

# 鉄道廃線前後における沿線住民の 交通行動・意識変化に関する基礎的研究

國定 精豪<sup>1</sup>・山崎 基浩<sup>2</sup>・加知 範康<sup>3</sup>

<sup>1</sup>非会員 公益財団法人 豊田都市交通研究所 主席研究員 (〒471-0026 豊田市若宮町1-1)

E-mail: kunisada @ttri.or.jp

<sup>2</sup>正会員 公益財団法人 豊田都市交通研究所 主席研究員 (同上)

E-mail:yamazaki@ttri.or.jp

<sup>3</sup>正会員 公益財団法人 豊田都市交通研究所 主任研究員 (同上)

E-mail: kachi @ttri.or.jp

本研究では、鉄道の廃線前後の「住民の意識や行動の変化」について、何らかの影響を受けたと想定される地域住民へのアンケート調査結果から明らかにする。ここでは平成16年4月に廃線となった名鉄三河線の猿投駅から西中金駅までの区間を事例として取り上げ、現在の末端駅の猿投駅周辺の猿投地区、旧広瀬駅周辺の石野地区、以前より鉄道がなかったその先の足助地区の一部住民を対象に、廃線となった鉄道が運行されていた平成15年当時と平成23年現在を比較するための事前ヒアリング調査およびアンケート調査を実施し、その結果を用いて、①鉄道が運行されていた当時(平成15年頃)と廃線後(平成23年頃)の地域住民の意識や行動の変化の地域差を考察するとともに、②一般的にみた鉄道とバスに対する意識の差違について考察し、鉄道廃線前後の住民の意識や行動の変化の実態を明らかにした。

**Key Words :** *Railroad, Bus line, A local change*

## 1. はじめに

### (1) 背景

公共交通に関するさまざまな法制度改革が進められる昨今、地方鉄道において不採算路線の廃止が相次ぎ、廃止代替手段として地方自治体がバスを運行するという事例が多々見られる。愛知県豊田市においても、市の中心部(豊田市駅)から北東部へ伸びる名鉄三河線(山線)の猿投駅から西中金駅までの8.6km区間(レールバス区間)が平成16年4月1日に廃線となり、代替手段として路線バスが運行されるようになった。

同鉄道沿線では、廃線が事業者から伝えられた時点から存続運動とともに廃止代替手段の検討が自治体と地域住民によって進められ、その結果、廃線と同時に運行開始した路線バスのサービス水準および運賃は、鉄道とほぼ同等に設定<sup>1)</sup>された。その後、運行ルートは改善され、まず愛知環状鉄道の四郷駅まで延長されたのち、現在では名鉄豊田線の浄水駅(厚生病院=総合病院)まで延長され、運行頻度においては、廃線直前の鉄道の運行頻度よりも高い水準となっている。

### (2) 目的

駅舎や駅前広場、線路敷きといったインフラを伴う鉄道は、地域住民にとってまちの一部を構成する要素で

あると考えられる。また交通手段としては、道路交通に比して速達性・定時性といった面で有利である。そのような鉄道が廃止されバスに替わったことは、沿線地域住民の意識や生活行動、まちの状況に少なからず影響を及ぼしたのではないかと考えた。それら変化を明らかにすることは、軌道系・道路系それぞれの公共交通がまちづくりに与える影響を知るための重要な知見となり、また今後、鉄道が廃線となるような類似した地区における交通サービスとまちづくりのあり方検討の一助となるのではないだろうか。

そこで本研究では、豊田市において廃止された鉄道の影響を受けていると考えられる3地区を対象にヒアリング調査およびアンケート調査を実施し、その結果を用いて、①鉄道が運行されていた当時(平成15年頃)と廃線後(平成23年頃)の地域住民の意識や行動の変化の地域差を考察するとともに、②一般的にみた鉄道とバスに対する意識の差違について考察し、鉄道廃線前後の住民の意識や行動の変化の実態を明らかにする。

### (3) 対象地区の選定

調査対象地区は、表-1.1に示す3地区とした。これらはそれぞれ同じ鉄道路線の影響を異なった形で受けていたであろう地区である。猿投地区は現在の末端駅の猿投駅周辺であり、都市部への鉄道は今も存在している、旧広瀬駅周

辺の石野地区は、当該路線の便益を最も多く受けていた地区と言える、以前より鉄道がなかったその先の足助地区は、西中金駅までバスや送迎により鉄道を利用していた地域であり、現在は代替バスによって乗り換えせずに都市部や大型病院まで行くことができるようになった。

表-1.1 対象地域（対象の3地区）

今回対象の地域(3地区)	地区の概要
猿投地区	現在も豊田市の中心部とつながる鉄道の終着駅付近の地区
石野地区	鉄道（レールバス）が運行していた当時は終着駅を含め数駅が地区内にあったが、現在はバスの運行に変わった地区
足助地区	鉄道（レールバス）運行時も、その終着駅より先にある地区で、バスなどを乗り継がないと鉄道（レールバス）を利用することができなかった地区

## 2. アンケート調査の実施

### (1) アンケート対象地区と配布数と回収枚数

アンケート調査票を配布した地区（猿投地区、石野地区、足助地区）の周辺を図-2.1 に、地区毎の配布数および実施時期を表-2.1 に示す。

### (2) アンケート調査の概要

アンケート調査の概要を表-2.2 に示す。平成 23 年 11 月に猿投地区で調査を開始し、平成 24 年 3 月までの期間で石野地区および足助地区の調査を完了した。

アンケート調査の目的は、鉄道廃線前後の意識の違いや行動の違いを確認することや、鉄道とバスの違いについて住民の意識などを確認することである。また 3 地区では意識や行動の違いがあると考えられ、その違いを明らかにすることも重要であると考えた。

### (3) アンケート対象地区の住民意識の想定（仮説）

調査実施前に自治区代表者等へのヒアリングから想定した各地区の住民意識は、以下のとおりであった。

- a) 猿投地区では利用者としてのデメリットを住民自身は感じていない（都心部へ行く鉄道の路線は残っており、郊外部への利用は以前より少なかったため）が、地区内にある運動公園利用者の移動の心配や、地域内の車の通行量の増加を懸念している。すなわち住民にとって直接的な影響は少なく、郊外部へ（郊外部から）の来訪者（通過交通）の影響を問題視している。
- b) 石野地区は、鉄道の廃線を不便あるいは残念と感じる住民と、現状のバスの利便性を以前より高く評価する住民が混在していると考えられる。鉄道への愛着と、バスの利便性を考えている。

- c) 足助地区は、バスが直通となった利便性を評価する住民が存在するとともに、乗り継いで利用していた鉄道の廃線を残念と感じる住民が混在する。都市部への利便性は、現在の方が高いと評価する。
- d) その他として、車依存度の高さもあり、3地区とも影響を大きく感じてはいない住民も多数存在すると考えられる。

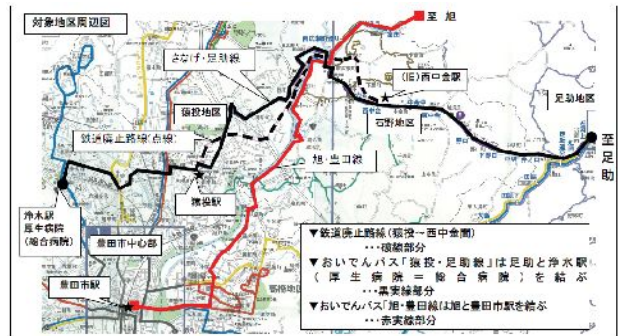


図-2.1 調査票配布地区（猿投地区、石野地区、足助地区）

表-2.1 地区毎のアンケート配布数と回収数

地区	アンケート配布数 (回収数)
猿投地区 現在の鉄道の終着駅となっている地区	配布：170部 (回収：102部)
石野地区 鉄道（レールバス）廃線により 鉄道からバスに変わった地区	配布：187部 (回収：96部)
足助地区 鉄道がなく、鉄道駅へバスなどで アクセスしていた地区	配布：210部 (回収：114部)

表-2.2 アンケート調査の概要

項目	内容
調査日等	配布：平成 23 年 11 月～平成 24 年 2 月 回収：平成 23 年 12 月～平成 24 年 3 月
調査対象者	①対象路線が廃線となった現在も鉄道の終着駅となった猿投駅付近の猿投地区にある井上自治区的全組長の全世帯へ2部 ②鉄道の廃線により鉄道駅が無くなった石野地区にある4自治区的全世帯へ1部 ③鉄道の廃線前から鉄道終着駅の先にある足助地区で比較的鉄道を利用している4自治区的全世帯へ1部
主な調査項目	・個人属性、鉄道廃止前後の移動目的・手段・頻度 ・鉄道とバスに対するイメージの違い ・鉄道廃止前後の街の賑わいの変化 ・鉄道廃線に対する賛否
配布方法	地区の代表者へ直接配布
回収方法	返信用封筒による郵送で個別に回収
配布枚数	567枚（詳細は表-1.1による）
回収枚数	312枚（回収率：55%）

### 3. アンケート結果とその分析

#### (1) 回答者の属性

回答者の属性を図-3.1、表 3.1～2 にまとめた。なお、配布対象者の抽出方法がそれぞれ異なるため、集計結果は地区の特性を示すものではない。

まず、年齢構成は図 3-1 に示しているが、3 地区合計では、65歳以上の高齢者が103人で、65歳未満が204人、回答者の33.6%が65歳以上の高齢者（平均年齢57歳）であった。地区別に見ると石野地区の回答者は高齢者率がその他の地区より高く45.2%（平均年齢63歳）であった。猿投地区の高齢者率は26.0%（平均年齢53歳）、足助地区は30.7%（平均年齢56歳）であった。性別については男女同数であった。

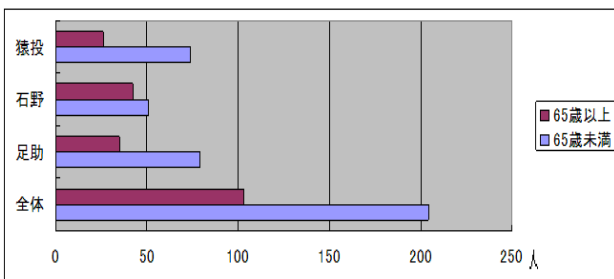


図 3-1 回答者の年齢構成

自動車免許保有の状況は表-3.1 のとおりであるが、山間部へ行くにつれて、回答者の自動車免許保有割合が高くなっている。

表-3.1 自動車免許保有の状況

地区	自動車免許保有率
猿投地区	8.2%
石野地区	8.4%
足助地区	8.9%
3地区全体	8.5%

次に、現在と平成15年時点の職業について、たずねた結果を表-3.2 に示す。石野地区、足助地区は回答者の年齢が比較的高いため、8年経過したことによる定年者の増加により会社員が減り、その他が増えていると考えられる。

#### (2) 自宅から最寄り駅やバス停までの距離

自宅から最寄り駅やバス停までの距離は図-3.2 のとおりであるが、全体的にみると鉄道廃止前にあった駅やバス停までの距離より、バスの整備が進んだ現在の方が2割程度駅やバス停までの距離が近くなっている。

猿投地区は、鉄道廃線前後で鉄道駅やバス停までの距離に大きな変化はない。石野地区・足助地区ともに鉄

道廃線後にバス路線が整備されてきており、バス停までの距離が近くなっている。

表-3.2 職業など（平成23年現在と平成15年当時）

	平成23年(現在) <単位:人>		平成15年(当時) <単位:人>	
	現在	当時	現在	当時
<b>全体</b> 312人				
0. 中学生		3	0. 中学生	3
1. 高校	3	3	1. 高校生	2
2. 専門学校・大学	3	3	2. 専門学校・大学	3
3. 会社員	90	3	3. 会社員	108
4. 主婦	92	4	4. 主婦	74
5. 自営業	39	5	5. 自営業	34
6. その他	76	6	6. その他	44
7. 無回答	9	7	7. 回答無	44
<b>猿投地区</b> 102人				
0. 中学生		0	0. 中学生	0
1. 高校	0	0	1. 高校生	0
2. 専門学校・大学	0	0	2. 専門学校・大学	0
3. 会社員	38	3	3. 会社員	37
4. 主婦	38	4	4. 主婦	30
5. 自営業	9	5	5. 自営業	8
6. その他	15	6	6. その他	7
7. 無回答	2	7	7. 回答無	20
<b>石野地区</b> 96人				
0. 中学生		1	0. 中学生	1
1. 高校	1	1	1. 高校生	1
2. 専門学校・大学	1	2	2. 専門学校・大学	1
3. 会社員	19	3	3. 会社員	28
4. 主婦	24	4	4. 主婦	22
5. 自営業	13	5	5. 自営業	14
6. その他	33	6	6. その他	22
7. 無回答	5	7	7. 回答無	7
<b>足助地区</b> 114人				
0. 中学生		2	0. 中学生	2
1. 高校	2	1	1. 高校生	1
2. 専門学校・大学	2	2	2. 専門学校・大学	2
3. 会社員	33	3	3. 会社員	43
4. 主婦	30	4	4. 主婦	22
5. 自営業	17	5	5. 自営業	12
6. その他	28	6	6. その他	15
7. 無回答	2	7	7. 回答無	17

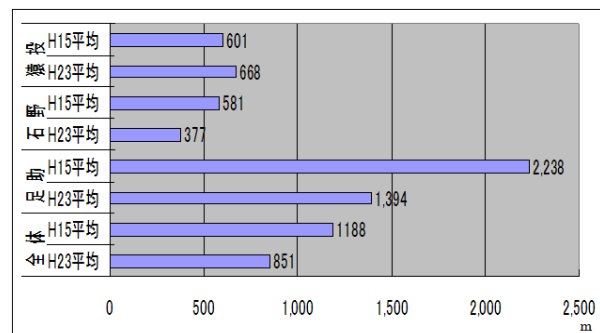


図-3.2 駅やバス停までの距離

#### (3) 自宅から一番多い外出目的

自宅から一番多い外出目的について、図-3.3 と図-3.4 にまとめた。3地区全体をみると、通勤・買物・通院の外出目的が増えているが、特に買物と通院の割合が増加している。アンケート対象年齢が全体的に高いこともあり、定年を迎えたことによる通勤の減少に伴い、買物や通院が増えたと考えられる。

地区別にみると、回答者の平均年齢が低い猿投地区は、通勤目的での移動が増加している。ただし、学生の回答者いなかったため通学の回答が0人となっている。

石野地区は、アンケート対象年齢がもっとも高く、

定年退職によると考えられる通勤の減少が3地区の中で一番多くなっている。また、バスが総合病院へ直通となったことや、高齢者が多いことで通院が増加（割合・数量とも）となったと考えられる。

足助地区は、通院の増加が3地区の中で一番多くなっており、石野地区同様、代替バスのサービス向上が大きく寄与していると考えられる。また、通勤は減少していること、買物の移動が増加していることは、石野地区と同様の傾向である。

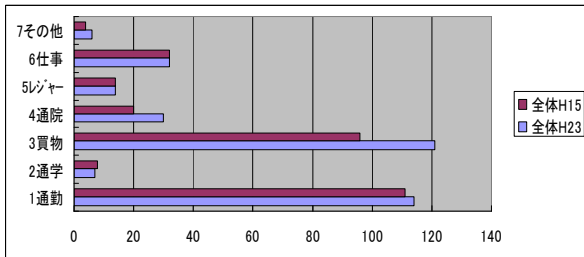


図-3.3 全地区の外出目的

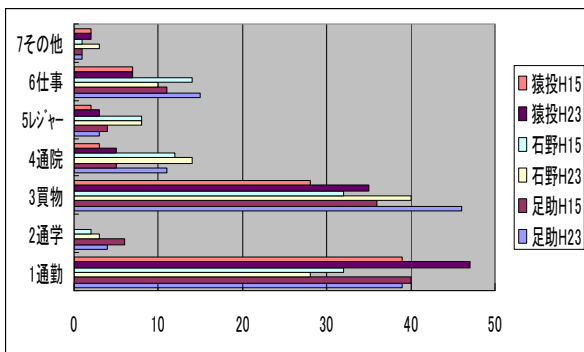


図-3.4 地区別の外出目的

#### (4)猿投～西中金間の廃線前後のバスや鉄道の利用頻度

猿投～西中金間の廃線前後のバスや鉄道の利用頻度について、図-3.7から図-3.10にまとめた。

全地区の平成15年当時の利用と平成23年の利用の変化を比べてみると、現在も運行中の猿投～梅坪間の鉄道区間（図-3.7の①）の利用が減少している。これは猿投～西中金間の鉄道（レールバス）の廃線の影響であると考えられる。鉄道の代替手段となったバス（図-3.7の②）は鉄道と比較すると利用が減少している。

地区別にみると、猿投地区（図-3.8）は、回答者のみの平均利用回数としては全て増加しているが、無回答者は利用しないと仮定すると公共交通の利用は減少していると考えられる。

石野地区（図-3.9）は猿投～梅坪間（図-3.9の①）の路線の利用が大幅に減少している。これは石野地区から猿投までの鉄道（レールバス）が廃線となったことが大きく影響していると考えられる。またバス路線のさな

げ・足助線（図-3.9の②）は猿投～梅坪間（図-3.9の①）を補う部分もあり、猿投～梅坪間（図-3.9の①）の減少が大きくなったと考えられる。また、代替バス路線のさなげ・足助線（図-3.9の②）は鉄道と比べ2～3割の減少となっている。これは公共交通が鉄道からバスに変わったが、バス利用に対する抵抗から車の利用が増えたことも理由として推察される。この地区はその他にバス路線の旭・豊田線（図-3.9の③）もあるが、この路線は豊田市駅へ直通していることもあり、以前の名鉄バスより利用が増加している。

足助地区は、（図-3.10の②）の廃線となった鉄道とそれを補うバスの比較（特に回答者）は大きく増加している。これはバスが足助地区から豊田市中心部（鉄道駅など）へ直通で運行となったことが大きく寄与していると考えられる。

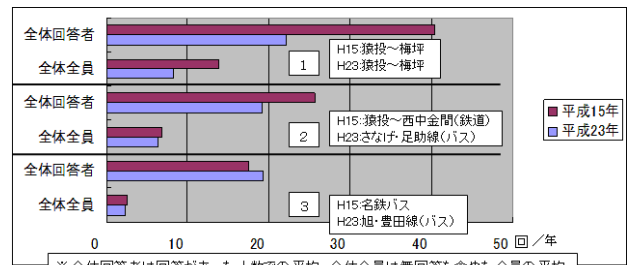


図-3.7 猿投～西中金間の廃線前後のバスや鉄道の利用頻度 (3地区全体, 年間の平均回数)

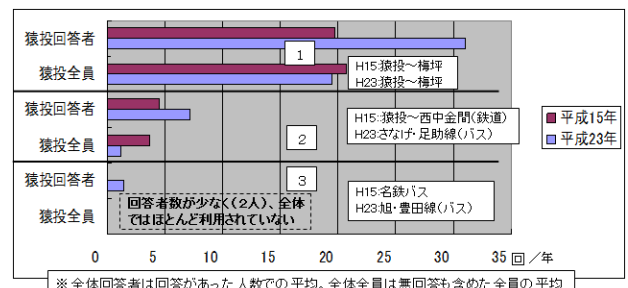


図-3.8 猿投～西中金間の廃線前後のバスや鉄道の利用頻度 (猿投地区, 年間の平均回数)

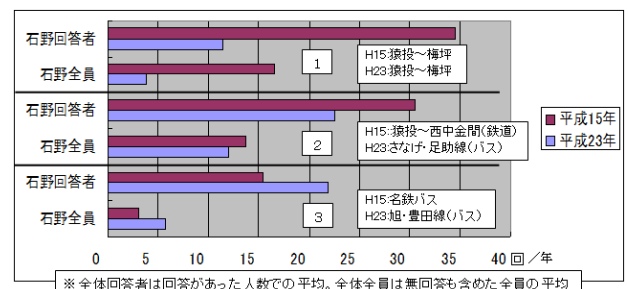


図-3.9 猿投～西中金間の廃線前後のバスや鉄道の利用頻度 (石野地区, 年間の平均回数)



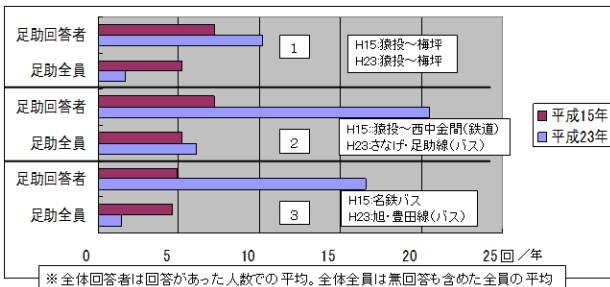


図-3.10 猿投～西中金間の廃線前後のバスや鉄道の利用頻度 (足助地区、年間の平均回数)

### (5) 一般的な鉄道とバスに対するイメージについて

一般的な鉄道とバスに対するイメージについて、表-3.3にまとめた。

まず、全般的に鉄道の評価が高く、特に安全性・快適性や環境面での評価が高い。通院については、現状路線が病院へ直行しているためか鉄道と比べ遜色がない。石野地区では鉄道・バスともに評価が一番高くなっており(表中ではバスは足助地区と同点だが0.02上回っている)、公共交通への期待が高いことが推察される。

表-3.3 一般的な鉄道とバスに対するイメージ

<(5すごくそう思う、4そう思う、3普通、2そう思わない、1まったく思わない)※小数点第2位四捨五入。標準点は3点>

	全体 鉄道	全体 バス	猿投 鉄道	猿投 バス	石野 鉄道	石野 バス	足助 鉄道	足助 バス
(1)車両に愛着がある	3.2	2.6	3.2	2.4	3.5	2.8	2.9	2.7
(2)車両の乗り心地は良い	3.2	2.8	3.2	2.6	3.3	2.8	3.2	3.0
(3)混雑時(立たなくてはいけない時)は乗りたくない	3.2	3.6	3.2	3.6	3.1	3.5	3.4	3.8
(4)雨の日は乗りたくない	2.8	3.2	2.9	3.3	2.8	3.2	2.9	3.1
(5)荷物を多く持っている時は乗りたくない	3.3	3.7	3.2	3.6	3.3	3.7	3.5	3.6
(6)家族や仲間と複数で乗ると楽しい	3.4	3.1	3.5	3.0	3.5	3.1	3.4	3.1
(7)運賃はサービスの割に安い	2.9	2.7	2.6	2.6	3.0	2.8	2.9	2.7
(8)乗り場(バス停・駅)が遠いと利用したくない	3.8	3.9	3.9	4.1	3.7	3.8	3.8	3.8
(9)通勤(または通学)時の手段として便利だ	3.5	3.2	3.6	3.0	3.8	3.4	3.2	3.1
(10)通院時の手段として便利だ	3.1	3.2	2.9	3.0	3.4	3.6	2.9	3.2
(11)買物時の手段として便利だ	2.8	2.7	2.9	2.4	3.1	3.0	2.6	2.7
(12)娯楽時(レジャー・旅行)の手段として便利だ	3.3	2.9	3.4	2.9	3.4	3.0	3.1	2.9
(13)乗り場(バス停・駅構内)で待っている空間が嫌だ	3.1	3.4	3.0	3.4	3.1	3.4	3.2	3.4
(14)乗り場(バス停・駅構内)で待っている時間が嫌だ	3.2	3.5	3.1	3.5	3.2	3.5	3.3	3.5
(15)乗り継ぎが便利だ	3.0	2.5	3.1	2.4	3.1	2.6	2.8	2.6
(16)街の渋滞が減る(なくなる)	3.5	3.0	3.5	2.9	3.4	2.9	3.5	3.1
(17)安全な乗り物だ	3.8	3.0	3.7	2.8	3.9	3.0	3.7	3.3
(18)街の自然環境にとって良い	3.6	3.1	3.7	2.9	3.6	3.0	3.6	3.2
(19)街の中にある風景としての良さを感じる	3.4	3.0	3.4	2.9	3.6	3.0	3.3	3.0
(20)車窓からの眺めの良さを感じる	3.5	3.0	3.4	2.9	3.8	3.1	3.4	3.0
(21)街を活気づけている	3.3	3.0	3.2	2.9	3.6	3.1	3.1	3.1
(22)街の観光にとって良い	3.3	3.1	3.2	2.9	3.5	3.1	3.3	3.2
*合計(平均値)	3.2	2.8	3.1	2.7	3.3	2.9	3.0	2.9

\*合計(平均値)の値はネガティブな質問(3)(4)(5)(8)(13)(14)を逆数(例:3.6→2.4)として集計している

個別にみると、表-3.3の(1)の「車両への愛着がある」については、足助地区にはもともと鉄道がないためか鉄道への愛着が比較的低くなっている。

表-3.3の(10)の「通院時の手段として便利だ」については、現在のバス(さなげ・足助線)の利便性が高いためか、鉄道よりバスの評価の方が高くなっている。

表-3.3の(11)の「買物時の手段として便利だ」については、足助地区には鉄道がなく、昔から買い物に利用できる公共交通がバスであったためか、バスの評価の方が高くなっている。

表-3.3の(21)の「街を活気づけている」については、上記(11)と同様に、足助地区にはもともと鉄道がなく、バスのみが地域内を運行しているためか、鉄道と同等の評価をしている。

合計点をみると、石野地区と足助地区の今回の回答者は、高齢者が多いことや、中山間地域にあって免許の非保有者が1割を超えることが影響しているためか、バス全般の評価が他の地区に比べて高くなっている。石野地区と足助地区では、今後、地域の公共交通としてバスへの期待が高いと考えられる。

### (6) 鉄道廃線前後の街の変化について

鉄道廃線前後の街の変化について、表-3.4にまとめた。全体的には、全ての項目で標準以下であり、鉄道が廃止された地区の周辺の評価は鉄道廃線前の方が高い。商店の衰退はもとより、次節に示す自由記述意見からバスの運行による道路交通の流れの妨げにより道路交通の流れが悪くなったと感じていることがうかがえ、これらが理由と考えられる。

地区別にみると、猿投地区は、3地区の平均値以上(全体の2番目)であり、利用する方面(都心部行き)の鉄道が現在も残っていることがあまり低い評価にはならなかった理由と考えられる。

石野地区は、全般的に低く、鉄道(レールバス)廃止に対するマイナスイメージが強く感じられた。しかしながら現実的な公共交通としてバスの運行改善にも力をいれており、鉄道への思いの強さとは別に、今後はバスに頼らなければならないと感じていると考えられるが、その他にも鉄道(レールバス)の廃線(駅が消滅したこと)により商店が衰退したと強く感じていることもあり、これらの理由によって3地区の中で一番評価が低くなったと考えられる。

足助地区は、3地区の中でほとんどの項目で高い評価となっているが、以前よりも現在の方がバスの運行が便利になり、中心部方面や病院にも直通で行けるようになったことが理由と考えられる。また複数の鉄道駅へも直通で行けるようになったことも高い評価につながったと考えられる。

表-3.4 鉄道（レールバス）廃線前後の街の変化

	全体	猿投 地区	石野 地区	足助 地区
(1) 現在の方が商業施設（商店など）は増えた	2.2	2.4	2.0	2.3
(2) 現在の方が道路交通の流れがよい	2.6	2.6	2.3	2.8
(3) 現在の方が自然環境がよい	2.6	2.6	2.4	2.7
(4) 現在の方が豊田市中心部等（他の地区）へよく行くようになった	2.7	2.8	2.6	2.9
(5) 鉄道廃線後の現在の方が公共交通は便利だと感じる	2.5	2.5	2.2	2.8
合計（平均値）	2.5	2.6	2.3	2.7

(7) 鉄道廃線への賛否

鉄道廃線当時の考え方（廃線の賛否）について、図-3.11にまとめた。

全体では、「反対していない」と回答した人の4倍程度の方が「反対していた」と回答したが、どちらでもない」と回答した人が半数近くと一番多くなっている。

猿投地区は、反対している人としていない人がほぼ同数で反対している人の割合がその他の地区と比べて一番低くなっている。よく利用する方面（都心方面）の鉄道が廃線されていないことがその他の地区と比べて反対の割合が低かったと考えられる。また、自由意見にもあったが、猿投から西中金方面の踏切がなくなることが騒音や交通の流れが良くなったと感じた人もいたことが反対の少ない理由と考えられる。

石野地区は、鉄道の廃線に反対する割合が極めて高くなっているが、地区にあった鉄道が廃線となることへの強い失望感の表れと考えられる。

足助地区は、鉄道廃線に反対する人は3地区の中で2番目に高くなっているが、次節に示す自由意見にもあるが、将来地区内へ鉄道が乗り入れることへの希望が絶たれることによるものではないかと考えられる。ただ、どちらでもないとの回答が半数以上あり当時の現状から地区内への鉄道の延線の望みが低いと感じていた人も多くいたと考えられる。

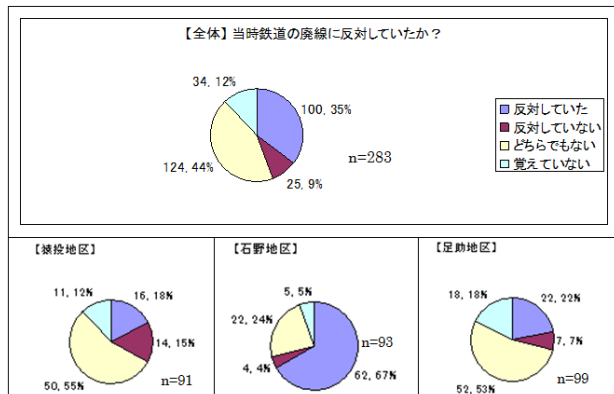


図-3.11 鉄道廃線への賛否

(8) 鉄道廃線後の交通手段選択の変化

鉄道廃線後の交通手段選択の変化について、図-3.12にまとめた。全体的には、変化がないと回答した人が、変化があると回答した人の2倍程度あり、鉄道廃線による実際の影響はそれほど多くなかったと考えられる。全般的には図-3.13のように自動車の依存度が高く、鉄道の有無に影響を受けなかった人も多くいると考えられる。

猿投地区は、変化がないと回答した人の割合が一番高い地区となっているが、鉄道の利用が多くあった方面の路線が廃線とならなかったことが一番の要因として考えられる。

石野地区は、変化があると回答した割合がその他の地区の2倍以上と一番高い地区であるが、アンケート対象者がかつての駅周辺居住者であったこともあり、鉄道の廃線に反対の割合も極めて高い地区であり、実際に鉄道の利用者であった人がその他の手段（バスやマイカーなど）に変更せざるを得なかったことがその理由であると考えられる。

足助地区は、変化があると回答した割合が2割程度（3地区の2番目）であったが、直通のバスの利用者が以前より増えたことが理由の一つと考えられる。

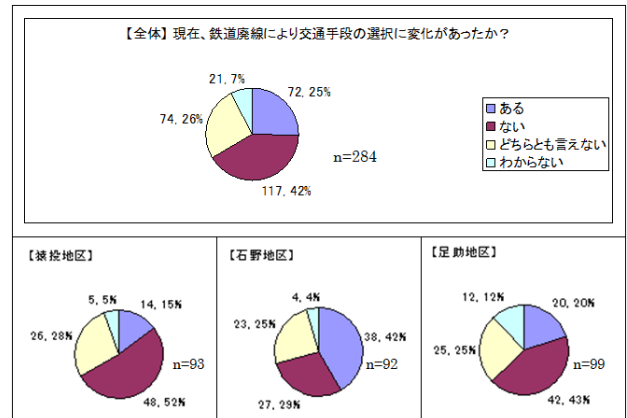


図-3.12 鉄道廃線後の交通手段選択の変化

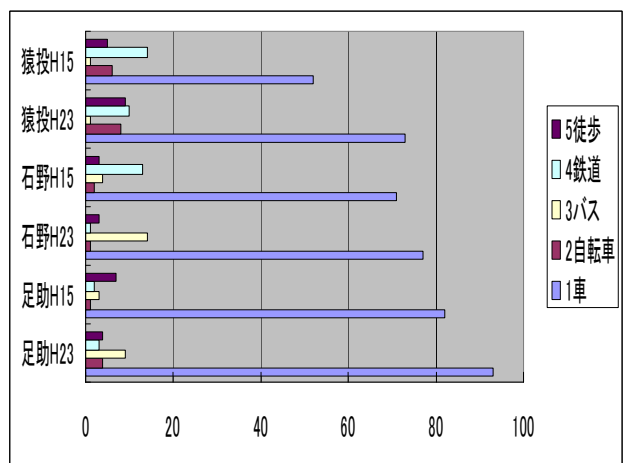


図-3.13 各地区の最も利用される外出手段

## (9) 自由意見

自由意見について、表-3.5 にまとめた。猿投地区は、住民の日常の利用より、来訪者（学生や、香嵐溪などへの行楽客など）に関心がある。廃線となった方面（香嵐溪など）行く場合にはマイカーを利用するとの意見もあったように鉄道の廃線への自らの利用についての不満の声は少なかった。

石野地区は、住民自らの日常の利用としての意見が多い。鉄道廃線に対する不満のほか、現在のバスに対する要望（期待）も多い。ただ、中には病院まで直通で行くことができるようになったことに満足している意見もあった。鉄道駅の近隣住民を対象としたアンケートであったこともあり鉄道への思いも強くあり、バスへの不満の声もあったが、現実的なこれからの地区内の公共交通であるバスに対する期待の声も多くあった。

足助地区は、鉄道の延線を希望していた人もいたようだが、自動車（マイカー）の依存率も高く特に問題を感じていない人もいる。現在は、豊田市中心部や病院へ直通で運行されているバスがあり、そのバスを高く評価する人もいる。バスの評価がある程度高いこともあるが、バスへの要望も多くあるように感じる。バスのダイヤの改善要望や、バスのPRの要望があり、また、観光シーズンには渋滞対策としてのシャトルバスなどの運行を望む声もある。

表-3.5 自由意見のまとめ

猿投	石野	足助
運動公園までは鉄道があると良いと思う。（特に学生向け）	鉄道（レールバス）があったころは西中金に活気があったが、今はその面影もない。	いずれは足助までと夢見ていたが鉄道（レールバス）廃線は寂しい。
バスの利用方法（乗り継ぎがあるか、どこまで行くか、値段など）がわかりにくい。	バスは遅れるし、満員で立っていると大変だ。鉄道があったころが良いと感じる。	移動は全てマイカーを利用しており、公共交通は利用していない。（老後は必要かも）
猿投駅前にロータリーが出来るようだが、駅前の活性化を考えてほしい。	おいでんバスは1時間に1本あり、病院へ直通で行けて通院に便利。	さなげ・足助線は厚生病院へも直通で行けるし、名鉄等の電車にも乗り継ぎができる。
線路の有効活用できないのか？（サイクリングロードや、バス専用道路など）	廃線の沿線は市街化調整区域で人口が増えない。計画的な都市計画をしてほしい。	観光シーズンの渋滞がひどく、観光者を対象としたバスなどを工夫してほしい。
維持管理面で存続は難しかったと思うが、廃線は残念。	鉄道駅近くだから家を購入したが、廃線となり残念だ。	バスを便利にしてほしい（ダイヤ、乗継ぎ、待合所、PR他）
足助（香嵐溪）まで行くとしてもマイカーで行く。	朝夕のバスを増発してほしい。老人にはバスが必要。	モノレール（リニモ）など環境により乗り物があると良い。
線路沿いに住んでいたのが、静かになった。踏み切りでの渋滞がなくなった。	現在はバスが必要不可欠。豊田市駅直通など鉄道駅への接続を工夫してほしい。	線路跡地は自転車道や歩道にして欲しい（バス専用レーンにとの意見もあった）

## 4. おわりに

### (1) 各地区の鉄道廃線前後の変化のまとめ

猿投地区は、調査前の仮説として「住民自らの鉄道の利用者としてのデメリットは感じていない」としてい

たが、鉄道（レールバス）廃線に反対する割合と交通行動の変化した割合が3地区の中で一番低いこと（現在も鉄道の終着駅である地区で、廃線となった方面への利用も少なく、その方面へ行く場合にはマイカーを利用することがほとんどであること）から立証できたと考えている。アンケート結果からは、住民自らの鉄道の利用に対する問題より、地区外の人々の移動を心配する（地区内の通過交通が増える、猿投駅から運動公園などへの移動が不便と感じる）住民が多いこともうかがえた。

石野地区は、仮説として「鉄道（レールバス）の廃線を不便（残念）と感じている住民がいる反面、現状のバスの利便性を以前より高く評価する住民がいる」としていたが、鉄道の評価の平均点が3.3と他の地区を大きく上回ったことや、鉄道廃線に反対する割合と交通行動の変化した割合も3地区の中で極めて高く、懐かしさなど鉄道への思いが強いことと、廃線に対する意識として不便さや残念さに対する気持ちが強いことがわかったことから想定通りであった。もうひとつの仮説として「バスの利便性を高く評価する住民もいる」としていたが、病院に直通で行くことができるなど目的にあった利用ができるようになったという意見がうかがえたことや、バスの利用が鉄道廃止後に大幅に増えていたという回答結果（図-3.13）などから想定通りであった。

足助地区は、仮説としてまず「バスが豊田市中心部や病院へ直通となった利便性を高く評価する住民の割合が高い」としていたが、豊田市中心部へよく行くようになったという評価が3地区の中で一番良い点や、自由意見の中から現在のバス運行の利便性の高さを感じていることがうかがえたことから想定通りであった。もうひとつの仮説である「乗り継いで利用していた鉄道（レールバス）の廃線を残念がっている」と想定した点については、自由意見で鉄道が足助まで延伸するのを楽しみにしていたことなどがあったが現実的にはバスの運行が便利になることを望む声が多く感じられ、想定とは異なる結果であった。

全体的には、車依存度の高さもあり、いずれの地区も鉄道廃線による影響を大きく感じてはいない住民が多いと想定したが、概ね予想どおりであった。理由としては、石野地区では鉄道の廃線後に公共交通の利用者の減少もややあったが、公共交通の利用者の多くがバスへと移っており、今のところ大きな影響はない。また、今後、住民が高齢化することが予想され、特に、石野地区や足助地区の住民は将来的に移動の手段として公共交通への期待や不安は大きいと感じた。

### (2) 鉄道とバスに対する意識の差違に関するまとめ

鉄道とバスに対する意識の差違については、全般的に見ると、鉄道の評価が高く、特に「安全性・快適性」

や、「環境面」での評価が高い。

ただ、今回のアンケート結果からは「通院」におけるイメージは鉄道と遜色がなく、現状のバスの運行が病院へ直通となっている点がバスの評価を高めていると考えられる。

特徴的な点として、石野地区では「鉄道の車両への愛着」が強くなるにもかかわらずバスへの全般的な評価が高くなっており、これは今まで運行していた鉄道が廃線となった残念な思いの表れと、現実的な利用価値（利便性）が高いバスの評価のそれぞれの思いの現れであると感じられた。

次に、足助地区ではもともと鉄道が無く、鉄道に接する機会が少ないためか、「鉄道の車両への愛着」が3地区の中で唯一標準を下回った（鉄道全般の評価も3地区の中で一番低い）と考えられる。

石野地区と足助地区は「バスが街を活気づけているか」という点については、同じような評価（3.1点）であったが、今まであった鉄道が廃線でなくなったということが大きく影響しているためか鉄道の評価が石野地区では3.6点と大きく足助地区の3.1点を大きく上回った結果となっており、実際に地域を鉄道が運行していたかいなかったかの差が顕著にでていると考えられる。

ただ、この結果から推察すると、石野地区では、一般的に評価の高い鉄道が地区内にあることで街の活気となると強く感じているながら、地区の現状から考えると公共交通が鉄道からバスに変わったことを現実的に評価している部分もあると考えられる。

鉄道廃線後の地区の変化については、全体的には全ての項目で鉄道廃止後の評価が標準以下となっており、鉄道の運行を継続できなくなった地区の衰退や環境の悪化を感じている人が多いと考えられる。商店の衰退はもとより、バス運行のデメリットでもある交通の流れを妨げてしまう（バス停で停車する）ことを理由に上げている人もいた。まだ鉄道が残っている（終着駅となった）猿投地区とバスの運行が直通で豊田市内まで行けるようになった足助地区においては石野地区に比べると鉄道（レールバス）の廃線後の「街の変化」に対する評価が高くなっている。ただし3地区とも評価は標準点以下であった。

### (3)まとめ

全体のまとめとしては、鉄道の評価は一般的にはバスより高いが、地区の状況（歴史や現状）の違いにより鉄道とバスに対する意識が異なっていた。各地区の全般

的な思いとしては、鉄道に固執することではなく、バスであっても便利な公共交通として運行されれば利用意志が高くなる。今後は、バスの運行を上手にPRすることや、できる限り利用者のニーズに合わせたサービス（適切な頻度や乗り継ぎのよさも含めたダイヤ設定、待合所や待機所などの設備の整備など）をすることが必要となってくる。

そして、今後の公共交通について考えると、まず鉄道については、このような地域で維持することは更に困難となってくると考えられる。鉄道は初期投資や、維持管理費は莫大なものであり、多くの利用が望める地域でなければ、新設はもちろんのこと維持していくことすら困難である。今回のアンケート結果からみると、鉄道のイメージは一般的にバスよりも良く、鉄道への思いも強くあるが、現実的にみて、公共交通として維持管理が容易にでき、継続的に運行しやすいバスの活用は今後更に重要なものとなってくる。バスの良さである運行の柔軟性（ルートの変更が容易なこと、バス停の変更や増減が容易なことなど）を活かし、利用者のニーズにあったバス路線を構築していくことが重要である。

また、今回対象とした路線は、多少遠方からであっても、病院や駅、そして市内中心部まで直通で運行することにより、利用者はメリットを感じている部分もあり、バスのメリットである柔軟に運行できるという部分を活かして、利用者のニーズに合わせた運行を目指していくことが今回対象としたような地域の公共交通の今後のあり方であると考えられる。

**謝辞：** 今回の調査においては3地区の自治区の方や、豊田市の支所の方には多大なご協力を頂きました。ここに皆様への謝意を表します。

### 【参考文献】

- 1) 山崎基浩, 橋本成仁, 本田俊介: 利用者意識からみた鉄道とバスの比較ー豊田市「さなげ足助バス」を例としてー, 土木計画学研究・講演集 Vol.31, CD-ROM, 2005.