

第2章

(4)のと鉄道の事例

ここまでは第三セクター鉄道として現存している路線について例を挙げ考察してきたが、この章では、一部区間において鉄道路線としての存続を断念しバス転換に至った例である石川県ののと鉄道をとりあげる。

1. 経緯

(1)国鉄・JR 第三セクター鉄道

非電化単線の第三セクター鉄道であるのと鉄道が最盛期に保有していた路線は、七尾線（七尾 - 輪島間、53.5 km）と能登線（穴水 - 蛸島間、61.0 km）の2つに分けられる。前者は能登半島の付け根部分を走るJR七尾線（津幡 - 七尾間、54.4 km）の延長部にあたる。輪島までの全線開通は1935年で、長きに渡り国鉄七尾線として金沢 - 津幡 - 輪島間通しでの運行が行われていた。後者は七尾線の途中駅である穴水から分岐し、国鉄能登線として1959年より5年間で段階的に開業している。

しかし能登線は全線開業後30年と経たずして第3次特定地方交通線の対象となり、JR発足の翌年の1988年に能登線はのと鉄道により引き受けられた。その後七尾線津幡 - 和倉温泉間の直流電化が決定、その代償として、大半が非電化のまま残った末端部の七尾 - 輪島間がJRから切り離され、こちらは1991年に同じくのと鉄道に移管された。ただしこちらはJRが第3種鉄道事業者¹として線路をそのまま保有し、のと鉄道は列車運行のみを行う第2種鉄道事業者となっている。

(2)第三セクター鉄道 廃線・バス転換

のと鉄道への移管によりひとまず廃線の危機を免れた能登半島末端部の各路線であったが、沿線地域の過疎化は確実に進んでおり、定期・定期外ともに年々利用者は減少の一途をたどった。さらに能登有料道路を筆頭とした高規格道路の整備が急速に進み、金沢から各都市への特急バス網の拡充も進んだ。能登有料道路や特急バスについては後述する。こうした事情が重なって

¹ ただし、七尾 - 和倉温泉間は列車運行と線路保有を共に行う第1種鉄道事業者

のと鉄道の経営は困窮し、2000年に七尾線穴水 - 輪島間 20.4 kmの廃止を表明、翌年廃線となった。

その後も運賃値上げや運転本数削減など度重なる合理化策を図ったが事態は好転せず、老朽化した施設や設備・車両の更新もままならない状況となったことから昨年には能登線全線の廃線を決断した。本年度より県内唯一の私鉄である北陸鉄道（以下北鉄と略す）の子会社、奥能登観光開発・能登中央バス（後者は七尾線廃止部分の代替バスも担当）の2社で運行される転換バスに切り替わり、能登線は国鉄時代から通算しても40年あまりという短い歴史に幕を閉じた。

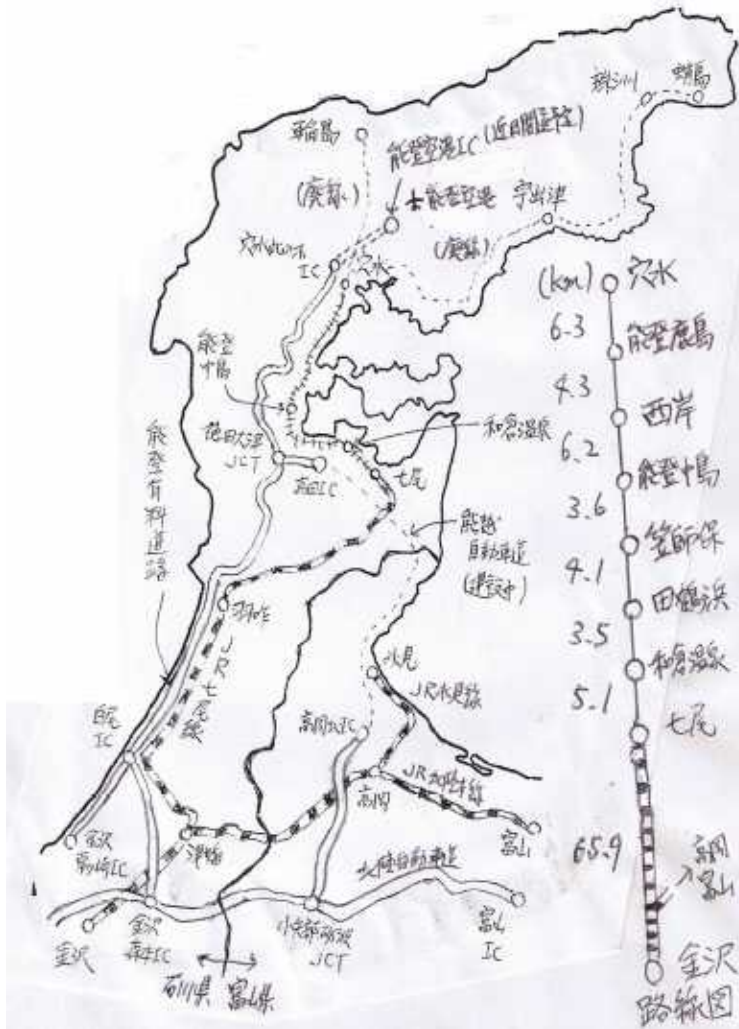


図 2-2-28 のと鉄道ほか能登半島の交通体系マップ

2.現況

今回は現有路線である七尾線七尾 - 穴水間と、バス転換後4年あまりが経過した七尾線穴水 - 輪島間の調査を重点的に行った。能登線については、廃線後まもない今の段階で利用状況の考察を行うのは好ましくないと考えたため、参考程度とした。



図 2-2-29 七尾駅に停車中の新型車両

(1)町の状況

七尾線沿線の都市で最大なのは起点の七尾で、輪島・穴水の順に続く。七尾は能登半島では最大の都市であり、市域は七尾駅から能登中島駅までを含む。人口は2003年度末のデータで約64,000人(うち七尾・和倉温泉といった旧市域は47,000人、田鶴浜地区6,000人、中島地区7,500人)。和倉温泉や能登島といった観光地を抱えることから交流人口も多い。輪島は人口約27,000人(2005年9月現在)で、奥能登の中心都市である。七尾ほどではないものの朝市などの観光資源を持つ。穴水以下の都市は各集落へのジャンクションや通学・病院通い需要の集約地としての役目にとどまる。能登線沿線の都市にも共通したことだが、ほとんどの地域が第1次産業とわずかな観光

産業以外の産業を持たず、若者の人口流出が顕著である。距離的にも県庁所在地金沢（人口 457,000 人、2005 年 8 月現在）のベッドタウンと呼ぶにはやや遠く、のと鉄道沿線から金沢への恒常的な通勤輸送は大して見込めない。また、七尾への通勤需要についても穴水以南の各駅から少々みられる程度で、転換バスからのと鉄道へ乗り継ぎ七尾へ向かう流れはごくわずかである。

(2)利用状況、流れ

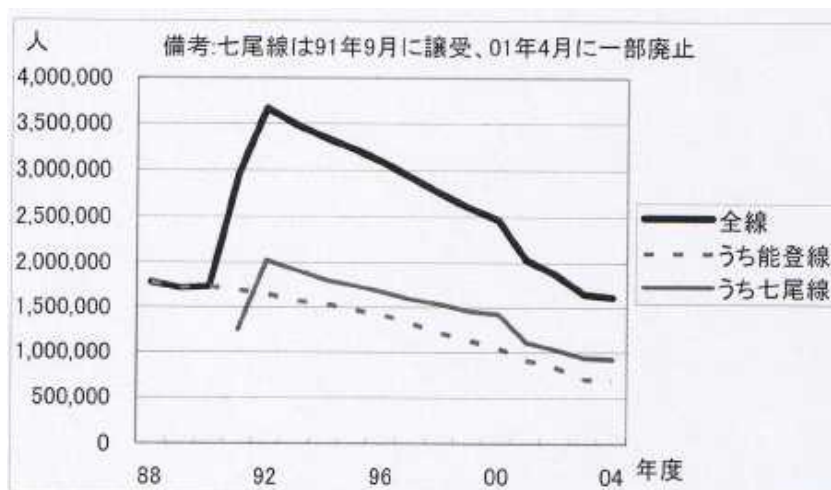


図 2-2-30 のと鉄道路線別利用者の推移 (のと鉄道提供)

のと鉄道全体の利用者の推移については図 2 - 2 - 30 を参照されたい。途中での区間廃止のない能登線のデータを見てみると、第三セクター発足時の 1988 年から廃線前の 2004 年にかけて利用者が半分以下に減っていることが分かる。

現在唯一の鉄道路線となっている七尾線七尾 - 穴水間は、JR の特急が乗り入れる七尾 - 和倉温泉間（電化区間）と、残りの和倉温泉 - 穴水間（非電化区間）に大別される。前者は七尾市の市街地を走り、運賃も JR に合わせた安価な特定運賃となっていることから利用が多い。普通列車は前線通しての運行で JR 七尾線への直通は行われていない（急行列車は末端部廃止の直前まで金沢から輪島・珠洲まで運転されていた）が、のと鉄道から JR 線にそのまま乗り継ぐ、またはその逆の例も少なくない。後者は和倉温泉から北上するにつれ利用者が漸減し、ほぼ中間の能登中島での利用が比較的多い。9 月初旬の平日昼過ぎに七尾発穴水行きの普通列車車内で利用動向を調査した

ところでは、七尾出発時に 30 人程度であった乗客が終点の穴水では約半数になっていた。降車客の中で転換バスへ乗り継いでいったのは少数であった。

一方ラッシュ時について述べると、のと鉄道のように沿線人口が少ない場合、通学需要が通勤需要を上回ることが少なくない。第三セクター化後の定期利用者の推移を調べたところ、やはり通学が通勤の 7～9 倍で推移していた。その定期利用客も、下記の表 2-2-31 のとおり第三セクター化以降落ち込みが激しく、ここにも少子化・過疎化の影響が見てとれる。

年度		1988	1992	1998	2000	2002	2004	輸送人員
能登線	普通	726	566	376	317	258	247	-479
	定期	1,058	1,084	843	725	580	442	-616
	計	1,784	1,650	1,219	1,042	838	689	-1,095
	指数 ²	100	92.3	68.3	58.4	47.0	38.6	(1988 基準)
	輸送密度	1,268	1,097	805	685	525	547	
七尾線	普通		827	561	507	318	288	-539
	定期		1,193	975	920	717	629	-564
	計		2,020	1,536	1,427	1,035	917	-1,103
	指数 ²		100	76.0	70.6	51.2	45.4	(1992 基準)
	輸送密度		1,831	1,299	1,184	1,180	1,173	

表 2-2-31 のと鉄道利用者数の種類別推移（単位：千人、のと鉄道提供）

(3) 地域維持のためにとられている方策（事業者として）

唯一残った七尾 - 穴水間はいわば「最後の砦」といえる存在である。地域の過疎化により定期利用の増加はもはや望めないという展望から、沿線を観光地として開拓する試みが進んでいる。それぞれの駅に「演劇口マン駅（能登中島駅）」のような愛称を設け、駅周辺の施設・イベント・景勝地などを盛り込んだ散歩コース・サイクリングコースを設けた。今後は各駅など沿線各地に、こうしたものをまとめたイラストマップを掲示・配布していく方針である。主要駅ではレンタサイクルの貸し出しを行い、列車への積み込みにも対応させている。ほかにもお座敷車両の貸切、能登中島駅に常置してある郵便列車での仕分け作業の体験などを盛り込んだ児童対象の「鉄道体験遠足」

² 「指数」はそれぞれ基準年の合計利用者数を 100 としたときの数字である

の開催など意欲的にイベントを開催している。また、末端区間の廃止に伴い老朽化の進んでいた車両の廃車・置き換え・海外への譲渡を実施し、バリアフリーに対応した新型車両の導入を進めている。

(4)代替交通機関の現状・可能性と県の姿勢

廃線後数年が経つ七尾線穴水 - 輪島間の転換バスの運賃は段階的に値上げが行われ、現在は民間事業者とほぼ同水準になっている。その影響もあってか、平日の午後 6 時前後という通勤・通学需要の見込める時間帯でありながら利用者は最大でも 10 名に満たなかった。バス路線の途中区間に高校を抱えるほどの規模の集落はなく、ほとんどが両端間の利用（能登空港經由便については空港での乗降客が若干）である。



図 2-2-32 穴水駅前に停車中の能登線転換バス（低床型）

対して能登線はバス転換にあたり、通勤通学や高齢者利用に対応するための大型観光用バス・バリアフリー対応低床バス車両(図 2-2-32)を導入した。ダイヤについても多様な系統を設け、駅から離れていた高校や病院・集落をくまなく回るようにし、バス停も能登線時代の駅数から比べ大幅に増やして

いる。朝夕ラッシュ時は速達性確保のため、集落から外れたバイパス道路を経由する快速便も設けた。こうしたダイヤ設定は県が住民や学校などからの要望をくんで、改善点としてバス事業者に提案するという形態をとっているが、バス事業者によると事実上、ダイヤは県の手によって作られているようである。県では今後もバスダイヤについて利用者との意見交換の場を設けるとしており、更なる増発や系統拡充の余地があるとした。ほかにも県はバス代替に際して、道路状況が悪く、低床バスを導入したとき車体が路面をこする可能性のある区間について道路の改良工事を行ったりし、バス転換によりサービスが低下することのないよう十分な配慮を行っている。

現在残った七尾線七尾 - 穴水間も並行する道路の状況は概して悪くなく、朝夕の渋滞、通勤通学輸送の混雑が深刻でなければバス転換も不可能ではない。現在路線に並行するバス路線としては七尾 - 和倉温泉間を北鉄グループのバスが1時間に1本、能登中島 - 西岸間を市のコミュニティバスが1日数本走っている。この区間が鉄道として残っている理由としては、観光資源としての開拓の可能性、そして過疎が進む能登半島の中でも鉄道を残すに値する地域であると県に評価されている、という部分があると考えられる。

また、転換バス以外に代替交通機関としての役割を果たしうるものとして、能登半島の根元に位置する県庁所在地の金沢市から、輪島や珠洲、その他半島先端部の各都市とを結ぶ「特急バス」が北鉄グループにより運行されている。これは能登半島の背骨のごとくその中央を貫く、能登有料道路を経由するものである。この有料道路は金沢市の粟ヶ崎から穴水町の此木（くのぎ）までの全長約 83 kmの、石川県が運営する自動車専用道路で、JR七尾線及びのと鉄道とルート上ほぼ並行している（図 2-2-28 の地図を参照のこと）。近年北陸自動車道との連絡バイパス道も開通し、今や能登半島の交通の大部分を担っているといっても過言ではない。旧日本道路公団所有の「高速道路」でなく県営の「有料道路」上を走ることから「特急バス」と名乗っているのだが、短距離の高速バスと同じようなものと考えていただければよい。金沢 - 輪島間の片道で比較した場合、鉄道と転換バスの乗り継ぎだと 2,680 円（ただし穴水 - 輪島間廃線前は 1,000 円近く安かった）なのに対し特急バスだとこれより安い 2,200 円である。JR七尾線は線形や線路状態が悪く、各交通機関の間での乗り換えの手間も考えると圧倒的に特急バスが有利だといえる。さらに此木は有料道路の終点であり大半のバス系統が通過するので、金沢行きバスの本数は1時間に1本以上とのと鉄道よりはるかに高頻度になること

もある。のと鉄道穴水駅を中心とした旧市街からは2km弱離れているが、此木バス停付近は大きな駐車場を持つ郊外型店舗が多い地域であり、自動車交通の要所として発達しつつある様子が感じ取られた。

(5)財政

県	33.6%
北国銀行（本店金沢）	5.0%
北陸銀行（本店富山）	4.2%
興能信用金庫（本店宇出津）	4.0%
資本金合計	4.5億円

表 2-2-23 のと鉄道の出資比率

（『データブック日本の私鉄』（ネコ・パブリッシング）より作成）

県	3,441
市町村	72
運営助成基金等〔内訳：転換交付金 456、県補助金 80、沿線市町負担金 671（固定資産税分）、運用利子 438〕	1,645
国	457
合計	5,615

表 2-2-34 のと鉄道設立～2003年度までの公的助成等

（単位：百万円、のと鉄道提供）

これは能登線廃線前のデータであり、能登半島全体における市町村合併が進んでいなかったため、沿線市町村には過疎による税収減の影響で財政が逼迫しているところが多かった。市町村からの助成が少ないのはこれが原因であり、第三セクター化から能登線廃線に至るまでの流れは漏れなく県が主導権を握っていたといえる。

年度	1987	1989	1991	1993	1995	1997	1999	2001	2003
旅客収入	18	441	722	852	799	697	638	498	388
経常損益	-1	16	-126	-226	-249	-283	-241	-271	-196

表 2-2-35 のと鉄道旅客収入・経常損益の推移

（単位：百万円、のと鉄道提供）

1987年度は開業後わずかな期間のデータであり、本節の最初でも述べたとおり1991年度と2001年度には路線長の増減がある。それを考慮した上でも、年々旅客収入の減少・収益の悪化が進んでいるのが見てとれる。

3. 将来への展望

ここまではのと鉄道を取り巻く厳しい環境を主に述べてきたところがあるが、能登線を含む末端区間をバス転換でのと鉄道から切り離し、現有路線について交流人口増加を目的とした宣伝（前述のイラストマップ等）を行うことでさらなる廃線は十分に避けられるという見解を県が示している。さらに存続についてプラスにはたらく要素を挙げておきたい。

そもそも穴水以北・のと線がそれぞれ廃線を避けられなかった理由のひとつに、沿線の能登半島北部の急峻な地形が挙げられる。例を挙げると、能登線の穴水 - 宇出津間はその路線のかなりの部分がトンネルや橋梁で占められていた。そのため駅はこれらの合間を縫って作られ、結果として集落からは遠く離れてしまい利用するにも急な傾斜・階段を使わねばならない状況となってしまった。沿線の過疎・住民の高齢化が進む中、高齢者にとって利用しにくい路線は必然的に不利となる。また維持費用も大幅にかさみ、能登線全体では向こう10年で施設・設備・車両更新の費用として約29億円の投資が必要という試算が出ていた。そのため第三セクター化を経て廃線となってしまったが、逆に宇出津 - 蛸島間だけを見ると宇出津以西より比較的トンネルや橋梁が少なく、また海岸沿いを走っていたのでこの区間だけを残すことも不可能ではなかったという。しかし金沢や七尾といった都市との直通ができなくなるという大きなデメリットが生ずるため、部分存続の可能性が具体化することはなかった。こうした特殊な事情が能登線の廃線時期を早めてしまったことは否めない。バス転換が行われた際、小回りが利くことを利用し各集落をこまめに回る系統を多数設定したため、結果として今のところ能登線時代と比べ利用者減に歯止めがかかっているという。そのため、ある意味で能登線はバス転換について差し支えない路線だったといえなくもない。

対して現存する七尾 - 穴水間は能登線と比べ平坦な部分が多く駅から集落は離れていない。また、維持にかかる費用も少なく抑えられるので、存続に際してその立地条件が障害となることはないといえる。この点から、末端部が廃止されたとはいえ茅づる式に現有路線も廃止されるという流れにはなりにくいといえる。

とはいえ、穴水以北・能登線の廃線時期にかけて、唯一残っていたJR線への直通急行列車「能登路」も廃止となり、乗り換えなしで利用できる特急バス・自家用車を向こうに回した競争において年々状況は不利になってきている。のと鉄道側では自社車両を利用した直通運転の復活を要望しているが、1日5往復以上が和倉温泉まで乗り入れる北陸本線からの特急などの合間を縫ったダイヤ編成が求められるため、直通復活の話は具体化していない。半島全体の路線が非電化で統一され、1つの組織により管理されていた国鉄時代と比べ、JR線区間が電化されたことによる速達性の向上が、非電化区間にさほど恩恵をもたらしていないのは皮肉である。2014年に金沢までの開業が見込まれる北陸新幹線の影響でJR線区間が第三セクター化され、のと鉄道に移管される可能性もあるが、あくまで可能性の域を脱しない。現状では、会社が2つに分かれている中でも、互いに協力してダイヤを組み、七尾や和倉温泉での接続の円滑化、そしてまずは1日数本程度から直通運転を行っていくことで速達性の維持・向上に努めることが求められる。

これに加え、ひとまずは今後展開される観光需要の呼び起こしを成功させることが路線存続のキーポイントとなるであろう。また、沿線の過疎化により地域内の新たな利用増加は見込めないとされているが、のと鉄道が産業の乏しい沿線の活性化および過疎進行の阻止のための手段の1つとなりうることを住民が強く自覚し、住民の側から存続を訴える動きが活発化することを望みたい。