

IV-18

会津鬼怒川線の開業効果に関する調査・分析

日本鉄道建設公団 東京支社 正会員 ○大島 義行
日本鉄道建設公団 東京支社 正会員 加藤新一郎

1. はじめに

国鉄再建法に基づく転換政策のもと、地域交通の担い手として華々しく登場した第三セクター地方鉄道は、国鉄時代に比べ大幅な経営改善がなされているものの約八割が赤字に苦しんでいる。人口集積が小さい地方の鉄道は、採算性の面では厳しいものの、地域の足の確保として、また観光開発への起爆剤として地域社会経済に及ぼす影響は決して少なくない。

そこで、本報告では、当公団が建設した第三セクター野岩鉄道会津鬼怒川線を事例として、鉄道新線が地域社会に与えた影響を明らかにするとともに、有無比較法による利用者便益の計測を行った。

2. ネットワーク効果

会津鬼怒川線は、昭和61年10月、栃木県北西部と福島県南会津地方を結ぶ30.7kmの地方鉄道新線として開業した。（図-1参照）

当路線の特徴は、第三セクター鉄道としては初の電化新線として、東武鉄道(株)との相互直通運転により首都圏と会津地方を直結したことである。これは隣接する会津線の会津高原・会津田島間の電化を実現する誘因となって現れると共に、直通運転区間（浅草・会津田島間）の延長により、首都圏と会津地方を結ぶ第二の幹線としての役割を果たすに至った。また、沿線地域が観光地ということもあり、定期外客が主体(95%)となっている。

図-2は、当路線により新たな鉄道ネットワークが形成されたことによる効果を示すものである。東京方面からの流入量が飛躍的に増加し、もともと袋小路の線区であった会津線まで大きな影響を受けたことがわかる。これは、乗り換え無しで首都圏と連結した効果によるものである。

3. 地域活性化効果

(1) 沿線人口の変化

沿線地域は、これまで交通機関並びに観光施設の整備が立ち遅れ、人口の減少、高齢化などの問題を抱える山間過疎地域であった。図-3は、沿線町村（藤原町・田島町・栗山村）と関係町村（出資6町村）の居住人口の推移比較である。人口の減少傾向は依然として続いているが、当路線の開業を境に、沿線町村の人口は、関係町村に比べ減少傾向が鈍化している。

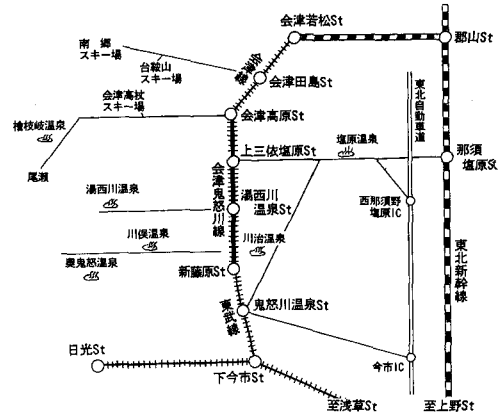


図-1 会津鬼怒川線位置図

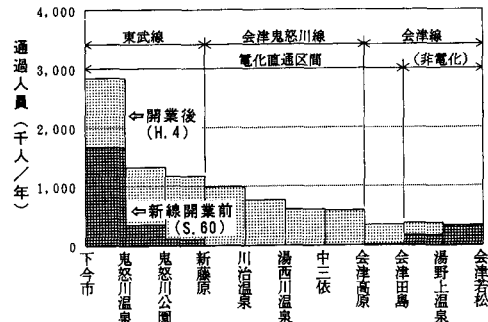


図-2 主要駅間通過人員の変化（定期外）

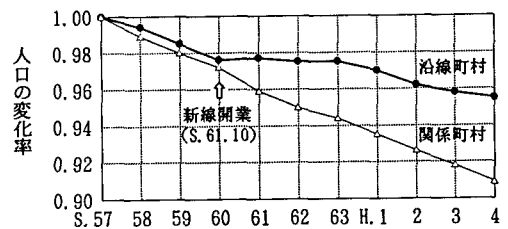


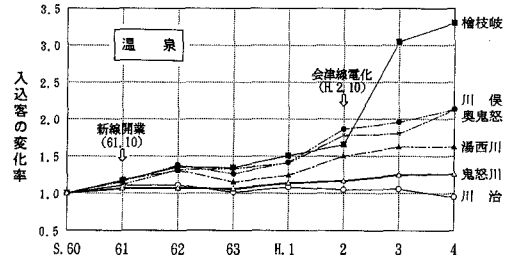
図-3 沿線人口の推移

（２）観光入込客の変化

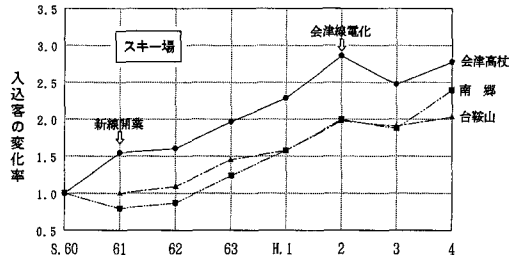
沿線は、温泉、スキー場、尾瀬など多種多様な観光資源を有する一大観光圏を形成している。

温泉入込客数は、図－４に示すように年間観光宿泊客が300万人を超える鬼怒川・川治温泉の伸び率が少ないのに対し、落人伝説をもつ湯西川・川俣・奥鬼怒などこれまで交通不便地域に存在していた温泉は、新線開業を契機に大きな伸びを示し、特に檜枝岐温泉は、会津線電化直通（平成2年10月）を契機として開業前年比約3.3倍という大きな伸び率を示している。

また、山間地域の特徴を生かし、地元自治体と東武鉄道を中心とした第三セクター開発会社によるスキー場の開発が積極的に展開されている。スキー場は首都圏から比較的近く雪質も良いことから好評で、図－５に示すように入込客数は開業前年比約2倍強の大きな伸び率を示している。このように、当路線開業が観光客の誘発に与えた影響は極めて大きい。



図－４ 温泉入込客の推移



図－５ スキー場入込客の推移

４．利用者便益の計測

（１）計測方法及び条件

本報告では、有無比較法により利用者便益として時間短縮及び費用節減の効果を計測する。計測にあたっては、表－１に示すとおり利用目的別に経路を設定して基礎数値を算定し、時間価値は所得接近法により算出した39.1円／分を用いている。

（２）利用者便益

計測結果は、表－２に示すとおり年間約23億円と計測された。これは、当路線の総建設費（約330億円）のおよそ1/14に当たる額である。最も大きな効果は、首都圏と会津地方の短絡効果であった。

また、新藤原駅以南の隣接鉄道の増収効果を試算すると年間約13億円の効果が計測された。

このような便益は、ネットワーク強化による誘発利用者の増加が主要因であるが、隣接する事業者が、第三セクター鉄道と共通仕様車両の投入や首都圏における宣伝活動あるいは地元観光開発への積極的参加といった形の支援策を展開していることも見逃せない。

表－１ 会津鬼怒川線の有無による時間・費用比較

利用目的	新線の有無	経路（乗り換え駅）	所要時間（分）	費用（円）	利用者数（千人）
幹線短絡	無	上野—（郡山・会津若松）—会津田島	354	6,110	223
	有	浅草—会津田島	215	2,900	
沿線観光	無	浅草—（鬼怒川温泉）—塩原温泉	254	3,290	80
	有	浅草—（上三枚塩原）—塩原温泉	215	2,730	
線内観光	無	鬼怒川温泉—湯西川温泉	75	1,800	182
	有	鬼怒川温泉—（湯西川）—湯西川温泉	66	1,530	
地域住民	無	鬼怒川温泉—会津田島	115	2,500	15
	有	鬼怒川温泉—会津田島	74	1,570	
隣接鉄道	無	春日部—鬼怒川温泉	105	1,100	1,855
	有	春日部—鬼怒川温泉	105	1,100	

（注1）所要時間は、時刻表を基に東京を午前8時台に出発する列車の接続を加味した時間
（注2）利用者数は、平成4年度実績（野岩鉄道開通及び会津線開通前資料より）
（注3）隣接鉄道の経路は、首都圏の重心駅として春日部駅を設定

表－２ 利用者便益の計測結果

利用目的	総時間費用（億円／年）		年間便益 C=A-B
	鉄道新線無し A	鉄道新線有り B	
利用者便益	64.8	42.3	22.5
幹線短絡	44.5	25.2	19.3
沿線観光	10.6	8.9	1.7
線内観光	8.6	7.5	1.1
地域住民	1.1	0.7	0.4
隣接鉄道の増収効果	18.2	31.3	13.1

５．おわりに

広く鉄道のネットワーク効果を捉える場合、本路線を媒体として更に効果を発揮させるためには、会津田島から会津若松までの早期電化が必要である。今後は、こうした調査・分析を積み重ね、全国に展開している第三セクター地方鉄道の安定化に資する方策の提案が必要と考えている。