

都市再生整備計画

くまもとしちゆうしんしがいち だい かいへんこう
熊本市中心市街地地区(第6回変更)

くまもと くまもとし
熊本県 熊本市

令和8年3月

事業名	確認
都市構造再編集中支援事業	■
都市再生整備計画事業	□
まちなかウォークアブル推進事業	■

都市再生整備計画の目標及び計画期間

都道府県名	熊本県	市町村名	くまもと市 熊本市	地区名	くまもと市ちゅうしん地区 熊本市中心市街地地区	面積	415	ha
計画期間	令和 3 年度 ~ 令和 7 年度	交付期間	令和 3 年度 ~ 令和 7 年度					

<p>目標</p> <p>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「星も夜も歩いて楽しめる魅力的な都市空間」を創出</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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。 ○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、回遊性の向上を図る。 ○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。 ○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。 ○新型コロナウイルス感染症拡大を契機としたテレワーク等の新たな働き方への対応や地域経済を牽引する産業の創出を推進し、働く世代に選ばれる活力のある中心市街地を形成する。

<p>目標設定の根拠</p> <p>まちづくりの経緯及び現況</p> <p>課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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。⇒<u>まちなか再生プロジェクトの推進、駐車場の適正配置</u> ○回遊の要である、サクラマチくまもとや熊本城、アーケード街等をつ結ぶ動線において、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。⇒<u>道路空間再配分による歩行空間の拡充</u> ○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。⇒<u>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導入)</u> ○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。⇒<u>民間等による休憩施設の設置</u> ○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。⇒<u>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</u> ○新型コロナウイルス感染症の拡大を契機にビジネスのありようが大きく変化しているなか、新たな働き方を模索する者や地域産業の担い手となる事業者等に対する支援が十分ではない。⇒<u>熊本駅前におけるテレワーク拠点施設の整備</u>

<p>将来ビジョン(中長期)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和2年3月に改定した『熊本市第7次総合計画』において、「魅力と活力のある中心市街地の創造」を目指し、道路空間の再配分や駐車場配置の適正化、被災・老朽建築物の建替え促進、魅力的な夜間景観の形成、屋外広告物の適正化等により、中心市街地を歩いて楽しめる都市空間と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。 ・平成29年4月に公表した『熊本市中心市街地活性化基本計画(熊本地区)』においては、「にぎわいあふれる城下町」、「安心してずっと暮らしたいまち」、「誰もが訪れてみたくなるまち」を中心市街地活性化の目標に掲げており、その実現に向けて、シンボルプロムナード等のオープンスペース整備や民間による利活用を促進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。 ・平成28年3月に公表した『熊本市圏都市交通マスタープラン』においては、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。

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。	59.20%	R1	61.50%	R7
中心市街地の地価上昇率	%	地区内12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%	R2	103.00%	R7
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4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。	880,860人	R1	898,500人	R7

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>○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>○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>○新型コロナウイルス感染症拡大を契機としたテレワーク等の新たな働き方への対応や地域経済を牽引する産業の創出を推進するため、熊本駅前にある観光郷土情報コーナーの一部をテレワーク拠点施設としてリノベーションし、働く世代に選ばれる活力のある中心市街地を形成する。</p>	<p>【基幹事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路事業 ・高質空間形成施設 ・滞在環境整備事業 ・地域生活基盤施設 ・既存建造物活用事業 (テレワーク拠点施設) <p>【関連事業】</p> <p>【提案事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域創造支援事業(建替え等による賑わい創出推進事業) ・まちづくり活動推進事業(まちなかウォークブル啓発事業)
<p>その他</p> <p>重点的に取り組むテーマ</p> <p>○デジタルまちなかウォークブル まちなかの人流データを定量的・継続的に観測・分析を行い、ハード整備・ソフト事業等の効果を随時検証・見直しを行っていくことで効果的な施策立案・修正を行っていく。</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。