

1 はじめに

2013年度の技術研究発表会のテーマである、地球環境保全、超高齢化社会等に対応した「安心と活力を維持強化するまち」を実現するためには、コンパクトで機能的な都市に転換していかなければならないが、わが国の多くの都市は、未だ高度経済成長の流れに乗った拡大・拡散型の都市づくりを引きずっており、まず、この「まちづくりのパラダイム」そのものを大きくシフトしていく必要がある。このためには、都市全体でまちづくりの将来方向を共有するとともに、その実現に向けた取り組みを着実に推進するための制度設計が重要になる。その上で、ICTなどの先端技術を活用し効果的に取り組んでいく、このような手順になると考えている。

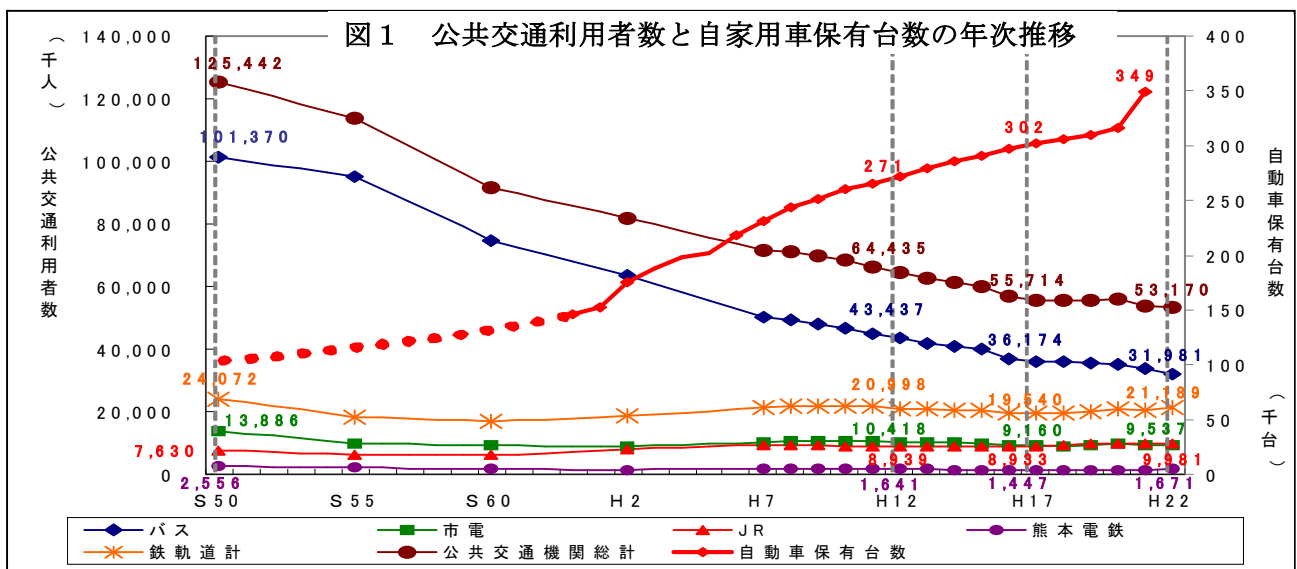
このようなことから、本文は直接的な技術研究論文と異質ではあるが、現在熊本市が進めている「公共交通を基軸とした熊本型コンパクトシティ」について、進め方を含め紹介させて頂きたい。

2 公共交通の現状

熊本市をはじめ、地方都市の多くは鉄軌道があまり発達していないため、公共交通ネットワークはバスを中心に形成されている。本市においても、バス停から300メートル以内の圏域で全人口の8割をカバーするなど、バス路線網はそれなりに充実している。

このような中、近年のモータリゼーションの急速な進展と、郊外への市域拡大や大型商業施設の立地などにより、市民の日常の移動手段は自家用車が多数を占めるようになり、分担率でいえば自家用車が全体の約6割を占め、公共交通の利用は2割をきっている状況にある。

これに伴い、表1で示すとおり公共交通機関の利用者数は年々減少を続けており、利用者の総数(茶色の折線)は、ピークであった昭和50年代に比べ約3割程度までに落ち込んでいる。特に、バス利用者(青色の折線)の落ち込みは著しく、この10年間に限っても約30%減少している。その一方で、市電やJRなどの鉄軌道(オレンジ色の折線)の利用者数は、近年は減少傾向に歯止めがかかり、ほぼ横ばいか微増で推移している。これは、LRTなど鉄軌道が、定時性が高くわかりやすいということが、利用者から一定の支持を得ている証であろう。



2 公共交通グランドデザインの公表

熊本市では、本年3月に、概ね10年後の本市公共交通ネットワークの将来像を描いた「熊本市公共交通グランドデザイン」を発表した。このグランドデザインでは、これまでの公共交通施策の

評価や、人口減少、超高齢化社会の到来、さらには地球規模の環境問題への対応などを踏まえ、「参画と協働で築く公共交通を基軸とした多核連携のまちづくり」をテーマに掲げたところである。

本市が2008年に実施した将来人口推計では2010年ごろをピークと予想していたが、2011年の九州新幹線鹿児島ルート全線開業や、2012年4月の政令指定都市移行効果などもあり、現在まで、わずかながら人口は増加している。しかしながら、いずれ、本市も人口減少時代に到来する。また、全国平均より低いものの本市の高齢化率は現在21%を超えており、特に、2009年以降、後期高齢者と呼ばれる75歳以上の高齢者数が65歳から74歳までの前期高齢者数を上回るなど、急速に高齢化が進行している。

加えて、人口のみならず世帯構造も大きく変化しており、特に、高齢者のみのいわゆる老老世帯や高齢者の単独世帯が加速度的に増加することが予想されている。つまり、買い物や通院などの日常生活を営む上で、自家用車で移動できず、また、家族の送迎もままならない、いわゆる交通弱者と呼ばれる高齢者が増加することとなる。

そこで、日常生活に必要な機能を有する地域を中心としてコンパクトなまちづくりを進めるとともに、これまで以上に公共交通の維持・充実を進めていかなければならないことから、将来のめざす都市の姿として、買い物や通院等、日常生活に必要な機能を有する市内15の地域拠点と、商業、業務など高度な都市機能が集積する中心市街地とを、鉄軌道など利便性の高い公共交通で結ぶとともに、これらの地域拠点への住まい誘導などを進めていくことで、多核連携型のコンパクトシティを実現し、加えて、市西南部の農村地域など、現在でも公共交通の利便性が悪い地域において、今後、より人口減少や高齢化が進むことが予想されていることから、これらの地域を中心に日常生活に最低限必要な移動を公共交通で確保できるよう、その環境整備にも取り組んでいくこととした。

そして、これらの施策の推進には、行政はもとより、地域住民や事業者が、自らの役割を認識し、連携して取り組んでいくことが必要であり、この目指すべき将来像を「熊本市公共交通グランドデザイン」として描き公表していくことで、全市的な認識の共有を図った。

図2 熊本市公共交通グランドデザイン



また、今回策定したグランドデザインでは、次の3つの柱で公共交通のネットワークを形成していくこととしている。

(1) 中心市街地と地域拠点を結ぶ基幹公共交通

中心市街地と15の地域拠点を結ぶ8つの軸を「基幹公共交通軸」と位置づけ、鉄軌道を中心に、輸送力・速達性・定時性などの機能向上と、交通機関間の連携を強化する。

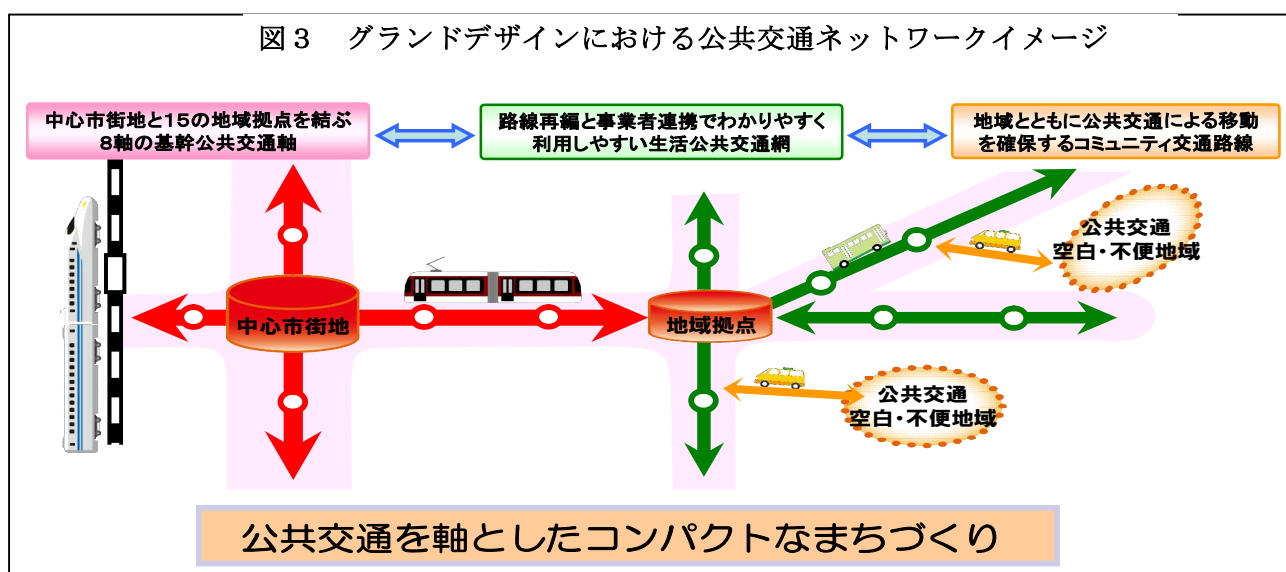
(2) わかりやすく利用しやすい生活公共交通

基幹公共交通を補完する路線をわかりやすく利用しやすいバスでネットワークするため、バス事業者（5社）が相互に連携し、通勤通学、通院などニーズに合わせた効率的な路線やダイヤ編成を行い、利用者の利便性向上を図る。

(3) 地域の移動を確保するコミュニティ交通

地域住民と協働し、これまで採算性の面などから路線バス等が対応していない、いわゆる「公共交通空白地域」や「公共交通不便地域」について、新たなコミュニティ交通の導入を進める

図3 グランドデザインにおける公共交通ネットワークイメージ



3 公共交通再生元年の取り組み

このグランドデザインを実現していくためには、市民、事業者、行政の連携・協力が不可欠であることは言うまでもないが、息の長い取り組みが必要であることから、本市にとって記念すべき政令指定都市元年である2012年を、本市の公共交通にとっても新たな展開を図る「公共交通再生元年」と位置づけ、今後の公共交通の維持・充実に向けた施策展開を効果的に進めるため、「熊本市公共交通基本条例」など、基本的なルール の 制定や制度設計に着手した。

基本条例は翌2013年4月に公布・施行したが、前文で「公共交通を基軸とした多核連携のまちづくりの推進」と、「日常生活や社会生活を営む上で必要な移動をする権利、いわゆる移動権の理念を尊重」を基本理念として掲げ、公共交通の維持・充実に全市あげて協働で取り組むため、市民、事業者、行政のそれぞれの責務などや基本施策等を条文に盛り込み、今後の事業展開を担保した。

加えて、条例制定と平行して、ネットワークの3つの柱ごとに、基幹公共交通では実態や基本施策等の調査・検討、バスが中心となる生活交通網ではバス路線網再編プログラムの策定、コミュニティ交通では、対象地域の選定、運行方法、地域や行政の役割分担等の制度構築などに取り組んだ。

4 公共交通基本条例と今後の施策展開

公共交通基本条例では、第7条から第9条まで公共交通施策に関する基本的施策について規定しており、今後の主な施策との関係を整理すると次のとおりとなる。

(1) 公共交通ネットワーク強化(条例第7条)

①基幹公共交通の機能強化

- ・ J R 新駅の設置(2016年春開業予定)
- ・ 交通センターバスターミナルの再整備(2018～2020年頃)
- ・ 幹線バス路線への急行バスの導入検討(2013年から社会実験の開始)

②わかりやすく効率的なバス路線網の構築

- ・ 熊本都市バスを中心とした民間バス4社の共同運行体制の確立(2018年度目標)
- ・ バスロケーション、ICカード等、ダイヤ編成システム等のICT導入

③基幹公共交通を中心とした公共交通機関の相互連携

- ・ J R 熊本駅前広場におけるサブバスターミナルの整備(2018～2020年頃)
- ・ 鉄軌道とバスとの結節強化

(2) 公共交通の利用促進(条例第8条)

①公共交通の走行環境及び利用環境の改善

- ・ 幹線バス路線でのバス優先レーンの導入検討(社会実験の結果を反映)
- ・ バス運行の円滑化に向けた交差点の整備(道路整備プログラムの改定)
- ・ 時刻表・路線図の統一(2012年から一部導入、順次拡大)
- ・ 乗換拠点等の環境改善(バス停等の改善、電停のバリアフリー化)
- ・ バスロケーション、ICカード等、ダイヤ編成システム等のICT導入(再掲)

②自家用車や自転車と公共交通との乗換利便性の向上

- ・ J R 駅、郊外型大型商業施設等でのパークアンドライド、サイクルアンドライドの推進

③公共交通事業者等が行う利用促進策に対する支援

- ・ ICT導入、環境保全、バリアフリーなど対応したバス購入等、新たな補助制度の創設

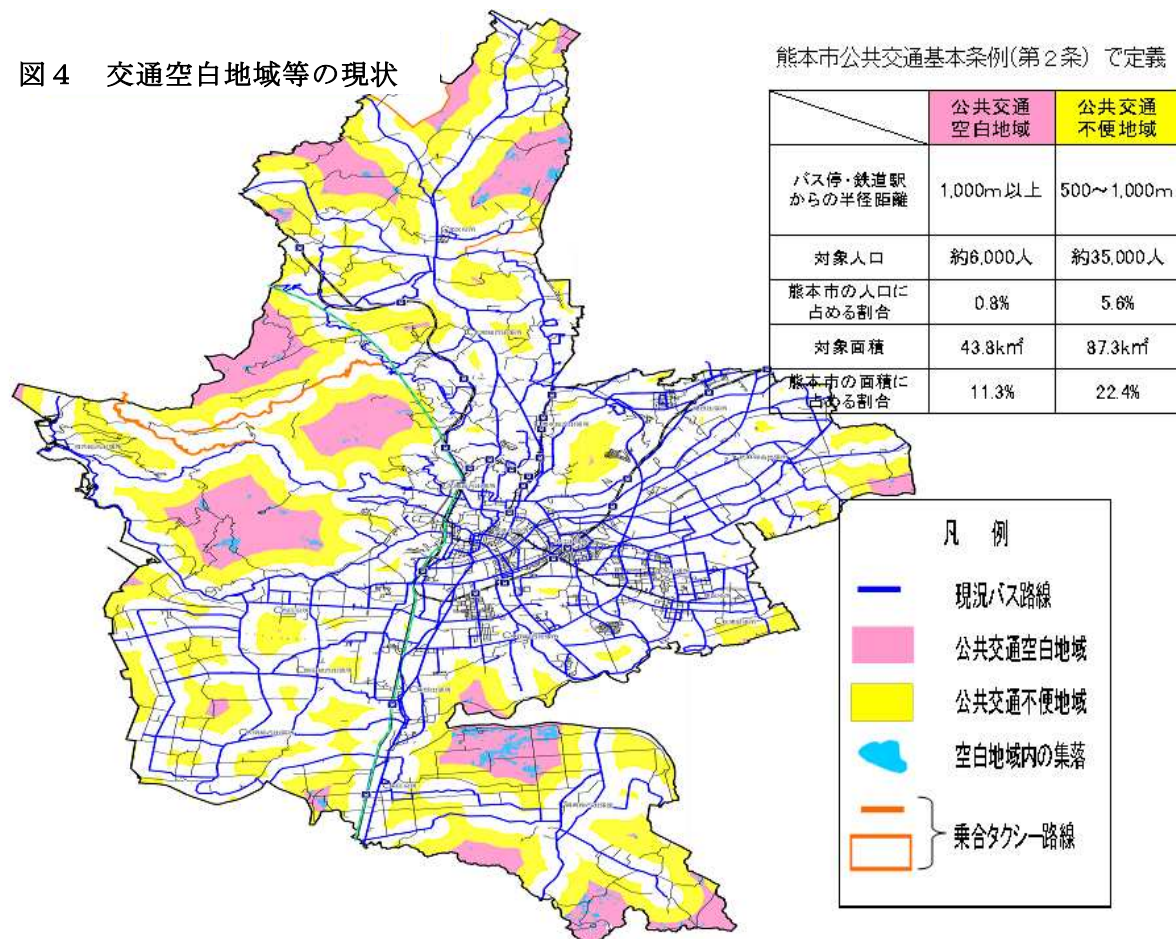
(3) 公共交通空白地域及び不便地域等への対応

(条例第9条、地域の定義は条例第2条で規定)

①公共交通空白地域→行政主体でデマンドタクシー導入(14路線新設)

②公共交通不便地域→地域主体の取り組みを行政が支援(収支の70%を限度に赤字補填)

図4 交通空白地域等の現状



6 まとめ

冒頭記載したとおり、本論文ではあえて技術を活用する前段としての制度設計を中心に紹介してきたが、本年度から本格的な公共交通の再生に取り組む中で、効率的で効果的な施策展開を図るためにICT等をはじめとした先端技術活用の必要性を実感しているところである。

その一例を紹介すると、本市のバス路線の約90%が中心部に位置するバスターミナルを発着点としており、また、民間バス事業者3社と熊本市交通局がそれぞれ運行しているため、市中心部でのバスの数珠繋ぎ運転が日常茶飯事的に見られ、この解消が長年の課題となっていた。

そこで本市では、これらの課題解消と、交通局の赤字解消及び民間事業者の経営安定を図るため、2005年から交通局バス路線の一部を民間に委譲しており、特に、2009年度からは営業所単位での委譲を行い、2014年度までには全路線を民間に委譲する。これに対し、民間事業者側も交通局からのバス路線移譲の受け皿会社として「熊本都市バス株式会社」を共同出資で立ち上げるとともに、利便性が高くしかも効率的なバス路線網全体の再編に取り組んでいくこととし、本年3月には市と事業者で協力し2018年度を目標とするバス路線網再編プログラムを策定した。

本プログラムに基づき、試行的に一部競合路線のダイヤ改善を行っており、これによりダイヤのラウンド化(平均化)と運行本数の削減、つまりサービス水準の維持と運行効率化が実現されたが、この作業においては、事業者間でシステムが異なるため全てを手作業でやらざるを得なかった。このようなことから、今後の再編作業を円滑に進めていくため、ICカードやバスロケなどとダイヤ編成や利用者の検索システム等が一体となったICTを導入するとともに、併せてバス事業者の共同利用体制を構築していきたいと考えており、市としても新たな補助制度の創設を検討している。

今後とも本市では、ランドデザインで描く「熊本型コンパクトシティ」の形成に向け、市民、事業者との協働の下、公共交通の維持活性化に向けたさまざまな制度やプログラムに基づく施策や事業を先端技術やノウハウを活用しながら、効率的かつ効果的に展開していく。

図5 バス路線網再編に向けた取組み事例

