

熊本県の交通施策等に関する要望書

常日頃から路線バス事業に関しまして、深いご理解とご支援を頂いておりますことを心から感謝申し上げます。

便利で持続可能なサービスを提供するため、2020年より路線バス事業者5社による共同経営推進室の設置と全国初の共同経営計画を策定し、その後も共通定期や市内中心部の均一運賃区間を実現することができました。

しかしながら、乗務員不足の影響もあり運行頻度は減少を続けており、結果的に自動車の移動が増え、熊本都市圏における交通渋滞は悪化している状況です。

〔実車走行キロ 熊本地震前 2015年：約3,250万km 2022年：約2,400万km〕
〔交通手段分担率（1973→2023年）：自動車35%⇒67%、公共交通14%→5%〕

日本は急速に人口減少と少子高齢化が進行しており、国立社会保障・人口問題研究所の予測によると、2056年までに総人口は約1億人を下回る見込みで、2040年には65歳以上の高齢者人口は約35%に達するとされています。このような人口動態の変化は、自動車の運転が困難になる高齢者の増加を意味し、公共交通機関の利用が一層重要となります。高齢者にとっても、安全かつ便利な移動手段の提供は必要不可欠です。

また、環境問題においても交通渋滞は大気汚染の主要な原因の一つであり、環境省のデータによれば、道路交通による二酸化炭素排出量は国内総排出量の約20%を占めています。公共交通機関の利用を促進することで、自動車の利用を減少させ、二酸化炭素排出量の削減が期待できます。例えば、バス1台が満員の乗客を運ぶことで、約40台の自家用車の走行を代替できるため、交通渋滞緩和にもつながります。さらに、EV等非化石燃料バス導入や電車の導入により、環境負荷の一層の低減が可能です。

経済活動にも悪影響を及ぼし、熊本都市圏連絡道路経済効果等検討会のデータによると、交通渋滞により年間約2,890億円の経済損失が発生していると推定されています。公共交通の充実により、通勤時間の短縮、生産性の向上、物流の効率化が期待でき、経済的なメリットも大きいです。

熊本はインバウンド観光も考慮に入れる必要があります。2019年には約3,180万人の外国人観光客が訪日し、これらの観光客の多くは公共交通機関を利用して移動します。充実した公共交通ネットワークは、観光客の移動を円滑にし、地域経済の活性化に寄与します。例えば、京都や福岡のような観光都市では、公共

交通機関の利用率が高く、その利便性が観光客に好評です。

他国の渋滞対策の成功例も参考になります。例えば、スウェーデンのストックホルムでは、交通渋滞税と公共交通の充実を組み合わせた対策により、交通量が約20%減少し、渋滞が大幅に緩和されました。また、シンガポールも同様の取り組みを行い、交通渋滞の解消に成功しています。これらの事例は、公共交通の充実と都市計画の連動が交通渋滞対策として効果的であることを示しています。

人口減少と少子高齢化、環境問題、経済損失、インバウンド観光を考慮すると、道路の拡大だけではなく、公共交通の充実が不可欠であることが明らかです。車1割削減すれば公共交通利用が2倍に増え渋滞が半減するデータもございます。よって、自動車流入量を減らすために公共交通を充実し過度な自動車利用から他の交通手段に転換を促す取組は、熊本都市圏の渋滞解消に向け有用な施策かつ、今後の日本のロールモデルになると考えております。私たちは、これらに挑戦するために、より包括的で効果的な交通政策の必要性を強く感じております。具体的には以下の点について、ご一考を賜りたく存じます。

記

(目標) 「めざせ車1割削減、渋滞半減、公共交通2倍」

(1) 公共交通利用促進

インセンティブ施策、制度の創設、さらには、行政が率先するエコ通勤の取組等、公共交通利用促進施策の実施を要望します。

- ・自動車の利用から公共交通への行動変容を促すため、サブスク等の政策的割引運賃の実施と当該施策のプロモーションにおける支援
- ・企業への通勤車削減奨励金の創設
- ・公共交通の沿線へ住居を誘導する住宅支援制度
- ・熊本市内中心部における、ウォークブルシティを目指した車両流入規制
- ・バス事業者、行政、企業が一体となったノーマイカーデーの実施

(2) サービスレベルの強化

都市圏において運行頻度が減少し続けている現状からシフトチェンジするため、県主導により交通機能の拡充を進めていく事を要望します。

- ・電鉄御代志駅～セミコン～豊肥線原水駅のルートにおいて自動車より速達性・定時性が高い大量輸送システム（BRT）の検討
- ・セミコンテクノパークにおける、セミコン通勤バス以外の新規路線設定

- ・豊肥線の強化とそれに伴う、並行バス路線から駅からのフィーダー系統への再編
- ・その他新設路線の開設や既存路線の増便を促す支援策の実施
- ・乗務員の給料水準を県内平均まで引き上げるための支援

(3) バスレーン設置拡大や交通結節点の整備

路線バスの速達性向上を目指し、バスレーン拡大や、乗換抵抗をなくすための交通結節点における乗換拠点やパークアンドライド整備を早期に要望します。

<既存路線>

地点	要望
産業道路	バス専用レーン導入による、定時制・速達化の向上
県庁通り	バス専用レーン導入による、定時制・速達化の向上
浄行寺～子飼橋	バス専用レーン導入による、定時制・速達化の向上
熊本駅周辺	駅舎含めたサイン、情報提供の充実
上熊本駅周辺	駅舎含めたサイン、情報提供の充実、バス・市電・電鉄電車との結節強化
新水前寺周辺	高架下のバス停新設、駅舎含めたサイン、情報提供の充実
南熊本駅周辺	JR、バス乗り継ぎ拠点整備による路線バス再編
健軍電停周辺	市電、バス乗り継ぎ拠点整備による路線バス再編
その他幹線 8 軸沿線	パークアンドライド駐車場や駐輪場の整備

<新規路線>

地点	要望
県道 30 号大津植木線	新規路線導入に合わせたバス専用レーン導入

(4) EV バスや自動運転の推進

環境対策の促進を図るため、EV 等非化石燃料バス車両の導入や充電設備・変電設備などのインフラ整備の支援について要望します。また、運転手が必要な自動運転車両の実現化に向けた取組を要望します。

(5) 体制の強化

上記の施策の具体的な計画や鉄道・バス・市電・タクシーなど交通事業者の人材確保・処遇改善等の課題解決を進めるため、持続可能な公共交通の経営体である官民連携での「交通連合」実現に向けた支援を要望します。

以上