

政令市熊本の交通体系と中心市街地の再デザイン

みぞかみ しょうし
溝上 章志

はじめに

未曾有の被害をもたらした東日本大震災の翌日の2011年3月12日、祝賀行事はすべて中止となったものの、熊本市民にとって長年の夢であった九州新幹線が全線開業した。また、2012年4月1日には熊本市はこれも長年の悲願であった政令指定都市に移行した。この1年の間に市政上、歴史に残る2つの大きなインパクトがあった。博多-熊本間の新幹線利用者は在来線時に比較して37%増の896万人となり、熊本城や城彩苑といった市内の観光地では関西弁の観光客が増えている。新幹線の全線開業で乗客の減少が予測されていた熊本-博多間の高速バス「ひのくに号」も利用者数は増加しており、交流人口は明らかに増加しているようにみえる。

このようななか、政令市の実現に尽力し、3期目に入った現市政では、そのマニフェストともいえる「挑戦元年アクションプラン」のなかで「1. 熊本の再デザインに取り組みます」として、以下の3つの再デザインに取り組みようとしている。1つは市役所の再デザイン、2つ目は交通体系の再デザイン、3つ目は中心市街地の再デザインである。ここでは、交通体系と中心市街地の再デザインについて、筆者が行ってきた学術的な検討の成果を元に、市の委員会や関連協議会で提案されたり、庁内で検討されたりしている施策について紹介する。詳細については、前者は文献(1)を、後者は文献(2)などを参照されたい。

1. 熊本市圏のバス路線網の再デザイン

(1) 乗合バスの需要と経営の状況

激減するバス利用者と経営悪化

交通体系の再デザインのうちでも、熊本市が特に精力的に取り組んでいるのが「誰でも利用できる公共交通網の整備」である。熊本市と周辺の3市9町1村で構成される熊本市圏の人口は100万人を超える。2009年3月時点では、熊本市圏のバスサービスは熊本市営バスと3民間事業者により提供されていたが、その路線網は、都心に位置する交通センターを中心に放射状に形成されており、環状路線や乗り継ぎ拠点からの端末路線はほとんど無い。また、都心部や幹線道路では事業者相互に路線の重複が生じて客の争奪を行うなどの競争も行われてきた。さらに、需要の多いエリアを熊本市営バスが運行しているなど、路線網やサービス水準に解決すべき多くの課題があった。1日の利用者は約9万7,000人であるが、この数は1985年の約半分であり、この10年間に3割も減少している。その結果、収支率は約76%となり、このままでは事業の存続さえも困難な状況になってきたことをすべての民間事業者が共通に認識してきた。一方で、熊本市交通事業は多額の累積欠損

額を抱え、市の一般会計からのバス事業に対する繰出金は年間10億円にもおよんでおり、2009年度中に経営健全化計画を策定することが義務付けられるなど、公営バス事業の必要性の可否さえも問われる状況になっていた。

官民協働によるバス路線再編計画の検討

今後、熊本市圏のバス輸送サービスをどのように提供し、かつ運営していくかといった判断が民間事業者と熊本市の双方に求められていたなか、2003年に九州で2番目の規模を持つ九州産産が産業再生機構の支援を受けざるを得ない経営状況に陥った。これが決定打の一つともなって、熊本市もバス事業者も今後の都市圏バス輸送をどのようにするかを協働で検討しようという合意に至る。その手始めに、2004年から08年にかけて、熊本市は民間事業者と競合する8路線を市営から民間に移譲した。さらには、2009年4月には民間3社の共同出資による「熊本市バス株式会社」を設立し、市営バスの7路線22系統の全面的移譲を受けて運行を開始するとともに、同年6月には熊本市長が2016年4月までに市営バスを廃止する方針を表明した。