

地域公共交通の課題と展望

～JR連合地方議員とともに考える地域交通のあり方～

VOL. 14 福岡県 京都郡苅田町（遠田孝一 町長、井上修 町議会議員）

JR連合及びJR九州労組は、2月28日、福岡県京都郡苅田町を訪問し、組織内議員である井上修町議会議員とともに同町の現状を視察した。その後、昨年の町長選で初当選を果たした、同じく組織内議員である同町の遠田孝一町長には行政側の立場として参加いただき、意見交換を行った。JR連合から河村事務局長、北村労働政策部長、中村交通政策部長、JR九州労組から木村中央執行副委員長と大久保共闘部長が参画した。



■福岡県京都郡苅田町と、同町における公共交通の状況

苅田町は、福岡県北東部の周防灘に面した町であり、隣接する政令指定都市である北九州市や福岡県の東部地域の中核都市である行橋市に挟まれ、生活圏を一としている。

周防灘に面する海岸部は、遠浅で、かつては製塩業地として名高い所であったが、現在では、自動車・セメント・電力等を中心とした大規模な臨海工業地帯を形成している。加えて、東九州自動車道のインターチェンジが存するだけでなく、国際貿易港苅田港や北九州空港が整備されているという全国的にも類を見ない充実した物流インフラを有する。そのような状況もあり、苅田町は地方交付税不交付団体となっており、これは2017年度現在、福岡県内、さらには九州内で唯一の自治体である。

人口は、約3.7万人で、一貫して増加傾向にあり、先述のような工業地帯における工場など雇用環境に加え、町内には苅田工業高校・西日本工業大学もあり、まちとしての発達する環境には恵まれているものの、中心市街地は郊外への大規模店の進出やロードサイド店の増加などによる商圈の拡大により、空き店舗が目立つ状況となっている。

交通状況は、「東九州自動車道」が南北に縦貫し、市街地の中央を縦断する国道10号線も4車線で整備されている。一方、公共交通機関としてJR九州「日豊本線」、西鉄バスが運行されているが、いずれも南北軸をカバーする路線であり、東西地域の交通については、コミュニティバスが運行している。



◀ 苅田町HPより



▲ 南北に縦貫する交通網とともに町が発達し、沿岸には工業地帯が広がる。（路線図は太陽交通HPより）

なお、JR九州「日豊本線」については、福岡県の小倉駅と鹿児島県の鹿児島駅間（計109駅、462.6km）を結ぶ、九州東部を縦貫する路線であり、北九州市・大分市・宮崎市・鹿児島市といった東九州の主要都市を結ぶ長大な主要幹線となっている。同町内には、「苅田駅」「小波瀬西工大前駅」があり、小倉駅までは約20km、普通列車で所要時間がおおよそ25～30分といった位置関係となる。

■苅田町の公共交通現地踏査と課題等

2月28日、JR連合及びJR九州労組（中央本部）は、苅田町へと赴き、JR連合地方議員団連絡会に所属する井上修・苅田町議会議員とともに、同町の公共交通と取り巻く環境等を把握すべく現地踏査を行った。

まず、同町の中心駅である苅田駅における鉄道・コミュニティバスの運行頻度や利用者の流動、バスの利用状況等を視察した。苅田駅舎は、2006年の北九州空港開業にあわせて、新築され、駅前にはペDESTリアンデッキを有するなど近代的な構造であり、観光案内所など非常に設備等が充実している。一方、バリアフリーの面からは、エレベーターが駅から離れたところに点在している点など、課題点も垣間見られた。井上町議によれば、ペDESTリアンデッキが警察の管轄であることから、有効利用しようにも許可を取る必要があり、賑わい創出のためのイベントや景観のための花壇などにするなどの活用には至っていないとのことであった。平日は、役所・工業地帯などに通勤する方も当駅を利用するものの、自動車工場を有するなど影響し、マイカー通勤が多いことも特徴とのことで、利用者は2,300人ほどにとどまっている。



▲ 苅田駅は近代的な構造を有する。



▲ ペDESTリアンデッキは街灯があるだけで、寂しい印象を受ける。



▲ 小波瀬西工大前駅には、大学・病院が隣接している一方、駅前整備やバリアフリー化の必要性から改善の余地は大きい。

続いて訪れた小波瀬西工大前駅は、総学生数約1,400人の西日本工業大学おぼせキャンパス、地域の基幹的医療機関である総合病院の小波瀬病院が隣接しており、これらに通学・通院などされる方が主に利用している。また、駅周辺には住宅地が放射線状に広がっており、住宅密集地となっている。一方で、駅の構造上、バリアフリー化が進んでおらず、島形ホームの2番線・3番線には車イスで行くことは不可能な状況である。また、駅前には交通量の多い道路が接しており、カーブしていることから見通しも悪く、利用者にとっては非常に危険な状態である。さらに、駅から坂を上ったところに大学があり、その先にある線路をまたぐ道路橋を渡って病院にアクセスしており、隣接しているにもかかわらず距離を感じてしまう。このように、構造的な課題が集約されたような駅となって

いる。そのためなのか、利用者は苅田駅よりも少ない1,900人ほどである。

なお、JR九州日豊本線は苅田駅・小波瀬西工大前駅から小倉方面・行橋方面それぞれ1時間に3～4本と、都市近郊ということもあり、比較的充実したダイヤとなっているが、上記の課題点を改善・克服していく取り組みが重要だと捉えられた。

■苅田町長との意見交換

現地視察後、苅田町庁舎を訪問し、遠田孝一・苅田町長（JR連合地方議員団連絡会）と意見交換を実施した。JR連合・河村事務局長からJR連合の取り組み概要、中村交通政策部長から『チーム地域共創』をつくる9提言（鉄道特性活性化PT最終答申・簡略版）について説明を行ったあと、遠田町長からは、同町を取り巻く情勢や交通政策の経緯と概要、課題認識の紹介を含めた挨拶を受け、昨年10月から町長に新たに就任されたばかりということで、町議時代のJR九州苅田駅・小波瀬西工大前駅の改善についての提起内容が示された。

苅田駅については、先述のとおり、ペDESTリアンデッキの活用がなされるべきであるが、九州内での駅前のペDESTリアンデッキは小倉駅などといった主要な駅にのみ存在し、苅田駅の利用者を考えれば、持て余すところがある。とはいえ、施設の活用を通じて、住民の方々に有益なものとするためにも、警察の許可手続きを進め、賑わい創出に役に立てていきたいとのことであった。また、小波瀬西工大前駅については、駅の改良工事を行い、駐車場・ロータリーを構える駅前広場、ホーム拡幅・エレベーター設置によるバリアフリー化、大学・病院に直接渡ること



▲ 遠田町長からのプレゼンでは、2つの駅の改善内容について、緻密な分析を基に提起された。

ができる空中通路を整備したいとのことであった。小波瀬西工大前駅については、多額の予算が必要であり、財政的な課題に加え、JR九州の理解・協力も必要となる。遠田町長からはJR連合からも支援を要請して欲しいとの言葉があった。

その後、相互に質疑を行い、コミュニティバスについては、きめ細やかなルート・ダイヤの設定を行っても利用状況が芳しくなく、財政的に厳しいといった現状などが確認された。

苅田町の置かれた環境は比較的恵まれたものである一方、公共交通の利用促進への取り組み・まちづくりと一体となった公共交通の活用は、まだまだ余地があるといった状況である。新たに就任された遠田町長やベテラン議員である井上町議と連携し、「チーム公共交通」形成と「チーム地域共創」の体現にむけた取り組みが進められるよう、引き続きフォローしていく必要性を感じるとともに、地方の実情を目の当たりにすることもできた。今後もフィールドワークを通じて得た知見などを、JR連合としての政策立案と各方面への提言活動に活かしていく。