

## 地方小都市における公共交通の課題

田代 英美

**要旨** モータリゼーションの進行と公共交通の衰退は都市空間構成の非集中・拡散を促進し、個人の生活行動・生活圏が個別化する傾向に強く作用した。自動車保有率や自動車行動率等から見て地方社会においてはこの傾向は一層甚だしい。少子高齢化・人口減・産業衰退が進む地方社会では、効率的な大量輸送を前提とする利用者ニーズへの対応という観点では公共交通は成立しない。公共交通の“公共”に新たな視点から意義を見出せるかどうか、今後の公共交通の存続にかかわってくる。

田川市中心部の平成筑豊鉄道沿線に位置する事業所を対象とした調査結果から、公共交通に関する重要な視点—生活行動の保証および利便性の他者との共有—を導き出すことができる。このような公共性への認識を基盤として、諸交通機関のネットワークを構築し、公共交通への潜在需要を顕在化することが最も重要である。それは、住民の生活行動を保証する、多様な社会的共有空間を形成するというまちづくりの課題と直接につながっている。地方小都市において公共交通の問題は個人の生活圏および地域社会の維持・活性化という課題と切り離しては考えられない。

**キーワード** 公共交通、生活行動、生活圏、社会的共有空間

### 1. 都市化と交通

#### 1-1. 都市化の諸段階と交通手段

都市化と交通の密接な結びつき、これはほとんど自明であるかのように見える。

都市化の段階は、大きくは、①都市地域の形成 ②巨大都市の形成 ③郊外化 の3つに区分できる。①は、新しい産業地にさまざまな社会的資源と人が（権力や文化も）集積し、都心が形成される過程である。②は、集積がさらに進んで都市が拡大し、スプロールしながら周辺地域を巻き込んでいく過程である。③は、社会

的資源と人が集積の進みすぎた都心を離れて郊外を形成していく過程である。このような都市化の諸段階に対応した人の動きは社会学では社会移動として取り上げられてきた。人々が都市以外の地域から都市地域に流入し、都市地域内で相対的に距離の短い移動を経ながら定着していく（あるいは定着しない）過程の解明は、都市社会学の主要なテーマのひとつである。また、都市では空間の機能分化が進むため、人々は性質の異なる・分離された空間の間を日常的に行き来することになる。空間の機能分化という側

面は都市における空間構成あるいは地域構造として、個人の日常的な動きの側面は生活行動・生活圏として把握されてきた。

人の動きと交通手段との関係については、概略、次のように言える。都市化の第1段階は特に鉄道の発達と強く結びついている。モノと人を大量に運ぶ必要から鉄道が発達し、ターミナル駅を中心に都市が形成されていった。シカゴはその代表であった。東京や大阪等日本の都市も例外ではない。鉄道は、まさに産業化と都市化を牽引するものであり、人々を村落から都市へと移動させ、人々の生活行動・生活圏を拡大しつつ都市人の流動型生活パターンを演出した。しかし、鉄道が主役であったのは都市化第2段階の初めまでであった。その後は車の普及と道路交通網の整備が郊外化と都市の拡散を押し進めている。住宅地も商業中心地も都市周辺部・郊外幹線道路沿いに立地し、モータリゼーションに直撃されて鉄道利用は減少し、運行縮小や廃止に至る例が少なくない。一方、大都市の都心部では、高密度集積が減速あるいは低下したところもあるが、車の増加により交通混雑は相変わらずであり、市街電車を廃止する都市が続出、バスも利用者減少や定時性・定速性の確保困難に悩まされ、公共交通離れが続く。人々はよりよい居住環境を求めて外縁部に出て行く。モータリゼーションは都市の空間構成の非集中・拡散を促進し、人々の日常生活行動における移動パターンを個別化の方向へ変化させ、モータリゼーションを組み込んだ生活スタイルを成立させる。その結果、郊外においても、都心部においても、鉄道、バス、市街電車等の公共交通は需要が更に低下し、経営困難に陥る。かくて、モータリゼーションはますます進行することになる。自家用車という私的交通手段の

特徴は、流動型生活パターンの流動性を一層深化させることだけでなく、人々の移動パターンと生活行動を極めて私的なものにする点にある。

## 1-2. 公共交通衰退に伴う諸問題

多くの地域で公共交通は運行縮小や廃止を余儀なくされており、交通のあり方と人の動き、人の動きと地域社会の空間構成、地域社会の空間構成とそこに住む人の生活パターンとの関係が改めて問われている。

公共交通衰退に伴う問題として従来から指摘されてきたのは、いわゆる交通弱者の存在であろう。交通弱者とは、一般に、徒歩以外の私的交通手段を持たない人および公共交通機関のバリアにより利用が困難な人を言う。つまり、公共交通機関が利用できれば、交通弱者にはならないのである。公共交通の整備は個人に対して移動を社会的に保証することであり、生活利便性を社会的に保証することである。公共交通の衰退は移動に関する社会的保証の放棄を意味する。高齢社会ではいわゆる交通弱者の数や比率が上昇すると予想されるが、移動に関する社会的サービス水準が低下した地域は住みよい社会とはいえないだろう。

第2に、車利用による環境への負荷の増大がクローズアップされている。自動車交通による大気汚染、騒音、エネルギー資源の膨大な消費、道路建設に伴う自然環境や良好な住宅環境の破壊等は周知の通りである。輸送の集約性からは自動車よりも鉄道や地下鉄などの方がはるかに高い評価となる<sup>1)</sup>。

第3に、都市経営上の非効率という点が挙げられる。車利用が伸び続け、ひたすら郊外化し、都市域が広がる中では、次々にできる住宅地や商業地区に道路・交通安全設備や水道等々のイ

インフラストラクチャの整備をしなければならず、自治体の財政負担は増大するばかりである。私的人格が極めて強い自家用車は、実は社会資本の整備充実がなければ利用できないのである。次々に開発されては衰退するという都市は空間構成として問題があるばかりでなく、経営効率という点からも見直す必要がある。

このような問題を解消し、クルマ社会の中での郊外居住とは異なる生活スタイルや都市のあり方の提案として、最近ではニュー・アーバニズムやコンパクトシティ、持続可能なまちづくりなどが提唱されている。これらの思想は、交通に関してはいずれも公共交通を支持し、交通需要マネジメント（TDM）等による公共交通利用促進・自家用車利用抑制とまちづくりを連携させているところに特徴がある。自動車利用を抑制し、人が歩けるヒューマンスケールのまち、人々が集まる社会的共有空間が賑わいを保つまち、そこに住む人や訪れる人がいろいろな場面でも行動することができるまち、空間の機能分化ではなく混合によって新たな都市の生活スタイルを創造しようという試みである。これらの思想に基づく交通政策・都市政策が十分な効果を挙げているかどうか、今後効果が期待できるかどうかについては評価が分かれるところであり、いずれにしても直ちに大きな成果が望めるものではないようである。しかし、これからの都市と生活空間を考える上で重要なテーマであることは否定できない。

### 1-3. 公共交通問題と地方社会

公共交通衰退に伴う問題は、大都市圏ばかりではない。規模から見ればコンパクトシティの実現にふさわしいような地方都市でむしろ、公共交通の衰退は激しい。集約度が低く、人口減

少・高齢化の進度が速い地方小都市や過疎地域では、公共交通経営の困難は大都市圏の比ではない。運転免許保有率、自動車保有率、代表交通手段分担率における自動車分担率は大都市圏よりも地方で高いことが知られている。地方小都市では都市内の集積がそれほど高くないままで外縁化が進行し、都市内の交通混雑はそれほどひどくはなく、むしろ都市内の道路未整備、周辺都市との幹線道路未整備が目につき、道路整備への要求が高いことも多い。大気汚染等の環境問題も表面上はあまり目立たない。高齢者等いわゆる交通弱者の数は増えるものの、自治体の財政難もあって、経営効率と採算の面では公共交通は存続が難しく、公共交通整備への要求も表に出にくい。結果として、生活利便性は低下し、人口流出が止まらず、地域社会の維持自体が揺らぐことが懸念される。

地方においては公共交通はいらぬのか、自家用車という私的交通手段で各人がなんとかするしかないのか、交通弱者は不便を感じつつも我慢するしかないのか。地方小都市や過疎地域でも、個人の生活パターン・生活利便性や地域社会そのものの維持にとって交通は重要な問題である。

ここで、公共交通の“公共”とはなにか、改めて考える必要があるだろう。一般に公共交通とよばれる交通手段の使われ方から、“公共”はひとつには国や自治体による政策という意味と、もうひとつは、誰にとっても必要で、比較的 low cost で利用できるという意味を含んでいるように思われる。しかし、大量輸送が可能で多くの人が利用するから“公共交通”だというなら、大量輸送は可能だが多くの人が利用しなくなれば“公共交通”ではなくなる。明治期からおよそ1世紀のあいだ、ほぼ一貫して産業

化（拠点開発、大規模開発）と人口増加の道を驀進し、右肩上がりの成長を続けていた時代には、輸送力に優れた鉄道は必要不可欠であり、その意義や公共性を特に問われることなく、鉄道網は拡大した。鉄道は大量輸送という大きな利点をもつが、多額の建設・運営資金が必要であり、ほとんどは国策か、あるいは、大企業によって開発されてきた。鉄道建設をめぐる政治的かけひき、郊外住宅地・郊外レクリエーション施設・都心の大規模商業施設の開発と一体になった鉄道経営等、よく知られている通りである。意図はどうか、都心の形成と全国的な鉄道網の形成に寄与したことは間違いないが、それが“公共”として今後も通用するわけではない。

人の動き—交通—都市の空間構成の三者関係はこれまで十分に考察の対象となってきたとは言いがたい。本稿では平成筑豊鉄道をひとつの事例として、公共性という観点から、特に地方小都市における公共交通の課題を検討する。大都市圏との対比で見れば地方小都市と過疎地域とは同じ地方社会として共通する側面を持つが、人口や産業、公共交通機関がある程度集積している地方小都市と集積が格段に薄い過疎地域とはやはり区別しておくべきであると思われる。ここでは、地方小都市において“公共交通”の意義はなんであるのか、生活行動および地域社会の維持存続との関連で考えてみたい。

## 2. 筑豊地域における鉄道の現状

### 2-1. 筑豊地域の鉄道網

筑豊地域は石炭と石炭政策に翻弄されてきたが、鉄道網の変遷もそれをよく示している（表1）。

明治20年代から民間鉄道会社による鉄道建設

が始まり、その後も次々に線路を延ばし、明治40（1907）年、鉄道国有法によって全ての路線が国に買収された時には、後年最盛期の路線の大半が出来ていた（図1参照）。大正14（1925）年に発行された鉄道省運輸局編纂「汽車時間表」第1号の鉄道省線名及汽船航路名一覧表からは、鹿児島線に属する室木線（遠賀川室木間）、日豊線の田川線（行橋添田間及貨物支線）・宮床線（後藤寺宮床<のち廃止。現在の後藤寺と船尾の間>間及貨物支線）、筑豊線の筑豊本線（若松上山田間及貨物支線）・漆生線（芳雄<現在の新飯塚>漆生間、上三緒筑前山野<のち廃止>間及貨物支線）・香月線（中間香月間）・伊田線（直方伊田間及貨物支線）・桐野線（勝野桐野<のち筑前宮田>間及貨物支線）・幸袋線（小竹二瀬間及貨物支線）・長尾線（飯塚長尾<現在の桂川>間及貨物支線）が完成していたことが分かる。香月線を除く全ての路線に「貨物支線」があるのも特徴となっている。開通当初は貨物輸送のみ、のちに旅客輸送を加えた線も少なくない。炭鉱会社専用線も引かれていた<sup>2)</sup>。全国でも最も路線が稠密な地域であり、東京附近・大阪附近とならんで筑豊附近の拡大図が掲載されている。

筑豊地域における鉄道開発の特徴は「（路線の）延ばし方は、九州鉄道が東は門司へ、南は八代に向かってひたすら延ばして行ったのと違い、少し延ばしては炭鉱の坑口のある方へ曲がり、また本線に戻って延ばすという延ばし方。筑豊の鉄道はただただ坑口と港を結ぶという形で延びていったのだった<sup>3)</sup>、「本線が延びていっている間にも、本線のあちこちから炭坑に向かって支線が誕生した<sup>4)</sup>」というところにある。



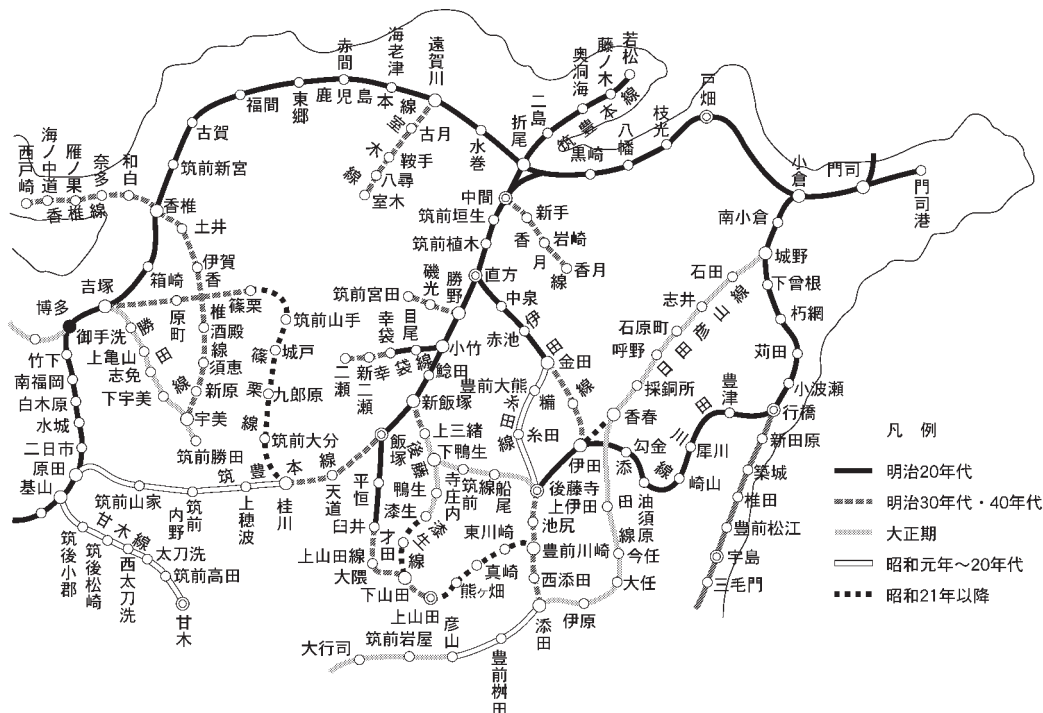
表1 筑豊地域における鉄道網の変遷

年	事 項
1888 (明治21年)	九州鉄道株式会社設立 (福岡市)
1889 (明治22年)	筑豊興業鉄道会社設立 (直方町。M26若松に移転。M27筑豊鉄道と改称)
1891 (明治24年)	若松～直方間開通
1892 (明治25年)	直方～小竹間開通
1893 (明治26年)	直方～金田間、小竹～飯塚間開通。底井野 (筑前垣生)～筑前植木間、九州で初の複線化。豊州鉄道設立 (行橋町)
1894 (明治27年)	小竹～幸袋間開通
1895 (明治28年)	飯塚～白井間、行橋～伊田 (田川伊田) 間開通
1896 (明治29年)	伊田～後藤寺 (田川後藤寺) 間開通
1897 (明治30年)	筑豊鉄道、九州鉄道に合併。後藤寺 (田川後藤寺)～宮床 (廃止) 間、後藤寺～起行 (廃止) 間開通。
1898 (明治31年)	白井～下山田間開通
1899 (明治32年)	金田～伊田 (田川伊田) 間、香春 (勾金)～夏吉 (廃止) 間、後藤寺 (田川後藤寺)～川崎 (豊前川崎) 間、川崎～大任間開通
1900 (明治33年)	幸袋～二瀬間開通
1901 (明治34年)	飯塚～長尾 (桂川) 間、下山田～上山田間、勝野～桐野 (筑前宮田) 間開通。豊州鉄道、九州鉄道に合併。
1902 (明治35年)	芳雄 (新飯塚)～上三緒～山野 (廃止) 間開通
1903 (明治36年)	川崎～添田 (西添田) 間開通
1907 (明治40年)	九州鉄道株式会社、鉄道国有法により国に買収
1908 (明治41年)	中間～香月間、遠賀川～室木間開通
1913 (大正2年)	上三緒～漆生間開通
1919 (大正8年)	九州産業鉄道設立 (後藤寺。のち産業セメント鉄道、さらに麻生セメント)
1922 (大正11年)	起行 (廃止)～船尾間開通
1926 (大正15年)	船尾～赤坂 (下鴨生) 間開通
1928 (昭和3年)	長尾 (桂川)～筑前内野間開通
1929 (昭和4年)	筑前内野～原田間、宮床～金田間開通
1942 (昭和17年)	添田 (西添田)～彦山間開通
1943 (昭和18年)	産業セメント鉄道を国が買収
1944 (昭和19年)	若松～飯塚間の複線化完了
1955 (昭和30年)	石炭鉱業合理化臨時措置法 ⇒閉山相次ぐ。筑豊地域の人口激減。
1957 (昭和32年)	香春～伊田 (田川伊田) 間短絡線開通し、日田彦山線が田川線にかわって田川地方を縦断。油須原線着工。
1966 (昭和41年)	上山田～豊前川崎間開通。漆生線を延長し上山田線と連結。
1968 (昭和43年)	桂川～篠栗間開通
1969 (昭和44年)	日本国有鉄道財政再建特別措置法 (69年5月～76年11月) ⇒13線区廃止へ 幸袋線廃止 (12月)
1972 (昭和47年)	筑豊地域の旅客列車本数大幅削減 (398本中59本)
1974 (昭和49年)	駅業務変更 (無人化・委託化等) 実施
1976 (昭和51年)	筑豊地域最後の炭鉱閉山
1980 (昭和55年)	日本国有鉄道経営再建促進特別措置法 (国鉄再建法) (12月) ⇒特定地方交通線選定へ (全83線) 油須原線工事費打ち切り
1985 (昭和60年)	香月線、添田線、室木線廃止
1986 (昭和61年)	漆生線廃止。日本国有鉄道改革法 (12月) ⇒国鉄の分割・民営化へ
1987 (昭和62年)	J R九州発足
1988 (昭和63年)	上山田線廃止
1989 (昭和64年)	第3セクター平成筑豊鉄道開業 (10月)。宮田線廃止 (12月)。
2001 (平成13年)	吉塚～黒崎間 (篠栗線、筑豊本線) の電化開業。
2004 (平成16年)	平成筑豊鉄道で貨物輸送廃止

注1) 駅名の後の ( ) 内は、現在の駅名または廃止を示す。

注2) 『田川市史 中・下巻』(ぎょうせい、1976、1979)、弓削信夫『福岡鉄道風土記』(葦書房、1999)等を参照して作成した。

図1 福岡県北部と筑豊地域における主要鉄道路線開通時期



注) 路線図は1969年5月(廃線が始まる半年前)号の時刻表に掲載されたものを使用した

## 2-2. 筑豊地域における鉄道の“公共性”

全国的に見ても最も稠密な路線を形成していた筑豊地域の鉄道網であるが、石炭産業の斜陽化によって多くが赤字路線となっていたことは周知の通りである。炭鉱数は最も多いときで300近くを数えたが、昭和30年代以降次々と閉山し、昭和51(1976)年には全ての炭鉱がなくなった。石炭輸送を最も大きな目的として敷設され続けた筑豊地域の鉄道が存在理由を失うのは当然とも言える。「鉄道は筑豊を産業革命の渦中においたが、地場資本力の弱さに加えて、地域社会とは著しく遊離した炭鉱のための鉄道敷設であったことから、地場産業へのインパクトは弱く、筑豊の産業化の起爆剤にはなり得なかった」と指摘されているように、石炭以外の産業との結びつきといえば石灰・セメントが挙げられるのみであり、その意味では極めて単純な鉄

道経営であった。

筑豊地域における鉄道は、石炭産業を支えたという意味ではこの地域社会の産業発展に大きな役割を果たしたが、石炭以外の産業とは関係せず、石炭産業は地域社会の自立力を強化するものでは必ずしもなかった。鉄道は、石炭以外の産業に目を向けなかっただけでなく、そこに住む人にも目を向けてはいなかった。貨物輸送線の旅客輸送線との併用(のちには転換)はあっても、旅客の動きを考慮した路線開発にはなっていない<sup>6)</sup>。第2次世界大戦後は、旅客利用をも考慮した路線の延長や新設を陳情するなどの動きも見られたが、昭和40年代にはすでに著しい進展を見せたモータリゼーションと国鉄合理化策により、鉄道網の再構築は実現しないままに終わった<sup>7)</sup>。住民の生活利便性の向上という側面はほとんど考慮されてこなかったし、駅周辺

に、家庭と仕事場以外の社会的共有空間<sup>9)</sup>—余暇を楽しむなどの社会的交流が可能な空間—を作り出す力も弱かった<sup>9)</sup>。石炭の威力があまりにも大きかったため、鉄道に対して“公共交通”としての意味が問われることなく、十分に「住民の足」となることもなく、廃線の時期を迎えてしまったのではないかと。

幸袋線が赤字ローカル線として全国で最初に廃止され（1969年12月）、国鉄再建法（日本国有鉄道経営再建促進特別措置法、1980年12月）に基づく特定地方交通線全83線の中に9線が入った。第1次選定（全40線）では香月線、添田線、室木線、第2次選定（全31線）では漆生線、上山田線、第3次選定（全12線）では宮田線、伊田線、糸田線、田川線である。第1次・第2次選定に入った5線と宮田線は廃止され、第3次選定に入った伊田線、糸田線、田川線は第3セクター鉄道として再出発することになった。

### 2-3. 平成筑豊鉄道の現状

平成元（1989）年に開業した第3セクター平成筑豊鉄道の現状を簡単に見ておきたい<sup>10)</sup>。

伊田線、田川線、糸田線3線の特定地方交通線対策協議会は、3線の輸送量が比較的大きいことから、鉄道として存続する可能性があると判断した。根拠は、路線が筑豊地域の中心3都市、直方市、田川市、行橋市を結んでいること、沿線地域との関係が深い北九州市に向かうJR路線—筑豊本線、日田彦山線、日豊本線—に接続していることである。利用者の利便と二重投資を避けるためには、各線単独ではなく合同の第3セクターが適切である、鉄道存続には、利用者のニーズに合った列車ダイヤ・車輛の導入によって収入を確保し、経営合理化によって経費を圧縮することが重要であると結論付けられ

た。廃線の危機という状況下ではあったが、筑豊地域における長い鉄道の歴史の中で初めて公共性の意味が示されたと言えよう。ここでは公共性は2つの視点から解釈されているようである。ひとつは利用者のニーズである。鉄道の存在意義として、産業目的ではなく、利用者のニーズが前面に出されたことは、大きな転換であった。もっとも、利用者ニーズという言葉は抽象的であり、その抽象的な利用者ニーズに合わせることは平成筑豊鉄道内部の経営努力にまかされているのであるが。もうひとつはある程度の需要量の見込みである。ただし、平成筑豊鉄道沿線地域は北九州市との結びつきが強いことは確かであるが、平成筑豊鉄道は北九州市へ向かうJR線との接続路線であり、北九州市と直接つながっているのではないのが弱い点である。また、沿線地域相互間の移動が今後どの程度見込めるのか慎重に見ていく必要があるだろう。このように公共性に対して一応の解釈がなされているのであるが、なぜ自治体の関与が必要なのか、どのような関与が必要なのかは不明瞭である。第3セクターであるからには、「公共的・公益的観点に立脚した明確な行政目的を持ち、行政施策の実現のためには地方公営企業より第3セクター方式の方が合目的性に適うという何等かの合理的な根拠が必要<sup>11)</sup>」という見方もあり、自治体の役割については課題が残っていると思われる。

開業後、平成筑豊鉄道が利用者のニーズに合わせて改善された点、導入された試みとして、次のようなものがある。

- ① 新駅の設置：開業当時、3線で合計15駅であったが、翌1990年には24駅となり、その後も徐々に増加して、現在は35駅となっている。

- ② 列車設定本数の増加：J R九州時代の旅客用列車設定本数は3線合計で74本であったが、開業時に198本とした。2000年3月には210本が設定された。その後利用者減・収入減の影響を受けて列車設定本数を減らした時期があったが、2005年3月には189本となっている。
- ③ 列車利用に関わる新たなサービスの導入：一日フリー切符の発売(1999年)、快速列車導入(2002年)、貸し切り列車の運行、「クリスマス列車」の運行などがある。
- ④ 地元地域との連携強化：自治体による資金援助とは別に、地域の人に平成筑豊鉄道に対する関心を持ってもらおうという試みである。無人駅の地元の人による管理、枕木オーナー制度導入(2003年)、地元高校との連携(高校生が駅構内の花壇を手入れ、高校生が製作したベンチを会社に寄贈)、車体に描く絵を子どもから募集、などである。なお、町費により駅舎・駅周辺の整備がなされた例もある(犀川駅、糸田駅、赤池駅)。

第3セクターへの移行後、数年間は経営は好調であった。他の第3セクター鉄道にない平成筑豊鉄道の強みは貨物輸送(石炭・セメント、伊田線直方～金田間)で、1990・91年は貨物輸送収入2億円以上となった。旅客数も300万人を超え、旅客収入は約5億円であった。しかし、1992年に石炭輸送廃止、2004年には三井鉱山セメントの解散によりセメント輸送廃止、貨物輸送収入はなくなった。旅客数も1991～94年は340万人前後であったが、95年以降は減少傾向にあり、2003年は約235万人で開業翌年(1990年)の約75%であった。旅客収入は1991年の約5億3000万円をピークに減少、2003年は約3億7200万円

であった。営業収支は1995年までは黒字であったが、1996年以降は赤字が続いている。経営の合理化、サービスの向上、地元地域との連携という3つの側面から経営維持の努力がなされているが、効果が上がっているとは言えない状況である。

駅別の乗降客数の増減傾向を、1997年(平成筑豊鉄道の乗降客数調査で、乗降客数が減少し始めた年)5月調査日を100として、2002年(同調査で乗降客数が最も少なかった年)5月調査日と2004年6月調査日の数値を算出してみると(表2)、大半の駅で1997年から2002年にかけてさらに乗降客が減少していることが分かる。その後2004年までの2年間ではあまり変わっていない。指数が100を超えているのは、金田以外はもともと乗降客数が少ない駅で、逆に、中心駅である行橋や田川後藤寺で減少率が大きいことが注目される。開業後数年間の旅客数増加は駅増設や旅客列車設定本数増加の効果であろうと思われるが、その効果が一段落した後は、自治体による駅舎の改築や地元地域との連携策等も利用客の増加につながっていない。このままでいくと、大半の駅で利用客数は年々減少し、利用者数の減少→旅客収入の減少→列車設定本数の減少や運賃値上げ→さらに利用者数の減少という悪循環に陥ることが懸念される。

### 3. 公共交通に対する評価と課題

#### 3-1. 平成筑豊鉄道の問題点

第3セクター鉄道の利用者減は平成筑豊鉄道だけではない。香川正俊によれば、全国の第3セクター鉄道に共通する経営悪化の要因は次の7つである<sup>12)</sup>。

- ① 少子化による通学生の減少  
② 沿線の道路整備により自家用車の利用が増



表2 駅別乗降客数

所在地	駅名	駅設置年(注1)	駅舎利用	他線との接続	04年乗降客数(注2)	97年との比較(注3)	02年乗降客(注4)	その他	
伊田線	直方市 南直方御殿口	2001		J R筑豊本線	1848	74.5	71.8	五日市には臨時列車(～金田)	
	小竹町 あかぢ	1990			66	70.4	81.5		
	直方市	藤棚	1990			70	59.4	72.9	
		中泉		理髪店		293	69.0	60.2	
	赤池町	市場	1990			171	68.4	65.3	
		ふれあい生力	1997			117	74.5	63.6	
		赤池		1996年改築(町費)、お好み焼き店		284	117.3	106.8	
	金田町	人見	1990			621	67.1	69.2	
		金田		うどん屋、居酒屋		186	77.9	71.0	温泉割引、無料送迎バスあり
		上金田	1990			1257	88.6	111.0	
田川市	糟		ボクシングジム		234	64.9	82.1		
	田川市立病院	1999			182	66.2	64.1		
	下伊田	1991			237	100.5	128.8	無料シャトルバスあり	
	田川伊田			J R日田彦山線	226	68.5	58.4		
	上伊田	2001			1809	70.4	87.3		
	香春町		食堂		102	140.8	209.2		
	柳下温泉口	1993			571	76.7	74.4	96年J R一本松駅新設	
赤村	内田	1990			51	41.7	70.8		
	赤	2003			80	57.9	57.2		
	油須原				58	—	84.1		
	源じいの森	1995			133	60.8	38.7		
	崎山				199	128.3	432.6	温泉割引、駅から徒歩すぐ	
豊津町	豊津	1990			84	52.3	65.6		
	犀川		1993年改築(町費)、文化ホール		561	55.9	56.6		
	東犀川三四郎	1993			108	58.7	60.3		
行橋市	新豊津	1990			248	70.1	151.2		
	今川河童	1990			117	47.7	52.7		
	美夜古泉	1991			146	42.1	72.3		
田川線	行橋			J R日豊線	182	80.6	90.5		
					1235	58.8	60.1		
糸田線	金田町								
	豊前大橋				110	48.6	44.5		
	松山	1997			79	102.8	109.7		
	糸田		1995年改築(町費)、食堂、うどん屋		314	65.0	57.0		
田川市	大蔵	1990			426	53.2	80.4		
	田川後藤寺			J R日田彦山・後藤寺線	815	58.0	51.9		

(注1)駅設置年で空白の箇所は、開業当時から設置  
(注2)04年乗降客数は04年6月の調査日当日の数  
(注3)97年との比較は、97年5月調査日の乗降客数を100とした。ただし、赤駅は03年設置のため算出しなかった。  
(注4)02年乗降客は、97年5月調査日の乗降客数を100としたときの02年5月の数値

出所) 田代英美・文屋俊子「平成筑豊鉄道の潜在需要と地域活性化に関する研究」『福岡県立大学生涯福祉研究センター研究叢書』20号、2005、10項

表3 鉄道乗車人員

(単位 千人)

年度	JR 1)	新幹線 2)	鉄道 3)	路面電車	モノレール	地下鉄
平成4年度	181 758	12 344	—	—	—	100 474
平成5年度	188 754	12 421	—	—	—	111 210
平成6年度	192 194	11 584	148 807	9 076	11 846	113 026
平成7年度	196 565	12 164	145 493	8 529	11 424	115 646
平成8年度	199 045	12 782	144 703	8 171	11 181	116 976
平成9年度	195 074	12 566	142 081	7 854	11 047	116 054
平成10年度	195 353	12 275	136 534	7 464	12 346	114 301
平成11年度	193 386	11 862	131 640	7 081	12 485	113 389
平成12年度	191 587	11 822	126 171	4 485	12 148	108 194
平成13年度	186 255	11 660	122 438	0	11 587	108 325
平成14年度	182 345	11 448	118 863	0	11 497	106 220
平成15年度	182 562	11 821	117 527	0	11 528	104 573

注1) 博多—博多南間を含む。

2) 博多と小倉から乗車した数である。

3) JRを除く鉄道。

出所) 福岡県の統計情報(ふくおかデータウェブ)(福岡県庁ホームページ)

加

- ③ 過疎化の進展により乗客そのものが減少
- ④ 景気低迷による地域経済の疲弊の影響(観光不振、沿線の会社や工場の閉鎖等)
- ⑤ 「外出・買い物控え」を反映した定期通勤客の減少、回数券利用客の増加
- ⑥ 沿線住民のマイレール意識の大幅な低下、自治体の有効な支援不足
- ⑦ 路線バスとのアクセスの不便や乗換えの不便

九州地区については、第3セクター鉄道だけでなく、JR九州や西鉄電車、福岡市営地下鉄も同様に、全体として1990年代の半ばまでは旅客輸送人員は上昇傾向にあったが、その後低下していることが示されている<sup>13)</sup>。福岡県内ではJR以外の鉄道で乗車人員減が大きい(表3)。このなかで、「比較的経営状態が良いか将来性が見込める第3セクター鉄道は、主に多くの乗車人員数を見込める都市圏に位置する鉄道や、JR各社との乗り入れが行われ、その効果が高いと推定される鉄道である」<sup>14)</sup>と指摘されている。九州地区の第3セクター鉄道のうち2004年度に黒

字であったのは、甘木鉄道1社である。甘木鉄道でのヒアリングでは、「福岡中心部への接続がよいこと(福岡方面への高速バスとの競合が厳しいが)、秋月という観光地があること」が甘木鉄道にプラスにはたらくているということであった。

平成筑豊鉄道は、上に指摘されたような状況にある。平成筑豊鉄道の経営困難は、単に平成筑豊鉄道だけの問題から発生しているものではない。国鉄時代の産業・政治を優先させた鉄道開発のあり方や特定交通線対策、1980年頃から顕著になってきた公共交通の切捨てなどの問題を含めて構造的なものであり、単独の経営合理化・経費削減策では乗り切ることができないような問題ではないとも言える。公共交通に関する政策転換に対して厳しい評価もあるが<sup>15)</sup>、この政策が変化する見通しは今のところない。

交通政策それ自体の問題、会社経営方法の問題は別として、平成筑豊鉄道が生活利便性や地域社会との関係で抱えている問題は次のように整理できる。

まず、他交通機関との接続である。平成筑豊

鉄道は例えばトラムや市街電車等のように地域内の細かい移動に適した路線ではなく、中距離移動の手段である。平成筑豊鉄道を利用する場合、多くは他の交通手段を併用することになる。したがって、平成筑豊鉄道が活きるためには、他の交通機関との接続が絶対に必要である。仮に平成筑豊鉄道の本数が増えたとしても、駅に行く手段がなければ利用できない。「線交通」に対する「面交通」の重要性はかなり早くから指摘されてきたが、田川地域においてはバス路線の廃止が相次いでおり、面交通の充実からますます遠ざかっている。鉄道路線はたやすく変更できない。だとすれば、鉄道路線に近づく手段をさまざまに作っていくしか方法はない。域内公共交通手段がなくなれば平成筑豊鉄道の経営も一層厳しくなり、地域全体としての交通水準低下は激しくなる。域内交通は早くから指摘されてきた問題であるし、「平成筑豊鉄道再生計画」でも取り上げられている。地区を限って交通ネットワーク構築の試みを実験的に実施するなど、具体的な取り組みが求められる。

第2は、駅施設および駅前・周辺の整備である。駅は人と各種交通機関の結節場所であり、多様な人々の交流が生まれる可能性を持っている。同時に、接続がスムーズに行かなければ分散の危険性も高い。現状では接続のデメリットが目立っている。駅の結節機能が情報・商業・交流等と結びつけば、利用者にとっては生活利便性が拡大することになる。前項の他交通機関との接続を考慮すれば、パーク・アンド・ライドなども検討する価値がある。なお、駅自体に関しては、駅であることの最低条件—列車の乗降が安全にできる、列車に関する情報を得ることができる、待ち時間を不快でなく過ごせる—を整える必要がある。また、JR線との乗換駅

はホームが分離しているため乗り換えが不便であり、スムーズな接続のために改善が望まれる。

第3は、公共施設、商店街、観光地等社会資源との関連づけである。社会資源は社会的共有空間となる可能性を持っており、まちの魅力につながるものである。平成筑豊鉄道は筑豊中央部に比較的長い路線を持っているため、沿線に多くの社会資源がある。しかし、沿線とはいってもほとんどは駅から徒歩で行ける距離ではない。駅から公共交通がないことで平成筑豊鉄道は利用されず、社会資源は個人の行動圏から除外されてしまう結果となっている。他交通機関とのネットワークによって駅と社会資源間の回遊路を作ることができれば、各社会資源の認知度が高まり、社会的共有空間を創出する可能性が生まれる。前述のように、甘木鉄道の場合、秋月という観光地と結びついていることがプラスにはたらいっているという話であったが、秋月は甘木駅から歩いていけるわけではないし、甘木駅からのバスもそれほど頻繁に出てはいない。それでも秋月への観光客が甘木鉄道を利用するのは、鉄道とバスの実際の接続だけでなく、イメージとしても甘木駅と秋月が結びついているからであろう。回遊路をはっきりさせるとともに各社会資源の個性を情報として流すことが必要だと思われる。

以上のどれをとっても、公共交通は生活利便性と地域活性化の双方に関わっている。公共交通とまちづくりをつないで初めて、公共交通への潜在需要を顕在化させることができ、また、公共交通が沿線地域の魅力を高めることに役割を果たすことができる。

### 3-2. 公共交通への評価

2004年11月から2005年1月にかけて、平成筑

豊鉄道の潜在的な需要を把握することを目的として調査を実施した<sup>16)</sup>。この調査の中で公共交通に対する意見を聞いている。対象は、田川市内の中央部にあって平成筑豊鉄道最寄駅からおおむね徒歩15分以内（通勤者が利用可能と思われる範囲）に位置する事業所22ヵ所である。事業所を通してその従業者にも質問紙を配布し、875票を回収した。従業者の普段の主要な通勤手段は、車が8割、徒歩・自転車・バイクが1割、公共交通機関はJR線、平成筑豊鉄道、路線バスを合わせて1割である。ここでは、公共交通の評価に関するデータを取り上げたい。

表4は筑豊地域の公共交通について利用上困る点、表5はマイカーの困る点、表6は公共交通の利点、表7は平成筑豊鉄道が仮になくるとしたらどう思うかという質問に対する回答（アフターコーディングをしたもの）である。また、表8は事業所への訪問者・利用客のうち公共交通機関を利用してくる人がどのくらいいると思われるかを、事業所の人事担当者等に尋ねた結果である。これらのデータから、まず、駅から徒歩15分圏内の事業所であっても、従業者が通勤する場合も訪問者・利用客の場合も、公共交通機関の利用は非常に少ないことが確認できる。対象とした事業所の8割が通勤者用の駐車場は十分にあると答えており、車利用はごく当然のこととなっている。公共交通機関は本数が少なく、接続が悪く、所要時間がかかり、最終の時間が早い、また、自宅から駅が遠い人も多く、自家用車の利用を促すことになっている。しかし、マイカー利用の問題点もよく認識されている。大気汚染等の環境問題はそれほど意識されていないが、飲酒、事故、渋滞、駐車場所は3割から4割の人が挙げている。車利用に関わるインフラストラクチャの問題とともに

表4 公共交通の困る点 N=806

	n	%
所要時間	200	24.8
本数	520	64.5
接続	269	33.4
階段など	23	2.9
最終の時間	190	23.6
駅が遠い	186	23.1
車内が不快	33	4.1
運賃が高い	26	3.2
その他	20	2.5

表5 マイカーの困る点 N=757

	n	%
渋滞	233	30.8
事故	310	41.0
費用	149	19.7
飲酒	320	42.3
運転の疲れ	119	15.7
駐車場所	207	27.3
大気汚染等	34	4.5
その他	13	1.7

表6 公共交通の利点 N=790

	n	%
安全確実	510	64.6
読書できる	184	23.3
リラックス	230	29.1
計画的に行動	192	24.3
安い	95	12.0
人に会える	6	0.8
繁華街に行く	96	12.2
その他	25	3.2

表7 平筑がなくなると

	n	%
困る	122	13.9
不便になる	95	10.9
困る人がいる	170	19.4
存続必要	33	3.8
影響ない	106	12.1
失業増加	26	3.0
寂しい	26	3.0
その他	13	1.5
無回答	275	31.4
合計	875	100.0



表8 公共交通利用客

	事業所数	n	%
いない	4	121	13.8
5%以下	4	175	20.0
～1割以下	8	282	32.2
2～3割以下	2	123	14.1
それ以上	2	167	19.1
不明、無回答	2	7	0.8
合計	22	875	100.0

に、飲酒や事故を心配する人が多い。ちなみに、平成筑豊鉄道を普通の通勤に利用しているのは5%であるが、雪や大雨の時は利用する人が1割、宴会や飲み会の時は利用する人が1割いる。そして、回答者のほとんどが普段は公共交通を利用してないにもかかわらず、安全確実などの点で公共交通に対する評価はかなり高いと言える。平成筑豊鉄道に対しても（普段通勤に利用しているのは5%であったが）半数を超える人が存続に強い関心を示している。自分自身が困る、不便になるというだけではない。自分とはもかく、困る人が出てくる、困る人がいるので存続が必要と回答した人が2割を超えていることが印象に残る。

ここでの公共交通のイメージは次のように解釈できるだろう。

- 「安全確実」で「計画的に行動」でき、「リラックスできる」こと。これはあまり指摘されないのであるが、安全に、ゆったりした気持ちで移動ができるというのは重要ではないだろうか。マイカーの困る点で事故や渋滞が挙げられていたのと対照的である。
- 普段は利用しなくても、雨や雪などのときに利用できること。天候や自分自身の体調等が悪く、車が運転できない(したくない)時の代替機能である。移動のセーフティ・ネットとも言える。どのような場合にも利

用できる交通手段があること、私的状況とは全く別に移動が最低限保証されていることである。

- 宴会や飲み会の時に利用できること。余暇、まちの賑わいや楽しさ、社会的共有空間につながる点である。
- 自分自身の利便性だけでなく、他者の利便性に関わること。個人個人が利用するかどうかではなく、利便性を共有するという公共交通の本質に関わる指摘である。

上記結果は公共交通の重要なポイントについているように思われる。私的交通とは異なる公共交通の特性が的確に捉えられており、地域社会全体に関わるものとしてイメージされていると言える。実際はイメージと異なり不便な点がかなり多く、日常的な利用者はごく少数であった。しかしながら、実際に利用しないことが公共交通の存在意義を否定することに直接にはつながっていない。公共交通の良さを認識し、マイカー利用に伴う問題に頭を痛めながらも、公共交通が不便であるがゆえにマイカーを利用せざるを得ない人もいるだろう。問題は、公共交通の良さを認識していても、それが利用できなければ自動車利用を前提としたライフスタイルが出来上がり、自動車利用から公共交通利用への再転換はかなり難しいということである。

### 3-3. 地方小都市における交通と公共性

向過疎地域である地方小都市においては、効率的な大量輸送を前提として利用者ニーズに対応するという視点では限界があり、なんのための公共交通か、新たな視点からその“公共性”に意義を見出せるかどうか、今後の公共交通の存続にかかわってくる。

前項の公共交通イメージから、大量輸送の必

要ではなく、住民の「生活行動の保証」という観点を導き出すことができるだろう。教育を受ける、職場に行く、買い物に行く、病院に行く、余暇を楽しむ、などの場合に誰に対しても移動が保証されなければならない。近年、交通バリアフリーが提唱されているが、根本は移動の保証であって、「高齢者にやさしい乗り物」を準備すればいいという問題ではない。自家用車が普及した現在では、社会生活を送る上で自家用車の所有と免許取得が必要不可欠であるという意見もありうるが、移動手段が自家用車1つだけで他の選択肢がないという状況は、やはり生活行動の保障がされていないことである。公共交通機関がなくていいかどうかは、現在の独立採算制のもとで採算が取れるかどうかという経営上の判断ではなく、住民が判断すべき問題である。また、私的交通手段とはいえ、道路や駐車場整備等、安全な車の走行には公的資金が相当に投入されている（今後投入が必要になる）ことは考慮に入れておくべきである。「生活行動の保証」という前提がなければ、“不採算地域”においては公共交通不要論がたやすく出てくる。「生活行動の保証」という観点から見ると公共交通のみが問題ではなく、公共交通手段と私的交通手段との組み合わせを考える必要があり、地域の全体としての交通ネットワークを考えていく必要がある。いずれにしても、単独の交通手段だけですべての生活行動を保証することはできない。そのためには、生活行動の把握とそこでの問題点の把握が、実際の交通ネットワークとの関連で、必要となる。

また、生活行動の保証の際に必要な公共交通サービス水準・内容は地域によって異なるのではないかと予想される。住民の年齢的・職業的構成が地域によって異なるからである。した

がって、必要な公共交通サービス基準・内容を地区特性に応じて細かく検討していくことが必要である。

生活行動の保証は人によっては私的交通手段によって可能である。しかし、私的交通手段からは社会的共有空間形成が難しいと考えられ、このことは公共交通の意義を構成する第2の点である。私的交通手段は、それを利用する個人にとってはドアからドアへの便利さがあり、その便利さゆえに全く他者と関わりを持つことなく移動できる。地域社会の中で住民の所有する交通手段が私的交通手段のみであれば、移動の中で他者と接触することはなく、交通手段自体が他者と接触する場面を作り出すことはない。自家用車という私的交通手段は、私的に所有されるという意味で私的だけでなく、他者と接触する場面を作り出さないという点でも私的なのである。他方、調査データに示されていたように公共交通機関は他者との共有が前提である。それはまた、都市における地域全体の空間構成の特徴につながっている。公共交通機関は、個人の利用者にとって他者の存在を前提にするだけでなく、多数の人々が集まる場、家庭とも職場とも異なる場を作ってきた。従来から、公共交通のターミナル駅は多くの人が集まる場所であり、公共施設や商業施設等が集積しやすく、それがまた人の集積をよんで、賑わいの空間を作ってきた。このような社会的共有空間は、私的空間とは異なり、いろいろな人が集まることによって楽しみや面白さが生まれる。家庭や仕事を離れて余暇時間・自由時間を楽しむ場、社会的交流を可能とする場を形成し、地域社会の自然や歴史や文化を表現する場の情報を提供する点が、公共交通機関が私的交通機関と異なる点である。高齢社会の課題は、ある特定の条件

(年齢、身体の状態、経済状態等)を持つ人々が弱者として隔離されず、社会的共有空間に個人の生活圏が交差する地域社会をどのように設計するかということである。この点に関して公共交通の役割は大きい。

このように公共性を考えるならば、平成筑豊鉄道についても、会社の経営責任は当然だとしてもそれだけで話が片付くわけではない。平成筑豊鉄道が住民の生活行動を保証する交通手段の一環として今後も役割を果たすべきであるならば、利用者のニーズも地域社会全体の交通ネットワークに位置づけて、多くの人々が利用しやすい交通網を構想していく必要がある。そして、地域社会の中で私的交通機関が形成し得ない社会的共有空間の形成に寄与することが望ましいとすれば、地域社会の諸資源の利用や情報提供と関係させながら平成筑豊鉄道の利用のあり方を検討する必要がある。どちらについても沿線住民、利用者、地域社会の構成員に対して、地域社会全体の課題として提示していく必要がある。ここに自治体の重要な役割があるだろう。

地方小都市の公共交通は集積が中途半端な点が最大の問題である。それゆえに潜在需要はあるが、潜在需要のままにとどまっている。しかし、生活行動の保証や利便性の他者との共有など、公共交通の利点に対する認識は失われていない。効率的な大量輸送とは異なる、このような公共性を基盤として、他交通機関とのネットワークを構築し潜在需要を顕在化することが最も重要である。それは住民の生活行動を保証する、多様な社会的共有空間を形成するというまちづくりの課題と直接につながっている。地方小都市における公共交通の問題は地域社会の維持・活性化という課題と切り離しては考えられない。

## 注

- 1) 国土交通省は、鉄道のCO<sub>2</sub>排出量が相対的に少なく(自家用トラックの約1/45、営業用トラックの約1/8)、地球温暖化対策には鉄道貨物輸送への転換が有効であるとして、2005年4月から「エコレールマーク」事業を開始した。さらに同年10月からは、鉄道業界とタイアップし、身近な環境対策として鉄道利用を呼びかけていくことを目的として「鉄道でエコ キャンペーン」を実施している。ただし、鉄道や地下鉄など集約型交通機関の優位さは、例えば家田仁が指摘しているように、多数の利用者がいるという前提のもとで初めて成り立つ(家田仁「都市と交通を読み解く」家田仁・岡並木編著『都市再生－交通学からの解答』学芸出版社、2002)。
- 2) 「筑豊・豊州両鉄道とも石炭輸送をおもな営業目的としたため、主要な停車場から山元に向け1マイルにも足りぬ支線、運炭線が敷設され、筑豊炭田は10数年間に網の目のような鉄道網がつくられた。」(『田川市史 中巻』ぎょうせい、1976、922頁)
- 3) 弓削信夫『福岡鉄道風土記』葦書房、1999、94頁。
- 4) 同上、82頁。
- 5) 保坂恵美子「筑豊地域における歴史と文化」平兮元章・大橋薫・内海洋一編著『旧産炭地の都市問題』多賀出版、1998、26-27頁。
- 6) 鉄道ライターとして著名な宮脇俊三によれば、「私は国鉄の完乗を目指した過程で全線257線区に及ぶ路線図をフリーハンドで描けるようになったが、最後まで覚えるのに難儀したのは筑豊地区であった。実際に乗る場合は、それ以上に難儀で、一日に数線区に乗ろうとすれば時刻表と首っぴきで、効率よい乗

- りかえ案を求め、悪戦苦闘しなければならなかった。」(宮脇俊三『鉄道廃線跡を歩くVI』JTB、1999、4頁)
- 7) 『田川市史 下巻』ぎょうせい、1979、787-803頁。
- 8) 血縁、地縁、職場の関係から離れて、自由に入出りができ、一時的・部分的な接触を含めて対等な社会的交流が可能であるような空間を指す。磯村英一によって「第三空間」と名付けられ、最近では「公共空間」とも言われているものと重なっている。ただ、磯村の「第三空間」は余暇を過ごす都心の盛り場のイメージが強いが、それだけではなく、自然景観保護地区や史蹟、地域の歴史や文化と結びついている場所なども含めるべきであること、逆に「公共空間」という言い方では商店街等がイメージしにくいことから、ここでは、社会的共有空間とした。
- 9) 「筑豊の労働力では炭鉱労働者が圧倒的な比重をしめ、これらが職場にちかい炭鉱住宅に居住するため、通勤の輸送需要が人口密度にくらべ低い」(『田川市史 下巻』417頁)ことは、旅客サービスの停滞だけでなく、駅周辺に社会的共有空間を形成する力が弱かった原因にもなっているように思われる。
- 10) 平成筑豊鉄道については、田代英美・文屋俊子「平成筑豊鉄道の潜在需要と地域活性化に関する研究」『福岡県立大学生涯福祉研究センター研究叢書』20号、2005、1-35頁を参照のこと。
- 11) 香川正俊『第3セクター鉄道』成山堂書房、2002、2頁。
- 12) 同上、27-28頁。
- 13) 同上、33-53頁。
- 14) 同上、32頁。
- 15) 公共交通は環境や福祉などを含めた社会全体の費用対効果ではプラスになり、地域全体の活力につながり、広い意味での社会政策として不可欠であること、設備投資が非常に大きいことから、独立採算原則から脱却するべきであるとの意見がある。市川嘉一『交通まちづくりの時代』(ぎょうせい、2002)、北村隆一編著『鉄道でまちづくり』(学芸出版社、2004)等を参照のこと。
- 16) 田代英美・文屋俊子、前掲論文。表4～表8はこの論文に掲載したものである。