

(要旨)

- まちづくり委員会では、「世界から選ばれる『住みやすい都市・熊本』のまちづくり」の実現を目指し、これまで他団体との協働・連携を通じて、「熊本市中心市街地グランドデザイン2050」や「くまもと城前未来ビジョン2050」の策定・具現化に向けて活動
- これらグランドデザインやビジョン策定後、熊本では、世界的半導体企業の進出による産業集積の加速や、熊本市役所本庁舎の建替え計画の進展に伴う中心市街地におけるまちづくりへの機運の高まり等の環境変化が見られる
- 一方で、慢性的な交通渋滞は深刻化しており、喫緊の課題となっている
- 利便性の高い公共交通は、まちづくりと両輪をなすものであり、これらを統合的に議論して「世界から選ばれる『住みやすい都市・熊本』のまちづくり」の実現に向けて検討することが必要
- 議論の一助となるよう、まちづくりや交通に関する行政及び経済界の取組みの一部をご紹介します

1 まちづくりに関連する経済界の取組み

(1) 熊本市中心市街地グランドデザイン2050

- 中心市街地の空洞化や熊本地震からの復興等の課題に対応するため、今後30年を展望し、直面する課題や社会情勢の変化を考慮した産学官一体のビジョンとして、熊本経済同友会及び熊本商工会議所が策定〔2018年1月〕
- くまもと都市戦略会議※1において、昨今の社会情勢変化を踏まえた熊本市中心市街地及び熊本都市圏の課題認識を共有し、GD2050として中長期で取り組むべき重点事項、検討の方向性※2を確認〔2025年4月〕

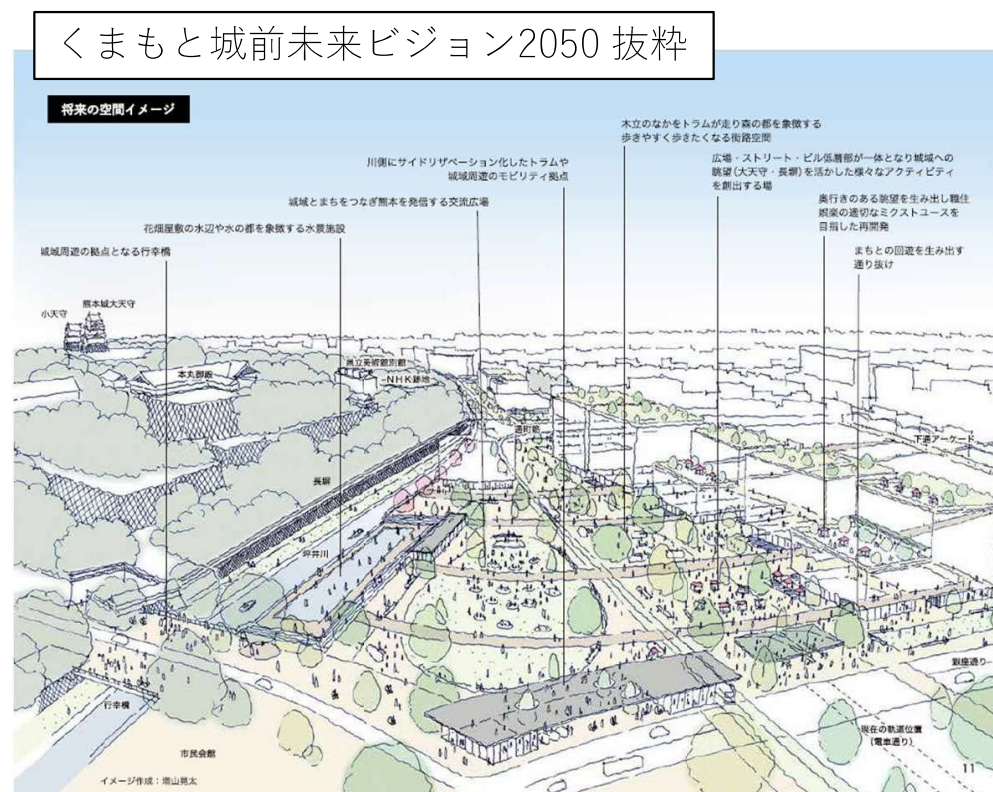
※1 くまもと都市戦略会議

地域における都市戦略を構想・実現するため、県、熊本市、熊本大学及び熊本の経済界のトップが集い、地域課題や将来ビジョンを協議し、関係団体との連携と機動的な取組みを推進するもの

※2 重点取組み事項

1. 中心市街地における「15分生活圏」の形成
2. 交通政策と都市政策を連動させた中長期の移動サービスの実現
3. 人手不足への対応、人材育成・定着
4. 中心市街地に期待される機能の更なる充実

(2) くまもと城前未来ビジョン2050



2 まちづくりに関連する行政の取組み

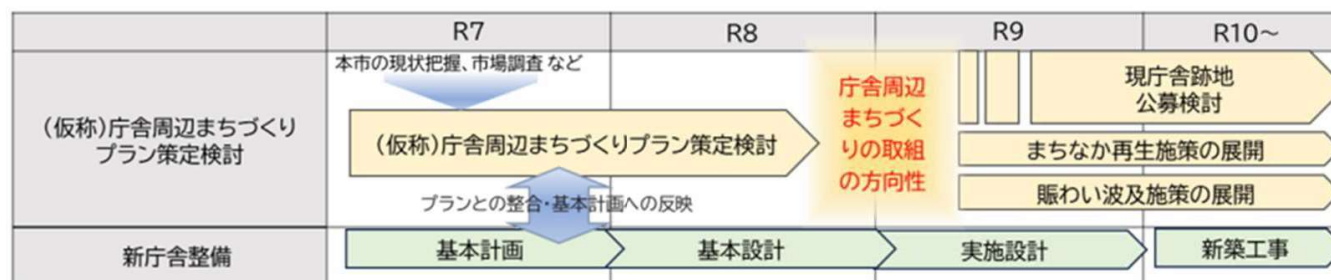
(1) 「くまもとサイエンスパーク推進ビジョン」

- 県は「くまもとサイエンスパーク推進ビジョン」を発表
〔2025年3月〕
- 工業団地セミコンテクノパーク（菊陽町、合志市）近隣に中核となる産学官連携の拠点を新設
- 必要な機能を複数の区域で分担する「分散型」パークとし、中核拠点は「イノベーション創発エリア」と位置付け、企業の集積やベンチャー企業の支援、大学や研究機関の誘致を計画



(2) 「（仮称）庁舎周辺まちづくりプラン」の策定

- 熊本市新庁舎の整備を契機とした、現庁舎跡地の利活用を含む周辺エリアの一体的なまちづくりの推進に向けて、まちづくりの方向性や考え方を定める「（仮称）庁舎周辺まちづくりプラン」を策定するため、熊本市は検討委員会を設置し検討を開始、2026年度までの策定を目指す



※各施策は、プランの検討状況との整合を図りながら、順次展開を行う。

3 交通に関する行政の取組み

(1) 県・熊本市の連携

- 県・熊本市共通のキーワードとして「自動車1割削減、公共交通利用2倍、渋滞半減」を設定し、渋滞解消に取り組むことを確認 [2024年7月]
- 「熊本県・熊本市調整会議」において、熊本都市圏の交通渋滞対策を議論 [2024年8月、12月]

(2) 渋滞解消推進本部

- 県において「渋滞解消推進本部」を設置し、庁内関係部局が一体となって、課題解決に向けて、短期・中期・長期の視点で、ソフト、ハード対策両面から取組みを展開 参考1

(3) 渋滞対策パートナー登録制度

- 県は、交通渋滞解消を目的に通勤行動変容や公共交通の利用促進等に取り組む企業等を登録し、更なる取組みの拡大を促す「渋滞対策パートナー登録制度」を創設 [2025年5月]



4 交通に関する経済界の取組み

(1) 同友会における直近の取組み

① まちづくり委員会（商工会議所 都市戦略委員会と合同）

- 欧州の事例を基に、官民の役割分担に基づく全体最適を目指す「地域公共交通の統合的政策」の必要性を、関西大学 宇都宮教授が講演 [2024年12月]
- 「車1割削減、渋滞半減、公共交通2倍の実現」に向けてトークセッション [2025年3月]
 - ✓ 熊本県 都市計画課 松田課長 ✓ 熊本市 交通企画課 大川課長
 - ✓ バス共同経営推進室 今釜課長 ✓ トラフィックブレイン 太田 社長

② 例会 [2025年6月]

- 「車1割削減、渋滞半減、公共交通2倍の実現」に向けて、トラフィックブレイン太田 社長が講演 参考 2

③ 熊本フォーラムで議論 [今回]

(2) 行政に対する各所からの要望・提言

- 「10年で公共交通分担率2倍」の達成に向けて必要となる計画・予算・体制を県、熊本市へ要望 [8月28日、9月2日 共同経営推進室]
- 交通連合の構築や、交通税の導入を県へ提言 [9月1日 地域交通ホールディングス]
- 公共交通への重点的な予算配分を県・県警本部・熊本市へ要望 [9月10日 経済5団体]

参考 3

参考1 県・熊本市で取り組む渋滞解消に向けた施策（抜粋）

- 交差点改良や信号制御の最適化（短期）
- 道路ネットワークの整備（中長期）
- 公共交通の利便性向上、利用促進（短期）

参考2 トラフィックブレイン 太田社長からの提言（抜粋）

- 熊本の渋滞は、公共交通への公的投資により解決可能
- 公共交通は事業者任せの独立採算からの脱皮が必要
- 財界、市民からも、公共交通投資をぜひ要望してほしい

参考3 経済5団体からの要望（抜粋）

- 公共交通への重点的な予算配分
- 実施可能な施策の早期実施

2025 年 9 月 10 日

熊本経済同友会
代表幹事 笠原 慶久
平田 雄一郎



熊本商工会議所
会 頭 久我 彰登



熊本県中小企業団体中央会
会 長 櫻井 一郎



熊本県経営者協会
会 長 坂口 洋一郎



熊本県商工会連合会
会 長 笠 愛一郎



渋滞解消の早期実現に向けた
熊本県・熊本県警察本部への要望書

熊本経済同友会
代表幹事 笠原 慶久
代表幹事 平田 雄一郎
熊本商工会議所
会頭 久我 彰登
熊本県中小企業団体中央会
会長 櫻井 一郎
熊本県経営者協会
会長 坂口 洋一郎
熊本県商工会連合会
会長 笠 愛一郎

2025 年 9 月 10 日

熊本県知事 木村 敬 様
熊本県警察本部 本部長 佐藤 昭一 様

渋滞解消の早期実現に向けた要望書

平素より熊本経済 5 団体の運営に対しまして、特段のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

熊本では、T S M C 進出を契機に、今後10年間で総額11兆円を超える経済波及効果が試算されており、地域経済の飛躍的な成長が期待されています。一方で、熊本の交通渋滞は、世界の都市別交通渋滞調査において、世界4位で、年間一人であたり149時間の損失という不名誉な状況となっております。

こうした中、県・市におかれては、「自動車1割削減・公共交通2倍・渋滞半減」のスローガンの下、道路整備や交差点改良、公共交通機関の利用促進に取り組まれています。県においては、「渋滞対策パートナー登録制度」を創設し、官民一体となって渋滞解消に向けた取組が実施されています。また、経済団体や民間事業者も、従業員の時差出勤や公共交通への転換など、できることから取り組んでいるところ です。

しかしながら、道路整備には期間を要するため、渋滞解消の目途は立っておらず、公共交通機関も、市電やバスの非定時運行、運転士不足による減便など、利便性が低く、県民の移動手段として十分に機能していないのが現状です。このままでは、T S M C 進出による経済効果が、渋滞によって大幅に減衰することを強く危惧しております。

そこで、熊本経済 5 団体は、交通渋滞を喫緊の最重要課題と捉え、早期解消に向けて、以下の通り要望いたします。

I. 道路整備の促進と公共交通への重点的な予算配分

～ 公共交通機関の利便性向上を通じた渋滞解消と都市の価値向上 ～

渋滞解消の実現には、道路ネットワークの整備・構築により車の流れを円滑にすることが重要です。同時に、車から公共交通機関への転換を促し、交通量そのものを減らすことも不可欠です。しかしながら、令和 7 年度熊本県の公共交通関連予算（調査費・実証費・復旧費等除く）は、総予算の約0.05％に留まっており、早期に渋滞解消を図るために必要な予算を、重点的に確保することが求められます。

特に、交通事業者への支援も補填的なものに留まっており、今後公共交通機関の利便性向上を推進していくには、行政が更に積極的に関与していく事が必要です。

公共交通機関の利便性向上は、県民・市民の日常生活を支える基盤であり、来訪者やインバウンド観光客の受入れ環境としても不可欠な要素です。他都市においては、公共交通機関の充実により地域の回遊性が高まり、沿線の開発や環境整備など、都市の価値向上につながっている例もあります。

このような状況を踏まえ、公共交通を地域の基幹インフラとして位置付け、持続可能な運行体制の構築に向けて、抜本的に予算を拡充し、必要な施策を講じていただくようお願いいたします。

II. 実施可能な施策の早期実施

～ 好機を逃さぬ迅速な対応と着実な実行 ～

熊本は、100年に1度の好機を、交通渋滞という積年の課題により逃しかねない状況にあります。この好機を逃さないためには、効果が高いと想定される以下の施策に対し、実施可能なものは速やかに着手し、時間を要するものについても、早期の意思決定を行って頂きたいと存じます。

- (1) 市電・バス共通
 - 運転手の待遇改善・確保
 - 運行便数の増加
 - 最終運行時間の延長
 - 共同運行の一層の推進
- (2) 市電
 - 平均速度の改善に資する電停の移設や削減と電停拡幅・伸長
 - 新型車両への更新（大量輸送に資する3連節車の導入など）
 - 乗車時支払への変更と全扉降車の導入
- (3) 交通手段間（市電、バス、J R、シェアサイクル、車など）の連携
 - 乗継ぎ時の通算運賃制度の導入・支払方法の一体化
 - 運行情報・案内の充実
 - 市電のサイドリザベーション化と市電軌道へのバス乗り入れ
 - サイクル&ライド、パーク&ライド環境及び市電の J R 熊本駅への乗入れなど、乗継地点の整備
- (4) 道路等
 - バスレーンの設置拡大
 - 幹線道路における右折レーン以外での右折禁止、中央分離帯の整備、及び右折レーン整備
 - 最適な信号制御、サイクル短縮
 - 自転車レーンの設置拡大

III. 実行体制の強化と継続的な改善

～ 施策推進に向けた組織間の連携と進捗管理の強化 ～

いずれの施策も、行政及び警察を含む関係機関が、組織横断的かつ緊密に連携し、着実に推進していくことが不可欠です。以下の点について、新たな体制の構築と継続的な改善をお願いいたします。

- (1) 10 年後の公共交通利用倍増に向けた、バックキャスティングによる各施策に対する数値目標及び達成期限を明示したロードマップの策定
- (2) P D C A サイクルの着実な運用と、実施状況を継続的に評価する体制の構築
- (3) 警察、道路管理者、交通事業者との緊密な連携
- (4) 交通施策に携わる組織・人員体制の強化

今回の要望については、スピード感を持って、優先順位を明確にして取り組み、交通渋滞解消を早期に実現していただきますようお願いいたします。





2025 年 9 月 10 日

熊本経済同友会

代表幹事 笠原 慶久

平田 雄一郎



熊本商工会議所

会 頭 久我 彰登



熊本県中小企業団体中央会

会 長 櫻井 一郎



熊本県経営者協会

会 長 坂口 洋一郎



熊本県商工会連合会

会 長 笠 愛一郎



渋滞解消の早期実現に向けた
熊本市への要望書

熊本経済同友会

代表幹事 笠原 慶久

代表幹事 平田 雄一郎

熊本商工会議所

会頭 久我 彰登

熊本県中小企業団体中央会

会長 櫻井 一郎

熊本県経営者協会

会長 坂口 洋一郎

熊本県商工会連合会

会長 笠 愛一郎

2025年9月10日

熊本市長 大西 一史 様

渋滞解消の早期実現に向けた要望書

平素より熊本経済5団体の運営に対しまして、特段のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

熊本では、T S M C進出を契機に、今後10年間で総額11兆円を超える経済波及効果が試算されており、地域経済の飛躍的な成長が期待されています。

一方で、熊本の交通渋滞は、世界の都市別交通渋滞調査において、世界4位で、年間で一人あたり149時間の損失という不名誉な状況となっております。

こうした中、県・市におかれては、「自動車1割削減・公共交通2倍・渋滞半減」のスローガンの下、道路整備や交差点改良、公共交通機関の利用促進に取り組まれています。市においては、「熊本市電再生プロジェクト」による持続可能な市電の再生や、「熊本市中心市街地ウォークアブルビジョン」に基づき、訪れやすく移動しやすいまちなかの創出などの取り組みを実施されています。

また、経済団体や民間事業者も、従業員の時差出勤や公共交通への転換など、できることから取り組んでいるところです。

しかしながら、道路整備には期間を要するため、渋滞解消の目は立っておらず、公共交通機関も、市電やバスの非定時運行、運転士不足による減便など、利便性が低く、県民の移動手段として十分に機能していないのが現状です。

このままでは、T S M C進出による経済効果が、渋滞によって大幅に減衰することを強く危惧しております。

そこで、熊本経済5団体は、交通渋滞を喫緊の最重要課題と捉え、早期解消に向けて、以下の通り要望いたします。

I. 道路整備の促進と公共交通への重点的な予算配分

～ 公共交通機関の利便性向上を通じた渋滞解消と都市の価値向上 ～

渋滞解消の実現には、道路ネットワークの整備・構築により車の流れを円滑にすることが重要です。同時に、車から公共交通機関への転換を促し、交通量そのものを減らすことも不可欠です。しかしながら、令和7年度熊本市の公共交通関連予算（調査費・実証費・復旧費等除く）は、総予算の約0.4%に留まっており、早期に渋滞解消を図るために必要な予算を、重点的に確保することが求められます。

特に、交通事業者への支援も補填的なものに留まっており、今後公共交通機関の利便性向上を推進していくには、行政が更に積極的に関与していく事が必要です。

公共交通機関の利便性向上は、県民・市民の日常生活を支える基盤であり、来訪者やインバウンド観光客の受入れ環境としても不可欠な要素です。他都市においては、公共交通機関の充実により地域の回遊性が高まり、沿線の開発や環境整備など、都市の価値向上につながっている例もあります。

このような状況を踏まえ、公共交通を地域の基幹インフラとして位置付け、持続可能な運行体制の構築に向けて、抜本的に予算を拡充し必要な施策を講じていただくようお願いいたします。

II. 実施可能な施策の早期実施

～ 好機を逃さぬ迅速な対応と着実な実行 ～

熊本は、100年に1度の好機を、交通渋滞という積年の課題により逃しかねない状況にあります。この好機を逃さないためには、効果が高いと想定される以下の施策に対し、実施可能なものは速やかに着手し、時間を要するものについても早期の意思決定を行って頂きたいと存じます。

- (1) 市電・バス共通
 - 運転手の待遇改善・確保
 - 運行便数の増加
 - 最終運行時間の延長
 - 共同運行の一層の推進
- (2) 市電
 - 平均速度の改善に資する電停の移設や削減と電停幅幅・伸長
 - 新型車両への更新（大量輸送に資する3連節車の導入など）
 - 乗車時支払への変更と全屏降車の導入
- (3) 交通手段間（市電、バス、J R、シェアサイクル、車など）の連携
 - 乗継ぎ時の通算運賃制度の導入・支払方法の一体化
 - 運行情報・案内の充実
 - 市電のサイドリザベーション化と市電軌道へのバス乗り入れ
 - サイクル&ライド、パーク&ライド環境及び市電のJ R熊本駅への乗入れなど、乗継地点の整備
- (4) 道路等
 - バスレーンの設置拡大
 - 幹線道路における右折レーン以外での右折禁止、中央分離帯の整備、及び右折レーン整備
 - 最適な信号制御、サイクル短縮
 - 自転車レーンの設置拡大

III. 実行体制の強化と継続的な改善

～ 施策推進に向けた組織間の連携と進捗管理の強化 ～

いずれの施策も、行政及び警察を含む関係機関が、組織横断的かつ緊密に連携し、着実に推進していくことが不可欠です。以下の点について、新たな体制の構築と継続的な改善をお願いいたします。

- (1) 10年後の公共交通利用倍増に向けた、バックキャスティングによる各施策に対する数値目標及び達成期限を明示したロードマップの策定
- (2) P D C Aサイクルの着実な運用と、実施状況を継続的に評価する体制の構築
- (3) 警察、道路管理者、交通事業者との緊密な連携
- (4) 交通施策に携わる組織・人員体制の強化

今回の要望については、スピード感を持って、優先順位を明確にして取り組み、交通渋滞解消を早期に実現していただきますようお願いいたします。



