

第 1 次特定地方交通線の分析

岡山大学大学院
岡山大学工学部
岡山大学工学部
セキスイハウス

学生員 ○片岡 誠二
正 員 明神 証
正 員 山田 正人
内山 周和

1.はじめに 特定地方交通線問題に通りの決着が見られた。本分析は転換された路線の当時の状況を明らかにすることによって転換の選択に関わった要因が何であったのかを考察するものである。その結果、独立して運営されるべき路線を特定したときに、その路線が置かれた沿線環境に対してどのような運営形態が選択されたかに関する考察である。但し、全ての路線が鉄道用の施設を既に有していることが条件となっている。

ここで言う沿線環境は人口の分布、及び、その動態を基礎としている。国勢調査の市町村別人口、従（就）業地集計によるOD分布、及び、代表交通手段選択データより考察を行った。

路線そのものが極めて短期的な人の動きに関わるものである。毎日繰り返される通勤通学、月に一度程度の行楽往来訪、年に一度程度の旅行帰省など沿線の人口、諸施設の分布に関わりがあるだろう。また、競合する交通機関、ネットワークがあると、当然、利用者は分配されることになる。しかし、それらの移動を路線の側から集計したいいわゆる需要予測についてはここでは直接には扱わない。

ここで取り上げる第一次特定地方交通線は輸送密度2000以下、ピーク時においても一方1000人／hを越えることのない低密度な路線である。にもかかわらず、その多くが鉄道として存続している。このような選択が一般的なもののなのか、或は特殊な要因が作用したのか見極めたい。

2.人口密度と人口の増減率 当該路線の通過する沿線市町村の人口密度と人口の増減率から全国平均によって沿線地域を大都市地域、地方都市地域、新興地域、地方停滞地域に分ける。人口密度及び増加率が共に高い、または低い大都市地域、地方停滞地域においては明確な傾向は現れないが、人口密度が低く、増加率の高い新興地域においては鉄道、人口密度が高く、増加率の低い地方都市地域においてはバス転換している傾向がみられる。

	バス	鉄道
大都市地域	高砂・勝田 ² ・室木	三木・樽見 ²
地方都市地域	清水港・小松島・香月・添田 ¹ ・矢部	北条
新興地域	妻	丸森・信楽・甘木・高森
地方停滞地域	日中 ² ・赤谷・魚沼・倉吉・宮原 ¹	大畑・黒石 ² ・三陸 ² ・角館・矢島・木原 ² ・神岡・明知・若桜

第一次特定地方交通線は例外を除きいわゆる盲腸線と呼ばれるもので、日常的な利用は沿線の内、鉄道幹線を含まない地域にあると考えられる。鉄道幹線を含む市町村を除外してみると、増加率の上昇する路線がある。これらの内、人口密度も上昇する路線では、支線部の方が幹線部に比べ都市的性格が強く（表中¹）、下がる地域は支線部が新興地域であろうと考えられる。（表中²）

人口密度と輸送人キロの関係を見る。特定地方交通線の選定基準は輸送密度であるが、輸送密度に比べて輸送人キロが小さいところは、路線が短く、総収入が小さいため、バス転換されるところが多いと



