

# 暮らしの満足度を高める公共交通

なかつ  
中津市長（大分県）

おくづかまさのり  
奥塚正典



## はじめに

中津市は大分県の北部、福岡県境にあり、大分市・別府市に次ぐ県内第3の都市である。



「公有民営方式」を導入した超低床小型バス

明治・大正期の繊維工業にはじまり、食料品製造業、窯業、電子機器製造、自動車関連産業と続くものづくりのまちとして栄え、現在でも地方自治体の最大の課題である人口減少を最小限に抑えており、また高い合計特殊出生率を維持してきた。平成28年4月には東九州自動車道が福岡―宮崎間でつながったことにより、モノや人の交流拠点としての優位性が顕在化しつつあり、現在整備が進む「中津日田道路」や重要港湾「中津港」、官民で建設促進の機運を高めている「東九州新幹線」と併せ、高速交通網の整備をにらんだまちづくりを進めている。

## 「つぎはぎ」の公共交通

本市の公共交通網は、沿岸部を走るJR九州「日豊本線」と市内の幹線道路を走る民間バス事業者のネットワークを軸に、主に中山間地域においては不採算部門として民間が撤退した路線や通学・通院・買い物の手段を市のコミュニティバスが補完する形で構築されて

いる。最近では、高齢化の進んだ地域を中心にバリアフリー型車両の導入や新たな路線への需要が増してきているが、既に多くの赤字路線を抱える民間バス事業者にとっては、既存の路線維持だけで精一杯という状況にあり、こうした新たな需要に対しては、行政の支援が不可欠となっている。

しかしながら、公共交通網の維持にかかる行政の経費や市民ニーズは年々増加しているため、いかに市民の「暮らしの満足」を下げず、かつ経費を抑えられるかが重要であり、中津市においては民間事業者による運行維持を最優先としつつも、地域の実情にあった交通手段を模索してきた結果、地域や目的ごとに異なるさまざまなスタイルを組み合わせた「つぎはぎ」の交通網を形成するに至った。

## 「つぎはぎ」を「パッチワーク」へ

「つぎはぎ」というと対処療法的な対応と誤解されがちだが、そうではない。人の移動は市民生活や経済活動によって大きく変わるこ

とは言うまでもなく、場合によっては地域の文化や住民意識の影響も受ける。特に市町村合併により市域が約9倍に拡大した本市のようない自治体においては、全市一律の手法ではなく、それぞれの地域に応じたやり方ではないと決まってしまう。結果的に「つぎはぎ」となったように見えるが、ある地域や特定の課題に最も適したピースをはめ込むことやネットワークの構築を工夫することで、持続可能な中津市の公共交通という「パッチワーク」が完成するのだ。またパッチワークは一度完成したら終わりではなく、ニーズや制度の変化などに応じて柔軟にその「柄」を入れ替えることもある。そうした例をいくつかご紹介する。

① バスの公有民営方式

中津市では民間バス事業者の路線維持を最優先としているが、その民間事業者が所有する車両が老朽化しているにも関わらず更新できずにいた。そのため平成29年2月より市が購入したバスを民間バス事業者に貸与するいわゆる「公有民営方式」を導入。公有民営方式車両購入費国庫補助金の九州初の活用事例となった。国の補助制度が新設されたことにより早く対応したもので、民間バス事業者の車両更新に伴う経費負担を軽減するとともに、超低床小型バスの導入により、運行経費の低減やバリアフリー化も図ることができた。またこのバスには市内の観光名所などがラッピングされており、市民からも好評を得ている。



コミュニティバスを利用して「みんなのお店やまくに」へ



買い物の不便さを解消するためにオープンした「みんなのお店やまくに」

② 市域を跨ぐコミュニティバス路線

また、民間バス路線を補完するコミュニティバスだが、通常は自らの行政区域内で路線を構築する場合はほとんどではないだろうか。しかし本市は県境にあり、また市内に多くの医療機関や商業施設、事業所などが集積していることから、近隣自治体との間で人の移動が活発であり、自治体間を結ぶ路線への要望もあった。このニーズを最優先に考えた

結果、市域および県域をも跨いでコミュニティバス路線を構築することとなった(福岡県豊前市役所―中津市民病院間)。これは定住自立圏構想による取り組みの一つとして平成22年度から実施しているものだが、当初の「医療機関へのアクセス」というニーズのほかに、「商業施設へのアクセス」に対するニーズも新たに出てきたことから、平成28年4月より近隣の商業施設にも立ち寄る路線へと変更を行っている。年々利用者も増加している。このように近隣自治体と連携し、利用者のニーズに対応する取り組みも行っている。

③ 中山間地域の小さな拠点づくり

市の南部に位置する山国地域は、本市でも高齢化率が高い地域であり、他の中山間地域の例に漏れず、昭和35年頃をピークに人口減少が続いている。この山国地域で唯一のスーパーが平成20年に閉店し、生鮮食品の購入に不便をきたしていたため、支所や公民館など行政機能が集中している守実地区もりざねに市営の店舗「みんなのお店やまくに」を開店することとなった。この市営店舗開店に合わせ、山国地域の各地区から守実地区へのコミュニティバス路線を整備することで、生活機能の集約と市民の利便性向上を図った。なおこのエリアには平成30年1月に社会福祉センターも整備され、拠点性が一層強化されつつある。

④ 公共交通を補完するサービス

このほかにも、バスを利用しづらい要介護状態にある高齢者や障がい者に対してはタク



「メイブル耶馬サイクリングロード」に台中市からの訪問団

シートケットを配布しているほか、中山間地域に住む外出が困難な高齢者世帯に対し、行政関連書類などの宅配サービスを行う「田舎困りごとサポート事業」も行っており、こうしたサービスも本市の公共交通施策の一端を担っていると考えている。

⑤ 観光客にとっての公共交通「自転車」

中津にはかつて市を南北につなぐ鉄道、大分交通「耶馬溪線」が走っていた。昭和50年に廃線になったが、鉄道路線であったため勾配が小さいことや、日本遺産にも認定された

「耶馬溪」の優れた景観が堪能できることから、現在はサイクリングロードとして生まれ変わっている。このサイクリングロードを観光客に活用してもらうことで、滞在時間の延長や地域振興を図るため、サイクリングロードの管理者である大分県と連携した整備・活用を図っているほか、平成29年2月には台湾台中市と「サイクルツーリズム及び観光友好交流促進に関する協定」を締結し、インバウンド観光に繋げる取り組みも進めている。

公共交通は「総合的」かつ「地域的」な政策

公共交通網の整備は手段であって目的ではない。人々が互いにつながり、生きがいをもって活躍できる社会のために必要な手段である。行政はそうした暮らしができる環境の整備こそ、真の目的だと認識しなければならぬ。そういう意味で公共交通の問題は、医療・福祉・教育・産業・観光などあらゆる施策に関連する「総合的」な政策だといえるし、今後重要かつ困難な課題でありつづけるだろう。また公共交通政策の難しさの一つに「地域性の考慮」が不可欠な点が挙げられる。例えばコミュニティバスに代わる公共交通手段として「デマンドタクシー」や「家用有償旅客運送」といった方法があり、それぞれ成功している事例はたくさんある。一方で「歩く距

離が減ったことで健康が損なわれる」などといった理由でデマンドタクシーを取りやめたり、家用有償旅客運送を導入しようとしたが、地域の担い手不足や民間事業者との調整が進まないといった話を聞いたりもする。ある自治体や地域の成功例が、他の自治体や地域においてそのまま通用しないところが公共交通問題の難しさである。地域の特性やニーズを事前に十分把握することも、自治体の重要な責務であろう。

最後に交通政策を進める上で最も根幹に関わる要因として、各種法令の規制を挙げる。交通に関する法律は意外と多い。道路交通法や道路運送法はもちろんだが、場合によっては旅行業法が関係する場合もある。安全を担保するために規制は必要だが、柔軟な交通政策の壁になることもあり、もどかしい思いをすることもあつた。こうした実情を国にもより理解してもらうために、自治体からの声を届けることも大事だろう。

繰り返しになるが、公共交通は「総合的」な政策である。近い将来、自動運転技術が確立されたとしても、公共交通問題は恐らく自治体の最重要課題であり続けるはずである。公共交通を単に移動の問題として捉えるのではなく、人々の暮らし全般を広く捉える視点で忘れず、「暮らし満足No.1」を目指す施策を総合的に実施していきたい。