

脱マイカーの円滑な移動サービス

熊本市中心市街地ランドデザイン2050が目指すもの

熊本経済同友会と熊本商工会議所が、熊本地震の後、2018年1月1日に発表したまちづくりの長期ビジョン

- ・くまもとの経済社会の牽引車としての中心市街地が目指すべき都市の在り方

2018年8月21日には「くまもと都市戦略会議」が、ビジョンの共有と、実現に必要な施策の推進について合意

- ・熊本県知事、熊本市長、熊本大学長、経済同友会代表幹事、商工会議所会頭
- ・5つの組織から関係者が参加してテーマ別部会を編成
- ・バックキャストの考え方で当面10年間の施策を検討する、当事者として実践する、あるいは関係者に実践を働きかける、など活動中

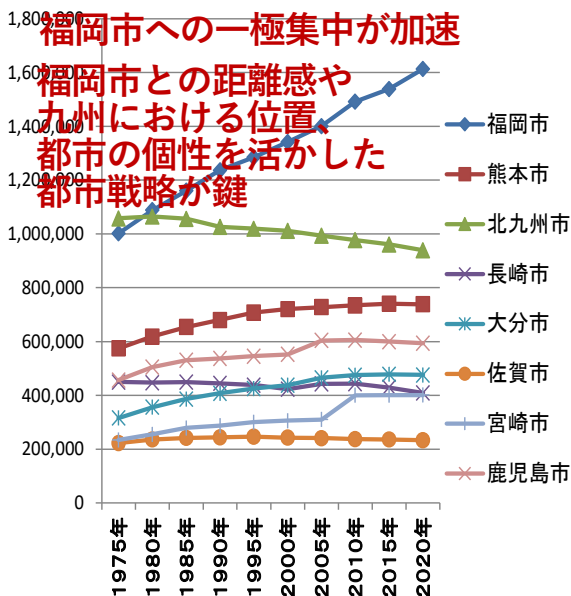
1. ビジョン提案の背景と考え方
2. ビジョン実現の戦略とくまもとMaaSへの期待
3. パネルディスカッションとの関わり

Google Earth の画像を加工

もろずみ みつお
両角光男
 熊本大学名誉教授

1. 1. 九州における熊本市の位置づけ

九州7県の県庁所在都市・政令指定都市人口の推移 (各年国勢調査結果)



●人口減少や高齢化に伴う
経済社会の縮小

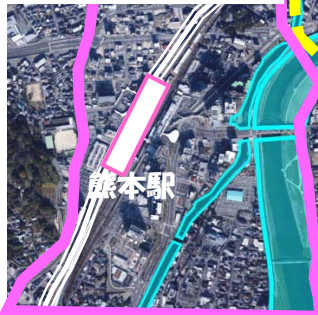
2045年には
熊本市の生産年齢人口が2割減少

●経済社会を主導する
世代の交代

新しい価値観を持ち
新しいライフスタイルを志向する
世代が主力に

●中心市街地が果たす
経済社会機能の
相対的な地位低下

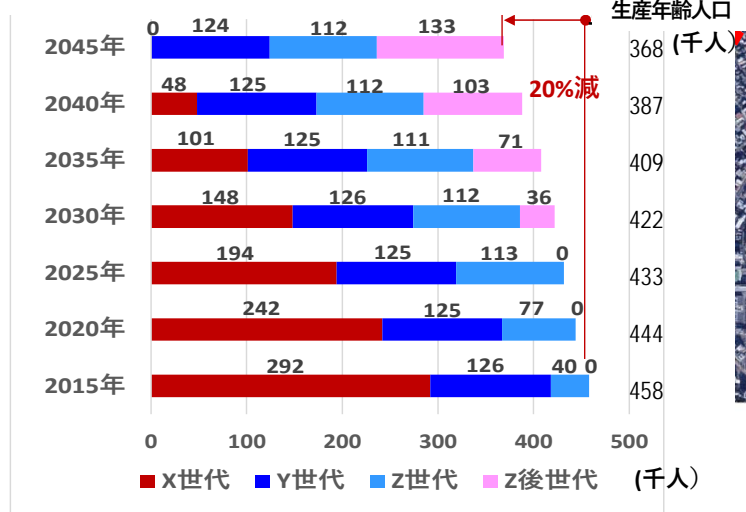
ネット経済・郊外SC・他都市との
競争、働き方や生活スタイル変化



Google Earth

熊本市生産年齢人口の減少と世代交代の進行

(社人研による2015国調基準の将来人口推計に基づく)



X世代：1980以前の高度経済成長期生れ

Y世代：1981-1995生れ、デジタルネイティブ、コト消費+シェアリング志向+ワークライフバランス重視、社会貢献に共鳴

Z世代：1996-2010生れ、ソーシャルネイティブ、デジタルに造詣+SNS使い分け+共感重視+強い危機管理意識、ブランドより本質、金やキャリアに保守的

●人口減少や高齢化に伴う
経済社会の縮小

2045年には
熊本市の生産年齢人口が2割減少

●経済社会を主導する
世代の交代

新しい価値観を持ち
新しいライフスタイルを志向する
世代が主力に

●中心市街地の経済社会機能
の相対的な地位の低下

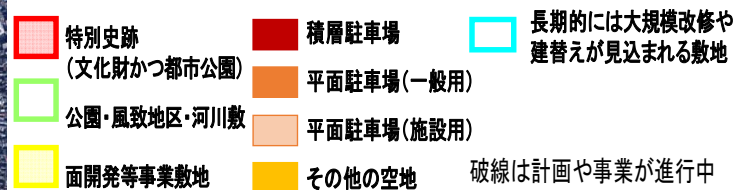
ネット経済・郊外SC・他都市との
競争、働き方や生活スタイル変化



Google Earth



●建替えが必要な建物群や
空地・平面駐車場の拡がり
長期的には駐車場需要の大幅減少
により低未利用地の予備群に



熊本市中心市街地は
国内はもとより世界からも注目され親しまれる多文化交流の都市
世界に拓く「城下町都市」くまもとを目指す

> 世界に誇る熊本城を始めとする、
地域の歴史・文化・自然の魅力を活かす

> 若い世代が生き生きと活動できる
未来標準の生活基盤を整える

その実現に向け、熊本城を要とする城下町の基盤の上に、
場所毎の特性を踏まえながら、次の4つのタイプのまちを積み重ねて行く

都市像1 国内はもとより世界から多数の人々が来訪し、観光や経済・文化交流、さらには滞在自体を楽しむことができるまち

都市像2 商業や業務などの都市活動に加え、観光サービスを通して熊本の経済をリードすると共に、次の時代を拓くビジネスや人材を育むことができるまち

都市像3 熊本市はもとより広域の人々が集い、上質の都市サービスを手軽に享受することができるまち

都市像4 若者や高齢者、共働き世帯や留学生など、都市サービスや働く場などへの近さを求める人々が集まり、多様なスタイルで暮らしを楽しみ、生きがいを得ることができるまち

世界に拓く「城下町都市」くまもとが目指す都市の構造
個性の異なる6つのエリアとそれらを結ぶ回遊路で構成

歴史公園エリア

世界に誇る国指定特別史跡熊本城を回遊しながら、その壮大なスケール、400年の歴史や文化、震災復旧の取り組みなどを、体感的に学べる場としての役割を担う

城下町定住エリア

旧城下町の街割りの上に培われてきた生活や文化の厚みを楽しみながら暮らせる、まちなかの定住の場としての役割を担う。来訪者が「城下町文化」を体感する場ともなる

副都心エリア

鉄道はもとより、将来は西環状道路経由で地域高規格道路にも接続。広域的なアクセスの便を活かして、広域機能を強化することにより城下町都市の副都心としての役割を担う

都心エリア

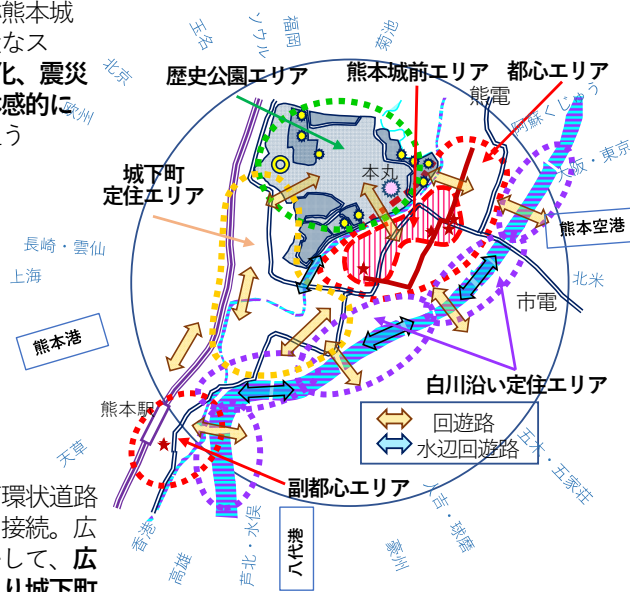
既存の都市機能集積や広域交通アクセス、隣接する熊本城の存在感などを背景に、滞在型観光や多文化交流の場が集まった、城下町都市の中心としての役割を担う

熊本城前エリア

都心エリアの中でも本丸と対面する立地条件から、都市ブランドを牽引する都市機能や公共空間を備えた、城下町都市の新しい「顔」としての役割を担う

白川沿い定住エリア

白川の自然や眺めと都市の賑わいを手近に利用できる、まちなかの定住の場としての役割を担う。若者、留学生、共働き世帯などが多様なスタイルで暮らせる場となる



城下町都市回遊路

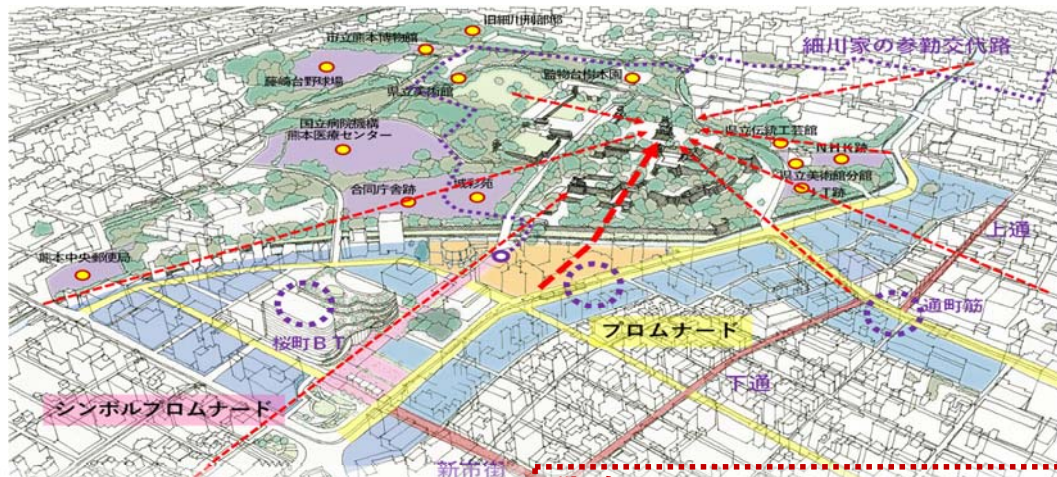
地元生活者の安全安心な移動を支えるのはもとよりである。国内外からの来訪者が城下町都市を回遊しながら、各所に纏わる歴史や物語や眺めを楽しむための手がかりとなる

青文字：今後、強化すべき事項 黒文字：既に実現できている事項
 ☆10年以内の実現が急がれる事項 ★長期にわたり継続的に取り組むべき事項

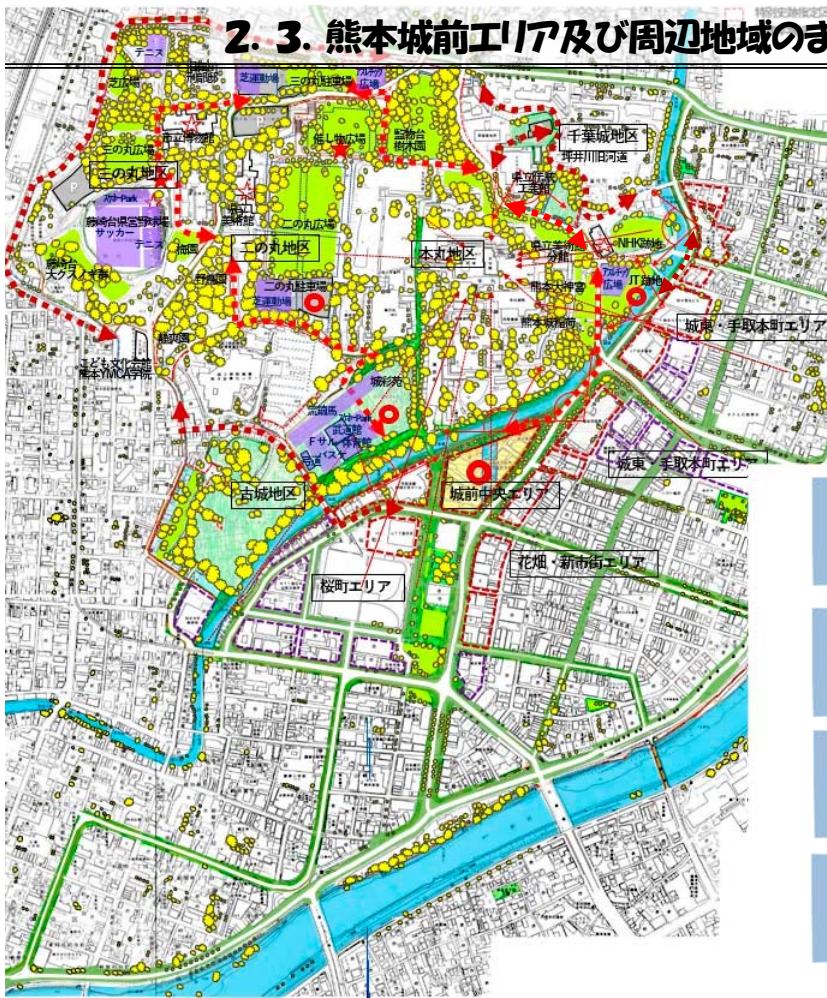
<p>1 安全安心の滞在環境 ☆犯罪や事故との遭遇や細菌感染などの防止 ☆災害時/傷病時の救護/救援 ☆多言語による日常時、非常時支援 ☆ユニバーサルデザイン（誰でもが気軽に活動） ★災害(地震/水害)に強い建物や街</p>	<p>6 脱マイカーの円滑な移動サービス ☆スマホを頼りに出発地から目的地まで多様な手段を乗り継いでスムーズに移動できるサービス ★城前エリアをハブとする快適な公共交通網 数km圏 + 都市圏内各地 + 都市ゲート ★自動運転やAI管理技術で移動ニーズの変化にきめ細かく応えるサービス</p>
<p>2 頼れる旅行支援 ☆来訪者の地域学習/体験交流案内と支援 ☆荷物の宅配や地域産品購入配送 ☆多言語通訳案内 ★国際ニーズに応える多彩な宿泊施設</p>	<p>7 脱炭素に貢献の都市環境 ★省エネ蓄エネ創エネ仕様の建物群 ★街区単位のエネルギーマネジメント ★廃棄物の再資源化システム ★脱マイカーでも円滑な移動</p>
<p>3 時が紡いだ地域の個性 ☆存在感の強い天守や櫓の眺め ☆史跡や時代層を重ねた街並み、インスタ映えの風景 ☆くまもとの豊かな文化・芸術</p>	<p>8 立地条件を楽しめる住居 ☆徒歩圏で何でもそろう利便性と眺めの魅力 ☆環境に配慮した暮らしを実現する</p>
<p>4 多彩な都市機能 ☆高次の都市サービス ☆モノ消費 + コト消費 ☆勤務者のオフタイム ☆各種シェア経済 ★異文化交流の機会</p>	<p>10 「人」が生きる就業環境 ☆通勤しやすく、オフ活動の機会も豊富 ☆健康重視のゆとりオフィス空間 ☆任務に集中でき、情報交換も円滑な執務空間</p>

・都市圏住民や観光客など来訪者の目線
 ・エリア勤務者の目線
 ・エリア居住者の目線
 で期待される「まちの要件」をリストアップ

2. 2. 熊本城前エリア及び周辺地区のまちづくり 5つの戦略

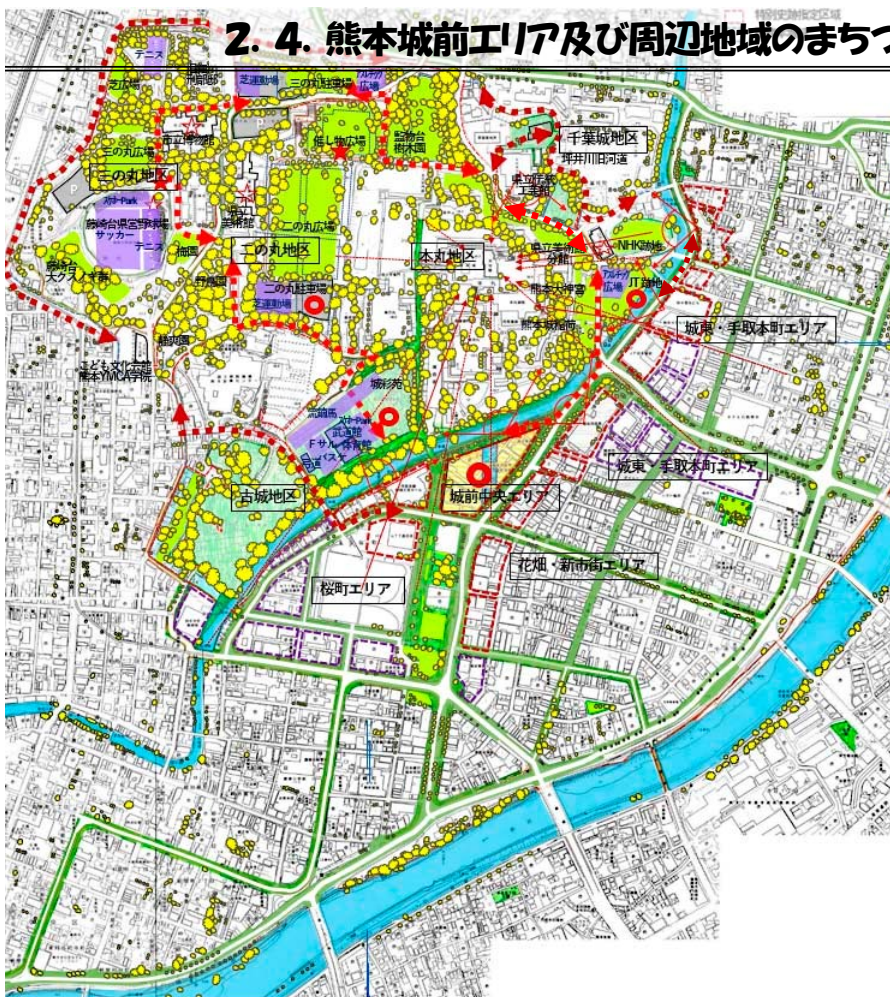
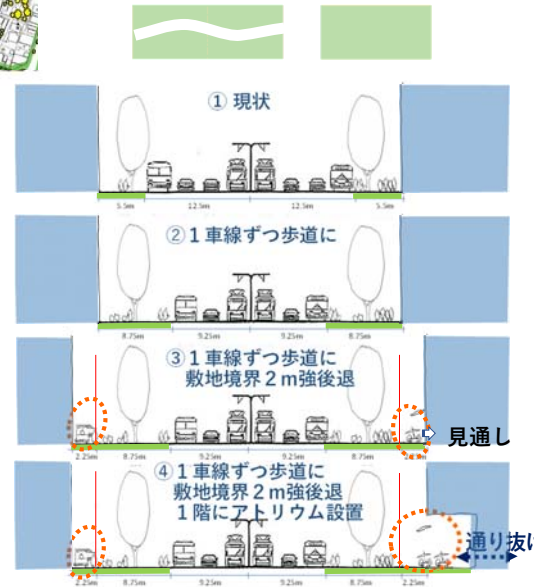


- 戦略①** 熊本城の都市公園としての魅力を高めることで、印象的な眺めと共に熊本城域との近さをエリアや建物ブランド力につなげる
- 戦略②** 壁面後退や歩道拡幅、沿道1階床利用の工夫を積み重ね、歩いて楽しく居心地の良い公共空間のネットワークを拡げる
- 戦略③** 戦略的市街地更新により、経済社会の変化を先取りする都市機能を誘致すると共に、健康・防災・脱炭素性能に優れた市街地を創出する
- 戦略④** 熊本型MaaSの構築や先進的な交通手段の導入で、マイカーに頼らず誰もが安全で円滑に中心市街地内外を往来できるサービスを実現する
- 戦略⑤** スマート化技術を活用し、付加価値の高いビジネス環境や都市サービスの提供、さらには、都市施設やたてももの群の賢い管理運用を実現する



戦略②

壁面後退や歩道拡幅、沿道一階床利用の工夫を積み重ね、歩いて楽しく居心地が良い公共空間のネットワークを広げる



戦略④

熊本型MaaSの構築や先進的な交通手段の導入で、マイカーに頼らず誰もが安全で円滑に中心市街地内外を往来できるサービスを実現する

- > 中心市街地来訪を誘導、回遊や滞在を促す
- > 路線網や運行の最適化により、団子運転を減らすなど、道路の負荷を減す
- > マイカー利用の削減により道路負荷や駐車場需要を削減する
- > 道路や駐車場の空間を圧縮し、居心地の良い公共空間を生み出す

2020年代の取組み	2030年代の取組み	2040年代の取組み
<p>● MaaS (円滑な乗り継ぎ移動サービスおよび移動に関連する付加サービスの提供)</p> <p>路線バス共同運営・TAXI共同運営 路線バス・市電・TAXI・各種シェアサービスの情報統合 (案内・予約・配車・決済) 同上 サービス網再編拡充・定額制導入・付加サービスビジネス導入 運輸連合組織に移行 (都市圏交通需要に応じた弾力的サービス供給)</p>		
<p>30年代にはバス電車の利便性が格段に向上し、マイカーからの乗り換え増加?</p> <p>● 歩行系車両 (自転車+電動キックボード+パーソナルモビリティなど)</p> <p>自転車: 走行レーン・サイクリング道網の整備・運営 各種シェアサービス: 社会実験/サービス拠点整備 MaaSへの組み込みでシェアサービス利用が定着拡大</p>		
<p>健康志向にも支えられ20年代後半にはマイカーから自転車への乗り換え増加?</p> <p>● 乗合移動車両 (路線+ダイヤ運行)</p> <p>バス・市電: 共同経営等によるサービス向上 (路線+ダイヤ+乗り継ぎ+運賃改定+停留所改善) バスの幹線自動運転L3導入 (連節運行・市電のバス一体化?市電は街の個性として存続か) バスの全路線自動運転L4導入 (幹線連節/支線分離運行・需要変化に応じた弾力的運行・運行時間拡大)</p>		
<p>デマンドバス(乗合TAXI): AI配車導入 (スマホ予約・停留所間運行・完全自動運転カーシェアに移行) 郊外部は経路限定自動運転に移行 (運行維持・完全自動運転カーシェアに移行)</p>		
<p>30年代のMaaS定着と40年代の自動運転導入でバスへの乗り換え加速? 市電の役割は?路線が限られる上、速度が出せない。町の個性としての存在意義も?</p> <p>● 個別移動車両 (ドア・ツー・ドア+随時運行)</p> <p>カーシェア: 場所限定自動運転車導入L3 (車両の高額化が「所有から利用」への移行後押し) 完全自動運転カーシェアL4普及</p>		
<p>40年代の自動運転車普及でマイカー/TAXI利用はカーシェア利用に移行? 駐車場需要も大幅減少し機能転換? 都心部では自動運転のシェア車両で交通量増加と渋滞の恐れ?</p>		

2.6. 移動サービス変化に応じた道路空間再整備のアイデア

熊本市中心部における道路の階層別
 各種車両の受け入れ想定 (案)

道路等の種別	専用道	歩行者	優先道路	乗合車両	幹線道路	都市	地区道路	区画道路
図中の表記								
乗合移動	路面電車	自動運転	①歩行者専用道路の拡張と歩道の幅及び、通過車両抑制区域の設定					
	バス	自動運転	②歩行系車両通行レーンや専用道整備					
個別移動	小型デマンドバス	自動運転	③乗合車両優先道路 (トランジットモール) の整備					
	マイカー・カーシェア	自動運転	④自動運転カーシェアリングの拠点整備及び、街区内の乗降場の設定					
荷物配送	配達車両	自動運転						
	宅配ロボット	自動運転						
歩行系	シェアパーソナルモビリティ	電動キックボード						
	自転車	電動キックボード						



世界に拓く「城下町都市」くまもとが目指す都市の構造

熊本駅 <> 辛島町・桜町	直線距離	2.0km	市電 11分・路線バス	11分
通町筋	直線距離	2.5km	市電 18分・路線バス	17分

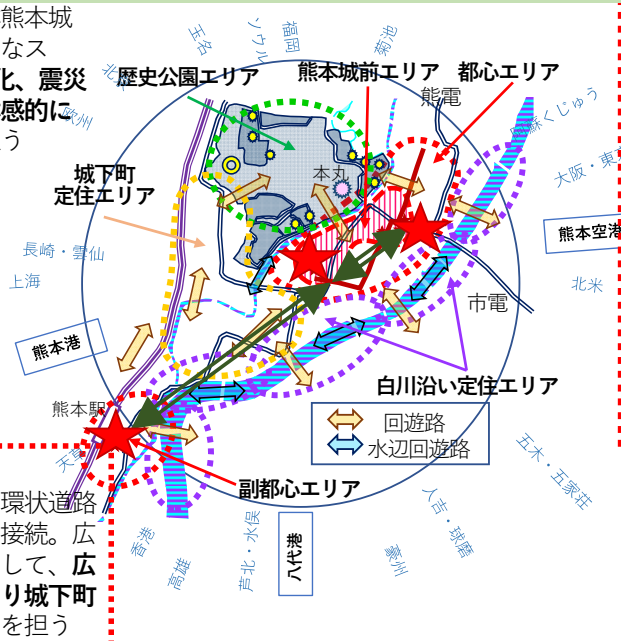
世界に誇る国指定特別史跡熊本城を回遊しながら、その壮大なスケール、400年の歴史や文化、震災復旧の取り組みなどを、体感的に学べる場としての役割を担う

城下町定住エリア

旧城下町の街割りの上に培われてきた生活や文化の厚みを楽しみながら暮らせる、まちなかの定住の場としての役割を担う。来訪者が「城下町文化」を体感する場ともなる

副都心エリア

鉄道はもとより、将来は西環状道路経路で地域高規格道路にも接続。広域的なアクセスの便を活かして、広域機能を強化することにより城下町都市の副都心としての役割を担う



既存の都市機能集積や広域交通アクセス、隣接する熊本城の存在感などを背景に、滞在型観光や多文化交流の場が集まった、城下町都市の中心としての役割を担う

熊本城前エリア

都心エリアの中でも本丸と対面する立地条件から、都市ブランドを牽引する都市機能や公共空間を備えた、城下町都市の新しい「顔」としての役割を担う

白川沿い定住エリア

白川の自然や眺めと都市の賑わいを手近に利用できる、まちなかの定住の場としての役割を担う。若者、留学生、共働き世帯などが多様なスタイルで暮らせる場となる

城下町都市回遊路

地元生活者の安全安心な移動を支えるのはもとよりである。国内外からの来訪者が城下町都市を回遊しながら、各所に纏わる歴史や物語や眺めを楽しむための手がかりとなる

3. 2. 都心エリアと熊本駅周辺(副都心)エリアの競争？連携？

競争すべき相手は誰なのか？

エリア内の商業核？

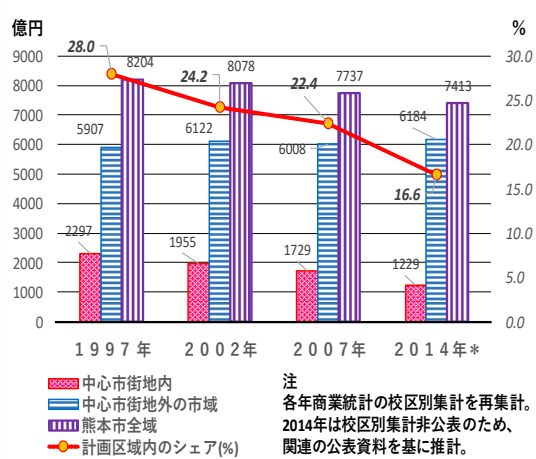
郊外大型店？

福岡など他都市？

ネットサービス？

人々が繰り返し訪れ、暮らしたくなるようなブランド力を中心市街地全体として蓄える！

熊本市中心市街地店舗の小売年間販売額と市域シェアの減少



市の内外から見てひと塊の楽しみの場と映るようなサービスの提供と広報戦略

個性の異なる6つのエリアを円滑に往来できる移動支援サービス

移動自体を楽しめる仕掛け

ご清聴ありがとうございました
ご質問やご助言をお待ちしています
moro@arch.kumamoto-u.ac.jp