

地方鉄道休止が沿線住民へ与える影響に関する調査・分析

福井大学大学院 学生員 ○川口 充康  
 福井大学工学部 正会員 川上 洋司

1. はじめに

モータリゼーションの進展に伴う利用者減少により、地方の公共交通は存廃の危機に陥っている。

福井県の京福電鉄越前線もその例外ではなく存廃議論が起こっていたが、その最中である平成12年12月と平成13年6月に2度の正面衝突事故を起こして突然の運行休止となり、バス代行輸送が行われた。代行バスの利用者は鉄道利用者の半分以下へと激減し（図1）、このことはバスが鉄道の代替手段として充分機能していなかった事を示している。

その後、鉄道休止による影響が大きかった事や、鉄道への理解が広まった事から、京福電鉄越前線は平成15年7月に第三セクターのえちぜん鉄道として再開した。

本研究ではこの突然の鉄道休止と、2年の間隔を経ての鉄道再開が沿線住民の意識・行動へ及ぼした影響の程度と内容を明らかにする事を目的とする。

2. アンケート調査概要

平成14年10月から11月にかけて、各駅から半径300m以内にある住宅を対象として各地区を訪問し、無作為に抽出した住宅各戸に2部づつ配布し、郵送回収を行った。

表1 アンケート配布回収票数

	三国線沿線	勝山線沿線	合計
配布世帯数	896	822	1718
回収世帯数	246	229	475
個人票回収数	425	396	821
世帯回収率	27%	28%	28%

3. 利用者数変化

京福電鉄運行時に約8300人/日いた利用者は、鉄道休止時（代行バス運行時）には最終的に約2300人/日にまで落ち込んだ。えちぜん鉄道として再開した現在は約6500人/日に回復している。

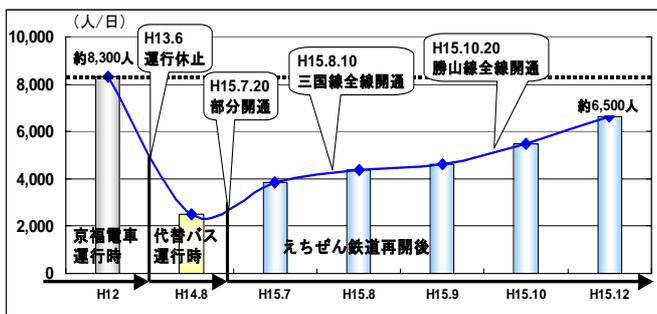


図1 鉄道・代行バス利用者数の推移

4. 鉄道休止による影響

4-1 京福電鉄利用頻度からみた影響

アンケート結果から、鉄道休止により沿線住民が受けた影響を京福電鉄の利用頻度別に見た。

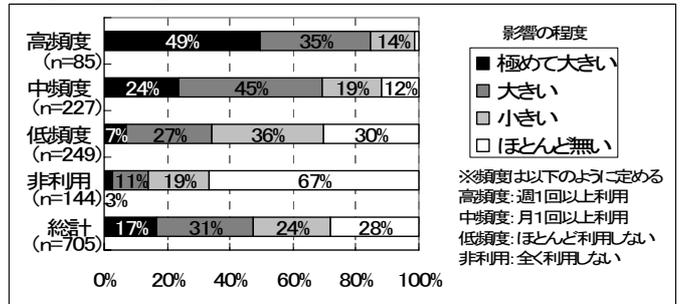


図2 鉄道休止による影響の大きさ（京福電鉄利用頻度別）

京福電鉄を高頻度に利用していた層ほど受けた影響は大きいと答えた。

鉄道非利用者でも、程度の差があるものの何らかの形で影響を受けたとする人が3割強存在している事がわかった。

4-2 京福電鉄利用頻度と代行バス利用頻度から見た影響

特に受けた影響が大きいと答えた京福電鉄高・中頻度利用者について、京福電鉄と代行バスの利用頻度の差から「利用減少」「利用消滅」「変化無し」層に分け（表2）さらに自動車保有の有無も含めた6種類に分類し、各層の特性、受けた影響を把握した。

表2 利用頻度変化分類

利用消滅	京福電鉄は利用していたが、代行バスは利用していない
利用減少	京福電鉄利用時よりも頻度は下がるが代行バスを利用している
変化無し	京福電鉄利用時と同じ頻度で代行バスを利用している

各層の年齢分布を見ると、「利用消滅（車保有）」層が特に高齢層が少なく、移動制約が低い層であると言え、車非保有層は全体的に高齢層の割合が高く、移動制約が高い層であると言える。

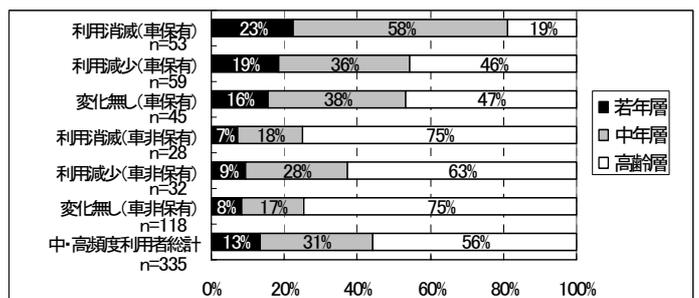


図3 利用頻度変化別の年齢層分布（京福電鉄高・中頻度利用者）

キーワード：公共交通、鉄道、アンケート調査、交通行動  
 連絡先：〒910-8790 福井市文京 3-9-1 TEL:0776-27-8608

表3 利用頻度変化別の影響（指摘率）（京福電鉄高・中頻度利用者）

		外出頻度 減少	目的地 変更あり	交通費 増加	交通時間 増加	行動範囲 縮小	運転機会 増加	送迎頼む 機会増加	送迎する 機会増加	外出心配 増加	総合的に 影響大
車 あ り	利用消滅	28%	46%	27%	20%	21%	47%	63%	55%	34%	54%
	利用減少	40%	44%	38%	28%	27%	63%	50%	60%	36%	77%
	変化無し	35%	33%	33%	51%	32%	49%	60%	43%	38%	66%
車 無 し	利用消滅	59%	48%	63%	28%	67%	/	83%	/	18%	87%
	利用減少	87%	52%	38%	60%	79%		75%		40%	90%
	変化無し	63%	42%	26%	46%	63%		73%		43%	75%
中・高頻度利用者 総計		51%	43%	33%	39%	47%	54%	65%	54%	38%	73%

① 「車保有者」層

「利用消滅」層は「総合的に影響大」とした人が半数以上いるものの他の層よりも比較的少ない。  
 「利用減少」層は「外出頻度減少」と「運転機会増加」が多く、「総合的に影響大」とした人も比較的多い。

② 「車非保有者」層

「利用消滅」層は高齢者が多く「送迎頼む機会増加」も多い、約9割が「総合的に影響大」と答えている。  
 「利用減少」層は他より高齢者が少ないが、「外出頻度減少」が特に多く「行動範囲縮小」も多い。  
 「変化無し」層の特性は「利用消滅」層と似ているが、「送迎頼む機会増加」は少なく、「総合的に影響大」とした人は他と比べてやや少ない。  
 「車非保有者」層は「車保有者」層よりも全体的に受けた影響が高く、特に「外出頻度減少」や「行動範囲縮小」の項目においてその差が顕著である。

これらを総括すると図4のようになる。

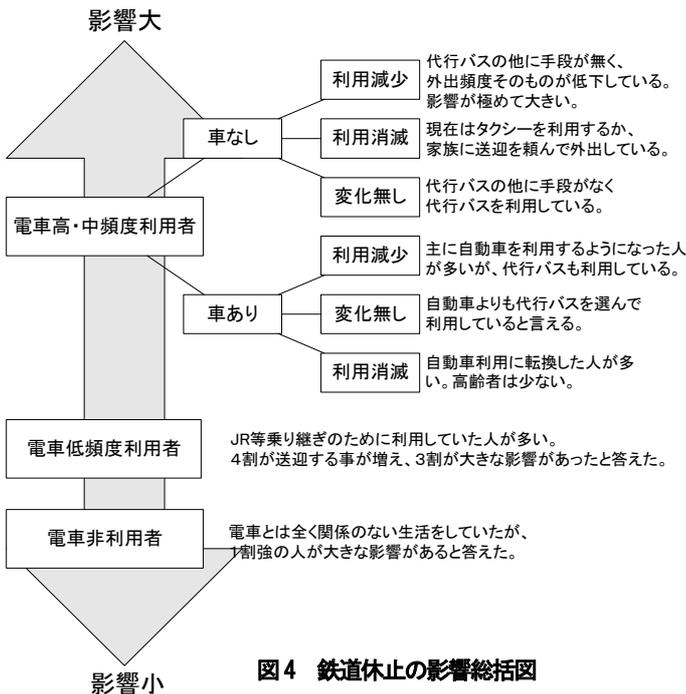


図4 鉄道休止の影響総括図

5. 鉄道休止による意識変化

鉄道再開後の調査で鉄道の必要性を聞いた。京福電鉄を高頻度で利用していた人ほど以前から鉄道の必要性を認識していた人が多い。  
 今まで鉄道に関心がなかった、あるいは不必要だと思っていた人へも鉄道に対する理解が広まっていると言える。

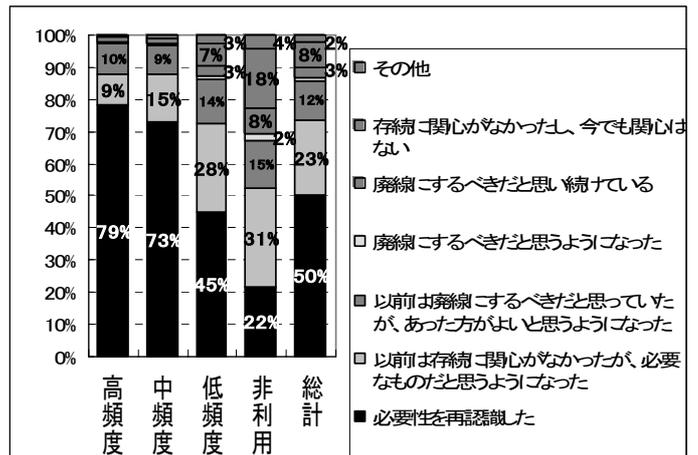


図5 京福電鉄利用頻度と鉄道存続に関する意識

6. まとめ

本研究では京福電鉄の利用頻度に着目し、鉄道休止が沿線住民に及ぼした影響を把握した。  
 その結果、程度の差はあるものの沿線住民の幅広い層に対して様々な影響があり、代行バスを利用できずに家族に送迎を依頼するようになった層や、外出頻度そのものが減少したりする層があり、その家族等へ間接的に鉄道休止の影響が及んでいることがわかった。  
 この様に、沿線住民が実際に影響を受けた事が、鉄道存続への合意形成のきっかけとなったものと思われる。

今後の課題として、鉄道再開後に行ったアンケート調査の結果とあわせて地域における鉄道の役割を明らかにしてゆく必要がある。