

# 私鉄で行く会津若松

会津若松は東京に近い位置にあり、観光地で有名になっている。行き方は JR 経由と私鉄の 2 通りがあるが、今回は私鉄を利用し、その鉄道沿線の分析を行ない、地域特性をみてみた。

## 【1】概要

今回は、主に私鉄を使用して鉄道旅行をしてみる。私鉄において、関東から会津若松までつながっているところがあり（厳密には一部 JR が含まれている）、東日本においては最長である。それは、東武鉄道・野岩鉄道・会津鉄道で構成されている。（鉄道路線図：<http://www.tobu.co.jp/guide/railway/pdf/map.pdf>）私は東武鉄道の始発駅である浅草から会津若松まで往復してみた。東武鉄道は東日本においては、最大の私鉄会社である。野岩鉄道と会津鉄道は第 3 セクターである。会津鉄道は国鉄会津線を引き継ぎ、野岩鉄道は東武鉄道と会津鉄道をつなぎ、私鉄としては長距離路線が実現した。

## 【2】関東と南会津を結ぶ東日本私鉄最長距離電車

注目すべき列車は、浅草から会津田島まで運行される快速・区間快速である。使用している鉄道車両は 6050 系 2+2+2 の 6 両編成で、下今市・新藤原で増・解結が行われる。会津方面が 1 号車で、会津田島行きは 1・2 号車、は 3・4 号車、東武日光行きが 5・6 号車である。6050 系の座席はドア際を除き、ボックスシートで構成されている。浅草から東武動物公園までが東武伊勢崎線、東武動物公園から下今市までが東武日光線を通り、下今市から新藤原が東武鬼怒川線、新藤原から野岩鉄道を経て、会津高原尾瀬口から会津鉄道に入り、会津田島に至る。距離に換算すると、191km であり、東日本私鉄としては最長距離電車である。

沿線景観についてみる。浅草駅を出発すると、すぐに隅田川を渡る。業平橋駅付近で建設中の東京スカイツリーをみる。このあと、春日部までは市街地続きである。春日部から新鹿沼までは、平地で田畑が広がっている。栗橋を越えると、利根川を渡る。藤岡あたりから足尾山地が見えるようになる。新鹿沼から下今市までは足尾山地と関東平野の境界部の 25% の勾配が連続する。しかし急勾配のなか、農地が開発されていて、この区間においても田畑が広がっている。下今市から会津高原尾瀬口までは急峻な山間部を通る。新高徳～新藤原は時々車窓から鬼怒川が見える。新藤原～会津高原尾瀬口は高規格な路線として建設されたため、ほとんどがトンネル、高架・橋梁による直線区間で構成されている。湯西川温泉駅を越えると、五十里湖につながる湯西川を橋で渡る。会津高原尾瀬口から下り勾配に入り、やや開けたところを通る。田畑が広がっているところもある。そして、会津田島に至る。

車内の様子や人の流動については、往路と復路をそれぞれみる。往路の浅草駅出発時は、座席は 3 分の 2 ぐらい埋まっていた。春日部では大量の観光客が乗車してきて、着席率は 130% に達した。さらに東武動物園において、乗客が増加し、着席率は 150% となり、激しい混雑となった。混雑のピークは栃木～下今市で、着席率が 170% であった。下今市～鬼怒川温泉にかけては、日光周辺で遊ぶ観光客の下車が続いた。ただし、車両の切り離しも行なわれたため、2 両編成となった新藤原出発時の着席率は、150% で混雑が続いていた。龍王峡から湯西川温泉は少しずつ乗客が減少していった、湯西川温泉では 120% 程度になっていた。しかし、まだ全員が着席できる状態になっていなかった。全員が着席可能になったところは、会津高原尾瀬口で、多くの登山客が下車し、着席率は 90% になった。そして、この状態で会津田島に到着した。3 分の 2 の人は会津若松行きに乗換え、残りの 3 分の 1 は会津田島に降りた。



写真1 東京スカイツリー



写真2 柳生～板倉東洋大前



写真3 北鹿沼～板荷（開けている急勾配）



写真4 湯西川温泉（高架駅）

復路における会津田島駅においては、3分の1ぐらいの人が座席に座っていた。会津高原尾瀬口で登山客を中心に乗客の入れ替わりがあった。湯西川温泉～龍王峡にかけては、観光客が乗車し、半分程度座席が埋まった。鬼怒川温泉においては、大量乗車があったが、車両が新藤原で増結したこともあり、着席率は60%に留まった。下今市は東武日光線の乗換駅であるため、3分の1程度の乗客が入れ替わった。新鹿沼以南から、乗客の入れ替えはあるものの、少しずつ乗客が増加していった。そして板倉東洋大前で、座席がほぼ全部埋まった。その後、乗客の入れ替えがあるものの、この状態で浅草に到着した。

これらのことをまとめると、日光・鬼怒川・会津への観光列車としての役割を担っている。川治湯元駅以北の当路線沿線区間にはほとんど民家は無いなど、沿線の人口は希薄である。このため、定期利用者は極度に少なく、利用客の大多数が観光客などの定期外利用で占められている。一方、新鹿沼以南では、東京への通勤・通学・買物客の利用もある。このことから、幹線の一部の役割をもっていて、様々な役割を果たすことができる重要な列車であるということができる。

### 【3】非電化区間である会津田島～会津若松について

会津田島から会津若松は普通列車に乗車した。会津鉄道の会津田島～西若松は非電化区間である。西若松から会津若松まではJRに乗り入れる。この区間においては、気動車1～2両で運行されている。また、休日は臨時にトロッコ列車が運行されている。車両によっては、座席が転換クロスシートを用いられているものがあり、観光客を中心とした中距離利用客に対応するようにしている。



写真5 阿賀川



写真6 桜咲く湯野上温泉駅と列車

基本的に阿賀川沿いを走る。会津田島から弥五島までは、開けたところを通り、周囲は田畑が広がっている。弥五島を越えると、山間部に入る。湯野上温泉駅では、4月の異常低温の影響で、GWにようやく桜が満開となり、見ごろとなっていた。そのため、桜をバックにして、列車を撮影する鉄道ファンがたくさんいた。芦ノ牧温泉南駅においては若郷湖が見える。芦ノ牧温泉から会津盆地に入り、会津若松に至る。

人の流動・利用者特性についてみる。この区間における着席率は、概ね60～70%程度である。利用客層は、大半が観光客で、湯野上温泉駅と芦ノ牧温泉駅において乗降がみられる。一方、JR区間である西若松～会津若松の地域利用者もいた。それから時間帯にもよるが、浅草から会津若松まで通しで利用する人もいた。

## 【4】改善点

現状においては、観光路線として果たしている役割が強い。座席はセミクロス・転換クロスシートが中心で、観光客の長距離利用を快適にしている。沿線地域の様子をまとめてみる。下今市以南は関東平野の中を通り、田畑が広がっている。駅前においては、住宅が開発されていて、東京のベッドタウン化している。一方、そこより北は、主に山間部を通り、人口は全て合わせても数万人程度で非常に少ない。下今市～会津若松は、観光客に頼らざるを得ない状況である。特に新藤原以北は、平日においては2両編成が1時間に1本運行で十分である。ただし、土日においては時間帯によって激しい混雑になることがあり、4両編成にしてほしいときもある。また、浅草から会津若松までつながっているため、第2の東北本線とも位置づけることができる。そのことから、この路線を積極的に活用していくべきである。そこで、会津若松までの全区間直通する速達型の快速列車を設置する。このためには、会津田島以北も電化していく。所要時間は現行の最速の4時間30分から1時間短縮し、3時間30分に設定し、会津若松から新幹線で東京へ行く乗客も獲得していく。浅草～会津田島まで直通する車両は、現在6050系が用いられているが、最高速度が110kmであり、最高速度を130kmまで引き上げてスピードアップをさせたいため、新型車両を導入するべきである。新藤原～会津高原尾瀬口は高規格な路線ではあるが、最高速度は80kmと低く設定されているので、120kmまで引き上げる。その他線形の良いところも100km以上の高速走行を行なうようにする。座席は転換クロスシートを採用し、長距離利用者重視の車内サービスを行なう。利便性が高まることにより、利用者が増加することも予想されるため、車両数は4+4の8両編成にし、新藤原駅で4両を切り離すようにする。最初の始発駅は、浅草駅から8両編成の対応可能な押上駅に変更する。効果は会津地方から東京まで安価で行きやすくなり、東京との結びつきが強くなる。同時に東京からの観光客も増加し、沿線地域の活性化につながる。このようにして、第2の東北本線を育成していくべきである。

## 参考文献・参考ホームページ

- ・永野征男・高橋伸夫・菅野峰明（1984）：『都市地理学入門』原書房.P197.
- ・山鹿誠次（1981）：『新訂 都市地理学』大明堂.P162.
- ・フリー百科事典『ウィキペディア（Wikipedia）』
- ・えきから時刻表
- ・筆者作成の鉄道からの地域分析
- ・筆者作成の日本列島横断旅—関東甲信越編—