用車で1時間以内)に働く場所があれば、町からの流出は止められる(かつて止めていた)証拠がある。逆に、近年は第三次産業(多くは観光業)従事が増えているが、臨時雇用も多くて長期的に定着しないと推理される。

図32は、奥会津五町村全体の人口と観光見込客数の推移について、地域を訪れる観光客数が増減しても人口減少の傾斜率が変わらない事実を明確にする。観光客数と人口減少の推移に相関性が全くみられない。

例えば、2009年12月2日に開催された着地型観光・農商工連携懇談会の記録をみると「(奥会津の観光振興に)20年間60億円を使ったのにお客様は増えなかった(安定的に増えなかった)」と不満を洩らすように、時間や予算をかけても実感としてなかった過去の事実もあるだろう。

③ 提案

町村が協力し合って、若者が定着できる産業(例えば地元の高校を卒業した直後から長年勤務できる職場)を興すべきである。各町村ごとになければいけない必要性も無く、お互いをカバーできる(通勤できる)範囲にあれば充分かもしれない。

逆に(乱暴な言い方になるが)観光客が増えても減っても(もちろん観光客が増えれば鉄道会社や旅行会社にはメリットがあるが)地域の人口減少に歯止めがかからないのであれば、本当に来てもらいたい人に来てもらうような町づくりを励めばよい。観光客を人為的に増やそうとすれば、そのためだけに多くは広告費(テレビや新聞などの広告掲載)やイベント運営費(お笑い芸人やタレントの招致など)に費やされ、一時的に賑わうだけで、お金は地域外に流出し、地域が疲弊するだけである(2016年3月12日 筆者発言)。

4. 結び

住民の想いはお金に替えられないものかもしれないが、地域に毎年2億円あったら鉄道維持よりも若者の雇用

創出が投資としては有効だったはずである（2016年4月17日 筆者発言）。とはいうものの、地域には目に見えない柵もあると思われる。観光客数と人口減少の推移に相関性がみられない事実があったとしても、地域の誇りや文化のため、または広域町村を一团結させる「鏝（かすがい）」として考えれば、只見線の観光利用に拘ることは決して悪いことでもない。但し、地域の将来のための優先順位という観点でいえば、費用対効果が見込まれない対象に大きな公費を投入する発想は寂しいと筆者は思う。

前述したとおり、只見線問題は「地域の象徴」のような存在であるせいか、ノスタルジックな思いや感情が優先され、客観的データや経営的観点でのビジョンが簡単に理解されるものではないと実感する。地域全体が本当に困窮していれば考え方が変われるような気もするが、前述のデータが示す通り、年収は高くなくても、蓄積された資産や収入などが意外とあり、本当に困窮しているとは言い難い側面もあり、戦後の高度成長期にみた夢もまだ意識として残っているようである³⁾。

兎にも角にも本研究は、主として只見線問題に着目することによって、地域が抱える複雑な社会問題を端的に垣間見ることができたといえよう。

謝辞

本研究は、平成27年度会津大学競争的研究費「産学官連携による只見線沿線エリアの活性化デザイン」（2015年）および平成28年度会津大学競争的研究費「インバウンド効果による奥会津・只見線沿線エリアの活性化」（2016年）による成果の一つである。

また、研究をすすめるにあたって、拓殖大学工学部デザイン学科の小出昌二准教授・大島直樹准教授・皆川全弘特任教授、大月市立大月短期大学経済科の塙武郎准教授、立教大学観光学部の清水慎一兼任講師、会津大学産学イノベーションセンターの藤井靖史准教授、そして奥会津振興センター皆様方に多大な支援や助言をいただき感謝する。そして、本研究を一緒にすすめた学生達に対して大いに感謝する。

参考文献

- ・政府統計の窓口「e-Stat」<http://www.e-stat.go.jp/>
- ・只見川電源流域振興協議会、新編「歳時記の郷・奥会津」活性化計画 - 第三期対策事業 -、2010年3月発行
- ・株式会社第一広告社「奥会津地域活性化支援に係る地域の現状・地域ニーズの調査業務報告書」2015年
- ・高橋延昌「第3回只見線事業戦略ミーティング：奥会津にとって只見線とは？」会津嶺No.429、pp.33-37、あいづね情報出版舎有限会社、2014年12月発行
- ・高橋延昌「第4回只見線事業戦略ミーティング&応援ミーティング：只見線×インバウンド」会津嶺No.446、pp.25-29、あいづね情報出版舎有限会社、2016年5月発行
- ・柳津町「広報やないづ」vol.577、2016年4月
- ・三島町「広報みしま」No.277、2016年4月
- ・金山町「広報かねやま」616号、2016年4月
- ・昭和村「広報しょうわ」No.564、2016年5月
- ・只見町「広報ただみ」No.551、2016年4月
- ・只見町「統計要覧」2007年度
- ・柳津町「柳津町の人口ビジョン」、2016年2月
- ・柳津町「柳津町政要覧」2008年

3) 2010年3月に発行した新編「歳時記の郷・奥会津」活性化計画98ページには「1949年当時、只見町当局が『奥会津の山村に、五万人の都市が出現する』と未来像を描いていた。戦後復興のため、只見川総合開発計画が動き出し、ダム建設と観光開発などをおこなったアメリカのテネシーバレー開発(TVA)方式の日本版にと意気込み、地元は沸き返った。人口は増え始め1950年に1万人を超えた」と、戦後の高度成長期に大きな将来像(夢)があったことが記録されている。

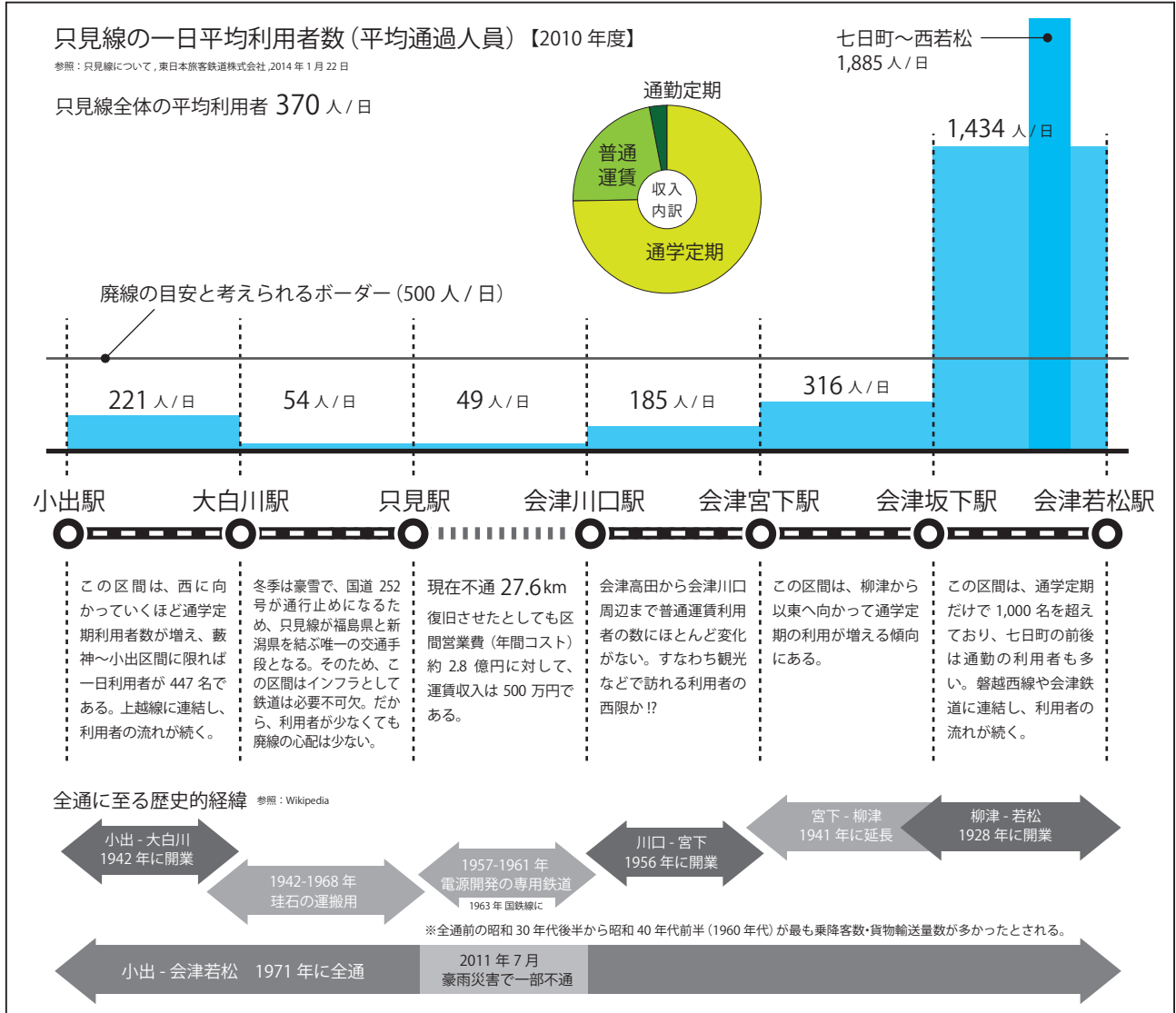


図 14 只見線の現状について 筆者作成

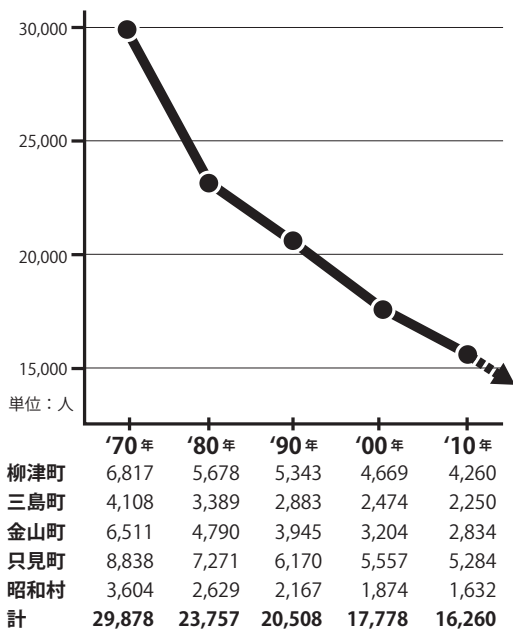


図 15 奥会津 5 町村の人口推移 筆者作成 引用：国勢調査

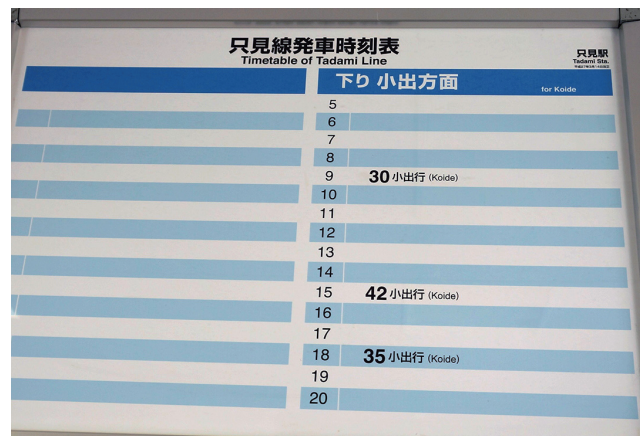


図 16 1 日 3 便しか運行していない JR 只見駅の時刻表 (2015 年 9 月 22 日) 筆者撮影

表1 奥会津五町村の概要および東京都区部との比較 筆者作成

分野	項目	柳津町	三島町	金山町	只見町	昭和村	東京都区部
① 地勢	総面積 (km ²) ※1	175.8	90.8	293.9	747.6	209.5	626.7
	可住地面積 (km ²) ※1	22.1	11.4	77.4	168.3	20.9	626.7
② 人口	人口 (人) ※1	3,448	1,622	2,147	4,413	1,290	9,375,104
	人口密度 (人/km ²) ※1	19.6	17.9	7.3	5.9	6.2	15,077.0
	世帯人数 (人) ※1	2.74	2.43	1.99	2.43	1.96	1.86
	年少人口 (%) ※2	10.4	7.1	4.6	9.2	5.8	11.3
	生産年齢人口 (%) ※2	47.3	41.8	37.8	45.5	38.4	67.1
	老年人口 (%) ※2	42.3	51.1	57.6	45.3	55.8	21.6
③ 生活 (雇用)	第一次産業就業者 (%) ※1	20.7	13.7	20.5	16.2	40.9	0.2
	第二次産業就業者 (%) ※1	29.2	28.2	23.0	33.4	13.6	16.6
	第三次産業就業者 (%) ※1	50.0	58.0	56.4	50.4	45.5	83.2
	従業地の就業者率 (%) ※5	83.8	109.9	101.6	99.3	102.8	190.5
	完全失業率 (%) ※1	6.1	8.0	3.8	2.6	4.9	5.8
	(生活保護)保護率 (%) ※6	4.7	8.1	6.8	3.4	6.0	24.0
	平均所得 (万円) ※3	229.1	235.2	239.6	250.4	236.6	487.5
④ 財政	一般会計予算 (億円) ※4	37.0	22.4	30.2	59.6	18.6	70,110.0
	住民税 (億円) ※4	3.8	1.7	4.9	1.5	0.8	52,083.0
	住民税の比率 (%) ※4	10.3	7.6	16.2	2.5	4.3	74.3

※1 2016年現在の推計 引用元：総務省統計局 国勢調査および住民基本台帳

※2 引用：福島県の推計人口(福島県現住人口調査結果) <https://www.pref.fukushima.lg.jp/sec/21025c/fukushimaken-genjou.html>

※3 住民基本台帳による東京都の世帯と人口 平成28年 <http://www.toukei.metro.tokyo.jp/juukiy/2016/jy16000001.htm>

※4 「年収ガイド」 <http://www.nenshuu.net/> 総務省発表の統計資料をもとに市区町村別の課税対象所得の総額を納税者数で除算した額を平均所得と規定してある。

※5 各町村が公表している平成28年度予算より算出。但し、東京都区部の値は区部だけでなく東京都全体の値である。

※6 各町村の従業地における就業者数を各町村の第一・二・三次産業就業者数で除算した。割合が高ければ地域外から従業地(内)へ労働者が来て、逆に低ければ外へ労働者が行く。

※7 柳津町・三島町・金山町・昭和村は2014年の値で、福島県保健福祉部社会福祉課「福島県における自治体支援の取り組みについて」平成26年9月26日公表資料より。

只見町は2006年の値で、「只見町統計要覧」平成19年度公表資料より。

東京都区部は2013年の値で、東京都福祉保健局「福祉・衛生 統計年報」平成26年度公表資料より。



図17 自然情緒あふれる福満虚空藏菩薩園藏寺と只見川 (2014年10月31日 柳津町) 筆者撮影



図18 単体ユニットでは発電量日本一とされる柳津西山地熱発電所 (2015年7月18日 柳津町) 筆者撮影



図 19 奥会津の風景とJR只見線 (2016年12月29日 金山町)
郷土写真家・星賢孝氏より提供



図 20 東京スカイツリー展望台から浅草方面を望んだ風景 (2015年10月3日) 筆者撮影

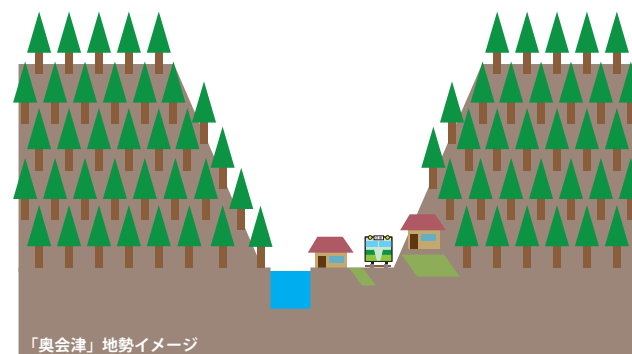


図 21 奥会津と首都圏の相違イメージ図 筆者作成



図 22 JR只見駅 (2015年9月22日) 車内から筆者撮影



図 23 JR会津川口駅前 (2016年5月3日) 筆者撮影



図 24 各行政トップや有識者が集った只見線応援団のつどい (2014年7月21日 会津大学) 筆者撮影



図 25 只見線応援団賛同会員証と奥会津ふるさと応援商品券 (2015年9月5日) 筆者撮影



図 26 筆者が座長を務めた第3回只見線応援ミーティング (2014年11月12日 只見町) 運営事務局より写真提供



図 27 筆者も参加した第4回只見線応援ミーティング (2016年4月17日 会津坂下町) 筆者撮影



図 28 筆者も傍聴した只見線沿線市町村住民懇談会 (2016年11月30日 会津美里町) 筆者撮影

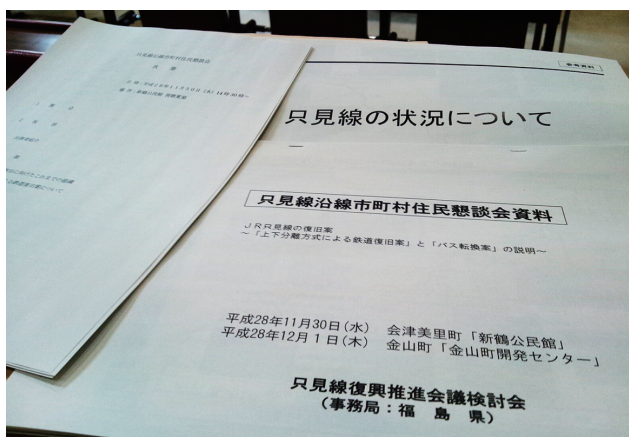


図 29 只見線沿線市町村住民懇談会での配布資料 (2016年11月30日 会津美里町) 筆者撮影

表 2 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 2016年11月30日配布資料より要点のみ抜粋

検討項目	バス転換案 (2016年現在のまま)	上下分離方式 (鉄道復旧)
輸送特性	数十人規模の旅客を目的までキメ細やかに輸送できる	定時性・速達性・大量輸送性に優れる
運営形態	J R東日本の責任において運行を確保	(第2種鉄道事業者) J R東日本: 運行と車両 (第3種鉄道事業者) 地元: 鉄道施設と土地
ダイヤの柔軟性	◎ 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	◎ 道路に比較して定時性に優れる ◆ 柔軟なダイヤ設定は困難
運行形態 (川口～只見駅間)	1日6.5往復 11停留所 (フリー乗降など可能)	1日3往復 8駅 (イベント列車の企画可)
復旧費	(既存鉄道施設の処理について地元との協議が必要)	約8.1億円 (2/3は地元が負担)
運営費	約0.53億円 (全額J R負担)	約2.7億円 (2.1億円は地元負担、7千万円はJ R負担)
継続運営のための課題	コスト軽減で安定的・継続的な運行サービス提供可能	「生活利用」「観光利用」両面で利用者増加が必要
防災	国道252号が唯一の幹線道路で、代替ルートが無い	国道252号が通行止め時の代替ルートになる

表3 住民懇談会における住民発言（2016年11月30日および12月1日） 福島県生活環境部より提供 住所ごととソート

No.	住所	発言内容
1	会津若松市	○復旧費に8.1億円、さらに運営費が2.1億円/年かかるが、持続可能なか疑問である。○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	○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	○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	○復旧費だけの負担であればなんとかなるが、維持管理費を地元17市町村で負担すると心配である。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う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	○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	○バスの方が安く上がるのは誰が見ても分かる。○地元では2.1億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	会津美里町	○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。○なぜ只見線があるのかということ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。○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ければいいかと思う。○ほとんどの地元負担では丸投げと同じである。○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。
8	会津美里町	○只見線の被害は、豪雨だけでなくダム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。
9	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。
10	柳津町	○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に頼るものが多い。○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。
11	柳津町	○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。
12	柳津町	○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どんでもないことを言っている。○全国には鉄道を受容する方がたくさんおり、皆さんと沿線では一生懸命に只見線を守り、日本一の路線になる。○国や県も力を貸していただきたい。
13	三島町	○現実には車社会であり、バスが最良であると思う。○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。
14	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。
15	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。
16	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。○両案のどちらがい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。
17	金山町	○JRが国鉄民営化の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。○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。○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。時間をおいて、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。○上下分離方式によりどのような負担割合になるかわからないが、そのような負担を子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。
18	金山町	○ダム災害により浸水船が流出し、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ていただくべきである。
19	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。
20	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。
21	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。○只見川の洪水はダムが原因のだから、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うべき。
22	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。
23	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。先人達が苦労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。
24	只見町	○只見線は福島・新潟両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。○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、都会の喧嘩から解放され、人間性を回復する役割がある。○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、只見線を活用してこの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。
25	只見町	○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。
26	只見町	○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。○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。
27	(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。

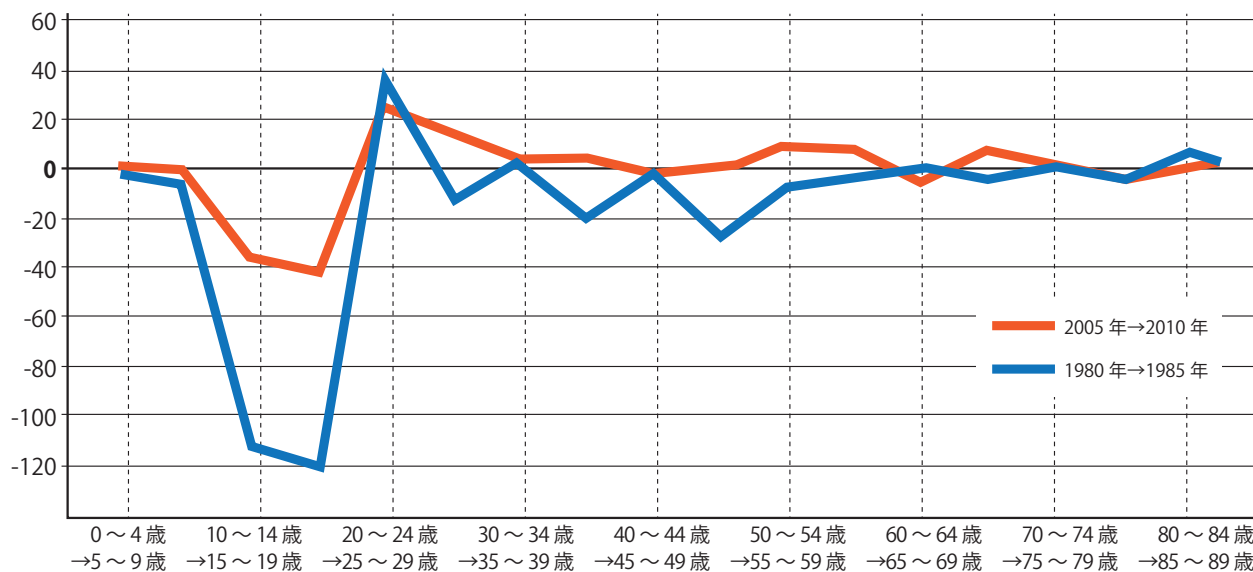


図30 年齢階級別の人口移動分析図 柳津町「柳津町の人口ビジョン」(2016)を参照し抜粋

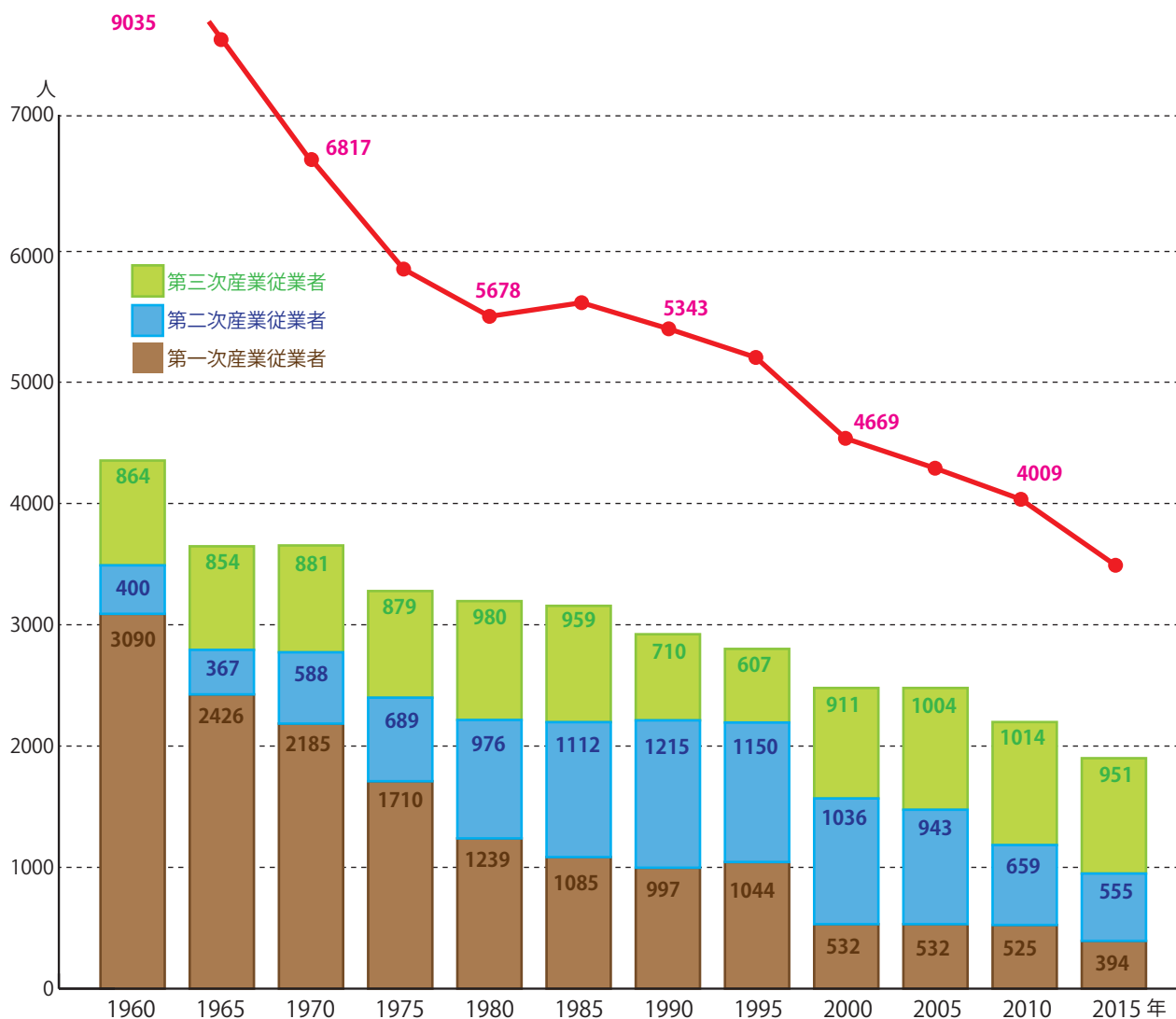
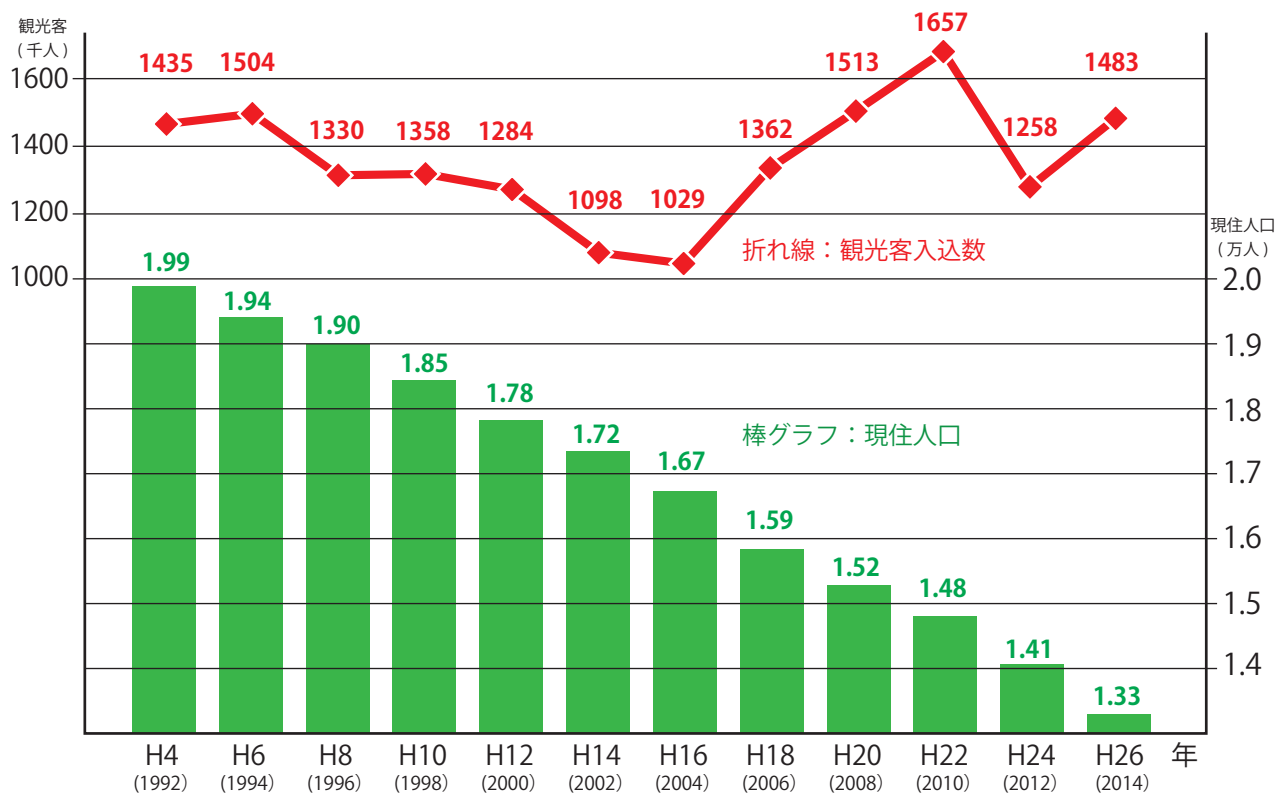


図31 柳津町の人口および産業就労者数の推移 国勢調査および柳津町「柳津町の人口ビジョン」(2016)を参照し筆者作成



データの引用：福島県観光交流課「観光客入込状況」および福島県現住人口調査年報（現住人口は毎年10月の値であるため国勢調査の値とは若干異なる場合がある）

図 32 奥会津五町村の観光客入込数および住民人口の推移 筆者作成



図 33 会津やないづ冬まつり (2016年2月7日) 筆者撮影



図 34 只見ふるさとの雪まつり (2016年2月13日) 筆者撮影



図 35 奥会津麵's フェスティバル (2015年9月13日 金山町) 筆者撮影



図 36 奥会津の冬シーズンにおける各種イベント・チラシ (2016年2月) 筆者撮影

