

(Ⅳ-30) 会津鬼怒川線の開業効果と今後の課題

日本鉄道建設公団 正会員 秋本 幸久
日本鉄道建設公団 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枝スキー場が、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

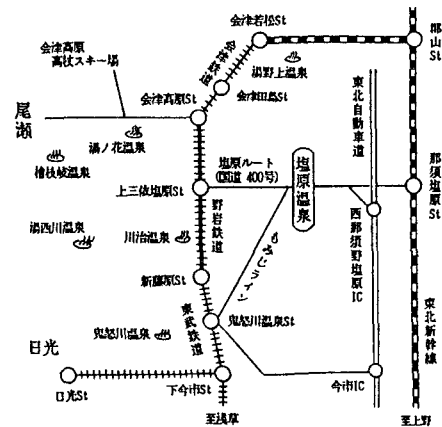


図-1 沿線概況図

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 湯西川	161 124	187 153	1.16 1.23	野岩鉄道
湯ノ花 檜枝岐	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	項目	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) 63.12時刻表による

