第３回　熊本市多核連携都市推進協議会　説明概要資料

１ 立地適正化計画の全体構成

１．立地適正化計画の概要
・策定の背景、都市づくりの基本方針
・熊本市における立地適正化計画（目的、効果、対応）
・立地適正化計画の特徴、定める内容
・立地適正化計画と関連する他計画

２．立地適正化計画の区域

３．立地適正化計画の計画期間
※将来推計人口

４．本市を取り巻く現状把握等
・現状把握（人口、土地利用、都市交通、都市機能、経済活動、地価、災害、財政）
・都市構造の政令市比較
・人口の将来見通し
・課題の整理（人口減少・高齢社会、土地利用、公共交通、経済、安心・安全、財政）

10/13 協議会で確認

５．都市機能誘導区域
・考え方　　・区域設定

６．誘導施設
・考え方　　・区域設定

７．居住誘導区域
・考え方　　・区域設定

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

９．目標値の設定

１０．施策達成状況に関する評価方法

11/13 協議会で確認

◆巻末資料
１　市政アンケート及び市民懇話会等の結果
２　地域生活圏の分析結果

◇別冊「施策集」
※調整が図られた施策の盛り込みなど、毎年度更新を予定

２ 立地適正化計画たたき台　10.13 確認事項

① 都市づくりの基本方針（たたき台 P. 2）

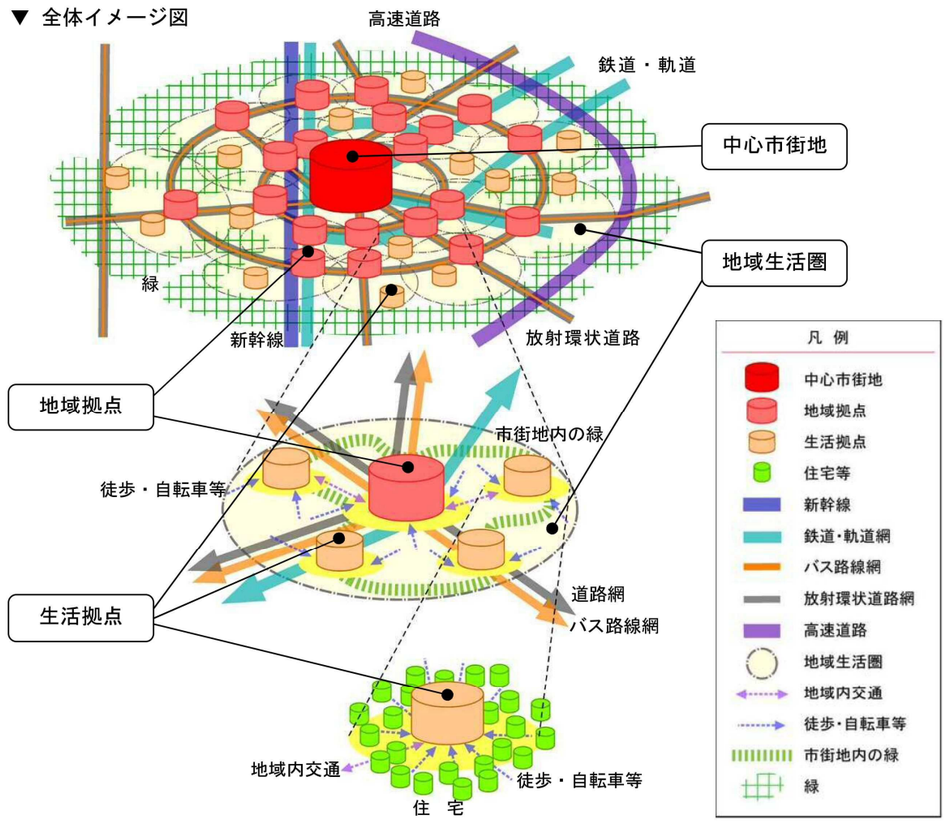
都市づくりの基本方針は、都市マスタープランに準じて「多核連携都市」の実現を目指す。

●「多核連携都市」とは

中心市街地や地域拠点が、利便性の高い公共交通により相互に連携するとともに、郊外部も含めた広域的な地域生活圏の核となる地域拠点等においては日常生活サービス機能が維持・確保され、それらの拠点や利便性の高い公共交通沿線において人口密度が維持された都市。

●多核連携都市の実現に向けて
◇都市機能誘導区域における都市機能の維持・確保
◇公共交通ネットワークの充実
◇居住誘導区域における人口密度の維持

▼ 全体イメージ図



② 立地適正化計画の目的（たたき台 P.10～13）

・市民の多くは人口減少・高齢化に対する危機感を抱いている
・市民の多くは日常生活サービス施設が充実した地域や公共交通の利便性が高い地域を求める
・市民の多くは「熊本市は暮らしやすい」と感じている

●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

③ 見込まれる効果と対応（たたき台 P.13）

・市民の多くは本市が進める多核連携都市づくりについては総じて賛成
・一方で、本市が有する自然環境の保全や、郊外部における地域コミュニティの維持を懸念
・ハード面の整備とあわせ、子育てしやすい環境や地域コミュニティ活動の促進などを要望

●見込まれる効果
◇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
◇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
◇都市の魅力が向上し、雇用の場が創出される
◇中心市街地の活性化等により、熊本ならではの都市の魅力が向上し、交流人口の増加に繋がる。など

●対応
◇地域拠点等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
◇本市の魅力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
◇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　　など

④ 立地適正化計画と関連する他計画（たたき台 P.17）

●上位計画　・総合計画　・熊本市都市マスタープラン　など
●関連計画　・地域公共交通網形成計画（策定中）
・中心市街地活性化基本計画　・住生活基本計画　・公共施設等総合管理計画（策定中）
・くまもと医療都市 2012　・第 6 期くまもとはつらつプラン
・子ども輝き未来プラン　・熊本都市圏将来ビジョン　など

⑤ 立地適正化計画の区域（たたき台 P.18）

●計画区域
計画区域は熊本市内の都市計画区域とする（都市再生特別措置法第 81 条 1 項）
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

⑥ 立地適正化計画の計画期間（たたき台 P.18）

●計画期間
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）とする
ただし、多核連携都市の実現には長期間を要すため目標年次を超えた将来見通しにおける分析等を行う

⑦ 将来推計人口（たたき台 P.18）

●将来推計人口　（※熊本市人口ビジョンを策定中）
熊本市が目指す将来人口は、人口ビジョンに基づき平成 62(2050)年で約 69.9 万人（H27.10..29 現在）であり、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。
本計画の目的は、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

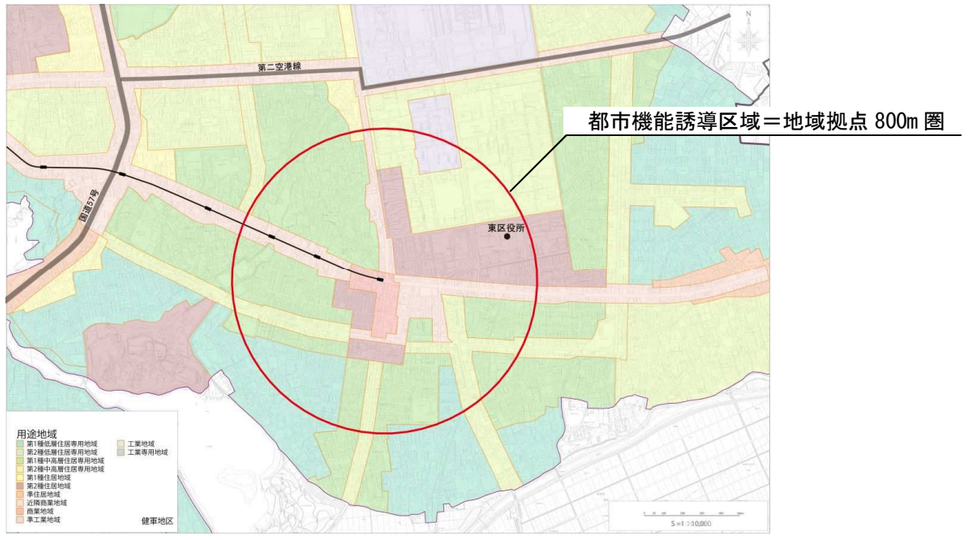
⑧ 本市を取り巻く現状把握等（たたき台 P.19～45）

●現状把握及び課題整理等
・現状把握（人口、土地利用、都市交通、都市機能、経済、地価、災害、財政）
・都市構造の政令市比較
・人口の将来見通し
・課題の整理
（人口減少・高齢社会、土地利用、公共交通、経済、安心・安全、財政）

⑨ 都市機能誘導区域の考え方

●都市機能誘導区域の考え方
→　都市機能誘導区域は、中心市街地(415ha)と地域拠点 800m 圏(徒歩 10 分圏)の区域

例）健軍地区



３ 第２回熊本市多核連携都市推進協議会における主な意見

① 立地適正化計画を策定する意義

【主な意見】

・立地適正化計画を策定することで、市全体にとってどのようなメリットがあるのか

・なぜ都市機能誘導区域を設定するのか。足りないものを誘導することで、区域外の人にとっても良くなるということを示すべき。

② 地域生活圏における生活イメージ

【主な意見】

・都市機能誘導区域以外に居住する人もたくさんいるが、どの人たちはどうなるのか

・都市機能誘導区域以外にもスーパーなどの都市機能が多数立地しているが、それらは淘汰されるのか。都市機能誘導区域外が空洞化するようなことがあってはならない。

・地域生活圏の中での都市機能誘導区域の役割は何なのか。誘導区域外のことに配慮する必要がある。

・地域拠点と生活拠点の関係性を示す必要がある。誘導区域を設定することによる影響は何か。

・拠点内外含めて自由に行き来できることを見せる必要がある

③ 公共交通ネットワークとの関係性

【主な意見】

・15 箇所の都市機能誘導区域を全て示し、それらが公共交通でどのような時間・距離で結ばれているのか示すべき。

・地域拠点と地域拠点、又は地域拠点と生活拠点をどのように結んで、公共交通をどのように展開するのか示すべき。

・都市機能誘導区域までどのようにアクセスするのか示すべき。問題は周辺部から地域拠点までのアクセスである。公共交通の考え方とあわせて示すべき。

【その他の意見】

・都市機能誘導区域とそのまわり（地域生活圏）が現状どうなっているのかを細かく分析するべき。

・800m内外の実態について 15 の拠点それぞれで特性が違うため、現状を示し特性を把握してほしい。
（地域生活圏の分析で対応）

・都市機能誘導区域で分断されるような土地が出てきて、残地が残るようなことになってはならない。
（土地の一部が含まれれば誘導区域内とすることで対応）

・総人口から 15%程度の人口減少で「誘導」までする必要があるのか
（具体的な施策の基本的な考え方にて対応）

・800mの円の中心はどこか（鉄軌道駅やバス停の中心）

① 立地適正化計画を策定する意義【たたき台「1.立地適正化計画の概要」に掲載予定】

〇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・公共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。

〇どのような手段で、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。

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。

3 居住誘導区域における人口密度の維持

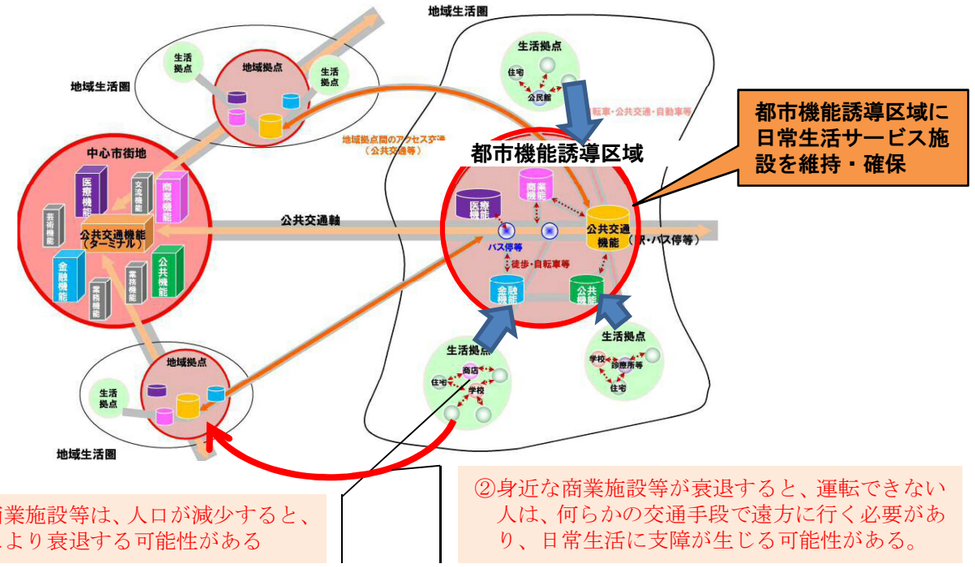
都市機能誘導区域や利便性の高い公共交通沿線に一定の人口密度を維持することで、日常生活サービス機能や公共交通の利用者を確保し、これらの持続性を確保します。

1　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。



①居住地周辺の商業施設等は、人口が減少すると、利用者の減少により衰退する可能性がある

②身近な商業施設等が衰退すると、運転できない人は、何らかの交通手段で遠方に行く必要があり、日常生活に支障が生じる可能性がある。

2　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。

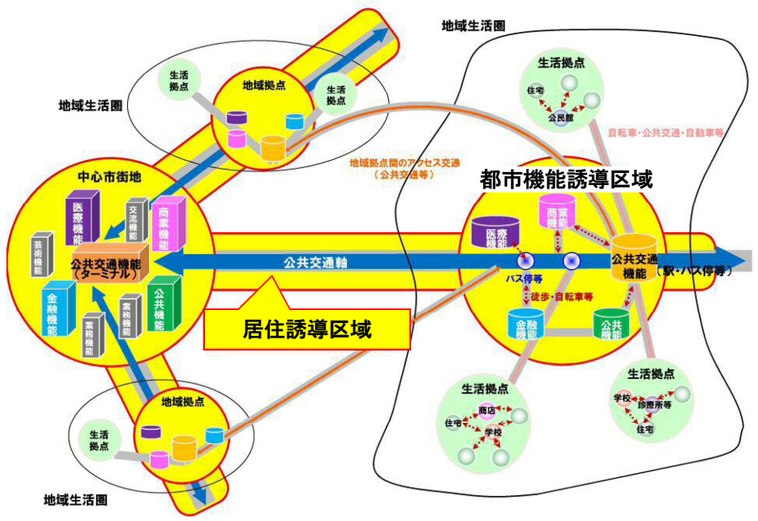
※公共交通ネットワークの充実については、別途「地域公共交通網形成計画等」にて検討中。

3　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【たたき台「1.立地適正化計画の概要」に掲載予定】

○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。

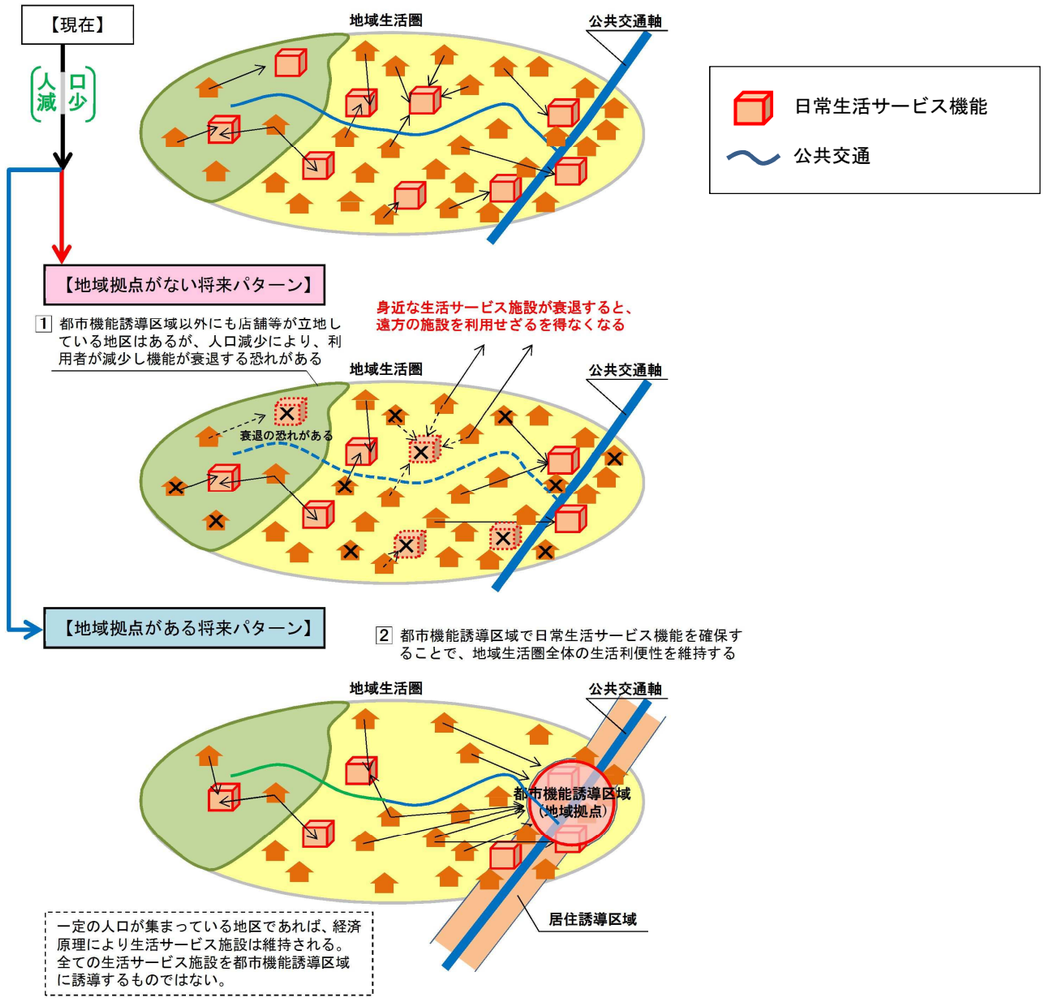
○居住誘導区域だけにしか住んではいけないのか？

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

→　人口減少下においても都市機能誘導区域には日常生活に必要な日常生活サービス機能を維持・確保することで、郊外部を含めた地域生活圏全体の居住者の暮らしやすさを維持するものである。



■ 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		・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【たたき台「1.立地適正化計画の概要」に掲載予定】

■公共交通ネットワークの将来像

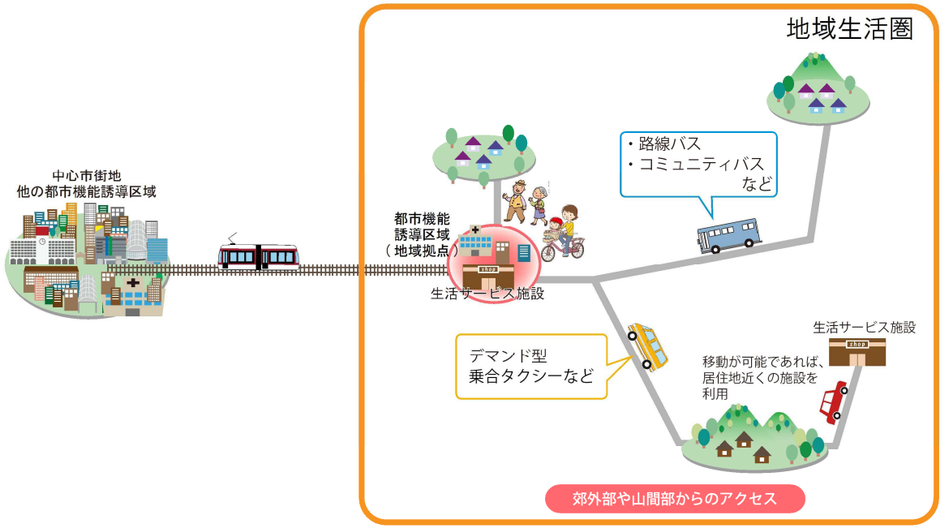
熊本市が描く公共交通ネットワークの将来像は、中心市街地と 15 の地域拠点を結ぶ 8 軸を基幹公共交通軸と位置づけ輸送力、定時性、速達性の強化を図るとともに、日常生活の移動を支えるバスの路線網再編やコミュニティ交通への対応を図ることとしている。【具体的施策等については地域公共交通網形成計画等で検討中】

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。



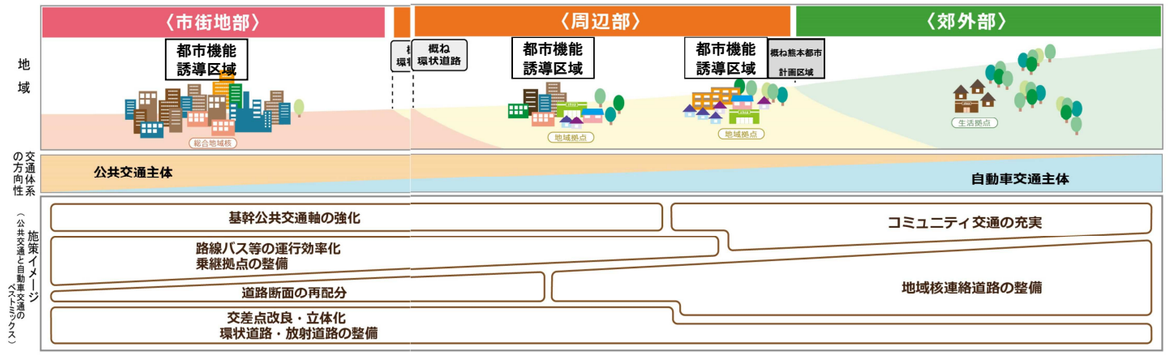
資料：熊本都市圏都市交通マスタープラン
（作成中）資料を基に加工して作成

■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

４　都市機能誘導区域の設定

①　都市機能誘導区域とは

医療・商業等の都市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。地域生活圏に居住する住民の暮らしの最後の砦となる。

②　設定の考え方

都市機能誘導区域は、第２次都市マスタープラン地域別構想に位置づけた、中心市街地及び 15 カ所の地域拠点とします。

【第２次都市マスタープラン抜粋】

●**中心市街地**：２期中心市街地活性化基本計画に定める区域（４１５ｈａ）

●**地域拠点**：

日常生活において多くの人が集まる場所付近で、交通の要衝となる鉄軌道駅やバス停から概ね 800m 圏（概ね徒歩 10 分圏で、徒歩及び自転車を主な交通手段とするエリア）※ただし市街化区域内を基本とし、工業地域を除き、地形地物を考慮する

→　都市機能誘導区域は、「中心市街地」及び概ね 800m圏の「地域拠点」の区域から、災害リスクが高い地域を除いて設定します。

→　なお、800m の境界がかかる土地については、一体的な建築行為を行う土地は都市機能誘導区域の対象とします。

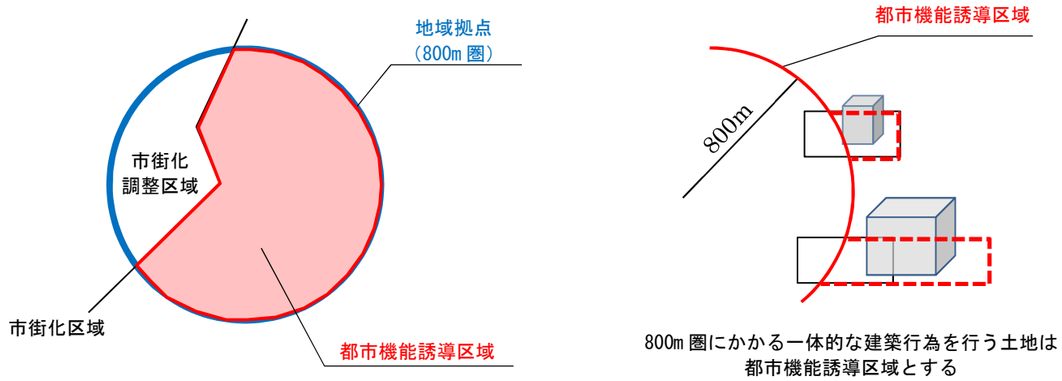


図　都市機能誘導区域の設定イメージ図

※都市機能誘導区域に含まないこととされている区域（都市計画運用指針）

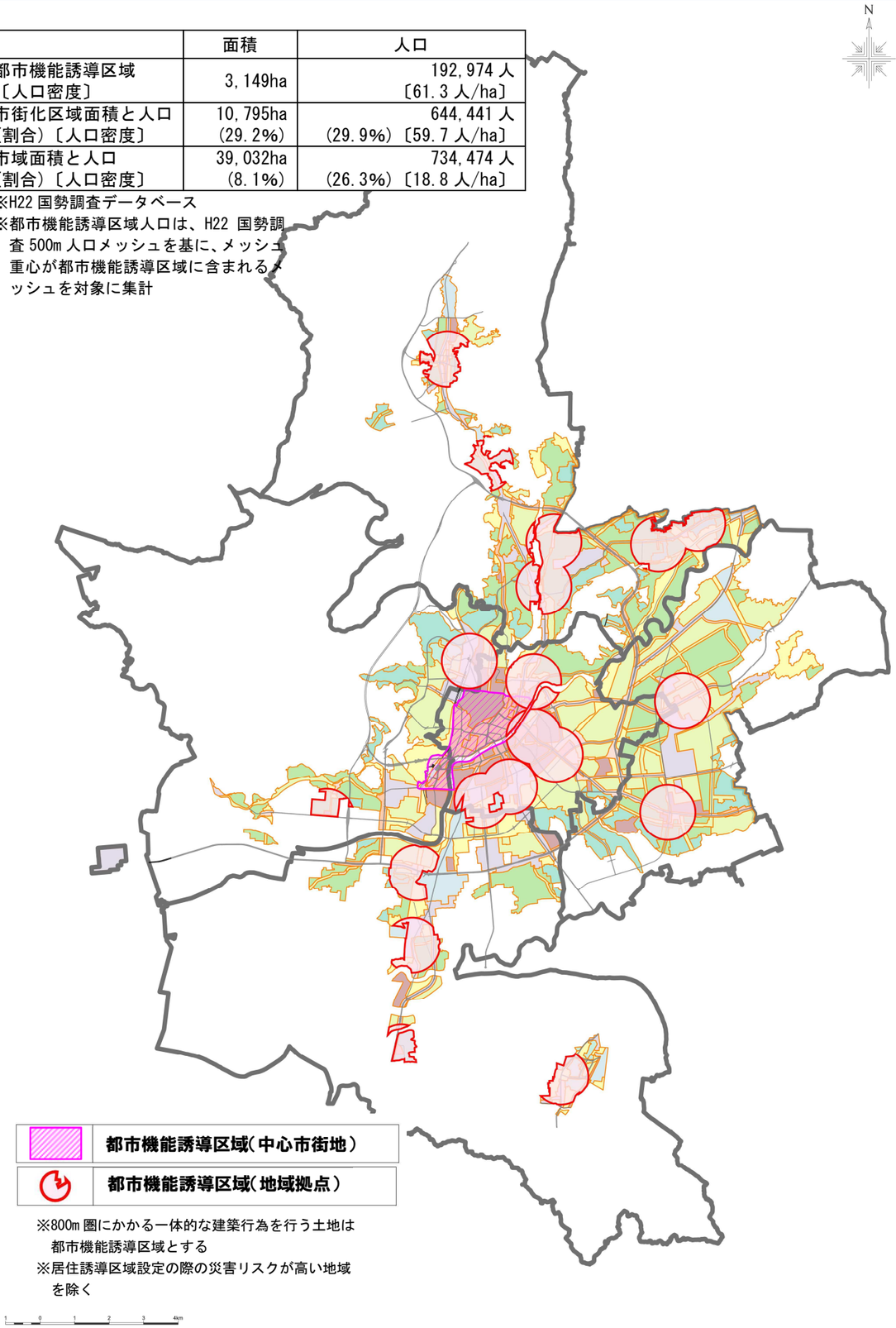
・市街化調整区域、災害リスクが高い地域（P10 参照）、農用地区域、自然公園法に規定する特別区域など

※円の中心は、都市マスタープランに示す各地域拠点の検討地点（中心ポイント）であるバス停・電停・駅とし、バス停は上下線バス停の中間点、電停・駅は上下線乗降場の中間点として座標にて管理する。（H27 年度時点）

	面積	人口
都市機能誘導区域 〔人口密度〕	3,149ha	192,974 人 〔61.3 人/ha〕
市街化区域面積と人口 （割合）〔人口密度〕	10,795ha （29.2%）	644,441 人 （29.9%）〔59.7 人/ha〕
市域面積と人口 （割合）〔人口密度〕	39,032ha （8.1%）	734,474 人 （26.3%）〔18.8 人/ha〕

※H22 国勢調査データベース

※都市機能誘導区域人口は、H22 国勢調査 500m 人口メッシュを基に、メッシュ重心が都市機能誘導区域に含まれるメッシュを対象に集計



５ 誘導施設（都市機能誘導区域に維持・確保すべき施設）の設定

① 誘導施設とは

1) 人口減少・超高齢社会においても、郊外部を含めた広域的な**地域生活圏全体の居住者**の生活利便性を維持するために、都市機能誘導区域内に**維持・確保**しておく、**日常生活に必要な施設**

2) **熊本都市圏の中心都市**として、質の高い芸術・文化、幅広い交流等を提供する役割を担っていることから、2 期中心市街地活性化基本計画(熊本地区)において位置付けた、**熊本都市圏全体の魅力や都市活力の向上を図る高次都市機能を提供する施設**

1）日常生活に必要な施設

第２次熊本市都市マスタープラン地域別構想において示された【地域拠点に求められる都市機能】を基本として誘導施設を検討します。

市政アンケートや市民懇話会では、身近に欲しい日常生活サービスとして、商業、医療、金融施設が多く、次いで公共、教育文化、子育て支援、高齢者福祉施設を求める声をいただきました。

日常生活に必要な機能としては、これら全てが想定されるところですが、市民の多くが求める商業、医療、金融施設は、地域生活圏の全ての居住者が日常的に利用する施設であり、日常生活に最低限必要な施設であると考えられるため、誘導施設として位置づけます。

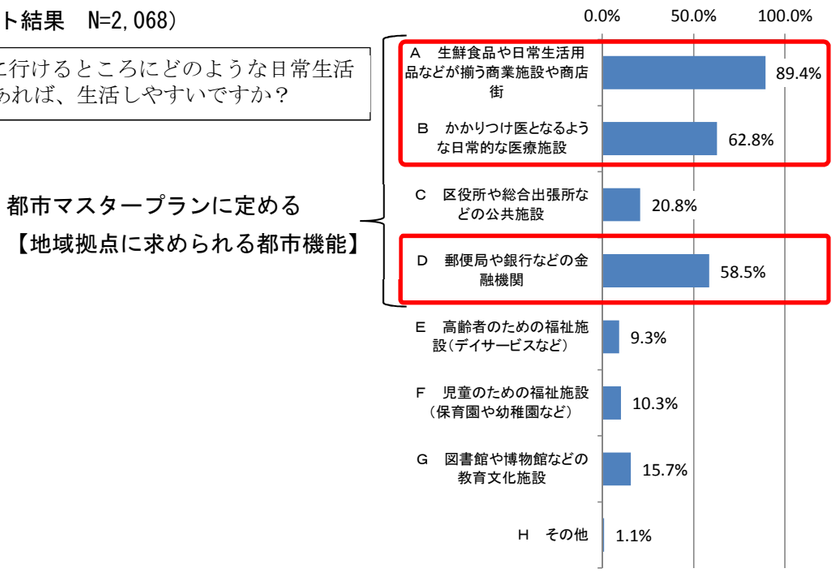
その他、公共施設、教育文化施設等の付加的サービス施設や、高齢者福祉施設、子育て支援施設等の利用者が限られる施設については、今回、誘導施設としての位置付けは行いません。

しかしこれらの施設についても、都市機能誘導区域内に立地されることで、その施設を必要とする人にとっての暮らしやすさは維持・確保されることから、これらの施設についても、今後、都市機能誘導区域などの生活利便性が高いエリアへの立地について、関係機関等と連携を図っていきます。

今後、それぞれの施設の整備計画等において、都市機能誘導区域内への施設の立地が計画される場合には、誘導施設と位置付けることを検討します。

（市政アンケート結果　N=2,068）

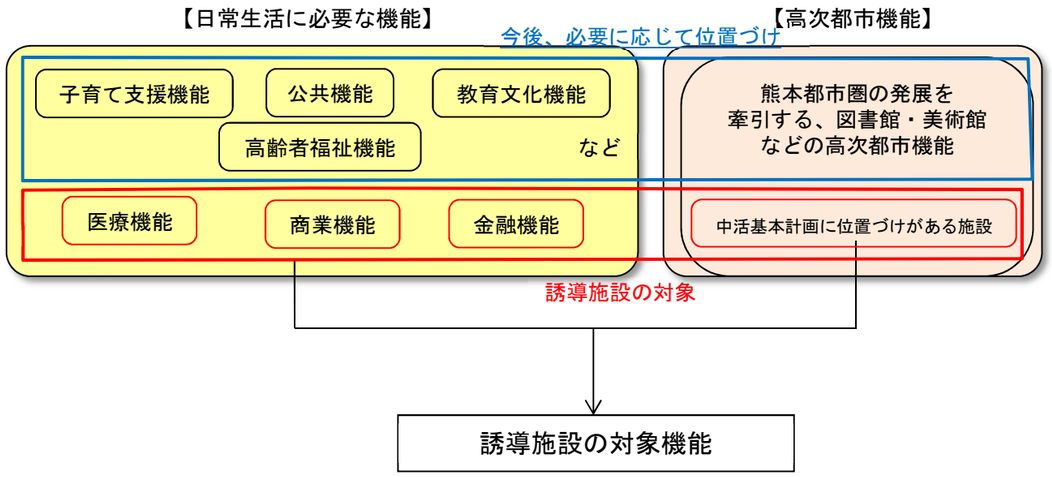
問．車を使わずに行けるところにどのような日常生活サービスがあれば、生活しやすいですか？



2）中心市街地の高次都市機能を提供する施設

2 期中心市街地活性化基本計画(熊本地区)において位置付けた、熊本都市圏全体の魅力や都市活力の向上を図る高次都市機能を提供する施設を誘導施設とします。

・（仮称）熊本城ホール　　・熊本市立博物館



② 日常生活に必要な誘導施設の設定

全ての都市機能誘導区域内に各機能**１施設は維持・確保**しておく、日常生活に必要な誘導施設は以下のとおりとします。

都市機能誘導区域には存在しないが、徒歩・自転車で移動可能な範囲の 800m圏内に当該機能を有する施設は補完施設（誘導施設が持つ機能を補完する施設）とします。なお、コンビニエンスストアは金融機能を担う施設となるため、800m圏内にあれば、金融機能を補完する施設とします。

機能	誘導施設	補完施設（誘導施設が持つ機能を補完する施設）	
商業機能	生鮮食料を取り扱う、延床面積 1,000 ㎡以上の商業施設（共同店舗含む）		800m圏内で都市機能誘導区域外にある当該機能を有する施設
医療機能	内科、外科・整形外科、小児科、歯科を診療科目とする、病院、診療所		
金融機能	入出金可能な、		
	銀行等	コンビニエンスストア	

※公共機能については第２次熊本市都市マスタープラン地域別構想にて【地域拠点に求められる都市機能】としているが、現在コンビニエンスストアでの関係証明書発行システムを構築中であるため、本計画における誘導施設には含めない。

※個別の整備計画において、都市機能誘導区域内への施設の立地が計画される場合に、誘導施設に位置づけが考えられる施設

・高齢者福祉施設　　・子育て支援施設　　・教育文化施設　　など

■誘導施設設定の考え方

・800m 圏内に現在立地している施設で、かつ、都市機能誘導区域内に立地している施設は、“誘導施設（維持）”と位置づけます。

・800m圏内に現在立地している施設で、都市機能誘導区域外に立地している施設は、徒歩自転車圏内にあるため、“補完施設”（誘導施設が持つ機能を補完する施設）と位置づけます。

・800m圏内に金融機能が立地していない場合、800m圏内にコンビニエンスストアがあれば“補完施設”（誘導施設が持つ機能を補完する施設）と位置づけます。

・800m圏内に商業機能及び医療機能が立地していない場合、“誘導施設（確保）”と位置づけます。

・800m圏内に金融機能が立地していない場合、かつ、800m圏内にコンビニエンスストアが立地していない場合、金融機能を“誘導施設（確保）”と位置づけます。

※誘導施設は、以下のフローで設定します。

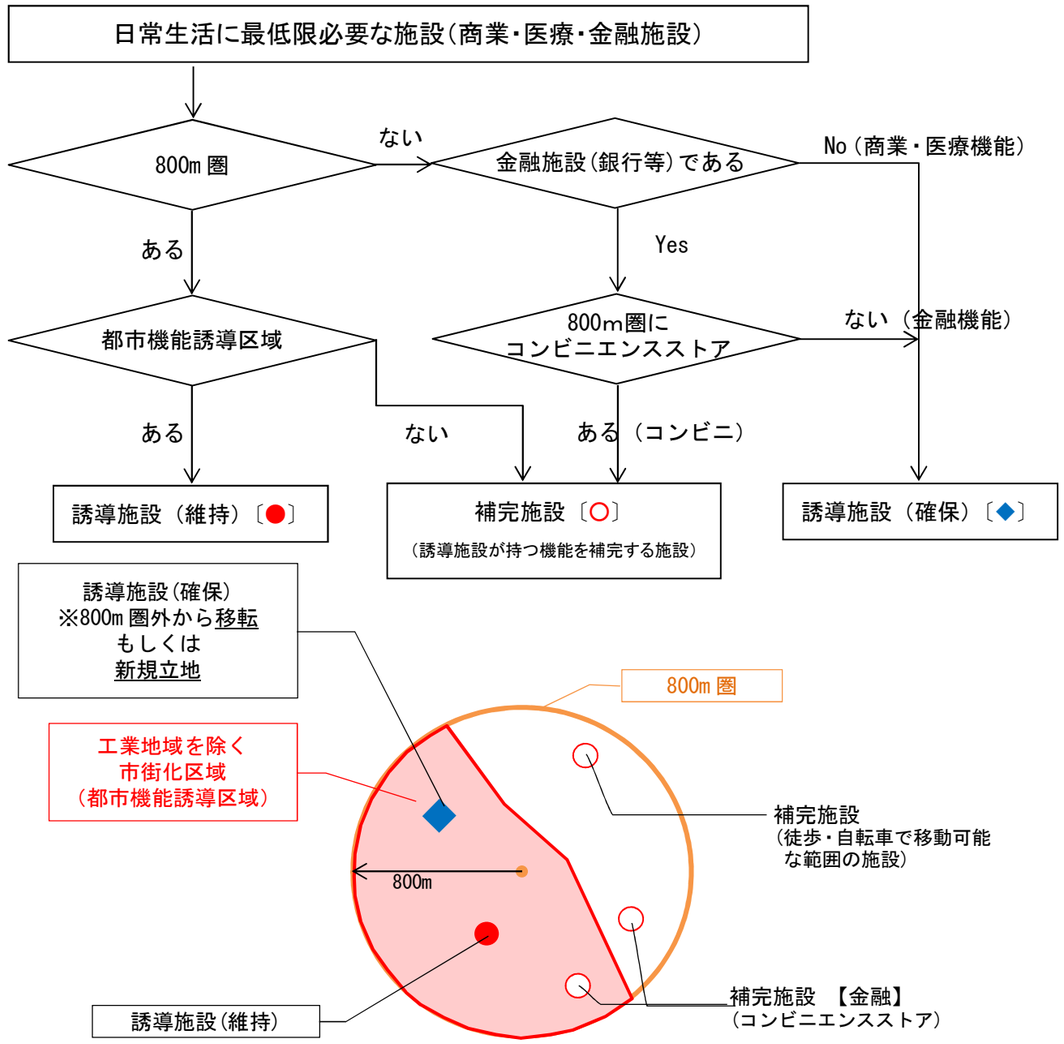


図　誘導施設の設定イメージ図

800m 圏ごとに誘導施設を整理した結果は以下のとおりです。

都市機能誘導区域名	商業機能	金融機能	医療機能			
			内科	外科整形外科	小児科	歯科
植木地区（北区役所周辺地区）	●	●	●	●	●	●
北部地区（北部総合出張所周辺地区）	◆	●	●	●	●	●
楠・武蔵ヶ丘地区（楠・武蔵ヶ丘周辺地区）	●	●	●	●	●	●
八景水谷・清水亀井地区（堀川・亀井駅周辺地区）	●	●	●	●	●	●
子飼地区	●	●	●	●	●	●
長嶺地区	●	●	●	●	●	●
水前寺・九品寺地区	●	●	●	●	●	●
健軍地区	●	●	●	●	●	●
平成・南熊本地区（平成・南熊本駅周辺地区）	●	●	●	●	●	●
刈草地区（島町・上ノ郷地区）	●	●	●	◆	●	●
富合地区（南区役所周辺地区）	◆	●	●	○	◆	○
城南地区（城南総合出張所周辺地区）	●	●	●	●	●	●
川尻地区	●	●	●	●	●	●
城山地区	●	●	●	○	○	●
上熊本地区	●	●	●	●	●	●
中心市街地	●	●	●	●	●	●

※（）内は第２次熊本市都市マスタープランにおける地域拠点の名称

※中心市街地の高次都市機能を提供する施設は誘導施設（維持）

〔●〕：誘導施設（維持）　〔◆〕：誘導施設（確保）　〔○〕：補完施設

６ 居住誘導区域の設定

① 居住誘導区域とは

人口減少の中にあっても都市機能やコミュニティが持続的に維持されるよう、、一定のエリアにおいて人口密度を維持する区域

② 基本的な考え方

居住誘導区域は、第 2 次都市マスタープラン地域別構想において示された「居住促進エリア」の考え方を基本として区域を設定します。ただし、災害リスクが高い地域については区域には含めません。

③ 居住誘導区域の設定

１）都市機能誘導区域
２）公共交通軸沿線
　○全ての鉄軌道（ＪＲ、市電、熊本電鉄）・・・半径 500m圏
　○運行本数 75 本以上のバス路線　　・・・半径 300m圏
※居住誘導区域の境界線がかかる土地については、一体的な建築行為が行われる土地の区域内までを居住誘導区域とします。
※市街化調整区域及び工業地域、災害リスクが高い地域については、区域には含めません。

※公共交通軸沿線は、バス路線と軌道はその道路・軌道の中心からの距離とし、鉄道は駅の上下線乗降場の中間点から 500m圏として座標にて管理する。（H27 年度時点）

公共交通軸沿線の圏域について
・路線バスについては、「公共交通利用者アンケート」（第 1 回公共交通基本条例部会）から、公共交通利用者がバス停等を利用しやすいと感じる距離を基に、概ね 300m を設定した。
・鉄道については、路線バスと比較して定時制、輸送能力が優れる。また、軌道については、専用の軌道レーンを有し、路線バスと比較し運行頻度が比較的高いことから、概ね 500m を設定した。
・平成 27 年 7 月に実施した市政アンケートでは、徒歩で居住地からの許容時間は、長い順に鉄道駅＞電停＞バス停であり、特にバス停については、鉄道駅や電停よりかなり短いことが確認でき、上記設定は、利用者が公共交通を利用する許容範囲であることが確認された。

災害リスクが高い地域とは、
・土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律に規定する土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域
・地すべり等防止法に規定する地すべり防止区域
・急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律に規定する急傾斜地崩壊危険区域
・災害危険区域（居住の用に供する建築物の建築が禁止されている区域）
その他、津波災害警戒区域等、都市計画運用指針において災害リスクが高い地域として示される区域については、その区域指定の都度、居住誘導区域からの除外を検討するものとします。

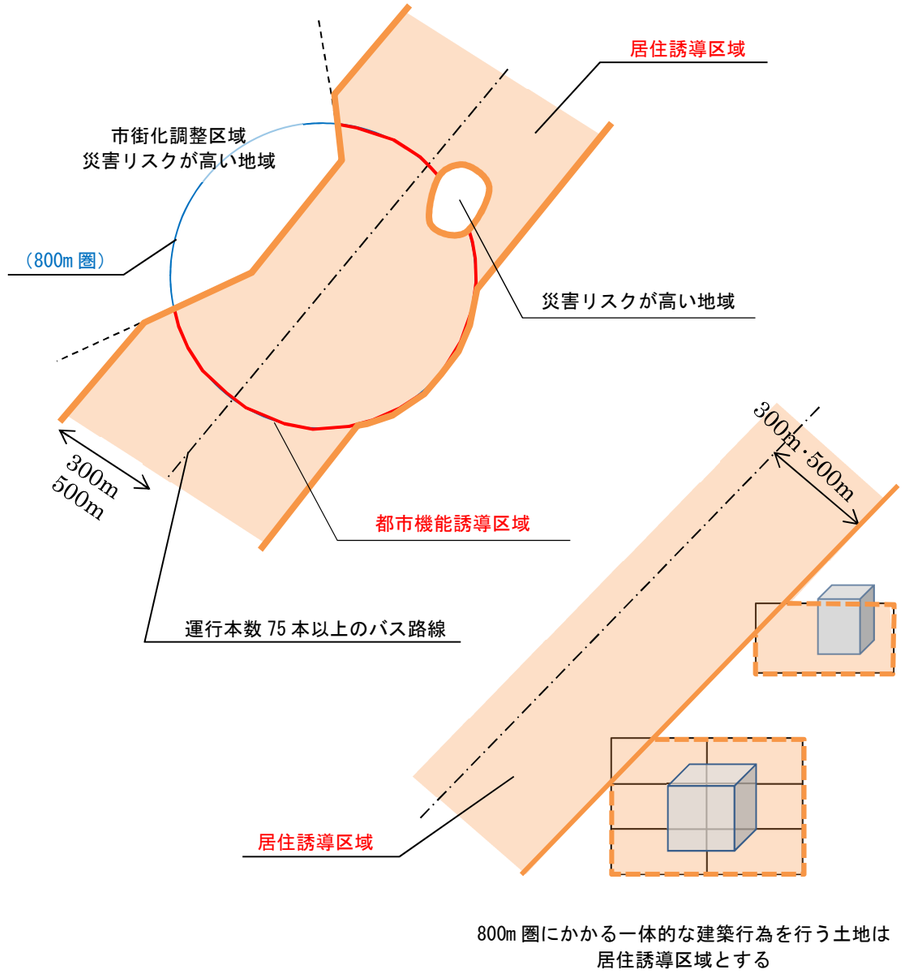
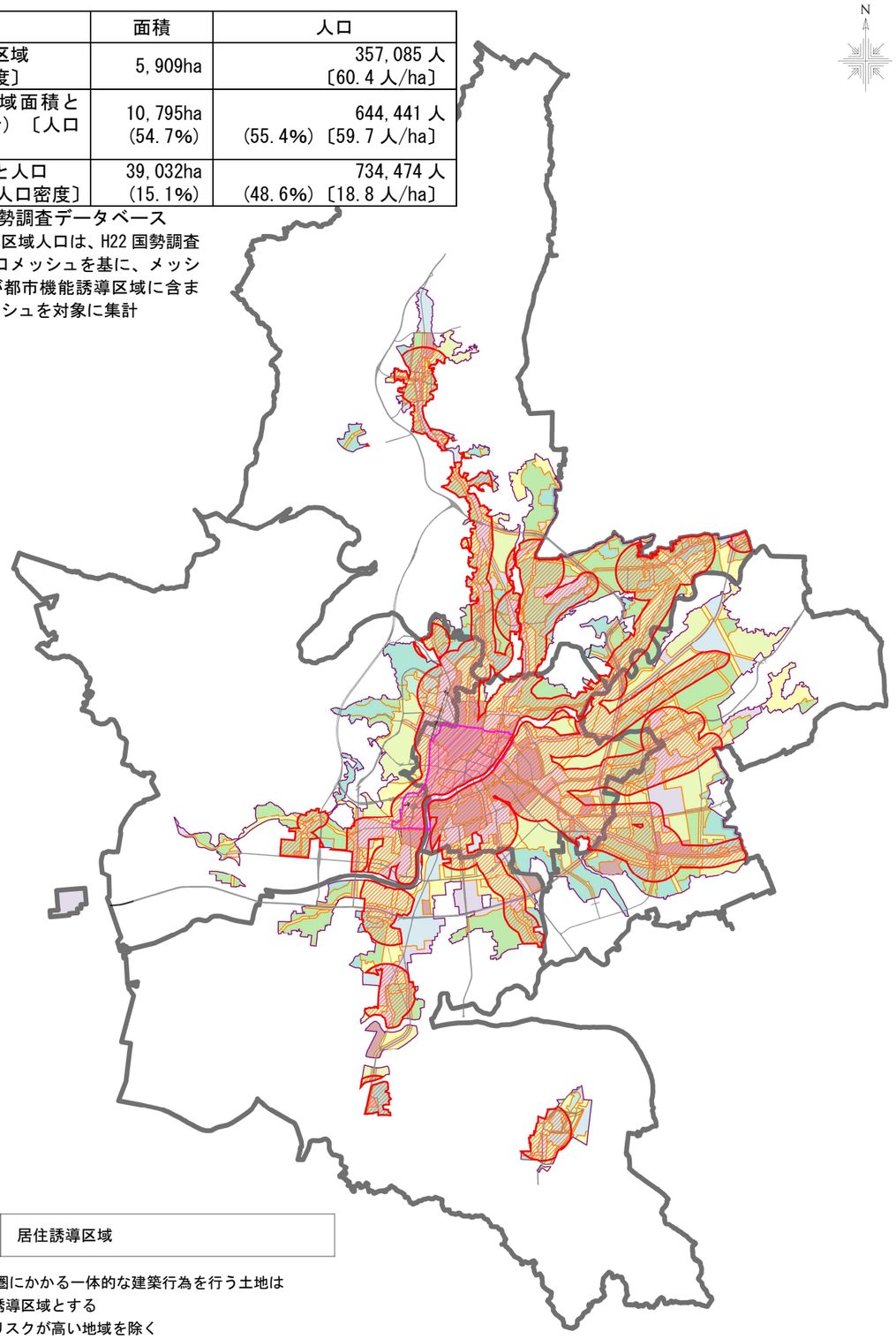


図　居住誘導区域の設定イメージ図

	面積	人口
居住誘導区域 〔人口密度〕	5,909ha	357,085 人 〔60.4 人/ha〕
市街化区域面積と人口(割合)〔人口密度〕	10,795ha (54.7%)	644,441 人 (55.4%)〔59.7 人/ha〕
市域面積と人口(割合)〔人口密度〕	39,032ha (15.1%)	734,474 人 (48.6%)〔18.8 人/ha〕

※H22 国勢調査データベース
※居住誘導区域人口は、H22 国勢調査 500m 人口メッシュを基に、メッシュ重心が都市機能誘導区域に含まれるメッシュを対象に集計



居住誘導区域

※800m 圏にかかる一体的な建築行為を行う土地は居住誘導区域とする
※災害リスクが高い地域を除く

7　都市機能及び人口密度を維持・確保するための具体的施策の基本的な考え方

熊本市人口ビジョンにおける趨勢のまま推移したパターンの将来推計人口は、今後数年間は人口 70 万人規模を維持する推計がなされており、本市では急激な人口減少が生じるものではありませんが、長期的視点では平成 62（2050）年で約 64.2 万人（H27.10.29 現在）と大きく人口減少・高齢化が進展することが予測されており、例え人口が大きく減少しても暮らしやすい都市を維持するという目的を達成するため、多核連携都市の実現に向けて様々な施策を展開していきます。

本市が目指す多核連携都市の実現に向けては、第２次熊本市都市マスタープラン地域別構想に示す、多核連携都市づくりに向けた基本的な考え方に市民懇話会でも意見の多かった地域コミュニティの維持活性化を加え、下記に示す４つの視点を軸に取り組んでいきます。

●都市機能誘導区域における都市機能の維持・確保

高次な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、日常生活に必要なサービスが整う 15 の地域拠点を核として、都市機能の維持・確保を図ります。

●公共交通ネットワークの充実

熊本都市圏都市交通マスタープランや地域公共交通網形成計画との整合を図りつつ、中心市街地と地域拠点を結ぶ基幹公共交通軸の強化、日常生活を支えるバス路線網の再編、コミュニティ交通の導入等に取り組みます。

●居住誘導区域における人口密度の維持

公共交通の利便性が高い地域の人口密度を維持するため、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、居心地の良い空間を創出します。

●地域コミュニティの維持活性化

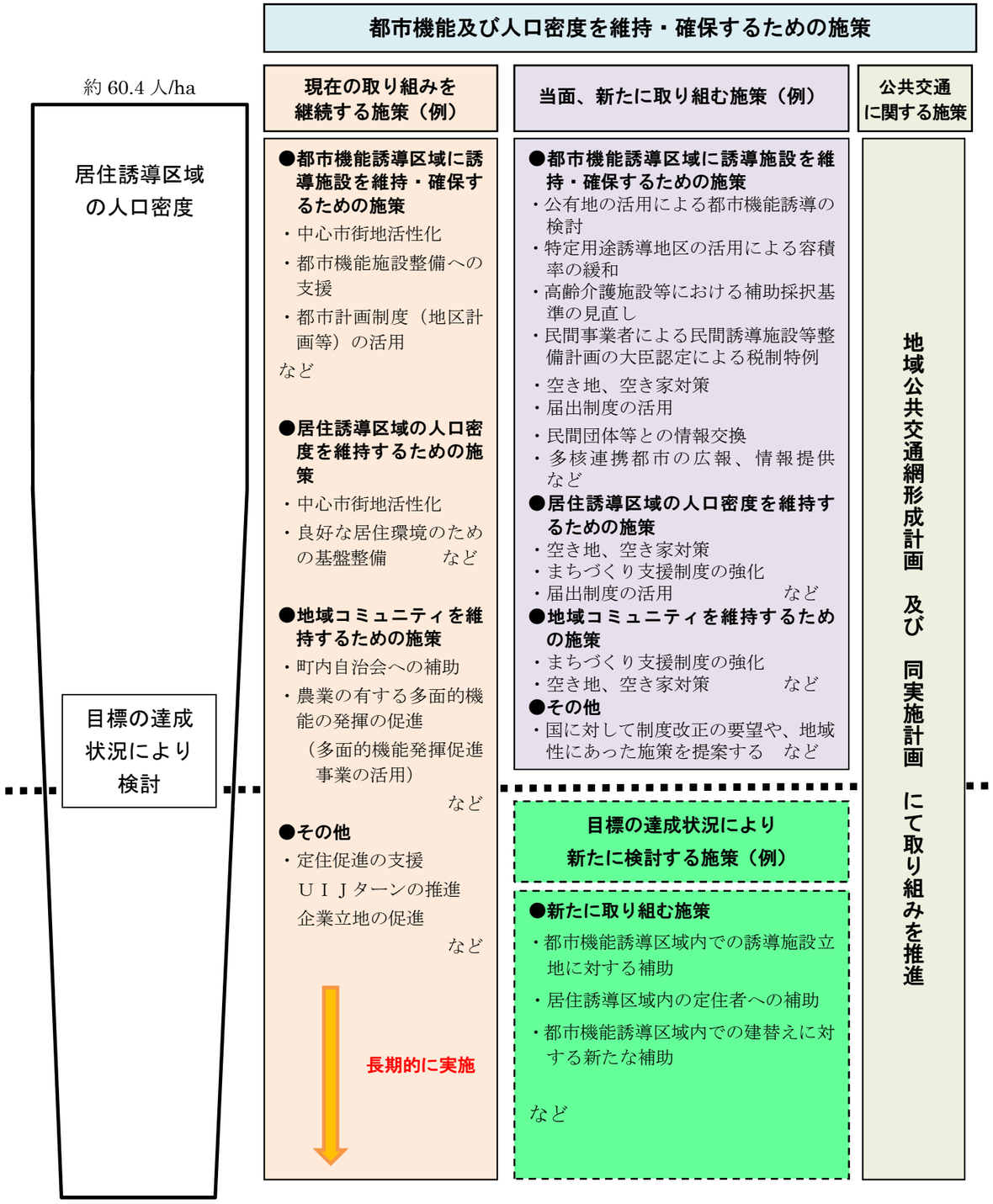
本市の魅力の一つである自然環境や農業・漁業生産環境の保全に努め、既存集落の維持を図ると共に、市域全体の地域コミュニティの維持活性化を図ります。

上記４つの視点を軸とした取り組みを進めることで、多核連携都市を実現し、本市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し、持続可能な都市づくりを進めていきます。

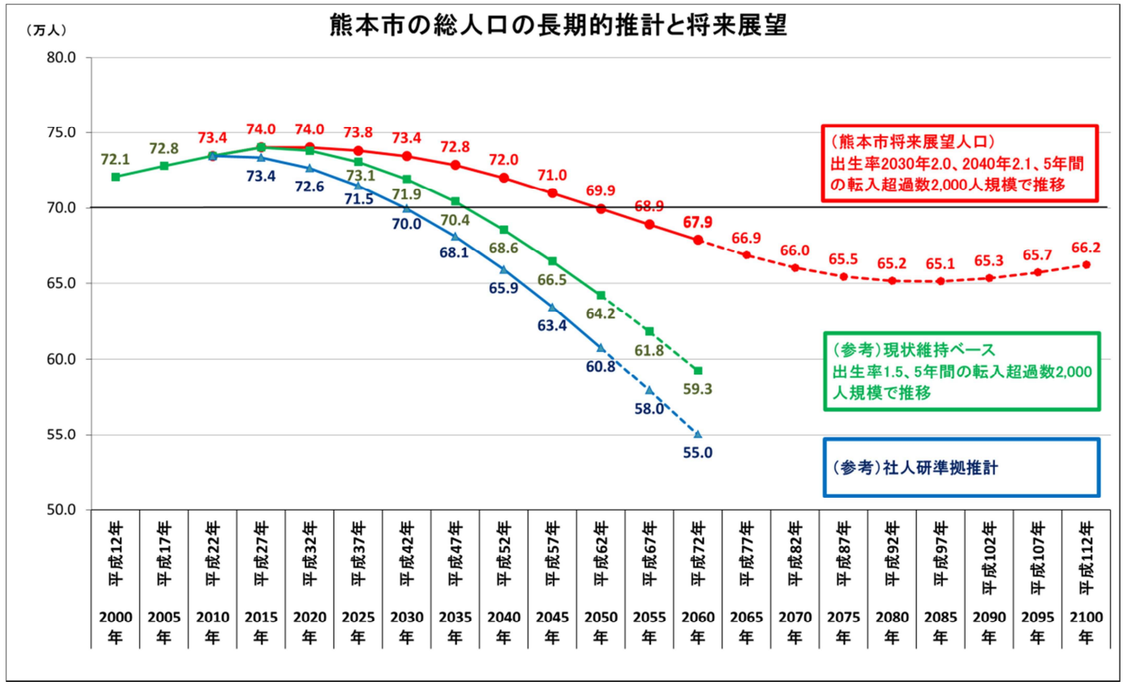
その他、都市機能誘導区域に誘導施設を維持・確保するための施策や居住誘導区域の人口密度を維持する施策等については「別冊（施策集）」として整理します。

別冊（施策集）については、誘導施設の立地状況や人口動態等を把握しながら、その都度社会情勢に応じた施策を「熊本市多核連携都市推進協議会」にて検討しつつ、新たな施策の盛り込みや既存施策の更新を実施していきます。

●施策展開のイメージ



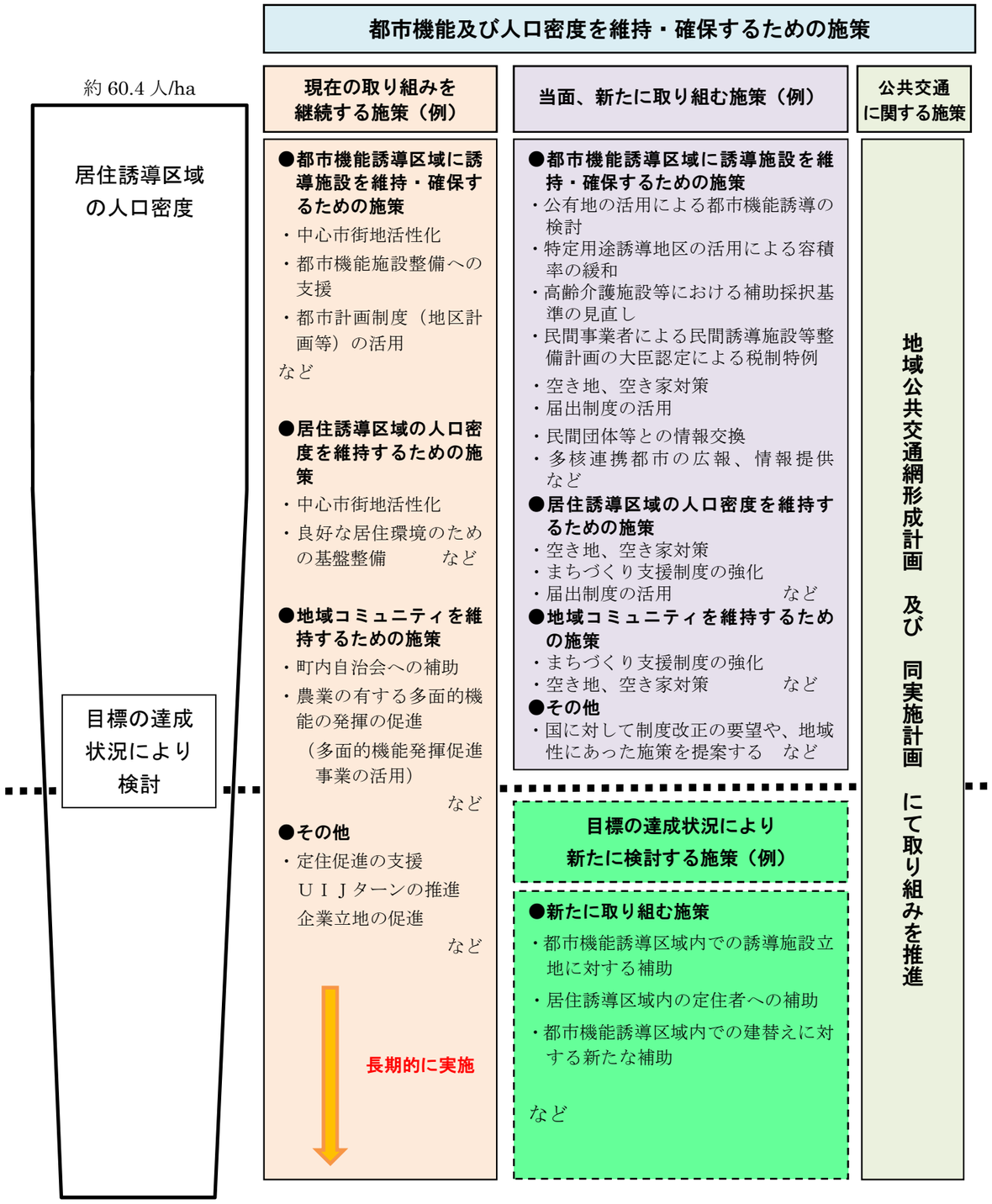
【参考資料：人口ビジョン（H27.10.29 現在）】



※　居住誘導区域内の人口密度は、本市の総人口と密接な関係にあるため、人口ビジョンにおける将来推計人口と居住誘導区域内の人口密度の動向については、互いに注視していく必要があります。

本計画では、居住誘導区域内の人口密度を目標値として設定しており、今後取り組む施策については、この目標値の達成状況により検討していきます。

●施策展開のイメージ



８ 目標値設定の基本的な考え方

以下の項目を目標値として設定します。

① 都市機能に関する目標値

	単位	基準値	目標値	
		H27	H31	H35
都市機能誘導区域内に維持・確保すべき誘導施設が充足している区域の数	区域	13 区域	―	16 区域

② 居住に関する目標値

	単位	基準値	目標値	
		H22 (H22 国調)	H31 (H27 国調)	H35 (H32 国調)
居住誘導区域内の人口密度（国勢調査ベース）	人/ha	60.4 人/ha	60.4 人/ha	60.4 人/ha

③ 公共交通に関する目標値

	単位	基準値	目標値	
		H27	H31	H35
公共交通機関の年間利用者数（総合計画から抜粋予定）	千人	●	●	●

※その他、地域公共交通網形成計画における資料を引用予定

④ その他全般に関する目標値

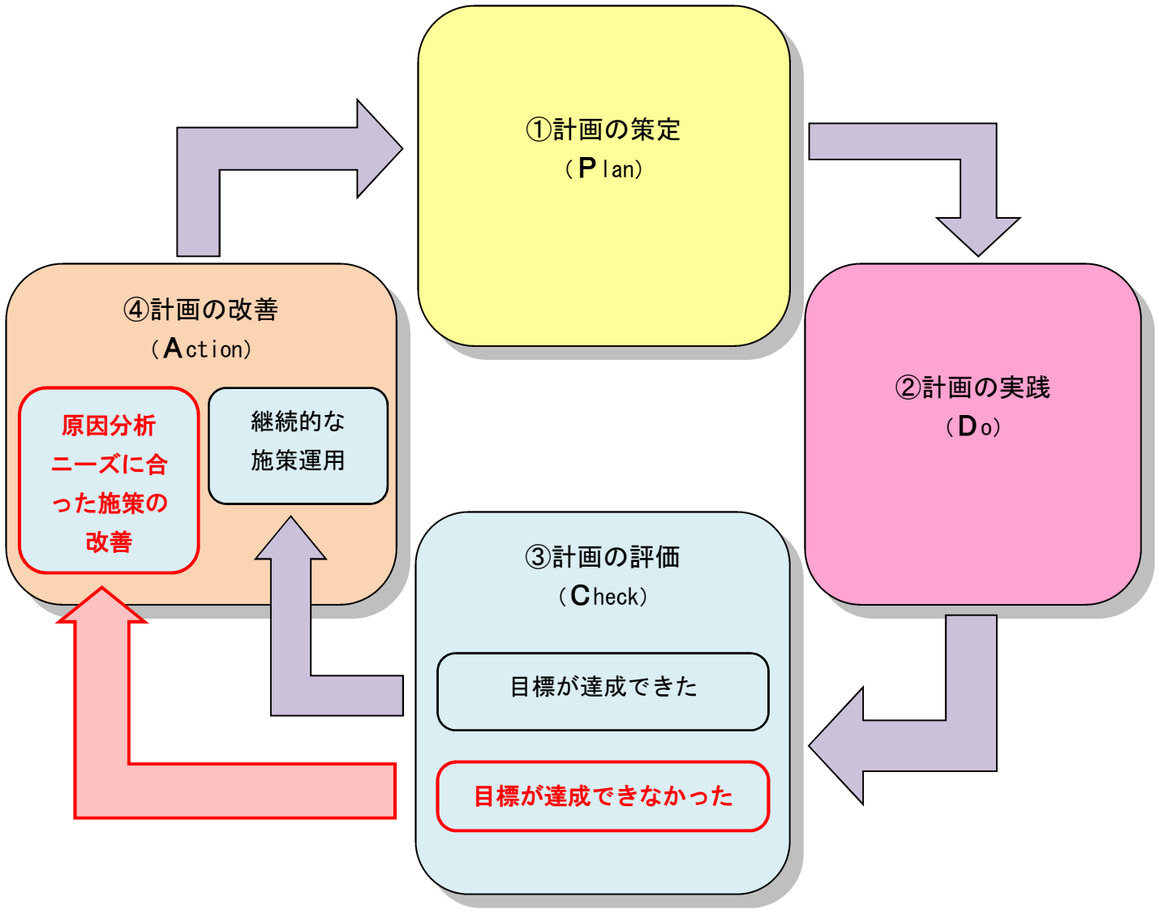
	単位	基準値	目標値	
		H27	H31	H35
1) 日常生活サービスが身近で利用しやすいと感じる市民の割合（総合計画から抜粋予定：修正あり）	%	●	●	●
2) 良好な居住環境が保たれていると感じる市民の割合（総合計画から抜粋予定：修正あり）	%	●	●	●

９ 施策達成状況に関する評価方法の基本的な考え方

国によると、立地適正化計画を策定した場合、概ね５年毎に計画に記載された施策・事業の実施状況について調査、分析及び評価を行い、立地適正化計画の進捗状況や妥当性等を精査、検討することが望ましいとされています。

本市においては、総合計画の見直し・更新にあわせて（平成 31 年度・平成 35 年度を予定）評価等を実施します。また、公正かつ専門的な立場からも評価を行うため、熊本市都市計画審議会にも評価結果を報告し、意見聴取を行います。

評価方法については「８目標値」で設定した目標値の達成状況等を評価、分析し、その結果に応じて都市機能誘導区域内に誘導施設を誘導する施策、居住誘導区域内に居住を促進する施策、公共交通の利便性を向上する施策等について検討していきます。



効果的な計画管理図

１０ スケジュール

H27 6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	H28 1 月	2 月	3 月
議会報告（6/26） 第１回協議会　開催　（6/11）	市政アンケート調査 第１回庁内会議　（7/13）	新しいまちづくりに向けた市民懇話会　（16 会場）	都市計画審議会　意見聴取（9/1）	第２回協議会　開催　（10/13）	第３回協議会　開催　（11/13）	議会報告予定	・パブリックコメント 及び ・住民説明会 →		立地適正化計画　策定予定 （第４回協議会　開催予定） 都市計画審議会　意見聴取予定 議会報告予定