

2 会津線・会津鬼怒川線の利用状況

(1) 会津線・会津鬼怒川線について

明治24年会津地域と首都圏を結ぶ「野岩越鉄道建設運動」から始まった地域住民の父祖三代、約一世紀にわたる熱望の結実が会津線と会津鬼怒川線です。開業以来、両鉄道は会津地域と首都圏を結ぶ幹線交通機関として重要な役割を果たしています。

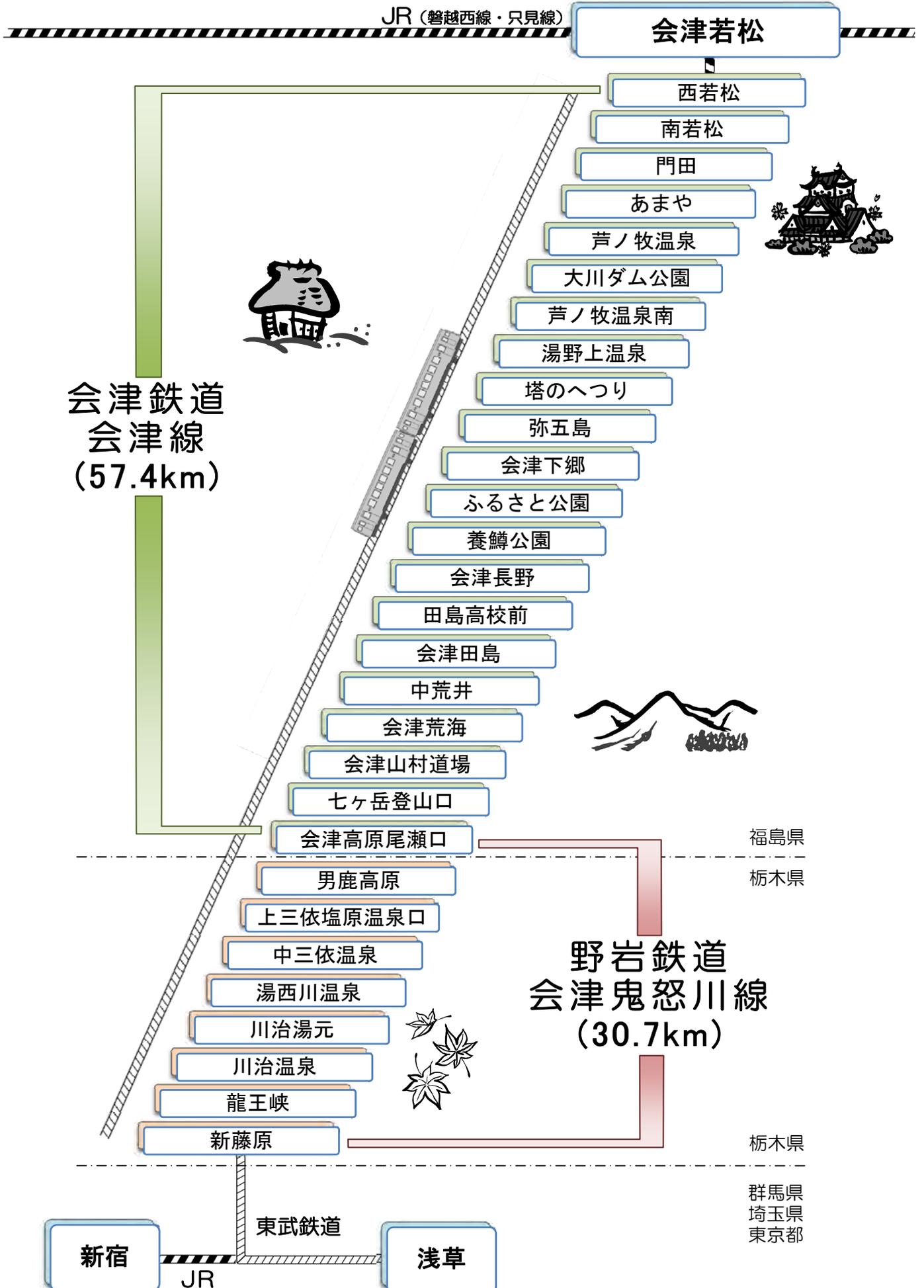
会津線は「日本国有鉄道経営再建促進特別措置法」の施行に伴い第2次廃止対象特定地方交通線に選定された国鉄会津線を引き継ぐ形で1987年（昭和62年）7月に第三セクターの鉄道会社として開業し、今年で21年目を迎えます。会津線は会津若松市の西若松駅と南会津郡南会津町の会津高原尾瀬口駅を結ぶ全長57.4Kmの鉄道路線であり、地域住民の生活路線や観光客の移動手段として利用されています。

会津鬼怒川線は、会津線開業約一年前の1986年（昭和61年）10月に東武鉄道との直通運転という形で開業し、今年で22年目を迎えます。会津鬼怒川線は、栃木県日光市の新藤原駅と会津高原尾瀬口駅を結んでおり、会津地域と首都圏を繋ぐ全長30.7Kmの鉄道路線です。

両鉄道は会津高原尾瀬口駅で分界されていますが、会津鉄道の電化区間である会津高原尾瀬口駅～会津田島駅まで東武鉄道と野岩鉄道の車両の乗り入れが行われているなど大半の列車は通しで運転されています。

2005年（平成17年）3月からはJR会津若松駅～東武鬼怒川温泉駅間において快速列車「AIZUマウントエクスプレス」の直通運転が開始され、さらに土日にはJR喜多方駅までの直通運転が行われています。この東武鬼怒川線～会津鬼怒川線～会津線～JR只見線～JR磐越西線を通して運行される快速列車によって、会津地域と首都圏間の移動時間は短縮されており、会津若松駅＝東武鉄道浅草駅間は最短で乗り換え一回の約4時間で結ばれています。

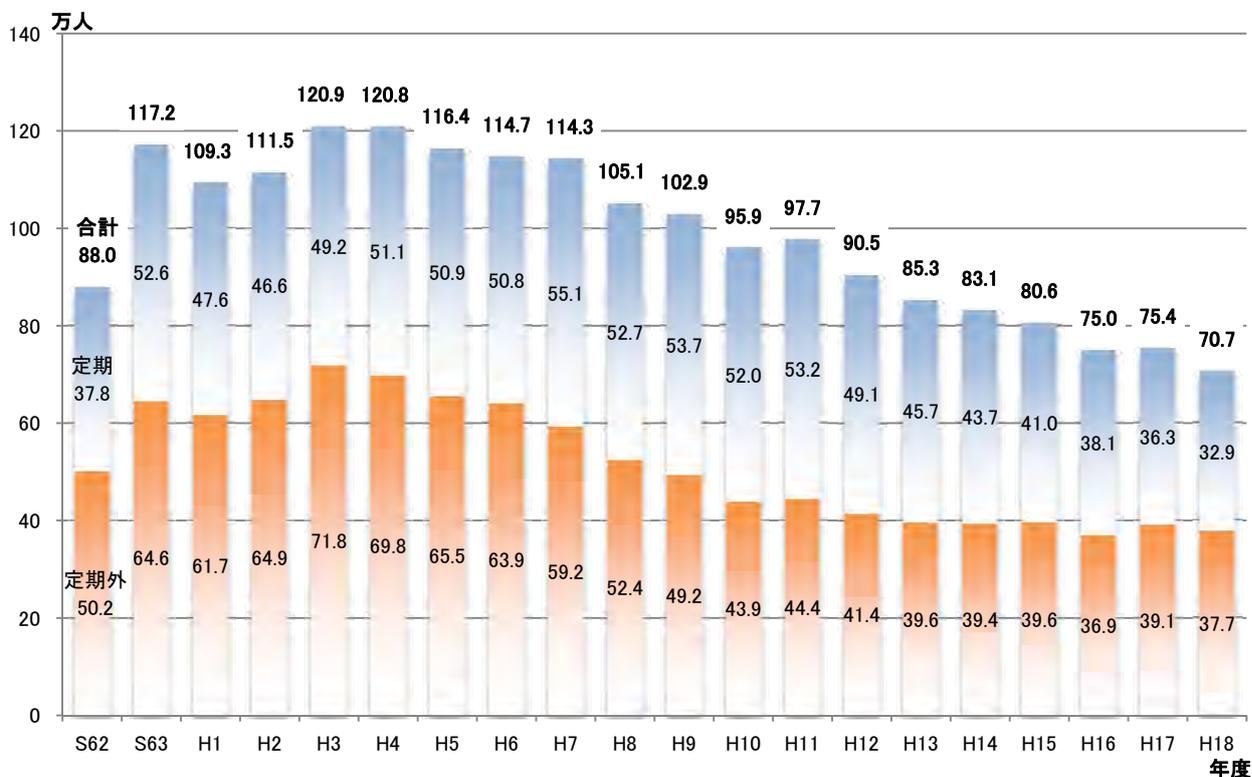
2006年（平成18年）3月には東武鉄道とJR東日本の相互乗り入れが開始され、会津若松駅～JR新宿駅間が最短約4時間半で結ばれることになり、利便性がさらに向上しています。このように会津地域と首都圏の時間的距離は近年ますます縮まっており、両鉄道のさらなる利用促進が期待されています。



(2) 鉄道の利用状況

① 会津線の利用者数

第1図 会津線利用者数（昭和62～平成18年度）



会津線の利用者数を会津鉄道開業（1987年（昭和62年）7月）から年度ごとにみると、平成3年度の120.9万人をピークに減少傾向にあります。平成18年度の利用者数は70.7万人と平成3年度の約6割程度まで減少しています。

利用者を定期・定期外別に分けると、通勤・通学等で利用している定期利用者は概ね50万人程度で推移していましたが、最近5、6年の減少傾向は顕著であり、平成18年度には32.9万人となっています。

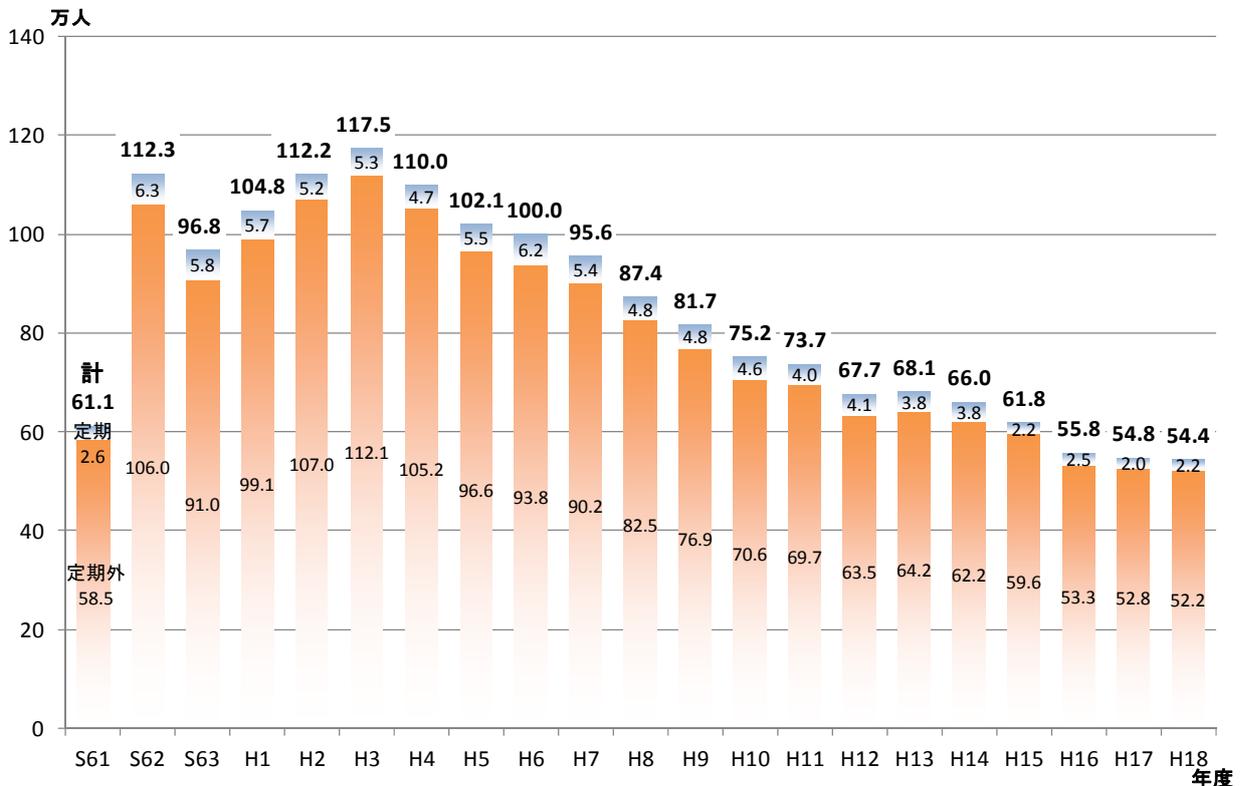
定期外利用者は平成3年度の71.8万人をピークに減少傾向にあり、平成18年度には37.7万人と平成3年度の約半数まで減少しています。

定期利用者・定期外利用者の比率をみると、年度によって若干のばらつきはありますが、ほぼ半々程度の利用となっています。

このことから、会津線は沿線住民の生活の足としての「生活路線」と観光客などの移動手段としての「観光路線」の両方の面を持っていると言えます。

② 会津鬼怒川線の利用者数

第2図 会津鬼怒川線利用者数（昭和61～平成18年度）



会津鬼怒川線の利用者数を野岩鉄道開業（1986年（昭和61年）10月）から年度ごとにみると、平成3年度の117.5万人をピークに減少しており、平成18年度の利用者数は54.4万人とピーク時の半分以下となっています。

利用者を定期・定期外別に分けてみると、95%以上が定期外の利用者となっています。「生活路線」として使用する利用者はわずかであり、「観光路線」としての役割が強いと言えます。



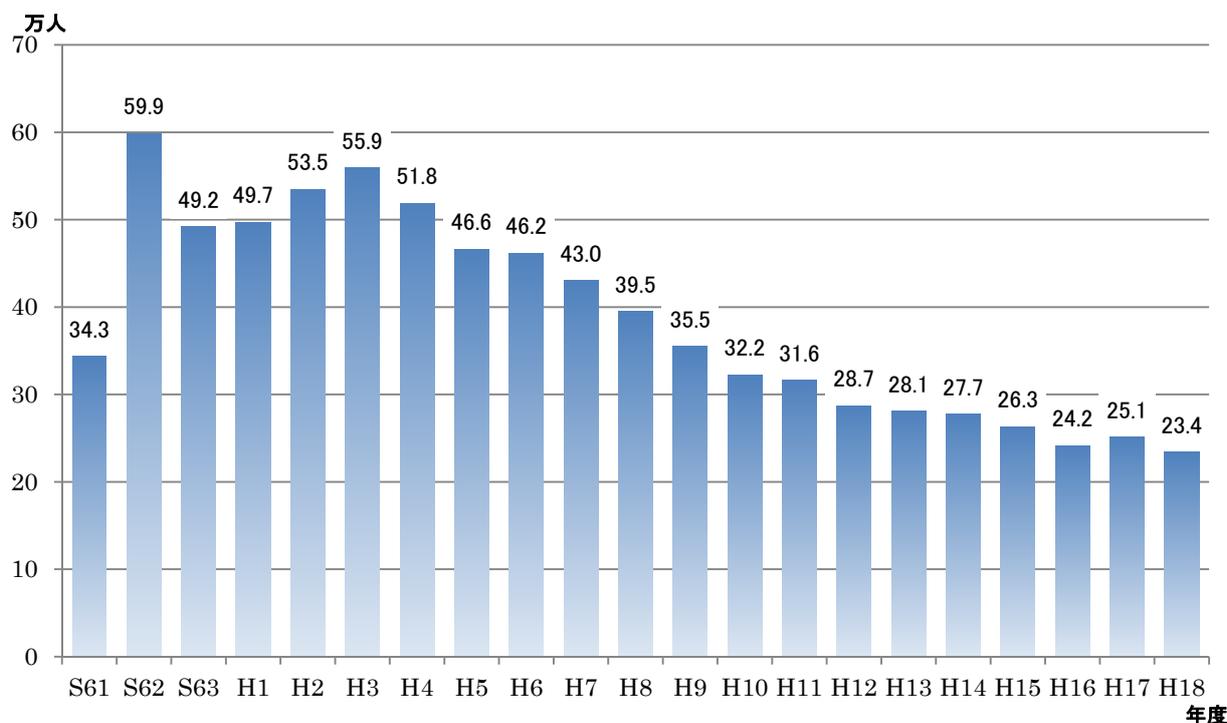
昨年8月に単独の国立公園として認証された「尾瀬」

(3) 会津地域⇄首都圏間の利用状況

野岩鉄道の業務資料などから両鉄道による会津地域と首都圏間の利用[※]についてみます。

① 会津地域⇄首都圏間の利用者数

第3図 会津地域⇄首都圏間利用者数（昭和61～平成18年度）



野岩鉄道開業時からの会津地域⇄首都圏間利用者数をみると、会津鉄道が開業した昭和62年度が最多の59.9万人となっています。次いで平成3年度の55.9万人となっており、平成2年10月に会津線の会津高原尾瀬口駅～会津田島駅間が電化され、会津鬼怒川線列車が会津田島駅までの直通運行されるようになったことにより、利用者数が増加したものと考えられます。

平成3年度以降の利用者数は減少傾向にあります。平成17年度にはあいづデスティネーションキャンペーンなどにより利用数が若干増加しています。しかし、減少傾向は続いており、平成18年度は平成3年度の半分以上の数となっています。

※ 福島県にある会津高原尾瀬口駅が両鉄道の分界駅になっていますので、両鉄道による会津地域⇄首都圏間の利用数は、「**会津鬼怒川線によって福島県―栃木県の県境を越える利用者数**」ということになります。

会津鬼怒川線によって県境超えの利用者数は、

- 会津線（会津鉄道開業前は国鉄・JR会津線）と会津鬼怒川線の乗継者数（互いに乗り入れている列車の乗客数を含む）
- 会津鬼怒川線での会津高原尾瀬口駅での乗降者数

を合わせた人数ということになりますので、野岩鉄道の業務資料により a、b 各上下線利用者数を足したものを両鉄道による会津地域⇄首都圏間の利用者数としています。（7ページの「4つの利用形態」参照）

② 利用形態別利用者数

会津鬼怒川線は東武鉄道、会津鉄道との乗り入れを行っています。会津鬼怒川線の利用経路と乗降駅により、利用者を次の4つの形態に分けて野岩鉄道開業からの定期外利用者数をみてみます。

・ 4つの利用形態

(Ⅰ) 会津地域⇄東武鉄道

→ 会津地域と東武鉄道との間での利用

(Ⅱ) 会津地域⇄栃木県内の会津鬼怒川線

→ 会津地域と会津高原尾瀬口駅を除く栃木県内の会津鬼怒川線駅との間での利用

(Ⅲ) 栃木県内の会津鬼怒川線⇄栃木県内の会津鬼怒川線

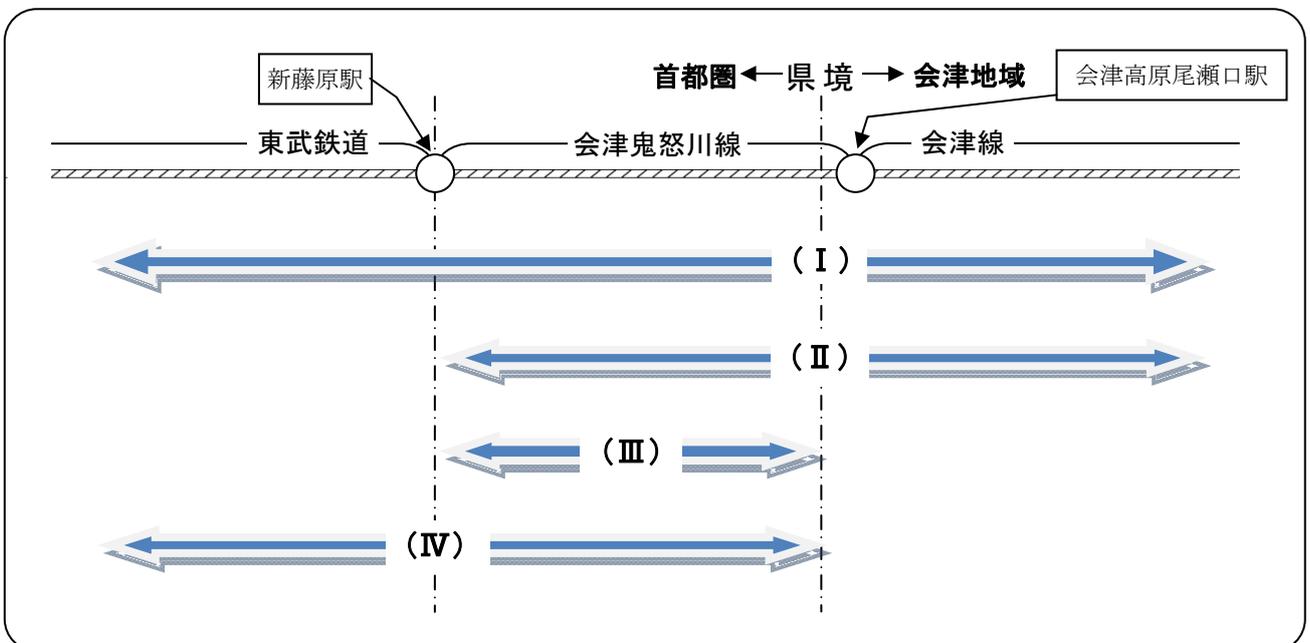
→ 会津高原尾瀬口駅を除く栃木県内の会津鬼怒川線の駅間での利用

(Ⅳ) 東武鉄道⇄栃木県内の会津鬼怒川線

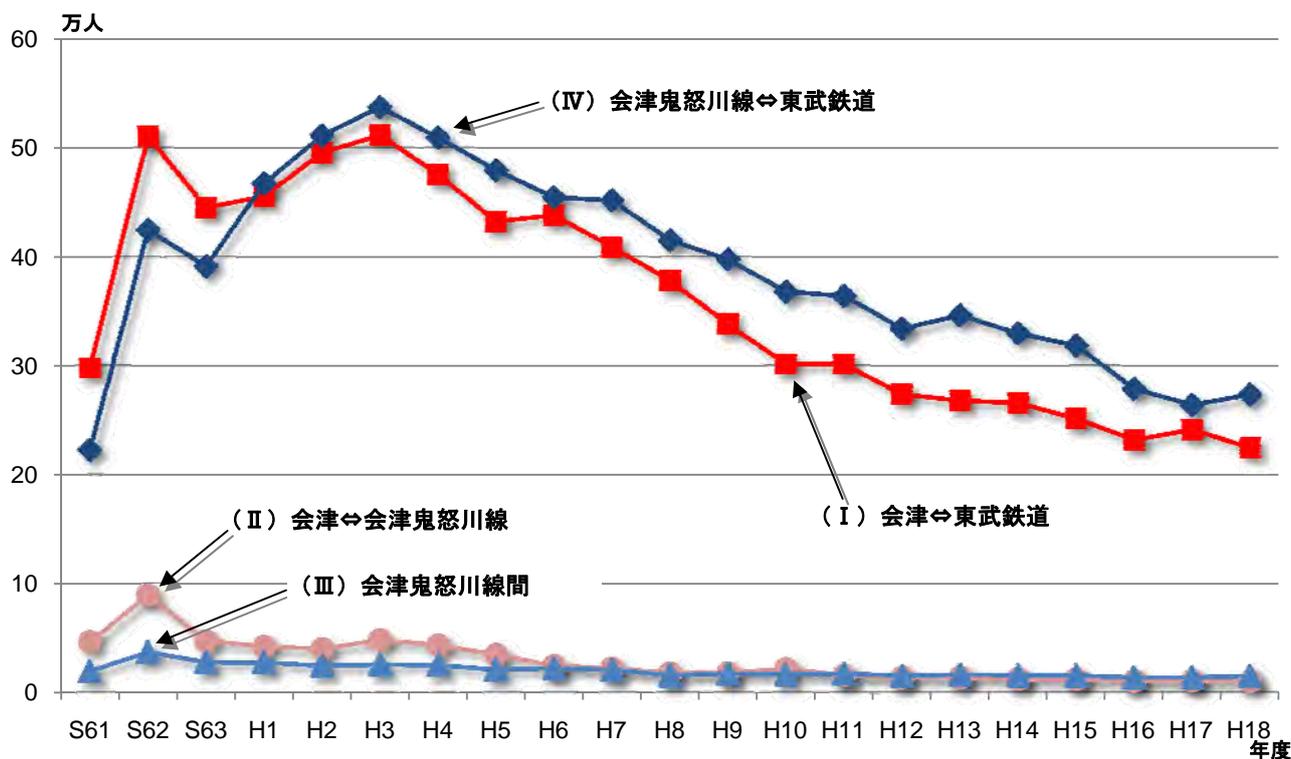
→ 東武鉄道と会津高原尾瀬口駅を除く栃木県内の会津鬼怒川線の駅の間での利用

(Ⅰ) と (Ⅱ) を足し合わせたものが「会津地域⇄首都圏間利用者数」となります。

会津鬼怒川線の4つの利用形態



第4図 会津鬼怒川線利用形態別利用者数(昭和61~平成18年度)



単位:人

	昭和61年度	昭和62年度	昭和63年度	平成元年度	平成2年度	平成3年度	平成4年度
(I)	297,489	510,041	444,866	455,396	495,369	511,408	475,496
(II)	45,978	88,729	46,790	41,644	39,487	47,648	42,962
(III)	18,888	36,478	27,193	27,078	24,024	25,063	24,649
(IV)	222,377	424,278	390,981	467,135	511,072	537,112	509,192
(I)+(II)	343,467	598,770	491,656	497,040	534,856	559,056	518,458

	平成5年度	平成6年度	平成7年度	平成8年度	平成9年度	平成10年度	平成11年度
(I)	432,080	437,900	408,702	377,818	337,721	301,225	301,003
(II)	34,193	23,877	21,637	17,266	17,362	21,170	15,138
(III)	20,344	21,663	20,246	15,179	16,956	15,969	16,744
(IV)	479,181	454,415	451,410	414,923	397,355	367,751	363,726
(I)+(II)	466,273	461,777	430,339	395,084	355,083	322,395	316,141

	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度
(I)	273,486	267,488	265,582	251,015	231,554	240,986	224,267
(II)	13,329	13,293	11,868	11,752	10,126	10,250	9,620
(III)	14,767	15,832	15,122	15,057	13,131	13,348	14,538
(IV)	333,696	345,849	329,262	318,189	278,516	263,601	273,171
(I)+(II)	286,815	280,781	277,450	262,767	241,680	251,236	233,887

(I) + (II) : 「会津地域⇄首都圏間利用者数」

会津鬼怒川線の利用形態ごとに利用者数の変化をみると、4つの利用形態全てにおいて平成3年度以降は減少傾向にあります。

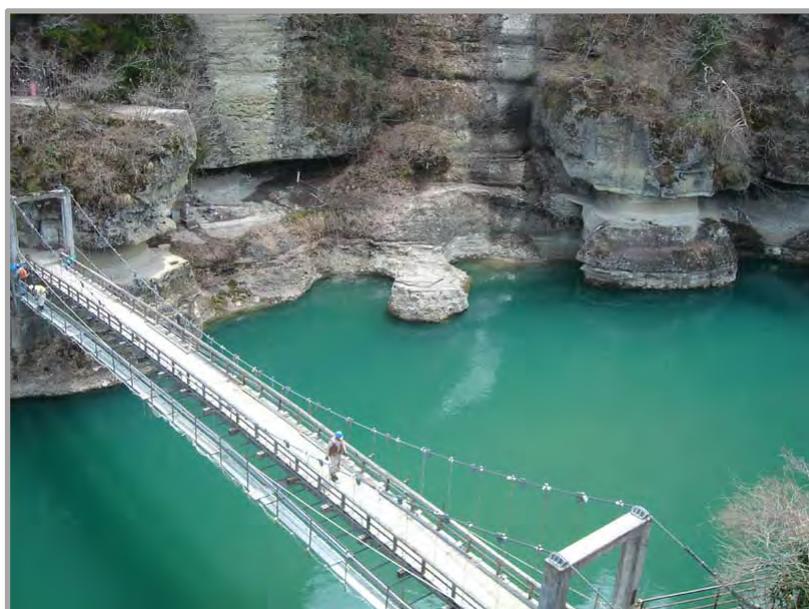
利用形態としては、(Ⅰ)の「会津地域⇄東武鉄道間」、(Ⅳ)の「栃木県内の会津鬼怒川線⇄東武鉄道間」の利用者数が多く、会津地域及び会津鬼怒川線沿線地域と首都圏中心地域間の利用が大部分となっています。

一方、(Ⅱ)の「会津地域⇄栃木県内の会津鬼怒川線」、(Ⅲ)の「栃木県内の会津鬼怒川線駅間」での利用は非常に少なく、これらの地域を結ぶ交通手段としてはあまり利用されていないことがわかります。

利用形態(Ⅰ)の「会津地域⇄東武鉄道間」の利用者数をみると、多い時には年間50万人を超えていましたが、平成18年度は年間22万人台となっています。(Ⅱ)の「会津地域⇄栃木県内の会津鬼怒川線間」の利用者数をみると、ここ数年は年間約1万人程度となっており、ピーク時(開業効果で利用者が多かったと思われる昭和62年度を除く)の1/4以下まで減少しています。

開業当初の数年間利用形態(Ⅰ)の「会津地域⇄東武鉄道間」の利用者数が最多でしたが、平成に入ってから(Ⅳ)の「栃木県内の会津鬼怒川線⇄東武鉄道間」の利用者数が最多となり、平成元年度以降はこの利用形態が最も利用されています。

ここ十年間における利用形態(Ⅱ)の「会津地域⇄栃木県内の会津鬼怒川線間」の利用者は、年間1万人程度となっています。この利用形態は主に両地域を周遊する観光客に利用されているものと考えられます。鉄道以外に両地域間における公共交通機関は非常に少ないので、川治温泉や湯西川温泉などの栃木県の観光地と会津地域を周遊する観光があまり行われていないということが想像されます。



塔のへつり