

# 地域住民からみたのと鉄道輪島線廃線の影響に関する研究\*

Analysis of the Influence from the Evaluation of the area after abolishing of Noto Railway Wajima line\*

宮崎耕輔\*\*・高山純一\*\*\*・中山晶一郎\*\*\*\*・藤原恵介\*\*\*\*\*

By Kousuke MIYAZAKI\*\*・Jun-ichi TAKAYAMA\*\*\*・Shoichiro NAKAYAMA\*\*\*\*・Keisuke FUJIWARA\*\*\*\*\*

## 1. はじめに

のと鉄道は1988年（昭和63年）3月25日、国鉄能登線を引き継いで誕生した第三セクターの地方ローカル鉄道である。その後、1991年（平成3年）9月1日、津幡～和倉温泉間が電化されたが、和倉温泉以北はまだ電化されていない。

地方ローカル鉄道は旧国鉄時代から採算性が悪く、第三セクターへ移行後もその傾向は変わらず経営収支を均衡させることは至難な課題であった。のと鉄道も例外ではなく、2001年（平成13年）3月31日にのと鉄道輪島線（穴水～輪島間20.4km）が廃止された。さらにその後の2005年（平成17年）3月31日には能登線（穴水～蛸島間61.0km）が廃止された。

さて、京福電気鉄道（福井県）が事故や休止によるバスに代行あるいは代替された結果、鉄道を利用して福井市の中心市街地に買い物などに出かけていた高齢者がそのモビリティを大幅に低下させ、通学の利便を考慮する高校進学者が進学先高校の選択を変更するなど沿線住民は予想以上に大きな影響を被ることになったという事例がある<sup>1)</sup>。

本研究の対象地域であるのと鉄道輪島線においても同様の状況になっていることが危惧されるところ

である。

また、国土交通省鉄道局長の行政運営上の検討会として発足した「地方鉄道問題に関する検討会」による2003年3月にとりまとめられた報告書<sup>2)</sup>によると、「地域にとって鉄道が不要と判断される場合には、廃止を決断することもやむを得ないものとされ、自ら負担して維持するのか、それとも廃止するのかは地域で判断すべき」というスタンスが明確になっている<sup>3)</sup>。

そこで、本研究では、のと鉄道輪島線が廃止されおよそ2年が経過した平成15年9月に実施した地域住民に対するアンケート調査結果をもとに、のと鉄道輪島線の廃線についての影響を明らかにすることを目的とする。また、のと鉄道輪島線の廃止という選択に対する評価についても明らかにすることを目的とする。

第2章では調査対象地区である沿線地域の概要を整理し、第3章では今回実施したアンケート調査の概要を整理し、第4章でアンケート調査結果の概要および分析を行い、のと鉄道輪島線の廃止の影響評価を行う。

## 2. 調査対象地区の概要

本研究の調査対象地区は、図-1に示すとおり、能登半島の北部に位置している。今回の調査対象とした地区は、廃止されたのと鉄道輪島線の末端である輪島地区とのと鉄道輪島線の起点であり、七尾線と能登線の分岐ともなっている穴水地区である。

## 3. アンケート調査の概要

本研究で実施したアンケート調査は代替路線バスの評価・検証に関する調査である。このアンケート

\*キーワード：公共交通計画、交通計画評価

\*\*学生員，修（工），金沢大学大学院自然科学研究科（石川県金沢市小立野2-40-20，TEL 076-234-4615，FAX 076-234-4632）

\*\*\*正員，工博，金沢大学大学院自然科学研究科（石川県金沢市小立野2-40-20，TEL 076-234-4613，FAX 076-234-4632）

\*\*\*\*正員，博（工），金沢大学大学院自然科学研究科（石川県金沢市小立野2-40-20，TEL 076-234-4614，FAX 076-234-4632）

\*\*\*\*\*非会員，高岡市役所（富山県高岡市広小路7-50，TEL 0766-20-1111）

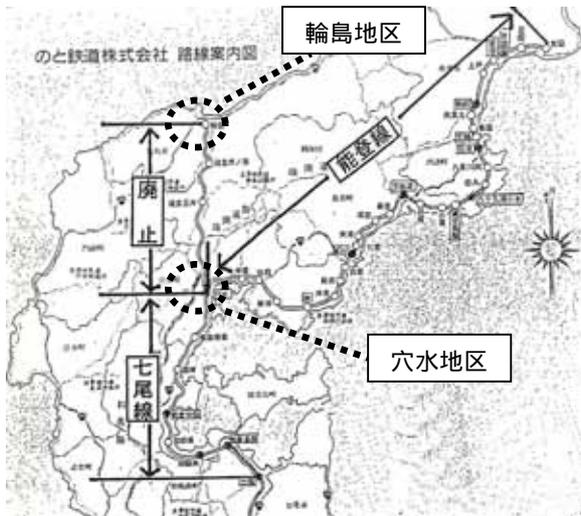


図 1 対象地区の概況図

調査は鉄道を廃線し、代替路線バスを運行したことに対する鉄道沿線住民、輪島商工会議所会員の評価・検証を調査するものである。調査対象地区はのと鉄道輪島線の穴水～輪島地区である。調査日時は平成15年9月であり、バス利用者アンケート、穴水・輪島沿線住民アンケート、輪島商工会議所会員アンケートの三種類のアンケート調査を行った。各アンケートの総配布数、回収枚数、回収率は表-1に示す。

なお、本稿では、紙面の都合上、調査内容が等しい穴水・輪島沿線住民アンケートと輪島商工会議所会員アンケート（以下、地域住民アンケートと記す）の二種類のアンケートについての分析結果を紹介する。バス利用者アンケートについては講演時に紹介する。

表 1 アンケート総配布枚数・回収枚数・回収率

	総配布枚数	回収枚数	回収率
バス利用者	325 枚	84 枚	25.8%
穴水・輪島沿線住民	6,800 枚	1,578 枚	23.2%
輪島商工会議所会員	1,000 枚	415 枚	41.5%
全体	8,125 枚	2,077 枚	25.6%

#### 4. 地域住民アンケート調査結果の概要

##### (1) 回答者属性

今回のアンケート調査で得られた回答者の属性は次のとおりである。

性別は、輪島地区は男性、女性ともに約50%、穴水地区は男性約45%、女性約55%、輪島商工会議所会員は男性、女性ともに約50%であった。全体では男

性約49%、女性約51%であった。

年齢階層は、輪島地区は20～49歳が約40%で最も多く、ついで50～64歳の約30%、65歳以上の約21%であった。穴水地区は65歳以上が約37%と最も多く、ついで50～64歳の約34%、20～49歳の約27%であった。輪島商工会議所会員は、20～49歳が約58%と最も多く、ついで50～64歳の約33%、65歳以上の約8%であった。

職業は、輪島地区は主婦の約26%が最も多く、ついで会社員の25%、自営業の約21%であった。穴水地区は無職の約27%が最も多く、ついで自営業の約23%、主婦の約19%であった。輪島商工会議所会員は卸・小売業が約20%と最も多く、ついで飲食・サービス業が約19%、製造業が約16%であった。

##### (2) 利用頻度からみた影響

のと鉄道輪島線廃止後の代替路線バスの利用状況は図-2に示すとおり、ほとんど利用されていない状況である。また、廃止前ののと鉄道輪島線の利用頻度別代替路線バスの利用頻度を整理すると（表-2）、約77%が廃止前の鉄道利用と同程度の利用頻度になっており、利用頻度が増加した人は約10%、減少した人は約13%となっている。また、廃止前の鉄道の利用頻度別に代替路線バスの利用頻度をみたものが図-3で、廃止前ののと鉄道を「毎日利用していた人」の約43%が現在の代替路線バスの「利用なし」へと変わっている以外は、廃止以前の鉄道の利用頻度と大きく変わらない頻度となっている。ま

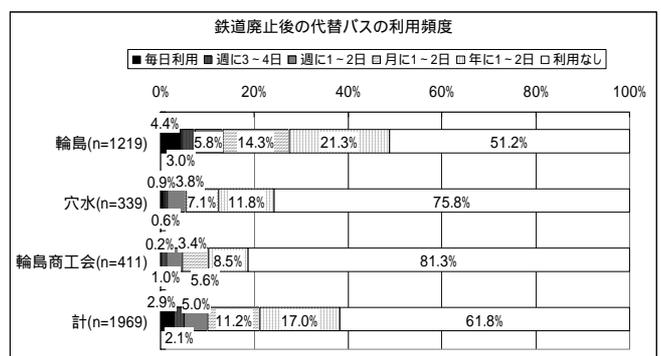


図 2 鉄道廃止後の代替路線バス利用頻度

表 2 廃止前の鉄道と代替路線バスの利用頻度比較

	回答数(票)	構成比
以前よりも増加	198	10.1%
同程度	1,502	76.6%
以前よりも減少	260	13.3%
計	1,960	100.0%

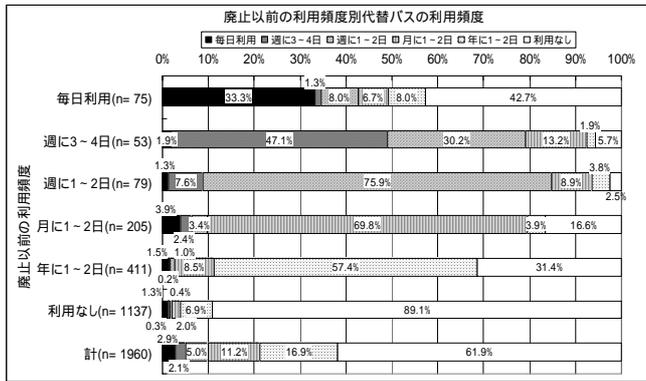


図 3 廃止前の利用頻度別代替路線バスの利用頻度

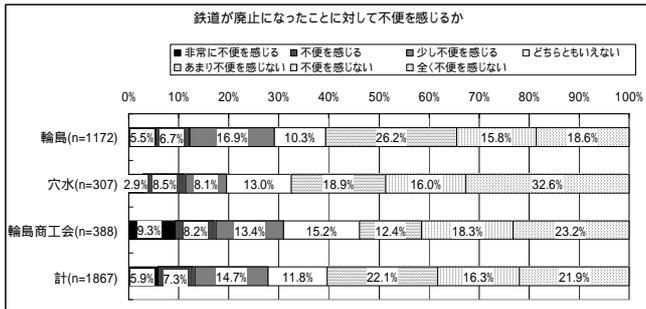


図 4 鉄道廃止による不便を感じるか

た、廃止前ののと鉄道を「毎日利用していた人」は全体の約3%であることを考えると、全く利用しなくなった人は約1.2%であり、大勢に大きな影響を及ぼしているとはいえないが、利用者離れが見受けられる。

### (2) 鉄道廃止による直接的な影響

のと鉄道輪島線が廃止になったことによる不便や不満を感じるかどうかを聞いたところ、大半は影響がないと回答しているが、鉄道の末端である輪島の沿線住民の方が、穴水の沿線住民よりも不便になったと思う人が多い。

### (3) 鉄道廃止による間接的な影響

#### a) 普段の生活について

運転免許を持たない高齢者や子どもたちへの影響が出ていると思うかどうかについては、輪島商工会議所会員や輪島の沿線住民は「どちらともわからない」がもっとも多くなっているが、穴水の沿線住民は「バスの方が気軽に外出できる」と感じている人が約43%と最も多い。さらに、輪島商工会議所会員は、バスよりも鉄道の方が外出しやすかったと感じている人（約34%）が多いが、輪島（約36%）や前出の穴水の沿線住民はバスの方が外出しやすいと感じている人が多い。

### また、あなた自身の普段の生活において外出に影

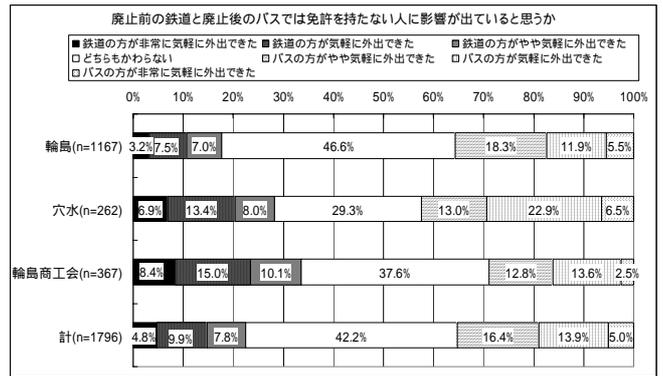


図 5 鉄道の廃止による免許非保有者への影響

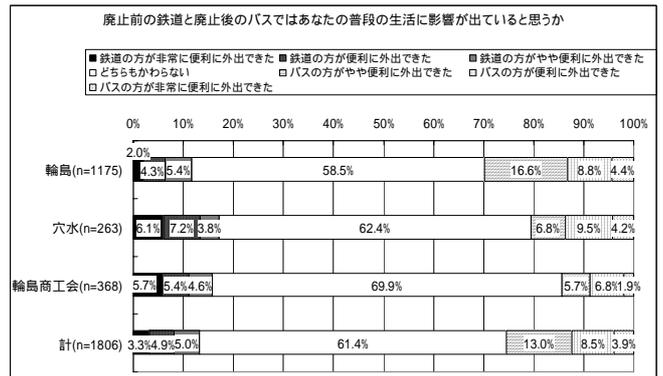


図 6 鉄道の廃止による自分の日常生活への影響

響が出ているかどうかについては、どの属性も「どちらともわからない」が半数以上を占めている。また、鉄道とバスとを比較すると、輪島や穴水の沿線住民は、「鉄道が便利だった」と回答する人（輪島：約12%、穴水：約17%）よりも「バスが便利」だと回答する人（輪島：約30%、穴水：約21%）の方が多いが、輪島商工会議所の方は、ほぼ拮抗している（鉄道：約16%、バス：約14%）。

この結果から、輪島商工会議所会員と、輪島や穴水の沿線住民とでは、鉄道の廃止に関する意識が異なっていることがわかる。

#### b) 街のイメージについて

鉄道の廃止によって過疎化がいつそう進んだという印象を持ったかどうかについては、どの属性も進んでいると感じており、輪島の沿線住民で約48%、穴水の沿線住民で約55%、輪島商工会議所会員で約63%となっている（図 - 7）。

また、鉄道の廃止によって都市部からいつそう遠い地域になったという印象を持ったかどうかについても同様に、どの属性も遠くなったと感じており、輪島の沿線住民で約43%、穴水の沿線住民で約50%、輪島商工会議所会員で約61%となっている（図 - 8）。

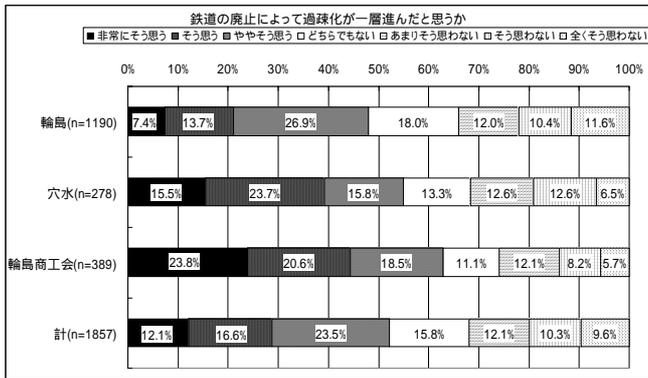


図 7 鉄道の廃止による過疎化の進行

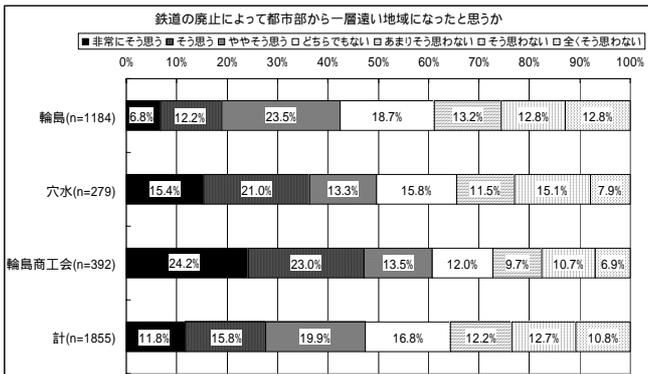


図 8 鉄道の廃止による都市部からの遠距離感

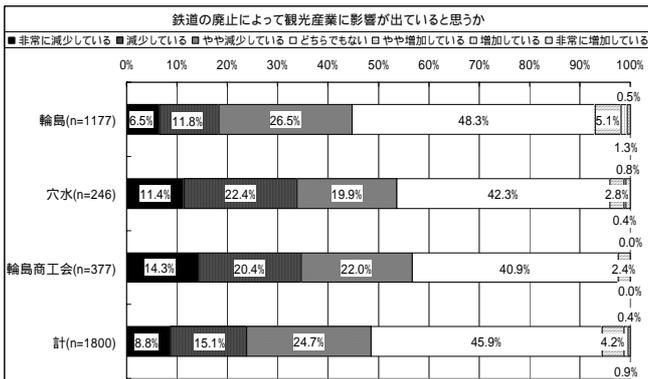


図 9 鉄道の廃止による観光産業への影響

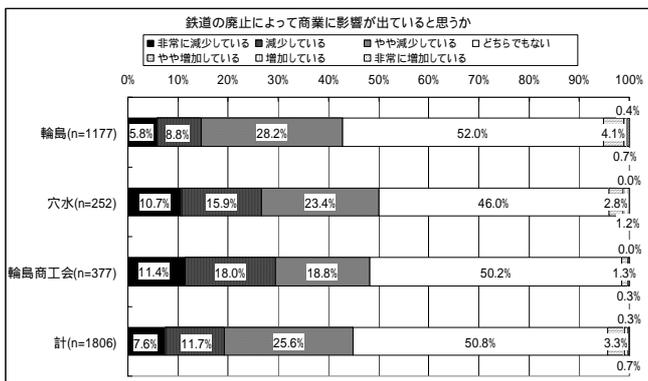


図 10 鉄道の廃止による地域の活性化への影響

c) 観光や地域の活性化について

鉄道の廃止によって観光客や土産物屋の売上げに影響が出たと思うかどうかについては、どの属性も影響が出ているとどちらでもないが拮抗しており、影響が出ているに着目すると、輪島の沿線住民で約

45%、穴水の沿線住民で約54%、輪島商工会議所会員で約56%となっている(図-9)。

一方、買物に来る人の数や商店街の活気に影響が出ていると思うかどうかについては、どの属性も影響が出ているとどちらでもないが拮抗しており、影響が出ているに着目すると、輪島の沿線住民で約43%、穴水の沿線住民で約50%、輪島商工会議所会員で約48%となっている(図-10)。

5. まとめ

本研究の成果は以下のように整理できる。

代替路線バスの利用は少なく、廃止前ののと鉄道の利用頻度と比較しても大差なく利用されていることがわかった。そのため、鉄道の廃止に伴う影響を受けていると感じている地域住民は少なかった。

また、間接的に鉄道廃止の影響を受けているかどうかについては、輪島商工会議所会員は免許非保有者は鉄道よりもバスの方が不便であると感じているのに対し、輪島や穴水の沿線住民は、むしろバスの方が便利ではないと感じている。

本稿では紙面の都合上、地域住民アンケート結果を中心に紹介したが、講演時にはバス利用者アンケート結果についても紹介する。

なお、本研究は、(社)北陸経済調査会 平成15年度受託調査研究として行われた研究成果の一部である。ここに記して謝意を示す。

参考文献

- 1) 今城光英：地方鉄道の維持と費用負担，運輸と経済，第64巻，第3号，pp.15-22，2004年3月。
- 2) 地方問題に関する検討会：地方鉄道復活のためのシナリオ-鉄道事業者の自助努力と国・地方の適切な関与-，(財)運輸政策研究機構ホームページ，<http://www.jterc.or.jp>，2003年3月。
- 3) 深山剛：地方鉄道の現状と課題，運輸と経済，第64巻，第3号，pp.23-29，2004年3月。
- 4) 高山純一，中山晶一郎，藤原恵介，柳澤友樹：規制緩和後における能登地域の今後の公共交通のあり方についての調査研究，土木学会中部支部研究発表会講演概要集，pp.331-332，2004年3月。