

(1) 上位計画等

■土地利用方針図

-
- 定住促進ゾーン
- 自然環境保全ゾーン
- にぎわい交流ゾーン
- 農業振興ゾーン

2) 菊池都市計画区域マスタープラン（平成24年3月：熊本県）

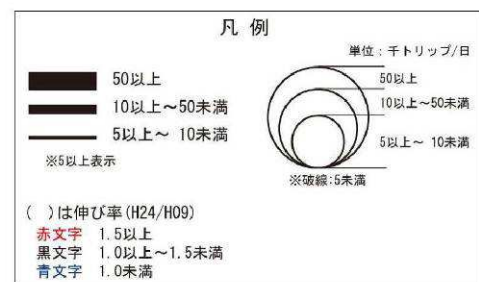
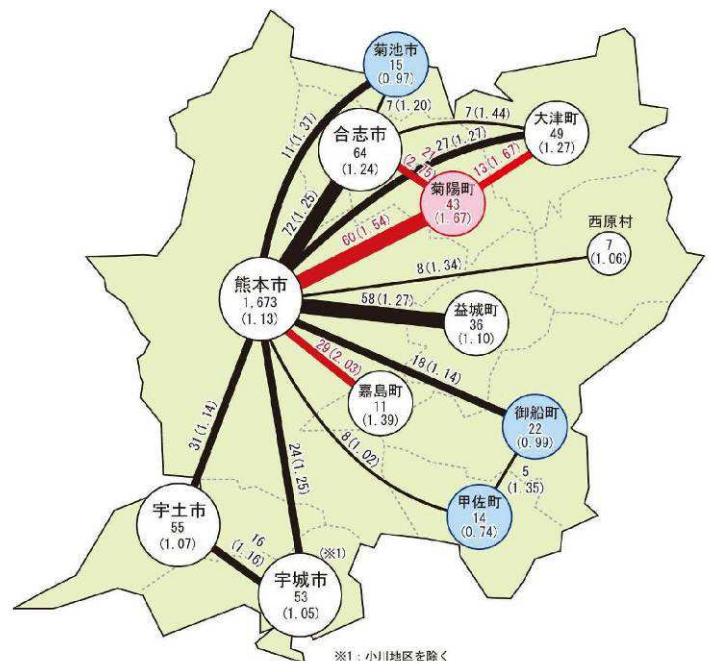
- ## 土地利用構想図



■地域間の流動状況の変化

①基本的考え方

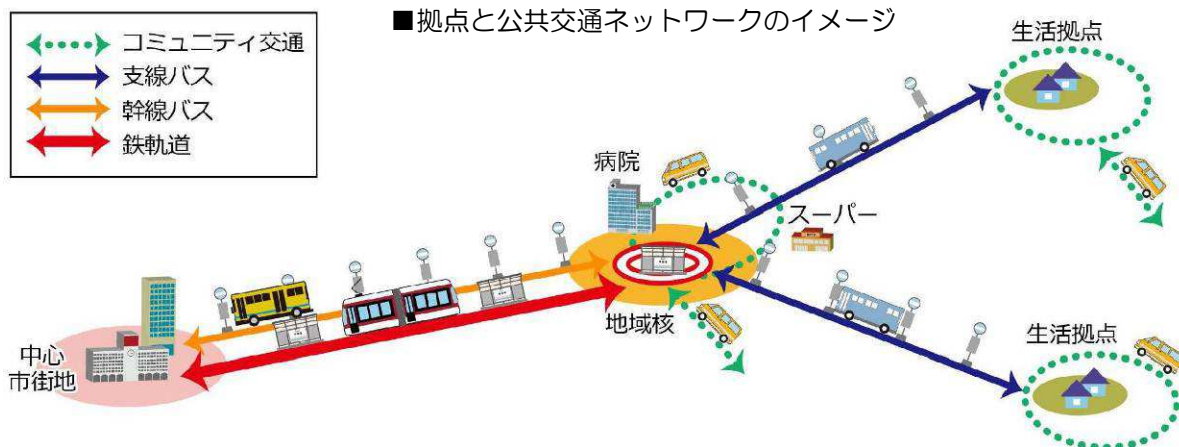
- ・熊本市圏では、熊本市心部を中心に放射状の交通が多く、これを公共交通軸とし、多核連携型都市構造の実現に向けて取り組んでいます。
- ・菊池市の泗水地域は熊本市圏に含まれており、一体的な交通網の整備や交通結節点の充実が必要とされています。
- ・具体的には下図に示すように中心市街地を結ぶ公共交通軸上に、地域核、生活拠点を位置づけ、ここを交通結節点として、支線バス網や自動車、自転車、タクシー等との乗換え利便性を高めていこうとするものです。
- ・次ページの図に示すように、泗水支所周辺は、合志・菊池方面の生活拠点として位置づけられ、国道 387 号を公共交通軸に、交通の結節点としての役割が期待さ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



出典：熊本都市圏交通マスタープラン

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。



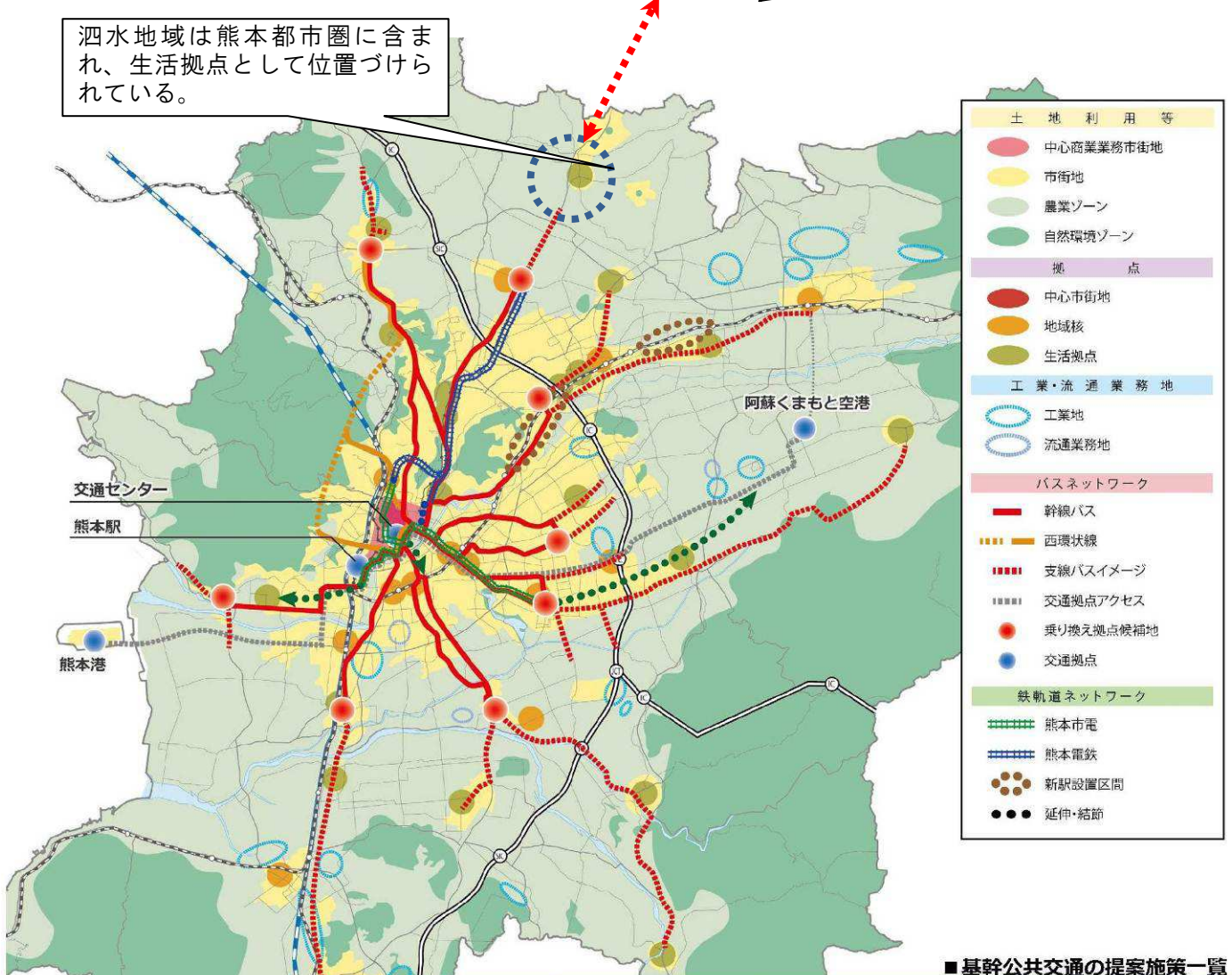
- ・ 既存ストックを有効活用して、きめ細かなネットワークを構築できるバスや定時性に優れた鉄軌道、地域の特性に応じて運行されるコミュニティ交通等が結節した機能的な公共交通ネットワークのイメージ

出典：熊本都市圏交通マスタープラン

■熊本都市圏都市交通マスタープラン概念図

実質的には菊池中心市街地までの公共交通軸が形成される。

泗水地域は熊本都市圏に含まれ、生活拠点として位置づけられている。



■基幹公共交通の提案施策一覧

方 向	主な提案施策	概 要
① 糟木方面	JR鹿児島本線 路線バス	アクセス改善(各駅) 乗換拠点整備 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
② 合志・菊池方面	熊本電鉄 路線バス	既存区間の機能強化 電鉄市電の結節 電鉄市電の相互乗入 上熊本、水道町 ※(都) 上熊本法成寺線の整備 上熊本、水道町
③ 菊陽・大津方面	JR豊肥本線 路線バス	アクセス改善 新駅設置 乗換拠点整備 駅広、P & R、C & R等 竜田口～武蔵塚駅 二里木～原水間 梅岡辺
④ 長瀬方面	路線バス	乗換拠点整備 小瀬周辺
⑤ 益城・空港方面	熊本市電 路線バス	既存区間の機能強化 延伸 健康町～沼山津～益城～空港方面 ※(主) 熊本高緑線の改良
⑥ 嘉島方面	熊本市電 路線バス	延伸 乗換拠点整備 嘉島周辺
⑦ 宇土・宇城方面	JR鹿児島本線 路線バス	アクセス改善(各駅) 乗換拠点整備 駅広、P & R、C & R等 川尻周辺
⑧ 日崎・城山方面	熊本市電 路線バス	既存区間の機能強化 延伸 王崎橋～日崎市場～西区役所方面 ※(都) 熊本駅城山線の整備 小島岡辺
幹線バスの共通施策	幹線バスの強化	公共交通優先信号など、優先・専用レーン、快速バス等

■公共交通の利用促進に必要な提案施策一覧

	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、乗換検索システム、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

※上記は、新たなバスネットワークや鉄軌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。

(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）

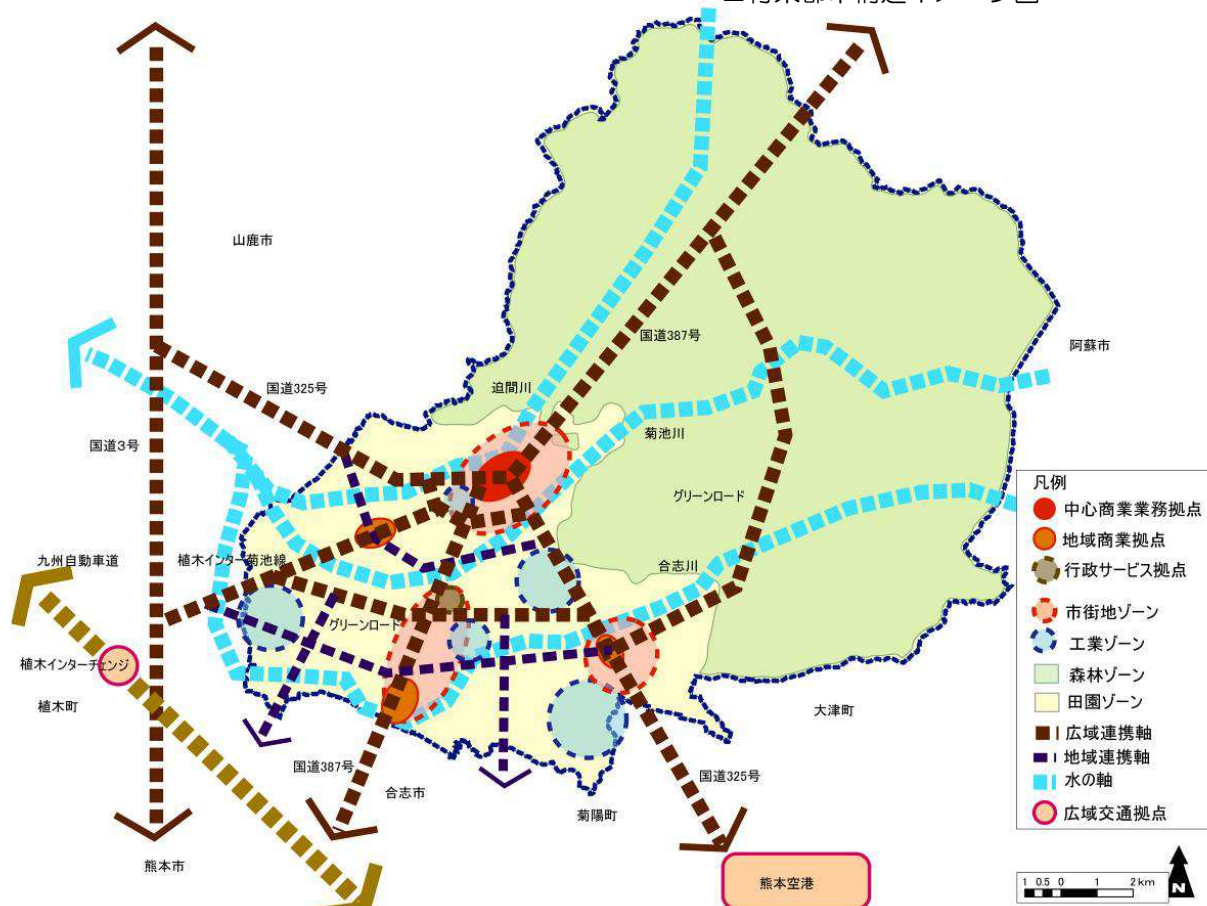
〔都市構造のテーマ〕

もやいによる集住のまち
ーコンパクト・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

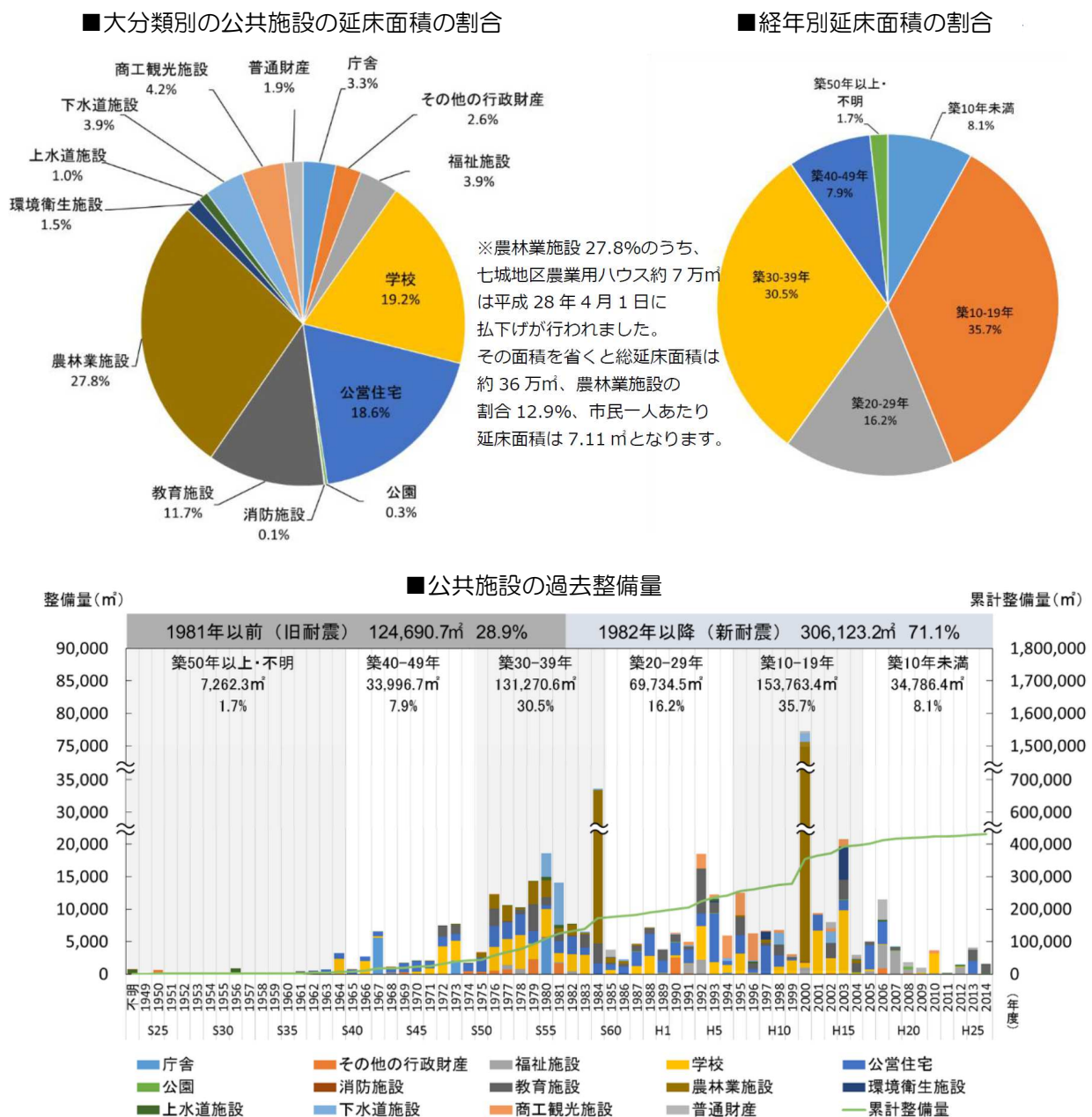
■将来都市構造イメージ図



(3) 関連計画

1) 公共施設等総合管理計画

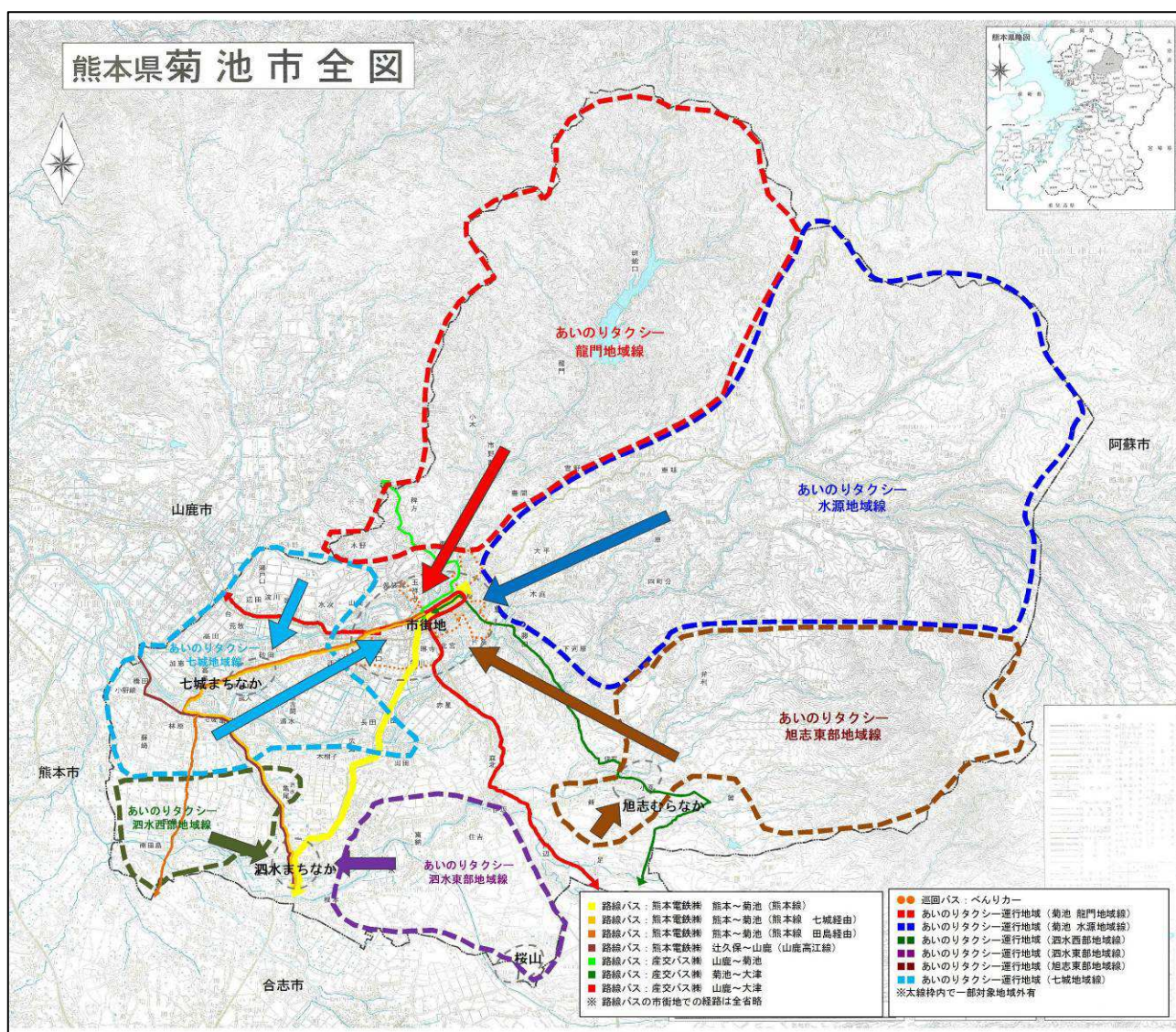
- ・菊池市公共施設等総合管理計画によれば、菊池市の公共施設は、農林業関係施設が多いことが特徴です。これは市のリース事業として整備された、野菜・果物等栽培用の農業用ハウスが多いことが起因しています。
- ・公共施設で築 30 年以上経過したものが約 40%を占め、公営住宅、学校などの教育施設の老朽化が進んでいます。今後 10 年間を見ると、約 5 割強が築 30 年を超え、管理・建替えコストの増大が懸念されます。
- ・公共施設の集約化、効率化が必要とされています。



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」を定める必要がありますが、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の区域を検討

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の区域を検討

- ✓ 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
- ✓ 区域内の人口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ず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】

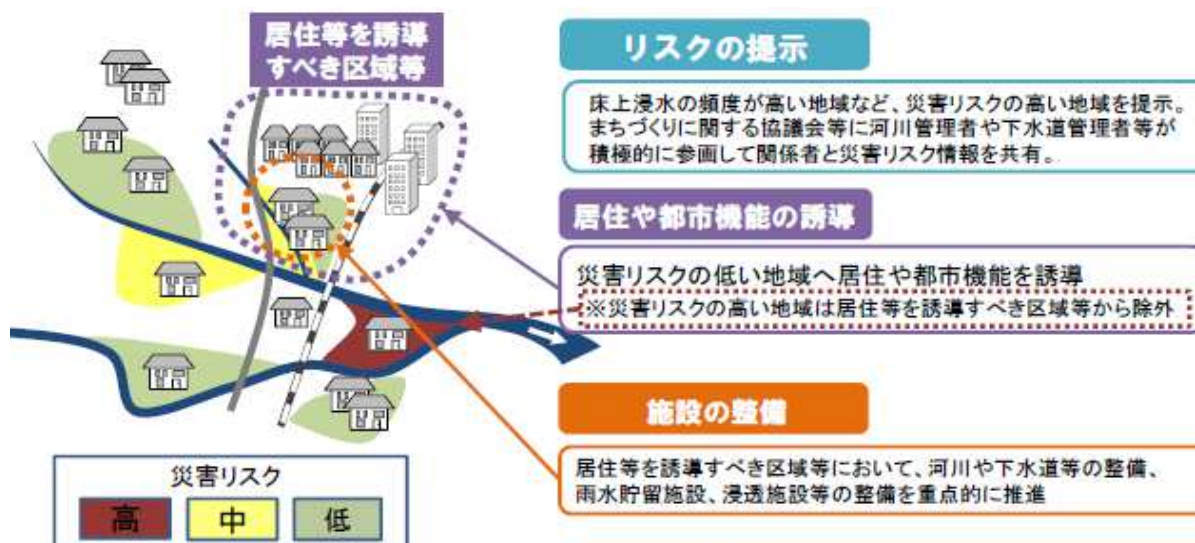
●居住誘導区域へ含まないこととされている区域

- ・ 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

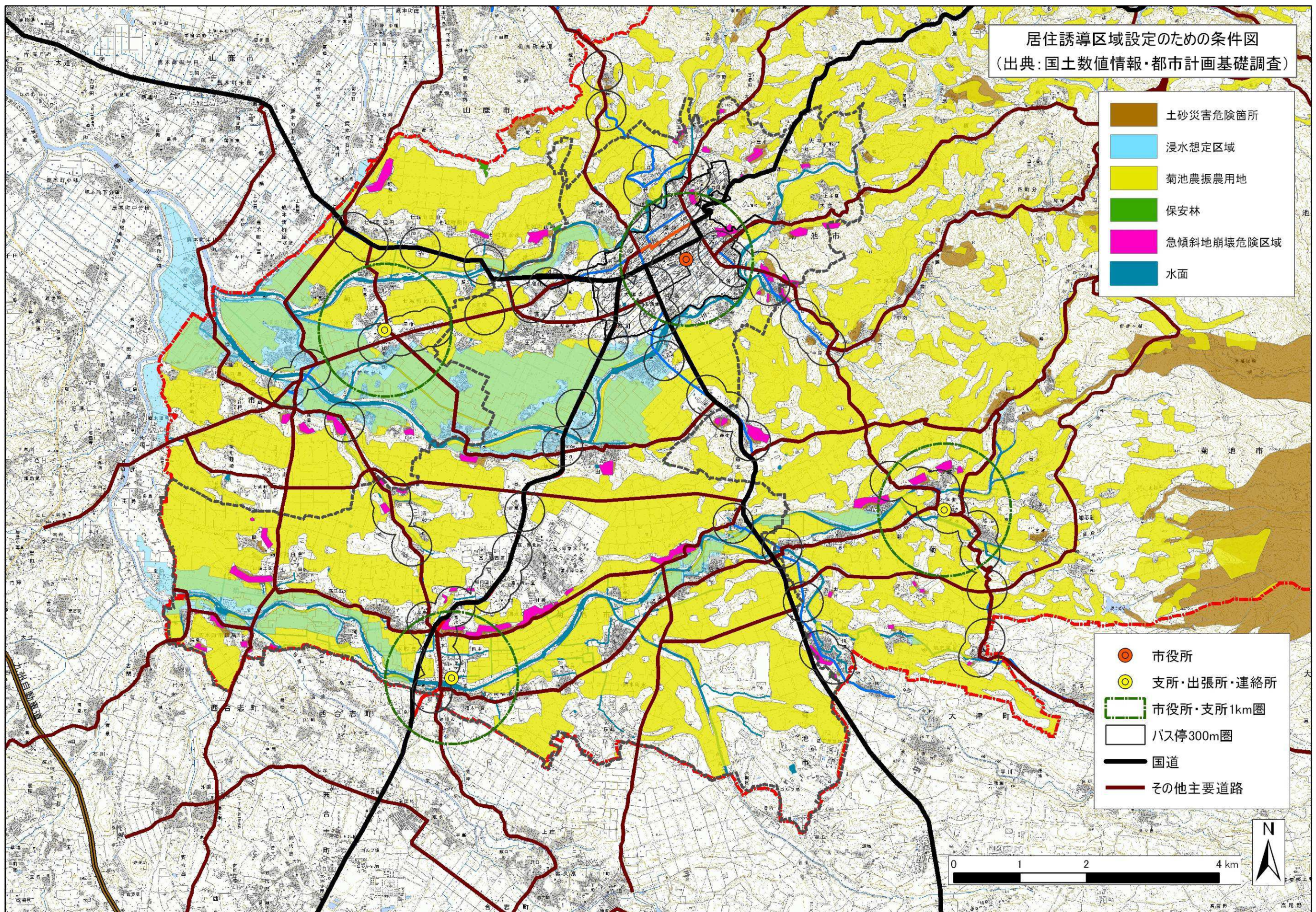
■防災施策との連携イメージ



※社会資本整備審議会 河川分科会 気候変動に適應した治水対策検討小委員会
「水災害分野の気候変動適應策のあり方について ～災害リスク情報と危機感を共有し、減災に取り組む社会へ～ 中間とりまとめ」を踏まえ作成

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。
 - ・土砂災害危険箇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。

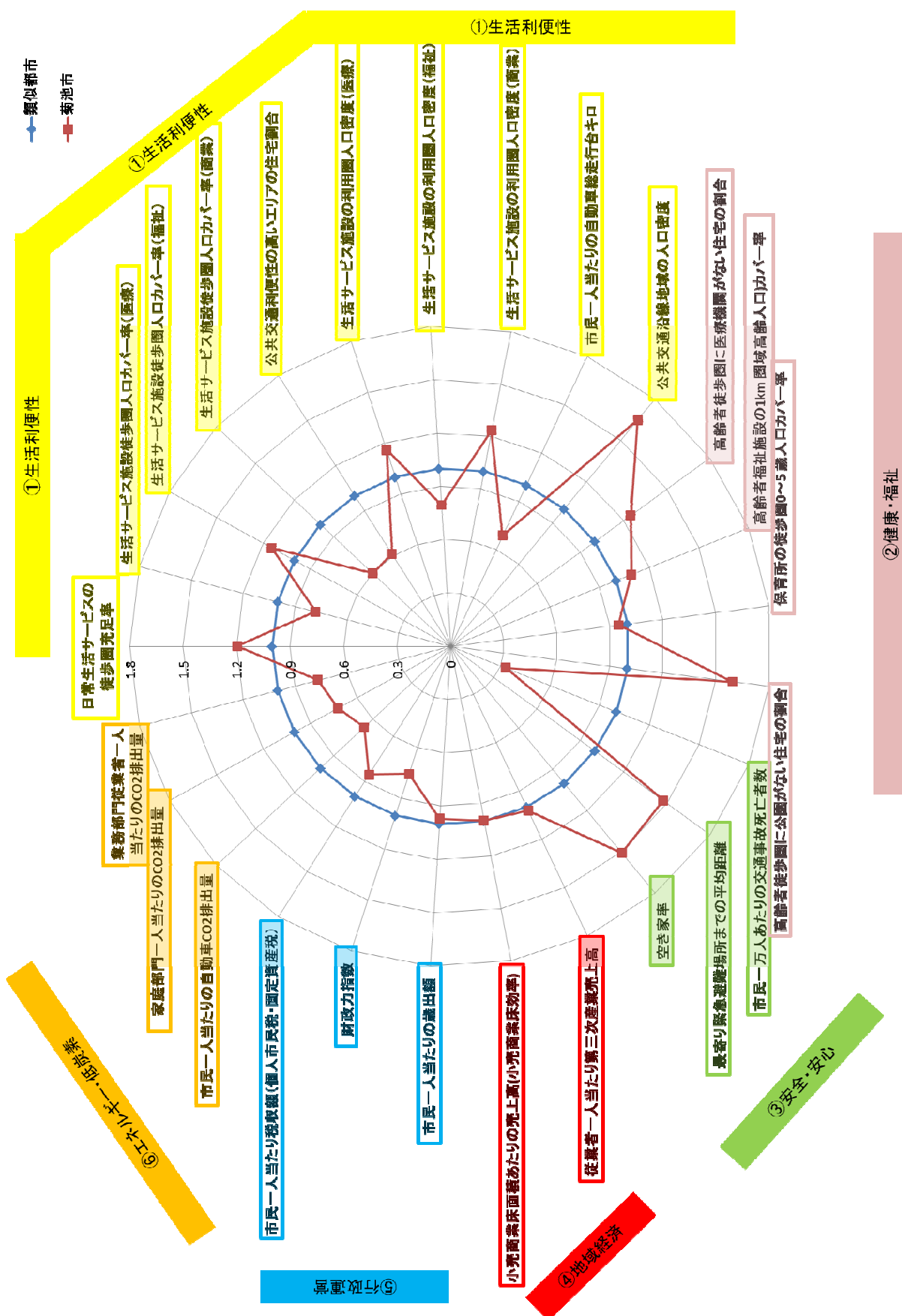
⑥エネルギー・低炭素

- ・ 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、災害の恐れのない土地へ居住を誘導していくことが必要です。
- ・ 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ダーチャート



◇菊池市における都市構造の評価表

評価分野・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 生活利便性	◎居住機能の適切な誘導	■日常生活サービスの徒歩圏(※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市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
		■居住を誘導する区域における人口密度		人/ha	44		H22国勢調査
		◎居住機能の適切な誘導	医療				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)
			■生活サービス施設(※2)の徒歩圏人口カバー率		76	59.4	
			福祉		73	83.6	フムネット
	◎都市機能の適正配置	商業	商業施設を有するメッシュの中心から半径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	商業統計メッシュ(専門スーパー、総合スーパー、百貨店のあるメッシュ)
		■基幹的公共交通路線(※3)の徒歩圏人口カバー率					国土数値情報「バス停留所データ」、バス時刻表
			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。 ＝11,776人/50,193人	%		23.5	
			日15 本以上の運行頻度(概ねピーク時片道1.5本以上に相当)の鉄道路線及びバス路線。 ＝26,367人/50,193人	%		52.5	
			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、駅まで1km圏内、もしくはバス停まで200m圏内の住宅数の割合 ＝4,590戸/16,220戸	%	46	28.3	住宅・土地統計調査「最寄交通機関までの距離別住宅数」
② 健康・福祉	◎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し、その平均値を算出	人/ha		23.2	＝各メッシュの人口密度の平均値
		福祉		人/ha	19	15.1	＝各メッシュの人口密度の平均値
		商業		人/ha	24	29.6	＝各メッシュの人口密度の平均値
		◎公共交通の利便性向上	乗用車の市区町村別自動車走行キロ(台キロ/日)を都市の総人口で除して算出 ＝489,631.4(台キロ/日)/50,193人	台キロ/日	14.2	9.8	道路交通センサス
			■公共交通沿線地域(※4)の人口密度	人/ha	16	26.4	H22国勢調査 ＝各メッシュの人口密度の平均値
	◎都市生活の利便性向上	■高齢者徒歩圏(※5)に医療機関がない住宅の割合	市町村別の最寄医療機関までの距離別住宅数の総数に占める500m以上の住宅数の割合 ＝13,490戸/16,360戸	%	66	82.5	住宅・土地統計調査「最寄医療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)カバー率	%	67	73.1	上記「福祉施設」のデータ
		■保育所の徒歩圏0～5 歳人口カバー率	保育所の半径800m圏域の0～5歳人口を、都市の00～5歳総人口で除して算出 ＝1,348人/2,152人	%	66	82.6	フムネット
		◎歩きやすい環境の形成	都市機能を誘導する区域内の道路総延長に占める歩行者専用道路、コミュニティ道路、歩道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	%			各都市が保有する道路台帳等のデータ
			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500m以上の住宅数の割合 ＝15,110戸/16,360戸	%	58	92.4	住宅・土地統計調査 都道府県編「最寄公園までの距離別住宅数」
③ 安全・安心	◎安全性の高い地域への居住誘導	□公園緑地の徒歩圏人口カバー率(居住を誘導する区域)	都市公園の位置(代表点)から半径500mの圏域内人口を都市の総人口で除して算出	%	71		国土数値情報「都市公園データ」
		■防災上危険性が懸念される地域(※10)に居住する人口の割合	各都市が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 ＝11,356人/50,193人	%		22.6	各都市が保有するデータ(浸水想定区域、急傾斜地崩落危険区域、土砂災害危険箇所内人口)
		◎歩行者環境の安全性向上	都市機能を誘導する区域内の道路総延長に占める歩行者専用道路、コミュニティ道路、歩道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				各都市が保有する道路台帳等のデータ
		◎市街地の安全性の確保	■市民一万人あたりの交通事故死亡者数	人	0.57	0.19	(財)交通事故総合分析センター全国市区町村別交通事故死者数
			■最寄り緊急避難場所までの平均距離	m	719	1,060	住宅・土地統計調査「最寄の緊急避難場所までの距離別住宅数」
	◎市街地荒廃化の抑制	■空き家率	空き家数(その他住宅)を住宅総数で除して算出 ＝2,140戸/19,540戸	%	7.3	11.0	住宅・土地統計調査
		■従業員一人当たり第三次産業売上高	第三次産業売上高を第三次産業従業者人口で除して算出 ＝114,807百万円/11,986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
		◎サービス産業の活性化	■従業員人口密度(都市機能を誘導する区域)	人/ha	16		H22国勢調査
		◎健全な不動産市場の形成	■都市全域の小売商業床面積あたりの売上高(小売商業床効率)	万円/㎡	71.1	70.9	経済センサスー活動調査卸売業・小売業に関する集計 産業編(市区町村表)H24
			■都市機能を誘導する区域における小売商業床効率	万円/㎡	76.6		H19商業統計メッシュ(500m)
④ 地域経済	◎都市経営の効率化	(再掲)■空き家率	空き家数(その他住宅)を住宅総数で除して算出 ＝2,140戸/19,540戸	%	7.3	11.0	
		■平均住宅宅地価格(居住を誘導する区域)	居住を誘導する区域内の用途区分が住宅地に該当する公示地価の平均値を算出	千円/㎡	50		H25
		□市民一人当たりの歳出額	歳出決算総額を都市の総人口で除して算出 ＝27,152,041千円/50,801人	千円	550	534	統計で見る市区町村のすがた「歳出決算総額」H25
		□財政力指数			0.57	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「財政力指数」H125
		(再掲)■居住を誘導する区域における人口密度		人/ha	44		H22国勢調査
	◎安定的な税収の確保	(再掲)■公共交通沿線地域の人口密度		人/ha	16	26.4	H22国勢調査
		■市民一人当たり税收額(個人市民税・固定資産税)	＝(2,050,750+2,416,094)/50,801 ＝4,466,844/50,801	千円	103	87.9	統計で見る市区町村のすがた
		(再掲)■従業員一人当たり第三次産業売上高	第三次産業売上高を第三次産業従業者人口で除して算出 ＝114,807百万円/11,986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
		(再掲)■都市機能を誘導する区域における小売商業床効率	都市機能を誘導する区域に該当するメッシュ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/㎡	76.6		H19商業統計メッシュ(500m)
		(再掲)■平均住宅宅地価格(居住を誘導する区域)	居住を誘導する区域内の用途区分が住宅地に該当する公示地価の平均値を算出	千円/㎡	50		H25
⑥ エネルギー・低炭素	◎運輸部門の省エネ・低炭素化	■市民一人当たりの自動車CO2排出量	小型車の自動車交通量(走行台キロ/日)に、実走行燃費を除いて燃料消費量を求め、燃料別CO2排出係数(ガソリン)を乗じて、年換算してCO2排出量を算出 ＝1日走行台キロ/実走行燃費×ガソリンCO2排出係数(kg-CO2/l)×年日数/菊池市人口 ＝489,631/9.7×(2,322/1,000)×365/50,193	t-CO2/年	1.28	0.85	(自動車走行台キロ) H22道路交通センサス (台キロあたりガソリン消費量) 国土交通白書
		■家庭部門における一人当たりのCO2排出量	県単位の家庭部門CO2排出量/県人口 ＝574,000t-CO2/1,817,428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」
	◎民生部門の省エネ・低炭素化	■業務部門における従業員一人当たりのCO2排出量	県単位の業務部門CO2排出量/県従業員人口 ＝778,000t-CO2/834,244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」

【凡例・摘要】

①都市規模別平均値における都市類型

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 300m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ける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。
- ・ バスによる菊池市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。菊池市中心市街地と国道 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 位となっており、公共交通の利便性が高い地区への居留意欲が見られる。
- ・ 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プランにおいて、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プラン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 つの拠点が必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。主要拠点 1 km圏外が大規模商業施設で 45%程度と、50%を切っており、郊外の幹線道路沿道等への立地増加の傾向を表している。
- ・ 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、合志川沿いでの水害等の発生や河岸段丘に広がる急傾斜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プランにおいては、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つては、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。これは菊池市の人口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。