

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. 12 鹿児島県 始良市（上村親 市議会議員）

JR連合及びJR九州労組は、1月18日、鹿児島県始良市を訪問し、組織内議員である上村親市議とともに、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。



■鹿児島県始良市の状況



始良市は、鹿児島県中央部に位置する人口約7万5000人の市。鹿児島市及び霧島市のベッドタウンとして発展している。南東側の一部が鹿児島湾（錦江湾）に面しており、桜島を遠望する風光明媚な海岸もある。2010年に始良町・加治木町・蒲生町の3町が合併して「始良市」となった。市の面積の約65%を山林が占めるが、南部の平野地帯は、広域幹線道路の国道10号とJR九州日豊本線が東西方向に横断しており、JRは加治木駅・錦江駅・帖佐駅・始良駅・重富駅の5駅が設置されている（1日あたりの5駅の乗降客数は1万人超）。また、鹿児島市と霧島市の両方面には幹線バス（南国バス等、3社）が運行されており、JRと競合もしているが、住民にとっては選択肢があり利便性も高い。鹿児島市及び霧島市に隣接する便利で住みやすい

街として、鹿児島県において人口が増加している数少ないエリアである。南部平野地帯では、駅や国道の周辺に住宅地が広がり、国道沿線には郊外型の大型店舗も立ち並ぶほか、昨年には始良市中心部にもイオンモールも進出。また合併前の各町が、一般路線バスの撤退した地域を中心として独自に運行していたコミュニティバス・乗合タクシーが新市にも引き継がれ運行されている。一方、北部山間地帯は県道が通じているが、南部平野地帯に比べると交通が不便、過疎化が進展している。また、広域自動車道としては九州縦貫自動車や隼人道路があり、2つのインターチェンジが供用されており、さらには鹿児島空港（霧島市）が始良市役所本庁から直線距離で約12kmと近く空路の利便性も高い。

同市では、「県央の良さを活かした、県内一くらしやすいまちづくり」という将来像として明示し、「第1次始良市総合計画（2012～2018年度）」と策定し、現在はその下位計画である「後期基本計画（2015～2018年度）」に基づき駅周辺や鉄道駅などのバリアフリー化事業等の各種施策が展開されている。また、2017年3月末を期限として「始良市地域公共交通網形成計画」を策定中である。

■始良市内の公共交通現地踏査と課題等



1月18日、JR連合及びJR九州労組の一行は、始良市との意見交換の前段で、同市の公共交通と取り巻く環境等を把握するべく現地踏査を行った。南部平野地帯を横断しているJR九州日豊本線の各駅の周辺状況や、幹線バス・コミュニティバス等の運行頻度やダイヤ構成、利用状況、利用者の流動等を視察した。

市内にある5駅はすべて日豊本線にあり、鹿児島市にむかう交通手段として概ね1時間に2本（通勤・通学時間帯の本数はさらに多い本数）の普通列車が運転されている。

中でも旧加治木町の中心地である加治木駅には、ほとんどの特急列車も停車するなど、比較的利便性は高い。加治木駅には、路線バスとコミュニティバスが接続しているが、残念ながら訪問した時間にバスの到着・出発がなく、利用状況を確認することはできなかった。しかし、駅の待合室はあるものの、バス停にベンチ等も設置されておらず、列車とバスを乗り換えるお年寄りや身体が不自由な方などには、利用しづらい可能性もある。なお、加治木駅にはバリアフリー設備（エレベーター）の設置にむけた検討が行われている模様。

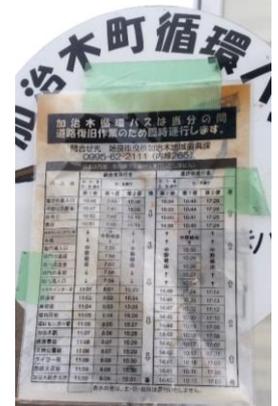
次に、視察した帖佐駅の周辺には始良市役所やイオンモールなどがあり、事実上の中心部として機能している。近年は錦江湾側に宅地が造成されており、鹿児島市内への通勤・通学による利用が多い模様。駅前にはロータリーがあるものの、古くから設置されていることもあって、多少手狭な印象は拭えない。また、駅の出入口は市役所などがある山側にしかなく、錦江湾側とは地下道で結ばれているものの、新しい住宅地との結節をどのように確保するかが課題と見られた。

続いて、訪れた始良駅は1988年に設置された比較的新しい駅である。1面1線のホームながら、駅周辺で宅地開発が進んでいることもあり、利用客も比較的多い。また、駅前には市が主導して駅前ロータリーが新たに設置され、大規模な駐輪場も整備されている。駅周辺に平地が多く、二次交通として自転車が多用されている実態が垣間見られた。なお、始良駅は通勤・通学時間帯に乗客が集中することもあって、ホームの幅が手狭になっているが、用地の関係もあって拡張が困難であるという。安全上の観点からも行政などの関係主体と連携した早期の対応が望まれる。

最後に訪れた重富駅は、1901年（明治34年）に当時の鹿児島線の国分（現在の隼人駅）～鹿児島駅間が開通した頃から設置されている歴史の古い駅である。現在も活躍している木造駅舎は風格が漂う造りになっているが、外装もリニューアルされて外向きの待合室も設置されている。隣の鹿児島市に一番近い駅であり、駅前にはタクシーが待機しているものの、国道から駅前ロータリーに入る道路が狭く、バスの乗り入れには適さない構造になっている。また、住宅地が広がる山側ではなく、錦江湾側に駅の出入口があり、山側からの利便性の確保が課題のようだ。



◀ 加治木駅前とバス停



◆ 始良市との意見交換



公共交通に関する現地調査実施後、上村市議会議員とともに始良市庁舎を訪問し、交通政策担当者3名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、同市からは企画部地域政策課の福元課長より市の現状等についてご挨拶を頂いた。「県内19市中で5番目の人口だが、唯一人口が増加しており、小学校も新設された」、「反面、山手に行けば少子高齢化が進んでいる」、「高速道路・幹線道路、鉄道、港湾といったあらゆる交通の手段があり利便性は高いが、交通の通過点でもあり、都市の活力を失うことがないよう、新たな

交通網を構築し、交流人口を増やし経済の活性化を図る必要がある」、「バスの利用者が減少し財政負担（補助金）が増加している」などといった現状、取り組みの紹介があった。続いてJR連合より意見交換の趣旨、「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と提言骨子を説明した後、始良市から

は、現在策定中（2017年3月予定）の地域公共交通網形成計画の骨子と課題認識についての説明を受けた。担当者からは、課題や問題点及び解決策として検討していることについて、要点の説明を頂いた。

課題としては、まず、「鹿児島市や霧島市へ通勤・通学する市民が多いが、自家用車を利用しての通勤が多いこと」がある。原因としては、JRやバスの便数は充実しているが始良市内でのバス等への乗り継ぎが悪いことや、5駅周辺の駐輪場や駐車場の整備が十分ではないこと、駅の出入口が一方にしかなく不便といった点があがり、解決策として、乗り継ぎの利便性向上・バスのダイヤ・路線見直し、駅周辺整備、バスの起点整備等が検討されている。

また、高齢者の公共交通の利用率が低く、特に中山間地域に居住する高齢者にとって、買い物や通院の便を確保することも求められている。3エリアのコミュニティバス等の事業者も料金も異なり、路線は合併前のまゆえ、新市としての生活実態に即した路線やダイヤの見直し等が必要であること、農業を行う高齢者の運転免許証返納が進まず、利用者割引や返納への特典の検討も課題としてあがった。

利用促進に向けては、JRとの接続を重視した公共交通総合時刻表・路線図等の作成・配布、バリアフリー化など、多くの対策が検討されている。さらには豊かな観光資源を活かすためにも、二次交通・案内手段の整備や、体験型観光などの工夫検討、航空・JR・高速バス等と連携する観光周遊バス路線の新設等、まちづくりと一体となった取り組み、利便性向上施策が検討されている。

その他、自治体がJR九州との協議や調整を行う際、窓口の担当が2～3年間で変わることから、今後自治体と事業者との連携・意思疎通を強化するためにも担当の中期固定化をできないかといったことや、JRに対する要望としては、簡易委託駅（重富駅・錦江駅）における自動券売機の管理を任せてもらえないか、といった声もあがった。

■始良市コミュニティバス路線別乗客数の推移 (単位：人)

項目	H21	H22	H23	H24	H25
加治木地区循環バス	23,289	21,010	18,550	17,471	16,789
蒲生地区巡回バス	5,272	5,041	9,043	9,421	9,242
(蒲生西浦・小川内地区バス)	4,494	4,787			
蒲生町大山区乗合タクシー	1,840	1,671	2,187	2,682	2,619
上名地区乗合バス	1,545	1,537	1,603	1,541	1,431
ふるさとバス	7,432	6,269	6,179	5,383	4,849
3庁舎間巡回バス	-	-	5,678	6,441	6,338
合計	43,872	40,315	43,240	42,939	41,268

資料：地域政策課

▲始良市「後期基本計画」より転載



始良市は人口が増加傾向にある街ではあるが、合併市特有の課題（エリアごとの各種事情の違い等）も抱える中で、新市としての「まちづくり」と一体となった交通政策が検討されており、今後、計画の実行段階においては、住民の視点に立った自治体と事業者との間、あるいは自治体間の更なる広域的連携、住民の主体的な参画が求められる。限られた時間ではあったが、幅広く意見交換を行う中で、一端ではあるが地域の実情や課題認識・対処方についての理解を深めることができた。JR連合は引き続き、「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。