



人と環境にやさしいトランジットモデル都市をめざして RACDA

第 197 号

2019 / 12

# 電車・バス、無料化で街を再起動！

■2019年9月14日（土）、熊本県で前代未聞のキャンペーンが実施された。熊本県内の公共交通機関（電車・バス）を1日無料にするという取り組みである。岡山で例えるなら、岡山市内の電車やバスはもちろんのこと、倉敷市の水島臨海鉄道や真庭市のコミュニティバスまで無料になるということになるのだから想像しただけでもその規模の大きさが分かる。しかも、その費用は県や市ではなく1企業である地元の九州産交グループが自社のみならず他社の運行補填分も含めて全て負担したという。この取組は熊本市中心部に新しいバスターミナル兼商業施設である「SAKURA MACHI



↑ 平時の熊本市中心部。車があふれ、歩行者は少ない

Kumamoto」のグランドオープンに合わせて実施された。公共交通の無料化そのものは、東武池上線や函館市電で同じく日を限定して実施された前例があるが、県内全域にわたっての無料化は全国初のことである。対象となるのは、県内の路線バス・市電、さらにはコミュニティバスを含めて4000便以上（JRや他県に乗り入れる高速バスなどは対象外）に及び、住民のみならず観光客も含めてその恩恵を受けることが出来る。

■ここまで思い切った取り組みに踏み切ったのは、単なる商業施設の開業PRに留まらず、全国の地方都市が共通して抱える公共交通存続に対する強い危機感がある。熊本市内ではかねてより公共交通の衰退が進行している一方で、中心市街地では慢性的な人口の集中や駐車場不足による渋滞が社会問題となっていた。昭和から平成にかけて自家用車は一家に一台から一人一台の時代になり、郊外型のショッピングモールや住宅開発が地方の発展を牽引してきたが、同時に公共交通と中心市街地が衰退し、都市の魅力は大きく損なわれることとなった。今回の無料キャンペーンは公共交通によって中心市街地を再起動することも狙っているのである。

九州産交グループ NEWS RELEASE  
2019年8月20日  
九州産業交通ホールディングス株式会社

熊本・桜町再開発事業 商業施設「SAKURA MACHI Kumamoto」グランドオープン日(9/14㊥)限定  
**全国初「熊本県内バス・電車無料の日」**  
県内全路線バス・コミュニティバス4,099便を含む、市電など県下全域の交通機関が対象  
～“公共交通機関の利用が、社会問題解決の一助に……”のメッセージを込めて～

↑九州産交グループのプレスリリース。単なる開業キャンペーンのみならず、公共交通が社会の問題解決に役立てられるか？という一石を投じている。

■無料化実施当日は、始発から大変な混雑となり県内各地からやってくる路線バスや路面電車は軒並み満員となり、桜町バスターミナルにも長蛇の列が続いたという。街中はいつもより車は少なくなり、代わって人で溢れかえった。当日の詳しい内容については電車・バスの利用実績や、県警が提供する交通量、商店街の来訪者数など他方面からデータが分析され、先日その結果が公開された。それらによると、

- ①電車バスの利用者数→25 万人（前週の 2.5 倍）
- ②中心市街地の来訪者数→1.5 倍（ランチタイムは 2 倍にまで膨れ上がった）
- ③渋滞の長さ→渋滞の長さが最大 59%減少
- ④「無料の日」の経済効果→約 5 億円

という素晴らしい成果を上げた。また、当日実施されたアンケートによると約 36%の方が「日頃は公共交通を利用しない」という回答を占めており、無料化が公共交通を利用するきっかけとなったことは間違いない。さらにこの効果は熊本市内のみならず周辺の天草や阿蘇、玉名など周辺都市においても滞在した人が前週と比べて 2 倍に増え、**県内全域にその影響が及んだ**ことも分かる。1 日限りの無料化であったが、これをきっかけに初めて公共交通を利用する人が数多く存在し、渋滞の解消や中心市街地の賑わい創出にも成功している。無料化は 1 日だけのことであるし、今後継続的に行うべきものなのか、あるいは別の方法を取るべきかなど議論の余地は残っているが、公共交通が社会の問題解決に大きく貢献できる可能性を示す結果になった。

■さて、このように大きな成果を上げた「熊本県内バス・電車無料の日」であるが、岡山では実現不可能なのだろうか。以下の表のように岡山県と熊本県で比較してみると、二つの県は人口や公共交通分担率など非常に似通っていることが分かる。しかしながら、補助金の額は熊本県より遥かに少ない。**海外では公共交通は社会のインフラとして認知されており、無料にしている自治体は全世界で 100 近くになるという**（※2018 年 8 月 24 日付米雑誌「ジャコバン」より）。我が国では長きにわたって公共交通は「商売」として成り立ってきており、儲か

	岡山県	熊本県
人口 ※1	189.1万人	174.7万人
生活交通路線維持費(単位1000円) ※2	627,646	811,732
自動車保有台数(1000人あたり) ※3	607.4台	585.6台
公共交通分担率(電車・バス) ※4	7.0%	5.9%

※1:いずれも2019年10月の速報値 ※2:2018年版「日本のバス事業」より。都道府県・市町村の申請の合計  
 ※3:県全体 ※4:2012年のパーソントリップ調査より(岡山市・熊本市)

る路線は便利になる一方で赤字路線は縮小や廃止が繰り返されている。利用されなくなったのであればなくしても仕方がないかも知れないが、結果として地方都市では郊外化や中心部で深刻な渋滞が発生し、ますます不便になる悪循環に陥っている。このまま何もしなければ、電車・バスはいずれなくなる。しかし、今回の熊本県の実験で公共交通は社会の問題を解決する大きなポテンシャルを持っていることが証明された。図に示した通り、熊本で出来たのだから岡山でも実現できる可能性は大いにある。公共交通の分担率は、わずか 10%にも満たない。まだ 90%の伸びしろがある。公共交通の活用による街の再生は、世界中の「みんな」が実施しているし、実現出来ている。熊本が投じた一石は大きく、全国にその波が広がっていくことを期待したい。

