

第2章

宇城市の現状・課題



第2章 宇城市の現状・課題



1 概況

本市は、熊本県のほぼ中央に位置し、北側に県都熊本市、南側に県下第2位の人口を有する八代市が位置しています。

2005（平成17）年に旧宇土郡三角町、不知火町、下益城郡松橋町、小川町、豊野町の5町が合併し、宇土半島の南部を含む東西に長い市域となっています。

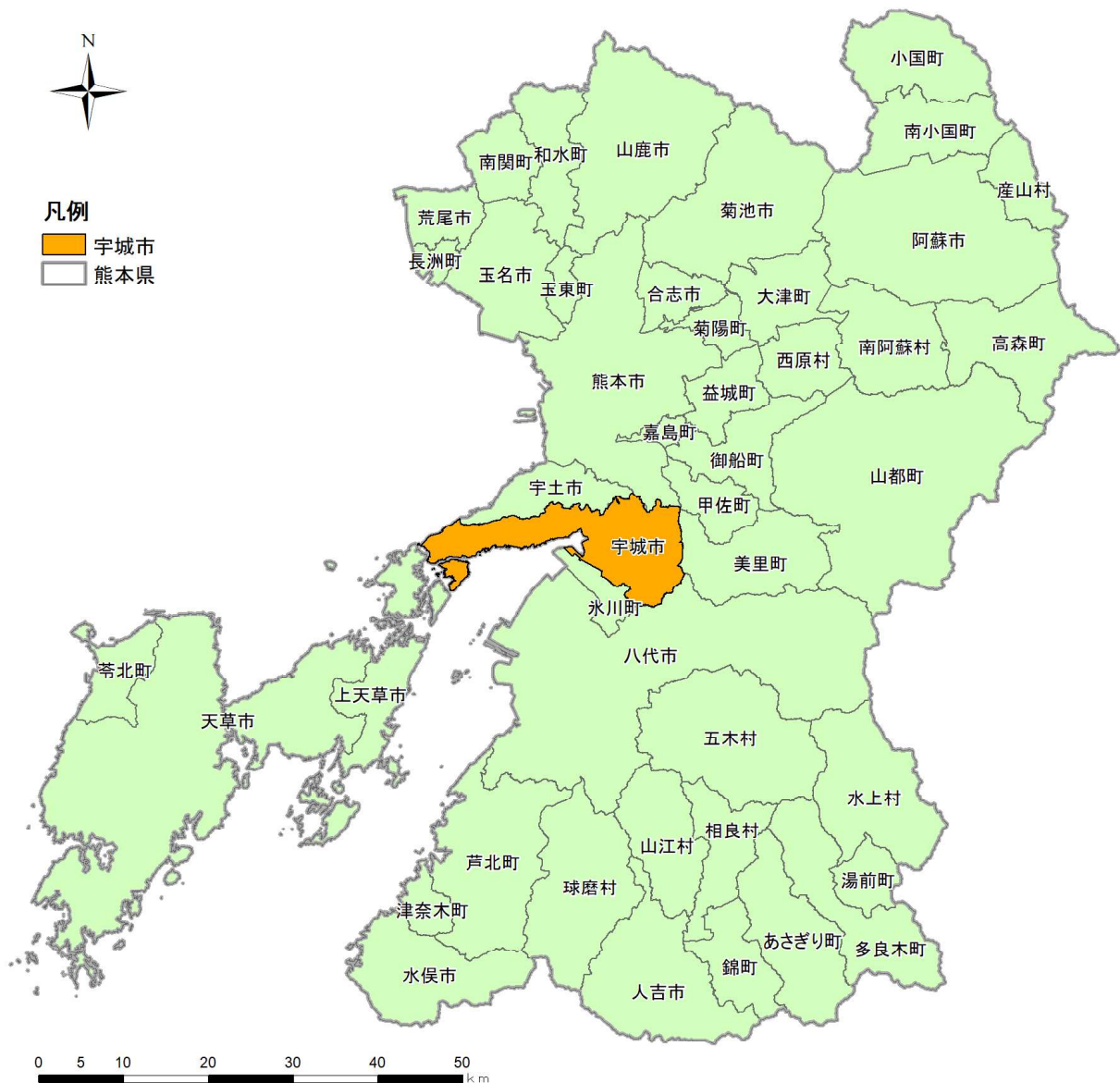


図 宇城市位置

2-1 人口の推移

本市の人口は減少傾向にあり、2015（平成 27）年に 6 万人を下回り、2020（令和 2）年に 57,032 人となっています。65 歳未満の人口が減少する中、65 歳以上人口は伸び続けており、高齢化率も 2020（令和 2）年には 34.9%まで上昇しています。本市の人口の減少率や高齢化率は県平均よりも高くなっています。

今後も人口減少・少子高齢化が続き、目標年次である 2040（令和 25）年には総人口が 46,124 人、高齢化率は 40.6%まで増加すると推計されています。

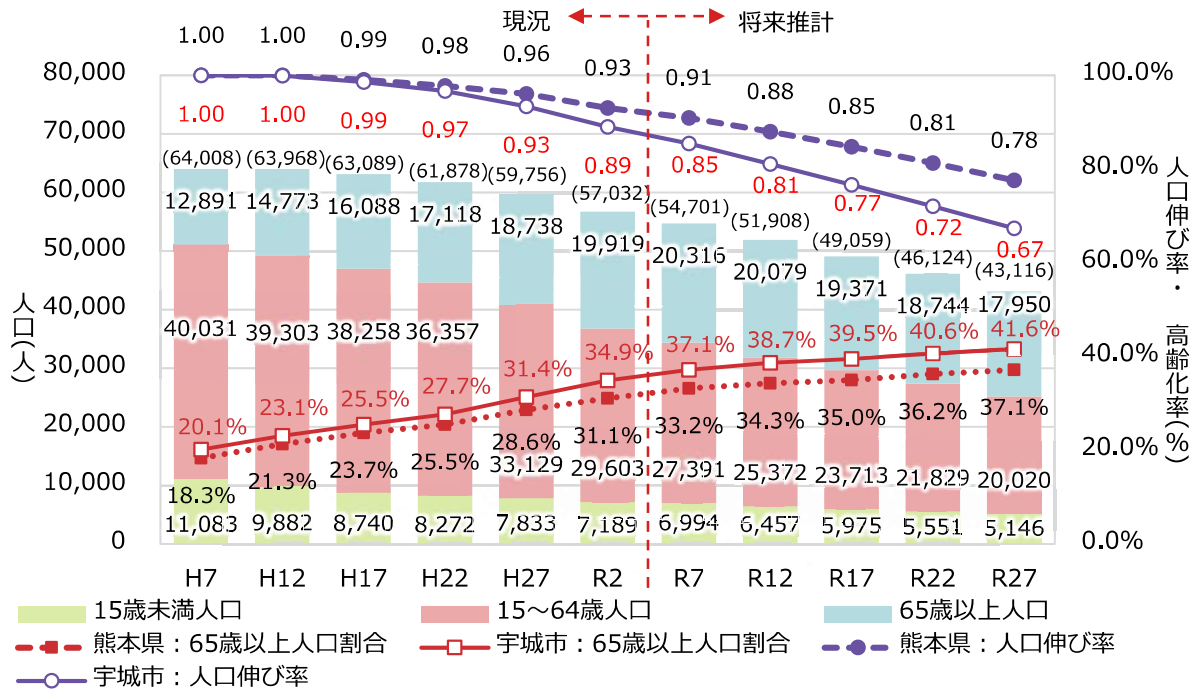


図 人口の推移

出典：国勢調査（H7～R2年）
国立社会保障 人口問題研究所（R7～27年）

2-2 人口集中地区（DID）の状況

市全体の人口が減少傾向にある中、DID 地区内の人口、面積は増加傾向にありますが、2020（令和 2）年の DID 地区人口密度は、41.1 人/ha となり、減少に転じています。

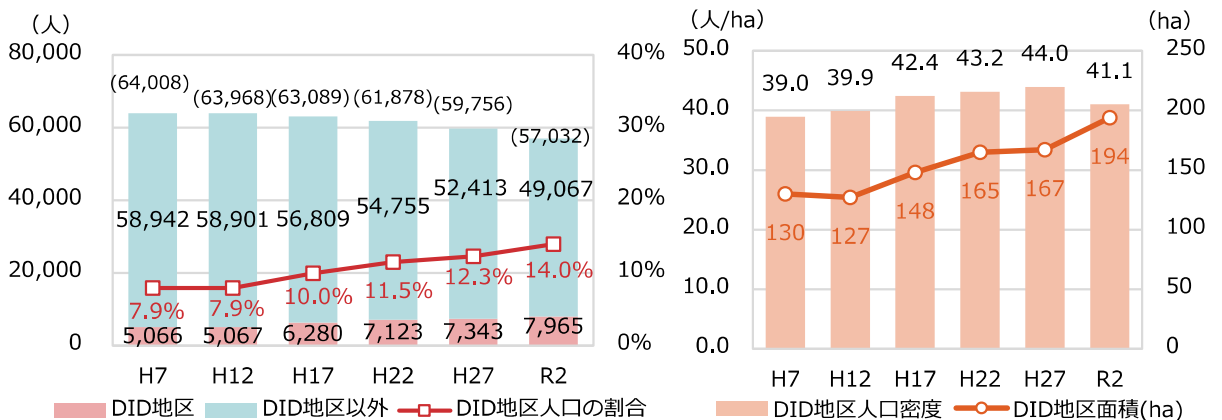


図 DID 地区人口の推移

図 DID 地区面積の推移

出典：国勢調査

出典：国勢調査、国土数値情報

2-3 世帯数の推移

本市の世帯数は増加傾向にあり、2020（令和2）年は21,535世帯となっています。65歳以上の単独高齢者世帯も増加傾向にあり、2020（令和2）年は2,815世帯で2000（平成12）年からの20年間で約2倍に増加しています。一方、一世帯当たりの人員は減少傾向にあり、2020（令和2）年は2.65人／世帯で県平均よりもやや高い状況にあります。

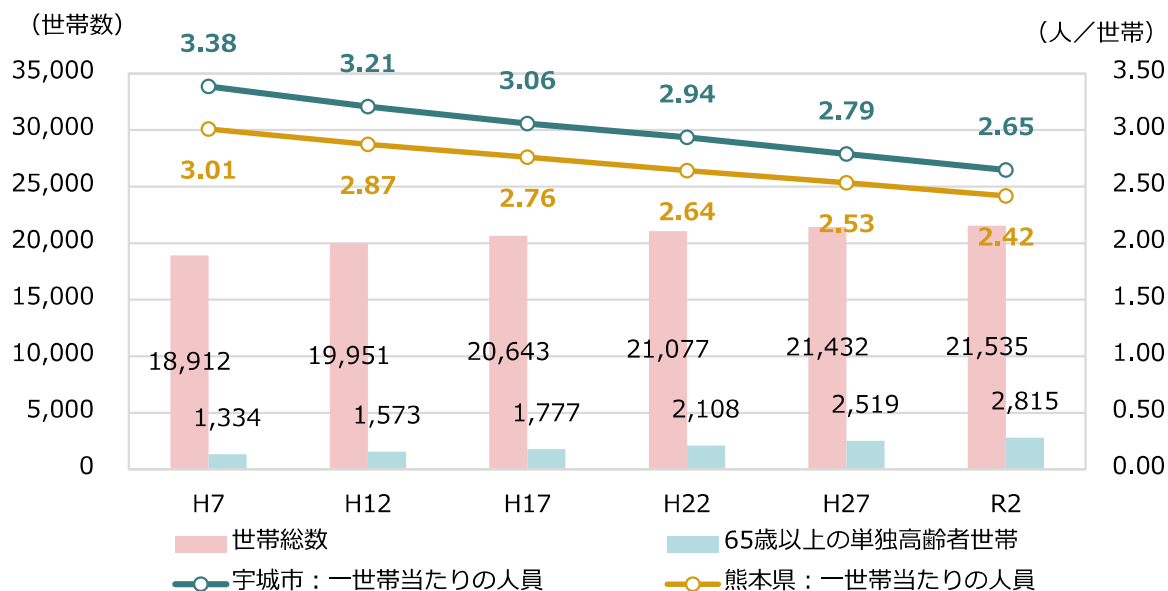


図 世帯数の推移

出典：国勢調査

2-4 区域別人口の推移

都市計画区域内の人口をみると、用途地域の人口は都市計画区域の42.8%を占めており、用途白地地域の人口よりも少なくなっています。人口密度をみると、用途地域では30人/ha程度を維持しているのに対し、用途白地地域は10人/haにも満たない状況にあります。

表 区域別人口の推移

区域	地区 面積 ha	可住地 面積 ha	平成7年		平成12年				平成17年			
			人口 人	人口密度 人/ha	人口 人	人口密度 人/ha	増加率 %	密度増減 人/ha	人口 人	人口密度 人/ha	増加率 %	密度増減 人/ha
用途地域	471.1	327.1	14,056	29.8	14,019	29.8	△ 0.3	△ 0.1	14,090	29.9	0.5	0.2
用途白地地域	2,930.9	2,381.7	19,850	6.8	21,132	7.2	6.5	0.4	21,479	7.3	1.6	0.1
都市計画区域	3,402.0	2,708.8	33,906	10.0	35,151	10.3	3.5	0.4	35,569	10.5	1.2	0.1

区域	地区 面積 ha	可住地 面積 ha	平成27年				令和2年			
			人口 人	人口密度 人/ha	増加率 %	密度増減 人/ha	人口 人	人口密度 人/ha	増加率 %	密度増減 人/ha
用途地域	471.1	279.2	14,483	30.7	2.8	0.8	15,319	32.5	5.8	1.8
用途白地地域	2,967.9	2,323.1	21,759	7.3	1.3	0.0	20,490	6.9	(5.8)	(0.4)
都市計画区域	3,439.0	2,602.3	36,242	10.5	1.9	0.1	35,809	10.4	(1.2)	(0.1)

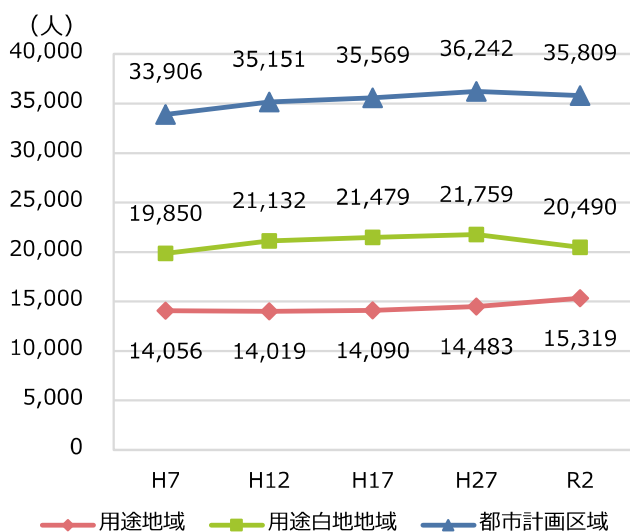


図 区域別人口の推移

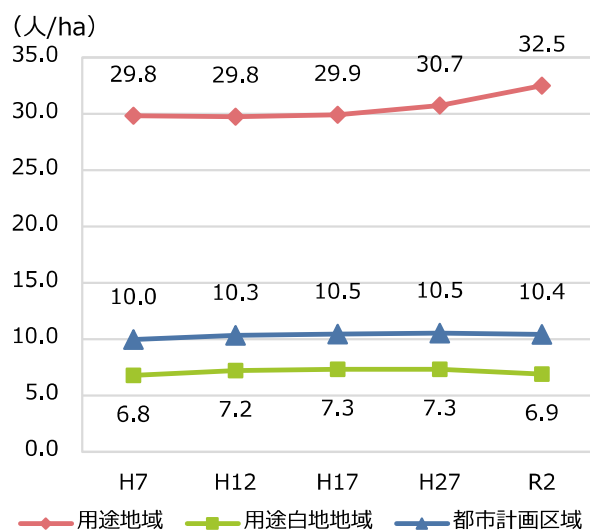


図 区域別人口密度の推移

出典：都市計画基礎調査（H28年度）、国勢調査
※H22年はデータなし

2-5 人口分布

総人口の分布をみると、市役所から西側の用途地域内では 40 人以上のメッシュが集積しており、特に市役所の南側や不知火地域、宇土市との境の用途地域縁辺部で 50 人以上のメッシュの分布が見られます。一方、市役所から東側は 20～40 人未満のメッシュが多く見られ、市役所周辺は 10～20 人未満のメッシュが分布しており、周辺と比較して人口がやや少なくなっています。

用途地域外では、用途地域縁辺部や小川地域の中心部などで人口の集積が見られます。都市計画区域外では、平野部において人口の集積が見られ、一部の地区で人口の多いメッシュが見られます。

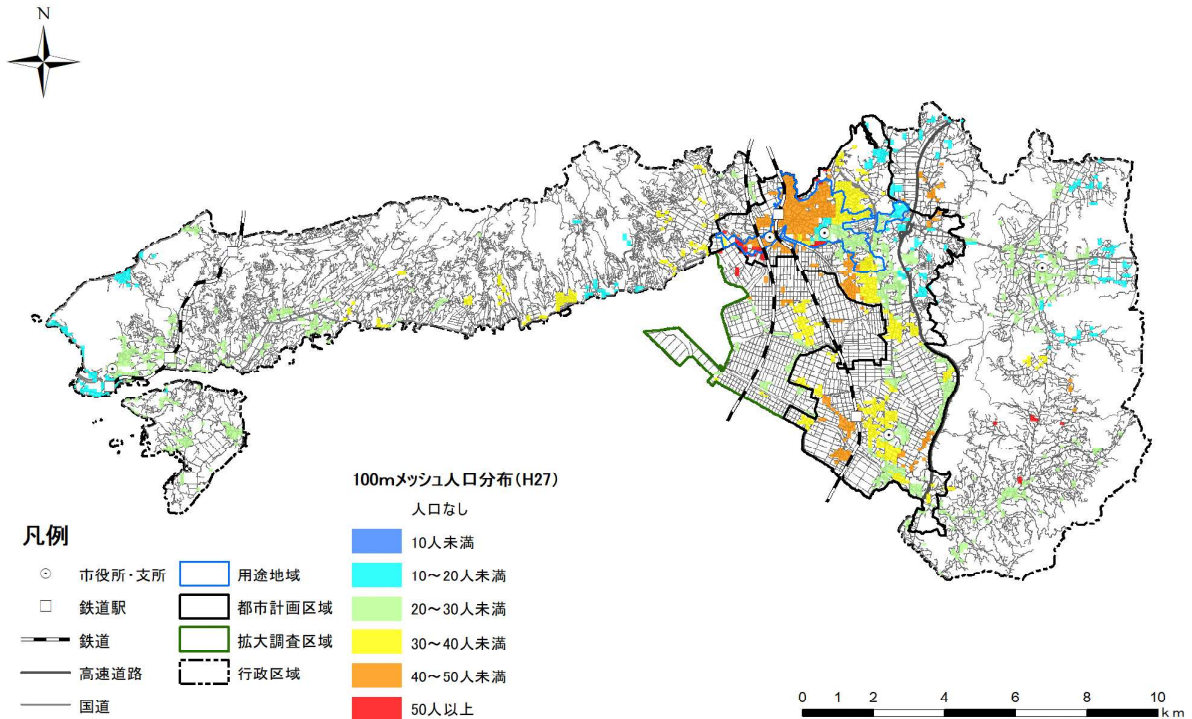


図 100m メッシュ人口分布 (H27 年)

出典：小地域別将来人口 世帯予測ツール (国総研)

2-6 将来人口分布

2040（令和 22）年の人口分布をみると、用途地域内の人口は概ね維持され、用途地域縁辺部や小川地域の支所周辺で人口の集積が進むことが予測されています。

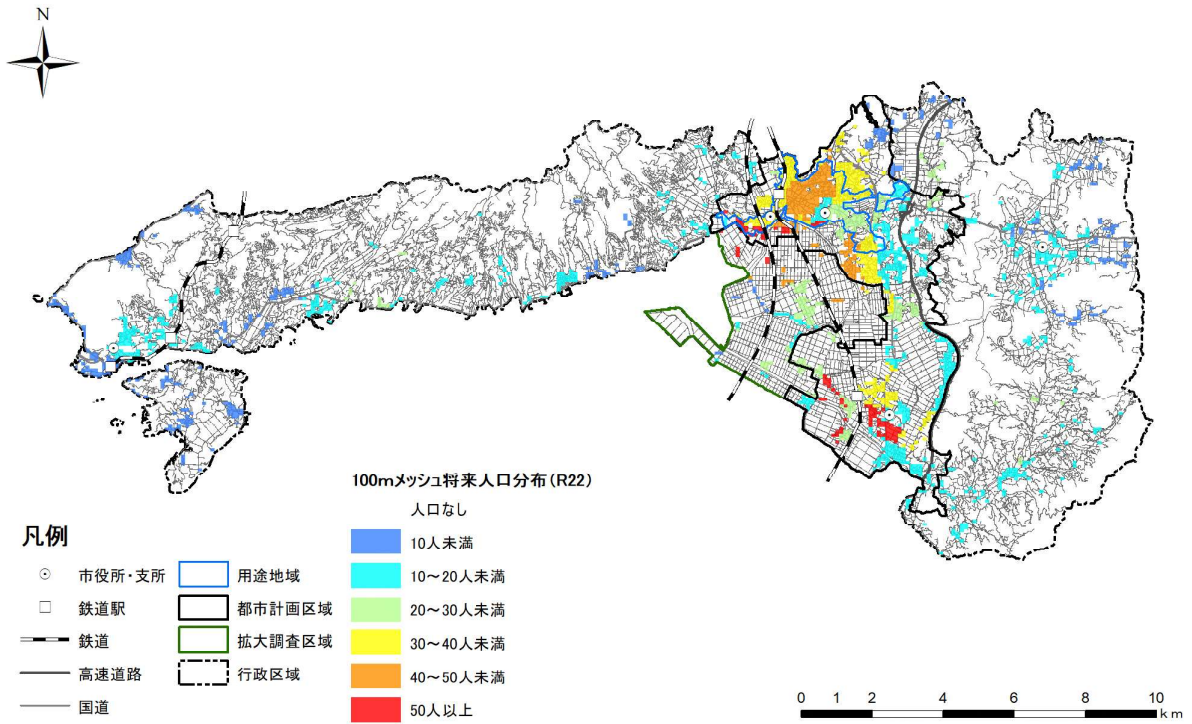


図 100mメッシュ将来人口分布（R22年）

出典：小地域別将来人口 世帯予測ツール（国総研）

2-7 通勤・通学流動

(1) 通勤流動

2020（令和2）年の15歳以上の市内居住者の通勤先は、市内が61.5%を占めています。通勤先で最も多いのは熊本市（16.9%）で、次いで宇土市（7.3%）、八代市（5.2%）の順となっています。

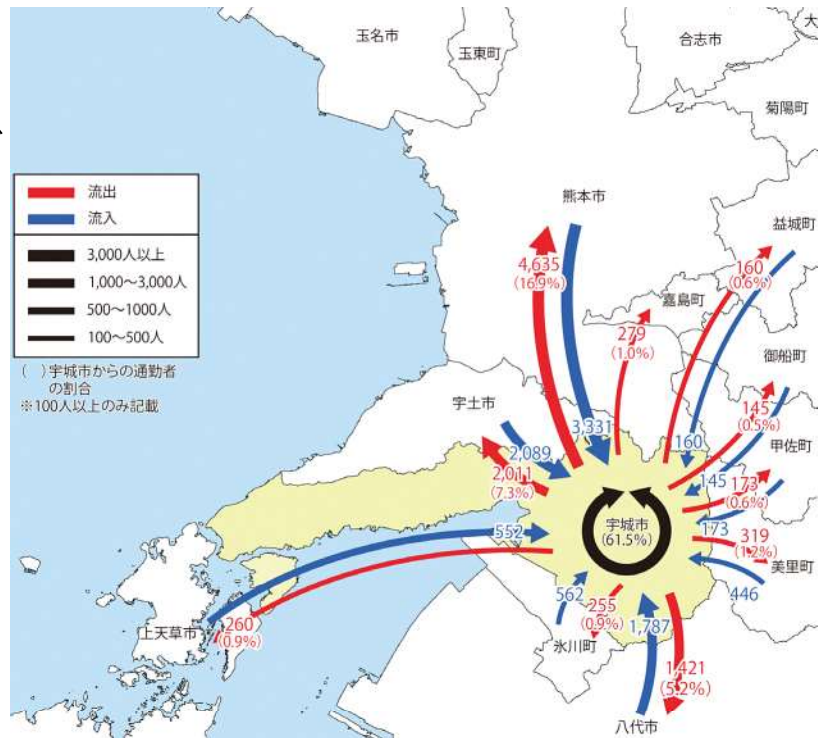


図 通勤流動(15歳以上)

出典：国勢調査(R2年)

(2) 通学流動

2020（令和2）年の15歳以上の市内居住者の通学先は、市内が30.2%と低く、44.4%が熊本市へ通学している状況です。

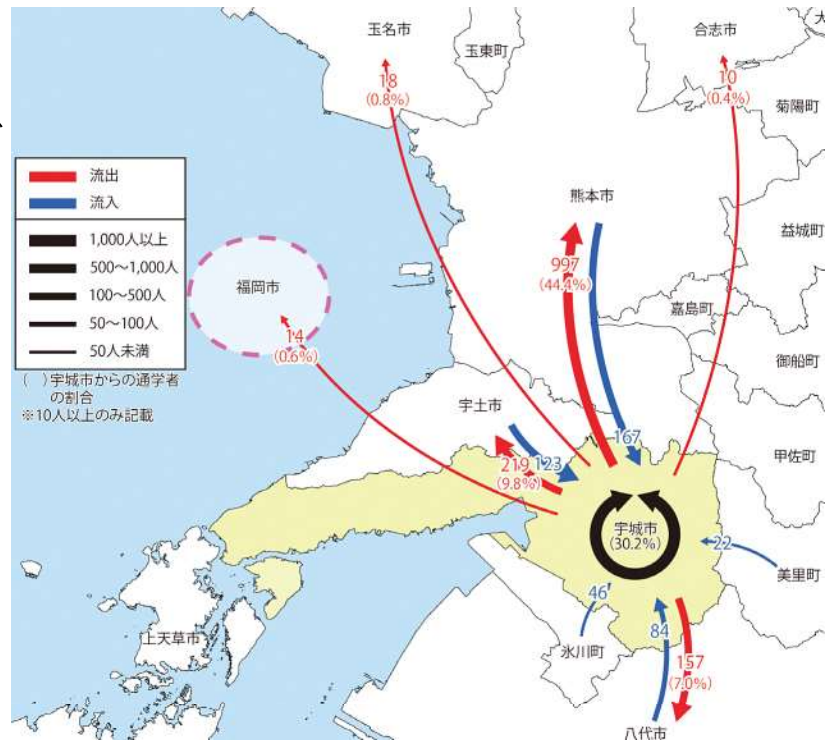


図 通学流動(15歳以上)

出典：国勢調査(R2年)

3-1 就業人口

2000（平成12）年～2020（令和2）年の20年間における、本市の就業人口は3,912人の減少となっています。2020（令和2）年の産業大分類別就業人口の割合は、県全体と比較すると、第1次産業の就業人口が6.4%、第2次産業の就業人口が0.9%それぞれ上回っています。

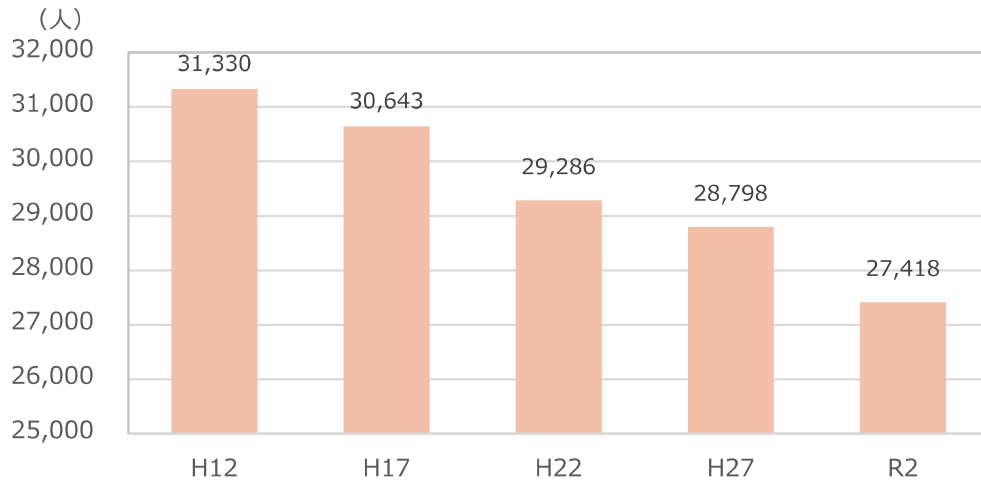


図 就業人口の推移

出典：国勢調査

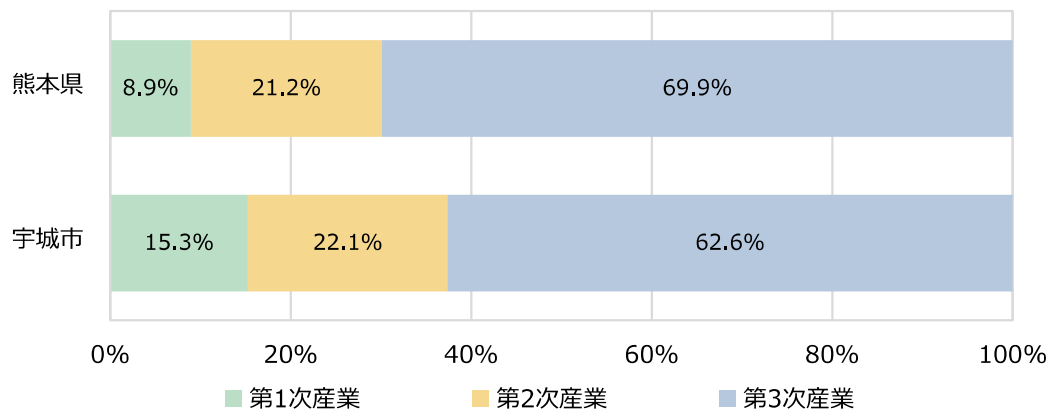


図 産業大分類別就業人口の割合(R2年)

出典：国勢調査

3-2 農業

経営耕地面積は、2005（平成 17）年～2015（平成 27）年の 10 年間で 442ha（-10.0%）の減少となっており、耕作放棄地面積は、同期間において 23ha(+6.9%)の増加となっています。

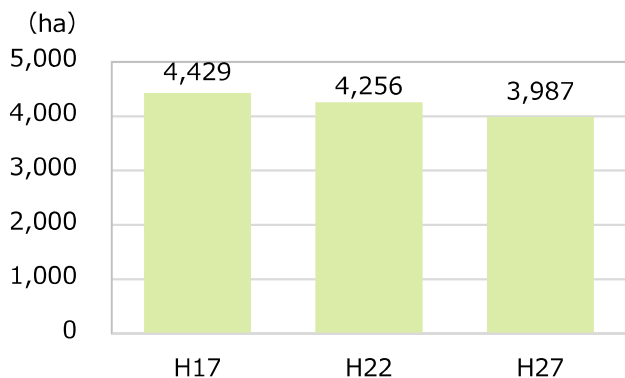


図 経営耕地面積の推移
出典：農林業センサス

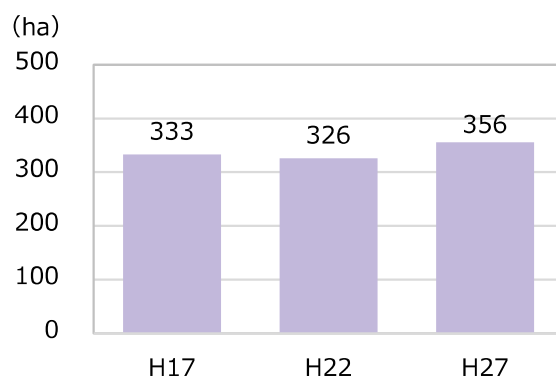


図 耕作放棄地面積の推移
出典：農林業センサス

3-3 工業

製造品出荷額は、2007（平成 19）年～2017（平成 29）年の 10 年間で 84 億円（+7.1%）の増加となっています。

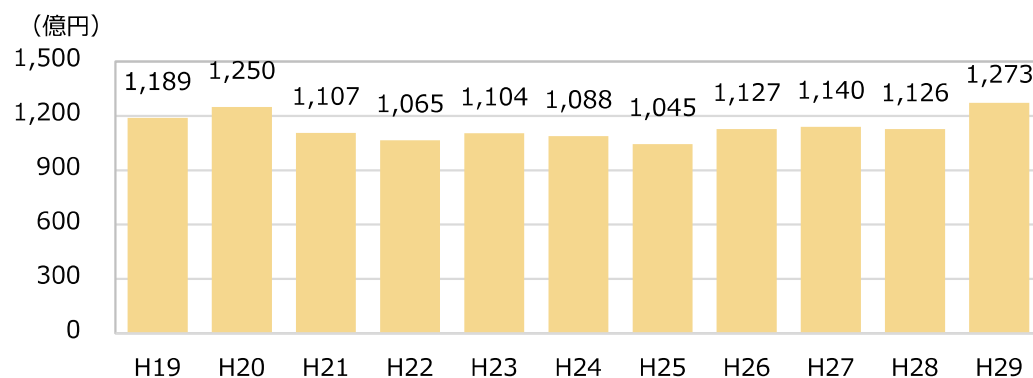


図 製造品出荷額の推移
出典：工業統計調査(熊本県統計年鑑)

3-4 商業

商店数は減少傾向にあるものの、商品販売額は、2007（平成 19）年～2016（平成 28）年の 9 年間で 72 億円（+9.3%）の増加となっています。

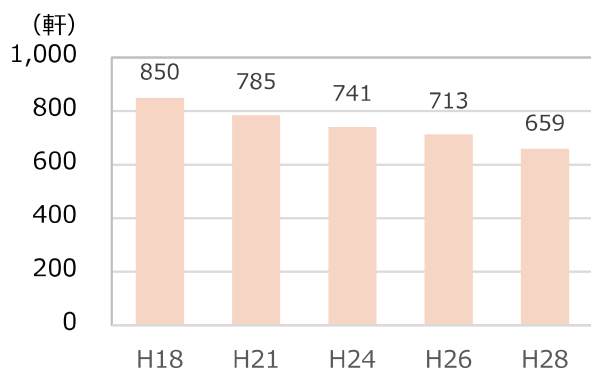


図 商店数（民営のみ）の推移
出典：商業統計調査(H18年)
経済センサス(H21～28年)

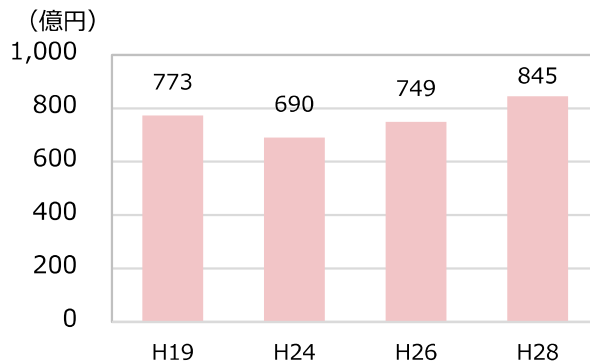


図 商品販売額の推移
出典：商業統計調査(熊本県統計年鑑)

4 土地利用

2016（平成28）年の土地利用分類別面積をみると、用途地域内では住宅用地の割合が41.8%と最も高く、次いで商業用地（11.5%）、道路用地（10.9%）、公益施設用地（10.6%）の順となっており、用途地域の85.2%が都市的土地利用で占められています。

用途白地地域では農地（田・畑）の割合が46.8%と最も高く、次いで住宅用地（14.7%）、山林（10.3%）の順となっており、用途白地地域の63.2%が自然的土地利用で占められています。

都市計画区域内では、農地（田・畑）の割合が41.9%と最も高く、次いで住宅用地（18.4%）、山林（9.1%）の順となっており、都市計画区域内の56.6%が自然的土地利用で占められています。

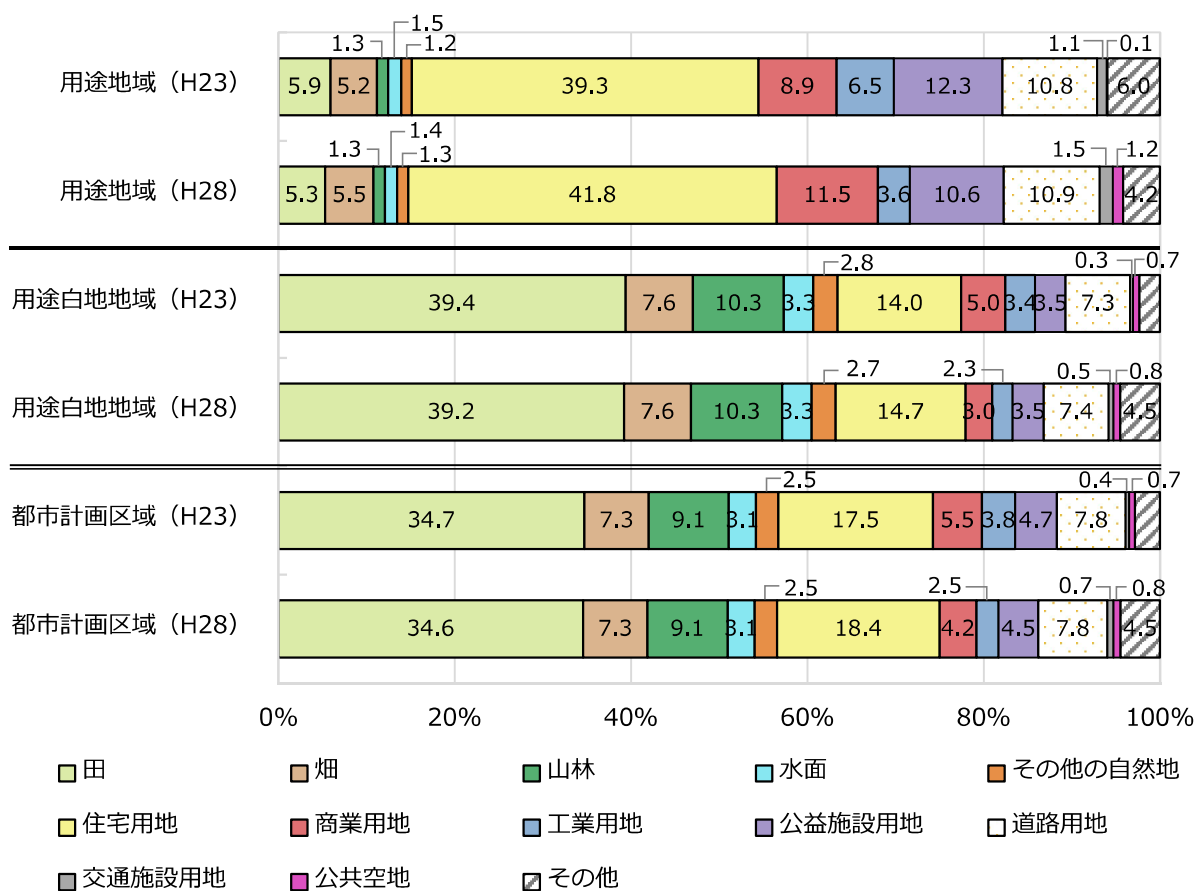


図 区域別土地利用面積構成比率

出典：都市計画基礎調査（H23年度・H28年度）

5 新築動向

2011（平成 23）年～2015（平成 27）年の 5 年間の新築件数は、都市計画区域内で合計 883 件あり、そのうち 381 件が用途地域、502 件が用途白地地域で施行されており、用途地域より用途白地地域の開発が進行している状況です。

開発面積も用途地域より用途白地地域の方が多く、また、1 件当たりの平均開発面積は用途地域の 576 m²に対し、用途白地地域は 1,334 m²となっており、用途地域と比べて倍以上となっています。新築の用途は主に住宅用地で、用途地域内や用途地域縁辺部、小川地域の市街地などに集中しています。

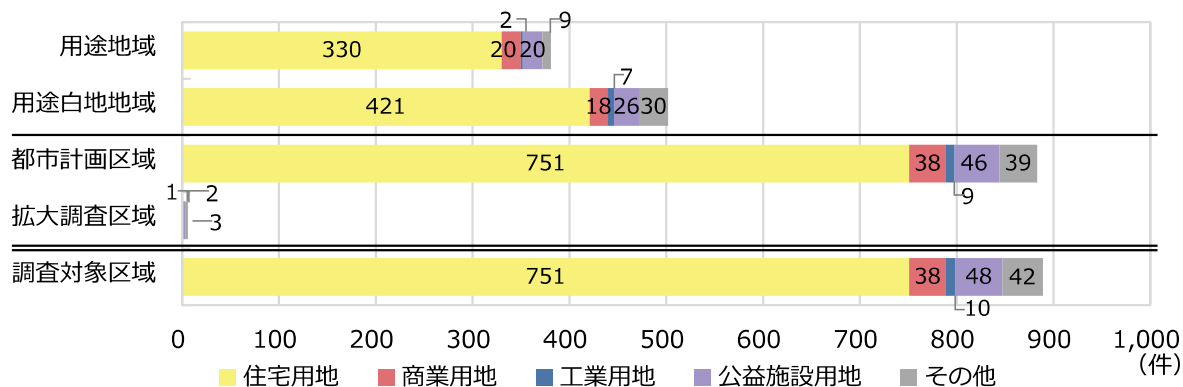


図 新築件数（H23～H27 年）

出典：都市計画基礎調査（H28 年度）

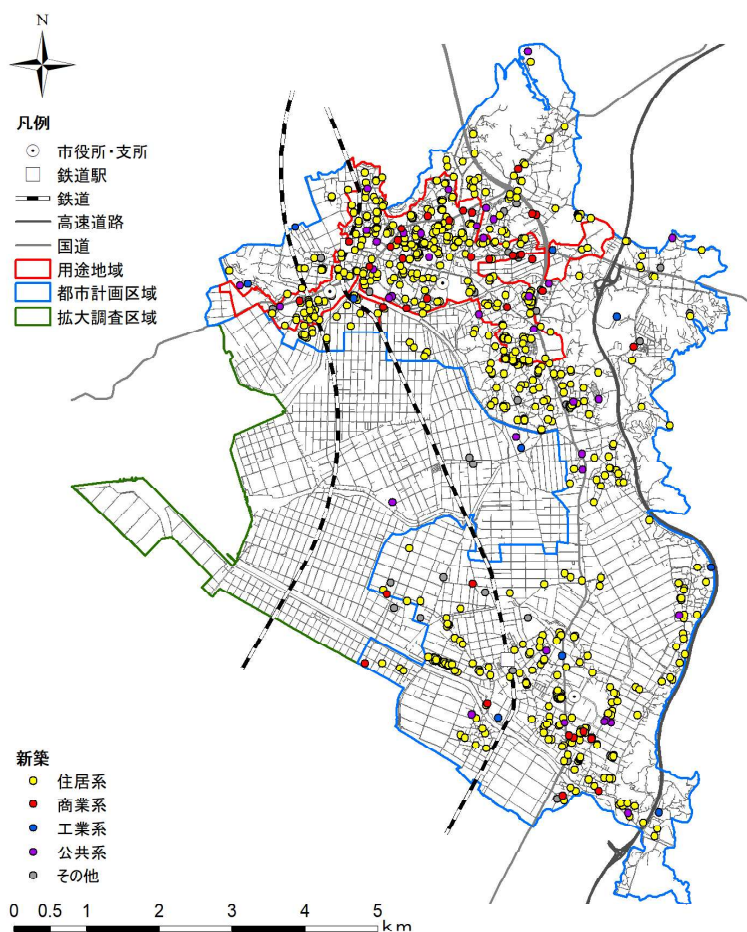


図 新築分布（H23～H27 年）

出典：都市計画基礎調査（H28 年度）

2011（平成23）年～2015（平成27）年の5年間の農地転用件数は、件数・面積ともに用途白地地域が用途地域よりも多く、転用目的は住宅用地やその他が大部分を占めています。

農地転用の分布をみると、用途地域内や用途地域縁辺部、小川地域の市街地などに集中しています。農地、その他の自然地、その他の空地など、今後宅地化が進む可能性がある宅地化可能面積の構成をみると、用途白地地域の農地が多い地区の構成比が高くなっています。

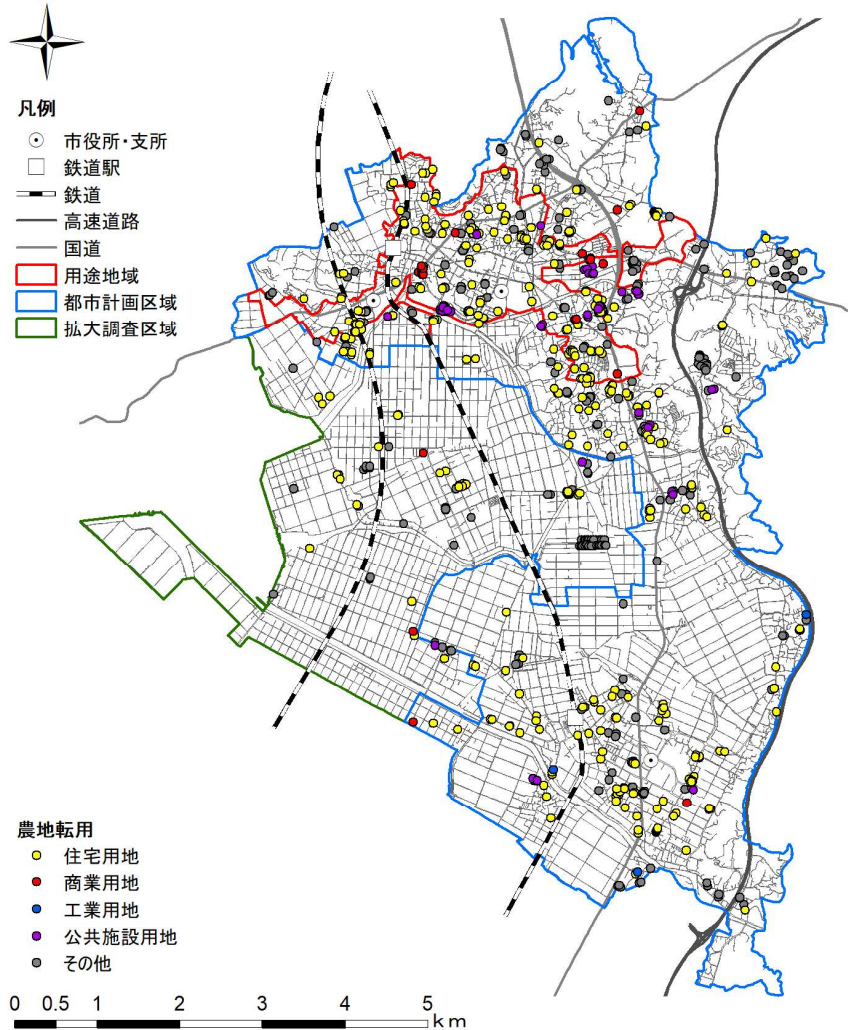
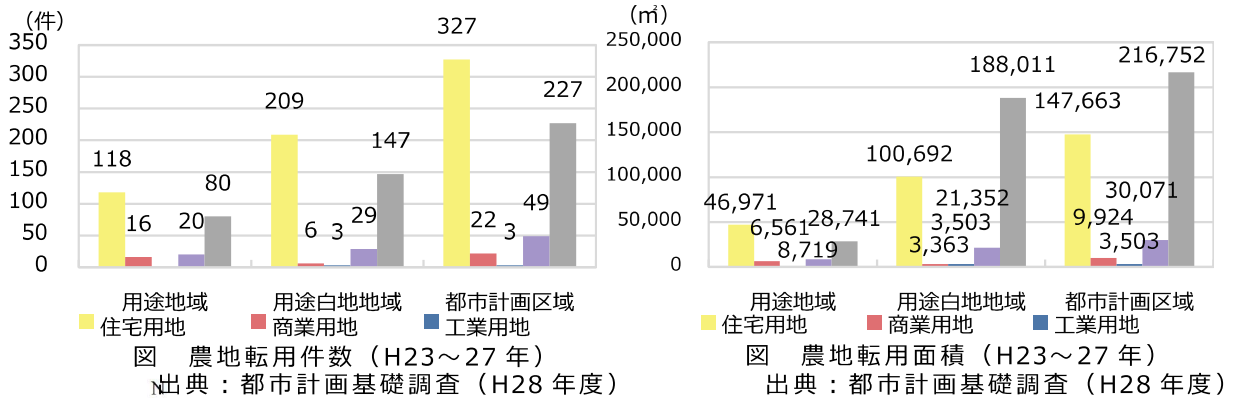


図 農地転用分布（2011～2015）

出典：2016年度都市計画基礎調査

7 空き家

空き家は市全域の広範囲に分布しており、市役所周辺や松橋駅周辺など、比較的利便性が高い中心部でも空き家の分布が見られます。特に三角地域の集落部に多く分布しています。

市全体で 366 戸の空き家が確認されており、そのうち 26 戸（7%）が用途地域内に位置しています。

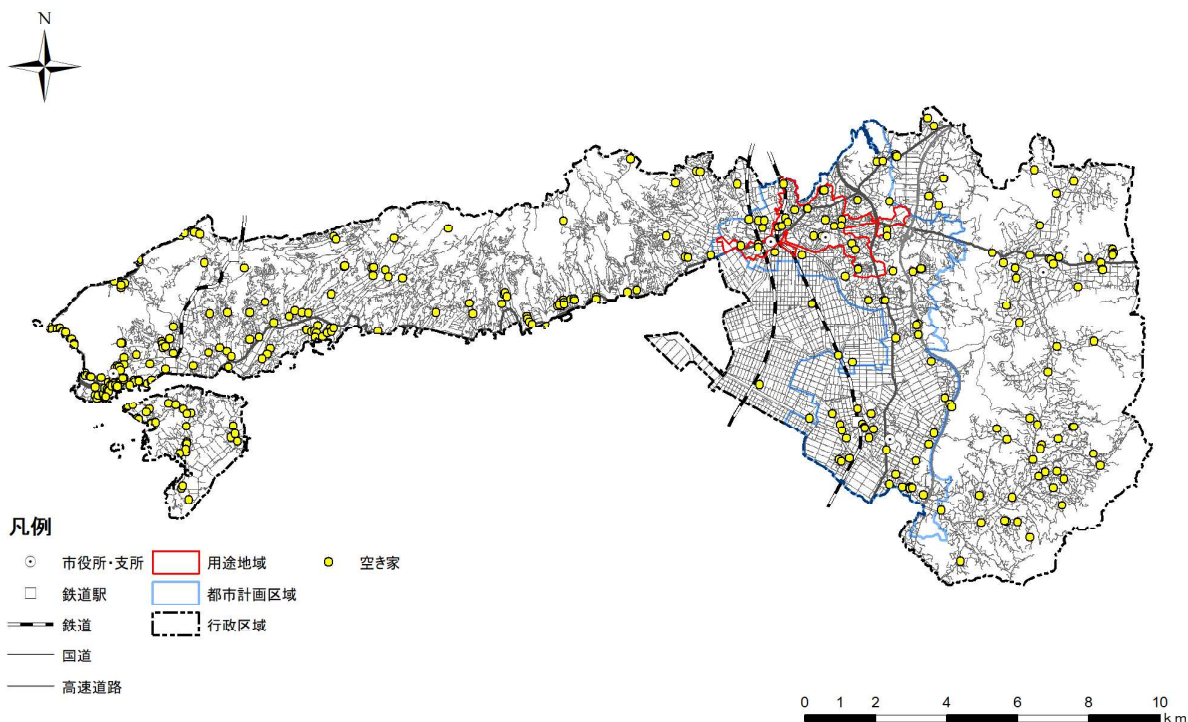


図 空き家の分布状況

出典：空家調査(H26年)

表 空き家と空き家率

区分	空き家数（戸）	建物戸数（戸）	空き家率
都市計画区域内	82	19,764	0.4%
用途地域内	26	6,939	0.4%
都市計画区域外	284		
市全体	366		

出典：空家調査（H26年）

8-1 公共交通網

本市の公共交通網は鉄道（JR九州新幹線・JR鹿児島本線・三角線）のほか、路線バスや熊本市と天草市を結ぶ快速あまくさ号、乗合タクシーが運行しています。路線バスは松橋地域の中心部から放射状に広がっており、乗合タクシーは主に松橋地域や小川地域、三角地域の中心部で運行しています。

JR鹿児島本線（JR松橋駅・JR小川駅）は1日の運行本数は往復86～89本、三角線（三角駅・波多浦駅・石打ダム駅）は往復32～38本となっています。路線バスの運行本数は松橋地域の中心部から宇土市方面や、三角地域の中心部で多くなっています。

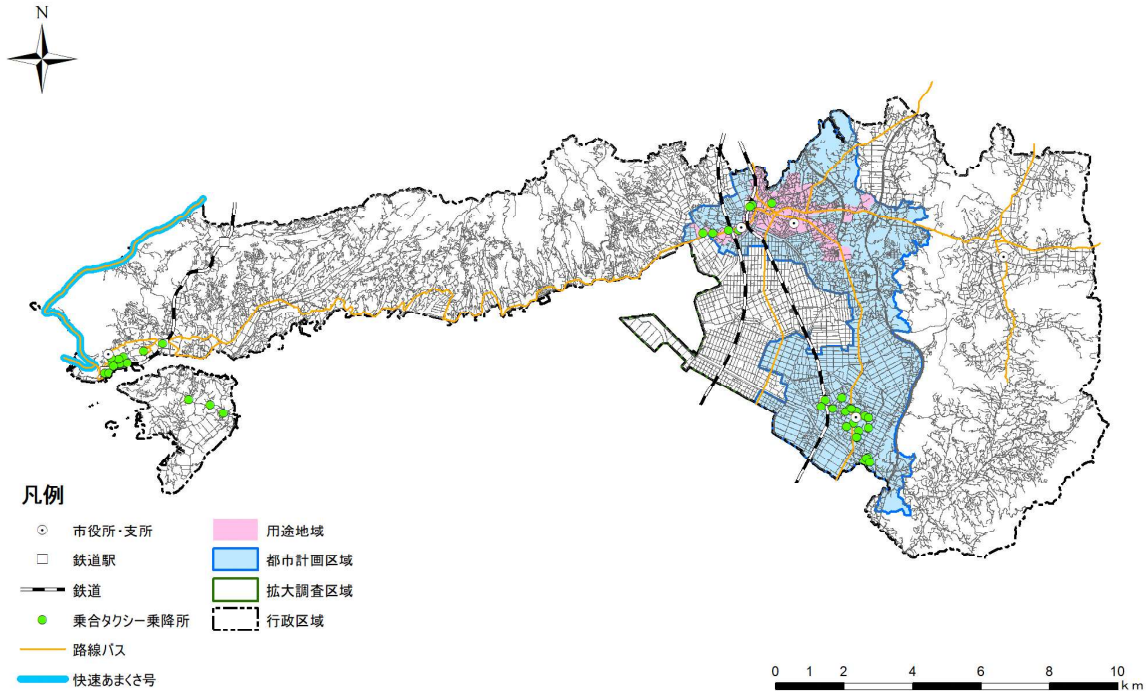


図 公共交通網

出典：市 HP、各運行会社 HP

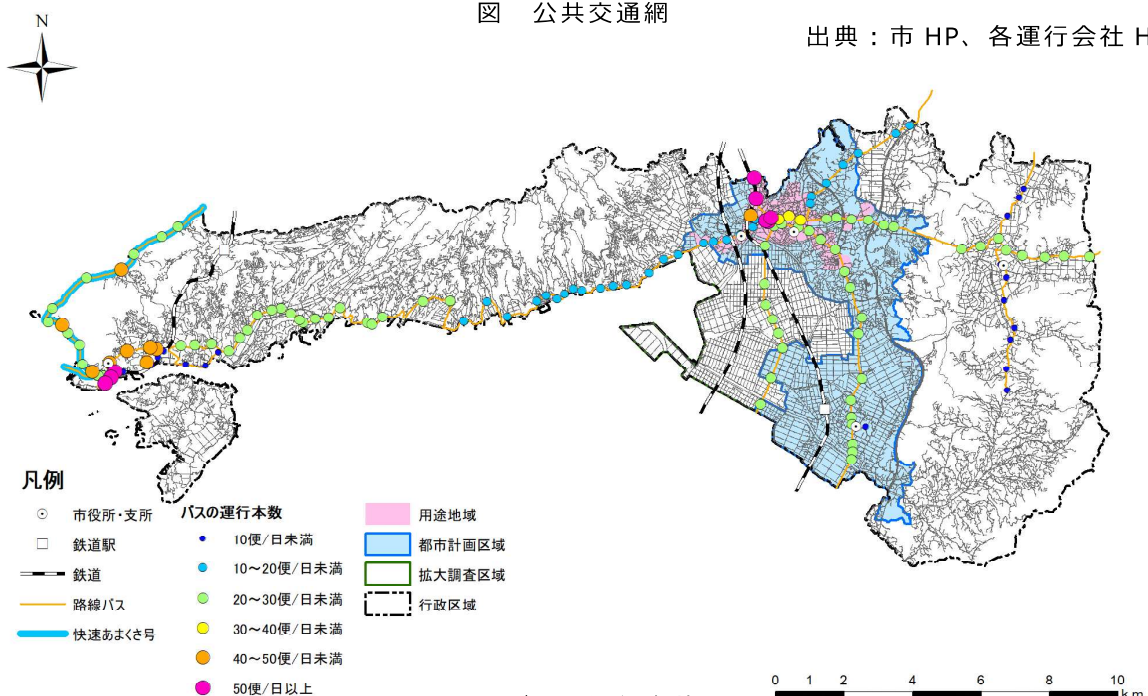


図 バスの運行本数

出典：市 HP、各運行会社 HP

8-2 公共交通の利用状況

2017（平成 29）年の JR 松橋駅の乗車人員は 1,758 人/日、小川駅は 1,207 人/日となっており、熊本県以南の鹿児島本線の駅では、熊本、新八代、宇土に次いで多くなっていますが、三角駅は 403 人/日と少ない状況です。

路線バスの利用者数は、2016（平成 28）年まで緩やかな減少傾向にありましたが、2016（平成 28）年の熊本地震の影響から 783 千人/年となり大幅に減少しています。以降はやや増加傾向にありますが、2018（平成 30）年は 799 千人/年で熊本地震前の 2015（平成 27）年と比較すると 29.2%減少しています。

乗合タクシーの利用者数は、年によって増減はあるものの全ての地域で減少傾向にあります。

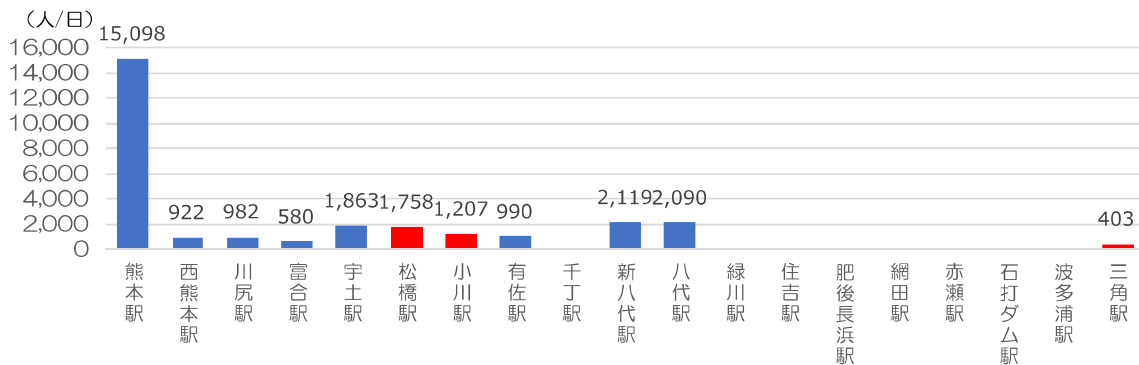


図 鉄道駅の乗車人員

出典：宇城市地域公共交通網形成計画より引用
 (※資料：JR九州 2017、数字がない駅は不明：上位 300 位以下)

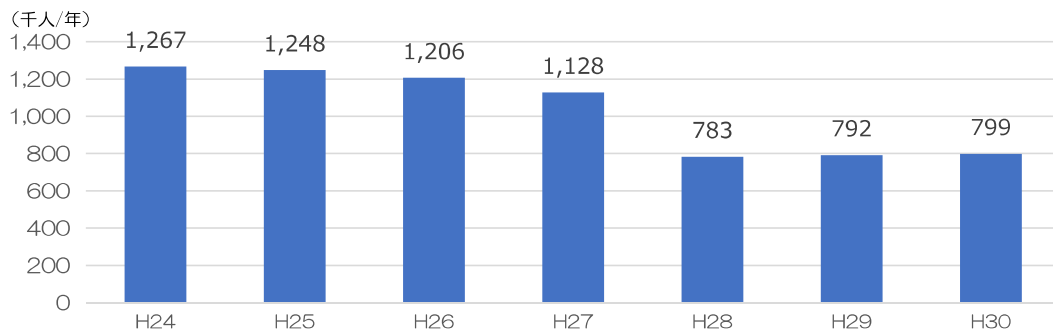


図 路線バスの利用者数の推移（前年 10 月～当年 9 月）

出典：宇城市地域公共交通網形成計画より引用

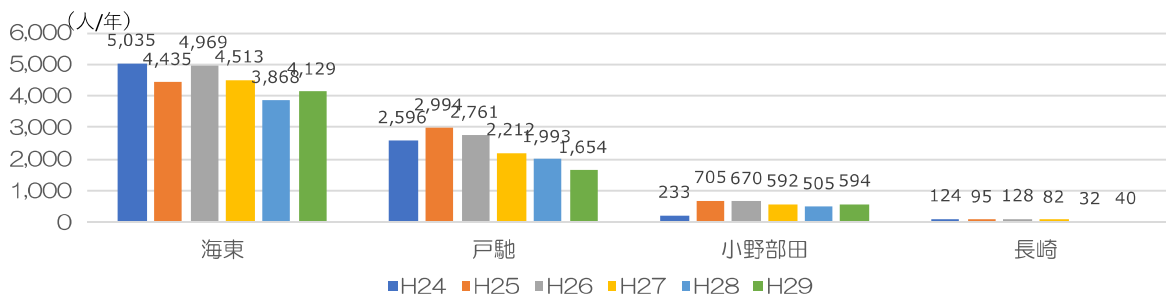


図 乗合タクシーの利用者数の推移

出典：宇城市地域公共交通網形成計画より引用

8-3 公共交通に係る財政負担の状況

路線バスに対する欠損補助額は、年々増加し、2018（平成30）年度は100,848千円と2012（平成24）年度と比較して約1.3倍、約21,683千円/年の増加となっており、利用者数の減少が大きく影響しているものと考えられます。

系統別では、松橋産交～三角産交が41,791千円/年と全体の40%以上を占め、他の系統より突出している状況です。

乗合タクシーの補助金額は、利用者数が多い海東方面の補助金額が多くなっています。海東方面の補助金額は増減を繰り返しながら推移しており、その他の方面では近年減少傾向となっています。

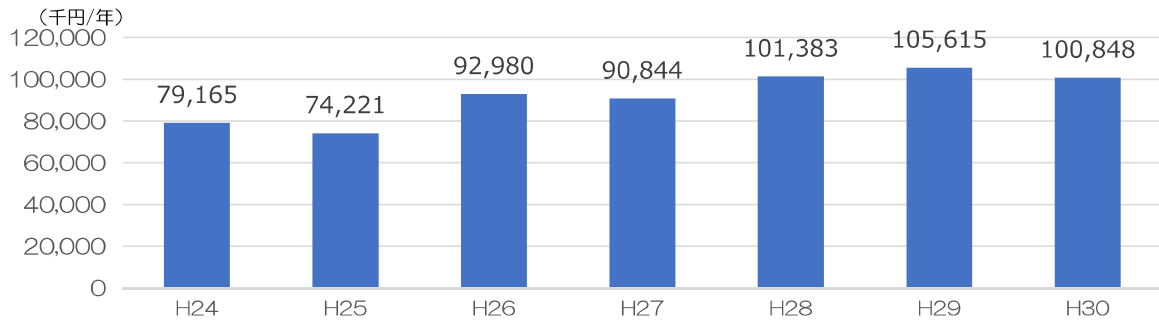


図 路線バスに対する欠損補助額の推移（H24～30年度）（前年10月～当年9月）

出典：宇城市地域公共交通網形成計画より引用

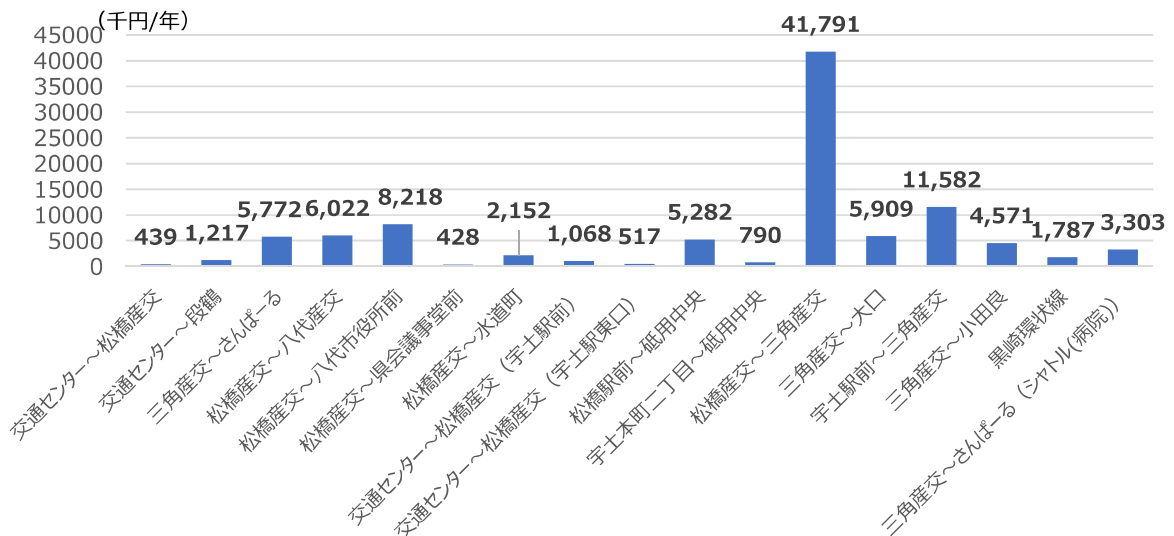


図 系統別の状況（H29年10月～H30年9月の実績値）（宇城市負担分のみ表示）

出典：宇城市地域公共交通網形成計画より引用

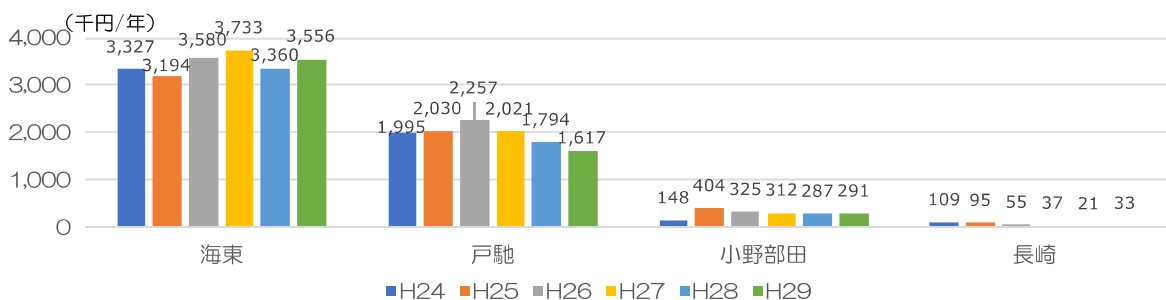


図 乗合タクシー補助金額の推移（H24～29年）

出典：宇城市地域公共交通網形成計画より引用

8-4 交通利便性の評価

2015（平成 27）年の公共交通利便地域（基幹的公共交通）に居住する人口は、市全域で 20.6%となっています。

また、公共交通が徒歩圏内でない公共交通空白地域に居住する人口は、市全域で 47.1%となっており、約半数が公共交通の徒歩圏外の地域に居住しています。

	H27						R22					
	公共交通利便地域		公共交通不便地域		公共交通空白地域		公共交通利便地域		公共交通不便地域		公共交通空白地域	
	人口		人口		人口		人口		人口		人口	
	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)
用途地域	6,335	43.2	4,653	31.7	3,676	25.1	5,319	42.6	3,942	31.6	3,229	25.9
用途白地地域	3,190	14.0	6,842	30.0	12,753	56.0	3,324	15.6	6,720	31.5	11,318	53.0
都市計画区域	9,524	25.4	11,496	30.7	16,428	43.9	8,642	25.5	10,662	31.5	14,547	43.0
都市計画区域外	2,815	12.6	7,756	34.8	11,737	52.6	1,345	11.0	4,104	33.4	6,824	55.6
合計	12,339	20.6	19,252	32.2	28,165	47.1	9,987	21.7	14,766	32.0	21,371	46.3

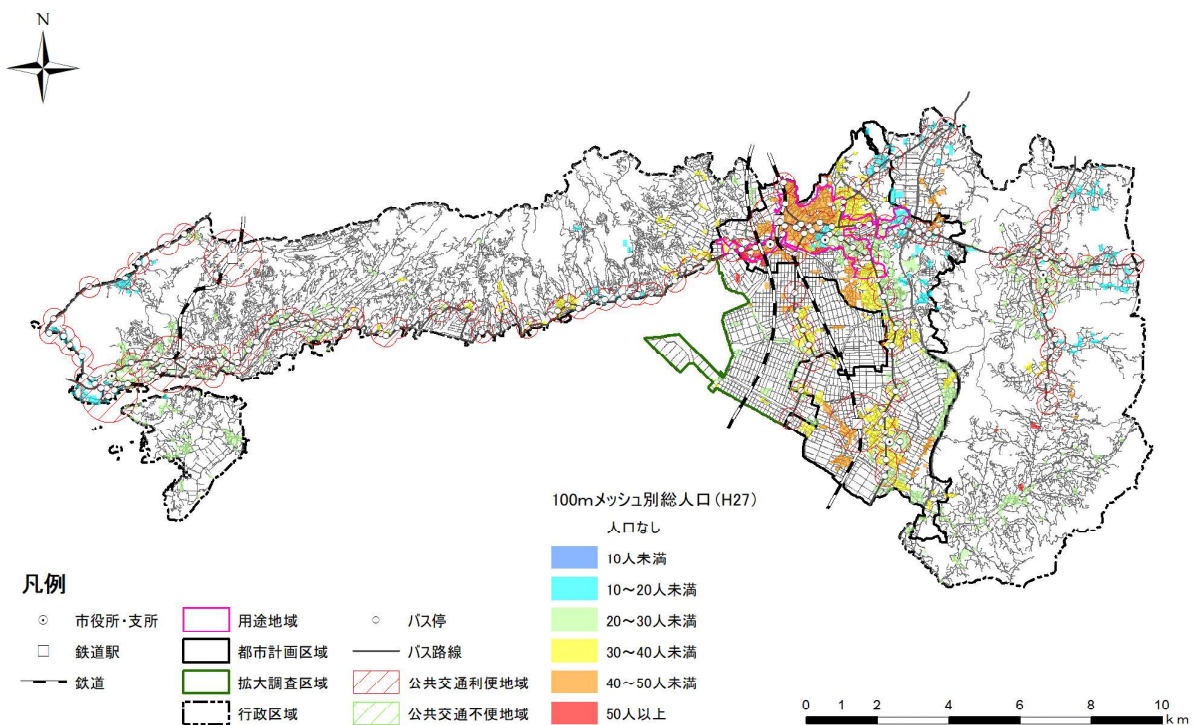


図 公共交通の徒歩圏カバー状況

出典：市 HP、各運航会社 HP、小地域将来人口 世帯予測ツール（国総研）

- 公共交通利便地域：鉄道駅（運行本数 30 本/日（往復）以上）から 800m 圏内、またはバス停（運行本数 30 本/日（往復）以上）から 300m 圏内
- 公共交通不便地域：鉄道駅（運行本数 30 本/日（往復）未満）から 800m 圏内、またはバス停（運行本数 30 本/日（往復）未満）から 300m 圏内
- 公共交通空白地域：鉄道駅から 800m 圏外、またはバス停から 300m 圏外

9-1 道路

都市計画道路は、幹線街路が9本、歩行者専用道が1本指定されています。都市計画道路全体の計画延長は19.52 kmで、その内11.30 kmが整備されており、整備率は約57.9%となっています。

主要幹線道路を除く多くの道路が4m未満の道路となっています。

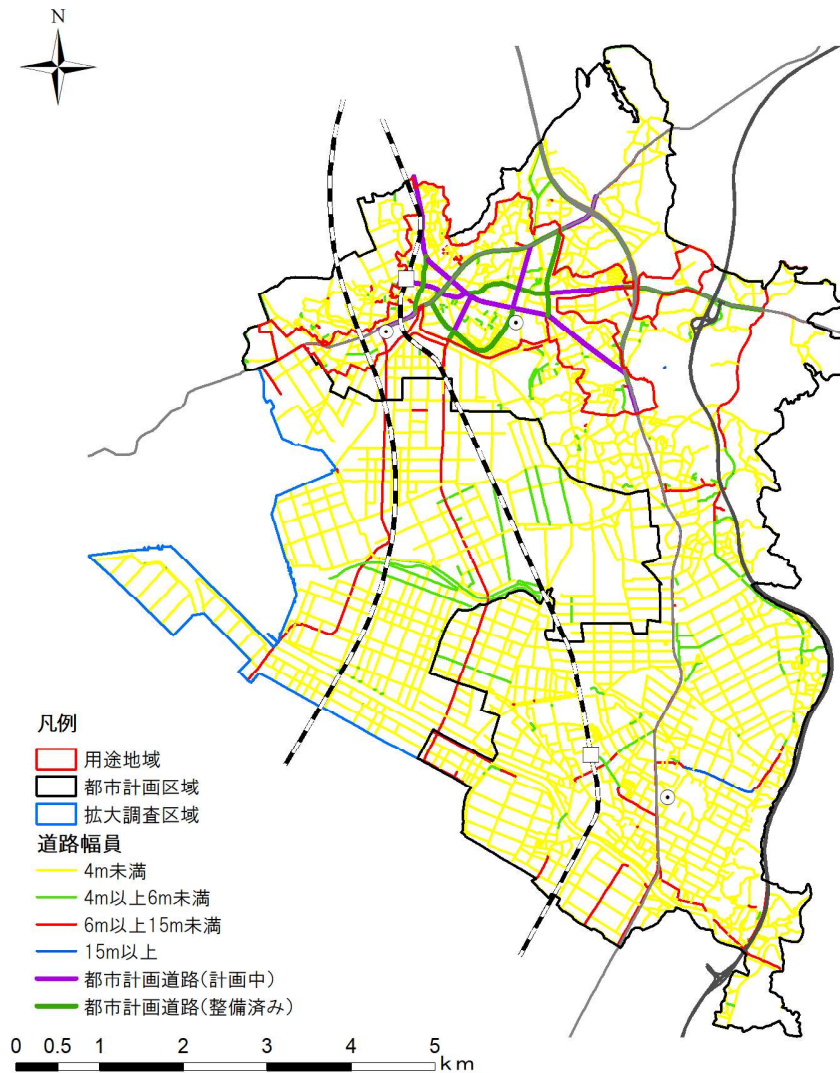


図 道路現況図 出典：都市計画基礎調査（H28年度）

表 都市計画道路の整備状況

都市計画 区域名	計画 (km)			整備済 (km)			整備率 (%)
	幹線 街路	その他	合計	幹線 街路	その他	合計	
宇城	19.52	0.02	19.53	11.30	-	11.30	57.85

出典：都市計画基礎調査（H28年度）

9-2 公園

都市計画公園は街区公園が4件、近隣公園が2件、総合公園が3件指定されており、全体の面積は約38.7haとなっています。

表 都市計画公園の整備状況

都市計画 区域名	街区公園		近隣公園		地区公園		総合公園		計	
	箇所	面積 (ha)	箇所	面積 (ha)	箇所	面積 (ha)	箇所	面積 (ha)	箇所	面積 (ha)
宇城	4	1.35	2	2.98	1	-	2	34.41	9	38.74

出典：都市計画基礎調査（H28年度）

9-3 上下水道

下水道整備率について、松橋地域を中心とする松橋不知火公共下水道は計画排水区域831haのうち69.4%、小川地域を中心とする八代北部流域関連公共下水道は、計画排水区域348haのうち85.3%が整備済みとなっています。

また、上水道普及率について、2019（令和元）年度時点で77.5%となっています。

表 下水道の整備状況

	計画排水区域 (ha)	公共排水区域 (ha)	整備率 (%)
松橋不知火 公共下水道	831	577	69.4%
八代北部流域関連 公共下水道	348	297	85.3%

出典：都市計画現況調査（令和元年）

表 上水道の整備状況

上水道		簡易水道		専用水道		合計		普及率 (%)
箇所	給水 人口 (人)	箇所	給水 人口 (人)	箇所	給水 人口 (人)	箇所	給水 人口 (人)	
2	34,532	7	9,922	4	100	13	44,554	77.5

出典：熊本県統計年鑑(令和元年度)

徒歩で多様な都市機能を利用できる利便性が高い区域（各生活利便施設の徒歩圏が複数重なる範囲）を抽出したところ、市役所から JR 松橋駅周辺の区域や JR 小川駅周辺、三角地域の中心部は 6 種類の生活利便施設の徒歩圏が重なる利便性が高い区域となっています。

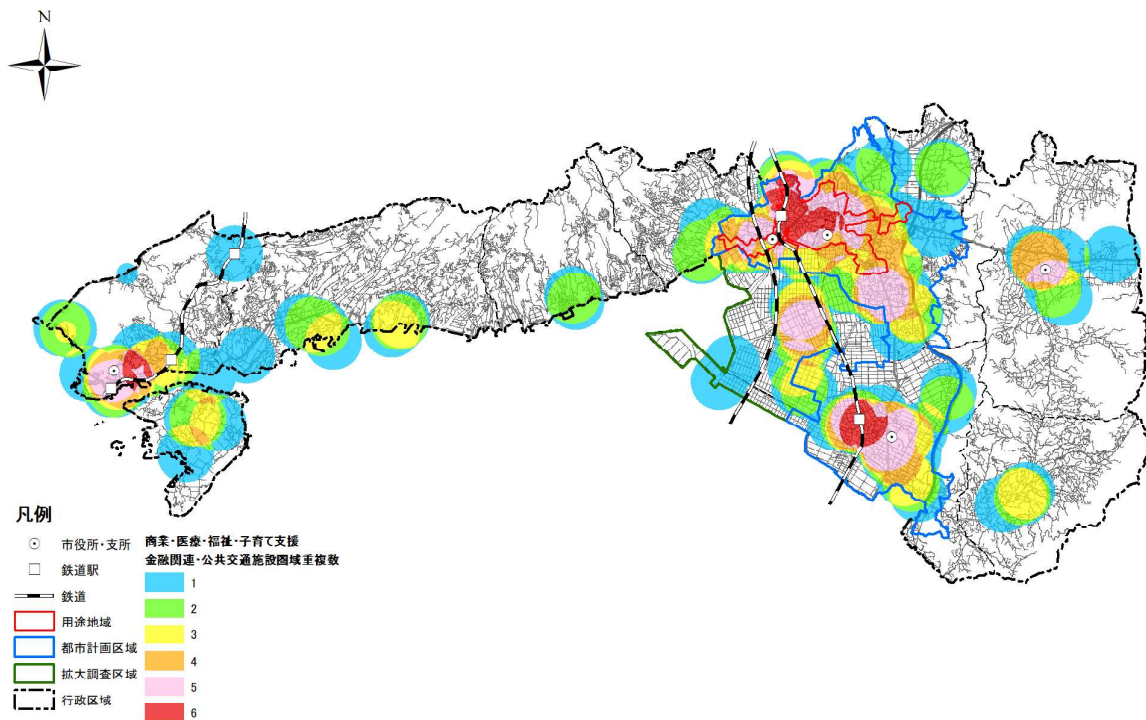


図 生活利便施設の重複数

出典：iタウンページ、庁内資料、熊本県オープンデータ、JAバンク HP、市 HP、各運行会社 HP

11-1 洪水のリスク

洪水浸水想定区域における想定最大規模とは、想定し得る最大規模の洪水に係る区域のことです。本市においては、浸水深 0.5m以上の区域が広範囲に指定されており、用途地域内の市街地の一部においても見られるほか、山間部の谷あいにも指定されています。また、浸水深 3.0m以上が想定される区域は、一部に限定して見られます。

家屋倒壊等氾濫想定区域とは、一定の条件下において、家屋の倒壊・流失をもたらすような堤防決壊に伴う激しい氾濫流や河岸侵食が発生することが想定される区域です。本市においては、砂川や八柳川周辺の一部に氾濫流、浅川などの河川付近に河岸侵食が指定されています。

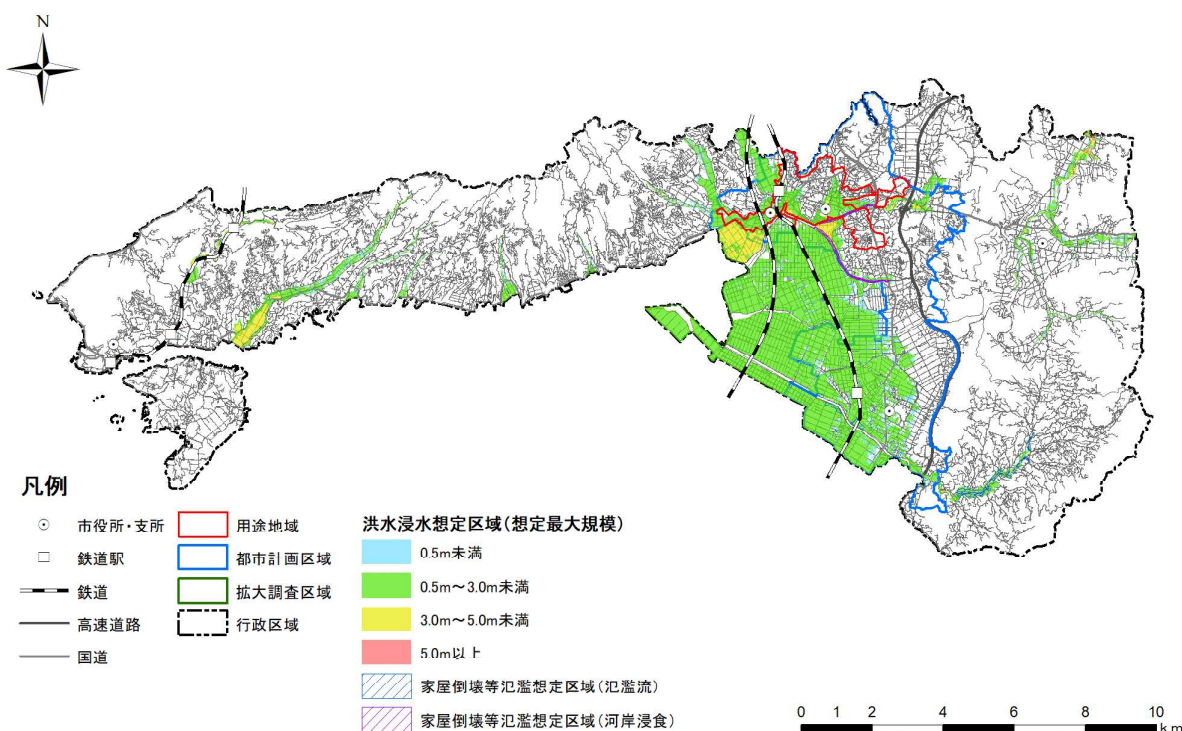


図 洪水浸水想定区域（想定最大規模）・家屋倒壊等氾濫想定区域

出典：庁内資料

11-2 津波のリスク

津波浸水想定区域は、用途地域内の不知火支所西側の住宅地において最大 2.0m～5.0mの浸水想定区域が指定されており、用途地域外においては、主に都市計画区域の南西部の農地を中心とした低地の広範囲や国道 266 号沿道の一部に指定されています。

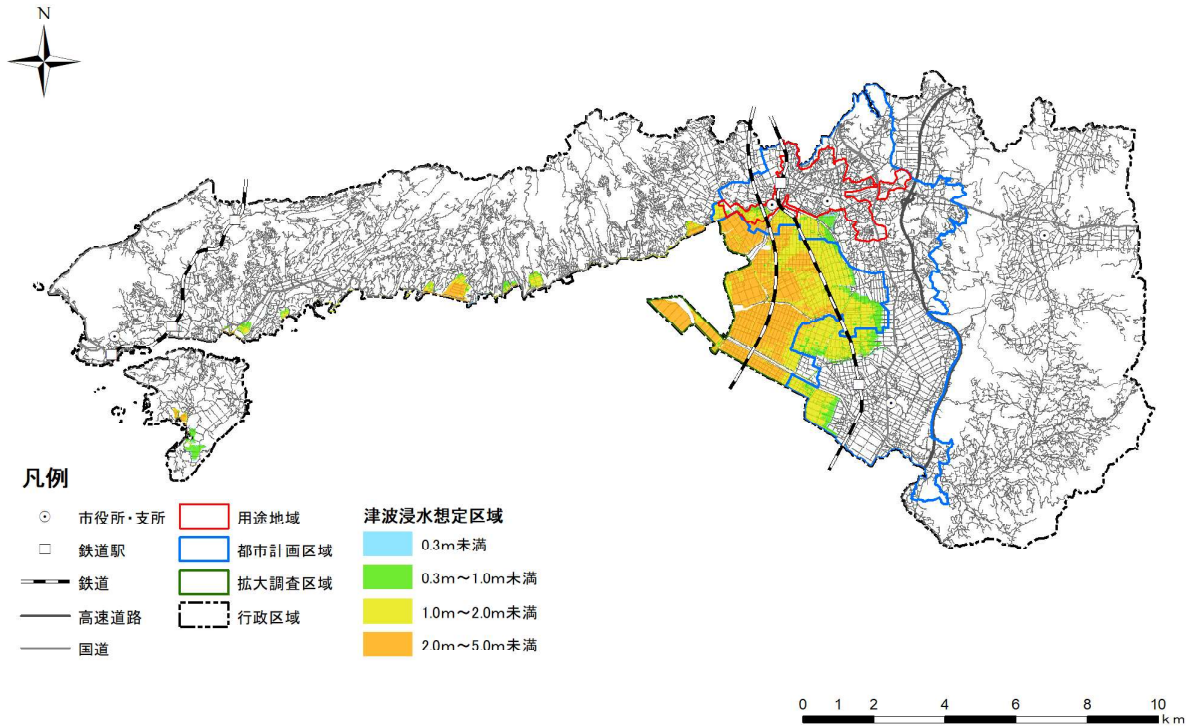


図 津波浸水想定区域

出典：庁内資料

11-3 土砂災害のリスク

大雨時等に土石流、地すべり、急傾斜地の崩壊といった土砂災害のおそれがある区域が、土砂災害警戒区域等に指定されています。土砂災害特別警戒区域は、警戒区域のうち、急傾斜地の崩壊等が発生した場合には建築物に損壊が生じ市民等の生命または身体に著しい危害が生ずるおそれがあると認められる土地の区域のことで、開発行為には制限が掛けられています。

本市においては、山間部や丘陵地、小川地域の都市計画区域縁辺部において土砂災害警戒区域等が指定されています。

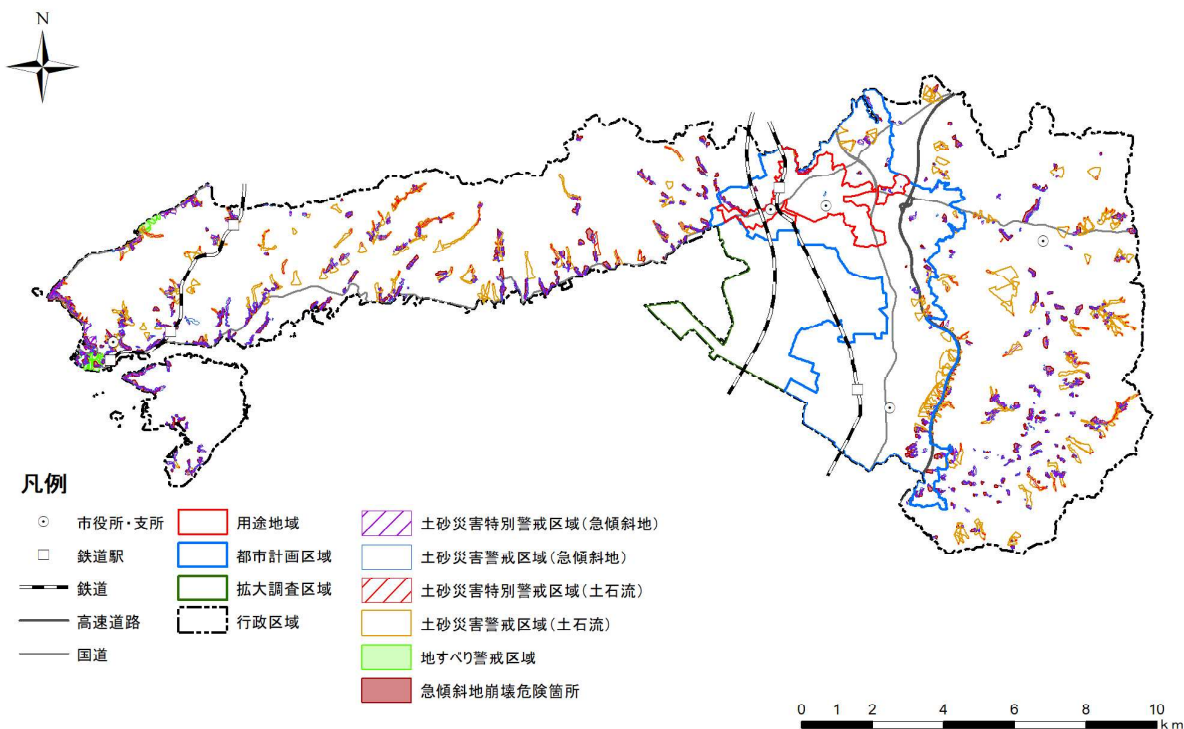


図 土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域、急傾斜地危険崩壊箇所

出典：庁内資料

11-4 大規模盛土造成地の滑落崩落のリスク

大規模盛土造成地とは、宅地を造成する際に谷や沢を埋めた造成地又は傾斜地の上に腹付けした造成地のことを指し、熊本地震においても、滑動崩落が発生し、造成地の一部で災害が発生しています。熊本県では、大規模盛土造成地マップを作成しており、これらの箇所が、地震が起きた場合に必ずしも危険ということではなく、大規模盛土造成地が身近に存在するかどうかを認識し、市民の防災意識の向上、災害の未然防止や被害の軽減につなげていくとしています。

本市では、谷を埋め立てた宅地で盛土の面積が 3,000 m²以上の盛土造成地が、松橋地域や豊野地域の北部、小川地域や三角地域の一部に指定されています。

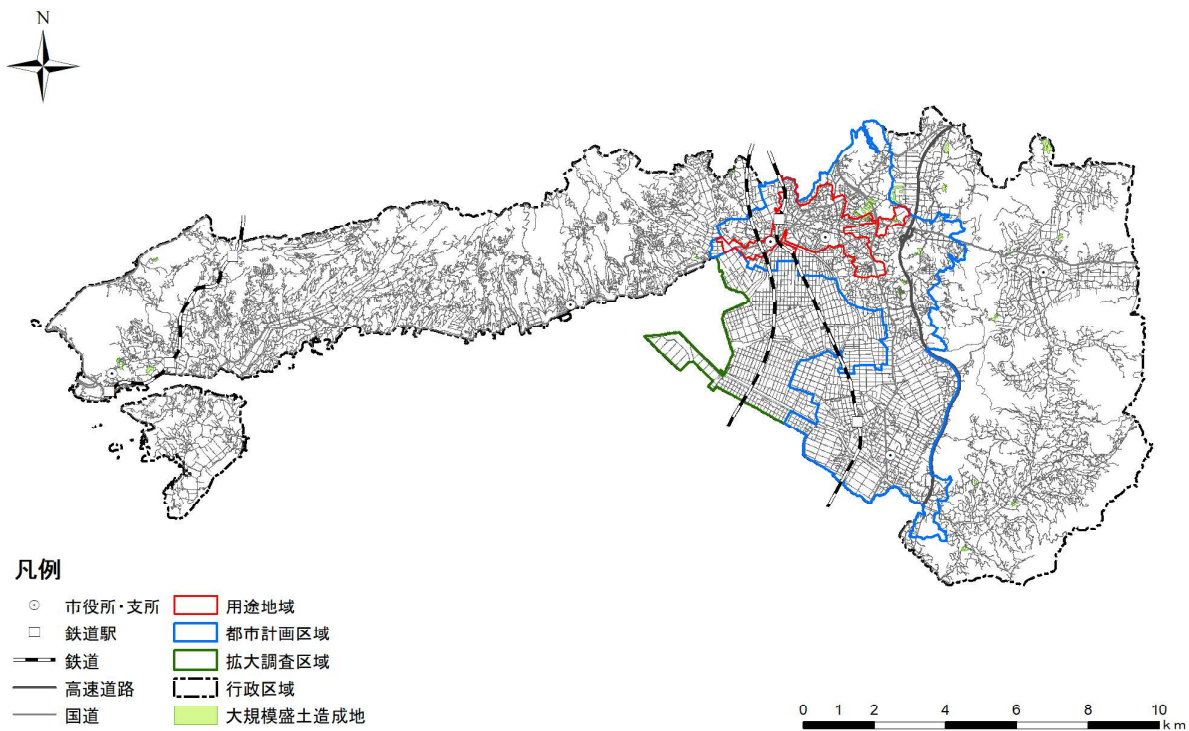


図 大規模盛土造成地の滑落崩落
出典：宇城市 大規模盛土造成地マップを基に作成

11-5 高潮のリスク

高潮は、台風や低気圧接近時の気圧低下による海面の吸い上げや風による吹き寄せにより海岸部の海面が上昇する現象で、海水が流れ込み浸水が始まると、低地には浸水被害が一気に広がるおそれがあります。

本市においては、津波と同様に海岸部や農地が広がる低地に 5.0m 以上の高潮浸水想定区域（想定最大規模）が指定されています。

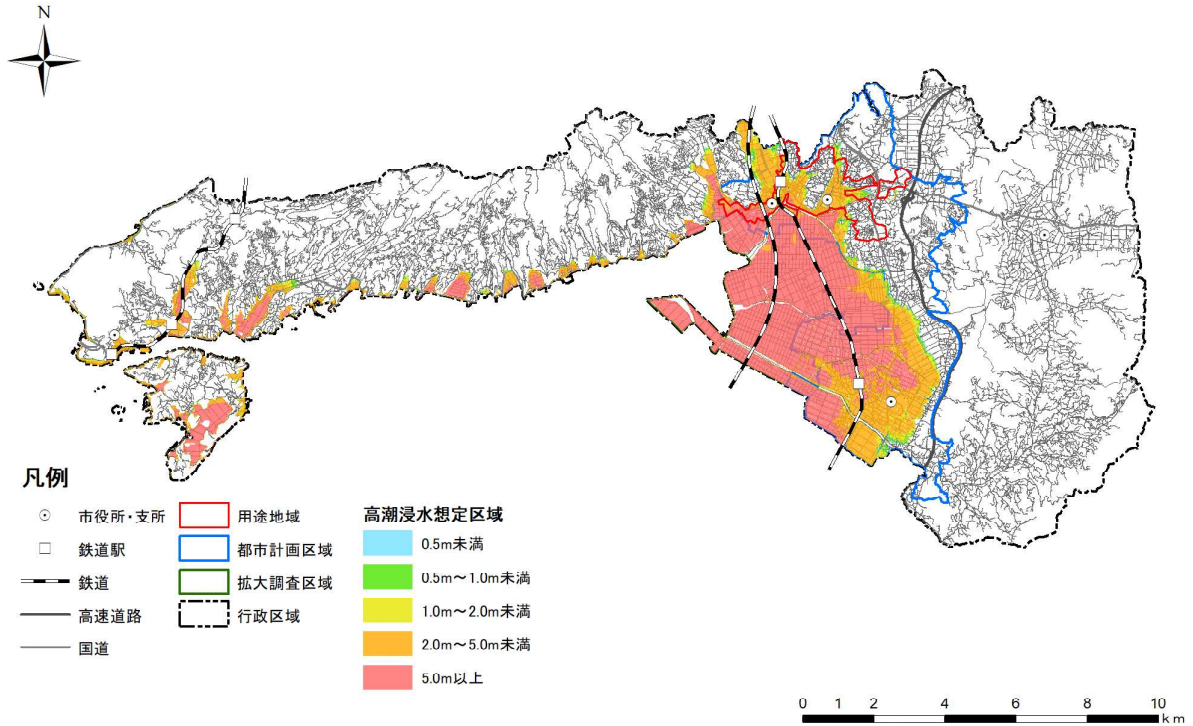


図 高潮浸水想定区域（想定最大規模）

出典：庁内資料

11-6 ため池浸水のリスク

ため池浸水想定区域は、規模の大きな地震により、ため池の堤体が決壊した場合に想定される氾濫水の浸水範囲のことです。

本市では、浸水深 3.0m 以上が想定される区域は一部に限定して見られます。

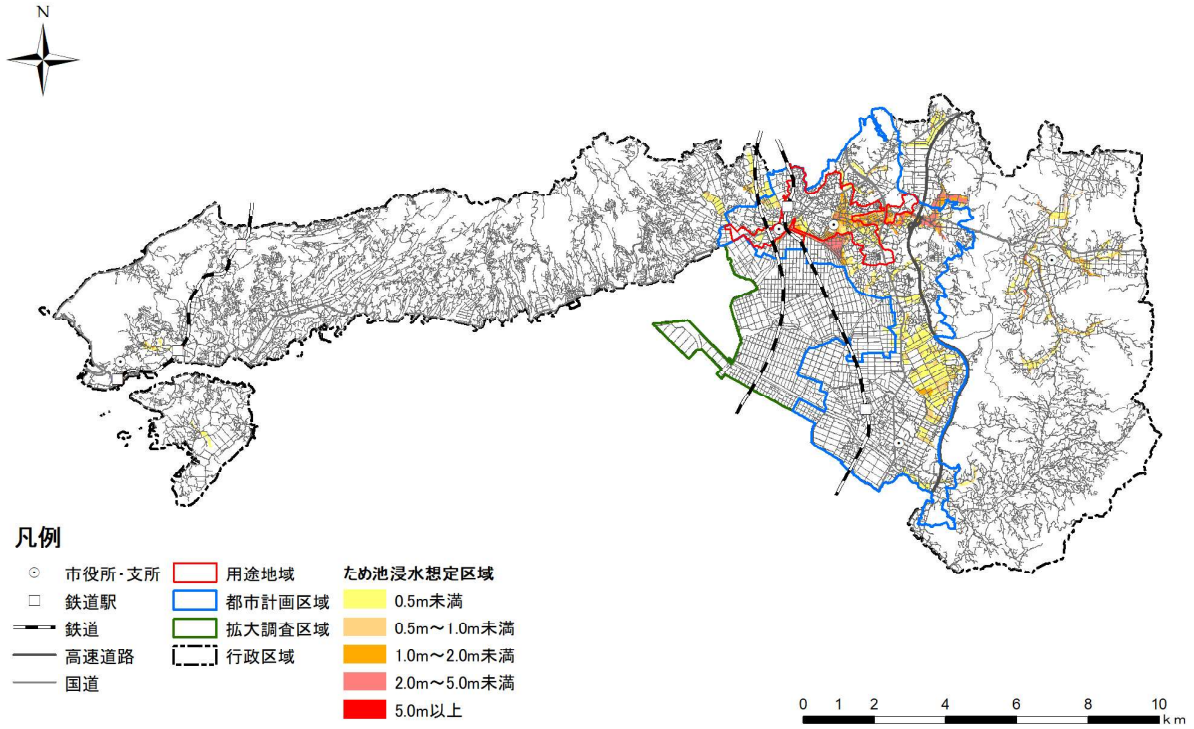


図 ため池浸水想定区域

出典：庁内資料

11-7 内水のリスク

内水氾濫は、市街地に排水能力を超える雨が降り、排水が雨量に追いつかず建物や土地が水に浸かる現象です。

本市では、松橋地域と不知火地域の公共下水道区域内において内水ハザードマップが作成されており、浸水深 3.0m 以上が想定される区域はほぼ見られません。

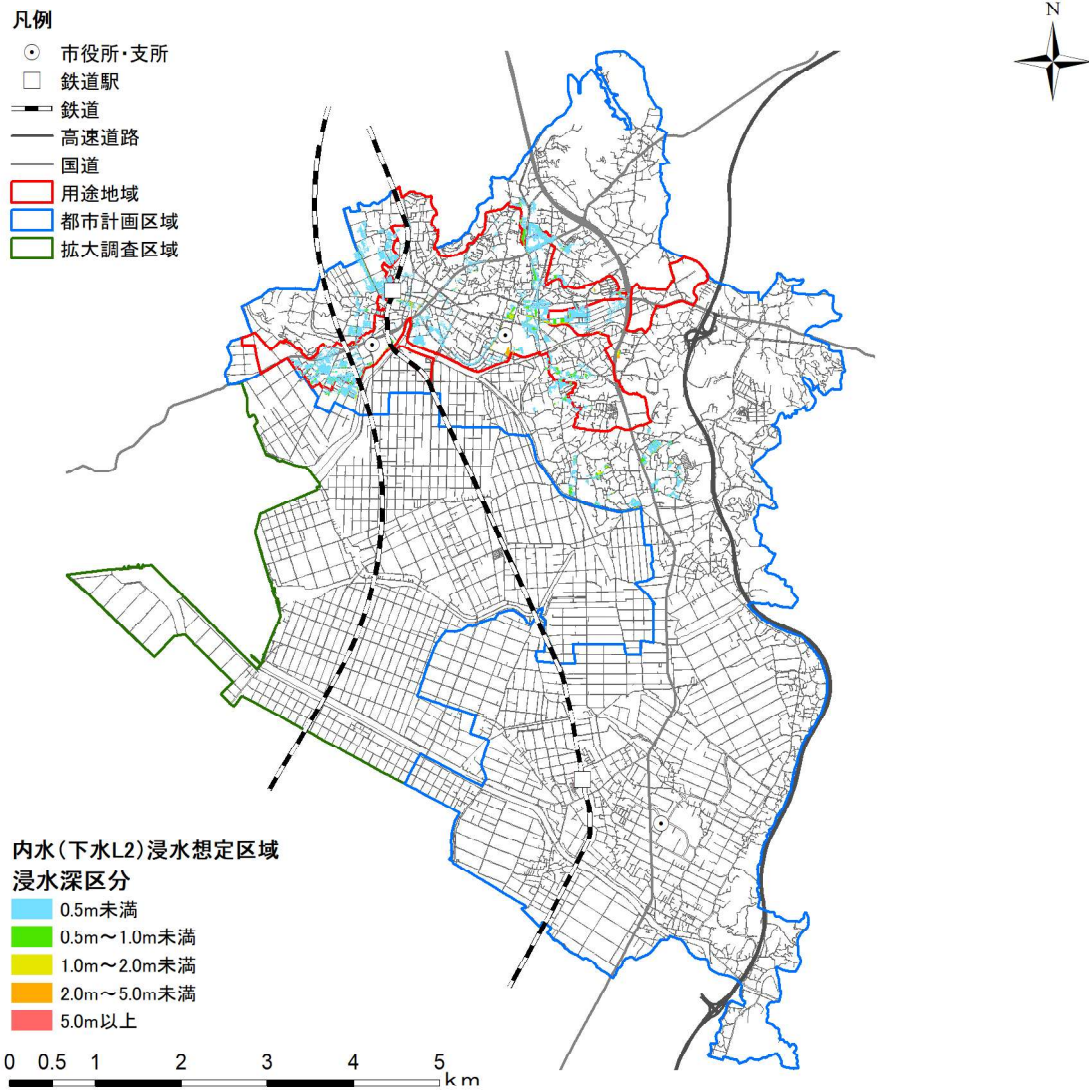


図 内水浸水想定区域（想定最大規模）（都市計画区域）

出典：庁内資料

12-1 歳入

2010(平成 22)年度以降の歳入決済額は増加傾向となっており、2016(平成 28)年度には熊本地震の影響から前年度に比べて大幅に増加しています。内訳を見ると、地方交付税や国庫支出金、地方債等の依存財源が大半を占めており、国・県の施策に影響を受けやすい歳入構造となっています。

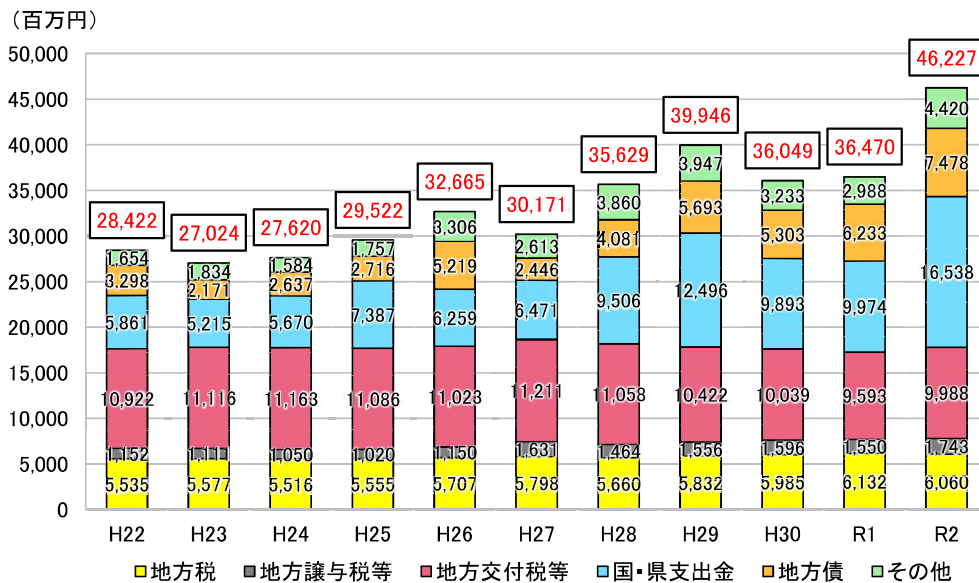


図 歳入決算額の内訳

出典：市 HP

12-2 歳出

2016(平成 28)年度には熊本地震の影響から前年度に比べて大幅に増加しており、普通建設事業費にあたる投資的経費の増加が顕著となっています。内訳を見ると、投資的経費や扶助費(生活困窮者、高齢者、児童、心身障がい者等)に対して行う様々な支援に要する経費)は増加傾向にあり、少子高齢化の影響から今後も増加することが予想されます。

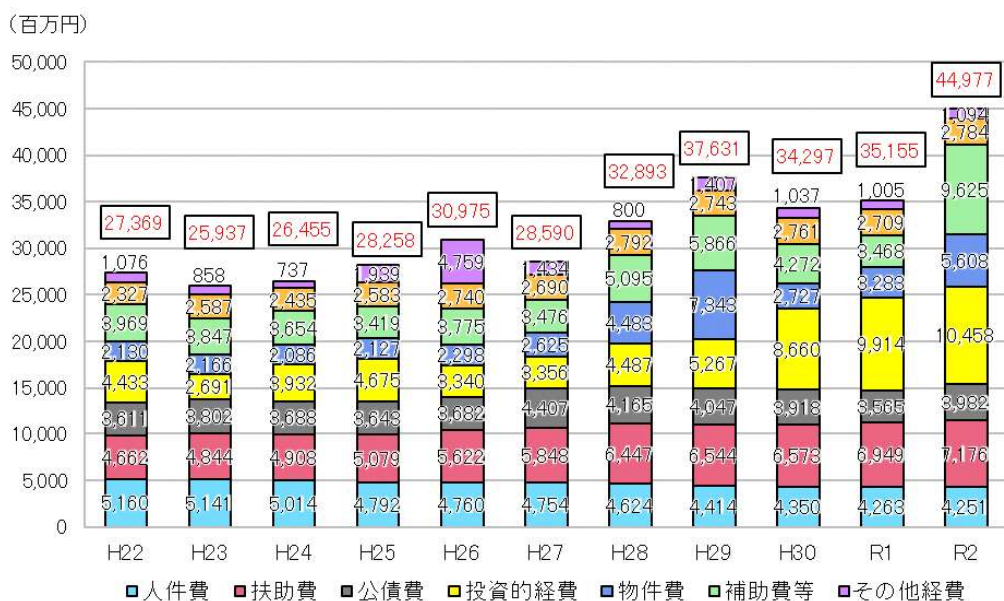


図 歳出決算額の内訳

出典：市 HP

12-3 公的不動産の状況

「宇城市公共施設等総合管理計画」(2018(平成30)年6月改訂)の公共施設の更新費用の試算結果によると、今後40年間で建築系が1,165億円(年平均29億円)、土木系が1,335億円(年平均33.4億円)、合計2,500億円、年平均63億円かかると試算されています。公共施設にかかる維持管理費用24.8億円と、建築系及び土木系すべての公共施設の更新費用63億円を合計すると年間87.8億円となり、今後40年間では3,512億円かかることが予想されています。

現在、計画改定から約5年が経過していますが、投資的経費は年々増加しており、計画改定時よりもさらに負担額が増加することが見込まれるため、財政的な見通しは厳しさを増すことが予測されます。

厳しい財政状況等に対応するため、同計画では、公共施設等の長寿命化、公共施設等の保有量の最適化、公共施設に係る行政コストの縮減を図ることが示されています。

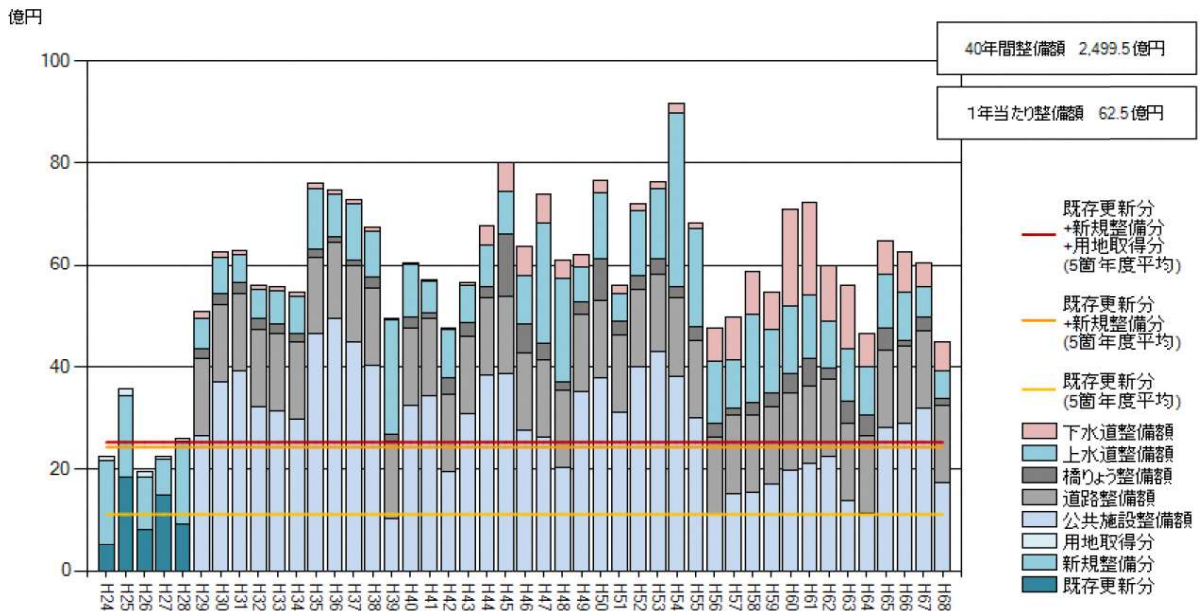


図 公共施設全体の更新費用

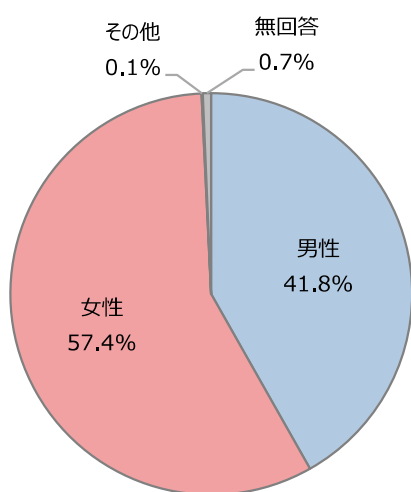
出典：宇城市公共施設等総合管理計画（改訂版）より引用

13-1 市民アンケート調査概要

調査の対象	市内在住の16歳以上 85歳未満の市民 2,500人
調査方法	郵送配布及び郵送回収
調査期間	2021（令和3）年2月5日～2月22日
配布数	2,500票
有効回収数（回収率）	899票（36.0%）

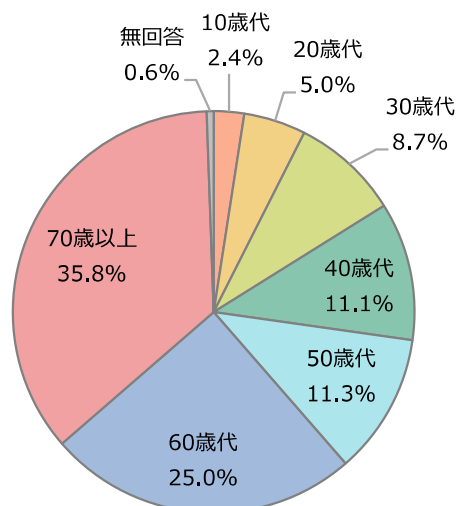
13-2 市民アンケート調査結果

(1) 回答者属性



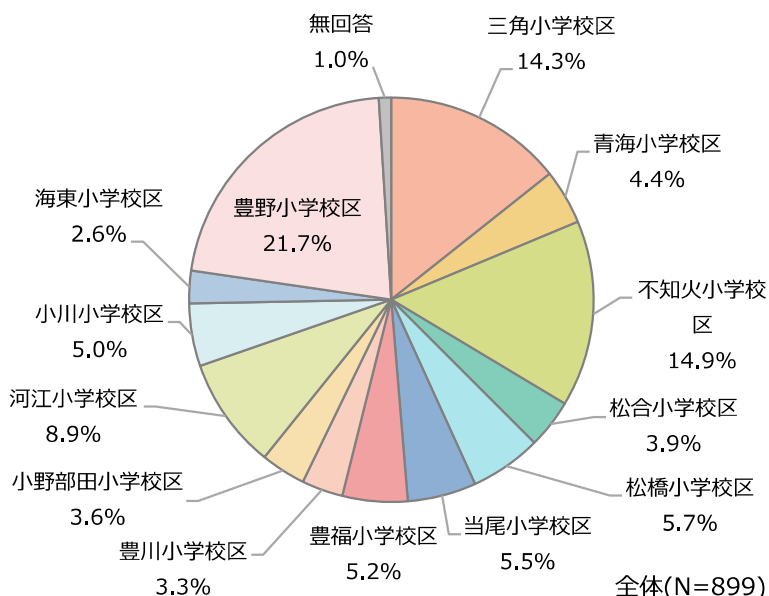
全体(N=899)

図 性別



全体(N=899)

図 年齢



全体(N=899)

図 居住地

(2) 生活環境の満足度・重要度

安全性や利便性に関する項目の多くは、重要度は高いものの、満足度は低くなっています。また、衛生・快適性の項目の多くは、満足度が高いものの、重要度は低くなっています。

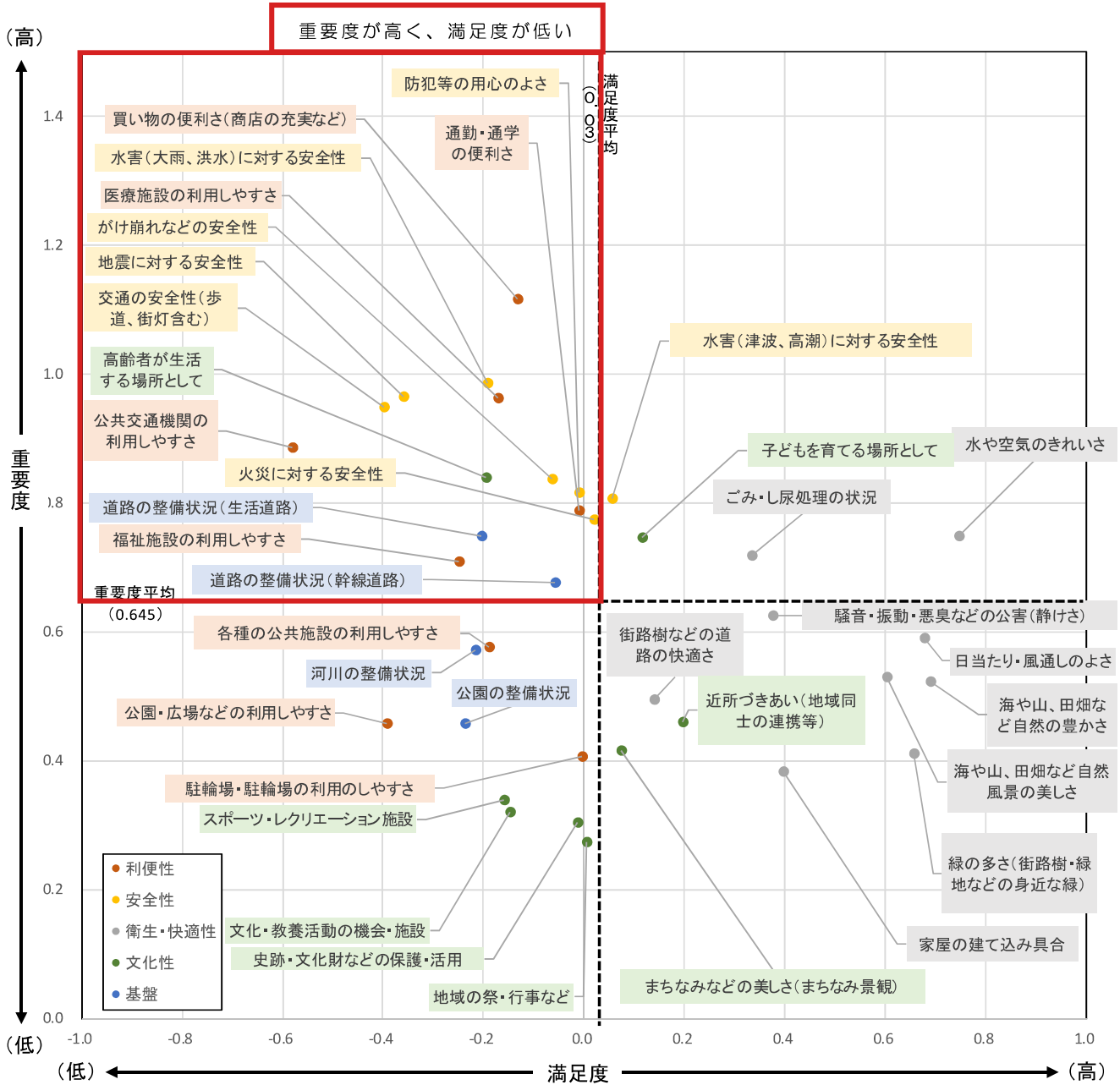


図 生活環境の重要度・満足度

(3) まちづくりの目指すべき方向

「福祉施設や医療施設等の充実を図った福祉都市」が48.4%と最も多く、次いで、「海・山・川の豊かな自然に恵まれた自然都市」を目指すべきと考えている人が30.3%となっています。また、今後のまちづくりで特に力を入れるべき取組では、「商業地の活性化・企業立地の誘導」が27.7%と最も多くなっています。

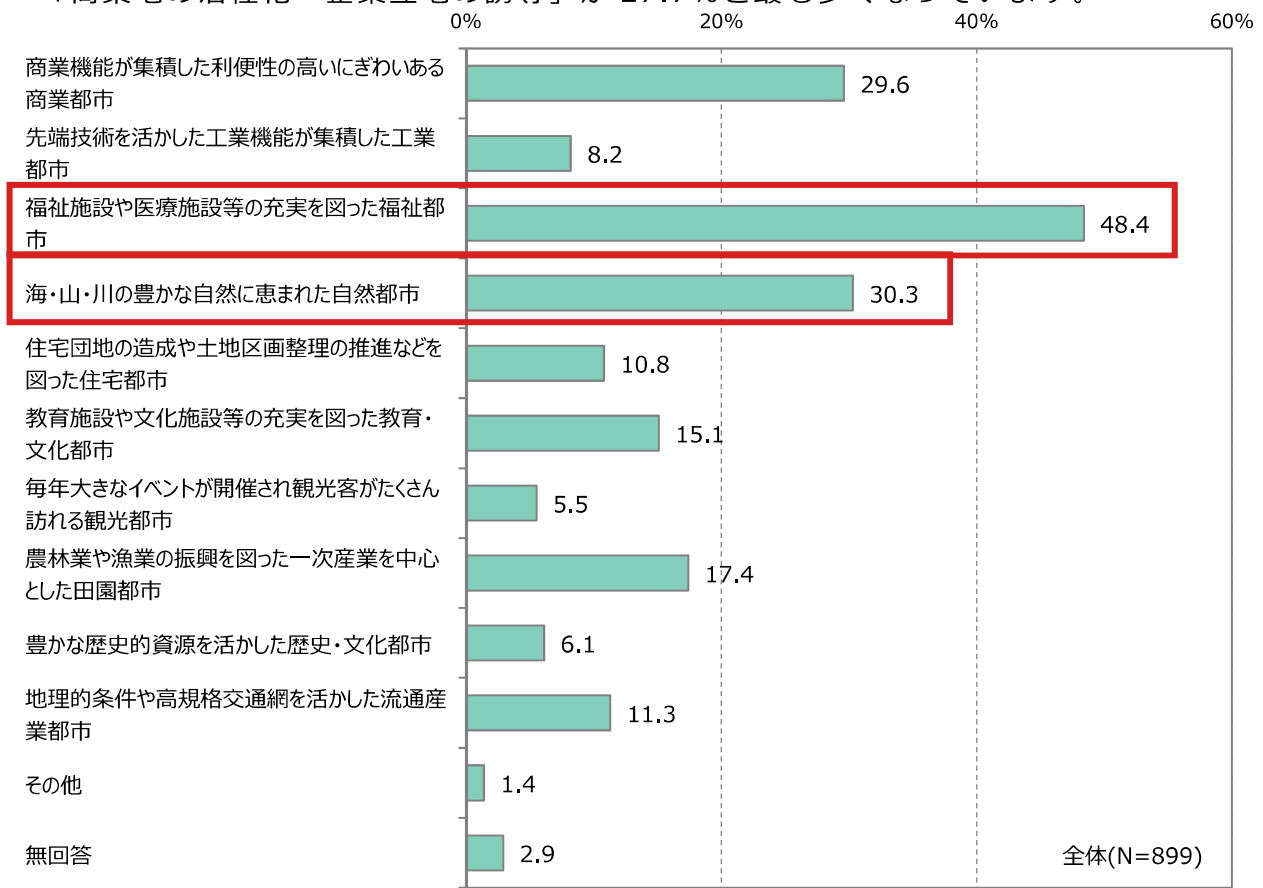


図 目指すべき方向性

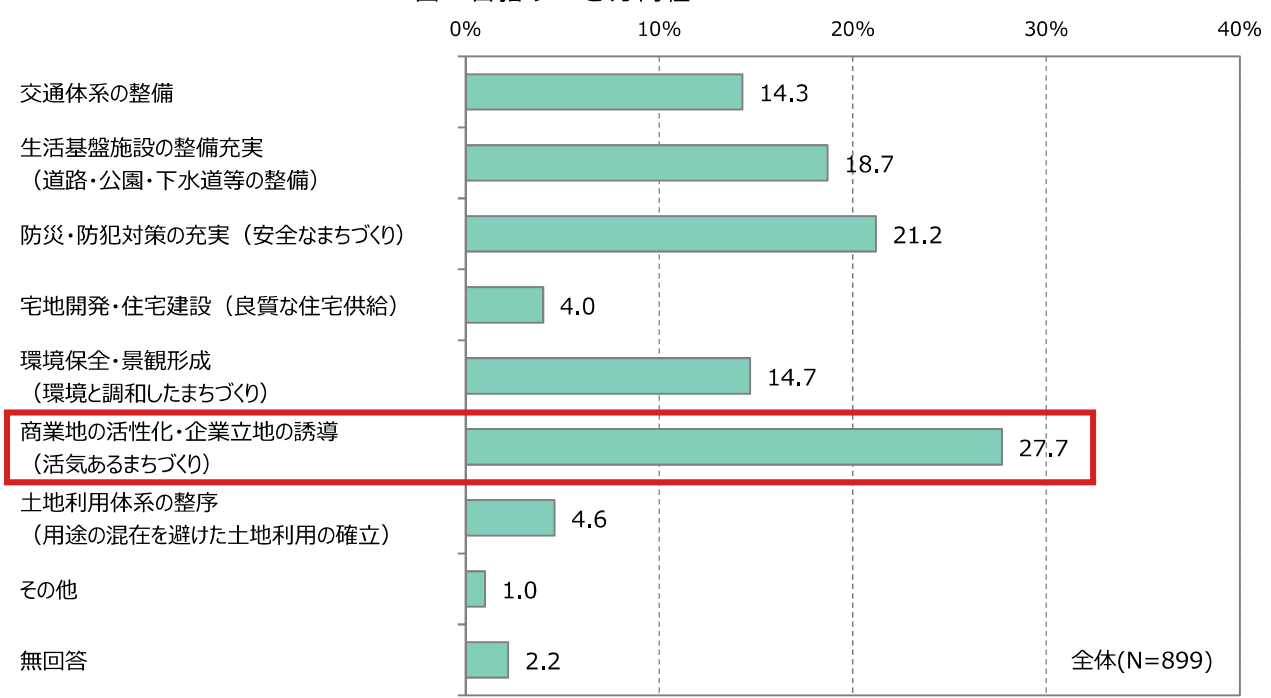


図 今後のまちづくりで力を入れるべきこと

(4) 土地利用

土地利用の問題としては、「活用されていない空き地・空き家等が多くある」が55.6%、「耕作が放棄された農地や荒れた山林が目立っている」が46.1%となっています。また、今後の土地利用に関する必要な取組は、「商業施設、医療施設、その他サービス施設の集積・充実」が46.2%と最も多くなっています。

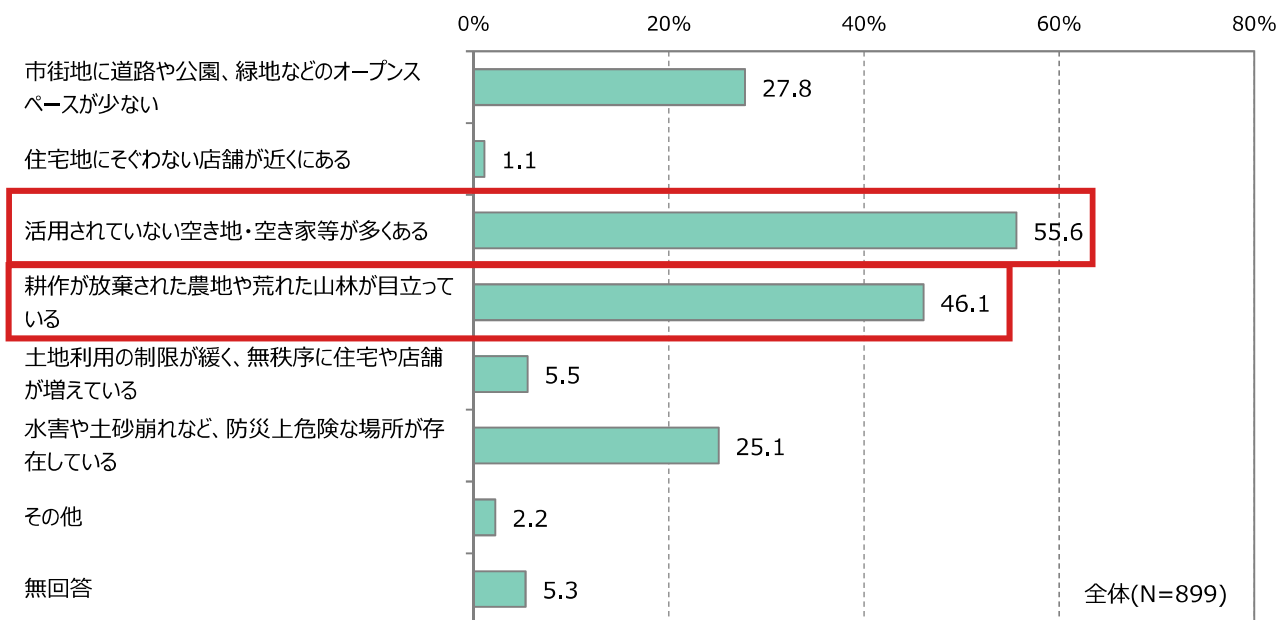


図 土地利用の問題点

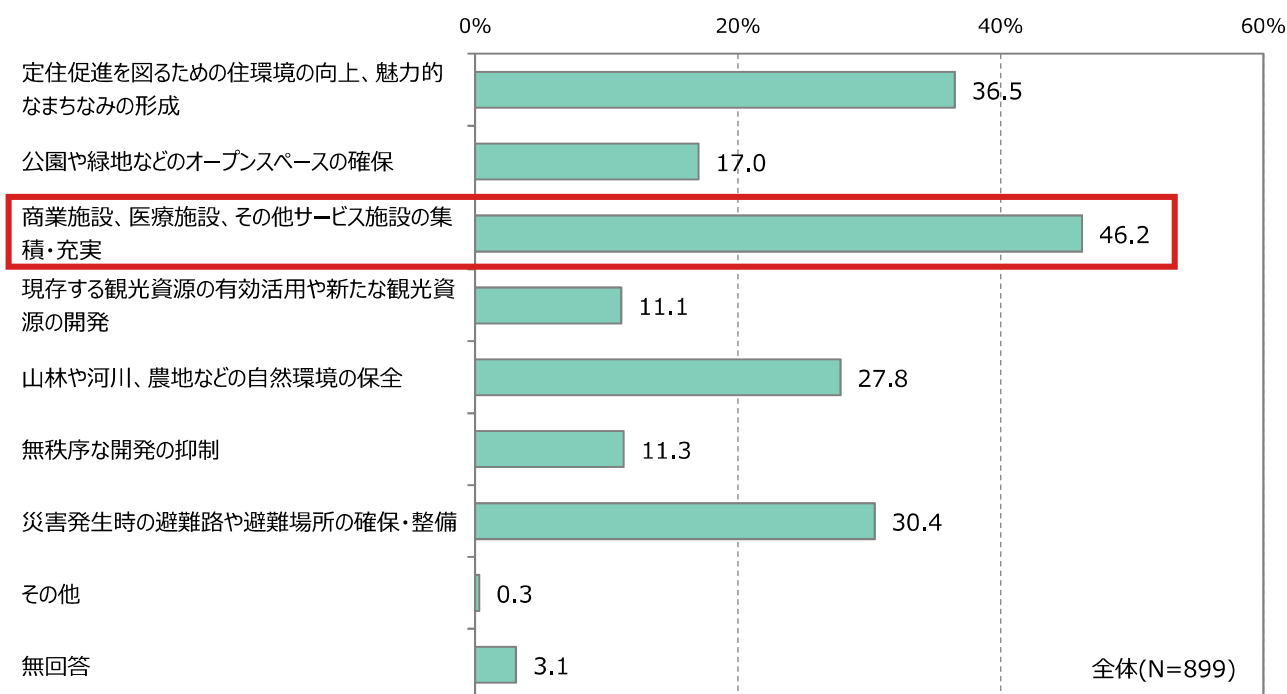


図 今後の土地利用に関する必要な取組

(5) 道路整備

道路整備で優先すべき取組は、「高齢者や障害者にもやさしい、安全に利用できる歩行空間の整備・改良」が47.2%と最も多くなっています。

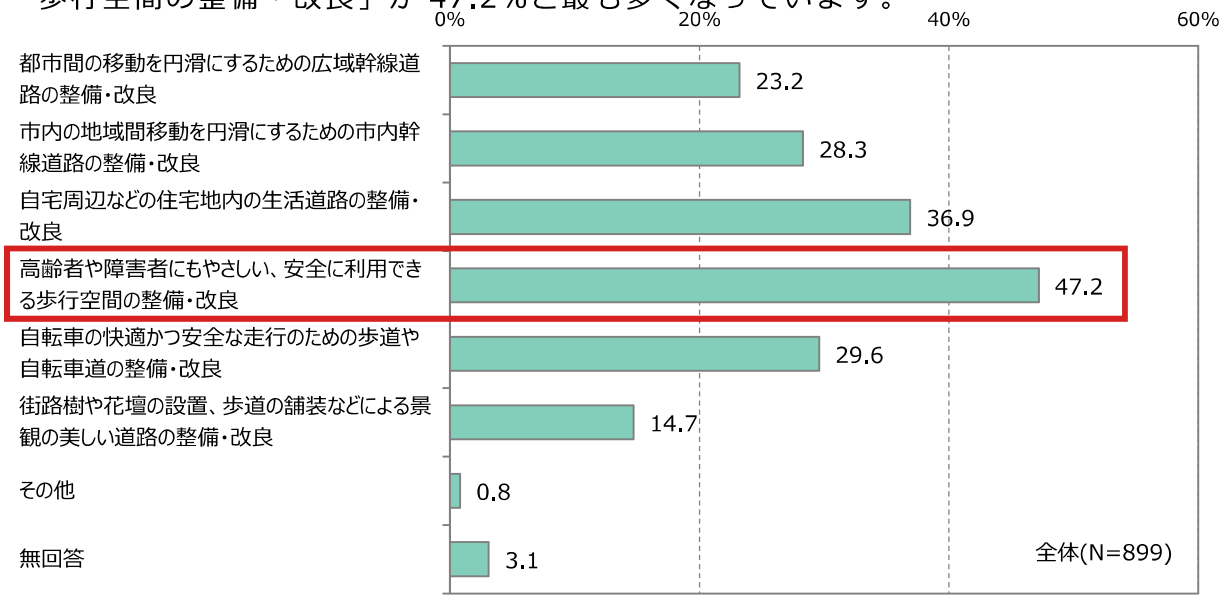


図 道路整備で優先すべき取組

(6) 防災

防災に関して優先すべき取組は、「幅員の狭い道路等、生活道路の整備」が32.1%と最も多くなっており、次いで、「大雨時の洪水などを防ぐ河川の改修整備」が28.3%となっています。

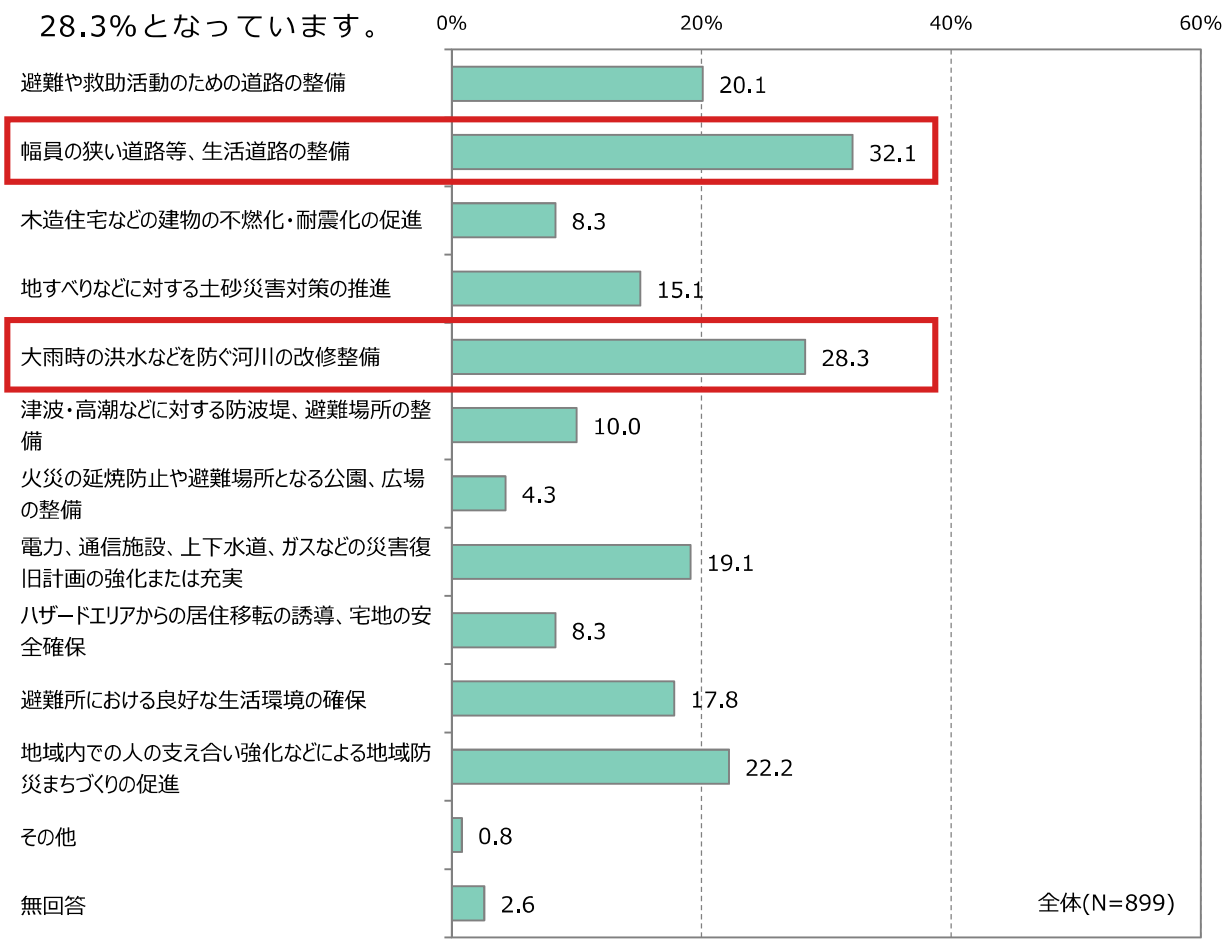


図 防災に関して優先すべき取組

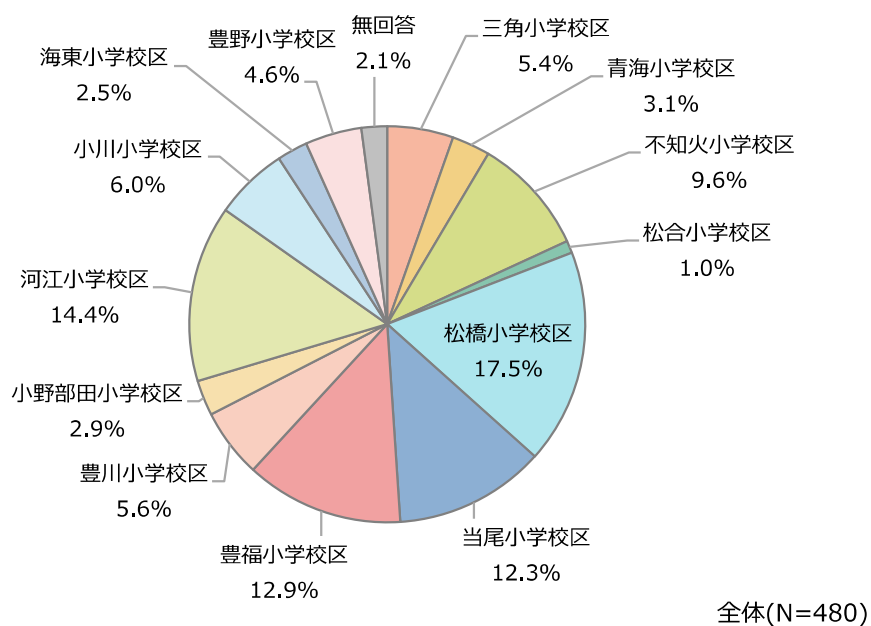
13-3 中学生アンケートの調査概要

調査の対象	三角中学校・松橋中学校・不知火中学校・小川中学校・豊野中学校の2年生
調査方法	教員による当日直接配布・当日直接回収
調査期間	2021（令和3）年2月
配布数	480票

13-4 中学生アンケートの調査結果

(1) 回答者属性

学校	三角中学校	松橋中学校	不知火中学校	小川中学校	豊野中学校
有効回収数	41票	241票	51票	125票	22票



(2) 生活環境の満足度・重要度

安全性や利便性、基盤に関する項目の多くは、重要度は高いものの、満足度は低くなっています。また、衛生・快適性の項目の多くは、満足度が高いものの、重要度は低くなっています。

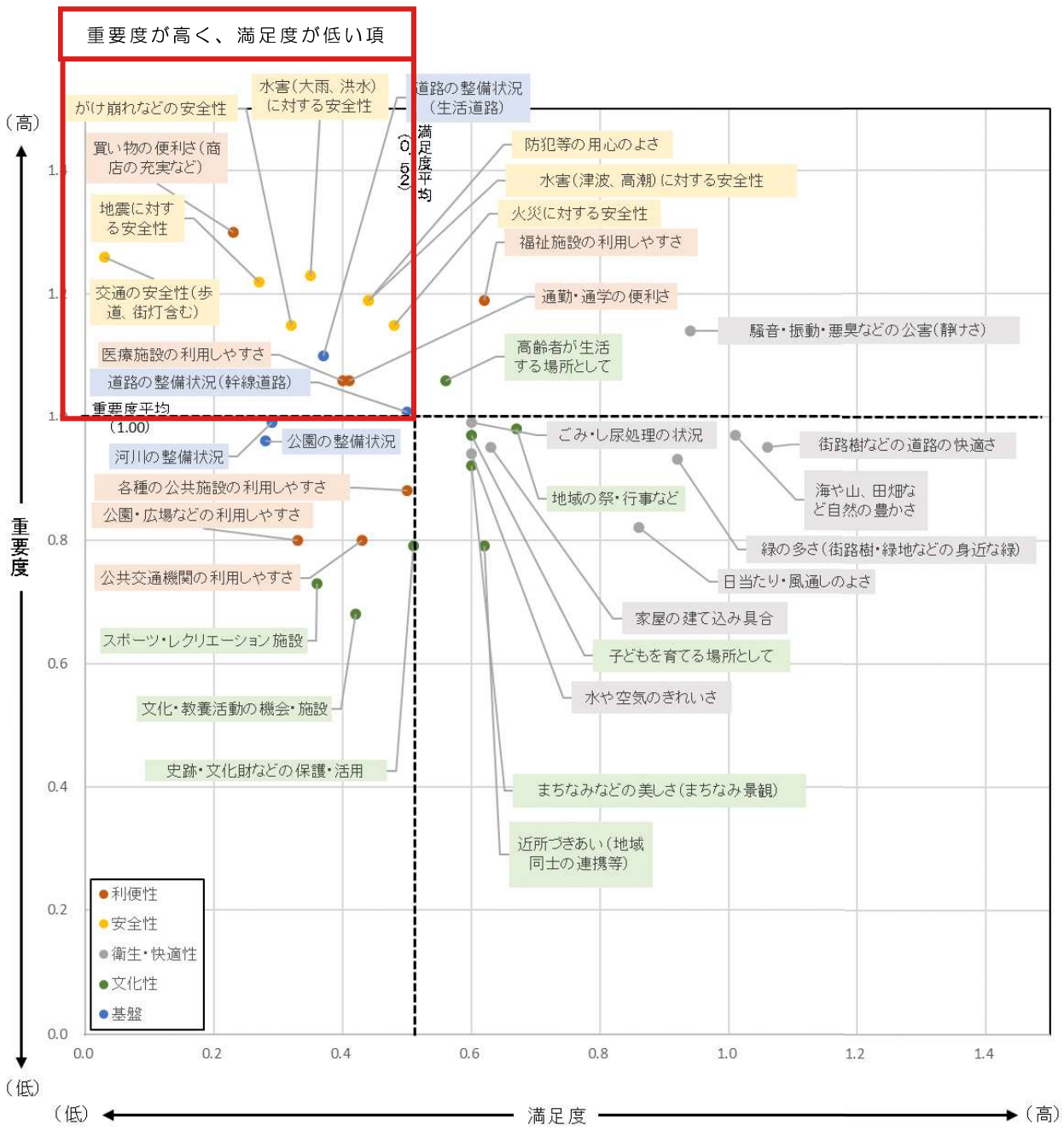


図 生活環境の重要度・満足度

(3) まちづくりの目指すべき方向

「商業施設が充実したにぎわいがあるまち」が 52.1%となっており最も多く、次いで、「海・山・川の豊かな自然に恵まれたまち」が 37.1%、「快適な住宅地が広がったまち」が 32.7%となっています。また、今後のまちづくりで必要な取組では、「商業施設を充実させるなど、買い物をしやすくする」が 65.0%と最も多く、次いで「スポーツをしたり遊んだりでき、楽しめる場所を増やす」が 47.9%となっています。

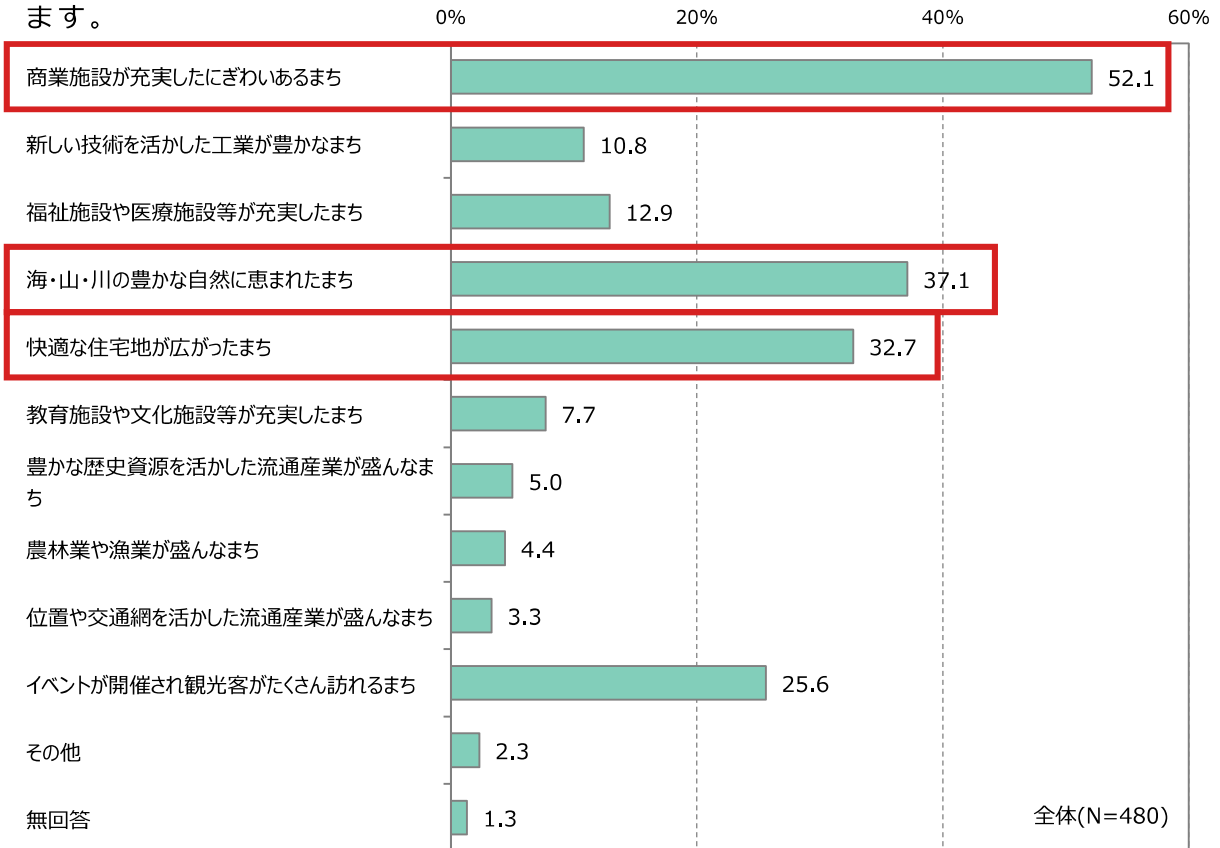


図 目指すべき方向性

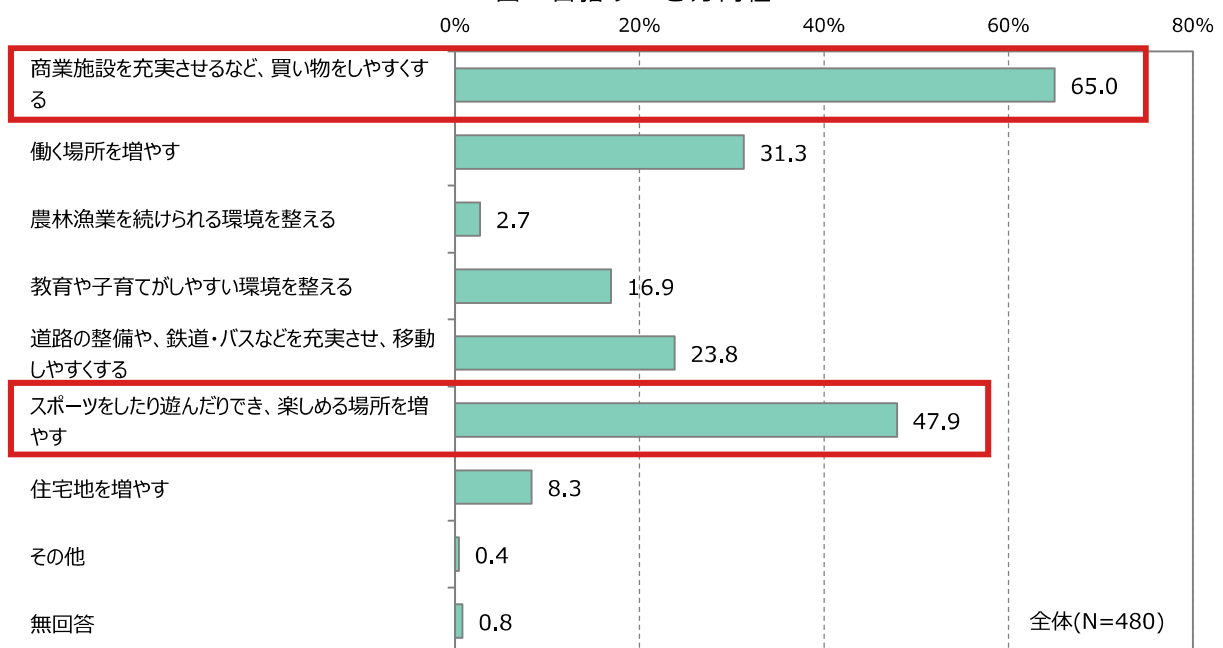


図 今後のまちづくりで必要な取組

これまでの現況や上位関連計画、市民意向を踏まえ、将来的な都市構造上の課題を以下に整理します。

14-1 人口・人口流動

【人口・人口流動の現況】

- 1995（平成7年）以降人口は減少し、2010（平成22年）～2020（令和2年）の10年間で4,846人（-7.8%）が減少しています。年齢構成別にみると、0～64歳人口が減少、65歳以上人口が増加しており、高齢化率34.9%と少子高齢化が進行しています。
- 将来推計では、2020（令和2年）年から2040（令和25年）年の総人口が10,908人（-19.1%）減少し、高齢化率は40.6%にまで増加することが予想されています。
- DID地区内人口及び面積は、2000（平成7年）以降、増加傾向にあります。人口密度は、2020（令和2年）年で減少に転じています。
- 世帯数は、2000（平成12年）～2020（令和2年）の20年間で約2倍に増加し、1世帯当たりの人員は3.21から2.65に減少しています。
- 100mメッシュ人口分布では、JR松橋駅東側や不知火支所、JR小川駅周辺の人口密度が比較的高くなっています。地区別人口密度増減では、平成22～27年で松橋、不知火、小川の一部においてのみ増加しており、その他では減少しています。
- 市内居住者（15歳以上）の通勤先は市内が61.5%と最も多くなっていますが、通学先は市内が30.2%と低く、熊本市が44.4%と最も多くなっています。

【人口・人口流動の課題】

- これまでの人口減少と今後の更なる人口減少による市街地の低密度化に対応するため、まちなかへの居住を誘導することで、一定の人口密度の維持を図る必要があります。
- 少子化の進行に歯止めをかけるため、子育て世帯や若年層の交流や定住を促すための施策を検討する必要があります。
- 高齢化の進行に対応するため、医療・福祉・商業等の生活サービス施設の利便性の維持・向上を目指す必要があります。

14-2 土地利用

【土地利用の現況】

- 用途白地地域での新築及び開発件数は 502 件（都市計画区域全体の約 57%）となっており、用途地域縁辺部や豊福、JR 小川駅周辺に多く見られます。
- 空き家は、市全域に広範囲に点在しており、市役所や JR 松橋駅周辺などの比較的利便性が高い中心部でも空き家が点在しています。
- 市民アンケートにおいて、土地利用の問題点として、「活用されていない空き家・空き地等が多くある」が 55.6%、「耕作が放棄された農地や荒れた山林が目立っている」が 46.1%となっています。

【土地利用の課題】

- 用途白地地域において、新築や農地転用等が多く見られるなど、市街化が進行しているため、中心部の魅力向上や生活利便性向上を図ることで、無秩序な市街地の拡散を抑制し、適切に居住を誘導していく必要があります。
- 駅周辺という好立地や郊外型ショッピングモールの立地等による宅地開発が進行しているエリア（用途白地地域）に対して、持続可能な都市形成のため、適切な土地利用の誘導を図る必要があります。
- 市役所や JR 松橋駅周辺などの生活利便性の高い中心部においても、空き家等が点在し、低未利用地の活用や除却等を進めるなど、都市のスポンジ化解消に向けた取組を推進していく必要があります。

14-3 都市交通

【都市交通の現況】

- 路線バスの利用者数は、平成 28 年まで緩やかな減少傾向にあり、平成 28 年の熊本地震の影響から 783 千人/年と大幅に減少し、乗合タクシーの利用者数は、年によって増減はあるものの、ピーク時から減少しています。
- 路線バスに対する欠損補助額は、2012（平成 24）年度と比較して約 1.3 倍に増加し、特に、松橋産交～三角産交路線の欠損補助額が高くなっています。
- 公共交通利便性の高い区域の居住人口は市全域の 20.6%、用途地域内においても 43.2%と低く、公共交通不便地域は 32.2%、公共交通空白地域は 47.1%となっており公共交通の利便性は低くなっています。

【都市交通の課題】

- 都市機能や居住の集約と連携した公共交通の維持・充実を図る必要があります。
- 公共交通空白地域の解消や高齢者等の交通利便性の確保に向けた公共交通の充実を図る必要があります。
- 路線バスに対する欠損補助額は、増加傾向にあり、今後も増加していくことが予想されることから、公共交通サービス水準の低下を防ぐため、自動車交通への依存から公共交通利用への転換を図る必要があります。

14-4 産業

【産業の現況】

- 2000（平成 12）年～2020（令和 2）年の 20 年間で就業人口は 3,912 人（-12.5%）の減少となっています。
- 2020（令和 2）年の産業大分類別就業人口の割合は、県全体に比べ、第 1 次産業及び第 2 次産業がそれぞれ上回っています。
- 農業に関して、経営耕地面積は、2005（平成 17）年～2015（平成 27）年の 10 年間で 442ha（-10.0%）の減少となっており、耕作放棄地面積は同期間において 23ha（+6.9%）の増加となっています。
- 工業に関して、製造品出荷額は、2007（平成 19）年～2017（平成 29）年の 10 年間で 84 億円（+7.1%）の増加となっています。
- 商業に関して、商店数は減少傾向にある一方、商品販売額は、2007（平成 19）年～2016（平成 28）年の 9 年間で 72 億円（+9.3%）の増加となっています。
- 市民アンケートにおいて、今後のまちづくりで力をいれるべき取組について、「商業地の活性化・企業立地の誘導」が 27.7%と最も多くなっています。

【産業の課題】

- 就業人口が年々減少傾向にあることから、既存産業の維持に加え、既存産業との相乗効果が期待できる IT 関連企業等の誘致やベンチャー企業への創業・起業支援等の地域経済の活性化を推進し、「良質な雇用」の創出を図る必要があります。
- 本市の大きな強みである立地環境を活かした企業誘致等による新たな産業立地を図る必要があります。

14-5 災害

【災害の現況】

- 洪水浸水想定区域は広範囲に指定されており、一部浸水深 3.0m 以上の区域や各倒壊等氾濫想定区域が指定されています。
- 津波浸水想定区域や高潮浸水想定区域は、海岸部や農地が広がる低地に広範囲に指定されています。
- 土砂災害ハザードエリアは、山間部や丘陵地、小川地域の都市計画区域縁辺部において指定されています。
- ため池浸水想定区域、内水浸水想定区域、大規模盛土造成地の滑落崩落ハザードエリアが一部に指定されています。
- 市民アンケートにおいては、「幅員の狭い道路等、生活道路の整備」が 32.1%、「大雨時の洪水などを防ぐ河川の改修整備」が 28.3%となっています。

【災害の課題】

- 市内の広範囲に防災上危険性が懸念される地域が存在していることから、災害リスクを考慮した上で、安全な居住地の形成を進めるとともに、災害リスクの高い地域から安全な市街地への居住の誘導を図る必要があります。
- 防災上危険性が高い地域において、居住地としての安全性を確保するため、ハード・ソフトの両面から防災対策を推進する必要があります。

14-6 財政

【財政の現状】

- 歳入に関して、平成 29 年度までは自主財源が増加傾向にあったが、平成 30 年からは減少傾向となっています。
- 歳出に関して、熊本地震の影響により、平成 28~29 年度は大幅に増加し、以降は横ばいとなっていますが、扶助費（生活困窮者、高齢者、児童、心身障がい者等に対して行う様々な支援に要する経費）は年々増加しています。
- 公共施設は、今後一斉に更新時期を迎え、今後 40 年間の公共施設の年更新費用及び維持管理費用は、年間で 87.8 億円かかると想定されています。

【財政の課題】

- 将来的な人口減少等に伴う税収の減少や社会保障費の増大が懸念されるため、交通の利便性や生活の利便性が高い市街地の形成を図るなど、人口の維持による税収の確保を進める必要があります。
- 公共施設は、今後一斉に更新時期を迎え、更新費用や維持管理費用が増大し、財政状況をさらに圧迫させることが想定されるため、施設の集約や適正配置、適正な維持管理、市民や民間事業者との連携等による公共施設マネジメント費用の低減を図る必要があります。