

甘木鉄道の利用者特性分析

福岡大学工学部 ○学生員 清水達夫 正員 井上信昭
丸山 猛 堤香代子

1. はじめに

地方ローカル線の第2次廃止対象路線に認定された国鉄甘木線は、昭和61年4月1日から、第3セクター甘木鉄道(株)として最出発した。開業以来2年弱であるが、その輸送量は当初予想を大巾に上回り、今では第3セクター鉄道の模範生と言われている。本研究ではこの甘木鉄道の利用者特性を、輸送実績及びアンケート調査によって分析するとともに、他の地方ローカル線を含めた今後の課題等を探るものである。

2. 調査の内容

2-1 輸送実績の分析

(1) 利用者の時系列データの特徴

甘木鉄道の利用客は国鉄甘木線時代に比べ急増しており、特に最新の実績は、国鉄甘木線時代のピーク(昭和40年)にも迫る勢いである。対59年実績値比では伸び率は4倍弱であり、定期、普通客とも大巾な増加を示している。

(2) 駅別データの特徴

駅別乗降客は、西鉄大牟田線との乗継ぎが可能となった小郡駅で急増しており以下、甘木、松崎と続く。駅間ODの変化(表-2)では、甘木-小郡、松崎-小郡間の増加が顕著であり、この2つのODペア駅で全増加量の50%以上を占める。

(3) 甘木鉄道移行後の需要特性

利用客は昭和61年度はほぼ2,000人/日強で推移したが、2,800人/日にまでなった。この増加分は通勤、通学の定期利用が占めており、1年間の営業努力が地域住民の信認を得る結果になったことがうかがえる。

又、表-4は普通客の多い特定日を示すものであるが、沿線のイベント開催は大巾な乗客増につながっている。甘木鉄道の今後の経営改善のためには地域一体となった取り組みが、一層重要となろう。

2-2 アンケート調査の結果

(1) 概要

甘木鉄道の利用客急増の背景、今後の運営上の課題等

表-1 国鉄甘木線・甘木利用客推移

年次	項目	利用客(人)/日			人・キロ	輸送密度
		定期	普通	合計		
国鉄甘木線	s. 40	2,762	501	3,260	28,025	2,002
	s. 45	1,290	337	1,625	13,849	989
	s. 50	1,002	294	1,296	12,175	870
	s. 55	536	217	753	7,415	530
	s. 60	324	207	531	5,650	404
甘鉄	s. 61	1,110	980	2,090		
	(増加量)	(786)	(773)	(1,559)		
	(伸び率)	(3.43)	(4.73)	(3.94)		(人/キロ)

表-2 甘木鉄道駅間OD

	甘鉄	基 山	小 郡	松 崎	西 大	大 洗	高 田	甘 木	合 計
増加量			182	34	50	35	24	389	714
基 山				335	122	95	39	507	1,280
小 郡	122			3	16	33	131	552	
松 崎	16	333				1	101	277	
西大洗	32	114	1			0	44	190	
大 洗	19	89	12			0	24	121	
高 田	2	37	23	-7		0		1,196	
甘 木	157	493	69	49	40	22			
合 計	348	1,188	454	189	160	77	830		

凡 例  甘木鉄道の駅間交通量(上下計)
対 s.59 の " 増減量(")

表-3 甘木鉄道の輸送実績(人/日)

期 間	s. 61				s. 62			
	通勤	通学	普通	合計	通勤	通学	普通	合計
4~7	333 (15.4)	783 (36.4)	1,037 (48.2)	2,153	618 (21.7)	1,200 (42.1)	1,032 (36.2)	2,850
8~11	353 (17.4)	774 (38.1)	904 (44.5)	2,031	632 (23.4)	1,077 (40.0)	985 (36.6)	2,694
12~3	349 (16.7)	739 (35.4)	998 (47.9)	2,086	—	—	—	—
一 年	345 (16.5)	765 (36.6)	980 (46.9)	2,090	—	—	—	—
平 均								

(注) 数値は各月末までの累計を1日換算したもの

表-4 特定日の普通客

年度	普通客の上位 3位	沿 線 イ ベ ント
61	1位 4/6 (日) 5,348	
	2" 4/1 (火) 4,770	開業日
	3" 5/18 (日) 2,476	ビールフェスティバル
62	1位 7/26 (日) 3,913	レール祭
	2" 7/25 (土) 2,695	"
	3" 5/4 (月) 2,417	耶馬台国祭

分析するため、利用客アンケート調査を行った。調査日は昭和62年5月13日（水）で、車中記載、降車時回収方法を採用した。アンケート調査項目の概要は表－5に示すとおりである。

（2）主要な結果

①甘木鉄道のサービス評価

甘木鉄道のサービスに対する利用者の評価では条件付きを含めて9割以上の人が満足している。

②国鉄甘木線当時の交通

国鉄甘木線も利用していた人はわずか156人（全体の15.3％）で、甘木鉄道になって利用を始めた人は494人（同48.6％）である。又、新規・誘発交通は367人（同36.1％）と非常に大きい。

③利用者の発着地

甘木市周辺の発着地構成は図－1に示すとおり甘木市、小都市関連の利用が殆どであり、甘木市以東の朝倉郡各町村の利用は非常に限られている。今後、これらの町村と甘木鉄道とを結ぶバス路線の整備等が、需要増にとって大きな鍵となるものと思われる。

④その他主要な結果（表－6 その2）

3. まとめと今後の課題

全国各地で地方ローカル線の議論が喧しいが、廃止・存続を決める場合には、とすれば“現在の利用客が少なくかつ減少傾向にあるから、廃止もやむを得ない”とする声を中心にがちである。しかし、甘木鉄道の再生は、利用者の望む輸送サービスの提供が、過去、鉄道から離れていった潜在利用客の引き戻しばかりでなく、大きな誘発交通を喚起する可能性のあることを示すものであり、地方ローカル線を含む交通体系の議論の進め方を、今一度厳しく見つめ直す必要性を示唆している。

なお、甘木鉄道に関連した今後の課題としては、沿線地域に与える開発効果等を計量化し甘木鉄道を基軸にした甘木・朝倉地域の振興計画の策定、又、その結果としての将来利用客予測等がある。

表－5 アンケート調査項目

項 目	ね ら い	調 査 内 容
個人属性	利用者の個人属性	性別、年齢、職業
利用実態	甘木鉄道を利用する交通の実態を詳細に把握する	・交通目的 ・出発地、到着地 ・定期利用の有無 ・利用交通手段（連関） ・所要時間
甘鉄の評価	現在のサービスに対する利用者の評価内容を把握	・満足度 ・改善すべきサービス内容の抽出
以前の利用交通手段	国鉄甘木線時代の利用交通手段を調べ、転換理由等を把握する	・以前の利用交通手段（連関） ・甘木鉄道への転換の理由 ・以前の利用手段の所要時間
そ の 他	甘木鉄道の需要増に対する施策立案のための提言を収集する	

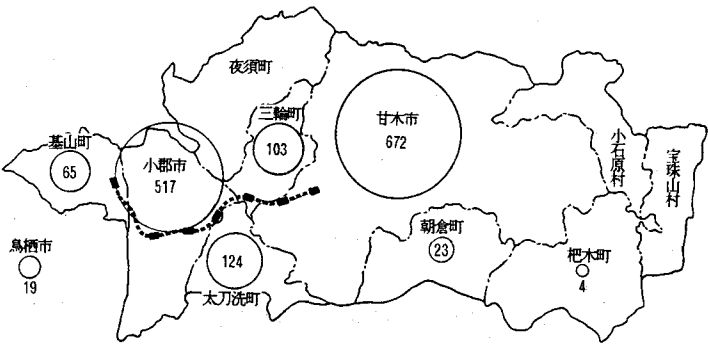
表－6 アンケート調査結果の概要

（その1）サービス評価

評 価	満 足	一応満足 (改善点有)	改善点有	合 計
回 答	536 (47.3)	497 (43.9)	99 (8.8)	1,132 (100.0)

（その2）その他の集計結果

項 目	主 な 結 果
今後検討すべき項目 (上位2項目)	ラッシュ時の運行本数の増加 他鉄道との接続改善
以前の交通手段 との時間短縮	8割以上の方が短縮された 30分以上の短縮効果も2割近くあり 交通手段の基本要件である“早い”、 “正確”、“安い”の理由が主体であるが、“地域に大切な鉄道を存続させたい”とする声も多い



（注）郡名記載データ……朝倉郡10、浮羽郡8、三井郡8

図－1 甘木鉄道沿線市町村別利用客数