
第3章 目指すべき都市像の設定

3-1 将来目標

(1) ネットワーク型集約都市構造の必要性

菊池市のこれからのまちづくりにおいては、人口減少局面への突入、少子高齢化のさらなる進行など、社会経済が縮退していく状況に対応したまちづくりを進めていくことが必要で、その方法として立地適正化計画は「ネットワーク型集約都市構造」を実現する具体的な施策を行う計画と位置付けられています。その目的と施策イメージを整理すると、以下のような点が指摘されます。

◇ネットワーク型集約都市構造の目的と施策イメージ

都市構造の目的（背景）	都市構造の施策イメージ
○持続可能で効率的な都市運営 <ul style="list-style-type: none">・人口密度低下等による公共公益施設の維持管理コストの増大の抑制・人口が減少する集落やコミュニティの日常生活の維持	<ul style="list-style-type: none">・コンパクト化、集約化、統廃合等による公共公益施設の立地環境の維持・居住地域の密度維持のため、居住地域の集約化を促進・居住地区のコンパクト化や多様で効率的な移動手段の確保
○高齢者の生活、子育て環境の充実 <ul style="list-style-type: none">・高齢者の増加による社会保障費の増大や移動困難者の増加・人口減少、高齢化による子育て支援力の低下	<ul style="list-style-type: none">・子育て、教育、医療・福祉の集約化や機能分担による利用環境の向上・交通弱者への対応のための公共交通の充実
○環境負荷の低減	<ul style="list-style-type: none">・CO2の排出削減のための公共交通への転換・緑地・農地の保全
○防災性の向上	<ul style="list-style-type: none">・災害危険性の少ない地域の重点的利用

(2) まちづくりの基本方針の検討

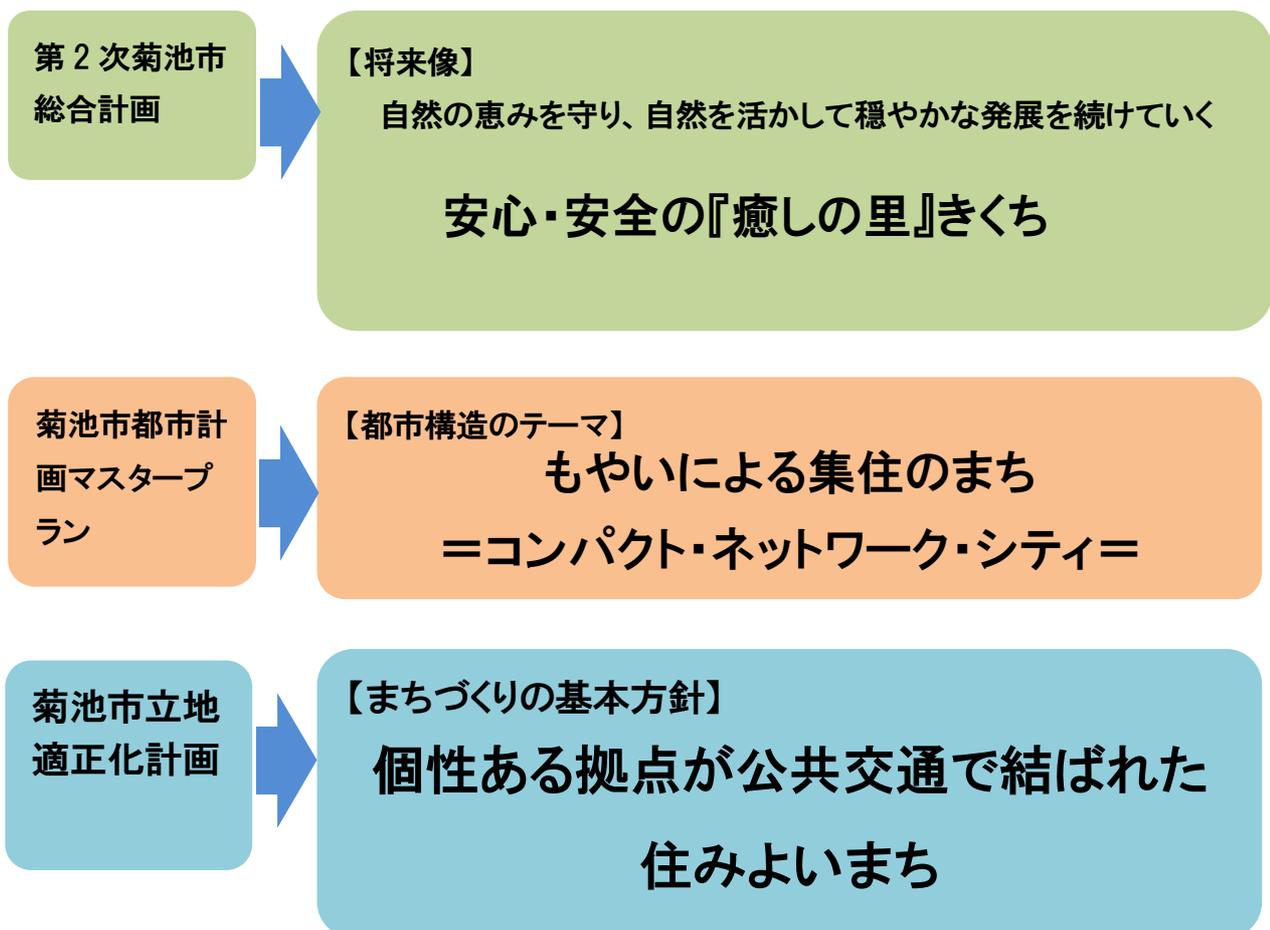
菊池市のまちづくりの基本方針は、第2次菊池市総合計画、及び菊池市都市計画マスタープランに示されるまちづくりの将来像、都市構造のテーマをそのまま引き継いでいくものとします。

特に、菊池市都市計画マスタープランにおいては、『コンパクト・ネットワーク・シティ』の形成をテーマとして掲げており、今回の立地適正化計画の目的と合致したものとなっています。

今回の立地適正化計画の策定趣旨を踏まえ、旧市町村のそれぞれの拠点を活かしながら、それらの拠点に個性、役割を明確化するとともに、自動車交通に依存している地域の交通手段について、高齢化社会の到来も踏まえ、公共交通であるバス交通や乗り合いタクシーなどの維持や相互の連絡性の向上、また人口減少社会に対応し、豊かな自然環境や景観と調和しコンパクトで住みやすいまちづくりを目指します。

そこで、まちづくりの基本方針を、『個性ある拠点が公共交通で結ばれた住みよいまち』と定めます。

◇まちづくりの基本方針

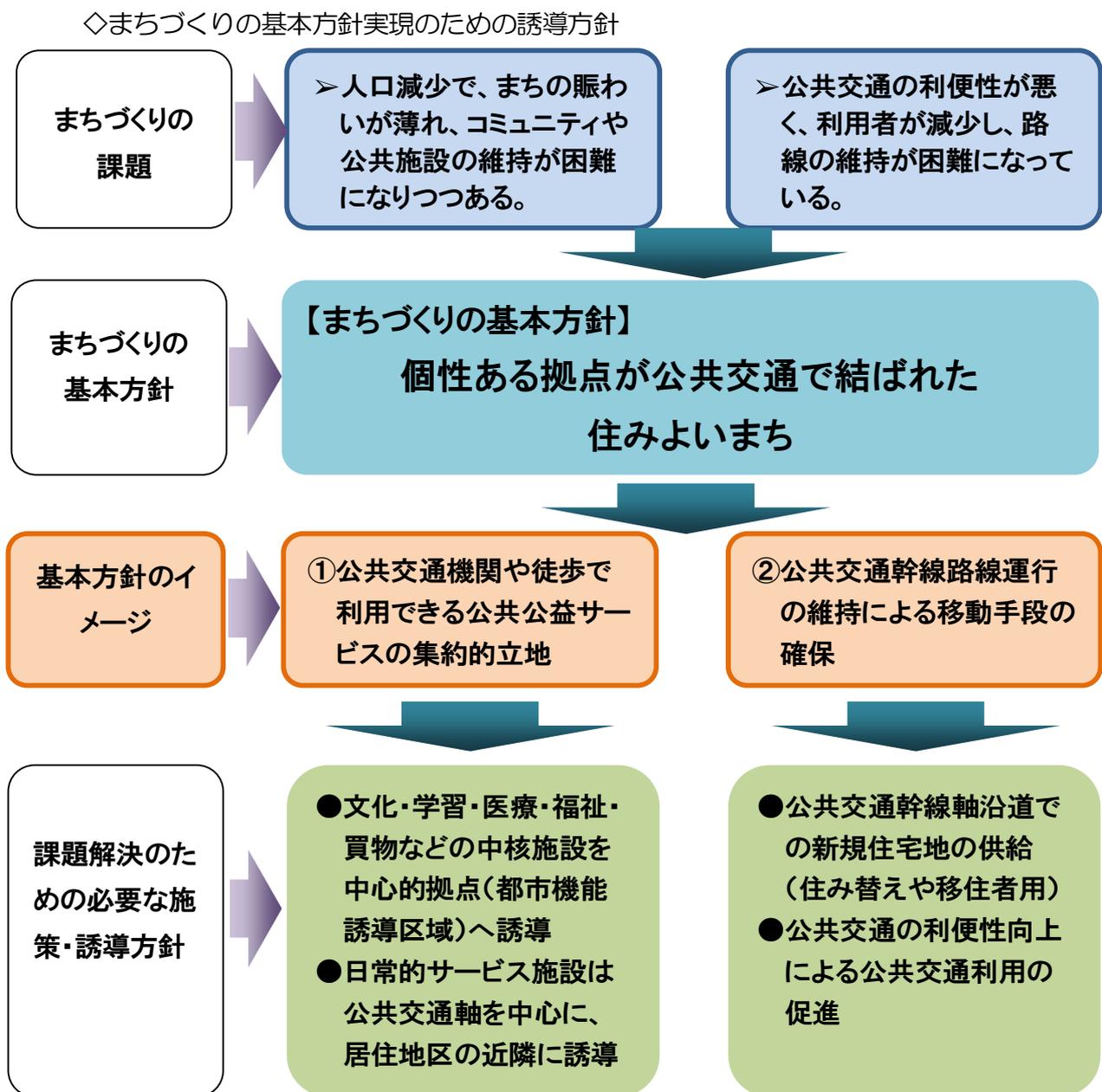


(3) 基本方針実現のための誘導方針

まちづくりの基本方針の実現イメージを、以下のように設定します。

- ①公共交通機関や徒歩を中心に、高齢者でも安全に安心して利用できるよう、医療、福祉、買い物、文化的活動などの中核施設が集約して立地する拠点の形成
- ②高齢化社会を迎え、交通弱者である高齢者の移動手段となる公共交通の運行の維持のため、公共交通軸沿線への市街地の集約化や、乗り継ぎの利便性の向上

そのための必要な施策、誘導方針は以下のとおりであり、大きく、①公共公益サービスを提供する中核施設を中心的拠点に集約し、②公共交通の幹線軸において、公共交通の維持のため市街化の誘導や、乗継利便性の向上による利用の促進を図ります。



3-2 将来都市構造

(1) 都市構造の基本方針

菊池市の将来都市構造については、以下の3点を基本方針として、コンパクトで持続可能性のある都市としての骨格形成を図っていくものとします。

①個性ある拠点の形成と役割に応じた都市機能の集積

- 商業サービス、医療・福祉・子育て、教育、文化、公共サービス等の都市的サービスが効率的に提供できるよう、旧市町村の中心部を拠点と位置づけ、歩いてサービスを受けられる環境の実現を図ります。
- 拠点の種類に応じて、商業、医療・福祉、教育、文化、スポーツなどの都市機能を集約し、個性ある拠点の形成を図ります。
- 拠点の周辺では、地域の特性に応じた利便性の高い住環境の住宅地の形成を図ります。

②拠点、居住エリアのニーズに対応した公共交通ネットワークの形成

- 運行本数の多いバス路線沿道への施設や居住地の誘導を図り、公共交通利用の利便性を高め、またバス運行の営業環境の向上を図ります。
- 人口密度が低く、運行本数の少ないバス路線周辺や農山村部などにおいては、あいのりタクシーなどのサービスエリアの拡大や運行回数の増加など、公共交通の維持を図ります。
- 幹線バスとあいのりタクシー、自家用車、自転車等との乗り継ぎをスムーズにするため、公共交通乗り継ぎ拠点の形成などを進めます。

③持続可能な都市地域への転換・集約化

- 人口減少局面の中で公共公益サービスの維持を図るため、これ以上の市街地拡大を抑制し、拠点や公共交通軸沿道に人口を集約していく土地利用の実現を目指します。
- 農林業を中心とする地域にあっても、日常生活サービス施設やコミュニティ活動施設の維持やあいのりタクシーなどによる公共交通の維持を図ります。

(2) 拠点等の役割分担

菊池市における都市的サービス施設の立地状況や、周辺環境等を踏まえ、以下のような拠点を位置付け、個性的な拠点の形成を進めていきます。

◇拠点等の役割分担や整備の方向性

区分	拠点の場所	特徴	主な整備の方向性
都市計画区域	中心拠点	本市の主要公共施設や病院、商業施設が立地している。観光や商業の拠点ともなっている。	<ul style="list-style-type: none"> ➢本市の中心地区であり、広域的で多様な都市的サービス施設の誘導を図る。 ➢広域交通結節点として、多様な路線の集中、乗り継ぎの利便性向上を図る。
	地域拠点	行政施設、病院、大規模商業施設など、主要公共施設の一定の立地が見られる。 熊本都市圏への通勤者も多く、人口も市内で唯一横ばいの地区となっている。	<ul style="list-style-type: none"> ➢周辺の増加する人口集積に対応し、大規模商業施設、病院等高度な都市的サービス施設の誘導を図る。 ➢熊本都市圏の公共交通ネットワークの結節点として、基幹バス路線との乗り継ぎ利便性向上や、広域的な公共交通の利便性向上を図る。
都市計画区域外	生活拠点	都市的サービス施設の立地は少ないが、スポーツ施設の立地が多いことが特徴である。	<ul style="list-style-type: none"> ➢七城地域の日常生活サービス提供地区としての機能誘導を図る。 ➢スポーツ施設の集積を生かし、広域的なスポーツ拠点の形成を図る。
	生活拠点	都市的サービス施設の立地は少ないが、道の駅旭志周辺には農林業関係団体等の立地が見られる。	<ul style="list-style-type: none"> ➢旭志支所周辺と道の駅旭志周辺の連携により、旭志地域の日常生活サービス地区としての機能誘導を図る。 ➢農林畜産業の拠点として、農林畜産業振興のための施設等の誘導を図る。
	コミュニティ拠点	集落地区のコミュニティ活動の拠点となる。	<ul style="list-style-type: none"> ➢日用品の販売店、コミュニティ活動の場、避難場所など、住民の日常生活の維持に必要な機能の誘導を図る。

◇拠点等の施設立地のイメージ

	コミュニティ拠点	生活拠点	地域拠点	中心拠点
医療施設	相談窓口	診療所	地区病院	中央病院
福祉施設	訪問系サービス	デイサービスセンター	地域包括支援センター	有料老人ホーム
買い物	日用品等の個店	コンビニエンスストア	食品スーパー	商店街・百貨店
サービス圏人口	～3,000人	5,000人～10,000人	10,000～30,000人	50,000人～

資料：国土交通省

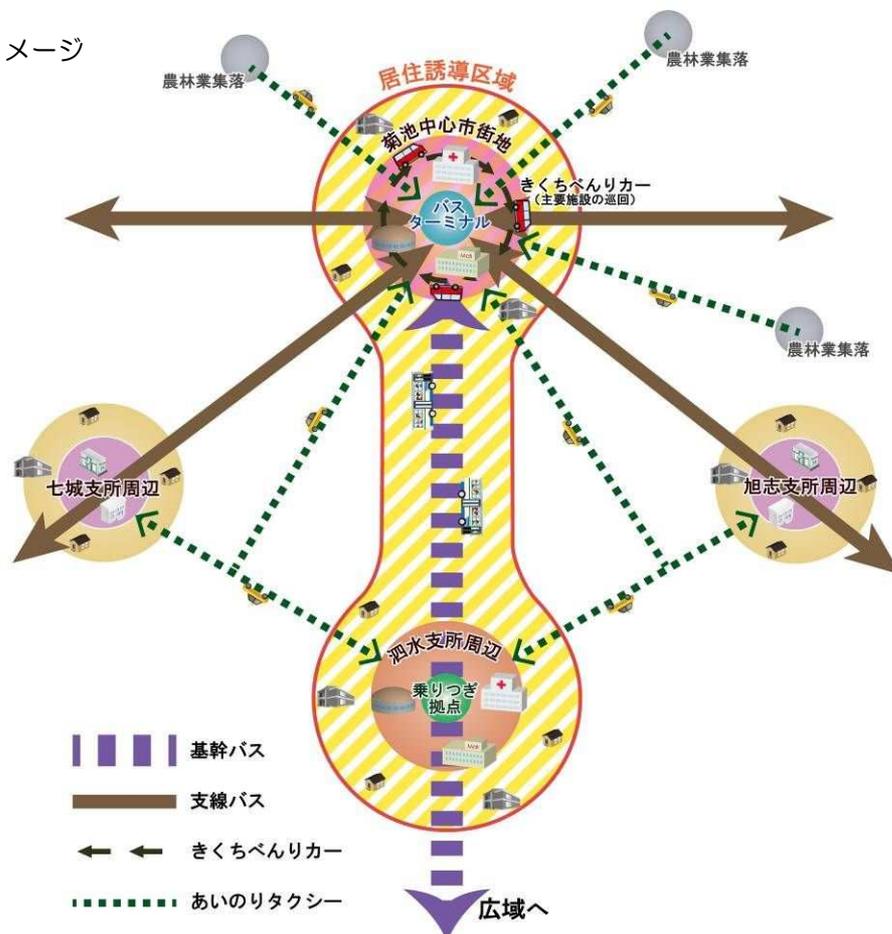
(3) 公共交通軸の形成

主要拠点を結ぶ公共交通軸として、施設や人口の集積に応じて複数の公共交通サービスを用意し、それらの乗り継ぎ利便性の確保や、乗り継ぎ拠点等の整備により、公共交通による移動の利便性を高めるものとします。

◇公共交通軸の役割分担や整備の方向性

役割分担	主なルート	整備の方向性
幹線バス路線	国道 387 号 (菊池中心市街地～熊本市方面)	<ul style="list-style-type: none"> ➢1 日往復運行本数が 100 本/日以上の高利便性の高いバス路線であり、菊池市の中心公共交通軸である。 ➢現在のサービス水準維持のため、沿線やターミナル周辺において人が集まる施設の誘導や、居住者の増加策を講じるものとする。
支線バス路線	国道 325 号 植木インター菊池線 主要県道 (菊池赤水線、辛川鹿本線等)	<ul style="list-style-type: none"> ➢1 日往復運行本数が 30 本/日以下の運行本数の少ないバス路線であり、路線存続の危機にある路線も見られる。 ➢現在のサービス水準維持のため、七城や旭志地域での乗り継ぎ利便性の向上など、利用者の増加策を講じるものとする。
きくちあいのりタクシー	幹線バス交通軸以外の菊池市内の主な居住エリアのサービス	<ul style="list-style-type: none"> ➢菊池市内の集落と主要拠点を結ぶ交通手段として、あいのりタクシー (予約制乗合いタクシー) の充実を図る。 ➢予約方法など運行情報を分かりやすく提供する。
きくちべんりカー	菊池中心市街地の巡回	➢菊池中心市街地における主要施設の巡回利用や居住者の身近な移動サービスを提供する。

■公共交通網のイメージ



(4) 将来都市構造

1) 将来都市構造実現における立地適正化計画の位置づけ

菊池市の都市構造の方向性については、『菊池市都市計画マスタープラン』に示されており、この考え方は変わらないものとします。また、『立地適正化計画』においては、都市計画区域内を基本とするため、都市計画区域外の対応も含め、対応方針を明確化します。

立地適正化計画では、基本的に都市計画区域におけるコンパクトで活気のある都市的空間の形成を担当し、都市計画区域外の菊池山間部、七城地区、旭志地区の一部については、農林業生産の維持・活性化のため、日常生活サービスを提供する生活拠点やコミュニティ拠点の形成を図るものとします。

◇将来都市構造のイメージと実現化のための対応方針

都市構造のイメージ	立地適正化計画での対応 (主に都市計画区域内)	その他の政策等で対応 (主に都市計画区域外)
○現在の中心市街地や旧市町村中心部を核とした、まとまった市街地の形成	➢都市機能誘導区域、居住誘導区域の指定	➢都市計画区域外の生活拠点の形成（七城支所、旭志支所周辺）
○幹線道路沿道における生活利便施設等の適切な誘導	➢公共交通軸の形成 ➢都市機能誘導区域、居住誘導区域の指定	
○田園集落の風景環境の維持・更新と周辺農地等の保全	➢農地への宅地化防止 ➢浸水想定区域での宅地化防止	➢集落の日常生活支援のためのコミュニティ拠点の形成
○山林の自然環境の維持・保全と多様な活用（観光等）	➢緑地、山林等の保全 ➢急傾斜地崩壊危険区域等での宅地化防止	➢山林等の保全 ➢土砂災害危険区域、急傾斜地崩壊危険区域等での宅地化防止
○広域ネットワーク充実のための国県道等の機能強化	➢公共交通軸としてのバス交通運行の維持 ➢国道 325 号の 4 車線化に伴い、中心市街地の都市機能誘導区域内における 4 車線化の検討と県道植木インター菊池線の拡幅整備による道路ネットワークの強化。	
○旧市町村中心部を相互に結ぶ地域幹線道路の機能強化	➢拠点間連絡道路の充実 ➢乗り合いタクシー等充実	

2) 将来都市構造のイメージ

菊池市の都市構造のイメージは、下図に示すように、拠点を中心とするコンパクトな市街地の形成と、その拠点を結ぶ複数のタイプの公共交通で構成されます。

■将来都市構造のイメージ

