

熊本市都市政策研究所開設 10 周年記念 第 35 回講演会

熊本の都市政策・喫緊の課題に迫る 政策間連携で拓く公共交通新時代

日時：令和 5 年（2023 年）7 月 25 日（火）14：00～16：30 会場：熊本市熊本城ホール シビックホール

話題提供①『熊本市の公共交通の現在（いま）』

熊本市都市建設局 技監 秋山 義典



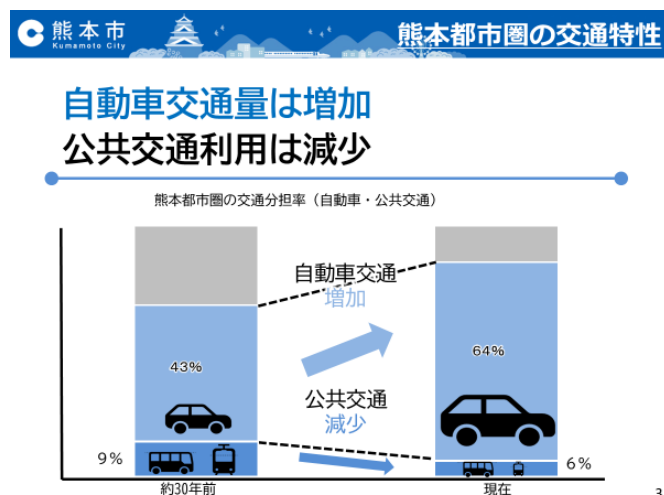
熊本市都市建設局技監 秋山 義典



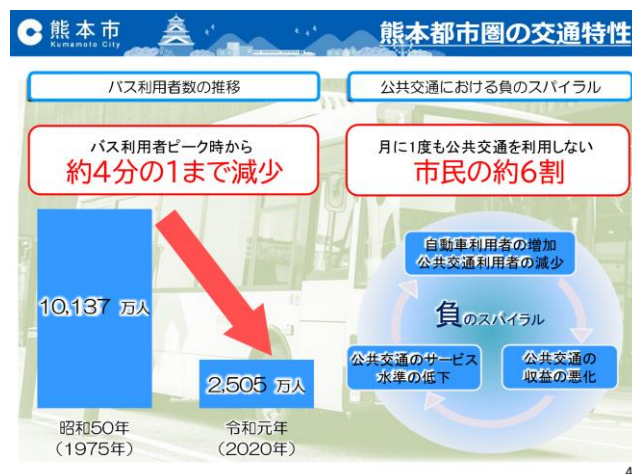
ただいまご紹介いただきました、都市建設局の秋山と申します。私からは「熊本市の公共交通の現在（いま）」ということで、説明をさせていただきます。



まず現状と課題ということになりますけれども、熊本市圏の公共交通は、主に鉄軌道と、路線バスが担っております。鉄軌道につきましては、ご覧のとおり 1 日約 5 万 8,000 人の方が利用されておりまして、バスにつきましては民間 5 社で運営されており、1 日約 5 万人の方が利用されているという状況です。



一方で、熊本では全国の他都市と同様、この 30 年間で自動車交通が大きく増加しており、都市圏交通の 64%、約 3 分の 2 が自動車を利用して、逆に公共交通の割合は減少しています。



特にバスの利用者が大きく減っており、ピーク時の約 4 分の 1 まで減少しております。それにより右側にございますように、公共交通の収益が悪化して、公共交通のサービス水準が低下、それがまた利用者の減少につながるという、負のスパイラルに陥ってしまっているというのが現状かと思えます。



9

令和3年に改訂した「熊本地域公共交通計画」、こちらはグランドデザインに基づいて、具体的な施策を位置づけているものでございます。現在実施している取組は、こちらに沿って行っているということです。



10

その具体的な取組の一部を紹介させていただきます。まず基幹公共交通の機能強化の一環として、市電の取組になりますけれども、超低床電車の導入でありますとか、電停改良による、バリアフリー化を進めることで、車椅子の方なども利用しやすい環境を整備しております。



11

また、JRとの結節強化ということで、市電とJRの乗換えの利便性を高める取組を行っております。新水前寺駅では駅舎と電停を歩道橋で直接つなぐことで、雨の日も濡れずに安全かつ素早い移動が可能になったということで、市電の利用者が増加している状況です。また、熊本駅から田崎橋へのサイドリザーベーション化によって、JRの熊本駅としての乗換えがしやすくなったということで、こちらも同じく、市電の利用者が増加している状況です。



12

またバスの路線網の再編といたしまして、令和2年、全国初の取組となりましたけれども、熊本のバス会社5社が、共同経営型の事業形態に移行しております。会社間の垣根を越えてバス路線網の再編や利用促進策に取り組まれています。

熊本市 熊本県 **バス路線網の再編**

あるべきバス路線網とは、**利用者のニーズに沿った利便性の高い持続可能なバス路線網**を指す。この実現に向けて路線バス事業者5社がその垣根を越えて取り組むことはもとより、鉄軌道事業者・タクシー事業者・関係機関・地元自治体等とも緊密な連携が必要。

1 重複区間等の最適化

バス同士や鉄軌道との重複区間等で、需給バランスの最適化を図ります。

2 コミュニティ交通等と連携したNW維持

需要に応じてバスとコミュニティ交通等が役割分担し、NW全体を維持します。※NWは、ネットワークを指します。

3 新規路線等の拡充

わかりやすく利用しやすい新規路線やニーズに沿った増便を進めます。

4 バスレーンを伴う階層化

バスレーンの導入などとともに、バス路線の幹線支線化を進めます。

5 利用促進策の拡充

共通定期券、乗継割引の拡充、均一運賃制などの検討を進めます。

6 経営資源の最適配置

現在の5社の垣根にとらわれず、常に運転士や車両の最適配置を検討します。

▲あるべきバス路線網の実現に向けた取組と対象エリア
※上図は2018年度当時のバス路線網

13

共同経営では、スライドに示す6つの取組を連携して実施することとしております。例として、1にありますように、バス同士が重複する路線において路線を統合する、運行間隔を調整して平準化する、といった効率化を進めています。

熊本市 熊本県 **バス路線網の再編**

[バス共通]

桜町ターミナル⇄県庁前

2022.4.1 から

2022.4.30 まで

9,000 円

クマモト ハナコ様 女性

販売枚数、販売額ともに
約1.2倍!

※2022年4月(前年同月比)

5社連携

バス共通定期券
(2022.4月～)

(中央区 女性会社員)
「定期が使える本数が増え、帰宅時の選択肢が増えて助かる」

(西区 女子高校生)
「学校帰りに市中心部に立ち寄る時など、複数の会社のバスが使えて便利」

2022.4.2熊本日日新聞朝刊より(利用者のコメントを引用)

14

また、5社連携の共通定期券も昨年から開始したところで、記載されている区間であれば、どのバスでも利用可能ということで、利用者からも「便利になった」という声をいただいております。また、先ほどもご紹介がありましたように、バス料金の均一化といった取組も行われています。

熊本市 熊本県 **コミュニティ交通の導入**

コミュニティ交通の基本的な考え方

《コミュニティ交通の導入》
本市における公共交通空白地域や公共交通不便地域に対してコミュニティ交通を導入し、日常生活に必要な移動手段を確保する取り組み。

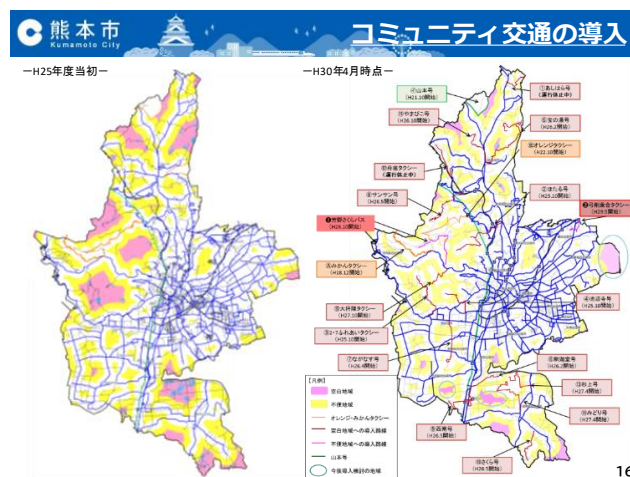
	公共交通空白地域	公共交通不便地域
バス停・鉄道路からの半径距離	1,000m以上離れた地域	500～1,000mに該当する地域
対象人口	6,000人	35,000人
対象面積	44km ²	87km ²
公共交通空白・不便地域の解消	行政主体で地域と協働しながら取り組む	地域主体の取組に行政が支援する

路線のイメージ

▲デマンド型のタクシー

15

バス路線が運行していない公共交通空白地域、不便地域に対しましてはコミュニティ交通を導入しておりまして、それにより移動手段の確保を図っています。現在20箇所の地域に導入しているという状況です。



16

左側がコミュニティ交通を導入開始した当初でございまして、公共交通空白地域を示すピンク色が目立つ状況でございましたけれども、開始後の5年間でかなり解消されているということが見て取れるかと思えます。

熊本市 熊本県 **メイン・サブターミナルの整備**

まちづくり × 公共交通 **令和元年開業**

ホテル・マンション

1F バスターミナル

商業施設

花畑広場

17

本日のテーマであります政策間連携と関係するものですが、まちづくりと公共交通の連携の取組のご紹介です。

熊本のメインバスターミナル、現在地であります桜町の再開発のなかで整備されており、商業施設やホールといった公益施設と一体的に整備されております。またそれに合わせて、賑わいや回遊の拠点となる花畑広場を合わせて整備することで、歩いて楽しめるまちづくりの取組とも連携して、大きな相乗効果を発揮しているということが言えると思います。



熊本駅はJRの新幹線や在来線、市電、バスなど様々な公共交通が集約・集結している拠点ですが、その周辺整備においても様々な連携がなされております。先ほどのサイドリザベーションの取組のほか、駅前広場の整備におきましてもパークステーションというテーマのもと、熊本駅やアミュープラザをはじめとする周辺施設と綿密に調整しながら、エリア全体の統一感・一体感のある整備を行ったということと、また広場の完成後も防災面で周辺施設と連携して、帰宅困難者に対して備蓄食料や避難場所を提供できるよう協定を結んで備えるといった取組も行っているところです。

SDGs×移動

健康・福祉・環境・経済・まちづくり

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

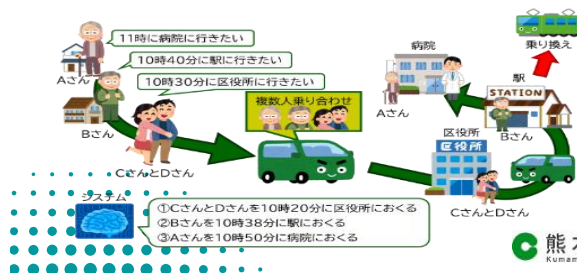


今後に向けてですが、やはり公共交通は、渋滞解消のみならず、健康、福祉、環境、経済、まちづくりなど、たくさんの政策課題の解決に寄与しているということで、存在自体がSDGsに貢献する、地域になくてはならない重要な移動手段であるというふうに考えております。今後より一層、各種政策分野と連携した取組を進めていく必要がございます。

SDGs×移動

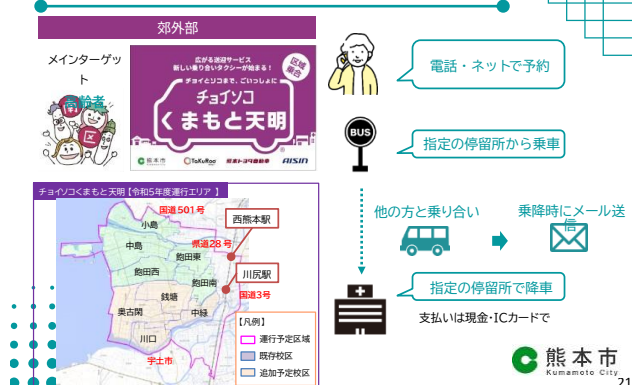
誰一人のこさない

- AIが乗降時間や同じ方向に行きたい複数の人とマッチングを行う
- 利用者の予約に対し、AIが効率的な車両配車と運行ルートの検索・提案を行う



特にSDGsの重要なキーワードであります「誰一人のこさない」という観点で、公共交通は重要な役割を果たしております。現在、AIを活用したデマンドタクシーの実証実験を行っております。これは利用者がスマホで予約をすると、AIがほかのお客さんも含めて相乗りでのルートを設定して、従来のデマンドタクシーよりも効率よく、家の近くから目的地に近いところまで移動できるというもので、車の移動が困難な方などにも、より気軽に移動していただくための手段として期待しているところです。

高齢者支援×移動



現在、2つの実証実験に取り組んでおりまして、1つは高齢者支援との連携ということで、郊外部の公共交通の空白不便地域におきまして、買物ですとか通院など日常生活の移動手段の確保を目的として行っているものです。

子育て支援×移動



2つ目が、市街地の子育て支援との連携ということで、塾や部活動などの子どもさんの送迎を目的とするもので、それによって、子育ての保護者の方の負担を軽減するというのを目的で実証実験を行っているものです。

観光×移動

アプリケーション



最後に経済・観光との連携ということで取り組んでいるMaaSの取組です。移動の面では、電車やバス、飛行機など、様々な交通モードを同じアプリで検索、予約、決済できるようにすることで、移動の利便性が高まります。それだけでなく、移動する目的である観光、買物など、様々な経済活動とも割引制度や様々な情報提供などの連携を行うことで、地域経済の活性化にもつなげるというものです。現在、九州MaaSという、より広域のエリアでの導入に向けて、関係各所と連携して準備を進めているところです。

市民が住み続けたい、誰もが住んでみたくなる、訪れたいまち、

「上質な生活都市」



持続可能で便利な公共交通は、熊本市が目指す上質な生活都市に不可欠なものですので、引き続き政策間連携によって、公共交通の利用促進を進めてまいりたいと考えております。

私からは以上です。どうもありがとうございました。

