

(1) 基礎調査の結果をふまえた 庁舎周辺まちづくりの視点と方向性について 【全体版】

令和7年(2025年)11月14日
検討委員会資料

1. 対象地区の現況調査・分析

主な基礎調査項目

①人口・世帯

②土地建物利用

③産業・観光

④交通
(広域、地域、歩行者通行)

一部作業中

不動産市場調査 (他都市比較を含む)
⇒市場動向や投資のポテンシャルを把握

- ・オフィス(需給動向、賃料、空室率等)
- ・ホテル(施設数、客室数、平均客室単価、稼働率)
- ・商業(商圏、空室率、成約賃料等)
- ・住宅(賃料、空室率、販売価格等)等

作業中

市民・事業者等・地権者の声

集計中

R6年度実施、継続実施予定

作業中

1. 市民の意向(対象地区の評価)
⇒市民目線での対象地区の魅力、
問題点(具体的な場所)、必要な
機能に関するニーズを把握
※市民アンケート調査

2. 事業者のニーズ等
⇒民間事業者のアイデアや開発
事業等への参画意向の把握
※サウンディング型市場調査
(一部地権者含む)

3. 地権者の意向
⇒建替え等に関する意向、
支援ニーズ等を把握
※地権者アンケート調査

市独自の関連制度のレビュー
⇒活用条件、活用状況等を把握

建替え等の支援制度

ウォークブル施策

企業立地支援

作業中

2. 庁舎周辺まちづくりの方向性の検討・整理 (対象地区全体)

庁舎周辺まちづくりの視点

庁舎周辺まちづくりの方向性

仮説

くまもとまちづくりラボ

⇒新庁舎整備を契機としたまち
づくりについての意見やアイ
デアを把握

3. 実現に向けた取り組みの検討

モデル街区の抽出・ケーススタディ

現庁舎跡地にふさわしい都市機能の調査・可能性の整理

取り組みの検討

計画の推進体制

庁舎周辺まちづくりプランとりまとめ

資料
3-1、
3-2

資料
3-3

資料
3-1、
3-2

1. 調査対象地区の概要

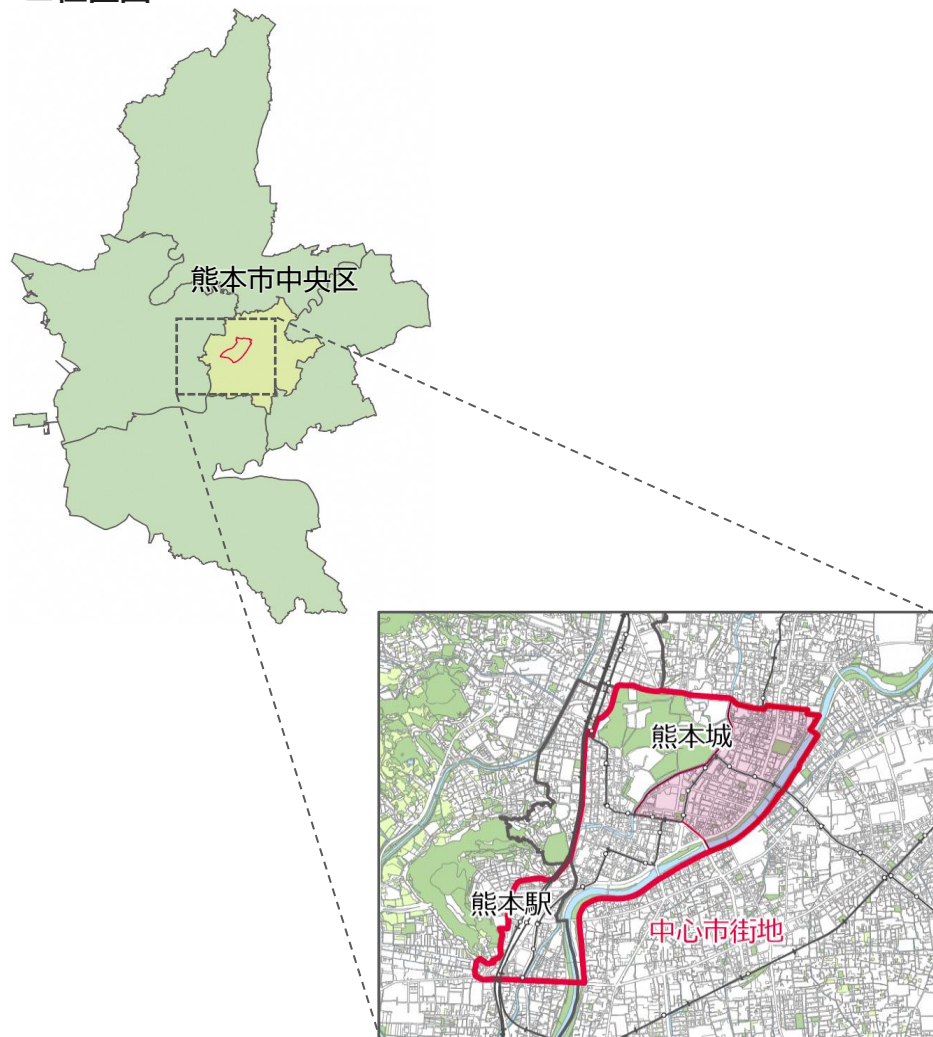
1. 調査対象地区の概要

1) 調査対象地区の位置及び区域

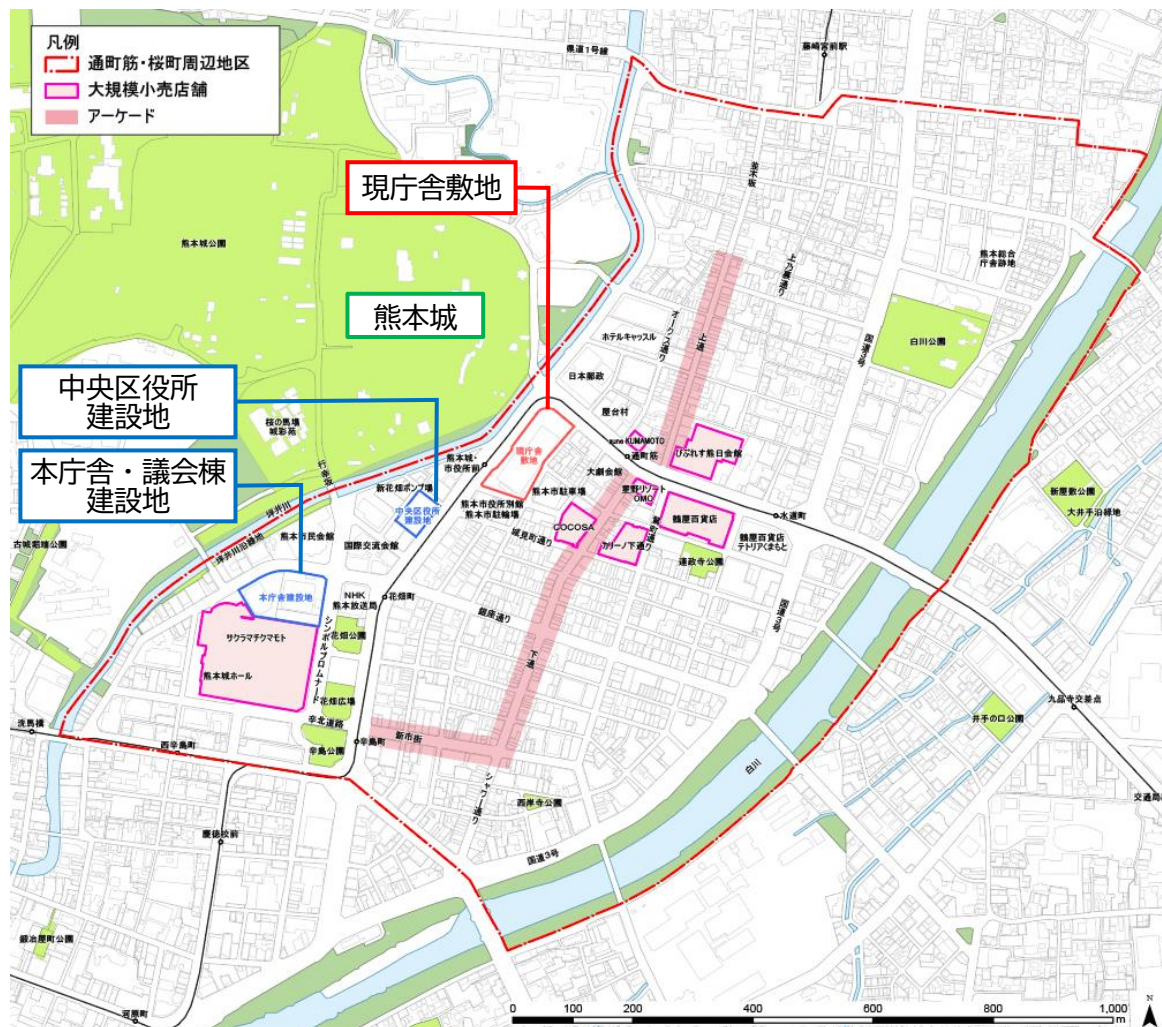
3

- ・調査対象地区の「通町筋・桜町周辺地区」は、本市の中心市街地、熊本城の東側に位置し、坪井川と白川に挟まれた区域(区域面積：約126ha)
- ・商業・業務機能等の都市機能が集積し、3つのアーケードを中心に商業店舗が集積。桜町と通町筋周辺に大型商業施設が立地
- ・市電とバス路線が地区を縦横断し、桜町にバスターミナルが立地
- ・市庁舎を新市庁舎を桜町、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

位置図



区域図



(1) 中心市街地及び調査対象地区の位置付け

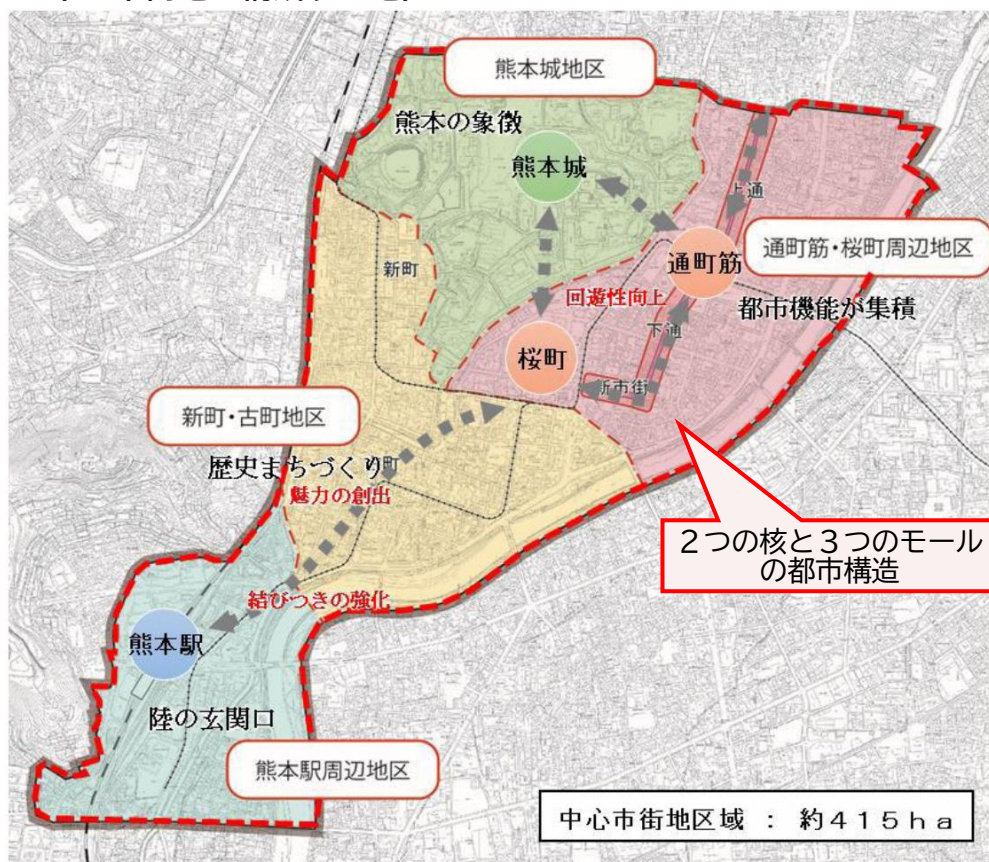
【市の主要計画における中心市街地の位置付け】

- 本市では、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應する多核連携都市(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

【調査対象地区の位置付け】

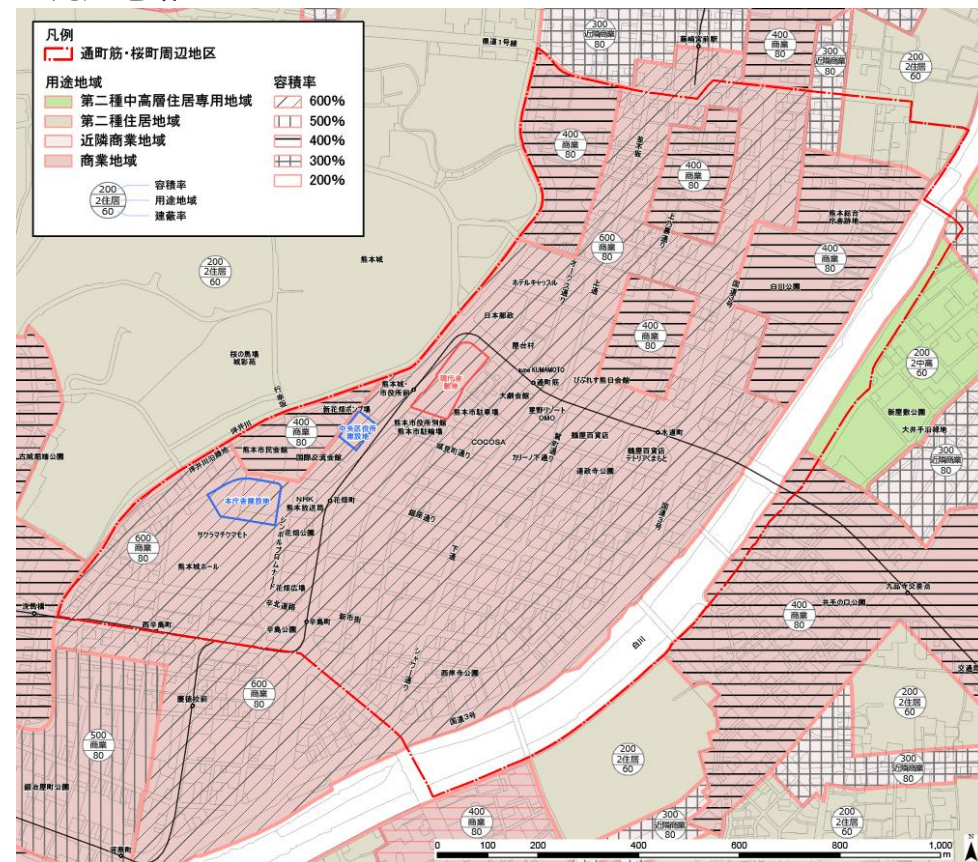
- 通町筋・桜町周辺地区は、商業・業務機能の集積が特に高く、熊本桜町バスターミナルをはじめとする交通機能の集積がみられるほか、熊本城ホールなどの公共公益施設も多く立地するなど、中心市街地の中でも核となる地区
- 通町筋の百貨店周辺と桜町のサクラマチクマモトを2つの核、上通・下通・サンロード新市街のアーケードを3つのモールとした都市構造を形成
- 過去の投資の蓄積を活用し、各種の投資を集中することにより、投資の効率性が確保でき、にぎわいや経済活動の拠点となる地区であり、にぎわいの創出や回遊性の向上を図る地区
- 地区の一部(北東部)を除き、商業地域(容積率400%または600%)に指定

■ 中心市街地を構成する地区



出典：熊本市中心市街地活性化基本計画

■ 用途地域



出典：令和3年度都市計画基礎調査

1. 調査対象地区の概要

2) 調査対象地区の位置付け、法規制等

6

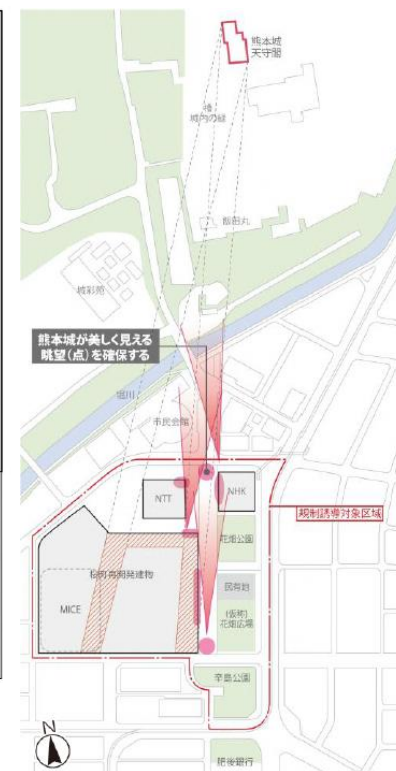
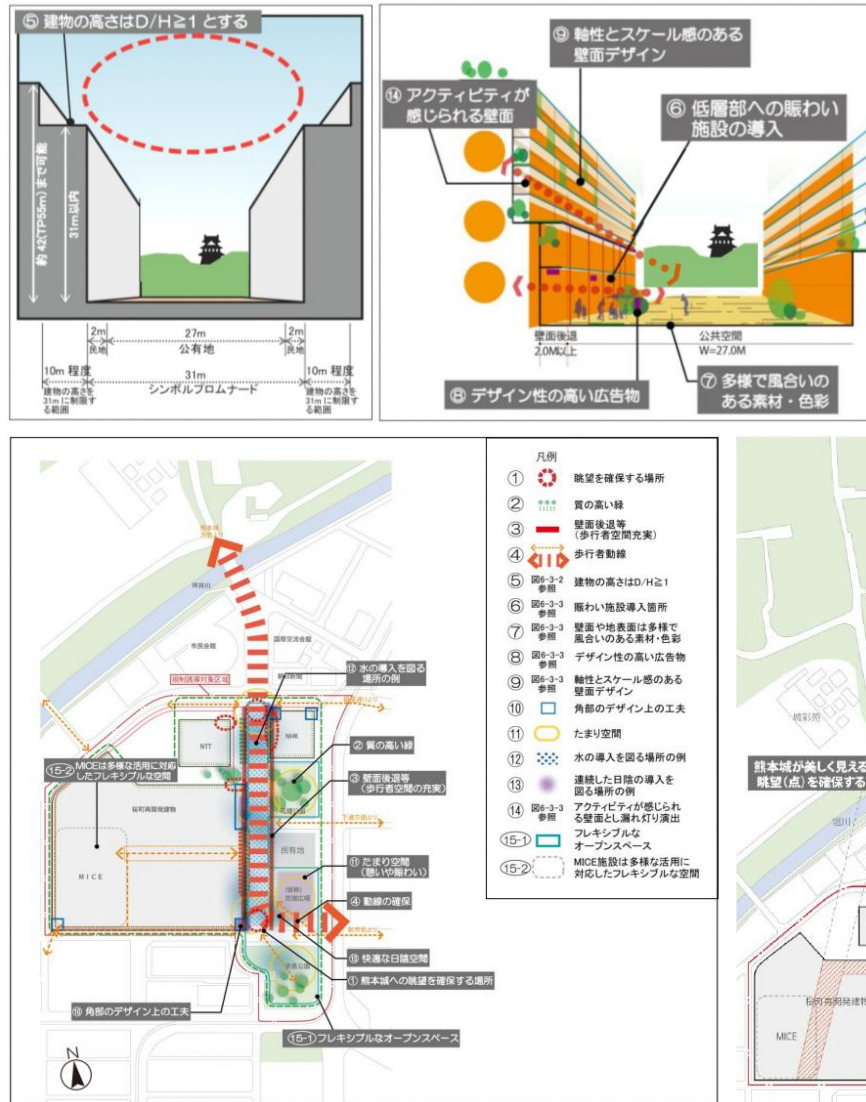
(3) 桜町・花畑周辺地区まちづくりマネジメント基本計画(デザインガイドライン)

- ・「桜町・花畑周辺地区まちづくりマネジメント基本計画」では、デザインコンセプト「熊本城と庭つづき『まちの 大広間』」を具現化していくために、関係する民間権利者や市が空間・景観的なデザインを実施する際に守るべき事項を「デザインガイドライン」として示している

■デザインガイドラインの対象区域と関連区域



■規制誘導項目イメージ図



2. 調査対象地区の現況

1) 人口・世帯

調査対象地区の現況（要点）

【市全体】

- ①熊本市の人口は減少局面にあり、今後は少子化と高齢化が進む
- ②自然減が増加する一方で、直近では転入者数が転出者数を上回り、社会増が続く
- ③若年層のうち進学や就職を行う年代の転出入が多く、特に福岡市への転出が多い
- ④人口減少への対策として、「抑制策」と「適応策」を推進中（第8次総合計画）

【調査対象地区】

- ⑤中心市街地の人口は増加傾向、世帯は小世帯化が進む
- ⑥調査対象地区も同様に微増しているが、中心市街地に対して高齢化率が高い（市全体と同水準）
- ⑦市全体・中央区ともに通勤・通学は流入超過で求心力が高く、地区内の昼間人口は上通・下通・桜町・市庁舎周辺に集中

2. 調査対象地区の現況

1) 人口・世帯

9

(1) 熊本市の人口動向

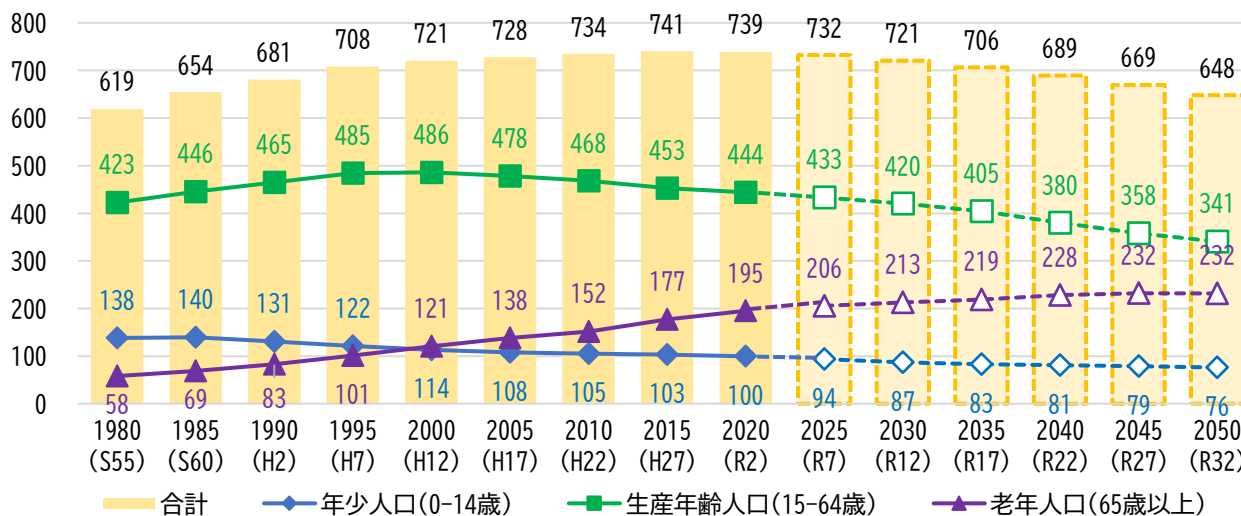
■市の人口は減少局面に入り、今後は少子化と高齢化の進行が顕著になる見込み

- ・市全体の人口は約73万人。2020(R2)年国勢調査において戦後初めての減少となり、将来推計では2035(R17)年には約71万人(-4.4%減少※)、2045(R27)年には約67万人(-9.4%減少※)まで減少見込み
- ・年代別では、年少人口は1985(S60)年頃から、生産年齢人口は2000(H12)年頃から減少が続いている
- 一方で、老年人口は増加傾向が継続しており、R2(2020)年には、総人口の約4人に1人が65歳以上の高齢者となっている

※ 2020(R2)年を基準とした減少率

■年代別人口の推移と推計

(千人)

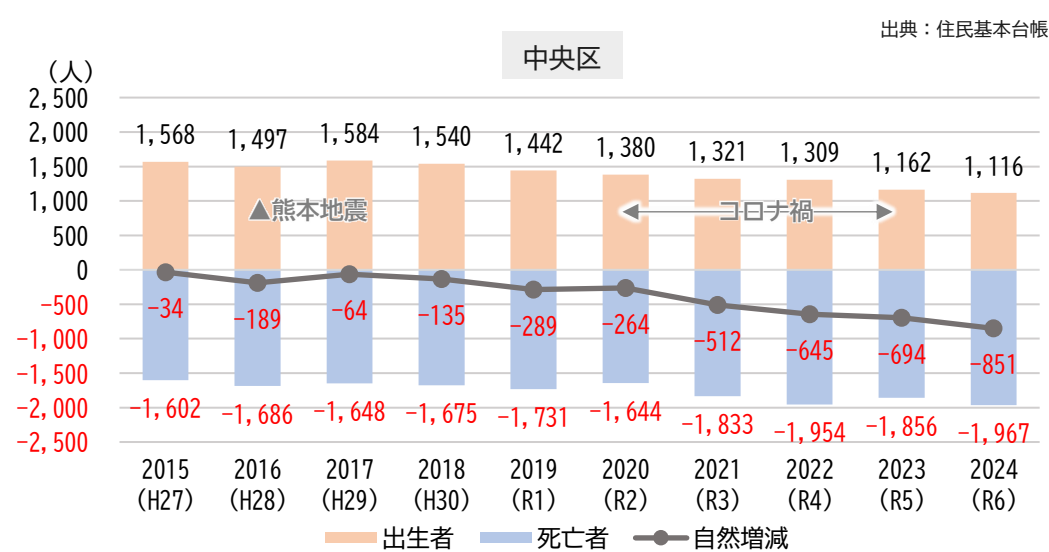
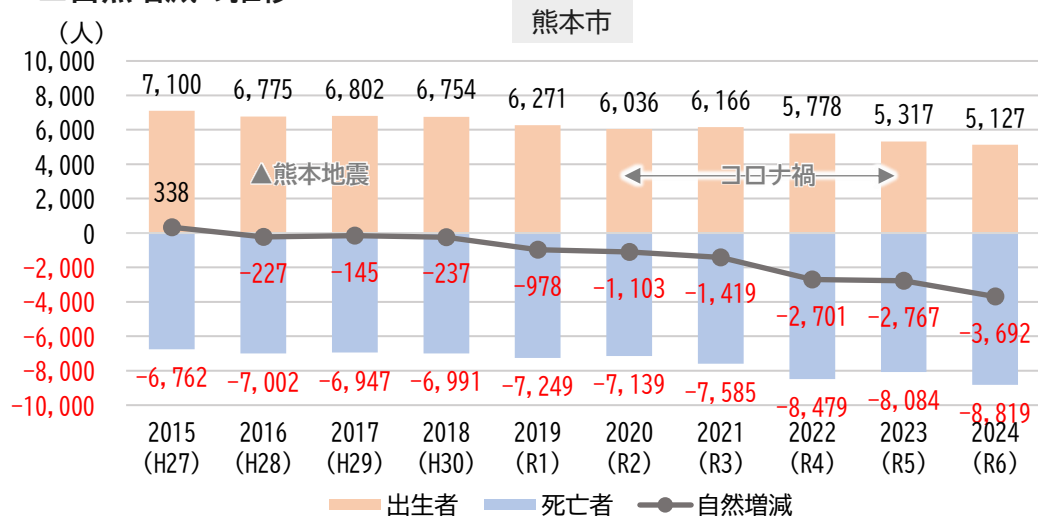


(2) 自然動態

■死亡数と出生数の差による自然増減は、2016(H28)年以降、死亡超過(自然減)が続く

- ・自然増減は、2016(H28)年以降、死亡超過で自然減が続いており、2024(R6)年の死亡超過数は市全体では3,692人、中央区では851人

■自然増減の推移



2. 調査対象地区の現況

1) 人口・世帯

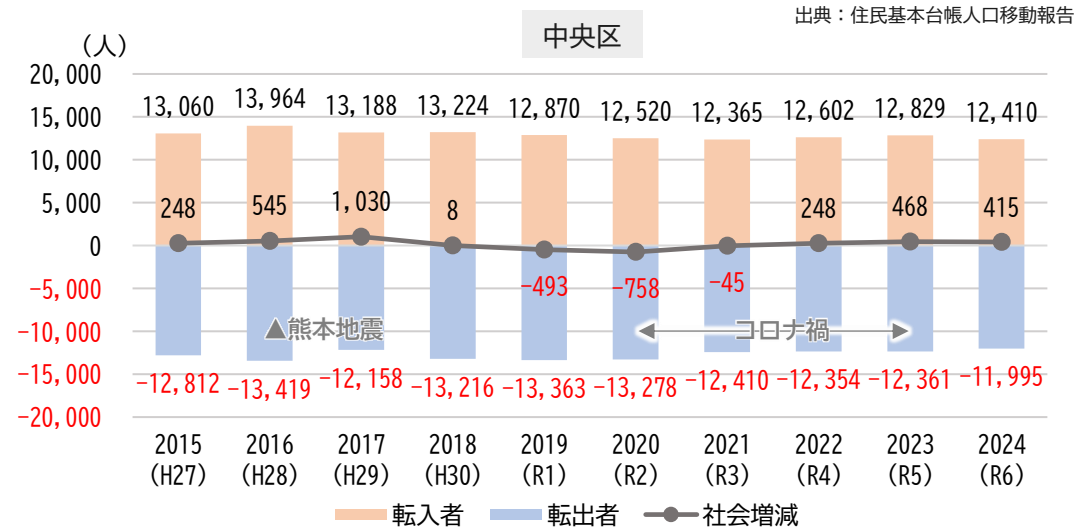
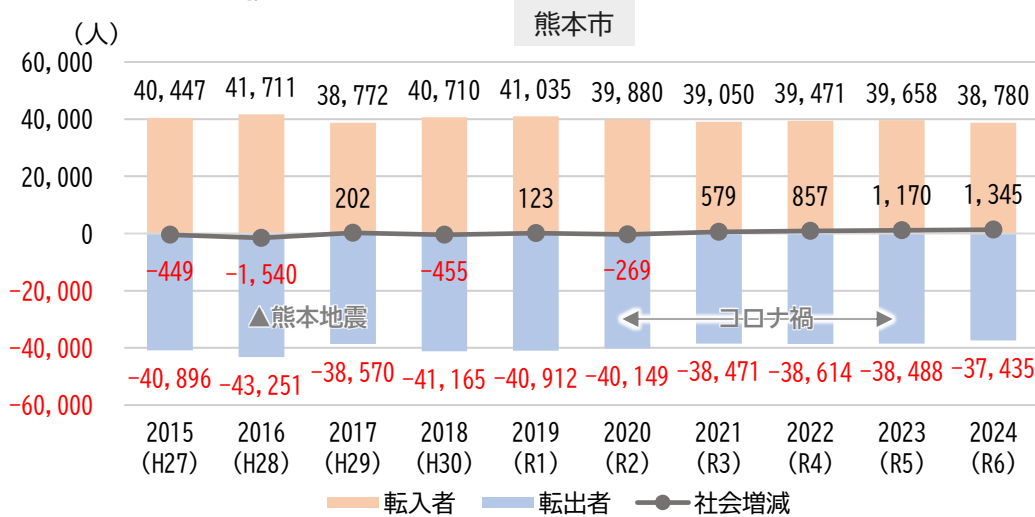
10

(3) 社会動態と年齢別転出入の状況

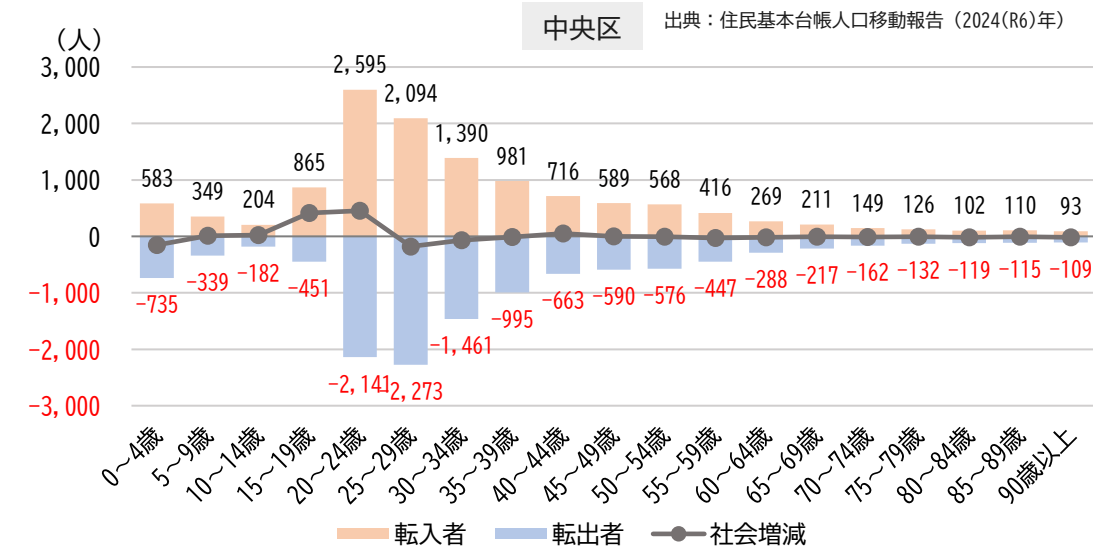
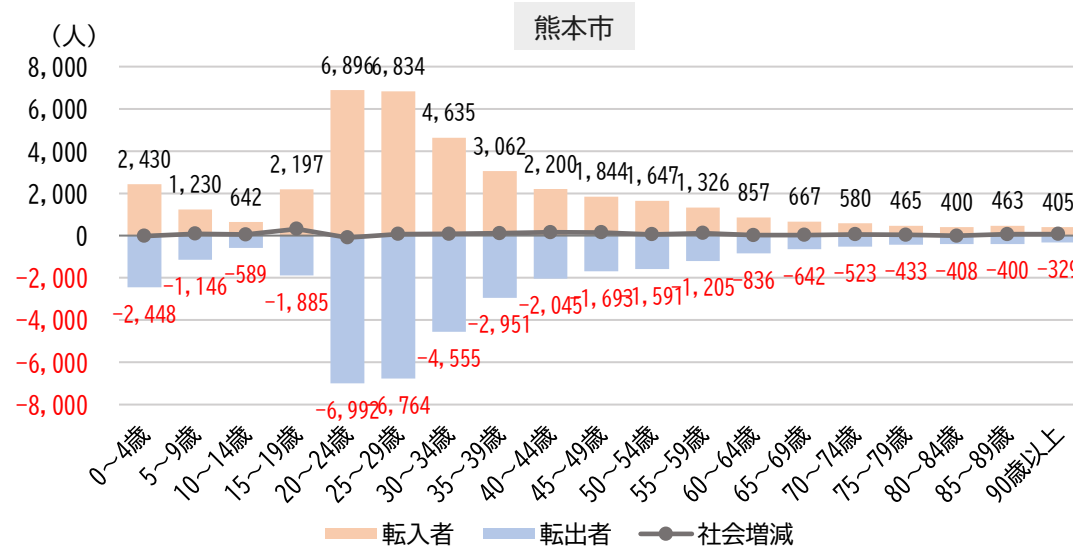
■コロナ禍以降は転入超過で社会増が続く。若年層の転出入の動きが多く、中央区では10歳代後半～20歳代前半が転入超過

- ・社会増減は、コロナ禍以降、転入超過で社会増が続いており、2024(R6)年の社会増は市全体では1,345人、中央区では415人
- ・年齢別には、20～30歳代前半は転入が多い一方で、同程度の転出がみられる
- ・中央区は、15～19歳、20～24歳の進学や就職の年齢は転入超過であるが、25～29歳、30～34歳は転出超過となっている

■社会増減の推移



■年齢別転出入の状況



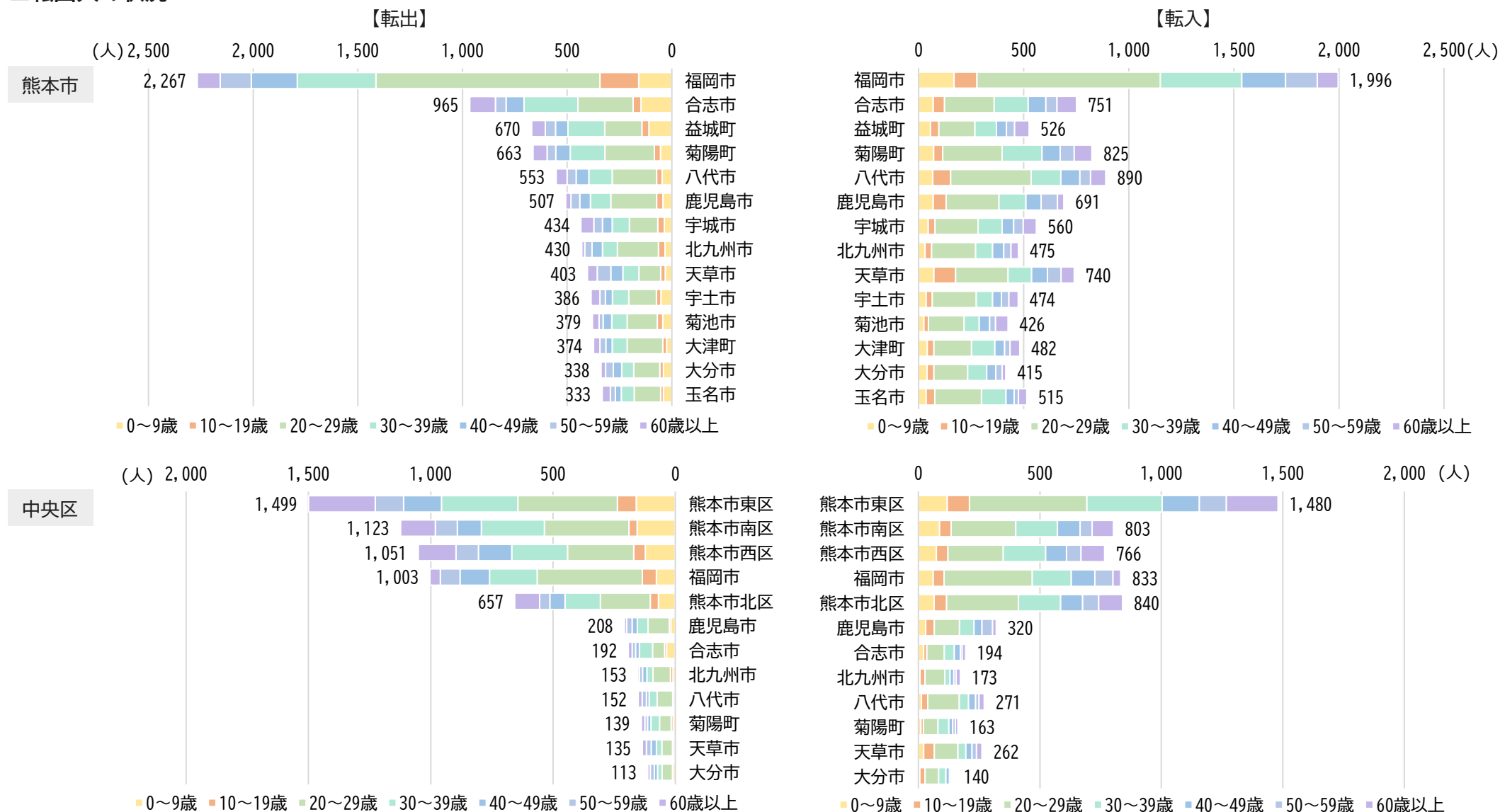
(4) 社会増減の転出入先

■転出入先は福岡市が突出して多く、特に若年層は転出超過

- ・転出入先は、福岡市が突出して多く、転出超過。市全体では特に10～20歳代、中央区のみでは40歳代以下の転出が多い
- ・市全体では、合志市、益城町、菊陽町など隣接自治体との転出入が多く、県外は福岡市、鹿児島市、北九州市、大分市等との転出入が多い
- ・中央区のみでは、福岡市、鹿児島市、北九州市等、県外との転出入が多い

■ 転出入の状況

出典：住民基本台帳人口移動報告（2024(R6)年）



(5) 本市の人口減少対策の取組

■人口減少への対策として「抑制策」と「対応策」を推進

- 本市の第8次総合計画(計画期間2024(R6)年4月～2032(R14)年3月)では、人口減少への対策として、「①人口減少の抑制策(雇用機会、人材還流など)」と「②適応策(コンパクトシティ、既存施設の長寿命化・施設の統廃合による総コストの抑制、多様な主体の社会参画の推進など)」を打ち出している

■熊本市第8次総合計画(2024.4 ▶ 2032.3)に示す人口減少対策の方針と多核連携都市のイメージ

(1) 人口減少の抑制

人口減少の抑制には、本市の令和4年(2022年)時点での合計特殊出生率である1.43を維持・回復させていくため、**若者の結婚・出産・子育てに関する希望を叶えるための支援や環境整備など**に取り組み、人口の自然減の抑制を図ります。

また、**こども・子育て支援の充実や住みやすいまちづくりなどにより、住み続けたい人を増やすとともに、雇用機会の創出や人材還流の推進**などにより、移り住みたい人を増やすための施策を展開することで、人口の社会増に向けた対策を行います

(2) 人口減少への適応

少子・超高齢社会という人口構造においては、現在の合計特殊出生率や転入超過を維持・向上させたとしても、一定期間の人口減少は避けられないことから、人口減少の抑制に加え、人口減少に適応し、生活の質を維持するための施策も必要となります。

具体的には、**コンパクトで持続可能な都市づくり(多核連携都市)**、**既存施設の長寿命化・施設の統廃合等による総コストの抑制**、**広域連携による都市機能の補完**、**健康寿命の延伸**、**女性や高齢者など多様な主体の社会参画の推進**、**あらゆる分野でのDX推進など**に取り組みます。



2. 調査対象地区の現況

1) 人口・世帯

13

(6) 地区別の人口と世帯の動向

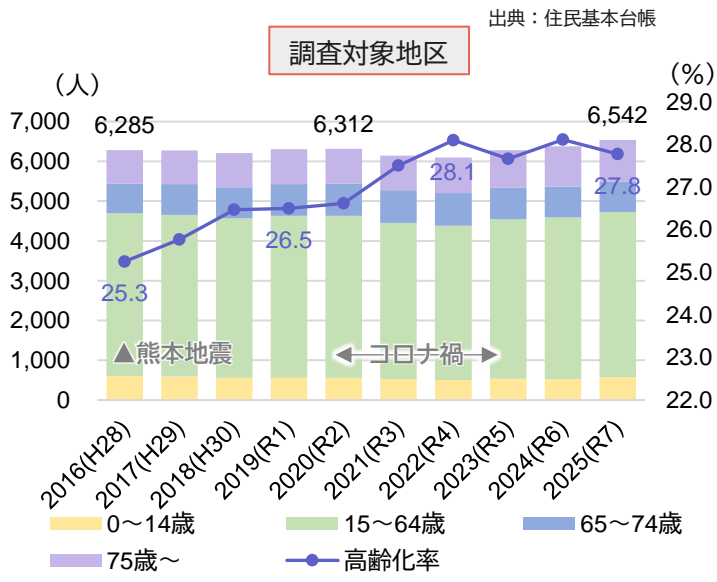
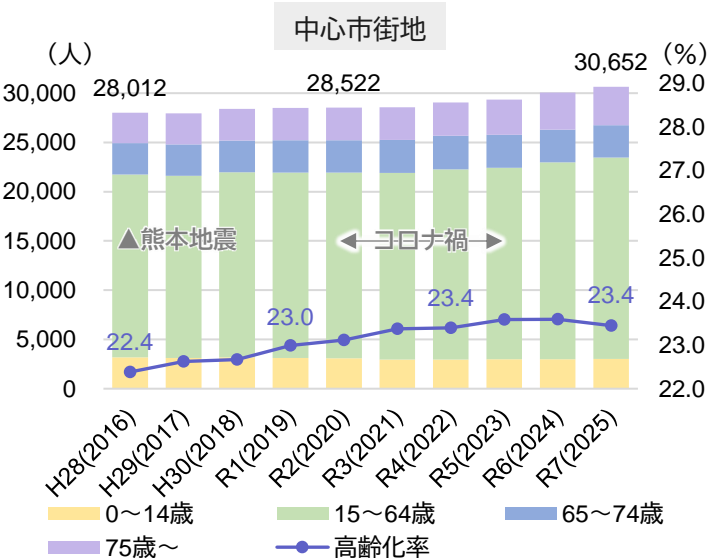
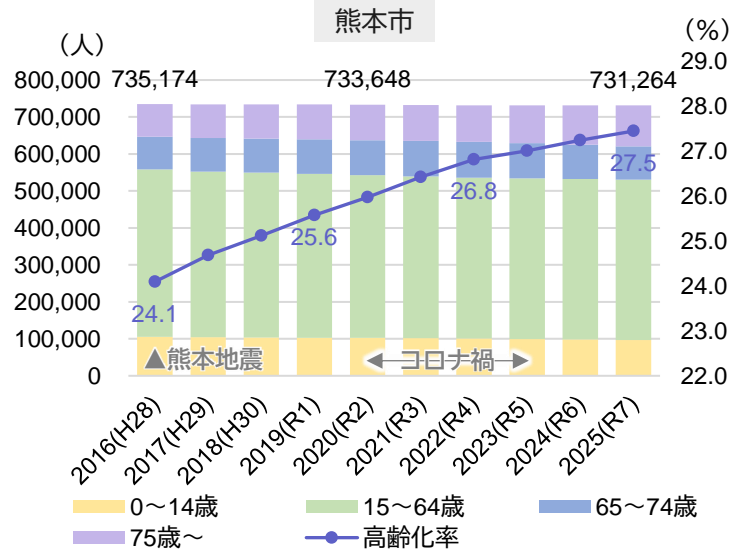
■ 中心市街地では生産年齢人口を中心に街なか居住が進むが、対象地区の高齢化率は市全体と同水準

- ・ 市全体の人口が微減傾向であるのに対し、中心市街地の人口は増加傾向で、直近10年間では7.5%増加、調査対象地区では3.8%増加と街なか居住が進む
- ・ 年代別では、市全体の高齢化率27.5%に対して、中心市街地内は23.4%と低い一方、調査対象地区は27.8%で市全体と同水準

■ 世帯数は全体的に増加・小世帯化傾向で、中心市街地及び調査対象地区では小世帯化が顕著

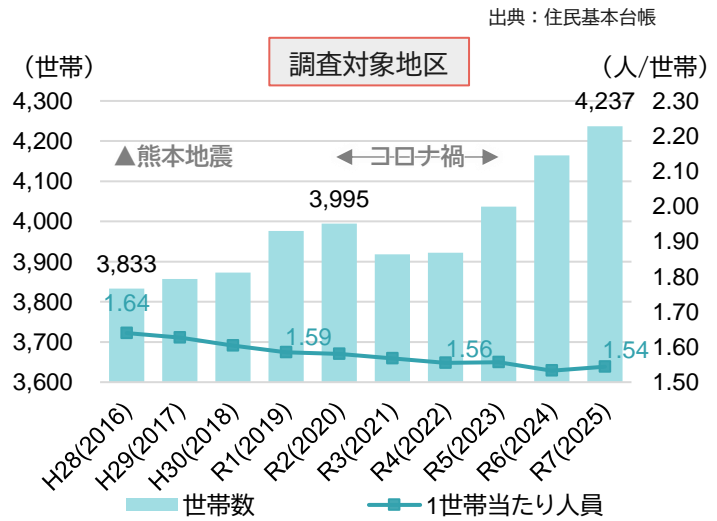
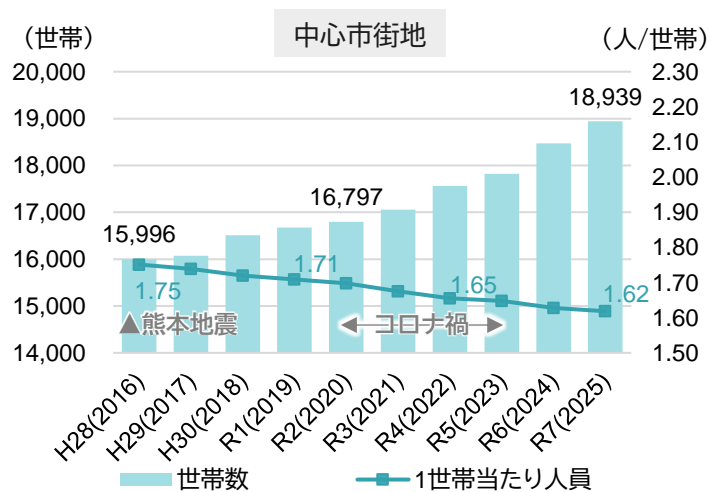
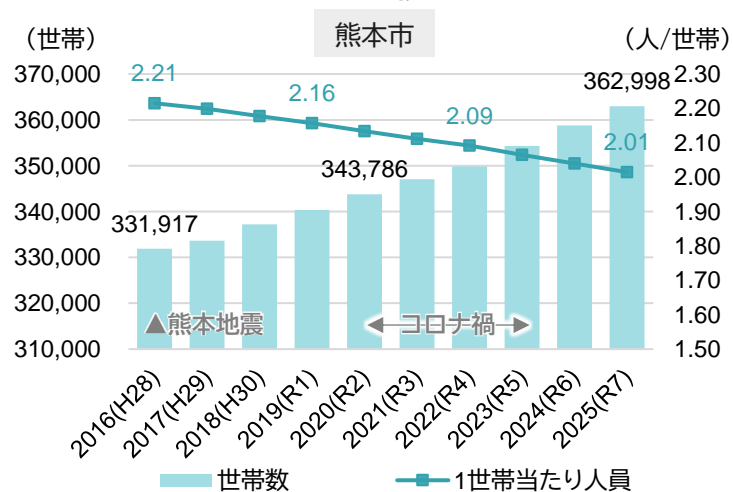
- ・ 世帯数は、調査対象地区ではコロナ禍に一時減少したものの、全体的に増加傾向かつ小世帯化傾向

■ 年代別人口の推移



出典：住民基本台帳

■ 世帯数及び世帯人数の推移



出典：住民基本台帳

2. 調査対象地区の現況

1) 人口・世帯

14

(7) 昼間人口

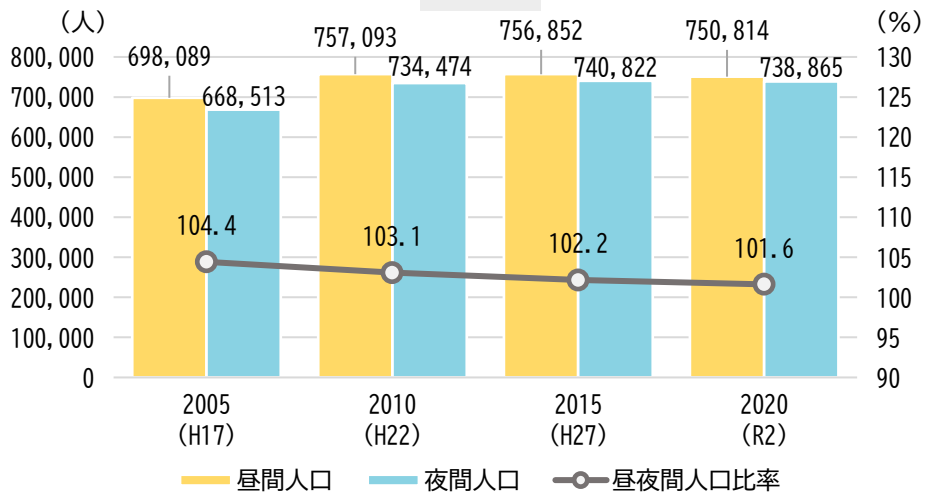
■市全体・中央区ともに通勤・通学は流入超過で求心力が高く、調査対象地区内の昼間人口は上通・下通・桜町・市庁舎周辺に集中

- 市全体の昼間人口は約75万人、昼夜間人口比率は101.6%、中央区の昼間人口は約23万人、昼夜間人口比率は125.2%で、いずれも通勤・通学の移動は流入超過
- 調査対象地区内の昼間人口は、上通、下通、桜町、市庁舎周辺に集中

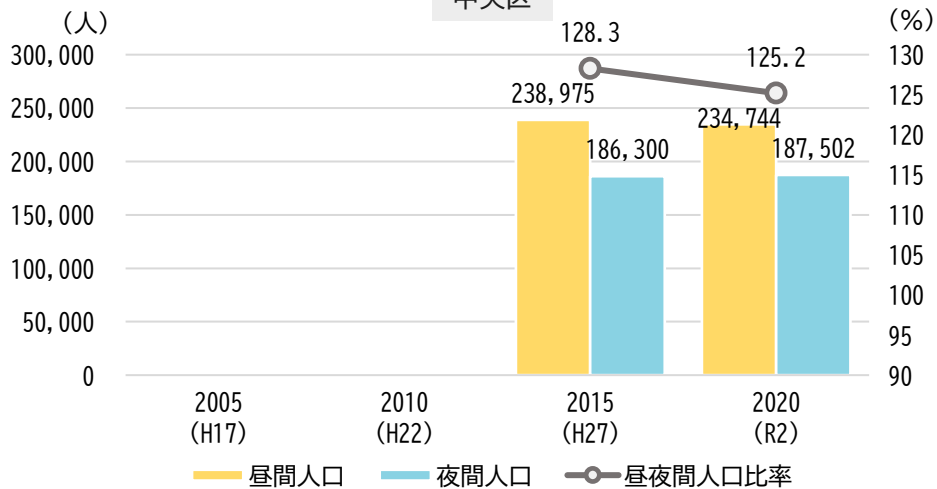
■昼夜間人口の推移

熊本市

出典：国勢調査

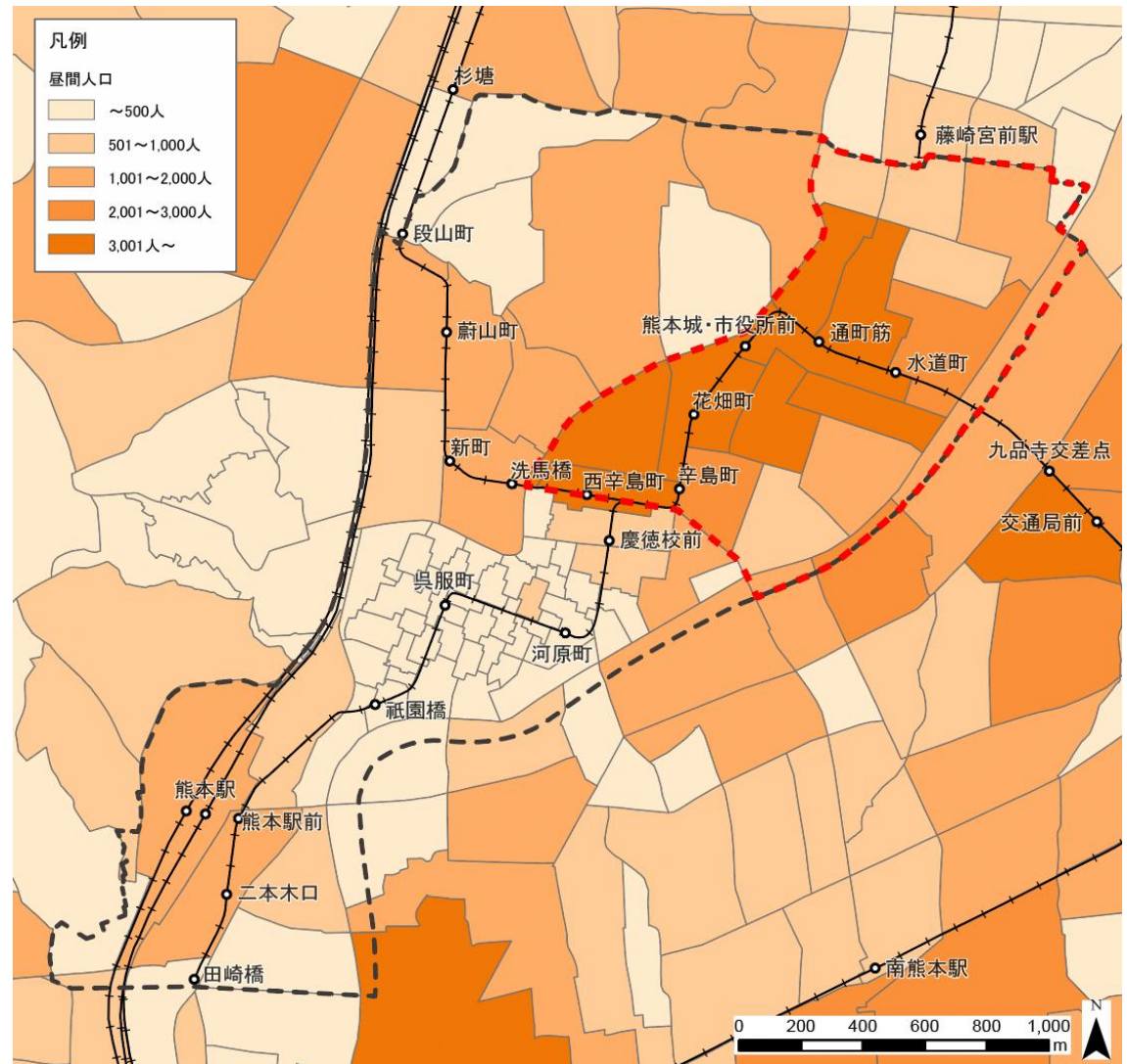


中央区



昼間人口：常住人口から通勤・通学の流入を差し引きした人数（買物客などの非定期的な移動は含まれない）
夜間人口：常住人口
昼夜間人口比率：常住人口100人当たりの昼間人口の割合。100を超えているときは通勤・通学人口の流入超過、100を下回っているときは流出超過を示す

■町丁目別昼間人口



出典：令和3年度都市計画基礎調査

●調査対象地区の現況（概要）

熊本市・中央区の人口動向	<ul style="list-style-type: none"> ・市の人口は2020(R2)年国勢調査において戦後初めての減少となり、今後は少子化と高齢化の進行が顕著になる見込み ・死亡数と出生数の差による自然増減は、2016(H28)年以降、死亡超過(自然減)が続く ・転出数と転入数の差による社会増減は、熊本地震やコロナ禍による一時的な増減があったが、直近では転入超過の状況 ・市全体では年齢別の転出入は拮抗している。一方、中央区では、10代後半～20代前半の転入が多く、20代後半～30代前半は転出超過の傾向 ・転出入先は福岡市が突出して多く、特に若年層は転出超過 ・人口減少への対策として、第8次総合計画では、「①人口減少の抑制策（雇用機会、人材還流など）」と「②適応策（コンパクトシティ、既存施設の長寿命化・施設の統廃合による総コストの抑制、多様な主体の社会参画の推進など）」を打ち出している
調査対象地区の人口動向	<ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地では生産年齢人口を中心に街なか居住が進むが、調査対象地区の高齢化率は市全体と同水準 ・世帯数は全体的に増加・小世帯化傾向で、中心市街地及び調査対象地区では小世帯化が顕著
昼間人口	<ul style="list-style-type: none"> ・市全体・中央区ともに通勤・通学は流入超過で求心力が高い ・調査対象地区内の昼間人口は上通・下通・桜町・市庁舎周辺に集中

まちづくりの論点

▶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

▶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)

2. 調査対象地区の現況

2) 土地建物利用

調査対象地区の現況（要点）

- ① 中心市街地の中でも調査対象地区に商業・業務施設等が集積
- ② 調査対象地区の建物棟数の約半数が商業用途で、業務用途が約 1 割、住宅・共同住宅が約 2 割、併用住宅が約 1 割

◆ 電車通り沿いの特徴

- ・業務施設が集積し、中高層のオフィスビルが連続して立地
- ・比較的大規模な敷地が並び、延床面積の大きい建築物が立地
- ・電車通りは幅員15m以上

◆ 電車通りの内側（中心商店街）の特徴

- ・小規模な敷地が多く、延床面積500㎡以下の比較的小規模な建築物が集積
- ・通町筋以南は中層の建築物、通町筋以北は低層の建築物
- ・通町筋以南は幅員 6 m以上の格子状の道路構成、通町筋以北は狭隘な道路も多い
- ・狭隘な道路に面する敷地は、建替えの際にセットバックが必要な他、斜線制限等により、容積率低減の影響を受けやすい

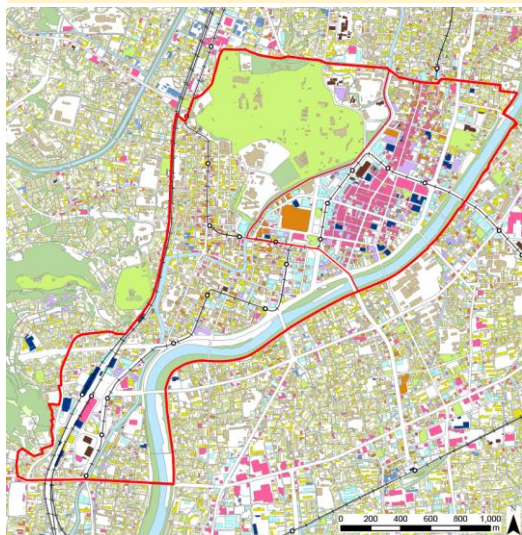
- ③ 2 核 3 モールの骨格として、通町筋以南は、戦災復興第一土地区画整理事業にて整備された道路が接続し、回遊しやすい基盤を形成。一方で、通町筋以北は、狭隘な道路が残る
- ④ 2 核 3 モール及び電車通りの地価が高く、並木坂や上乃裏通りなど相対的に地価が低いエリアにも商業集積が見られる
- ⑤ 電車通り沿いに中高層建築物が立地。中心商店街周辺は南側は中層、北側は低層の建築物が多い。景観形成基準が定められ、熊本城への眺望が確保された視点場を複数設定
- ⑥ 地区全体に老朽建築物が分布し、地震に弱い建築物が多い
- ⑦ 地区全体が防火地域・準防火地域に指定されており、堅牢建物が多い
調査対象地区の北側の一部には木造が点在し、上乃裏通りではこれを活かしたりノベーションが進む
- ⑧ 老朽化した建物の建替えを促進し、耐震性、防火性を向上させ、また、空地を生み出すことで、災害時の避難・活動空間を確保し、まちの防災力向上を図ることを目的に、中心市街地を対象に2020(R2)年度より「まちなか再生プロジェクト」を開始

(1) 本市の中心市街地及び地域拠点の都市機能の集積状況

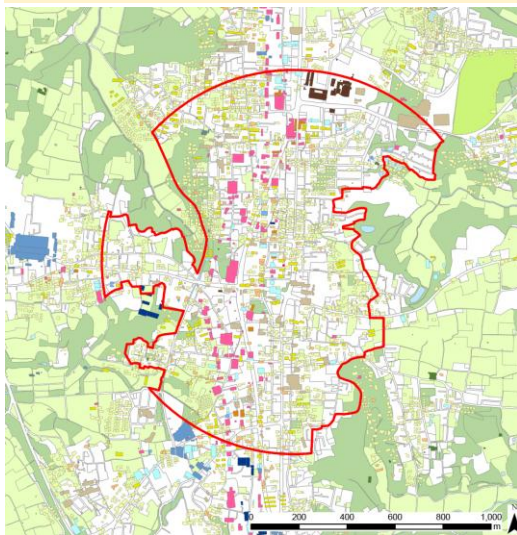
■中心市街地は、地域拠点と比較して都市機能が集積する拠点的地域。中でも調査対象地区に商業・業務施設等が集積

- ・本市の中心市街地は、他の地域拠点と比較して都市機能（商業施設、業務施設、文教厚生施設(医療施設、文化施設等)）が集積する地区で、市民にとって利便性が高い。中でも、調査対象地区に商業・業務施設等が集積している

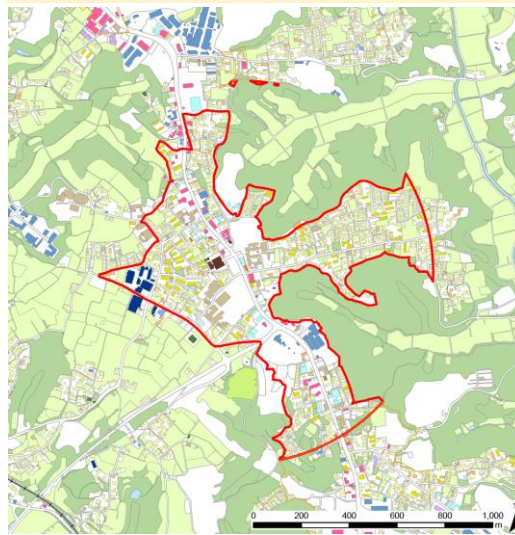
中心市街地



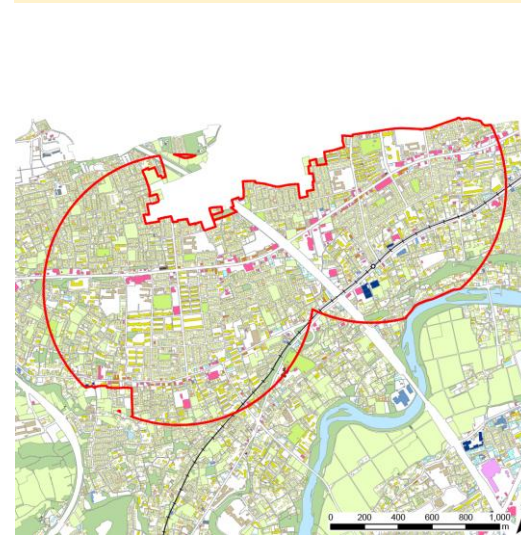
01 植木地区



02 北部地区



03 楠・武蔵ヶ丘地区



凡例

都市機能誘導区域

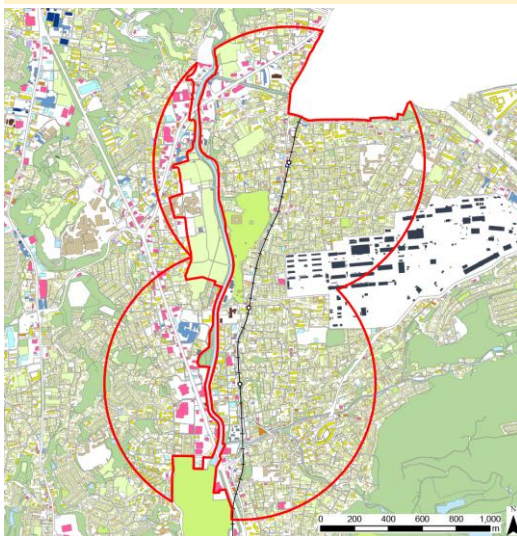
建物用途(主要用途)

- 業務施設
- 商業施設
- 宿泊施設
- 商業系用途複合施設
- 住宅用地
- 共同住宅
- 店舗等併用住宅
- 店舗等併用共同住宅
- 作業所併用住宅
- 官公庁施設
- 文教厚生施設
- 運輸倉庫施設
- 工場
- 農林漁業用施設
- 供給処理施設
- 防衛施設
- その他

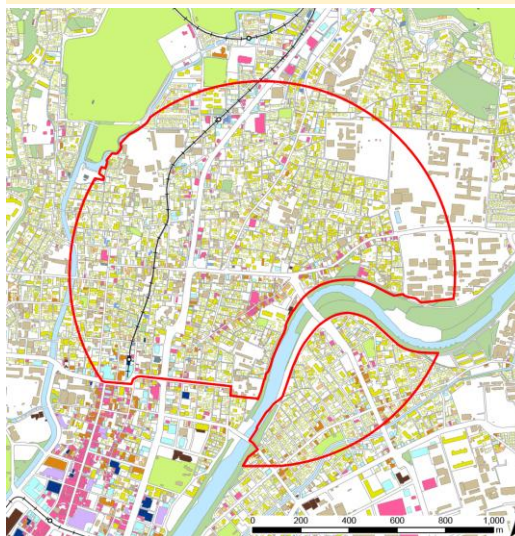
都市施設

- 公園
- その他
- 緑被地
- 農地
- 水面

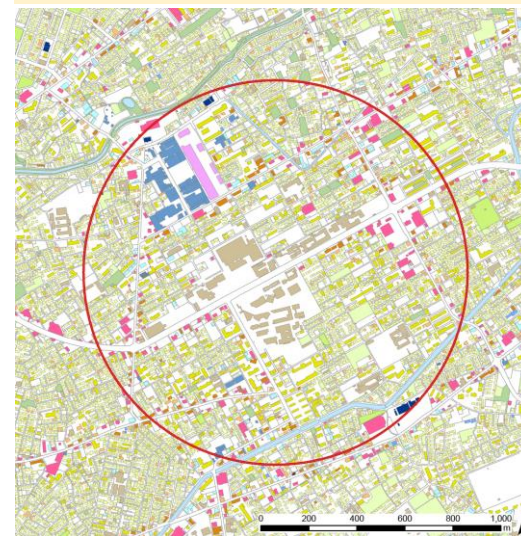
04 八景水谷・清水亀井地区



05 子飼地区



06 長嶺地区



(1) 本市の中心市街地及び地域拠点の都市機能の集積状況

凡例

都市機能誘導区域

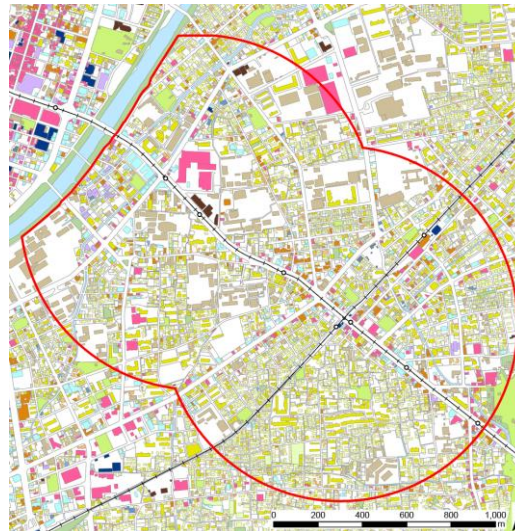
建物用途(主要用途)

- 業務施設
- 商業施設
- 宿泊施設
- 商業系用途複合施設
- 住宅用地
- 共同住宅
- 店舗等併用住宅
- 店舗等併用共同住宅
- 作業所併用住宅
- 官公庁施設
- 文教厚生施設
- 運輸倉庫施設
- 工場
- 農林漁業用施設
- 供給処理施設
- 防衛施設
- その他

都市施設

- 公園
- その他
- 緑被地
- 農地
- 水面

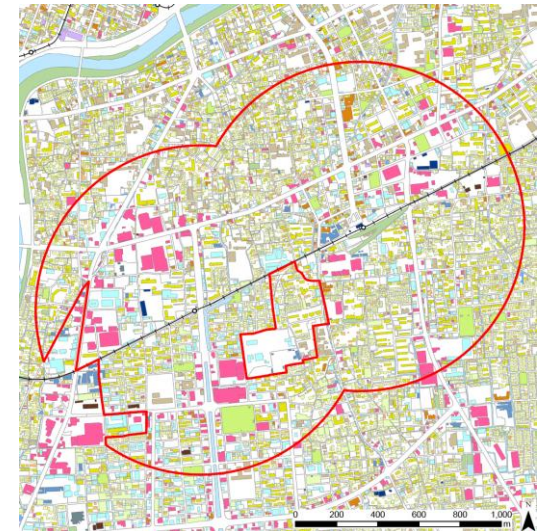
07 水前寺・九品寺地区



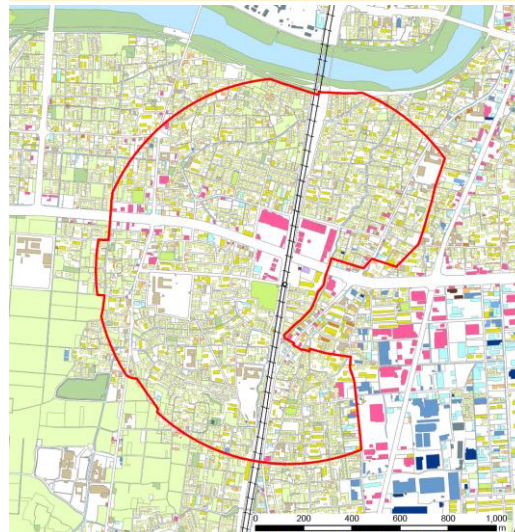
08 健軍地区



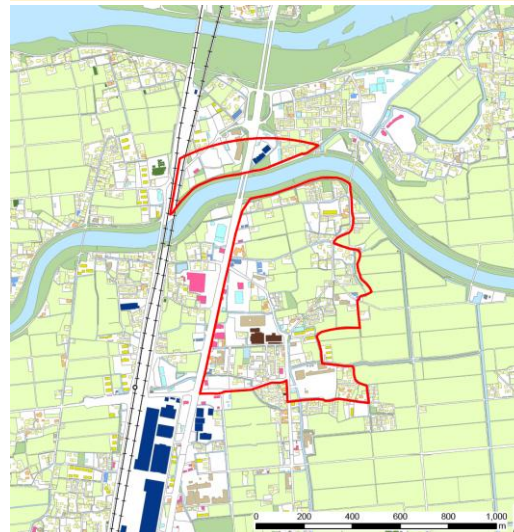
09 平成・南熊本地区



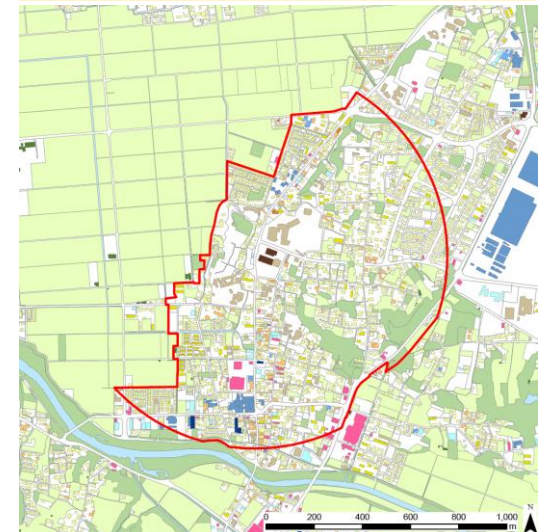
10 刈草地区



11 富合地区



12 城南地区



(1) 本市の中心市街地及び地域拠点の都市機能の集積状況

凡例

都市機能誘導区域

建物用途(主要用途)

業務施設

商業施設

宿泊施設

商業系用途複合施設

住宅用地

共同住宅

店舗等併用住宅

店舗等併用共同住宅

作業所併用住宅

官公庁施設

文教厚生施設

運輸倉庫施設

工場

農林漁業用施設

供給処理施設

防衛施設

その他

都市施設

公園

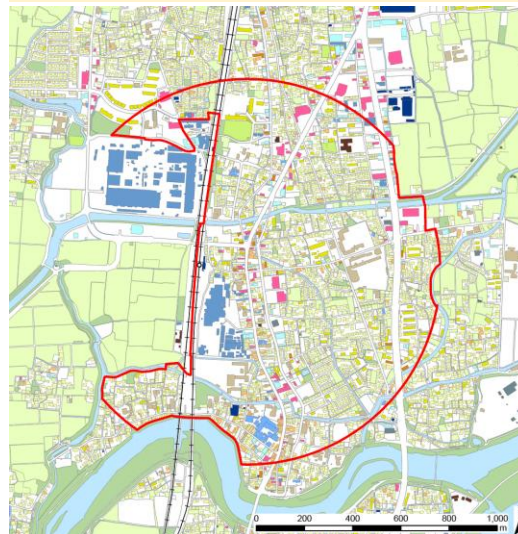
その他

緑被地

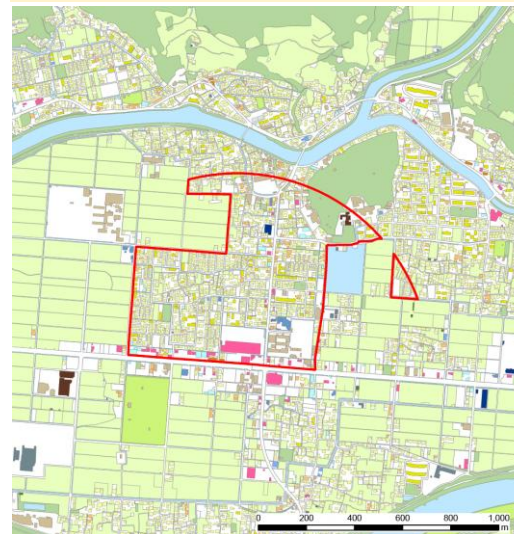
農地

水面

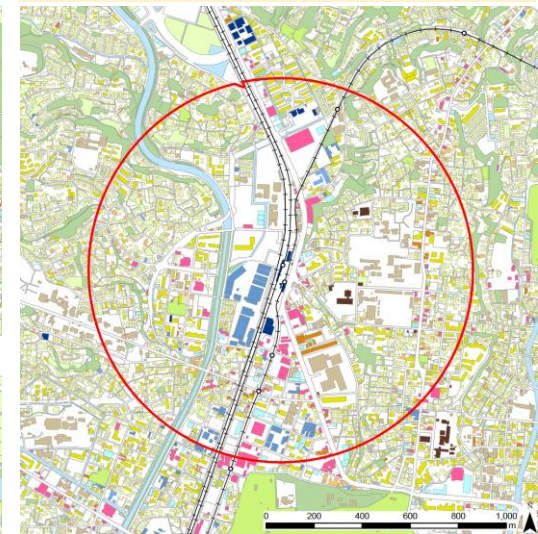
13 川尻地区



14 城山地区



15 上熊本地区



(2) 建物の用途構成

■建物棟数の約半数が商業用途で、業務用途が約1割、住宅・共同住宅が約2割、併用住宅が約1割

- ・商業施設の棟数が約46%で全体の半数近くを占め、通町筋、桜町の2つの核と上通・下通・新市街の3つのアーケード沿いと下通周辺の繁華街に集積
- ・通町筋以北は、通町筋以南と比較して併用住宅が多い
- ・業務施設は約12%で、花畑町、桜町、水道町など電車通り沿いや国道3号沿いに立地
- ・住宅(併用住宅を除く)は19%で、井川淵町、南千反畑町など地区の北東に集積

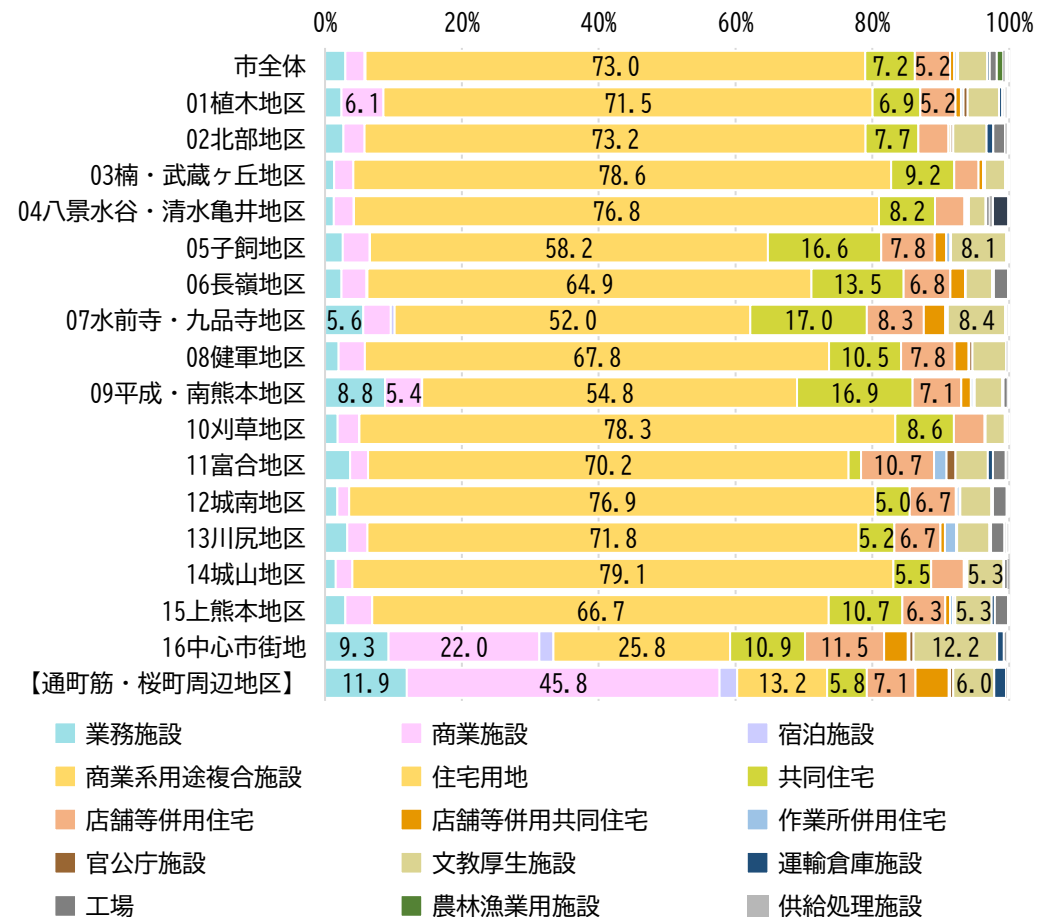
■市庁舎周辺に複数の市有施設が位置

- ・現市庁舎の隣接地に駐車場、駐輪場、新市庁舎建設地付近に国際交流会館、市民会館が立地

■主要用途別の建物分布



■主要用途別の棟数割合(中心市街地及び地域拠点との比較)



(3) 用途別の特徴（商業、業務）

■通町筋、桜町の2つの核と3つのアーケード沿いに商業が集積。一方で東側には商業集積が少ない

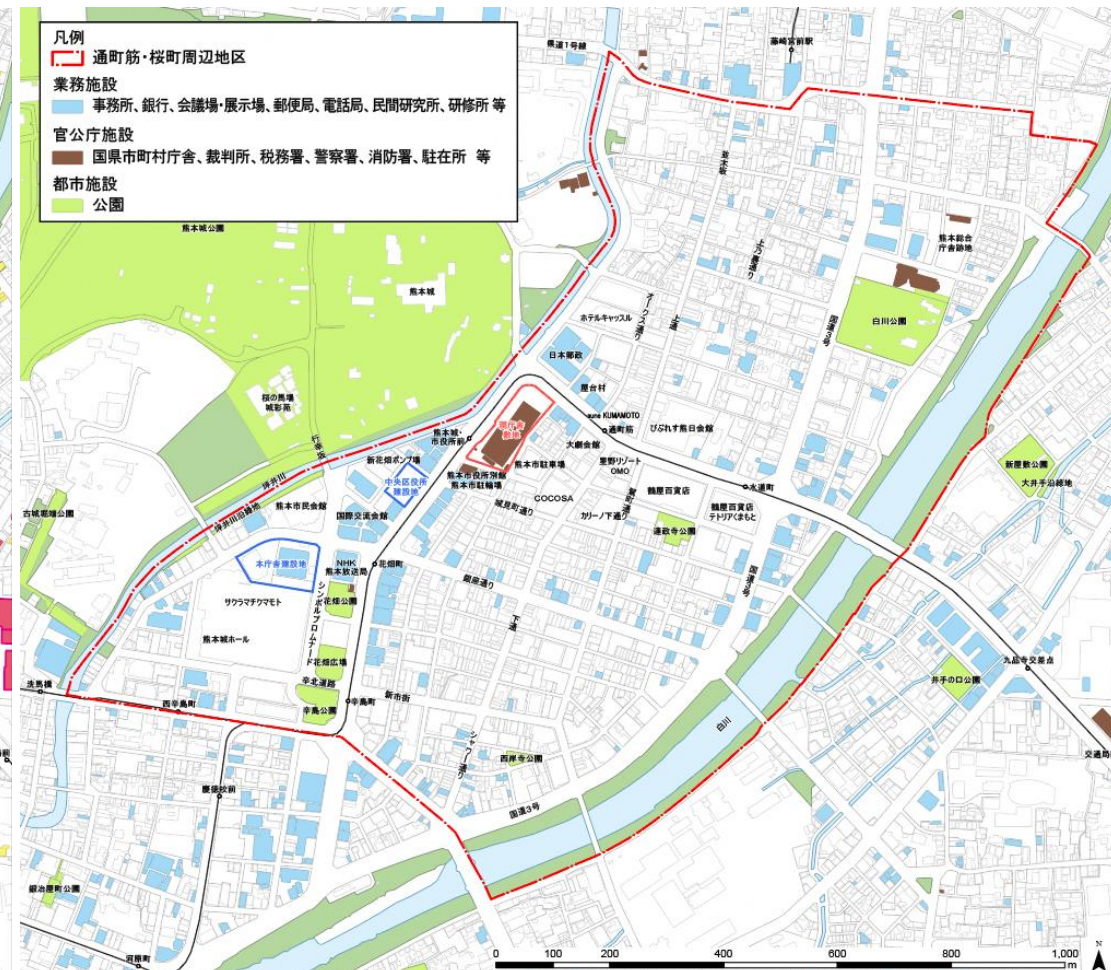
- ・通町筋(鶴屋百貨店周辺)に大規模小売店舗が集積し、桜町(サクラマチクマモト)と2つの核を形成
- ・小売業、サービス業、飲食業等は、上通・下通・新市街のアーケード沿いを中心に、銀座通り周辺、並木坂、上乃裏通り、シャワー通り等を集積
- ・一方で、通町筋以北では上乃裏通りの東側～白川の間、通町筋以南では駕町通り～国道3号・白川の間は商業集積が少ない

■電車通り沿い(現市庁舎～花畑広場)は業務施設が集積。中高層のオフィスビルが連続し、熊本城⇄繁華街のつながりが弱い

- ・業務施設は電車通り、国道3号沿いに集積。特に電車通りの現市庁舎から花畑広場の区間は通りの両側にビルが建ち並び、オフィス街を形成
- ・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、ビル群の裏側の賑わいが見えにくい

商業施設の分布（小売業、サービス業、食堂・喫茶店等(店舗等併用住宅を含む)）

業務施設の分布



※店舗等併用住宅/共同住宅は、商業施設以外(業務施設等)との併用も含む

出典：令和3年度都市計画基礎調査

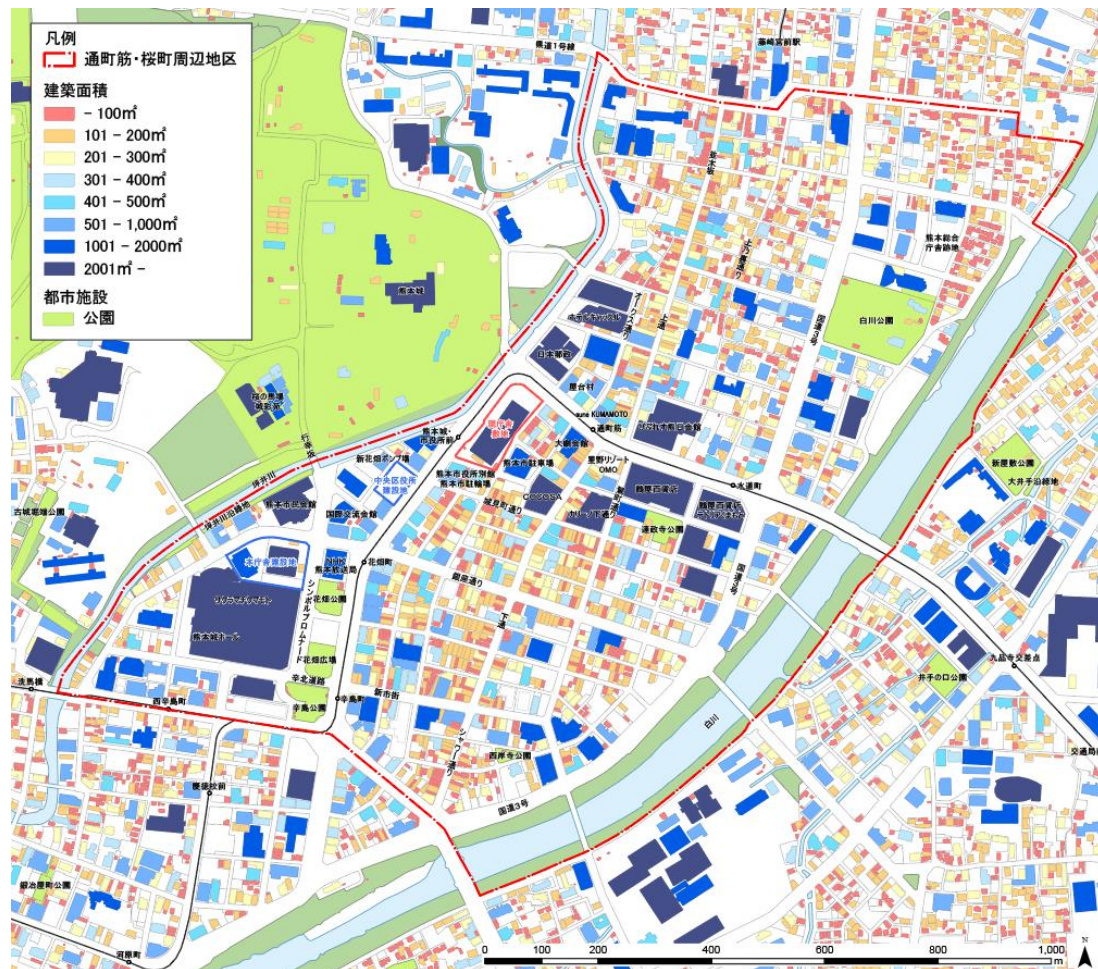
出典：令和3年度都市計画基礎調査

(4) 建物規模(建築面積、延床面積)

■ 電車通り沿いには比較的大規模な敷地が並び、商業地の内側には小規模な敷地が集積

- ・ 桜町、手取本町、城東町など電車通り沿いは建築面積及び延床面積の大きな建築物の面積割合が高く、広幅員道路に面して敷地の広い敷地が並ぶ
- ・ 商店街周辺は、電車通り沿いと比較して建築面積の小さな建築物の面積割合が高く、小規模な敷地が多い

建築面積の規模別の建物分布

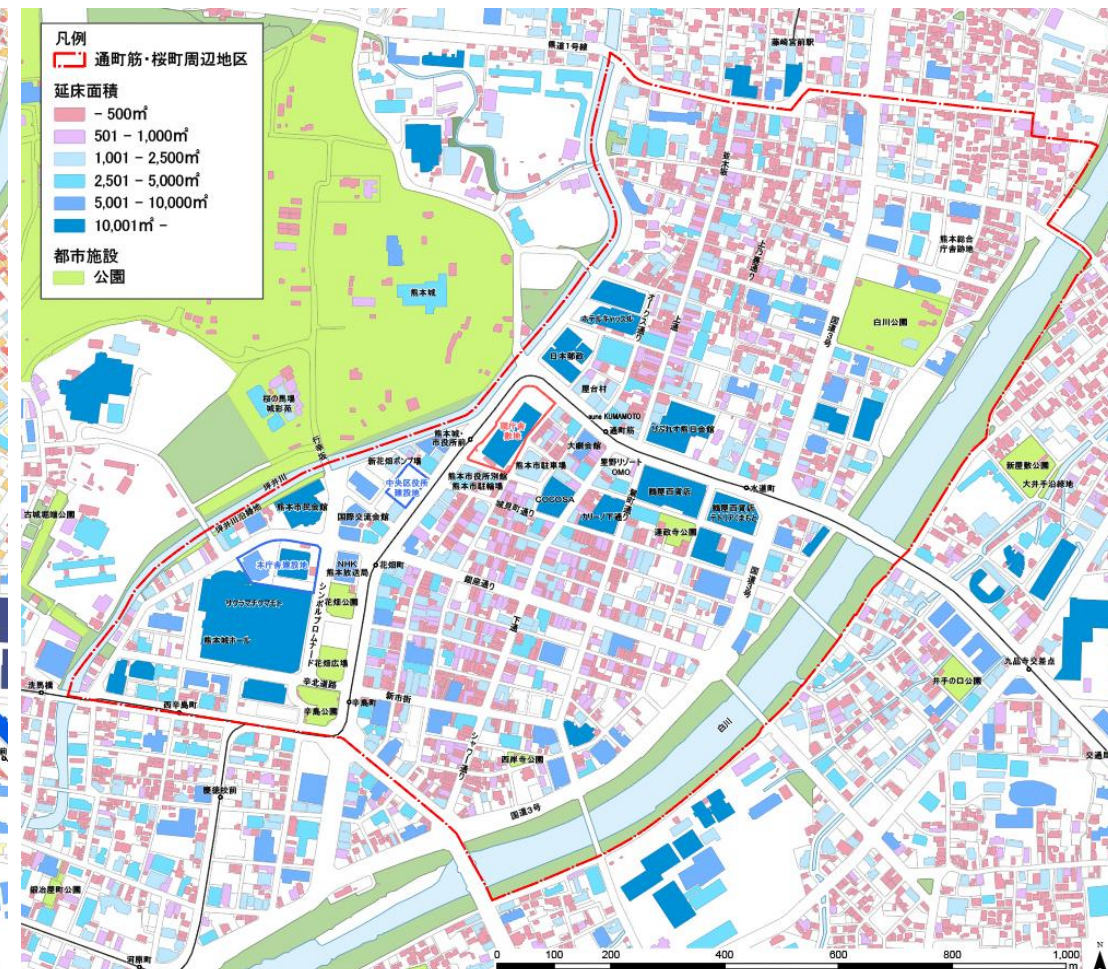


0% 20% 40% 60% 80% 100%

【通町筋・桜町周辺地区】 13.3 18.3 11.4 6.6 5.3 11.9 12.8 20.5

~ 100㎡ 101 ~ 200㎡ 201 ~ 300㎡ 301 ~ 400㎡ 401 ~ 500㎡
 501 ~ 1,000㎡ 1,001 ~ 2,000㎡ 2,001㎡ ~

延床面積の規模別の建物分布



0% 20% 40% 60% 80% 100%

【通町筋・桜町周辺地区】 13.1 9.1 15.7 13.3 16.5 32.3

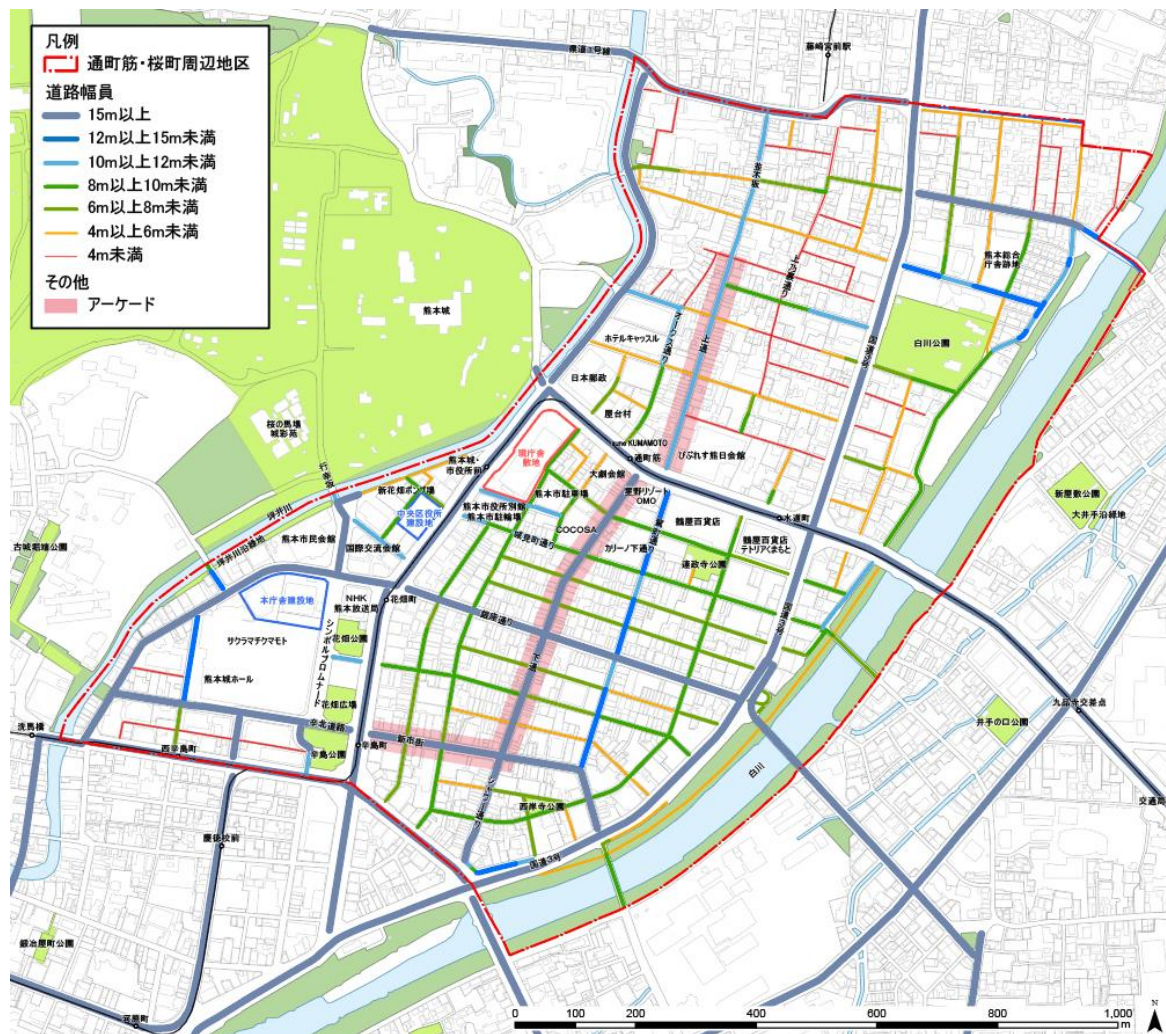
~ 500㎡ 501 ~ 1,000㎡ 1,001 ~ 2,500㎡ 2,501 ~ 5,000㎡
 5,001 ~ 10,000㎡ 10,001㎡ ~

(5) 道路基盤

■通町筋以南は「戦災復興第一土地区画整理事業」により道路基盤が整っている一方、北側は幅員4m未満の道路が多く、歩行者と車が混在

- ・幅員15m以上の道路は、国道3号、電車通りの他、地区外周の市道、サクラマチの外周、銀座通り等
- ・通町筋以南は「戦災復興第一土地区画整理事業」により、幅員6m以上の格子状の道路構成となっている
2核3モールの骨格に戦災復興第一土地区画整理事業にて整備された道路が接続し、回遊しやすい基盤を形成
- ・通町筋以南は幅員6m以上の格子状の道路構成、通町筋以北は狭隘な道路も多い
- ・狭隘な道路に面する敷地は、建替えの際にセットバックが必要な他、斜線制限や容積率低減等の影響を受けやすい

■道路幅員現況

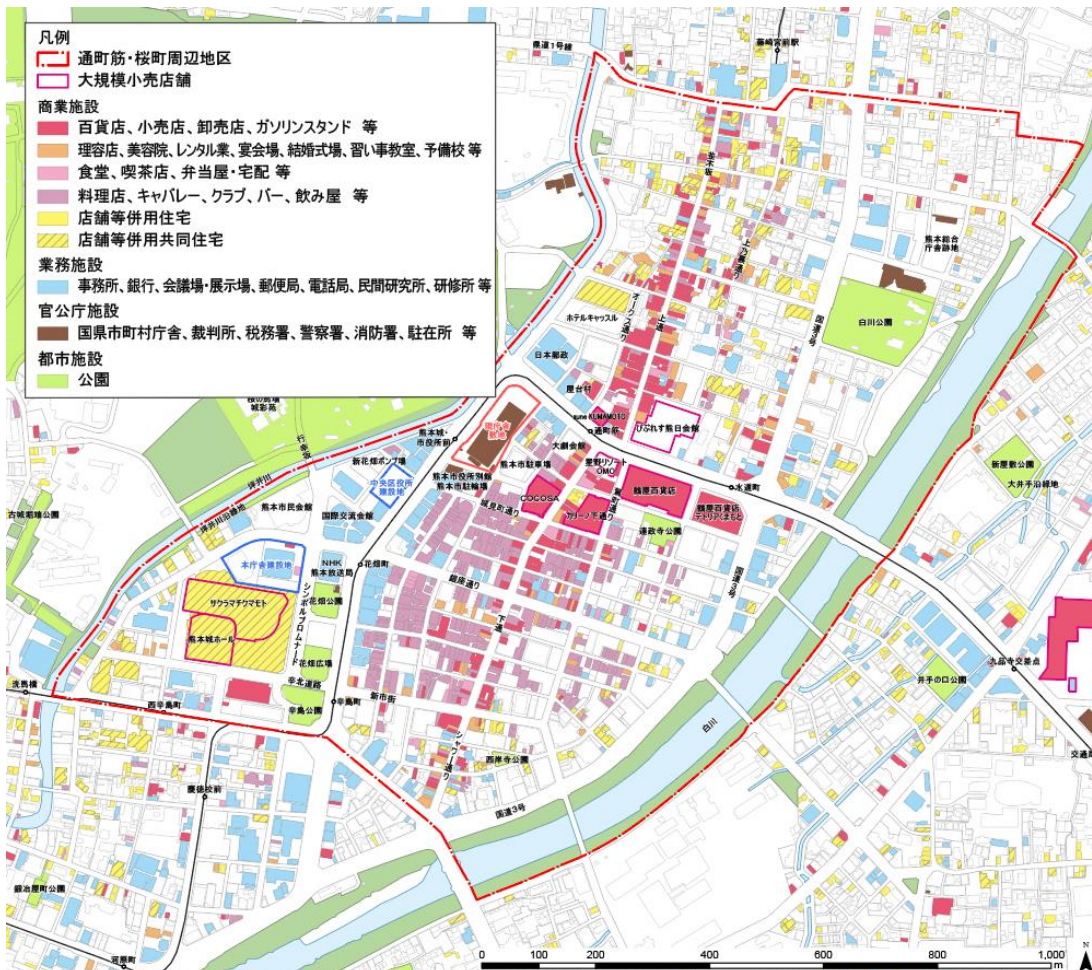


(6) 路線価、地価公示

■ 2核3モール及び電車通りの地価が高く、並木坂や上乃裏通りなど相対的に地価が低いエリアにも商業集積が見られる

- ・ 路線価は、下通の通町筋からの入口付近が最も高く、2,100千円/㎡。下通は1,090～2,100千円/㎡、上通は500～1,250千円/㎡で、下通が高い
- ・ 電車通りは通町筋交差点付近が最も高く、1,500千円/㎡。現庁舎～銀座通り歩道橋まではやや低く、690～750千円/㎡
- ・ 銀座通りの最も高い区間は920千円/㎡で、アーケードの新市街(780千円/㎡)よりも高い
- ・ 並木坂(330～450千円/㎡)、シャワー通り(350～370千円/㎡)、上乃裏通り(210～240千円/㎡)など、路線価が相対的に低いエリアにも商業集積が見られる
- ・ 地区の東側は路線価が相対的に低く、最も低い白川公園の北側では95～190千円/㎡

商業+業務施設の分布



※店舗等併用住宅/共同住宅は、商業施設以外(業務施設等)との併用も含む

相続路線価と地価公示 (2025(R7)年)



出典：令和3年度都市計画基礎調査

出典：国税庁、国土交通省

(7) 建物規模(階数)

■電車通り沿いに中高層建築物が立地。中心商店街周辺は南側は中層、北側は低層の建築物が多い

- ・建物の階数は、2階建ての棟数が約26%と最も多く、1～3階建ての低層建築物が約半数を占める
- ・電車通り沿いは中高層建築物が多く立地
- ・中心商店街周辺は、通町筋以南は中層の建築物が多く、通町筋以北は低層の建築物が多い

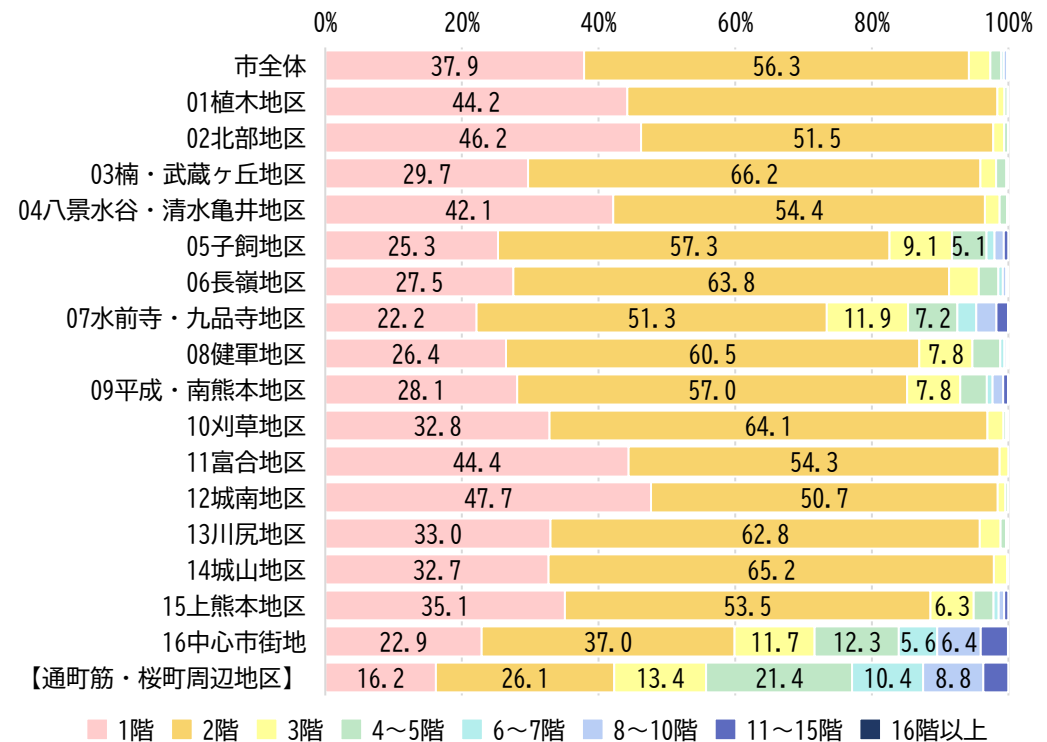
■熊本城への眺望が確保され、お城のあるまちの魅力を感じることができる

- ・熊本城周辺地域の景観形成基準が定められ、通りや建物から熊本城を望むことができる視点場が複数ある

■階数別の建物分布



■階数別の棟数割合(中心市街地及び地域拠点との比較)



(8) 建築年

■地区全体に老朽建築物が分布し、地震に弱い建築物が多い

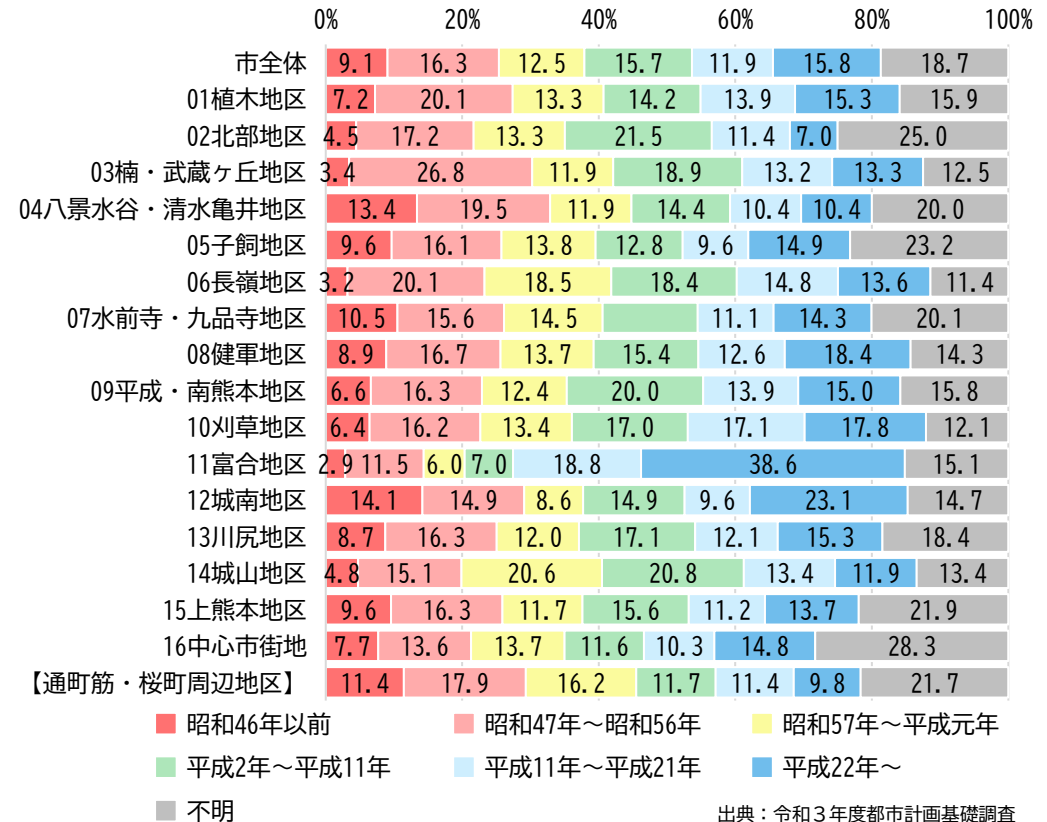
- ・地区内の建築物の約3割(500棟以上)が地震時に倒壊の恐れがある老朽建築物(1981年以前に建築された建築物)で、地区全体に分布
- ・2000(H12)年以降の建築確認申請の推移をみると、リーマンショック後(2008(H21)年)に件数が減少。その後増加傾向にあったが、2019(R1)年以降に新型コロナ等の影響を受けて再度減少

■建築年別の建物分布



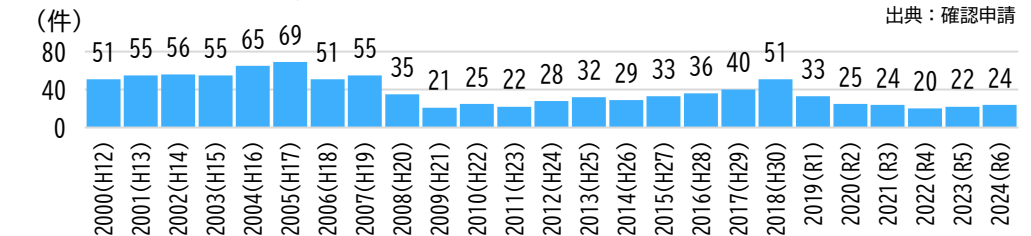
出典：令和3年度都市計画基礎調査

■建築年別建物の棟数割合(中心市街地及び地域拠点との比較)



出典：令和3年度都市計画基礎調査

■建築確認申請の推移



出典：確認申請

(9) 建物構造

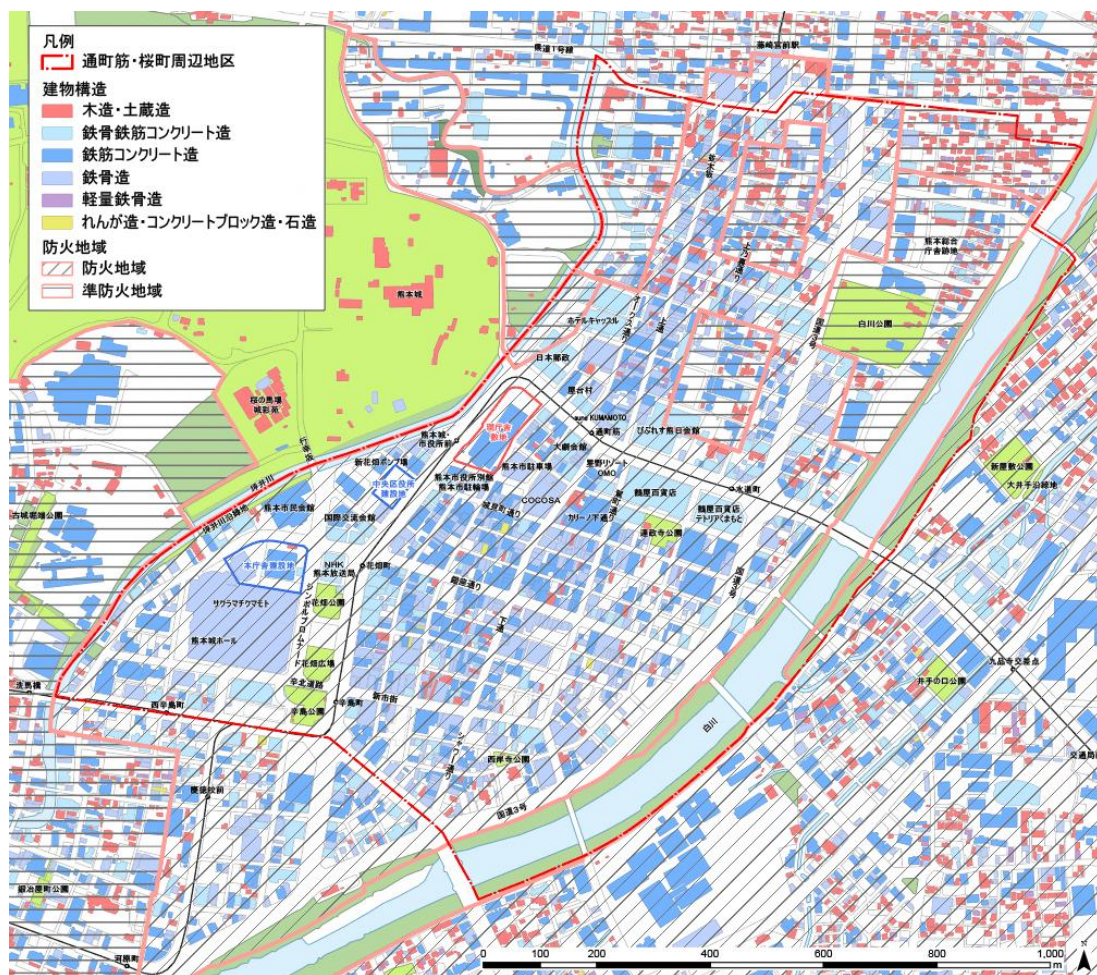
■地区全体が防火地域や準防火地域に指定されており、堅牢建物が多い

- 防火地域や準防火地域に指定されており、火災に強い堅牢建物（非木造）が多い

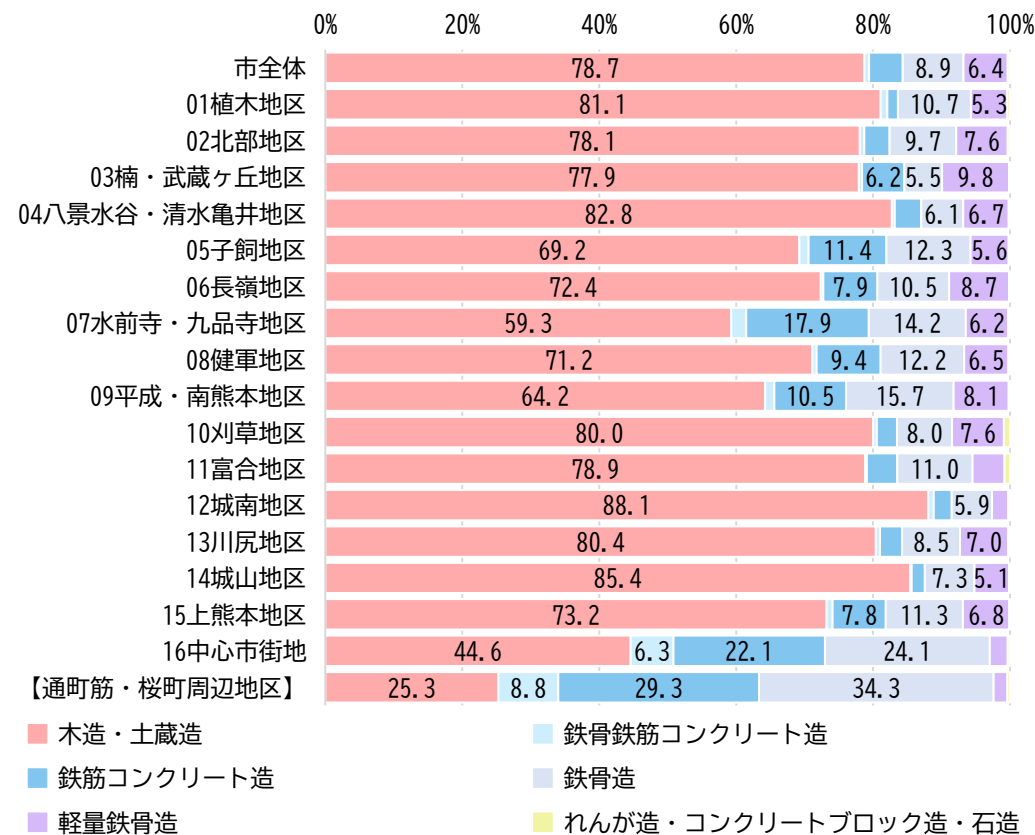
■木造建物がみられる上乃裏通りでは、リノベーションによる店舗集積が進む

- 調査対象地区の北側の一部地域に木造建物が点在（近隣商業地域、第2種住居地域、上乃裏通り周辺の商業地域など）
このうち、上乃裏通りではリノベーションによる店舗集積が進む

■構造別の建物分布



■構造別建物の棟数割合(中心市街地及び地域拠点との比較)



(10) 災害リスク

■洪水時の浸水想定区域が広く存在し、集中豪雨・洪水時には被害発生のおそれあり

- ・洪水の浸水想定(想定最大規模降雨)では、地区の大部分が浸水深0.5m～3m未満の想定
- ・洪水時の最寄りの避難場所は、中央公民館、慶徳小学校、藤園中学校、城東小学校
大規模災害時における帰宅困難者一時滞在施設として、熊本桜町ビル(受け入れ可能人数：約11,000人)が指定されている

■商店街周辺に内水発生時の浸水想定区域も存在

- ・内水の浸水想定(想定最大規模降雨)では、商店街周辺に1.0m未満の浸水想定区域が存在
- ・R7年8月の記録的な大雨では、調査対象地区内で地階など多くの浸水被害が発生

■洪水ハザードと避難場所



浸水想定深(想定最大規模降雨)

- 5.0m以上10.0m未満
- 3.0m以上5.0m未満
- 0.5m以上3.0m未満
- 0.5m未満

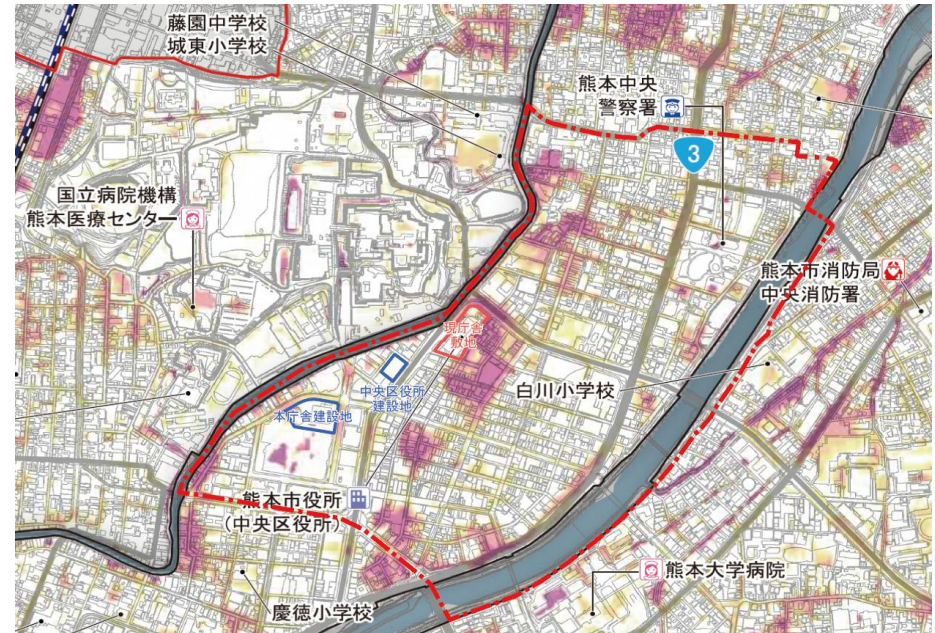
避難場所

- 地震時
- 地震時+洪水時



出典：熊本市洪水ハザードマップ(想定最大規模降雨)

■内水ハザード



浸水想定深(想定最大規模降雨)

- 1.0m以上
- 0.45m～1.0m未満
- 0.2m～0.45m未満
- 0.1m～0.2m未満
- 0.05m～0.1m未満

出典：熊本市内水浸水想定区域図(想定最大規模降雨)

(参考) 現在の本市の施策：まちなか再生プロジェクト

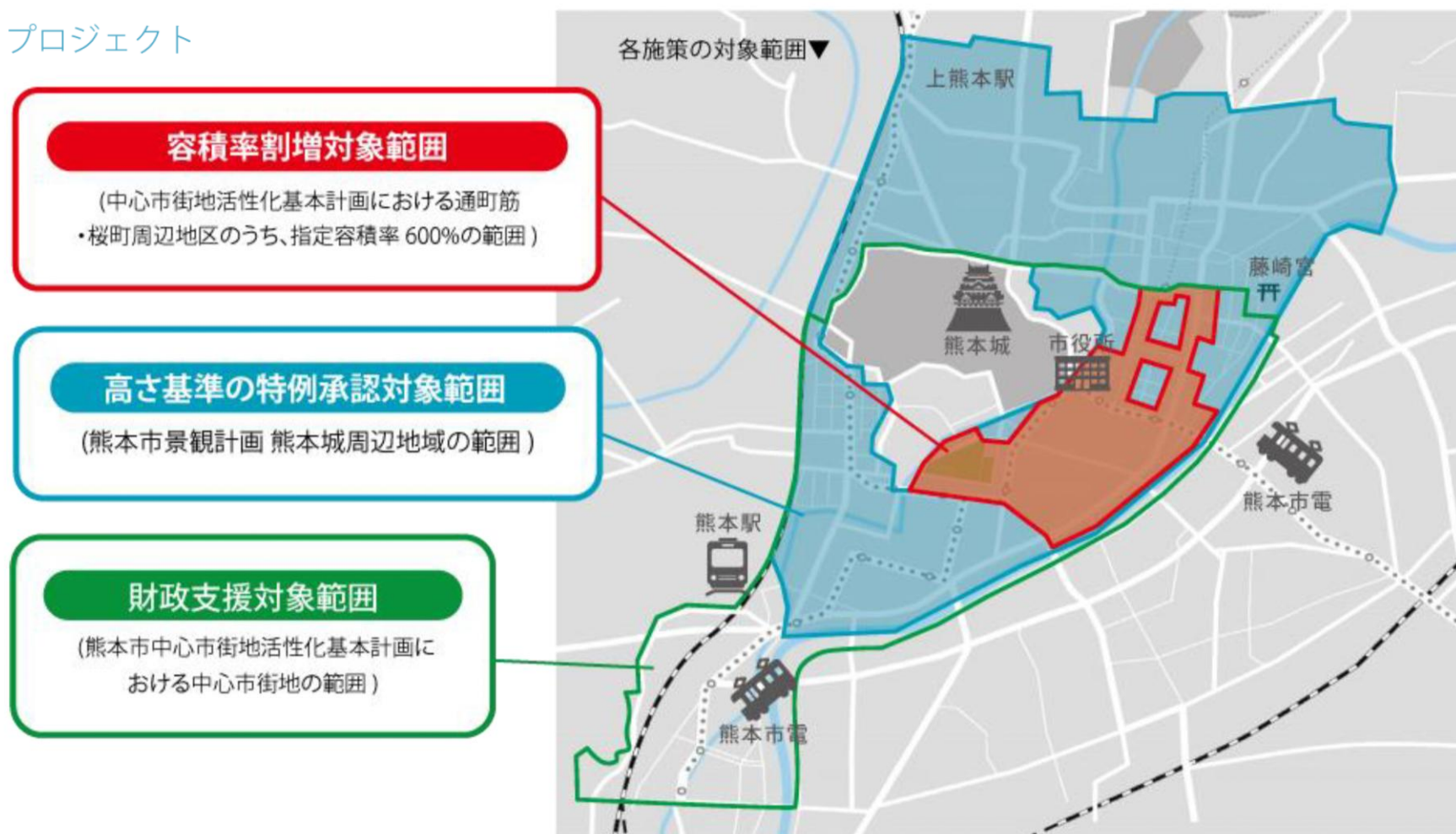
- 「まちなか再生プロジェクト」は、老朽化した建物の建替えを促進し、耐震性、防火性を向上させ、また、空地を生み出すことで、災害時の避難・活動空間を確保し、まちの防災力向上を図ることを目的に、中心市街地を対象に2020(R2)年度から始動。
- 防災力の向上のみでなく、賑わいの創出や景観向上などを応援することで、まちなかの魅力向上を図る。

まちなか
再生
プロジェクト

施策① 「防災機能強化等に着目した容積率の割増」(以下「容積率割増」)

施策② 「高さ基準に係る特例承認対象建築物の拡充」(以下「高さ基準の特例承認」)

施策③ 「建築物等に対する財政支援制度」(以下「財政支援」)



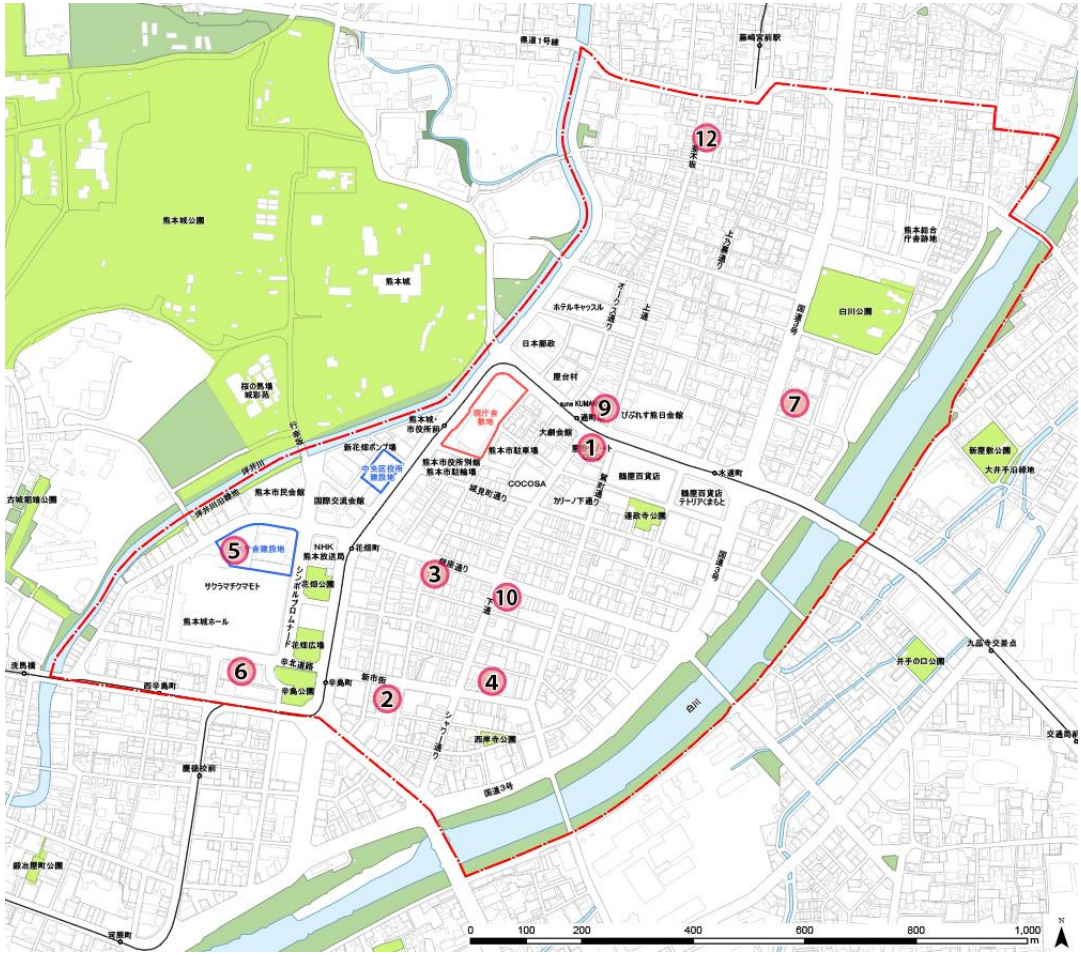
(参考) 現在の本市の施策：まちなか再生プロジェクト

■ 2024(R6)年度末までに、まちなか再生プロジェクトを適用した案件は12件
⇒ 【内訳】 容積率割増：1件、高さ基準の特例承認：4件、財政支援：12件

■ まちなか再生プロジェクト適用案件

指定番号	建物名	建物概要		まちP活用			容積率緩和		高さ基準の特例承認
		用途	階数	容積率緩和	高さ基準特例承認	財政支援	容積率緩和	制度	
1	Shinsekai下通GATE	ホテル・商業	地上11階	—	—	○	—	—	—
2	TERRACE87	ホテル・商業	地上12階	—	○	○	—	総合設計制度	総合設計制度
3	ダイワロイネットホテル熊本銀座通りPREMIER	ホテル	地上13階	—	—	○	—	—	—
4	相鉄グランドフレッサ熊本	ホテル	地上11階	—	—	○	—	—	—
5	NTT西日本桜町ビル	ホテル・事務所・商業	地上14階	—	○	○	—	—	—
6	日本生命熊本ビル	事務所・商業	地上13階	○	○	○	総合設計制度	総合設計制度	総合設計制度
7	水道町フォディアビル	事務所・商業	地上6階	—	—	○	—	—	—
8	JR熊本春日北ビル	事務所・商業	地上6階	—	—	○	—	—	—
9	甲玉堂	事務所・商業	地上3階	—	—	○	—	—	—
10	KK下通銀座クロスビル	商業	地上5階	—	—	○	—	—	—
11	ヴィアインプライム熊本（仮称）	ホテル・商業	地上10階	—	—	○	—	—	—
12	熊本市中央区南坪井町6計画（仮称）	共同住宅・商業	地上18階	—	○	○	—	—	総合設計制度

■ まちなか再生プロジェクト適用案件 位置図



●調査対象地区の現況（概要）

熊本市の土地利用状況	・ 中心市街地は、地域拠点と比較して都市機能が集積する拠点的地域。中でも調査対象地区に商業・業務施設等が集積		
建物の用途構成	・ 建物棟数の約半数が商業用途で、業務用途が約1割、住宅・共同住宅が約2割、併用住宅が約1割 ・ 市庁舎周辺に複数の市有施設が位置		
用途別の特徴 (商業、業務)	・ 通町筋、桜町の2つの核と3つのアーケード周辺に商業が集積。国道3号の東側には商業集積が少ない ・ 電車通り沿道(現市庁舎～花畑広場)には業務施設が集積。中高層のオフィスビルが連続し、熊本城⇄繁華街のつながりがやや希薄		
建物規模(面積)	・ 電車通り沿道には比較的大規模な敷地/建物が集積、中心商店街周辺には比較的小規模な敷地/建物が集積		
道路基盤	・ 通町筋以南は戦災復興第一土地区画整理事業により道路基盤が整備されているものの、通町筋以北は幅員4m未満の道路が多く存在 歩行者と車が混在する他、沿道敷地は建替え時にセットバックが必要な他、斜線制限等により容積率低減の影響を受けやすい ・ 2核3モールの骨格に戦災復興第一土地区画整理事業にて整備された道路が接続し、回遊しやすい基盤を形成		
地価	・ 2核3モール及び電車通りの地価が高く、並木坂や上乃裏通りなど相対的に地価が低いエリアにも商業集積が見られる		
建物規模(階数)	・ 景観形成基準が定められ、熊本城への眺望が確保された視点場が複数ある		
建築年	・ 地区全体に老朽建物が分布し、地震に弱い建物が多い		
建物構造	・ 地区全体が防火地域・準防火地域に指定されており、堅牢建物が多い ・ 調査対象地区北側の一部地域に木造建物が点在。このうち上乃裏通りではこれを活かしたリノベーションが進む		
災害リスク	・ 洪水時・内水発生時の浸水想定区域が広く存在し、集中豪雨・洪水時には被害発生のおそれあり		
ゾーン別の特徴	桜町・電車通り沿い <ul style="list-style-type: none"> ・ 広幅員道路に面し、区画道路が整った街区で、敷地・建物の規模が比較的大きい ・ 通町筋周辺は商業施設が多く立地し、上通・下通をつなぐ賑わいのあるゾーンを形成 ・ 花畑・桜町周辺は新庁舎・区役所の整備を予定。また、文化施設等の公共施設やオフィスビルが建ち並び、シンボルプロムナード周辺の豊かな広場空間と一体となった風格あるゾーンを形成 	中心商店街(通町筋以北) <ul style="list-style-type: none"> ・ 上通を中心に商業施設が集積。周辺は住商併用の建物も多く、上乃裏通りにはリノベーションされた店舗が建ち並び界限性のあるゾーンを形成 ・ 区画道路が未整備で狭隘道路に面する狭小敷地が多い ・ 歩行者と車が混在しやすい 	中心商店街(通町筋以南) <ul style="list-style-type: none"> ・ 下通～新市街を中心に商業施設が集積。飲食店が建ち並び、昼も夜も賑わうゾーンを形成 ・ 敷地規模は小さいものの、区画道路が整備されている

まちづくりの論点

▶ 商業・業務等の都市機能の集積と2つの核＋3つのモール＋ラダー型道路ネットワークによる高い集客・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

▶ 道路幅員、敷地・建物の規模など、ゾーンの特性や個性を踏まえた、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

2. 調査対象地区の現況

3) 産業

3－1) 観光

調査対象地区の現況（要点）

- ① コロナ禍には観光入込数・宿泊者数・観光消費額ともに落ち込んだが、現在は増加傾向。客室稼働率は8割弱。インバウンドの増加も観光業を後押し
- ② 市内に訪れる観光客の約6割が市内に宿泊するものの、熊本観光は滞在日数が短く、半数が1泊の宿泊に留まる
- ③ 熊本城の集客力が高いが、その他の観光スポット等には足をのばされていない傾向にある
- ④ 観光資源が徒歩圏に多く分布し、文化・エンターテインメント施設も複数立地
- ⑤ 下通周辺はナイトタイムエコノミーの素地となる飲食店が充実
- ⑥ 調査対象地区内に多くのホテルが分布。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

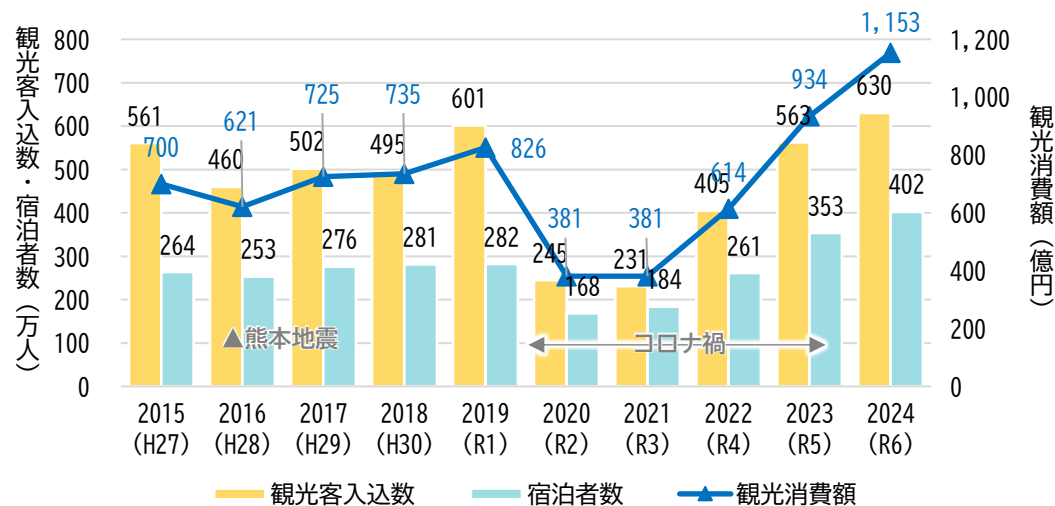
(1) 観光・宿泊の動向

■コロナ禍には観光入込数・宿泊者数・観光消費額ともに落ち込んだが、現在は増加傾向。客室稼働率は8割弱

- ・本市の観光入込数、宿泊者数、観光消費額は、2024(R6)年に過去最多を更新
(観光入込数：630万人、宿泊者数：402万人、観光消費額：1,153億円(前年の20%以上増))
- ・ホテルの客室稼働率はコロナ禍の影響を受けて低下したが、2024(R6)年までに8割近くまで回復

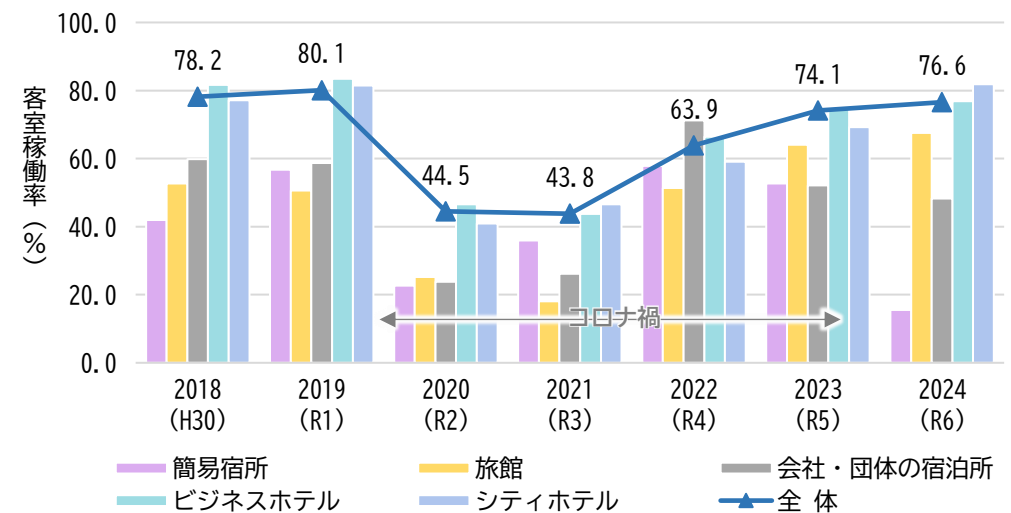
■観光客入込数・宿泊者数・観光消費額の推移

出典：熊本市観光統計



■施設区分別客室稼働率

出典：熊本市観光統計



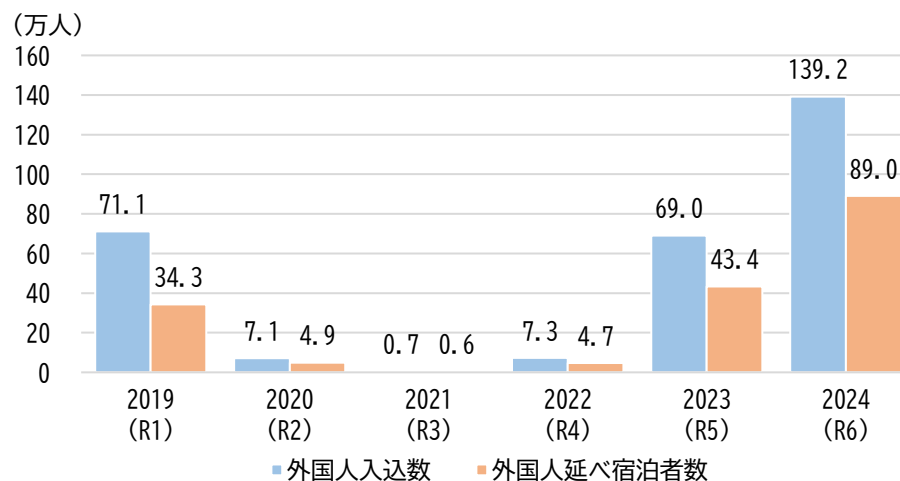
(2) 外国人観光客の動向

■外国人延べ宿泊者数は、2023年に過去最高を記録。2023年から2024年にかけて外国人観光客が倍増する等インバウンドの増加も観光業を後押し

- ・外国人延べ宿泊者数は、2023年に過去最高を記録。外国人入込数及び外国人延べ宿泊者数ともに、2023年から2024年にかけて倍増
- ・熊本空港の国際線旅客数も2024(R6)年に過去最多を更新
- ・宿泊者数の内訳は、国内:海外=8:2、海外の宿泊者は台湾・中国・香港・韓国が多い

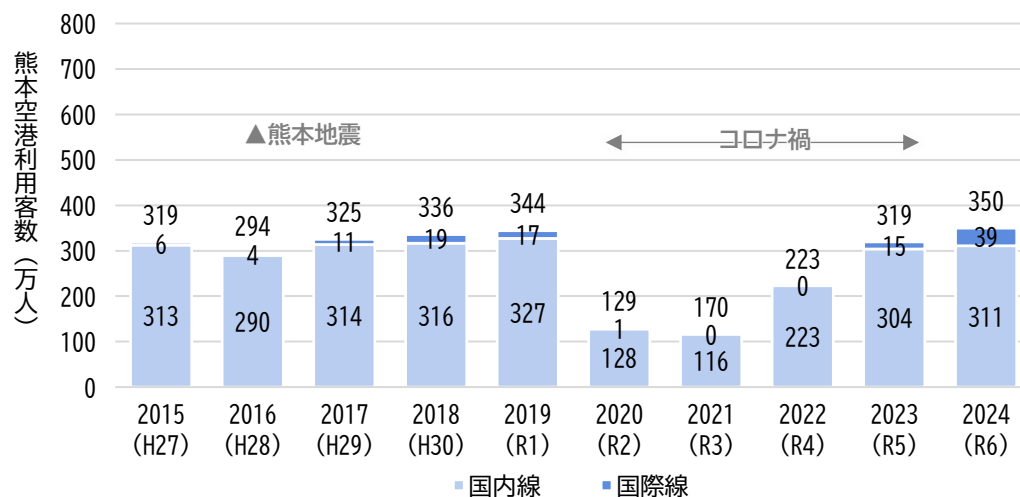
外国人観光客の状況

出典：令和6年(2024年)熊本市観光統計の概要



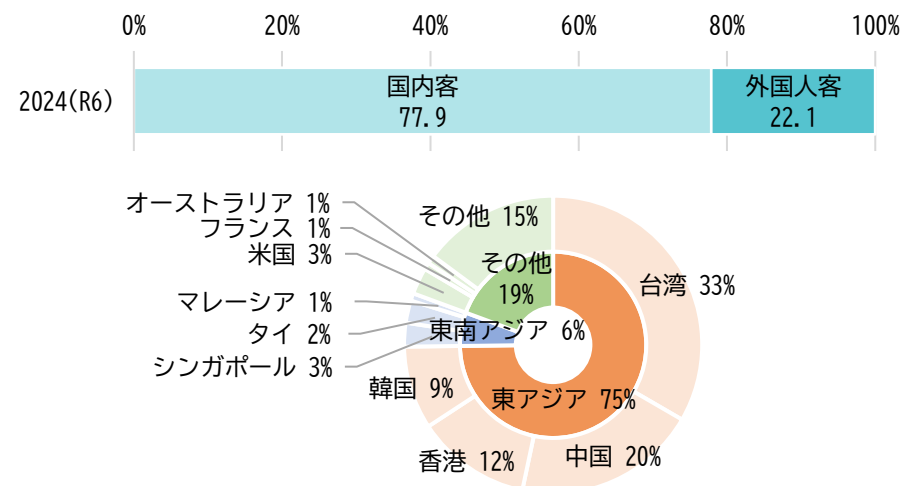
熊本空港旅客数

出典：熊本市観光統計



宿泊者数の内訳

出典：熊本市観光統計



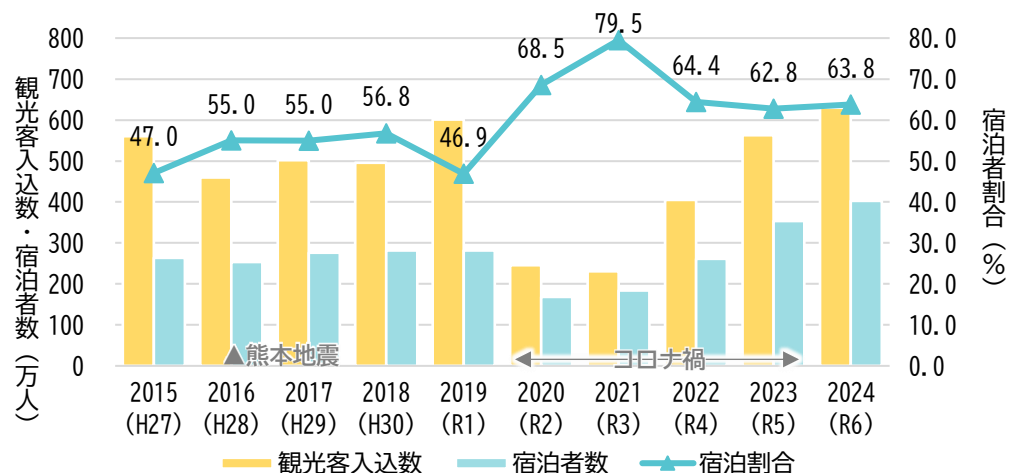
(3) 観光客の滞在状況

■市内に訪れる観光客の約6割が市内に宿泊するものの、熊本観光は滞在日数が短く、半数が1泊の宿泊に留まる

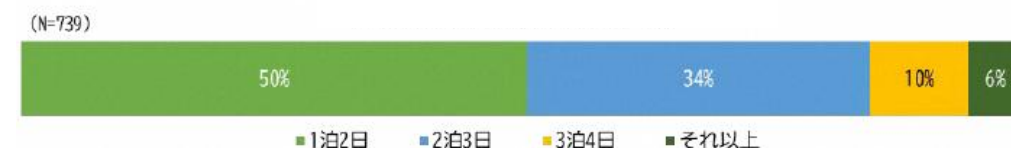
- ・市内の観光客入込数に対する宿泊者の割合は約6割で、約4割は日帰り観光
- ・熊本県内を訪れる観光客の前後の移動動向は、九州内での移動が多く、中でも福岡県間の移動が多い
- ・宿泊者の滞在日数は、全体の半数が1泊の宿泊に留まっており、3泊以上の長期の滞在者は全体の2割以下
- ・熊本県内を訪れる旅行の宿泊先は、市内では熊本城・中心商店街周辺、熊本駅周辺の中心市街地に、市外では阿蘇地域に集中

■観光客入込数と宿泊者割合の推移

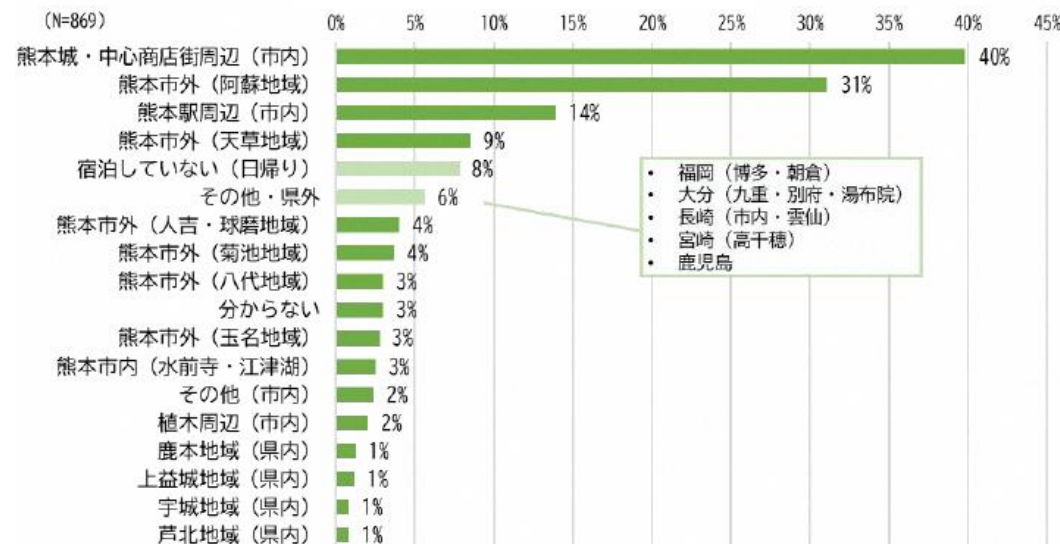
出典：熊本市観光統計



■熊本を訪れた宿泊者の滞在日数(R5)

出典：熊本市観光マーケティング戦略
(熊本市「旅行者動態調査」より作成)

■熊本を訪れた際の宿泊エリア(R5)

出典：熊本市観光マーケティング戦略
(熊本市「旅行者動態調査」より作成)

■来熊前後に立ち寄った都道府県(R5)

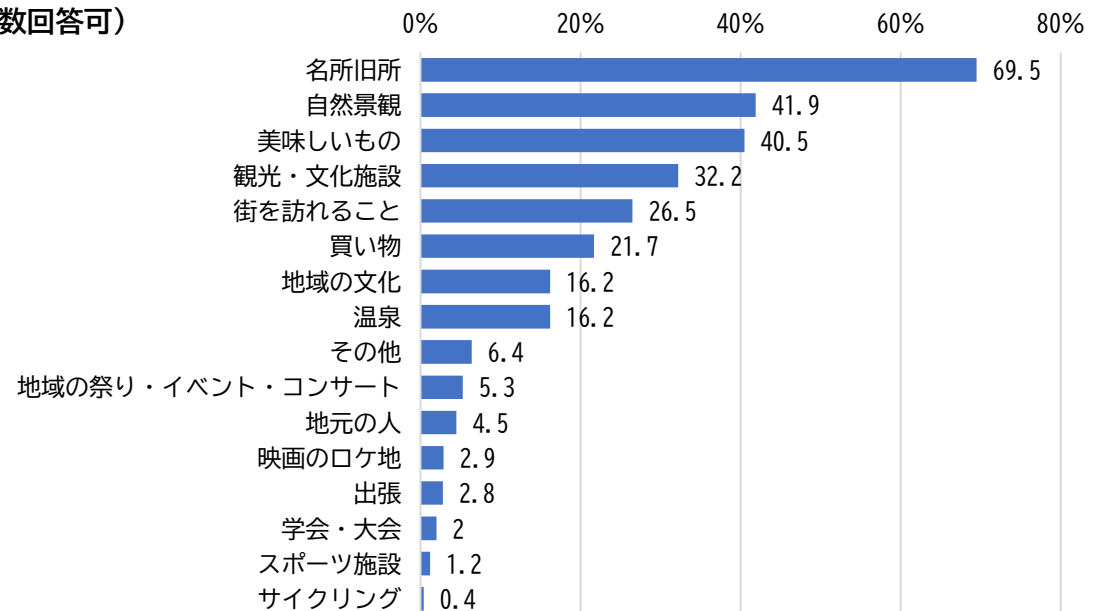
出典：熊本市観光マーケティング戦略
(熊本市「旅行者動態調査」より作成)

(4) 観光客の満足度

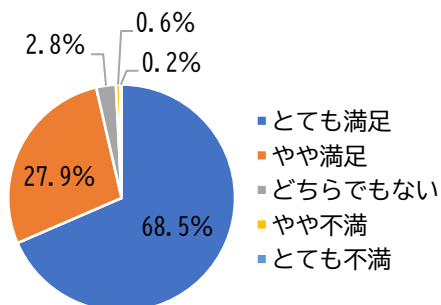
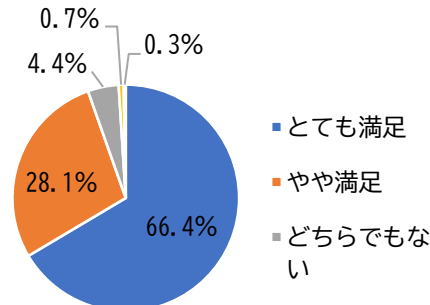
■観光客の多くは名所旧所が目的で、観光の満足度は高く、再訪意向も高い

- ・熊本旅行の主な目的で回答が多い項目は「名所旧跡」(69.5%)が最も多く、「自然景観」、「美味しいもの」、「観光・文化施設」、「街を訪れること」の順
- ・熊本旅行の総合的な満足度は回答者の9割以上が満足と回答し、家族や友人に勧めたい割合、再訪したいと思う割合も約9割となっている

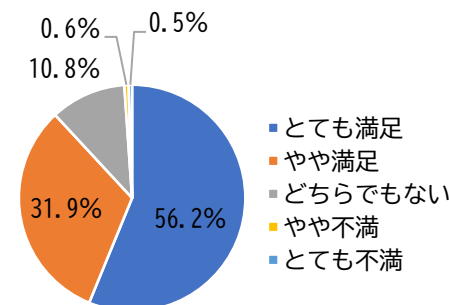
■ 今回の熊本市への旅行の主な目的（複数回答可）



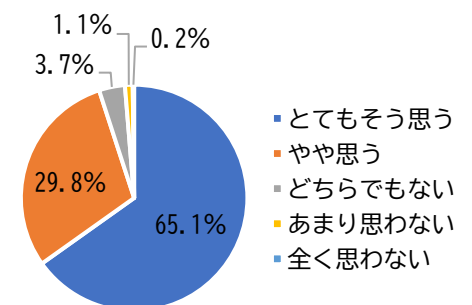
■ 今回の熊本市への旅行の総合的な満足度

■ 熊本市への観光を家族や友人にすすめたいと思うか
【熊本城界限・中心市街地】

【名所旧跡(熊本城を除く)】



■ また熊本市を訪れたいと思うか



(5) 観光客の訪問先

■熊本城の集客力が高いが、その他の観光スポット等には足をのばされていない傾向にある

- ・旅行者が訪れた観光スポットは、熊本城が突出して多い
- ・調査対象地区内では、アーケード街、鶴屋百貨店、くまモンスクエア、サクラマチクマモト、熊本市現代美術館の順に多い(調査対象地区と近接地域の合計で約7割を占める)

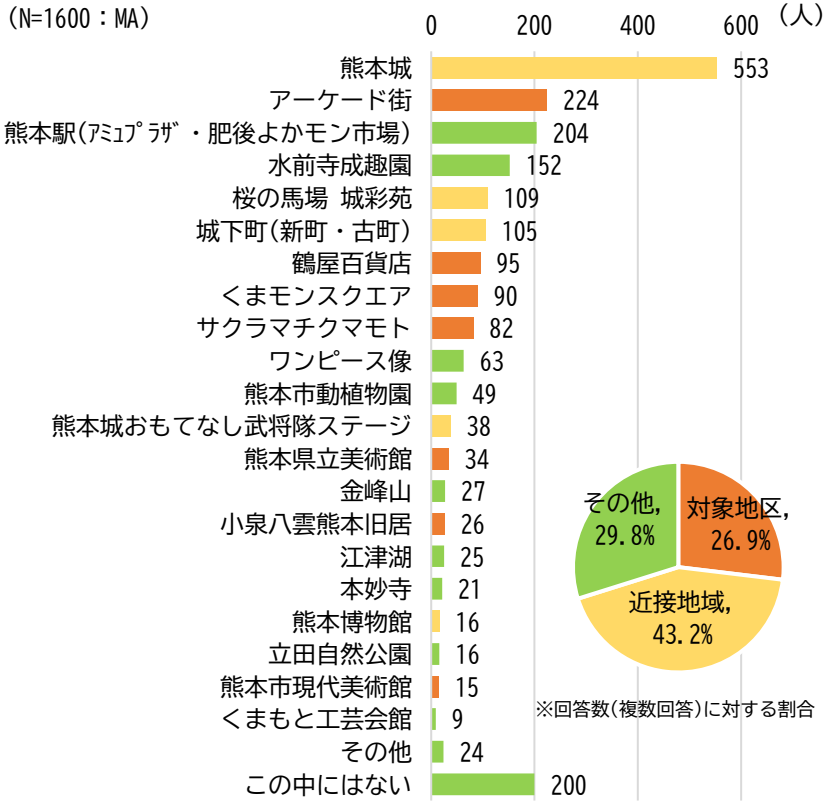
■2024年版「全国の行ってよかった日本のお城ランキングTOP20」

出典：じゃらんニュース
全国20代～60代の男女1100名にアンケート)

1位	姫路城	【兵庫県】
2位	松本城	【長野県】
3位	五稜郭	【北海道】
4位	熊本城	【熊本県】
5位	大阪城	【大阪府】
6位	首里城	【沖縄県】
7位	名古屋城	【愛知県】
8位	若松城跡	【福島県】
9位	彦根城	【滋賀県】
10位	弘前城	【青森県】

■熊本旅行で訪れた観光スポット・施設(旅行者)(R5)

出典：熊本市観光マーケティング戦略(熊本市「旅行者動態調査」より作成)



■調査対象地区及び熊本城周辺の観光施設入園者数(R6) ※上位30施設

出典：熊本市観光統計

	施設名	入園者数(人)	備考
1	桜の馬場 城彩苑	1,983,931	
2	熊本城(特別公開エリア入園者数)	1,418,105	
3	熊本市動植物園	599,952	
4	フードパル熊本	571,500	
5	くまモンスクエア	451,867	
6	水前寺成趣園	440,093	
7	道の駅「すいかの里植木」	285,248	
8	わくわく座(城彩苑内)	281,210	
9	熊本市現代美術館	174,998	
10	熊本博物館	99,729	
11	熊本県立美術館 本館	77,622	
12	水の科学館	63,199	
13	熊本県立美術館 分館	38,901	R6. 1-2月休館
14	くまもと文学・歴史館	38,319	
15	熊本県伝統工芸館	37,193	R6. 10-12月休館
16	くまもと工芸会館	37,190	
17	田原坂西南戦争資料館	27,035	
18	岩戸観音・五百羅漢	13,617	
19	金峰森の駅みちくさ館	9,711	
20	監物台樹木園	8,986	R6. 1-3月休館
21	熊本洋学校教師ジェーンズ邸	8,535	
22	小泉八雲熊本旧居	6,835	
23	植木温泉	5,597	
24	夏目漱石内坪井旧居	5,383	
25	熊本市塚原歴史民族資料館	4,724	
26	島田美術館	4,720	
27	立田自然公園	4,505	
28	北岡自然公園	3,179	
29	夏目漱石大江旧居	3,169	R6. 11-12月休館
30	森林学習館	3,125	

(6) 観光資源、文化・エンターテインメント施設等

■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1km圏の徒歩圏内に、観光資源が多く分布

- ・対象地区に近接する熊本城(築城400年、13棟が国の重要文化財に指定)は、旅行者の大多数が訪れる熊本観光の中心。桜の馬場城彩苑と合わせて最も集客力のあるスポット
- ・中心商店街の他、美術館や文化ホール、ライブハウス等の大小規模の異なる文化・エンターテインメント施設が立地し、多様なコンテンツを楽しめる

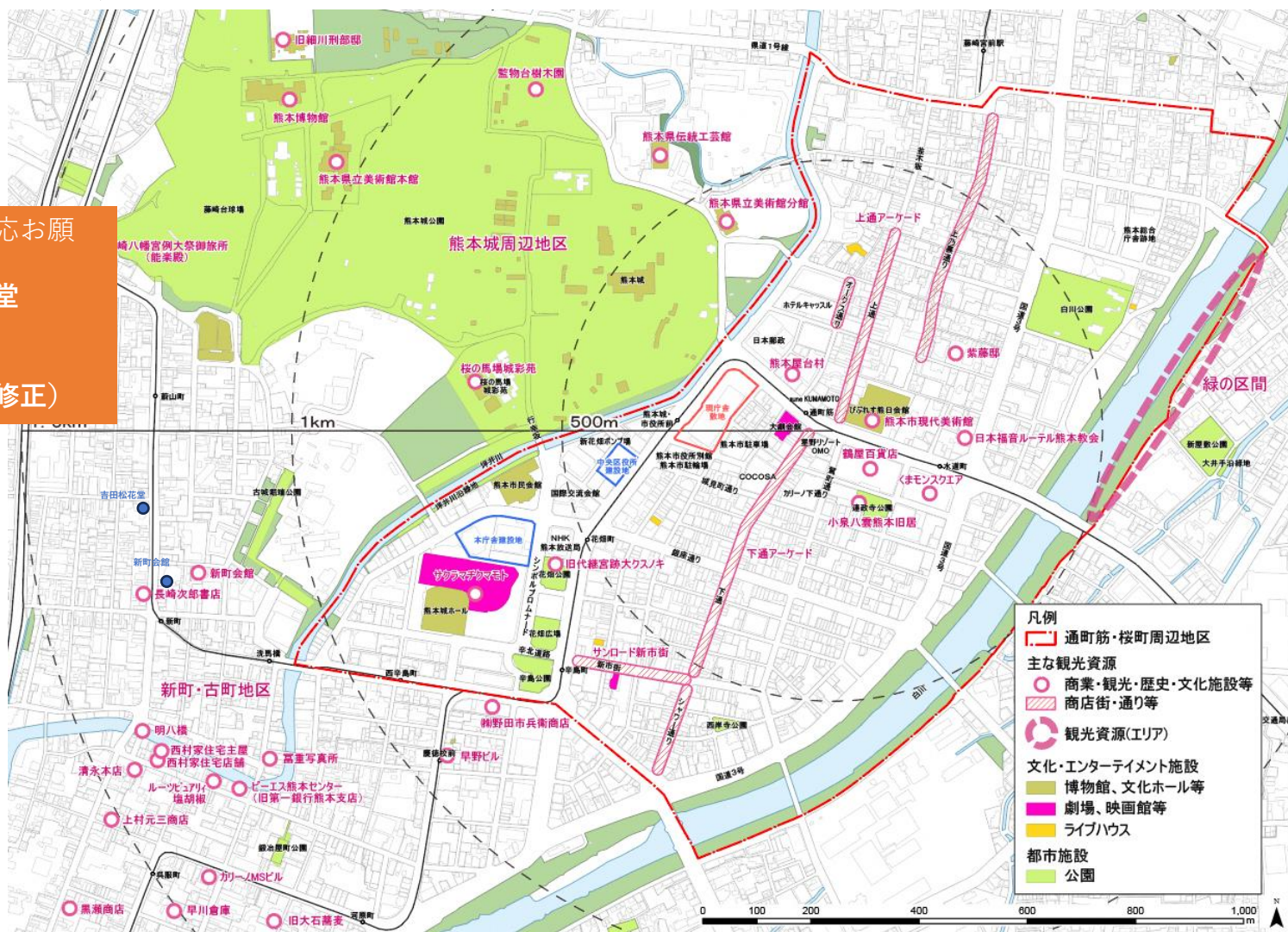
■白川沿いでは、河川空間を活かしたイベントや、対岸ではリノベーションによる魅力形成が進む

- ・白川の河川沿い(緑の区間)では街づくり会社が白川夜市等のイベントを開催。対岸では既存建物のリノベーションが進む

■観光資源、文化・エンターテインメント等の分布

以下、ご対応お願いいたします。

- ・吉田松花堂
(追加)
- ・新町会館
(位置の修正)

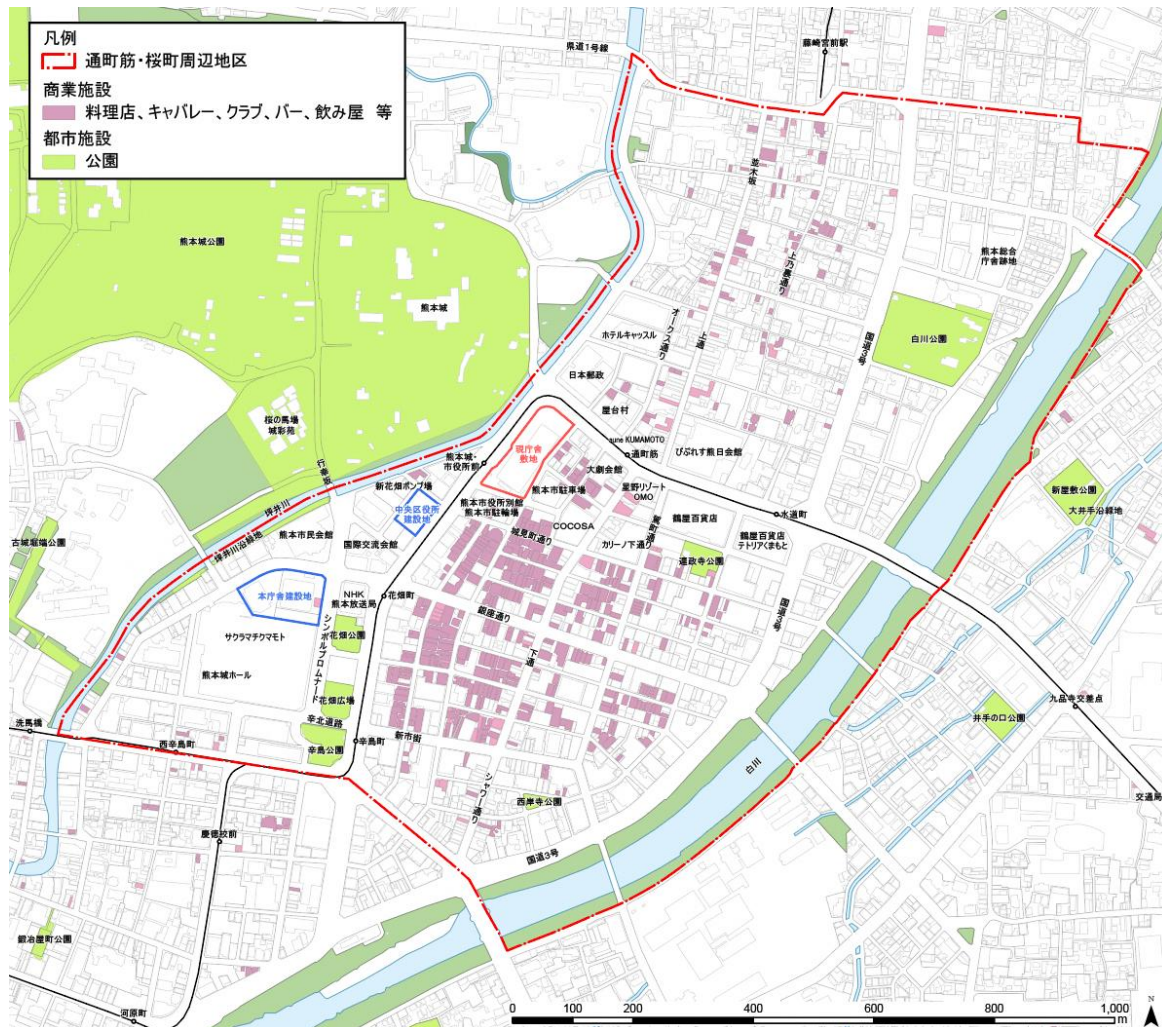


(6) 観光資源、文化・エンターテインメント施設等

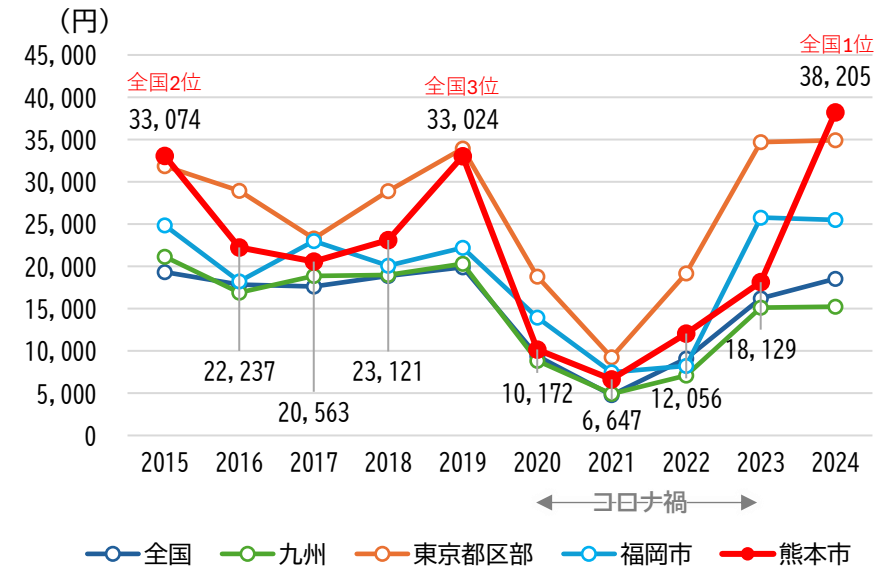
■ 下通周辺に飲食店が集積。ナイトタイムエコノミーの観点からも都市文化体験の重要なコンテンツ

- ・銀座通りなど下通周辺には、裏通りも含めてナイトライフを楽しめる飲食店が多数集積。夜遅い時間帯まで営業し、人通りが多い
- ・熊本市の外出での年間飲酒代は日本一であり、外食産業を支える風土がある

■ 飲食店等の分布



■ 1世帯当たりの年間「飲酒代」支出金額(二人以上の世帯)



出典：家計調査(総務省)

出典：令和3年度都市計画基礎調査

(7) 宿泊施設の分布

■対象地区は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

- ・熊本県内を訪れる旅行の宿泊先は、市内では熊本城・中心商店街周辺、熊本駅周辺の中心市街地に集中
- ・シティホテル・ビジネスホテルが多く立地し、歴史あるホテルキャッスルや、シティホテルを代表する日航ホテル等が地域交通の結節点近くに立地。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
- ・ホテルの分布は、交通拠点(広域+地域)となっているサクラマチとびふれす熊本会館の複合施設や、熊本城を望む立地にある他、まちを楽しむコンテンツが集積する繁華街の中にホテルが立地し、都市文化体験上、観光利便性上の利点がある

■宿泊施設の分布



■九州におけるハイクラスホテルの立地状況

- ①ザ・リッツ・カールトン福岡 (2023～)
- ②ヒルトン福岡シーホーク (1995～)
- ③グランドハイアット福岡 (1996～)
- ④エースホテル (2027予定)
- ⑤インターコンチネンタルホテル & リゾート (2030予定)

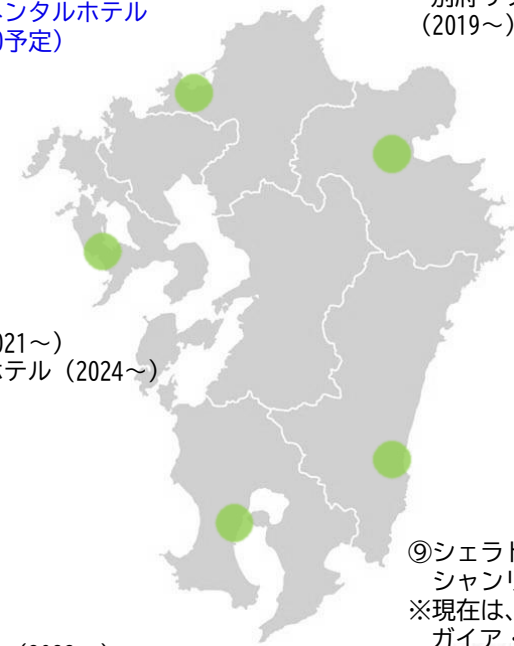
※青字は予定

- ⑥ヒルトン長崎 (2021～)
- ⑦長崎マリオットホテル (2024～)

- ⑩シェラトン鹿児島 (2023～)

- ⑧ANAインターコンチネンタル別府リゾート&スパ (2019～)

- ⑨シェラトン・グランデオーシャンリゾート (1994～)
 ※現在は、フェニックス・シーガイア・オーシャン・タワー (2025.6～)



(参考) 第2期熊本市MICE誘致戦略(令和6年3月)

- 2019年12月に開業した「熊本城ホール」は、豊かな立地環境や周辺の観光資源を活かしつつ、近年の半導体需要の高まりや阿蘇くまもと空港の機能強化などの好機を捉え、「第2期熊本市MICE誘致戦略(令和6年3月)」を策定し、MICE誘致に取り組んでいる。

熊本市におけるMICE誘致・開催の意義

□ MICE開催を通じた主催者・参加者等の消費支出(宿泊、飲食、観光等)による経済波及効果
MICEについては、一般観光に比べ滞在期間が比較的長い。また、参加者だけでなく主催者を含めた消費支出分野の幅が広い。



MICE開催地となることで、地域への大きな経済波及効果を創出することが期待できる。

□ ビジネス・イノベーションの機会創出と地域産業活性化
MICEの開催を通じて、国内外から多くの学会や企業の参加者、イベントやコンサート参加者が訪れる。



市民・大学・研究機関、文化団体・企業関係者等との交流機会の増加、新しい市民活動、ビジネス、商品・サービスの創造、研究者間の共同研究などが期待される。

経済的な効果

MICE誘致・開催による効果

社会的な効果

□ 交流人口の増加

MICEの開催は、一般観光と比較して平日の来訪者が見込める。また、観光ニーズや好みに関わらず、開催地に参加者が集まる。



本市の観光PRの絶好の機会となり、参加者が今後の観光客としてリピーターになる等の好循環も期待でき、MICEの開催は地域の交流人口の増加に貢献できる。

□ 都市ブランド・プレゼンスの向上

国際会議や注目度の高いイベント等を誘致することで、都市としてのブランディング(知名度やイメージ向上)につながる。



市民の地元への愛着、誇りの高まりにつながるともに、誘致活動の取組自体が、社会基盤と生活基盤の充実、市民にとっての「上質な生活都市」の形成に寄与する。

熊本市を取り巻く環境

□ 熊本城ホールの開業

- 今まで誘致できなかった単独施設で3,000人、周辺施設を含め5,000人超の規模のコンベンションやイベントの実施が可能になり、コロナ禍以降、アジア・太平洋水サミットや大規模学会の開催等、様々なコンベンションの開催実績を着実に積み上げている。

□ コロナ禍を経たコンベンション需要の変化

- コンベンションの開催形態としてハイブリッド型が定着し、コンベンションの参加者数を伸ばしやすくなったほか、現地参加しない参加者に対しても、開催地のPRが可能になった。

□ 半導体関連企業の集積

- 海外最大手の半導体メーカーの熊本進出に伴い、多くの半導体関連企業が九州に設備投資や新規施設の建設等を計画しており、熊本が日本の半導体産業の集積地として成長する機運が高まっている。

SWOT分析

Strength	強み	Weakness	弱み
<ul style="list-style-type: none"> ■ 主要なMICE会場周辺に集積した宿泊施設・観光地・飲食店が集約した都市型・アクセシブルMICE ■ 医療系大学や医療機関の集積 ■ 半導体関連企業の集積 ■ 熊本城、世界に誇る水資源、阿蘇・天草など市内及び周辺地域に豊富な観光コンテンツ ■ アジア・太平洋水サミットをはじめとする国際会議の実績 ■ スポーツの国際大会の豊富な誘致実績 ■ SDGs未来都市としての活動実績 ■ 新幹線や航空便による、国内主要都市からのアクセス性 ■ 熊本城ホールの開業 		<ul style="list-style-type: none"> ■ インバウンドにおける都市の知名度の低さ ■ 熊本空港の既存就航路線の少なさ ■ VIP対応可能なホテルの少なさ ■ ユニークベニューやテクニカルビジット等の充実度 ■ 都市やMICE施設に係る情報発信、プロモーション不足 ■ (平常時の)助成金の支給額の低さ ■ 地域におけるMICE開催意義の理解度不足 ■ 地元商店街や関係団体等との連携不足 ■ 限りある人員による誘致活動体制 	
Opportunity	機会	Threat	脅威
<ul style="list-style-type: none"> ■ コロナ後のコンベンション再開の機運の高まり ■ ハイブリッド開催時の、オンラインによる都市プロモーション機会の増加 ■ 観光先としての日本の人気度 ■ 為替の円安傾向 ■ 国の積極的なインバウンド支援 ■ 熊本城内でのレセプションパーティの実証実験の推進 ■ 半導体関連企業の進出や周辺地域の開発機運の高まり ■ 地元大学に半導体学部が創設 ■ 阿蘇くまもと空港の開業と台湾等からの定期便の就航 ■ 熊本城ホールと花畑広場の一体的な管理 		<ul style="list-style-type: none"> ■ 競合他都市の誘致体制の強化 ■ 他都市における魅力的な観光拠点・エンタメ施設の増加 (福岡・北九州・長崎・鹿児島における再開発等) ■ 長崎MICE施設の開業と新幹線開通 ■ 福岡空港の国際旅客ビル施設の増改築や空港容量の拡大 ■ ハイブリッド会議への適応の必要性 ■ MICE開催意義の明確化による開催効果向上の必要性 ■ 積極的なPRや誘致活動の重要性、サステナビリティの重要性の高まりや国際競争の激化 	

※第2期熊本市MICE誘致戦略(令和6年3月)より抜粋

(参考) 第2期熊本市MICE誘致戦略(令和6年3月)

重点ターゲット

- SWOT分析を踏まえ、「第2期熊本市MICE誘致戦略」における重点ターゲットを設定
- 1. 医学・薬学系や工学・理学系の国内学会
- 2. 熊本の特性（水資源、防災、半導体）をいかせる国際会議
- 3. 市の存在感を強め、開催効果を増大させる芸術・文化・スポーツ等のイベント
- 4. 熊本・福岡空港発着の定期便がある（見込含む）アジア圏からのビジネスミーティングやインセンティブツアー

戦略の柱と主な施策展開

- 重点ターゲットの誘致に向けて今後取り組むことが必要な事項から戦略の柱を新たに設定
- ① 戦略的なマーケティング及びプロモーションの強化
 - MICEキーパーソン等に対するマーケティングの強化
 - MICEに関する情報収集・分析に基づく、プロモーションの強化
- ② 熊本を訪れるきっかけの創出や魅力の向上
 - 熊本市にしかないMICEの魅力の創造
 - 熊本城をはじめとする市の観光資源を活用した魅力あるユニークベニューの開発
- ③ MICE開催効果の最大化
 - MICE開催効果の地域への波及と理解の促進
 - MICE誘致による社会的価値の可視化
- ④ 主催者・参加者の目線に立ったMICE開催支援
 - 主催者・参加者の満足度調査の実施と課題解決に向けた取組の実施
 - MICE開催時の支援策の拡充

検証指標（KGI・KPI）／～2027

指標		基準 【2019年】	目標値 【2027年】	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年
KGI	観光消費額	826億円	1,000億円 (+174億円)	735億円	826億円	381億円	381億円	614億円	934億円	1,153億円
	コンベンション 経済波及効果（C）※	38億円	80億円 (+42億円)	32億円	38億円	5億円	6億円	20億円	46億円	60億円
KPI	コンベンション 参加者数（C）	139,053人	170,000人 (+約3万人)	140,913人	139,053人	21,754人	36,412人	102,208人	124,265人	162,197人
	国際会議開催件数（C）	18件	25件 (+7件)	17件	18件	0件	0件	2件	17件	20件
	コンベンション開催件数 （C）	313件	400件 (+87件)	366件	313件	67件	103件	236件	272件	344件
参考 指標	うち医学・薬学	34件	-	37件	36件	6件	8件	25件	26件	53件
	うち工学・理学	25件	-	34件	30件	1件	4件	12件	28件	16件
	主催者・参加者の満足度調査 （I・C）	R6年度 検討	市の魅力、施設・アクセス・観光等の満足度調査をR6年度（2024年度）から実施のうえ、指標化を検討							
	熊本城ホール満足度調査 （M・C・E）		指定管理者による調査を実施のうえ、施設・サービス等の改善に活用							
	サステナビリティ評価 （GDS-Index）		R6年度からの実施を検討のうえ、サステナビリティの推進及びプロモーションに活用							
	MICE開催効果の可視化		他分野の経済波及効果（イベントやスポーツ大会等）の算定や、MICE開催による社会的価値（経済波及効果では現れない都市の魅力や市民満足度等）を可視化する手法を検討							

● 観光消費額（KGI）は上位計画である熊本市観光マーケティング戦略で設定 ● 各指標は、暦年（1月～12月）で設定
* スポーツコンベンションを除く

※第2期熊本市MICE誘致戦略（令和6年3月）より抜粋
（一部、最新データを更新）

3-2) 産業

調査対象地区の現況（要点）

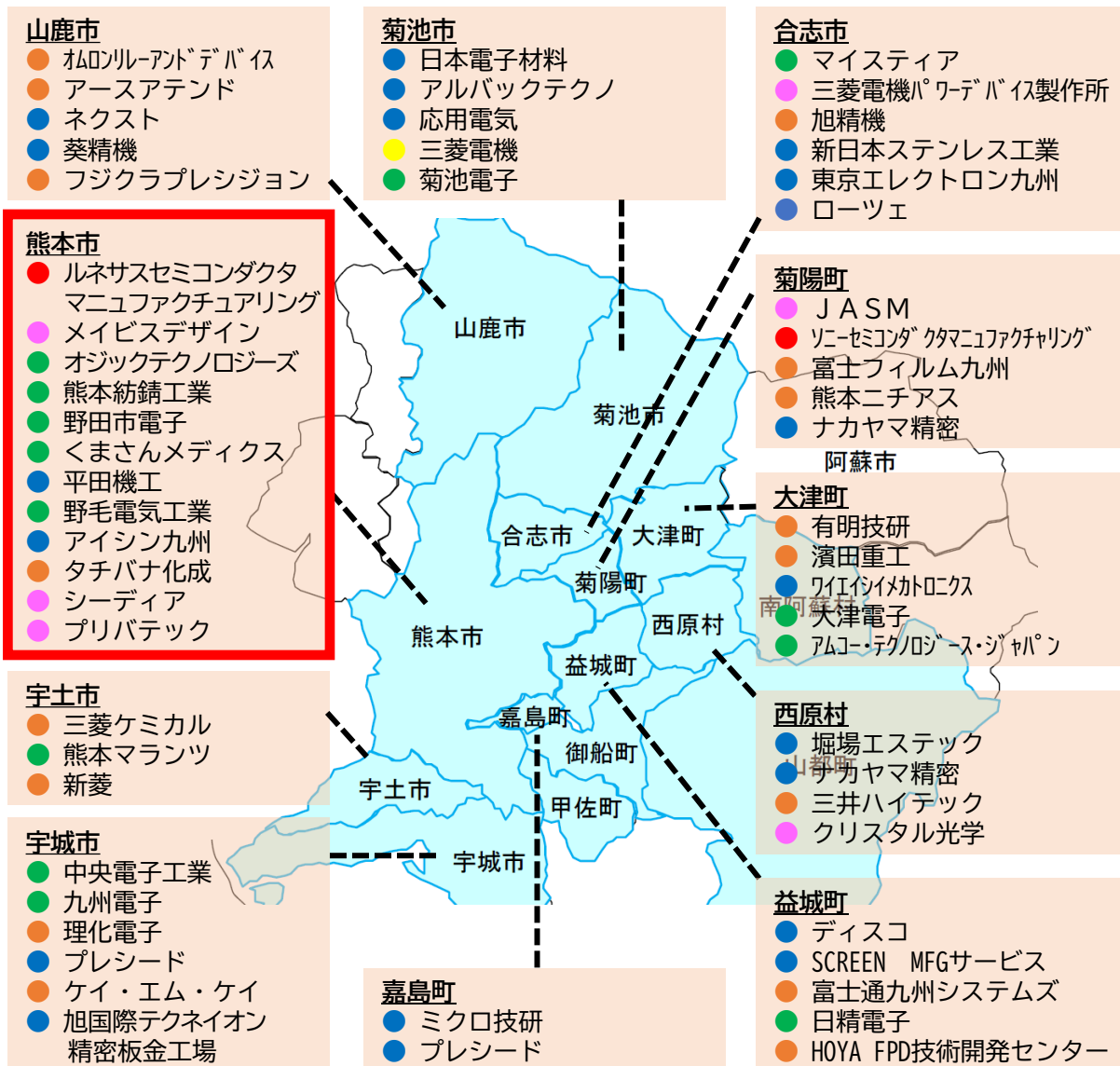
- ①TSMCの熊本県への進出を受けて、半導体関連産業の県内・市内への進出や新たな投資の動きが加速
- ②調査対象地区内への新設・増設を伴う業務施設の立地箇所は、電車通り沿いに多い
- ③事業所数・従業員数は、中心市街地が市全体の約 2 割、調査対象地区が中心市街地の約 7 割を占め、熊本市の商業・業務の中心
- ④調査対象地区の産業構成は、飲食・小売・サービス業が中心

■T S M C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

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)

※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」No.138レポートⅡより抜粋

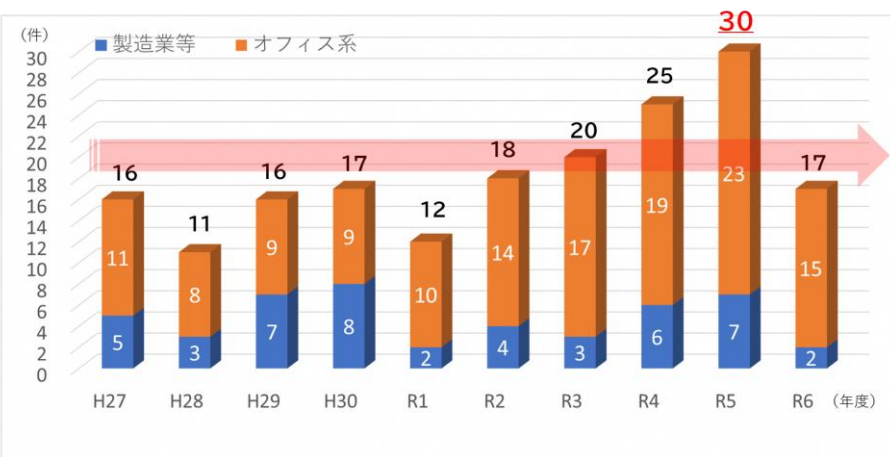


(2) 企業立地の状況

■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

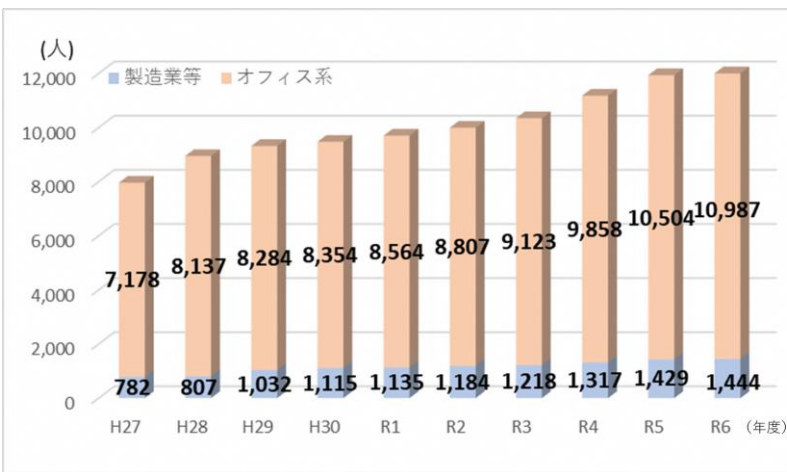
- ・過去10年の市内の企業立地件数は増加傾向で、2023(R5)年度には過去最高の30件を記録。2024(R6)年度は一服したものの、高水準を維持
- ・企業立地件数に伴い、雇用計画数の累計も拡大傾向
- ・調査対象地区では、電車通り沿いにオフィス系企業の集積がみられる

■熊本市内の企業立地件数の推移



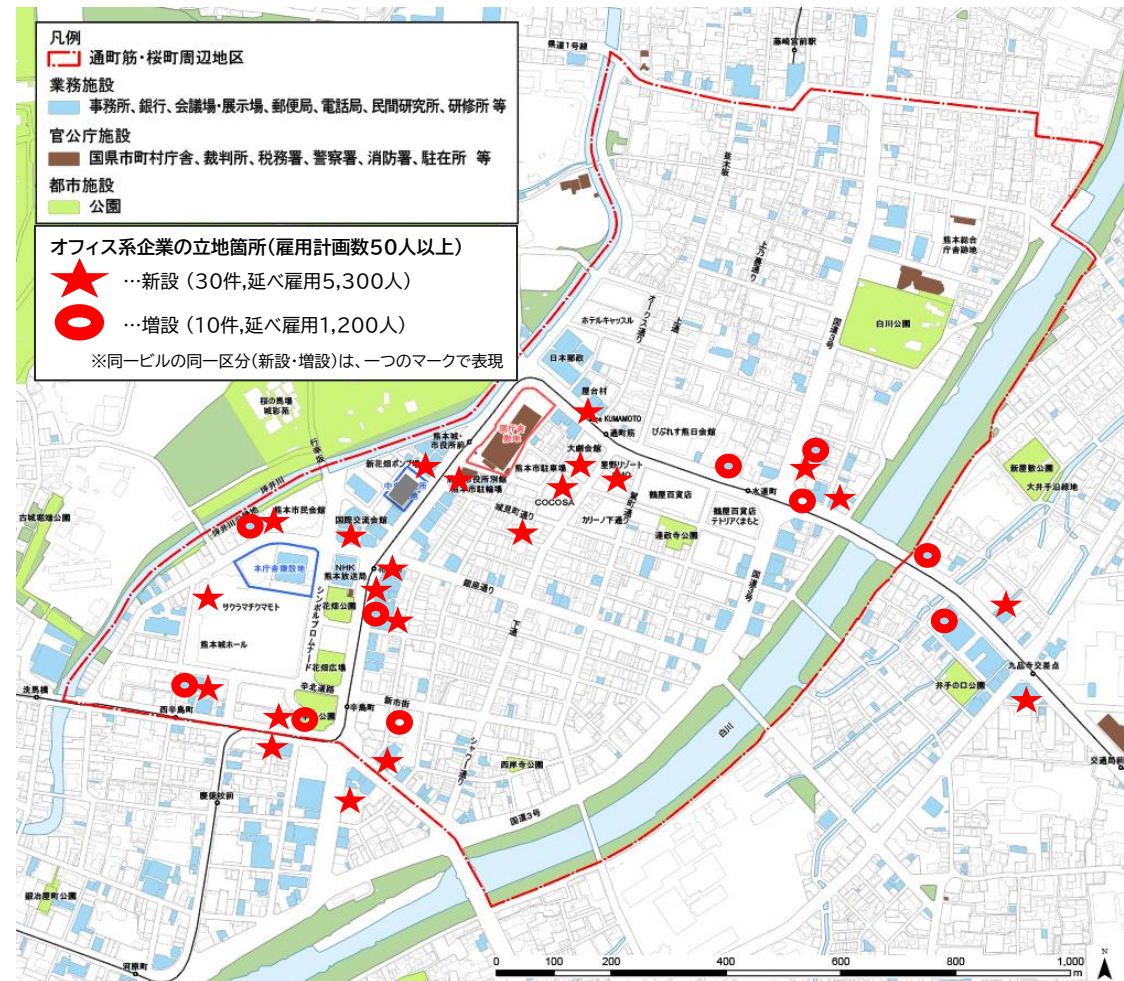
企業立地の実績に基づき、熊本市作成

■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

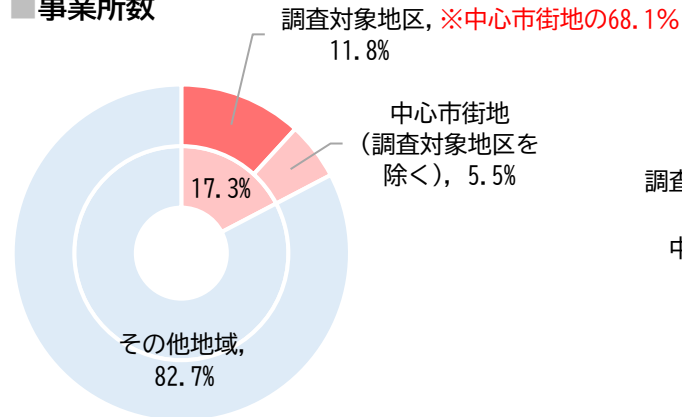
■事業所数・従業員数は、中心市街地が市全体の約2割、調査対象地区が中心市街地の約7割を占め、熊本市の商業・業務の中心

- ・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。

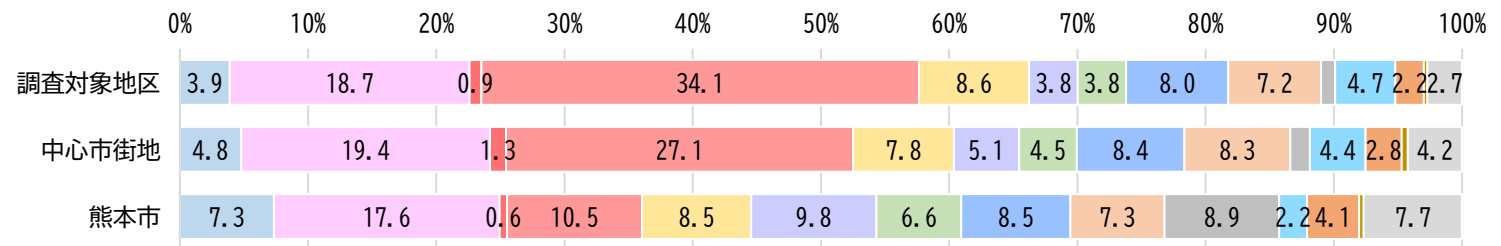
■調査対象地区の産業構成は、事業所数では「飲食サービス業」、従業員数では「サービス業(他に分類されないもの)」の割合が高く、飲食・小売・サービス業が中心の構成

- ・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

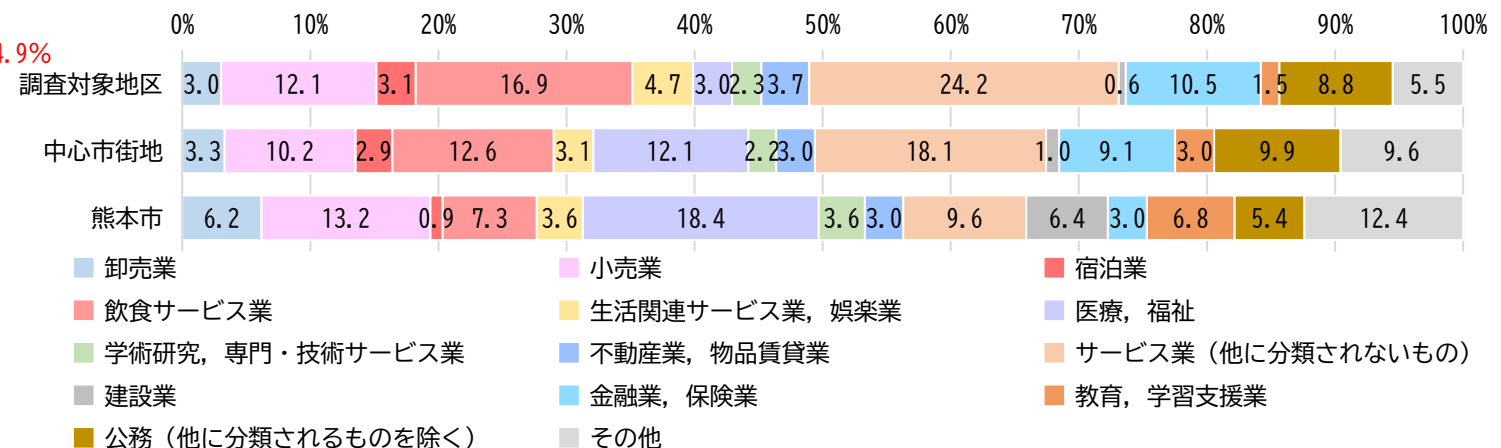
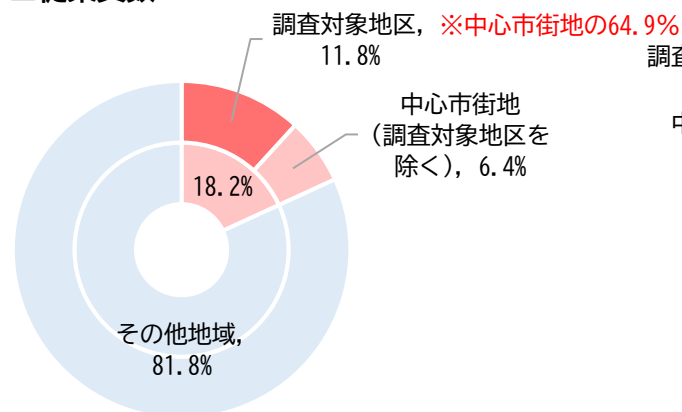
■事業所数



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・ エンターテインメント	・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1km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・エンターテインメントを楽しめる ・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)

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

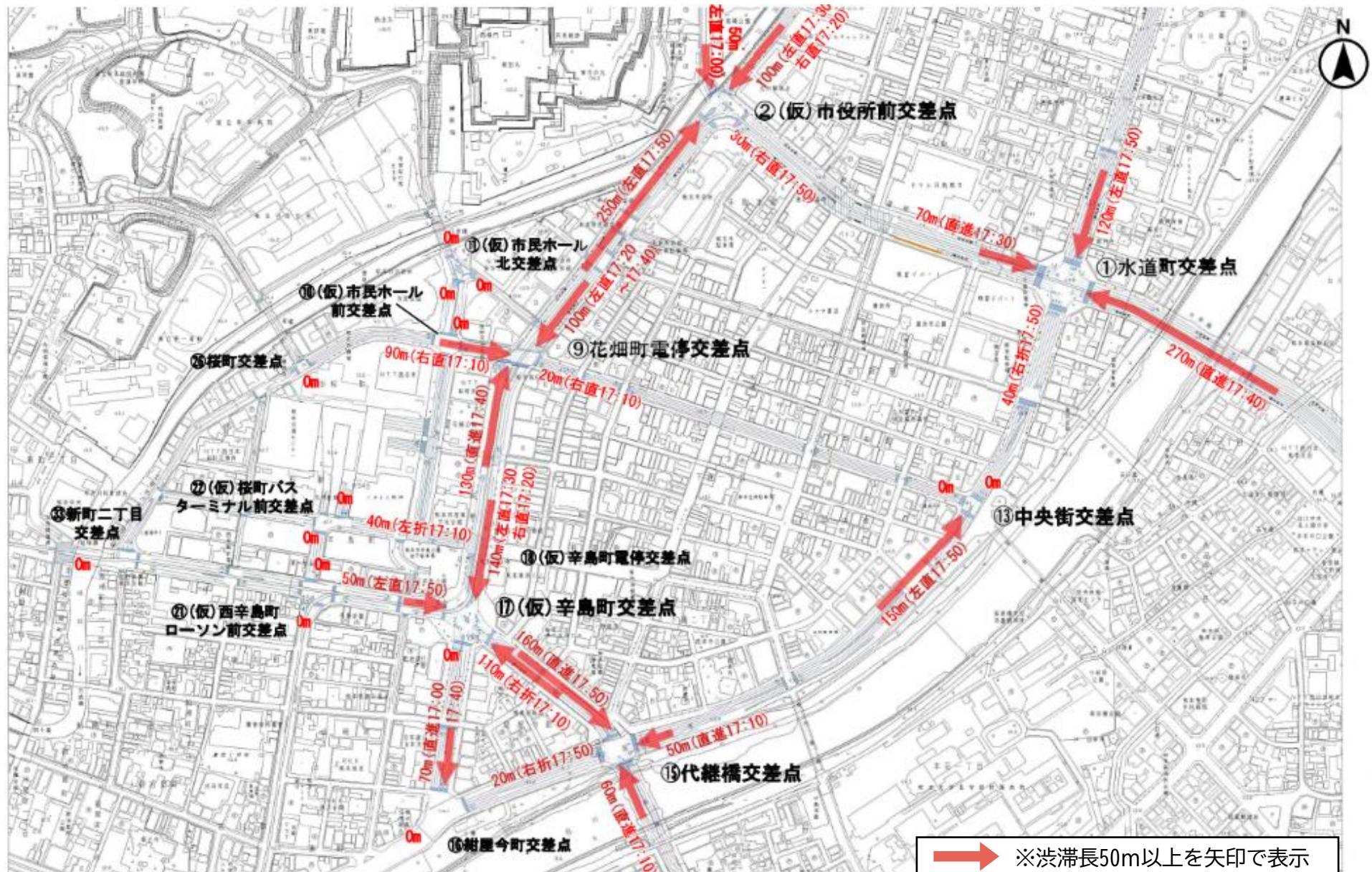
→公共交通を活かしたまちづくりを進めていく上で重要な場所となる

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



(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)

2. 調査対象地区の現況

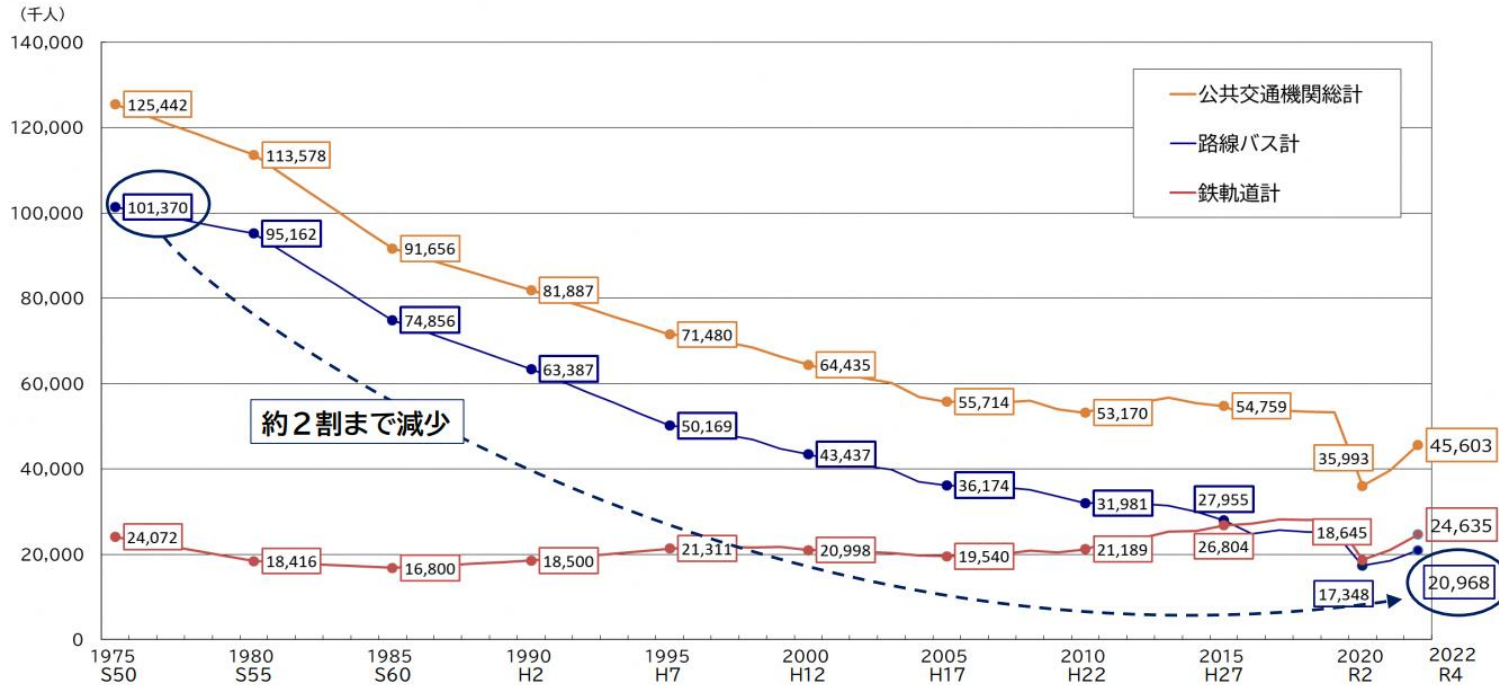
4-1) 交通(広域・地区内)

57

(3) 本市の公共交通を取り巻く実態

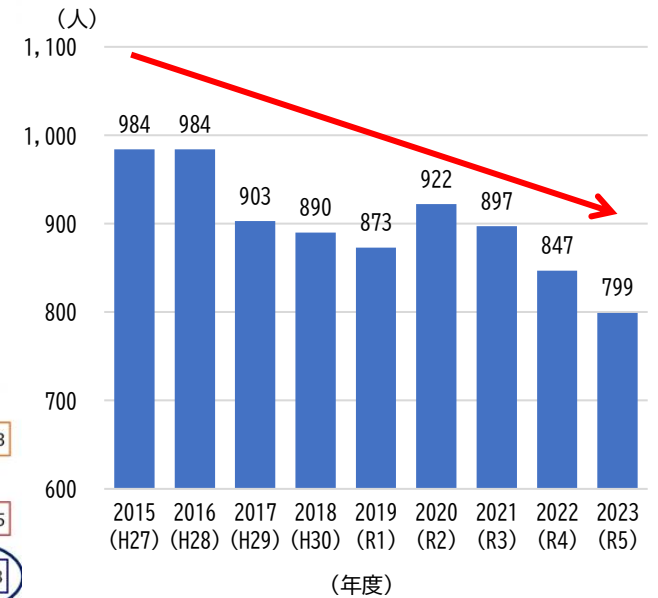
- ・公共交通、特に路線バスの利用者は、ピーク時(昭和50年)の約5分の1まで減少
- ・熊本都市圏のバス事業を担うバス事業者の運転士数(5社計)は、過去8年で約2割も減少

■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

- ◆ 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

- ◆ 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

(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⑬)<県>
- ・熊本空港線(第一空港線)(1か所⑱)<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⑲)<市>

■バスペ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)④<市>
- ・(都)坪井龍田陳内線⑥<市>

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

- ・新水前寺バスペイ<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

連携
X

～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

○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>

○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

○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

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

連携
X

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

X

(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

■ウォークブルビジョン

■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

R9.3策定予定

議論内容の落とし込み 検討状況の共有

■(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

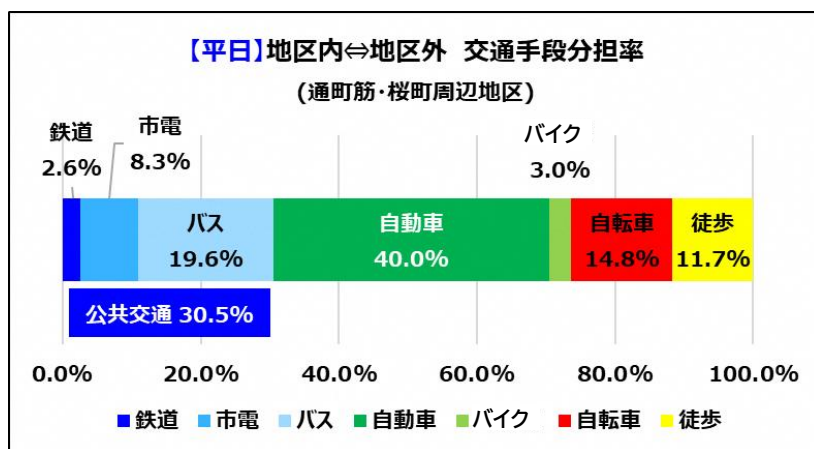
※「R5年度熊本都市圏パーソントリップ調査」

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

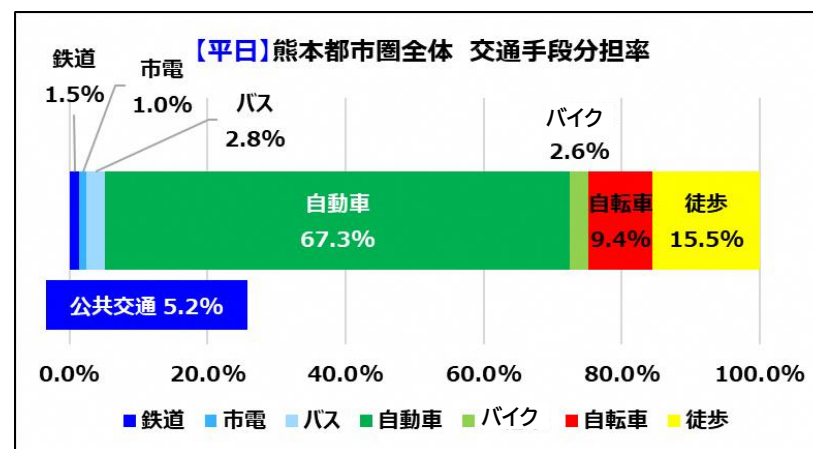
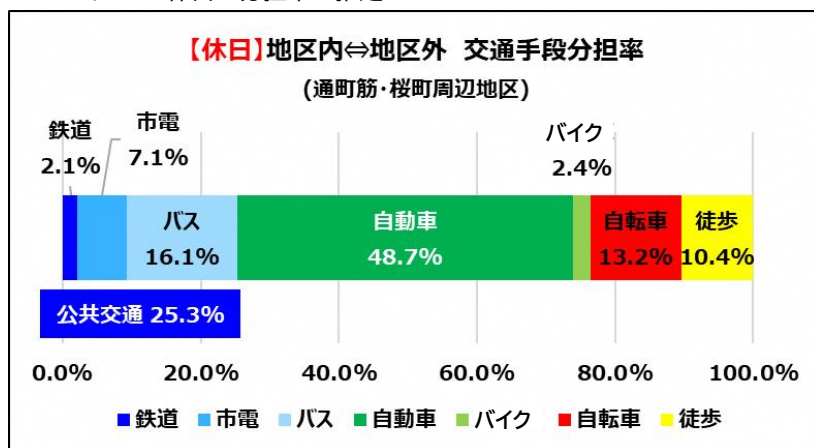
■地区内外の移動は公共交通の分担率が比較的高い

- ・地区内外の移動の交通手段分担率は自動車が一番高いが、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。

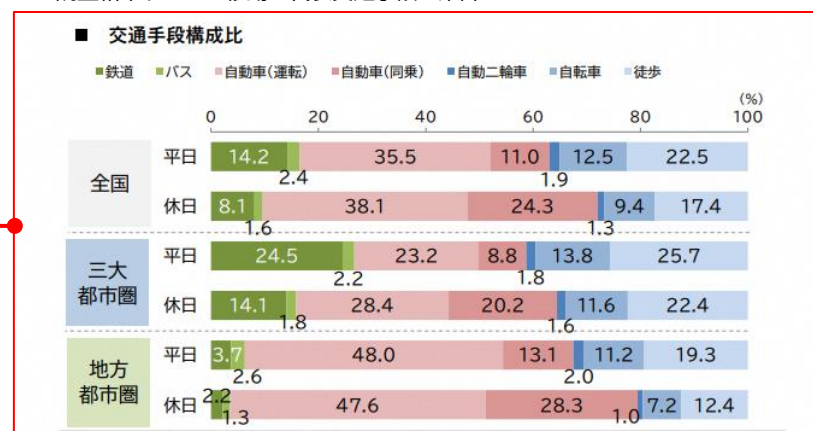


※調査結果から「通町筋・桜町周辺地区」を発着地とした移動を抽出

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



※調査結果すべての移動の代表交通手段を集計



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

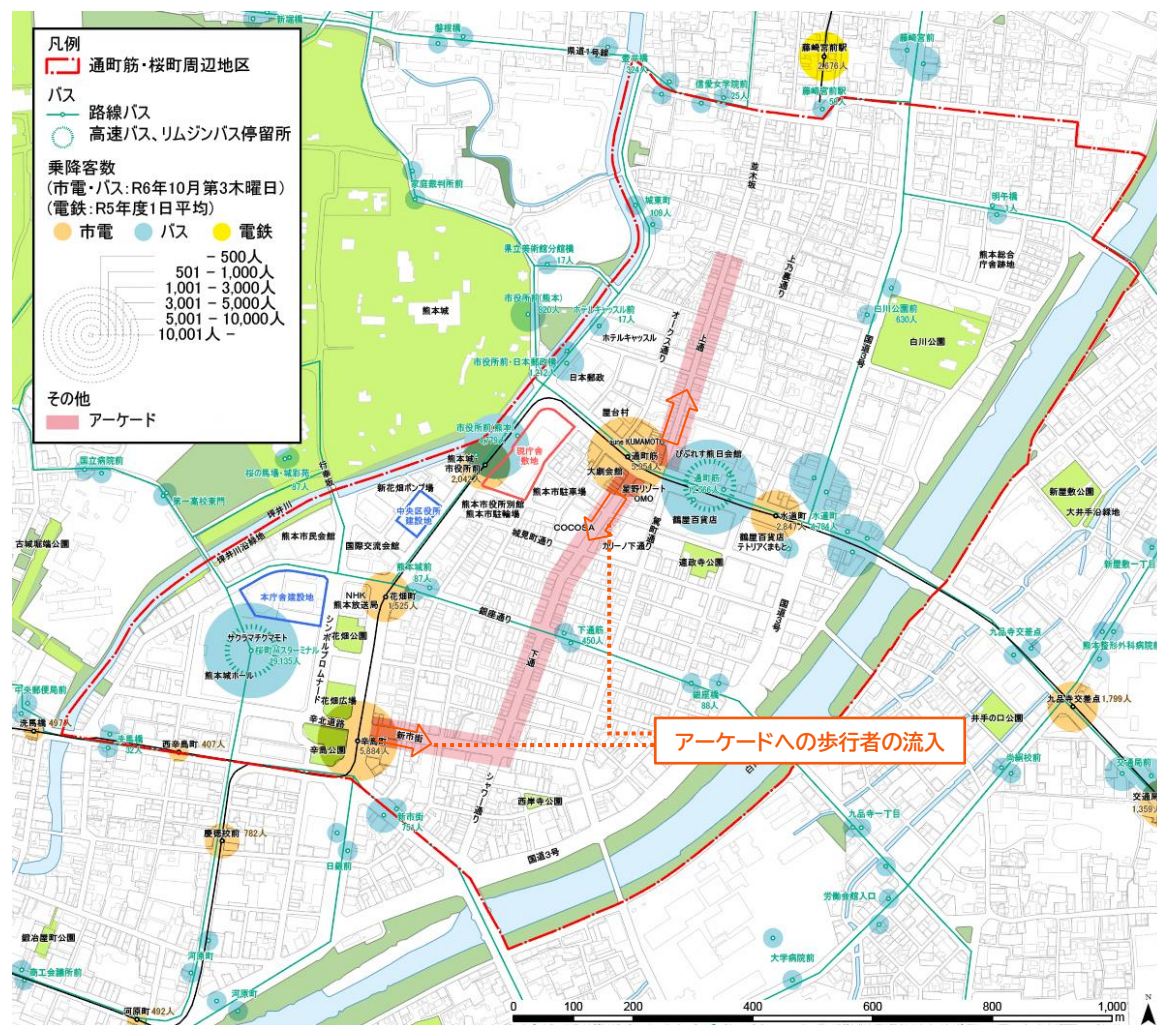
■特に、電車通り沿いの電停・バス停は多くの人々が利用しており、公共交通を活かしたまちづくりを進めていく上で重要な場所となる

- ・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

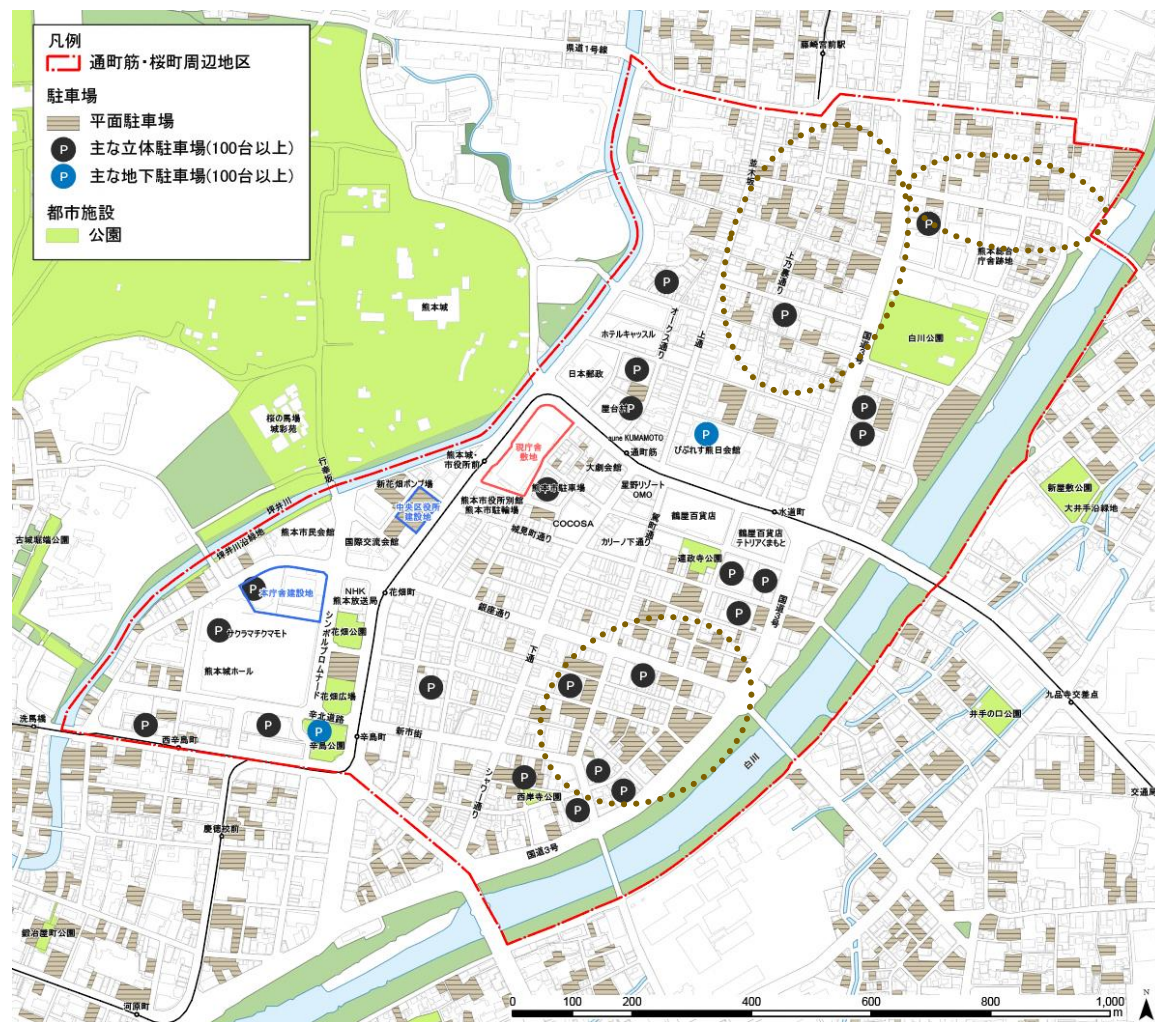
出典：令和4年3月 まちなか駐車場適正化計画より

■ 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

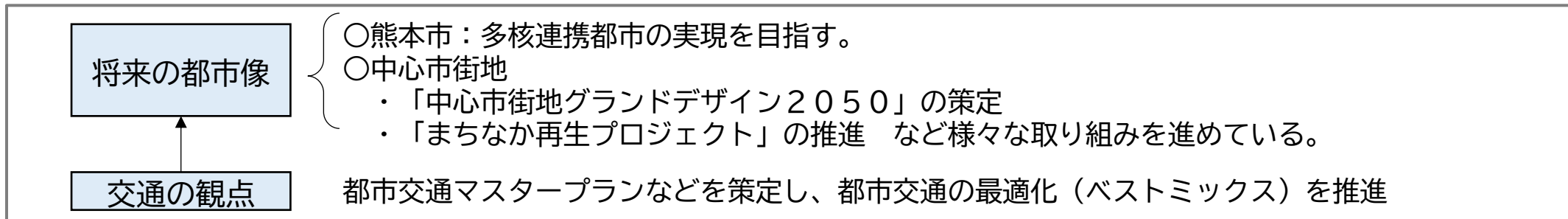


出典：令和3年度都市計画基礎調査(一部更新)、熊本市資料

〈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



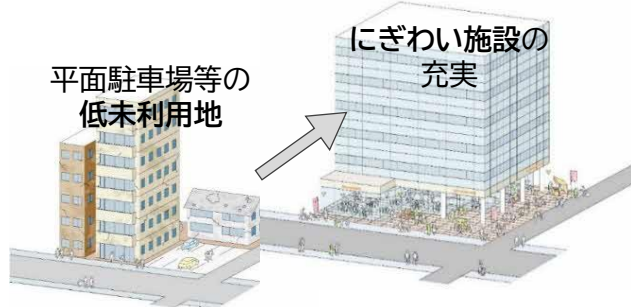
まちなか駐車場適正化計画

- 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

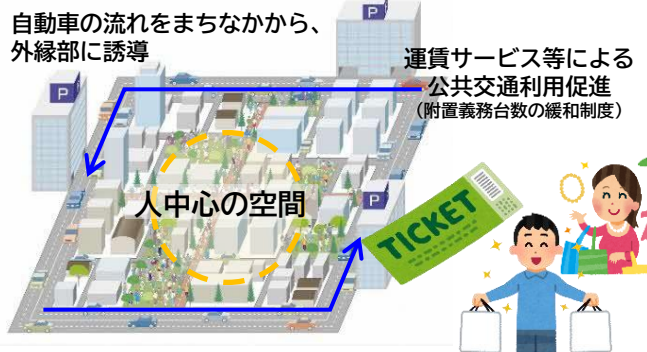
～駐車場(土地)の有効活用と効率的で
安全な配置により、地域経済活性化等に活かす～

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

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

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

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

基本方針と施策

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

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

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

駐車場の“無秩序”な整備により生じた様々な課題

新たな利活用

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に変化。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

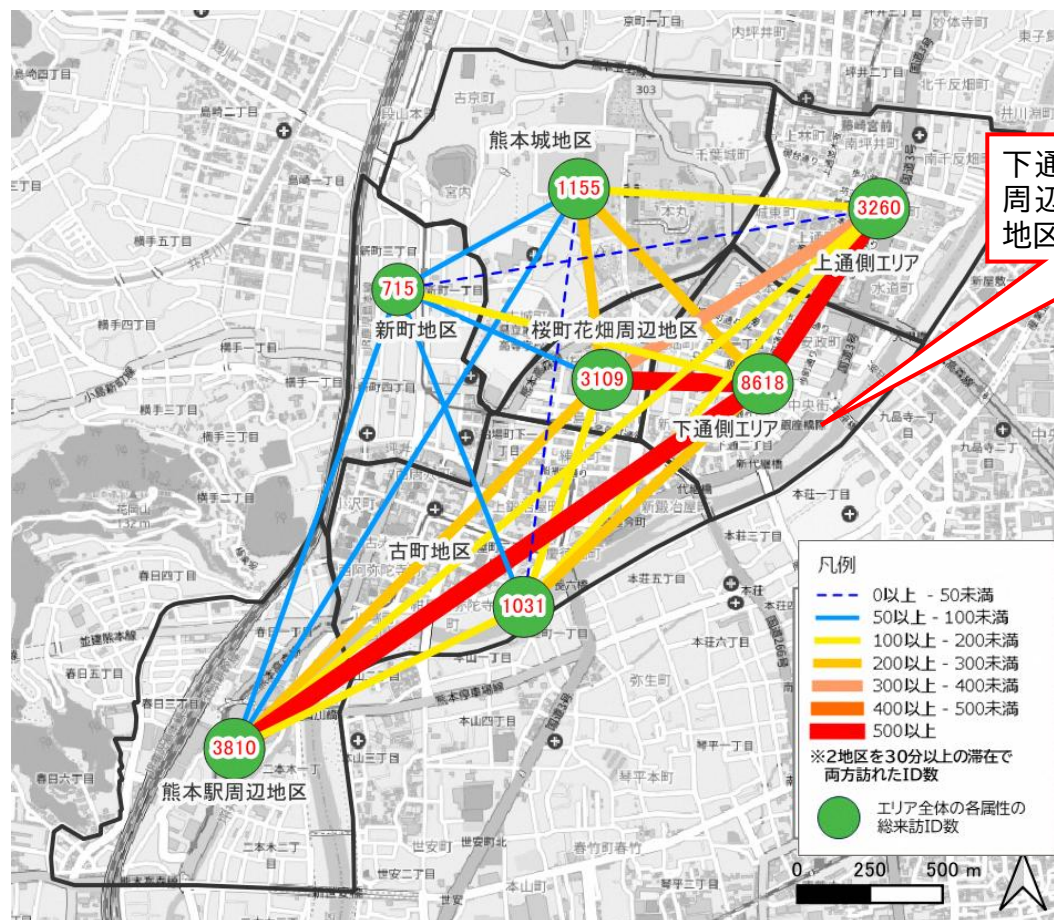
① 県内来街者・休日※

※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



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

	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
基準エリア							
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

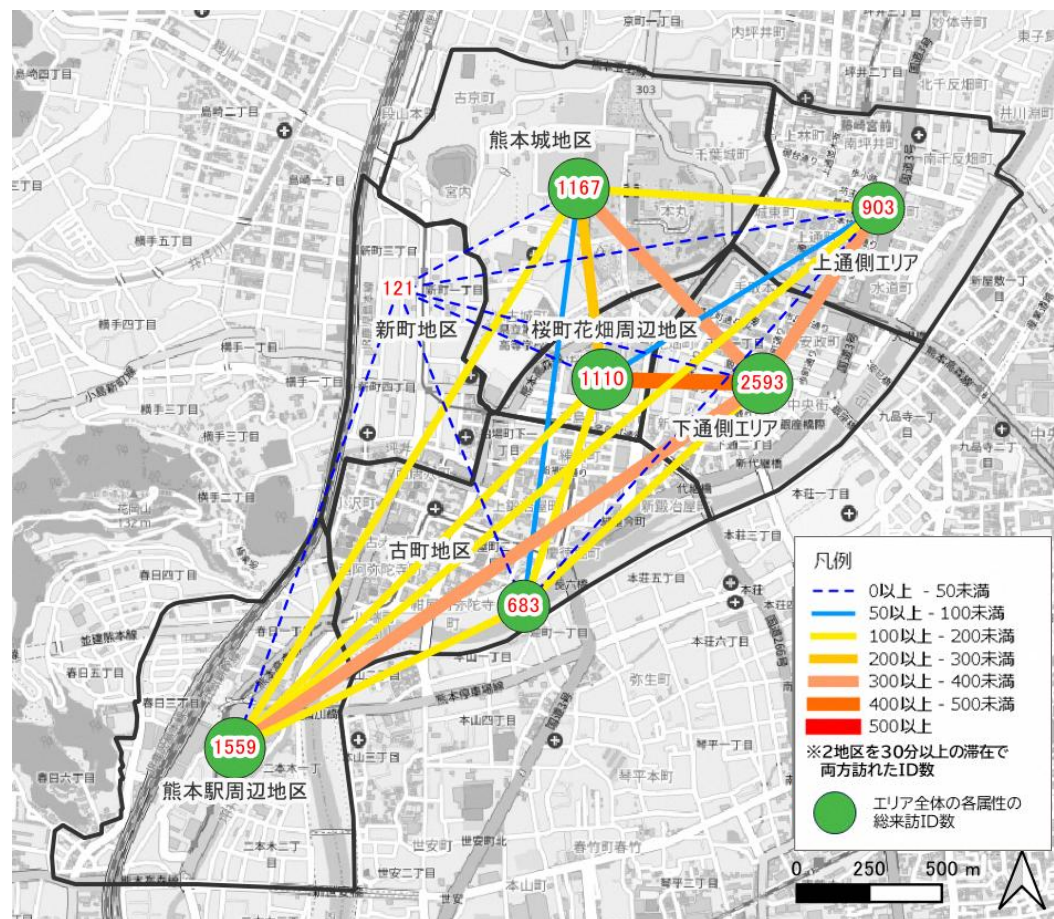
② 県外来街者・休日※

※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



	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. 調査対象地区の現況

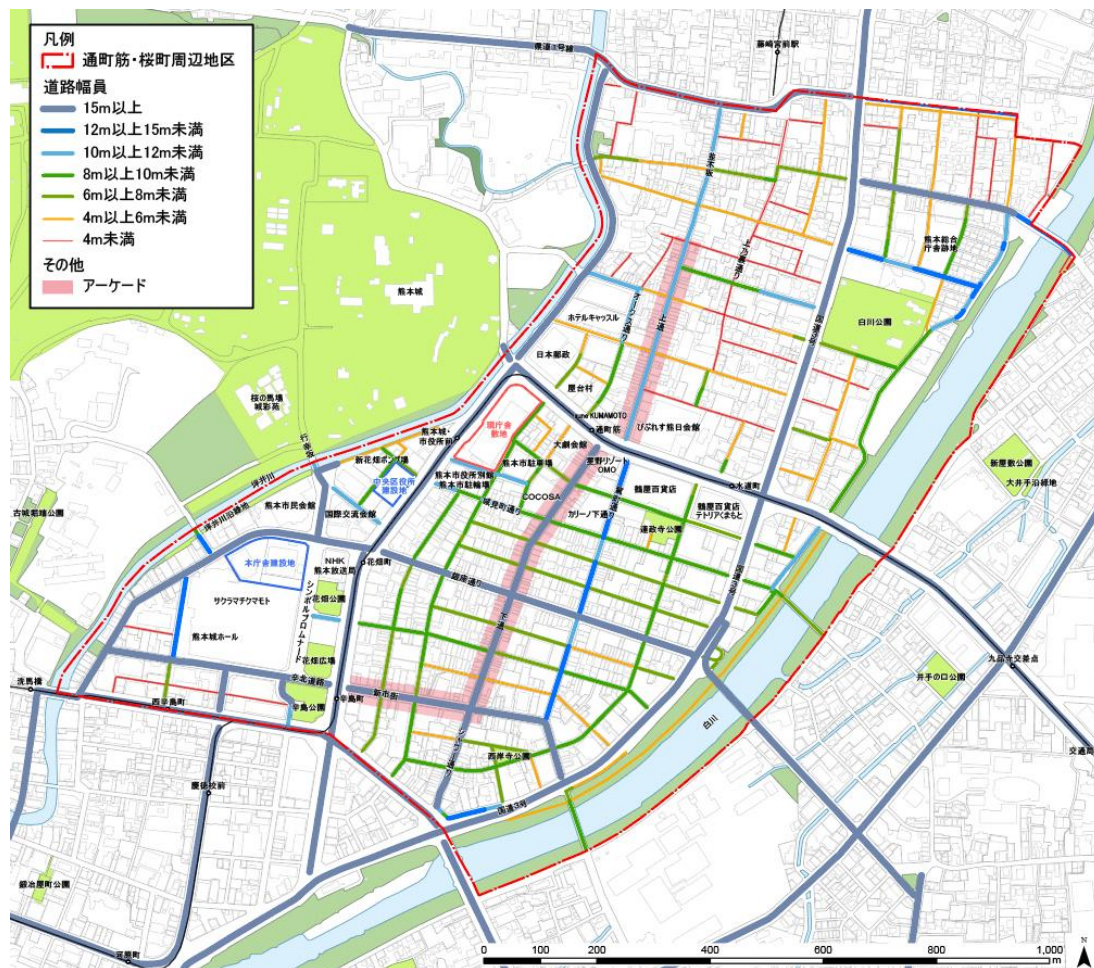
4-2) 歩行者ネットワーク

71

(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
- ・ 長堀通りは、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
- ・ 幸北道路、市民会館前、銀座通り、上乃裏通りの複数箇所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



(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

歩行者通行量調査
(15時間交通量・7~22時)
調査日：2025年9月14日(日)



(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



(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。



(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

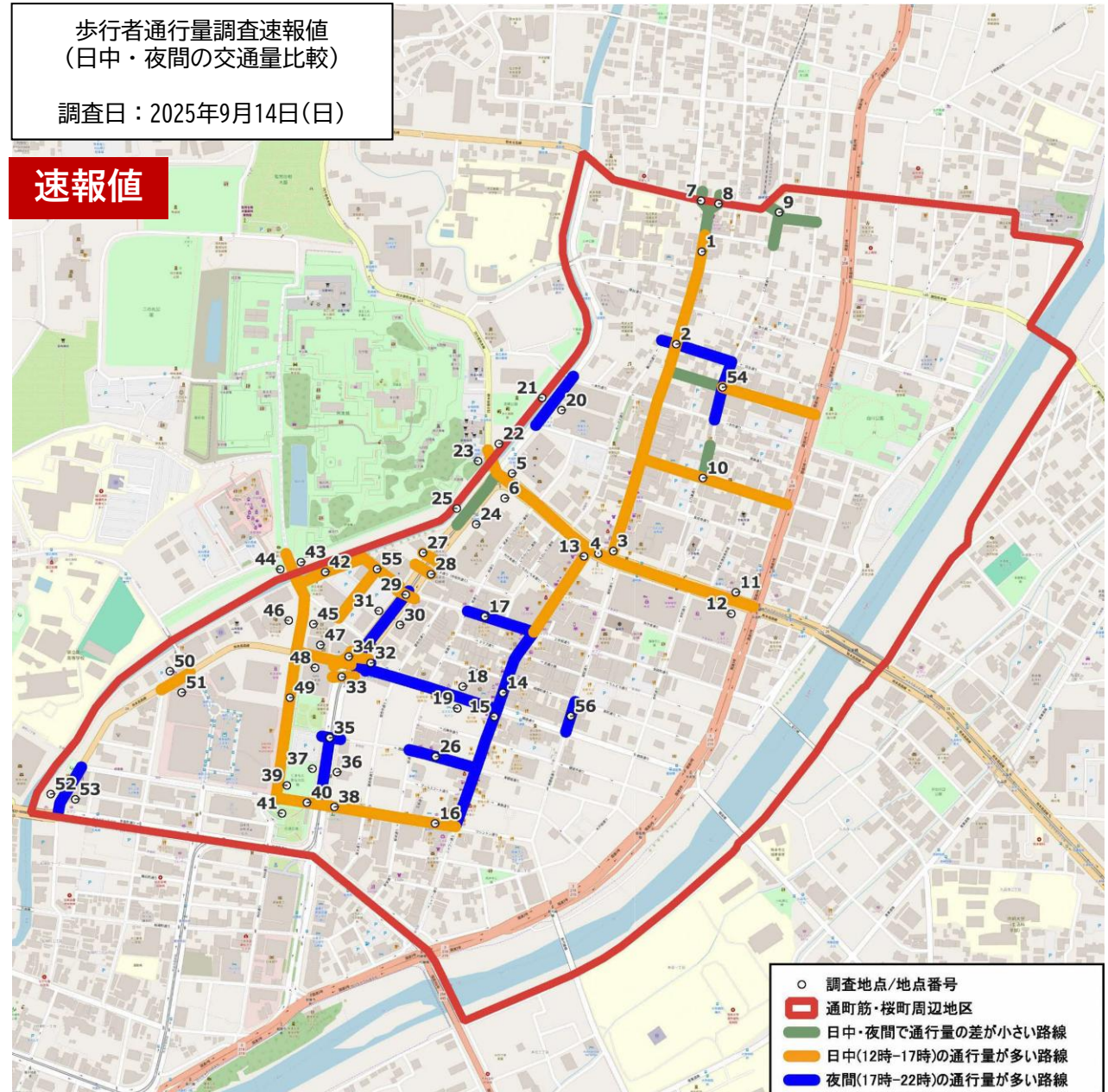
- ・ 熊本城～桜町、新市街、上通アーケード～並木坂、通町筋は、日中の通行量が多く、夜間には通行量が減少する
- ・ 下通アーケードの城見町通り以南では、夕方以降に通行量が増加しており、それに伴って周辺の路線でも同様に夜間の交通量が多くなっている
- ・ また、上乃裏通りの一部でも、夕方以降に通行量が増加する区間がみられる

※ 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)

歩行者通行量調査速報値
(日中・夜間の交通量比較)

調査日：2025年9月14日(日)

速報値



2. 調査対象地区の現況

4-2) 歩行者ネットワーク

76

(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

■ 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



熊本城側から見た繁華街側の景観



(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(①)。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(②)

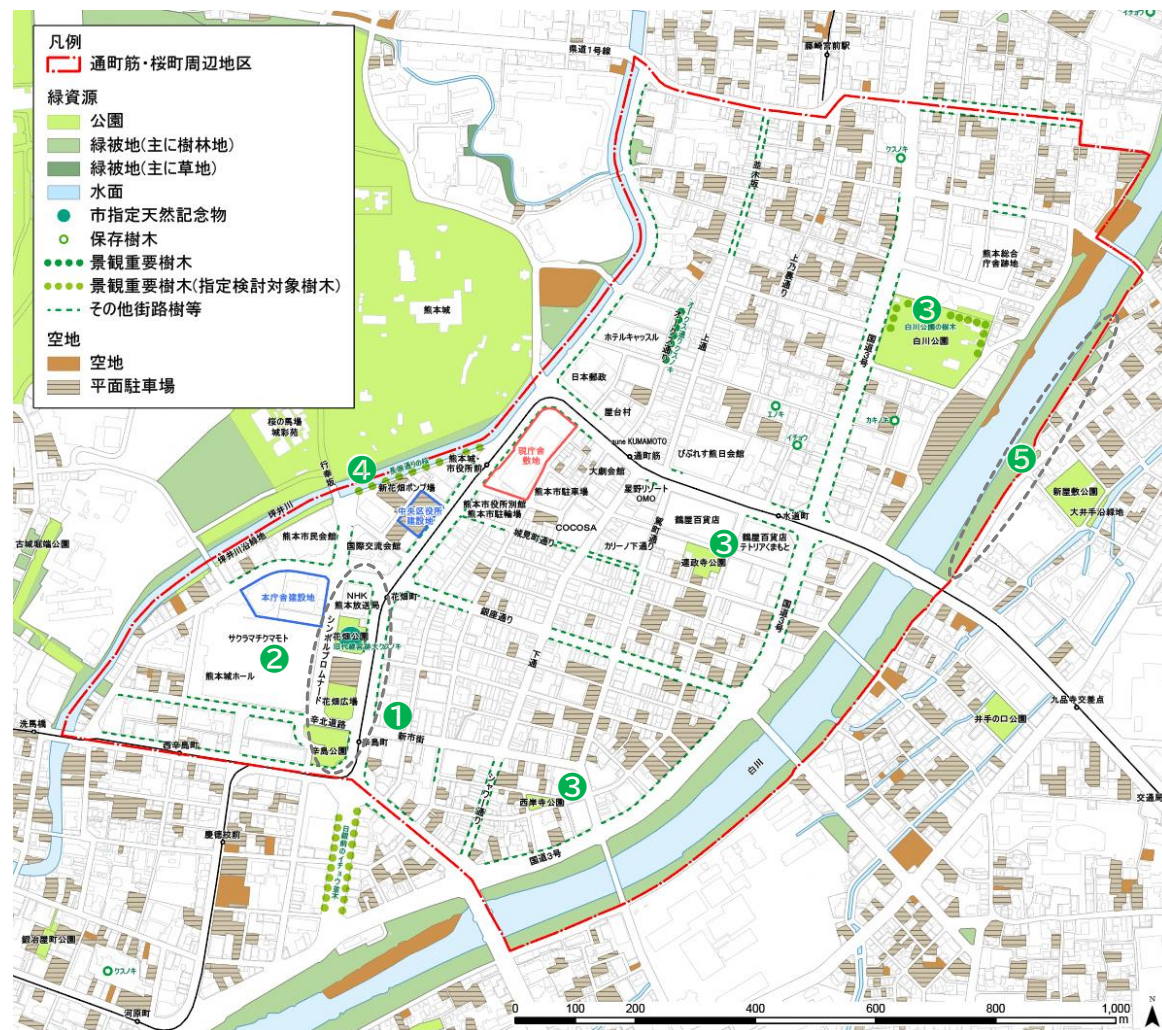
■地区の東側は、通町筋以北に白川公園、南側に公園が2箇所配置されているものの、商店街周辺には平面駐車場が目立つ

- ・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(③)
- ・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「長堀通り」が整備されている(④)
- ・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(⑤)
- ・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

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



長堀



白川公園



シンボルプロムナード



花畑公園

(参考) 現在の本市の施策：ウォーカブル施策

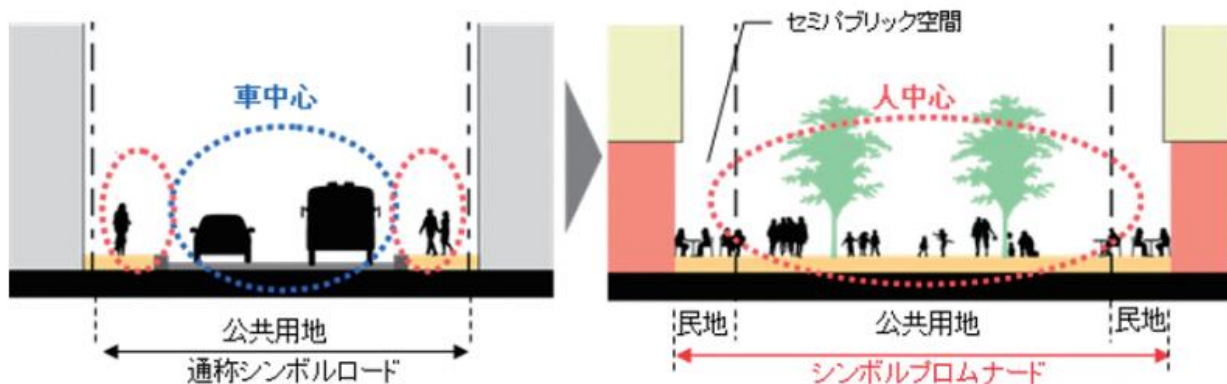
■ウォーカブル施策の主な取組場所（詳細は次ページのとおり）



(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

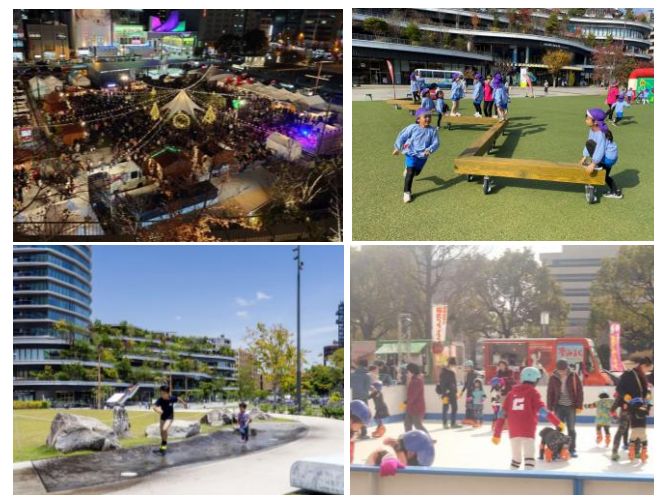
- ・再開発事業に隣接地区に賑わいとくつろぎの公共空間としてオープンスペース（シンボルプロムナード、花畑広場、花畑公園、辛島公園）を整備
- ・熊本城天守閣の眺望が確保されたシンボルプロムナードは、平成27年に4車線の市道（延長230m、幅員27m）を廃止して歩行者空間化
- ・持続的ににぎわいを創出を目的として、多様なイベント等に利用



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

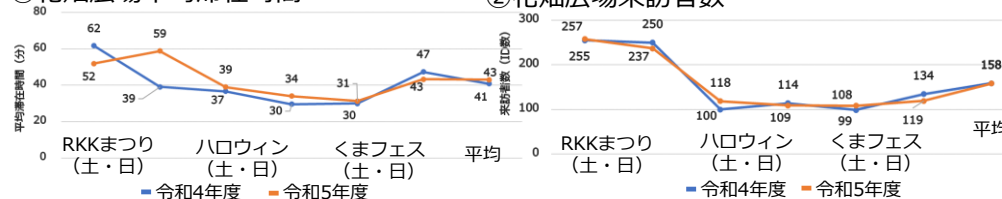
(1)実証実験概要

- 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。

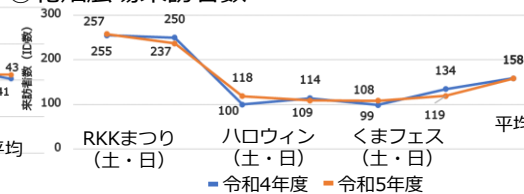
(2)効果

- 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。

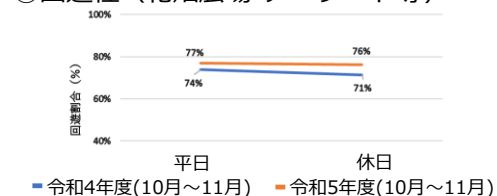
①花畑広場平均滞在時間



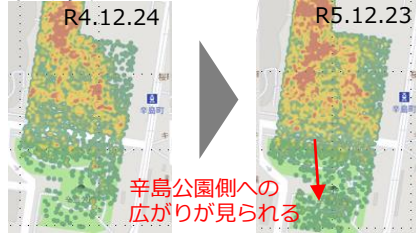
②花畑広場来訪者数



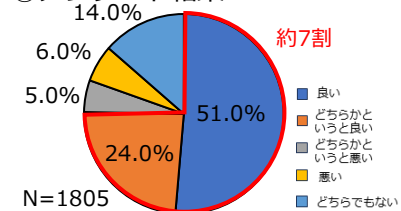
③回遊性（花畑広場-アーケード等）



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。

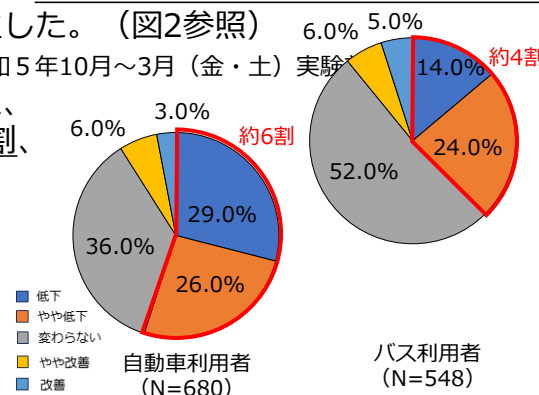


図1. 通過時間の差（最大値）



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。

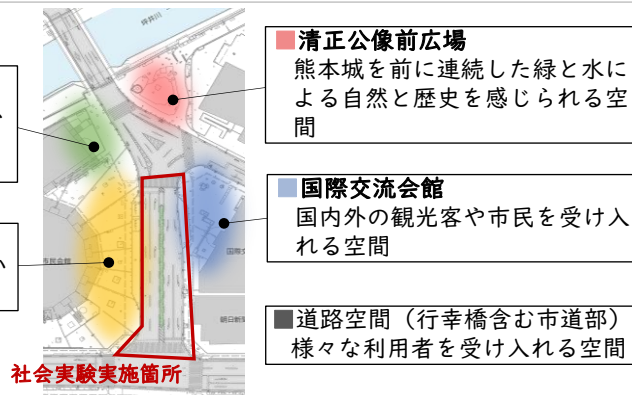
利活用・整備指針案

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

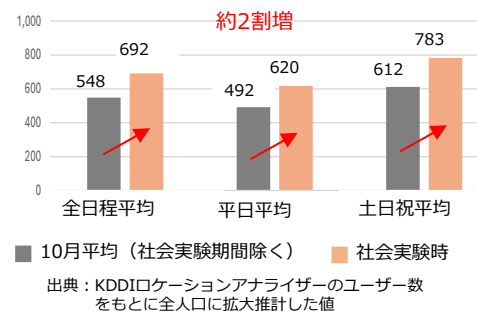


(2) 実験結果

- 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）



<実施状況>



② 歩行者通行量



(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



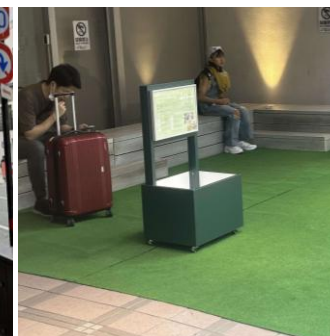
オーデン前

(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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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) 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、大通・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

まちづくりの論点

人口	土地建物利用	観光・産業	交通・歩行者ネットワーク
<ul style="list-style-type: none"> ・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 		<ul style="list-style-type: none"> ・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 	
【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			
▶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

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

(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

(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

(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

(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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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枚と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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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

