

第6章 居住誘導区域の設定

6-1 居住誘導区域の考え方

(1) 基本的な考え方

居住誘導区域は、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域です。このため、居住誘導区域は、都市全体における人口や土地利用、交通や財政、災害リスクの現状及び将来の見通しを勘案しつつ、居住誘導区域内外にわたる良好な居住環境を確保し、地域における公共投資や公共公益施設の維持運営などの都市経営が効率的に行われるよう定めるべきであるとされており、以下のような区域が考えられます。

- ◎都市機能や居住が集積している都市機能誘導区域の周辺の区域
- ◎都市拠点及び地域拠点に公共交通機関で容易にアクセスすることができ、拠点からの利用圏域として一体的であると判断できる区域

(2) 居住誘導区域の設定において留意すべき事項（次頁参照）

国が定める都市計画運用指針においては、居住誘導区域に「含む区域」と「含まない区域」に関する内容が定められています。「含まない区域」では、更に「含まない区域」、「原則、含まない区域」、「適当でないと判断の上、含まない区域」の「慎重に判断を行うことが望ましい区域」の4段階に区分されています。

本町においては、基本的にこれらの「含まない区域」を除外することとするが、「適当でないと判断の上、含まない区域」に該当する「③洪水浸水想定区域」においては、排水事業等による浸水対策や避難対策を講じることを前提として、一部区域を含めることを許容することとします。

「含む区域」に関しても、運用指針の考え方に沿った区域設定を行います。

(3) 益城町における居住誘導区域の検討

居住誘導区域は、将来にわたって、居住地として生活しやすい利便性の高い場所に設定する必要があることから、現況市街地を分析することで得られる「居住に適した区域」に、現在計画されている都市計画事業等の計画区域を追加することで、居住誘導区域を設定する必要があります。

現況市街地からみた「居住に適した区域」の抽出にあたっては、本町の都市機能の分布や人口集積、交通施設の状況など、都市の既存ストックを活用した居住誘導区域とするため、居住に適した要素によって分析した居住性能評価に基づいて定めます。ただし、都市計画運用指針の「居住誘導区域に含まない区域」については、居住に適した区域から除外することとします。

また、上記で得られた「居住に適した区域」に、目標とする2040年までに実現が見込まれる土地区画整理事業や都市計画道路などの都市計画事業を考慮して、最終的な居住誘導区域を設定します。

◆居住誘導区域の抽出の流れ

ステップ1：居住に適した区域の抽出

ステップ2：居住に適さない区域の除外

ステップ3：都市計画事業等の影響区域

居住誘導区域の設定

第6章 居住誘導区域の設定

◆都市計画運用指針と益城町の設定の考え方の比較

		都市計画運用指針	益城町の考え方	
居住誘導区域 「含む」区域	①	都市機能や居住が集積している都市の中心拠点及び生活拠点並びにその周辺の区域	●都市機能誘導区域とその周辺を含む。 ●居住性能評価結果の高い場所を優先的に区域に含む。 ●土地区画整理事業や都市計画道路等の都市計画事業が計画されている区域を含む。	
	②	都市の中心拠点及び生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、都市の中心拠点及び生活拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である区域		
	③	合併前の旧町村の中心部等、都市機能や居住が一定程度集積している区域		
居住誘導区域に「含まない」区域	含まない区域	①	市街化調整区域	●市街化調整区域は含まない
		②	建築基準法第39条の災害危険区域のうち、条例により住宅の建築が禁止されている区域	●災害危険区域として県が指定する急傾斜地崩壊危険区域は含まない
		③	農業振興地域の整備に関する法律農用地区域又は農地法の農地若しくは採草放牧地の区域	(該当なし)
		④	自然公園法の特別地域、森林法の保安林の区域、自然環境保全法の原生自然環境保全地域又は特別地区、森林法の保安林予定森林の区域、森林法の保安施設地区又は保安施設地区に予定された地区	●森林法の保安林区域は含まない
	原則、含まない区域	①	土砂災害特別警戒区域	●土砂災害特別警戒区域は含まない
		②	津波災害特別警戒区域	(該当なし)
		③	地すべり防止区域	●地すべり防止区域は含まない
		④	急傾斜地崩壊危険区域	●急傾斜地崩壊危険区域は含まない
	なお、災害防止上必要な対策がなされている地区については、関係部局と協議の上、居住誘導区域とすることが考えられる。この場合、居住誘導区域への追加は対策の完了後に行うことが望ましい。			
	適当でない判断の上、含まない区域	①	土砂災害警戒区域	●土砂災害警戒区域は含まない
②		津波災害警戒区域	(該当なし)	
③		洪水浸水想定区域※	●洪水浸水想定区域については、基本的に区域に含まないものとするが、排水事業等による浸水対策や避難対策を図ることを前提として、一部区域を含めることを許容する	
④		都市洪水想定区域、都市浸水想定区域	(該当なし)	
上記を居住誘導区域に含める場合、防災指針において当該地区の災害リスクを踏まえた防災・減災対策を明らかにすることが必要。なお、防災指針を定めれば、上記区域を居住誘導区域に含めることが可能になるという趣旨ではないことに留意が必要。				
慎重に判断を行うことが望ましい区域	①	法令により住宅の建築が制限されている区域（工業専用地域・流通業務地区等）	(該当なし)	
	②	条例により住宅の建築が制限されている区域（特別用途地区・地区計画等のうち、条例による制限区域）	(該当なし)	
	③	過去に住宅地化を進めたものの居住の集積が実現せず、空地等が散在している区域であって、人口等の将来見通しを勘案して今後は居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域	(該当なし)	
	④	工業系用途地域が定められているものの工場の移転により空地化が進展している区域であって、引き続き居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域	●工業地域のうち、既に工業地として土地活用されている場所は含まない	

※益城町では、益城町に適した「防災指針」を作成し、適切に災害リスク分析を行うことによって、洪水浸水想定区域内での居住誘導区域の設定を許容します。

6-2 益城町の防災指針における災害リスク分析の考え方について

(1) 基本的な考え方

熊本地震により大きな被害を受けた益城町は、復旧・復興事業を推進し災害に強いまちづくりを進めていて、“震災前の活力を回復するとともに地域の価値を高める”ことを目指しています。このため、第6次益城町総合計画を策定し、益城町都市計画マスタープランを改定したうえで、“コンパクトで安全なまちづくり”を推進するために、立地適正化計画を策定しています。

立地適正化計画では、住民の居住を誘導するための居住誘導区域を設定しますが、災害に強く安全なまちづくりの観点から、例えば洪水浸水想定区域などにおける災害リスク分析により、災害リスクの高い地域は居住誘導区域から原則除外します。

それとともに、居住誘導区域に残存する災害リスクに対しては、防災指針を定めて、防災・減災対策に取り組みます。また、居住誘導区域外の災害リスクの高い区域についても、現に生活されている住民の安全確保のための取り組みを併せて検討し取り組んでいきます。

(居住誘導区域外の居住について)

- ①居住誘導区域外から区域内に居住を誘導する観点から、区域外については、一定規模以上の開発についての届出の制度がありますが、これに該当しない個人の住宅などは届出も必要なく、区域外に家屋等を立てられないというものではありません。
- ②この点が、建築物の用途制限などがある、土砂災害特別警戒区域などとの相違点です。

(2) 洪水に関する考え方

1) 災害リスク分析の対象とする洪水について

災害リスク分析に用いる洪水浸水想定区域などは、想定する洪水の規模（年超過確率）の違いにより異なります。この想定する洪水の規模は、法令に基づき対象となる河川毎で公表が義務付けられている計画規模降雨と想定最大規模降雨があります。また、その他にも、過去に発生した洪水の規模などが考えられます。

これらの異なる規模の洪水の情報を重ね合わせて、どのような規模の洪水でも浸水する区域は相対的に災害リスクが高いと言えます。この観点から、益城町の洪水情報を検討すると、計画規模降雨（L1：年超過確率 1/50）の浸水区域は、想定最大規模（L2：年超過確率 1/1,000 程度）の浸水区域に含まれています。また、計画規模降雨（L1）より発生確率が高い中小洪水については、過去に浸水履歴はありますが、明確な浸水範囲の記録は残っていません。

これらの、計画規模降雨（L1）の洪水浸水想定区域は、想定最大規模降雨（L2）の浸水区域に含まれること、過去に発生した洪水についてはその浸水範囲が不明であることから、計画規模降雨（L1）の洪水浸水想定区域が、相対的に災害リスクが高いエリアであるといった見方ができます。

また、想定最大規模降雨（L2）は、年超過確率 1/1,000 程度の発生確率であり、現在の制度では、河川改修のいわば最終目標である河川整備基本方針レベルの治水対策を行ったとしても浸水範囲のほとんどは解消されない洪水です。

これに対し、計画規模降雨（L1）は、年超過確率 1/50 と浸水区域に居住している方々がその生活において見渡せる、いわば居住している期間に経験しても不思議ではないと感じる規模の洪水です。

これらを総合的に勘案し、計画規模降雨（L1）の洪水浸水想定区域を災害リスク分析の対象とします。なお、詳しい考え方については、資料編の「益城町の防災指針における災害リスク分析の考え方について」に記載しています。

2) 災害リスクの分析について

一般的な災害リスク分析においては、例えば、浸水深が浅くとも人口が集中し様々な都市の機能が集中している地域では、総体として災害リスクが大きいというケースも想定されるため、人口・住宅の分布や病院機能など各種の都市の情報と、災害ハザード情報を重ね合わせた、地区レベルでの検討が必要です。

しかし、益城町では、昭和40年代から都市化が進み、昭和60年頃には、ほぼ現在の市街化区域の基礎となるDID地区が形成されました。

また、都市機能も第2章の益城町の現状と将来見通しにあるように、市街化区域の中心を東西に通る幹線である県道熊本高森線沿線に広く分布・立地しており、更には、洪水浸水想定区域は、この県道熊本高森線と並行に東から西に流下し、より流域面積が小さい秋津川の浸水エリアを包含している、木山川1河川のエリアであるという特徴があります。

このため、災害リスク分析は、人口や都市機能が広がっている市街化区域をひとつの地区としてとらえる、いわゆる“都市レベル”で行うとともに、都市情報等との重ね合わせではなく、災害ハザード情報によるリスク分析を基本とします。

しかし、都市情報のうち、垂直避難が困難な平屋の住宅については、熊本地震以降増加傾向にあると思われることから、リスク分析において重ね合わせを考慮することとします。

上記より、以下の観点からリスク分析を行い、該当する区域を災害リスクの高い区域とします。

(災害リスク分析項目) ※災害リスクの分析結果は、第7章防災指針に記載しています。

①浸水深と人的被害のリスク

- ・垂直避難を行っても居住空間が全部もしくは部分的に浸水する浸水深3.0m以上のエリア
- ・概ねの平屋において床上浸水以上の被害が発生する浸水深1.0m以上3.0m未満で、平屋の数が多いエリア

②浸水深・流速と避難行動のリスク（実験データより）

- ・浸水深0.5m以上で流速0.7m/sを超えるエリア
- ・浸水深0.2m以上で流速2.0m/sを超えるエリア

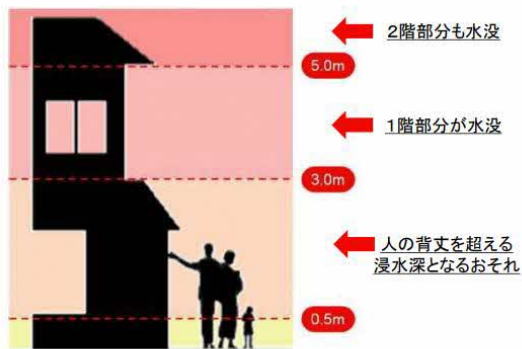
③家屋倒壊のリスク（洪水浸水想定作成マニュアル：一般的な木造家屋を想定）

- ・浸水深3.0m以上で流速5.0m/sを超えるエリア

◆「浸水深と人的被害のリスク」「浸水深・流速と避難行動について」

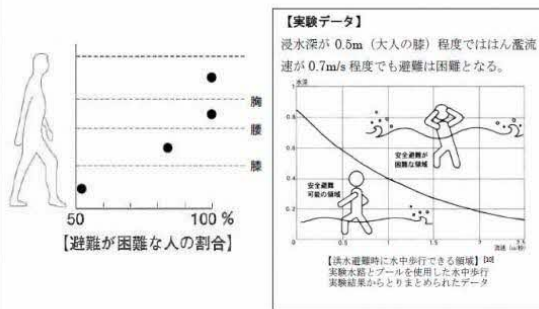
①浸水深と人的被害のリスク

浸水による人的被害のリスクの程度を、浸水深から検討することが考えられる。一般的な家屋の2階が水没する浸水深5mや、2階床下部分に相当する浸水深3mを超えているかが一つの目安となる。2階への垂直避難が困難な居住者の有無にも注意することが重要である。



②浸水深・流速と避難行動について

避難行動時における被災リスクの程度を、浸水深や流速から検討することが考えられる。関川水害(H7)における調査結果によれば、浸水深が膝(0.5m)以上になると、殆どの人が避難困難であったとされる。また、実験では、0.5mの水深では流速が0.7m/sでも避難は困難となり、流速が2.0m/sを超えると水深が0.2m程度でも避難が困難となるとされる。また、伊勢湾台風の際に避難した人のアンケートでは、小学校5～6年生では、水深0.2m以上になると避難が困難になるというデータもある。



その他のリスク分析の観点について。

①浸水継続時間について

浸水継続時間による分析は、設定した居住誘導区域における防災指針の避難の実効性の検討などにおいて用いますが、これは、計画規模降雨（L1）を対象とするのではなく、（L1）より発生頻度は低いものの、継続時間が比較的長い（市街化区域のエリアで24時間（1日）程度）想定最大規模降雨（L2）を対象として行います。

②浸水の時間的広がりについて

木山川右岸の洪水浸水想定区域の浸水は、エリアが狭いことと浸水形態が左岸の拡散型とは異なる流下型の浸水で、ほぼ時間的差がないことから分析には考慮しません。

3) 居住誘導区域の設定方針

計画規模降雨（L1）の洪水浸水想定区域において、災害リスク分析による災害リスクの高い区域を除外することを基本とします。

しかし、災害リスク分析は、浸水深や浸水深と流速の関係などから行うことから、一律に災害リスク分析の結果で設定すると、かなり複雑な設定となることと、危険なエリアやそうでないエリアが飛び地で点々と設定されたりすることから、不明瞭で実際的ではありません。

このため、災害リスクの高い区域を排除するという基本方針を踏まえつつも、設定ラインが明瞭となる、地形地物で設定することとします。このことにより、居住誘導区域内に部分的に、災害リスクの高い区域が存在する場合は、防災指針に対応策を位置付けることにより、計画的かつ着実に必要な防災・減災対策に取り組み、災害リスクの軽減を図ります。

なお、今後の施策展開（河川整備計画の策定とそれによる治水対策の実施など）により、計画規模降雨（L1）や、想定最大規模降雨（L2）の洪水浸水想定区域が変更になる場合などは、それらの対策を加味して、防災指針や、居住誘導区域の設定エリアを見直していきます。

（3）雨水出水（内水）に関する考え方

益城町では、雨水出水（内水）に関する対策は、排水ポンプ場建設に着手しており、多くの区域で内水氾濫被害が軽減されることから災害リスク分析には考慮しませんが、今後の降雨による状況等により、必要に応じて検討します。

（4）土砂災害に関する考え方

益城町では、市街化区域に、土石流、地すべりといった土砂災害の恐れのある指定地は無く、災害リスク分析には考慮しません。なお、急傾斜地の崩壊の恐れのある指定地は、市街化区域に一部含まれるので、災害リスク分析に考慮します。

（5）大規模盛土造成地に関する考え方

益城町では、熊本地震後において大規模な被害が発生したことから、地震後に広範囲における綿密な調査を行った上で、被災個所について復旧を行うこととしています。このため、調査により被災が確認されなかった区域を含め、被災リスクが低いこと、また近年の豪雨出水にも異常が見られなかったことから、災害リスク分析には考慮しませんが、今後の調査等により、必要に応じて検討します。

第6章 居住誘導区域の設定

(6) 地震に関する考え方

災害リスク分析には考慮しませんが、断層の位置等を明らかにするなど必要な措置を講じます。

(7) 各災害に対する考え方

各災害に対する考え方は、以下の通りとします。なお、災害リスク分析の詳細な考え方は、資料編「益城町の防災指針における災害リスク分析の考え方などについて」に記載しています。

◆各災害に対する考え方

災害種別	各災害に対する考え方
洪水	<ul style="list-style-type: none">洪水浸水想定区域は、中心部を含めた市街化区域内に一定規模指定されているため、居住誘導区域からの除外対象とする。ただし、災害リスク分析を行い、災害リスクの高い区域と考えられるエリアを除外対象とする。その他のエリアに関しては、排水事業等による浸水対策や避難対策を講じることを前提として、居住誘導区域に含めることを許容する。
雨水出水 (内水)	<ul style="list-style-type: none">雨水出水（内水）に関する対策は、排水ポンプ場建設に着手しており、多くの区域で内水氾濫被害が軽減されることから、居住誘導区域からの除外対象としない。今後の降雨による状況等により、必要に応じて検討する。
土砂災害	<ul style="list-style-type: none">土石流、地すべりといった土砂災害の恐れのある指定地は、市街化区域に含まれていないため、居住誘導区域からの除外対象としない。急傾斜地の崩壊の恐れのある指定地は、市街化区域に一部含まれるため、居住誘導区域からの除外対象とする。
大規模盛土 造成地	<ul style="list-style-type: none">大規模盛土造成地においては、地震後に大規模な被害が発生したことから、広範囲における綿密な調査を行った上で、被災個所について復旧を行っている。調査により被災が確認されなかった区域を含め、被災リスクが低いこと、また、近年の豪雨出水にも異常が見られなかったことから、居住誘導区域からの除外対象としないが、今後の調査等により、必要に応じて検討する。
地震	<ul style="list-style-type: none">居住誘導区域からの除外対象としないが、断層の位置等を明らかにするなど必要な措置を講じる。

6-3 居住誘導区域の設定

(1) 居住に適した区域の抽出

①現状における居住性能評価の分析

居住誘導区域は、現在の市街地の状況を把握するための居住性能評価を実施し、各評価及び総合評価結果の高い場所を優先的に区域に含むものとします。

居住性能評価は、以下の4つの評価を用います。

評価①は、既に多くの町民が居住していることが必要であるため、人口集積度が高い場所を条件とします。評価②に、将来の歩いて暮らせる都市づくりに向けて、公共交通の利便性の良い場所を条件とします。評価③は、現時点で都市機能が集積する場所は居住性が高い場所であるため、生活サービスの利便性の高い場所を条件とします。評価④は、固定資産税路線価に基づき土地の価格が高い場所を評価します。

ただし、これらの4つの評価のうち、評価①と評価②については、居住性能を評価する上で重要な要素であるため評価点を5点満点とし、評価③と評価④は3点満点としています。

これらの居住に係る評価については、100mメッシュを用いて実施します。

【評価項目に関する設定根拠】

評価①（人口集積度）

DID 区域は、国勢調査結果に基づき、40 人/ha 以上で、かつ 5,000 人/k m²以上となるエリアを設定している区域で、様々な制度の区域要件として使用されているため、40 人/ha 以上のメッシュを5点で評価、20~40 人/ha を3点評価、20 人/ha を1点評価。

評価③（交通利便性）

バス交通を基幹交通とする本町においては、1 日往復 30 本以上のバス路線のバス利用圏域を5点評価とし、30 本未満であってもバス停から 300mのバス利用圏域は3点評価。

評価②（生活利便性）

商業施設（スーパー、コンビニ）、医療施設、高齢者福祉施設、子育て支援施設、金融機関の5要素のうち、各施設から 800m圏域が重なる都市機能の数で評価。4~5つの要素を有する場所を3点、2~3要素を有する場所を2点、それ以外を1点で評価。

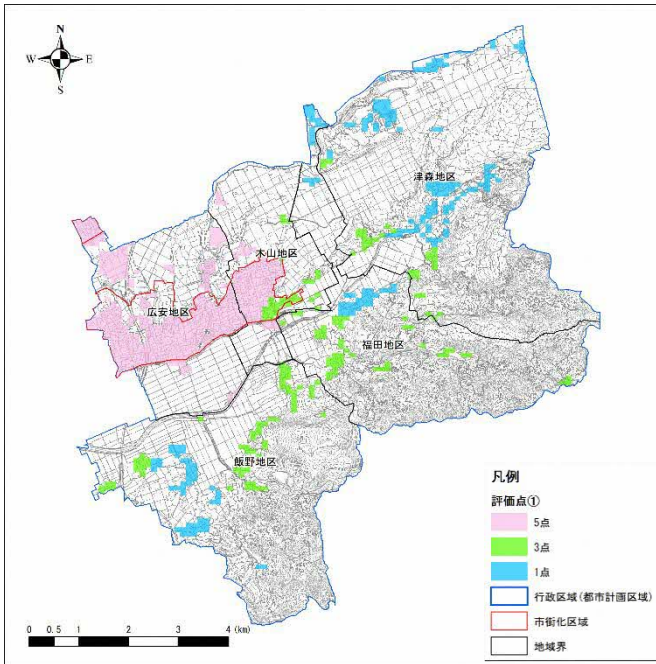
評価④（土地収益性）

市街化区域内を基本として、固定資産税路線価を基に 100m メッシュによる地価の平均価格を算出し、市街地内で地価価格の高いメッシュから税収の 50%以上を占めるエリア、75%以上を占めるエリア、それ以外のエリアで評価。

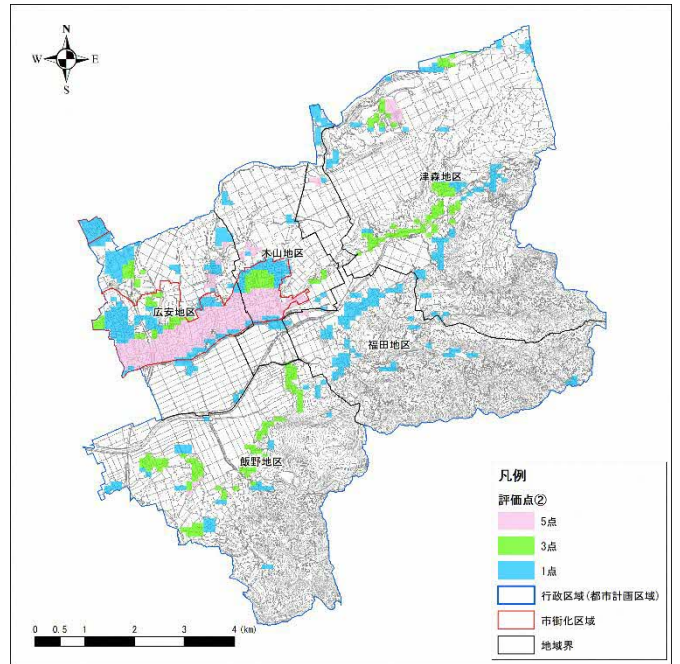
◆町民生活に係る居住性能評価

評価項目	評価項目（居住のないメッシュは表示しない）					
	人口密度が 40 人/ha 以上の区域		人口密度が 20~40 人/ha 未満の区域		人口密度が 20 人/ha 以下の区域（居住あり）	
評価① 人口密度が高い場所 （人口集積度）	5 点		3 点		1 点	
評価② 公共交通の利便性の高い場所 （公共交通利便性）	バス停（1 日往復 30 本以上）から 300m の圏域 5 点		バス停（1 日往復 30 本未満）から 300m の圏域 3 点		それ以外の区域 1 点	
評価③ 生活サービスの利便性の高い場所 （生活利便性）	生活利便施設 5 要素	生活利便施設 4 要素	生活利便施設 3 要素	生活利便施設 2 要素	生活利便施設 1 要素	それ以外の区域 0 点
	3 点		2 点		1 点	
評価④ 土地の収益性の高い場所（居住メッシュのみ）（土地収益性）	土地の固定資産評価額が町内の 50%以上を占める 3 点		土地の固定資産評価額が町内の 50~75%以上を占める 2 点		それ以外の区域 1 点	

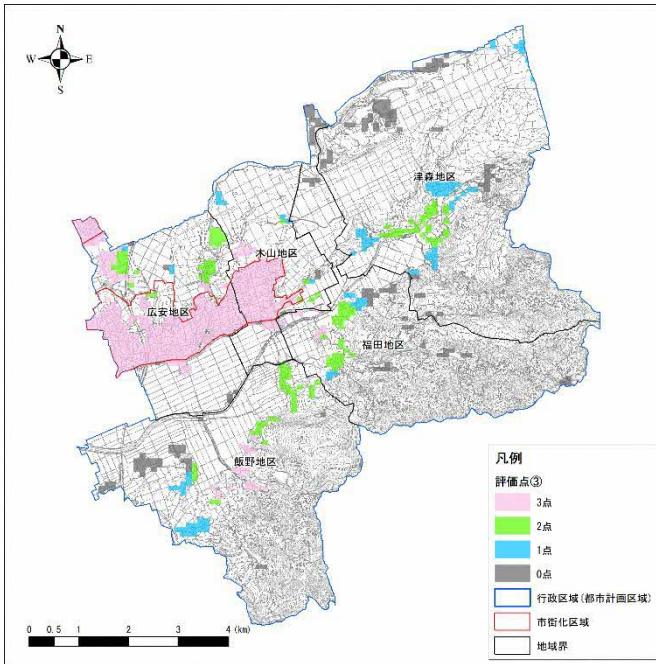
評価①（人口集積度）



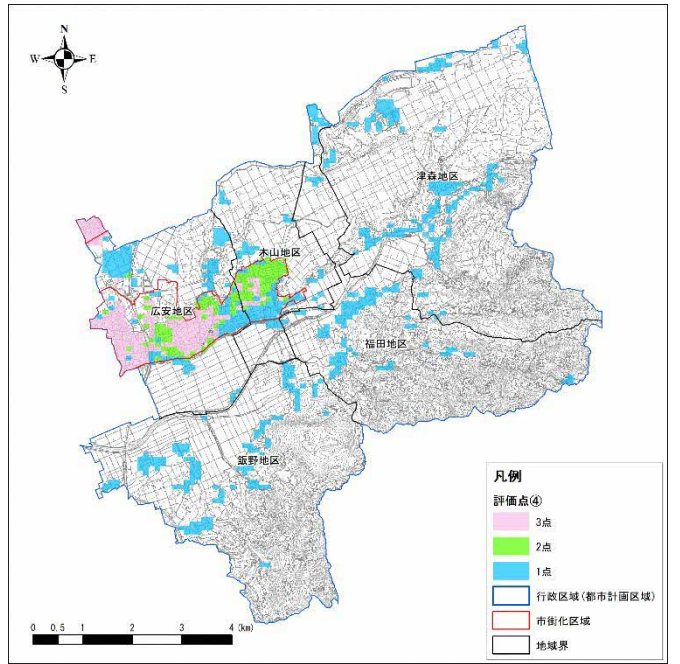
評価②（交通利便性）



評価③（生活利便性）



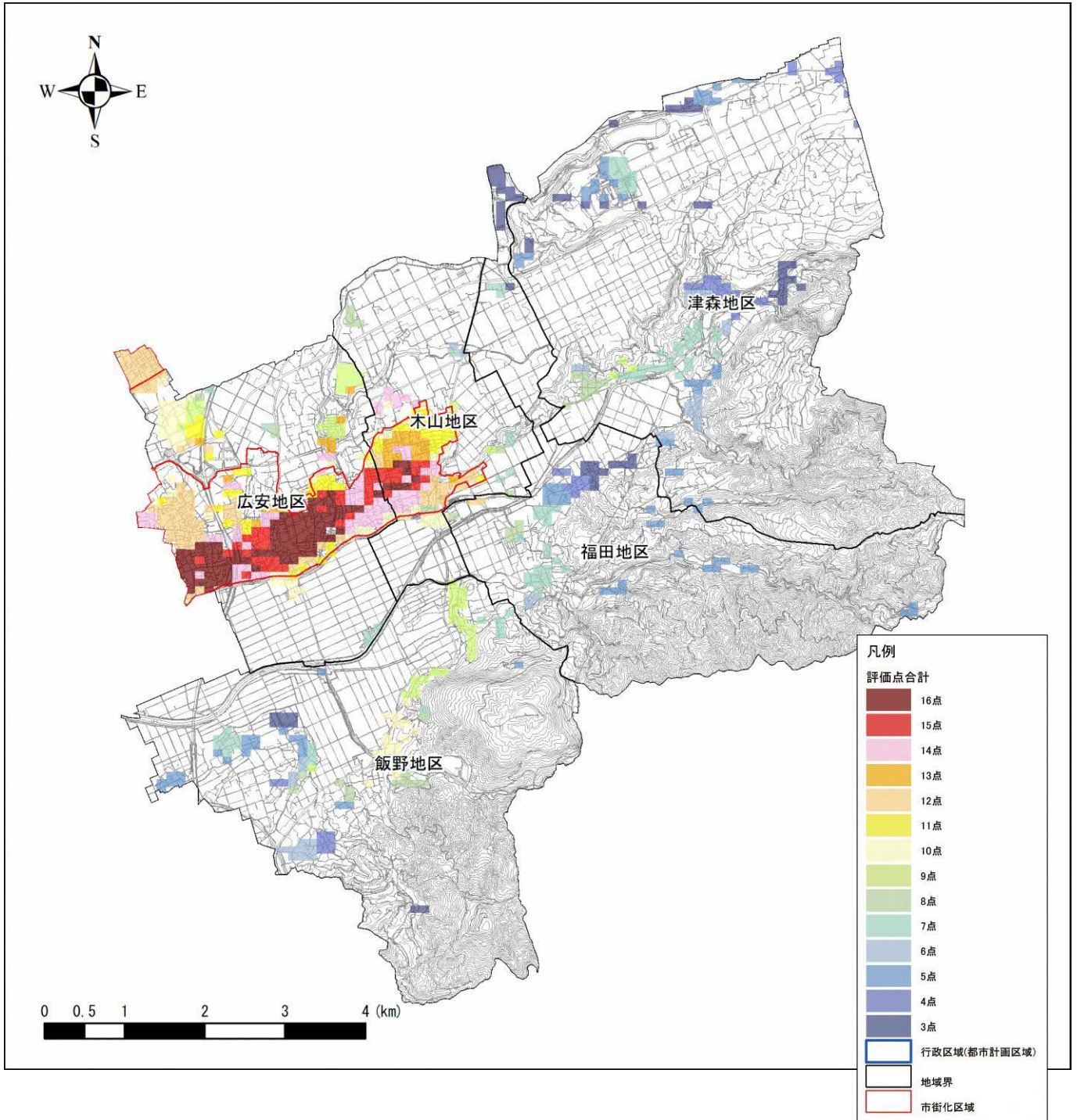
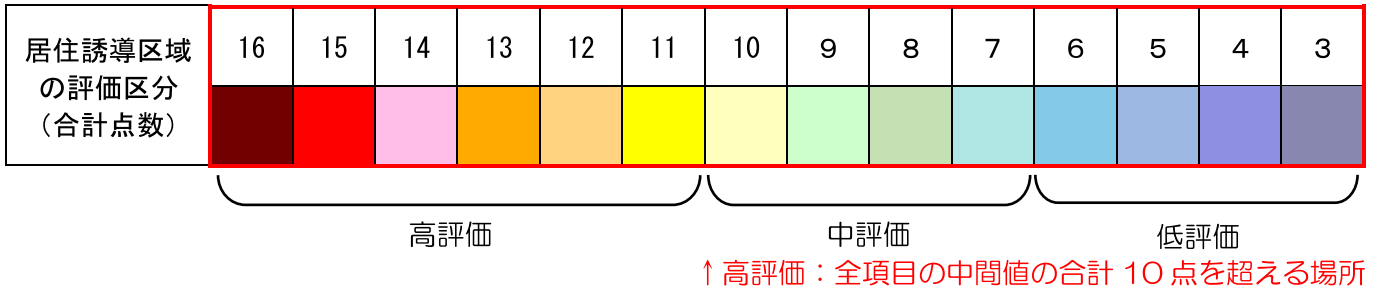
評価④（土地収益性）



↓ 次頁参照

第6章 居住誘導区域の設定

◆居住性能評価結果



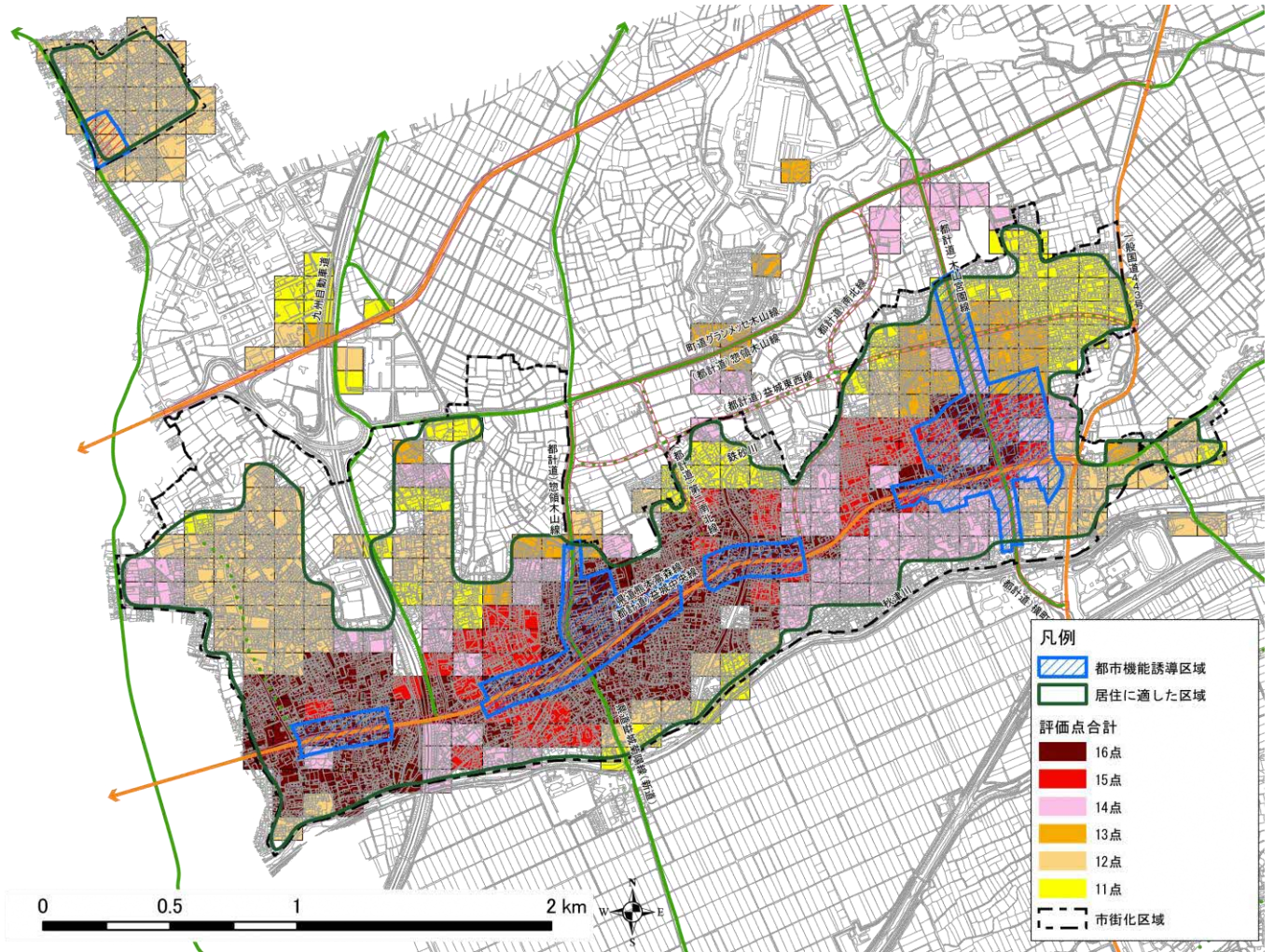
第6章 居住誘導区域の設定

②居住に適した区域の抽出

居住に適した区域としては、都市機能誘導区域及び居住性能評価結果において全評価項目の中間値の合計10点を超えるメッシュ（11点以上）を対象に抽出します。

区域設定にあたっては、市街化区域内を対象として、高得点評価のメッシュが連担する場所において、概ねの区域を設定することとします。

◆居住に適した区域



第6章 居住誘導区域の設定

(2) 居住に適さない区域の除外

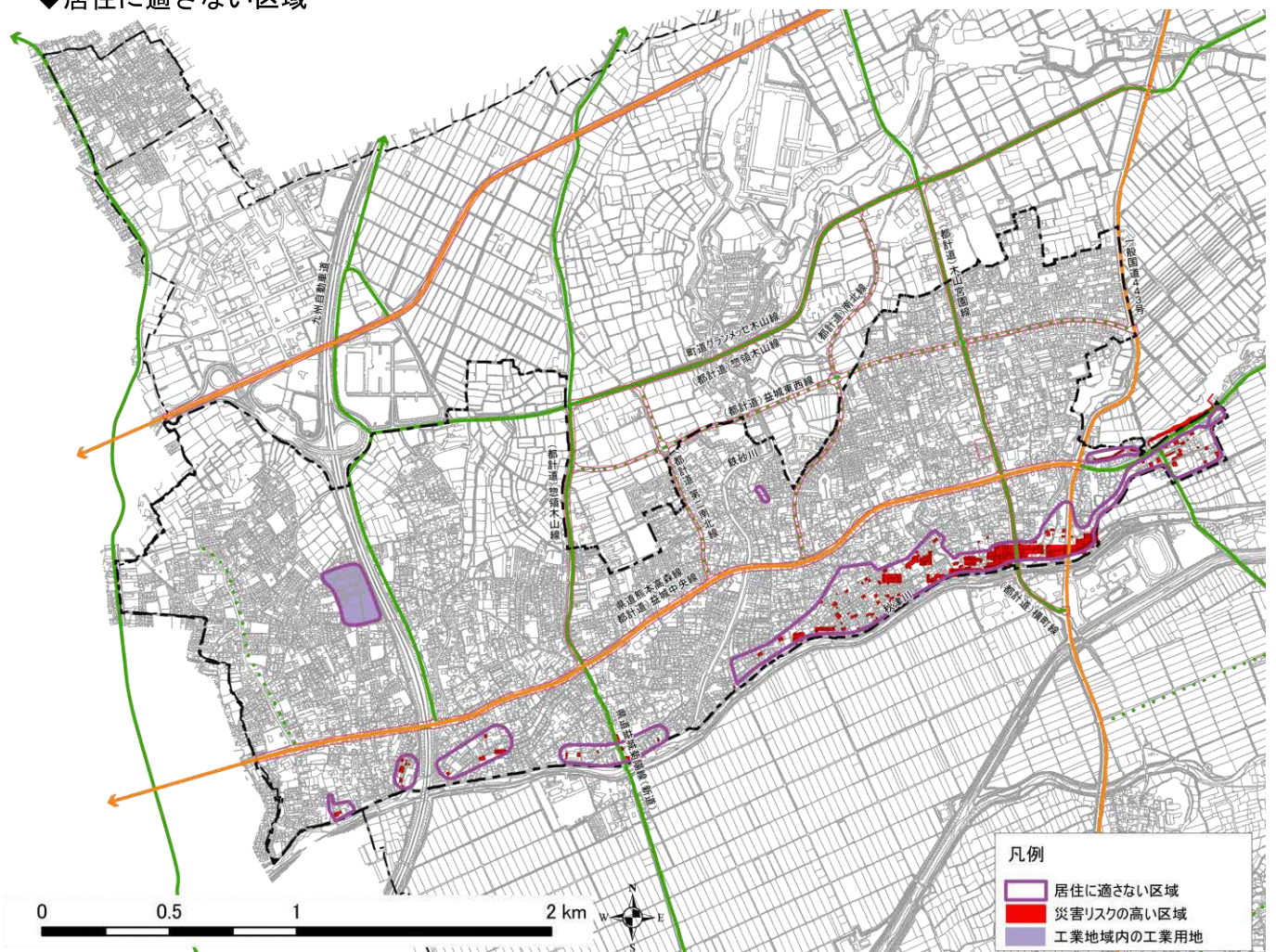
居住に適さない区域は、都市計画運用指針において居住誘導区域に「含まない区域」とされている項目のうち、本町の市街化区域内に該当する項目を居住に適さない区域として、除外区域の対象として検討します。

本町の居住に適さない区域の項目としては、以下の3項目が該当し、「市街化調整区域」「急傾斜地崩壊危険区域」については除外、「洪水浸水想定区域」については、災害リスク分析結果に基づき、リスクの高い区域を除外しますが防災対策を行うことを前提として一部を許容することとします。

◆居住誘導区域に「含まない区域」のうち、益城町に該当する項目（項目抜粋）

	該当項目	益城町の考え方
含まない区域	市街化調整区域	含まない
原則、含まない区域	急傾斜地崩壊危険区域	含まない
適当でないと判断の上、含まない区域	洪水浸水想定区域	災害リスク分析結果に基づき、リスクの高い区域を基本的に含まない
慎重に判断を行うことが望ましい区域	工業系用途地域が定められているものの工場の移転により空地化が進んでいる区域であって、引き続き居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域	工業地域のうち、既に工業地として土地活用されている場所を含まない

◆居住に適さない区域



第6章 居住誘導区域の設定

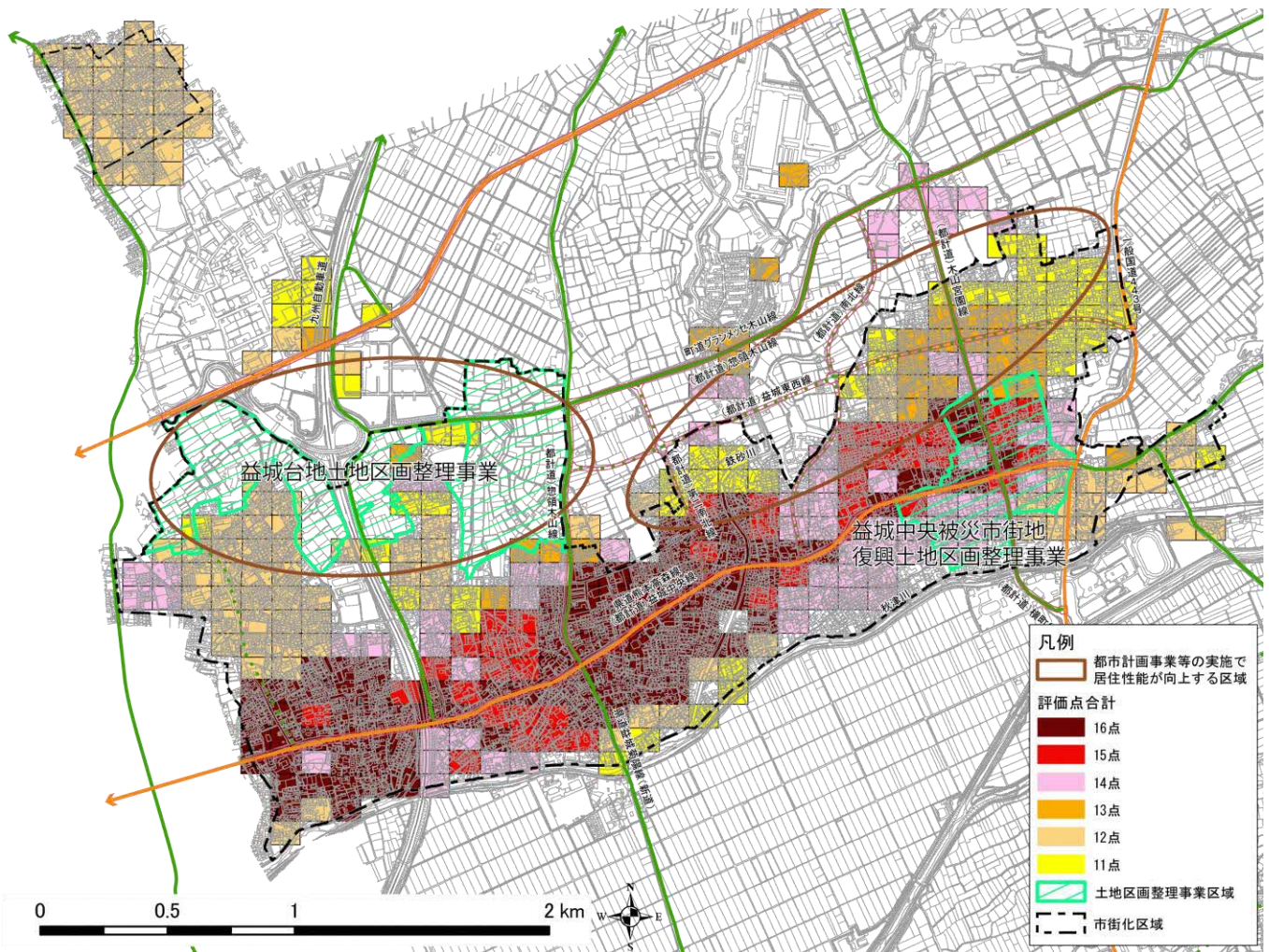
(3) 都市計画事業等の影響区域

益城町では、熊本地震の復興事業として、復興区画整理や都市計画道路益城中央線（県道熊本高森線）の4車線化事業が実施されています。また、市街地内の防災性の向上を図るため、避難地（一時避難所）及び避難路の整備や、都市計画道路6路線が新たに都市計画決定されており、更には、益城町地域公共交通計画において、これらの都市計画道路などを活用した市街地循環バスなどのコミュニティバスの導入等を行うこととしており、これらの道路整備や計画に伴って、市街地北部や県道熊本高森線沿線等における居住性能が向上すると予想されます。

益城熊本空港 IC 周辺では、益城台地土地区画整理事業が計画決定され、事業実施に向けた取り組みが進められています。（施行計画予定期間は令和5年度内）

上記のように、益城町では様々な都市計画事業が進行しており、これらの事業は今後 20 年間に於いて実現可能な事業であるとともに、地域における公共交通の充実を図ることから、都市計画事業等の実施に伴う影響区域は居住性能が向上する区域として、居住誘導区域に含めることとします。

◆都市計画事業等の影響区域



第6章 居住誘導区域の設定

【参考：益城町地域公共交通計画の位置付け】

益城町地域公共交通計画の目標の達成に向けたプロジェクトの一つである「歩きやすいまちづくりプロジェクト」において、都市計画道路などを活用した市街地循環バスなどの路線バスの見直しを行うこととしています。

◆地域公共交通の基本方針

益城町地域公共交通計画の目標

町内外の移動利便性を高め、復興まちづくり・まちのにぎわいづくりを加速させる持続可能な公共交通体系の構築

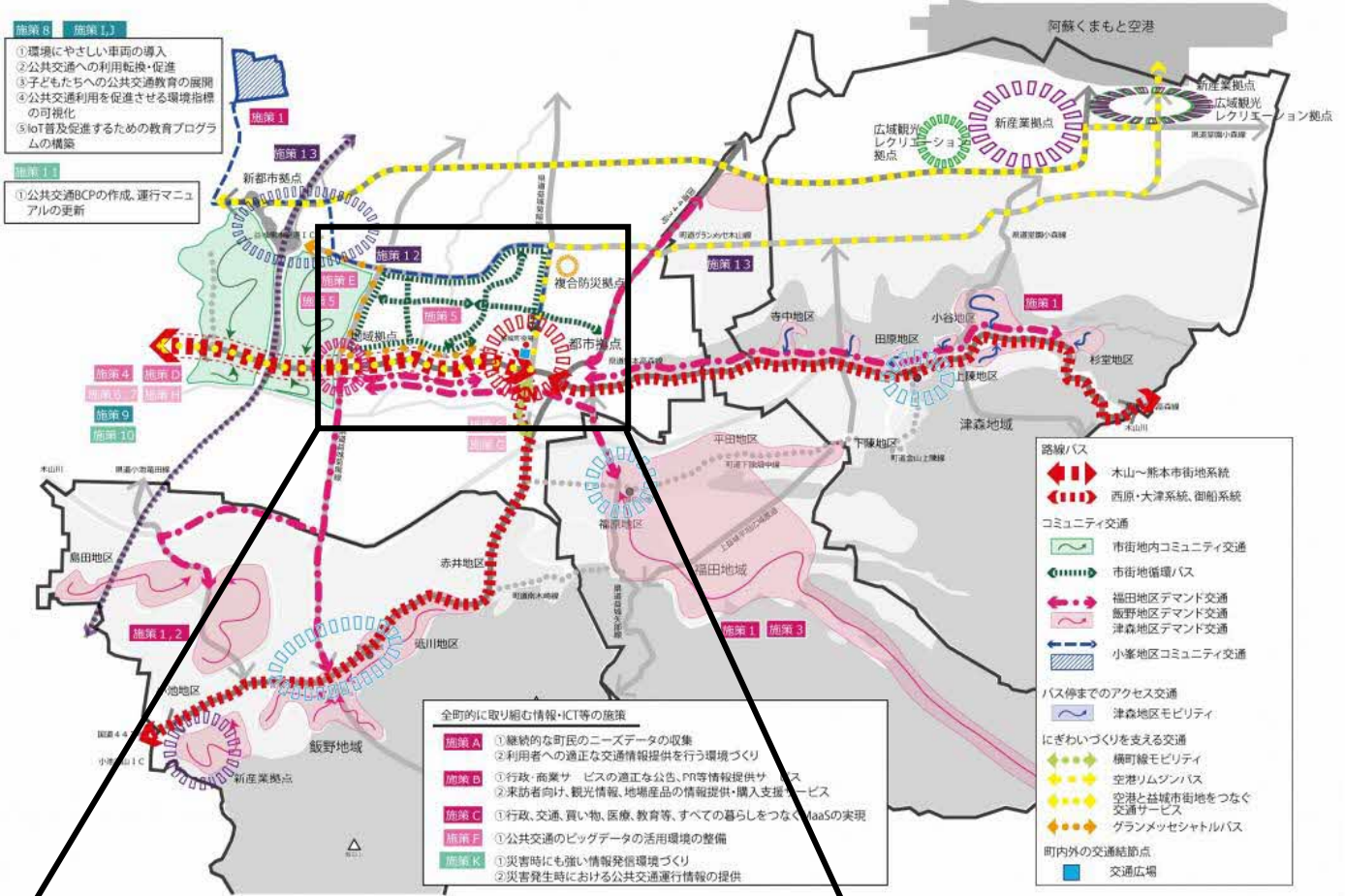
目標を達成していくためのプロジェクト

安心なくらしづくりプロジェクト	自動車を運転できなくても安心して快適に暮らせる環境を確保していくために、持続可能な公共交通体系を目指して、現在の公共交通サービスの見直し、地域の旅客輸送サービスの活用、貨物サービスとの組合せなど多様な取り組みを進めます。
移動しやすいまちづくりプロジェクト	熊本市にも近く、高速 IC も位置する本町の地理的優位性を活かした住みやすい環境をもっと磨き上げていくために、熊本市街地をはじめとする町外との移動を支える公共交通の利用環境を向上します。また、町内の拠点間が移動しやすい骨格軸を形成する交通ネットワークを確保します。
歩きやすいまちづくりプロジェクト	都市拠点（木山）と地域拠点（惣領）、及びその区間における、まちのにぎわいを高めていくために、また持続可能なコンパクトな市街地を形成していくために、公共交通と徒歩・自転車を使って生活できる交通環境を整えていきます。
環境・人にやさしいまちづくりプロジェクト	地球温暖化の抑制に向けた環境にやさしいまちづくりを進めるために公共交通の利用促進や観光に優しい車両の導入などを推進します。また、障がいのある人もいきいきと暮らせるまちづくりを進めるために、公共交通の利用環境のバリアフリーを推進します。
強靱なまちづくりプロジェクト	豪雨や地震などの災害に対する強靱なまちづくりを進めていくために、バス停や車両などの公共交通の各種施設の活用を推進した、防災設備や災害情報の収集等の強化を図り、また、官民連携による災害発生時の交通サービスの確保に向けた体制の強化を推進します。
交流人口拡大プロジェクト	熊本空港やグランメッセなどに訪れる来訪者を市街地に呼び込み、交流人口を活発にすることでまちのにぎわい向上を推進していくために、都市拠点のにぎわいづくりや中心市街地活性化と連動した、各施設と市街地を結ぶアクセス交通サービスの確保及び情報発信の強化を図ります。

第6章 居住誘導区域の設定

◆将来ネットワークイメージ

■益城町の将来ネットワークイメージ



移動しやすいまちづくりプロジェクトに関わる施策

【施策5】新たなまちの将来都市像を支える路線への見直し

- ①木山都市拠点・惣領地域拠点・複合防災拠点に移動しやすい路線バスの見直し
- ②既成市街地や新住宅エリア、災害公営住宅のコミュニティ醸成に向けたモビリティの導入
- ③産官学広域連携拠点と都市拠点を結ぶ地域内交通の導入
- ④上記の拠点を結ぶマルチモーダル・総合交通体系の構築
(高速バスネットワークを含めた交通体系の構築)
- ⑤町内外の交通の結節点であり、にぎわいを生む交通広場の整備

第6章 居住誘導区域の設定

◆計画全体の目標指標

地域公共交通の基本方針及び将来ネットワークを念頭に、まちづくりを支える地域公共交通体系の構築状況を以下の指標をもって測っていくこととしています。

指標1:公共交通利用者数

運行サービスの見直し、情報提供の充実、利用環境の改善などの結果として、町内の公共交通利用が促進されることを目指します。



公共交通利用者数：

町内を運行する路線バス、乗合タクシーの町内区間の年間利用者数の合計値。

※航空、高速バス、タクシー、地域旅客輸送サービスは除く。また、今後導入を検討するグランメッセ熊本及び阿蘇くまもと空港と町内市街地を結ぶ交通サービスも除く。

※なお、路線バスについては交通事業者の調査結果を基に換算する町内区間利用者数とする。

目標値の設定の考え方

路線バス

県道熊本高森線を運行する路線	サービス水準（便数）は維持する中で、バス停や駐輪場整備などの利用環境の改善、町内のコミュニティ交通の充実、利用啓発等を行い、利用者数を増加させることを目標とする。
御船系統	サービス水準（便数）を需要に応じた水準に見直し（減便）する中で、町内のコミュニティ交通の充実、利用啓発等を行い、利用者数を維持することを目標とする。
西原・大津系統	サービス水準（便数）は維持する中で、町内のコミュニティ交通の充実（ラストワンマイルの確保含む）、利用啓発等を行い、利用者数を維持することを目標とする。
木山・広安循環線	市街地循環バスに見直すことでルートや便数などを大幅に見直し、サービス水準を高める中で利用啓発も併せて行い、利用者数を増加させることを目標とする。

乗合タクシー

福田地区	利用方法等の見直しを行うとともに利用啓発にも取り組み、利用者数を増加させることを目標とする。
飯野地区	新たなサービスを導入するため、その利用者を見込む。
津森地区	新たなサービスを導入するため、その利用者を見込む。

新たなコミュニティ交通

広安地区	新たに導入するコミュニティ交通の利用者を見込む。
------	--------------------------

指標2:公共交通の収支率

運行サービスの見直しによる運行費用等の抑制と、情報提供の充実や利用環境の改善等による利用促進の結果として、町内の公共交通の運行効率性を高めることを目指します。



公共交通の収支率：

町内を運行する路線バス、乗合タクシーの年間経常費用に対する年間経常収入の割合。

※航空、高速バス、タクシー、地域旅客輸送サービスは除く。また、今後導入を検討するグランメッセ熊本及び阿蘇くまもと空港と町内市街地を結ぶ交通サービスも除く。

※なお、路線バスの経常費用については町内の運行キロ程に基づく比率、経常収入については交通事業者の調査結果を基に換算する町内区間利用者数に基づく比率をもって算出する。

目標値の設定の考え方

路線バス

県道熊本高森線を運行する路線	サービス水準（便数）は維持する中で、バス停や駐輪場整備などの利用環境の改善、町内のコミュニティ交通の充実、利用啓発等を行い、利用者数を増加させることで、収支率を改善することを目標とする。
御船系統	サービス水準（便数）を需要に応じた水準に見直し（減便）する中で、町内のコミュニティ交通の充実、利用啓発等を行い、利用者数を維持することで、収支率を改善することを目標とする。
西原・大津系統	サービス水準（便数）は維持する中で、町内のコミュニティ交通の充実（ラストワンマイルの確保含む）、利用啓発等を行い、利用者数を維持することで、収支率を維持することを目標とする。
木山・広安循環線	市街地循環バスに見直すことでルートや便数などを大幅に見直し、サービス水準を高める中で利用啓発も併せて行い、利用者数を増加させることで、収支率を改善することを目標とする。

乗合タクシー

福田地区	利用方法等の見直しと合わせて運賃体系等を見直し、乗合利用の啓発等を進めることで、利用者増を見込む中でも、収支率は現在の水準を改善することを目標とする。
飯野地区	福田地区の目標水準に合わせる。
津森地区	福田地区の目標水準に合わせる。

新たなコミュニティ交通

広安地区	福田地区の目標水準に合わせる。
------	-----------------

指標3:町の財政負担額

運行サービスの見直しによる運行費用等の抑制と、情報提供の充実や利用環境の改善等による利用促進を図りながら、財政負担額の抑制に努めます。そして、抑制分をもとに新たな交通サービスの導入等サービスの充実を図ります。これらの結果として、利便性の向上を図りながらも町内の公共交通の持続可能性を確保していくことを目指します。

〔現況〕 63,676 千円/年
(R1年度)

〔目標〕 63,680 千円/年
(R7年度)

町の財政負担額：

町内を運行する路線バス、乗合タクシーの年間財政負担額の合計値。

※路線バスのうち、小峯地区を運行する系統、阿蘇くまもと空港を運行する系統は除く。また、乗合タクシーは今後導入を検討する新規路線も対象とする。

目標値の設定の考え方

路線バス

県道熊本高森線を運行する路線	サービス水準（便数）は維持する中で、バス停や駐輪場整備などの利用環境の改善、町内のコミュニティ交通の充実、利用啓発等を行い、利用者数を増加させることで、財政負担額を軽減することを目標とする。
御船系統	サービス水準（便数）を需要に応じた水準に見直し（減便）する中で、町内のコミュニティ交通の充実、利用啓発等を行い、利用者数を維持することで、財政負担額を軽減することを目標とする。
西原・大津系統	サービス水準（便数）は維持する中で、町内のコミュニティ交通の充実（ラストワンマイルの確保含む）、利用啓発等を行い、利用者数を維持することで、財政負担額を維持することを目標とする。
木山・広安循環線	市街地循環バスに見直すことでルートや便数などを大幅に見直し、サービス水準を高める中で利用啓発も併せて行い、利用者数を増加させることで、財政負担額を軽減することを目標とする。

乗合タクシー

福田地区	利用者増に向けた利用方法等の見直しなど、サービス向上に必要な運行経費の増加を見込む。
飯野地区	新たなサービスを導入するのに必要となる運行経費を計上する。
津森地区	新たなサービスを導入するのに必要となる運行経費を計上する。

新たなコミュニティ交通

広安地区	新たなサービスを導入するのに必要となる運行経費を計上する。
------	-------------------------------

第6章 居住誘導区域の設定

◆各種施策の実施スケジュール

益城町地域公共交通計画では、施策 5 に関して、令和 7 年を目標に複合防災拠点完成後に路線延伸を行うこととしています。

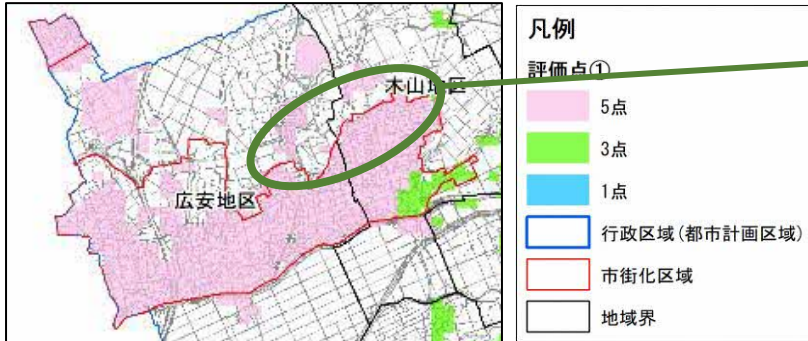
プロジェクト	交通サービス等の施策	スケジュール				
		R3年	R4年	R5年	R6年	R7年
安心なく5しづくりプロジェクト	【施策 1】町内の地域特性を踏まえたモビリティサービスの提供 ①飯野地区：都市拠点・地域拠点と集落を結ぶ需要に見合ったモビリティの導入 ②福田地区：都市拠点・地域拠点へのアクセスを考慮した既存交通サービスの高度化、黒石崎地区等への展開 ③津森地区：バス停までの移動（ラストワンマイル）を確保するモビリティの導入、及び都市拠点・地域拠点と集落を結ぶ需要に見合ったモビリティの導入 ④その他：公共交通に地域旅客輸送サービスを含めた総動員モビリティサービス提供					
	【施策 2】地域で支える交通まちづくり ①公共交通以外に、地域で支える自助共助体制づくり					
	【施策 3】利用者に寄り添い、安心して過ごせる交通づくり ①多様化するニーズを把握し、IoT・情報通信技術を活用した交通づくり ②人だけでなく、モノの移動に配慮した交通体系の構築。交流人口の増加を見据え、益城の良さを情報発信するモビリティへの転換					
移動しやすいまちづくりプロジェクト	【施策 4】熊本市－益城間の交通の維持・継続 ①国の地域公共交通特定事業を活用 ②県の地域公共交通関連計画と連携し、広域交通網を維持・継続 →木山産交～熊本市街地・熊本駅系統を幹線系統として計画に位置づけ ③阿蘇くまもと空港、益城熊本空港IC等、広域拠点を結ぶ交通の維持・継続 →阿蘇くまもと空港と、熊本市－益城を繋ぐ空港アクセス交通の維持・継続 →県外各都市と益城を繋ぐ高速バスの維持・継続					
	【施策 5】新たなまちの将来都市像を支える路線への見直し ①木山都市拠点・惣領地域拠点・複合防災拠点に移動しやすい路線バスの見直し ②既成市街地や新住宅エリア、災害公営住宅のコミュニティ醸成に向けたモビリティの導入 ③産官学広域連携拠点と都市拠点を結ぶ地域内交通の導入 ④上記の拠点を結ぶマルチモーダル・総合交通体系の構築（高速バスネットワークを含めた交通体系の構築） ⑤町内外の交通の結節点であり、にぎわいを生む交通広場の整備					
歩きやすいまちづくりプロジェクト	【施策 6】公共交通の利用が楽しい益城の交通づくり ①町民グラウンドや総合運動公園、ミナテラスへの移動を支えるモビリティの導入 ②路線バスと自転車の結節機能の充実（駐輪場整備） ③公共交通の利用が楽しいに意識転換を促す公共交通環境づくり					
	【施策 7】公共交通利用にシフトした歩行空間の形成・充実 ①SDGsの達成、脱炭素社会に向けた公共交通を軸にした交通体系づくり ②公共交通＋小型モビリティを利用しやすい道路、まちづくりの推進 上記①②の実現を見据えた、公共交通利用環境の高度化					

第6章 居住誘導区域の設定

益城町公共交通計画に基づき、市街地循環バス路線が形成されることによって、以下に示すエリアの市街地性能評価が向上します。

◆公共交通網の見直しによる市街地性能評価への影響

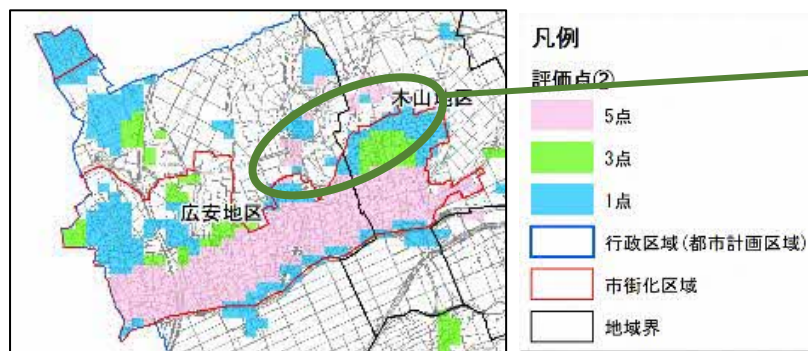
評価①（人口集積度）



■人口集積度

人口密度が 40 人/ha 以上となっており、評価が高い。

評価②（交通利便性）



■交通利便性

バス停から 300m の圏域外であるため、評価が低い。
⇒路線見直しにより、バス停から 300m の圏域内になるため、評価点が 3 又は 5 点に上がる。

評価③（生活利便性）



■生活利便性

生活利便施設の 800m 圏域が 4~5 要素あるため、評価が高い。

評価④（土地収益性）

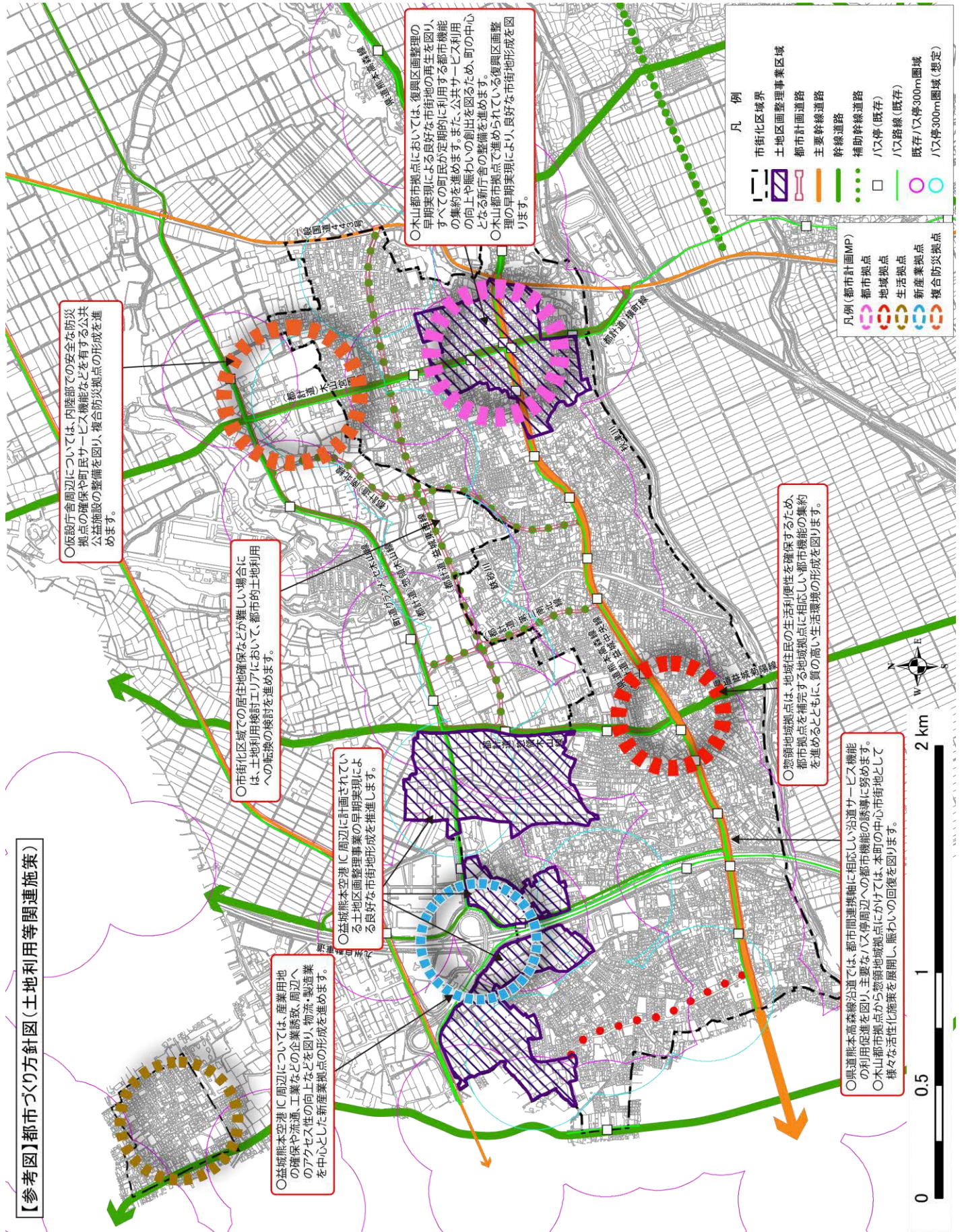


■土地収益性

土地の固定資産評価額が町内における上位 75% に含まれないため、評価が低い。

第6章 居住誘導区域の設定

【参考図】都市づくり方針図(土地利用等関連施策)



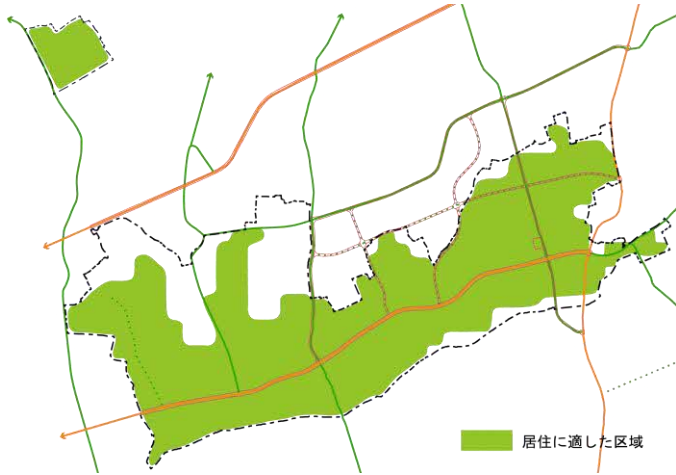
第6章 居住誘導区域の設定

(4) 居住誘導区域の設定

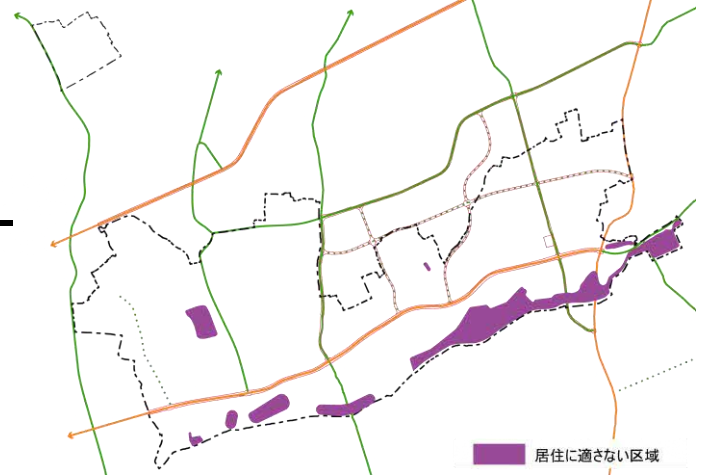
居住誘導区域は、居住に適した区域から居住に適さない区域を除外し、都市計画事業等の影響区域を考慮して、居住誘導に相応しい区域として設定します。

区域設定においては、周辺地域の状況から判断し、用途地域の境界、道路や河川等の地形地物により区域設定を行うものとします。

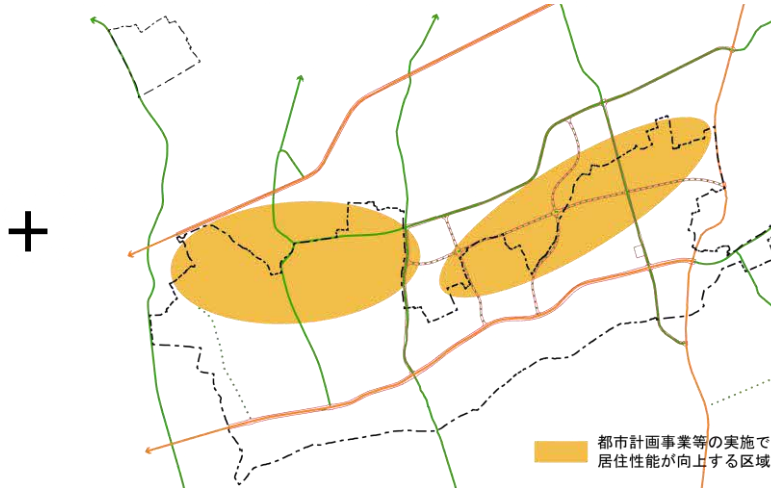
ステップ1：居住に適した区域の抽出



ステップ2：居住に適さない区域の除外



ステップ3：都市計画事業等の影響区域



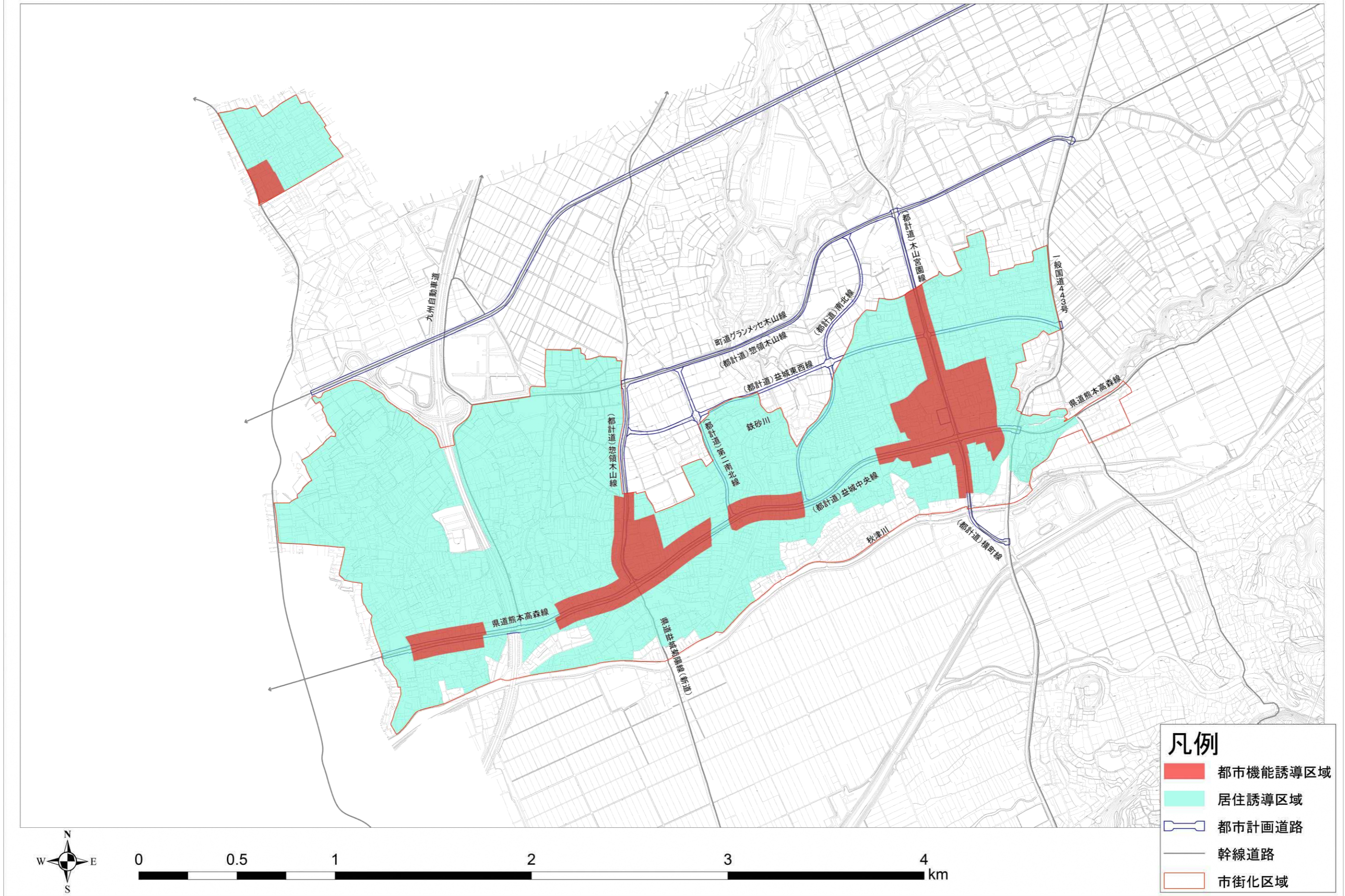
居住誘導区域の設定



次頁参照

第6章 居住誘導区域の設定

◆居住誘導区域と都市機能誘導区域図



◆居住誘導区域と用途地域図

