3 章
熊本市における立地適正化計画

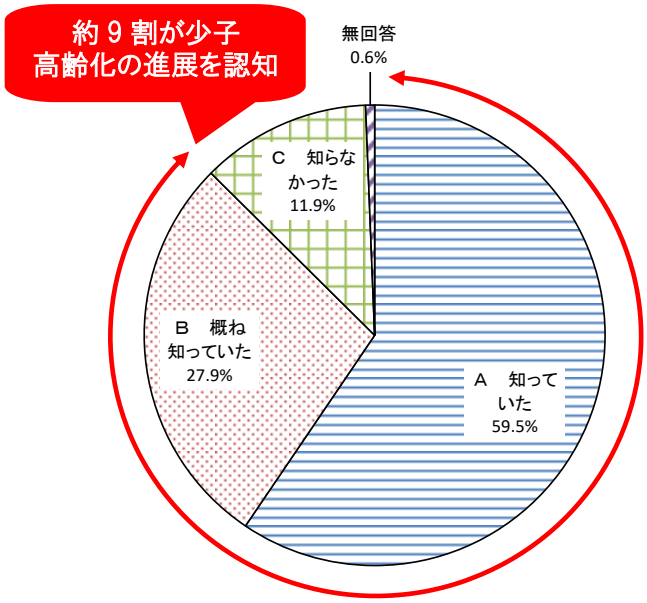
1 市民意向の把握
2 立地適正化計画を策定する意義等
3 立地適正化計画の目的の整理
4 立地適正化計画に定める内容
5 立地適正化計画の区域
6 立地適正化計画の計画期間

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、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。

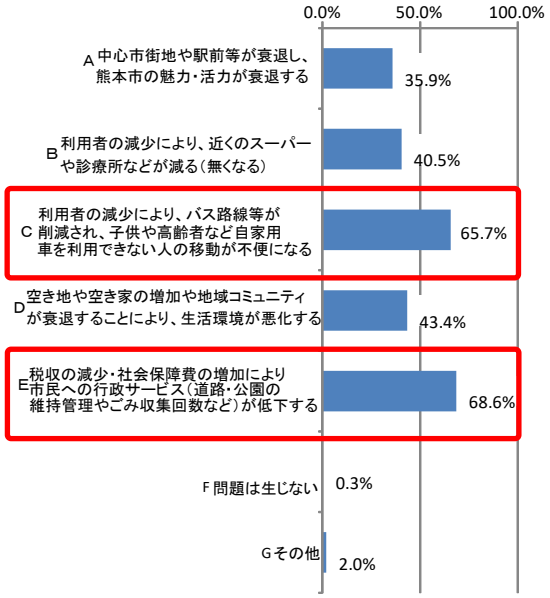
（市政アンケート結果　N=2,068）

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。



（市政アンケート結果　N=2,068）

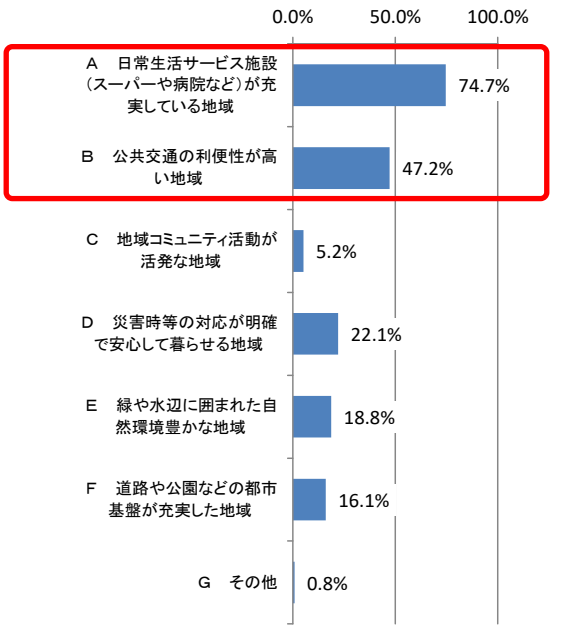
問. 人口減少･超高齢社会が進展すると、具体的にどういった問題が生じると思いますか。



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。

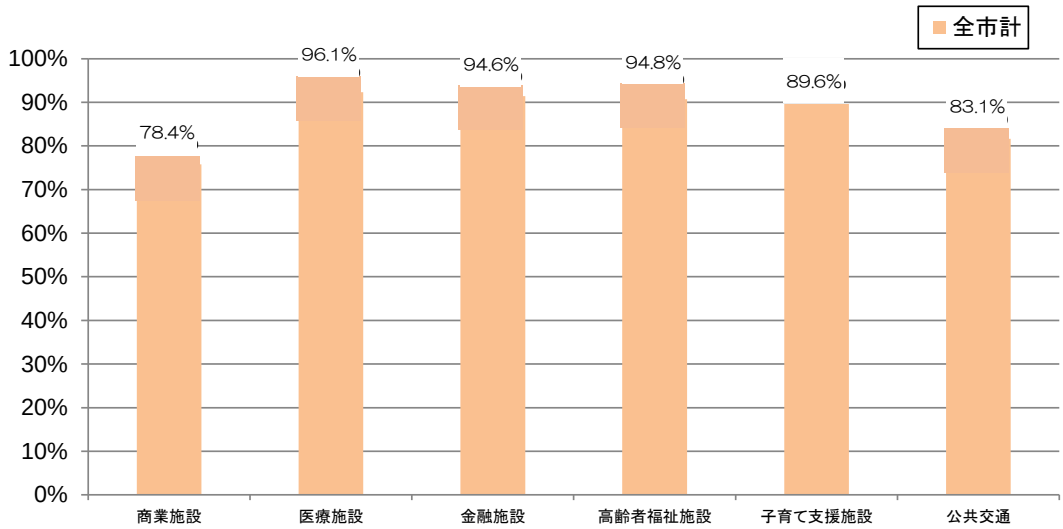
（市政アンケート結果　N=2,068）

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、公共交通等の日常生活サービスは比較的利用しやすく、身近に手に届く環境にあります。更に、豊かな自然環境等に恵まれているとともに、上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。

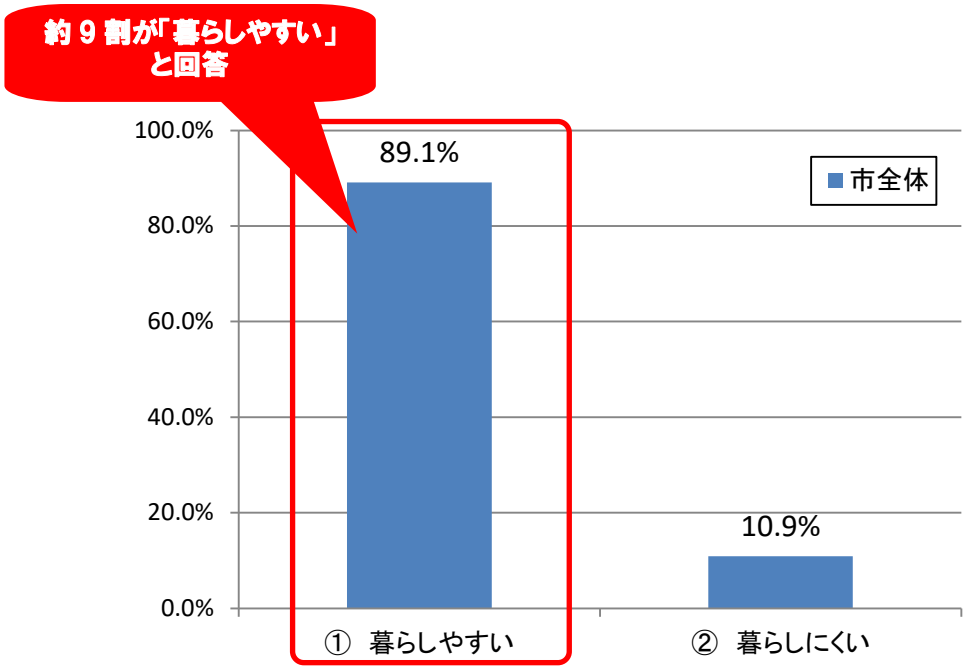
（各種施設の人口カバー率）



※商業施設：生鮮食品を取り扱う 1,000 ㎡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(ｺﾝﾋﾞ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

（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。



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必要があるため「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

本計画を策定する意義や、地域生活圏における生活イメージ、公共交通ネットワーク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し、その周辺や公共交通沿線等の居住誘導区域における人口密度を維持するとともに、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し、さらには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本計画を策定します。

○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

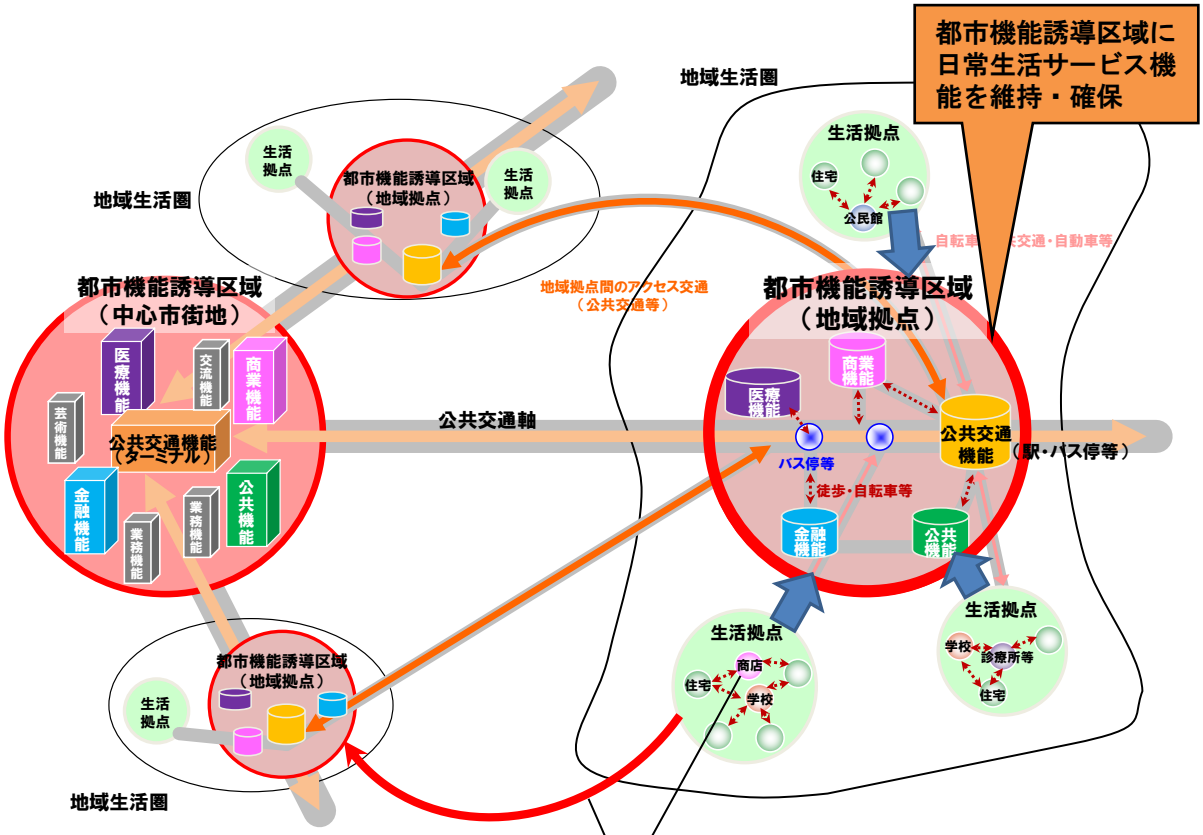
●都市機能誘導区域とは

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。

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 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、「熊本地域公共交通計画」等と連携を図る。

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

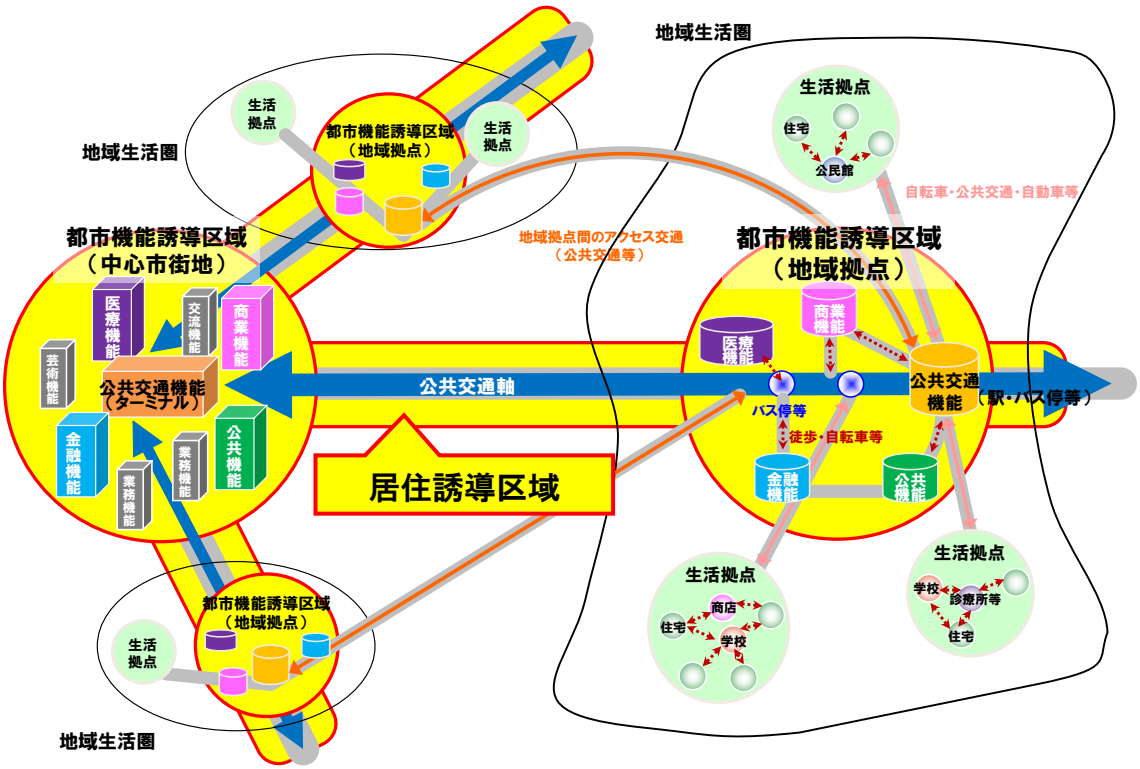
人口減少下においても、商業･医療等の日常生活サービス機能や公共交通が持続的に維持されるよう、一定のエリアに人口密度を維持する区域

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。

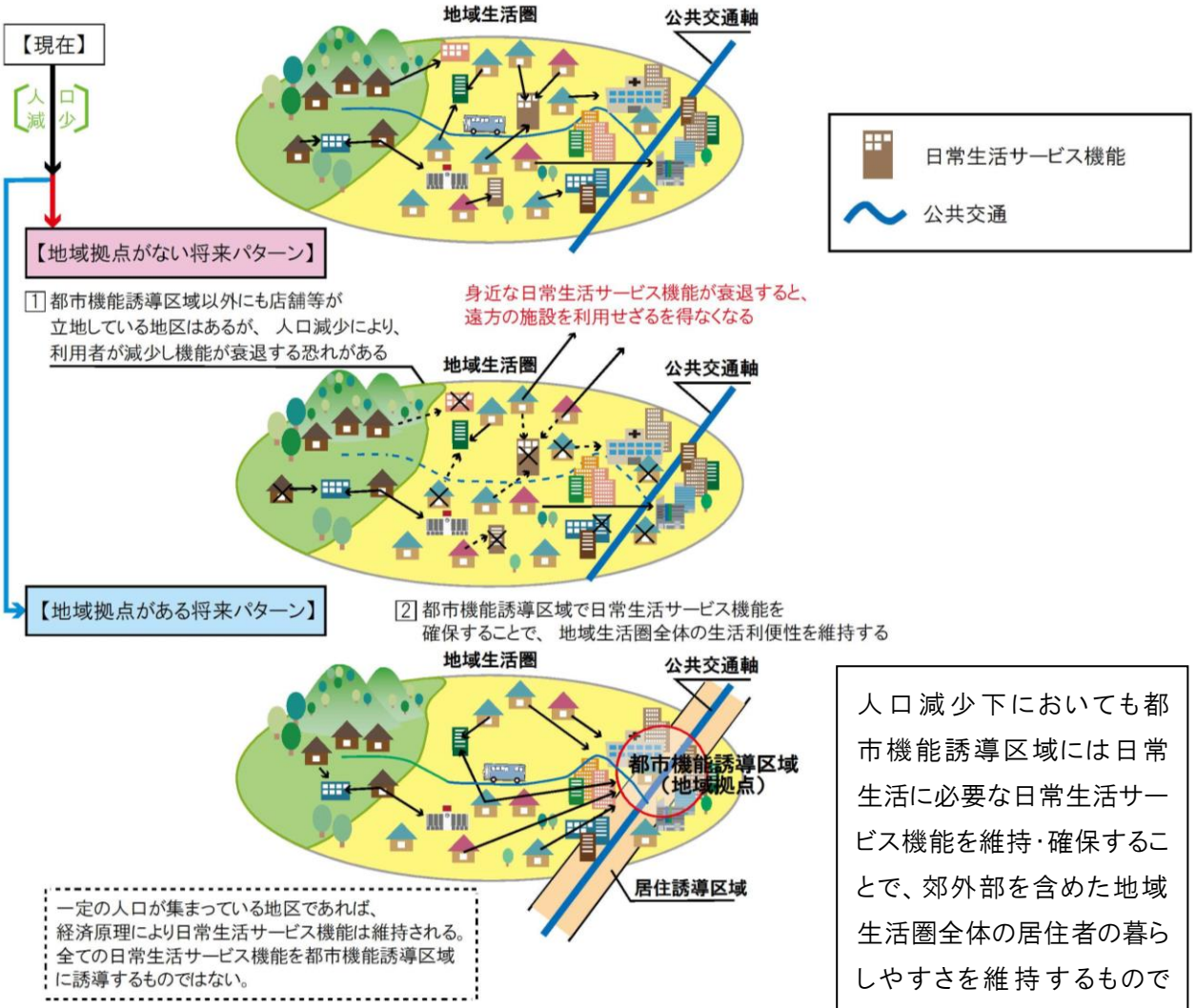
人口減少下においても、郊外部を含む広域的な地域生活圏の暮らしを守る最後の砦として、都市機能誘導区域に日常生活サービス機能を維持・確保しておくことで、市民の暮らしやすさを維持するものです。

○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



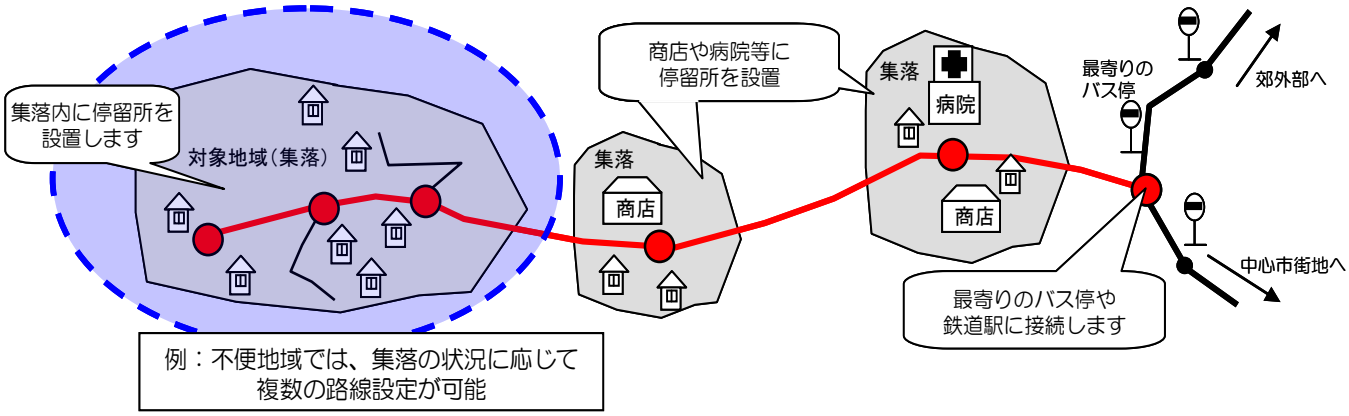
人口減少下においても都市機能誘導区域には日常生活に必要な日常生活サービス機能を維持･確保することで、郊外部を含めた地域生活圏全体の居住者の暮らしやすさを維持するものである。

■ 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（都市機能誘導区域）		居住誘導区域外の市街地	郊外の既存集落地
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	

◆公共交通空白地域等におけるコミュニティ交通運行事例



コミュニティ交通（予約型乗合タクシー）車両

※コミュニティ交通：バス路線等でカバーできない地域に対し、日常生活に必要な移動手段を確保するため導入される予約型乗合タクシー等の交通手段。

③公共交通ネットワークとの関係性

■ 地域公共交通網の将来像

本市が描く地域公共交通網の将来像は、中心市街地と 15 の地域拠点等を結ぶ 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り、持続可能で利便性の高い公共交通網の形成を目指している。

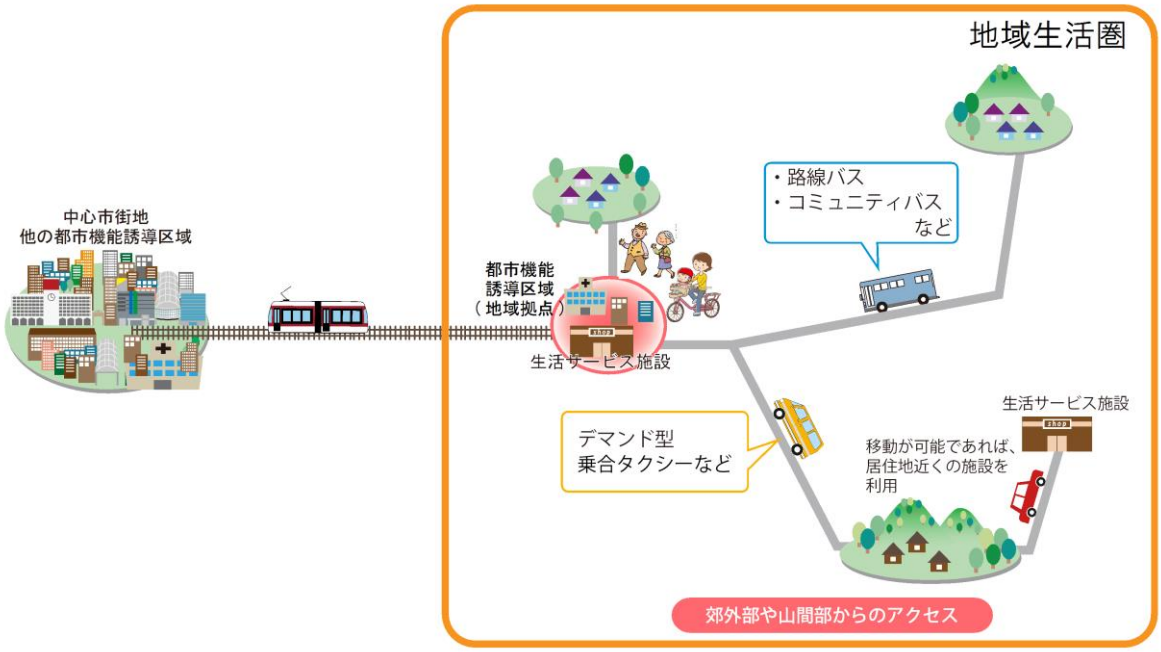
【熊本地域公共交通計画等と連携を図る】

資料：熊本地域公共交通計画

■ 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、路線バス等）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

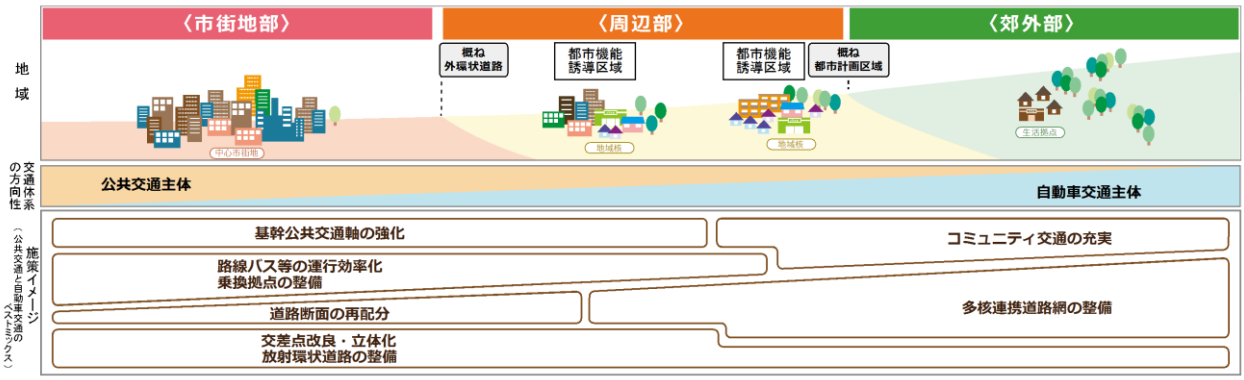
■ 将来の交通体系の考え方

→ 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。また、自転車についても近距離移動手段として、その利用を促進するため、自転車走行空間の整備を行うことが必要。

→ 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動車を自由に利用できない人（高齢者等）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、熊本地域公共交通計画等と連携を図る】



資料：熊本都市圏都市交通マスタープラン資料を基に加工して作成

3　立地適正化計画の目的の整理

本計画の意義や地域生活圏における生活イメージ等を踏まえて、本市における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や魅力を維持する

②多核連携都市の実現によって見込まれる効果

- 都市機能誘導区域に日常生活サービス機能を維持・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。
- 日常生活サービス機能が住まいの身近に存在する、高齢者等が歩いて暮らせる都市構造が形成されることで、元気な高齢者が増え、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。
- 中心市街地等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・長寿命化等）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

- 都市機能誘導区域（中心市街地や地域拠点）に都市機能を維持・確保する
- 日常生活サービス機能を都市機能誘導区域に維持することで、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
- 都市機能誘導区域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、人口密度の維持を図る
- 本市の魅力の一つである、自然環境等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
- 居住誘導区域を中心に、ハザード情報と都市の情報を組み合わせるなど、災害リスク分析・課題抽出等を行い、ハード・ソフト両面からの取組によりリスク回避・低減に取り組む。
- 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

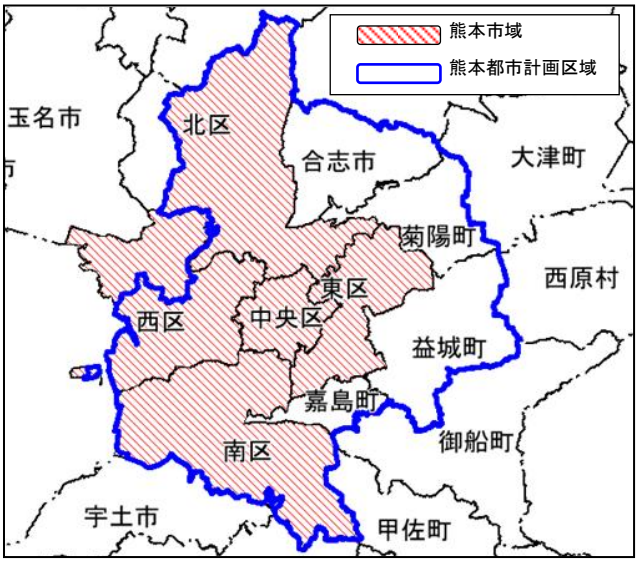
4　立地適正化計画に定める内容

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）防災指針
８）目標値の設定
９）施策達成状況に関する評価方法

5　立地適正化計画の区域

本計画の区域は都再法第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。



6　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、令和７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、「熊本市しごと・ひと・まち創生総合戦略」とあわせて策定している「熊本市人口ビジョン」において、対象期間を令和 32（2050）年とする人口の将来展望を行っています。

この中で、令和 32（2050）年の将来推計人口を、分野横断的施策の戦略的な展開により市民の希望が実現した場合は約 69.9 万人、現状の合計特殊出生率や移動数が維持された場合（現状維持）は約 64.2 万人と展望しています。

本計画は、人口減少下におい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現状維持の将来推計人口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。