

交通まちづくり研究会 第2回モビリティデザイン研究WS in 熊本 2010.01.08-09@熊本大学工学部まちなか工房

2010年1月8日（金）：学生モビリティデザインワークショップ

2010年1月9日（土）：交通まちづくりの現場視察と公開WS

09:05-11:30 熊本の交通まちづくり事例の見学

上乃裏通り界隈散策→藤崎宮前→バースト24パーキングバスにて熊電LRT化計画予定路線→バースト24駐車場→桜町花畑町再開発予定地区→桜ノ馬場→くまもと安心移動ナビ→二の丸駐車場→西大手門→頼当御門→熊本城本丸御殿 などを視察

14:05-15:35 熊本のモビリティデザイン事例の紹介

- 1) くまもと安心移動ナビプロジェクト（熊本県情報企画課 増永博和）
- 2) 都心外縁部の駐車場間連絡パーキングバス（バースト24 松木靖彦）
- 3) 上乃裏通り路上公園 Park on the Road 地域景観づくり事業（熊本大学 星野裕司）
- 4) 熊本市におけるバス交通のあり方検討（熊本市交通計画課 鶴田主税）

2020.01.12@東京大学工学部14号館141教室

交通まちづくり研究会発足10周年記念フォーラム

交通まちづくりの未来へ

熊本の交通まちづくり

熊本大学大学院先端科学研究部

溝上 章志

くまもと安心移動ナビプロジェクト

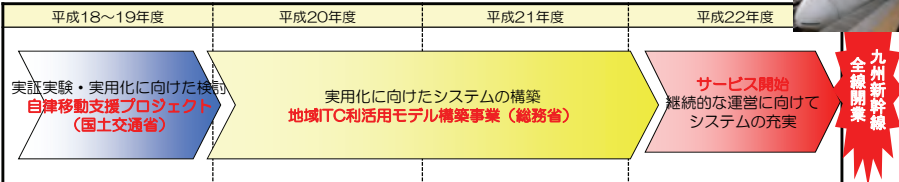
くまもと観光・交通・特産品案内システム 「Kタッチナビ」

熊本県では23年春の九州新幹線全線開業に向け、おサイフケータイをタッチする簡単な操作で、観光地までの行き方（時刻・運賃・乗り場等）や県特産品・名産品、街歩きコースを紹介する新しい総合案内システム

【本県がシステムを構築する背景】

- ①九州新幹線全線開業効果を最大限発揮するため、熊本の様々な魅力ある情報（観光・公共施設・商店街等）を積極的に発信
- ②熊本駅周辺整備や市中心部再開発等にともない、公共交通機関の乗り場等が移設されることから、わかりやすい公共交通案内
- ③ユニバーサル社会実現のための社会インフラとして期待

※スケジュール



熊本県情報企画課（当時）増永博和氏 資料より

くまもと観光・交通・特産品案内システム 「Kタッチナビ」のコンテンツ



熊本県情報企画課（当時）増永博和氏 資料より

くまもと観光・交通・特産品案内システム 「Kタッチナビ」の先進性とその後

Kタッチナビの先進性・モデル性

- 「FeliCa対応携帯電話」と「街角・電停・バス停等に設置したFeliCaリーダー／ライター搭載のタッチパネル」を活用
- 複数の交通手段別（バス・電車・タクシー・徒歩等）の行き方案内、5社統合のバス時刻表の表示を行うシステムは全国的にも始めて取り組
- 様々な観光地、商店街、交通拠点等における情報提供システムとして応用、展開が可能な、汎用性、モデル性が高いシステム構築

熊本県情報企画課（当時）増永博和氏 資料より

あれっ？これ、MaaSじゃんネ！

コンテンツの更新作業、システムの維持経費の中断により **消滅**

都心外縁部の駐車場間連絡パーキングバス

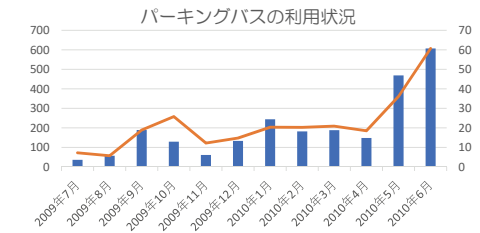
バス24 無料シャトルバス 好評運行中!
「パーキングバス」
便利で安心、お得なバス24が
もっと便利になりました。
バス24各店に駐車して、
「パーキングバス」に乗って街中をらくらく移動。
お買い物に、ビジネスにご利用ください。
土、日、祝日運行!
(平日10時～午後7時)

パーキングバス運行ルート(1時間1本運行)

時刻表
1 熊本中央バス
2 駅前バス
3 PARCOパーキング
4 本通駅前バス
5 ぽーくまーり
6 熊本プレス
7 駅前バス
8 熊本中央バス

100円 クルマごとエスコート
Parking バス24
24h 年中運行

- 店舗概要（2009.12現在）
 - ・フリンジ部立体駐車場の管理運営
 - ・収容台数（約3,000台）
- 熊本市中心市街地活性化協議会地域部会への参画
- 駐車場間連絡パーキングバス
 - ・土・日・祝日運行
 - ・午前10時～午後6時
 - ・1周約55分



あれっ？これってフリンジ駐車政策じゃんネ！

民間では経費（人件費）を賄えず、**休止**

上乃裏通り路上公園 Park on the Road 地域景観づくり事業

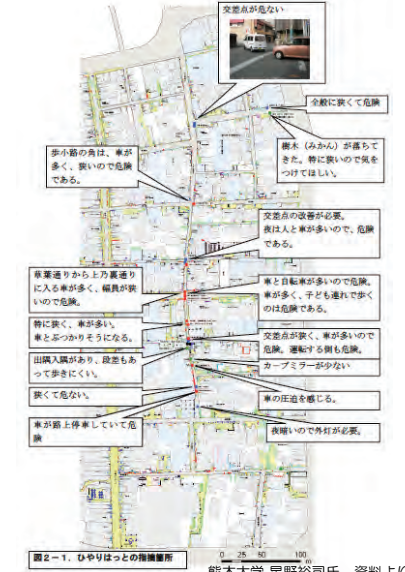
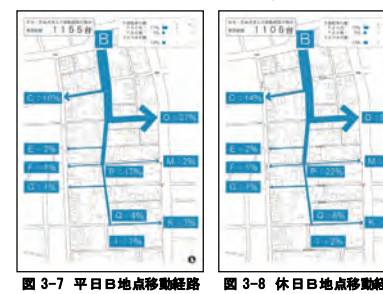
地域資源を発掘し地域活動と連携させた巡回活動創出への取り組み（熊本県熊本市）

地域景観づくり緊急支援事業 提案書（様式0）

取組① 上乃裏地区

- 取組のねらい
 - 熊本市において「景観計画」を策定中である。熊本城400周年、新幹線開業を契機に様々な試みが行われている。ソフト、ハードを含めた地域資源の連携、強化が求められている。景観計画と様々な試みの連携は、必要かつ大変有効である（図）
 - 地域を限定した二つの取組みと中心市街地を網羅した取組みを提案。個別の試みと全体計画を連携させ、景観計画などを具体化する。
- 取組① 路上公園「Park on the Road」の社会実験に向けた基礎実験
 - 現状：景観、民衆を使った魅力あるまちなが形成されつつある。商店が限在し、歩行者や自動車が混在している（写真）
 - 将来像：「Park on the Road」＝まちながと融合した歩道空間の創出。自動車交通を排他または抑制する必要がある。
 - 取組み：歩道空間の確保、写真コンテストの実施、住民とのWS、交通実態調査、協定的な交通社会実験の実施。これより、新設店舗の立地や車両等の誘導へつなげていく。
- 取組② 旧城下町地区に現存する400棟の町屋の活用に向けた景観学習
 - 現状：熊本城の築城当時の町屋が残る約100haの旧城下町である。老朽化や住民の高齢化により空き店舗化が進む（写真）
 - 将来像：地域で町屋を保全し、まちづくり活動や行政の連携を高める。町屋の活用を推進し、回遊性を高めるコンテンツを提案する。
 - 取組み：「町屋WS」の開催、「町屋体験学習」の開催。これより、町屋の有効活用、滞在時間の増加を目指す。
- 取組③ 熊本市中心部における「歩道の回遊性」とくく人の回遊の視察学習
 - 現状：新幹線開業を契機とするいくつかの再開発が計画中である。再開発計画や交差点等の連携を図り、回遊性向上が必要である。スペースシンタックス（SS）の手法を用いて、回遊性や公共空間の繋がりを分析する。
 - 将来像：回遊性や公共空間の繋がりを分析する（図）。エリアの可視化を行い、他の歩道等との関係を分析する（図）
 - 取組み：市街地の空間的繋がりの可視化においてSS手法を活用する。効果：空間的繋がりの可視化から、熊本市街地が目指す姿を構想。熊本大学 星野裕司氏 資料より

取組①/路上公園「Park on the Road」の社会実験に向けた基礎実験



沿道地権者の賛同を得られず、**中断**

熊本市におけるバス交通のあり方検討

■目的

望ましいバスサービス水準、及び市営を含めたバス事業の運行体制のあり方の方向性について検討し、将来にわたって利便性の高いバスサービスを提供できる交通体系を確立

■位置づけ

- (1) 熊本市の審議会等
 - ⇒市長の諮問（市営バスの民間移譲、バスサービスのあり方など）に対する答申機関
- (2) 地域公共交通の活性化・再生法に基づく法定協議会
 - ⇒地域公共交通総合連携計画の策定に必要な調査及び計画に基づく事業の実施

■検討内容

- (1) バス路線網の再編・コミュニティサービスの導入・継続基準
- (2) 市営バスの民間移譲
- (3) バス輸送の一元管理と補助制度の見直し

熊本市におけるバス交通のあり方検討

熊本市におけるバス輸送のあり方検討協議会

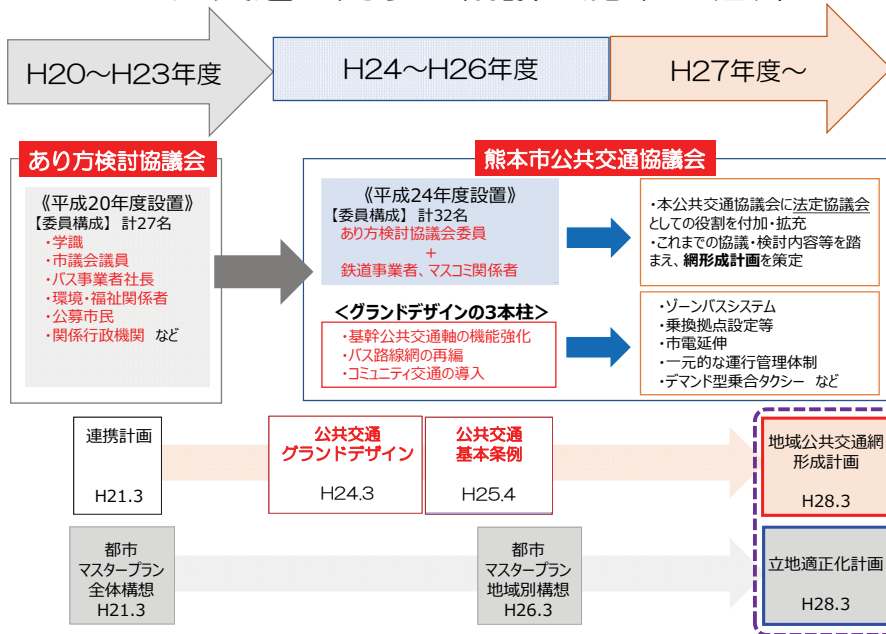
従来の**計画・運行・運営**は事業者任せ、補助は国任せから



- ・市営バス事業を民間事業者に**全面移譲**すると共に、
- ・バス事業を市民の生活交通を確保する重要な**行政サービスの一貫**と位置付け、
- ・行政は市民の**一定のモビリティ水準の確保に責任を持つ**ために
- ・**適切にバス運営に関与**していく。

（熊本市におけるバス事業の運行体制に関する意見書, 2012）

公共交通に関する協議と施策の経緯



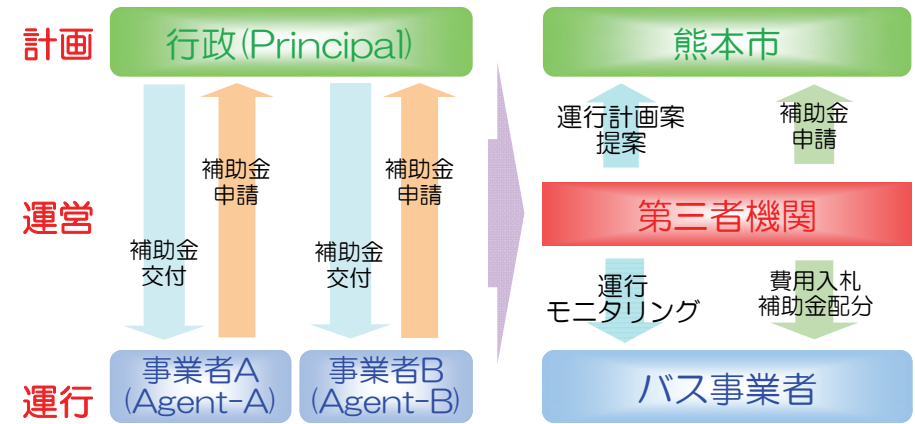
4つのプロジェクトのその後、そして今は

プロジェクト	その後	理由	今は
くまもと安心移動ナビプロジェクト	消滅	コンテンツの更新作業・システムの維持経費の中断	ICカード+バスロケ+??
都心外縁部の駐車場間連絡パーキングバス	休止	民間では経費を賄えず、商店街や市からのサポートも無し	まちなか駐輪事業の管理委託から完全民営化へ
上乃裏通り路上公園 Park on the Road 地域景観づくり事業	中断	沿道地権者の賛同を得られずプロモーターも不在	再開発と連動した道路空間の広場化への展開（桜町花畑地区シンボルプロムナード）
熊本市におけるバス交通のあり方検討	継続	熊本市公共交通協議会へ継承	国をも動かした協議会の更なる成果

国をも動かした協議会の更なる成果

<p>平成24年度</p> <ul style="list-style-type: none"> 熊本市公共交通基本条例（案） 公共交通空白地域・不便地域等に対応したコミュニティ交通の導入 バス路線網再編実施プログラム 	<p>平成28年度</p> <ul style="list-style-type: none"> バス路線網再編の取組、バス路線網再編実施計画の策定の方向性 熊本地震の対応 基幹公共交通軸の強化策の検討
<p>平成25年度</p> <ul style="list-style-type: none"> 急行バス社会実験、乗換拠点の検討 バス路線網再編の将来像 空白地域対応乗合タクシーの6路線導入、ゆうゆうバスの見直し、準不便地域定義 ICカードの導入状況 	<p>平成29年度</p> <ul style="list-style-type: none"> 植木・小島方面のバス路線網再編の検討、再編実施計画の策定 再編実施計画の対象区域は網形成計画の対象区域（市域全体）とする必要があるが、多方面に及ぶため、実施内容が固まった方面（植木・小島）から行いたい→最終的な絵姿を明示することで段階的な実施が可能に 基幹公共交通軸の強化策の検討 不便地域対応の乗合タクシー運行開始
<p>平成26年度</p> <ul style="list-style-type: none"> ゾーンバスシステム導入の課題整理 ゾーンバスシステムを導入した際の支（フィーダー路線）部分の国庫補助の要件緩和について、国へ提案→再編実施計画の特例として反映 乗換拠点の候補地の検討、精査 	<p>平成30年度</p> <ul style="list-style-type: none"> 植木・小島方面のバス路線網再編 バスの路線評価 市電の機能強化策の検討 路線別の利用促進（MM） バスの待合環境改善（バス待ち処）開始
<p>平成27年度</p> <ul style="list-style-type: none"> 活性化再生法に基づく法定協議会 熊本地域公共交通網形成計画の策定 <ul style="list-style-type: none"> ○基幹公共交通軸の機能強化 ○バス路線網の再編 ○コミュニティ交通の導入 など 	<p>令和2年度</p> <ul style="list-style-type: none"> 独禁法特例に基づく路線バス維持のための5社共同経営？

計画・運営と運行に関する組織

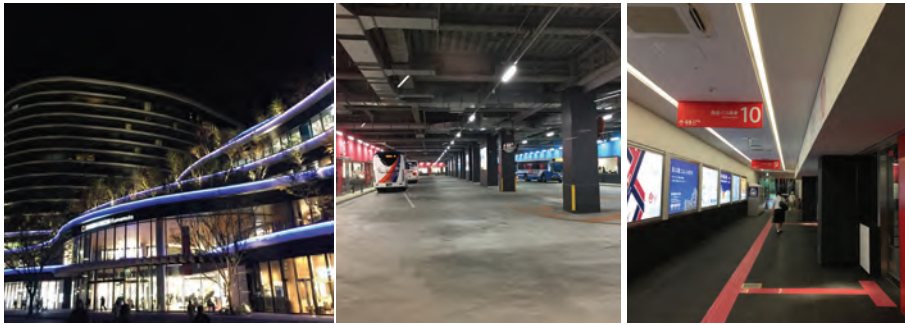


バスを全モード、第三者機関をオペレーターにすると
MaaS (Mobility as a Service) へ展開可能

今後の課題

- どれも新たな展開は見えたが・・・
- それらは「まちづくり」に繋がっているか？
- 基本に戻って「交通まちづくりとは？」
 「まちづくりの目標に貢献する交通計画を計画立案し、施策展開し、点検・評価し、見直し・改善し、繰り返し実施していくプロセス」
- そのために必要なものは？
 - ✓ まちづくり（そのもの）の目標 → 立地適正化・網計画
 - ✓ 定期的なモニタリング → 公共交通活性化協議会
 - ✓ 共通の情報 → ICカード/バスロケータ
 - ✓ 継続的な活動を支える組織と人材 → 公共交通活性化協議会

おまけ

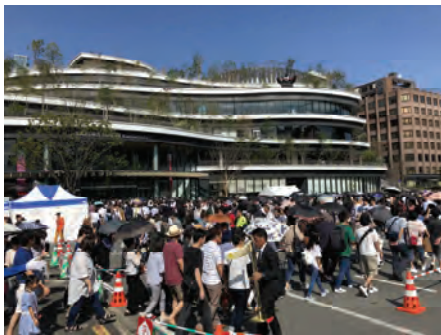


サクラマチクマモト(SAKURA MACHI Kumamoto)
 敷地面積 30,266.83㎡
 建築面積 27,010㎡
 延床面積 162,440㎡ (商業施設面積約4万㎡)
 用途 商業施設148店舗、シネコン・ホテル・住宅など

桜町バスターミナル
 バース数 26



- ・全国初「熊本県内バス・電車無料の日」
- ・JRを除く、県内全路線バス・コミュニティバス・市電・熊本電鉄など県下全域の交通機関4,694便(内バス4,099便)を対象



SAKURA MACHI
 Kumamoto

開業日来場者数

25万人

*SAKURA MACHI Kumamoto調べ

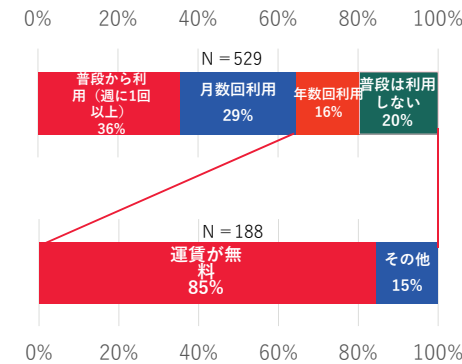
無料化対象公共交通利用者

25万人
 (前週比 2.5倍)

1週間後も1.1倍を維持

*九州産交バス調べ

SAKURAMACHI DATA Project資料より



日頃公共交通を利用しない人

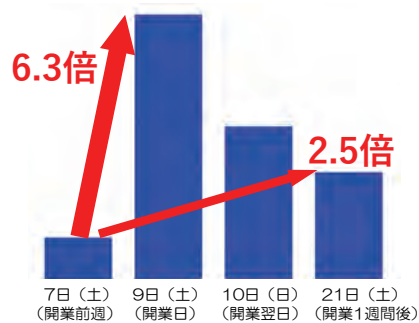
約36%

内、無料だから利用した人

約85%

*SAKURAMACHI DATA Project調べ

SAKURAMACHI DATA Project資料より



サクラマチ来訪者増加率

約**6.3倍**

1週間後も**2.5倍**を維持



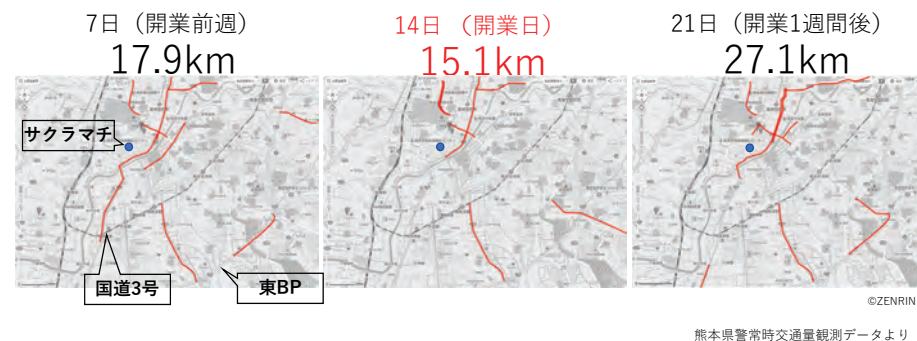
熊本**中心市街地**来訪者増加率

約**1.5倍**

*前週(9/7)対比 ヤフー分析より

SAKURAMACHI DATA Project資料より

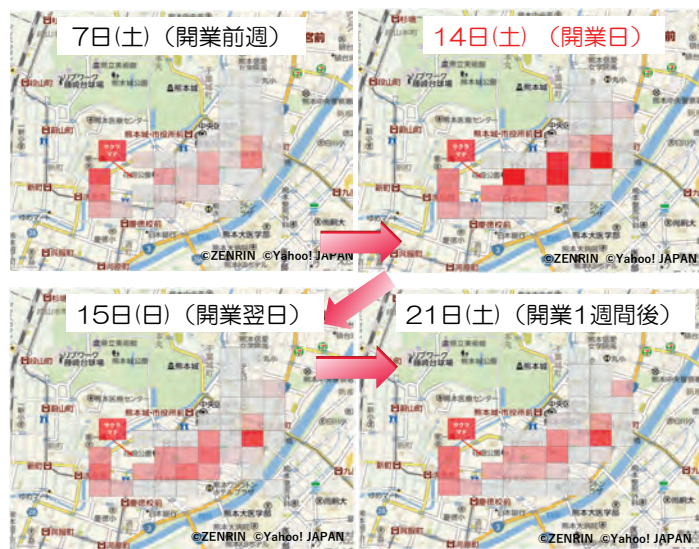
時速20km/h以下で走行する車列の最大長の減少



熊本県警常時交通量観測データより

SAKURAMACHI DATA Project資料より

市街地への回遊による賑わい増進



ヤフー分析より

SAKURAMACHI DATA Project資料より

中心市街地への経済波及効果

中心市街地に与えた1日の経済波及効果

約**11.4億円**

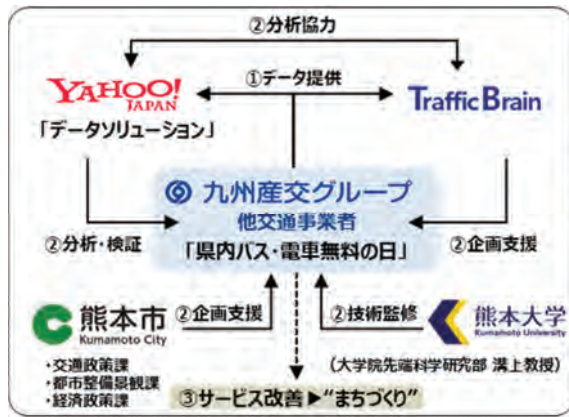
うちバス電車無料化による影響分

約**5.0億円**

*熊本市経済政策課により産業連関表を活用して経済波及効果額を推計

SAKURAMACHI DATA Project資料より

SAKURAMACHI DATA Project 産学官連携プロジェクト



- ✓ まちづくり（そのもの）の目標
- ✓ 定期的なモニタリング
- ✓ 共通の情報
- ✓ 継続的な活動を支える組織と人材

SAKURAMACHI DATA Project資料より