

- 基本計画の名称：熊本市中心市街地活性化基本計画（熊本地区）
- 作成主体：熊本県熊本市
- 計画期間：平成 19 年 5 月～平成 24 年 3 月（4 年 11 月）

1. 中心市街地の活性化に関する基本的な方針

[1] 熊本市の概要

(1) 概要

本市は、九州の中央部近くに位置する中核市で、人口は約 67 万人（九州では福岡市、北九州市に次いで 3 番目）、面積は約 267 k m²である。近隣市町村を含めた都市圏人口は 100 万人を超えており、熊本県の人口の 5 割以上を占めている。

日本三名城の一つである熊本城を有し、肥後 54 万石の城下町として発展してきた。九州の地理的中心に近い位置にあることから、戦前は国の出先機関が置かれ、行政都市として栄えた。戦後、これらの機能の多くは交通機能の発達等により福岡市に移ったが、現在でも財務局や国税局など一部の国の出先機関や陸上自衛隊西部方面総監部が置かれている。相次ぐ近隣町村との合併により、昭和 52 年には人口が 50 万人を突破し、さらに、平成 3 年には北部町・河内町・飽田町・天明町との合併に伴い、現在の市域となり、人口は 60 万人を超えた。平成 8 年には、改正地方自治法に基づく最初の中核市の一つとなった。

市民の上水道を賄う清冽な地下水と「森の都」とうたわれる美しい緑に恵まれ、熊本城を中心に、歴史的な文化遺産が数多く点在する、自然や歴史的環境ゆたかな都市である。

<参考：熊本市及び熊本都市圏の規模>

	人口	対県割合	世帯数	対県割合	面積 (km ²)	対県割合
熊本市	669, 603	36. 3%	270, 530	40. 5%	267	3. 6%
熊本都市圏（注）	1, 025, 128	55. 6%	386, 271	57. 9%	1, 182	16. 0%
熊本県	1, 842, 233	100. 0%	667, 533	100. 0%	7, 405	100. 0%

（出典）人口・世帯数は、平成 17 年国勢調査（要計表による集計）による。

（注）熊本都市圏構成市町村は、熊本市への通勤通学率が概ね 15%を超える、熊本市と 3 市 10 町 1 村（宇土市、宇城市、合志市、城南町、富合町、玉東町、植木町、大津町、菊陽町、西原村、御船町、嘉島町、益城町、甲佐町）としている。

(2) 位置・地形等

本市は、東経 130 度 42 分、北緯 32 度 48 分に位置し、福岡市から南へ約 110km、鹿児島市から北へ約 180km、熊本県の中央部よりやや北側に位置しており、有明海に面し、坪井川、白川、緑川の 3 水系の下流部に形成された熊本平野の大部分を占めている。

また、阿蘇山系と金峰山系との接合地帯の上に位置する本市は、数多くの山岳、丘陵、大地、平野等によって四方を囲まれている。市の北東部や東部は、一部に立田山や託麻三山、白川沿いの河岸段丘など起伏のある地形もあるが、全体としては阿蘇外輪山へと続く火山灰土からなるなだらかな丘陵地となっている。南部は熊本平野の一角をなし、田園風景が広がる。市の西側は干拓地で地形的な変化は少なく、西北部は金峰山系の急斜面の山が連なっている。



（３）歴史

1588 年に加藤清正が隈本城に入城して統治を開始し、治山治水や干拓による土地開発などを積極的に行い、荒廃していた土地を改良し生産力を向上させた。清正は 1607 年に新たな隈本城を築き、その後、当地の呼称を隈本から熊本へと改名した。これ以降、熊本は城下町として発展してきた。

明治時代には、熊本は九州の中央部にある主要都市ということで九州の中核と位置づけられ、熊本鎮台・第五高等学校など、九州を管轄する各種の国家機関が設置されるなど九州の中心として位置づけられていたが、昭和以降、特に戦後は日本の産業構造の変化により、商工業生産力の高い福岡県の中心である福岡市へと移っていった。1970 年代の山陽新幹線博多開業や福岡市の政令指定都市移行はその流れに拍車をかけた。しかし、現在でも九州を管轄する国の機関の一部は本市に置かれており、九州総合通信局、九州財務局、熊本国税局（南九州 4 県が管轄区域）、九州農政局、九州森林管理局、陸上自衛隊西部方面総監部、日本郵政公社九州支社などが存在し、官公庁の街として発展してきた。

（４）公共公益施設及び公共交通

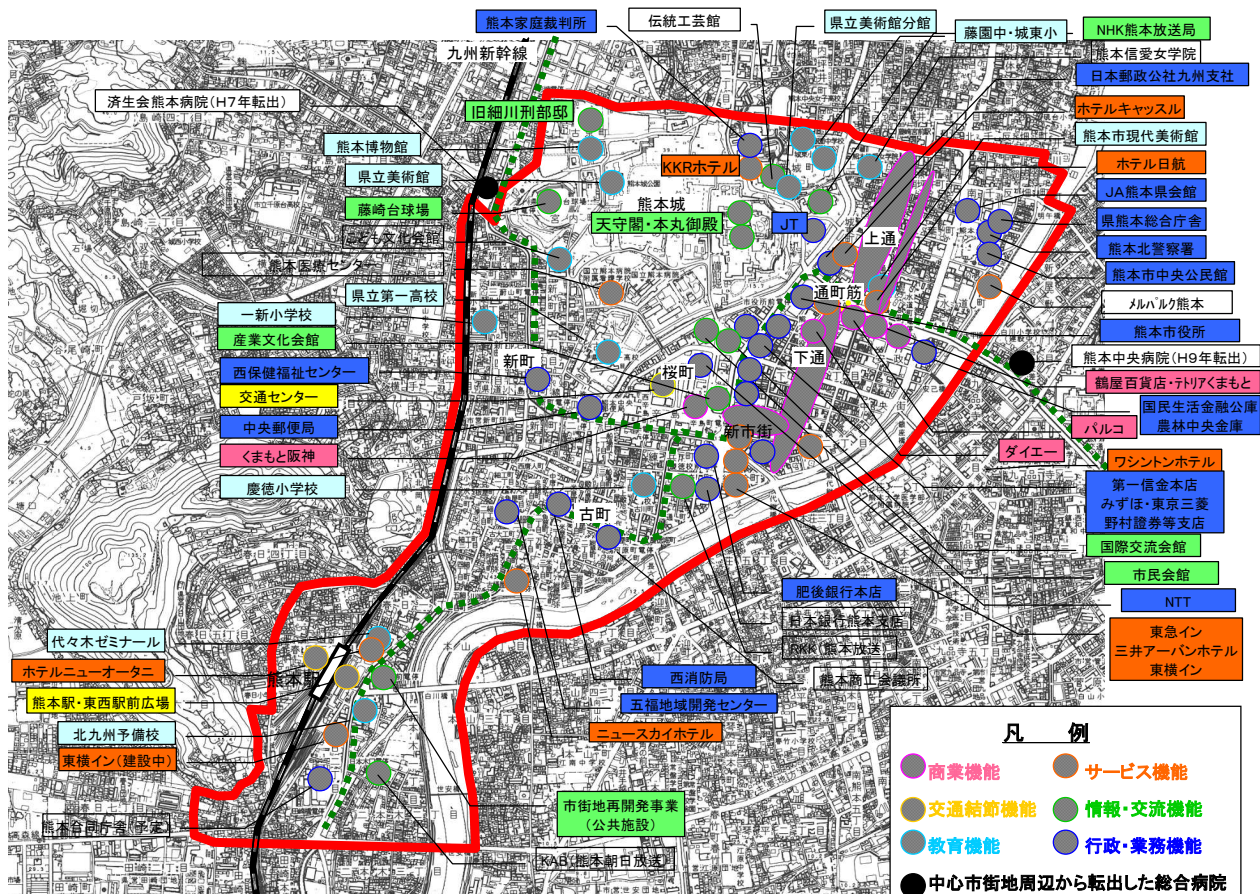
中心市街地においては、平成 19 年に築城 400 年を迎えた熊本城を擁する熊本城公園、阿蘇を源とする一級河川白川の緑地など市民の憩いの場や、市役所をはじめ多くの行政機関が立地するとともに、市民会館、産業文化会館、国際交流会館などの公共施設や県立美術館、県伝統工芸館、市現代美術館といった文化施設が整備されている。また、高等学校や専門学校が立地する一方、大学予備校の建設が最近みられる。

総合病院については、その一部が中心市街地周辺から郊外部に移転したものの、中心市街地に立地する国立病院機構熊本医療センターは、現在地で建て替え中である。また、国の合同庁舎も、同じ中心市街地区域内の熊本駅周辺に移転する計画である。

公共交通については、市域を南北に通過する J R 鹿児島本線、東方面の阿蘇へ伸びる J R 豊肥本線、そして私鉄の熊本電鉄と 3 本の鉄道が通るほか、中心市街地を走る市電も市民の生活を支える足として重要であり、また、中心部にあるバスターミナルは、全国最大規模を誇っている。このように中心市街地は郊外部と比較して公共交通の利便性が高い。

さらに、九州新幹線鹿児島ルートが平成 23 年春に全線開業の予定であり、これにより熊本駅、博多駅間が現在の所要時間の半分以下の約 35 分で結ばれることになる。

<参考：中心市街地の主要都市機能の現況>（平成 19 年 3 月現在）



(5) 産業

卸売・小売、運輸・通信、観光・医療・教育といった各種サービスを提供する第3次産業と政府サービスなどが市総生産額の約9割を占めており（平成14年度）、この点から本市はサービス産業中心の都市であるといえる。サービス産業の他には、半導体産業、輸送機器産業等大規模製造業や、バイオ産業、フードパル熊本における食品産業の集積などがみられるとともに、農業においても、商品性の高い作物を中心に全国でも高い生産性を誇る都市型農業が展開されている。

(6) 商業

本市は中・南九州地区の中核都市として商業が発達し、上通商店街・下通商店街・サンロード新市街などの西日本最大級のアーケードを持つ繁華街が広がっており、最も通行量の多い下通のポイントでは、休日（午前8時～午後8時）には約4万人の人通りがある。上通北側には熊本電気鉄道の藤崎宮前駅があり、上通と下通の間には市電の通町筋電停や鶴屋、パルコをはじめとする百貨店や専門店があり、サンロード新市街の周辺には熊本市電の辛島町電停、バスターミナルの熊本交通センター、くまもと阪神百貨店がそれぞれ立地していて、アーケードはそれらの間を人々が行き来する回廊の役割を果たしている。

また、周辺部には、古くから、コミュニティ機能を持った商店街として、市電の終点である健軍町電停前に健軍商店街、市内中心市街地に程近いところに子飼商店街がある。

一方で、近年、本市及びその近隣の市町村において郊外型大規模商業施設の立地が進んでおり、ここ 10 年間で店舗面積が 5,000 m²を超える大規模小売店舗の面積の合計は、約 31 万 m²から約 51 万 m²へと約 65%増となっており、特に中心市街地以外での 5,000 m²超の大規模小売店舗の面積の合計は、10 年前の約 2 倍となっている。

＜参考：熊本市及び近隣市町村における 5,000 m²超の大型小売店舗の立地状況＞

項目	熊本市と近隣市町村		中心市街地		中心市街地以外	
	面積(m ²)	UP率(%)	面積(m ²)	UP率(%)	面積(m ²)	UP率(%)
10年前(平成9年度末現在)の大規模小売店舗(5,000m ² 超)の立地状況	309,412		118,215		191,197	
平成19年3月1日現在の大規模小売店舗(5,000m ² 超)の立地状況	511,224	165.2%	125,319	106.0%	385,905	201.8%

【中心市街地商店街（上通、下通、新市街・桜町及びその周辺地区）の商業集積】

上通商店街と下通商店街は、市電通町筋電停を挟んで南北に広がる全蓋型のアーケード商店街である。

北側の上通アーケードは全長約 360m、幅約 11m。古くは学生の町として栄え、今も書店、喫茶店、ブティック、ブランドショップ、スポーツショップ、ラーメン店など多様な店舗が軒を連ねている。電車通り側入口には、上通A地区第一種市街地再開発事業により、平成 14 年に複合施設のびふれす熊日会館（地上 14 階、地下 2 階）がオープンした。商業施設の他、熊本市現代美術館やホテル日航熊本などが入っている。アーケードの先は並木坂となっており、若者向け衣料品店や美容院、飲食店が多い。また、上通・並木坂より一本東側の「上乃裏通り」は、古民家等を改装した飲食店や雑貨店などが隠れ家的存在として集まっており、人気スポットとして注目を浴びている。平成 18 年度の経済産業省の「がんばる商店街 77 選」にも選ばれた。

また、隣接する水道町方面には、多くの立体駐車場やマンションが建設されたことを始め、手取本町地区第一種市街地再開発事業により、テトリアくまもと（地上 10 階、地下 3 階）が平成 14 年にオープンし、鶴屋百貨店等の商業施設の他、くまもと県民交流館パレア等が入るなど複合施設として機能している。

一方、南側の下通アーケードは全長約 511m、幅約 15m。電車通り側入口にパルコがあるのを筆頭にダイエー下通店、カーリーノ下通店などの大型店をはじめ雑貨屋、ブティック、各種レストラン、各専門店、カフェ、ファーストフード店などが立ち並んでいる。

その下通を取り囲むように駕町通り、銀座通り、栄通りなどの通り沿いには 1000 店を超える飲食店等が集積し、夜も繁華街としてにぎわいを見せている。

下通と市電辛島町電停を結ぶ幅広のアーケード内にサンロード新市街(全長約 235m、幅約 18m、全蓋型アーケード)がある。映画館の街として戦前から栄えてきたが、近年は郊外に複数立地したシネマコンプレックスの攻勢に押され、古くからの映画館が次々と閉館している。また、パチンコ店やゲームセンターなどが多数出店しており、下通よ

りも娯楽的要素が強い。隣接するシャワー通りは、ブランドショップやアンテナショップなどが集まり、一時期全国的にもファッションで名をはせた。辛島町電停の西側、桜町一帯には熊本の交通の拠点である熊本交通センターがあり、隣接してくまもと阪神やセンタープラザ地下街、産業文化会館がある。くまもと阪神は、平成15年2月の熊本岩田屋の閉鎖を受けて、阪神百貨店の全面協力の下、地元資本を中心に株式会社県民百貨店として設立された。



上通アーケード



上乃裏通り



桜町地区



通町筋



サンロード新市街



下通アーケード



シャワー通り

(7) 農業と水産業

平成16年生産農業所得統計によると、全国の市町村中、本市の農業産出額は9位であり、農家数、専業農家数、農業就業人口、経営耕地面積は九州で1位である。江津湖以南の市南西部から西部にかけての田園地帯では、米をはじめ、なす、メロンを含む園芸作物各種が作られる。中でもメロンは全国で4位、なすは全国で1位の産出額を誇る。金峰山麓の河内地区、松尾地区はみかんの一大生産地となっており、周辺部には選果場や加工工場も多く、全国で4位の産出額を誇る。本市北部から鹿本郡植木町にかけてのエリアはすいかの名産地として全国的に名高い。また水産業としては、有明海のノリやアサリなどが水揚げされる。

〔２〕 中心市街地活性化基本計画策定の背景と目的

（１） 中心市街地の現状

本市の中心市街地は古くは肥後 54 万石の城下町として栄え、明治以降も商業、業務、観光、文化、娯楽など、様々な活動の中心地として市及び近隣市町村の核となってきた。

現在でも、都市規模に比べコンパクトな市街地が形成され、中心市街地を発着点とするバスセンターや市電などの公共交通機関も整備されており、市域のみならず 100 万都市圏の業務・消費などの日常の生活から芸術・文化やレクリエーション活動を支えている。しかしながら、本市においても全国的な傾向と同様、少子高齢化は着実に進んでおり、近年のモータリゼーションの進展と相まって市街地の拡大が進み、総合病院等の郊外移転や郊外型大規模商業施設の立地が進んでいるという状況である。また、中心市街地においては、市街地再開発事業など様々な施策を講じ、また、市民団体や商店街等の努力もあって、一定のにぎわいは維持しているものの、商店街歩行者通行量や小売販売額の減少等、支店機能の統合・流出等によるオフィスの空室率の高止まり、さらに長期的には居住人口の減少も見られ、都市活力の低下が懸念されているところである。

そこで、本市では、平成 11 年 3 月に策定した「熊本市中心市街地活性化基本計画」に基づいて、商業活性化や市街地の整備改善に関する施策、事業を展開し、上通 A 地区や手取本町地区の市街地再開発事業により、水道町、通町筋方面における拠点性の向上が図られるとともに、商工会議所において TMO 構想が策定され、チャレンジショップ事業や街中のストリートを舞台にジャズや大道芸等、多様なパフォーマンスを繰り広げるストリート・アート・プレックス（平成 18 年度「がんばる商店街 7 7 選」に選定）などのソフト事業を中心に様々な活動を実施してきたところである。

また、市民主体の取り組みとしては、中心市街地における歴史的建造物の保存や空き店舗の活用など市民団体「熊本まちなみトラスト」等による様々なまちづくり活動が展開されているところである。

一方、平成 23 年春には九州新幹線鹿児島ルートが全線開業することとなり、広域的な交通利便性が向上することによって、他都市から本市を訪れる観光客が多くなることが期待される反面、九州内の各都市間や都市圏間の競争が激化することも予想される。今後、本市が、これらの時代変化に的確に対応し持続的に繁栄していくために、本市の顔であり、行政・経済はもとより文化など、高次の都市機能を備え、様々な活動の舞台となる中心市街地の更なる活力向上が喫緊の課題となっている。

（２） 中心市街地活性化基本計画策定の目的

これまでの中心市街地の活性化の取り組みに対する検証を踏まえ、現在及び、将来の社会状況の変化を見据えながら、商業・業務・教育・居住等の高次の都市機能が集積された中心市街地の担うべき役割を再構築し、中心市街地活性化に資する施策や事業を総合的かつ一体的に展開していくため、本計画を策定するものである。

〔3〕 中心市街地活性化基本計画の位置づけ

（1）本市のまちづくりにおける中心市街地の位置づけ

①市総合計画・まちづくり戦略計画

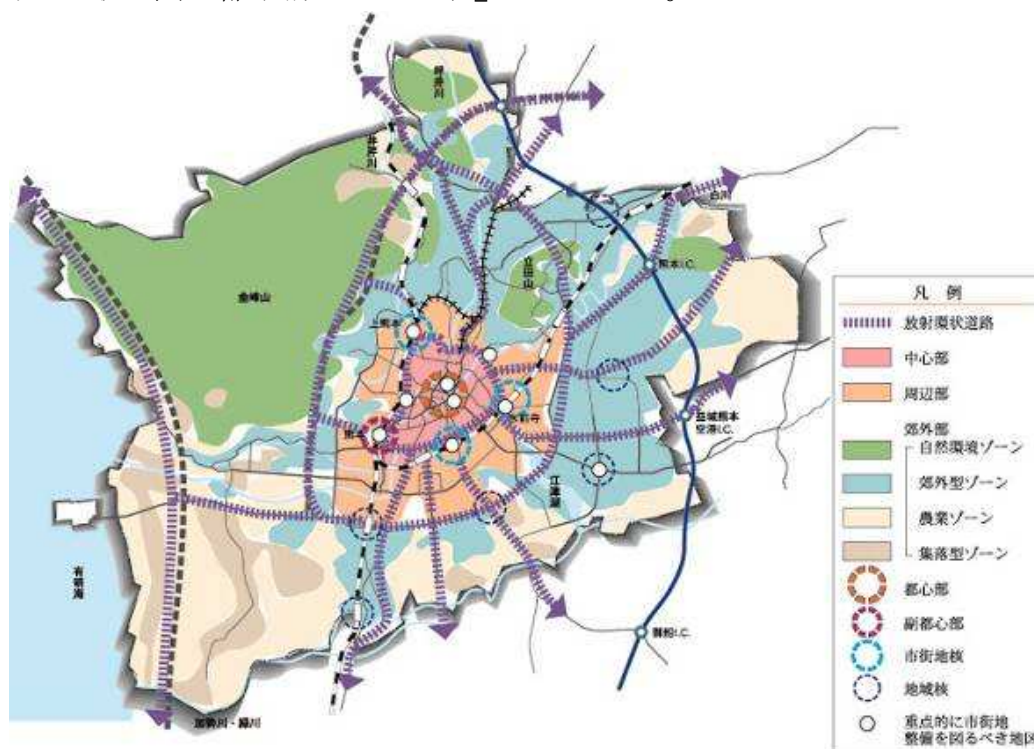
本市では、21世紀の本市の基礎を創る「まちづくりの基本方針」として、平成13年3月に「第5次熊本市総合計画」を策定し、その後、地方分権改革の進展や急激な時代変化に対応するため、総合計画基本計画における施策、事業の選択と集中を図り、平成16年3月に新たなまちづくりの基本指針として、「まちづくり戦略計画」を策定している。

この計画においては、新しい熊本づくりの基本目標として『自然と調和した 市民が主役の 活気あるくまもとの実現』を掲げ、この目標の実現のために重点的に取り組むべきターゲットの一つに「人々が集う元気なまち」を設定している。

その中で、本市中心市街地においては、多くの人々が集いにぎわう交流拠点性を高めるとともに、熊本城を活かした魅力ある都心の形成、熊本駅を中心とした広域交通結節機能の強化、さらには情報発信機能など、一体的な都市機能の向上と熊本らしい魅力の創出を図ることとしている。

②都市マスタープラン

本市では、平成13年3月に、都市計画に関する基本的な方針を示す「熊本市都市マスタープラン」を策定しているが、その中で、都市空間の構成方針として、特に、中心市街地については、『既存の商業・業務機能の活性化を図り、九州中央域の県都にふさわしい行政、金融、情報通信及び教育文化などといった高次の都市機能の新たな集積をめざす』としており、都市の骨格構造については、『熊本城を中心とする都心部を中心に放射環状の幹線道路網や鉄道及び軌道網を都市の骨格軸とし、熊本駅周辺と主要な鉄道駅周辺を核とする市街地が取り巻き、郊外の地域の鉄道駅や商店街などを地域の核とする周辺市街地が取り囲む都市構造をめざす』としている。



(2) 都市圏域、熊本県域から見た中心市街地

通勤通学から買い物に至るまで、本市と近隣市町村との生活圏の一体化は急速に進み、現在では、人口 100 万人を超える都市圏を形成している。平成 18 年 1 月には、構成 15 市町村の首長及び関係者で、「熊本都市圏及び政令指定都市についての研究会」を設置し、平成 19 年 2 月に一体的な都市圏の繁栄を図るための将来ビジョンを策定したところである。

その中では、それぞれのまちの個性を尊重した「多核連携」を基本理念とし、『豊かな自然や歴史・伝統が息づく中で、15 の「まち」の個性が輝き、100 万の人が躍動する九州中央の交流拠点』を目指す将来像として描き、「定住を促進する安全で快適な生活環境の形成」、「熊本らしさを活かした世界に展開する地域産業の振興」、「熊本都市圏内外の人とものをつなぐ交通体系等の整備」、「内外の知恵が集まる教育文化機能の充実」、「政令指定都市の実現による拠点性の向上」を基本戦略としている。

このような中で、都市圏住民の都市的サービスの提供、新幹線利用者の都市圏へのゲートウェイ機能、都市圏情報の内外への発信、熊本城を中心とした観光・コンベンションの連携など、都市圏の一体的な発展に本市中心市街地が求められる役割は大変大きい。

(3) その他の関連計画における中心市街地の整備方針

○住宅マスタープラン

本市では、平成 18 年 6 月に住宅政策の基本的な方向性を示す「熊本市第 2 次住宅マスタープラン」を策定しており、その中で、中心部においては、夜間人口の空洞化が進み、地区活力の低下や商店街等の衰退等が進行していることから、ファンド制度を活用した民間による任意の再開発事業等の誘導や、既存ビル等の住宅へのコンバージョン（用途転換）など既存ストック活用の誘導など、都心居住の促進を図るとしている。

[4] これまでの中心市街地活性化の取り組みと検証

本計画の作成にあたって、旧中心市街地活性化基本計画の事業の評価・検証を行った。

(1) 旧中心市街地活性化基本計画の概況

本市では、平成 11 年 3 月に 270ha に亘る中心市街地を、広域商業・業務地区（中心地区）、都心居住・商業地区（新町・古町地区）、行政・交流拠点地区（熊本駅周辺地区）の 3 つの地区にゾーニングし、地区ごとの特性を踏まえて 60 事業を盛り込む中心市街地活性化基本計画を策定した。

基本計画に基づく各種の中心市街地活性化事業を円滑かつ効果的に実施していくために、本市、熊本商工会議所、商店街及び事業者等の役割を決め、本市は、主に、市街地再開発事業、道路整備等の「市街地の整備改善のための事業」を実施し、熊本商工会議所は、中心市街地の活性化に向けて、商業以外の機能も含めて一体的に企画・調整・運営する機能を持つ、民間によるまちづくり機関である熊本TMOを平成 13 年 7 月に設立し、中心商店街とともに、TMO構想・計画を策定しながら、イベントの開催やアーケードの改修等、主に「商業の活性化に関する事業」を推進してきた。

平成 18 年 3 月末現在の 60 事業の進捗状況は、完了 17 件、実施中 21 件、未着手 18 件、中止 4 件であり、事業の着手率は、63.3%である。

事業が中止または着手できなかった 22 件の理由は、「権利者・関係者間の調整がつかない」が 7 件で最も多く、「財源の確保ができない」が 6 件で次に多かった。以上 2 つの理由で全体の約 6 割を占めている。

このような反省を踏まえ、本基本計画の策定にあたっては、計画の実効性及び実現性を高めるうえからも、財源の裏づけや地権者・関係者等を幅広く参画させることが求められている。

また、平成 18 年 3 月末現在まで計画全体の事業費は約 1,012 億円（H18 年度以降の計画費含む）で、内訳は、国費約 357 億円、県費約 138 億円、市費約 345 億円、事業者約 172 億円であり、そのうち平成 18 年 3 月末までに投入された事業費は、総額約 447 億円、内訳は、国費約 105 億円、県費約 26 億円、市費約 146 億円、事業者約 170 億円となっている。

計画に対する事業費の投入状況は 44.2%となっているが、これは多額の事業費を要する駅周辺事業が平成 30 年までの長期計画であることが主な理由である。

(2) 旧中心市街地活性化基本計画の事業の方針・検証

旧中心市街地活性化基本計画では、中心市街地の現状と課題等を踏まえて活性化を図るうえで必要と思われる施策として次のような4つの基本方針を定め、事業を計画した。

基本方針1. 都市的魅力を高める

基本方針2. 地域らしさを演出する

基本方針3. 交通アクセスを整備する

基本方針4. 地域コミュニティを再生する

以下、基本方針毎に、事業や施策の効果を検証した。

◎基本方針1：都市的魅力を高める

○施策1：2つの再開発事業を推進するとともに、イベント等による情報発信を推進し、都市産業の育成などにより、都市的な魅力を高めていく。

【事業の概要】

2つの再開発事業である『上通A地区第一種市街地再開発事業』と『手取本町地区第一種市街地再開発事業』を実施するとともに、イベント等による情報発信を推進することにより、都市的な魅力を高める。

『上通A地区第一種市街地再開発事業』

【実施結果及び効果】

- ①上通と下通の結節点という恵まれた立地の優位性を活かし、文化・商業・業務などの高度な複合的都市施設（熊日びふれす会館）を整備したことで、熊本の顔となる都市環境を創出した。
- ②敷地南側壁面を4mセットバックし、バスベイ4台分を既存県道に設けたことにより、バスの走行改善及び自動車交通の渋滞が緩和するとともに、敷地東側に通り抜けの歩行者専用通路を配置したことにより、回遊性が高まった。
- ③上通商店街の入口の公開空地では、「ストリート・アート・プレックス」事業をはじめ様々なイベントが定期的開催されており、若者をはじめ熊本市民の情報発信基地としての役割を果たしている。

当事業の効果もあって、びふれす熊日会館前の歩行者通行量（平日・日曜の合計）は、平成17年まではオープン前の歩行者通行量（平成12年）を上回っていた。

『手取本町地区第一種市街地再開発事業』

【実施結果及び効果】

- ① 地元の鶴屋百貨店の新館とくまもと県民交流会館パレアを組み合わせた複合施設（テトリアくまもと）であり、鶴屋本館と合わせた店舗面積は約56,000㎡になり、これまで福岡にしかなかった一流ブランドを取り揃えたこと等により、福岡への買い物客の流出抑制につながったものと考えられる。

- ② 建物の全ての壁面をセットバックし、国道・県道の歩道と併せて安全で快適な歩行者空間を設けた。また、この歩行者空間の整備によりこれまで渋滞の原因となっていた県道の電停を再開発ビル側に移設することで右折レーンが新設され、自動車交通の渋滞緩和に大きく寄与した。

当事業の効果もあって、テトリアくまもと前の歩行者通行量（平日・日曜の合計）は、オープン前の平成 12 年と比較して平成 18 年で約 60%増加した。

- 施策 2：中心市街地における回遊性が十分確保されている状況にはないため、来街者が自由に歩き回り、長時間にわたって滞留したくなるような魅力的な回遊空間とするため、集客力の高い大型店を核に回遊ルートを計画し、中心商店街の業種構成の再編についても検討する。

【事業の概要】

来街者の回遊パターンが上通→下通→新市街を軸とした単純な縦軸型となっていることから、各商店街に商業核となる集客力の高い大型店を新たに配置することにより、環状型の回遊パターンを構築する。

【実施結果及び効果】

上通の入口に複合的都市施設（熊日びふれす会館）が整備され、その地下 1 階～地上 2 階部分に、先進的なファッションブランド店が入ったことにより、若年者等が集まる新たな商業核が誕生した。加えて、当該施設の北側の路地裏にある上乃裏通りは、古い木造建築物を改装した店が中心で、隣の上通などのアーケード内に比べると安い賃料での入居が可能なため、自然発生的に若者が経営する古着屋等の個性的な魅力ある店舗が集まった。こうしたことに起因して、来街者の面的な回遊性が高まった。

【課題】

桜町や新市街など、交通センター周辺の求心力が不足気味であることから、商業核となる 2 つの大型商業施設の整備や優良建築物等整備事業が予定されていたが、事業主体である民間事業者の経営破たん等により実施に至らず、ビジネスホテルや立体駐車場、大型電器店等が整備されるにとどまった。

また、これらの地区では、映画館の閉鎖や支店の一部業務機能の福岡への移転などによる空きオフィスの増加など、通町地区に比べて相対的に活力の低下が指摘されている。

- 施策 3：商店街や道路等の統一的な景観整備や、広場、休憩所・トイレ等の適度な休息空間整備、空き店舗や広場を活用した事業の推進により、来街者が自然と回遊するようなアメニティの高い空間を演出し、都市の魅力を高めていく。

【事業の概要】

消費者ニーズが多様化し、商店街には様々な機能が求められていることから、来街者が商業機能以外に楽しみながら安心して買物ができる環境整備を行うため、商店街や道路等の統一的な景観整備や、広場、休憩所・トイレ等の適度な休息空間整備、空き店舗や広場を活用した事業の推進により、来街者が自然と回遊するようなアメニテ

ィの高い空間を演出する。

【実施結果及び効果】

商店街の統一的な景観整備としては、平成 17 年度に下通の入口にあたる下通新天街のアーケード改修事業、平成 18 年度に駕町通りのアーケード改修事業を実施した。

休息空間の整備としては、下通アーケード内の一部に植樹をしたり、新市街商店街に椅子やテーブルを設置したりするなど、来街者のためのくつろぎスペースを確保した。

また、空き店舗対策としては、中心商店街のワシントン通りにある空き店舗で実施した「チャレンジショップ事業」は、空き店舗を活用したインキュベーション事業であり、TMOが借り上げた店舗を創業希望者に商売実践の場として低家賃で提供し、定期的な研修会や経営指導等を併せて実施することで創業希望者が経営に必要なノウハウを習得することを支援するものであった。チャレンジャー27名のうち、16名が独立開業、うち9名は中心市街地内で開業しており、起業家の育成とともに、中心市街地への新たな人材の育成が図られた。

そのほかアーケード改修事業に併せて下通新天街と駕町通りに防犯カメラを設置するとともに、新市街にも防犯カメラを設置するなど市民はもとより観光客が安全で安心して歩ける商業空間を創出した。

【課題】

道路の統一的な景観整備は、「市の財源が確保できない」や「道路境界の不明等により、権利者間の調整がついていない」等の理由により、新町・古町地区で計画されていたカラー舗装等の道路整備事業が一部未整備のままとなっている。

○施策4：広域的な観点から中心市街地の都市的魅力を高めるうえで、本市の玄関口である、熊本駅周辺の都市機能を向上させる。

【事業の概要】

熊本駅周辺地区は、JR鹿児島本線熊本駅を中心とし、新幹線駅の建設とともに、市街地再開発事業や土地区画整理事業等が計画されている地区で、にぎわい創出を図る「行政・交流拠点地区」として整備していく。

【実施結果及び効果】

当地区には、「市街地の整備改善のための事業」として7件の事業が計画されていたが、平成18年3月末現在の事業の進捗状況は、実施中4件、未着手3件であり、全ての事業が実施中またはこれから着手する事業となっている。

これは、当地区の事業が、平成23年春の九州新幹線鹿児島ルート開業時やJR鹿児島本線等鉄道高架事業完成（平成28年度）及び東口駅前広場完成（平成30年度）までに完成を目指す事業など、中・長期的なものであるためである。

【課題】

九州新幹線鹿児島ルートの全線開業が、平成25年度の開業予定から2年早まり平成23年春となったことにより、事業のスピードアップが求められている。

◎基本方針２：地域らしさを演出する

○施策１：中心商店街さらには中心市街地全体を、城下町として発展してきたという歴史的経緯を活かした景観整備を進める等、まちの特色を活かしたコンセプトで整備していく。

【事業の概要】

日本三名城の一つである熊本城という観光資源や新町・古町地区に今なお残っている城下町としての町割り景観などの歴史的資源を充分活かしきっていないことから、それらを活かした景観整備を進めることにより、来街者のための回遊ルートを構築し、アメニティ性を高める。

【実施結果及び効果】

新町・古町地区では、複数の団体による自主的なまちづくり活動が進められており、120年の歴史を誇る味噌・醤油店を利用した「まちの駅」の設置や空き店舗への伝統工芸品店の誘致に加えて、ベロタクシー（人力車）の運行などにより、一部ではあるが、老舗の店舗や伝統工芸店等を核とした回遊ルートの創出につながった。

【課題】

新町・古町地区は、寺社、料亭などの歴史的資源を多く有する地区であるものの、近年、民間によるマンション建設等が進み、町並み整備のためのルール等の整備が課題となっている。

○施策２：阿蘇や天草等の全国的な知名度を持つ観光地や熊本城等の観光資源との連携を図り、中心市街地へ観光客を誘導していく。

【事業の概要】

全国的な知名度を持つ県内観光地や熊本城、さらには「くまもとお城まつり」などのイベント等と連携することにより、観光客を中心市街地に引き込む。

【実施結果及び効果】

熊本城という全国にPRできる観光資源を活かすために熊本城を舞台にした「お城まつり」、城下の桜町や辛島町界隈で開催する「城下町大にぎわい市」、中心商店街の道路を活用した「城下町くまもと銀杏祭」の３つのイベントが同時開催されたことにより、熊本城と中心商店街との回遊性が高まり、街なかのにぎわいの創出につながった。

【課題】

平成18年10月に、阿蘇・熊本・天草観光推進協議会が発足し、阿蘇、天草との連携の体制は整ったが、具体的な事業の実施までには至っていない。

○施策３：地場産品、衣料品を中心としたファッション産業や、食品製造業の集積を積極的に活用していく

【事業の概要】

平成9年に策定したファッションタウン構想をもとに、生活文化、食文化、産業文化等、個性を活かした事業に取り組むことにより、熊本らしさを演出する。

【実施結果及び効果】

ファッションタウン構想の推進事業者であるファッション協会を中心に若手クリエイター育成のための事業が実施されるとともに、中心商店街の青年部を中心に芸術・文化を活かした新たな都市文化を創造する「ストリート・アート・プレックス事業」が展開されるようになった。

【課題】

若手クリエイターの発掘など一部成果はあったものの、当初目指した生活文化、食文化、産業文化への広がりは見られていない。

◎基本方針３：交通アクセスを整備する

○施策１：熊本都市圏の都市構造を踏まえた総合交通体系の検討を行ったうえで、バスの運行路線や頻度、時間帯を中心市街地への来街者の利便性を考慮して再編・整備する。

【事業の概要】

九州運輸局、熊本県、熊本市、４バス事業者から成る熊本都市圏バス路線に関する検討会議を設置し、①競合路線の整理、②バス路線網の再編、③運行体制の検討を行う。

【実施結果及び効果】

検討の結果、市営バス路線と民間バス事業者が競合している８路線については、順次、市営バスから民間事業者へ移譲されることとなり官民の経営改善効果が現れている。さらに、等間隔の運行ダイヤに編成したことにより、利用者の利便性の維持向上につながった。

【課題】

バス路線網の再編、運行体制については、各事業者の経営状況や方針が異なることもあり、課題が多い。また、今後もバス利用者の減少が続き、バス事業の経営はさらに厳しさを増すことが予想される。

このため、現在も引き続き、市営バス路線の段階的移譲や共同運行体制、最適なバス路線網について実務的な検討及び協議を行っている。

○施策２：中心市街地内での循環バス運行や市内電車の利便性向上の可能性などを検討していく。

【事業の概要】

中心市街地を周回する都心循環バスを運行し来街者への新たな移動手段を提供するとともに、熊本電鉄藤崎宮前駅や交通センターと中心商店街との結節を図る。また市電については、利便性向上のための検討を行う。

【実施結果及び効果】

都心循環バスを運行したが、交通渋滞により定時性が保てないことや路線がアーケードから離れていたことから、乗客が少なく採算が取れず、平成１７年５月に共同運行を中止、現在１社のみ運行している。

また、市電については、低床式電車２編成を追加導入し、現在、合わせて５編成を運行しており、一方向で１時間に２～３本の運行ができるようになり、利便性が向上し

た。なお、平成 18 年度には、市電の均一運賃の実験や熊本電鉄の利用促進・都心結節についての社会実験など、公共交通の利便性増進に向けた取り組みが行われた。

【課題】

都心循環バスについては、定時性の確保と運行ルートの見直しが課題となっている。また、市電の均一運賃の実験や熊本電鉄の利用促進・都心結節についての社会実験等、公共交通の利便性増進に向けた取り組みについては、今後、事業の実現を図るため、実験期間の拡大等によりさらなる検証を積むことが求められる。

○施策 3：自家用車利用者に対しては、公営・民営の既存駐車場の利用促進に向けた利便性を確保していく。

【事業の概要】

公営・民営の既存駐車場の利用促進に向けて共通駐車券利用システムの構築を図る。

【実施結果及び効果】

商店街や店舗によって異なっていた駐車料金サービスについて、平成 18 年 4 月より中心市街地の駐車場事業者 15 社による共通駐車サービス券発行システムを導入したことにより、利用者の利便性が向上した。

【課題】

市民への周知やシステム参加商店のさらなる拡大が課題となっている。

○施策 4：自転車交通については、分散型の駐輪場の整備を促進していく。

【事業の概要】

自転車放置が引き起こしている歩行者の通行障害や防災上の問題等が解消されるよう、利用しやすい駐輪場の整備を推進する。

【実施結果及び効果】

上通や新市街等においては、道路、公園等の公共用地の活用や民有地の借り上げにより、中小規模の駐輪場を設置してきた。

【課題】

放置自転車は減少しておらず、未だ駐輪場の数不足の解消には至っていない。また、自転車利用者は目的地に近い場所への設置を望んでいることから、アーケードの周辺など利便性の高い場所に中規模以上の駐輪場を分散して整備する必要がある。

◎基本方針 4：地域コミュニティを再生する

○施策 1：店舗兼用住宅や公営住宅の整備等により中心市街地の居住人口の増加を図るとともに、中心市街地に住む住民が自ら、まちづくりに参加し、行政と連携しながら、既存の歴史史跡・文化施設と商店街を結ぶ回遊路の整備や景観の統一等に取り組み、中心市街地のコミュニティを再生していく。

【事業の概要】

城下町の風情ただよう新町・古町地区を都心居住地区として位置づけ、生活歴史文化空間としての特色を活かしながら、居住環境を整備するとともに、中心市街地に住む住民が自らまちづくりに参加し、行政と連携しながら既存の歴史史跡・文化施設と

商店街を結ぶ回遊路の整備や景観の統一等に取り組み、まちの魅力を創出する。

【実施結果及び効果】

新町・古町地区においては、公営住宅の建替事業と再開発事業による店舗付住宅の整備は中止になったものの、民間事業者が建設し、公的賃貸住宅として活用する特定優良賃貸住宅の3事業は計画どおりに進捗し、民間のマンション等の立地が進んでおり、平成18年の新町・古町地区にある3校区の人口は平成10年と比較して平均で約3.5%増加するなど、徐々に街なかへの居住が進んでいる。

また、桜町地区においては、桜町や花畑町、辛島町周辺の企業や自治会などで構成する「熊本城下のまちづくり協議会桜町地区会議」が平成17年に10月に発足し、「桜並木の復活」や「桜まつり」、「イルミネーション事業」など熊本城と城下町の魅力を生かした地域づくりに取り組んでおり、新町・古町地区においても平成17年に「熊本駅都心間協働のまちづくり計画書」を策定し、人力車、ベロタクシーの運行による回遊やまちの駅の設置事業などに取り組むなど、住民主導のまちづくり活動の機運が高まってきた。

【課題】

新町・古町地区は、寺社、料亭などの歴史的資源を多く有する地区であるものの、近年、民間によるマンション建設等が進み、町並み整備のためのルール等の整備が課題となっている。

(3) 総括

旧基本計画では、上記4つの基本方針をもとに、各種のハード、ソフトの事業を体系化して7つの運営プログラムを設定し事業を実施した。この4つの方針においては、都市的魅力を高めることについては、通町周辺の再開発事業等により一定の活性化が図られた一方で、桜町周辺との格差がさらに拡大する結果となった。また、地域らしさの演出においては、熊本城の復元整備を進めるなどにより入場者数の減少に歯止めがかかったが、滞留時間の短さの改善や回遊性の確保などの課題は残ったままであり、築城400年を目処としたお城の復元整備を進める中で、熊本城と周辺地域との一体化やアクセスの整備がさらに重要となっている。

加えて、交通アクセスの整備については施策を進めているが、利用者は減少しており、現在、都市圏において進められている公共交通網の再編に併せ、中心市街地の利便性の高い公共交通網の整備を進めていかなければならない。さらに、地域コミュニティの再生については、中心市街地の居住人口はここ数年増加傾向にあるが、これらの多くは高層マンションの立地等によるものであり、地域コミュニティの活性化につながっていない。しかしながら、新町・古町地区などを中心に、まちなみトラスト運動などの市民運動が芽吹きつつあり、今後、これらを中心とした地域住民、事業者の連携によるまちづくりを促進していく必要がある。

これらの検証に加え、今回の法改正において求められている、中心市街地活性化の施策の体系に合わせた成果と課題について以下の通り整理した。

○商業の活性化

2つの再開発事業が実施され、新たな核施設が誕生したことによりにぎわいが創出され、また、その波及効果が周辺にも広がり、来街者の面的な回遊性が高まった。加えて熊本商工会議所に熊本TMOが設立され、多様な参画によるストリート・アート・プレックス、城下町くまもと銀杏祭、光のページェント等四季折々のイベントが展開されるなど、まちづくりの機運も高まっている。しかしながら、市内外へのPR等が不足している面もあり、集客効果を図る上でも、広報等の充実が今後の課題となっている。

また、桜町境界の新たな商業核となる2つの大型商業施設等の計画が進まず、通行量の減少が続いており求心力の低下が懸念されていることから、この地区の再開発が急務となっている。

○都市機能の向上

熊本駅周辺は、これまで熊本駅西土地区画整理事業や熊本駅周辺道路整備事業などの基盤整備が進められてきた。

さらに、ビジネスホテルやテレビ局の社屋、大手の学習塾などが立地するなど、徐々に都市機能の整備が進みつつあり、平成18年度からは東A地区再開発事業による情報交流施設の建設が開始している。

しかしながら、九州新幹線鹿児島ルートの特快開業が平成25年度から平成23年春に2年早まったことにより、基盤整備事業のスピードアップが求められている。

○住環境の整備

公営住宅の建替事業と再開発事業による店舗付住宅の整備は中止になったものの、民間事業者が建設し、公的賃貸住宅として活用する特定優良賃貸住宅の3事業は計画どおりに進捗し、民間のマンション等の順調な立地とあわせ、新町・古町地区をはじめ中心市街地の人口が徐々に増加するなど、都心居住が進んでいる。

今後は、町並みと調和を図るためのルール等の整備が求められている。

○公共交通

市電とバス会社共通のプリペイドカード導入や市電の均一運賃の実験、さらには、熊本電鉄の利用促進・都心結節についての社会実験など、公共交通の利便性増進に向けた取り組みが行われた。今後は、これらの事業の実現が求められている。

また、バス路線網の再編、運行体制については、一部路線の再編・移譲が行われたが、各事業者の経営状況や方針が異なるなど課題が多く、さらなる検討及び協議が必要とされている。

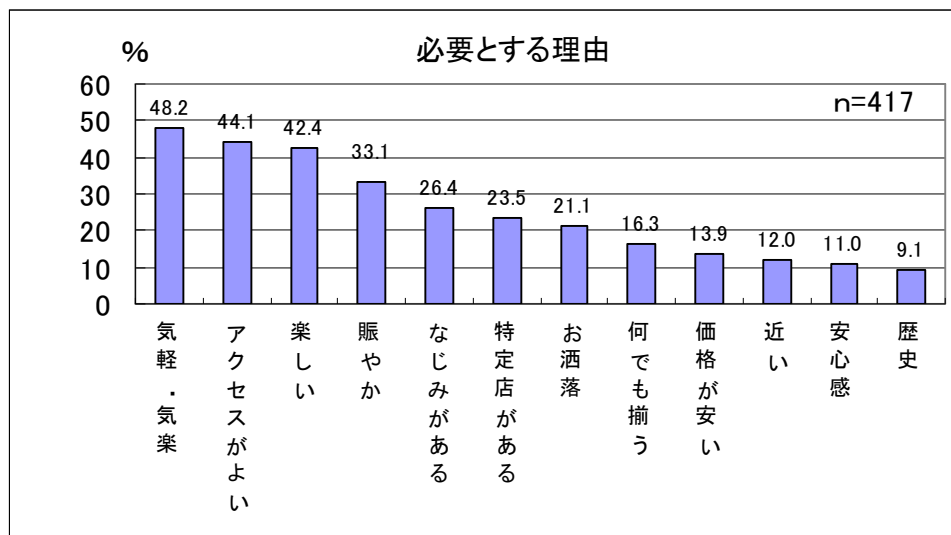
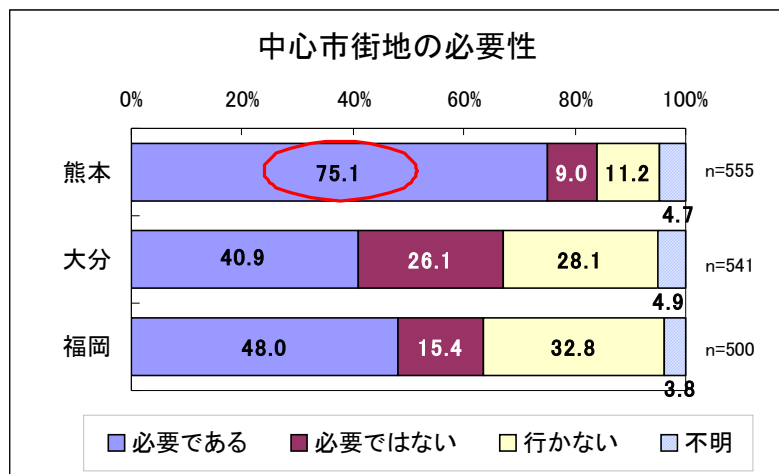
[5] 住民ニーズ等

(1) 中心市街地の必要性と来街目的

○熊本の中心市街地は必要という女性の声が多い

平成15年3月に実施した下記資料の調査によると（対象は熊本市、大分市、福岡市（福岡市とその周辺都市）の女性を無作為抽出）、本市の中心市街地（中心商店街）を「必要である」という割合は75.1%を占めており、他の九州各市（大分市・福岡市）に比べて、中心市街地の必要性が高く認識されているといえる。

また、本市におけるその理由としては、「気軽にいける」(48.2%)、「交通アクセスがよい」(44.1%)、「楽しい」(42.4%) などとなっており、楽しい・気軽にいけるということが中心市街地の強みだといえる。



(資料) (財) 地域流通経済研究所「生き残れるか総合業態」平成15年7月
(但し、設問は「中心商店街の必要性」と「その理由」として問いかけ)

○中心市街地に来る目的は買い物が多数

平成 15 年度に本市が行った市民アンケート調査（郵送による配布回収、回収数 1, 148 票）によれば、中心市街地に来る目的として、「買物」が 84.3%となっており、ほとんどが買い物目的となっている。

世代別にみた「中心市街地にくる目的」

		買物	食事	遊び	何となく ブラブラ	展覧会等 の催し物	趣味の 習い事	ボランテ ィア、NPO 等の活動	行政や銀 行等の手 続き
全 体		84.3	39.6	29.6	13.6	17.3	4.8	1.9	18.8
10・20代	男性	79.2	29.2	79.2	22.2	8.3	0	2.8	4.2
	女性	91.7	55.4	55.4	15.7	9.9	2.5	0.8	6.6
30・40代	男性	72.9	46.7	37.4	12.1	4.7	1.9	0.9	18.7
	女性	94.8	48.0	28.4	10.0	16.4	3.2	0.8	14.8
50・60代	男性	64.4	37.0	25.2	16.3	20.0	5.9	3.7	25.9
	女性	89.1	36.5	14.8	12.2	27.4	5.7	3.5	25.2
70代以上	男性	82.1	25.3	17.9	16.8	15.8	4.2	3.2	34.7
	女性	85.3	24.8	11.9	11.9	22.9	14.7	0	13.8

（資料）平成 15 年市民アンケート調査、熊本市（複数回答、目的別に見て多いものに網掛）

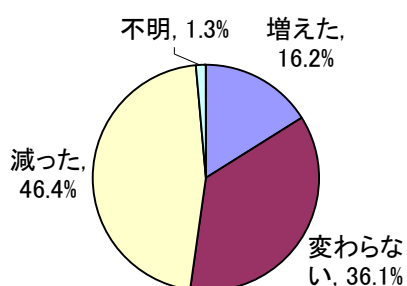
（２）中心市街地の全体の利用状況と地区の格差

○中心市街地に出かける回数が減っている

中心市街地の利用状況として、平成 10 年調査と平成 14 年調査の比較では、「減った」という割合が 46.4%から 52.0%と増加しており、中心市街地の利用度が低下してきている。

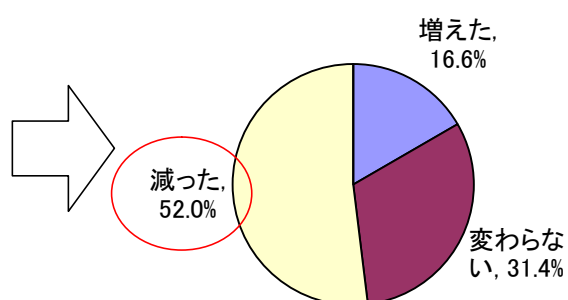
出かける回数の増減（平成10年調査）

（全世代）



出かける回数の増減（平成14年調査）

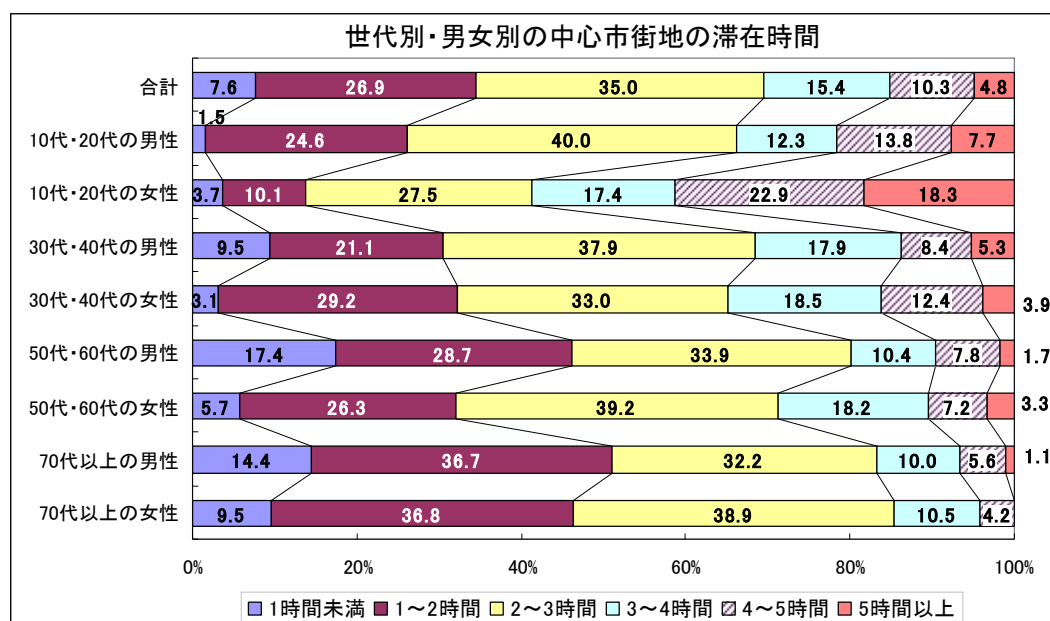
（全世代）



（資料）（財）地域流通経済研究所「どうなる中心市街地」平成 14 年 7 月

○若者の滞在時間が長く、中高年の滞在時間が短い

中心市街地における滞在時間は、全体的には2～3時間という割合が最も多くなっている。世代・性別では、10代・20代の女性を中心とした若者で比較的長く、逆に、中高年の滞在時間が短くなっている。



(資料) 平成15年市民アンケート調査、熊本市

○出かける回数が減った理由は地区によって異なる

出かける回数が減った理由としては、上通、下通地区が「他の商業施設に行っているから」という回答が最も多く、他の商業集積の影響を大きく受けていることがわかる。一方、新市街地区は、「行きたいお店がない(減った)から」という理由が多くなっており、個店・商店街の魅力の低下が懸念される。

出かける回数が減った理由

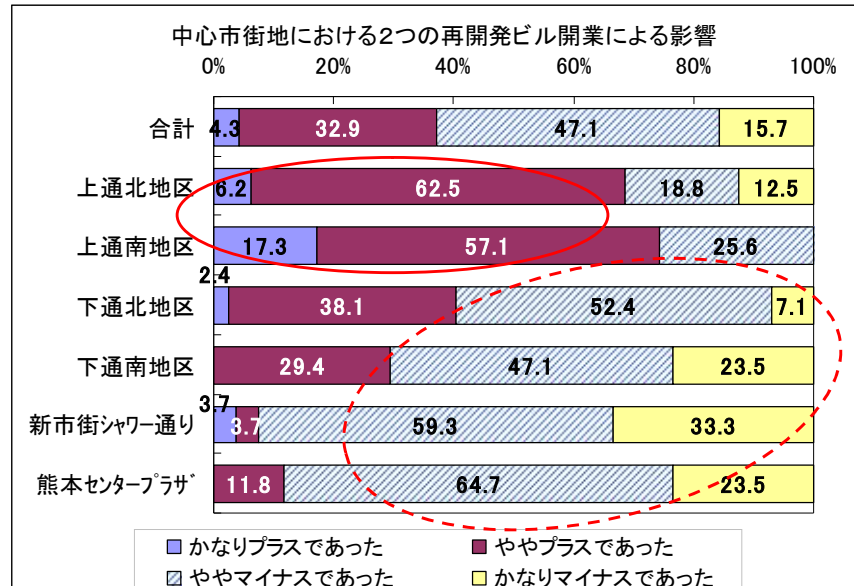
出かける回数が減った理由	上通地区	下通地区	新市街地区
他の商業施設に行っているから	57.0%	73.9%	53.1%
行きたいお店がない(減った)から	53.5%	40.5%	53.9%
疲れるから	26.3%	39.6%	27.7%
街に活気がなくなってきたから	20.2%	11.7%	28.5%
街の雰囲気(風紀)が悪くなったから	12.3%	23.4%	18.5%
交通の便が悪くなったから	7.9%	9.0%	10.8%
街並みが汚くなったから	5.3%	16.2%	16.2%

(資料) (財) 地域流通経済研究所「どうなる中心市街地」平成14年7月

(注) 各地区で最も多い回答に網掛け

○再開発の影響は地区で二分されている

中心市街地での平成 14 年の再開発の影響については、開業した再開発ビルに近いエリアでは、プラス面が強く現れ、逆に離れているエリアではマイナス面が強く現れており、影響が地区によって二分されている。このことから、マイナス面が現れているエリアでは新たな拠点整備の必要性は高いといえる。



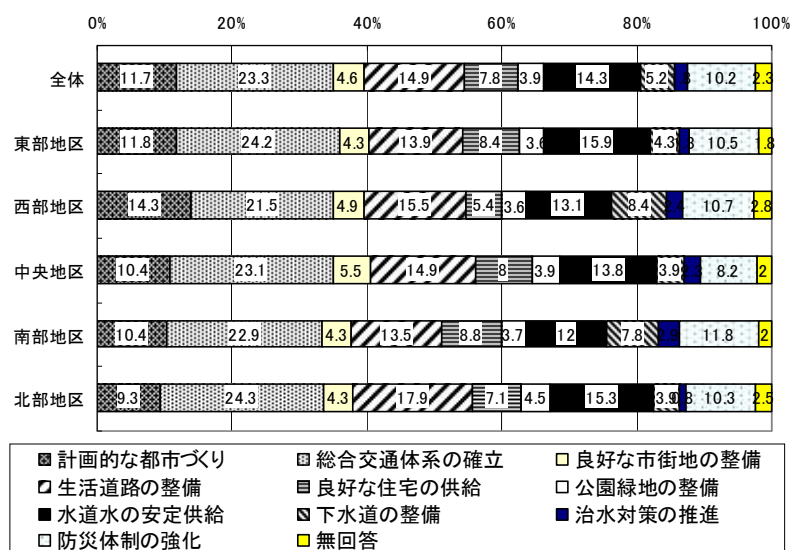
(資料) (財) 地域流通経済研究所「生き残れるか総合業態」平成 15 年 7 月

(3) 中心市街地に求めるもの

○交通体系の整備要望が高い

本市全域について、「安全で快適な都市基盤の整備」に向けて最も力を入れる必要があると思う分野については、「交通体系」が 23.3%、「生活道路」が 14.9%、「水道」が 14.3%と高くなっている。中心市街地のある中央地区でも「交通体系」は 23.1%と高くなっており、各種基盤整備の中でも交通体系の充実については市民の要望が強く、中心市街地へのアクセス性を高める交通体系の整備が必要である。

「安全で快適な都市基盤の整備」分野別取組



(資料) まちづくり戦略計画に関する市民アンケート調査報告書(平成 18 年 3 月)、熊本市

○中心市街地には世代別・男女別に多様な要望がある。

中心市街地に「今後、充実したいもの」として、全体的には、駐車場、休める場所の割合が高くなっている。また、世代・性別によって多様な要望が見られる。

郊外型大規模商業施設の利用頻度が高いと考えられるファミリー層の中心となる30代・40代は、男女とも「個性的な店、新しい店」を強く望んでおり、使いやすい場所での駐車場の確保と併せて、郊外店にはない店舗の集積を高めることにより、ファミリー層も中心市街地に呼び込める可能性があることを示している。また、10代、20代からは、使いやすい自転車置き場の要望が強い。

世代別にみた「今後、充実したいもの」

		個性的な店、新しい店	専門書楽器、趣味用品等の専門店	展覧会コンサート等の文化的催し物	アーケードの中やその近くで休める場所	まち中で気軽に休める場所	使いやすい場所にある駐車場	使いやすい場所にある自転車置き場	快適に歩ける歩行者の道
全 体		38.4	27.4	29.1	41.5	44.8	45.9	26.2	33.4
10代・20代	男	52.8	43.1	23.6	29.2	45.8	48.6	47.2	30.6
	女	51.7	28.4	19.8	45.7	52.6	39.7	42.2	25.0
30代・40代	男	51.5	43.7	27.2	39.8	42.7	49.5	29.1	31.1
	女	51.4	31.7	31.7	38.7	39.9	53.9	26.7	26.7
50代・60代	男	28.0	26.5	31.8	41.7	47.7	51.5	25.8	36.4
	女	24.2	19.5	33.5	43.3	42.8	46.0	19.5	37.2
70代以上	男	26.3	21.3	26.3	47.5	50.0	38.8	13.8	36.3
	女	22.1	10.5	29.5	45.3	46.3	23.2	13.7	50.5

(資料) 平成15年市民アンケート調査、熊本市(複数回答。目的別に見て多いものに網掛)

○多くの通りで休める場所の要望は高い

通りごとに整理して示すと、全ての世代に支持されているのは、「通町筋周辺」、「下通周辺」、「交通センター・くまもと阪神周辺」となっているが、世代によって支持する通りに差があること、来街手段、整備要望も通りによって特徴が見られる。

また、多くの通りにおいて「休める場所」の整備が望まれている。

通りごとの利用特性と整備要望

通り	支持世代	来街手段	整備要望
上乃裏通り周辺・並木坂周辺	・10代・20代の女性に特化している	・自家用車やバスの利用率が低下し、自転車・バイクや徒歩が多い特徴がある	・個性的・新しい店、街なかで休める場所、自転車置き場、アーケード内で休める場所、専門店などの充実を要望する人が多い
上通周辺	・すべての世代に支持されているが、特に10代・20代の女性に多い	・バス、自家用車の利用が多いが、自転車・バイクの利用も多い特徴がある	・全体平均の傾向とほぼ同様であり、駐車場、街なかで休める場所、アーケード内で休める場所、個性的・新しい店などの充実を要望する人が多い
通町筋周辺	・すべての世代で高い支持があり、特に女性が多い（約8割の人がよく行くと回答）	・バス、自家用車の利用が多い	・全体平均の傾向とほぼ同様であり、駐車場、街なかで休める場所、アーケード内で休める場所、個性的・新しい店などの充実を要望する人が多い
駕町通り周辺	・10代・20代の男女と30代・40代の男性で支持が高い傾向がある	・バス、自家用車の利用が多いが、自転車・バイクの利用も多い特徴がある	・街なかで休める場所、個性的・新しい店、歩行者の道などの充実を要望する人が多い
下通周辺	・全ての世代で高い支持があり、特に10代・20代に多い（約6割の人がよく行くと回答）	・バス、自家用車の利用が多い	・全体平均の傾向とほぼ同様であり、駐車場、街なかで休める場所、アーケード内で休める場所、個性的・新しい店などの充実を要望する人が多い
シャワー通り周辺	・10代・20代に特化している	・バス、自家用車の利用が多いが、自転車・バイクの利用も多い特徴がある	・個性的・新しい店、専門店の他、自転車置き場の充実を要望する人が多い
新市街周辺	・70代以上の女性を除き各世代に一定の支持があり、10代～40代の男性で支持が高い傾向がある	・バス、自家用車の利用の他に、自転車・バイクの利用も多い	・アーケード内で休める場所、街なかで休める場所の充実を要望する人が多い
銀杏通り周辺	・30代～60代の男性に特化している	・自家用車の利用が多い	・街なかで休める場所、駐車場、個性的・新しい店などの充実を要望する人が多い
市民会館・産業文化会館周辺	・高齢世代での支持が高い	・バスの利用が多い	・展示会やコンサートなどの催し物の充実や、アーケード内で休める場所を要望する人が多い
交通センター・くまもと阪神周辺	・各世代に一定の支持があるが、高齢世代に特に高い支持（若年世代では低い傾向）がある（約5割の人がよく行くと回答）	・バスの利用が多い	・街なかで休める場所、駐車場、アーケード内で休める場所の他に、歩行者の道などの充実を要望する人が多い

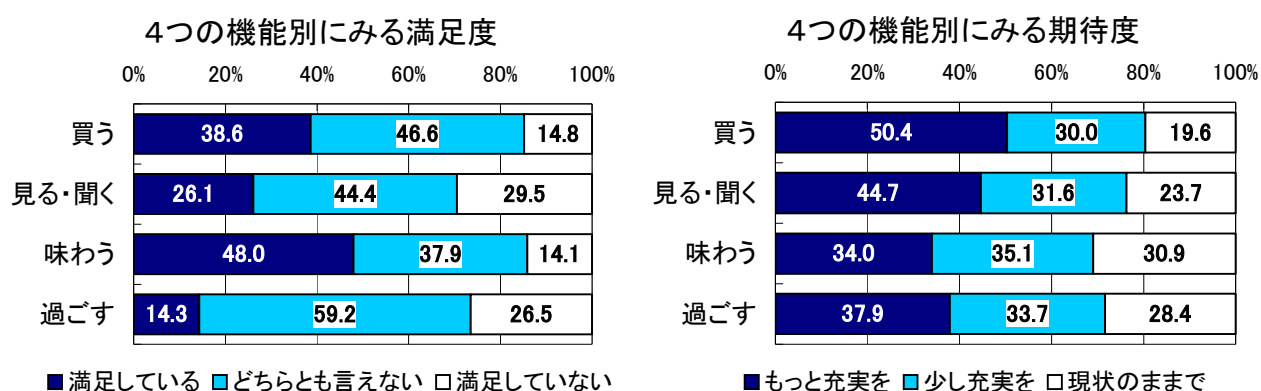
（資料）平成15年市民アンケート調査、熊本市

○「見る・聞く」「過ごす」に不満、「買う」に期待

中心市街地全体の満足度及び期待度を、「買う」「見る・聞く」「味わう」「過ごす」といった4つの機能別に見ると以下の通りである。

現状の満足度では、「味わう」機能が高く、次いで「買う」機能となっている。また、「見る・聞く」「過ごす」については、「満足している」よりも「満足していない」割合が高くなっている。

今後の期待度については、満足度が最も高かった「買う」機能の更なる充実が半数以上の割合で求められているが、その他の「見る・聞く」「味わう」「過ごす」についても4割程度の割合で「もっと充実を」という回答があげられており、中心市街地では、4つの機能について、全体的に期待が高いといえる。



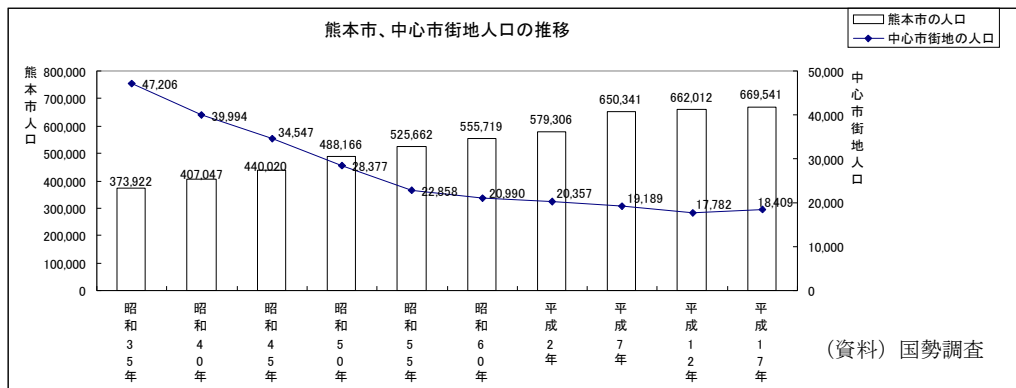
(資料) (財) 地域流通経済研究所「どうなる中心市街地」平成14年7月

[6] 中心市街地の現状分析と課題

(1) 人口動態に関する状況

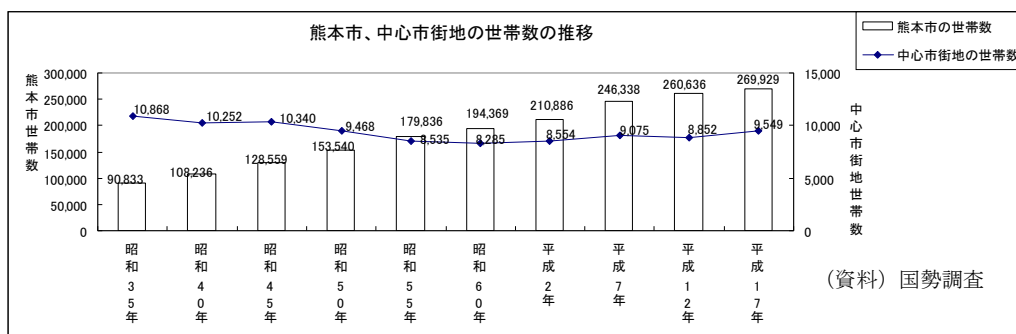
○中心市街地の人口は下げ止まり

長期的にみると、市全体の人口は伸び続けている一方、中心市街地の人口は減少してきたが、平成 12 年から平成 17 年にかけては増加しており、近年中心市街地の居住者が増えていることを示している。



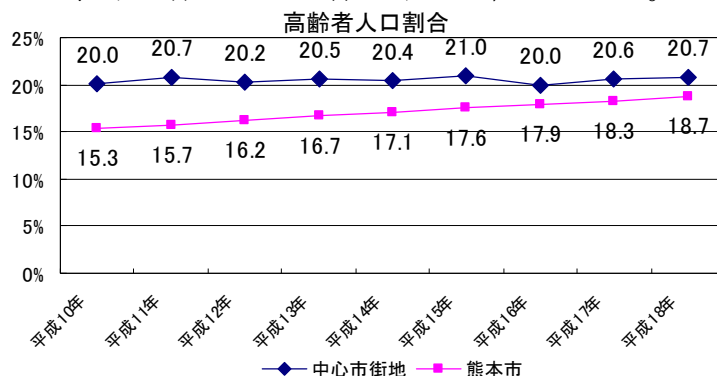
○世帯数はやや増加傾向

長期的にみると、市全体の世帯数が伸び続けている一方、中心市街地の世帯数に関しては、減少から横ばい傾向となっているが、平成 12 年から平成 17 年にかけては増加している。



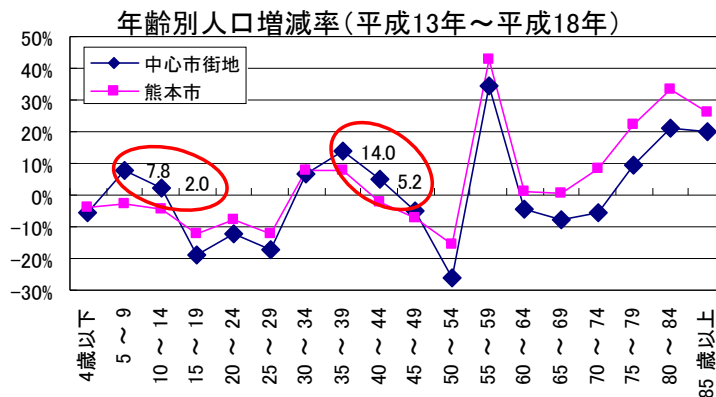
○市全域に比べて高齢率が高い

中心市街地では、本市全域に比べて高齢者の割合が高く、平成 18 年では 20.7%となっているが、市全体と比べて伸び率は鈍化している。



○ファミリー層が都心回帰している

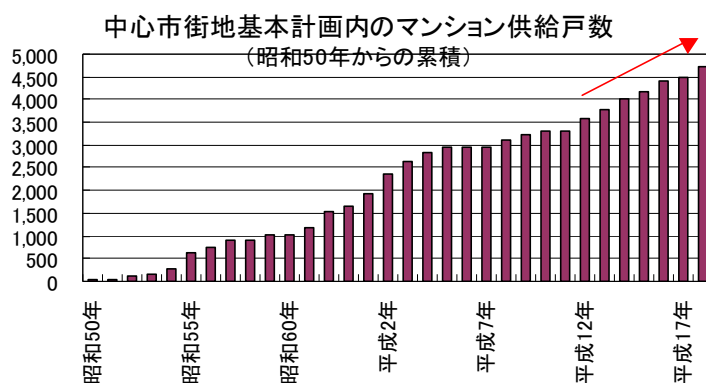
年齢別の人口の増減率では、中心市街地において、本市全域と比較して 35～44 歳、5～14 歳の人口の増加率が高くなっており、近年はファミリー層が都心回帰している傾向にある。



(資料) 住民基本台帳 各年10月1日時点

○中心部にマンション供給が続く

中心市街地のマンション供給戸数は平成4年～平成11年頃は微増であったものの、平成12年以降再び毎年約200戸規模で増えてきている。



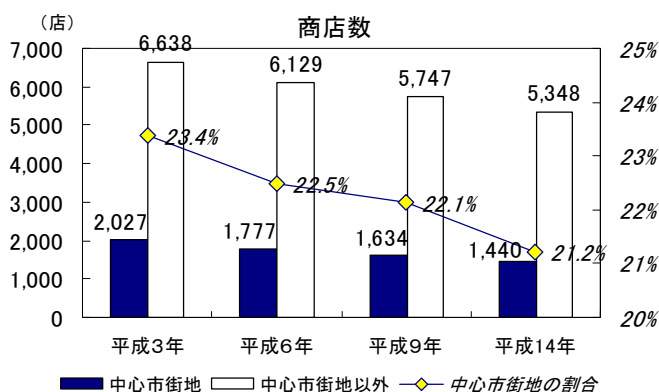
(資料) 熊本市調べ (但し把握できているもののみ)

○中心市街地の人口は、長期的には減少しているものの、近年横ばい傾向となっている。これは、近年、マンション供給が増加しているなかで、中心市街地にファミリー層が増えており、中心市街地居住者の構成が変動している可能性があることを示唆していると考えられる。このような傾向を踏まえ、居住者のニーズを見極めるとともに、良好な居住環境を整備していくことが必要となっている。

(2) 商業機能に関する状況

○減少傾向が続く商店数

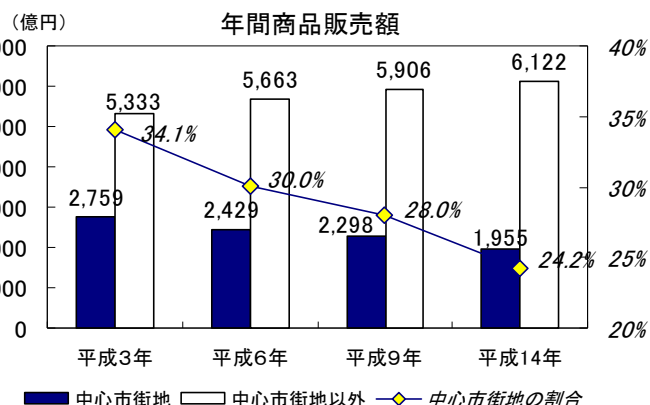
小売業の商店数について中心市街地とそれ以外に分けて推移を見ると、いずれも減少傾向が続いているが、全市に占める中心市街地の割合は徐々に減少してきている。



(資料) 商業統計

○商品販売額は中心市街地以外で増加

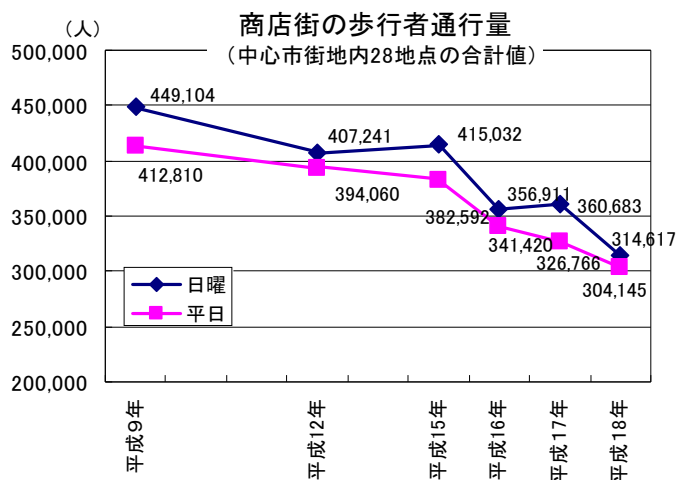
一方、商品販売額は、郊外店等の出店拡大により中心市街地以外で増加傾向であるのに対して、中心市街地では減少しており、全市に占める中心市街地の割合も急激に減少している。



(資料) 商業統計

○減少が続く歩行者通行量

中心市街地内の歩行者通行量の推移を見ると、日曜が平成9年度約45万人から平成18年度約31万人と約14万人減少となっており、減少に歯止めがかかっていない。特に平日の通行量の減少の要因としては、中心市街地の業務人口そのものが減ってきている(次頁事業所数参照)という影響も考えられるが、平日、休日ともに、これまでの来街者の郊外型大規模商業施設等への流出、中心市街地自体の魅力の低下等が考えられる。



(資料) 熊本市「商店街歩行者通行量調査」

各年8月第3金曜日、日曜日に実施

○空き店舗が増加

中心市街地の主な商店街の空き店舗率は、平成17年まで概ね0%～5%であり、空き店舗率は比較的低い状態であったが、平成18年調査では、空き店舗率が大きく増加している。

	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年
上通一番街商店街振興組合	0.0%	3.7%	4.0%	3.6%
上通1・2丁目商店街振興組合	3.0%	5.1%	0.0%	5.7%
熊本市上通町三、四丁目商店街振興組合	0.0%	0.0%	1.9%	5.9%
熊本市上通五丁目商店街振興組合	2.9%	0.0%	2.6%	0.0%
熊本市下通新天街商店街振興組合	4.0%	3.6%	0.0%	11.5%
熊本市下通二番街商店街振興組合	0.0%	0.0%	3.3%	0.0%
熊本市下通三番街商店街振興組合	0.0%	0.0%	3.3%	13.8%
熊本市下通四番街商店街振興組合	7.7%	0.0%	0.0%	3.7%
駕町通り商店街振興組合	0.0%	0.0%	2.5%	7.5%
シャワー通り商店会	15.8%	7.9%	11.1%	11.1%
熊本市新市街商店街振興組合	3.0%	7.7%	0.0%	2.8%
計	3.3%	2.5%	2.7%	5.9%

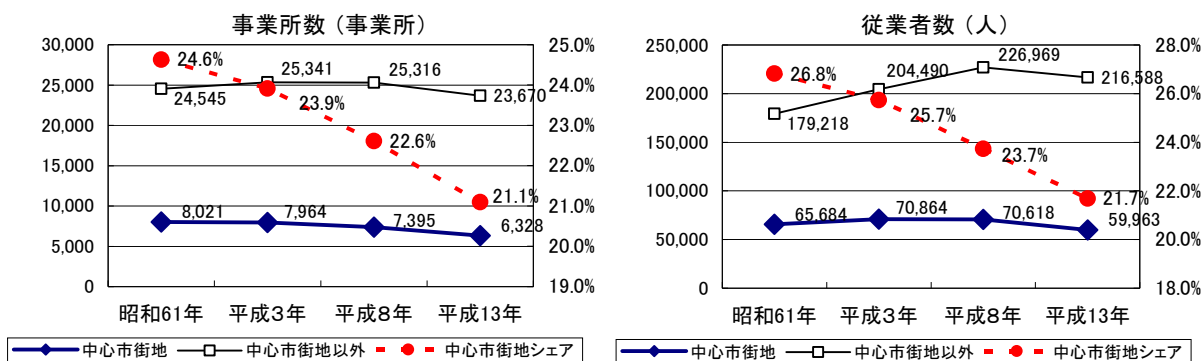
(資料) 熊本市「空き店舗調査」

○中心市街地では、商店数、年間商品販売額の減少や市全体に占める割合の低下、歩行者通行量の減少や空き店舗の増加がみられる。このため、空き店舗に消費者ニーズにあった魅力ある店舗を誘致したり、多様な業種・業態・規模の店舗が立地している中心商店街の特性を活かして滞在時間を増やす工夫をしたりするなどの対応策を講じていくことが必要である。

(3) 都市機能に関する状況

○事業所数、従業者数が減少

民間の業務機能を事業所数でみると、平成13年の事業所数は6,328、従業者数は59,963人と、それぞれ全市の21.1%、21.7%を占めている。しかし、推移でみると、事業所数は昭和61年から減少傾向にあり、従業者数は平成8年から平成13年にかけて1万人以上、減少している。



(資料) 事業所企業統計

○中心市街地のオフィスワーカーが急激に減少

2006年版九州経済白書によると、平成8年から平成13年にかけて事務所・営業所の従業員数（民営のみ）は、本市全体で9.0%減少しているが、都心地区では15.6%減少しており、非都心地区の7.1%減を上回る勢いで都心地区のオフィスワーカーが減少している。

事務所・営業所の従業者数（民営のみ）の推移（単位：人、%）

	平成8年	平成13年	増減率
熊本市合計	128,647	117,100	△ 9.0
都心地区	28,299	23,876	△ 15.6
非都心	100,348	93,224	△ 7.1

(注) 「都心地区」とは、中心市街地を含む市街地の中心から半径2km圏内

(資料) 2006年版九州経済白書 元データ：総務省「事業所・企業統計調査」

○中心市街地のオフィス空室率は高止まり

同白書によると、近年、都心のオフィスの空室率は5年連続で10%を超えており高止まりしている状況である。

オフィスの空室率・賃料の推移（単位：％、円／坪）

	平成9年	平成10年	平成11年	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年
空室率	6.9	8.3	8.7	8.2	10.2	11.9	15.1	14.2	12.6
賃料	10,400	10,260	10,220	9,940	10,060	10,060	9,870	9,920	9,240

注：2005年は9月現在のデータ

（資料）2006年版九州経済白書 元データ：生駒シービー・リチャードエリス「OFFICE MARKET REPORT」、生駒データサービスシステム「不動産白書」

○事業所数、従業者数は中心市街地が全市の20%強を占めているが、近年減少傾向が続いており、オフィス空室率も高い。

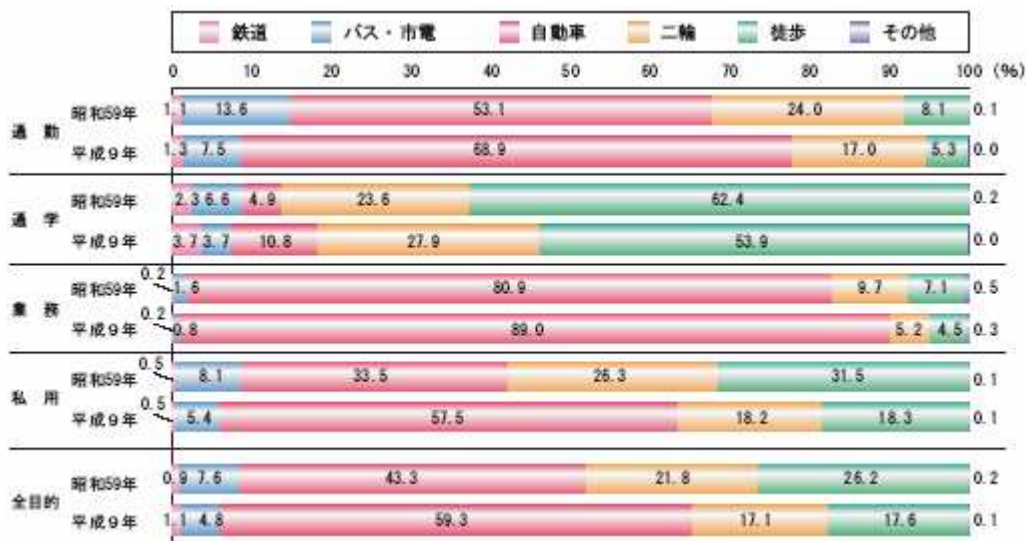
○今後、熊本駅周辺に関しては、九州新幹線鹿児島ルートの特快開業を控え、県都の陸の玄関口として、継続的に市街地整備等を行っていく予定であり、今後、都市機能の集積が期待されている。

（４）交通機能に関する状況

○熊本都市圏の自動車交通の利用割合は高い

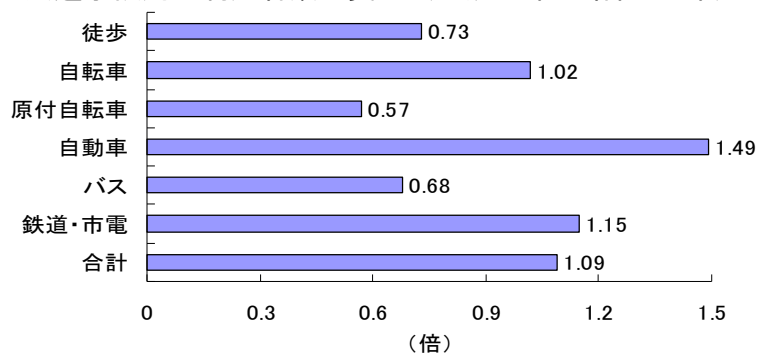
熊本都市圏においても、他の地方都市同様、モータリゼーションの進展や郊外への人口拡大等により自動車交通が増加している状況にある。交通手段別の利用者数の変化を見ても、路線バスの利用者が大幅に減少し、自動車交通の利用割合は高くなっている。

目的別交通手段の変化



（資料）第3回パーソントリップ調査データ

交通手段別の利用者数の変化（平成9年／昭和59年）

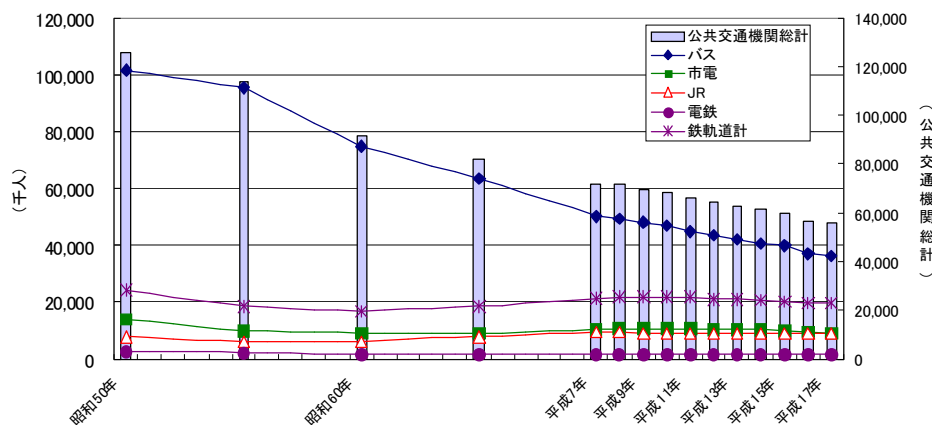


（資料）「熊本都市圏交通アクションプログラム」

○市内の公共交通利用者数は全体として減少を続けている

市内を走る公共交通全体の利用状況をみると、全体としては減少しており、バス利用者の減少によるところが大きい。

公共交通利用者数の推移

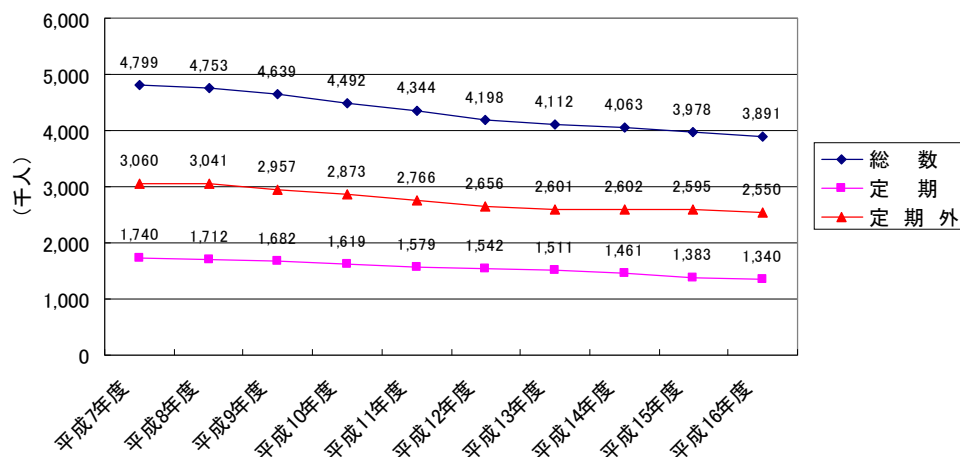


（資料）九州運輸局熊本支局

○JR熊本駅乗車人員も減少傾向

JR熊本駅の乗車人員については、最近10年間で次第に減っている状況にあり、特に定期利用者の減少割合が約23%と大きくなっている。

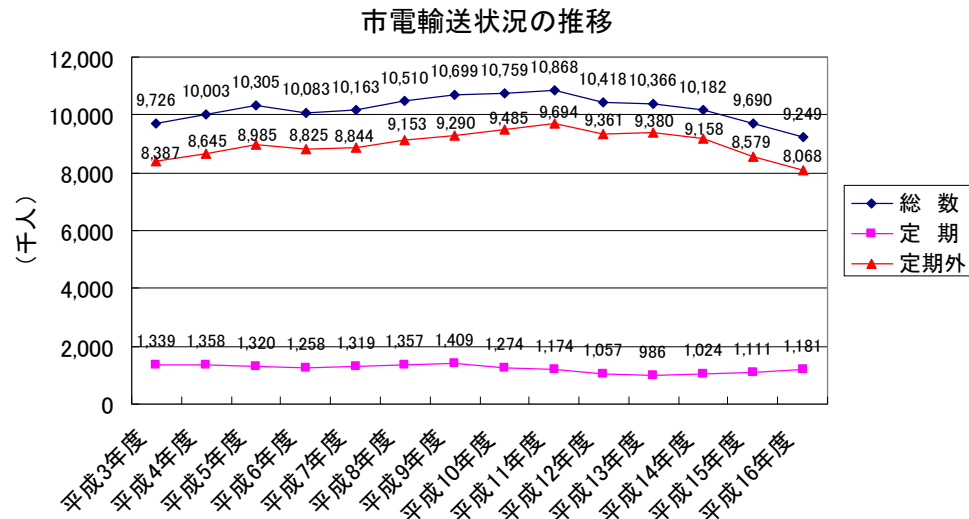
JR熊本駅乗車人員の推移



（資料）「熊本市統計書」

○市電利用者も減少しているが、近年定期利用者は微増

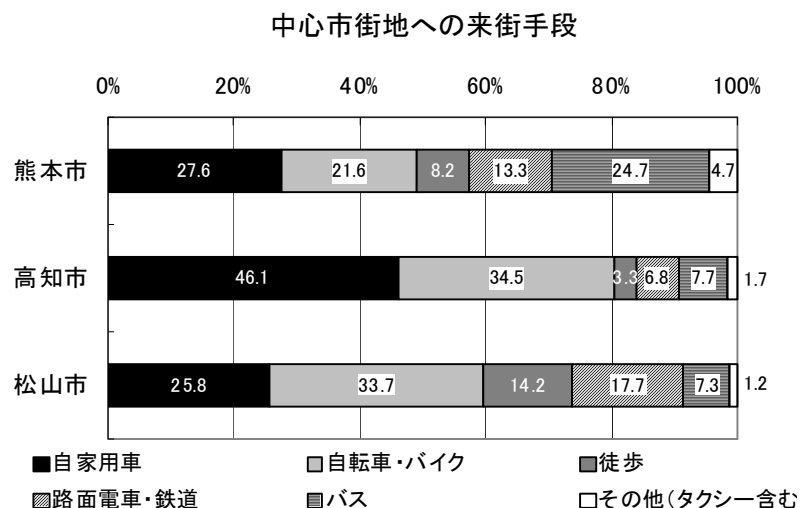
市電の輸送状況の推移をみると、平成 11 年頃をピークに、利用者が減少している。ただし、定期利用者に関しては、平成 9 年度をピークに減少していたが、平成 13 年以降は微増している。



(資料)「熊本市統計書」

○公共交通手段での来街が他都市に比べ多い

中心市街地への交通手段について路面電車のある他の県庁所在都市（高知市、松山市）と比較してみると、本市は公共交通手段（路面電車・鉄道、バス）による来街の割合が高い。



(資料) 熊本市は「熊本市中心市街地来街者意識調査」(熊本市)平成 10 年 12 月

高知市は「中心商店街における消費者と商店主にかかる実態調査」(高知商工会議所)平成 16 年度

松山市は「中央商店街における通行量及び消費者意識に関する調査報告書」(平成 18 年 3 月)

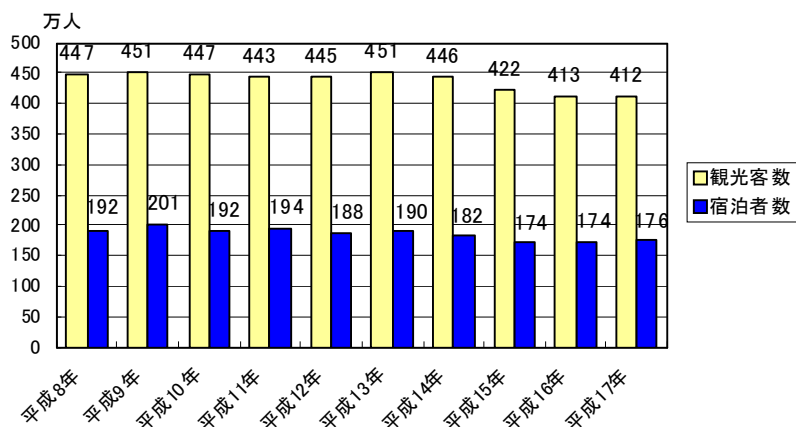
- 本市では、近隣市町村と同様に自動車交通の利用割合が高く、また、環状道路が未整備なこともあり、特に中心市街地において、熊本都市圏の南北方面からの通過交通によって渋滞が発生する状況となっており、経済的な損失のみならず、沿道環境の悪化にもつながっている。
- 公共交通では、陸の玄関口となる JR 熊本駅での乗車人員や中心市街地を通っている市電利用者は減少してきており、バスの利用者も大幅に減少が続いている。
- 中心市街地への交通手段について路面電車のある他の県庁所在都市と比較してみると、本市は公共交通手段（路面電車・鉄道、バス）による来街の割合が高く、来街手段としてのポテンシャルは高いことから、さらに利便性を向上させるなどの方法により、その利用増進を図ることが必要である。。

（５）観光に関する状況

○観光入込みは若干減少傾向

熊本市の年次別観光入込数は、平成 8 年～平成 14 年は 450 万人程度であったが、平成 15 年～平成 17 年で 400 万人台前半にまで落ち込みを見せている。同様に、宿泊客数も平成 14 年以前は 180 万人以上であったが、平成 15 年以降は 170 万人台で推移している。

年次別観光客入込数（観光客数、宿泊客数）



（資料）平成 17 年熊本市観光統計

○中心市街地には熊本城をはじめとして主要な観光・文化施設が所在

施設別の入園者数では、平成 17 年では、フードパル熊本、熊本城、熊本動植物園、水前寺成趣園、熊本市現代美術館が入込のベスト 5 である。誘客施設は中心市街地に立地しているものも多く、なかでも熊本城は、熊本の歴史・文化の象徴的な存在となっており、市内有数の観光スポットとして年間 80 万人近い安定した入園者数を維持している。しかし、昭和 40 年代には年間 160 万人の入園者数があり、近年はその半数となっている。

また、中心市街地に所在する施設の入園者数合計は、近年は 150 万人程度で推移している。

市内主要観光施設入園者数

施設名	平成15年	平成16年	平成17年	所在地
フードパル熊本	884,590	921,980	871,800	熊本市貢町581-2
熊本城	781,625	796,162	774,828	熊本市古京町1-1
熊本動植物園	720,852	684,890	571,215	熊本市健軍5丁目14-2
水前寺成趣園	456,177	407,045	366,707	熊本市水前寺公園8-1
熊本市現代美術館	225,045	229,758	192,846	熊本市上通町2-3
熊本県伝統工芸館	194,884	189,017	164,715	熊本市千葉城町3-35
熊本県立美術館 分館	98,272	100,383	104,549	熊本市千葉城町2-18
熊本博物館	81,124	84,758	86,843	熊本市古京町3-2
熊本県立美術館 本館	139,870	88,050	86,265	熊本市二の丸2
水の科学館	47,682	51,559	51,660	熊本市八景水谷1-11-1
くまもと工芸会館	37,347	33,920	32,762	熊本市川尻1-3-58
旧細川刑部邸	33,418	31,480	29,625	熊本市古京町3-1
熊本近代文学館	22,784	22,071	21,605	熊本市出水2-5-1
金峰森の駅みちくさ館	28,214	19,562	17,320	熊本市河内町岳1192
峠の茶屋公園(資料館)	30,235	19,525	16,116	熊本市河内町岳5-4
岩戸観音・五百羅漢	84,652	48,186	15,813	熊本市松尾町平山589(雲巖禅寺内)
監物台樹木園	15,387	15,074	14,560	熊本市二の丸4-1
立田自然公園	25,055	12,640	11,231	熊本市黒髪4-610
夏目漱石内坪井旧居	8,405	9,382	8,600	熊本市内坪井町4-22
北岡自然公園	7,359	5,862	5,853	熊本市横手2-5-1
小泉八雲熊本旧居	4,471	6,116	5,316	熊本市安政町2-6
島田美術館	47,391	13,459	4,855	熊本市島崎4-5-28
横井小楠記念館	2,370	2,795	3,839	熊本市沼山津1-25-91
新聞博物館	3,541	3,052	3,390	熊本市世安町172
熊本国際民芸館	2,882	2,734	3,018	熊本市龍田1-5-2
森林学習館	3,691	3,158	3,009	熊本市貢町
熊本洋学校教師ジェーンズ邸	3,674	4,004	2,987	熊本市水前寺公園22-16
徳富記念園	1,886	1,888	2,515	熊本市大江4-10-33
河内観光物産センター	5,445	3,592	1,832	熊本市河内町船津871
リデル、ライト両女史記念館	2,332	2,655	1,804	熊本市黒髪5-23-1
御馬下の角小屋	1,361	1,247	1,374	熊本市四方寄町1274
神風連資料館	548	552	1,062	熊本市黒髪5-7-60
本妙寺(宝物館)	1,092	1,112	956	熊本市花園4-13-20
後藤是山記念館	444	443	552	熊本市水前寺2-6-10
釜尾古墳	76	137	180	熊本市釜尾町
全施設合計	4,004,181	3,818,248	3,481,602	
うち中心市街地に立地する施設	1,574,096	1,540,798	1,459,547	

(資料) 平成 17 年熊本市観光統計

※ 網掛けは中心市街地に立地する施設

○熊本城は、その知名度の高さ等から団体客、個人客双方の訪問が多く、市内有数の観光スポットとして年間 80 万人近い入園者数を維持している。熊本城 400 年祭を契機として、九州新幹線鹿児島ルート of 全線開業も視野に入れて、入園者数を増やすとともに、中心市街地への誘客へ活かしていくことが求められている。また、熊本城以外にも、中心市街地には多様な観光・文化施設が所在しており、入園者数合計は、近年は 150 万人程度で推移している。これらも地域資源として捉え、中心市街地へのにぎわいづくりに活かしていく必要がある。

〔 7 〕 中心市街地活性化の基本方針

（ 1 ） 基本方針の考え方

熊本市は、清冽な地下水や豊かな緑などの自然環境に恵まれ、熊本城をはじめ優れた歴史遺産や幾多の先人により築かれた豊かな伝統文化を育み、住みやすく暮らしやすい環境の中で、財務、農政、郵政、防衛などをはじめとする国の各種官庁が配置されるなど、九州における政治・教育・軍事の中心的な役割を果たしてきた。特に、本市中心市街地は、400 年の歴史を誇る熊本城を中心として、これらの官公庁街と、通町筋と桜町の 2 つの核とこれを結ぶ上通、下通、新市街に至る西日本最大級を誇るアーケード街などの商業集積、さらには、熊本城を中心とし、呉服町、紺屋町、細工町などの地名とともに歴史と伝統が残る新町・古町地区、熊本の玄関口である熊本駅周辺地区を配しており、侍町、商人町、職人町、宿駅などといった日本の城下町としての歴史的特徴を備えつつ、近代的な都市機能が集積した、異なる時代層が共存する魅力ある町並みを形成している。また、67 万市民はもとより、100 万都市圏住民の消費・業務活動から芸術・文化、レクリエーション等に至るまで生活文化の拠点となっており、加えて、百貨店、アーケード街、あるいはシャワー通りや上乃裏通りなどの路地などでは、九州一円から人を呼ぶファッション性豊かな先進的な商業が展開されている。

このように、本市の中心市街地は、100 万都市圏の中核として近年の郊外型大規模商業施設の立地が進む中においても、一定のにぎわいと拠点性は保っているが、中心市街地の歩行者通行量や小売販売額は減少傾向にあるほか、オフィスの空室率も高止まり傾向にあるなど、中心市街地の都市機能は相対的に低下している。

加えて、4 年後に迫った九州新幹線鹿児島ルート全線開業を見据えた場合、このままの状況が続けば、福岡等他都市へのストロー現象等により中心市街地の機能低下が懸念される。

こうした現状認識の下、他都市との差別化を図り、本市独自の特色のあるまちづくりを推進していくことが中心市街地の活性化につながると考えられることから、400 年の歴史を持つ熊本城を中心とした町割りが現存する城下町の町並みと、全長 1k m 強に及ぶアーケード街といった中心市街地の既存の都市機能を最大限に活かし、新たな魅力と活力を創出していくことが、中心市街地の活性化を図る上で有効であると考ええる。

よって、**目指すべき方向性としては、まず、通町・桜町の 2 つの商業機能等の核とこれを結ぶ上通、下通、新市街のアーケード街の機能改善により、更なるにぎわいを図るものとする。**また、熊本市民、県民のシンボルであり、全国的にも知名度の高い熊本城及び城下町の町並みの魅力を高め、これを広く内外に情報発信を行うとともに、広域交流拠点としての熊本駅周辺の機能拡充を行い、多くの都市圏住民や観光客等を中心市街地に呼び込むことを目指すものとする。さらに、熊本都市圏住民や観光客など中心市街地への来街者の利便促進を図る観点から市電を中心とした公共交通機関の改善を行うものとする。

これらの取り組みを一体的に推進し、中心市街地の活性化を図ることで、人口減少・少子高齢化社会の到来に対応した、高齢者も含めた多くの人にとって暮らしやすい、

多様な都市機能が高度に集積した、魅力ある生活空間の実現を目指していくものとする。

以上のことから、基本方針として以下の3つを掲げるものである。

(2) 基本方針

(1) 多様化する社会ニーズに対応した都市機能の更なる集積と更新を図る。

本市中心市街地は、行政機能や業務機能、文化・芸術の拠点施設、西日本最大級のアーケード街など、多様な交流を支える都市機能が集積している。

そこで、通町・桜町周辺地区や熊本駅周辺地区を中心に、九州中央域の中核を担う行政、業務、文化など都市機能の更なる集積と更新を図ることとし、特に通町・桜町周辺地区においては、核となる商業機能等を充実させることにより回遊性とにぎわいの再生を図り、活力に満ちた一大商業ゾーンを形成する。また、地域特性に応じた街なか居住環境の整備、安全・安心で快適な歩行空間等の確保、さらにはユニバーサルデザインの普及促進など、人々の多様なニーズに対応した機能の充実に努め、人・物・情報の交流でにぎわうまちづくりを進める。

基本方針1 人々が活発に交流しにぎわうまちづくり

(2) 地域特性を最大限に活かし、多くの人々を引き付ける魅力を創出する。

本市中心市街地においては、67万市民のシンボルである「熊本城」を有し、行政・業務・商業・文化などの近代的な都市機能が集積する中で、中心市街地を貫く市電とお城の景観や古の城下町の風情が残る新町・古町などの町割りなどが残り、また、明治の文豪ゆかりの地などが各所に点在するなど、四百年の歴史と伝統が現代に息づいている。

そこで、この特性を最大限に活かし、多くの人々を引き付ける個性豊かで魅力あふれるまちづくりに取り組むため、熊本城地区の復元や昔からのまち割りや歴史的建造物が残る新町・古町地区などの一体的な整備を図り、往時の風情が体感できる環境づくりを進める。

さらに、熊本城地区内の美術館・伝統工芸館などの歴史・文化施設との連携強化や、通町・桜町周辺地区への歩行アクセスの強化などにより、熊本城を中心とした「城下町」としての特色を最大限に活かし、多くの人を引き付ける魅力と活力に溢れた回遊性の高い町並みを形成する。加えて、各種イベント等を通じ地域との暖かな触れ合いを演出するとともに、本丸御殿大広間の利活用や県立美術館での永青文庫所蔵品の常設展示をはじめ、熊本ならではの魅力について、県内はもとより、九州全域、さらには広く国内外を視野に入れた幅広い情報発信に努める。

基本方針2 城下町の魅力があふれるまちづくり

(3) 中心市街地に気軽に訪れることができるよう公共交通網の整備に努める。

本市中心市街地には、交通センターやJR熊本駅などの公共交通機関のターミナルが

立地しており、市電が中心市街地を貫いている。一方、熊本都市圏内においては、県、市、バス事業者をはじめとした関係者によるバス網再編に関する協議が進められているところである。

特に、市電については、熊本城と市電の風景は本市ならではの魅力であり、軌道が通町～桜町周辺地域を縦断するなど、中心市街地の公共交通機関の基軸である。また、市電は、陸の玄関である熊本駅を発着点の1つとしており、また、熊本城と並ぶ観光スポットである水前寺公園、あるいは都市圏住民の日常の足となっている豊肥線の新水前寺駅等と結節しており、市電の乗降客数は、活性化のターゲットとして捉えている都市圏住民はもとより観光客などをカバーし、中心市街地の活性化を図る重要な指標の一つになるものである。

そこで、市電優先信号の整備、市電と他の公共交通機関やターミナルとの結節強化、企画乗車券の販売検討など、市電を中心とした公共交通機関の利便性の向上を図るとともに、都市圏のバス網再編に併せたより効率的なターミナル機能の見直しなど、公共交通網の整備に努め、さらには、駐輪場の整備などにより、来街者、高齢者等も利用しやすい交通アクセスの向上を一体的に推進することで、誰もが気軽に訪れることができる環境整備に取り組み、中心市街地の更なる魅力と活力を創出する。

基本方針3 誰もが気軽に訪れることができるまちづくり