

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

金沢大学工学部 正会員 高山 純一
金沢大学工学部 正会員 中山晶一郎
金沢大学工学部 非会員 ○藤原 恵介
金沢大学大学院 学生員 柳澤 友樹

1. はじめに

現在、路線バス事業での規制緩和が進み、事業への新規参入・撤退が容易になる中、全国の地方鉄道において経営が困難な鉄道が廃線の危機に置かれている。第三セクター鉄道は少なくない。その中で鉄道を廃線、代替バスを運行させる例もある。

本研究では、その一例である石川県能登地方を走っている第三セクター鉄道「のと鉄道」を対象にし、今後の能登地域における公共交通のあり方を提案していく。

2. 能登地方の現状

平成13年3月まで石川県・能登地域では、第三セクター鉄道「のと鉄道」七尾線、能登線が運行されていた。現在でも能登線と七尾線の一部は運行されているが、七尾線では平成13年4月、経営不振を理由に七尾線の一部区間である穴水～輪島間において、多くの反対はあったが鉄道の廃線を決定し、現在は代替路線バスを運行している。そして現在、もう一方の能登線においても廃線、もしくは一部廃線にしようという提案も検討され、多くの議論がなされている。

上で述べた穴水～輪島間の代替路線バスに関しての停留所は以前の鉄道4駅からバス停39箇所に大幅増加、路線も学校まで延長される等利便性の面では改善がなされた。また、鉄道時の運賃からバスの料金の激変を緩和するため、定期券利用者・高齢者に対して、鉄道時の運賃とバス運行時の運賃との差額を石川県が負担している。しかし現在、利用者の多くを占める学生数の減少等で利用者は徐々に減少してきていると推測され、徐々に厳しい状態に追い込まれていると推測される。

3. 本研究の目的

以下の二点が本研究の目的となる。
一点目は、代替バスにしてのバス利用者、鉄道沿線住民、商工会議所会員による評価を把握し、鉄道廃線・代替路線バス運行による、代替路線バスの評価、周囲への影響を把握する事である。一部廃線になった「のと鉄道」七尾線のもう一方の能登線において、現在廃線もしくは一部廃線の話が浮上している段階で、

今後廃線、そして代替バス運行の可能性がある以上、同じ能登地域で現在運行されている七尾線の代替路線バスにおいてバスの評価を行っておく必要があるからである。

二点目は、後に結果を載せたが、一点目のアンケート調査において代替路線バスは明らかに鉄道よりサービスレベルで勝る結果を得たが、利用者は減少の傾向にあることに注目し、行政によるバス料金の一部負担の見直し、石川県の県立高等学校における学区制の廃止、学生数、人口減少、数十年後には能登の人口の半数は高齢者との予測が出された現状等を考慮し、今後の公共交通は行政の運営費用の負担や、バス利用者のみならず、住民が主体的にバス運営に関っていく事が必須になると考え、現段階の住民の公共交通に対する意識を把握することが二点目の目的である。

4. 調査の方法

調査は以下の二種類に分かれる。
4-1. 代替路線バスの評価・検証に関する調査
このアンケート調査は鉄道を廃線、代替路線バスを運行したことによる、バス利用者、鉄道沿線住民、輪島商工会議所会員による評価・検証を目的とした調査である。調査地域は以前の「のと鉄道」七尾線の一部区間の穴水～輪島地域、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・沿線住民アンケート、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四種類のアンケート調査を行った。バス利用者、穴水・輪島沿線住民、輪島商工会議所会員アンケートの総配布数、回収枚数、回収率は表1に示す。

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	25.80%
穴水・輪島沿線住民	6800 枚	1578 枚	23.20%
輪島商工会議所会員	1000 枚	415 枚	41.50%
全体	8125 枚	2077 枚	25.60%

4-2. 公共交通の今後のあり方に関する住民意識調査
二段階目ではさらに、一段階目のアンケート調査で明らかになった鉄道沿線住民、輪島商工会議所会員に

よる代替路線バスへの評価・意識等を考慮し、将来的な様々な公共交通を取り巻く環境を理解していただいた上で、現在の公共交通に対する意識等を把握するアンケート調査である。調査地域は輪島市内、調査対象は輪島市内の1500世帯、予定調査日時は平成15年12月中旬、アンケートの総配布枚数は3000枚を予定している。

5. 代替路線バス評価アンケートの結果

主な結果を以下に記した。

5-1. バス利用者アンケート調査結果

表2は、以前運行していた鉄道に対して、現在運行されている代替路線バスの利便性を評価して頂き、比較した表である。以前運行されていた鉄道と代替路線バスの利便性については代替路線バスの方が向上していると読み取れる結果になった。結果を以下に記す。

表2 駅・代替路線バスのバス利用者による評価

	車両	駅・ 停留所 の施設	駅・ 停留所 の位置	運行 本数・ 路線	運行 時間帯	定時制
満足	46.4%	36.9%	60.7%	70.2%	44.0%	34.5%
不満	16.7%	17.9%	6.0%	7.1%	8.3%	9.5%

バス利用者の多くを占める学生は通学で利用するのがほとんどであり、主に普段の生活の中で利用している主婦や、高齢者と別に分析を行った。評価は学生の方がバスに対して厳しい評価であるが、これは通学時には非常に利用者が込み合い、定時制、快適性等が低下するためであると考ええる。しかし、学生についてもバスの利便性に満足している結果となった。

さらに利用頻度が増加しているサンプルと、減少またはあまり変化のないサンプルを比較した所、大きく評価の分かれたのは、運行本数の違いである。鉄道廃線以前は鉄道12本、バス3本の計15本であり、鉄道廃線後はバス16本とあまり変わらないが、バスの一本化により一時間に一本は確実に走っているバスの運行本数が一番利用頻度に影響がある結果となった

5-2. 沿線住民アンケート調査結果

沿線住民アンケートでは、バスを普段の足として利用している人は月一回以上利用している人は約11%と少ないが、バスをよく利用している人、サービスレベルの改善によってはこれから利用したいと思っている人は約27%で、より鉄道からバスに転換したことに対して不便・不満を抱いており、代替路線バスを利用していない人ほど不便・不満でないと答える結果が出た。

鉄道がなくなって不便・不満を感じる要因として、数量化理論Ⅱ類の結果からは地域のイメージダウン、観光等への影響を懸念するなど、バスのサービスレベル等の直接的な要因よりもイメージの点が大きいことが分かった。しかし、全体としての評価は若干ではあるが、鉄道を廃線にし、代替バスを運行した事を良かったと答える人が多く、約半数はどちらでもないと思っている結果となった。

表3 数量化理論Ⅱ類の主な結果

偏相関係数	過去の鉄道利用頻度	0.1585
	現在のバス利用頻度	0.0524
	サービス改善で将来的にバスを利用しようという意識	0.3614
	駅跡の使い道	0.0879
	自分の普段の生活での外出の影響	0.2306
	商店街(商売)への影響	0.1462
	運営費負担への意識	0.0546
	年齢	0.0986
	職業	0.1251
相関比		0.3027
的中率		76.10%

また、バス運賃の一部行政負担を認知している人は17%程度であり、それほど行政負担制度が広く認知されてはいないと考えられるが、行政負担が当然と答えた人は40%強、絶対に負担はすべきでないと答えた人は5%弱であり行政負担は一般に受け入れられていると推測出来る結果となった。

5-3. 輪島商工会議所会員アンケート調査結果

輪島商工会議所会員アンケートでは沿線住民と違いが見られた。普段バスを利用している人は沿線住民と比較すると少ないが、鉄道からバスに転換したことについて否定的な意見が多かった。多くはイメージ的な意見であり、実際、観光客の移動手段に関しては、以前から鉄道を利用して観光に来る人は僅かであるにもかかわらず、多くのサンプルでイメージ的な事が大きく代替バスの評価に影響している結果となった。

6. おわりに

沿線住民の公共交通への意識に関する結果は、現在アンケート調査を実行する段階であり、結果の公表、考察等は講演時に発表する。

7. 参考文献

1) 石川県：のと鉄道の現状等に関する基礎資料