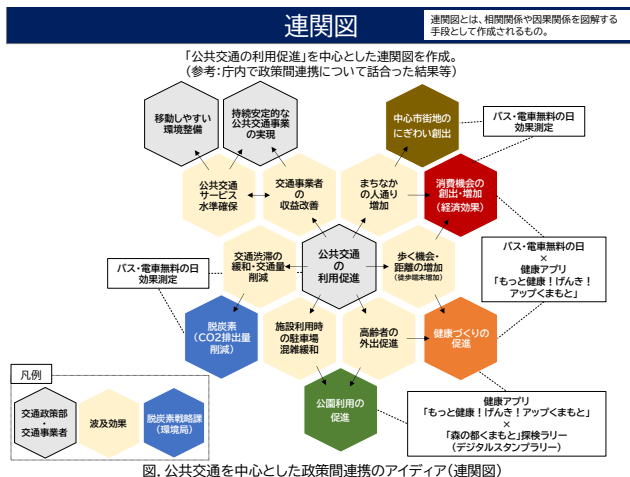
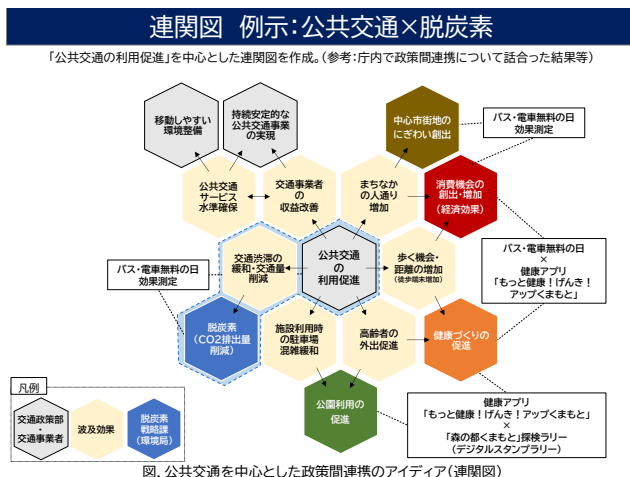




そこで私からは、政策間連携の可能性を検討するために「連関図」を紹介します。連関図とは、一般的には、相関関係や因果関係を図解する手段として作成されるものです。

今回は、「公共交通の利用促進」を中心に据えて、政策間連携を考えるために連関図を作成しました。作成にあたり公共交通を所管する部局をはじめ、庁内で政策間連携について話し合った結果や、庁内の資料を参考にしました。

凡例について説明すると、六角形の文字は、政策目標や効果を示しており、また所管・関係する部署を、色分けすることで表現しています。例えば灰色について「公共交通の利用促進」という政策目標の所管は、交通政策部や交通事業者といった具合です。また薄い黄色の六角形には、波及効果を記載しました。最後に点線でつないだ四角に、政策間連携のアイデアを書き込みました。

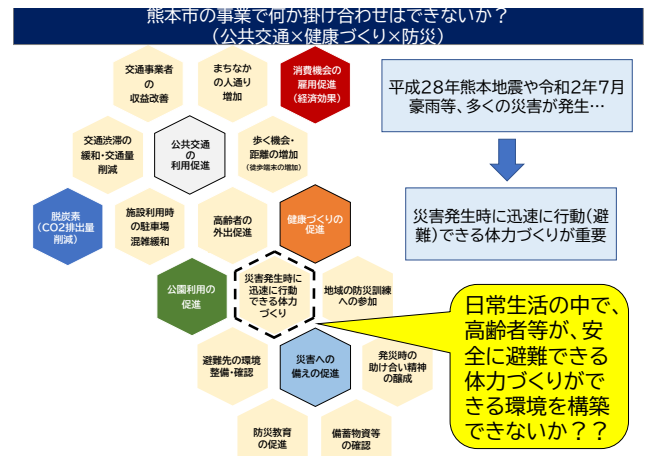


先ほど話題提供のあった「バス・電車無料の日」を例に少し説明します。「公共交通の利用促進」は、「交通渋滞の緩和・交通量の削減」といった波及効果があり、効果測定することで、CO2 排出量削減につながっていました。政策目標である「公共交通の利用促進」と「脱炭素」が「バス・電車無

料の日」で「交通渋滞の緩和・交通量削減」という波及効果を介して連携しています。このような具合で政策間連携を考えることができます。

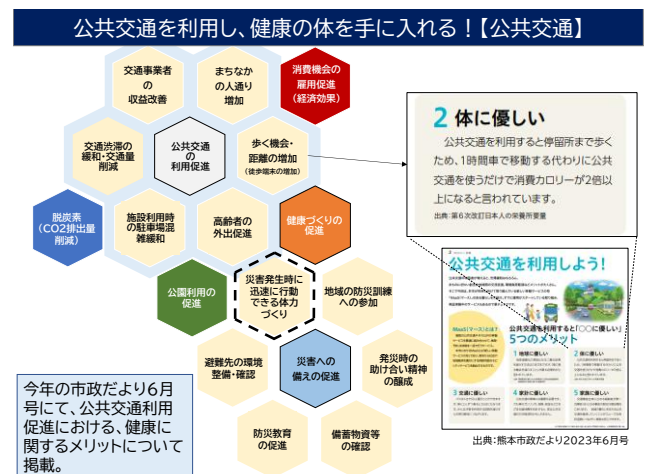
私からは、政策間連携を考える視点・手法として「連関図」を提案しました。次の発表者からは、研究員が考えた政策間連携のヒントを、連関図を踏まえてご紹介していきます。

(永田)



では、連関図を使って、研究所職員の視点でヒントを探ってみました。私は、過去、防災部局に4年間勤務しておりましたので、防災視点を連関図に繋げて考えてみました。

近年、毎年のように全国各地で災害が発生しており、熊本で記憶に新しいところでは、平成28年の熊本地震や、令和2年7月豪雨が発生しました。防災減災では様々な対策が行われているところではありますが、人口減少、さらなる高齢化を鑑み、自助、災害発生時に迅速に行動できる体力づくりに焦点をあて、連関図を使って考えてみました。日常生活の中で、高齢者等が安全に避難できるような体力づくりができる環境をつくることはできないでしょうか。



熊本市で実施している各事業から探ってみました。まず

健康づくりのため、歩数を増やすことが重要！【健康づくり】

健康づくりの促進

- 消費機会の雇用促進 (経済効果)
- まちなかの人通り増加
- 交通事業者の収益改善
- 公共交通の利用促進
- 歩く機会・距離の増加 (徒歩率の増加)
- 高齢者の外出促進
- 施設利用時の駐車場混雑緩和
- 脱炭素 (CO₂排出量削減)
- 災害発生時に迅速に行動できる体力づくり
- 地域の防災訓練への参加

熊本健康アプリ
もっと健康!
げんき! アップ
くまもと

熊本市健康づくり推進計画

より多く歩いて、より健康に!

出典：熊本健康アプリホームページ
(熊本県健康政策課(企画部))

日常生活における歩数の増加

【目標値】

-20~64歳 男性9,000歩

女性9,500歩

-65歳以上 男性7,000歩

女性9,000歩

出典：熊本市健康推進計画

第2次健康くまもと21基本計画

歩数の平均値(2012年)

【熊本県】

男性7,200歩 女性6,465歩

出典：国民健康・栄養調査

健康づくり促進のために、熊本健康アプリ『もっと健康! げんき! アップくまもと』を熊本連携中核都市圏事業として実施。

災害リスクを知るために、まちあるきをする！【防災】

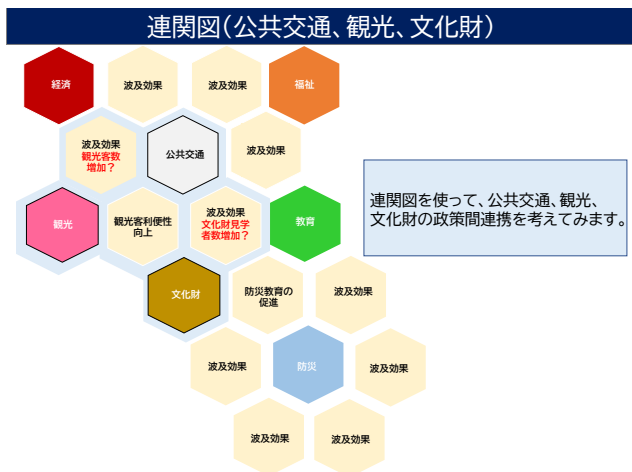
また、次に防災の視点から考えてみました。防災分野では、災害リスクを知るために、まちあるきをして、地域版ハザードマップを作成しています。ハザードマップとありますが、実際にどこが危険なのか、歩きながら確認することは、とても重要であるといわれています。また「防災さんぽ」と検索すると、防災と健康を手に入れるような事業も見られます。実際に歩き、例えば避難所までどれくらい時間がかかるかを確認しながら、歩くことで健康にも繋がります。

[illegible]

最後にまとめです。公共交通と、健康づくり、防災について、何かヒントがないか探ってみました。公共交通視点では渋滞緩和、環境負荷軽減等のために利用頂き、利用することで家が停留所等まで歩き、健康に繋がることが期待されます。健康づくり視点では、生活習慣病予防等のためにも、体力づくりの促進を行っています。災害への備え視点では、災害リスク把握のために、まちあるきして確認することを促進しています。共通事項は、歩いて健康を手に入れるということです。

3

に繋がる。このように、視点を広げると、間接的にメリットを得ることができることが分かりました。(羽廣)



文化財専門職員の美濃口です。同じく連関図を使って、公共交通、観光、文化財の政策間連携を考えてみます。

熊本市における政策間連携の視点とヒント

■事例紹介

路面電車の電停名称変更の取組
— (株)長崎電気軌道の場合 —

2018年8月～ 13ヶ所
電停名称の変更

【(株)長崎電気軌道の目的】

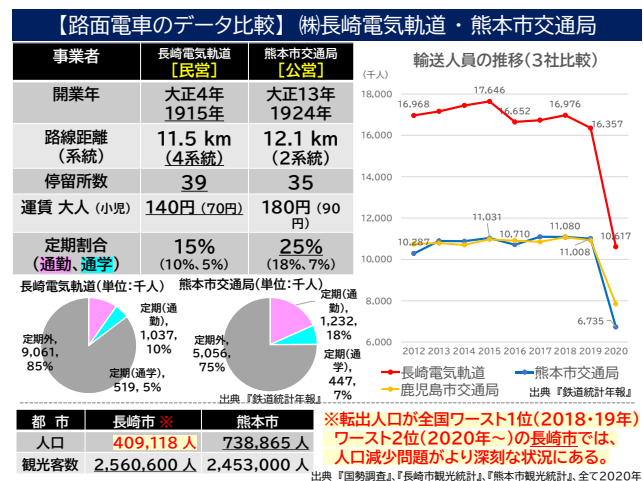
①観光客の利便性向上
②運転士の負担軽減

既に目的は達成！

この取組・事例をヒントに

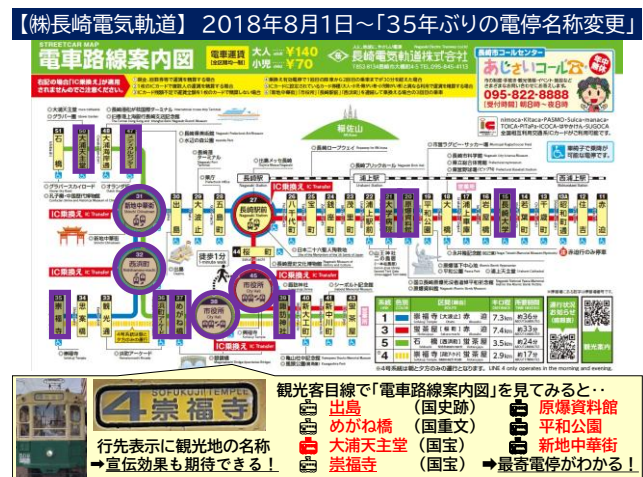
熊本市の「公共交通 × 観光 × 文化財」 (市電名称×観光客の利便性×文化財の保存活用) について考える！

私の郷里である長崎の「路面電車の電停名称変更の取組」を紹介します。「株式会社長崎電気軌道」は民営の会社で、2018年に、39の電停のうち13の名称を「めがね橋」などに変更し、話題となりました。会社側の目的は「観光客の利便性向上」と「運転士の負担軽減」、つまり観光客から最寄り電停を聞かれる運転士の負担を減らすことでした。事業者によれば、取組は成功し、目的も果たしたそうです。これをヒントに、熊本市の公共交通、観光、文化財の政策間連携について考えます。



路面電車のデータ比較です。長崎は民営、熊本は公営で、いずれも100年前後の歴史があります。路線距離は約12kmずつ、停留所数は39と35、輸送人員の推移は折れ線グラフで、赤の長崎が青の熊本の約1.5倍です。ちなみにオレンジは鹿児島で、熊本とほぼ同数です。円グラフは、ピンクが通勤、水色が通学の定期利用割合で、合計15%の長崎よりも、合計25%の熊本の方が高いです。人口は熊本市、観光客数は長崎市の方が多く、長崎は近年、転出人口が全国ワースト1位・2位となり、人口減少問題が、より深刻です。

つまり「人口や定期利用が多い熊本」よりも「観光客など定期以外が多い長崎」の方が、今後ますます、交流人口を電車利用に取り込む必要があるようです。



長崎の路線図のうち、紫で囲んだ13ヶ所が、名称を変更した電停です。特に終点の電停名となった「崇福寺」は、電車に行先が表示されるため、その宣伝効果も期待できます。同様に、めがね橋など国の重要文化財や国宝の最寄電停も、わかりやすくなりました。さらに、従来は原爆資料館と平和公園がすぐ隣だと勘違いされる観光客が多かったのですが、今回2つとも電停の名称に採用されたことで、電停1つ分、

離れた場所にあることが、一目瞭然になりました。

【(株)長崎電気軌道】2018年8月1日～「35年ぶりの電停名称変更」

発端は「市民病院」→「メディカルセンター」(↓13ヶ所の名称変更)

変更前	変更後	変更前	変更後
市民病院前	メディカルセンター	西浜町アーケード入口	浜町アーケード
公会堂前	市民会館→市役所		

乗換場が分かれている同名の停留場を別の停留場として区別し、混乱を解消する目的 **1ヶ所**

停留場名と現況との乖離を解消する目的 **2ヶ所**

変更前	変更後	変更前	変更後
松山町	平和公園	長崎大学前	長崎大学
浜口町	原爆資料館	浦上車庫前	浦上車庫
築町	新地中華街	大学病院前	大学病院
正覚寺下	崇福寺	諏訪神社前	諏訪神社
賑橋	めがね橋	大浦天主堂下	大浦天主堂

観光施設名等を停留場名とした **5ヶ所**

「前」や「下」の文字を除外した(距離等の明確な定義は見つからず) **5ヶ所**

例外
・長崎駅前
・浦上駅前
2ヶ所のみJR駅名と混同しないよう「前」を残した

そもそもの発端は、市民病院から「メディカルセンター」への名称変更でしたが、全案内板の差替が必要で膨大な費用と手間がかかるため、13ヶ所をまとめて変更しました。このうち、観光施設名への変更が5ヶ所、「前」「下」の除外が5ヶ所あります。「前」「下」「入口」が付く電停は全国にありますが、その距離など明確な定義は見つからなかったそうで、長崎では「前」も「下」も原則外して、例外としてJR駅名と混同しないように、2ヶ所のみ「前」を残しました。

【熊本市交通局】2011年・2019年に「電停名称変更」

①2011年3月九州新幹線全線開業 **6ヶ所**

変更前	変更後
動物園前	動物園入口
神水橋	神水・市民病院前
水前寺駅通	新水前寺駅前
市役所前	熊本城・市役所前
熊本駅前	花畑町
本妙寺前	本妙寺入口

②2019年1月市民病院移転 **2ヶ所**

変更前	変更後
神水・市民病院前	神水交差点
上熊本駅前	上熊本

観光地の最寄り電停は...? ※「副呼称」を設ける方法で

- 10 熊本城・市役所前
- 11 通町筋
- 12 水前寺公園
- 13 市立体育館前
- 14 健康町

小国入雲田邸、近代美術館、寛政館、大正倉庫、(ジェーンズ邸)←地震後に移築(橋本小嶋記念会館)

熊本の路線図です。2011年と2019年に一部名称を変更しました。「熊本城前」電停は、戦後に建てられた高層ビルでお城が見えなくなったこともあり、「花畑町」電停に変わりました。一方、観光地の電停名は「熊本城」と「水前寺公園」くらいで、ほかの最寄り電停はわかりにくい状況です。例えば、「市立体育館前」電停の目の前に移築された「ジェーンズ邸」が、今年秋に公開予定なのですが、もし長崎の事例に従うならば「ジェーンズ邸」に電停名称を変更する。あるいは鹿児島市交通局のように、正式名称ではない「副呼称」と

して「市立体育館前」の後に(ジェーンズ邸)と、かつこ書きで書き加える、という方法も他都市ではあるようです。

まとめ「民営」と「公営」のちがい →熊本市における「政策間連携」

(株)長崎電気軌道【民営】
【公共交通】

熊本市電【公営】
【公共交通 × 観光 × 文化財】

効果検証はナシ 波及効果は不明

※企業単独の取組

目的②

苦情減少、定時運行、公共交通電停名称変更、観光客数増加、観光客利便性向上、文化財見学者数増加、文化財

目的①

効果検証はナシ 波及効果は不明

波及効果の検証も可能!

※熊本市の取組(庁内で共有可)

防災、経済、福祉、公園

波及効果の検証も可能!

効果検証はナシ 波及効果は不明

「市電100周年」(2024年):電停名称変更の歴史も「エビデンス」と捉えられる。
「公共交通×観光×文化財」の政策間連携を提案:「公営だからこそ、できること」

最後にまとめです。長崎の場合、目的は「観光客利便性向上」と「運転士の負担軽減」でしたが、定時運行や苦情減少など、それ以外の波及効果もありました。電車の遅延は、観光客だけでなく地元市民にとってもストレスだからです。ただし長崎は「民営」のため、観光や文化財など、市政全体に対する義務や責任はなく、その効果検証も行っていない。社内でのスピーディな意思決定が可能な反面、あくまでも企業単独の取組です。

一方、熊本市は公営だからこそ、公共交通、観光、文化財ほか、多くの部署での政策間連携が可能ではないでしょうか。ちょうど来年は「市電100周年」でもあるので、電停名称変更の歴史を「エビデンス」と捉えて、お話をさせていただきました。

3人のリレー発表は以上です。ご清聴、ありがとうございました。(美濃口)

