３－２） 産業

３－２）産業

調査対象地区の現況（要点）

①TSMCの熊本県への進出を受けて、半導体関連産業の県内・市内への進出や新たな投資の動きが加速

②調査対象地区内への新設・増設を伴う業務施設の立地箇所は、電車通り沿いに多い

③事業所数・従業員数は、中心市街地が市全体の約２割、調査対象地区が中心市街地の約７割を占め、熊本市の商業・業務の中心

④調査対象地区の産業構成は、飲食・小売・サービス業が中心

（1）熊本市周辺における企業立地の状況

■ＴＳＭＣの熊本県への進出を受けて、半導体関連産業の県内・市内への進出や新たな投資の動きが加速

■主な投資案件

事業者名	本社 所在地	立地・ 投資場所	投資額 （億円）	完成時期 （見込含む）
日本マーテック㈱	愛知県	熊本市	10	2023年10月
㈱ﾌｪﾛｰﾃｯｸﾏﾃﾘｱﾙﾃｸﾉﾛｼﾞｰｽﾞ	東京都	大津町	48	2024年 6月
㈱荏原製作所	東京都	南関町	非公表	2024年12月
㈱ＪＣＵ	東京都	益城町	84	2025年 4月
東京エレクトロン九州㈱	熊本県	合志市	430	2025年10月
東京応化工業㈱	神奈川県	菊池市	130	2024年 6月
三菱電機株	東京都	菊池市	1,000	2025年度
ソニーグループ	東京都	合志市	非公表※	不明

※約27haの工場用地の取得を発表
出典：地方経済総合研究所「地方経済情報」№138レポートⅡより抜粋

■熊本市周辺における半導体関連企業の集積

（●一貫工場　●素材・資材・その他　●前工程　●製造・検査装置　●後工程・組立　●LCD等）

山鹿市
- ● ｵﾑﾛﾝﾘﾚｰｱﾝﾄﾞﾃﾞﾊﾞｲｽ
- ● アースアテンド
- ● ネクスト
- ● 葵精機
- ● フジクラプレシジョン

菊池市
- ● 日本電子材料
- ● アルバックテクノ
- ● 応用電気
- ● 三菱電機
- ● 菊池電子

合志市
- ● マイスティア
- ● 三菱電機ﾊﾟﾜｰﾃﾞﾊﾞｲｽ製作所
- ● 旭精機
- ● 新日本ステンレス工業
- ● 東京エレクトロン九州
- ● ローツェ

熊本市
- ● ルネサスセミコンダクタマニュファクチュアリング
- ● メイビスデザイン
- ● オジックテクノロジーズ
- ● 熊本紡錘工業
- ● 野田市電子
- ● くまさんメディクス
- ● 平田機工
- ● 野毛電気工業
- ● アイシン九州
- ● タチバナ化成
- ● シーディア
- ● プリバテック

菊陽町
- ● ＪＡＳＭ
- ● ｿﾆｰｾﾐｺﾝﾀﾞｸﾀﾏﾆｭﾌｧｸﾁｬﾘﾝｸﾞ
- ● 富士フィルム九州
- ● 熊本ニチアス
- ● ナカヤマ精密

大津町
- ● 有明技研
- ● 濱田重工
- ● ﾜｲｴｲｼｲﾒｶﾄﾛﾆｸｽ
- ● 大津電子
- ● ｱﾑｺｰ・ﾃｸﾉﾛｼﾞｰｽ・ｼﾞｬﾊﾟﾝ

宇土市
- ● 三菱ケミカル
- ● 熊本マランツ
- ● 新菱

西原村
- ● 堀場エステック
- ● ナカヤマ精密
- ● 三井ハイテック
- ● クリスタル光学

宇城市
- ● 中央電子工業
- ● 九州電子
- ● 理化電子
- ● プレシード
- ● ケイ・エム・ケイ
- ● 旭国際テクネイオン精密板金工場

嘉島町
- ● ミクロ技研
- ● プレシード

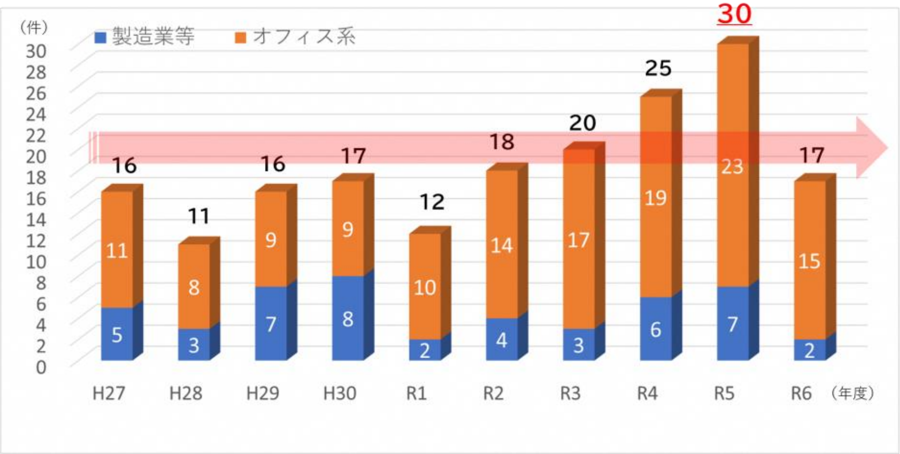
益城町
- ● ディスコ
- ● SCREEN MFGサービス
- ● 富士通九州システムズ
- ● 日精電子
- ● HOYA FPD技術開発センター

（2）企業立地の状況

■市内の企業立地件数は増加傾向、雇用計画数の累計も拡大傾向

・過去10年の市内の企業立地件数は増加傾向で、2023(R5)年度には過去最高の30件を記録。2024(R6)年度は一服したものの、高水準を維持
・企業立地件数に伴い、雇用計画数の累計も拡大傾向
・調査対象地区では、電車通り沿いにオフィス系企業の集積がみられる

■熊本市内の企業立地件数の推移

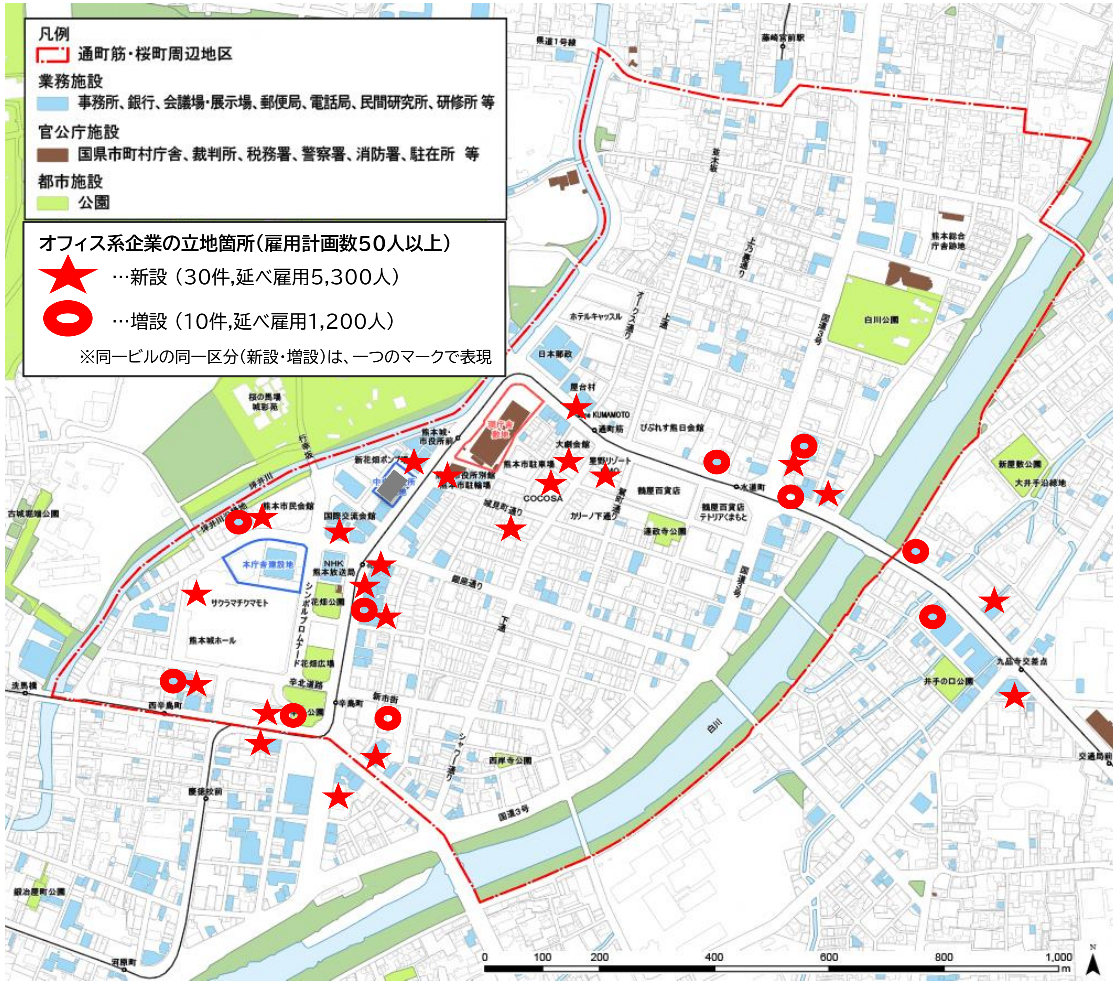


企業立地の実績に基づき、熊本市作成

■熊本市内の企業立地の雇用計画数(累計)

企業立地の実績に基づき、熊本市作成（制度開始(1999(H11)年度)からの累計）

■業務施設の分布とオフィス系企業の立地箇所※



※オフィス系企業の立地箇所は1999(H11)年以降分

（３）産業分類別事業所数、従業員数

■事業所数・従業員数は、中心市街地が市全体の約２割、調査対象地区が中心市街地の約７割を占め、熊本市の商業・業務の中心

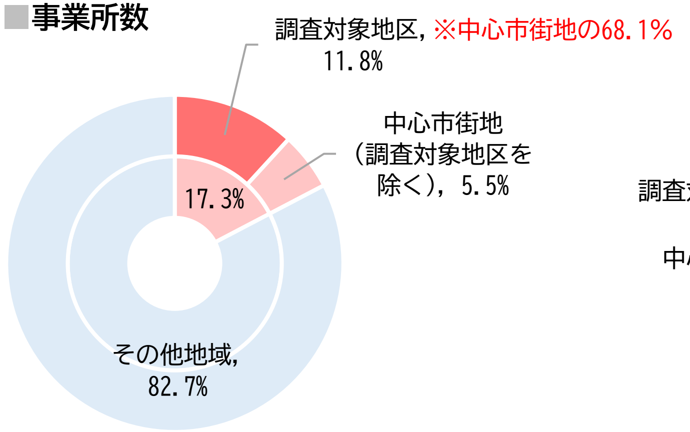
・市域面積約39,044haに対し、中心市街地は415ha(1.1%)、調査対象地区は126ha(0.3%、中心市街地の約30%)だが、事業所数・従業員数は、中心市街地が市全体の17～18%を占める。そのうち、調査対象地区は事業所数が約68%、従業員数が約65%を占める。

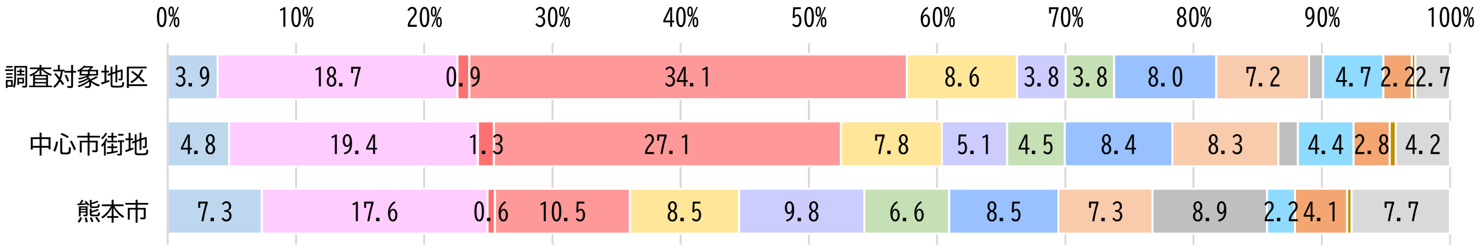
■調査対象地区の産業構成は、事業所数では｢飲食サービス業｣、従業員数では｢サービス業(他に分類されないもの)｣の割合が高く、飲食・小売・サービス業が中心の構成

・対象地区の業種別の事業所数は、｢飲食サービス業(約34%)｣、｢小売業(約19%)｣、｢生活関連サービス業，娯楽業(8.6%)｣の順に割合が高く、中心市街地の中でも「飲食サービス業」の割合が高い
・従業員数は、｢サービス業(他に分類されないもの)(約24%)｣、｢飲食サービス業(約17%)｣、｢小売業(約12%)｣の順に割合が高く、中心市街地の中でも｢サービス業(他に分類されないもの）」の割合が高い

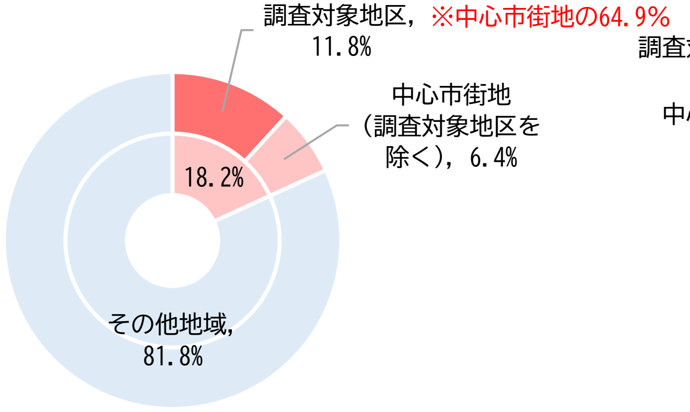
■事業所数

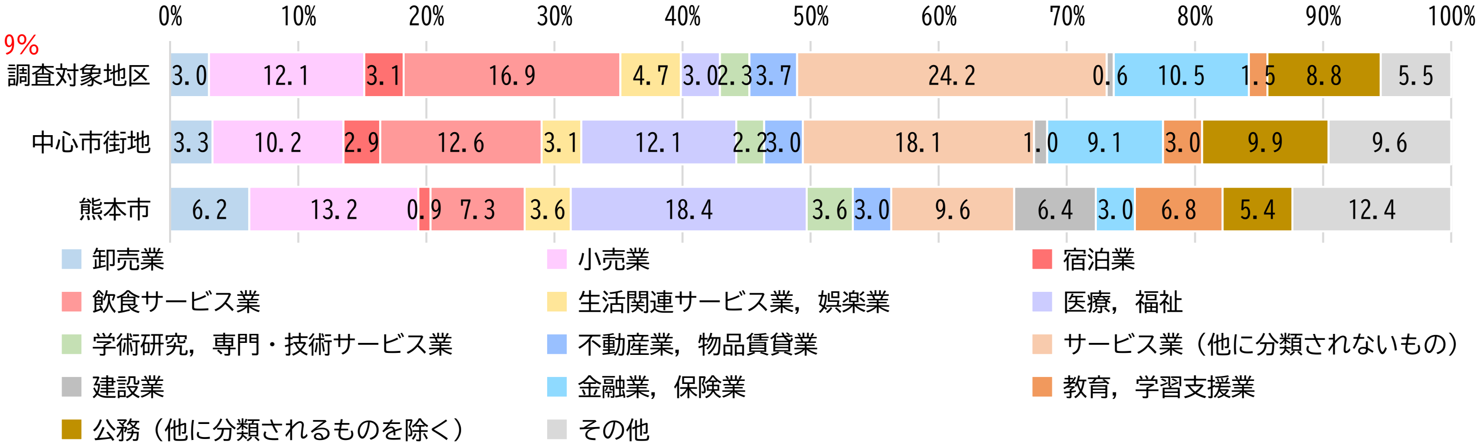
出典：総務省・経済産業省「令和３年度経済センサス-活動調査結果」





■従業員数





●調査対象地区の現況（概要）

観光・宿泊の動向	・観光入込数・宿泊者数・観光消費額ともに増加傾向。インバウンドの増加も観光業を後押し。客室稼働率は８割弱 ・市内に訪れる観光客の約４割は日帰り観光。熊本観光は滞在日数が短く、半数が１泊の宿泊に留まる
観光客の意向	・市内を訪れる観光客の多くは熊本城が目的で、繁華街やサクラマチにも一定の割合が訪れている。観光の満足度は高く、再訪意向も高い
観光資源 文化・ エンターテイメント	・熊本観光の中心である熊本城が隣接。地区内や地区周辺約１㎞圏の徒歩圏内に、観光資源が多く分布 ・大小規模の異なる文化・芸術施設が複数立地。現代アート、音楽、ライブハウスなど多様な文化・エンターテイメントを楽しめる ・下通周辺に飲食店が集積。ナイトタイムエコノミーの観点からも都市文化体験の重要なコンテンツ ・白川沿いでは、河川空間を活かしたイベントや、対岸ではリノベーションによる魅力形成が進む ・熊本城の集客力が高く、地区内ではアーケード街や大型商業施設の集客力が高い
宿泊施設	・宿泊施設が集積する熊本観光のツーリストの基点。ホテルは地域交通の拠点と熊本城前に立地する他、繁華街の中に広く分布。都市文化体験上も観光利便性が高い ・ホテルは増加傾向。シティホテル・ビジネスホテルが多く立地し、近年ライフスタイルホテルが開業しているものの、ハイクラスホテルは立地していない
熊本県及び市の 産業誘致政策の概況	・ＴＳＭＣの熊本県への進出を受け、半導体関連産業を中心に県内・市内への企業集積が進む（企業の進出意向やオフィス床の需給バランスについては、市場マーケット調査にて実施） ・市内の企業立地件数は増加傾向、雇用計画数の累計も拡大傾向
産業構成	・事業所数・従業員数は、中心市街地が市全体の約２割、調査対象地区が中心市街地の約７割を占め、熊本市の商業・業務の中心 ・調査対象地区の産業構成は、事業所数では｢飲食サービス業｣、従業員数では｢サービス業(他に分類されないもの)｣の割合が高く、飲食・小売・サービス業が中心

まちづくりの論点

▸熊本城をはじめとした徒歩圏に集積する観光資源、飲食、文化・エンタメ等多様なコンテンツや宿泊施設等、昼も夜もまちなかを歩いて観光しやすい環境を活かす

▸近隣市町村への半導体産業の進出による本市への注目度・機運を活かす

▸業務機能の集積、交通利便性等、働く場としての潜在力の高さを活かす

▸事業者や旅行者のニーズに適合した観光コンテンツ、宿泊施設の充実
（例：高付加価値旅行者の誘客、国際会議の誘致等）

▸日帰り・短期滞在から滞在型の観光への拡大
（例：熊本城を軸としたストーリー性のあるまちづくりの推進、熊本城以外のまちの資源や強みを活かし、伸ばす等）

▸コロナ禍の観光産業の落ち込み等の経験や他都市におけるオーバーツーリズムの課題から、ひとつの産業に過度な依存をしない都市活動の軸の多重化が必要

▸企業のニーズを的確にとらえた戦略的な誘致を展開するとともに、スタートアップの支援を図ることで、新たな雇用の場を創出し、本市の経済成長を牽引する

２．調査対象地区の現況

４）交通・歩行者ネットワーク

４－１）交通（広域・地区内）

4－1）交通（広域・地区内）

調査対象地区の現況（要点）

◆まちなかの交通について

①地区内を縦横断する幹線道路で交通渋滞が発生

＜交通全般について＞

②交通渋滞が慢性化している一方で、公共交通の利用は減少傾向

→県・市において「自動車１割削減、公共交通２倍、渋滞半減」をキーワードに「道路」、「公共交通」の面から、短期、中期、長期の対策に取り組む

③「都市交通マスタープラン」、「地域公共交通計画」、「自転車活用推進計画」、「まちなか駐車場適正化計画」など重要な計画がR７年度、Ｒ８年度に改定予定

→庁舎周辺まちづくりプラン(仮称)と共有・反映を図る

→庁舎周辺まちづくりプラン(仮称)等検討委員会では、特に以下を所掌

「新庁舎整備に伴う駐車場規模の設定」

「新庁舎整備、現庁舎跡地活用に伴う周辺交通影響分析及び対策」

「新庁舎整備を契機としたまちなかの回遊性向上」

＜まちなかの交通について＞

④電車通り沿いの電停・バス停は、多くの人が利用しており、まちの２つの核が交通結節点も担う

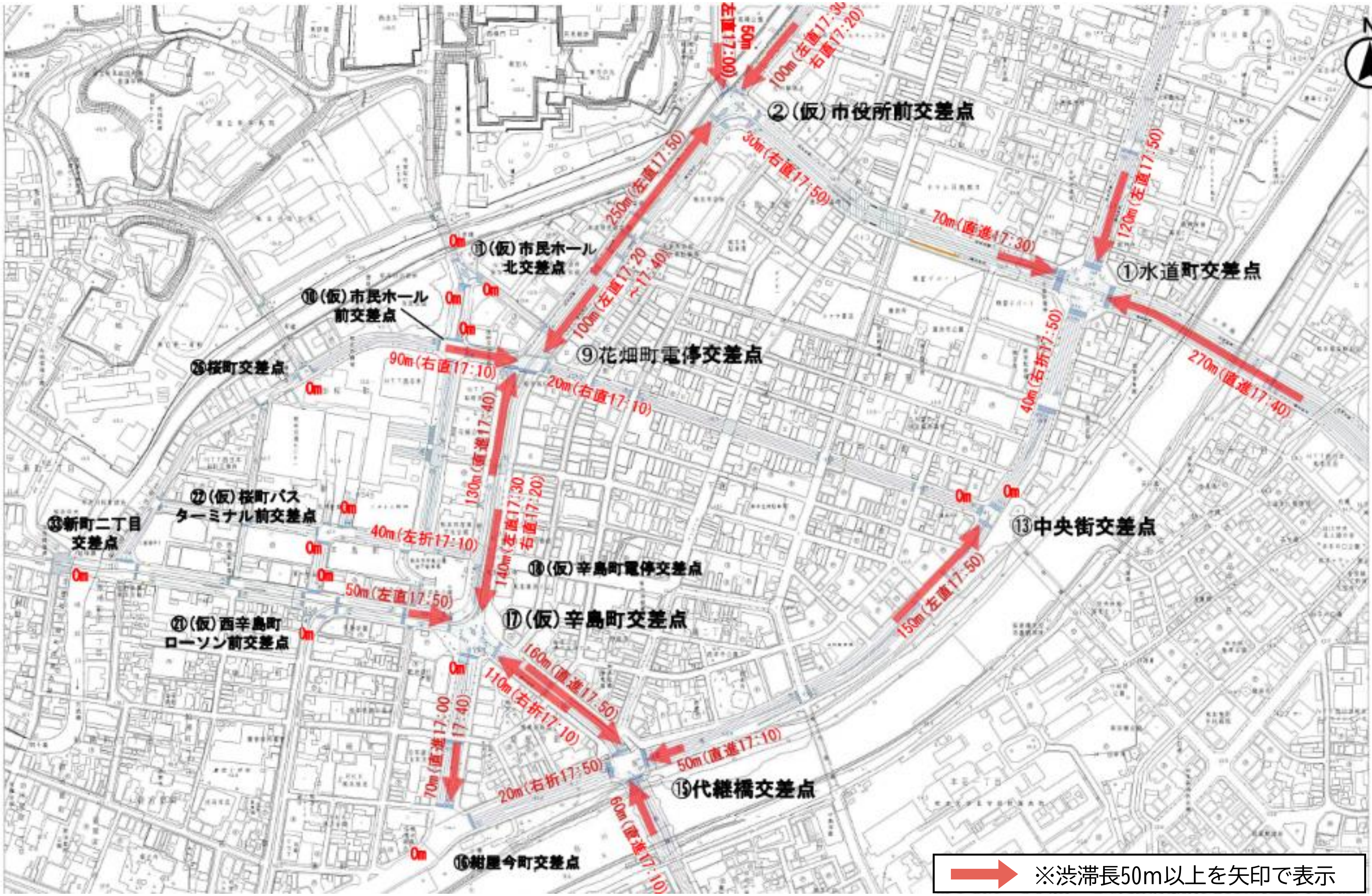
→公共交通を活かしたまちづくりを進めていく上で重要な場所となる

⑤駐車場が点在しており、駐車場整備地区においては需要に対し必要量が確保されていると考えられる（R1調査時点,R7調査中）

(1)対象地区内における自動車交通量・交通処理状況

■地区内を縦横断する幹線道路で交通渋滞が発生

■R7.7.15 17時台渋滞長計測結果

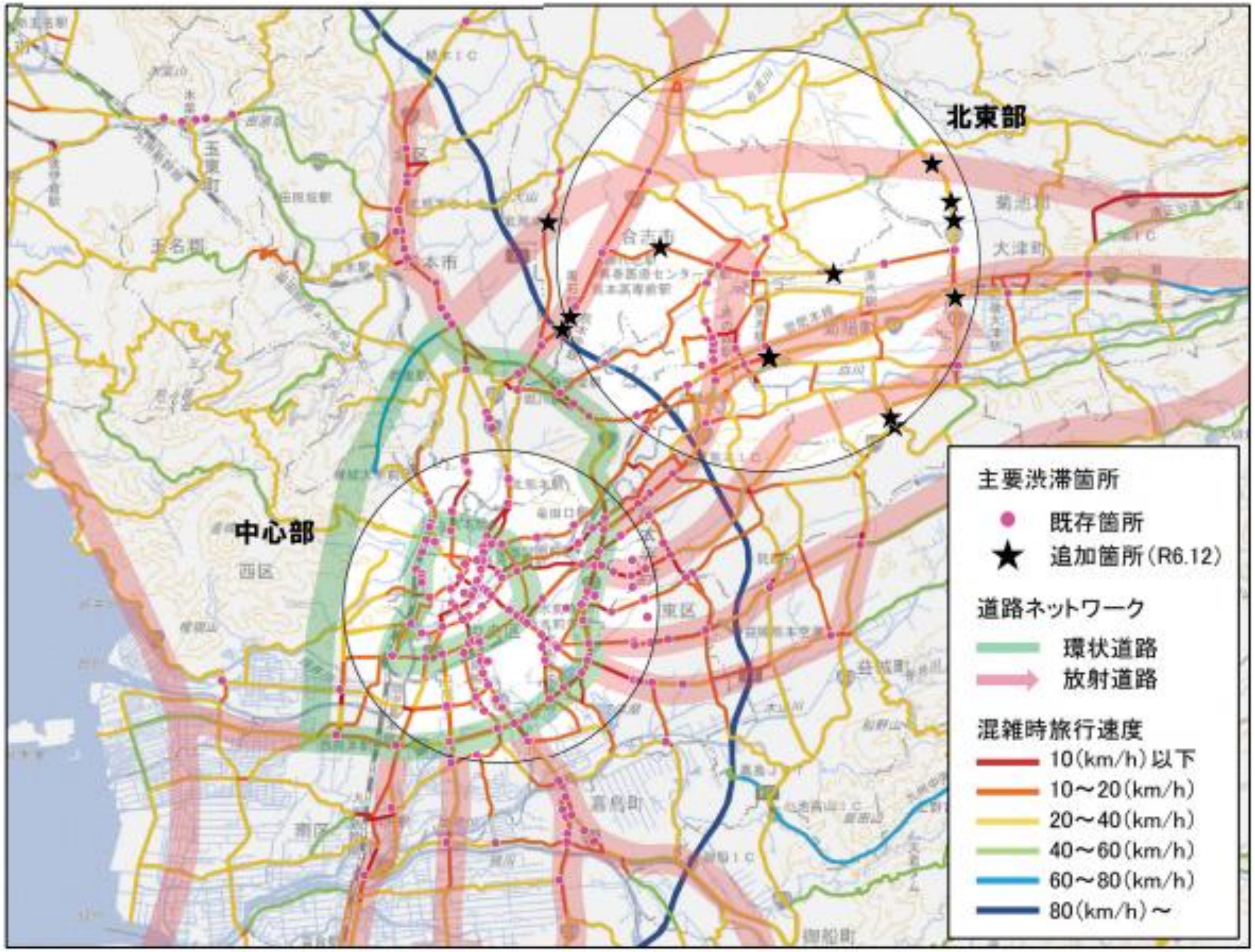


出典:熊本市新庁舎整備基本計画策定及び基本設計・実施設計等業務委託より

(2) 慢性化する交通渋滞

・県内に主要渋滞箇所が多数存在しており、その多くは熊本市に集中。特に環状・放射道路に多く確認される
・近年では世界的半導体企業であるＴＳＭＣの熊本進出など、急速な開発の影響を受け、都市圏北東部でも渋滞が悪化。こうした状況を背景に、主要渋滞箇所が、2024(R6))12月には、初めて新たに12か所追加指定されるなど、都市圏内の渋滞の深刻化が進んでいる

■熊本市周辺の主要渋滞箇所

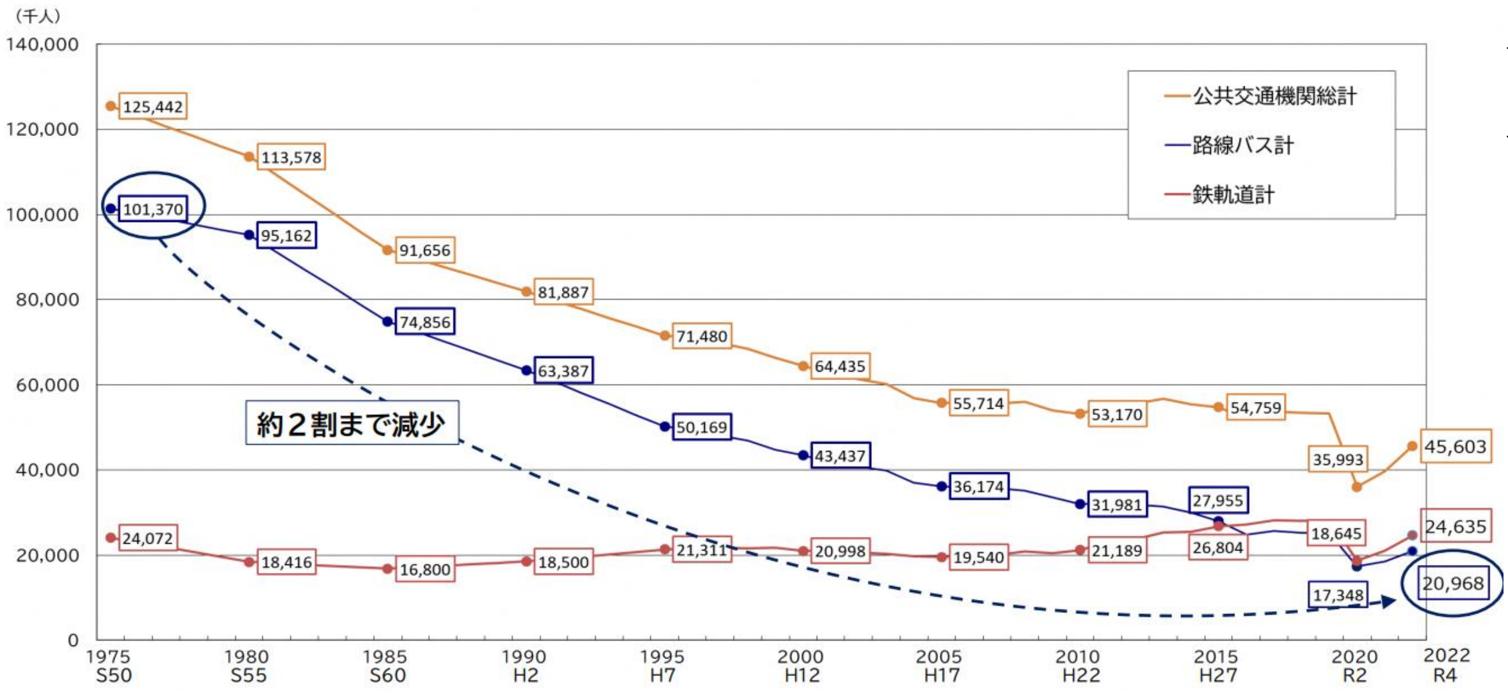


(出典:【主要渋滞箇所】　令和6年度第2回熊本県交通渋滞対策協議会資料(令和6年12月)
【混雑時旅行速度】令和3年度 一般交通量調査結果WEBマップ)

(3)本市の公共交通を取り巻く実態

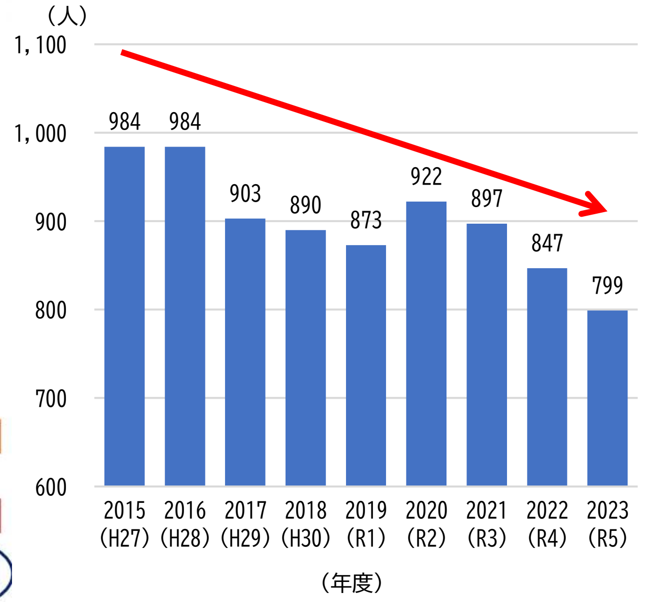
・公共交通、特に路線バスの利用者は、ピーク時(昭和50年)の約5分の1まで減少
・熊本都市圏のバス事業を担うバス事業者の運転士数(5社計)は、過去8年で約2割も減少

■公共交通利用者数の推移



出典:令和6年度熊本市公共交通活性化協議会資料より

■バス運転士数の推移(共同経営5社)



出典:共同経営推進室公表資料(2024年10月)

（4）熊本都市圏の渋滞解消に向けた県・市の連携

【参考】：「令和6年度 第2回 熊本県・熊本市調整会議（R6.12.26（木））」資料より抜粋

1 第1回 熊本都市圏の渋滞解消に向けた熊本県・熊本市 トップ会談 <令和6年(2024年)7月18日>

- ◆ 都市圏の交通渋滞解消に向け、「自動車1割削減、公共交通利用2倍、渋滞半減」をキーワードに、課題や取組の方向性について意見交換し、県市で認識の共有を図った
- ◆ 国や近隣自治体とも連携しながら、あらゆる手段を講じて渋滞解消に取り組んでいくことを確認

2 令和6年度 第1回 熊本県・熊本市調整会議 <令和6年(2024年)8月19日>

- ◆ まずは主要渋滞箇所が点在し、大きく交通状況が変化している、熊本市東部・北東部エリアをターゲットに取り組む
- ◆ マイカーから公共交通への転換や、街なかへの自動車流入の抑制に向けたソフト対策にも取り組む
- ◆ 9月から県市共同で時差出勤を推進（目標 1日4千人）

3 令和6年度 第2回 熊本県・熊本市調整会議 <令和6年(2024年)12月26日>

【取組方針】
- ・「道路施策」と「公共交通施策」の連携
- ・エリア毎の特性に応じた交通ネットワーク（道路空間再構築含む）の強化
- ・渋滞ピーク時をターゲットとした交通対策

道 路	×	公 共 交 通
◆ 主要渋滞箇所の分析結果（渋滞協）を踏まえ、短期的に取り組む交差点改良の具体箇所を明示 ◆ 都市圏の渋滞解消に向けた、中長期的な道路対策の方向性を明示	×	◆ 公共交通の利用促進策・利便性向上策を明示し、自家用車から公共交通への利用転換を発信 ◆ ピーク時交通量の分散化による快適な移動の確保を目的とした時差出勤のさらなる展開を発信

2

(4)熊本都市圏の渋滞解消に向けた県・市の連携

【参考】:「令和6年度 第2回 熊本県・熊本市調整会議(R6.12.26(木))」資料より抜粋

加速化対策(短期)～3年

県市で連携して取り組む 道路施策
～車の"流れ"をよくする取組～

交差点改良や信号制御の最適化
市内)主要渋滞箇所 8か所及びその周辺3か所 < 8/174(約 5%)>
市外)主要渋滞箇所16か所及びその周辺3か所 <16/ 52(約30%)>

■交差点改良や信号制御の最適化等の実施

<都市圏東部エリア> 14か所
- 熊本益城大津線(第二空港線)(3か所①②⑩)〈県市〉
- 国体道路(7か所①～⑦)〈市〉
- 小池竜田線(2か所⑧⑨)〈市〉
- 国道443号(1か所⑱)〈県〉
- 熊本空港線(第一空港線)(1か所⑲)〈県〉

<セミコン周辺エリア> 16か所
- 熊本大津線(3か所③④⑦)〈県〉
- 大津植木線(2か所⑥⑨)〈県〉
- 大津西合志線(2か所⑤⑧)〈県〉
- 国道325号(1か所⑩)〈県〉
- 住吉熊本線(6か所⑪～⑯)〈県〉
- 辛川鹿本線(1か所⑰)〈県〉
- 託麻北部線(1か所⑪)〈市〉

■バスベイの整備による交通の円滑化
- 熊本菊陽線など(10か所)〈県〉

■道路ネットワーク整備の着実な推進
- 熊本西環状道路(池上工区)Ⓐ〈市〉
- (都)坪井龍田陳内線Ⓑ〈市〉

連携 ×

県市で連携して取り組む 公共交通施策
～車から公共交通への"転換"を促す取組～

年間利用者数
路線バス)・現状(2023年)2,449万人/年→目標(2027年)3,000万人/年
市電)・現状(2023年)1,009万人/年→目標(2027年)1,170万人/年

■公共交通の利便性向上及び利用促進
- 利用促進キャンペーン〈県〉
- 運転士不足対策〈県〉
- 駅やバス停の改良〈県市〉
- バス・電車無料の日〈市〉
- 市電3両編成導入〈市〉
- 利便性の高い料金施策〈県市〉
- パーク&ライド・サイクル&ライドの拡大〈県市〉
- シェアサイクル利用エリア拡大〈県市〉

■公共交通の輸送力強化と基盤整備
- 新水前寺バスベイ〈市〉
- バス路線網やダイヤの拡充
- 豊肥本線の増便・増結や駅の改良
- 従業員送迎バスの導入や共同運行

～ピーク時の交通を"分散"する取組～

1年以内に1万人規模の取組　時差出勤等に取り組む企業 200社

■集中する"時間"の分散
- 官公庁や民間企業の時差出勤・在宅勤務を推進〈県市〉
  ※実施企業の宣言や認定制度等

■集中する"場所"の分散
- 既存道路ネットワークの利活用

（４）熊本都市圏の渋滞解消に向けた県・市の連携

【参考】：「令和6年度 第2回 熊本県・熊本市調整会議（R6. 12. 26（木））」資料より抜粋

抜本対策（中期）4～10年

県市で連携して取り組む 道路施策
～車の“流れ”をよくする取組～

主要渋滞箇所226か所のうち約80か所の改善に向け取組を強力に推進

■道路ネットワーク整備の着実な推進

〇高規格道路
- 中九州横断道路〈国〉
- 熊本西環状道路（砂原工区）〈市〉

〇地域道路
- 国道3号 植木バイパス〈国〉
- 国道387号（須屋工区）〈県〉
- 国道443号（空港北工区）〈県〉
- 熊本高森線（（都）益城中央線）〈県〉
- 大津植木線（多車線化・合志ICアクセス道路）〈県〉
- 新山原水線（（都）菊陽空港線）〈県〉
- 辛川鹿本線〈県市〉
- 都市圏南部の渋滞対策〈県市〉
- （都）池田町花園線〈市〉

など

■交差点改良や信号制御の最適化等の実施

- 熊本益城大津線（第二空港線）
- 熊本空港線（第一空港線）

など

■車から自転車などへの転換

〇自転車・歩行者空間整備
- 熊本高森線（（都）益城中央線）〈県〉
- 大津植木線（多車線化）〈県〉

など

連携 ×

県市で連携して取り組む 公共交通施策
～車から公共交通への“転換”を促す取組～

公共交通分担率※を2倍にする
※目的地までの移動に利用される全ての交通手段のうち、公共交通が占める割合

【熊本都市圏パーソントリップ調査より】 ※熊本都市圏総合交通計画協議会第５回委員会資料より抜粋
公共交通： 5.3 %（鉄道：1.5 %、市電：1.0 % 、バス：2.8 %）
自動車：67.3 %、二輪車：12.0 %、徒歩：15.5 %

■公共交通の輸送力強化と基盤整備

- 「交通連合/運輸連合※」の実現
  ※持続可能な交通を目指し、公共交通の利便性を高めるため、行政と交通事業者が一体となった組織
- 阿蘇くまもと空港アクセス鉄道整備
- 豊肥本線の速達性向上や複線化
- バス優先/専用レーン整備
- 路線バスの輸送力向上
- BRT/LRTの活用
- 電鉄を軸とした新たな公共交通ネットワークの構築
- 市電延伸（（仮称）東町線）
- 自動運転バスの社会実装

抜本対策（長期）11年～

■広域道路ネットワークの構築

- 中九州横断道路〈国〉
- 国道3号 植木バイパス〈国〉
- 熊本都市圏3連絡道路

×

■持続可能な公共交通の維持

（5）交通に関する計画等との関係性

■熊本都市圏都市交通マスタープラン　R8.3改定予定

【交通ネットワークの将来像】

道路交通：２環状１１放射道路網

公共交通：基幹公共交通８軸

- 公共交通の整備方針
- 道路の整備方針
- まちなか交通の整備方針

※交通体系の考え方（ベストミックス）

出典）現行の熊本都市圏都市交通マスタープラン（平成28年3月）より

道路　　　公共交通　　　まちなか交通

■道路整備プログラム
■新広域道路交通計画　等

■熊本地域公共交通計画　R9.3改定予定
■自転車活用推進計画　R8.3改定予定 等

■ウォーカブルビジョン
■まちなか駐車場適正化計画　等
R8年度中改定予定

県市トップ会談、渋滞対策協議会、公共交通活性化協議会　等
- 「道路施策」と「公共交通施策」の連携
- エリア毎の特性に応じた交通ネットワークの強化
- 渋滞ピーク時をターゲットとした交通対策　など

駐車場適正配置検討委員会　等
- 駐車場の総量と配置等の適正化
- 外縁部への駐車場集約　など

議論内容の落とし込み　　検討状況の共有

R9.3策定予定
■（仮称）庁舎周辺まちづくりプラン

庁舎周辺まちづくりプラン（仮称）等検討委員会

- 新庁舎整備に伴う駐車場規模の設定
- 新庁舎整備、現庁舎跡地活用に伴う周辺交通影響及び対策
- 新庁舎整備に伴うまちなかの回遊性向上

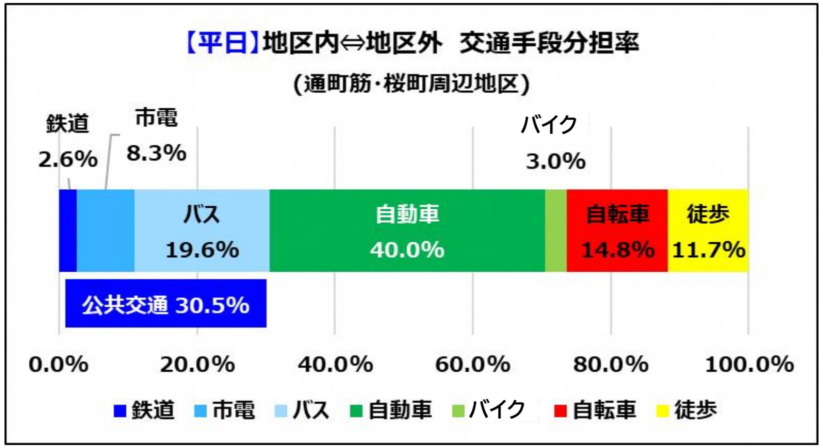
（6）調査対象地区内外の移動※の交通手段

※「R5年度熊本都市圏パーソントリップ調査」
熊本都市圏の5市6町1村の居住者を対象に「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したか等を、紙の調査票やWEBを用いて調査

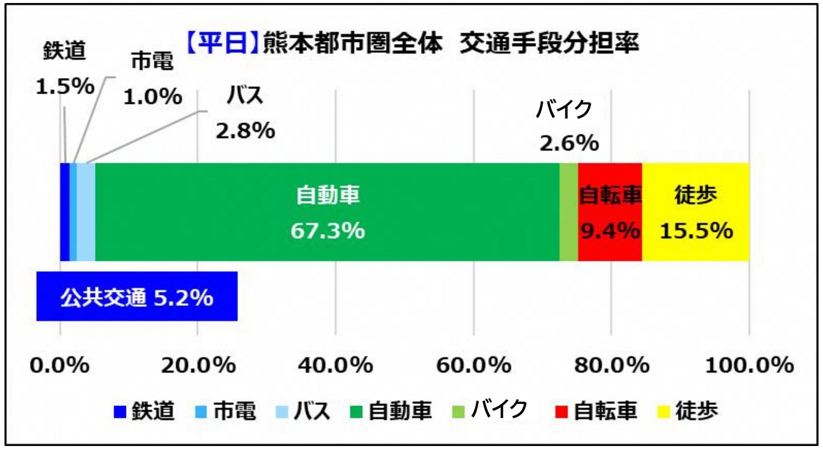
①交通手段分担率

■地区内外の移動は公共交通の分担率が比較的高い

・地区内外の移動の交通手段分担率は自動車が４割で最も高いが、熊本都市圏全体と比較すると公共交通や自転車等の自家用車以外の交通手段の割合が高い
・公共交通（鉄道・市電・バス）の分担率は全体の約３割で、そのうちの約６割をバスが占める
・休日では、自動車の同乗が増加することにより、他の交通手段の分担率が低下し、特に公共交通は平日から合計で約５％低下している。

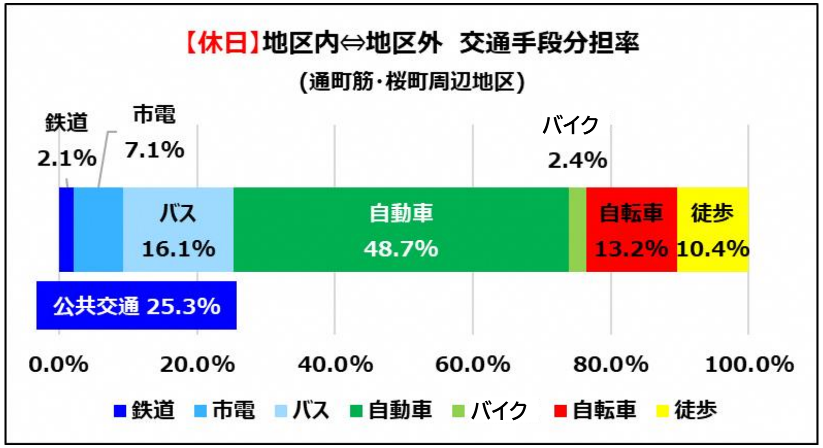


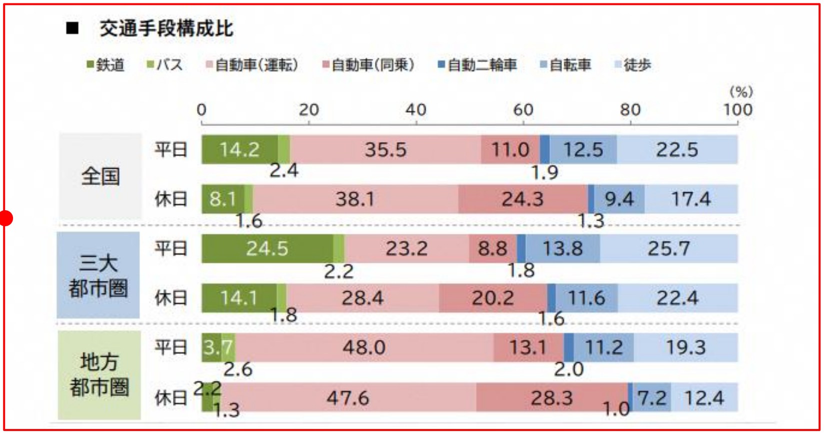
※調査結果から「通町筋・桜町周辺地区」を発着地とした移動を抽出



※調査結果すべての移動の代表交通手段を集計

平成27年全国都市交通特性調査結果を基に、
休日の分担率を推定





出典）都市における人の動きとその変化～令和３年度全国都市交通特性調査集計結果より～
：国土交通省 都市局 都市計画課 都市計画調査室

（７）中心部の交通網

■国道３号や電車通りが広域交通の幹線を構成し、地区内外の主要なアクセスルート

・国道３号が対象地区を縦断し、熊本市の北部地区と南部地区を結ぶ。
・電車通りが対象地区を縦横断し、熊本駅方面と新水前寺駅方面を結ぶ他、上熊本駅方面にも接続

■市電とバス路線が地区内を縦横断し、市民利用・観光利用ともに交通利便性が高いエリアを形成

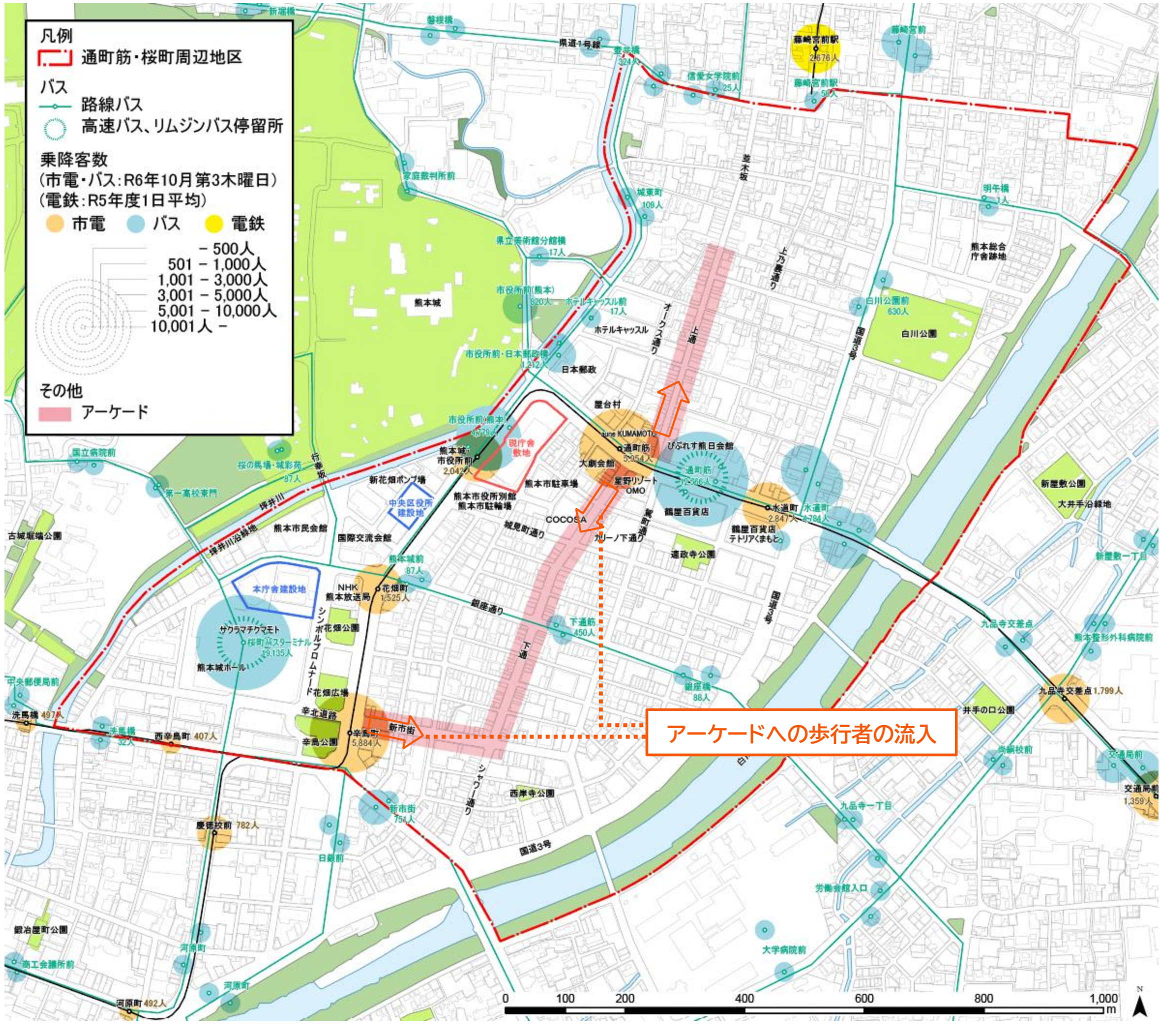
■特に、電車通り沿いの電停・バス停は多くの人が利用しており、公共交通を活かしたまちづくりを進めていく上で重要な場所となる

・地区の中央を走る市電が熊本駅方面を含む３方向に接続（電停：５箇所）
・路線バス：市役所前約2,100本/日
　　　　　　桜町バスターミナル約2,750本/日
　市　　電：熊本城・市役所前 約410本/日
・市電・バスの乗降客数はサクラマチクマモト周辺と通町筋周辺に集中しており、それぞれ約25千人/日（桜町バスターミナル＋辛島電停）、約19千人/日（通町筋バス停＋通町筋電停）

■まちの２つの核に広域交通の拠点（サクラマチ）と地域交通の拠点（鶴屋百貨店周辺）が位置

・サクラマチには商業・MICE・宿泊機能に併せてバスターミナルが配置され、熊本駅や熊本空港を結ぶリムジンバス、福岡や県内各地を結ぶ高速バス、市内外を結ぶ路線バスの結節機能を担うなど、広域から観光客等が流入する起点となっている
・通町筋（鶴屋百貨店前）にはバス停（リムジンバス、高速バス、路線バス）、市電の電停が位置し、市民等が上通・下通へ流入する起点となっている

■市電・バス・電鉄路線網と乗降客数



出典：令和３年度都市計画基礎調査、熊本市資料をもとに作成

※バス停留所、市電電停の乗降客数は、10月第3木曜日の1日のICカードの利用実績（ODデータ）から各停留所、市電電停の乗降者数を集計し、全体のIC利用率をもとに推計値として算出したもの
　電鉄駅の乗降客数は、令和5年度のICカードの利用実績（ODデータ）から各駅の乗降者数を集計し、全体のIC利用率をもとに推計値として算出したものを1日平均したもの
※「桜町バスターミナル」、「通町筋」、「市役所前（熊本）」（手取本町の２箇所のみ）のバス停留所の乗降客数は、各方面の合算分を表示

（8）駐車場

■駐車場は需要に対して必要量を確保（R1調査時点）

・時間貸し駐車場の稼働状況調査では、駐車場整備地区内の休日のピーク時稼働率は86.0%※で、駐車需要に対して十分な量が確保されている

■コインパーキング等の平面駐車場が広く分布し、商店街周辺まで車が進入する

・調査対象地区内には約650箇所、約18千台分の駐車場が存在※し、その大半を時間貸し駐車場が占める

・コインパーキング等の平面駐車場が広く点在し、下通の東側や地区北東部のフリンジ、上乃裏通り周辺等に多くみられる

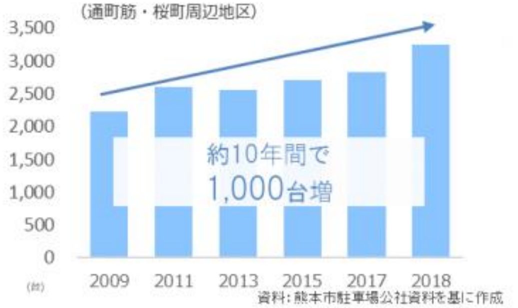
※2019（R1）年度熊本市調査（今年度、駐車場分布状況・利用状況調査を実施中）

■駐車場の稼働状況（※）

地区名	調査日	地区全体	
		日平均満空率(%)	ピーク時(%)
A. 通町筋・桜町地区	平日	53.9	67.9
	休日	63.0	86.5

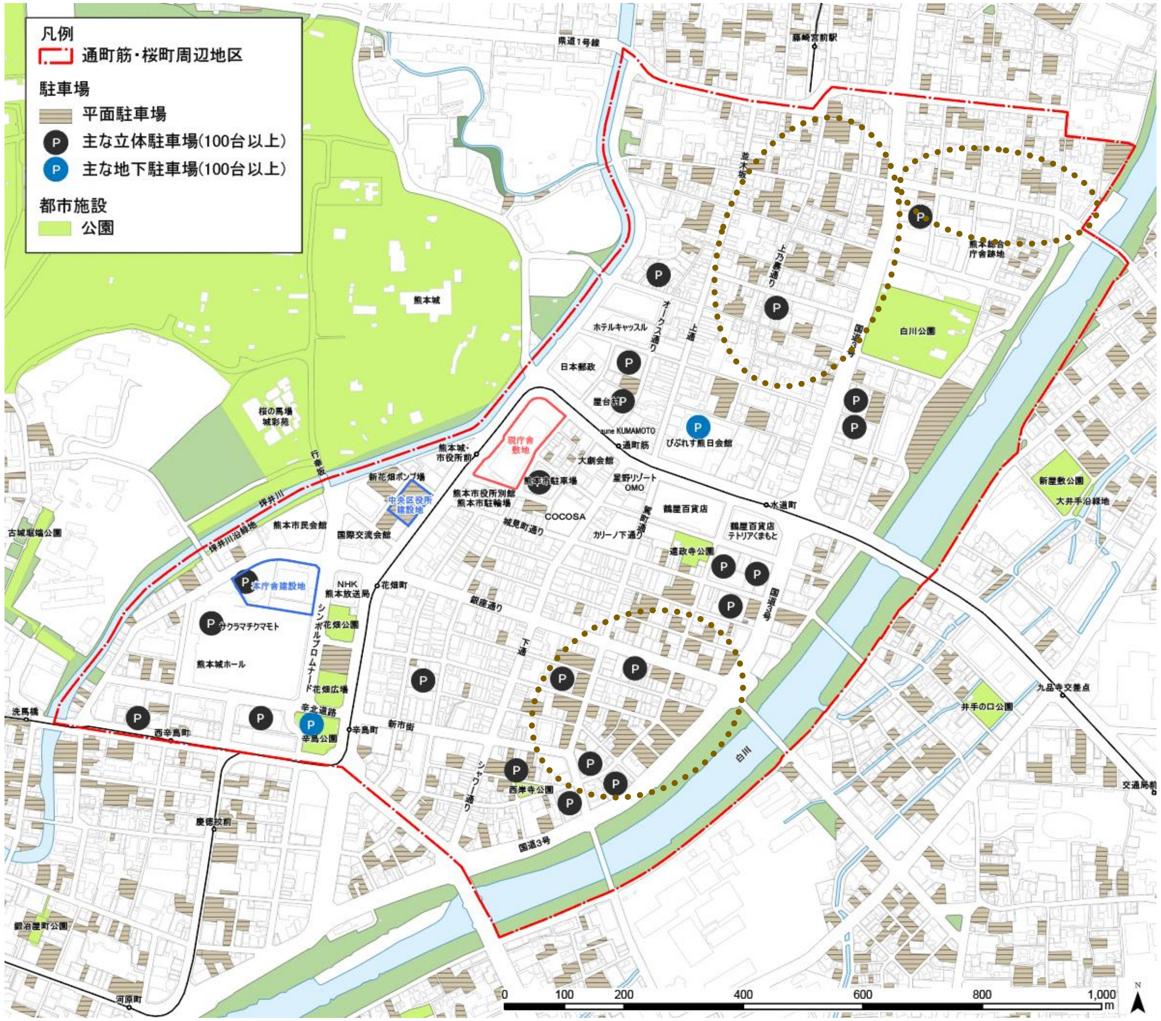
出典：令和4年3月 まちなか駐車場適正化計画より

■平面駐車場台数の推移…都市のスポンジ化



出典：令和4年3月 まちなか駐車場適正化計画より

■駐車場の分布



出典：令和３年度都市計画基礎調査（一部更新）、熊本市資料

〈参考〉駐車場整備の基本方針（まちなか駐車場適正化計画（令和4年3月）より）

基本方針①「土地利用」の視点　　～駐車場からの土地利用転換及び駐車場の効率的な配置を促進し、地域経済の活性化等に活かす～

基本方針②「交通円滑化」の視点　　～駐車場利用（自動車利用）の適正化を図り、交通円滑化に活かす～

基本方針③「使い方」の視点　　～駐車場等の多様な利活用を促進し、誰もが安心して訪れられる環境の整備に活かす～

（参考）本市の駐車場に関する取組：「まちなか駐車場適正化計画」より抜粋

将来の都市像	○熊本市：多核連携都市の実現を目指す。 ○中心市街地 ・「中心市街地グランドデザイン２０５０」の策定 ・「まちなか再生プロジェクト」の推進　など様々な取り組みを進めている。
↑	
交通の観点	都市交通マスタープランなどを策定し、都市交通の最適化（ベストミックス）を推進

まちなか駐車場適正化計画

○ 本計画の法的な位置づけ
・駐車場法第４条に基づく駐車場整備地区における路外駐車場の適正配置等に関する計画

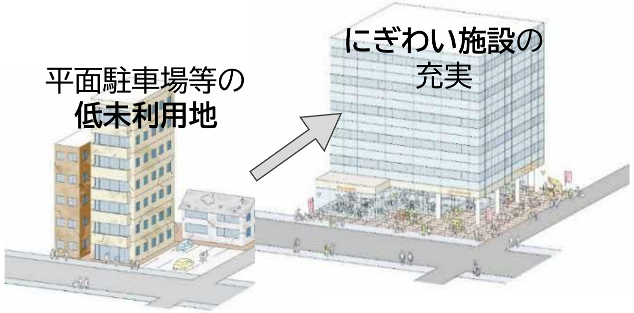
○ 目標年次
・令和２年（2020年）～令和１２年（2030年）

○ 役割
・**『だれもが移動しやすく歩いて楽しめるまち』の実現に向けて、駐車場の観点から都市交通の最適化（ベストミックス）を推進。**
・**駐車場を「コントロール（総量と配置の適正化）」し、これからのまちづくりに活かすための方針等を示す。**

基本方針①　「土地利用」の視点

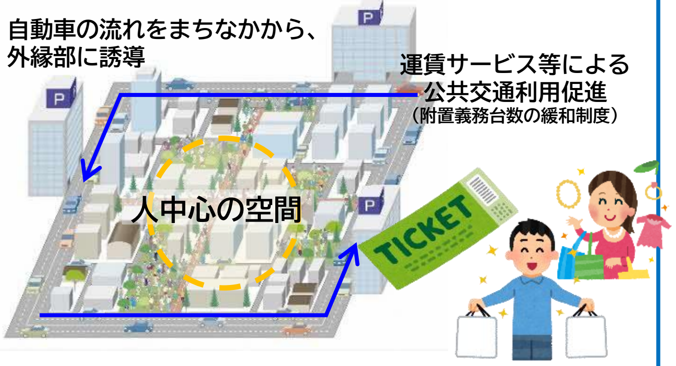
～駐車場（土地）の有効活用と効率的で安全な配置により、地域経済活性化等に活かす～

平面駐車場からの土地利用転換を図る財政支援制度



基本方針②　「交通円滑化」の視点

～駐車場利用（自動車利用）の最適化を図り、交通円滑化に活かす～



基本方針③　「使い方」の視点

～駐車場等の多様な利活用を促進し、誰もが安心して訪れられる環境の整備に活かす～

障がい者等用駐車場

（参考）本市の駐車場に関する取組：「まちなか駐車場適正化計画」より抜粋

駐車場を「コントロール（総量と配置等を適正化）」し、これからのまちづくりに活かすため、
3つの基本方針に基づき8つの施策を推進

課題やニーズ		基本方針と施策
駐車場の“無秩序”な整備により生じた様々な課題	**都市のスポンジ化** ○ まちなかでは望ましくない、低未利用な土地利用 ○ 平面駐車場等の、非効率な駐車場整備	**基本方針①「土地利用」の視点** 駐車場（土地）の有効活用と効率的で安全な配置により、地域経済活性化等に活かす **施策A．** 平面駐車場等からの土地利用転換を図る **施策B．** 集約駐車施設（立体駐車場）の整備を促進する **施策C．** 個別建築物毎に整備されている附置義務駐車施設を外縁部に集約する **施策D．** それでも残る駐車場については、歩行者に配慮した構造とする
	歩行環境悪化 ○ 出入口が多く、歩行者との輻輳が多い駐車場 ○ 中心部へ多く整備されたことによる、自動車の流入	
	交通渋滞 ○ 過度な自動車交通への依存 ○ 特定の駐車場に集中し、入庫待ち渋滞が発生	**基本方針②「交通円滑化」の視点** 駐車場利用（自動車利用）の最適化を図り、交通円滑化に活かす **施策E．** 駐車場利用を分散化させる（平準化する） **施策F．** 来街者の公共交通離れに歯止めをかける **施策C．** 個別建築物毎に整備されている附置義務駐車施設を外縁部に集約する
新たな利活用	**多様なニーズ等への対応** ○ 高齢者や障がい者等が安心して訪れられる環境 ○ 荷さばき、観光バス乗降等の円滑化	**基本方針③「使い方」の観点** 駐車場等の多様な利活用を促進し、誰もが安心して訪れられる環境の整備に活かす **施策G．** 既存の駐車スペース等の使い方を変える **施策H．** それでも残る路上駐車等については、別途受け入れ環境を整備する

４－２）歩行者ネットワーク

４－２）歩行者ネットワーク

調査対象地区の現況（要点）

①市民、観光客ともに、２核３モールが主軸の回遊傾向

②観光客は熊本城への動線が顕著。下通に対して上通の通行量が少ない

③同一路線でも日中と夜間では通行量が変化。下通周辺や上乃裏通りなどは夕方以降に通行量が増加

④花畑・桜町エリアから中心商店街までの電車通りによる横断は、サンロード新市街前の交差点が主となる

⑤地下通路は地上横断の約１割で利用は少ない、歩道橋は平面横断の３割程度

⑥熊本城側から中心商店街側を見た場合、電車通り沿いに中高層ビルが連続し、空間の抜けが少ないこと、低層階に商業用途が少ないこと等から、ビル群の後背部の賑わいが見えにくい

⑦熊本城と２つの川に挟まれた水と緑の資源豊かな地区。特に桜町では熊本城に向かうプロムナードと一体となった豊かな広場空間と都市軸を形成

（1）中心市街地の回遊状況

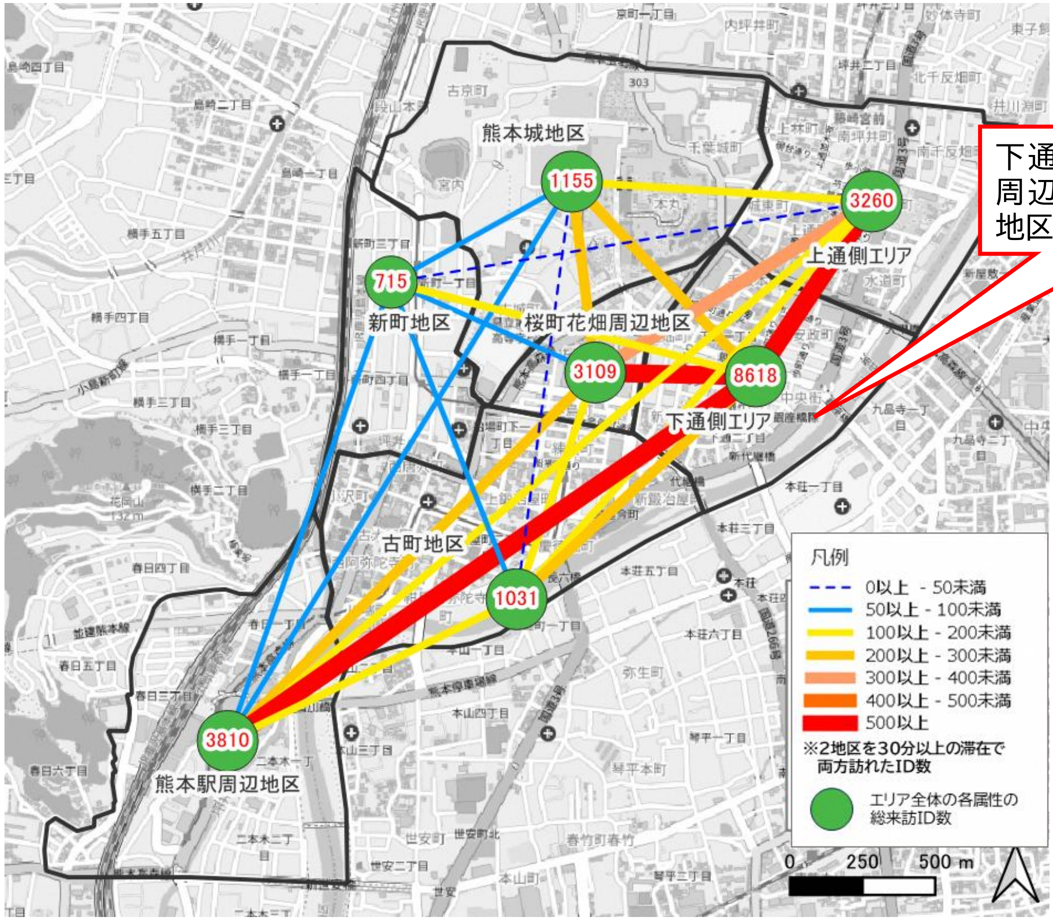
①県内来街者・休日※

※中心市街地における回遊状況（過年度人流調査）：データ取得期間： 2023(R5)年10～11月

■県内来街者は、下通周辺を中心に熊本駅周辺、上通周辺、桜町花畑周辺との回遊量が多い。目的地が下通周辺の場合は、他エリアへ回遊する割合は少ない

- 県内からの来街者が中心市街地に来訪した際の回遊状況をみると、下通側エリアへの来訪が最も多い。そのうち対象地区内の桜町花畑周辺地区、上通側エリアにも立ち寄っている歩行者の割合は最大でも約１割強と、回遊割合が低い
- 対して、桜町花畑周辺地区、上通エリアの来訪者の約４割は下通側エリアにも足を運んでいることから、県内来街者の多くは下通側エリアに主要な目的地があると考えられる

■中心市街地における回遊状況



© OpenStreetMap contributors

下通⇔上通、桜町花畑周辺地区、熊本駅周辺地区間の回遊量が多い

基準エリア ＼ 比較エリア	熊本城地区	新町地区	古町地区	熊本駅周辺地区	桜町花畑周辺地区	上通側エリア	下通側エリア
熊本城地区		6.5%	3.7%	6.2%	17.3%	10.3%	18.0%
新町地区	10.4%		12.7%	9.2%	12.7%	6.4%	15.4%
古町地区	4.2%	8.8%		17.3%	15.9%	11.0%	28.4%
熊本駅周辺地区	1.9%	1.7%	4.7%		7.7%	4.5%	13.5%
桜町花畑周辺地区	6.4%	2.9%	5.3%	9.5%		10.2%	38.3%
上通側エリア	3.7%	1.4%	3.5%	5.3%	9.7%		40.8%
下通側エリア	2.4%	1.3%	3.4%	6.0%	13.8%	15.4%	

目的地から下通への回遊が多い

下通から他の地区への回遊が少ない

基準エリアを訪れた人数のうち、比較エリアにも来訪している割合を地区別に算出しているため、合計は必ずしも100%にはならない。
(例えば、下通側エリア･上通側エリア･熊本城地区を訪れたIDは、下通側エリアを基準エリアとしたときに、比較エリアでは上通側エリアでも熊本城地区でもカウントされる)

（1）中心市街地の回遊状況

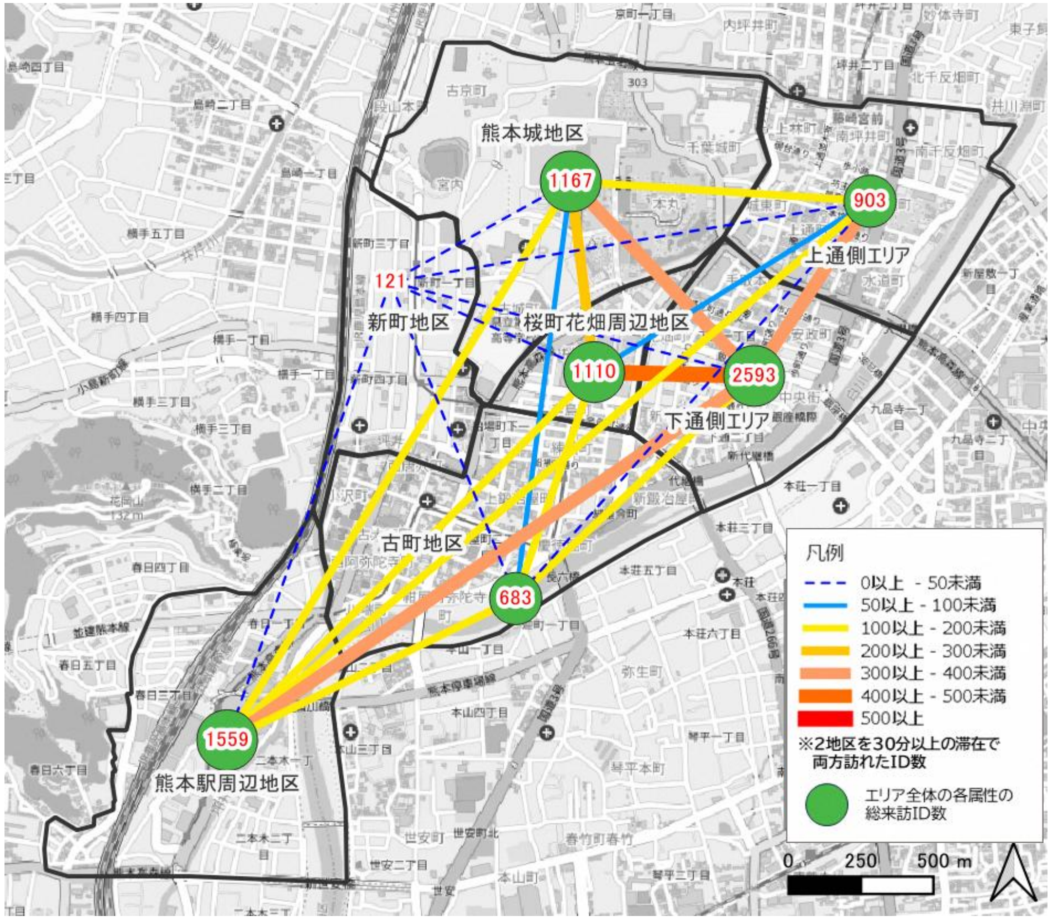
②県外来街者・休日※

※中心市街地における回遊状況（過年度人流調査）：データ取得期間： 2023(R5)年10～11月

■県外来街者は、下通周辺を中心に熊本駅周辺、熊本城周辺、桜町花畑周辺、上通周辺との回遊量が多い。目的地が下通周辺の場合は、他エリアへ回遊する割合は少ない

・県外からの来街者が中心市街地に来訪した際の回遊状況をみると、下通側エリアへの来訪が最も多い。また、県内からの来街者と比較して、熊本城・桜町エリアへ来訪する割合が高い
・下通側エリア以外にも立ち寄っている回遊歩行者の割合は最大でも２割弱と、回遊割合が低い
・県外来街者であっても、現状では中心市街地内の回遊は盛んではないと考えられる

■中心市街地における回遊状況



© OpenStreetMap contributors

基準エリア ＼ 比較エリア	熊本城地区	新町地区	古町地区	熊本駅周辺地区	桜町花畑周辺地区	上通側エリア	下通側エリア
熊本城地区		1.7%	6.8%	15.0%	19.2%	10.2%	29.5%
新町地区	16.0%		22.3%	15.1%	13.6%	4.9%	21.7%
古町地区	11.5%	4.0%		18.5%	18.4%	7.1%	28.0%
熊本駅周辺地区	11.2%	1.2%	8.1%		12.5%	6.9%	21.4%
桜町花畑周辺地区	20.2%	1.5%	11.3%	17.6%		8.9%	43.7%
上通側エリア	13.2%	0.7%	5.4%	11.8%	10.9%		42.0%
下通側エリア	13.3%	1.0%	7.4%	12.9%	18.7%	14.6%	

目的地から下通への回遊が多い

下通から他の地区への回遊が少ない

基準エリアを訪れた人数のうち、比較エリアにも来訪している割合を地区別に算出しているため、合計は必ずしも100%にはならない。
(たとえば、下通側エリア・上通側エリア・熊本城地区を訪れたIDは、下通側エリアを基準エリアとしたときに、比較エリアでは上通側エリアでも熊本城地区でもカウントされる)

（２）調査対象地区内の道路・歩行者ネットワーク等

■２核をつなぐ３つのアーケード（モール）が歩行者回遊の主軸であり、東西方向の路地がラダー（はしご）型のネットワークを形成

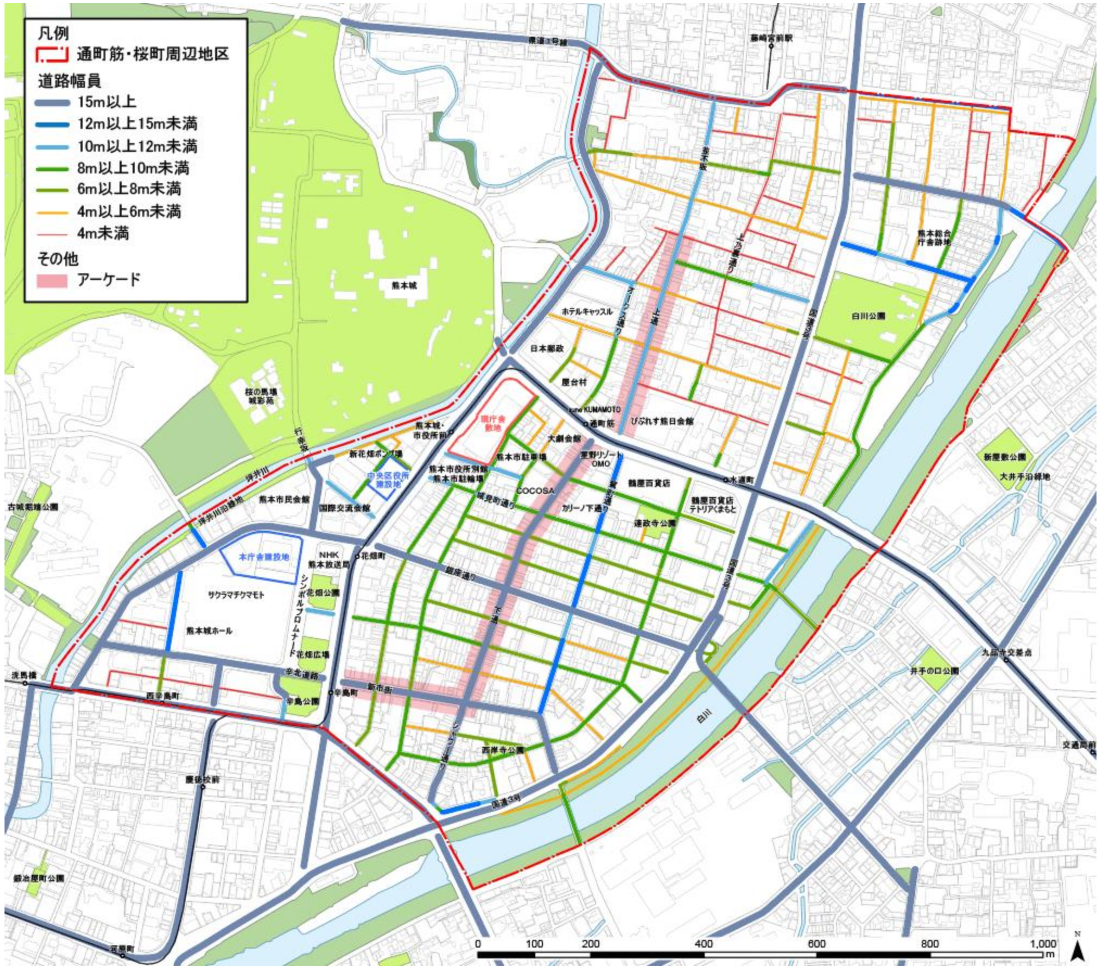
■商店街周辺はアーケードと周辺の交通規制が合わさり、通過交通が流入しにくいエリアを形成。一部では歩車混在しやすい路線も存在

・商店街周辺は、３つのアーケードで自動車の交通規制が行われており、通町筋以南は「戦災復興第一土地区画整理事業」により区画道路が整備されている。また、一方通行規制が多いことから、比較的通過交通が流入しにくい。通町筋以北は、区画道路が未整備で、上乃裏通り等は歩行者と自動車が混在しやすい

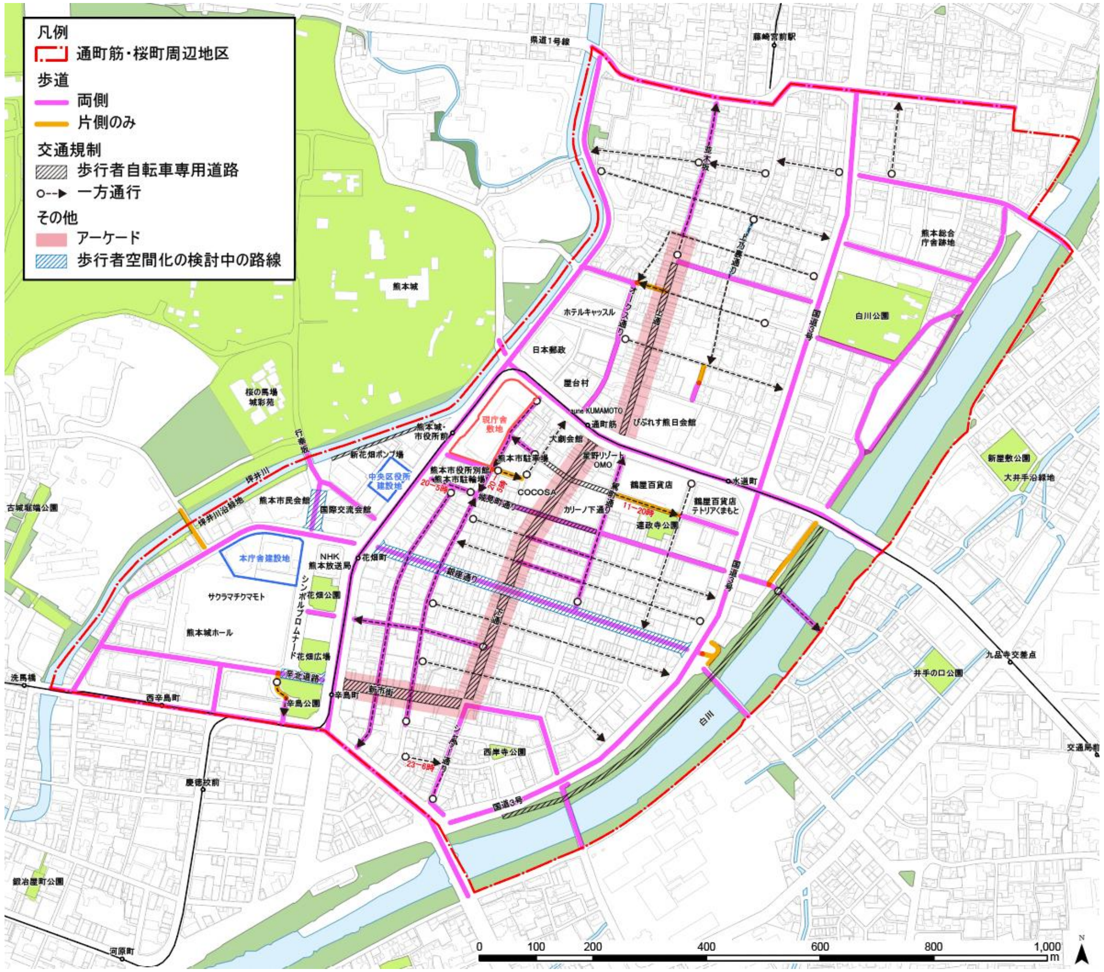
・長塀通りは、川沿いの歩行環境が整備されており、熊本城に向かう行幸橋～シンボルプロムナードに接続

・辛北道路、市民会館前、銀座通り、上乃裏通りの複数箇所で歩行者空間化を検討中

■道路幅員現況



■歩道の有無、交通規制等



出典：令和３年度都市計画基礎調査、道路台帳をもとに一部編集

（3）調査対象地区内の歩行者通行量※

※歩行者通行量調査結果(R7.9.14実測調査速報)

調査概要

■調査日時
2025年9月14日(日) 7:00～22:00(15時間調査)
※三連休の中日

■調査地点数
地区内の道路上56地点
※地点7,8,27,28,29,32,33,35,38は横断歩道
※地点34は歩道橋
※地点4,40は地下通路

■属性分類
歩行者(市民等・観光客の別)、自転車

■調査日の天候
曇りのち晴れ

今回の実測通行量は、今後実施予定の地区内のプローブデータ(GPSデータ)分析と掛け合わせて、通行量調査では計測していない地点(路線)も合わせた地区の全域的な歩行者流動の分析に活用する。

■調査地点

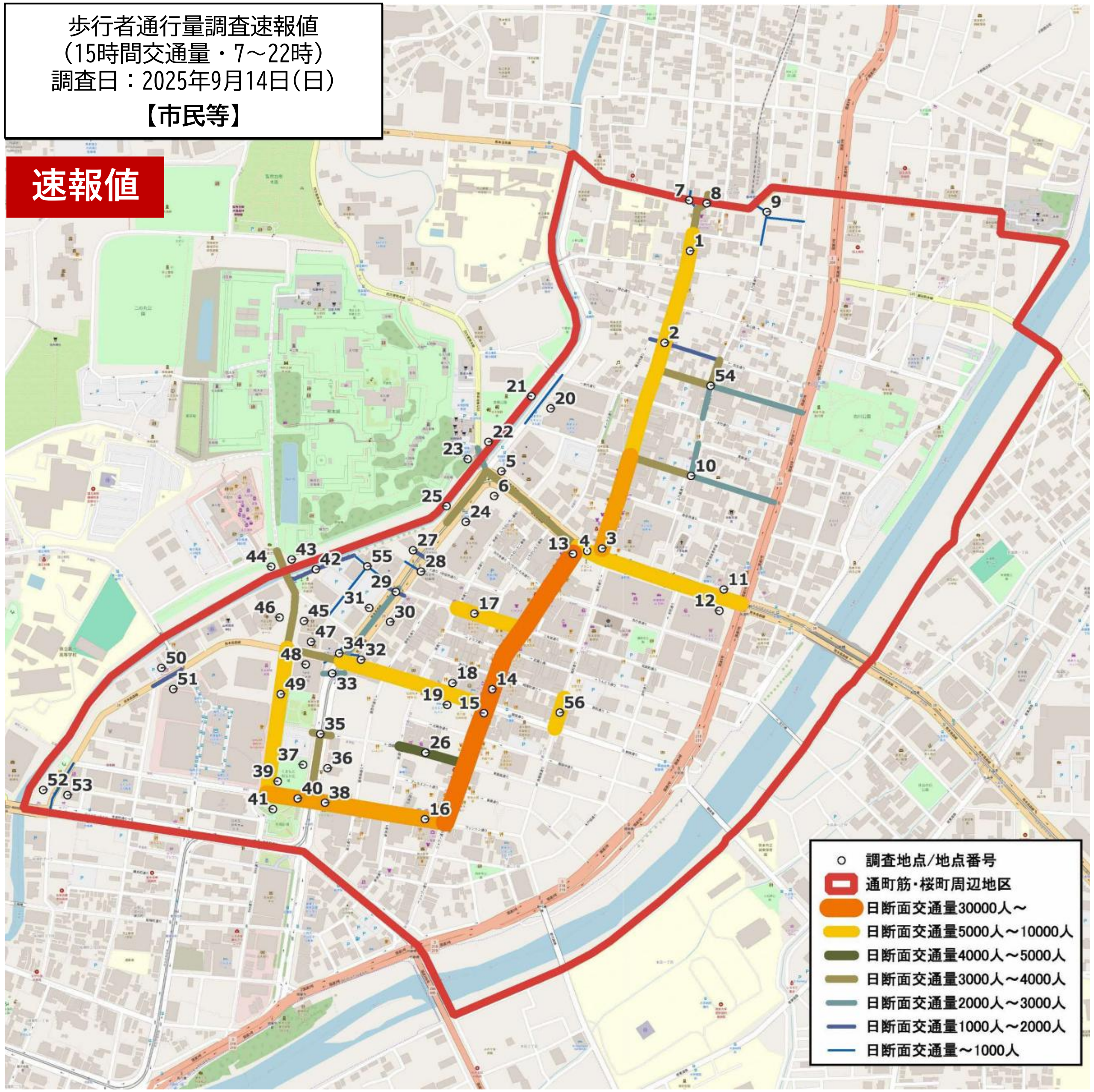
© OpenStreetMap contributors

（3）調査対象地区内の歩行者通行量

①市民等の通行量

■市民等の通行量は下通を中心に３つのアーケードに集中
上通～並木坂は北側に向かうにつれて通行量が減少

・特に通行量が多いのは下通アーケード（地点13～15）で、接続する新市街アーケード（地点16）よりも一回り多く、地点16の日通行量が約25,000人に対して、下通で最多の地点15で約42,000人となっている
・下通～新市街～桜町にかけて、通行量の多い区間が連続している
・一方で、上通は通町筋を離れて北に向かうにつれて通行量が減少する。特に、上通アーケード内（地点2）と上通アーケードの通町筋側（地点3）の日通行量を比較すると、地点2が約8,600人、地点3が約28,000人と、大きな差がある



© OpenStreetMap contributors

（3）調査対象地区内の歩行者通行量

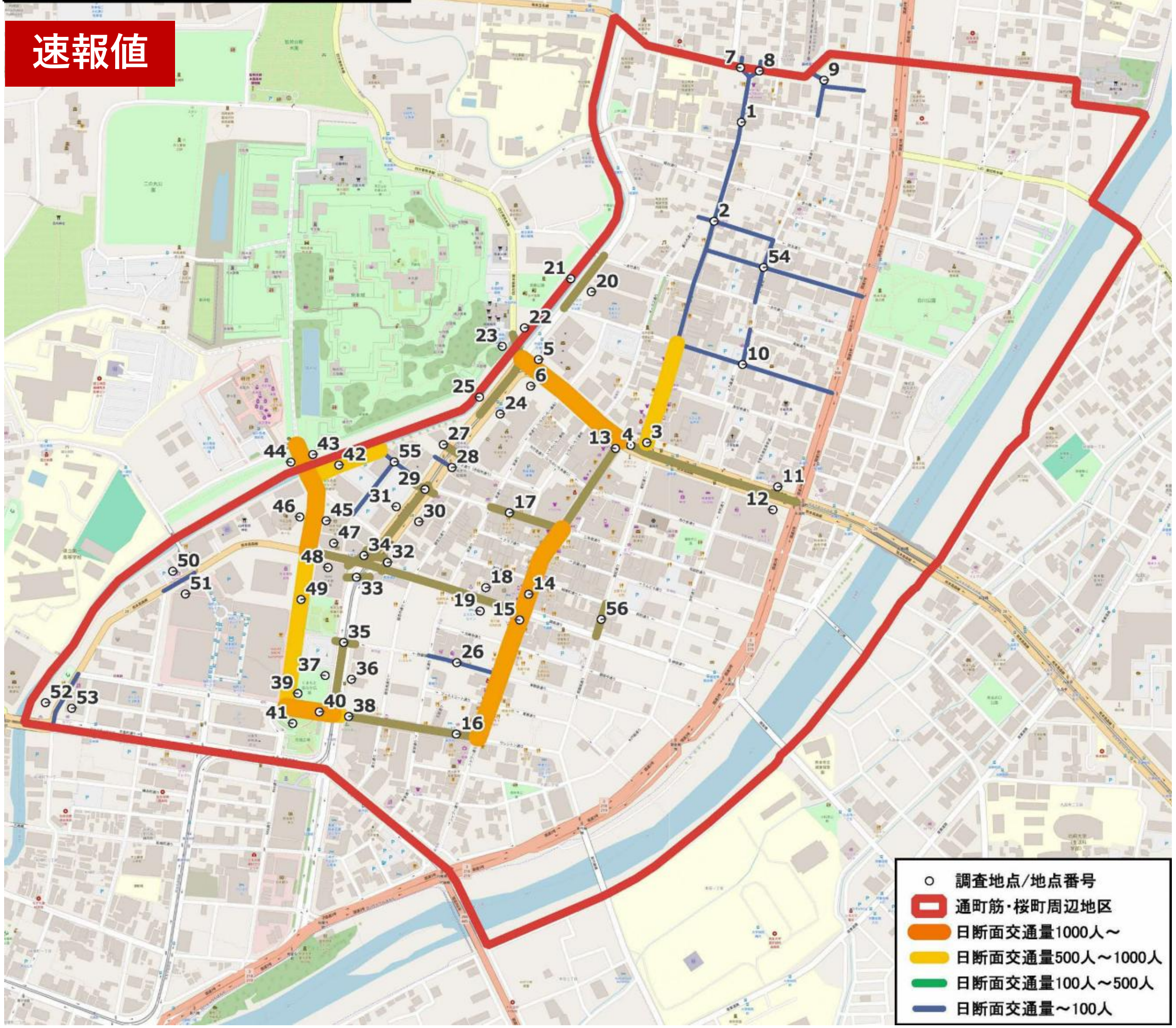
②観光客の通行量

■観光客の通行量は下通と熊本城方面に集中

・市民等と同じく下通アーケードの通行量が多い（約1,500人/日）が、新市街や上通まで足を延ばす人は少なく、いずれも日通行量500人程度に留まっている
・市民等と異なる傾向として、熊本城方面の路線（地点5・6、43・44）の通行量が比較的多いほか、下通アーケード内でも北側は通行量が少なく、南側に集中している
・通町筋から下通アーケードに流入して南に進む移動は少なく、桜町側からスポット的に下通アーケードの南側に入り、特定の経路に集中することなく、桜町や市電の電停に戻っていくような移動が多いと推察される

※下通アーケードの通行量が多い点は市民等と似通っているものの、その前後の路線の移動や滞在傾向には差異があると考えられるため、今後実施予定のプローブデータ分析の結果と掛け合わせて検証する。

歩行者通行量調査速報値
（15時間交通量・7～22時）
調査日：2025年9月14日（日）
【観光客】



© OpenStreetMap contributors

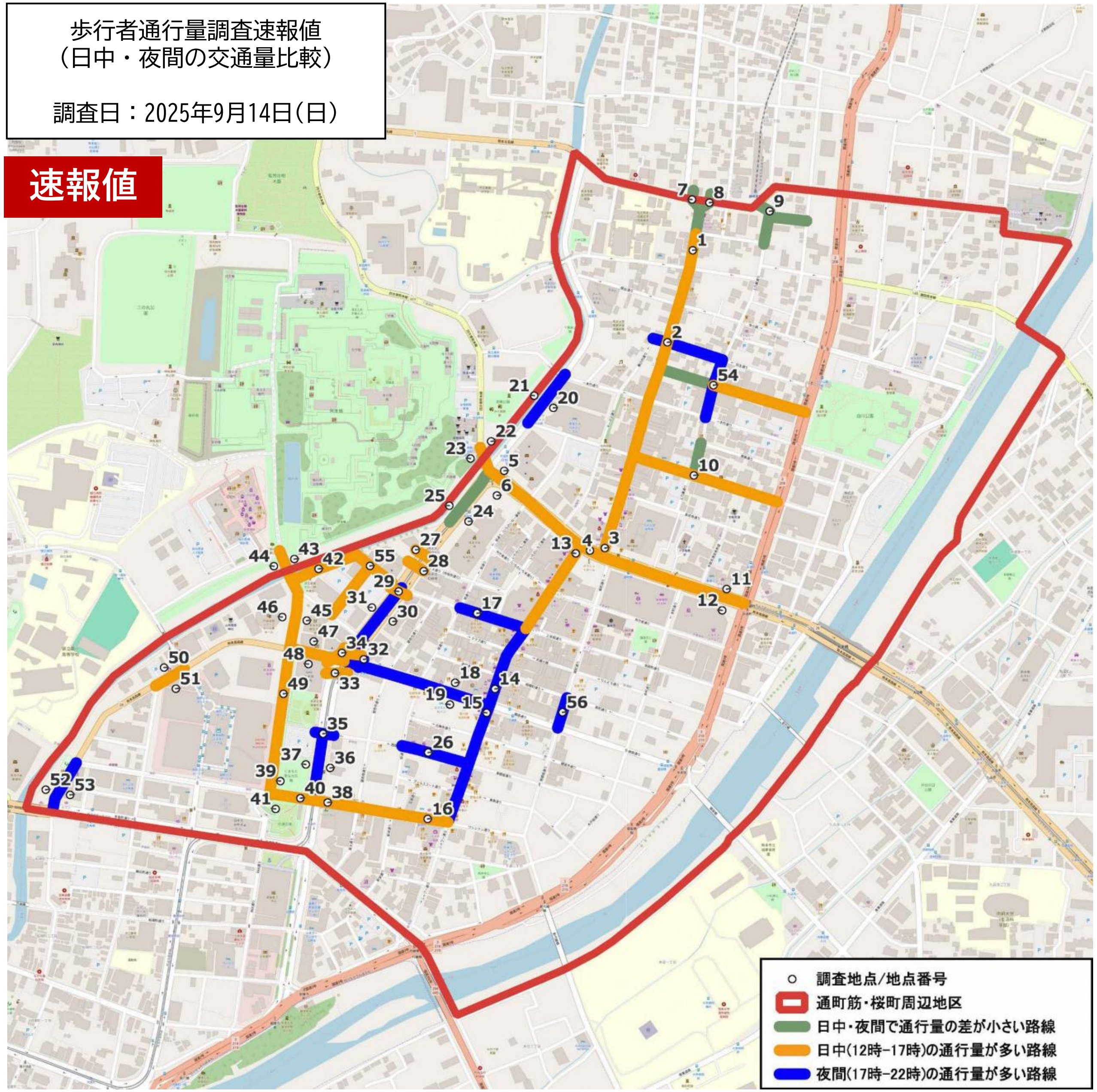
（3）調査対象地区内の歩行者通行量

③日中・夜間の通行量の変化

■熊本城～桜町、新市街、通町筋、上通～並木坂は日中の通行量が多い。下通周辺、上乃裏通りの一部等は夜間の通行量が多い

- 熊本城～桜町、新市街、上通アーケード～並木坂、通町筋は、日中の通行量が多く、夜間には通行量が減少する
- 下通アーケードの城見町通り以南では、夕方以降に通行量が増加しており、それに伴って周辺の路線でも同様に夜間の交通量が多くなっている
- また、上乃裏通りの一部でも、夕方以降に通行量が増加する区間がみられる

※ 日中(12-17時)と夜間(17-22時)の各５時間交通量を比較し、その差が10%以上の路線を「日中・夜間の通行量が多い」としている。
(日中・夜間の差が10%を下回る場合は、通行量の差が小さい路線として計上)



© OpenStreetMap contributors

（3）調査対象地区内の歩行者通行量

④電車通りの横断及び地下通路の利用状況

■電車通りの横断箇所の通行量はサンロード新市街前に集中

・電車通りの東西を行き来する歩行者の通行量（地点40）は、サンロード新市街前の横断歩道に集中している

・サンロード新市街は、桜町⇔下通間の行き来における主要な経路になっていると推察される

■地下通路の通行量は地上横断の約１割で利用者は少ない。歩道橋の通行量は平面横断の約35%

・辛島地下通路の通行量は、辛島町～サンロード新市街の地上横断（地点38）と比べると1割程度である（ただし、調査当日の辛島公園地下駐車場閉鎖の影響は今後調査）

・通町筋の地下通路については、今後実施予定の人流データを活用した分析において、地上横断の推定通行量を算出のうえ、評価を行う

・歩道橋の通行量は、同地点の横断（地点33）の３割程度であり、一定の利用があるとみられる

横断歩道　　単位：人

地点番号	地点種別	日断面交通量(計)	日断面交通量(市民)	日断面交通量(観光客)
地点27	横断歩道(桜町⇔市役所)	2,134	1,688	446
地点28	横断歩道(桜町⇔市役所)	622	588	34
地点29	横断歩道(桜町⇔城見町通り)	1,417	1,017	400
地点33	横断歩道(桜町⇔銀座通り)	2,114	2,001	113
地点35	横断歩道(桜町⇔西銀座通り)	3,990	3,783	207
地点38	横断歩道(辛島町⇔サンロード)	22,448	21,715	733

地下道・歩道橋

地点番号	地点種別	日断面交通量(計)	地上横断に対する利用割合	日断面交通量(市民)	日断面交通量(観光客)
地点4	通町筋地下道(上通⇔下通)	1,325	実測値なし	1,314	11
地点34	歩道橋(桜町⇔銀座通り)	1,063	33.5%	740	323
地点40	辛島地下通路(辛島町⇔サンロード)	2,682	10.7%	2,548	134

© OpenStreetMap contributors

■熊本城側から見た繁華街側の景観

■熊本城とアーケードをつなぐ路線は限定的

・上通・下通のアーケードにはラダー（はしご）型に東西方向の道路が接続

・下通～電車通り間は、電車通りまで抜ける路線が城見町通り、銀座通り、西銀座通り、新市街（アーケード）に限られる

■熊本城側から中心商店街側を見た場合、電車通り沿いに中高層ビルが連続し、空間の抜けが少ないこと、低層階に商業用途が少ないこと等から、ビル群の後背部の賑わいが見えにくい

（4）公園、広場、緑資源

■地区の西側では、熊本城に向かうプロムナードと一体となった豊かな広場空間と都市軸を形成

・桜町の電車通り沿いに辛島公園、花畑広場、花畑公園が並び、シンボルプロムナードと一体となった都市軸を形成(❶)。花畑広場では週末を中心にイベントを開催
・サクラマチの屋上広場は市民の憩いの場として機能(❷)

■地区の東側は、通町筋以北に白川公園、南側に公園が２箇所配置されているものの、商店街周辺には平面駐車場が目立つ

・通町筋以北では国道３号の東側に白川公園が、通町筋以南には２つの公園が配置されている(❸)
・白川公園には中央公民館と茶室が立地
・商店街周辺には広場等はなく、空地の多くは平面駐車場として利用されている

■熊本城と２つの川に挟まれた水と緑の資源豊かな地区

・地区の東西には、坪井川と白川が流れ、坪井川沿いには熊本城を望む遊歩道「長塀通り」が整備されている(❹)
・白川の大甲橋～明午橋の区間は、川面に映る木々が美しい「緑の区間」を形成(❺)
・調査対象地区内には花畑公園の旧代継宮跡大クスノキや、オークス通りのクスノキなど、歴史を感じる緑資源が残る

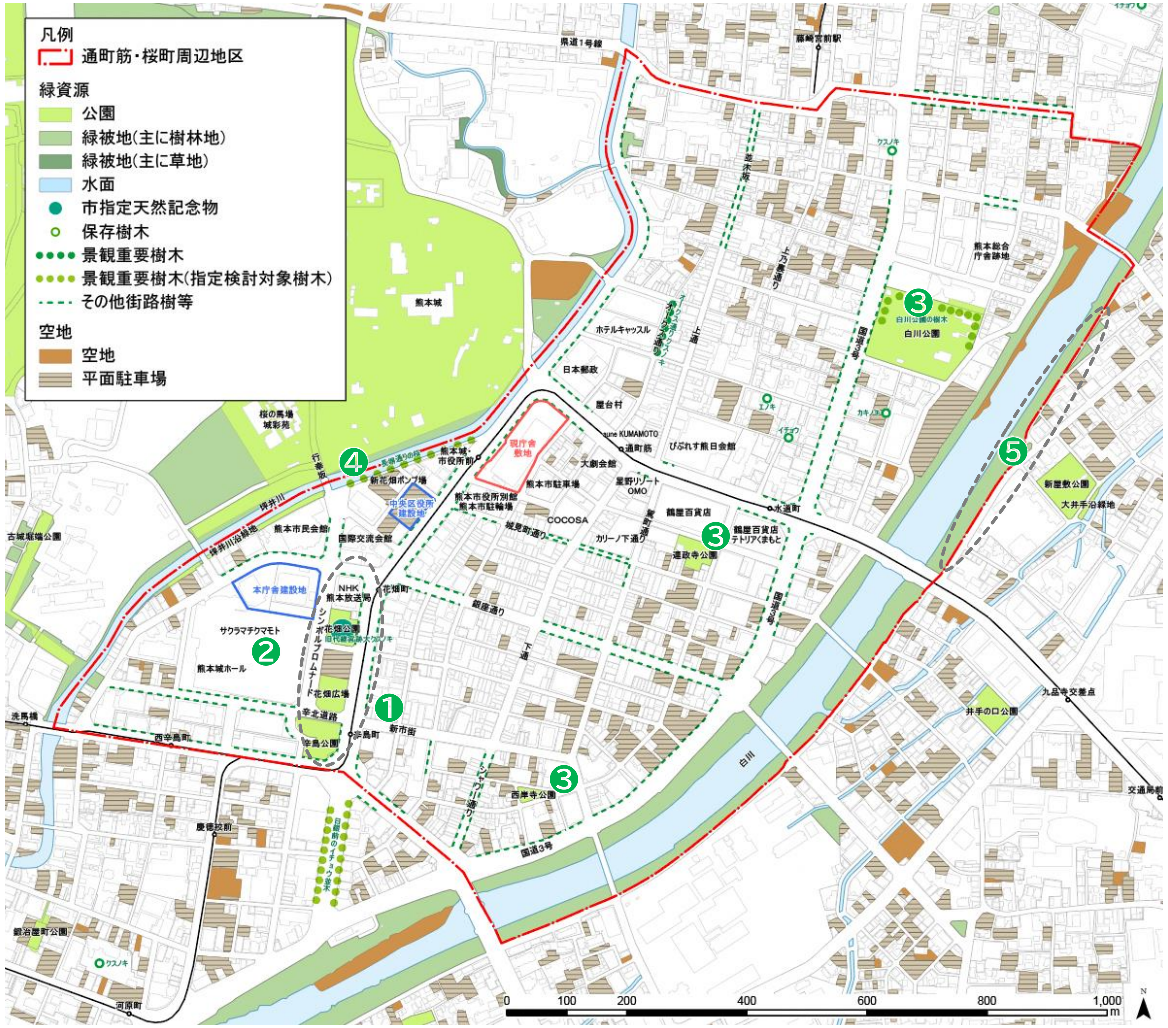
長塀

白川公園

シンボルプロムナード

花畑公園

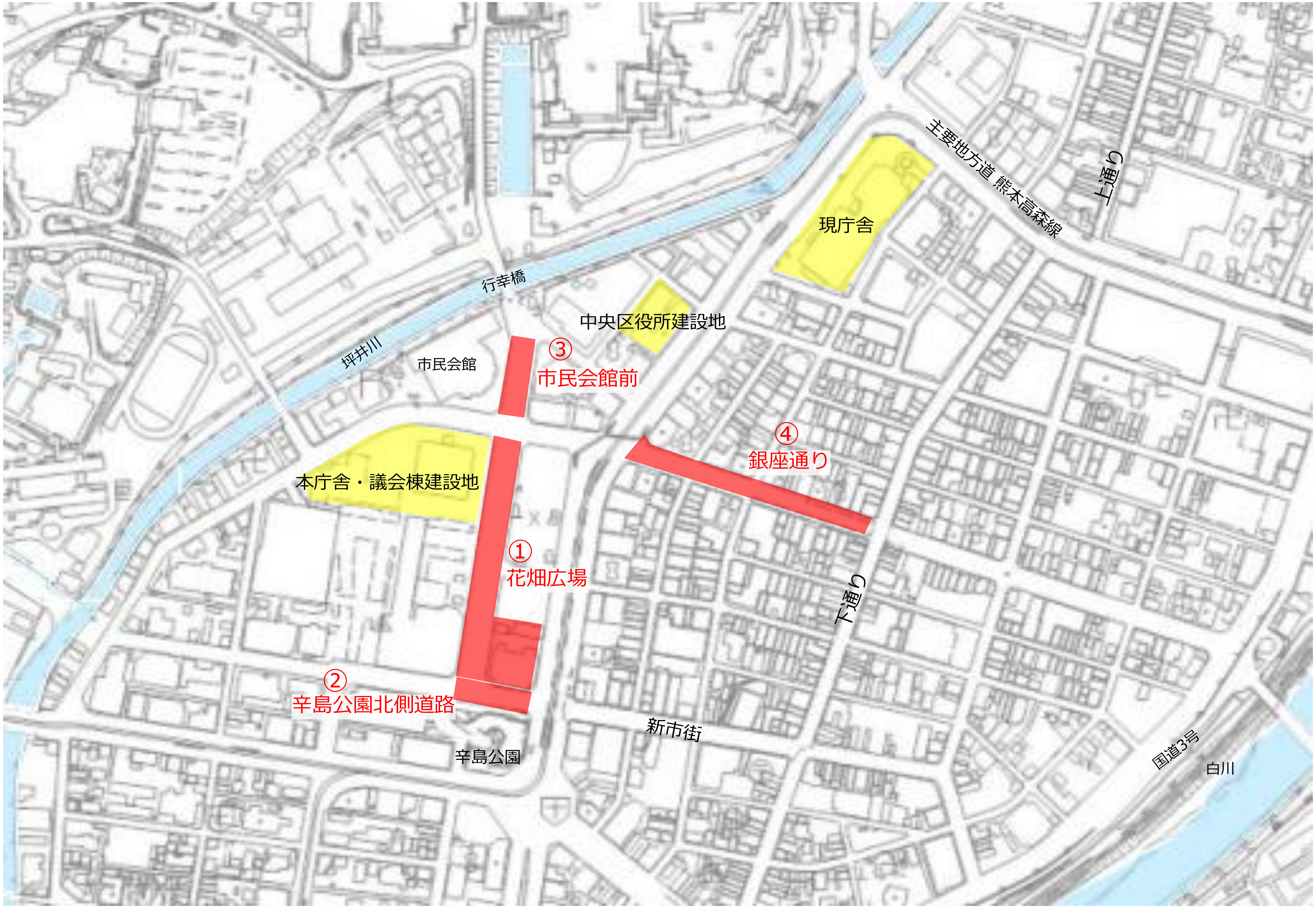
■緑資源の分布



出典：令和３年度都市計画基礎調査をもとに一部更新、景観計画、熊本市資料

（参考）現在の本市の施策：ウォーカブル施策

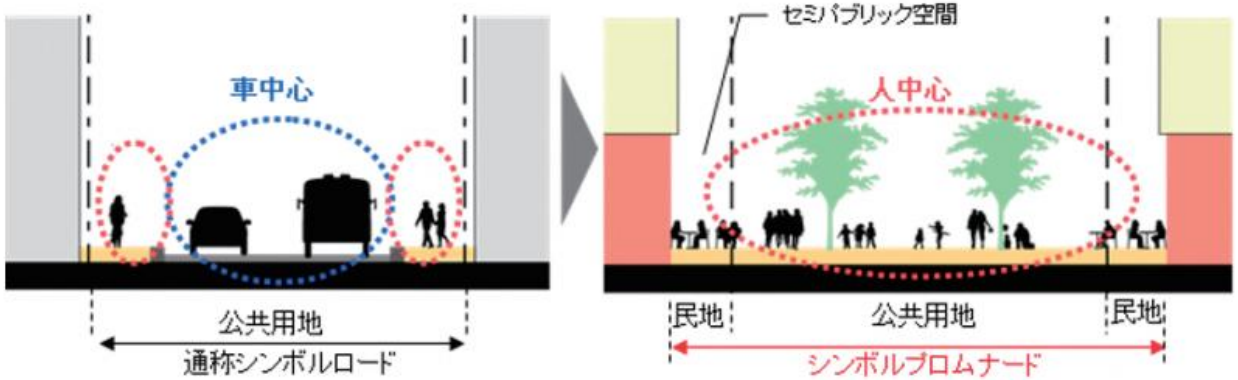
■ウォーカブル施策の主な取組場所（詳細は次ページのとおり）



（参考）現在の本市の施策：ウォーカブル施策

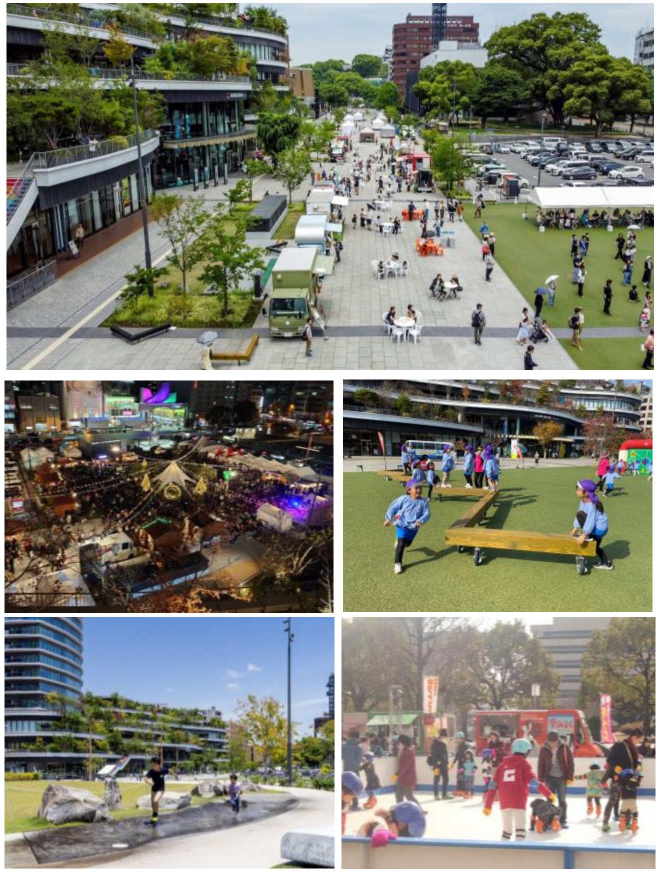
①花畑地区オープンスペース整備

- 再開発事業に隣接地区に賑わいとくつろぎの公共空間としてオープンスペース（シンボルプロムナード、花畑広場、花畑公園、辛島公園）を整備
- 熊本城天守閣の眺望が確保されたシンボルプロムナードは、平成27年に4車線の市道（延長230m、幅員27m）を**廃止**して**歩行者空間化**
- 持続的なにぎわいを創出を目的として、多様なイベント等に利用



平成25年撮影

令和3年11月撮影


オープンスペースの利用状況

（参考）現在の本市の施策：ウォーカブル施策

②辛島公園北側道路歩行者空間化

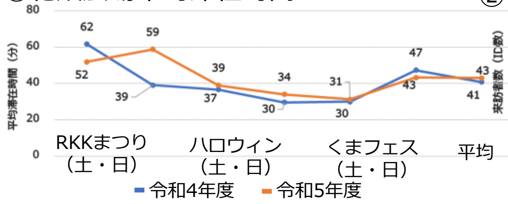
(1)実証実験概要

- 期間：令和5年10月1日～令和６年３月31日（6ヶ月間）
- 周辺事業者等にご協力いただき、辛島公園北側道路を歩行者空間化し、隣接する公園・広場との一体利用による効果及び周辺交通への影響の検証を行った。

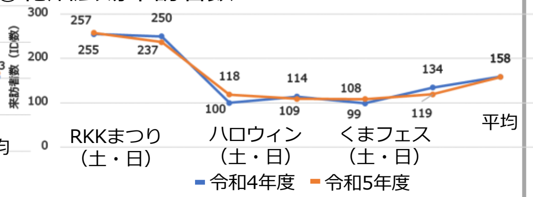
(2)効果

- イベント時の花畑広場の平均滞在時間は増加したが、来訪者数は変わらなかった。
- 花畑広場、アーケード周辺間の回遊性が向上した。
- 辛島公園側に滞在範囲の広がりが確認された。
- アンケート調査（来訪者・Web・周辺駐車場等）で約7割の方から肯定的な回答をいただいた。
- イベントの飲食スペースや滞留空間として利用され、賑わいが創出された。

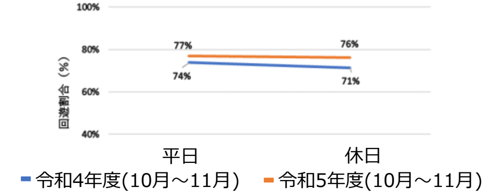
①花畑広場平均滞在時間



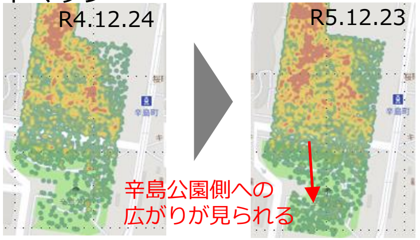
②花畑広場来訪者数



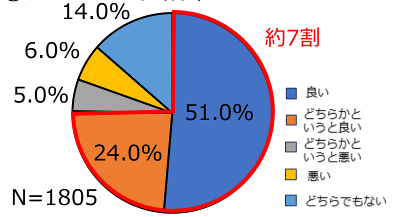
③回遊性（花畑広場-アーケード等）



④ヒートマップ



⑤アンケート結果



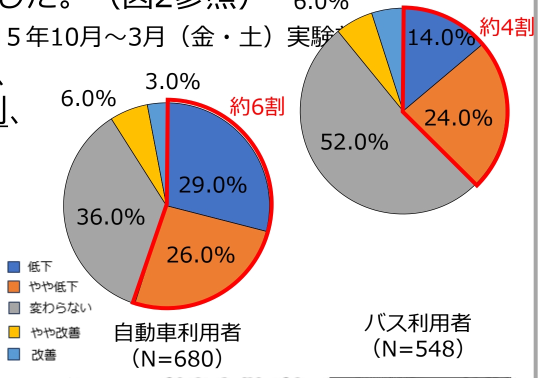
<実施状況>

10/29(日)くまもとハロウィン

R6.1/8(祝)はたちの記念式典後

(3)課題

- 一般車では、周辺道路の渋滞による遅れが見られ、特に辛島地下駐車場西側道路で、最大約4分半程度の遅れが発生した。（図1参照）
  ※令和5年9月（金・土）と令和5年10・11月（金・土） 実験前後比較
- 路線バス、リムジンバスでは、河原町⇒桜町バスターミナル間で、最大約８分程度の遅延が発生した。（図2参照）
  ※令和４年10月～3月（金・土）と令和５年10月～3月（金・土）実験前後比較
- アンケートに回答いただいた、方のうち自動車利用者の約6割、バス利用者の約4割の方から、周辺交通の利便性低下を懸念する回答をいただいた。
- このほか、隣接駐車場に入庫しづらい等のご意見をいただいた。



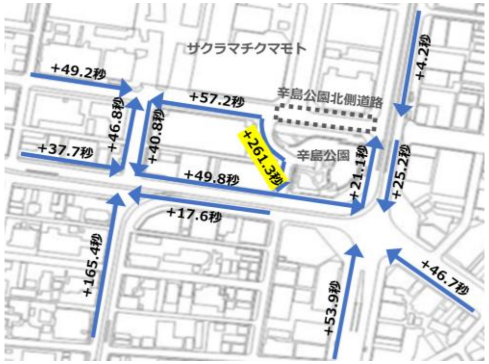


図１．通過時間の差（最大値）

図２．バスの遅延時間の差（最大値）

(4)結果

辛島公園まで一体的に歩行者空間化することで、花畑広場における賑わいが創出されたが、一方で、一般車やバスに遅れが発生するなど、周辺交通に影響があった。

（参考）現在の本市の施策：ウォーカブル施策

③市民会館前の歩道拡幅

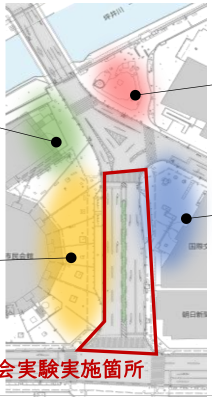
(1)社会実験概要

- 期間：令和5年10月28日～令和5年11月4日（8日間）
- 市民会館前と国際交流会館前の車道を一車線ずつ歩道化し、道路空間と隣接地オープンスペースと併せて一体的に活用することによる効果及び周辺交通への影響の検証を行った。

利活用・整備指針案

市民会館前広場（北側）
施設内の賑わいが滲みだしつつ、緑と水による自然を感じられる空間

市民会館前広場
日常と非日常で変化する賑わいの中心としての空間



清正公像前広場
熊本城を前に連続した緑と水による自然と歴史を感じられる空間

国際交流会館
国内外の観光客や市民を受け入れる空間

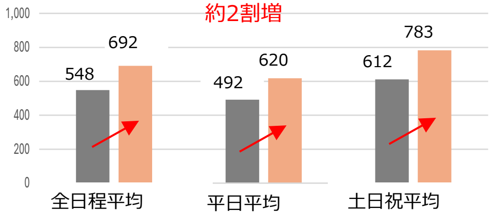
道路空間（行幸橋含む市道部）
様々な利用者を受け入れる空間

歩道拡幅・一体整備利活用のイメージ

(2)実験結果

- 歩行者通行量、滞在者数ともに増加した。
- 市民会館北側、南側交差点ともに交通渋滞、事故等は発生しなかった。
- アンケート調査（来訪者・Web・周辺駐車場等）で約９割の方から肯定的な回答をいただいた。

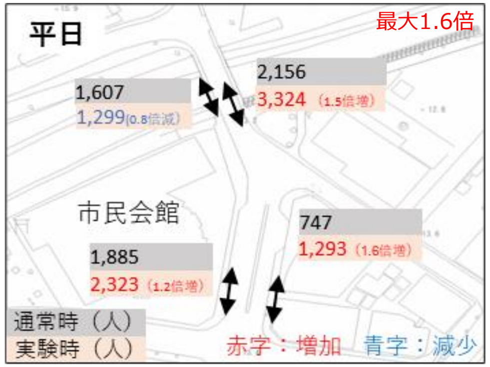
①滞在者数（15分以上滞在）
（土日祝10:00-22:00・平日7:00-19:00）



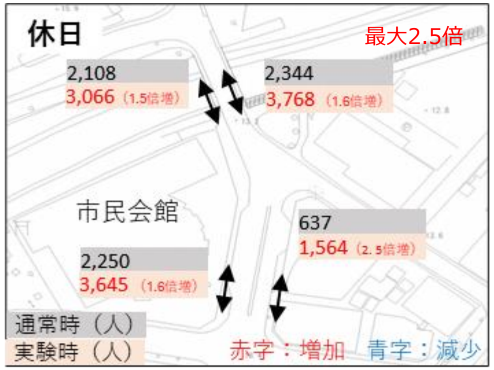
出典：KDDIロケーションアナライザーのユーザー数をもとに全人口に拡大推計した値

＜実施状況＞

②歩行者通行量



通常時：R3年3月10日(水) 7:00-19:00
実験時：R5年11月2日(木) 7:00-19:00



通常時：R3年3月13日(土) 7:00-19:00
実験時：R5年10月29日(日) 7:00-19:00

（参考）現在の本市の施策：ウォーカブル施策

④銀座通り利活用

(1)R4.5銀座通り利活用実験概要

- 期間：令和4年5月22日（日）
- 商店街と市で、賑わい創出に向けた利活用イベントを実施
- 約600人の来場
- 歩行者通行量が約4割増加（R3年調査比）

歩道上にテラス席を設置
沿道店舗のテイクアウト飲食

(2)R4.12銀座通り利活用実験概要

- 期間：令和4年12月9日（金）～12月25日（日）
- ちょっとした休憩や飲食、子供が遊べる空間（パークレット）を設置し、効果を検討。
- 384人の方々にご利用いただいた。
- 金曜日・休日の利用が多く、16時以降の夕方から利用者が増加する傾向であった。

サンルート前

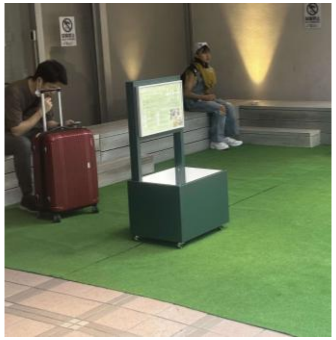
オーデン前

(3)R5.10銀座通り利活用実験概要

- 期間：令和5年10月11日（水）～10月23日（月）
- 将来的な、商店街等による道路空間の利活用のイメージをつかむことを目的に、銀座通り繁栄会主体で銀座通りストリートテラスを実施。
- 金曜日・休日の利用が多く、16時以降の夕方から利用者が増加する傾向であった。
- 歩行者交通量（10:00～21:00）が平日で約2割、休日で1割増加

			歩行者交通量	
平日	設置前	10/5（木）	5,760	2割増
	設置後	10/19（木）	6,960	
休日	設置前	9/30（土）	7,716	1割増
	設置後	10/15（日）	8,484	

※1時間ごとに5分間計測を行い、12を乗じて拡大した。



(4)課題

- 歩道拡幅のニーズ不足
- 現状歩道の利活用が進んでいない
- 夜間の治安問題

●調査対象地区の現況（概要）

熊本県及び市の交通政策の概況	・熊本都市圏では渋滞が課題。その中でも熊本市に渋滞箇所が集中 ・公共交通の利用者はピーク時の５分の１まで減少 ・県・市連携にて熊本都市圏の道路解消に向けた取組を推進
対象地区内外の移動	・対象地区内外の移動手段は公共交通の分担率が比較的高い ・地区内外の移動の約９割が市内の移動、約４割が中央区内の移動 ・地区内への移動目的の約５割が通勤・通学、約４割が買い物、食事・娯楽を含む私用目的
中心部の交通網	・国道３号や電車通りが広域交通の幹線を構成し、地区内外の主要なアクセスルート ・市電とバス路線が地区内を縦横断し、市民利用・観光利用ともに交通利便性が高いエリアを形成 ・まちの２つの核に広域交通の拠点(サクラマチ)と地域交通の拠点(鶴屋百貨店周辺)が位置 ・地区内を縦横断する幹線道路で交通渋滞が発生
駐車場	・駐車場整備地区においては、駐車場需要に対し必要量が確保されていると考えられる（R1調査時点, R7調査中） ・コインパーキング等の平面駐車場が広く分布し、商店街周辺まで車が進入する ・令和８年度末、「駐車場適正配置計画」を改定予定
対象地区内の道路・歩行者ネットワーク等	・２核とつながる３つのアーケード(モール)が歩行者回遊の主軸であり、東西方向の路地がラダー(はしご)型のネットワークを形成 ・商店街周辺はアーケードと周辺の交通規制が合わさり、通過交通が流入しにくいエリアを形成。一部では歩車混在しやすい路線も存在 ・桜町・花畑地区とアーケードをつなぐ路線は３路線に限られている（西銀座・銀座・城前）
対象地区内の歩行者通行量	・市民等の通行量は下通を中心に３つのアーケードに集中。上通～並木坂は北側に向かうにつれて通行量が減少 ・観光客の通行量は下通と熊本城方面に集中 ・熊本城～桜町、新市街、通町筋、上通～並木坂は日中の通行量が多い。下通周辺、上乃裏通りの一部等は夜間の通行量が多い ・電車通りの横断箇所の通行量はサンロード新市街前に集中 ・地下通路の通行量は地上横断の約１割で利用者は少ない。歩道橋の通行量は平面横断の３割程度
公園、緑資源	・地区の西側では、熊本城に向かうプロムナードと一体となった豊かな広場空間と都市軸を形成 ・地区の東側は、電車通りの北側に白川公園、南側に公園が２箇所配置されているものの、商店街周辺は平面駐車場が目立つ ・熊本城と２つの川に挟まれた水と緑の資源豊かな地区

まちづくりの論点

- ▸バス・市電・鉄道等公共交通でのアクセスのしやすさと２核３モールとモビリティの結節性の高さを活かす
- ▸３つのアーケードを主軸とした道路ネットワークや交通規制による歩行者回遊の基盤を活かす
- ▸シンボルプロムナードの歩行者空間化など、車から人への転換についての成功体験を活かす
- ▸昼と夜の時間帯別の賑わいを活かす
- ▸白川・坪井川の水と緑、花畑広場、シンボルプロムナード、白川公園等の広場空間を活かす

- ▸電車通り沿い(現庁舎～花畑広場）のビル群、街区構成等により分断している東西の賑わいや人の流れをつなぎ、回遊を生み出す(低層部の賑わい機能の導入、視認性の確保等)
- ▸上質な空地や小さな緑空間など、まち歩きを楽しむことができる空間の整備
- ▸道路構成の変更等による歩行者空間化、公共交通利用促進、車の総量の抑制など、車中心から人中心のまちへの転換のさらなる推進

３．庁舎周辺まちづくりの視点と方向性

1）庁舎周辺まちづくりの論点（まとめ）

（1）対象地区の位置付け（上位計画等）

【市の主要計画における中心市街地の位置付け】

・今後本格的に到来する人口減少及び少子・高齢化への対策として、人口減少の抑制（雇用機会の創出、人材還流）と人口減少社会に適応する多核連携都市（コンパクトシティ）の実現に向けた取組を推進中

・中心市街地は、熊本都市圏の社会経済活動の発展を牽引する役割を担い、都市機能の維持・集積を図るとともに、土地の高度利用やオープンスペースの確保により上質な都市空間を創出する地区に位置付け

・人中心のまちづくりに向け、道路空間の再配分による歩行環境・自転車利用環境の改善や回遊性の向上、さらには駐車場の適正配置等による、交通の円滑化や最適な土地利用の推進を位置付け

【対象地区の位置付け】

・通町筋・桜町周辺地区は、商業・業務機能の集積が特に高く、熊本桜町バスターミナルをはじめとする交通機能の集積がみられるほか、熊本城ホールなどの公共公益施設も多く立地するなど、中心市街地の中でも核となる地区

・通町筋の鶴屋百貨店周辺と桜町のサクラマチクマモトを２つの核、上通・下通・サンロード新市街のアーケードを３つのモールとした都市構造を形成

・過去の投資の蓄積を活用し、各種の投資を集中することにより、投資の効率性が確保でき、にぎわいや経済的活動の拠点となる地区であり、にぎわいの創出や回遊性の向上を図る地区

・手取本町の市庁舎を桜町、中央区役所を花畑町へ移転予定。工事着工は2028（R10）年度以降を予定

（2）まちづくりの論点

市を取り巻く動き

・全市的な人口減少、少子高齢化の流れ

・TSMCの進出による企業立地・雇用・交流人口の増加

・インバウンド需要回帰による観光産業の成長

・新庁舎の移転整備によるまちの構造の変化と現庁舎跡地（新たなまちづくりの種地）の創出

まちづくりの論点

【対象地区の役割】・今後も経済活動拠点としての求心力を維持し、熊本市及び熊本都市圏の経済活動をリードする役割を担い続ける
・これまでのストックの蓄積を活かして更なる投資を誘発する

人口	土地建物利用	観光・産業	交通・歩行者ネットワーク
▶まちなかへの流入人口（居住者）の増加や、通勤・通学の流入が多い経済的活動拠点としての求心力を活かす	▶商業・業務等の都市機能の集積と２核３モール＋東西方向のラダー（はしご）型の道路による高い集客・回遊ポテンシャルを備えた都市構造を活かす ▶高度な都市機能が集積するゾーンや商業地の多様な施設が集積するゾーン、熊本城への眺望が確保された視点場など、場所毎の特性を活かす	▶熊本城をはじめとした徒歩圏に集積する観光資源、飲食、文化・エンタメ等多様なコンテンツや宿泊施設等、昼も夜もまちなかを歩いて観光しやすい環境を活かす ▶近隣市町村への半導体産業の進出による本市への注目度・機運を活かす ▶業務機能の集積、交通利便性等、働く場としての潜在力の高さを活かす	▶バス・市電・鉄道等公共交通でのアクセスのしやすさと２核３モールとモビリティの結節性の高さを活かす ▶２核３モール＋東西方向のラダー型の道路や交通規制による歩行者回遊の基盤を活かす ▶シンボルプロムナードの歩行者空間化など、車から人への転換についての成功体験を活かす ▶昼と夜の時間帯別の賑わいを活かす ▶白川・坪井川の水と緑、花畑広場、シンボルプロムナード、白川公園等の広場空間を活かす
▶人口減少、少子高齢化の流れを踏まえた若年層の人口流出抑制 （例：企業誘致など働く場の創出、若者が憧れるライフスタイルが実現できるまちづくり）	▶道路幅員、敷地・建物の規模など、ゾーンの特性や個性をふまえた、まちの再編やリノベーションによる目的性の高いコンテンツの創出 ▶まちへの投資意欲を高める防災性の向上	▶事業者や旅行者のニーズに適合した観光コンテンツ、宿泊施設の充実（例：高付加価値旅行者の誘客、国際会議の誘致等） ▶日帰り・短期滞在から滞在型の観光への拡大（例：熊本城を軸としたストーリー性のあるまちづくりの推進、熊本城以外のまちの資源や強みを活かし、伸ばす等） ▶コロナ禍の観光産業の落ち込み等の経験や他都市におけるオーバーツーリズムの課題から、ひとつの産業に過度な依存をしない都市活動の軸の多重化が必要 ▶企業のニーズを的確にとらえた戦略的な誘致を展開するとともに、スタートアップの支援を図ることで、新たな雇用の場を創出し、本市の経済成長を牽引する	▶電車通り沿い（現庁舎～花畑広場）のビル群、街区構成等により分断している東西の賑わいや人の流れをつなぎ、回遊を生み出す（低層部の賑わい機能の導入、視認性の確保等） ▶上質な空地や小さな緑空間など、まち歩きを楽しむことができる空間の整備 ▶道路構成の変更等による歩行者空間化、公共交通利用促進、車の総量の抑制など、車中心から人中心のまちへの転換のさらなる推進

庁舎周辺まちづくりの視点

2）庁舎周辺まちづくりの視点

1. 市民生活を守り、企業に選ばれる、災害に強い「まち」をつくる

2. 多様な経済活動が起こり、連鎖する、活発な新陳代謝が生まれる「まち」をつくる

3. 個性的で魅力的な歴史や都市文化が息づく、市民が誇り、世界が憧れる「まち」をつくる

4. ウォーカブルな都市のレガシーを継承し、更なる車中心から人中心へと転換を進め、歩くたびに新たな発見が生まれる「まち」をつくる

（防災）
・老朽化したストックの更新・整備（共同化・建替え・耐震＋リノベーション等）
・浸水対策　等

（ひと）
・若年層が働き、生活し、活動する場の創出
・文化、芸術などに携わる主体が育ち、活動できる場の創出　等

（まちの成長）
・都市の中心部にふさわしい都市機能の導入、企業誘致、公共貢献などを伴う大規模建替えの促進
・地域に根ざした事業者や担い手による投資やチャレンジに対する支援　等

（賑わい・回遊）
・新庁舎、区役所、現庁舎跡地の回遊性を高め、２核３モールを発展させた大きな人の流れをつくる
・歩くたびに小さな発見がある魅力的な目的地や通りの形成　等

（都市文化）
・熊本城を活かしたストーリー性のある観光施策の充実
・歴史、市民文化、アート、音楽、ナイトライフなど、熊本城だけではない多様で個性的な魅力を活かした滞在型観光の魅力の強化　等

（まちなか交通）
・駐車場の適正配置、総量抑制
・公共交通利用促進　等

多様な人々の活動、交流が交差し、一人ひとりのたくさんの物語が生まれる「まち」

3）庁舎周辺まちづくりの方向性

■新庁舎整備を契機とした「都市機能更新」と「回遊性向上」の方向性

取組方針１:投資を呼び込み･まちに波及させる

電車通りエリア

特徴	・広幅員道路に面し区画道路が整った街区形状 ・比較的敷地・建物の規模が大きい ・通町筋周辺は商業施設が多く立地 ・花畑・桜町周辺はオフィスが多く立地

◆まちづくりの起爆剤として、都市の賑わいをけん引する投資を呼び込む役割を担う

・新庁舎、新区役所、現庁舎跡地をつなぐ「都市活動の軸」と従来の２核と３モール(＝「にぎわいの軸」)が一体となって、賑わいを生み出すオープンループ状の骨格構造を形成する

・まちの顔となる"ゲート"をつくるとともに、電車通りを挟む"桜町・花畑地区"と"中心商店街"との回遊性の向上を図ることで、にぎわいの引き込みやさらなる賑わいの波及を生む

▶高度な都市機能や低層部への賑わい機能の導入、公共貢献を伴う建替え事業等の誘導・支援

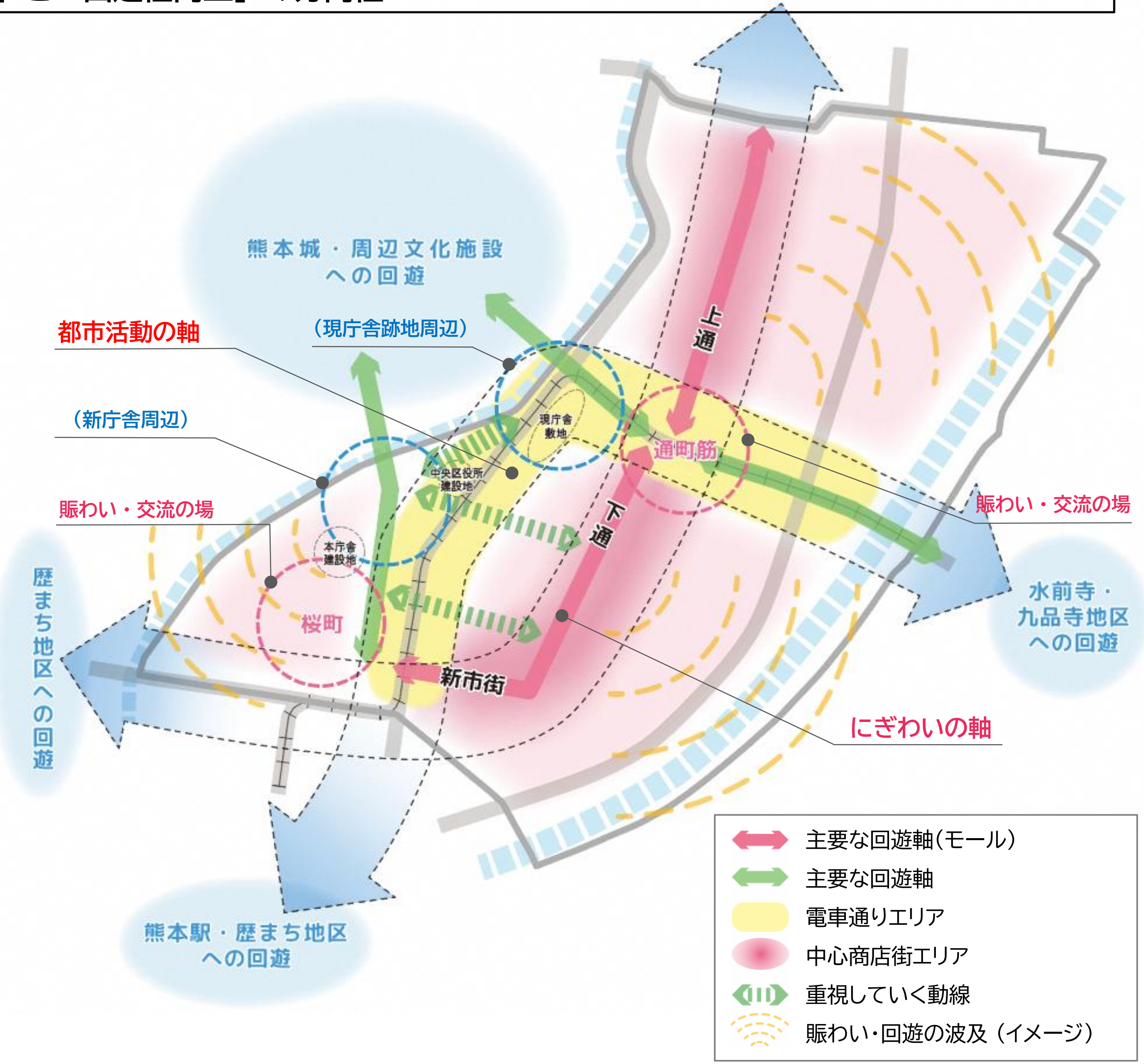
取組方針２:まちの活力を最大化する

中心商店街エリア

特徴	・狭い道路に面する小規模な敷地が多い ・比較的小規模だが、個性的で魅力ある飲食店、小売店などが多く立地

◆まちのコンテンツを充実させ、まちの個性を引き出す投資を誘発する役割を担う

・地区内の回遊性を高める多彩な目的地を創出することで、電車通りエリアに生み出される賑わいとの相乗効果により滞在時間の増加、消費促進等を図る

▶老朽化施設の建替え/リノベーション等の誘導・支援

▶個性的で魅力的なまちなみの形成、上質な空地・小さな緑空間など、ウォーカブルな空間の創出に向けた取組・支援等を検討