

大津都市計画

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

(大津都市計画区域マスタープラン)

令和8年(2026年) 3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) 地域ごとの市街地像	3
(3) 社会的課題への対応	6
(4) 都市計画区域の広域的位置づけ	11
2. 区域区分の決定の有無	11
(1) 区域区分の決定の有無	11
3. 主要な都市計画の決定の方針	13
(1) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	13
(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	16
(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	19
(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	20
(5) 都市防災に関する都市計画の方針	21
4. 都市計画の進行管理	24
(1) 進行管理の方針	24
(2) マネジメントサイクル（PDCA）による都市計画の進行管理	24

1. 都市計画の目標

(1) 都市づくりの基本理念

① 基本理念

大津都市計画区域（以下、「本区域」とする。）は、県の北東部に位置し、熊本市と阿蘇市の中間に広がる地域である。熊本市へは約30～40分、阿蘇市へは中九州横断道路「北側復旧道路」等の整備により、約40～50分でアクセス可能となっている。

本区域は、阿蘇くまもと空港に近接し、幹線道路の結節点にも位置するとともに、JR豊肥本線の肥後大津駅を有しており、交通の要衝としての優位性から都市機能の集積が進展している。これにより周辺市町村民への都市サービスの提供の拠点としての役割も担っている。

また、熊本都市圏に含まれるものの、熊本都市計画区域の市街化区域とは連坦しておらず、独立した都市エリアを形成しており、市街地に隣接して良好な自然環境を有するなど、都市と自然が調和した地域特性を備えている。

近年では、企業集積に伴い人口が増加傾向にあり、特に若年層や子育て世代、及び外国人住民の流入も進みつつある。これにより地域の多様性が高まり、住民ニーズや生活様式の変化に対応した都市サービスの充実や、将来を見据えた多様な交通体系への対応が求められている。一方で、全国的な少子高齢化の進行は本区域にも影響を及ぼしており、これに対応した集約型都市づくりの推進が必要である。また、激甚化・頻発化する自然災害への対応による都市防災の強化、さらには新型コロナウイルス感染症の経験を踏まえたライフスタイルや価値観の変化など、多様な課題への対応も求められている。

こうした状況の中、JR肥後大津駅と阿蘇くまもと空港を直結する空港アクセス鉄道の整備計画が進められており、これにより、定時性・速達性・大量輸送性が確保され、本区域の交通結節機能は一層強化される。また、中九州横断道路の整備は、熊本と大分を結ぶ東西軸を強化し、物流効率化や観光交流の拡大、さらには災害時の代替路確保による防災力向上に寄与するものである。これらの交通基盤整備により、本区域は熊本都市圏と阿蘇地域を結ぶ広域交流拠点として位置づけられ、地域経済の活性化や産業振興を支える都市基盤の形成が推進される。

以上の現状と課題、そして今後の変化を踏まえ、本区域においては、「人」、「自然」、「産業」等の地域特性を最大限に活かしつつ、大津町における都市づくりの方向性と連携を図りながら、都市づくりの基本理念を以下のとおり設定する。

【都市づくりの基本理念】

『人と自然と産業が調和した安全・安心で活力ある都市(まち)』

この将来像を実現するために本計画において、都市づくりの基本目標を次のとおり定める。

【都市づくりの基本目標】

「人と豊かな自然とが調和するエコ・コンパクトな都市づくり」

人々の暮らしと阿蘇外輪山の裾野に広がる豊かな自然環境との調和を図るとともに、将来にわたって持続可能な都市構造の形成を図るため、隣接都市との機能連携を促進した「エコ・コンパクト」な都市づくり※を目指す。

※「エコ・コンパクト」な都市づくり

今後の人口動向の変化に対応しつつ、住民が豊かで安心して暮らせる都市環境を維持・向上させるため、都市構造の再編を目指す、本県が推進する理念である。市街地の無秩序な拡大を抑制し、公共交通を重視した都市づくりや中心市街地の再生といった従来の「コンパクト」な都市づくりに加えて、低炭素で環境に配慮した都市づくり（エコロジー）や効率的で持続可能な都市経営（エコノミー）の視点を取り入れている。

この理念を具体的に実現する手法として、都市機能等を拠点に誘導・集約し、それらを公共交通などのネットワークで結ぶことで、利便性が高く、環境負荷を抑え、将来の人口変化にも対応できる「コンパクト・プラス・ネットワーク」を活用し、持続可能な都市構造の形成を図るものである。

「多様な産業の集積を活かした活力ある都市づくり」

地域に根ざした農業の振興を図りつつ、多様な産業（製造業、物流業、商業、観光、サービス業等）と連携を深めることで、交通の要衝としての地理的優位性を最大限に活かし、地域経済の活性化と持続的な成長を推進し、活力ある都市づくりを目指す。

「人に優しく安全・安心で、災害に強い都市づくり」

本区域は、近年の人口増加に加え、世界的な半導体企業の隣接町への進出を背景に外国人住民の増加も進み、多様な人々が暮らす地域へと変化している。こうした社会構造の変化を踏まえ、子育て支援施設の充実、ユニバーサルデザインや多言語対応の強化など、誰もが安心して暮らせる包摂的な都市づくりを目指す。また、全国的に激甚化・頻発化する自然災害への備えとして、防災性の高い都市構造の形成を進め、災害に強い都市づくりを推進する。

さらに、近年の感染症の経験を踏まえ、身近な憩いの空間（オープンスペース）や歩行者空間の重要性が再認識される中、多様化する住民のライフスタイルや価値観に柔軟に対応し、快適で持続可能な都市環境の形成を図る。

「住民や多様な地域団体と行政が共創により取り組むまちづくり」

住民や企業、地域団体、行政が互いに連携し、主体的な参加を通じて、地域の特性・課題に即した都市づくりを推進するとともに

に、共創により新たな価値を創出する。また、都市計画を着実に推進するために、進行管理や合意形成を支えるマネジメントシステムの導入を図り、持続可能で共創型のまちづくりを目指す。

② 都市計画区域の範囲

本区域の範囲は、以下のとおりとする。

都市計画区域名	大津都市計画区域
範囲	大津町の行政区域の全域

(2) 地域ごとの市街地像

都市づくりの基本理念における「人」と「自然」と「産業」が調和する都市として、本区域内の特徴を活かしたゾーン、拠点及び都市軸を設定し、秩序ある都市構造の形成を目指す。

ゾーンとは、将来に向けて秩序ある計画的な土地利用を展開する領域であり、本区域の特徴を活かして設定した6つのゾーン(商業・業務や工業・流通、住宅等)で構成される。

拠点は、ゾーンの中でも医療・福祉・商業等の生活サービス機能や産業機能を誘導・集約し、都市機能の充実を図る区域であり、4つの拠点で構成される。

連携軸は、高規格道路や国道、鉄道を基盤に、周辺地域との広域交流を促進するとともに、既存の中心市街地を核として地域内の拠点間の交流を支える交通ネットワークであり、広域連携軸と都市連携軸、及び地域連携軸の3つの軸で構成される。

拠点到都市機能を誘導・集約し、これらの拠点間を公共交通等の連携軸で結びつけることで、将来の人口動向にも対応した持続可能で利便性の高い都市構造を実現する。

a ゾーン

<商業・業務ゾーン>

JR肥後大津駅周辺は、江戸期に参勤交代の宿場町として栄え、歴史的な街並みや景観資源が今も残る地域である。駅北側では、商業・行政施設が集積しており、町固有の歴史・文化資源を保全・活用しながら、計画的に商業施設を誘導し、歴史を活かした魅力ある市街地の形成を図る。

一方、駅南側は、国道57号沿線の交通利便性を活かし、大規模小売店や業務施設の集積を促進することで、広域的な商業機能の強化を図る。

さらに、大津町が策定した『肥後大津駅周辺まちづくり基本計画』では、駅周辺を『おおづ街道駅』として位置付けており、南北の特色を活かした機能分担と連携により、回遊性と賑わいある都市空間の形成を図ることで、持続可能で地域に根ざした商業・業務ゾーンの発展につなげる。

＜工業・流通ゾーン＞

県内でも有数の工業・流通拠点を形成する工業・流通ゾーンでは、空港や駅といった交通結節点への優れたアクセス性や、国道57号・325号の充実した道路ネットワークを活かし、環境負荷に配慮しつつ産業競争力を高める工業・流通業務市街地の形成を推進する。

また、中九州横断道路の整備により、東西軸の広域交通ネットワークの強化が進む中、物流効率の向上や企業立地の促進が期待されており、これを契機として、新たに整備が予定されるインターチェンジ周辺等において、用途地域の指定を含む土地利用の適正な誘導を図り、持続可能な産業集積の形成を図る。

用途地域内の国道325号沿道、町道下町門出線沿道、国道57号及び県道大津植木線沿道を中心とする用途地域東側一帯では、幹線道路沿道という立地特性を活かし、従来から商業系や工業系の施設が複合的に立地する沿道型市街地が形成されている。今後も一定の用途複合を許容しつつ、周辺住宅地との調和を図りながら、その影響を最小限に抑えるため、必要に応じて特別用途地区や地区計画等を活用し、秩序ある土地利用の誘導を図る。

＜住宅ゾーン＞

商業・業務ゾーンを取り囲むように形成されている住宅ゾーンでは、JR肥後大津駅や商業・業務地へのアクセス性に優れ、防災性にも優れた魅力ある住宅市街地の形成を図る。

＜集落ゾーン＞

農業ゾーン周辺に形成される集落などでは、無秩序な拡大を抑制しながら道路や排水施設などの整備により、周辺の田園環境と調和した良好な住環境の保全を図る。

＜農業ゾーン＞

白川や矢護川などの河川流域に広がる田園空間は、米、麦などの農産物を産みだす農業生産基盤であるとともに、美しい景観を有する地域、さらには地下水の涵養域として保全を図る。

＜自然環境保全ゾーン＞

区域東部に広がる樹林地や原野は、阿蘇外輪に源を有する河川の水源涵養や、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として保全を図る。

b 拠点

＜都市拠点＞

大津町役場やJR肥後大津駅周辺は、本区域の中心的な拠点として、商業・業務・住宅・文化施設等の都市機能の充実を図る。

＜地域拠点＞

各地区の小学校周辺※や矢護川コミュニティセンター、野外活動等研修センター、つつじ台団地、桜丘団地 周辺は、既存集落の拠点として、コミュニティの形成や各地区間の交流・連携の充実を図る。

※護川小学校、大津東小学校（JR瀬田駅）、大津南小学校、大津北小学校

＜工業・流通拠点＞

工業団地（室、中核、南部、大津台地及び新たに整備する（仮称）大津北部工業団地）、中九州横断道路インターチェンジ周辺は、周辺の自然や農地、住環境との調和に配慮しつつ、産業集積地として工業・流通施設等の立地を誘導し、適正な土地利用を図る。

＜レクリエーション拠点＞

大津町運動公園、大津中央公園、昭和園、清正公道公園（高尾野森林公園を含む）は、地域の余暇活動、住民と県内外からの観光客との交流の場として維持・保全や機能強化を図る。また、大津町運動公園、大津中央公園、昭和園は、災害時の防災資機材備蓄拠点・避難場所として安全安心な空間を確保する。

c 連携軸

＜広域連携軸＞

県内外の周辺都市を結び、九州全体における広域的な連携や交流を促進する主要な骨格となる軸として、中九州横断道路を「広域連携軸」として位置付ける。

＜都市連携軸＞

広域連携軸を補完し、近隣都市と連携を図りながら、人・経済・文化の交流を促進する主要な軸として、国道57号、325号、443号、JR豊肥本線及び空港アクセス鉄道を「都市連携軸」として位置付ける。

＜地域連携軸（東西）＞

更なる道路整備を促進するとともに歴史を活かした魅力ある市街地の形成を図るための軸として、県道大津植木線、県道瀬田竜田線、県道瀬田熊本線、及び町道三吉原北出口線を「地域連携軸（東西）」と位置付ける。

＜地域連携軸（南北）＞

駅南北間の連結機能の向上により一体的な市街地の形成を図るための軸として、JR肥後大津駅周辺の国道57号と県道瀬田熊本線を南北で結ぶ軸、及び県道瀬田竜田線と西原村方面を南北に結ぶ軸を「地域連携軸（南北）」と位置付ける。

(3) 社会的課題への対応

ここでは、社会経済の動きに対応した課題に対する都市計画の対応の方向性について示す。

① 少子・高齢社会への対応

大津町では、企業集積などの影響により当面は人口増加が見込まれるものの、将来的には全国的な少子超高齢社会の進行に伴って人口減少へと転じることが予想され、土地需要の低下や財政規模の縮小が懸念される。こうした人口動態の変化を踏まえ、持続可能な都市構造の形成を目指し、立地適正化計画制度を活用した土地利用の誘導を進めるとともに、既存の都市基盤を有効に活用しながら、中心市街地の再構築や郊外部での市街地拡大の抑制を図り、都市全体として「エコ・コンパクトな都市づくり」を推進する。

また、高齢者が地域社会に参画し、交流できる環境を確保するため、多様な移動手段の整備を進めるとともに、公園や広場などの公共空間や、教育・文化・福祉等の生活サービス施設の集約的な立地を促進し、利便性と交流性の高い都市空間の形成を目指す。

さらに、少子化への対応として、安心してこどもを産み育てられる環境の整備を進めるため、保育所や認定こども園などの児童施設、公園などの遊び場の充実を図り、子育て世代の定住促進と地域活力の維持・向上につなげる。

② 恵まれた自然環境の維持・保全

本区域は阿蘇山の裾野に位置し、広大な農地空間や湧水、緑地などの豊かな自然環境に恵まれている。これらの地域資源は大津町の魅力であるとともに、次世代へと継承すべき貴重な財産であり、持続的な都市づくりの基盤として適切な維持・保全に努める。

環境負荷の少ない都市づくりを目指すため、自動車交通の発生を抑制し、自動車依存による移動需要を縮減するとともに、公共交通への転換を促進し、道路整備による交通の円滑化を進めることで、省エネルギー型の都市構造への転換を積極的に推進する。

近年、再生可能エネルギーの導入に伴い、大規模太陽光発電施設（メガソーラー）の設置が進められてきた。これらの施設は持続可能なエネルギー供給に資するものの、森林や農地の転用による自然環境への影響や景観の変化、災害時の安全性など、生活環境に新たな課題を生じさせている。このため、国の規制方針や県が定める基準やゾーニング図、町の条例を踏まえ、恵まれた自然環境の維持・保全を基本とし、地域の景観や住民生活との調和を重視しながら、太陽光発電施設の立地や規模について適切な誘導を図る。

また、道路の沿道環境（騒音・振動、大気汚染、景観など）をはじめとする都市活動に伴う生活環境への影響を抑制するため、

緑化の推進や景観形成、大気環境の改善などの施策を総合的に展開し、快適で持続可能な都市環境の形成を目指す。

③ 活力ある都市づくり

大津町では、TSMCの進出や空港アクセス鉄道の肥後大津ルート決定を契機に、「肥後大津駅周辺まちづくり基本計画」が策定され、町全体の活性化につなげる取組みが進められている。駅周辺の未利用地や低未利用地を活用し、商業・業務・交流機能を適切に誘導・配置することで、持続可能で魅力ある都市拠点を形成し、区域全体の活力を一層高めていく。

加えて、近年の外国人住民の増加を踏まえ、言語・文化・生活習慣の違いなど、多様性に配慮した多言語対応や生活支援サービスの充実を通じて、誰もが快適に暮らせる都市拠点を実現する。

さらに、町固有の阿蘇外輪山の一部を構成する樹林地や広大な農地など、恵まれた自然環境の保全・活用を通じて、地域の魅力と賑わいを創出し、活力ある都市づくりを目指す。

④ 広域的な交流・連携の活性化

本県では、都市圏内の移動利便性を高めるとともに、都市圏間を結ぶ鉄道や幹線道路などの広域交通ネットワークの形成を促進し、都市間の交流・連携の強化を図っている。

本区域においては、新たに空港アクセス鉄道の整備計画を進めており、これにより阿蘇くまもと空港への交通利便性が向上するとともに、観光地や産業拠点とのアクセス改善を通じて県内外からの来訪者や企業活動の拡大を促し、九州全体の交流拠点としての空港機能強化につながることが見込まれる。さらに、高規格道路である「中九州横断道路」整備も進められており、物流の効率化や観光地へのアクセス改善を通じ広域的な交流・連携の促進が期待される。

こうした交通基盤の充実を背景に、インターチェンジ周辺の都市基盤整備を進め、工業・流通業務等の産業振興を図るとともに、町固有の自然・歴史・景観資源を活かした観光振興を推進し、県内外との交流を通じて、地域の活性化を目指す。

⑤ 安全・安心に暮らせる地域づくりへの対応

近年、平成28年熊本地震や令和2年7月豪雨など自然災害が頻発化・激甚化しており、地域防災や危機管理の一層の強化が求められている。今後起こりうる自然災害を想定し、これまでの対策で得られた成果を活かしながら、周辺自治体や関係機関との広域的連携を視野に入れた防災体制の整備を進める。

住民の生命、財産を守り、災害に強い都市形成を図るため、避難場所及び避難所（オープンスペース）・避難経路の確保や、市街地の不燃・耐震化等のハード整備を進める。加えて、災害リスクを考慮した土地利用の検討や、移動の困難な要支援者への配慮を

含む「自助・共助・公助」を基本とし、さらに地域社会の相互扶助を意味する「互助」を加えた地域防災力の向上など、ソフト面での防災・減災の取組みを促進し、災害に強い都市づくりを進める。

一方で、治安情勢や人口構成の変化、生活様式の多様化など社会環境の変化を踏まえ、警察、公共施設管理者、地域住民、企業等と連携し、地域での見守り体制の強化、見通しや明るさの確保など犯罪防止に配慮した道路・公園等の整備、空き家の適正な管理・活用を進め、安全・安心に配慮した社会基盤を整える。併せて、外国人を含む多様な住民が安心して暮らせる共生社会の実現を目指し、交流や情報共有の仕組みを充実させ、地域全体で安全・安心を支えるまちづくりを推進する。

⑥ 厳しい都市経営の現状

近年、大津町では、半導体関連企業の進出などによる産業集積が進展し、雇用創出や人口増加など地域活性化の動きが見られる一方で、財政運営上は、扶助費が増加傾向にあるとともに、町が保有する公共施設等の都市基盤の老朽化が進行していることから、将来的に財政の負担が高まることが想定される。

今後は「大津町公共施設等総合管理計画」に基づき、道路、橋梁、下水道等の長寿命化を図るとともに、施設等の集約等により、計画的な維持管理を推進し、財政負担の軽減と平準化を図る。

さらに、産業集積に伴う人口増加や住宅需要の高まりに対応しつつも、行政コストの増大を招く低密度な市街地の拡大を抑制し、立地適正化計画に基づく効率的な土地利用を通じて、持続可能な都市経営の実現を目指す。

⑦ 景観・歴史的資源の保全・活用

本区域には、国指定重要文化財の江藤家住宅をはじめ「くまもと歴町50選」に選定されている陣内地区、江戸期に参勤交代の宿場町として栄えた豊後街道沿い、広大な農地空間等の豊かな自然景観など、多くの景観・歴史的資源を有していることから、これらの維持・保全を図る。

また、具体の土地利用や施設等の立地にあたっては、行政と住民や企業等が連携しながら、周辺景観との調和に配慮するとともに、景観・歴史的資源を活用した魅力的な都市づくりを目指す。

⑧ 「くまもとサイエンスパーク」の形成に向けた対応

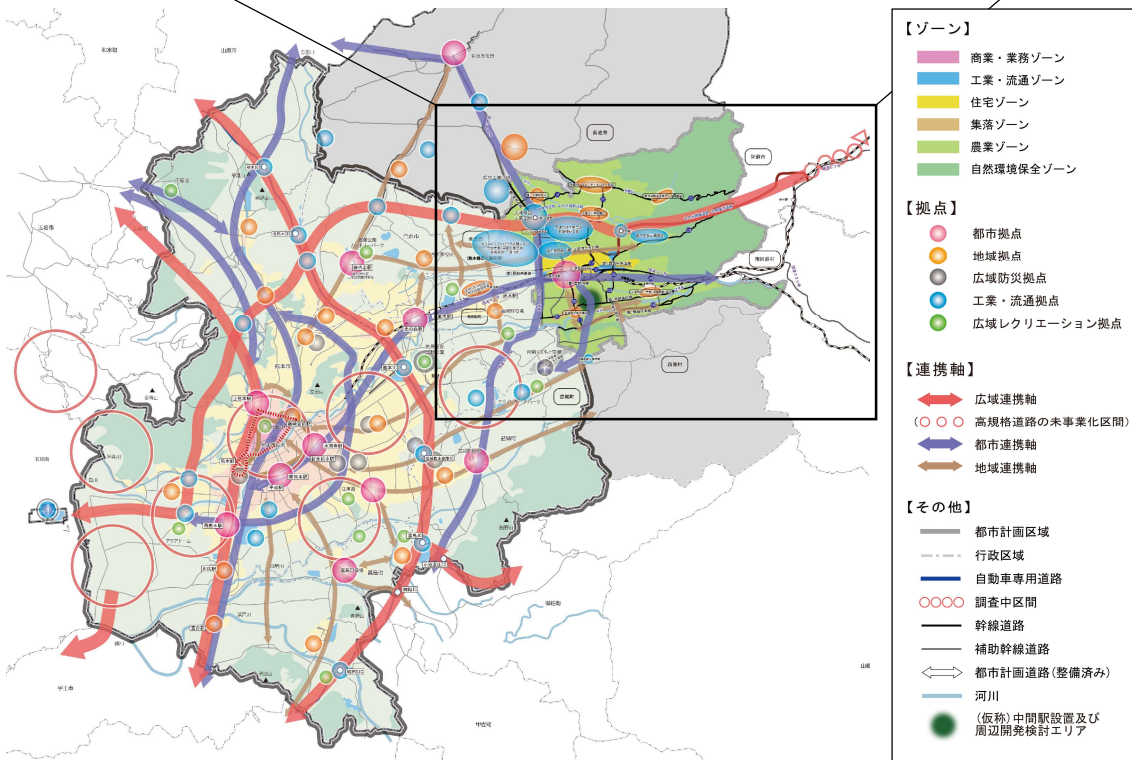
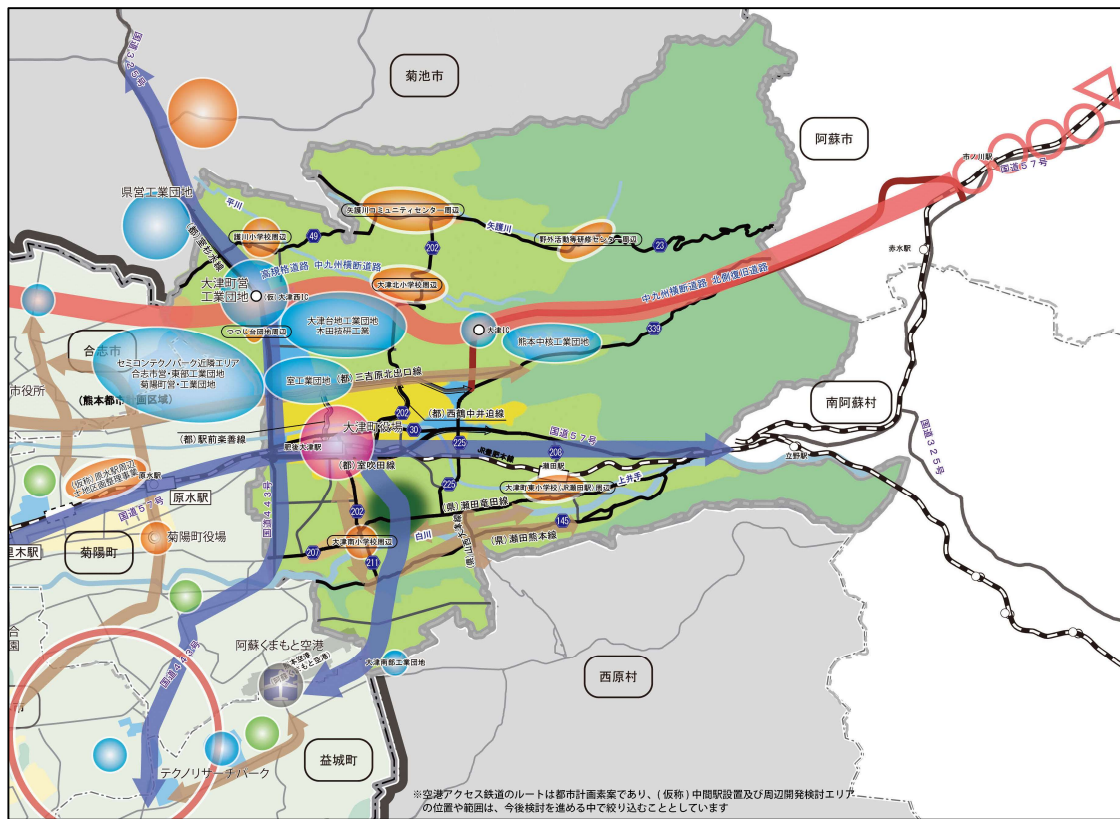
本県が策定した『くまもとサイエンスパーク推進ビジョン』では、産業集積のみならず、農業・商業・住まい・自然環境のバランスがとれた地域の形成を目指している。

大津町では基幹産業である製造業に加え、農畜産業も地域に根差した重要産業として位置付けられている。土地開発が活発化する中、優良農地や基盤整備済み農地を保全する方針のもと、やむ

を得ず農地を開発する場合には、基盤未整備の農地への集約・誘導を図るなど、無秩序な開発を抑制し、農畜産業の振興と産業集積の調和を重視した秩序ある土地利用を推進する。

また、産業集積や人口増加に伴い深刻化している交通渋滞への対応も不可欠であり、道路網の強化や公共交通の利便性向上等を通じて、円滑な移動環境を確保する。加えて、空港アクセス鉄道の整備を推進し、空港との広域的な交通利便性を高めることで、企業活動の円滑化、観光交流の促進、住民生活の利便性向上を図る。

さらに、J R 肥後大津駅周辺のまちづくりと連動し、駅周辺における都市機能の強化及び商業・交流拠点の整備を官民連携で推進することで、産業拠点形成と生活環境の充実を一体的に推進する。



(4) 都市計画区域の広域的位置づけ

本区域は、県内に指定された17の都市計画区域の一つであり、県北東部に位置している。本区域は、南北方向の国道325号と443号、東西方向の国道57号及び中九州横断道路（北側復旧道路）、さらにJR豊肥本線などの広域交通ネットワークを有し、熊本都市計画区域、菊池都市計画区域、阿蘇都市計画区域、御船都市計画区域と相互に連携しながら、県内の広域的な都市構造の形成に寄与している。

本区域は、工業系土地利用の割合が県内でも高く、工業を基盤とした土地利用構造が形成されている。近年では半導体関連企業の進出を契機に産業集積が進展し、工業・流通拠点としての役割を強めている。

また、広域交通ネットワークの結節点として、熊本都市計画区域をはじめとする周辺都市計画区域との結びつきを深め、県内産業の広域展開を支える位置づけとなっている。

今後は、中九州横断道路や空港アクセス鉄道の整備、JR肥後大津駅周辺のまちづくりを契機として、広域交通拠点機能の強化と都市拠点・地域拠点機能の充実を図り、隣接する都市計画区域や西原村、南阿蘇村との連携をさらに強化しながら、県北東部における産業・交通の中核拠点として持続的な発展を牽引していく。

2. 区域区分の決定の有無

(1) 区域区分の決定の有無

本区域には、区域区分を定めない。

なお、区域区分を定めない根拠は、以下のとおりである。

- ① 本区域の人口は近年増加傾向にあるものの、現在の市街地（用途地域）内には低未利用地が一定程度残存している。大津町では、立地適正化計画等に基づき都市機能の適切な配置や居住誘導が進められつつあり、これらの低未利用地を活用しながら市街地内部の充実が図られることから、急激な市街地の外延的拡大の可能性は相対的に低いと考えられる。
- ② 幹線道路の沿道や既存集落周辺において市街化の動きが見られるが、当該地域においては、大津町が用途地域などの地域地区や地区計画等の土地利用制度を適切に活用することで、無秩序な開発を抑制しつつ、地域特性を活かした良好な市街地形成が期待される。また、中九州横断道路のインターチェンジ周辺や工業団地周辺においても、必要に応じて土地利用の規制・誘導を行うことで、計画的な都市構造の形成に資するものと考えられる。

- ③ ①及び②のとおり、現行の土地利用制度を適切に運用することで、市街地の拡大を計画的にコントロールしつつ、農地や自然環境との調和を図ることが可能と考えられ、持続可能な都市環境の形成が見込まれる。

なお、区域区分制度の適用については、都市の集積度や成長度を的確に把握するとともに、農政部局との調整、自然環境への配慮、周辺市町村との関係等を踏まえ、多面的な観点から総合的に判断する必要がある。本区域の現状を踏まえ、引き続き、今後の人口動向、企業立地動向、土地利用需要の変化を注視しつつ、区域区分制度の適用の要否について検討していく。

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

a 住宅地

中心部の商業・業務ゾーンに近接する地区及び都市内幹線道路の沿道の地区においては、一定の用途混在を許容しつつ、中高層集合住宅等の立地誘導を図る住宅地を配置し、利便性の高い住環境の形成を図る。

一方、工業・流通ゾーンや幹線道路から一定の距離を隔てた市街地外縁部においては、用途混在を抑制し、住環境に優れたゆとりある専用住宅地を配置し、必要に応じ、幹線道路と生活道路の機能分担や道路構造の工夫等により通過交通を抑制することで、静穏かつ安全で暮らしやすい住環境の形成を図る。

また、つつじ台団地や桜丘団地、用途地域外にある小学校周辺の集落等については、周辺の田園環境に配慮しながら、地域コミュニティや防災活動の拠点として位置づけ、地区の特性に応じた生活基盤整備を促進する。

b 商業・業務地

大津町役場やJR肥後大津駅周辺地区一帯は、旧来からの商業・業務機能が集積しており、鉄道駅への近接性を活かした都市拠点として配置する。歩行者空間の整備などにより、安全で快適に買物や滞在ができる環境を形成し、地域の利便性と魅力の向上を目指す。

さらに、「肥後大津駅周辺まちづくり基本計画」を踏まえた、駅周辺空間における都市機能の更なる充実に向けた取組みを促進する。

国道沿線及びその交差点付近では、交通利便性の高い立地条件を活かし、市街地内の未利用地や農地を有効に活用して沿道サービス施設の集積を促進する。

c 工業・流通業務地

北西部の大津台地工業団地から（仮称）大津北部工業団地、室工業団地一帯及び北東部の熊本中核工業団地及び南部の大津南部工業団地の空港一帯（周辺）は、工業施設や関連物流施設等が集積立地する地区であり、今後とも幹線道路からの連絡性や周辺市街地との環境調和などを図る観点から、当該地区に工業・流通業務地を配置する。

また、北側復旧道路をはじめとする中九州横断道路のインターチェンジ周辺は広域的な交通・連携のポテンシャルを有効活用するとともに、周辺の自然・田園環境と調和した工業・流通業務地を配置する。

② 土地利用の方針

ア) 土地の高度利用に関する方針

大津町役場やJ R肥後大津駅周辺の本通商店街、大津土地区画整理事業区域、さらに国道57号沿線の地区には、商業、業務、行政、文化、交通などの都市機能が集積する町の中心的拠点であり、熊本都市圏東部における広域交通の結節点として重要な役割を担っている。

これらの地区については、「肥後大津駅周辺まちづくり基本計画」を踏まえ、駅のターミナル機能の強化、駐車場整備や歩行者空間の拡充などを通じて交通環境の向上を図る。さらに、空き家や空き地など低未利用地の有効活用を推進し、商業・業務機能の集積を高めることで、都市機能の更なる充実を図る。これにより、駅周辺を中心とした高密度で利便性の高い市街地を形成し、地域の拠点としてふさわしい魅力ある都市空間の創出を目指す。

イ) 用途転換、用途純化に関する方針

本区域北西部の工業・流通拠点は、工業系の開発需要が高まっている一方で、住宅の立地による住工混在が課題となっている。これに対応するため、工業系用途地域の指定範囲の拡大を検討し、用途純化を進めることで、工業機能の安定的な集積を図る。併せて、特定用途制限地域や地区計画などによる土地利用規制を導入することで、秩序ある土地利用を進め、住環境の保全と産業活動の安定的展開を確保する。

また、残存する低未利用地については、周辺環境と調和した用途地域への転換などにより有効利用を図る。

さらに、本区域最大の都市計画公園である大津町運動公園の周辺では、農地や住環境との調和に配慮しつつ、レクリエーション拠点に隣接する立地条件を活かした土地利用を検討する。

ウ) 住環境の改善又は維持に関する方針

美咲野団地、吹田団地など計画的に整備された住宅市街地は、良好な住環境を有している。今後、建物の更新や空き家の発生に対応するため、建築協定や地区計画の策定等を通じて、秩序ある住宅地環境の維持を図る。

用途地域外の地域拠点では、無秩序な建築物の立地による環境悪化が懸念されるため、用途地域や特定用途制限地域の指定を検討し、土地利用規制を導入することで周辺環境の保全に努める。

さらに、住宅ゾーンにおいては、街区レベルでの道路や公園（避難路・避難場所・避難所）の整備を推進し、防災性と快適性を兼ね備えた良好な住宅市街地の形成を図る。

エ) 都市内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針

市街地内の斜面地などに一定のまとまりを有して構成されている緑地は、住民に潤いを与え、大津の町を特徴づける景観と位置づけ、風致地区などの指定により積極的に保全を図る。

オ) 優良な農地との健全な調和に関する方針

白川や矢護川などの河川流域に広がる水田、北部地域の丘陵地、空港周辺に形成される畑地など、農業振興地域の農用地区域に指定され、基盤整備が実施されている優良農地は、地域の重要な農業生産基盤であることから、今後とも農地としての保全を優先する。

一方、開発需要の高い国道沿線等においては、基盤整備が未実施の農地を中心に、農畜産業との健全な調和を図るための調整を十分に行い、適正な土地利用を図る。

カ) 災害防止の観点から必要な取組みに関する方針

日吉ヶ丘団地南側から西嶽団地東側にかけての斜面地をはじめ、土砂災害特別警戒区域等の災害リスクの高い区域については、宅地化の拡大が土砂災害等の被害を増大させるため、開発の抑制を図る。

また、洪水浸水想定区域など水害リスクの高い地区においても、災害防止の観点から土地利用の規制・誘導を行い、災害リスクの低減と安全な居住環境の確保に努める。

さらに、住民の生命・財産を守るため、自助・共助・公助による防災組織の充実と減災に向けた取組みを進めるとともに、土地利用規制や都市基盤施設の整備を組み合わせた総合的な防災・減災対策を推進する。

キ) 自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針

矢護山から瀬田裏原野、阿蘇北向谷原始林にかけての阿蘇外輪山の一部を構成する樹林地や原野は、豊かな自然環境を有し、水源涵養の場となるとともに、周辺の農地と一体となって生態系を支え、水資源や土壌環境の安定を通じて農業生産の基盤を形成している。これらの地域は、樹林地・原野と農地が一体となって都市の背景となる景観を構成する重要な要素であり、今後とも自然環境及び農地の保全を図る。

ク) 大規模集客施設の立地に関する方針

大規模集客施設^{※1)}の立地は、隣接する市町村を含め周辺環境や広域的な交通渋滞など都市構造に大きな影響を及ぼすことから、道路や下水道など必要な都市施設の整備を含め慎重に検討^{※2)}する。

※1) 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。

※2) 「大規模集客施設の広域調整に関する方針」に基づき、交通や環境等の観点からの立地評価、関係市町村への意見聴取などの手続きが必要。

ケ) 計画的な都市的土地利用の実現に関する方針

つつじ台団地や桜丘団地、北部地域及び南部地域の集落は、一定の集積を有し、市街地に準じた地区として位置づけられる。これらの地区については、既存集落の生活環境の整備を行うとともに、周辺の農地との調和を保ちながら、良好な住環境の維持に努める。そのため、地区の特性に応じて特定用途制限地域や地区計画等による土地利用規制の導入を検討する。

また、用途地域に隣接する国道沿線地区や室工業団地周辺等では、用途の混在による無秩序な市街地の拡大を抑制し、周辺農地への波及的な開発を防止する観点から、用途地域や特定用途制限地域、地区計画等による土地利用の適正化を図る。

さらに、用途地域の定められていない区域においては、区域の特性に応じた建築物の形態規制を適切に実施するとともに、良好な農地の確保に配慮した土地利用を推進する。

なお、都市の秩序ある形成と周辺農地の保全を図るため、開発許可の技術基準を十分に満たさない小規模開発の抑制に向けた制度的対応を検討する。

併せて、空港アクセス鉄道の信号場（行き違い施設）の整備に伴い、大津町における（仮称）中間駅の設置に係る検討の進捗状況を踏まえ、周辺地域の新たな拠点としての形成を見据えた土地利用の適正な規制及び誘導を図る。

(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

a 基本方針

ア) 交通体系の整備の方針

高規格道路や鉄道（空港アクセス鉄道を含む）による広域交通ネットワークを構築し、都市間の連携を強化するとともに、空港・鉄道駅・インターチェンジなど広域交通拠点へのアクセス性を向上させ、広域的な交流を促進する。

また、交通需要に対応した道路整備により交通円滑化を図る

とともに、鉄道やバスなどの公共交通の利用促進に向けた取り組みを推進し、利便性向上と環境保全の両立を目指す。

さらに、交通安全施設の充実を通じて安全性の高い交通空間の整備を進めるほか、ユニバーサルデザインの視点に立ち、自転車や歩行者に配慮した魅力ある都市空間づくりを推進し、安全・安心かつ環境にもやさしい交通体系の実現を目指す。

イ) 整備水準の目標

本区域の用途地域内における都市計画道路の配置密度は、令和 7 年度末現在 1.2km/km²となっている。今後は、交通需要等を踏まえ都市計画道路整備を検討する。

b 主要な施設の配置の方針

ア) 道路

広域的な交流・連携の促進に寄与し、物流の効率化や観光振興を支えるとともに、国道 57 号の交通負荷軽減が期待され、さらには災害時の迅速な避難や支援を可能とする高規格道路「中九州横断道路」の整備促進を図る。

県内の都市間を連結し、菊池郡市から熊本市や阿蘇くまもと空港へのアクセス機能を担う国道 443 号の 4 車線化整備を進める。

隣接市町村間を結ぶ地域の主要な道路である県道瀬田熊本線、県道瀬田竜田線の整備を進める。

大津町役場周辺を中心市街地で歩行者主体のまちづくりを進めるため、歩行者空間の整備や適正な駐車場配置などに取り組む。

さらに、安全で快適な都市空間の形成や災害時の緊急活動の円滑化を図るため、主要幹線道路や中心市街地を中心に無電柱化を推進する。

イ) 公共交通

J R 肥後大津駅のターミナル機能を継続的に強化するとともに、パーク&ライドの促進などにより、公共交通の利用向上を図る。また、道路の整備と合わせて、交通事業者と連携を図りながら、利用者ニーズに対応したバス路線の再編などに取り組む。

さらに、大津町運動公園への公共交通でのアクセス性向上についても検討するほか、地域内の移動利便性を高めるため、まちなかバスや乗り合いタクシーなど、多様な交通手段の確保に取り組む。

加えて、阿蘇くまもと空港へのアクセス向上を目的とした空港アクセス鉄道の整備を推進し、J R 肥後大津駅を起点とした広域交通ネットワークの強化に向けた取り組みを進める。

c 主要な施設の整備

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
道路	<u>(都) 中九州横断道路大津熊本線 (大津道路・大津熊本道路)</u>
	国道 443 号
	<u>(都) 三吉原北出口線</u>
	県道瀬田竜田線
	県道瀬田熊本線
<u>都市高速鉄道</u>	<u>阿蘇くまもと空港アクセス線 (仮称)</u>

② 下水道及び河川の都市計画の決定の方針

a 基本方針

ア) 下水道及び河川の整備の方針

○下水道

快適で衛生的な生活環境を実現し、白川等の公共用水域の水質保全を図るため、公共下水道事業計画に基づき、未整備区域の整備を着実に推進する。併せて、公共下水道の整備区域外に位置する既存集落等においては、農業集落排水施設や合併浄化槽の導入・更新を通じて、地域の実情に応じた適切な汚水処理の確保に努める。

また、整備済みの下水道施設については、地震や豪雨などの頻発化・激甚化する自然災害に備えた耐震化や浸水対策を進めるとともに、ストックマネジメント計画に基づき、施設や管路の計画的な点検・補修・更新を実施し、長寿命化とライフサイクルコストの最適化を図る。さらに、カーボンニュートラルの実現に向けて、下水処理過程における温室効果ガス排出量の削減や、再生可能エネルギーの活用、汚泥資源の有効利用など、環境負荷の低減に向けた取組みも積極的に検討する。

○河川

白川をはじめとする町内河川の安全性と環境価値を高めるため、流域全体での治水対策を推進し、洪水・内水氾濫への備えを強化する。併せて、河川沿いの緑地や水辺空間の整備を通じて、住民の憩いや交流の場としての機能を高め、都市景観の向上と地域の魅力創出を図る。

イ) 整備水準の目標

○下水道

本区域の公共下水道整備率(事業計画区域面積に占める供用済面積の割合)は令和 6 年度末現在で 74.6%であるが、現在の処理区域内の加入促進を行うとともに、状況の変化に対応して処理区域の見直しを実施し、必要な下水道整備を進める。

○河川

白川の本格的な改修については、白川水系河川整備計画（R2.1.23 変更）に基づき、治水安全度の向上のため上下流及び治水・利水・環境などとの調和を図りながら、河道掘削・築堤・堰改築などによる河川整備を進める。

さらに、気候変動の影響により当面の目標としている治水安全度が目減りすることを踏まえ、流域治水プロジェクト 2.0 に基づき、あらゆる関係者による、様々な手法を活用した対策の一層の充実を図る。

b 主要な施設の配置の方針

ア) 下水道

公共下水道は、処理区域内の管渠敷設を中心とした面整備を基本とするが、将来を見据えて、下水処理区域との整合を図りながら、より効率的な方法を選択するとともに、地震や水害等に対する防災対策、計画的な維持修繕を促進する。また、下水道処理区域以外の生活排水処理については、合併処理浄化槽設置事業を計画的に推進する。

イ) 河川

白川や矢護川などの河川において、親水性が高く、生態系にも配慮した整備を進めるとともに、町民の散策ルートとなる遊歩道整備を進め、水と緑のネットワーク形成を図る。上井手、下井手についても、歴史的な景観を生かしたプロムナード整備や遊歩道設置などを進め、水と緑のネットワーク形成を図る。

c 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	名称
下水道	大津町公共下水道事業
	大津町農業集落排水事業
河川	白川（白川水系河川整備計画に基づき整備を進める。）

(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

用途地域内に残る低未利用地における計画的な市街地の形成、都市拠点における歩行者空間整備や街並みの再生、都市拠点周辺の密集した住宅地における道路、公園などの住環境整備や防災性の向上を図るため、土地区画整理事業などの面的整備に取り組む。

② 市街地整備の目標

市街地内農地等の低未利用地や都市拠点地区の商業地、密集した住宅地などにおいて、地区の特性に応じた面的な整備の方策について検討を進める。

(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

a 基本方針

ア) 自然的環境の特徴と現状、整備又は保全の方針

近年、大津町では、人口増加や都市開発の進展により自然環境への負荷が増大していることから、自然環境を保全しつつ調和のとれた土地利用の重要性が一層高まっている。動植物の生息地や大気浄化、水源涵養など多様な機能を持つ樹林地や原野、田園空間については、これらの自然資源が失われないよう、自然公園法に基づく土地利用規制と連携し、計画的に保全・整備を進めることで、豊かな自然環境の永続的な維持を図る。

都市住民の憩いやレクリエーションの場であり、防災空間としても機能する公園については、適正な配置と機能強化を図るとともに、長寿命化計画に基づく施設更新を推進する。また、公園里親制度（アダプト）を活用した住民参加型の維持管理により、施設の機能保全とライフサイクルコストの縮減を図る。

さらに、都市内の河川や水路、斜面地の林地、農業集落の屋敷林などについては、都市に潤いと地域性をもたらす重要な資源として位置づけ、その保全を図る。

イ) 緑地の確保目標水準

本区域の既計画の都市公園はすべて整備済みで、令和7年度末現在の整備水準は、10.8 m²/人となっている。今後は、市街地内の街区レベルの公園整備と継続的な維持管理を図るとともに現状の水準を維持する。

b 主要な緑地の配置方針

ア) 環境保全システムの配置方針

動植物の生息地の確保や、都市気象の緩和などに寄与する自然環境として、矢護山から瀬田裏原野、国の天然記念物に指定されている阿蘇北向谷原始林にかけての樹林地や原野及び白川、矢護川などの河川を位置づけ、その保全を図る。

イ) レクリエーションシステムの配置方針

住民の日常的なレクリエーション活動や観光客の行楽など、主に利用を目的とした緑地として、大津町運動公園や昭和園などの既存公園の他、上井手、下井手などの水辺空間を位置づけ、その整備、保全を図る。

なお、大津町運動公園については、周辺的环境整備を含めた一体的な施設活用のあり方について検討する。

ウ) 景観構成系統の配置方針

区域東部の矢護山や瀬田裏原野、阿蘇北向谷原始林にかけて形成されている樹林地や原野は、市街地の背景を形成する雄大な景観要素であり、隣接自治体と連携し、積極的に保全する。

また、郊外部に広がる田園空間や、農業集落の屋敷林などについても、景観保全の観点から保全を図る。

エ) 地域に特有な地形の保全

市街地内に点在する段丘の崖線に形成された斜面緑地は、大津の市街地を特徴づける緑の空間としてその保全を図る。

c 実現のための具体の都市計画制度の方針

自然環境の保全、自然景観の形成、あるいは史跡の保護等の観点から重要と判断される緑地については、都市公園としての活用を検討するほか、風致地区、緑地保全地区などの土地利用制度による保全についても必要に応じて検討する。

(5) 都市防災に関する都市計画の方針

a 基本方針

近年、大津町では半導体関連企業の進出や交通インフラの整備に伴い、人口増加や都市機能の集積が進んでおり、これにより防災・減災対策の重要性が一層高まっている。平成28年熊本地震や令和2年7月豪雨などの大規模災害、町内で発生した浸水・土砂災害の経験を踏まえ、過去の対応策による防災力向上の成果を活かしながら、防災施設の整備や避難体制の充実など、ハード・ソフト両面から総合的な防災・減災対策を推進する。

また、国の「流域治水」方針に基づき、白川流域における洪水リスクの低減を図るとともに、災害リスクの高い区域への居住を抑制し、安全な区域への居住誘導を進めることで、災害に強く安心して暮らせる都市構造の形成を目指す。交通ネットワークの強靱化や密集市街地の防災力強化にも取り組み、安全で快適な都市空間の整備を進める。

さらに、法改正を踏まえた避難行動要支援者への対応や、官民連携による防災技術・情報の共有を促進し、住民や企業との協働のもと「フェーズフリー」の考え方を取り入れ、平常時の利便性と災害時の安全性を両立した都市づくりを目指す。

加えて、大規模災害後の迅速な復興に備え、官民が連携した復興体制の整備や仮設住宅候補地の事前選定など、平時からの復興準備を進める。

これらの取り組みは、「熊本県地域防災計画」や「熊本県国土強靱化計画」、及び大津町の地域防災計画や立地適正化計画の防災指針等との整合を図りながら、計画的かつ効果的に展開するものとする。

b 都市防災への対応方針

ア) 防災・減災のための施設整備

洪水や大雨による浸水被害を防ぐため、河川の改修や公共下水道の整備を計画的に進めるとともに、一定規模以上の開発においては、事業者にも雨水の急激な流出を抑えるための調整池の設置を義務付けるなど、開発行為に対する水害対策の強化を図る。また、土砂災害の危険がある区域では、砂防堰堤や法面保護などの施設整備を推進し、併せて森林や農地、緑地など、雨水の貯留・浸透・流出抑制機能を持つ地域資源を適切に保全することで、自然の力を活かした減災対策を展開する。さらに、気候変動による集中豪雨の頻発化や都市化による不透水面の増加により、内水氾濫のリスクが高まっていることを踏まえ、排水路の拡充、雨水貯留施設の整備などを通じて、浸水被害の軽減を図る。

イ) 災害情報の周知、防災意識の向上

災害による被害を最小限に抑えるため、平常時から洪水・地震・土砂災害などに関するハザードマップの公表をはじめ、広報誌や町公式 SNS、防災行政無線など多様な媒体を活用した防災情報の発信と啓発を促進する。

また、災害発生時には、避難指示や警戒情報を迅速かつ的確に伝達できる体制を整備するとともに、住民一人ひとりが自らの避難行動を時系列で整理する「マイ・タイムライン」の作成と普及を推進し、自助・共助による地域防災力の向上を図る。

さらに、企業や地域団体との連携による防災訓練や情報共有、要配慮者への支援体制の整備など、官民協働による防災体制の強化を進める。平常時の利便性と災害時の安全性を両立する「フェーズフリー」の考え方を取り入れた都市づくりを推進し、誰もが安心して暮らせる持続可能な地域社会の形成を目指す。

ウ) 災害防止のための土地利用の規制・誘導

安全で持続可能な市街地の形成を目指し、洪水・土砂災害等のリスクが顕著な区域については、関係機関で連携しながら、住民の理解を得た上で開発抑制や土地利用の見直しを段階的に進め、未利用地については公園・緑地・市民農園などとして有効活用することで、災害に強い都市構造の形成を図る。また、立地適正化計画においては、洪水・土砂災害など複合的なリスクを考慮した居住誘導区域の設定を行うとともに、災害ハザードエリアが残る場合には、防災指針に基づき、避難路の確保や建築制限などの適切な防災・減災対策を講じることとする。特に、学校や福祉施設など要配慮者が利用する施設については、安全性や避難経路の確保を踏まえた立地選定を行い、安全な区域への誘導を促進する。さらに、居住誘導区域では、災害時に

電気・水道・ガスなどの生活基盤を迅速に復旧できる体制づくりを進めるとともに、令和 5 年に施行された盛土規制法に基づき、土地の用途を問わず一定規模以上の盛土を行う場合には届け出を義務付け、不法・危険盛土の防止を図ることで、災害リスクの低減と安心・安全なまちづくりを推進する。

エ) 災害に強い市街地の形成

地震による建築物の倒壊などから住民の生命や財産を守るため、建築物の耐震診断や改修の促進とともに、耐震に関する知識の普及啓発に努める。

また、密集市街地においては、地震時の倒壊や火災の延焼による被害拡大を防ぐため、土地利用の見直しと併せて、延焼を防ぐ道路や公園などの都市施設を計画的に整備する。さらに、災害時の緩衝地帯や避難地として機能し、雨水の保全や土砂流出防止にも寄与する森林や緑地を「グリーンインフラ」として適切に管理・保全することで、都市環境の防災力向上を図る。

オ) 避難所、避難路の整備

災害時に避難者を安全に受け入れるため、防災機能を備えた公園の整備を進めるとともに、避難所として活用される学校体育館については、既に耐震化が完了していることから、その機能を最大限に発揮できるよう施設の維持管理や運営体制の充実を図る。特に、市街地における大規模火災や地震に備え、十分な広さと安全性を有する広域避難場所の確保・整備を検討する。また、避難者が迅速かつ安全に避難できるよう、指定緊急避難場所へ通じる道路や緑地、緑道の整備を進めるとともに、歩行者の安全性やバリアフリー性を考慮した避難路ネットワークの強化を図る。さらに、高齢者や障がい者などの要配慮者を受け入れる福祉避難所の整備や、ペット同伴避難が可能な施設の確保も検討し、誰もが安心して避難できる環境づくりを推進する。

カ) 災害に強い交通ネットワークの確保

道路や橋梁は、災害時の避難・救援・復旧活動を支え、安全と安心の確保に不可欠な重要なインフラである。

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の整備を促進し、広域交通ネットワークの強靱化と地域間連携の強化を図る。

また、災害時に緊急車両の通行を確保し、円滑な人命救助や物資輸送に資する緊急輸送道路については、耐災害性の高い舗装や無電柱化を進めるとともに、老朽化した橋梁の架け替えや耐震補強を計画的に実施する。

さらに、災害発生直後の緊急輸送を円滑に行うため、緊急輸送道路沿いの建築物の耐震化を促進し、交通の妨げとなるリスクを低減する。

キ) 様々な関係者の協働により取り組む「流域治水」の推進

近年頻発化・激甚化する豪雨による洪水や土砂災害に対応するため、河川や下水道などの管理者による従来の治水対策に加え、国や熊本県、流域自治体、企業、住民など多様な主体が連携・協働して必要な対策を進める「流域治水」の取組みを強化し、その実効性を高める。

ク) 復興まちづくりの事前準備の推進

災害発生直後からの迅速な復旧・復興を可能とするためには、過去の災害から得た教訓を踏まえ、復興まちづくりの目標や土地利用、都市施設・公共公益施設の整備方針、応急的な用地確保、緊急輸送道路の整備、復興体制などを事前に計画として位置付けておくことが重要である。また、大規模企業の進出も考慮し、企業の防災対策の推進と地域との連携強化を図る視点を取り入れる必要がある。

さらに、令和7年改正の災害救助法の趣旨を踏まえ、福祉分野との連携を強化し、災害ケースマネジメントの導入や仮設住宅候補地の事前選定など、被災者一人ひとりの状況に応じた支援体制を整備する。こうした事前の備えにより、災害後の混乱期でも迅速かつ確な対応が可能となり、職員の負担軽減や復興人材の育成、体制整備による復興期間の短縮を通じて、誰一人取り残さない復興につなげる。

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進むなか、本区域では当面は人口の増加が見込まれるものの、将来的には緩やかな減少局面へ移行すると予測される。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」都市であり続けることを目標に、県と町が連携し、施策の実施と検証を重ねながら、都市計画を一体的かつ持続的に管理していく。

さらに、熊本県、大津町をはじめとする行政、住民、NPO、企業など多様な主体が、互いの役割と信頼関係を基盤に知恵や資源を持ち寄り、価値を創出する「共創」によるまちづくりを推進する。そのための仕組みづくりとして、地域課題の共有や対話の場の充実を図り、地域主体による都市計画の展開を目指す。

また、住民がまちづくりに参加しやすい環境を整えるため、情報をわかりやすく発信し、意見を反映できる仕組みの構築に努めることで、地域の未来を共に描く持続可能な都市づくりを進める。

(2) マネジメントサイクル（PDCA）による都市計画の進行管理

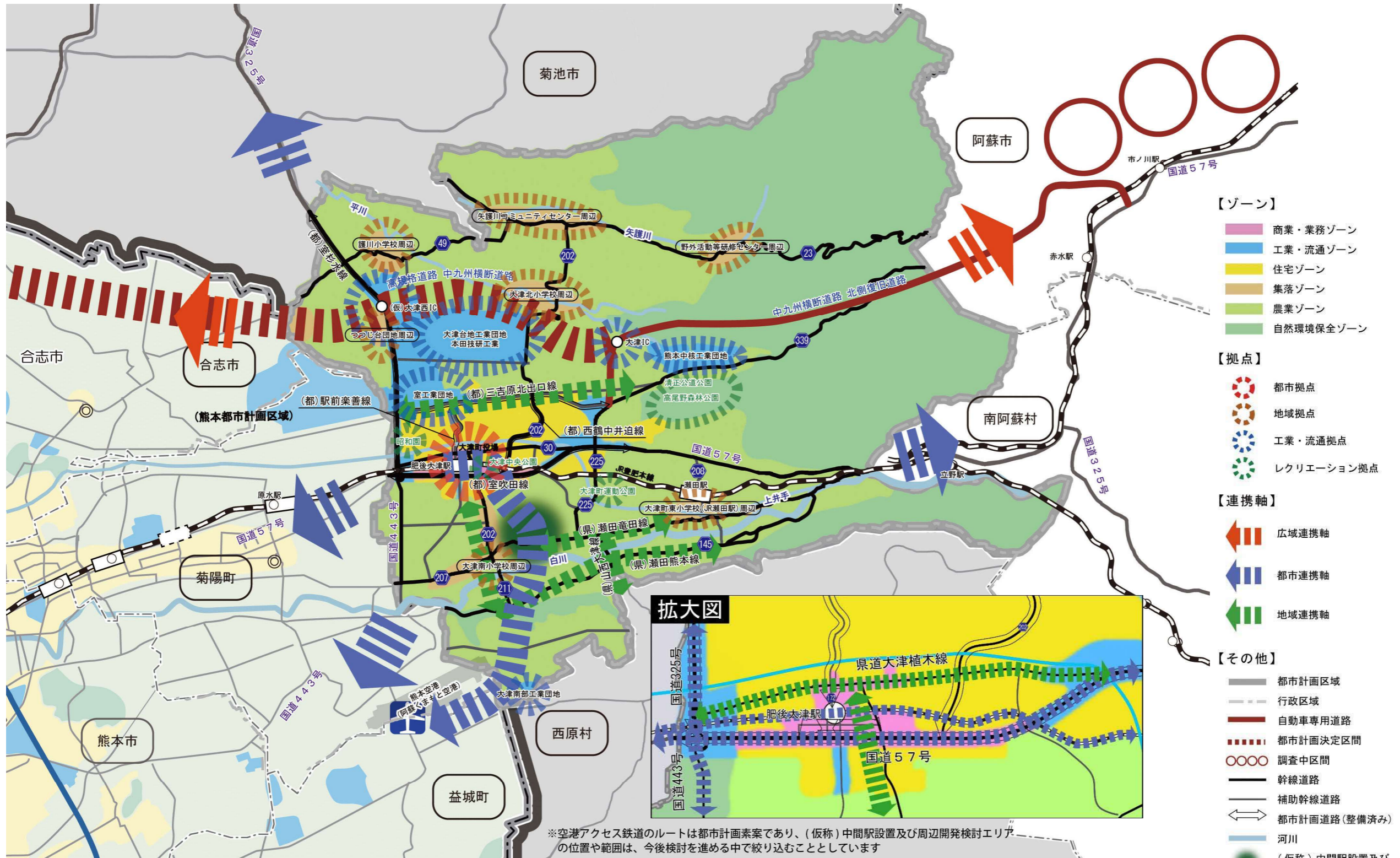
マネジメントサイクルは、Plan（計画）、Do（実行）、Check（点

検・評価)、Action(処置・改善)の一連の流れにより、施策を実施し検証する仕組みである。

なお、都市計画区域マスタープランでは、都市計画の進行管理や成果の把握を適切に行うための評価の基本的な考え方を示すものとし、具体的な成果指標については、関連する個別の都市計画や下位計画において、地域の特性や施策の内容に応じて適切に設定する。これらの計画においては、定期的な点検・評価を通じて進捗状況を把握し、必要に応じて事業計画の見直しや改善を図るなど、マネジメントサイクルに基づく都市計画の推進を図る。区域マスタープランでは、こうした評価の枠組みや連携の方針を明確にし、計画全体の整合性と実効性を高める。

公表に際しては、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)を活用し、取得データや分析結果に加え、交通や環境等の他分野の関連データを随時オープンデータ化することで、多様な主体により進める都市づくりを支援する。

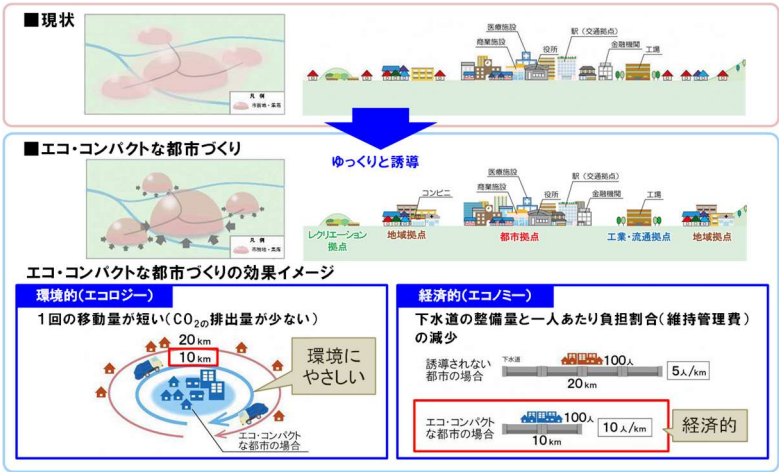
大津都市計画
都市計画区域の整備・開発及び保全の方針 参考附図



※配置の構成を示す概念図であり、縮尺や位置を正確に反映したものではありません。

※計画は現在検討中のものであり、確定事項ではない点にご留意ください。

参考：用語解説集

カナ	用語	解説
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、市民・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	アクセス	接近、近づきやすさなどの意味で、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。
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。
え	エコ・コンパクト	<p>持続可能性（環境・経済）を意識し、拠点に機能を集約しつつ、公共交通等で拠点間を結ぶことで、人口動向に対応できる利便性の高い都市構造をめざす熊本県の都市計画における考え方である。</p> <p>【エコ・コンパクトな都市づくりのイメージ】</p>  <p>環境的(エコロジー) 1回の移動量が短い(CO₂の排出量が少ない) 環境にやさしい</p> <p>経済的(エコノミー) 下水道の整備量と一人あたり負担割合(維持管理費)の減少 誘導されない都市の場合 エコ・コンパクトな都市の場合</p>
お	温室効果ガス	大気を構成する気体であって、赤外線を吸収し再放出する気体のことをいう。この濃度の増加が地球温暖化の主原因とされており、京都議定書では、二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素、ハイドロフルオロカーボン、パーフルオロカーボン、六ふっ化硫黄の6物質が温室効果ガスとして削減対象となっている。
か	カーボンニュートラル	二酸化炭素(CO ₂)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。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す。
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。
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	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。

カナ	用語	解説
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	共創	地域の多様な関係者が連携・協働することをいう。
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。
く	『くまもとサイエンスパーク推進ビジョン』	本県が2025年3月に策定した、半導体産業を核とした『分散型サイエンスパーク』の構築を目指す広域的な地域振興の指針である。世界的半導体製造企業の進出を契機に、セミコンテックパーク周辺を中核拠点として、研究機関、大学、企業、関連施設を県内の複数拠点に分散して配置し、それらをネットワークで連携させることで、産学官が協働するイノベーション創出と地域全体の持続的な発展を図ることを目的としている。
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としても注目されている。
け	形態規制	高さ・建ぺい率・容積率・斜線制限など、建築物の形や規模に関する規制で、周辺環境との調和や安全性確保のために用いるものである。
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・持続性を保証し、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	広域	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
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	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、又は公的機関が設置・管理し、市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	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。
こ	高齢社会	高齢化率7%を超えた社会のこと。
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	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さまざまな機能のことをいう。
し	親水性	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

カナ	用語	解説
す	水源涵養	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・増進する自然の動きのことをいう。
す	ストックマネジメント	既存の施設（下水道等）を適切に点検・補修し、長寿命化を図る管理手法のことをいう。
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。
た	ターミナル機能	鉄道・バス・自動車・徒歩・自転車等の交通手段の乗換えを成立させるための機能（乗換動線、待合空間、案内・情報提供、駐車・駐輪、乗降場の配置等）をいう。これらの整備水準は、交通結節点における接続性・利便性・安全性に影響する。
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	地区計画	用途地域等の都市計画と調和を図りながら、道路、公園等の配置及び規模、建築物の用途、意匠の制限など、地区の特性に応じたきめの細かいまちづくりのルールを定めるもの。また、計画策定の段階から地区住民等の意向を十分に反映することが義務付けられており、住民参加のまちづくりを目指す都市計画手法でもある。
ち	超高齢社会	高齢化率21%を超えた社会のこと。
て	低未利用地	活用されていない／利用度が低い土地のこと。拠点の密度・機能充実のため、再編・利活用の対象として位置づけるものである。
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、さまざまな分野で重要な役割を果たしている。
と	特定用途制限地域	用途地域を定めない区域等で、建築できる用途を条例で制限し、無秩序な用途混在を抑える仕組みで、地区の特性に応じて設定するものである。
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	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	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	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。

カナ	用語	解説
と	都市公園	地方公共団体が都市計画施設（都市計画法に基づき定められた施設）として設置する公園又は緑地、地方公共団体が都市計画区域内に設置する公園又は緑地、国が一の都府県の区域を越えるような広域の見地から設置する都市計画施設である公園又は緑地のことをいう。都市公園は、住民の利用に供する身近なものから広域的な利用に供するものまで、様々な規模、種類のものがあり、その機能、目的、利用対象等によって①住区基幹公園（街区公園、近隣公園、地区公園）、②都市基幹公園（総合公園、運動公園）、③大規模公園（広域公園、レクリエーション都市）、④国営公園、⑤特殊公園、⑥緩衝緑地、⑦都市緑地、⑧緑道、⑨都市林、⑩広場公園に区分されている。
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	ネットワーク	道路ネットワークや交通ネットワークとして使用しており、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。
の	農業集落排水施設	農業集落におけるし尿、生活雑排水などの污水等を処理する施設のことをいう。農業用排水の水質の汚濁を防止し、農村地域の健全な水循環に資するとともに、農村の基礎的な生活環境の向上を図る。
は	ハザードマップ	浸水や土砂災害、津波等の自然災害のリスクを地図に示したものをいう。
ひ	『肥後大津駅周辺まちづくり基本計画』	大津町が2025年8月に策定した、肥後大津駅周辺の再整備を総合的に進めるための指針である。世界的半導体製造企業の進出や空港アクセス鉄道の肥後大津ルート決定などにより大きく変化する地域環境を踏まえ、駅の南北自由通路や交通広場の整備、安全で快適な歩行空間の確保などを段階的に進めることで、住民の利便性向上と賑わいのある市街地形成を図り、同駅を広域的な交通結節点として再構築することを目的としている。
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的環境）を維持するために指定される区域のことをいう。
ふ	フェーズフリー	日常時と非常時という2つの状態（フェーズ）の壁をなくし、日常のものが災害時にも役立つという考え方のことをいう。
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。
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	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。 <ul style="list-style-type: none"> ・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

カナ	用語	解説
も	盛土規制法	正式名称を「宅地造成及び特定盛土等規制法」という。2021年の熱海市での土石流災害を契機に旧法を抜本改正し、2022年5月20日に公布、2023年5月26日に施行。都道府県知事等が指定する「規制区域」内において、宅地のみならず農地や森林など土地の用途を問わず、危険な盛土を全国一律の基準で包括的に規制するものである。区域内での一定規模以上の盛土に届け出を義務付けることで不適切な施工を防止し、災害リスクの低減と安全・安心なまちづくりを推進する法的根拠として位置づけられている。
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、高齢者や障害者だけでなく、すべての人にとって使いやすいデザインをしようとする考え方のことをいう。
り	立地評価	施設立地の妥当性を、交通・環境等の観点から評価することをいう。
り	流域治水	河川管理者だけでなく、あらゆる関係者が協働して流域全体で行う治水対策のことをいう。
ろ	老朽化	古くなり役に立たなくなった、またはその状態が進行している建物のことをいう。