

## 熊本電鉄の市電乗り入れ・LRT化による熊電再生、 および中心市街地活性化プロジェクト

環境システム工学科 土木環境系 溝上章志

### 1. はじめに

熊本電気鉄道は熊本都市圏北東部から都心を繋ぐ鉄道路線であるが、終点の藤崎宮前駅は都心中心部まで約1kmを残しているため、沿線地域から都心部への利便性は低い。このような中、熊本電鉄株式会社は熊本市電への乗り入れとLRT化計画を打ち出し、その実現のために国や県、周辺自治体へ支援を依頼した。もし、実現に向けて関係機関からの財政的支援がない場合は鉄道事業の廃止も決めている。

本プロジェクトは、1)熊電LRT化計画の利用需要予測と費用対効果分析、2)計画実現のために解決すべき整備制度や財源などの課題の整理を行うと共に、3)関係機関や沿道市町村、熊本市中心市街地の住民と協働して、熊本市や沿線町村における公共交通を中心としたまちづくりの推進策を検討することを目的とする。

### 2. 実施概要

#### 1) 熊電LRT化計画の利用需要予測と費用対効果分析

本LRT化計画の概要を図1に示す。最新の需要予測手法を用いてLRTの駅間利用需要を予測した結果、現行の3,700人から24,000人に増加する。このうち、950トリップが自動車からの転換需要である。これに基づいて費用対効果分析を行った結果、算出された総便益額、総費用額の現在価値は、それぞれ437.5億円、100.4億円となり、費用便益比 $B/C=4.4>1.0$ 、費用便益差 $B-C=337.1>0.0$ 、経済的内部収益率 $EIRR=24.7\%$ となる。本LRT化計画は社会経済的効率性が高いこと、事業採算面でも持続可能であることが実証された。

#### 2) 計画実現のために解決すべき課題整理

複数の自治体にまたがる路線の迅速な整備のための事業スキーム、第3セクターや複数の主体による共同運行なども視野に入れた新たな運営スキームを検討する必要がある。また、結節空間確保のための道路拡幅、歩道空間最低幅員確保のための土地取得が必要となる場合には、LRT総合整備事業を含め、制度・運用面のさらなる支援策が望まれる。

### 3. まちなか工房における活動

本プロジェクトは、8月8日の第2回まちなか工房勉強会のテーマとして取り上げられた。地元商店街か

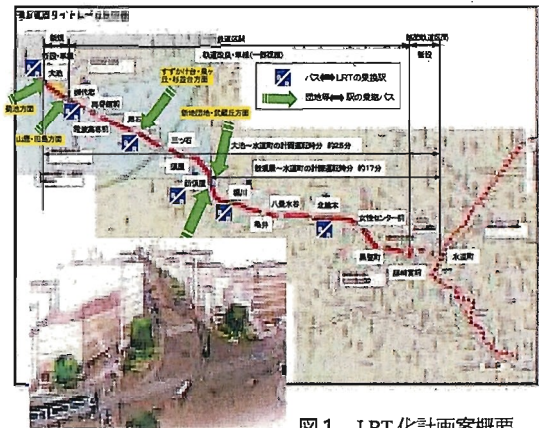


図1 LRT化計画案概要

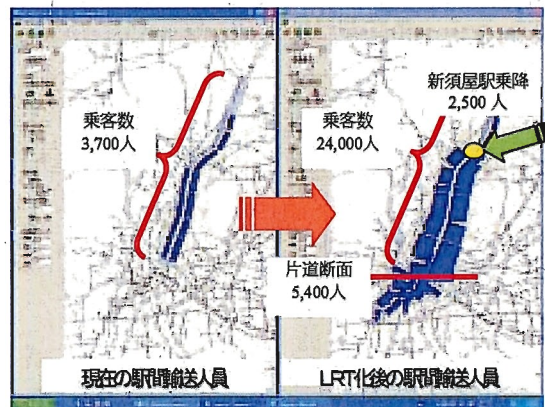


図2 LRTの駅間利用需要

- らも多くの参加者があり、
- ・エコポイントシステムで、バスや自家用車から電車に乗客の乗り換えを誘導すると同時に、商店街でポイントを使える仕組みの提案
  - ・熊本電鉄は自分が高齢化した時や子供の通学、街中に出かける際に必要
  - ・LRTと中心商店街等の歩行者空間とのスムーズな接続と人が安心して歩ける雰囲気作りが必要などの活発な意見交換が行なわれた。

### 4. 終わりに

今後はLRT利用促進のためのモビリティマネジメントを実施していき、公共交通を中心としたまちづくり・中心市街地活性化を推進していく。