

## 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. 11 鹿児島県始良郡湧水町（橋元義嗣 町議会議員）

JR連合及びJR九州労組は、1月18日、鹿児島県始良郡湧水町を訪問し、組織内議員である橋元義嗣町議とともに、同町の交通政策担当者との意見交換を行った。JR連合から吉田組織部長と政所政策部長、JR九州労組中央本部から延時執行副委員長と大久保教育・広報部長が参画した。



#### ■鹿児島県始良郡湧水町の状況

鹿児島県始良郡湧水町は、鹿児島県の最北部に位置し、北から東は宮崎県に隣接している。2005年に栗野町と吉松町の2町が合併して、現在の湧水町が誕生した。町内には名前の由来でもある湧水が豊富にあり、霧島連峰の栗野岳（標高1,102m）からは桜島や錦江湾を一望することもできる。町内を走るJR肥薩線は、かつて鹿児島本線の一部として九州南部への主要ルートとして役割を果たした。中でも吉松駅は、宮崎方面（現在の吉都線）の分岐駅として、機関区・客貨車区・車掌区・保線区・信号通信区などの現業機関が置かれ、多くの国鉄職員が働いていた「鉄道の町」であった。今でも駅前に展示・保存される蒸気機関車（SL）が華やかだった当時を物語っている。しかし、合併時に1万2,000人を超えていた町の人口は、過疎化の急速な進行によって、9,845人（2016年11月末現在）にまで減少している。

#### ■湧水町内の公共交通現地踏査と課題等

自治体訪問・意見交換の前段として、町内の交通事情についての視察を行った。町内にはJRの肥薩線と吉都線が走り、栗野駅（肥薩線）、吉松駅（肥薩線・吉都線）、鶴丸駅（吉都線）の3駅が設置されている。まず向かった吉松駅は、多くの列車がこの駅で始終着していることもあって、乗換駅としての機能を有している。以前は、宮崎と熊本・博多を結ぶ特急列車や急行列車の停車駅として賑わっていたものの、九州自動車道の整備に伴って高速バスの利便性が向上し、現在は観光列車「はやとの風」を除くすべてが普通列車となり、隼人方面（肥薩線下り）が15本/日、人吉方面（肥薩線上り）5本/日、都城方面（吉都線）が11本/日を運転している。訪れたのは通勤・通学の時間帯であったが、駅周辺に高校や大きな企業がないせいか、駅の利用客は少なく閑散としていた。二次交通の手段については、バス（民間）が1日に1本、コミュニティバスが1日に3本を運転。タクシーは待機しておらず、利便性が高いとは言えない状況であるが、駅前駐車場の状況から自家用車の利用が多いことが推察された。

続いて訪れた栗野駅周辺には町役場や商業施設があり、駅前では土地区画整理事業が現在も進行している。駅と跨線橋でつながっている「丸池湧水」は、多くの人が訪れる観光の名所として公園が整備されている。また、栗野駅は旧山野線



◀吉松駅前の様子



◀栗野駅前の様子

月曜日～金曜日用(祝日を除く)				土曜日・日曜日・祝日用			
行先	経由	時刻		行先	経由	時刻	
大口高校	本城	6:16		大口高校	本城	7:21	
大口高校	本城	7:16		大口高校	本城	8:22	
大口高校	本城	8:14		大口高校	本城	10:30	
大口高校	本城	10:30		大口高校	本城	12:30	
大口高校	本城	14:21		大口高校	本城	14:21	
大口高校	本城	15:00		大口高校	本城	15:30	
大口高校	本城	16:05		大口高校	本城	16:15	
大口高校	本城	17:25					
吉松駅方面				吉松駅方面			
吉松駅		13:26		吉松駅		13:26	
吉松駅		14:06		吉松駅		14:06	
吉松駅		17:46		吉松駅		17:46	
吉松駅		19:06		吉松駅		19:06	

ている。視察中にも隼人方面（肥薩線下り）にむかう列車や接続するコミュニティバスが栗野駅を発着したが、いずれも乗車は少なく、厳しい運営の状況が垣間見られた。

## ◆湧水町との意見交換

公共交通に関する現地調査実施後、湧水町役場を訪問し、町の交通政策担当者との意見交換を行った。冒頭、JR連合より組織概要や主な取り組みを紹介し、湧水町からは宮園副町長から町の現状について説明いただいた。宮園副町長は「湧水町は古くから鉄道との関わりが深い町であり、今でも鉄道OBが多く居住されている。また、『いさぶろう・しんぺい』や『はやとの風』などの観光列車に加えて、鉄道を活用した地域活性化も取り組んでいきたい」旨が述べられた。続いてJR連合より「チーム公共交通」・「チーム地域共創」の形成にむけた政策課題について説明し、理解を求めた。

これに対して、町の担当者からは「総合計画」において、路線バスやコミュニティバスのあり方を位置付けていること、鉄道を観光に活用していく考えであることなどが披歴された。とりわけ、少子化によって周辺地域で高校の統廃合が進み、通学による鉄道の利用が減少する現状にも直面しているという。また、開通して100年以上が経過する肥薩線を世界遺産にしようとの機運が沿線自治体で高まり、事務局を務めていた熊本県人吉市に職員を2年間派遣していたこともあったとのことであった。

また、吉都線では月1回（毎月第2水曜日）、午前10時から16時の昼間時間帯に列車を運休して保守作業を実施している。元々、作業は夜間に行われていたものの、沿線への騒音に配慮して昼間に実施されている。保守作業による列車の運休時は、バス代行等の代替措置は取られないものの、毎月決まった日に運休することを時刻表に掲載し、事前に周知されていることもあって、大きな混乱はないという。一方、現在は保守作業のために行われている列車の運休だが、利用客の減少が著しい吉都線の廃止にむけた布石ではないかとの懸念が根強くあるという



ことを感じた。沿線自治体では吉都線への観光列車の運行にむけて、JR九州への要請行動と併せて、観光振興などの予算措置を検討している自治体もあるという。今後の方向性については、栗野駅周辺で行われている土地区画整理事業をはじめ、引き続きJRをまちづくりの中心に据えていくとのことであった。しかし、過去のイベント開催時であっても鉄道やバスなどの公共交通機関を利用した来場者が少なかった模様。町の担当者からは交通問題については「住民にもっと考えてもらわなければならない問題」、「事業者であるJRには専門家としての意見をもっといただきたい」との切実な声もあった。

高齢化と人口減少が進む最前線のエリアで、地域住民をはじめとする利用者の公共の移動・輸送手段を将来にわたりいかにして維持・確保していくのか、行政と事業者の連携や住民参加の仕組みづくり等、関係者が集い共に考え実践していく活動が必要であることを強く感じさせられた意見交換となった。引き続き、「チーム公共交通」「チーム地域共創」の形成に向けた活動の深度化、提言への反映に取り組んでいく。