

只見中線の建設と只見線の全通

小野田 滋

(鉄道総合技術研究所)



六十里越トンネルの貫通式



建設中の六十里越トンネル坑口



未開業のまま工事が中断された構造物は凍結融解による劣化が激しく、只見中線の建設にあたって補修工事を行った

福島県の会津若松を起点として新潟県の小出までを結ぶ延長 135.2km の只見線の建設は、福島県側と新潟県側の両側から進められ、福島県側は 1923 年に会津線（または柳津線）として会津若松・会津柳津間（33.3km）の建設に着手し、1928 年に全通した。続いて川口線として 1935 年に会津柳津・会津川口間（27.5km）の建設に着手したが、1941 年に会津宮下まで開業させたまま戦争の影響で工事は中止された。

一方、新潟県側は、1935 年に只見線として小出・只見間（46.8km）の建設に着手したが 1942 年に小出・大白川間を開業させた時点で、やはり戦争の影響により工事は中止された。

戦後になると、田子倉発電所の建設工事のために会津川口・只見間

（27.6km）を電源開発専用線として建設することとなり、工事は電源開発から国鉄に委託され、1956 年に着工して 1957 年 8 月に開業した。専用線は発電所の完成後に国鉄へ継承され、1963 年に旅客営業を開始した。

残る只見・大白川間（27.6km）の建設は設立されたばかりの日本鉄道建設公団（現在の鉄道・運輸機構）によって只見中線という建設線名称で行われることとなり、設計・管理は東京支社が担当した。現業機関として只見鉄道建設所と大白川鉄道建設所が発足し、1965 年に着工した。

只見中線で最も難工事と目されたのが、県境を跨ぐ只見・大白川間の延長 6,359m の六十里越トンネルの建設だ。只見方で軟弱な地質に遭遇したが 1970 年に貫通し、同年 9 月 28 日

には只見線全通期成同盟会会長・田中角栄と日本鉄道建設公団総裁・篠原武司を迎えて盛大な貫通式が挙行された。只見中線は 1971 年 8 月 29 日に全通し、日本有数の豪雪地帯として知られる福島／新潟県境の新たな交通路として住民の生活を支えた。

只見線は 2011 年の豪雨災害で橋りょうが流出するなどの甚大な被害を受けて不通となっていたが、復旧工事を行って 2022 年に最後の区間として会津川口・只見間が開業し、11 年ぶりに全線運転を再開した。只見線の沿線は豊かな自然に恵まれ、四季折々の風景をバックにした列車を撮影できる路線として人気を集めている。昨年は「霧幻鉄道」（我孫子亘監督・ミルフィルム製作）と題したドキュメンタリー映画が公開されて話題となった。