ＪＲ米坂線　全線復旧に向けて

米沢駅から新潟県の坂町駅までを結ぶ米坂線は、昭和11年の全線開通以来、本町住民にとって大切な交通手段としての役割を果たしてきました。時代によってその役割は変化していきましたが、重要な路線であることに変わりありません。

一方、令和４年８月の豪雨によって鉄橋や線路の流失、土砂崩れといった大きな被害を受け、特に被害が大きかった今泉駅～坂町駅間は２年が経過した現在も不通となっています。

今回は米坂線の歴史と待ち望まれる全線復旧に向けた取り組みや動きなどについてご紹介します。

本町にとっての米坂線

ＪＲ米坂線は米沢駅から新潟県の坂町駅を結ぶ全長90・7㎞の単線であり、日本海側と内陸を結ぶ羽越横断鉄道として整備されました。

大正９年に建設が決定し、大正15年には今泉線（米沢駅～今泉駅間）が開通しました。その後、昭和３年に今泉と坂町を基点として東西から建設工事が始められましたが、宇津峠トンネルや桜川峡、赤芝峡など工事が困難な箇所が多く、完成まで多くの時間を要しました。

昭和11年８月31日の全線開通以来、米坂線は本町の暮らしを支える重要な路線となっています。昭和40年の小国駅の一日平均乗車人員は１５３９人、降車人員は１５０８人であり、当時の通勤や通学の足として重要な位置を占めていたほか、町内事業所で使用

４ページ　左側：米坂線で運行していた蒸気機関車　右側上段：平成18年頃の小国駅　下段：米坂線全線開通80周年記念べにばな号
５ページ　左側上段：羽越水害後の小国駅の様子　右側上段：被害を受けた線路の復旧作業
左側下段・右側下段：羽越水害後、10か月ぶりの米坂線全線開通を喜ぶ人々

される原材料や、生産された製品の輸送といった面で産業を支えていました。

通勤や輸送の中心が自動車となった現在でも、米坂線は通学や通院、買い物時などの大切な交通手段であり、う回路のない国道１１３号が不通になった際の貴重なライフラインです。

しかし、令和４年８月の豪雨災害によって、橋梁や線路などの鉄道施設に甚大な被害が生じ、現在も今泉駅～坂町駅間の運転が休止しており、代行バスによる代替輸送が続いています。

この区間が不通となっていることは、町外の高校に通学する本町の高校生に大きな影響を与えています。

米沢興譲館高校３年
今龍汰朗さん

高校１年生の夏から代行バスで通学している今龍汰朗さんに米坂線での通学の思い出や現在の状況についてうかがいました。

「米坂線で通学していた頃は、他の高校に進学した小国の同級生たちと会話しながら過ごすことも多かったです。朝、待合室で友だちと話してから電車に乗ることが毎日の楽しみの一つでもありましたが、今は集まることがなくなり、また、バスの中でも喋ることはほとんどなく、少し寂しく感じています。

代行バスになり、本数が増えたこと、周りを気にせず勉強に集中できるようになったことなど良かったこともありますが、列車よりも暗く狭いうえ、揺れるようになりました。通学時間は勉強をすると体調が悪くなってしまうこともあります。

米坂線で通学した期間は４

か月と短かったですが、今振り返るととても色濃い時間であったように思えます」

災害と復旧

米坂線はこれまで幾度も災害に見舞われてきましたが、その都度復旧してきました。

開業後、間もない昭和15年3月5日には小国駅～玉川口駅間の第四荒川橋梁が雪崩により崩落し、15人の犠牲者が出る事故が発生しました。事故後、赤芝峡に殉難碑が建てられ、現在も東日本鉄道ＯＢ会を含めた関係者のかたがたが整備しています。

昭和38年の38豪雪の際には、冬季間唯一の交通手段であった米坂線が1月26日から不通となり、本町の生活や経済に大きな影響を及ぼしました。線路の除雪作業には国鉄職員のほか、神町から派遣された陸上自衛隊や町消防団員等が参加し、懸命な除雪作業により、2月4日には一部運行が開始されました。

昭和42年8月に発生した羽越水害では、9つの鉄橋が流され、線路への土砂流入や道床流出等によって甚大な被害を被り、再び不通となりました。

復旧工事は米沢側と新潟県側の両方から進められ、9月18日には伊佐領駅までの運行が、11月25日には米沢駅～小国駅間が、そして翌年1月1日には玉川口駅～金丸駅間が運行を再開しました。水害で被災した区間は、作業が困難な箇所が多く、また冬季間には38豪雪をしのぐ大雪に見舞われたため、工事が難航しましたが、懸命な復旧作業により、水害発生から10か月後となる6月28日には全線開通し、一番列車が到着する際には町を挙げて歓迎しました。

東日本鉄道ＯＢ会新潟地方本部理事・小国支部長　井上正美さん

その後も度重なる豪雨や豪雪により、一部区間が不通となることがありましたが、そのたびに復旧し、本町住民の大切な生活の足として存在し続けました。

国鉄職員として米坂線の保線に長年携わった東日本鉄道ＯＢ会新潟地方本部理事で小国支部長である井上正美さんに当時の様子についてうかがいました。

「昭和39年、日本国有鉄道に入社してから34年余り保線の現場に携わりましたが、米坂線は災害との戦いでした。

保線の仕事の中で最も印象深かったことは災害復旧に携わったことです。昭和39年の新潟地震では、小国管内でも線路が陥没するなどの被害が発生し、その復旧にあたりました。また、昭和42年の羽越水害では、災害が発生する直前まで、羽前沼沢駅から伊佐領駅間で線路の警備にあたっていました。発生後は被害を受けた小国駅構内にある分岐器の組み立てや線路の復旧作業に携わりました。

現在、米坂線の今泉駅～坂町駅間が不通となっており、全線復旧するためには様々な課題があります。しかし、この区間に愛着を持って補修してきた身としては、もう一度、米坂線を走っている列車を見たいですし、子どもたちにも見せてあげたいと思います」

全線復旧に向けて

町では、令和4年8月の豪雨災害発生後すぐに山形県などとともに、国やＪＲ東日本に対する復旧にかかる要望活動等に取り組んでいます。

このほか、関係機関や民間団体によって米坂線の全線復旧に向けた様々な活動が展開されています。

米坂線の沿線市町村や山形・新潟両県、関係団体等で組織される米坂線整備促進期成同盟会（会長　仁科洋一小国町長）では、ＪＲ東日本に対し、早期復旧に関する要望書を提出し、米坂線の重要性を訴えるとともに、復旧に向けた機運を盛り上げるため、利用者に対して、米坂線に対する思いや意見、応援メッセージ等を募集しています。

また、本町では米坂線復旧を目指して活動するＪＲ米坂線復旧小国期成同盟会が令和５年12月に設立され、早期復旧にかかる署名活動等を進めています。さらに、本年４月には列車が停まることがなくなった小国駅を盛り上げようと、「春満開　駅舎で乾杯」が昨年に引き続き開催されました。これは米坂線復旧に向けた機運を盛り上げるため、企画されたもので、駅のホームに会場が設けられたほか、駅舎の外には小国町商工会や町内事業所等が屋台を出店し、賑わいを見せていました。今年８月には小国高校の生徒たちが地元愛を醸成するとともに、米坂線の早期復旧を応援しようと夏祭りを企画し、特定非営利活動法人おぐにスポーツクラブＹｕｉが主催し開催されます。

▲「春満開　駅舎で乾杯」では小国駅に賑わいが戻った

沿線市町村等においても、米坂線復旧に向けた取り組みが進められています。

羽前小松駅を管理運営する特定非営利活動法人えき・まちネットこまつでは、早期全面復旧に向けた署名活動を実施しています。また、飯豊町では今年５月にＪＲ米坂線復旧をすすめる飯豊の会が設立されました。

山形県では米坂線沿線市町村と協力し、８月31日に「米坂線復活絆まつり」を本町で開催する予定です。これは、沿線市町村の魅力を発信することで、交流人口を拡大するとともに、米坂線復旧の機運を醸成することを目的に開催されます。各種ステージイベントのほか、沿線市町村の特産品の販売や観光情報の発信に加え、車両を進行方向に回転する際に使用されていた小国駅に残る貴重な転車台の見学会などが行われます。

本町では、これらの取り組みが実を結ぶよう、今後も関係団体等と連携し、全線復旧に向けた活動を続けるとともに、米坂線の重要性を訴え、その早期復旧について強く要望してまいります。また、町民の皆さんとともに、米坂線早期全線復旧に対する機運を盛り上げてまいります。

米坂線復活絆まつり

■**日　時**　８月31日㈯　11時～17時
■**場　所**　ＪＲ小国駅前広場
■**内　容**　ステージイベント／沿線自治体の特産物販売・観光情報等の発信／米坂線全駅スケッチ等展示／転車台見学会など
■**問合先**
総務企画課企画財政室（☎62-2264）へ

あいべ夏祭り

■**日　時**　８月23日㈮　18時～20時30分
■**場　所**　屋内多目的運動場あいべ・駐車場
■**内　容**　オープニング（Ｙｕｉキッズダンス）／少年の主張／盆踊り／スタンプラリー／ビッグビンゴ大会など
※高校生が担当する縁日ブースや町内事業所による出店も予定しています！
■**問合先**
おぐにスポーツクラブＹｕｉ（☎62-5808）へ