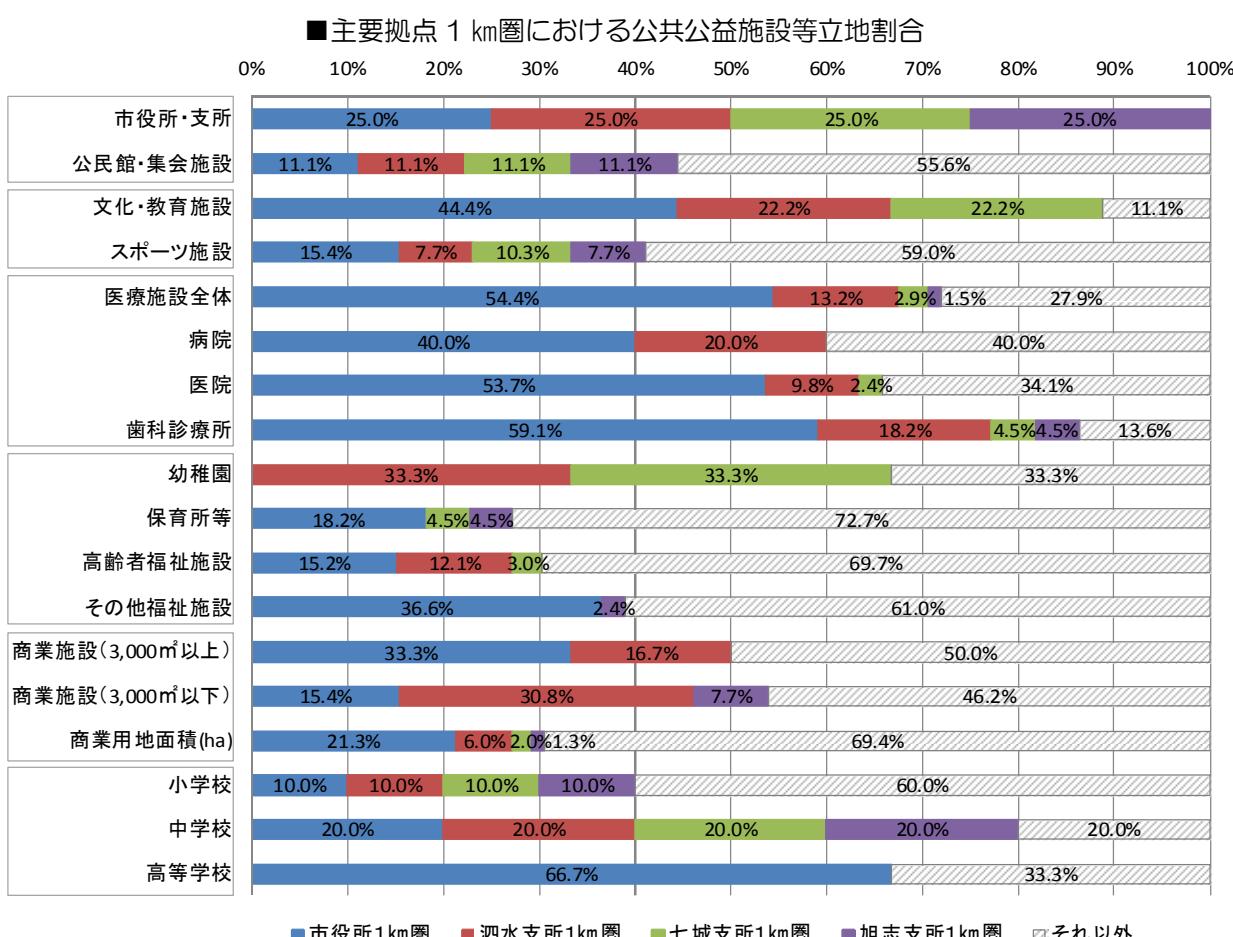


2-3 都市構造の特性分析

(1) 公共公益施設等の立地分析

1) 主要拠点 1km 圏における公共公益施設等の立地特性

- 立地適正化計画における「都市機能誘導区域」の指定、及び「誘導施設」の検討のため、都市機能誘導区域の候補地でもある、旧 4 市町村の中心地区（以下主要拠点と呼びます）の 1 km 圏について、公共公益施設等の立地状況について見ると以下の特徴が見られます。
- 主要公共施設として、①市役所・公民館等、②文化施設等、③医療施設、④福祉施設、⑤商業施設、⑥学校の 6 分類とします。
- 主要拠点 1 km 圏への立地割合が高い施設は、文化・教育施設等（集積率 89%）、歯科診療所（集積率 86%）、中学校（集積率 80%）、医療施設全体（集積率 72%）などです。
- 一方、拠点外への立地が多い施設は、保育所等（拠点外集積率 73%）、高齢者福祉施設（拠点外集積率 70%）、その他福祉施設（拠点外集積率 61%）、小学校（拠点外集積率 60%）、スポーツ施設（拠点外集積率 59%）です。
- 商業施設（3,000 m²以上）は約 50%、商業施設（3,000 m²以下）は約 54% が拠点内に立地していますが、ほぼ半分は郊外立地の状況にあります。また、商業用地面積も拠点外集積率が 69% と郊外立地が多くなっています。
- 市役所 1 km 圏へ立地が多い施設は、高校（集積率 67%）、医療施設（集積率 54%）が高くなっています。



◇主要拠点（市役所・支所 1km 圏）公共公益施設等立地数（箇所、ha）

項目	市役所 1km圏	泗水支所 1km圏	七城支所 1km圏	旭志支所 1km圏	拠点合計	それ以外	計
市町村役場・公的集会施設	6	4	4	2	16	6	22
市役所・支所・出張所・連絡所	1	1	1	1	4	0	4
公立公民館・集会施設	5	3	3	1	12	6	18
文化施設	6	3	4	3	16	23	39
スポーツ施設	6	3	4	3	16	23	39
医療施設	37	9	2	1	49	19	68
病院	2	1	0	0	3	2	5
医院	22	4	1	0	27	14	41
歯科診療所	13	4	1	1	19	3	22
福祉施設	24	5	3	2	34	65	99
幼稚園	0	1	1	0	2	1	3
保育所等	4	0	1	1	6	16	22
高齢者福祉施設	5	4	1	0	10	23	33
その他福祉施設	15	0	0	1	16	25	41
商業施設	4	5	0	1	10	9	19
商業施設(3,000m ² 以上)	2	1	0	0	3	3	6
商業施設(3,000m ² 以下)	2	4	0	1	7	6	13
商業用地面積(ha)	28.9	8.1	2.7	1.8	41.6	94.3	135.9
学校	4	1	2	2	9	9	18
小学校	1	0	1	1	3	7	10
中学校	1	1	1	1	4	1	5
高等学校	2	0	0	0	2	1	3

◇主要拠点（市役所・支所 1km 圏）公共公益施設等立地割合（構成比）

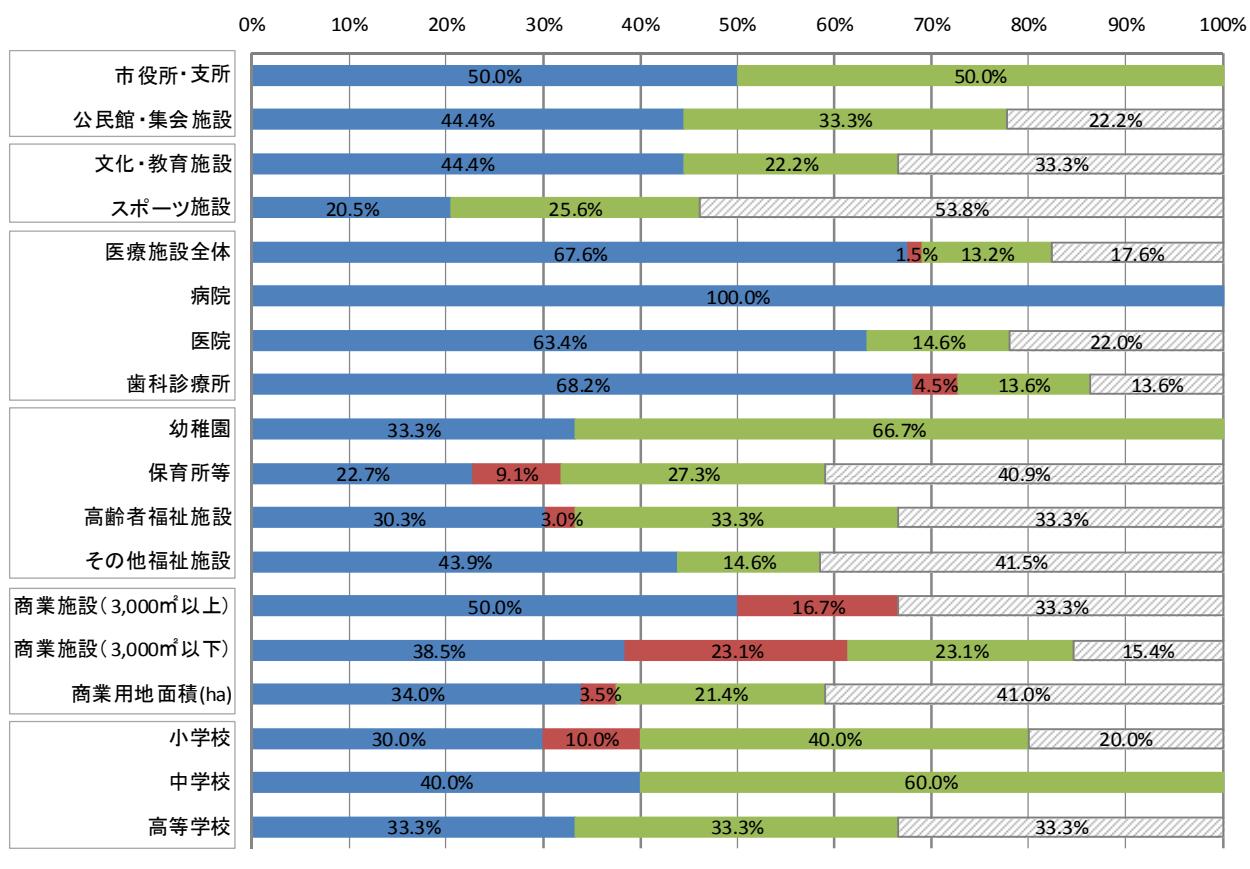
項目	市役所 1km圏	泗水支所 1km圏	七城支所 1km圏	旭志支所 1km圏	拠点合計	それ以外	計
市町村役場・公的集会施設	27.3%	18.2%	18.2%	9.1%	72.7%	27.3%	100.0%
市役所・支所・出張所・連絡所	25.0%	25.0%	25.0%	25.0%	100.0%	0.0%	100.0%
公立公民館・集会施設	27.8%	16.7%	16.7%	5.6%	66.7%	33.3%	100.0%
文化施設	15.4%	7.7%	10.3%	7.7%	41.0%	59.0%	100.0%
スポーツ施設	15.4%	7.7%	10.3%	7.7%	41.0%	59.0%	100.0%
医療施設	54.4%	13.2%	2.9%	1.5%	72.1%	27.9%	100.0%
病院	40.0%	20.0%	0.0%	0.0%	60.0%	40.0%	100.0%
医院	53.7%	9.8%	2.4%	0.0%	65.9%	34.1%	100.0%
歯科診療所	59.1%	18.2%	4.5%	4.5%	86.4%	13.6%	100.0%
福祉施設	24.2%	5.1%	3.0%	2.0%	34.3%	65.7%	100.0%
幼稚園	0.0%	33.3%	33.3%	0.0%	66.7%	33.3%	100.0%
保育所	18.2%	0.0%	4.5%	4.5%	27.3%	72.7%	100.0%
高齢者福祉施設	15.2%	12.1%	3.0%	0.0%	30.3%	69.7%	100.0%
その他福祉施設	36.6%	0.0%	0.0%	2.4%	39.0%	61.0%	100.0%
商業施設	21.1%	26.3%	0.0%	5.3%	52.6%	47.4%	100.0%
商業施設(3,000m ² 以上)	33.3%	16.7%	0.0%	0.0%	50.0%	50.0%	100.0%
商業施設(3,000m ² 以下)	15.4%	30.8%	0.0%	7.7%	53.8%	46.2%	100.0%
商業用地面積(ha)	21.3%	6.0%	2.0%	1.3%	30.6%	69.4%	100.0%
学校	22.2%	5.6%	11.1%	11.1%	50.0%	50.0%	100.0%
小学校	10.0%	0.0%	10.0%	10.0%	30.0%	70.0%	100.0%
中学校	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%	80.0%	20.0%	100.0%
高等学校	66.7%	0.0%	0.0%	0.0%	66.7%	33.3%	100.0%

2) バス停 300m圏における公共公益施設等の立地特性

- ・主要拠点と同様、都市機能誘導区域の候補地となる可能性のある公共交通軸となるバス停 300m 圏について、公共公益施設等の立地状況について見ると以下のような特徴が見られます。
 - ・1 日運行本数の区分として、①平日片道 30 本/日以上（主に菊池中心市街地及び国道 387 号沿道）、②同 10~29 本/日（主に植木インター菊池線バイパス沿道）、③同 10 本以下/日の 3 分類とします。
 - ・平日片道 30 本/日以上の公共交通の利便性が高い地区で集積が高い施設は、医療施設（集積度約 68%）であり、特に病院（集積率 100%）、歯科診療所（集積率約 68%）が高くなっています。
 - ・続いて、市役所・支所（集積率 50%）、商業施設（3,000 m²以上）（集積率 50%）が高くなっています。
 - ・一方、バス停 300m 圏外の公共交通の利便性が悪い施設は、スポーツ施設（バス停 300m 圏外約 54%）、その他福祉施設（同約 42%）で、幼稚園以外の福祉施設の公共交通利便区への立地割合が低くなっています。
 - ・商業施設（3,000 m²以上）については約 67%、商業施設（3,000 m²以下）については約 85%、商業用地面積※では約 60%がバス停 300m 圏にあります。片道運行本数 10 本/日以上でみると、商業施設（3,000 m²以上）は約 67%、商業施設（3,000 m²以下）は約 62%、商業用地面積では約 40%と低くなっています。バス交通の便とあまり関係なく商業施設の立地が見られ、買物は自動車等の利便性の良い幹線道路沿道への立地が進んでいます。

※都市計画基礎調査の商業土地利用面積

■バス停 300m 圏における公共公益施設等立地割合



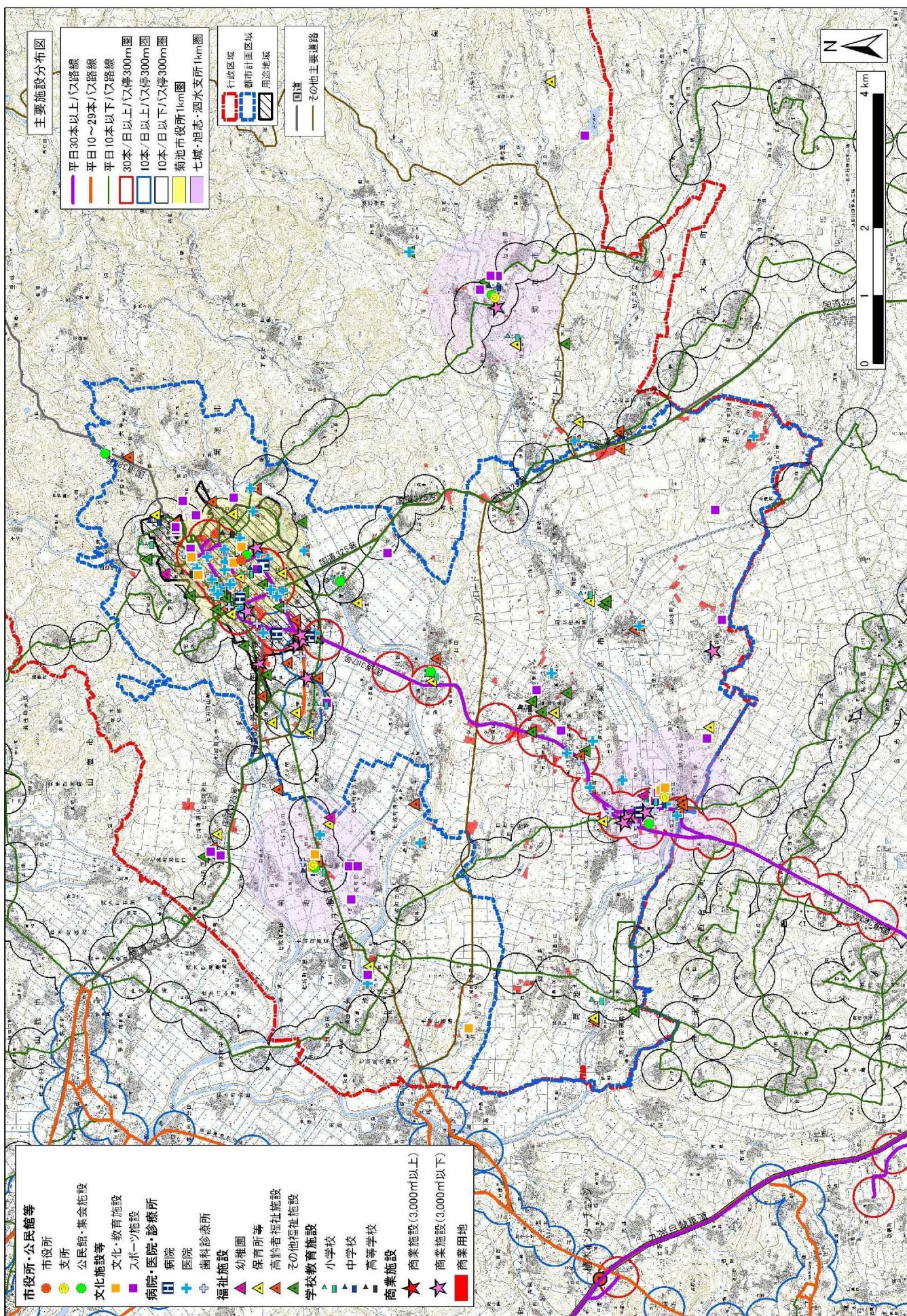
■ 30本/日以上 ■ 10~30本/日 ■ 10本/日以下 □ それ以外

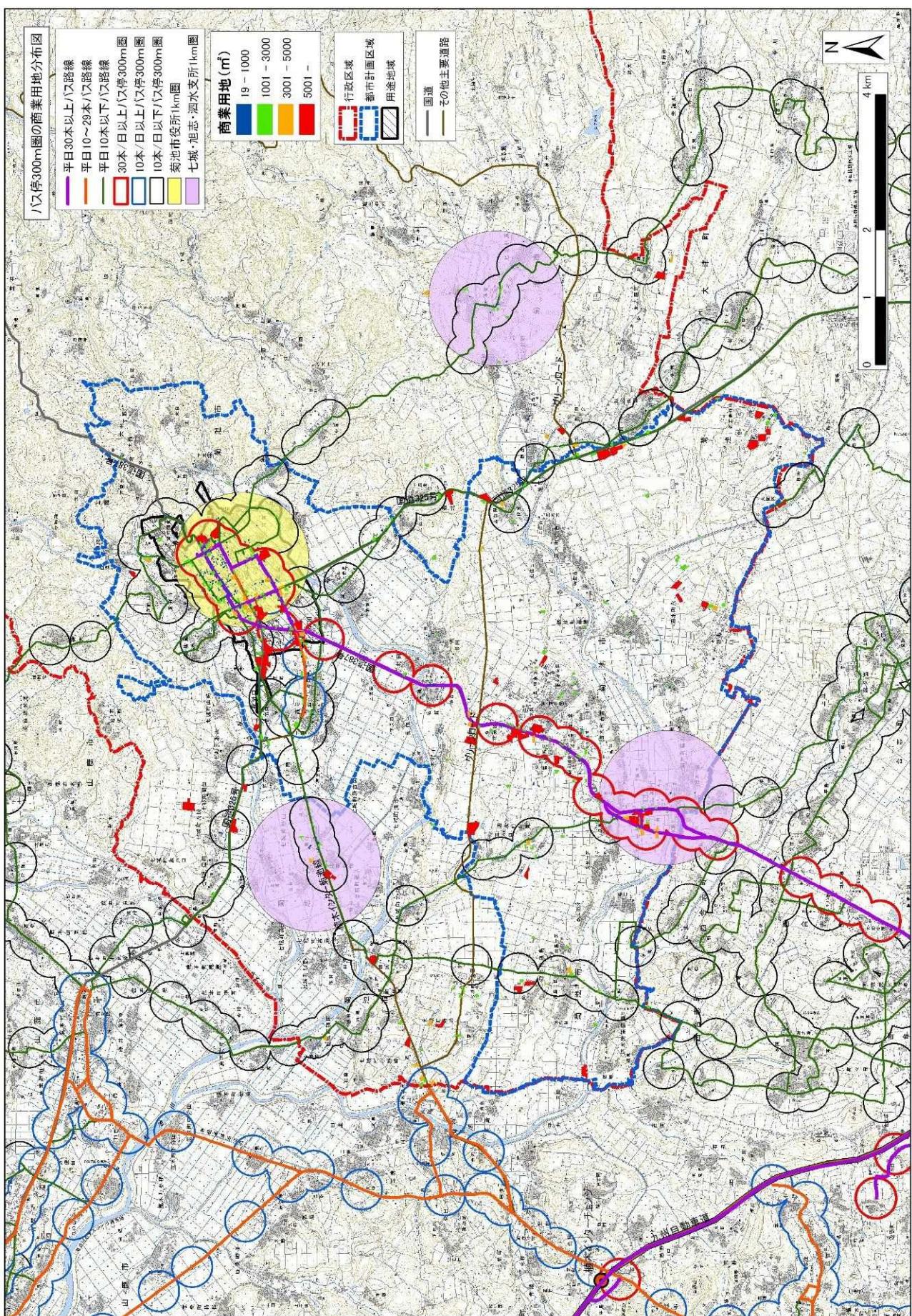
◇バス停 300m 圏公共公益施設等立地数（箇所、ha）

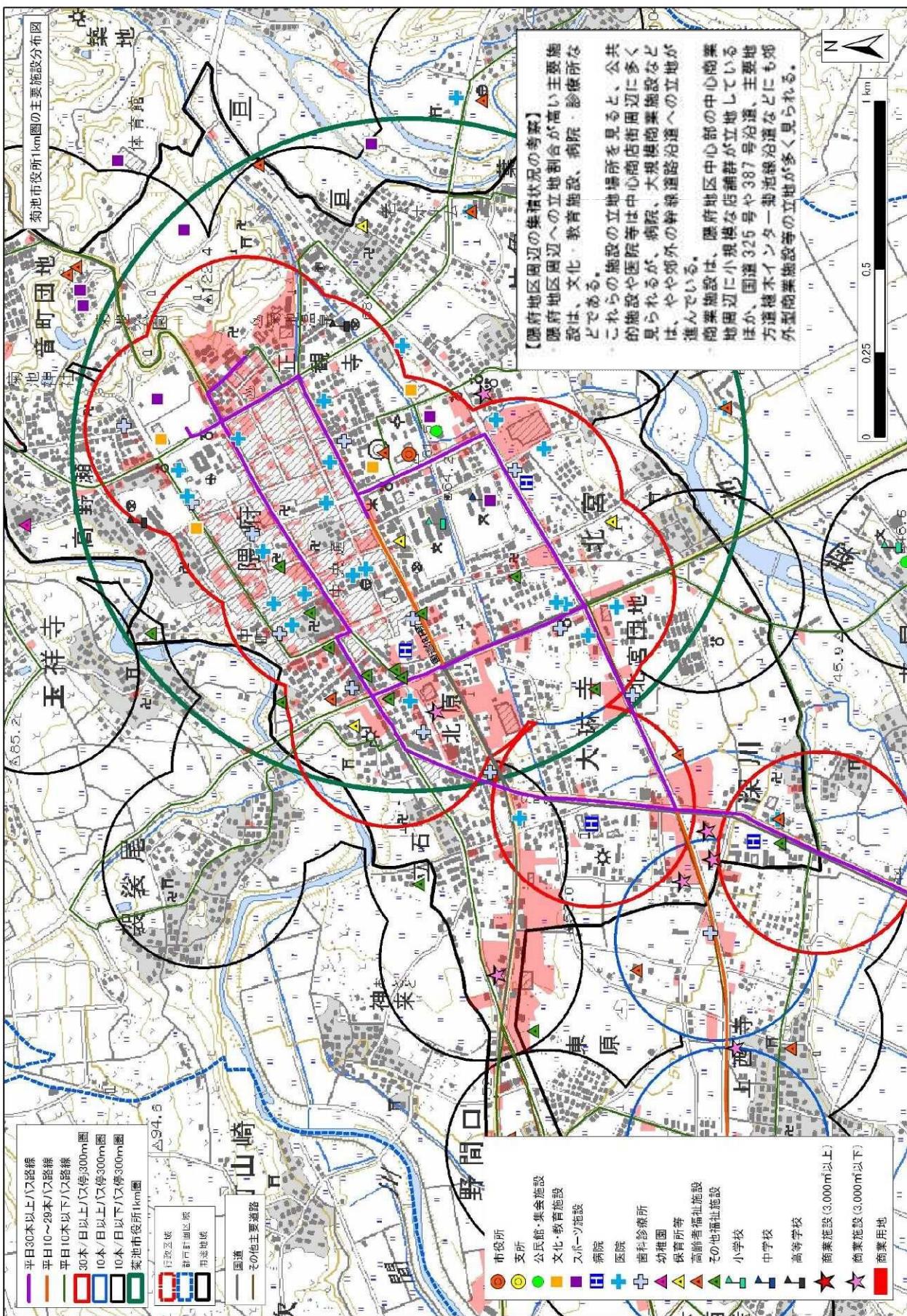
1日当り運行本数	30本/日以上	10~30本/日	10本/日以下	それ以外	計
市役所・公民館等	6	0	5	2	13
市役所・支所	2	0	2	0	4
公民館・集会施設	4	0	3	2	9
文化施設等	12	0	12	24	48
文化・教育施設	4	0	2	3	9
スポーツ施設	8	0	10	21	39
医療施設	46	1	9	12	68
病院	5	0	0	0	5
医院	26	0	6	9	41
歯科診療所	15	1	3	3	22
福祉施設	34	3	25	37	99
幼稚園	1	0	2	0	3
保育所等	5	2	6	9	22
高齢者福祉施設	10	1	11	11	33
その他福祉施設	18	0	6	17	41
商業施設	8	4	3	4	19
商業施設(3,000m ² 以上)	3	1	0	2	6
商業施設(3,000m ² 以下)	5	3	3	2	13
商業用地面積(ha)	46.2	4.8	29.1	55.7	135.9
学校	6	1	8	3	18
小学校	3	1	4	2	10
中学校	2	0	3	0	5
高等学校	1	0	1	1	3

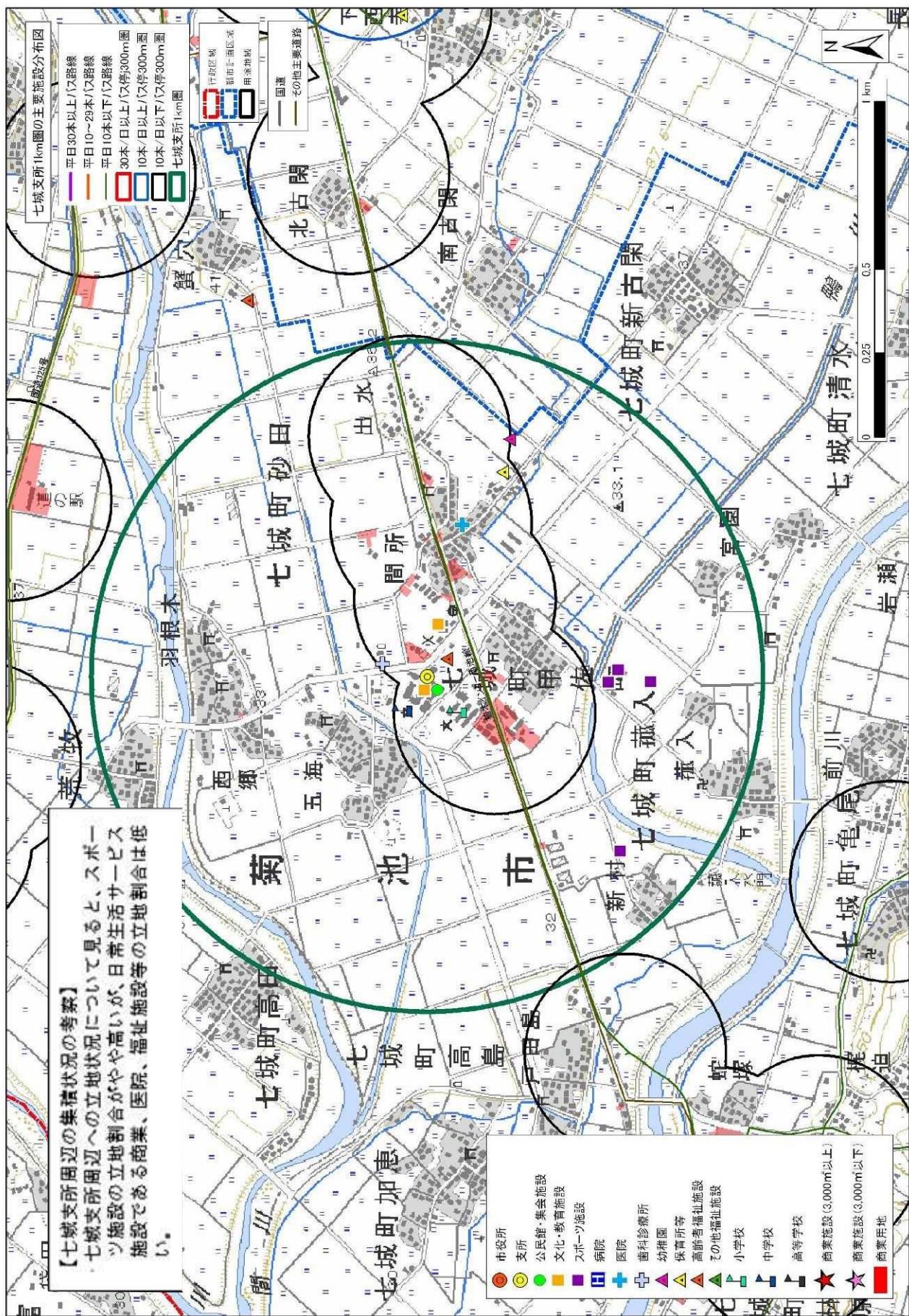
◇バス停 300m 圏公共公益施設等立地割合（構成比）

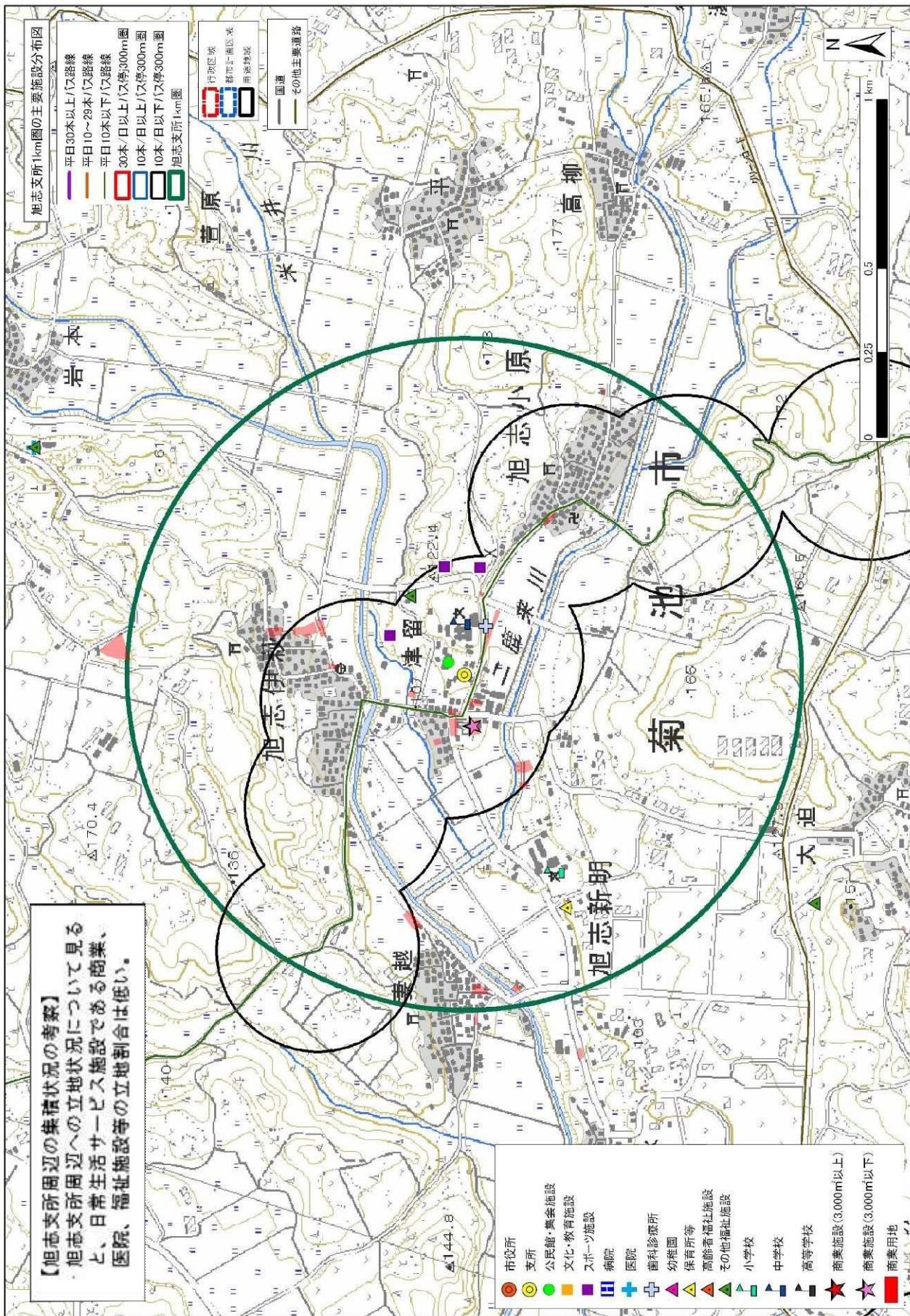
1日当り運行本数	30本/日以上	10~30本/日	10本/日以下	それ以外	計
市役所・公民館等	46.2%	0.0%	38.5%	15.4%	100.0%
市役所・支所	50.0%	0.0%	50.0%	0.0%	100.0%
公民館・集会施設	44.4%	0.0%	33.3%	22.2%	100.0%
文化施設等	25.0%	0.0%	25.0%	50.0%	100.0%
文化・教育施設	44.4%	0.0%	22.2%	33.3%	100.0%
スポーツ施設	20.5%	0.0%	25.6%	53.8%	100.0%
医療施設	67.6%	1.5%	13.2%	17.6%	100.0%
病院	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
医院	63.4%	0.0%	14.6%	22.0%	100.0%
歯科診療所	68.2%	4.5%	13.6%	13.6%	100.0%
福祉施設	34.3%	3.0%	25.3%	37.4%	100.0%
幼稚園	33.3%	0.0%	66.7%	0.0%	100.0%
保育所等	22.7%	9.1%	27.3%	40.9%	100.0%
高齢者福祉施設	30.3%	3.0%	33.3%	33.3%	100.0%
その他福祉施設	43.9%	0.0%	14.6%	41.5%	100.0%
商業施設	42.1%	21.1%	15.8%	21.1%	100.0%
商業施設(3,000m ² 以上)	50.0%	16.7%	0.0%	33.3%	100.0%
商業施設(3,000m ² 以下)	38.5%	23.1%	23.1%	15.4%	100.0%
商業用地面積(ha)	34.0%	3.5%	21.4%	41.0%	100.0%
学校	33.3%	5.6%	44.4%	16.7%	100.0%
小学校	30.0%	10.0%	40.0%	20.0%	100.0%
中学校	40.0%	0.0%	60.0%	0.0%	100.0%
高等学校	33.3%	0.0%	33.3%	33.3%	100.0%

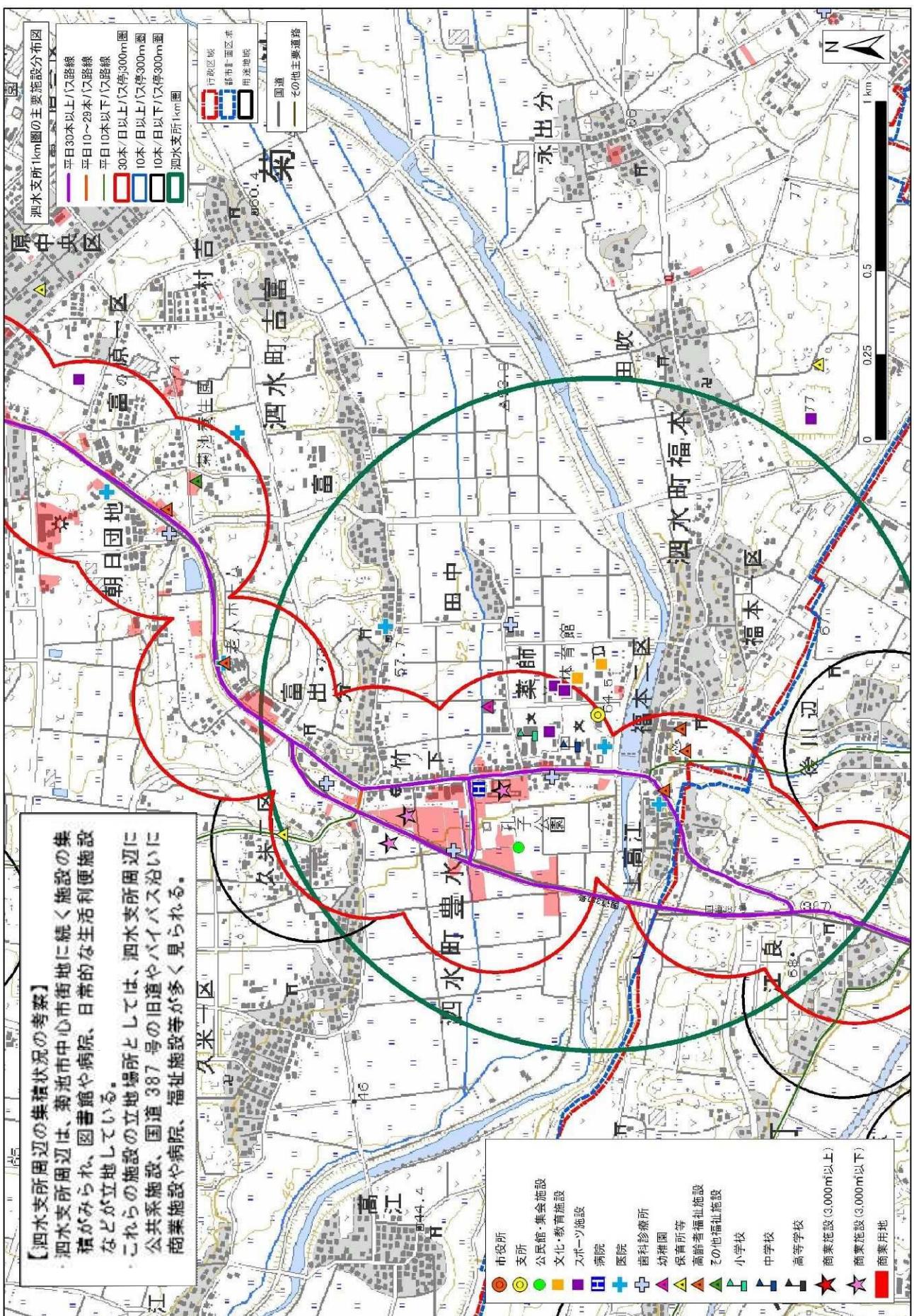








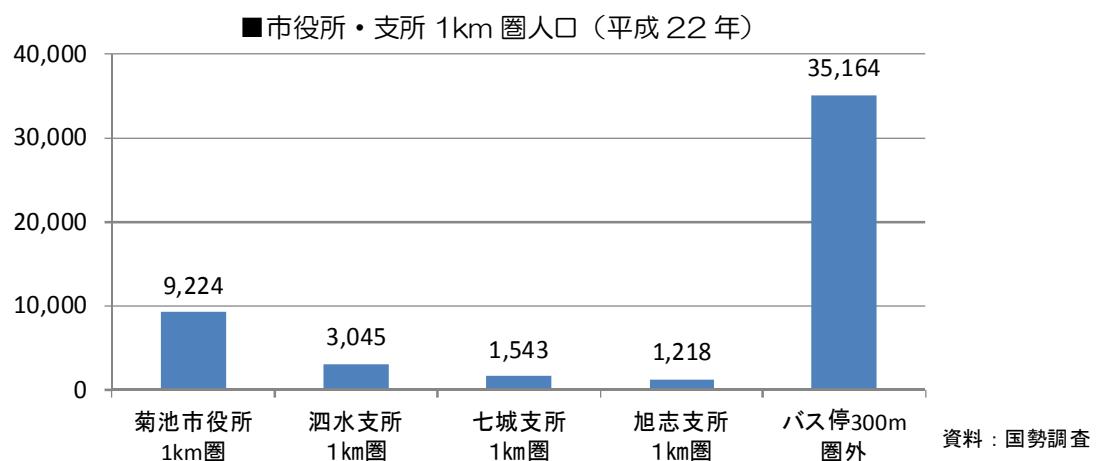




(2) 現況人口分布

1) 市役所・支所 1km圏

- ・500mメッシュ人口を 100m メッシュに変換し※、旧 4 市町村の中心地区（以下主要拠点と呼びます）の 1km 圏について、人口分布状況（平成 22 年）について見ると以下の特徴が見られます。
- ・市役所 1km 圏が全市人口の 18.4% と、主要拠点の中で最も多くなっています。
- ・続いて泗水支所周辺が 6.1%、七城支所周辺が 3.1%、旭志支所周辺が 2.4% の順になっています。
- ・泗水地域では、支所周辺より、北側の富の原地区、東側の桜山地区での人口集積が多く見られます。
- ・市役所、支所周辺の人口分布という点で見ると、菊池市役所周辺（隈府地区）が中心拠点、泗水支所周辺がそれに続く地域拠点としての位置づけが想定されます。



◇市役所・支所 1km 圏人口（平成 22 年）

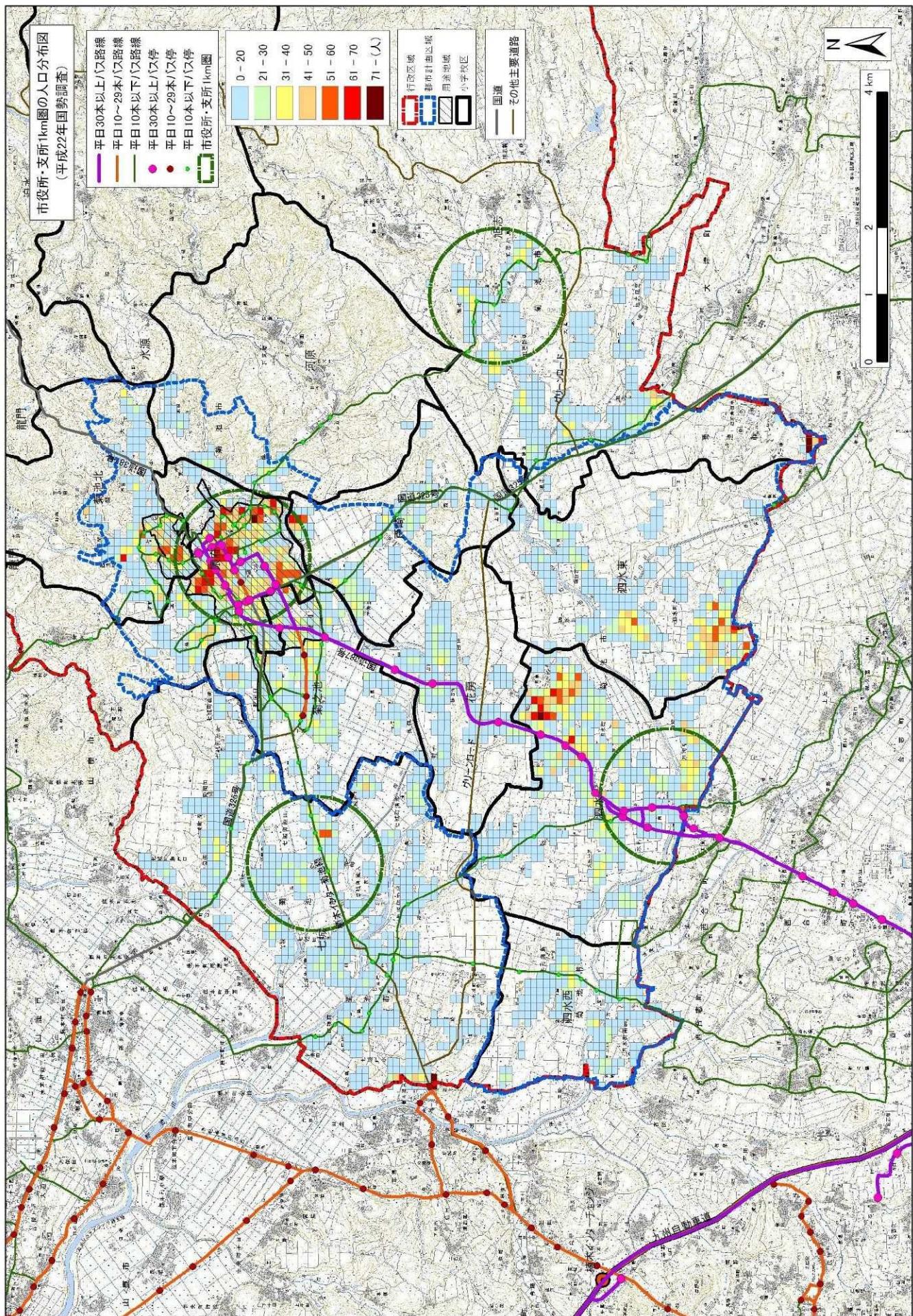
	菊池市役所 1km 圏	泗水支所 1km 圏	七城支所 1km 圈	旭志支所 1km 圈	バス停300m 圏外	合計
人口 (H22)	9,224	3,045	1,543	1,218	35,164	50,194
構成比	18.4%	6.1%	3.1%	2.4%	70.1%	100.0%

資料：国勢調査

【※算出方法】

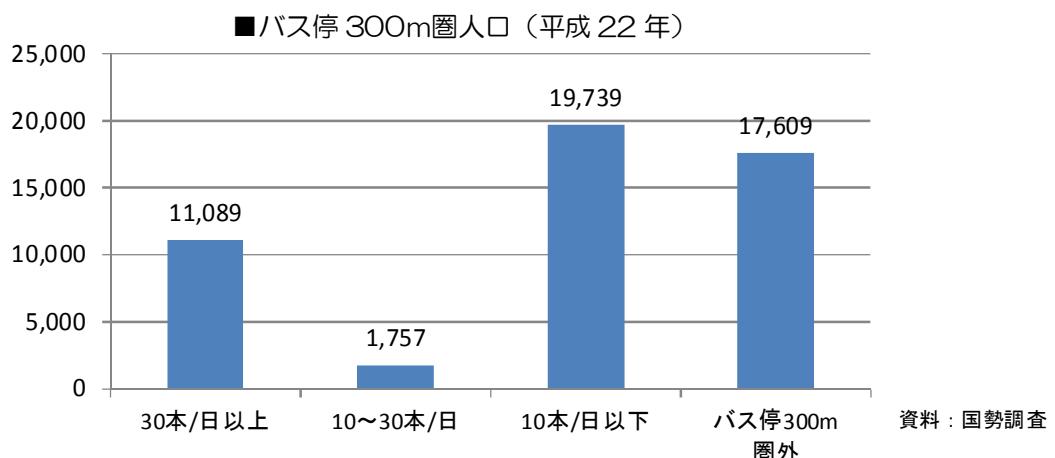
- ・平成 22 年国勢調査 500m メッシュ人口をもとに、100m メッシュに変換
- ・都市計画基礎調査の土地利用現況データを用い、住宅・併用住宅・商業用地のそれぞれのメッシュ内面積の割合で配分

$$100m \text{ メッシュ人口} = \frac{500m \text{ メッシュ人口} \times 100m \text{ メッシュ住宅・商業面積}}{500m \text{ メッシュ住宅・商業面積}}$$



2) バス停 300m圏

- ・バス停 300m圏について、人口分布状況（平成 22 年）について見ると以下のような特徴が見られます。
- ・平日片道運行本数が 30 本以上のバス停 300m 圏の公共交通の利便性の高い地区に居住する人口割合は 22.1% であり、これを 10 本以上に拡大しても 25.6% の割合となり、あまり変化はありません。
- ・平日片道運行本数が 10 本以下のカバー人口割合は約 40% と多く、バスは通っているが運行本数が少なくて利用しづらい地域が多く見られます。
- ・バス停が 300m 圏内にないエリア人口割合は約 35% と多く、特に、泗水地域に多く見られます。
- ・菊池市において公共交通利用の改善のためには、国道や幹線道路の運行本数の増加や、泗水地域の域内循環バス等の導入などが望まれます。

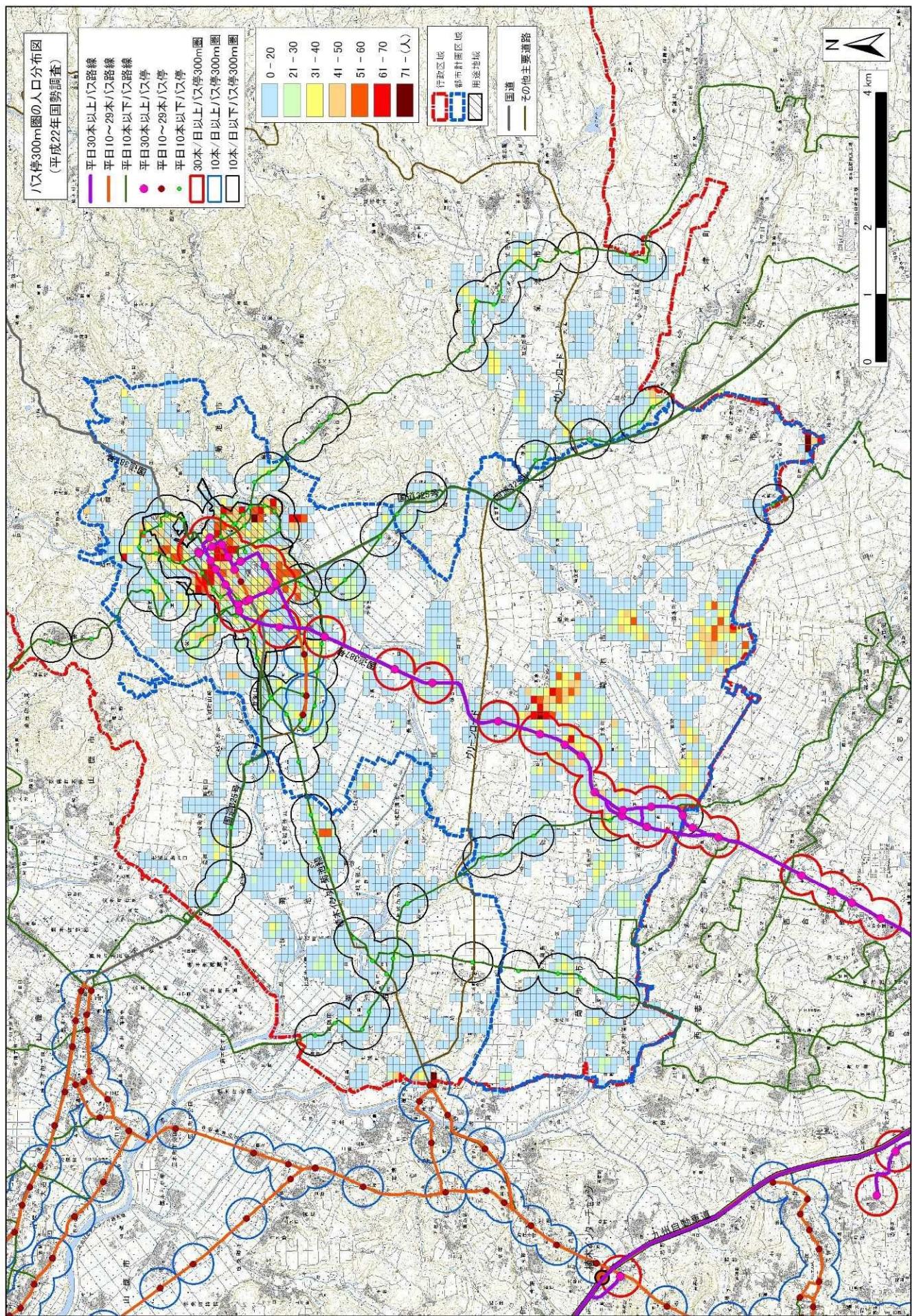


◇バス停 300m 圏人口（平成 22 年）

	30本/日以上	10~30本/日	10本/日以下	バス停300m 圏外	計
夜間人口	11,089	1,757	19,739	17,609	50,194
構成比	22.1%	3.5%	39.3%	35.1%	100.0%
構成比累計	22.1%	25.6%	64.9%	100.0%	-

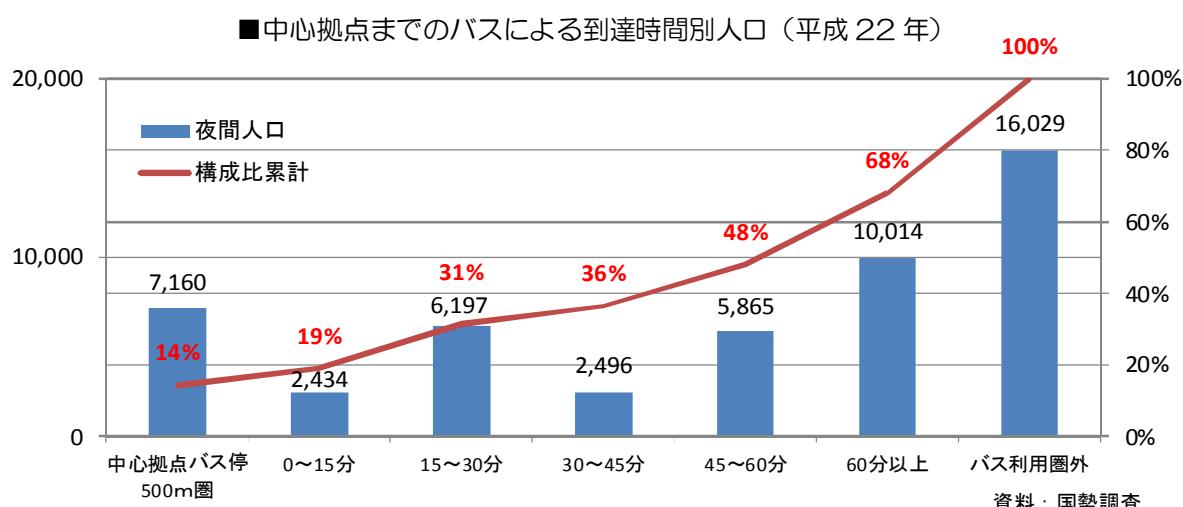
※運行本数は平日片道本数

資料：国勢調査



3) 中心拠点までのバスによる到達時間別人口

- 自宅から菊池の中心拠点までのバスによる到達時間について、バス運行間隔の1/2を待ち時間として加えた到達時間を算定し※、人口分布状況（平成22年）について見ると以下のようない特徴が見られます。
- 菊池市の主要市街地から菊池中心拠点までは直線距離で最大約8kmであり、自家用車では約20分以内で到達できる距離です。（時速30km/時で算定）
- 菊池中心拠点までのバスの到達時間で15分以内は約20%、30分以内は約30%の人口シェアとなっています。
- 泗水中心部など、バス運行本数の多い国道387号沿いの市街地の利便性は高いが、それ以外の路線の運行本数が少ないため、全体的にバス交通の利便性は低い状況にあります。
- 現状は自家用車利用が非常に多いと想定されますが（アンケート調査によると、バスの利用率は約2%程度と非常に少ない状況にあります。）、高齢化社会を迎えると、自家用車を運転できない人の増加が予測されるため、バス交通の運行本数の増加や運行路線の拡充などの利便性向上も必要ですが、人口減少社会を迎えるバス運行の維持が困難となっている路線も多いと考えられ、幹線的なバス路線沿線への人口集約が望まれます。



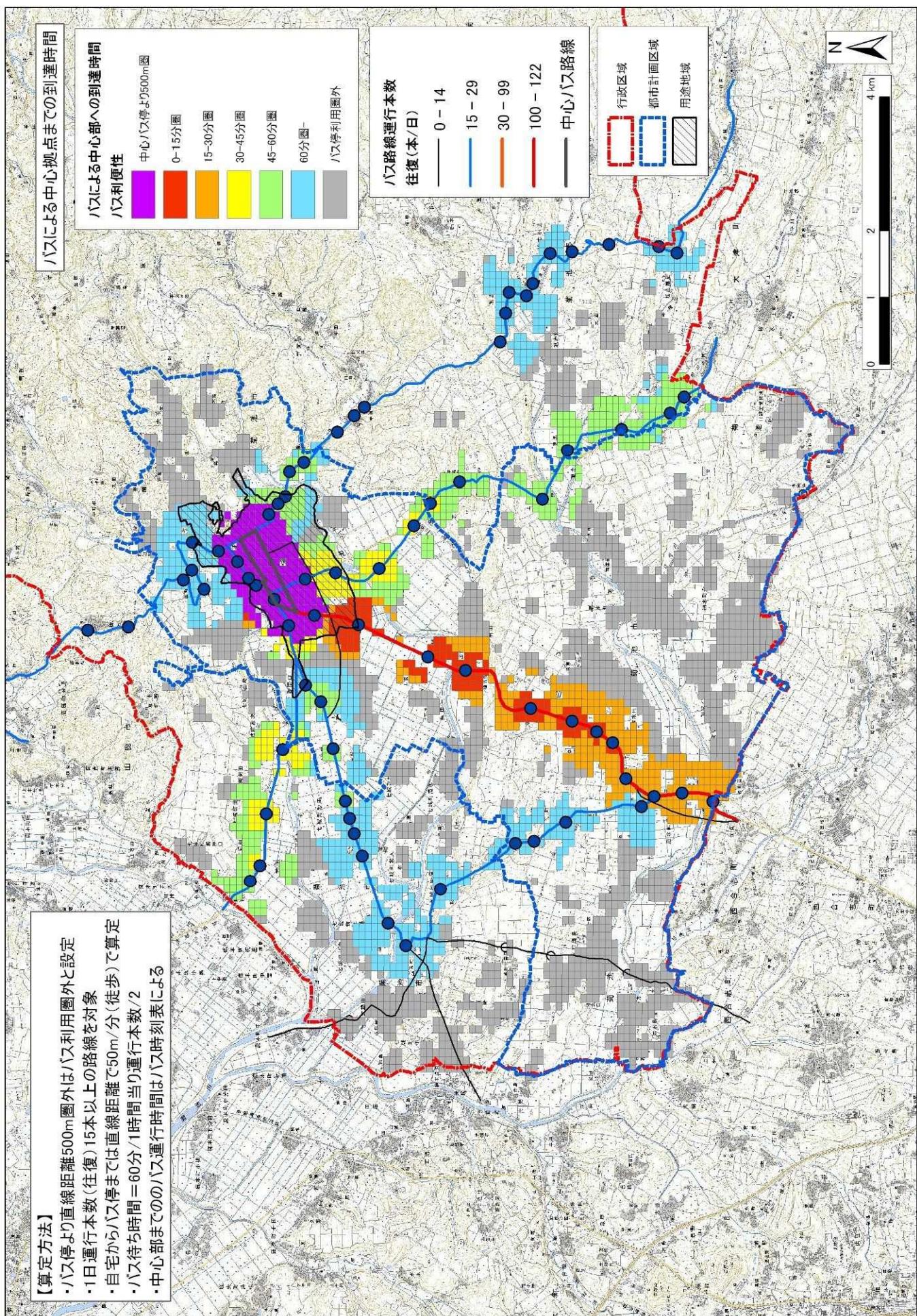
◇中心拠点までのバスによる到達時間別人口（平成22年）

	中心拠点バス停500m圏	中心拠点まで0～15分	中心拠点まで15～30分	中心拠点まで30～45分	中心拠点まで45～60分	中心拠点まで60分以上	バス利用圏外	計
夜間人口	7,160	2,434	6,197	2,496	5,865	10,014	16,029	50,194
構成比	14.3%	4.8%	12.3%	5.0%	11.7%	20.0%	31.9%	100.0%
構成比累計	14.3%	19.1%	31.5%	36.4%	48.1%	68.1%	100.0%	-

資料：国勢調査

【※算出方法】

- バス停より直線500m圏外はバス利用圏外と設定
- 1日運行本数（往復）15本/日以上の路線を対象
- 自宅からバス停までは直線距離で50m/分（徒歩）で算定
- バス待ち時間=60分/1時間当たり運行本数/2
- 中心部までのバス運行時間（走行時間）はバス時刻表による
(アクセシビリティ指標活用の手引き(案)、都市計画基礎調査データ分析例(案)を参考にした)



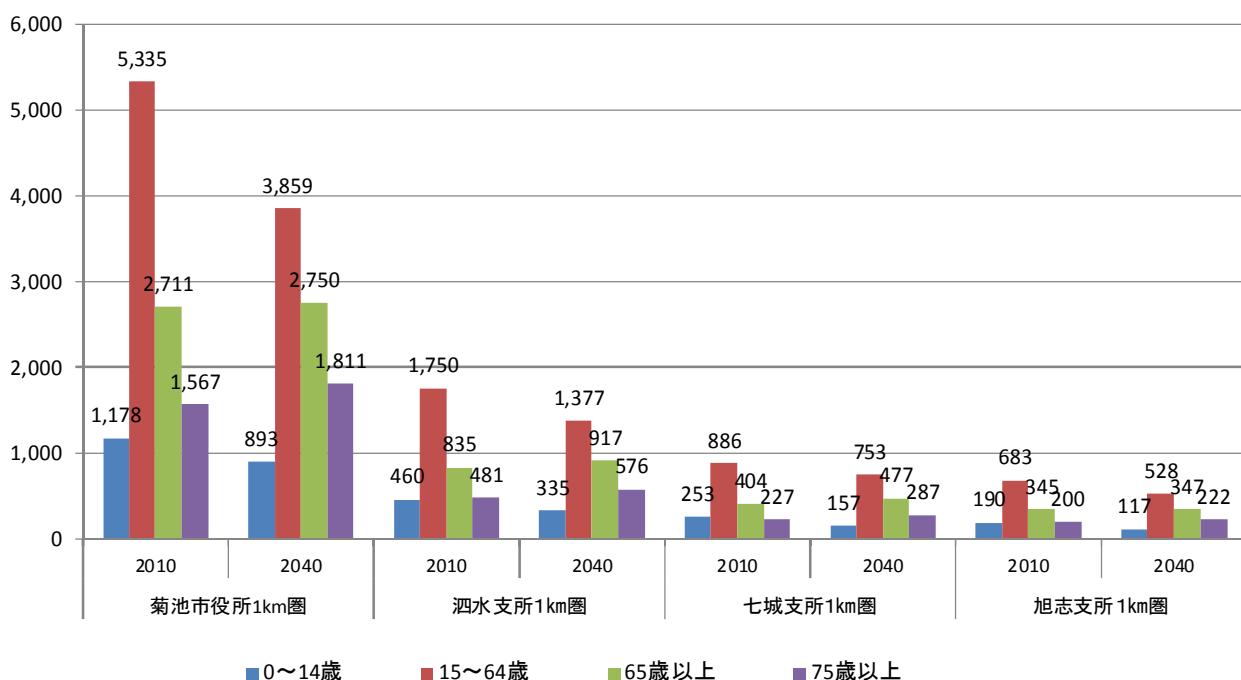
(3) 年齢別将来人口分布

1) 市役所・支所 1 km圏

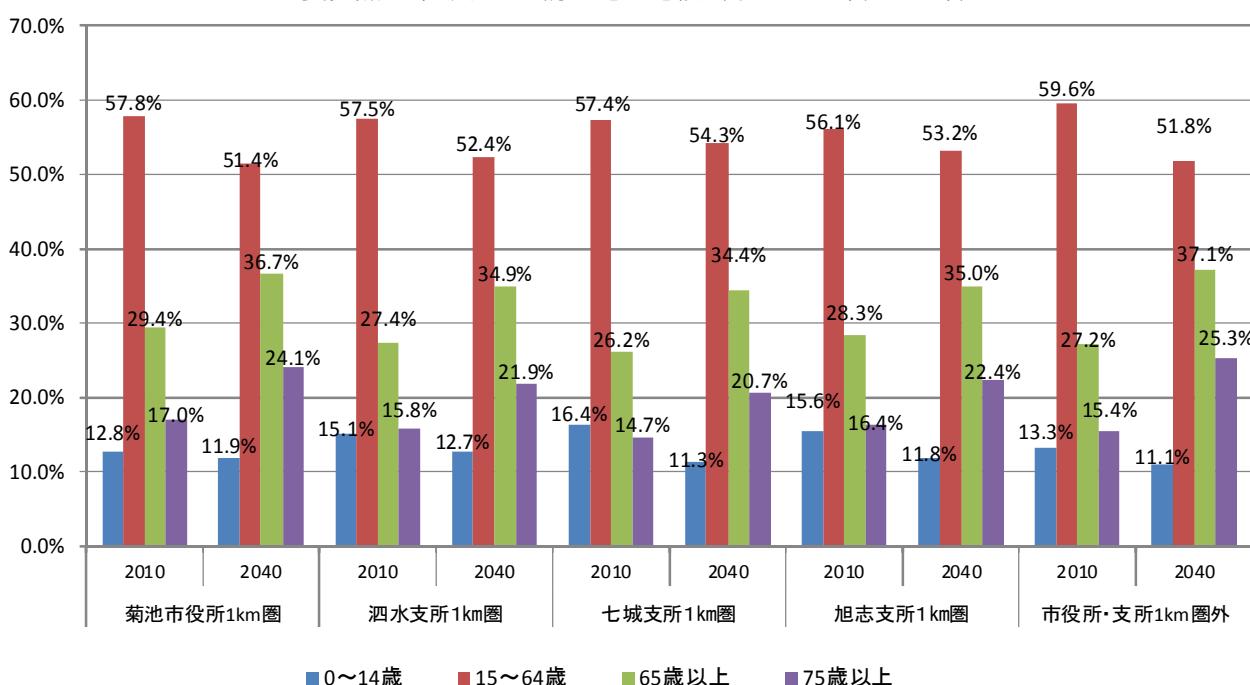
①主要拠点 1 km圏の年齢別人口構成比の特徴

- 菊池市役所 1km 圏は、4 つの主要拠点で最も少子高齢化が進んでいます。
- 泗水支所 1km 圏は高齢者比率が低いことが特徴ですが、2040 年には全市の平均に近づくことが想定されます。
- 七城支所 1km 圏は、2010 年では 0~14 歳人口が多く、65 歳以上人口比率がやや低い特徴を有していますが、2040 年では 0~14 歳人口が大きく減少することが予測されます。
- 旭志支所 1 km 圏も、七城支所 1 km 圏と同じような傾向を示します。

■主要拠点の年齢別人口の比較（平成 22 年、52 年）



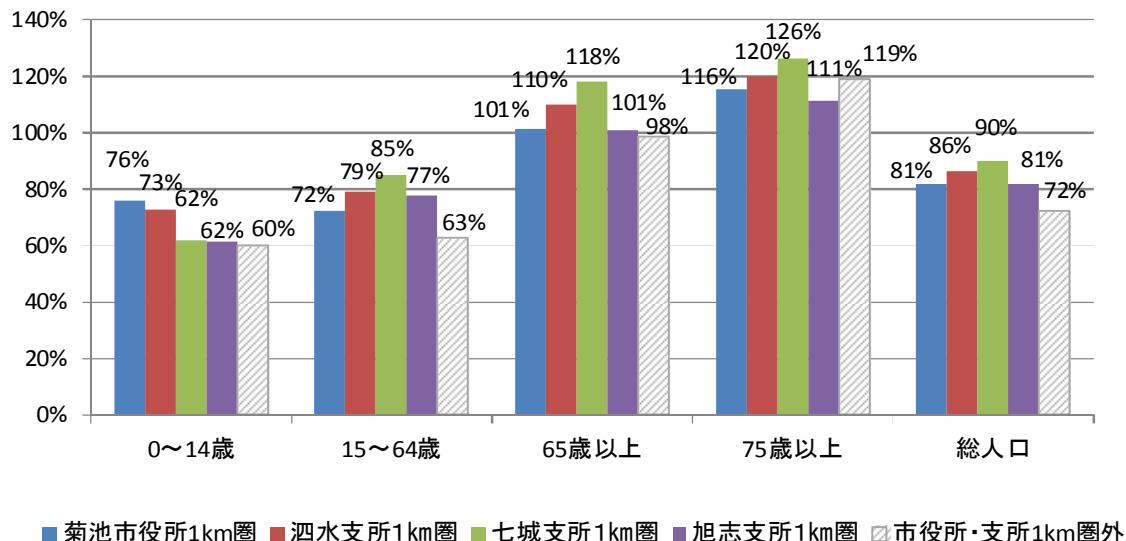
■主要拠点の年齢別人口構成比の比較（平成 22 年、52 年）



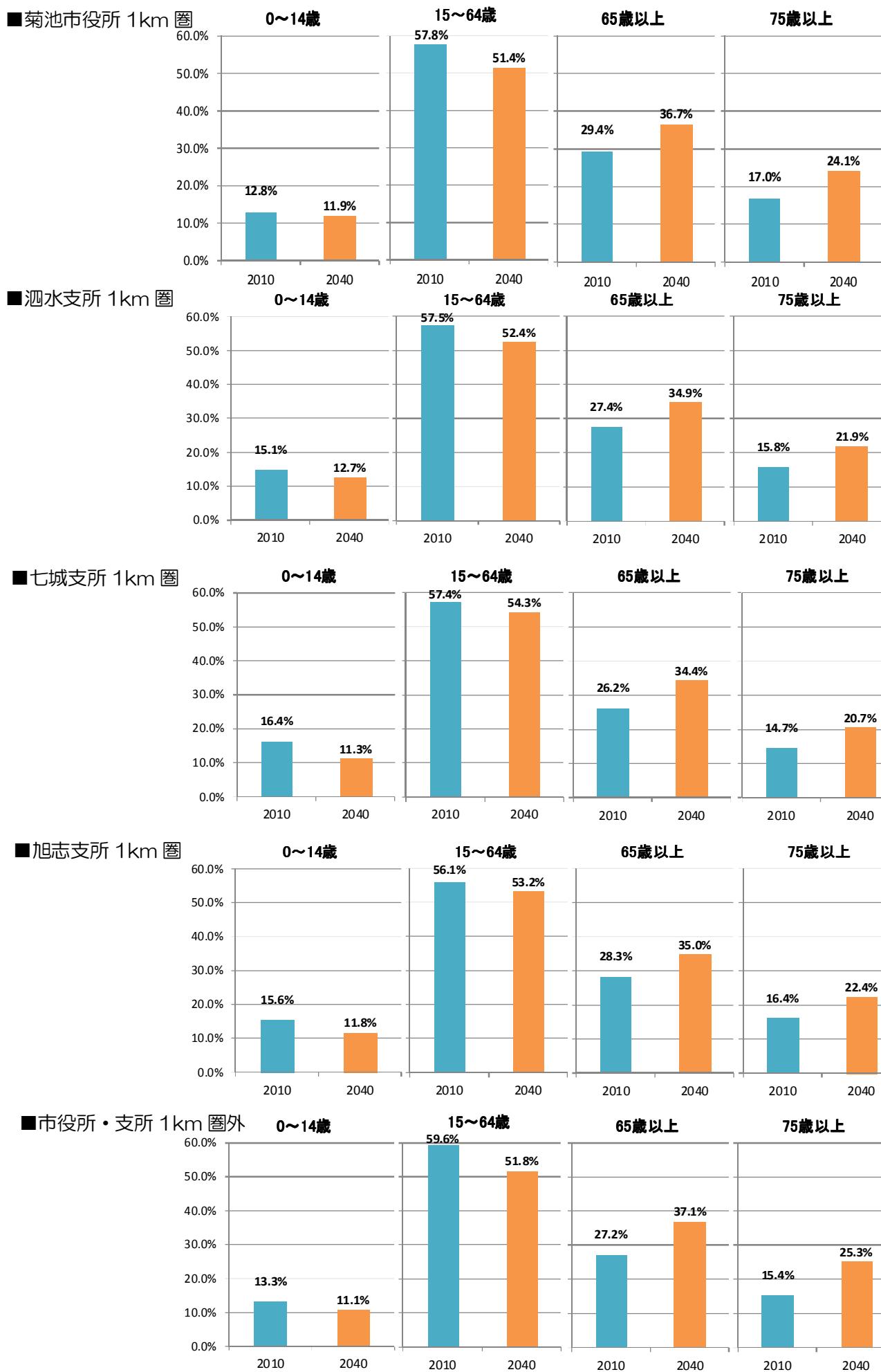
②主要拠点 1 km圏の年齢別人口増減の特徴

- ・主要拠点の 2040 年人口は現在より減少しますが、主要拠点 1 km 圏外の総人口の減少率が高くなっています。
- ・0~14 歳人口は、七城支所 1 km 圏、旭志支所 1 km 圏の減少率が大きくなっています。
- ・15~64 歳人口は、七城支所 1 km 圏の減少率が低くなっています。
- ・65 歳以上人口は七城支所 1 km 圏の増加率が高く、続いて泗水支所の増加率が高くなっています。
- ・75 歳以上人口は増加を続けますが、七城支所、泗水支所 1 km 圏の増加率が高くなっています。
- ・全体的傾向として、泗水支所、七城支所 1 km 圏で人口減少率は低いものの、高齢化の進行が進み、市役所・支所 1 km 圏外においては、65 歳以下人口の減少が大きく、結果的に総人口が最も減少する傾向が見られます。菊池市役所 1 km 圏、旭志支所 1 km 圏はその中間的な傾向を示しています。

■主要拠点別人口増加率（2040/2010）の比較



■ 主要拠点別人口増加率（2040/2010）の比較

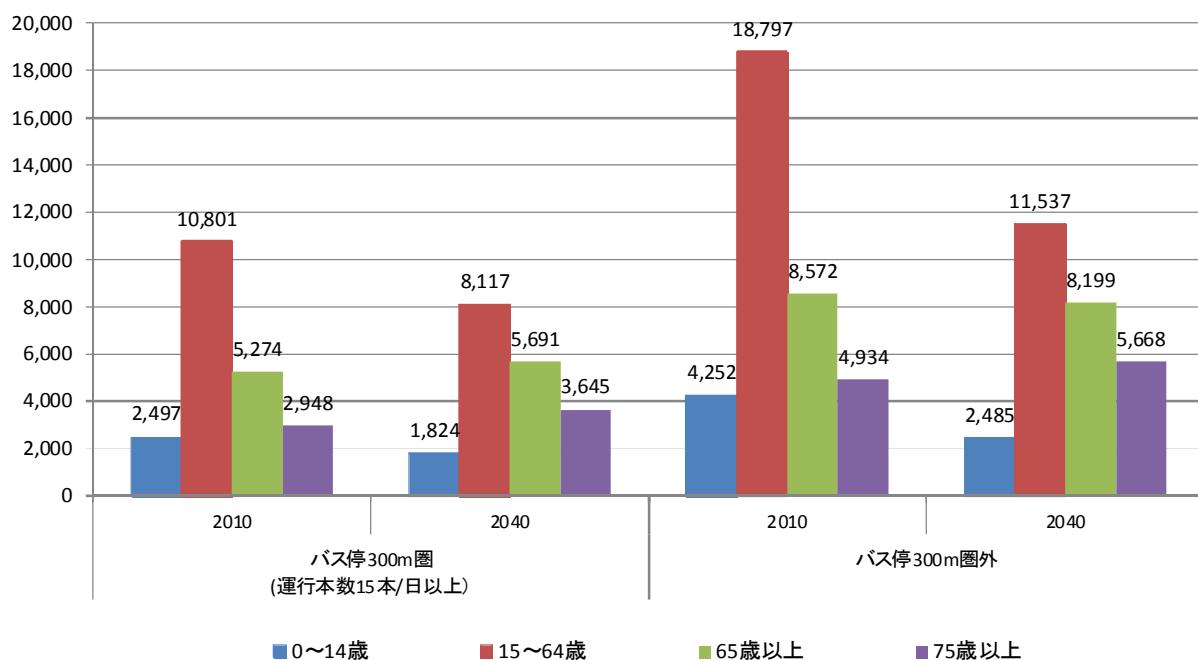


2) バス停 300m圏

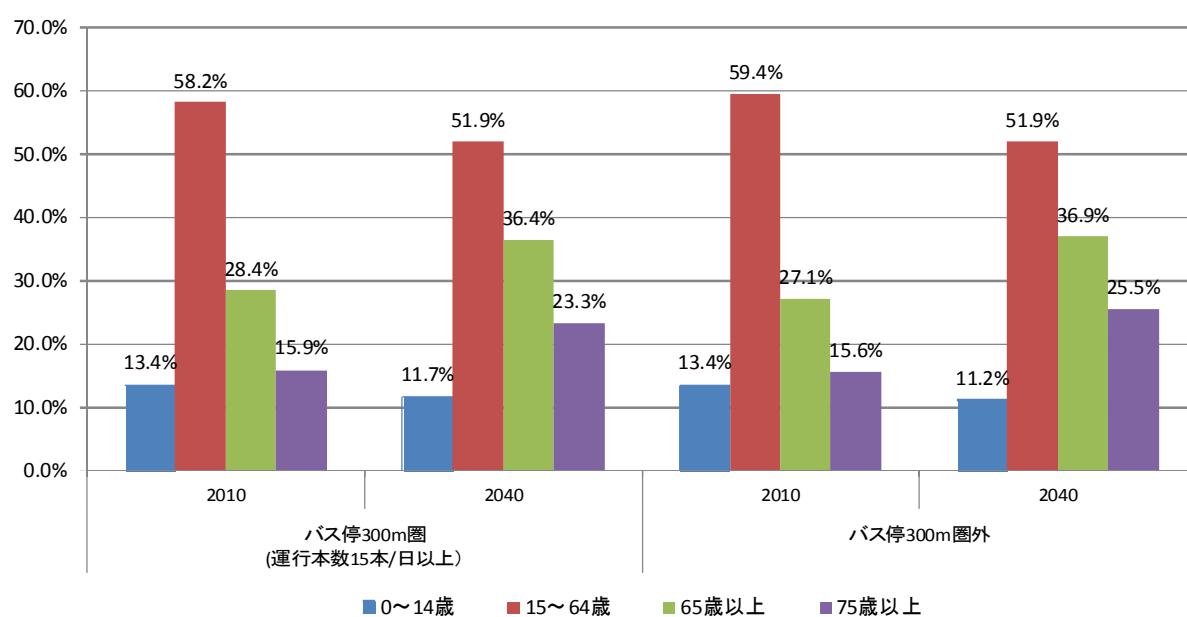
①バス停 300m圏の年齢別人口構成比の特徴

- ・1日往復運行本数が15本／日以上のバス停 300m 圏とそれ以外の地域について、年齢別人口の将来人口の構成比についてみると、その傾向はほとんど相違が見られません。
- ・2010年～2040年にかけて、75歳以上人口比率が10%近く上昇します。この年齢階層では、バス停 300m 圏の割合がバス停 300m 圏外よりやや低くなっています。それ以外の年齢階層では相違は少ない状況です。

■バス停 300m 圏内外の年齢別人口の比較（平成 22 年、52 年）



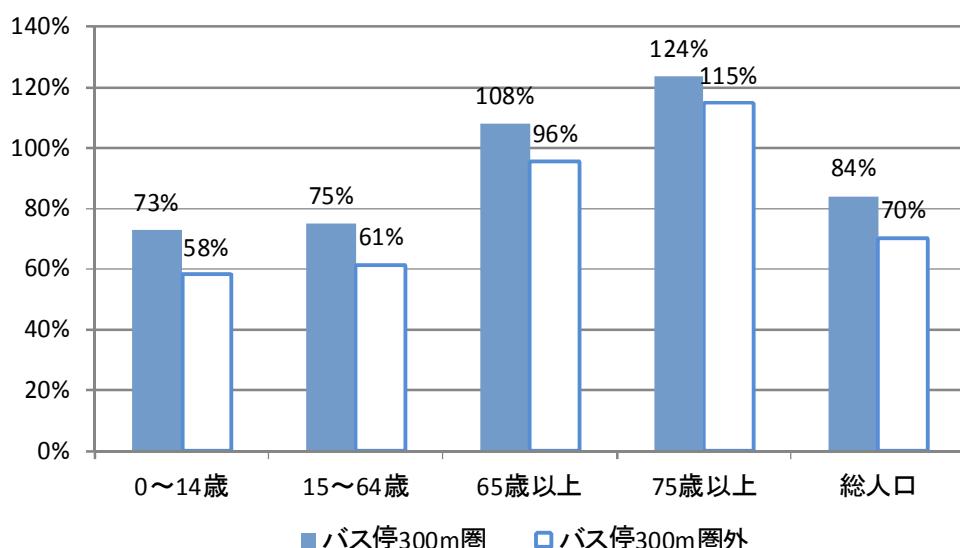
■バス停 300m 圏内外の年齢別人口構成比の比較（平成 22 年、52 年）



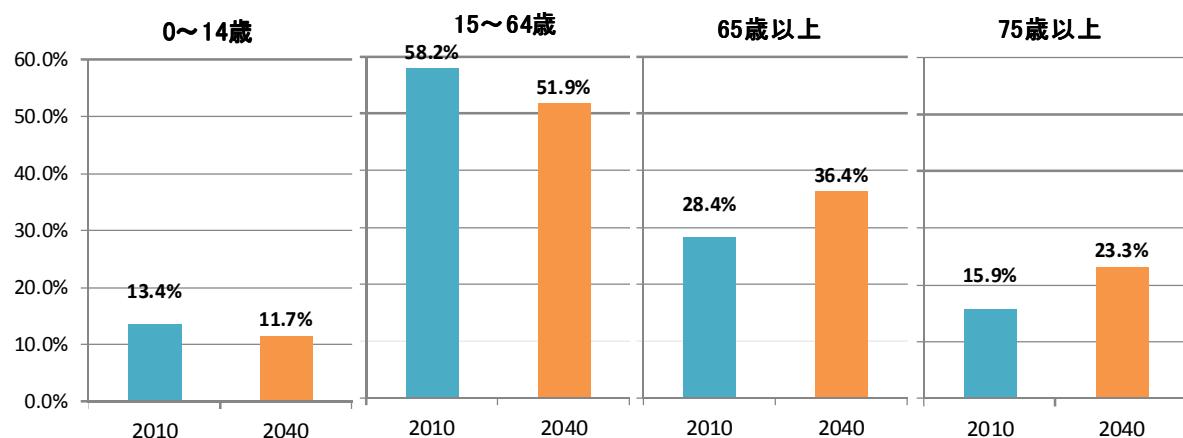
②バス停 300m圏の年齢別人口増減の特徴

- ・バス停 300m圏内外の 2040 年人口はともに現在より減少しますが、バス停 300m 圏外の総人口の減少率が高くなっています。
- ・0~14 歳人口、15~64 歳人口とも、バス停 300m 圏の減少率が低くなっています。
- ・65 歳以上人口はバス停 300m 圏の方が増加率は高く、75 歳以上も同様です。
- ・全体的傾向として、バス停 300m 圏の人口減少率が低く、公共交通の利便性の高い地区への将来的な人口定着傾向が見られるため、このような地区への更なる人口定着を進め、コンパクトシティ化を推進することが望まれます。

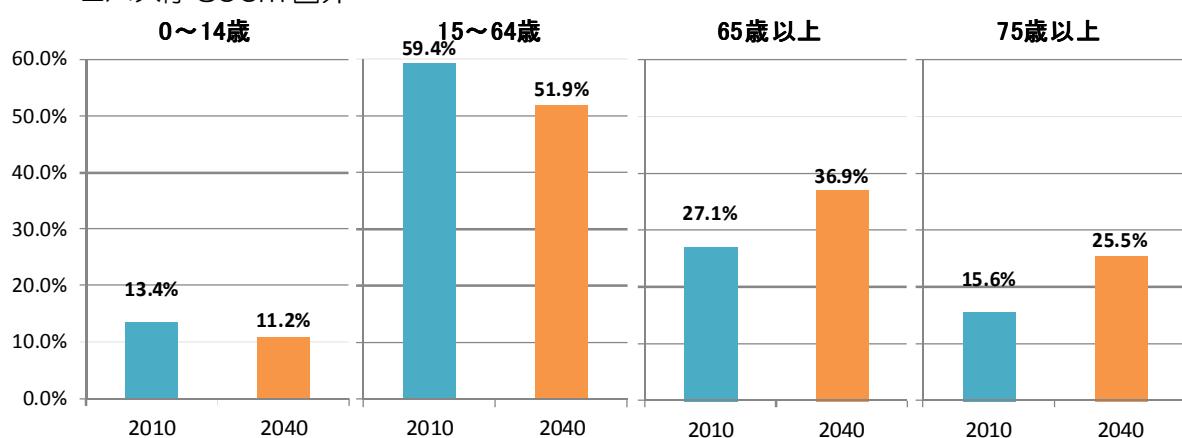
■バス停 300m 圏内外の人口増加率（2040/2010）の比較



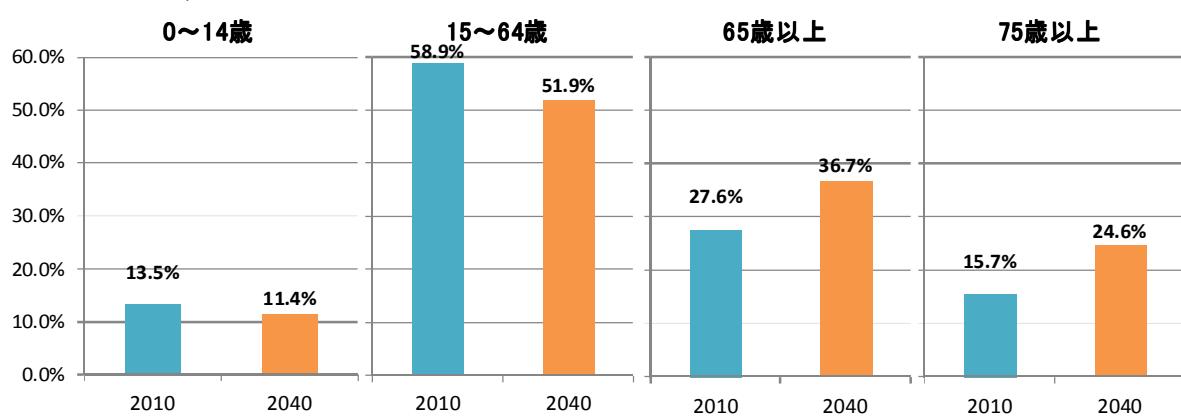
■バス停 300m 圏



■バス停 300m 圏外



■全市



◇バス停300m圏、主要拠点1km圏の年齢別人口の比較

実数(人)		0～14歳	15～64歳	65歳以上	75歳以上	総人口	全市割合
バス停300m圏 (運行本数15本/日以上)	2010	2,497	10,801	5,274	2,948	18,572	37.0%
	2040	1,824	8,117	5,691	3,645	15,632	41.3%
バス停300m圏外	2010	4,267	18,756	8,599	4,934	31,623	63.0%
	2040	2,485	11,537	8,199	5,668	22,221	58.7%
菊池市役所1km圏	2010	1,178	5,335	2,711	1,567	9,224	18.4%
	2040	893	3,859	2,750	1,811	7,502	19.8%
泗水支所1km圏	2010	460	1,750	835	481	3,045	6.1%
	2040	335	1,377	917	576	2,629	6.9%
七城支所1km圏	2010	253	886	404	227	1,543	3.1%
	2040	157	753	477	287	1,387	3.7%
旭志支所1km圏	2010	190	683	345	200	1,218	2.4%
	2040	117	528	347	222	992	2.6%
市役所・支所1km圏外	2010	4,683	20,903	9,578	5,407	35,164	70.1%
	2040	2,807	13,137	9,399	6,417	25,343	67.0%
全市	2010	6,764	29,557	13,873	7,882	50,194	100.0%
	2040	4,309	19,654	13,890	9,313	37,853	100.0%

資料：国勢調査等

◇バス停300m圏、主要拠点1km圏の年齢別人口構成比の比較

構成比(%)		0～14歳	15～64歳	65歳以上	75歳以上	総人口
バス停300m圏 (運行本数15本/日以上)	2010	13.4%	58.2%	28.4%	15.9%	100.0%
	2040	11.7%	51.9%	36.4%	23.3%	100.0%
バス停300m圏外	2010	13.5%	59.3%	27.2%	15.6%	100.0%
	2040	11.2%	51.9%	36.9%	25.5%	100.0%
菊池市役所1km圏	2010	12.8%	57.8%	29.4%	17.0%	100.0%
	2040	11.9%	51.4%	36.7%	24.1%	100.0%
泗水支所1km圏	2010	15.1%	57.5%	27.4%	15.8%	100.0%
	2040	12.7%	52.4%	34.9%	21.9%	100.0%
七城支所1km圏	2010	16.4%	57.4%	26.2%	14.7%	100.0%
	2040	11.3%	54.3%	34.4%	20.7%	100.0%
旭志支所1km圏	2010	15.6%	56.1%	28.3%	16.4%	100.0%
	2040	11.8%	53.2%	35.0%	22.4%	100.0%
市役所・支所1km圏外	2010	13.3%	59.4%	27.2%	15.4%	100.0%
	2040	11.1%	51.8%	37.1%	25.3%	100.0%
全市	2010	13.5%	58.9%	27.6%	15.7%	100.0%
	2040	11.4%	51.9%	36.7%	24.6%	100.0%

資料：国勢調査等

◇バス停300m圏、主要拠点1km圏の年齢別人口構成比の比較（2040／2010）

構成比(%)		0～14歳	15～64歳	65歳以上	75歳以上	総人口
バス停300m圏	2040/2010	73.1%	75.2%	107.9%	123.6%	84.2%
バス停300m圏外	2040/2010	58.4%	61.4%	95.7%	114.9%	70.3%
菊池市役所1km圏	2040/2010	75.8%	72.3%	101.4%	115.6%	81.3%
泗水支所1km圏	2040/2010	72.8%	78.7%	109.8%	119.8%	86.3%
七城支所1km圏	2040/2010	62.1%	85.0%	118.1%	126.4%	89.9%
旭志支所1km圏	2040/2010	61.6%	77.3%	100.6%	111.0%	81.4%
市役所・支所1km圏外	2040/2010	60.1%	62.7%	98.4%	118.7%	72.1%
全市	2040/2010	63.8%	66.4%	100.3%	118.2%	75.4%

資料：国勢調査等

3) メッシュ別将来人口分布

100mメッシュの年齢別人口の将来予測について、現状と比較しながら、その特徴を整理すると、以下のとおりです。

①人口（全年齢）

- ・2040年の人口は現状より減少する傾向がみられます。
- ・2010年は菊池中心市街地周辺、泗水中央部、桜山団地周辺に40人/ha以上のメッシュが比較的集中していますが、2040年では40人/ha以上のメッシュが減少しており、特に菊池中心市街地周辺の人口減少が大きくなると予測されます。

②0～14歳人口

- ・2040年の0～14歳人口はほとんどのメッシュで10人/ha以下となります。
- ・2010年は菊池中心市街地周辺、泗水中央部、桜山団地周辺のほか、幹線道路沿道に5～10人/haのメッシュが比較的集中していますが、2040年は、5～10人/haのメッシュが非常に少なくなり、菊池中心市街地の東側や泗水中央部など限られた地区になると予測されます。

③15～64歳人口

- ・2040年の15～64歳人口は20人/ha以下のメッシュが多くなります。
- ・2010年は菊池中心市街地東側、泗水中央部、桜山団地周辺に30人/ha以上のメッシュが比較的集中していますが、2040年は、40人/ha以上のメッシュがなくなり、30人～40人/haのメッシュも菊池中心市街地の東側や泗水中央部など限られた地区になると予測されます。

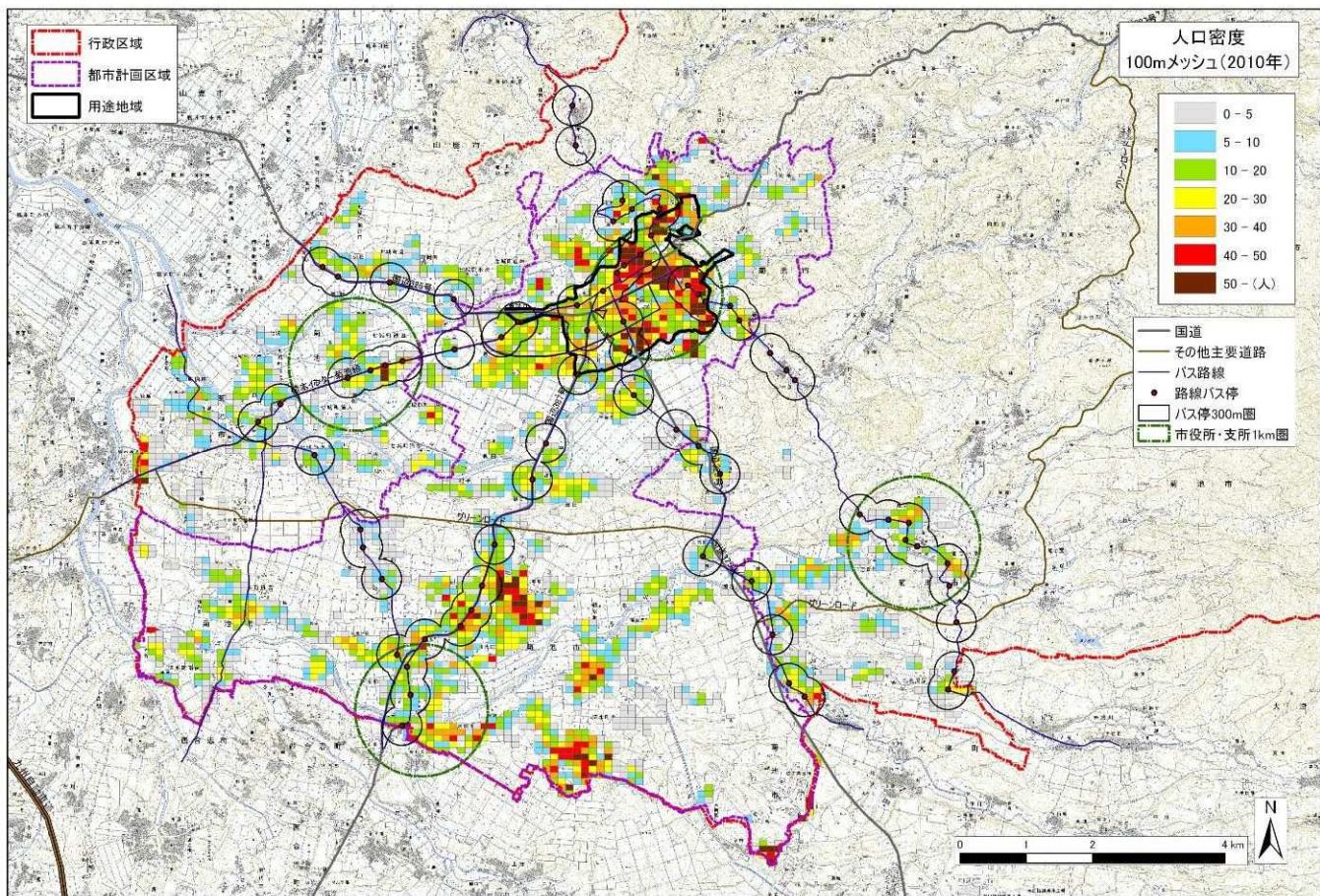
④65歳以上人口

- ・2040年の65歳以上人口分布は現状より拡大する傾向が見られます。
- ・2010年は菊池中心市街地に10～20人/haのメッシュが比較的集中していますが、2040年は菊池中心市街地や泗水中央部、桜山団地周辺などに広がっていくことが予測されます。

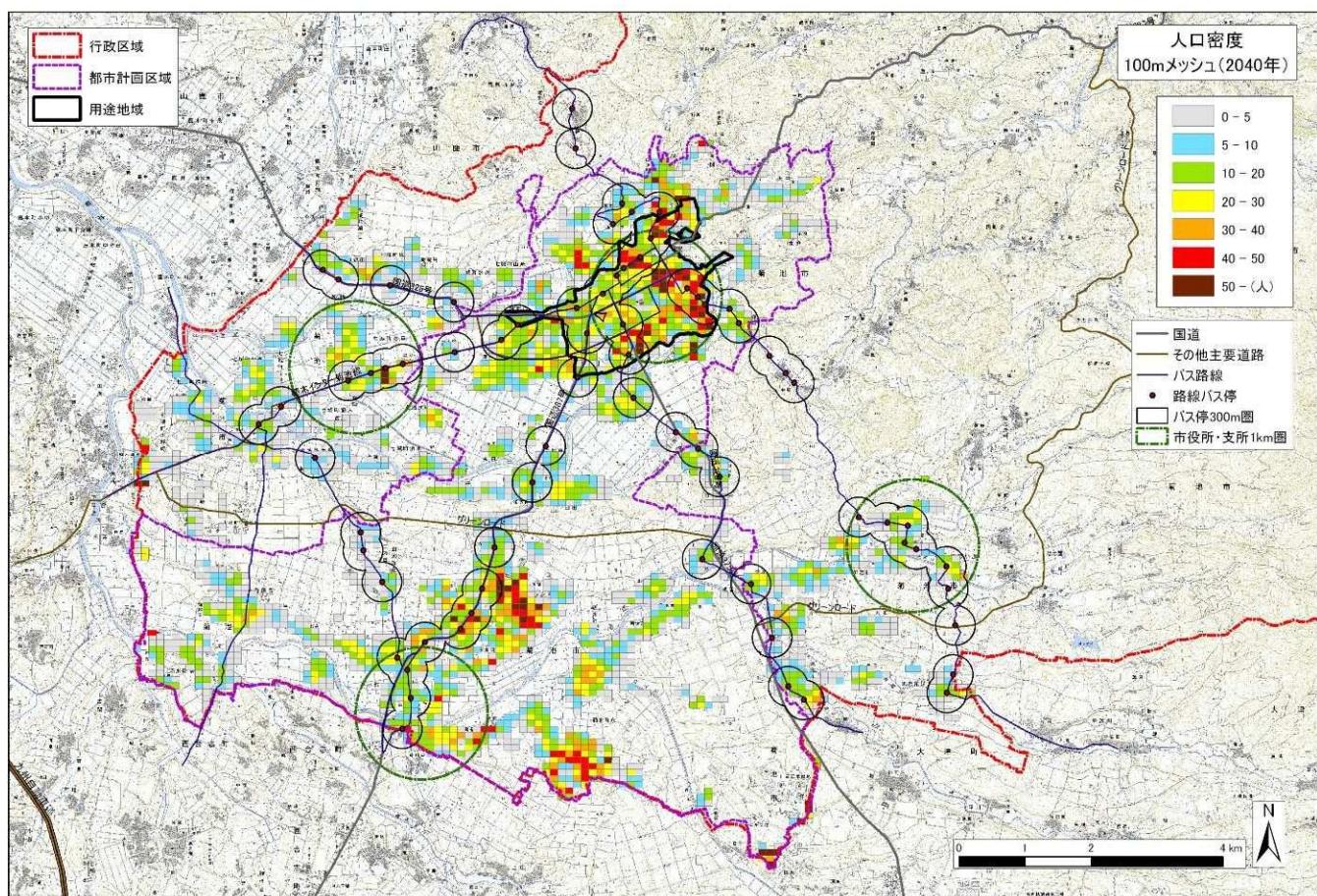
⑤75歳以上人口

- ・2040年の75歳以上人口分布は、65歳以上人口よりさらに拡大する傾向が見られます。
- ・2010年は菊池中心市街地に5～20人/haのメッシュが比較的集中していますが、2040年は菊池中心市街地での一層の高齢化や泗水中央部、桜山団地周辺などに広がっていくことが予測されます。

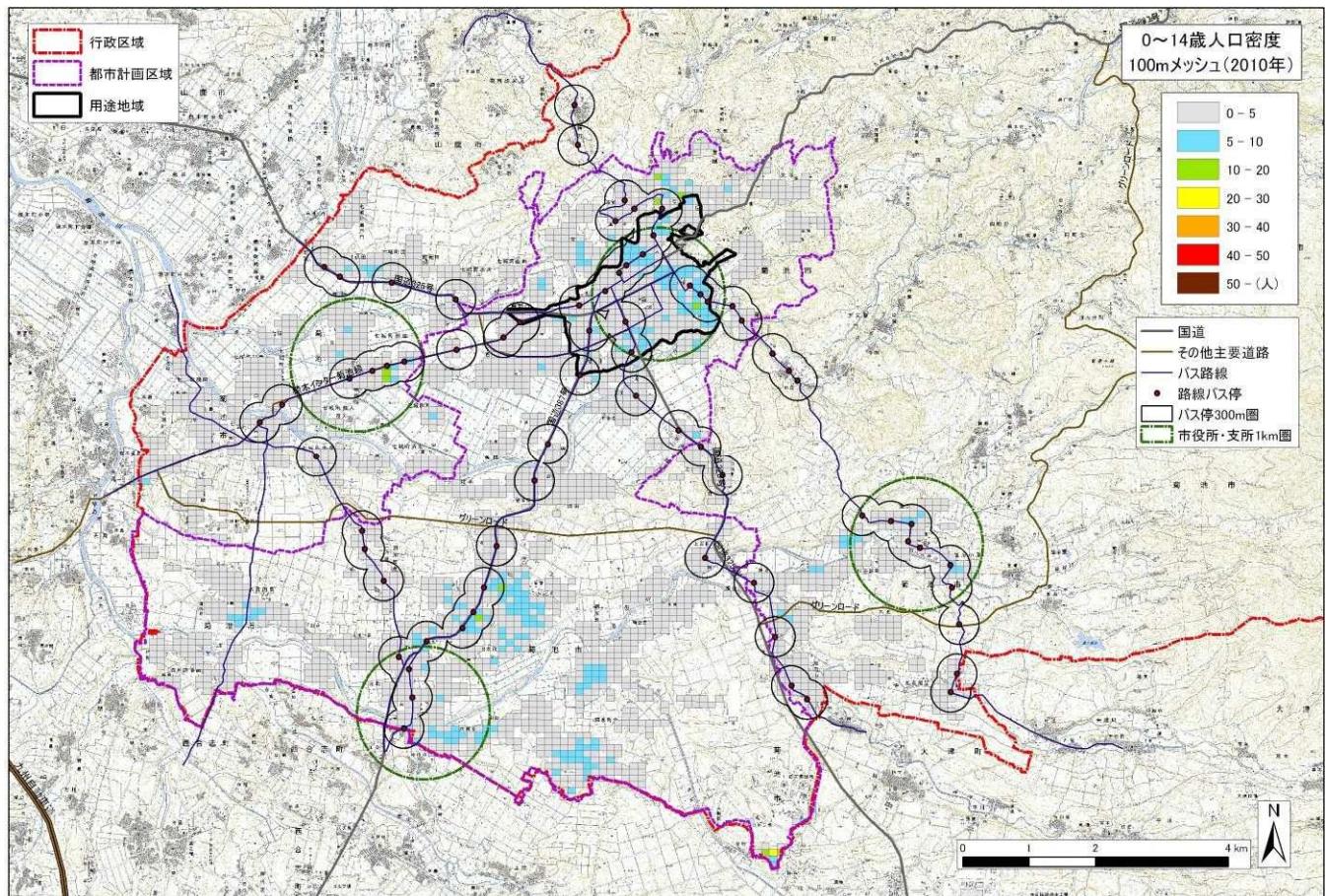
■人口密度（100m メッシュ）全人口（2010年）



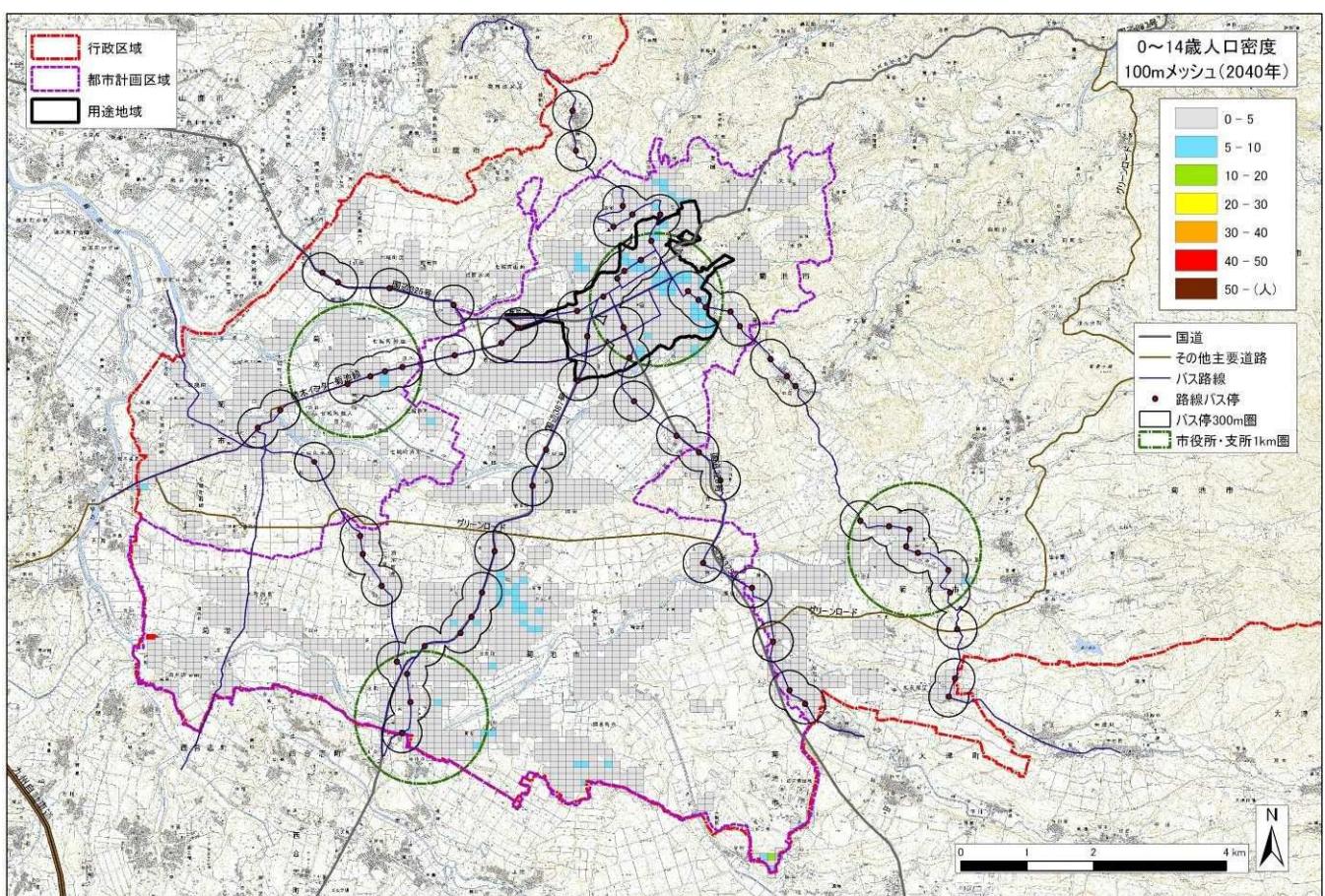
■人口密度（100m メッシュ）全人口（2040年）



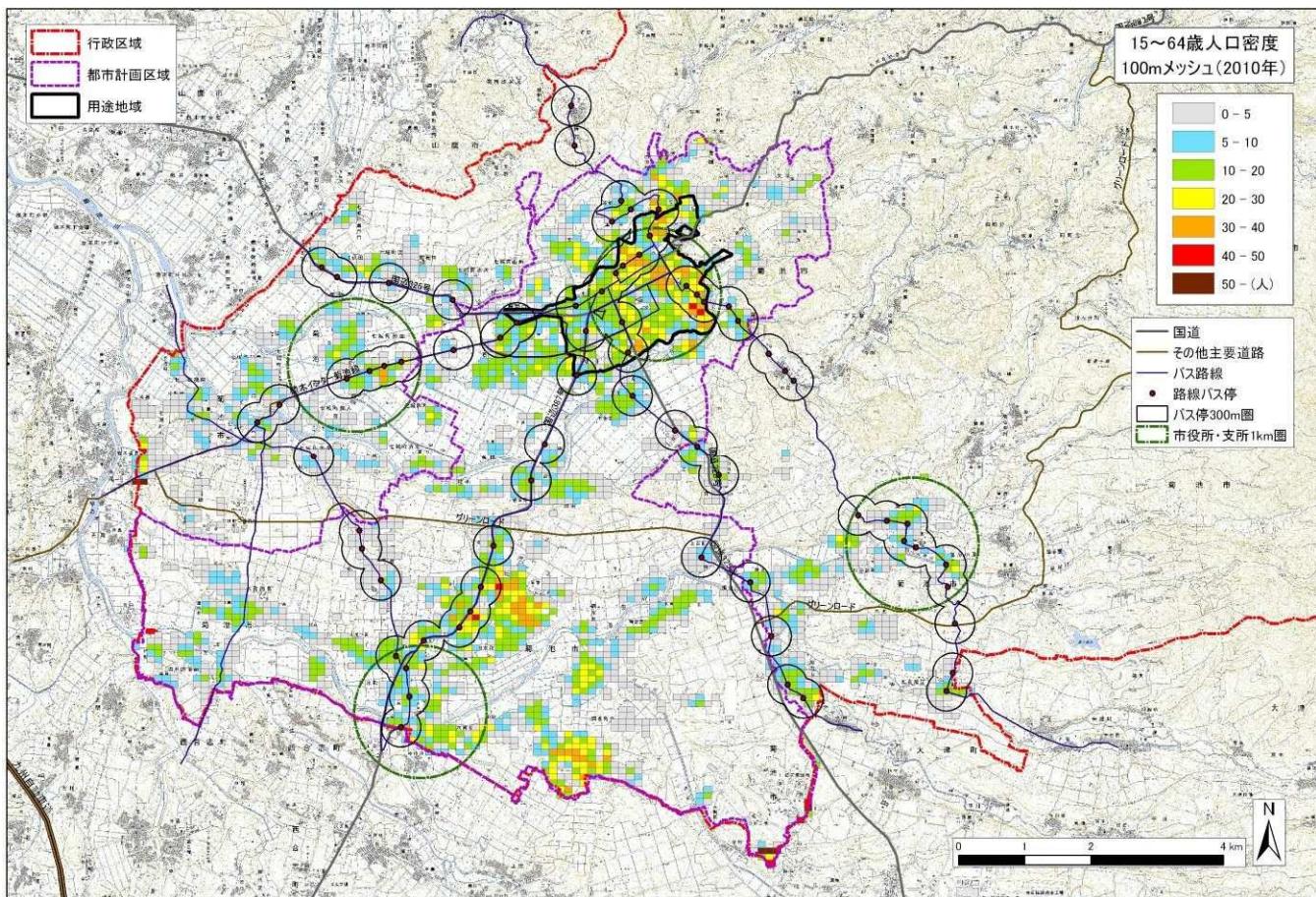
■人口密度（100m メッシュ）0～14 歳（2010 年）



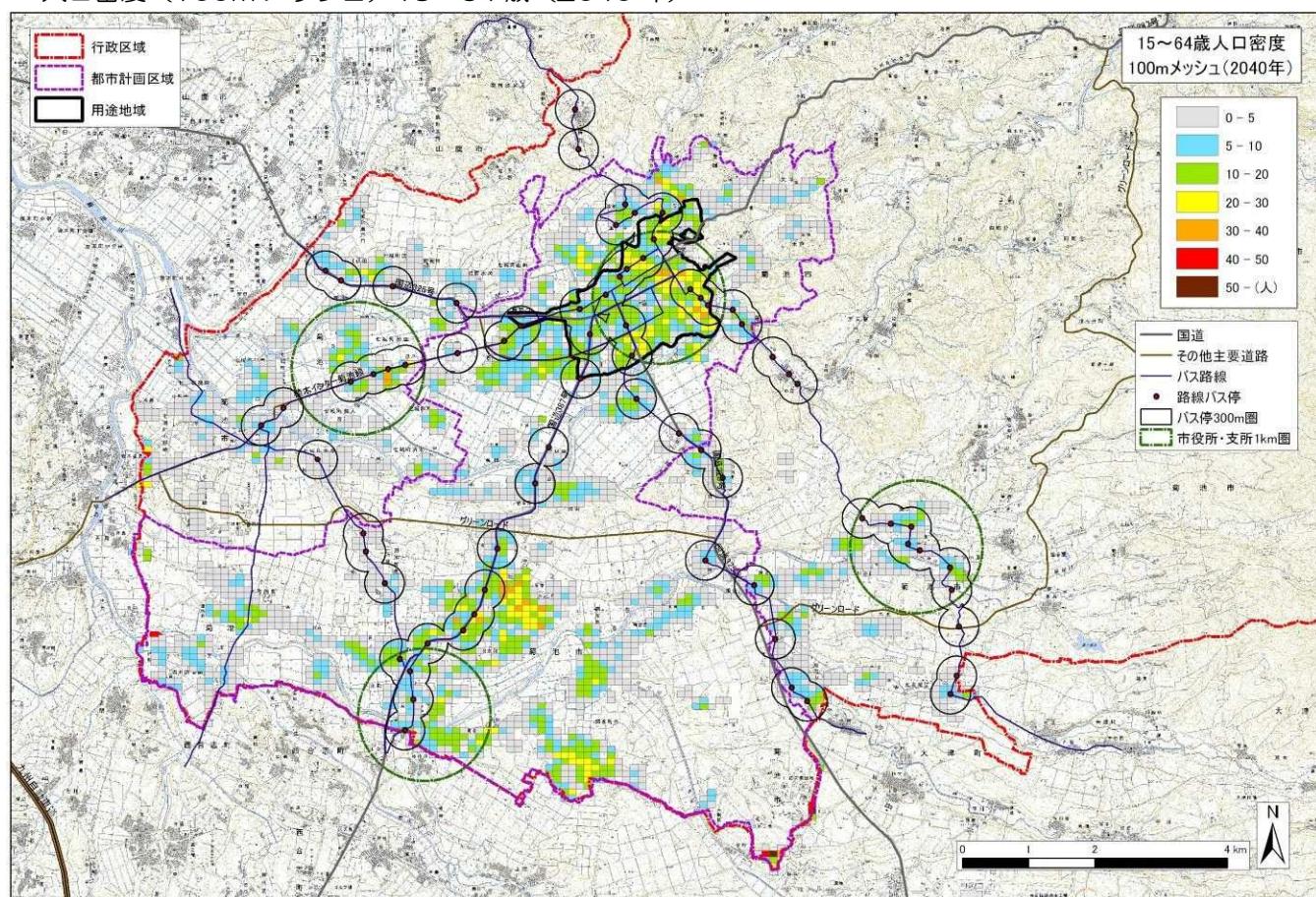
■人口密度（100m メッシュ）0～14 歳（2040 年）



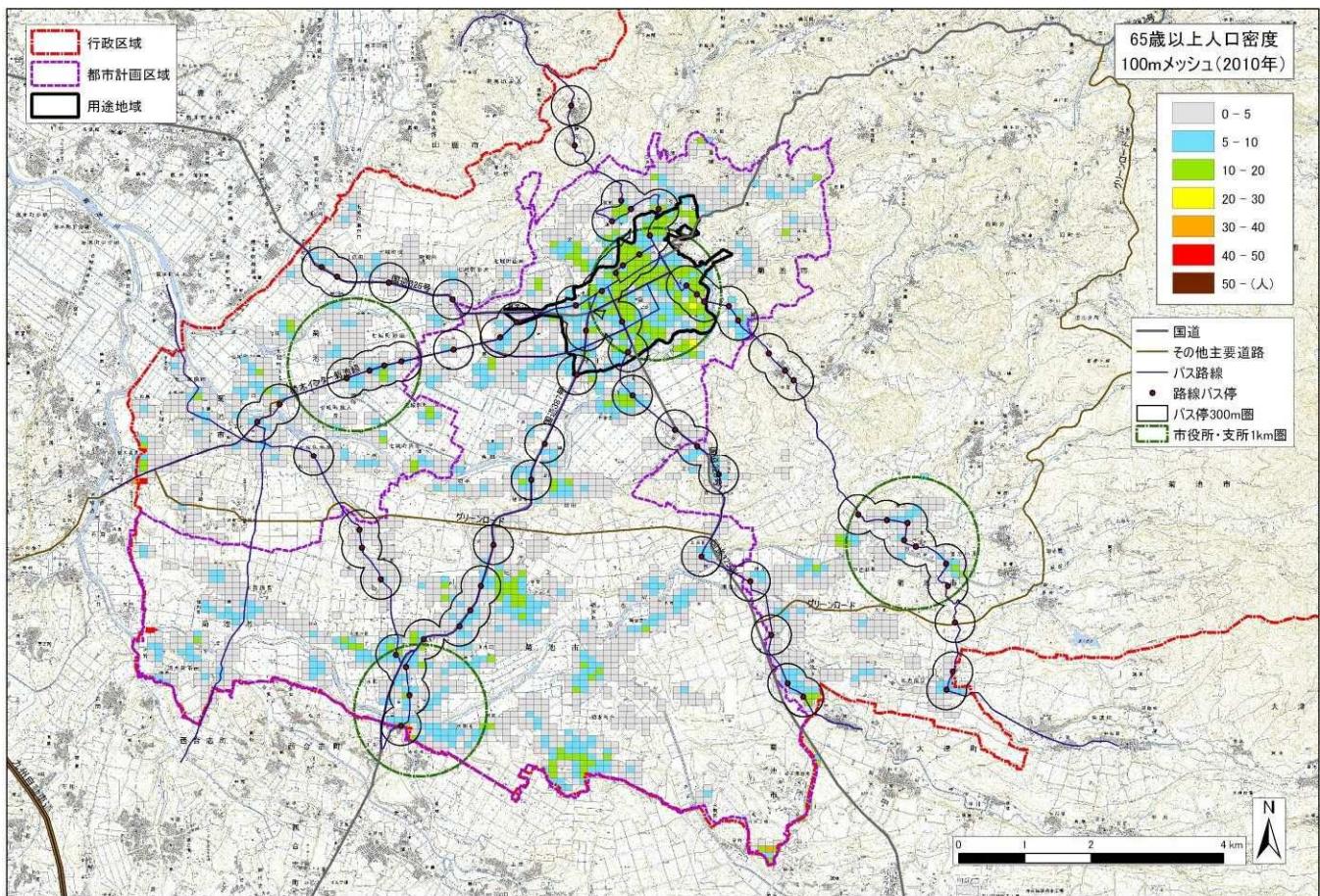
■人口密度（100m メッシュ）15～64 歳（2010 年）



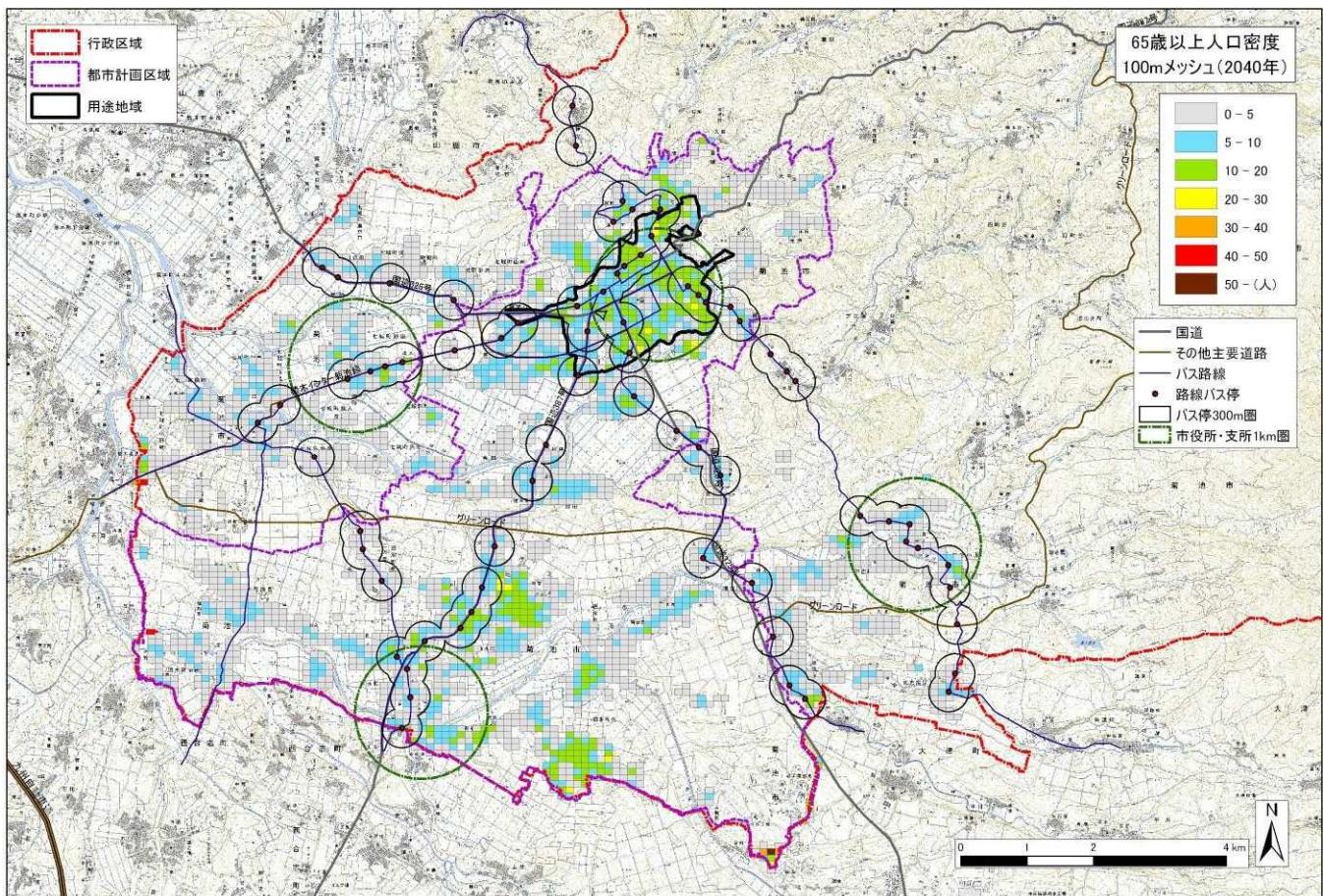
■人口密度（100m メッシュ）15～64 歳（2040 年）



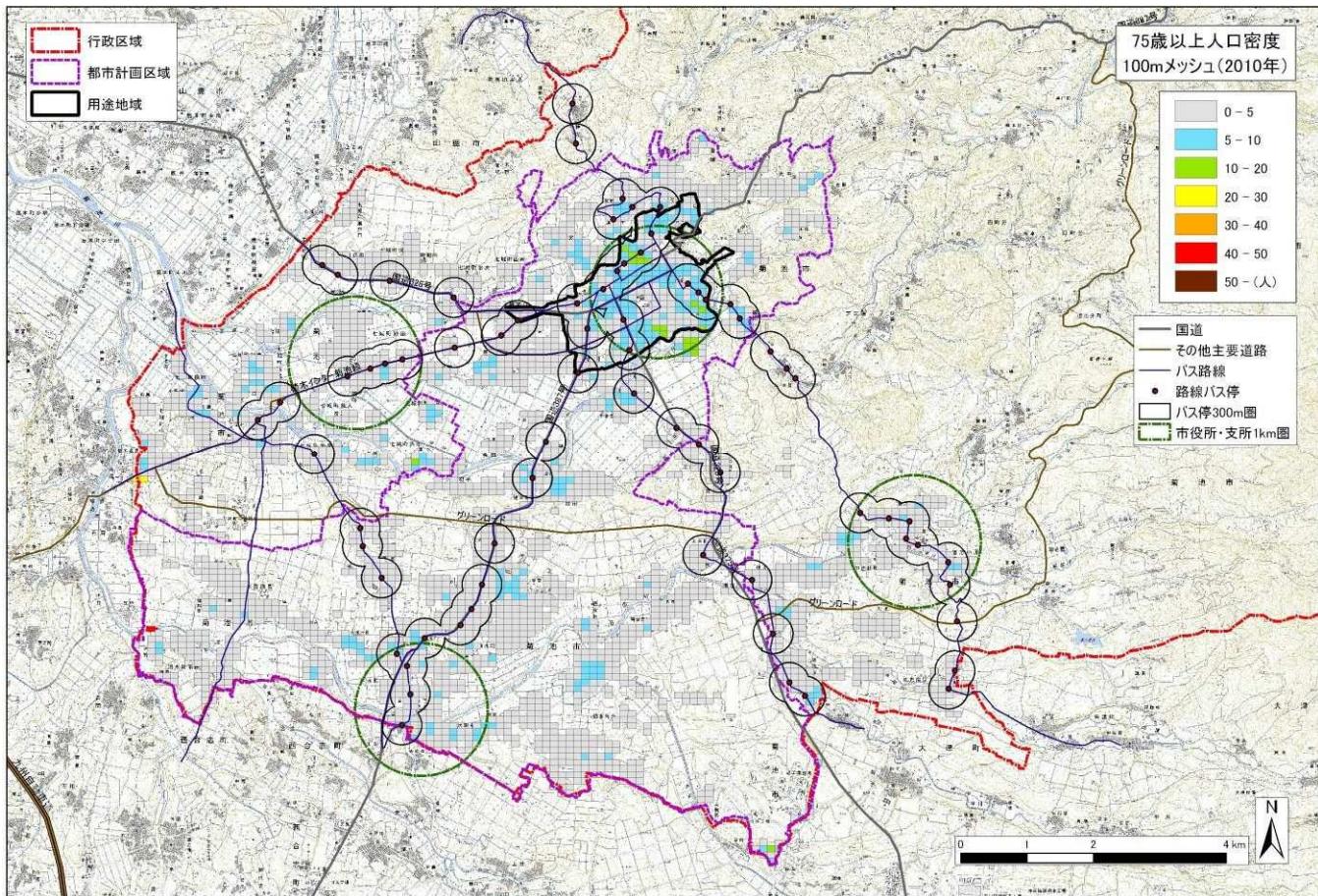
■人口密度（100m メッシュ）65 歳以上（2010 年）



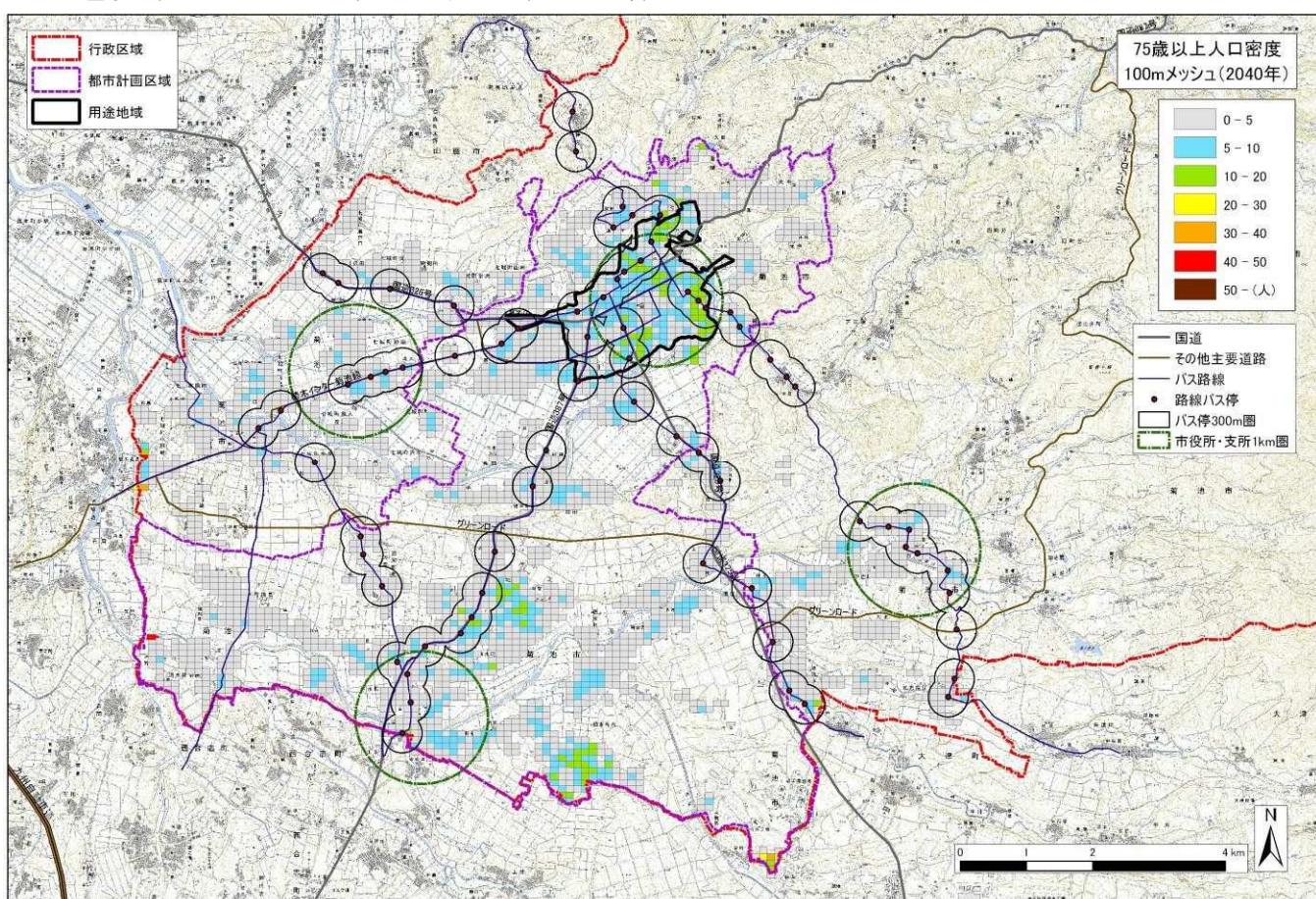
■人口密度（100m メッシュ）65 歳以上（2040 年）



■人口密度（100m メッシュ）75 歳以上（2010 年）



■人口密度（100m メッシュ）75 歳以上（2040 年）

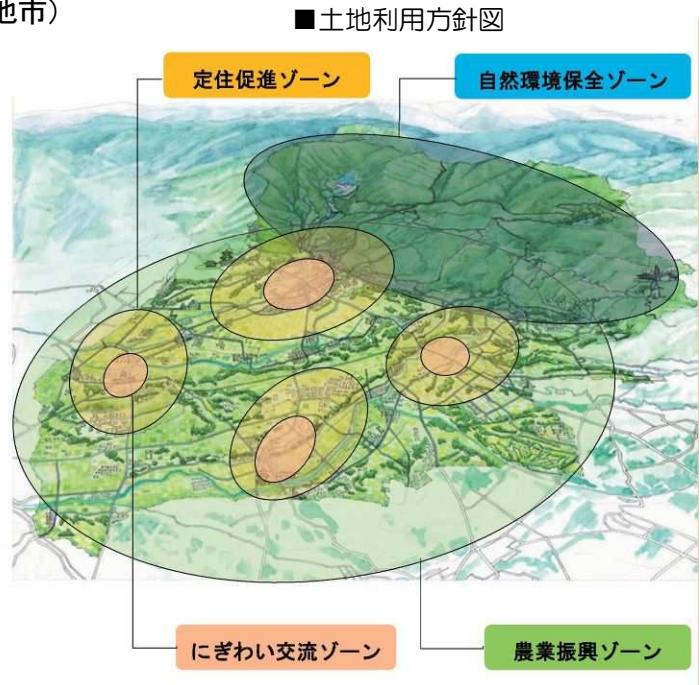


2-4 上位計画、関連計画から見た都市構造の検討

(1) 上位計画等

1) 第2次菊池市総合計画（平成27年3月：菊池市）

- ・第2次菊池市総合計画においては、旧市町村の中心地をにぎわい交流ゾーンと位置づけ、その周りに定住促進ゾーンを位置付けています。
- ・菊池市の都市構造の基本となる考え方であり、本市における都市機能が集中する核、拠点については、この考え方を踏襲していくことが基本となっています。



出典：第2次菊池市総合計画

2) 菊池都市計画区域マスターplan（平成24年3月：熊本県）

- ・商業業務、工業、住宅などの都市的機能や主要道路、公園などの都市施設については、都市計画区域を中心に整備されますが、この都市計画区域内の整備・開発または保全の方針として、熊本県が都市計画区域ごとに定める計画（区域マスと略される）についてみると、主な市街地として、菊池中心市街地の用途地域指定エリア、泗水地区の国道387号沿道及び富の原地区周辺、泗水と旭志の境界の国道325号沿道などが主な市街地として位置づけられています。



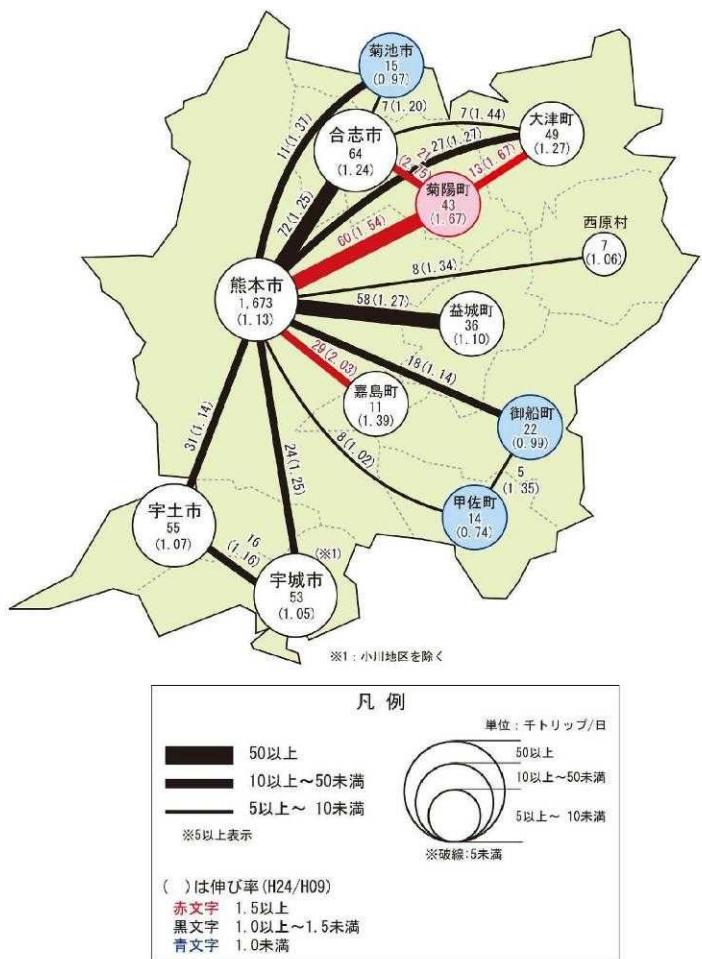
出典：菊池都市計画区域マスターplan

3) 熊本都市圏都市交通マスターplan（熊本県、熊本市）

■地域間の流動状況の変化

①基本的考え方

- ・熊本都市圏では、熊本都心部を中心に放射状の交通が多く、これを公共交通軸とし、多核連携型都市構造の実現に向けて取り組んでいます。
- ・菊池市の泗水地域は熊本都市圏に含まれており、一体的な交通網の整備や交通結節点の充実が必要とされています。
- ・具体的には下図に示すように中心市街地を結ぶ公共交通軸上に、地域核、生活拠点を位置づけ、ここを交通結節点として、支線バス網や自動車、自転車、タクシー等との乗換え利便性を高めていこうとするものです。
- ・次ページの図に示すように、泗水支所周辺は、合志・菊池方面の生活拠点として位置づけられ、国道 387 号を公共交通軸に、交通の結節点としての役割が期待されています。

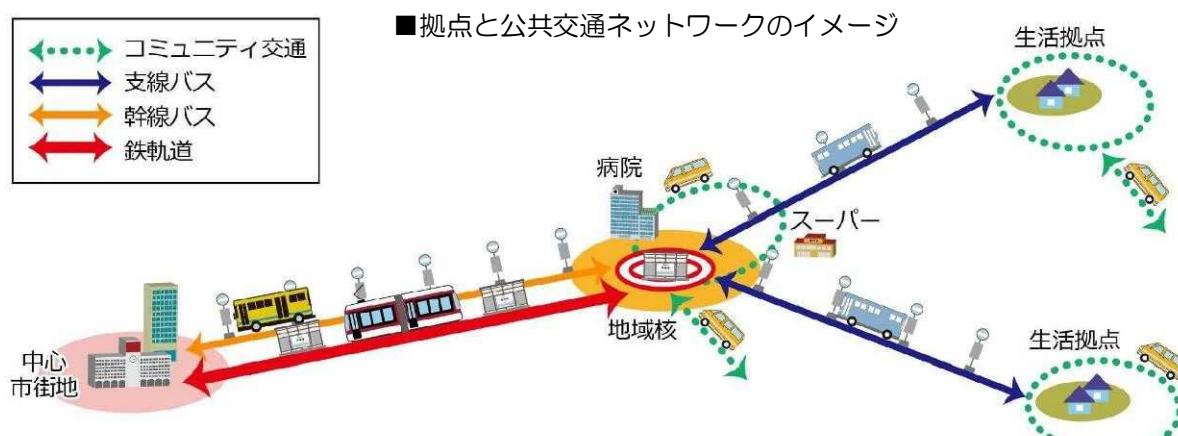


出典: 熊本都市圏交通マスターplan

②生活拠点のイメージ

- ・生活拠点は、日常生活に必要な商業施設や医療施設、コミュニティ施設などが集まっている地区で、泗水地域の場合、熊本電鉄の終着駅の御代志駅（合志市）を地域核とし、それから菊池方面の国道 387 号（支線バス）で菊池市の「入り口」にあたる生活拠点として位置づけられています。

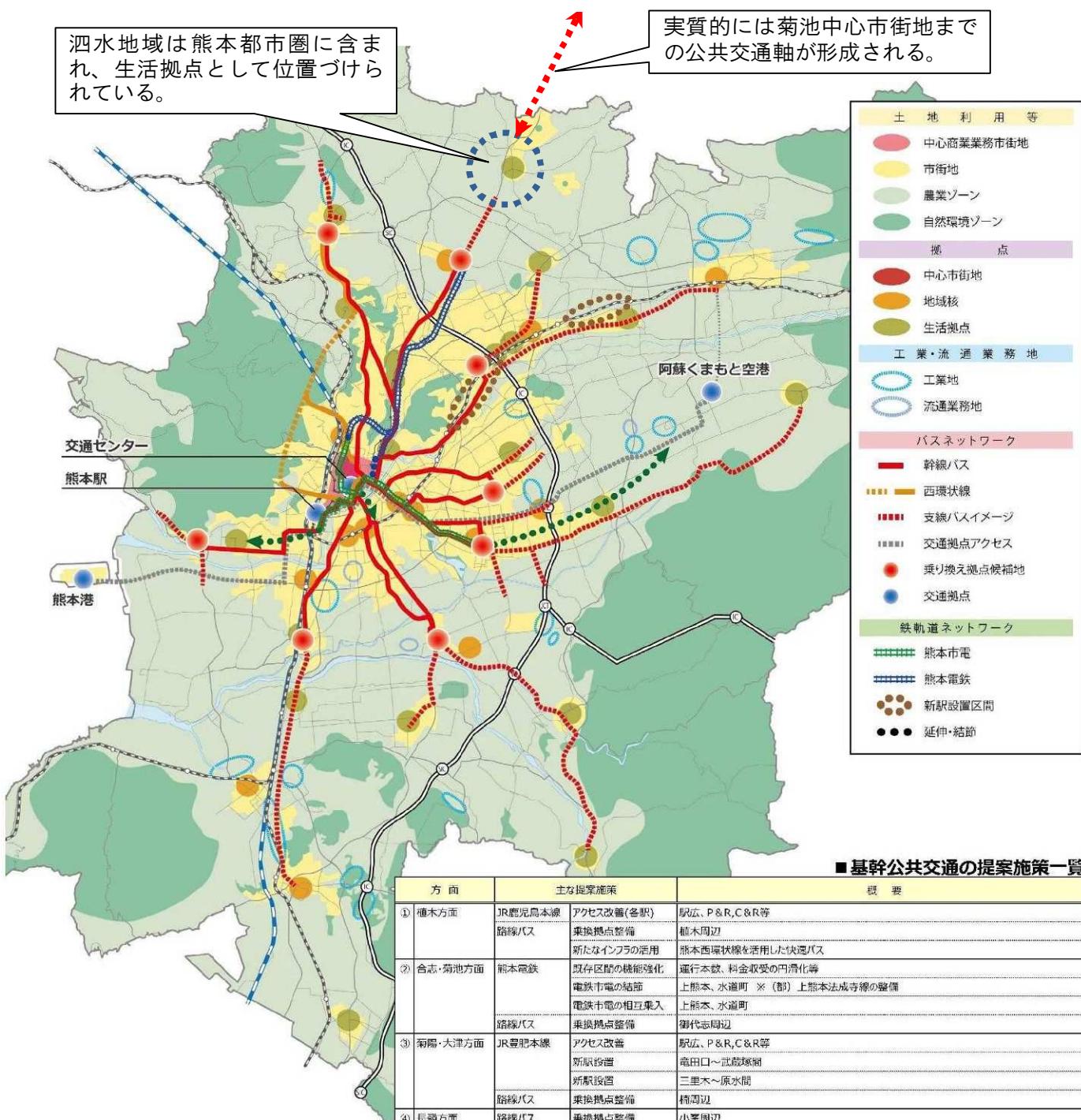
■拠点と公共交通ネットワークのイメージ



- ・既存ストックを有効活用して、きめ細かなネットワークを構築できるバスや定時性に優れた鉄軌道、地域の特性に応じて運行されるコミュニティ交通等が結節した機能的な公共交通ネットワークのイメージ

出典: 熊本都市圏交通マスターplan

■熊本都市圏都市交通マスタープラン概念図



※上記は、新たなバスネットワークや鉄道ネットワークの概ねのルートや位置を提案するものであり、導入にあたっては詳細な検討が必要です。

方 面	主な提案施策	概 要
① 植木方面	JR鹿児島本線 アクセス改善(各駅) 路線バス 乗換拠点整備	駅広、P&R、C&R等 植木周辺
② 合志・菊池方面	新たなインフラの活用	熊本西環状線を活用した快速バス
③ 菊陽・大津方面	熊本電鉄	既存区間の機能強化 運行本数、料金収受の円滑化等
④ 長瀬方面	電鉄市電の結節 上熊本、水道町 ※ (都)上熊本法成寺線の整備	
⑤ 益城・空港方面	路線バス 乗換拠点整備	上熊本、水道町
⑥ 嘉島方面	乗換拠点整備	御代志周辺
⑦ 宇土・宇城方面	乗換拠点整備	
⑧ 田崎・城山方面	乗換拠点整備	
幹線バスの共通施策	幹線バスの強化	

■公共交通の利用促進に必要な提案施策一覧

方 面	主な提案施策	概 要
公共交通の利用促進 などに必要な施策	・広域交通拠点と公共交通の連携強化 ・公共交通システムの機能強化 ・他の交通手段との連携	交通センター（メインバスター・ミナル）、熊本駅（サブバスター・ミナル）の整備等 ICカード、東急検索システム、ロケーションシステム、共通路線図・時刻表、低床車両の導入等 パーク＆ライド、サイクル＆ライド等

出典：熊本都市圏都市交通マスタープランを一部加工

(2) 菊池市都市計画マスタープラン

- 菊池市都市計画マスタープランは、今回策定する立地適正化計画の基本となるものであり、立地適正化計画は、より具体的な都市機能や居住の誘導等について定めるものとして位置づけられます。
- 菊池市の将来都市構造は、「コンパクト・ネットワーク・シティ」の考え方により、4市町村の合併により新たに形成された行政体において、旧市町村の中心部を拠点核とし、国県道等によりこれらの拠点を結んでいくという考え方が示されています。
- 拠点核のイメージは、菊池中心市街地を中心商業業務拠点とし、七城、旭志、泗水地域については地域商業拠点として位置づけられています。

【菊池市都市計画マスタープラン】(平成 23 年 3 月)

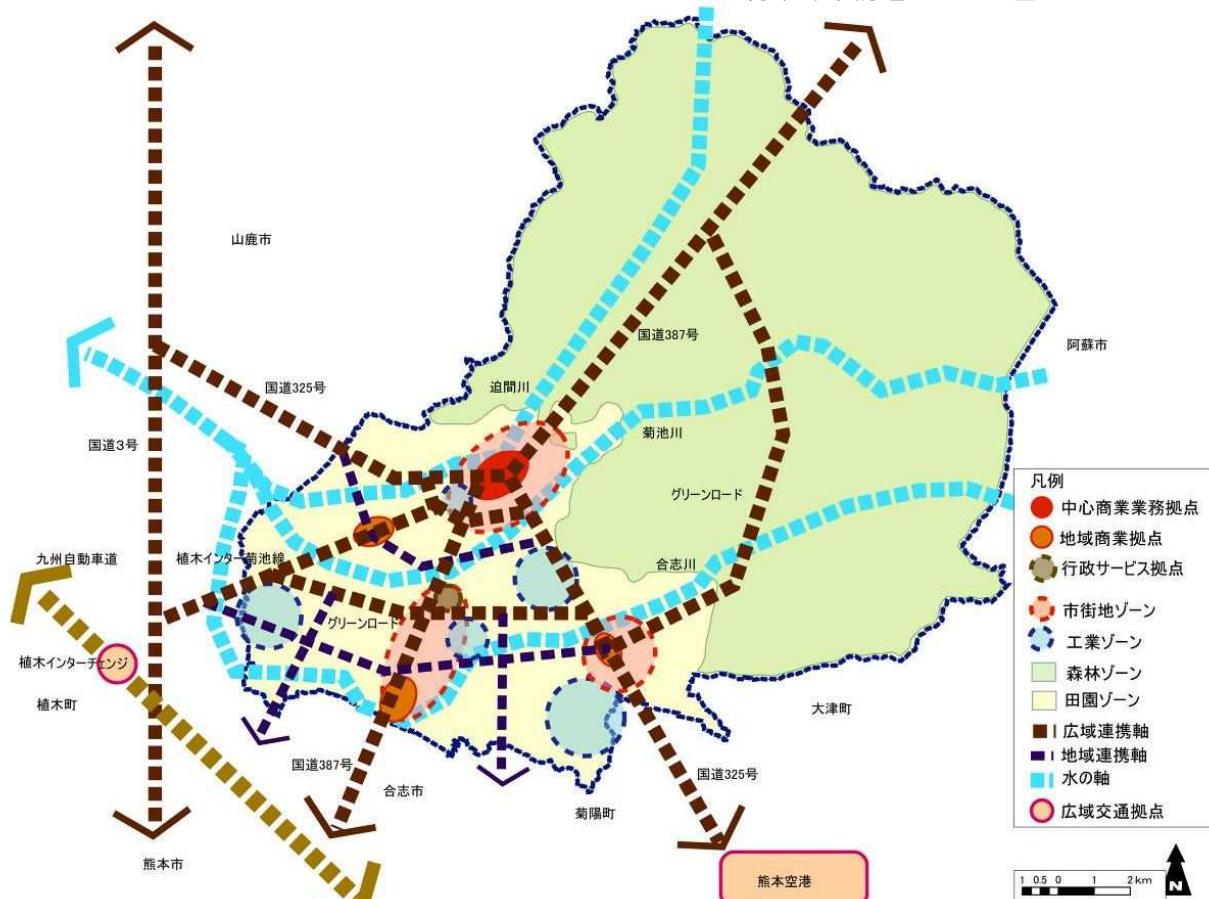
〔都市構造のテーマ〕

もやいによる集住のまち —コンパクト・ネットワーク・シティー

〔イメージ〕

- ◇現在の中心市街地や旧市町村中心部を核とした、まとまった市街地形成
- ◇幹線道路沿道における優良農地等の保全を図りながら生活利便施設等の適切な誘導（道路の効率的利用）
- ◇田園集落の風景環境の維持・更新と周辺農地等の保全
- ◇山林の自然環境の維持・保全と多様な活用（観光等）
- ◇広域ネットワーク充実のための国県道等の機能強化
- ◇旧市町村中心部を相互に結ぶ地域幹線道路の機能強化

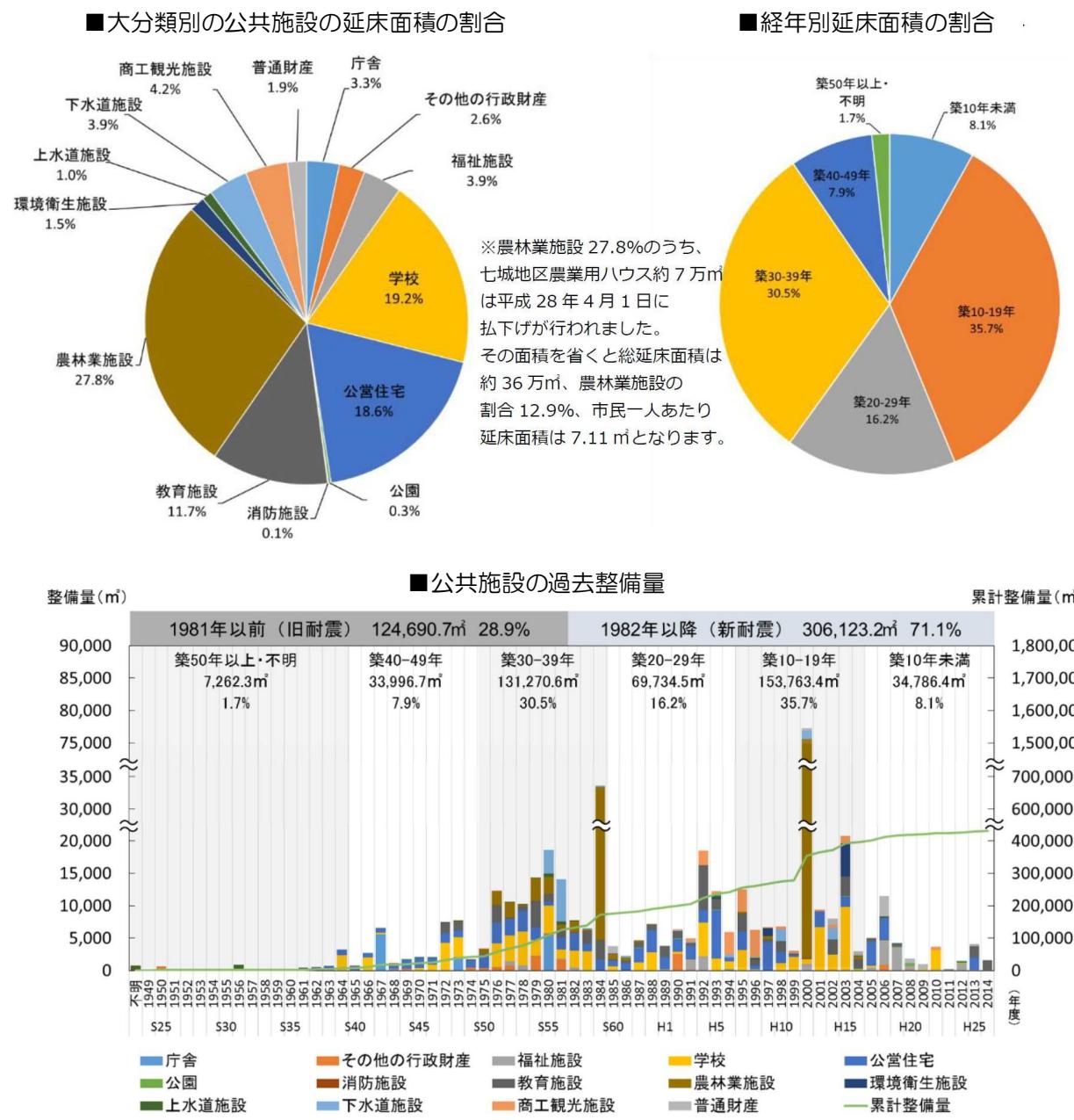
■ 将来都市構造イメージ図



(3) 関連計画

1) 公共施設等総合管理計画

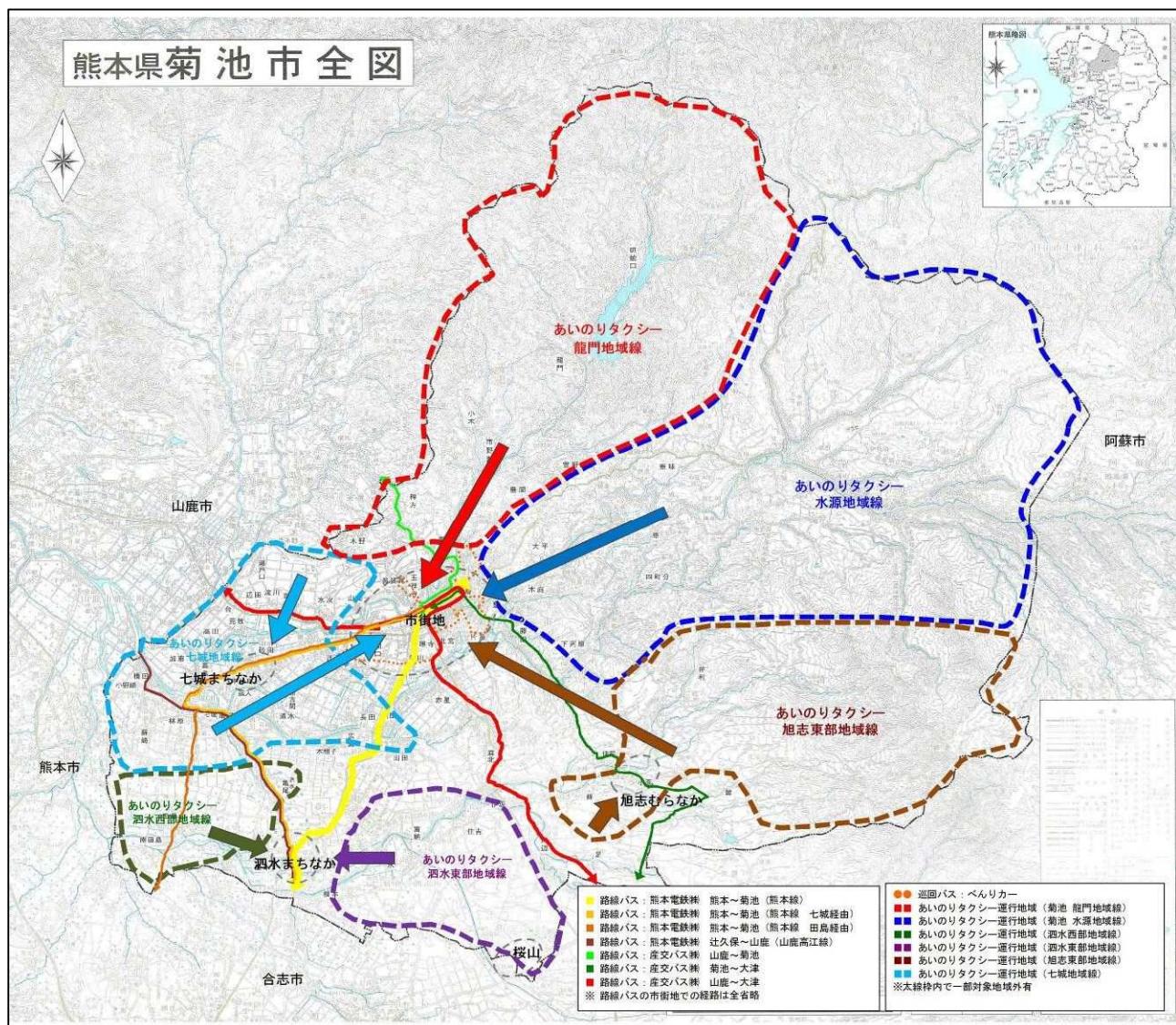
- 菊池市公共施設等総合管理計画によれば、菊池市の公共施設は、農林業関係施設が多いことが特徴です。これは市のリース事業として整備された、野菜・果物等栽培用の農業用ハウスが多いことが起因しています。
- 公共施設で築 30 年以上経過したものが約 40% を占め、公営住宅、学校などの教育施設の老朽化が進んでいます。今後 10 年間を見ると、約 5 割強が築 30 年を超え、管理・建替えコストの増大が懸念されます。
- 公共施設の集約化、効率化が必要とされています。



2) 公共交通関連計画

- 菊池市の公共交通網についての計画としては、菊池市の公共交通として、路線バス、コミュニティバス（きくちべんりカー）、予約制乗合いタクシー（きくちあいのりタクシー）の3種類の交通手段でサービスを行っていくものとしています。
- 特にあいのりタクシーについては、路線バスのサービスから外れる地域を中心に、市内全域でのサービスを行っていくものとしています。
- 路線バスにおいては、乗客数の減少が続き、存続の危機にある路線が多く見られるため、利用者の増加策を進めるとともに、主要バス路線沿線への居住や人が集まる施設の立地誘導を図る必要があります。

■菊池市公共交通網図



2-5 都市構造の評価

(1) 居住に適さない区域の検討

1) 立地適正化計画における誘導区域の考え方

- 立地適正化計画においては日常的利便施設等を誘導する「都市機能誘導区域」や、コンパクトな市街地形成のために居住地を誘導する「居住誘導区域」を定めることが必要ですが、その考え方を整理すると以下のとおりです。

【立地適正化計画における誘導区域の指定の考え方】

①都市機能誘導区域

- 各拠点地区における土地利用の実態や公共交通施設、都市機能施設、公共施設の配置を踏まえ、徒歩等の移動手段による各種都市サービスの回遊性など、地域としての一体性の観点から具体的な区域を検討

②居住誘導区域

- 国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計をもとに、長期的な地区別人口見通しを見据えつつ、以下の視点から具体的な区域を検討

- ✓ 徒歩や主要な公共交通路線等を介した拠点地区へのアクセス性
- ✓ 区域内の人団密度水準を確保することによる生活サービス施設の持続性
- ✓ 対象区域における災害等の安全性

③居住誘導区域外

- 居住誘導区域の外側において、住宅地化を抑制する必要がある場合には居住調整区域を設定することが可能であるとともに、跡地が増加しつつありこれらの適正な管理を図ることが必要な場合には、跡地等管理区域を設定することができることから、必要に応じて検討

④公共交通軸等の検討

- 都市機能・居住の誘導のために講すべき公共交通の確保等の施策を検討するとともに、交通事業者等の関係者と連携のもと、公共交通、徒歩、自転車等に関する交通施設の整備等についても総合的に検討

2) 居住誘導区域の指定が難しい区域の考え方

- ・「居住誘導区域」の指定が難しい区域は、もともと居住を想定していない区域や、災害等により居住に適さない区域があげられ、その考え方を整理すると以下のとおりです。

【居住誘導区域の指定が難しい地域】

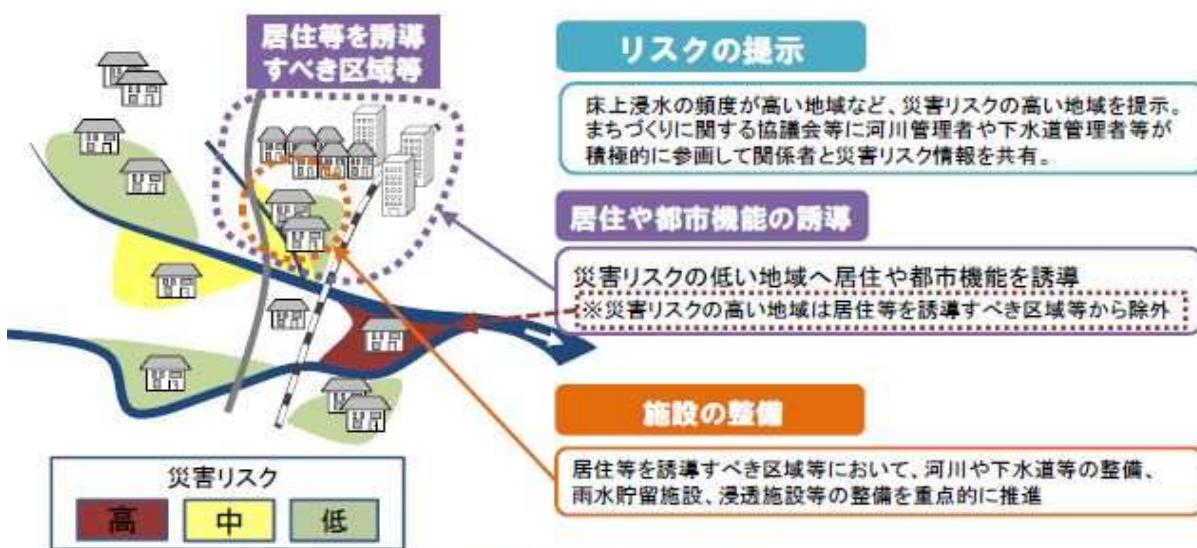
●居住誘導区域へ含まないこととされている区域

- ・災害危険区域のうち、条例等により住居の用に供する建築物の建築が禁止されている区域
- ・農用地区域又は採草放牧地の区域
- ・自然公園法特別地域
- ・保安林の区域
- ・原生自然環境保全地域等
- ・保安林予定森林の区域、保安施設地区等
- ・(市街化調整区域)

●居住誘導区域に含めることに慎重な判断を行うことが望ましい地域

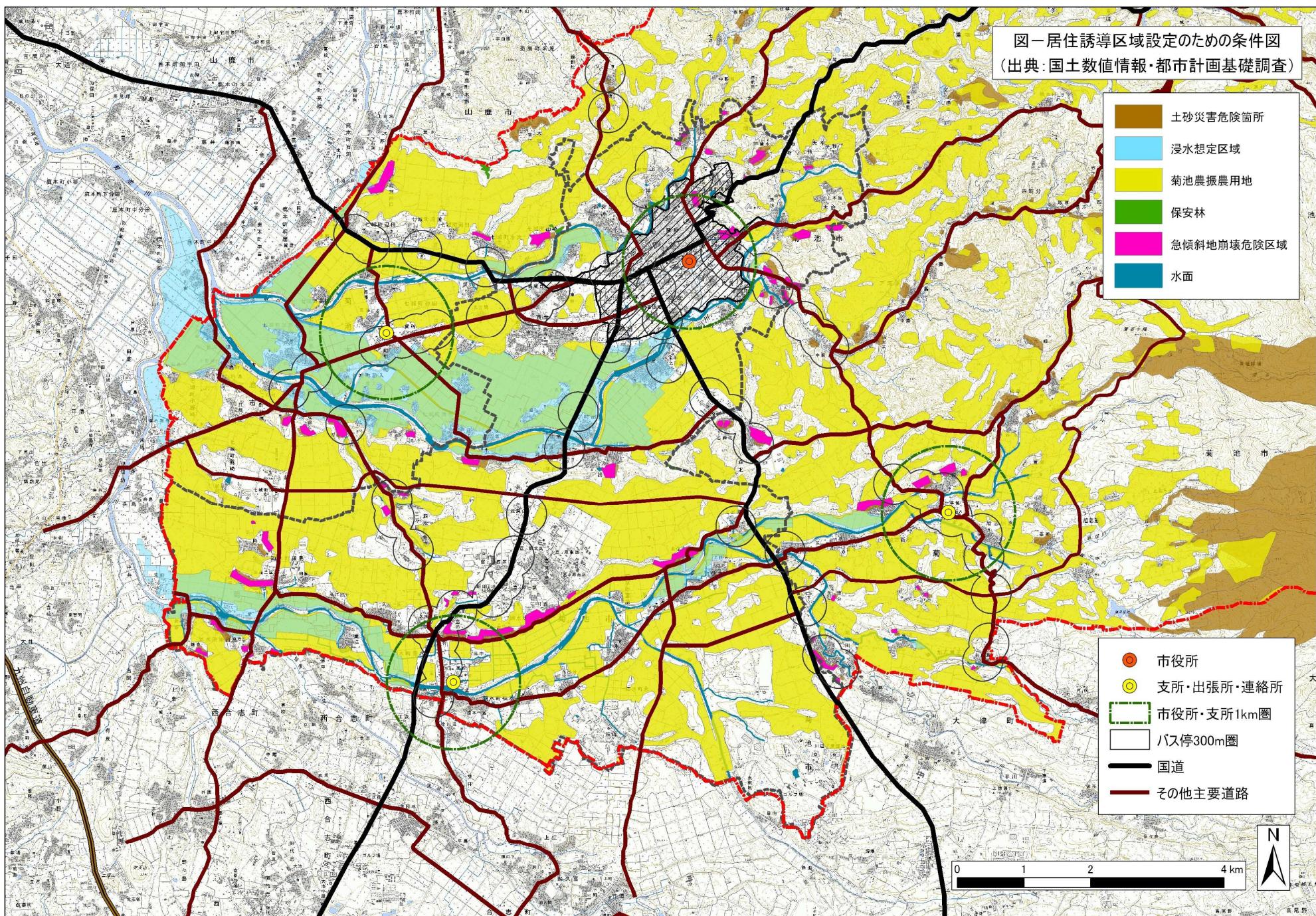
- ・工業専用地域、流通業務地区等、法令により住宅の建設が制限されている地域
- ・特別用途地区、地区計画等のうち、条例により住宅の建築が制限されている区域
- ・土砂災害特別警戒区域等災害の発生の恐れがある区域
- ・過去に住宅地化を進めたものの居住の集積が実現していない区域で、今後は居住の誘導を図るべきではない区域
- ・工業系用途地域が定められているものの工場の移転により空地化が進展している区域で、引き続き居住の誘導を図るべきではない地域

■防災施策との連携イメージ



3) 菊池市における居住誘導区域の指定が望ましくない地域の抽出

- ・水田地帯は農振農用地の指定がほとんどのエリアで指定されています。農振農用地ではないまとまったエリアは、菊池中心市街地に指定される用途地域、及びその西側の野間口周辺、泗水地域の泗水支所周辺や富の原、桜山、住吉周辺に見られます。
- ・菊池川右岸（北側）、合志川沿いでは浸水想定区域となっており、水害の発生が予想されます。
- ・菊池川南部や泗水地域の県道 204 号（西古閑泗水線）沿線に急傾斜崩壊危険区域の指定が多くされています。これらの地区の多くは河岸段丘により形成された土地となっています。
- ・土砂災害危険個所は東部山地丘陵地帯に多く見られます。
- ・以上のことから、菊池市における居住誘導区域への指定が望ましくない地域として、まとまったエリア指定が行われている農振農用地、浸水想定区域があげられます。



(2) 同規模都市との比較による都市構造の評価

1) 評価方法

- ・菊池市の現況の都市構造の評価について、類似規模都市平均と比較することで、客観的、定量的な把握を行います。
- ・「都市構造の評価に関するハンドブック（平成26年8月：国土交通省）」に基づき、主な評価指標の例をもとに、地方都市圏の10万以下都市を基本に比較します。データがないものは概ね30万都市のデータも活用します。

2) 結果の概要

①生活利便性

- ・生活利便施設の充足率では、類似都市と比較し、福祉施設以外はカバー率が低く、利便性に劣ります。
- ・医療施設、商業施設周辺の人口密度が高く、これらの施設周辺への人口定着率が高くなっています。

②健康・福祉

- ・高齢者徒歩圏に医療機関や公園が少ない傾向が見られます。

③安全・安心

- ・交通事故死亡数は少ないですが、避難場所への距離が長い、空き家が多いなどの特徴が見られます。

④地域経済

- ・類似都市とほぼ同程度となっています。

⑤行政運営

- ・財政力指数、1人当たり税収額が低く、歳出抑制や税収増加策が必要とされています。

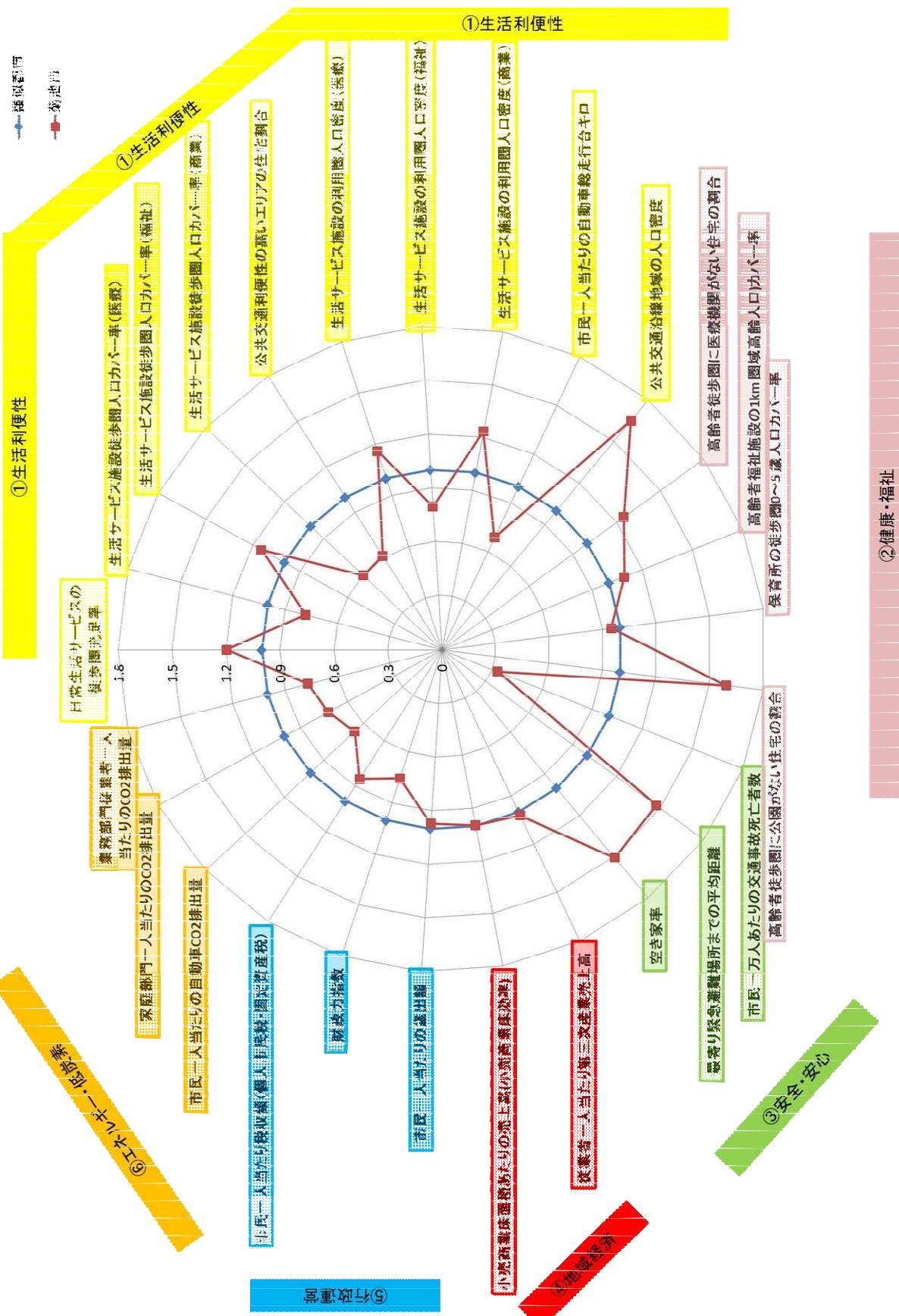
⑥エネルギー・低炭素

- ・CO₂排出量は、類似都市平均より低い状況にあります。

3) 類似都市との比較から見た都市構造の評価

- ・菊池市は、生活の利便性という面から、日常商業施設や病院等へのアクセス性に劣り、かつ公共交通の利用率が低いため、自動車に依存したライフスタイルとなっています。国道やバイパス沿いに立地が増加しつつある商業施設、医療施設が使いやすいような公共交通ルート等の再編等について検討することが必要です。
- ・健康・福祉の面からは、高齢者がよく利用する医療機関や公園が少ない特徴が見られ、街なかにこれらの施設を充実していくことが必要です。
- ・安全・安心の面からは、避難所への距離が長い傾向があるため、災害の恐れの少ない土地へ居住を誘導していく必要があります。
- ・地域経済、財政の面からは、より効率的な地域社会の形成が求められており、公共施設の再編、集約化や、公共投資の集中化等によるコンパクトで複合的、効率的な都市経営が必要とされています。

菊池市と同規模都市における偏差値レーダーチャート



◇菊池市における都市機能の評価指標

		評価指標	評価指標	算出方法	単位	類似都市	菊池市	利用データ
① 生活性	■日常生活サービスの住歩園(※1)充足率	各施設の徒歩圏の全てが重複するエリアに居住する人口を都巿の総人口で除して算出(徒歩圏:バス停は300m、その他は800m)= 18,042人/50,193人	%	30	35.9	以下に示す医療、福祉、商業、公共交通のデータ		
	■居住誘導する区域における人口密度	医療施設から半径800mの圏域内人口を都市の総人口で除して算出= 29,838人/50,193人	%	76	59.4	国土数値情報医療施設(病院・診療所)で内科または外科を有する施設		H22国勢調査
	■生活サービス施設(※2)の徒歩圏人口カバー率	福祉施設から半径800mの圏域内人口を都市の総人口で除して算出= 41,956人/50,193人	%	73	83.6	ワムネット		
	■基幹的公共交通利便性の適切人口カバー率	商業施設を有するメッシュ(都心から半径800mの圏域内人口を都市の総人口で除して算出)= 19,541人/50,193人	%	65	38.9	商業施設メッシュ(専門店、バーカフェ、総合スーパー、百貨店のあるメッシュ)		
	■公共交通利便性の高いエリアに生じる住宅の割合	日30本以上の運行頻度(概ね1~2ヶ時片道3本以上に相当)の鉄道路線及びバス路線、= 11,776人/50,193人 の鉄道路線及びバス路線、= 26,367人/50,193人 のバス停までの距離別住宅数に於ける駅別交通量もしくはバス停までの距離別住宅数に於ける駅別交通量を算出し、その平均値を算出割合= 4,390戸/16,220戸	%	(30万人以下)	23.5	国土数値情報「バス停留所データー」、バス停留所データー、バス停留所データー、バス停留所データー		
	■都市機能の適正配置	医療施設から半径800mの圏域に該当する各メッシュの人口密度を算出、その平均値を算出	人/ha	20	29.3	時差別表		
	■公共交通の利便性向上	市町村別の最寄交通機関までの距離別住宅数の総数に占める50m以上の住宅数の割合= 13,490戸/16,360戸	人/ha	19	15.1	住宅・土地統計調査「最寄交通機関までの距離別住宅数」		
	■歩行者に配慮した道路の延長比率	市町村別の最寄交通機関までの距離別住宅数に於ける駅別交通量を算出し、その平面上総人口で除して算出= 15,110戸/13,840人	人/ha	24	21.6	各メッシュの人口密度の平均値		
	■高齢者歩歩園(※4)の徒歩園人口密度	保健所の半径800m圏域の0~5歳人口を、都市の0~5歳総人口で除して算出= 1,348人/2,152人	人/ha	(30万人以下)	62.6	ワムネット		
	■高齢者歩歩園(※5)に医療機関がない住宅を誘導する区域	市町村別の最寄交通機関までの距離別住宅数に於ける駅別交通量を算出し、その平面上総人口で除して算出= 11,561戸/11,386人	人/ha	(10万人以下)	92.4	各都市が保有する道路台帳等のデータ		
② 健康・福祉	■公共交通の利便性向上	市町村別の最寄公園までの距離別住宅数の総数に占める50m以上の住宅数の割合= 1,490戸/1,360戸	人/ha	(10万人以下)	82.5	住宅・土地統計調査「最寄交通機関までの距離別住宅数」		
	■高齢者福祉施設(※6)の1km圏域高齢人口(※7)の割合	市町村別の最寄公園までの距離別住宅数に於ける駅別交通量を算出し、その平面上総人口で除して算出= 2,140戸/19,540戸	人/ha	(10万人以下)	23.2	各都市が保有するデータ(愛水認定区域、燃料削減先候区域、土壤災害危険区域内人口)		
	■保育所の徒歩園0~5歳人口カバー率	保健所の半径800m圏域の0~5歳人口を、都市の0~5歳総人口で除して算出	人/ha	(30万人以下)	92.4	各都市が保有する道路台帳等のデータ		
	■歩行者に配慮した道路の延長比率	都市機能を誇る区圏内の道路総延長に占める歩行者專用道路、ミニマム道路が設置された道路など歩行者交通に配慮した道路延長の比率を算出	%	58	9.4	各都市が保有する道路台帳等のデータ		
	■高齢者歩歩園(※4)の徒歩園人口カバー率	市町村別の最寄交通機関までの距離別住宅数に於ける駅別交通量を算出し、その平面上総人口で除して算出= 14,467戸/11,386人	人/ha	(10万人以下)	9.6	財政事故死者数		
	■市街地の徒歩園(※8)の形成	市町村別の最寄交通機関までの距離別住宅数に於ける駅別交通量を算出し、その平面上総人口で除して算出= 3,917戸/300戸/55,260戸	人/ha	(10万人以下)	1,060	住宅・土地統計調査「最寄交通機関までの距離別住宅数」		
	■防災上危険性が懸念される地域(※9)	各都市が消防防災計画や地域の状況等を踏まえて設定した区域に居住する人口を都市の総人口で除して算出= 11,561戸/50,193人	人/ha	(30万人以下)	11.0	国土数値情報「都市公園データ」		
	■防災上危険性の高い地域への居住誘導	都市機能を誇る区圏内の道路総延長に占める歩行者專用道路、ミニマム道路が設置された道路など歩行者交通に配慮した道路延長の比率を算出	%	58	70.9	各都市が保有する道路台帳等のデータ		
	■市民一人あたりの交通事故死亡者数	第三次産業売上額を第三三次産業從業者人口で除して算出= 11,561戸/11,386人	百万円	9.4	9.6	経済センサス第3次産業(電気・ガス、情報通信業、運輸業、金融業等の業務分類(F-R))の売上金額合計		
	■市街地の安全確保	第三次産業売上額を第三三次産業從業者人口で除して算出= 3,917戸/300戸/55,260戸	人/ha	(10万人以下)	16	H22国勢調査		
③ 安全安心	■市民一人あたりの交通事故死亡者数	都市機能を誇る区圏に該当するメッシュにおける從業者人口密度を平均値を算出	人/ha	(30万人以下)	71	経済センサス第3次産業(電気・ガス、情報通信業、運輸業、金融業等の業務分類(F-R))の売上金額合計		
	■市街地の安全確保	都市機能を誇る区圏における小売業の年間商品販売額を小売業の売場面積で除して算出	万円/m ²	71.1	70.9	経済センサス第3次産業(電気・ガス、情報通信業、運輸業、金融業等の業務分類(F-R))の売上金額合計		
	■平均住宅床面積(※10)	空き家数(その他の住宅)を住宅総数で除して算出= 2,140戸/19,540戸	人/ha	(10万人以下)	76.6	H22商業統計メッシュ(500m)		
	■平均住宅床面積(※11)	空き家数(その他の住宅)を住宅総数で除して算出= 2,140戸/19,540戸	人/ha	(10万人以下)	55.0	53.4	統計で見る市区町村のすがた	
	■健全な不動産市場の形成	空き家数(その他の住宅)を住宅総数で除して算出= 21,152戸/49,100戸/50,801人	人/ha	(10万人以下)	0.57	「歳出計算額」H25		
	□財政力指数	□財政力指数	人/ha	(10万人以下)	0.43	統計で見る市区町村のすがた、総務省地方公共団体の主要財政指標一覧		
	■市民一人当たり税収額(個人市民税・固定資産税)	= (2,050,750+2,416,094)/50,801	千円	103	87.9	指數」H125		
	■市街地の安全確保	第三次産業売上額を第三三次産業從業者人口で除して算出= 11,561戸/11,386人	万円/m ²	76.6	9.6	経済センサス第3次産業(電気・ガス、情報通信業、運輸業、金融業等の業務分類(F-R))の売上金額合計		
	■平均住宅地価格(居住を誇導する区域における区域)	都市機能を誇る区圏における小売業の年間商品販売額を小売業の売場面積で除して算出	万円/m ²	50	125	H19商業統計メッシュ(500m)		
	■健全な不動産市場の形成	歳出計算額を都市の総人口で除して算出= 21,152戸/49,100戸/50,801人	人/ha	(10万人以下)	0.57	「歳出計算額」H25		
④ 地域経済	□財政力指標	□財政力指標	人/ha	(10万人以下)	20.4	H22国勢調査		
	■市民一人当たり税収額(個人市民税・固定資産税)	= (4,468,844/50,801)	千円	103	87.9	統計で見る市区町村のすがた		
	■市街地の安全確保	第三次産業売上額を第三三次産業從業者人口で除して算出= 11,561戸/11,386人	万円/m ²	76.6	9.6	経済センサス第3次産業(電気・ガス、情報通信業、運輸業、金融業等の業務分類(F-R))の売上金額合計		
	■平均住宅床面積(※10)	都市機能を誇る区圏における小売業の年間商品販売額を小売業の売場面積で除して算出	万円/m ²	50	125	H19商業統計メッシュ(500m)		
	■健全な不動産市場の形成	小型車の自動車交通量(1台行台キロ/日)に、実走行燃費を除いて燃料消費量を求め、燃料別CO2排出量を算出= 1日走行台キロ×実走行燃費×ガリソンCO2排出係数(kg-CO2/l)× 年日数(菊池市人口= 489,633/9.7×(2,322/1,000)×365/50,193)	人/ha	(10万人以下)	0.85	(自動車走行台キロ)(台キロ交通台数×ガリソン消費量)		
	□都市経営の効率化	単位の家庭新門CO2排出量= 51,400t-co2-eo/1,871,428人(H25)	t-CO2/年	0.43	0.31	都道府県別エネルギー消費統計家庭部門CO2排出量		
	■家庭部門の省エネ・低炭素化	単位の業務部門CO2排出量= 78,000t-co2-eo/834,244人(H25)	t-CO2/年	1.21	0.93	都道府県別エネルギー消費統計業務部門CO2排出量		
	■家庭部門の省エネ・低炭素化		(全国)			国土交通白書		
	■家庭部門の省エネ・低炭素化		(全国)			国土交通白書		
	■家庭部門の省エネ・低炭素化		(全国)			国土交通白書		

【凡例・摘要】

①都市規模別平均値欄における都市類型

三大都市圏：東京都、千葉県、埼玉県、神奈川県、愛知県、岐阜県、三重県、大阪府、京都府、兵庫県

政令市：上記以外の地方圏に存する政令指定都市

概ね50万都市：地方圏に属する人口40万～70万人の都市

概ね30万都市：地方圏に属する人口10万～40万人の都市

10万以下都市：地方圏に属する人口10万人以下の都市

※都市規模別平均値の算出にあたり、全国パーソントリップ調査データを使用している関係上、都市規模区分は、同調査における都市区分を踏まえて設定。

②各評価指標に係る注釈

※1)「徒歩圏」は、一般的な徒歩圏である半径800mを採用。バス停は誘致距離を考慮し300m。

なお、本指標は、以下の「生活サービス施設」及び「基幹的交通路線」の全てを徒歩圏で享受できる人口の比率。

※2)「生活サービス施設」は以下の通り。

医療施設…病院（内科又は外科）及び診療所 福祉施設…通所系施設、訪問系施設、小規模多機能施設
商業施設…専門スーパー、総合スーパー、百貨店

※3)「基幹的公共交通路線」は、日30本以上の運行頻度（概ねピーク時片道3本以上に相当）の鉄道路線及びバス路線。

※4)「公共交通沿線地域」は、全ての鉄道駅、バス停の徒歩圏（鉄道駅については800m、バス停については300m）

※5)「高齢者徒歩圏」は、高齢者の一般的な徒歩圏である半径500mを採用。

（主に高齢者をターゲットとしている指標については、その評価にあたり、主として高齢者徒歩圏を採用）

※6) 対象としている「高齢者福祉施設」は、※2における福祉施設に同じ。

※7)「高齢人口」は65歳以上人口。1km圏域は厚生労働省の「地域包括ケアシステム」の日常生活圏域を想定して設定。

※8)「歩行者に配慮した道路」としては、歩行者専用道路、コミュニティ道路、歩道整備済道路等を想定。

※9)「歩道整備率」は道路交通センサスの一般交通量調査対象道路（高速自動車国道・都市高速道路を除く）で算出。

※10)「防災上危険性が懸念される地域」は、地域の状況や防災計画の考え方方が都市毎に様々であるため、一律に定義するものではない。

※11)「都市構造に関連する行政経費」は、市街地の広がりや人口分布など都市構造の形態により増減する以下の経費。

△公共施設の維持・管理・更新経費（学校園、公民館・地域センター等）△インフラの維持・管理・更新経費（道路、公園、上下水道）

△巡回型の行政サービスに係る経費（ゴミ収集、公共交通、訪問・通所型公営福祉施設）等

※12) 市街化区域等とは、市街化区域又は非線引き都市計画区域における用途地域を指定している区域。

2-6 都市構造の課題

(1) 少子化・高齢化への対応

現 状

【現況より】

①総人口

- ・ 人口は減少傾向にある。泗水地域は増加しているが、菊池地域、七城地域、旭志地域は減少。
- ・ 用途地域より、用途地域外の人口が増加しており、計画的な土地利用誘導への懸念がある。
- ・ D I D 人口は減少傾向で、指定の目安である 40 人/ha をすでに下回っている。低密度な市街化が進んでいる。

②年齢別人口

- ・ 少子高齢化が進んでおり、平成 27 年の 65 歳以上人口率は 30.9% で、熊本県平均 28.8% を 2.1% 上回っている。
- ・ 20 歳代、40 歳代の人口減少が目立つ。子ども、若者、働き手が減少している。
- ・ 郊外部での高齢化が顕著であるが、隈府地区など菊池中心市街地での高齢化も進行している。一方で、泗水地域では年少人口、生産年齢人口とも多い状況で、人口増と関連している。

③将来人口

- ・ 将来人口は全体的に減少するが、人口集積が大きく、かつ高齢化が進む菊池中心市街地での人口が大きく減少することが予測される。
- ・ 現在は人口が横ばいである泗水地域においても、今後生産年齢人口の大幅な減少や、高齢化の進展が進むと予測される。
- ・ 人口減少に伴い、2040 年頃には高齢者人口も減少傾向となる。
- ・ 主要拠点 1 km 圏外やバス停 300 m 圏外の人口が相対的に減少する割合が高くなる。

【アンケート結果より抜粋】

- ・ 今後のまちづくりとして、「高齢者を含め、全ての人がいきいきと暮らせるまちづくり」が第 1 位の意見となっており、高齢化社会への対応への関心が高い。
- ・ コンパクトな都市づくりのため、「拠点地区において身近な商業施設や、病院・福祉施設、子育て支援施設などを充実させる」が第 1 位の意見となっており、拠点地区の充実が必要とされている。

【上位計画等からみた課題】

- ・ 将来の人口減少に備え、広域都市圏での連携が必要とされており、公共交通施設の効率的運営、公共施設等の広域的利用などが必要とされている。
- ・ 泗水地域は熊本都市圏に含まれ、多核連携型都市構造の形成のため、生活拠点としての機能分担が求められている。

課 題

- ・ 人口減少社会の中で、高齢者の生活水準の維持、向上が必要とされており、高齢者が安心して暮らしていく環境づくりが求められている。移動手段として過度に自動車に依存しない地域社会の形成のため、主要拠点における日常生活利便施設の充実や、公共交通の利便性向上が必要とされている。
- ・ 生活活動範囲が広域化しており、多様なニーズへの対応が求められているため、広域的な行政サービスや公共交通サービスの連携が必要とされている。
- ・ 主要拠点や公共交通軸への主要機能の集中化や居住誘導により、コンパクトな市街地形成が求められている。特に、人口増加が見られる泗水地域において、日常利便施設の集積や公共交通網の充実が必要とされている。

(2) 公共交通の利用促進

現 状

【現況より】

①利用・運行状況

- ・ アンケート調査によれば、公共交通（バス）の利用率は2%程度と非常に少ない。
- ・ バス交通は、国道387号を通る熊本市と菊池市を結ぶルートに集中している。
- ・ 「きくちべんりカー」は、菊池市中心市街地のみの運行で、運行本数も1日6本程度であり、通勤通学等の対応は困難である。

②バス停周辺の人口集積状況

- ・ バス停300m圏（1日運行本数15本以上のバス停）の人口分布は、現状で約37%であるが、2040年には41%になると予測され、バス停に近い地区での人口減少割合が少なくなることが予測される。一方、75歳以上人口はバス停300m圏外の割合が高くなる予測のため、後期高齢者用のバス交通サービスの対策が必要とされる。
- ・ バスによる菊池中心市街地へのアクセス時間について見ると、30分圏は全市の30%程度の人口割合でしかない。菊池中心市街地と国道387号沿線の地域がほとんどである。これはこれ以外の路線の運行本数の少なさが原因であり、運行本数の増加対策が必要である。

【アンケート結果より抜粋】

- ・ 暮らしやすさの満足度について見ると、「公共交通機関の利用のしやすさ」が-0.61と最も低い評価となっており、その改善が強く求められている。
- ・ 住替えの時に重視する項目の中では、「公共交通の利用が便利」が買い物、病院等に次ぐ第3位になっており、公共交通の利便性が高い地区への居住意欲が見られる。
- ・ コンパクトな都市づくりのため公共交通の充実が必要との意見が第2位と高くなっている。

【上位計画等からみた課題】

- ・ 熊本都市圏の交通マスターplanにおいて、熊本都市圏に含まれる泗水地域は生活拠点として、支線バスや自動車、自転車等からの乗換えを促す交通結節点としての位置づけが求められている。

課 題

- ・ 熊本都市圏都市交通マスターplanで生活拠点としての役割が求められている泗水地域（泗水支所周辺）において、日常生活サービス施設等の集積した交通乗り継ぎ拠点の形成について検討する必要がある。
- ・ 公共交通の維持が可能となるような都市構造への転換のため、主要拠点や公共交通軸への居住誘導や日常生活利便施設等の立地誘導を図る必要がある。

(3) 日常生活利便施設の適正立地

現 状

【現況より】

- 市内における日常生活利便施設等の集積状況について見ると、菊池中心市街地への施設の集積量が多く、特に病院系の立地が多くなっている。
- 七城支所、旭志支所周辺 1 km 圏への立地量は非常に少なくなっている。立地量的に見ると、市役所 1 km 圏、続いて泗水支所 1 km 圏への集中傾向が強く、日常生活圏としては、この 2 つの拠点が重要な拠点となっている。
- 商業施設は主要拠点 1 km 圏外への立地も多くなっている。大規模商業施設の郊外の幹線道路沿道等への立地増加の傾向が見られる。
- 福祉施設、スポーツ施設など、高齢者の利用が比較的多い施設は、主要拠点 1 km 圏外への立地が多い。
- 公共交通利便性との関係で見ると、バス停 300m 圏内に立地が多い施設は医療施設である。一方、商業施設、スポーツ施設、幼稚園・保育所、高齢者福祉施設はバス停 300m 圏内の立地は少ない。
- 買物場所は菊陽町（光の森に大規模商業施設が立地）への依存が高まっており、菊池市内で買い物をする割合は、平成 18 年度の 56% から平成 24 年度には 37% まで、2/3 に減少した。

【アンケート結果より抜粋】

- 暮らしやすさの満足度で、レクリエーション施設、高齢者等の生活場所、文化・教養活動等の場所、スポーツ施設、公園などの不足感が高くなっている。
- 住替えの際に重視する項目として、買物、病院・福祉施設などが高くなっている。
- 拠点地区の利用目的として、買物、医療・福祉施設利用が 2 大目的となっている。
- まちづくりの課題として、中心市街地の活力やにぎわいを高めるが第 2 位にあげられている。
- 自由意見として、菊池市内に大規模商業施設が欲しいという意見が複数あげられている。

【上位計画等からみた課題】

- 熊本都市圏都市交通マスター プランにおいて生活拠点として位置づけられる泗水支所周辺において、日常生活利便施設等の立地誘導を図る必要がある。
- 菊池中心市街地への公共交通軸の強化について位置づけていく必要がある。

課 題

- 生活の満足感として、日常的な買物の利便性、病院・福祉施設などの利用の利便性が大きな評価項目になっており、拠点の利用目的もこれらの目的が中心であるが、病院以外の主要拠点内への立地はそれほど多くない状況にある。また市外への流出も増加しているため、日常生活利便施設へのアクセス性の強化を図る必要がある。商業施設の立地が多い幹線道路へのバス交通の充実、大規模商業施設へのバス交通の充実などを検討する必要がある。
- 菊池中心市街地においては、商業施設をはじめ、様々な公益サービス施設が立地しているが、商業機能だけでなく、不足感が感じられる文化・教養活動等の空間の充実を図る必要がある。
- 泗水支所周辺においては、菊池中心市街地に次ぐ第 2 の拠点として、乗り継ぎ利便性の強化とともに、日常生活利便施設等の立地誘導の強化を図る必要がある。

(4) 開発動向、土地利用、自然環境等について

現 状

【現況より】

①開発動向

- 用途地域外の建築着工が増加している。泗水地域や菊池中心市街地南西側の主要地方道植木インター菊池線バイパス周辺への立地が多くなっている。
- 泗水地域での宅地開発や人口が増加しているが、これは熊本市の市街化圧力が原因と考えられる。隣接する合志市は線引き制度が導入され、泗水地域と隣接する地区は市街化調整区域となって開発が厳しく抑制されている。その外側の泗水地域は、用途地域の指定されていない都市計画区域で開発規制はそれほど厳しくなく、かつ地価は合志市市街化調整区域と同等か安く、これらの要因で宅地化が進行していると考えられる。
- 宅地開発は落ち着きつつあるが、宅地への農地転用など、小規模な開発が進んでいる。
- 宅地化は、農振農用地の指定されていない農振白地となっている農業集落地区周辺やバイパス沿道などに多く、これらの地区は公共交通の利便性に劣る地区も多く見られる。
- 洪水による浸水想定地域が菊池川、合志川沿いで指定されており、これらの地区の宅地化は不適である。

【アンケート結果より抜粋】

- まちづくりの課題として、災害に強く、安心して暮らせるまちづくりの要望が第3位と高い値を示している。
- 暮らしやすさの満足度で公共交通の利用のしやすさが最も低い評価となっており、公共交通の不便な地区への市街化の進展が伺われる。

【上位計画等からみた課題】

- 広域行政という観点からは、合志市の市街化調整区域と隣接する泗水地域の開発規制の緩さが指摘され、菊池市側にあっても計画的な土地利用が進められるような都市計画上の規制誘導方策の導入が求められている。



課 題

- 泗水地域での市街化の進展圧力が高まっているが、当地区は用途地域が指定されておらず、土地利用の混在等が進む恐れがある。また自然環境的には、合志川沿いで水害等の発生や河岸段丘に広がる急傾斜地崩壊危険区域に指定された地区の存在、平野部における農業集落環境の保全の必要性など、土地利用のコントロールが必要とされている。このため、用途地域の指定も含め、都市計画の見直しが必要と考えられる。
- 菊池市都市計画マスターplanにおいては、菊池市の中心部の中心業務拠点と、3つの支所周辺の生活商業拠点が位置づけられているが、泗水地域の役割が高まりつつある。このため、泗水地域については、例えば第2拠点といった拠点としての位置づけの見直しが必要と考えられる。また、七城、旭志地域についても、日常生活の基礎的な利便性を備えた地区としての位置づけが考えられる。
- 立地適正化計画においては、居住を誘導する地域は原則用途地域内とされている。しかしながら、市街化の状況から見ると、泗水地域では用途地域内と同じように市街化が進展している。したがって、居住誘導区域の指定にあっては、泗水地域周辺の指定を前提に、法的手続き等の検討が必要である。

(5) 他都市との比較や行政財政の効率化

現 状

【現況より】

①他都市との都市構造の比較

- ・ 「都市構造の評価に関するハンドブック（平成26年8月：国土交通省）」に基づき、菊池市の都市構造を表す様々な指標を算出し、これを類似都市の数値と比較すると、菊池市の特徴として、生活利便性の面では福祉施設以外は徒歩圏のカバー率が低く、病院、商業施設等が徒歩圏（自宅から800m圏）に立地する割合が低くなっている。また、健康・福祉面では医療機関や公園の少なさ等の特徴が指摘される。
- ・ 地域経済は類似都市と同程度、エネルギー関係は二酸化炭素排出量などが他都市より低い状況にあり、このような面での優位性が見られる。
- ・ 財政力指数や1人当たり税収額は類似都市よりも低く、景気の動向にもよるが、税収の大きな伸びは見込めず、反対に高齢化の進行等による財政需要の増は避けることが出来ず、厳しい財政状況は続くものと思われる
- ・ 菊池市の公共施設は類似都市と比較して多い状況にあり、施設配置の効率化、管理費用の低減などを進める必要がある。

【アンケート結果より抜粋】

- ・ 自由意見として、行政の効率化等の意見が見られる。

【上位計画等からみた課題】

- ・ 「国土のグランドデザイン」において、地方都市が連携するコンパクト+ネットワークの考え方で圏域を拡大していくことが必要としている。

↓ 課 題

- ・ これまでの現状分析では病院などは拠点への集中度は高いが、カバー人口という面では類似都市より低くなっている。これは菊池市の人団分布が拠点周辺以外に多くなっていることがその要因と考えられる。このため、日常利便施設等の適切な配置誘導計画や、拠点地区周辺への一層の居住誘導を進めながら、コンパクトな市街地形成を推進することが必要とされる。
- ・ 商業施設も同様に、身近な所への商業施設の立地が少ない傾向が伺われる。このため、主要商業施設への公共交通手段の充実や、拠点内への一層の商業施設の誘導を進めていくことが必要である。
- ・ 財政運営上は、厳しい財政状況が続くため、公共施設の統廃合も含めた維持管理費の一層の抑制や、これまで以上に計画的な財政運営、広域行政による公共サービスの効率化、コスト削減に努める必要がある。
- ・ 熊本都市圏に含まれる都市として、隣接する合志市、菊陽町との様々な連携、公共交通ネットワークの形成を進め、様々な施設の利便性の向上や効率的な経済運営を行う必要がある。