

地方ローカル線のバス転換地域の現状分析

福岡大学工学部 正○堤 香代子 正 井上 信昭
坂本 英明 井上 晶彦

1. はじめに

特定地方交通線の指定を受けた九州の地方ローカル線は、平成元年10月1日の“平成筑豊鉄道”，12月23日の宮田線のバス転換を最後に，第三セクター鉄道や代替バスへの転換を完了した。しかし，バスに転換した路線はその殆どが一般バス会社に編入されたこともあり，“転換後”が問題にされることは殆ど無い。しかも地方バス事業は，過疎化や自家用車の普及などにより利用者の長期減少傾向が続く中で，その経営基盤の脆弱化が大きな問題となっていることが多い。そこで，本研究では九州で最初にバス転換(S.60.4.1)をした旧矢部線（福岡県筑後市の羽犬塚―黒木町の黒木間，19.7km）を対象に，利用者の“転換後”の特性を分析するとともに，代替バス事業者のサービスの問題点などを探った。

2. 旧矢部線沿線の概要

(1) 通勤・通学者の数： 旧矢部線沿線の昭和60年の国勢調査による通勤・通学者の人数とその動きを表わしたものが図1である。旧矢部線沿線の八女地域（八女市、筑後市、八女郡の6町村）の通勤・通学者は約81,000人である。1次産業の割合が高い黒木町、上陽町、立花町、矢部村、星野村の通勤・通学者の6%が久留米市へ流出し、八女地域全体では久留米市へ流出は11.1%の約9,000人である。50年では8.7%の約7,000人であり、この10年間で約2,000人増えた。

(2) 通勤・通学者の利用交通手段

表1は昭和45、55年の国勢調査による通勤・通学者の利用交通手段の割合である。この10年間で鉄道、バスの割合が大幅に減少している。それに代って自家用車・二輪車の割合が約2倍に増えた。特に黒木町は76.7%にものぼり、公共交通機関離れが顕著である。

3. アンケート調査の概要と結果

筆者らは昭和62年 5月に甘木鉄道（s.61. 4 旧甘木線より第3セクター鉄道に転換）の利用者に対し、アンケート調査を行った。そこで同じような調査を旧矢部線代替バス利用者にも行い、その結果の比較を行った。調査日は平成元年6月22日（木）で、回収枚数は 353枚である。これは当代替バス事業者の八女地域の1日の総輸送量の概ね 6.0%に相当する。アンケート調査の主な項目は、①個人属性、②以前の矢部線の利用度、③旧矢部線廃止についての現在の評価、④代替交通としてのバスサービスの評価、⑤現在のバスサービスの問題点、⑥バス停の改善点、⑦その他の交通特性、などである。

八女 市→久留米市	2. 4	25. 2	58. 9	6. 9	6. 6
筑後 市→久留米市	18. 3	17. 5	50. 6	7. 9	5. 7
広川 町→久留米市	0. 7	27. 5	54. 3	12. 5	5. 0
黒木 町→久留米市	6. 9	11. 2	73. 0	3. 7	5. 2
立花 町→久留米市	1. 6	26. 0	60. 4	5. 5	6. 5
上陽 町→久留米市	4. 9	8. 1	64. 2	10. 6	12. 2

1). 利用者の個人属性：甘木鉄道に比べ、女性が多く、高齢者の割合が高い。 2). 旧矢部線の利用度：

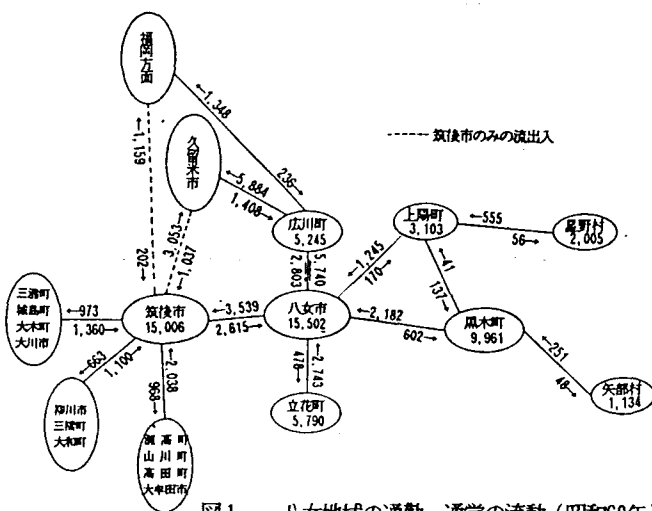


図1 八女地域の通勤・通学の流動（昭和60年）

表1 就業者・通学者の利用交通手段
(昭和45年) (単位: %)

発地 → 着地	鉄道	乗合バス	自家用車	二輪車	その他
八女市→久留米市	4.4	56.0	28.9	9.4	1.4
筑後市→久留米市	35.7	31.0	21.6	10.8	0.9
広川町→久留米市	0.5	53.4	28.4	15.0	2.7
黒木町→久留米市	12.2	32.8	39.5	7.4	8.1
立花町→久留米市	2.9	58.4	28.4	9.6	0.7

(昭和55年)

八女市一久留米市	2.4	25.2	58.9	6.9	6.6
筑後市一久留米市	18.3	17.5	50.6	7.9	5.7
広川町一久留米市	0.7	27.5	54.3	12.5	5.0
黒木町一久留米市	6.9	11.2	73.0	3.7	5.2
上花町一久留米市	1.6	26.0	60.4	5.5	6.5
上陽町一久留米市	4.9	8.1	64.2	10.6	12.2

