

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. 20 福岡県 田川市（石松和幸 市議会議員）

JR連合及びJR九州労組は、4月23日、福岡県田川市を訪問し、組織内議員である石松和幸市議会議員とともに同市の現状を視察した。あわせて田川市役所において同市の二場公人市長、交通政策担当者との意見交換を行った。さらには、同市内でも運行する日田彦山線については、2017年の九州北部豪雨により被災し、BRTによる復旧が決定したことから、当該線区の現状を確認した。JR連合から尾形事務局長、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、花田教育部長、水野筑豊支部書記長が参加した。

■福岡県田川市と同市における公共交通の状況

田川市は福岡県の北東部に位置し、三方を山で囲まれた田川盆地の中心都市であり、また筑豊地域の中核都市である。かつては、日本の近代化の原動力として発展してきた「炭都」であり、国内有数の石炭産地であった筑豊炭田の中心地として栄えた。炭坑節発祥の地であり、日本初ユネスコの世界記憶遺産に登録された「山本作兵衛コレクション」など、炭坑遺産が多数保存されている。福岡県最大の都市である福岡市からは約50km、第2の都市である北九州市には約30kmの距離にあり、両市や筑豊地域を構成する飯塚市や直方市などを含めたエリアで生活圏・経済圏が成り立っている。54km²ほどの面積を有し、市内には福岡県立大学や高等学校も3校あるほか、セメントや製造業などの産業が中心である一方で、中心商店街である伊田・後藤寺の商店街は空洞化が進み、郊外化が進みつつあるが、田川伊田駅では駅舎を同市が買い取り、リニューアルが行われ、駅前広場の整備にも取り組むなど、賑わいを取り戻しつつある。

人口は、石炭産業で栄えていた1955年前後には10万人を超えるピークを迎えたが、その後は炭鉱の閉山等によって減少の一途を辿っており、現在では4.7万人まで減少し、高齢化率は3割を超える。

交通状況については、高速道路が市内を通っていないものの、国道201号線は、筑豊烏尾トンネルの全線開通や八木山バイパスの無料化により、福岡都市圏へのアクセスが大幅に向上している。また、西鉄バスによる一般路線バス及び高速バス、市内6路線を運行するコミュニティバス、タクシーが営業している。鉄道は、JR九州の日田彦山線、後藤寺線と、国鉄時代に継承した伊田線・糸田線・田川線を運行する第三セクターの平成筑豊鉄道があり、両社の結節点となる田川伊田駅、田川後藤寺駅を中心に市街地が形成されている。そして、2020年9月に「田川市地域公共交通網形成計画」を策定。取り組みをスタートしたところである。



▲意見交換に先立ち、集合写真を撮影。中央が二場市長、左隣が石松市議、右隣が尾形事務局長、木村副委員長と並ぶ。



▲市内には石炭輸送を担ってきた鉄道網が張り巡らされている一方で、バス路線については後藤寺バスセンターが閉鎖され、5路線のうち3路線が路線廃止の予定であり、持続可能な公共交通体系の構築が喫緊の課題となっている。（地図は田川市HPより）

■田川市との意見交換

一行は田川市庁舎を訪問し、同市の二場市長、交通政策担当者との意見交換を実施した。冒頭、尾形事務局長より御礼を申し上げた後、市長、石松市議から挨拶を受けた。その後、JR連合・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）を用いて、JR連合の政策活動の取り組みや考え方を披瀝し、同市からは公共交通の現状と今後の方針、国や事業者に対する要望事項について説明を受けた。

同市の地域公共交通網形成計画では、目指す将来像として「コンパクトなまちづくりと連携し、生活利便施設や市外へ、公共交通で容易にアクセスできるまち」を掲げ、市内の移動は、「中心拠点である田川伊田駅と田川後藤寺駅を基幹ネットワークで結び、かつ、生活拠点と中心拠点を生活ネットワークで結ぶ。さらに基幹ネットワークと生活ネットワークの乗り継ぎ利便性を高めることで、市内の移動がしやすい交通網の形成を目指す」こととしている。また、市外への移動については、「各方面への広域ネットワークである既存の鉄道や路線バスを維持するとともに、公共交通結節点を整備し、乗り継ぎによる利便性の向上を図る」としている。その実現のために、基本的な方針として、①利用者ニーズを反映したコミュニティバスの運行改善、②公共交通の持続的に維持するための利用促進、③様々な交通手段の結節と広域移動手段の利便性向上の3点に基づき、具体的な施策を設定している。

意見交換では、市内に存するJR九州や平成筑豊鉄道の利用促進や市民の利用状況等を踏まえた利便性等の具体的な改善策について、議論を通じて相互に理解を深めた。特に、近年流動が拡大している福岡都市圏とのアクセスについては、JR九州と西鉄バスが競合していることや後藤寺線を経由した場合は乗り換えが必要になることなどが課題として、直通列車やパークアンドライド機能を備えた新駅の設定などが改善策として挙げられた。また、平成筑豊鉄道に関しては、沿線9市町村で年間2億円以上の経営支援を実施しており、国からの助成策の拡充の必要性が語られた。これらに対して、JR連合からは他の地域での取り組みや地域公共交通活性化再生法をはじめとする公的支援制度の活用について情報提供したうえで、事業者だけでなく、地方自治体や国との連携が不可欠である状況にコロナ禍で一層拍車がかかったことに対し理解を求めた。

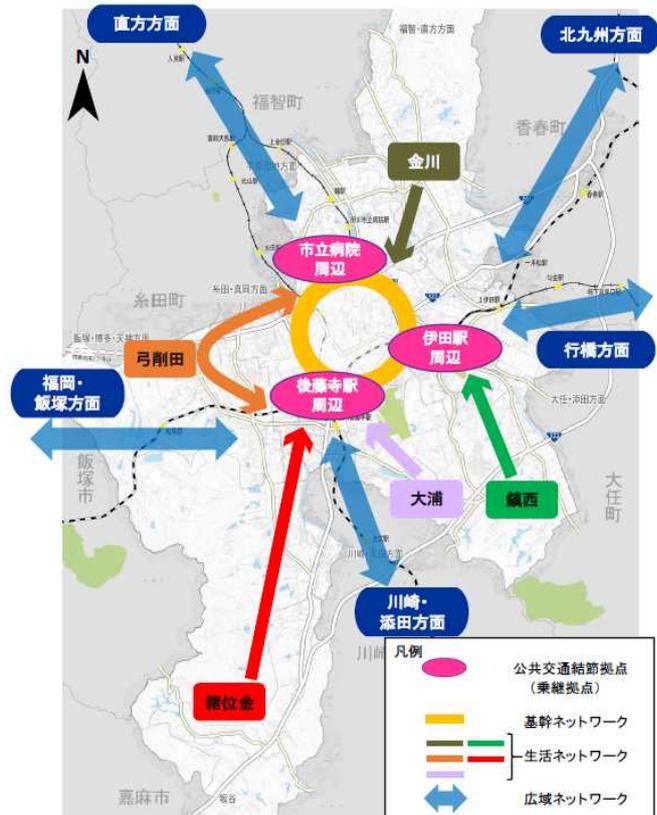


図 120 田川市地域公共交通網において目指す将来像
▲田川市地域公共交通網形成計画より



▲長時間に亘る意見交換では市長も参加いただき、コロナ禍で未曾有の危機にある交通を持続可能にする方策を議論し、今後の取り組みにむけた思いを共有した。

■田川市の公共交通現地踏査と課題等

田川市役所での意見交換を終えた後、同市の中心拠点である田川後藤寺駅及び田川伊田駅における現況等を視察した。

まず、田川後藤寺駅に向かった。田川後藤寺駅はJR九州の日田彦山線と後藤寺線の乗り換え駅であり、後藤寺線の起点駅である。また、平成筑豊鉄道・糸田線の起点かつJR九州との結節点でもあり、JR九州のホームに挟まれた場所に同駅ホームがあるという特殊な形状からも、石炭輸送華やかなりし頃、多くの路線によって列車が行き交っていたことが垣間見える。ただし、跨線橋にはエレベーターがなく、大きな荷物を持つ旅客や高齢者などに対しては困難な場面が想定された。また、JR九州では約1,600人/日、平成筑豊鉄道では約400人/日が利用しているが、駅前ロータリーが狭隘なことから、コミュニティバスは駅前にバス停を構えるものの、西鉄バスが乗り入れられず、200mほど離れた場所から利用する必要がある。なお、後藤寺バスセンターは2016年に廃止となり、駅前商店街は活気を失っていた。



▲田川後藤寺駅前には朝のラッシュ時などに送迎のための家用車などで混雑すること。 (写真右は石松市議)



▲0番線、1番線は改札前から段差なく利用可能。平成筑豊鉄道は中央奥に見えるホームから乗車する特殊な構造。

続いて訪問した田川伊田駅は、JR九州の日田彦山線の駅であり、田川後藤寺の隣駅である。また、平成筑豊鉄道の伊田線と田川線の起点である。先に触れたように、田川市がJR九州から駅舎を買取り、駅舎をリニューアルし、駅前広場などと併せて整備事業を進めている。すでに、飲食店やホテルが営業しており、フリースペースでは学生やお年寄りが集まってコミュニティが形成されている。訪問時はコロナ禍により、一部のスペースが閉鎖されていたり、ホテルが営業休止していたが、地元住民が行き交っており賑わいを感じることができた。一方で、駅ホームには階段を使わざるを得ず、バリアフリーの課題は田川後藤寺駅と同様であった。なお、利用状況はJR九州が約1,200人/日、平成筑豊鉄道では約800人/日である。



▲田川伊田駅は3階建ての鉄骨造の洋風建築であり、JR九州発の直営駅ビルとして1990年に建設された。2019年に改修工事を終え、ホテルの他、鉄板焼き屋、うどん屋、パン屋が営業する。

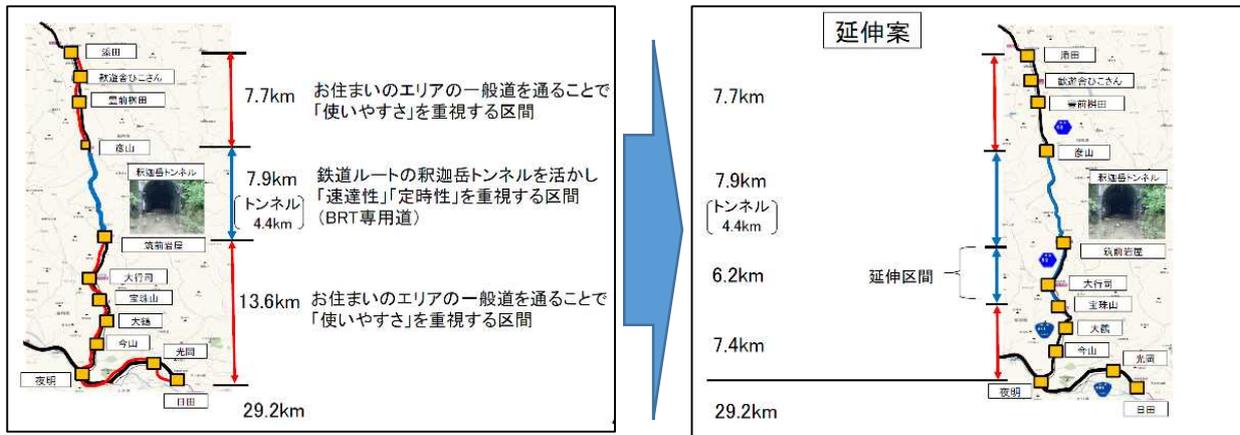


▲駅舎からホームを挟んだ反対側からは段差なく通行できる構造になっているが、保安上の対策が必要であり、平成筑豊鉄道のホームが奥にあることも課題である。

■日田彦山線の現状とBRT化にむけて

最後に、2017年7月に発生した九州北部豪雨で被災した日田彦山線のBRT化の予定区間を巡った。当該線区に関しては、JR連合はJR九州労組の協力により被災直後に現地調査を行うとともに、同年9月にはJR連合国会議員懇談会メンバーら国会議員9名との合同視察を実施するなど、復旧・復興にむけて取り組んできたところ。JR九州は沿線自治体とともに「日田彦山線復旧会議」を6回に亘り開催し、2020年7月には「BRT化」による復旧で合意した。現在、3年以内の開業を目指し、工事を進めている。今後、BRT化によって新たな交通網を形成することとなるが、JR連合が掲げてきた「チーム地域共創」の実現が求められる。つまり、沿線住民や訪問者にとって利便性の高いものとなるよう、事業者だけでなく、地方自治体をはじめとする地域のすべての関係者による不断の努力がなくてはならない。特に、専用区間については日頃からのメンテナンスには相当の負担が想定されることもあり、適当な役割分担が必要不可欠であると考えている。

JR連合は引き続き、フィールドワークによって得られた知見などを活かしながら、公共交通のあるべき姿を模索し、将来に亘り必要とされるJR産業を目指す取り組みを展開していく。



▲当初、JR九州から提案した案（彦山～筑前岩屋間のBRT化）から、延伸された案で合意した。しかし、大行司駅は数十段の階段上にホームがあるなど、利便性は決して高いといえない。



▲国会議員との合同視察時（2017.9）の大行司駅。駅舎は土砂崩壊によって押し潰され、撤去されていた。



▲大行司駅のブルーシートが掛かっていた部分。

▶新しく建て替えられた大行司駅舎。



◀左の写真は第3彦山川橋梁付近、右の写真は福井橋梁付近にて撮影