

IV-194 第三セクター鉄道(甘木鉄道)の 現状分析と今後の課題

福岡大学工学部 正〇堤 香代子 福岡大学工学部 正 井上 信昭
日田市役所 安達 誠 佐賀市役所 小柳 道昭

1. はじめに

特定地方交通線の第一次廃止対象路線に選定・承認された国鉄甘木線は、甘木市を中心とする沿線自治体や住民の強い熱意に支えられて昭和61年4月1日より第三セクター甘木鉄道として出発した。甘木鉄道は福岡県甘木市と佐賀県基山町を結ぶ全長13.7kmの鉄道であり、国鉄時代と比べると運行本数の増便、JR九州や西鉄大牟田線との連絡、新駅(3駅)の設置、駐車場・駐輪場の整備などサービスの大幅改善がなされた。その結果利用客数は国鉄時代と比べて急激に伸び、全国の第三セクター鉄道の模範生とも言われている。

筆者らは転換直後に既に一度利用者アンケート調査を実施している¹⁾が、本研究では平成2年に改めてアンケート調査を実施し、最近の利用客の特性を分析するとともに、今後の経営安定化に対する課題を抽出した。

2. 甘木鉄道の利用客推移とその課題

図2は国鉄甘木線及び甘木鉄道の輸送実績の推移を示す。転換直前の昭和60年には1日わずか530人程度であった利用客は、転換初年度には2,090人(対昭和60年度で3.9倍)にも増加した。転換3年目の昭和63年度には一時的に伸び悩みもみられたが、利用客は総じて順調な伸びを示しており、平成元年度には1日3,355人にも達している。この数値は前身である国鉄甘木線の過去最大の輸送実績(昭和41年度の3,287人)をも上回るもので、甘木鉄道が地域住民の日常生活の足としていかに重要な役割を果たしているかが伺われるところである。

表1は利用客の構成に関する特性を示す。転換直後は普通客が急増したが、その後の利用客の増加は80%以上が定期客によるものである。特に通学客の増加が多く、増加利用客の50%以上を占めている。その結果、平成元年度の輸送実績では定期客が64%を占めるまでになっている。

一方、沿線市町の居住人口の推移を表2に示す。小郡市(百万都市福岡と西鉄大牟田線で直接結ばれている)を除いて関係市町の人口は、過去5年間全くといってよいほどに変化しておらず、利用客増加の背景には、地域に関連する交通全体に(量的変化というよりはむしろ)質的変化が進みつつあるものと思われる。

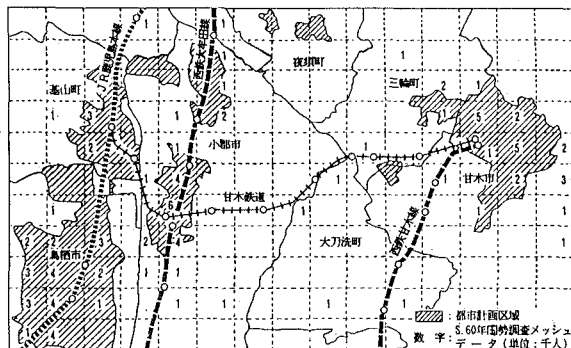


図1 甘木鉄道沿線の都市計画区域と人口集積

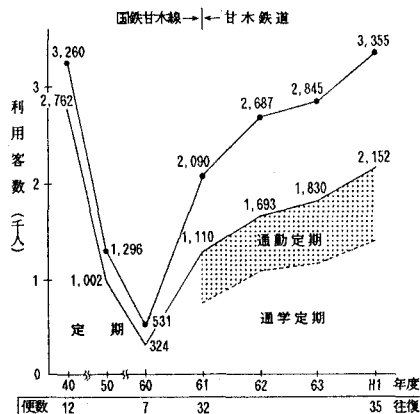


図2 甘木鉄道の輸送実績の推移

表1 甘木鉄道の利用客構成

		(単位: 人/日, %)			
年度	種類	S. 60	S. 61	H. 1	増分 (H. 1-S. 61)
定期	通勤	324 (61.0)	345 (16.5)	736 (21.9)	391 (30.9)
	通学	531 (39.0)	765 (36.6)	1,416 (42.2)	651 (51.5)
普通		207 (39.0)	980 (46.9)	1,203 (35.9)	223 (17.6)
合計		531	2,090	3,355	1,265

表2 甘木鉄道沿線の人口の推移

		(単位: 人)			
年	市町	S. 40	S. 50	S. 60	H. 2
甘木市	甘木市	44,060	42,725	43,575	43,036
	三輪町	8,808	9,323	10,582	10,680
	大刀洗町	12,892	12,773	13,576	14,098
	小郡市	26,941	36,914	43,811	47,116
	基山町	9,735	11,023	13,495	14,450

(出典: 国勢調査)

3. 甘木鉄道の利用者特性

(1) アンケート調査の概要: 甘木鉄道利用者の特性変化を分析するために、平成2年12月10日にアンケート調査を行った。調査方法は各駅で利用客の乗車時に調査員が調査票を配布し、降車時に回収する方法とした。回収枚数は473枚である。

(2) 利用交通手段: 表3は徒歩を除く目的地までの交通手段を示す。甘木鉄道だけで交通を達成する利用客は少なく8.7%(41)である。一方、サイクルアンドライドやパークアンドライドの利用がかなり一般的である。また、西鉄大牟田線やJR鹿児島本線と乗り継ぐ利用客は71.7%(339)にも及んでいる。

(3) 甘木鉄道のサービスの評価: 今回の調査ではサービス度を五段階評価で答えてもらった。その結果を平均値で示したものが図3である。運行本数や運賃という基本サービス指標に加え、駅付帯施設である『トイレの設備、待合室の設備、始発列車の時間遅れ、最終列車の時間遅れ、駅員の接客態度、他の交通機関との連絡車両の乗り心地』

(4) 甘木鉄道の経営状況: 国鉄時代に比べて利用客が急増しているものの経営状態は依然として厳しく、平成元年度の営業係数は110である。そこで利用客が甘木鉄道の経営状態をどのようにみているかを集計したものが表4である。(利用客が急増しているため)黒字と思っている人が63.4%(300)と非常に多く、赤字の実態を認識している利用客は少ない。

(5) 最近になって利用するようになった背景: 平成元年度には利用客が再び急増している。このように最近になって甘木鉄道を利用するようになった理由としては、新しく就学したとする利用客が半数を占める。次いで(高校卒業後などに)通勤先との関係で利用するようになった者が17.6%で続く。これらの利用客には甘木鉄道が就業地、就学地の選択に対し、何らかの形で影響を与えているものと思われる。また、他の交通手段からの転換(9.7%)も依然として生じており、これは甘木鉄道のサービスの積極的評価の結果である。

5. まとめと今後の課題

甘木鉄道誕生以来その利用客は順調すぎるほどに推移してきた。しかし、依然としてその経営は赤字であり、平成3年度からは赤字補助金も打ち切りとなる。大きな問題は現在の利用客のかんりの割合を占める高校生等が将来的には確実に減少することである。例えば表6に示すように福岡県の高校就学年令層人口は10年後には2割も減少するが、これを現在の利用客で換算すると280人/日にもなる。加えて沿線人口は伸び悩んでおり、需要の自然増加を更に期待できる状況にはない。

ところで、図1から明らかなとおり甘木鉄道沿線(特に中心部)の地域は人口集積が殆どなく、将来的な市街化計画もない。従って、甘木鉄道経営の安定化には、関係自治体が沿線地域を中心とする開発計画を策定・実行することが最重要課題である。しかし、これによる需要喚起には長期間を要するため、当面は行政と一体となってより一層のサービス改善に努める一方、経営実態等を積極的に公報し、利用促進を図ることが必要であろう。

参考文献 1)井上他:「甘木鉄道の利用者特性分析」 土木学会西部支部研究発表会講演概要集 1988.3

表3 アクセス(エグレス)交通手段
(単位:人,%)

利用交通手段	人数(%)
甘木鉄道のみ	41 (8.7)
西鉄大牟田線	215 (45.5)
JR鹿児島線	124 (26.2)
バス	88 (18.6)
マイカー	53 (11.2)
タクシー	14 (3.0)
二輪車	13 (2.7)
自転車	136 (28.8)

()内は全サンプル473に対する割合

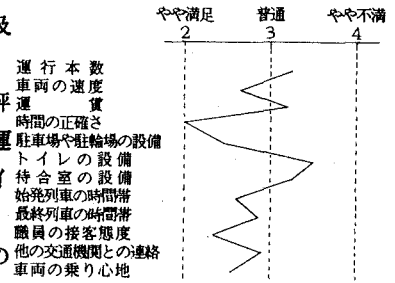


図3 甘木鉄道のサービス度評価

表4 甘木鉄道の収支の印象

	人数(%)
利用客も多く大幅な黒字	90 (19.0)
少しではあるが黒字	210 (44.4)
少しではあるが赤字	102 (21.6)
大幅な赤字で先行きが大変	19 (4.0)
不明	52 (11.0)
合計	473 (100.0)

表5 甘木鉄道を利用するようになった理由

	人数(%)
他の交通機関より甘木鉄道が便利だから	33 (9.7)
現在の住所に引越してきたから	18 (5.3)
現在の勤務先に勤めるようになったから	60 (17.6)
現在の学校に通学するようになったから	167 (49.1)
今日たまたま利用しただけである	14 (4.1)
その他	14 (4.1)
不明	34 (10.0)
合計	340 (100.0)

表6 高校就学年令層人口の推移

年	全国	福岡県	佐賀県
昭和60年	5,605 (91.4)	211 (91.6)	38 (89.1)
平成2年	6,133 (100.0)	231 (100.0)	43 (100.0)
平成7年	5,095 (83.1)	205 (88.8)	39 (91.4)
平成12年	4,502 (73.4)	186 (80.4)	36 (83.9)

(出典:国勢調査)