

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 SMC 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おります。

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 SMC 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。