

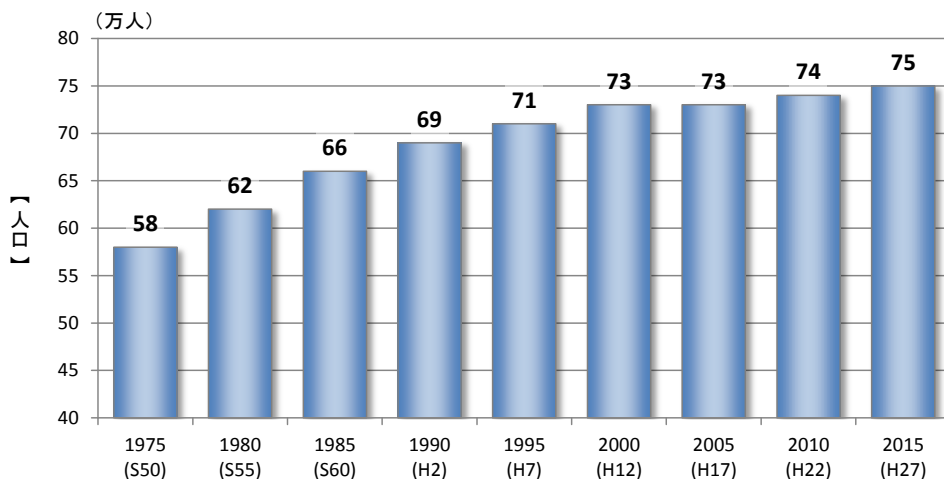
2章 多核連携都市づくりに向けた基本方針

- 1 熊本市の都市構造の変遷と現状
- 2 熊本市の都市づくりにおける問題及び課題
- 3 多核連携都市づくりに向けた基本的な考え方
- 4 居住促進エリアの設定と現状
- 5 地域拠点のエリア設定と現状
- 6 多核連携都市づくりに向けた方針

1 熊本市の都市構造の変遷と現状

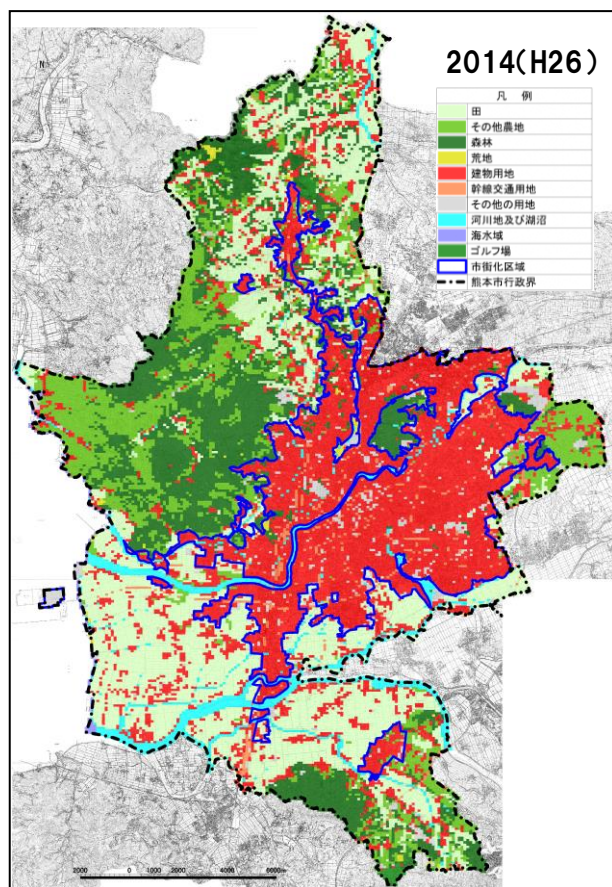
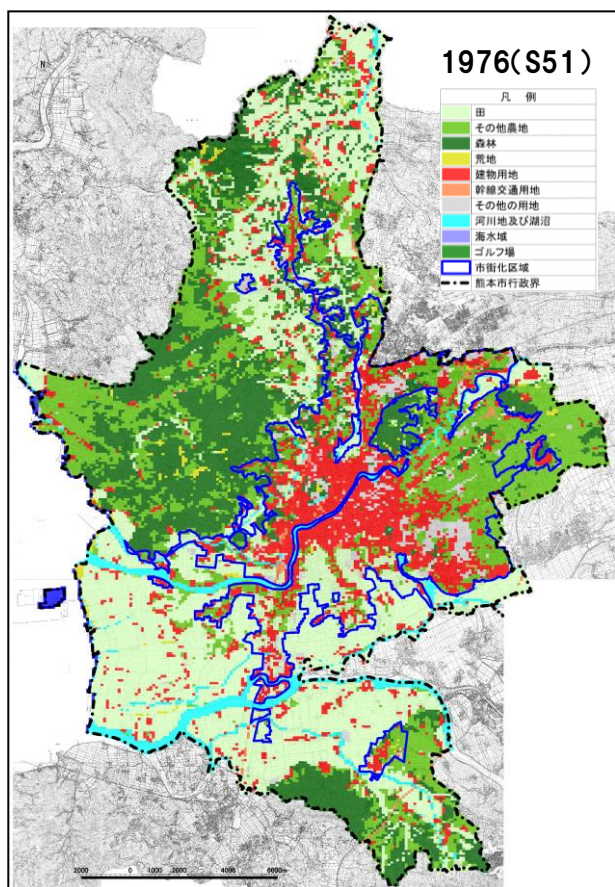
1) 人口・土地利用の動向

- 熊本市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。その過程では、市民の戸建住宅志向が強く、自家用車利用の普及に支えられる形で市街地は拡大を続け、豊かな自然があり比較的地価が安価な農村部まで広がっていきました。



▲ 熊本市の人口推移

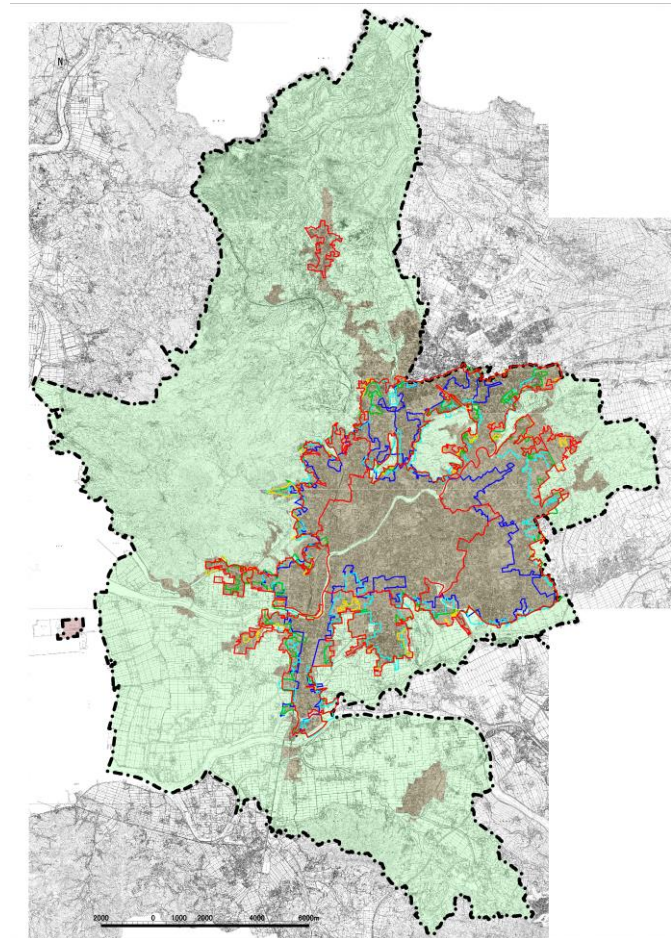
資料) 国勢調査 (合併町を含んだ現在の熊本市域の人口推移)



▲ 熊本市の市街地の拡がり

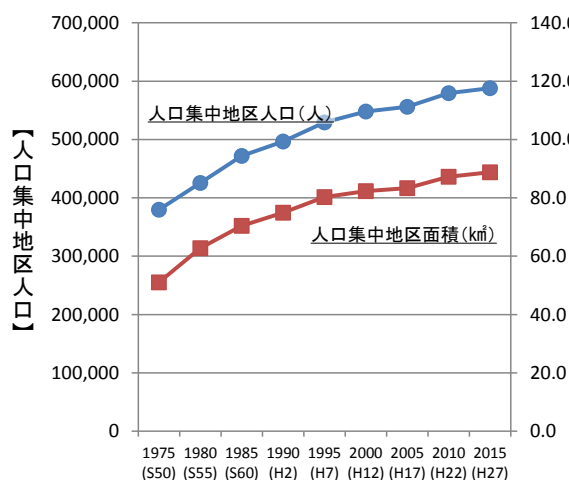
資料) 土地利用3次メッシュデータ (S51の市街化区域は現時点)

- 戸建住宅地が増加したため、家並が連続する市街地に対応するとみられる人口集中地区の面積は、昭和50年代には、人口集中地区内人口の増加割合を上回っており、人口集中地区の人口密度が急速に減少し、低密度な市街地が広がっていきました。昭和60年代以降は市街化区域内の土地がほぼ埋め尽くされ、高層住宅の建設に伴う中心市街地等への人口回帰がみられ始めたことなどから、人口集中地区内人口密度は横ばいに転じました。

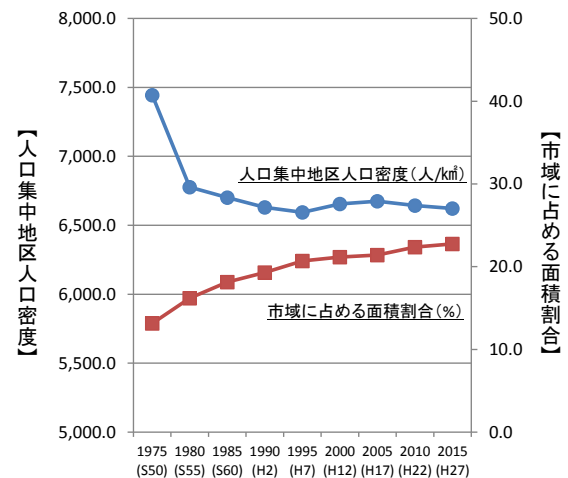


凡 例	
 	昭和50年人口集中地区
 	平成2年人口集中地区
 	平成12年人口集中地区
 	平成22年人口集中地区
 	平成27年人口集中地区
 	市街化区域
 	熊本市行政界

▲ 熊本市の人口集中地区のエリアの広がり



▲ 熊本市の人口集中地区の人口と面積



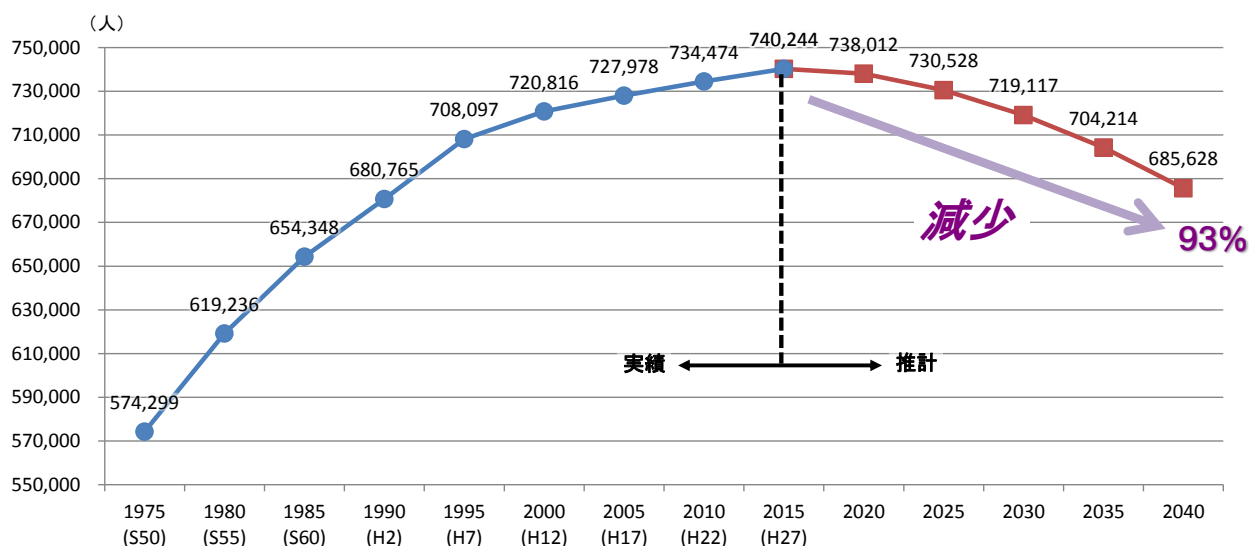
▲ 熊本市の人口集中地区の人口密度と市域に占める面積割合

資料) 国勢調査

※人口集中地区とは、統計データに基づいて一定の基準により都市的地域を定めたものであり、国勢調査基本単位区等を基礎単位として、人口密度が4,000人/㎢以上の基本単位区が隣接し、人口5,000人以上を有する地域

2) 熊本市の将来人口推計

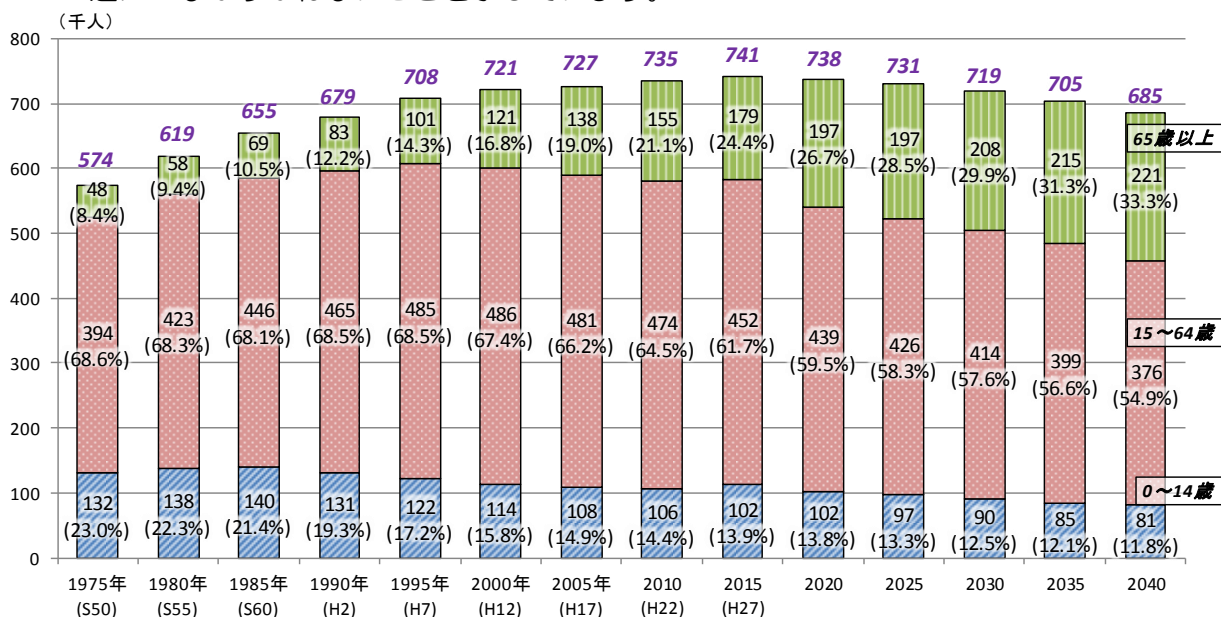
- 5年に一度の国勢調査をもとにした将来人口推計では、熊本市の人口は2015年（平成27年）をピークに減少に転じる推計となっています。目標年次である15年後の2025年には2015年（平成27年）の98%まで人口が減少し、30年後の2040年には93%まで減少すると推計されています。一連の人口減少見通しにより、既成市街地の空洞化、さらには、税収の減少などによる市の財政力の低下などが懸念されます。



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)
※H17以前は、旧熊本市、旧富合町、旧城南町、旧植木町の合計

▲ 熊本市の将来人口推計（合併町を含んだ現在の熊本市域の人口推計）

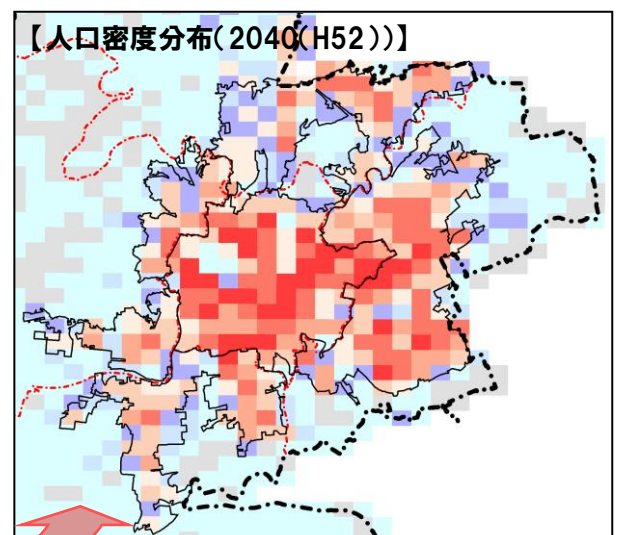
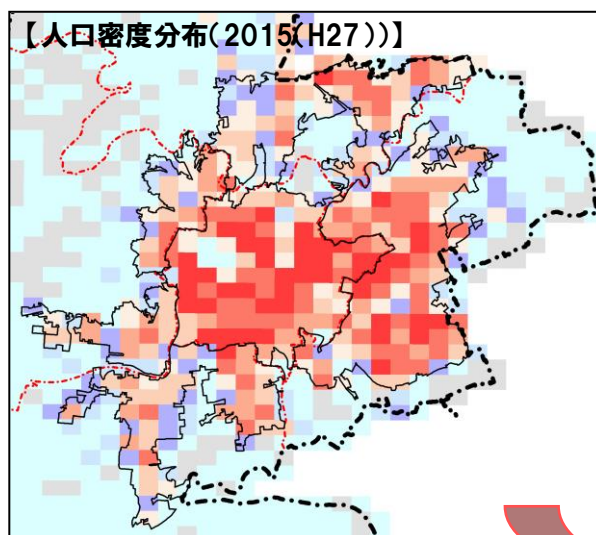
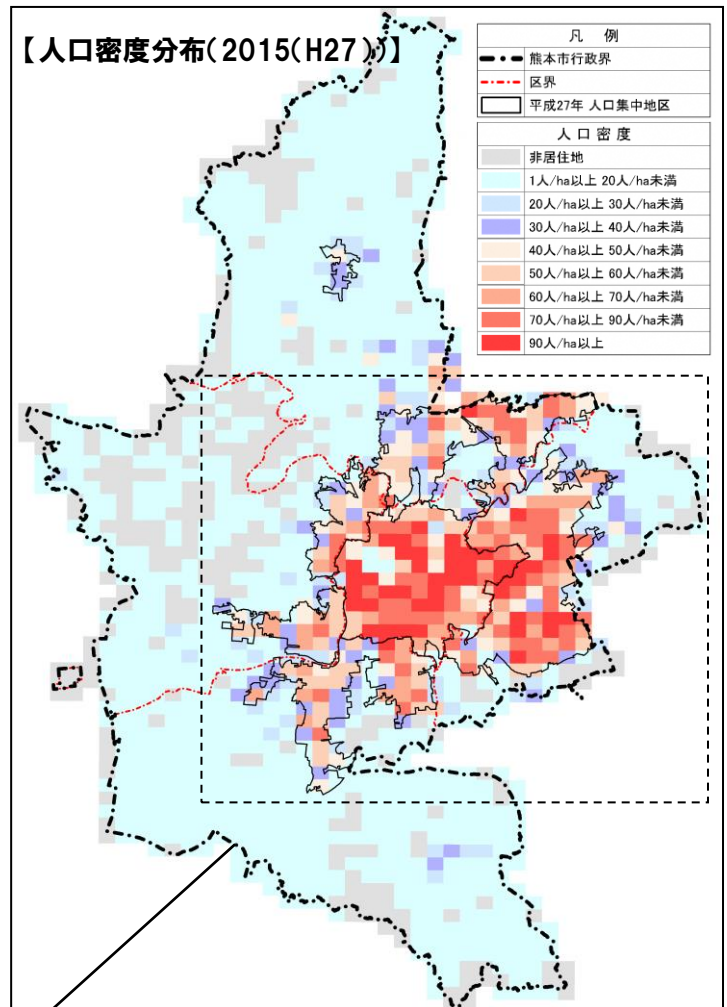
- 年齢3区分別人口の変化をみると、市の経済活動を支える15～64歳人口が大きく減少し、逆に65歳以上人口が大幅に増加する見通しです。このまま推移すると、自家用車利用が制約されるいわゆる交通弱者の増加はもとより、社会保障費の増加が市財政の圧迫につながりかねないことを示しています。



▲ 熊本市の年齢別人口推計（合併町を含んだ現在の熊本市域の人口推計）

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）

- 2015年（H27）時点では、人口集中地区の指定目安となる40人/ha以上の地域が、中心部や東部方面などに広がっています。
- しかし、人口が均一に減少すると仮定すると、人口密度が低い市街地がまんべんなく拡がり、縁辺部から都市機能の衰退等が始まるなど、生活利便性の低下が懸念されます。



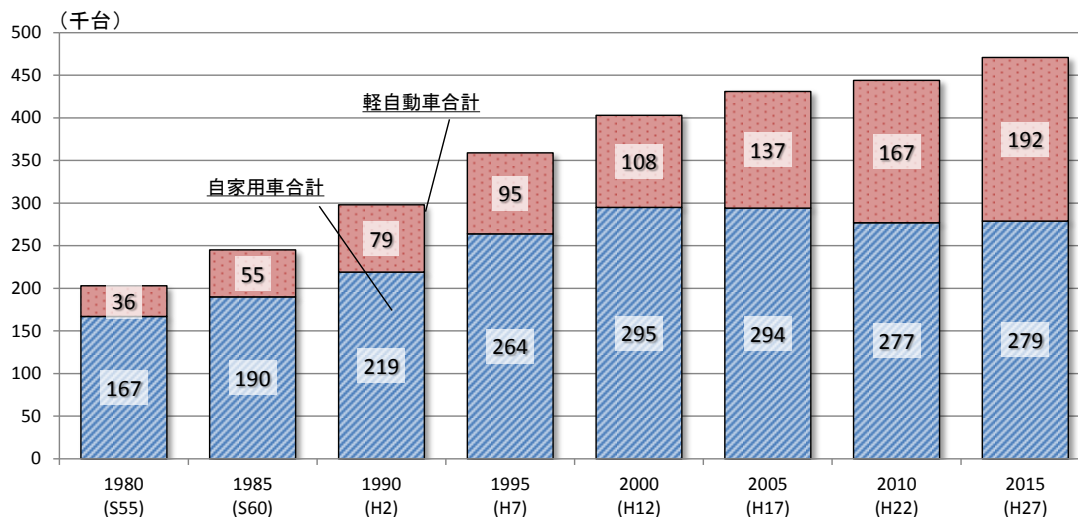
各メッシュの人口減少率(0.93=2040/H27)を均一と仮定した場合

▲ 熊本市の人口密度分布（現況(H27)と将来推計（2040））

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）

3) モータリゼーションの進展

- 自動車の登録台数は増え続け、2015年（平成27年）には1980年（昭和55年）の2倍以上となりました。この数値はバスやタクシーなども含んでいますが、自家用車が大半を占めており、熊本市でも自家用車が急速に普及したことを示しています。登録台数の伸びは鈍りつつありますが、高齢者ドライバーの増加、それに伴う事故の増加などが懸念されます。



▲ 熊本市の自動車登録台数（合併町を含んだ現在の熊本市域の登録数）

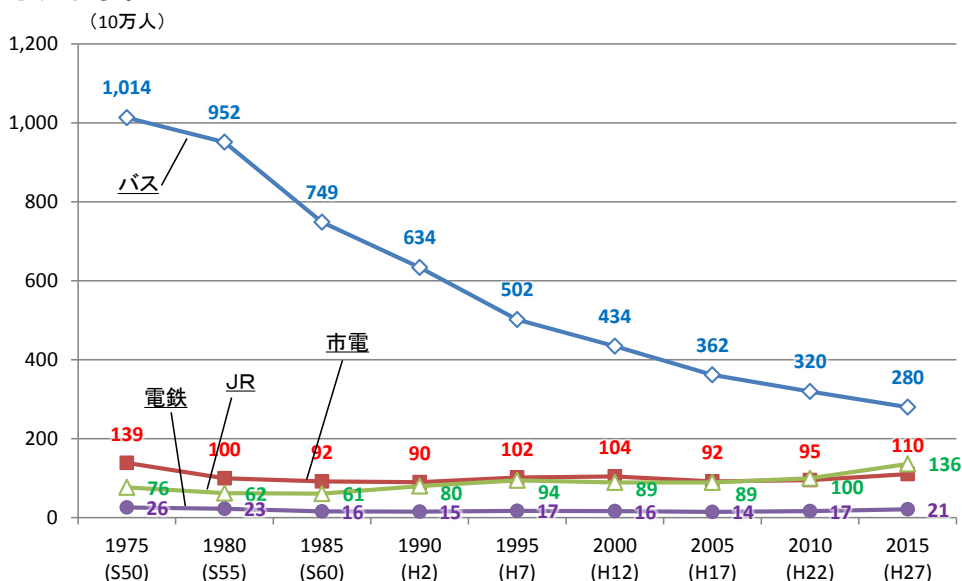
資料）軽自動車：市区町村別軽自動車車両数（社団法人全国軽自動車協会連合会）

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）

※合併以前に旧富合町、旧城南町、旧植木町を含む

4) 公共交通利用者の減少

- 自家用車の所有と利用が拡大（モータリゼーションが進展）した一方で、路線バスなどの公共交通機関の利用者数が大幅に減少しました。特に路線バスは深刻で、35年間で3割強にまで減少しました。公共交通機関利用者の減少は路線の採算性悪化を招き、対応策として運行本数の削減や、路線自体の縮小等が、更なる利用者低迷を引き起こすというような悪循環を生じています。このまま推移すると、自家用車で移動手段を持たない高齢者をはじめとするいわゆる交通弱者の移動手段の確保が困難となることが懸念されます。

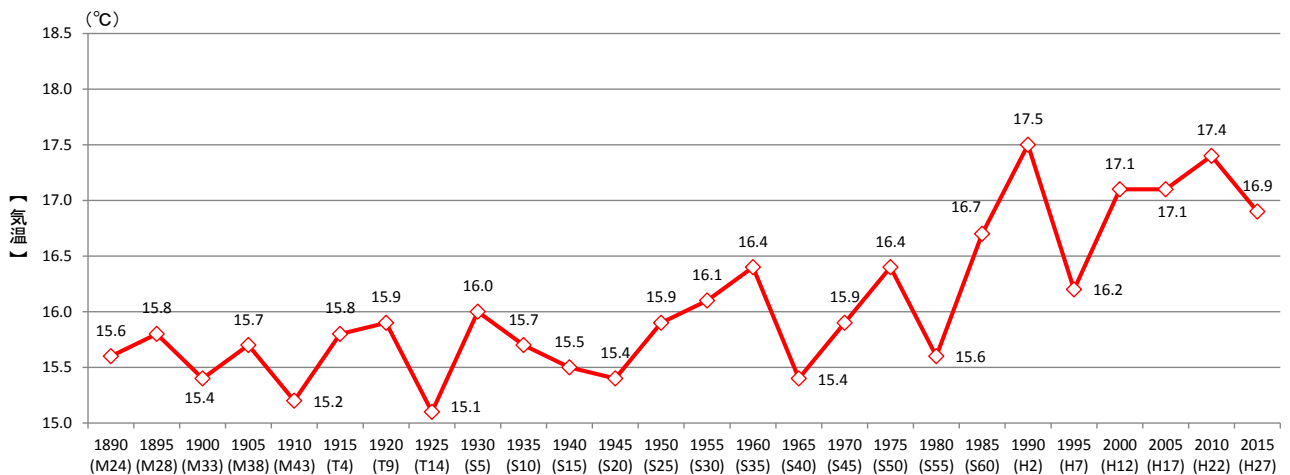


▲ 熊本市の公共交通利用者数

資料）熊本市資料

5) 地球環境負荷の増大

- モータリゼーションの進展は、人々の生活圏の拡大や新しいビジネスの創出など多くのメリットを生み出しました。しかしその一方で、自家用車は公共交通機関と比べて輸送効率が低いため、市街地内における慢性的な渋滞を引き起こすだけでなく、ガソリン等を消費することでCO₂等の温室効果ガスが排出され、地球温暖化の原因の一つとなっています。熊本市の平均気温は、この100年間で約2℃上昇しており、このような状況が続けば、地球温暖化の進行がますます懸念されます。

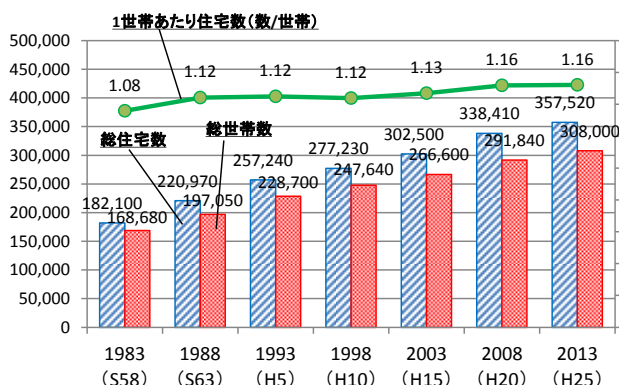
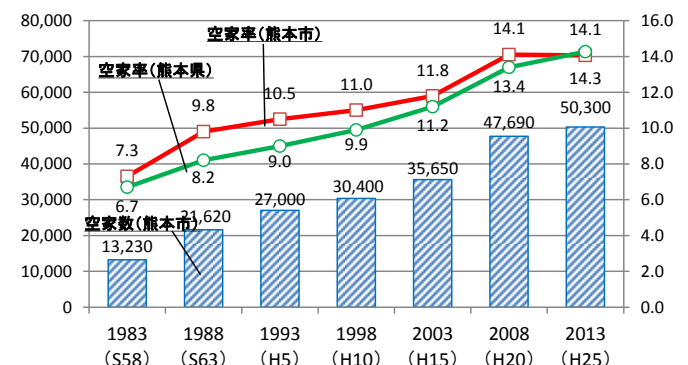


▲ 熊本市の平均気温

資料) 熊本地方気象台の観測データ

6) 熊本市の住宅に関する動向

- 熊本市では、世帯数を上回って住宅戸数が増えています。新築住宅の供給量の増加もありますが、子供が他地域に転出したあと両親が住み続け、やがて空き家化するケースが増えている影響も大きいようです。一方で、今後は人口減少が見込まれており、こうした空き家の活用や、老朽化した空き家への対策が社会的な課題となっています。
- また、熊本地震の影響により、自力での住まい確保が困難となった被災者も多くいることから、コミュニティの維持・形成にも配慮しながら、災害公営住宅等を提供するなど、被災者の恒久的な住まいの確保支援に取り組んでいく必要があります。

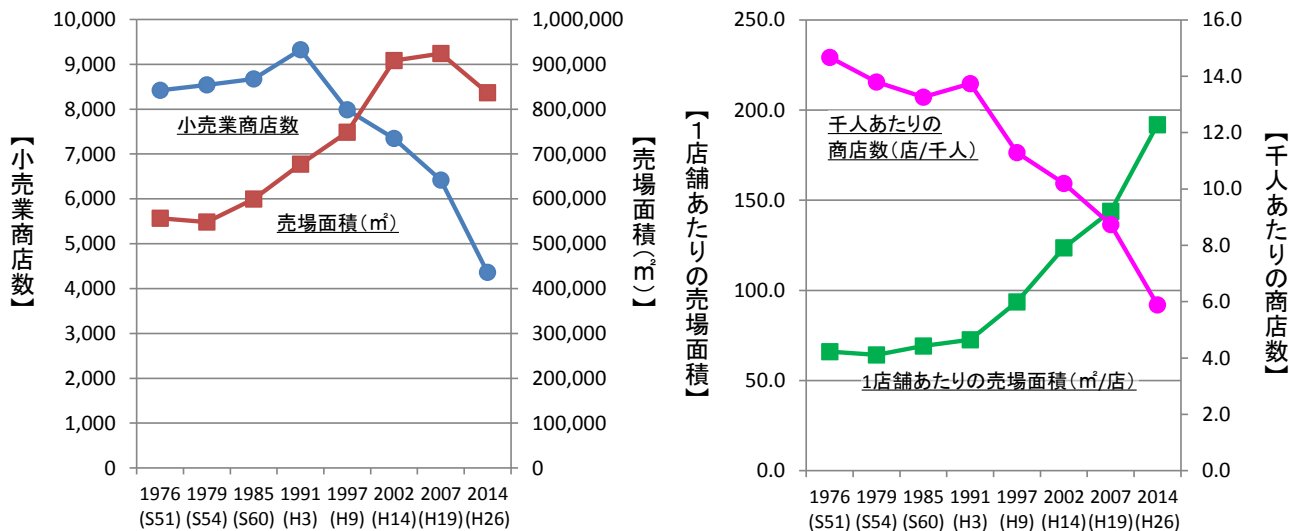
▲ 熊本市の総住宅数、総世帯数、
1世帯あたり住宅数の推移

▲ 熊本市の空き家数と空き家率の推移

資料) 熊本市第2次住宅マスタープラン、平成24年3月

7) 商店に関する動向

- 小売業店舗数は1976年（昭和51年）以降増加傾向にあったものの、1991年（平成3年）をピークに大きく減少している一方、売場面積は大幅に増加しており、1店舗あたりの売り場面積は大幅に増加、千人あたりの商店数は大幅に減少しています。これは、大型商業施設等が立地する一方、中心市街地や居住地周辺等に立地していた商店街や小規模商店等が減少していることが伺えます。



▲ 熊本市の小売業店舗数と売場面積

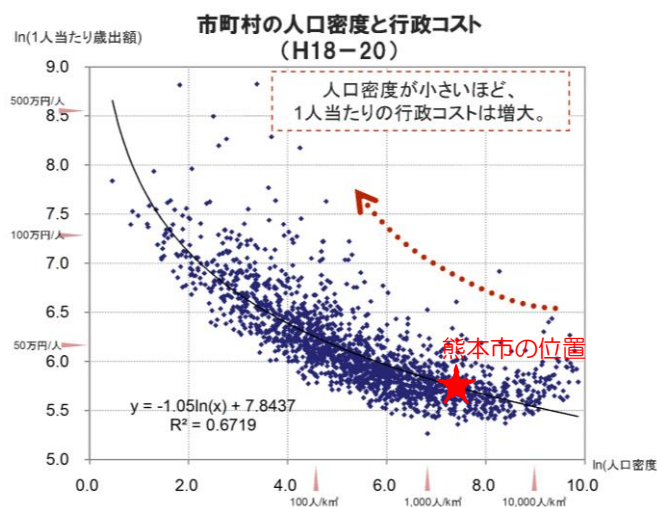
▲ 熊本市の1店舗あたりの売場面積と千人あたりの商店数

資料) 商業統計調査

※「千人あたりの商店数」算出に用いた人口データは現熊本市の人口とするため直近の国勢調査結果とした

8) 都市インフラの維持管理費の増大

- 拡大してきた市街地では、道路や下水道といった新たな都市インフラが整備されてきました。しかし今後はそれらを維持管理していかなければなりません。
- 都市インフラを維持管理する際の費用は、人口密度が高い方が効率的かつ経済的ですが、人口密度の低下が想定される地域でもその必要性は変わらないため、今後は費用対効果が低い都市インフラも維持管理していくことになり、厳しい財政運営となります。



▲ 市町村の人口密度と行政コスト

資料)「国土の長期展望」中間とりまとめ、平成23年2月、国土交通省国土審議会政策部会長期展望委員会

2 熊本市の都市づくりにおける問題及び課題

(1) 現状を放置した場合に想定される問題

高度経済成長期における人口増加とモータリゼーションの進展によって市街地が拡散的に拡大してきた都市では、今後、人口が減少し高齢化が進むと予測される中、様々な問題の深刻化が想定されます。

現状を放置した場合に想定される問題

■中心市街地の活力が低下し、都市としての存在感が薄れる可能性があります

《これまでの推移》

- 新幹線の開通や情報化社会の進展に伴う都市間競争の激化
- 官公庁や大手企業の郊外への移転
- 中心市街地の衰退

《想定される将来の動向》

- 中心市街地の魅力・活力の低下
- 中心市街地への勤務者の減少や、まちなか居住者の減少
- 中心市街地の空洞化

《想定される問題》

- 熊本市の顔である中心市街地の活力が低下し、都市としての存在感が低下

■居住地周辺で、日常生活に必要な都市サービスが身近に利用しにくくなる可能性があります

《これまでの推移》

- 人口増加とモータリゼーションの進展に伴う市街地の拡散的拡大
- 商業・医療機能等の都市機能や住宅地の郊外移転
- 居住地周辺の商店街等の衰退

《想定される将来の動向》

- 人口減少、高齢化の進展
- 居住地周辺の商店街や病院等における利用者の低迷
- 居住地周辺の商店街等の魅力・活力の低下

《想定される問題》

- 買い物や医療などの都市サービスを身近に受けられない、いわゆる買い物難民、医療難民などが増加

■公共交通のサービスが維持できなくなり、子供や高齢者などの交通弱者の移動手段が確保できなくなる可能性があります

《これまでの推移》

- 自家用車利用の増加に伴う交通渋滞の増加や公共交通利用者の減少
- 公共交通利用者の減少に伴う運行本数の削減や路線の縮小

《想定される将来の動向》

- 人口減少や公共交通のサービス低下に伴う公共交通利用者の更なる減少
- 公共交通利用者の減少に伴う運行本数の削減や路線の更なる縮小

《想定される問題》

- 公共交通のサービス水準が維持できなくなり、子供や高齢者をはじめとする交通弱者の移動を制約

■税収の伸び悩みが見込まれる中での都市経営コスト増加により、都市サービスが圧迫され都市活力が衰退する可能性があります

《これまでの推移》

- 市街地の拡散的拡大に伴う道路や学校など都市施設の建設費や維持管理費の増大
- 中心市街地などにおける人口減少に伴う都市施設利用効率の低下

《想定される将来の動向》

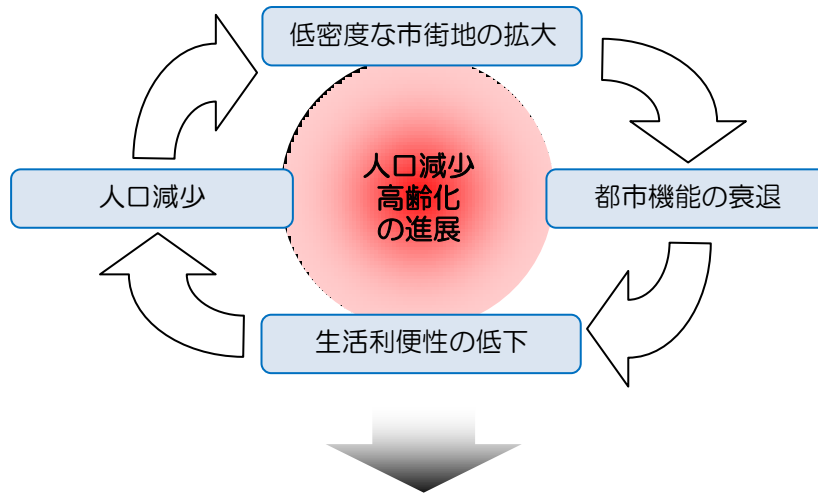
- 人口密度が低い地域が拡がることに伴う下水道などの都市施設整備の費用対効果の低下
- ごみ収集などの都市サービスコストの増加
- 高齢者人口の増加に伴う社会保障費等の増加
- 生産年齢人口の減少に伴う経済活力の低下・税収の伸び悩み

《想定される問題》

- 税収の伸びが期待しにくく、社会保障ニーズの増大が見込まれる中、都市サービスコストの増加が市の財政を圧迫し、魅力ある都市サービスの提供を制約

(2) 都市づくりにおける課題

このように、拡散的に拡大した都市で人口減少や高齢化が進展すると、低密度な市街地が拡大して都市機能が衰退し、生活の利便性が低下することで更に人口減少に陥るといった「負のスパイラル」が助長され、都市活力を維持することが困難になることが懸念されます。



今後、都市経営コストの効率化が必要とされるなかで、従来型の都市づくりを進めていくことには、多くの問題が懸念されます。

中心市街地をはじめ地域拠点等の都市機能の維持活性化が求められるとともに、徒歩や自転車・公共交通等を利用して高齢者をはじめとする交通弱者が円滑に移動できるような、生活利便性の高い都市構造の形成が必要です。

よって、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て方向転換**することが今後の都市づくりにおける課題となります。

3 多核連携都市づくりに向けた基本的な考え方

(1) 熊本市が目指す多核連携都市づくり

本市は、都市機能が維持・確保された中心市街地や地域拠点をはじめとする、すでに市街地を形成している区域（市街化区域）だけではなく、恵まれた自然環境や全国有数の農業・漁業生産環境を有する、市街化を抑制すべき区域（市街化調整区域）なども含めて都市を構成しています。

そのため、熊本市が目指す「多核連携都市」は『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』ことを目指しており、都市づくりにおける課題に対応するためのコンパクトで持続可能な都市の形成とともに、恵まれた自然や農業・漁業生産環境の保全も重要な視点となります。

コンパクトで持続可能な都市づくりが求められる中でも、これまでの都市の拡大や宅地開発などにより減少傾向にあった市街地内外の緑地等については、身近に水と緑と触れ合える環境や良好な景観などの保全・回復を積極的に進め、ゆとりある生活環境の形成を促進します。また、郊外部における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維持・活性化を図ります。

地域別構想では、全体構想における都市構成の方針を踏まえつつ、今後の都市づくりにおける課題に対応した「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、都市のコンパクト化を推進します。

○公共交通の利便性が高い地域への居住の誘導

○中心市街地や地域拠点への都市機能の維持・確保

都市のコンパクト化を図ることで、人口減少・超高齢社会に対応した、市民にとっても利便性が高い、効果的で効率的な都市経営を実現し、長期的にも都市活力が維持できる、持続可能な都市を目指します。

徒歩や自転車、公共交通等を利用して誰もが気軽に移動しやすく暮らしやすい居住環境を構築するとともに、市民が日常生活を営む上で欠かせない都市機能を維持・確保することで効率的に日常生活サービスを受けられる都市空間の形成を図ります。

誰もが気軽に移動しやすく暮らしやすい都市空間を形成するためには、居住の誘導と都市機能の維持・確保を支える利便性の高い公共交通機能の確保が大前提となることから、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も積極的に取り組みます。

また、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の導入などにより、地域住民の通院や買い物など日常生活での移動利便性の向上に取り組みます。

○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)

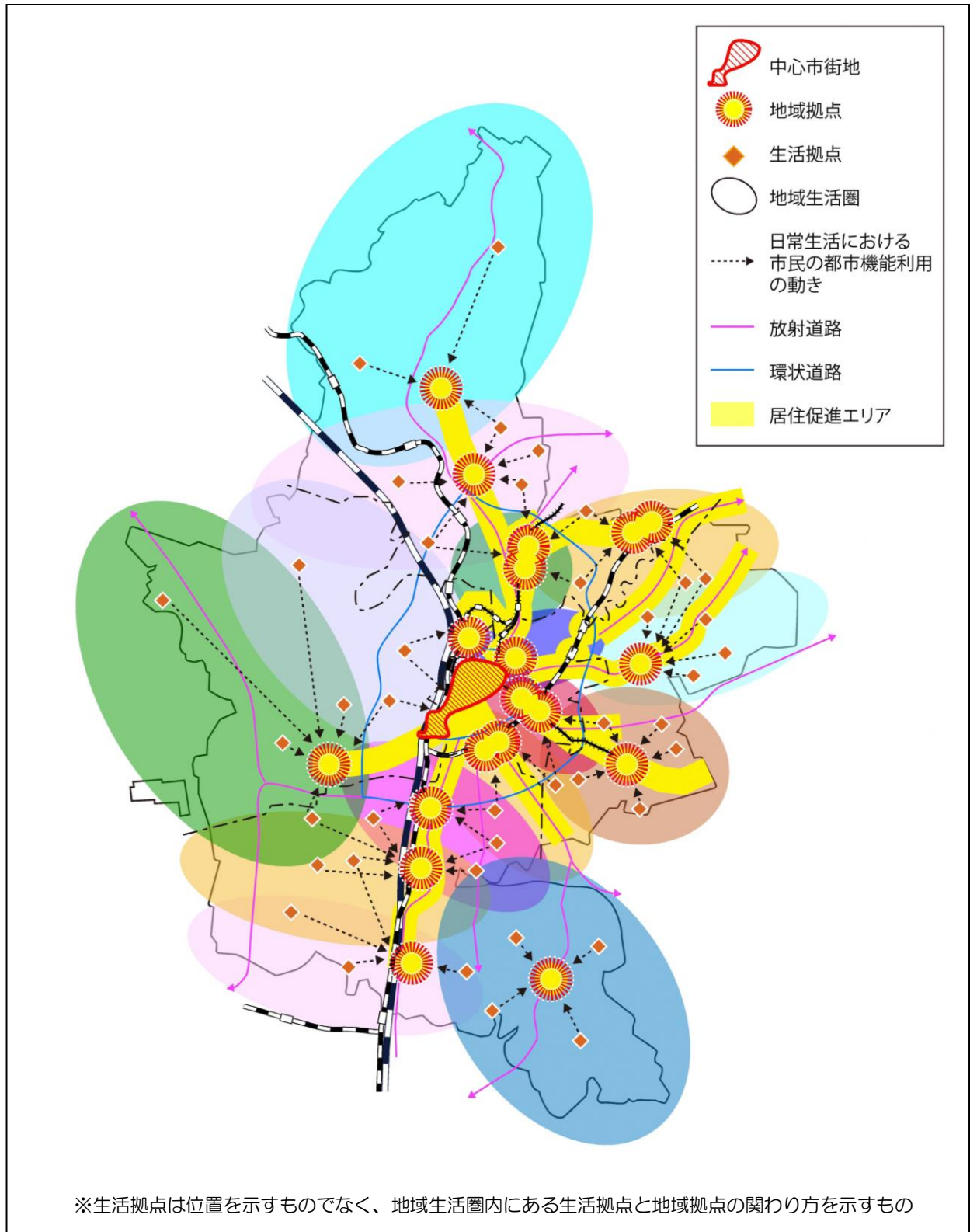
中心市街地と地域拠点における都市機能の維持・確保と、中心市街地における高次都市機能の維持・集積をめざす

〔全体構想〕

- 公共交通の利便性が高い地域への居住の誘導
- 中心市街地や地域拠点への都市機能の維持・確保
- 公共交通ネットワークの充実

〔地域別構想〕

熊本市が目指す多核連携都市づくりのイメージ図を次頁に示します。



▲ 熊本市が目指す多核連携都市づくりのイメージ

※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。（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拡がりを持っており、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

	中心市街地	地域拠点	生活拠点
居住	これまでに多く立地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への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を誘導するエリア	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を維持・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を維持・確保するエリア	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

＜多核連携都市づくりに向けた考え方の流れ＞

《これまでの社会情勢》

- ◆高度経済成長
- ◆人口増加
- ◆モータリゼーションの進展

都市の拡大

- 都市部への人口集中
- 人口増加に対応して、郊外部への市街地の拡大
- 都市基盤の積極的整備

《将来予測される社会情勢》

- ◆人口減少
- ◆少子高齢化
- ◆都市機能の衰退

都市の低密度化が進行

- 市街地において人口密度が低下
- 都市機能の衰退
- 公共交通サービス水準の更なる低下

現状を放置した場合に懸念される問題

- 中心市街地の活力が低下し、都市としての存在感が薄れる可能性がある
- 居住地周辺で日常生活に必要な都市サービスが身近に利用しにくくなる可能性がある
- 公共交通のサービスが維持できなくなり、子供や高齢者などの交通弱者の移動が制約される可能性がある
- 都市経営コスト増加により都市サービスが圧迫され、都市活力が衰退する可能性がある

都市活力を維持し、持続可能な都市づくりに向けて「多核連携都市づくり」が必要

人口減少社会では、拡散的に拡大した市街地や市街地内の人口密度を高水準のまま維持し、人口や都市機能を集める事が都市づくりの重要な視点となる

これからの都市づくりは、市民にとっても快適で暮らしやすいコンパクトな都市空間の形成に向け、

- 公共交通等を利用して歩いて暮らせる地域への**居住の誘導**
- 拠点への**都市機能の維持・確保**により、効率的に日常生活サービスが受けられる都市空間の形成を図り、「**多核連携都市**」の形成を目指します。

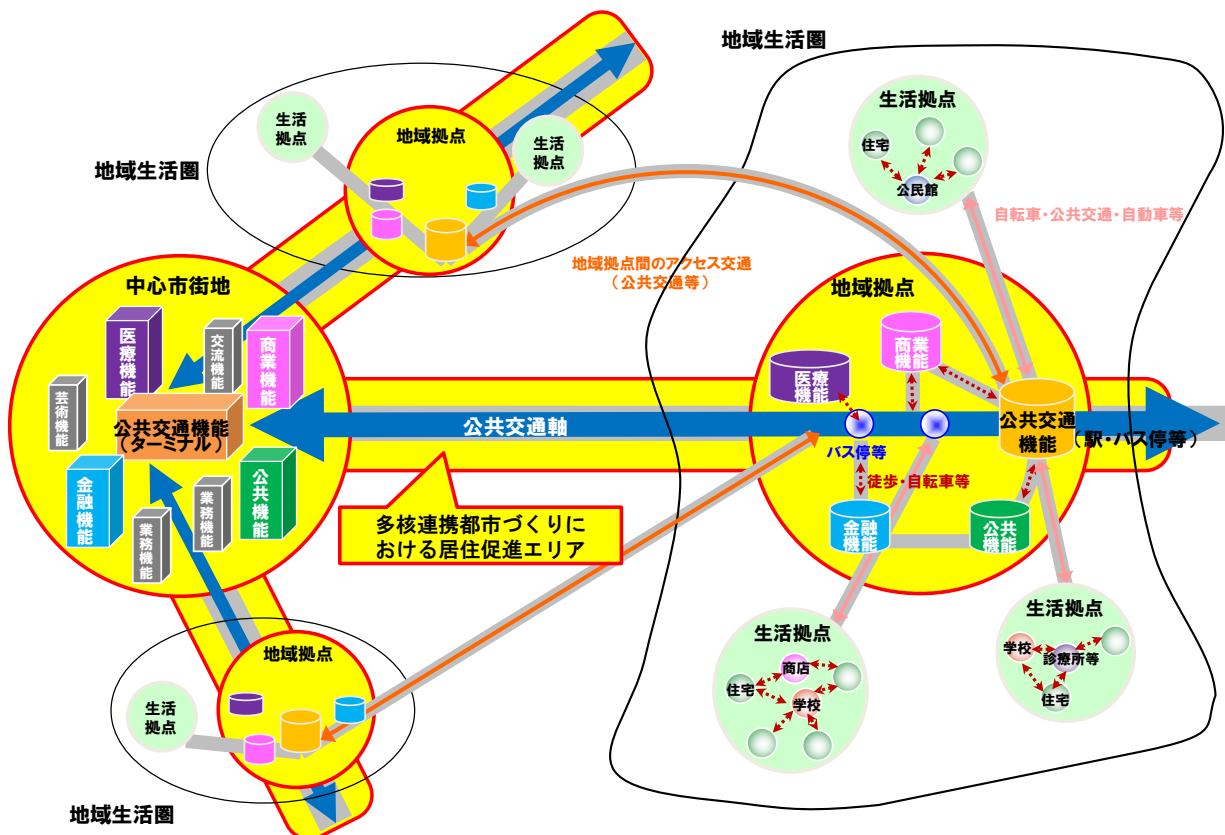
(2) 居住の誘導のメリット

家族構成の変化やライフスタイルの多様化に伴い、市民は生活利便性の高い都市型居住や自然環境豊かな郊外型居住など、様々な居住環境から居住地を選択しています。しかし、今後の社会情勢を考慮すると、地価の安い郊外へ市街地が拡大する場合に比べ、公共交通が利用しやすい地域に居住が誘導されコンパクトな市街地が形成されると下記のようなメリットがあります。

【居住の誘導を図るメリット】

- 公共交通が利用しやすい地域に居住を誘導することで公共交通の維持活性化が促進され、車に頼らなくても移動しやすい都市が形成されます
- 自動車を自由に使えない市民（子供や高齢者などの交通弱者）を含め、幅広い世代が歩いて日常生活を営める生活環境が形成されます
- 行政コストの抑制（例えば、福祉車両やごみ収集車の巡回の効率化など）につながり、行政サービス水準の維持が可能です
- 自動車に依存した生活からの転換を図ることで、低炭素型の都市づくりが促進されます

市民が居住地を選択できる環境を提供しながら、長期的には日常生活の利便性が高い、中心市街地や地域拠点及び公共交通軸沿線へ居住を誘導することが必要です。



▲ 居住促進エリアのイメージ

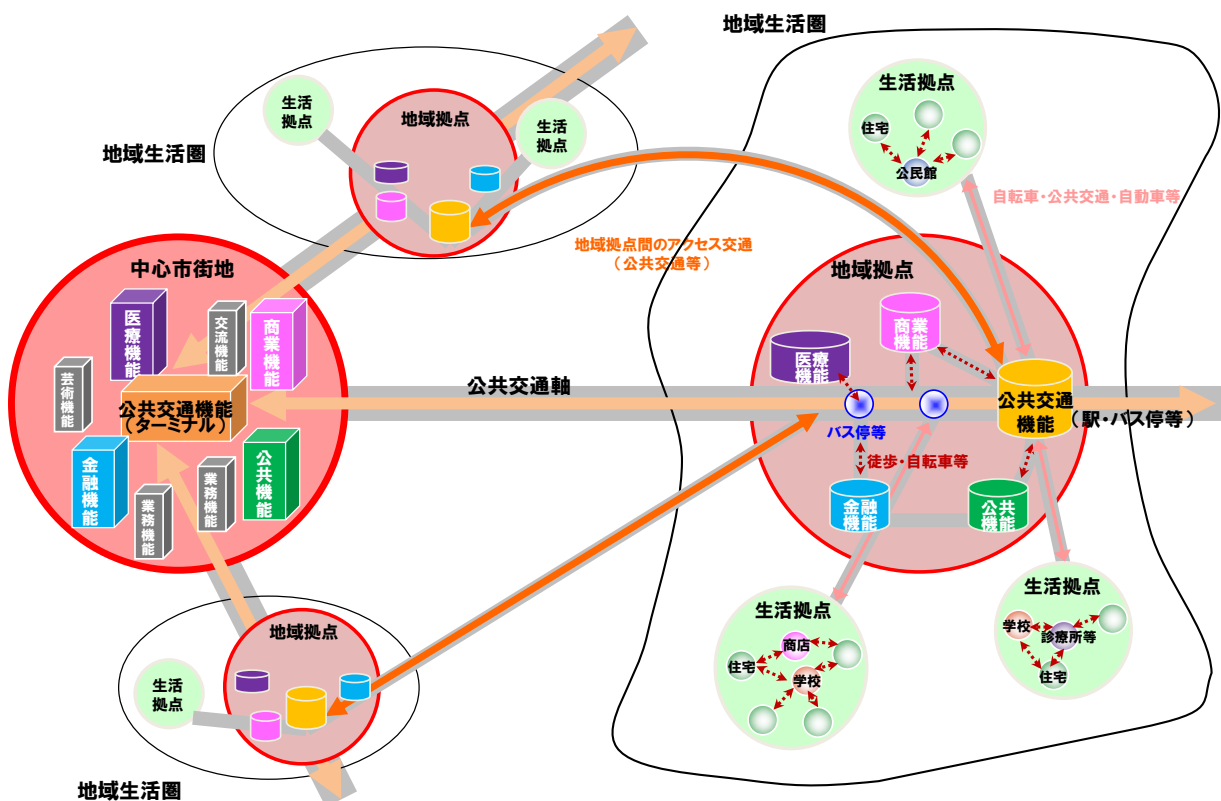
(3) 都市機能の維持・確保のメリット

これまでの、人口増加による市街地の拡大にあわせて、行政施設、商業施設、医療施設などの都市機能は、居住地の近く（郊外部）にも整備されてきました。しかし、今後の社会情勢を考慮すると、都市機能が点在立地する場合に比べ、都市機能がまとまって立地し、歩行者の回遊性にも考慮した明確な拠点を形成することは、下記のようなメリットがあります。

【都市機能の維持・確保を図るメリット】

- 都市機能が維持・確保された地域拠点では、幅広い世代が様々なサービスを便利に受けることができ、生活の利便性が向上します
- 様々な都市機能がまとまって立地することにより、生活利便性が高まることで、都市機能の利用者の増加に繋がり都市の活力向上に繋がります
- 中心市街地と地域拠点は、高いサービス水準の公共交通で連絡することにより、利便性の高い都市空間が実現できます

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維持・確保を図ることが必要です。



▲ 地域拠点のイメージ

4 居住促進エリアの設定と現状

(1) 居住促進エリアの設定

以下の方針に基づき、公共交通の利便性が高い地域として居住促進エリアを設定します。

1) 中心市街地及び地域拠点

中心市街地及び地域拠点は、多様な都市機能（施設）の維持・確保を目指すとともに、歩行者等に対して良好な環境を提供する生活利便性が高い地域のため、居住の誘導を図ります。

○中心市街地 →約 415ha

○地域拠点 →概ね 800m圏※

※市街化区域内を基本とし、工業地域及び工業専用地域は除き、地形・地物を考慮する

※地域拠点エリアについては「3. 地域拠点エリアの設定と現況」参照。

2) 公共交通軸沿線

下記のとおり居住の誘導を図る公共交通軸を設定します。設定にあたっては、公共交通が持つ性質や特性を考慮し、利便性が高くて利用しやすい公共交通を設定しました。

○全ての鉄軌道（JR、市電、熊本電鉄）

→輸送力、速達性、定時性、広域性に優れた公共交通

○運行本数 75 本/日以上※のバス路線

（熊本市公共交通グランドデザインにおける幹線バス路線※は含むものとする）

→運行頻度が高い公共交通

※運行本数 75 本/日とは、ピーク時 6 本/h、オフピーク時 4 本/h の試算に基づく。

（運行時間帯 6～22 時台、片側方面のみ）

※幹線バス路線とは、中心市街地と地域拠点を結ぶ「基幹公共交通軸」の 1 つであり、輸送力、速達性、定時性に優れたバス路線。

また、上記で設定した公共交通軸を利用しやすい地域として、既存のアンケート調査等から、下記のとおり居住促進エリアを設定します。

○鉄道駅・市電電停 ⇒ 概ね半径 500m 圏

○バス停 ⇒ 概ね半径 300m 圏

※市街化区域内を基本とし、工業地域及び工業専用地域は除き、地形・地物を考慮する

※エリア設定の詳細については「資料編」参照

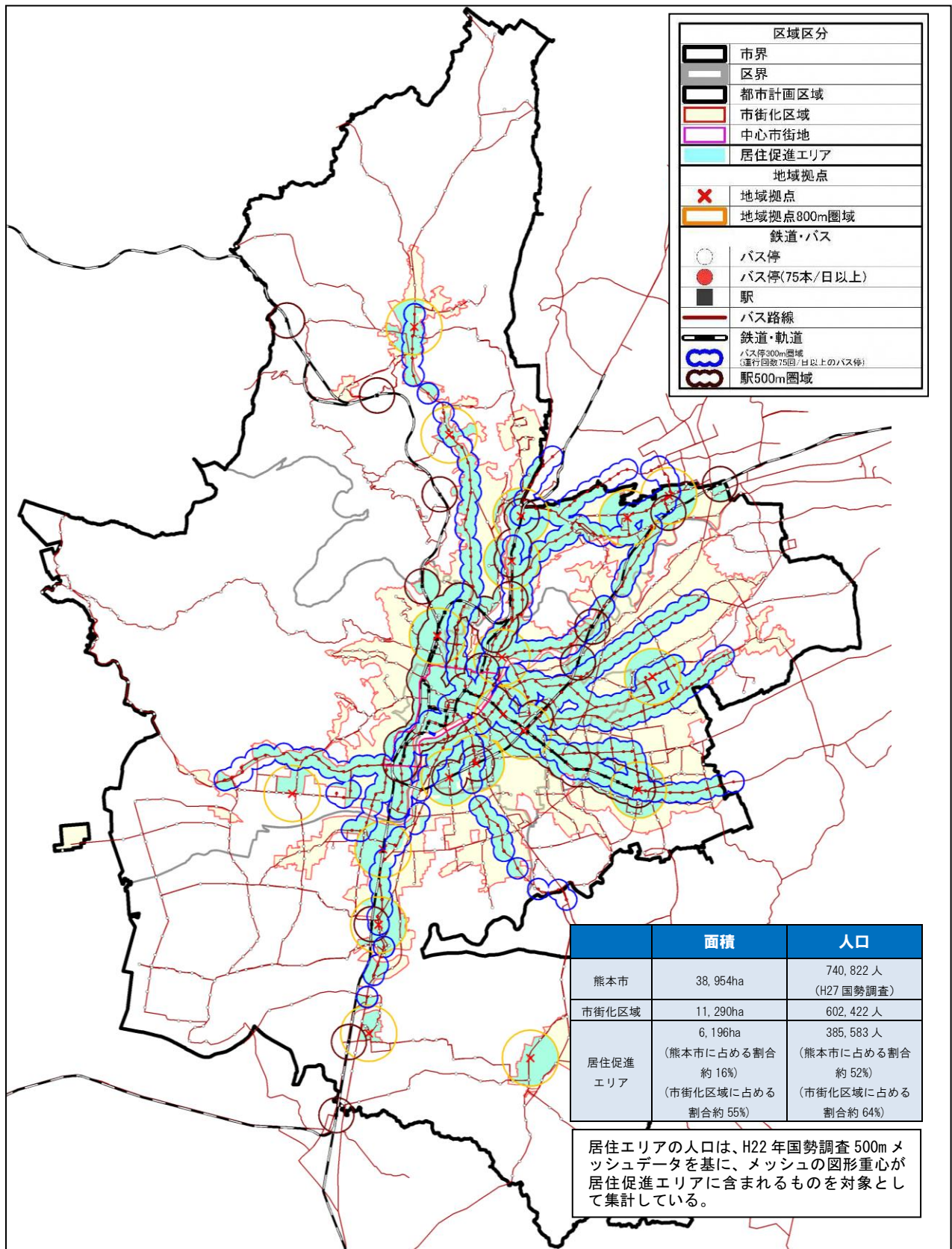
バス路線に関しては、社会経済情勢の変化に伴い、将来的にバス路線網やサービス水準が変化する可能性があることから、適宜見直すものとします。例えば、概ね 10 年後の公共交通の姿を示した『熊本市公共交通グランドデザイン』における幹線バス路線との整合や『都市交通マスタープラン』との整合が考えられます。

また、居住を誘導する区域として、災害の恐れがある区域などは除く必要があることから、土砂災害警戒区域や、宅地造成工事規制区域、河川激甚災害対策特別緊急事業区域などは除くこととします。

(2) 居住促進エリアの現状

1) 対象エリア図

居住促進エリアを現状の公共交通サービス水準により図化しました。面積は市域全体の16%で、市街化区域の約6割の面積を占める状況です。また、人口は熊本市の約半分が集積している状況です。



▲ 居住促進エリア対象図

5 地域拠点のエリア設定と現状

(1) 地域拠点エリアの設定

全体構想にて示された 15 の地域拠点の区域を設置するにあたり、以下の方針に基づきエリアを設定しました。

1) 検討地点（中心ポイント）の設定

日常生活において多くの人が集まる場所付近で、交通の要衝となるポイントである鉄軌道駅やバス停に検討地点（中心ポイント）を設定しました。

▼ 地域拠点位置図



NO	地域拠点	検討地点
①	植木地区	植木三丁目バス停
②	北部地区	北部総合出張所前バス停
③	楠・武蔵ヶ丘地区	楠団地バス停・武蔵ヶ丘中央バス停
④	八景水谷・清水亀井地区	熊本電鉄堀川駅・亀井駅
⑤	子飼地区	子飼橋バス停
⑥	長嶺地区	日赤病院前バス停
⑦	水前寺・九品寺地区	JR新水前寺駅・交通局前電停
⑧	健軍地区	健軍町電停
⑨	平成・南熊本地区	JR平成駅・南熊本駅
⑩	刈草地区	JR西熊本駅
⑪	富合地区	南区役所バス停
⑫	城南地区	城南総合出張所バス停
⑬	川尻地区	川尻駅前バス停
⑭	城山地区	下代入口バス停
⑮	上熊本地区	JR上熊本駅

③④⑦⑨は2地区が一体となった地域拠点

2) 検討範囲（エリア）の設定

日常生活を営むにあたり、その生活圏を一般的な歩行速度（約 80m/分）から、以下のように徒歩圏を想定し、エリアを設定しました。

検討地点（中心ポイント）から、
 概ね半径 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
 ※市街化区域内を基本とし、工業地域及び工業専用地域は除き、地形・地物を考慮する

※詳細については「資料編」参照

(2) 地域拠点エリアの現状

1) 都市機能の考え方

【地域拠点に求められる都市機能の考え方】

地域拠点は地域生活圏の生活を支えるため、一定以上の都市機能の立地が必要なことから、地域拠点に求められる都市機能を下記のとおり選定し現況を整理しました。

【地域拠点に求められる都市機能】

地域拠点に求められる都市機能	
公共機能	住民票などの関係証明書が入手可能な行政サービス施設（区役所、まちづくりセンター等）
商業機能	生鮮食料を取り扱う、延床面積 1,000 m ² 以上の商業施設又は商店街等
金融機能	郵便局及び地方銀行等
医療機能	日常的な医療（病院・一般診療所・歯科診療所 ※）
公共交通機能	鉄軌道駅及び利便性の高いバス停

※ 本構想での医療機能は主に「かかりつけ医」が担う日常的な医療を対象とします。以下、地域拠点における医療機能は、次の4つの診療科目とします。「内科、外科（又は整形外科）、小児科及び歯科」
 なお、本市の医療体制は「高度急性期」「急性期」「回復期」「慢性期」など、医療ニーズに合わせた医療機能の機能分化と連携が進んでおり、充実した医療体制となっています。（熊本・上益城地域保健医療計画参照）

上記の「地域拠点に求められる都市機能」のほか、高齢者等への福祉施設や子育て世代に必要な保育施設、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（日常生活サービス機能）も地域拠点に求められるべき都市機能です。今回の地域拠点の現況整理あたっては、日常生活に最低限必要であると考えられる都市機能について整理を行いました。

2章 多核連携都市づくりに向けた基本方針

各地域拠点における都市機能の立地状況等は下記のとおりです。

No	地域拠点	地域拠点 の人口	地域拠点 の面積	地域拠点 の人口密度	都市機能の立地状況			
					公共	商業	金融	医療
①	植木地区	約 4,900 人 【約 16%】※	約 140ha	約 35.3 人/ha	1施設 (○)	4施設 (○)	4施設 (○)	17施設 (4/4)
②	北部地区	約 2,400 人 【約 14%】※	約 64ha	約 37.2 人/ha	1施設 (○)	- (×)	2施設 ○	8施設 (4/4)
③	楠・武蔵ヶ丘地区	約 21,100 人 【約 40%】※	約 297ha	約 71.0 人/ha	1施設 (○)	5施設 (○)	7施設 (○)	32施設 (4/4)
④	八景水谷・清水亀井地区	約 18,500 人 【約 42%】※	約 327ha	約 56.5 人/ha	1施設 (○)	7施設 (○)	6施設 (○)	26施設 (4/4)
⑤	子飼地区	約 16,600 人 【約 53%】※	約 185ha	約 89.9 人/ha	- (×)	2施設 (○)	10施設 (○)	31施設 (4/4)
⑥	長嶺地区	約 17,300 人 【約 14%】※	約 200ha	約 86.6 人/ha	- (×)	5施設 (○)	4施設 (○)	26施設 (4/4)
⑦	水前寺・九品寺地区	約 31,700 人 【約 40%】※	約 310ha	約 102.4 人/ha	1施設 (○)	7施設 (○)	20施設 (○)	47施設 (4/4)
⑧	健軍地区	約 17,200 人 【約 26%】※	約 201ha	約 85.7 人/ha	1施設 (○)	1施設 (○)	8施設 (○)	24施設 (4/4)
⑨	平成・南熊本地区	約 23,800 人 【約 29%】※	約 308ha	約 77.1 人/ha	- (×)	10施設 (○)	10施設 (○)	41施設 (4/4)
⑩	刈草地区	約 9,600 人 【約 29%】※	約 153ha	約 62.8 人/ha	- (×)	2施設 (○)	3施設 (○)	9施設 (3/4)
⑪	富合地区	約 800 人 【約 4%】※	約 49ha	約 17.1 人/ha	1施設 (○)	- (×)	1施設 (○)	5施設 (3/4)
⑫	城南地区	約 3,500 人 【約 16%】※	約 124ha	約 28.1 人/ha	1施設 (○)	1施設 (○)	2施設 (○)	8施設 (4/4)
⑬	川尻地区	約 7,200 人 【約 27%】※	約 139ha	約 52.1 人/ha	1施設 (○)	4施設 (○)	4施設 (○)	12施設 (4/4)
⑭	城山地区	約 3,300 人 【約 8%】※	約 53ha	約 63.1 人/ha	1施設 (○)	2施設 (○)	2施設 (○)	8施設 (4/4)
⑮	上熊本地区	約 12,500 人 【約 21%】※	約 201ha	約 62.1 人/ha	1施設 (○)	3施設 (○)	9施設 (○)	20施設 (4/4)

※人口は、平成 27 年度国勢調査基本単位区を基に、基本単位区の図形重心が検討エリアに含まれるものを対象として集計

※【 】内は地域生活圏に対する地域拠点内の市街化区域人口の割合

都市機能の立地状況	中心市街地及び隣接地域拠点へのアクセス性				
備考欄（コメント）	バス停	駅	電停	中心ポイント の運行本数	方面別系統数
各種都市機能が多く立地している。	11 箇所	-	-	181 本/日	中心市街地方面8 系統 山鹿方面 5 系統 玉名方面 1 系統 など
公共及び金融機能は立地しているが、商業機能の立地は無い。	4 箇所	-	-	207 本/日	中心市街地方面8 系統 北区役所方面 8 系統 など
各種都市機能が多く立地している。	31 箇所	1 駅	-	174 本/日 (楠団地バス停)	中心市街地方面6 系統 菊陽町方面 6 系統 など
各種都市機能が多く立地している。	19 箇所	3 駅	-	熊電92本/日 バス 156 本/日	中心市街地方面 合志市方面
公共機能を除き各種都市機能が多く立地している。	18 箇所	2 駅	-	508 本/日	中心市街地方面16 系統 水前寺・九品寺方面 12 系統
公共機能を除き各種都市機能が多く立地している。	19 箇所	-	-	377 本/日	中心市街地方面 8 系統 健軍方面 3 系統 など
各種都市機能が多く立地している。	34 箇所	2 駅	7 電停	JR107本/日 市電276本/日	JR：中心市街地(熊本駅) 市電：中心市街地及び健軍
各種都市機能が多く立地している。	26 箇所	-	3 電停	市電 224 本/日 バス 216 本/日	中心市街地方面
公共機能を除き各種都市機能が多く立地している。	27 箇所	2 駅	-	JR107 本/日	中心市街地方面 水前寺方面
公共機能の立地がみられず、医療機能に関しても4 科目中 3 科目の立地となっている。	17 箇所	1 駅	-	JR122 本/日	中心市街地方面 川尻方面
公共機能は立地しているが、商業機能の立地は無く、金融機能や医療機能の立地も少ない。医療機能は 4 科目中 3 科目の立地となっている。	7 箇所	1 駅	-	39 本/日	中心市街地方面 3 系統 城南町方面 1 系統 など
各種都市機能が多く立地している。	6 箇所	-	-	68 本/日	中心市街地方面 5 系統 南区役所方面 1 系統 など
各種都市機能が多く立地している。	18 箇所	1 駅	-	JR122 本/日 バス 131 本/日	中心市街地方面10 系統 南区役所方面 3 系統 など
各種都市機能が多く立地している。	9 箇所	-	-	66 本/日	中心市街地方面6 系統 など
各種都市機能が多く立地している。	18 箇所	3 駅	3 電停	JR82 本/日 市電88本/日 熊電31 本/日	中心市街地方面

※公共機能は、住民票などの関係証明書が入手可能な行政サービス施設の施設数となっている。

※商業機能は、生鮮食料を取り扱う延床面積 1,000 m²以上の商業施設の施設数となっている。

※金融機能は、「郵便局」と「地方銀行等」を合せた施設数となっている。

※医療機能は、「病院・一般診療所・歯科診療所」を合せた施設数となっており、(○/4)は4 診療科目のうち○科目が立地していることを示す。

6 多核連携都市づくりに向けた方針

(1) 居住の誘導に向けた方針

居住促進エリアへ居住を誘導するため、エリア内居住への支援施策やバス路線網の再編・乗換拠点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を誘導するため、エリア内居住の支援施策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) 都市機能の維持・確保に向けた方針

中心市街地や地域拠点への都市機能を維持・確保するとともに、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）の維持・確保を図り、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の維持・確保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。

地域拠点における都市機能（公共・商業・金融・医療）及び公共交通機能の確保に向けた方針を次表に示します。

【都市機能の方針】

	「維持」・「向上」を図る場合	「連携」・「確保」を図る場合
公共機能	○求められる都市機能が地域拠点内に既に立地している場合、現状の都市機能の「維持」・「向上」を促進します。 ○地域拠点内での都市機能の衰退・撤退等への対策を促し、都市機能を「維持」するとともに、各地域拠点の特徴を踏まえ、更新や新設による、更なる都市機能の「向上」を促進します。	○公共機能が地域拠点内に立地していない場合、公共機能を有する中心市街地又は隣接地域拠点等と「連携」することで必要機能を確保します。 ○既存の公共施設に更新(建替え等)が見込まれる場合、公共機能が立地していない地域拠点への再配置など、中長期的には「確保」の可能性を検討します。
商業機能		○求められる都市機能が地域拠点内に立地していない場合、その都市機能を有する中心市街地又は隣接地域拠点等と「連携」することで必要機能を確保します。
金融機能		○これらの都市機能は、日常生活に最低限必要であるため、中長期的には「確保」の可能性を検討します。
医療機能		○「かかりつけ医」が担う日常的な医療機能が地域拠点内に立地していない場合、医療機能を有する中心市街地又は隣接地域拠点等と「連携」することで必要機能を確保します。 ○医療施設への外来受診においては日常的な医療を効率的に受けられる拠点形成が必要であるため、中長期的には「確保」の可能性を検討します。

※都市機能が不足する地域拠点を補完することになる「連携」先の中心市街地又は地域拠点は、一つの地域生活圏のみでなく、複数の地域生活圏が必要とする都市機能を有しているため、更なる都市機能の向上が必要となります。

※熊本県保健医療計画において、病院の病床及び診療所の病床の適正な配置を図ることを目的とした圏域毎の基準病床数が定められており、基準病床数を超えた医療機能の確保はできません。

公共交通機能	中心市街地や隣接地域拠点等との「連携」においては、公共交通機能の確保が前提となるため、公共交通機能の維持・向上に努めます。 ○中心市街地と地域拠点、又は地域拠点間相互における公共交通の連携を強化し、公共交通ネットワークの充実や利便性向上を図ります。 ○地域拠点内に立地する鉄軌道駅及びバス停等の利用環境を向上させ、公共交通の利用促進を図ります。 ○鉄軌道駅やバス停等において自転車との結節機能を強化することで、公共交通等の利用促進を図ります。
--------	---

都市機能については、地域拠点内に既に都市機能が立地している場合「維持」・「向上」、立地していない場合「連携」・「確保」を図ります。なお、本構想での「連携」は、公共交通での移動の観点から整理しており、ある地域拠点で不足する都市機能をどこか地域拠点が補うことになるのか(拠点相互の連携)を示します。また、「確保」は、公共交通を利用して誰もが移動しやすく暮らしやすい都市づくりを考慮した場合、将来的には地域拠点内に様々な都市機能が立地することが望ましいという観点から、中長期的な方針を示しています。

【各地域拠点の都市機能及び公共交通等による拠点空間形成に関する方針】

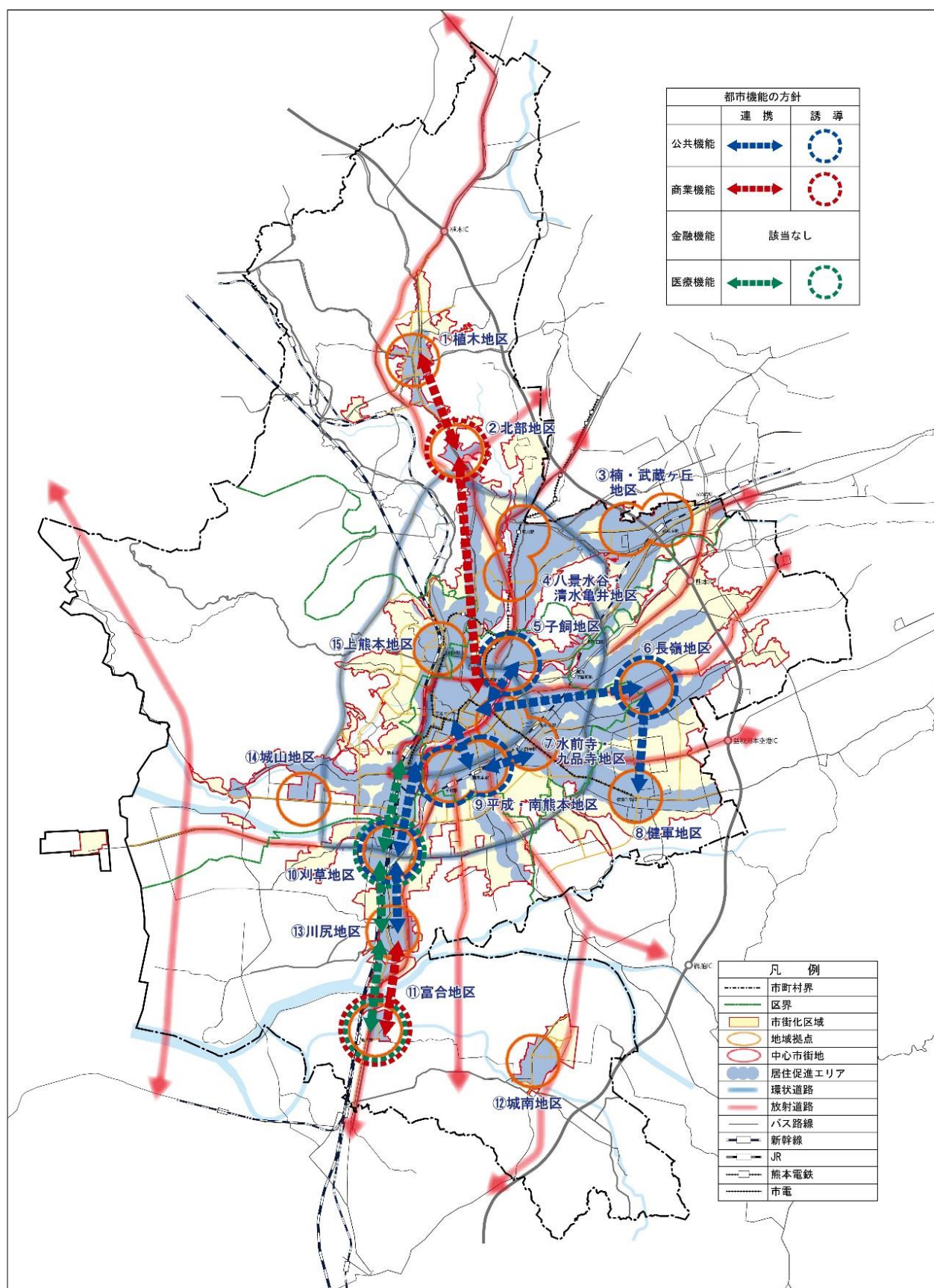
No	地域拠点	都市機能について
		都市機能の方針
①	植木地区	●北区の行政・コミュニティの中心地として、今後とも現状の都市機能の「維持」・「向上」を促進します。 ●北部地区と商業機能が連携関係にあるため、更なる機能の「向上」を促進します。
②	北部地区	●今後の道路整備にあわせ広域的交通の要衝として、商業機能など新たな都市機能の確保を促進します。当面は中心市街地もしくは植木地区との「連携」により商業機能を確保します。 ●中長期的に商業機能の「確保」の可能性を検討します。
③	楠・武蔵ヶ丘地区	●各種都市機能が多く立地し、居住環境も充実していることから、今後とも良好な住宅市街地となるよう既存の都市機能の「維持」・「向上」を促進します
④	八景水谷・清水亀井地区	●国道3号など幹線道路沿線の都市機能は「維持」しつつ、鉄道駅周辺においては、低未利用地等を有効活用した都市機能の更なる「向上」を促進します。
⑤	子飼地区	●商業、金融機能のほか学術研究施設も多く、生活利便性も高いことから、今後も都市機能を「維持」しつつ、幹線道路の整備と一体となった更なる都市機能の「確保」を促進します。公共機能は中心市街地との「連携」により確保します。 ●将来的に公共機能の民間サービスを活用した「確保」の可能性を検討します。
⑥	長嶺地区	●人口集積が特に多いことから、既存の都市機能を「維持」します。公共機能については中心市街地もしくは健軍地区、託麻まちづくりセンターとの「連携」により確保します。 ●人口集積に見合った都市サービスを提供するため、将来的に民間サービスを活用した公共機能をはじめとする更なる都市機能の「確保」の可能性を検討します。
⑦	水前寺・九品寺地区	●中心市街地との近接性や交通結節点としての特性を活かし、既に立地している高次都市機能の「維持」・「向上」を促進します。 ●平成・南熊本駅周辺地区と公共機能が連携関係にあるため、更なる機能の「向上」を促進します。
⑧	健軍地区	●東区の行政・コミュニティの中心地として、現状の都市機能を「維持」しつつ、地域住民や商店街、行政が一体となり、健軍商店街の活性化など、更なる機能の「向上」を促進します。 ●長嶺地区と公共機能が連携関係にあるため、更なる機能の「向上」を促進します。
⑨	平成・南熊本地区	●市全体の都市活力を担う工業・流通機能との共存を図りつつ、既存の都市機能を「維持」します。 ●公共機能については中心市街地もしくは水前寺・九品寺地区との「連携」により確保します。 ●将来的に民間サービスを活用した公共機能や医療機能の「確保」の可能性を検討します。
⑩	刈草地区	●商業、金融などの既存の機能を「維持」しつつ、公共機能・医療機能については、中心市街地もしくは川尻地区との「連携」により確保します。 ●将来的に民間サービスを活用した公共機能の「確保」の可能性を検討します。
⑪	富合地区	●土地区画整理事業にあわせて商業機能の「確保」を促進します。当面は川尻地区との「連携」することで商業機能・医療機能を確保します。 ●中長期的に商業機能・医療機能の「確保」の可能性を検討します。
⑫	城南地区	●城南地区を担う都市サービスを提供する拠点として、公共機能のほか、商業、金融機能の立地を「維持」します。
⑬	川尻地区	●各種都市機能が多く立地する本拠点は、金融、商業などの既存の都市機能の「維持・向上」を促進します。 ●刈草地区と公共機能・医療機能及び富合地区と商業機能・医療機能が連携関係にあるため、更なる機能の「向上」を促進します。
⑭	城山地区	●周辺の多くが市街化調整区域であることから、現状の都市機能は「維持」しつつ、住民ニーズや民間事業者の意向等を踏まえ、必要に応じて更なる都市機能「確保」の可能性を検討します。
⑮	上熊本地区	●周辺に多く立地している都市機能は「維持」しつつ、上熊本駅前では交通結節点の再整備に併せ、更なる都市機能の「確保」の可能性を検討します。

「維持・向上」	「連携」 「確保」	公共交通等による拠点空間形成の方針	
公共 商業 金融 医療(4/4)		●居住地と地域拠点を結ぶコミュニティ交通と、基幹公共交通となる路線バスの利便性向上を図ります。	
公共 金融 医療(4/4)	商業 (①地区)	●現在事業中の土地区画整理事業により良好な市街地の形成を図ります。	
	商業	●福岡・久留米方面からの玄関口であり、北区の地域情報発信機能の充実を図ります。	
公共 商業 金融 医療(4/4)		●居住地と地域拠点を結ぶ生活路線や、基幹公共交通軸を走る路線バスの利便性機能の向上を図ります。	
		●地域生活の利便性を高めるため、公共交通による連携を強化するとともに、歩行者、自転車が安心して移動できる拠点の形成を図ります。	
公共 商業 金融 医療(4/4)		●JRと路線バス、路線バス相互の交通結節機能の強化を図り、更なる公共交通の利便性向上を図ります。	
公共 商業 金融 医療(4/4)		●植木方面、楠方面、合志市方面の交通分岐点となるため、駅等における更なる公共交通の利便性向上を図ります。	
		●鉄道・河川・道路により市街地が分断されていることから、徒歩や自転車により国道と鉄道駅とのアクセスの確保を図り、安心して移動できる拠点の形成を図ります。	
商業 金融 医療(4/4)	公共 (中心市街地)	●路線バス相互の交通結節点であり、公共交通の利便性が高く、中心市街地へのアクセスも良いことから、公共交通の更なる利便性向上を図ります。	
	公共	●歩行空間や自転車走行空間の創出を図るとともに、狭隘道路が多い市街地や老朽化した住宅が密集している地域を抱えており、安全で安心して移動できる交通環境の改善を図ります。	
商業 金融 医療(4/4)	公共(⑧地区、 中心市街地)	●中心市街地へ向かう公共交通については、定時性や速達性の向上など、バス軸の強化に取り組み公共交通利便性の向上を図ります。	
	公共	●公共交通の利便性向上にあわせ、歩行者・自転車が回遊しやすい拠点づくりを進めます。	
公共 商業 金融 医療(4/4)		●JR・市電・路線バスが結節し、公共交通の利便性が非常に高い地域拠点であるため、広域都市圏からの利用促進にも繋がるよう、更なる利便性の向上を図ります。	
		●水と緑豊かな水前寺公園などの観光資源を活かし、熊本城と連携した観光地としてふさわしい歩行者・自転車に優しい回遊空間の形成を図ります。	
公共 商業 金融 医療(4/4)		●健軍町電停は市電の起終点で、路線バスとの交通結節点となっていることから、交通アクセスの拠点として公共交通の更なる利便性向上を図ります。	
		●拠点内でゆっくり過ごせる環境や歩行者・自転車が回遊しやすい拠点づくりを進めます。	
商業 金融 医療(4/4)	公共(⑦地区、 中心市街地)	●2つのJR駅を活用し更なる公共交通の利便性向上を図ります。	
	公共	●地域生活圏内の人口が多く、JR2駅を有する公共交通の拠点性を活かして、鉄道や自転車が利用しやすい拠点形成を図ります。	
商業 金融 医療(3/4)	公共・医療(⑬地区、 中心市街地)	●JR西熊本駅を活用し、更なる公共交通の利便性向上を図ります。	
	公共・医療	●交通結節機能を高めるとともに、歩行環境を向上させることで、拠点内の円滑な移動環境の形成を図ります。	
公共 金融 医療(3/4)	商業・医療 (⑬地区)	●JR 富合駅を活用し公共交通の利便性を高めることで、中心市街地や他の地域拠点へのアクセス性向上を図ります。	
	商業・医療	●土地区画整理事業にあわせた歩行空間、自転車走行空間の形成を図ります。	
公共 商業 金融 医療(4/4)		●富合地区や近接町との連携を考慮しつつ、新たな公共交通ネットワークの形成を促進し、利便性向上を図ります。	
		●各種都市機能の連携を意識した拠点空間の形成を図ります。	
公共 商業 金融 医療(4/4)		●川尻駅の活用とともに、路線バスによる地域生活圏内の公共交通ネットワークの充実を図り、地域拠点の更なる活性化を図ります。	
		●駅やバス停において駐輪場や待合所を整備・充実させることにより、徒歩や自転車での移動環境の向上を図ります。	
公共 商業 金融 医療(4/4)		●西区役所と中心市街地を結ぶ公共交通の利便性向上を図ります。	
		●周辺の優良な農業生産環境や城山公園における憩いの空間整備により、自然環境と調和した拠点形成を図ります。	
公共 商業 金融 医療(4/4)		●中心市街地と都市圏北部を結ぶ重要な交通結節点として、広域利用が更に促進されるよう公共交通の利便性向上を図ります。	
		●徒歩や自転車による移動環境の向上を図るとともに、都市機能立地や交通結節点整備にあわせ、全ての世代が利用しやすい拠点空間の創出を図ります。	

※医療機能の「○/4」は
4診療科目のうち○科目を示す。

※上段：() 内は、各機能を () 内に連携することを意味する。
下段：中長期的に検討することを意味する。

(3) 多核連携都市づくりに向けた方針図



▲ 多核連携都市づくりに向けた方針図