

令和6年度 第2回 熊本県・熊本市調整会議

日 時：令和6年（2024年）12月26日（木）17時30分～18時00分

場 所：熊本市役所 議会棟2階 予算決算委員会室

出席者：熊本県	知事	木村 敬
	副知事	竹内 信義
	副知事	亀崎 直隆
熊本市	市長	大西 一史
	副市長	深水 政彦
	副市長	中垣内 隆久
熊本県議会	議長	山口 裕
熊本市議会	議長	寺本 義勝

次 第：

- 1 開会
- 2 挨拶
- 3 議題
 - ・熊本都市圏の交通渋滞対策について
- 4 閉会

議題 熊本都市圏の交通渋滞対策について

議題の現状・課題等について、資料に沿って熊本市から説明。

○大西市長

まず、短期で3年以内に取り組む道路施策について、私の方から話をしたい。

都市圏の渋滞対策については、7月の木村知事とのトップ会談において、課題や取組の方向性について意見交換し、県市が連携してあらゆる手段を講じ、渋滞解消にスピード感を持って全力で取り組んでいくことを確認した。

8月に開催された前回の県市調整会議では、「熊本市の東部・北東部エリアをターゲットに取り組むこと」や「年内を目途に短期対策の具体箇所をお示しすること」、「9月から県市共同で時差出勤を推進すること」などを確認したところ。

これらを踏まえ、今回は、短期の加速化対策の具体箇所や、中長期の抜本対策の方向性について、ハード・ソフトの両面から協議させていただきたい。

県市のトップ同士の会談を契機に、県民・市民に見える形で、できることは全部する、すぐに取り組むという姿勢が肝要である。

資料2の5ページの図面をご覧ください。

まずは、前回ターゲットとした本市の東部・北東部エリアの中で、主要渋滞箇所が点在し、T SMC進出により交通需要の増加が進展している「国体道路」周辺を、短期対策箇所としてピックアップした。

具体的には、図の中央付近に赤丸の数字で示している、①から⑦の国体道路、⑧と⑨を結ぶ小池竜田線の合計9か所である。

対策内容は、資料2の6ページにあるとおり、主に区画線を改修して右折レーンを延ばすもので、場所によっては年度内、遅くとも来年度当初には完成させるというようなスピード感でやっていきたいと思っている。

また、これまで本市が整備を進めてきた、資料2の5ページの図面左側に赤線④で示している「熊本西環状道路」の花園ICから池上熊本駅ICまでの約4.6kmが令和7年度に開通する予定であり、国道3号をはじめとした都市内の幹線道路のさらなる渋滞緩和を見込んでいる。

今後、国の直轄事業と連動した広域道路ネットワークの整備を進めることにより、人流・物流の安定性・速達性の確保、さらには災害発生時におけるダブルネットワークの形成につながるものと期待している。

○木村知事

県民の見える不満である渋滞について、具体的に主要渋滞箇所を示していくということを前回8月の県市調整会議で約束したものの、その通りに進められるか懸念していたが、副知事・副市長をはじめとした県市間の綿密なやりとりでここまで形にできたのは、誇らしいことだと思っている。

県側の役割分担としても、熊本都市圏東部エリアについては、熊本空港と熊本市中心部とのアクセス改善ということで、市長からも発言いただいた「国体道路」及び「第二空港線（熊本益城大津線）」などの4箇所を挙げている。

熊本市域外の熊本都市圏北東部エリア、合志、菊陽、大津、菊池辺りでは全体で15箇所の交差点改良や信号制御の最適化などを実施していくこととしている。

○大西市長

次に、短期の3年以内に取り組む公共交通施策について話をしたい。

都市圏の渋滞緩和に向けては、道路整備とともに、資料2の7ページにある新水前寺バスベイなどの公共交通におけるハード対策、マイカーから公共交通への転換や、ピーク時に集中する交通量の時間や場所を分散し、快適な移動環境を構築するソフト対策もあわせて取り組むことが重要だと考えている。

公共交通の利便性向上や利用促進に向けた取組として、市電の3両編成車両導入による輸送力強化、タッチ決済の普及に向けた市電上限運賃キャンペーン、公共交通を利用するきっかけであるバス・電車無料の日、公共交通を補完するシェアサイクルのエリア拡大などに取り組んでいる。

特に、資料2の7ページにある、先日21日に行った連携中枢都市圏による「バス・電車無料の日」では、当日に小雨が降り、天候にはあまり恵まれなかったものの、速報値として、

前回実施時の令和5年12月23日とほぼ同水準となる13万8,608人が公共交通を利用され、強力な利用促進手段となった。

また、前回会議で合意した「時差出勤」は、基盤整備等の大規模投資を伴うことなく渋滞緩和につながる取組であり、可能な限り多くの団体や機関を速やかに巻き込み、大きなムーブメントを形成することで、日常で毎朝通勤するお一人お一人が、混雑することなく快適に移動できたと実感してもらうことが極めて重要だと思っている。

そこで提案であるが、県市連携して時差出勤をオール熊本の取組として、一人でも多くの住民が快適な移動を実感してもらいたいと考えており、1年以内に1万人規模とし、県民運動として定着させる「1万人のオフピーク通勤」をスタートしたいが如何か。

○木村知事

時差出勤の県民運動化については大いに賛成である。

せっかく資料が作成してあるので、具体のファクトを確認していきたい。資料2の10ページをご覧ください。県の時差出勤の取組を分析したところ、7時半から8時半までの朝ピーク時間帯の交通量が、県庁通り入口交差点では約10%、神水交差点では約11%、保田窪北交差点では約7%減少している。

このことで、どういう効果があったのかということが、次の11ページに記載してあるが、時差出勤によって減少した交通量は、前後の時間帯に分散しており、6時半から9時半までのピーク時の交通量が平準化していることが分かった。

さらに警察の協力もいただき渋滞長といった観点で分析をしているのが、次の12ページである。前述の交差点で、2km以上の渋滞発生回数が朝ピーク時間帯で前年比4割から5割減少しており、渋滞緩和に非常に効果があったと考えている。

については、オール熊本による県民運動の定着に向け、実施企業による宣言や認定制度等の活用を検討し、さらなる時差出勤や在宅勤務の取組を広く働きかけていきたいと考えているが如何だろうか。

取り掛かりとして、1月5日に熊本商工会議所と熊本経済同友会の新年祝賀会で挨拶をする予定があるので、そこで大西市長と壇上から2人で呼びかけるのはどうだろうか。

あわせて、次の13ページに公共交通利用促進キャンペーンの実施例も記載している。第二空港線に並行する「県道熊本高森線」では、公共交通への「転換」を促す取組として、益城町と連携してバス停や駐輪場の整備を進めている。

また、渋滞緩和のためには、大量輸送性と定時性に優れた鉄軌道を活用することが重要である。県北広域本部において、2月に熊本電鉄を活用し、御代志駅からセミコンテクノパーク周辺への通勤バス実証実験を実施する予定である。

同じく豊肥本線については、11月にJR九州に対し、車両の増便・増結による輸送力強化等についての要望を行った。要望への感触は悪くなく、成果として、来春のダイヤ改正では一定の増便や車両増が実現しているが、引き続き各市町村としっかり情報を共有して、年明けから再度JRへ働きかけていく必要があるため、連携をお願いする。

県市一体となった様々な取組を推進していきたいので、よろしくお願いします。

○山口県会議長

さきほどからの大西市長と木村知事の建設的な議論は評価に値していると思う。

これを県民運動としてどうやって造り上げていくのか、これから課題も多いが、そこにチャレンジしていくことで、私たちの地域の暮らしやすさが実現されると思うので、大いに賛成したい。

様々な課題もあるが、渋滞対策については、やはり日々の不断的努力によって解消されるものだと、私自身は思っている。

今後も今回短期的な目標として掲げられた対策等以外にも必要なものが出てくると思うが、県市が連携して力を尽くしていく、ということが重要だと考えているので、どうぞよろしくお願いする。

○大西市長

続けて10年以内を目途としている中期の道路施策について、話をさせていただきたい。

今後10年以内の中期の抜本対策として、先日16日に開催された「熊本県交通渋滞対策協議会」における現状分析等を踏まえ、国・県・市の連携による高規格道路や一般道路の整備を進め、道路ネットワークを着実に構築し、早期の効果発現につなげていくことが非常に重要だと考えている。

さきほどもお話した本市で事業中の「熊本西環状道路」砂原工区の整備が完了し、国が事業を進める中九州横断道路が繋がることで、セミコンテクノパークが位置する都市圏北東部と物流拠点である熊本港間の移動時間が約60分短縮し、物流や人流の活性化やさらなる企業進出が期待されることから、早期の全線開通に向け、全力を注いで事業を推進していきたいと思っている。

また、中心市街地と空港を結ぶメイン道路である「第二空港線」は、県民・市民だけでなく、観光客やビジネス客の熊本での滞在時間や行程にも大きな影響を及ぼしている。私自身もこの渋滞に引っ掛かり、飛行機に乗り遅れたということで、全国ニュースにまでなってしまった。抜本的な対策が必要と考える。第二空港線をターゲットに、県・市・県警が連携して、交差点改良や信号制御の最適化を迅速に行い、アクセス性の強化を図っていきたい。

○木村知事

市長の発言のとおりである。中心市街地と空港を結ぶ道路の対策を軸に、ということで、県の短期対策にも挙げているが、第二空港線についての対策は、しっかりと実施していきたいと思う。

これらに加えて、道路ネットワークの整備等の諸々やるべきことをやっていき、資料2の4ページにもあるように、主要渋滞箇所226か所のうち80か所くらいを改善に向けて強力で推進していけば、渋滞半減がいつ実現するかを明言するのは難しくとも、中期10年でかなり渋滞解消が進むのではないかと考える。

国にもご協力をいただいている渋滞対策協議会による解析等を踏まえ、まずこの80か所を国・県・市で集中的にやっていくことで進めていきたい。

あわせて、公共交通についても、前回、市長と確認した「自動車利用を1割削減、公共交

通利用を2倍、渋滞を半減」という目標に向けて、中期では公共交通分担率を2倍にすることを目標としたい。

そのため、市電・バスの運転士不足対策や利用促進等の短期で行う施策に加え、道路整備とタイミングを合わせたバスレーンの整備や「交通連合」の構想を具体化し、事業者がメインになるとしても、県市一体となって、バス・タクシーなどの様々なステークホルダーと共に乗りやすい公共交通を実現していかないと2倍は難しいと考える。

あわせて、熊本都市圏東部の大動脈となる空港アクセス鉄道とJR豊肥本線の一体的な整備も、連携して進めて参りたい。

○大西市長

知事からお話のあった、交通分担率を中期で2倍にするという目標を達成するためには、公共交通の基盤強化が非常に重要である。特に、定時性に優れ大量輸送が可能な鉄軌道は、その重要性がさらに高まるものと認識している。

本市では、市電について、健軍町電停から熊本市民病院までの約1.6km区間の延伸を計画し、取組を進めている。

さらに、合志市・熊本電鉄・交通局をメンバーに、上熊本駅における交通結節機能強化に向けた協議会を設立し、上熊本駅にとどまらず、電鉄全線を対象に検討を進めており、電鉄を軸に中九州横断道路と連動し都市圏北東部へとつなぐ、新たな広域的な公共交通軸を構築したいと考えている。電鉄を軸とした機能強化とともに、電鉄各駅周辺のまちづくり等の魅力向上を進めることで、電鉄沿線圏域一帯の浮揚、ひいては都市圏の一体的な発展につなげていきたい。

豊肥本線の主要駅である新水前寺駅や南熊本駅の結節機能強化や中心市街地へのアクセス強化、運転士不足解消の一助となることを期待しているのであるが、来年1月末から実証実験をスタートする自動運転バスの社会実装等を進めることで、公共交通を利用しやすい環境を構築し、県市連携してマイカーから公共交通への転換を図って参りたい。

○木村知事

中期対策についてもしっかりとやっていく。特に合志市との連携が多くなるかと思われるが、県もしっかりと協力していきたい。県市で情報を密に共有しながらやっていきたい。

最後に長期対策についても、合意をさせていただきたい。抜本対策となる熊本都市圏3連絡道路については、11月6日に大西市長とともに国交省に要望に行ったところであるが、現在、国の支援をいただきながら、県・市が連携し、鋭意検討を進めている。今後も更なる加速に向けて共に取り組んでいきたい。

また、中九州横断道路については、国から補正予算も含め予算措置をいただき、県としても整備の加速化を図るため、合志市などの地元自治体と連携し、用地の先行取得を行っている。その先には、熊本環状連絡道路、市長が先ほど話された熊本西環状道路ができることによって劇的に流れが変わり効果が出てくると思う。引き続き、熊本環状連絡道路の新規事業化や事業中区間の早期完成に向けて、市とともに事業促進を図って参りたい。

○寺本熊本市議会議長

只今、知事及び市長から様々な取組についてご発言があったが、我々市議会としても道路整備や公共交通の利用促進などハード・ソフトの両輪で進めて行くことは大変重要だと考えている。

そのような中、本日、交通渋滞緩和に向けた短期対策として、具体的な取組が示されたところであるが、これについては今後の即効性のある渋滞対策として私も非常に期待している。是非、県市連携して速やかに取り組んでいただきたい。

しかしながら、将来に向けた抜本的な対策のためには、3連絡道路をはじめとする道路事業についても着実に進めて行くことが極めて重要である。

市議会においては、本年度「地域公共交通に関する特別委員会」を設置するなど、これまでも様々な議論を行ってきたところであるが、本年11月には、新たに「熊本市議会道路建設等促進議員連盟」を立ち上げたところ。市議会としても、引き続きこのような道路整備の促進についても、強力に進めていきたいと考えている。

今後も、都市圏の渋滞解消に向けた道路施策と公共交通施策を組み合わせた県市連携の取組については、市議会として協力して参りたい。

○大西市長

実は最近、私個人で毎週バスや電車をこっそり利用している。その際、気になるのは、ダイヤが非常に遅れるということ。バスや電車の定時性がかなり確保できていない。公共交通の利用を2倍にしようというときに、これだけ遅れていくのであれば、どんどんお客さんが離れていく原因となってしまう。このことについては、バスレーンの整備等の強化も必要であったり、運転手不足によるダイヤの影響等もあると思うが、その辺の現状のデータをもう少し緻密に分析して、このくらい遅れているものをこのような手法で解消していかないか、というようなことを次のテーマとして短期の取組にしていく必要があると考えている。今後の提案とさせていただきたい。

それでは、まとめになるが、本日の会議は、短時間であったものの、これまで事務局ベースでかなり綿密に議論を行い、その上で、県市の執行部と議会のトップが一定の方向性の合意をすることができた。これから短期の取組をしっかりと進めつつ、中長期の取組についても目標を定めながらやっていきたいと考えている。

特に、熊本市の東部・北東部エリアにおける短期対策の具体箇所や、時差出勤の更なる推進など、県市が連携して迅速に取り組むべき事項が明確になった。

今後も、県民・市民の皆様に見える形で、迅速かつ効果的な対策を講じていくことが重要であり、引き続き、皆様と協力しながら進めていきたいと考えているので、よろしくお願いしたい。

(以上)