

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. 17 福岡県 大牟田市 (松尾哲也 市議会議員)

JR連合及びJR九州労組は、1月15日、福岡県大牟田市を訪問し、組織内議員である松尾哲也市議会議員とともに同市の現状を視察した。あわせて大牟田市役所において同市の交通政策担当者との意見交換を行った。JR連合から北村労働政策部長、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、久保田総括組織担当部長、大久保共闘部長が参加した。

■福岡県大牟田市と、同市における公共交通の状況

大牟田市は一昨年に市制施行100周年を迎えた福岡県の中核都市の一つであり、福岡県最南端に位置し、面積81km²ほどのコンパクトな都市である。また、隣接する熊本県荒尾市とは後述の地場産業を中心に、経済圏・生活圏として繋がりを強めてきた。

かつては三井三池炭鉱の石炭資源を中心とした産業で栄えたが、炭鉱が閉鎖して以降、新たな工業都市として企業誘致などに力を入れている。なお、閉鎖した炭鉱跡地をはじめ専用鉄道敷跡・三池港は産業革命遺産として世界遺産に登録(2015年)された。また、市制100周年を記念して公式キャラクター「ジャー坊」を制定し、全国から参加する「ゆるキャラグランプリ」では2018年にご当地ゆるキャラ部門で第2位に輝いた。

人口は、石炭産業で栄えていた頃の21万人から11.5万人まで減少しており、近年でも減少傾向が続いている。将来に向けては公共交通網の維持活性化とともに「コンパクトシティプラスネットワーク」の形成を掲げ、諸施策の連動的な展開が欠かせない状況となっている。

交通状況は、「九州自動車道」が市内の北東部を通過するものの、インターチェンジはなく、熊本県玉名郡南関町にある南関ICが最寄りとなる。さらに、地域高規格道路である「有明沿岸道路」が三池港ICを起点として整備されており、国道208号線とともに、市街地を形成する主要道路となっている。一方、公共交通機関として鉄道は九州新幹線(大牟田)、JR九州・鹿児島本線(大牟田・銀水・吉野)、西日本鉄道・天神大牟田線が営業している。また、市内は西鉄バスが8路線運行しているほか、地域のボランティアによるコミュニティバスが一部で運行している。



大牟田市HPより



▲ 市内東部には九州新幹線(赤色)、市内中央にはJR九州鹿児島本線、西鉄天神大牟田線があり、有明海沿岸には地域高規格道路が整備されている(地図は大牟田市HPより)

■大牟田市の公共交通現地踏査と課題等

1月15日、JR連合及びJR九州労組（中央本部）は、大牟田市へと赴き、JR連合地方議員団連絡会に所属する松尾哲也・大牟田市議会議員とともに、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。

まず、同市の中心部にある大牟田駅における利用者の流動、バスの利用状況等を視察した。大牟田駅にはJR九州及び西日本鉄道の旅客列車が運行しており、それぞれ約6,000人/日、約8,500人/日が利用している。また、JR貨物の駅でもあり、三井化学の専用鉄道を利用するコンテナ貨物も取り扱っている。駅前のバスロータリーからは西鉄バスの路線バスが放射状に運行しているうえに、福岡空港に向かう高速バスは九州新幹線の新大牟田駅で乗降可能となっており、路線バスの補完がなされていることが確認された。



▲ 大牟田駅はJR九州と西鉄が乗り入れており、駅前のバスロータリーからは多くのバスが運行されている。

▲ 中核都市である大牟田市内をつなぐ路線バスは住民の足として重要な役割を担っている。

続いて訪れた西鉄・新栄町駅は、もともと大牟田の中心街として百貨店などが存在した新栄町商店街の最寄り駅であったが、百貨店などが閉店し、かつての駅前の賑わいは全く感じられない状況となっている。数年前に公表された駅前地区の再開発事業は同市策定の中心市街地活性化基本計画の中核を担い、大きな柱として民間主体で進められてきた事業であるが、ホテルの建設を担う事業者が撤退意向を示すなど、厳しい局面となっている。駅前をまっすぐ伸びる商店街は軒並みシャッターが閉まっており、アーケードの一部が取り壊された状態からは事業の停滞を物語っているようであった。



▲ 新栄町駅前は閑散としており、かつての賑わいがにわかには信じがたいほどの状況になっていた。



▲ 駅前の再開発事業について松尾市議からレクチャーを受け、「まちづくり」の難しさを知る。

■大牟田市との意見交換

さらに、大牟田市庁舎を訪問し、同市の交通政策担当者との意見交換を実施した。松尾市議から今回の意見交換について御礼の挨拶があり、同市より同市における地域公共交通網形成計画について説明を受けた後、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）について説明を行った。

同市の地域公共交通網形成計画は2018年3月に策定され、5カ年の計画としているとのことであった。とりわけ、将来を見据えたまちづくりの観点から、都市再生特別措置法に基づく「立地適正化計画」と連携した「コンパクトシティプラスネットワーク」の実現を目指しているとのことが強調された。

続いて、JR連合から『「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、「チーム公共交通」「チーム地域共創」の形成の必要性について説明を行った。

その後、相互に質疑を行い、交通政策に関する会議体への労働側の参画に対する必要性やインバウンドへの取り組み、道路網の発達に伴う市街地の郊外化などについて実情を伺い、意見を交換し合った。とりわけ、地域のボランティアによるコミュニティバスの運行については、非常に珍しい形態であるが、元々西鉄バスが撤退した路線を10年ほど経ってから、運転士などは無償で、燃料費や車両費等に対する補助を同市が行う形で運行を再開したとのことであった。

大牟田市においては、より一層JR九州や西鉄との連携を図っていく必要がある。さらには九州新幹線を活用しながら交流人口を増やしていくことも活路の一つと考えられる。また、まちづくりの観点から計画を連動させる取り組みが進められていることから、今回お世話になった松尾市議とも連携し、「チーム公共交通」「チーム地域共創」の具現化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。

JR連合は今後もフィールドワークを通じて得た知見などを、JR産業の持続的な発展とともに、地域の人流・物流ネットワークの将来にむけた政策立案と各方面への提言活動に活かしていく。



▲ 松尾市議は4月の統一地方選挙で6期目を目指す。



▲ 今年度から実施されている網形成計画がより実効性を持てるよう、さまざまな視点から意見交換を行った。