

熊本都市計画
都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
(熊本都市計画区域マスタープラン)

平成27年5月29日

熊 本 県

目 次

1. 都市計画の目標	1
1) 都市づくりの基本理念	1
2) 都市づくりの目標	2
3) 地域ごとの市街地像	2
4) 各種の社会的課題への対応	5
5) 都市計画区域の広域的位置づけ	7
2. 区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針	9
1) 区域区分の決定の有無	9
2) 区域区分の方針	9
3. 主要な都市計画の決定の方針	10
1) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	10
2) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針	15
3) 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針	23
4) 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針	26
4. 都市計画の進行管理	29

1. 都市計画の目標

1) 都市づくりの基本理念

熊本都市計画区域（以下、「本区域」とする。）は、政令指定都市熊本市を中枢として、産業、経済、教育、文化、広域行政等の高次都市機能が集積されるとともに、JR熊本駅、阿蘇くまもと空港、熊本港、九州縦貫自動車道や現在整備が進められている九州中央自動車道のインターチェンジ等の広域交通拠点をも有した地域である。九州の中央に位置する地理的優位性やこれまで培った歴史・文化、都市機能の集積という魅力を最大限に活かし、九州における拠点性を高め、九州各都市圏、さらには、日本全国、東アジアと連携した都市づくりを進めていく必要がある。

また本区域は、金峰山、立田山、飯田山、田原坂、平尾山、岩野山、吉野山、雁回山等の都市環境に隣接し都市景観の背景となる山林や、白川、緑川、加勢川、坪井川、合志川、浜戸川等の河川、生活用水のすべてをまかなう地下水脈や貴重な水源地、熊本城や水前寺成趣園等の歴史文化資源を有しており、これらの豊かな自然、歴史文化を都市の暮らしや交流の資源として活かす都市づくりが求められる。

さらに、本区域は生産基盤が整備された県下有数の農業地帯でもあり、この優れた農業生産環境と都市環境との調和、農業集落の活力の維持増進を図る都市づくりが求められる。

加えて、人口減少、少子高齢社会の時代を迎え、財政負担の軽減等に配慮しつつ活力ある都市づくり、生活環境重視の都市型社会に対応した都市づくり及び、地域環境や自然との共生に配慮した都市づくりが求められる。

本区域の範囲

都市計画区域名	熊本都市計画区域
範囲	熊本市の行政区域の一部 合志市、菊陽町、嘉島町及び益城町の行政区域の全域

以上を踏まえ、本区域のおおむね20年後（平成42年頃）の都市像を展望したうえで、

『豊かな自然と歴史を活かし、

活力あるエコ・コンパクトな都市づくり』

を都市づくりの基本理念に据えて、次のような基本的な目標を設定し、計画的な都市づくりを進めるものとする。なお、「エコ・コンパクト」な都市づくりとは、エコロジー（生態学、環境問題）とエコノミー（都市経営、行政経営、行政コスト）に着目した「エコ」に「コンパクト」を加えた理念である。

2) 都市づくりの目標

「豊かで身近な自然・歴史文化・景観と調和した都市づくり」

生物多様性に配慮しながら豊かな自然と共生し、歴史文化・地域の個性ある豊かな景観との調和を図り、自然や文化を守り育んできた農業の環境を大切に守ることで、都市の暮らしと交流の場を形成する。

「多様な都市機能の集積・利便性の向上を目指す多核連携型都市づくり」

地方中枢拠点都市圏に求められる広域的な拠点機能や都市機能を、交通網の整備に合わせて配置整備し、都市の利便性の向上と広域的な交流の促進を図り、都市経営を考慮した、「エコ・コンパクトな都市づくり」を推進する。

「広域交流、域内交流を育む快適で便利な公共交通優先の都市づくり」

国内外と区域を結ぶ広域高速交通網、域内の各地域を快適に連絡する放射・環状にネットワークされた交通網を構築し、域内外のいきいきした交流や機能連携を促進させることで、地域の活力を維持増進させるとともに、公共交通機関優先の都市づくりを推進する。

「人と環境にやさしい安全・安心な都市づくり」

少子高齢社会の進展を踏まえ、誰もが身近な地域で助け合いながらいきいきと安全に暮らし続けることができるようユニバーサルデザインと交通安全・防犯に配慮するとともに、環境負荷の低減、防災・減災に寄与する人と環境にやさしい都市づくりを推進する。

「住民と行政が協働により取り組む都市づくり」

都市計画区域マスタープランの進行管理をマネジメントサイクルにより行うとともに、情報公開と、住民と行政の協働による住民参加を基本として、地域の個性を活かした都市づくりを推進する。

3) 地域ごとの市街地像

都市づくりの基本理念に沿って、本区域内に各種拠点や地域の核を配置し諸機能を集約させ、それぞれの拠点及び核の間が公共交通や幹線道路で結ばれ、相互に連携した秩序ある多核連携型の都市構造を目指し、地域ごとの市街地像を次のように定める。

〔都市機能を整備、集積する拠点の配置〕

＜広域総合都市拠点＞

熊本城周辺から熊本駅に至る地域を、土地利用の更新と高度利用と交通アクセスの向上により、高次都市機能の集積が図られ、域内の交流、広域的な

交流の拠点となる「広域総合都市拠点」とする。

＜地域核＞

水前寺駅周辺地区、上熊本駅周辺地区、南熊本駅周辺地区、健軍電停周辺地区、島町・上ノ郷地区、御代志駅周辺地区、光の森駅周辺地区、嘉島町役場周辺地区及び益城熊本空港インターチェンジ周辺地区を熊本都市計画区域の目指す「多核連携型都市構造」において、公共交通結節点と生活サービス機能の充実を図る「地域核」とする。

＜生活拠点＞

子飼地区、武蔵ヶ丘・楠地区、北区役所周辺地区、南区役所周辺地区、城南総合出張所周辺地区、長嶺地区、川尻駅周辺地区、熊本電鉄堀川・須屋駅周辺地区、北部総合出張所周辺地区、城山地区、合志市役所周辺地区、菊陽町役場周辺地区及び益城町役場周辺地区を、周辺住宅市街地の生活の利便に供する「生活拠点」とする。

＜広域防災拠点＞

阿蘇くまもと空港及び熊本港を大規模災害発生時における緊急物資・人員等の輸送受け入れ拠点等として、熊本県民総合運動公園を、広域防災活動拠点とし、それらを「広域防災拠点」と位置づける。

＜工業流通拠点＞

阿蘇くまもと空港周辺地区、熊本港臨港地区、熊本流通業務団地地区、国道3号沿道近見地区、植木工業団地地区、富合工業団地地区、城南工業団地地区、セミコンテクノパーク地区、高速道路のインターチェンジ（スマートインターチェンジを含む）及び地域高規格道路の一部のインターチェンジ周辺地区を、周辺土地利用との調和を図ったうえで、工業生産、流通業務を計画的に誘導する「工業流通拠点」とする。

＜広域観光・レクリエーション拠点＞

熊本城周辺地区、水前寺公園・江津湖周辺地区、田原坂地区、塚原古墳公園、農業公園カントリーパーク、鼻ぐり井手公園、浮島周辺水辺公園及びテクノリサーチパークを、熊本の歴史文化と自然環境を守り広域的な交流を育む「広域観光・レクリエーション拠点」とする。

＜広域スポーツ・レクリエーション拠点＞

熊本県民総合運動公園及びアクアドームを、広く県民のスポーツ・レクリエーション活動に供し交流を育む「広域スポーツ・レクリエーション拠点」とする。

〔都市機能を連携する都市軸の配置〕

＜熊本中心市街地軸＞

「広域総合都市拠点」である熊本駅周辺地区、熊本市役所周辺地区と熊本県庁周辺地区とを結ぶ（通称）“電車通り”沿道を、沿道の土地利用の更新と

高度利用により、広域商業業務機能等の高次都市機能が連たん・集積された「熊本中心市街地軸」とする。

<放射状都市連携軸>

「広域総合都市拠点」と「地域核」及び「生活拠点」とを連絡する放射状の主要幹線道路の沿道を、連絡交通機能が強化された「放射状都市連携軸」とする。

<広域交通軸>

熊本環状道路から阿蘇くまもと空港及び熊本港までを連絡する道路を、定時性が保たれ円滑なアクセス機能と物流機能が確保された「広域交通軸」とする。

〔骨格的な交通の体系〕

<広域交通結節点>

阿蘇くまもと空港、熊本港、熊本駅及び熊本交通センターバスターミナルを、相互の連絡機能の強化と乗換え機能の充実を図り、国内外からの国際・広域交通と域内交通を円滑かつ快適に結節する「広域交通結節点」とする。

<交通結節点>

その他の鉄道駅、軌道停車場及びバスターミナルを高年齢社会にその役割を増す身近な地域交通と都市交通を円滑に連絡する「交通結節点」と位置づける。

<広域交通骨格道路>

九州縦貫自動車道に加え、九州中央自動車道、中九州横断道路、熊本天草幹線道路、有明海沿岸道路Ⅱ期及び熊本環状道路を、本区域と周辺都市・他区域とを連絡し中核拠点都市圏の骨格を形成する「広域交通骨格道路」と位置づけ、それらのインターチェンジ（スマートインターチェンジを含む）を広域高速自動車交通網と域内交通を円滑に連絡する自動車交通の拠点とする。

<域内幹線道路>

その他の国道、主要地方道及び都市計画道路からなる内環状道路並びに熊本中心市街地から各市町市街地や周辺都市に延びる 11 路線の放射状道路により形成される、市街地を支える主要な幹線道路網を「域内幹線道路」とする。

〔市街地の配置〕

<中心商業業務市街地>

熊本城周辺から熊本駅に至る「広域総合都市拠点」を形成する市街地及び「広域総合都市拠点」から水前寺地区までの（通称）“電車通り”沿線地を「中心商業業務市街地」とし、土地利用の更新と高度利用により商業・業務、行政文化等の高次都市機能の充実を図る。

＜中心部周辺市街地＞

「中心商業業務市街地」周辺の国道57号東バイパスと白川に囲まれた市街地及びJR鹿児島本線西側の市街地は、「放射状都市連携軸」に沿った土地の高度利用により商業・業務施設等の中高層建築物が連担することで地域の防災性が確保され、利便性の高い都市型住宅が整備された「中心部周辺市街地」とする。

＜郊外部市街地＞

「中心部周辺市街地」以外の周辺部の市街地を「郊外部市街地」とし、地域核や生活拠点及びそれらを結ぶ幹線道路沿道を中心に、地域生活サービスに資する近隣商業・業務地、公共公益施設用地等を配置し、緑豊かな低密度の住宅地とが調和した良好な住環境の充実を図る。

4) 各種の社会的課題への対応

(1) 人口減少・少子高齢社会等への対応

本区域における年齢別人口構成は、平成22年現在で老年人口比率が20.7%と全国平均23.0%を下回る水準に留まっている。しかしながら、昭和20年代生まれのいわゆる団塊の世代の比率が高いことから、急速な高齢化の進展が予測される。

高齢社会にあって誰もが生き甲斐を持って社会に参加し、互いに助け合っ地域で暮らし続けるためには、安心して街に出て快適に活動することができる都市基盤が必要である。そのため、公共交通機関やそれを補完する多様な交通手段の充実、交通結節点や道路における歩行空間や公共公益施設等における安全性・快適性の向上、地域社会における生活サービス機能の確保を図り、ハード・ソフト両面から、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れ、“人にやさしい都市づくり”を推進する。

また、都市基盤施設の整備は、既存ストックの有効活用を基本としながら、より効果的かつ効率的な整備に努める。人口密度が低い市街地ほど社会資本の維持管理や更新費用等の1人あたりの行政コストが高くなることから、低密度な市街地の発生につながる無秩序な都市の拡大を抑制し、エコ・コンパクトなまちづくりを進めていく。さらに、今後予想される空家や老朽化住宅の増加に対して、既存ストックとしての空家・空地の活用や老朽建築物等の建替え等による活用により、中心市街地等の既存市街地の高密度化を進めるものとする。

(2) 恵まれた自然環境の維持保全

本区域の環境は、阿蘇と金峰山の山々につながる台地や平野を流れる白川、緑川、加勢川、坪井川の表流水と台地の地下を流れ平野に湧き出る地下水により、一体的な水環境を形成している。また、金峰山系及び阿蘇外輪山山麓

から展開する山々や、白川、緑川、江津湖等の河川湖沼は、豊かな自然環境を形成している。

地球環境の有限性が強く意識される今日、熊本の都市生活、都市活動の共通の基盤となっている「公共水」としての地下水をはじめとする豊かな水環境や緑の環境を守っていくことが求められている。

森林と農地の保全による水源の涵養、宅地等における雨水の地下浸透、公共下水道整備や合併処理浄化槽設置等の生活排水対策による水質の保全、災害防止と水辺自然環境の保全を両立させた親水空間の整備、森林の保全による公益的機能の発揮等、地域住民の参加・協力と総合的な施策の実施による“熊本の水、緑を守る都市づくり”を推進する。

(3)地球温暖化をはじめとする環境問題への対応

環境負荷の少ない、温室効果ガスの排出が抑制された低炭素都市づくりを進めるため、移動距離が短縮され、交通需要が軽減される都市構造への誘導、自動車から公共交通への転換、道路の効果的整備による交通の円滑化、都市緑化、再生可能エネルギーの導入促進、化石燃料に依存しない自動車への転換、省エネルギー化等を推進する。

また、生態系を支えるまとまった緑の保全を図ることで、生物多様性の保全など自然環境との共生にも十分配慮するとともに、水や緑の空間を組み込んだ市街地の整備等によりヒートアイランド現象を緩和し、潤いとゆとりのある都市環境の形成を行う。

(4)都市防災への対応

近年発生した大地震、風水害、高潮災害等により、地域防災や危機管理に対する意識が高まっている。住民の生命、財産を守り、災害に強い都市形成を図り、安全で安心な生活環境を確保する都市づくりに早急に対応するため、避難地・避難経路の確保、防災機能を有した公園の整備、市街地の不燃・耐震化等を進める。また、自主防災組織の強化、河川監視カメラ、避難基準、防災マップ等、ソフト対策の充実による減災対策を推進する。

(5)安全・安心に暮らせる地域づくりへの対応

近年の犯罪の発生状況を踏まえ、各種社会基盤の整備にあたっては、地域の状況に応じて、警察、公共施設管理者及び地域住民等と連携し、見通しや明るさの確保等による犯罪防止に配慮した、道路・公園等の附属施設の普及を図り、交通安全の面では、幹線道路や街区道路等における歩道空間や自転車走行空間の整備を引き続き推進し、住民が安全・安心に暮らせる地域づくりを進める。

(6) 歴史的環境に配慮した、良好な景観の保全・形成

緑、水に代表される自然や、これまでの生活のなかで形成されてきた優れた歴史的、伝統的な町並みをはじめとする地域の個性ある景観資源を活用し、良好な景観形成を行うことによって、都市の再生や地域の活性化を図り、地域の文化を育むまちづくりを進める。

(7) 厳しい都市経営への対応と、住民参加のまちづくり

人口減少社会における税収の減少、社会資本整備の老朽化による維持管理費用の増加に伴う、厳しい都市経営への対応が必要となる。

また、都市計画においては、住民自らの主体的な参加や、県や市町などの行政、住民、NPO(特定非営利活動法人)、企業等の多様なまちづくりの主体が、それぞれの役割や信頼関係を基調として「協働社会」を築いていくための仕組みづくりが必要である。

そこで、今後、厳しい都市経営の現状について住民等への理解を求めるとともに、県、市町、住民、事業者等が連携・協働して都市計画に基づく都市整備等の進行管理や、地域住民の意見を反映したまちづくりの推進といった、住民参加のまちづくりの実現に向けた取組みを進める。

5) 都市計画区域の広域的位置づけ

(1) 他都市計画区域との連携

本区域は広域的都市圏の中で、中枢となる都市計画区域であるため、社会経済活動の広域化の進展につれて、周辺区域からの通勤・通学等の交通流動が増しており、周辺区域と連携し整合の取れた都市づくり及び都市計画を行っていく。

(2) 都市計画区域外との土地利用の整合

本区域を構成する 2 市 3 町の行政区域のうち、都市計画区域外は、熊本市の金峰山周辺と有明海に面する河内町地区等の約 3,400 ha の区域である。

当該区域の多くが自然公園区域、農用地区域であり、大きな人口増加や宅地化の動向は見られないため、現時点では、都市的土地利用の計画的な規制誘導の方策の必要性は低い。

今後、地域高規格道路である有明海沿岸道路Ⅱ期の整備が進むこととなった場合、インターチェンジ周辺等の土地需要が高まることが予測されるため当該道路の整備に合わせ、農林漁業上の土地利用との調整を図ったうえで、必要に応じて都市計画区域への編入（区域拡大）による開発・建築の規制誘導方策の適用を検討する。

● 将来市街地像図

土地 利 用

- 中心商業業務市街地
- 中心部周辺市街地
- 郊外部市街地
- 農業ゾーン
- 自然環境ゾーン

拠 点

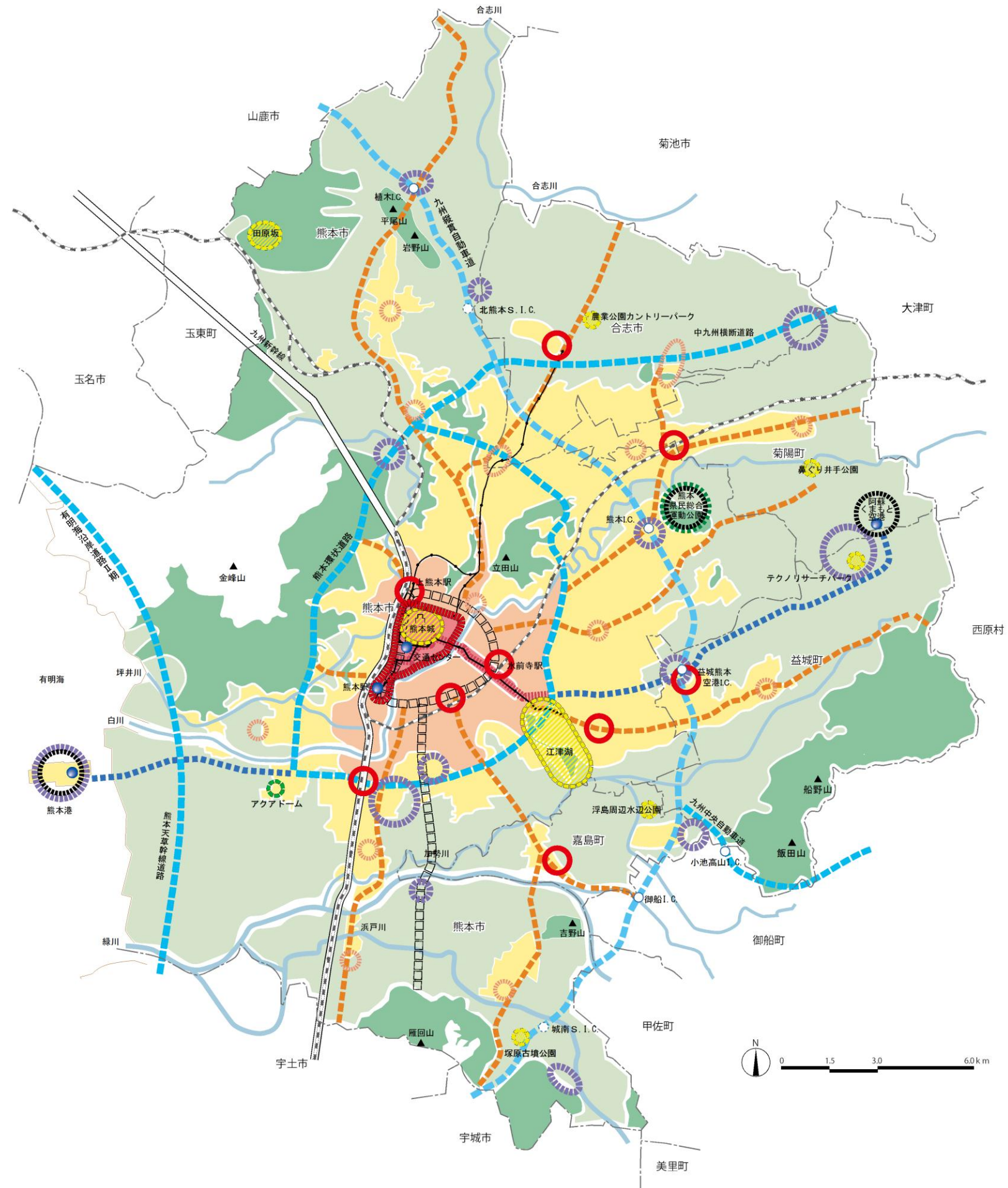
- 広域総合都市拠点
- 地域核
- 生活拠点
- 広域防災拠点
- 工業流通拠点
- 広域観光・レクリエーション拠点
- 広域スポーツ・レクリエーション拠点

都 市 軸

- 熊本中心市街地軸
- 放射線都市連携軸
- 広域交通軸
- 広域交通骨格道路
- 域内幹線道路

骨 格 的 な 交 通 の 体 系

- 広域交通結節点
- 鉄道・駅
- 市町村界
- IC
- スマートIC



※この図面は、おおむねの位置、広がりを示している。

2. 区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針

1) 区域区分の決定の有無

都市計画法第7条第1項第2号の規定に基づき、区域区分を定める。

2) 区域区分の方針

おおむね10年後の将来予測を行ったうえで、市街化を図るべき区域における区域区分の方針を定める。

(1) 将来におけるおおむねの人口

本区域における将来のおおむねの人口を次のとおり想定する。

区分	年次	平成22年 [基準年]	平成32年 [基準年の10年後]
都市計画区域内人口		861.9千人	おおむね 860.8千人
市街化区域内人口		730.0千人	おおむね 734.1千人

(注)市街化区域内人口は、保留された人口(保留人口フレーム)を含むものとする。

(2) 将来におけるおおむねの産業の規模

本区域の将来におけるおおむねの産業の規模を次のとおり想定する。

区分	年次	平成22年 [基準年]	平成32年 [基準年の10年後]
生産規模	工業製品出荷額	8,729.8億円	8,788.9億円
	卸小売販売額	30,057.0億円	31,385.1億円
就業構造	第1次産業	16.5千人(4.1%)	11.9千人(3.0%)
	第2次産業	69.7千人(17.5%)	59.7千人(14.9%)
	第3次産業	311.4千人(78.3%)	330.3千人(82.2%)

()内は就業者数全体に占める割合

(注)四捨五入のため割合の合計が100%とならない場合がある。

(3) 市街化区域の規模

本区域における人口、産業の見通しに基づき、かつ市街化の現況及び動向を勘案し、すでに市街化している区域及びおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域を市街化区域とすることとし、平成32年における市街化区域のおおむねの規模を次のように想定する。

年次	平成32年 [基準年の10年後]
市街化区域面積	12,583ha

(注)市街化区域の面積には、保留人口フレームに相当する面積を含まない。

3. 主要な都市計画の決定の方針

1) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針

(1) 主要用途の配置の方針

① 商業業務地

〔中心商業業務地〕

「広域総合都市拠点」を形成する熊本城周辺から熊本駅に至る地域の商業業務地は、熊本県における中心商業地であると共に、九州における広域観光の拠点としての娯楽、宿泊、観光、文化機能を含めた高次の商業機能が集積されている。また、広域行政の拠点としての官公庁施設や銀行等の業務施設等が集積された広域的な中心業務地としても位置づけられる。

土地の高度利用、再開発等により、これらの高次都市機能の拡充、更新を図るとともに、熊本の歴史の象徴である熊本城、水前寺成趣園の環境を活かし、魅力と活力のある「中心商業業務地」を形成する。

〔一般商業業務地〕

「中心商業業務地」周辺の幹線道路沿道の商業業務地並びに熊本市内既成市街地の水前寺駅周辺地区、上熊本駅周辺地区及び南熊本駅周辺地区の商業業務地は、周辺市街地の住民の日常生活を支える商業機能及びサービス業務機能の集積を図る。

周辺部の住宅市街地の健軍電停周辺地区、光の森駅周辺地区、子飼地区、武蔵ヶ丘・楠地区、長嶺地区、川尻駅周辺地区、熊本電鉄堀川・須屋駅周辺地区及び益城町役場周辺地区は、地域住民の日常生活を支える商業機能の維持を図る。また、島町・上ノ郷地区、御代志駅周辺地区、嘉島町役場周辺地区、益城熊本空港インターチェンジ周辺地区、北区役所周辺地区、南区役所周辺地区、城南総合出張所周辺地区、合志市市役所周辺地区等には、商業機能を計画的に誘導する。

菊陽町の国道57号沿道地区等に沿道サービス機能を誘導する。

② 工業・流通業務地

〔工業地〕

既存の工業系用途地域で、工業施設の集積の高い熊本市の南高江、植木等の国道3号沿道地区、熊本市の城南における国道266号沿道地区、上熊本地区、植木工業団地地区、城南工業団地地区等については、周辺住宅市街地の環境に配慮しつつ工業生産機能の増進を図る。既存の工業団地等が整備されている阿蘇くまもと空港周辺地区、今藤工業団地地区、蓬原工業団地地区、合志市・菊陽町のセミコンテクノパーク地区及び益城町の益城熊本空港インターチェンジ周辺の熊本総合工業団地地区では、周辺の田園環境、自然環境に配慮しつつ、研究開発型、高度技術型の産業等の立地誘導と機能増進を図る。

〔流通業務地〕

物流の効率化を図るため、熊本流通業務団地地区、熊本インターチェンジ・熊本トラックターミナル周辺地区、益城熊本空港インターチェンジ周辺地区、北熊本スマートインターチェンジ（仮称）周辺地区、城南スマートインターチェンジ（仮称）周辺地区、小池高山インターチェンジ周辺地区等については、流通業務機能、物流機能の充実による土地利用の増進を図り、熊本港臨港地区については、港湾計画に基づき港湾関係の物流機能の立地を促進する。

その他、市街地の主要な幹線道路の沿道については、周辺の住環境の保全等に配慮した軽工業や流通業務機能の維持、増進を図る。

③ 住宅地

〔都心部住宅地〕

都心部の住宅地については、土地の高度利用や建築物の更新、共同化又は用途転換等により、高齢化に対応した利便性の高い都心居住地の回復や中心市街地の活性化に資する中高層集合住宅等による居住機能の維持、増進を図る。

〔都心部周辺住宅地〕

都心部周辺の住宅地については、道路等の基盤施設の整備や建築物の更新・共同化等により居住環境や防災性の向上を図りつつ、中高層集合住宅等による比較的高密度な住宅地としての居住環境の保全、改善を図る。また、地区計画制度や建築協定等により良好な居住環境の形成を図る。

〔郊外住宅地〕

計画的に整備された住宅団地地区では、地区計画制度や建築協定等により、郊外型の良好な居住環境の保全、形成を図る。その他の住宅地については、道路網の計画的な整備等により基盤を整えつつ、比較的低密度な住宅地としての土地利用を図る。

一団の緑地等の自然環境や田園環境に隣接する地区では、周辺環境・景観と調和する緑豊かで低密度な住宅地としての土地利用を図る。

(2) 市街地における建築物の密度の構成に関する方針

区 分	高密度利用 を図るべき地域	その他
商業業務地	「広域総合都市拠点」の 商業業務地、「熊本中心市 街地軸」の沿道の商業業 務地	左記以外の商業業務地
工業・流通業 務地	—	熊本市の熊本流通業務団地地 区、熊本インターチェンジ・ 熊本トラックターミナル周辺 地区、熊本港 他
住宅地	都心部住宅地、都心部周 辺住宅地	郊外住宅地

(3) 市街地における住宅建設の方針

快適でゆとりのある住生活を実現するため、地域の環境、歴史、文化、産業等の特性を活かし、地域の風土に根ざした住宅・住環境づくりを促進する。住宅供給においては、高齢社会の到来、ライフスタイルの変化、環境意識の高まりを背景とした住宅ニーズの多様化に対応し、各種施策を活用しつつ多彩な住宅・住環境の提供に努める。このうち、公的支援により整備していく住宅においては、政策目標を設定し、計画的に取り組む。

さらに、「熊本に住んで良かったと思える豊かな住生活の実現」を基本方針に掲げる「熊本県住宅マスタープラン」に基づき、ユニバーサルデザインの実施と、誰でもが安全・安心・快適に暮らせる住まいづくり・まちづくり、パートナーシップによる地域文化・自然と共生した住まいづくり・まちづくりの推進等により、安全・安心な住まいづくりに努める。また、住宅・建築物のエネルギーの使用の効率性が高く二酸化炭素の排出の抑制に資する低炭素建築物の新築等を促進する。

(4) 市街地において配慮すべき土地利用の方針

① 新市街地に関する方針

エコ・コンパクトな都市づくりを実現するため、市街化区域拡大は、将来人口の予測の範囲で実施することとし、市街地を形成している区域や、計画的な市街地整備の見通しが明らかとなった区域に限定して、保留人口フレーム（一般保留人口）等の範囲内で必要な調整を行い、市街化区域へ随時編入する。

② 土地の高度利用に関する方針

本区域の商業・業務地においては、県都として、また地域の拠点としての都市機能の集積や基盤整備が進められ、さらに歴史的な資産や伝統的な建築物等の集積も見られる。九州新幹線や高速道路等を利用した交流人口の増大と相まって発生する都市機能のニーズや多様化する住民ニーズに応えるため、既存の都市機能や歴史的資源の保全及び活用を図りながら、民間活力を活用した土地の高度利用と都市環境の更新を行い、魅力ある市街地を育成するものとする。

③ 用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針

ア) 用途転換を図るべき地区

再開発事業等により都市機能の更新や居住環境の整備が予定される地区については、高度利用地区等の指定にあわせ、適切な用途転換を行う。都市計画道路等の整備により、沿道土地利用の複合化、高度化を図る必要がある地区については、状況に応じて適切な用途転換を行う。

イ) 用途純化を図るべき地区

用途の混在により、居住環境等の悪化を招いている地区については、用途純化に努めるとともに、それぞれの地区の特性に応じた土地利用を推進するため、地区計画や各種の地域地区制度の活用を図る。

ウ) 用途複合化を図るべき地区

「中心部周辺市街地」については、良好な居住環境の形成に配慮しつつ、用途の複合化を誘導する。なお、幹線道路の沿道の住宅地において商業業務施設等の一定の用途複合を許容する地区については、自動車交通騒音が与える居住環境への影響に配慮しながら、地区計画、建築協定等により、居住環境を阻害する恐れのある用途や形態の建築規制を図る。

住宅地と混在する工業地等については、緩衝帯としての道路、緑地等の設置を促進するほか、環境保全協定の締結に努める。

④ 居住環境の改善又は維持に関する方針

スプロール化の進む一部の市街地においては、都市施設が未整備のまま住宅地が形成され、日常生活や都市防災上の問題が生じている。これらの地区については、地区計画や住環境整備事業を活用することにより、居住環境の改善を図る。また、特に住環境の悪化が著しい既成住宅地については、土地

区画整理事業等による面整備を検討する。計画的に整備された良好な居住環境を持つ住宅地については地区計画、建築協定等を活用し、良好な住環境の維持に努める。

また、人口減少・少子高齢社会における空家の発生や老朽化住宅の増加を抑えるため、市街地外縁部の開発の抑制、既存ストックとしての空家・空地の活用や老朽建築物等の建替え等による活用、空地の活用及び中心市街地等の既存市街地の高密度化を進める。

さらに、既存緑地、河川、歴史的建造物等の地域の資源を活かした良好な居住環境の形成を図る。

⑤ 市街化区域の緑地又は都市の風致の維持に関する方針

市街地内にあっては、住民の憩いの場、災害時の避難場所となる住区基幹公園等の適正な配置に努めるとともに、小規模な社寺林、傾斜地等の樹林等の保全、河川整備による緑地や親水空間の創出、大規模な開発や建築に際しての緑地協定、緑化地域等による敷地内緑化、既存樹木の保全等に努めるなど、市街地内における緑地の確保を図る。

風致地区及び特別緑地保全地区については、自然環境を主とした良好な都市景観、生物多様性を確保する緑のネットワークの形成を図るとともに、自然との共生の観点からこれを維持するため、周辺における無秩序な市街化を抑制する。

⑥ 市街地における景観形成の方針

市街地では、それぞれの場所のもつ歴史を踏まえ、周辺環境との調和に配慮した景観形成を図る。商業業務地では親しみとにぎわいが感じられる景観の形成を、住宅地では快適で落ち着きのある景観の形成を図る。

⑦ 大規模集客施設の立地誘導に関する方針

エコ・コンパクトな都市づくりをすすめるため、広域的な都市構造やインフラに影響を与える大規模な集客施設は、都市機能が集積した拠点に立地することが適当である。そこで、大規模集客施設は、特別用途地区の規制を活用しながら原則として商業業務地に誘導することとする。

(5) 市街化調整区域の土地利用の方針

① 優良な農地との健全な調和に関する方針

農業振興地域の農用地区域等の農業生産基盤が整備された一団の優良な農地については、今後とも農業生産機能、さらに水源涵養機能を維持するため、周辺の自然環境や集落の機能と一体的に、その土地利用を保全する。

② 災害防止の観点から必要な市街化の抑制に関する方針

山地や河岸段丘の斜面、河川沿いの低湿地等の溢水、湛水、地すべり又は土石流等の自然災害の恐れがある区域又は開発によってこれらの災害を招く恐れがあると考えられる区域については、積極的に治山治水事業や災害防止

事業を推進し、災害防止のために保全を図るとともに、新たな住居系地区計画の決定は行わないこととする。

③ 自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針

より健康的で快適な都市生活を営むための都市環境を創り出すため、風致地区が定められている立田山、江津湖、花岡山、万日山、本妙寺山及び千金甲の地区並びに風致地区以外であっても平尾山、岩野山、田原坂、弁天山・二子山周辺、城山、船野山、飯田山、吉野山及び雁回山の地区については、今後とも自然風致の維持保全を図る。

また、神園山小山山緑地、戸島山緑地、金峰山系、阿蘇くまもと空港周辺の樹林地、菊陽町の斜面緑地、群山緑地、飯高山緑地、井寺湧水群、下六嘉湧水群及び嘉島東部台地の北斜面の緑地、白川中流域の良好な農地についても、環境保全、景観保全及び水源涵養の見地から自然環境と土地利用の保全に努める。

④ 秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針

本区域の市街化調整区域においては、市街化区域周縁部や幹線道路沿線等で依然として開発圧力が強く、一部の地域では個別開発が散在的に行われ、スプロール的な土地利用が見受けられる。一方で、開発制限等により、少子高齢化が進展し地域の活力の低下がみられる既存集落も存在する。また、近年の社会経済情勢の変化に対応した地域の振興と活性化に資する土地利用や、新たな都市基盤施設の整備と連動した計画的な土地利用の必要性も高まっている。

このような課題に対応するため、市街化調整区域においては、無秩序な市街地の拡大抑制や優良な農地との健全な調和など、市街化調整区域の基本的な考えの下、計画的で秩序ある土地利用を誘導していくものとする。

これにより、インターチェンジ周辺の流通業務施設など市街化調整区域における都市活動として受け入れるべきものについては、周辺の土地利用との調和を図りつつ、地区計画を活用し個別の開発行為等を計画的に誘導することにより、地域の活力の維持・向上を図るものとする。

なお、集落内開発制度については、市街化調整区域本来の性格を踏まえながら、地区計画制度を補完するものとして運用し、市街化調整区域としての秩序ある都市的土地利用を図るものとする。

2) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

(1) 交通施設の都市計画の決定の方針

① 基本方針

ア) 交通体系の整備の方針

本区域には、区域内外からの自動車交通の集中により、交通事故が多発し、交通渋滞が慢性化している。また、九州新幹線や高速道路を利用した交流人

口の増加に伴い、中心市街地内においては、さらなる交通需要の増加が予想される。

これらに対応するため、骨格となる道路の整備を進めるとともに、交通需要の調整、地域核・生活拠点間を結ぶ公共交通機関の利便性向上等を促進することにより、都市圏住民の安全で円滑な移動、社会経済活動の円滑化、広域的な交流の促進に資する交通体系の整備を進めていく。

また、人口減少、少子高齢社会の進展に対応して、すべての人に安全でやさしい公共交通への質の向上が必要となっている。

今後の都市交通体系の整備にあたっては、以下の方向に基づき具体的な施策の展開を図るものとする。

〔広域交通体系整備の方針〕

九州縦貫自動車道におけるスマートインターチェンジの整備及び九州中央自動車道、中九州横断道路の整備を促進する。

また、熊本西環状線及び熊本宇土道路などの定時性、走行性の高い規格の高い道路の整備を重点的に推進する。

〔骨格道路交通体系整備の方針〕

本区域内に集中する交通需要を適正かつ効率的に処理するため、また、災害時の緊急輸送路として、2環状11放射の骨格道路網及び主要な幹線道路の整備を推進するとともに、熊本環状道路から阿蘇くまもと空港及び熊本港の広域交通拠点を結ぶ広域交通軸を強化する幹線道路の整備、新たに整備する熊本西環状線、熊本宇土道路などの規格の高い道路へのアクセス道路の整備を重点的に推進する。また、セミコンテクノパークなどの工業生産拠点については、拠点形成に資する道路網の整備を推進する。

〔公共交通体系の整備方針〕

自動車交通に依存した現在の交通体系では、増加、多様化する交通需要に対応できないため、地域核・生活拠点間を結ぶ公共交通機関相互の結節機能の強化、軌道系交通の充実、バス交通の利便性向上、新交通管理システム、パークアンドライドシステムの拡充、鉄道駅周辺への駐輪場の整備、電停の改良等により、交通結節点としての機能を強化し、公共交通機関の利用を促進する。

また、九州新幹線に並行するJR鹿兒島本線及びJR豊肥本線の連続立体交差事業による、公共交通の拠点である熊本駅等へのアクセス性の向上や、生活に必要な公共交通の確保等により、公共交通ネットワークの形成を促進する。

〔交通空間の整備方針〕

道路空間は、単に人や自動車の通行の場所だけではなく、都市空間を形成する重要な要素であることから、景観や都市の潤いに十分配慮した道路空間の整備に努め、誰もが利用しやすい道路とするために、ユニバーサルデザイ

ンに基づく道路空間づくりを推進する。また、幹線道路は防災機能を有した空間とし災害時の避難路や避難地として整備を進める。

自転車は環境にやさしく健康づくりに寄与する交通手段であることから、自転車走行空間の整備や自転車駐車場（駐輪場）の確保等の自転車利用環境の充実を図る。

また、高齢者等に配慮した歩きやすい歩行空間の整備、環境負荷の低減を図るための透水性舗装及び街路樹の整備、交通安全施設の充実等による安全性の高い交通空間の整備等に努める。

イ) 整備水準の目標

市街地内の幹線道路網の整備水準の目標は、以下のとおりとする。

整備水準の目標項目	平成 22 年 (基準年)	平成 32 年 (基準年の 10 年後)	平成 42 年 (基準年の 20 年後)
都市計画道路整備密度 (k m / k m ²)	1.2 k m / k m ²	1.4 k m / k m ²	1.5 k m / k m ²

* 平成 32 年を追加しました。

② 主要な施設の配置の方針

ア) 道路

本区域では都心部を中心とした放射状の道路網が骨格となっており、環状方向の道路が不足しているため市街地内に通過交通が流入し、交通の輻輳(ふくそう)が見られることから、熊本環状道路の早期整備、内環状道路の機能強化、主要交差点の立体交差化等を図り、2環状 11放射の骨格道路網を中心とした、自動車交通を支える道路の段階構成と配置を計画的に整備するとともに、幹線道路の整備に伴って確保される歩行者・自転車空間や既存の歩道による歩行系及び自転車系ネットワークの整備を進める。

道路の整備については、その必要性、緊急性、整備効果及び事業熟度を評価して優先順位を設定し、特に優先性の高いものから整備を進めるものとし、当面は主要な交通拠点、高規格道路網、都心部と周辺部を結ぶ放射状幹線道路等、都市の骨格を形成する道路の整備を重点的に進める。併せて、渋滞緩和対策を行う。

沿道の土地の面的基盤整備事業や再開発・高度利用と連動して、沿道街区整備と一体的に実施すること等により、幹線道路整備を促進する。

長期未着手の都市計画道路は、必要性、事業の実現性等を検討し、計画の見直しを検討する。

イ) 鉄道

九州新幹線に並行するＪＲ鹿児島本線及びＪＲ豊肥本線の連続立体交差事業を促進するとともに、広域に開かれた新しい玄関口となる熊本駅及びその周辺の環境整備を推進する。

熊本電鉄については高機能化等により利便性及び快適性の向上を促進する。

本区域内における交通の円滑化を図るため、ＪＲ鹿児島本線及びＪＲ豊肥本線の連続立体交差事業を沿線の市街地整備のための土地区画整理事業と整合を図りつつ推進する。

熊本駅及び上熊本駅、新水前寺駅、植木駅、光の森駅、御代志駅周辺については、交通結節点機能の向上を図り、また熊本駅、上熊本駅、近見新駅（仮称）、植木駅については、駅周辺の活性化に資する都市計画道路、駅前広場の整備を推進する。

ウ) その他

a. 路面電車

本区域の基幹的交通施設としてとらえ、その機能向上について検討する。

b. バス

「中心商業業務地」及びその周辺で道路渋滞箇所が多く、定時性に欠ける状況を踏まえ、道路整備によるバスレーンの設置・拡充や公共車両優先システム・車両運行管理システムの導入・拡充について検討を進める。

c. 駐車場

公共交通機関の利用増進を図るため、郊外の交通結節点において、パークアンドライド方式駐車場の整備を推進するとともに、今後の駐車場需要の増大に対応するため、熊本駅周辺においてパークアンドライド方式駐車場の確保を図る。

放置自転車のない都心部（中心市街地）は引き続き維持し、鉄道駅周辺や都心部（中心市街地外）における放置自転車を解消するため、自転車の集中する箇所等における自転車駐車場（駐輪場）の整備を推進する。

d. 自動車ターミナル

交通ターミナルとしての拠点性の向上と都市機能の整備及び拡充を図るため、既存自動車ターミナルの更新を図りつつ、サブターミナルについて検討する。

e. 空港

阿蘇くまもと空港は利便性向上のための機能強化を図り、より一層定時性が確保されるようなアクセス対策の検討を進める。また、大規模災害発生時における緊急物資・人員等の輸送受け入れ拠点等として「広域防災拠点」に位置づける。

③ 主要な施設の整備目標

おおむね 10 年以内に整備又は事業着手を予定する主要な施設は以下のとおりとする。

ア) 道路

種別	路線番号	路線名
都市計画道路	1・4・1	熊本西環状線
	1・4・2	池上インター線
	1・5・3	花園インター（自専道）線
	3・2・6	南熊本駅新町線
	3・3・8	二本木新大江線
	3・3・9	池田町花園線
	3・3・10	子飼新大江線
	3・3・11	船場神水線
	3・3・14	野口清水線
	3・4・21	上熊本細工町線
	3・4・24	広崎木山線
	3・4・25	熊本駅城山線
	3・4・26	新町戸坂線
	3・4・29	上熊本法成寺線
	3・4・32	高平麻生田線
	3・4・34	下南部画函線
	3・4・35	新外秋津線
	3・4・36	出水町国府東水前寺線
	3・3・40	新土河原出水線
	3・5・45	上熊本弓削線
	3・5・50	鯉森崎橋線
	3・5・56	駄飼代久保線
	3・5・60	上島上仲間線
	3・2・62	春日池上線
	3・4・64	熊本駅南線
	3・3・66	花園インター（一般道）線
	3・4・67	花園池亀線
	3・4・68	上熊本駅西口線
	3・4・69	平尾向坂線
	3・5・70	南環状線
	3・4・72	東西線
	3・4・73	植木停車場投刀塚線
	3・4・75	北環状線
	3・3・76	平尾鑑田線（国道3号植木バイパス）
	3・4・77	中央線
	3・5・78	小町通り線
	3・4・79	一木鞍掛線
	3・5・82	清藤志々水線
	3・5・88	パイン通り線
	3・4・90	嘉島益城線
	3・4・91	井寺北甘木線
—	六嘉沼山津線（仮称）	
—	中九州横断道路（仮称）	
—	熊本環状連絡道路（仮称）	

イ) 鉄道

種 別	施設名等	都市名
都市高速 鉄道	J R 鹿児島本線（連続立体交差）	熊本市
	J R 豊肥本線（連続立体交差）	

(2) 下水道及び河川の都市計画の決定の方針

① 基本方針

ア) 下水道及び河川の整備の方針

a. 下水道施設

本区域における下水道は、熊本市の市街化区域を中心にして整備が進んでいるが、市街地外縁部の一部地区では整備が遅れている。都市の健全な発展と生活環境の向上及び水環境の保全のため、下水道は必要不可欠であり、現在整備が遅れている地区については、今後の市街化の動向を考慮し、効率的な下水道整備を推進する。また、市街地外の既存集落については、地域の実情に応じた集落排水処理施設・合併処理浄化槽等の効率的な整備を進めるとともに適切な維持管理に努め、公共下水道との併存を図る。合流式下水道の改善や、終末処理場で発生する下水処理水、下水汚泥、消化ガス等の有効活用を促進し、環境負荷低減の推進を図る。現在整備を実施している熊本北部流域下水道（熊本市、合志市及び菊陽町）、流域関連公共下水道（熊本市、合志市及び菊陽町）、各市町の単独公共下水道（熊本市、合志市、嘉島町及び益城町）、特定環境保全公共下水道（合志市及び益城町）については、今後とも整備に努めるとともに、下水道施設の改築・更新及び長寿命化を図るものとする。

また、市街地の浸水を防止するため、河川改修事業等との連携をとり、総合的な浸水対策を推進する。雨水排水施設については緊急性の高いものを優先して整備する。

b. 河川

本区域では、河川は憩いの場であると同時に、洪水により甚大な被害をもたらしてきた経緯がある。河川の整備は住民の生命・財産を水害から守り、安全で快適な生活基盤を形成するうえで重要な課題となっている。今後も流域の開発による土地利用形態の変化に留意しながら、河川と下水道との連携を強化し、計画的な河川の改修を行う。

改修にあたっては、地域の生態系に配慮しつつ、地域住民の憩いの場となる河川環境を維持・形成するため、多自然川づくりによる河川改修に取り組む。また、計画的な排水路改修や雨水流出抑制施設の設置、大規模開発にあわせた調整池の整備、山間地における森林の保全等により、総合的な治水対策を促進する。

イ) 整備水準の目標

ア. 下水道施設

公共下水道整備率(全体計画区域面積に占める汚水供用済面積の割合)は、平成22年度末現在で約79.7%であり、おおむね10年以内に90%、20年以内には完備を目標とする。

イ. 河川

白川、緑川及びその他の国、県が管理する河川については、治水安全度の向上に努める。国、県が管理する以外の河川・水路についても、計画的に整備を進める。

また、防災情報の提供など、防災・減災のためのソフト対策を推進する。

② 主要な施設の配置の方針

ア) 下水道

市街地にあつて、公共下水道事業未認可の地区については、下水道事業計画区域の拡大や特定環境保全公共下水道整備事業等により、下水道の整備推進を図る。また、市街地の拡大等に伴う処理区の拡大に対応した終末処理場の整備を順次進める。市街地外の既存集落については、地域の実情に最も適した効率的かつ適正な生活排水施設の整備を進める。

イ) 河川

白川、緑川、菊池川及び坪井川の各水系の流域における市街地の拡大に対応して、流域における雨水流出抑制機能の拡充を図る。また、河川改修において、自然環境、景観、親水性等に配慮した改修を促進するなど、河川環境に配慮する。

③ 主要な施設の整備目標

おおむね 10 年以内に整備又は事業着手を予定する主要な施設は以下のとおりとする。

種 別	施設名等	都市名
流域下水道	熊本北部流域下水道の浄化センターの増設、ポンプ場及び浄化センターの改築更新	熊本市、合志市及び菊陽町
公共下水道	管渠、ポンプ場及び浄化センターの整備	熊本市
	嘉島処理区の管渠及び終末処理場の整備	嘉島町
	区画整理区域の管渠及び終末処理場の整備	益城町
特定環境保全公共下水道	処理区拡大に対応した管渠及び処理場の整備	合志市、益城町
河川	白川、緑川、合志川、加勢川、坪井川、天明新川、木部川、鶯川、健軍川、藻器堀川、麴川、除川、浜戸川、潤川、井芹川、旧天明新川、千間江湖	流域各市町

(3) その他の都市施設の都市計画の決定の方針

① 基本方針

都市機能の向上と、生活環境の維持・向上を図る観点から上記以外の都市施設について、以下の方針に基づき整備を行う。

② 主要な施設の配置・整備方針

ア) ごみ処理施設

ごみ処理施設は、住民の健康で快適な生活のため欠くことのできない施設であり、多様化するごみに対し、安全で安定した処理を行うと同時にCO₂削減等総合的な環境保護のため、ごみを資源ととらえ徹底した資源・エネルギー回収を行う必要がある。このため既存施設の老朽化対策と高度化を図りつつ、建設年度が古い施設については耐用年数を考慮し施設更新を計画的に進める。

イ) し尿処理場

公共下水道が普及した場合でも、集落等において集落排水処理施設や合併処理浄化槽、コミュニティプラントなどから発生する汚泥の処理が必要となることから、し尿処理施設の機能の充実を図る。

ウ) その他の中核施設

住民の文化、福祉の向上及び生活利便の増進のため、教育文化施設、医療施設、社会福祉施設を利用圏に配慮しながら計画的に配置する。

③ 主要な施設の整備目標

おおむね10年以内に整備を予定している主要な施設は次のとおりとする。

ア) ごみ処理施設

種別	施設名等	都市名
ごみ処理施設	西部環境工場	熊本市
	菊池環境保全組合のごみ処理場の焼却炉、作業棟、最終埋立処分場等の建設(区域外)	合志市及び菊陽町

3) 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針

(1) 主要な市街地開発事業の決定の方針

本区域は、区域外からの人口流入に伴う急速な市街化の進展により、都心部の生活環境の悪化、市街地縁辺部のミニ開発地区における都市基盤水準の低下等が見られ、計画的な市街地整備が必要となっている。

安全・快適な魅力ある生活環境を形成するため、農林漁業上の土地利用との調和を図ったうえで、道路、公園、下水道等の都市基盤施設の整備を一体的に行う市街地開発事業を推進する。

その実施にあたっては、必要性、緊急性、整備効果及び事業熟度等を評価

して優先順位を設定するとともに、民間活力を導入する。現在事業中の土地
区画整理事業及び市街地再開発事業については早期完了を目指す。

特に、熊本市、菊陽町、嘉島町及び益城町の区域における土地区画整理事業
については、早期完了に向け事業を推進する。

① 中心商業業務地における市街地開発事業の推進

中心商業業務地において、建築物の密集や交通の混雑によって都市機能の
低下している地区及び高度利用の図られていない地区等においては、市街地
再開発事業等を推進し、土地の合理的かつ健全な利用と都市機能の更新を図
る。

桜町や熊本駅周辺地域等において、市街地再開発事業等の推進を図る。

中心商業業務地周辺については、幹線道路沿道を中心に市街地再開発事業、
土地区画整理事業、地区計画等による建物の共同化、中高層化を図り、土地
の合理的かつ健全な高度利用を促進し、都心居住を促進する。

② 一般商業業務地における市街地開発事業の推進

一般商業業務地においては、各地域の特性に合わせた商業・業務機能の更
新や活性化を図るため、市街地再開発事業、地区計画等による建物の共同化、
中高層化、土地の合理的かつ健全な高度利用により、拠点整備を推進する。

③ 交通施設整備と一体的に既成市街地の環境改善を図る地区の面整備の推進

九州新幹線に並行するＪＲ鹿児島本線及びＪＲ豊肥本線の連続立体交差事
業に合わせて、沿線地区の道路網を系統的に整備し、交通施設用地の代替住
宅地の整備を含めた住宅市街地整備事業と連動した土地区画整理事業を推進
する。

④ 既存住宅地における面整備の推進

都心部住宅地については、人口の減少に対応し、商業地と共存した都心居
住を進めつつ、市街地再開発事業、建物の共同化や協調建替え等により、魅
力的な都市型住宅の供給を促進する。

都市防災機能の低い既存市街地については、建物の建替えにあわせ、住民
主体による公共空地の確保を図るとともに、必要に応じて密集住宅市街地整
備促進事業、地区計画、建築協定等を活用し、住環境の改善を図る。

⑤ 市街化進行地域及び新市街地における面整備の推進

市街化進行地域及び新市街地においては、市街地内に残る低・未利用地を
活用した土地区画整理事業等により、一定水準の公共施設を適正に配置した
良好な市街地整備に努める。

また、都市基盤整備が未整備な地区で、無秩序な市街化を防止する必要の
ある地区については、農林漁業上の土地利用との調和を図ったうえで、土地
区画整理事業等を積極的に推進し、都市基盤施設の整備を行い、適切な土地
利用を図る。

⑥ 幹線道路沿道における沿道土地利用の規制・誘導

主要幹線道路沿道においては、それぞれの地域の特性に合わせて、自動車交通騒音が与える居住環境への影響に配慮しながら、幹線道路沿道にふさわしい都市的土地利用を誘導する。なお、沿道土地利用の誘導にあたっては、後背の自然環境や住環境等の保護、屋外広告物規制条例や建築協定などに基づく景観の維持、形成に努めるものとする。

また、木造住宅等が密集する区域で幹線道路整備を行う場合は、道路整備に合わせて市街地開発事業等を活用し、沿道建築物の共同化、更新により不燃化を誘導することで延焼遮断帯の形成及び避難路の確保を図る。

(2) 市街地整備の目標

おおむね 10 年以内に実施することを予定する主な市街地開発事業等は以下のとおりとする。

種別	地区名	都市名
土地区画整理事業	熊本駅西	熊本市
	田井島南	
	城南町中央	
	富合町中心市街地	
	植木中央	
	御代志（仮称）	合志市
	竹迫（仮称）	菊陽町
	菊陽第二	
	嘉島西部	嘉島町
	滝河原	
	嘉島東部台地	
	芝原	
	益城台地	益城町
市街地再開発事業	桜町	熊本市

4) 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針

(1) 基本方針

① 自然的環境の特徴と現状、整備又は保全の必要性

本区域は、東に阿蘇外輪山から連なる託麻三山、西に金峰山系の山々に囲まれ、市街地近郊においても、立田山をはじめ花岡山、万日山及び金峰山系などの山地が見られる。加えて平野部には中央を白川、坪井川、北部を合志川、南部を緑川、加勢川の河川が流れ、江津湖などの親水空間が多く分布し、河川の沿岸には河岸段丘が広がっている。また、都心部にあっても、熊本城周辺等の豊かな緑に恵まれ、水と緑に恵まれた都市空間を形成している。

この継承されてきた貴重な水と緑を、本区域の都市環境形成及び生態系に配慮した自然との共生に活かすため、都市の現況及び市街化の動向を踏まえ、生物多様性の保全や地下水の涵養等に十分配慮した上で、レクリエーション、防災、景観形成といった機能を勘案して、計画的に公園及び緑地を配置することを基本方針とする。

市街地内にはあっては、小規模な社寺林、傾斜地等の樹林等の保全、中小河川整備による緑地や親水空間の創出、道路の緑化、大規模な開発や建築に際しての緑地協定等による敷地内緑化及び既存樹木の保全等に努め、市街地内の緑のネットワーク化を図る。

② 緑地の確保目標水準

ア) 緑地の確保目標水準

平成 32 年における	市街地における割合
緑地確保目標量	30.0%

イ) 都市公園等の施設として整備すべき緑地

区 分	平成 22 年 (基準年)	平成 32 年 (基準年の 10 年後)	平成 42 年 (基準年の 20 年後)
都市計画区域内人口 1 人当たりの目標水準	6.7 m ² /人	8 m ² /人	10 m ² /人

(2) 主要な緑地の配置方針

① 環境保全システムの配置方針

本区域内のまとまった緑を確保するため、風致地区内の樹林地を保全し、また、市街地近郊にあって景観的価値の高い樹林が存する斜面については新たに緑地保全地域、特別緑地保全地区の指定を検討する。

本区域の市街地部を流れる白川、緑川、加勢川、坪井川、合志川、浜戸川等を河川親水軸とし、市街地部周辺の金峰山系、花岡山、万日山、立田山、託麻三山、田原坂、平尾山、岩野山、雁回山、吉野山等を緑の拠点として位置づけ、整備及び保全に努める。また、水前寺江津湖公園、小野の泉水公園、主な湧水地等を水の拠点として位置づけ、水環境の保全に努める。

既成市街地内にあっても、河岸段丘や台地周辺の斜面緑地、社寺林、老樹名木、屋敷林の保全、民有地の緑化、屋上緑化・壁面緑化などを積極的に推進し、身近な緑のネットワーク化に努めることで、自然との共生を図る。

② レクリエーション系統の配置方針

住区基幹公園のうち、街区公園については街区内に居住する人が容易に利用できるように配置し、近隣公園及び地区公園については、環境保全や災害時の避難場所としての機能面も勘案して不足する地域から計画的に配置する。

都市基幹公園は、総合公園としての熊本城公園、石神山公園、益城町総合運動公園、雁回公園、運動公園としては水前寺運動公園、熊本県民総合運動公園等、広域公園として水前寺江津湖公園、特殊公園として竹迫城址公園をそれぞれ配置するほか、立田山、坪井川及び白川沿岸に緑地を整備し、住民のレクリエーションのニーズに対応する。また、歴史、文化、環境資源と親しむことのできる公園の整備に努める。

③ 防災系統の配置方針

公園緑地等は、地震、風水害、大規模火災等の災害時において、周辺地区からの避難者を収容し生命を保護する避難地、火災の延焼防止緩衝帯等の機能を有し、また、災害救助活動の拠点となる等、都市の防災性の向上につながるため、適正な配置、整備と、防災機能を有する公園の改修などを積極的に進める。

また、地震災害時における復旧・復興拠点や、復旧のための生活物資等の中継基地等となる防災拠点を整備する。熊本県民総合運動公園は、大規模災害発生時の広域防災活動拠点として「広域防災拠点」に位置づける。

④ 景観構成系統の配置方針

金峰山県立自然公園を含む金峰山系の山々及び阿蘇外輪山山麓から展開する託麻台地の託麻三山及び立田山、群山・飯高山、弁天山、飯田山等の山地並びに白川、緑川、加勢川、坪井川、合志川、浜戸川及び江津湖等の河川湖沼は、本区域の景観の骨格を形成する重要な要素であり、今後とも景観機能の維持、充実に努める。

商業業務地を中心とした市街地においては、快適に回遊できる歩行空間を形成するため、電車通りをはじめとする幹線道路沿道において緑化を推進し、歩いて楽しい歩行系ネットワークの形成を図るとともに、特に景観上重要な箇所については、屋外広告物条例に基づく屋外広告物の規制・誘導等により良好な都市景観の維持に努める。

本区域の歴史的シンボルである熊本城とその周辺については、歴史を活かした熊本らしい景観形成を推進し、水前寺江津湖周辺及び白川沿いについては、水辺の環境を活かした快適な空間として景観形成を推進する。また、阿蘇くまもと空港周辺景観形成地域においては、良好な景観形成を図る。

さらに、既成市街地内の社寺、傾斜地等の樹林等、中小河川等については、

景観資源として、その維持保全に努める。市街地周辺にあつて、とりわけ保全の必要な千金甲、花岡山、万日山、八景水谷、立田山、水前寺、江津湖、本妙寺については風致地区を定め、その良好な景観を保全する。

(3) 実現のための具体の都市計画制度の方針

緑豊かな環境を維持するとともに、環境資源の保護や無秩序な市街化を抑制する観点から、風致地区の維持保全に努めるとともに、特に良好な自然環境を有するまとまりのある樹林地等については、これを維持保全するため緑地保全地域、特別緑地保全地区の指定を検討する。

熊本県景観計画、熊本県景観条例、熊本県景観づくり基本計画に基づき、各種面整備事業や街路事業、地区計画、建築協定等により、良好な都市景観形成を推進する。

さらに民有地の緑化の推進や、民間等による緑地の適正な維持管理を促進する。

(4) 主要な緑地の確保目標

おおむね 10 年以内に整備又は事業着手を予定する主要な施設は以下のとおりとする。

種 別	名 称		都市名
近隣公園	1カ所（菊陽第二土地区画整理事業地内）		菊陽町
	3・3・35	鼻ぐり井手公園	
	1カ所（嘉島東部台地土地区画整理事業地内）		嘉島町
地区公園	4・4・13	植木中央公園	熊本市
	4・4・12	潮井自然公園	益城町

4 都市計画の進行管理

(1) 進行管理の方針

人口減少が基調となる都市計画行政においては、都市化圧力の増加に対応してきたこれまでの都市施策とは異なり、当面の都市整備像を描き、それに対応する施策実施及び検証を重ねながら、随時都市計画を進行管理していくこととする。

評価指標は、都市経営の面から持続可能な社会の視点、市街地開発事業、都市施設の整備状況等を掲げることとする。マネジメントサイクル(PDCA)に基づいて、個別の都市計画を見直し、都市計画区域マスタープランを進行管理する。

(2) 評価指標

本計画の成果指標は以下のとおりとする。

成果指標	指標の内容
a) 市街地居住率 (%)	都市計画区域内人口に対する市街化区域人口割合
b) 主要都市施設等整備率 (%)	都市計画道路、公園緑地、公共下水道

(3) マネジメントサイクル(PDCA)による都市計画の進行管理

マネジメントサイクルは、PLAN(計画)、DO(実行)、CHECK(点検・評価)、ACT(処置・改善)による施策の実施と検証のサイクルである。

概ね5年間隔で、関係行政機関が本PLAN(計画)のDO(実行)状況をCHECK(点検・評価)し、これに基づくACT(処置・改善)を行うとともに、公表した結果に対する県民意見を反映することとする。

● 土地利用構想図

商業・業務地

- 中心商業業務地
- 一般商業業務地

工業・流通業務地

- 工業地
- 流通業務地

住宅地

- 都心部住宅地
- 都心部周辺住宅地
- 郊外住宅地
- 一団の農用地
- 樹林地(風致地区を含む)
- 河川
- 市街化調整区域の大規模公益施設用地
- その他の区域
- 鉄道・駅・新幹線
- 自専道・IC・スマートIC
- 主要幹線道路
- 市町村界
- 熊本都市計画区域
- 市街化区域

