

3

第3章 JR肥前鹿島駅周辺整備基本計画・・・・・・・・・・・・・・・・

1) 基本計画の目指すべき姿	3-1-1
2) 施設配置・機能配置	3-2-1
3) 広域交流拠点施設（現駅舎復原）	3-3-1
4) 広域交流拠点施設（新駅舎）	3-4-1
5) 交通施設	3-5-1
6) えきまち広場	3-6-1
7) デザイン指針の方向性	3-7-1
8) 利活用計画の方向性	3-8-1

第3章では、JR 肥前鹿島駅周辺整備基本計画の具体的内容について示します。

1) 基本計画の目指すべき姿

(1) 「人と自然がつながる 私たちの“まちの駅”」実現に向けた基本的な考え方

令和3年11月に策定した全体構想ではJR肥前鹿島駅周辺まちづくりのテーマ(コンセプト)を「人と自然がつながる私たちの“まちの駅”」として設定しており、基本計画ではこのテーマの実現に向けた方向性を示します。

鹿島市においては、JR肥前浜駅の整備でも行われたように、鹿島の歴史・文化・自然(生業)を大切に、まちの価値を高める取り組みを推進します。これが鹿島流の「私たちの“まちの駅”」づくりです。JR肥前浜駅は、先に市民活動があり、その上に公共空間(駅前)整備を行ってきました。JR肥前鹿島駅は、順序は逆(公共空間整備→市民活動促進)となりますが、目指す「頂」は同じものです。JR肥前鹿島駅では、開業当時の駅舎が今も残り利用されていることを尊重し、「現駅舎復元」が駅前空間全体の「要」となります。右の模式図にあるように、駅周辺整備では「現駅舎復元」や市民活動を促進する「広域交流拠点施設」や「えきまち広場」の整備を行うことで、まちなかとの連携も強化していきます。今後、施設や広場のデザインについては「デザイン指針」を作成し、市民活動については「利活用計画」としてまとめていきます。



昭和30年代のJR肥前鹿島駅(出典:市勢要覧)



再整備されたJR肥前浜駅

JR肥前鹿島駅では、模式図にもある周辺の「自然環境」を活かすことも大事な視点です。肥前鹿島干潟をつくり出している多良岳山系から有明海までの環境循環系を保全・再生する取り組みとして、循環型緑地・ガーデン「あめにわ」を駅前空間に取り入れることを検討します。また、干潟をとりまく野生生物などの生態系や、生態系を支える多良岳山系や都市の自然、水路などの景観顕在化の取り組みとして、ネイチャーガイド空間の設置や多良岳山系への景観展望スペースを設けます。これらの実現により「人と自然がつながる」鹿島らしい駅を目指します。

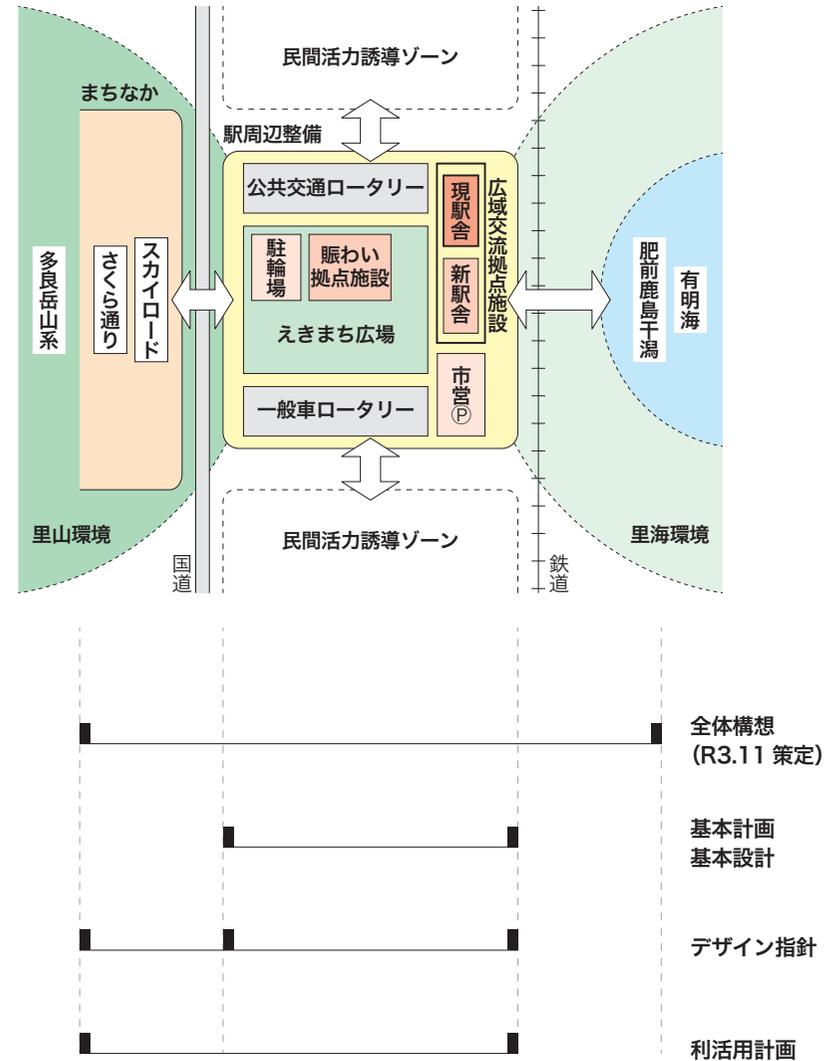


敷地に降る雨水を浸透・一時貯留・遅延させるとともに、水の流れを可視化させる「あめにわ」の事例



高尾山の生態系を映像や展示で発信するネイチャーガイド空間の事例
(出典:駅に隣接する高尾599ミュージアム、<https://www.city.hachioji.tokyo.jp/kankobunka/006/p003221.html>)

JR肥前鹿島駅周辺整備と周辺環境の模式図



全体構想・基本計画・基本設計・デザイン指針・利活用計画の対象範囲

2) 施設配置・機能配置

(1) 全体構想における施設配置・施設概要

全体構想で示した施設配置および施設概要は下図のとおり

- A 現駅舎**

整備が終わった肥前浜駅や肥前七浦駅と調和を取りながら、歴史と記憶を継承する肥前鹿島駅の原点として、駅利用者の居場所として整備します。
- B 新駅舎**

来訪者や市民への情報発信機能や二次交通案内機能の強化、駅利用者の利便性向上などのため、新駅舎を新設します。
- C 公共交通ロータリー**

路線バスやタクシー、市内循環バス、のりあいタクシー、リムジンタクシーなどの乗降場を確保します。高速バスや観光バスの拡張余地も考慮します。
- D 一般車ロータリー**

朝を中心としたお見送りの乗降場を確保します。夕方を中心としたお迎えの車両の一時待機所は、市営駐車場の利用を促します。
- E えきまち広場**

中心市街地との連携強化のため、歩行動線を意識し、親子や高齢者等の多様な人々の居場所となり、イベント開催等にも対応する広場空間の整備を検討します。
- F 賑わい拠点施設**

中心市街地と駅とを繋ぐ場所に、魅力と賑わい創出の拠点として、電車やバスを利用しない人達も集える施設(建築物等)の整備をえきまち広場と一体的に検討します。

- G 市営駐車場**

電車やバス利用者の駐車場の機能に加えて、お迎え車両の一時待機所として活用します。駅舎への動線は、展望広場を介した動線短縮を図ります。

- H 駐輪場**

自転車を使う高校生の通学動線はスカイロード側が望ましいため、えきまち広場西側に整備することを基本とします。



(2) 基本計画ワークショップにおける機能配置（原案）

令和3年9月にJR 肥前鹿島駅周辺整備全体構想（案）を発表後、同年9月から10月にかけて行った全体構想（案）アンケートにおいて、市民や駅利用者から寄せられた駅周辺に有ったら良い機能を抽出しました。駅舎や賑わい拠点施設の規模感及び寄せられた機能をポイント化し、定められたポイント内で機能を配置してもらうワークショップを市内事業者や高校生などに集まってもらって、令和4年2月と3月に開催しました。その結果は以下のとおりです。

なお、基本計画ワークショップで出た次の事項が実現できるかは、駅舎やえきまち広場を管理する民間事業者や移動販売車（キッチンカー）やマルシェに出店する民間事業者の意向に大きく左右されます。

令和4年度に利活用のワーキンググループを開催して、実現できるかどうか検討を進めます。

また、状況次第では、キッチンカーやイベントの実証調査を行います。

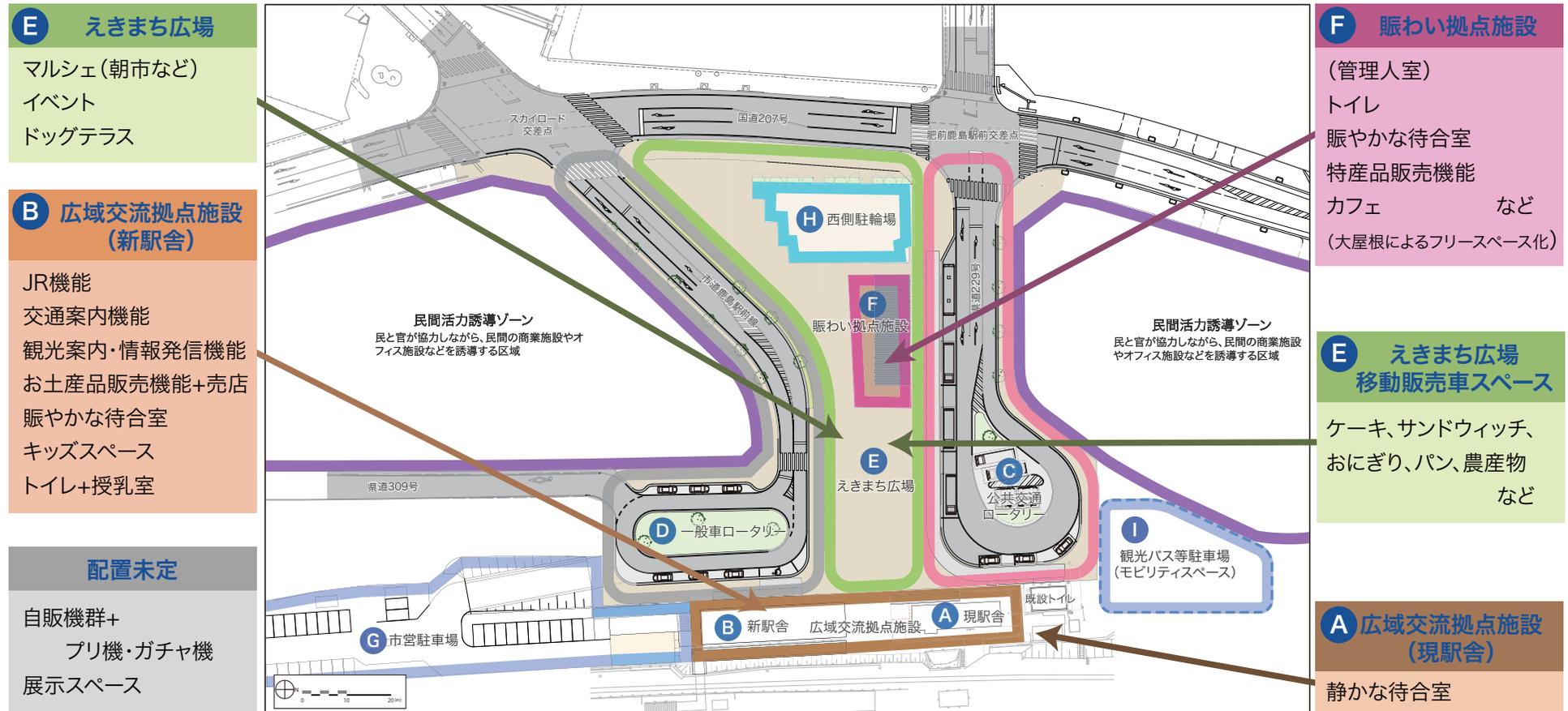
■ 検討事項

i 特産品販売機能を主に観光客用の『お土産販売機能』と主に農海産物を中心とした『特産品販売機能』に分ける

観光客用のお土産販売機能を常設で新駅舎に置く。農海産物を中心とした特産品販売機能は、賑わい拠点施設の大部分をフリースペースとし、マルシェなどで不定期開催でまかなうことを検討します。

ii 『カフェなど』も移動販売車（キッチンカー）でまかなえるか検討する

賑わい拠点施設のフリースペース化は、雨天時のイベントを賑わい拠点施設で開催するための提案。屋根だけ（壁なし）、とすることで『カフェなど』の日々の飲食提供機能をキッチンカーや自販機群でまかなえるかの検討が必要です。



(3) まちづくり会議等における機能配置(案)

基本計画ワークショップの結果を受けて、令和4年3月28日に開催されたまちづくり会議、デザイン検討会議で検討を進め、次の機能配置計画(案)をまとめました。

これを基本設計段階でさらに詳細な検討を進めていきます。

※検討の結果、機能配置が変更する可能性があります。

A. 広域交流拠点施設(現駅舎)

公共交通機関の便数が十分でないため、待合の時間が長い状況です。このため、高校生などが自習できる機能(机・電源・Wi-Fi)を確保します(静かな待合室)。出張中のビジネスマンのワーキングスペースとしても活用します。

また、鹿島の自然を案内できる観光ガイドセンターなどの設置を検討します。

B. 広域交流拠点施設(新駅舎)

交通案内機能や観光案内機能、JR機能(改札・切符売場)お土産品販売機能など駅利用者(観光客等)に必要な機能はここに集約します。情報発信機能は、市民向けも含みます。駅に来ると市内や近隣市町の各種情報を得られるようなものを目指します。2階からは子どもが好む列車を見学できるようにするとともに、市営駐車場へ向かう動線とお迎えを待つ高校生やビジネスマンなどが待合いできる仕掛けも施します(賑やかな待合室)。

F. 賑わい拠点施設

大屋根を備え、雨天時のマルシェやイベント(農海産物を中心とした特産品販売機能を含む)を開催できる機能を持ちます。

キッチンカーやマルシェで買ったものを会話しながら飲食でき、市民・駅利用者相互が交流できる多目的な空間を設けます(例:サークル・文化活動、余暇活動等)。また、公共交通機関を使わない人も集まれる仕掛けをえきまち広場と一体的に検討します。

E. えきまち広場

近隣市町を含めたマルシェやイベントなどを開催して、公共交通機関を使わない人も集まり、親子や高齢者等の多様な人々の居場所となるような機能配置とします。

キッチンカーは、市内・近隣市町商業者のアンテナショップやチャレンジショップ的な活用方法であり、上下水道や電源など出店しやすい環境を整えます。

(4) 全体構想から整理した機能

・東口

線路東側は都市計画用途地域外のため、短期的な整備を見送りたい。

今後、市全体のまちづくりの方向性の見直し等が生じた際に、線路東側の都市計画上の位置づけを検討します。

・南側駐輪場

運用面を考慮して、西側駐輪場に集約しました。

・民間活力誘導ゾーン

基本計画では、公共で整備するゾーンを対象エリアと整理しました。今後、駅周辺整備計画が具体化する中で、民間事業者等の興味や意欲の盛り上がりとともに誘導に向けた検討を行います。



機能配置(案)

(5) 基本計画として定めた施設配置・概要説明

基本計画として定めた施設配置および施設概要は以下のとおり

A 広域交流拠点施設(現駅舎)
 整備が完了した肥前浜駅や肥前七浦駅と調和を取りながら、建築当時(昭和5年)の姿に復原再築し、駅利用者の居場所を整備し、観光ガイドセンター等を検討します。

B 広域交流拠点施設(新駅舎)
 訪れる人が降り立った瞬間に「鹿島らしさ」を感じられるデザインとし、内部機能は来訪者や市民への情報発信機能や交通案内機能の強化、駅利用者の利便性向上などのため、広域交流拠点施設(新駅舎)を増設します。

C 公共交通ロータリー
 路線バスやタクシー、市内循環バス、のりあいタクシー、リムジンタクシーなどの乗降場を確保します。高速バスや観光バスの乗降場も確保します。

D 一般車ロータリー
 朝を中心としたお見送りの乗降場を確保します。夕方を中心としたお迎えの車両は市営駐車場に設置する送迎車両一時待機所の利用を促します。

E えきまち広場
 中心市街地との連携強化のため、歩行動線を意識し、親子や高齢者等の多様な人々の居場所を目指します。また、キッチンカーやマルシェ、イベント開催等にも対応する広場空間の整備を行います。

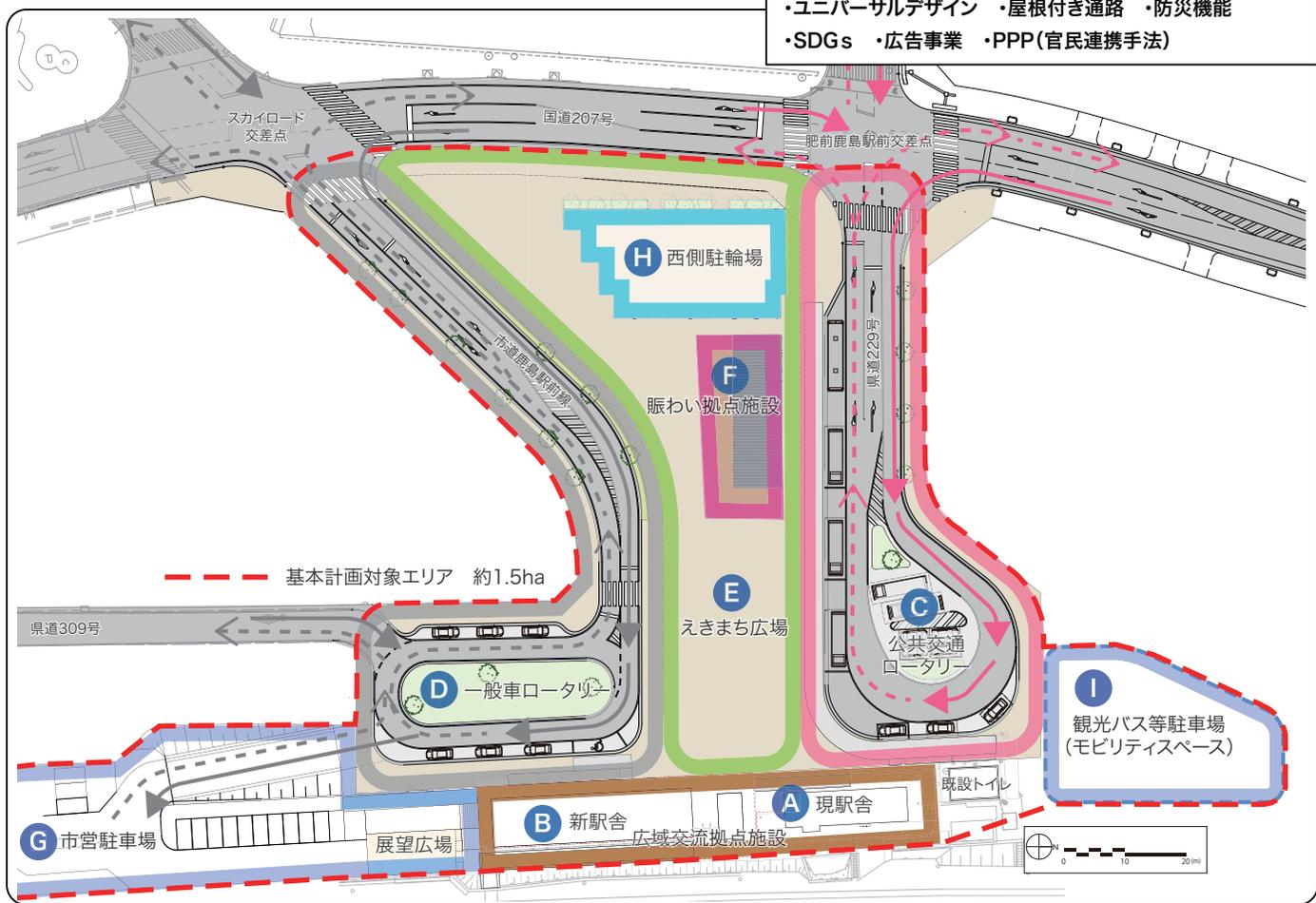
F 賑わい拠点施設
 中心市街地と駅とを繋ぐ場所に、住民・駅利用者相互が交流できる多目的な施設(建築物等)を整備します。
 また、魅力と賑わい創出の拠点として、えきまち広場と一体的に検討します。

G 市営駐車場
 電車やバス利用者の駐車場の機能に加えて、お迎え車両の一時待機所として活用します。駅舎への動線は展望広場を介した動線短縮を図ります。

H 西側駐輪場
 自転車を使う高校生の通学動線はスカイロード側が望ましいため、えきまち広場西側に整備することを基本とします。

I 観光バス等駐車場(モビリティスペース)
 現駅舎北側に観光バス(貸し切りバス)、レンタカー、グリーンスローモビリティ、シェアサイクルの駐車場(充電設備含む)の整備を検討します。

駅及び駅周辺の整備について、次の点を全体的に考慮する。
 ・ユニバーサルデザイン ・屋根付き通路 ・防災機能
 ・SDGs ・広告事業 ・PPP(官民連携手法)



ここからは、施設ごと、検討項目ごとの内容を整理します。

3) 広域交流拠点施設（現駅舎復原）

(1) 肥前鹿島駅の成立と駅舎の変遷

■鹿島駅の成立

明治30年（1897）に九州鉄道により旧長崎本線（佐世保線・大村線）が全線開通しますが、肥前鹿島駅（以下、現駅舎という）が開業するのは、昭和5年（1930）11月、肥前山口駅から肥前浜駅までの延長開通を待つことになります。長崎本線は、明治40年（1907）に九州鉄道が国有化を経た後の昭和9年（1934）に全線開通しました。

鉄道が敷設されるまで鹿島では、明治37年（1904）から大正4年（1915）まで馬鉄輸送、大正5年（1916）から昭和5年（1930）まで軌道が祐徳門前を起点として塩田經由武雄・高橋まで、また乙丸から分岐して百貫まで通じていました。

■駅舎の変遷

現駅舎は昭和5年竣工。木造、平屋建て、スレート葺の建物でしたが、昭和30年（1955）頃、駅職員の休憩室整備のため南側に2階建てが増築されました。屋根葺材も主屋はスレート葺から桧瓦葺へ、キャンピー、庇は波板葺へと改変されています。内部の改札口等も、度々改変が繰り返され、現状は、正面、北側売店エリアが増築され建築当初より大規模な駅舎となっています。

建築当初の外観は木仕上げを基本としていましたが、現状は、朱色の屋根、出入口横の鳥居を表現したレリーフなどから祐徳稲荷神社に寄り添う駅舎と改変されています。

以下に現駅舎の建築概要を整理します。

表 現駅舎概要

区分		内容
建物名称		JR 肥前鹿島駅駅舎
用途地域等		第1種住居地域、準防火地域
主要用途		駅舎
敷地面積		—— m ² （境界未確定）
構造		木造一部鉄骨造 一部2階建 桧瓦葺、波板葺
建築面積	1階	木造 248.07 m ²
		鉄骨造 31.16 m ²
合計	2階	木造 19.40 m ²
	合計	298.63 m ²

面積については市提供資料による。

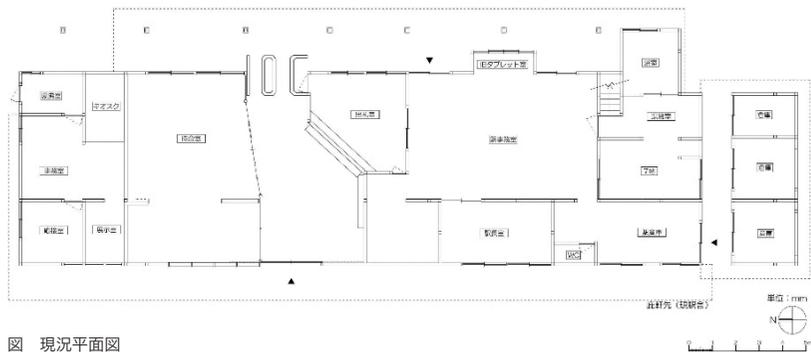


図 現況平面図

表 肥前鹿島駅に関する年表

年	内容	備考
明治 20	1887 九州鉄道創設	
明治 24	1891 鳥栖-佐賀開通	
明治 30	1897 官営鉄道組織再編	
	旧長崎本線（佐世保線・大村線）全線開通	
明治 31	1898 「鉄道建築定規」制定	
明治 33	1900 「停車場定規」制定	尺貫法
明治 40	1907 九州旅客鉄道国有化	
明治 42	1909 鹿児島本線全線開通	
大正 7	1918 「小停車場本屋標準図」制定	尺貫法、図あり
昭和 5	1930 肥前鹿島-肥前浜延長開通	
	肥前鹿島駅舎竣工、開業	写真資料あり
	肥前浜駅竣工、開業	
	「小停車場本屋標準図」制定	メートル法、図あり
昭和 9	1934 長崎本線（肥前鹿島・諫早線）延長開通	
昭和 30 頃	1955 頃 駅舎南側2階建て部分増築	写真資料あり
昭和 35	1960 駅舎前にて 鹿島高校甲子園出場凱旋式典	写真資料あり
昭和 62	1987 国鉄民営化、九州旅客鉄道株式会社発足	
昭和 63	1988 駅舎本屋改良その他工事 出札室窓口改良、東面在来出入口を窓に変更、アルミサッシ窓を木製に取替	
	駅舎正面・北側売店・南側倉庫増築	
平成 27	2015 駅舎別棟トイレ増築	



現駅舎 全景



現駅舎 南側



現駅舎 改札口



現駅舎 待合室

(2) 肥前鹿島駅舎の復原考案

① 文献資料

鹿島市や長崎本線等鉄道に係る参考文献は複数ありますが、直接的に鹿島駅舎に言及されたものはありません。その中で、おもに以下の資料を参照しました。

そのうち、幾度もの改築を経て、詳細が不明である間取りについては、長尾篤氏による『佐賀県内に現存する中小の駅舎建築—当時の「標準図」との関係から—』を参照し、写真資料に掲載する昭和5年(1930)時竣工写真にみられ現駅舎には存在しない出入口のキャノピーは、下記リスト中の参考駅舎関連の鳥栖駅舎を参考とします。

昭和5年に鐵道省工務局により制定された「小停車場本屋標準図」(九州旅客鐵道鐵道事業本部提供資料)は、メートル方式で、等級一號~五號の5区分について面積一覧、平面図、出札等の詳細図が示されます。この等級5区分のうち四號型が、桁行20m、梁間6mの主屋1棟であり、さらに待合室と事務室、休憩所、湯呑所が設けられており、規模・間取りともに肥前鹿島駅舎の計画に近いと考えられます。ただし、駅舎竣工は、標準図制定と同じ昭和5年です。現存する肥前鹿島駅舎については、実測調査により、尺貫法で計画された可能性が判明しており、単純に標準図を当てはめた計画ではなかったと考えられます。したがって、肥前鹿島駅舎の計画は、標準図作成と同時期に並行して実施されたものであり、標準図作成と相互に検討された結果として竣工したものと考えると、その後の駅舎建設に肥前鹿島駅舎が与えた影響は小さくありません。架構については、明治31年(1898)刊行の「鐵道工事設計参考図面 停車場之部 普通停車場本屋及附属建物ノ図(甲号)其一」の洋小屋(キングポストラス)主屋の両側に下屋が付属する形式が肥前鹿島駅舎と酷似しており、時系列からも、こちらは従前から参考にされたと考えられます。

表 おもな文献リスト

名称	著者・編者	出版社・発行者	発行年	
参考駅舎関連				
佐賀県内に現存する中小の駅舎建築—当時の「標準図」との関係から—	長尾篤 丹羽和彦 後藤隆太郎	日本建築学会	平成15	2003
鳥栖駅舎の建築的変遷と特徴に関する研究	大森洋子	鳥栖市	平成29	2017
JR肥前浜駅交流拠点施設(1)鐵道駅舎の歴史的考察について	三島伸雄 平瀬有人 織田淳	日本建築学会	平成30	2018
標準図				
鐵道工事設計参考図面 停車場之部	内田録雄	共益出版	明治31	1898
小停車場本屋標準図	鐵道省工務局	—	昭和5	1930
鹿島市関連				
角川地名大辞典 41 佐賀県	竹内理三	株式会社角川書店	昭和57	1982
鹿島市五十年のあゆみ	鹿島市	—	平成16	2004
鹿島市提供資料				

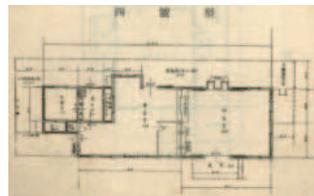


図 昭和5年「小停車場本屋標準図 四號型」

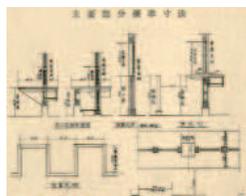


図 昭和5年「小停車場本屋標準図 主要部分標準寸法」

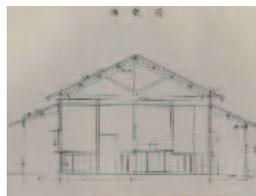


図 明治31年「鐵道工事設計参考図面 停車場之部 普通停車場本屋及附属建物ノ図(甲号)其一」(抜粋)

② 写真資料

鹿島駅舎に関するおもな写真資料が3枚あり、以下に整理できます。

■昭和5年竣工直前写真(平屋建)

- ・外構や仕上げが未完成の様子から竣工直前に撮影された写真と考えられます。
- ・現状は増築され建築当初の形状が不明である現駅舎西側立面の様子が確認でき、現駅舎東側残存の窓枠、縦板貼りの仕様と一致します。
- ・南側は東側残存の縦板貼りとは異なり、下見板貼りであり、床下換気口がみられ、休憩室の小上りがあった箇所と考えられます。
- ・出入口にはキャノピーがあり、規模は異なるが現存の鳥栖駅と類似しています。
- ・東側屋根に2本の煙突が確認できます。
- ・屋根は、主屋、キャノピー、庇ともにスレート葺であったとみられます。
- ・北側妻飾りが現駅舎残存部分と一致します。
- ・下屋が東側にも延長されていたことが確認できます。



昭和5年竣工直前(平屋建)

■昭和30年頃写真(2階増築後)

- ・駅職員の休憩室のための2階建てが南側に増築された頃の写真です。
- ・2階建の増築とともに主屋屋根南側が切断され、妻飾りが滅失しています。
- ・屋根は、主屋が棧瓦葺、キャノピー、庇が波板葺に葺き替えられています。
- ・東側屋根の2本の煙突が撤去されています。
- ・柱、壁板等が無塗装のように見えますが詳細は不明です。
- ・南側の開口部に庇が設けられています。
- ・南側の床下換気口が撤去されています。



昭和30年頃(2階増築後)

■昭和35年頃写真(2階増築後)

- ・鹿島高校甲子園出場凱旋式典の際に撮影された写真です。
- ・キャノピー破風板の塗装が剥がれているように見えますが詳細は不明です。
- ・主屋軸部は無塗装に見えますが詳細は不明です。



昭和35年頃(2階増築後)

③ 痕跡調査

九州旅客鉄道株式会社佐賀鉄道事業部立会いのもと、下表の通り、2度の実測調査を行い、並行して目視による痕跡調査を実施しました。また、令和4年（2022）3月15日に、佐賀大学工学部三島伸雄教授（デザイン検討会議委員）と共に駅舎の現状とおもな痕跡の確認を行いました。

表 実測調査について

回	年	月日	調査内容	
事前協議	令和3	2021	12月17日	JR九州佐賀鉄道事業部にて調査方法や資料について協議
第1回	令和3	2021	12月20日	平面調査、目視による痕跡調査
第2回	令和4	2022	2月1日	矩計・小屋組調査、目視による痕跡調査
第3回	令和4	2022	3月15日	三島伸雄教授視察 駅舎の現状とおもな痕跡の確認

以下のことが、現状からおもに明らかになりました。番号は痕跡図と写真と一致します。

■平面計画

- ・桁行66尺（20m）、梁間18尺（5.46m）であり、「小停車場本屋標準図 四号型」の桁行20m、梁間6mと規模が近い。
- ・6尺が基本モジュールと考えられるが、旧タブレット室に8.9尺、東面窓に6.75尺等もみられ、室の利用に合わせて壁を配置するため、京呂組として、随所で計画寸法を調整していたことが分かります。
- ・柱は4寸角を仕上げた3寸5分角が用いられています。

■外部

- ①東側は主屋、下屋ともに昭和5年竣工時の立面意匠が部分的に残存しています。
- ②主屋屋根北側妻飾りが残存しており、嵌め殺しガラス格子窓、ガラリ、持送りがみられます。
- ③主屋屋根妻飾りに水色塗料が確認できるが詳細は不明です。

■内部

- ④待合室天井の廻縁・棹縁が残存しており、肥前浜駅の形状と一致します。
- ⑤待合室の天井に煙突ダクトの痕跡があります。
- ⑥改札口マガサに後年変更と考えられる吊戸レールが残存していますが、詳細は不明です。
- ⑦旧タブレット室が残存しています。
- ⑧内部柱に水色塗料が確認できますが、詳細は不明です。
- ⑨天井廻縁下に蛇腹風木製壁が残存しています。

■小屋裏

- ⑩洋小屋（キングポストトラス）であり、「鉄道工事設計参考図面 停車場之部 普通停車場本屋及附属建物ノ図（甲号）其一」と一致します。
- ⑪煙突の痕跡があります。

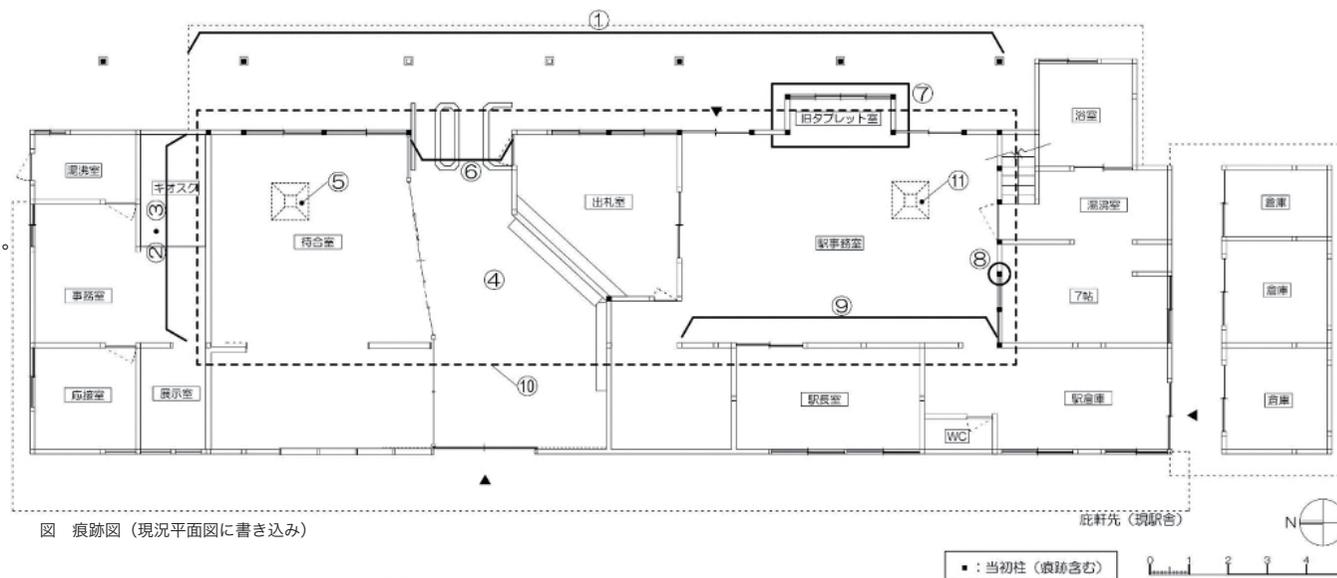


図 痕跡図（現況平面図に書き込み）

(3) 肥前鹿島駅舎の整備基本計画

① 整備の考え方

駅舎復原についての考え方の方針を以下に整理します。

- ・昭和5年(1930)竣工当初の形を復原することを基本とします。
- ・南側の2階建部分は、後年の増築であること、駅機能が移設される新駅舎との干渉や駅機能配置の制限等の支障が出る可能性があることから復原しない方針とします。
- ・外部は、改札側東側の残存部分を参考に復原します。
- ・外部内部ともに滅失部は、痕跡、昭和5年竣工時の写真資料、昭和5年に鐵道省工務局により制定された「小停車場本屋標準図」、鳥栖駅のキャノピー等近隣駅舎を根拠として復原します。
- ・外部色彩は、時期により何度も塗り替えられてきたと推測されるため、復原工事中に改めて詳細な調査を実施する必要があります。
- ・将来的な文化財への指定・登録が見込まれるため、文化財としての価値とその要素を阻害しない整備とします。
- ・用途は、高校生が自習できるスペースや出張中のビジネスマンのワーキングスペース及び鹿島の自然を案内できる観光ガイドセンターなどとし、鉄道利用者以外にも優しく開かれた、鹿島市の玄関口であり顔としてあり続けた存在感のある肥前鹿島駅舎を再現できる活用とします。

② 概要

復原駅舎の建築概要を以下に整理する。

表 建築概要

区分	内容	
建物名称	(仮称) 肥前鹿島駅旧駅舎	
用途	待合室	
工事種別	改修工事	
構造	木造 平屋建 スレート板葺	
延床面積	203.78 m ²	
建築面積	軒先	265.30 m ²
	法定	203.78 m ²
床面積(壁芯)	111.63 m ²	

復原駅舎の外部仕上を以下に整理する。

表 外部仕上

部位	内容
屋根	平型屋根用スレート板
軒裏	木製化粧裏板+塗装
破風・鼻隠し	木製+塗装
外壁	漆喰塗+木部塗装
腰壁	南) 下見板貼り+木部塗装
	北) 縦板貼り+木部塗装

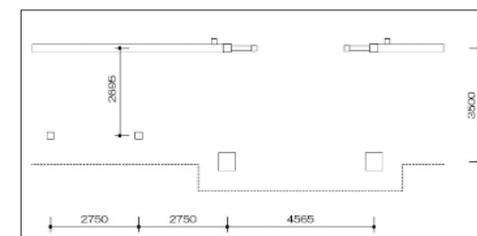
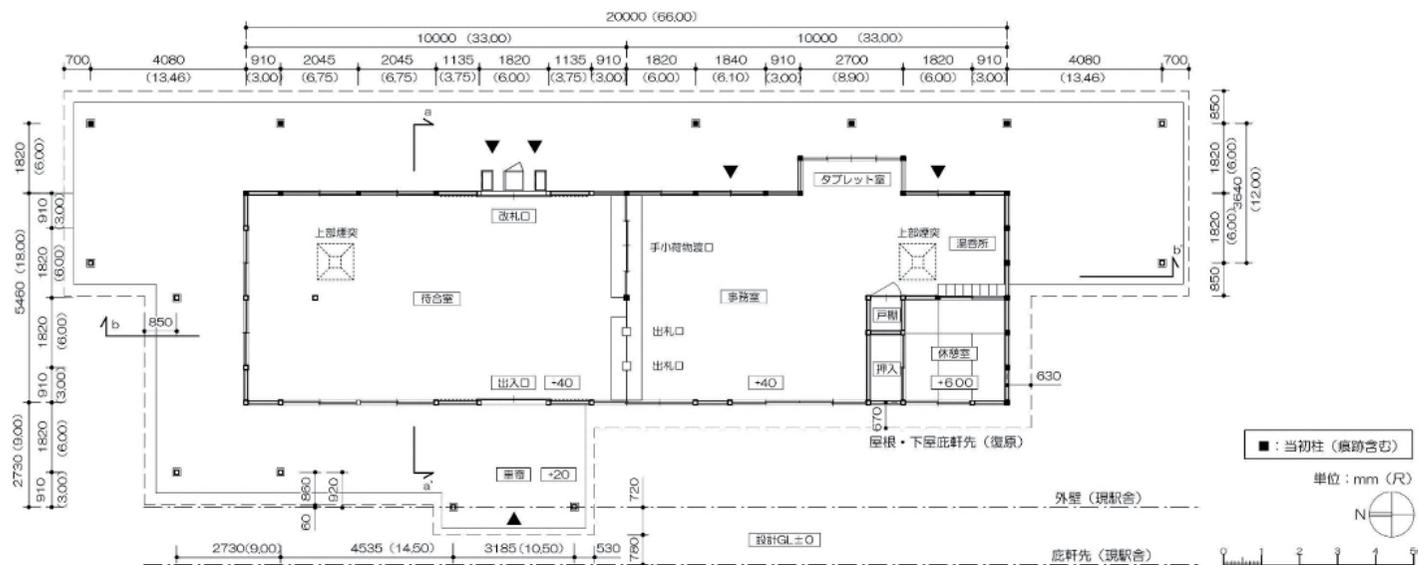
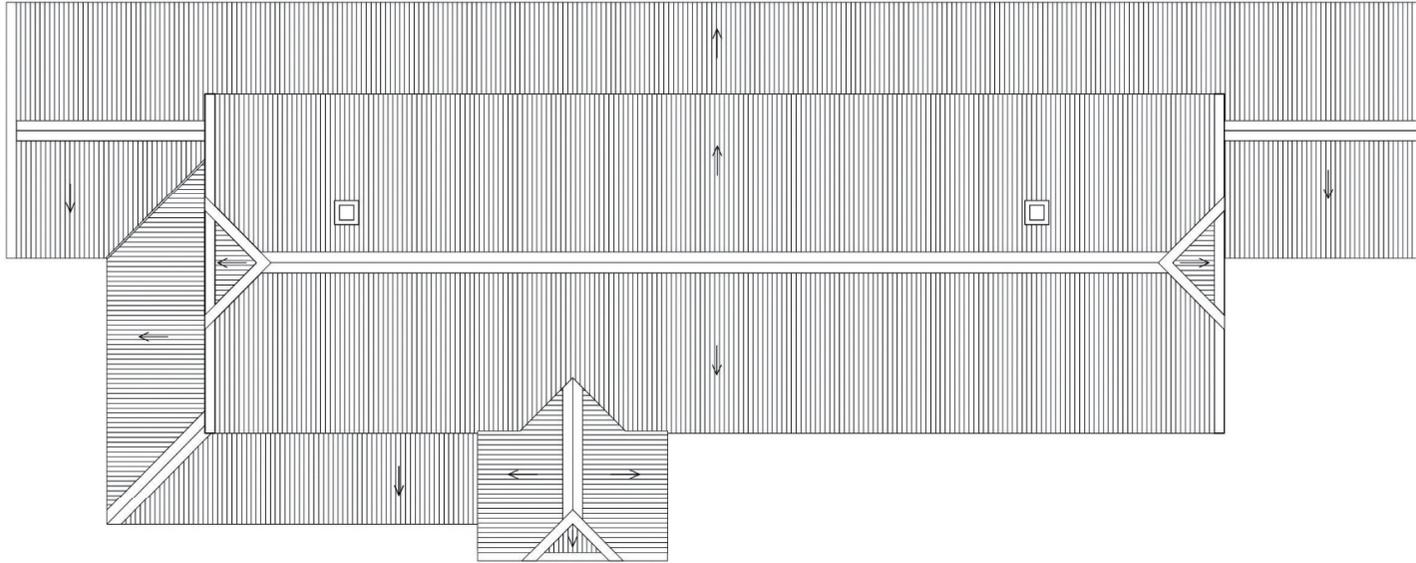
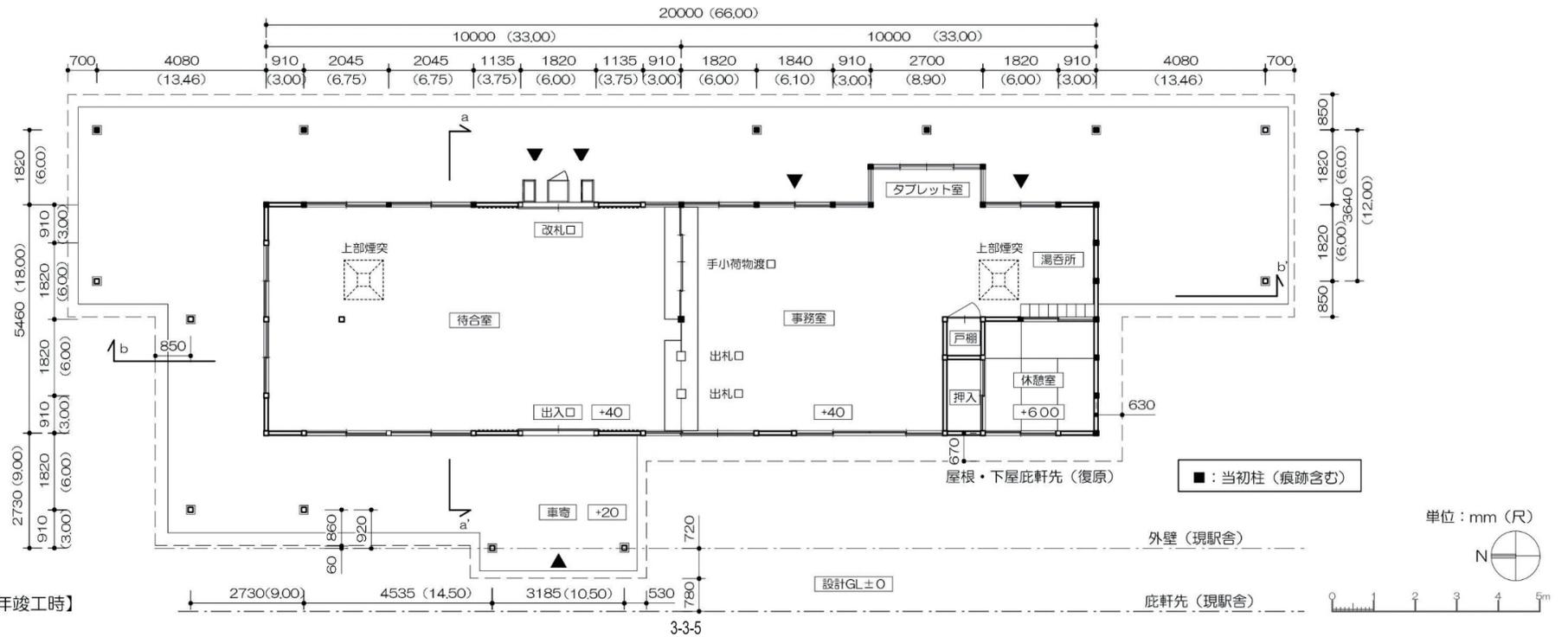


図 参考 鳥栖駅キャノピー一部分実測図

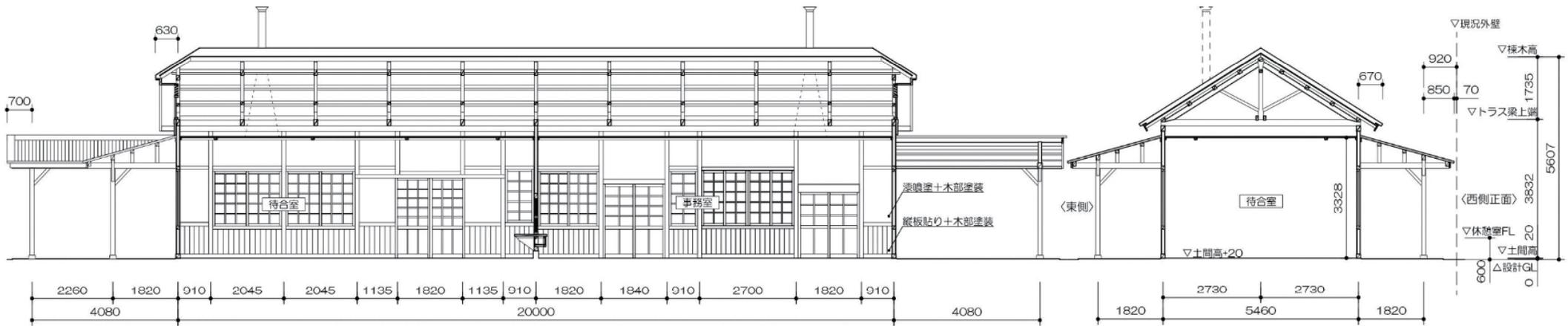
図 復原平面図



復原屋根伏図【昭和5年竣工時】

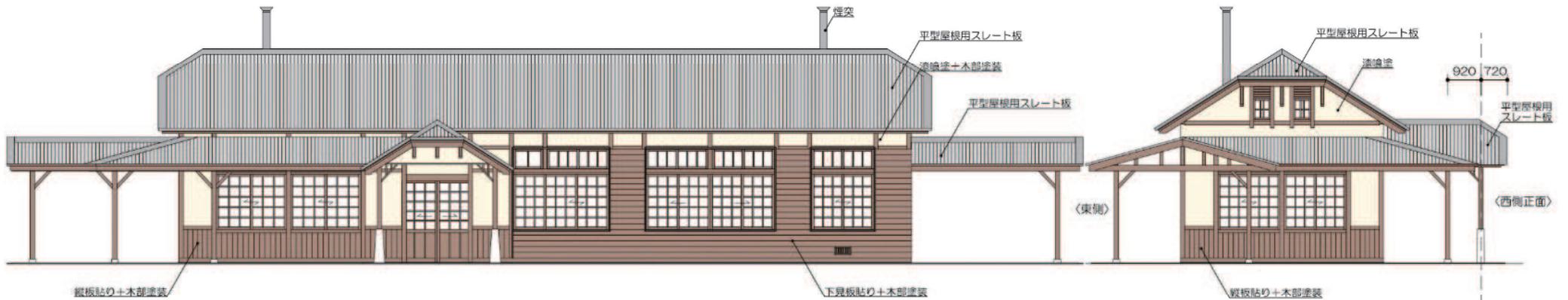


復原平面図【昭和5年竣工時】



復原桁行断面図【昭和5年竣工時】

復原梁間断面図【昭和5年竣工時】



復原正面図【昭和5年竣工時】

復原側面図【昭和5年竣工時】

※色は前掲昭和35年頃（2階増築後）写真を参照

単位：mm



4) 広域交流拠点施設（新駅舎）

(1) 広域交流拠点施設（新駅舎）の与条件の整理

■ 広域交流拠点施設（新駅舎）の建設地範囲

新駅舎の建設可能な範囲は、周辺の物理的要因により形状と規模が限定されます。北側は現駅舎復原形状の軒先線が北限となり、東側はホームへの既設スロープ建屋まで、西側は現駅舎の西側屋根の軒先までが概ねの範囲と考えられます。南側については、市営駐車場との法面辺りまでにとどめますが、掘削造成を行えばより南側への延伸は可能となります。

・南側法面下端までの概略建設地面積：約 510 m²

■ 新たな改札口の位置

改札口と駅ホームをできる限り近づけるため、改札口は現状より南側への移設が必須と考えられます。ホームへつながる既設スロープの途中で改札口を設けようとすると、広場側計画地盤高との高さの違いを処理するために、新たなエレベーター、もしくは新たなスロープの設置が必要となります。そのため、既設スロープと新駅舎の地盤高が一致する辺りに新改札口を設けることが最適と想定されます。

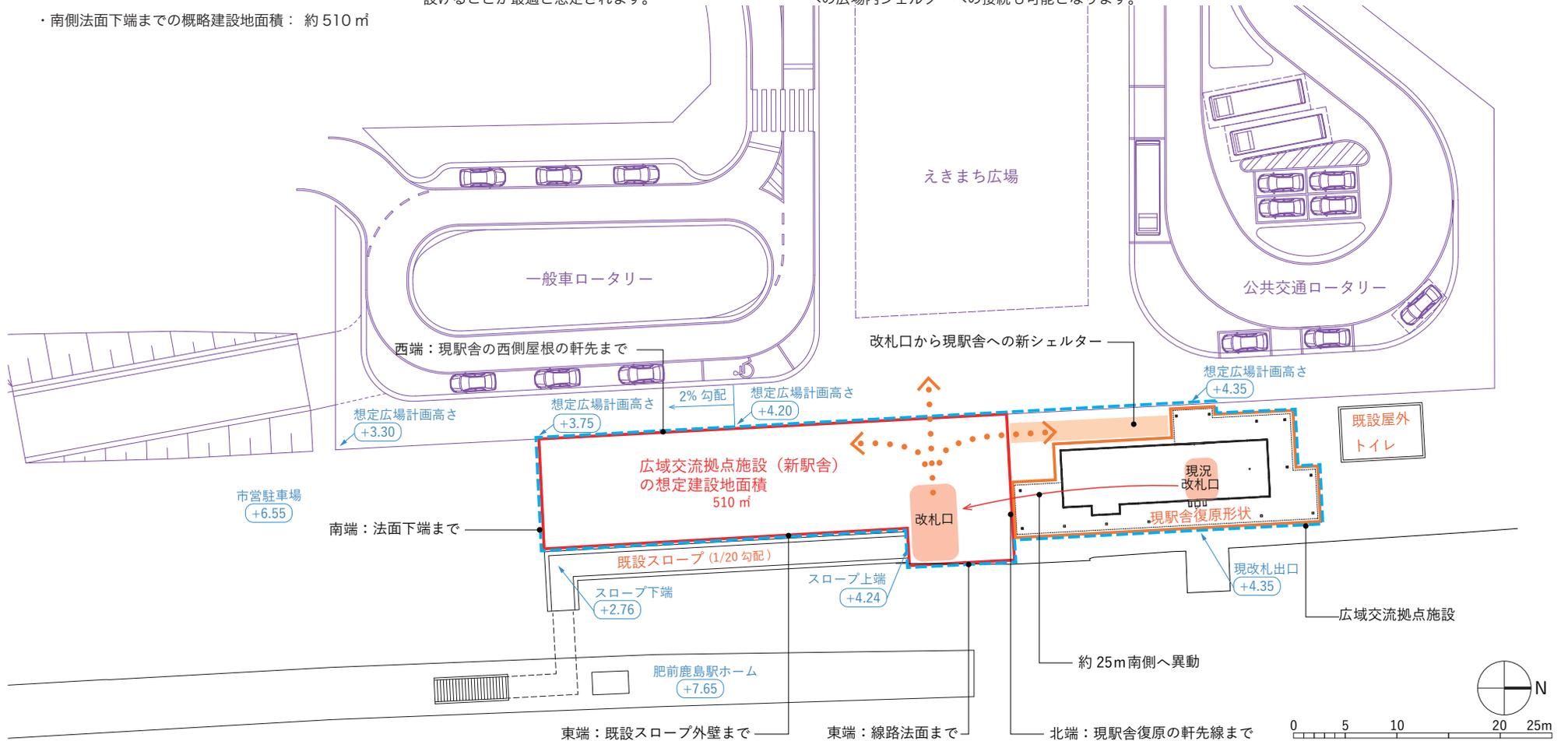
■ 現駅舎復原と新駅舎

現駅舎を昭和5年当時の形で復原すると、南西側には軒下空間がないため、新改札口と現駅舎は軒下空間による連続性はなくなります。現駅舎復原後に新たなシェルター（軒下空間）をつくり、新駅舎と現駅舎復原空間の連続性、機能分担の親密性を高めるなどの検討が必要です。

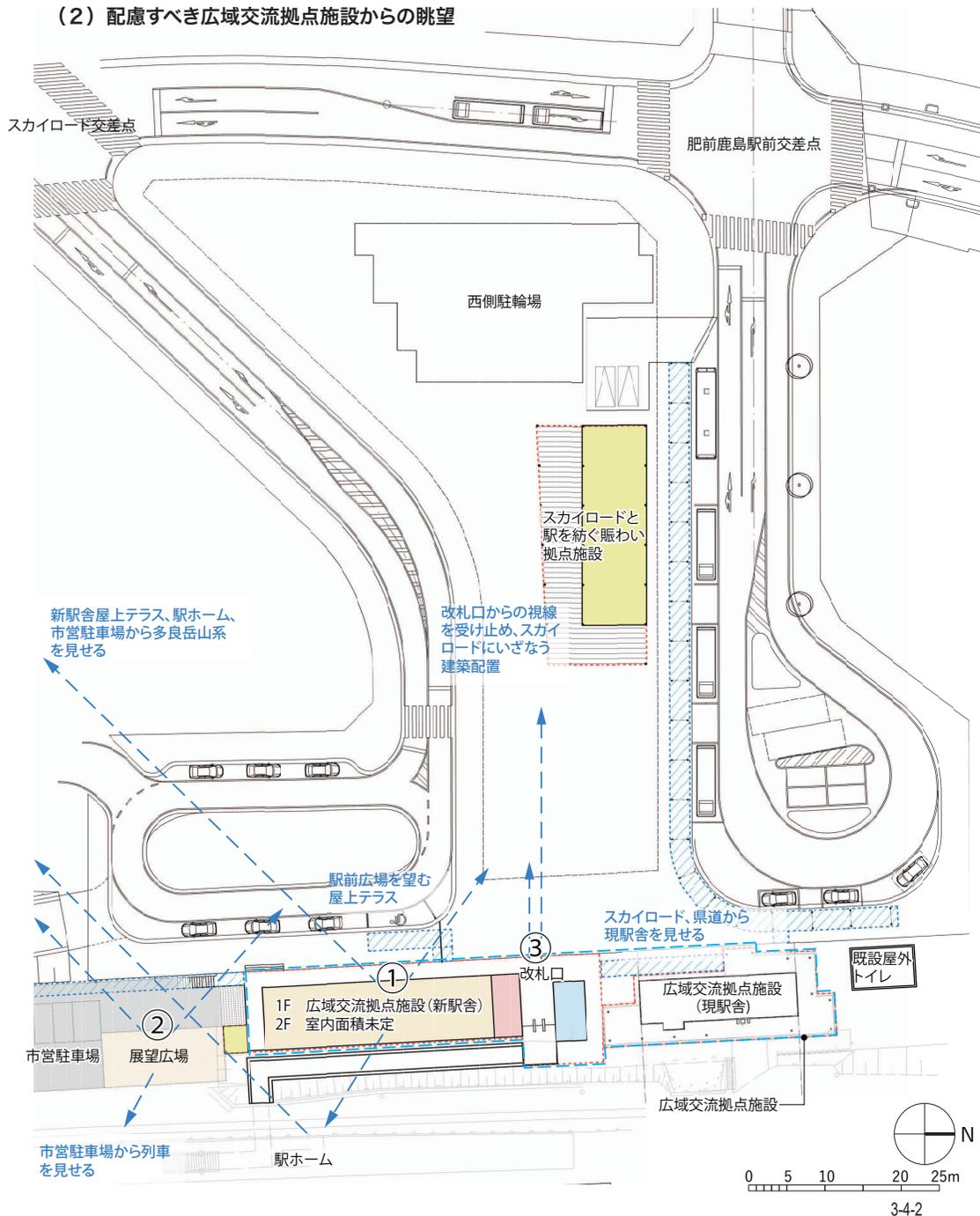
またシェルター創出により、バスやタクシー乗降場への広場内シェルターへの接続も可能となります。

■ 新駅舎周辺の地盤高

既設スロープ北端の地盤高は +4.24m であるため、新駅舎の計画地盤高も +4.24m を一定の基準高さとして計画する必要があります。南側の市営駐車場は現況で地盤高 +6.55m、一般車ロータリー側の整備後の計画地盤高さは約 +3.75m から約 +4.24m の高低差が発生するので、今後新駅舎の設計を進める際に、隣接地との高さ調整に留意が必要となります。



(2) 配慮すべき広域交流拠点施設からの眺望



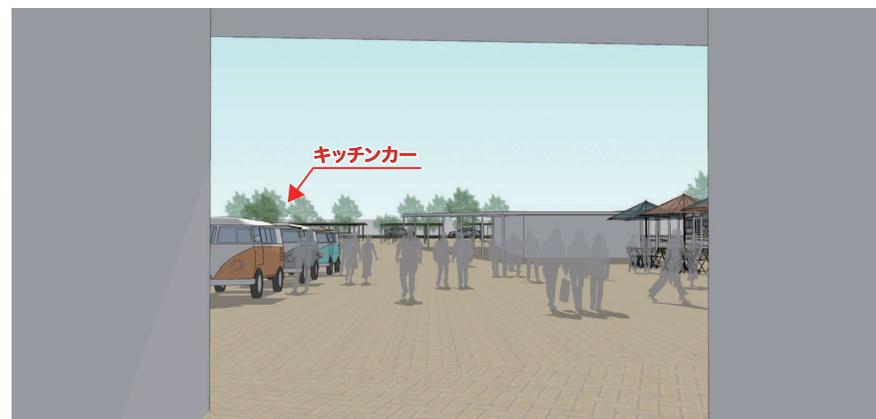
(3) 広域交流拠点施設(新駅舎)からのイメージパース



① 広域交流拠点施設(新駅舎)2階から見たえきまち広場・賑わい拠点施設



② 展望広場から見たえきまち広場・賑わい拠点施設



③ 改札口から見たえきまち広場・賑わい拠点施設

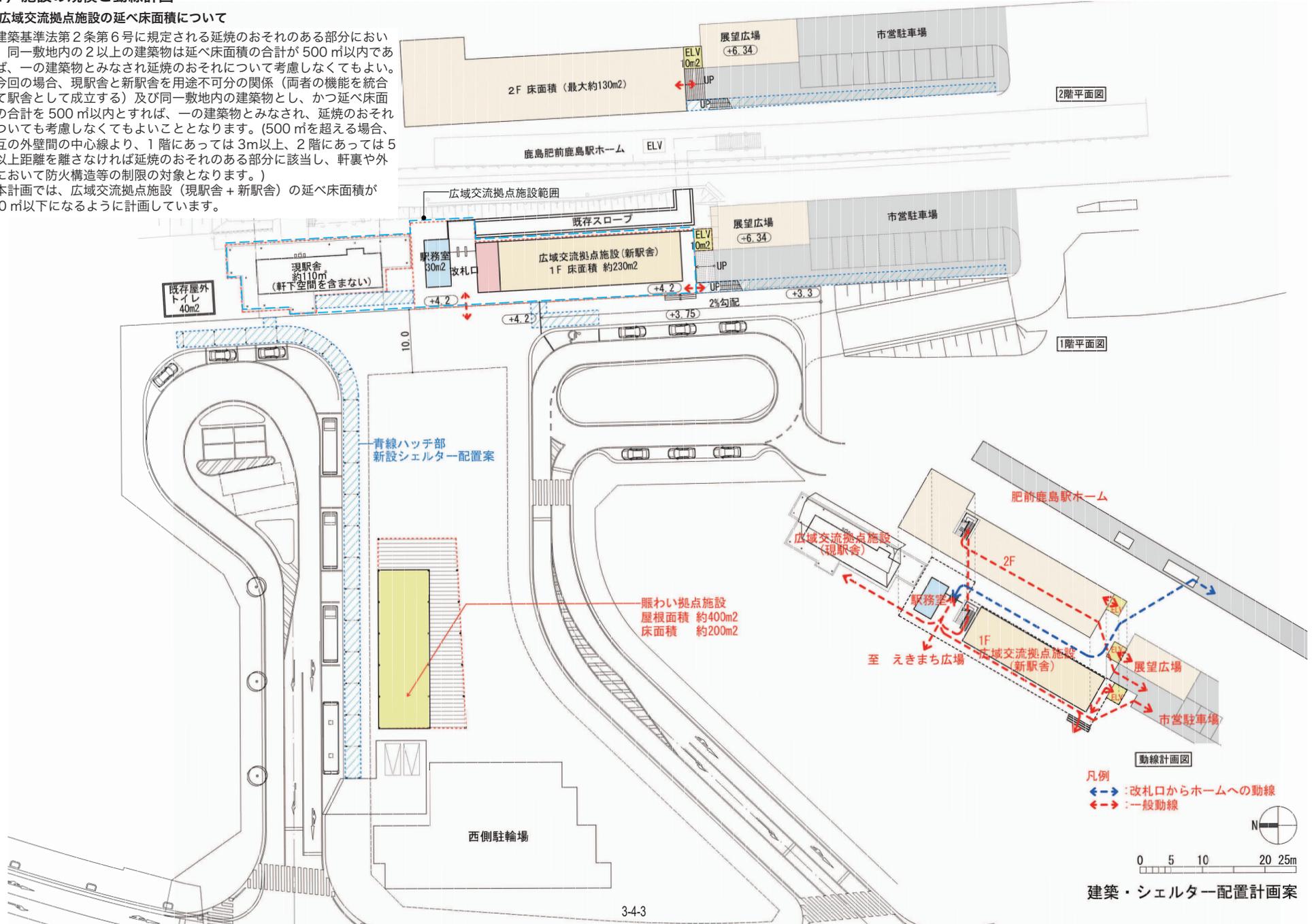
(4) 施設の規模と動線計画

■ 広域交流拠点施設の延べ床面積について

建築基準法第2条第6号に規定される延焼のおそれのある部分において、同一敷地内の2以上の建築物は延べ床面積の合計が500㎡以内であれば、一の建築物とみなされ延焼のおそれについて考慮しなくてもよい。

今回の場合、現駅舎と新駅舎を用途不可分の関係（両者の機能を統合して駅舎として成立する）及び同一敷地内の建築物とし、かつ延べ床面積の合計を500㎡以内とすれば、一の建築物とみなされ、延焼のおそれについても考慮しなくてもよいこととなります。（500㎡を超える場合、相互の外壁間の中心線より、1階にあつては3m以上、2階にあつては5m以上距離を離さなければ延焼のおそれのある部分に該当し、軒裏や外壁において防火構造等の制限の対象となります。）

本計画では、広域交流拠点施設（現駅舎 + 新駅舎）の延べ床面積が500㎡以下になるように計画しています。



5) 交通施設

全体構想で決めた基本条件をもとに、利用状況や交通事業者等のヒアリングも行いながら下記のように設定しました。

< 全体構想で決めた基本条件 >

ダブルロータリー

- ◎ 駅と中心市街地を結び安全で快適性の高い歩行者動線が確保できる
- ◎ 駅周辺に用のない通過交通を抑制することができる

北側ロータリーを公共交通、南側ロータリーを一般車

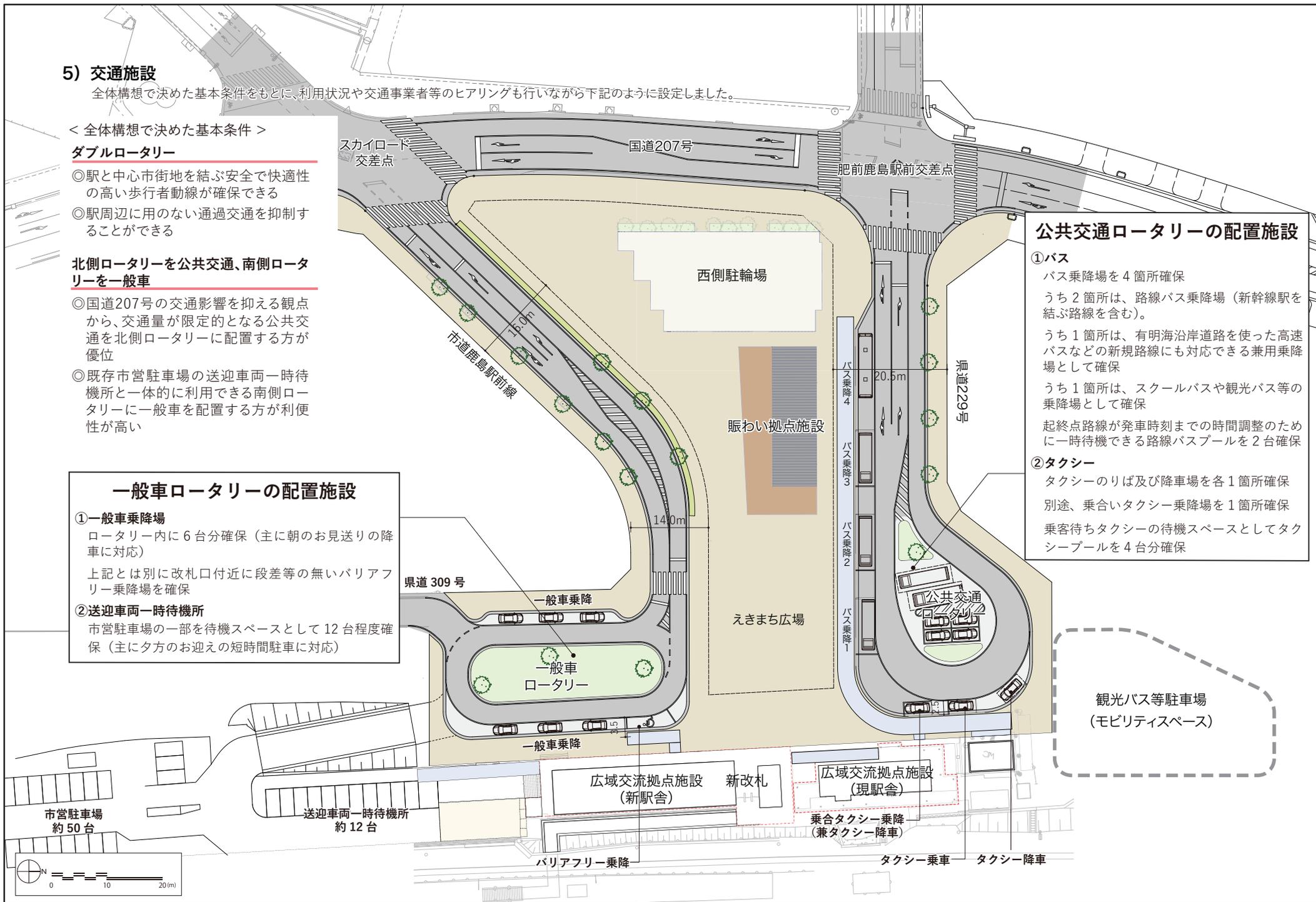
- ◎ 国道207号の交通影響を抑える観点から、交通量が限定的となる公共交通を北側ロータリーに配置する方が優位
- ◎ 既存市営駐車場の送迎車両一時待機所と一体的に利用できる南側ロータリーに一般車を配置する方が利便性が高い

一般車ロータリーの配置施設

- ①一般車乗降場**
ロータリー内に6台分確保（主に朝のお見送りの降車に対応）
上記とは別に改札口付近に段差等の無いバリアフリー乗降場を確保
- ②送迎車両一時待機所**
市営駐車場の一部を待機スペースとして12台程度確保（主に夕方のお迎えの短時間駐車に対応）

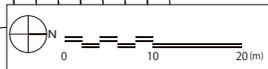
公共交通ロータリーの配置施設

- ①バス**
バス乗降場を4箇所確保
うち2箇所は、路線バス乗降場（新幹線駅を結ぶ路線を含む）
うち1箇所は、有明海沿岸道路を使った高速バスなどの新規路線にも対応できる兼用乗降場として確保
うち1箇所は、スクールバスや観光バス等の乗降場として確保
起終点路線が発車時刻までの時間調整のために一時待機できる路線バスプールを2台確保
- ②タクシー**
タクシーのりば及び降車場を各1箇所確保
別途、乗合いタクシー乗降場を1箇所確保
乗客待ちタクシーの待機スペースとしてタクシープールを4台分確保



市営駐車場
約50台

送迎車両一時待機所
約12台



6) えきまち広場

JR 肥前鹿島駅周辺まちづくりのテーマ (コンセプト)

「人と自然がつながる 私たちの“まちの駅”」

- ・地域を守り、磨き、新たに加えて積み上げていくまちづくりの姿勢が、鹿島に暮らし、鹿島を訪れる魅力の源となっています。
- ・駅は通勤通学の交通結節点であるとともに、暮らしの拠点であり、文化の拠点です。鹿島に暮らす人、訪れる人が憩い集う交流の場となることが期待されています。
- ・また、スカイロードとの繋がりを強化充実させていくことで、中心市街地の活力再生にも波及させ、持続性の高い、鹿島ならではの積み上げ方 (プロセスとアプローチ) によって「まちの駅」づくりを、市民の力で共に創りだしていきます。

整備目標 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”

整備目標 2・

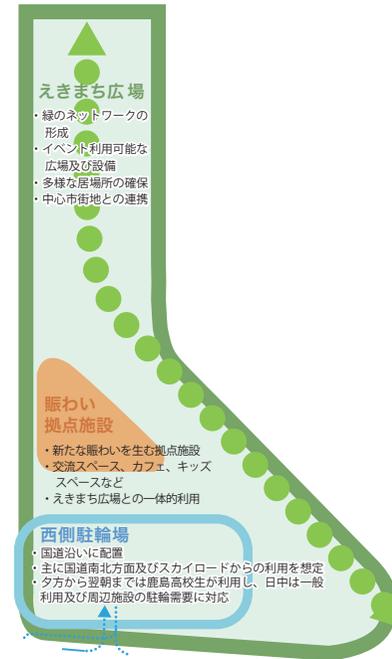
豊かな暮らしや風景を感じられる “まちの玄関口としての肥前鹿島駅へ”

整備目標 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”

■ えきまち広場の役割分担

- 快適に過ごせる待合室やカフェ等の整備
→新規導入施設 (一般駅利用者) ※待合スペース
- 交流スペース等
市内ツーリズム観光案内・情報発信スペース
→新規導入施設 (来訪者) ※観光案内所等
- 市民活動やイベント利用が可能な交流広場空間の創出・整備
→えきまち広場
- 鹿島市の豊かな自然を活用した緑の拡充



全体構想より抜粋

基本計画に向けて

えきまち広場

- ・鹿島市の豊かな自然を活用した緑のネットワークの形成
- ・イベント利用が可能な広場
- ・日常的に滞留できる多様な居場所の確保
- ・中心市街地との連携

賑わい拠点施設

- ・新たな賑わいを生む拠点
- ・交流機能
- ・えきまち広場との一体的利用

西側駐輪場

- ・一般利用及び周辺施設利用の駐輪需要への対応

求められる役割

前提条件

- ・キッチンカー利用が可能な進入動線・場所
- ・雨に濡れないバリアフリー動線
- ・観光客がスーツケースを転がしながら歩きやすい舗装
- ・雨を地下にしみこませる舗装又は雨庭を設置し気温上昇を抑える

- ・雨の日でもイベントができる広場

- ・約 300 台の駐輪場スペース

眺望

A案

B案

動線計画及び駅舎への眺望・比較案

保存する現駅舎と雨よけシェルターとの関係により、眺望面で2通りの考え方があります。

	A案	B案
平面図	<p>肥前鹿島駅前交差点</p> <p>タクシー乗降所</p> <p>バス乗降所</p> <p>賑わい拠点施設</p> <p>キッチンカースペース</p> <p>改札</p> <p>駐輪場約300台</p> <p>スクイロード交差点</p> <p>バリアフリー乗降所</p> <p>駐車場</p> <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者の動線(ルート) 現駅舎への眺望(ビスタ) 広域交流拠点施設への眺望(ビスタ) <p>0 10 20(m)</p>	<p>肥前鹿島駅前交差点</p> <p>タクシー乗降所</p> <p>バス乗降所</p> <p>遠回りとなるルート</p> <p>賑わい拠点施設</p> <p>キッチンカースペース</p> <p>改札</p> <p>駐輪場約300台</p> <p>スクイロード交差点</p> <p>バリアフリー乗降所</p> <p>駐車場</p> <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者の動線(ルート) 現駅舎への眺望(ビスタ) 広域交流拠点施設への眺望(ビスタ) <p>0 10 20(m)</p>
雨に濡れないルート	○ T字型(最短ルート)となる。利便性が良い。	△ A案と比べてやや遠回りになる。(20m程度)
駅舎への眺望	<p>① ○ 肥前鹿島駅前交差点から現駅舎への眺望が可能となる。</p> <p>② △ えきまち広場(スクイロード交差点)から現駅舎への眺望はシェルターにより隠れる。</p> <p>③ △ 肥前鹿島駅前交差点側から広域交流拠点施設への眺望は賑わい拠点施設により隠れる。</p> <p>④ ○ えきまち広場(スクイロード交差点)から広域交流拠点施設への眺望が可能となる。</p>	<p>① △ 肥前鹿島駅前交差点から現駅舎への眺望はシェルターにより隠れる。</p> <p>② ○ えきまち広場(スクイロード交差点)から現駅舎への眺望が可能となる。</p> <p>③ △ 肥前鹿島駅前交差点側から広域交流拠点施設への眺望は賑わい拠点施設により隠れる。</p> <p>④ ○ えきまち広場(スクイロード交差点)から広域交流拠点施設への眺望が可能となる。</p>

イメージパース

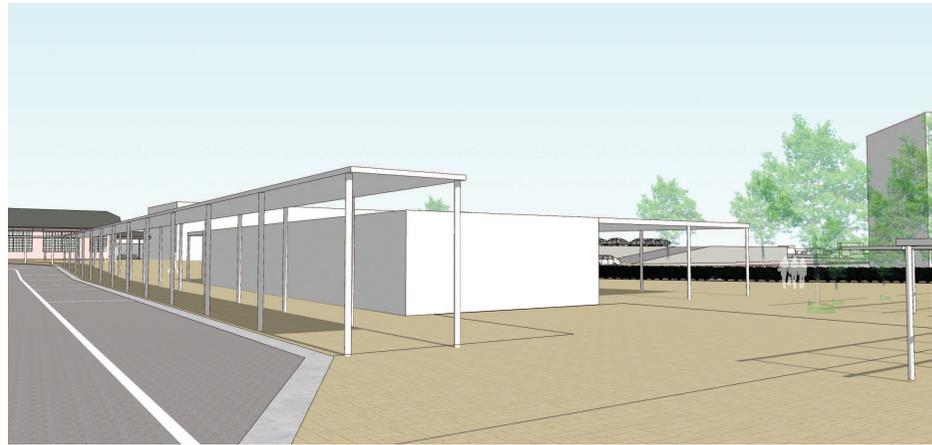
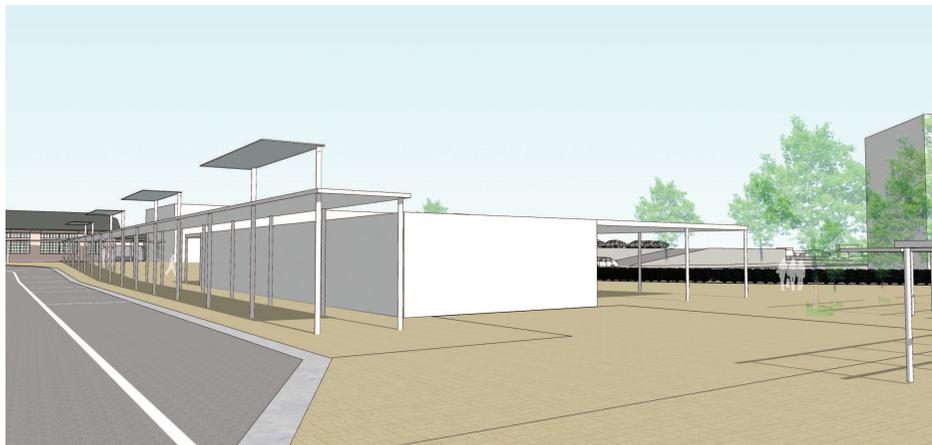
前ページ A 案および B 案の眺望点①～④からのイメージパースは以下のとおり

	A 案	B 案
①	 <p>鹿島駅前交差点から現駅舎を望む</p>	 <p>鹿島駅前交差点から現駅舎を望む</p>
②	 <p>スカイロード交差点から現駅舎を望む</p>	 <p>スカイロード交差点から現駅舎を望む</p>

A 案

B 案

③



鹿島駅前交差点から新駅舎方向を望む

鹿島駅前交差点から新駅舎方向を望む

④



スカイロード交差点から新駅舎を望む

スカイロード交差点から新駅舎を望む

広場のゾーニング・考え方 イベント時



前提条件

えきまち広場

- ・キッチンカー利用が可能な進入動線・場所
- ・雨に濡れないバリアフリー動線
- ・観光客がスーツケースを転がしながら歩きやすい舗装
- ・雨を地下にしみこませる舗装又は雨庭を設置し気温上昇を抑える

賑わい拠点施設

- ・雨の日でもイベントができる広場

西側駐輪場

- ・約300台の駐輪場スペース

広場のゾーニング・考え方 日常時

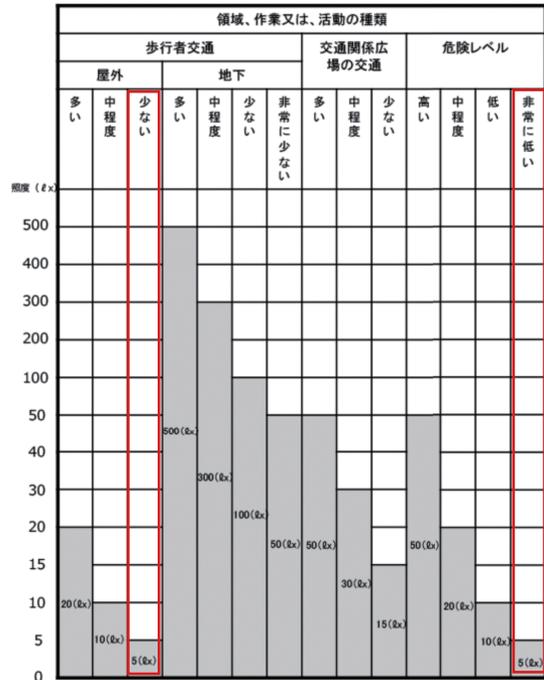


照明計画(案)

照度基準

えきまち広場全体

日本工業規格 (JIS) ・照明基準総則 Z9110 において「通路・広場および公園」についての照度基準を設定されている。肥前鹿島駅のえきまち広場全体では、想定される乗降客数や平坦でかつ死角が少ない地形であることから、下図の歩行者交通 (少ない)、危険レベル (非常に低い) が該当すると考えられる。



また警察庁「安心・安全のまちづくり推進要綱」照度基準においては公園内は平均照度 3lx 以上と設定されている。この明るさは日本防犯設備協会「防犯灯の設置基準」クラス B (4m 先の人の顔の向きや拳動がわかる明るさ) で設定されている平均照度と同じ値である。

道路		3 lx以上	
公園・公衆トイレ	●公園内	3 lx以上	
	●公衆トイレ周辺	50 lx以上	
駐車・駐輪場	駐車場 (500㎡以上)	●車路	10 lx以上
		●駐車エリア	2 lx以上
	●駐車・駐輪場	3 lx以上	

これらの基準を考慮して、えきまち広場全体の照度については平均照度 3~5lx 以上と設定する。

バリアフリー動線

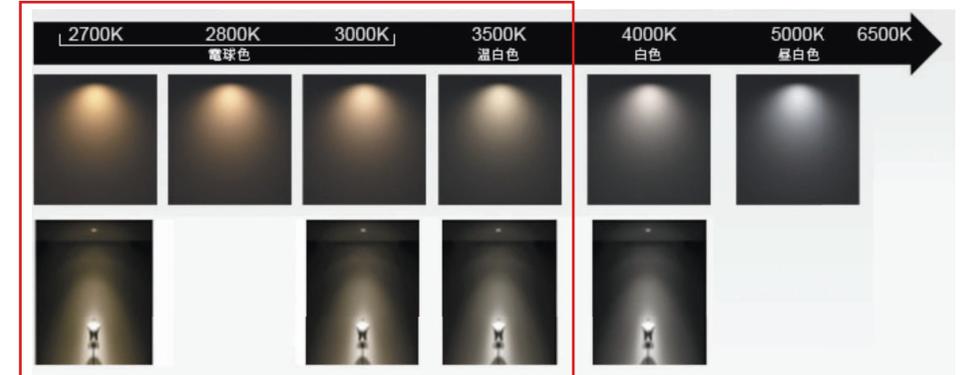
道路の移動等円滑化整備ガイドライン (p.280) では「…高齢者や障害者等の特性を考慮すると、安全・安心に移動の円滑な通行ができる明るさとして、交通量の少ない道路であっても最低限水平面照度 10 ルクス (単位: lx) 以上を確保することが望ましく、…」としている。バリアフリー動線 (主にシェルター下) の平均照度を 10lx 以上と設定する。

夜間景観の計画 (案)

必要な照度を確保するとともに、新たな賑わいや魅力をつくっていく上では、夜間の演出や夜間景観をどうつくっていくかについても重要であると考え。以下に方針案を示す。

- ・安全・安心上必要な照度を適切に確保する (広場全体およびバリアフリー動線の照度設定を参照)
- ・平均照度に加え、鉛直面照度にも配慮する
- ・温かみのある色温度の設定 (2700~3500K 程度)
- ・賑わいや魅力を生み出す演出照明の設置

色温度 (例)



色温度・・・白色光の色味より段階分けされた単位 K(ケルビン) で示したもの

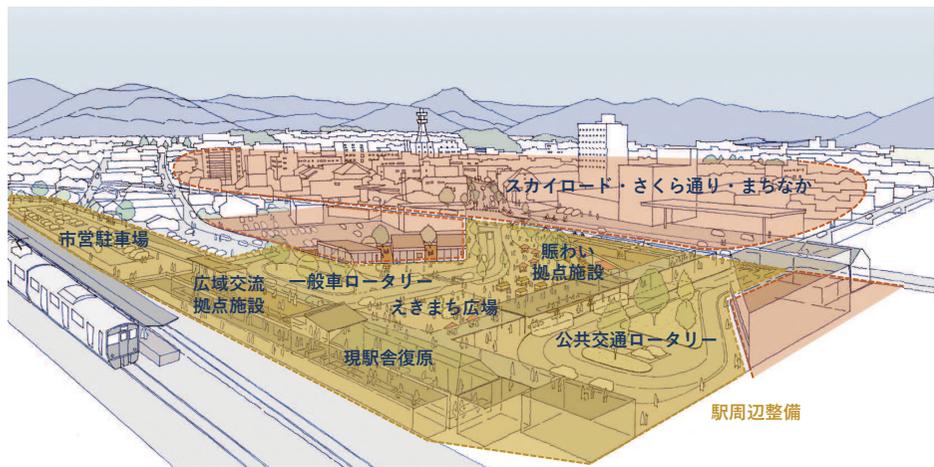
7) デザイン指針の方向性

デザイン指針が目指すもの

駅周辺及びまちなか整備を契機として、住民の愛着意識を育み、まちの価値を高めていくために、まちづくりや景観づくりへの基本的な取り組み方や作法等を「デザイン指針」としてとりまとめることで、まちの将来イメージを共有化します。

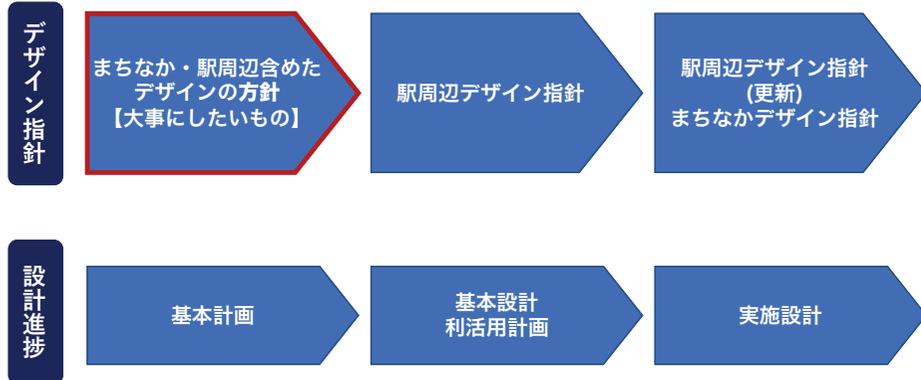
公共空間・民間空間が一体となって取り組むことによって、来訪者や民間事業者および鹿島市全体の評価にも好影響を与えるような相乗効果を生み出していくものとします。

デザイン指針の対象範囲



デザイン指針は主に駅周辺整備とまちなか（民地）を対象範囲とし、「公共空間整備」として市・県が連携し一体的な駅前空間の創出のためにすべきことと、民間と協力してより広がりのある一体感や賑わいの創出のためにすべきことを整理した手引きとします。「駅周辺デザイン指針」を作成後、随時更新作業を行いながら、市街地にも展開する「まちなかデザイン指針」を作成していきます。

<進め方>



まちなか・駅周辺を含めたデザイン方針【大事にしたいもの】

駅舎や賑わい拠点施設、えきまち広場だけでなく、まちなかを含めたデザインのあり方について、地元建築士会有志を含めた体制で検討を進めています。ここでは、鹿島で「大事にしたいもの」として、デザイン方針を示します。

鹿島のまちなかや駅周辺のデザイン方針として、大事にしたいものを「間(ま)」という考え方で整理します。「間」とは、物が並んでいるときのあいだや連続している事と事のあいだなど、何かと何かをつなぐ部分やその関係性を意味します。デザインを考える上では、対象となるものだけではなく様々な「間」を創造することが求められます。鹿島のまちなかや駅周辺で考える「間」を「時間」、「人間」、「空間」の3つにまとめ、鹿島で大事にしたい3つの「間」のデザイン方針として以下に示します。

JR 肥前鹿島駅周辺整備・デザイン指針 3つの「間」のデザイン方針

「時間」のデザイン方針

- ・先人や今を生きる市民の想いを未来につむいでいく
- ・自然・文化・歴史をつなぐ「継場」のような場所としていく

昭和 37 (1962) 年の「7・8 水害」からの復興を祈念して開催されたものが今も続く「鹿島おどり」であるように、市民の想いを有形無形に未来につむいでいくことは大切です。多良海道を往来する際の人馬の継ぎ替えなどを行っていた肥前浜宿の「継場(つぎば)」のように、これからの駅周辺は鹿島の自然・文化・歴史を未来に向けた中継点としての「継場」となり、鹿島への愛着を育むためのきっかけの拠点としていきます。

「人間」のデザイン方針

- ・市民と郷土がつながり鹿島への愛着を育んでいく
- ・人と自然、人と歴史、人と人がつながる場所としていく
- ・市民が寄り合い、来訪者をほとめく(おもてなす)場所としていく

今を生きる鹿島市民はそこで暮らす人々との関わりや郷土という環境に育てられてきています。鹿島市民が自然や歴史を知り郷土への関心を持つことによって、市民同士のつながりは強くなり、ひいては市内外への鹿島の魅力発信にもつながっていきます。これからの駅周辺はこのような役割を担い、日常的に市民が寄り合う設えや場所をつくり、来訪者を鹿島らしくほとめく(おもてなす)場所としていきます。

「空間」のデザイン方針

- ・里山(多良岳山系)と里海(有明海沿岸)の環境をつないでいく
- ・時間が経つにつれて風景に馴染んでいく場所としていく
- ・今あるものを活かしながら、未来に向けて新たに解釈し作っていく

駅周辺は里山と里海環境のはざまにあり、多様な自然を享受できる場所にあります。これらの環境は長い年月をかけて育まれたものであり、新しくつくるものは鹿島の風土に馴染んでいくことが望めます。鹿島のものづくりでは今あるものを活かすだけではなく、時代に応じて新しく解釈し直して作っていくことが特徴です。肥前浜駅では旧駅舎を復原しつつ新たな増築を行ったように、これからの駅周辺でもこのようなデザイン志向が求められます。

【参考資料】 まちなか整備で民間が活用可能な補助金等

民間事業者の方々の駅周辺やまちなかでの活躍を実現するため、対象地区（P.2-7-1）で活用の可能性がある補助金は以下の様なものがあります。※ただし、③以降は令和4年度現在です

■民間が使える可能性がある補助一覧

番号	補助金所管	補助事業名	事業
①	国土交通省	都市構造再編集中支援事業	ハード事業
②	国土交通省	まちなかウォーカーブル推進事業	ハード事業
③	佐賀県	佐賀県移住促進のためのテレワーク拠点整備補助金	ハード、ソフト事業
④	鹿島市 (商工会議所)	鹿島市地域商店街活性化支援事業	ハード事業
⑤	佐賀県	佐賀県中小企業新事業 チャレンジ支援補助金	ソフト事業
⑥	佐賀県	令和4年度さがすたいるプラス補助金	ハード、ソフト事業
⑦	佐賀県	佐賀県中小企業事業承継円滑化支援事業費補助金	ハード、ソフト事業
⑧	佐賀県	さが自発のチャレンジモデル創出事業	ハード、ソフト事業
⑨	佐賀県	佐賀県女性活躍推進環境整備補助金	ハード、ソフト事業
⑩	佐賀県	佐賀県中小企業DXフラッグシップモデル創出事業	ソフト事業
⑪	佐賀県	佐賀県ふるさと木材利用拡大促進事業	ハード事業
⑫	鹿島市 (商工観光課)	鹿島市企業誘致推進基盤整備事業	ハード、ソフト事業

①都市構造再編集中支援事業 提案事業 地域創造支援事業 空き店舗改修事業

・商店街の空き店舗を改修し、チャレンジショップや子育て支援施設等を整備することにより、商店街への集客を図る（制度設計中）

②まちなかウォーカーブル推進事業

基幹事業 街なみ環境整備事業

・沿道施設の1階部分の開放等に資する修景整備等を支援する。ただし、1階部分の整備に限る。

基幹事業 既存建造物活用事業

・沿道1階部分の開放等に資するリノベーション等を支援するため、市民に開かれた民間による公共空間の提供を支援対象に追加（制度設計中）

③佐賀県移住促進のためのテレワーク拠点整備補助金

事業区分	補助対象経費	補助率	補助上限額
1 拠点開設に要する施設整備費	(1) 工事費(※内装工事含む) (2) 調査設計費	3/4	500万円 (※ただし、区分2及び3のみの場合は、150万円)
2 テレワークに要する設備整備費	(1) 設備費 ※設備設置に係る付帯工事を含む)		
3 テレワークに要する事業運営費	(1) 施設賃料 ※補助事業期間内に限る (2) 消耗品費 ※拠点開設時に最低限必要なものに限る (3) 使用料及び賃借料 ※補助事業期間内に限る (4) 委託料		

④鹿島市地域商店街活性化支援事業

【応募資格】※抜粋

- ・鹿島市が指定する地域（中心市街地等）の空き店舗等であること
- ・事業を3年以上継続することが見込まれ、週40時間以上の事業を行う
- ・新たに独立、開業や支店開設または新事業を展開しようとするもの
- ・既存店舗を閉店し、新たに出店しようとする者でないこと

【補助率と補助対象経費】

- ・補助対象経費の1/2
- ・補助限度額は1店舗100万円
- ・内装工事、外装工事、電気工事等建物に付帯するものが対象

【募集期間】

- ・2022年4月～11月 予算がなくなり次第募集終了 ※想定募集件数 2件

⑤佐賀県中小企業新事業 チャレンジ支援補助金

【対象事業者】

- ・佐賀県内に店舗や事業所を有する中小企業（個人事業者含む）
- ・2020年4月以降コロナ以前より売り上げが減少していること

【対象取り組み項目】

- ・新商品の開発・提供、販路の開拓・売上向上、デジタル化による生産性向上、複数企業による新たなビジネス創出、事業再構築、SDGsへの取組
(例) キッチンカー導入によるテイクアウト販売、コワーキングスペースへの転換、オンラインレッスンの提供など

【補助率と補助金額】

- ・補助率：2/3
- ・補助額：下限50万円～最大200万円

⑥令和4年度さがすたいるプラス補助金

【補助概要】

- ・飲食店等の店舗・施設におけるバリアフリー化や子ども連れでも利用しやすいキッズスペースの整備など受け入れ環境の整備を支援し、誰でもどこでも困らないやさしいまちづくりを進めることを目的

【対象工事・補助額等】

- ・工事施工費 床ノンスリップ化、スロープ、手すり設置、トイレの拡張、キッズスペースの整備など
補助上限額：50万円 補助率：1/2
- ・物品購入費 筆談ボード、呼び出しボタン、ベビーシート、おむつ交換台等の購入
補助上限額：20万円 補助率：1/2
- ・その他 わかりやすい店内の案内、点字や音声を用いたメニューの作成など
補助上限額：50万円 補助率：1/2

⑦佐賀県中小企業事業承継円滑化支援事業費補助金

【補助概要】

- ・円滑な事業承継に向けた体制整備に取り組む事業
 - 1) 売上確保のための新たな商品開発・サービス導入
 - 2) 生産向上のための設備投資

【対象事業・補助額等】

- ・専門家謝礼、デザイン料、技術導入費、委託費、改修、改装費など
補助上限額：100万円 補助率：1/2

⑧さが自発のチャレンジモデル創出事業

【事業概要】

- ・地域資源を活かした地域づくり、多くの人を惹きつける魅力ある地域へ

【対象事業・補助額等】

- ・ソフト事業全般、ハード事業についてはソフト事業の実施に必要となる施設整備、備品のうち10万円以上のものの経費
- ・補助限度額：500万円 補助率：9/10

⑨佐賀県女性活躍推進環境整備補助金

【事業概要】

- ・女性活躍に向けた環境整備
- 例：就業規則の整備、テレワーク等の環境整備、女性用トイレや更衣室の整備など

【補助額等】

- ・補助限度額：50万円 補助率：1/2

⑩佐賀県中小企業 DX フラグシップモデル創出事業

【事業概要】

- ・データとデジタル技術を活用してサービス・ビジネスモデル・業務・組織等を変革する取組を補助します
- 例：モバイルオーダー、対人不要決裁の導入、発注・在庫情報のシステム効率化、社員教育の自動化

【対象事業・補助額等】

- ・コンサルタント費、外部人材登用費、物品購入費
- ・小売業：補助限度額3000万円 補助率：2/3
- ・飲食業：補助限度額1000万円 補助率：2/3

⑪佐賀県ふるさと木材利用拡大促進事業

【事業概要】

- ・県産木材の利用拡大を図るため、県産木材を利用した民間住宅の木造化等の推進に向けた取組、公共的施設の木造化及び木製品の導入を行うもの

【対象事業・補助額等】

- ・住宅、非住宅のリフォームに要する経費 補助額：20万円/棟
- ・公共施設等の木製品の導入 補助限度額：200万円 補助率：1/2

⑫鹿島市企業誘致推進基盤整備事業

【事業概要】

- ・市内空き物件を活用した事業所の新設

【対象事業】

- 1) 事業所改装費 補助限度額：250万円 補助率：100%
 - 2) 事業所賃貸料 補助限度額：100万円 補助率：50%
 - 3～6) 雇用奨励、従業員家賃補助、通信経費、ふるさとテレワーク等
- ※1のみの助成は不可、2～6の合計補助限度額は250万円

8) 利活用計画の方向性

(1) 利活用への想い

まちなか整備や計画が進む一方で、完成しても使われない仏彫っても魂込めずといった状況の施設は全国各地に存在しています。

施設を整備する「つくり手」と施設を利用する「つかい手」の間に生れる乖離は、施設整備や計画のプロセス段階に原因があると考え、その解決策を求め、鹿島のまちなかで活動をしている人たち（パーソナリティー）にヒアリングを実施しています。

ヒアリングをする中で感じているのは、鹿島のまちなかで活動をしている人たちはJR 肥前鹿島駅周辺整備に対して非常に関心が高い事です。

その人たちが整備完了後に使い手となって駅を利用したり、施設の運営に関わるためには、駅周辺整備を自分事として捉えるためのプロセスが必要であると考えています。

「住み・関わり・営む人たちが使い手の視点」で駅整備のプロセスに関わり、施設の運営・運用に関わってもらうには、「つくり手」側に「つかい手」側をまき込むよりも、「つくり手」側が「つかい手」側に巻き込まれる形で使う人の目線で地元の人たちが主体的に整備に関われるプラットフォームが必要で、自分たちの地頭で駅前の日常利用を考えて、公設民営や協働の手法や段階を踏む中で官民でお互いの相乗効果を生む Made in 鹿島（チーム）の組織構築が必要不可欠です。

駅周辺が整備されることにより、移動手段の便利さや、まちの入り口の景観が良くなるだけでなく、鹿島市に住み、関わる人たちの暮らしが更に豊かに充実したものになることを目標とする利活用計画を策定したいと考えています。

駅周辺が人と人が繋がりを生む場所となり、新しい商業スタイルが築き上げられる機会となり、未来の鹿島市を担う人たちが創出され、商業者、子育て家庭、高齢者、学生、若者、働き盛りの中年世代等の多様な人々が、地域に関わりを持つ大きな機会となる事を目指していきます。

(2) 利活用計画のゴール

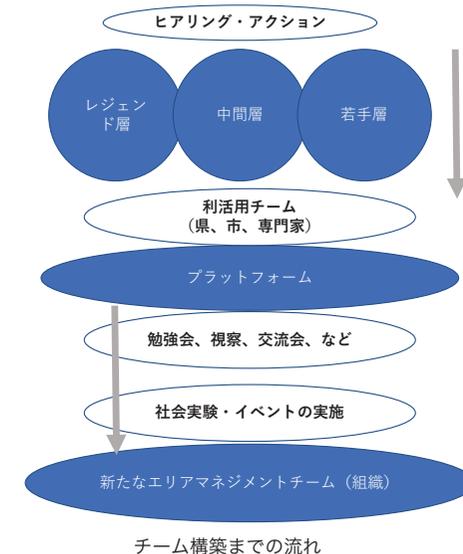
地元で主体となって動いているパーソナリティーたち、市と県の担当者、専門家を構成員とする、Made in 鹿島の運営・運用チームをつくる事を最初のゴールとします。

(例としては、札幌大通りまちづくり会社 (<https://sapporo-odori.jp/>) のような組織を目指しています)

将来的には、そのチームが自主的に施設の運営方法やルールを作り、施設運営を担っていく事を目指します。



ヒアリングの様子



チーム構築までの流れ