

Zoom質問への回答

データを肴に熊本の交通を考える会

～「車1割削減、渋滞半減、公共交通2倍」をめざし世界に学ぼう～

2024/02/09 開催：<https://kuma-traffic-202402.peatix.com/view>

幹線交通・鉄軌道

[鉄軌道を活かした階層的交通網・乗換抵抗](#)

[バスと鉄軌道](#)

[単線で高頻度な鉄道](#)

[LRT/BRT推し](#)

[熊本市電の連節車のスペック](#)

[バスレーン](#)

バスのサービス改善・利用促進・事業形態

[無料デーの運賃収受](#)

[お酒と公共交通](#)

[バスでは座りたい](#)

[バス会社の統合](#)

車の抑制

[車の抑制策](#)

[街中から車排除](#)

[保有台数と走行距離](#)

[鶴屋渋滞の解消](#)

[自動車損保にできること](#)

公共交通への公的投資に向けて

[公共交通への投資対効果](#)

[収益事業・公共投資、道路財源](#)

[自動車の外部費用・公共交通への投資の根拠](#)

[熊本で「渋滞解消」に注力している理由](#)

「運転手不足」解消に向けて

[「運転手不足」問題≒お金の話](#)

[運転手の賃金](#)

[必要な人件費の規模](#)

都市圏政策の実現へ

[議会の巻き込み](#)

[首長の巻き込み](#)

[郊外自治体の巻き込み](#)

他都市の状況

[国内での公共交通による渋滞削減の成功事例](#)

[牧村さんの海外事例紹介への感嘆](#)

[那覇も渋滞がひどい](#)

青文字が、太田からの回答です。

段落毎に質問者は別々です。

幹線交通・鉄軌道

鉄軌道を活かした階層的交通網・乗換抵抗

熊本の市電もJRも電鉄も低コスト増での利便向上策が膨大にあります。幹は鉄軌道、枝葉バスの公共交通体系を作りたいものです。

そうですね。

ただし、様々な乗換抵抗（物理的な移動負担、待ち時間、遅延リスク、運賃、分かりづらさ）を無視した、机上の運行効率だけ考えた支線分離の押しつけは、利用者の逸走を招く可能性があります。

また長距離バスを、短距離フィーダーに転換する模様替えは、短期的には減益の可能性が高く、事業者としてそのリスクを取れないがために、今まで進まなかったという背景があります。

これらの課題を解決する、公も関与したビジネススキームを模索する必要があります。

富山ライトレールは平行する路線バス廃止(バス路線の途中区間が路面電車になってので2回の乗り換えが発生)や富山競輪の送迎バス廃止などで富山ライトレールへ利用者を強制的に誘導しています。

バスと鉄軌道

バスは増便に応じて経費が直接比例するのに対して、鉄道は設備保守費は増便に比例しないので、バスより低コストに増便できてしかるべきです。

2019年より自動車の長さが25mまで認められたので二重連節バスの走行が可能になりました。走行距離当たりの費用は路面電車は路線バスの数倍かかります。それ故海外では路面電車の規格は二重連節バスより25m以上になっていて実際の量産車両は30mを超えています。また日本での比較でLRTで車両が揃えられた富山ライトレールと同じ長さの連節バスではLRTは連節バスの1.2倍のCO2を出しています。動画は海外の二重連節電気バス(定員200人)です。

<https://transports.public.lu/fr/mobilite/mobilite-active/velo.html>

連節のLRVとバスのスペック差は決定的では無いと考えます。

一般に、軌道はバスに比べ定時性・シンボル性・継続性が高いと見なされています。

一方で日本のBRTは、本格的な事例が乏しい、公的にサービスレベルを保証されていない、2000年代の日本でのLRTブームの頃には世界的にもBRTが成熟していなかった、などの背景もあり、そのポテンシャルが過小評価されてきた経緯があるように思います。

路線網における親和性に加え、そうしたスペックに表れない市民のイメージも考慮して、適切な交通モードを選べば良いと考えます。

単線で高頻度な鉄道

大船の湘南モノレールは単線で7.5分おきです。3分45秒おきに対向列車と行違います。

<https://gendai.media/articles/43316>

まさに豊肥本線がめざすサービスレベルですね！

ただ豊肥本線は、湘南モノレールのようにはじめから頻度を考慮して退避施設が計画されたわけではないので、多少の待ち時間のオーバーヘッドか、突き詰めるなら駅構内を延長した部分複線化なども必要になる気がします。JRの詳細な運転情報が無いので正確にはわかりませんが。

LRT/BRT推し

LRTやBRTで専用道にする機運を日本でもぜひ進めて欲しいです

LRT含めて、欧米のまねすればいいだけなのに、トータルの損得を計算できてないんだよね。TDM実証実験の国交省委員やったんたせけれども、後退してしまった。当時は道路局長が大石さんとかで、低床路面電車入れるために、同構造令を変えたんだけどね。

宇都宮市も西側大通りの一部をトランジットモール化すると最近明言してました。LRTと歩行者だけが歩く街が日本でも見れるようになるのかと楽しみにしてます。

LRT/BRTは非常に大事な幹線軸のツールだと思います。

ただ、LRTばかりを推す勢力がある一方で、都市公共交通政策全体としてはむしろ後退してきた20年の歴史も学ぶ必要があります。LRT/BRTにこだわりすぎず、既存鉄道・既存バスの活用、運賃策、情報策、車抑制など、効率や実現性の高い施策に取り組むべきと考えます。

熊本市電の連節車のスペック

熊本市は日本で初めて低床路面電車を入れたのが1997年なんだけれど、チマチマやりすぎてませんかね。宇都宮どころか、全部5連接40m級に入れ替えたらいよいよ。

今の計画では30mですね。法規や施設の制約があるので、何がベストかは私にはわかりません。まずは、9年で利用者7%増・収支維持というような目標ではなく、渋滞解消など社会課題解決に向けたバックキャストでの刷新の目標設定・計画を立て直すところからだと考えます。

バスレーン

金沢のバス専用レーンですが、残念ながらせっかく整備されたレーンも歩行者待ちの左折車や路駐によって機能不全に陥ることが多いです。

利用者としてはもうちょっと路線バスがスイスイ走る（ような気分になる）環境であればいいなと感じます。

熊本の中心部も似たようなものです。

リムジンの遅延区間と書いた中心部は、バスレーンがありながら遅れます。

信号、一般車の車線削減など、交通管理により改善する可能性があるかと踏んでいます。

バスのサービス改善・利用促進・事業形態

無料デーの運賃收受

路線バスに普段乗らない方がバスに乗ろうとすると、乗り間違いや運賃支払いなどでトラブルが多く発生しそう（運転手さんの負担も大きそう）、というのが観光地で路線バスを案内しているときの感想です。

熊本市の無料デーではどんなトラブルがあって、それをどう解決していけばいいのでしょうか？

無料デーはICカード持参者に限定すればいいのですよ。あくまでキャンペーンとしてやればいい。

宇都宮LRT開業当初の現金支払いを巡るトラブルを見ると、ICカードの所持を公共交通の利用体験に対する障壁とすると本来アプローチしたい自家用車を日常利用する客層との不一致が起こりそうな気がします。いかがでしょうか。

これまでの無料デーや100円の日は、単日だったために手間を考慮し整理券・現金カウントでしたが、今回の「バス・電車100円ウィーク」ではある程度期間もあるので、運賃機器にデータを設定しICに対応しました。

また、良くも悪くも何度も似たようなことをやっているの、乗務員側も、利用者側も慣れてきた気がします。

くまもんICカードを入れた際にICカードをばら撒かなかったのはもったいなかったです。地銀の代理戦争と化し、くまもんIC/nimoca/SUGOCAに分裂してしまったのも残念です。そうした各都市の反省も宇都宮では活かして、小中高生への配布などをしたのでしょうか。

お酒と公共交通

花の金曜日の無料デーってやったら、金曜日の晩の飲み客拡大になるんでないかな。それで最終バスは増便とかすると、経済効果が高いよ。「飲める街!」というコンセプトをもっと出して欲しいね。

そうですね。ただ飲まない私が言っても説得力が無いので、どなたかお願いします。

バスでは座りたい

バスは着席と立席でかなり快適性が違うので、通勤バスが観光バス仕様で全員着席できるのであれば、バスに魅力を感じる人も増えるのではないのでしょうか？バスで立つのは電車のそれ以上に苦痛です。

そうですね、立って乗る際の快適性は 通常の鉄道 > 路面電車 > バス だと思います。事業評価や各種分析の際にも、着席・立席それぞれでの快適性や実質的な定員を考慮する方がよいでしょう。

熊本市の公共交通グランドデザイン（初版）のサービスレベル目標では、着席を前提としていて、その点でも素晴らしいと思いました。それが第2版で消滅してしまったのが残念です。

営利事業として半ばエリア独占的に運営すると、詰め込むのが（少なくとも短期的には）利益最大化となり、社会的には過小供給となります。そのうえ人口減少・モータリゼーションフェーズでは、減便を繰り返す負のスパイラルに陥りがちです。混雑緩和のためにも、行政によるサービスレベルの規定や、その実現に必要な公費が必要と考えます。

バス会社の統合

福岡の西鉄バスのように、バス会社を完全に統合して欲しいです。会社によって風土が異なるのは、乗客として異なるのは困ります。

共同経営推進室ができた時には万歳しましたが、もっともっと踏み込んで欲しいです。

熊本はバス会社乱立の弊害が多いです。

複数社がバラバラな運営をしていることの弊害が多いのはその通りだと考えます。国交省の制度でもあるため大げさに共同「経営」と名乗っていますが、実態としては緩やかな事業者間協調組織です。

ただし、一社に統合するのがベストとは言い切れません。独占的バス会社が、旧態依然としたサービスを提供し続けている都市もたくさんあります。

また、独占的な西鉄や宮崎交通がバスの時刻表やバスロケのデータ（GTFS）をオープンにしている一方、複数事業者が比較的平穏に共存している熊本・大分・佐賀や、バス事業者間の諍いが激しい岡山の方がオープンデータ化が進んでいる、といった面もあります。

今日少しご紹介したソウルのように、利用者からは一元的なサービスに見えるように行政が事業主体となりつつ、運行は民間会社に委託し価格や品質を複数年入札で競わせる、というような官民それぞれの利点を活かした事業形態も各国で導入されています。

熊本市のまちなかループバス・東バイパスライナーなどはそれに近い委託と認識していますし、各都市のコミュニティバスも同様です。（廃止の方向ですが）

熊本市を中心に、共同経営の次の形態の検討を2023年4月から検討していますが、その経過や見通しが10ヶ月経っても示されていない、といった政策の密室性も課題と考えます。

車の抑制

車の抑制策

素晴らしいキャッチフレーズ、実現を期待してます！そのためには、クルマ移動よりも公共交通移動の方が速くて便利にしたいところですが、クルマを強制的に減らすわけにはいかないのが、クルマ移動のサービス水準を下げるなど、反発を食らいそうなこともやっていく必要がありますが、どのような施策をお考えでしょうか？

基本は公共交通に公的投資をして便利にすることだと思います。一方で、駐車場の規制・課金、中心部の車線規制など、車側の政策も必要です。ただし、車を使う人がマジョリティであり続けることには変わりはありません。車を使い続ける人にもメリットのある渋滞削減をしつつ、ガソリン税的な形で外部不経済を負担していただく、という選択ができる状態にする必要があると思います。

「駐車場の規制・課金、中心部の車線規制」といった、一見クルマをイジめる施策が、実は「車を使い続ける人にもメリットのある渋滞削減」だということを理解してもらうことが重要になりそうですね！

あとはバランス、順番の問題ですね。公共交通ファースト

（補足：バランスをイメージで言うと、公共交通（+徒歩自転車策）7割、車抑制策3割。順番としては、使える公共交通を作って選べる状態にしたうえで、車側の抑制策を作っていく。ここを間違えると、使える選択肢も無いのに、ベキ論で無理を強いるわけで、車利用者から反発を招いて当然です）

それから財源。増税ではなく、道路整備費から回す。

（補足：増税よりもまずは行政出費の中でのリバランス、とりわけ同じ交通分野の中でのリバランスから始めるのが、納税者の納得感が高いように思います。連続立体交差事業などと同じように渋滞対策費と考えれば説明がつくはず。費用対効果でいえば、道路が1.0を出すのに苦労しているのに対し、現状の公共交通は今日紹介したように4~5倍の試算になりました。滋賀県の交通税は、そういった議論なしで増税の話になっているので、こじれているようにも見えます。）

そういった総合交通政策を行政に期待しています。

街中から車排除

思い切って街中に車を入れない

将来的にはありえるかもしれませんが、ただし車を持つ人が多い現状では、かなり尖った、店側も市民側も合意を得づらい方策と思います。All or Nothingではないので、段階的に、筋の良さそうな策から実行していけば良いと考えます。

保有台数と走行距離

2台目需要は走行距離が短めだから、走行量を1割減らすには、台数ベースではもうちょっとがんばる必要ありますか？

おっしゃる通りですね。稼働率、走行距離も下げたいですね。

ただ、稼働率はどの世帯・所有パターンでも7割程度だった気がします。実は1台でも2台でも稼働率はあまり変わらないかもしれません。通勤が車でなくなると、ガクッと落ちますから。

鶴屋渋滞の解消

街中に住む者としては、例えば鶴屋渋滞(鶴屋の駐車場に入るための待機列が水道町交差点の道路をふさぐ光景)を解消するために、バス事業者と鶴屋には協力して欲しいです。

ほんとその通りですね。駐車場対策の最初に鶴屋には手を付けたいですね。

もはやいっそ、水道町の西側への直進を1車線に減らして、バスレーンをひとつずらして、一番左側の車線を鶴屋に買ってもらおう、というような方法もあるかもしれません。。

自動車損保にできること

自動車保険を減らしたい損害保険会社として、できる施策は何でしょうか？

渋滞する道路の事故リスクは高いです。道路ごとの事故リスクを精査し、走行距離・走行経路に応じた保険料を設定するという方法はあるかもしれません。そこまでいかななくても、渋滞が少なく低事故リスクな道路にカーナビで誘導する、といった施策が考えられます。実際、前職のナビタイムでは、高速道路会社と連携した事故リスク回避ルート案内を私が導入しましたし、損保会社とも似たような取組をやっていました。

公共交通への公的投資に向けて

公共交通への投資対効果

米国公共交通協会が公共交通への投資は5倍のリターンとしたレポートを出しています。

ぜひ海外の例の資料を貼ってください！

<https://www.apta.com/research-technical-resources/>

<https://www.apta.com/research-technical-resources/economic-impact-of-public-transit/>

ルクセンブルグ政府の作ったサイトから。

交通手段別の1人当たり道路占有面積と外部費用、外部利益が書かれています。

<https://transports.public.lu/fr/mobilite/mobilite-active/velo.html>

5倍のリターンがあれば十分すぎますよね。公共交通のメリット・全体最適をどうやって県民・市民に伝えるかがポイントですかね。

そうですね。ただ熊本の場合は、まだ政策や交通事業計画にすらそうした数字が使われておらず、小粒策が並んでいる状態ですので、まずは政策の打ち出しに向けて行政・政治・事業者に働きかけつつ、じわじわ市民にも伝えていこうと思います。来年度、シンポジウムを開きたいとバス共同経営とは話しています。

収益事業or公共投資、道路財源

赤字という言葉は収益事業の概念

同じに比べると道路投資は100%赤字

道路は公共投資ですよ？

公共交通は運輸収入で半分以上を取り戻せる優秀な公共投資

道路には、ガソリン税など以外に、一般財源も入れているので、その意味でも「赤字」かもかもしれませんね。

ガソリン税や軽油引取税、自動車税や重量税など自動車関連諸税(消費税を除く)と道路整備費用はほぼ均衡しています。自動車から集めた税金をプールして道路に使っているようなものです。

少なくとも15年くらい前までは、自動車関連諸税は道路整備費用の約60%でした。道路の資金の流れは特に地方が複雑怪奇で、その後は追えていません。その後の公共事業抑制により100%になったのでしょうか？ データソースをご教示願えませんか。

国交省の道路統計年報によると、道路・都市計画街路事業費は6.8兆円（2020年度）

<https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-data/tokei-nen/2022/nenpo05.html>

自工会によると自動車関係諸税は8.8兆円（2022年度）

消費税をなぜ2.8兆円というのはおかしい気がしますが、消費税を一旦除いたあと二重課税分載せると6.5兆円。

<https://www.jama.or.jp/operation/tax/outline/index.html>

あとは、車の外部不経済分を、車利用者が負担しきっているか、という論点もあるかと思いません。

人件費も収益事業の言葉です。公共投資では「雇用」と「所得」です。

そうですね。ただしどちらが正解というわけでもなく、「雇用・所得」だからと無尽蔵に使って良いわけでもないと考えます。ハード整備は公共投資として奨励、公共交通運行は収益事業として抑制、と極端な見方により公金配分の意思決定が歪んでいるのが問題と捉えています。

渋滞解消事業なら連続立体化と同様な道路財源利用ができそうなんですけどねえ。ねえ、、、

そうですね。公共交通への投資が渋滞解消の手段になるとみなされても、行政事業＝ハード整備という行政内論理がネックになります。「サブスク」「クラウド」「保有よりも利用」などの考えが定着しつつある現代において、もはやその縛りを市民が支持しているとも思えないので、きちんとイシュー化して解きほぐす必要があると考えます。

また、事業者側も、公的投資を受けるにふさわしい存在であることを、価値の定量化、情報公開による透明性の担保、など様々な形で示していく必要があると考えます。

赤字黒字というけれど、電車バスがなくなり、高校生が通えなくなると、最終的には大きな人口減になる。過度な自動車依存社会の結果だとすれば、これこそ大赤字なんではないかな。適正な公共交通分担率を設定するのが一番。

そうですね。

自動車の外部費用・公共交通への投資の根拠

自動車のコストというと、宇沢先生の『自動車の社会的費用』（1974）がありますね

そうした古典的名著や今日のデータに基づく様々な提言がどうすれば行政の施策に反映されるかが問題です。

自動車保有コスト、事故、運転時間、排ガス、道路占有、運動不足の健康被害、自動車のコストを明示して比較する事からかな

特に欧州の公共交通に関する議論としては、シェンゲン協定の実施によって生まれた移民との経済格差により全員が車を持っていた社会が崩れたこと、メトロポリスにおける環境意識の高まりが建築のムーブメントとして存在したことの2点が相当に影響したと考えています。この辺りを市民活動や外圧でサポートする必要があると認識しています

海外のことをいくら行政に言っても国や一部の意識高い自治体はともかく、自治体レベルではかけ離れすぎてピンと来ないです。出羽守です。

JALが客室乗務員出身の女性を社長にしたのはまさにブランド価値のため。交通へのコミットメントが投資の基準になれば企業は動くのではないのでしょうか？

今回示した増便・乗継運賃の渋滞解消への効果推計は端緒の取組です。
それだけでも、バス共同経営推進室と一緒に熊本市の都市建設局の局長以下と2時間たっぷり説明・討議をするなど、新たな動きが生まれました。
これまで鉄道建設以外の公共交通分野は、投資価値の説明を放棄しすぎです。なぜ私が今頃このレベルのことを手探りしているのか、驚くばかりです。道路分野を見習い、官学連携して方法論を固めていく必要があります。そうした方法が普及していけば、財政部局、政治、企業、市民に対する説明力も格段に上がっていくものと思います。

熊本で「渋滞解消」に注力している理由

渋滞に振ってるのは道路利用者から財源転用の合意形成を取るためでは？

- はい、それはあります。その他、以下の理由があります。
- ・見るからに渋滞が都市課題として顕著、解決策が見える
 - ・市民の切迫感が非常に高く、関心やリソースを集めやすい
 - ・多様な価値観がある「まちづくり」に比べ、定量的に説明しやすい
 - ・健康増進に比べて、直接的に効果が及ぶ
 - ・個人へのメリットが無い環境負荷低減に比べ、自分事
 - ・太田の得意、趣向

また、私は公共交通事業者ではなく、公共交通の拡大が目的でもないの、信号、情報提供、時差出勤などにより渋滞が緩和するのであれば、あわせて取り組みます。

「運転手不足」解消に向けて

「運転手不足」問題⇨お金の話

太田さん、運転士がおらんのですよ...

はじめまして。確かに、運転士がトラックに転職するなどして足りないという話はどの地方でもよく聞きますね。

バスの運行経費に対して人件費は2/3近くかかっていますし、今までは経費節減=人件費削減に繋がっていたとも思います。

例えば今の1.5倍や2倍まで賃上げを行った場合、どれだけ運転士へ応募してくれる人が増えるか気になります。

こんばんは。

>今までは経費節減=人件費削減

これと労働環境改善に尽きますね。賃上げには財源の確保が必要ですが、1.5~2倍となると交通事業者の体力では程遠い。もはや1割増でも厳しい状況です。

太田さんもおっしゃっていますが、赤字補填だけでなく、公共交通にきちんと投資してほしいものです。

本編で述べたとおり、給与と休日の増加、その分の人件費の増額は、現状維持のためにも必要ですし、増便に必要な人員を集めるならより一層必要と考えます。

その他、ピーク時の人を集めやすくする勤務形態の多様化、逆にピーク分散による要員の平準化など、普通免許で運転可能なジャンボタクシーへの委託など、様々な方法を組み合わせる必要があると考えます。

運転手の賃金

バス・電車運転手の賃金改善、労働環境の改善が、できないものかと思ってます。

必須ですね！ 3割人件費を増やして、休日増、賃金増に充てたいです。

ロスのバス運転手の時給

<https://www.metro.net/about/careers/busoperator/>

ありがとうございます。

時給24.48ドル！ 驚きです。

バス運転士に対して全国設定の特定最低賃金を設定して、ガソリンの二重課税分を当てられれば。（特定最低賃金を時給1500円として総額約1000億円）

参考例

<https://www.mhlw.go.jp/www2/topics/seido/kijunkyoku/minimum/minimum-20.htm>

ありがとうございます！

二重課税分は、補助金として交付するイメージでしょうか。

農免道路のスキームと同じですね、可能性あるかもしれない

はいそうです。路線バスは他の移動手段に置き換えられない面としての公共交通なので残す必要があります。バス運転士の不足の原因が低い時給なので平均並みにするために二重課税分を使います。

最低賃金保証は賛成です。

同じ国交省でも、公共工事設計業務では、運転手の労務単価が定められていますよね（運転手（特殊）23,979円、運転手一般：21,859円など）

<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001587029.pdf>

バス業界の労働組合などがこういったものを求めていかないのも残念です。

財源としてガソリン税の二重課税分が適当かは、別問題という認識です。そもそも一般財源なわけですし。

必要な人件費の規模

公共交通（の利用者？）2倍というインパクトのある数字に慄くとともに勇気づけられました。ところで私の住む地域では、渋滞の激しい通勤時間帯や休日にあってはバスも鉄道も（定員ではなく、気分的に）これ以上乗れないくらいに混雑していると感じます。これは熊本でも同じであると仮定した上で、公共交通による通勤者を増やすためにはどれだけの増発が必要で、運転手やバックオフィスの方々などの資源がどれだけ必要になるのでしょうか。

バスに関しては、経費が年間65億程度だったかと記憶しています。（事後注：桜町BTを通る路線で約61億）

まずは30億程度は増やして、人件費と増便に充てたいところです。

熊本市の一般財源が3700億なので、鉄道も含めて1%の運行費投資がまずは目安かと考えています。ただしこれは課題解決からのバックキャストで出てきた数字ではなく、財政的・社会的に受け入れられそうな肌感、といったところです。

ちなみに熊本市長とのディスカッションの際にも、ドイツでは3%などの数字をお話したところ、市長から「1%」という目安が出てきました。

まず数年先までの短期的なことを考えると、増便のための増員だけでなく、いま働いている方々にバス事業に残ってもらうための方策も合わせて必要になるのかなあと感じました。
お返事くださいますとありがとうございます。

わかりづらかったですが、「人件費と増便に充てたい」と書いた「人件費」の方は、給与アップと休日増などに充てるという意味でした。
また、運転手に事務職の給与水準も合わせている面があるので、運転手の給料が上がれば、事務職で頭脳労働者も少しは雇いやすくなるのではないかと。

都市圏政策の実現へ

議会の巻き込み

岡山ではいまや、市議会議員に呼びかける運動を10年以上やっていて、毎回市議会を傍聴している。公共交通の予算を増やせという質問が出ている。熊本の無料デーも、RACDA瓦版記事から質問が出て、今や岡山市の無料デーは代表的政策になってきた。
市議会という仕組みは、もっと使ってもいい。

この場に議員先生がいない、ということに、問題が凝縮されている気がしております。

今日、議員の現地参加が無いのは、ひとえに私の無茶なスケジュール上の都合です。2日前から声をかけ始めましたが、知事選関係の重要な集まりがあったようでして。それでも、SNSでの拡散や、秘書さんのオンライン参加などのご協力をいただいています。
本編でしっかり紹介しそびれましたが、青年会議所のマニフェスト検証会、合志市の勉強会を通じて、若手を中心に関心を持ってくださる議員が少しずつ増えてきています。この調子で続けていきます。

政治・市民との対話の場

熊本青年会議所 ローカルマニフェスト検証会

メンバーの南部県議からの呼びかけで
渋滞解消をテーマに講演

市議や政治・経済に関心の高い層に
届けることができた



合志市の移動を考える勉強会

地元ラジオでコメンテーターをして
いるライブ配信&交通市民運動家？
(斉場さん)と勉強会を企画

県議・市議・周辺市議の約8名と
知事選候補の前副知事が参加
市民参加者からの意見も活発に出た



75

首長の巻き込み

各地で地方議員は声をあげているのですがなかなか行政の予算配分は動きがたいです。やはり
トップの意識が変わらないと。

熊本市の大西市長については、この研究PJの当初より応援していただいています。「車1割削減、渋滞半減」がマニフェストに載りましたし、折々に連絡も取っています。ただし、そのビジョンと政策がリンクしていないのも事実です。それがなぜなのか？ 合志市の勉強会の質疑にて考察しています。

Q) 質問。熊本市の今の市長は、交通政策に比較的理解があると思っていたのですが、なぜ停滞しているのでしょうか。要因として考えられることを、ぜひお教えてください。

太田) 私もまだ説明できていませんが、気づいたことはあります。

・実際に交通部局から出てくる政策は、「渋滞解消」からのバックキャストではなく、できることや流行言葉の積み上げ型。もう少し胆力と専門性を期待したい。だがそれで首長決裁や議会が通ってしまうのも……

・交通部局が財政、道路、警察などを巻き込めておらず、すぐ負けてしまう。現場の理論武装も、トップダウンでの部署横断タスクフォースも必要ではないか？

・マニフェスト等にも書いてあることが多いなど、「全部大事」状態になり、優先度がつかないのではないかと。例：都市高速も公共交通も造る 人気稼業の宿命でしょうか。

・周辺市町村も含めた都市圏交通を決める場が無い(今後の都市交通マスタープランには期待したい)

<https://cyber-train.main.jp/wp/wp-content/uploads/2024/01/20240113QA.pdf>

熊本県の蒲島知事や、郊外市町の首長は、正直これまで都市交通政策に力を入れてこなかったとみえています。市町村→県→国に大型道路整備を陳情していく、という20世紀の交通政策が続いています。ただしTSMC進出でにわかに危機感が高まっています、豊肥本線への菊陽町内新駅設置、肥後大津駅北口の整備などの政策が打ち出されてきています。

知事選においても交通問題への関心は高く、合志市への勉強会には木村候補が出席され、幸山候補も今回の勉強会広報を通じてXでフォローいただきました。引き続き巻き込んでいこうと思います。

郊外自治体の巻き込み

例えば熊本市で市長が市内交通の改善しようとしても、その車の発地である合志市が足並みを揃えないと難しいと思います。

郊外市、ポイントの一つですね。

合志市、菊陽町、大津町などは、これまでほぼ最低限のサービスレベルのコミュニティバス政策＝高齢者の生活の足の確保の政策ばかりでした。現役世代も含めて車から公共交通に転換するに足る高いサービスレベルを張るという都市交通的な視点は皆無でした。

まずは都市交通に目を向けてもらうために、斉場さんの企画により合志市で勉強会を行いました。その影響もあってか、ほぼ決まりかけていた地域公共交通計画の数値目標が以下のように土壇場で変わりました。

- ・ コミバスの利用者数目標（横ばい） ➡ 一般路線バス・鉄道も含む利用者数目標（増加）
- ・ 年1回の公共交通利用者数の増加（現状7割） ➡ 週1回以上の公共交通利用者数の増加（現状約5%）

また西園さんの発表にあったように、昨年セミコンノーマイカーデーの実証を行った気運を受けて、今年度は大津町とホンダが実証運行を始め、セミコン以上に継続の意思が高まっています。

加えてやはり、中心市である熊本市と、都市交通戦略の元締めである熊本県がリーダーシップを持って、都市圏政策をまとめていく必要があるのではと考えます。水源涵養政策のように、主たる受益者である中心市が、郊外市よりも多く財政負担をするといった方法もあるのでは、といった意見も出てきています。

他都市の状況

国内での公共交通による渋滞削減の成功事例

黒字にならない公共交通に税金投入で補填して、渋滞緩和が上手くいっている自治体の成功事例があれば教えてください。

これという事例は近年あまりないです。LRTが有名な富山なども、車依存を劇的に解消できたわけではありません。宇都宮のLRT沿いは、線としては可能性があると思います。都市圏としては熊本が先駆者になればと思います。

ただ100年前の日本では、首都圏や近畿圏が、世界に冠たる公共交通中心の超巨大都市として成長したわけですね。私鉄中心・人口拡大中という点で現代とは異なりますが。そうした原点に立ち戻る意味でもあると思います。

牧村さんの海外事例紹介への感嘆

シアトルすごいですね〜・・・

ドライバーの労働環境にも取り組むバリ。

ヒエラルキーっていうスライドがちらっと見えて、運輸についても気になりますね！

排出ガスについて各企業取り組んでますが通勤まで入れたstage3に至っている企業は日本ではまだ少ない

那覇も渋滞がひどい

熊本の渋滞は政令市ワーストワンとのことですが、市では那覇がワーストワンと思います。その那覇に来て参加しています。沖縄中南部人口密度は熊本を上回ります。そこに鉄軌道がゆいレールの17kmのみなので、いくら道路整備しても渋滞して当然です。表を貼付けたように沖縄中南部で120万人です。熊本の1.2倍の面積に1.6倍の人口です。熊本より貧弱な鉄軌道、超不便かつ高額なバス。起きる結果は明々白々です。17年間、関係の皆様へゆいレールと路線バスの具体的な利便向上策を提案して回り、ようやく動き始めました。

はい、沖縄はもっとひどいですね。日本で一番ひどいと思います。那覇市の人口はさほど多くはないですが、周辺市を含めた都市圏人口は数十万後半でしたかね？（補足：那覇雇用都市圏は83万,2015） 加えて人口密度が非常に高いので、政令市と同等レベルの都市圏だと思います。

沖縄の話は後程個別に！