



珠洲駅横の踏切を通過する列車(右上)。穴水駅を起点とした能登線の行き止まり(右下)。能登線の最終日、鶴岡駅で運転士に花束を手渡す高校生(上)。



昭和63年3月25日、のと鉄道の珠洲駅発1番列車を見送る人々。発車と同時に花火が打ち上げられ、のと鉄道が営業を開始。前日、同じ場所でJR能登線のお別れ式が行われました。

## 「JRから」と鉄道へ

沿線人口の減少、クルマ社会の急速な到来で乗客の増加が見込めないなか、昭和61(1986)年に入り、県はこれまでの廃止反対から、第三セクターで経営する方針に転換。その翌年には国鉄が分割民営化され、昭和63(1988)年3月24日、JR能登線は国鉄時代を含め全線開通から23年6カ月で歴史に幕を閉じ、翌日からは第三セクター「のと鉄道」が路線を引き継ぎ営業を開始しました。

開業から2年間で、若干の黒字を計上していましたが、平成3(1991)年にはJR七尾線の和倉温泉〜輪島間の経営を引き継いだことで、車両購入費などの経費がかさみ、さらに金沢〜珠洲間で能登有料道路を経由する特急バスが運行を開始。お座敷列車の運行など、さまざまな経営努力を進めたものの、乗客の確保は難しく、平成13(2001)年3月には七尾線の穴水〜輪島間が廃止されました。

平成15(2003)年度決算では累積赤字が3億円となり、人員や車両を削減するなど経

営の合理化に取り組みますが

太刀打ちできず、昨年1月には「のと鉄道経営問題検討委員会」が谷本知事に能登線の廃止を提言。これまで経営支援のため、県や地元自治体が多額の資金をつぎ込み、これ以上の負担は困難とし、県としてもバスへ転換する方針を表明。その年の3月には、のと鉄道株式会社の取締役会で1年後に能登線を廃止することが決定されました。

地元住民からは、存続を求める要望がありました。が、変わることはありませんでした。

## バスへの転換

そして今年3月31日、沿線の各駅には名残を惜しむ地元の人々や鉄道ファンが大勢訪れ、列車が行き来する光景を記憶に留めていました。

蛸島、珠洲、鶴岡の3駅で開催されたお別れ行事では、地元中学・高校吹奏楽部の演奏会や運転士への花束贈呈などが行われ、列車はいつもより長く汽笛を鳴らし、駅を離れていきました。

翌日の4月1日からは鉄道に替わりバスの運行がスタート

ト。路線は穴水〜珠洲(蛸ヶ崎)、穴水〜宇出津、宇出津〜珠洲(蛸ヶ崎)の3つ、1日の運行本数は、このほかの短区間を含めると上下95本。3月には試験運行が行われましたが、「鉄道に比べて時間がかかる」「揺れがひどくて長時間乗っているのはつらい」との声。その一方で通院で利用した人は、「バス停が家に近くて便利」と話していました。

## 「感覚」はそのまま

もう止まらなくていいのに、つい止まってしまふ。踏切で停車して左右を確かめても、そこにはもうさびびて輝きを失った線路があるだけ。止まってから「あつ、能登線なくなつたんだ」と。廃止からもう1

「能登線」内の踏切では一時停止が不要になりました。

県警では、能登線の廃止に伴い、4月からは穴水〜蛸島間にある踏み切りでの一時停止は不要としています。ただし、踏切は段差があり、一部で狭いところもあるため、通行には十分注意してください。

カ月、感覚だけはまだそのままのようです。

これもいつかは忘れてしまいますが、けつて忘れてはならないこと、それは奥能登の活性化を鉄道に託した先人たちの意気込み。鉄路は道路に役目を譲り、新たに空路が加わりました。しかし、それらを地域の活性化にうまく生かせるかどうかは、奥能登に暮らすわたしたちにかかっています。



能登線のビデオができました。

能登鉄道友の会では、能登線の車窓からの眺めなどを収録したビデオ(1巻3,000円、全3巻)を制作しました。詳しくは下記まで。

■能登鉄道友の会(巽通敏さん)  
☎(82)1333  
☎(82)6333