

1. はじめに

モータリゼーションの進展により、鉄道並びにバスの公共交通の利用者は減少の傾向をたどっている（図1（宇部線））。地方部における鉄道事業は、重厚長大な設備を維持する必要がある、公共交通利用者が減じても、都市部と同等の設備保守を行う必要があるため収益と費用のバランスが悪化する傾向にある。今後、地方部においては、公共交通としての鉄道の役割を見据えた運営を検討していく必要があると考える。

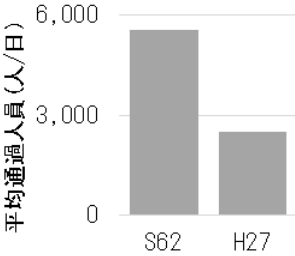


図1 平均通過人員

今回、山口大学と連携し地方中規模都市の鉄道のご利用状況を調査した内容を報告し、今後の地方部における鉄道運営を検討していく上での足がかりとしたい。

2. 調査内容

調査は、宇部線内の運行列車全て（平日80本、休日76本）と、起終点駅を含めた18駅について、平・休日の各1日（平成28年1月実施）について宇部線のご利用状況調査を実施した。なお、当該主要地域（宇部市）の公共交通の利用割合は、宇部市地域公共交通網形成計画〔平成28年3月〕によると4.3%である。調査項目は表1に示すように、各駅の乗降人員を列車毎にカウントした。また、調査票を乗車駅で配布、降車駅で回収し、券種別、年齢層、利用目的を調査した。なお、調査票の回収率は、平日51%、休日66%であった。

表1 調査項目

調査項目	調査方法
乗降人員	人力カウント
以下は調査票により集約（[]は回答項目）	
券種別	[通学定期][通勤定期][定期券以外]
年齢層	[～18歳][19～64歳][65歳～]
利用目的	[通勤・通学][通勤外の仕事][通院][その他]

3. 調査結果及び考察

平日と休日の時間帯別の乗降人員の状況を図2に示す。平日の乗降人員の状況は、朝のピーク時間帯（6～8時台）で、全体の4割を占めた。また、休日については、時間帯に応じた大きなピークはなかったが17、18時台が乗降人員の多い結果となっている。なお、1日の累計では、休日の乗降人員は平日の半数であった。

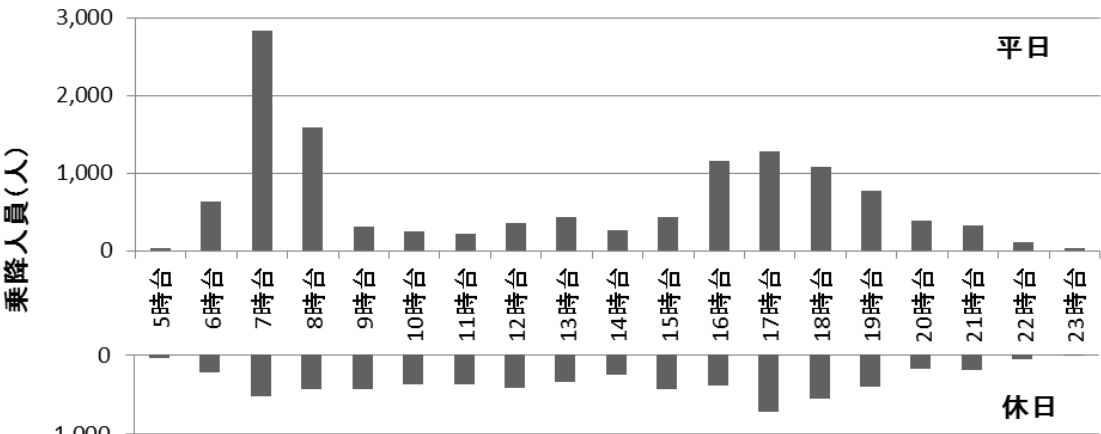


図2 平日と休日の時間帯別の乗降人員の状況

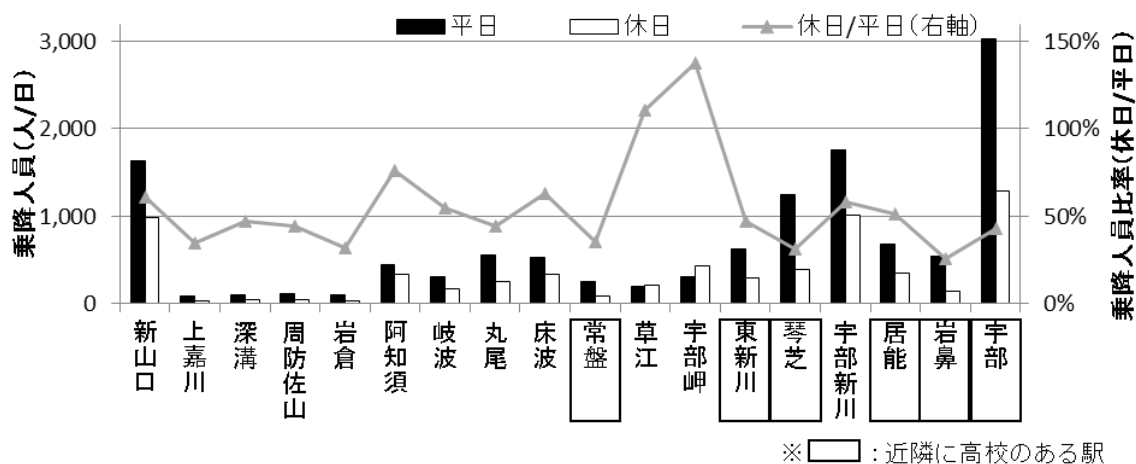


図3 平日と休日の駅別の乗降人員の状況、並びにその割合

平日と休日の駅別の乗降人員の状況、並びにその割合を図3に示す。全体の乗降人員の上位3駅で全体の乗降人員の5割を占め、近隣に高校のある駅について、乗降人員が多かった。また、平日と休日の比率は、近隣に高校のある駅は、休日利用者が半数以下となっている。

近隣に高校がなく、空港のある駅（草江駅）、又はショッピングセンターのある一部の駅（宇部岬駅）は、逆転している。これは、乗降人員の総数が小さいこと、及び高校以外に集客を促す施設があることが理由と考えられる。

近隣に高校のない駅については、地域の中心部（市役所、大学病院あり）となる駅（宇部新川駅）、並びに新幹線の乗換駅（新山口駅）での乗降人員が多かった。

ご利用者の状況を図4に示す。平日においては、通学定期56%、通勤定期が13%となった。年齢層は18歳以下が約半数、65歳以上が7%、利用目的は76%が通勤・通学となった。休日においては、定期券以外が63%、年齢層は18歳以下が半数、利用目的は、その他が60%であった。

以上から、当該線区では通学利用が主体であり、移動手段が限られている人が利用している。ただし、当該地域は宇部市地域公共交通網形成計画〔平成28年3月〕によると、高齢化率が高い地域（25%以上）であるが、高齢者の方のご利用者が少ない状況であった。

朝の通学時間帯で、鉄道が担うことができる大量輸送性を発揮しており、朝の一部時間帯には、3両編成で200人を越える区間も生じていた。一方で、通学利用が主体となるため、平日昼間、並びに休日のご利用者が少なくなっている。

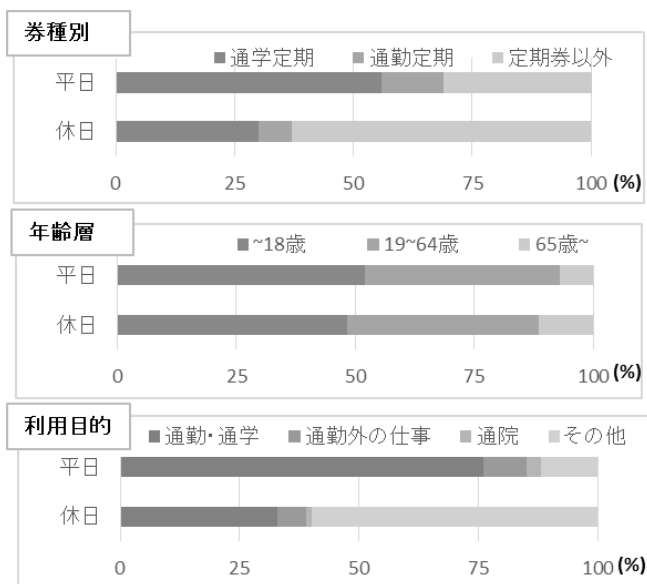


図4 ご利用者の状況

4. 現状把握の結果、並びに今後の進め方

- ・平日は朝の時間帯に大きなピークが生じている。また、休日については、線区全体のご利用者が平日の半数程度であった。
- ・乗降人員が多い駅は、近隣に高校のある駅、市の中心駅、並びに新幹線乗換駅であった。
- ・通学定期のご利用者に比べ、通勤定期ご利用者は、1/4程度であった。

以上の結果を踏まえ今後、沿線の方々の公共交通としての鉄道に対する意向を詳細に調査し、地域に相応しい鉄道のあるべき姿を検討していくこととする。