

## 小田ゆきのぶ が、チャレンジしたい未来に向けたまちづくり

### 1. JR 福間駅～津屋崎千軒までの鉄道開業

西鉄宮地岳線の福津市部分が廃線となって、17年以上が経ちます。福津市内には、津屋崎駅、宮地岳駅、福間駅があり、風情がある「チンチン電車」は地域住民の貴重な交通機関でした。

鉄道の意義は、定時定路線の大量輸送で、専用の軌道敷を通行するため、渋滞の影響を受けないということです。

現在津屋崎千軒エリアから JR 福間駅や国道 3 号にアクセスするのに渋滞問題が深刻な状況となっており、抜本的な解決が必要と考えられます。JR 福間駅と津屋崎千軒の 2 つの拠点を鉄道で結ぶことは、沿線住民の利便性と土地活用に多大な影響を及ぼし、市の都市構造や交通体系にとって大きな意義をもつものです。

具体的には、通勤通学、高齢者の移動、渋滞緩和、観光、そして環境負荷軽減にも寄与します。沿線の人口確保による税収アップも期待できますし、市の観光資源は何と言っても海ですが、海沿いを電車が走るとなると大きな観光的メリットを容易にイメージできます。観光的な店舗、飲食店等の営業をはじめ、津屋崎千軒の歴史的街並みを活かしたまちづくりの取り組みにも、かなりの好影響が期待できます。

福津市は、古くは「西の鎌倉、湘南」を目指した時期がありました。私は今もその方向性は間違っていないと思っています。私は、江ノ電、銚子電鉄、一畑電車、流鉄等の小規模鉄道や、熊本市電、長崎市電、鹿児島市電、荒川都電等の路面電車に実際に乗車し、周辺のまちの状況を調べています。小規模鉄道が、まちの交通手段として、観光の柱として、まちと一体となり、まちに大きな利益を与えているのは間違いありません。

ただし、皆さまがご想像されている通り、福津市において、このことの実現のハードルは決して低くはないと思います。32 年間の行政経験で多くのプロジェクトを担当してきた私は、誰よりも多く「この区間への鉄道の敷設が困難な理由」を並べることが出来る自信があります。

一方で、前向きに考えられる材料もいくつもあります。仮に既存の道路上にレールを敷くことが許されるならば、電車が苦手とする勾配（急な坂）がほとんどなく、路面電車のイメージで良いと思います。トンネルや大規模な鉄橋の建設も必要としません。また、現在、全国的にいくつかの鉄道会社で蓄電池電車が運行されていたり、実験走行が行われていたりしています。短い距離では非常に有効であるということで、架線（供給電線）の設置は必要ないと考えます。

また、昨今の鉄道の経営形態として上下分離方式があります。軌道の保有管理と運行・営業を分けて経営する方法です。私は軌道の整備をクラウドファンディング（寄付）や補助金で対応できないかと考えています。運行・営業については新たな運営会社を立ち上げる必要があると思いますが、損益分岐の計算が重要となり、沿線のまちづくりや乗降客数とも関連します。運行が困難との判断が出れば、当然、鉄

道以外の他の手段で検討し直す必要があるかと思えます。

何度も言いますように、このことの実現のハードルは決して低くはないと思えます。しかし、この「困難な理由」を市民の皆さまとともに、一つひとつ解決し実現させることにチャレンジしたいと考えています。

その第一歩として、興味を持って下さる市民の方や、既存の鉄道会社、専門家、市職員有志等で研究会を立ち上げることができればと考えています。研究会の中で上記のことについて、皆で調査・研究し、方向性を出せれば良いと思えます。そして、この研究では、鉄道や交通のことだけでなく、福津市の将来都市像や、まちづくりの実態について、改めて皆で考える場となることを期待しています。

まちは、「現状維持の方針のもとでは衰退していく」ものと、長い行政経験の中で感じています。チャレンジや投資は必要だと考えます。市財政の安定とともに、将来に向けた投資の両面を、バランス良くコントロールすることが重要であると思えます。

これはチャレンジです。皆さまと一緒に挑戦できればと思えます。

**取組** 「市民・関係者・市職員等で、研究会を立ち上げます。」



さて、どっち？

