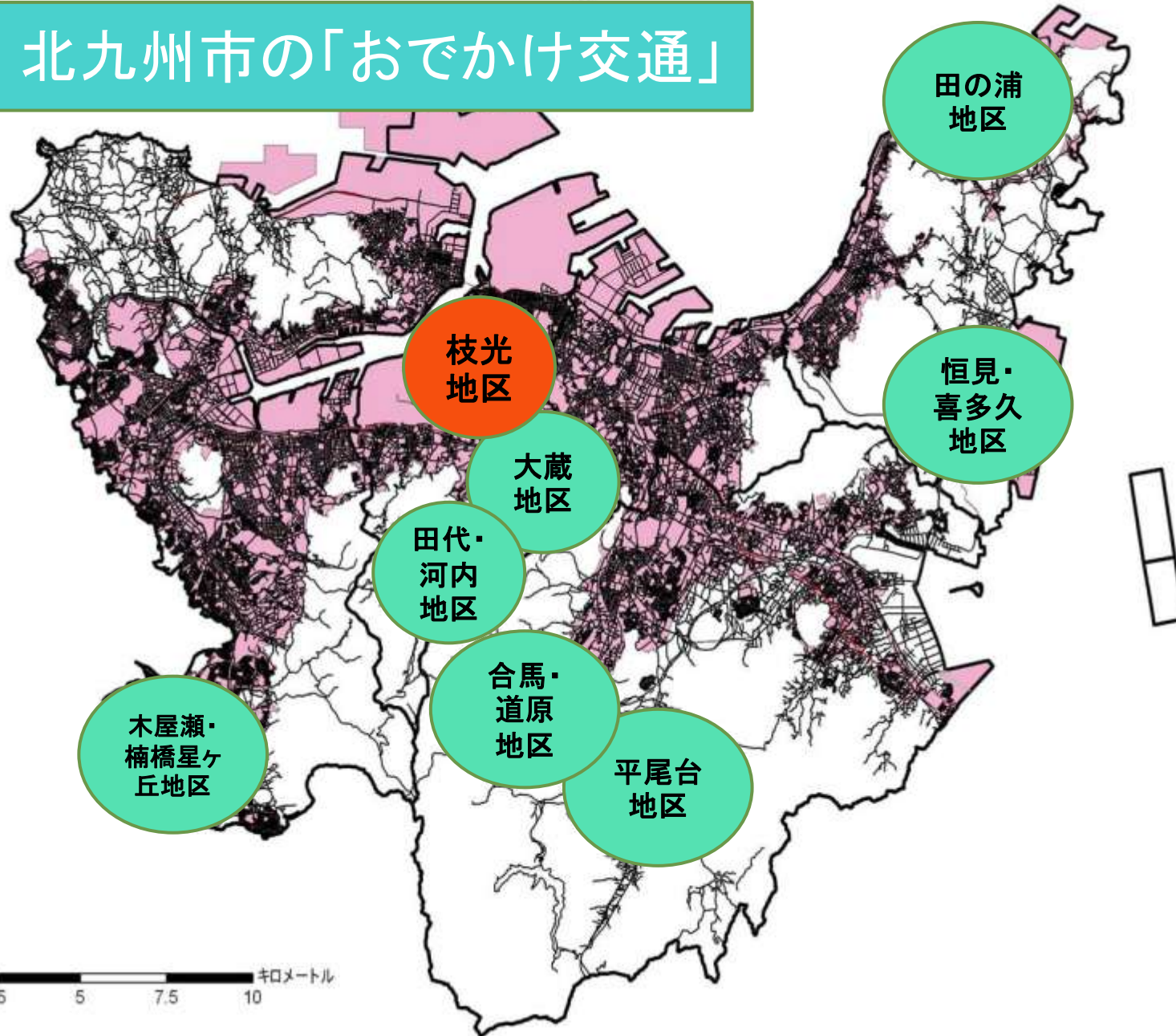


(地域創生)
地域を活かす血流としての交通

株式会社 光タクシー

北九州市の「おでかけ交通」



0 1.25 2.5 5 7.5 10 キロメートル

枝光地区の特殊な住居の建て方

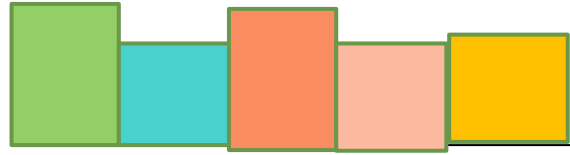


旧・製鐵本事務所
(現・北九州八幡ロイヤル
ホテル)

※平野部・・・工場

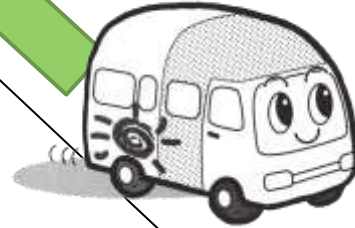
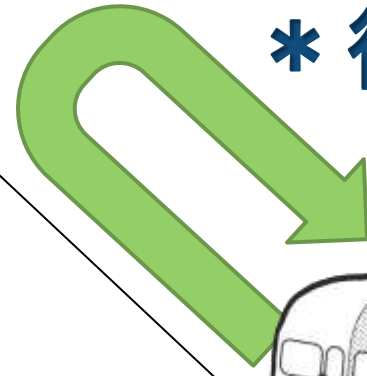
※高台・斜面部・・・住宅





(住宅)

- * 急傾斜で狭隘な道
- * 他の交通手段なし
- * 36%を超える高齢化率

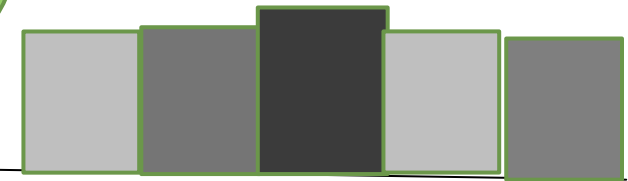


- * 徒歩10分圏内に大型商業施設
- * 製鐵本事務所の移設による客層・客数の変化



- * 店主の高齢化

(商店街)



枝光やまさか乗合ジャンボタクシー

※平成12年10月31日運行開始

- * 1日/63便
- * コース/5ルート
- * 料金/100円
(現在/150円)



運営方法

行政 (=北九州市)



枝光やまさか
乗合ジャンボ
タクシー運行
推進委員会

地域 (=自治会・商店街)

運行 (=光タクシー)

商店街に始まった変化

- (1) 新たな店舗の開店。
- (2) 後継者が戻り始めた。
- (3) 後継者が集まって積極的に活動をはじめた。
(勉強会・若者感覚の新たなイベント、(株)枝光なつかしい未来とのコラボイベント＝事務局機能の獲得)
- (4) 成果を認めた高齢店主たちが、後継者グループに主導権を移譲



商店街のお店を探せ！
小学生スタンプラリー



それぞれを結ぶ血流

行政



地域
住民



商店街



交通
事業者

まちづくり
会社



枝光本町商店街アイアンシアター

多くの自治体がコミュニティバスを運行するようになって10年以上が経過した。この間、自治体の公共交通担当職員は質・量ともに充実した。コミュニティバスの運行が広がる以前、自治体の交通にまつわる仕事は道路整備を除くと交通安全べらいで、公共交通の担当者を置いている自治体は少数派、担当窓口すらわからないこともあった。

多くの自治体がコミュニティバスを運行するようになって10年以上が経過した。この間、自治体の公共交通担当職員は質・量ともに充実した。コミュニティバスの運行が広がる以前、自治体の交通にまつわる仕事は道路整備を除くと交通安全べらいで、公共交通の担当者を置いている自治体は少数派、担当窓口すらわからないこともあった。



バス事業者化する自治体担当者

公益財団法人豊田都市交通研究所主任研究員 福本雅之

住民からのバス路線再編の要望があったとき、そこを走らせても客が乗らないだろう、といった担当者の「経験と勘」で意見に耳を傾けようとしないう、といった具合である。通常、自治体の職員は3年程

住民からのバス路線再編の要望があったとき、そこを走らせても客が乗らないだろう、といった担当者の「経験と勘」で意見に耳を傾けようとしないう、といった具合である。通常、自治体の職員は3年程

住民からのバス路線再編の要望があったとき、そこを走らせても客が乗らないだろう、といった担当者の「経験と勘」で意見に耳を傾けようとしないう、といった具合である。通常、自治体の職員は3年程

多くの自治体がコミュニティバスを運行するようになって10年以上が経過した。この間、自治体の公共交通担当職員は質・量ともに充実した。コミュニティバスの運行が広がる以前、自治体の交通にまつわる仕事は道路整備を除くと交通安全べらいで、公共交通の担当者を置いている自治体は少数派、担当窓口すらわからないこともあった。

多くの自治体がコミュニティバスを運行するようになって10年以上が経過した。この間、自治体の公共交通担当職員は質・量ともに充実した。コミュニティバスの運行が広がる以前、自治体の交通にまつわる仕事は道路整備を除くと交通安全べらいで、公共交通の担当者を置いている自治体は少数派、担当窓口すらわからないこともあった。

多くの自治体がコミュニティバスを運行するようになって10年以上が経過した。この間、自治体の公共交通担当職員は質・量ともに充実した。コミュニティバスの運行が広がる以前、自治体の交通にまつわる仕事は道路整備を除くと交通安全べらいで、公共交通の担当者を置いている自治体は少数派、担当窓口すらわからないこともあった。

多くの自治体がコミュニティバスを運行するようになって10年以上が経過した。この間、自治体の公共交通担当職員は質・量ともに充実した。コミュニティバスの運行が広がる以前、自治体の交通にまつわる仕事は道路整備を除くと交通安全べらいで、公共交通の担当者を置いている自治体は少数派、担当窓口すらわからないこともあった。

多くの自治体がコミュニティバスを運行するようになって10年以上が経過した。この間、自治体の公共交通担当職員は質・量ともに充実した。コミュニティバスの運行が広がる以前、自治体の交通にまつわる仕事は道路整備を除くと交通安全べらいで、公共交通の担当者を置いている自治体は少数派、担当窓口すらわからないこともあった。

多くの自治体がコミュニティバスを運行するようになって10年以上が経過した。この間、自治体の公共交通担当職員は質・量ともに充実した。コミュニティバスの運行が広がる以前、自治体の交通にまつわる仕事は道路整備を除くと交通安全べらいで、公共交通の担当者を置いている自治体は少数派、担当窓口すらわからないこともあった。

地域活性化のモデルケース

商店が増えた！ 衰退産業とシャッター通りの ベストミックス

買い物難民、陸の孤島、シャッター通り……街中にありながら、見捨てられたかのような地区が全国に出現してしばらく経つ。北九州市八幡東区の枝光地区。かつて「鉄は国家なり」の代表的な存在だった新日鉄のお膝元で栄えていたが、時代の流れの中で衰退していった。その衰退した地区が今、徐々にだが確実に活性化しつつある。その原動力は、同じく衰退しつつあるタクシー会社だった。

「陸の孤島」

地元のタクシー会社、光タクシー(石橋孝三社長)が、平成十二年に運行を始めた「枝光やまさか乗合ジャンボタクシー」は、東西約八百メートル、南北二キロに一万七、八千人が住むこの

地区で年間三百日、全五路線で運行されている。今年で十一年目、九年目で利用客数は累計百万人を超え、年間十万人以上の住民が利用している。

「鉄のお膝元で、通常のタクシー会社よりも新日鉄周辺企業のハイヤーのような存在の時代がありました」(石橋社長)。

皮肉なことにモーターリゼーションがこの地区を取り残してしまっただ。自動車社会が出現する前は「歩いて生活」する時代で、自前の交通手段を持っていなかった。商店街に行くにも山を下って、帰りは急な山を登る。自動車の社会が来ることなど考えてもいない時代で、自動車の通れる道のつくり方や車庫などは全く考えられてはいなかった。

ところが戦後、自動車社会になつて、自動車が基幹産業となり、日本では自動車が優先の道路整備が急ピッチで進められた。すると街中の歩いていける店舗や生活施設が激減する。そ

れでも自動車を持たない人たちは残ったまま。自動車社会になつたことで陸の孤島になってしまった各地域が社会問題として取り沙汰されるようになってきた。

欧米では日本に比べて自動車社会が五十年進んでいる。大規模店舗の規制などで、意識的に保護されていることもあり、街のコミュニティや商店が残っている。日本では基幹産業である自動車産業を保護するための政策で、アジアの中で自動車社会が一番進んだが、自動車社会が遅れてやってきた日本ではそういったことは度外視された。

戦前戦後を通して、官営八幡製鐵所(現・新日本製鐵株式会社)を中心に、製鉄によって日本を支えてきた枝光地区で光タクシーは昭和二十五年、産声をあげた。唯一新日鉄構内に入構出来るタクシー会社として、北九州では最も古いタクシー会社のひとつで、朝鮮特需から始ま

その結果、他のアジアの国のように自家用車と交通インフラの中間的な交通手段が発達せず、香港のマイクロバスやフィリピンのジブニー、タイのトゥクトゥクなどのような交通手段が生まれることはなかった。

「交通事業者としてそんな状況を眺めていると、これから先の交通形態を考えなければならぬ」と思いました。そこで、実験的にどうしてもやってみたかったのが、乗り合いタクシーでした」

かつてのお得意、地域住民の声、石橋社長の今後の自動車社会への思いが合さり、「枝光やまさか乗合ジャンボタクシー」は始まった。

「乗り合いタクシーは今一番必要な交通形態だと思います。バスではない、タクシーでもない。狭いエリアの中で乗り合うコミュニティトラフィックです。日本にはまだそういった概念がありません」

ハードル

急速に進む、自動車社会で買い物難民、陸の孤島が出現するのは、今振り返れば当然の帰結

り高度経済成長期にはピークを迎えた。
歳月を経て、企業城下町として賑わった地区も、新日鉄本社が去り、寂れる一方で、住民の高齢化が進んでいった。八幡東区を見下ろす高台に貼り付くように建て込んである住宅はかつて新日鉄に通うサラリーマンの憧れの住宅街だった。しかし、高齢化が進んだ今、狭隘で起伏の激しい地形があだになった。公共交通機関の利用がままならず、老人には実に暮らしぶらないのだ。

「当時のお客様は退職して、山の上で困ってらっしゃいました。現役の時には社用でタクシーを使っていたも、現在、お買い物にちょっと使うというわけにはいきません」

枝光地区の高齢化率は早くに三〇%を越え、現在は既に三五%近くに達している。全国の政令指定都市の中でも高齢化率が高い北九州市の中でもとりわけ高い数字だ。最初に開かれた街が、最初に高齢化が進んだという皮肉な結果になった。

高齢化もさることながら、枝光地区がなぜ、陸の孤島になってしまったのか。

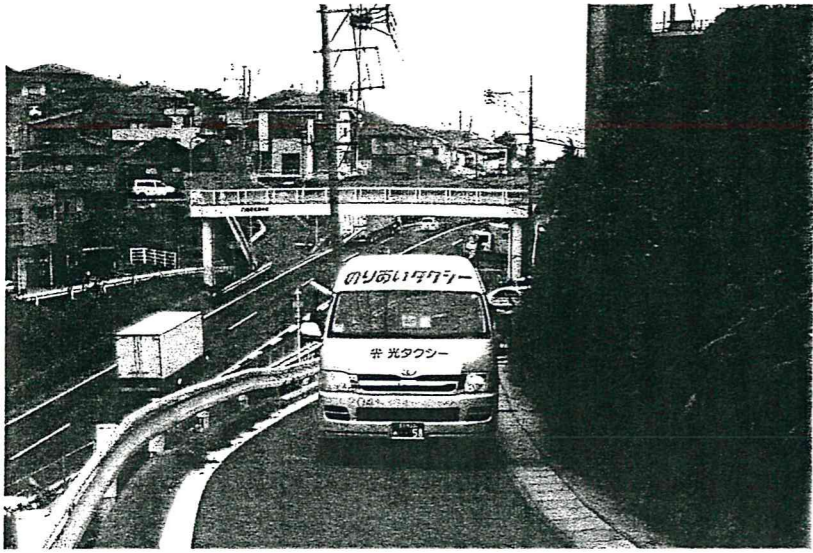
だった。石橋社長はこの地区が廃れていく様子を目の当たりにしていたからこそ、問題意識は早くから芽生えていた。

その一方で、タクシー業の危機感も募っていた。新日鉄やその周辺企業が戸畑に移り、上得意客がいなくなった。それまでの存在基盤を揺るがす事態。その上、規制緩和による新規参入や、一定の枠内ではあるが価格決定の自由化などタクシー業界自体の変化もあり、タクシー保有台数はピーク時の八十五台から五十七台に減っていた。タクシー運転手のなり手も減り、運転手の平均年齢は六十歳を超え、タクシー業界が衰退産業であることは間違いない。逆風吹く中、何かを始める必要があった。それは交通事業者として生き残れるかどうかの瀬戸際だった。

一方ではそれまでのバスは公共交通機関としての意味合いが強くなり、路線を引くためには高いハードルがあつたが、平成十年、バス免許が一部自由化された。それまで一度路線を引くと廃止は認められなかったが、それが自由化された。つまり、新規路線も自由化されたことになる。同時にタクシー自由化が目の前に



「枝光やまさか乗り合いジャンボタクシーが走る枝光地区は、自動車社会に取り残された地域なんです。こういった問題を抱えている場所が全国にたくさんあります」



枝光地区はまさに「やまさか」。小回りの利く車輛2台で5つのルートを20分間隔でひっきりなしに巡回している。道幅も狭く、運転手には技術が必要で石橋社長は「私にはできない」と笑う。石橋社長プロフィール
昭和37年、北九州市生まれの49歳。愛知学院大学卒業。学生時代に石橋商会設立後、北京科技術大学へ留学。平成10年光タクシーに常務取締役として入社。平成16年から現職。

株式会社光タクシー

所在地：光グループ 2社
●株式会社光タクシー：北九州市八幡東区枝光本町7番15号 (093)671-1261
●相生タクシー有限公司：北九州市八幡西区森下町11番3号 (093)621-0519

二年前には劇団「のこされ劇場」が移転してきた。今では空きビルを再利用した常設劇場「アイアンシアター」で公演、地区外から集客しており、若いパワーも集まりつつある。

その取材の後、早速そのバスに試乗させてもらった。狭い、傾斜のきつい坂を上るバスに七、八人のお年寄り達がすでに乗車していた。道中、世間話に花を咲かせながら順次、自宅近くで降りていく。下り道でこの坂の勾配が半端な傾斜ではないことを改めて痛感した。「こんな坂を買い物に出かけるのは、若者でも辛いだろうな」。ネーミングの「やまさか」に妙に納得させられた。

見えていた時期でもあった。「自動車社会から取り残され空洞化した地域では、ここ十年程次々とコミュニティ交通ができています。バス会社に見捨てられていくなら、自分たちで独自の交通を持とうということですね」。平成十二年は、実験的な試みをするにはちょうどいい時期でした。この事業が当てはまる法律が当時はありませんでしたからね」

「六年償却で年間百万円ですから、行政にとってもこれほど安上がりな活性化策はないと思いますよ」

「これからも困難はつきまとうと思いますが、餅は餅屋です。餅屋は餅にまつわる文化を形成し、残すことが大事です。また、強固な意志をもって困難を乗り越えるためのプライドの持ちようは、そこしかないと思います。特に衰退産業となつていくタクシなどの業種はそうではないでしょうか。技術やノウハウを活かし、プライドにまで昇華させなければ、やっつけいけないと思います」

「陸の孤島。買い物難民。そして地域おこしという問題は血流となる交通インフラさえしつかりとしておけば、いろいろなことが解決するよな気がしません。そして、それはあくまで小資本でもできる毛細血管であつて、自前でできるのであれば、それが一番いいと思います。同様の取り組みをしようとする他地域では、動脈となる交通事業者が抵抗勢力となつていますが、かと言ってタクシーも毛細血管になりえないことは分かっています」

見えていた時期でもあった。「自動車社会から取り残され空洞化した地域では、ここ十年程次々とコミュニティ交通ができています。バス会社に見捨てられていくなら、自分たちで独自の交通を持とうということですね」。平成十二年は、実験的な試みをするにはちょうどいい時期でした。この事業が当てはまる法律が当時はありませんでしたからね」

「六年償却で年間百万円ですから、行政にとってもこれほど安上がりな活性化策はないと思いますよ」

「これからも困難はつきまとうと思いますが、餅は餅屋です。餅屋は餅にまつわる文化を形成し、残すことが大事です。また、強固な意志をもって困難を乗り越えるためのプライドの持ちようは、そこしかないと思います。特に衰退産業となつていくタクシなどの業種はそうではないでしょうか。技術やノウハウを活かし、プライドにまで昇華させなければ、やっつけいけないと思います」

「陸の孤島。買い物難民。そして地域おこしという問題は血流となる交通インフラさえしつかりとしておけば、いろいろなことが解決するよな気がしません。そして、それはあくまで小資本でもできる毛細血管であつて、自前でできるのであれば、それが一番いいと思います。同様の取り組みをしようとする他地域では、動脈となる交通事業者が抵抗勢力となつていますが、かと言ってタクシーも毛細血管になりえないことは分かっています」

見えていた時期でもあった。「自動車社会から取り残され空洞化した地域では、ここ十年程次々とコミュニティ交通ができています。バス会社に見捨てられていくなら、自分たちで独自の交通を持とうということですね」。平成十二年は、実験的な試みをするにはちょうどいい時期でした。この事業が当てはまる法律が当時はありませんでしたからね」

「六年償却で年間百万円ですから、行政にとってもこれほど安上がりな活性化策はないと思いますよ」

「これからも困難はつきまとうと思いますが、餅は餅屋です。餅屋は餅にまつわる文化を形成し、残すことが大事です。また、強固な意志をもって困難を乗り越えるためのプライドの持ちようは、そこしかないと思います。特に衰退産業となつていくタクシなどの業種はそうではないでしょうか。技術やノウハウを活かし、プライドにまで昇華させなければ、やっつけいけないと思います」

「陸の孤島。買い物難民。そして地域おこしという問題は血流となる交通インフラさえしつかりとしておけば、いろいろなことが解決するよな気がしません。そして、それはあくまで小資本でもできる毛細血管であつて、自前でできるのであれば、それが一番いいと思います。同様の取り組みをしようとする他地域では、動脈となる交通事業者が抵抗勢力となつていますが、かと言ってタクシーも毛細血管になりえないことは分かっています」

見えていた時期でもあった。「自動車社会から取り残され空洞化した地域では、ここ十年程次々とコミュニティ交通ができています。バス会社に見捨てられていくなら、自分たちで独自の交通を持とうということですね」。平成十二年は、実験的な試みをするにはちょうどいい時期でした。この事業が当てはまる法律が当時はありませんでしたからね」

「六年償却で年間百万円ですから、行政にとってもこれほど安上がりな活性化策はないと思いますよ」

「これからも困難はつきまとうと思いますが、餅は餅屋です。餅屋は餅にまつわる文化を形成し、残すことが大事です。また、強固な意志をもって困難を乗り越えるためのプライドの持ちようは、そこしかないと思います。特に衰退産業となつていくタクシなどの業種はそうではないでしょうか。技術やノウハウを活かし、プライドにまで昇華させなければ、やっつけいけないと思います」

「陸の孤島。買い物難民。そして地域おこしという問題は血流となる交通インフラさえしつかりとしておけば、いろいろなことが解決するよな気がしません。そして、それはあくまで小資本でもできる毛細血管であつて、自前でできるのであれば、それが一番いいと思います。同様の取り組みをしようとする他地域では、動脈となる交通事業者が抵抗勢力となつていますが、かと言ってタクシーも毛細血管になりえないことは分かっています」



山間に切り拓かれたまちだけに、坂道が多く、道も狭く、バスルートの確保も難しい。



(株)光タクシー 石橋智副社長。全国商店街支援センターの平成24年、次世代リーダー育成塾に参加。



(株)光タクシー 石橋孝三社長。会社を商店街内に構え、商店街の一員として立ち上がった。

では一本しかない。そんな枝光に12年前、長年地元でタクシー業を営んできた(株)光タクシーが高齢化でますます動きのとれなくなった住民のために乗客9人が乗車できるジャンボタクシーを導入し、格安で運行する「枝光やまさか乗り合いジャンボタクシー」を始めたのだ。まさに、枝光地区に光タクシーが一筋の光明を射した。

「道が狭く、路線バスの拡大は無理ですし、タクシーといっても年金生活者には負担が大きい。商店街までの急な坂の登り下りは高齢者にはそれはきつくて、どうしても家を出るのがおっくうになってしまいますし、そうすると商



企業(異業種)×商店街

なくなるはずの商店街に 地元タクシー会社が 起こした「奇跡」

枝光本町商店街
(福岡県・北九州市)

買い物弱者である高齢者の足の確保と会社の将来をかけて、(株)光タクシーが「枝光やまさか乗り合いジャンボタクシー」を運行。商店街には、惣菜店、惣菜店、生花店、衣料品店など、およそ20店舗が並び、生活必需品はひととおりそろう。

課題

企業城下町の繁栄は「今は昔」
高齢化とともにまちも衰退

北九州市八幡地区は、その地名からうかがい知れる通り、八幡製鉄所(新日鐵・現・新日鐵住金)に象徴される製鉄で栄えた地域である。しかし、企業城下町としての繁栄も今は昔。20年前に新日鐵本務所が八幡地区・枝光地区から撤退すると、その衝撃が押し寄せ、このまち全体が一気に衰退した。かつて新日鐵に通うサラリーマンにとって憧れの住宅街であった枝光地区も今となっては全般的にも高齢化率の高い地域となり、かつては地域の台所として

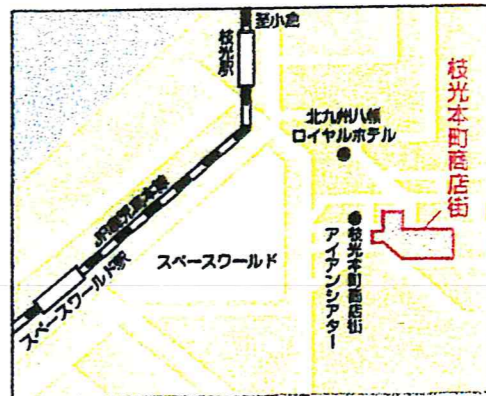
店街はますます寂れ、しまいにはなくなってしまう。そうならば、私たちタクシー会社の将来もない。そこで、まちを守らなければと始めたのが、バスでもタクシーでもない乗り合いのコミュニティラフィックというわけですと語るのは、(株)光タクシー 石橋孝三社長。

年間3000円・5ルートを運行 生活の足となり商店街を守る

乗り合いタクシーは、ジャンボタクシー2台がフル稼働し、東西約2キロ・南北700メートル、1万7,8千人が住むというエリアを5ルート運行

生活に十分な頻度でダイヤが組まれている。しかも、どこから乗っても150円。「ほんとに光タクシーのおかげ」と多くの住民が口にする。

好評運行中!



にぎわった枝光本町商店街は風前の灯となっていた。

取り組み

高齢者も商店街も見捨ててはいけない

山間に切り拓かれ、山の斜面にへばりつくようにびっちな住宅が並ぶ枝光地区。車が不可欠にも思えるが、道路は坂が多く狭く曲がりくねっており、物理的に車庫スペースも確保できない。そうした事情から、モーターリゼーションとは無縁のまま取り残された格好で、多くの住民は自家用車を持たない。公共のバスルートが通る道も枝光地域

している。商店街を守るというのが大きき使命だけに、いずれのルートとも枝光本町商店街発着だ。運賃はどこから乗ってもどこで降りても一律150円。年間3000円運行し、年間10万人以上が利用する、いまや生活の足としてなくてはならない存在として定着している。

「導入当初は、運転手たちがそんなことをやったらタクシーを利用しなくなって、自分たちの身入りが減ると猛反対しました。しかし、いざ始めてみると、地域の高齢者たちから、光タクシーのおかげ、運転手さんのおかげと感謝され、まんざらでもないです。本業のタクシーの方も相乗効果で利用率が上がっています。しかも、全国的に珍しい取り組みと、テレビや雑誌などにたくさん取り上げられ、会社の知名度向上にもなっています。」(石橋孝三社長)

本来、こうした地域の社会問題を解決するのは行政の役割と棚上げされがちだが、いち民間企業が積極的に挑んだのは画期的といっていだろう。行政からの援助は、5年に一度、車一台につき上限300万円の代替え補助がある。2台の車と運転手8人がフル稼働し、採算ギリギリでまちの足を守っている。



元銀行の建物を活用した劇場目指して、全国から劇団やファンがやってくる。



今年4回目を迎えるフェスティバル。参加団体はここで生活をし、地域の人たちと交流しながら創作活動を行う。新しいまちおこしのカタチとしても注目されている。

ひよんなぎつかけから枝光がアマチュア劇団の「聖地」に

「乗り合いジャンボタクシー」に加えて、もうひとつ「枝光」は「演劇のまち」としても注目され始めている。その拠点となっているのが「枝光本町商店街アイアンシアター」だ。

10名規模のアマチュア劇団が元銀行の建物を自分たちの創作・発表の場として使えないものかと光タクシーの石橋智副社長に持ちかけてきたのだ。

「当社が所有している建物で、銀行が出ていってからは使っていませんでしたから活用してもらおうの意向は一向に構わなかったのですが、突然よそから来た若者たちが襲泊りして演劇をつくるとなると、地元の人たちが『なんだなんだ』ということになることも考えられたので、『地域のひとたちと仲良くしてください』というのを条件にしました」

光タクシー石橋智副社長。

劇団員たちは、自発的に商店街のゴミ拾いや地元のお祭りにも参加。徐々に地域にも認知され、いまではすっかり地域に溶け込んで創作活動を行っているという。この活動は、草の根的に演劇ファンの間で知られるようになり、発表の場をもとめている劇団の拠点と

して位置づけられるようになった。さらに、2009年からは行政のサポートも得て、「えだみつ演劇フェスティバル」の開催へと発展。回を重ねるほどに盛況となり、4回目を迎える今年には、海外からの参加を含め、過去最大の14団体が参加するというビッグイベントにまで成長した。

成果

メディアから注目される「枝光」商店街には新規出店、住民たちの意識も変化

光タクシーの「乗り合いジャンボタクシー」によって、生活の足が確保されたことで、商店街にも客足が回復しているばかりか、ここ数年はわずかではあるが、うどん店や用品店、リサイクルショップなど新規出店もお目見えしている。

また、えだみつ演劇フェスティバル期間中、参加団体は劇場に3か月間滞在し、地域とさまざまな交わりを持ちながら創作活動を行い、作品を発表する。この期間中は演劇ファンはじめ、全国から来場者が訪れ、まちは、活気づく。

商店街活性化という視点からいえ

ば、アイアンシアターは、多角的な交流を生む集客装置として機能しており、「演劇×まちおこし」という新たな切り口に取材や視察も多く、全国から高い関心が寄せられている。

乗り合いタクシーや商店街、アイアンシアター、演劇フェスティバルなど、枝光の名は、さまざまな切り口でメディアに取り上げられるようになり、地域住民、商店街の人々にも意識変革をもたらしていることは、大きな成果といえるだろう。

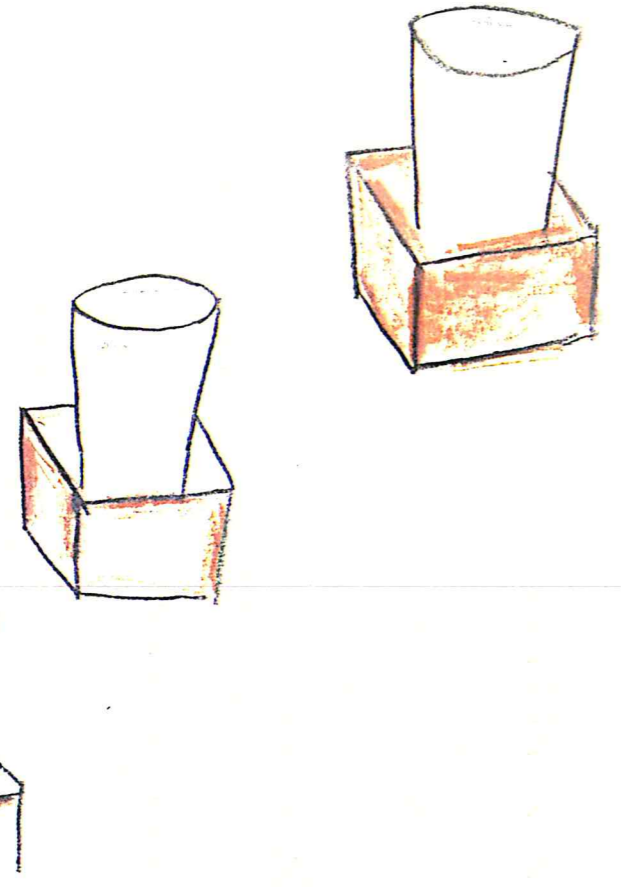
「意識の変化はさまざまなおこりに現れていると思います。商店街のおかみさんのたまたまいざがきれいになったともつばら評判です。青果店のご主人は、自作の俳句がテレビに映ったことに気をよくして、たくさん俳句を店に飾るようになりましたし、取材が来ると聞けば、その時にお披露目の特別メニューを用意する店も現れ、「わがまち」わが商店街「わが店」をアピールするようになっていきます。住民たちの気持ちは明らかに変わってきているんです」(石橋智副社長)

あきらめムードからは何も生まれません。いまや住民たちも「ひよつとしたら、ひよつとするかも」そう思い始めている。

雲のうへ 一号から五号



北九州市にぎわいづくり懇話会 編



北九州市民を
虫めがねで
のぞいてみると……

西日本新聞社

雲のうへ 一号から五号

北九州市にぎわいづくり懇話会 編

西日本新聞社



ISBN978-4-8167-0858-9
C0026 ¥1300E

定価：本体 1300円 (税別)

西日本新聞社

雲のうへ 編集室

扉のない酒場へ。
おい、市場！
誰も知らない小さな島。
はたらく食堂。
君は、工場を見たか。

かつて九州の北にあった五つの市、
門司市、小倉市、戸畑市、八幡市、若松市は
世界ではじめての五市対等合併をして
北九州市になりました。一九六三年のことでした。
八幡製鐵所を中心に鉄都として栄えてきた
この街の、いまを、まるで虫めがねでのぞくように
取材を重ねてつくった本です。
この本をつくりながら思ったこと。
私たちはこれからどこへ向かっていくのでしょうか。

街のうた2 / バスに乗って

どうして、こんなところに。

カナエさんに会ったとき、ぼうつと立ちつくんで、たぶん口を開けていたのだと思う。ふと気づくと、バス停の前のベンチに腰かけている彼女と目が合った。あれ、変やろ。カナエさんは無表情に、ひと言そう言った。

視線の先には、ジェットコースターがあった。古い商店街を二つに分けている道路が、別の道路にぶつかるT字路の正面。灰色の空に、細い鉄のレールが恐竜の背骨のように高々とうねっている。その下には、いかにも作り物の岩山が、年老いた大亀のごとくくずんぐりとうずくまっていた。

いや、楽しそうだなと思って。どんよりと雨雲が立ち込める日だというのに、間の抜けたことを言っている。カナエさんはいやいやと首を振る。もう古いけ、動かんのかもしれん。そう言い、手に持ったパックから何かつまみ上げてはおぼった。太巻だった。

八幡の古い商店街に、山手の住民のための送迎バスがある。そんな噂を聞いてやってきたのは、暖かすぎた秋の終わり、時雨模様の

土曜の午後だった。バス停は通り沿いにすぐ見つけられ、もうすぐ来るといって一台に乗ってみることにした。けっこう音量でにぎにぎしく流れている「箱根八里の半次郎」を聴きながら待つうちに、このレトロな商店街といささか不似合いな遊園地の風景にとられたのだ。

遊園地は、この町のシンボルだった製鐵所の跡地に作られたもので、T字路の先には門があったという。つまりこの場所は、門前町だったのだ。工場は閉鎖されてしまったから、今は門もない。社員の姿もない。たぐさんいたその家族たちも、少しづついなくなってしまった。そしてジェットコースターと岩山が後に残った。

賑やかやつたんよ。山の上から見ると、煙突がいつぱい立ってて、毎日煙がもくもくしとって。夢みたいやろ、とカナエさんは言った。その煙突のどれかのふもとで働いていたご主人と一緒に、ずっとここで暮らし、三人の子どもを育て上げた。そして、変わらずに山の上から商店街に通っている。

バスが到着した。10人くらい乗れそうな小型のマイクロバスで、料金は100円。ルートは三つあり、乗り込んだバスはもつとも傾斜のある道を上って循環し、このバス停に帰ってくるという。お邪魔します、という気持ちで、カナエさんに続いて乗り込む。

カナエさんの手元には、まだ太巻が残っている。これはヤハタ巻いうてね。八幡製鐵所のヤハタ。商店街の奥の寿司屋で売ってて、山芋を巻いてあるんよ。夕方には売り切れるから、買えないこともあるそう。そのほかにも、カナエさんは袋をたくさん提げていた。これは角の八百屋で。これは馴染みの魚屋で。パン屋で。いちばん大きいのはスーパリーの袋だった。やっぱり便利やからね、と、ちょっと申し訳なさそうに言う。

バス停のあった大きな道から、徐々に住宅が立ち並ぶ細い路地へ入っていく。とたんに、傾斜がぐつときつくなる。道幅もどんどん狭くなり、ときに出くわす対向車を、バスはくるくると小回りを利かせながら走り抜けていく。すごいなあ、と思わず声を漏らすと、昔

はみんな舗装もされとらんかったこの道を歩いて通いよつたとカナエさんが言う。そうそうと前に座っているおじいさんが声を合わせる。

仏花を抱えたご隠居は、カナエさんと知らない仲ではないらしく、ときどきバスでの行き帰りに話すという。そういえば停留所にも、バスを見送って話し込んでいる仲のよさそうな老婦人たちがいた。同じような年恰好で、境遇も似ている。来ていれば元氣、会えれば安心、ということらしかった。

日々の糧を求めるだけではない。商店街は社交場だった。暇のものを買い、お父ちゃんのおまみを買、子どもの弁当のおかずを買い、知り合った仲間と語り合う。カナエさんや多くの奥さんたちは、何十年もこうして暮らしてきた。お父ちゃんを送り、子どもたちは一人、また一人と家を離れ、今は自分のぶんだけの食べ物、バスに乗って買いに行く。最近、少し傷めている膝を治療する接骨院へもこのバスが運んでくれるし、友達にも会える。

なんでこんな山の上に家建てたんやろね、とカナエさんは笑う。確かに歩くのはたいへんですねと言ったら、そうよ、そのとおり、



2006.11.11

と目をまんまるく見開いた。

若いころのある日、お父ちゃんと喧嘩したカナエさんは、家を飛び出し、そのまま行くあてもなく坂を下りはじめた。傾斜に後押しされ、そのうちカナエさんは走り出した。ぐんぐん、ぐんぐん風を切って、あつという間にもふもとの商店街まで駆け下りた。気持ちはよかつたけど、帰るのはたいへんやつた、とカナエさん。何でもそうやけどね。下りるのは簡単やけど、登るのはそうはいかん。

次、降ろして。先に声をかけたのは、ご隠居だった。はい停車、と運転手が応える。迷路を抜けるすばしこさとはうってかわり、停止も発進も緩やかで優しい。お年寄りの方はちよつとした衝撃で関節を悪くされることがありますから、とタクシー会社の人が言っていた。時間のかかる乗り降りも、ゆつたりと待ってくれる。乗る人が、ともに生きている人が誰なのかを、しつかり心得た仕事だ。

若さも、老いも、熱も、冷却も、その後を訪れる静けさも。時代とたくさん的人生を乗せて、バスは走る。山の上から二つ目の停留所で、カナエさんは降りていった。また会いましょ、と手を振った人の背中を、車体は静かに追い越した。

ふもとのバス停に着いた。タラップを降りると、もう次の乗客たちが待っている。塾を終えて家に帰る小学生のようだ。これから何年、何回、山道を行ったり来たりするのだろう。カナエさんの、小さな後継ぎたち。

とりあえず、ヤハタ巻を買いに行こう。売り切れていないといいけれど、と思いつながら歩き出すと、突然、背後からガガガガ、という機械音が迫ってきた。振り向くと、ジェットコースターの鉄のレールを、3台連なったカートが通り抜けていくところだった。

ヒヤ——アアアアアア！
ちゃんと、動いているじゃないか。甲高い叫び声を細く長く曳きながら、カートはあつという間に遠くへ走り去った。