

第5回只見線復興推進会議検討会 次第

日時：平成28年11月27日（日）13時30分～

場所：会津若松ワシントンホテル2階「双鶴」

1 開会

2 あいさつ

3 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
- (4) その他

4 閉会

第5回只見線復興推進会議検討会 出席者名簿

日 時:平成28年11月27日(日)13時30分～15時00分

場 所:会津ワシントンホテル2階「双鶴」

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	目黒 吉久
9	福島県	生活環境部	部長	尾形 淳一

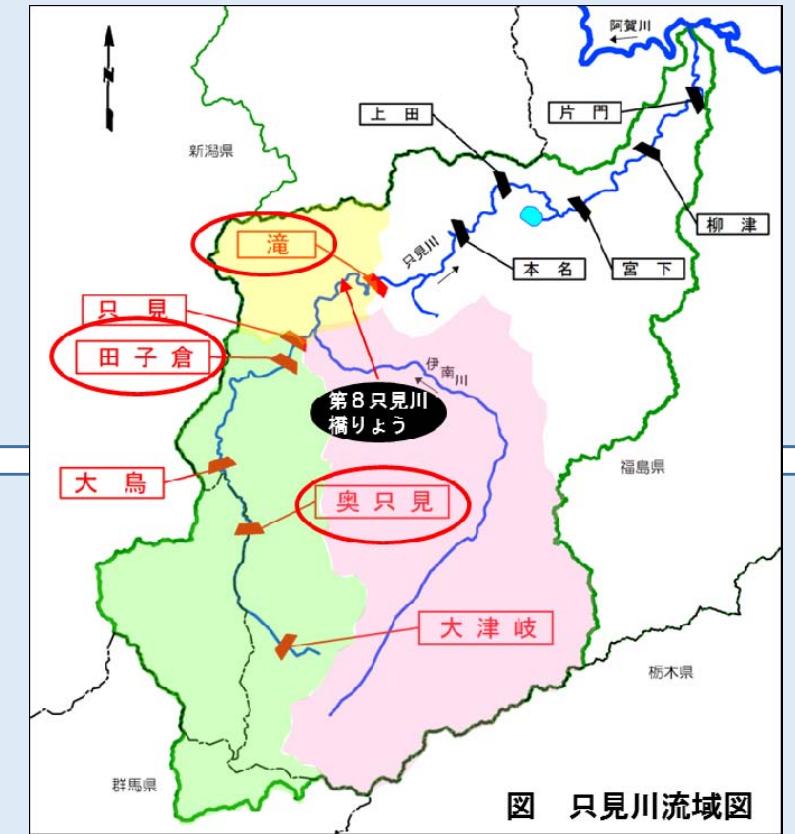
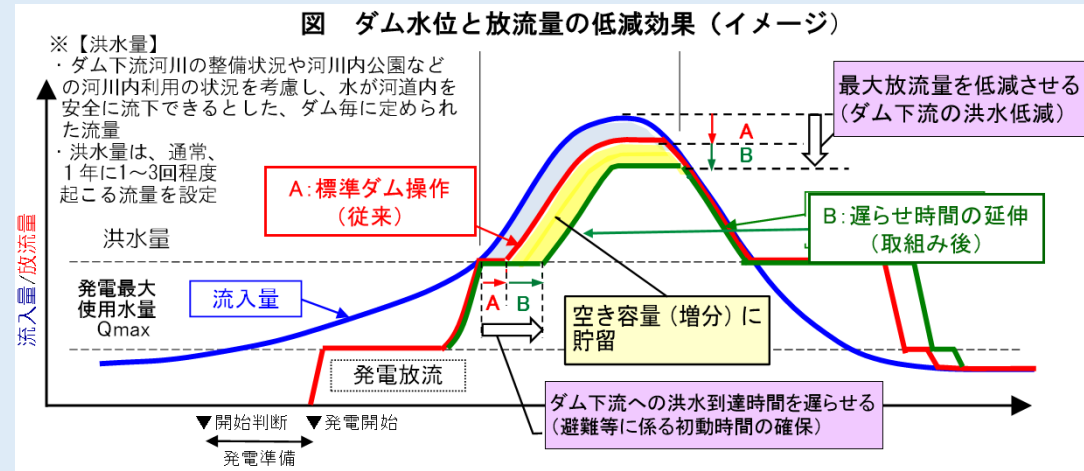
[オブザーバー]

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

1 滝ダム域の水位低下に向けた諸施策 <電源開発(株)>

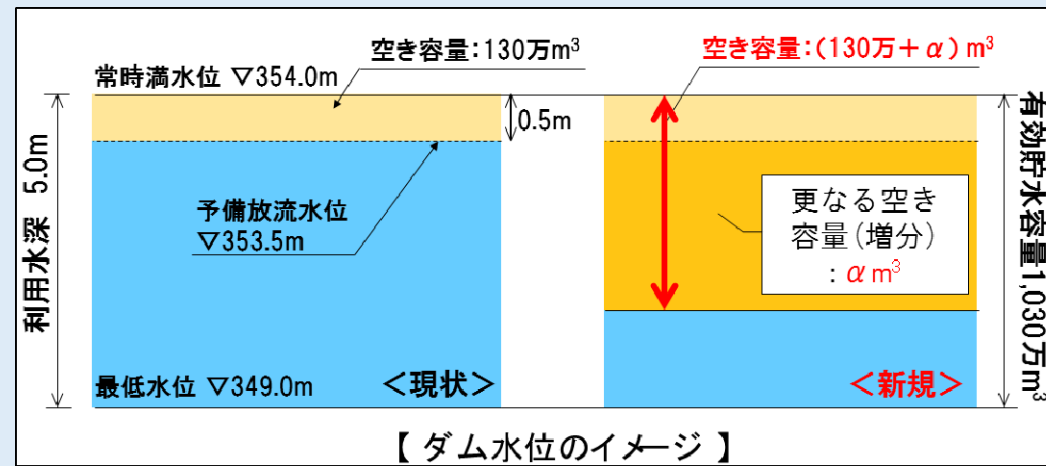
① 上流ダムの流量調整

- 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 $750\text{m} \rightarrow 748\text{m}$)
- 実施時期・期間
 - 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
 - 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



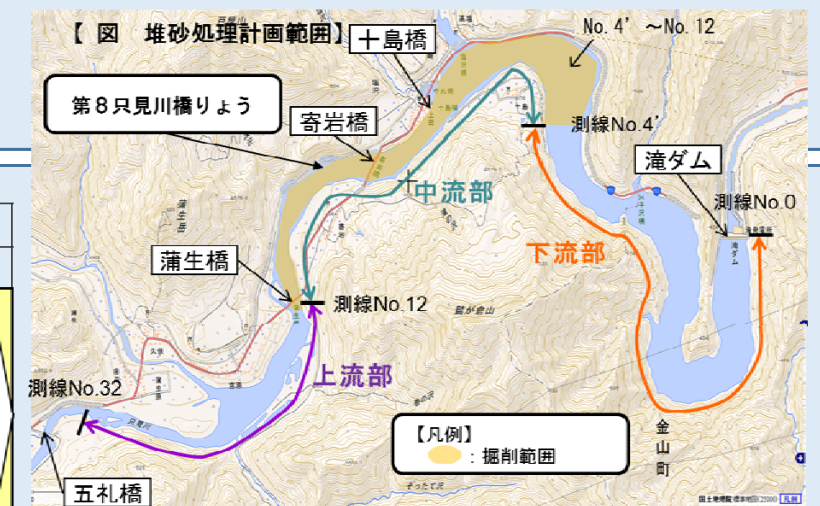
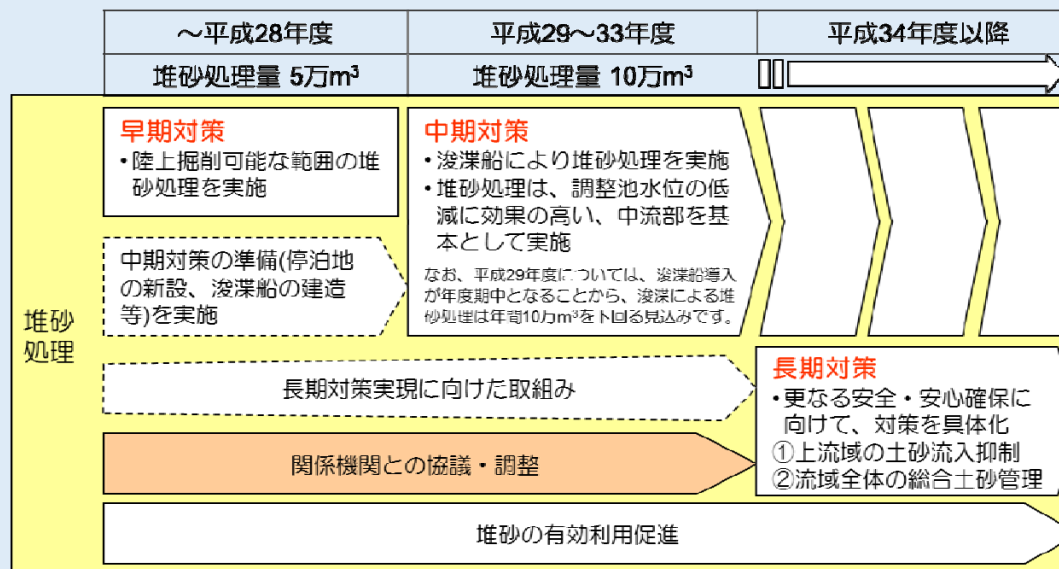
② 滝ダムの水位調整

- 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

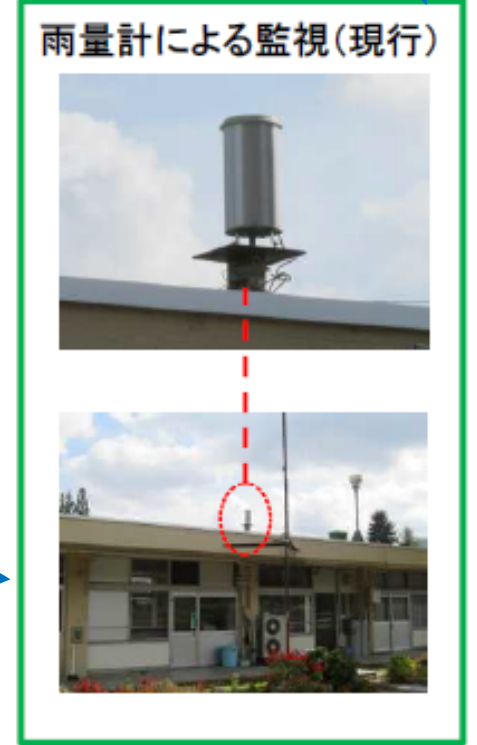
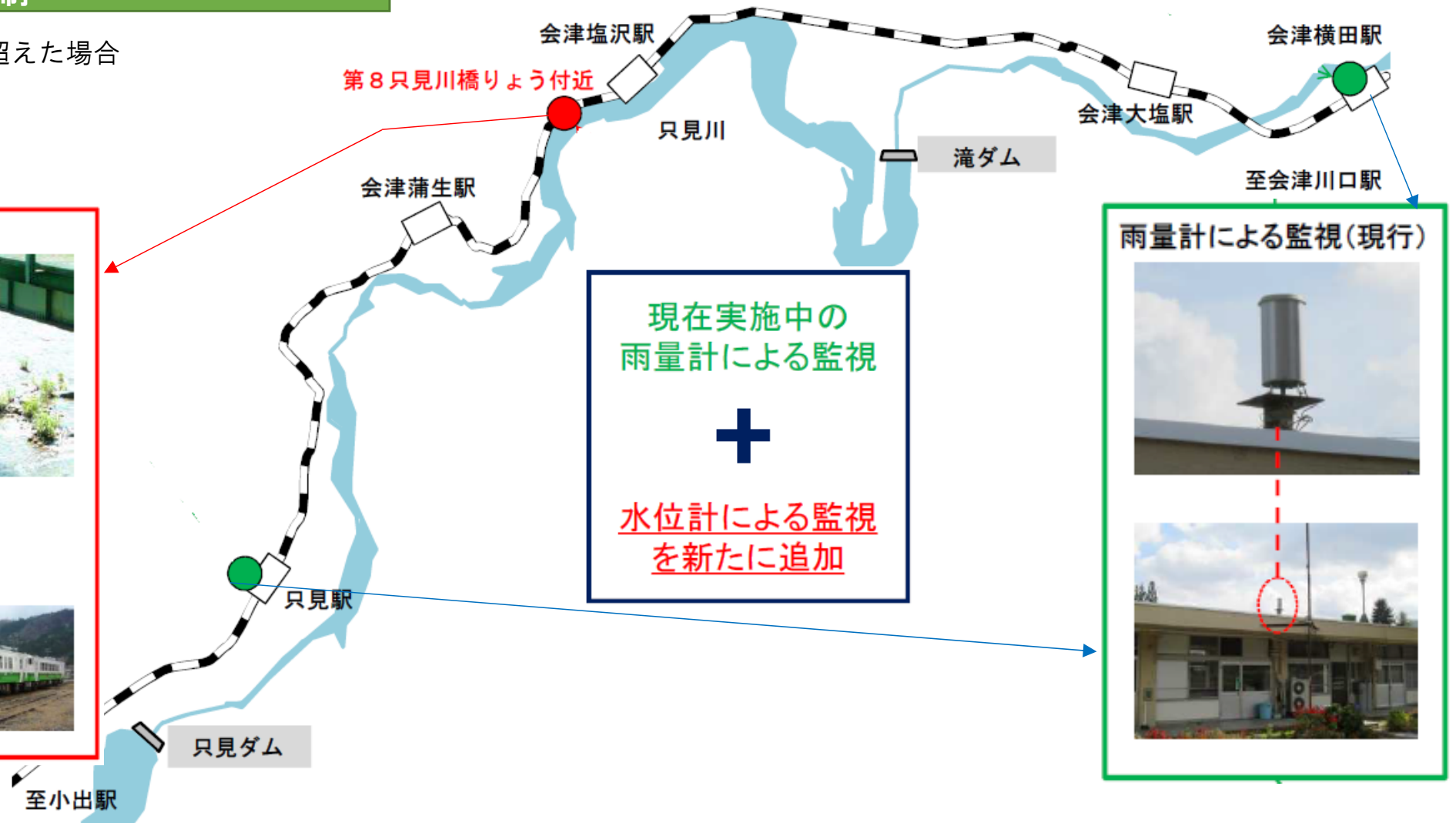
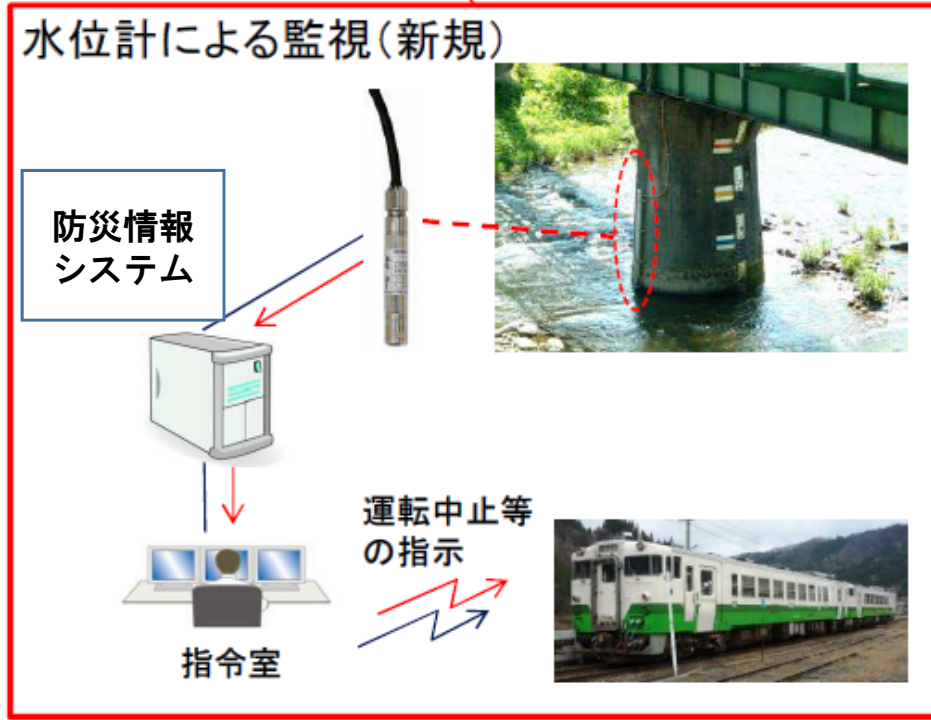
- 措置内容
 - 今年度まで岸から 5万m^3 の堆砂処理を行ってきたが、平成29年度からは浚渫船を導入し、年間 10万m^3 の堆砂処理に着手。
 - 第8只見川橋りょうの対岸に浚渫基地を設けてあり、出水時の排水位(洪水位)の低減効果の高い中流部(第8只見川橋りょう域を含む)を基本に実施予定。
- 措置効果
 - 出水時の排水位(洪水位)の上昇を抑制させ、滝ダムの設計洪水量 ($5,100\text{m}^3/\text{s}$) を基本に、河川整備計画整備目標流量 ($5,400\text{m}^3/\text{s}$) に対して民家への浸水被害を防止。



2 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



【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

現在水位 84cm (84)

時刻	計測値 (cm)
00時	80
01時	80
02時	77
03時	77
04時	80
05時	78
06時	78
07時	77
08時	77
09時	79
10時	78
11時	77
12時	74
13時	77
14時	76
15時	76
16時	-
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、放流量情報のリアルタイム提供

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

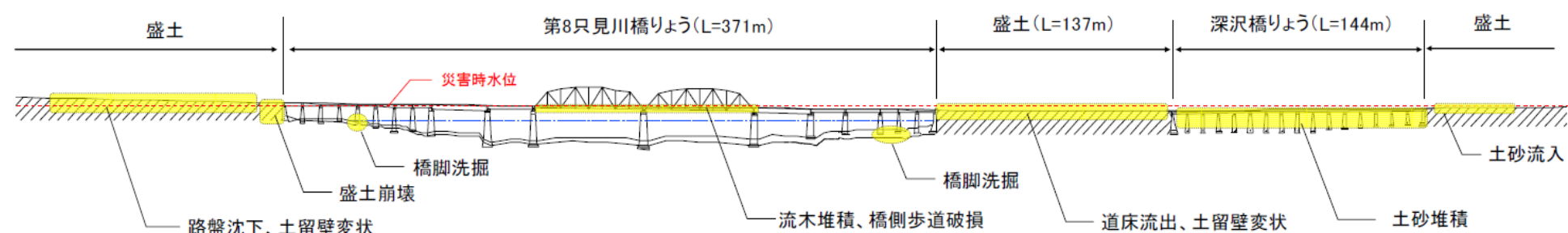
関係機関名称	放流予告	放流開始	1,800 m³/s	最大流入量 最大放流量	1,800 m³/s	洪水終了	放流停止	停止連絡
JR施設指令	●	●	●	●	●	●	●	●

● ポイント電話連絡
● ポイントFAX連絡
☒ 1時間毎FAX

(滝ダム)

第8只見川橋りょうについて (3/3)

第8只見川橋りょうの被災の状況



水位の状況(只見町提供)



盛土崩壊



盛土地滑りによる線路沈下



流下物堆積



土砂堆積、土砂流入
(深沢橋りょう)

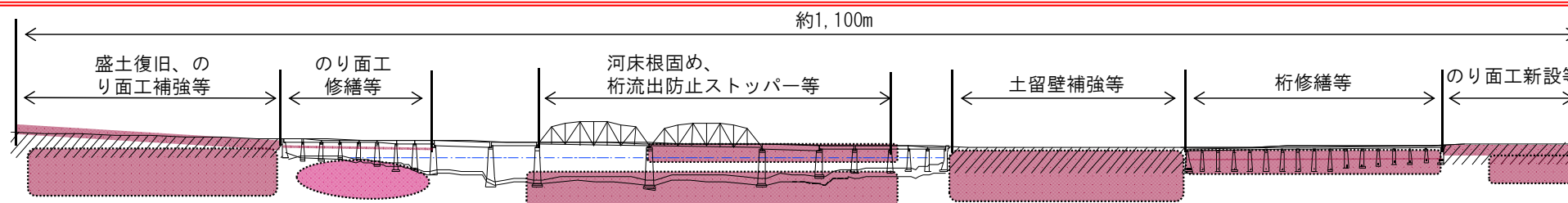
第8只見川橋りょうの復旧方針

上流ダムである田子倉ダムと奥只見ダムの流量調整や、さらには、調整池となっている下流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、第8只見川橋りょうの被災以降、新たな水位低下策が講じられている。
また、運行に際しては、雨量系による監視はもとより、第8只見川橋りょうに水位計の設置を検討するなどしたうえで、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していく。
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ものとする。



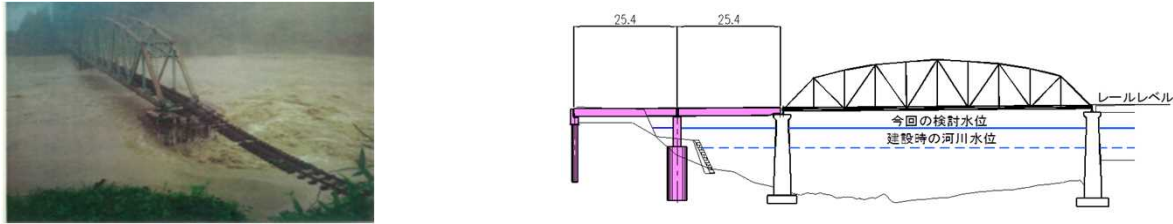
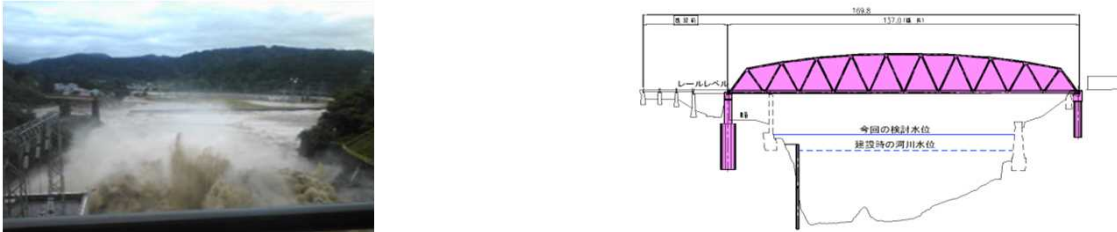
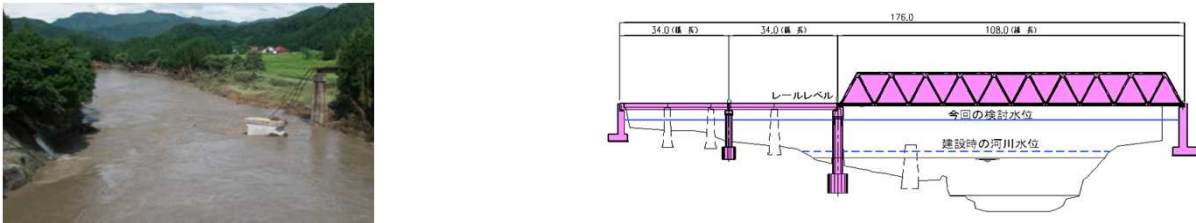
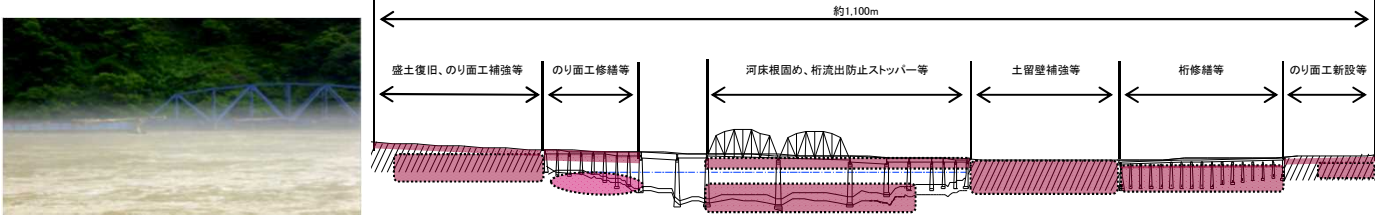

第8只見川橋りょうの復旧案

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。



概算事業費 約25億円(現52億円) 工期:約3年(現4年)

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>第7只見川橋りょう</p>		<p>約14億円</p>
<p>第8只見川橋りょう</p>		<p>約25億円</p>
<p>斜面・軌道・ 信号通信設備等</p>	 <p>斜面 軌道 信号設備 その他</p>	<p>約23億円</p>
<p>合 計</p>	<p>工期: 約3年 ※工期は工事を着手してからの期間とする</p>	<p>約81億円</p>

※上記の工事費用は、施工条件等により増減する

J R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	J R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81億円(※現時点での推計。今後詳細設計実施。)		
		<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	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	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)	(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。	○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	○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。	○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。		
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	○「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。		
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。	○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。		

只見線沿線市町村住民懇談会

平成 28 年 11 月 27 日(日)

1 目的

只見線復興推進会議検討会でとりまとめた「バス転換（案）」と「上下分離方式による鉄道復旧（案）」の比較内容や J R 只見線を活用した地域振興の検討内容について、地域住民の代表者に説明した上で、様々な視点からご意見をいただく。

これらの住民意見も踏まえて、只見線復興推進会議検討会としての復旧方針を決定する。

2 開催日時・場所

- (1) 会津地区（会津若松市、会津坂下町、柳津町、会津美里町）

11月30日（水）午後2時30分～4時30分

会津美里町新鶴公民館 視聴覚室

- (2) 奥会津地区（只見町、三島町、金山町）

12月 1日（木）午後2時30分～4時30分

金山町開発センター 大会議室

3 出席者

- (1) 地域住民

- ①住民代表（区長など）
- ②利用者代表（老人クラブなど）
- ③利用者代表（高校生など）
- ④商工関係（商工会など）
- ⑤女性団体（婦人会など）
- ⑥観光関係（観光組合、旅館組合など）
- ⑦農業関係（J A など）

- (2) 県

- (3) 市町村

- (4) J R 東日本（オブザーバー）

5 内容

- (1) 説明

- 「バス転換（案）」と「上下分離方式による鉄道復旧（案）」について
- 両案の比較について
- J R 只見線を活用した地域振興について

- (2) 意見交換