

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

パネルディスカッション『政策間連携で拓く公共交通新時代』

<登壇者>

笠井 雅広 氏（国土交通省 九州地方整備局 企画部長）
中野 幹子 氏（九州旅客鉄道株式会社 執行役員 熊本支社長）
大西 一史（熊本市長）
秋山 義典（熊本市都市建設局 技監）

<コーディネーター>

蓑茂 壽太郎（熊本市都市政策研究所長）



蓑茂所長

それでは、ここから司会をやっていききたいと思います。16 時半までには終了いたしますので、御協力のほどよろしくお願いたします。

先ほど、本日まで参加頂いている方の名簿を見せて頂きましたところ、半数ぐらいが市役所職員、残りの半数ぐらいが市民の方で、議員の先生方もいらっしや、非常にバランスいい参加を頂いたところでした。

お集まりの皆様は、公共交通の未来、あるいはその新時代ということに非常に強い関心をお持ちの方もいらっしやるでしょうし、政策間連携というちょっと小難しい言葉に興味をお持ちの方もいらっしやるのではないかと思います。

これから、その辺のことを少しずつ解きほぐしていければいいなと思っていますので、よろしくお願いします。

最初に大西市長から、先ほどご挨拶でもいただきましたが、市長御就任後、すぐ熊本地震がありました。そして、安全安心のまちづくりから始まり、快適なまちづくり等、色々なことをやってきたと思います。今日のこの 10 周年について、今までお話をお聞きいただいて感じたことについて、ご発言いただきたいと思います。よろしくお願いします。



大西市長

熊本市が政令指定都市に移行して、これからというときに熊本地震に襲われました。

そのときに、都市政策研究所のような機関ができました。それから、政策のことを考えるときに事業として考える、そして、国や県の政策と連動しながら進めていく部分、そして、市民の皆様からの要望や要求に応じた対応をとる部分とあるのですが、少し俯瞰してみる研究所というものがある方が、この関連とこの関連があるのではないかと、そのような気づきを得られるというふうに思いました。防災と健康を関連づけようと思わないじゃないですか。あまりこのような発想がないですが、先ほどの発表の中でもそういうものがありました。そういう意味では、実は市民生活って全部繋がっている。そういう意味では、市民起点で見れば、実は政策間連携というのは当たり前の話なんだろうなと思いました。

ただ、それぞれのセクションで担当を決めてやる方が早く、効果的に事業が遂行できるということもあって、ある意味では、縦割りというものがあると思う。地震のような対応をするときには、役割分担をして、早く解決していく。災害を復旧させていくときは、専門性を持って、スピード感をもってやっていく、そういった意味では、縦割りは非常に有効

に働くと思います。

一方で、横串を刺す、横を見ていくという意味では非常に課題が多いというのが、正直なところです。だからこそ、連携を常に意識するような組織や研究所が必要。それから、熊本地震後、まちづくりセンターを作り、そして地域担当職員を置いて、色々なことをやってもらっていますが、逆に言うと、政策は色々な事が連携しなければできないんですよね。

ところが、地域担当職員が縦割りにぶつかってしまうみたいなどころがあり、そこで気づきが生まれ、また連携が深まるということになり課題を解決していく。そのような思考、意識が変わっていくということが、熊本地震を経て、熊本市が組織として非常にそういったものを求められるようになったし、少しずつ、そういった対応が以前よりできるようになったのではないかと思います。

養茂所長

ありがとうございます。

市長がいろいろなさっているのを拝見しては、前例横並び主義ではなく、先頭を走る、そういうモデルのようなものを目指されているように見えるのですが、そのときに、政策間連携というのは非常に大事なキーワードではないかと思っています。そのような理解でよろしいでしょうか。

大西市長

はい。連携して、単一効果より一粒で何倍もおいしい、キャラメル宣伝ではないですが、そういったエネルギーがあると思っています。そういう意味では、そのような思考をいつも考えています。

養茂所長

研究所の話になりますが、研究所職員は少ないので、先ほど発表したと思ったらすぐに司会をやっている、多能職です。そういう意味では、かなり訓練をしていると思いますが、その辺は、これから行政の中にも生かせるようにしていかなくてはいけないなというのを常々思っております。

笠井さん、先ほどは基調講演ありがとうございました。

流域治水の話題を上げていただくことで、皆様、政策間連携というのをご理解いただいたと思います。集水域から氾濫原まで、川だけでなくということですね。

そのあと、市職員の話題提供が3つほどありましたが、その感想をまず聞かせていただけますでしょうか。よろしく願います。

笠井氏

ありがとうございます。

秋山様からお話をいただいた交通渋滞や、市役所からインターチェンジのアクセスが福岡市より4倍もかかっている状況などを聞かせていただき、まず、私たち整備局が担当している道路整備を着実に進めていかなければいけないと思っています。市長の言われる「10分・20分構想」の実現に向けて、必要な連絡道路等も着実に進めていきたいと思いました。

ただ、その道路整備という単一施策を進めていくのには時間がかかる。そういった中で、太江田様からお話のあった社会実験の「バス・電車無料の日」の実施によって、中心市街地の来訪者数が3割増、公共交通利用者1.5倍、その裏返しとして、主要交差点の滞留長が大幅に減っているデータを示していただき、熊本市における公共交通の可能性を非常にわかりやすく感じることが出来ました。

さらに、都市政策研究所の皆さんから連関図を使った連携の可能性をお話いただき、分かりやすく、連携相手を探すアプローチとして思考の手助けになると思いました。

最後にお話いただいた長崎市の事例に関連して、流域治水の中でも連携相手の皆様と調整していますが、必ずしも全部上手くいっているわけではなく、なかなかうまく進まない施策もあります。

その中で、連携相手と私たちが進めたい施策の双方がウィン・ウィンになるということを見つけ出すことは、すごく大事ですし、連携をした上で施策を加速する、それが2倍でなく、3倍の効果になるために、ウィン・ウィン関係をどうつくっていくのかということも重要だということが、よく分かりました。

養茂所長

よく言われる、シナジー効果みたいなものが起きなくてはいけないということなのでしょうね。

連携相手と、3足す3で6になるのではなく、3掛ける3で9になるような、そういうことを練らなくてはいけないという話だと思います。ありがとうございました。

お待たせしました。中野さん、熊本の支社長をお務めになって、色々な悩みや忙しいこともあるかと思います。

JR熊本支社長という仕事について、どのようなことをされているのかお話しいただき、それから、熊本にいられて、熊本のまちに対する印象についてお話しいただけますか。

中野氏

まず、支社長の仕事というところで申し上げますと、当社グループは、九州全域での鉄道ネットワーク、駅ビル、ホテル、色々なことをやっております。

その中で、私は、熊本管内での、特に鉄道のオペレーション、駅だけではなく、線路の保守など、それぞれ専門性のある縦のチームの横連携とりながら、効率よく、安心安全な鉄道を提供できるよう努めているところでございます。

また、もう1つの大きな機能としては、当社は、あるべき姿として、「安全とサービスを基盤として、九州、日本、そしてアジアの元気をつくる企業グループ」を目指しており、2030年の長期ビジョンでは、「安全・安心なモビリティサービスを軸に、地域の特性を生かしたまちづくりを通じて、九州の持続的な発展に貢献する」を掲げております。ですので、まちづくりをどのようにやっていくのかというところを、日々、考えています。

そうしたなかで、悩みや忙しいこととしましては、最初に治水の話がありましたが、特に7月になってきますと、大雨、線状降水帯、こうした中での鉄道のオペレーションをいかに安定させるか、時には、安全のために運休をしなくてはいけないというような判断をしながら、少しでも早く、お客さまにお知らせをする、ご迷惑をおかけしないようにするというところに腐心しているところでございます。

それから明るい話題としては、お客さまが増えているというのは、皆様も感じていらっしゃると思います。少しお話しさせていただきますと、熊本駅がパワーアップをしたタイミングは、九州新幹線の開通でございます。

2004年に、新八代から鹿児島中央がまず開業し、2011年に、新大阪から鹿児島まで繋がりました。

博多―熊本間のご利用実績をご紹介しますと、2003年の新幹線部分開業前を100とすると、2004年の部分開業後113になり、2011年の全線開業時に163、2018年度には193まで伸びました。ところが、新型コロナウイルスの影響で、2020年は83まで落ち込み、2021年は94、2022年には141、2023年の第1四半期で167へと回復傾向にあり、2018年度と比べると、87%程度に戻ってきています。また、外国のお客さまも増えてまいりました。

このようにお客さまが増えてこれ、私たちが非常にやりがいを感じている反面、悩みとしては、お客さまが少ない状況が長かったため、疲れやすくなっているところがあります。また、海外の方とコミュニケーションをとるのに、ラ

グビーワールドカップで、せっかく慣れていたのですが、少し戸惑ってしまうということがあります。こういったところを突破しながら、さらに、多くのお客さまにお越しいただき、楽しんでいただけるようにしたいと思います。

また、おかげさまで熊本駅周辺では、アミュプラザくまもと、ホテル、マンション、オフィスビルと開発が進み、まちづくりという点では、「住んでよし、訪れてよし、働いてよし」となるようさらに磨いていきたいと思っています。

2番目のご質問のまちの印象、まちなかの魅力については、熊本城を皆様が大切になさっていると身をもって感じます。そして、この景観、水や空気感の中で散歩やランニングされている方を拝見すると、住んでいながらのまち豊かさのようなどころを感じているところでございます。

そうしたところで、まちなかと駅の連携を図りながら、より一層、まちの機能、魅力を高めていけるよう、熊本支社、JR九州全員でやっていけたらなと感じております。

義茂所長

ありがとうございました。

熊本駅まで他都市から人を運んでいただいて、そして、それが市内の公共交通とどうリンクするのか、これからいろいろと考えることになると思います。

また後で、その辺を伺えたらと思います。ありがとうございました。

それでは秋山さん、よろしく願います。

秋山さんは、現在、国から熊本市に出向されてきておられますが、全国をご覧になり、あるいは国の行政をされ、地方自治、政令指定都市の行政をされて、感じられていることがあると思います。フランクにお話をいただきたいと思います。

秋山氏

私は昨年4月から熊本市に来ており、1番感じているところは、水と食べ物がおいしいというところがございます。住み心地も都会と自然がバランスよく、適度な距離感で共存しているということが、居心地いいと感じる理由かなと感じています。

先日も、家族を江津湖に連れて行きましたが非常に喜ばれ、都心から数キロの距離で、あれだけきれいな、水や緑に触れ合う場所があるのは本当にすごいことで、大切に守っていくべき貴重な財産だと思ったところです。

課題としては、私の専門の緑と公園の分野では、熊本に限ったことではないですが、樹木等の管理が必ずしも十分で

はなく、老朽化等、そういったことにより魅力が低下したり、景観上の問題、倒木等の危険性が懸念され、本来のポテンシャルが発揮されていない公園、樹木、街路樹等、少なからずあるというのが課題の1つだと思っています。

これについては、今年から森の都推進部を都市建設局に設置し、公園街路樹だけでなく、ほかの公共施設も含め、市内の緑を一元的にとらえて、横断的に対応するというところで緑の質の向上を目指しており、これも横断的な組織ということで政策間連携の1つではないかというふうに考えております。

交通については、前職は東京でしたが、そこと比べると、車社会というのを非常に実感しております。南熊本駅周辺の都心に近いエリアに住んでいますけども、そこは比較的公共交通も充実しているエリアだと思います。しかし、住んでいるマンションの1階駐車場は、ほぼ部屋の数と同じぐらいの車が並んでいますし、近くのスーパーも自転車が停まっている台数に比べて、車の方が圧倒的に多く、車でなくてもいい場合でも車を使うことが当然になっているのではないかと感じたところです。

公共交通の利用促進のためには、公共交通の利便性を高めるということがまず大事だと思います。それに加え、公共交通を利用すること自体に意義やメリットがあると感じていただいて、利用者の方に自動車から公共交通を使おうという意識の変化、行動変容を促すことが必要だと思っております。そのためには、健康、まちづくり、環境等、様々な分野との連携が必要だと考えたところです。

養茂所長

ありがとうございます。政策間連携の意味のようなものをお感じになられているのでしょうか。国、政府であれば、省庁連携レベルになると思いますが、熊本市役所であれば、局間連携かなと思っていましたが、部内連携もしなくてはいけないようですね。

緑の政策でも色々な部署がやっていたので、それを1つの部にまとめられたので、連携は上手くいくと思いますが。

さて、先ほど秋山さんのプレゼンを聞いていて、公共交通について、やれることはやっているなど感じました。ただ問題は、都市像との絡みで、公共交通をどうするかということについては、まだよくわからないのですが、市長は何かお考えをお持ちですか。上質な生活都市というなかに含まれていると思いますが、都市像と公共交通の関係ですね。

大西市長

公共交通、政策間連携を考えたとき、都市像というのは、熊本は、お話にありましたとおり、非常に生活しやすいと皆様に言っていただけます。水もおいしい、食べ物もおいしい、家賃もそこそこ安いとおっしゃられますが、移動がとにかく駄目だと言われます。どうしても車中心ですので、車に今まであまり乗っていなかった人が車に乗り、非常に便利だという人たちもいらっしゃるドアツードアで、目的地ぎりぎりまで駐車場がある。

公共交通の不便さ、利便性を高めるという意味で、本日公共交通に関係する方たくさんいらっしゃっておられると思いますが、都市像というよりは、生活者起点で考えたときに、例えば子育て世帯から見たときの公共交通ってどうなのか、移動ってどうなのかというふうに考える。そして、高齢者視点で考えたときにどうなのかと考えると、そういう意味では、あらゆる世代の皆さんにとって上質な公共交通は提供出来てないと思います。

例えば180円均一の話が今日ニュースになりましたが、バスのユーザーのある方から、今朝ニュースを見た方からお電話いただき、「あれは得なのか？損なのか？よくわからない」とおっしゃられるのですね。「なぜあの範囲なのか？」と。やはりユーザーオリエンテッドで考えていないのではないかと。

つまり、市電と、それからの共通のエリアは、同じ均一料金にしましょうと。その場合、すごく利便性が上がり、乗換えとかもいいという話になりますが、実際に移動する人は、「何で東バイパスからこちらは同じ料金でないのか」とかですね。今朝言われて、やはりその利用者サイドからそういう見方ということと、事業をやる側の見方というのは、なかなかマッチしていかない。そういう意味では、公共交通を提供するという意味で、この都市のあり様、車社会からどの辺までを集中的に分散させていくか、まだまだくっきり出来ないというのは少し反省点としてあると思います。

ただこれは、徐々に改善していくとユーザーの皆様のニーズに合ってくるので利用者ももっと増えるのだろうな、と今日お話をしながら感じたところです。

養茂所長

私、昨日は熊本空港からリムジンバスで来ましたが、そのリムジンバスの特急ができたようで、通町筋しか止まらず、桜町バスターミナルに着きます。乗っていて、非常に気分的に楽でした。時間はそこまで変わらないと思いますが、目的

地にすぐ着くといった印象を受けて、あれも、公共交通の改良が進んだ事例だと思います。

先ほどSDGsの話がありましたが、オタワの公共交通では3人でグループ割でした。「なぜ、3人グループで団体割引か」と聞いたら、「3人だと車で相乗りして、空港へ行って、駐車場が混むから。規制をするために、3人から割引にしている」と言っていました。

そういうのもあるということと思い、昨日は、リムジンバスに乗り、非常に気持ちよく来ました。

さて、笠井さん、先ほどの話の続きになりますが、戦後の動きとして1980年代頃から民営化がやたらとなされましたよね。鉄道もそうです。そういう意味では、事業間競争を一生懸命やらせた時代があったと思います。

しかし、負のスパイラルではないですが、様々な問題があって、事業間連携をやりましょうということで、共同バスの問題もあると思います。そのような流れというのは、この国土行政の全体のなかで、あるのでしょうか。分化から、集約・統合に変わってくるのでしょうか。先ほどの道の駅を聞き、単一目的ではなく、多目的化、機能を重ねていくような動きについて、公共的なインフラにもあるのかどうかお話しただけですか。

笠井氏

流域治水、あるいは、ダムで洪水調節と再エネ施策を両立させていこうという話、そして道路もそうですが、社会が人口減少という局面になっているなか、河川や道路に求めるニーズも、ものすごく多様化しています。

昔は河川の安全度を上げるために堤防を造れば皆様の期待に応えられた。道路についても道路をつくる、あるいは、伸ばしていくということが、皆様の期待に応えることでしたが、社会情勢が変化する中で、河川を整備すること、道路を整備することが私たちの仕事の目的ではなく、地域の期待や求められている、困っていることに対してどうコミットしていくか、どう応えていくか、そういった仕事に変えていかなければいけないと思っています。

そのために、自分たちの守備範囲という考えは捨てなければならぬ、と私は考えているところです。極論を言えば、九州地方整備局の仕事は、危機管理と地域づくり（のお手伝い）です。

地域の皆様が求められていることに対し、私たち九州地方整備局が担当している道具（施策）をうまく使って、どのように応えていくのか。そのためには守備範囲に拘らず、他

の施策と連携すべきところとはしっかりと連携をしていく。これは、国の省庁間でもそうですし、各地域の事務所での仕事もそういうつもりでやっていると、変わってきているところです。

養茂所長

政策間連携という方向は、当然あるだろうと。その方向で、研究所の研究も進めてもいいですよと、そのような理解でよろしいですか。

笠井氏

はい。

養茂所長

ありがとうございます。

中野さん、熊本駅ができたのが明治24年ですよ。九州新幹線が開通したのは平成23年で、熊本駅ができてから120年、パンデミックは100年越してありましたけれども、熊本駅は120年のレボリューションでした。

これから、どのように熊本におけるJRの位置、事業を展開していくのでしょうか。色々な話題があるようですが、中野さんからお話を頂けませんでしょうか。

中野氏

熊本駅は、白川口については、路線バス、路面電車やタクシーが結節し、交通拠点の機能はできていると思います。しかも、駅を出てからの見通しもよく、分かりやすい。新幹線口が、想定より混んでいますが、今、見直されているところです。

これから新時代というなかで、テクノロジーも使っていかなければいけないと思っています。ハード、ソフト両面で、障がいのある方や海外からの方等あらゆる方が買いやすい、分かりやすい、利用しやすくしていく必要があると思っています。

もう1つ、当社では、昨年度から「未来鉄道」というプロジェクトをはじめました。「未来鉄道」とは、自然災害が激甚化しているなか、どのように技術を使いながら、鉄道の安全をつくり、サービスを高めていけるか、ということを検討しています。

熊本空港も新しくなりました。熊本の魅力は海も山も近く、東西南北どこにでも行きやすいという点があります。そうした利点を発揮するためにも情報発信や検索等デジタル技術を活用していく。費用もかかるとお思いますので、組織を超えて連携しながら、旅行者が熊本で色々なことを楽しまれ「こんな楽しみ方がある。九州の他の所にも行ってみよ

う。」と、そんなふうにできるといいなと思っています。

養茂所長

公共交通については、市民共有の観点が重要だと思いますし、特に「公共交通は大事」だという市民共有をしなくてはならない。そのときに、先ほど、バス・電車無料の日について分析結果を聞きましたが、分析や解析等の力が非常に重要で、先ほどの未来鉄道も絡めてやっていけたらいいなと思います。是非、今後、研究の素材となるようなものをいただけたらいいなと思いましたので、よろしく願います。

中野氏

今年の3月17日から5月16日まで、「熊本のれーるかえーるチケット」という、JRと市電1日券や、市内バス電車1日券とサクラマチクマモト、アミュプラザくまもとで利用できるショッピングチケット2,000円分をセットにした商品をスマートフォンのアプリで発売しましたが、利用者アンケートの中で、「これがあるからまちなかに来てみた」とか、「これがあるから普段自動車だがチケットを使った」といった結果も出ています。是非、こういう取り組みも皆様と共有しながらやっていけたらと思います。

養茂所長

エビデンスに基づく政策をやりたい、そのためにJR九州様も協力していただけますという宣言だと思いますので、よろしく願いたいと思います。

秋山さん。最後に、今まで政策間連携についての想いということで話していますが、国では出来なかったけれど、熊本市のような政令指定都市であればやりやすいなと思うことは何かありますか。

秋山氏

やりやすいところは、部局を横断した連携というのが、国と比較すると地方公共団体の方がやりやすいと感じております。

確かに笠井さんからご紹介のあったように、国においても役所間の垣根が低くなっていて、連携するのが当たり前になってきております。

先ほど道路の歴史の話もございましたが、公園においても、単一目的から多様化ということで、元々、都市公園法が出来た成り立ちとして、戦後の開発圧力が旺盛だった時代に、都心部の公園がなくなり、ふさわしくない施設が乱立してしまったという状況を受けて、貴重な緑を守るために法律ができ、非常に厳しい規定が設けられています。限定列挙

された公園施設以外は設置出来ない、簡単に廃止出来ないといった規定等があります。

ただ、社会状況の変化等を受けて、近年では様々なニーズ、社会問題に対応しなければいけないということで、保育所、観光案内所、シェアサイクルポート等も設置可能にできるようにしようと、より柔軟に公園を使いこなしてもらおうということで制度が見直されてきたところです。

まさに、私が国交省の頃に携わっていた業務で、養茂先生に検討会の座長になっていただいたというご縁もありますが、その検討会のなかで今後、様々な社会課題の解決に資する社会実験等、公園で気軽にできるようにしたらいいのではないかという議論もあり、実現策の検討も進められているところなんです。

ただ一方で、国においては、全国に適用される制度や仕組み等をつくるのが仕事なので、所管以外の分野に踏み込もうとすると、どうしても多くの時間や労力が必要というのが実態としてあります。

その点、地方公共団体の場合、課題が特定のエリアの中で身近に起こっている事柄ですので、比較的実態の把握がしやすく、どんな対策が必要かということも見つけやすいということがあると思います。

また、他分野との連携を必要とする場合においても、首長が統括する同じ組織のなかでの連携なので、意思決定の調整がしやすいということは、国に比べると言えるのかなと思います。それに加えて、熊本市のような政令市の場合、各政策分野がきめ細かく体制が整っておりますので、小規模な自治体に比べて、より一層緊密な連携がしやすいというふうに考えております。

養茂所長

ありがとうございます。

公共交通について市民共有をするためには、その生活の足だけでのB/Cでは限界があって、観光も加えてのB/C。

B/Cというのは、ベネフィットに対するコスト。コストとベネフィットの関係ですね。

それから、収益の先を見据えた公共交通という、そういう議論も重要じゃないかと思っておりますので、是非、そういったことについて、市民の皆様からも、今日、アンケートをお願いしていますので、注文をいただけたら幸いです。

10年間、地域認識の研究をやったりしてきましたけれども、今一番大事なものは、時代認識をどのように見るかという

ことだと思しますので、その辺のことについて、今日の議論の中から、何か1つでも得ることがあればいいなと思っております。

限られた時間のなかで、登壇者の皆さんには失礼もたくさんあったかと思いますが、これで終わりにしたいと思います。どうもありがとうございました。