

熊本市立地適正化計画 (たたき台)

目 次

1 立地適正化計画の概要	1
1) 立地適正化計画策定の背景	1
2) 立地適正化計画の特徴	2
3) 熊本市の都市づくりの基本方針	4
4) 熊本市における立地適正化計画	12
(1) 市民意向の把握	12
(2) 立地適正化計画を策定する意義等	15
(3) 立地適正化計画の目的の整理	24
5) 立地適正化計画に定める内容	25
6) 立地適正化計画と関連する他計画	26
2 立地適正化計画の区域	27
3 立地適正化計画の計画期間	27
4 本市を取り巻く現状把握等	28
1) 各種基礎的データの収集と都市の現状把握	28
2) 人口の将来見通しに関する分析	43
(1) 熊本市人口の将来見通し	43
(2) 地域別（500m メッシュ）の将来人口推計	44
3) 課題の整理	48
5 都市機能誘導区域	55
1) 基本的な考え方	55
2) 熊本市における都市機能誘導区域の考え方	56
3) 都市機能誘導区域の設定	57
(1) 中心市街地の区域設定	57
(2) 地域拠点の区域設定	58
6 誘導施設	76
1) 基本的な考え方	76
(1) 日常生活に必要な施設の考え方	76
(2) 高次都市機能を提供する施設の考え方	77
2) 日常生活に必要な誘導施設の設定	78

7 居住誘導区域	81
1) 基本的な考え方	81
2) 熊本市における居住誘導区域の考え方	81
3) 居住誘導区域の設定	83
8 都市機能及び人口密度を維持・確保するための具体的な施策	88
1) 基本的な考え方	88
2) 施策展開のイメージ	89
9 目標値の設定	90
10 施策達成状況に関する評価方法	91

1 立地適正化計画の概要

1) 立地適正化計画策定の背景

多くの地方都市では、これまで人口増加を背景として郊外開発が進み、市街地が拡大してきました。しかし、今後は急速な人口減少が見込まれており、拡大した市街地のままで人口が減少した場合、一定の人口集積に支えられてきた医療・福祉・子育て支援・商業などの生活サービスの提供が将来困難になりかねない状況にあります。さらに、市街地の拡大にあわせて整備してきた道路、下水道などの社会資本の老朽化が進行してきており、厳しい財政制約の下で、老朽化への対応もあわせて求められています。

今後の都市づくりには持続可能な都市構造への転換が求められており、市民が医療・福祉・子育て支援・商業などの生活サービスを円滑に享受できるよう、将来にわたって、高齢者、障がい者等でも移動しやすく健康・快適な生活を確保すること、子育て世代などの若年層にも魅力的なまちにすること、財政面・経済面で効率的な都市経営を可能とすること、低炭素型の都市構造を実現すること、さらには災害に強いまちづくりの推進などが求められています。

このためには、都市全体の構造を見渡しながらか、市民の生活を支えるコンパクトなまちづくりと、これと連携した公共交通のネットワークを形成（多極ネットワーク型コンパクトシティ化）することが重要です。このような背景を踏まえ、平成26年8月に都市再生特別措置法等の一部を改正する法律が施行され、市町村は、閣議決定された都市再生基本方針に基づき、住宅及び都市機能増進施設（医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するもの）の立地の適正化を図るため、「立地適正化計画」（以下、本計画という）を作成することができるようになりました。（都再法第81条第1項）

本市はこれまで、人口増加や市街地の拡大にあわせて、公共施設の建築やインフラ整備を推進してきました。しかし、将来的には人口減少・高齢化の進展が見込まれており、熊本型のコンパクトシティの形成が必要です。

現在本市では、高次の都市機能が集積する中心市街地を市域及び都市圏全体の拠点とし、周辺では行政・商業など地域の生活サービス機能が充実した15箇所の地域拠点を核とした複数の地域生活圏の形成を図り、それら中心市街地と15箇所の地域拠点を利便性の高い公共交通で結ぶことにより、持続可能で誰もが移動しやすく暮らしやすい「多核連携都市」を目指しているところです。これまで総合計画（H21.3策定、H26.3中間見直し）や、都市マスタープラン（全体構想：H21.3、地域別構想：H26.3）など、市の根幹的な主要計画でその方向性を位置づけています。

本計画は、目指すべき都市構造として、一定のエリアに日常生活サービスを維持・確保するとともに、その周辺や公共交通沿線等の人口密度を維持することにより、人口減少の中でも日常生活サービスや地域コミュニティなどを持続的に確保していくことを基本的な考え方としています。この考え方は、熊本市の目指す多核連携都市と方向性が同じであるため、持続可能な都市を実現するため、本計画の策定し、多核連携都市の実現に向けて取り組みます。

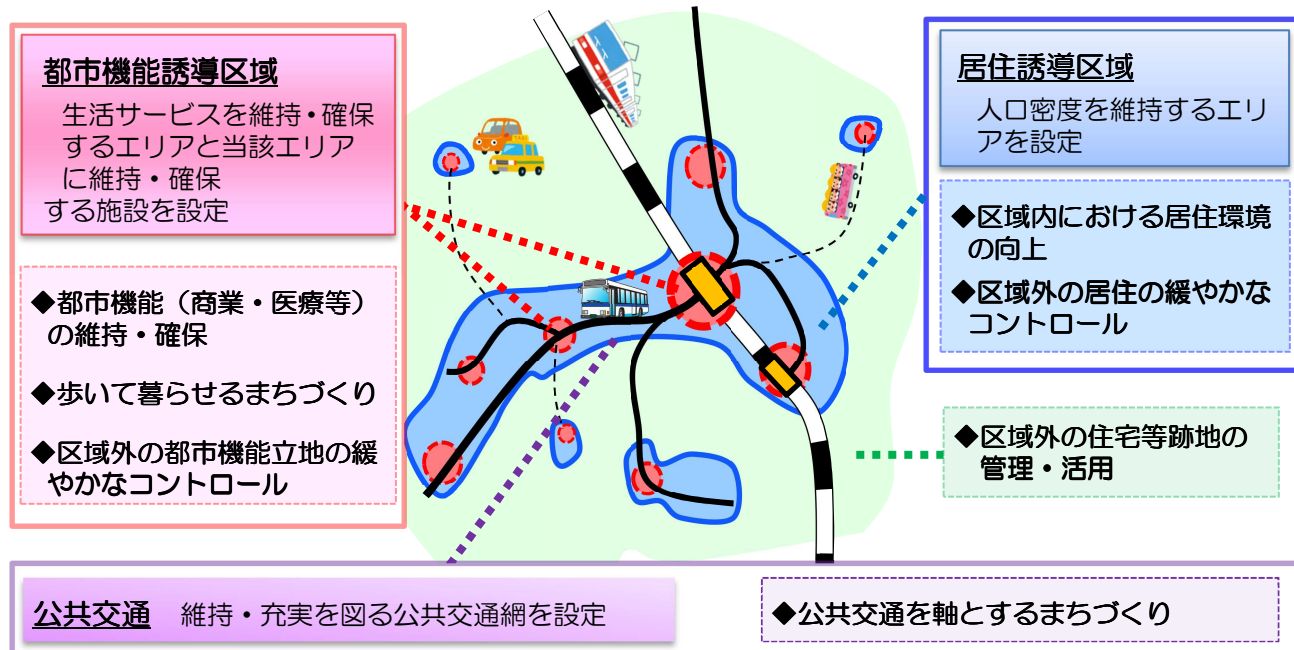


図 立地適正化計画の構成イメージ

2) 立地適正化計画の特徴

(1) これまでに無い都市全体を見渡したマスタープラン

- ◇ 都市を構成する一部の機能だけではなく、居住、医療・商業等の日常生活サービス施設、公共交通など様々な機能を見渡して検討します。

(2) 都市計画との融合

- ◇ 従来からの都市計画法に基づく土地利用規制に加えて、都市機能誘導区域に維持・確保したい施設（誘導施設）を設定し、日常生活に必要な施設の維持・確保を図ります。
- ◇ 都市機能誘導区域外における誘導施設の立地や居住誘導区域外における一定規模以上の住宅を建築する際には、都市再生特別措置法に基づき届出が必要となることから、届出を活用し、誘導区域への立地促進を図るなど、緩やかなコントロールを行います。

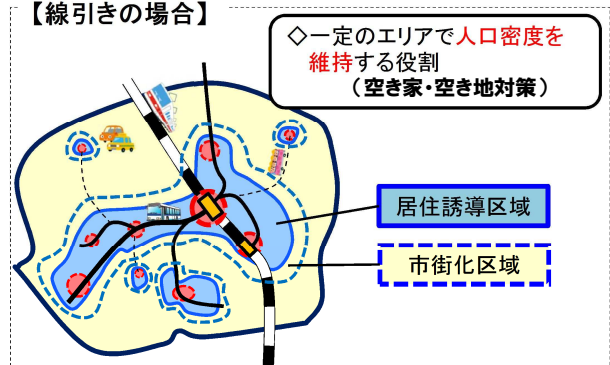
(3) 市町村の主体性と都道府県の広域調整

- ◇ 熊本都市圏は熊本市域のみで完結するものでなく、市街地の拡がりや公共交通等の繋がりは近隣市町村との関連性が高いことから、拠点間を結ぶ基幹公共交通軸や、拠点の相互連携など、近隣市町村とも広域的な連携を図る必要があります。

(4) 市街地空洞化防止のための新たな選択肢

- ◇ 市街化区域内に居住誘導区域を設定するとともに空き地・空き家の対策などを図り、人口密度を維持します。

【線引きの場合】



(5) まちづくりと公共交通の一体化

- ◇ 「多核連携都市」を推進するためには、居住誘導区域内に居住する人々が円滑に都市機能を利用できるよう、交通事業者と連携して地域公共交通を一体的に整備する必要があります。

(6) 時間軸をもった動的な計画

- ◇ 都市機能の維持・確保や人口密度の維持については、長期間かけて施策を展開していく必要があり、適切な進捗管理及び評価を行いつつ、必要な施策を随時検討していきます。
- ◇ 概ね5年毎に（本市では総合計画見直しとあわせて）施策・事業の実施状況について調査、分析、評価を行い、本計画の進捗状況や妥当性を精査、検討します。
- ◇ 長期的には都市計画の見直し（区域区分の変更、用途地域の変更など）や公共交通の再編にあわせて居住誘導区域の見直しを行うなど、動的な計画として柔軟な対応を行います。

(7) 公的不動産の連携

- ◇ 市町村では、厳しい財政環境や公共施設の老朽化等を背景として、公的不動産の見直しを推進しており、本計画の作成を契機として、多核連携都市と整合を図りながら、将来のまちのあり方を見据えた公共施設の再編・再配置を促進します。
- ◇ 既存ストックの活用や集客力の向上等の観点から、不要となった学校跡地等の公的不動産の活用や公共施設との合築により民間機能の立地を促進します。

(8) 策定による国からの支援措置等

- ◇ 本計画を策定することで、必要な都市機能を維持確保するための助成制度を受けることが可能となります。
- ◇ 助成制度は、「都市再構築戦略事業（交付金）」「都市機能立地支援事業（民間補助）」等のほか、国からの交付金等の拡充や、民間事業者に対する直接的な支援など、誘導施設を都市機能誘導区域内に維持・確保するための支援措置が活用できます。

3) 熊本市の都市づくりの基本方針

本市では都市マスタープランにおいて、人口減少・高齢化の進展が見込まれる中でも、長期的に都市活力を維持するため、コンパクトで持続可能な都市づくりに向けて、誰もが移動しやすく暮らしやすい都市づくりを目指し、「多核連携都市」を都市構造の将来像として掲げています。

本市における都市づくりの基本方針は、この多核連携型の都市づくりであり、その基本的な方向性については、都市マスタープランで次頁以降のとおり示されているところです。

本計画は、本市が目指す多核連携都市の実現のために策定するものであることから、都市づくりの基本方針は、都市マスタープランに準じて「多核連携都市」の実現を目指します。

【第2次熊本市都市マスタープラン抜粋】

「第2次熊本市都市マスタープラン」における都市づくりの基本理念、将来像等は、以下のとおりです。

■ 都市づくりの基本理念

本市は、これまで形成された都市基盤や経済活動等を支える都市機能の集積を活かし、今後さらに東アジアなど海外へも目を向けた広域交流拠点都市として発展していきます。

そして、熊本城や地下水などに代表される、歴史・文化、豊かな自然の中で、個性を活かしたまとまりのある地域づくりを進め、将来的にも心豊かに暮らせる都市をめざします。

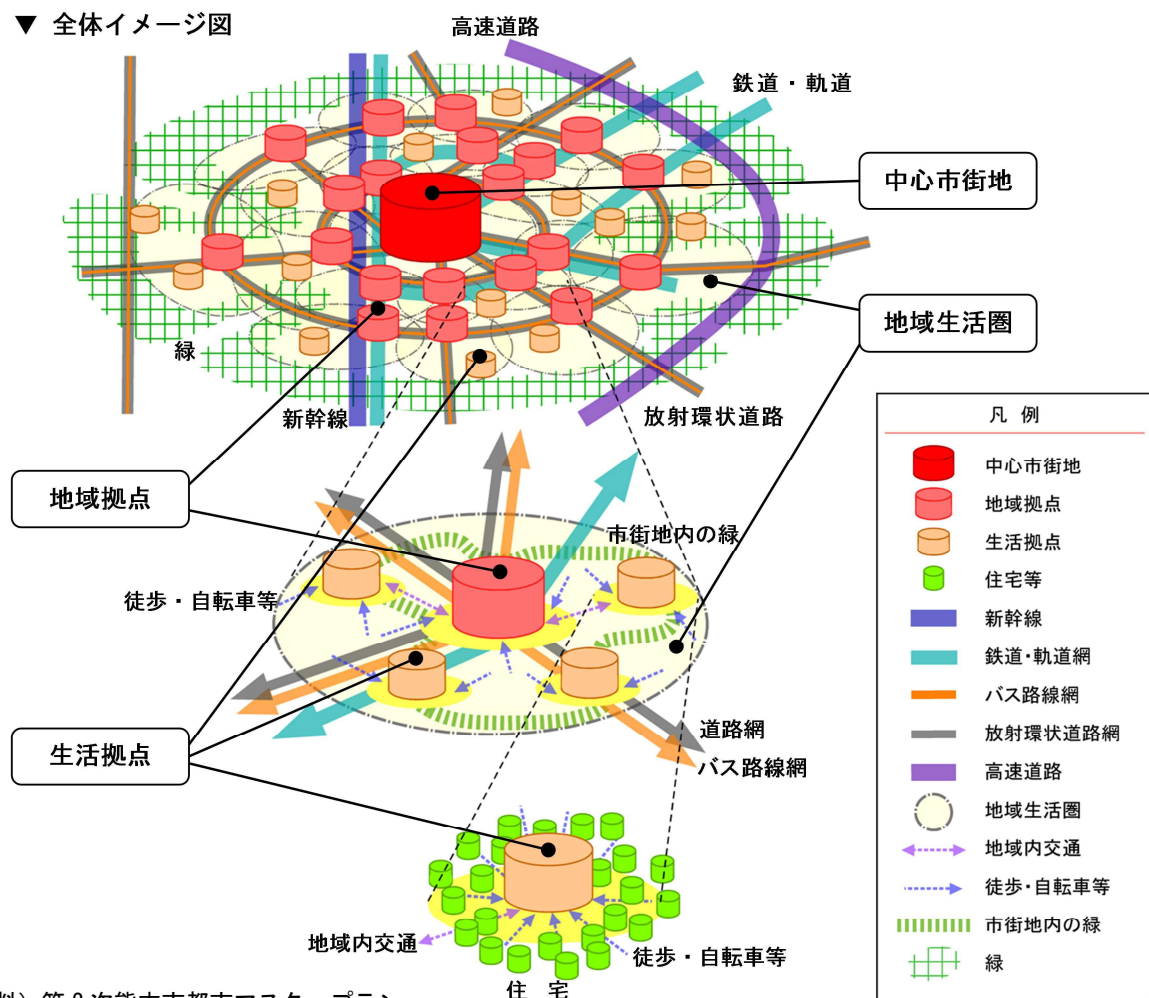
■ 将来像

「豊かな水と緑、多様な都市サービスが支える活力ある多核連携都市」

～ 恵まれた自然や歴史・文化と機能性の高い都市空間が調和し、

生活圏が連携することで、誰もが輝く都市をつくる ～

▼ 全体イメージ図



資料) 第2次熊本市都市マスタープラン

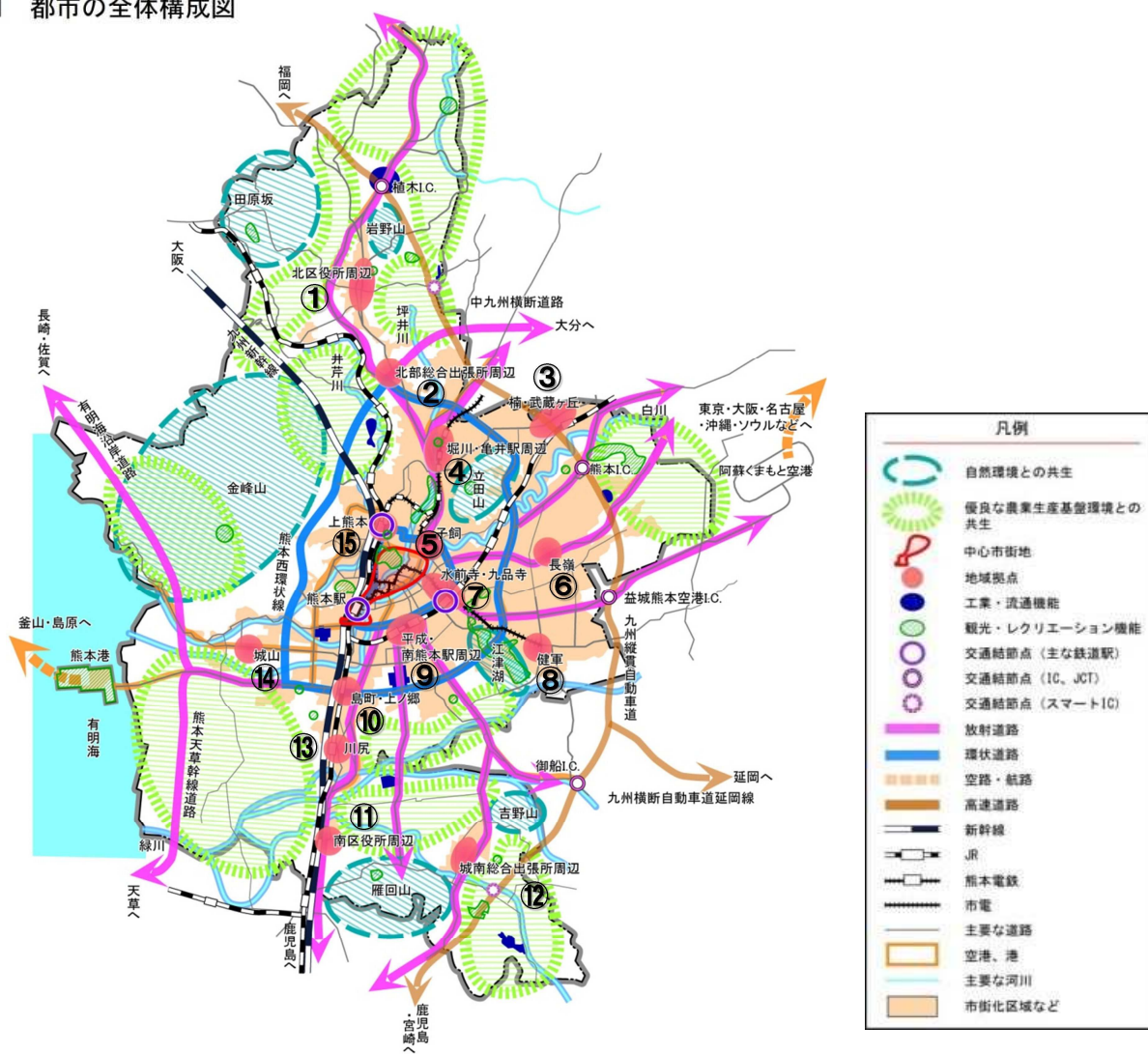
■ 都市の全体構想

熊本城周辺から熊本駅に至る高次な都市機能が集積した中心市街地を中心に、鉄道及び軌道、放射環状の幹線道路網を都市の骨格軸とし、それら骨格軸上にある商業・行政サービスなど生活の利便機能が集積した地域拠点と中心市街地が有機的に連携した都市の構成をめざします。

それら拠点を中心に、商業、業務、居住などの諸機能が段階的に立地し、その外側にゆとりある住宅地、そして農地や自然的環境とが広がるような秩序ある都市構造の実現をめざします。

中心市街地や地域拠点などから諸機能が段階的に立地する秩序ある市街地の構成をめざす

■ 都市の全体構成図



NO	地域拠点	NO	地域拠点
1	北区役所周辺地区	9	平成・南熊本駅周辺地区
2	北部総合出張所周辺地区	10	島町・上ノ郷地区
3	楠・武蔵ヶ丘周辺地区	11	南区役所周辺地区
4	堀川・亀井駅周辺地区	12	城南総合出張所周辺地区
5	子飼地区	13	川尻地区
6	長嶺地区	14	城山地区
7	水前寺・九品寺地区	15	上熊本地区
8	健軍地区		

資料) 第2次熊本市都市マスタープラン

※熊本市が目指す多核連携都市づくりについて

第2次熊本市都市マスタープラン地域別構想 P17～30 より抜粋

第2次熊本市都市マスタープラン地域別構想では、「多核連携都市」を実現するため、下記に示す2つの具体化に向けた方針を示している。

○公共交通の利便性が高い地域への居住機能誘導

○中心市街地や地域拠点への都市機能集積

併せて、公共交通の機能強化や利便性向上など、公共交通ネットワークの充実についても積極的に取り組む事としている。

○公共交通ネットワークの充実

【熊本市が目指す多核連携都市づくりの全体像】

【将来像】

『豊かな水と緑、多様な都市サービスが支える活力ある**多核連携都市**』

～恵まれた自然や歴史・文化と機能性の高い都市空間が調和し、
生活圏が連携することで、誰もが輝く都市をつくる～

■都市の全体構成

中心市街地や地域拠点などから諸機能が段階的に立地する秩序ある市街地の構成をめざす

(1)都市の領域構成

自然や農業生産基盤と市街地が調和し、機能的な交通軸が適正に配置された都市の領域をめざす

(2)都市の骨格構成(交通軸)

鉄軌道と放射環状のバス路線・幹線道路網による体系的な交通軸の確立をめざす

(3)都市の骨格構成(水と緑の軸)

恵まれた自然を活かし、体系的な水と緑の骨格の保全・確立をめざす

(4)都市の機能配置(中心市街地と地域拠点)

中心市街地と地域拠点における都市機能の維持・更新と新たな集積をめざす

〔全体構想〕

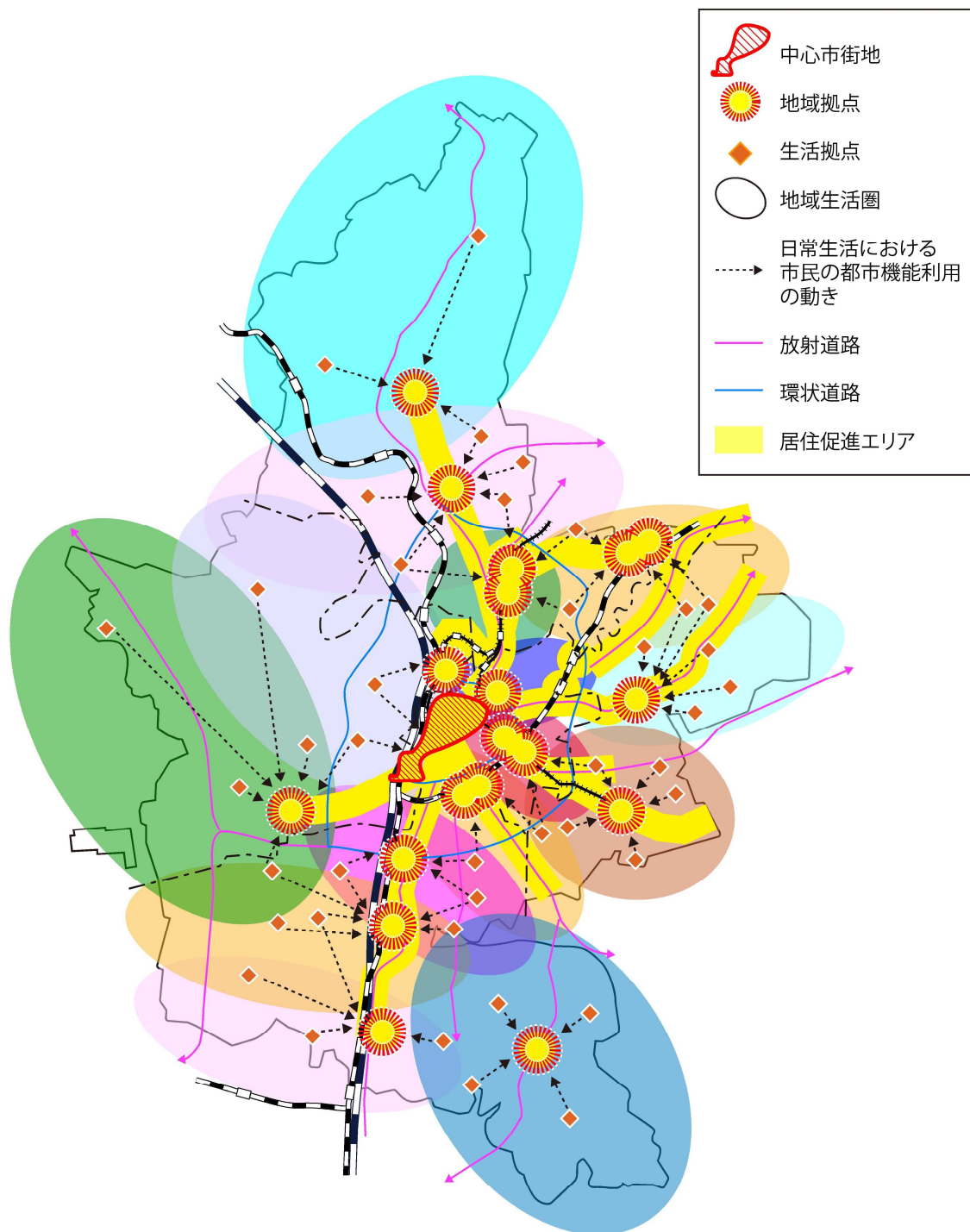
○公共交通の利便性が高い
地域への居住機能誘導

○中心市街地や地域拠点へ
の都市機能集積

○公共交通ネットワークの
充実

〔地域別構想〕

資料) 第2次熊本市都市マスタープラン



※生活拠点は位置を示すものではなく、地域生活圏内にある生活拠点と地域拠点の関わり方を示すもの

▲ 熊本市が目指す多核連携都市づくりのイメージ

資料) 第2次熊本市都市マスタープラン

※中心市街地

中心市街地は、熊本城や市役所周辺から熊本駅に至る約 415ha です。（2期熊本市中心市街地活性化基本計画（熊本地区）にて示される位置及び区域）

※地域拠点

地域拠点は、地域生活圏において核となる地区（エリア）であり、その位置は全体構想で 15 箇所設定されています。地域別構想では概ねの区域を示します。

※生活拠点

生活拠点は、市民が自ら地域コミュニティの活動を醸成する場であり、その圏域は家族構成やライフスタイルなど、各個人に応じて異なるとともに、数多くの地区が該当すると考えられるため、本構想では示しません。今後、行政や市民等が一体となって生活拠点の形成に努めていく必要があります。

※地域生活圏

地域生活圏は、1 つの地域拠点が受け持つ生活圏域で、その圏域は都市的用地から自然的用地まで大きな広がりを持っており、複数の地域拠点を利用するような、地域生活圏が重なる地域も想定されます。

《各拠点における機能について》

○居住機能

	中心市街地	地域拠点	生活拠点
居住機能	これまでに集積した都市機能を活かし、商業・業務機能等と共存した、機能性の高いまちなか居住を促進するエリア	建物の共同化等による居住環境の改善など、各種都市機能と調和した居住機能の集積を促進するエリア	既存集落や地域コミュニティの維持・活性化により、市民が主体となった居住を促進する場

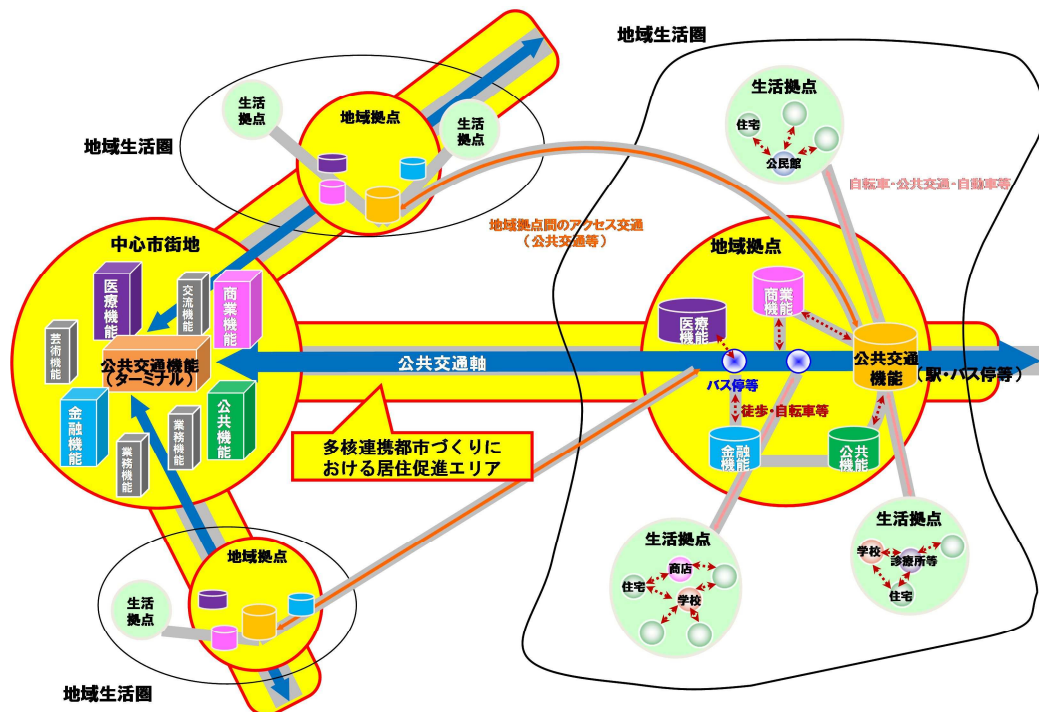
○都市機能

	中心市街地	地域拠点	生活拠点
都市機能	商業、業務、芸術文化、交流など熊本市及び熊本都市圏の社会経済活動の発展を牽引する高度な都市機能が集積するエリア	商業や行政サービス、医療、福祉、教育など地域での暮らしに必要な都市機能が集積するエリア	個人商店や NPO 法人の活動拠点、公民館、小中学校など、市民等が主体となり地域に密着したサービス活動を行う場

資料）第 2 次熊本市都市マスタープラン

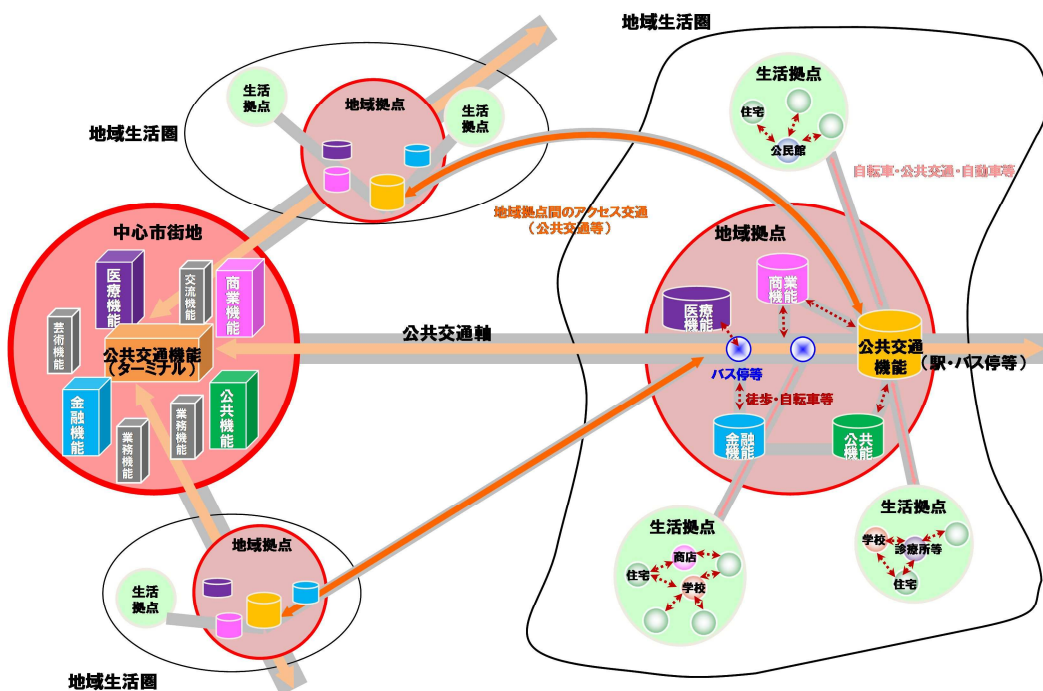
《居住機能誘導について》

市民が居住地を選択できる環境を提供しながら、長期的には居住の集積メリットが高い、中心市街地や地域拠点及び公共交通軸沿線へ居住促進を図ることが必要です。



《都市機能誘導について》

生活利便性の高い多核連携都市を形成するため、中心市街地や地域拠点に都市機能の集積を図ることが必要です。



資料) 第2次熊本市都市マスタープラン

《多核連携都市づくりに向けた方針》

(1) 居住機能誘導に向けた方針

居住促進エリアへ居住を促進するため、エリア内居住への支援施策やバス路線網の再編・乗継ポイントの整備による公共交通のサービス水準の更なる向上等に積極的に取り組むとともに、歩行空間や自転車走行空間、その他公共空地の整備に努め、子供から子育て世代、高齢者といった幅広い世代が居心地の良い空間を創出します。

- ・居住促進エリアへ居住機能を誘導するため、エリア内居住の促進や良好な市街地の形成等に取り組めます。
- ・居住促進エリアにおける円滑な移動手段を維持活性化するため、公共交通サービス水準の維持・向上に取り組めます。

(2) 都市機能集積に向けた方針

中心市街地や地域拠点への都市機能の集積を促進するとともに、誰もが歩いて回遊したくなる拠点形成を促進します。

- ・各地域拠点の特性、個性を活かしながら、都市機能（公共・商業・金融・医療）の集積を図り、地域拠点に行けば暮らしに必要なサービスが享受できる核となるエリアを作ります。
- ・各地域拠点が受け持つ地域生活圏内の多くの人々が利用する中心的な役割を持つバス停・電停・駅の機能向上を図ります。

これらの施策を実施する際には、地域の特性や都市計画における規制の趣旨などを十分に踏まえつつ、既存施設や周辺の自然環境にも見合った適切な施策となるよう十分配慮します。

また、高齢者等への福祉施設や子育て世代に必要な保育施設、医療施設、その他、図書館・体育施設・公園・コミュニティセンターなど、幅広い世代が必要とする様々な都市機能の地域拠点内誘導に積極的に取り組めます。

地域拠点や生活拠点を含む既存の住宅地においては、民間事業者やNPO法人等による、地域コミュニティ活性化ビジネスとして、例えば、空き地や空き家の利活用事業などを積極的に促進し、良好な居住環境の維持に努めます。

なお、コンパクトな都市形成を進める一方で、既存の公共交通の利用ができない、もしくは不便である地域には、地域住民と連携してデマンド方式で運行するコミュニティ交通導入の検討や、民間事業者による移動販売などを促し、日常生活サービス水準の維持活性化に努めます。

4) 熊本市における立地適正化計画

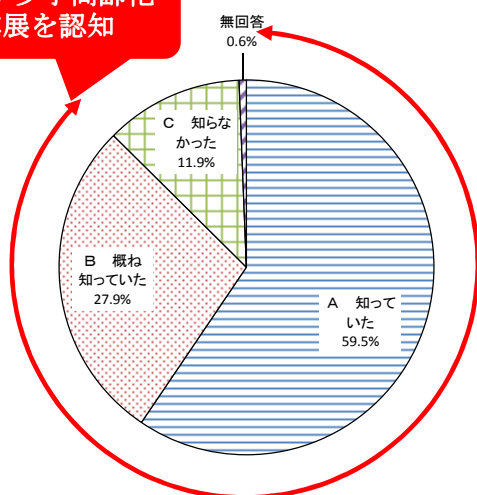
(1) 市民意向の把握

本市でも全国の多くの都市同様、人口が減少見込みであり、また少子高齢化も進展見込みです。このことについては、多くの市民に認知していただいております、このまま人口減少・超高齢社会が進展すると、「税収の減少や社会保障費の増加による市民への行政サービス（道路や公園の維持管理やごみ回収回数など）の低下」、「利用者の減少によるバス路線等の削減によって子どもや高齢者など自家用車を利用できない人の移動が不便になる」ことなどに対し、多くの市民が懸念を抱いているところです。

(市政アンケート結果 N=2,068)

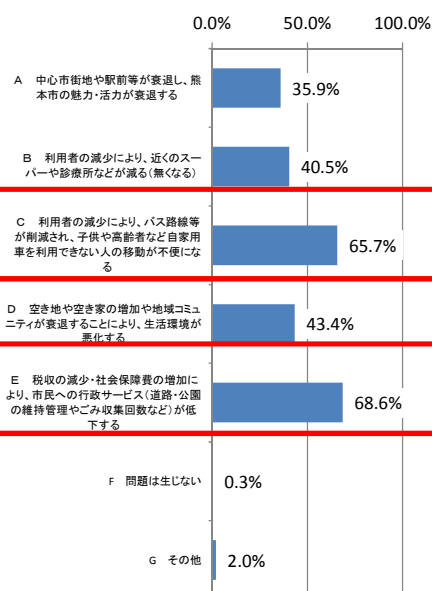
問. 熊本市の人口が将来減少見込みであること、また少子高齢化が進展見込みであることを知っていましたか。

約9割が少子高齢化の進展を認知



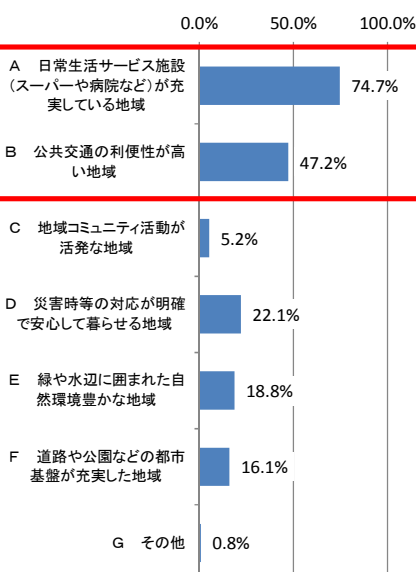
市民にとっての「暮らしやすさ」とは、「日常生活サービス（スーパーや病院）が充実している」ことや、「公共交通の利便性が高い」ことが重要であり、実際多くの市民はそういった地域に住みたいと感じていることが分かりました。その他、地域コミュニティの充実や安心して暮らせる環境、豊かな自然環境や都市基盤の充実も必要です。

問. 人口減少・超高齢社会が進展すると、具体的にどのような問題が生じると考えますか。



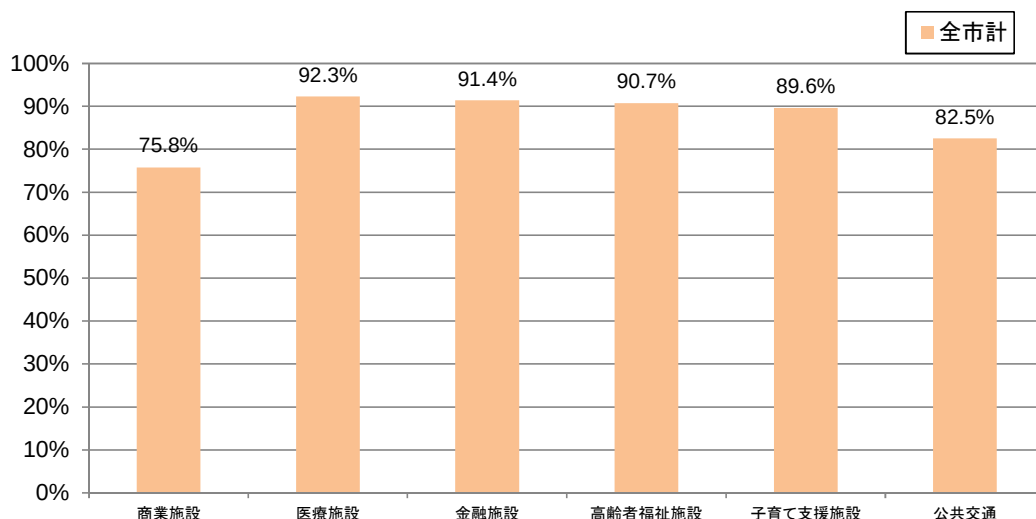
(市政アンケート結果 N=2,068)

問. あなたは、どのような地域に住みたいですか。



本市の現状は、商業施設、医療施設、高齢者福祉施設、子育て支援施設、金融施設、公共交通などの日常生活サービスは比較的に利用しやすく、身近に手に届く環境にあります。更に、豊かな自然環境と農業・漁業生産環境に恵まれているとともに、上下水道の全てを地下水でまかなうという暮らしやすい都市であると言えます。実際に市民の多くは、現在住んでいる地域は「暮らしやすい」と感じていることが分かりました。

(各種施設の人口カバー率)



※商業施設：生鮮食品を取り扱う 1,000 m²以上の店舗を対象に施設から半径 800m 圏域の人口を算出

医療施設：病院・診療所等を対象に施設から半径 800m 圏域の人口を算出

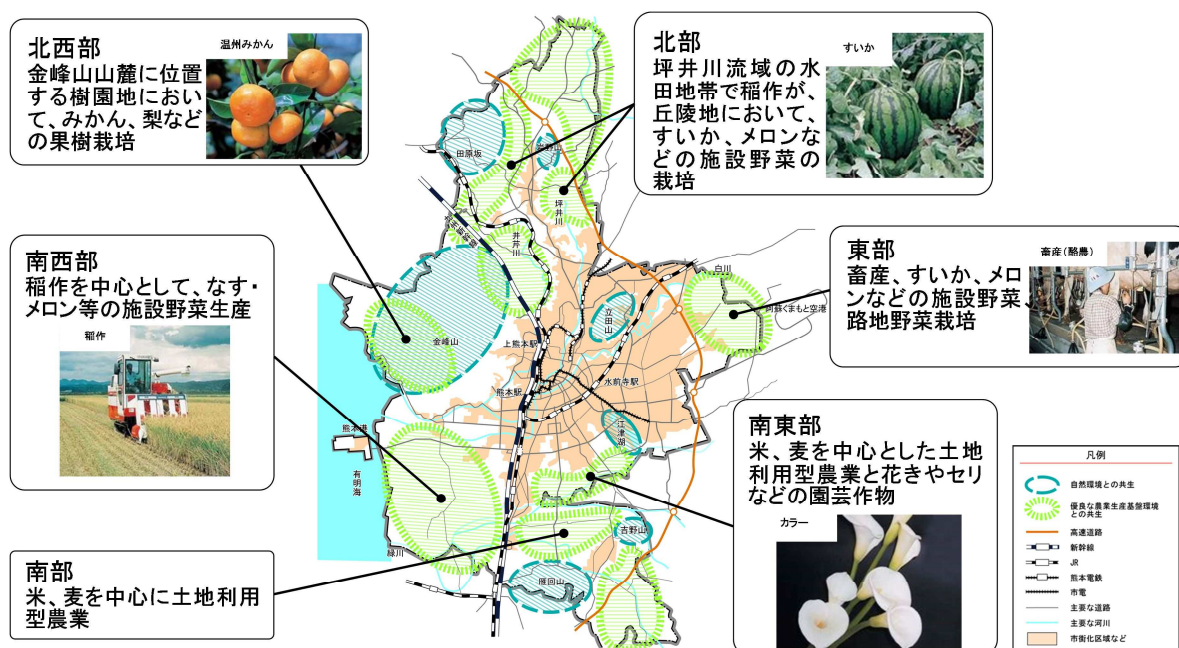
金融施設：銀行・信用金庫・郵便局(コンビニエンスストアを含む)を対象に半径 800m 圏域の人口を算出

高齢者福祉施設：通所介護事業所・小規模多機能介護事業所を対象に半径 800m 圏域の高齢者(65 歳以上)人口で算出

子育て支援施設：保育所・幼稚園を対象に半径 800m 圏域の未就学の乳幼児(0～5 歳)人口で算出

公共交通：駅・電停半径 500m、全てのバス停半径 300m 圏域の人口を算出

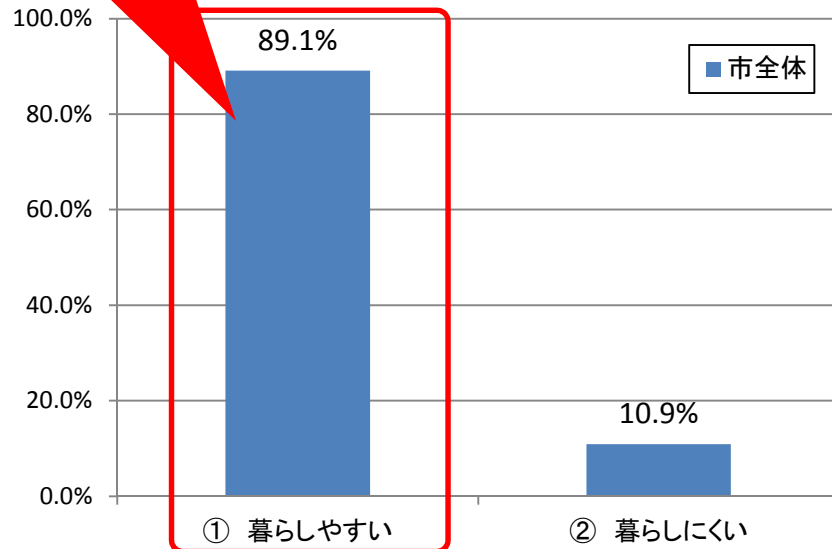
(熊本市の豊かな自然環境と農業・漁業生産環境)



(市民懇話会結果)

問. 現在住んでいる地域は暮らしやすいですか。

約 9 割が「暮らしやすい」と回答



更に本市は、九州の中央に位置し、近隣市町村を含めた都市圏人口は 100 万人を超えており、熊本都市圏を構成する市町村等と相互に補完協力することで、熊本都市圏全体の発展を牽引する県都としての役割を担っています。そこで、公共交通網のあり方等については市域の枠を超えて検討を図るとともに、中心市街地については広域からの利用を考慮した高次な都市機能の集積が必要です。

本市は、地方創生を考える上で人口流出を抑制するダム効果を発揮することも必要であり、そのためにも、人口減少や超高齢社会においても日常生活が不便とならないよう、現在の暮らしやすい都市を将来にわたって維持するため「多核連携都市」の実現に向けて本計画を策定します。

（２）立地適正化計画を策定する意義等

熊本市において、立地適正化計画を策定する意義、立地適正化計画に取り組まなかった場合と取り組んだ場合の生活イメージ、立地適正化計画と公共交通との関係性をまとめました。

① 立地適正化計画を策定する意義

○ なぜ立地適正化計画を策定するのか？

本市ではこれまで、人口増加やモータリゼーションの進展等を背景に市街地が拡大してきました。拡大した市街地のままで、人口が減少すれば、今まで身近に利用できた商業・医療・金融機能や公共交通等の日常生活に必要な機能が失われ、現在の暮らしやすさが損なわれてしまうことが懸念されます。

このことから、人口減少・超高齢社会に適応可能な都市づくりを進める必要があります。具体的には、都市の骨格を形成する、都市機能誘導区域（中心市街地、地域拠点）を地域生活圏の暮らしを守る最後の砦として維持するとともに、公共交通の充実を図ることで、市民全体の暮らしやすさを維持するとともに、市全体の交流促進により都市そのものの魅力の向上を図り、都市活力を維持するため立地適正化計画を策定します。

○どのような手段で、市民の暮らしやすさを維持するのか？

1 都市機能誘導区域における都市機能の維持・確保

郊外部を含めた広域的な地域生活圏の核となる都市機能誘導区域に、日常生活サービス機能を維持・確保します。

■ 都市機能誘導区域の必要性

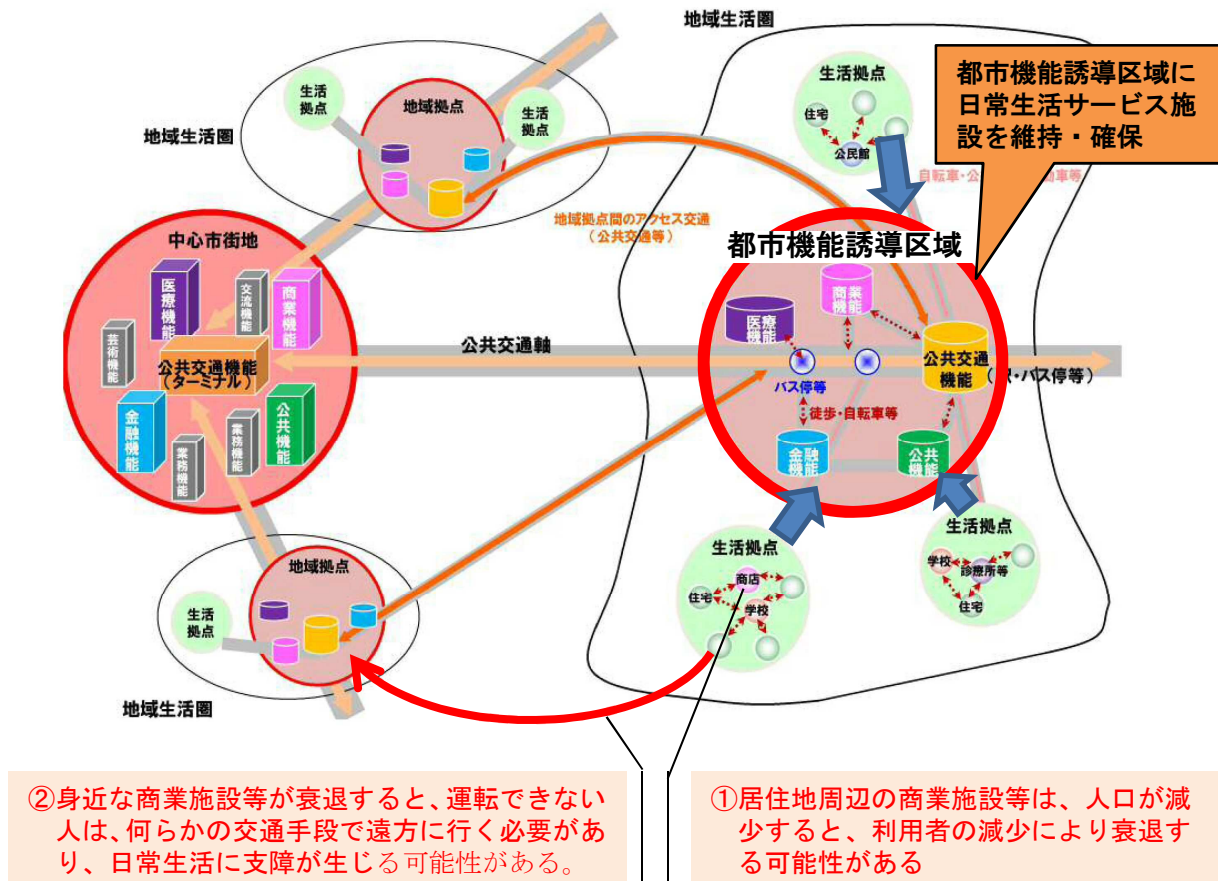
● 都市機能誘導区域とは

商業・医療等の日常生活サービス機能を都市の拠点で維持・確保することにより、必要なサービスを受けることが出来る区域。人口減少下において、地域生活圏に居住する住民の暮らしを守る最後の砦となる。

拡散した市街地で人口が減少し人口密度が低下すると

→ 居住地周辺から医療・商業等の日常生活サービス機能が失われてしまう恐れがあり、身近に利用できなくなることで日常生活に支障が生じる可能性がある。

◆ 都市機能誘導区域を設定し、そこに都市機能の立地を促すことで、日常生活サービス機能を維持・確保し、市民の暮らしやすさを維持する。



2 公共交通ネットワークの充実

公共交通を主体とした都市機能誘導区域へのアクセスや区域間のアクセスを充実させることにより利便性の高い公共交通を確保し、日常生活サービス機能を身近に利用しやすい環境を維持します。

■ 公共交通ネットワーク充実の必要性

● 公共交通ネットワークの充実とは

人口減少下においても、中心市街地と都市機能誘導区域を結ぶ 8 軸を基幹公共交通軸と位置づけ輸送力、定時性、速達性の強化を図るとともに、日常生活の移動を支えるバスの路線網再編やコミュニティ交通への対応を図る。

拡散した市街地で人口が減少し人口密度が低下すると

→ 公共交通の利用者が減少してサービス水準（路線数、運行本数等）が低下すると、今後増加が想定される、自動車を自由に利用できない人（高齢者等）にとって、移動しにくく暮らしにくいまちになる。

◆ 公共交通ネットワークの充実を図り、都市機能誘導区域間のアクセスや都市機能誘導区域までのアクセスを充実させ、市民の暮らしやすさを維持する。

※公共交通ネットワークの充実については、「地域公共交通網形成計画等」にて検討中。

3 居住誘導区域における人口密度の維持

都市機能誘導区域や利便性の高い公共交通沿線に一定の人口密度を維持することで、日常生活サービス機能や公共交通の利用者を確保し、これらの持続性を確保します。

■ 居住誘導区域の必要性

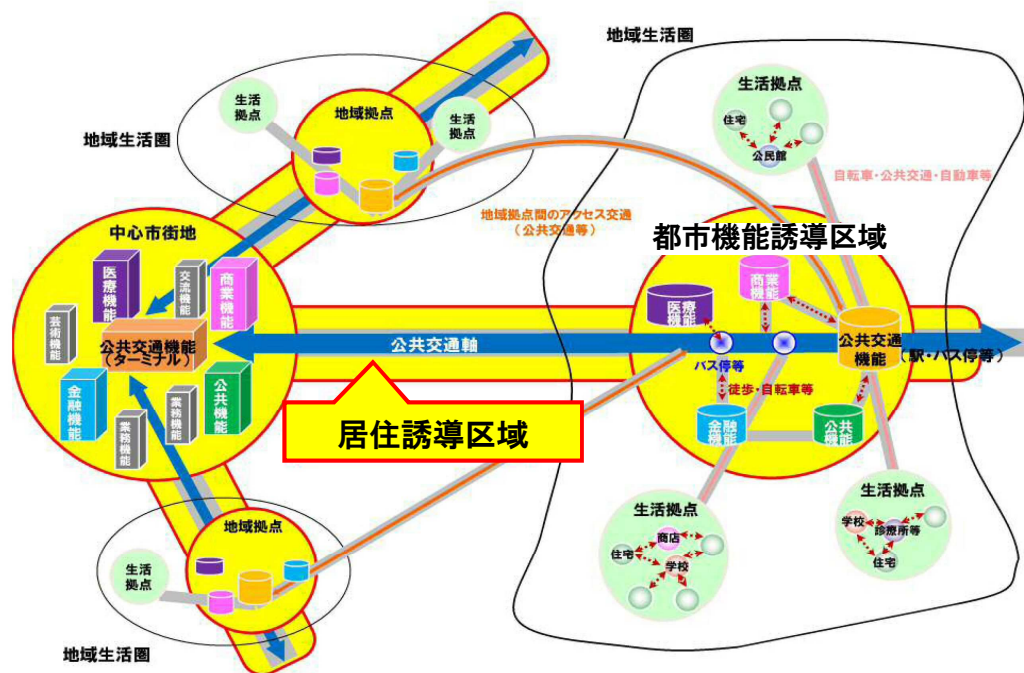
● 居住機能誘導区域とは

人口減少下においても、商業・医療等の日常生活サービス機能や公共交通が持続的に維持されるよう、一定のエリアに人口密度を維持する区域

拡散した市街地で人口が減少し人口密度が低下すると

- 身近にある日常生活サービス機能が衰退し、生活の利便性が低下するとともに、空き地・空き家の増加等が懸念される。
- 公共交通が衰退し、移動しにくく暮らしにくいまちになる。

- ◆ 都市機能誘導区域及び利便性の高い公共交通軸の沿線に居住誘導区域を設定し、一定の人口密度を維持することで、日常生活サービス機能や公共交通などを確保し、市民の暮らしやすさを維持する。



② 地域生活圏における生活イメージ

○ 都市機能誘導区域だけに日常生活サービス機能を集めるのか？

都市機能誘導区域だけに日常生活サービス機能を集めるものではありません。

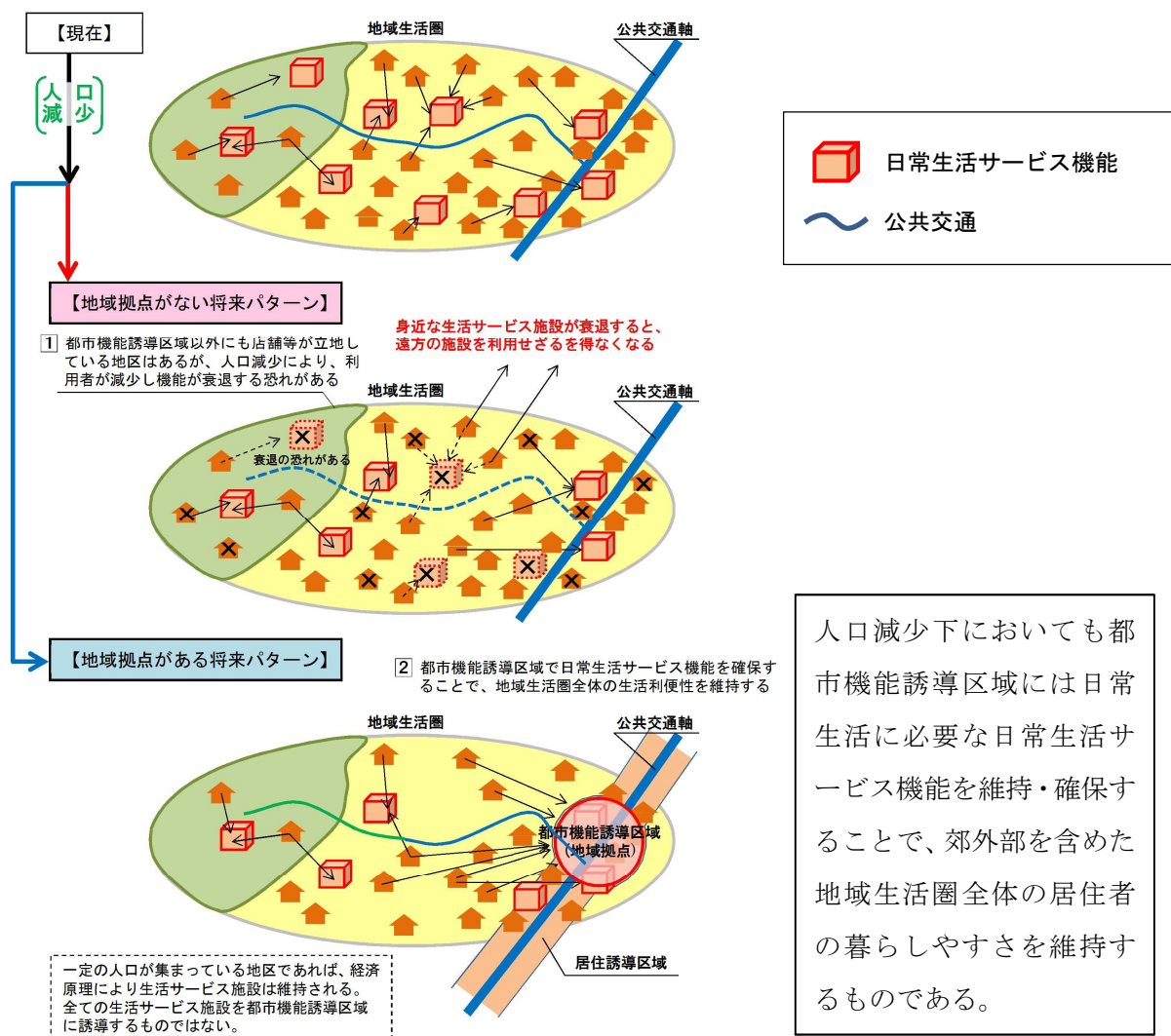
人口減少下においても、郊外部を含む広域的な地域生活圏の暮らしを守る最後の砦として、都市機能誘導区域に日常生活サービス機能を維持・確保しておくことで、市民の暮らしやすさを維持します。

○ 居住誘導区域だけにしか住んではいけないのか？

市民のライフスタイルや居住地選択の条件は様々であることから、居住誘導区域だけにしか住んではならないものではありません。

しかし、人口減少下においても日常生活サービス機能や公共交通を維持していくためには、これらの利用者を確保する必要があります。そのため、都市機能誘導区域や公共交通沿線を居住誘導区域として設定し、一定の人口密度を維持するものです。

■ 地域生活圏における生活イメージ



■ 将来における誘導区域内外の生活イメージ

《将来における誘導区域内外の生活イメージ》

居住誘導区域		居住誘導区域外 の市街地	郊外の既存集落地
都市機能誘導区域			
日常生活環境	・徒歩、自転車等で安定して様々な日常生活サービス機能を利用できる	・利便性の高い公共交通により、中心市街地や都市機能誘導区域にアクセスでき、安定して様々な日常生活サービス機能を利用できる	・居住地近隣の日常生活サービス機能を利用できる ・公共交通や自転車、自動車を利用して都市機能誘導区域にアクセスすることで、日常生活サービス機能を利用できる
	・都市機能誘導区域等へのアクセス手段をコミュニティ交通等により確保することで、日常生活サービス機能を利用できる		
移動環境	・公共交通が利用しやすい区域であり、自動車を利用しなくても日常生活が営める	・居住地近隣の日常生活サービス機能を利用できる ・公共交通や自転車、自動車を利用して都市機能誘導区域にアクセスすることで、日常生活サービス機能を利用できる	・都市機能誘導区域等へのアクセス手段をコミュニティ交通等により確保することで、日常生活サービス機能を利用できる
		・運転できる人は、自転車や自家用車による移動が主体 ・自動車を自由に使えない人のため、地域特性や住民ニーズに合った交通手段の検討が必要	

③ 公共交通ネットワークとの関係性

■ 公共交通ネットワークの将来像

熊本市が描く公共交通ネットワークの将来像は、中心市街地と15の地域拠点をつ結ぶ8軸を基幹公共交通軸と位置づけ輸送力、定時性、速達性の強化を図るとともに、日常生活の移動を支えるバスの路線網再編やコミュニティ交通への対応を図ることとしている。

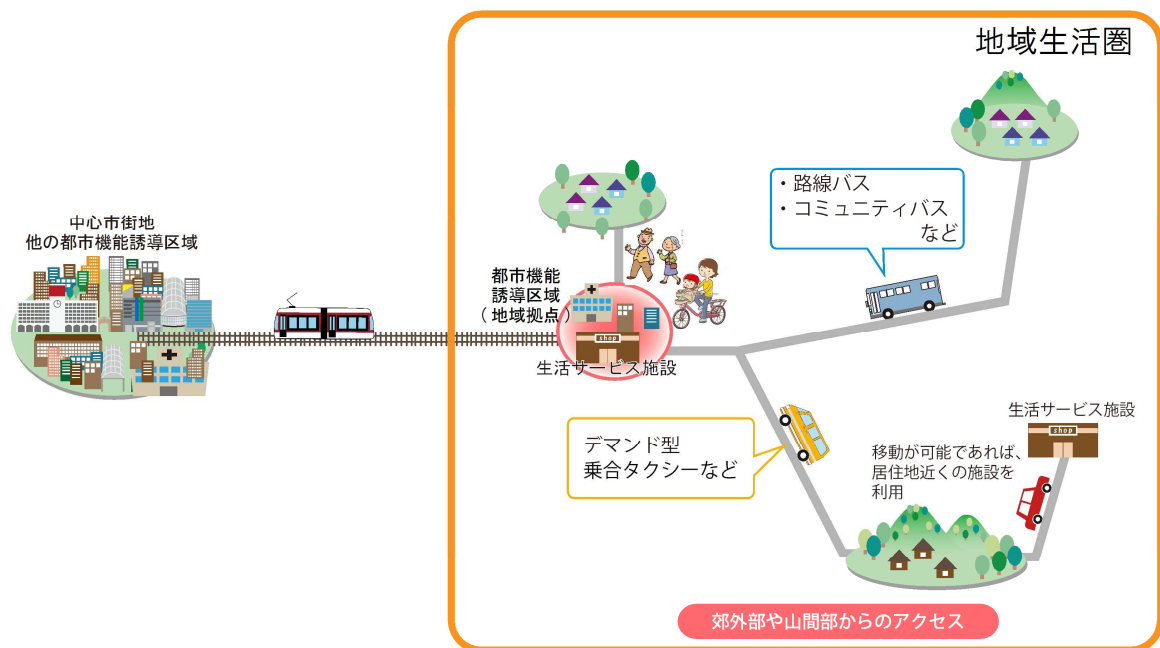
【具体的施策等については地域公共交通網形成計画等で検討中】



資料：熊本市公共交通協議会資料より

■ 地域生活圏内から都市機能誘導区域までのアクセス

- 地域生活圏内には、郊外部における公共交通空白地域等があるが、都市機能誘導区域までの交通手段は、複数の交通手段（自家用車、路線バスなど）を選択できる人は、いずれかの交通手段でアクセスする。
- 一方で、自動車を自由に利用できない人（高齢者等）の増加が見込まれるため、地域の特性や住民ニーズに合った交通手段の検討が必要。

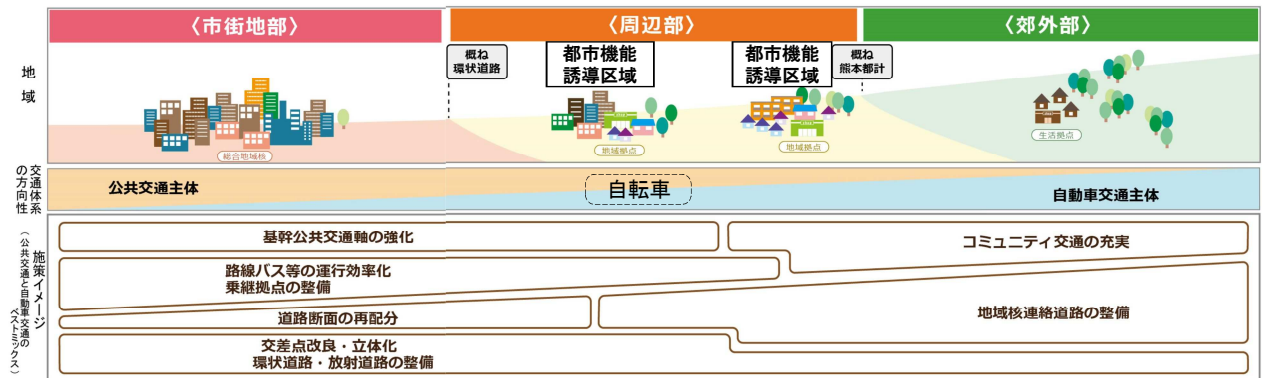


資料：熊本都市圏都市交通マスタープラン
(作成中) 資料を基に加工して作成

■ 将来の交通体系の考え方

- 市街地部では、公共交通や自転車の利用を促進するため、基幹公共交通軸を形成し、公共交通を主体とした交通体系へ転換することが必要。
- 周辺部では、自動車交通の円滑化を図る一方で、運行効率化によるバス路線の維持や基幹公共交通軸の整備により、自動車交通と公共交通とが共存する効率的な交通体系を構築することが必要。
- 郊外部では、自動車交通が主体となっており、地域間の円滑な移動を確保する一方で自家用車利用が困難な人の移動支援や基幹公共交通軸と連携されたコミュニティ交通の充実を図ることが必要。

【熊本都市圏都市交通マスタープラン、地域公共交通網形成計画等（作成中）により推進】



資料：熊本都市圏都市交通マスタープラン（作成中）資料より

(3) 立地適正化計画の目的の整理

立地適正化計画の意義や地域生活圏における生活イメージなどを踏まえて、熊本市における立地適正化計画の目的や効果を整理しました。

① 立地適正化計画の目的

- 熊本市の現在の暮らしやすさや魅力を、人口減少・超高齢社会においても維持する
- 熊本都市圏の発展を牽引するため長期的に都市活力を維持する

② 多核連携都市の実現にて見込まれる効果

- 地域拠点等に生活サービスを維持・確保するとともに、その周辺や公共交通沿線に居住を促進するといった、公共交通と一体となったまちづくりにより、生活サービスの持続性が向上し、**日常生活の利便性が確保**される。
- 日常生活に必要なサービスが住まいの身近に存在する、高齢者が歩いて暮らせる都市構造が形成されることで、**元気高齢者が増え、社会保障費の抑制、地域コミュニティの維持・活性化**等に繋がる。
- 暮らしやすい都市環境が形成されることで、都市としての魅力が向上し、企業誘致が促進され、**雇用の場が創出**される。
- 中心市街地における都市機能の維持・確保などにより、熊本ならではの都市の魅力が向上することで、**交流人口の増加**に繋がる。
- 都市経営の効率化（公共施設等の統廃合・超寿命化など）により、**行政サービス水準が一定程度確保**される。

③ 熊本市における多核連携都市に向けた対応

多極型

- 中心市街地と15箇所の地域拠点に都市機能を維持・確保する
- 日常生活サービスを地域拠点等に維持することで、その拠点を生活圏とする**郊外部も含め、市民の生活利便性の確保**を図る

全ての人口の集約を図るものではない

- 本市の魅力の一つである、**自然環境や農業・漁業生産環境の保全**に努めるとともに、周辺環境と共存する**既存集落の地域コミュニティの維持・活性化**を図る

誘導による集約

- 強制的な集約ではなく、地域拠点や利便性の高い公共交通沿線等の区域において、**良好な居住環境を提供することにより、居住の促進**を図る

※その他

- 関係団体等との連携を図り、女性が働きやすく安心して子育てできる環境づくりや、地域コミュニティ活動の促進等に取り組む

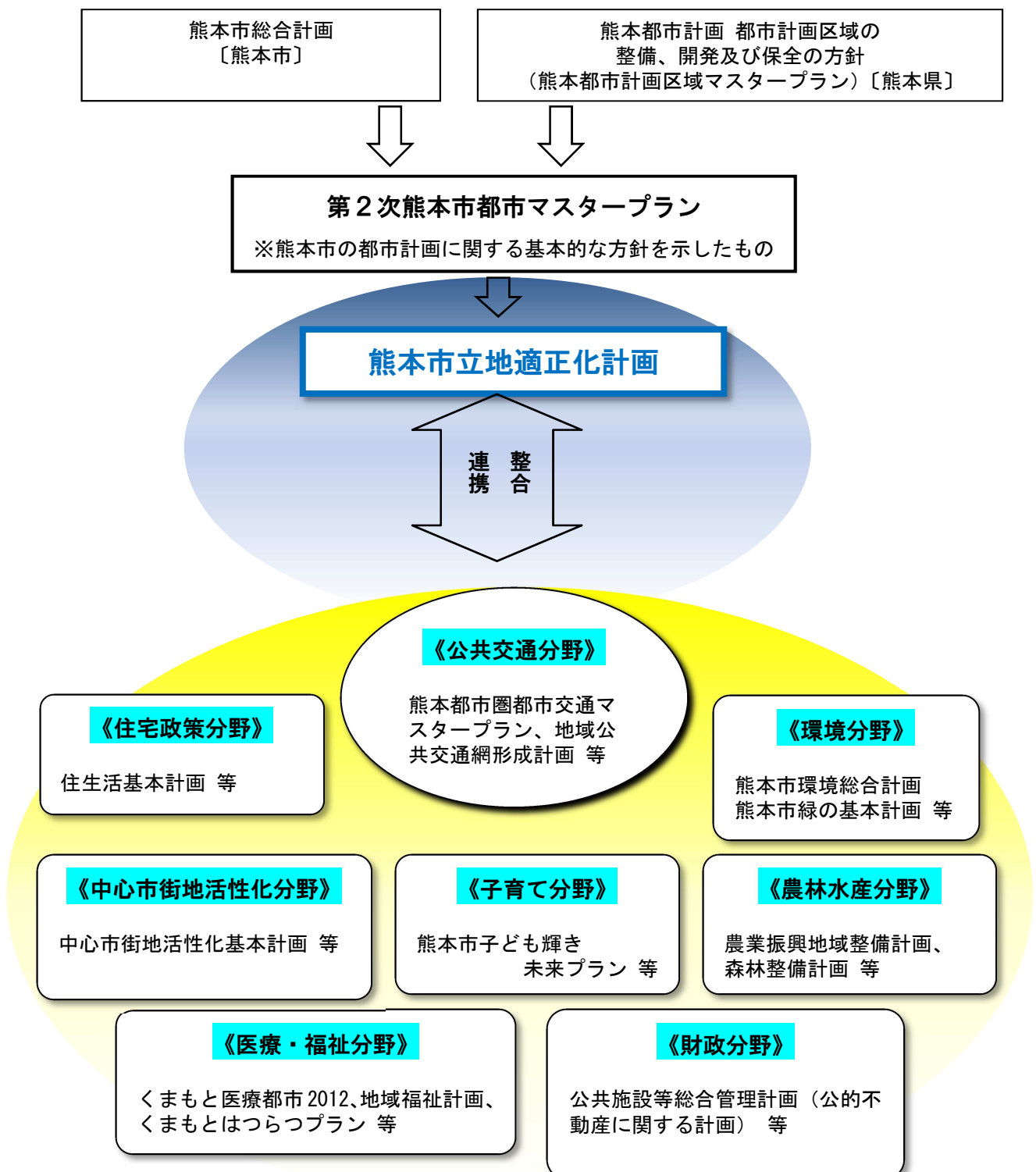
5) 立地適正化計画に定める内容

本計画には、以下の内容を定めます。

- 1) 立地適正化計画の区域
- 2) 立地適正化計画の計画期間
- 3) 都市機能誘導区域
- 4) 誘導施設（都市機能誘導区域に維持・確保すべき施設）
- 5) 居住誘導区域
- 6) 都市機能及び人口密度を維持・確保するための具体的な施策
- 7) 目標値の設定
- 8) 施策達成状況に関する評価方法

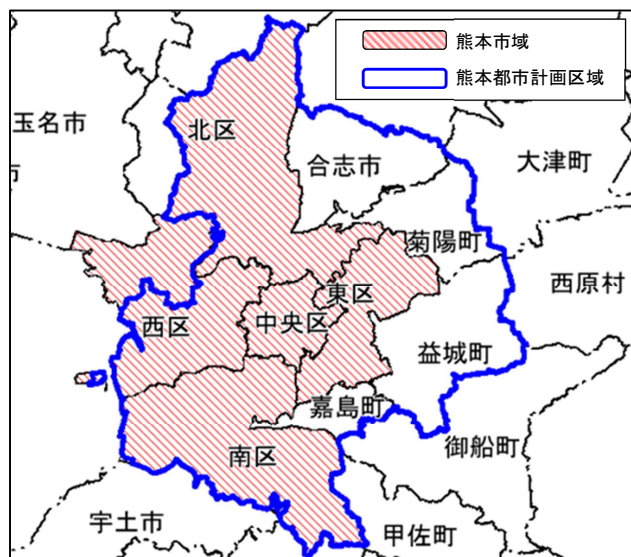
6) 立地適正化計画と関連する他計画

本計画は、都市全体の観点から、居住機能や医療・福祉等の都市機能の立地、公共交通の充実等に関する包括的なマスタープランとして策定する計画です。総合計画や都市計画区域マスタープランといった上位計画に即して策定された「第2次熊本市都市マスタープラン」に示されている都市づくりの基本理念や都市構造の将来像を準拠しつつ、策定します。更に、国が推奨する多極ネットワーク型コンパクトシティを形成するためには、公共交通分野との連携が必須であるとともに、商業施策、住宅施策、医療・福祉施策、農業施策など多様な分野の計画と連携する必要があります。



2 立地適正化計画の区域

本計画の区域は都市再生特別措置法第81条第1項に基づき、熊本市内の都市計画区域とします。ただし、都市全体を見渡す観点から、都市計画区域外も分析・評価の対象とし、都市計画区域外への施策展開も視野に入れるものとします。



3 立地適正化計画の計画期間

本計画の期間は、本市の都市計画に関する基本的な方針を定めた「第2次熊本市都市マスタープラン」の目標年次である、平成37年（2025年）とします。ただし、都市構造の将来像である「多核連携都市」の実現には、非常に長期的なスパンを要するため、目標年次を超えた将来見通しにおける分析等を行います。

※将来推計人口について

本市では、まち・ひと・しごと創生総合戦略とあわせて人口ビジョンが策定されており、将来の人口推計が示されています。（策定中）人口ビジョンは、平成62（2050）年を対象期間としており、本市が分野横断的施策を戦略的に展開した場合の将来推計人口と、趨勢のまま推移した場合の将来推計人口が示されています。

本市が目指す将来人口は、平成62（2050）年で約69.9万人（H27.10.29現在）を目指しており、この目標の実現に向けて各種施策を戦略的に展開していく予定です。

本計画は、人口減少下であっても暮らしやすい都市を実現することであるため、将来の都市構造を検討するにあたっては、人口ビジョンにおける趨勢のまま推移した場合の将来推計人口約64.2万人（H27.10.29現在）を用いることとします。なお、人口ビジョンについては、新たな国勢調査が行われる時点（5年毎）で更新を予定しており、本計画の見直しでは、その時点の最新の人口ビジョンを用いることとします。

4 本市を取り巻く現状把握等

1) 各種基礎的データの収集と都市の現状把握

①人口

○熊本市においては、高度経済成長期を通じて着実に人口が増加してきました。

○14 歳未満の人口をみると、この 10 年で比較的地価の安い市街地縁辺部で増加しており、まちなかほど減少傾向にあります。

○また、熊本市では昭和 50 年以降、人口増加とともに、人口集中地区のエリアが拡大して人口密度が低下しました。

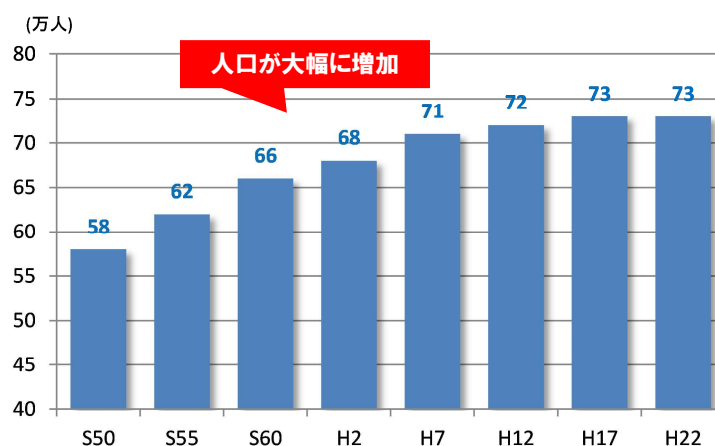
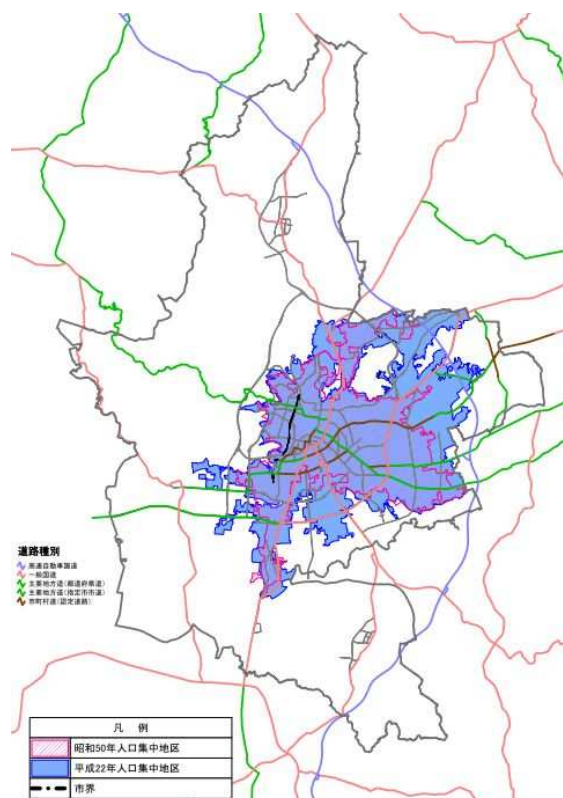


図 熊本市の人口の推移

資料) 国勢調査



昭和 50 年以降、人口増加にあわせ、人口集中地区のエリアが拡大

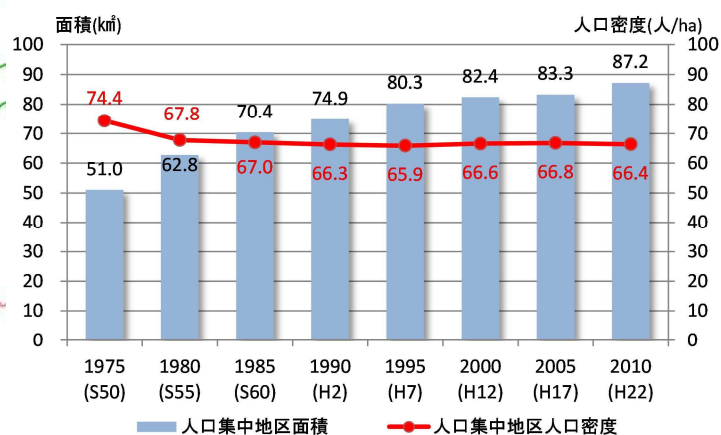


図 熊本市の人口集中地区の面積と人口密度の変化

資料) 国勢調査

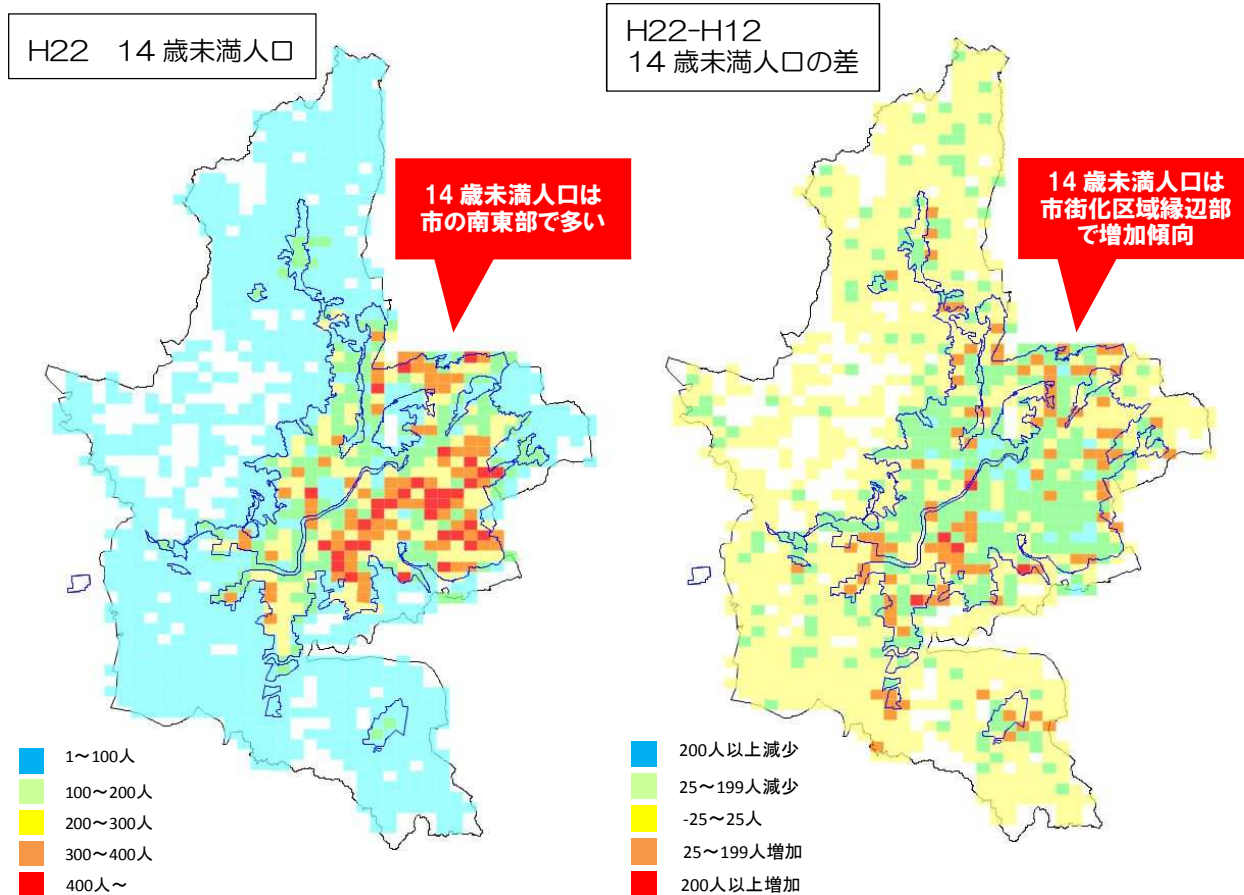


図 メッシュ別の 14 歳未満人口及び 14 歳未満人口の変化

資料) 国勢調査

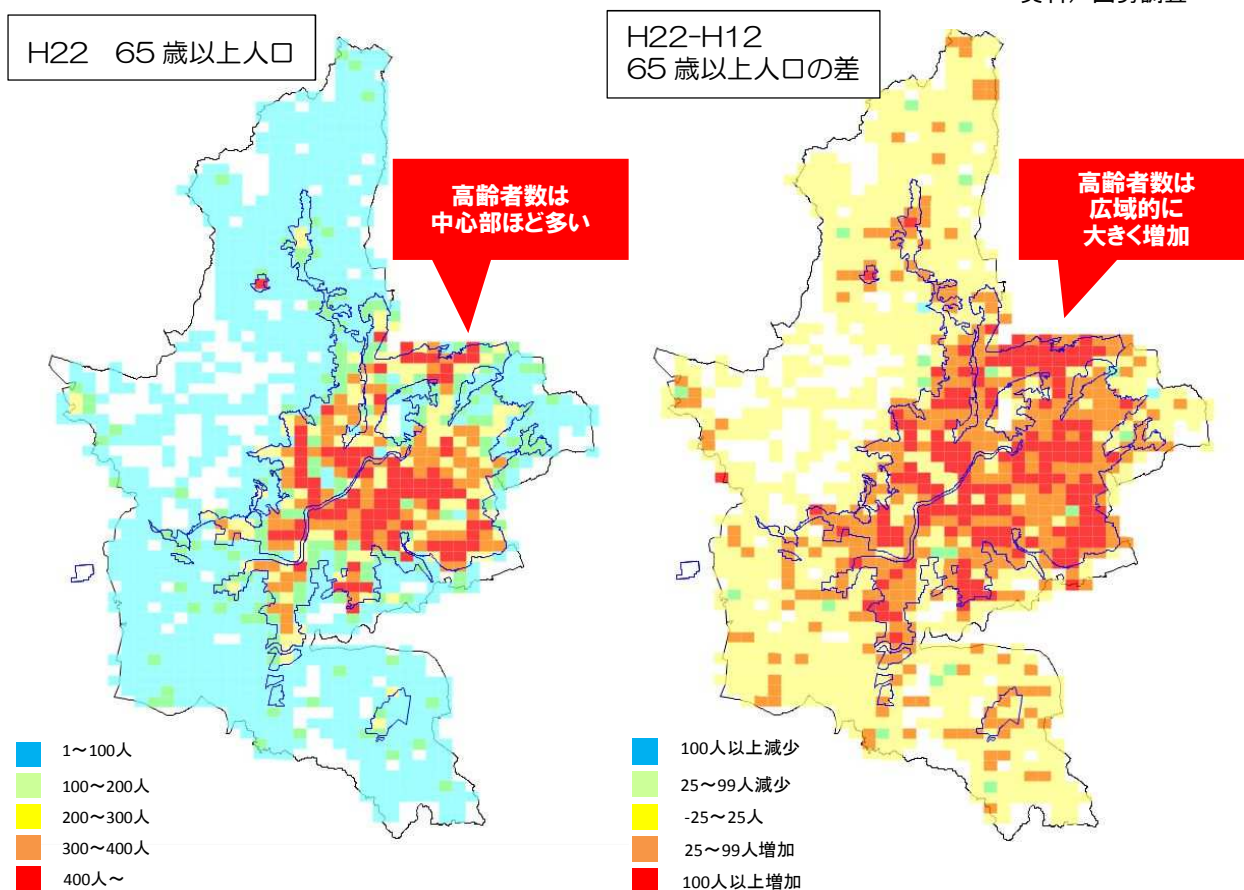


図 メッシュ別の 65 歳以上人口及び 65 歳以上人口の変化

資料) 国勢調査

②土地利用

- 人口増加に伴い、市街地は拡大し、豊かな自然があり比較的地価が安価な農村部まで拡大してきました。
- 更に、市街化調整区域での開発許可は近年、面積は横ばいであるものの、件数は大幅に増加しており、郊外化が進んでいます。

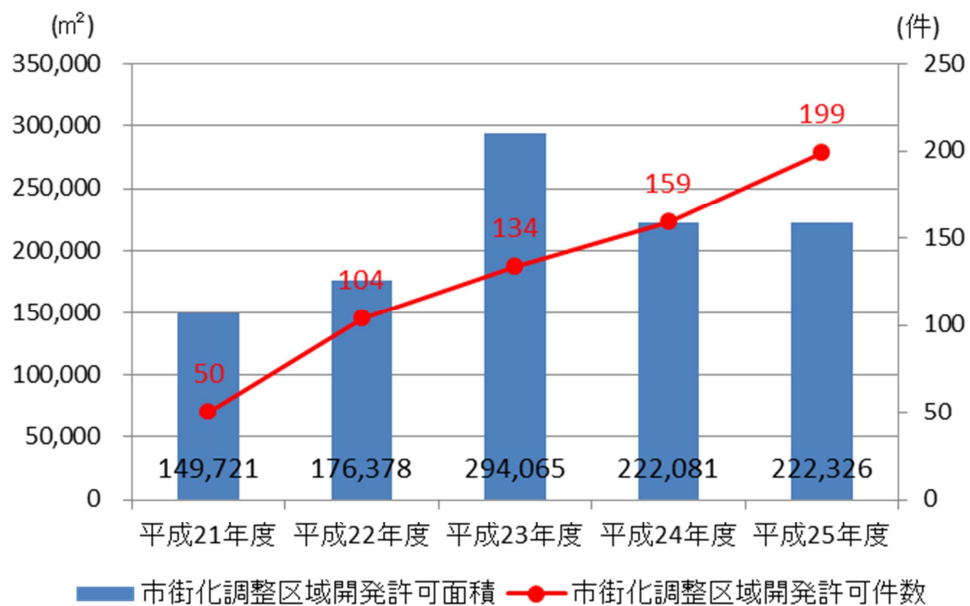
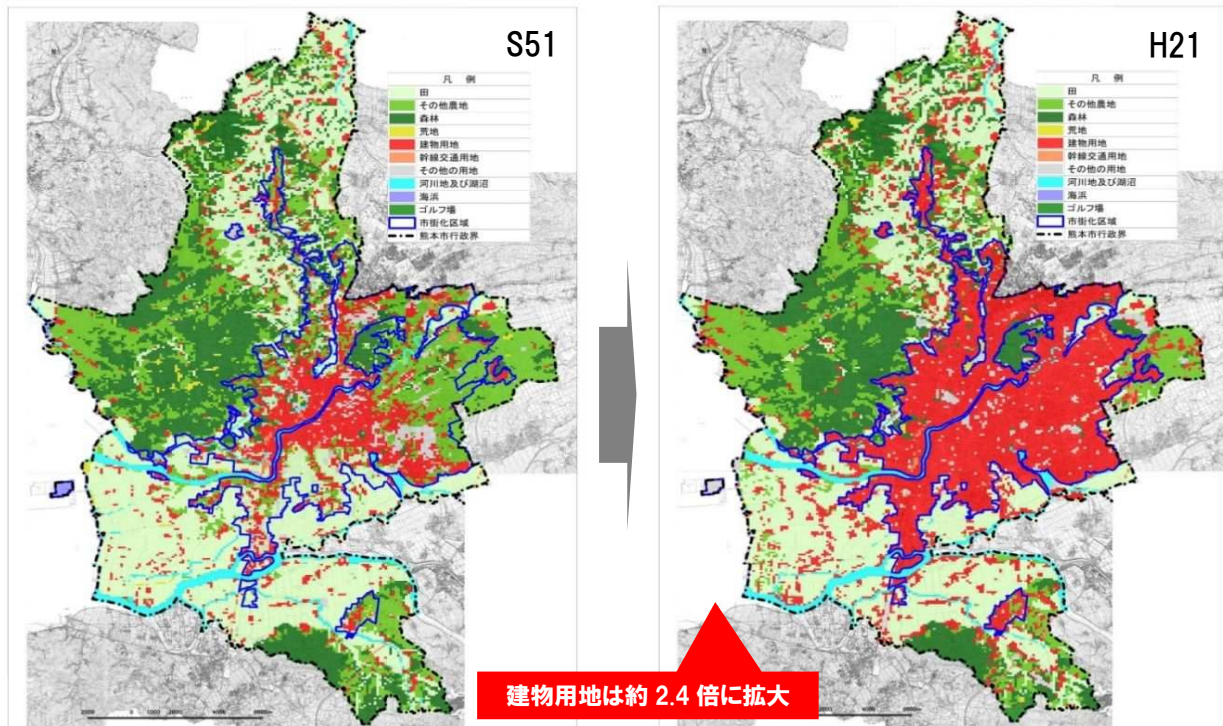


図 熊本市の開発許可の推移

資料) 熊本市資料

○また、現在、住宅数は世帯数を上回り増加している状況で、空き家数は増加傾向にあります。

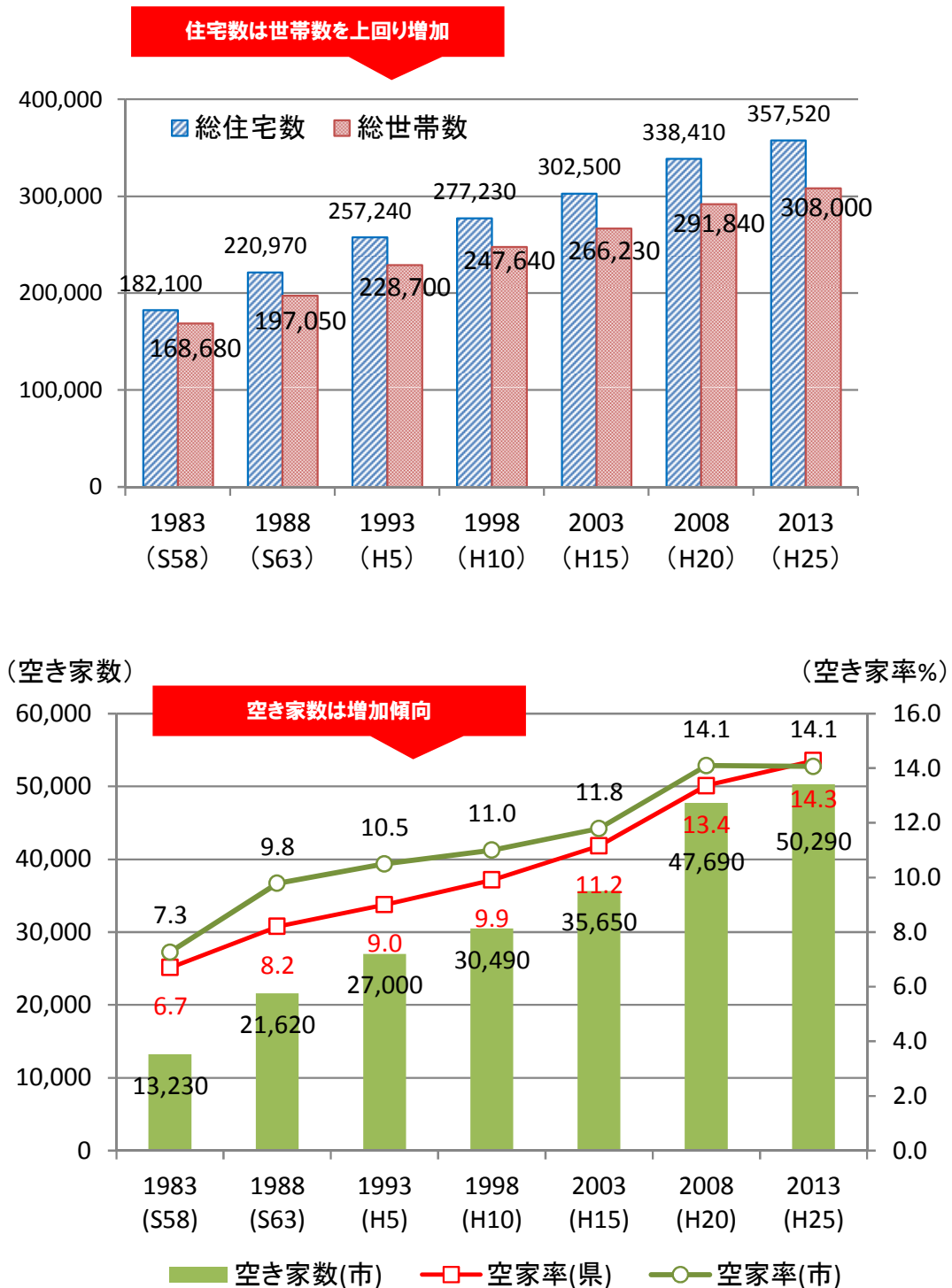


図 熊本市の住宅動向

資料) H5 までは熊本市住宅マスタープラン、H10～H25 は住宅・土地統計調査〔H10 は熊本市、旧城南町、旧植木町の合計〕

③都市交通

○熊本都市圏では自家用車の普及に伴い、自動車分担率が増加傾向にあります。
○一方で、公共交通の利用者数は、特に路線バスにおいて大幅に減少しており、利用者の減少とあわせて路線バスの約 8 割が赤字路線であるとともに、補助金は増加傾向にあります。

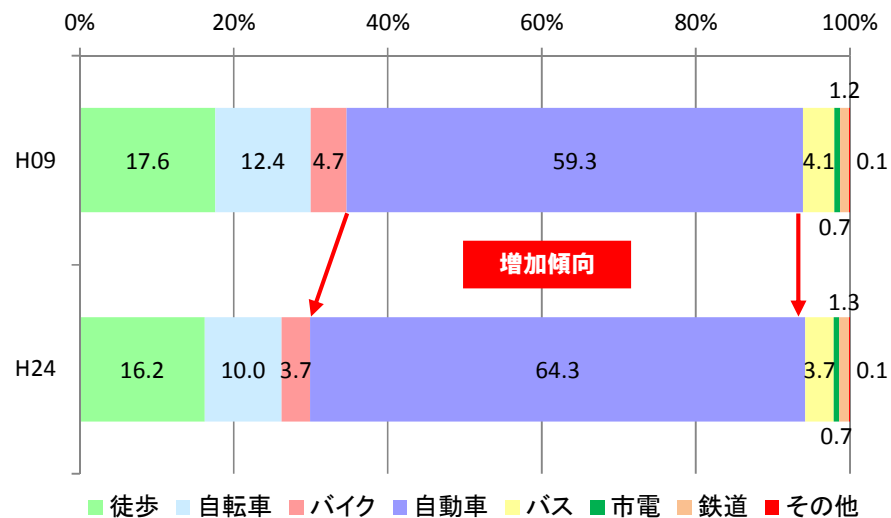


図 代表交通手段別トリップ数の推移

資料) 第 4 回熊本都市圏 PT 調査結果

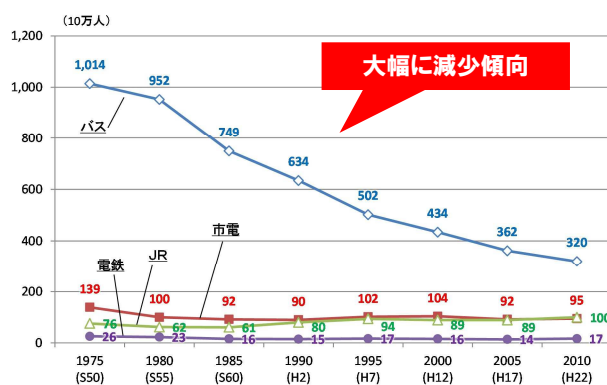


図 熊本市の公共交通利用者数の推移

資料) 熊本市資料

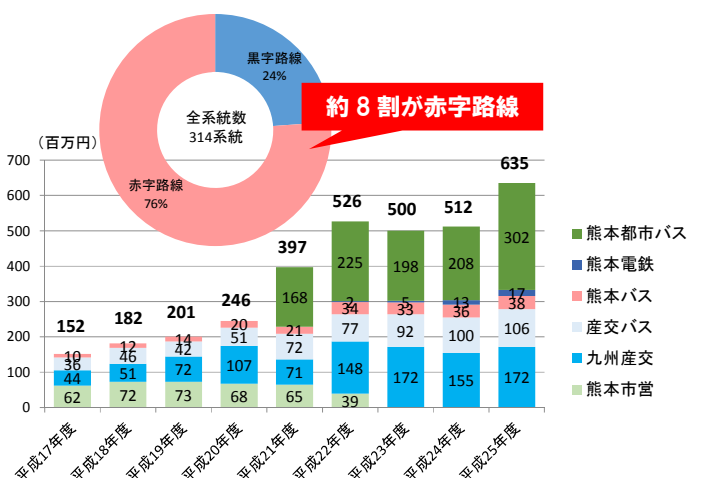


図 路線バスに係る補助金の推移及び経常収支状況

資料) 熊本市資料

※平成 20 年度から旧富合町追加、平成 22 年度から旧植木町、旧城南町追加

※地方バス運行等特別対策補助金

○熊本市の公共交通は、南北に JR 鹿児島本線、熊本駅から東方面へ JR 豊肥本線が運行しており、藤崎宮前駅から合志方面へ熊本電鉄が運行し、それを市電と路線バスでカバーする体系となっています。

○路線バスに関しては、運行本数 75 本/日以上の高便性の高い路線が、交通センターより放射状に運行している状況です。

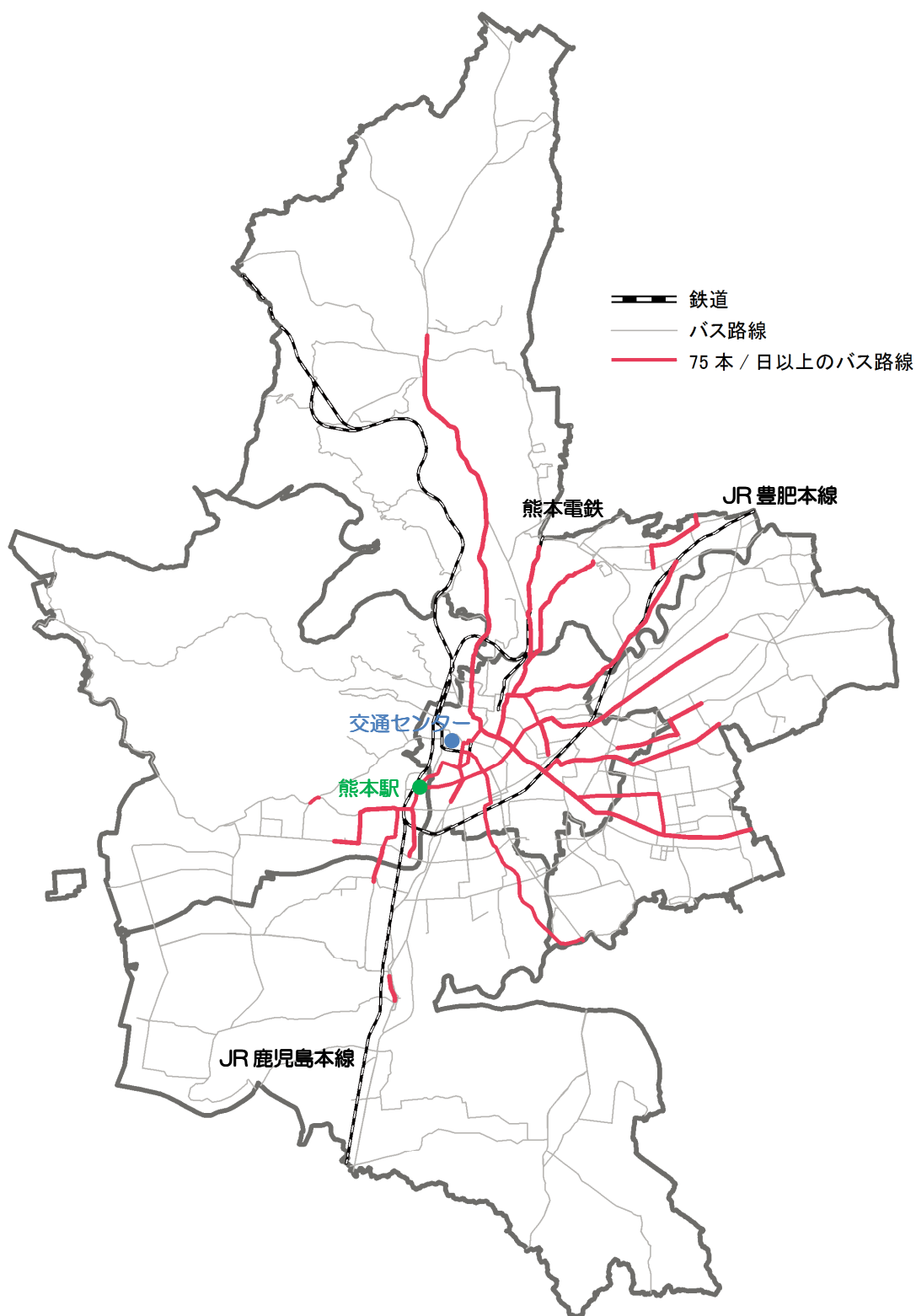
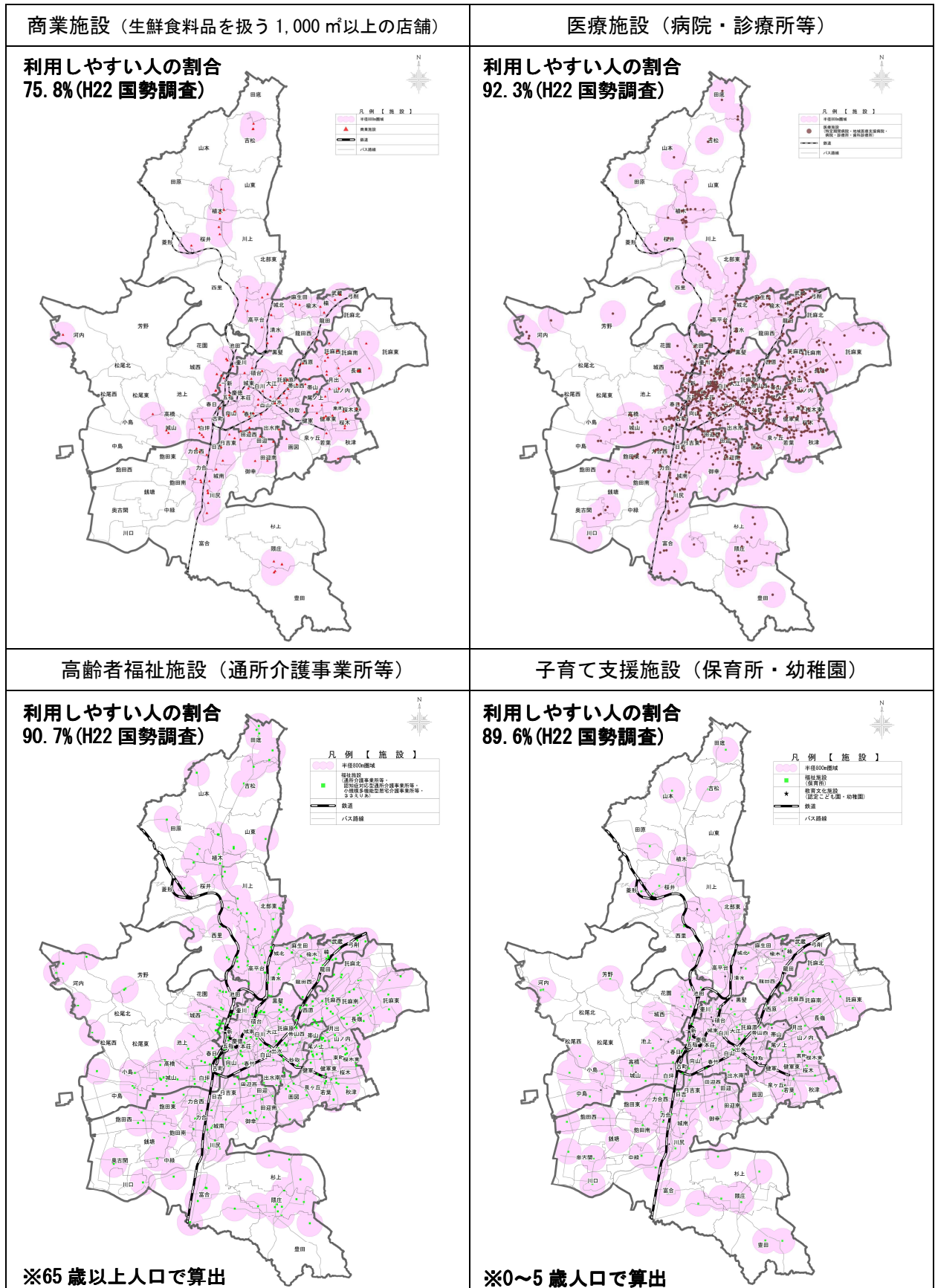


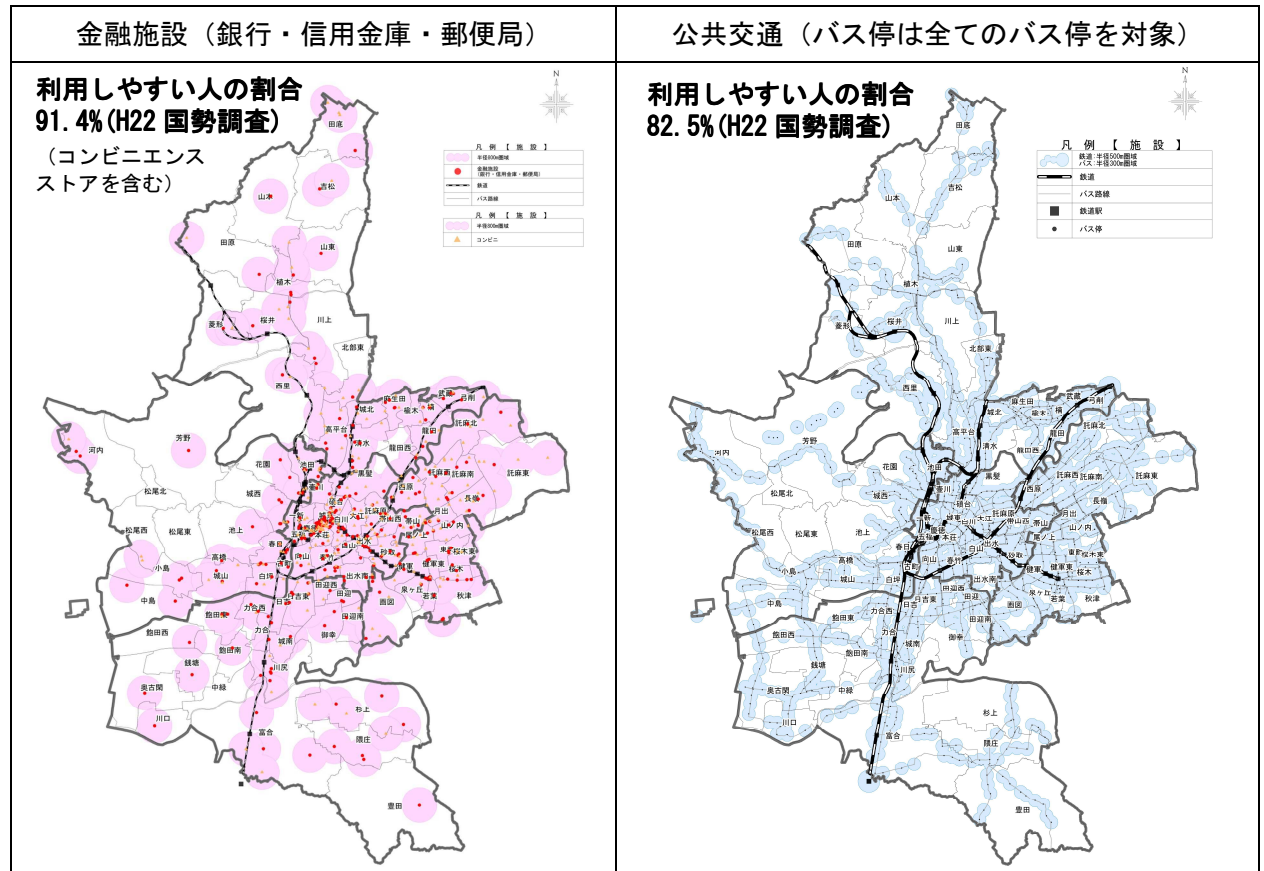
図 熊本市の公共交通体系

④都市機能

- 商業施設を利用しやすい人は76%を占め、医療施設に関しては93%と高い状況です。
- 高齢者福祉施設、子育て支援施設に関しては約90%となっており、利用しやすい環境です。



- 金融施設を利用しやすい人は約90%と高い状況です。
- 公共交通は全バス停を対象とした場合は約83%をカバーします。



⑤経済活動

○熊本市のみならず熊本都市圏の広域交流拠点である中心市街地の歩行者通行量は依然として減少傾向です。

○郊外的大型商業施設等の立地により、中心市街地への買物等依存率（勢力圏）は減少するなど、中心市街地の求心力が低下しています。

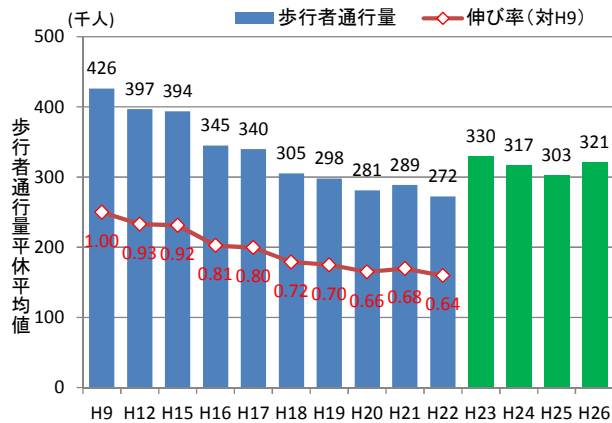


図 中心市街地の歩行者通行量の推移

資料) 平成 26 年度商店街通行量調査結果報告書

※平成 23 年度より調査時期及び計測方法が変更

※中心市街地内の調査地点における平日と休日の平均値

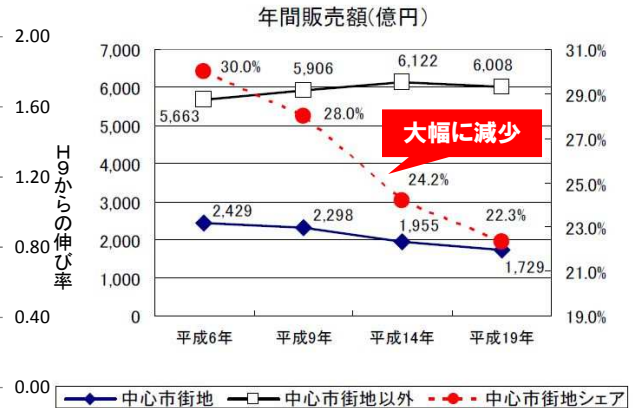
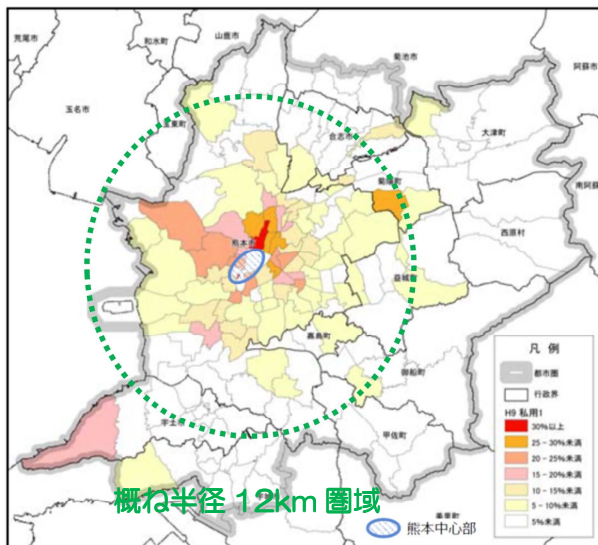
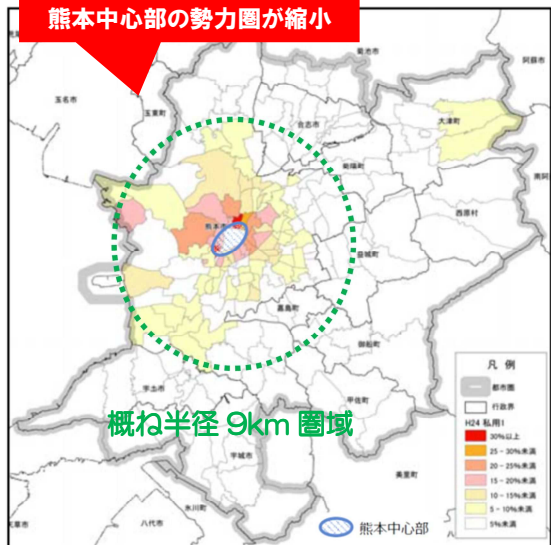


図 中心市街地の空き店舗数推移、
年間販売額のシェア

資料) 熊本市中心市街地活性化基本計画



▲ 熊本中心部への私用 1(買物等)目的依存率(H9)



▲ 熊本中心部への私用 1(買物等)目的依存率(H24)

図 熊本市中心部への買物等勢力圏

資料) 第 4 回熊本都市圏 PT 調査結果

⑥地価

- 熊本市の地価は、バブル崩壊後、低下傾向となっており、特に中心市街地ではその傾向が顕著です。
- 現在の地価は中心市街地や地域拠点において高い傾向にあります。

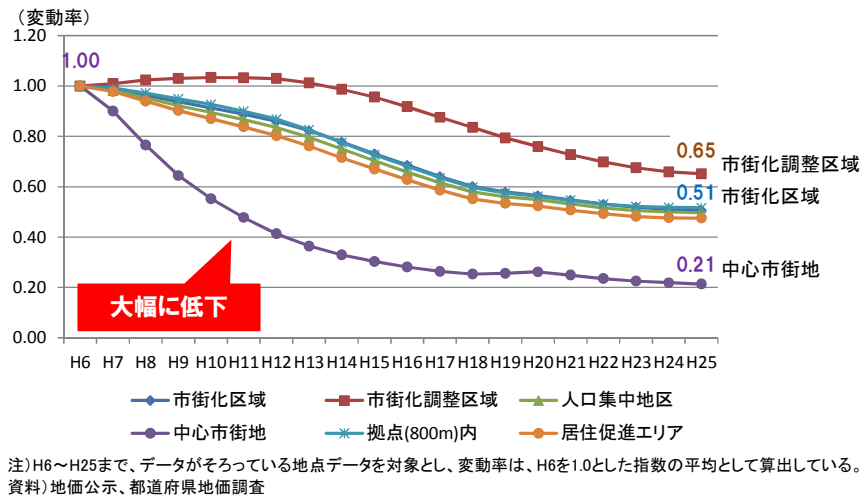


図 地域別の地価の変更
資料) 地価公示、都道府県地価調査

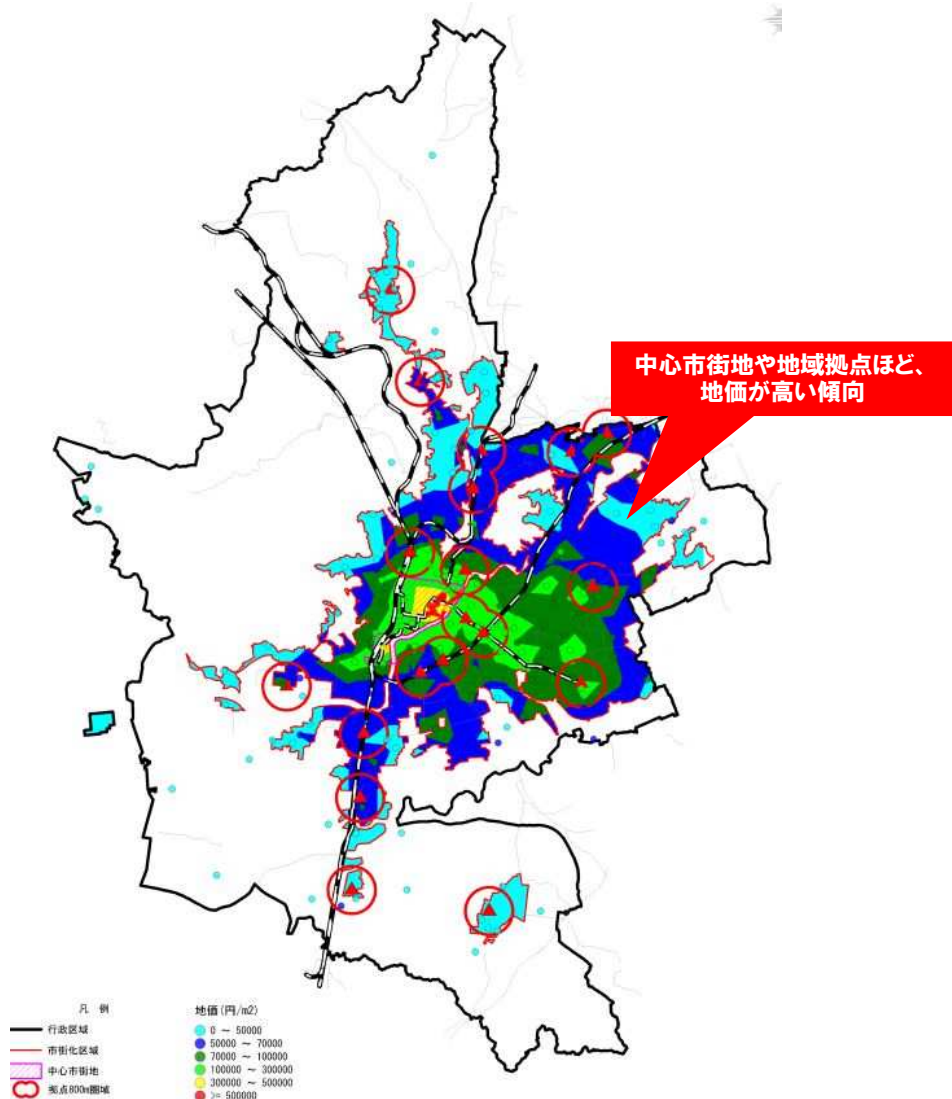


図 地域別の地価公示
資料) H25 年地価公示、都道府県地価調査

⑦災害

○大雨や台風による災害の危険性がある中、市街地にも土砂災害警戒区域等が存在します。

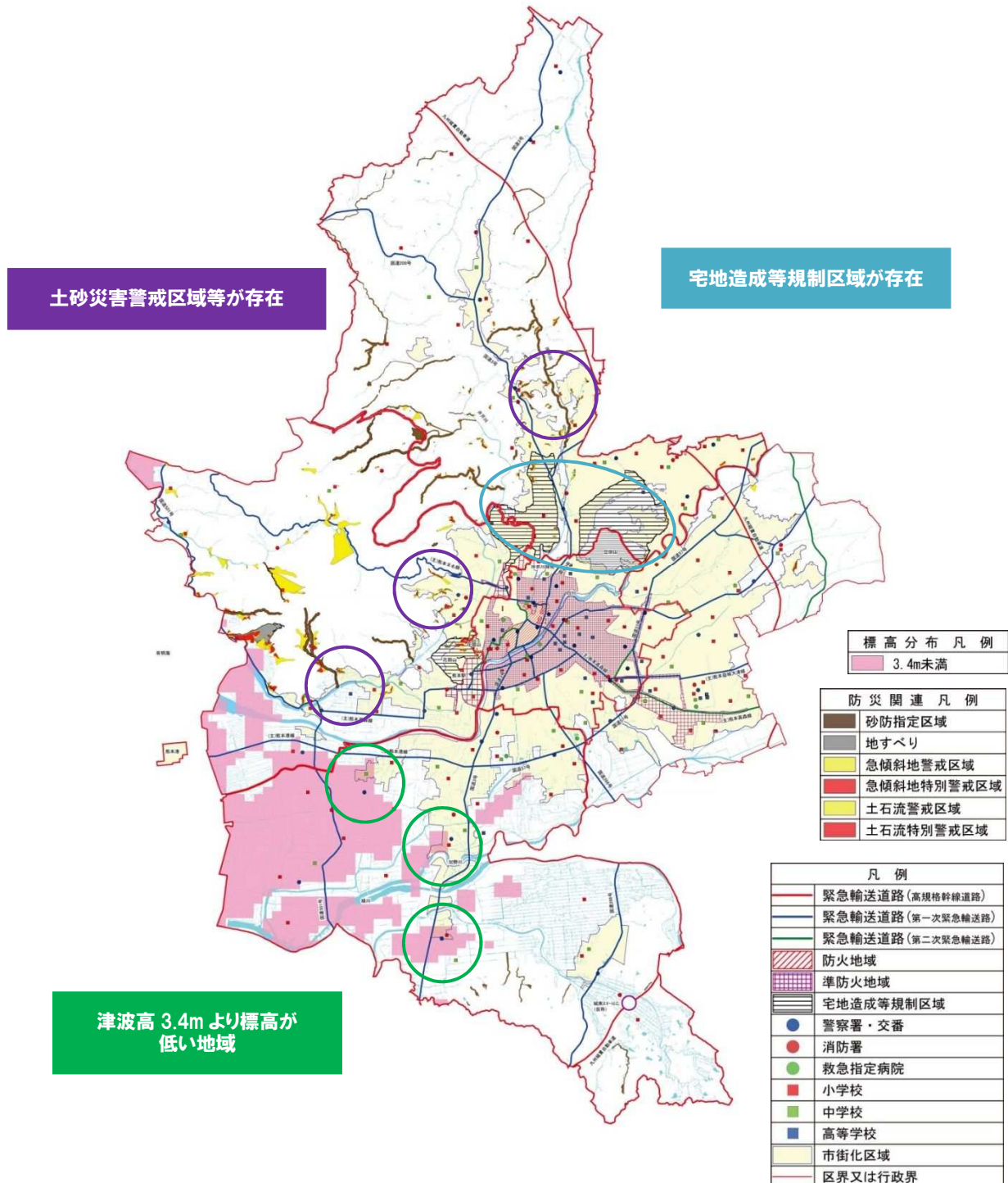


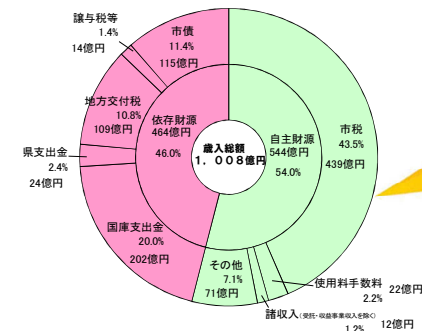
図 防災危険箇所と市街化区域等の関係図

⑧財政

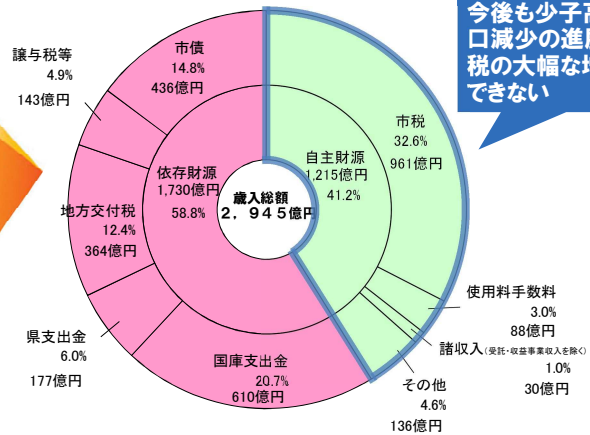
- 熊本市の歳入は自主財源が約 4 割を占めており、その内市税が大部分を占めています。
- 一方、歳出の方は扶助費が少子高齢化の進展等に伴い大幅に増加しているとともに、道路、橋梁、上下水道などのインフラの維持管理費が増加しています。

【熊本市の歳入と歳出状況】

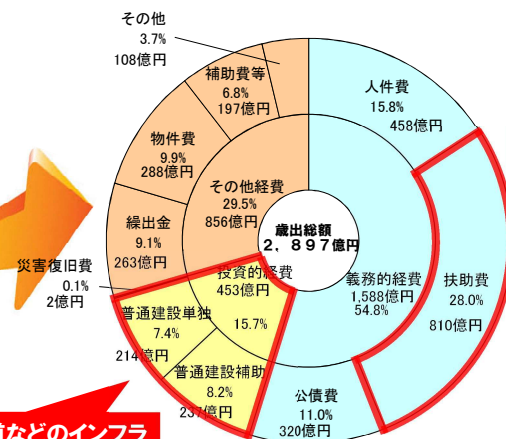
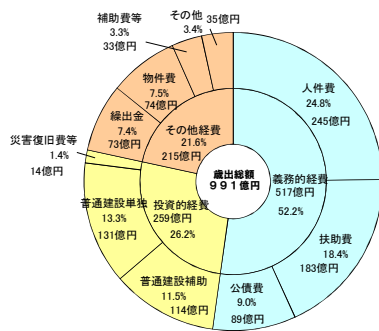
【昭和 58(1983)年度 (30 年前)】



【平成 25(2013)年度 (近年)】



今後も少子高齢化・人口減少の進展により、市税の大幅な増加は期待できない



少子高齢化の進展や長引く経済不況等による扶助費の大幅な増加

橋梁、上下水道などのインフラ維持管理費の増加

義務的経費 (517 億円) < 自主財源 (544 億円)

義務的経費 (1,588 億円) > 自主財源 (1,215 億円)

扶助費…児童や高齢者、生活に困窮する人などの社会保障関係の経費
投資的経費…道路や公園、学校などの新たな社会基盤を整備するための経費

増加傾向にあり、高齢者の増加に伴い今後も増加見込み



図 国民健康保険会計の推移

資料) 熊本市資料

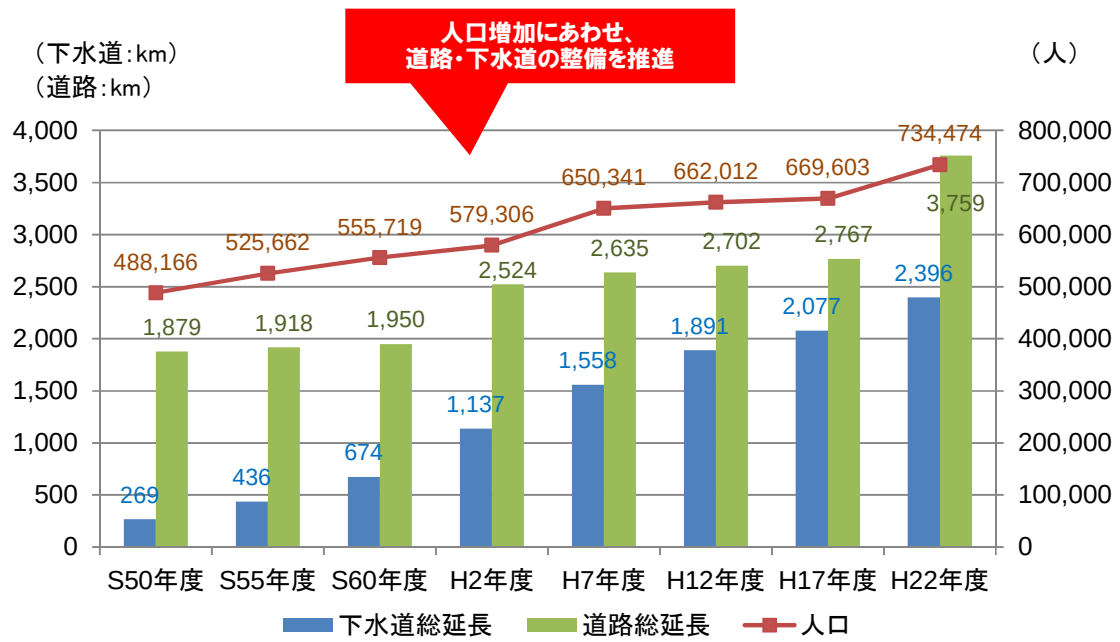


図 熊本市の人口動向と道路総延長・下水道総延長の関係

資料) 熊本市資料

⑨都市構造の政令市比較

○熊本市は、医療施設や商業施設などの日常生活関連施設のカバー率は、政令市平均とほぼ同等であり、高齢者や子育て世代が利用する施設については政令市平均を上回っています。高齢者や子育て世代にとっても比較的暮らしやすい環境であると言えます。

○一方で、公共交通の利用が少なく、自動車への依存度が高いです。

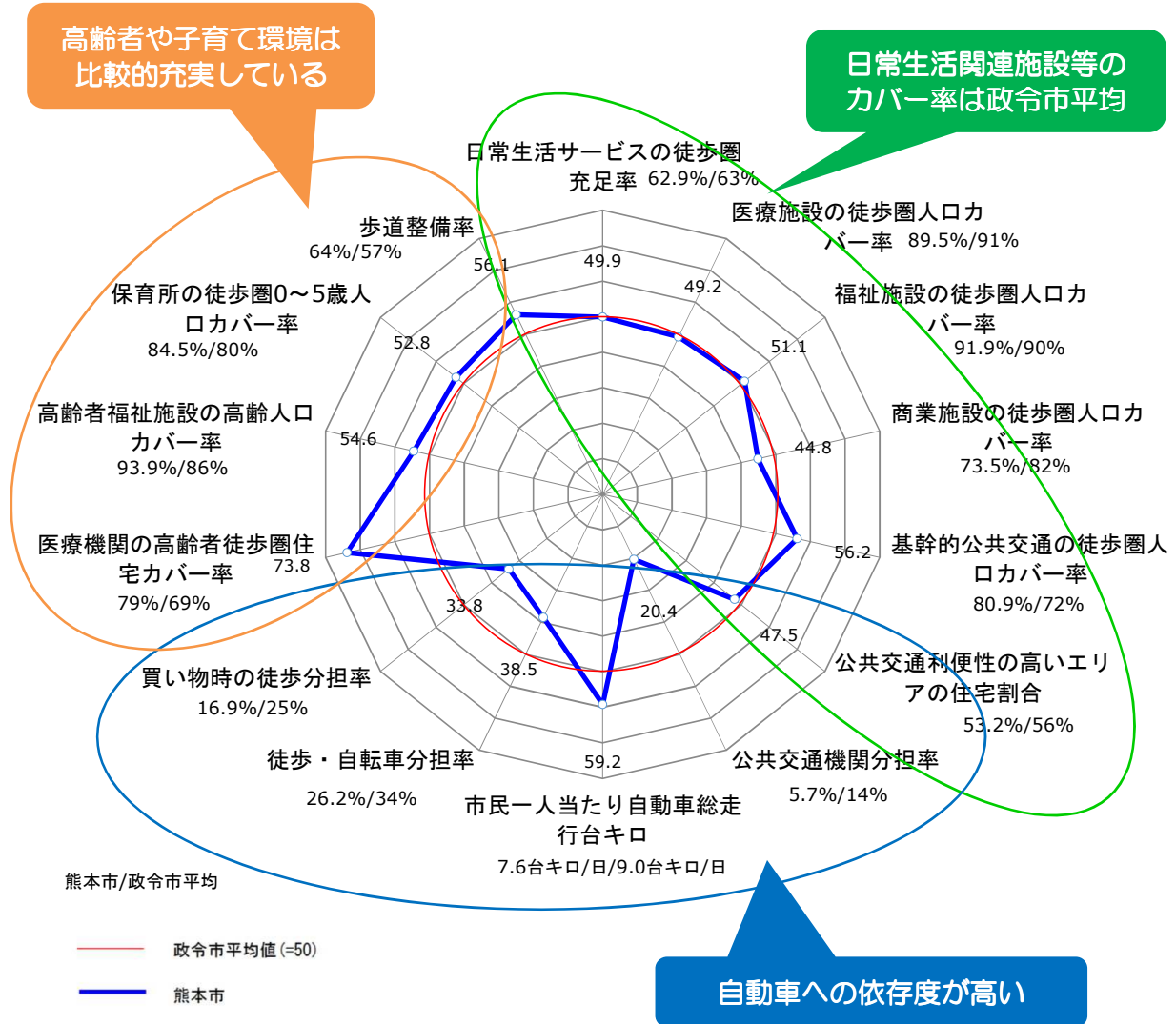


図 熊本市の都市構造分析（政令市平均値と偏差値評価）

2) 人口の将来見通しに関する分析

(1) 熊本市人口の将来見通し

- 今後は、熊本市においても人口減少が予想され、35年後の平成62年には30年前の昭和60年と同程度の人口まで減少すると予想されます。
- 年齢構成別では、本市の経済活動を支える15～64歳人口が大きく減少し、逆に65歳以上人口が大幅に増加する見通しです。

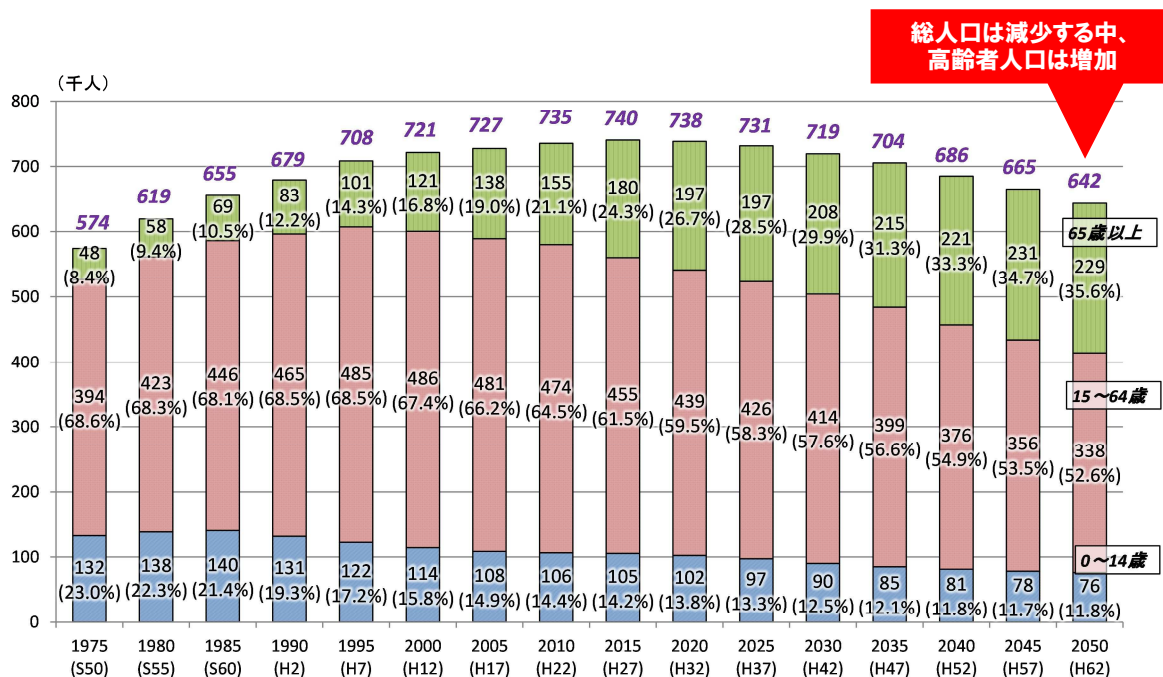
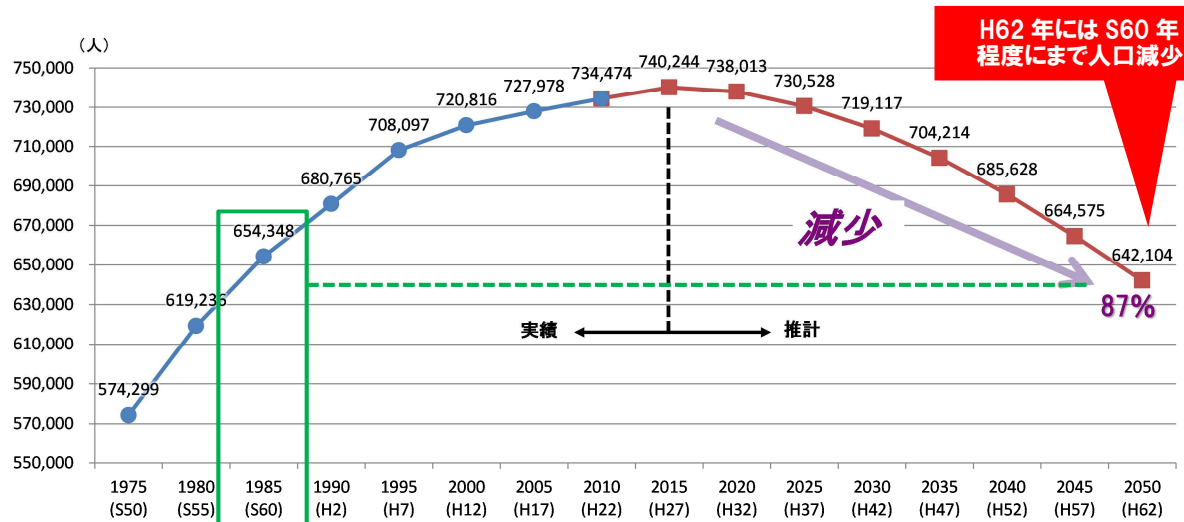


図 熊本市の将来人口推計

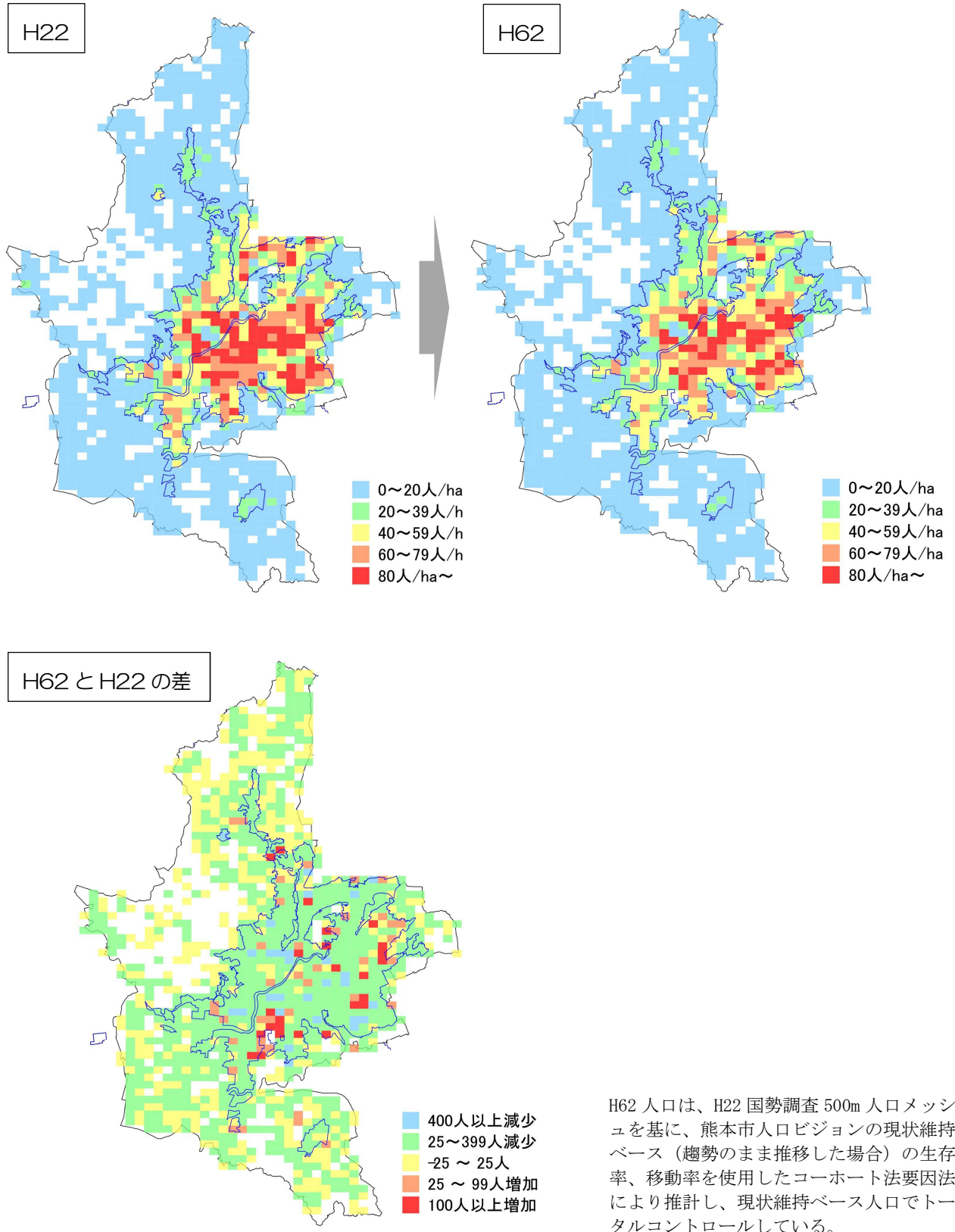
資料) 国勢調査及び熊本市人口ビジョン(趨勢のまま推移した場合の将来人口)

(2) 地域別（500m メッシュ）の将来人口推計

① 総人口

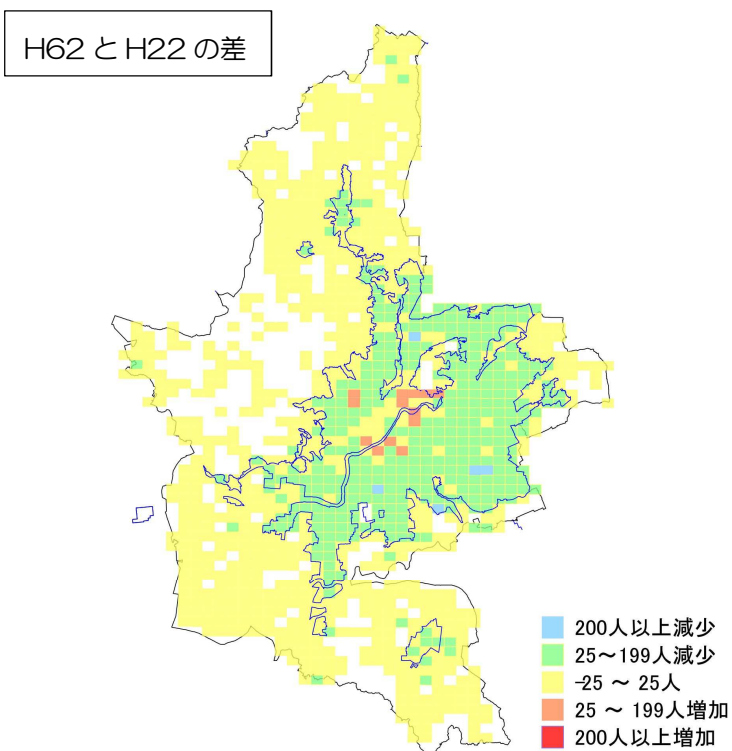
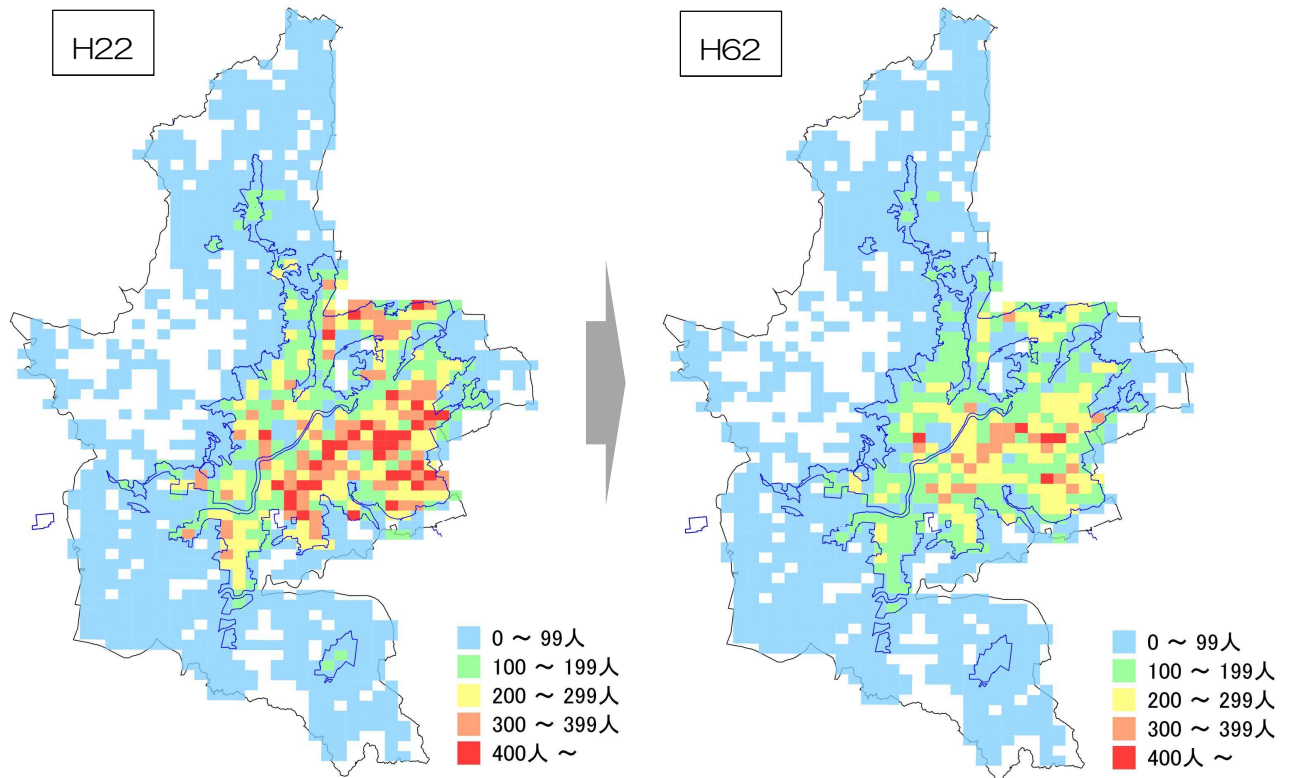
○熊本市全体で人口減少が予想される中、市街化区域の外縁部などにおいては増加が予想される状況であり、さらなる市街地の拡大が懸念されます。

○一方では、中心部付近では人口減少数が多い状況であり、まちなかの空洞化が懸念されます。



② 0～14 歳人口

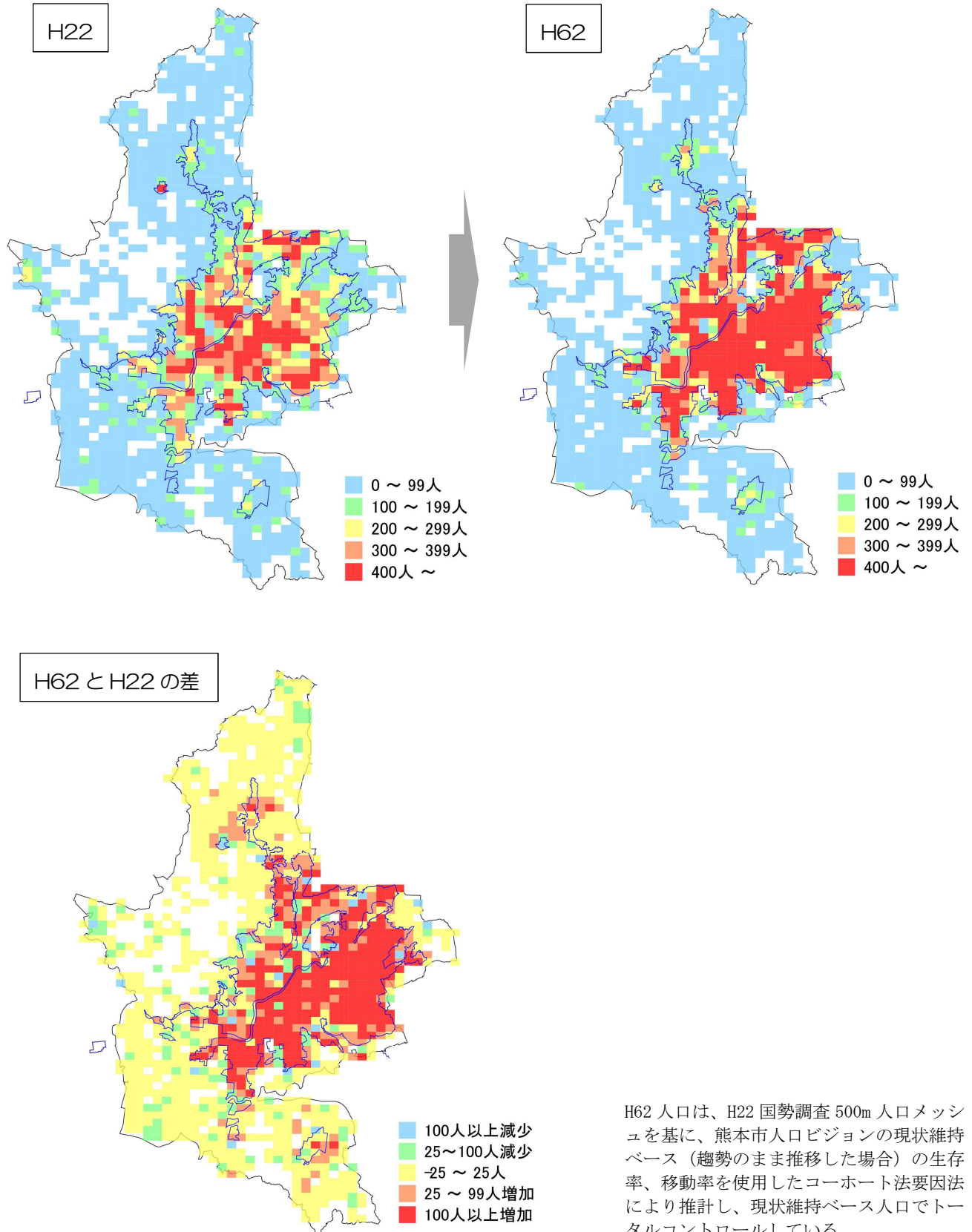
〇〇～14 歳人口は、熊本市全体で少子化が予想されています。
 〇小学校の空きスペースといった既存ストックの有効活用が必要です。



H62 人口は、H22 国勢調査 500m 人口メッシュを基に、熊本市人口ビジョンの現状維持ベース（趨勢のまま推移した場合）の生存率、移動率を使用したコーホート法要因法により推計し、現状維持ベース人口でトータルコントロールしている。

③ 65 歳以上人口

〇65 歳以上人口は、一部の地域で減少する地域も見られますが、ほとんどの地域で増加が予想されています。



H62 人口は、H22 国勢調査 500m 人口メッシュを基に、熊本市人口ビジョンの現状維持ベース（趨勢のまま推移した場合）の生存率、移動率を使用したコーホート法要因法により推計し、現状維持ベース人口でトータルコントロールしている。

【※参考：将来人口推計手法について】

○推計手法

国土交通省から、立地適正化計画策定に関する将来人口の推計方法として、平成 22 年の 500m メッシュの 5 階級別人口を基に社会移動を考慮しない（完全封鎖）コーホート推計の方法が示された。

(2)-2 人口の将来見通しに関する分析

○将来の都市構造を検討するに当たっては、対策を講ずることなく現状のまま推移した場合における将来像を想定し、都市構造上いかなる課題が生じる恐れがあるのか、的確に分析を行うことが重要である。
○また、都市構造分析においては、人口の現状分析と将来予測を適切に行うことが極めて重要である。
○そこで、以下に人口の将来予測の一例を示すので参考にしてください。

i) 地区別にコーホート推計を行いそれをもとに将来人口を予測する方法	i. 国勢調査による地域メッシュ統計等を活用し、男女別・5歳階級別に2時点間の5年間人口増減率を算出し、これをコーホート変化率と設定。 ※1 一時的な開発等による変動誤差低減の観点から、対象メッシュを中心とした9メッシュの合計人口増減率を対象メッシュのコーホート変化率に適用。 ii. i. で設定したコーホート変化率を、対象メッシュの男女別・5歳階級別人口に5年刻みで推計年次に達するまで乗じていき、メッシュ毎に将来人口を推計。 iii. 社人研が2040年までの値を公表している5年毎の男女別・5歳階級別将来推計人口値等を基に市町村が設定している将来人口をコントロールトータル(※2)とし、ii. で推計したメッシュ単位の推計結果について補正。 ※2 複数の自治体にまたがる行政区のメッシュは当該メッシュにおいて面積割合最大の自治体に割り振って行うため、社人研による推計値とここで推計値とは、厳密な整合はとれていない。	○メッシュ別の人口増減率を考慮しており、地区別の盛衰を反映した精緻な評価が可能 ●推計作業が煩雑 【煩雑であるが精緻な評価】
ii) 地区別に自然増減のみ考慮したコーホート推計を行い将来人口を予測する方法	i. 社人研が2040年まで5年刻みで値を公表している生存率、子ども女性比、0-4歳性比を用いて、対象メッシュの男女別・5歳階級別人口を5年刻みで計算、封鎖系人口でコントロールトータルを実施し、推計年次に達するまで計算し、メッシュ毎に将来人口を推計。 ii. 社人研が値を公表している将来推計人口値等を基に市町村が設定している将来人口をコントロールトータルとし、i. で推計したメッシュ単位の推計結果について補正。	○推計作業が比較的簡便で、メッシュ別の年齢階層別人口分布を考慮した評価が可能 ●地区別の社会移動については反映していない 【比較的簡易で地区別の特徴についてある程度考慮した評価】
iii) 将来人口増減率を均一に各地区に当てはめ将来人口を予測する手法	i. 社人研が公表している将来推計人口などをもとに市町村が設定している将来人口の、現在(現況人口の年次)に対する比率(人口増減率)を算出。 ii. この人口増減率をメッシュデータなどの地区別現況人口に一律に乘じることにより、各地区の将来人口を予測。	○推計作業が最も簡便で、人口密度低下を加味した評価が可能 ●地区別の社会移動、自然増減について反映しておらず、地区別の予測精度に課題 【最も簡易であるが地区別の予測精度に課題のある評価】

本資料では、今後の社会増減については見込まず、自然増減のみを考慮した ii の手法に基づいた人口推計をおこなうこととする。²³

熊本市が目指す将来人口は、人口ビジョンで示されるが、人口減少下であっても暮らしやすい都市を実現することであるため、本計画の将来の都市構造を検討するにあたっては、人口ビジョンにおける趨勢のまま推移した場合（現状維持ベース）の将来人口を用いるものとする。

○推計の考え方

5 歳階級別人口で人口が極少の場合、人口が「秘匿（マークは(*)）」になっているため、集計できないことから、秘匿の場合は「0」とした。

また、平成 22 年の 500m メッシュの 5 歳階級別人口を基本人口として、平成 62 年のメッシュ別人口を推計し合計すると、人口ビジョン（現状維持ベース）の将来人口と一致しない為、それらをコントロールトータルとして補正を行っている。

		補正前			将来人口	補正率	補正後		
		総数	男	女			総数	男	女
2010年	H22	744,554	348,669	395,885	734,474	0.98646234	734,474	343,949	390,526
2015年	H27	749,885	350,971	398,913	740,244	0.98714373	740,244	346,459	393,785
2020年	H32	740,864	348,245	392,619	738,012	0.99615091	738,012	346,904	391,108
2025年	H37	730,681	343,655	387,026	730,528	0.99979018	730,528	343,583	386,945
2030年	H42	716,755	337,321	379,434	719,117	1.00329558	719,117	338,433	380,684
2035年	H47	699,974	329,504	370,470	704,214	1.00605733	704,214	331,500	372,714
2040年	H52	679,219	320,036	359,182	685,628	1.00943702	685,628	323,056	362,572
2045年	H57	654,314	309,092	345,223	664,575	1.01568121	664,575	313,939	350,636
2050年	H62	630,016	298,247	331,769	642,104	1.01918784	642,104	303,969	338,135

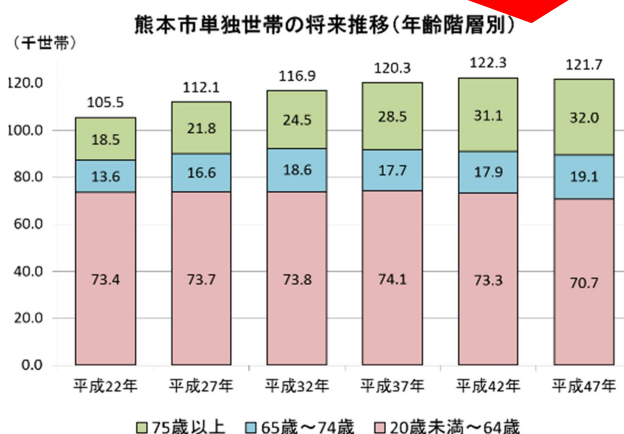
※人口ビジョン(現状維持)

3) 課題の整理

① 人口減少・高齢社会から見た課題

- 総人口は減少する中、高齢者人口は大幅に増加し、介護・医療費が大幅に増加することが予想されます。
- 高齢者単独世帯の増加が予想されるとともに、現在、高齢化率が高い地域は郊外部に多く、将来的にはそのような地域で地域コミュニティの維持が課題となります。
- 一方、高齢者の免許保有率や外出率は増加傾向にあり、高齢者でも歩いて暮らせる環境づくりが求められます。

高齢者単独世帯が増加



高齢者の免許保有率、 外出率は増加傾向

図 単独世帯の将来推移

資料) 熊本市都市政策研究所推計値

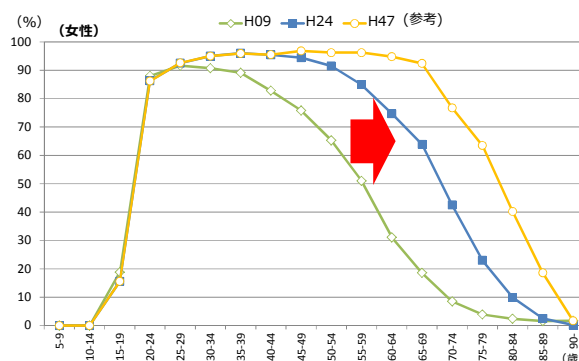
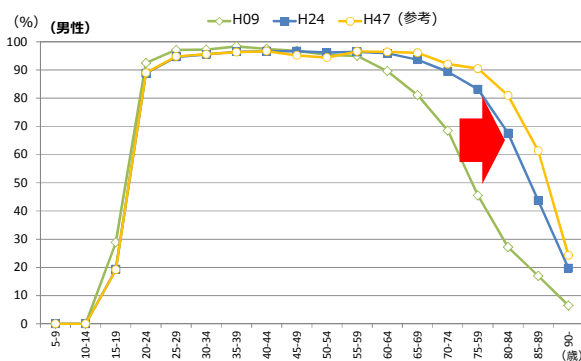


図 免許保有率の推移

資料) 第4回熊本都市圏PT調査結果

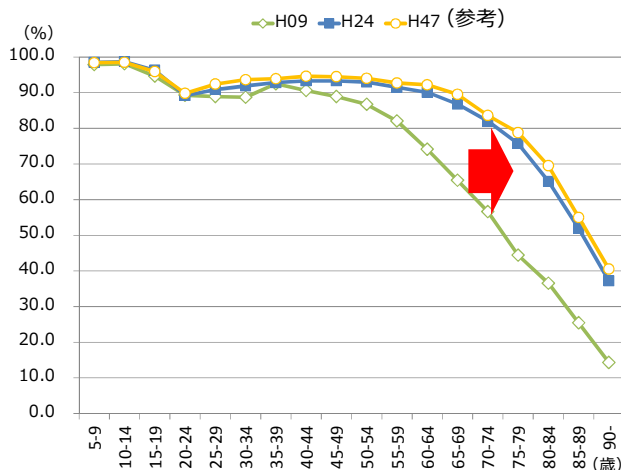


図 外出率の推移

資料) 第4回熊本都市圏PT調査結果

高齢者の移動は増加

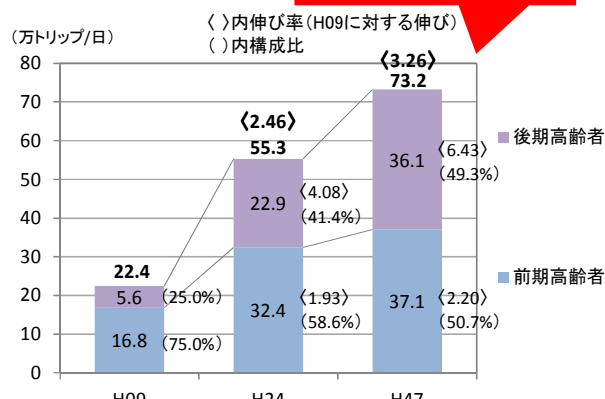


図 高齢者トリップ数の推移

資料) 熊本都市圏PT調査結果

② 土地利用から見た課題

- 現在、住宅数は世帯数を上回り増加している状況で、空き家数は増加傾向にある中、将来的には世帯数が減少に転じるため、空き家の更なる増加が懸念されます。
- 推計では、市街化区域内には更に 10 万人以上が居住可能な状況であり、人口減少社会において、新規開発の抑制を図りつつ、空き地や空き家、公有地などの既存ストックの有効活用により日常生活の利便性が高い地域への居住の促進が求められています。

世帯数は将来的に減少が見込まれ、空き家も増加することが見込まれる

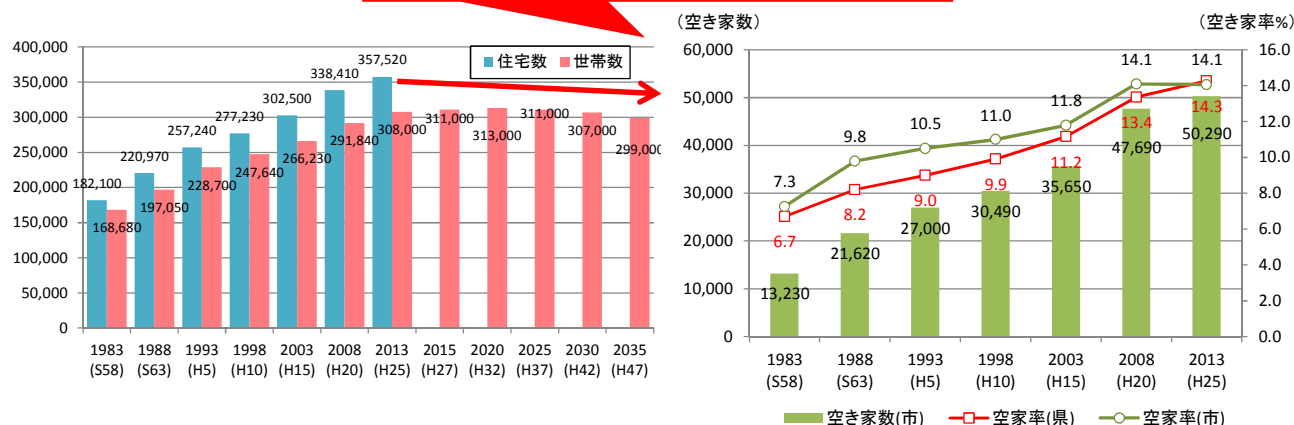


図 熊本市の住宅動向

資料) H5 までは熊本市住宅マスタープラン、H10～H25 は住宅・土地統計調査 [H10 は熊本市、旧城南町、旧植木町の合計]
 全世帯数の将来推計値は国立社会保障・人口問題研究所 (H25.3 推計)

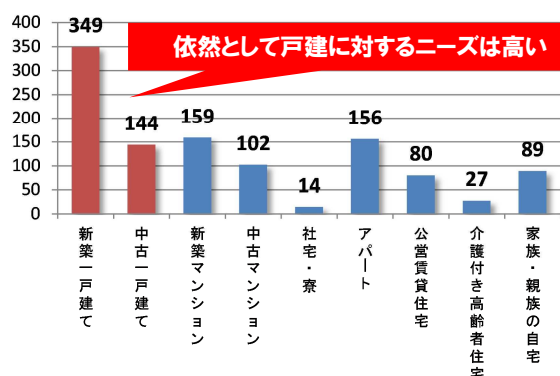


図 住宅に対するニーズ（転居時に希望する居住形態）

資料) 第 4 回熊本都市圏 PT 調査結果

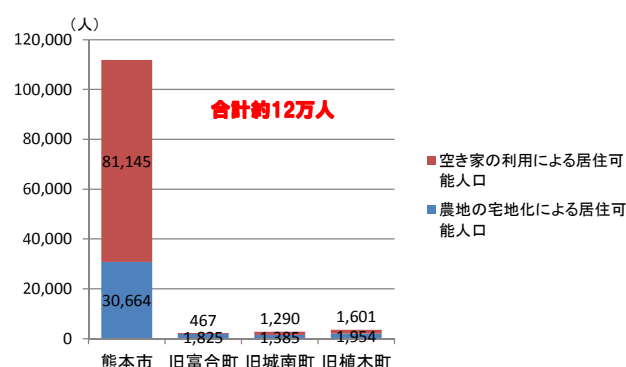


図 市街化区域内の居住可能人口の推計値

※現在の市街化区域内における農地面積及び空き家数（推計値）を基に、宅地化された場合に居住可能な住宅地面積、及び居住可能人口を推計したもの

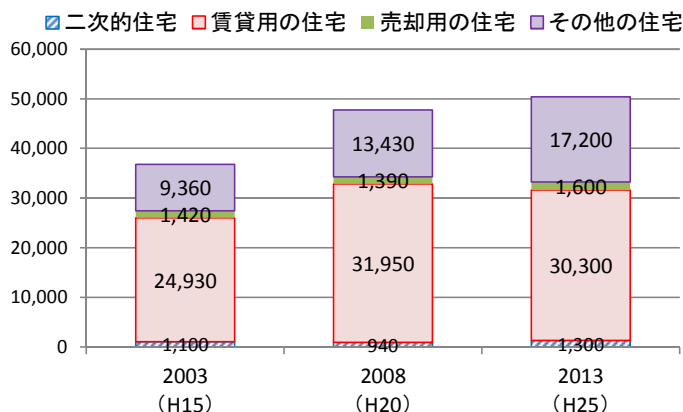


図 種類別に見た空き家数の推移

資料) 住宅・土地統計調査（旧富合町除く）H25 は速報値

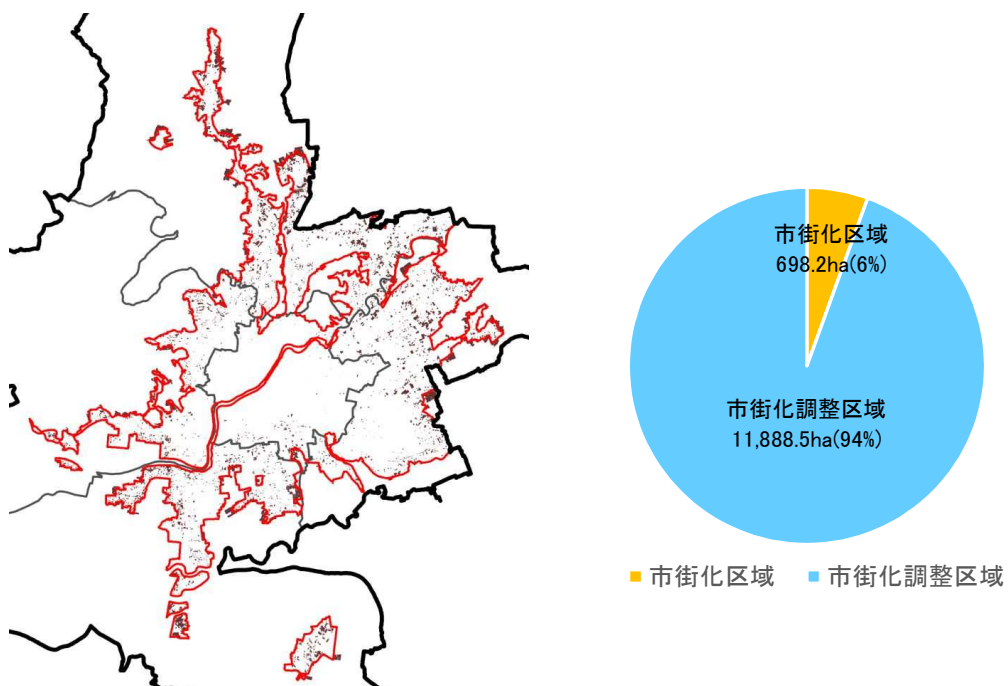


図 市街化区域の農地分布状況

資料) 平成 24 年熊本市都市計画基礎調査

③ 公共交通に関する課題

- モータリゼーションの進展に伴い自家用車利用者が増加する一方、公共交通利用者（特にバス利用者）が大幅に減少し、将来的にも同様の傾向が続くものと予想されているため、このままでは公共交通事業者の持続可能な経営が困難となり、公共交通の維持が困難な状況が予想されます。
- また、モータリゼーションの進展は、CO₂等の温室効果ガスの排出につながり、地球温暖化問題の一要因ともなっています。
- 持続可能な公共交通の確保のためには、都市構造と一体となった公共交通体系を構築し、利用促進・利便性向上が求められています。

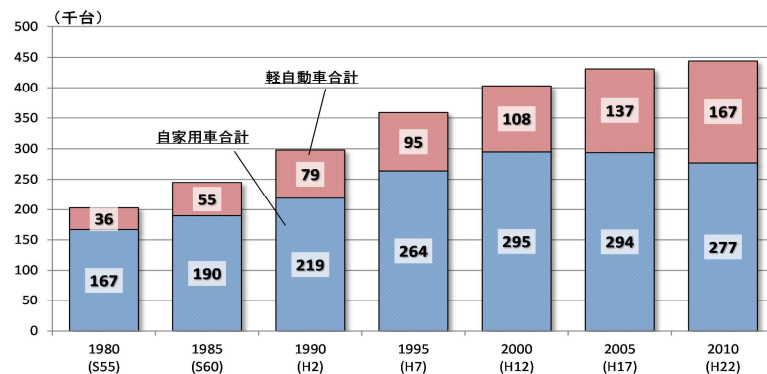


図 熊本市の自動車登録台数の推移

資料) 軽自動車：市区町村別軽自動車車両数（社団法人全国軽自動車協会連合会）
自家用車：市区町村別自動車保有車両数（財団法人自動車検査登録情報協会）

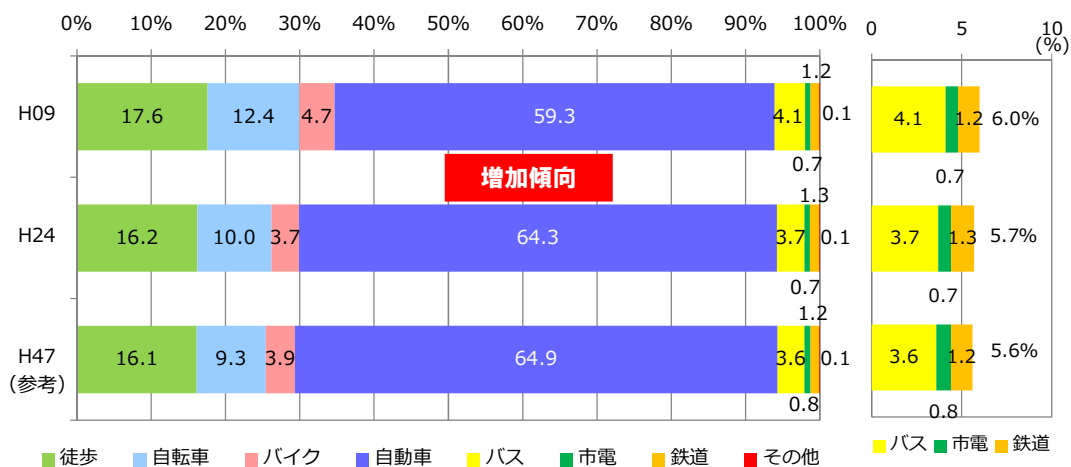


図 代表交通手段別トリップ数の推移（再掲）

資料) 第4回熊本都市圏PT調査結果

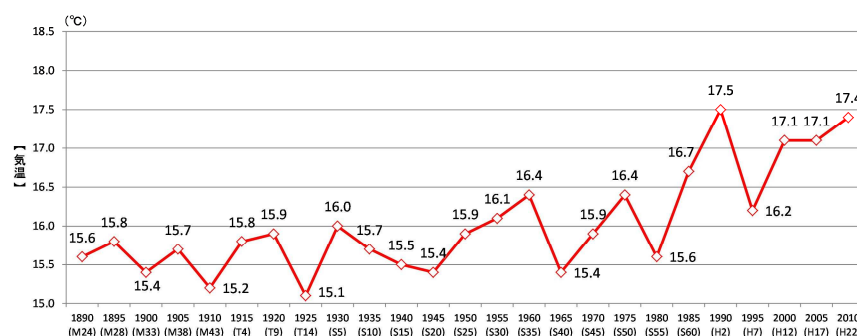


図 熊本市における平均気温の推移

資料) 熊本地方気象台の観測データ

④ 経済活動に関する課題

- 中心市街地や地域拠点からは、多くの固定資産税・都市計画税が支払われており、市政運営上も重要であることから、これらの地域の活力を維持することが必要です。
- 商業施設等の郊外部への無秩序な立地は、中心市街地等の活力低下を招いており、このままでは都市そのものの活力が大きく衰退する可能性があり、中心市街地や地域拠点の活性化を含め、拠点性の高い地域における日常生活サービス機能の維持・確保や、公共交通の利便性が高い地域における人口密度の維持といったメリハリのある都市構造の形成が求められています。

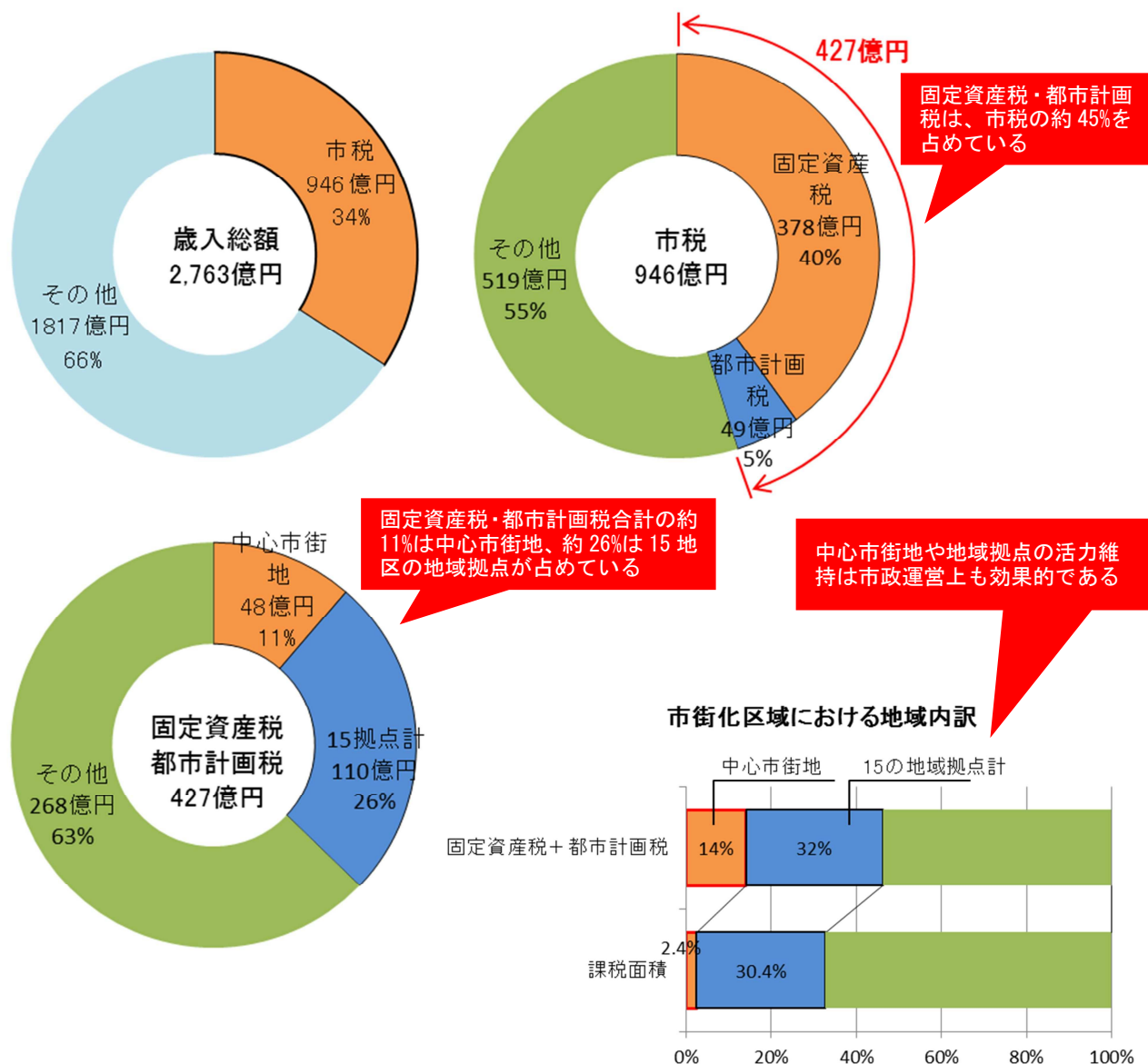


図 固定資産税・都市計画税の状況（平成24年）
資料）熊本市資料

⑤ 市民生活の安心・安全面から見た課題

- 交通事故における死者数は、75 歳以上の高齢者が多く関連しており、高齢者が外出時に抱える不安も高くなっています。
- 歩行環境は、幹線道路等の一般県道以上においては歩道設置率が 60%以上であるが、生活道路等においては 15%と低くなっています。
- 高齢者などが安心して暮らせる環境として、歩いて暮らせるまちの形成が求められているとともに、居住誘導と併せた災害に強い都市づくりの形成（予防保全的な計画的土地利用誘導）が求められています。

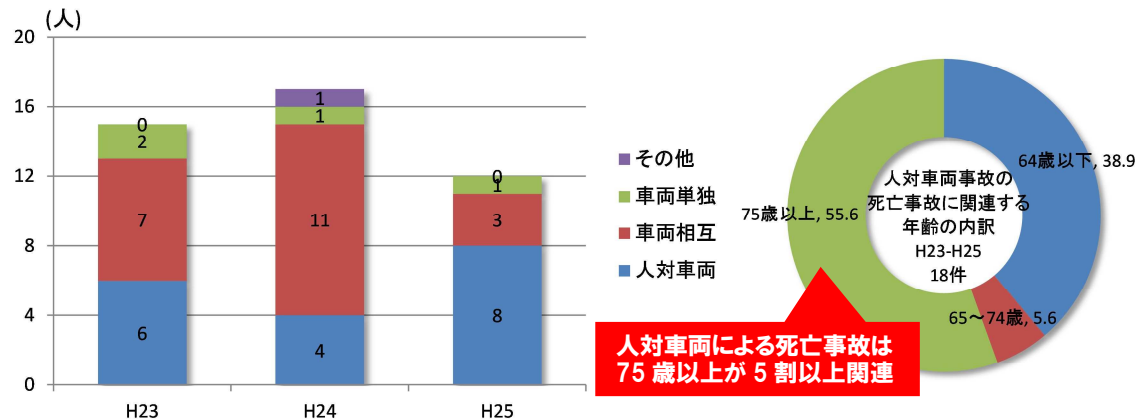


図 交通死亡事故の発生状況

資料) 熊本市資料

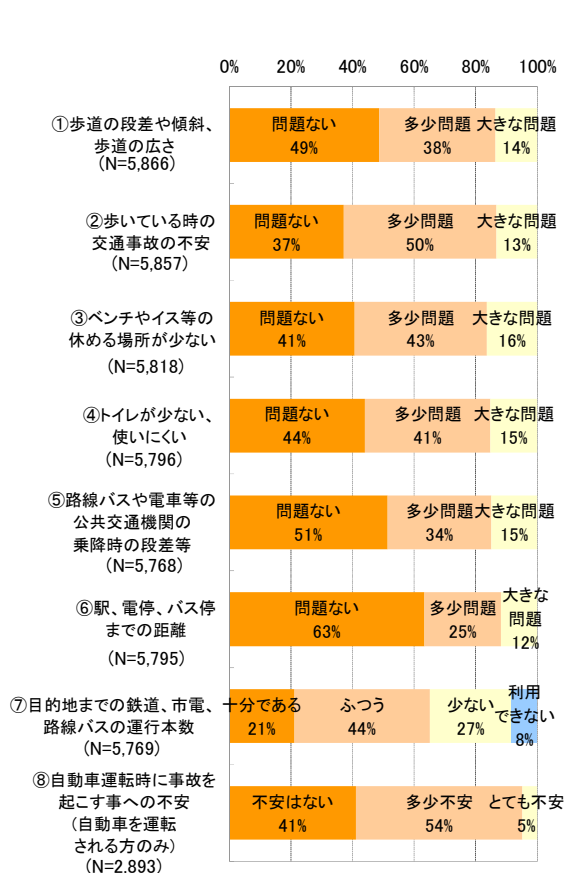


図 高齢者が外出時に抱える不安
資料) 第 4 回熊本都市圏 PT 調査結果

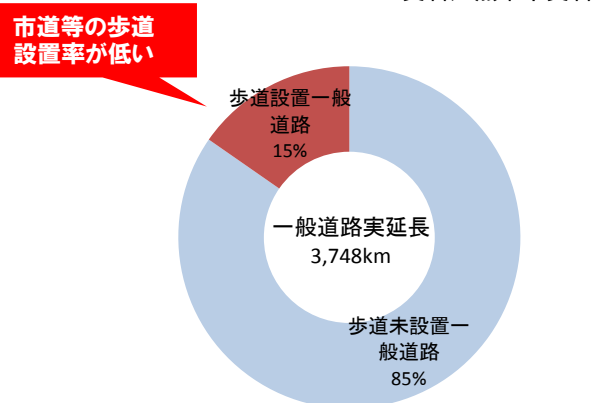


図 熊本市一般道の歩道設置率
資料) 道路統計年報

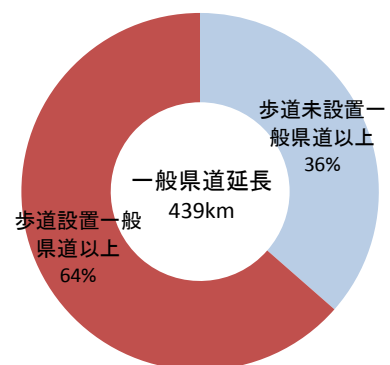


図 熊本市一般県道以上の歩道設置率
資料) H22 道路交通センサス

⑥ 財政面から見た課題

- 総人口が減少する中で、生産年齢人口の減少による市税収入の減少、及び高齢者人口の増加による社会保障関係の経費の増加が想定されます。
- 一方、道路や橋梁、下水道などのインフラ及び公共建築物の老朽化が進むにつれて、改修や更新に必要な経費も増加します。
- 持続可能な都市経営を行っていくためには、税収が伸び悩む中でも、市民に対して一定の行政サービスを提供することが可能となるよう多核連携都市の実現に向けた都市構造の効率化が必要です。

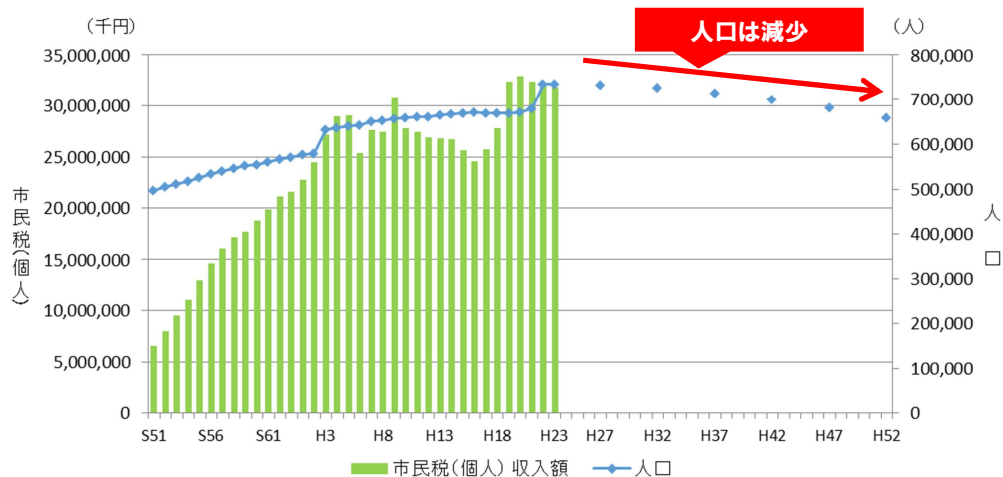


図 市民税（個人）と総人口の推移

資料）熊本市資料

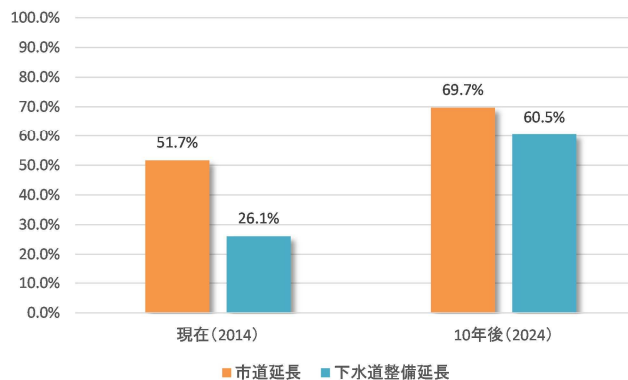


図 整備後 30 年以上経過するインフラの割合
資料）熊本市資料

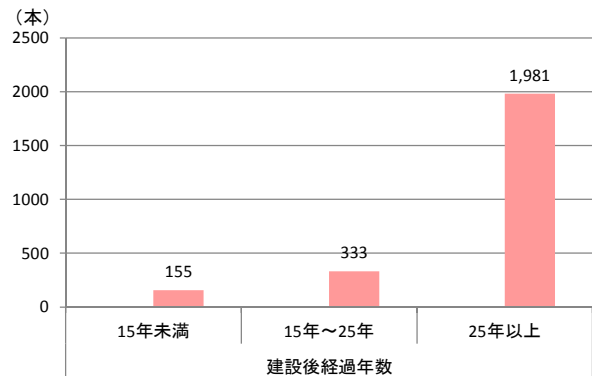


図 橋梁の建設後経過年数
資料）熊本市資料