

JR肥前鹿島駅周辺整備全体構想

1

第1章 地区現況および課題等の整理

- 1) 地区現況等の整理 1-1
- 2) 上位計画・関連計画の整理 1-8
- 3) 整備課題の抽出 1-21
- 4) 整備課題図 1-23
- 5) 課題解決のための方向性 1-26

1) 地区現況等の整理

JR肥前鹿島駅周辺地区整備構想の検討を進めるにあたって、上位計画・関連計画等より本地区の位置づけを以下に整理する。

地区状況 本書P 1-2～1-7
自然条件・社会条件・生活条件・歴史条件・交通条件

「鹿島市 第7次総合計画」(2021～2025年度) 本書P 1-8
<目指す都市像> 「みんなが住みやすく、暮らしやすいまち」 <施策の基本方針> 「「しごと・ものづくり」「ひとづくり」「まちづくり」の好循環を目指す」「みんなですすめるまちづくり」「災害に強いまちづくり」 「基本計画」【3. 都市基盤の整備・環境の保全】 <施策の展開方向> ■ 都市基盤 ・九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）開業後も長崎本線の利便性を維持確保する取組み ・肥前鹿島駅舎および駅前周辺の整備 ■ 自然環境 ・人と自然が共生できる地球に優しい自然豊かなまちづくりに努めます

鹿島市まちづくり推進構想 (2012年度) 本書P 1-17
・利便性の維持向上、駅舎改築、駅前広場・駅周辺の整備 ・利便性の高い公共交通の導入

「鹿島市 人口ビジョン」(2015年度) 本書P 1-9
人口の将来展望(2060年人口20,705人) (2020年8月1日現在 27,873人) 基本戦略 ・中心商店街の再活性化と地域が持つ特有の強みを活かした商店街づくり ・鹿島流おもてなし ・肥前鹿島駅整備の推進

「鹿島市 都市計画マスタープラン」(2016年度) 本書P 1-10～1-11
鹿島市の市民ニーズと課題 ・駅前の賑わいや交流 ・安全な歩行空間の確保 ・駅舎の老朽化や交通機関の円滑な乗継ぎ等への対応 ・安心、安全な移動空間の確保 ・長崎本線の運営形態変化への対応 「地区別 都市づくりの方針(地域別構想)」 《鹿島・能古見地区》“昔ながらの町並みと都市機能が集まる街並みの調和” <公共交通機関の整備方針> ・集積機能の回遊性を強化する取り組みの推進 <既成市街地の整備方針> ・鹿島市中心市街地の活性化 ・持続可能なまちづくりの形成 <肥前鹿島駅> ・本市の玄関口として、中心市街地などと連携し、歴史を活かした駅舎の再整備や駅前広場整備を推進する

【関連計画】
・地域防災計画 (2021年度) ————— P 1-15 ・観光戦略プランVer.3.0 (2020年度) ————— P 1-16 ・公共施設等総合管理基本方針 (2016年度) — P 1-18 ・第3次鹿島市環境基本計画 (2018年度) — P 1-19 ・肥前七浦駅の改修 ————— P 1-20 ・肥前浜駅の改修 ————— P 1-20 ・KASHIMAスカイテラスチャレンジ ————— P 1-20

「鹿島市立地適正化計画」(2019年度) 本書P 1-12～1-13
まちづくりのテーマ 歴史と文化が織りなす、歩いて快適に暮らせるまち・鹿島 基本方針 ・本市の歴史等の特色を踏まえた拠点形成と魅力・賑わいの創出 ・外部環境の変化等も見据えた公共交通の維持・充実化 都市機能誘導区域における施策 ・商業の活性化 ・公共施設の整備・改修 ・地域主体のまちづくりの推進

「鹿島市地域公共交通網計画」(2016年度) 本書P 1-14
<基本方針> ■ 日常に寄り添う公共交通の形成 ■ 快適な公共交通環境の形成 ■ 多くの人に利用される公共交通の運行 ■ 観光客が楽しめる移動環境の形成

1) 地区現況等の整理

自然条件 出典：第3次鹿島市環境基本計画（2018年度）

● 地象・水象

火山性の基盤に水の作用で発達した渓谷、三角州、扇状地、干潟が広がっています。

鹿島市は大きめに南西部の標高が高く、東部の有明海に近づくにつれて低くなる地形を示します。山地は数種の火山岩類で形成され、河川により浸食された部分では急崖が連続するなど、風光明媚な峡谷が形成されています。

低地部分は北側の塩田川による三角州と南東部側の多良火山地から流下する中川、浜川などによる扇状地とで構成されます。湧き水の豊富な扇状地では良質の水を利用した酒造りなどが盛んです。

また、有明海に面する部分には日本一の干満差と多くの河川から供給される土砂により、広大な干潟が形成されています。



■鹿島市の地勢
[出典：国土地理院タイルより作成]

● 気象

温暖で雨の少ない気候であり、冬季は季節風が弱く晴れの多い傾向にあります。

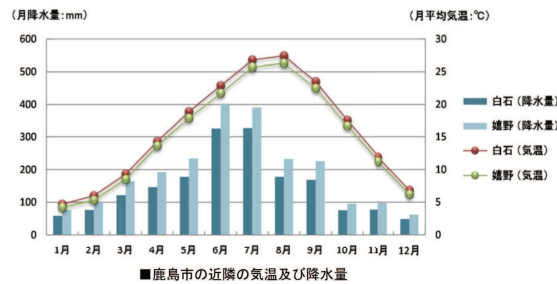
本市の気候は、内海型気候区に区分されます。一日の気温変化の大きさを表す日較差（日最高気温と日最低気温の差）が小さく、温暖な気候となっています。

年間降水量は山間部でやや多くなるものの、九州圏内では比較的少なく、月別では梅雨時期に多くなっています。

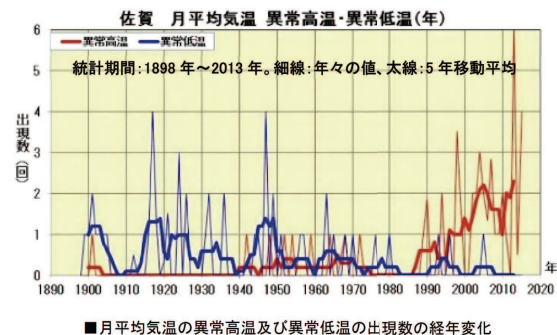
また日本海側気候区と比べて、**冬季**の季節風が弱く、**晴れの日が多い特徴**があります。

平均気温の上昇のほか、異常高温の出現頻度の増加が認められます。これは地球温暖化による昇温に加え、より地域的な気候変動の影響を受けた結果と報告されています。

集中豪雨の頻発化など地球温暖化の影響を示唆する現象は本市でも認められており、地球温暖化の緩和策とともに温暖化の影響に対応する**適応策**についても検討する必要があります。



■鹿島市の近隣の気温及び降水量
[出典：白石、嬉野（地域気象観測所）1981～2010年の平年値]



■月平均気温の異常高温及び異常低温の出現数の経年変化
[出典：九州・山口県の気候変動監視レポート2016 平成29年5月 福岡管区気象台]

● **災害** 出典：鹿島市防災マップ（2019年度）、鹿島市都市計画マスタープラン（2018年度）、コンパクトなまちづくり計画～鹿島市立地適正化計画～（2019年度）

鹿島市の災害リスクには、主なものとして山間部での土砂災害、低地での洪水・高潮・津波等、佐賀平野北縁断層帯や西葉断層による直下型地震が想定されます。

本市の災害としては、昭和24年から平成18年にかけて、16回の水害被害を受けています。浸水想定範囲をみると、塩田川および鹿島川の氾濫などの影響により、鹿島市北部における多くの範囲で、2.0m未満の浸水が予想されています。

各施設は、市庁舎周辺や肥前鹿島駅周辺など都市機能誘導区域内を中心に、立地しているといえます。ただし、肥前浜駅周辺には、都市機能誘導区域内であっても、施設の立地が少ないことがわかります。

■エリア毎の誘導施設の充足数

機能	誘導施設	肥前鹿島駅周辺エリア	市役所周辺エリア	肥前浜駅周辺エリア	考え方
行政	市役所	-	○ (1施設)	-	都市計画マスタープランで示す「公共公益系拠点」である市役所周辺エリアや、公共交通のアクセシビリティの高い肥前鹿島駅周辺エリアに配置する。
	複合コミュニティセンター	○ (1施設)	○ (2施設)	-	
医療	病院	○ (4施設)	-	-	市民アンケートの結果を踏まえ、病院は公共交通のアクセシビリティの高い肥前鹿島駅周辺エリアに配置するとともに、診療所はすべてのエリアに配置する。
	診療所	○ (3施設)	○ (1施設)	○ (1施設)	
商業	スーパーマーケット	○ (4施設)	○ (3施設)	×	市民アンケートの結果を踏まえ、スーパーマーケットはすべてのエリアに配置する。
金融	銀行・信用金庫等、郵便局	○ (6施設)	○ (3施設)	○ (1施設)	市民アンケートの結果を踏まえ、金融機関はすべてのエリアに配置する。

○ 誘導施設が充足されているエリア、× 誘導施設が不足しているエリア

■災害危険箇所図



■風水害の被害状況

発生日月	種類	主な被害概要				
		死者	負傷者	家屋等崩壊	家屋等浸水	その他
昭和24年8月	台風	1	5	54	1990	堤防決壊54ヶ所、道路崩壊37ヶ所
昭和29年9月	台風			1	193	崖崩れ1ヶ所
昭和31年8月	豪雨			16	1814	堤防被害21ヶ所、道路崩壊15ヶ所、崖崩れ15ヶ所
昭和32年7月	豪雨		3	5	421	堤防被害23ヶ所、道路崩壊7ヶ所
昭和37年7月	豪雨	5	15	43	4621	河川決壊285ヶ所、道路被害285ヶ所、橋流出18ヶ所
昭和45年8月	台風			22	447	河川、道路、橋被害
昭和47年6月	豪雨		1	2	334	河川被害4ヶ所、道路被害26ヶ所、崖崩れ21ヶ所
昭和51年8月	豪雨		4	3	2929	河川決壊73ヶ所、道路被害86ヶ所、橋流出2ヶ所
昭和51年9月	台風		6	21	2682	河川決壊254ヶ所、道路被害63ヶ所、橋流出7ヶ所
昭和55年8月	豪雨		3	4	1132	河川決壊73ヶ所、道路被害86ヶ所、橋流出2ヶ所
昭和60年8月	台風	2		24	100	海岸決壊1ヶ所、道路被害2ヶ所
平成2年7月	豪雨	1	2	1	1733	河川被害45ヶ所、道路被害154ヶ所
平成3年9月	台風		2	244		河川被害2ヶ所、道路被害6ヶ所
平成11年6月	豪雨			2	90	河川被害7ヶ所、道路被害31ヶ所
平成18年6月	豪雨			4	17	河川被害2ヶ所、道路被害9ヶ所
平成18年8月	台風			81		道路被害39ヶ所

出典：鹿島市地域防災計画資料編

1) 地区現況等の整理

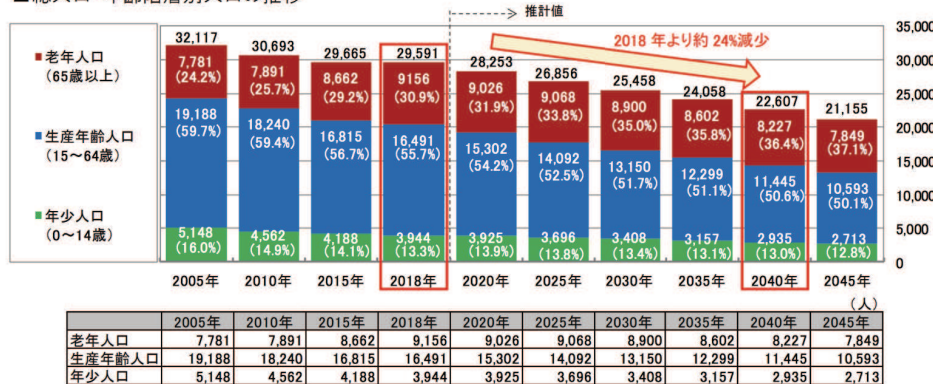
社会条件 出典：第3次鹿島市環境基本計画（2018年度）

● 人口・世帯数

人口は減少傾向にあり、1 世帯あたりの構成員が減少し単独世帯が増加しています。また老年人口の増加が進行しています。

総人口は昭和 30 年の 39,392 人をピークにゆるやかな減少傾向にありますが、市では今後この減少傾向が加速するものと予測しています。人口減少の主な要因は自然減と若者流出による社会減であり、ここ数年は毎年200～300を超える人口が流出しているため、定住人口の増加を図ることが課題となっています。

■ 総人口・年齢階層別人口の推移



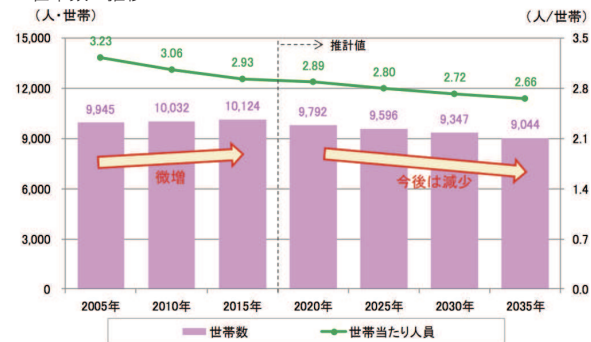
資料：＜2005年～2015年＞国勢調査、＜2018年＞鹿島市統計書
＜2020年～2045年＞国立社会保障・人口問題研究所

出典：コンパクトなまちづくり計画～鹿島市立地適正化計画～(2019年度)

また本市では、全国的な傾向である少子高齢化の進行がみられます。特に高齢化は平成12年以降加速しており、平成27年には老年人口（65歳以上）割合が29.2%で全国平均の26.6%を超えています。

また老年人口割合の分布では、幹線道路を中心として道路網の発達した市街地部分にも高齢化率の高い場所が見られるなど、市域全体で一様に老年人口の増加が進行しています。

■ 世帯数の推移



資料：＜2005年～2015年＞国勢調査、
＜2020年～2035年＞国立社会保障・人口問題研究所

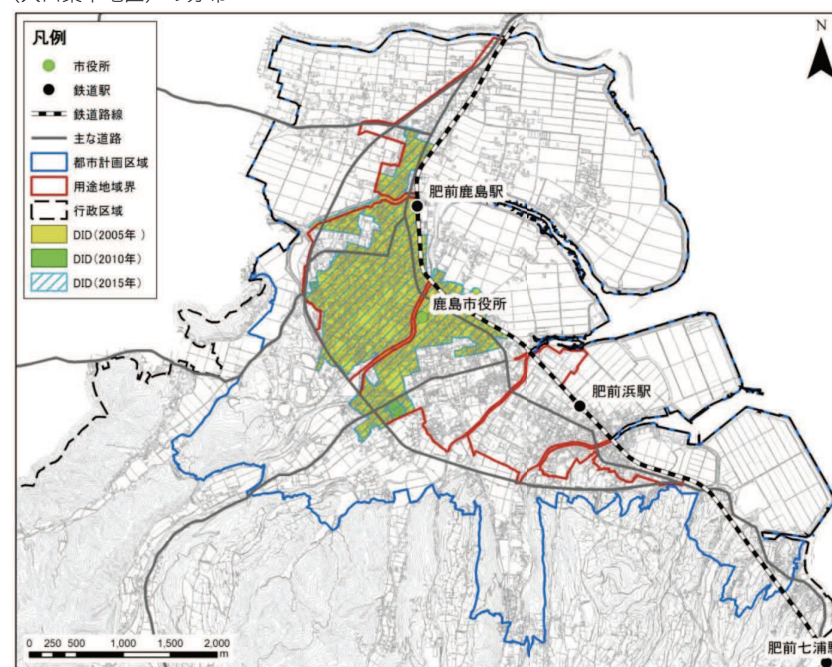
出典：コンパクトなまちづくり計画～鹿島市立地適正化計画～(2019年度)

● DID (人口集中地区) 出典：コンパクトなまちづくり計画～鹿島市立地適正化計画～(2019年度)

本市のDID(人口集中地区)は、肥前鹿島駅や市役所周辺を中心に設定されています。人口は2005年以降僅かに減少し、面積は僅かに増加しています。

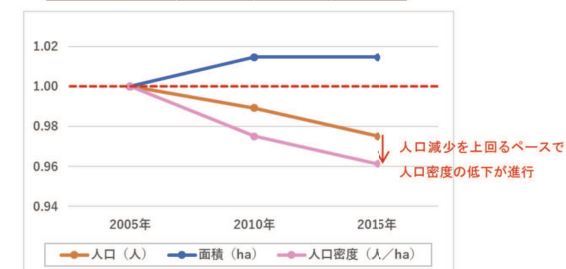
DID平均の人口密度は、2015年時点で34.8人/haとなっています。これは、2005年の人口、面積、人口密度の値を1とした場合、2015年時点の人口は0.975、面積は1.015、人口密度は0.961であることから、人口減少を上回るペースで人口密度の低下が進行していることが分かります。

■ DID (人口集中地区) の分布



■ DID (人口集中地区) の推移

	2005	2010	2015
人口 (人)	9,814	9,708	9,570
面積 (ha)	271	275	275
人口密度 (人/ha)	36.2	35.3	34.8



資料：2017年都市計画基礎調査を基に作成

1) 地区現況等の整理

生活条件 出典：コンパクトなまちづくり計画～鹿島市立地適正化計画～（2019年度）
鹿島都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）
（2003年度）

● 土地利用

都市計画区域内の土地利用は、約 4 割が農地(田・畑)となっており、自然的土地利用は約 6 割を占めます。用途地域内の約 8 割が都市的土地利用となっており、うち約 4 割が宅地による利用となっています。

また、都市的土地利用は用途地域内やその縁辺部、幹線道路周辺に多くみられます。

■ 土地利用の方針

J R 肥前鹿島駅の西側の既存商店が集積している地区については、鹿島市における商業の中心をなしており、中心市街地の活性化を図るため、J R 肥前鹿島駅周辺の整備と一体となった、商業空間の整備、商業・業務機能の集積を強化し、活気のある商業・業務地の形成を図ります。

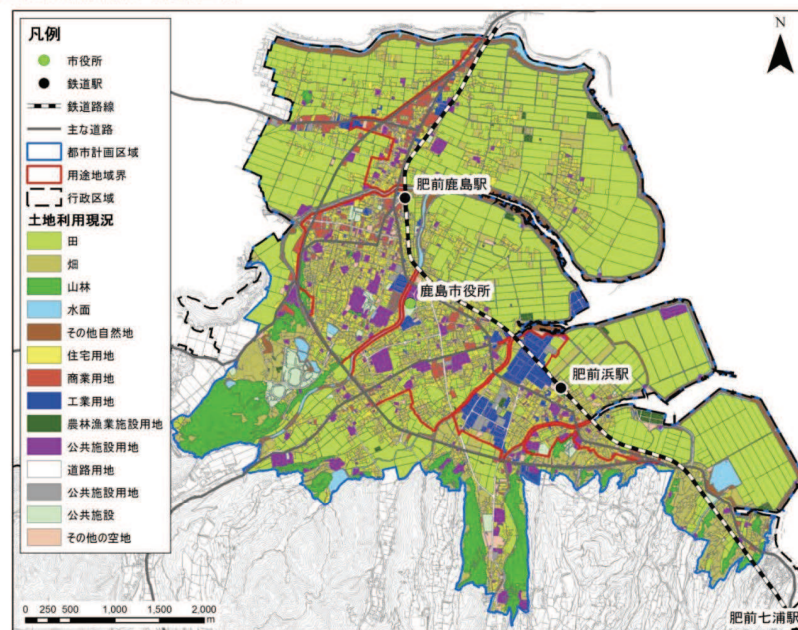
■ 拠点の位置づけ

J R 肥前鹿島駅西側の既存商店街を中心とした地区を商業・業務拠点と位置づけ、行政サービスや商業施設の充実を図るとともに、交通結節機能の充実・強化を図ります。

■ 都市の骨格の形成方針

J R 肥前鹿島駅周辺の商業・業務拠点と、鹿島市役所周辺の生活交流拠点、肥前浜宿一帯の歴史交流拠点を結ぶ軸を生活軸と位置づけ、快適な歩行者空間等を整備し、沿道に利便施設等の計画的な誘導を図ります。

■ 土地利用現況(都市計画区域)

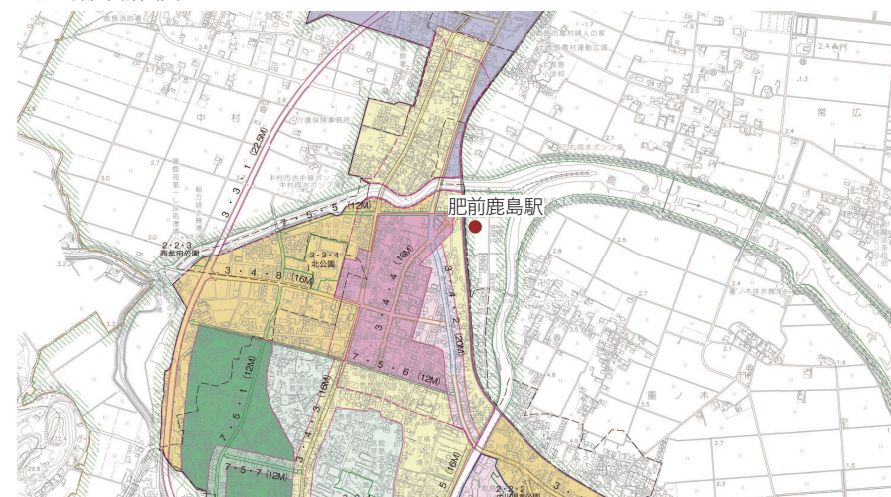


● 用途地域

用途地域の指定状況と立地する建物の用途を比較すると、概ね用途指定に沿った建物が分布していますが、市北部の準工業地域、肥前鹿島駅周辺や肥前浜駅周辺において、用途の混在がみられます。

- ・ 肥前鹿島駅西側は商業地域、近隣商業地域に指定され商店街が形成され、鹿島市の中心的な商業の地域となっています
- ・ 商業エリアの周辺は住居地域に指定され、住宅が立ち並んでいます
- ・ 一方で、肥前鹿島駅東側は用途地域外のエリアとなっており、住宅が点在する農地となっています

■ 鹿島都市計画図



色別	地域名	面積	割合	建ぺい率	容積率	外壁の後面退避距離の制限	高さ制限
緑	第一種低層住居専用地域	約64ha	11.8%	50%	80%	1.0m	10m
黄緑	第二種低層住居専用地域	5	0.9	50	80	1.0	10
黄	第一種中層住居専用地域	33	6.1	60	200	—	—
黄緑	第二種中層住居専用地域	58	10.6	60	200	—	—
黄	第一種住居地域	148	27.0	60	200	—	—
黄	第二種住居地域	100	17.9	60	200	—	—
黄	近隣商業地域	8	2.2	80	200	—	—
黄	商業地域	20	3.7	80	400	—	—
黄	準工業地域	47	8.6	60	200	—	—

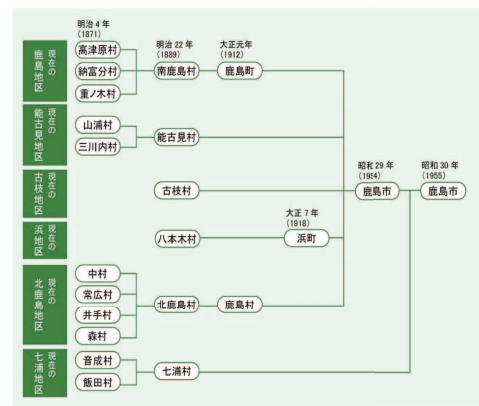
出典：鹿島市都市計画図

1) 地区現況等の整理

歴史条件 出典：鹿島市歴史的風致維持向上計画（2019年度）

● 歴史

本市の歴史は、今から約 100 万年前に起きた数度の火山活動によって形成された多良岳火山と、約 80 万年前に起きた阿蘇山大噴火の噴出物によって堆積された有明海の干潟に囲まれた自然環境を土台としています。その後、中世以降の干拓によって、平野部が拡大していきますが、とりわけ、鹿島鍋島藩の藩政により多くの干拓、土木工事が進展しました。さらにこの時期には鹿島城が築かれ、長崎街道を取り込んだ城下町、宿場町、港町としての骨格が形成されました。近代以降、町村合併を重ね、拡大、発展し、昭和 30 年（1955）に現在の鹿島市となりました。



図：市の沿革（『鹿島市年表』を基に作成）

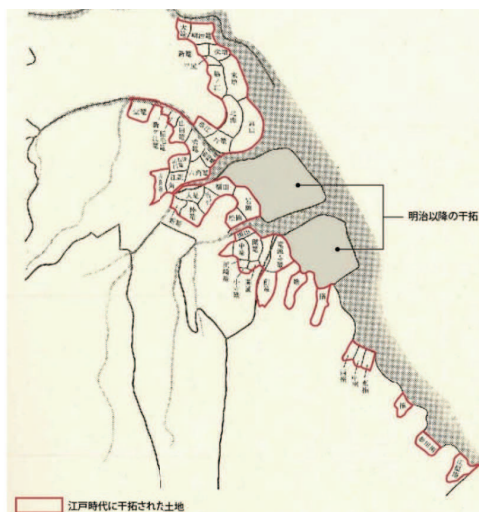
江戸時代前期：鹿島鍋島藩による藩政

鹿島藩は経済力が乏しかったことに加え、洪水や暴風雨、高潮、干ばつといった災害に度々苦しめられました。この問題に対して、三代藩主鍋島直朝は治水と干拓事業に力を注ぎました。その成果のひとつが、寛文年間（1661～1673）に建設が進められた「鹿城川」（高津原水道）であり、蟻尾山の中腹を通して高津原台地に流れる人口の川です。この他にも、獄水道、花木庭水道などが整備され、これらは、今日も水路として使われ、本市に豊かな美りと潤いを与えています。

また、有明海は潮汐の干満と、塩田川をはじめとした多くの中小河川の堆積作用で海底が低く、干潮時に広大な干潟が現れる干拓に適した土地でした。



写真：鹿城川（出典：『鹿島市の文化財～ふるさと歴史探訪～』）



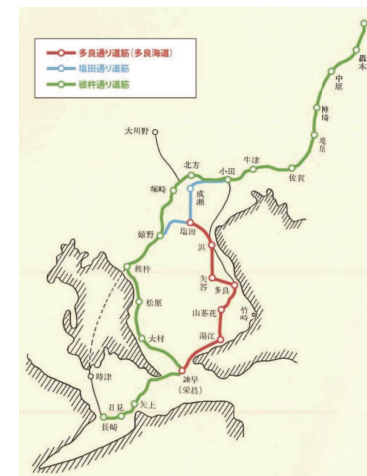
図：江戸時代の干拓（『鹿島市史』を基に作成）

鹿島城城下町の形成

社会が発展していく中で、次第に浜町や北鹿島本町、鹿島中牟田（現在の新町）、能古見などにはまとまった町場が形成され、商業が盛んになっていきました。鹿島藩の城は北鹿島の常広の地（現在の北鹿島小学校の位置）にあり、常広城と呼ばれていましたが、土地が低く、度々水害を被っていました。そのため、9代藩主直幹の時に城を移転することとなり、文化4年（1807）、高津原（現在の鹿島高等学校の位置）に新城が完成しました。

多良海道の整備

長崎街道には、塩田通り道筋、塚崎回りの彼杵通り道筋、多良通り道筋（多良海道）の3つのルートがありました。長崎街道が開通したのは慶長14年（1609）でしたが、多良海道は慶安5年（1652）には整備されていたようです。



図：長崎街道要図（『鹿島市史』を基に一部加工）

祐徳軌道

明治21年、九州鉄道が設立され、佐賀県では鳥栖～佐賀間が明治24年に開通。その後、佐賀～武雄間、武雄～早岐間が順次開通、大村方面を回り、明治38年には長崎までの全線が九州鉄道長崎線として開通しました。

かかる中、鹿島では、有明海沿岸の農業の中心地鹿島と塩田を、幹線鉄道である九州鉄道長崎線に結び、また武雄温泉に集まる保養客を祐徳稻荷神社に招く目的で、明治37年に、鹿島の有志たちが中心となって、祐徳馬車鉄道株式会社が設立されました。同年12月には鹿島石木津～五町田間が開通し、翌年に祐徳～武雄間が全線開通。更には、武雄高橋までと、乙丸から分かれて百貫に至る路線も開設されました。

設立から程なく、動力も馬から石油発動機に代わり、それが新鋭の蒸気機関車（SL）になったのは大正10年からのことです。明治40年には会社名も祐徳軌道株式会社と改称されました。このように陸上交通が整備されていくと、鹿島・塩田・武雄地域の人と物資の交流はますます活発になっていきました。昭和2年には乗合自動車（バス）の営業も併行して行っています。

昭和5年、鉄道省有明線が肥前山口～肥前浜間で開業、昭和9年末には長崎まで全通（長崎本線と改称）すると、祐徳軌道はこの影響を受けて昭和6年に営業を停止し、昭和7年に解散します。

昭和7年に設立された祐徳自動車株式会社は、祐徳軌道株式会社の乗合自動車事業を継承した合資会社祐徳自動車商會が母体となっています。



軌道

参考文献：「祐徳バス 其の40年（祐徳自動車株式会社）」、「鹿島市史 下巻（鹿島市）」、「市制50周年記念誌（鹿島市）」、「武雄・鹿島・嬉野・杵島・藤津の昭和（山田恭幹・樹林舎）」、「武雄・鹿島・嬉野・杵島・藤津の歴史（神津良子・郷土出版社）」

1) 地区現況等の整理

交通条件 出典：コンパクトなまちづくり計画～鹿島市立地適正化計画～（2019年度）

● 鉄道

本市内をJR九州長崎本線が通っており、鉄道駅は4駅存在しています。肥前鹿島駅の2019年度の1日平均乗車人員は1,163人/日と市内で最も多くなっていますが、2013年度の1,342人/日から減少傾向にあります。

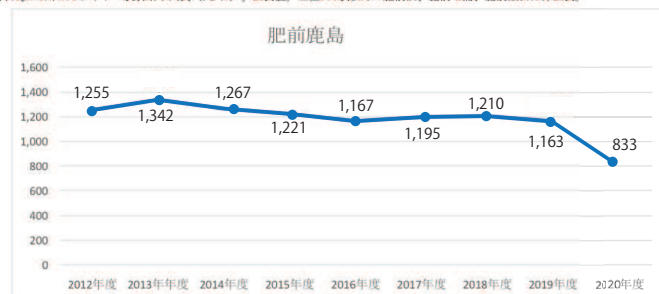
その他3駅は利用者が少なく最近のデータがありませんが、肥前浜駅については2013年度160人/日から2016年度191人/日まで増加がみられ、**年間にするとこの3年間で1万人以上増加したことになり、観光客等の増加によるものと考えられます。**

■乗車人員（人/日）の推移

	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
肥前鹿島	1,255	1,342	1,267	1,221	1,167	1,195	1,210	1,163	833
肥前浜	166	160	173	184	191	-	-	-	-
肥前七浦	37	39	47	52	47	-	-	-	-
肥前飯田	43	41	45	50	48	-	-	-	-

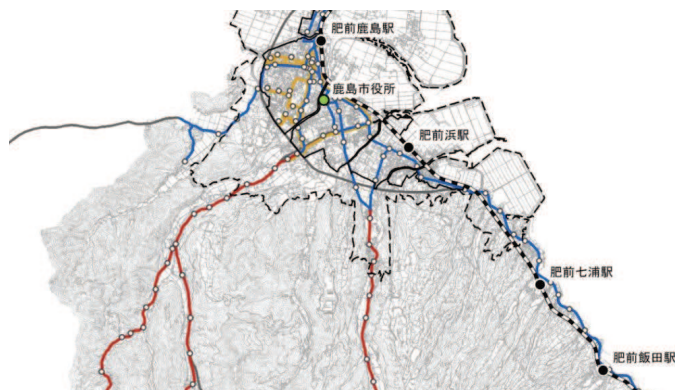
※2012～2016年は「佐賀県統計年報」より年間乗車人員を365で割った数値（2015年度は同年のため366で割った数値）

2017年以降はJR九州Webサイト「駅別乗車人員（人/日）」公表値。上位300駅以外の肥前浜、肥前七浦、肥前飯田は非公表。



2020年度の乗車人員減は新型コロナウイルス感染症拡大による影響と考えられます。

■鉄道路線の位置



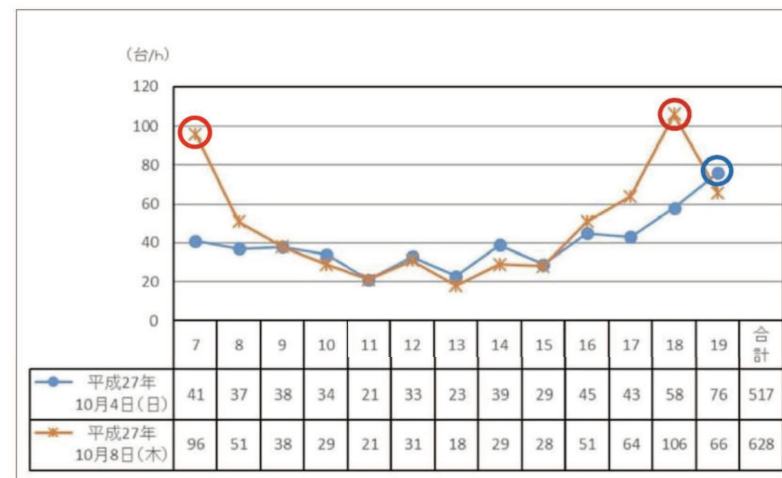
資料：2017年都市計画基礎調査を基に作成

● 送迎車台数（肥前鹿島駅）

肥前鹿島駅を利用する送迎車について、時間帯別の台数をみると平日の7時・18時の利用が非常に多く通勤・通学における利用がうかがえます。一定の時間に送迎車が集中するため、渋滞の一因になっていると考えられます。

また、送迎のため道路上に駐車しており通行の妨げになっているとともに、駅前広場駐車場の出入口が狭い上に相互通行のため、すれ違いしづらく混雑しやすい構造となっていることも渋滞の要因と考えられます。

■時間帯別送迎車台数



■駅前広場の利用形態



資料：H27 肥前鹿島駅前交通量調査

交通条件 出典：コンパクトなまちづくり計画～鹿島市立地適正化計画～（2019年度）

路線バスとして、生活交通路線及び廃止路線代替バスが運行されています。生活交通路線の乗降客数は安定的な利用がみられるものの、廃止路線代替バスでは、利用者が少なく、減少傾向にあります。また、肥前鹿島駅を起点とし市内循環バスが運行しています。

■バス路線の位置

肥前鹿島駅
鹿島市役所
肥前浜駅
肥前七浦駅
肥前飯田駅

0 0.5 1 2 3 km

凡例

- 都市計画区域
- 用途地域界
- 市役所
- 鉄道駅
- 鉄道路線
- 主要道路
- バス停

バス路線

- 生活交通路線バス
- 廃止路線代替バス
- 市内循環バス

1-7

(千人)

横ばい

年度	太良線	祐徳線	吉田線	嬉野線	佐賀線	合計
H22	50.4	55.2	42.4	76.8	88.5	313.3
H23	58.1	54.9	39.9	76.1	83.5	312.5
H24	56.7	53.9	38.2	72.8	85.0	306.7
H25	55.3	54.0	38.2	74.2	86.9	308.5
H26	51.1	55.0	38.5	76.5	89.2	310.3
H27	50.9	54.4	37.7	72.8	89.2	305.0
H28	50.1	54.9	38.1	73.8	89.9	306.8
H29	48.0	52.8	36.8	64.9	88.4	290.9
H30	47.0	52.2	35.9	61.1	87.6	283.7

太良線
 祐徳線
 吉田線
 嬉野線
 佐賀線

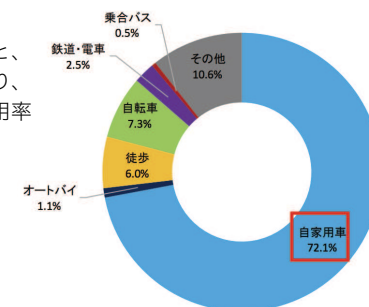
Stacked bar chart showing the number of passengers (in hundreds) for various bus lines from H22 to H30. The chart shows a general downward trend, with a red arrow labeled "減少" (Decrease) pointing from H22 to H30. The legend includes: 尾崎線 (H29 まで), 柿原線, 矢筈線, 奥山線, 長野線, 広平線 (H29 まで), 大野線, and 新龍線 (H29 まで).

Year	尾崎線 (H29 まで)	柿原線	矢筈線	奥山線	長野線	広平線 (H29 まで)	大野線	新龍線 (H29 まで)	Total
H22	1.6	30.7	100.2	17.7	55.0	3.7	87.7	10.7	307.3
H23	1.9	19.1	89.7	15.5	35.4	5.0	53.0	8.6	228.1
H24	1.8	17.0	82.7	14.2	34.7	6.9	51.6	8.0	216.8
H25	1.8	18.8	73.6	15.3	33.5	8.0	51.4	8.0	210.2
H26	2.5	16.4	71.9	13.8	39.0	9.2	54.4	6.9	210.1
H27	1.8	8.2	67.6	4.6	31.0	3.8	57.6	8.1	183.7
H28	2.7	9.2	67.6	5.6	31.4	4.0	51.1	8.3	179.9
H29	2.6	10.0	58.6	2.6	28.8	2.6	54.6	7.4	167.1
H30	2.6	1.5	52.6	0.8	28.7	2.8	28.6	1.5	112.1

資料

※H30 は路線見直しのため、柿原線、広平線、新籠線を含まない

通勤・通学の交通手段をみると、約 70%が自家用車を利用しており、鉄道や乗合バスの公共交通の利用率は約 3%となっています。



資料：2010 年国勢調査

2) 上位計画・関連計画の整理

総合計画 出典：第七次鹿島市総合計画（2021～2025年度）

第2編 基本構想

1 目指す都市像

みんなが住みやすく、暮らしやすいまち

2 施策の基本的考え方

Point 1 「しごと・ものづくり」「ひとづくり」「まちづくり」の好循環を目指します

しごと・ものづくり で「若者の流出に歯止めをかけ」

ひとづくり で「若い世代が安心して働き、子育てができる環境をつくり」

まちづくり で「鹿島の魅力を活かしたまちづくり」を実現する

Point 2 みんなですすめるまちづくり

Point 3 災害に強いまちづくり

3 将来人口と人口に対する考え方

4 まち・ひと・しごと創生総合戦略(第2期)

第3編 基本計画

第3章 都市基盤の整備・環境の保全

1. 都市基盤

- 利便性の高い交通網を整備します。（抜粋）
 - 持続可能な公共交通を維持するため、市民の生活実態に合わせた交通体系の構築に向けた取組み
 - 九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）開業後も長崎本線の利便性を維持・確保する取組み
- 住みやすいまちづくりを推進します。
 - 便利で安全・安心な都市機能を持つまちづくり
 - 肥前鹿島駅舎および駅前周辺の整備
- 市民が安心して、安全に暮らしていけるように住宅政策を推進します。
- U I J ターン※者や子育て世代への定住対策を促進します。

主要施策（抜粋）

- 6 人に優しい道路の整備
- 9 自家用車のほか公共交通・徒歩等の生活様式の多様化に合わせた移動手段を推進
- 10 長崎本線の利便性の維持確保の要望
- 11 肥前鹿島駅前周辺整備計画の具現化と整備
- 15 景観に配慮したまちづくりの推進

2) 上位計画・関連計画の整理

人口ビジョン 出典：概要版：鹿島市人口ビジョン（2015年度）

鹿島市人口ビジョン【概要版】

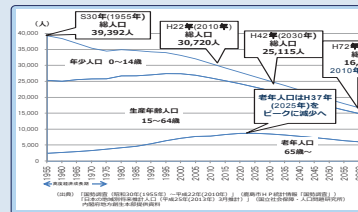
人口の現状 [2010年(平成22年)人口30,720人]

対象期間と目標年度

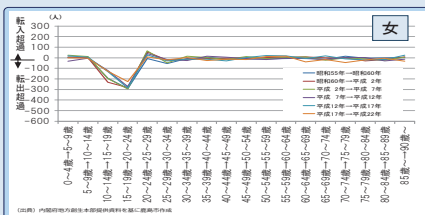
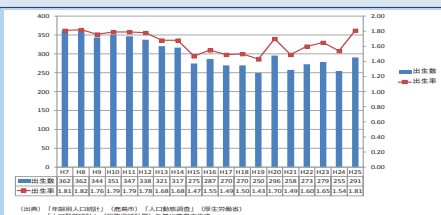
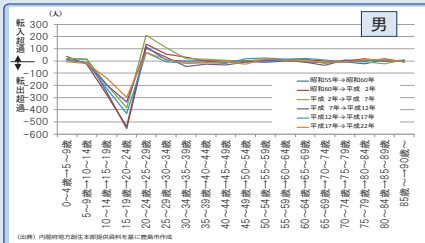
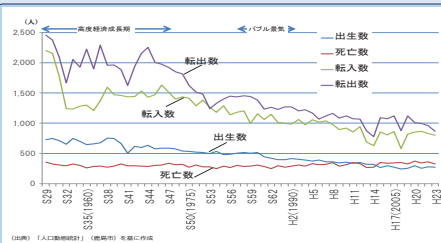
「鹿島市人口ビジョン」の対象期間は、2015年(平成27年)を起点として人口の将来展望を示しており、対象期間は2060年(平成72年)までとします。

人口動向

- 本市の人口は、高度経済成長期が始まる昭和30年(1955年)以降減少を続け、平成22年(2010年)には、30,720人と55年間で約8,700人、22%減少しています。
- 年齢3区分人口では、高度経済成長期から少子高齢化が始まり、平成12年(2000年)以降、年少人口、生産年齢人口は減少が著しく、老年人口は微増にあるなど典型的な少子高齢社会となっています。



- 本市の自然増減は、平成14年(2002年)までの自然増の状態から、それ以降は死亡数が出生数を上回る「自然減」となっており、社会増減は、ほぼ一貫して転出超過である「社会減」が続いています。
- 年齢階級別の人口移動の長期的動向を30年前から見ると、男女とも15~19歳から20~24歳と20~24歳から25~29歳で人口移動が顕著であり、とくに男性の15~19歳から20~24歳の場合の転出超過の幅が大きくなっています。
- 本市の合計特殊出生率は、国、県がおおむね平成17年(2005年)以降増加傾向にあるのに対し、本市は増減幅が大きく、今後は、ここ数年の動向から1.6前後の水準は維持することが考えられます。



人口の将来展望 [2060年(平成72年)人口20,705人]

人口推計

このまま何もしなければ…2060年人口は16,746人まで減少（国立社会保障・人口問題研究所の推計値）

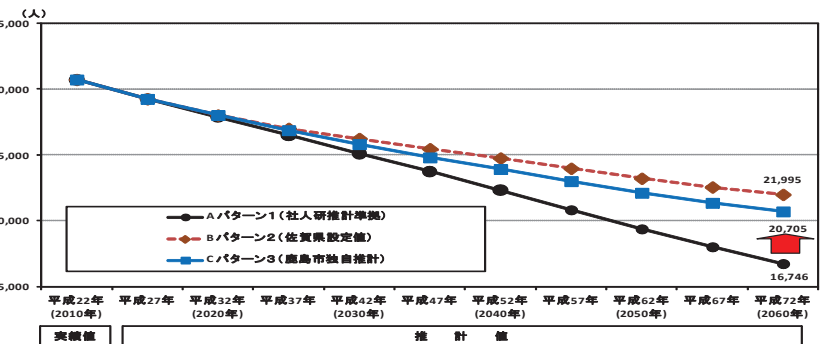
人口の将来展望

◆合計特殊出生率

合計特殊出生率が平成52年(2040年)から2.10

◆社会移動

平成37年(2025年)から平成72年(2060年)まで、前5年間の減少率が2割で緩やかに収束



	実績値 平成22年 (2010年)	推計値 平成27年 (2020年)	推計値 平成32年 (2030年)	推計値 平成37年 (2040年)	推計値 平成42年 (2050年)	推計値 平成47年 (2060年)	推計値 平成52年 (2070年)	推計値 平成57年 (2080年)	推計値 平成62年 (2090年)	推計値 平成67年 (2100年)	推計値 平成72年 (2110年)
パターン1(社人研推計準拠)		29,253	27,881	26,489	25,115	23,751	22,314	20,829	19,382	18,021	16,746
パターン2(佐賀県設定値)	30,720	29,252	28,021	27,011	26,240	25,464	24,757	23,979	23,220	22,558	21,995
パターン3(鹿島市独自推計)		29,252	28,021	26,870	25,813	24,806	23,922	23,003	22,125	21,359	20,705

(出典) 内閣府まちまち・ひと・しごと創生本部提供資料を基に鹿島市作成

目指すべき将来の方向

- ◆鹿島の「ものづくり」をさらに磨きあげて、鹿島ならではのしごとを生み出す
- ◆定住促進と交流人口の拡大
- ◆若者の定住を促し、安心して結婚・出産・子育てができる環境づくりの推進
- ◆安全・安心の確かな暮らしを営む、ずっと住み続けたいまちの実現

鹿島市の将来像

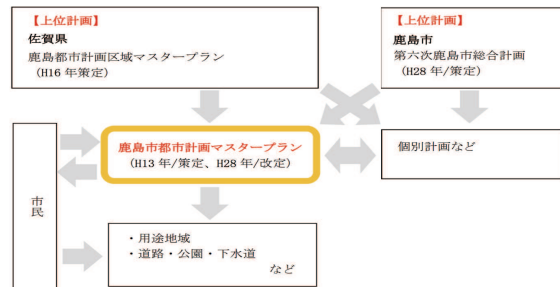
- 4つの基本目標のうち「しごとづくり」に重点を置き、地域経済の活性化に取り組む。
- そのことが、若い世代の都市圏への人口の流出を止めることにつながり、安心して子どもを産み育てられる環境をつくることで出生数が増加し、すべての市民がずっと住み続けたいまちになるような環境を整える。
- 「しごとづくり」「ひとづくり」「まちづくり」の好循環が実現していき、国・県の施策とも相まって人口減少に歯止めをかけることにつながるものとする。

2) 上位計画・関連計画の整理

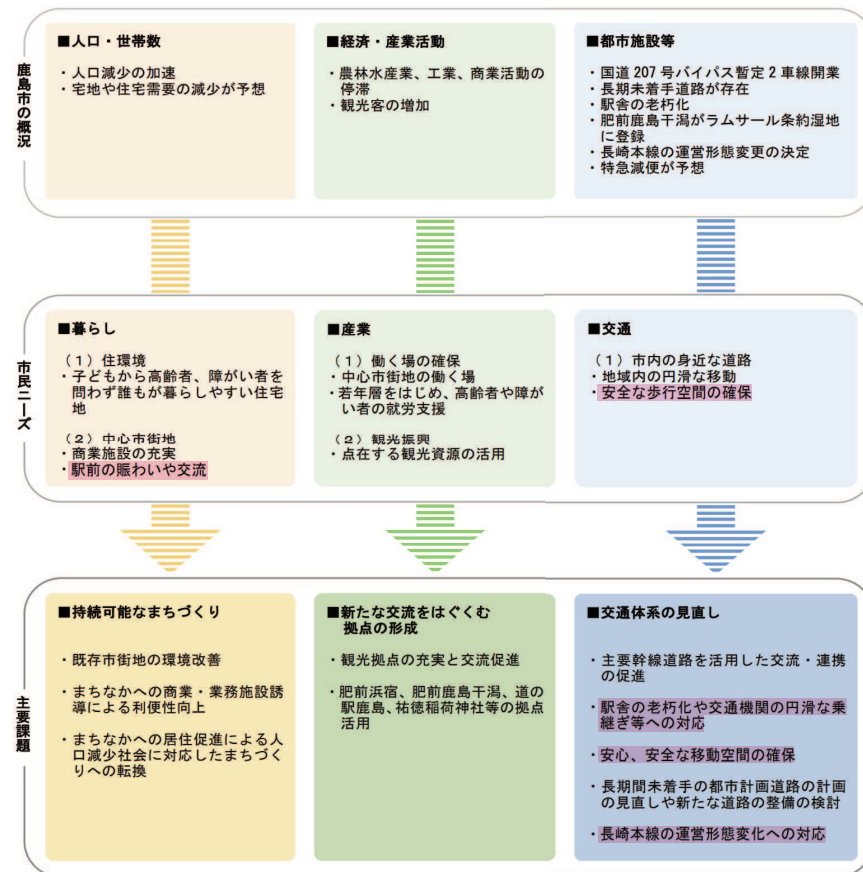
都市計画マスタープラン 出典：鹿島市都市計画マスタープラン（2016年度）

序章

位置付け



第1章 鹿島市の概況と主要課題



第2章 都市づくりの方針＜全体構想＞

将来都市構造図



2) 上位計画・関連計画の整理

都市計画マスタープラン 出典：鹿島市都市計画マスタープラン（2016年度）

第3章 地域別都市づくりの方針＜地域別構想＞

特性・課題図（鹿島・能古見地域）



(1) エリア

- ・幹線道路である国道 207 号バイパスは、農地保全を前提とした土地利用の促進を要望されています。
- ・国道 207 号バイパス沿線の一部で、無秩序な開発を防止するため、適切な農地保全が必要です。
- ・鹿島川をはじめとした水辺空間や蟻尾山、鹿島城址周辺は貴重な緑地が存在するため、保全・活用が必要です。
- ・下水道が未整備の場所があるため、整備が必要です。
- ・人口減少、高齢化が進行しているため、高齢者を中心に、利便性のよい中心市街地への住替え誘導による持続可能なまちづくりの形成が必要です。
- ・用途地域内未利用地の有効利用が必要です。
- ・公園空白地域が存在しているため、市民の憩いの場づくりが必要です。
- ・既成市街地や集落は、住環境の魅力向上が必要であるため、建築形態や緑化などに配慮した景観形成が重要です。

(2) 拠点

- ・肥前鹿島駅前から中心商店街にかけて、中心市街地が形成されていますが、空き店舗の増加、人口流出などによる中心性低下がみられるため、中心市街地の活性化が必要です。
- ・鹿島城址周辺では鹿島高等学校、鹿島実業高等学校等教育施設が、市役所周辺では市民会館や中川公園等公共施設が集まっていますが、老朽化などによる利用者減少がみられるため、施設の建替えや行政サービス充実が必要です。
- ・鹿島川をはじめとした水辺空間や蟻尾山、鹿島城址周辺は貴重な緑地が存在するため、保全・活用が必要です。
- ・城下町を構成する町並みが、鹿島城址周辺に残っているため、歴史・景観を活かした保全・活用が必要です。

(3) 都市軸

- ・国道 207 号は歩道が無い場所があり、通学路としても危険なため、安全な歩道整備が求められています。
- ・国道 207 号から長崎本線東側の重ノ木地区へ向うアクセス道路整備が求められています。
- ・肥前鹿島駅は、本市の玄関口として駅舎の再整備や駅前広場整備が求められています。
- ・公共交通空白地域が存在しているため、解消が求められています。
- ・鹿島・能古見地域は公共施設や観光資源が集積しているものの、拠点間の回遊があまり見られないため、回遊ルートの整備や公共交通機関の整備による拠点間の回遊性向上が必要です。

整備方針図（鹿島・能古見地域）



◆既成市街地の整備方針

- ・交流人口拡大の視点からも、市街地特性に応じて、良好な市街地形成に努めます。
- ・郊外における無秩序な市街化を抑制し、田園環境と調和した市街地形成に努めます。
- ・未利用地は、有効利用を図ります。
- ・地域内の密集市街地は、都市計画道路や生活道路となる市道等の基盤整備を推進し住環境の改善を図ります。
- ・旭ヶ岡公園、赤門、大手門、武家屋敷通り、蟻尾山公園などの観光資源は、市民と観光拠点として、店舗の誘致や休憩スペース等の整備を図ります。
- ・市民会館をはじめとする老朽化している公共施設の改善を図ります。

◆景観整備の方針

- ・重ノ木地区における既存田園集落地の住環境保全・整備を図るとともに、中心市街地へのアクセス道路整備を検討します。
- ・鹿島城址周辺の大手門や武家屋敷では、修景・保存、石垣、土塀、石畳などの保全等、歴史的景観整備を図っていくとともに、周辺整備を検討します。
- ・既成市街地内は、木造老朽住宅の耐震化・耐火化等を促進するとともに、建築形態や緑化等にも配慮した良好な住宅地景観を形成します。

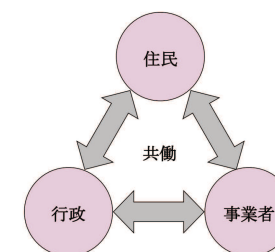
◆公共交通機関整備の方針

- ・集積機能の回遊性を強化する取り組みを推進します。
- ・公共交通体系全体の調査と地域公共交通網形成計画により、公共交通空白地帯の解消を図ります。
- ・肥前鹿島駅は、本市の玄関口として、中心市街地などと連携した駅舎や駅前広場の整備を推進します。

第4章 実現に向けて

都市像の実現に向けた基本的な考え方

都市計画マスタープランの実現に向けたまちづくりは、『市民・事業者・行政』の役割分担と相互の共働で取り組んでいくものとします。



都市像の実現に向けて

- 都市計画の決定・変更
- 計画的で効率的な都市づくりの推進
- 独自のルールや制度の構築
- 住民と一体となったまちづくりに向けた各種制度の活用
- 都市計画マスタープランの見直しについて

事業スケジュールの検討 ：アクションプログラム

計画的な市街地整備、都市施設整備等が行われる区域は、事業上の要請や周辺の土地利用の状況等を総合的に勘案し、これらの事業の進捗にあわせて、用途地域の見直しを検討するものとします。

また、部門別の整備方針は、今後の社会情勢の変化に対応して見直しが必要であり、それに伴う事業についても、随時位置づけていくものとします。

2) 上位計画・関連計画の整理

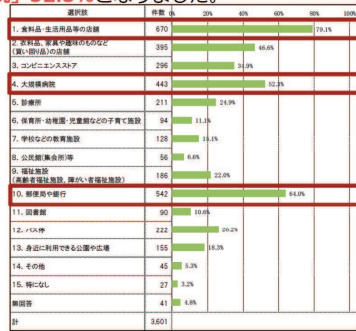
立地適正化計画 出典：コンパクトなまちづくり計画～鹿島市立地適正化計画【概要版】～（2019年度）

3. 鹿島市の現状

- 本市の総人口は減少が続く、2045年には21,155人まで減少すると予測されています。また、高齢化率も上昇を続け、2045年には37.1%に達します。
- 高齢化の進行に伴い、「扶助費」の増加が顕著になっています。今後も扶助費の増加により他の経費の圧迫が予想されます。
- 通勤・通学手段として、72.1%が自家用車を利用しており、自動車依存度が高い状況です。
- 今後の高齢化の進行により、自動車が利用できなくなる人の増加が予想されます。

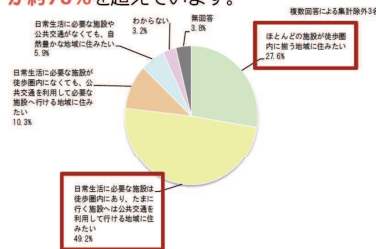
4. 市民アンケートの結果

- 市街地中心部や駅周辺など公共交通が充実した拠点となる場所の徒歩圏内に、特に必要だと思う**生活サービス施設**は、「**食料品・生活用品等の店舗**」が**79.1%で最も多く**、次いで、「**郵便局や銀行**」**64.0%**、「**大規模病院**」**52.3%**となりました。



市街地や駅周辺の徒歩圏に必要な施設 複数回答

- 徒歩や公共交通のみを利用した時のことを想定した場合に、「**日常生活に必要な施設は徒歩圏内にあり、たまに行く施設へは公共交通を利用して行ける地域に住みたい**」との回答が**49.2%で最も高く**、次いで「**ほとんどの施設が徒歩圏内に揃う地域に住みたい**」との回答が**27.6%**となっており、**施設が利用しやすい地域への居住意向が約70%を超えています。**



自動車利用が困難になった場合の居住地

5. 鹿島市の課題と基本方針

課題	● 今後の高齢化の進行により自動車が利用できなくなる人の増加が予想されるため、利用しやすい公共交通を目指し、高齢者が日常生活に困らない環境が必要となります。そのため、路線バスや市内循環バスの路線やダイヤの継続的な検討に加え、のりあいタクシーやデマンドバスの充実が必要となります。 ● 利用者の減少傾向にある鉄道について、円滑な利用を促進するため駅周辺整備を進め、周辺市町との広域ネットワークを充実する必要があります。 ● 肥前鹿島駅利用に係る駅前の交通渋滞を解消し、利用しやすい駅前の整備を進め、公共交通の利便性を高める必要があります。
都市交通	

まちづくりのテーマ 歴史と文化が織りなす、歩いて快適に暮らせるまち・鹿島

- 基本方針
1. 本市の歴史等の特色を踏まえた拠点形成と魅力・賑わいの創出
 2. 安全・安心に生活ができ、一定の密度が保たれた居住地の形成
 3. 外部環境の変化等も見据えた公共交通の維持・充実化

6. 誘導施策

都市機能誘導区域における施策内容と誘導施設

1. 本市の歴史等の特色を踏まえた拠点形成と魅力・賑わいの創出

- **商業の活性化**
市民や観光客にとって利便性が高い商業機能の維持・強化を図ります。また、空き店舗等の活用や、企業誘致活動を推進することで、市街地中心部の賑わい創出を目指します。
- **公共施設の整備・改修**
既存の行政施設、教育施設、運動施設等の公共施設については、老朽化等の状況を踏まえた補修・更新、機能充実を推進します。また、複合的な公共施設の整備についても、市民の利便性向上の観点から検討します。
- **地域主体のまちづくりの推進**
地域住民等が主体となって地域づくりを進められるよう、地域コミュニティの維持・活性化の支援を行います。

2. 安全・安心に生活ができ、一定の密度が保たれた居住地の形成

- **医療・福祉の充実**
子どもから高齢者までの各世代に対応した医療施設や、福祉施設、健康づくり・生きがい活動の場づくり等について検討します。
- **子育て支援・環境整備**
子育て世代や若年層等に住み続けてもらえるよう、子育て環境の保全、充実を目指します。

■ 誘導施設

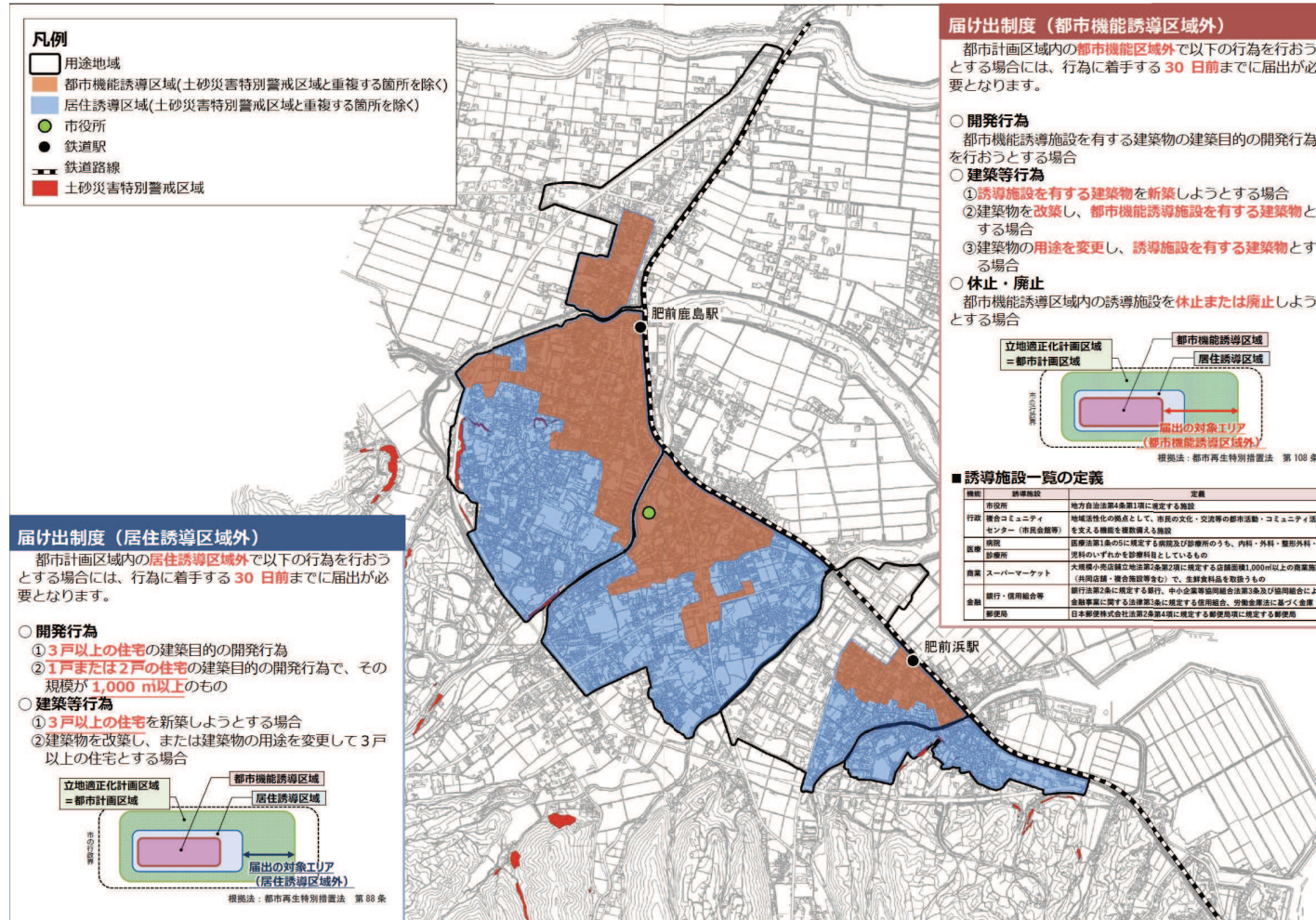
誘導施設は、人口規模や都市機能等の状況を勘案し、都市機能誘導区域内に誘導（又は維持）すべき施設のことであり、行政、医療、商業、金融に関する施設を設定します。

機能	行政	医療	商業	金融
誘導施設	市役所 複合コミュニティセンター （市民会館等）	病院 診療所	スーパー マーケット	銀行・ 信用組合等 郵便局

2) 上位計画・関連計画の整理

立地適正化計画 出典：コンパクトなまちづくり計画～鹿島市立地適正化計画【概要版】～（2019年度）

7. 誘導区域と届け出制度



8. その他都市機能・居住の誘導に係る施策

国の支援制度や民間都市開発推進機構による金融上の支援措置等の活用を検討し、都市機能誘導区域への誘導施設の誘導促進や、居住誘導区域内への居住誘導の促進に努めます。

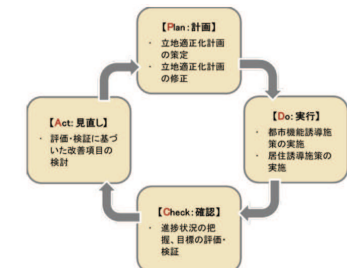
9. 居住誘導区域外の施策

居住誘導区域外においても、地域の維持・向上に向け、庁内担当課間で連携しつつ、活力あるコミュニティづくり、水と緑を活かした美しく住み良い農村環境づくり、豊かな地域資源を活用した都市と農村地域の新たな対流、食料・農業・農村についての消費者と農家の相互理解、路線バス等の維持・充実化等の取組の推進に努めていきます。

10. 計画の目標値および見直し

本計画の達成状況を判断するため、各誘導施策により、都市機能や居住の誘導、公共交通の利用促進が進んでいることが確認できるよう、次の指標を設定します。また、本計画に記載された施策・事業の取組み状況においては、一定期間ごとに取組み状況の調査、分析及び評価を行い、立地適正化計画の進捗状況について検討を行うとともに、必要に応じて、適切に立地適正化計画の見直し等を行うものとします。

指標及び目標値			
指標名	現状値 (2015年)	中間目標 (2030年)	目標値 (2040年)
居住誘導区域内の人口密度 (人/ha)	33.9	31.0	28.0
エリア毎の誘導施設の充足数 (施設)	9/10	9/10	10/10
市内循環バスの便数 (便)	6	6	6



PDCAサイクルに基づく計画管理

2) 上位計画・関連計画の整理

地域公共交通網計画 出典：鹿島市地域公共交通網形成計画 概要版（2016年度）

1. 計画策定の趣旨

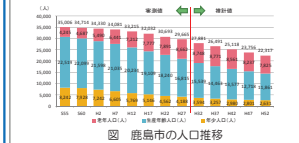
人口減少や自家用車の普及などにより、本市の公共交通を取り巻く経営環境は厳しさを増しつつあります。一方で高齢化社会を迎えるに当たり、高齢者ドライバーの事故が相次ぐ中、多くの人の安全・安心な移動のためにも、公共交通の再生・活性化は本市の重要な課題となっています。このような状況で、市民生活の支えとなる地域公共交通の確保・維持に向け、住民、事業者及び行政が一体となった、鹿島市地域公共交通網形成計画を策定しました。

2. 鹿島市の地域公共交通の主な課題

・本市における主な課題は、以下のとおりです。

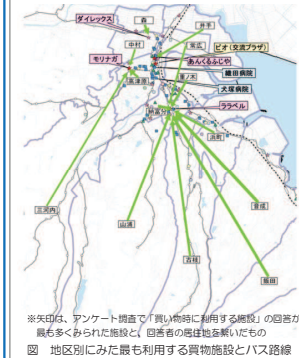
■将来的な人口減少と少子化・高齢化による利用者層の変化

高齢者の増加等、利用者層の変化に対応した公共交通網の再編が必要です。



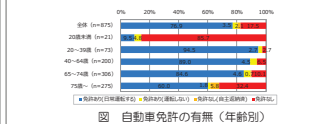
■利用ニーズと運行形態のミスマッチ

日常的に買い物利用する店舗と居住地を、バス路線が繋いでいない状況がみられます。



■自家用車への高い依存度

住民アンケートでは、75歳以上でも、約6割の人が日常的に運転していると回答しています。



■郊外に点在する公共交通空白地の存在

山間部や沿岸部を中心に、現状のバス路線では対応できない公共交通の空白地がみられます。



■待合場所の不足や待合環境の不備

住民アンケートでは、「乗り場に屋根やベンチがない」「乗り場が遠い」等の意見が多くあります。

図 公共交通の車両・乗り場への不満

3. 課題に対する取組の方向性（基本方針）と計画目標・実施事業

・課題を踏まえた、取組の方向性（基本方針）と計画目標・実施事業は、以下のとおりです。

地域公共交通に関する取組の方向性（基本方針）	
基本方針 1 日常に寄り添う公共交通の形成 普段利用する買い物施設や病院、また目的毎の外出頻度など、それぞれの地域で、それぞれの生活スタイルがあります。使いやすい公共交通とは、それらの生活スタイルに合わせて運行することと考えます。本市においても、自家用車の利用頻度が高い市民の生活実態を踏まえ、現状に即した公共交通の形成を目指します。	計画目標と実施事業 計画目標 1 生活実態に合わせた公共交通網の再構築 ①市内路線（廃止代替路線）の再編 ②周辺地域を対象としたデマンドタクシー運行の検討 ③市内循環バス、高津原のりあいタクシーの再編検討 ④公共交通機関同士の乗り継ぎ強化
基本方針 2 快適な公共交通環境の形成 少子・高齢化社会が進展する昨今、ユニバーサルデザインに配慮し、誰でも利用しやすい環境づくりが大切です。公共交通においても、子どもからお年寄りまで、誰もが「乗りやすく」、「待ちやすく」、「分かりやすい」ものとするため、待合所や車両の改善を図ります。	計画目標と実施事業 計画目標 2 利用しやすい公共交通空間の整備 ⑤バス待合室の高質化と乗り継ぎ地点の強化 ⑥施設所持者との連携による待合室の設置
基本方針 3 多くの人に利用される公共交通の運行 高齢ドライバーの事故を未然に防ぎ、高齢者のみならず、多くの市民が安心して生活できる環境を形成するために、公共交通の再構築とともに、公共交通の利用促進に努めます。	計画目標と実施事業 計画目標 3 公共交通に関する利用促進策の実施 ⑦免許自主返納に関連した割引制度の導入 ⑧公共交通に関する広報活動の展開
基本方針 4 観光客が楽しめる移動環境の形成 祐徳稲荷神社や、浜宿の酒蔵、道の駅等、主要な観光資源を有する本市には、多くの観光客が訪れており、昨今は外国人観光客の来訪者も増加傾向にあります。この契機を捉えるべく、本市においても、観光客の誘致に向けて、市内を楽しく移動できる環境づくりに努めます。	計画目標と実施事業 計画目標 4 観光周遊に寄与する公共交通の構築 ⑨観光周遊に即したバス路線の検討 ⑩外国語サインの整備・充実化

4. 鹿島市の新しい公共交通網のイメージ

・基本方針と公共交通網の形成にもとづく鹿島市の新しい公共交通網イメージは以下のとおりです。

【中心部の現状】 都市機能施設が集積し、かつ居住者及び高齢者人口が多く居住する

【公共交通の利用状況】 乗客は少ないが、高齢者の数を鑑みると、今後利用が増える可能性がある

【対応方針】 公共交通の潜在的な利用者への対応も含め、大量輸送可能な路線形式のバス運行を継続

【周辺部の現状】 居住者及び高齢者は一定程度みられるが、特に中山間部では、散居している。

【公共交通の利用状況】 学生の登校時以外は、利用者は少ない

【対応方針】 人口密度が低く、路線運行型では、居住者が利用しにくいいため、面的な対応等を段階的に検討

※図は、65歳以上地区別高齢者の分布図と建物図を重ねた上で、建物図を着色して表示している。

2) 上位計画・関連計画の整理

地域防災計画 出典：鹿島市地域防災計画（2021年度）

第2編 風水害対策

第1章 総則

佐賀県で発生する風水害のうち、その半分は大雨によるものである。大雨の原因を分類すると、前線、低気圧、台風の順である。日降水量100mm以上の大雨は、6月～7月の梅雨期に最も多く、この2か月で年間の約63%と最も多い。また、8月～9月は台風や秋雨前線等で年間の約20%を占めている。長時間降り続く中で、短時間に集中して降る降り方は、特に大きな災害を引き起こすことがある。

第2章 災害予防対策計画

●公共施設等

国、県、県警察、市、消防機関は、災害応急対策を実施する上で拠点となるなど防災上重要な施設について、浸水形態の把握等を行い、これらの結果を踏まえ、浸水等風水害に対する安全性の確保に努める。なお、避難所となる学校・公民館等の施設については、設計時において避難所として位置づけることを考慮するとともに、必要に応じて、防災広場、男女別シャワー室、備蓄のためのスペース及び通信設備等を整備し、避難所としての機能を向上させる。

●交通・通信施設

主要な鉄道、道路、港湾、空港、通信局舎等の基幹的な交通・通信施設について、当該施設の管理者は、代替路を確保するための道路ネットワークの整備、海上・航空交通ネットワークの機能強化、施設・機能の代替性の確保、各交通・通信施設間の連携の強化等により、大規模災害発生時の輸送・通信手段の確保、風水害に対する安全性の確保に努めるものとする。

・道路

一般国道、県道、市道の各道路管理者、県警察は、風水害時の避難及び緊急物資の輸送に支障が生じないよう、地域情報通信ネットワークシステム、道路防災対策を通じて、風水害に対する安全性、信頼性の高い道路網の整備を推進する。また、避難路、緊急輸送道路など防災上重要な経路を構成する道路について、災害時の交通の確保を図るため、必要に応じて、区域を指定して道路の占用の禁止又は制限を行うとともに、無電柱化の促進を図るものとする。

・鉄道

鉄道事業者は、大雨による浸水あるいは盛土箇所崩壊等による災害を防止するため、必要に応じて、線路の盛土、法面改良等を図る。また、橋梁、トンネル、その他の構築物等及び電気、建築施設について、保守検査を実施し、必要に応じて改良修繕工事の実施に努める。

第3章 災害応急対策計画

●鉄道施設

風水害時において、鉄道事業者は、被害を最小限に止どめ、輸送の確保を図るため、次の事項について必要な応急措置を、機敏かつ適切に実施する。

- | | |
|----------------|----------------|
| 1 風水害時の列車の運転規制 | 4 連絡通報 |
| 2 風水害時の代替輸送方法 | 5 応急措置（案内広報など） |
| 3 災害対策本部の設置 | 6 施設の応急復旧 |

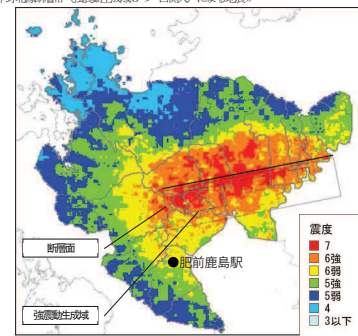
第3編 地震・津波災害対策

地震災害 市内の平野部では、市内を流れる河川の運搬、堆積作用によって形成された沖積平野であり、この地域は軟弱地盤であるため地震が発生した場合は相当な被害が生じるおそれがある。なお、山間部については多良岳による火山岩等の岩盤で形成されているので、地震による被害は比較的小さいと思われるが、急傾斜地崩壊危険地域が広く分布し、これについては注意が必要である。

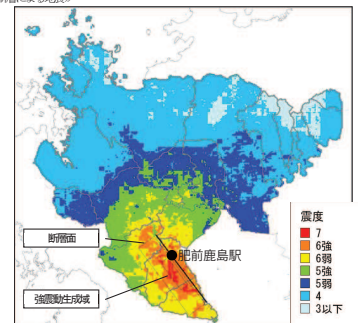
津波災害 県内において発生した津波災害は、1972年島原の眉山崩壊に伴うものだけが記録されている程度であり、少ない。しかし、2010年チリ中部沿岸を震源とする地震による津波では、気象庁が量的津波予報による津波予報業務を開始した1999年4月以降初めて有明・八代海に津波警報が発表された。幸い、佐賀県沿岸では目立った津波は観測されておらず、被害はなかった。

【地震動予測図】

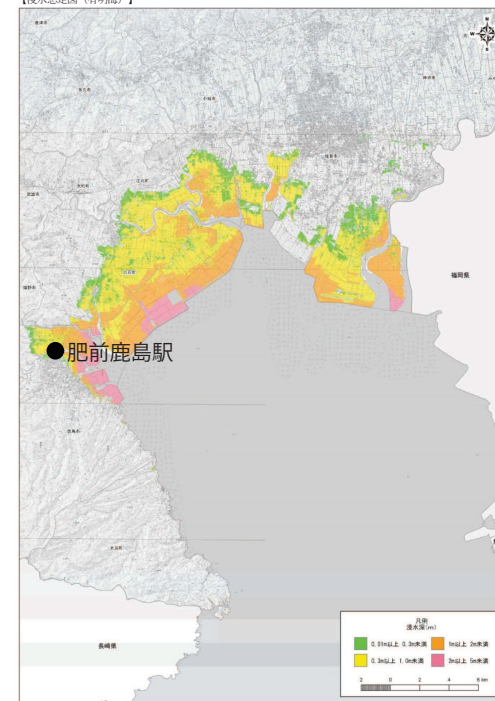
＜佐賀県平野北部断層帯・福岡県生田域3つ・西側断層による地震＞



＜西側断層による地震＞



【浸水想定図（有明海）】



2) 上位計画・関連計画の整理

観光戦略プラン 出典：かしま観光戦略プラン Ver.3.0（2020年度）

基本理念

祐徳稲荷神社、有明海や多良岳山系の自然、肥前浜宿の歴史的景観、道の駅鹿島や鹿島酒蔵ツーリズムなどの観光資源を生かした主体的な取組みにより、国内外からの観光旅行を促進することで、地域の住民が誇りと愛着を持つことのできる活力に満ちた観光産業の持続的発展を通じ、将来にわたる豊かな生活の実現を目指すことを基本理念とします。

戦略

戦略① 観光資源の付加価値の向上

1) 回遊性の高い観光地づくり

具体的な取り組み	数値目標など	備考
二次交通の確保・整備	実証実験の実施 1回以上	
ウォーキング、サイクリングルートの検討、実施	1ルート以上	
観光ポイントの置き上げ	10カ所以上	

2) 酒蔵ツーリズムの推進

具体的な取り組み	数値目標など	備考
日本酒で乾杯条例による、日本酒の普及	生産量対前年比増	
年間を通じた酒蔵ツーリズムの検討、実施	年4回以上	
お酒を活用したイベントの継続、充実	満足度対前年比増	
お酒、地元食材などに関する知識向上のための講習会の開催	年2回以上	

3) 体験ツアーやメニューの充実

具体的な取り組み	数値目標など	備考
ニューツーリズムの推進	体験型観光メニュー5コース	
アウトドア・アクティビティの推進	体験型観光メニュー5コース	
年間を通じた体験ツアーの検討、実施	年1回以上	
民泊等の受け入れ施設を含めたツアーの推進	年1回以上	
民泊等受け入れ施設の発掘	3軒以上	

4) 道の駅鹿島・干潟交流館の魅力向上

具体的な取り組み	数値目標など	備考
道の駅鹿島の施設整備による利便性の向上	来場者数 年50万人以上	
新たなコンテンツの検討・実施	実証実験 1回以上	
干潟交流館を活かした道の駅鹿島の魅力向上	イベントの実施 年5回 来館者数 6万人	
道の駅鹿島の一体的な管理運営の検討、協議	月1回以上開催	

5) 観光イベント支援

具体的な取り組み	数値目標など	備考
4大イベントへの支援	満足度対前年比増	
賑わいの創出を図るためのイベント支援	年5回以上	
イベント広報支援	閲覧数増	
資金調達方法の見直し、検討（クラウドファンディングなど）	1イベント以上	

6) 新たな観光スタイルの構築

具体的な取り組み	数値目標など	備考
観光DXの推進	満足度対前年比増	
効果的な映像等コンテンツの定期的な製作	年4回	

戦略② 観光振興を担う体制の強化

1) 指導者・ガイドの育成

具体的な取り組み	数値目標など	備考
ガイド養成講座の開催等により、全市的なガイドの育成	5人以上	
観光産業における指導者の育成	5人以上	
地域担い手創生塾との連携推進	—	

2) 観光産業組織の強化

具体的な取り組み	数値目標など	備考
DMO設立を見据えた組織員の研修体制の構築	年1回以上	
外部人材登用の検討	1人以上	

戦略③ 情報発信の強化

1) 誘客・営業活動

具体的な取り組み	数値目標など	備考
国内外旅行エージェン트等への営業活動強化（市観光専門員の配置ほか）	交流人口400万人、観光消費額10%増	
ネット等での営業活動の方法の構築、実施	のべ100社以上	

2) 様々な情報ツールの活用

具体的な取り組み	数値目標など	備考
SNSやHP、アプリなどを活用した積極的な情報発信	閲覧数増	
イベントでのフォトコンテストなど鹿島市の情報（写真、動画など）の拡散	年1回以上	
インフルエンサーの招致	年1回以上	
デジタルマーケティングの研究	—	

3) 観光パンフレット・サインの充実

具体的な取り組み	数値目標など	備考
既存パンフレットの整理・作新	令和5年度	
既存サインの更新（デジタルサイネージなど）	10カ所	
観光パンフレットのデジタル化	令和5年度	

目指す観光地像

祐徳稲荷神社、有明海や多良岳山系の自然、肥前浜宿の歴史的景観、道の駅鹿島や鹿島酒蔵ツーリズムなどの観光資源をストロングポイントとして、国内外に広く発信するとともに、観光資源の付加価値の向上や観光振興を担う体制を強化などに取り組むことにより、回遊性が高い、魅力的な観光地を目指します。

戦略④ インバウンド対応の強化

1) インバウンド受入体制の充実

具体的な取り組み	数値目標など	備考
インバウンドに対応した観光案内所の運営	利用者増	
佐賀フィルムコミッションと連携した海外映画等の誘致	1作品	
キャッシュレスの推進	満足度向上	
翻訳機等の活用を含めたインバウンド対応を学ぶ講習会の開催	年1回以上	
多言語標記の案内マップや看板の新設・更新	10カ所	

戦略⑤ 広域観光の強化

1) 九州新幹線西九州ルート開通を見据えた誘客

具体的な取り組み	数値目標など	備考
周辺市町と連携した広域観光ルートの提案	5コース	
佐賀・長崎デスティネーションキャンペーンへの協力	—	
鉄道事業者との連携強化	—	

2) 肥前路南西部広域観光協議会（WET）を軸とした近隣市町との連携

具体的な取り組み	数値目標など	備考
定期的な協議会への参加	月1回	
肥前路南西部広域観光協議会での営業活動	年1回以上	
連携体系の整理・検討	—	

2) 上位計画・関連計画の整理

鹿島市まちづくり推進構想（鹿島ニューディール構想） 出典：鹿島市まちづくり推進構想（鹿島ニューディール構想）（2012年度）

1. 安全・安心のまちづくり

- （1）防災、防疫対策（東日本大震災や家畜伝染病発生の教訓を活かす）
 - ①「地域防災計画」の見直しと施策の具体化 … 備蓄の充実、高潮対策
 - ②防災、防疫（家畜伝染病等）対策拠点施設の整備 … 危機管理センター（仮称）
 - ③情報伝達機能の強化 … デジタル無線の導入、ケーブルテレビの活用
- （2）住宅対策（公的住宅、個人住宅の両面）
 - ①定住促進住宅（政策住宅）整備 … 雇用促進住宅の購入・活用
 - ②市営住宅整備 … 市営住宅の建設（新整備計画の策定）
 - ③住環境の改善 … 住宅リフォーム支援（県下随一の支援制度の活用）
- （3）子育て支援
 - ①保健福祉の充実 … 医療費助成、保育所支援、小児医療、相談体制整備、子育て支援センター（広場型）の新設
 - ②教育環境の充実 … 学校施設整備、学力向上、ふるさと教育、心をはぐくむ教育、学習支援員や相談員の配置
 - ③住宅支援の充実 … 家賃優遇などの政策住宅整備（雇用促進住宅の活用）
- （4）新エネルギー対策
 - ①地域資源の活用 … 小水力発電、太陽光発電の推進

2. 交通体系の整備

- （1）道路（人と物の交流、移動ルートの整備）
 - ①有明海沿岸道路の延長 … 鹿島市まで、そして諫早市まで
 - ②主要国県道の整備 … 国道 207 号、207 号バイパス、444 号、498 号の整備
 - ③多良岳オレンジ海道（多良岳地区広域農道）の活用 … 荒廃園対策を含む
- （2）鉄道（九州新幹線長崎ルートの開業を念頭に）
 - ①JR 長崎本線 … 利便性の維持向上、駅舎改築、駅前広場・駅周辺の整備
 - ②島原鉄道との連携 … 相互乗り入れ、観光ルート開発
 - ③九州新幹線長崎ルートの活用 … アクセス道路整備、観光ルート開発
- （3）公共交通（求められる「市民の足」の確保）
 - ①路線バス … 市内路線、市外都市間路線の維持と利活用
 - ②循環バス、乗合タクシー … 実証運行の実施と今後のあり方の検証
 - ③利便性の高い公共交通の導入 … デマンド交通機関の導入検討

3. 様々な施設の再整備

- （1）公的施設の再整備と再配置
 - ①鹿島市の施設
 - ②国・県の施設
 - ③公共的な民間施設（医療・介護・福祉施設、専門学校、研究機関など）
- （2）市街地再開発
 - ①コンパクトシティ … 住宅、商店、病院、公共施設等を徒歩圏内に集積
 - ②医商連携 … 健康、医療、介護、福祉と商業の連携
 - ③特色ある商店街 … 発酵の食文化（味噌、醤油、麴、酒など）を活かす
 - ④公的施設の中心市街地への再配置 … 空き地、空き店舗活用
 - ⑤都市計画、土地利用計画の見直し

4. 産業振興

- （1）就業の場の拡大（市民の生活基盤の確保、定住促進）
 - ①第一次産業の振興 … 基幹産業として地域を支える農林水産業の振興
 - ②地場企業の育成 … 地域の拠点都市として求心力のある商工業の活性化
 - ③企業誘致 … 鹿島に根付く企業誘致の推進
 - ④農商工連携 … 鹿島の産品（米、みかん、のり等）の高付加価値化
- （2）交流人口の拡大
 - ①地域資源を活かした観光戦略
 - ・歴史、文化の活用 … 城下町、偉大な先人達、歴史的まちなみ（浜宿）、祐徳稲荷神社、伝承芸能（県内最多を誇る）
 - ・地域資源の発掘と活用 … 発酵の食文化、豊かな自然環境、水資源
 - ②イベントの活用
 - ・記念イベント（時限的なもの）… 伊能来鹿 200 年、基式成立 1100 年、電飾夜桜（九州初）100 年など
 - ・伝統イベント（継続的なもの）… ガタリンピック、鹿島おどり、伝承芸能、祐徳本因坊（囲碁大会）など
 - ③スポーツ交流
 - ・スポーツイベント振興 … 祐徳ロードレース、クロカンフェスタなど
 - ・スポーツ合宿誘致 … 駅伝、サッカー、野球など
 - ④総会・大会の開催
 - ・県大会、九州大会レベルの各種大会の誘致
 - ・九州沖縄道の駅連絡協議会の開催 … 平成 26 年鹿島市で開催予定
 - ⑤宿泊施設の確保
 - ・スポーツ合宿、大会誘致等ニーズに合った宿泊施設の確保
 - ・近隣市町との連携（嬉野市、太良町など）
 - ⑥大学などの分室、研究機関の誘致

2) 上位計画・関連計画の整理

環境基本計画 出典：第3次鹿島市環境基本計画（2018年度）

策定の目的

鹿島市は多良山系の森林から有明海にいたるまで、先人から受け継いだ多様で豊かな自然や風土、歴史や文化、ものづくりの力、地域の絆など、誇るべき財産に恵まれています。私たちが将来にわたって変わらず自然環境からの恩恵を享受するには、経済的に自立した地域レベルでの“持続可能な発展”を確立していく必要があります。本市では平成27年度に第6次鹿島市総合計画を策定し、「かしま創生（地方創生）」をキーワードの一つとしてさまざまな取組を行っています。「第3次鹿島市環境基本計画」は、「環境」を切り口に、この取組を実現していくことを目的に策定するものです。

目指すべき環境の姿

●望ましい環境像

鹿島の豊かな自然環境を活かし、自然と共に暮らすまち

●基本方針

（1）恵み豊かな自然環境の継承

・鹿島市には経ヶ岳及びその周辺に代表される多良火山地域の自然性の高い樹林地や、ラムサール条約登録湿地である肥前鹿島干潟に代表される有明海に面する河口・干潟など、国際的に価値の認められた重要な自然環境が存在します。

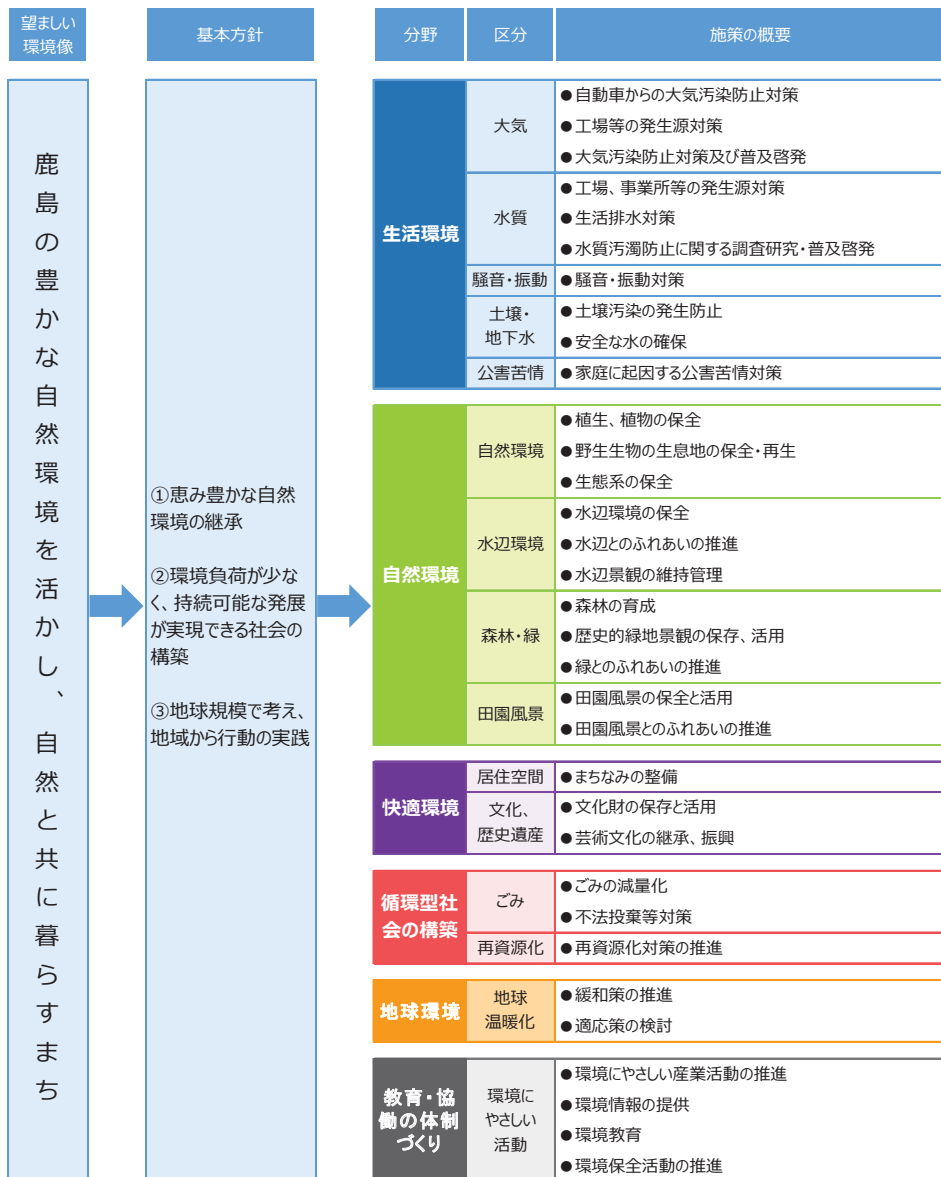
（2）環境負荷が少なく、持続可能な発展が実現できる社会の構築

・地球の資源は有限で、環境が許容できる負荷には限界があります。このことを知り、環境が許容できる範囲内で賢く環境資源を活用することが求められています。現在の私たちにも将来の世代にも環境からの恵みを享受できる持続可能な発展が実現できる社会を構築する必要があります。

（3）地球規模で考え、地域から行動の実践

・地球に生きる人類を構成する一人としての自覚を持ち、一人ひとりが、家族が、地域ができることを実践していく必要があります。

施策の展開



2) 上位計画・関連計画の整理

肥前七浦駅の改修

JR肥前七浦駅の待合室とトイレがリニューアルされました。JR肥前七浦駅は、戦前に建てられたレトロな木造駅舎として現存し、鹿島ガタリンピックや七浦秋祭りの際には県内外から多くの観光客が利用されています。七浦の玄関口であり、おもてなしの場でもある肥前七浦駅を訪れた方が、より快適に過ごしていただくため、今回、七浦地区振興会が、県の補助金を活用しリニューアルされました。具体的には、待合室の机やイスを新たに設置し、屋外のトイレは、温水洗浄便座を備えた水洗トイレへと改修されました。

(引用 2020/04/27かしまホットニュース)



リニューアルされた待合室1



肥前七浦駅の外観



リニューアルされた待合室2



外を眺めることができるカウンター

肥前浜駅の改修

鹿島市の国の重要伝統的建造物群保存地区「肥前浜宿」に最寄りのJR肥前浜駅で、駅舎のリニューアル工事が進んでいる。駅舎本体は1930（昭和5）年の建築当初の形に改築するほか、物販やカフェとして使えるスペースを併設し、町並み散策や酒蔵見学などで訪れる観光客の立ち寄りを狙う。鹿島市も同駅の駅前整備を来年度から始める計画で「肥前浜宿の玄関口として、新たな観光拠点となれば」と期待する。（引用 2018/02/08付 西日本新聞朝刊）

令和3年1月には、駅舎内に利き酒体験施設「HAMA BAR」もオープンした。



肥前浜駅の外観



駅舎内部



駅ホームからみた駅舎

写真 http://www.retro-station.jp/09_kyushu/hz_hama.html

KASHIMAスカイテラスチャレンジ

鹿島市と佐賀県では、新型コロナウイルス感染症対策の一環として、店先の歩道を活用したオープンテラス運営の社会実験「KASHIMA スカイテラスチャレンジ」を鹿島市スカイロード・さくら通りに面する飲食店等の協力のもと実施します。

概要

- ・感染症防止対策としての三密回避及び歩道を活用した地域活性化を目的として、指定区間内の歩道（軒先1m程度）を飲食店のテラス席（屋外席）として活用する実証実験を行います。
- ・今回の実験では、警察等への必要な手続は鹿島市が一括して行います。
- ・歩行者等の安全や美観を保持するため、参加店舗には佐賀県と鹿島市で策定したルールを守っていただきます。

期間 令和2年10月1日（木曜日）～10月17日（土曜日）の計17日間
※好評につき11月15日まで延長

時間帯 10時00分～22時00分※店舗によって実施時間は異なります。

場所 鹿島市大字高津原 スカイロード（県道41号鹿島嬉野線）

出典：佐賀県HP

新型コロナウイルス感染症対策

SKYTERRACE

KASHIMA スカイテラスチャレンジ

2020.10.1 THU. 2020.10.17 SAT.

OPEN 10:00 CLOSE 22:00

出店店舗 ※営業時間は各店舗異なります。

矢くるま草, きたむら, 風車
Bar YAWD (goof), 七輪屋, cafe&barsenya
かん菊, Lunch & dinner MIYATSU

至 肥前鹿島駅

矢くるま草
きたむら
風車
Bar YAWD
七輪屋
cafe&barsenya
かん菊
Lunch & dinner MIYATSU

MAP

10月17日限定
10月17日のみ、矢くるま草ときたむらに限り、夜間営業を行います。

KASHIMA SKYTERRACE CHALLENGE AT スカイロード商店街、さくら通り商店街
10.1.開店-10.17.閉店 OPEN 10:00 CLOSE 22:00 『お問合せ』 鹿島市役所商工観光課 TEL:0954-63-3412

出典：鹿島商工会議所

(1) ヒアリング・アンケートでの意見・要望

- ・委員の皆様、市民グループ、NPO、事業者様等 147 名の方にヒアリングを行いました。(10/14～7/19)
- ・駅およびバスセンター利用者にアンケートを行いました。(131 名、1/27～2/2 実施)
- ・鹿島高校の学生さんアンケートを行いました。(659 名、12/4 実施)

- ◎駅舎や駅前広場だけでなくその周辺も含めた構想に
- ◎自然環境に配慮して、鹿島を印象付けられる整備を

- ◎イベントスペースの確保
(賑わい空間の創出)
- ◎緑のある公園・ベンチ

- ◎賑わいを創出する各種商業施設
- ◎働き方改革等に対応できるオフィス関連施設
- ◎中心商店街へ人を誘導するような動線
- ◎国道207号バイパスと駅のアクセス道路の確保

- ◎駅とバス乗り場のアクセス強化
(車との動線重なりの解消)
- ◎雨に濡れない屋根付きの停留所
- ◎電車とバス・タクシーの乗り継ぎ動線
短縮・機能強化
- ◎市内観光地や市外主要地点に向かう便
数の確保
- ◎市内の医療機関や商業施設などに向か
う公共交通の充実
- ◎観光客用のレンタカーやレン タサイ
クルの充実
- ◎環境に配慮した超小型モビリティ
(電気自動車)の採用



3) 整備課題の抽出

(1) JR肥前鹿島駅周辺まちづくりのための保全/改善/補足要素の抽出

・地区現況及び市民ヒアリング調査、駅利用者アンケート調査等の結果を踏まえて、JR肥前鹿島駅周辺地区の抱えるまちづくりの課題を以下のように整理する。

課題抽出の視点	整 備 課 題
まちづくりのために 改善すべき要素 (改善要素)	【広域的課題】 ・九州新幹線西九州ルート開業によって懸念される長崎本線(肥前山口～肥前大浦)沿線における賑わいの喪失や活力の低下 ・分散型の県土内において、各都市や物流拠点、観光拠点等を結ぶ“有明海沿岸道路”等の交通ネットワークの強化および公共交通の再編、等
	【市域的課題】 ・市内に点在する「肥前鹿島駅」「鹿島城址」「シビックコア」「肥前浜宿伝統的町並み」「祐徳稲荷神社」等の各ゾーン相互の連携や情報発信力の不足 ・中心市街地における空地、空き店舗の増加
	【地域的課題】 ・地域内に埋もれている歴史的文化的資産等の掘り起こしの不足 ・肥前鹿島駅における朝夕の送迎車両の交錯と通過（通り抜け）交通による危険性の増加 ・夜間も含む肥前鹿島駅前空間における安全かつ快適な歩行者・自転車通行空間の確保、充実 ・通勤、通学のための駅利用者の安全性の確保 ・駅前空間からスカイロードへ繋がる中心市街地との連携強化
まちづくりのために 大切にすべき要素 (保全要素)	【広域的課題】 （「佐賀県総合計画(2019)」からの課題抽出、以下同様） ・九州新幹線西九州ルート開業による交流拡大効果の波及および地域を支える鉄道の利便性の確保 ・鹿島市および周辺市町村間における幹線道路ネットワーク整備による多様な移動手段の確保と公共交通の持続性 ・ラムサール条約に登録された県内「東よか干潟」「肥前鹿島干潟」および「荒尾干潟(熊本県)」等、有明海周辺の自然環境、生態系の保全再生、等
	【市域的課題】 （「第7次鹿島市総合計画」および市民ヒアリング等からの課題抽出、以下同様） ・昭和5年開業当時の姿を留める肥前鹿島駅舎について、市内に現存(昭和5年開業)する肥前浜駅舎、肥前七浦駅舎との一体的な保全、利活用 ・多くの市民が集う「鹿島おどり」をはじめとして年間を通じて開催されている祭りや伝統行事等の継承 ・まち(肥前鹿島駅)の背景にもなっている多良岳山系の山並みとラムサール条約に登録された肥前鹿島干潟（有明海）等の豊かな自然環境と生態系の保全、等
	【地域的課題】 （「第7次鹿島市総合計画」および市民ヒアリング等からの課題抽出、以下同様） ・旧城下町～近世に至る重層的なまちの変遷等を示す(町割り、歴史的みちすじ、水路網等の遺構や有明海干拓の歴史文化、鉄道遺産等)の保全 ・「スカイテラスチャレンジ」等の新たなイベント等とそれらの開催を支える地域の人々の活動、等
まちづくりのために 新たに創り出すべき要素 (補足要素)	【広域的課題】 ・九州新幹線西九州ルート開業による長崎本線(肥前山口～肥前大浦)の上下分離方式による運行後の交流拡大の機会および地域を支える鉄道の柔軟な運行促進 ・地域住民による地域資源を活用した自発的かつ主体的な地域づくりの支援と若い世代が活動等を担っていく仕組みづくりおよび支援、等 ・交流人口、関係人口等の増加、等
	【市域的課題】 ・鹿島市のイメージを高める特産品、イベントPR等の促進 ・魅力ある観光地域づくりの推進
	【地域的課題】 ・通過点となってしまっている駅前空間の魅力づくり(待合空間の充実、案内サインの整備、人々が集い憩える広場整備やイベントの開催等) ・中心市街地内のにぎわい、活力、魅力および地区内の拠点施設と肥前鹿島駅前との連携等 ・効果的な鹿島市営駐車場、駅前駐車場の利用促進 ・駅周辺における未利用地等の活用 ・駅前空間からの市内観光拠点への移動手段(レンタサイクル等)の充実および観光案内等の情報発信の促進 (駅直近に存在するラムサール条約(肥前鹿島干潟)へのアクセスや情報発信および駅前空間との連携) ・中心市街地における人々の憩いの場、集いの場となる広場等の再生、等 ・駅東側とのつながり創出

4) 整備課題図

- ・課題整備を「広域レベル」から整備課題図として整理する。

(1) 広域レベルの整備課題図

まちづくりのために改善すべき要素 (改善要素)

- ・西九州新幹線開業によって懸念される長崎本線(肥前山口～諫早)沿線における賑わいの喪失や活力の低下
- ・分散型の県土内において、各都市や物流拠点、観光拠点等を結ぶ“有明沿岸道路”等の交通ネットワークの強化および公共交通の再編、等

まちづくりのために大切にすべき要素 (保全要素)

- ・西九州新幹線開業による交流拡大効果の波及および地域を支える鉄道の利便性の確保
- ・鹿島市および周辺市町村間における幹線道路ネットワーク整備による多様な移動手段の確保と公共交通の持続性
- ・ラムサール条約に登録された県内「東よか干潟」「肥前鹿島干潟」および「荒尾干潟(熊本県)」等、有明海周辺の自然環境、生態系の保全再生、等

まちづくりのために新たに創り出すべき要素 (補足要素)

- ・西九州新幹線開業による長崎本線(肥前山口～諫早)の上下分離方式による運行後の交流拡大の機会および地域を支える鉄道の柔軟な運行促進
- ・地域住民による地域資源を活用した自発的かつ主体的な地域づくりの支援と若い世代が活動等を担っていく仕組みづくりおよび支援、等
- ・交流人口、関係人口等の増加、等



4) 整備課題図

- ・課題整備を「市域レベル」から整備課題図として整理する。

(2) 市域レベルの整備課題図

まちづくりのために改善すべき要素 (改善要素)

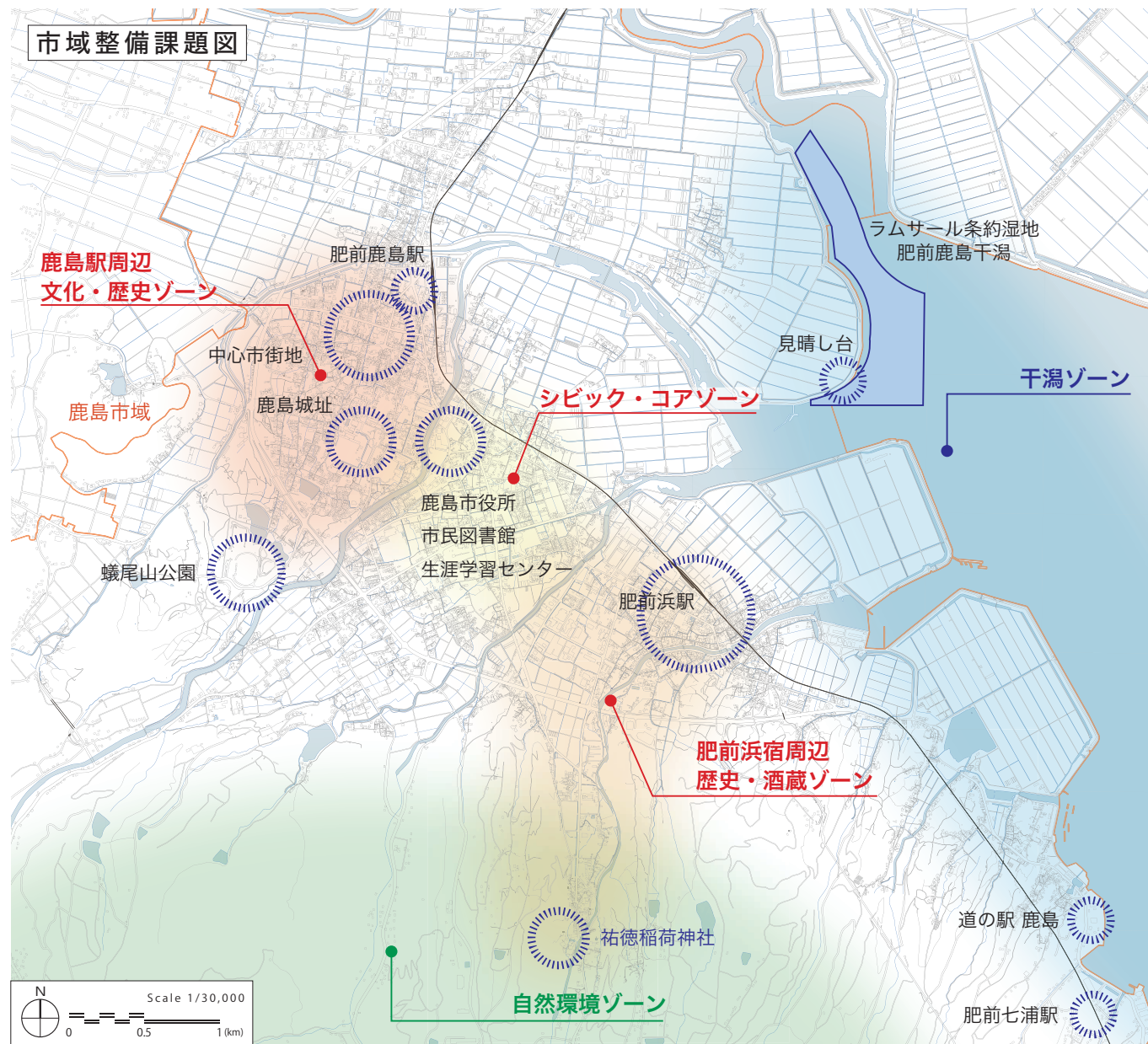
- ・市内に点在する「肥前鹿島駅」「鹿島城址」「シビックコア」「肥前浜宿伝統的町並み」「祐徳稲荷神社」等の各ゾーン相互の連携や情報発信力の不足
- ・中心市街地における空地、空き店舗の増加

まちづくりのために大切にすべき要素 (保全要素)

- ・昭和5年開業当時の姿を留める肥前鹿島駅舎について、市内に現存する肥前浜駅舎(昭和5年開業)、肥前七浦駅舎(昭和9年開業)との一体的な保全、利活用
- ・多くの市民が集う「鹿島おどり」を初めとして年間を通じて開催されている祭りや伝統行事等の継承
- ・まち(肥前鹿島駅)の背景にもなっている多良岳山系の山並みとラムサール条約に登録された肥前鹿島干潟(有明海)等の豊かな自然環境と生態系の保全、等

まちづくりのために新たに創り出すべき要素 (補足要素)

- ・鹿島市のイメージを高める特産品、イベントPR等の促進
- ・魅力ある観光地域づくりの推進



4) 整備課題図

- ・課題整備を「地域レベル」から整備課題図として整理する。

(3) 地域レベルの整備課題図

まちづくりのために改善すべき要素 (改善要素)

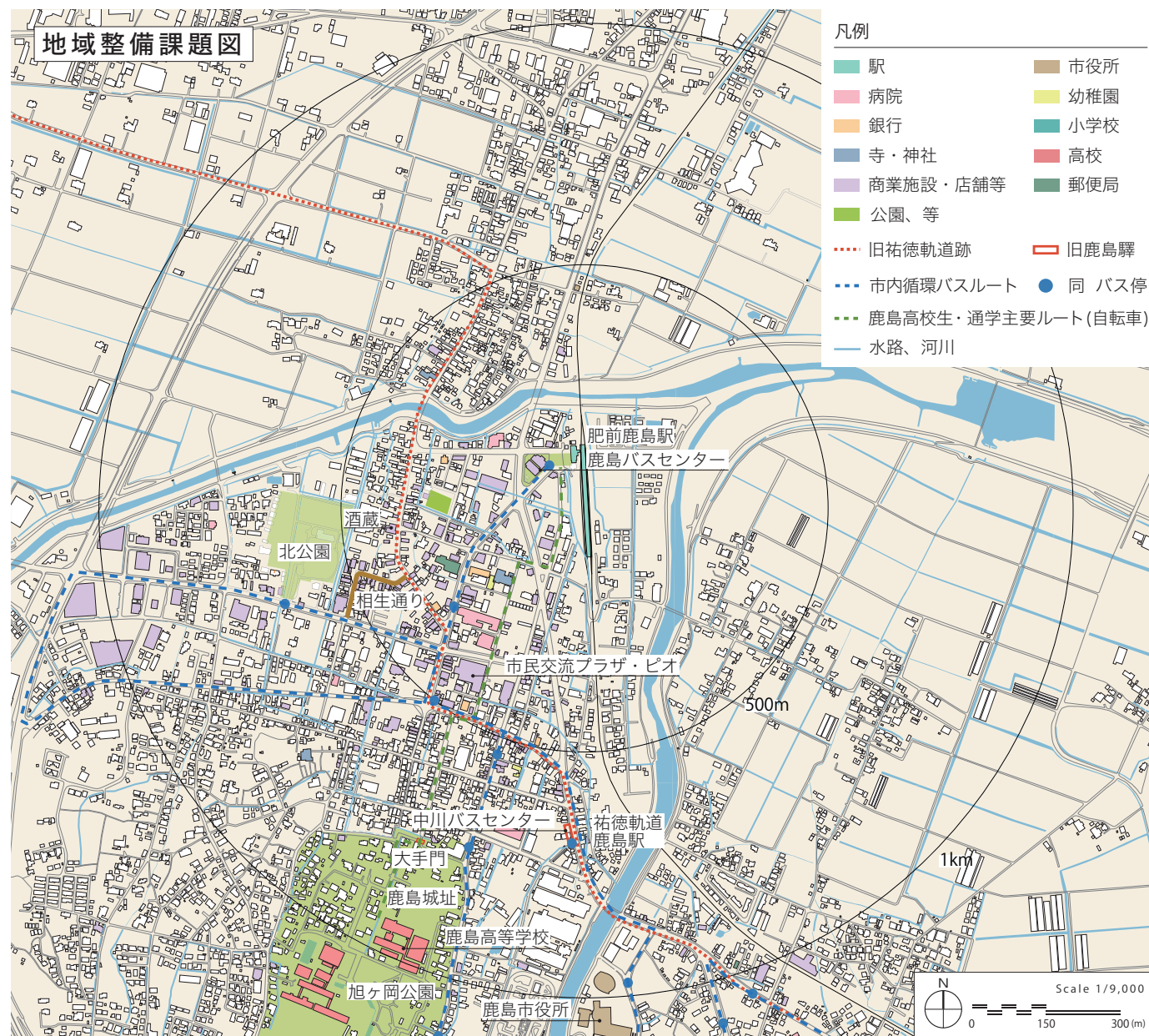
- ・地域内に埋もれている歴史的文化的資産等の掘り起こしの不足
- ・肥前鹿島駅前における朝夕の送迎車両の交錯と通過(通り抜け)交通による危険性の増加
- ・夜間も含む肥前鹿島駅前空間における安全かつ快適な歩行者・自転車通行空間の確保、充実
- ・通勤、通学のための駅利用者の安全性の確保
- ・駅前空間からスカイロードへ繋がる中心市街地との連携強化

まちづくりのために大切にすべき要素 (保全要素)

- ・旧城下町～近世に至る重層的なまちの変遷等を示す(町割り、歴史のみちすじ、水路網等の遺構や有明海干拓の歴史文化、鉄道遺産等)の保全
- ・「スカイテラスチャレンジ」等の新たなイベント等とそれらの開催を支える地域の人々の活動、等

まちづくりのために新たに創り出すべき要素 (補足要素)

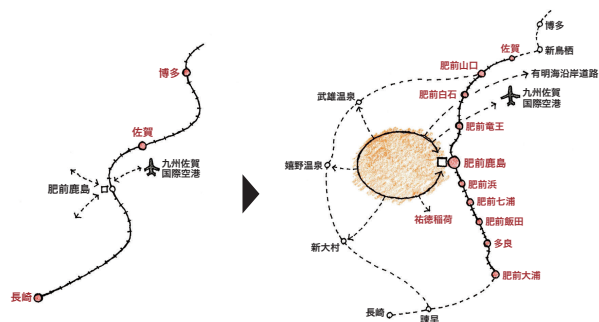
- ・通過点となってしまう駅前空間の魅力づくり(待合空間の充実、案内サインの整備、人々が集い憩える広場整備やイベントの開催等)
- ・中心市街地内のにぎわい、活力、魅力および地区内の拠点施設と肥前鹿島駅前との連携等
- ・効果的な鹿島市営駐車場、駅前駐車場の利用促進
- ・駅周辺における未利用地等の活用
- ・駅前空間からの市内観光拠点への移動手段(レンタサイクル等)の充実および観光案内等の情報発信の促進(駅直近に存在するラムサール条約(肥前鹿島干潟)へのアクセスや情報発信および駅前空間との連携)
- ・中心市街地における人々の憩いの場、集いの場となる広場等の再生、等
- ・駅東側とのつながり創出



5) 課題解決のための方向性

課題への対応の方向性(広域レベル) 1

鉄道を中心とした交通結節点を強化し、
“まちの交流循環拠点”への転換

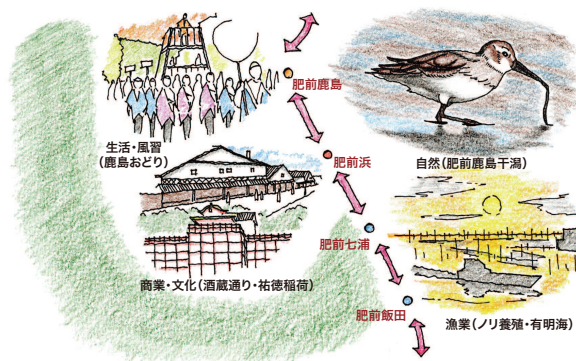


広域レベルの視点では、西九州新幹線開業によって懸念される長崎本線(肥前山口～諫早)沿線の賑わいの喪失や活力低下を転機と捉え、鉄道を中心とした交通結節点の連なりだった周辺地域との関係を公共交通による「地域間相互交流」の循環強化によって充実させていきます。また、新幹線利用者を鹿島に引き込むことや、有明海沿岸道路を活かした九州各県や飛行機利用者による大都市圏等との循環を促していくことが重要となります。

そのためには、県レベルでの広域的なバックアップやサポート等と共に、周辺市町村における公共交通施策等との連携の強化充実を図っていくことが望まれます。

課題への対応の方向性(市域レベル) 2

豊かな暮らしや風景を感じられる、
“まちの玄関口としての肥前鹿島駅”への転換

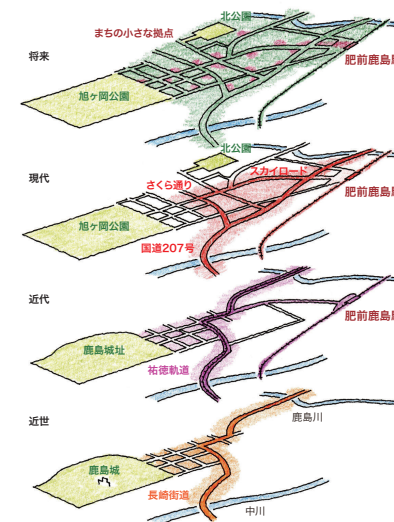


市域レベルの視点では、市内に点在する観光拠点である自然環境ゾーンや肥前浜宿周辺歴史・酒蔵ゾーンと公共施設や商業を中心としたシビック・コアゾーンおよび鹿島駅周辺文化・歴史ゾーン等の相互連携が弱い状況にあります。一方で、豊かな有明海の自然や恵みを象徴するラムサール条約湿地の肥前鹿島干潟も含め、「まちの玄関口」である肥前鹿島駅周辺(中心市街地)を中心とした各ゾーンとの連携と循環を強化・充実させ、市域全体での交流・共創を促していくことが重要となります。

そのためには、各地域における住民のみならず、鹿島市市内の横断的な取り組みを活発化させ、市全体の魅力度やイメージアップ並びにPR等をさらに促進していくことが望まれます。

課題への対応の方向性(地域レベル) 3

歴史と文化を活かし“賑わいあふれ、人にやさしい
駅周辺まちづくり”への転換



地域レベルの視点では、地域内にまだ埋もれている歴史的文化資産や人材等を掘り起こすと共に、地区の魅力や安全性等を高めつつ、人にやさしい暮らしを向上させていくことと中心市街地としての賑わいや活力を再生していくこととの共生のバランスを図りながら、公・民・産・学の連携によって共創していくことが重要となります。

そして、広域や市域レベルでの人の流れを促し、そこから地域レベルの人の流れを生み出すための新たな取り組みが肥前鹿島の「駅周辺まちづくり」となります。

本整備構想において、広域レベルおよび市域レベルでの課題解決のための方向性を踏まえた上で、重点的な整備を推進していく「JR肥前鹿島駅周辺地区」を対象とし、目指すべき地域整備の方向性を明確化し、具体的に整備プログラム等を検討していくものとします。