

## 熊本都市圏総合交通計画協議会 第7回委員会 議事録

### 1 開催日時

令和7年（2025年）11月26日（水） 9:00～11:00

### 2 開催場所

ホテル熊本テルサ たい樹（北1/3）

### 3 出席委員 16名中15名（うちWEB参加 羽藤副会長）

欠席委員 岩崎委員

### 4 次第

#### 1 開 会

#### 2 あいさつ

#### 3 議 題

##### （1）熊本都市圏都市交通マスタープラン素案について

1）第6回委員会、第10、11回幹事会のご意見 【資料1—1】

2）都市交通マスタープラン素案 【資料1—2】

3）都市交通マスタープラン素案の概要 【資料1—3】

##### （2）今後のスケジュール 【資料2】

#### 4 閉 会

### ～議題（1）熊本都市圏都市交通マスタープラン素案について～

#### 1）第6回委員会、第10、11回幹事会のご意見 【資料1—1】

##### 【柿本会長】

資料1-1について、何かご質問、ご意見ございませんでしょうか。

（意見なし）

#### 2）都市交通マスタープラン素案 【資料1—2】

##### 【柿本会長】

第1章について、何かご質問、ご意見ございませんでしょうか。

##### 【円山委員】

まず全体を通して、今回のマスタープランでポイントと考えている3点を共有できればと思います。

1点目は『目標達成型計画』という仕組みに変えたこと、2点目はキャッチフレーズの解像度を高めたこと、3点目はモニタリング体制の強化を図ったこと、この3点です。

1点目の『目標達成型計画』について、31ページに「公共交通2倍、渋滞半減」という目標を書いたところが1つのポイントになります。検討の途中では、この目標は4章の最後には書いていましたが、

「本当にできるのか」あるいは「公共交通 2 倍といったチャレンジングな数字を書くことはやめたほうがいいのではないか」というような後ろ向きの意見が出たこともありましたが、それに対して、これはあくまで目標であるという文章を追記したうえで、1 番最初を書くことにしました。そして、それを実現するための施策を並べる形式にしたことが、1 つ目の大きな話です。掲載の順番を変えただけだと思われるかもしれませんが、これがコンセプトとして非常に重要な話であります。また「公共交通 2 倍、渋滞半減」という言葉は、様々な場面で言われていることであり、今更と思われるかもしれませんが、このフレーズは現時点では首長同士の合意事項でしかなく、仮に将来首長が選挙で代わった場合、大きく変わる可能性もありました。それを正式な行政計画に書き込むということは、かなり意味があることとご理解いただければと思います。ある意味、行政の責任も伴うということになったのかもしれませんが、また、「この数値目標は本当に達成できるのか、需要予測モデルで確認しているのか」というような専門的な意見をされる方もいらっしゃいましたが、これはあくまでも目標です。現時点では「3 連絡道路」のような大きなプロジェクトの路線も確定しているわけではなく、バスレーンをどこに通すかも分からず、公共交通にどれぐらい投資をするかという具体的な数字も分かっていない段階では、正確な予測をできるはずもないので、あくまで目標だということで書き通したところが 1 つの大きな話です。

『目標達成型計画』、あるいはビジョンからバックキャストしたという言い方をしてもいいのかもしれませんが、ヨーロッパで進められているサステナブル・アーバン・モビリティ・プラン(SUMP)のような考え方を、日本の中でも先駆けて熊本で取り入れたと思っていただいても良いと思います。これが 1 つ目の『目標達成型計画』の考え方です。

2 点目はキャッチフレーズの解像度を高めたことです。今までもベストミックスという言い方で、公共交通と道路の分担の適正化について話がされてきましたが、それがまったく数値化されておらず、抽象的な議論でしかありませんでした。そこで今回、44 ページにあるように、OD パターンあるいは移動のパターンに応じて目指すべきベストミックスの数値を分担率という形で書きこみました。熊本で郊外間を移動するときは、やはり車でしか移動しようがない場合もありますが、街なかに行くときは公共交通を使いましょうということを目標準値も含めて強く記載した計画になっています。さらに 45 ページで、オフピーク通勤のような需要の時間の分散の話に触れていますが、時間を分散させて実現するベストミックスという視点も重要だという点も記載し、キャッチフレーズの空間的解像度に加え時間的解像度も高めたことになります。

3 点目のモニタリングの話について、TSMC の進出に伴って、地下水の状況をモニタリングする体制の必要性が言われていますが、それと同じように、渋滞問題に対してもきちんとモニタリングする仕組みを作りますといったことを、当たり前ではありますが書いています。道路の渋滞状況などに関しては、「xROAD (クロスロード)」というプラットフォームによって、移動速度などが詳細に確認できる状況になっています。それに加えて、熊本では公共交通の利用状況などについても、共同経営推進室とも連携して、皆さんに分かるように提示し、それを踏まえて計画の進捗管理を行い、住民の皆さんの納得を得ながら計画を進めていくモニタリング体制が重要であることから、その旨を追記しています。

## 【柿本会長】

ありがとうございます。補足の説明でございました。それでは、第 1 章について、ご意見ございませんでしょうか。

(意見なし)

**【柿本会長】**

第2章について、何かご質問、ご意見ございませんでしょうか。

**【羽藤副会長】**

目標達成型、キャッチフレーズの解像度、モニタリングの3点について、この都市交通マスタープラン及び熊本都市圏の特徴が非常に分かりやすくなりましたが、2章の現状と将来の見通しの中で、3大都市圏を除いて交通渋滞ワーストワンという状況をしっかりと書いて、それをかなり細かく分析したことは、この2章の中でも大きな特徴であると感じました。

専門家の観点から言えば、この状況は「緊急事態宣言」といえる状況であり、そのことをしっかり伝えていただきたい。都市圏北東部などの急激な自動車通勤の増加や広域観光交通の増加に加えて、北東部の物流交通の増加や運転手不足、過度な自動車交通への依存が、明らかに将来の負のスパイラルを予測警告している状況ですので、「緊急事態宣言」という状況を、知事や各首長が連携して、都市交通マスタープランが素案から本案になった時点で、発令していただくことが重要だと思いました。

目標達成型、キャッチフレーズの解像度、モニタリングといったことを、実際のプランニングとして進めていく際には、モメンタムを捕まえる必要があります。世論形成を図っていくにはモニタリングも重要ですが、予算に連動した動きにつなげていく上では、出発点として「交通渋滞ワーストワン」というところを、マスコミと連携して、緊急事態宣言として打ち出していくことも頑張っていただきたい。

**【柿本会長】**

ありがとうございます。コメントということによろしいですか。もしくはもう少し緊急事態だということを書き込んだほうがよいということですか。

**【羽藤副会長】**

コメントですが、絵に描いた餅にならないように、アクションプランにつなげていただきたいということです。

**【柿本会長】**

ありがとうございました。

**【溝上顧問】**

21、22 ページの将来の見通しについて、負のスパイラルは公共交通だけに働いているように見えますが、このまま進むと自動車のサービスレベルも下がっていくと思われます。22 ページには公共交通のことは書いていますが、自動車需要への影響も、あまり影響がない場合でも書き込んだほうが良いと思います。公共交通も自動車も共に悪くなるからどうにかしなければいけない、という方向に持っていたほうが良いと思います。

### 【事務局】

検討する中で、自動車への影響も見せたほうがいいのかという意見もありましたが、今回のマスタープランのイメージとしては、公共交通に転換させ、渋滞を減らすといったイメージを持っており、公共交通を中心に記載をしています。自動車交通についても悪くなる見通しが立っているので、マスタープランへの記載も検討させていただきます。

### 【柿本会長】

追記をお願いします。

### 【西嶋委員代理】

9月に経済5団体から県知事、熊本市長、県警本部長に提言を出しています。早期実現の要望として、「重点的な予算配分」、「公共交通機関の利便性の向上」、「都市の価値向上」を挙げています。とにかく早期実現をしてほしいということを訴えています。

実行体制の強化やバックキャスティングでの進捗管理など、マスタープランの中にも随所に取り込んでいただいているが、さらに強化をお願いしたいです。また、マスタープランは概ね20年先を見越したのですが、直近ではどういった対応をしていくのでしょうか。10年先、20年先に向けて自動運転など、サービス状況の変化を踏まえ、プランの中でどこまで示せるのかという視点がもう少しあっても良いのではないのでしょうか。

分担率を現実的にどう改善していくのかということが非常に重要なことで、ネットワークという言葉がこれまでよく使われてきましたが、移動サービスそのものをどのようにしていくのか、それに近いようなキーワードが、今後こういうプランに盛り込まれる必要があります。県民市民側（利用者側）から見た時に、利用サービスをどう向上させていくかというキーワードは必要だと思っていて、ネットワークができて、減便や値上げをすれば公共交通利用率は高まりません。利用サービスをどのように充実させていくのが必要だと思います。

それから、移動交通の派生的需要についてです。これから発生する本質的需要、根源的需要、例えば庁舎の移転や、大規模小売店などの大型の集客施設ができる時には、それによって移動サービスが新たにどのように提供されるのか、利用サービスを充実させる方策を持っているのかを、大型集客施設の設置者に問うていけないといけません。大型の集客施設ができてから困ります、という繰り返しをこれまで都市計画はずっとやってきていますから、20年先を見るのであれば、こういった視点もマスタープランの中に取り入れていただく必要があるのではないかと思います。

運転手の確保について、現在熊本県に大型二種免許を持っている方は、約14,000人います。ただし、60歳以上が7割、49歳以下は1割しかいません。バスの運転手は800人弱ですが、母数は14,000人いるわけです。今後こういった母数も、データの中に取り入れていただきたい。待遇改善すれば、反転する可能性が相当あると見ています。待遇改善によって他の業種からシフトする可能性があるといったデータも少しあっても良いと思います。

分担率をどう向上させていくかについては、移動サービスをどのように強化していくのかという視点を、中長期的に入れていただく必要があると思います。

### 【事務局】

今後の取組みとして、アクションプランの中で、短期的に何を取り組んでいくのか、またどのような運行サービスが望ましいのか、効果を検証した上でどう公共交通の分担率を上げていくかを、県や市の地域公共交通計画との整合を図りながら示していきたいと考えています。また、自動運転などの急激な状況の変化についても、マスタープランの見直しも考えながら進めていきます。

### 【柿本会長】

大型施設等の立地計画ができた時点で、交通サービスも同時に考えていく、そういった体制構築についても検討してください。

### 【円山委員】

移動サービスを書き込むというのはとても大切で、本当は書きたかったところではあります。14 ページで、バスの運行本数が 10 年前から各方面の軸で減っているという現状があり、これをどの水準にするのかを本当は書きたかったのですが、まだそこまで計画の熟度が上がっていないので、アクションプランのほうでは書き込んでいきたいと思っています。本数だけではなく、最終便の時刻や、バスレーンを整備することで自動車よりも早く着くことも大切です。そのような利用者に訴えかけることができるサービス水準も含め、公共交通 2 倍、分担率 2 倍にするために必要なサービス水準は何か、そのためにはどれぐらいの予算が公共交通に必要なのか、というような点を今後提示していきたいと思います。

### 【西嶋委員代理】

関連してその中身ですが、軌道に注目しています。バスの運転手不足などの問題は危機的な状況であります。軌道ならではの優位性がありますので、その軌道の優位性を、投資やネットワークによって分担率向上に繋げていくことが、中長期的には重要な視点であり、バスと鉄道の分担率をどのように高めながら全体像を構築していくかが重要な視点だと思います。バスには結構触れてありますが、鉄道には少ししか触れてない印象がありますので、データも挙げていきながら、公共交通 2 倍に向けた取り組みが伝わってくるような仕立ての工夫があるのではないかと思います。

### 【柿本会長】

ありがとうございます。

21 ページで将来の居住分布が郊外化していくという図が示されているが、各市町村で立地適正化計画を作成しているにもかかわらず、こういった将来像を描くということは、立地適正化計画は絵に描いた餅だと、ここでは宣言しているようなものですよね。本当にそういう考え方でよいのですか。

### 【事務局】

市街地の拡大がこのままでは生じるというような書きぶりに見えてしまっていますが、実際にはご指摘いただきましたように熊本市や他の市町でも立地適正化計画を策定している自治体はいくつかござい

ます。ただ、今都市圏全域でその居住誘導が進んでいるかという点、必ずしもそういう状況ではないということで 1 つ起こりうるリスクとしてこのような書きぶりをしています。実際には、立地適正化計画を策定している自治体においては市街地の拡大を防ぐような取組みを進めているところで、必ずしもこの将来が全ての自治体で起こりうるというわけではないというふうに認識しています。

#### 【柿本会長】

どちらかというと、立地適正化計画を支えるために公共交通をどうしていくか考えていくことが重要ではないのでしょうか。そのような視点での記載をもう少し考えてほしいところです。

続きまして第 3 章について、何かご意見ございませんか。

#### 【羽藤副会長】

29、30 ページの図について、公共交通と道路が別々に図化されていますが、これに問題意識を持っています。渋滞半減・公共交通 2 倍という目標を実現するための交通空間（移動空間）は道路ということで共通であり、道路空間の財源もリソースも限られているわけですから、そこを自動車と公共交通サービス専用空間とで、どれぐらいの再配分を行っていくのかを、それぞれの道路空間ごとに考えていかなければいけません。サービスとして軌道とバスを合わせた施策があるのであれば、路線ごとの見極めまで踏み込んでももらいたい。場合によっては代替の機能の投入なども考えられるかもしれませんが、それぞれの移動空間ごとにどちらをどう優先していくのかを、モニタリングの結果も見ながら結びつけて考えていくための、公共交通と道路を 1 つにしたようなものの見方が少し欠けているのではないかと思います。

物流についてですが、新東名高速道路では自動運転走行（トラック）の実験をやっているが、首都高速道路ではこれがまったく走れないということで、物流にとっては全く役に立たない道路になっています。熊本でもトラックの自動走行に対応した道路の使い方に向けて、古い道路の更新やレーンの設置、物流拠点の再配置など、この辺りについては非常に重要だと思いますので、今後に向けてその重要性はマスタープランの中でも見据えていただきたい。

#### 【事務局】

29、30 ページのネットワーク図について、検討の過程では重ねた図も作成していましたが、素案としては分けて整理をしています。道路空間の再配分については 4 章で書かせていただいていますので、今後の検討として公共交通と道路の両方を重ねた検討もしっかり進めていきたいと考えています。

物流については、物流拠点、企業立地も含めて都市計画の話にもなってきますので、土地利用と連携して進めていくことをマスタープランにも書き込んでいきたいと考えています。

#### 【羽藤副会長】

ネットワーク図を 1 枚にすると分かりにくくなることもあると思うのですが、配分計算をする際に、自動車が公共交通にどれぐらいの悪影響を与えていて、公共交通が自動車にどれぐらいの影響を与えているのかについては数値として出せると思います。そういった計算結果も使いながらそれぞれの道路空間の使い方をどちらに寄せていくのか、その結果が目標に対してどう跳ね返ってくるのかという

ことを、行政や住民の方々が常に共通で認識するための、指標みたいなものに繋がってくると思いますので、今後に向けて検討いただけたらと思います。

**【柿本会長】**

ありがとうございます。今の指摘を踏まえて、文章でもいいですので、将来的に道路空間をどういうふうに再配分を検討していくのか、その方向性ぐらいは将来像のところに書かれたらいかがでしょうか。

**【事務局】**

検討させていただきます。

**【柿本会長】**

道路のネットワークの将来像では幹線道路だけが書かれていますが、幹線道路に短距離トリップが入り込んで、渋滞の要因になっていることがあるという分析結果が出ていたかと思います。しかし、現在の道路ネットワークの将来像だと、そのあたりの対応が出てきていません。補助幹線が必要だという話もありましたが、どういうふうに対応していくのですか。

**【事務局】**

3章では、幹線道路を中心に将来像として整理をしており、27、28ページでは階層分けをして地域内道路についても考慮し、29、30ページでは階層を大きく見て軸を捉えています。そして、4章で地域内道路も含めて交通の円滑化を図っていくといった構成で考えております。階層分けが29、30ページではすべて表現できてない状況です。

**【柿本会長】**

確実に取り組めるような方向でお願いします。

**【西嶋委員代理】**

そもそも道路は、人と物が移動しているところです。公共交通のネットワークと道路のネットワークというよりも、道路のネットワークの中で人や物が移動していることがまず大前提にあって、それからそれがどういうふうに分担されているのかという発想ではないかと思います。公共交通と道路を並べて考えるやり方は脱却していく必要があります。道路には軌道が通っている場合もあり、鉄道は専用ではあるが、そういった道路を人や物が移動しているという視点でネットワークの構築を統合的に見るのが重要だと思います。

**【柿本会長】**

ありがとうございます。道路については階層的には考えられていて、ここの道路にはどういったトリップを流すかといった検討はされていると思いますので、そういったところも明確になるようにお願い

いします。

#### 【円山委員】

大変良いご意見をいただいていますので、参考にして反映できるところは反映したいと思います。

30 ページの幹線道路に短トリップが流れていることについては、今後、西環状道路が完成し、中九州横断道路とつながることで、そこに通過交通が流れるというような将来の交通配分は計算できると思いますので、技術資料の方で整理していくと良いと思います。

現状では公共交通と道路のネットワークを分けて表示していますが、統合して考えることが重要という視点はその通りであり、5 章では、行政の中でも道路部局と公共交通部局が連携して取り組んでいくということを強く謳っていただいております、この実現は大変重要と思っています。

35 ページ目に、熊本市が 5 年ぐらい前に出された 3 連絡道路のイメージ図が載っています。新しい道路の整備と同時に、BRT やバスなどの公共交通の専用レーンを高架下に作るみたいなことが描かれていて、非常にいい考え方だと思います。3 連絡道路を作る際には、併せて公共交通の空間を作ることも強く意識いただきたいです。今回のマスタープランでもどこにバスレーンを敷くのかということも書き込みたかったのですが、なかなか書けなかった事情もあります。道路部局（旧建設省道路局系）と公共交通部局（旧運輸省系）が連携して取り組んでいただくことが大切だと思います。

#### 【柿本会長】

ありがとうございます。

第 4 章について何かご質問、ご意見ございませんか。

#### 【持月委員】

38 ページについて、運転手の採用の強化の中でも特に人材の定着というのは非常に重要だと思っています、待遇の改善が急務ではないかと思っています。バス事業者においては、2 種免許を取らせたのに他の会社さんに移ってしまうという状況が現実が発生している中で、鉄道においても同様に、1 年近く研修訓練を重ねてようやく国家資格の運転免許を取ったところ、待遇が良いところに移ってしまうという現実があり、待遇改善というのが急務であるというふうに思っています。ここで言う待遇改善とは、こういった支援をイメージされているのかをお尋ねしたいです。また、主語が幹線バス、路線バス事業者となっていますが、支援はバス事業者に限ったものでしょうか。おそらく市電も同じような状況ではないかと思っています。

#### 【事務局】

運転士などの人材確保・待遇改善に関する支援について、現時点で具体的なイメージは明確にはない状況です。ただ、負のスパイラルを止めるためには、バスの便数だけではなく運転手も確保しないと、目標を達成できないと考えています。バス事業者を特出ししていますが、バスだけではなく、市電や鉄道でも同じ状況であると認識しています。

#### 【持月委員】



ありがとうございます。採用について、今はネット等で就業環境や待遇面は容易に比較ができますので、そこで負けてしまい人材の確保もできないとなると、運転手が減少し、便数も減り、利用者が減っていくという、負のスパイラルというような状況になってしまうので、ぜひ待遇改善への支援は進めていただきたいと思います。

#### 【西嶋委員代理】

持続可能な公共交通の確保において、運転手に加えてインフラについてです。道路のことを「インフラ」と言われていますが、移動サービスにおけるインフラ、つまり車両や軌道鉄道（レール）、電停などの施設・設備など、それから自動運転などの新たな移動サービスにおいてもインフラとして追加されていくと思います。運転手がいても車両がないといった状況を避けるためにも、移動サービスにまつわるインフラの持続可能な維持についてマスタープランの中で示していく必要があると思います。

#### 【事務局】

貴重なご意見ありがとうございます。緊急事態宣言の状況であると羽藤先生からご意見がありました。マスタープランでは、公共交通機関への転換を図ることを整理しており、インフラは道路がメインになりますが、今後は車両や鉄軌道についても広くインフラとして解釈し、取り組めないかと考えています。今まで事業者にお任せした部分を、行政でも取り組む必要があり、交通/運輸連合の創設に向けた制度設計などを進めていきたいと考えています。

#### 【溝上顧問】

円山委員が冒頭に、マスタープランの3つのポイントを説明されたが、4章の将来交通計画には目標達成型の計画であること、つまりは今までの需要追従のフォアキャスティング的な考え方から脱却して、目標設定をしてそれを実現するための最適な戦略を積み重ねていくということを分かりやすく書いてほしいです。4章の初めに少なくとも、目標達成型の計画に変えたことと、KPIとなるようなキャッチフレーズを書いていただきたい。

34ページのまちなか交通は重要で、最近流行りのウォークブルの取り組みには、インフラの適切な整備などの具体的な計画が含まれています。そういうものをもう少し書き込めないかと思いました。総合交通体系ですから強く書く必要はないと思いますが、都市圏の中にも交通空白、不便地域があり、そこに対する連携（適したモードや乗換地点との連結など）を34ページの最後に書いてほしいと思います。そうすれば面的にも全てカバーできるものになると思います。

#### 【事務局】

目標達成型の計画について、1章の1ページで「今回のマスタープランでは持続可能な都市交通体系を実現するために具体的な目標値を設定し、その達成に向けた施策を提案します。さらに進捗をモニタリングし、住民や関係機関と合意形成を通じて計画的に改善していきます」と記載していますが伝わりづらくなっているため、見せ方は再度検討させていただきます。

まちなか交通に関するご指摘について、熊本市では昨年度、ウォークブルビジョンを策定しており、中心市街地における庁舎の移転に関するまちなかプラン・まちづくりプランについての策定も進めて

います。今後はウォークアブルビジョンに基づく具体的な実行計画の策定を進め、中心市街地のミクロな視点における交通の検討については、そちらの方で具体的な検討を考えています。そういった中でも中心市街地とのシームレスな移動等々について、マスタープランの中で見える化した方が望ましいというご指摘については検討いたします。

#### 【溝上顧問】

熊本市はとてもよいビジョンを立案されていますが、都市圏に含まれる他の自治体の都心部にもウォークアブルな空間があった方が良くと思います。大都市圏の都心部だけではなく、地方のまちでもそういった空間を作って、交通の方策を使いながら豊かなまちづくりをやっていくといったこともあるといいのではないのでしょうか。

#### 【羽藤副会長】

緊急事態宣言というのは要するに、熊本都市圏は他の都市と比べ、成長できる余地があるにも関わらず、このままでは長期的に成長が実現できない恐れがあるということです。その中で公共交通利用者を2倍にするために、公共交通と道路それぞれで提案施策が出てきている4章は、一番重要なところですが、都市計画の取り組みについてもう少し加えた方が良くと思います。自治体をまたがる新たな公共交通指向の生活圈や新たなライフスタイルに裏打ちされた、特に北東部、熊本市に対してオルタナティブな都市圏として打ち出していきつつ、熊本市が今まで進めてきた旧城下町を代表とした都市計画と有機的に結びつけていく。結びつけていく際に公共交通2倍を実現し、公共交通網に沿った立地誘導が極めて重要である。立地適正化は自治体単位という限界もあるので、都市交通マスタープランをベースに、各自治体が連携した立地適正化計画をリブランニングしていくべきだと、そういったことも書いてもいいのではないかと思います。

公共交通の運転手不足について、この10年見るともっと深刻化していくと考えざるを得ない。それでも利用者2倍と言っているわけで、公共交通の幹を重視していくとするならば、枝葉の部分が立ち行かなくなることも容易に想像がつかます。空白地帯化して行かざるを得ない地域への対応として、相乗り組合的な新たな公共交通についても書き込んでいただきたい。バスとの競合を不安視する方もいるかもしれないが、むしろバスや路面電車、鉄道の拠点と接続して公共交通利用者を増やしていくためのツールとして活用し、運転手がいない公共交通について考えていく方がいいのではないのでしょうか。

#### 【事務局】

都市計画の取り組みについて、37ページで土地利用との連携について書いていますが、公共交通に沿ったエリアに誘導していくことが重要だという話をもう少し具体的に記載し、これを踏まえて今後市町村が連携した都市計画を検討できる土台としたいと考えています。

空白地域への対応について、3、4章でコミュニティバスやフィーダーバスなど記載しているものの分かりづらくなっているので、打ち出し方について再度検討させていただきます。

#### 【羽藤副会長】

あまり書きすぎると、この計画の良いところがぼやけてしまう恐れもあるので、書き方には工夫していただきながら、目配りという意味では次の問題として浮かび上がってくることと思いますので、よろしくお願いいたします。

#### 【西嶋委員代理】

都市圏としてこれから発展するという意味で、持続可能性だけではなく移動サービスの向上が重要だということをこのマスタープランで強く訴えていただく必要があります。415ヘクタールの中心市街地には居住人口が3万人程度しかいませんが、熊本市内の小売店などの約2割が、1%の敷地に集積しており、そこに人々が移動しています。市電の移動の約40%はサクラマチ・通町筋を利用し、バスに関しては約30%がサクラマチ・通町筋を利用しています。公共交通だけでも数万人単位が中心部に移動していることになり、人の移動によって経済活動が行われていることも相当大きいので、都市圏の発展の上でも、移動サービスが重要だということはしっかり押さえていただきたいと思います。

#### 【柿本会長】

ありがとうございました。コメントとして受けておきたいと思います。

#### 【円山委員】

TSMC 周りのセミコン周辺が今後の都市計画で重要となる部分で、ここに公共交通を充実させるという方向性を書いたつもりでしたが、まだ伝わりにくいところもあるので、その期待・効果を書く必要があると思いました。熊本県が中心となって空港アクセス鉄道の新設に向けて検討を進めています。地方都市圏で新しい鉄道を作ろうとしているのは熊本ぐらいで、その流れをうまく生かして、豊肥本線の強化も進められています。豊肥本線の強化によって、セミコン周辺から熊本のまちなかへの公共交通の軸をしっかり作っていく、そのためには、市電の結節強化や新水前寺の結節強化も必要であり、南熊本からの結節も重要で、この部分は市町村もまたがるので、この都市圏マスタープランできちんと書くことが重要だと思っています。29 ページで、豊肥本線の軸の強化、セミコンへの御代志駅からの軸の強化及び熊本電鉄からまちなかへの強化というような、公共交通の軸が改めて大切だという書きぶりに、工夫ができればと思います。

もう1点、少し細かいのですが31ページの目標のところ、僕の記憶違いかもしれませんが、幹事会の段階では最初に「公共交通2倍」で、その次「渋滞半減」だったはずですが、順番が逆転しています。都市圏交通の将来像では、公共交通の利便性を高め、公共交通の利用者を増やして渋滞を減らしめると言っているので、最初に公共交通2倍と書いて、それによって渋滞を減らすという順番にした方が素直だと思います。委員の方々からも公共交通2倍ということを掲げることの重要性について合意できているのではないかと思います。事務局のご意見を伺いたいと思います。

#### 【事務局】

幹事会時点では「公共交通2倍」が上で「渋滞半減」が下で記載していましたが、流れを再度確認しまして、事務局としては、まず慢性化する交通渋滞を課題の1番目に置き、その上で渋滞半減が最初の目標になると考え、順番を変更させていただきました。しかし、委員の方々から公共交通をいかに進めて

いくのかが重要だといったご意見もありますので、再度確認した上で、何を打ち出していくか、マスタープランで何を伝えたいのか再検討させていただきます。

**【円山委員】**

よろしくお願いいたします。市民・県民に向けては、先に公共交通を使いましょうと訴えるべきではないかと思います。渋滞を減らすと先にかくと、行政が何かやってくれるとしか思われぬおそれがあります。受け取り側の意識にも配慮した伝え方を留意いただければと思います。

**【柿本会長】**

委員の方々の発言の中で、公共交通に割ける資源が限られてきているため、鉄軌道の強化が必要だという話があったかと思います。その中で、熊本市の市電では、延伸などは書かれていますが、速達性については触れられていないと思います。どのように速達性を確保していくか、についても触れてほしいと思います。

空港と都心部のアクセス強化について、空港アクセス鉄道はまだ先の話だと思うが、直近ではどういった対策を行っていくのですか。既にアクセス性については課題になっています。

**【事務局】**

市電の速達性について、熊本市では現在、新型車両の導入等による輸送力の強化に取り組んでいます。そのうえで、速達性については、現時点で具体的な検討はできていませんが、ご意見を踏まえてどのようなことが有効なのか検討を進めたいと思います。

空港への定時性の確保について、鉄道ができるまでの対応ですが、県の渋滞解消推進本部におきまして、まずは東部に繋がる第二空港線、熊本益城大津線などの一体的な交差点改良を進めていきたいと思っています。それをもって速達性に寄与するような対応を取りたいと考えています。

**【柿本会長】**

合志や菊池では、セミコンテクノパーク向けの BRT など記載されていますが、空港と都心部のアクセスでは BRT などは考えていないのでしょうか。交差点の改良などで済ませていく予定でしょうか。

**【事務局】**

主な提案施策の中では、特に軸を限定することなく、8 軸に対してバスレーンの導入について記載しています。また、都市圏 3 連絡道路の整備と併せて、バスの専用空間を整備していくという考え方が非常に重要だというご意見もありました。今後のアクションプランを検討していく中で具体策についても検討を進めていきたいと思っています。

**【柿本会長】**

検討をお願いします。

続きまして第 5 章について、何かご質問ご意見ございませんでしょうか。

### 【羽藤副会長】

前回のマスタープラン策定では、直後に熊本地震がありまして、かなりの時間を復興対応等に割かれたことと思いますし、その中で、マスタープランで考えたことで、できたこととできなかったことがあったなと改めて思いを寄せています。今回はモニタリングチームを作り、緊急事態宣言の中で、根拠をもって綿密な分析・プランニング・モニタリングを連動させながら、まさに都市格というのは公共交通が強く影響してきますので、豊肥本線の強化や投資などにも繋げていただきたいと思います。

途中では不安なところもありましたが、最後の章も含め、ここまでまとめていただいたというのが率直な感想です。都市圏交通計画において、データを都合よく切り出すのは簡単でも、整合的に実態を掴むのは大変であり、そういう意味では、財源確保しながらエビデンスベースで進めていく上で、柿本会長はもちろんですが、特に幹事会で円山幹事長を中心にここまでまとめてきたことは、熊本都市圏の財産になるのではないかと思います。データ、AI の時代ですので、それに対応する手法もこの協議会の中でしっかりと述べ、モニタリングという仕組みで回していくという宣言が非常に重要だと思っておりますので、ここの推進をお願いします。

### 【円山委員】

パーソントリップ調査をしてもマスタープランを作らない都市圏も出てきている中で、こうやって形にしていだけているのは本当に関係者の皆様のおかげだと思っております。改めて御礼を申し上げます。検討の途中では厳しいことも言いましたが、頑張ってくれたと思います。

その上で、56 ページに「各主体と役割」というところで、誰が何をやるべきかということをしきんとイメージしたことは重要で、交通渋滞は行政だけが何とかしていくわけではなく、熊本の関係者一体となって進めていくことが大切と思っています。本日も経済界の西嶋委員から多くの良い意見をいただきました。また、私の意見としては、本当は 56 ページの主体に、「コンサルタント」を追加したかったですね。実際にモニタリングシステムを作り、データ分析をしていく上で、専門技術者であるコンサルタントの役割は非常に重要です。今の書き方では「学識経験者（シンクタンク）」とぼやかしていますが、コンサルタントの皆さんには行政の指示を受けた内容だけを実施するのではなく、主体的に提案する、活躍する意識で取り組んでいただきたい思います。これだけ課題が山積みとなっている対象地域でするので活躍の場は大きいと考えます。コンサルタントの役割、あるいはコンサルタントの技術力の向上・人材育成についても、行政内の技術力の向上・人材育成に加えて、考えていくべきだと思います。

### 【西嶋委員代理】

中長期的な取り組みの中で、自動運転など話題になりましたが、市電の強化に期待をしています。今の市電の事業計画において、新車両の導入などがありますが、中長期的に見ると、1 車両 100 人、3 両連結で 300 人を 1 人の運転手で輸送できる新交通システムが開発されています。中長期視点から行くとどこかでそういった新しい技術開発による移動サービスの提供を、熊本都市圏でどう取り込んでいくのか、都市圏の発展の中でどう投資として呼び込んでいけるのか、そういったリサーチが今後必要になってくると思います。

**【溝上顧問】**

54 ページのモニタリングの仕組みについて、戦略協議会から上に出ている矢印は、具体的にはどういったことをやるのですか。協議会を開き、アクションプランの策定状況や進捗管理の報告をしていくのでしょうか。

**【事務局】**

上向きの矢印は、アクションプラン等の進捗状況によって、マスタープランの進捗がどうなっているかを見ていくイメージです。マスタープランとアクションプランで進む方向性が違ってくれば、協議会等を開催し、見直しを図る必要がありますが、この矢印については、モニタリングで得られた検証結果を踏まえて、マスタープランの目線で見ていくといったイメージです。

**【溝上顧問】**

それが伝わらない表現になっています。人材が共通あるいは継続している必要があります、会議体自体のコントロールをしていかないと、モニタリングの機能が続いていかないのではないかと思います。もう少し具体的な検討をお願いします。

**【事務局】**

検討させていただきます。

**【柿本会長】**

総合交通戦略協議会から直接この計画協議会に矢印上がってくる矢印になっていますが、モニタリングのところから上がってきてもいいと思います。マスタープランの改定が必要であれば、マスタープラン改定についての協議会を行うなど、具体的な建付けについては今後検討してください。

全体を通して何かございませんでしょうか。

**【溝上顧問】**

今回のマスタープランは物的計画になっています。それを補完するようなソフト的な対策をこの上に被せるとより効果的に動くのではないかと思います。一言もそういう言葉がないですが、何か検討いただいているのでしょうか。

**【事務局】**

ソフト施策について、提案施策として時差出勤や交通手段の手段変更などを入れていますが、他に施策があるかも含めて確認させていただきます。

**【柿本会長】**

提案施策について、現状ある施策を記載されていますが、目標を掲げていますので、その目標を達成するために必要となる施策や何が足りていないかなど、そういった点についても触れておく必要があります。目標を達成するために欠けている視点なども反映するようにしてください。

たくさんのご意見ありがとうございました。中身については、皆さんからのご意見を反映しながら少し改訂させていただきます。素案についてはこれでよろしいでしょうか。

(異議なし)

**【柿本会長】**

大きな変更はないということで、内容につきましては今日いただきました点を踏まえて修正をさせていただきます。

**3) 都市交通マスタープラン素案の概要**

**【資料1－3】**

**【柿本会長】**

概要版の方も今日いただいた意見を踏まえて、修正点があれば修正させていただいて、パブリックコメントにかけたいと思います。

**～議題(2) 今後のスケジュール**

**【資料2】～**

**【柿本会長】**

今後のスケジュールについて何かご質問ございませんでしょうか。

(意見なし)

**【柿本会長】**

提示のスケジュールの通りに進めさせていただきます。パブリックコメントにかける素案等につきましては、今日出ました意見を含めて修正をかけたものを、円山幹事長及び私の方で確認した上でパブリックコメントの方に向けさせていただきます。その他、皆さんからご意見ございませんでしょうか。

(意見なし)

**【柿本会長】**

それでは以上、本日予定しておりました内容につきましては全て終了いたしました。委員の皆様には会の円滑な運営にご協力いただきありがとうございました。