

コンパクト+ネットワーク

# 活気に満ちあふれた 「多核連携都市」を目指して 熊本県熊本市

## 人口減少・少子高齢化社会を 見据えた都市の将来像の提示

九州の中心に位置し、自然豊かな阿蘇や天草にもほど近い熊本市は豊富な地下水や温暖な気候に恵まれ、農業や産業が盛んな地域です。古くから熊本城の城下町を中心に栄えてきました。平成24年4月に政令指定都市に移行後、人口は増え続け、平成26年には74万人を突破しています。

しかし、全国的な少子高齢化の影響は避けられず、30年後には経済活動を支える15〜64歳人口が現在の76%まで減少し、



桜町地区:再開発建物の全体イメージ(平成26年10月現在)



桜町・花畑周辺地区:オープンスペースの一部として歩行者空間化するシンボルプロムナード



桜町・花畑周辺地区:オープンスペースの整備イメージ

高齢者の割合が大幅に増加することが予測されています。その結果、都市活力の低下や交通弱者、空き家の増加など、多くの問題が懸念されています。そこで熊本市では平成37年を目標年次とした「第2次熊本市都市マスタープラン」を策定。「将来のまちの姿」を市民に提示し、実現に向けた施策や取り組みを進めています。

## 機能が集積した拠点間の連携で 効果的&効率的な都市経営へ

都市マスタープランで熊本市が掲げた将来像は「豊かな水と緑、多様な都市サービスが支える活力ある多核連携都市」というもの。商業・業務・文化な

どさまざまな機能が集積した中心市街地、商業行政など地域の生活サービスなどの機能が充実した地域拠点、暮らしに密着した生活拠点というように役割を持たせ、それらが利便性の高い鉄軌道やバスなどの公共交通、幹線道路で結ばれた多核連携型の都市構造を目指しています。都市・生活機能の高密度化・効率化を図りつつ、さらに各拠点を公共交通などで結んで互いに連携できるようにすることで、市民にとっては快適・便利でありながら、効果的&効率的な都市経営を実現しようとしています。

「単に集積縮小するのではなく、相互連携によって利便性と豊かな環境を双方享受できる、住みよいまちづくりを目指しています」(熊本市都市建設局都市政策課 佐治一誠さん)

## 九州・東アジアの 交流拠点都市を目指した 中心市街地の再デザイン

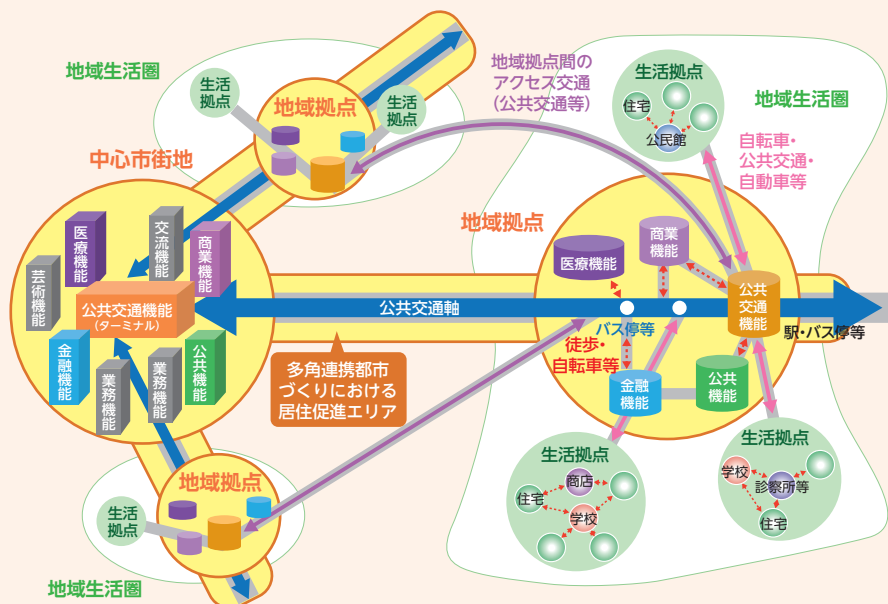
まず「市の顔」である中心市街地においては、高次な都市機能を集約し、にぎ



わいのあるまちづくりのための取り組みが進められています。なかでも熊本城を望む桜町・花畑周辺は、中心市街地「2核3モール」の1核ながら、現在のバスターミナル・商業・業務などの施設は築後40年以上を経過し老朽化しています。そこで「熊本城と庭つぎの『まちの大広間』」をコンセプトに、平成30年度以降のオープンに向け進められている民間事業者による再開発事業とともに、オープンスペースやホールなどの交流施設の導入も予定されています。

「政令指定都市となり、九州新幹線開通も追い風となつて、国内はもちろ

JR 熊本駅も安藤忠雄氏デザインの駅舎に立て替え予定。市電停を覆う大屋根など 一部完成している



熊本市が目指す多核連携都市づくりのイメージ

た地域拠点では、人口減少下においてもにぎわいを維持するために、都市機能の維持・向上を促進する施策などを検討しています。加えて市電・鉄道・バスの鉄軌道駅やバス停周辺半径300〜500mを居住誘導区域とし、魅力的な市街地の形成や公共交通サービスの拡充など、住環境を向上させることで子どもから子育て世代、高齢者といった幅広い世代のための居心地の良い空間創出を目指しています。このように人口密度の低下を回避するため、各拠点への都市機能集積とその周囲への居

### 住環境整備で居住を促進 人口密度の保持で暮らしを守る

中心市街地の再デザインに取り組みとともに、都市マスタープランでは目指すべき都市構造の実現に向けた基本方針として、「地域拠点などへの都市機能集積」「公共交通の利便性が高い地域への居住促進」などを示しています。

海外からも熊本を訪れる人が増えています。その受け入れの場として中心市街地を充実させることで交流拠点都市としての魅力を高め、市や県全体への波及効果を狙っています(熊本市都市建設局都市政策課杉村洋輔さん)

ほかにも、熊本城の復元整備や熊本駅舎および駅前広場の整備など、交流拠点都市としての利便性や魅力を高める計画が続々と進んでいます。

### 中心地と拠点を密に結ぶ 公共交通の グランドデザインを策定

各拠点間の連携を担う公共交通のグランドデザインも平成24年に示されています。

中心市街地と15の地域拠点を結ぶ、鉄道・市電・幹線バスの8軸を「基幹公共交通軸」と位置づけ、輸送力・速達性・定時性の強化を図ります。また日常生活を支える足として発達した路線バスの再編・整備も大きな課題です。優先レーンや運行情報を得るためのバスロケーションシステムなどの高機能化に加え、各系統の役割の明確化や競合路線の効率化、時刻表の統一など、事業者の枠を越えた仕組みづくりが求められています。

「自家用車の普及で利用者が減る一方で、将来の高齢化社会では公共交通の役割は増大するものと思われまます。利便性を高めて利用者を増やし、効率化によって持続可能な仕組みを作ることが大切と考えています(熊本市都市建設局交通政策総室 上村亮さん)

さらにバス停から一定以上離れた公共交通空白地域や公共交通不便地



市電の新型車両「COCORO」はJR九州のクルーズトレイン「ななつぼし in九州」などを手掛けた水戸岡鋭治氏のデザイン。1両ごとに異なる種類の木材を活かしたいすやテーブルなど、通常の市電とは異なる趣き



域では、地域と連携したデマンドタクシー(予約制の乗り合いタクシー)やコミュニティバスなどの新たな公共交通を導入。現在、公共交通空白地域の未対応地区は、2地域を残すのみとなりました。

こうしたまちづくりや公共交通の施策遂行には、未来を見据えた市民の理解が欠かせません。熊本市では、公共交通グランドデザインを具体的な形とするため、市民・事業者・公共交通事業者・行政の役割や責務を明確にし、協働で公共交通の利用促進に取り組むことを明記した熊本市公共交通基本条例を制定し、オープンハウスやリレーシンポジウムなどを開催。公共交通を基軸とした多核連携のまちづくりを目指し、時代に即した新しいまちへと変わっていきます。