

総務産業委員会視察報告書

- 1 調査年月日 令和7年1月28日（火）～ 29日（水）
- 2 調査場所 熊本県 熊本市
熊本県 荒尾市
- 3 実施者 委員長 森本洋子
副委員長 丸山昭則
委員 尾川直行 石原和人 山本 成
松本 仁 内田敏憲
随 行 事務局（青木弘行）
- 4 調査事項 熊本県熊本市
・安全・防災についての調査研究
熊本県荒尾市
・公共交通についての調査研究
・都市計画についての調査研究
- 5 調査の概要
 - (1) 1月28日、熊本市において、防災対策課の審議員から平成28年4月熊本地震の対応と教訓についての説明を受けた後、質疑応答を行った。
 - (2) 1月29日、荒尾市において、総合政策課職員から公共交通について、また、都市計画課及び産業振興課職員からまちなかウォークブル推進事業の説明を受けた後、それぞれについて質疑応答を行った。

1 熊本市の概要

熊本市は、九州の中央、熊本県の西北部の位置にあり、地勢は、金峰山を主峰とする複式火山帯と、これに連なる立田山等からなり、東部は阿蘇外輪火山群によってできた丘陵地帯、南部は白川の三角州で形成された低平野からなっている。（熊本市HP参照）

人口735,750人、世帯数339,217世帯（令和6年4月1日現在）面積390.32km²

2 調査事項

① 熊本地震の概要

平成28年4月14日及び16日に発生した熊本地震は、わずか28時間の間に最大震度7が2回、震度6以上の地震が7回、余震の累計は4,200回超となる観測史上初の大災害であった。

避難者数は最大11万人、住家被害は13万件を超え、液状化等による宅地被害が市内の各所で発生するなど、市地域防災計画の想定被害を大きく上回った。

〔市役所の実情〕

- 職員の安否も不明、参集状況も把握できない
- ほぼ全職員が初めて経験する事態に動揺
- 殺到する電話対応に忙殺される職員
- 役に立たなかった既存の対応マニュアル
- 庁舎・区役所のフロアにも多くの避難者が押し寄せる
- 態勢づくりに1～2日間混乱が続く

〔痛感したこと〕

突如災害に襲われた直後に市役所は、通常の行政機能を保てない

② 浮き彫りになった災害対応の課題

(1) 課題1 避難所

- 避難者支援の限界
- 職員中心の避難所運営体制の限界
- 避難者の状況が把握できない
- 避難所の数不足
- 多様な事情を抱える避難者対応の課題

(2) 課題2 情報管理

- デマ・誤情報と情報発信
- 孤立する避難所・情報難民

(3) 課題3 備蓄・支援物資

- 不足した備蓄と混乱した物資配送

(4) 課題4 被災者支援・受援

- り災証明

- 受 援

全国から多くの自治体職員やボランティアに支えられた災害対応であったが、貴重なマンパワーのマネジメントができなかった。

③ 経験を踏まえた対応と備え

(1) 熊本地震と議会对応

個人ではなく議会としての対応の重要性等鑑み、議会災害対策会議設置要綱を平成28年9月に制定し、市議会局に窓口を一本化した。

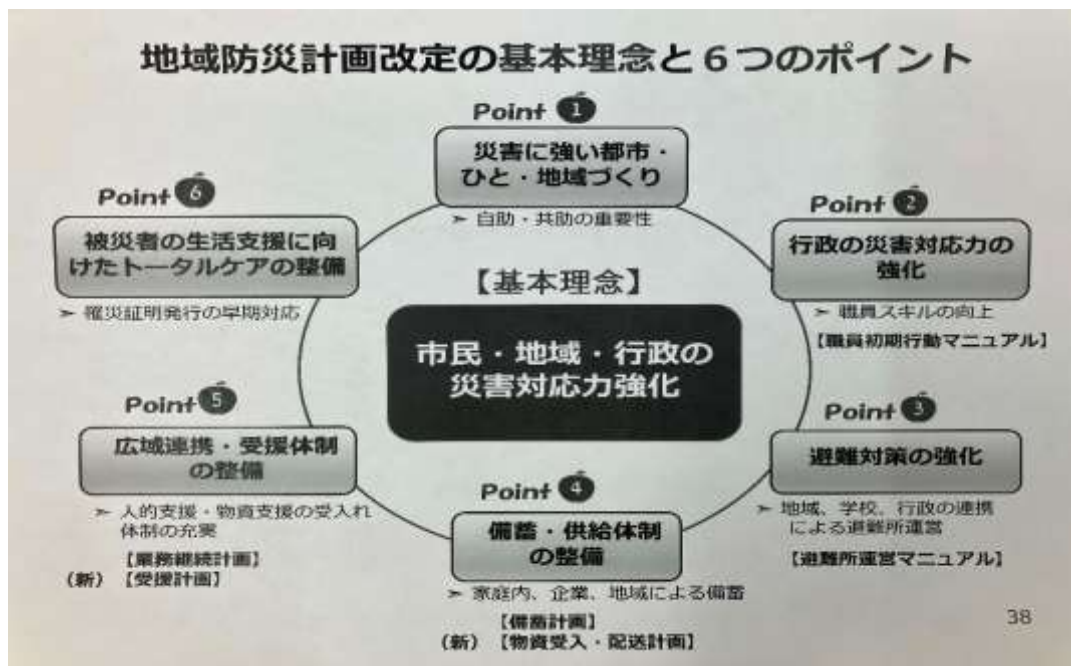
(2) 自助・共助・公助の強化

【災害時に欠かすことのできない三助】

- 自分の身は、自分で守る
- 一大事は、みんなで助け合う
- 市役所は、被災者の救助・支援をする

しかし、三助にも限界がある⇒災害対応のキーワード「市民・地域・行政の力を結集」

(3) 地域防災計画の改訂（公助）



(研修資料を引用)

(4) 地域における避難所運営体制の強化（共助・公助）

- 小学校区ごとに「校区防災連絡会」を設立
- 避難施設ごとに「避難所運営委員会」を設置
- 避難所担当職員（市職員3名）を固定化

(5) 訓練を通じた防災力の向上（共助・公助）

市内全域で、市民・市役所職員等約13,000人が、避難所での要配慮者対応、職員間でのLINEを活用した情報伝達やマンホールトイレの組立訓練など、災害対応

訓練を行った。

(6) 避難所機能を考慮した施設整備（公助）

貯水機能付給水管の整備、普通教室へのエアコン設置、マンホールトイレの設置などの整備を行った。

(7) 民間企業・団体との連携による防災力の向上（共助・公助）

LINE社と情報活用に関する連携協定、井戸を所有する民間企業団体と防災井戸活用に関する協定、佐川急便と運輸業界初となる地域活性化包括連携協定をそれぞれ締結した。

(8) 業務継続計画（BCP）の見直し（公助）

熊本地震の経験と教訓を生かし、平成30年3月、熊本市非常時優先業務の実施のための業務継続計画の策定等に関する条例を制定し、実効性の高いBCPへ見直しを行った。

BCP策定に当たり、①何をやるか（やるべき）、②職員全員（幹部だけではダメ）が共有、③定期的な訓練の実施、④受援計画とセットでの策定が重要である。

(9) 受援計画策定について（公助）

人員の捻出に苦慮した経験を通して、外部からの応援・支援が必要であることを実感し、また、体制整備と受援力を高める必要がある。

(10) 備蓄食料の見直し（公助）

熊本地震当時は、2日で約22万食（36,500人×3食×2日間）であったが、平成30年度からは、2日間で約40万食（11万人×2食×2日間）の供給とした。

(11) 記録と記憶の伝承

神戸市や仙台市など被災自治体の経験が今回の災害対応で参考になったため、貴重な経験を次世代に伝承するため、「熊本市震災記録誌」を発刊した。

(12) さらなる取組（共助・公助）

- 防災士の活用
- くまもとアプリ
- 地域防災活動優良事例
- 車中泊避難等の課題解決の向けての取組

(13) 今後の備えに向けて

熊本市防災基本条例（令和4年10月1日施行）

災害時に市民等の生命・身体・財産・暮らし並びに個人の尊厳を守るため、①自助・共助・公助の役割の明確化、②避難行動要支援者への支援、③正確な情報の発信等、④多様性の尊重、⑤防災教育・熊本地震の日など、現在及び将来の市民が安心して暮らすことができる真に災害に強いまちの実現を目指していく。

3 むすび

熊本市は、熊本地震の発生後、既存の対応マニュアルが役に立たなかったことを教訓にして、地域防災計画の改訂や小学校区ごとに校区防災連絡会、避難施設ごとに避難所運営委員会を設立するなど体制を構築している。特に、避難所運営委員会では職員の配置を固定化し、平時から、顔の見える関係を築き、災害時に備えるなど実体験を踏まえ、取り組んでいる。

また、ペットや乳幼児がいる世帯、恐怖のため避難所に入れない方など、避難者の約4割が車中泊をするなど避難者対応の課題が浮き彫りとなったことから、現在は、ペット同伴避難所を2か所設置したり、専門家のもと車中泊に関してのガイドラインを作成したり、個別避難計画の策定に取り組んでいる。

未曾有の震災を経験した熊本市では、平素の防災訓練等に参加するのは市民の半数とお聞きし、災害が少ないと言われる備前市において、市民に対してどのように防災意識を高めていくか、また自主防災組織における市民主体の防災訓練の実施など、本市の課題が見えてきた。

最後に、熊本市の担当課から、「一般市民は、地震など災害が発生して、初めてその防災対策、対応の重大性に気付く。行政に携わる方々は、危機意識を持って、その準備をしてほしい」との御提言を紹介してむすびとしたい。

1 荒尾市の概要

荒尾市は、熊本県の西北端に位置し、北は福岡県大牟田市、西は有明海を隔てて長崎県及び佐賀県を望み、九州のほぼ中心に位置する。

平成9年3月に地域の基幹産業である三井三池炭鉱が閉山するなどの状況の中で、産業生活基盤の整備や企業誘致の推進を図るとともに、「石炭のまち」から「緑の賑わいのある観光・商業・文化都市」への脱皮を掲げ、滞在型のレジャーゾーンの形成や「あらおシティモール」の建設等によって、ソフトな産業への転換を進めるとともに、炭鉱住宅跡地を活用した宅地の造成や土地区画整理の推進により魅力ある定住空間の創出を図ってきている。また、荒尾競馬場の跡地活用については、将来的な発展につながる効果的な活用を推進している。（「荒尾市議会の概要」を参照）

人口20,561人 世帯数48,821世帯（令和5年10月1日現在）面積57.37km²

2-1 調査事項（公共交通についての調査研究）

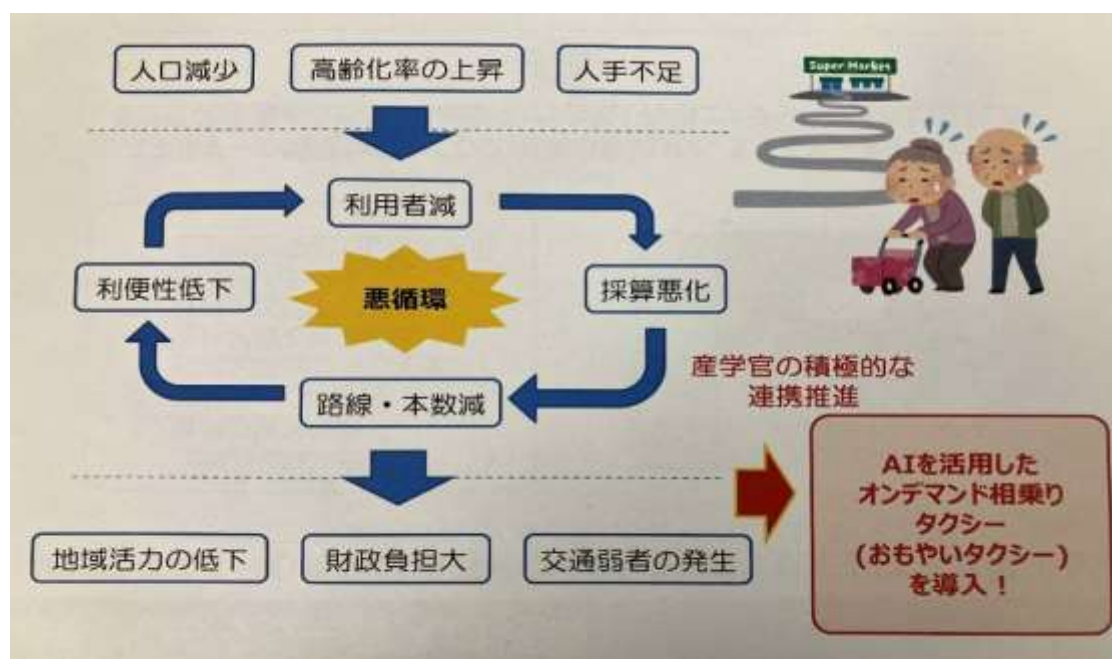
① 公共交通の現況（路線図）

平成17年に市営バスを廃止し産交バスに路線を移譲する。平成25年にバス路線を再編、平井・府本地区に乗合タクシーを導入する。令和2年に市内全域にオンデマンド相乗タクシー（おもやいタクシー）を導入する。令和6年に産交バス（市内線6系統、広域線1系統）、西鉄バス（広域線4系統）にバス路線を再編する。

② 公共交通の現況（利用者数・補助金額）

平成25年10月の路線再編・乗合タクシー導入時は、年間合計利用者数24.93万人、公共交通補助金合計61,455千円、令和2年10月の路線再編・おもやいタクシー導入時は、19.41万人、78,155千円であり、令和5年は17.11万人、86,514千円となっている。

③ 公共交通の課題



（研修資料を引用）

④ おもやりタクシーについて

(1) 導入の経緯

平成29年に、三井物産株式会社、株式会社グローバルエンジニアリングと、電力の地産地消や公共インフラの効率化等に関する「地域エネルギーの有効活用等を中心としたまちづくりに関する連携協定」を締結する。

エネルギーの地産地消やCO₂削減の推進など、エネルギーを中心としたまちづくりを進めるため、地域新電力会社「有明エナジー株式会社」が設立され、収益の一部を活用して市の地域課題解決を支援する枠組を構築する。なお、平成30年度に実施したおもやりタクシーの実証実験もこの一環である。

(2) 導入に向けた実証実験

平成30年度（1月21日～2月1日）に、乗車賃は無料、市中心部約5km²を実証エリアとして実験を行い、809名の利用者がある。利用者の9割超は好印象であり、受容性が確認できた。なお、この実験の費用負担は、三井物産株式会社である。

令和元年度（9月1日～30日）に、乗車賃を有償、市内全域を実証エリアとし、769名の利用者がある。なお、今回の費用負担は、市である。

2か年の実証実験により、路線バスとのすみわけが可能であることが確認できたため、日本初、市内全域を対象とした、AIを活用した予約型相乗りタクシーが実現できた。

(3) 運行概要・利用者数等について

令和2年10月に、「いつでも」、「誰でも」、「市内どこでも」低料金で利用できる新しい公共交通「おもやりタクシー」の運用を開始する。

運行時間 全日8時～17時 利用料金 300円～700円 運行エリア 市内全域

予約方法 観光交通アプリ「おでかけあらお」及び電話予約

配車 電気自動車2台

令和2年の月間利用者数は平均676人、令和5年の月間利用者数は平均1,287人と年々増加傾向にある。また、約3割の利用者が、相乗りをしている状況である。

(4) 活用事例

令和4年度は、子育て世代の習い事送迎の負担軽減として、小学4年生から中学3年生までを対象とした、平日午後5時から8時までの間に習い事送迎に関する実証実験を9月の1か月間実施した。

また、高齢者の免許返納促進のため、免許返納検討者を対象とした1か月間おもやりタクシーを乗り放題とした。

令和5年度は、昼間のドライバーの休憩時間を補うため、4月から常時2台体制とし、利用者の待ち時間の時間短縮を図った。

2-2 調査事項（都市計画についての調査研究）

① まちなかウォーカブル推進事業について

(1) コンパクト+ネットワークの都市づくり

競馬場跡地を活用・駅と一体となった拠点づくりを目指す荒尾駅周辺地区と、緑ヶ丘地区の拠点機能強化を目指す緑ヶ丘地区の二つの中心拠点に都市機能を集約し、市全体をけん引する。

(2) 広大な競馬場跡地を活用・駅と一体となった新たな拠点づくり

平成24年に競馬事業が廃止され、約34.5haの未利用地（市有地2/3）が発生したことにより、独立行政法人都市再生機構（UR都市機構）の支援を受け28年から土地地区画整理事業を実施し、令和7年度に完了予定である。併せて、JR荒尾駅のリニューアルも検討している。さらに、令和5年3月、ウォーカブルなまちづくりも目指し、都市再生整備計画を策定する。

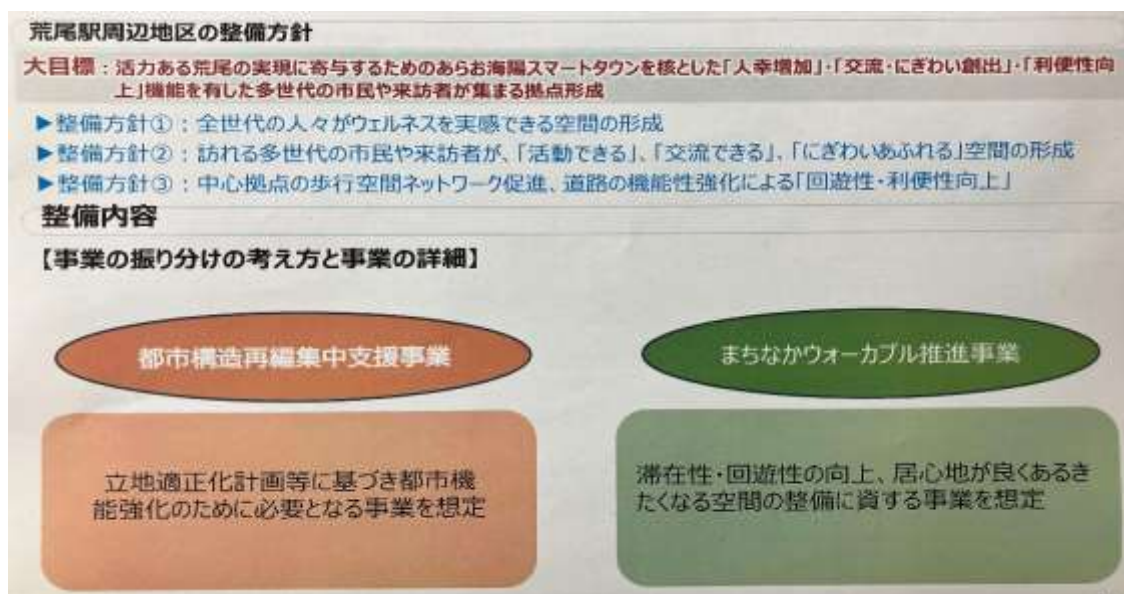
(3) あらお海陽スマートタウン

「有明海の夕日が照らすウェルネスタウンあらお」をまちづくりのコンセプトとして、保健福祉子育て支援施設と道の駅を複合化した「ウェルネス拠点施設（仮称）」が、令和8年度に開業予定である。

(4) 荒尾駅周辺地区の整備計画

- 荒尾駅周辺のリニューアル（バリアフリー化・駅前広場整備など）
- 荒尾駅とあらお海陽スマートタウンの回遊性向上（市道荒尾駅停車場線）
- 競馬場跡地の再整備（あらお海陽スマートタウン）
 - 都市機能等の導入（道の駅・保健福祉子育て支援施設の整備）
 - 憩いの場・活動の場の整備（公園・緑地整備）
 - 交流・イベント空間の整備（芝生広場・大屋根広場整備）

(5) 都市再生整備計画



（研修資料を引用）

(6) 駅周辺における活動の創出

令和3年、4年度の取組は、既存の課題を解決するため、必要な施設整備の方向性や新たな機能分担による活性化の実現に向けた方策の検討を行い、地域住民や行政が相互に連携を持って進めていくためのイメージの共有を目指すことを目的として、地域住民・地区協議会・駅利用者・公募市民・高校生・地域活動組織をメンバーとし、学識経験者・JR九州、UR都市機構をオブザーバーに迎え、市民ワークショップを5回開催した。

令和5年度からは、「地域住民が考える荒尾駅と駅周辺の理想の姿」の実現のため、①「荒尾駅建替え」に係るJR九州との協議等、②「都市再生整備計画」に係る沿道利活用の検討やバリアフリー基本構想の策定等、③「地域活動」に係るえきまち研究会、駅前広場の社会実験、空き店舗等の利活用に取り組み、7年度からは、各項目について、個々具体的に整備等を進めていく予定である。

(7) えきまち研究会とは

荒尾駅周辺を居心地のよい場にするためのビジョンやアクションを検討するため、既にまちづくり活動を行っている方、周辺店舗の事業者などのまちづくりの担い手となり得る皆様と今後の駅周辺のまちづくりの方向性について話し合う場である。

(8) 駅前広場社会実験（令和6年11月23日実施）

コミュニティスペースのオープンやマルシェに併せて駅前広場の一部を歩行者天国化し、人・車両の往来を含めた交通への影響確認及びそこで行われる活動をUR都市機構の支援を受け、調査した。

(9) 空き店舗・駅舎の利活用（駅前活性化プロジェクト）

現在進められているあらお海陽スマートタウンの開発に併せて、リノベーション手法を活用したまちづくりの取組を進めることで、荒尾駅周辺のにぎわいの創出や荒尾駅の利用促進などにつなげ、エリア全体の価値を高めることを目的に、荒尾駅舎コミュニティスペースや旧大石たばこ店をリノベーションした。

3 むすび

荒尾市の公共交通は、日本初の市内全域を対象としたAIを活用した予約型相乗りタクシーを産官学の積極的な連携と実証実験、地元タクシー、バス業者との協議を重ね導入されている。

市の面積がコンパクトな荒尾市では、利用者の目的地が同じ方向であることも市民の活用に繋がっているが、本市においては、バスやタクシー等の保有台数、運行距離による料金設定や平日以外の運行など、費用対効果を含め、市民の利便性向上に向けて調査研究を進めていく必要があると考える。また、独自のアプリや予約オペレーター導入の取組は、大いに参考となった。

次に、荒尾市は、都市づくりの一つとして、令和5年に都市再生整備計画を策定し、

競馬場跡地と荒尾駅と一体となった新たな拠点づくり「ウォーカブルなまちづくり」を目指している。競馬場跡地には、公園の設置、温浴施設、宿泊施設、アウトドア施設、運動施設などの誘致を目指している。学ぶべき点として、長期にわたり、「ウェルネス」をテーマとしてまちづくりを進めている。

また、駅周辺における活動の創出として、オブザーバーに学識経験者やJR九州、URを迎え、地域住民と行政が将来のイメージを共有するための市民ワークショップの開催等を行っている。さらに、市の委託事業として空き店舗をリノベーションして活用するまちづくりの取組なども参考になった。

現在、本市が取組を進めている片上地区の回遊性を持つまちづくりにおいても、これまで以上に住民との連携、民間の活用など、様々な角度から意見を求めることが必要であると考ええる。