

都市再生整備計画

くまもとしちゆうしんしがいち だい き
熊本市中心市街地地区(第2期)

くまもとけん くまもとし
熊本県 熊本市

令和8年2月

活用する事業名	確認
まちなかウォークアブル推進事業	
コンパクトシティ支援型	■
観光等地域支援活用支援型	□
地域生活拠点支援型	□
地域未来交付金活用事業	■

都市再生整備計画の目標及び計画期間

様式(1)-②

都道府県名	熊本県	市町村名	くまもと市 熊本市	地区名	くまもと市中心市街地地区(第2期)	面積	415 ha
計画期間	令和 8 年度 ~ 令和 12 年度	交付期間	令和 8 年度 ~ 令和 12 年度				

目標

誰もが安心して訪れ・回遊することができる居心地の良い人中心の公共空間整備を進め、地区の賑わいや回遊性を高めることで「昼も夜も歩いて楽しめる魅力的な都市空間」を創出

目標設定の根拠

まちづくりの経緯及び現況

本市は、古くから九州各地を結ぶ交通の結節点であり、城下町として栄え、戦前は国の出入機関が集積するなど九州の中核をなす拠点都市として発展してきた。現在でも国の機関の一部(九州総合通信局、九州財務局、熊本国税局等)は本市に置かれている。さらに、医療機関や高等教育機関、商業施設が高度に集積するなど都市機能が充実した都市である。平成23年3月には、九州新幹線が全線開通し、翌平成24年4月1日に九州で3番目の政令指定都市に移行している。

当該地区は、令和5年3月に認定された4期熊本市中心市街地活性化基本計画において中心市街地として定められており、都市の転機となる出来事をとらえ、中心市街地の活性化はもとより、都市機能の維持・拡充、公共交通の利便性向上等に取り組んでいる。

令和元年には、バスターミナルやホテル、公益施設などの複数の用途を備える桜町地区再開発施設が開業。令和3年には、まちなかの大きな核となるエリアである花畑広場(シンボルプロムナード・まちなか広場・辛島公園・花畑公園)、熊本駅白川口駅前広場の整備が完了した。また、まちの防災力の向上や、まちの活力や賑わいを生み出す建築物の建替えを促し、一体的にオープンスペースを確保する「まちなか再生プロジェクト」についても取り組んでいる。

さらに、新町・古町地区においては、地区の町並み景観の向上や地域のまちづくり活動を推進するために、熊本市歴史的風致維持向上計画を策定し、令和2年6月に大臣認定を受けたところであり、歴史的建造物と調和した街並みの形成を図るための取り組みを行っている。

令和5年3月には、市民の興味関心を高め、官民連携してウォーカブルなまちづくりを進めるため、「居心地のいい歩いて楽しめるまちなか未来図(熊本市中心市街地ウォーカブルビジョン)」を策定したところである。

今後は、これらの取組を地区全体に波及させるとともに、誰もが安心して訪れ・回遊することができる居心地の良い人中心の公共空間整備を進め、更に賑わいや回遊性を高めることで「昼も夜も誰もが歩いて楽しめる魅力的な都市空間」を実現していくことが求められている。

課題

- 商業施設の郊外立地が進んだことで、中心市街地の商店数や従業者数、年間商品販売額は減少傾向にあり、コロナ禍も相まって、本市における中心市街地の求心力が低下している。
- 土地の高度利用が望ましい中心市街地において、熊本地震後、被災・老朽建築物の解体が進み、平面コインパーキング等の駐車場が無秩序に整備されたことで、土地の低利用が進行し、地域経済の衰退や歩行環境の悪化が生じている。⇒まちなか再生プロジェクトの推進、駐車場の適正配置
- 回遊の要である、サクラマチくまもとや熊本城、アーケード街等を結ぶ動線において、まちを訪れる人が、よりゆとりをもって通行できる歩行空間が必要。⇒道路空間再配分による歩行空間の拡充
- 公共空間が狭いことなどから、オープンカフェの実施など、民間による日常的な利活用が進んでいない。⇒道路空間再配分による歩行空間の拡充、民間等による休憩施設の設置(歩行者利便増進道路制度の活用)
- 公共空間に、ベンチ等の休憩施設が少なく、回遊や滞在を促す環境が整っていない。⇒民間等による休憩施設の設置(歩行者利便増進道路制度の活用)
- 公共空間を彩る舗装や照明等のデザインに特徴や統一感が無く、歩いて楽しめる居心地の良い公共空間が形成されていない。⇒道路の美装化や魅力的な夜間景観の形成、屋外広告物の適正化

将来ビジョン(中長期)

- ・令和6年3月に改定した『熊本市第8次総合計画』においては、歩行空間の確保や都市景観の向上などにより、だれもが安心して訪れ、回遊することができる居心地の良い人中心の公共空間を整備し、「昼も夜も歩いて楽しめる魅力的な都市空間」を創出することとしている。
- ・平成28年3月に公表した『熊本市都市圏都市交通マスタープラン』においては、概ね20年後を目標年次とし、地域の交通特性に応じて、公共交通と自動車交通を効率的に組み合わせた都市交通の最適化(ベストミックス)を進めることとしている。なかでも、中心市街地は、公共交通を主な移動手段とした歩行者交通主体の空間を構築することとしている。
- ・平成28年4月に公表した『熊本市立地適正化計画』においては、人口減少・超高齢社会に適応可能な多核連携都市(コンパクト+ネットワーク)の実現に向け、都市の骨格を形成する都市機能誘導区域(中心市街地等)に都市機能を維持・確保を図るとともに、公共交通の充実を図ることで、市民全体の暮らしやすさや都市活力を維持することとしている。
- ・令和2年6月に大臣認定を受けた『熊本市歴史的風致維持向上計画』においては、新町・古町地区の歴史的な町並み景観の向上等を図るために、道路の美装化等の整備を行うこととしている。
- ・令和5年4月に認定された『4期熊本市中心市街地活性化基本計画』においては、「時代の変化を見据えた魅力あるまちづくり」、「にぎわいの創出と回遊性の向上」、「安全で安心できるまちなかへの居住促進」を中心市街地活性化の目標に掲げており、その実現に向け、車中心から人中心のまちなかへの転換を図り、誰もが安心して暮らし働き、国内外からも多くの人が訪れる、魅力あるくまもとの顔づくりに取り組んでいくこととしている。

一 体型滞在快適性等向上事業及びまちなかウォーカブル推進事業の計画

滞在快適性等向上区域の考え方

商業・業務等都市機能が集積している「通町筋・桜町周辺地区」、本市の陸の玄関口として整備を進めてきた熊本駅及びその周辺を含む「熊本駅周辺地区」、それらの地区を結ぶ役割を果たし、城下町としての町割りや資源のある「新町・古町地区」の一部で滞在快適性等向上区域(まちなかウォーカブル推進区域)は構成されている。

滞在快適性等向上区域での取組

令和3年には、まちなかの大きな核となるエリアである花畑広場(シンボルプロムナード・まちなか広場・辛島公園・花畑公園)、熊本駅白川口駅前広場の整備が完了し、今後は誰もが安心して訪れ・回遊することができる居心地の良い人中心の公共空間整備を進めることで、更に賑わいや回遊性を高め「昼も夜も誰もが歩いて楽しめる魅力的な都市空間」を実現していくことが求められている。

道路空間の再配分や道路の美装化等による歩行環境の向上、民間による公共空間の利活用促進、魅力的な夜間景観の形成、駅前広場の利便性・安全性向上、まちの活力を生み出す建築物の建替え促進等、これらを総合的・一体的に進めていく。

目標を定量化する指標

指標	単位	定義	目標と指標及び目標値の関連性	従前値	基準年度	目標値	目標年度
中心市街地の歩行者交通量	人	商店街交通量調査(熊本市)における中心商店街32地点と熊本駅前5地点の合計通行量(人)	中心市街地の全体の歩行者通行量の増加により、区域一帯の回遊性の向上を確認する。	795,936	R6	880,000人	R12
中心市街地の地価上昇率	%	地区内13箇所における公示地価平均価格の上昇率(%)	にぎわいの創出によって地価の上昇を図る。	100%	R7	105.00%	R12
中心市街地ににぎわいがあると感じる市民の割合	%	アンケート調査による「とても感じる」「やや感じる」と答えた市民の割合(%)	アンケートを実施することで実態の把握を行う。	52.5%	R6	60.0%	R12

計画区域の整備方針	方針に合致する主要な事業
<p>○道路空間の再配分による歩行空間の拡充や、道路の美装化、魅力的な景観の形成、屋外広告物の適正化、更には、民間による公共空間の利活用等を促進することで、誰もが安心して訪れることができる居心地の良い人中心の公共空間整備を進め、区域一帯の回遊性向上及び賑わいの創出を図る。</p> <p>○民間等による休憩施設の設置やオープンカフェの実施など、公共空間の利活用を促進し、地区の滞在時間増加や賑わい創出を図る。</p> <p>○グリーンスローモビリティの導入に向けた社会実験を実施し、区域一体のさらなる回遊性向上及び賑わいの創出を図る。</p> <p>○まちの活力や賑わいを生み出す建築物の建替え等を促進するとともに、併せて、公共空間(公開空地、広場)を確保し、回遊性の向上等を図る。</p> <p>○立体駐車場(集約駐車場)を地区の外縁部に設置するなど、駐車場の適正配置等を進め、まちなかの交通円滑化を図るとともに、誰もが安心して訪れ・回遊することができる都市空間の形成を図る。</p>	<p>【基幹事業】(道路、滞在環境整備)道路空間利活用促進事業(市民会館前)</p> <p>【基幹事業】(滞在環境整備)グリーンスローモビリティの導入による回遊性向上事業</p> <p>【基幹事業】(滞在環境整備)歩行者空間整備事業(上乃裏通り)</p> <p>【基幹事業】(高質空間形成施設)舗装美装化等事業(唐人町通り)</p> <p>【基幹事業】(高質空間形成施設)舗装美装化等事業(シャワー通り 外2線)</p> <p>【基幹事業】(道路、滞在環境整備)熊本駅新幹線口駅前広場改修事業</p> <p>【基幹事業】(滞在環境整備)道路空間利活用促進事業(銀座通り)</p> <p>【基幹事業】(高質空間形成施設)緑化施設等整備事業(通町筋～花畑区間)</p> <p>【提案事業】(地域創造支援事業)建替え等による賑わい創出推進事業</p> <p>【提案事業】(事業活用調査)まちなかつくるプラン策定事業</p>
<p>その他</p>	
<p>○ウォークアブルビジョンの策定 中心市街地活性化計画を実施計画として位置づけ、ウォークアブルなまちの実現に向けて、熊本市中心市街地ウォークアブルビジョンを策定。(令和7年3月) (施策展開イメージ)</p> <p>1 つくる／安心して快適に過ごせるまちなか (取組方針)人中心の都市空間の整備</p> <p>2 つかう／多様な過ごし方ができるまちなか (取組方針)都市空間の利活用促進</p> <p>3 つなぐ／快適に移動できるまちなか (取組方針)多様な移動手段の提供</p> <p>【その他官民協働の取り組み事例】</p> <p>○官民連携した駐車場施策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「だれもが移動しやすく歩いて楽しめるまち(熊本市第7次総合計画第8章2節)」の実現に向けて、熊本市駐車場適正配置検討委員会を開催。(令和元年6月～) ・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、まちなか駐車場適正化計画を策定。(令和4年3月) <p>○ほこみち</p> <p>【協定制度等】歩行者利便増進道路(ほこみち)の指定(令和3年12月～)</p>	

制度別詳細11(路外駐車場配置等基準)法第46条第14項第3号イ

制度別詳細【路外駐車場配置等基準】

路外駐車場配置等基準

都市再生特別措置法第62条の9第1項に規定する特定路外駐車場の出入口に関する技術的基準は、次のとおりとする。ただし、駐車場の敷地の形状等の理由から、車両の出入口の設置が困難な場合は、この限りでない。

一 次に掲げる道路又はその部分に設けてはならない。

イ 道路交通法第44条第1項各号に掲げる道路の部分

ロ 横断歩道橋(地下横断歩道を含む。)の昇降口から5メートル以内の道路の部分

ハ 幼稚園、小学校、義務教育学校、特別支援学校、幼保連携型認定こども園、保育所、児童発達支援センター、児童心理治療施設、児童公園、児童遊園又は児童館の出入口から20メートル以内の部分(当該出入口に接する柵の設けられた歩道を有する道路及び当該出入口に接する歩道を有し、かつ、縁石線又は柵その他これに類する工作物により車線が往復の方向別に分離されている道路以外の道路にあつては、当該出入口の反対側及びその左右20メートル以内の部分を含む。)

ニ 橋

ホ 幅員が4メートル未満の道路

ヘ 縦断勾配が10パーセントを超える道路

二 特定路外駐車場の前面道路が二以上ある場合においては、歩行者の通行に著しい支障を及ぼすおそれのあるときその他特別の理由があるときを除き、その前面道路のうち自動車交通に支障を及ぼすおそれの少ない道路に設けること。

三 自動車の出口又は入口において、自動車の回転を容易にするため必要があるときは、隅切りをすること。この場合において、切取線と自動車の車路との角度及び切取線と道路との角度を等しくすることを標準とし、かつ、切取線の長さは、1.5メートル以上とすること。

四 自動車の出口付近の構造は、当該出口から、イ又はロに掲げる路外駐車場又はその部分の区分に応じ、当該イ又はロに定める距離後退した自動車の車路の中心線上1.4メートルの高さにおいて、道路の中心線に直角に向かつて左右にそれぞれ60度以上の範囲内において、当該道路を通行する者の存在を確認できるようにすること。

イ 専ら大型自動二輪車及び普通自動二輪車(いずれも側車付きのものを除く。以下「特定自動二輪車」という。)の駐車のための路外駐車場又は路外駐車場の専ら特定自動二輪車の駐車のための部分(特定自動二輪車以外の自動車の進入を防止するための駒止めその他これに類する工作物により特定自動二輪車以外の自動車の駐車のための部分と区分されたものに限る。) 1.3メートル

ロ その他の路外駐車場又はその部分 2メートル

五 二から四までの規定は、自動車の出口又は入口を道路内に設ける場合における当該自動車の出口(出口付近を含む。)又は入口については、適用しない。

六 歩道(道路構造令第2条第一号に規定する歩道をいう。)又は自転車歩行者専用道路(道路法第48条の14第2項に規定する自転車歩行者専用道路)又は歩行者専用道路(道路法第48条の14第2項に規定する歩行者専用道路)に面して出入口を設置する場合は、次に掲げる構造とすること。

イ 出入口を集約した構造とし、幅を6メートル以下とすること。(駐車マスから直接出入りを行うハーモニカ構造の禁止)

ロ 自動車の出入口以外の部分から、自動車の出入りができない構造とすること。

(参考)特定路外駐車場の規模は50平方メートルとする。