

令和 5 年度（2023 年度） 第 1 回交通結節点機能強化部会 議事録

I 日時等

1. 日 時：令和 5 年（2023 年）8 月 7 日（月）10 時～11 時
2. 場 所：熊本市役所議会棟 2 階 議運・理事会室

II 主な内容

1. 開会
2. 部会長挨拶

3. 議事

上熊本駅周辺の交通結節機能強化等について

（事務局）

- ・ 資料 1 を用いて説明
上熊本駅周辺の交通結節機能強化等について

（部会長）

- ・ ただいまの議事について意見や質問はあるか。

（委員）

- ・ 全体的な検討の流れを確認したい。今後、議題に上がる熊本市の主要な交通結節点は、この資料に記載されている 3 箇所を中心に考えていくことでよい。また、3 箇所ある中で、新水前寺駅や健軍町電停では乗降者の滞留が発生しており緊急性が高い状況が見受けられるが、第 1 回目の部会の議題で上熊本駅を選んだ理由について説明をお願いしたい。

（事務局）

- ・ 基本的には資料 2 ページで示しているとおり、新水前寺駅周辺や、議会でも議論いただく市電延伸について方針が決まれば、健軍町電停周辺についても検討していきたい。しかしながら、今後、様々な公共交通を乗り継いで移動できる環境は必要であり、各地域の交通結節点が非常に重要となってくるため、この 3 箇所に限定することなく検討していきたい。

今回の部会では、資料で示した対策案について、関係者と協議する中である程度方向性が見えてきたことから議題として挙げた。今後も、並行して交通結節点の機能強化の取り組みについて検討を進め、対策案として方向性がまとまったものから順次部会に諮りたいと考えている。

(委員)

- ・ 植木駅へのアクセス性強化の取り組みについて、ゆうゆうバス運行の現状と見直し案について説明をお願いしたい。

(事務局)

- ・ ゆうゆうバスは、年間1万2,000～3,000千人程度の方に利用いただいているが、資料5ページに掲載しているゆうゆうバスの時刻表のとおり、植木駅での最終便が15時台となっており、以前から通勤通学に使えないという声をいただいていた。また、定時定路線での運行かつ地域全体をカバーできておらず、植木駅の整備はなされたものの、駅へアクセスする通勤通学に適した公共交通がないというのが現状。

今後、地域ともしっかり話をしていきたいと考えているが、ゆうゆうバスの運行時間を通勤通学に適した時間まで増便できないかや、一部の方しか使えない定時定路線ではなく AI デマンドタクシーのようなエリアとしてカバーしていくものが導入できないかについて検討したいと考えている。

(部会長)

- ・ ゆうゆうバスはもともと政令市移行後に区役所へのアクセス向上という意味で導入された経緯があり通勤通学のことをあまり想定していなかったが、そういった使い方も当然あるため、JR の時刻と合わせたゆうゆうバスの便数の見直しや AI デマンドタクシー導入のどちらでいくのかなど、地域に入って検討を進めていただきたい。

(委員)

- ・ 資料5ページの「のるーと上熊本」の社会実験の実績について、言える範囲で教えてほしい。

(事務局)

- ・ 「のるーと上熊本」は、株式会社タクルー様が今年3月から運行しているものであり、5月末までの実績を伺っているが、1日あたり3、4件の利用となっている。利用者自体が非常に多いということではなく、少し低迷している印象だが、社会実験のエリアである上熊本駅の東側地域の上熊本地区や池田地区は、上熊本駅に近接しながら高低差のある地形であり、同駅へのアクセスがしにくい。よって、移動手段を提供すること自体は非常に重要な取り組みであると考えている。

上熊本駅の西側地域は、同駅へ公共交通でのアクセスができないという現状があるため、株式会社タクルー様と連携、協力し、移動手段の提供について検討していきたい。ただ、上熊本駅東側地域と西側地域では道路状況が異なる。東側地域では、グリーンスローモビリティという時速20km以下で運行しているが、西側地域ではこういった車両が適かなど今後協議したい。

(委員)

- 資料4ページについて、2015年3月の新駅舎の整備から現在まで、東西駅前広場や都市計画道路の共用開始などがなされている中で、駅前広場や道路が整備されてもなかなか利用者が増えていないのであれば、検証等がなされているのは重々承知しているが、もう少し深掘りした検証が必要なのではないか。今後の課題等の検証の仕方について検討しているか。

(事務局)

- 共用開始された都市計画道路の交通量は少ないが、今後、西側地域においては、熊本駅へのアクセスも可能となる西環状道路等の整備も進められているところ。
現状では、東口駅前広場が特に混雑するような状況があるため、例えば東口駅前広場で乗降させている学生の送迎バスについて、西口駅前広場のスペースを活用した乗降へ切り替えできないかなど、道路部局とも連携し、混雑解消に向けた検討はしていきたい。また西口駅広場の利用が少ないという状況についても、広場の有効活用について引き続き検討したい。

(部会長)

- 西口駅前広場を整備したが使われていないということで、駅前広場の機能分担やバス路線の検討など縦割りで進めざるを得ない部分など様々な問題があるかと思うが、今後の改善に向けて検討を進めてほしい。グリーンスローモビリティについては、ターゲットが重要で、ゆっくり風を感じながら走るなど観光客向けのものでもあるので、それが本当に通勤通学に適したものであるかの検討も必要。

(委員)

- 植木駅について、資料5ページにあるように送迎車が非常に多いことが問題となっているようだが、それはつまり駅まで行く足として自家用車を使う方が多いということ。鉄道は定時性に優れ非常に利便性が高く、利用を促進するという点で、植木駅でのパーク&ライドは今回検討しているか。

(事務局)

- 植木駅の状況を見ると、駅周辺で渋滞が発生しているような地域ではないが、送迎の時間帯は路肩やロータリーに車が停まり混雑している状況。このような状況を踏まえ、駅へのアクセス強化として乗合のモビリティで送迎を代替できればと考えている。
また、パーク&ライドについては、鉄道に関しては非常に効果が高く、重要な観点であると考えており、用地の問題はあるが検討はしている。

(委員)

- パーク&ライドに関しては、植木駅周辺の土地は意外と余裕がある地域であり、土地

を提供する意思のある方から意見を何件かいただいたことがある。そういった声をきちんと吸い上げられるよう調査し、推進に向けて動いてほしい。

(委員)

- ・ グリーンスローモビリティについて、通勤時間帯にも活用できないかという話が出たが、例えば東南アジアではトゥクトゥクが走っているが、向こうは年中気温が同じで寒いということはないが、資料の写真を見るとグリーンスローモビリティはドアなどが付いていないため、通勤時間帯は寒いと思うが、足元だけ暖房をつけるなど寒さ対策については考えられているか。

(事務局)

- ・ 寒さや風の対策としては、ビニールシートのようなものがあり、それを下ろすことで対策ができる。グリーンスローモビリティにも様々なタイプがあり、タクルー様に運行していただくことになれば協議が必要だが、簡易な寒さ対策の方法はある。

(委員)

- ・ 資料4ページについて、バス停が4箇所分散されており乗り場が分かりにくいということだが、これは以前から挙がっていた課題ではないかと思っている。これまで少しでも改善されたものがあるのか、できていないのならその理由を教えてほしい。

(事務局)

- ・ バス停の配置については、上熊本駅の駅前広場を整備する際に、綿密にアンケート調査を行っている。アンケート調査の結果、わかりやすさで言えば、ロータリー側にすべてのバス停を集約してしまう方法もある。しかしながら、特に資料4ページのバス停④は道路を渡って反対側に設置されているが、このバス停を通過するバスについては、上熊本駅で乗車されることが少なく、そのまま中心市街地方面に行くためロータリー側へ引き込むと非常に時間がロスしてしまうということで、現在の形となっている。

適正なバス停の配置であるものの、わかりにくさもあり案内図を掲示しているが、昨今ではデジタルサイネージなどよりわかりやすい案内の手法も出てきているため、今後検討していきたいと考えている。

(委員)

- ・ 上熊本駅周辺については、大小様々な改善点があるかと思うが、既に声が上がっているものに対して、何か手を施せることがあればしっかりと対応をお願いしたい。

また、昨年9月議会の質問でも取り上げたが、バス停のベンチについて、今年度100箇所、6年で600箇所新設することが決まり、今年度は予算がついていると思うが、今後バス停の改善に向けて、上熊本駅周辺についても同様に取り組んでいくのか確認したい。

(事務局)

- ・ 公共交通の現状として、以前であればバスで乗換えなしで目的地に行けたが、運転士の減少により、そういった環境維持が厳しく、目的地までどうしても乗換えが必要という状況になってくる。そうなったときに、バス停のベンチ設置など待合環境の整備に力を入れていく必要があるため、今年度予算化し、取組みを進めている。
バス停のベンチのみならず、交通結節点や地域の待合環境の整備は非常に重要と考えており、引き続き検討し、整備を進めていきたいと考えている。

(委員)

- ・ バス停のベンチのみならず、大きな視点でしっかりと改善に取り組んでいきたい。そうすることで、最終的な目的でもある交通結節機能強化に繋がってくる。

(部会長)

- ・ バス停のベンチについては行政が予算化し取り組んでいくが、バス停の案内に関しては、特に初めて来た方にとってはわかりにくい状況であり、どこが予算化するのかという難しい問題はあるが、各事業者との連携については行政が主体となって進めていただきたい。

(委員)

- ・ 資料12ページの市電延伸について、実施設計から中断となっているが、現在は着手し、完了している状態か。

(事務局)

- ・ 市電延伸については、令和2年度に基本設計を終えているが、新型コロナウイルス感染症対策に注力するため、議会での議論や次の段階である実施設計については中断していた。

新型コロナウイルス感染症という未曾有の事態により、公共交通に関しても利用者が減少するなど非常に大きな影響を受けていることや、昨今の資材高騰について、一旦終了している基本設計に反映させる必要があると考え、今年6月の第二回定例会において、市電延伸の議論の再開と基本設計修正の予算案について承認いただいたところ。

基本設計修正の結果については、第三回定例会にお示しし、さらに議論を深めていくこととしており、今後の議会や市民の皆様との議論をしていく中で方針が決定してから実施設計に進むため、現状では実施設計には着手していない。

(委員)

- ・ 実質、測量等は終わっているという認識でよいか。

(事務局)

- ・ 市電延伸を検討する中で、警察など様々な関係機関との協議が必要となるため、基本設計の中である程度図面は作成している。工事をする段階に進むためには、改めて実施設計を行う必要があるため、その際に詳細な図面は作成することとなる。

(部会長)

- ・ 市電延伸は非常に大きなプロジェクトであり、大きな方針をまず示すことが大切だと考えている。

資料12ページにあるように市電とバスとの乗換えについてや、延伸ルート沿線のクスのスキの取り扱いであったり、自衛隊ルート以外の延伸ルートも候補としてあったはずなので、まずは自衛隊ルートを成功させ、他のルートにも取り組んでいくのかなど、市民が納得できるような方針を示していくことが重要。

(委員)

- ・ 今回示された結節機能強化の具体的な取組みについては、全く異論はなく、是非進めてほしい。資料の3ページにあるように、「上熊本駅のポテンシャル発揮に繋がる交通結節機能強化対策」を検討するのであれば、今回のような対策案となるだろう。

上熊本駅のポテンシャルという意味では、熊本駅や桜町と比較するとそこまで高くないと考えている。JR上熊本駅の利用者は2,000人程度で、JR豊肥本線で言えば光の森駅や大津駅など3～4つ程同等の駅があり、それらよりさらに利用者が多いのが新水前寺駅である。上熊本周辺では、崇城大学前駅は若干利用者が多いが、東海学園前駅よりは少ないという状況。

上熊本駅周辺の現状と課題の中で駅前広場の話が出たが、駅前広場は線路の連立立体交差化事業の一環として整備されたものであり、最小限の整備に留められており、現状では駅前広場に何か手を加える必要はないと考えている。

新幹線開通後は特急列車も停まらなくなったことから、やはり上熊本駅は、通勤通学など日常の移動へのポテンシャル発揮が求められていると考える。

上熊本駅には、市電のB系統、熊本電鉄の支線が結節しており、全体のポテンシャルを上げていこうとするのであれば、田原坂や植木、崇城大学、熊本保健科学大学など周辺のまちづくりとセットでなければならないが、そこまでは難しいと思われるので、まずは現状の利用者の利便性を上げることが最も重要。そういう意味では、アナウンスやデジタルサイネージの設置、シェアサイクルポート設置など末端の移動手段への対応などに取り組んでほしい。

その他の新水前寺周辺や健軍町電停周辺の結節機能強化、TSMC絡みでは合志市や菊陽町との結節機能強化などについては、ハード整備も含めて検討をしてほしい。

(事務局)

- ・ 指摘のとおり、植木駅からのアクセスを強化することについては、日常の通勤通学に

において上熊本駅をもっと利用してもらえるのではという観点での取組みである。また、今回報告には至っていないが、空港アクセス鉄道を考慮すると新水前寺駅周辺での結節機能強化は非常に重要だと考えており、関係機関とも協議をしているが、対策案があまり次第、本部会に諮りたいと考えている。

(委員)

- ・ 新水前寺駅も重要だが、南熊本駅も実は中心部と近く、辛島町電停、桜町と一直線で結ばれる。市電を延ばすには非常にハードルが高いと思うが、バスで言えば、熊本バスが運行しており、駅前広場が広い割には乗り入れられていない。J R 豊肥本線の乗客数は増えてきているので、南熊本駅の活用というのは非常に重要と思われるので検討してほしい。

(委員)

- ・ いまの意見に補足する。新水前寺駅と南熊本駅の間には多くの病院が建ち並んでおり、白山通りでは熊本都市バスが運行しているが、通勤時間帯以外は1時間に1本程度の便数しかなく、高齢者の方はほとんど自家用車やタクシーで通院している。
そういった方に対し、通勤時間帯以外の9時～16時の時間帯でA I デマンドタクシーを導入することで利便性が高まると思うので、是非検討をお願いしたい。

(事務局)

- ・ 公共交通が発達した市街地部であっても、時間帯によっては移動手段がない地域があるという意見は伺っている。委員の指摘については、すぐに実現させることは難しいが、将来を見据えると非常に重要。

A I デマンドタクシーについては、天明地区と子育て世代への支援を目的に東区、中央区でも現在社会実験を実施しているところ。天明地区に関しては、公共交通空白地域を含んでおり、特に高齢者の方の買い物や通院など日常の移動手段確保という観点で取り組んでいる。また、市電延伸について議会でも議論したとおり、健軍町電停周辺においても、少し離れると公共交通が十分でない地域があるため、A I デマンドタクシーなどのコミュニティ交通を導入することで、健軍町電停や延伸により新たに設けられる市民病院前の電停まで運び、市電やバスを使っていただくという取組みが非常に重要と考えている。

天明地区においては、A I デマンドタクシーの社会実験と合わせ、バス路線の再編の取組みも進めている。A I デマンドタクシーでエリアをカバーし、小島産交や西部車庫など待合環境が充実したところまで運び、そこからバスに乗り換えていただくという取組みも今後重要になってくるため、このような取組みと合わせ、市街地部での展開も検討していきたいと考えている。

(部会長)

- ・ いまの内容については、コミュニティ交通部会での具体的な検討をお願いします。

(委員)

- ・ 先ほどの委員の意見と関連するが、現状の利用者の利便性を高めるという点でいうと、今年4月から高校性の朝の課外授業が廃止され、混雑がひどくなっているという報道があった。市電においても、朝から積み残しが発生しているという状況だが、J Rでもそういった状況が発生しているのか、また、その対策について把握していれば教えてほしい。

(事務局)

- ・ J Rの積み残しに関して、そういった状況については特段伺っていない。

(委員)

- ・ 市電に関しては、朝の課外事業廃止に伴って混雑しているという話を受け調査をしたが、廃止前と後では目立った違いはなかった。混雑しているのは間違いないが、朝課外の廃止により6時台の利用が7時、8時台に移行しているような状況は数字上見られなかった。

(委員)

- ・ そういうことであれば、何を根拠にあのような報道がなされたかは不明だが、何かしらの問題点があるのであれば、現在夏休み期間でもあるので早めに対応をお願いしたい。
J Rに関しては、上熊本駅の駅舎内のテナントの撤退が続いており、利用者の利便性向上という点で、行政からも働きかけをしてほしい。

(事務局)

- ・ 現在積み残しの発生している新水前寺駅周辺の結節機能強化については、J Rから市電、バスへの乗換え利便性を強化していく必要があるため、今後J Rとの協議の場も設けさせていただくが、委員の意見を踏まえ、連携して取り組んでいきたい。

(委員)

- ・ 資料12ページの市電延伸に関し、私自身東区在住でもあり、健軍町電停周辺においては様々な意見をいただき、動いてきたところ。具体的な事例を挙げると、健軍町電停のスクランブル交差点の横断歩道の信号に関し、特に盲学校も近くにあるため、青信号の時間が短過ぎて渡れない、怖いという多くの意見をいただいていたことから、県会議員と共に公安委員会へ要望し、今年初めに数秒ではあるが青信号の時間を長くすることができたという経緯がある。様々な結節機能強化という意味では、信号のあり方についても考えてほしい。

そこで確認と要望になるが、今回の事例のような信号の意見について把握しているか。その場合、公安委員会とも連携をとっているのか。また、市電の延伸により電停が新たに整備されるが、整備をすることで様々な環境が変化するため、信号をテーマとして挙げたが、電停への安全な横断環境などについても検討してほしい。

(事務局)

- 電停については、現在、既存の電停のバリアフリー化を少しずつだが進めているところ。交通結節機能強化という観点で信号についての話を伺ったことあまりないが、一方で、今年6月に策定したバリアフリーマスタープランにおいて、バリアフリー推進の観点から、様々な地域でまちあるきワークショップを開催しており、高齢者や障がい者の方、子育て世代の方などに参加いただき、歩道の段差や信号の時間などについて点検をしている。まちあるきワークショップをする中で信号の時間が短いという意見があったものについては、県警とも話はさせていただいているところ。

(委員)

- 現時点で不具合のあるところはあると思うので、結節機能強化という意味でも、信号については意識を高め、取り組んでほしい。

(部会長)

- 信号は県警の管轄ではあるが、連携して取り組んでほしい。

(委員)

- シェアサイクルについて、公共交通が発達している東京でも定着し、若い方やビジネスマンが使っている。これまでレンタサイクルの社会実験は定着せずに失敗しているが、スマートフォンで決済できるシステムとなってから爆発的に定着してきている。上熊本駅の中にもシェアサイクルポートがあると思うが、利用状況や今後のシェアサイクルの展開などが具体的にあれば教えてほしい。

(事務局)

- 上熊本駅周辺のシェアサイクルポートの利用実績について、資料4ページでいうと、駅の東側に星印で示しているとおり3箇所ポートがある。この中で最も利用者が多いのが、バス通りである県道側に設置されているポートであり、約200箇所あるポートの中で28番目の稼働数となっている。駅の西側についても山陽自動車学校、山王団地、花園5丁目公園にポートがあり、西口駅前広場付近にもポートが置けないかということについて自転車利用推進課とも話をしているが、上熊本駅周辺のポートの稼働状況から、現状で足りているとのこと。今後ポートを増やせる可能性があれば検討はしていきたい。

全体の方針として、公共交通の利便性向上において、例えばバスを降りてから自宅までのラストワンマイルの移動手段確保というのは、非常に重要な課題としてあるため、

上熊本駅周辺も含め、各交通結節点について、ラストワンマイルへの施策も充実させていきたいと考えている。

現在実施しているシェアサイクルの社会実験については、非常に好評であるため、今後さらなる展開も想定され、公共交通の利用促進において、自転車の役割が非常に重要になっていくと考えている。

(部会長)

- ・ 上熊本駅周辺でもシェアサイクルの利用者を見る機会が増えている。公共交通の利便性を高めるための一つの手段として非常に重要。

(委員)

- ・ シェアサイクルに関し、私もよく利用している。いまは東西方面にエリアが広がっているが、国道3号線沿いにある電鉄北熊本駅は、藤崎宮や上熊本へ結節している非常に重要なポイントであると思うので、そこまでエリア拡大できると公共交通の利便性も高まる。エリア拡大にあたっては利用頻度などにもよるかと思うが、是非検討をお願いしたい。

(事務局)

- ・ シェアサイクルのエリアについては、今後も広げていく方向ではあると思うが、具体的な場所については、事業者の判断等もあるため、今回いただいた意見を担当部署へ伝えたい。

(部会長)

- ・ 資料12ページの市電延伸に関し、健軍町電停での市電とバスの対面乗換えが実現できればよいが、写真にあるような対面乗換えは簡単ではないと考えている。今後どのように対面乗換えを実現していくか、検討していることがあれば教えてほしい。

(事務局)

- ・ 対面乗換えについて、資料12ページの写真はかなり先進的な事例であり、健軍町電停周辺の環境を踏まえるとここまでのものが実現できるとは想定していない。しかし、今回の市電延伸については、元々すべて複線で整備する案になっていたところ、地域への影響や事業費の縮小、早期の効果発現という観点から、県道熊本高森線の一部である430m程を単線化する案としている。これにより、用地取得の範囲が非常に小さくなり、地域への影響も抑えられると考えているが、どうしても用地取得が必要となる箇所が生じる。健軍町電停周辺においても用地取得が必要となることから、取得した用地を有効活用することで対面乗換えできるようなスペースを生み出していきたいと考えている。まだ具体的な図面は描けていないが、市電とバスが並行して走っているという状況もあることから、健軍町電停までバスに乗り、そこから市電に乗り換えていただくという取組みも対面乗換え

であれば進んでいくと考えられるため、しっかりと検討していきたい。

(部会長)

- ・ 対面乗換えについては、難しい面もあるかと思うが、是非検討してほしい。

(委員)

- ・ 対面乗換えを基本として検討していくとよい。

(部会長)

- ・ 延伸ルートで北側に伸びていく部分について、サイドリザベーションにすることでバスとの対面乗換えがしやすくなるという考えもある。ただ、サイドリザベーションについては、沿線の出入りなど非常に難しい問題もあるが、市民病院のところで待合スペースを広く取れることや軌道と車道の交錯が少なくなること、クスノキを切る本数が減るなどのメリットもあるので、今後一つの意見として捉え、検討を進めてほしい。

(委員)

- ・ 資料12ページに関し、用地取得範囲について、複線案と一部単線化案での違いについて教えてほしい。

(事務局)

- ・ 複線案については、ピンク色で示しているが、健軍町電停から東野1丁目交差点までの約500mの範囲で用地取得が必要となる。
一部単線化案については、青色で示している2箇所限定して用地取得が必要となり、約430mの部分については用地取得が発生しなくなるということ。

(委員)

- ・ 現在、様々な社会実験が行われているが、利用者が伸び悩んでいるという状況がある。今後いかに公共交通の利用者を増やしていくかという観点で言えば、まずは、公共交通の利用体験者を増やすこと、公共交通の便利さを実感していただくことが必要と考える。これについては、行政主導で企業側へ協力を求めるとか、キャンペーン実施をするなどの取り組みについても施策に盛り込んでほしい。

(事務局)

- ・ 今回の資料には記載していないが、いまいただいた意見のような観点で、普段公共交通を使わない方にも使っていただくため、「無料の日」や「100円の日」といった取り組みも行っている。このような取り組みも含め、様々な交通事業者と連携し、交通結節機能強化という観点でも施策を検討していきたい。

(部会長)

- それではまとめに入る。上熊本駅周辺の機能強化について、資料 1 1 ページの対策案への大きな反対はなかったため、今後この方向性で、地元などの意見を伺いながら進めてほしい。上熊本駅周辺以外にも様々な意見が出たが、これらを踏まえ今後も検討を進めてほしい。

以上