

都市交通委員会行政調査報告

都市交通委員長 大野 陽平

1. 日程

令和6年11月5日（火）～6日（水）

2. 調査項目

- ①共同経営推進室（公共交通の共同経営）について（熊本市）
- ②SAKURA MACHI Kumamoto（屋内型バスターミナル整備）について
（九州産交ランドマーク株式会社）
- ③官民協働のまちづくりについて（We Love 天神協議会）

3. 委員長所見

（1）共同経営推進室（公共交通の共同経営）について（熊本市）

バスの共同経営を行う「共同経営推進室」では、県内の民間バス事業者5社が企業間の垣根を超えて連携し熊本市と熊本県も参画している。利用者減、バス路線の80%以上が赤字、運転士不足などの課題に直面していた中、これからも公共交通を維持していくために設立された。

これまでの具体的な取り組みとしては、各社で重複していたバス路線の見直しや、共通定期券の導入、運転士の再配置、県内のバス・電車100円の日の実施、通学定期券の半額補助、朝のピーク時以外は半額で乗車できるサブスクの実施など様々な取り組みを行ってきた。

その結果、毎年約1億円の収支改善効果、平日で運転士10人の削減効果、同じく8台の車両削減効果が得られるなど、共同経営により効率的な運行管理が実現。会社ごとの縛りもなくなったことで乗客の利便性も向上し、定期券利用者は対前年比で115%となっている。

しかし一方で、上記のような様々な効果が得られたものの、5社合わせて約40億円の赤字であり、運転士不足は依然深刻で、一部路線では減便を余儀なくされている。車両更新があまり進まず今後の更新費用の負担増が懸念されるなど、抜本的な解決まではいたっていない。

神戸市営バスも同様に路線バスの経営状態は厳しい所が多く、支出を減らすのには限界もあり、収入・利用者を増やすことしか抜本的な解決策はない。そのため同室では利用者2倍増の目標を掲げて今年から様々な取り組みも開始している。

利用者2倍にはマイカー利用からバス利用への転換が必要であり、そのためにはサービスの向上や大幅な利用者負担の軽減が必要となってくる。

そしてそのためには公的投資も必要となってくるため、渋滞解消や定住・医療・福祉の向上、商業・経済活性化、事故リスク減など社会的な効果を得るための投資という観点から、年間20～30億円の公的投資を求めていくようで、こういった動きも引き続き注目し、神戸市に活かせるものを提案していきたい。



（２） SAKURA MACHI Kumamoto（屋内型バスターミナル整備）について

（九州産交ランドマーク株式会社）

日本最大級の屋内型バスターミナルが入る「SAKURA MACHI Kumamoto」。2014年に桜町地区の再開発事業が都市計画決定された後、2016年に発生した熊本地震を乗り越え、2019年に同施設が開業。民間企業である九州産交ランドマーク株式会社が開発主体で、バスターミナルのほか、商業施設、シネコン、熊本城ホール、ホテル、住宅、オフィスから構成されている。

総事業費は約777億円。熊本城ホールは熊本市に約200億円で売却し市が区分所有。ホテル部分、住居部分もそれぞれ売却。住居は4,000万円台～1億円台で159戸は即日完売。熊本市も人口減少しているが、居住用、セカンドハウス用、投資用含めてやはり一等地は需要が高い。

商業施設部分はコロナ禍を除けば開業以来149のテナントがほぼ満床となっている。飲食店が多く、物販やサービスのテナントは阪神間という小さな西宮ガーデンズという印象を受けた。保育園やこどもが遊べる屋外広場もあり、周辺の子育て世帯だけでなく、ある程度遠方からも集客できる施設と思われる。

バスターミナルは赤・青・緑の3色で色分けされており、乗り場など利用者にとってとても分かりやすい。ホームドアの採用によって安全面だけでなく、バスの排気ガスも入ってこないため、快適な乗り場と待合環境を実現している。三宮のバスタは国の直轄事業であり、現時点でこういった設計になるかは不明であり再公募に向けて調整が行われているが、やはり利用者目線に立って投資すべき所には投資をしなければならない。

バスロケーションシステムモニターや各乗り場前へのベンチの設置。乗り場フロアにはコンビニやドラッグストア、お土産店、喫煙所、自販機、お手洗など、出発前に「あってよかった」と思える施設を配置している。またそもそも上階が商業施設のため利用者にとっての利便性は非常に高い。

バス数は29、待機用バスは27。これでは足りないため1km圏内に30の待機用バスを確保している。待機用バスは最大待機時間20分を設定しており、乗入バス会社は県内5社、県外13社。乗入系統数は286系統で、1日あたり約3,000回の発着回数。三宮は約1,700便を新バスターミナルに集約する予定である。

バスターミナル利用便の内、路線バスが7割、高速バスが3割。三宮は中長距離のバスターミナルであり、利用者の中には初めて三宮に来る方や初めて利用する方も多いと思われるため、より分かりやすい乗り場や案内が必要となる。

元々の計画では、バスターミナル部分は2階建にして、1階部分の商業床面積を大きくすることで、テナント収入をできるだけ確保したかったようだが、路線バスは古いバスも多く、急な坂を上がれない車両があるため計画を断念している。

バスターミナル部分の収入は乗り入れるバス会社からの使用料とテナント賃料、壁面などの広告料。バス会社の使用料は1回の発着あたりせいぜい数百円程度だが、そう簡単に値上げすることもできないため、収支はトントン。三宮のターミナル運営事業者公募の不調も、主にこの使用料の設定が原因だったが、市としても国への働きかけなどをしっかりと行っていく必要がある。



(3) 官民協働のまちづくりについて (We Love 天神協議会)

「We Love 天神協議会」は、天神エリアの企業、団体、住民、行政などで構成されるエリアマネジメント団体で、公共交通の利用促進やオープンキッチンプロジェクト、公開空地の利活用など、天神を盛り上げようと約20年、前身の団体を含めると約70年活動をしている。

福岡市は日本で最も元気な街の1つと言われており、「天神ビックバン」による容積率や高さ制限の緩和による再開発が進んでいる。「天神ビックバン」は福岡市が2008年に打ち出した機能更新誘導方策で、「まちづくり協働と魅力づくり・公共貢献」などを条件として、容積率を800%から1200~1400%に引き上げるといったもので、具体的には、企業誘致やホール設置、交通円滑化、環境負荷の低減、公共交通機関の利用促進、賑わい・憩い空間の確保、地区と協働した取り組み、耐震性能の一定以上の向上を条件として、市としては容積率緩和という規制緩和によって、これらの機能を民間投資で生み出す取り組みであり、高島市長が評価される所以の1つである。また高さ制限についても、従前の67m前後から76mへ、特例により西側は115m、東側は76m~100mとなり、建て替えへのインセンティブとなっている。

これら容積率と高さ制限の緩和によって、天神1,2丁目を中心に10年間で30棟ものビルが建て替えられる予定で、商業機能はもちろん、オフィス機能も延床面積が1.7倍、雇用者数が2.4倍に増加する予定となっている。

同協議会からは、天神エリアの戦前からの歴史やこれまでの取り組み、そして変わる街に合わせて昨年改訂された「まちづくりガイドライン」の内容などをお聞きした上で、再開発で誕生したビルや地下街にも伺った。上記の規制緩和に条件を付けることによって、同協議会が地区の中でうまく力を発揮できるような仕組みとなっており、地区全体の取り組みを進める上での土壌となっている。

神戸における都心再開発においても、どのように民間投資を呼び込むかは重要だ。一方再開発後も街ははるかに長く続く。事業者には、再開発だけでなく、その後のまちづくりにいかに貢献してもらうのかといった視点も持たせながら、あらゆる関係者を巻き込んだ取り組みが必要となってくる。

