

# 福島県南会津地方における 交通条件の変化と観光地理学的特性

鈴木 純子

## 1. 研究の目的

観光の概念規定については諸学説あり、必ずしも一致した見解があるわけではない。現在の概念規定では、観光を「レクリエーションのために行われる移動と一時的滞在」ととらえるのが一般的であり、観光を広く文化活動とみなす考え方が増えつつある。

観光は日常生活圏を離れて行われるが、期間の長さに関係なく、人々の場所的移動が伴う。従って、観光は旅行の一形態であり、交通を必然的に伴う現象であるといえる。

国民の所得水準の上昇、余暇時間の増大、交通機関の発達、レクリエーションに対する国民の関心の高まりなどにより、現代社会においては観光を目的とする人々の動きは増大の一途をたどるとともに、その行動の地域的範囲も拡大してきた。

観光を目的とした人々の移動の広域化・大量化は、観光の中における交通の重要性を増大させている。

本論では、昭和61年に開通した会津鬼怒川線・昭和62年に第三セクター運営に切り変わった会津線により交通条件が整備された福島県南会津地方に対する考察を行っていく。

考察にあたっては、観光地理学的立場に交通地理学的視点も含めていこうとするものである。

## 2. 南会津地方の交通条件の変化と現況

福島県の会津地方は、中央に会津盆地があり、それを囲む周囲の山地から河流が集まっているので、中心性の強い若松の城下町を中心に、早くから放射状の交通系が発達した。

南会津地方を通る街道では、特に下野街道は重要であった。下野街道は、下野国今市宿から会津若松に至る街道である。この街道は会津藩の江戸廻米路として早くから利用され、江戸初期には藩主の参勤交代路として栄えたが、その変遷の歴史は著しい。

弘化元年(1844)からは、江戸廻米がこの道を通らなくなり、山王峠越えのこの道は衰えを見せはじめてきた。

明治に入ってからの下野街道は、明治17年(1884)、会津三方道路の開さく事業により現121号国道に新しいコースが移され、会津若松と東京とを結ぶ最短路として使われた。

しかし、明治32年(1899)、岩越鉄道(現磐越西線)が郡山—若松間で開通したために、南会津地方の山王峠を越した関東との交通も次第に若松を通した交通に変えられていき、若松が発展していく一方で南会津地方の開発は遅れていくことになった。

昭和61年10月9日、会津鬼怒川線が開通したが、この路線ははじめは、栃木県(下野国)と福島県(岩代国)の野と岩をとり野岩線と呼ばれていた。野岩線の敷設運動は明治24年(1891)に会津地方と首都圏とを南会津地方を通して結ぶ短絡路線建設を目的として進められたのが始まりである。会津鬼怒川線の開通により運動が終結するまでに95年もかかったわけだが、その間に野岩線敷設運動は幾度か変化を生じている。

運動開始時は、主として米や木材等物資の運搬に目的がおかれていた。しかし、戦後、道路事情が改善され、南会津地方の木材等の運搬はトラック運送により行われるようになった。

物資の運送手段としての鉄道の役割は失われつつあるのにもかかわらず、野岩線敷設運動は続けられてきたのには、以前とは違う目的が生じたからである。つまり、地域振興のための観光開発への期待が大きくなるにつれて、野岩線を首都圏からの観光客の輸送手段として敷設しようとする動きが強くなってきたのである。

会津鬼怒川線、加えて第三セクター運営後の会津線の現状を乗降客数の統計処理を行って分析した。その結果、次のようなことが明らかになった。

- (1) 会津鬼怒川線の場合、乗降客数の中に占める観光客の割合が高いと判断でき、観光客に依存している路線だということがいえる。一

- 方、会津線の場合は、その性格上生活路線としての役割も高いが、観光客に依存している部分も決して少なくないだろうと推測される。
- (2) 会津鬼怒川線は通過交通が多く、また会津高原駅で乗降する客が多い(表1)。
- (3) 昭和62年5月、夏一秋の観光シーズンに、会津鬼怒川線の乗降客数は上りと下りの差が大きく、ルート観光に利用されている可能性を示している(図1)。

- (4) 会津線が昭和62年7月に第三セクター運営に変わり会津鬼怒川線との連絡が良くなったから、南会津地方を訪れる観光客の行動範囲が広がった。

### 3. 南会津地方の観光地の現況

南会津地方は、会津若松・磐梯高原・猪苗代湖周辺地域と、日光周辺地域を結ぶルート上にある。

表1 会津鬼怒川線定期外乗降客数発着通過数1日平均

区分 駅名 及び 連絡線名	下り		上り		通 過		
	発 人	着 人	発 人	着 人	下り 人	上り 人	計 人
東 武 線	1107			1097			
新 藤 原	303			258			
龍 王 峽	85	105	162	101	1411	1355	2776
川 治 温 泉	29	155	125	31	1391	1295	2686
川 治 湯 元	28	116	112	22	1264	1200	2464
湯 西 川 温 泉	33	240	230	32	1176	1100	2286
中 三 依	6	46	40	4	968	912	1880
下 野 上 三 依	1	9	6	2	929	876	1805
男 鹿 高 原	1	6	4	6	921	872	1793
会 津 高 原		841	757		916	873	1789
会 津 線		75	122				
計	1593	1593	1553	1553			

注1 野岩鉄道株式会社資料により鈴木作成

2 昭和61年11月1日～62年10月30日までの1年間の1日平均である。

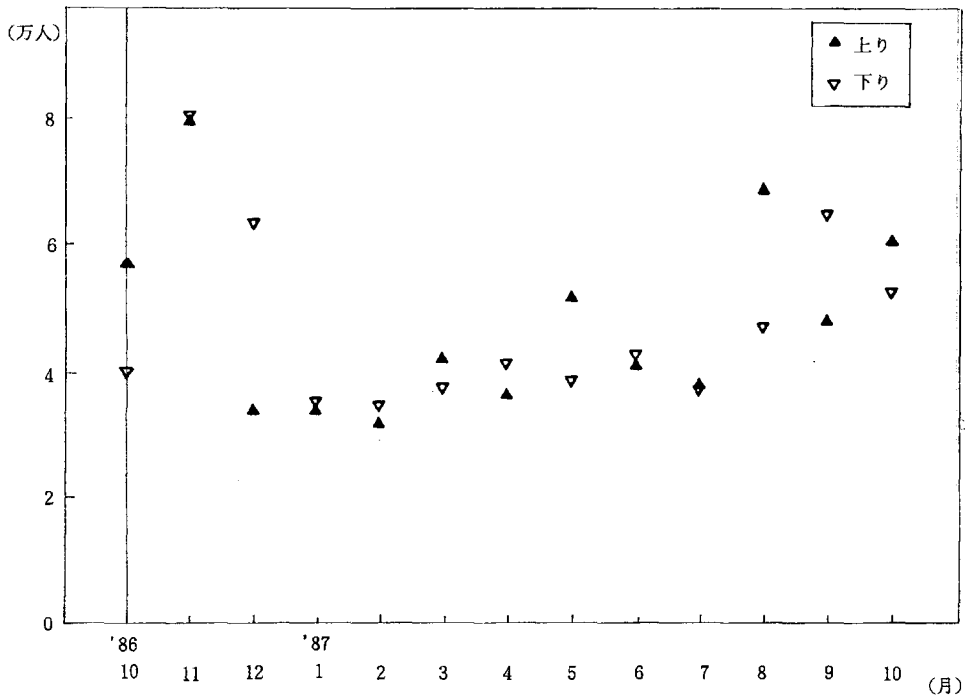


図1 会津鬼怒川線定期外乗降客数上り下り別変化  
(野岩鉄道株式会社資料により鈴木作成)

現在の南会津地方には尾瀬以外に大きな観光地は存在しないものの、開発の仕方によっては、観光地として大きく発展する可能性を持っているのではと思われる。

会津鬼怒川線・第三セクター会津線の開業からまだ日も浅いので、これらの鉄道の開業が南会津地方の観光地に及ぼした影響を調べるには、まだ十分な資料がそろっていない。

しかし、おおまかな傾向をつかんでみると、やはり、鉄道の開業による観光への好影響はあったようである。

昭和61年の観光客入込数と前年と比較すると、南会津地方やその周辺の入込数の伸びは大きい。冬期における温泉地の入込数や田島町の観光地の統計によっても、南会津地方の観光地の好調さを裏付けられた。

#### 4. 南会津地方の観光開発

南会津地方(南会津郡)は、総面積は2,342.27 km<sup>2</sup>、耕地面積は4,721ha(田畑は4,232ha)で、

2%(田畑は1.8%)にすぎない。また人口は、40,355人で人口密度は17.2人/km<sup>2</sup>にすぎない。"

産業別の就業人口は県全体の構成比とくらべると、南会津地方は第一次・第二次産業の比率が高い。只見村を始め、冬期は多雪であり、ゆるやかな過疎が続いている。

さて、鉱工業資源や立地に恵まれない農山漁村では、恵まれた自然を生かしての観光開発により地域の振興に役立てようとする動きが生まれてきており、南会津地方も例外ではない。

観光を目的とした人々の動きが広域化・大量化している現在、観光の中における交通の重要性は高まってきている。交通の整備は観光地の繁栄を規定する最も大きな要素であるといえよう。しかしながら、交通の整備だけでは不十分なも確か、観光地自体が観光客を満足させるだけの観光資源・施設を持っているかどうかも重要であろう。

さて、南会津地方は、会津鬼怒川線の開通によって首都圏からの交通条件は改善され、観光客入込数も好調な伸びを示したが、観光客の受け入

れ体勢はまだ十分に整っていない。

観光資源の開発・施設の拡充がこれからの課題であろうが、南会津地方西部においては、総合保養地整備法（リゾート法）に基いた福島県会津フレッシュリゾート建設構想の一画をになっている。

会津フレッシュリゾート構想<sup>2)</sup>は、福島県が基本構想づくりを進めているもので、8市町村の177,527haが対象である。リゾートの整備にあたっては地域特性に応じ、磐梯高原、猪苗代周辺、会津若松、南会津高原の4つのブロックに分けている。南会津地方からは田島町と下郷町が南会津高原ブロックに参加している。

さて、田島町の七ヶ岳山麓は、会津フレッシュリゾート構想の重点整備地域の一つとして設定されている。本地域は、阿賀野川水系の最上流域七ヶ岳<sup>3)</sup>の山麓、平均標高850mの緩傾斜地帯である。昭和62年7月、田島町と東武鉄道株式会社が基幹となり、第三セクターの会津田島リゾート開発株式会社を設立した。

従来からの青少年の野外活動の場の提供を踏襲しながら、農山村の民俗資料を集めた施設や、首都圏の子供達のための体験学習施設、セカンドスクールを整備する一方、スキー場を更に新設することにし、同時に地域振興を図ることが基本的方向である。

この構想に対して考察してみよう。

- (1) 冬のリゾートとして、スキー場の拡充・新設が進められている。町営台鞍山スキー場が既に好成績を示しているように、冬期のスキーリゾート建設に関しては特に問題はないように思われる。
- (2) 冬以外の季節に関しては、最初から首都圏の子供達を対象にした体験学習施設を作るということは、周辺の磐梯高原や猪苗代湖など

の周辺地域との競合を避けることができ、しかも四季を問わないので季節性が減少する。

- (3) 都市化の進展・生活環境の悪化等の中にある首都圏の子供達に体験学習施設では学ばせようとする需要はこれから増加すると予想される。
- (4) 田島町を基地として他の南会津地方の各町村に出かける機会が増え、南会津地方の各町村の関係をうまく保つことができる。
- (5) 道路の整備により、大沼郡の町との結びつきも強くなることが考えられる。
- (6) 四季を問わない体験学習施設の建設は季節性を減少させ、雇用の増大に結びつく可能性はある。

## 5. おわりに

以上、南会津地方の交通条件の変化及び観光地理学的特性を考察した。

会津フレッシュリゾート建設構想には批判する部分もないこともないが、国によって承認されれば南会津地方の観光地としての大きな飛躍の可能性を拓げるものの1つではあろう。

承認されるかどうかは昭和63年3月まで待たなければならぬ。これからの動向を見守っていきたいと思う。

注

- 1)1984年
- 2)昭和62年12月段階
- 3)1,636m

A Study on Changes of Transport Conditions and  
Tourist Geographical Characteristics in the Southern Aizu.  
Junko SUZUKI