

政策5. 都市基盤の健康

23 施策名 計画的な土地利用の推進

◎ 第2次基本構想での施策の方針

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。

また、国が進めるコンパクトシティ構想、立地適正化についても検証を進め、市民が、快適な住環境で暮らすことができるよう、良好な市街地の形成に努めます。

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。

目的と施策の方針

対象

- 市内全域の土地

意図

- 地域の特性に合った土地利用がなされる

成 果 指 標	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 [別指標]	%
B：市街化調整区域で開発を誘導した箇所数 [別指標]	箇所

成果指標	平成26年度 現状値	数値区分	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度
A	84.9%	成り行き値	85.5%	85.8%	86.1%	86.4%
		目標値	85.5%	85.8%	86.1%	86.5%
B	0箇所	成り行き値	1箇所	1箇所	1箇所	2箇所
		目標値	1箇所	2箇所	3箇所	4箇所

◎ 成果指標の目標設定とその根拠

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3年間の平均伸び率で今後推移するとしました。目標値も土地所有者の意向によるところが大きいですが、平成31年度は86.5%としました。

B：市街化調整区域で開発を誘導した箇所数の成り行き値は、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）において、市が誘導開発許可を受けない場合、平成31年度は2箇所と設定しました。目標値は、重点区域土地利用計画の拠点6地区において、市が誘導して開発認可を受ける予定箇所数として、都市計画・農地法を考慮し平成31年度を4箇所に設定しました。

◎ 施策の現状と今後の状況変化

- 市街化調整区域においては、地区計画や集落内開発制度による開発が続くと予想されます。この根拠として、国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計で2035年（平成47年）まで増加すると予測されます。
- 現都市計画法上、市街化調整区域では商業施設等の開発が厳しく制限されていることから、制度の見直しを国・県に要望していくこととしています。

◎ 施策の課題

- 計画的な土地利用を推進するために、土地利用基本計画、都市計画マスタープラン、農業振興地域整備計画等の計画を基本とした、地域にあった開発とするための誘導方策が必要です。
- 市街化区域隣接地の宅地開発は、人口増加が促進されるため、既設の上下水道施設、教育施設、福祉施設等の生活環境整備の早急な検討が必要です。
- 国・県有地および施設の利活用の検討が必要です。
- 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書」に基づく土地利用が必要です。

◎ 第1期基本計画での施策の方針

- 市街化区域内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展開します。
- 官民連携によるまちづくりを推進します。

協働によるまちづくりの具体策(市民と行政の役割分担)

ア)市民(事業所、地域、団体)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、関係法令に基づき開発等を行う場合、市民及び関係者に対して丁寧な説明を行います。

イ)行政の役割(市がやるべきこと)

- 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、事業者が開発を行う場合、公共性の高い施設整備等については、将来を見据えた支援を検討します。

施策の展開(施策の柱)

65. 計画的な市街地の形成



政策5. 都市基盤の健康

24 施策名 計画的な道路の整備

◎ 第2次基本構想での施策の方針

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。

目的と施策の方針

対象

・市内道路とその利用者

意図

・合志市内の道路を安全かつ円滑に通行できるようにする

成 果 指 標	単 位
A：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[別指標]	%
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]	%

成果指標	平成26年度 現状値	数値区分	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度
A	100%	成り行き値	10%	30%	50%	70%
		目標値	20%	40%	60%	80%
B	67.7%	成り行き値	67.7%	67.7%	67.7%	67.7%
		目標値	70.7%	71.2%	71.7%	72.2%

◎ 成果指標の目標設定とその根拠

A：平成28年度から32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32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（市内の移動）について、成り行き値は平成26年度の現状値が67.7%であったため、この67.7%を平成31年度までの成り行き値として設定しました。目標値は平成21年度の現状値が59.5%、平成26年度の現状値が67.7%と、5年間で8.2%上昇しており、平均すると1.64%の上昇となります。よって平成28年度の目標値を70.7%に設定し、毎年度0.5%上昇すると見込んで、平成31年度を72.2%と設定しました。

◎ 施策の現状と今後の状況変化

- 道路整備事業には、用地の確保及び家屋等の補償を伴う場合が多く、土地所有者の理解と協力なしでは整備できません。また、国からの交付金等の財源確保が困難な状況となっており、計画的な道路整備ができなくなることが懸念されます。
- 住宅開発が進んでおり、人口増加に伴う交通量の増加が見込まれることから、安全に通行できる道路整備が必要となっています。

◎ 施策の課題

- 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が必要です。
- 道路整備に伴う住民や土地所有者の理解と協力が必要です。

◎ 第1期基本計画での施策の方針

- 市道舗装維持管理計画に基づき、計画的に道路の維持管理を図ります。
- 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。
- 国県道の整備を国・県に働きかけていきます。

協働によるまちづくりの具体策(市民と行政の役割分担)

ア)市民(事業所、地域、団体)の役割

- 市民は、道路維持管理に協力します。
- 土地所有者は、道路事業を理解し協力します。
- 市民は、渋滞を解消するため、公共機関の利用を心がけます。

イ)行政の役割(市がやるべきこと)

- 市は、道路事業に際して、住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、用地買収と工事を実施し、維持管理を行います。
- 市は、国県と連携し幹線道路のネットワークを形成します。

施策の展開(施策の柱)

66.計画的な道路の整備

67.道路環境の整備



政策5. 都市基盤の健康

25 施策名 公共交通の充実

◎ 第2次基本構想での施策の方針

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。

目的と施策の方針

対象

・市民

意図

・市内外の移動が円滑にできる

成 果 指 標	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]	%
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]	%

成果指標	平成26年度 現状値	数値区分	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度
A	69.0%	成り行き値	69.0%	69.0%	69.0%	69.0%
		目標値	69.5%	70.0%	70.5%	71.0%
B	43.9%	成り行き値	44.0%	44.0%	44.0%	44.0%
		目標値	45.0%	46.0%	47.0%	48.0%

◎ 成果指標の目標設定とその根拠

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、過去8年間の市民意識調査において68%前後で推移しており、平成31年度まで現状維持で推移すると考え設定しました。目標値については、平成27年度に新たな地域公共交通網形成計画を策定し、本市の公共交通を更に充実させることにより平成28年度以降年間0.5%ずつ利用者数を増加させることを目標にし、平成31年度の目標を71.0%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、過去の市民意識調査において平成24年度のコミュニティバス本格運行開始以降44%前後で推移しており、平成31年度まで現状維持で推移すると考え設定しました。目標値については、地域の特性に合った公共交通体系を更に整備し、市内外への移動において円滑な乗り換え・乗り継ぎができる環境を整えることで年間1%ずつ増加させることを目標にし、平成31年度の目標を48.0%と設定しました。

◎ 施策の現状と今後の状況変化

- 高齢化により公共交通の充実に対する要望が高まっていますが、採算性の低い民間バス路線は次々と廃止になっており、今後さらに高齢者等交通弱者に対する公共交通の必要性が高まってきます。
- 地域公共交通活性化再生法の施行に伴い、合志市地域公共交通計画を策定しコミュニティバス等の運行を実施し、利用者も徐々に増加しています。今後は、平成26年11月20日に地域公共交通活性化再生法の一部改正法が施行されたことに伴い、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークの再構築が求められてきます。

◎ 施策の課題

- 「合志市地域公共交通網形成計画」に基づき、まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークの再構築と市民ニーズにあった公共交通事業を展開していくことが課題です。
- 熊本電鉄（鉄軌道）との連携を図った公共交通対策（パークアンドライド・駐輪場等交通環境の整備）の推進が必要です。
- 周辺市町と連携し、広域的な公共交通体系整備への取り組みが必要です。

◎ 第1期基本計画での施策の方針

- 近隣他市町との公共交通体系の確立を図ります。
- 自家用車から公共交通への転換について市民意識の醸成に努めます。
- 市民が利用しやすいコミュニティバスなどの公共交通の充実を図ります。

協働によるまちづくりの具体策(市民と行政の役割分担)

ア)市民(事業所、地域、団体)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。
- バス・電車・タクシー運行事業者は、利用者のニーズを的確に把握し、利用しやすい公共交通の運行と顧客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。

イ)行政の役割(市がやるべきこと)

- 市は、市地域公共交通網形成計画に基づいた公共交通ネットワークの再構築（コミュニティバスの運行）や公共交通機関連携を図るとともに、公共交通に関する住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。

施策の展開(施策の柱)

68.公共交通の利便性の向上

