

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)

令和8年(2026年)5月

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	3
3) 将来の都市構造	5
4) 各種の社会的課題への対応	10
5) 都市計画区域の広域的位置付け	17
2. 区域区分の決定の有無および区域区分を定める場合の方針	18
1) 区域区分の決定の有無	18
2) 区域区分の方針	18
3. 主要な都市計画の決定の方針	20
1) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	20
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	29
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	41
4) 自然的環境の整備または保全に関する都市計画の決定の方針	43
5) 都市防災に関する都市計画の方針	47
4. 都市計画の進行管理	51
1) 進行管理の方針	51
2) マネジメントサイクル（PDCA）による都市計画の進行管理	51

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し、熊本駅、阿蘇くまもと空港、熊本港、九州縦貫自動車道のインターチェンジ等の広域交通拠点を有した地域である。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生かすとともに、近年における半導体関連産業の集積や、九州の横軸となる九州中央自動車道、中九州横断道路など高規格道路ネットワークの構築を更に促進する。これらにより、九州における拠点性を高め、新生シリコンアイランド九州を牽引し、さらには、日本全国、東アジアと連携した世界に開かれ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、立田山等の山林、白川、緑川等の河川、生活用水の全てをまかなう地下水脈や貴重な水源地など多様で美しい自然環境を有し、熊本城や水前寺成趣園をはじめとする様々な歴史文化資源にも恵まれている。このため、これらの豊かな自然環境や歴史文化資源を保全・活用した環境と共生する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優良な集団農地を有しており、今後も農業生産や水源かん養の機能を維持するとともに、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、激甚化・頻発化する自然災害、人口減少、少子高齢社会の進展、コロナ禍を契機とした人々のライフスタイルの変化を踏まえ、誰もが安心して快適に暮らせる Well-being（ウェルビーイング）な都市づくりを進めるとともに、拠点の魅力向上やデジタル技術を活用した労働生産性の向上など時代の変化に対応した柔軟な都市づくりが求められる。

これらを実現していくためには、行政のみならず、様々な主体が互いの立場を理解し合い、新たな魅力や価値を共に創る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、本区域の概ね 20 年後(令和 22 年(2040 年)頃)の都市像を展望した上で、

『誰もが笑顔で安心して暮らせる、
持続可能で活力あるエコ・コンパクトな都市づくり』
～先端産業と環境が調和し、未来を共に創るイノベーション創造都市～

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。また、「～先端産業と環境が調和し、未来を共に創るイノベーション創造都市～」は、特に今後 10 年間で取り組むスローガンを示している。

2) 都市づくりの目標

「災害に強く、誰もが安全・安心に暮らせる都市づくり」

平成 28 年熊本地震や令和 2 年 7 月豪雨等の経験と教訓を生かし、激甚化・頻発化する自然災害に的確に対応するため、ハード・ソフト一体となった防災・減災の取組みを更に進め、災害に強くレジリエンスな都市づくりを推進する。また、行政による災害対策の推進（公助）はもとより、住民一人一人が日頃から災害についての認識を深め、「自らの命は自らが守る（自助）」、「お互いに助け合う（共助）」という意識を徹底することで、地域全体としての防災意識の向上を図る。さらに、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生き生きと安心して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・防犯に配慮した都市づくりを推進する。

「先端産業の立地効果を最大化し、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」

広域的な拠点機能や都市機能を、交通ネットワークの整備に合わせて配置整備することで、都市の利便性の向上と広域的な交流の促進を図る多核連携型都市づくりを推進する。また、新たな産業集積を促進し、その効果を県内のみならず広く全国へ波及させ、ひいては国内外との交流・連携の強化へつなげる。さらに、スマートシティの実現に向け、AI や IoT を活用して都市を最適化し、労働生産性や都市経営基盤及び住民生活の質の向上を図る。

「様々な交流を促進する快適で便利な公共交通優先の都市づくり」

持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築により、住民だけでなく来訪者にとってもシームレスで快適な移動を促すことで、域内外の生き生きした交流を促進し、地域活力の維持・増進につなげる。また、官民連携により取り組む都市再生や都市機能施設の誘導により公共交通優先の歩いて暮らせる便利なまちを実現し、さらには、インバウンドの増加や多様な人々の出会い・交流を通じたイノベーションの創出につなげる。

加えて、人口減少に伴う都市のスポンジ化に対応するため、都市アセットの積極的な活用と用途制限等の柔軟な見直しを通じて、都市の魅力・活力の向上を図る。

「豊かな自然・歴史文化・景観とが調和した

環境と共生する都市づくり」

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ててきた農業の環境を大切に守ることで、豊かでゆとりある都市の暮らしと交流の場を形成する。また、グリーンインフラの活用促進などにより環境負荷の低減を図るとともに、カーボンニュートラルの実現に向けた取組みを加速させ、人と環境にやさしい包摂的な都市づくりを推進する。

「住民と行政等が共創により取り組むまちづくり」

多様化する地域課題やニーズの変化に対応するため、県と市町が一体となってデジタル技術やビッグデータなどを活用した都市づくりを推進し、マネジメントサイクルによる都市計画の進行管理を行う。また、オープンデータの活用や対話の場の充実など多様な手法により住民や企業等の参加を促し、様々な主体の参画により、地域の新たな魅力や価値を共に創るまちづくりを推進する。

3) 将来の都市構造

基本理念に掲げる都市づくりの実現に向けて、本区域内に地域の特性に応じた「拠点」を配置し、都市機能等の集約を促進するとともに、各種拠点を公共交通や幹線道路の「連携軸」で結ぶことで、相互に連携した秩序ある多核連携型の都市構造を目指す。また、「拠点」や「連携軸」の配置を元に、拠点周辺や軸上の面的な広がりや「ゾーン」として構成することによって、効率的な都市構造の形成を図る。

(1) 拠点

特に都市機能や生活機能、産業、レクリエーション機能等を集積する区域を「6つの拠点」として設定する。

① 広域総合都市拠点

熊本城周辺から熊本駅に至る地域は、本県における中心的な商業業務地であるとともに、九州における広域観光の拠点として娯楽、宿泊、観光、文化機能を含めた高次の都市機能が集積している。また、広域行政の拠点としての官公庁施設や金融等の業務施設等も集積している。このため、当該地域を域内及び広域的な交流の拠点となる「広域総合都市拠点」として位置付け、更なる交通アクセス性の向上や高次都市機能の集積に加えて、誰もが安心して訪れ回遊できる歩行空間の確保や良好な都市景観の形成などを通じて居心地が良く快適に過ごせる都市空間の形成を図る。

② 都市拠点

水前寺駅周辺地区、健軍町電停周辺地区、平成駅・南熊本駅周辺地区、西熊本駅周辺地区、上熊本駅周辺地区、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町役場周辺地区は、公共交通の要衝であるとともに、多様な都市機能が集積している。このため当該地区を「都市拠点」として位置付け、公共交通結節点としての機能強化を図るとともに、各拠点相互間での連携・補完の強化の下、地域の中心地区として都市機能の維持・向上と居住の誘導を図る。

③地域拠点

北区役所周辺地区、北部まちづくりセンター周辺地区、楠・武蔵ヶ丘地区、八景水谷・清水亀井地区、子飼地区、長嶺地区、南区役所周辺地区、城南総合出張所周辺地区、川尻駅周辺地区、西区役所周辺地区、合志市役所周辺地区、須屋地区、菊陽町役場周辺地区、原水駅・新駅周辺地区、嘉島東部台地地区及び益城町惣領地区は、一定の公共交通等のサービス水準が確保されているとともに、生活に必要な医療や、買い物などの日常的なサービス機能が概ね確保されている地区である。このため、当該地区を「地域拠点」として位置付け、主に日常生活を支える都市機能の維持・向上と居住の誘導を図る。

④広域防災拠点

災害時における国及び県の対策本部となる熊本地方合同庁舎 B棟及び熊本県庁（新防災センター）、実質的な大規模災害対応を行う陸上自衛隊西部方面総監部及び第 8 師団司令部、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なる阿蘇くまもと空港、熊本港及び熊本県産業展示場（グランメッセ熊本）、災害時の避難や医療の拠点となる熊本県民総合運動公園、熊本県消防学校及び熊本赤十字病院を「広域防災拠点」として位置付ける。

⑤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、セミコンテックパーク周辺地区及び高規格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）周辺地区においては、周辺の土地利用との調和を図ることを前提に、「工業・流通拠点」として、工業生産、流通業務等を計画的に誘導する。

⑥広域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、テクノロジーパーク、熊本県民総合運動公園、アクアドームくまもと、嘉島町運動公園、菊陽杉並木公園及びくまモンアーバンスポーツパークを、熊本の歴史文化と自然環境を守り広域的な交流を育み、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「広域レクリエーション拠点」として位置付ける。

(2) 連携軸

都市圏の骨格を形成するとともに、拠点間の都市機能を有機的に連携させる幹線道路や鉄道等の交通基盤を連携軸として位置付ける。

① 広域連携軸

県内外の周辺都市を結び、九州全体の中で広域的な連携や交流促進を図るための主要な骨格となる軸として、九州縦貫自動車道、九州中央自動車道、中九州横断道路、有明海沿岸道路、熊本天草幹線道路、熊本西環状道路、熊本都市圏3連絡道路等、及び九州新幹線を「広域連携軸」として位置付ける。

② 都市連携軸

広域連携軸を補完し、都市間の連携や交流を支える機能を担うため、広域総合都市拠点及び区域内外の都市拠点を幹線道路や鉄道・路線バス等の基幹的公共交通によって結ばれる軸を「都市連携軸」として位置付ける。

③ 地域連携軸

都市連携軸を補完し、主に本区域における拠点間の交流・連携の促進を図るため、幹線道路や基幹的な公共交通のほかコミュニティバスやデマンドバス等の補完的な公共交通によって結ばれる軸を「地域連携軸」として位置付ける。

(3) ゾーン

拠点や軸の配置を元に、拠点周辺や軸上の面的な広がりを作成することによって、効率的な都市構造を形成し、秩序ある土地利用を誘導するため、4つのゾーンを設定する。

①市街地ゾーン

<中心市街地>

熊本城周辺から熊本駅に至る「広域総合都市拠点」を形成する中心市街地は、土地利用の更新と高度利用により高次都市機能の充実を図る。

<中心部周辺市街地>

中心市街地周辺の国道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、放射状の連携軸に沿った土地の高度利用により、商業・業務施設等の都市機能の充実や都市の利便性を享受できる中高層住宅の集積を図る。

<郊外部市街地>

郊外部の市街地は、都市拠点や地域拠点を中心に、地域生活サービスに資する都市機能を配置し、周辺の住宅地と調和した良好な住環境の充実を図る。

②農畜産・集落ゾーン

白川・緑川流域に広がる田園空間や市街化調整区域内の農用地は、農業生産基盤としてのみならず、地下水かん養や家畜飼養にも適しており、その良好な機能を長期的に維持するため、当該区域の保全を図る。

また、周辺に形成される集落などでは、農畜産業を基盤とした地域コミュニティを維持しながら、住環境と生業の両面において、その調和と暮らしの質の向上を図る。

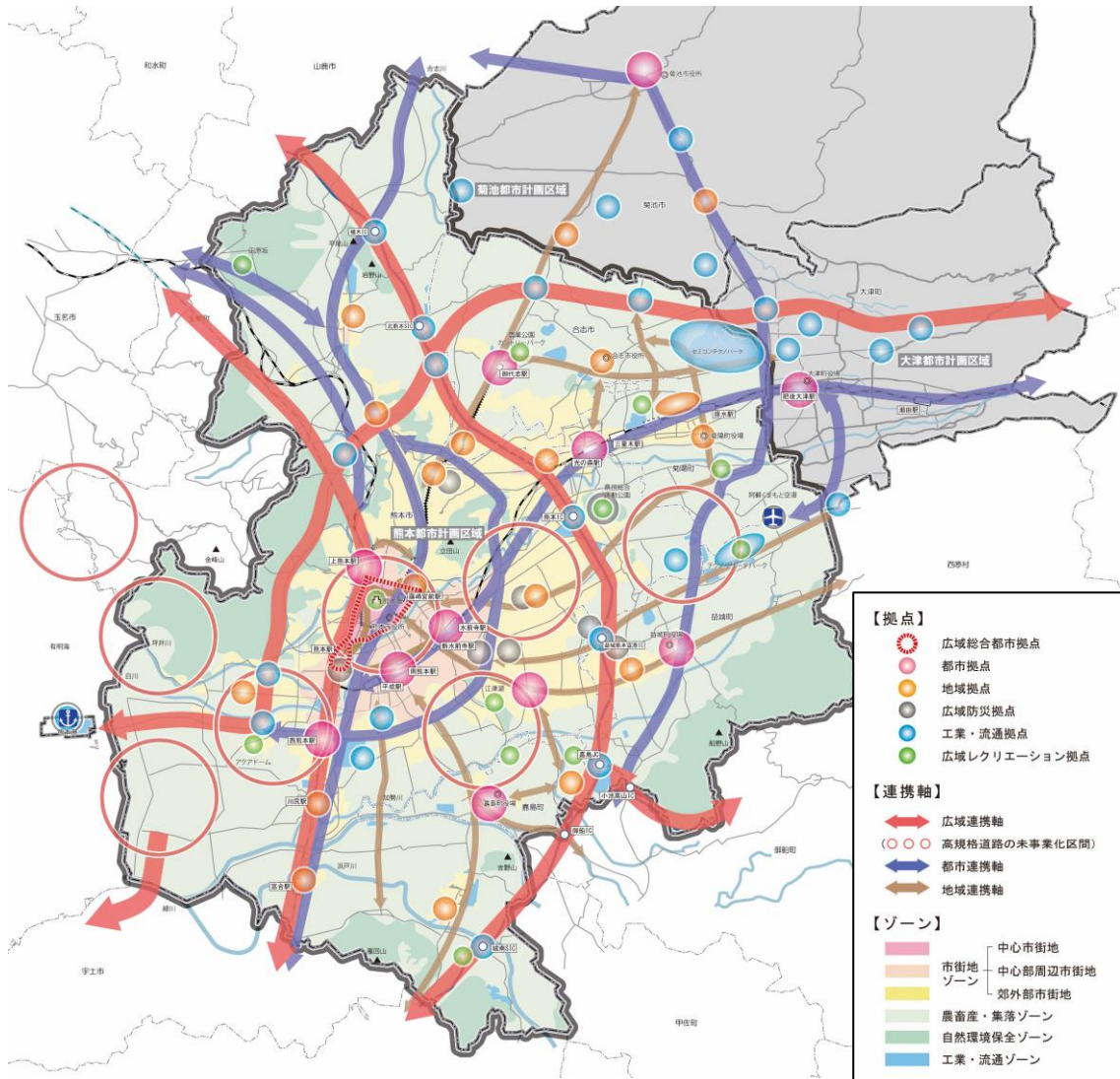
③自然環境保全ゾーン

本区域の山林や丘陵地は、動植物の生息域となる豊かな自然環境、雄大な景観を有する地域であり、阿蘇外輪に源を有する貴重な地下水の水源かん養域でもあるため、自然環境保全ゾーンとして、その保全を図る。

④工業・流通ゾーン

工業・流通業務地として関連施設が立地・集積しており、引き続き、工業・流通施設の集積・充実を図る。

【将来都市構造図】



※具体的な位置を正確に示すものではありません。

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

本区域の人口は、令和2年(2020年)時点では増加傾向にあるものの、国立社会保障・人口問題研究所の「日本の地域別将来推計人口(令和5年推計)」によると、今後は減少に転じる見込みである。また、高齢化率は26.3%と全国平均の28.7%を下回っているが、今後の出生率の低下や平均寿命の延伸により、少子高齢化の進行は避けられない状況にある。

こうした社会において、誰もが生き甲斐を持って社会に参加し、互いに支え合いながら地域で暮らし続けられるよう、安心してまちに出て快適に活動できる都市基盤の整備が不可欠である。そのため、公共交通の充実及びそれを補完する多様な交通手段の確保をはじめ、こどもや高齢者、障がい者等が学校、病院、公園等の身近な目的地まで安全かつ快適に移動できる歩行空間の創出、さらに、子育て支援施設や老人福祉施設等の公共公益施設における安全性・快適性の向上に取り組む。加えて、地域社会の多様なニーズに応える生活サービス機能を確保し、ハード・ソフト両面から、ユニバーサルデザインに配慮した『人にやさしい都市づくり』を目指す。

都市基盤施設の整備に当たっては、既存ストックの有効活用を基本とし、より効果的かつ効率的な整備に努める。人口密度の低い市街地では、社会資本の維持管理や更新費用等の一人当たりの行政コストが高くなるため、無秩序な都市の拡大を抑制し、環境にも配慮した『エコ・コンパクトな都市づくり』を進める。さらに、今後増加が予想される空き家や老朽建築物による都市のスポンジ化に対しては、それらを都市アセットとして捉え、有効活用を促進することで、中心市街地などの既存市街地の高密度化と都市機能の充実を進める。

(2) 恵まれた自然環境の維持保全

本区域は、阿蘇と金峰山の山々につながる台地、そして白川、緑川、加勢川、坪井川の表流水、さらに台地の地下を流れ平野に湧き出る地下水によって、一体的な水環境を形成している。また、金峰山系や阿蘇外輪山山麓から広がる山々や、白川、緑川、江津湖等の河川や湖沼により、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、本県の都市生活や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、豊かな水環境や緑の環境を守り継ぐことが求められている。

特に、本県の地下水は熊本都市圏 100 万人の生活と産業を支える、かけがえのない県民の財産である。半導体関連産業の集積が進む中、今後も取水量とかん養量のバランスを保ち、水質を保全することが重要である。

このため、森林や農地の保全による水源のかん養、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の設置など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などを総合的に推進する。さらに、地域住民の参加と協力を得ながら、『熊本の水、緑を守る都市づくり』を進める。

（３）地球温暖化をはじめとする環境問題への対応

2050 年カーボンニュートラルの実現に向けて、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、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移行、省エネルギー化、エネルギーの有効活用、グリーンインフラの取組みなどを推進する。

また、ネイチャーポジティブといった世界的潮流を踏まえ、生態系を支えるまとまった緑地の保全を図り、生物多様性の維持や自然環境との共生に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など「まちづくり GX（グリーン・トランスフォーメーション）」を推進し、潤いとゆとりのある都市環境の形成を目指す。

（４）激甚化・頻発化する自然災害への対応

平成 24 年熊本広域大水害、平成 28 年熊本地震及び令和 2 年 7 月豪雨をはじめ、全国的にも大地震、風水害、高潮災害等の自然災害が激甚化・頻発化しており、都市防災の強化や防災意識の向上を進めることが求められている。住民の生命と財産を守り、災害に強い都市形成を進め、安全で安心な住環境の確保を目指す。そのため、防災施設の整備に加え、避難地・避難経路の確保、防災機能を備えた公園の整備、避難所となり得る学校の体育館等の耐震化、市街地の不燃・耐震化などを進める。また、災害リスクの高いエリアにおける開発規制・抑制を進め、安全性の高いエリアへの居住誘導を目指す。

さらに、自主防災組織の強化や、河川監視カメラの設置、避難基準の明確化、防災マップの整備など、ソフト面の充実による減災対策を進める。

（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当たっては、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など犯罪防止に配慮した道路・公園等の附属施設の設置を進める。また、安全なこどもの居場所（遊び場）の確保にも努める。さらに、交通の面では、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、『誰もが安全・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、これまでの生活の中で形成されてきた優れた歴史的・伝統的なまち並みなど、地域固有の景観資源を活用し、良好な景観形成を進める。これにより、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』を目指す。

（７）「くまもとサイエンスパーク」の実現に向けた対応

本県は、九州の中央に位置するという地理的優位性や豊富な地下水を背景に、半導体関連産業の集積が進んでいる。特にセミコンテクノパーク周辺地域では、世界的半導体企業の進出を契機として、関連産業の集積が加速化しており、この機会を最大限に生かし、新たな雇用の創出や交流人口の拡大など、様々な産業の好循環につなげていくことが求められている。令和 7 年（2025 年）3 月に策定した「くまもとサイエンスパーク推進ビジョン」では、台湾のサイエンスパークを参考に、本県に合った形でより良いものとなるよう、自然環境と調和し、セミコンテクノパークを中核としながら必要な機能を複数の拠点で分担する「分散型サイエンスパーク」を目指すこととした。

今後も、半導体関連産業の集積を促進し、拠点性の更なる向上を図るとともに、大学・研究機関の誘致や産学官連携の取組みを加速していけるよう、新たな拠点整備に向けた取組みを推進する。

これにより、分散型のくまもとサイエンスパークの構築・充実を進め、本県が世界に開かれた「新生シリコンアイランド九州」を牽引できるよう、都市計画として、以下の取組みを積極的に推進する。

① 農業振興と産業集積の両立を図った土地利用の誘導

セミコンテクノパーク周辺地域は、市街化調整区域に位置し、畜産をはじめ多様な農業生産が展開されている農業地帯であり、農用地区域等の優良な集団農地や山林緑地など豊かな自然環境を有している。これらは、農業生産、防災、景観形成、生態系保全など多様な機能を担っているため、今後も維持・保全を進める必要がある。このため、開発誘導に当たっては、優良農地や基盤整備された農地を守るという方針の下、基盤整備が行われていない農地へ集約・誘導するなどの土地利用調整を進める。併せて、営農継続を希望する農家の意向をあらかじめ確認し、必要に応じて代替農地を確保することで農畜産業との両立・調和を図る。こうした配慮により、周辺農地の効率的かつ総合的な土地利用を確保し、無秩序な開発を抑制して農業振興と産業集積のバランスを保った秩序ある土地利用を誘導する。

具体的な対応については、上位関連計画との整合を踏まえ、開発整備の必要性を慎重に判断し、農畜産業との健全な調和を図るための調整を十分に行った上で、地区計画等を活用し、適切な土地利用の誘導を進める。なお、都市基盤の整備とともに一定の産業集積が進み、計画的な市街化が確実と見込まれる場合は、農畜産業との健全な調和を図るための調整を十分に行った上で、市街化区域への編入を検討する。また、土地区画整理事業など、計画的な市街地整備の見通しが明らかになった地区については、農畜産業との健全な調和を図るための調整を十分に行った上で、市街化区域に編入を進める。

②交通をはじめとする都市基盤の整備・充実

【交通ネットワークの充実】

「くまもとサイエンスパーク」の実現に向け、更なる企業集積や大学・研究機関の誘致が進むことで就業人口の増大が見込まれ、想定を上回る交通需要の増加が懸念される。

このため、今後の交通需要の変化を注視しつつ、基幹的な道路ネットワークの強化に取り組むことで物流の効率化、人流の円滑化を図る。特に優先度の高い菊陽空港線や大津植木線（原水工区）、大津植木線（福原工区）については、短期・集中的に整備を進めるとともに、その周辺道路についても県と市町が一体となって集中的な整備を推進する。

また、「新生シリコンアイランド九州」を実現し、経済安全保障の強化につなげるためにも、セミコンテクノパーク周辺の中心的な道路である中九州横断道路の整備を強力に促進する。併せて、広域交通の利便性向上や周辺の産業拠点・都市拠点とのアクセス強化を図る観点から、同道路におけるインターチェンジの適切な配置・追加及びこれに接続するアクセス道路の整備を推進する。

公共交通の充実により自動車からの転換を促進するため、県と市町が連携し、自動運転やBRT（Bus Rapid Transit）、その他新たな大量輸送システムの導入について検討を行う。

さらに、空港アクセス鉄道の整備を推進するとともに、JR豊肥本線の輸送力強化や駅周辺環境の整備及び二次交通の充実、熊本電鉄と熊本市電との交通結節点の強化などについて関係機関と協議し、鉄軌道ネットワークの一層の充実を図る。

【下水道、公園・緑地】

半導体工場からの排水や生活排水を適正かつ確実に処理するため、事業者または自治体が地域に応じた最適な手法で下水道施設を整備し、公共用水域の水質保全に取り組む。特に、新たに整備を予定している熊本セミコン特定公共下水道の管渠及び終末処理場については、関係市町と連携の上、計画的に実施する。

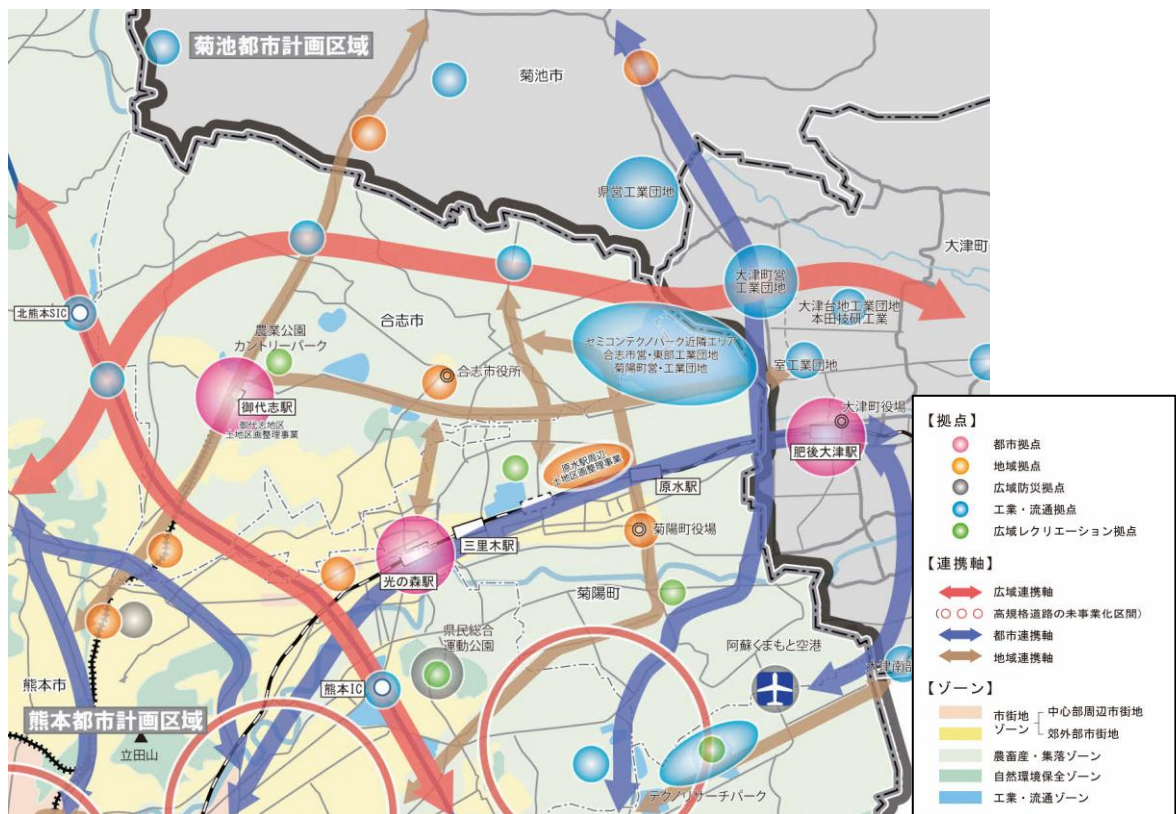
また、災害時の避難場所や環境保全の機能を確保するため、防災機能を有し、周辺環境と調和した公園緑地等を市町や立地企業と連携して配置・整備する。

③ 住環境の充実

くまもとサイエンスパークは、研究者等の人材が集まる地域も目指しており、そこで働く人やその家族にとって快適で魅力的な住環境の充実が求められる。

そのため、交通利便性の高い JR 豊肥本線の沿線などの連携軸沿線に位置する都市拠点や地域拠点周辺を中心に土地区画整理事業などにより住環境の充実を図る。

【将来都市構造図（拡大）】



※具体的な位置を正確に示すものではありません。

(8) 持続可能な都市経営への対応と、官民連携のまちづくり

人口減少社会においては、税収の縮小、生産年齢人口の減少に伴う労働者不足、さらに社会資本の老朽化に伴う維持管理費用の増大など、都市経営は今後ますます厳しさを増すことが予想される。こうした課題に対応するためには、持続可能な都市経営の仕組みを構築することが不可欠である。

同時に、人々の暮らし方・働き方は多様化しており、時代の変化に柔軟に対応しながら、誰もが安心して快適に暮らせる都市環境を整備していく必要がある。

都市計画においては、住民自らの主体的な参加に加え、行政、住民、NPO(特定非営利活動法人)、企業など多様な主体が協働し、新たな魅力や価値を共に創り上げる、「共創社会」の実現を目指す仕組みづくりが求められる。

今後は、厳しい都市経営の現状について住民等の理解を得ながら、DX(デジタルトランスフォーメーション)を積極的に活用し、業務の効率化・自動化による労働生産性の向上を図るとともに、多様な暮らし方・働き方を支えることで、豊かで質の高い生活の実現を目指す。

さらに、官民が連携・協働し、人間中心の視点に立った居心地が良い環境を創出することで、『持続可能で魅力あるまちづくり』を推進していく。

5) 都市計画区域の広域的位置付け

(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。

特に、世界的半導体企業の進出以降、本区域と隣接する菊池都市計画区域や大津都市計画区域においても関連産業の集積や宅地開発が活発化しているため、一体的な都市基盤の整備などこれらの都市計画区域との連携を更に強化していく。

(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（都市計画区域が指定されていない範囲）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3,400ha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、現状では都市的土地利用の計画的な規制誘導の必要性は低い。

なお、高規格道路である有明海沿岸道路の整備が更に推進された際、インターチェンジ周辺などの土地需要が高まることが予測されるため、その際は、農林漁業との健全な調和を図るための調整を十分に行い、必要に応じて都市計画区域の変更（区域の拡大）を検討する。

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) 区域区分決定の方針

概ね10年後の将来予測を行った上で、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。

なお、実態と著しい乖離が見られた場合は、必要に応じて見直すものとする。

(1) 将来における概ねの人口

本区域における将来の概ねの人口を次のとおり想定する。

区分 \ 年次	令和2年(2020年) [基準年]	令和17年(2035年) [基準年の15年後]
都市計画 区域内人口	880.5千人	概ね 875.9千人
市街化区域 内人口	741.9千人	概ね 755.4千人

(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) 将来における概ねの産業の規模

本区域の将来における概ねの産業の規模を次のとおり想定する。

区分 \ 年次		令和2年(2020年) [基準年]	令和17年(2035年) [基準年の15年後]
生産 規模	工業製品 出荷額	11,403.1億円	14,018.4億円
	卸小売 販売額	27,356.7億円	29,722.6億円
就業 構造	第1次産業	13.6千人(3.3%)	10.2千人(2.4%)
	第2次産業	76.3千人(18.7%)	70.8千人(17.0%)
	第3次産業	318.7千人(78.0%)	335.6千人(80.6%)

()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概ね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、令和17年(2035年)における市街化区域の概ねの規模を次のように想定する。

年次	令和17年(2035年) [基準年の15年後]
市街化区域面積	12,983ha

(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

本県の中心的な商業業務地である「広域総合都市拠点」では、土地の高度利用・再開発などにより、高次の都市機能を拡充・更新するとともに、歩行空間の確保や良好な景観形成を図り、誰もが安心して訪れ、回遊できる都市空間を創出し、魅力と活力のある商業業務地を形成する。

都市づくりの中心的な拠点となる「都市拠点」では、それぞれが相互に連携した効率的なサービス提供を念頭に、都市機能（行政、商業、医療、教育文化等）の充実・集積を図る。

「地域拠点」では、地域住民の日常生活を支える商業機能やサービス業務機能の計画的な維持・誘導を図る。

また、幹線道路沿いには、沿道サービスに必要な機能を適切に誘導する。

② 工業・流通業務地

〔工業地〕

本区域の工業地は、幹線道路沿道や九州縦貫自動車道等の高規格道路のインターチェンジ周辺、阿蘇くまもと空港周辺に立地しており、今後もこれらの地区を中心に、周辺環境に配慮しつつ工業施設の集積を促し、生産機能の増進を図る。

また、国の経済安全保障政策に基づく世界的な半導体企業の進出を契機としてセミコンテクノパーク周辺に関連産業の集積が加速化している。一方、市街化調整区域においては、無秩序な開発を抑制し、農業振興と調和した工業地の配置・誘導が求められる。

このため、新たな工業団地等の配置に当たっては、周辺の住環境、田園環境、自然環境への影響や道路等の既存の都市基盤に与える影響、また災害リスクなどについて十分に考慮した上で、産業・研究機関等の計画的な立地誘導を図る。

〔流通業務地〕

既成市街地の交通の円滑化及び流通機能の向上を図るため、熊本流通業務団地地区や九州縦貫自動車道をはじめとする高規格道路のインターチェンジ周辺の基盤整備が行われた区域に流通業務機能の集積・充実を図る。

また、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では、住環境に配慮しつつ、流通業務機能の維持、増進を図る。

③住宅地

「広域総合都市拠点」や「都市拠点」及びその周辺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などにより、共働き世帯、子育て世帯、高齢者、障がい者、外国人など様々なニーズに対応した利便性の高い住環境の形成を図る。

「地域拠点」及びその周辺の住宅地については、安心して居住できる日常生活圏を形成するため、家族による支え合いが期待できる隣居・近居などを促進する。また、住み慣れた地域で、住まい・医療・介護・予防・生活支援が一体的に提供される地域包括ケアシステムとの連携を図りつつ、良好な住環境の形成を図る。

郊外部の住宅地においては、周辺の森林等の自然環境と調和を図りながら、低層住宅を主体としたゆとりと魅力ある住宅地を維持する。特に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を活用し、郊外型の良好な住環境の保全・向上を図る。

これらにより、職住近接のニーズなどに的確に対応した居住地の更なる魅力の向上を図り、本区域における良好な住宅地としての都市の競争力を強化する。

なお、激甚化・頻発化する自然災害で得た経験と教訓を生かし、災害リスクの高いエリアにおける開発抑制や、安全性の高いエリアへの居住誘導を促進する。

(2) 市街地における建築物の密度の構成に関する方針

① 商業業務地

本県の中心的な商業業務地である「広域総合都市拠点」では、多様な都市機能の適正な維持増進と限られた土地の合理的利用に資するため、高次都市機能を担う地区として高度利用型地区計画等の活用により、高密度な土地利用を図る。

「都市拠点」や主要な鉄道駅を有する「地域拠点」では、それぞれが有する都市機能の相互連携による効率的なサービス提供を念頭に、高密度もしくは中密度な土地利用を図る。

その他の「地域拠点」では、周辺の住環境などとの調和に配慮し、低・中密度の商業業務地として維持を図る。

② 工業・流通業務地

工業・流通拠点や工業・流通ゾーンを中心として、周辺環境に配慮した低密度で効率的な土地利用を図る。

③ 住宅地

「広域総合都市拠点」では、高次の商業、業務等の都市機能の充実・強化を図ることを基本としつつ、その周辺部においては優れた利便性を生かして、高層住宅を主体とした高密度な住宅地の形成を図る。その際、敷地の統合・拡大による健全な高度利用を促進する。

「都市拠点」や主要な鉄道駅を有する「地域拠点」では、商業機能との調和を図りながら、必要に応じて、用途地域の変更や高度利用地区の指定などによる形態制限の緩和を通じて中高層住宅の建設を誘導し、利便性の高い良好な住宅地の形成を図る。

その他の「地域拠点」においては、中低層住宅を主体としつつ、地域の特性を生かした良好な住宅地の整備を進める。

また、郊外部や丘陵地などに立地している住宅地においては、周辺の森林等の自然環境と調和を図りながら、低層住宅を主体とした、ゆとりと魅力ある住宅地の維持を図る。

（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、産業等の特性を生かし、地域の風土に根ざした住環境づくりを促進する。住宅供給においては、共働き世帯の増加、高齢社会の進行、ライフスタイルの変化、環境意識の高まりなどを背景とした多様な暮らし方に対応できる住宅の供給が求められている。このような住宅ニーズの多様化に対応するため、住宅セーフティネットや地域包括ケアシステムと連携を図りつつ、地域拠点周辺などの利便性の高い地域を中心として、需要に応じた住宅供給を推進する。このうち、公的支援で整備する住宅については、政策目標を設定し、計画的な供給に取り組む。

さらに、激甚化・頻発化する自然災害への対応、2050年カーボンニュートラルの達成、脱炭素社会の構築に向けた取組みなどを踏まえ、令和3年度（2021年度）に改定した「熊本県住生活基本計画（熊本県住宅マスタープラン）」に基づき、誰もが安心して、安全・快適・持続可能に暮らせる住生活を目指す。また、地域に愛着を持ち、災害に備え安心して暮らせる住まい・まちづくりに努める。加えて、省エネルギー性能の高い住宅・建築物の新築又は、改築を促進する。

（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、将来人口の見通しの範囲内で実施する。対象は、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、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う。その際は、農林漁業との健全な調和を図るための調整を十分に行った上で、市街化区域への随時編入を進める。

また、近年の急激な産業集積の進展を踏まえ、将来の産業動向を見据えた市街化区域拡大の必要性について、今後検討を進める。

②土地の高度利用に関する方針

「広域総合都市拠点」では、都市機能の集積と都市基盤の整備が進んでおり、さらに歴史的な資産や伝統的建築物も集積している。また、九州新幹線や高速道路等の利用による交流人口や関係人口の増大に伴い、住民だけでなく多様なニーズへの対応が求められる。このため、既存の都市機能や歴史文化資源を保全・活用しながら、民間活力を生かした土地の有効利用・高度利用を促進し、快適で魅力ある市街地の形成を図る。

「都市拠点」や主要な鉄道駅を有する「地域拠点」についても、市街地開発事業などにより計画的な都市基盤の整備を図りつつ、土地の高度利用を促進する。

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

再開発事業などにより都市機能の更新や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、住環境など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、地区ごとの特性に応じた土地利用を推進するため、地区計画や各種地域地区制度を活用する。

特に、住工混在により良好な市街地が形成されておらず、騒音・振動・悪臭などによって工場周辺の住環境に影響が生じている場合には、移転を含む住工分離を促進するなどして、住宅地の環境保全を図る。

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、幹線道路沿道の住宅地において商業業務施設等の一定の用途の複合を許容する地区については、自動車交通に伴う騒音や振動など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、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。

なお、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住環境の改善又は維持に関する方針

都市基盤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既成市街地については、住環境の改善に向けて土地区画整理事業などによる面整備（区画道路や公園等の整備）を検討する。

計画的に整備された良好な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・少子高齢社会の進行に伴う都市のスポンジ化への対応として、市街地部への開発誘導や市街地外縁部への開発抑制、空き家・空き地など都市アセットとしての有効活用、老朽建築物等のリノベーションや建替えなどの促進により、既成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資源を生かした豊かでゆとりある住環境の創出を図る。

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。また、小規模な社寺林、傾斜地等の樹林などの保全、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、既存樹木の保全に努めるなど、市街地内における貴重な緑地の確保・保全を図る。

都市内の樹緑地、丘陵、水辺など良好な自然環境を形成している区域や庭園などの歴史的景観を持つ区域については、これら資源の保全・活用により都市の風致や景観の維持・向上を図る。

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・文化を踏まえ、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、快適で落ち着いた景観の形成を図る。

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進めるため、広域的な都市構造や都市基盤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。このため、大規模集客施設は、特別用途地区等による規制を適切に運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。また、大規模集客施設の立地などにおいては、隣接・近接する他都市計画区域の現況及び今後の見通しを勘案し、広域的課題の調整を図る。

⑧オールドニュータウン等の住宅地の再生に関する方針

昭和40年～50年代頃に関発された大規模な住宅団地では、住民の高齢化と住宅施設の老朽化が同時に進行する一方で、用途純化（住宅専用など単一用途に限定する土地利用規制）に基づく土地利用が、住民の多様なライフスタイルや就労・子育て・介護などのニーズへの対応を困難にしている場合もある。こうした人口構成の偏りや空き家増加による住環境の悪化を防ぎ、コミュニティの再構築と地域活力の維持・向上を図るため、施設・街区のバリアフリー化や空き家のリノベーション、住み替え支援、さらには官民連携によるサテライトオフィスやコワーキングスペースの整備によるテレワークの推進など、多世代が支え合う持続可能な都市づくりを推進する。

また、高齢者や子育て世帯等の多世代のニーズに対応した住宅供給を誘導するとともに、用途地域の柔軟な見直しなどを通じて、徒歩圏内に医療・福祉、子育て支援、日用品販売などの施設が立地する利便性の高い都市環境の形成を促進する。

(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、今後も農業生産機能（担い手育成を含む）、水源かん養機能を維持するため、周辺の自然環境や集落と調和した土地利用の形成を図る。

特に、水田については、「流域治水」の取組みにより雨水貯留能力を向上させることで洪水被害の緩和が期待されることから、その保全を図っていくものとする。

やむを得ず農地の開発を行う際には、優良農地や基盤整備済農地を保全する観点から、基盤整備が行われていない農地への集約・誘導など、適切な土地利用調整を行うとともに、必要に応じて代替農地の確保や遊休農地の再活用に努める。

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、市街化を抑制する。

地区計画を活用し開発行為を行う場合は、原則、その区域に土砂災害特別警戒区域など災害リスクの高い区域を含めないこととする。なお、開発行為により新たに災害リスクの高い区域が生じないようにする。

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、県立自然公園の金峰山や風致地区に指定されている八景水谷、立田山、水前寺、江津湖、花岡山、万日山、本妙寺山及び千金甲の地区については、地域の自然資源を継承し積極的にその保全を図り、更なる質の向上に努める。

なお、これらの保全地区に指定されていない丘陵地や樹林地、河川区域等の緑地についても、貴重な植生や動物生息地、優れた自然景観を有する地区は、特別緑地保全地区、風致地区等の指定も視野に入れてその保全を図っていく。

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、市街化区域縁辺部や幹線道路沿道の一部の地域において個別開発が散在的に行われるなど、無秩序な開発によるスプロール的な土地利用が見受けられる。また、世界的半導体企業の進出を契機として、セミコンテクノパーク周辺地域を中心に土地の開発が活発化している。一方で、一部の既存集落では、少子高齢化の進行に加え、市街化抑制に伴う開発制限により地域活力の低下がみられる。

このような課題に対応するため、市街化調整区域内で許容される開发行為は、「市街化を抑制すべき区域」という基本的性格の範囲内で行うものとし、必要に応じて地区計画制度の活用等により計画的に誘導し、スプロール化を防止する。また、セミコンテクノパーク周辺地域やインターチェンジ周辺などにおいては、周辺の農地や自然環境との健全な調和を図りつつ、秩序ある土地利用の形成を促進する。阿蘇くまもと空港周辺地域においては、新大空港構想や空港アクセス鉄道整備を見据えた開発動向、並びに空港利用者の増加に伴う交通への影響等を踏まえ、関係部署と連携しながら、適切な土地利用の下、景観を維持しつつ自然と調和した秩序ある開発を推進する。

地域活力の低下がみられる既存集落においては、住宅や生活利便施設の立地を誘導する地区計画を定めることで地域コミュニティの維持や生活利便性の向上を図る。一定の開発を許容する集落内開発制度については、市街化調整区域の特性及び今後の人口動向を考慮のうえ、地区計画制度を補完するものとして運用し、必要に応じて区域設定の見直しを検討する。

なお、市街化区域縁辺部や鉄道駅周辺、幹線道路沿道など土地利用の変化が著しい地区については、随時その動向を把握し、基盤整備が進み市街化の傾向が強まる兆しが見られた場合には、農林漁業との健全な調和を図るための調整を十分に行い、市街化区域への編入を検討する。

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

本区域では、他都市圏と比べ自動車分担率が高く、自動車への依存が進行している。加えて、区域内外からの自動車交通の集中により、交通事故が多発するとともに、交通渋滞慢性化が依然として課題となっている。また、セミコンテクノパーク周辺を含む都市圏北東部では、半導体関連産業の集積などの急速な開発に伴い、新たな交通需要への対応が急務となっている。

これらに対応するため、道路施策と公共交通施策の連携を図りながら、交通ネットワークをエリア特性に応じて強化する。特に、交通渋滞対策として、ピーク時の交通対策を重点的・積極的に実施する。また、行政のみならず、民間企業等を含めた時差出勤の推進による交通量の分散や、テレワークや公共交通の利用促進による交通量の抑制などのソフト対策を推進する。このように、渋滞解消に向けた短期・中期・長期のハード・ソフト対策を効率的かつ段階的に進めていく。

また、各拠点間を結ぶ公共交通機関の利便性向上や定時性の確保等を促進することにより、安全で円滑な移動を確保し、広域的な交流を促進する持続可能な交通体系を整備する。

加えて、人口減少、少子高齢社会の進行に対応して、全ての人に安全でやさしい公共交通への質の向上を図るとともに、働き方改革やデジタル技術の活用により運転士不足等への対応を進めていく。

都市圏住民や来訪者にとって魅力ある都市へと発展させるため、今後の都市交通体系の整備に当たっては、以下の方針に基づき具体的な施策の展開を図る。

ア) 広域交通体系整備の方針

道路、鉄道、路線バス等のネットワークを相互に補完し合う「一つの交通システム」として位置付け、広域的な都市レベルに即した交通体系の整備を推進する。その上で、自動車依存からの転換を図り、公共交通の再構築と多様な移動手段の確保・活用を進め、持続可能で利便性の高い交通体系の実現を目指す。

道路空間については、公共交通と自動車交通を一体的に捉え、都市構造や交通需要に応じて役割を分担しながら、将来の交通ネットワークを段階的に構築する。特に、強靱で信頼性の高い高規格道路の整備を推進し、広域交通の円滑化と災害時の緊急輸送機能を確保する。

鉄道については、広域的な移動需要に対応するネットワークの維持・強化を進め、駅周辺の交通結節機能を整備することで、バスや自動車との連携を強化する。路線バスについては、幹線道路網との連携を図り、地域間移動を支える路線の再編・強化を推進し、高齢者や交通弱者にも配慮した持続可能な運行体系を構築する。

さらに、阿蘇くまもと空港、熊本港、熊本駅及び桜町バスターミナルは、広域交通と域内交通を結び付ける機能を有し、国内外からの移動需要に対応する拠点として重要な役割を果たしている。これらの施設の連携機能を強化し、乗換えの利便性を向上させることで、地域間交流や国際的な交通需要に対応可能な広域交通拠点としての機能を更に高める。

本方針に基づき、道路・鉄道・バス・空港・港湾を相互補完的に結び付けた広域交通体系を整備し、長期的な交通需要の変化に柔軟に対応できる計画を推進することで、平常時には効率的で快適な交通環境を提供し、災害時には迅速かつ確実な緊急輸送を可能とする交通基盤を確立する。

イ) 骨格道路交通体系整備の方針

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いるが、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）が生じている。このため、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を進めるとともに、2環状11放射に加え新たな環状道路の整備など、骨格道路網を中心とした自動車交通を支える道路整備を段階的かつ計画的に推進する。

道路整備に当たっては、必要性・緊急性・整備効果・事業熟度を評価して優先順位を設定し、特に優先度の高いものから着手するものとし、当面は、主要な交通拠点や高規格道路網、都心部と周辺部を結ぶ放射状幹線道路など、都市の骨格を形成する道路の整備を重点的に進める。

沿道の土地の基盤整備事業や再開発・高度利用と連動し、沿道街区整備と一体的に進めることで、幹線道路整備を促進する。

ウ) 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への対応が難しく、都市部における交通渋滞の深刻化や、移動に伴う所要時間の増加が課題となっている。また、こども、高齢者、障がい者や自動車運転免許を持たない人などは、都市機能サービスへのアクセスが制限され、日常生活に不便や制約を受けることが懸念される。

これらの課題解決に向けて、各拠点間を結ぶ公共交通機関の結節機能を強化するとともに、鉄軌道系交通の輸送力強化や運行頻度の改善、バス交通の利便性向上（バスロケーションシステムの活用など）を図る。さらに、新交通管理システムの導入拡大（渋滞情報の提供や信号制御の最適化などの機能充実）、パークアンドライドの拡充、鉄道駅周辺の駐輪場整備、電停の改良を推進する。これらの取組みにより、交通結節点としての機能を高め、公共交通機関の利用促進を通じて自動車への過度な依存を軽減し、渋滞緩和につなげる。

さらに、公共交通の拠点である熊本駅や阿蘇くまもと空港等へのアクセス性向上や、地域のニーズに応じた柔軟な公共交通の確保により、利便性の高い公共交通ネットワークの形成を促進し、全ての人が円滑に移動できる社会の実現を目指す。

エ) 交通空間の整備方針

道路空間は、人や自動車の通行の場にとどまらず、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。

一方で、人口減少や少子高齢化の進行により、商店街のシャッター街化などによる地域の活力の低下が懸念される中、都市の魅力を向上させ、まちなかににぎわいを創出することが求められている。

このため、道路や公開空地などの官民のパブリック空間を、車中心からウォークアブルな人中心の空間に転換し、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成に向けた取組みを推進する。

自転車は環境負荷が低く、健康づくりに貢献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）の確保等を通じて自転車利用環境の充実を図るとともに、歩行者及び自転車利用者双方の安全性に十分配慮した交通空間の整備に取り組む。

また、誰もが歩きやすい歩行空間の整備、環境負荷の低減に資する透水性舗装及び街路樹の整備、並びに交通安全施設の充実等を通じて、児童・生徒が安全に通学できる環境にも配慮した、安全性の高い交通空間の形成に努める。

②主要な施設の配置の方針

ア) 道路

九州の横軸となる九州中央自動車道、中九州横断道路に加え、熊本西環状道路、有明海沿岸道路や熊本天草幹線道路など、定時性、速達性、走行性に優れた高規格道路の整備を重点的に推進する。さらに、「熊本県新広域道路交通計画」において新たな高規格道路として位置付けた熊本都市圏 3 連絡道路についても、計画の具体化に向けて取り組む。

本区域に集中する交通需要を適正かつ効率的に処理するとともに、災害時の緊急輸送道路として機能させるため、骨格道路網である 2 環状 11 放射や大外環状道路（国道 443 号）、さらに主要幹線道路の整備を段階的かつ計画的に推進する。加えて、事業推進中の高規格道路へのアクセス道路についても重点的に整備を進める。

また、半導体関連産業が集積するセミコンテックパーク周辺では、物流の効率化・人流の円滑化を図るため、県と市町が連携し、道路網の整備を短期・集中的に進める。

イ) 鉄道

空港アクセスにおける「定時性」「速達性」「大量輸送性」の課題に対応するため、空港アクセス鉄道の整備を推進する。また、JR 豊肥本線では、半導体関連産業の集積に伴い利用需要が増加しているため、鉄道事業者と連携しながら、輸送力強化の検討を進める。さらに、広域交流の拠点となる熊本駅をはじめ、各駅の個性を生かした駅周辺との一体的な都市づくりを推進する。

熊本電鉄については設備の更新やダイヤの最適化等により利便性と快適性の向上を促進する。土地区画整理事業により周辺一体の整備を進めている御代志駅は、主要な交通結節点としての役割を強化するとともに、半導体関連産業等が集積するセミコンテックパーク周辺との連携を強化し、利用者の増加と周辺交通渋滞の緩和を図る。

熊本駅、上熊本駅、新水前寺駅、南熊本駅及び西熊本駅についても、交通結節点機能の向上を図るとともに、原水駅及び菊陽新駅では、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

本区域の基幹的公共交通施設と位置付け、その機能の維持・向上を図る。

また、今後の超高齢社会の進行を踏まえ、誰もが安全に安心して移動ができる持続可能な公共交通の構築に向けて、路面電車の延伸を含めた検討を進める。

b. バス

中心商業業務地及びその周辺では、交通渋滞が慢性化しており、定時運行が困難な状況を踏まえ、バス専用レーンの設置・拡充を推進する。

また、半導体関連産業の集積が進むセミコンテクノパーク周辺では、即効性の高い渋滞対策として、需要に応じた柔軟な通勤バスの運行を行うなど、交通事業者と連携しながら公共交通への転換を促進する。

さらに、交通渋滞の解消と公共交通の利便性向上を図るため、BRTの導入や自動運転技術の活用についても検討を進め、特にバス専用レーンを活用した自動運転バスの導入や半導体関連産業エリアにおける自動運転車両の実証実験を推進する。

c. 駐車場・駐輪場

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など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るとともに、定時性の一層の確保に向けて、空港アクセス鉄道の整備を推進する。

また、空港利用者のみならず、訪れる全ての人が空港を楽しめるよう、広場や商業施設の整備、地下空間の活用など空の玄関口として更なるにぎわいの創出に向けた検討を進める。

さらに、大規模災害時や国民保護時の利活用を見据え、「九州を支える広域防災拠点」としての更なる機能強化に努める。

③ 主要な施設の整備目標

概ね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 道 路	1・4・1	熊本西環状線
	1・4・2	池上インター線
	1・4・6	中九州横断道路大津熊本線
	1・4・7	中九州横断道路熊本環状連絡線
	3・2・6	南熊本駅新町線
	3・2・101	大津合志線
	3・3・102	合志インターチェンジアクセス線
	3・3・9	池田町花園線
	3・3・11	船場出水線
	3・3・13	水前寺秋津線
	3・3・40	新土河原出水線
	3・3・51	菊陽空港線
	3・3・61	四方寄鹿子木線（国道3号植木バイパス）
	3・3・76	平尾鑑田線（国道3号植木バイパス）
	3・4・29	上熊本法成寺線
	3・4・32	高平麻生田線
	3・4・34	下南部画図線
	3・4・35	新外秋津線
	3・4・36	出水町国府東水前寺線
	3・4・52	下原堀川線
	3・4・73	植木停車場投刀塚線
	3・4・75	北環状線
	3・4・79	一木鞍掛線
	3・4・90	嘉島益城線
	3・4・91	井寺北甘木線
	3・5・45	坪井龍田陣内線
	3・5・50	鯉森崎橋線
	3・4・69	平尾向坂線
	3・5・70	南環状線
	3・5・82	清藤志々水線
	3・5・94	木山宮園線
	3・5・95	惣領木山線
	3・5・96	横町線
	3・5・97	益城東西線
	3・5・98	南北線
	3・5・99	第二南北線
	3・5・103	セミコンテクノパークアクセス線
	10・7・1	東町線
	—	秋津新町東町線（仮称）
	—	六嘉沼山津線（仮称）
	—	（一）大津西合志線
—	熊本都市圏北連絡道路	
—	熊本都市圏南連絡道路	
—	熊本空港連絡道路	
—	（町道）杉並木公園線	
—	（町道）南方大人足線	

イ) 鉄道

種別	施設名等	都市名
都市高速 鉄道	阿蘇くまもと空港アクセス線（仮称）	益城町

（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) 下水道施設の整備の方針

下水道は、都市の健全な発展、公衆衛生の向上のほか、地球温暖化への対応や持続可能な水循環の構築など、安全で快適な生活を営む上で、必要不可欠な都市基盤施設である。

本区域においては、今後の市街化の動向を考慮のうえ、公共下水道未整備区域における整備を推進するとともに、整備済み区域の計画的な施設の維持保全を図る。なお、市街地外の既存集落においては、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。また、「くまもと生活排水処理構想」に基づき、人口減少や財政状況など地域の実情に応じた長期運営管理計画を作成し、広域化・共同化、経営状況の見える化、ストックマネジメントを推進し、効率的な施設運営を図る。

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、嘉島町及び益城町）、特定環境保全公共下水道（合志市）については、今後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、セミコンテックパーク周辺における半導体関連産業の集積に伴い、新たに整備を行う熊本セミコン特定公共下水道の管渠及び終末処理場については、関係市町と連携のうえ、計画的に整備を進める。

加えて、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取り、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。

イ) 河川の整備の方針

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上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。

改修に当たっては、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、多自然川づくりに取り組む。また、流域全体で水害を軽減させる「流域治水」の考え方に基づき、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加え、集水域から氾濫域にわたる流域のあらゆる関係者が一体となったソフト対策を多層的に進める。

② 主要な施設の配置の方針

ア) 下水道

市街地にあって、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、市街地の拡大など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

概ね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、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
特定公共下水道	熊本セミコン特定公共下水道の管渠及び終末処理場の整備	熊本市、合志市、菊陽町
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、木山川、秋津川、矢形川、岩戸川	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、住環境の維持・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。特に、火葬場、ごみ処理施設などは、都市生活や都市機能の維持に不可欠な施設であるため、地域住民や関係者間の合意形成の下、社会的費用の負担や環境負荷の低減に配慮しつつ、周辺の土地利用や交通施設等の都市計画と整合を図りながら適切に配置する。

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、ごみを資源と捉え徹底した資源・エネルギー回収を行い、積極的に活用する必要がある。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等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) 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行により、都心部の住環境の悪化、市街地の縁辺部における都市基盤水準の低い小規模な開発などが見られ、計画的な市街地整備が必要となっている。

安全・快適な魅力ある住環境を形成するため、農林漁業との健全な調和を図るための調整を十分に行った上で、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。

その実施に当たっては、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、民間活力についても積極的に活用する。現在事業中の土地区画整理事業については早期完了を目指す。

また、新たな土地区画整理事業を予定している菊陽町及び嘉島町は、計画的に事業を進める。

① 広域総合都市拠点における市街地開発事業の推進

広域総合都市拠点における老朽化した建築物の密集、交通の混雑などによって都市機能が低下している地区や一定の災害リスクを抱える地区では、市街地再開発事業等を促進する。また、熊本市が進める「まちなか再生プロジェクト」により、災害に強く魅力と活力ある市街地の創造に向け、防災機能の強化とともに、まちの活力を生み出す建築物の適正な更新と広場や歩道といった有効な空地の創出、良好な景観の形成を促進することで、誰もが快適に安心して暮らせる市街地の形成を図る。

現在検討を進めている熊本市役所の新庁舎整備については、周辺へのにぎわい波及効果を高める取組みを進めるとともに、これを契機とした周辺のまちづくりを進め、地域経済の活性化を目指す。

② 都市拠点や地域拠点における市街地開発事業の推進

都市拠点や地域拠点においては、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、拠点の充実を図る。

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

木造住宅が密集し、都市基盤整備が不十分な都市防災機能の低い既存住宅地については、建物の建替えに併せ、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、建築協定等を活用することで、防災性や利便性、住環境の改善を図る。

⑤新市街地における面整備の推進

新市街地においては、市街地内に残る低・未利用地を有効活用し、地域価値の向上を図るとともに、ミクストユースを推進し、用途が複合する建築物の整備やエリア全体の土地利用の促進を検討する。また、必要な公共施設を適正に配置し、都市機能が充実した良好な市街地形成を図る。

さらに、都市基盤が未整備で、無秩序な市街化を防止すべき地区や、半導体関連企業などの産業集積に伴い職住近接の都市づくりを推進すべき地区においては、農林漁業との健全な調和を図るための調整を十分に行った上で、土地区画整理事業等を活用して都市基盤施設を整備し、計画的な土地利用を促進する。

⑥幹線道路沿道における沿道土地利用の規制・誘導

主要幹線道路沿道では、地域の特性を踏まえ、自動車交通の増加に伴う騒音や振動、安全対策など住環境への影響に配慮しつつ、沿道の特性に応じた都市的土地利用を誘導する。なお、沿道に都市的土地利用を誘導する際には、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等に基づき、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において幹線道路を整備する場合は、道路整備と併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と避難路の確保を図る。

(2) 市街地整備の目標

概ね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	富合町中心市街地	熊本市
	御代志	合志市
	原水駅周辺	菊陽町
	嘉島東部台地	嘉島町
	蔵園	
	益城台地	益城町
復興土地区画整理事業	益城中央被災市街地	
市街地再開発事業	—	—

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ている。市街地近郊には、立田山をはじめ花岡山、万日山及び金峰山系の山地が見られ、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、江津湖等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、都心部でも、熊本城周辺など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都市空間は、自然生態系を構成する動植物の生息地となり、人間にとっては農作物の生産、水源のかん養、観光・レクリエーション、景観形成など多面的機能を有している。近年では、地球規模の環境問題への関心の高まりや、大規模な自然災害の頻発等からグリーンインフラとしての保全と活用が急務となっている。そのため、ネイチャーポジティブ（自然環境の回復と向上）の考え方にに基づき、生物多様性の保全や地下水のかん養等を図るとともに、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）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付け、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付け、水環境の保全に努める。

既成市街地内でも、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、私有地の緑化、屋上緑化・壁面緑化等を積極的に推進し、周辺の自然環境と調和したグリーンインフラを構築することで、ヒートアイランド現象の緩和、二酸化炭素の吸収、防災機能の向上、良好な都市景観の形成を図る。

都市農地については、農産物の供給機能や防災機能、良好な景観形成など、都市農地の有する多面的な機能を踏まえ、これまでの「宅地化すべきもの」から「都市にあるべきもの」と捉え直し、地域住民の意向に配慮しつつ、生産緑地地区の指定などの検討により計画的な保全に努める。

②レクリエーションシステムの配置方針

多様な世代の人たちが、健康づくりやスポーツ活動、自然とのふれあい、広域的な交流や情報発信を行うため、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、運動公園としての水前寺運動公園、熊本県民総合運動公園等、広域公園としての水前寺江津湖公園、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。

さらに、自動車に過度に頼ることなく、歩いて暮らせる生活圏を構築するため、街区公園については、高齢者やこどもが歩いて行ける近距離に配置する。また、こどもの居場所（遊び場）となるよう、防犯性や安全性にも配慮した身近な公園の整備などを促進する。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に加え、地域の交流やコミュニティ形成を支える役割を踏まえ、公園の不足状況や地域特性を考慮し、必要性の高い地域から計画的に整備する。

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など、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等を積極的に進める。

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避難や医療の拠点として「広域防災拠点」に位置付ける。

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、歩いて楽しいウォーカブルなまちなか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、歴史を生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、水辺の環境を生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、県民だけでなく熊本を訪れる多くの人々の目にふれる熊本の「玄関」であるため、良好な景観の維持形成を図る。

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。市街地周辺にあって、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

概ね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
	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・3・5	中央運動公園	合志市
	4・4・12	潮井自然公園	益城町
総合公園	5・5・5	菊陽杉並木公園(拡張)	菊陽町
運動公園	6・6・3	熊本県民総合運動公園(拡張)	熊本市

5) 都市防災に関する都市計画の方針

(1) 基本方針

平成28年熊本地震や令和2年7月豪雨をはじめとする災害経験から得られた教訓を踏まえ、防災施設の整備や住民の避難体制の構築などハード・ソフトの両面から防災・減災対策を総合的に推進する。また、災害リスクの高い区域から災害リスクの低い区域への居住誘導を促進し、災害に強く安心して暮らせる都市づくりを目指す。

併せて、交通ネットワークの強靱化や密集市街地における都市防災の強化を進めることで、安全かつ快適に移動できる都市空間の形成を図る。これにより、日常の利便性を高めるとともに、災害時にも迅速かつ柔軟に対応できる都市構造の実現を目指す。

さらに、官民が連携して防災技術や情報の共有を推進し、地域住民や企業との協働を通じて「フェーズフリー」の考え方を都市づくりに取り入れることで、平常時の利便性と災害時の安全性を両立する都市空間整備を促進する。

大規模災害発生後には、早期に的確な復興まちづくりに着手できるように、官民連携による復興体制の構築や仮設住宅候補地の事前選定など、平時から復興まちづくりのための事前準備を推進する。

なお、これらの都市防災の推進に当たっては「熊本県地域防災計画」及び「熊本県国土強靱化地域計画」並びに各市町が策定する地域防災計画、立地適正化計画の防災指針、地区防災計画等との整合を図り、計画的かつ効果的な施策の展開を図るものとする。

(2) 都市防災への対応方針

① 防災・減災のための施設整備

洪水または内水による浸水リスクが高い区域においては、洪水・内水被害を防ぐため、河川改修や下水道整備などを推進する。一定規模以上の開発行為が行われる場合には、雨水の急激な流出を抑制するため、調整池を設置するものとする。

土砂災害警戒区域や土砂災害特別警戒区域においては、土砂災害を防止するための砂防堰堤等の施設整備を推進する。併せて、土砂流出や洪水などの自然災害を防止する保水機能を有する森林や、雨水の流出抑制機能を有する緑地や農地などを適切に保全する。

近年の気候変動による集中豪雨の多発や都市化の進展による雨水量の増大等により、内水氾濫のリスクが大きくなっていることから、浸水被害軽減に向けて排水路や雨水貯留施設、排水ポンプ場の整備を進める。

② 災害情報の周知、防災意識の向上

災害による社会経済的損失を最小限に抑えるため、ハザードマップの作成・公表をはじめ、広報誌や SNS などの多様な媒体を活用し、平時から有効な防災情報の発信・啓発を行うとともに、災害時には適切な避難情報を迅速かつ的確に伝達する。また、住民一人一人が、災害時の避難行動を時系列で整理した「マイ・タイムライン」をあらかじめ作成できるよう支援し、その普及を通じて、地域における自助・共助の推進を図る。

近年、世界的半導体企業をはじめとする大手企業の集積に伴い、企業防災は地域全体のレジリエンスを左右する重要な要素となっている。これら大手企業が地域に根差した防災体制を整備することで、社会経済活動の継続性や住民の安全性は大きく向上する。このため、自治体・住民・企業等が一体となった防災力強化を目指し、地域経済を支える企業に対して、事業継続計画（BCP）の策定、防災訓練の実施、備蓄体制の整備など、企業の自助努力による防災力向上を促す。併せて、企業や地域団体との情報共有や連携体制を強化し、災害時には物資供給や避難所運営支援など、官民が協力して防災・減災体制の構築を推進する。

③ 災害防止のための土地利用の規制・誘導

安全な暮らしを確保するため、市街化区域内の災害リスクの高い区域については、土砂災害特別警戒区域等の災害レッドゾーンの指定状況等を踏まえ、市町と連携しつつ居住者等との合意形成を図りながら、段階的な市街化調整区域への編入を検討するとともに、未利用地については、公園、緑地、市民農園場等として多面的に活用することとする。

地区計画を活用して開発行為を行う場合は、原則として、災害リスクの高い区域は含めないこととする。

災害に強く、コンパクトな都市づくりを推進するため、市町は、立地適正化計画において、洪水・氾濫流・土砂災害等の複合的な災害リスクを踏まえた誘導区域の設定を行うとともに、区域内に災害ハザードエリアが残存する場合には、防災指針において、適切な防災・減災対策を位置付けることとする。

特に、学校や社会福祉施設等の要配慮者利用施設については、立地適正化計画における誘導施設に位置付けるなどし、氾濫流の到達時間や避難路の安全性、盛土造成地の安定性等を踏まえた立地選定を行い、安全性・避難路・避難場所等を考慮した位置に誘導を図ることとする。

居住誘導区域等においては、災害発生後に関係機関が連携し、電気・水道・ガス等の生活インフラを早期に復旧するための体制及び仕組みづくりについて検討する。

なお、盛土等に伴う災害から住民の生命・身体を守るため、土地の用途（宅地・農地・森林等）を問わず、一定規模以上の盛土等を行う場合は、盛土規制法に基づく届け出を義務付けることで、不法・危険盛土の未然防止を図るものとする。

④災害に強い市街地の形成

建築物の倒壊等の被害から住民の生命、財産を保護するために、建築物の耐震知識の普及を図るとともに、既存建築物の耐震診断、改修を促進する。

また、地震時における建築物の倒壊による道路封鎖や、火炎延焼により被害が拡大する恐れのある密集市街地においては、その改善に向けて、計画的な土地利用とともに、延焼防止のためのオープンスペースとなる道路や公園などの都市施設整備を一体的に検討する。

なお、都市災害の防止に有効な緩衝地帯または避難地帯となる緑地、雨水の保全機能及び土砂の流出を防止する森林など防災上重要な役割を果たす緑地等については、グリーンインフラとして適正に管理するとともに、その保全を図る。

⑤避難所、避難路の整備

大規模災害発生時に周辺地区からの避難者を収容し、安全を確保するため、防災機能を備えた公園の整備や学校の体育館等の耐震化を推進する。特に市街地における大規模火災に際し、避難者の生命、身体を保護するために、必要な規模と構造を有する広域避難場所（都市計画公園等）の整備計画を検討する。また、避難者の迅速かつ安全な避難行動を確保するため、指定緊急避難場所等に通じる道路、緑地及び緑道の整備に努めるとともに、高齢者や障がい者等の要配慮者を受け入れる福祉避難所の確保・整備、ペット同伴避難に対応可能な施設の確保にも取り組むものとする。

⑥災害に強い交通ネットワークの確保

道路及び橋梁は、災害時に、避難、救援、救護、消防活動をはじめ、被災施設の復旧等の応急活動を実施する上で重要な機能を有している。このため、大規模災害発生時に「命の道」となる中九州横断道路や、本道路につながり一体的な機能を果たす熊本西環状

道路等の高規格道路の整備を促進し、強靱で信頼性の高いネットワークの構築を図る。

また、防災拠点間の道路網となる緊急輸送道路については、災害に強い舗装の整備や無電柱化に努めるとともに、老朽橋や耐久性・耐震性の不足している橋梁の架け替えや耐震補強に取り組む。さらに、発災直後から生じる緊急輸送を円滑かつ確実に実施するために、緊急輸送道路沿いの建築物の耐震化に努める。

⑦様々な関係者の協働により取り組む「流域治水」の推進

近年の激甚化・頻発化する豪雨による、洪水、土砂災害などに対応するため、河川、下水道管理者等の管理者が主体となって行う従来の治水対策に加え、国、県、流域自治体、企業・住民等、あらゆる関係者が協働して取り組む「流域治水」の実効性を高める。

⑧復興まちづくりの事前準備の推進

市町は、災害発生直後から始まる復旧・復興の初動期に的確に対応し、早期に復興まちづくりに着手できるよう、過去の災害から得られた課題・教訓等を踏まえ、あらかじめ災害対応と復旧時期を想定した復興まちづくりの目標、土地利用の方針、都市施設・公共公益施設の整備方針、応急的に必要な用地確保の方針、緊急輸送道路の整備、復興体制等を計画として位置付けておくことが必要である。この際、地域全体の防災力向上を図る観点から、大企業の進出も踏まえ、企業自身の防災対策の推進に加え、地域との連携強化を促す視点を組み込むことが重要である。

特に令和7年（2025年）に改正された災害救助法の趣旨を踏まえ、災害発生後の福祉分野との連携を強化し、生活再建に向けたケースマネジメントの導入や、仮設住宅建設候補地の事前選定など、被災者一人一人の状況に応じた支援体制の構築を含めた復興準備を進めることが求められる。

こうした事前準備により、災害後の混乱期において迅速かつ的確な判断・対応が可能となり、「被災後の職員の負担軽減」、「復興まちづくりに対応可能な人材育成」、「復興体制等の整備による復興までの時間短縮」などを通じて、誰一人取り残さない復興の実現を目指していく。

4. 都市計画の進行管理

1) 進行管理の方針

全国的な人口減少が続く中、本区域では近年増勢が見られるものの、将来的には緩やかな減少局面への転換が見込まれる。こうした状況を踏まえ、本区域が将来にわたり「住みたい」「住み続けたい」都市でありつづけることを目指し、県と市町が連携のうえ、施策を実施・検証しながら都市計画を一体的に管理する。

さらに、都市施設整備の効果を多角的な視点（経済・環境・社会など）で可視化するため、各計画において「成果指標（KPI）」を設定し、定期的に評価を行うものとする。

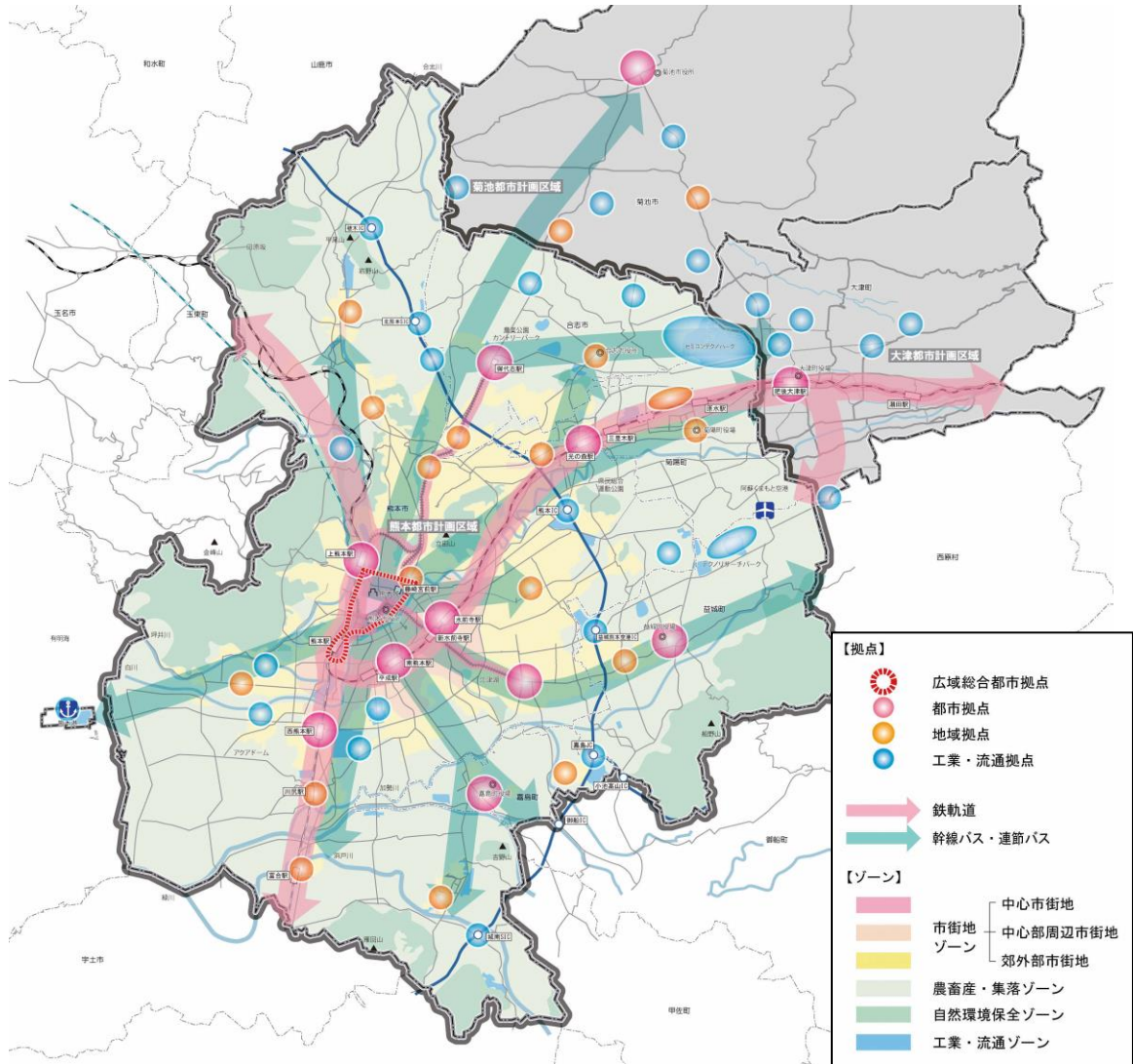
2) マネジメントサイクル(PDCA)による都市計画の進行管理

マネジメントサイクルは、Plan（計画）、Do（実行）、Check（点検・評価）、Action（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Action（処置・改善）を行うとともに、公表した結果に対する住民意見を反映することとする。

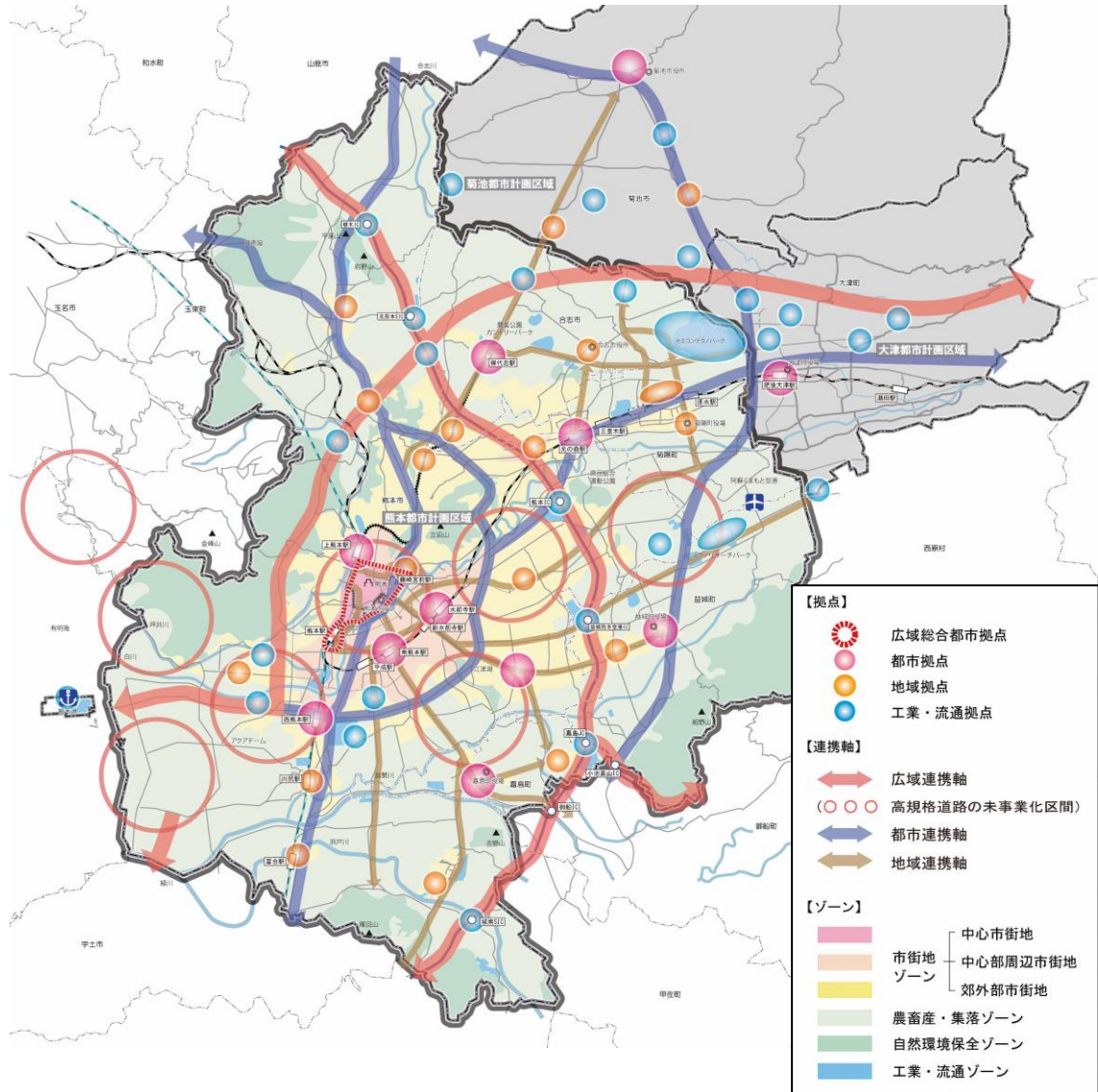
なお、公表に当たっては、県が運営管理する「くまもとデータ連携基盤」（データプラットフォーム）を活用するなど、取得データや分析結果及び交通データや環境データ等の他分野情報との関連性を随時オープンデータ化することで、多様な主体の都市づくりにも寄与する取組みを推進する。

【公共交通図】



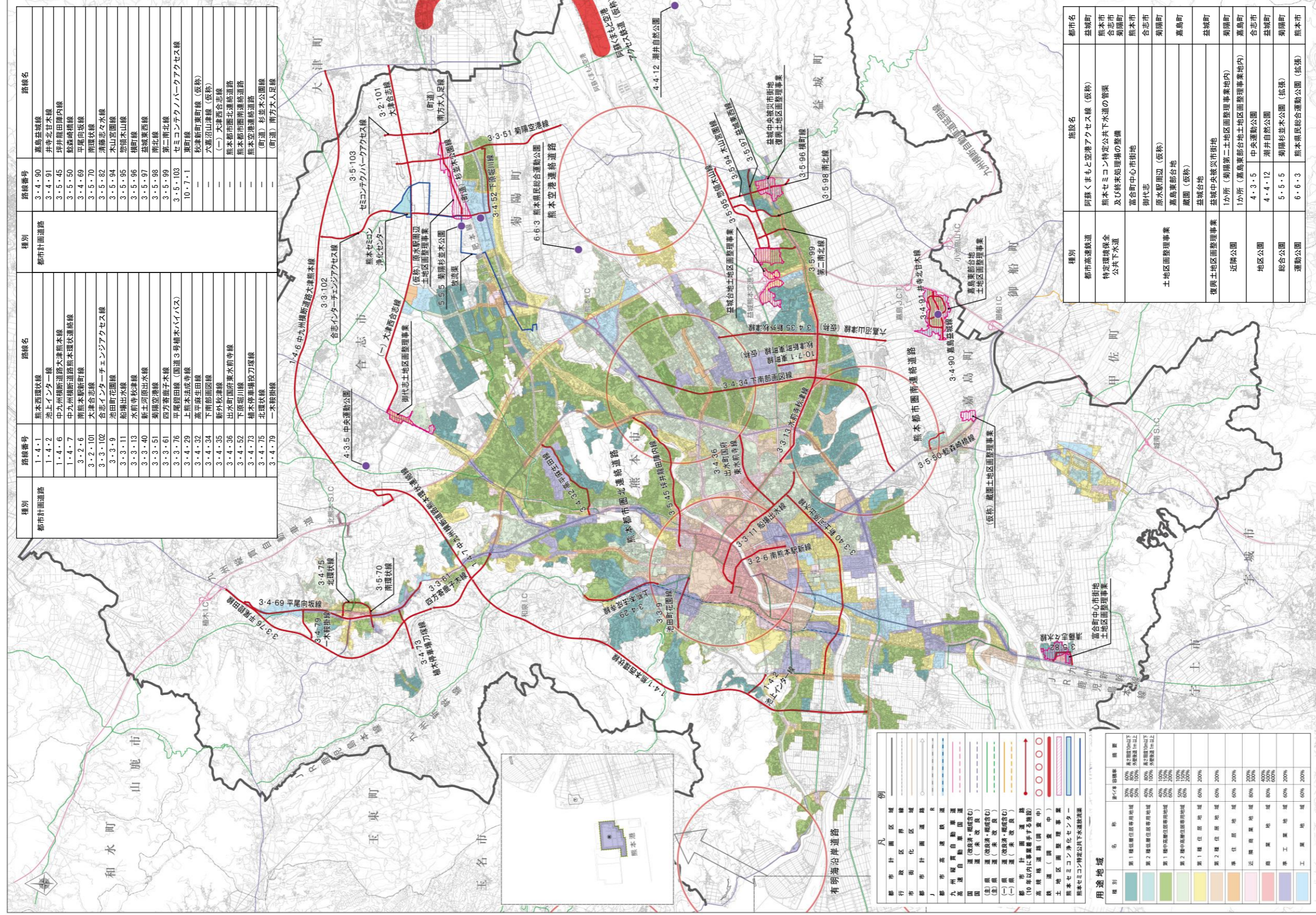
※具体的な位置を正確に示すものではありません。

【道路図】



※具体的な位置を正確に示すものではありません。

■熊本都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（附図）



【参考資料：用語集】

読み	かな	用語	解説
でいーえつくす (でじたる・とらんすふおー めーしょん)	D	DX (デジタル・トランスフ ォーメーション)	ICTの浸透が人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させることをいう。
えぬぴーおー	N	N P O	Non-Profit Organization 民間非営利組織の略。政府や私企業とは独立した存在として、住民・民間の支援のもとで営利を目的としない社会的な公益活動を自主的・自発的に行う組織・団体のことをいう。
あくせす	あ	アクセス	接近、近づきやすさなどのことをいう。ある目的地への到達のし易さを示すのに、アクセスが良いなどと言う。情報などの利用のし易さを言うこともある。
いんばうんど	い	インバウンド	外国人が訪れてくる旅行のことをいう。日本へのインバウンドを訪日外国人旅行または訪日旅行という。
うおーかぶる	う	ウォークアブル	ウォークアブルとは、「歩く」を意味する「walk」と「できる」の「able」を組み合わせた造語で、「歩きやすい」「歩きたくなる」といった意味で使われる。国土交通省では、「居心地が良く、歩きたくなるまち」として、道路空間を車中心から「人中心」の空間に転換し、多様な人々の交流の場を形成することで、都市の魅力を向上させる取組みを推進している。
うすいはいすいしせつ	う	雨水排水施設	埋立地外に降った雨水が埋立地に流入しないように、また、埋立て前の区域に降った雨水がごみ層に流入しないように雨水を集排水するために設ける施設。
うすいりゅうしゅつよくせいし せつ	う	雨水流出抑制施設	洪水調節のため、雨水を一時貯留する施設のことをいう。雨水を貯留する調整池、雨水を浸透する透水性舗装等がある。
うんどうこうえん	う	運動公園	都市住民全般の主として運動の用に供することを目的とする公園のことをいう。
おーどにゅーたうん	お	オールドニュータウン	老朽化した大規模住宅団地のことをいう。1960年代から大都市郊外に開発されてきた大規模住宅団地(ニュータウン)が開発から30～50年程度経過し、居住者の高齢化、人口減少、住宅及び関連施設の老朽化等、いわゆるオールドニュータウン化の問題が生じている。
かーぼんにゅーとらる	か	カーボンニュートラル(「脱 炭素化」)	二酸化炭素(CO2)などの温室効果ガスの排出量から、森林などによる吸収量を差し引いて、合計を実質ゼロにすることをいう。実現のためには、温室効果ガスの排出量の削減と吸収量の増加が必要である。
がいくこうえん	か	街区公園	主として街区内に居住する者の利用に供することを目的とする公園のことをいう。1箇所当たり面積0.25haを標準として配置する。
かいはつこうい	か	開発行為	開発行為とは、主に建築物を建てるなどの目的で『土地の区画形質の変更』を行うことをいう。『土地の区画形質の変更』とは、土地の区画を形成する公共施設(道路・水路など)を新設・廃止・移動、土地の盛土・切土による土地の形状の変更、宅地以外の土地(農地・山林など)を宅地にすることである。
がっぺいしよりじょうかそう	か	合併処理浄化槽	トイレのし尿だけを処理する単独処理浄化槽に対し、し尿と台所などの雑排水を併せて処理する浄化槽のことをいう。市町村が設置する下水道、し尿処理施設によらずに処理を行うもので、下水道の終末処理場と同程度の浄化能力がある。設置に要する期間が短いなどの利点がある。
かんきょうふか	か	環境負荷	人が環境に与える負担のことをいう。単独では環境への悪影響を及ぼさないが、集積することで悪影響を及ぼすものも含む。環境基本法(平5法91)では、環境への負荷を「人の活動により、環境に加えられる影響であって、環境の保全上の支障の原因となるおそれのあるものをいう。」としている。

読み	かな	用語	解説
かんきょうほぜんきょうてい	か	環境保全協定	法令の規制を上回る自主的な環境保全対策を事業者に促すため、大規模な事業所が集中して立地している地域において、市町及び主要事業所で締結している協定のことをいう。大気汚染や水質汚濁等事業活動に伴って生ずる環境への負荷を低減するため事業者が実施すべき対策を定め、環境保全を図るとともに、事業者が自主的かつ率先的な環境保全活動を行い、地域の快適な環境の創造や地球環境の保全に資することとしている。
かんけいじんこう	か	関係人口	移住した定住人口でもなく、観光にきた交流人口でもない、地域と多様に関わる人々のことをいう。
かんせんどうろ	か	幹線道路	道路網のうちでも主要な骨格をなし、都市に出入りする交通及び都市の住宅地、工業地、業務地等の相互間の交通を主として受けもつ道路のことをいう。
きぞんしがいち	き	既存市街地	都市において、道路が整備され建物が連たんするなど、既に市街地が形成されている地域のことをいう。都市計画法では、人口密度が1ha当り40人以上の地区が連たんして3,000人以上となっている地域とこれに接続する市街地をいう。
きんりんこうえん	き	近隣公園	主として近隣に居住する者の利用に供することを目的とする公園のことをいう。1箇所当たり面積2haを標準として配置する。
くいきくぶん	く	区域区分	都市計画法において、無秩序な市街化を防止し、道路・公園・下水道などの基盤整備についての公共投資を効率的に行いつつ、計画的な市街化を図るため、市街化区域と市街化調整区域との区分を定めることをいう。（同法第7条第12項）いわゆる「線引き」と呼ばれる。
ぐりーんいんふら	ぐ	グリーンインフラ	グリーンインフラは、社会資本整備や土地利用等のハード・ソフト両面において、自然環境が有する多様な機能を活用し、持続可能で魅力ある国土・都市・地域づくりを進める取組みのことをいう。防災・減災、自然環境の保全、地域振興等の多様な地域課題の同時解決を図ることができる取組みとしても注目されている。
けんちくきょうてい	け	建築協定	住宅地としての環境や商店街としての利便性を高度に維持増進することなどを目的として、土地所有者等同士が建築物の基準（建築基準法による最低基準を超えた高度な基準）に関する一種の契約を締結するときに、公的主体（特定行政庁）がこれを認可することにより、その安定性・永続性を保証し、住民発意による良好な環境のまちづくりを促進しようとする制度のことをいう。
こういきこうえん	こ	広域公園	主として市町村の区域を超える広域レクリエーションの需要を充足することを目的とする公園のことをいう。
こういきてきとしけん	こ	広域的都市圏	経済や生活圏としての一体性を持つ複数の自治体が形成する都市圏のことをいう。特に、複数の自治体に関与し、そのうち1つの市が経済の中心となるケースを指すことが多い。この圏域では、都市機能の分担が進み、商業・行政・文化施設の集積する中核都市と、その周辺で住宅地や産業拠点として機能する自治体との間で、人的交流や経済的つながりが活発に行われる。これにより、圏域全体としての持続可能な発展が促される。
こういきてきなきよてん	こ	広域的な拠点	都市圏全体、及び圏域を超えた、都市活動の足場となり、人、もの、情報が集積する場所のことをいう。
こうきょうげすいどう	こ	公共下水道	主として市街地における下水を排除し、又は処理するために地方公共団体が管理する下水道で、終末処理場を有するもの又は流域下水道に接続するものであり、かつ、汚水を排除すべき排水施設の相当部分が暗渠である構造のものをいう。
こうきょうこうえきしせつとう	こ	公共公益施設	公共の福祉や社会的利益の向上を目的として整備される施設の総称のことをいう。国や地方自治体、または公的機関が設置・管理し、住民が広く利用できる施設を指す。代表的なものには、学校、図書館、病院、消防署、公園、上下水道施設などがある。また、民間事業者が公益性を持つ施設として運営する場合もあり、社会全体の生活環境の向上や安全・福祉の確保に寄与する。
こうじとしきのう	こ	高次都市機能	高次都市機能とは、単なる日常生活圏を超えた広域地域に対し、高度なサービス提供や中枢的な管理を行い、人・モノ・情報の密な集積を基盤として、新たな文化や価値を創造する機能のこと。具体的には、大企業の支社や広域を対象とした商業施設、高度な医療機関、大学や研究機関、国際会議場などが該当。
こうつうけっせつてん	こ	交通結節点	鉄道の乗継駅、道路のインターチェンジ、自動車から徒歩やそのほか交通機関に乗り換えが行われる、交通が集中する場所のことをいう。

読み	かな	用語	解説
こうりゆうじんこう	こ	交流人口	観光客や二地域居住者といった交流人口のことをいう。交流人口を拡大することで地域の活力を取り戻そうとする動きが広がっている。
こうれいかりつ	こ	高齢化率	65歳以上人口を「高齢者人口」として、総人口に占める割合のことをいう。
こうれいしゃかい	こ	高齢社会	高齢化率 7%を超えた社会のことをいう。
こみゆにていぷらんと	こ	コミュニティプラント	市町村が一般廃棄物処理計画に基づき、地域し尿処理施設として設置、管理するし尿と生活雑排水を合わせて処理するための小規模な汚水処理施設のことをいう。厳密に言えば、地方公共団体、公社、公団などの公的機関、民間開発者の開発行為による住宅団地などに設置される合併処理施設のうち、環境省所轄の地域し尿処理施設整備事業により設置されるものをいう。厚生労働省所轄の地域し尿処理施設は集合住宅や団地が単独で汚水を処理するための施設を通称コミュニティプラントという場合がある。
こわーきんぐすぺーす	こ	コワーキングスペース	事業者間で作業拠点を供用することをいう。
さてらいとおふいす	さ	サテライトオフィス	サテライトオフィスとは、企業または団体の本拠から離れた所に設置されたオフィスのことをいう。
しーむれす	し	シームレス	シームレスとは「継ぎ目のない」という意味で、転じて複数のサービス間のバリアをとり除き、容易に複数のサービスを利用することができることを指す。移動のシームレス化とは、複数の交通手段の接続性を改良することを言う。
しがいかくいき	し	市街化区域	都市計画法に基づく都市計画区域のうち市街地として積極的に開発・整備する区域のことをいう。具体的には、既に市街地を形成している区域（既成市街地）及び概ね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域（新市街地）を言う（同法第 7 条第 2 項）。市街化区域においては、少なくとも用途地域、道路、公園、下水道を定めることとされ（同法第 13 条）、また、開発行為は一定の基準に該当していれば許可しなければならない（同法第 33 条）。
しがいかちょうせいくいき	し	市街化調整区域	市街化調整区域とは、都市計画法に基づく都市計画区域のうち市街化を抑制すべき区域（同法第 7 条第 3 項）のことをいう。市街化調整区域内では、農林漁業用の建物や、一定規模以上の計画的開発などを除き開発行為は制限される（同法第 34 条）。
しがいちかいはつじぎょう	し	市街地開発事業	都市計画で定められた土地利用計画を計画的に誘導し、秩序ある市街地を形成するため、道路、公園、下水道等の公共施設の整備に合わせて良好な環境を確保するために、計画的な広がりをもった区域で総合的、一体的に行われる事業のことをいう。土地区画整理事業、市街地再開発事業などの種類がある。
しがいちさいかいはつじぎょう	し	市街地再開発事業	市街地開発事業の 1 つで、低層で老朽化した建物が密集し、公共施設が不足していることなどにより、生活環境が悪化し、活力が失われた市街地において、敷地の共同利用、高度利用により、建築物の不燃化・共同化を行うとともに、道路、駅前広場等のオープンスペースを確保し、快適で安全な街につくりかえる事業のことをいう。
じゅうきかんこうえんとしきかんこうえん	し	住区基幹公園	住区基幹公園とは、都市公園のうち住民の生活行動圏域によって配置される比較的小規模な公園で、都市計画で位置付けられた街区公園、近隣公園及び地区公園のことをいう。
しゅうまつしよじょう	し	終末処理場	下水を最終的に処理して、河川その他の公共の水域、または海域に放流するために下水道施設として設けられる処理施設及びこれを補完する施設のことをいう。
しゅうらくないかいはつせいど	し	集落内開発制度	市街化調整区域内の集落において、定めた条件を満足すれば、一定の開発を認め許可する制度のことをいう。
しょうぎょうきのう	し	商業機能	商品やサービスの流通、販売、マーケティング、物流、金銭の流れなど、商業活動に関連する様々な機能のことをいう。
しょうぎょうぎょうむち	し	商業業務地	商業施設や業務施設が集積し、経済活動の中心となるエリアのことをいう。小売業、飲食業、サービス業などの商業機能と、企業のオフィス、金融機関、行政機関などの業務機能が共存し、都市の発展を支える重要な拠点となる。

読み	かな	用語	解説
しんしがいち	し	新市街地	農地や山林などの都市的土地利用が行われていなかった地域で、土地区画整理事業などにより、新しく市街地が形成される地域のことをいう。
しんすいくかん	し	親水空間	河川において、護岸を自然護岸あるいはそれに近い状態にして、水や川に触れることができることで、水や川に対する親しみを深めることができる空間のことをいう。
すいげんかんよう	す	水源かん養	降雨を地表や地中に一時的に蓄えるとともに、地下に浸透させ、降雨が河川などに直接流入するのを調節し、下流における水資源の保全や洪水の防止、地下水のかん養などを維持・増進する自然の働きのことをいう。
すぶろーるか	す	スプロール化	都市が、計画的な道路が整備されないまま、無秩序に拡大している傾向のことをいう。
すまーといんたーちえんじ	す	スマートインターチェンジ	高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置されるインターチェンジであり、通行可能な車両（料金の支払い方法）を、ETCを搭載した車両に限定しているインターチェンジのことをいう。インターチェンジの建設費・管理費のコストが縮減され、インターチェンジ等の整備が容易となりインターチェンジ周辺の地域活性化に貢献する。
すまーとしてい	す	スマートシティ	グローバルな諸課題や都市や地域の抱えるローカルな諸課題の解決、また新たな価値の創出を目指して、ICT等の新技術や官民各種のデータを有効に活用した各種分野におけるマネジメント（計画、整備、管理・運営等）が行われ、社会、経済、環境の側面から、現在および将来にわたって、人々（住民、企業、訪問者）により良いサービスや生活の質を提供する都市または地域のことをいう。
せいたいけい	せ	生態系	食物連鎖などの生物間の相互関係と、生物とそれを取り巻く無機的環境の間の相互関係を総合的にとらえた生物社会のまとまりを示す概念のことをいう。まとまりのとらえ方によって、1つの水槽の中や、1つのため池の中の生物社会を一つの生態系と呼ぶこともできるし、地球全体を一つの生態系と考えることもできる。人間活動による急激な環境変化や意図的・非意図的な外来種の導入などが原因となり、多くの地域で生態系の急速な変化・破綻を引き起こしている。
せいぶつたようせい	せ	生物多様性	地球上には様々な環境があり、それぞれに適応した多様な生物が存在し、それらがつながりあっていることをいう。生物多様性基本法（2008年）が施行され、地域の特性に応じた、野生生物や生態系の保全、それらのつながりの確保が求められている。
だいきぼしゅうきやくしせつ	た	大規模集客施設	大規模な集客施設は、劇場、映画館、演芸場若しくは観覧場又は店舗、飲食店、展示場、遊技場、勝馬投票券発売所及び場外車券場その他これらに類する用途に供する建築物でその用途に供する部分の床面積の合計が1万㎡を超えるもののことをいう。大規模な集客施設の立地について、商業地域、近隣商業地域及び準工業地域を除き、立地が制限されている。また、制限された地域に立地しようとする場合には、可能な用途地域への変更等の都市計画の手続を要することとしている。
ちくけいかく	ち	地区計画	既存の他都市計画を前提に、ある一定のまとまりを持った「地区」を対象に、その地区の実情に合ったよりきめ細かい規制を行う制度のことをいう。
ちくこうえん	ち	地区公園	主として徒歩圏内に居住する者の利用に供することを目的とする公園のことをいう。1箇所当たり面積4haを標準として配置する。都市計画区域外の一定の町村における特定地区公園（カントリーパーク）は、面積4ha以上を標準とする。
でーたぶらっとふぉーむ	て	データプラットフォーム	単なるデータの保管庫ではなく、情報を活用しやすくするための仕組みで、各種データの横断的活用を資するデータ連携基盤のことをいう。社会のデジタル化が進む中、行政サービスやビジネス、医療・研究など、様々な分野で重要な役割を果たしている。
でまんどばす	て	デマンドバス	利用者の予約や要望に応じて運行ルートや時間を柔軟に変更する公共交通機関で、従来の路線バスのように決まったルートや時刻表がなく、タクシーのように個別最適化されたサービスを提供するのが特徴である。
とくしゅこうえん	と	特殊公園	風致公園、動植物公園、歴史公園、暮園等の特殊な公園のことをいう。
とくていかんきょうほぜんこうきょうげすいどう	と	特定環境保全公共下水道	自然公園区域内の水質保全のため、また農山漁村の生活環境の改善を図るための下水道で処理対象人口が10,000人以下の小規模下水道のことをいう。

読み	かな	用語	解説
とくべつりよくちほぜんちく	と	特別緑地保全地区	都市緑地保全法に基づき、都市計画区域内の緑地のうち、風致または景観が優れているなど、一定の要件に相当する良好な自然環境を形成している緑地について、それを保全するために都市計画に定められる地域地区のことをいう。都市の無秩序な拡大の防止に資する緑地、都市の歴史的・文化的価値を有する緑地、生態系に配慮したまちづくりのための動植物の生息、生育地となる緑地等の保全を図ることを目的とする。
としあせつと	と	都市アセット	住民一人一人のニーズに的確に応えていくために、既存ストックのうち地域の資源として存在しているものをいう。 (例：建築物、インフラ、公園、緑地、広場など)
としかんきょう	と	都市環境	都市環境計画における都市環境とは、利便性、快適性等の住みやすさを作り上げていく創出的環境及び大気、水、緑等といった自然的環境という二つの環境の概念から成るものである。
としきのう	と	都市機能	都市がその活動を維持し、人々が生活を営む上で必要となる様々な働きやサービス全般を指す。具体的には、居住、商業、業務、工業、交通、教育、医療、行政、文化・レクリエーションなど、都市におけるあらゆる活動を支える機能が含まれる。
としきのうしせつ	と	都市機能施設	都市の居住環境の向上等のための機能を備えた施設のことをいう。都市再生整備計画による高次施設や立地適正化計画による誘導施設、住民のコミュニティ形成や交流、生涯学習、居場所、文化芸術、健康医療福祉、子育て、行政サービス等の拠点となる施設。
としばんしせつ とししせつ としばん	と	都市基盤施設、 都市施設、 都市基盤	道路や上下水道、公園、河川等の都市活動を支える基盤となる施設のことをいう。
としけいかくいき	と	都市計画区域	都市計画法その他関係法令の適用を受けるべき土地の区域で、市町村の中心の市街地を含み、かつ、自然的・社会的条件、人口・土地利用・交通量などの現況・推移を勘案し、一体の都市として総合的に整備、開発及び保全する必要がある区域のことをいう。都市計画区域は県が指定する。
としのすぼんじか	と	都市のスポンジ化	一定の密度で建築物の集積がある都市の市街地において、空家、空地等が小さな敷地単位で、時間的・空間的にランダムに相当程度の分量で発生すること及びその状態のことをいう。
とちかくせいりじじぎょう	と	土地区画整理事業	市街地開発事業の1つで、都市基盤が未整備な市街地を健全な市街地にするため、土地の交換分合整頓（換地）により、道路や公園などの公共施設の整備とともに宅地の区画形状を整える事業のことをいう。
ねいチャーぼじていぶ	ね	ネイチャーポジティブ	ネイチャーポジティブとは日本語訳で「自然再興」といい、「自然を回復軌道に乗せるため、生物多様性の損失を止め、反転させる」こと。これまでの自然環境保全の取り組みだけでなく、経済から社会、政治、技術までの全てにまたがって改善を促していくことで、自然が豊かになっていくプラスの状態にしていこうというのがネイチャーポジティブの趣旨。
ねっとわーく	ね	ネットワーク	効果的、有機的に機能するようにつながれた網の目状の体系のことをいう。歩行者や道路、通信、企業、コンピューターなどのつながり等を表現する。
ひーとあいらんどげんしょう	ひ	ヒートアイランド現象	都市部では、エネルギーの大量消費や、地表面の多くがアスファルト・コンクリートで覆われていることなどから、郊外と比べて気温が高くなり、「島」のような等温線を描くことから呼ばれる現象のことをいう。
ふううちく	ふ	風致地区	都市計画で定める地域地区のひとつで、都市計画区域内にあって都市の自然風致（丘陵、樹林、水辺地などの自然豊かな土地、郷土的意義のある土地、緑豊かな住宅地などを含む良好な自然環境）を維持するために指定される区域のことをいう。
ふえーずふりー	ふ	フェーズフリー	日常時と非常時の垣根をなくし、普段使っているモノやサービスを災害時にも役立てるという考え方。
ほうせつつき	ほ	包摂的	包摂的とは、多様な人々や価値観を受け入れ、社会の一員として共存できるようにすることをいう。具体的には、障がい者や武力紛争の被害者をはじめ、社会的弱者やマイノリティーを含むすべての人が公平に社会参加できる環境を整えることを意味する。また、異なる意見や立場、文化や価値観を尊重し、相互理解を深めることで調和を図ることも含まれる。

読み	かな	用語	解説
ほりゅうじんこうふれーむ (いっばんほりゅうじんこう)	ほ	保留人口フレーム (一般保留人口)	目標年次における「市街化区域内人口の推計値」と「現在の市街化区域内に居住可能な人口」との人口差で、当面、市街化区域の拡大を保留し、今後の市街化区域を拡大するために、確保しておく人口のことをいう。
まい・たいむらいん	ま	マイ・タイムライン	災害時や、災害の発生リスクが高まっているときに、自分や家族が「いつ」「何をするのか」などの防災行動を時系列に整理してまとめたものをいう。
まちづくりじーえつくす (ぐりーんとらんすふぉーめーしょん)	ま	まちづくり GX (グリーン・トランスフォーメーション)	気候変動への対応や生物多様性の確保、Well-being の向上といった社会的課題に応えるための取組みのことで、特に、都市緑地の多様な機能を活かした環境改善や、都市におけるエネルギー利用の効率化を進めることで、持続可能な都市づくりを目指すことをいう。
まねじめんとさいくる (ぴーでいーしーえー)	ま	マネジメントサイクル (PDCA)	企業・組織が目的達成に向けて、業務を効率的に進めるためのシステムのことをいう。 ・Plan (計画) : 具体的な計画を策定する ・Do (実行) : 計画を実行する ・Check (評価) : 実行した結果を評価する ・Action (改善) : 評価を基にした次回策に向けた改善を行う
みくすとゆーす	み	ミクストユース	住宅、商業施設、オフィス、公共施設、ホテル、文化施設など、異なる用途を同じ建物やエリア内に共存させることをいう。これにより、利便性の向上や地域の活性化、移動負担の軽減が図られ、持続可能な都市づくりに寄与する。
みっしゅうじゅうたくしがいち せいびそくしんじぎょう	み	密集住宅市街地整備 促進事業	防災上、居住環境上の課題を抱える密集住宅市街地において、防災性の向上と居住環境の改善を図るため、老朽建築物等の除却、建替え、生活道路等地区施設の整備、従前居住者の居住確保等を総合的に行う事業のことをいう。
ゆにばーさるでざいん	ゆ	ユニバーサルデザイン	まちづくりやものづくりなどを進めるに当たり、高齢者や障がい者だけでなく、すべての人にとって使いやすいデザインをしていこうとする考え方のことをいう。
りゅういきげすいどう	り	流域下水道	『専ら地方公共団体が管理する下水道により排除される下水を受けて、これを排除し、及び処理するために地方公共団体が管理する下水道で、2以上の市町村の区域における下水を排除するものであり、かつ、終末処理場を有するもの』、又は『公共下水道(終末処理場を有するものに限る。)により排除される雨水のみを受けて、これを河川その他の公共の水域又は海域に放流するために地方公共団体が管理する下水道で、2以上の市町村の区域における雨水を排除するものであり、かつ、当該雨水の流量を調節するための施設を有するもの』をいう。
りゅうつうぎょうむきのう	り	流通業務機能	生産者から消費者へと商品やサービスを届ける過程において、効率的な流れを確保するための業務機能のことをいう。具体的には、①物流機能、②商流機能、③情報管理機能、④決済・契約機能の4つの要素がある。 ①物流機能：輸送・保管・荷役・流通加工を通じて、商品の供給を最適化する。 ②商流機能：卸売・小売業者が介在し、商品の仕入れや販売を行う。 ③情報管理機能：在庫管理、需要予測、マーケティング情報の活用により、適正な供給調整を行う。 ④決済・契約機能：企業間の取引契約、代金回収、電子決済システムの導入などを通じ、流通の円滑化を図る。 近年では、デジタル技術を活用したDX(デジタルトランスフォーメーション)が進み、EC(電子商取引)の拡大、サプライチェーンの高度化、キャッシュレス決済の普及など、流通業務機能の効率化と多様化が進んでいる。
りよくちきょうてい	り	緑地協定	都市緑地保全法第14条に基づき、都市計画区域における一団の土地又は道路・河川などに隣接する土地の所有者などが、市街地の良好な環境を確保するために全員の同意により結ぶ緑地の保全又は緑化に関する協定のことをいう。
れじりえんす	れ	レジリエンス	「レジリエンス(Resilience)」には困難や苦境からの回復力や立ち直る力、復活力という意味合いがあり、国や企業などの組織が災害に直面したときに、いかに回復し、復興できるかどうかの力を指している。