

年齢に関係なく“利用したことがない”が約半数を占め，“ごくたまに”を含めると約9割がほとんど利用していなかった。3). 矢部線の廃止についての評価：“バスに転換してよかった”は全体の3.7%しかないが、一方で“廃止すべきでなかった”とする意見も27.4%にすぎない。4). バスのサービスの評価：“満足”50.4%，“一応満足”34.0%で殆どの人が満足している。これは第3セクターの模範生と呼ばれる甘木鉄道の利用者とはほぼ同じ評価であり、非常に意外な結果である。5). バスサービスの問題点：

1位“運行本数が少ない”，2位“運賃が高い”，3位は道路の混雑により生じる“時刻表どおりの運行がされない”と“バス速度が遅すぎる”であり、鉄道ではみられないバス特有の問題点である。

4. 利用客実態調査の結果

昭和63年 6月22日（水）に、旧矢部線代替バス事業者が全路線利用客を対象にバス停間OD調査を行った。このODデータをもとに八女地域全体のバス利用客の需要特性分析を行い、バス事業の抱える問題点を探した。

表4は、時間帯別に利用客とバスの走行距離の割合を比較しものである。朝のピークは1日の利用客の35.6%を占めるのに対し、バスの走行距離は27.5%にすぎない。これに対し昼間は利用客22.4%，走行距離34.7%である。従って、この時間帯ごとの需要と供給のバランスをいかにとるかが経営安定化の大きな課題である。

図2はバス系統別輸送密度の度数分布である。平均 7.3と低い値で、0.5以下が11.3% (9/80)，10.0以下が77.5% (62/80) を占める。地方バス路線維持費補助制度の乗車密度の基準に照らし合わせてみると、補助対象にならない系統（15.0以上）はわずか7系統にすぎない。

そして、バス1台当たりの断面利用客数は一番利用客の多い区間でも約10人／台程度と少なく、路線の末端では通学定期による1～2人／台の利用が多い。

5. まとめ

八女地域は自動車の保有率が高く、広川町を除く八女郡は過疎化が進んでおり、バス事業の経営環境の改善には今後とも大きな困難が予想される。しかし、アンケート結果からも分るように、路線バスは交通弱者といわれる女子学生や高齢者の利用客の割合が高い。従って、一部の路線の沿線で採用している地域独自の補助制度などをもっと多様化し、地域ぐるみでこの唯一の公共交通機関を残すよう努力する必要がある。

参考文献：井上他：昭和62年度土木学会西部支部概要集『甘木鉄道の利用者特性分析』

表2 個人属性

性別	性		(単位：%)														
	男	女															
年齢	25.2	74.8															
	47.1	52.9															
年齢	20才未満	20～39才	40～59才	60～69才	70才以上												
	38.2	13.0	26.9	13.9	7.9												
年齢	49.1	24.3	18.2	5.1	3.2												
	農林漁業	自営業	会社員	大學生	生徒	パート	その他										
職業	4.5	3.7	21.2	3.4	32.9	16.2	18.1										
	0.8	2.1	31.6	14.9	32.5	10.3	7.8										
交通手段	通学	通学	業務	買物	通院	習い事	その他	不明									
	19.8	34.3	3.4	11.3	6.5	2.8	21.5	0.3									
交通手段	26.3	45.4	6.5	7.0	2.0	1.1	9.3	2.0									

(注) 上段：旧矢部線代替バス
下段：甘木鉄道

表3 バスサービスの評価

サービス評価	(単位：%)			
	満足	一応満足 (改善点有)	改善点有	不明
旧矢部線代替バス	50.4	34.0	9.9	5.7
甘木鉄道	44.4	41.4	8.3	5.9

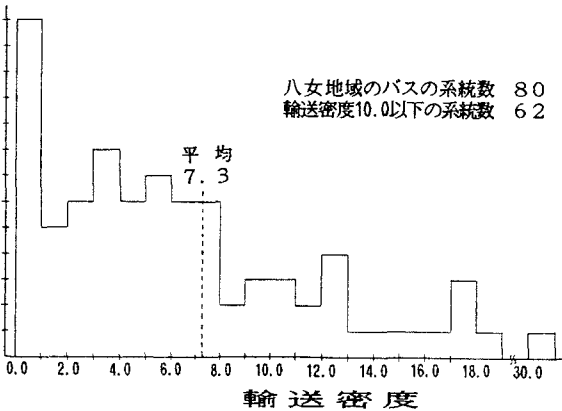


図2 八女地域のバス系統別輸送密度の度数分布

表4 時間帯別の利用客とバスの走行距離

時間帯	定期		一般	利用客 合計	走行距離 台・キロ
	通勤	通学			
朝のピーク (6～9)	50.2	48.3	29.3	35.6	27.5
昼間 (9～15)	4.9	1.7	31.7	22.4	34.7
夕のピーク (15～19)	32.9	48.1	33.7	36.8	30.6
夜間 (19～23)	11.9	1.8	5.3	5.2	7.2
全日 (6～23)	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0