

(IV-30) 会津鬼怒川線の開業効果と今後の課題

日本鉄道建設公團 正会員 秋本 幸久
日本鉄道建設公團 大島 義行

1. はじめに

第三セクター野岩鉄道会津鬼怒川線は、栃木県藤原町と福島県田島町とを結ぶ電化新線として昭和61年10月に開業した。以来二年間順調に運営され、運輸成績は予想以上の好成績を示している。

今回は、野岩鉄道の協力を得て実施した旅客流動調査及び輸送実績の分析結果を基に、会津鬼怒川線が開業したことによる効果と今後の課題について報告する。

2. 会津鬼怒川線の概要

会津鬼怒川線は栃木県北西部と福島県南会津地方を結ぶ30.7kmの地方鉄道新線であり、当路線の南端では東武鉄道鬼怒川線と接続し、首都圏の浅草と直結している。一方、北端では第三セクター会津鉄道会津線と接続しており、南会津地方の中心地である田島町を経て会津若松方面へと通じている。当路線は図-1に示すとおり沿線住民の生活路線としてはもとより、重要な観光路線となっている。

3. 開業効果

(1) 観光客

表-1は各沿線の温泉入湯客数について会津鬼怒川線開業前後の変化を示したものであるが、これによると秋の行楽シーズンに開業を合わせた事と温泉ブームも加わったことから、湯野上温泉の73%増をはじめ驚異的な増加となっている。またスキー客についても、東武鉄道と地方自治体で開発した会津高原高杖スキー場が、首都圏から比較的近く雪質も良いことから好評であり、会津鬼怒川線開業後の同スキー場利用客は開業前に比べ約5割も増えており、鉄道の開業による宣伝効果があったものと考えられる。

(2) 接続効果

観光客の増加原因としては、会津鬼怒川線による首都圏と南会津地方の短絡効果が考えられる。従来の郡山・会津若松経由との比較を表-2に示すが、格段の利便性の向上が見られ、結果として観光客の誘発を促したと考えられる。また図-2に示すとおり、接続効果については東武鉄道と会津鉄道の旅客増にもつながって

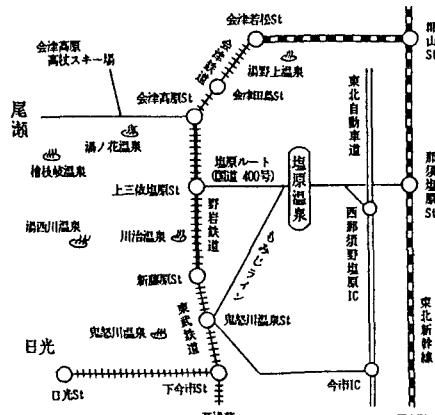


図-1 沿線概況図

表-1 温泉入湯客の推移

温泉名	60.10~61.3 (千人)	61.10~62.3 (千人)	前年比 増加率	近接路線名
鬼怒川	1,213	1,390	1.15	東武鉄道
川治	161 124	187 153	1.16 1.23	野岩鉄道
湯ノ花	4.7 6.9	7.3 9.7	1.55 1.41	野岩鉄道 会津鉄道
湯野上	26.3	45.5	1.73	会津鉄道

表-2 東京から南会津(田島町)までの経路別比較

経路	時間	運賃
東北新幹線利用 郡山経由	4時間20分	9,700円
東武線・会津鬼怒川線経由	3時間50分	2,500円

(注) GS.12 時刻表による

いる。この接続効果の主なものとしては前述の短絡効果のほか、首都圏での宣伝効果と、東武鉄道との相互直通運転による効果が上げられる。

4. 今後の課題

会津鬼怒川線の利用実態は、図-3、図-4のとおり観光地特有の波動を示している。特に休日・昼間の利用客が多く、日中は座席率（乗客数／座席数）が100%を越えており旅客波動の大きさによっては輸送力の限界を越えるところとなっている。この混雑度合は、開業ブームの落ち着きと車両の増結等により幾分緩和されているが、浅草から約3時間の乗車時間を考えれば、輸送量に対応した座席のサービスが必要であると考える。さらに昭和63年10月には図-1に示す国道が開通し塩原温泉へのルートが新たに加わった。これによる利用客は年間約6.1万人と推定され、シーズン中の混雑はさらに増加するものと想定される。これに対し野岩鉄道㈱は①上三依塩原駅の行違い設備の増設、②車両の増車（新車購入）③ダイヤ改正による運行本数増加、④全席座席指定列車の運行等、輸送力増強策の実施とサービス改善に取り組んでいる。しかし現在の施設は乗降場の有効長及び送電容量等から、4両編成電車の2編成運行が限度になっており、運行本数も行違い設備の関係ですでに限界に近い状態である。今後さらに輸送力増強策として、会津高原駅の着発2線化、電力供給力の向上等を検討する必要があると考える。

5. おわりに

会津鬼怒川線の開業は旅館・観光地など沿線地域全体のあらゆる分野の活性化に貢献していると考えられる。しかし、同線も開業後3年目に入り、他の第三セクター鉄道同様に利用客は減少傾向にあり、特に最近は全国的に大規模イベントが開催され観光路線としての同線にとっては厳しい状況にある。今後鉄道事業者が経営努力することは勿論のこと、地方自治体などが観光客の受入体制などを整備充実することにより、鉄道事業をバックアップし、第三セクター鉄道ならではの持味を發揮することが、会津鬼怒川線を育てて行くものと確信している。

今回の調査によって新線建設の波及効果が絶大である事を再確認したほか、この経験を今後の鉄道新線建設とサービス改善などに反映して行きたい。

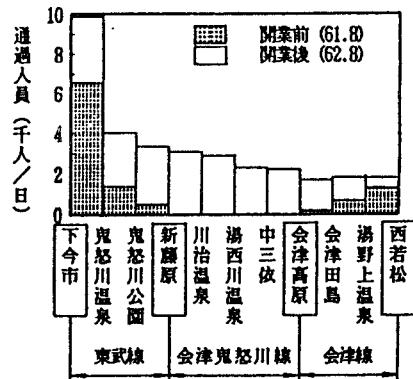


図-2 開業前後の駅間通過人員

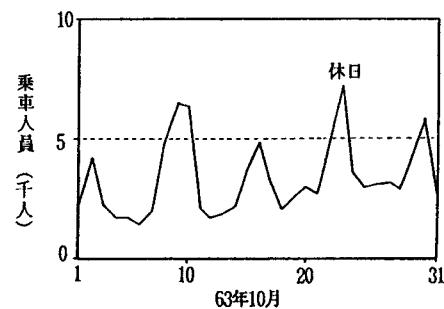


図-3 日別乗車人員の推移

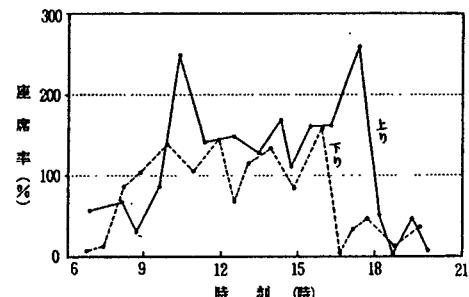


図-4 新藤原駅における電車別座席率 (62年11月)

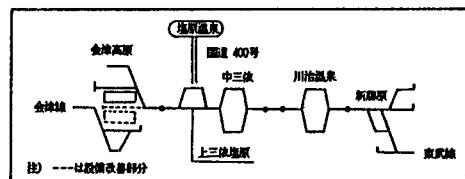


図-5 会津鬼怒川線配線略図