

第3節 野岩鉄道・会津鉄道

本節では、直通運転を行い、東武鉄道と合わせて会津地域と関東地方を結ぶ役割を果たしている野岩鉄道と会津鉄道を一体的に考察する。一体の路線を形成しているにもかかわらず、鉄道運輸機構の調査において、片や生活路線化、片や観光路線化という対照的な結果があらわれた。どのような経緯の違いからこのような違いが表れたのかを分析する。

第1項 野岩鉄道

1-1. 野岩鉄道の現状

野岩鉄道は、栃木県日光市の新藤原駅から福島県南会津町の会津高原尾瀬口駅まで(30.7km,8 駅)の会津鬼怒川線の1路線を運行する、第三セクターの鉄道会社である。この路線は栃木県の今市駅から福島県の会津滝ノ原駅(現・会津高原尾瀬口駅)を結ぶ、国鉄野岩線として計画されたものである。ほとんどの施設が完成していたが、国鉄再建法により開業は凍結された。その後、地元自治体などが出資し第三セクターによって運営されることが決まり、1986(昭和61)年10月9日に全線が開業した。東武鉄道との直通運転が念頭に置かれたため、開業の時点で全線の直流電化がなされた。また、会津鉄道¹と直通運転を行っている。

直通運転により会津地方と関東を直接結ぶ路線の一部をなすようになったものの、経営は芳しいものとはいえない。経常損益は2005(平成17)年度が約1億3500万円の赤字、2012(平成24)年度が約2億1200万円の赤字であり、開業次年度である1987(昭和62)年度の約1300万円の黒字を除いて赤字が続いている。

ここからは、野岩鉄道の利用や数や経営状況について述べていく。近年における野岩鉄道会津鬼怒川線の輸送人員と旅客収入の推移を、次ページに並べて掲載する。

¹ 電化されているのは会津高原尾瀬口～会津田島間のみであり、以北の区間との直通は、会津鉄道保有の気動車によってのみ行われる。

年度	定期旅客(千人)	定期外旅客(千人)	定期外旅客の割合
平成 17 年度	20	528	96.4%
平成 18 年度	22	522	96.0%
平成 19 年度	25	510	95.3%
平成 20 年度	35	496	93.4%
平成 21 年度	40	449	91.8%
平成 22 年度	36	425	92.2%
平成 23 年度	29	317	91.6%

図表 2-2-8：会津鬼怒川線の近年の輸送実績

年度	定期収入(千円)	定期外収入(千円)	定期外収入の割合
平成 17 年度	4,716	314,512	98.5%
平成 18 年度	4,669	298,954	98.5%
平成 19 年度	4,848	298,869	98.4%
平成 20 年度	7,033	290,642	97.6%
平成 21 年度	6,677	259,393	97.5%
平成 22 年度	6,449	246,035	97.4%

図表 2-2-9：会津鬼怒川線の近年の収入実績

輸送実績、収入実績のどちらにおいても定期外利用が圧倒的に多く、当路線は観光路線であるといえる。しかし、その割合は少しずつ低下している。わずかではあるが、定期旅客が増加し定期外旅客が減少しており、鉄道運輸機構の調査結果にあったように生活路線化したといえる。また全体としての利用は輸送人員数においても収入においても減少傾向にあるといえる。ただし、あくまでも定期外利用が多くを占めている。生活利用だけの当路線の存続は到底不可能であり、観光客による利用が当路線を支えているという状況は変わらない。

1-2. 沿線地域の現状

会津鬼怒川線は新藤原駅から男鹿高原駅までが栃木県日光市²、会津高原尾瀬口駅は福島県南会津町（旧田島町域）に位置する。

沿線には、川治温泉、湯西川温泉など、数多くの温泉のほか、美しい景観が見られる龍王峡など、数々の観光地が存在している。この地域における観光客数のデータとして、沿線地域である旧藤原町・栗山村域における近年の観光客の入込数と宿泊数の推移の表を以下に掲載する。

年度	観光客入込数	観光客宿泊数
平成 18 年度	2, 583, 395	2, 321, 159
平成 19 年度	2, 827, 735	2, 358, 703
平成 20 年度	2, 774, 611	2, 267, 395
平成 21 年度	2, 667, 716	2, 062, 491
平成 22 年度	2, 793, 378	2, 149, 946
平成 23 年度	2, 014, 666	1, 676, 468

図表 2-2-10：旧藤原町、旧栗山村における観光客入込客と宿泊客の推移

鬼怒川温泉などの有名温泉地を抱える当地域における宿泊数は、栃木県内でも特に多く、また、観光客の多くが宿泊していると考えられることから、沿線は宿泊を伴う観光地として定着していると考えられる。ここ数年は横ばいの傾向が続いていたが、2011(平成 23)年度になって大幅に減少している。これは言うまでもなく東日本大震災の影響により、自粛モードの中で外出をする人が減ったこと、また、原発事故による放射能漏れに伴う、福島県浜通り地方からの避難を受け入れたためである。しかし、震災から 1 年以上経った現在でも客足が戻っていないという現状である。

このように多くの観光地を抱える一方で、川治湯元駅以北は、沿線に民家がほぼ皆無であり、人口希薄地³であるため、定期利用者が僅少である。定期外利用によって支えていかなければならない路線であると言える。

² 2006 年の合併以前は、湯西川温泉駅は旧栗山村に位置し、他の駅は旧藤原町に位置していた。

³ 旧栗山村にあたる地域は過疎地域に指定されている。

1-3. 鉄道の観光資源化に向けた取り組み

会津鉄道所有の気動車により、快速列車「AIZU マウントエクスプレス」が運行されている。東武鬼怒川線鬼怒川温泉駅で東武特急に接続し、会津田島駅を経由し JR 会津若松駅まで乗り入れ、一部期間で JR 磐越西線の喜多方駅まで乗り入れている。また、2013(平成 25)年の春季大型連休より、臨時列車としてではあるが、東武鉄道所有の車両(6500 系 634 型)により、特急「スカイツリートレイン南会津号」が、東武鉄道伊勢崎線北千住駅より当路線を経由して会津鉄道会津田島駅まで運行されている。このように、東武鉄道、会津鉄道との直通運転が基本となっているため、野岩鉄道単体での臨時列車の運行はなく、厳しい経営環境もあり、今後行われるとは考えにくい⁴。

湯西川温泉駅には、道の駅湯西川と日光市湯の郷湯西川観光センターが併設されており、観光情報の発信における地域の拠点となっている。

1-4. その他の利用促進の取り組み

先述の通り、沿線に多くの温泉を抱えることから、2006(平成 18)年より「ほっとスパ・ライン」という路線愛称を設定し、最寄りとなる駅名の変更を行い、鉄道を利用した観光地へのアクセスを案内している。また、「野岩鉄道の旅」というパンフレットを作成し、沿線の観光地やイベントを紹介し、少し離れたものは駅からのバス時刻表も含めて掲載するなど、積極的に案内している。このパンフレットでは沿線に加え、会津地方⁵の観光地を幅広くカバーしているが、これは、野岩鉄道の筆頭株主は福島県であり、また、会津地域の全自治体が野岩鉄道に出資していることに由来すると考えられる。

2010(平成 22)年より、「野岩鉄道ファンクラブ」会員の募集が始まっている。入会金・年会費は無料であり、会員証の発行、入会時に会員限定缶バッジのプレゼント、新規入会時の特典として“優待乗車証⁶”がプレゼン

⁴ 野岩鉄道は 6050 系 100 番台 2 両編成 3 本（東武鉄道南栗橋車両管区新栃木出張所に所属）を所有しているのみで、車両基地を持たない。

⁵ 会津鉄道だけでなく、磐越西線や只見線の沿線地域も紹介されている。

⁶ 入会后最初の 10 月 9 日より一年間、一回、片道のみ乗車できる硬券である。

トされ、また、会員向けの情報配信も行っているという。

乗降フリーの切符などの企画乗車券は、東武鉄道の企画による東京からの往復がついたもののほか、または会津鉄道との協力で販売しているものがある。一例を挙げると、2013(平成 25)年 4 月から会津鉄道の協力の下、『野岩・会津全線フリーきっぷ』を大人 4,600 円、小児 2,300 円で販売している。

第 2 項 会津鉄道

2-1. 会津鉄道の現状

会津鉄道は福島県会津若松市の西若松駅から福島県南会津町の会津高原尾瀬口駅まで(57.4km,21 駅)の会津線の 1 路線を運行する、第三セクターの鉄道会社である。JR 会津線を引き継ぎ、福島県と全会津 17 市町村ならびに団体、企業、個人の出資により 1986(昭和 61)年 11 月 10 日に設立された。

会津田島駅と会津高原尾瀬口駅の間だけが電化されているため、会津田島駅で運転系統が概ね分かれている。非電化区間を走る列車の多くは鬼怒川温泉駅、会津高原尾瀬口駅または会津田島駅で東武鉄道・野岩鉄道の普通列車に接続する。

ここからは、会津鉄道の利用や数や経営状況について述べていく。近年における会津鉄道会津線の輸送人員と旅客収入の推移を、以下に並べて掲載する。

年度	定期旅客(千人)	定期外旅客(千人)	定期外旅客の割合
平成 17 年度	363	391	51.9%
平成 18 年度	329	377	53.4%
平成 19 年度	323	397	55.1%
平成 20 年度	299	395	56.9%
平成 21 年度	270	354	56.7%
平成 22 年度	254	344	57.5%

図表 2-2-11：会津鉄道の近年の輸送実績

年度	定期収入(千円)	定期外収入(千円)	定期外収入の割合
平成 17 年度	107,822	306,847	74.0%
平成 18 年度	96,763	292,183	75.1%
平成 19 年度	96,337	302,884	75.9%
平成 20 年度	90,315	303,613	77.1%
平成 21 年度	83,465	272,330	76.5%
平成 22 年度	78,442	264,211	77.1%

図表 2-2-12：会津鉄道の近年の輸送実績

定期旅客・定期外旅客の比率はほぼ半々程度だが、定期外旅客による収入が定期旅客による収入の約 3 倍程度となっている。定期旅客・定期外旅客とも減少傾向にあり、とくに定期旅客の減少は著しく、定期外旅客の比率が年々高まってきている。

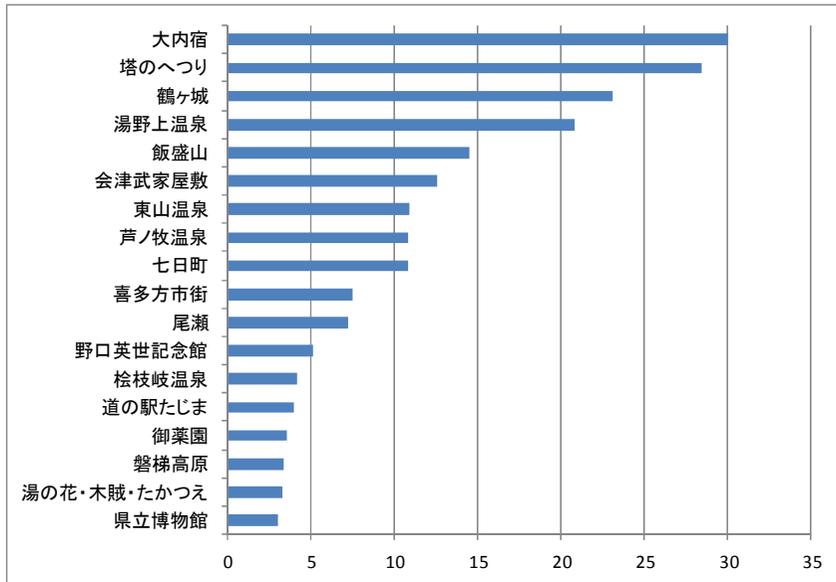
2-2. 沿線地域の現状

会津線は会津高原尾瀬口駅から会津長野駅までが南会津町(旧田島町域)、養鱒公園駅から湯野上温泉駅までが下郷町、芦ノ牧温泉南駅から西若松駅までが会津若松市に位置する。過疎化が進行し人口の減少が起きている。

沿線には、会津若松の城下町や大内宿、塔のへつり、尾瀬などや、東山温泉、芦ノ牧温泉、湯野上温泉といった観光地が多く存在する。次のページに示すグラフは、アナリーゼふくしま(福島県企画調整部, 2008)において公表された、県外からの会津鉄道利用者の会津地域の主な観光スポットへの立ち寄り状況を立ち寄り率⁷によって表したものである⁸。

⁷ 沿線の主な観光スポットへ立ち寄った乗客の数を、県外からの会津鉄道の乗客の数で割ったもの。福島県会津線等対策協議会により、平成 19 年 8 月から 10 月にかけて、会津鉄道と野岩鉄道を乗り継いで利用する乗客全員を対象に、列車内でヒアリング調査が行われた。

⁸ 会津線活性化連携協議会 調査結果報告より。



図表 2-2-13：県外利用者の主な立ち寄りスポットへの立ち寄り率（%）

この調査によれば、「大内宿」「塔のへつり」の立ち寄り率が特に高く、県外利用者の約3割が立ち寄っている。他には「鶴ヶ城」「飯盛山」「会津武家屋敷」といった会津若松市内の旧跡や「湯野上温泉」などの温泉の立ち寄り率が高い。その他、七ツ岳、会津駒ヶ岳、会津朝日岳といった登山を目的とした回答も多く、尾瀬や南会津の山々に訪れる人が多いことが分かる。

2-3. 鉄道の観光資源化に向けた取り組み

会津田島駅以南の電化区間では東武鉄道・野岩鉄道との直通列車が運転されている。非電化区間では、お座敷＋トロッコ＋展望列車の三両編成の「お座トロ展望列車」を使用した「会津浪漫号」を夏休み・週末を中心に運行している。こうした3つの要素を併せ持つジョイフルトレインは全国的にも珍しい。また、「AIZU マウントエクスプレス⁹」に使用されるAT-700形・AT-750形気動車の室内は回転式リクライニングシート、木目調の壁、

⁹ 野岩鉄道の項で詳述。

電球色の半間接照明などを備える。普通列車にも新千円札発行記念列車と称し野口英世のラッピングを施した車両が存在する。

湯野上温泉駅、塔のへつり駅、会津田島駅は東北の駅百選に選ばれている。湯野上温泉駅は第三セクター転換後に、大内宿の街並みに合わせて茅葺き屋根にふきかえられた、日本唯一の茅葺き屋根の駅である。また、芦ノ牧温泉駅ではこの駅に住む猫「ばす」が名誉駅長に任命され観光客を出迎えている。

2-4. その他の利用促進の取り組み

「会津・日光フリーきっぷ」など東京から会津へと、「浅草往復列車たびきっぷ」のように会津から東京への両方面からのお得なきっぷが設定されている。また硬券の記念乗車券・入場券も発行されている。芦ノ牧温泉駅・湯野上温泉駅で硬券乗車券が販売されているほか、大河ドラマ「八重の桜」放映に合わせて「八重の桜記念入場券」、「八重たん硬券乗車券」なども販売されている。「八重の桜」関連では、前述のきっぷやその他グッズのほか、列車車内で景品が当たるクイズも実施している。また会津鉄道のHP上でも沿線の観光案内が丁寧にされている。

第3項 取り組みと課題

ここまでは、野岩鉄道と会津鉄道の現状を個別に取り上げ、両線の違いについて見てきた。しかし、両線は会津地域と関東地方を結ぶルート上にある以上、お互いの存在なしには存続できないと言える。そのため、第3項では野岩鉄道、会津鉄道両線に共通する取り組みを取り上げ、課題について考えていく。

3-1. 沿線住民の取り組み

沿線には「会津・野岩鉄道利用促進協議会」が設置されている。会津鉄道と合わせた会津から鬼怒川を経由して関東平野に抜ける鉄道の利用を、地域一丸となって推進するとともに、両鉄道の経営を支援することで、公共交通の円滑な運営に寄与するとしている。協議会の企画として、4人以

上のグループで会津鉄道、野岩鉄道を利用して会津地域から東京方面へ向かうと、普通運賃の1割を限度として助成が受けられるという「マイルール化推進事業」が行われている。

また、以前には沿線の3市町（会津若松市、南会津町、下郷町）及び福島県、会津鉄道、沿線住民の代表、観光協会が共同で「会津線活性化連携協議会」が設置されていた。2009(平成21)年から2010(平成22)年にかけて4回開催され、鉄道と地域の一体化による地域生活輸送と観光輸送の両面の増加を目指した。協議会が行ったヒアリングでは、下郷町町長は列車からの景観など、観光路線としてのポテンシャルを秘めているが、東京から4時間かかることを利用者が減少している理由だと述べている。南会津町町長は、会津線は野岩鉄道、東武鉄道との連結にその存在意義があると考え、観光面、生活面とも野岩鉄道との統合を図るべきとの見解を示している。

3-2. 課題と分析

特に野岩鉄道において言えることであるが、沿線の温泉はほとんどが駅からさらに山奥へと入ったところにある。会津鉄道においても、駅から離れたところに観光スポットが存在している場合もある。そのため、鉄道とバスを乗り継いだアクセスよりも、自家用車で直接温泉や観光スポットにアクセスした方が便利であると、残念ながら言わざるを得ない。

また、野岩鉄道の路線のおよそ半分がトンネルであり、乗車中の眺望を楽しませることは難しい。加えて、経営状況は明るいとは言えず、新たな車両の導入は簡単ではない。そのため、乗車自体を一つのアトラクションとすることは、野岩鉄道については考えられないというのが実情だろう。会津鉄道においては、沿線の山容をはじめ、眺望を楽しませることができる。お座トロ展望列車は、こうした状況を踏まえ、会津鉄道線内のみで運行している。

一方で沿線住民に目を向けると、野岩鉄道の開業時には会津滝ノ原駅（現・会津高原尾瀬口駅）～鬼怒川温泉を結ぶ会津バスの路線が廃止された。集落ごとに存在したバス停が無くなり、代わりに出来た鉄道の駅が集落から遠くなった例もある。このような状況下では、もともと少ない沿線

住民を十分に拾いきれていないことも考えられる。自治体と協力して、駅を起終点とした送迎の交通手段を確立することも考えられるが、いったん自家用車を持った地域住民が、公共交通利用に戻るとも考えにくい。加えて両線の沿線では、過疎化が進行しており、沿線住民は減る一方である。

会津鉄道の沿線においては、生活利用が半数近くを占めており、今後は人口減少により利用者減に悩まされる可能性がある。

こうしたことから考えると、野岩鉄道においては地域住民のことは視野に入れながらも、圧倒的に大きな需要を持ちうる観光に立脚した経営が求められる。例えば、鉄道利用者に対して、実際の観光地へアクセスする際の2次交通となるバスの運賃を割引くサービスや、鉄道ダイヤに合わせたバスの運行体系を構築することが必要になるだろう。また、沿線の観光地自体を、大きな市場となりうる首都圏に路線を抱える東武鉄道とも協力して、積極的に宣伝していく必要があるだろう。

一方、会津鉄道では、地域住民は無視できない存在である。地域住民、特に高校生をはじめとする通学での利用者に配慮することはこれまで通り重要となる。

また、城下町として人気が高く、集客力のある会津若松への観光客を沿線に取り込む必要がある。実際に、前述のアナリゼふくしまによると、会津鉄道、野岩鉄道を乗り継いで利用する乗客の9割が会津地域を目的にしている。会津地域の観光客を取り込むために、会津線活性化連携協議会において東武トラベルは話題性のある車両による速達・直通列車が理想だと回答している。現在でも話題性のある列車として「会津浪漫号」が運行されているが、東京方面からの接続があまり良くない。新幹線利用者に対抗するためには、こうした観光列車の利便性を改善する必要がある。また、新幹線・JR で会津若松を訪れた観光客に対し、野岩鉄道と会津鉄道を経由したルートで帰ることを宣伝し、行きとは別のルートで戻る魅力を伝え、利用を促進することも効果的だと考えられる。