熊本都市圏総合交通戦略協議会　第１回協議会　議事

１　開催日時

令和８年（２０２６年）１０月７日（水）　１０：００～

２　開催場所

ホテル熊本テルサ３階　たい樹

３　出席者　出席者名簿参照（当日欠席者　熊本河川国道事務所、菊池市）

４　次第

１　開　会

２　挨　拶

３　議　題

（１）　熊本都市圏総合交通戦略協議会の規約　　【資料１】

（２）　次期アクションプランの策定方針　　【資料２】

４　閉　会

～議題（２）次期アクションプランの策定方針について～

【会長】

次期アクションプランの策定方針について、事務局より説明いただきました。ご意見・ご質問等いただきたいと思います。

【合志市　市長公室　松永技監（代理出席）】

２点質問させていただきます。１点目は、都市交通マスタープランおよびパーソントリップ調査をベースとした次期アクションプランだと認識していますが、パーソントリップ調査は人の動きを捉えることを主としたものであり、次期アクションプランにおける物流の観点が欠落しているのではないかと考えております。特にセミコンエリアの物流量が増加しており、パーソントリップ調査以外のデータについても、次期アクションプラン内での位置づけ・整理が必要になるのではないでしょうか。２点目として、「土地利用との連携」についてアクションプランと整合した観点なのかどうかが気になります。マスタープランにおいては「土地利用との連携」は都市計画上、重要だと認識しております。しかし、アクションプランでは「土地利用との連携」という観点は扱うにはやや大きく、アクションプランと都市構造を同時に扱うことは難しいのではないでしょうか。

【事務局】

パーソントリップ調査の活用に加え、その他の交通データの活用もふまえ、パーソントリップ調査と交通データを補完的に活用し、物流の評価にも取り組んでいきたいと思います。パーソントリップ調査では補えない交通データにも着目し、アクションプランの評価指標、数値目標を設定していければと思います。また、マスタープランで掲げた目標をベースとし、戦略目標を設定しております。そのため、現在行っている施策の収集についても、施策の実行可能性なども含めて、次回以降お伝えできればと考えております。

【合志市　市長公室　松永技監（代理出席）】

運輸局が全国の物流調査などを行っていたと思いますが、他にも、道路交通センサスの大型車など着目できるのではないでしょうか。また、TOD（公共交通指向型都市開発）とは空港アクセス鉄道に関するものを想定しているのでしょうか。

【事務局】

空港アクセス鉄道は、あくまで例示の一つだと認識しておりますが、今後の具体的な内容についても検討していきたいと思います。

【国土交通省九州運輸局　熊本運輸支局　平野首席運輸企画専門官】

次期アクションプランの策定方針については異論ありませんが、公共交通の立場から２点検討いただきたい点があります。１点目は p.６の現行アクションプランの振り返りについて、災害時の公共交通の運行継続に関する取組みを整理すると対応方針を示してあります。p.15 の仮の戦略目標では災害の激甚化・頻発化について戦略目標４（高規格道路を軸とした広域ネットワークの形成・強化）に結びつけられていますが、公共交通の運行継続については、戦略目標の中に見られないので、そちらについての考えをお聞かせください。

２点目は、評価指標・数値目標の考え方について、p.22 では事業と中間アウトカムの双方を鑑みて整理すると記載されています。公共交通の利用促進には、増便・増結による輸送力強化が必要だと考えていますが、その前提としての運転士の確保も重要なのではないでしょうか。数値目標の考え方として供給側のことも考えていただければと思います。あわせて、現在進められている施策収集についても、交通事業者の皆様とも話していただき、運転者の確保や運転計画・事業の見通しについても把握してほしいと思います。また、運輸支局としても運転士確保などに関する国の支援制度等についても事業者に情報提供を行っていきたいと思います。

【事務局】

１点目の災害に向けた公共交通の維持については、戦略目標２（誰もが安心・安全に移動できる地域公共交通の維持・確保）の観点から公共交通の維持確保についても検討したいと考えております。２点目のバス事業者等の運転士確保について、施策の収集だけではなく事業者へのヒアリングも行い、認識のすり合わせ・連携構築を進めていきたいと思います。

【熊本大学　円山教授】

合志市の委員の方および運輸局の委員の方からの意見はごもっともだと思いました。合志市の委員からの土地利用に関する意見について、私の意見を付け加えると、現在の熊本都市圏は他の地方都市圏に例がないほどの鉄道新設の動きがあり、具体的には空港アクセス鉄道の中間駅や菊陽新駅等の開発計画があります。その周辺の開発を進める際に TOD の考え方が重要になります。また、藤崎台球場の移転先の新野球場の立地を考える際にも公共交通との連携の視点が不可欠だと考えます。

土地利用に関しては都市計画マスタープラン等が本来の守備範囲ですが、熊本都市圏においても、公共交通が十分とはいえない市街化調整区域において地区計画や集落内開発の新規計画がされる場合が

あります。それらはなるべく減らしていく視点が大切で、交通と連携した土地利用については短期的な面でも関係者が意識していただくことが望まれます。以上のことから次期交通アクションプランへ「土地利用との連携」を記載しておくことには一定の意義があると考えます。

物流については、熊本都市圏特有の課題もあるので、書きぶりを修正しても良いかもしれません。p.12 の現在の資料では、物流需要の増加は、整理項目１（全国における交通課題・社会情勢の変化）の、全国における交通課題・社会情勢の変化に位置づけていますが、熊本都市圏は特に TSMC 関連の需要が増えているので、整理項目 3（熊本都市圏交通の現状及び固有プロジェクト・施策動向）にも位置づけられると思いますし、それに対応した戦略目標も記載できるかもしれません。例えば、p.14 の戦略目標 4（高規格道路を軸とした広域ネットワークの形成・強化）の中に「物流および広域観光を含めた」都市圏内外の円滑な移動や都市間連携を支える広域ネットワークと、記載することが可能だと思います。

パーソントリップ調査では、ご指摘のように物流や県外からの観光者のデータを十分には得られないので、必要なデータは他のソースを活用するか、もしくはデータがなくても、戦略検討の際に、きちんと考えていく視点が重要ではないかと考えています。さらに、運輸支局さんからご指摘いただいた供給の話も大変重要です。

今回の資料では、全体を通して計画の進め方・コンセプトについて大枠はまとまっていますが、次のステップが大変重要だと考えています。p. 7 に書いてありますが、具体的な施策・事業を「だれが、いつまでに、何をどのように」実行するのかを記載できるように、必要な調整を進めていってほしいと思います。公開の協議会での議論をふまえて、皆さんが納得できるようなものを示していくことが大切だと思っています。

なお、今回の戦略目標の整理の仕方で非常に良いなと思っているのは、p.14 の戦略目標１（基幹公共交通軸の強化による公共交通利用への転換促進）と戦略目標２（誰もが安心・安全に移動できる地域公共交通の維持・確保）を分けたというところです。この点はぜひ皆さま方にもご理解いただきたいので少し私なりの説明を加えたいと思います。

戦略目標１と２は、どちらも公共交通の利用者を増やすことのように理解されますが、これらの違いを解像度高く理解いただくことが、計画の実行性を高めるために重要だと思います。戦略目標１と２は主なターゲット層に違いがあります。戦略目標１は車を運転される方を主なターゲットとし、戦略目標２は車を運転されない方をターゲットとする考え方です。戦略目標２は、高齢者や高校生のように車を運転できない方に対しての施策なので、コミュニティ交通やデマンドタクシーの施策が対応します。一方で、戦略目標１は車を運転できる人に対し、少なくとも熊本のまちなかに移動するときには、できるだけ公共交通を使ってもらうように促す施策です。つまり、戦略目標１によって渋滞は減る可能性が考えられますが、一方で戦略目標２では必ずしも渋滞緩和につながるとは言えません。

また、国土交通省の今の補助制度等を前提とすると、戦略目標１の達成は容易ではなく、戦略目標２の方がまだやりやすいと、私は理解しています。戦略目標２は政治的なイシューになりやすく、交通空白に対して移動の足を確保せよという話で、予算を付けてＡＩデマンドタクシーや公共ライドシェアを導入できれば対応しやすいという側面があります。しかし、戦略目標１については、運転士不足の中で軸の公共交通の供給を増やすという、非常に難しい話に取り組まないといけません。

熊本が抱えている渋滞対策に対しては、この戦略目標１に強く取り組むべきで、それを戦略目標の一

番目においたのは非常に良いと思っています。難しいのですが、まずはその姿勢を示しているというのは良いと思います。戦略目標１の達成のためには、バスレーンの整備やバスの運行頻度の増加、市電の輸送力増強などをしないといけないので、簡単ではないですが、是非がんばっていただきたい。それが、熊本都市圏ならではの取り組むべき内容と考えています。

色々とコメントを申し上げましたが、修正意見としては物流や観光の文言を p.14 のあたりに入れたら良いのではないかということになります。

【事務局】

ご意見の通り、広域交通、物流、観光の点についてもしっかり盛り込んでいきたいと考えております。

【熊本高専　橋本准教授】

マスタープランからアクションプランに繋げていく中で、実効性のある計画とするべきだと認識しています。そのような視点に立つと、様々な施策を交通管理者などが進めてきたのは事実だと思いますが、そのような中でも、渋滞などの公共問題が改善したという実感は湧きにくい状態にあると思います。政治の問題だけではなく、社会情勢も変わってきており、思うようにアウトプット、アウトカムに繋げていけないところもあったと思います。次の計画でも、施策を進めていくだけでは、成果が見えにくいような状況に陥る可能性があることを懸念しております。p. 9 に次期アクションプランの検討フロー及びスケジュール案が整理してありますが、前提として、計画・目標と、それらを実現するための施策を議論し、作り上げていくことが重要だと考えています。今ある施策から計画・目標を合わせるのではなく、本来なら目標、計画から、交通管理者・道路管理者などとも協議の上、施策を考案するようなものがあるべき姿であると認識しております。p. ２に他の計画との連携が書いてありますが、アクションプランに掲載しなくても、他の計画の中で施策は実行されていきます。そのため、何のためのアクションプランなのかということを意識することが重要であると考え、他の計画との連携により、より効果が発現できるものとしてパッケージ化し、その上でアクションプランに記載することが重要なのではないでしょうか。他の計画があるなかでも、優先順位をつけて、施策を進めていくという共通認識が必要だと認識しております。11 月に骨子作成を予定されていますが、施策を集めて終わりにならないように、何のためのアクションプランなのかを意識して取り組むことが重要だと思います。

【事務局】

ご意見の通り、施策の収集を関連計画から行っていますが、戦略目標からどのような施策が必要かも考えていきたいと思います。現行のアクションプランを振り返りつつ作成していくので、そのあたりも踏まえたいと思います。

以上