御船町都市計画マスタープラン

令和2年3月

御 船 町

ごあいさつ

この度、御船町の都市計画の基本方針である「御船町都市計画マスタープラン」を改定いたしました。前回の策定から 15 年以上が経過し、その間、急速な人口減少や少子高齢化、インフラの老朽化など、本町をとりまく社会情勢は大きく変化しました。また、財政状況の厳しさや町民ニーズの多様化など多くの課題が生じています。

こうした変化に的確に対応するとともに、甚大な被害を受けた平成 28 年熊本地震からの復興に向けた取組みを踏まえ、改定しています。

今回のマスタープランは「第６期御船町総合計画」に合わせ、「みんながわくわくする御船町」を都市づくりの将来像として掲げています。また、将来の都市構造や、土地利用及び市街地整備の方針などを定め、都市計画区域内における秩序ある都市づくりを目指すものとしています。

このマスタープランの実現には、町民、団体、企業等と行政がお互いに理解し合い、それぞれが役割を担いながら取り組む必要があります。何卒皆さまのまちづくりへのご理解とご協力をお願いいたします。

最後になりますが、「御船町都市計画マスタープラン」の改定にあたり、ご協力賜りました各委員をはじめ、貴重なご意見やご提案をいただきました町民の皆様に心からお礼を申し上げ、挨拶といたします。

令和２年３月

御船町長

藤木正幸

目　次

序 章　はじめに……1
1．都市計画マスタープランの改定について……1
2．都市計画マスタープランの位置づけ……1
3．計画の対象区域……3
4．目標年次……3
5．計画の構成……3

第１章　御船町の現況把握……5
1．御船町の現況整理……5
2．上位・関連計画の整理……37
3．都市構造の評価……44
4．住民意向調査……56
5．まちづくりの基本的課題……59

第２章　基本構想……61
1．都市づくりの基本理念と基本目標……61
2．将来都市構造……63

第３章　全体構想……67
1．土地利用の方針……67
2．市街地整備の方針……69
3．都市施設整備の方針……71
4．都市環境形成の方針……75
5．都市防災の方針……75

第４章　地域別構想……76
1．地域区分の設定……76
2．地域別構想（御船地域）……77
3．地域別構想（滝尾地域）……80
4．地域別構想（木倉地域）……82
5．地域別構想（高木地域）……84
6．地域別構想（小坂地域）……86

第５章　実現化方策……88
1．共働のまちづくりの推進……88
2．都市計画マスタープランの推進……89

参考　策定体制・用語解説……91
策定体制……91
用語解説……95

序　章　　はじめに

1．都市計画マスタープランの改定について

市町村は、都市計画法第 18 条の２に基づき「市町村の都市計画に関する基本的な方針（以下「都市計画マスタープラン」という。）」を定めるものとされています。この都市計画マスタープランは、町民に最も身近な行政機関である町が、町民の意向を反映させながら、身近な都市空間の充実や地域の個性を生かしたまちづくりに向けて、土地利用のあり方、道路や公園、住宅づくりなど、都市計画に関する基本的な方針を定めるものです。

御船町では、2003 年（平成 15 年）３月に「御船町都市計画マスタープラン」を策定し、国道 443 号バイパスや国道 445 号バイパスの整備、ふれあい広場の整備等を推進してきました。計画策定以降、全国的に人口減少や少子高齢化をはじめ、加速するインフラの老朽化、厳しい財政状況などといった社会情勢の変化とともに、様々な課題が顕在化するようになり、拡大を前提としたまちづくりからの転換が求められるようになってきました。本町においても、緊縮財政にあるなかで、将来訪れる人口の減少時代を見据えたまちづくりに舵を切り替えていかなくてはなりません。

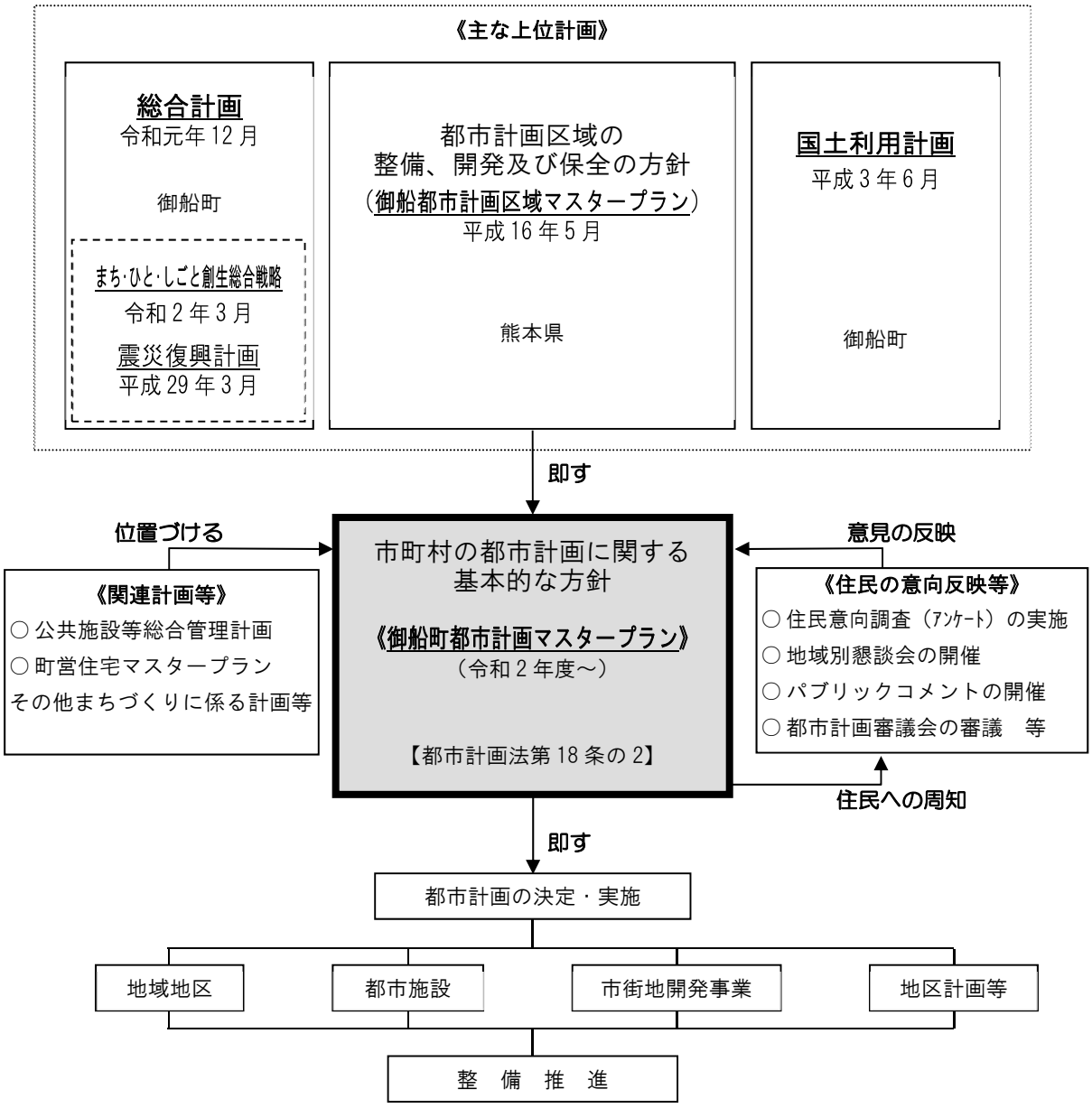
当初計画策定から 10 年以上経過し、このような変化する社会情勢に対応した都市づくりを進めるため、御船町では新たな「御船町都市計画マスタープラン（以下「本計画」という。）」を策定することとしました。

2．都市計画マスタープランの位置づけ

都市計画マスタープランの策定にあたっては、まちづくりのビジョンの統一やまちづくりの一体性の確保を図ることから、「御船都市計画区域マスタープラン」や「御船町総合計画」などの上位計画に即して定める必要があります。

さらに、都市計画マスタープランが土地利用のコントロール、都市施設の整備をはじめとして各種施策・事業を秩序立てて進めていくための基本方針となることから、関連する個別計画との整合を図ります。特に、都市計画法に定める具体的な計画は、都市計画マスタープランに即したものでなければならないとされているため、本計画は具体的な都市計画の決定・変更を方向づける指針として重要な役割を担います。

また、都市計画マスタープランは町民と町が協力・連携して構築するものであり、一連の取組みを通じて町民の都市計画に対する理解・関心を高め、今後のまちづくり活動の方向性を示します。

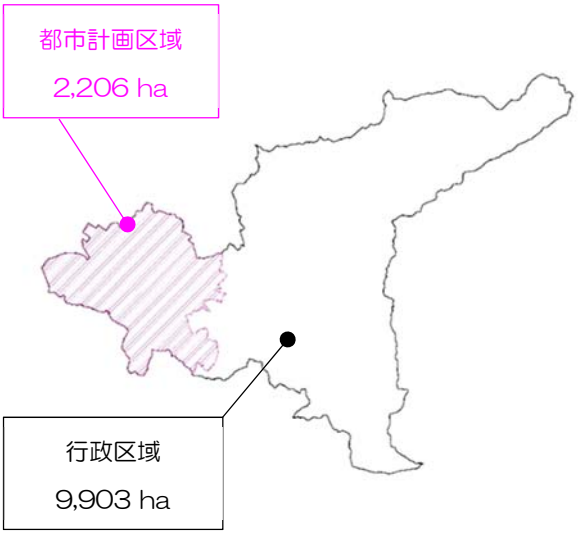


図－都市計画マスタープランの位置づけ

3．計画の対象区域

都市計画法第５条において「一体の都市として総合的に整備し、開発し、および保全する必要がある区域」として都市計画区域が定められており、本計画においても、この都市計画区域を基本とします。

しかし、豊かな都市生活を実現するためには、都市と自然の共生が重要であり、都市計画区域外においても住民の生活環境を整え、自然の適正な保全・活用の考え方を示す必要があることから、目指すべき将来像や都市構造については、御船町全域を見据えたものとして整理します。



図－計画対象範囲

4．目標年次

都市計画マスタープランは、目指すべき都市の将来像を長期的視野から展望した計画が必要となるため、概ね 20 年後の 2040 年（令和 22 年）を目標年次として、都市計画の基本目的や方向性を定めます。

なお、社会情勢の変化、各種計画の変更など、本町をとりまく情勢の変化を踏まえて、必要に応じて修正や見直しを行います。

5．計画の構成

本計画の構成は、以下に示すとおりです。

序章（はじめに）では、計画の策定趣旨や構成など、概要について整理します。

第１章（御船町の現況把握）では、統計データや町民意向調査結果等を基に、御船町の現況を把握するとともに、上位・関連計画における都市づくりの方向性を整理します。また、整理した現況等を踏まえ、まちづくりを進める上での課題を整理します。

第２章（基本構想）では、町全体のまちづくりの方針（まちづくりの理念や目標、将来都市構造）を整理します。

第３章（全体構想）では、土地利用や都市施設等の整備、都市環境形成の方針について整理します。

第４章（地域別構想）では、第３章を踏まえ、地域を区分し、地域の特性・役割に応じた地域別まちづくり構想を整理します。

最後に、第５章（実現化方策）では、計画の推進体制や実現化に向けた基本的な考えなどを整理します。

図－計画の構成

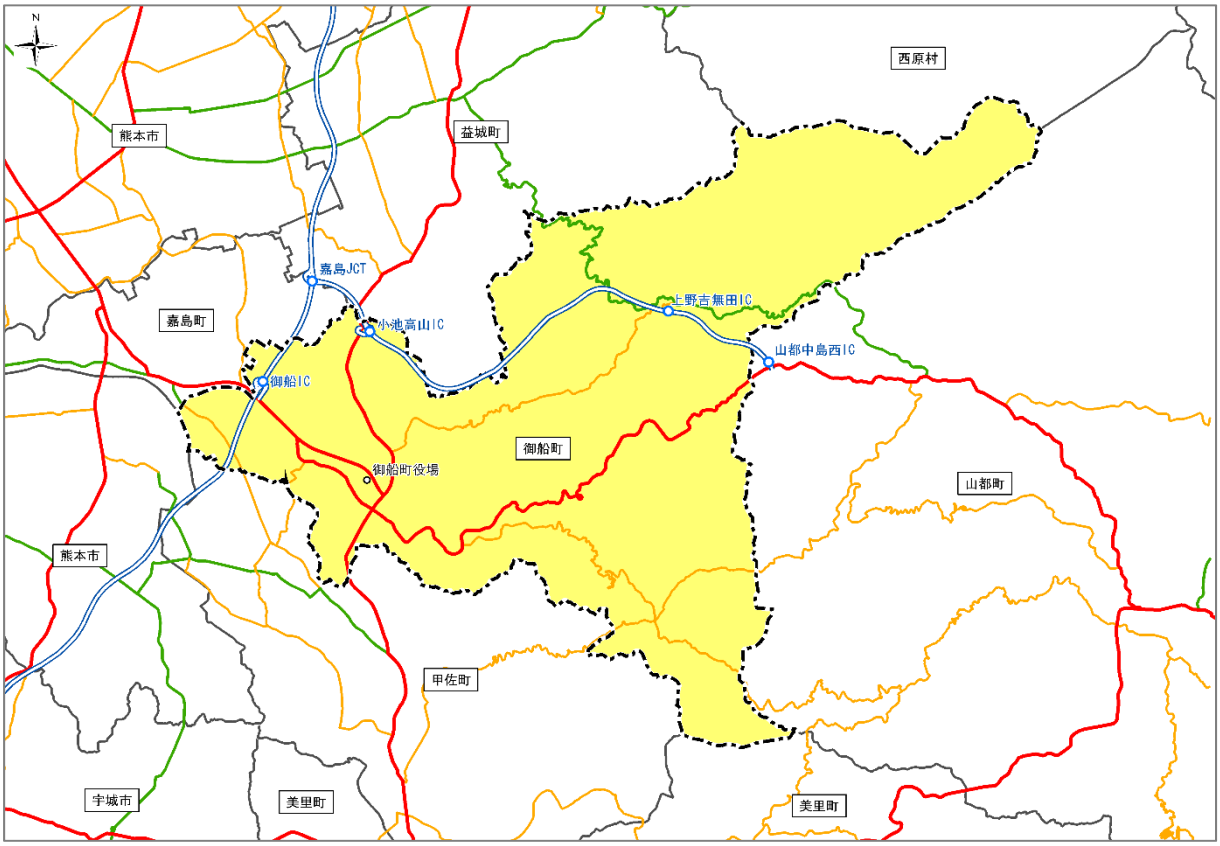
第１章　御船町の現況把握

１．御船町の現況整理

（１）位置・地勢

位置は熊本県のほぼ中央、熊本市の東南 16.6km に位置し、町役場は東経 130 度 48 分、北緯 32 度 42 分の位置にあり、東西約 20km、南北約 10km に広がります。

北は益城町、北東は西原村、東は山都町、北西は嘉島町、西は熊本市、南は美里町、南西は甲佐町と隣接し、山間部は吉無田高原などの豊かな自然環境に恵まれ、平坦部は古くから交通の要衝として発展しましたが、現在も国道やシンボルロードが整備され、開発が進んでいます。



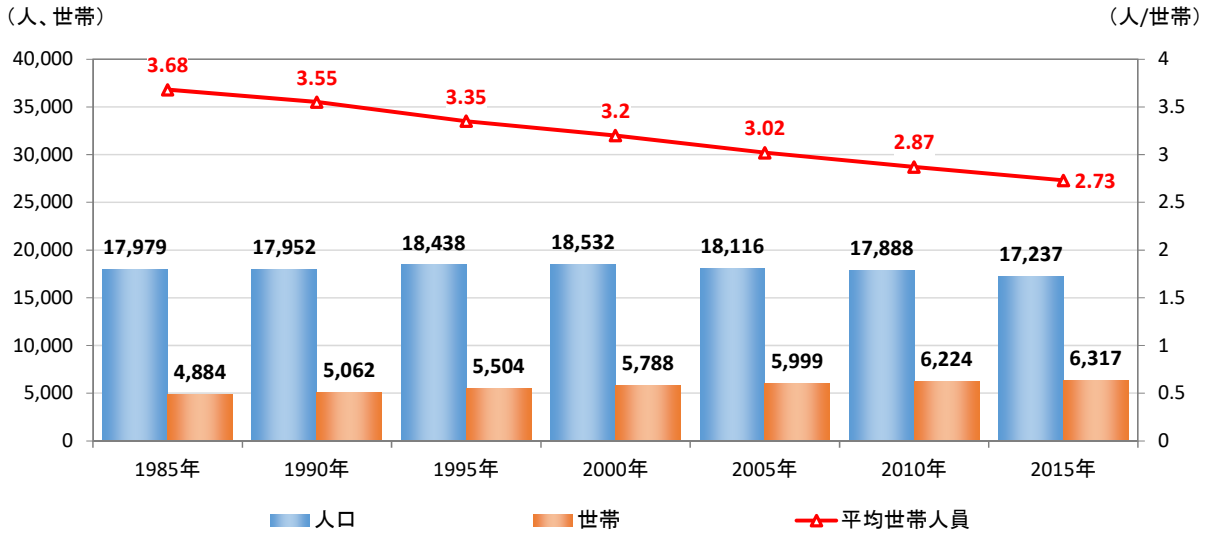
図－御船町の位置

（2）人口・世帯数

① 人口・世帯数

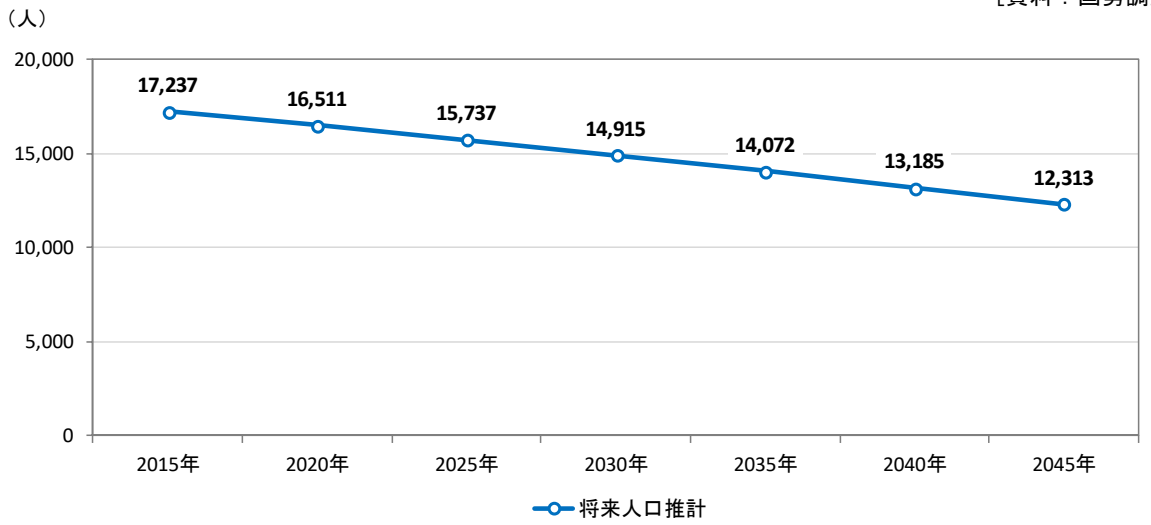
○人口は 2000 年をピークに減少、世帯数は増加傾向、平均世帯人員は減少傾向
○今後も人口は減少し、2045 年には 12,313 人

御船町の人口は 2015 年時点で 17,237 人となっており、2000 年をピークに減少傾向で推移しています。世帯数は、1985 年以降、緩やかに増加を続け 2015 年では 6,317 世帯となっています。１世帯当たりの平均世帯人員は減少傾向にあり、核家族化や少人数世帯の増加が伺えます。また、国立社会保障･人口問題研究所が公表している将来人口推計では、今後も人口の減少は続き、30 年後の 2045 年の人口は 12,313 人と約 5,000 人減少すると予想されています。



図－人口・世帯数の推移

［資料：国勢調査］



図－将来人口の推移

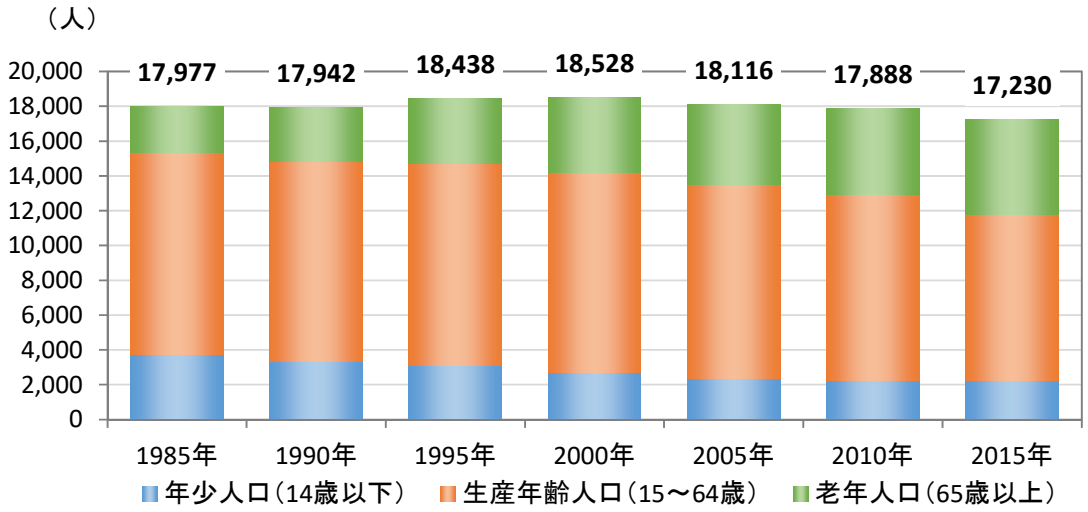
［資料：国立社会保障･人口問題研究所（2018 年推計）］

② 年齢階級別人口

○老年人口の割合が増加し、高齢化が進行
○年少人口と生産年齢人口の割合が減少し、少子高齢化が進行

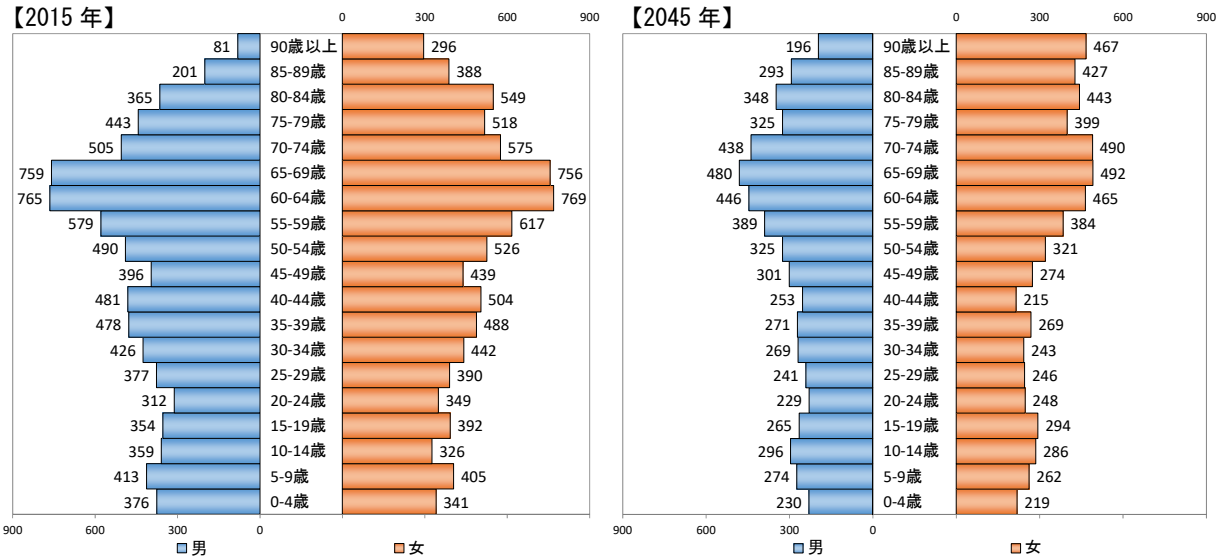
年齢３階級別人口をみると、1985 年では全体の 14.7%だった老年人口（65 歳以上）の割合が 2015 年では 31.5%となっており、人口が減少している中で、老年人口については増加している状況となっています。

一方、年少人口（14 歳以下）と生産年齢人口（15～64 歳）は減少傾向で推移し、少子高齢化が進行しています。



図－年齢階級別人口の推移

［資料：国勢調査　※年齢不詳を除く］



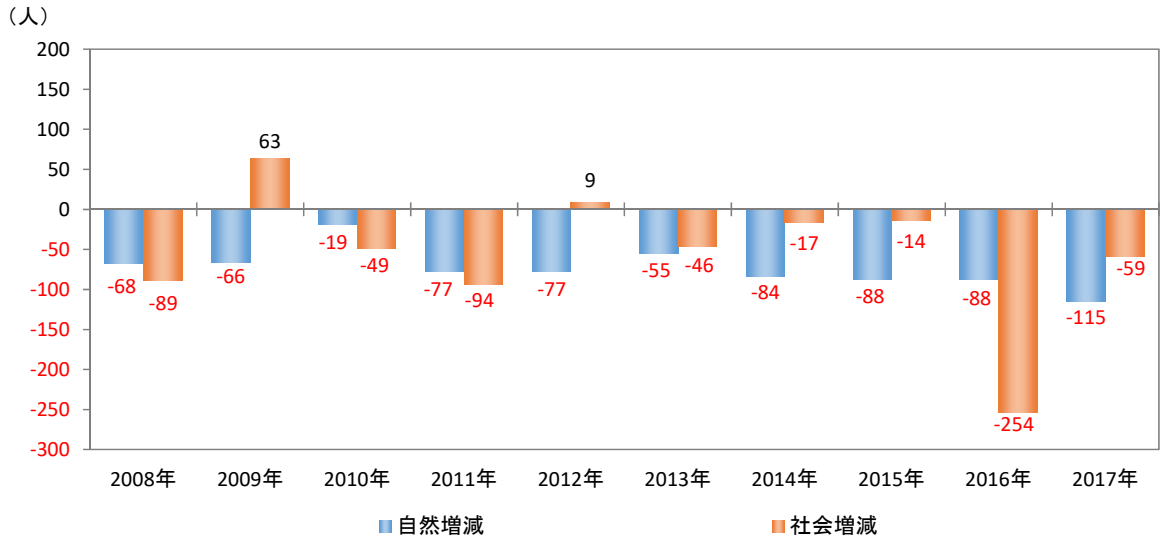
図－年齢別人口構成の推移

［資料：国勢調査（2015 年）、国立社会保障・人口問題研究所（2018 年推計）］

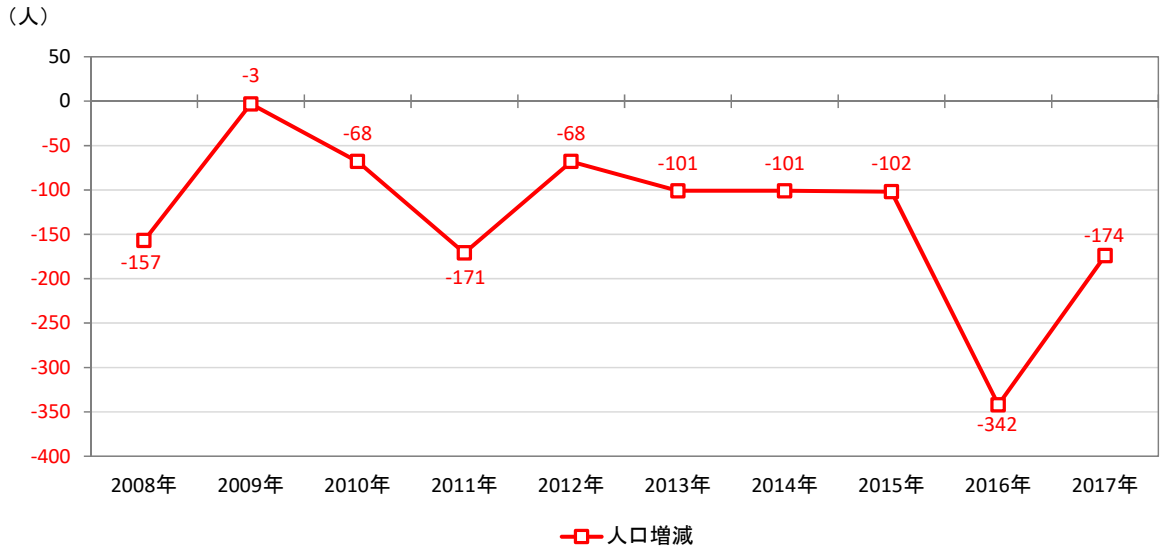
③ 人口動態

○自然動態、社会動態ともに減少傾向
○2005 年から 2015 年までの人口増減は全体的に減少しているが、町役場周辺や御船インターチェンジ南側など一部の地域では増加傾向

2008 年から 2017 年の人口動態をみると、自然増減（出生･死亡）、社会増減（転入･転出）ともに、減少傾向で推移しています。特に、2016 年は転出者が多くなっており、2016 年 4 月に発生した熊本地震の影響が大きいものと思われます。

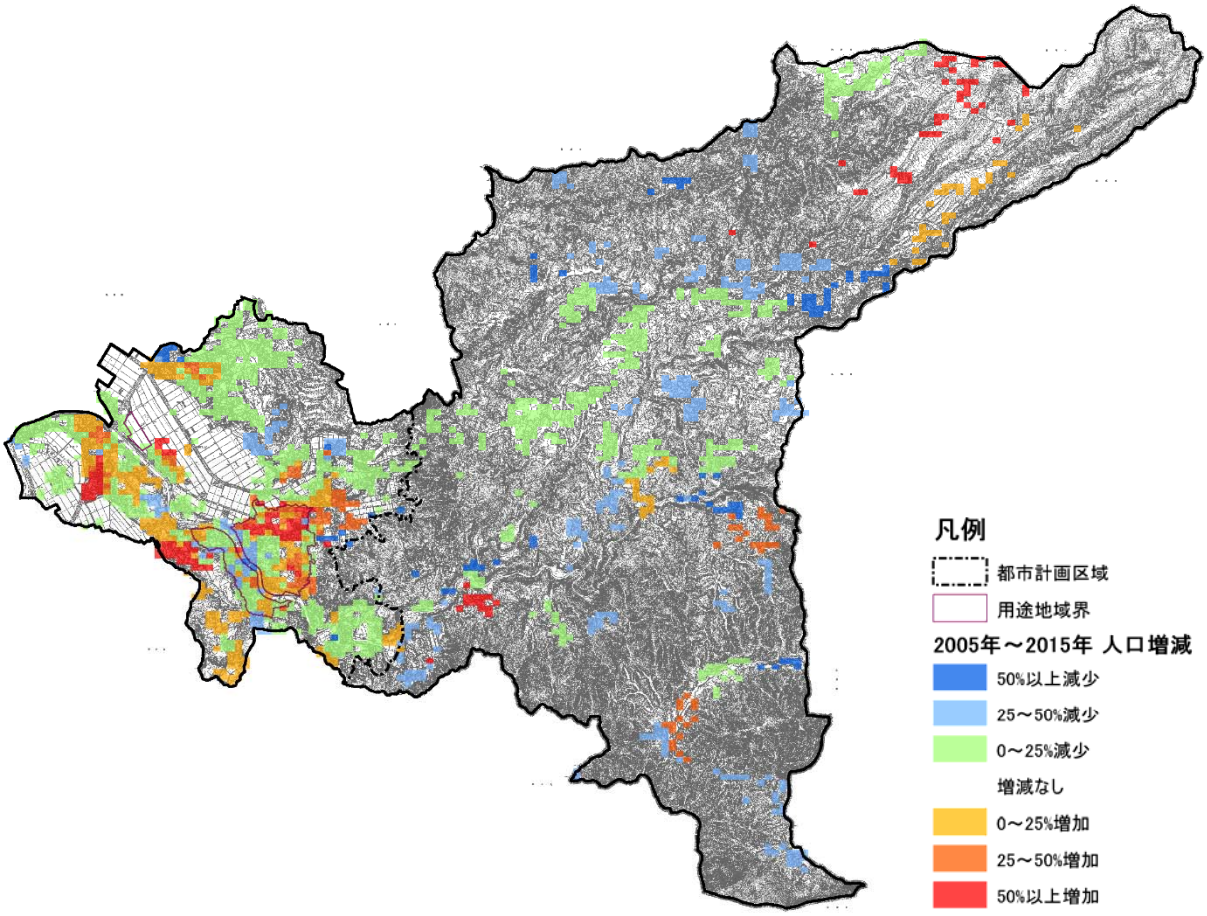


図－人口動態の推移



図－人口増減の推移

［資料：熊本県推計人口調査（年報）］



図－100m メッシュ別人口密度の変化（2005 年→2015 年）

［資料：国勢調査（2005 年、2015 年）を基に作成・庁内資料］

※100m メッシュ人口データの作成について

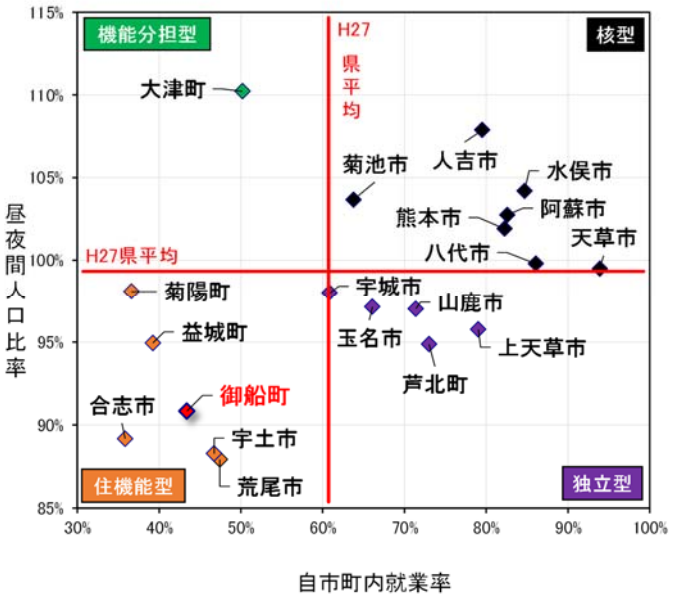
本町の特性や課題を把握するための詳細な都市構造分析を行うため、統計地理情報データ（国勢調査の基本単位区毎のデータ（統計局提供）を用いて、100m メッシュ人口データを作成しました。

④ 通勤・通学の状況

〇本町の都市機能指標は「住機能型」であり、通勤・通学による流出入人口は流出超過
〇流出先・流入先ともに、熊本市との結びつきが強い

本町は、2015 年現在、県平均と比較して昼夜間人口、自市町内就業率ともに低い状況にあり、都市機能指標としては、「住機能型」に分類されます。また、本県の県庁所在地である熊本市との結びつきが強いことから、熊本市のベッドタウンとしての機能を担っているといえます。

本町に居住している就業･通学者は、2015 年現在、9,210 人となっており、うち、5,185 人が他市町村に流出しています。また、流入人口は 3,607 人となっており、約 1,600 人の流出超過の状況となっています。



図－県内主要都市の自市町内就業率・昼夜間人口比率

［資料：国勢調査］

流出先として最も多い都市は、熊本市となっており、流出人口の約 6 割が熊本市に通勤･通学しています。また、流入元についても、熊本市が最も多くなっており、熊本市との結びつきが強いことが伺えます。

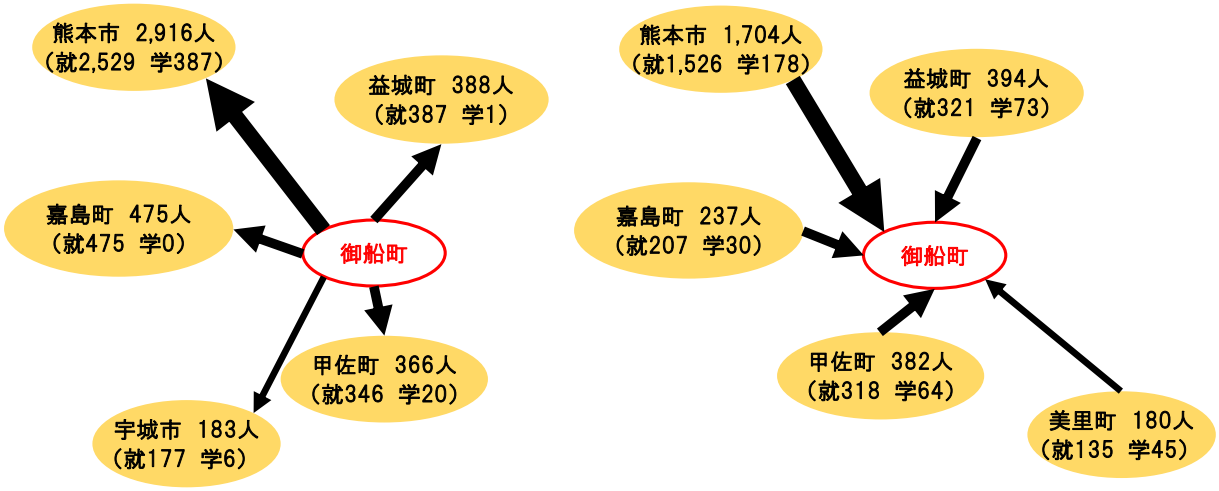
表－都市性格の概要

核　　型	比較的自市町内で働く人、就業・就学者を含めた昼間の流入人口が多い都市であり、生活圏における中心都市として機能する都市
独　立　型	比較的自市町内で働く人は多いが、昼間の流入人口は多くない都市であり、1 都市である程度独立した生活圏を形成する都市
住 機 能 型	**比較的自市町内の就業率が低く、夜間の人口が多い都市であり、周辺都市等の住宅地として機能する都市（主要都市のベッドタウンとして機能）**
機能分担型	比較的自市町内の就業率が低いが、昼間の流入人口が多い都市であり、職等の機能を有する都市

表－流入・流出人口の推移

（単位：人）

		2000年（平成12年）	2005年（平成17年）	2010年（平成22年）	2015年(平成27年)		
					総数	就業者	通学者
本町に居住して就業･通学する人(A)		9,990	9,804	9,339	9,210	8,436	774
流出	就業･通学者数	4,956	5,111	5,268	5,185	4,735	450
	流出率	49.6%	52.1%	56.4%	56.3%	56.1%	58.1%
本町で就業･通学する人(B)		7,952	7,866	7,300	7,657	6,858	799
流入	就業･通学者数	2,918	3,173	3,156	3,607	3,132	475
	流入率	36.7%	40.3%	43.2%	47.1%	45.7%	59.4%
就業･通学者比率(B／A)		79.6%	80.2%	78.2%	83.1%	81.3%	103.2%



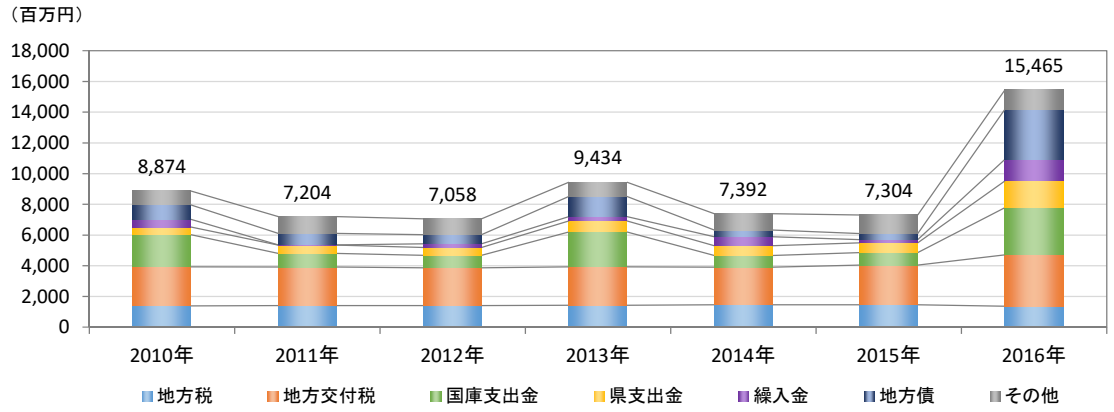
図－主な流入・流出先

［資料：国勢調査］

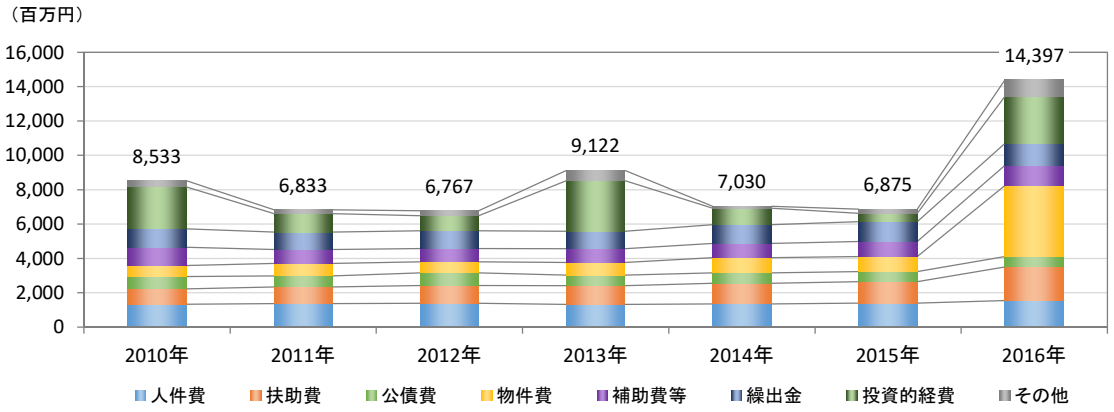
（3）財政状況

〇熊本地震の影響もあり、2016 年の歳入・歳出が高い
〇少子高齢化の進展に伴い、扶助費（歳出）が年々増加している

2010 年から 2015 年までは、約 70～90 億の歳入･歳出となっていましたが、2016 年は熊本地震により大きく増加しています。経年的な変化をみると、歳出の扶助費が増加傾向で推移しています。

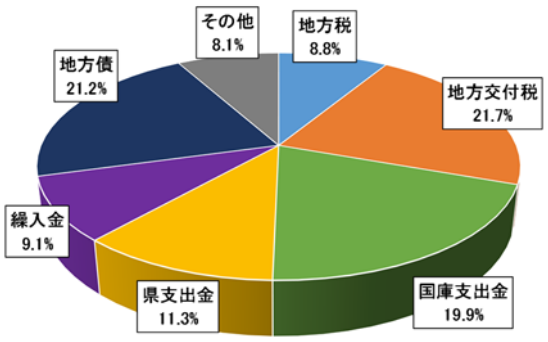


図－普通会計 歳入の推移

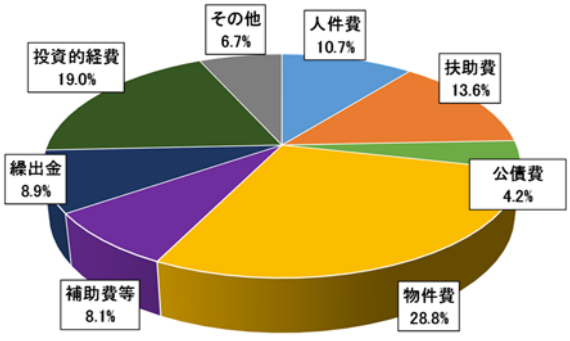


図－普通会計 歳出の推移

【歳入】



【歳出】



図－普通会計決算額（2016 年度）

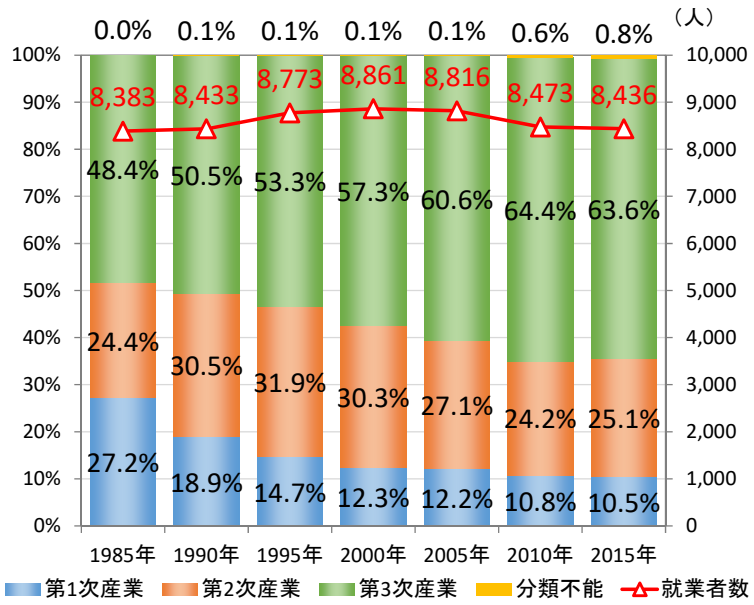
（4）産業の動向

① 産業別就業者数

○15 歳以上就業者数は、2000 年をピークに減少傾向
○第 1 次産業が減少傾向にあり、第 3 次産業が増加傾向

15 歳以上就業者数は、2015 年で 8,436 人となっており 2000 年をピークに減少傾向で推移しています。

産業別の内訳は、第１次産業が 882 人、第２次産業が 2,118 人、第３次産業が 5,369 人となっています。1985 年以降、第３次産業が増加傾向にあり、第２次産業が横ばいで推移、第１次産業が減少傾向にあります。



図－産業別就業者割合の推移

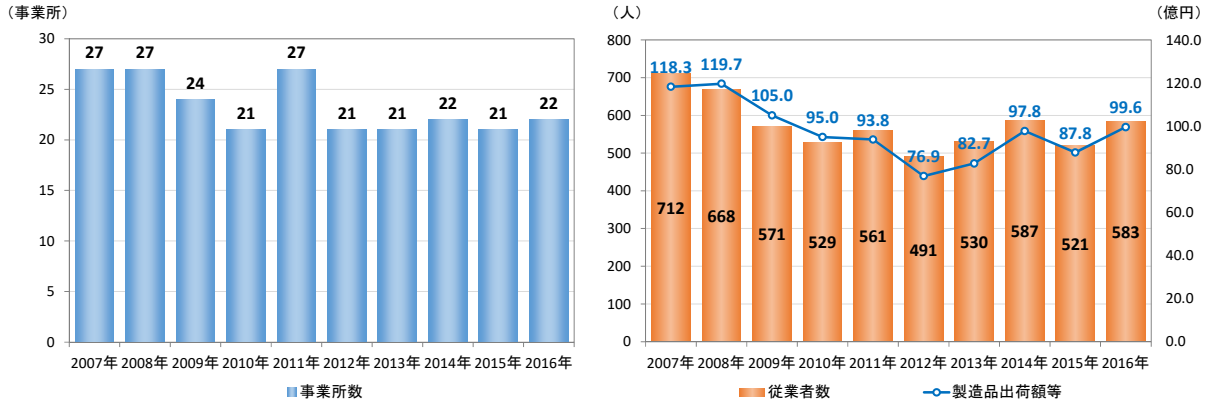
［資料：国勢調査］

② 工業

○従業者数・製造品出荷額は 2012 年を境に増加傾向
○事業所数は 20 程度を維持

従業者数および製造品出荷額等は 2012 年までは減少していましたが、2013 年以降、増加傾向にあります。

近年、事業所数はほぼ横ばいで推移しています。



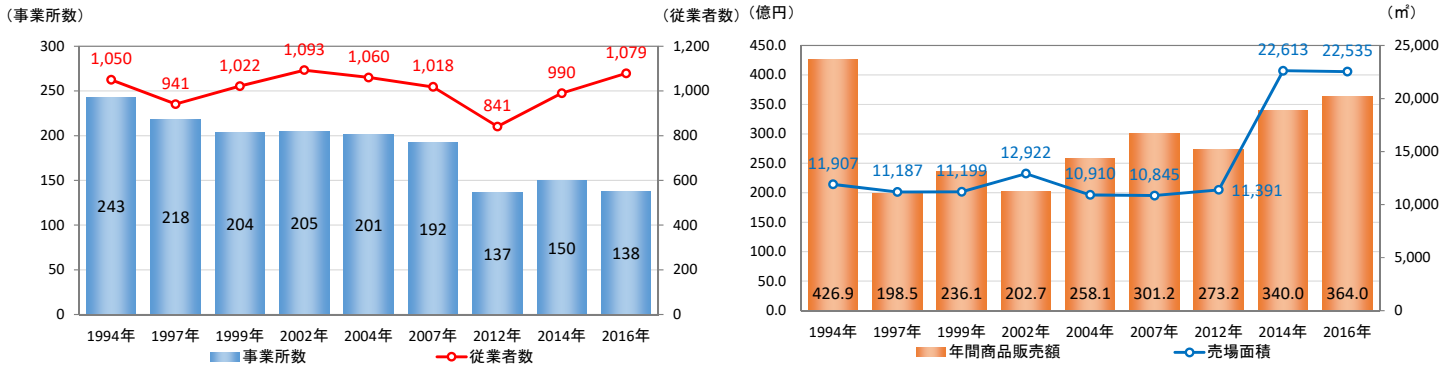
図－事業所数の推移（左）と従業者数・製造品出荷額等の推移（右）

［資料：工業統計調査、経済センサス活動調査（平成 23 年、平成 27 年）］

③ 商業

○1997 年以降、年間商品販売額は、徐々に増加
○事業所数は減少を続けているが、売場面積は 2014 年から大幅に増加

事業所数は減少傾向で推移していますが、従業者数は 2012 年に減少するものの、2016 年には回復しています。また、年間商品販売額は 1997 年以降、増加傾向で推移しています。売場面積は横ばいから大幅に増加しています。



図－事業所数・従業者数の推移（左）と年間商品販売額・売場面積の推移（右）

［資料：商業統計調査、経済センサス活動調査（H24、H28）］

（5）土地利用

① 土地利用状況

〇都市計画区域内の土地利用のうち、都市的土地利用は 29.3%
〇都市的土地利用は用途地域で 72.4%、用途白地地域は 25.0%
〇用途地域内においても田が 18.2%を占める

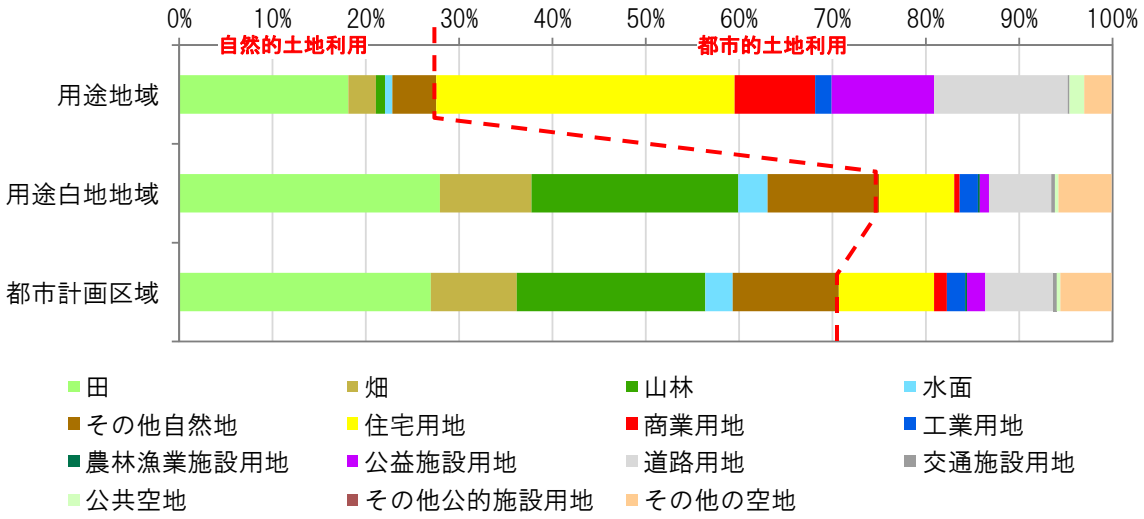
本町の都市計画区域内の土地利用のうち、自然的土地利用が 70.7%、都市的土地利用が 29.3%となっています。用途別にみると、田が 27.0%と最も多く、次いで山林の 20.2%、その他自然地の 11.3%、住宅用地の 10.3%となります。

区域別にみると、用途地域では住宅用地が 31.9%、道路用地が 14.2%と多く、都市的土地利用が72.4%を占めていますが、自然的土地利用は田が 18.2%と多くの割合を占め計 27.6%となっています。一方、用途白地地域は、田が 28.0%、山林が 22.1%、その他自然地が 11.9%を占めており、都市的土地利用は住宅用地の 8.2%、道路用地の 6.7%を含め 25.0%にとどまっています。

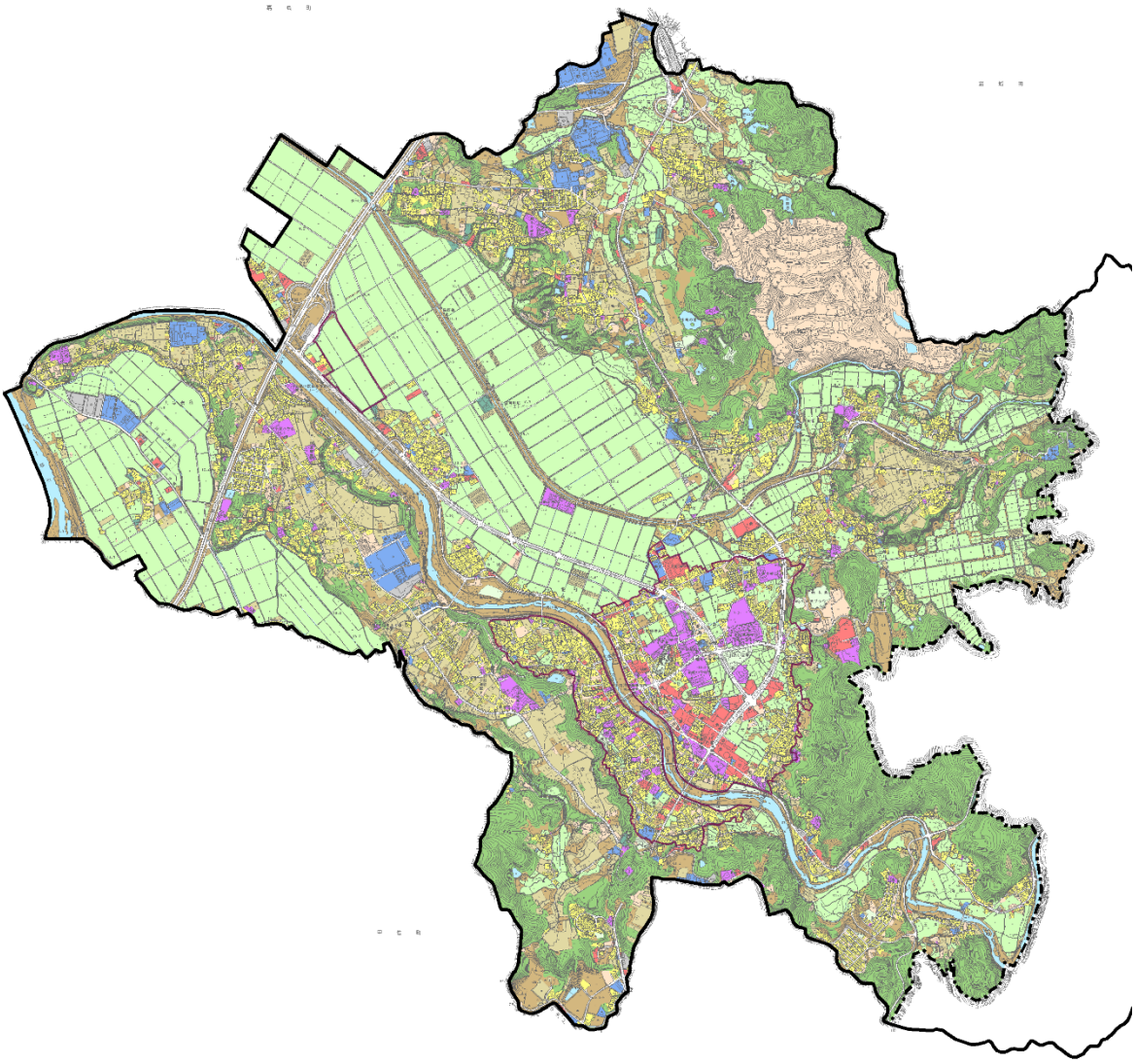
表－都市計画区域内の土地利用別面積

		用途地域		用途白地地域		都市計画区域	
自然的土地利用	田	35.7 ha	18.2%	560.5 ha	28.0%	596.2 ha	27.0%
	畑	5.8 ha	2.9%	197.8 ha	9.8%	203.6 ha	9.2%
	山林	2.0 ha	1.0%	442.9 ha	22.1%	444.9 ha	20.2%
	水面	1.8 ha	0.9%	63.5 ha	3.2%	65.3 ha	3.0%
	その他自然地	9.1 ha	4.6%	239.5 ha	11.9%	248.6 ha	11.3%
	小計	54.4 ha	27.6%	1504.2 ha	75.0%	1558.6 ha	70.7%
都市的土地利用	住宅用地	62.7 ha	31.9%	165.4 ha	8.2%	228.1 ha	10.3%
	商業用地	17.4 ha	8.8%	12.8 ha	0.6%	30.2 ha	1.4%
	工業用地	3.2 ha	1.6%	38.2 ha	1.9%	41.4 ha	1.9%
	農林漁業施設用地	0.0 ha	0.0%	3.4 ha	0.2%	3.4 ha	0.2%
	公益施設用地	21.9 ha	11.1%	19.8 ha	1.0%	41.7 ha	1.9%
	道路用地	27.8 ha	14.2%	134.2 ha	6.7%	162.0 ha	7.3%
	交通施設用地	0.6 ha	0.3%	8.9 ha	0.4%	9.5 ha	0.4%
	公共空地	3.0 ha	1.5%	6.6 ha	0.3%	9.6 ha	0.4%
	その他公的施設用地	0.0 ha	0.0%	0.0 ha	0.0%	0.0 ha	0.0%
	その他の空地	6.0 ha	3.0%	115.5 ha	5.7%	121.5 ha	5.5%
	小計	142.6 ha	72.4%	504.8 ha	25.0%	647.4 ha	29.3%
合計		197.0 ha	100.0%	2009.0 ha	100.0%	2206.0 ha	100.0%

［資料：都市計画基礎調査 2017 年・庁内資料］



図－土地利用別面積の割合

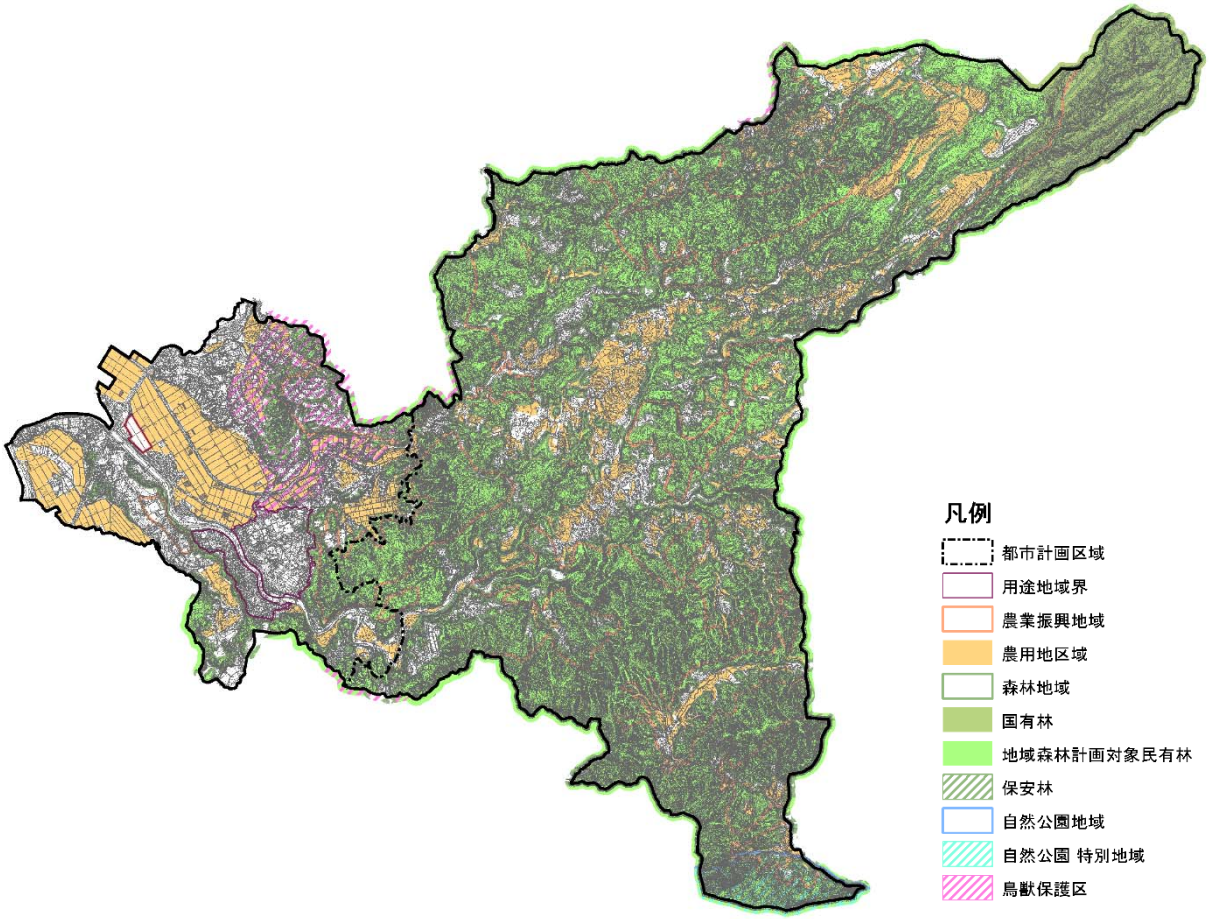


図－土地利用現況図

［都市計画基礎調査 2017 年・庁内資料］

② 法適用状況

○行政区域面積 9,903ha の約 22%にあたる約 2,206ha が都市計画区域に指定
○用途地域外の山間部では森林地域、農業振興地域などの規制がなされている他、町南部で自然公園地域、用途地域北部で鳥獣保護区が指定されている



図－法適用状況図

［資料：国土数値情報・都市計画基礎調査 2017 年・庁内資料］

③ 用途地域

○住居系用途を中心に 197ha が用途地域に指定

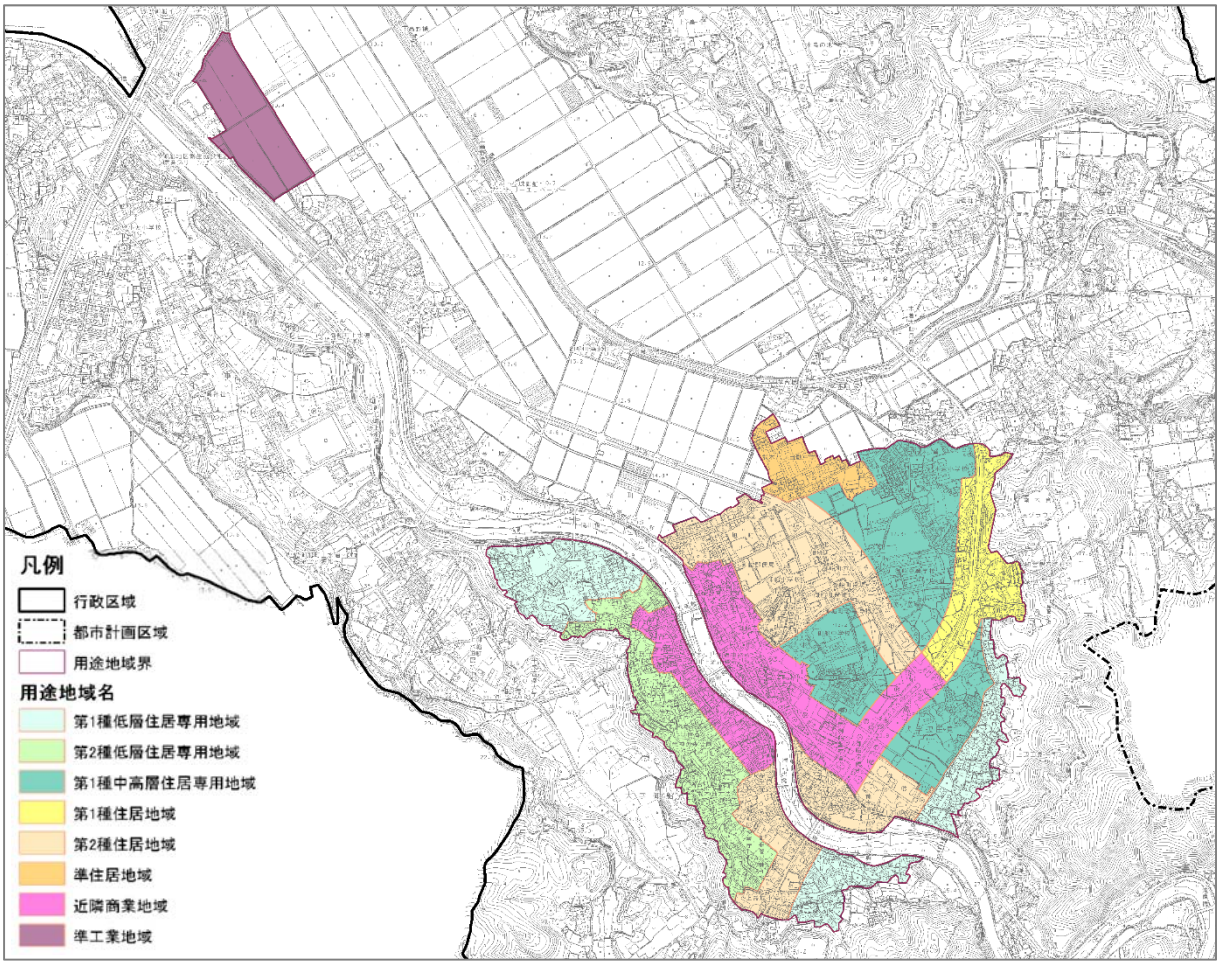
用途地域は御船町役場を中心とした公共施設等が集積する地域周辺に指定されており、住居系用途を中心に 197ha が指定されています。

用途地域の内訳をみると、住居系用途が約 155ha（78.7%）、商業系用途が約 31ha（15.7%）、工業系用途が約 11ha（5.6%）となっています。

表－用途地域指定状況

用途地域	面積	割合
第１種低層住居専用地域	27.0 ha	13.7%
第２種低層住居専用地域	20.0 ha	10.2%
第１種中高層住居専用地域	44.0 ha	22.3%
第１種住居地域	13.0 ha	6.6%
第２種住居地域	44.0 ha	22.3%
準住居地域	7.0 ha	3.6%
近隣商業地域	31.0 ha	15.7%
準工業地域	11.0 ha	5.6%
計	197.0 ha	100.0%

［資料：庁内資料］



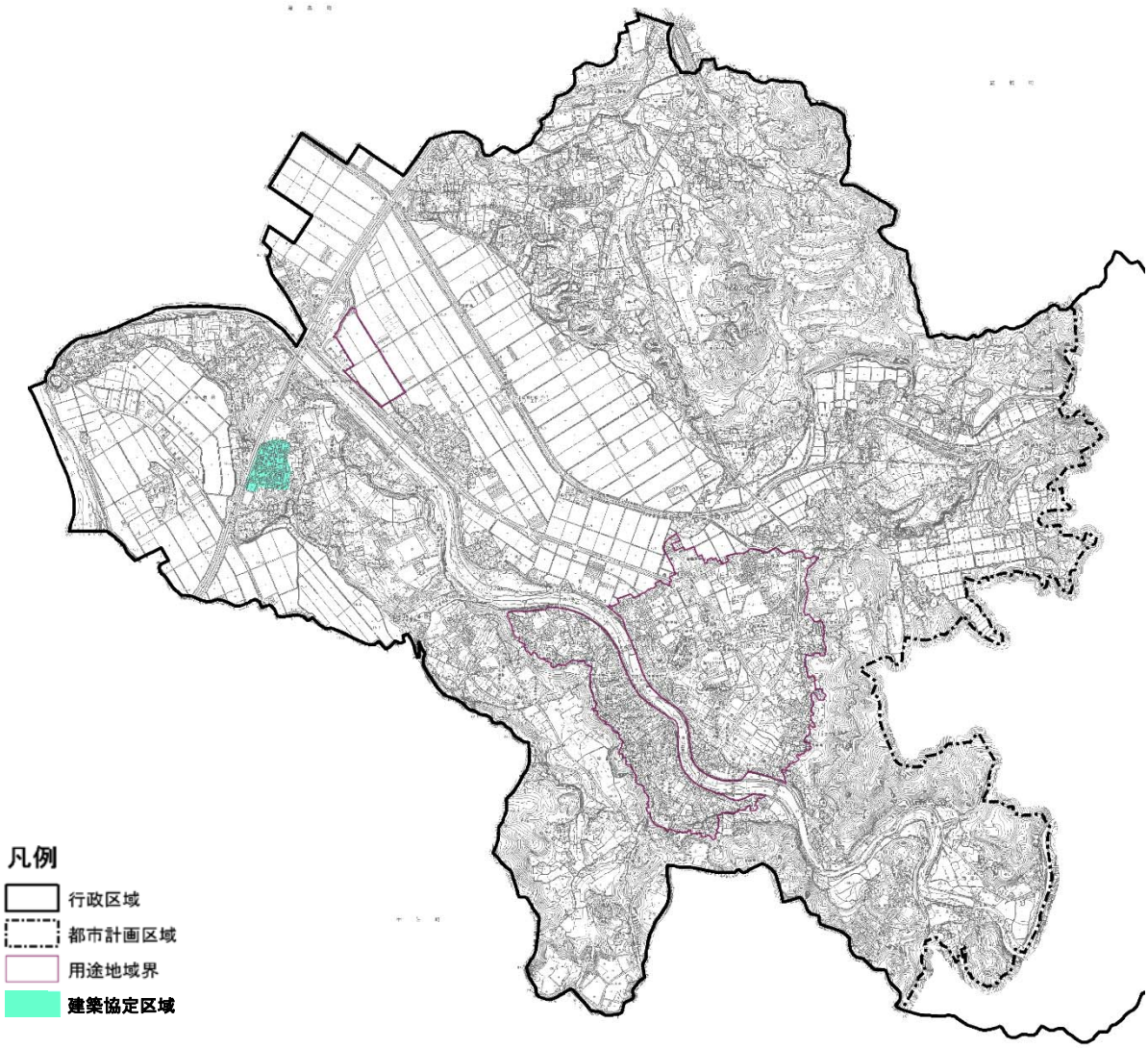
図－用途地域図

［資料：庁内資料］

④ 建築協定等

○小坂地区内に建築協定により、建築形態規制が行われている地区がある

名称	建築協定締結日	決定主体	面積	概要	期間
御船フォレストタウン なみきが丘建築協定	H10. 7. 1	民間	4. 2ha	建築協定区域における建築物の敷地、位置、構造、用途、形態、意匠又は建築設備に関する基準を定め、住宅地として良好な環境を高度に維持増進することを目的とする。	H10. 7. 1～



図－建築協定図

［資料：都市計画基礎調査 2017 年・庁内資料］

⑤ 宅地開発

○5 年間で 36 件、約 10.2ha の開発が行われている
○住宅用地としての開発が最も多い

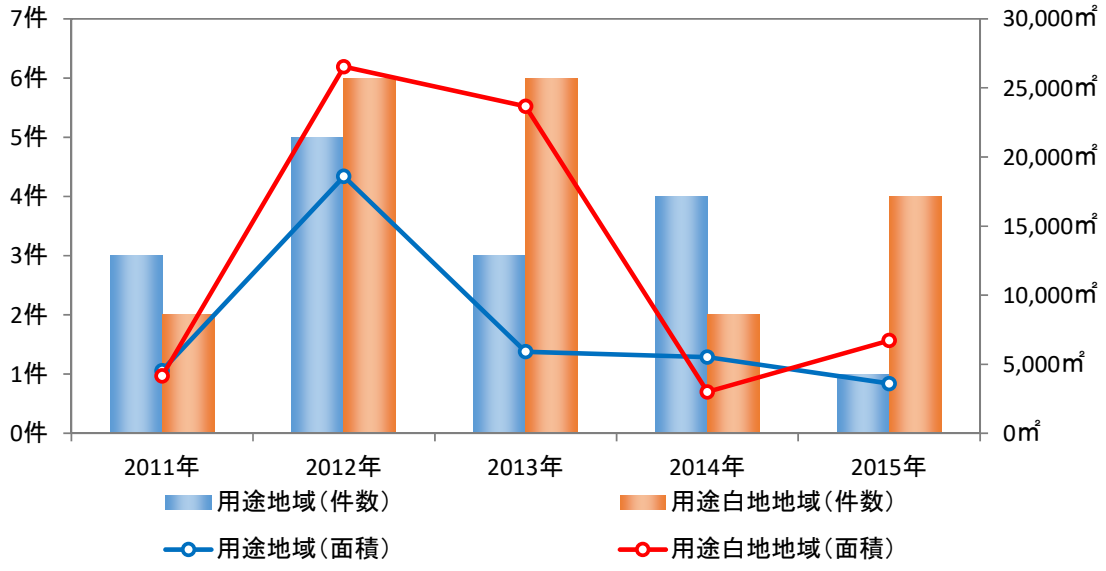
2011 年から 2015 年までの 5 年間の開発許可の状況をみると、住宅用地が 26 件、商業用地が 7 件、工業用地が 1 件、公益施設用地が 2 件の開発が許可されており、全体で 36 件、102,247 ㎡となっています。

区域別にみると、用途地域では 16 件、38,174 ㎡となっており、主に住宅用地や商業用地の件数が多くなっています。用途白地地域では 20 件、64,073 ㎡の開発が行われていますが、そのほとんどが住宅用地となっています。

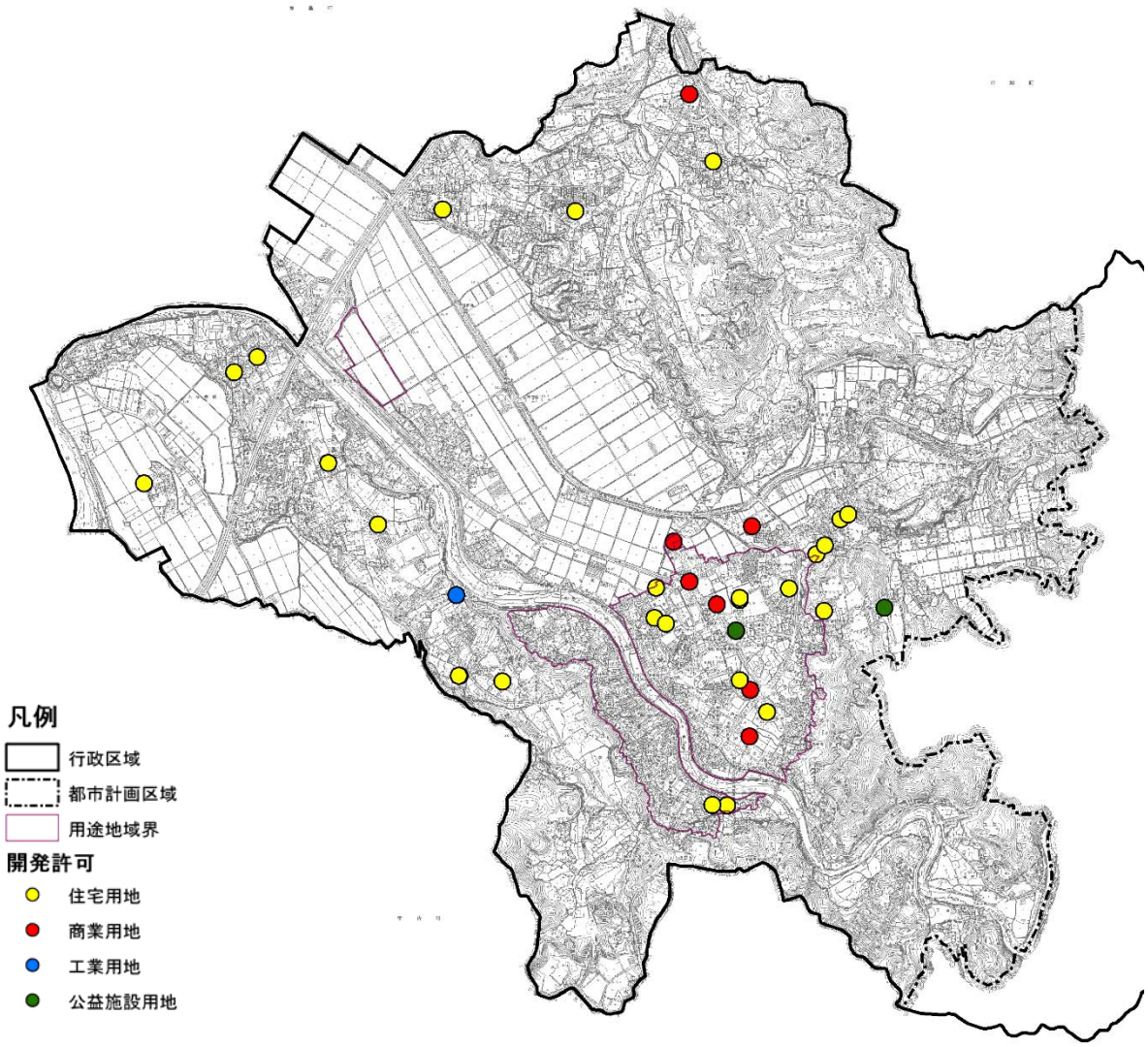
表－開発許可状況（2011～2015 年）

	住宅用地		商業用地		工業用地		公益施設用地		合計	
	件数	面積	件数	面積	件数	面積	件数	面積	件数	面積
用途地域	10件	17, 675㎡	5件	18, 868㎡	0件	0㎡	1件	1, 631㎡	16件	38, 174㎡
用途白地地域	16件	29, 555㎡	2件	14, 625㎡	1件	4, 658㎡	1件	15, 235㎡	20件	64, 073㎡
合計	26件	47, 231㎡	7件	33, 493㎡	1件	4, 658㎡	2件	16, 866㎡	36件	102, 247㎡

表－開発許可の推移



［資料：都市計画基礎調査 2017 年］



図－宅地開発状況図（2011～2015 年）

［資料：都市計画基礎調査 2017 年・庁内資料］

⑥ 新築動向

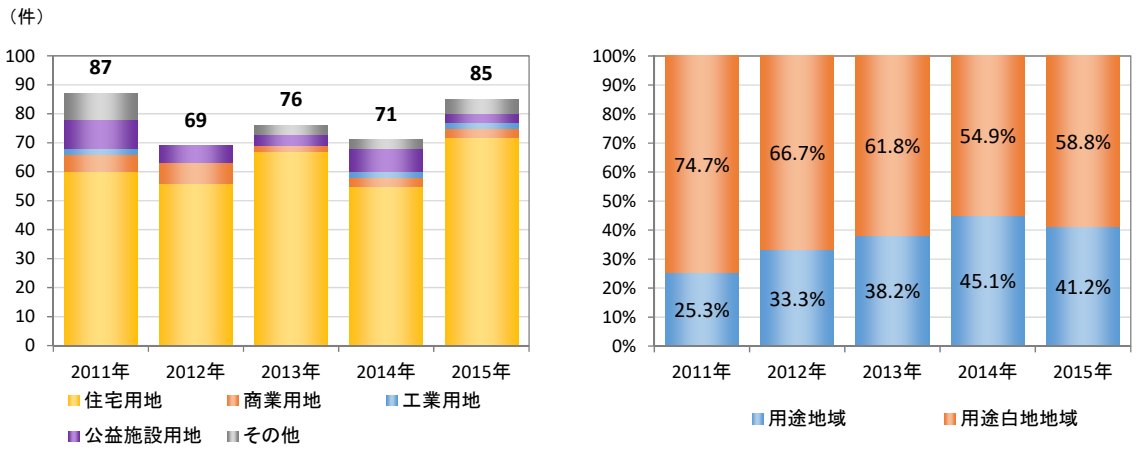
○5 年間の新築着工件数は 388 件で、用途白地地域での新築が多い
○住宅用地としての新築が最も多い

新築着工件数は、年 70～80 件程度あり、2011 年から 2015 年までの 5 年間で 388 件の建築が進んでいます。区域別にみると、用途地域が 141 件に対して、用途白地地域は 247 件と約 6 割が用途白地地域に建築されています。

用途の内訳をみると、用途地域では主に住宅が建築されていますが、商業や公益施設も比較的多くなっています。一方、用途白地地域では 8 割以上が住宅となっています。

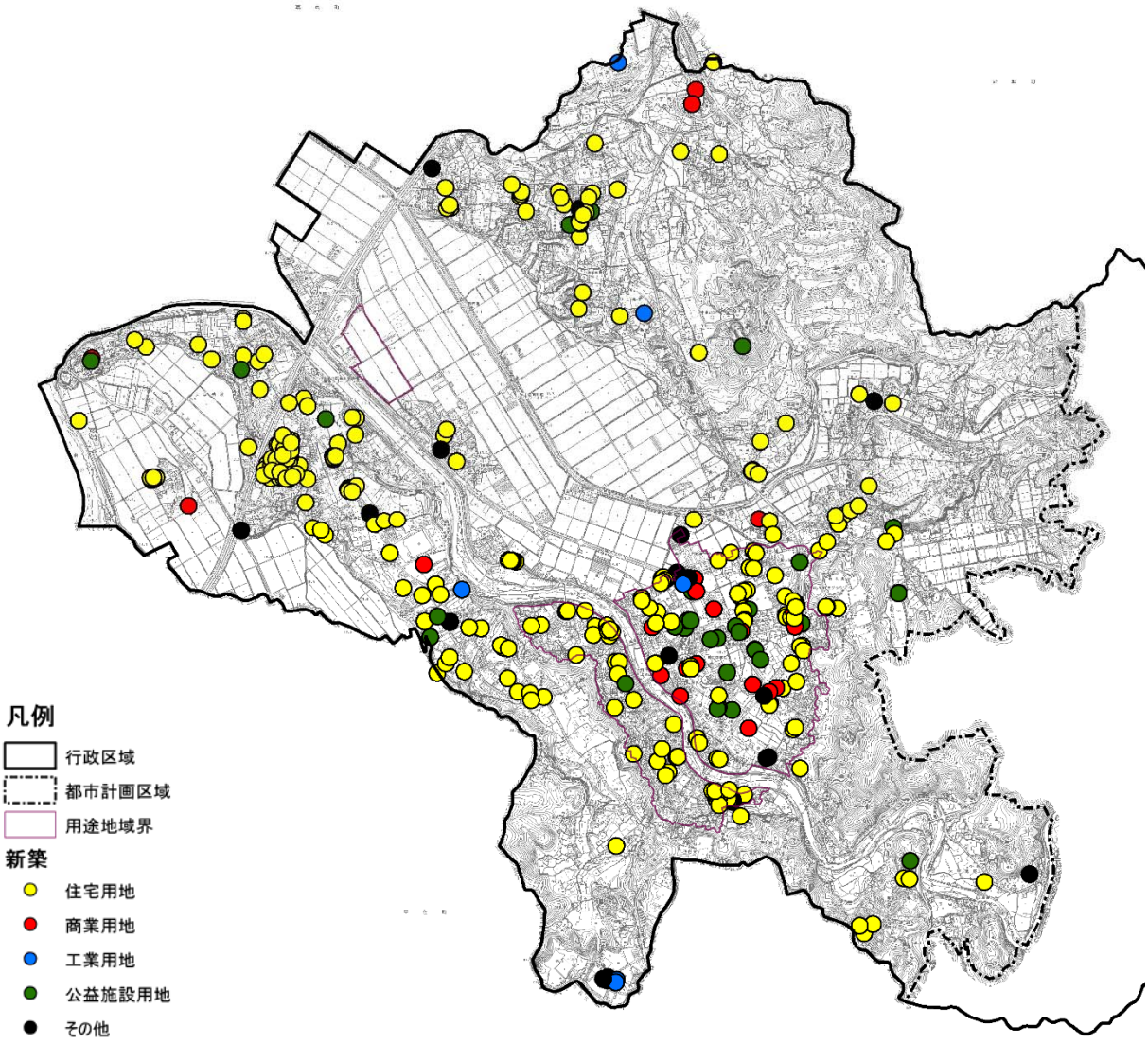
表－新築着工状況（2011～2015 年）

		住宅用地		商業用地		工業用地		公益施設用地		その他		合計	
		件数（件）	割合（%）	件数（件）	割合（%）	件数（件）	割合（%）	件数（件）	割合（%）	件数（件）	割合（%）	件数（件）	割合（%）
2011年	用途地域	11	50.0	3	13.6	1	4.5	6	27.4	1	4.5	22	100.0
	用途白地地域	49	75.4	3	4.6	1	1.5	4	6.2	8	12.3	65	100.0
2012年	用途地域	13	56.5	6	26.1	－	－	4	17.4	－	－	23	100.0
	用途白地地域	43	93.5	1	2.2	－	－	2	4.3	－	－	46	100.0
2013年	用途地域	24	82.8	2	6.9	－	－	2	6.9	1	3.4	29	100.0
	用途白地地域	43	91.4	－	－	－	－	2	4.3	2	4.3	47	100.0
2014年	用途地域	21	65.6	3	9.4	－	－	7	21.9	1	3.1	32	100.0
	用途白地地域	34	87.2	－	－	2	5.1	1	2.6	2	5.1	39	100.0
2015年	用途地域	30	85.7	1	2.9	－	－	－	－	4	11.4	35	100.0
	用途白地地域	42	84.0	2	4.0	2	4.0	3	6.0	1	2.0	50	100.0
用途地域		99	70.2	15	10.6	1	0.7	19	13.5	7	5.0	141	100.0
用途白地地域		211	85.4	6	2.4	5	2.0	12	4.9	13	5.3	247	100.0



図－新築着工件数の推移（左）と区域別新築着工件数割合（右）

［資料：都市計画基礎調査 2017 年］



図－新築動向図（2011～2015 年）

［資料：都市計画基礎調査 2017 年・庁内資料］

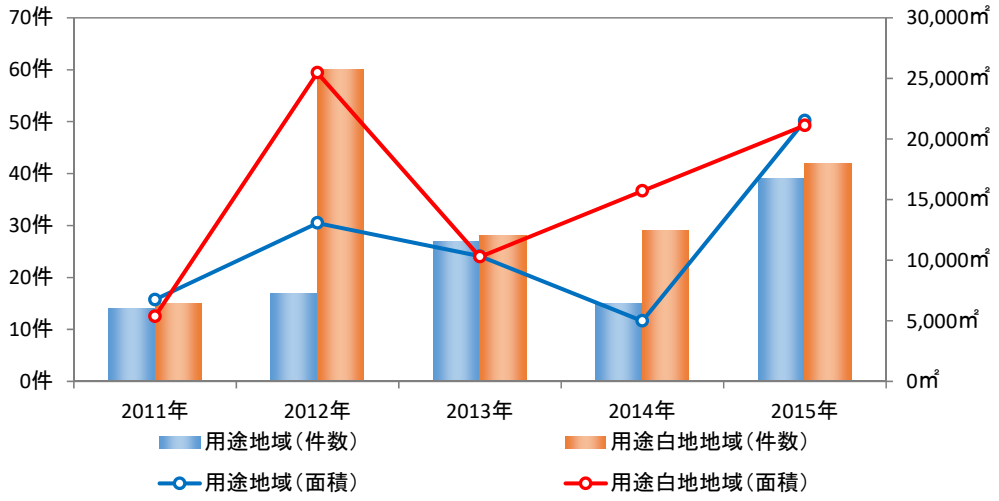
⑦ 農地転用

○5 年間で 286 件（約 13.5ha）の農地転用が進行
○転用件数、転用面積ともに用途白地地域が多い

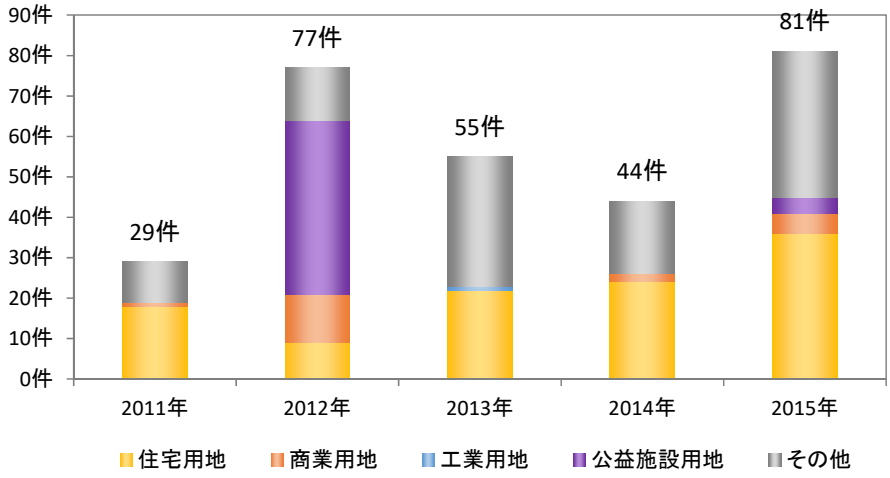
農地転用状況は、2011 年から 2015 年までの 5 年間で 286 件、約 13.5ha の転用が進んでおり、特に住宅用地への転用が多くなっています。区域別にみると、用途白地地域での転用が多くなっています。

表－農地転用状況（2011～2015 年）

	住宅用地		商業用地		工業用地		公益施設用地		その他		合計	
	件数	面積	件数	面積	件数	面積	件数	面積	件数	面積	件数	面積
用途地域	52件	26, 057㎡	6件	8, 932㎡	0件	0㎡	5件	2, 445㎡	49件	19, 202㎡	112件	56, 636㎡
用途白地地域	57件	24, 565㎡	14件	16, 818㎡	1件	1, 243㎡	42件	9, 357㎡	60件	25, 948㎡	174件	77, 930㎡
合計	109件	50, 622㎡	20件	25, 750㎡	1件	1, 243㎡	47件	11, 802㎡	109件	45, 150㎡	286件	134, 566㎡

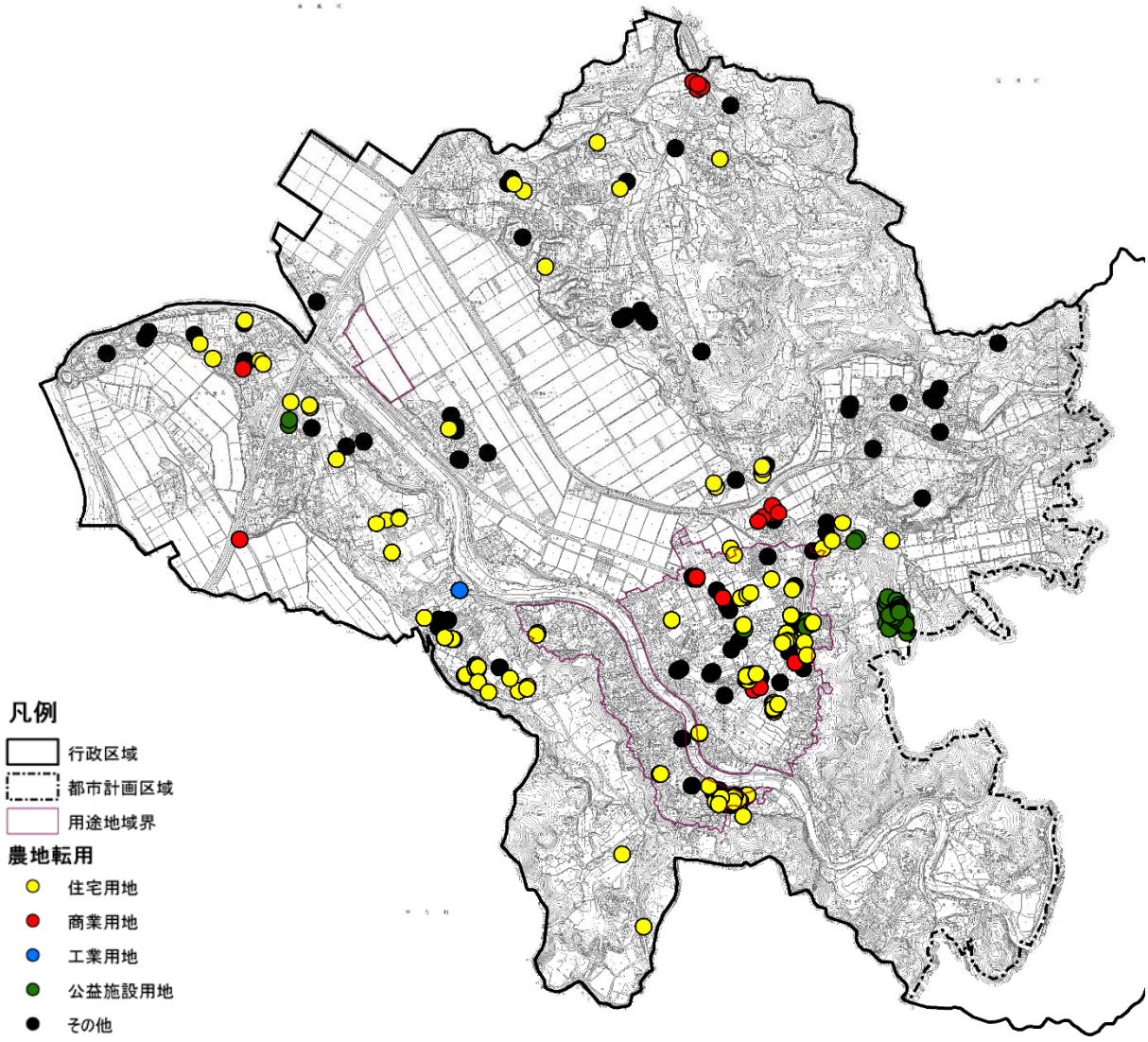


図－農地転用の推移



図－転用用途の割合

［資料：都市計画基礎調査 2017 年］



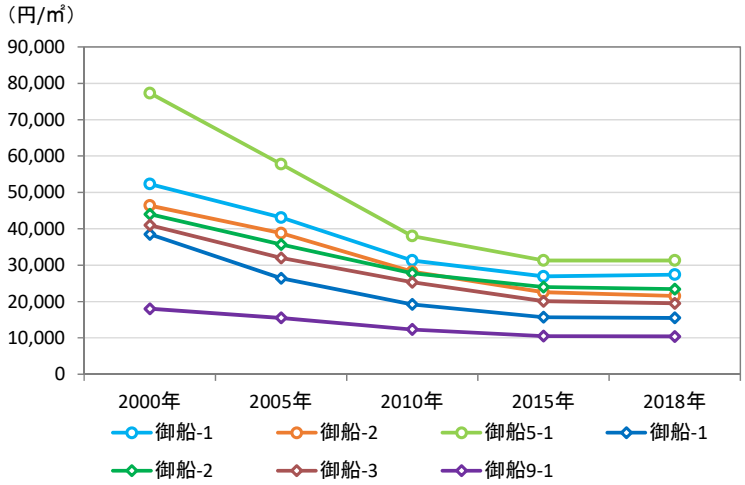
図－農地転用状況図（2011～2015 年）

［資料：都市計画基礎調査 2017 年・庁内資料］

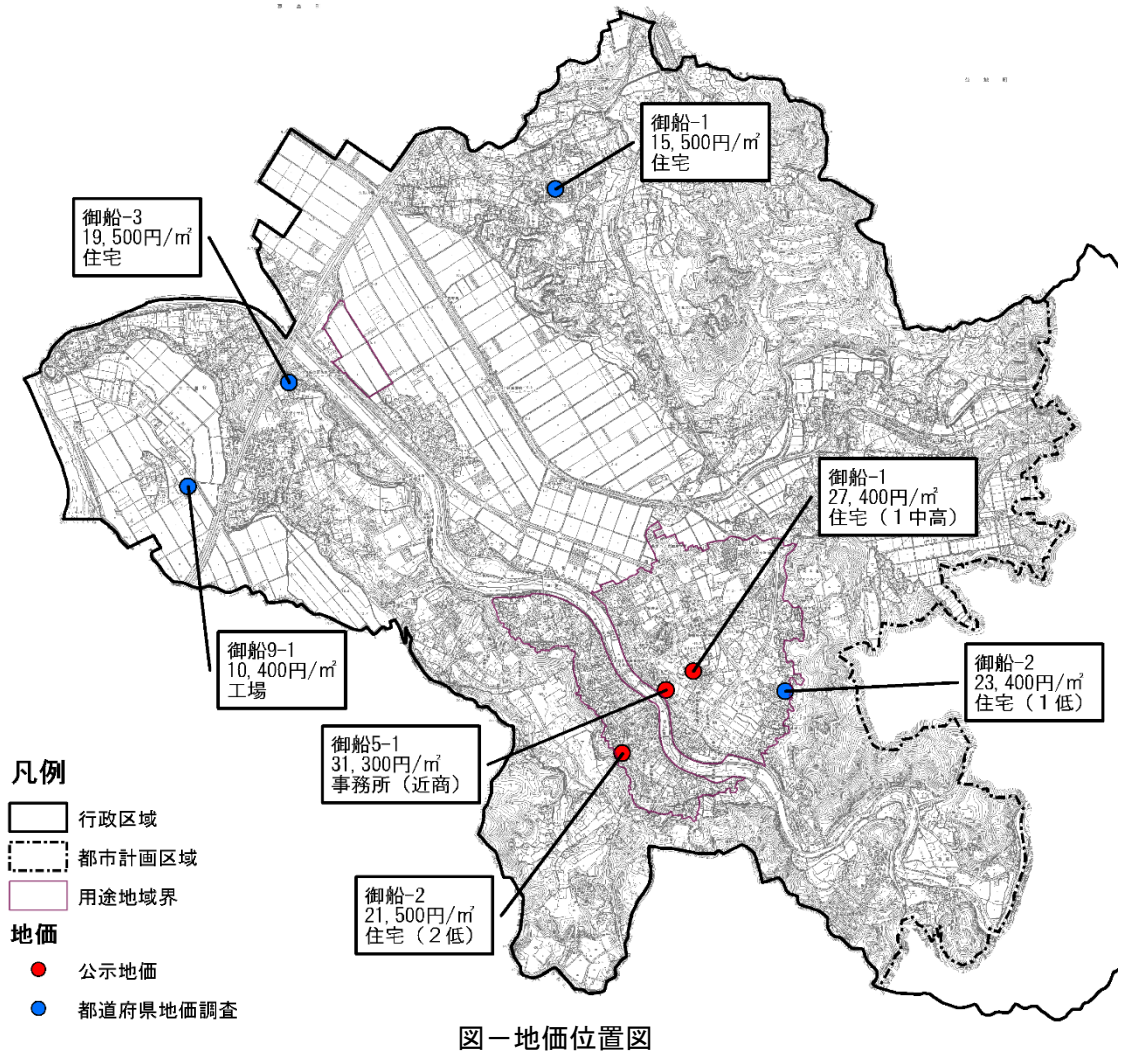
⑧ 地価

○2015 年まで地価は減少傾向にあったが、2015 年以降はほぼ横ばいで推移

地価は用途地域内で、21～31 千円/㎡、用途地域外で 10～20 千円/㎡となっており、経年変化をみると、2015 年までは下落傾向で推移していましたが、近年は横ばいとなっています。



図－地価の推移



図－地価位置図

［資料：地価公示・都道府県地価調査 2018 年時点・庁内資料］

（6）都市施設

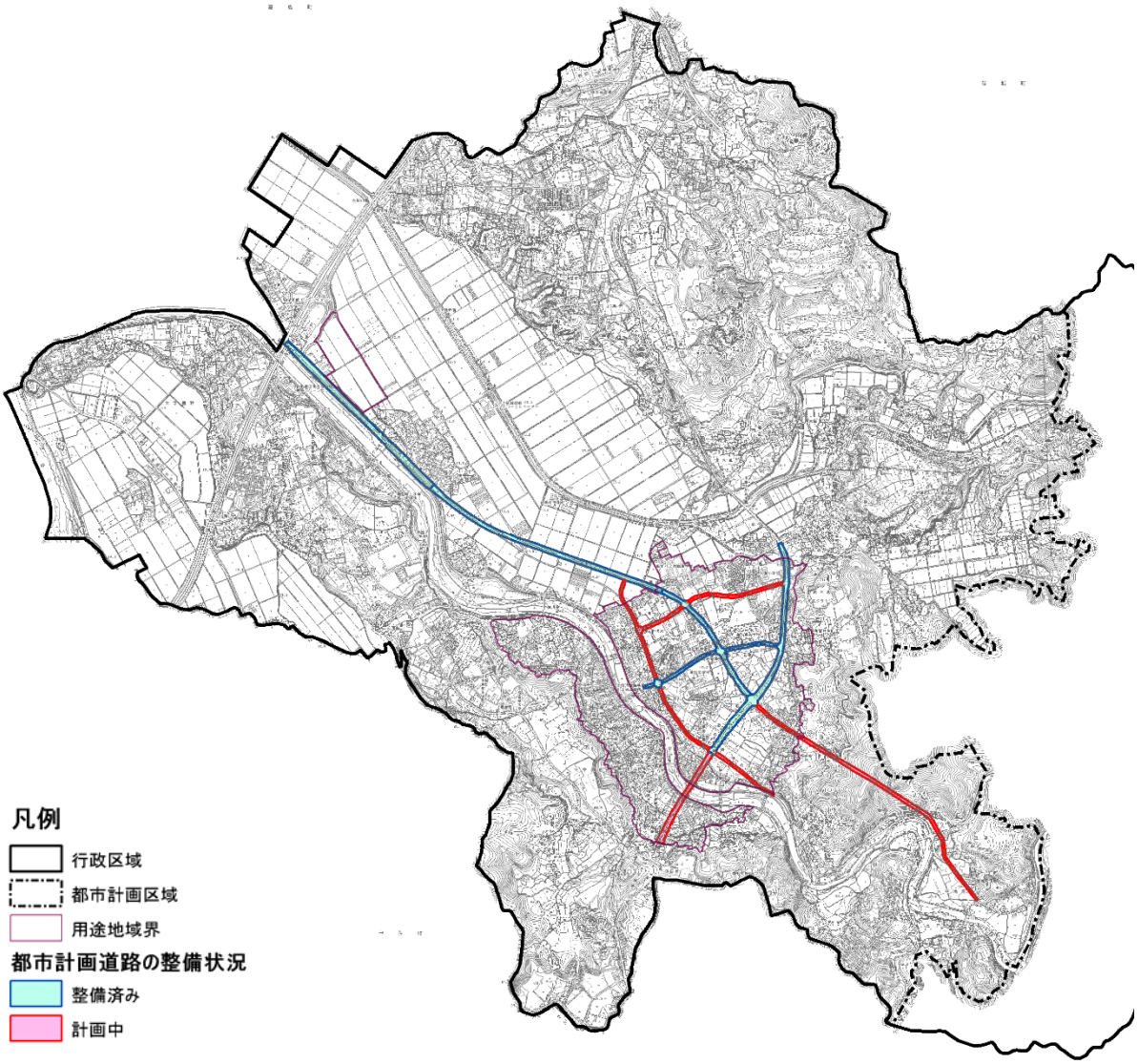
① 都市計画道路

○都市計画道路が５路線都市計画決定されているが、整備率は約 50%

本町の都市計画道路は、５路線が都市計画決定されています。計画延長 11.17km に対して、整備済み延長は 6.00km となっており、整備率は約 50%となっています。

表－都市計画道路の整備状況

路線名	幅員	整備状況（km）		
		計画	整備済	未整備
3･3･1 木倉辺田見線	28	2.06	1.43	0.63
3･3･2 ルートタウンセンター線	28	5.57	3.67	1.90
3･4･3 旭町木倉線	16	0.97	0.00	0.97
3･4･4 シンボルロード線	18	0.90	0.90	0.00
3･5･5 中央線	14	1.67	0.00	1.67
計	－	11.17	6.00	5.17



図－都市計画道路整備状況図

［資料：都市計画基礎調査 2017 年・庁内資料］

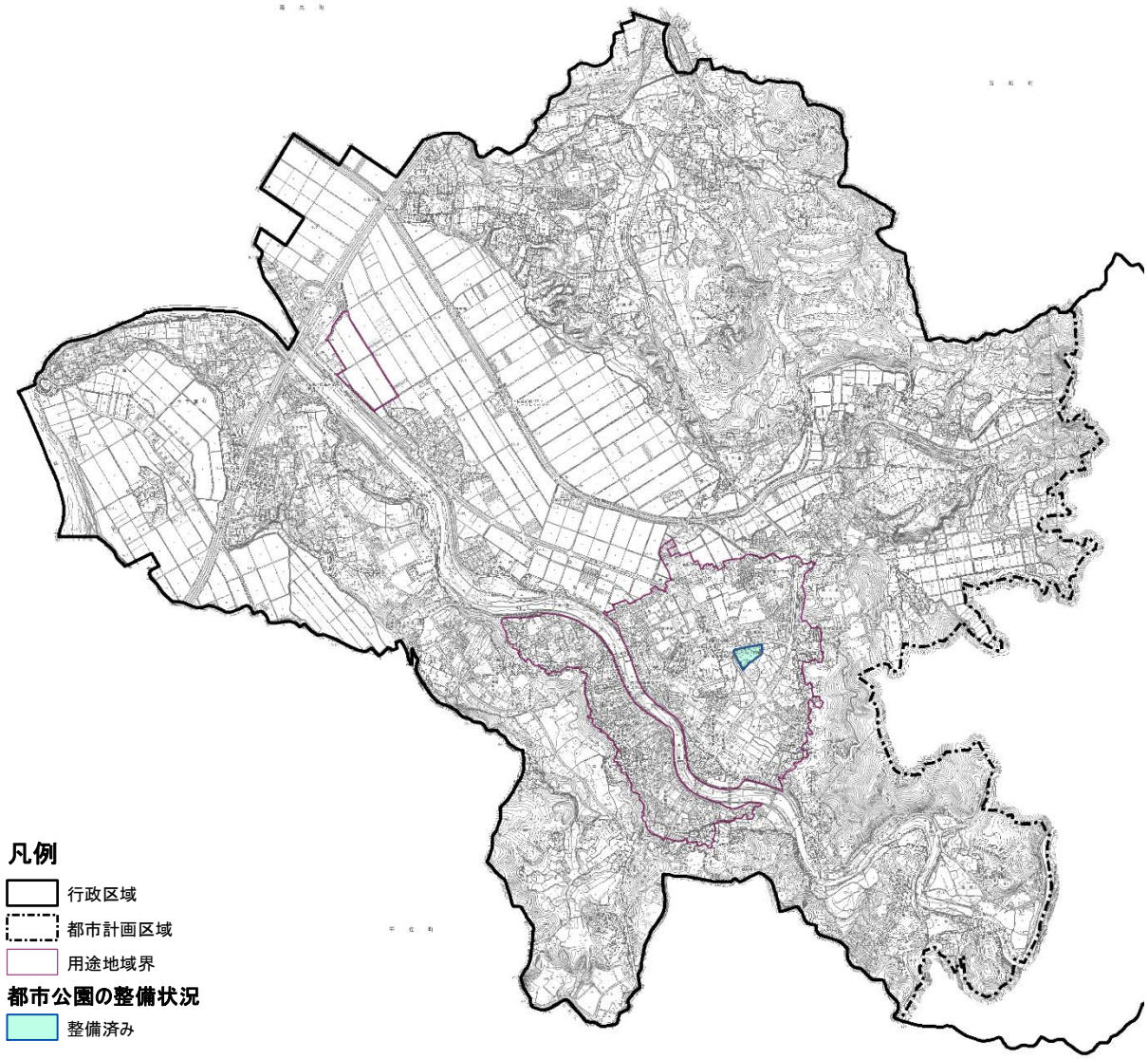
② 都市公園

〇都市公園は１箇所であり、供用開始済

本町の都市公園は、ふれあい広場 1 箇所であり、平成 26 年度に供用が開始されています。

表－都市公園の整備状況

名称	面積（ha）	備考
ふれあい広場	1.5ha	供用開始済み



図－都市公園整備状況図

［資料：都市計画基礎調査 2017 年・庁内資料］

③ 水道

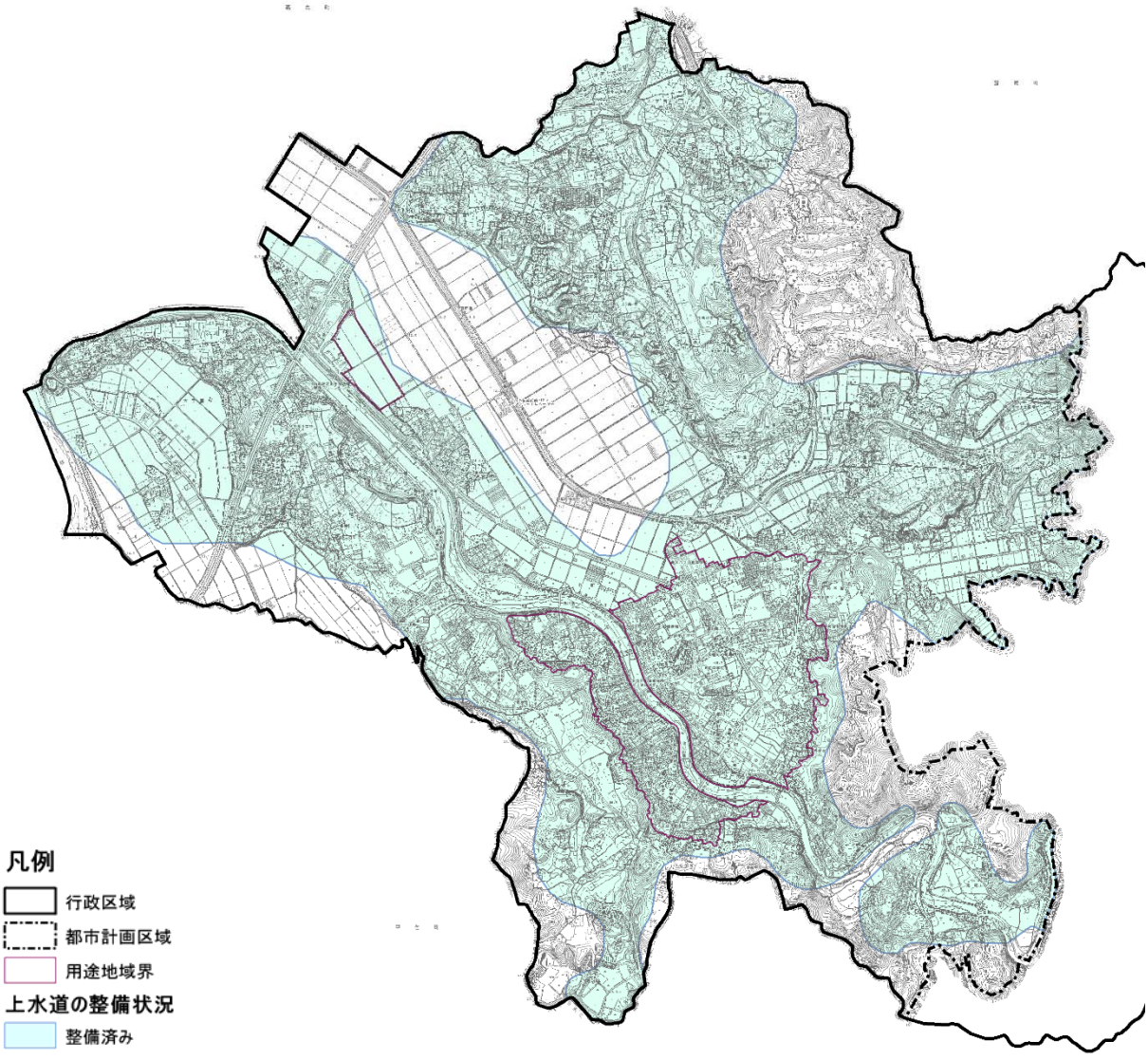
○水道事業の普及率は 92.2%

本町の水道事業は 197.446 km が整備済となっており、普及率は 92.2%となっています。

表－水道施設状況（平成 30 年度）

市町村	行政区域内人口（A）	合計		上水道		普及率（B／A×100）%	年間給水量 千㎥	一日平均給水量 ㎥
		箇所数	現在給水人口（B）	箇所数	現在給水人口			
御船町	16,914	1	15,594	1	15,594	92.2%	1,978	5,419

［資料：庁内資料］



図－上水道整備状況図

［資料：都市計画基礎調査 2017 年・庁内資料］

④ 下水道

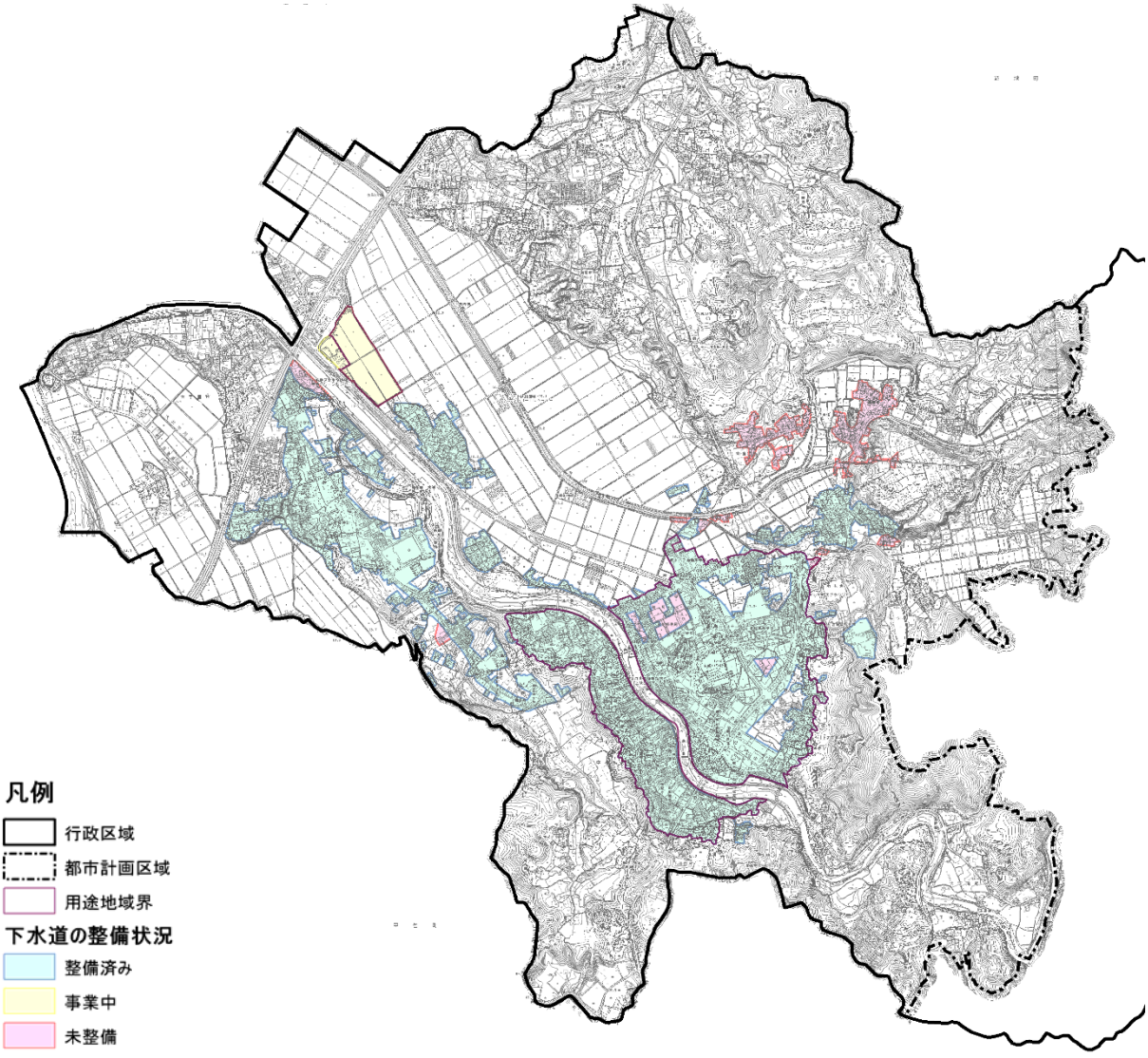
○公共下水道の整備率は 76.7%

本町の公共下水道は分流式で整備されており、汚水処理と雨水処理を実施しています。計画決定区域 353 ha のうち、271 ha で供用開始しており、整備率は 76.7%となっています。

表－公共下水道事業計画および現況（令和 2 年調査時点）

市町村	計画 処理区域	供用 処理区域	整備率
御船町	353 ha	271 ha	76.7%

［資料：庁内資料］



図－下水道（汚水）整備状況図

［資料：都市計画基礎調査 2017 年・庁内資料］

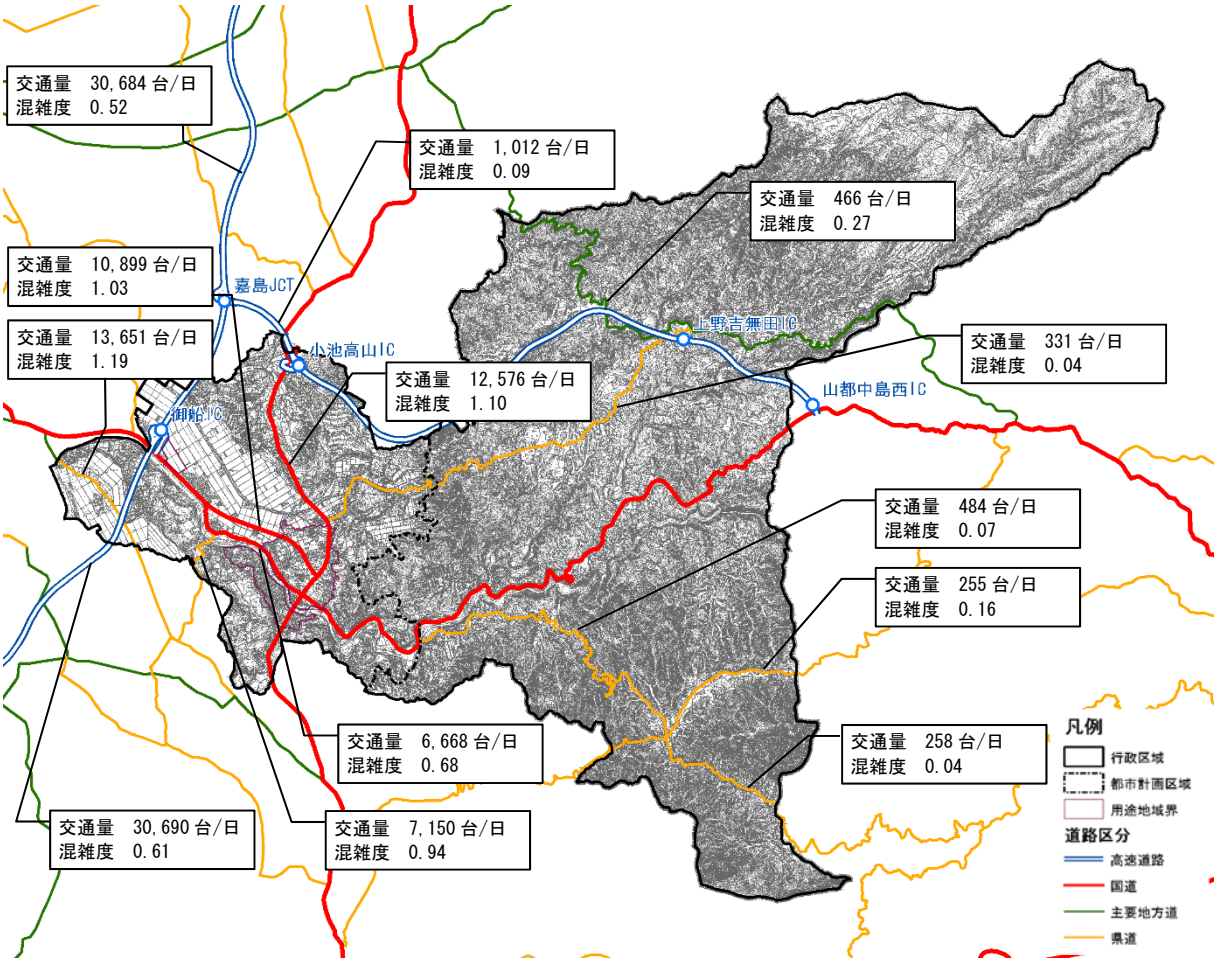
（7）道路・交通

① 道路網

○九州自動車道や九州中央自動車道、国道 443 号バイパス、国道 445 号バイパスが主要な道路網として、本町の骨格を形成
○町内には３箇所のインターチェンジが立地

本町の道路網については、九州自動車道や九州中央自動車道、国道 443 号バイパス、国道 445 号バイパスが周辺市町村と連絡する主要な幹線道路として機能しています。

また、本町の大きな特徴として、町西側を九州自動車道が縦断し、御船インターチェンジが設置されているとともに、九州中央自動車道の整備も進められ、2014 年（平成 26 年）には小池高山インターチェンジが、2018 年（平成 30 年）には上野吉無田インターチェンジの供用が開始されるなど、広域交流の拠点として交通アクセスに優れた町となっています。

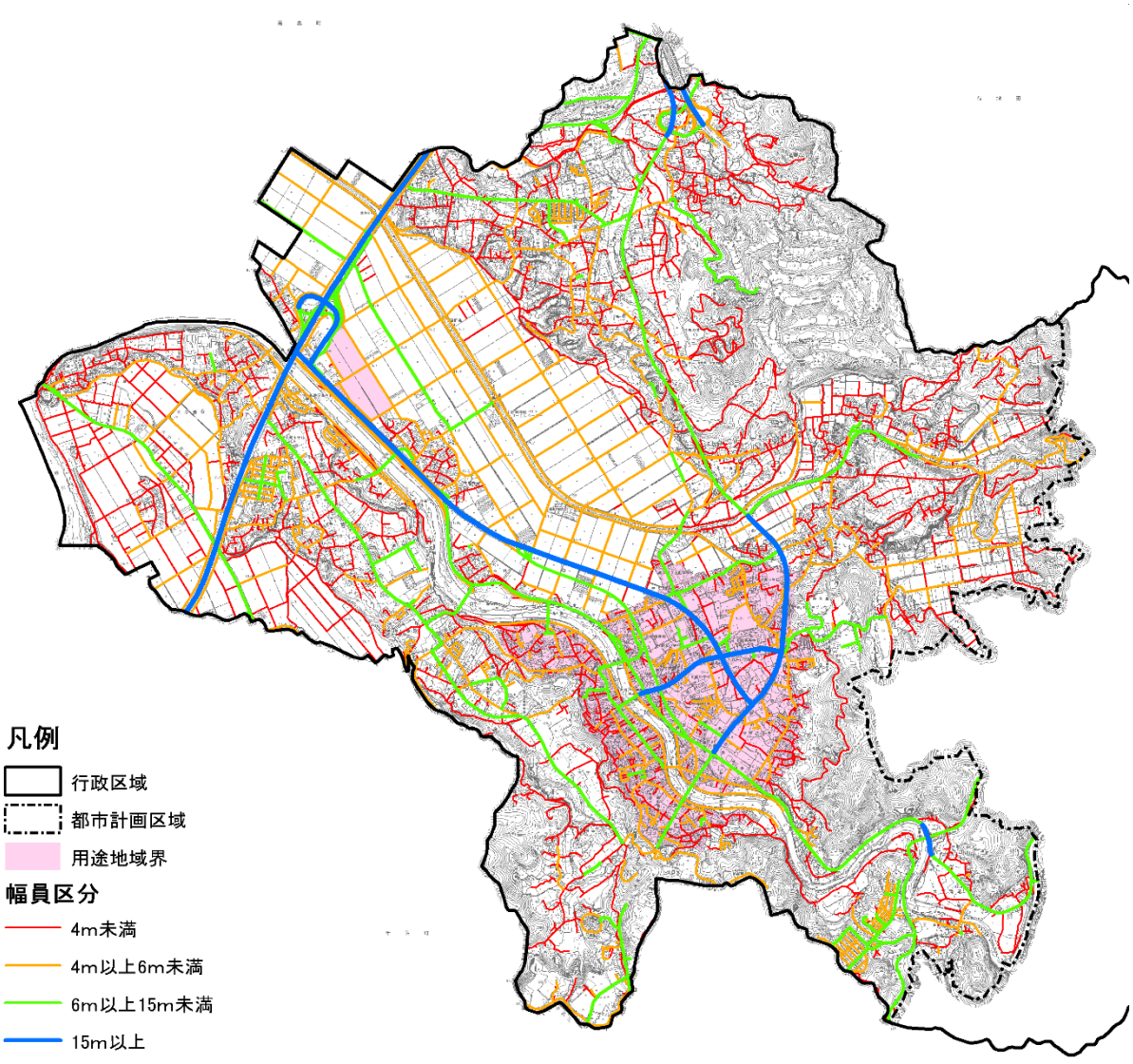


図－主要道路における断面交通量

［資料：都市計画基礎調査 2017 年・庁内資料］

表－都市計画区域内の道路網現況

	15m以上	6m以上 15m未満	4m以上 6m未満	4m未満	合計
用途地域	3, 115m	6, 404m	14, 969m	15, 226m	39, 714m
	7. 8%	16. 1%	37. 7%	38. 4%	100. 0%
用途白地地域	7, 840m	34, 770m	90, 795m	131, 050m	264, 455m
	3. 0%	13. 1%	34. 3%	49. 6%	100. 0%



図－幅員別道路網図

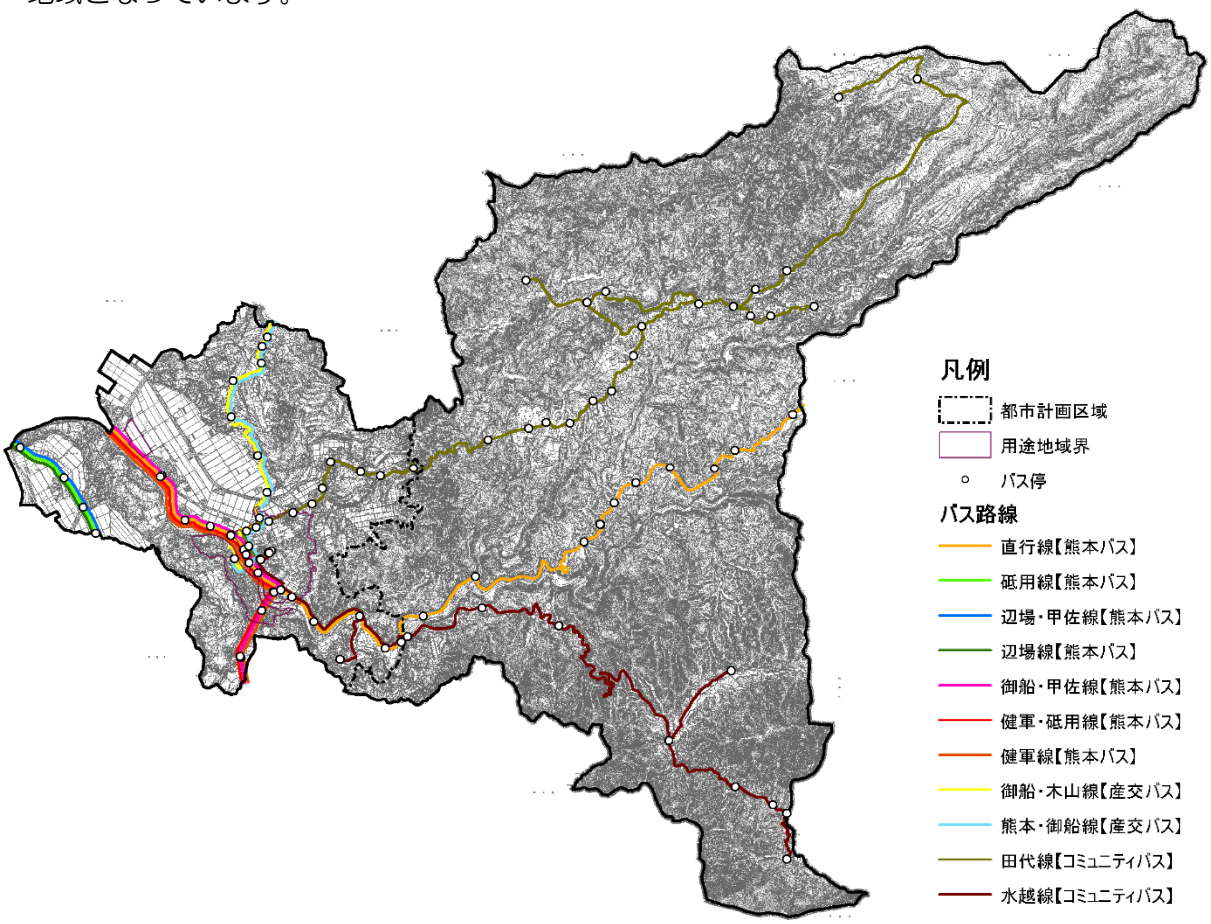
［資料：都市計画基礎調査 2017 年・庁内資料］

② バス路線

〇町役場周辺を中心に放射状にバス路線が広がる
〇公共交通の利便性の高い地域は、町役場周辺や国道 445 号周辺

本町においては、主に都市計画区域を中心に路線バス（熊本バス、九州産交バス）が運行されています。また、町役場を発着点としたコミュニティバス（麻生交通の自主運行）が都市計画区域外となる田代地区、水越地区方面で運行されていますが、運行本数は少なく、町内の大部分が公共交通不便地域又は公共交通空白地域となっています。

運行会社	路線名	起点	終点
熊本バス	直行線	交通センター	通潤山荘
	砥用線	交通センター	砥用学校前
	辺場・甲佐線	交通センター	甲佐
	辺場線	交通センター	浜町
	御船・甲佐線	交通センター	甲佐
	健軍・砥用線	交通センター	砥用学校前
	健軍線	交通センター	甲佐
産交バス	御船・木山線	木山産交	御船
	健軍・東無田経由 熊本・御船線	交通センター	御船
コミュニティバス	田代線	御船	三間伏 浅の藪公民館
	水越線	御船	水越 五ヶ瀬公民館

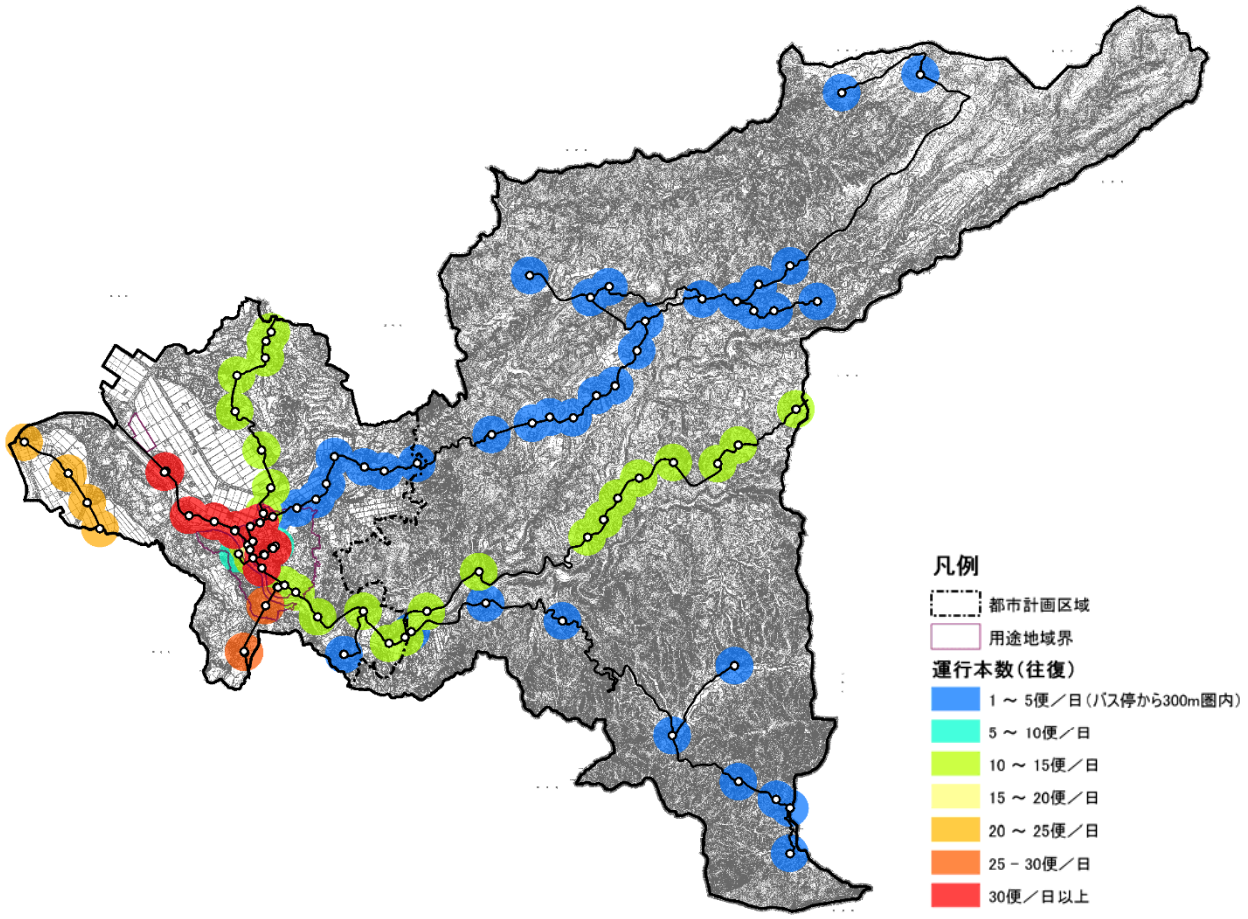


図－バス路線図

［資料：都市計画基礎調査 2017 年・各運行会社の路線図等・庁内資料］

表－公共交通の利便性評価

<table>
<tr><td colspan="3" rowspan="2"></td><td colspan="3">バス</td></tr>
<tr><td colspan="2">バス停から300m圏内</td><td rowspan="2">バス停から
300m圏外</td></tr>
<tr><td colspan="3"></td><td>運行本数30便/日
（往復）以上</td><td>運行本数30便/日
（往復）未満</td></tr>
<tr><td rowspan="3">鉄道</td><td rowspan="2">駅から
800m圏内</td><td>運行本数30便/日
（往復）以上</td><td colspan="2" rowspan="2">公共交通利便地域</td><td rowspan="2"></td></tr>
<tr><td>運行本数30便/日
（往復）未満</td></tr>
<tr><td colspan="2">駅から
800m圏外</td><td rowspan="2">公共交通
不便地域</td><td>公共交通
空白地域</td></tr>
</table>



図－運行頻度

［資料：都市計画基礎調査 2017 年・各運行会社の路線図等・庁内資料］

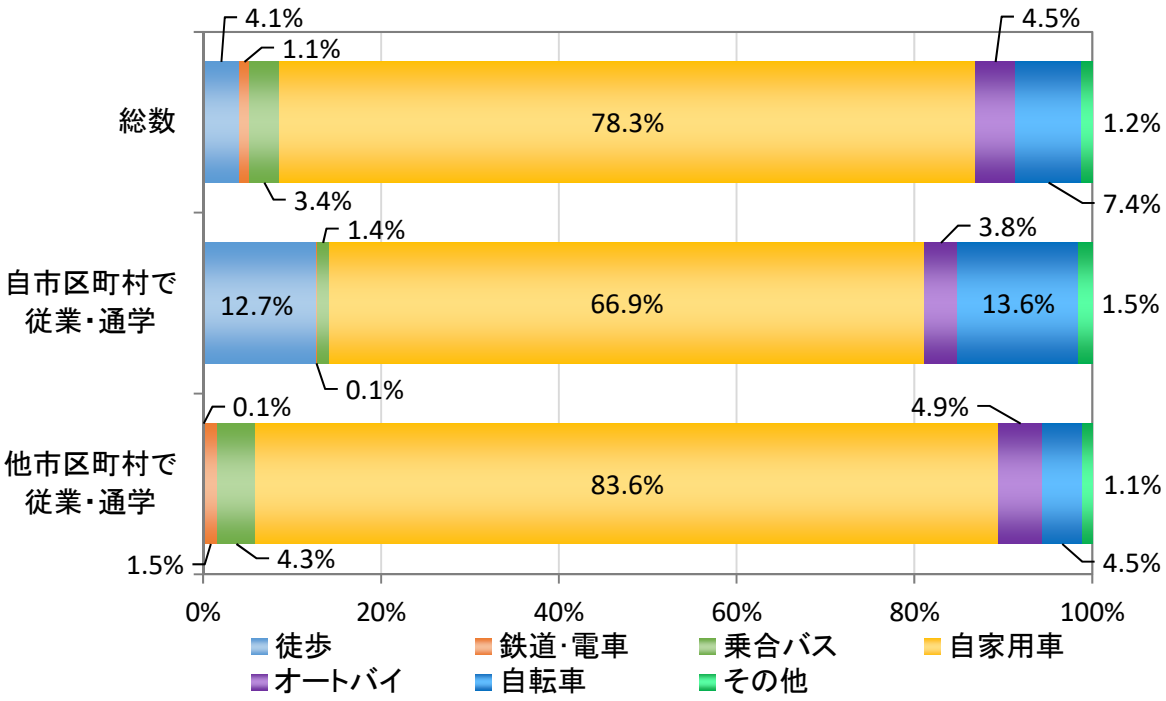
③　交通手段分担率

〇公共交通や徒歩・自転車の分担率が低く、自家用車への依存が顕著

本町に住んでいる方の交通利用手段をみると、「自家用車」が約 78%と最も多く、次いで「自転車」が約 7%、「オートバイ」が約 5%、「徒歩」が約 4%となっており、公共交通（「鉄道･電車」、「乗合バス」）を利用している人は、約 5%にとどまっています。

本町で従業･通学する人の交通利用手段は、約 67%が「自家用車」を利用していますが、「徒歩」や「自転車」を利用する割合も高くなっています。

本町以外で従業･通学する人の交通利用手段は、「自家用車」が約 84%を占め高い割合となっています。



図－交通手段分担率（本町内に常住する 15 歳以上）

［資料：国勢調査 2010 年］

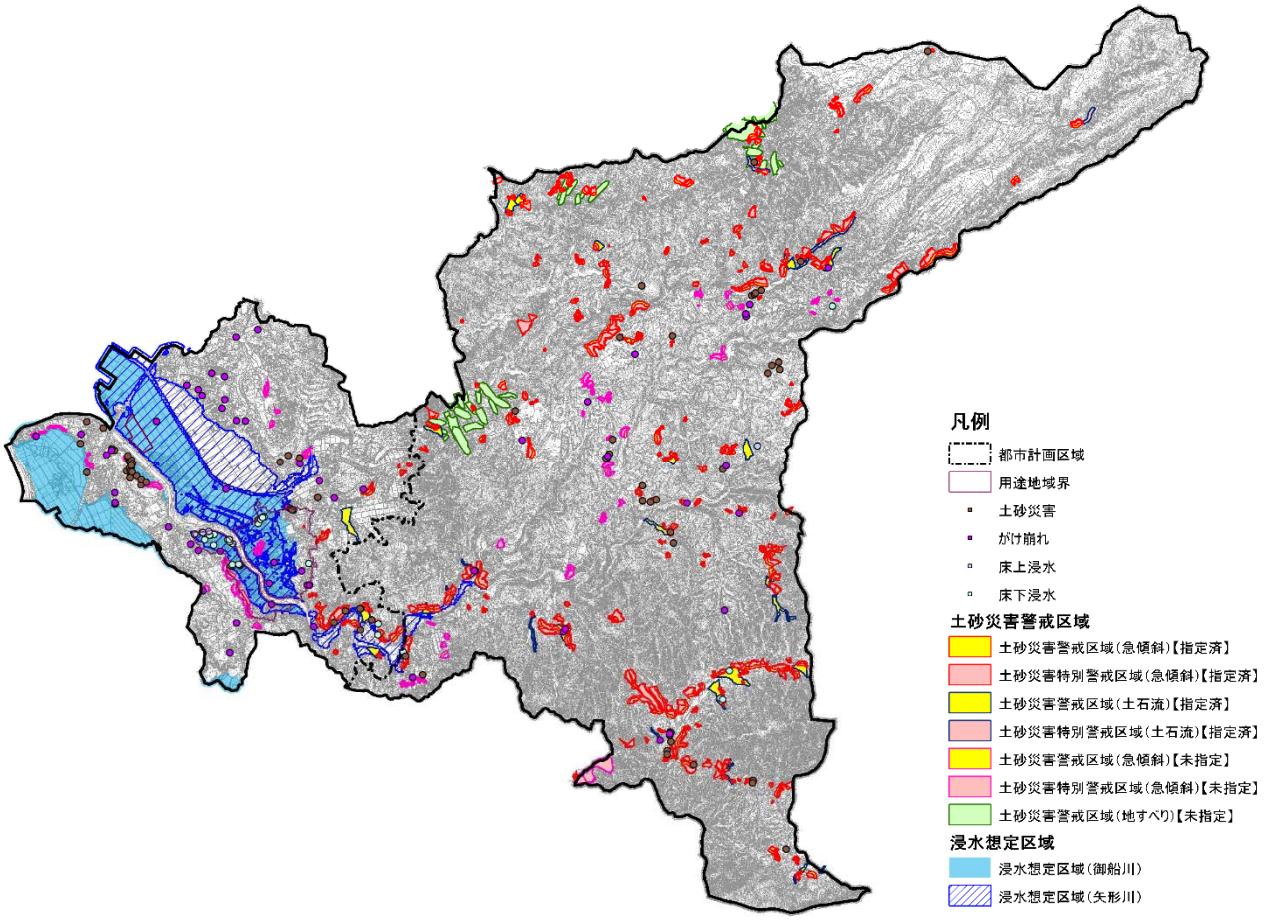
（8）災害の状況

○熊本地震等の発生により、町内各地で被害
○町内山間地に土砂災害警戒区域等が多く指定されており、都市計画区域内においても一部指定箇所等が存在
○町西部は洪水浸水想定区域（想定最大規模）が広がる

2016 年（平成 28 年）４月に発生した熊本地震や同年６月の集中豪雨の影響で、町内各地でがけ崩れや浸水等の被害を受けました。

土砂災害防止法に基づく土砂災害警戒区域等については、町内 936 箇所（うち警戒区域 476 箇所、特別警戒区域 460 箇所）が指定されています（平成 30 年４月 24 日指定済まで）。

また、町西部には、緑川・御船川・加勢川・浜戸川が氾濫した場合に想定される洪水浸水想定区域（平成 29 年５月 30 日指定）や、矢形川が氾濫した場合に想定される洪水浸水想定区域（平成 31 年３月 29 日指定）が広がっています。



図－災害の発生状況および災害ハザードエリア

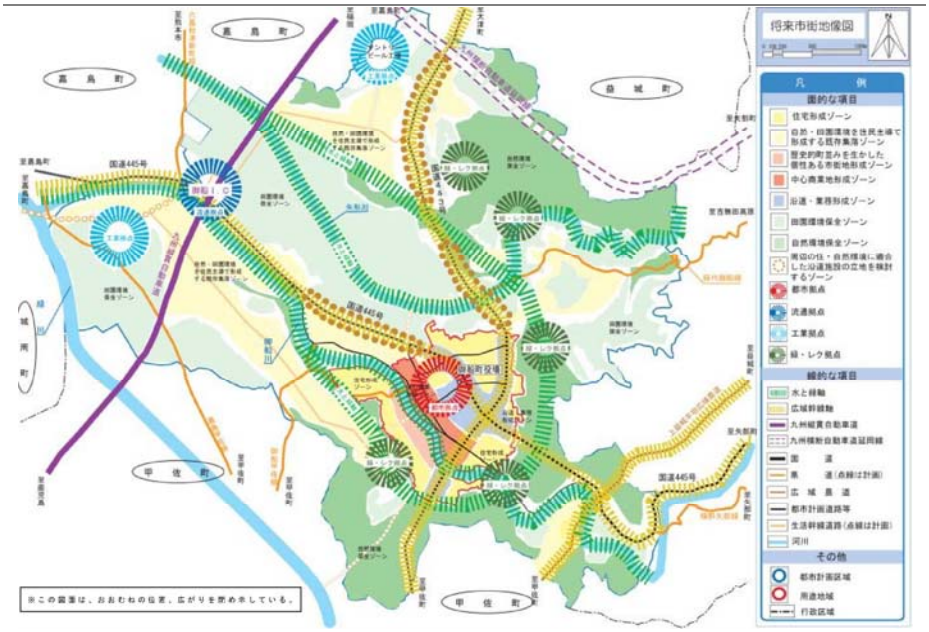
［資料：都市計画基礎調査 2017 年・熊本県提供資料・国土交通省提供資料・庁内資料］

2．上位・関連計画の整理

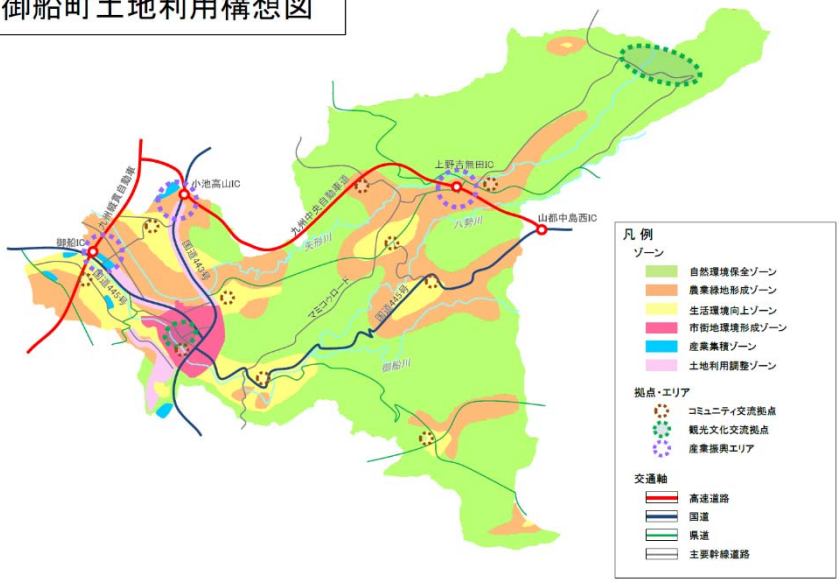
（1）上位計画

① 御船都市計画区域マスタープラン（H16.5）

基本理念	自然と文化が交流し、人間性豊かな田園環境都市
基本目標	・豊かに、安心して暮らし続けられる環境が整った自然・田園環境都市づくり ・人と自然と歴史がふれあい、いきいきとした交流都市づくり ・住民との協働によるまちづくり
地域ごとの市街地像	まちづくりの基本理念における「交流」を柱として、「交通」「自然田園」「歴史」「居住」と調和する地域として、交通・住環境交流地域、市街地・自然田園環境交流地域、歴史・自然環境交流地域の設定を行う。 ＜交通・住環境交流地域＞ （利便性の高い交通と質の高い暮らしが交流するまち） 地域ポテンシャルを適切に受け止め、利便性の高い交通と質の高い職・住が近接した新たな住宅地とが調和し、交流するまちの形成を目指す。 ＜市街地・自然田園環境交流地域＞ （魅力ある中心市街地と良好な自然田園とが交流するまち） 多様な都市機能が集積し、魅力ある市街地の形成に向けた御船町らしいまちづくりと自然・田園・集落環境等、地域の魅力を演出した御船町らしさの保全とが調和し、交流するまちの形成を目指す。 ＜歴史・自然環境交流地域＞ （物語のある歴史と自然豊かな御船川が交流するまち） 本地域は、多くの歴史や物語が今なお息づき、町民の思い出が折り重なる本町通りや裏町通り等歴史ある街並みの再生を図る。また、御船川を生きるふるさととして形成する等、歴史と自然が調和し、交流するまちを目指す。
各種の社会的課題への対応	①自然環境の保全・回復 ②都市景観の形成 ③循環型社会経済システムの構築 ④少子高齢化社会への対応 ⑤都市防災への対応 ⑥住民参加のまちづくりの推進 ⑦安全・安心に暮らせる地域づくりへの対応

将来市街地像図	 将来市街地像図 凡　例 面的な項目 住宅形成ゾーン 中心商業地形成ゾーン 沿道・業務形成ゾーン 都市拠点 流通拠点 工業拠点 線的な項目 都市計画区域 用途地域 行政区域 嘉島町 益城町 甲佐町 国道445号 ※この図面は、おおむねの位置、広がりを示めしている。

② 第６期御船町総合計画（R1.12）

将来像	みんながわくわくする御船町
基本理念	・人をつなぐまちづくり ・魅力をつなぐまちづくり ・未来へつなぐまちづくり
まちづくりの重点課題	震災からの復興 １　被災者の生活再建　～たちあがる～ ２　地域コミュニティの再生　～つながる～ ３　災害に強いまちづくり　～そなえる～ ４　産業の発展　～さかえる～
まちづくりの基本目標	１　「住み続けたい御船町」（生活環境・都市基盤・危機管理） ２　「人を育む御船町」（健康・福祉・教育・文化） ３　「活力のある御船町」（産業・雇用） ４　「人が集う御船町」（観光交流・移住定住・情報発信）
土地利用構想図	御船町土地利用構想図 

（2）関連計画

① 第２期御船町まち・ひと・しごと創生総合戦略（R2.3）

将来像	みんながわくわくする御船町
基本理念	・人をつなぐまちづくり ・魅力をつなぐまちづくり ・未来へつなぐまちづくり
基本目標および目標達成のための施策	基本目標１　御船の特性を活かした魅力ある雇用の場を創出する 施策１　農林業の振興 施策２　商工業の振興 施策３　雇用環境の創出 基本目標２　御船の素材を活かし、新たなひとの流れをつくる 施策４　移住定住の促進 施策５　観光交流の推進 基本目標３　御船で縁を結び、子育てしていく希望をかなえる 施策６　結婚、妊娠出産、子育ての切れ目ない支援 施策７　教育環境の充実 基本目標４　住みやすさNo.１のまちを目指して、住民全体による地域づくりを進める 施策８　地域コミュニティの推進 施策９　防犯・防災・交通安全体制の充実 施策10　公共交通の充実 施策11　高齢者・障がい者をはじめとして、みんなにやさしいまちづくり 横断的な目標 新しい時代の流れを力にする ○地域におけるSociety5.0の推進 ○地方創生SDGsの実現などの持続可能なまちづくり 多様な人材の活躍を推進する ○多様なひとびとの活躍による地方創生の推進 ○誰もが活躍する地域社会の推進

② 御船町震災復興計画（H29.3）

復興の将来像	将来像「みんなが夢を持って住み続けられるまち」 スローガン「あの日を忘れず、共につなごう未来へ！」
復興の方向性	・被災者の生活再建　～たちあがる～ ・地域コミュニティの再生　～つながる～ ・災害に強いまちづくり　～そなえる～ ・公共施設の復旧　～もどす～ ・産業の発展　～さかえる～
復興に向けた重点プロジェクト	

③ 御船町公共施設等総合管理計画（H29.3）

基本的な考え方

公共施設等の現状や人口・財政の状況をみると、このまま公共施設等全てを更新していくことは大変困難な状況にあります。今後は計画的な更新時期の分散化、管理方法の見直しが必要です。

建物系公共施設については、新規施設の建設を必要最低限とし、人口動向や住民ニーズの変化に合わせて、既存施設を最大限有効活用します。また施設を長く安全に使うため、適切な維持管理を行います。さらに民間企業等の持つノウハウや資金を積極的に導入し、改修・更新コストおよび管理運営コストの縮減に努め、財政負担の軽減とサービス水準の向上を図ります。

インフラ系公共施設については、長寿命化に取り組み、施設を安全で長期的に使用できるよう努めます。また維持管理にかかる費用の縮減と更新費用の平準化に努めます。

対象施設

建物系公共施設	
分類	主な施設
学校教育系施設	小学校、中学校
町民文化系施設	公民館
社会教育系施設	社会教育センター、恐竜博物館
ｽﾎﾟｰﾂ･ﾚｸﾘｴｰｼｮﾝ系施設	スポーツセンター、運動公園
子育て支援施設	保育園、学童保育
保健・福祉施設	保健センター、老人憩の家
行政系施設	役場
公営住宅	町営住宅
公園	公園

土木系公共施設	
分類	主な施設
道路	1 級町道、2 級町道、その他町道
橋梁	PC 橋、RC 橋、鋼橋、石橋
企業会計施設	
分類	主な施設
上水道	水道施設
下水道	下水道施設
緑の村	吉無田高原緑の村

④ 熊本県景観計画（H30.2 修正）

景観形成の基本目標

1．熊本らしい個性ある豊かな景観を守り育てる

私達の県土は、緑や水に代表される自然と、先人が長い歴史の中で築き上げてきた文化や生活とがあいまって、場所ごとに特徴ある熊本の風土を形成している。

このような風土の個性を活かし、それぞれの地域で個性ある景観を適正に保全し、創造することによって、県民が郷土に誇りと愛着をもつことのできる熊本らしい景観を守り育てるものとする。

2．緑豊かな潤いのある快適な景観を創る

景観は地域の自然や文化の尺度であると同時にそこに住む人々にとって日常生活の環境となるものである。

日常生活を快適なものとするため、調和のとれたまちなみや緑と水を活かした文化の香る空間をつくり、潤いとやすらぎに満ちた県土の景観形成を図るものとする。

町内の規制

特定施設届出地区

特定施設（飲食店、物品販売店、屋上広告等）や付帯施設で、特定施設届出地区に係る新築、改築など外観を変更する際には届出が必要であり、景観形成基準が定められている。

◆特定施設届出地区

路線名	始点	終点	区域の範囲
国道 445 号	国道 266 号との交点（嘉島町）	県道横野矢部線との交点	路端から両側 20 メートル以内
国道 445 号 御船バイパス	国道 445 号との交点	国道 443 号（木倉バイパス）との交点	同上

◆景観形成基準

施設の位置、施設の外観、施設の敷地の緑化、その他

大規模行為

一定の大規模行為（高さ 13m、建築面積 1,000 ㎡を超える建築等）について届出と景観形成基準が定められている。

◆景観形成基準

位置、外観、敷地の緑化等

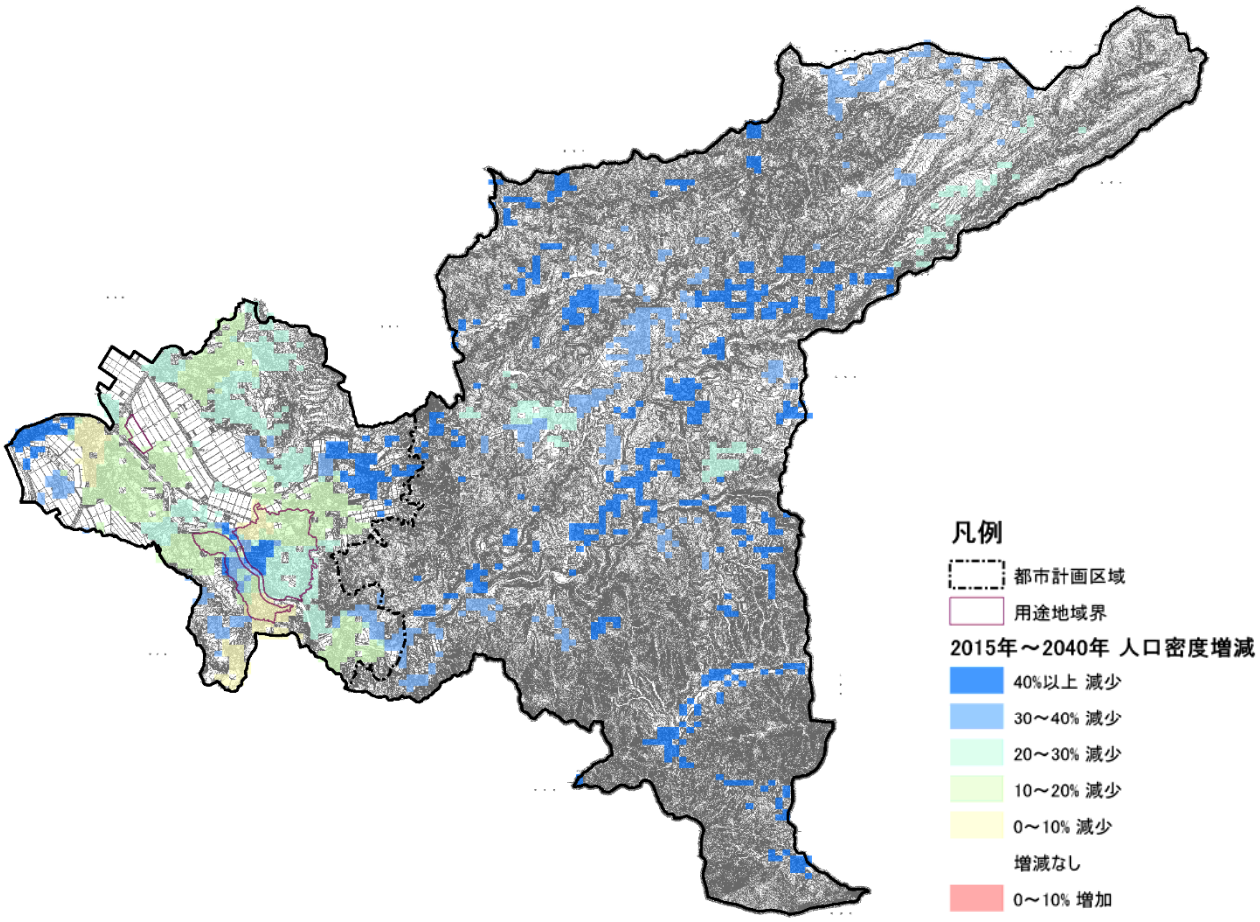
3．都市構造の評価

ここでは、「都市構造の評価に関するハンドブック（H26.8，国土交通省）」を参考に、都市構造の客観的かつ定量的な分析を行い、本町の特性や課題を整理します。

（1）人口密度・高齢化率の推移

① メッシュ別人口密度の推移

○2015 年から 2040 年にかけて、町内全域で人口密度は低下する見込み
○特に、町東部の山間地において、減少が顕著

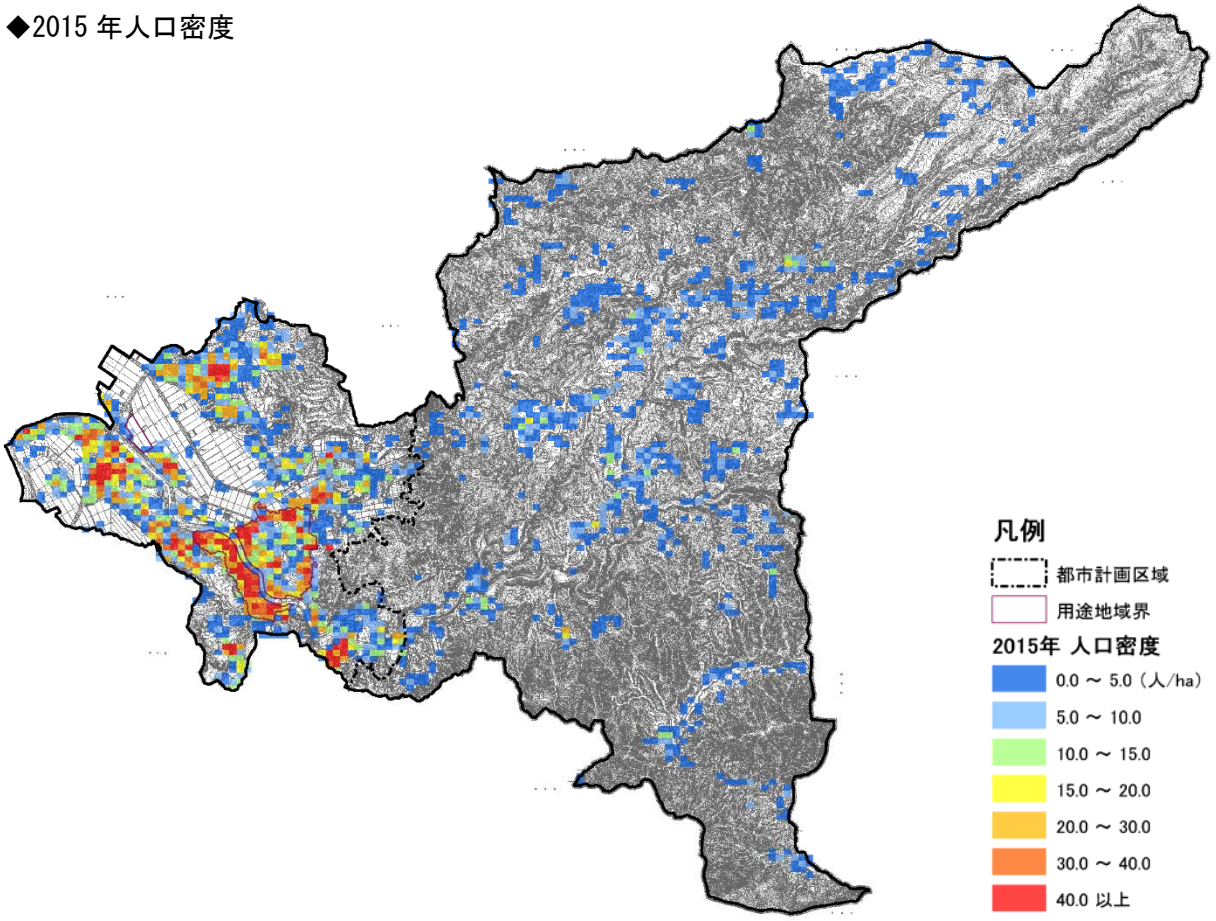


図－人口密度の増減（2015 年→2040 年）

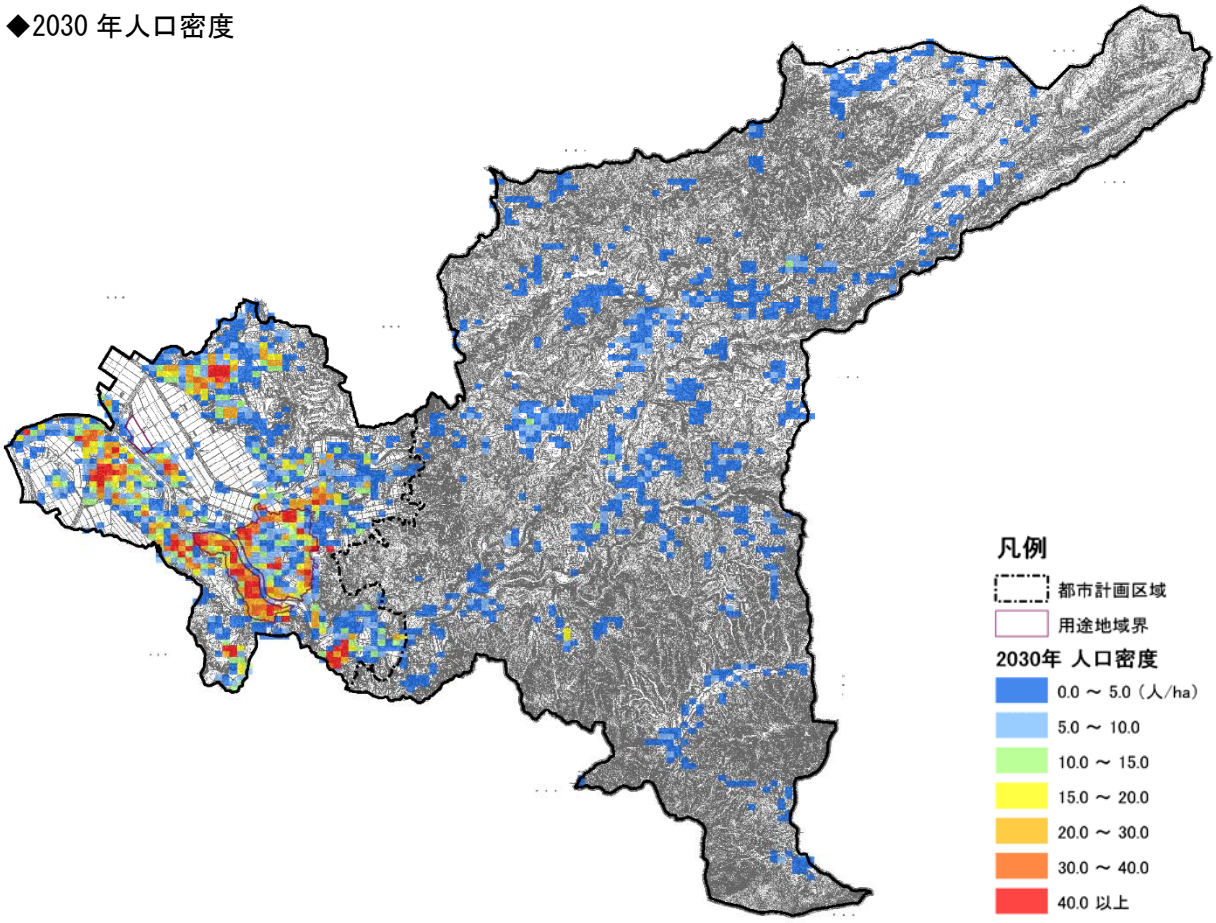
※100m メッシュ人口データの作成について

本町の特性や課題を把握するための詳細な都市構造分析を行うため、統計地理情報データ（国勢調査の基本単位区毎のデータ（統計局提供）を用いて、100m メッシュ人口データを作成しました。さらに、国立社会保障・人口問題研究所がまとめた「地域別将来推計人口（平成 30（2018）年推計）」や国土交通省国土技術政策総合研究所が提供する「将来人口・世帯予測ツール」を活用して、将来（2030 年・2040 年）における 100m メッシュ人口データをあわせて作成しています。

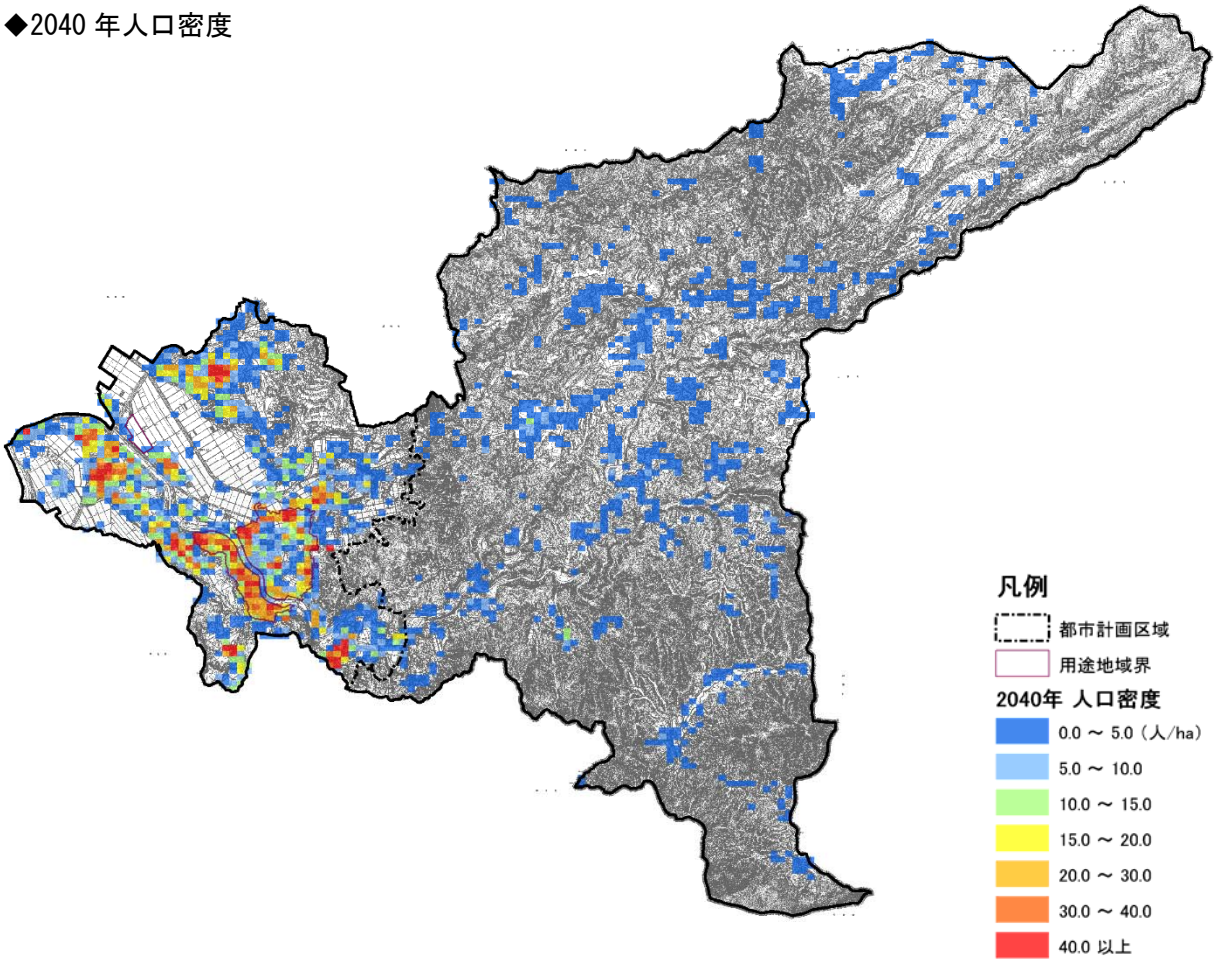
◆2015 年人口密度



◆2030 年人口密度

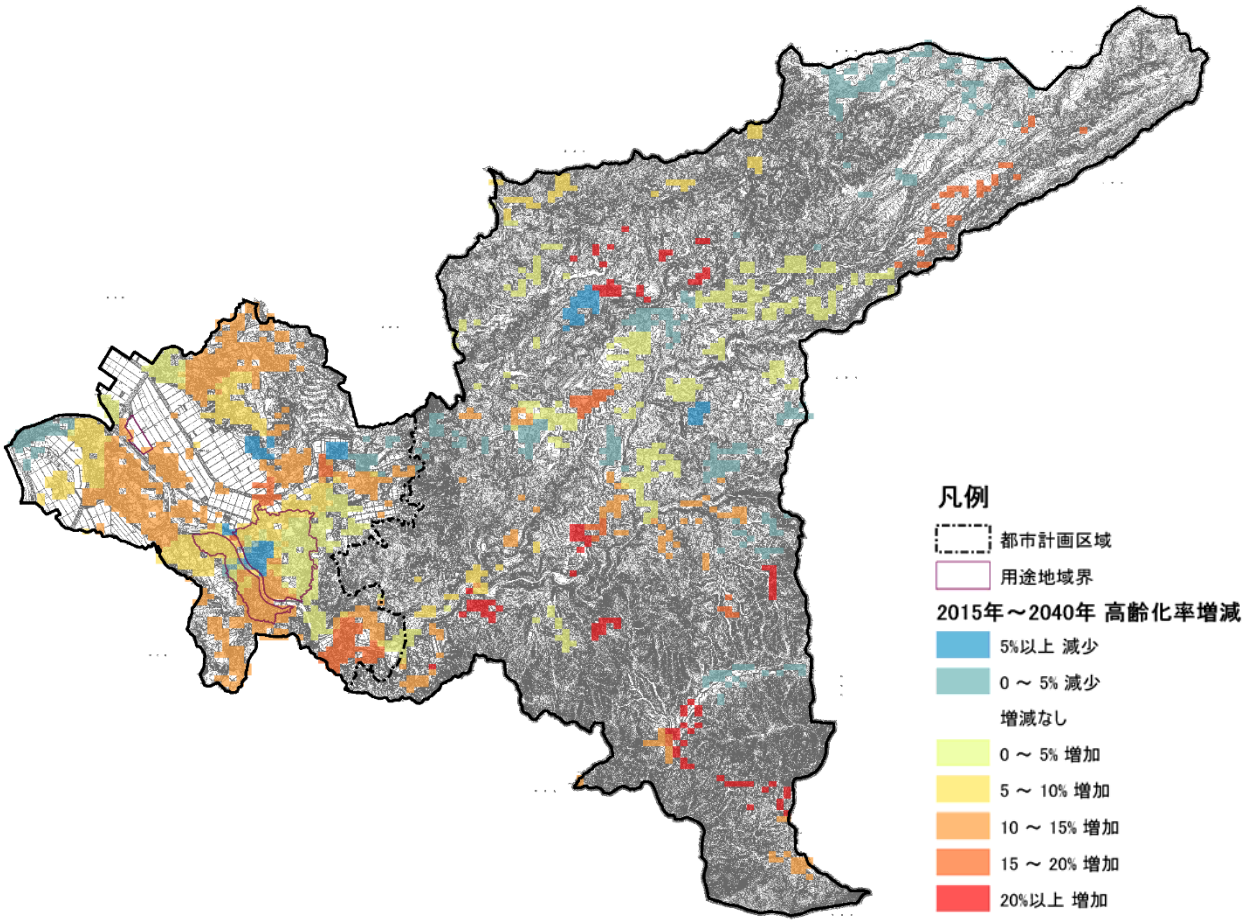


◆2040 年人口密度


凡例
都市計画区域
用途地域界
2040年 人口密度
0.0 ～ 5.0（人/ha）
5.0 ～ 10.0
10.0 ～ 15.0
15.0 ～ 20.0
20.0 ～ 30.0
30.0 ～ 40.0
40.0 以上

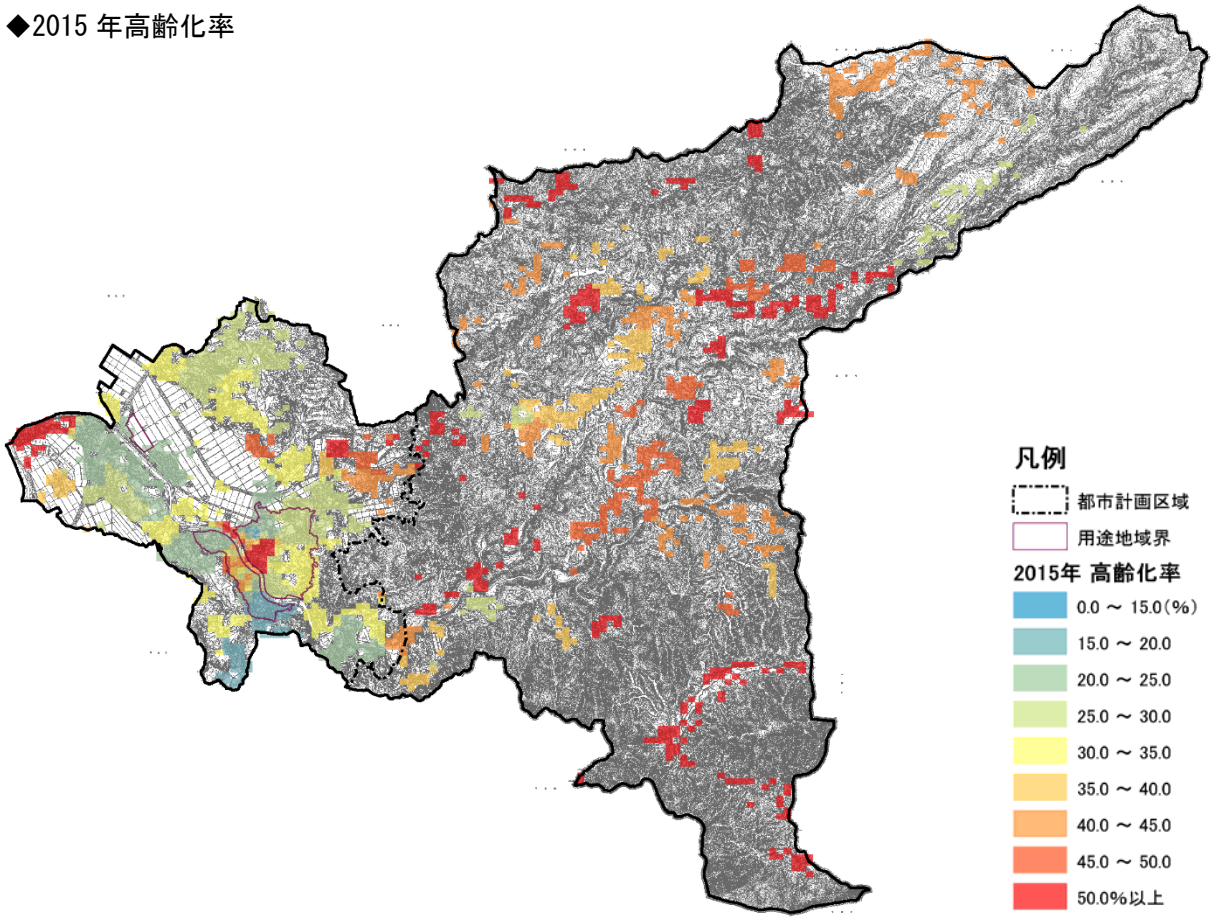
② 高齢化率の推移

〇一部地域を除き、町内ほぼ全域で高齢化が進展する見込み
〇特に、都市計画区域の白地地域や山間地において、高齢化率増が高い傾向

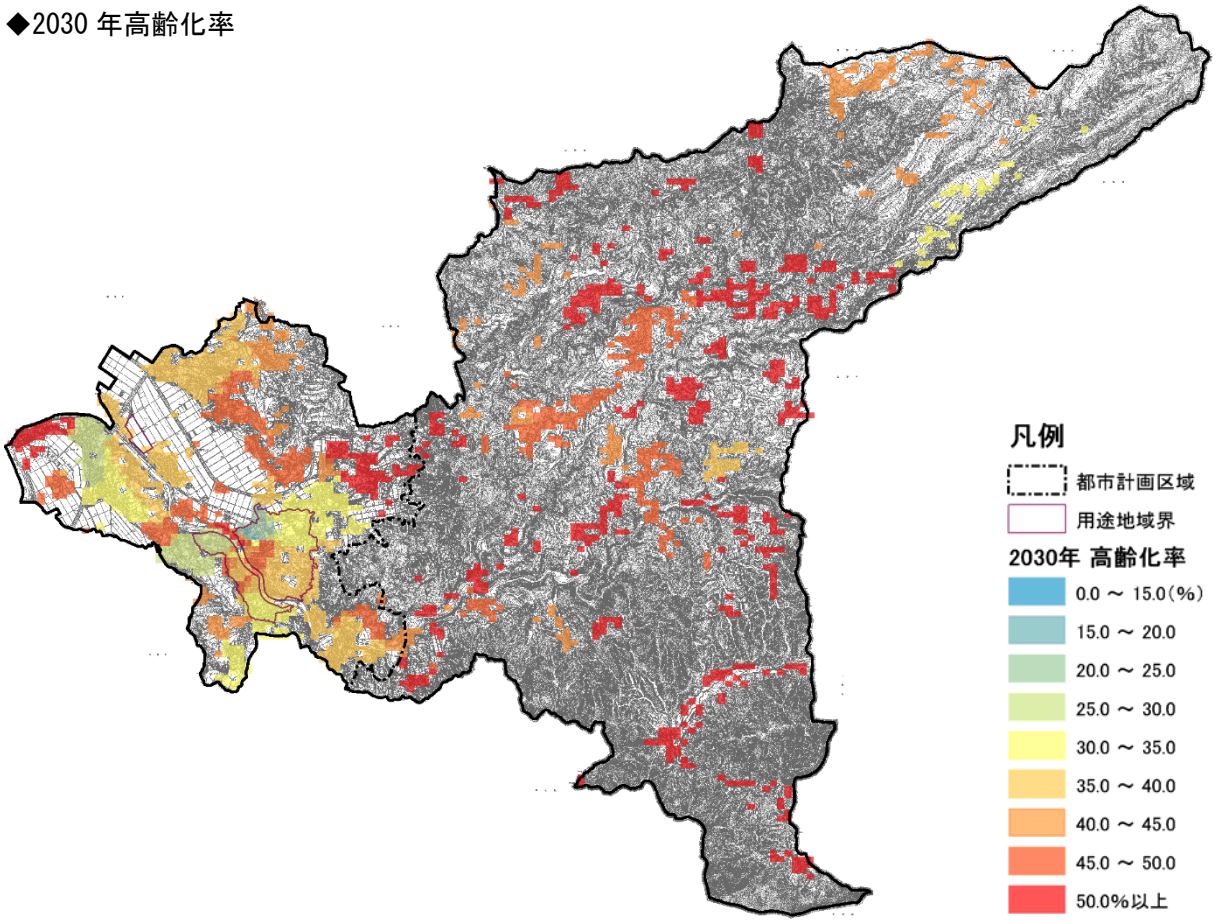


図－高齢化率の増減（2015 年→2040 年）

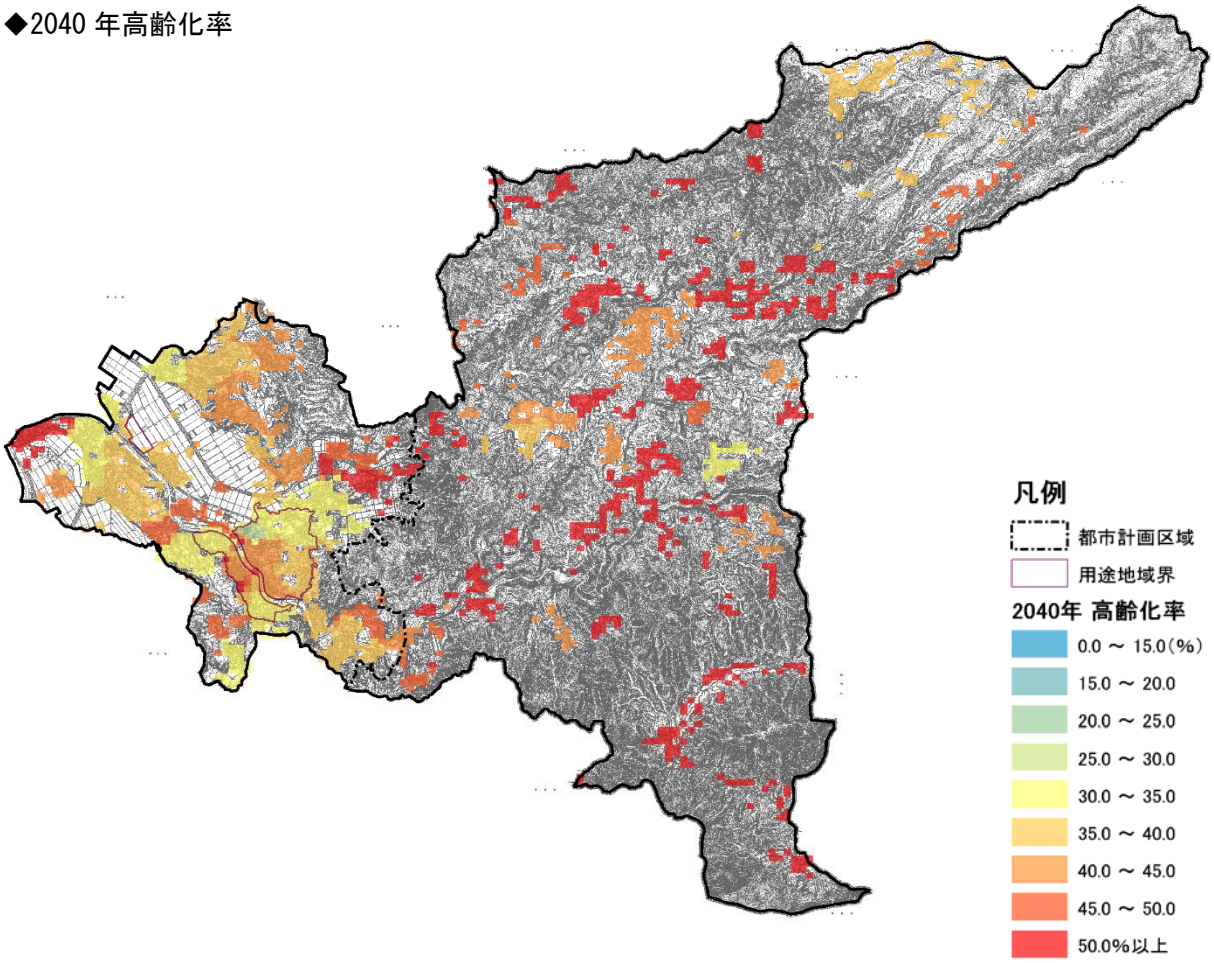
◆2015 年高齢化率



◆2030 年高齢化率



◆2040 年高齢化率

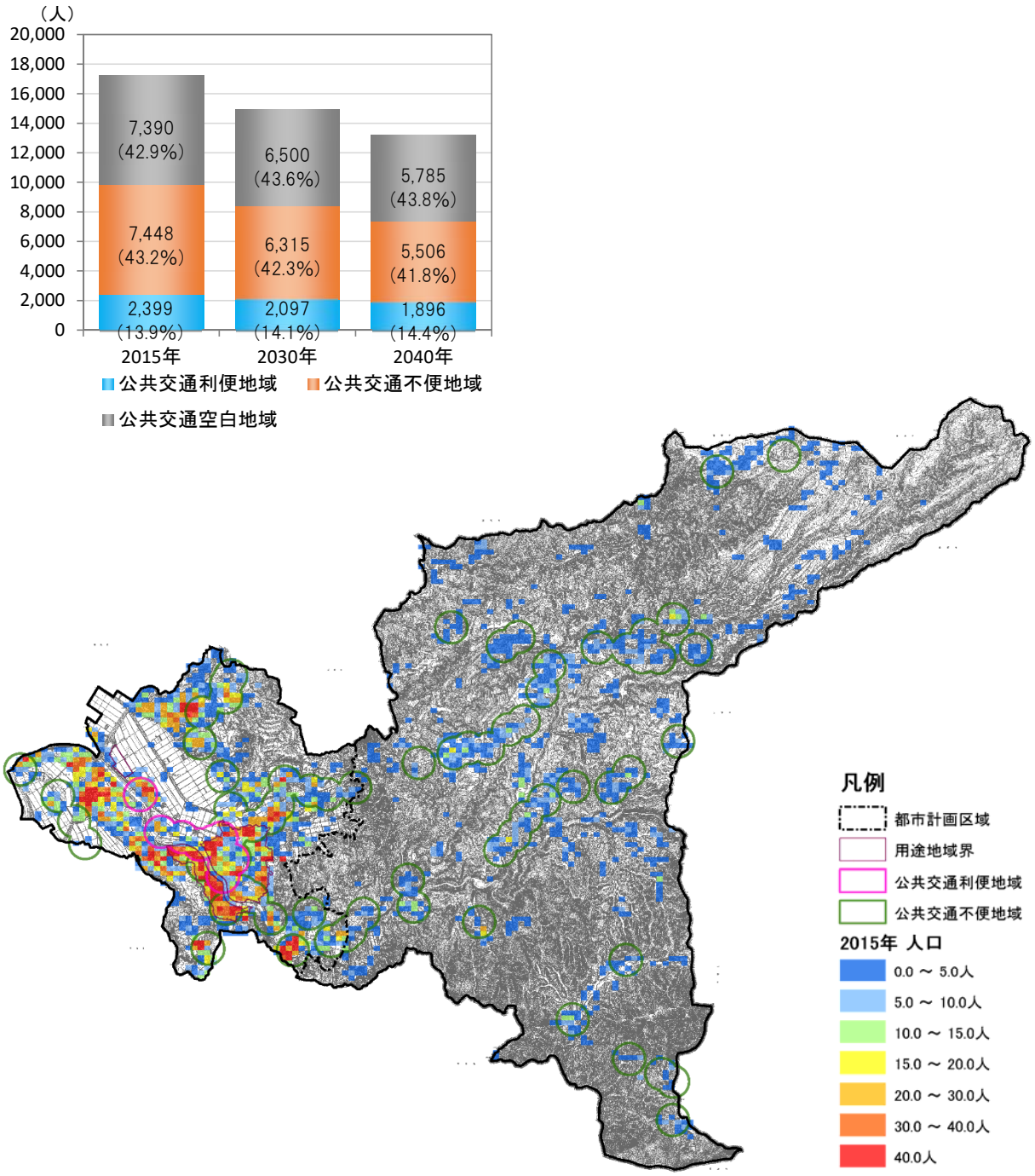

凡例
都市計画区域
用途地域界
2040年 高齢化率
0.0 ～ 15.0(%)
15.0 ～ 20.0
20.0 ～ 25.0
25.0 ～ 30.0
30.0 ～ 35.0
35.0 ～ 40.0
40.0 ～ 45.0
45.0 ～ 50.0
50.0%以上

（2）生活利便性

① 公共交通の徒歩圏人口カバー率

○約４割の町民が公共交通空白地域に居住
○公共交通の徒歩圏人口カバー率（公共交通便利地域のカバー率）は約 14%であり、平均値 26.7%※より低い水準

※平成 29 年度都市モニタリングシート（国土交通省）における人口 10 万人以下都市の平均値

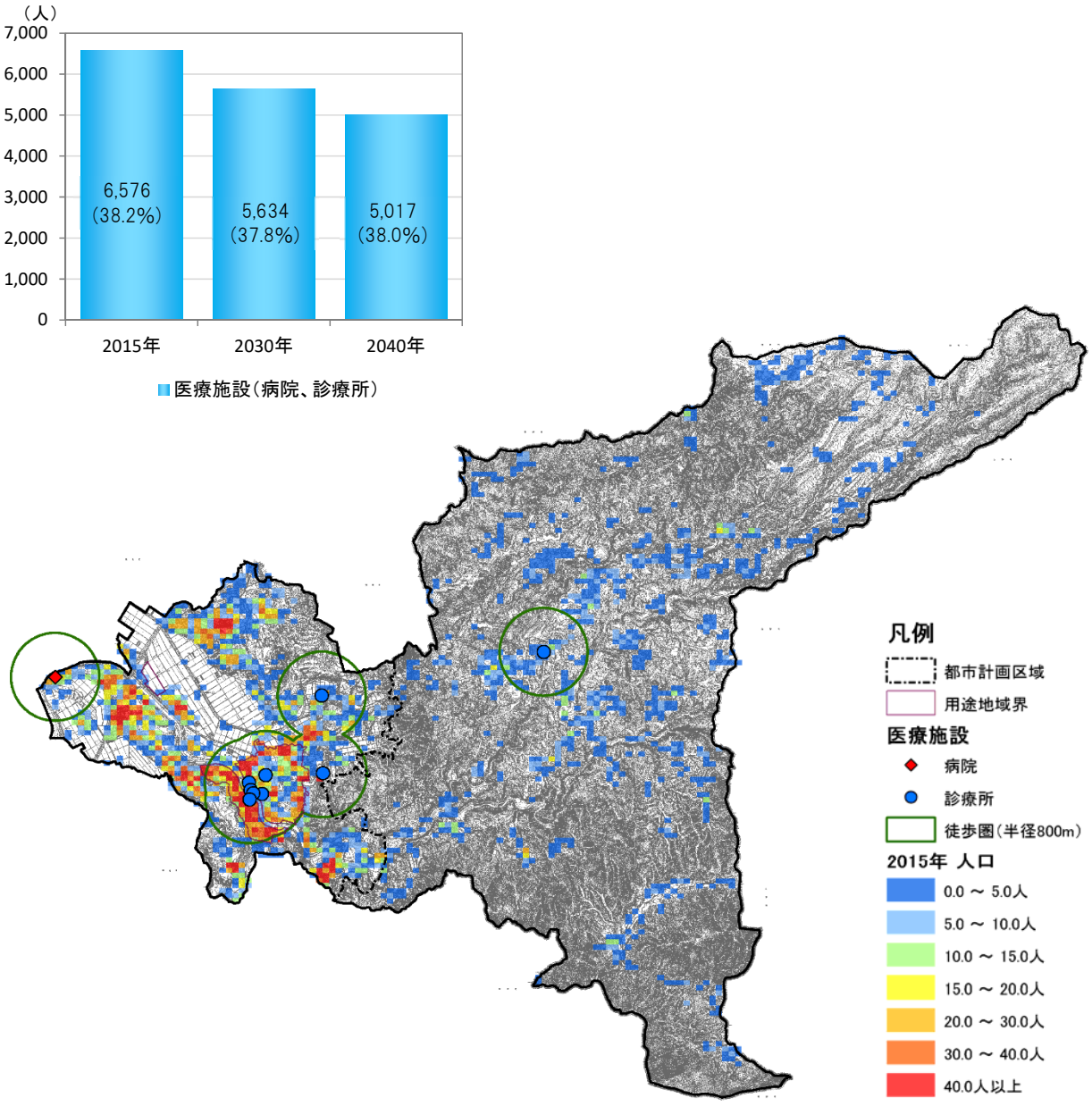


図－公共交通の徒歩圏（バス停留所 300m）人口カバー率（%）

② 生活サービス施設（医療・福祉・商業）の徒歩圏人口カバー率

○医療施設の徒歩圏人口カバー率は約 38%と低い水準（平均値 54.1%※）
○高齢者福祉施設の徒歩圏高齢人口カバー率は約 21%と低い水準（平均値 34.8%※）
○商業施設の徒歩圏人口カバー率は約 51%（平均値 31.6%※）
○子育て支援施設の徒歩圏 0～4 歳人口カバー率は約 67%（平均値 34.7%※）

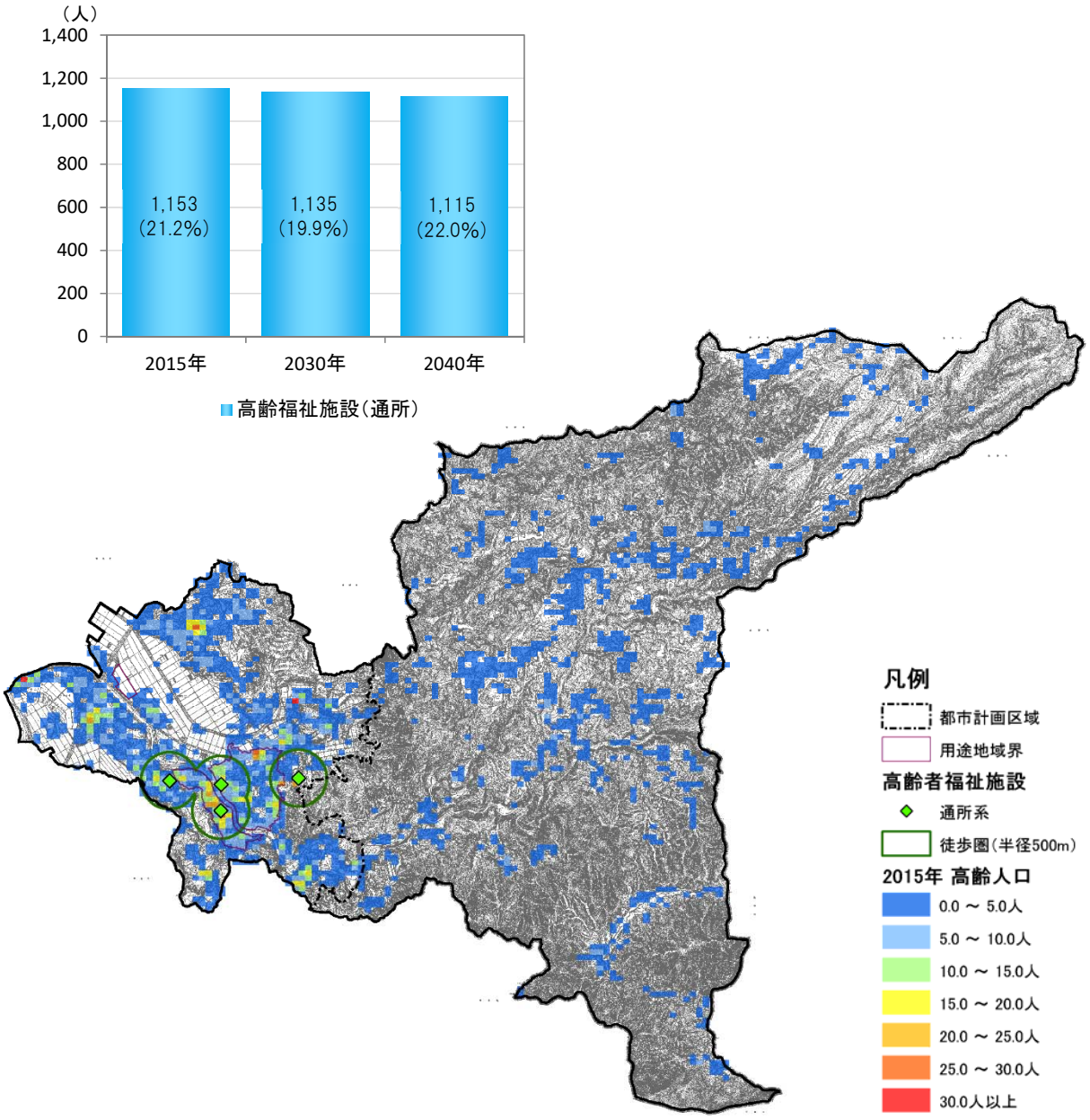
※平成 29 年度都市モニタリングシート（国土交通省）における人口 10 万人以下都市の平均値



図－生活サービス施設（医療施設）の徒歩圏（800m）人口カバー率（%）

［資料：熊本県 医療施設一覧（平成 30 年 4 月 1 日現在）］

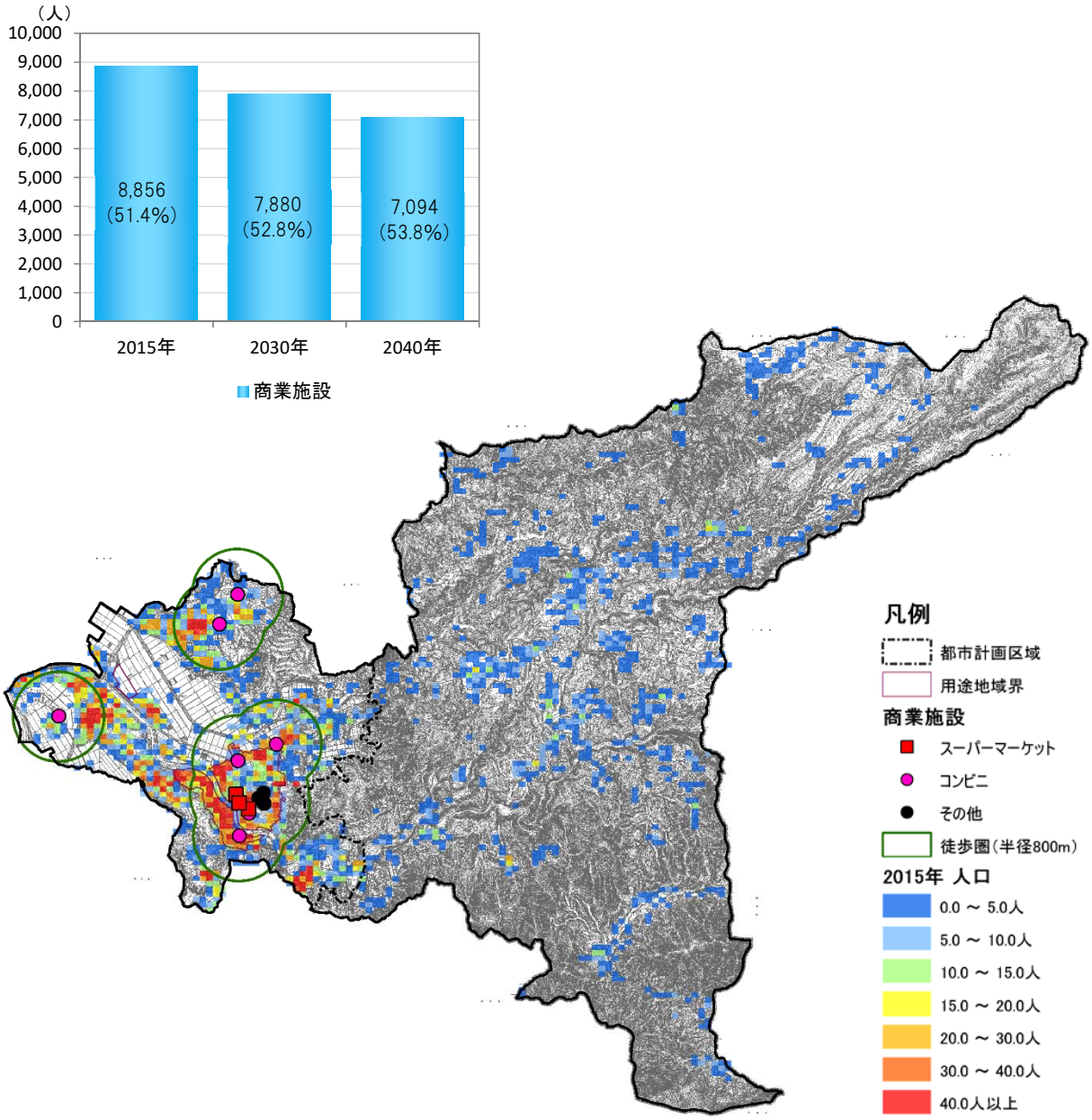
分析対象：病院（内科又は外科）および診療所



図－生活サービス施設（福祉施設）の徒歩圏（500m）高齢人口カバー率（%）

［資料：熊本県 介護保険事業所一覧（平成 30 年 4 月 1 日現在）］

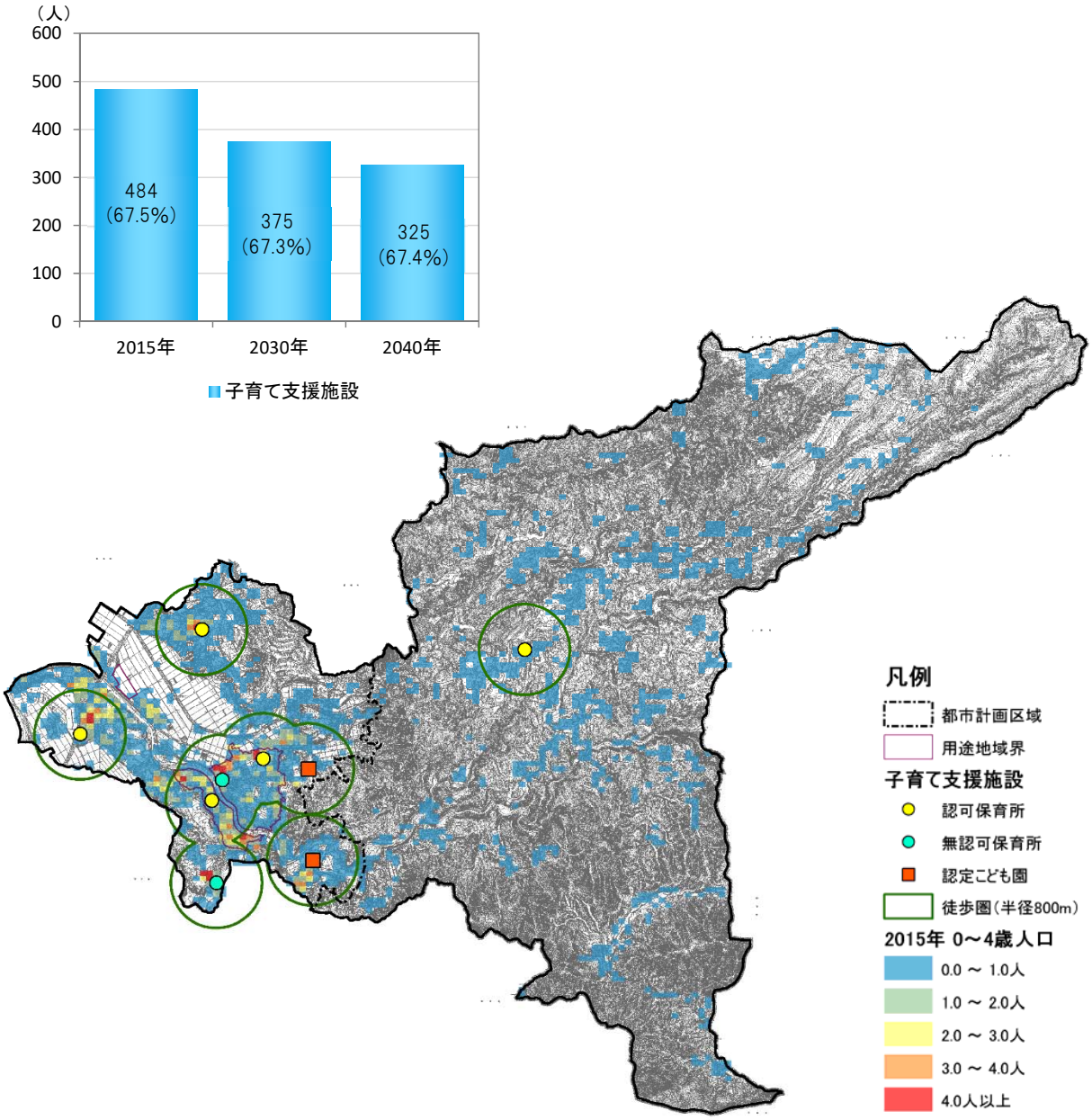
分析対象：通所系施設



図－生活サービス施設（商業施設）の徒歩圏（800m）人口カバー率（%）

［資料：ｉタウンページ等］

分析対象：専門スーパー、総合スーパー、コンビニ



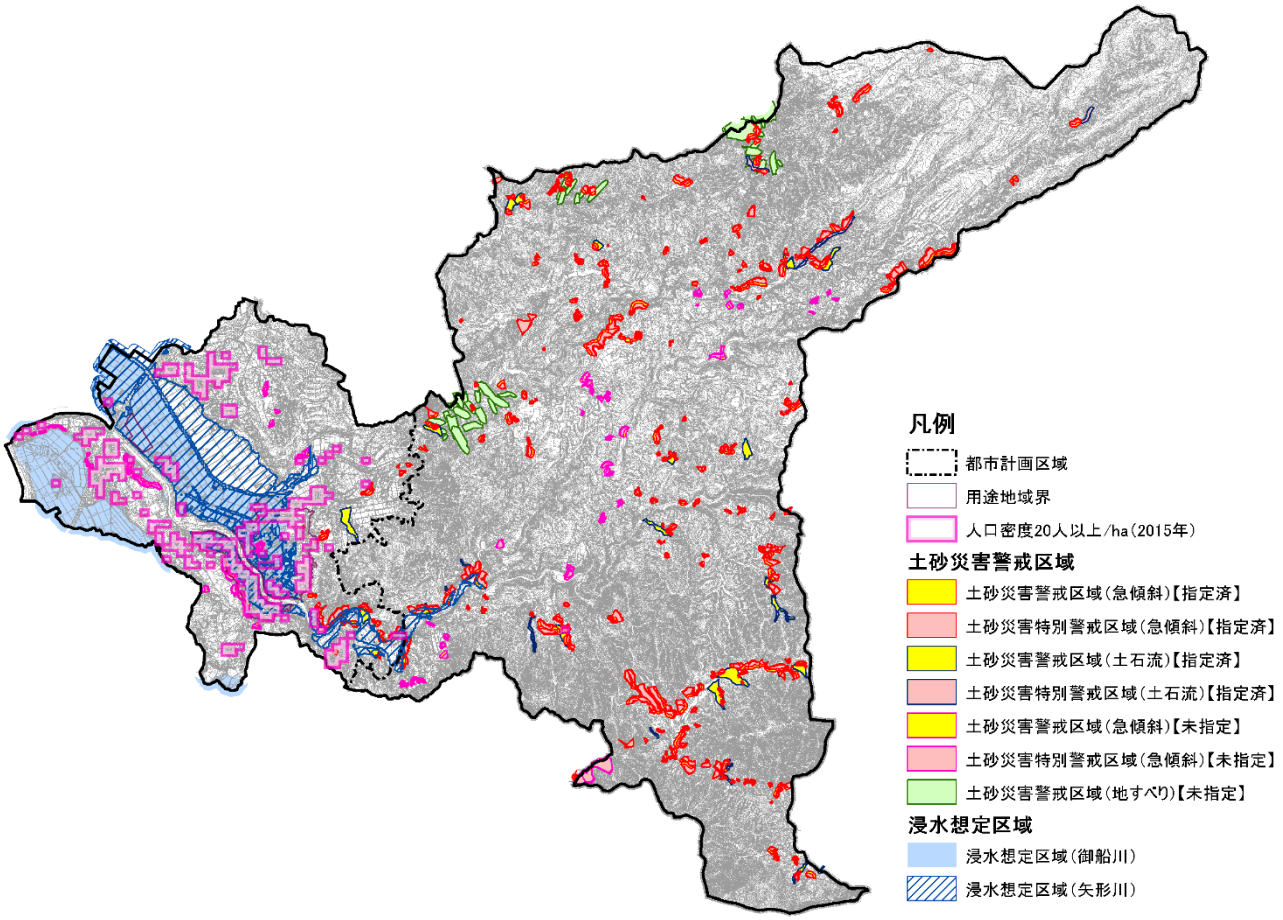
図－生活サービス施設（子育て支援施設）の徒歩圏（800m）0～4 歳人口カバー率（%）

［資料：熊本県 子ども・子育て支援新制度関係施設等一覧（平成 30 年 4 月 1 日現在）］

分析対象：保育所等

（3）防災上危険性が懸念される地域と人口分布

○比較的人口の多い地域（人口密度 20 人/ha 以上と設定）にも災害レッドゾーン（土砂災害特別警戒区域）や災害イエローゾーン（土砂災害警戒区域、浸水想定区域）が指定されている



図－災害ハザードエリアと人口分布

4．住民意向調査

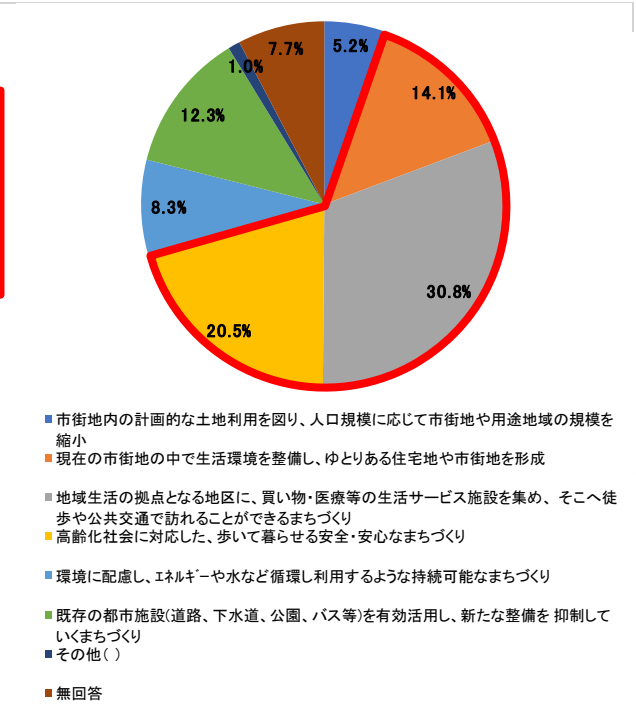
本町では、住民意向を把握し、これからのまちづくりに向けた取組みの参考とするため、住民アンケート調査を実施しました。

ここでは、住民アンケート調査の結果の一部を紹介します。

実　施　期　間	平成 30 年 10 月 25 日～平成 30 年 11 月 22 日（約 4 週間）
対　　象　　者	18 歳以上の町民 2,000 名（無作為抽出）
回　　収　　率	43.0%（回収数 859 通）

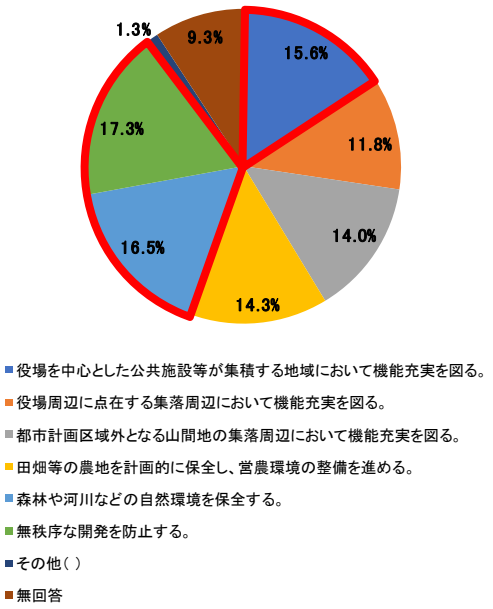
◆　これからの都市的土地利用の方向性（あり方）

選択肢	件数	比率
1．市街地内の計画的な土地利用を図り、人口規模に応じて市街地や用途地域の規模を縮小	89	5.2%
2．現在の市街地の中で生活環境を整備し、ゆとりある住宅地や市街地を形成	242	14.1%
3．地域生活の拠点となる地区に、買い物・医療等の生活サービス施設を集め、そこへ徒歩や公共交通で訪れることができるまちづくり	530	30.8%
4．高齢化社会に対応した、歩いて暮らせる安全・安心なまちづくり	353	20.5%
5．環境に配慮し、ｴﾈﾙｷﾞｰや水など循環し利用するような持続可能なまちづくり	142	8.3%
6．既存の都市施設(道路、下水道、公園、バス等)を有効活用し、新たな整備を 抑制していくまちづくり	212	12.3%
7．その他（）	18	1.0%
無回答	132	7.7%
計	1718	100.0%



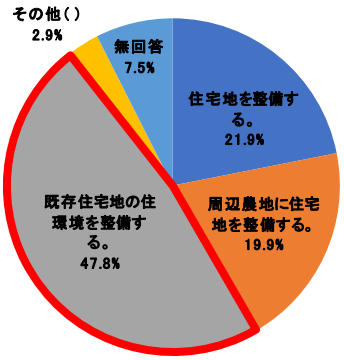
◆　土地利用において、重要だと思う取組み

選択肢	件数	比率
1．役場を中心とした公共施設等が集積する地域において機能充実を図る。	268	15.6%
2．役場周辺に点在する集落周辺において機能充実を図る。	202	11.8%
3．都市計画区域外となる山間地の集落周辺において機能充実を図る。	240	14.0%
4．田畑等の農地を計画的に保全し、営農環境の整備を進める。	245	14.3%
5．森林や河川などの自然環境を保全する。	284	16.5%
6．無秩序な開発を防止する。	298	17.3%
7．その他（）	22	1.3%
無回答	159	9.3%
計	1718	100.0%



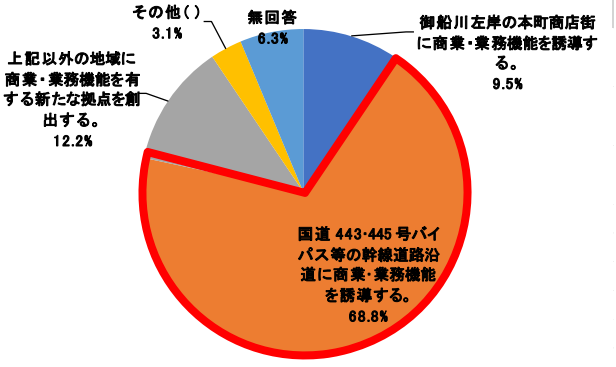
◆　これからの住宅地のあり方

選択肢	件数	比率
1．住宅地を整備する。	188	21.9%
2．周辺農地に住宅地を整備する。	171	19.9%
3．既存住宅地の住環境を整備する。	411	47.8%
4．その他（）	25	2.9%
無回答	64	7.5%
計	859	100.0%



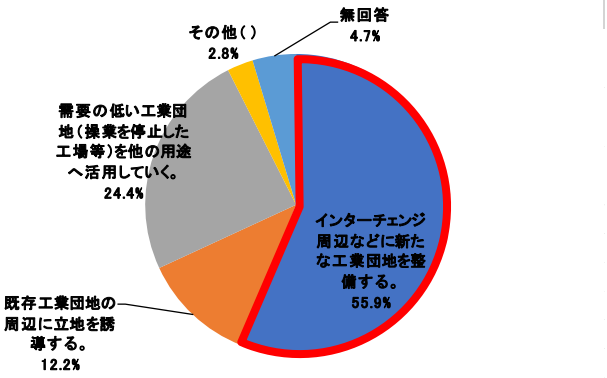
◆　これからの商業・業務地（店舗や事業所等）のあり方

選択肢	件数	比率
1．御船川左岸の本町商店街に商業・業務機能を誘導する。	82	9.5%
2．国道 443･445 号バイパス等の幹線道路沿道に商業･業務機能を誘導する。	591	68.8%
3．上記以外の地域に商業・業務機能を有する新たな拠点を創出する。	105	12.2%
4．その他（）	27	3.1%
無回答	54	6.3%
計	859	100.0%



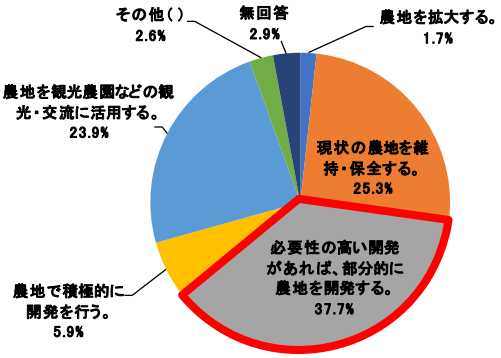
◆　これからの工業地のあり方

選択肢	件数	比率
1．インターチェンジ周辺などに新たな工業団地を整備する。	480	55.9%
2．既存工業団地の周辺に立地を誘導する。	105	12.2%
3．需要の低い工業団地（操業を停止した工場等）を他の用途へ活用していく。	210	24.4%
4．その他（ ）	24	2.8%
無回答	40	4.7%
計	859	100.0%



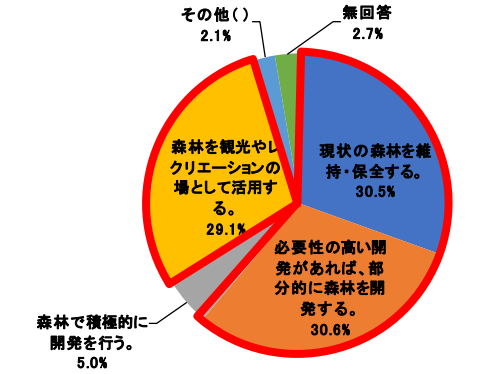
◆　これからの農地（田・畑）のあり方

選択肢	件数	比率
1．農地を拡大する。	15	1.7%
2．現状の農地を維持・保全する。	217	25.3%
3．必要性の高い開発があれば、部分的に農地を開発する。	324	37.7%
4．農地で積極的に開発を行う。	51	5.9%
5．農地を観光農園などの観光・交流に活用する。	205	23.9%
6．その他（ ）	22	2.6%
無回答	25	2.9%
計	859	100.0%



◆　これからの森林のあり方

選択肢	件数	比率
1．現状の森林を維持・保全する。	262	30.5%
2．必要性の高い開発があれば、部分的に森林を開発する。	263	30.6%
3．森林で積極的に開発を行う。	43	5.0%
4．森林を観光やレクリエーションの場として活用する。	250	29.1%
5．その他（ ）	18	2.1%
無回答	23	2.7%
計	859	100.0%



5．まちづくりの基本的課題

御船町の現況や上位・関連計画での位置づけなどから、都市づくりの基本的課題を整理します。

御船町の現況

＜人口＞
■今後も人口減少が進むとともに、少子高齢化の進行が予想

＜財政＞
■少子高齢化の進行に伴い、扶助費（歳出）が年々増加

＜産業＞
■製造品出荷額や年間商品販売額は増加傾向
■工業・商業ともに、従業者数はほぼ横ばい

＜土地利用＞
■用途地域内において計 23.8%が自然的土地利用を占めている
■用途白地地域において、住宅用地としての宅地開発や新築着工、農地転用が多い

＜都市施設＞
■都市計画道路の整備率は約 50%
■都市公園は 1 箇所（供用開始済）
■上水道の普及率は約 98%、下水道の整備率は約 80%

＜道路・交通＞
■九州自動車道や九州中央自動車道、国道 443・445 号両バイパスが主要な道路網として、本町の骨格を形成
■御船インターチェンジに加え、小池高山・上野吉無田インターチェンジが新たに設置
■本町の大部分が公共交通不便地域又は公共交通空白地域
■住民の自動車分担率が高く、自家用車への依存が顕著

＜災害・防災＞
■町内山間地には土砂災害警戒区域等が多く指定され、都市計画区域には洪水浸水想定区域が広がる

＜都市構造の評価＞
■町内全域で人口密度低下、特に山間地での低下が顕著
■町内ほぼ全域で高齢化が進展、特に用途白地地域や山間地での進展が顕著
■公共交通の徒歩圏人口カバー率が低い
■医療・高齢者福祉の徒歩圏人口カバー率が低い

上位・関連計画の方向性

＜御船都市計画区域マスタープラン＞
■豊かに、安心して暮らし続けられる環境が整った自然・田園環境都市づくり
■人と自然と歴史がふれあい、いきいきとした交流都市づくり
■住民との協働によるまちづくり

＜第６期御船町総合計画＞
■住み続けたい御船町
■人を育む御船町
■活力のある御船町
■人が集う御船町

＜御船町まち・ひと・しごと創生総合戦略＞
■御船の素材を活かし、新たなひとの流れをつくる
■住みやすさ№１のまちを目指して、住民主体による地域づくりを進める
■御船で縁を結び、子育てしていく希望をかなえる
■御船の特性を活かした魅力ある雇用の場を創出する

＜御船町震災復興計画＞
■復興に向けた重点プロジェクト
・災害公営住宅供給プロジェクト
・広域防災拠点創出プロジェクト
・防災拠点機能強化プロジェクト
・防災情報高度化プロジェクト
・安全･安心の住環境創出プロジェクト
・持続可能な集落づくりプロジェクト
・力強い農業再生プロジェクト
・復興産業拠点創出プロジェクト
・御船原台地利活用プロジェクト
・まちの顔再生プロジェクト

＜御船町公共施設等総合管理計画＞
■全体
・計画的な更新時期の分散化、管理方法の見直し
■建物系公共施設
・新規施設の建設を必要最低限とし、人口動向や住民ニーズの変化に合わせ、既存施設を最大限有効活用
・適切な維持管理
・民間企業等の持つノウハウや資金を積極的に導入し、改修・更新コスト及び管理運営コストの縮減に努め、財政負担の軽減とサービス水準の向上
■インフラ系公共施設
・長寿命化
・維持管理にかかる費用の縮減と更新費用の平準化

＜熊本県景観計画＞
■熊本らしい個性ある豊かな景観を守り育てる
■緑豊かな潤いのある快適な景観を創る

都市づくりの基本的な課題

＜土地利用＞
■人口減少、高齢化の進行、財政悪化などが懸念され、集約型都市構造への転換が求められているなか、住宅等の開発が市街地の拡散につながらないよう、適切に誘導していく必要があります。
■本町の都市計画区域は平地部の一部に限られ、行政区として土地利用に偏りが生じていますが、町民への公共サービスの均一な提供を図るためには、都市機能が集積し生活の中心となる拠点の形成や公共交通の利便性向上、生活サービス施設の立地を適切に誘導していく必要があります。
■若年層の転出抑制や子育て世代の転入増加など、人口減少を抑制するためのターゲットとなる世代が住みたくなるまちづくりが必要です。
■御船インターチェンジや新たに設置された小池高山インターチェンジ、上野吉無田インターチェンジといった広域交通網への利便性を活かし、適切な土地利用を誘導していく必要があります。
■熊本地震の経験・教訓を踏まえ、災害リスクの高い地域に対する土地利用の適切な制限や、安全性を優先的に考慮した土地利用を図る必要があります。

＜都市施設等＞
■国道 443・445 号両バイパス、九州中央自動車道の整備も進められ、新たに２箇所のインターチェンジも設置されたことから、道路の段階構成を明確にするとともに、多重性（リダンダンシー）の確保や町内各拠点間・集落間のアクセス機能の強化に資する道路網の構築が必要です。
■地域公共交通の維持だけでなく、町内各拠点間や集落を適切な頻度で連絡する公共交通網を構築するなど、公共交通の利便性向上が必要です。
■市街地においても農地が点在し、ゆとりと潤いのある空間形成に寄与していることから、良好な住環境の形成にむけ一定の保全や有効活用が望まれます。
■都市防災機能を損なわないよう、都市施設の耐震化や適切な維持管理・更新を行い、防災体制の整備が必要です。
■無秩序な都市的土地利用の拡大は、公共施設の維持管理、道路、上下水道整備等の公共投資や将来の維持管理費の増加につながり、財政が逼迫する要因となるため、適切な区域・規模に誘導する必要があります。

＜都市環境形成＞
■御船らしい自然･田園環境の維持･保全に努める必要があります。
■町内には城山公園をはじめ名所旧跡が各地域に多くみられます。これら御船固有の地域資源・既存ストックの保全・活用が必要です。
■豊かな自然・田園環境との調和を図るため、市街地景観の質の向上を目指し、積極的に緑化を推進していく必要があります。

＜都市防災＞
■熊本地震をはじめとした自然災害の経験・教訓を踏まえ、これまで以上にハード施策・ソフト施策の両面から被害の最小化を図るよう都市防災を進め、安全・安心なまちづくりを推進していく必要があります。

第2章　基本構想

1．都市づくりの基本理念と基本目標

ここでは、御船町の将来に向けたまちづくりの基本的な考え方として「都市づくりの基本理念」を定めます。また、この将来像（基本理念）を実現するための「基本目標」を整理します。

（1）都市づくりの基本理念

本町では、まちづくりを進める上で最上位の計画となる「第６期 御船町総合計画」を2019年12月に策定しており、将来像「みんながわくわくする御船町」を定めています。

都市計画マスタープランにおいても、総合計画が目指すまちづくりの実現に向けて、将来像を踏襲することとします。

みんながわくわくする御船町

（2）都市づくりの基本方針

古くから交通の要衝として発展してきた本町ですが、近年では、国道 443・445 号両バイパス、九州中央自動車道の整備も進められ、新たに２箇所のインターチェンジも設置されました。これからの御船町のまちづくりにおいては、広域交流拠点としての新たな機能が整いつつあることを活かし、産業や交流の拠点を整備するなど、未来へはばたく活力あるまちづくりを進めることが必要です。加えて、都市を取り巻く社会情勢の変化から、人口減少、高齢化社会の進展を見据えたコンパクトなまちづくりや、熊本地震をはじめとした自然災害の経験・教訓を踏まえた様々な取組みが必要となります。

一方、山間部には吉無田高原などの豊かな自然環境に恵まれ、低地部には広大な優良農地が分布しており、これらの境には河川や斜面緑地などの自然要素が多く見られ、潤いのある美しい景観を形成しています。そのため、今後ともこの御船らしさのベースとなる基本的な土地利用を維持・保全することとし、都市と自然の共生の考えを本計画に位置づけることが重要です。

① 御船らしさを継承したまちづくり

○ 豊かな自然・田園環境や先人達が育んできた伝統的な地域資源等の保全を基本とする御船らしさを継承したまちづくりを目指します。

○ 人々の余暇時間の増大や都市住民の自然回帰指向の増大等による地域文化や豊かな自然環境に接する場へのニーズの高まりに対し、憩いのある水辺づくり（親水広場や散策路等）や歴史的・伝統的な地域資源の活用など、御船らしさを活かした魅力あるまちづくりを目指します。

② 地域交流の活発なまちづくり

○ 安定した公共交通の確保、幹線道路網の充実とともに、拠点を中心とした各地の生活環境施設の整備・充実を図り、快適な生活を支える多様な都市施設の整備を進め、地域交流が盛んな都市構造の形成を目指します。

○ 役場やカルチャーセンターなど、人が集まる場として魅力的なまちづくりを推進するとともに、豊かな自然・田園環境や歴史・文化との調和に配慮しつつ、国道 443・445 号両バイパス沿線やインターチェンジ周辺の土地の有効活用など、拠点性を向上させ賑わいや活力を維持・創出し、新たな交流を生むまちづくりを目指します。

③ 安全・安心で快適に生活できるまちづくり

○ 既存都市施設の適切な維持管理や更新・有効活用に努めるとともに、交通安全施設（ガードレールやカーブミラー等）や防犯環境（防犯灯や防犯カメラ等）の整備された安全・安心なまちづくりを目指します。

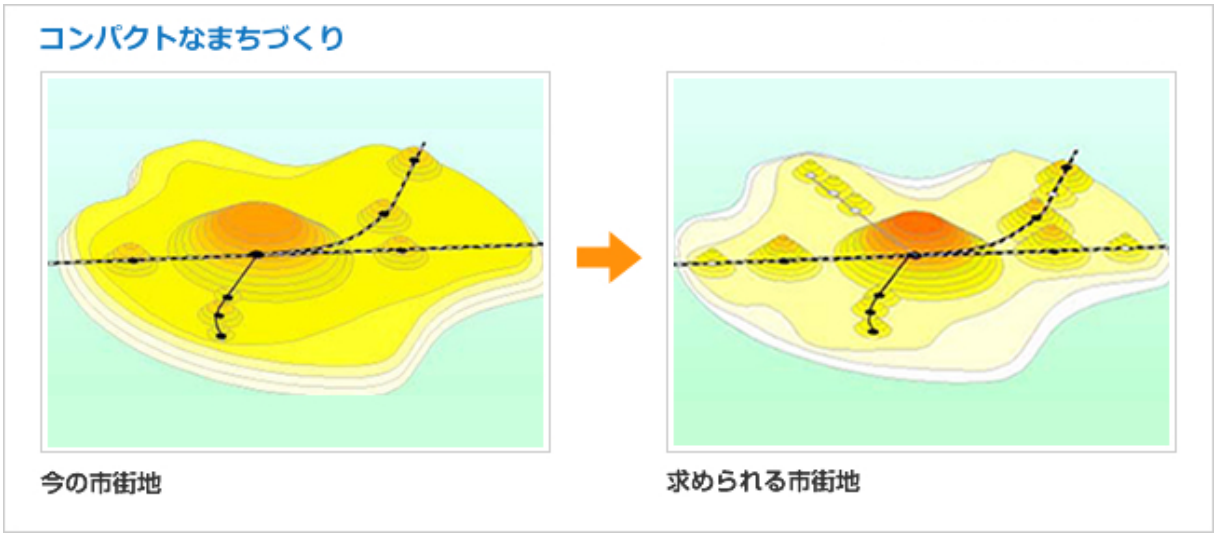
○ 主要施設間や主要地域資源等を円滑に結ぶ歩行者・自転車空間ネットワークの整備や既存施設等の一体的なバリアフリー化を図るなど、高齢者や障がいのある人を含め、すべての人に安全でやさしい都市環境の形成を目指します。

2．将来都市構造

（1）機能の集約・連携型の都市づくりの必要性

本町においても、人口減少や少子高齢化による地域の活力の低下やにぎわい・地域コミュニティの喪失、加速するインフラの老朽化、厳しい財政状況などといった社会情勢の変化とともに、様々な課題が顕在化しています。

これらの諸問題に対応するため、日常生活や行政サービスなどの都市機能が集約する拠点市街地を形成するとともに、拠点市街地や各集落を地域公共交通によるアクセス機能を強化することで、生活利便施設や公共交通の利用者が確保・維持され、すべての町民にとって生活しやすく、財政負担も抑制できる、持続可能なまちづくりを推進します。



図－コンパクトなまちづくりのイメージ

［資料：社会資本整備審議会資料］

（2）拠点・軸・ゾーンの設定

コンパクトなまちづくりを推進するにあたり、都市機能の骨格となる**「拠点」・「軸」・「ゾーン」**を明確にし、秩序ある都市づくりを目指します。

① 拠点／都市機能の効率的な配置と機能の維持・向上

生活サービス施設（医療・福祉・商業など）などの集積や既存施設の活用を図り、都市機能の維持・向上を図ります。

＜中心拠点（◆町全域）＞

御船都市計画区域は、行政機能や商業機能、産業機能などの集積地であることから、本町全体の都市活動を支える中心拠点として位置づけます。

＜地域拠点（◆町全域）＞

御船都市計画区域外において、ゆとりある生活の充実のため、地域の中心として生活利便性・交通利便性を確保しつつ、持続的なコミュニティの形成を図ります。

＜都市拠点（◆都市計画区域）＞

御船都市計画区域内において、役場やカルチャーセンター等の公共施設、店舗等の生活利便施設がすでに集積しており、住民の日常生活を支援する公共サービス機能や交流機能の充実を図るとともに、賑わいのある町の中心の形成を図ります。

＜産業振興拠点（◆町全域 ◆都市計画区域）＞

御船都市計画区域内の既存工業施設や産業団地周辺、御船インターチェンジ周辺や小池高山インターチェンジ周辺、御船都市計画区域外の上野吉無田インターチェンジ周辺を産業振興拠点として位置づけ、周辺の自然・田園環境および住環境との調和に配慮しつつ、それぞれの地域特性を活かした産業集積を図ります。

＜観光交流拠点（◆町全域 ◆都市計画区域）＞

御船都市計画区域内において、新市街地と旧市街地を結ぶシンボルロード周辺や御船川左岸の本町通りや裏町通りの街なみなど、御船らしさを感じ、味わうことができる地区を位置づけます。

御船都市計画区域外においては、本町が持つ貴重な魅力であり、観光資源として恵まれた吉無田高原周辺を位置づけます。

② 軸／多様な交流を支える交通ネットワークの形成

町内各拠点間・集落間を効率的に結ぶ交通ネットワークを形成することで、利便性を確保し、町域の一体性の創出を図ります。

＜広域連携軸＞

町内を横断する国道 445 号バイパスおよび町内を縦断する国道 443 号バイパスは、周辺都市との連携・交流を支えるとともに、本町の骨格を形成する主要な道路であることから、広域連携軸として位置づけます。

＜地域連携軸＞

主要地方道や一般県道、都市計画道路などついては、町内の自動車交通を円滑に処理するとともに、各拠点間・各地域間を連絡する地域内連携軸として位置づけ、町内道路ネットワークの構築を図ります。

＜水と緑の自然軸＞

御船川や矢形川等の河川を水と緑の自然軸として位置づけ、町民や来訪者の憩いの空間として活用を図ります。

③ ゾーン／都市と自然の共生関係の維持

無秩序な市街地の拡大防止と豊かな自然・田園環境の保全により、御船らしさ（豊かな自然・田園環境）と市街地の共生関係の維持を図ります。

＜市街地ゾーン＞

本町の中心的な商業・業務機能や住機能など、都市的土地利用が集約した本町の中心的な市街地を「市街地ゾーン」とします。

＜自然環境共生ゾーン＞

既存集落地等と本町が有する優良農地や斜面緑地、山林などの自然要素との共生を基本とするゾーンを「自然環境共生ゾーン」とします。

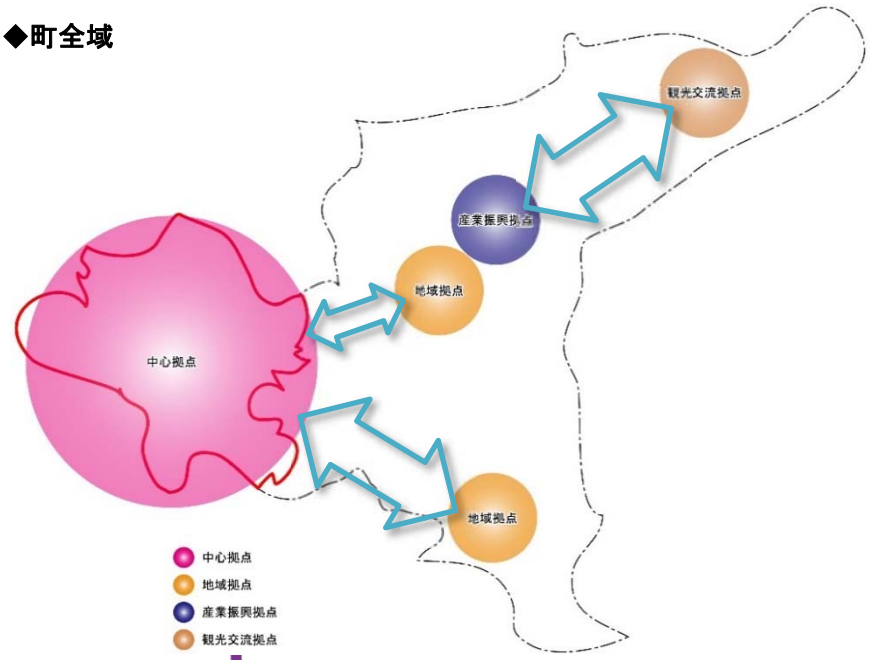
＜田園環境ゾーン＞

御船川や矢形川沿いの水田地帯や台地上の農地など、御船町らしい田園環境の保全を基本とするゾーンを「田園環境ゾーン」とします。

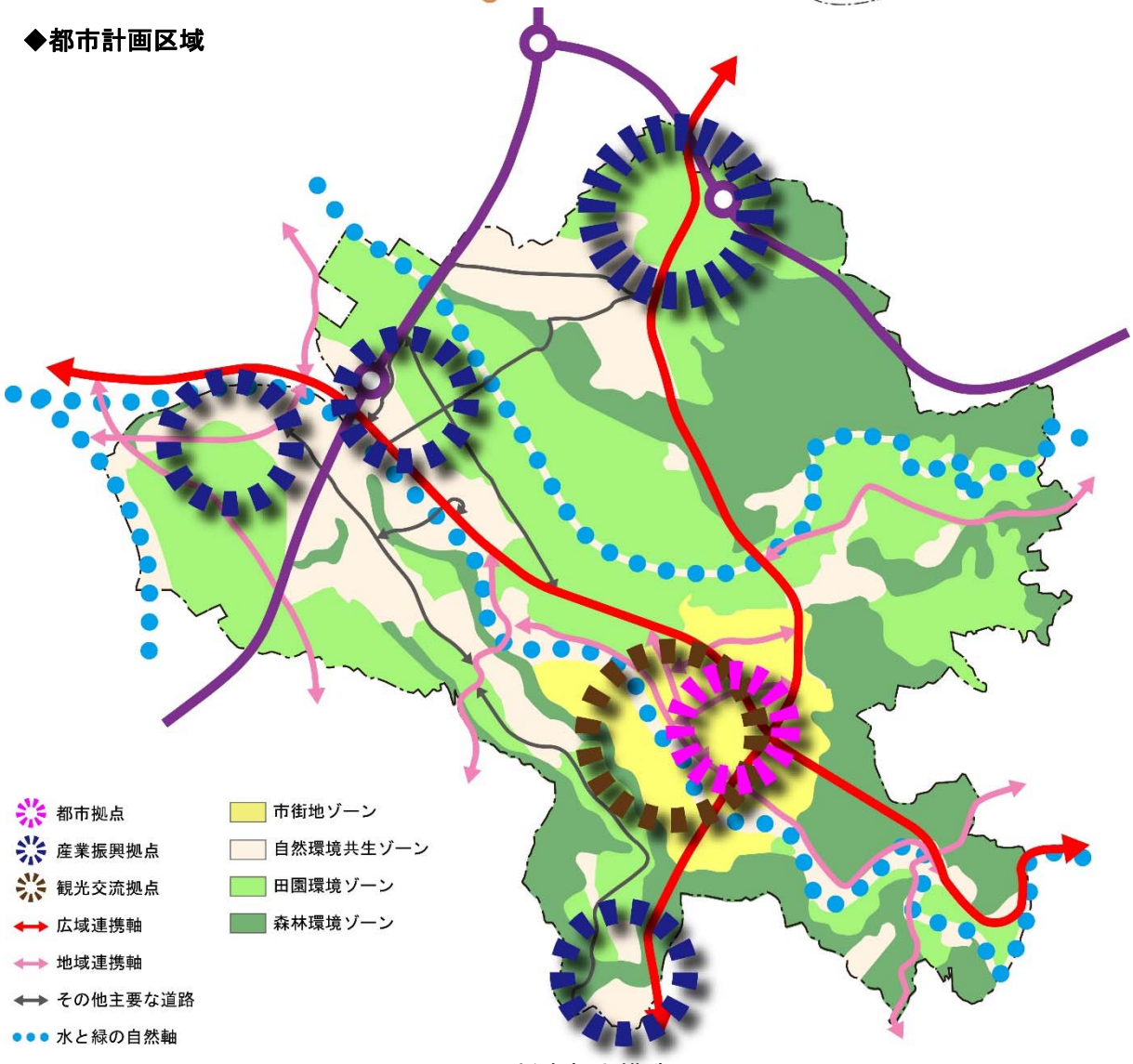
＜森林環境ゾーン＞

斜面緑地や森林地域など、豊かな環境を次世代に継承していくとともに、森林が持つ機能を資源として保全を図るゾーンを「森林環境ゾーン」とします。

◆町全域



◆都市計画区域



図－将来都市構造

第3章　全体構想

1．土地利用の方針

（1）土地利用の基本的な考え方

将来の人口減少による土地需要の低下や財政の減少を見据え、無秩序な市街地の拡大を抑制し、交通利便性が高く既存都市機能が集積する区域を中心に都市機能の集積を図り、徒歩や公共交通を利用して生活することができるコンパクトな市街地を形成するとともに、豊かな自然と調和したメリハリのある土地利用の誘導を図ります。

また、社会情勢等を踏まえた合理的な土地利用を推進するため、用途地域の見直しや団地再生など、多様な都市機能の集積や街なか居住の推進に向けた取組みについても検討していきます。

（2）土地利用構想

①　商業地

- 御船川右岸の既存商業地周辺においては、都市拠点としてふさわしい商業の誘導や商業機能の高度化・集約化を図るなど、活気と魅力ある商業地の形成を図ります。
- 御船町左岸においては、本町通り等の歴史的な街なみ景観を保全し、回遊性の高い特色ある商業地の形成を図ります。
- 非線引き白地地域は建築規制が緩やかであり、インターチェンジ周辺開発等に伴い、開発圧力が高まることが予想されますが、適正な土地利用コントロールについて検討し、集約型の都市づくりを推進していきます。

＜右岸側の既存商業地＞

②　沿道市街地

- 国道 443・445 号両バイパス沿線や都市計画道路沿線など、幹線道路の機能を活かした商業・業務施設や生活サービス施設等の立地による利便性の高い市街地形成を誘導します。

＜国道 443 号バイパス沿線の商業地＞

③ 住宅市街地

- 周辺の自然・田園環境と調和した住宅市街地として、住環境の維持・増進を図ります。
- 町有地や空き地・空き家を活用するなど、既存市街地内での人口の受け皿の確保を検討していきます。

＜右岸側の住宅市街地＞

④ 集落・住宅団地

- 本町が有する優良農地や斜面緑地、山林などの自然要素との共生を基本とした住宅地として、既存住環境の維持・増進を図ります。
- 浸水想定区域など災害リスクの高い地域にある住宅等の移転促進や土地情報の共有、土地利用上の制限を設け立地を規制するなど、災害リスクの高い地域を避けて、居住や都市機能を誘導していきます。

＜優良農地や斜面緑地と共生する集落＞

⑤ 産業集積地

- 御船インターチェンジ周辺や小池高山インターチェンジ周辺においては、広域交通網への利便性を活かすとともに、周辺の自然・田園環境および住環境との調和に配慮した魅力的な産業集積地として、適正な土地利用の誘導を図ります。［復興産業拠点創出プロジェクト］
- その他既存工業施設や産業団地周辺においては、既存工業の活性化や企業誘致等の推進による産業基盤の強化を図ります。

＜白岩産業団地に立地する企業＞

⑥ 農地

- 本町の主要産業である農業生産の場として、無秩序な開発を防止するとともに、保全による機能維持に努めます。
- 主要産業である農業の維持・活性化に向けて、担い手への農地集積・集約化等の取組みについて検討していきます。

＜広大な優良農地＞

⑦ 山林・斜面緑地

- 御船町らしい豊富な緑、貴重な景観要素として保全による機能維持に努めます。

⑧ 沿道施設立地検討ゾーン

- 用途地域外となる国道 443・445 号両バイパス沿線については、周辺の自然・田園環境や住環境に配慮しつつ、計画的な沿道施設の誘導を図ります。

⑨ 土地利用調整ゾーン

- 農地としての土地利用を基本としつつ、計画的な土地利用調整による新たな産業立地や住宅開発などを受容していきます。

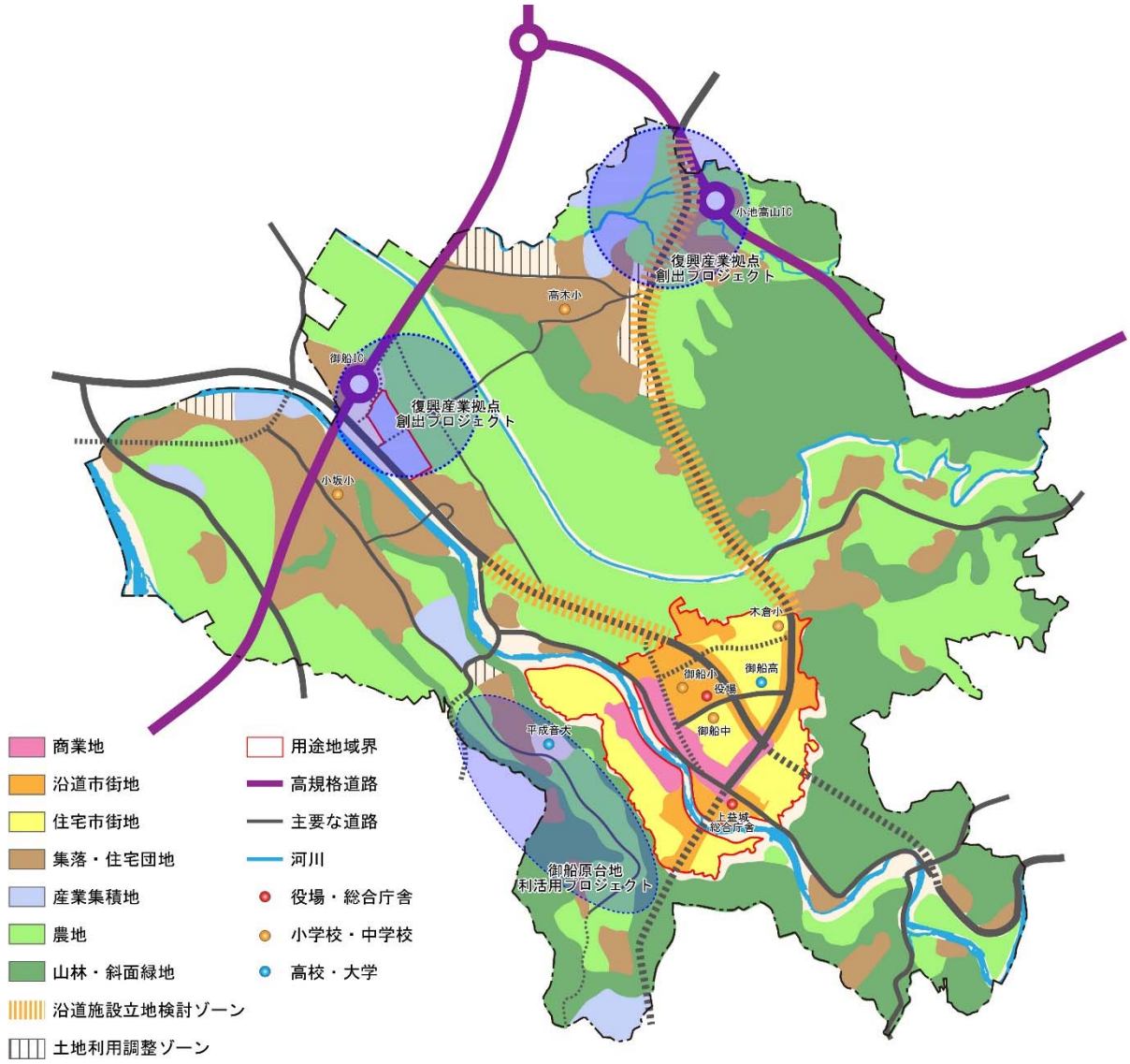
2．市街地整備の方針

- 御船インターチェンジ周辺や小池高山インターチェンジ周辺においては、本町の産業発展および雇用確保を図るため、高速道路インターチェンジが位置する地理的優位性を最大限に活かし、本社機能の移転誘致や経済波及効果が期待できる企業誘致について戦略的に取り組むとともに、インターチェンジ周辺を中心として地域振興に資する拠点形成を図ります。［復興産業拠点創出プロジェクト］
- 比較的利便性の高い場所にある御船原台地は、企業立地や都市的土地利用の促進、アクセス道路の整備等を推進します。［御船原台地利活用プロジェクト］
- 復興産業拠点創出プロジェクトや御船原台地利活用プロジェクトの推進にあたっては、周辺においても市街化圧力が高まる可能性があります。そのため、それぞれの地域特性に応じた適切な土地利用のコントロール（特定用途制限地域や地区計画等）を図るなど、無秩序な開発を抑制し、良好な市街地を計画的に形成していきます。

＜御船ｲﾝﾀｰﾁｪﾝｼﾞ周辺＞

＜小池高山ｲﾝﾀｰﾁｪﾝｼﾞ周辺＞

＜町道 御船原線（御船原台地）＞



図－土地利用および市街地整備の方針参考図

3．都市施設整備の方針

（1）道路整備・交通

① 広域幹線道路

- （都）木倉辺田見線（国道 443 号バイパス）および（都）ルートタウンセンター線（国道 445 号バイパス）は、周辺都市との連携・交流を支えるとともに、本町の骨格を形成する主要な道路となりますが、今後は、将来の交通需要や本町を取り巻く状況の変化を踏まえつつ、都市計画の見直しも含め、効率的かつ効果的な整備について検討していきます。

② 地域幹線道路・補助幹線道路

- 広域幹線道路を補完するとともに、町内の各拠点間・各地域間を連絡する道路網であることから、未整備箇所の整備や機能強化に向けて、事業を推進していきます。
- 引き続き周辺市町とも連携して、小川嘉島間の道路整備について継続的に要望していきます。
- 町内の回遊性向上や広域観光ルートおよび農作物等の輸送ルートを確立するため、インターチェンジ周辺など町道の整備を推進していきます。
- 近年の人口減少、低成長等の社会経済情勢の変化を踏まえ、都市計画決定後、一定の期間が経過し、その必要性に変化が生じつつある都市計画道路に関しては、必要性について検証を行うなど、廃止・変更を見据えた検討を行います。

③ 主要な生活道路

- 各地域・集落内の主要な生活道路においては、地域住民の理解・協力を得ながら、狭あい道路の拡幅や行き止まりの解消等を図ります。
- 歩行者や自転車等の通行量に応じた歩道幅員の確保や段差の解消、電柱等障害物の移設など、誰もが安全・快適に移動できる道路空間の確保とバリアフリー化を推進します。

＜（都）木倉辺田見線（国道 443 号ﾊﾞｲﾊﾟｽ）＞

＜（都）ﾙｰﾄﾀｳﾝｾﾝﾀｰ線（国道 445 号ﾊﾞｲﾊﾟｽ）＞

④ 公共交通

- 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、「（仮称）御船町地域公共交通活性化協議会」の設置を検討するなど、持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けて取り組んでいきます。
- 路線バスを運行する交通事業者（熊本バス、九州産交バス）とも連携しながら、御船町コミュニティバスの運行本数・運行時間の見直しやルート変更など、利便性向上に向けた地域公共交通網の再編について検討を行います。
- 地域公共交通網の再編を検討する上で、新たな交通システム（循環バスやデマンド型など）の導入についても検討していきます。

＜御船町コミュニティバス＞

（2）公園等

- 緑豊かで本町の骨格的な自然軸となる御船川、矢形川などについては、親水広場や散策路の整備など、憩いのある水辺づくりを検討していきます。
- 幼少期から夢を持ってスポーツに取り組む場を設けることで、子どもたちの可能性を広げるとともに健全な成長と発達を促し、生涯にわたって健康増進に取り組むことができるような環境づくりの一環として、災害時の避難・救援活動等を支える防災拠点としての機能を備えた運動公園の整備を図ります。［キッズドリーム運動公園プロジェクト］
- 「ONE PIECE 熊本復興プロジェクト」による「麦わらの一味 音楽家ブルック」の像が設置されることから、観光・レクリエーション拠点としての機能強化を図るため、ふれあい広場の再整備に向けて検討していきます。
- 城山公園など主要な公園については、適切な維持管理・更新に努めるとともに、利用に関する共通ルール等の作成についても検討していきます。

＜ふれあい広場＞

＜城山公園＞

（3）上下水道および河川

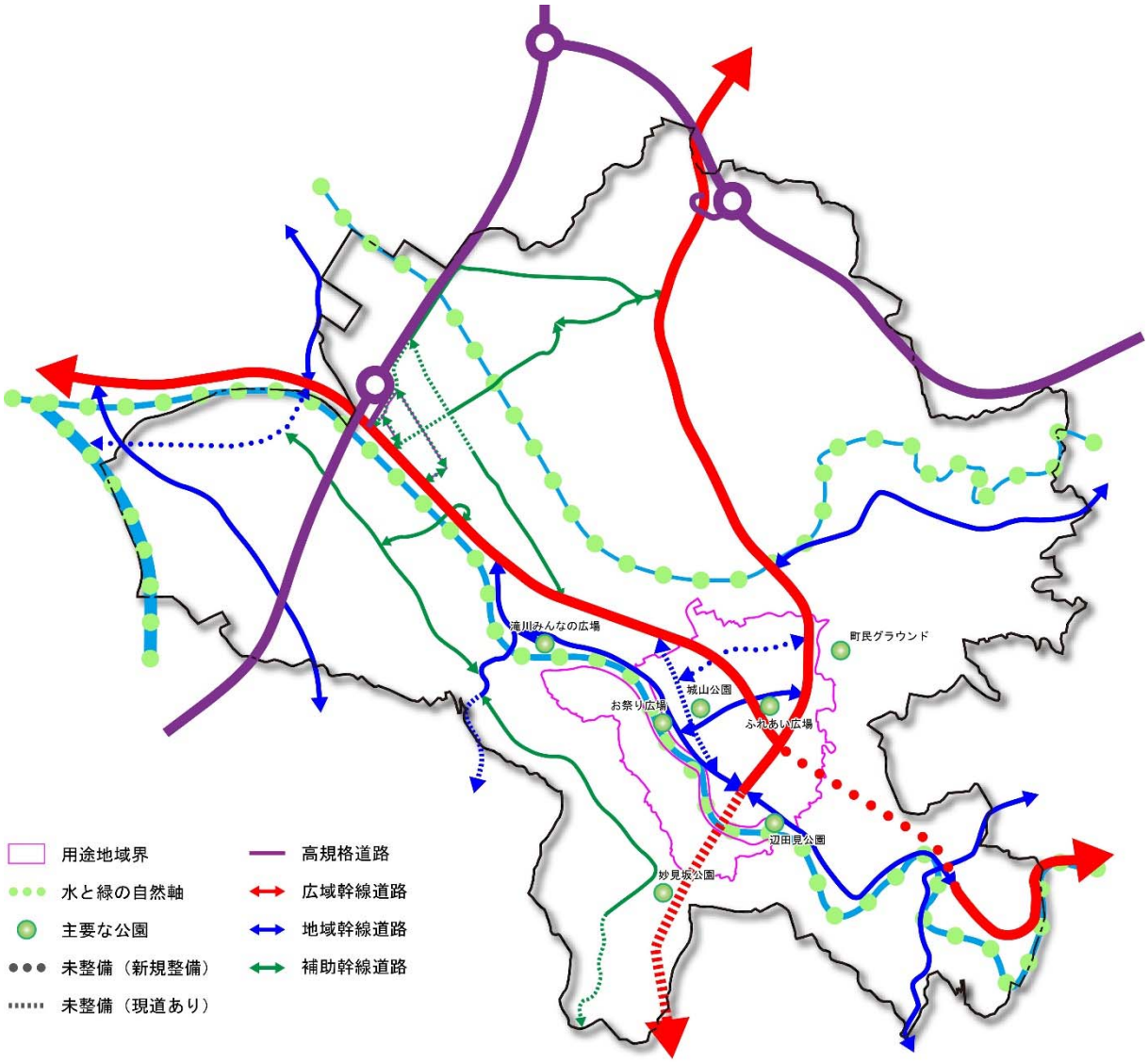
- 水の安定供給や効率的で災害に強い水道施設の再構築のため、施設の適正な維持管理を行うとともに、必要に応じた施設の更新・耐震化等を推進します。
- 施設の適切な維持管理・更新を行うとともに、状況に応じた下水道事業計画の見直しを行うなど、効率的で経済的な下水道整備に努めます。
- 頻発する局地的集中豪雨による浸水被害の解消を目的として、雨水排水対策について検討していきます。
- 雨水排水対策だけでなく、引き続き、河川の改修について、河川管理者に要望していきます。

＜矢形川＞

（4）その他公共施設等

- ライフラインや公共施設等の耐震化を促進するなど、適切な維持管理・更新を図ります。
- 御船町公共施設等総合管理計画（H29.3）に基づき、各施設の適切な維持管理や点検、長寿命化等を行うとともに、建替えや統廃合など今後のあり方について検討していきます。

＜公共施設等が集積する役場周辺＞



図－都市施設整備の方針参考図

4．都市環境形成の方針

- 本町の骨格的な自然軸となる御船川、矢形川や低地部に広がる優良農地、集落地の周辺に点在する斜面緑地などのまとまった緑地は、住民に潤いを与えるとともに、本町を特徴づける景観と位置づけ、保全に努めます。
- 町内各地域に多くみられる名所旧跡など御船固有の地域資源の保全・活用に努めます。
- 「くまもと歴町 50 選」にもなっている御船川左岸の本町通りについては、景観の保全や特色あるまちづくりを進めます。
- 市街地の都市基盤施設の整備においても、道路の沿道景観への配慮や敷地内緑化に努めるなど、市街地景観の質の向上等を目指します。

＜本町通りの景観＞

＜(都)シンボルロード線の沿道景観＞

5．都市防災の方針

（1）都市防災への対応

- 地域防災計画の見直しや避難場所・避難ルートの見直し、防災拠点機能の強化（広域防災拠点（総合運動公園）の整備、既存施設の耐震化、備蓄倉庫の整備など）など、熊本地震や内水氾濫をはじめとした自然災害の経験・教訓を踏まえ、災害に備えたまちづくりを推進します。
- 液状化や地すべりなど災害リスクの高い地域にある住宅等の移転促進や土地情報の共有、土地利用上の制限を設け立地を規制するなど、災害リスクの高い地域を避けて、居住や都市機能を誘導していきます。
- 緊急輸送道路等の重要な道路上の橋りょうや、沿道建築物の耐震化を図ります。
- 内水氾濫による被害を軽減するため、規模の大小に関わらず、町で定める開発事業を行う企業等に対し、雨水の流出抑制対策を促していきます。
- 住環境の安全確保に向けて、狭あい道路や行き止まりの解消、空き家・空き地対策の実施、防犯灯の設置推進や町内既存防犯灯の LED 化、交通安全施設（ガードレール、カーブミラー等）の整備を推進します。

（2）ソフト面の対応

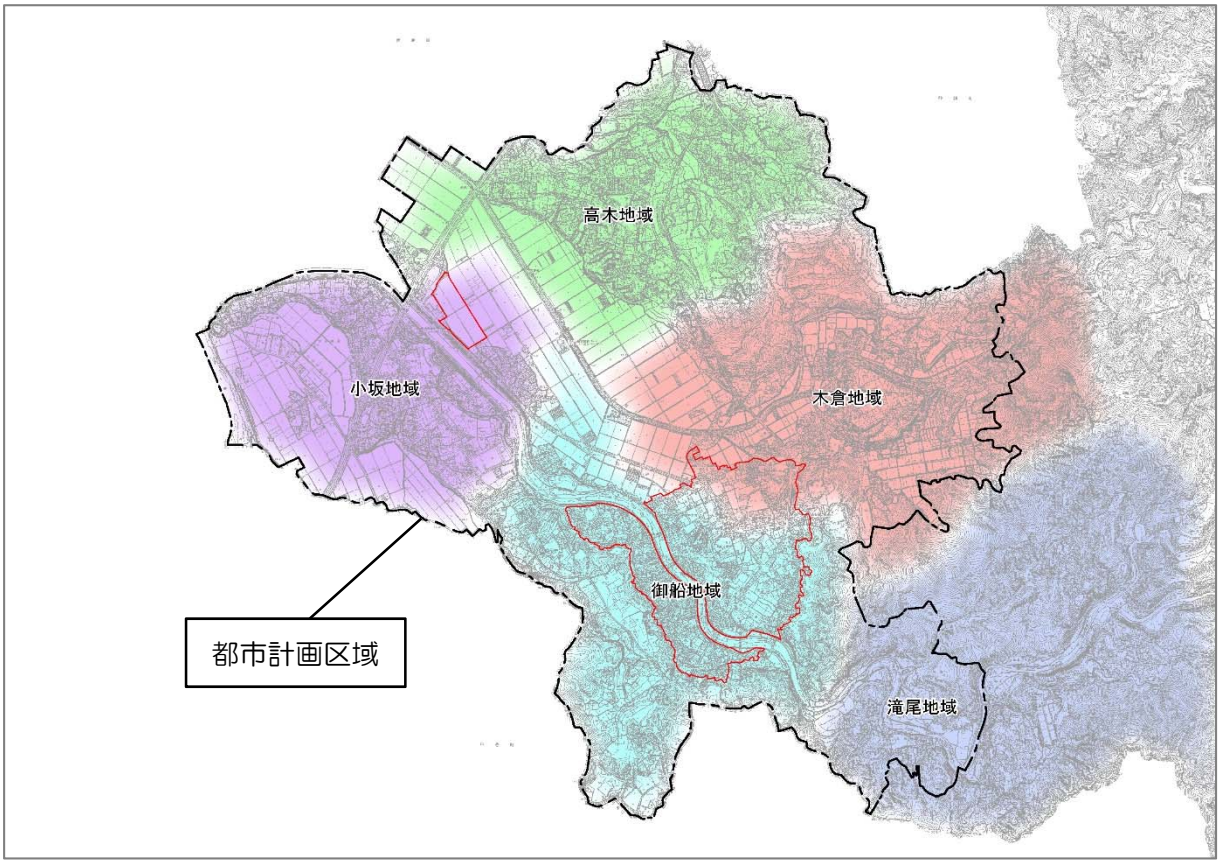
- 建築物の耐震診断および耐震改修等を計画的に実行していきます。
- 災害発生時に町民自らが迅速な対応ができるように日頃から自助・共助（近助）の意識醸成を図るとともに、防災リーダー（防災士）の育成など地域防災力の強化を図ります。

第４章　　地域別構想

１．地域区分の設定

地域別構想の策定にあたっては、地域づくりの整備方針を位置づける上で、適切なまとまりを考慮し、地域区分を設定します。

地域区分については、歴史的な沿革や土地利用状況、既存コミュニティを考慮し、小学校区を基本とした「御船地域」「滝尾地域」「木倉地域」「高木地域」「小坂地域」の５地域を設定します。



図－地域区分図

2．地域別構想（御船地域）

（1）御船地域の特性・課題

- 御船川や優良農地、山林・斜面緑地など身近で多様な自然を感じることができます。
- 御船川右岸には、役場やカルチャーセンター等の公共施設、店舗等の生活利便施設が立地しており、町の中心的な機能が集積しています。
- 御船川右岸には都市計画道路が配置されており、（都）木倉辺田見線（国道 443 号バイパス）や（都）ルートタウンセンター線（国道 445 号バイパス）、（都）シンボルロード線の整備を推進してきましたが、既成市街地内を通る都市計画道路が未着手となっています。
- 御船川左岸には、本町通りや裏町通りにおいて、御船らしい街なみ景観を見ることができますが、近年のライフスタイルの変化や熊本地震による被災もあり、昔ながらの街なみの面影も年々薄れつつあります。
- 用途地域内においても自然的土地利用の割合が多く、宅地化されていない・しにくい農地が多く存在するなど、都市的土地利用はあまり進んでいません。

（2）御船地域のまちづくりの目標

御船地域は、周囲の自然、田園、集落環境を保全しつつ、計画的な土地利用の推進による魅力ある中心地づくりや本町通り等の街なみ環境整備などにより、豊かな自然環境に抱かれ、人が行き交い交流・にぎわいのあるまちづくりを推進します。

“にぎわいと多様な交流を生むまち”

（3）御船地域のまちづくりの方針

① 土地利用

- 御船川右岸の中心地には、都市拠点としてふさわしい商業の誘導や商業機能の高度化・集約化を図るなど、活気と魅力ある商業地の形成を図ります。
- 御船川左岸においては、本町通り等の歴史的な街なみ景観を保全し、回遊性の高い特色あるまちづくりを推進します。
- 国道 443・445 号両バイパス沿線や都市計画道路沿線など、幹線道路機能を活かした商業・業務施設や生活サービス施設等の立地を誘導します。
- 市街地の拡大ではなく、既存市街地内での人口の受け皿の確保として、町有地や空き地・空き家の活用について検討していきます。
- 御船原台地への企業立地や都市的土地利用の促進について検討していきます。

② 都市施設整備

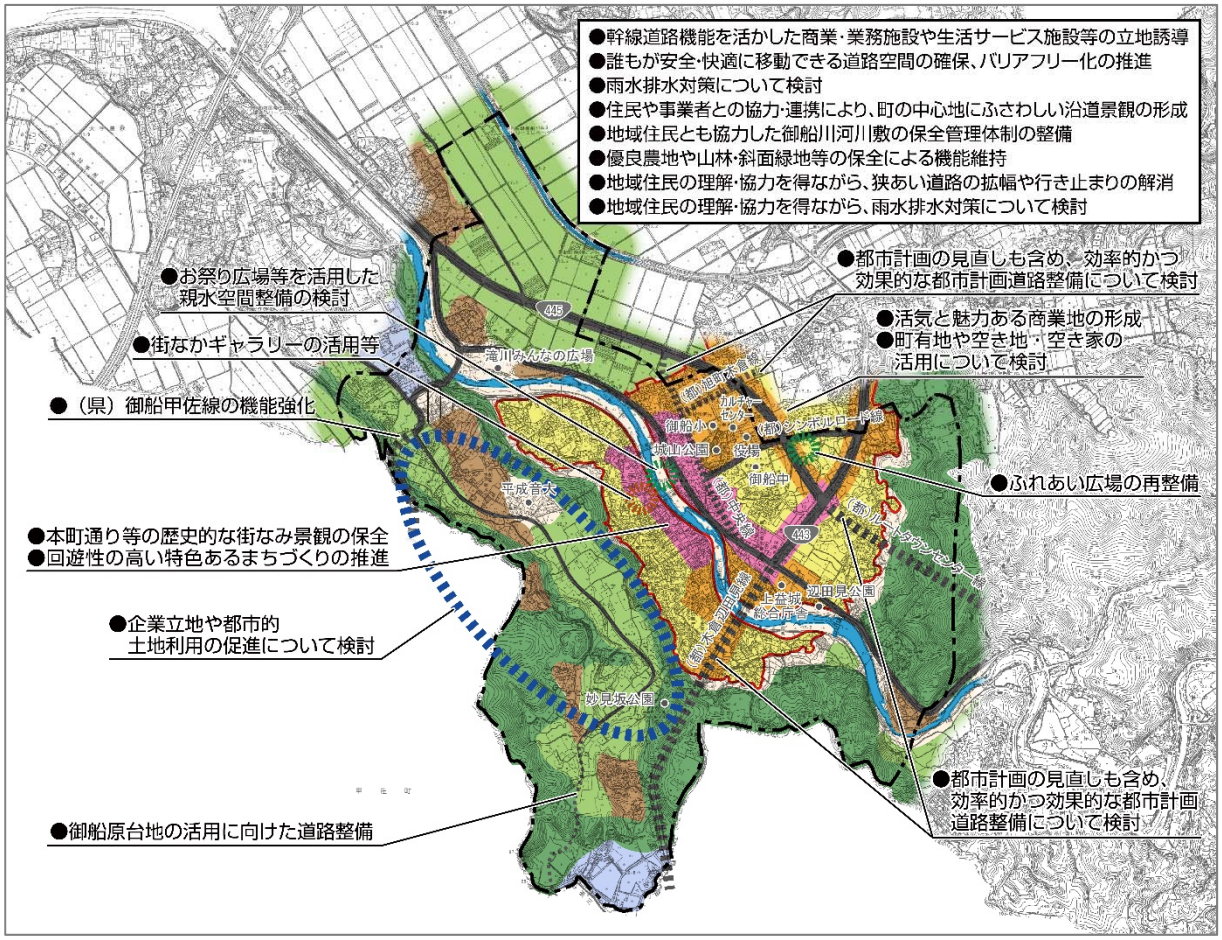
- （都）木倉辺田見線（国道 443 号バイパス）や（都）ルートタウンセンター線（国道 445 号バイパス）、（都）中央線等の未着手や一部着手したものの残りの区間について事業の目処が立っていない都市計画道路については、都市計画の見直しも含め、効率的かつ効果的な整備について検討していきます。
- （県）御船甲佐線の機能強化について、事業に協力していきます。
- 御船原台地及び町有地への企業立地や都市的土地利用の促進を検討していくにあたり、アクセス道路整備を推進していきます。
- 地域住民の理解・協力を得ながら、狭あい道路の拡幅や行き止まりの解消、誰もが安全・快適に移動できる道路空間の確保、バリアフリー化を推進します。
- 御船らしい歴史・文化の発信に向けて、街なかギャラリーの活用等について検討していきます。
- 「ONE PIECE 熊本復興プロジェクト」による「麦わらの一味 音楽家ブルック」の像が設置されることから、観光・レクリエーション拠点としての機能強化を図るため、ふれあい広場の再整備に向けて検討していきます。
- 御船川の活用（憩いのある水辺づくりなど）について、地域住民とも協力しながら御船川河川敷の保全管理体制を整えるとともに、お祭り広場等を活用した親水空間整備等について検討していきます。

③ 都市環境

- 御船川左岸の本町通り等については、景観の保全や特色あるまちづくりを進めます。
- 用途地域内の国道 443・445 号両バイパス沿線やシンボルロード等の都市計画道路沿線において、地域住民や団体・企業との協力・連携により、町の中心地にふさわしい沿道景観を形成します。
- 優良農地や山林・斜面緑地等は、豊富な緑、貴重な景観要素として、保全による機能維持を図っていきます。

④ 都市防災

- 地域住民の理解・協力を得ながら、既存市街地内の狭あい道路の拡幅や行き止まりの解消を図り、住環境の改善・安全確保に努めます。
- 地域住民の理解・協力を得ながら、雨水浸透施設の設置を推進するなど、雨水排水対策について検討していきます。



図－まちづくり方針参考図［御船地域］

３．地域別構想（滝尾地域）

（１）滝尾地域の特性・課題

- 山間部から連続する緑や御船川といった美しい自然環境に囲まれています。
- 町営住宅玉虫団地や御船台団地が立地するとともに、地域には分散する集落があり、猿田彦や六地蔵などの歴史資源が今なお点在しています。
- 町内でも特に高齢化の進展が見込まれています。

（２）滝尾地域のまちづくりの目標

滝尾地域は、御船川沿岸に広がる農地の保全に努め、御船川と一体となった自然田園環境の維持増進を図る滝尾らしいまちづくりを推進します。

“周辺の自然・田園環境と調和した滝尾らしいまちづくり”

（３）滝尾地域のまちづくりの方針

① 土地利用

- 玉虫団地や御船台団地、地域内の集落については、本町が有する優良農地や斜面緑地、山林などの自然要素との共生を基本とした住宅地として、既存住環境の維持・増進を図ります。
- 御船川沿岸に広がる農地を保全しつつ、担い手への農地集積・集約化等の取組みについて検討していきます。

② 都市施設整備

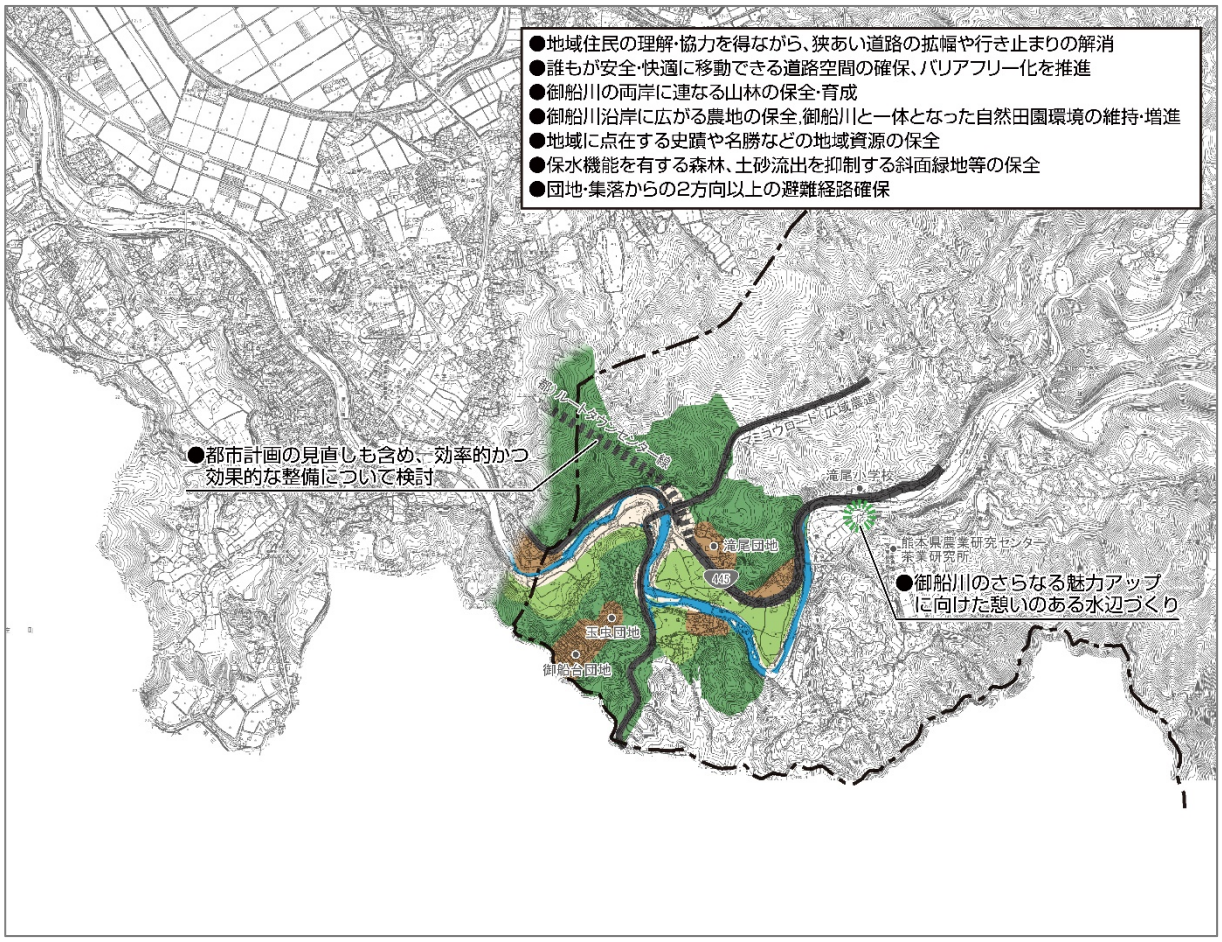
- （都）ルートタウンセンター線（国道 445 号バイパス）の未着手区間について、都市計画の見直しも含め、効率的かつ効果的な整備について検討していきます。
- 地域住民の理解・協力を得ながら、狭あい道路の拡幅や行き止まりの解消、誰もが安全・快適に移動できる道路空間の確保、バリアフリー化を推進します。
- 滝尾小学校前に整備されている親水空間を活用するなど、御船川のさらなる魅力アップに向けて憩いのある水辺づくりについて検討していきます。

③ 都市環境

- 御船川の両岸に連なる山林は、御船川の水量や水質を確保する涵養機能のみならず、滝尾らしい緑豊かな自然環境として、今後ともその保全・育成に努めます。
- 御船川沿岸に広がる農地の保全に努め、御船川と一体となった自然田園環境の維持・増進を図ります。
- 地域に点在する史跡や名勝などの地域資源の保全に努め、滝尾らしさを継承していきます。

④ 都市防災

- 水害、土砂災害防止のため、保水機能を有する森林、土砂流出を抑制する斜面緑地等の保全を図ります。
- 地域住民の理解・協力を得ながら、既存市街地内の狭あい道路の拡幅や行き止まりの解消を図り、団地・集落からの２方向以上の避難経路確保に努めます。



図－まちづくり方針参考図［滝尾地域］

4．地域別構想（木倉地域）

（1）木倉地域の特性・課題

- 用途地域が指定され、都市的土地利用が求められる地域と山林や農地、集落等で構成される農山村的な地域があります。
- 国道 443・445 号両バイパスが整備されましたが、沿線の都市的土地利用は進んでいません。
- 農山村的な地域では、山林の緑、美しい田園風景を見せる優良農地、地域に潤いを与える矢形川、こうした自然環境に抱かれて点在する集落により、のどかな農山村の風景が形づくられています。
- 吉無田高原へ向かう（県）田代御船線が走っています。
- 日向街道が通っていたこともあり、歴史的な遺構・史跡が点在しています。

（2）木倉地域のまちづくりの目標

2 つの地域特性を併せ持つ木倉地域では、自然・田園環境および集落環境との調和に配慮しつつ、国道 443・445 号両バイパス沿線や用途地域内の計画的な市街地形成の誘導を図っていきます。また、点在する歴史的な遺構や地域に潤いを与える矢形川等を活用し、魅力あるまちづくりを推進します。

“自然・田園環境と市街地が共存した魅力あるまちづくり”

（3）木倉地域のまちづくりの方針

① 土地利用

- 用途地域内の国道 443・445 号両バイパス沿線や都市計画道路沿線など、幹線道路機能を活かした商業・業務施設や生活サービス施設等の立地を誘導します。
- 用途地域外の国道 443・445 号両バイパス沿線においても、周辺の自然・田園環境や住環境に配慮しつつ、計画的な沿道施設の誘導を図ります。
- 自然・田園環境に育まれる住環境の維持・増進に努めます。
- 既存市街地内での人口の受け皿の確保として、町有地や空き地・空き家の活用について検討していきます。

② 都市施設整備

- 未着手となっている（都）旭町木倉線について、都市計画の見直しも含め、効率的かつ効果的な整備について検討していきます。
- 地域住民の理解・協力を得ながら、狭あい道路の拡幅や行き止まりの解消、誰もが安全・快適に移動できる道路空間の確保、バリアフリー化を推進します。
- 四宮神社周辺を活用した親水空間整備など、地域に潤いを与える矢形川の活用について検討していきます。

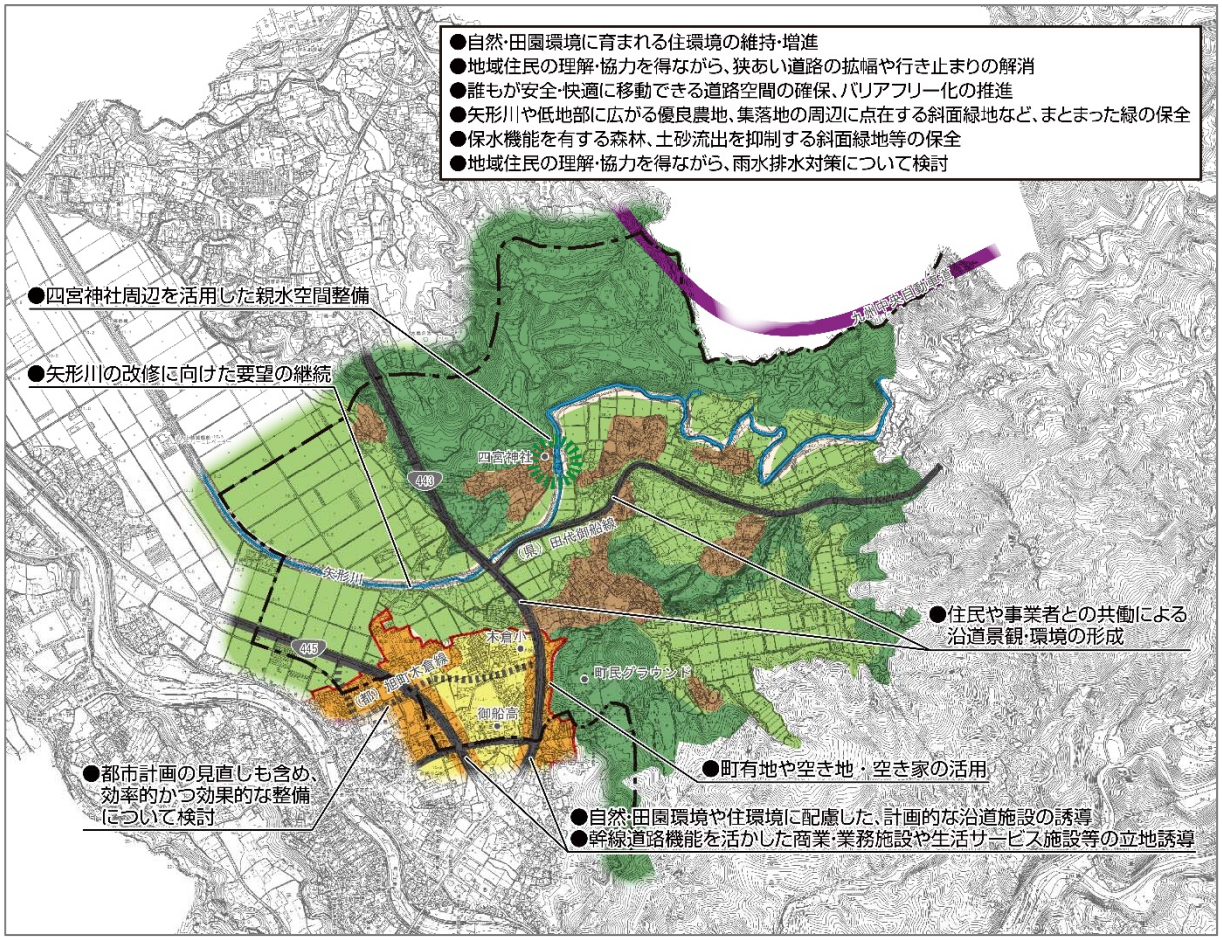
- 継続して、矢形川の改修について、河川管理者に要望していきます。

③ 都市環境

- 矢形川や低地部に広がる優良農地、集落地の周辺に点在する斜面緑地などのまとまった緑は、住民に潤いを与えるとともに、本町を特徴づける景観と位置づけ、保全に努めます。
- 国道 443 号バイパス沿線や（県）田代御船線沿線において、地域住民や団体・企業との協力・連携による沿道景観・環境の形成を図ります。
- 日向街道の面影を感じることができる歴史的な遺構・史跡については、地域住民とも協力・連携し、保全・活用に努めます。

④ 都市防災

- 水害、土砂災害防止のため、保水機能を有する森林、土砂流出を抑制する斜面緑地等の保全を図ります。
- 地域住民の理解・協力を得ながら、雨水浸透施設の設置を推進するなど、雨水排水対策について検討していきます。



図－まちづくり方針参考図［木倉地域］

５．地域別構想（高木地域）

（１）高木地域の特性・課題

- サントリービール工場をはじめとした工場等が立地しており、工業的な土地利用が行われていますが、周辺には山林や優良農地が広がり、自然・田園環境と一体となった集落環境が形成されています。
- 集落環境に混ざって、住宅地としての密度が高い高木サン団地も立地しています。
- 国道 443 号バイパスが整備されるとともに、小池高山インターチェンジの供用も開始され、高い交通利便性を有しています。
- 一方で、農振白地がまとまって分布しており、開発圧力が高いと言えます。

（２）高木地域のまちづくりの目標

高木地域は、豊かな自然・田園環境を身近に有するとともに、町内でも都市的な開発圧力が高い地域となっています。高木らしく緑に囲まれた集落環境の保全を基本としつつ、適切な土地利用コントロールにより必要な宅地化を検討しながら、人が行き交いにぎやかな地域づくりを推進します。

“彩り豊かな集落環境を大切にし、新たな町の玄関口として利便性に優れたまち”

（３）高木地域のまちづくりの方針

① 土地利用

- 高木サン団地や地域内の集落については、本町が有する優良農地や斜面緑地、山林などの自然要素との共生を基本とした住宅地として、既存住環境の維持・増進を図ります。
- 国道 443 号バイパスや（町）下高野甘木線に沿って連担する農振白地については、必要な施設立地については計画的な受容を検討することとし、道路後背や集落周辺に関しては極力保全に努めます。
- 広域交通拠点となるインターチェンジ周辺や国道 443 号バイパス沿線において、住環境との混在を避けた企業誘致等を計画的に推進していくために、地域住民や隣接町とも連携した土地利用計画について検討していきます。
- サントリービール工場周辺など、地域内の農振白地に立地する既存工場周辺においても、周辺の自然・田園環境と調和した産業立地の計画的な誘導を図ります。
- 低地部に広がる優良農地を保全しつつ、担い手への農地集積・集約化等の取組みについて検討していきます。

② 都市施設整備

- （町）中央線や（町）下高野甘木線など、必要な道路の機能向上を図ります。
- その他生活道路については、地域住民の理解・協力も得ながら、狭あい道路の解消

等を図ります。

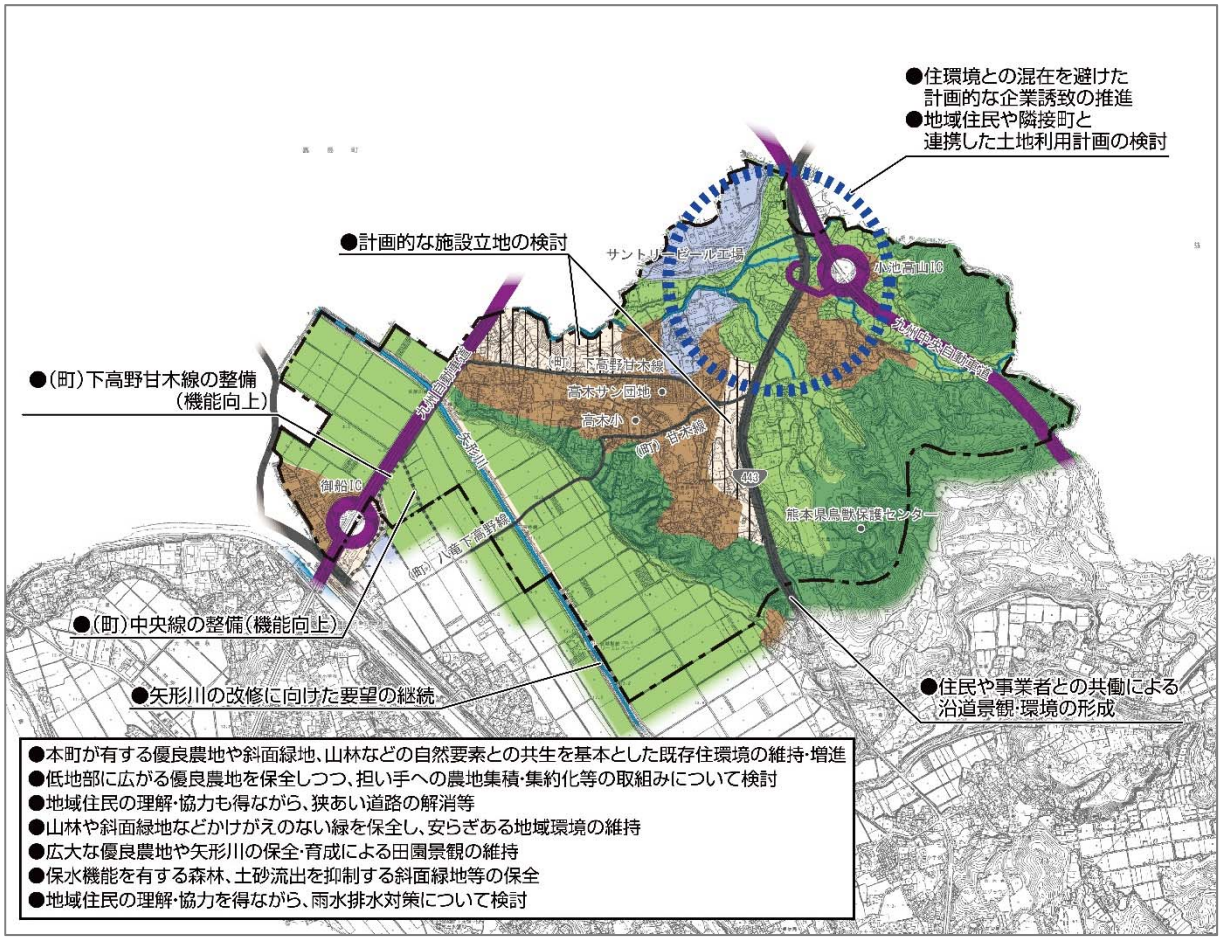
- 継続して、矢形川の改修について、河川管理者に要望していきます。

③ 都市環境

- 国道 443 号バイパスや九州中央自動車道が整備されましたが、山林や斜面緑地などかけがえのない緑を保全し、安らぎある地域環境の維持に努めます。
- 広大な優良農地やこの農地を貫く矢形川については、今後とも保全・育成することで田園景観の維持を図ります。
- 国道 443 号バイパス沿線において、地域住民や団体・企業との協力・連携により、新たな町の玄関口にふさわしい沿道景観・環境を形成します。

④ 都市防災

- 水害、土砂災害防止のため、保水機能を有する森林、土砂流出を抑制する斜面緑地等の保全を図ります。
- 地域住民の理解・協力を得ながら、雨水浸透施設の設置を推進するなど、雨水排水対策について検討していきます。



図－まちづくり方針参考図［高木地域］

６．地域別構想（小坂地域）

（１）小坂地域の特性・課題

- 地域内の御船川右岸や（県）嘉島甲佐線沿線などの低地部には優良農地が広がっています。
- 斜面緑地が集落や住宅地を縁取るなど、豊かな自然・田園環境を身近に感じることができます。
- 本町を代表する御船川が地域中央を流れ、河川敷も整備されていますが、管理が十分に行われているとは言い難い状況です。
- 国道 445 号バイパスが整備されるとともに、御船インターチェンジも立地しており、高い交通利便性を有しています。

（２）小坂地域のまちづくりの目標

小坂地域は、豊かな自然・田園環境、高い交通利便性といった地域特性を維持発展させつつ、優良農地や斜面緑地等の守るべきものは保全し、地域で必要とされる開発は積極的・計画的に推進していきます。

“良好な自然･田園環境に恵まれ、利便性を活かした交流のまちづくり”

（３）小坂地域のまちづくりの方針

① 土地利用

- フォレストタウンなみきが丘や地域内の集落については、本町が有する優良農地や斜面緑地などの自然要素との共生を基本とした住宅地として、既存住環境の維持・増進を図ります。
- 御船川沿岸に広がる優良農地を保全しつつ、農地の大区画化や担い手への農地集積・集約化等の取組みについて検討していきます。
- 御船インターチェンジ周辺における周辺の自然・田園環境および住環境との調和に配慮した産業立地の計画的な誘導を図ります。
- （県）嘉島甲佐線沿道など地域内の農振白地に立地する既存工場周辺においても、周辺の自然・田園環境と調和した産業立地の計画的な誘導を図ります。

② 都市施設整備

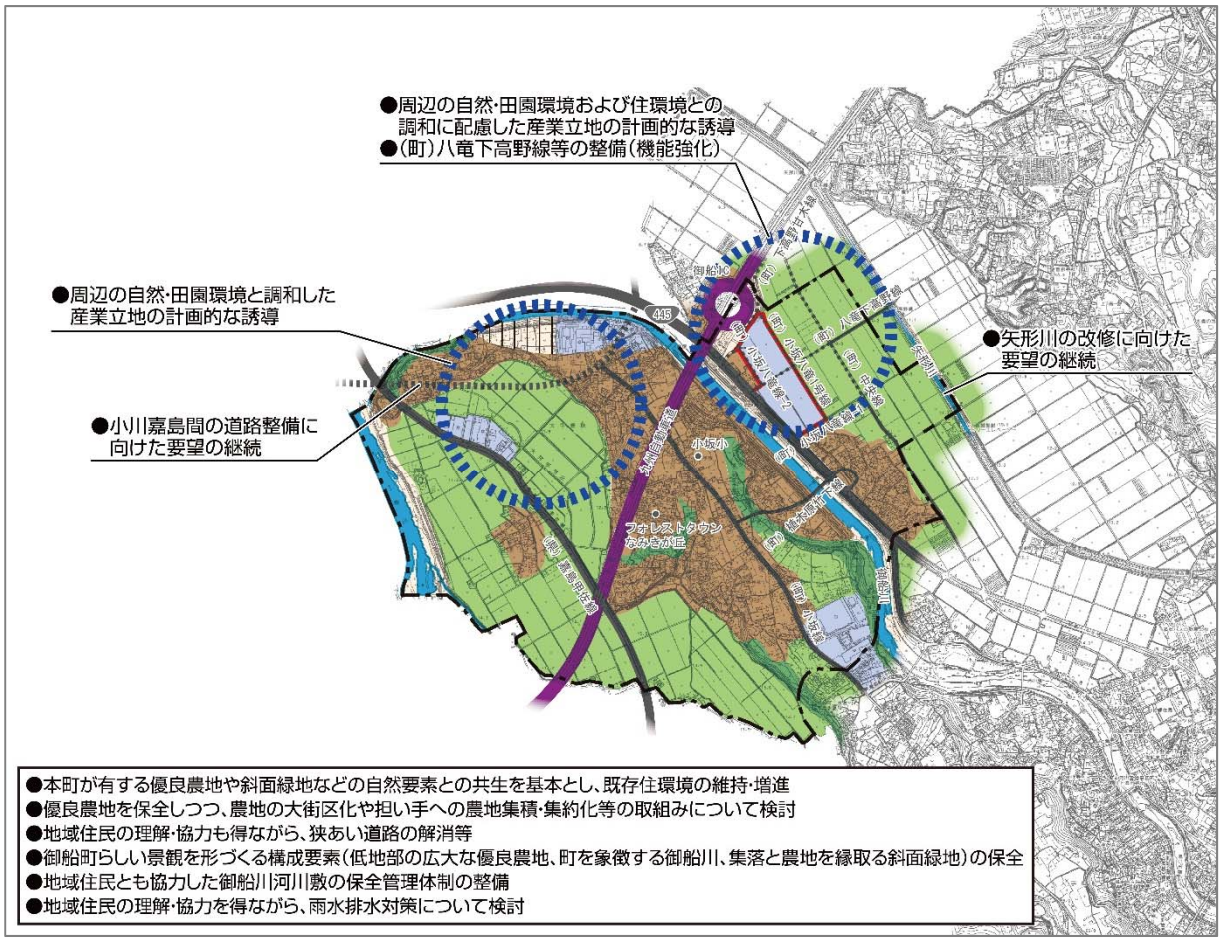
- 引き続き周辺市町とも連携して、小川嘉島間の道路整備について継続的に要望していきます。
- （町）八竜下高野線や（町）中央線など、必要な道路の機能向上を図ります。
- その他生活道路については、地域住民の理解・協力も得ながら、狭あい道路の解消等を図ります。
- 継続して、矢形川の改修について、河川管理者に要望していきます。

③ 都市環境

- 低地部の広大な優良農地、町を象徴する御船川、および集落と農地を縁取る斜面緑地は、御船町らしい景観を形づくる構成要素として保全を図ります。
- 地域住民とも協力しながら御船川河川敷の保全管理体制を整え、河川敷周辺の景観形成に努めます。

④ 都市防災

- 水害、土砂災害防止のため、保水機能を有する森林、土砂流出を抑制する斜面緑地等の保全を図ります。
- 地域住民の理解・協力を得ながら、雨水浸透施設の設置を推進するなど、雨水排水対策について検討していきます。



図－まちづくり方針参考図［小坂地域］

第5章　実現化方策

1．共働のまちづくりの推進

本町の持続的な成長を図るため、共働（共に考え、共に動き、共に進めていく）の考え方に基づき、町民や団体・企業、行政の相互理解のもと、それぞれの役割を担うことで、まちづくりの目標の実現に向けて取組みを進めていきます。

また、町民のまちづくりへの参加意欲も高まってきており、まちづくり団体等新たなまちづくりの主体による取組みも活発化してきています。

そのため、町民や団体・企業、行政などは、相互理解の上で以下の役割・責任を分担し、まちづくりの目標実現に向けた取組みを進める共働のまちづくりを推進します。

町　民 団　体	○御船町のまちづくりについて、町民と行政が共通認識を持つよう努めます。 ○まちづくりの主体であることを自覚し、地域社会に関心を持って、積極的にまちづくりに関わるよう努めます。 ○まちづくり団体は、専門性などを活かし、まちづくり活動を進めるとともに、地域住民や企業などとの協力・連携に積極的に努めます。 ○地域に応じた課題への対応、地域の良好な居住環境等を維持・創出するため、まちづくり協定、地区計画の検討など、地域主体のまちづくりに努めます。
企　業	○御船町のまちづくりについて、企業と行政が共通認識を持つよう努めます。 ○まちづくりの主体であることを自覚し、地域社会に関心を持って、積極的にまちづくりに関わるよう努めます。 ○地域社会の一員として、地域住民やまちづくり団体等との連携を深め、地域と密着した関係を構築するよう努めます。 ○地域の活性化が自らの企業価値を高めるという視点を持ちながら、人材・資金・ノウハウなどの資源を活かし、企業活動を通じてまちづくりの推進に寄与するよう努めます。
行　政	○行政が主体的に行うべきまちづくりについて、町民の多様なニーズを踏まえながら、選択と集中や効率的な施策展開などに留意して、計画的に進めます。 ○共働によるまちづくりを推進するため、各主体が十分に力を発揮することができる環境づくりに努めるとともに、役場内の連携強化に取組みます。 ○地域の課題に適切に対応するため、関係者間の協力・連携を促すとともに、必要に応じて、国や県などの関係機関に協力を求めます。 ○共働によるまちづくりに関する職員一人一人の意識の向上を図ります。

2．都市計画マスタープランの推進

（1）計画の推進体制

本計画の方針に基づき、各種制度や事業を活用しながら都市づくりを進めていくことになりますが、都市づくりの進捗状況を把握し、効率的かつ効果的に推進していきます。

① 国・県・近隣市町および関係機関との連携強化

- 国、県等が進める関連する計画との連携を図り、総合的な都市づくりを推進します。
- 全体構想などに位置づける施策の推進においては、都市計画分野だけでなく、様々な分野における関係機関との協力や協議・調整を図りながら推進します。
- 「熊本連携中枢都市圏ビジョン」に基づき、熊本連携中枢都市圏を構成する市町村と相互に補完・協力し、力を合わせて魅力ある熊本連携中枢都市圏の創造に取組みます。

② 共働のまちづくりを支援する体制づくり

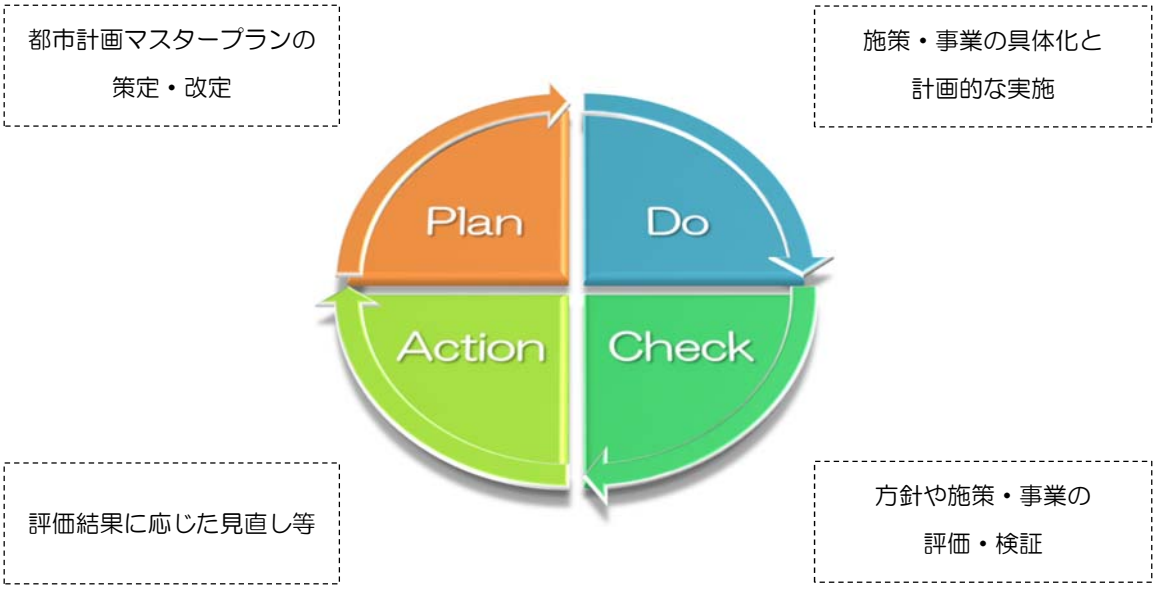
- 地域に根ざしたまちづくりを実現していくため、まちづくり団体や自治会等の各種組織と協力・連携して施策を進めます。
- 町民や団体・企業および町が共通の目的意識を持って、互いに連携しながらまちづくりに取り組むことができる体制づくりを推進します。
- 地域住民が「自ら考え自ら実践する」地域づくりを支援するなど、まちづくり団体や自治会等の各種組織への支援を継続的に行っていきます。

③ 庁内推進体制の構築と人材育成

- 都市づくりの一体性を確保し、各種事業の実効性を高めるため、庁内プロジェクトチームの設置など、必要に応じて横断的な検討組織づくりを進めます。
- 研修や地域での実践的なまちづくり活動を通して、町職員の専門性を高めるなど、人材育成にも努めます。

（2）計画の進行管理

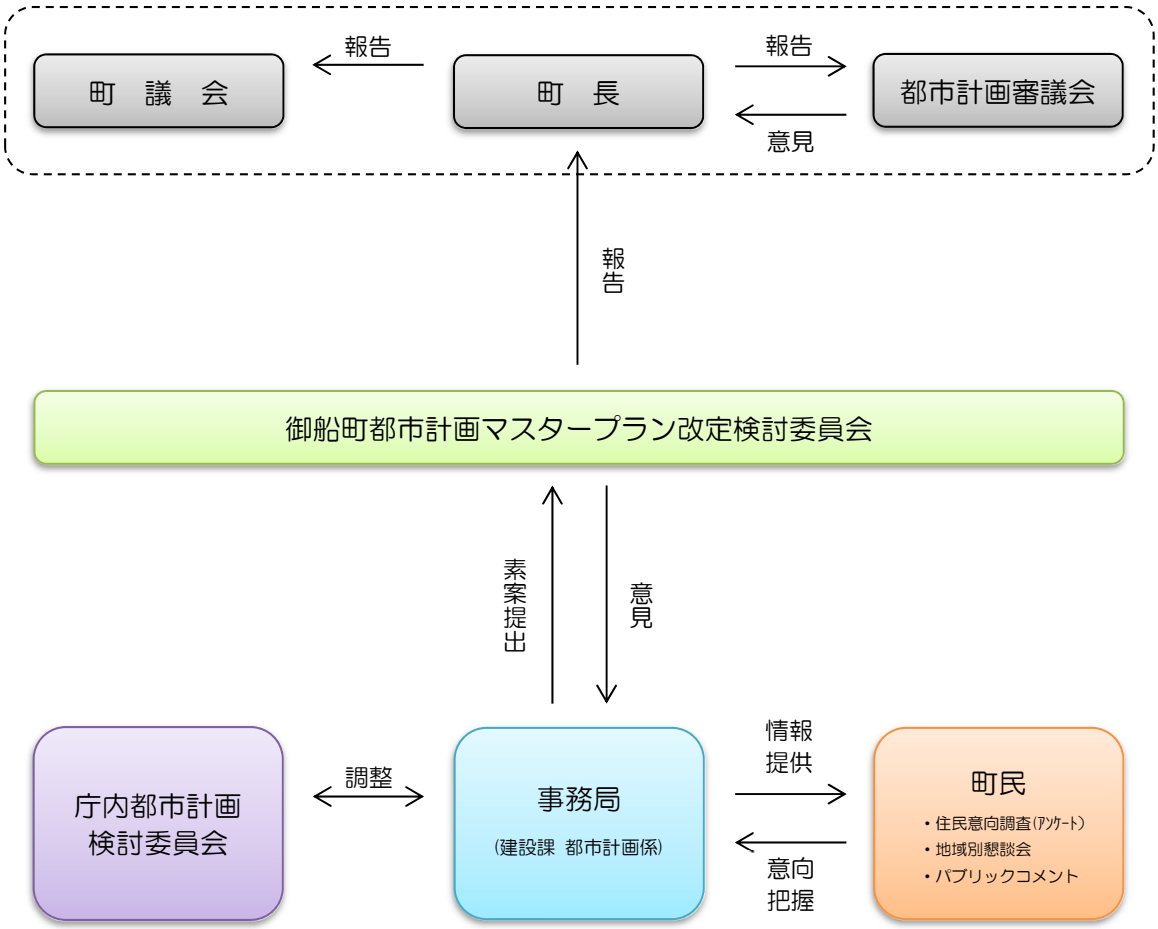
都市計画マスタープランは、計画期間が長期にわたることから、法制度等の改正や社会経済情勢の変化、上位計画の見直しなど、都市計画マスタープランの方針に大きな影響を及ぼす場合には、状況に応じて適宜見直しを行うとともに、計画へフィードバックすることで、計画を継続的に改善・育成していきます。



図－ＰＤＣＡサイクルのイメージ

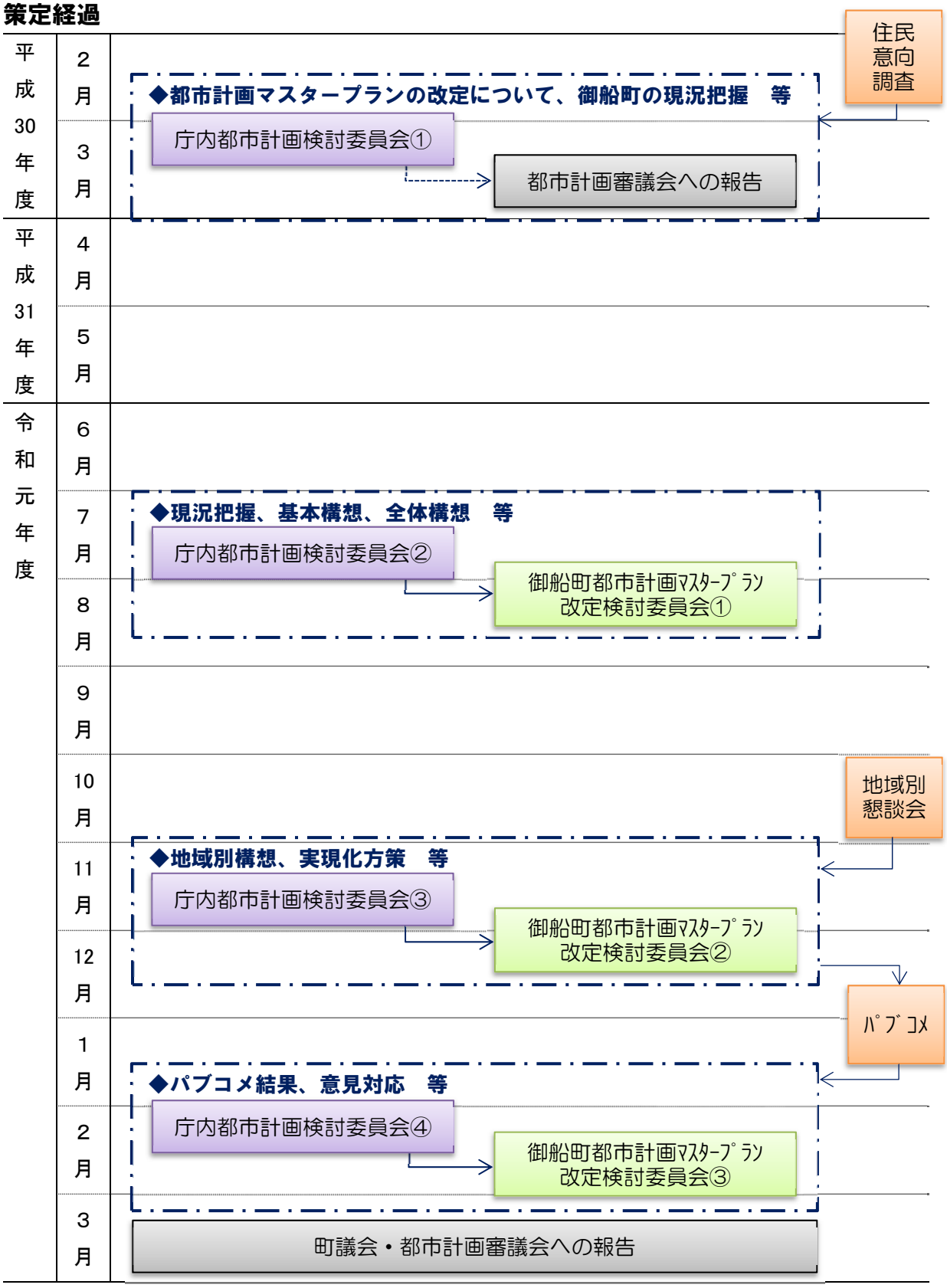
参考　策定体制・用語解説

策定体制



図－策定体制

策定経過


平成30年度
2月
3月
平成31年度
4月
5月
令和元年度
6月
7月
8月
9月
10月
11月
12月
1月
2月
3月
住民意向調査
◆都市計画マスタープランの改定について、御船町の現況把握　等
庁内都市計画検討委員会①
都市計画審議会への報告
◆現況把握、基本構想、全体構想　等
庁内都市計画検討委員会②
御船町都市計画ﾏｽﾀｰﾌﾟﾗﾝ改定検討委員会①
地域別懇談会
◆地域別構想、実現化方策　等
庁内都市計画検討委員会③
御船町都市計画ﾏｽﾀｰﾌﾟﾗﾝ改定検討委員会②
ﾊﾟﾌﾞｺﾒ
◆パブコメ結果、意見対応　等
庁内都市計画検討委員会④
御船町都市計画ﾏｽﾀｰﾌﾟﾗﾝ改定検討委員会③
町議会・都市計画審議会への報告

御船町都市計画審議会

（令和２年３月現在）

組　織　委　員	氏　名	役　職　等	備　考
御船町議会	池田 浩二	議長	
	清水 聖	総務文教常任委員長	
	岩永 宏介	産業厚生常任委員長	
関係行政機関	上野 晋也	上益城地域振興局長	
	川辺 信一	御船警察署長	
	長田 聖一	上益城消防組合 消防本部 消防長	
学識経験者	上村 良親	行政経験者	会長
	竹内 昭剛	商工会 会長	副会長
	永本 文宣	観光協会 顧問	
	富田 早苗	農業委員会 会長	
住民代表	中熊 博明	嘱託員 会長	
	門岡 久子	女性代表	

庁内都市計画検討委員会

（令和２年３月現在）

所　属　課	係　名	役　職	氏　名
総務課	地域・防災係	主査	山下 史紘
企画財政課	企業誘致係	係長	田上 仁一郎
税務課	課税係	参事	沖田 春美
町民保険課	保険係	社会福祉士	本田 崇
福祉課	社会福祉係	係長	堀 ゆり
こども未来課	子育て支援係	係長	城下 千鶴
健康づくり支援課	健康推進係	主任保健師	上村 裕美子
農業振興課	農地係	係長	緒方 弘和
商工観光課	商工観光係	係長	鶴野 修一
環境保全課	下水道係	主査	井上 登
学校教育課	学校教育係	係長	藤川 陽子
社会教育課	社会教育係	係長	福田 拓馬

御船町都市計画マスタープラン改定検討委員会

（令和２年３月現在）

所　属		役　職	氏　名	備　考
熊本県立大学	環境共生学部	教授	柴田 祐	委員長
上益城地域振興局	土木部 維持管理調整課	課長	西山 和宏	
御船警察署	交通課	課長	新屋 明仁	
御船町議会		副議長	中城 峯雄	
婦人会		会長	竹田津 和子	
嘱託員		副会長	宮本 敬士	副委員長
農業委員会		副会長	荒木 義一	
農業振興地域 整備計画協議会		会長	江藤 守立	
企業連絡協議会	㈱麻生交通	会長	麻生 伸一	
商工会		青年部 部長	永本 達也	
商工会		女性部 副部長	工藤 美智子	
観光協会		副会長	津金 日人詩	

用語解説

＜カ行＞

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、業務地などの相互間の交通を主として受け持つ道路。

熊本連携中核都市圏

人口減少・少子高齢化社会の中でも、地域を活性化し経済を持続可能なものとし、住民が安心して快適な暮らしを営んでいけるよう、熊本市を中枢市として近隣 17 市町村（宇土市・宇城市・阿蘇市・合志市・美里町・玉東町・大津町・菊陽町・高森町・西原村・南阿蘇村・御船町・嘉島町・益城町・甲佐町・山都町・菊池市）と連携して、活力ある社会経済を維持するための拠点を形成するもの。

経済波及効果

新たに需要が発生したときに、その需要を満たすために次々と新たな生産が誘発されていくこと。まるで波（波紋）が移動するように次々と波及していくことから、生産波及効果とも呼ばれる。

景観形成

建物や自然などの目に映るものを良好な状態にすること。

建築協定

限定された地域において、住民などの間で取り決めるまちづくりに関する約束事。法的な根拠がないため強制力などはなく、地域住民の自主的なルールと言える。

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また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（下水道法、1958 年）。主として市街地で実施される「公共下水道」及び農山漁村部や観光地などの環境を守るために実施される「特定環境保全公共下水道」等がある。

コミュニティ

社会、集団、共同生活体。日常生活圏としての都市計画の計画単位。

コミュニティバス

主に、一般の路線バスが運行しない交通不便地域で、地域住民の利便性向上のため、市町村や住民等が主体的に運営に関わって一定地域内を運行する乗り合いバス。

＜サ行＞

白地地域

土地利用規制や行為規制などの規制の全くない地域のこと。都市計画区域内において用途地域指定のない土地をさすこともある。

親水空間

治水機能だけではなく、水辺で遊んだり、河川沿いを散策したりする、水に親しむ機能を持った空間。

＜タ行＞

多重性（リダンダンシー）

「冗長性」、「余剰」を意味する英語であり、国土計画上では、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化したり、予備の手段が用意されている様な性質を示す。

地域地区

都市計画法（1968）の第 8 条の規定により、都市計画として定められる各種の地域、地区、又は街区の総称。定められる地域、地区等としては第一種住居地域、商業地域、工業地域など土地利用の方向を規定した各種の地域（用途地域という）、美観地区、風致地区、緑地保全地区、生産緑地地区などがある。

地区計画

地域の実情に応じたまちづくりを進めるため、建築物に関するきめ細やかなルールと、生活道路や小公園などの小規模な公共施設に関する計画を一体的に定める地区レベルの都市計画。

特定用途制限地域

用途地域では「特別用途地区」（文教地区や特別工業地区など）を設けてきめ細かな建築規制を実施できるが、そもそも用途地域が定められていないエリアでは「特別用途地区」を設けることができないという問題があった。そこで平成 12 年に都市計画法が改正され、用途地域がないエリアでは、「特別用途地区」に代わるものとして「特定用途制限地域」を設けることが可能になった（都市計画法第 9 条第 14 項）。特定用途制限地域では、好ましくない業種（例えばパチンコ店）の建築を禁止するというような建築規制を実施することができる。

特別用途地区

都市計画で定めることのできる地域地区の一つで、用途地域内において特別の目的を持つ土地利用の増進と環境の保護等を図るために定める地区。

都市計画基礎調査

都市計画法で定められた定期調査で、地方自治体が概ね５年ごとに行うこととされるもの。都市化の動向に応じた都市計画の見直し等を図るために行われる。

都市計画区域

まちの中心市街地から郊外の農地や山林のある地域に至るまで、一体の都市として総合的に整備し、開発及び保全する必要がある区域を都市計画区域として、県が指定する。

都市計画区域マスタープラン

都市計画法（1968）の第６条の２に定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」のことであり、都道府県が市町村の枠を超えた広域的見地から、都市の将来の目標を設定し、それを実現するための基本的な方針を定めるもの。

都市計画道路

多様な都市活動を支える上で必要な道路で、都市計画において定められる都市施設の一つ。自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路などの種別があり、主に都市計画事業として整備を進める。

都市計画法

都市の健全な発展と秩序ある整備を図ることを目的とした、都市計画に関する基本法。

都市公園

近隣公園、地区公園、総合公園など、比較的大きな身近な公園から、市民全般を対象とするような都市の基幹的公園を指す。

都市施設

道路や公園、下水道、ごみ処理場、その他まちの中で基幹的、骨格的な機能を持つ公共施設のことである。都市施設のうち、特に重要なものは、あらかじめその位置などを都市計画で定めておくことができる。

＜ナ行＞

農業振興地域

農業振興地域の整備に関する法律に基づき、今後とも農業の振興が必要であるとされる地域。

農地転用

農地を農地以外の目的に転用することをいう。

農用地区域

農業振興地域のうち、農地等として利用されるべき土地として定められた区域。農業関係公共投資の対象となるほか、農業目的以外の土地利用は、農用地区域以外に替わるべき土地がないなど、一定の要件を満たして農用地区域から除外した土地でない限り行うことができない。

＜ハ行＞

バリアフリー

高齢者・障がい者等が社会生活していく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障害を除去するという考え方。例えば、公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者・障がい者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにすること。

＜ヤ行＞

用途地域

都市の将来像を想定した上で、都市内における住居、商業、工業その他の用途を適切に配分することにより、機能的な都市活動の推進や良好な都市環境の形成を図るもの。市街地を 13 種類の地域類型のいずれかに指定し、建築物の用途、密度、形態等を制限する。

御船町都市計画マスタープラン

発行：令和２年３月
編集：御船町役場 建設課 都市計画係
〒８６１－３２９６
熊本県上益城郡御船町大字御船９９５－１
電話：０９６－２８２－１３１２（直通）