

熊本都市圏総合交通計画協議会 第8回委員会 議事

- 1 開催日時
令和8年（2026年）3月5日（木） 13:00～15:00
- 2 開催場所
ホテル熊本テルサ たい樹（南1/3）
- 3 出席委員 16名中16名
欠席委員 なし
- 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) パブリックコメントに対する考え方と対応 【資料1】
 - 2) マスタープラン案 【資料2】
 - 3) マスタープラン案の概要 【資料3】
 - 4) マスタープラン参考資料案 【資料4】
 - 5) マスタープラン参考資料案の概要 【資料5】
 - (2) 熊本都市圏総合交通計画協議会について 【資料6】
 - 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) パブリックコメントに対する考え方と対応、【資料1】
- 2) マスタープラン案【資料2】、
- 3) マスタープラン案の概要【資料3】

【柿本会長】

パブリックコメントに対する対応案とマスタープラン案について、何かご質問、ご意見ございませんでしょうか。

【西嶋代理】

2種類ありまして、1つは、このマスタープランそのものを書き換えや修正をして反映されている部分、もう1つは、これができたことで横断的に生かしていただき、計画の実現につなげていただく取り組みについてです。その取り組み自体は、マスタープランには書きにくい部分があると思います。

例えば、都市計画の際に、本マスタープランとの協調が十分に行われるようにと、No. 38で「人の移動をどうするか検討されるような姿を要望します」とありますが、これは都市計画分野でこのマスタープランをどのように取り扱っていくかという話なので、ここに上手に書けないのではないかと思います。

私は、12年間都市計画審議会の委員を務めました。その時に益城の4車線化の都市計画決定が上がっていました。その時は、4車線化する道路に市電を通すという話は出ていませんし、4車線化する

ことによって公共交通がどういう役割を果たしていけるのかという議論があった記憶はありません。抽象的に復興に資するというメニューとして出てきたわけですが、これをより現実的に生かしてもらうためには、今回追加、記載されることと合わせて、これを色々な形で生かしていく必要があります。例えば、先だって幹事会を傍聴させていただいたのですが、「これをどう横断的に生かしていくかが重要ではないか」というご発言や、「もう少し交通そのものに直接的な利用者である通勤者あるいは事業者などからの意見を収集する場面を作っていく必要があるのではないか」というご意見も出ていましたので、横断的に広げていくということを今後の課題として取り組んでいただく必要があると感じています。

【事務局】

ご意見ありました「横断的に」といった話ですが、都市交通マスタープランで今回大きなあるべき姿を示していますので、関係部局と、マスタープランの目標に近づけるように連携していきたいと思っております。また、今回パブリックコメントでいただいたご意見で、事業の参考としたご意見や、その他のご意見についても、マスタープランの修正以外にも関係部局と連携して取り組んでいけるように検討していきたいと思っております。今回、都市交通マスタープランを策定してから、さらに連携を深めていきたいと考えているところです。以上です。

【羽藤副会長】

パブリックコメントの中で、「国道 387 号の 4 車線化が計画に上がっており嬉しい」というようなことが書かれてあり、こういう率直な意見が出るのは、この施策が地元の役に立ちそうと認識されているということだなと思いました。そのうえで、資料 2 のマスタープランの 49 ページ目で、国道 387 号の 4 車線化の整備というのは書かれていて、これは前回も書かれていたと思うのですが、これをやった効果が 52 ページ目の「朝の通勤時の渋滞が緩和する」という計算結果という理解でよろしいでしょうか。ここに書かれている表の施策を全部やられると、これだけの効果があるという理解、そのように市民の方に理解していただくということでもよろしいでしょうか。

【事務局】

ご意見の通り、47 ページから 50 ページの提案施策を全て完了した場合に、この 51 ページで示している効果が期待できるとのご認識で間違いありません。

【羽藤副会長】

これ全部やったら事業費がいくらになるか恐ろしい気もしますが、そこは今後、限られた財源の中でさらにプライオリティと効果を測りながら絞り込んでいくと。今回は、方々からリストアップしたこの施策をパッケージとしてやると、これぐらいの効果があるということを全体像として示せたということで、パブリックコメントなどの色々な意見に対して、分かりやすい数値でエビデンスを出しているということですね。

【溝上顧問】

パブリックコメントのご意見は、細かいところまで見られていて、かつ包括的なご意見も出ていて、思って感心していたところです。特に「意見集約は1回だけでなく」という意見について、施策を実行した時の経過やその成果も報告してほしいという気持ちが表れているので、今後モニタリングでの評価などの際に、そういうものを公表していく必要があります、それこそが今回の第5回PTの大きな成果というか他にないものになるのではないかなと思っていますので、ぜひ実行していただきたいと思いません。

それと、先ほど西嶋代理からもご意見ありましたが、土地利用との整合性がとっても大事であり、道路も重要ですが、それぞれの核となる地域等を公共交通で結ぶ、それがコンパクト&ネットワークです。そのネットワークにはやはり十分な質と量のサービスを提供しないと、その沿線に居住誘導しても、人は多分住まないし、住み替えないだろうと思います。熊本市は立地適正化計画を策定し取り組んでいると思いますが、都市圏全体で13か15で構成される多核の間を結ぶ主要な公共交通には、十分な質と量のサービスの提供を一緒にやっていくということ、立地適正化計画の方にも言ってもらいたいです。立地適正化計画というのは、理念は非常にいいと思いますが、それを実行するため、特に居住誘導をするための方策としてこの都市交通マスタープランを使って、お互いに尊重しながらやっていただきたいなと思いました。

【事務局】

最初に「今後進めていくにあたって、皆様の意見を広く反映させるように」というお話ですが、幹事会や委員会に諮る前に事務局で議論する中でも、アクションプラン策定後の運営において、その辺のことが少し足りておらず、客観的な評価も受けてこなかった点が反省材料であるのではないかという意見がありましたので、そこは重く受け止めて取り組んでいきたいと考えています。

2つ目の「土地利用との連携、ネットワークが重要」というご指摘でございますが、ご指摘の通り我々も立地適正化計画の実現にあたっての公共交通の重要性というのは十分認識をしております。今後、熊本市、熊本県でも策定していきます地域公共交通計画、これが立地適正化計画と両輪で非常に重要な計画だと認識しております。その策定にあたりましては、この都市交通マスタープランで掲げた理念、目標に向けて連携整合をとり、地域公共交通計画において軸の強化を打ち出していきたいと考えております。

【円山委員】

皆さんがおっしゃっているように、パブリックコメントでは大変良い意見をいただいていると思います。例えば高規格道路を作るのであればバスレーンも一緒に作るべきだとか、自動車より早く移動できる公共交通にするべきだとか、あるいは東部南部の具体的な施策が足りないのではないかなど、私もその通りと思うところも多いので、ぜひ来年度以降のアクションプランで実行できるようにしていただきたいと思いません。

今回見せていただいたこの20名63件のパブリックコメントの他にも、個人的にインターネット上に意見を掲載していらっしゃる方もおります。そのなかには、参考になる意見もあると思っています。その意見の1つが、マスタープランの31ページ、目標値に「公共交通2倍、渋滞半減」というのは記

載されているが、「車1割削減」という自動車の削減目標が入っていないのではないのかという指摘がされていて、私も一部納得できると感じております。まず事務局としてその質問に対するお答えをいただければと思います。

【事務局】

自動車削減の数値目標については、マスタープラン2章の最初に、人口減少するという将来が見込まれている中で、将来人口が減ると自然と自動車台数も減っていくといったことが予想されております。また、自動車が減少したとしても、公共交通の利用者が増えないことや渋滞が解消しなければ、目指すべき目標像を達成することができないといった観点から、今回20年後の目標としては公共交通2倍、渋滞半減といった目標を設定しているというのが事務局の考えでございます。

【円山委員】

キャッチフレーズとして使われている「車1割削減」というのは、対象年次や計測範囲・単位をよく考えて使うべきということだと思います。20年後には都市圏の生産年齢人口は、1割ぐらい減るので、何もしなくても車が1割減ってしまう可能性もありますが、そのような問題ではなく車の分担率を1割減らすという話が重要になってきます。そのニュアンスを44ページ目に自動車の手段分担率を1割ぐらい減らすということをイメージとして記載してあります。また、昼間や夜間の車の量を減らしても渋滞緩和にはつながらないわけです。ピーク時のピーク方面の車を減らすということが重要です。今後アクションプランなどで車を減らす数値目標を作るのであれば、例えばピーク時に都心部に流入する車の台数を1割減らすとか、より明確な形で入れていくことが望ましいと思います。今後の参考にいただければと思います。

【柿本会長】

アクションプランを作られる時に、方面別で「この辺のところはこれくらい減らしたほうがいい」というのを示した方がいいということだと思いますので、よろしく願いいたします。

【西嶋代理】

公共交通2倍に関連してなんですけれども、私の試算だと、積算しますと市電の乗降客の4割程度が桜町・通町筋のエリアで利用されています。そこから推測すると、バスも相当な数そのエリアで利用されていると考えます。円山委員がピーク方面の車を減らすということをおっしゃいましたが、「公共交通倍増」と言った時に、どこの部分を倍増するのか、なるべきなのかということまで踏み込んでいかないと、「倍増」と言っても非常にファジーな倍増になります。ですから、エリアごとにエビデンスに基づいて数字がどのように積み上がっているかを見た上で「どういうふうにしていくか」ということを、公共交通倍増の中においてもやはり考えていかないと、実現はなかなか難しく、対策も打ちにくい。単に運転手を増やしましょうという話ではなく、移動が派生需要であることを踏まえる必要があります。本質的・根源的な需要があり、それに対して供給がなされているかということところです。例えば、まちなかに百貨店や商業施設、集客施設、観光地があるといったことや、それらとの連動によってどれほどの人が動くのか。あるいはオフィスビルが立ち並び多くのワーカーがいる、庁舎があるというこ

ろまで、丁寧に見ていかないと、20年後の倍増という目標にはたどり着けないので、マスタープランは既に策定されておりますが、今後、具体的なアクションプランを検討していただく上での重要な課題であると認識しています。

【事務局】

ご意見の通り、今回のマスタープランでは全体で2倍といった都市圏全体の目標として設定しておりますけれども、今後検討するアクションプランや実行計画等では、方向別も含めてどこを注力していくかというのでも検討した上で進めていきたいと考えているところです。

【柿本会長】

ただいまのご意見、非常に重要なところでして、先ほどの溝上顧問からもありましたように、目指している都市像が多核連携型で、軸の質を高めていくという考え方で連携していく時に、全体で2倍だと軸が2倍以上にはならないので、ターゲットをきちんと決めながら、どこで質を上げていくかを検討してください。

県にも熊本市にもその他の自治体にもたくさん計画があって、それらの連携が重要だと言われております。そのあたりを踏まえて考えられているのが、マスタープラン56ページ「関係者一体となった計画の推進」のところでありますが、この点の考え方をもう少し教えていただきたい。先ほどもご質問があったように、土地利用の関係や都市計画、また県の地域公共交通計画を作られており、その中でも都市圏の分担率は2倍で、県全体で公共交通の利用者2倍にするという様々な計画があります。そのあたりとの整合性は、どのように図られていこうとしているのでしょうか。

【事務局】

この5章の「関係者一体となった計画の推進」のところで、今会長からもありましたとおり、都市交通マスタープランだけではなく、地域公共交通計画や立地適正化計画など様々な計画において、この「関係者一体」という意味は、それぞれの計画が同じ方向を向いて進めていくという形をイメージしております。行政間の横の連携に加えて、民間、交通事業者等と連携して同じ方向を向いて事業を推進していく、本マスタープランに掲げた目標を達成するため、各実行計画をどのように進めていくべきか、関係者が同じ方向を向き、進めていくという意味を込めまして、この「関係者一体となった計画の推進」という形で記載しております。

【柿本会長】

これはどんな形で音頭を取られていくのでしょうか。今までなかなかできませんでした。計画の整合を取るというのはかなりハードルの高い案になっています。このあたりは今後検討されていくということでしょうか。

【事務局】

今後モニタリング機関や実行計画でいかに実効性を上げるかについて、「関係者一体となった」というキーワードをどう進めていくかを、今後考えていきたいと思っております。

【柿本会長】

重要なところになってくると思いますので、検討をお願いいたします。

【溝上顧問】

タイミングがよくて、都市圏で立地適正化計画を新しく策定される自治体、あるいは改定をするところ、また都市計画マスタープランを改定するところが来年度に重なっているという話を聞いております。都市計画マスタープランとの上下はわかりませんが、都市交通マスタープランを上位計画というか参考に、関係者が同じ方向を向いて取り組めるよう、積極的に活用して進めていただくことが重要であると思います。

【羽藤副会長】

コメントだけですけれども、確かにその「公共交通2倍」というお話をどのように実現させるのかという時に、今回のPTの中では実は居住地選択のところがモデルとしては入っていないのですが、本来は公共交通の利便性が高い路線の沿道に住宅の供給が進むと、その住宅が供給されたところから公共交通を使う、使うから公共交通のサービス水準が上がる、上がるから住むという好循環が、ポジティブなフィードバックとしてかかっていくと思います。ディベロッパーの方々と公共交通事業者の方々と、地方公共団体と県や国などが、そのような新しい TOD 志向の熊本の都市構造に誘導していくとここでは書かれていますので、そこに向けてまずどこを推すのかを明確にすべきと思います。その公共交通のサービス水準が上がるという見込みを示せば、ディベロッパーの方々は住宅供給を公共交通の路線沿いのところにするかもしれませんし、例えば県庁などの人は一戸建て思考の方が多いと思いますけれども、そういうところもコミュニケーション活動を行って、いかに TOD 志向のライフスタイルがよいものなのかということ、住民の方々、企業の方々と共有していくことが重要です。そして、インターネット上ですが、道路事業費を調べたら全部で年間 600 億ぐらいありました。1%使えとは言いませんが、1%なら 6 億、0.1%でも 6000 万ですから、ぜひ県と市と国が連携して、それぐらいの予算を投じてコミュニケーションセンターのようなものを作って、熊本の体質改善を図っていくということ、ディベロッパー、交通事業者、住民の方々、それから企業の方々と行い、体質改善を進めていただくことで、この「2倍」という目標の実現に向けて動き出していただけないかなと思った次第です。

【柿本会長】

コミュニケーションが重要だというのは、この計画を策定する際にも円山委員からもご提案がありまして、市民に公開しながら議論を行い、最終的にまとめていこうという提案がありました。今回は実施できておりませんが、今後モニタリングをされていくということなので、モニタリングしながらその結果を市民、県民の方に公開していき、公共交通の利便性の高いところに住むようなコミュニケーションをとっていただければと思いますので、よろしくをお願いいたします。

【西嶋代理】

今の羽藤副会長のご意見に関連ですが、この前 1 月に経済同友会と商工会議所の委員会で宇都宮に視察に行きました。LRT を工業用地と団地に接続しましたので、1,100 億の投資が新たに生まれました。沿線住民が増えたので小学校を新設し、校区再編も行いました。企業も、ホンダが通勤バスを全廃し LRT を利用促進、キヤノンも通勤バスを減便しています。ただし通勤者からは「前は座れたのに LRT だったら立たなきゃいけない時もある」というお話を聞きました。何を言いたいかというと、熊本の場合はずでに全部揃っているのに、外部経済効果への作用が今更測定しにくいわけです。我々にとってはもう空気のようなもので、減便や運賃の改定で、最近空気が薄くなっている感じがします。でも最初からあったので、本当は外部経済効果に対して相当な効果を発揮して今の都市がつくられているはずなのですが、なかなか分からないという現状があります。経済界ももっと勉強をすべきだと思いますが、渋滞がトリガーになって公共交通倍増までたどり着いてはいるものの、そもそも公共交通が相当な効果を与えているわけです。先ほどお話したように、下通・上通の周辺ではマイカーだけではなく、何万人とバスや市電が人を運んでいるわけです。ですから、これからは経済界や市民・利用者に対して発信される時に、公共交通が生み出している外部経済効果を理解していただくような情報発信をして、「このマスタープランを進めていくんだ」という後押しになるような、モニタリング機関の役割というのを明確にしておいていただく必要があると思います。

また、先ほどから議論が出ておりますように、業界の中だけでモニタリング機関を作ってもどうしようもなく、立地適正化計画等との連動が必要です。インセンティブ施策や逆インセンティブ施策を作っていただくためにも、このモニタリング機関から、公共交通とセットで政策が新たに進むようなことを、アクションプランの中でも期待したいと思います。ぜひよろしくお願いいたします。

【柿本会長】

今後のアクションプランに対する意見だと思います。

【円山委員】

パブリックコメントへの対応というよりも次の議題にも入っている気もしますが、今の議論がすごく重要と感じます。連携に関して、来年度、具体的に組み込んでいただきたいことをリクエストとして申し上げます。私の理解では、来年度は 10 分・20 分構想とも言われる 3 連絡道路のルート帯案が示される重大な局面を迎えると思っております。マスタープラン 50 ページにおいて、大きな丸で大まかにしか記載されていないルート案について、いくつかの候補路線案を出して比較検討するという事です。ここで、これまでの進め方では道路部局だけで検討しがちなので、ぜひ道路部局と公共交通部局で一体的に検討いただきたいと思います。

3 連絡道路のルート帯比較に関しても、予算をつけて住民アンケートやオープンハウス等をすると思いますが、その時に 3 連絡道路のことだけを聞くのではなく、今回策定したマスタープランに対するご意見、あるいは来年度策定予定のアクションプラン、さらには地域公共交通計画に関する意見も一体的に聞くべきではないかと思えます。行政の内部では予算が違うからという話になりがちですけれども、市民から見れば同じ行政です。同じようなアンケートを別々にされるのは予算の無駄であり、市民にとっても迷惑だと思いますので、連携の重要性ということを謳っていただいているのであれば、具体的に来年度取り組んでいただくこととして、アンケートだけではなくオープンハウス等の一体的な実

施ということをぜひお願いしたいと思います。

3連絡道路の意見聴取では、次のタイミングで事業費の概算もおそらく公開されると思います。その内容に対して様々な反応もあると思います。単なる道路整備だけではなく、先ほどお話しした高架道路を活用したバスレーンの設置といったことを一緒に示すことが、事業に対する理解や合意を得ていくための必須条件だと思いますのでぜひよろしくお願いします。

【柿本会長】

言われているのは、今後事業が計画されていることについても、今回議論されているように関係部署が連携しながら、アンケート等も一体的にやっていってくださいということだと思いますので、よろしくをお願いします。

4) マスタープラン参考資料案【資料4】、5) マスタープラン参考資料案の概要【資料5】

【羽藤副会長】

作業いただきましてありがとうございます。パーソントリップ調査がこの期間だけあったというだけでなく、今後も使っていけるというビジョンが示されていて、非常に良いと思いました。熊本都市圏のパーソントリップ調査が最終的にここまで分析結果ができたというのは、日本の中でも相当誇れる結果だと思います。それを担当したエンジニアが地元にいるということも含めて考えると、単にデータがあります、自治体で分析できますというだけでなく、モビリティセンターのようなものを具体的に作り、その中でデータの可視化や将来ビジョンの展示などを行い、そこに行けば色々なことができる、例えば、松山市であれば、アーバンデザインセンターを作り、その中でパーソントリップ調査のデータを高校生が使って課題を解き、かつA0入試に生かすといったことや、自分たちの街のビジョンを考えたりしています。ぜひ、熊本のポテンシャルを考えると、そういったことをやってほしいと思います。

その際、円山委員と下関北九州道路の話をしているのですが、全部この資料に書かれている事業費を足し合わせるとどれくらいになるかをChatGPTに聞いてみたところ、6000億円くらいという回答でした。ちょうど下関北九州道路と同じくらいだと思いつつも、それが過大なのか過少なのかと言うと、似たようなTSMCがあるフェニックスのような都市ではそれ以上の交通投資を行っていますので、そうした事例も含めて、パーソントリップ調査でこのようにまちのビジョンを共有できる、ということをやっていくことで、単に受け身で使ってくださいではなく、一歩二歩踏み込んだ形で展開していただくことを期待しています。

【事務局】

ご意見がありました通り、ご活用くださいとデータを展開するだけでなく、もっと踏み込んで、市町村でも活用できるよう、どのような工夫ができるかを今後検討し、その事例を全国にも展開していけるように検討を進めていきたいと考えております。

【溝上顧問】

羽藤副会長が松山の例をおっしゃいましたがぜひ、そういったセンターのようなものを、今後のモニ

タリングを行うところと一緒にして作ってしまえば良いと思います。

その際、少し費用はかかりますが、これだけのデータがあり、誰でも扱えるようにするのであれば、Tableauなどでビューアーを作ってもらい、「何々のクロス集計を出して」と指示すればすぐに出るようなシステム、誰でも取り扱えるようなビューアーを作成いただけると良いと思います。専門家に頼めばそれほど難しくありませんし、すでに集計されているデータをプログラミングするだけです。アクションプランの中の一つとして作っていただくと、小さな自治体も手軽に分析ができるのではないかと思います。

【西嶋代理】

エビデンスに基づく交通まちづくりを推進する必要がある中で、聞くところによると、熊本市ではEBPMの推進組織を衣替えして作るという話を昨日耳にしました。都市政策研究所を衣替えするとのこと。先日、新聞で公共交通戦略部が設置されるという記事も見ました。

先ほど話に出た公共交通の最大ボリュームの乗降客がいるサクラマチや通町筋の周辺では、現在、庁舎跡地周辺のまちづくりプランが検討されており、私は4回の委員会のうち3回を傍聴しましたが、こういった話が全く出てきません。庁舎と区役所に何百人ずつ人が来るので、その回遊性をどうするかという話ばかりです。鶴屋には毎日2万6000人が訪れ、サクラマチ熊本にはイベント広場も含めると4万人が訪れ、少し離れたアミュプラザにも4万4000人が毎日来ているのに対し、中央区役所と市役所に800人ずつ来る話がメインではないように感じます。

ですから、このようなデータがあるのなら、真っ先に、現在喫緊の課題として議論されている委員会等で横断的に使い、交通まちづくりに役立てていただかないと、せっかく皆さんが英知を絞り、危機を乗り越えて作ってこられたものが活用されないままになってしまいます。先ほどのモニタリングの話と重なりますが、これをぜひ様々な場面で横断的に使っていただきたいと強く思っております。ぜひよろしくをお願いします。

【円山委員】

今週の月曜日に県の渋滞対策協議会が国土交通省の事務所主催で開催され、後ほど和田委員よりご紹介いただきたいのですが、ETC2.0を活用した様々な渋滞対策の検討も行われています。パーソントリップ調査は非常に有益ですが、どうしても古くなってしまう部分もあるため、ETC2.0やその他の公共交通データも含め、多様なデータを活用していく体制が重要だと考えております。そうした取り組みが、西嶋代理がおっしゃったEBPMセンターや、羽藤副会長がおっしゃったモビリティセンター、あるいは溝上顧問からご指摘いただいた、誰もが使いやすいデータの仕組みに繋がっていくと思いますので、そういったことを検討していくことが重要かと思っております。

また、この参考資料は、パブリックコメント期間中にブラッシュアップしていったという進め方にも触れておきたいです。参考資料は分厚く作成に時間がかかるため、マスタープランの素案を先につくり、参考資料の作成は後回しにするという工夫がなされました。こうした蓄積は、ぜひ他の都市圏にも広めて行っていただきたいです。

幹事会では、熊本市以外の周辺市町村から参加いただいている幹事の委員の方々にも、多様なデータが活用できることをお伝えしています。熊本大学でも3年生の演習でパーソントリップ調査のデータ

を Excel で集計し、GIS で表示するといった取り組みを行っており、ノウハウを持ったエンジニアが着実に育ってきております。熊本の非常に大きな社会課題に対して地元大学としても貢献していきたいと考えております。

～議題（２）熊本都市圏総合交通計画協議会について【資料６】～

【吉岡委員】

２ページ目の協議会の名簿のところですが、今後アクションプランを策定していくという部分で、この委員に、交通事業者、JR と乗り合いバス事業者が入っているのですが、ぜひタクシー事業者の方も入ってご意見を聞いていただく方向性でお願いできないでしょうか。

といいますのも、乗り合いバス事業者が廃止した路線については、ダウンサイジングということで、乗り合いタクシー等でタクシー事業者さんが請け負っている部分もございます。そのような観点からもタクシー事業者さんのご意見も伺えるような状況を作っていただければと思っております。ご検討をお願いします。

【事務局】

次期アクションプランを作る際、新たにメンバーを選出時に、ご意見を踏まえて検討させていただければと思います。

【西嶋代理】

先ほど少し述べたことと重なる部分もありますが、供給・提供があるので、派生的需要が発生しています。例えばアミュプラザくまもとが開業から５年が経ち、現在、年間の来場者数が直近で 850 万人と発表されていまして。５年前はアミュプラザがなかったので、ゼロでした。マスタープランの 15 年の間にこのようなものができる、人の移動という巨大なものが発生します。逆にそれがなくなるとどうなるかということも、これからの時代はあるかもしれません。そういう意味では、交通事業者に入っていただくのも重要ですが、これから供給提供側の立場の方々、例えば経済同友会や商工会議所、開発や大型施設に関わるの方々、それから、先ほどお話し出していました住民もワーカーも使っていますので、ネットワークがありますが、それを派生させている根源もきちんと押さえて、この協議会の中で戦略を実現していくという姿に、発想を変えていただきたいと思います。この表は私から見ると旧来型なので、そのような発想に再編していただきたいというのが 1 つです。

それから、県民、市民、商業者、経済人にとっても重要なテーマですので、開かれた状況をこの協議会が作っていくということが重要だと思います。例えば、私は時々傍聴に伺ったり、パブリックコメントをしたりしますが、あるパブリックコメントは私 1 人でした。ある傍聴は、2 日前にしか分科会の日程が発表されませんでした。聞いたら、1 週間ぐらい前にしか日程を出さないということです。県民市民で関心を持っている人が傍聴しに行こうにも、勤めている人が昼間に 1 週間前に会議が開かれますと言われても、市民感覚ですとこれは来るなどと言っているのと同じです。もう少し、早く発表している部署もありますが、もっと県民市民に共有する話題、テーマであれば、最低 1 週間前に発表を行えばいいというのは非常に昭和的です。例えば YouTube で上手に編集して即時配信するなど、これからもっと県民市民の人たちや経済人が、この重要な問題を、昭和のやり方を脱却して、データも含めて理解で

きるような協議会の進め方に、運営方法も衣替えしていただく必要があると思います。そうしなければ、先ほど円山先生からネットの意見が上がってきましたが、ネットの中にもバッシングもありますが、きちんと考えていらっしゃる意見も多く上がってきています。そういうものを新しいテクノロジーで拾うためにも、そういったところを取り入れた新しい協議会にしていっていただきたいと思います。

【事務局】

大変貴重なご意見ありがとうございます。先ほど議論いただきましたモニタリング機関をどうするかという点もごさいますが、交通戦略の協議会についても、モニタリング機関との関係を今後どういう形で位置づけるか、その際どういう方々にご意見を拝聴するのが望ましいのかについては、今後検討を進めさせていただきたいと思っております。

協議会についても、ご意見いただいたように 1 週間前を目安に委員会の開催を周知しているところではありますが、今回パブリックコメントでも多くのご意見が寄せられ、関心の高さを改めて認識しているところですので、ご意見を踏まえて確実な情報提供に向けて今後検討していきたいと考えております。

【柿本会長】

情報の出し方と公開のあり方についてですが、先ほどの協議の中でもありましたように、県民市民のコミュニケーションは今後重要になってくると思います。理解が得られないと公共交通の利用もなかなか促進できないと思いますので、情報の出し方について、ご検討をお願いいたします。

【羽藤副会長】

協議会の設立とアクションプランの各実行計画を検討していくということで、これぜひ強力に進めていただきたいと思いました。

マスタープランの中にもありますように、様々な事業が計画の評価という意味でなされていますので、今後アクションプランという言葉からイメージされるのは、これらを都市計画決定して、事業計画として事業段階に上げていくこと、そのために具体のアクションを各関係者の間で緊密に取りながら作っていくことが一番重要だと思います。できるかどうかという意味合いにおいて、この中で少し欠けていると思っているのは、地域クラスターといった新しい産業都市圏を作っていくということです。国が TSMC への支援を行い、現政権が地域クラスター構想などを言っているのです、他の地域にはない都市圏を作り出そうとしている。そこに必要な投資がこれで、それを都市計画決定していく。フェニックスであればこういう投資をしてきた。宇都宮はこういう投資をしているが、都市圏の規模や産業の構造から考えると熊本の方がもっと可能性があるのではないかなどの横比較や、あるいは違う目線に向けて、熊本都市圏が持っている経済的なポテンシャル、新しい産業創造の可能性のようなものを結びつけ、ぜひ 1 つでも 2 つでも事業化していくという目線でやっていただきたい。もちろん財源の問題にも絡んできますが、それだけの投資を産業側にしているので、それと見合うインフラも投資をすることが今の日本の経済を発展させる上で取っている戦略です。従前の交通計画の中だけに閉じるのではなく、もう少し経済目線・産業目線でこれらの事業が非常に有効であるということを通じたコンセンサスとしていただくよう、円山委員にはお願いしたいと思った次第です。

【円山委員】

事業化に向けてということとも関連しますが、会議体の建て付けを改めて考えることも重要だと思っています。今、県知事と市長がトップ会談を定期的で開催されており、県の渋滞解消推進本部では知事がトップになる会議も開かれているところで、本当に素晴らしいことだと思います。しかし、首長が入る会議ではなかなか実質的な議論が難しいこともあると思いますので、その会議体の下部組織となる分野横断的な組織が重要だと思います。羽藤副会長にご指摘いただいた産業面も含めて考える組織や、アクションプランの会議体やモニタリング機関を位置づけていくことが重要ではないかと思います。今までのアクションプランの協議会はどう進めてきたのかと事務局に聞くと、毎回作業部会はメール審議だったようで、ほとんど機能していなかったと思われまます。本日いただいている良いご意見を参考にされながら、熊本河川国道事務所さんがされている渋滞対策協議会とも連携しながら、県と市と国が一体となって進めていくようなことをぜひお願いしたいと思います。

話題を変えて、私は今パーソントリップ調査に関する危機感をかなり強く抱いています。三大都市圏以外では、パーソントリップ(PT)調査をもう続けられなくなってしまうのではないかともあります。九州で実施した都市圏 PT 調査は、この 2023 年の熊本が最後の大規模な調査になってしまったということも危惧せざるを得ないと思っています。そうならないためにも、今回の経験を幅広く全国に発信することが重要です。具体的に言いますと、この協議会のホームページは、様々な情報が詰まっています。掲載を続けたくない資料もあるかもしれませんが、ぜひ今後の日本の PT 調査あるいは総合交通体系を考える上で貴重な資料ですので、協議会が閉じた後も何らかの形で公表を続けるようお願いしたいと思います。

進め方に関しても、先程申し上げた参考資料は後回しで作ることに加えて、目標達成型計画にする、アクティビティモデルの使い方に注意するなど、様々な議論をしてきました。これら実務上有用となる知見を行政とコンサルの担当者の頭の中だけにとどめておくのはもったいないので、暗黙知にするのではなく、何らかの形で公表していただきたいと思っています。行政とコンサルタントで、今回の 3 年間なり 4 年間の経験をまとめて、PT 調査に基づくマスタープランづくりは、こんな進め方をすると良いということをもとめていただきたいです。国交省の委員会や審議会で、県、市の担当者、あるいは担当のコンサルタントさんが意見を述べる機会があってもいいぐらいの経験ができていると思います。

【和田委員】

先ほど円山委員からもありました渋滞対策協議会について、今週月曜日開催し、国土交通省としても、県知事と市長のトップ会談などで県と市で取り組んでいるのですが、渋滞対策は国の知見も活かして、熊本地域の渋滞対策に取り組んでいきたいという思いを持っています。

実はパーソントリップを分析していただいて、我々もどんなアプローチでこういった分析の深みを増せるかということで今様々な取り組みをしています。円山委員からもご紹介ありました ETC2.0 に関して、朝、マイカー通勤で都心に流入してきている交通が、どの経路でどこから来ているかという OD をかなり詳細に分析しています。ただ、ETC2.0 だけだと OD の起点と終点のエリアが広いので、今、携帯電話の端末の移動データを携帯会社から提供いただき、10m メッシュほどの、渋滞に突入してきている車がどこのビルに行っているか、どこのマンションから出てきているかというところまで、特定がほ

ばできるような形まで分析ができています。

おそらく、パーソントリップ調査も分析してクロス集計し、仮定に基づいてこういう政策を打つということで今後も使えるとは思いますが、さらに加えて地図データの具体的な場所や、その経路、詳細な時間帯まで我々の ETC2.0 と携帯端末の位置情報の分析を掛け合わせることで、例えば、月曜日の記者会見でもマスコミの各社さんに言いましたが、合同庁舎に国家公務員が行く車が渋滞を引き起こしているところも分かっています。こういったことは合同庁舎を管理している九州財務局長や関係各省市の出先機関などに、我々国としても働きかけて、公共交通を利用することで渋滞も減らせますという話をしようと思っています。

そういったことが、データ、エビデンスベースで、具体的な改善策の提案を熊本市役所、熊本県にしています。場合によっては、バス事業者さんに、マイカー通勤している理由が近くにバス停がないからなので、バスの経路変えていただきたい、という提案もあると思いますし、場合によってはシェアサイクル事業者さんにバス停と居住区域までのラストワンマイルをつないでほしいという提案、もしくは、勤務地から最後の公共交通のバス停までつないでほしいなど、そういった、公共交通を利用する具体の、現地のどうしたらいいか、という提案までできるような分析をまだ途上ですがしていきたいと思っています。パーソントリップ調査も非常に貴重なデータだと思いますので、我々も作業部会や協議会のメンバーに入っていますので、ぜひ国としても得られた知見や分析の内容をできるだけオープンにした上で、県、市とも連携して取り組んでいきたいと思っています。熱意、思いの表明だけです。

【柿本会長】

いろいろなデータがございますので、今回パーソントリップ調査データ等も公開されていくのですが、いろんなデータが公開できる場所はお互い公開されながら相互利用していく方が、とてもいい今後の計画等ができていくと思うので、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

他ございませんか。よろしいでしょうか。他ご意見がないようでしたら、議題の方はこれで終了させていただきます。

ではこれで、予定されておりました議題は終了したのですが、冒頭に申しましたように今回で最後になりますので、このマスタープランをこの委員会で承認してよろしいでしょうかお諮りしたいと思います。

よろしいでしょうか。

はい。それでは特に大きな修正点はないということで、承認したいと思います。

以上で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。委員の皆様には会議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。それではこれ以降の進行につきましては事務局の方にお返しいたします。

以上