

● 施策体系別計画 ●

第5章  
都市基盤の健康



竹迫観音祭

赤い幔幕（まんまく）を張りめぐらし、二張りの太鼓を載せたドランジャーと呼ばれる木製台車を竹迫観音堂に奉納し、畜産振興、五穀豊穡、交通安全を祈願する。  
毎年、7月の第2土曜日に開催している。

# 施策 23

## 計画的な土地利用の推進



施策の柱 (65) 計画的な市街地の形成

地域の特性に応じて土地が活用され、ゆとりある充実した市民生活が営めるよう、重点区域土地利用計画の具現化に向けた土地利用を推進します。無秩序な宅地化を抑制し、拠点地区周辺や骨格となる軸周辺を基本とした公共交通や生活の利便性が高く、既存市街地との連続性のある区域において、計画的な市街化区域拡大を検討します。農地については、就農者の意向を尊重し、計画的な土地利用の方向性との整合を図り、有効な活用に努めます。

### 全体像

- 目標** 【対象】 市内全域の土地
- 【意図】 地域の特性にあった土地利用がなされる

- 基本方針**
  - 市街化区域内の低・未利用地の宅地化を促進します。
  - 市総合計画、都市計画マスタープラン、重点区域土地利用計画に則った土地利用を推進します。
  - 農業、商業や工業など地域の振興に必要なバランスある土地利用を図ります。

- 現状**
  - 市全域の約9割が市街化調整区域に指定され、そのうち約半分が農用区域となっています。
  - 集落内開発や地区計画により、年間約100件の開発が行われています。
  - 人口が増加していますが、市街化区域及び市街化区域に近い市街化調整区域で開発された地域へ居住される方が多く、市南部と北部における地域間格差が広がっています。
  - 御代志駅周辺を市街化区域に編入し、交通結節機能向上、新たな都市機能拠点の創出や既存住宅地における防災性の向上などを目的とした御代志土地区画整理事業が進められています。

- 課題**
  - 計画的な土地利用を推進するために、総合計画、都市計画マスタープラン、農業振興地域整備計画等を基本とした、地域の実情に即した誘導方策が必要です。
  - 市街化区域の隣接地域の開発は、急激な人口増加が誘発されるため、既設の上下水道施設、教育施設、福祉施設等の整備・改修の検討が必要です。
  - 国・県有地および施設の利活用が可能かどうか検討が必要です。
  - 長期展望に立った都市計画の見直しが必要です。
  - 重点区域土地利用計画に基づくバランスの取れた土地利用が必要です。
  - スプロール現象を抑止するための方策が必要です。

### 市民の役割

- 市民は、市が策定した土地利用計画等に参画協力します。
- 事業者は、土地利用を行う場合、市民及び関係者に対して説明を行い、市の均衡ある発展に協力します。

### 行政の役割

- 市は、地域の特性を踏まえた土地利用計画を策定し、市民との合意形成に努めます。
- 市は、土地利用に合った公共施設の整備を行います。
- 市は、都市計画の決定は、市民の意見を反映した計画とします。
- 市は、事業者が土地利用を行う場合、公共性・公益性の高い整備等については、将来を見据えて支援を検討します。

### 第1期基本計画における振り返り

成果指標	1年目 (H28年度)	2年目 (H29年度)	3年目 (H30年度)	背景として考えられること
市街化区域で有効に市街化がなされている土地の割合	81.5	81.9	82.6	平成28年度に竹迫地区が市街化区域に編入されたことで、市街化区域が広がりました。また熊本地震の被害が比較的少なかったことなどから、市街化区域内における未利用地の開発が進んだことが考えられます。
市街化調整区域で開発を誘導した箇所数	1	2	3	重点地区の御代志地区について、区域区分の見直し(市街化区域編入)が進行していることが考えられます。

### 今後4年間の目標

成果指標	平成30年度 現状値	数値区分	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	単位
A 市街化区域で有効に市街化がなされている土地の割合	82.6	成り行き値	85.0	85.4	85.9	86.5	%
		目標値	85.0	85.4	85.9	86.5	
B 土地利用重点地区で計画的な土地利用がされる箇所数	3	成り行き値	4	4	4	4	箇所
		目標値	4	5	5	5	

#### ※指標の解説

- A 市街化区域内で、有効に市街化されている面積の割合の成り行き値は、土地の所有者の意向で宅地化されるので、過去の伸び率(0.4%増)で今後推移するとして、令和2年に竹迫区画整理地内100%とし、令和4年・5年で御代志区画整理地内大街区(商業施設)2.1haについて100%としました。目標値も同様としました。
- B 重点区域土地利用計画の拠点6地区(合志庁舎前地区、飯高山・群山南部地区、辻久保地区、御代志地区、黒石地区、野々島地区)のうち、市街化区域に編入した合志庁舎前地区、御代志地区、黒石地区については現状値に計上しています。民間主導により計画が進んでいる飯高山・群山南部地区は令和2年度に計上し、辻久保地区については、民間事業者と市が連携を取りながら進めていくため、目標値として令和3年度に計上しました。

#### SDGsにおける努力目標

★11.a 各国・地域規模の開発計画の強化を通じて、経済、社会、環境面における都市部、都市周辺部及び農村部間の良好なつながりを支援する。

# 施策 24

## 計画的な道路の整備



施策の柱

(66) 計画的な道路の整備 (67) 道路環境の整備

渋滞の解消や、道路交通がスムーズに行えるようにするため、主要幹線となる国県道や広域交通拠点の整備について、関係機関との連携や要望活動を強化します。また、まちづくりに大きな影響を与える市の主要市道については、重点区域土地利用計画に基づき整備計画を策定し、計画的かつ着実な整備を進めます。

### 全体像

#### 目標

- 【対象】 市内道路とその利用者
- 【意図】 市内の道路を安全かつ円滑に通行できるようにする

#### 基本方針

- 安全、安心かつ円滑に通行できる道路の整備に努めます。
- 住宅地、団地等の住宅密集地の通り抜け車両防止や、スピード抑制策を実施し、歩行者の安全確保に努めます。

#### 現状

- 住宅開発による定住人口の増による交通量が増加し、渋滞箇所が増えていきます。
- 市外周辺地域の開発や人口増加及びスマートインターチェンジ開通、国県道等幹線道路の整備により市外からの市内通過車両が増加しています。
- 道路、橋りょう整備のための財源確保が困難となっています。
- 道路、橋りょう等の老朽化が進み、維持管理費が増加しています。

#### 課題

- 渋滞解消のための道路拡張、歩道整備箇所には住宅が立地しているため整備が困難です。
- 道路整備には、市民や土地所有者の理解と協力が必要です。
- 計画的な道路整備と維持管理のため、予算確保が必要です。

#### 市民の役割

- 市民は道路維持管理に協力します。
- 市民は渋滞を緩和するため、公共交通機関の利用を心がけます。
- 企業・事業所は、ノーマイカーデーや始業時間を変更し、渋滞や事故防止に寄与します。

#### 行政の役割

- 市は、道路事業に際して、市民及び土地所有者への説明を行い、理解と協力を求めます。
- 市は、国・県・近隣市町と連携し幹線道路のネットワークを形成します。
- 市は、市道舗装維持管理計画に基づき、計画的な道路の維持管理に努めます。
- 市は、市民からの道路の維持修繕についての苦情・要望に対し、速やかに対応するよう努めます。
- 市は、用地買収や家屋等の補償に伴う、職員の専門的知識の習得に努めます。

### 第1期基本計画における振り返り

成果指標	1年目 (H28年度)	2年目 (H29年度)	3年目 (H30年度)	背景として考えられること
4年間の整備済延長/4か年(H28～31)の道路整備計画総延長×100	19.6	35.8	49.8	社会資本整備総合交付金事業(福原水線改良事業)を平成31年度に供用開始するために重点的に整備を行った結果、市道改良事業及び市道舗装事業が伸びなかったと考えられます。
道路利用に関して満足している人の割合【市内の移動】(市民アンケート)	64.9	65.9	47.4	慢性的な国道387号や県道を中心とした幹線道路及びそれに接続する市道等の渋滞に対し、住宅開発等での人口増加による交通量の増加が追い打ちをかけ、市民の満足度が低下したと考えられます。

### 今後4年間の目標

成果指標	平成30年度 現状値	数値区分	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	単位
A 4年間の整備済延長/4か年(R2～5)の道路整備計画総延長×100	49.8	成り行き値	90.0	10.0	30.0	50.0	%
		目標値	100.0	20.0	40.0	60.0	
B 道路利用に関して満足している人の割合【市内の移動】(市民アンケート)	47.4	成り行き値	50.0	50.0	50.0	50.0	%
		目標値	55.0	56.5	58.0	59.5	

#### ※指標の解説

- A 令和3年度から7年度までの5か年にかけて新たに道路整備計画を作成するので、各年度20%ずつ実施すると想定し7年度には整備計画延長を100%達成することを見込んで目標値を設定しました。なお、予定通り実施できない場合を想定し、成り行き値を設定しました。
- B 道路利用に対して満足している人の割合について、平成29年度の実績値が65.9%であったが翌年平成30年度が47.4%と大幅に減少しました。1年間にマイナス18.5%の減少については、直接的な原因は不明であるが、幹線等の慢性的な渋滞が原因の1つであると考えます。過去数値については、変動が大きく、参考にできないため、50.0%を成り行き値として設定しました。目標値は平成28年度の実績値が64.9%、平成29年度実績値が65.9%と、1.0%上昇しており、令和2年度の目標値を55.0%に設定、毎年度1.5%上昇を目標とし、令和5年度を59.5%と設定しました。

#### SDGsにおける努力目標

9 産業と技術革新の基盤をつくろう ★ 9.1 全ての人々に安価で公平なアクセスに重点を置いた経済発展と人間の福祉を支援するために、地域・越境インフラを含む質の高い、信頼でき、持続可能かつ強靱(レジリエント)なインフラを開発する。

6 安全な水とトイレを世界中に

8 豊かになり、持続可能な成長を

11 持続可能な住環境を

12 つるむ資源を大切に

15 陸の豊かさも守ろう

# 施策 25

## 公共交通の充実



施策の柱 (68) 公共交通の利便性の向上

公共交通は、高齢化社会の進展に伴い市民の移動手段としてますます重要性が高まります。市内外の移動が更に円滑にできるよう、コミュニティバスをはじめJRや熊本電気鉄道、路線バス等の効果的な活用及び乗り継ぎ等の利便性向上を図ります。また、交通渋滞の緩和や環境に優しいまちの実現のため、自動車利用から公共交通機関への移行を促進するとともに、市内全域や近隣市町と連携のとれた交通体系の構築を図ります。

### 全体像

- 目標** 【対象】 市民
- 【意図】 市内外の移動が円滑にできる

- 基本方針**
  - 利便性の高い交通網の再構築によりコミュニティバス等の利用促進に努め、また JR 豊肥線や熊本電鉄線の各駅への乗り継ぎによる利便性の確保を図ります。

- 現状**
  - コミュニティバス運行の要望は高まっています。
  - 運転免許の自主返納者や高齢者などに対する公共交通の必要性が高まっています。
  - コミュニティバス運行委託費が増加しています。

- 課題**
  - 本市の域内交通だけでなく、コミュニティバスによる JR 豊肥線や熊本電鉄線との乗り継ぎ利便性の確保が必要です。
  - 市民の生活に沿った運行ルートや運行ダイヤの設定が必要です。
  - 利便性の確保が難しく、利用者数が伸び悩んでおり、交通網の見直しと再検討が必要です。
  - コミュニティバスの利用促進につながるような仕組みの検討や周知啓発が必要です。
  - 持続可能な公共交通の維持が必要です。

### 市民の役割

- 市民は、環境負荷等を考慮し、自家用車と公共交通機関を状況に合わせて利用します。
- 運行事業者は、利便性の高い公共交通の運行とサービスの提供に努めます。
- 区(自治会)等は、地域での公共交通の推進に積極的に携わります。

### 行政の役割

- 市は、コミュニティバス交通網の再構築や公共交通機関連携を図ります。
- 市は、公共交通に関する市民ニーズの把握に努めます。
- 市は、公共交通に関する情報をわかりやすく市民に伝えます。
- 市は、市地域公共交通再編実施計画を策定します。

### 第1期基本計画における振り返り

成果指標	1年目 (H28年度)	2年目 (H29年度)	3年目 (H30年度)	背景として考えられること
公共交通機関を利用している人の割合 (市民アンケート)	68.0	68.8	65.9	熊本地震以降自家用車やバスの定時制の確保が難しくなり、一時的に電車に利用者が流れたものの、現在は自家用車へと転化しているのではないかと考えられます。
公共交通機関を使った市内外への移動での乗り換え、乗り継ぎが円滑にできていると思う市民の割合 (市民アンケート)	48.9	43.9	40.8	熊本地震以降の運転手不足による民間路線の減少や、バスの定時性の確保が問題となっており、電車への結節等がうまくいかなくなってしまうことが要因と考えられます。

### 今後4年間の目標

成果指標	平成30年度 現状値	数値区分	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	単位
A 公共交通機関を利用している人の割合 (市民アンケート)	65.9	成り行き値	65.9	66.4	66.9	67.4	%
		目標値	71.5	72.0	72.5	73.0	
B 公共交通機関を使った市内外への移動での乗り換え、乗り継ぎが円滑にできていると思う市民の割合 (市民アンケート)	40.8	成り行き値	40.4	40.2	40.0	39.8	%
		目標値	49.0	50.0	51.0	52.0	
C 人口一人当たりのコミュニティバス利用回数 (年間)	1.31	成り行き値	1.29	1.28	1.27	1.26	回
		目標値	1.34	1.36	1.38	1.40	

#### ※指標の解説

- A 公共交通機関を利用している人の割合の成り行き値は、平成28年度熊本地震以降徐々に利用者が戻ってきており、微増(0.5%)で推移すると考え設定しました。目標値については、地域公共交通網形成計画に基づき、年間0.5%ずつ利用者数を増加させることを目標にし、令和5年度の目標を73.0%と設定しました。
- B 公共交通機関を使った市内外への移動での乗り換え、乗り継ぎが円滑にできていると思う市民の割合の成り行き値は、民間営業路線の廃止などにより、令和5年度まで微減(-0.2%ずつ)で推移すると考え設定しました。目標値については、地域交通網形成計画に基づき、年間1%ずつ増加させることを目標にし、令和5年度の目標を52.0%と設定しました。
- C 人口に対するコミュニティバス利用者の割合の成り行き値は、今後利用客は微増で推移すると思われるが、人口増加の割合が高いため、相対的な割合は微減で推移すると考え、設定しました。目標値は、地域公共交通網形成計画に基づき、2%ずつ増加させることを目標にし、設定しました。

#### SDGsにおける努力目標

**11** 住み続けられるまちづくりを

★ 11.2 2030年までに脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。

**3** 持続可能な健康を確保する

**7** 持続可能なエネルギーを

**9** 産業と雇用創出を

**13** 気候変動に具体的な対策を