

コンパクトなまちづくり計画 ～鹿島市立地適正化計画～

2020年3月
佐賀県 鹿島市

目次

第1章 はじめに	1
1.1 背景・目的	1
1.1.1 立地適正化計画制度創設の背景	1
1.1.2 本計画の目的	2
1.2 計画対象区域	4
1.3 目標年次	4
1.4 立地適正化計画で定める事項	5
第2章 計画の位置付け	6
2.1 計画の位置付け	6
2.2 第六次鹿島市総合計画	7
2.3 鹿島市都市計画マスタープラン	9
2.4 鹿島市人口ビジョン／鹿島市まち・ひと・しごと創生総合戦略	13
2.5 鹿島市地域公共交通網形成計画	14
2.6 鹿島市公共施設等総合管理基本方針	15
第3章 都市の現状把握と将来見通しの分析	16
3.1 各種基礎データと都市の現状把握	16
3.1.1 人口・世帯数	16
3.1.2 土地利用・開発	21
3.1.3 都市交通	29
3.1.4 都市計画道路、公園	34
3.1.5 財政	35
3.1.6 災害	37
3.2 都市構造分析	38
3.2.1 都市構造評価の目的・方法	38
3.2.2 都市構造評価結果の概要	38
第4章 市民アンケート結果	40
4.1 調査概要	40
4.2 調査結果	40
4.2.1 身近な施設の利用状況について	40
4.2.2 コンパクトなまちづくりに向けて	42
第5章 基本的な方向性	46
5.1 課題整理	46
5.1.1 都市構造上の課題	46
5.1.2 立地適正化計画で対応する基本的課題	48
5.2 コンパクトなまちづくりへ向けた基本方針	49
5.2.1 まちづくりの方針	49
5.2.2 都市の骨格構造	51
第6章 誘導区域の設定	52
6.1 誘導区域の設定方針	52
6.1.1 誘導区域設定等の考え方	52
6.1.2 居住誘導区域の考え方	52
6.1.3 都市機能誘導区域の考え方	56
6.2 都市機能誘導区域及び居住誘導区域	58

第7章 誘導施策	62
7.1 居住誘導区域の居住環境向上に向けた施策	62
7.1.1 居住環境の整備	62
7.1.2 都市基盤の整備	62
7.1.3 空き地・空き家の活用	63
7.1.4 防災対策の推進	64
7.1.5 公共交通の充実	68
7.2 誘導施設	69
7.2.1 誘導施設の考え方	69
7.2.2 誘導施設の設定	70
7.2.3 誘導施設等の現況	71
7.2.4 エリア毎の誘導施設の充足数	73
7.3 都市機能誘導区域の魅力向上に向けた施策	74
7.3.1 商業の活性化	74
7.3.2 公共施設の整備・改修	74
7.3.3 地域主体のまちづくりの推進	74
7.3.4 医療・福祉の充実	75
7.3.5 子育て支援・環境整備	75
7.4 その他都市機能・居住の誘導に係る施策	76
7.4.1 その他都市機能・居住の誘導に係る施策	76
7.4.2 低未利用土地等関連施策	77
7.5 居住誘導区域外での施策	79
7.6 届出制度	80
7.6.1 居住誘導区域の届出	80
7.6.2 都市機能誘導区域の届出	81
第8章 計画の進行管理	82
8.1 目標値の設定	82
8.1.1 目標値一覧	82
8.1.2 参考：目標値①の設定根拠	83
8.1.3 参考：目標値②の設定根拠	84
8.1.4 参考：目標値③の設定根拠	85
8.2 計画の進行管理と見直し	86

第1章 はじめに

1.1 背景・目的

1.1.1 立地適正化計画制度創設の背景

我が国の多くの地方都市では、これまで人口増加、モータリゼーションの進展等に伴い、郊外開発による市街地の拡散が進行してきましたが、今後は急速な人口減少が見込まれます。拡散した市街地の状態で、人口減少が進むと、一定の人口密度に支えられてきた医療・福祉・子育て支援・商業などの生活サービスの提供が将来困難になりかねない状況にあります。加えて、道路・下水道などのインフラの老朽化が急速に進行しており、厳しい財政制約の下で、老朽化への対応も必要になります。

このような中、高齢者でも出歩きやすく健康・快適な生活を確保すること、子育て世代などの若年層にも魅力的なまちをつくること、財政面・経済面で持続可能な都市経営を可能とすること、低炭素型の都市構造を実現すること、さらには災害に強いまちづくりを推進することなどが求められています。

このため、今後のまちづくりにおいては、都市全体の構造を見直し、コンパクト・プラス・ネットワークの考え方で公共交通ネットワークと連携したコンパクトなまちづくりを進めていくことにより、高齢者をはじめとする住民が公共交通により生活サービスにアクセスできるなど、日常生活に必要なサービスが住まいなどの身近に存在する多極ネットワーク型のコンパクトシティを推進することが必要と考えられています。

このような背景から、2014年8月に都市再生特別措置法の一部改正法が施行され、生活サービス機能や居住を一定の区域に誘導・集約するとともに、それらの区域を結ぶ利便性の高い公共交通網を形成することにより、誰もが暮らしやすく持続可能なまちを実現するための「立地適正化計画制度」が創設されました。

1.1.2 本計画の目的

全国的に人口減少や高齢化社会が進行するなか、鹿島市（以下、本市という。）においても、人口減少、高齢化の傾向がみられます。2025年以降には、老年人口についても減少に転じることが予想され、更なる人口減少の進展が懸念されます。

今後、本格的な人口減少や少子高齢社会が到来するなか、広範囲に拡大した市街地のままでは医療・福祉サービス等の提供や地域の活力維持が十分にできなくなり、魅力を喪失した本市からの人口流出が生じるという悪循環が発生する可能性があります。さらに、広範囲にわたる道路・公園等の各種都市施設の維持管理費の増大に加え、人口減少等に伴う財政収入の減少と、高齢化が進むことによる保健・医療費等の負担増加により投資的経費の縮減も見込まれることから、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を可能とすることが大きな課題となっています。

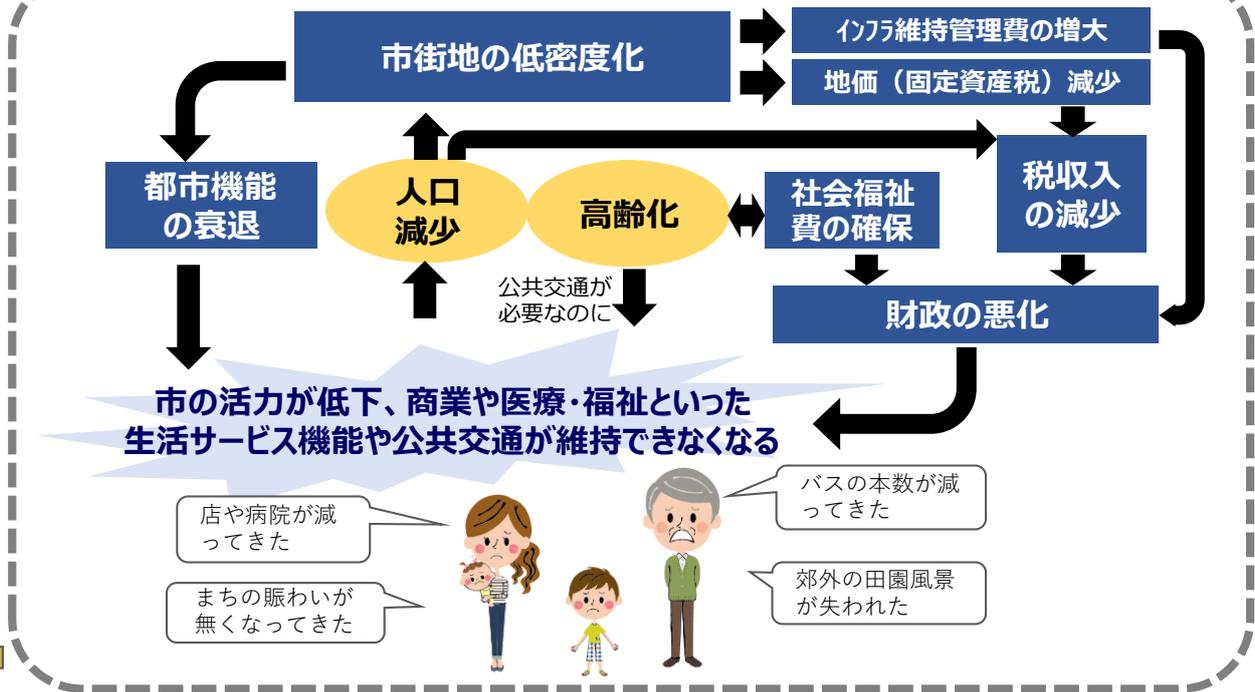
今後も持続可能なまちづくりを進めていくには、将来を見据えた取り組みを今から準備しておく必要があります。そのため、都市機能の望ましい再配置や居住エリアへの誘導により、高齢者や子育て世代が医療・福祉・商業施設等へのアクセスを容易にする等、都市全体の構造を見直し、集約型の都市構造の構築に向けた取り組みを進めることが重要となります。

都市のコンパクト化や適正な公共交通ネットワークの構築により、生活利便性の維持・向上、地域活力の向上、市財源の効率的・効果的な利用、環境や豊かな自然の保全等が期待できます。また、郊外での開発を抑制することができ、鹿島市の豊かな自然環境を保全することにも繋がります。

本市における都市構造の考え方やまちづくりの基本方針として、「第六次鹿島市総合計画」や「鹿島市都市計画マスタープラン」において、肥前鹿島駅及び市役所周辺地域の特徴に即した機能集積を位置付けています。

「コンパクトなまちづくり計画～鹿島市立地適正化計画～（以下、立地適正化計画又は本計画という。）」を策定することにより、これまでの基盤整備や土地利用に加えて、都市機能や居住の誘導方策、公共交通等との連携の取り組みを明示し、集約型都市構造の構築を目的とします。

【立地適正化計画に取り組みない場合の負のスパイラル】



【立地適正化計画で目指したい正のスパイラル】

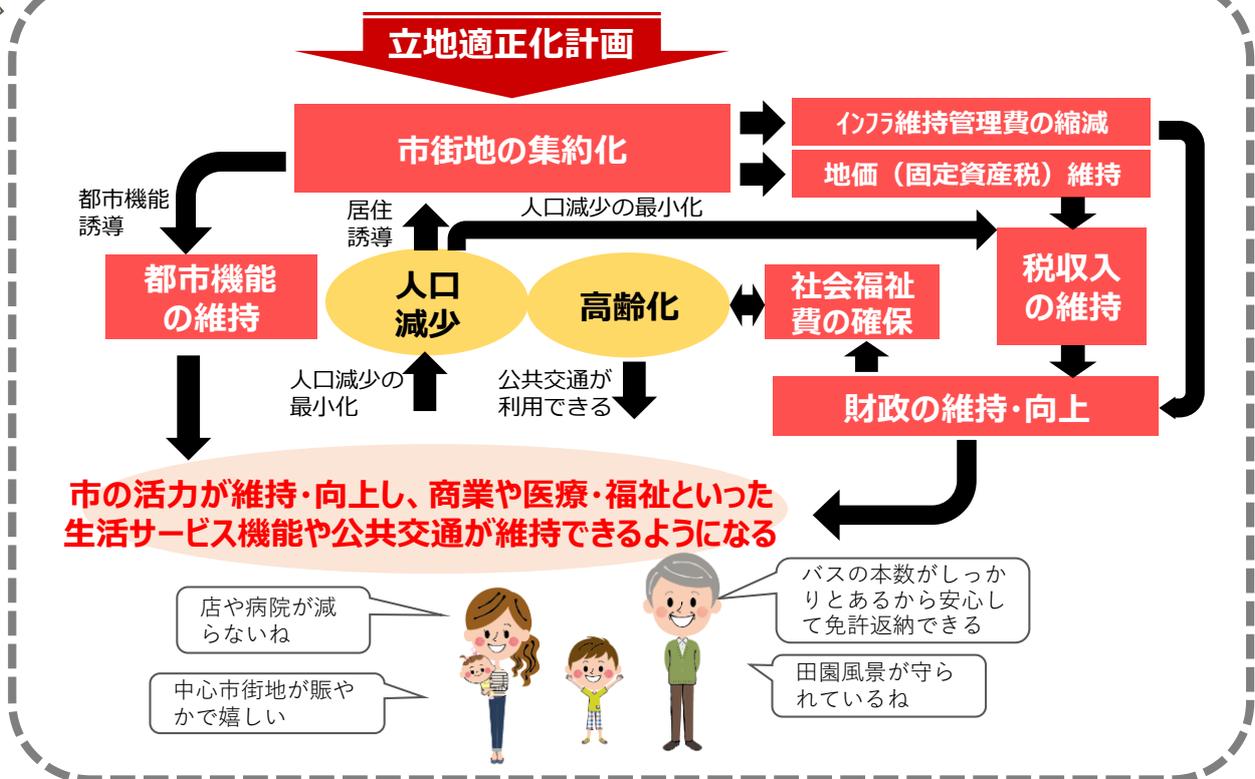


図 1 立地適正化計画による正のスパイラルへの転換イメージ

1.2 計画対象区域

立地適正化計画は、都市再生特別措置法第 81 条第 1 項の規定により、都市計画区域内の主に用途地域内について定めることができる計画であり、本計画の対象は、市域のうち都市計画区域とします。

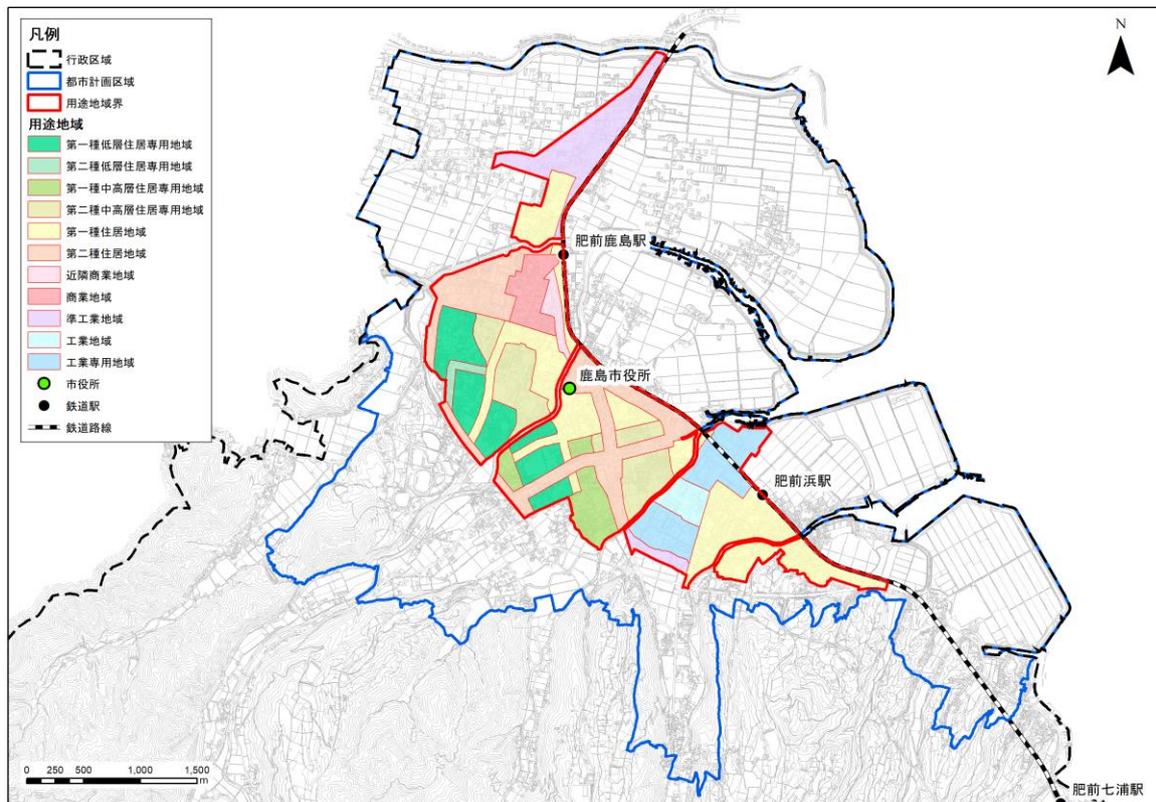


図 2 本計画の対象範囲（＝都市計画区域）

1.3 目標年次

計画の期間について、都市計画運用指針（国土交通省）では、「立地適正化計画は 20 年後とその先の将来」を考慮することが必要とされており、本計画では、2040 年を目標年次として設定します。

ただし、立地適正化計画は都市計画マスタープランと密接な関係にあることから、今後は、社会経済情勢の変化や計画の達成状況などに応じ、都市計画マスタープランと立地適正化計画を合わせて見直しを行っていくことを検討します。

1.4 立地適正化計画で定める事項

都市再生特別措置法第81条の規定に基づき、立地適正化計画では、次の事項を定めることとされています。

- 住宅及び都市機能増進施設（医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設）の立地の適正化を図る区域（居住誘導区域、都市機能誘導区域）
- 都市機能誘導区域に立地を誘導すべき都市機能増進施設（誘導施設）

出典：都市再生特別措置法第81条

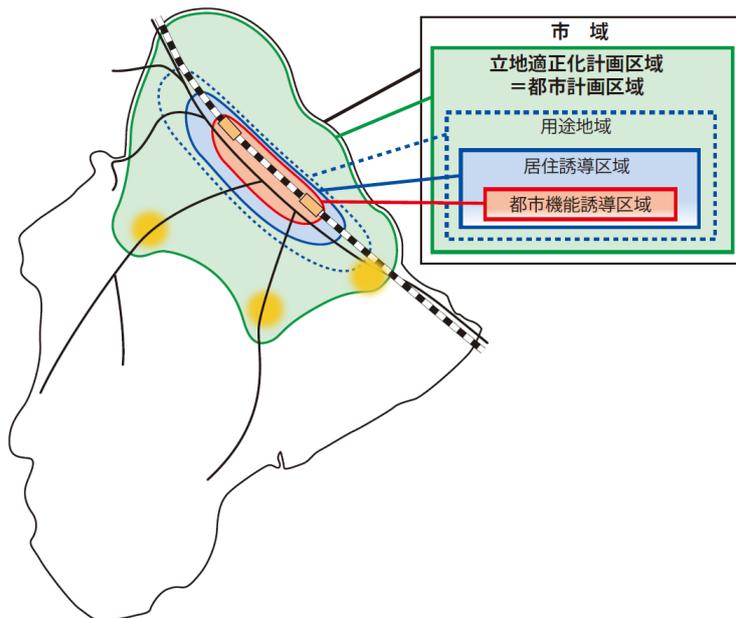


図3 立地適正化計画のイメージ

① 居住誘導区域

居住誘導区域は、人口減少の中にあっても一定エリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導する区域をいいます。

② 都市機能誘導区域

都市機能誘導区域は、医療・福祉・商業などの都市機能を都市の中心拠点や駅などを含む拠点エリアに誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域をいいます。

③ 誘導施設

誘導施設は、都市機能誘導区域ごとに、立地を誘導又は維持すべき施設をいいます。施設としては、医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便性の向上を図るための施設であって、都市機能の増進に寄与するものをいいます。

第2章 計画の位置付け

2.1 計画の位置付け

本計画は、都市再生特別措置法第 81 条第 1 項の規定による「住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るための計画」であり、居住や医療・福祉・商業、公共交通などの様々な都市機能と都市全体を見渡した都市計画マスタープランの高度化版としての位置付けを持つ計画です。

本計画は、上位計画である「鹿島市総合計画」や関連する「鹿島市都市計画マスタープラン」などとの整合を図るとともに、各種関連計画や分野別計画との連携を図りながら取組みを推進します。

図 4 は、本計画と上位・関連計画との関係を示したものですが、このうち、2.2 ～2.6 では、特に関連性の高い「第六次鹿島市総合計画」、「鹿島市都市計画マスタープラン」、「鹿島市人口ビジョン／鹿島市まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「鹿島市地域公共交通網形成計画」、「鹿島市公共施設等総合管理基本方針」の概要を示します。

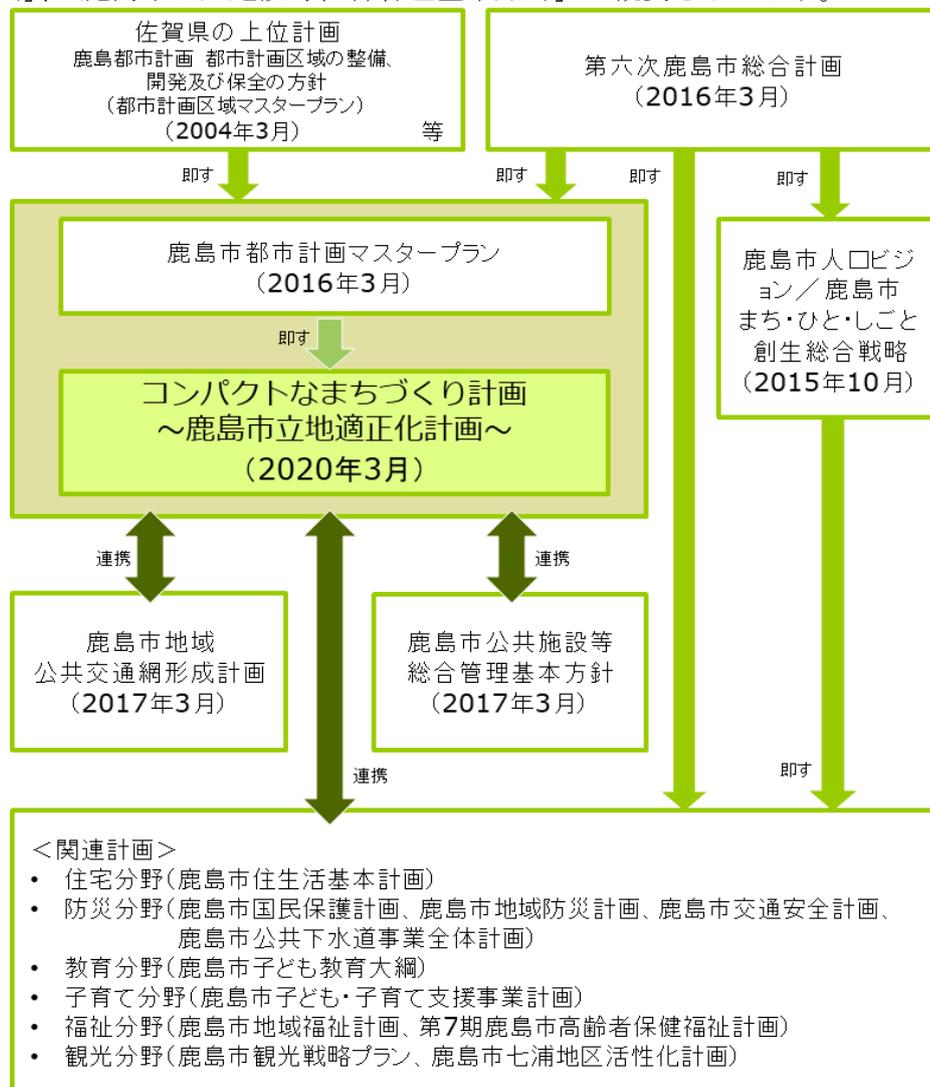


図 4 本計画と上位・関連計画との関係

2.2 第六次鹿島市総合計画

◆目指す将来像	みんなが住みやすく、暮らしやすいまち
◆施策の基本的考え方	Point1 「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。 Point2 みんなですすめるまちづくり
◆立地適正化計画に関する方策等	
<p>第1章 産業の振興</p> <p>2 商業・工業</p> <p>■中心商店街の再活性化に取り組みます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・医療施設や金融機関、公的施設などが集中し、利便性の高い中心商店街の再活性化を推進します。 ・中心市街地に再配置した公的施設と、中心商店街の連携を促進し、人の集う商店街づくりに取り組みます。 <p>■それぞれの地域が持つ特有の強みを活かした商店街づくりに取り組みます。</p> <p>第3章</p> <p>1 都市基盤</p> <p>■交通網の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域幹線道路および市内幹線道路の整備を促進します。 ・市街地の混雑解消および市民生活に密着した人に優しい道路を整備します。 ・山間部から市街地への交通の利便性向上を目的とした道路を整備します。 ・橋梁長寿命化修繕計画に基づいて、橋梁を補修し安全性の向上および機能回復を行います。 ・路線バスや循環バスなどの運行方法について、生活の足としてより使いやすくなるよう調査・検討に取り組みます。 ・JR長崎本線の利便性の維持、向上の要望を行い、将来の上下分離方式により生じる利便性の低下を最小限に抑えるために、早い段階からその対応策の検討に着手します。 <p>■市街地等の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・魅力的で利便性の高い生活空間と、安心してにぎわいの広がる市街地の形成を目指します。 ・広域幹線道路（有明海沿岸道路・国道498号等）の整備動向をみながら、農村環境と調和した土地利用の調査・研究に取り組みます。 ・肥前鹿島駅舎および駅前広場の整備に取り組みます。 ・市民活動拠点「中川エリア」の整備推進に取り組みます。 <p>■住宅の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・良好な住環境を構築し地域住民の生活支援のため、住宅のユニバーサルデザイン化を促進します。 ・健康で文化的な生活を営むことができるよう、住宅を整備し、市営住宅の供給を図ります。 <p>4 伝統的町並みおよび集落の保存と活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重要伝統的建造物群保存地区に選定された浜町地区や大村方地区の景観の保存に努めます。 ・公共施設等の整備による住環境の改善を行います。 ・空き家となった伝統的な建物を観光資源としての活用や入居者を募り定住促進を図ります。 	

◆立地適正化計画に関する主要施策

第1章 産業の振興

2 商業・工業

- ・佐賀県企業立地促進特区の指定継続
- ・指定地域・工場団地への企業の効率的な集積

第3章

1 都市基盤

- ・有明海沿岸道路（福富鹿島道路）の早期事業着手と延伸計画（鹿島市から諫早市）の要望
- ・西牟田地区（商業地）の混雑解消を目的とした道路の整備
- ・人に優しい道路の整備とバリアフリー化の促進
- ・辺地道路整備事業中川内・広平線の整備
- ・肥前鹿島駅舎および駅前広場の整備
- ・中川エリア周辺のバリアフリー化を含めた道路の整備
- ・都市公園の再整備・都市公園遊具の充実
- ・公営住宅等長寿命化計画に基づく市営住宅の整備
- ・新規市営住宅の整備
- ・子育て世帯向け地域優良賃貸住宅の整備
- ・市営住宅跡地の利活用の推進

4 伝統的町並みおよび集落の保存と活用

- ・伝統的な町並みや景観を活かした地域振興の推進
- ・重要伝統的建造物群保存地区の玄関口として、古い駅舎を活用した肥前浜駅駅舎、駅前広場の整備
- ・保存修理事業で修理を行った建物を中心に、空き家になっている伝統的建物への入居促進

2.3 鹿島市都市計画マスタープラン

◆基本理念	「みんなが住みやすく、暮らしやすいまち」を目指して
◆立地適正化計画に関する方策等	
第2章 都市づくりの方針 2-1 都市構造 ■エリア ○住居系 <ul style="list-style-type: none"> ・長崎本線から国道207号バイパスに囲まれた地域に広がっている範囲とし、新たな住居系市街地拡大の抑制を図ります。 ○商業・業務系 <ul style="list-style-type: none"> ・肥前鹿島駅前から中心商店街にかけて広がっている範囲とし、商業・業務系施設の立地による生活利便性強化を図ります。 ○沿道サービス系 <ul style="list-style-type: none"> ・国道498号、国道444号の交差点である国道207号バイパス沿いの一部範囲とし、将来的に沿道サービス系施設を誘導します。 ○農地系 <ul style="list-style-type: none"> ・長崎本線以東の地域を中心に、長崎本線から国道207号バイパスを囲むように広がっている農業集落及び農地とし、田園環境保全を図ります。 ■拠点 ○中心拠点 <ul style="list-style-type: none"> ・肥前鹿島駅周辺の中心商店街での駅前の交流機能の強化と、生活利便施設や商業施設の誘導を図ります。 ○公共公益拠点 <ul style="list-style-type: none"> ・教育施設、公共施設の周辺整備を行うとともに、教育文化施設の整備や行政サービスの充実、公共公益施設の老朽化の改善を図ります。 ○工業拠点 <ul style="list-style-type: none"> ・産業の中心とし、既存企業の充実を努め、雇用力がある企業の誘致を図ります。 ○観光・レクリエーション拠点 <ul style="list-style-type: none"> ・蟻尾山公園、道の駅鹿島、祐徳稲荷神社、肥前浜宿、有明海の干潟を核とし、祐徳稲荷神社の周辺整備、肥前浜宿の町並み保存等による魅力の向上を図ります。 ・肥前鹿島干潟等を自然共生ゾーンとし、干潟の保全と活用を図ります。 ■都市軸 ○広域交流軸 <ul style="list-style-type: none"> ・観光や産業活動など県外との交流・連携を担う軸とし、交流機能強化を図ります。 ○都市骨格軸 <ul style="list-style-type: none"> ・周辺市町と地域内を結ぶ軸とし、市内各地域や周辺市町への移動や交流を促進します。 ○都市内連絡軸 <ul style="list-style-type: none"> ・市内や日常生活圏内の移動を担う軸とし、都市骨格軸および各拠点間との連絡を図ります。 2-2 都市整備の方針 ■土地利用の方針 ○住居系 (専用住宅地)	

- ・老朽化した建物の整備や、敷地規模が豊富な低層住宅・共同住宅の立地を促進し、のびのびとした魅力的な居住環境を形成します。
- ・都市計画道路見直しと同時に、用途地域見直しを検討します。

(住宅地)

- ・交通や生活に対して不便を感じる高齢者をはじめとする市民にまちなかへの居住を促進します。
- ・居住環境の整備により、新規居住者への積極的な定住を推進します。
- ・人口減少や交通施設の充実、都市機能の変化に伴い住宅地としての有効利用を行います。
- ・可能な限り住居専用系に特化させます。
- ・都市計画道路見直しと同時に、用途地域見直しを検討します。

(複合住宅地)

- ・建物用途の混在を許容しながらも、居住環境を改善します。
- ・都市計画道路見直しと同時に、用途地域見直しを検討します。

○商業・業務系

(商業地)

- ・近隣的な日常利便性を向上させる地区商業地を形成します。
- ・市の中心部として、商業集積と高度利用を促進します。
- ・施設の近代化への対応や駐車場整備等によるアクセスの向上を図ります。

○工業・物流系

(工業・物流地)

- ・国道 498 号等の整備を見据え、土地の有効利用を推進します。
- ・生産環境の保全を居住環境との調和を図ります。
- ・工業系施設の集約化を図ります。

(工業専用地)

- ・住宅等としての土地利用の純化を図ります。

○公共公益系

- ・老朽化した公共公益施設の改修により、市民の利用促進を図ります。
- ・市民間交流の中心となるコミュニティ施設の形成を図ります。
- ・公共公益施設を中心部に集め、都市機能の充実に図ります。

○沿道サービス系

- ・当面の間は現行法での土地利用を図りつつ、将来的には、沿道サービス機能の立地を検討します。

○農地系

- ・農地保全を図ります。
- ・農業を快適に営むことが出来る居住環境の形成を図ります。

○観光・レクリエーション系

- ・自然や歴史的・文化的資源を活かしたスポーツ・レジャー・レクリエーション拠点の形成を図ります。
- ・豊かな自然環境を保全するとともに、親水空間として干潟や水辺に親しむ空間の形成を図ります。

■交通体系

○道路整備

- ・有明海沿岸道路（福富鹿島道路）の早期着手と本市から諫早市へ延伸計画の要望を図ります。
- ・長期未着手都市計画道路の路線廃止や変更などの見直しを行います。

○公共交通機関

- ・交通の要衝である肥前鹿島駅や肥前浜駅は駅前広場の整備を図り、賑わいを形成します。
- ・肥前鹿島駅や肥前浜駅は、歴史を活かした駅舎の再整備を図ります。

■公園・緑地・景観整備の方針

○骨格的緑地の配置

- ・公園空白地域は、公園整備や地元の遊休地などの活用を図ります。
- ・鹿島川等の河川、及び蟻尾山、花岡山、祐徳稲荷神社周辺に広がる山地や丘陵地は、都市の骨格を形成する緑地として保全するとともに、休憩施設や散策路整備などにより緑地活用の促進を図ります。
- ・街区・近隣公園は、オープンスペースの活用や整備を推進します。
- ・公園の誘致圏から外れる地区は、柔軟な手法によって緑地等の確保を図ります。

■市街地整備の方針

○既成市街地の整備方針

- ・既成市街地内の有効利用を図るとともに地域特性に応じた良好な市街地形成を図ります。
- ・伝統的な建物が集まっている地域では、従来の町並みを活かした基盤整備を図ります。
- ・緊急車両が通行困難である狭い道路は、優先的に街路整備事業等を行い、良好な住環境の創出に努めます。
- ・中心商店街は、既存建築物活用事業や高次都市施設事業等を行い、中心商業地としての再生を図ります。

○新市街地の整備方針

- ・新市街地は、適正な土地利用の誘導を行い、良好な住環境を形成します。
- ・複合住宅地の後背地では、敷地が広く、戸建てをイメージした専用住宅地とし、居住環境の良好な市街地形成を図るため、都市基盤整備を進めます。

■都市防災の方針

○防災拠点の整備

- ・公園緑地や広場、学校は、災害時の避難地として役割を担うため、安全性確保に努めるとともに、施設整備を行います。
- ・都市公園は、規模や配置を強化することによって、広域避難地として拡充を図ります。

◆立地適正化計画に関する主要施策

■土地利用

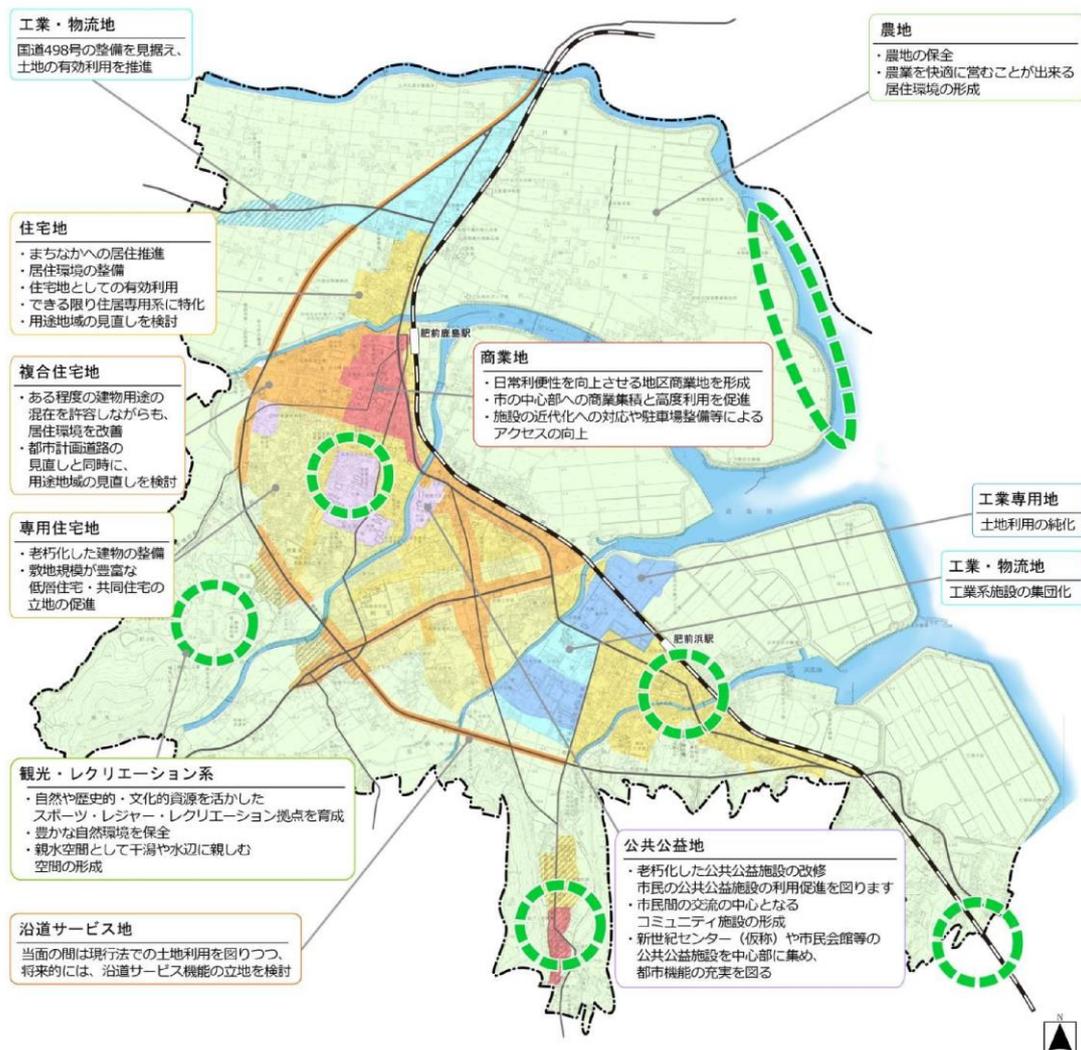
- ・交通や生活に対して不便を感じる高齢者をはじめとする市民にまちなかへの居住を促進します。
- ・商業地は市の中心部として、商業集積と高度利用を促進します。
- ・国道 498 号等の整備を見据え、土地の有効利用を推進します。
- ・市民間交流の中心となるコミュニティ施設の形成を図ります。
- ・沿道サービス地では当面の間は現行法での土地利用を図りつつ、将来的には、沿道サービス機能の立地を検討します。

■交通体系

- ・有明海沿岸道路（福富鹿島道路）の早期着手と本市から諫早市へ延伸計画の要望を図ります。
- ・長期未着手都市計画道路の路線廃止や変更などの見直しを行います。
- ・交通の要衝である肥前鹿島駅や肥前浜駅は、駅前広場の整備を図り、賑わいを形成します。
- ・肥前鹿島駅や肥前浜駅は、歴史を活かした駅舎の再整備を図ります。

土地利用方針図

凡 例	
住居系	専用住宅地 住宅地 複合住宅地
商業系・業務系	商業地
工業系	工業・物流地 工業専用地
	公共公益地 沿道サービス地 農地
	観光・レクリエーション系
	道路 鉄道、駅
	新市街地（短・中期） 都市計画区域



2.4 鹿島市人口ビジョン

／鹿島市まち・ひと・しごと創生総合戦略

◆目標年度 2015年度から2019年度までの5年間

第Ⅰ部 人口ビジョン

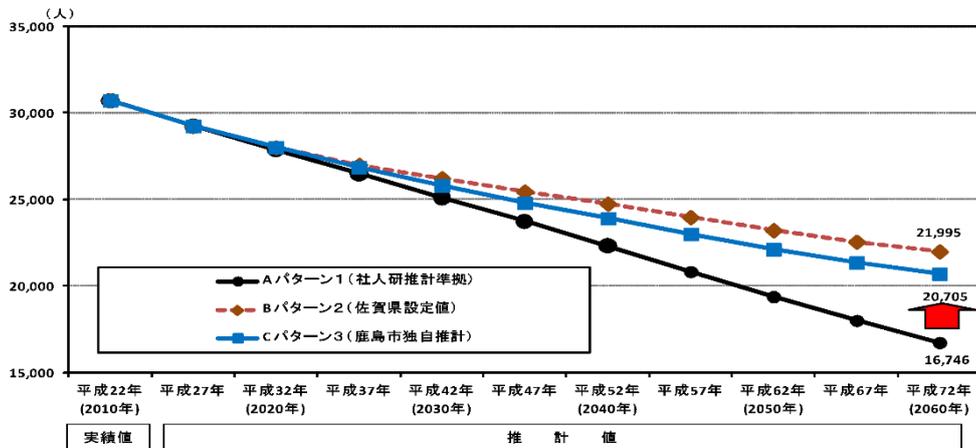
第4章 人口の将来展望

人口の将来見通しを、「合計特殊出生率」「純移動率」の条件を変え、3つのパターンを想定しました。

パターン1 国立社会保障・人口問題研究所(社人研)の推計結果に準拠

パターン2 佐賀県の設定値に準拠

パターン3 鹿島市独自推計



◆立地適正化計画に関する方策等

第Ⅱ部 まち・ひと・しごと創生総合戦略

第4章 基本的方向と基本戦略

■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

・若者が地域に残ることができるよう、地場産業の振興を図り、雇用を創出していきます。

■定住促進と交流人口の拡大

・若者たちの都会への流出を止めるだけでなく、外から多くの人材を呼び込みます。

・観光を主体とした交流人口の拡大も図っていき、地場産業の活性化につなげます。

■若者の定住を促進し、安心して結婚・出産・子育てができる環境づくりの推進

・若い世代が出産や子育てに希望を持てる地域の実現を目指します。

■安心・安全の確かな暮らしを営む、ずっと住み続けたいまちの実現

・1～3の実現により好循環を生み出し本市に定着してもらえるような社会環境をつくりま
す。

◆立地適正化計画に関する主要施策

- ・子育て世代向けの住宅の供給
- ・地域活性化の拠点とする観光関連施設の整備充実
- ・肥前鹿島駅整備の推進
- ・西牟田地区の混雑解消を目的とした道路の整備
- ・人にやさしい道路の整備とバリアフリー化

2.5 鹿島市地域公共交通網形成計画

◆目標年度	2017年度から2021年度までの5年間
◆立地適正化計画に関する方策等	
6. 現状の課題と今後の取組の方向性 6.1. 取組の方向性(基本方針) ■ 日常に寄り添う公共交通の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・市民の生活に合わせる形で、公共交通の運行体系を見直し、利便性の向上を図ります。 ■ 快適な公共交通環境の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通乗車時や待ち合い時間に、快適な時間を過ごせるように、バス停や待合場所の環境の改善を図ります。 ■ 多くの人に利用される公共交通の運行 <ul style="list-style-type: none"> ・子どもから高齢者まで、多くの人が安心して生活できるよう、公共交通の利用促進策を実施します。 ■ 観光客が楽しめる移動環境の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・近年増加傾向にある観光客が市内を気軽に移動できる環境を形成し、市内の周遊促進を図ります。 	
◆立地適正化計画に関する主要施策	
■ 生活実態に合わせた公共交通網の再構築 <ul style="list-style-type: none"> ・市内路線（廃止代替路線）の再編 ・周辺地域を対象としたデマンドタクシー運行の検討 ・市内循環バス、高津原のりあいタクシーの再編検討 ■ 観光周遊に寄与する公共交通の構築 <ul style="list-style-type: none"> ・観光周遊バスに即したバス路線の検討 	
<p>【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</p> <p>【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</p> <p>【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</p> <p>【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</p>	

2.6 鹿島市公共施設等総合管理基本方針

◆対象期間	2017年から2046年までの30年間
◆目的・理念	市民サービスの拠点となる公共施設の安全性や機能の維持、公共施設の適正配置の実現とそれに伴う財政負担の軽減、平準化を目的とします。
◆目標	<ul style="list-style-type: none"> ・現状の人口構成や減少傾向にある将来人口推計に鑑み、将来人口に見合った公共建築物の保有量（延床面積）の適正な管理に努めます。 ・インフラ資産については、市民生活を支えるライフラインであり、下水道をはじめ、さらに整備を進めるべきものもあるため、整備量の削減を図るといった性質ではないと判断し、良好な状態を維持していきます。 ・新規整備を行う際には、その必要性及び費用対効果を十分に踏まえた整備を行うことを徹底します。 ・更新等費用については、計画的な点検・診断等により長寿命化を図り、耐用年数の10年延長（法定耐用年数+10年）の実現を目指します。 ・行政コスト（維持管理費）については、徹底したコスト管理により更なる見直しに取り組みます。

第3章 都市の現状把握と将来見通しの分析

3.1 各種基礎データと都市の現状把握

3.1.1 人口・世帯数

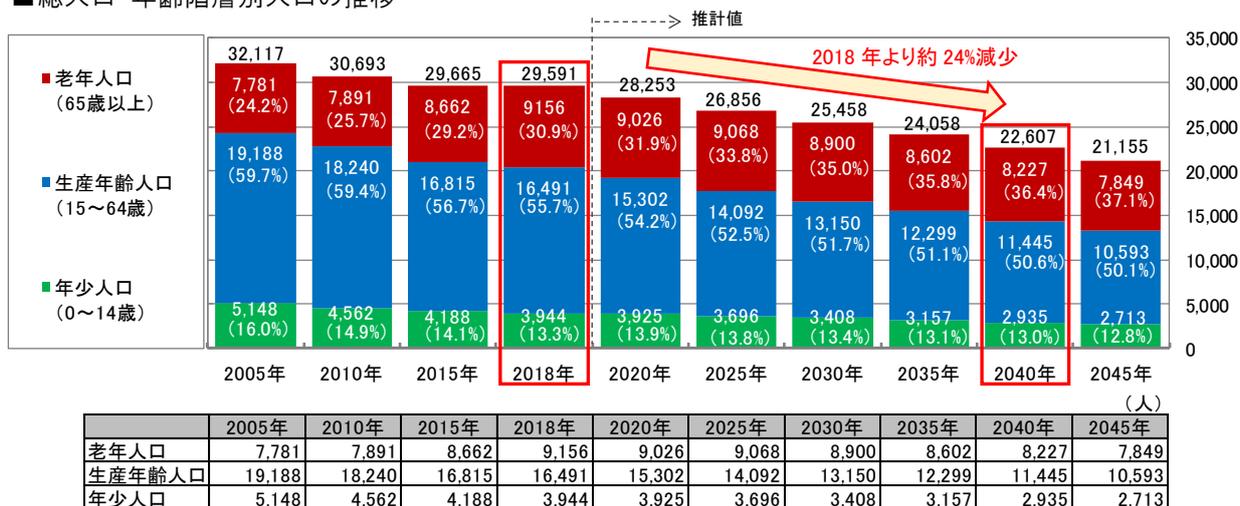
3.1.1.1 人口・世帯数

人口の推移をみると、2005年以降減少が続き2015年時点で29,665人となっています。また、国立社会保障・人口問題研究所による将来人口推計では、2040年には22,607人まで減少すると予想されています。

年齢階層別人口の推移をみると、人口構成は2005年以降、少子高齢化の傾向が続いています。また、2025年以降には、老年人口も減少に転じ、人口減少の更なる進行が懸念されます。

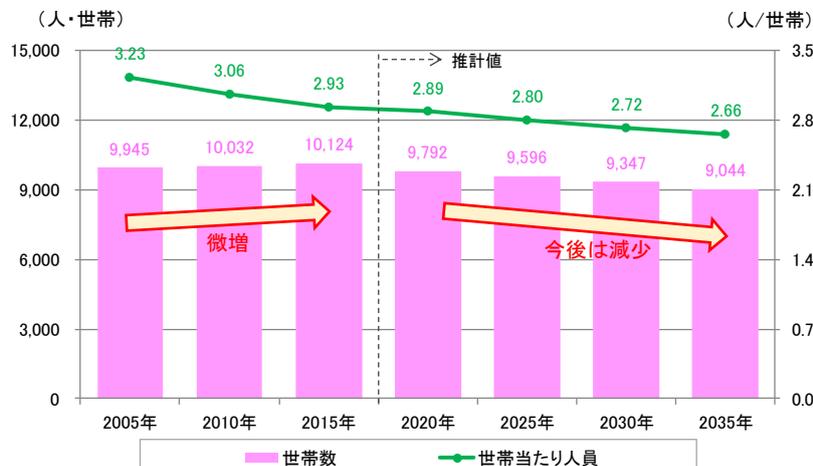
世帯数については、2005年から2015年にかけて増加しており核家族化が進みますが、今後は世帯数・世帯当たり人員についても、減少すると予想されます。

■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

■世帯数の推移



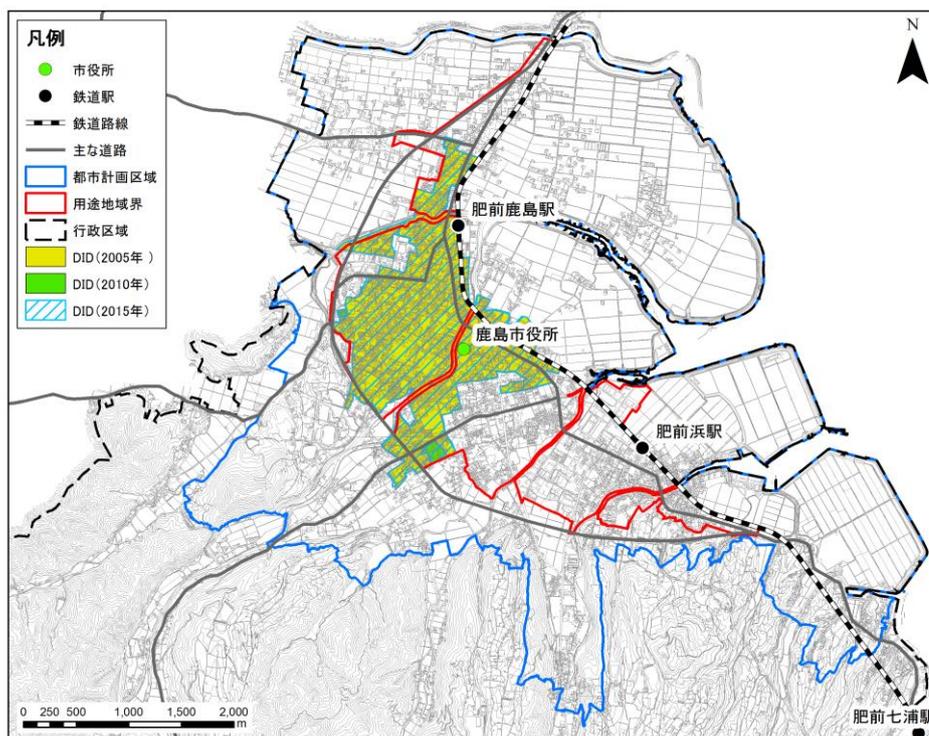
資料：＜2005年～2015年＞国勢調査、＜2020年～2035年＞国立社会保障・人口問題研究所

3.1.1.2 人口集中地区人口

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。

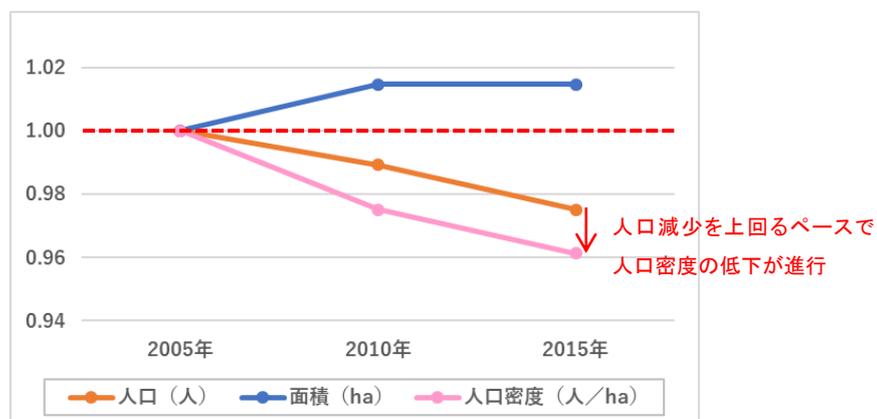
DID平均の人口密度は、2015年時点で34.8人/haとなっています。これは、2005年の人口、面積、人口密度の値を1とした場合、2015年時点の人口は0.975、面積は1.015、人口密度は0.961であることから、人口減少を上回るペースで人口密度の低下が進行していることが分かります。

■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



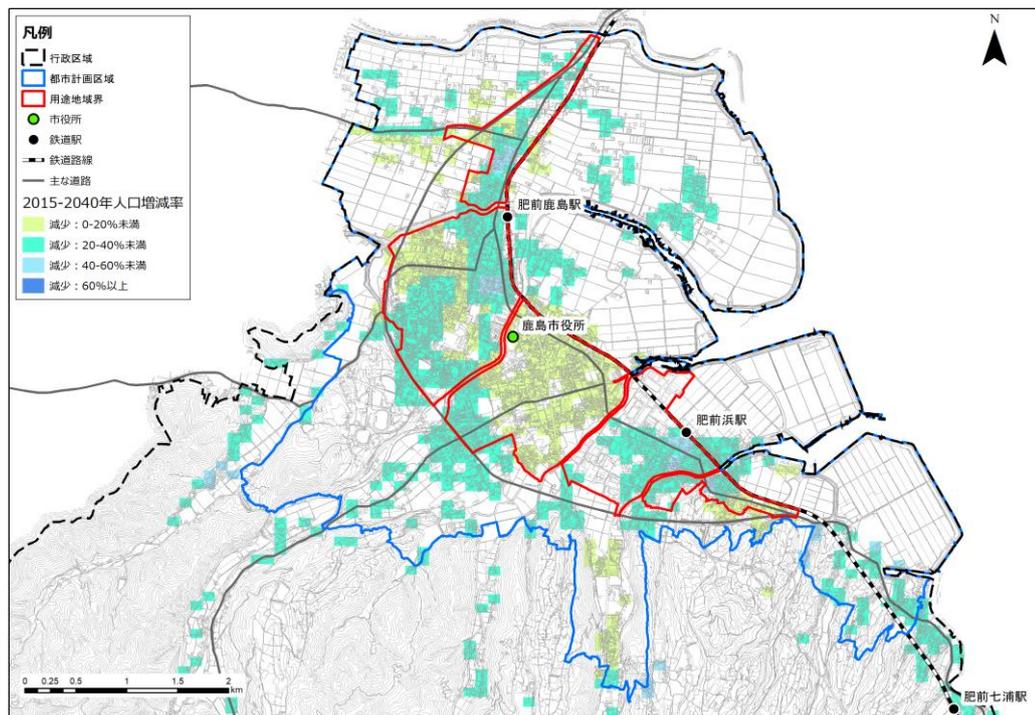
資料：2017年都市計画基礎調査を基に作成

3.1.1.3 地区別人口

(1) 人口密度・分布

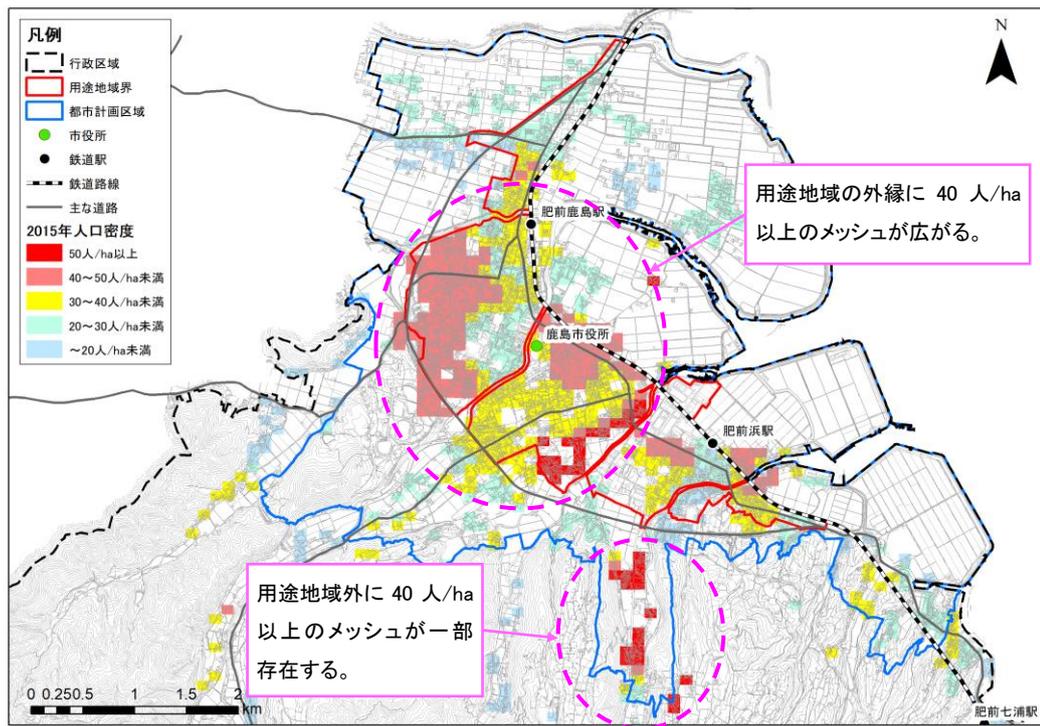
人口密度をみると 2015 年では、市役所周辺や用途地域界の縁辺部で 40 人/ha 以上の地域がみられましたが、2040 年には、40 人/ha 以上の地域は減少し、大字納富分馬渡地域や古枝下古枝地域の一部分のみとなります。人口増減の推移をみると、市全域で減少し、用途地域内の肥前鹿島駅や肥前浜駅周辺等において、減少率が高くなっています。

■2015～2040 年人口増減率



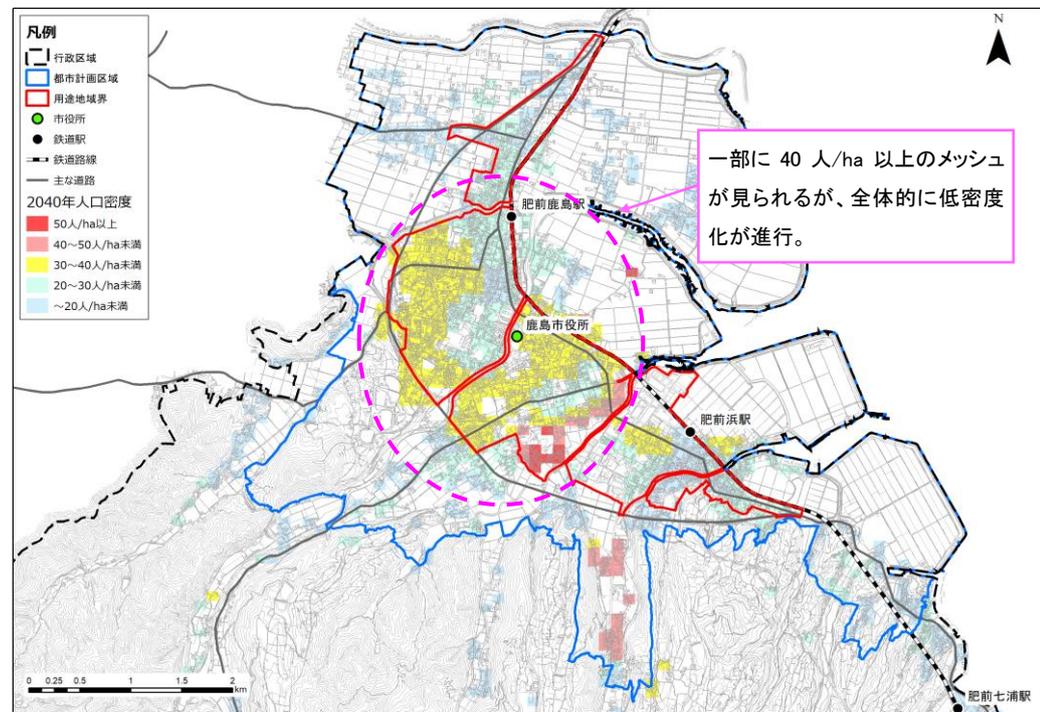
資料：国土数値情報、国立社会保障・人口問題研究所を基に作成(人口メッシュ)

■2015 年人口密度



資料：国土数値情報、国立社会保障・人口問題研究所を基に作成(人口メッシュ)

■2040 年人口密度



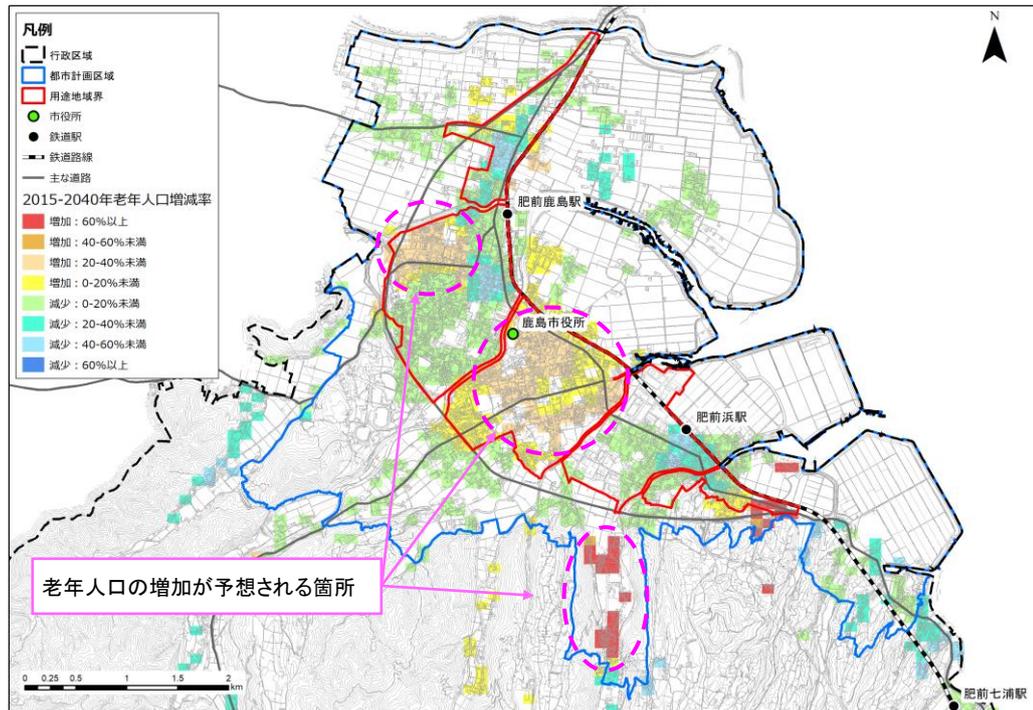
資料：国土数値情報、国立社会保障・人口問題研究所を基に作成(人口メッシュ)

(2) 老年人口増減

2015年から2040年にかけて、老年人口は増加する地域が多くなっており、用途地域内の大字高津原西牟田地域や納富分執行分地域、用途地域外の古枝下古枝地域において、増加率が高くなっています。

用途地域外や都市計画区域外においては、老年人口が減少する地域が散見されます。

■2015～2040年老年人口増減率



資料：国土数値情報、国立社会保障・人口問題研究所を基に作成(人口メッシュ)

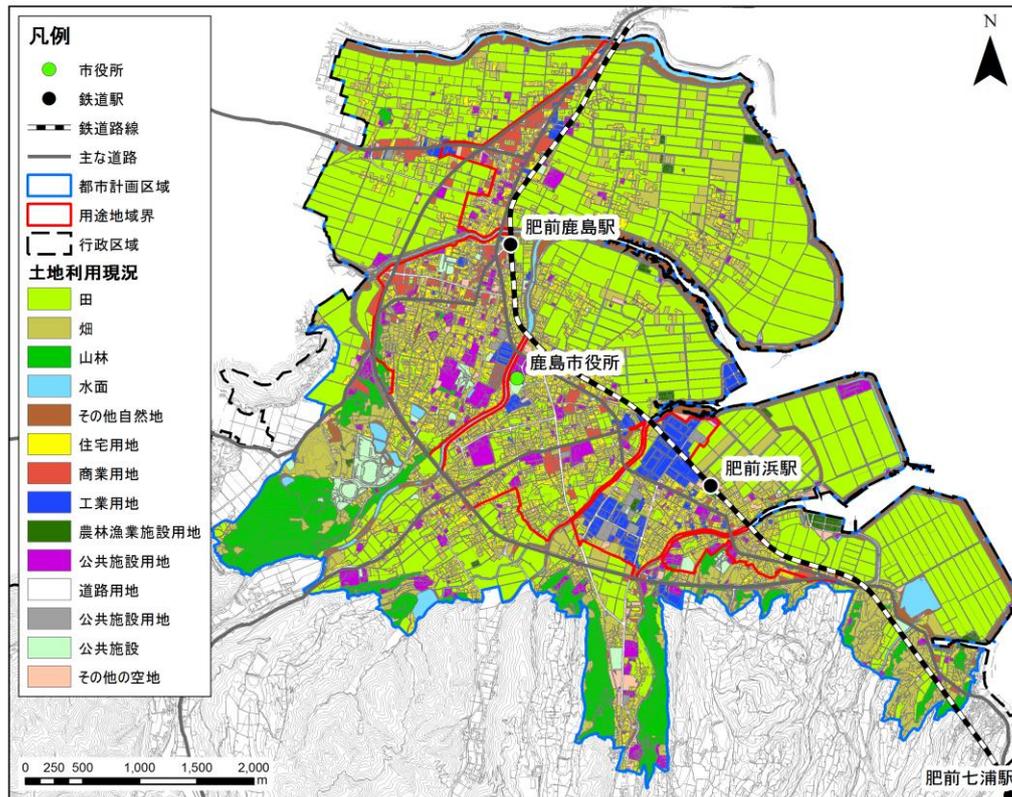
3.1.2 土地利用・開発

3.1.2.1 土地利用状況の動向

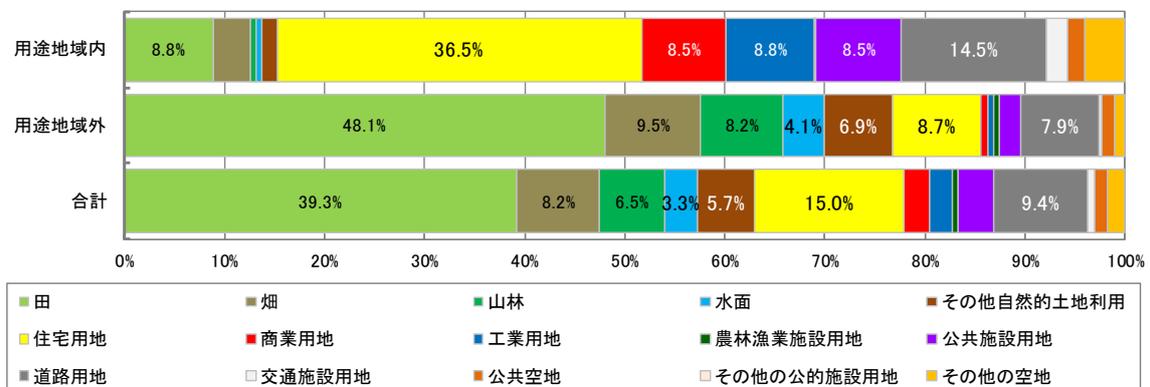
都市計画区域内の土地利用は、約 4 割が農地(田・畑)となっており、自然的土地利用は約 6 割を占めます。用途地域内の約 8 割が都市的土地利用となっており、うち約 4 割が宅地による利用となっています。

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。

■土地利用現況(都市計画区域)



■土地利用の構成

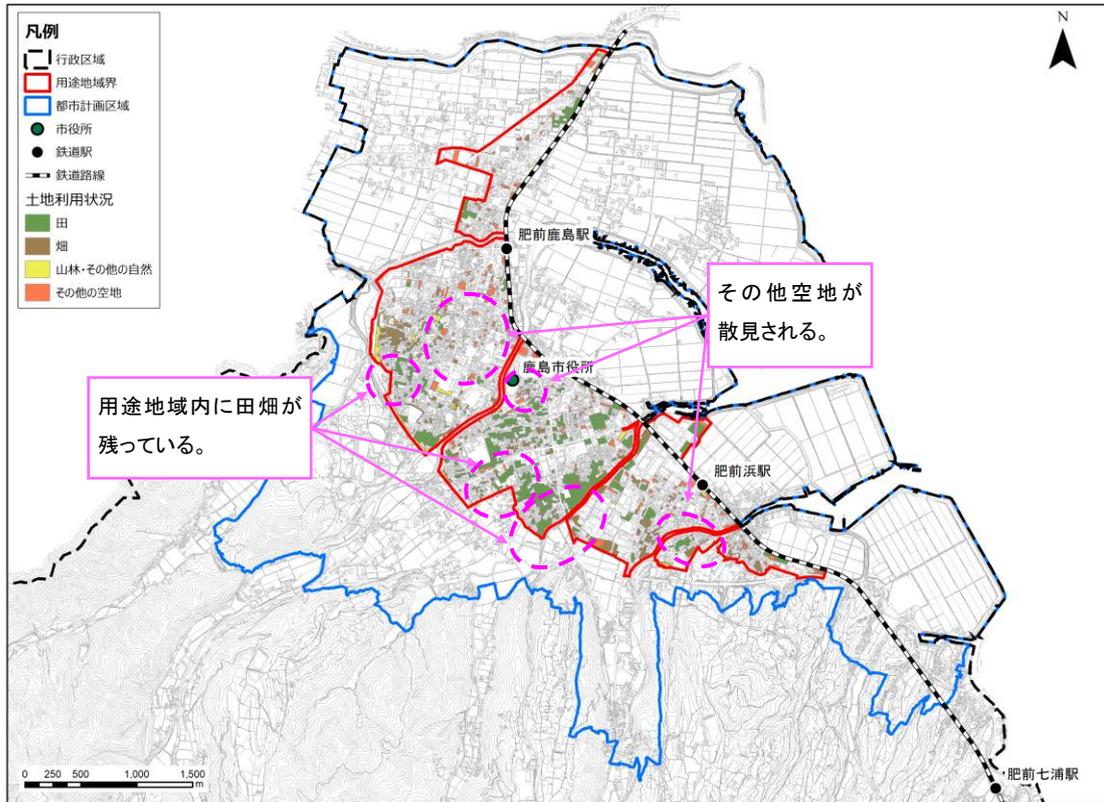


資料：2017年都市計画基礎調査

3.1.2.2 低未利用地の状況

本市における用途地域内の低未利用地は、田畑が多く、大字高津原高津原地域や大字納富分井手分地域、大字納富分馬渡地域に残っています。また、その他の空地も一部見られます。

■用途地域内の低未利用地

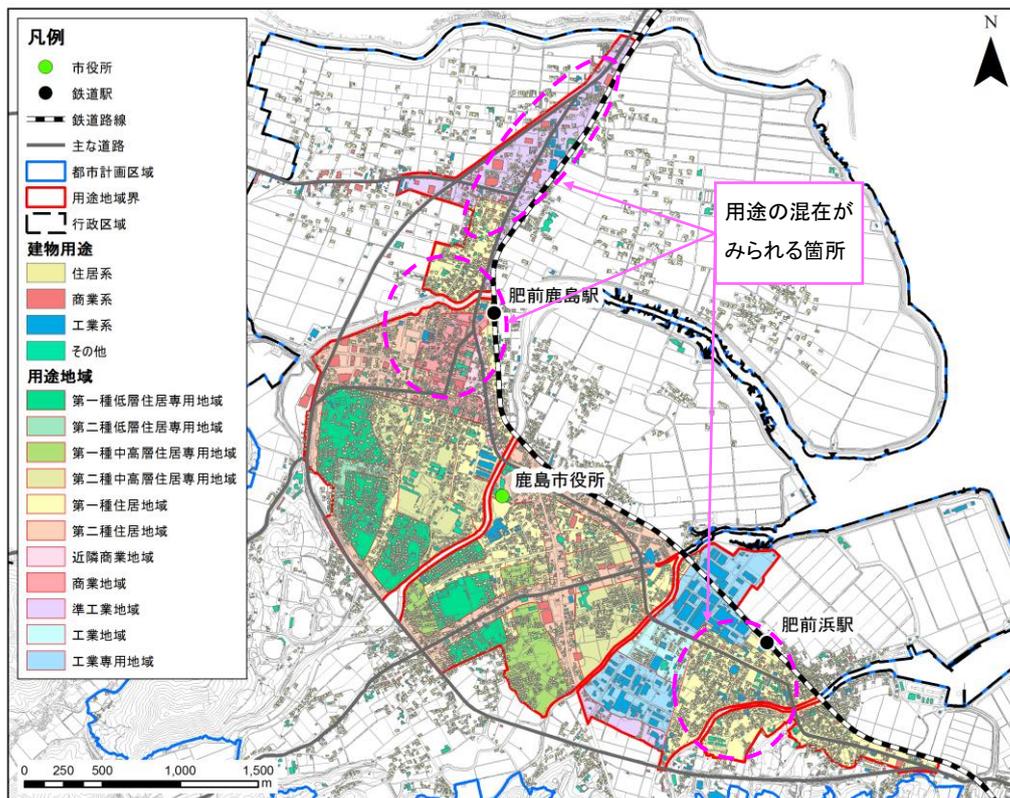


資料：2017年都市計画基礎調査
※その他の空地＝平面駐車場、資材置き場など

3.1.2.3 用途地域・建物用途の比較

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。

■用途地域と建物用途現況



■各用途地域に立地する建物の用途

(棟)

建物用途	用途地域										
	住居系用途				商業系用途				工業系用途		
	第一種 低層	第二種 低層	第一種 中高層	第二種 中高層	第一種 住居	第二種 住居	近隣 商業	商業	準工業	工業	工業 専用
住居系	1,008	102	388	638	2,369	1,211	113	321	303	108	7
商業系	6	-	7	8	100	123	35	86	117	4	3
工業系	10	1	2	2	133	52	6	17	81	11	90
その他	52	1	10	93	183	80	7	28	26	4	1
合計	1,076	104	407	741	2,785	1,466	161	452	527	127	101

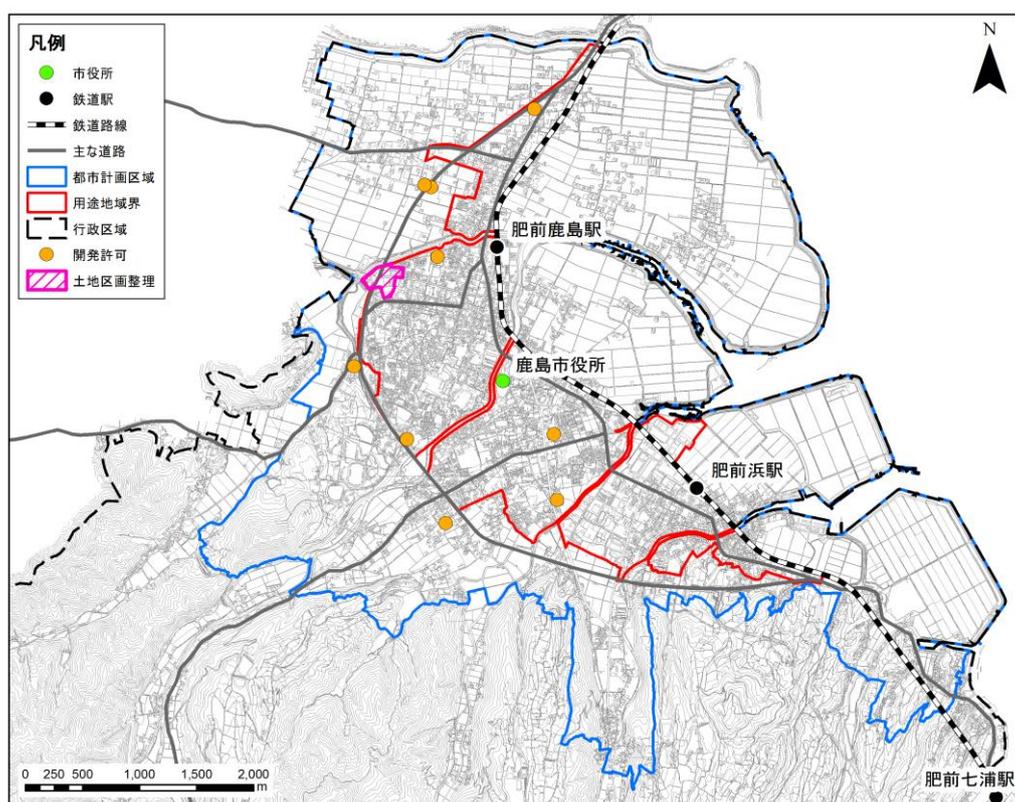
資料：2017年都市計画基礎調査

3.1.2.4 宅地開発状況

本市の宅地開発の状況は、用途地域内及びその周辺部に多くみられます。2017年都市計画基礎調査実施時点で、施工中の開発許可は一件となっており、ほとんどの開発は完了しています。開発許可面積の約4割を住宅の開発が占めています。

土地区画整理事業は、西牟田土地区画整理事業の1件のみとなっています。

■宅地開発の分布



■宅地開発の事業内容

開発事業	事業面積 (㎡)	事業期間	進捗状況	備考
西牟田土地区画整理事業	63,000	1994年～1991年	-	1998年3月28日 (仮換地)
開発許可(病院)	14,506	～2018年10月20日	施工中	
開発許可(高齢者専用住宅)	3,812	～2009年11月26日	完了	
開発許可(店舗)	4,482	～2013年11月22日	完了	
開発許可(店舗)	5,135	～2014年3月14日	完了	
開発許可(店舗)	5,106	～2014年9月30日	完了	
開発許可(住宅)	9,996	～2016年1月15日	完了	
開発許可(住宅)	6,035	～2016年3月7日	完了	
開発許可(住宅)	4,872	～2017年1月30日	完了	
開発許可(住宅)	3,676	～2017年12月7日	完了	12区画
開発許可(店舗)	4,980	～2017年7月28日	完了	

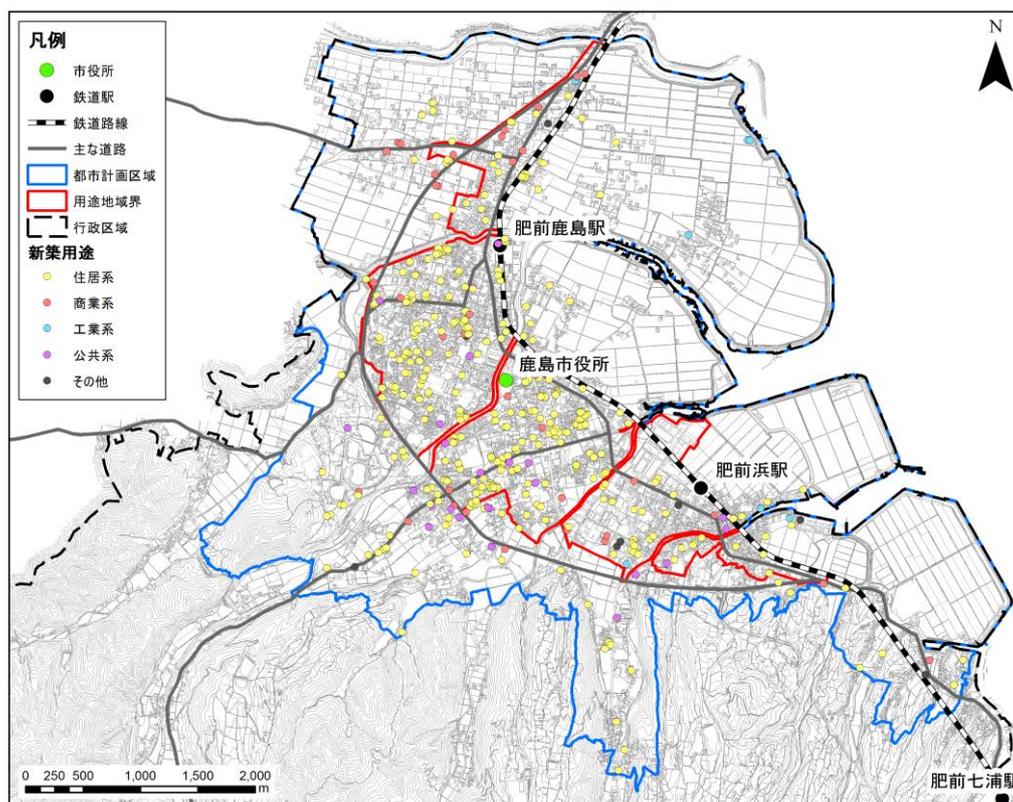
資料：2017年都市計画基礎調査

3.1.2.5 新築動向

本市の新築着工は用途地域内に集中しており、用途地域界の縁辺部や幹線道路沿道にも点在しています。件数・面積ともに用途地域外の約2倍となっています。

また、新築件数の約80%が住宅用地となっており、面積は約50%を占めます。

■新築着工の分布



■新築動向

		2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	合計	構成比
用途地域内	住宅用地	16,707	17,434	16,101	9,220	21,604	81,066	53.2%
	商業用地	6,133	4,762	17,246	9,106	11,827	49,074	32.2%
	工業用地	2,176	-	-	-	1,972	4,148	2.7%
	公共用地	1,731	4,331	1,725	-	1,687	9,474	6.2%
	その他	204	-	5,503	2,909	-	8,616	5.7%
	合計	26,951	26,527	40,575	21,235	37,090	152,378	100.0%
用途地域外	住宅用地	9,780	8,366	3,963	6,503	7,267	35,879	52.3%
	商業用地	1,174	6,499	5,002	1,889	2,171	16,735	24.4%
	工業用地	3,907	-	-	434	-	4,341	6.3%
	公共用地	1,913	683	2,247	2,328	-	7,171	10.5%
	その他	-	190	-	-	4,248	4,438	6.5%
	合計	16,774	15,738	11,212	11,154	13,686	68,564	100.0%

		2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	合計
件数	用途地域内	59	69	53	40	80	492
	用途地域外	32	27	24	19	21	236
	都市計画区域	91	96	77	59	101	728
面積 (㎡)	用途地域内	26,951	26,527	40,575	21,235	37,090	152,378
	用途地域外	16,774	15,738	11,212	11,154	13,686	68,564
	都市計画区域	43,725	42,265	51,787	32,389	50,776	220,942

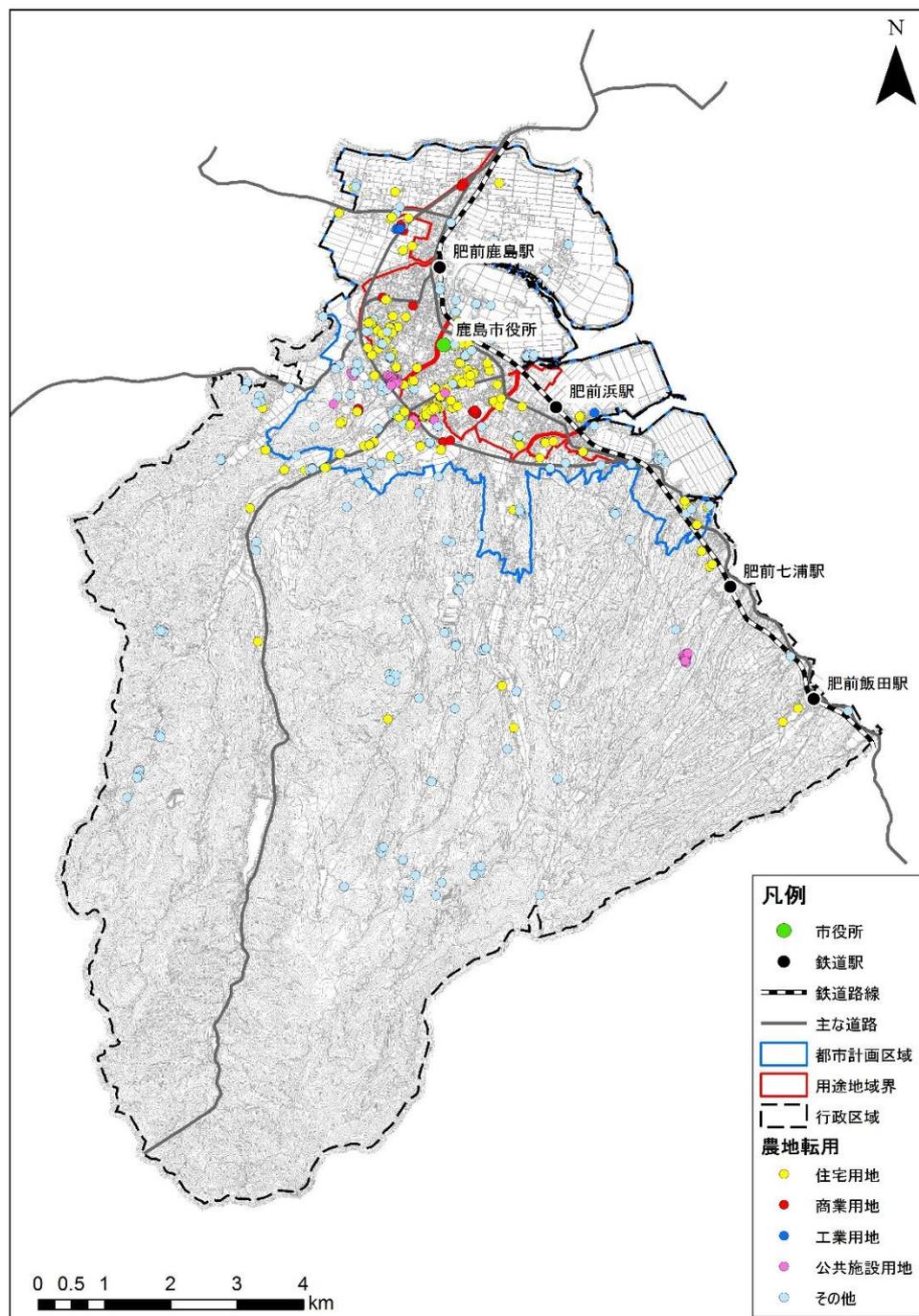
資料：2017年都市計画基礎調査

3.1.2.6 農地転用

本市の農地転用状況は、市役所周辺地域に密集しています。用途地域界に近接する地域においても、多数の農地転用がみられます。転用件数は用途地域内が最も多くなっているものの、転用面積は都市計画区域外が最も多くなっています。転用用途別では、その他に次いで住宅用地が多くなっています。

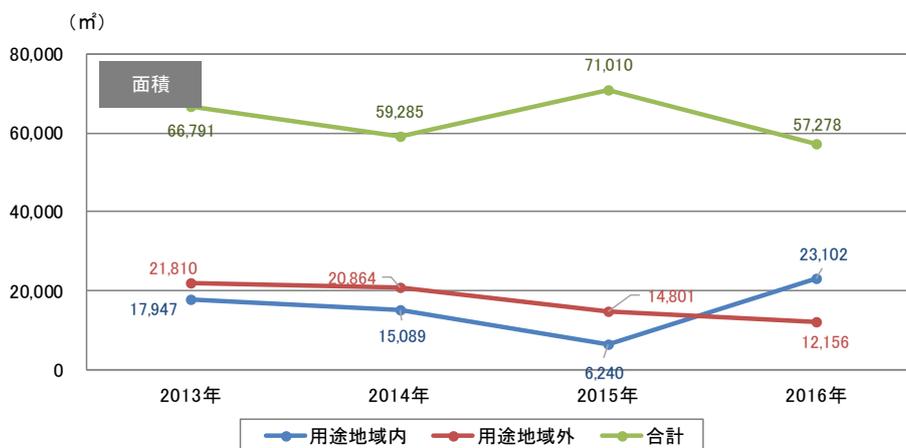
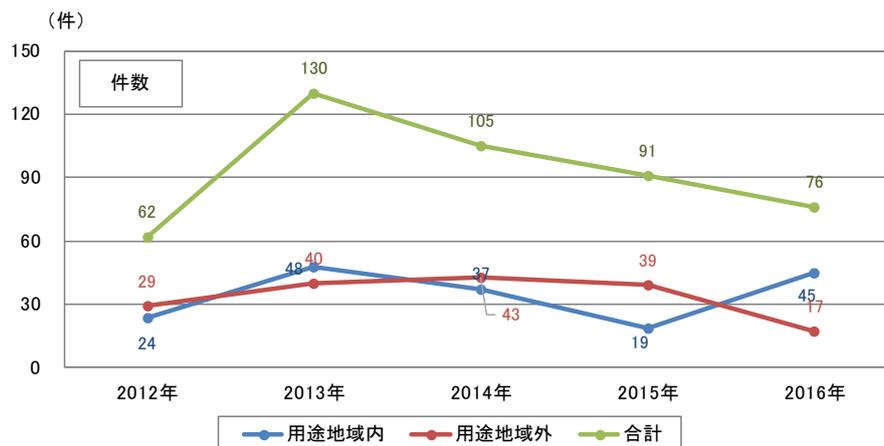
転用件数の合計は2013年以降、減少傾向にあるものの面積は概ね横ばいに推移しており、一件当たりの面積の増加が進んでいます。

■農地転用の用地別分布



※その他：住宅、商業、工業、公共施設用地以外のもの 資料：2017年都市計画基礎調査

■ 農地転用の動向



		2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	合計
件数	用途地域内	24	48	37	19	45	328
	用途地域外	29	40	43	39	17	325
	都市計画区域外	9	42	25	33	14	274
	合計	62	130	105	91	76	927
面積 (㎡)	用途地域内	11,951	17,947	15,089	6,240	23,102	141,748
	用途地域外	13,043	21,810	20,864	14,801	12,156	154,259
	都市計画区域外	9,251	27,034	23,332	49,969	22,020	303,575
	合計	34,245	66,791	59,285	71,010	57,278	599,582

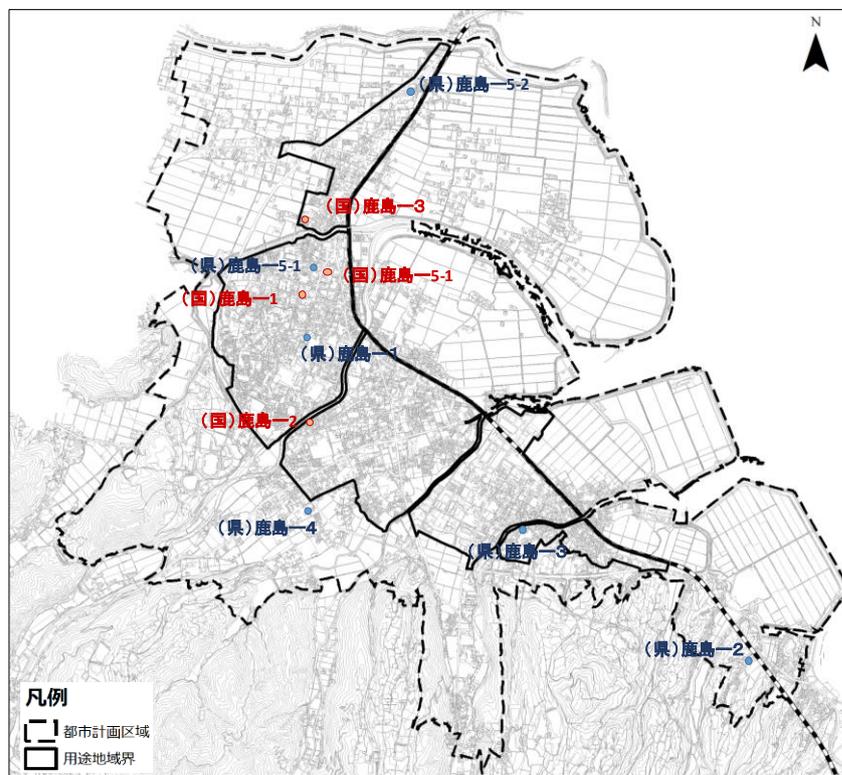
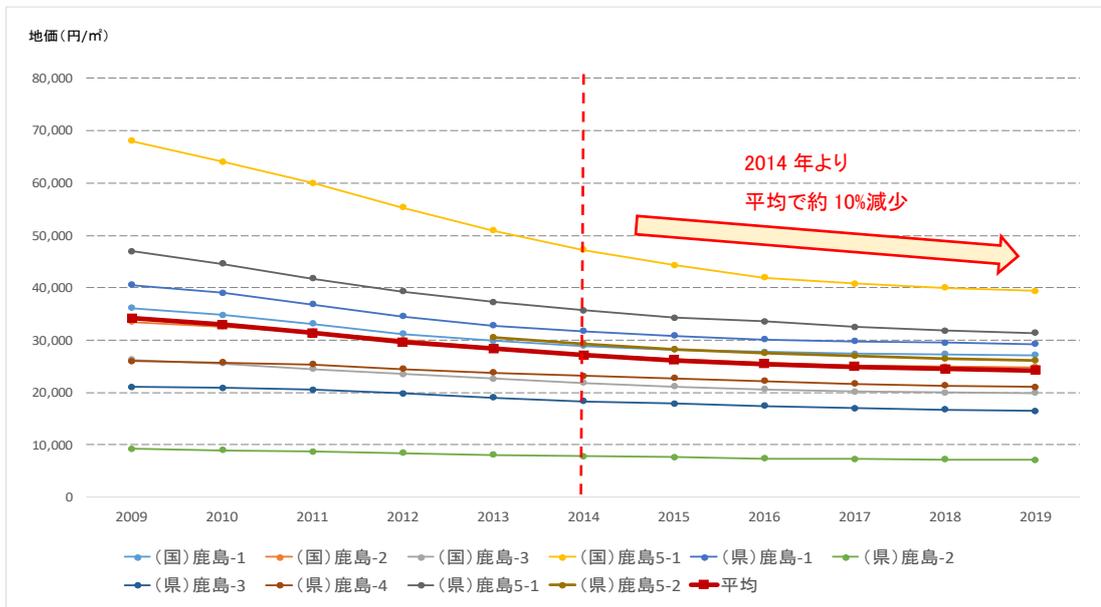
		2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	合計
件数	住宅用地	38	50	43	32	25	385
	商業用地	4	18	3	0	1	44
	工業用地	0	0	0	1	3	9
	公共用地	5	13	5	1	21	81
	その他	15	49	54	57	26	408
	合計	62	130	105	91	76	927
面積 (㎡)	住宅用地	17,986	14,313	11,089	11,463	10,773	65,624
	商業用地	1,056	13,268	5,106	0	1,512	20,942
	工業用地	0	0	0	621	4,966	5,587
	公共用地	2,937	5,571	1,810	490	12,838	23,646
	その他	12,266	33,639	41,280	58,436	27,189	172,810
	合計	34,245	66,791	59,285	71,010	57,278	288,609

資料：2017年都市計画基礎調査

3.1.2.7 地価動向

本市の地価は、長期的に下落傾向にあります。特に、本市の一等地といえる肥前鹿島駅周辺において下落率が大きいことがわかります。なお、本市における平均の地価は、5年前の2014年を基準に約10%減少しています。

■地価の動向



資料：国土交通省 土地総合情報システム

3.1.3 都市交通

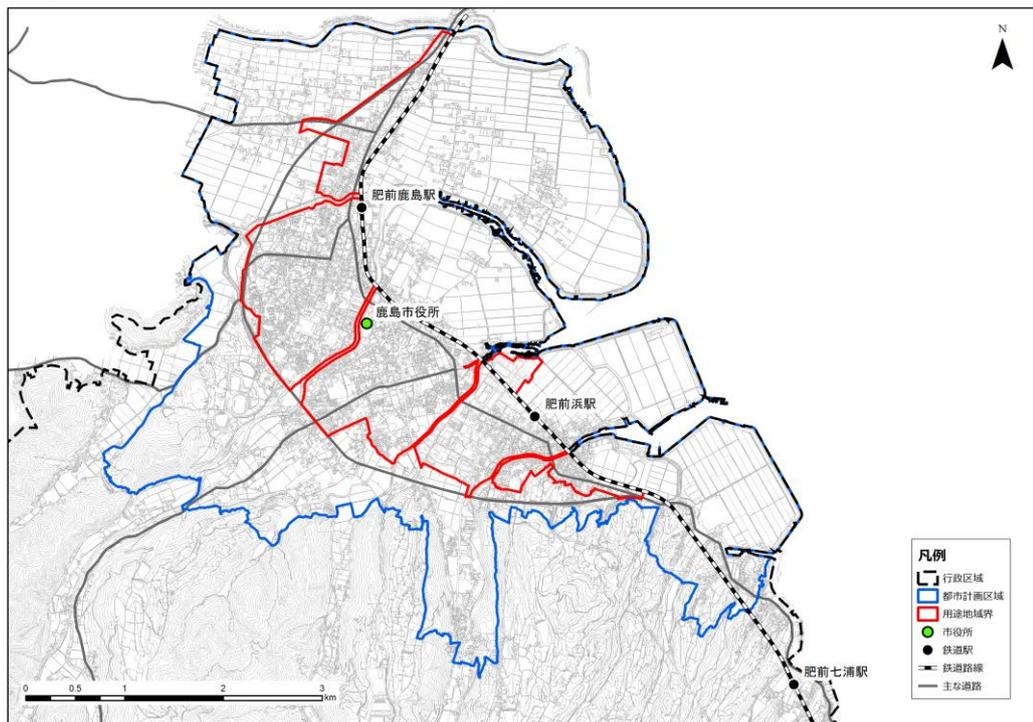
3.1.3.1 公共交通の状況

(1) 鉄道

本市内を JR 九州長崎本線が通っており、鉄道駅は4駅存在します。肥前鹿島駅の乗降客数が最も多く、次いで肥前浜駅が多くなっています。

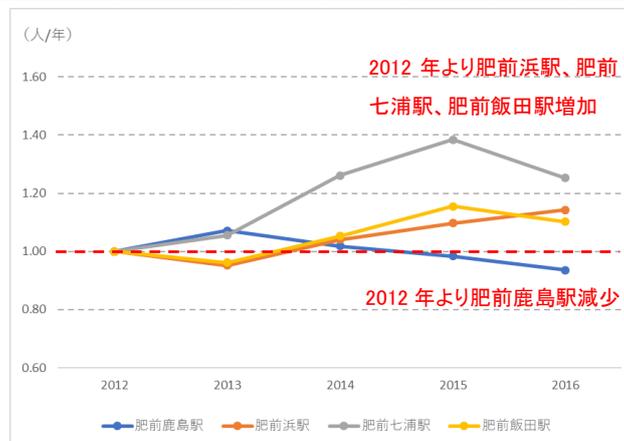
2012年以降の乗降客数の推移をみると、肥前鹿島駅は減少傾向にあるものの、その他3駅については、増加がみられます。

■鉄道路線の位置



■乗降客数の推移

		(人/年)				
		2012年	2013年	2014年	2015年	2016年
JR九州	肥前鹿島駅	916,445	981,988	933,155	901,738	857,881
	肥前浜駅	124,108	118,139	129,144	136,145	141,772
	肥前七浦駅	27,531	29,056	34,732	38,101	34,470
	肥前飯田駅	31,836	30,624	33,505	36,767	35,108



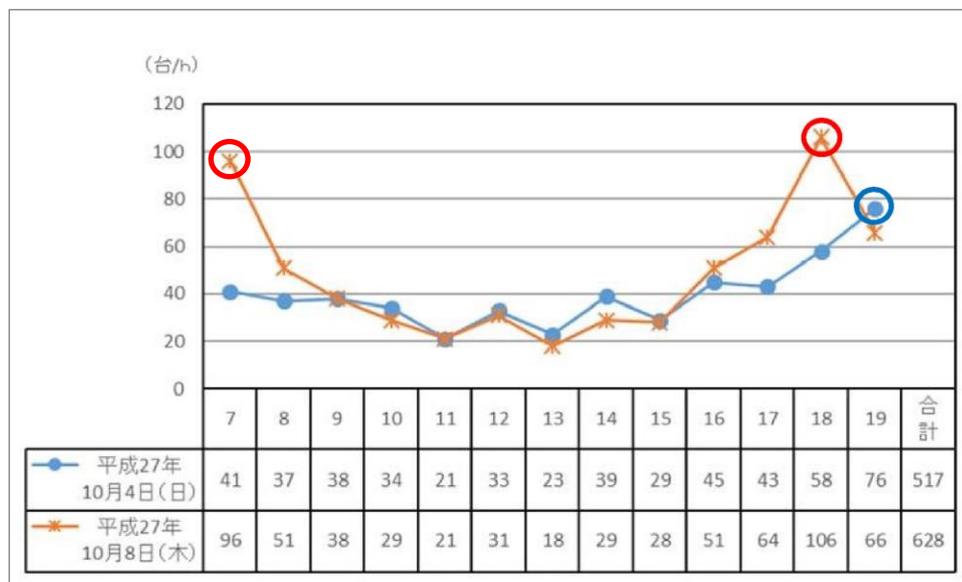
資料：2017年都市計画基礎調査

(2) 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：肥前鹿島駅前交通量調査

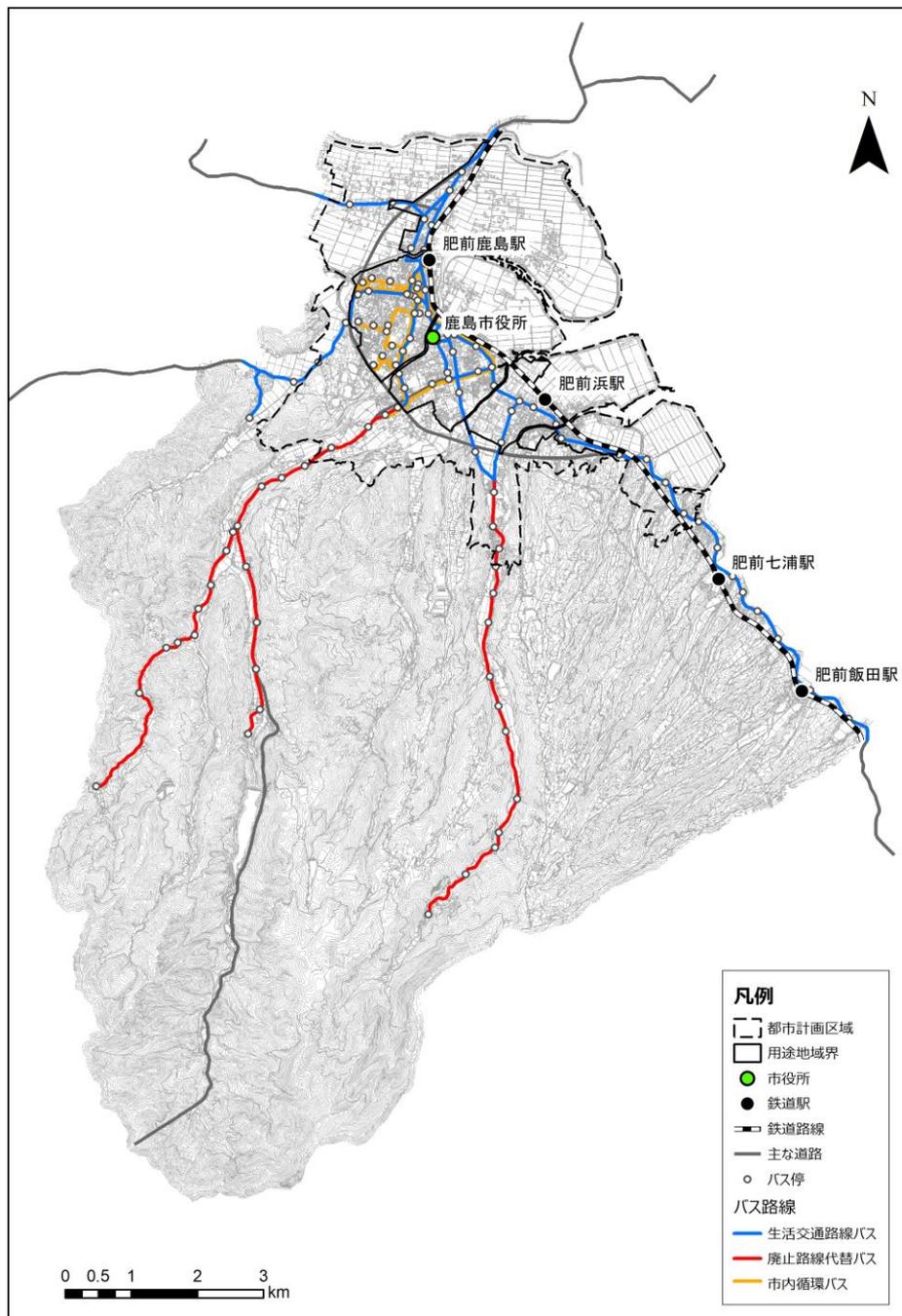
(3) バス

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。

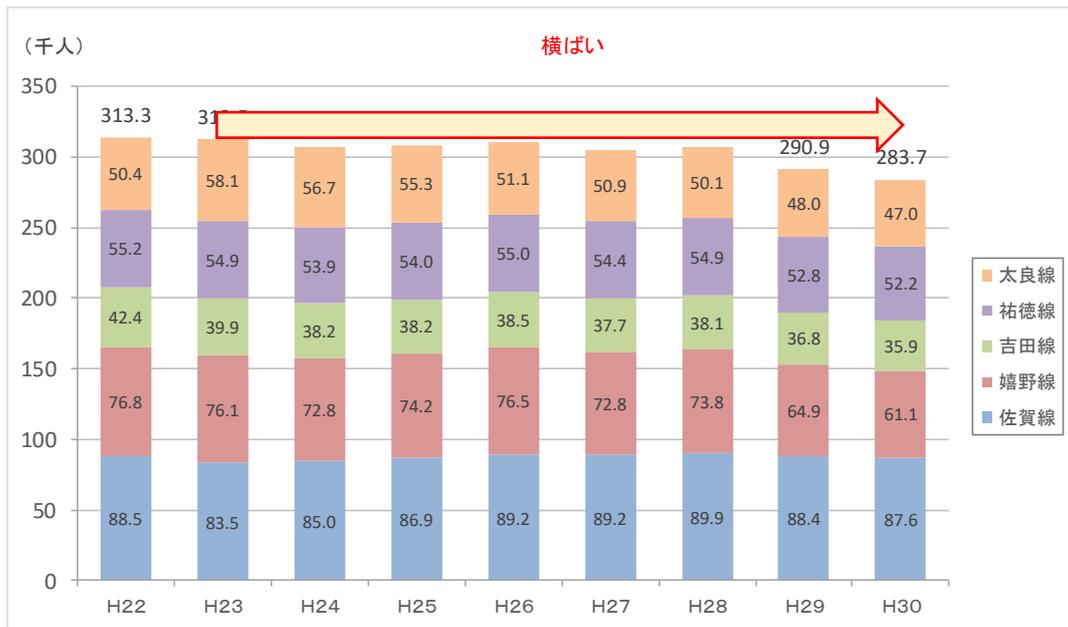
また、肥前鹿島駅を起点とし市内循環バスが運行しています。

■バス路線の位置



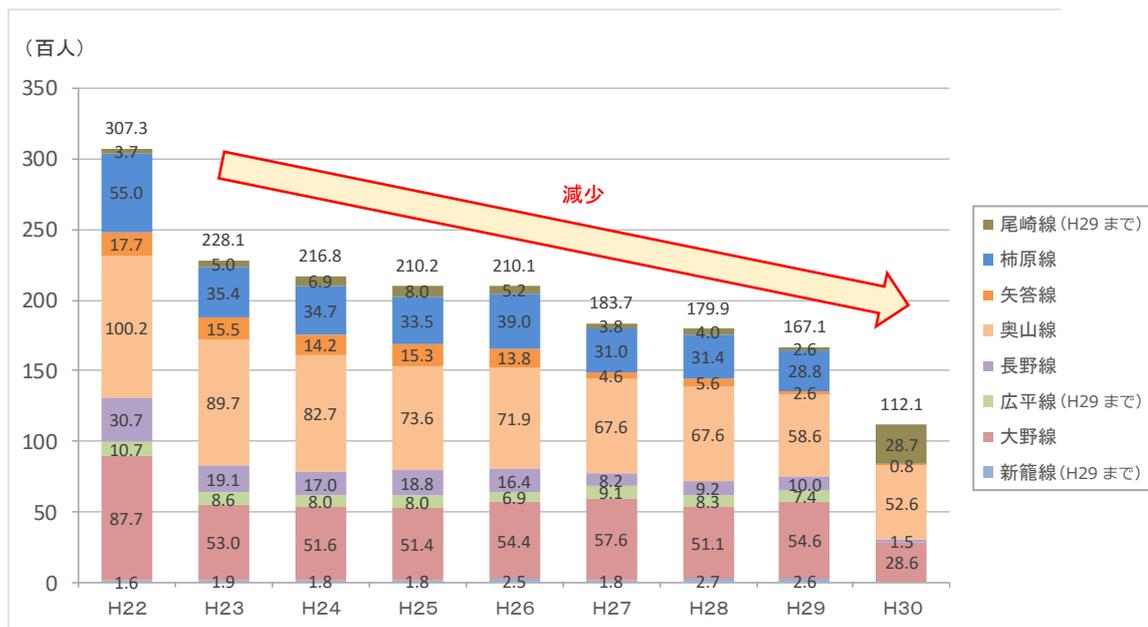
資料：2017年都市計画基礎調査を基に作成

■生活交通路線の路線全体の輸送人員数推移



資料：庁内資料

■廃止路線代替バスの路線全体の輸送人員数推移



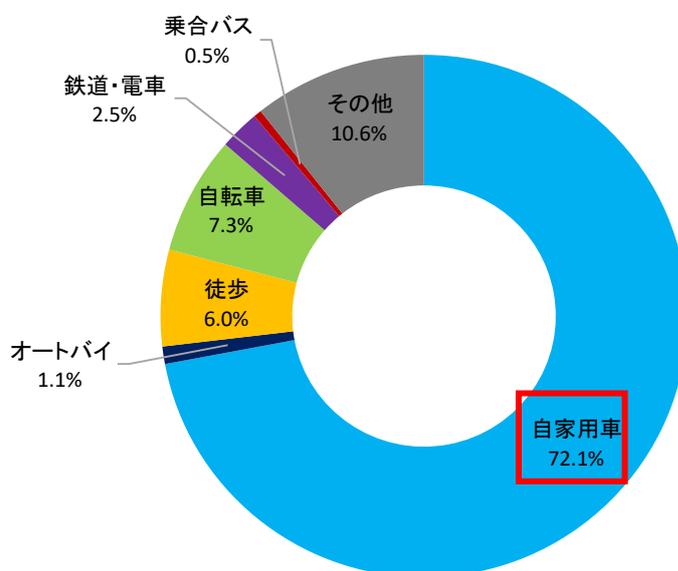
資料：庁内資料

※H30は路線見直しのため、柿原線、広平線、新籠線を含まない

3.1.3.2 住民の交通行動の動向

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。

■交通行動(通勤・通学)の内訳



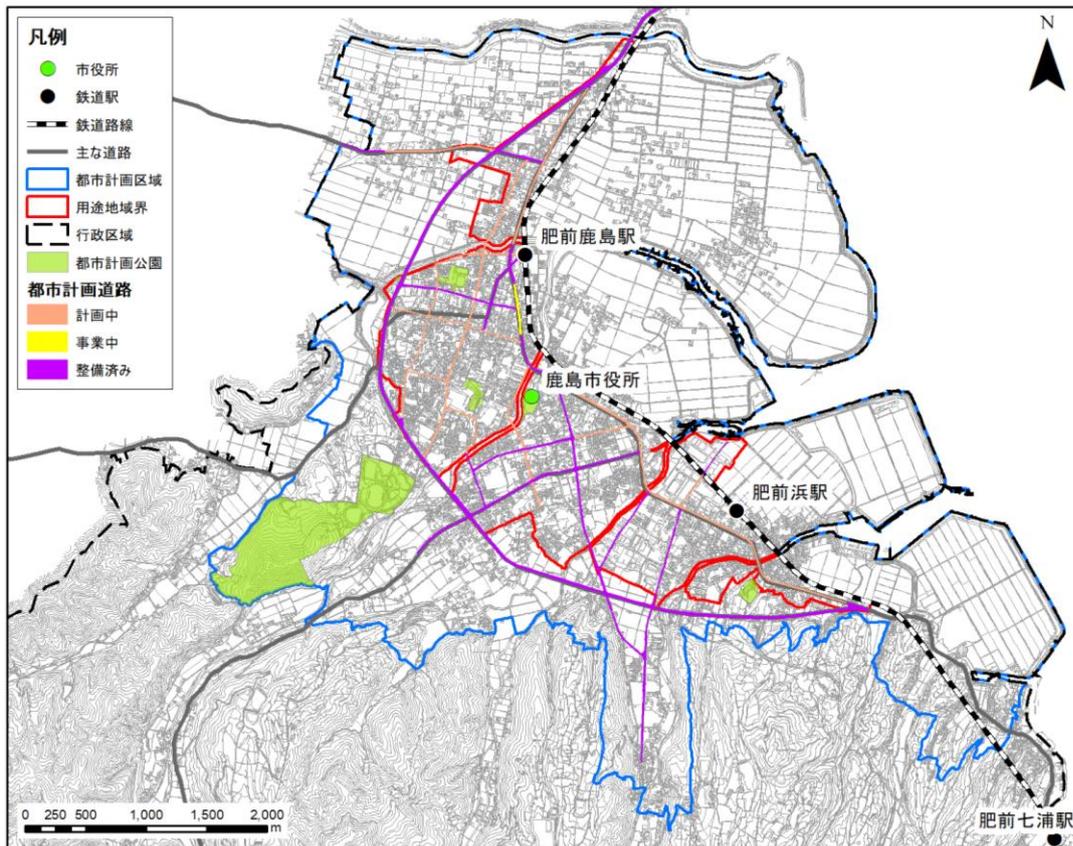
資料：2010年国勢調査

3.1.4 都市計画道路、公園

都市計画道路が 18 路線あり、総計画延長約 36.4km のうち約 21.1km が整備済となっています。

都市計画公園が 8 箇所あり、総計画面積約 87.5ha のうち約 30.6ha が整備済となっています。

■都市計画道路の位置



資料：2017 年都市計画基礎調査

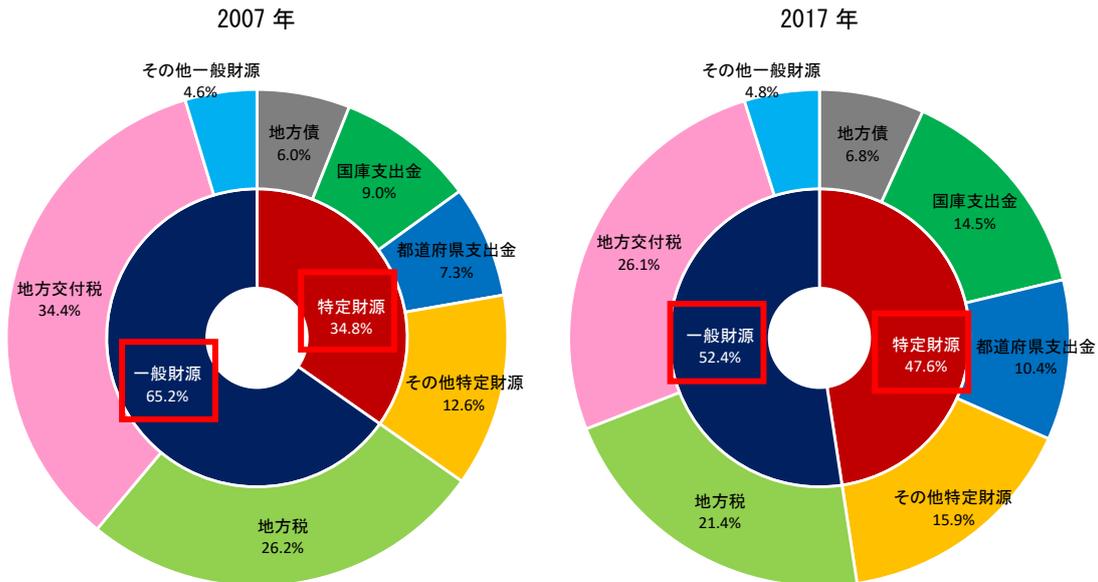
3.1.5 財政

3.1.5.1 歳入

歳入総額は増加傾向にあるものの、地方税の占める割合に大きな変化は見られません。2007年から2017年にかけて、一般財源の減少・特定財源の増加がみられます。

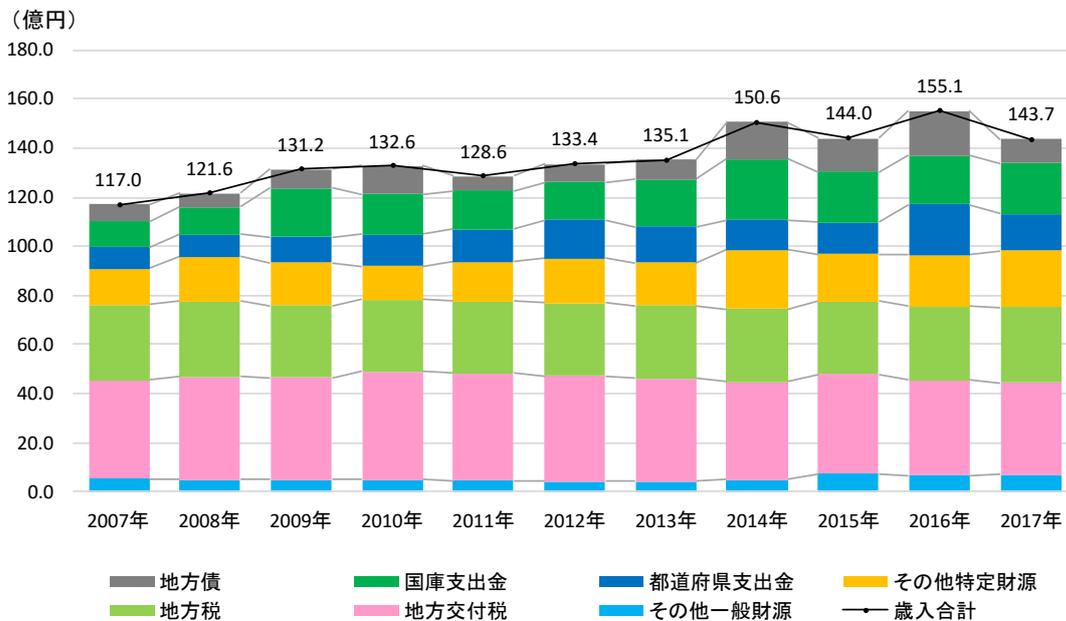
また、将来の人口減少を踏まえると、財源が苦しくなることが予想されます。

■歳入の割合



資料：市 HP、決算カード

■歳入の推移

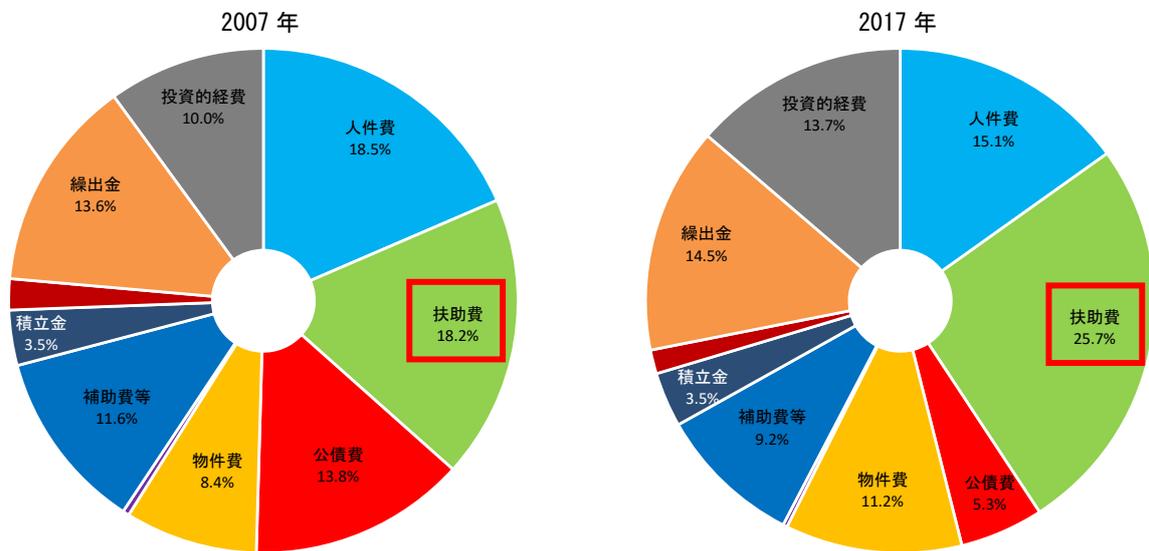


資料：市 HP、決算カード

3.1.5.2 歳出

歳出総額は増加傾向にあり、扶助費の増加が顕著になっており少子高齢化の進展がうかがえます。今後も扶助費の増加が予想され、他の経費の圧迫が想定されます。

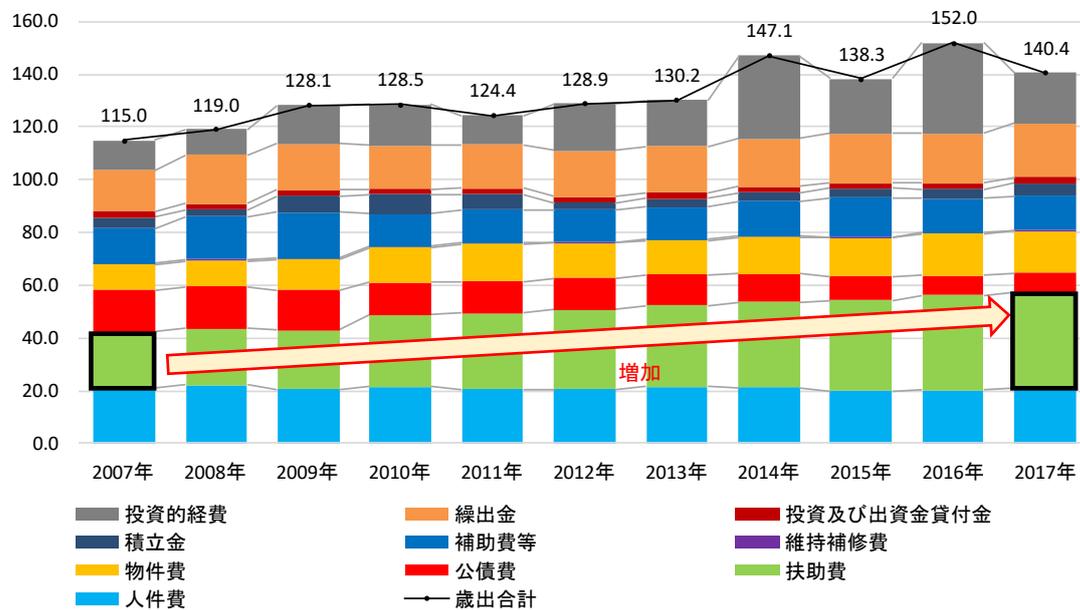
■ 歳出の割合



資料：庁内資料

■ 歳出の推移

(億円)

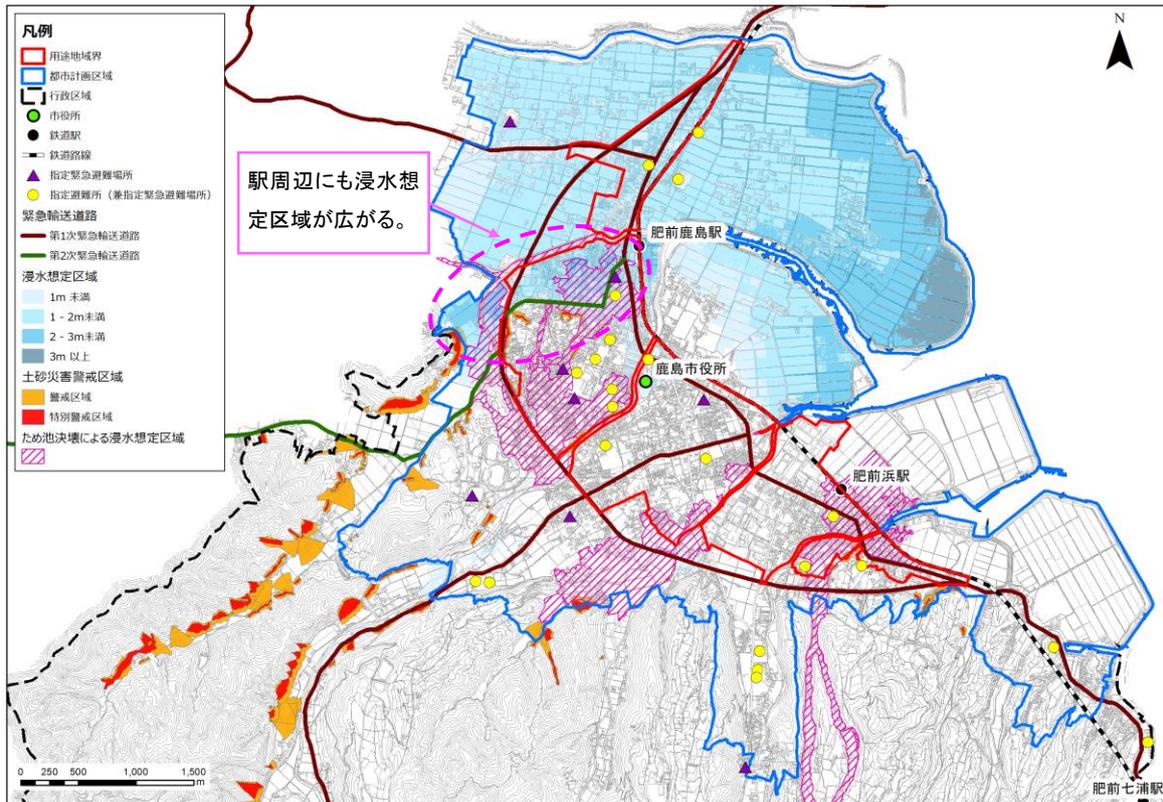


資料：庁内資料

3.1.6 災害

北部の肥前鹿島駅周辺の広い範囲が浸水想定区域に指定されています。また、山間部や山間部に近い地域において、土砂災害の警戒区域に指定されています。

■災害危険箇所



資料：浸水想定区域）佐賀県提供資料、土砂災害警戒区域）土砂災害警戒区域告示資料、ため池）庁内資料、指定緊急避難場所・指定避難所）鹿島市地域防災計画、緊急輸送道路）国土数値情報を基に作成
 ※ 災害危険箇所については、最新のハザードマップをご参照ください。

用語定義

※指定緊急避難場所：居住者等が災害から命を守るために緊急的に避難する施設又は場所。

※指定避難所：避難した居住者等が災害の危険がなくなるまで一定期間滞り、又は災害により自宅へ戻れなくなった居住者等が一時的に滞在する施設。

（指定緊急避難場所と指定避難所は相互に兼ねることが可能。本市の指定避難所は、指定緊急避難場所を兼ねている）

※緊急輸送道路：災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路。

- ・第1次緊急輸送道路：県内外の広域的な輸送に不可欠な、高速自動車国道、一般国道（指定区間のみ）と高速自動車国道インターチェンジ及び輸送拠点等とを結ぶ幹線道路。
- ・第2次緊急輸送道路：第1次道路とネットワークを構成し、市町庁舎、警察署、消防署などの防災活動の拠点となる施設を相互に接続する幹線道路。

3.2 都市構造分析

3.2.1 都市構造評価の目的・方法

コンパクトシティ+ネットワークによる集約型都市構造を構築する上での課題を抽出するため、本市の生活サービス施設（医療、福祉、商業等）や公共交通について、徒歩圏の人口カバー率、人口密度などを評価する都市構造分析を実施しました。

都市構造の分析・評価に当たっては、『都市構造の評価に関するハンドブック／国土交通省都市局都市計画課』を参考とし、本市の都市構造の特性を整理しました。

3.2.2 都市構造評価結果の概要

本市の都市構造の状態について、「都市モニタリングシート 国土交通省」をもとに、他都市との比較を行い、都市構造を評価しました。

都市構造評価結果の概要を以下に示します。比較対象を以下の4つのパターンとして評価しました。

①全国の都市との比較

全国全ての都市の平均値と比較しました。

②全国の5万人以下の都市との比較

2015年国勢調査での人口が5万人以下の都市の平均値と比較しました。

③佐賀県の都市との比較

佐賀県内の都市の平均値と比較しました。

④佐賀県の5万人以下の都市との比較

2015年国勢調査での人口が5万人以下の佐賀県内の都市の平均値と比較しました。

表 1 は、都市構造評価結果の概要を示したものです。

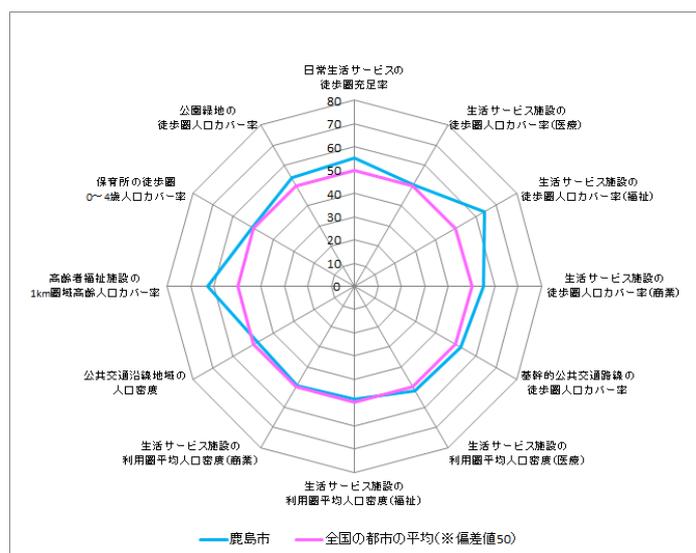
＜都市構造評価結果よりみられる傾向＞

- ・ 「全国の都市」の平均と比べ、公共交通沿線地域や生活サービス施設（福祉・商業）の徒歩圏に含まれる人口密度は、僅かに低くなっています。
- ・ 「全国の人口5万人以下の都市」の平均と比べ、劣っている項目はみられません。
- ・ 「佐賀県の都市」の平均と比べ、生活サービス施設（医療）の人口カバー率が僅かに低くなっているものの、その他は平均と同等以上の値となっています。
- ・ 「佐賀県の人口5万人以下の都市」の平均と比べ、劣っている項目はみられません。

表 1 都市構造評価結果※1)の概要

評価軸	評価指標	単位	鹿島市	全国	全国 (5万人以下)	佐賀県	佐賀県 (5万人以下)	
			実績	平均値	平均値	平均値	平均値	
生活利便性	日常生活サービスの徒歩圏充足率	%	26.3	16.4	9.9	14.9	11.7	
	生活サービス施設の 徒歩圏人口カバー率	医療	%	63.4	62.3	53.6	64.9	62.1
		福祉	%	80.8	41.0	33.3	60.0	55.8
		商業	%	54.1	40.5	30.2	36.8	32.0
	基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率	%	41.5	35.4	27.0	34.3	31.9	
	公共交通路線の徒歩圏人口カバー率(参考)	%	86.9	-	-	-	-	
	金融施設の徒歩圏人口カバー率	%	68.7	-	-	-	-	
	生活サービス施設の 徒歩圏平均人口密度	医療	人/ha	18.4	15.1	8.1	10.3	9.4
		福祉	人/ha	11.4	14.8	7.1	8.1	7.2
		商業	人/ha	17.3	18.7	9.9	12.2	10.7
公共交通沿線地域の人口密度	人/ha	10.2	14.9	7.5	9.1	8.1		
金融施設の徒歩圏人口密度	人/ha	16.0	-	-	-	-		
健康・福祉	高齢者福祉施設の1km圏域高齢人口カバー率	%	85.0	46.1	38.4	69.2	66.1	
	保育所の徒歩圏0~4歳人口カバー率	%	45.5	43.6	33.7	43.9	40.6	
	公園緑地の徒歩圏カバー率	%	52.2	38.7	25.5	30.7	24.8	
安全・安心	土砂災害危険区域、浸水想定区域に居住する人口の割合(参考)	%	39.3	-	-	-	-	

：鹿島市よりも高い値



※1) 「全国」や「佐賀県」の値は、都市計画区域を有する市町村の平均値です。対象範囲は行政区域全域で算出しています。

第4章 市民アンケート結果

4.1 調査概要

本計画を策定するにあたり、市民の意向を把握するためのアンケート調査を実施しました。

表 2 市民アンケート結果の概要

項目	内 容
調査方法	郵送による配布、回収
調査対象	鹿島市内に在住する 18 歳以上の市民 2,000 人
対象者の抽出方法	鹿島市内に在住する 18 歳以上の市民から無作為抽出
調査実施期間	2019 年 1 月 8 日 (火) ~ 1 月 23 日 (水)
回答数(回答率)	回答数：847(回答率：42.4%)
調査内容	(1)あなたご自身について(回答者の属性等) (2)身近な施設の利用状況について(各種施設の利用状況、交通手段 等) (3)コンパクトなまちづくりに向けて(必要な施設 等)

4.2 調査結果

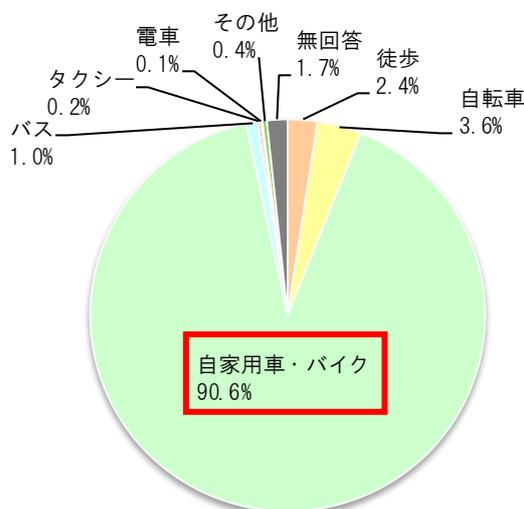
市民アンケート調査結果の概要を以下に示します。

4.2.1 身近な施設の利用状況について

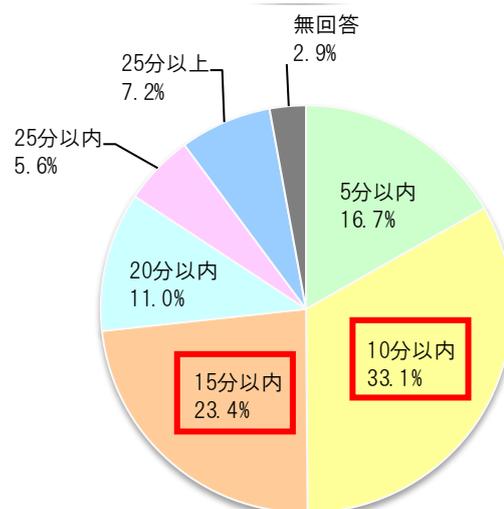
4.2.1.1 商業施設の利用【食料品】

利用の移動手段は、「自家用車・バイク」の割合が最も高く約 90%を占めます。所要時間としては、「10 分以内」が 33.1%、次いで「15 分以内」が 23.4%となっています。

■移動手段



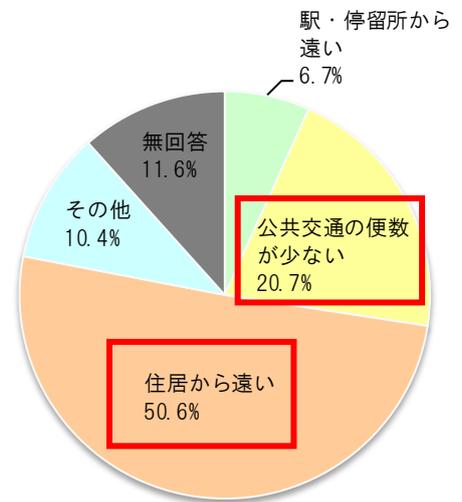
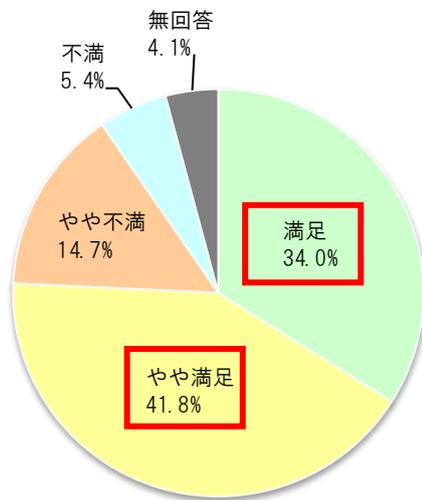
■所要時間



施設の利便性については、「やや満足」が41.8%と最も高く、次いで「満足」が34.0%となっており、約70%以上が満足しています。利便性への不満理由としては、「住居から遠い」が最も多く、次いで「公共交通の便数が少ない」となっています。

■施設の利便性

【「やや不満」「不満」を選択した理由】



4.2.2 コンパクトなまちづくりに向けて

4.2.2.1 市街地や駅周辺の徒歩圏に必要な施設

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について尋ねました。その結果、「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%、「衣料品、家具や趣味のものなど(買い回り品)の店舗」46.6%となっています。

■市街地や駅周辺の徒歩圏に必要な施設

選択肢	件数	0%	20%	40%	60%	80%	100%
1. 食料品・生活用品等の店舗	670	79.1%					
2. 衣料品、家具や趣味のものなど(買い回り品)の店舗	395	46.6%					
3. コンビニエンスストア	296	34.9%					
4. 大規模病院	443	52.3%					
5. 診療所	211	24.9%					
6. 保育所・幼稚園・児童館などの子育て施設	94	11.1%					
7. 学校などの教育施設	128	15.1%					
8. 公民館(集会所)等	56	6.6%					
9. 福祉施設(高齢者福祉施設、障がい者福祉施設)	186	22.0%					
10. 郵便局や銀行	542	64.0%					
11. 図書館	90	10.6%					
12. バス停	222	26.2%					
13. 身近に利用できる公園や広場	155	18.3%					
14. その他	45	5.3%					
15. 特になし	27	3.2%					
無回答	41	4.8%					
計	3,601						

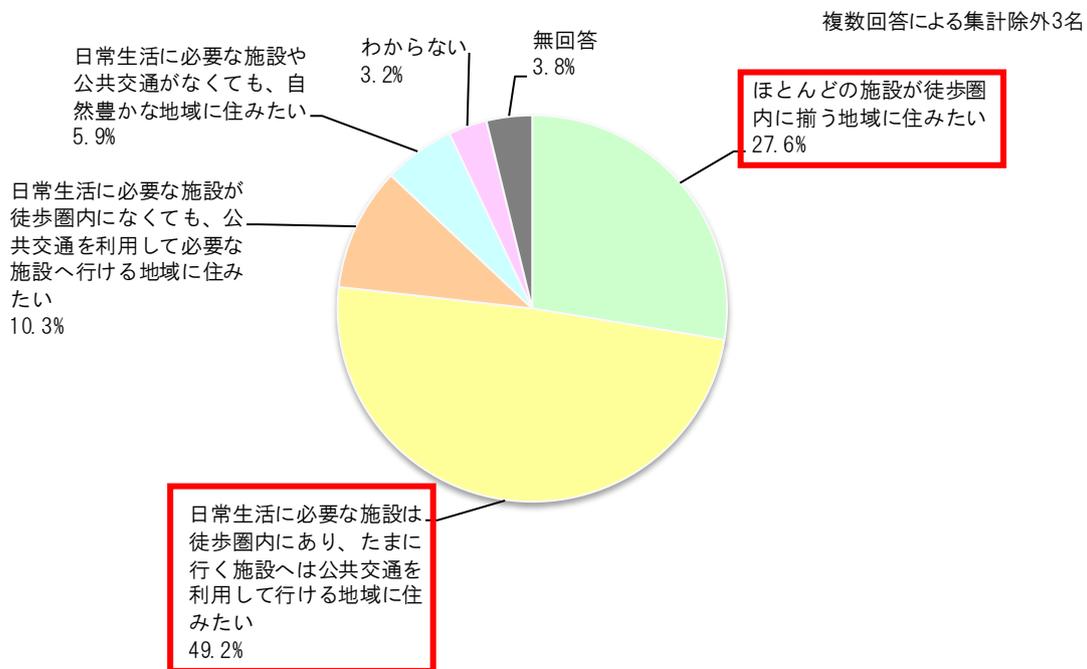
複数回答

4.2.2.2 自動車利用が困難になった場合の居住地

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、住みたい地域について尋ねました。「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」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」27.6%となっており、施設が利用しやすい地域への居留意向が約 70%を超えています。

年齢別にみると、30 歳代と 60 歳以上において、「日常生活に必要な施設が徒歩圏内になくても、公共交通を利用して必要な施設にいける地域に住みたい」、「日常生活に必要な施設や公共交通がなくとも、自然豊かな地域に住みたい」の割合が他の年代に比べ高く、利便性よりも居住地の周辺環境を考える傾向がうかがえます。

■自動車利用が困難になった場合の居住地



■年代別



- ほとんどの施設が徒歩圏内に揃う地域に住みたい
- 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使用して行ける地域に住みたい
- 日常生活に必要な施設が徒歩圏内になくても、公共交通を使用して必要な施設へ行ける地域に住みたい
- 日常生活に必要な施設や公共交通がなくとも、自然豊かな地域に住みたい
- わからない
- 無回答

4.2.2.3 居住移転時にあると良い制度（支援）

公共交通や生活に必要な施設が充実した便利な地域へ移り住むことを想定した際、どのような制度（支援）があるとよいかについて尋ねました。その結果、「戸建て住宅購入・リフォームに対する費用の助成」が41.7%で最も高く、次いで「移り住むことに対する総合的な相談窓口」が41.6%となっています。

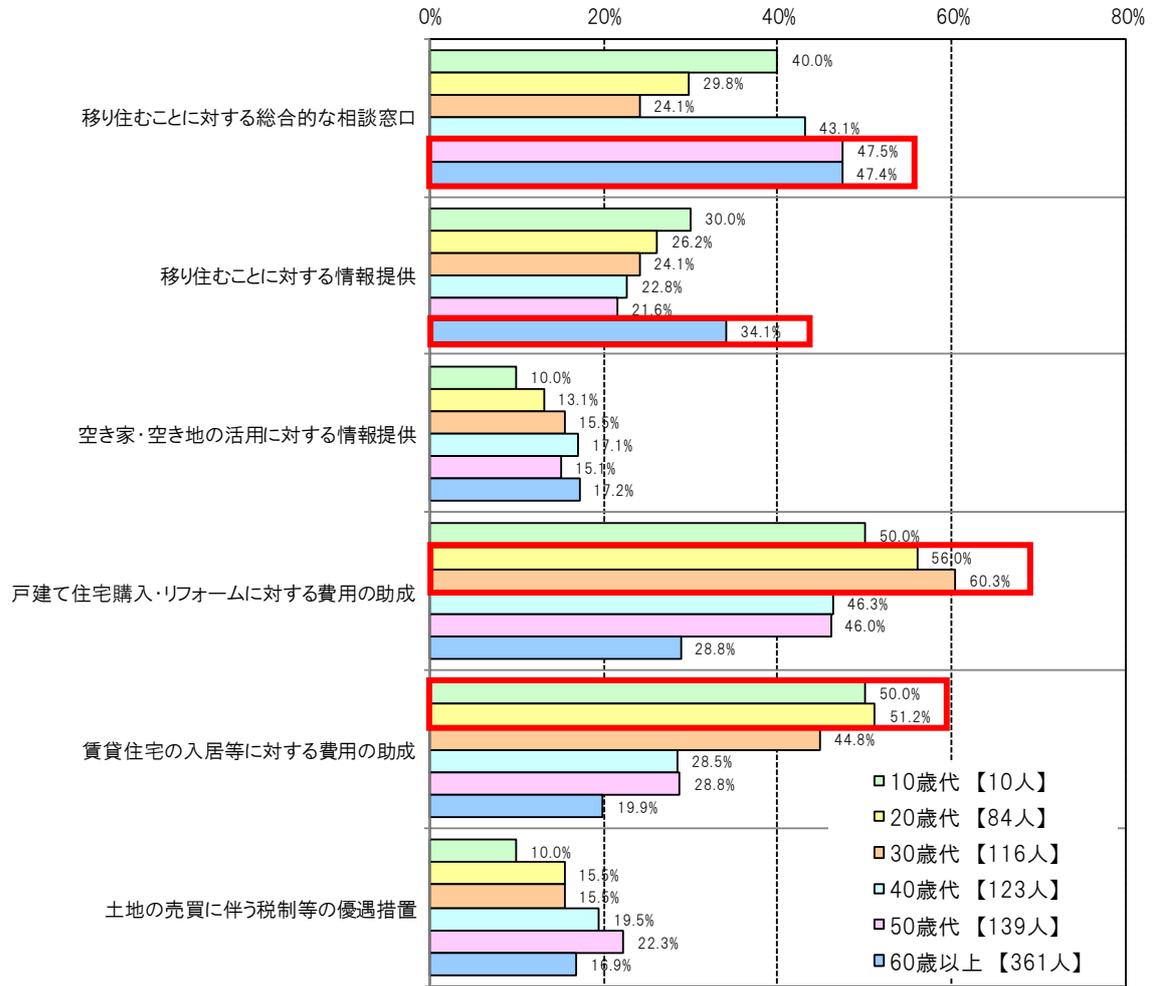
年代別にみると、10歳代から30歳代の若い世代では、費用の助成が多く求められており、60歳以上では移り住むことに対する相談窓口や情報提供が求められています。

■居住移転時にあると良い制度（支援）

選択肢	件数	0%	10%	20%	30%	40%	50%
1. 移り住むことに対する総合的な相談窓口	352						
2. 移り住むことに対する情報提供	239						
3. 空き家・空き地の活用に対する情報提供	136						
4. 戸建て住宅購入・リフォームに対する費用の助成	353						
5. 賃貸住宅の入居等に対する費用の助成	250						
6. 土地の売買に伴う税制等の優遇措置	150						
無回答	40						
計	1,520						

複数回答

■年代別



複数回答

第5章 基本的な方向性

5.1 課題整理

5.1.1 都市構造上の課題

前頁までの結果を踏まえ、本市の課題を整理します。

項目	課題
人口・世帯	<ul style="list-style-type: none"> ● 既に市全域で人口減少傾向にあり、今後も高齢化率も上昇していくことが予測されています。また、DID 人口密度の低下も懸念され、都市の維持・活性化に向けては、中心部（誘導区域とするエリア）において、人口密度の維持・向上を推進する必要があります。 ● 2015年までは、世帯数は増加傾向にありましたが、今後は世帯数についても減少に転じることが予想されます。都市のスポンジ化に対応するため、空き家の管理等に係る施策が必要となります。
土地利用・開発	<ul style="list-style-type: none"> ● 用途地域外において、住宅用途の開発は一定程度あり、中心部（誘導区域とするエリア）へ誘導するような施策を推進する必要があります。 ● 農地転用は減少傾向にあるものの用途地域外に一定数の農地転用がみられ、人口密度の維持・向上のため、今後増加が予想される空き家や低未利用地の活用を検討する必要があります。 ● 計画的な土地利用の検討を進める等、駅周辺等の中心部における用途混在の解消を図ることで、拠点の形成や居住環境の向上へつなげ、若い世代を含めた移住・定住施策に展開する必要があります。
都市交通	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。
都市機能	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市機能は、都市計画区域の広い範囲をカバーするように立地しています。今後は特に用途地域内の都市機能周辺において、人口密度を維持・向上することで、都市機能を維持するとともに、多くの都市機能が集積する利便性の高い地域を形成する必要があります。
財政	<ul style="list-style-type: none"> ● 財政状況は厳しくなる中で、少子高齢化に係る扶助費や道路・公園、公共施設等の維持管理費用は増加していくことが想定されます。このことから、公共サービスの効率化や公共施設等の計画的な更新を行い、持続可能な都市経営を図る必要があります。

項目	課題
災害	<ul style="list-style-type: none"> ● 用途地域内の駅周辺において災害の危険性がある区域に含まれており、多くの住民が居住しています。誘導区域の設定にあたっては、災害対策を推進することに加え、長期的には危険性の低い地域への居住を誘導する必要があります。
都市構造評価	<ul style="list-style-type: none"> ● 生活サービス施設（商業など）の徒歩圏や公共交通沿線地域に含まれる人口密度の平均は、全国の都市と比べて低いといえます。今後、人口減少が予想されるなかで、都市機能を維持するため、生活サービス施設周辺や公共交通沿線地域に人口の集積を図り、人口密度を維持・向上させる必要があります。
住民アンケート	<ul style="list-style-type: none"> ● 「自家用車・バイク」が主たる移動手段となっています。施設の利便性に関し、不満とする理由として、施設が居住地から離れた地域に立地していること、公共交通の便数が少ないことがうかがえ、公共交通によるアクセス性の向上や、中心部（誘導区域とするエリア）への居住誘導を推進する必要があります。 ● 徒歩 10 分以内の範囲に日常生活の中で頻繁に利用する施設が集約された利便性の高い地域の形成や公共交通によるアクセス性の向上を図る必要があります。 ● 人口集約・転居の誘導にあたっての支援策を検討する必要があります。

5.1.2 立地適正化計画で対応する基本的課題

5.1.2.1 都市の現況・都市構造の評価

本市の2040年の将来推計人口は約2.3万人となり、2015年の約2.9万人から約24%の減少が見込まれています。また、世代別の人口割合については、老年人口の割合が約29.2%（2015年）から約36.4%（2040年）と約7%増加すると予想されるのに対して、生産年齢人口及び年少人口の割合は減少し、少子高齢化傾向の更なる進展が見込まれます。

都市構造の評価として、各生活サービス施設の立地状況や公共交通の利便性等を分析した結果、主に用途地域内の広い範囲に施設が立地しており、人口カバー率は比較的高くなっています。一方で基幹の公共交通や各生活サービス施設の徒歩圏に含まれる人口密度については、全国と比べ、低い状況にあります。

また、近年でも用途地域外における住宅の開発は一定程度あり、自動車中心の生活を前提とした世帯が中心部から離れたところに広い土地を求める傾向も見受けられ、将来懸念される影響として、人口分布が広範囲に分散することで人口密度が低下し、生活サービス施設の維持が困難となり、施設の撤退・減少が考えられます。このほかにも、人口減少・少子高齢化による、空き家や低未利用地の増加、公共施設や道路、公園等の維持のための行政コストの増加が懸念されます。

加えて、高齢化の進行により自動車中心の生活が困難となり、公共交通の必要性がさらに高まることが予測されます。

5.1.2.2 基本的課題

本市の上位・関連計画におけるまちづくりの方向性を見据え、都市の現況と都市構造上の課題から、将来的に懸念される課題を整理します。

課題1 都市機能の撤退・減少への対応

今後、人口減少により生活サービス施設が維持できず、都市機能の撤退・減少が懸念されるため、肥前鹿島駅や市役所周辺等の拠点地域に都市機能・居住を誘導する必要があります。

課題2 公共交通ネットワークの充実

高齢化が進行すると自動車中心の日常生活が困難となる人が増加し、公共交通のニーズが高まることが見込まれるため、駅前の渋滞緩和等も含め、利用しやすい公共交通・柔軟な交通体系の構築が必要となります。

課題3 市街地拡大の抑制

用途地域内に一団の低未利用地が少ないなかで、用途地域外での住宅開発を抑制するため、空き家利用や空き地の集約等による用地確保を進め、住宅需要に対応する必要があります。

課題4 持続可能な行政運営

人口減少や少子高齢化により、公共施設や道路、公園等の都市基盤の維持にかかる行政コストの増加が懸念されるため、都市機能の集約化等によるコストマネジメントが必要です。

5.2 コンパクトなまちづくりへ向けた基本方針

5.2.1 まちづくりの方針

前記までに整理した課題の解決に向けて、本計画におけるまちづくりの方針を以下のとおり定めます。

本計画で対応する基本的課題

- 課題1 都市機能の撤退・減少への対応
- 課題2 公共交通ネットワークの充実
- 課題3 市街地拡大の抑制
- 課題4 持続可能な行政運営

本計画におけるまちづくりの方針

<将来都市像>

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

本市の都市機能は、肥前鹿島駅から中心市街地、市役所周辺に集積しており、また、肥前浜宿では、歴史的な町並みが形成されています。今後、コンパクトな都市づくりに向けては、これらの交通結節点周辺や公共公益施設が集積する範囲、観光・交流を中心とする範囲を拠点地域（中心拠点、地域拠点）として位置付け、生活サービス施設などの都市機能の維持・充実に努めるとともに、風情ある歴史的町並みを活用しつつ、生活と観光が両立するまちづくりを目指していきます。



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

今後、人口減少が進む中で、生活サービス施設などの都市機能を維持し続けるためには、拠点地域の周辺の人口密度を保つ必要があります。そのため、本計画で居住誘導を図る範囲は、用途地域が指定されている長崎本線から国道207号バイパスに囲まれた範囲を基本とし、新たな居住地拡大を抑制しながら、既成市街地での定住促進、地域コミュニティの促進を目指していきます。また、安全・安心した生活ができるよう、居住誘導と合わせ、災害対策についても推進します。



3. 外部環境の変化等も見据えた公共交通の維持・充実化

高齢化等が進行する本市においては、徒歩や公共交通により暮らし続けられるまちを目指すことが必要です。そのため、鹿島市地域公共交通網形成計画と連携し、拠点間及び拠点までの公共交通によるアクセスが保てるよう、公共交通の充実、利便性の向上を図ります。

特に、今後は、九州新幹線西九州ルートの開業により、肥前鹿島駅での特急減便等が予定されていることから、市民生活をはじめ市内外の広域交流の促進に向けても検討を推進します。



5.2.2 都市の骨格構造

本市の骨格構造は、「鹿島市都市計画マスタープラン」の将来都市構造で示される「エリア」、「拠点」、「都市軸」を基本的な考え方とし、交通結節点となる「肥前鹿島駅周辺」及び公共公益施設が集積する「市役所周辺」を本計画における「中心拠点」とし、南側の交通結節点である「肥前浜駅」を本計画における「地域拠点」として位置付けます。これまで整備してきた市街地や、歴史文化など様々な資源がある古くからの市街地の魅力・賑わいの創出を図るとともに、既存の公共交通ネットワークを活用し、本市全体の生活利便性、地域コミュニティの維持・向上を図ります。



図5 将来都市構造

資料：鹿島市都市計画マスタープラン

第6章 誘導区域の設定

6.1 誘導区域の設定方針

6.1.1 誘導区域設定等の考え方

今後、少子高齢化・人口減少に伴う都市機能の撤退・縮小や公共交通の利便性低下（運行本数の減少）、行財政運営が厳しくなること等が考えられるなかで、効率的に利便性の高いまちづくりを進めるためには、集約型都市構造の構築を目指す必要があります。

集約型都市構造の構築に向けた区域設定・施設誘導等の考え方を以下に示します。

<誘導区域及び施設誘導の考え方>

- ・「鹿島市都市計画マスタープラン」における将来都市構造「拠点」「エリア」「持続可能なまちづくり」等の位置付けを勘案し、誘導区域を設定します。
- ・公共交通の利便性が高い肥前鹿島駅・肥前浜駅周辺地域等において、地域に必要な都市機能の誘導や既存機能の充実を図り、その後背地を居住地として設定します。
- ・生活サービス施設が集積する拠点への円滑な移動を可能にする公共交通機関の連携、充実、道路網の整備等を図ります。

6.1.2 居住誘導区域の考え方

6.1.2.1 基本的な考え方（国土交通省が示す考え方）

居住誘導区域は、「立地適正化計画作成の手引き／国土交通省」によると、国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口をもとに、長期的な地区別人口見通しを見据えつつ、以下の観点等から具体的な区域を検討することとしています。

- ・区域内の人口密度水準を確保することによる生活サービス施設の持続性
- ・徒歩や主要な公共交通路線等を介した拠点地区へのアクセス性
- ・対象区域における災害等に対する安全性

また、「都市計画運用指針／国土交通省」によると、人口減少の中にあっても一定のエリアに人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域とされ、都市全体における人口や土地利用、交通・財政の現状及び将来を見据え、居住誘導区域内外にわたる良好な居住環境を確保し、地域における公共投資や公共公益施設の維持運営などの都市経営を効率的に行うためのものとなります。

一方で、工業専用地域等の法令により住宅の建築が制限されている区域や、土砂災害特別警戒区域等の災害の危険性の高い区域は、居住誘導区域に含めることについて慎重に判断することが望ましいとされています（表 3）。

表 3 参考：居住誘導区域の設定（都市計画運用指針より）

		都市計画運用指針	
居住誘導区域の設定	① 考えられる区域を定める居住誘導区域	ア	都市機能や居住が集積している都市の中心拠点及び生活拠点並びにその周辺の区域
		イ	都市の中心拠点及び生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、都市の中心拠点及び生活拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である区域
		ウ	合併前の旧町村の中心部等、都市機能や居住が一定程度集積している区域
	② 含まない区域に居住法上の誘導区域	ア	市街化調整区域
		イ	建築基準法に規定する災害危険区域のうち、条例により住宅の建築が禁止されている区域
		ウ	農業振興地域の整備に関する法律に規定する農用地区域又は農地法の農地若しくは採草放牧地の区域
		エ	自然公園法の特別地域、 森林法の保安林の区域、 自然環境保全法の原生自然環境保全地域又は特別地区、 森林法の保安林予定森林の区域、 森林法の保安施設地区又は保安施設地区に予定された地区
	③ 原則とすべからざる区域に居住誘導区域	ア	土砂災害特別警戒区域
		イ	津波災害特別警戒区域
		ウ	災害危険区域
		エ	地すべり防止区域
		オ	急傾斜地崩壊危険区域
	④ 判断の上含めない区域として居住誘導区域	ア	土砂災害警戒区域
		イ	津波災害警戒区域
		ウ	浸水想定区域
		エ	都市洪水想定区域、都市浸水想定区域
		オ	ア・イほか調査結果等により判明した災害の発生の恐れのある区域
	⑤ 行うことは望ましくない区域を判断すること	ア	法令により住宅の建築が制限されている区域（工業専用地域・流通業務地区等）
		イ	条例により住宅の建築が制限されている区域（特別用途地区・地区計画等のうち、条例による制限区域）
		ウ	過去に住宅地化を進めたものの居住の集積が実現せず、空地等が散在している区域であって、人口等の将来見通しを勘案して今後は居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域
エ		工業系用途地域が定められているものの工場の移転により空地化が進展している区域であって、引き続き居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域	

6.1.2.2 居住誘導区域設定の条件

居住誘導区域は、6.1.2.1 に示した基本的な考え方を踏まえ、以下のフローに沿って設定します。

■居住誘導区域設定フロー

① 一定の人口密度により生活サービス施設の維持が可能な区域

(区域内の人口密度水準を確保することによる生活サービス施設の持続性)

＝工業系の用途を除く用途地域の区域の範囲であり、かつ、将来的（2040年）に人口密度が40人/haを確保できる範囲とします。

<含める条件 (and) >

- ・用途地域の区域

(ただし、「工業地域」、「工業専用地域」、「準工業地域」を除く)

- ・将来的（2040年）に人口密度【40人/ha】が確保される区域

参考図①参照

将来的に40人/haを確保できる

将来的に40人/haを確保できない

② 公共交通によるアクセス性が確保される区域

(徒歩や主要な公共交通路線等を介した拠点地区へのアクセス性)

＝鉄道の利用圏（概ね800m）、市民の日常生活となっている拠点（概ね800m）、又は30本/日以上以上のバス停の利用圏（概ね300m）の範囲とします。

<含める条件 (or) >

- ・鉄道駅の利用圏（概ね800m^{*}）

参考図②参照

- ・日常生活拠点（西牟田、末光、高津原）の利用圏（概ね800m^{*}）

参考図③参照

- ・30本/日以上以上のバス停の利用圏（概ね300m^{*}）

参考図④参照

^{*}都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）を参考に設定

利用圏の範囲内

③ 災害に対する安全性等の理由により居住誘導しない区域

(対象区域における災害等に対する安全性)

＝土砂災害特別警戒区域及び、対策を実施しない土砂災害警戒区域、浸水想定区域、農業ため池の危険区域は、居住誘導区域に含めません。

<除外する条件 (or) >

- ・土砂災害特別警戒区域

- ・土砂災害警戒区域（ただし、対策を図る場合を除く）

- ・浸水想定区域（ただし、対策を図る場合を除く）

- ・農業ため池の危険区域（ただし、対策を図る場合を除く）

参考図⑤参照

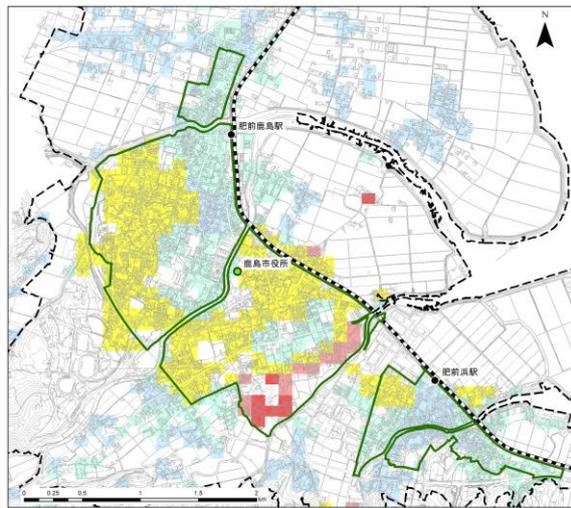
除外区域に該当しない

区域境界線の指定

- ・地形地物で区切り、区域境界線を指定

居住誘導区域に設定

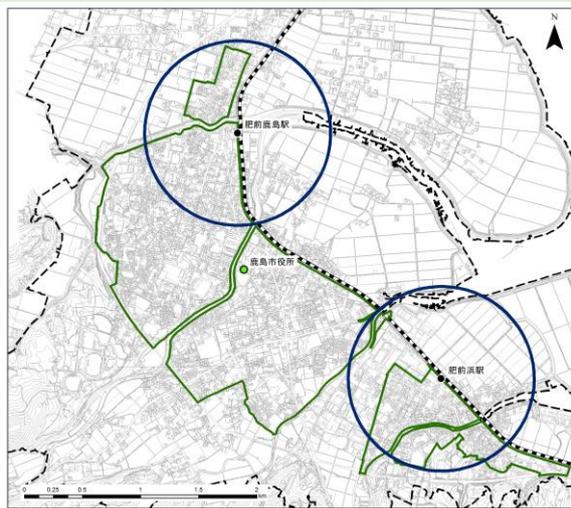
参考図①：2040年人口密度の状況



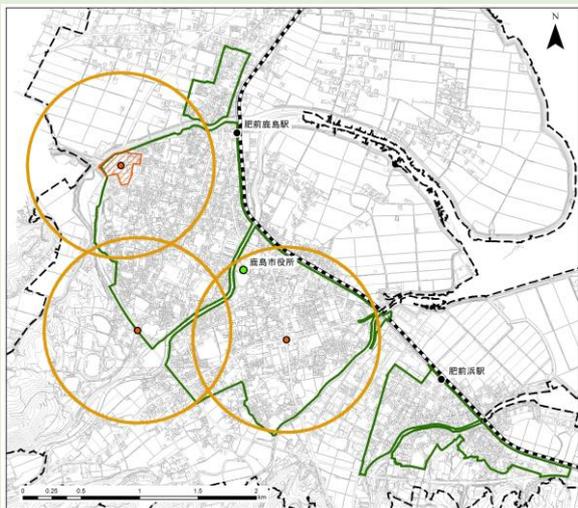
凡例

- 都市計画区域
- 用途地域 (工業系地域を除く)
- 市役所
- 鉄道駅
- 鉄道路線
- 2040年人口密度
- 50人/ha以上
- 40~50人/ha未満
- 30~40人/ha未満
- 20~30人/ha未満
- ~20人/ha未満
- 日常生活拠点
- 土地区画整理
- バス停_30本/日以上
- バス停
- バス路線_30本/日以上
- バス路線
- 鉄道駅から800m圏域
- 日常生活拠点から800m圏域
- バス停30本/日以上から300m圏域
- 浸水想定区域
- 1m 未満
- 1 - 2m未満
- 2 - 3m未満
- 3m 以上
- 土砂災害警戒区域
- 警戒区域
- 特別警戒区域
- ため池決壊による浸水想定区域

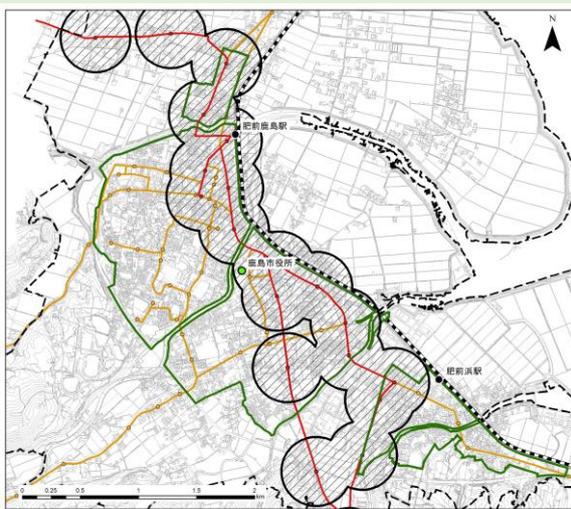
参考図②：鉄道駅利用圏の状況



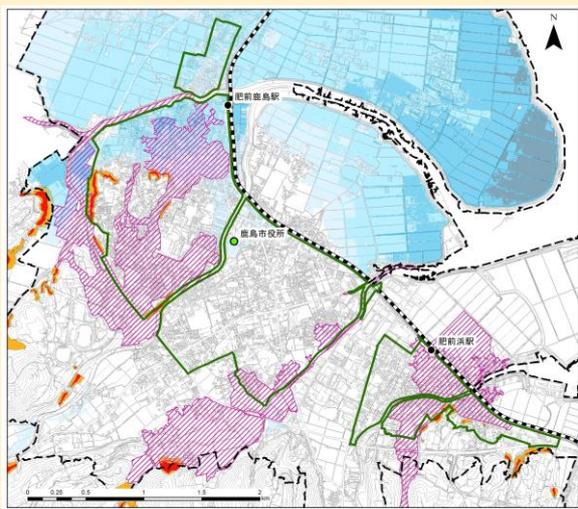
参考図③：日常生活拠点利用圏の状況



参考図④：30本/日以上バス停利用圏の状況



参考図⑤：災害危険箇所の状況



資料：都市計画区域、用途地域、バス路線) 2017年都市計画基礎調査、人口密度) 国土数値情報、国立社会保障・人口問題研究所を基に作成(人口メッシュ) 浸水想定区域) 佐賀県提供資料、土砂災害警戒区域) 土砂災害警戒区域告示資料、ため池) 庁内資料を基に作成
 ※ 災害危険箇所については、最新のハザードマップをご参照ください。

6.1.3 都市機能誘導区域の考え方

6.1.3.1 基本的な考え方（国土交通省が示す考え方）

都市機能誘導区域は、「立地適正化計画作成の手引き／国土交通省」によると、各拠点地区における生活サービス施設等の土地利用の実態や都市基盤（基幹的な公共交通路線、道路等）、公共施設、行政施設等の配置を踏まえ、徒歩等の移動手段による各種都市サービスの回遊性など地域としての一体性等の観点から具体的な区域を検討することとしています。

また、「都市計画運用指針／国土交通省」において「居住誘導区域内において設定されるものであり、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供が図られるよう定めるべきである。」とされ、一定のエリアに誘導したい機能や進められる施策を提示することで、エリア内に生活サービス施設の誘導を図るものとなります。

一方で、居住誘導区域と同様に、工業専用地域等の法令により住宅の建築が制限されている区域や、土砂災害特別警戒区域等の災害の危険性の高い区域は、都市機能誘導区域に含めることについて慎重に判断することが望ましいとされています。

6.1.3.2 都市機能誘導区域設定の条件

都市機能誘導区域は、6.1.3.1 に示した基本的な考え方を踏まえ、以下のフローに沿って設定します。

■都市機能誘導区域設定フロー

④ 居住誘導区域内で各種サービスが集積する中心地・交通結節点へのアクセスが確保されている区域

＝第一・二種低層住居専用地域、第一・二種中高層住居専用地域、伝統的建造物群保存地区を除く居住誘導区域内にあり、かつ、鉄道駅又は市役所の利用圏（概ね 800m）の範囲とします。

<含める条件 (and) >

- ・居住誘導区域（ただし、「第一・二種低層住居専用地域」、「第一・二種中高層住居専用地域」、「伝統的建造物群保存地区」を除く）
- ・鉄道駅か市役所の利用圏（概ね 800m^{*}）

参考図⑥参照

^{*}都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）を参考に設定

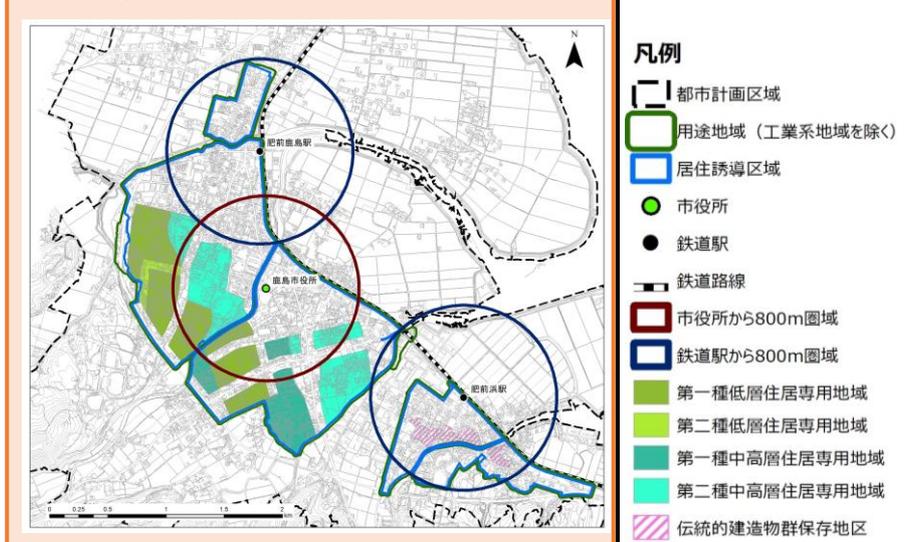
該当する

区域境界線の指定

- ・公共公益施設、商業施設等が集積している範囲を地形地物で区切り、区域境界線を指定

都市機能誘導区域に設定

参考図⑥：市役所、鉄道駅利用圏の状況



資料：都市計画区域、用途地域）2017年都市計画基礎調査を基に作成

6.2 都市機能誘導区域及び居住誘導区域

6.1 で示した誘導区域の設定方針に基づき、都市機能誘導区域及び居住誘導区域を図 6 に示すとおり設定しました。次ページ以降には、図 6 の拡大図を示しています（図 7、図 8、図 9）。

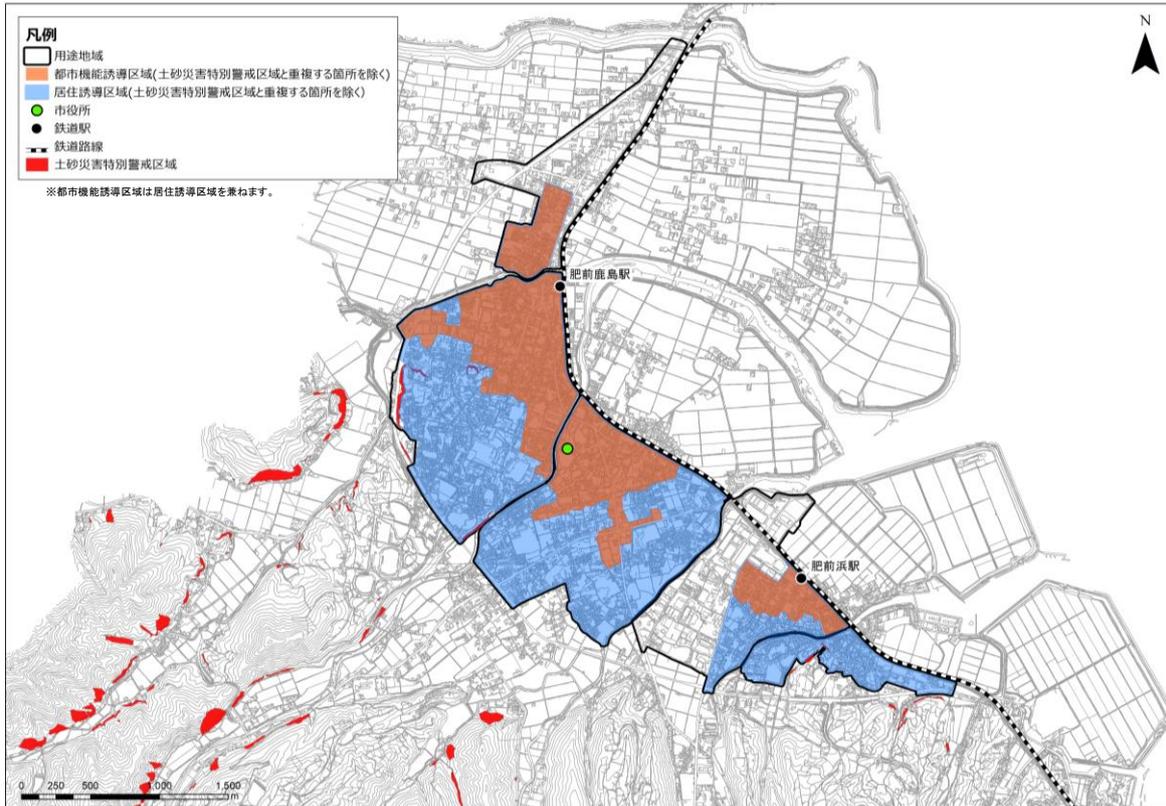


図 6 誘導区域図（都市機能誘導区域及び居住誘導区域）

また、本市都市計画マスタープランでも示したとおり、今後、用途地域の見直しの検討を行っていく予定であり、それと合わせて、居住誘導区域及び都市機能誘導区域についても適切に見直しを行っていきます。

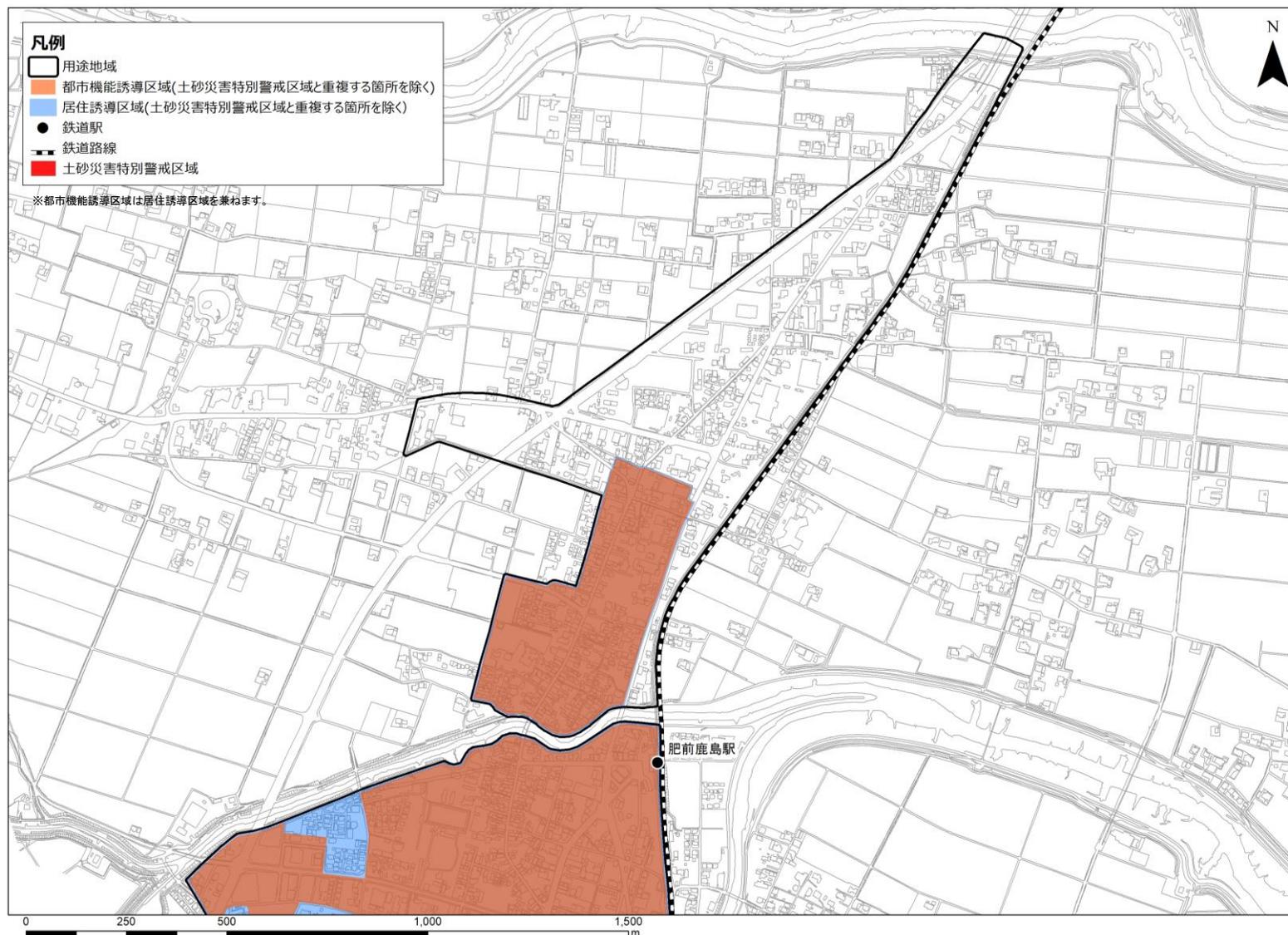


図 7 誘導区域拡大図①（都市機能誘導区域及び居住誘導区域）

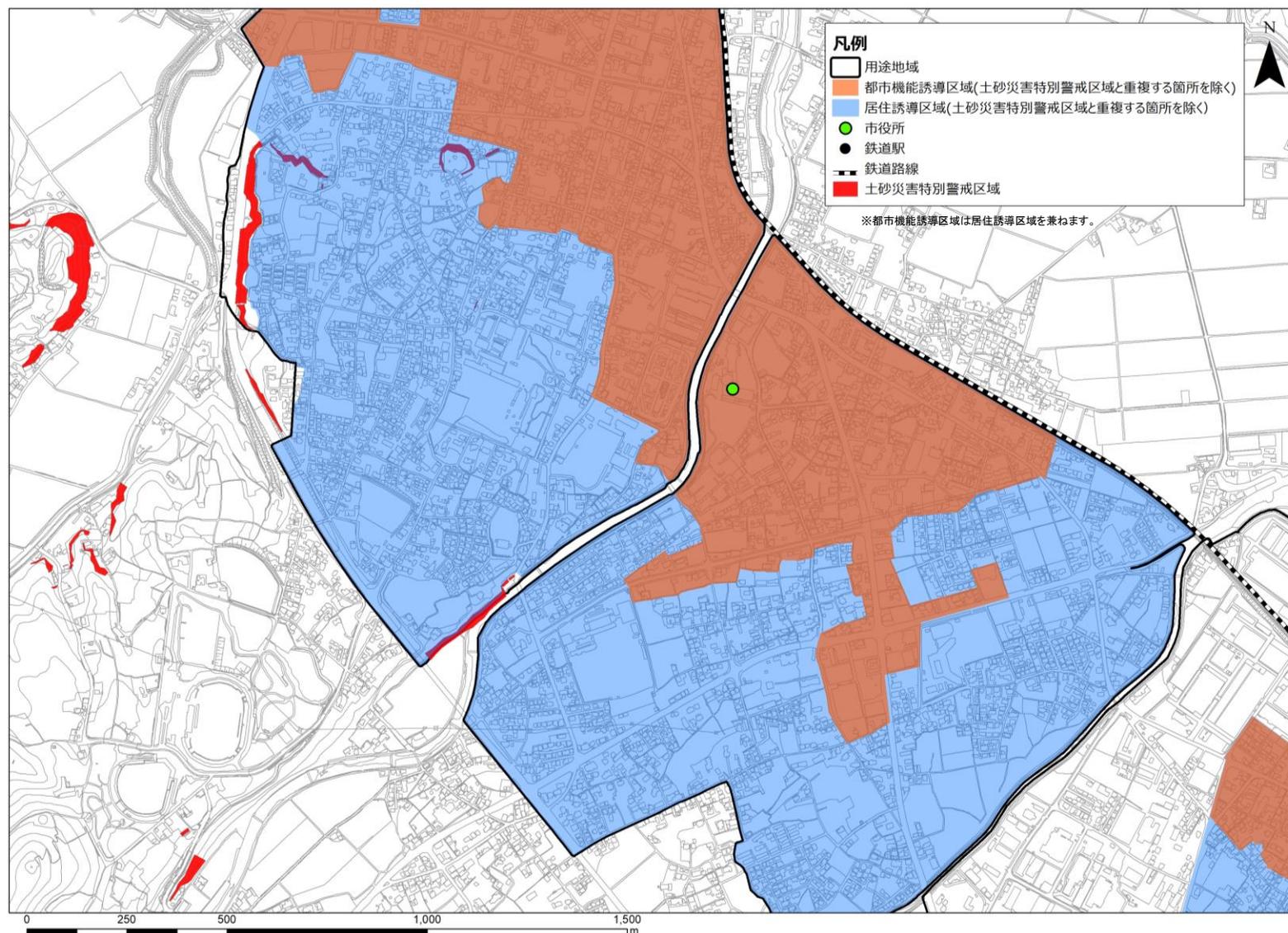


図 8 誘導区域拡大図②（都市機能誘導区域及び居住誘導区域）

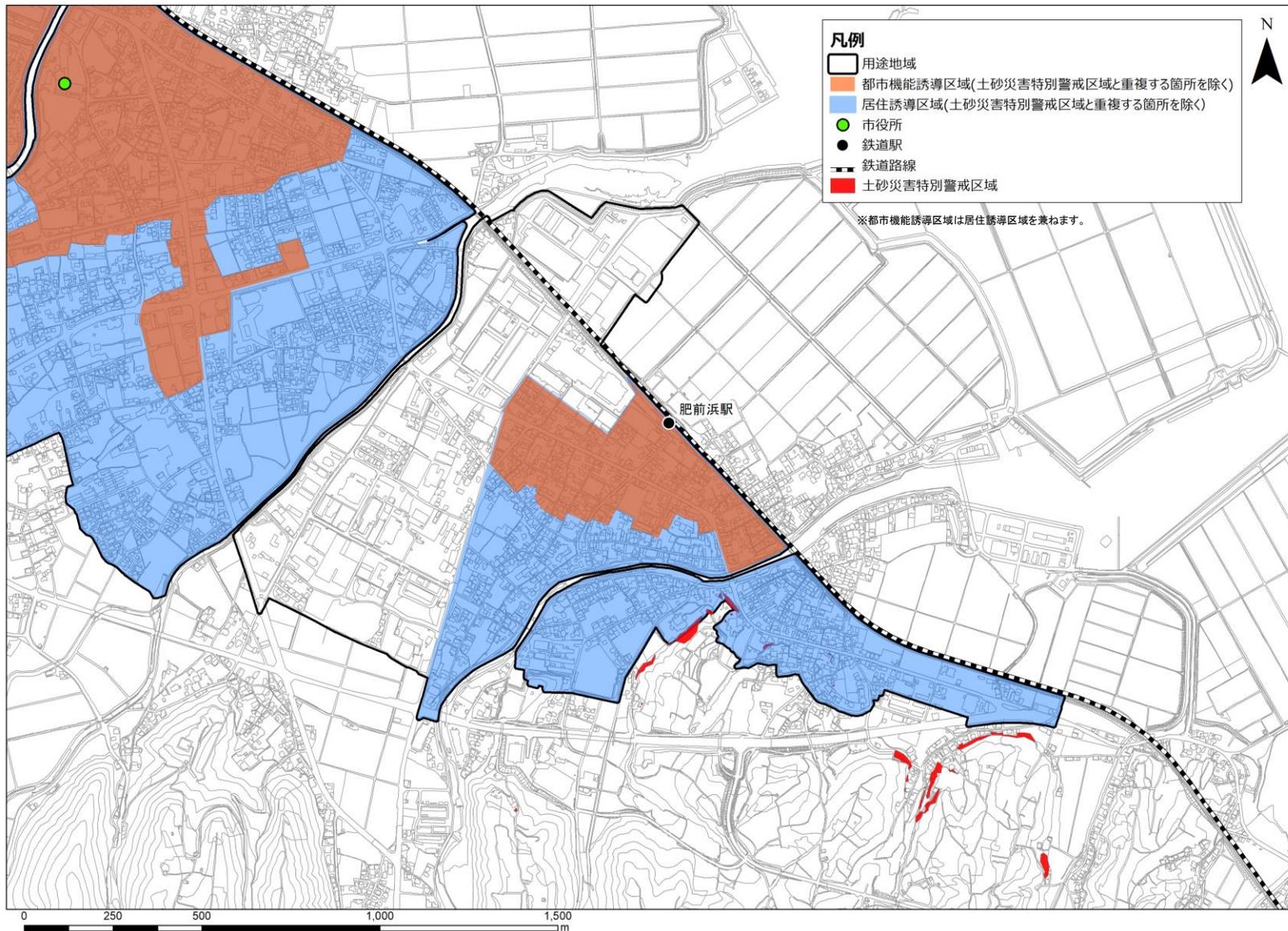


図 9 誘導区域拡大図③（都市機能誘導区域及び居住誘導区域）

第7章 誘導施策

本計画のまちづくりの実現に向け、都市機能及び居住を維持・誘導するための施策を下記のとおり講じていきます。

7.1 居住誘導区域の居住環境向上に向けた施策

居住誘導区域の居住環境向上に向けて、庁内関係各課が連携し、下記に示す施策を推進します。

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

7.1.1 居住環境の整備

子育て世代や高齢者など誰もが安心して定住できるよう、公共交通徒歩圏等を中心に、安全で快適に暮らし続けられる居住地を形成します。今後の住宅の立地動向やニーズを見定めつつ、居住誘導の方策について検討を行います。

<施策の方向性>

- ・ 本市の保有資産を有効活用した居住誘導区域内での居住促進
- ・ 居住の安定を必要とする市民への住宅供給確保
- ・ 定住促進のための市営住宅の維持・補修の促進
- ・ 児童・生徒の教育環境の維持・向上に向けた小・中学校などの老朽化対策推進

7.1.2 都市基盤の整備

市民や観光客の利便性を高め、また、快適に過ごせるよう、道路や公園・広場等の都市基盤の整備を推進します。

<施策の方向性>

○公共下水の整備

- ・ 居住者が衛生的な生活を送るための公共下水道（汚水・雨水）の整備推進
- ・ 安全・安心な居住環境を形成するための雨水ポンプ場（西牟田、中村）の改築

○河川整備

- ・ 居住者が河川に親しむ空間の整備推進

○道路整備

- ・ 歩行者の安全確保に向けた街路整備等の検討

○公園・広場整備

- ・ 居住者の憩いの場となる都市公園の適切な維持管理
- ・ 居住者の心身の健康を支えるスポーツ施設の改修推進

基本方針 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

7.1.3 空き地・空き家の活用

居住誘導区域内の既成市街地の維持・活性化をするとともに、地域の治安・衛生環境を保全するため、空き地・空き家を活用した居住環境の整備、定住促進に取り組めます。

<施策の方向性>

- ・ 空き家バンク制度等を通じたU・Iターンの促進
- ・ 居住誘導を促進するための空き家の活用支援
- ・ 居住誘導区域における定住促進のためインセンティブ検討
- ・ 本市の特長である伝統的建造物等を活用した居住促進

7.1.4 防災対策の推進

本市の市街地は、有明海に面した低平部を中心に広がっており、河川のはん濫による浸水被害のリスクを大きくはらんでいます。そのほか、急傾斜地等に近接する場所での土砂災害、大規模地震に起因する建物倒壊や道路閉塞、火災、ため池崩壊などの被害、海岸に近い場所での高潮、津波被害など、様々な災害リスクがあることを普段から認識しておく必要があります。

その上で、これらの災害リスクとうまく共存し、市民や観光客等が安全・安心に過ごせるよう、河川改修や排水機場整備をはじめとするハード対策と、住民の避難行動の啓発・支援等のソフト対策を組み合わせた総合的な防災・減災の取組みを推進します。

<施策の方向性>

○ハード対策

◆水害・土砂災害

- ・ 大雨による市街地の浸水を防ぐための雨水幹線水路及び排水機場等の整備推進
- ・ 決壊により周辺の市街地に被害をもたらすおそれのあるため池の整備推進
- ・ 急傾斜地に近接した建物等の被災を防ぐための急傾斜地崩壊防止施設の整備推進

◆地震・火災

- ・ 各庁舎や指定避難所となる学校など、公共施設の耐震性向上の推進
- ・ 災害時の救急搬送や緊急物資・応急復旧資機材等輸送のための通行空間を確保するため、緊急輸送道路沿道の建築物の耐震化促進
- ・ 市街地における火災時の延焼遮断帯となる緑地等の整備

◆防災拠点

- ・ 地域内の災害応急活動における防災拠点の整備
- ・ 災害時の住民の安全・安心を確保するコミュニティ防災拠点の整備

◆避難対策

- ・ 住民の円滑な避難を促進する避難路の整備ならびに誘導標識等の設置

○ソフト対策

◆防災情報

- ・ 住民の自主的な避難行動を促すため、災害情報伝達手段の多重化・多様化
(伝達手段の例：市ホームページ、防災行政無線、携帯端末の緊急速報メール機能、ソーシャルメディア、ワンセグ放送 など)
- ・ 各種ハザードマップ等を活用した、住民への分かりやすい災害リスクの提供

◆避難対策

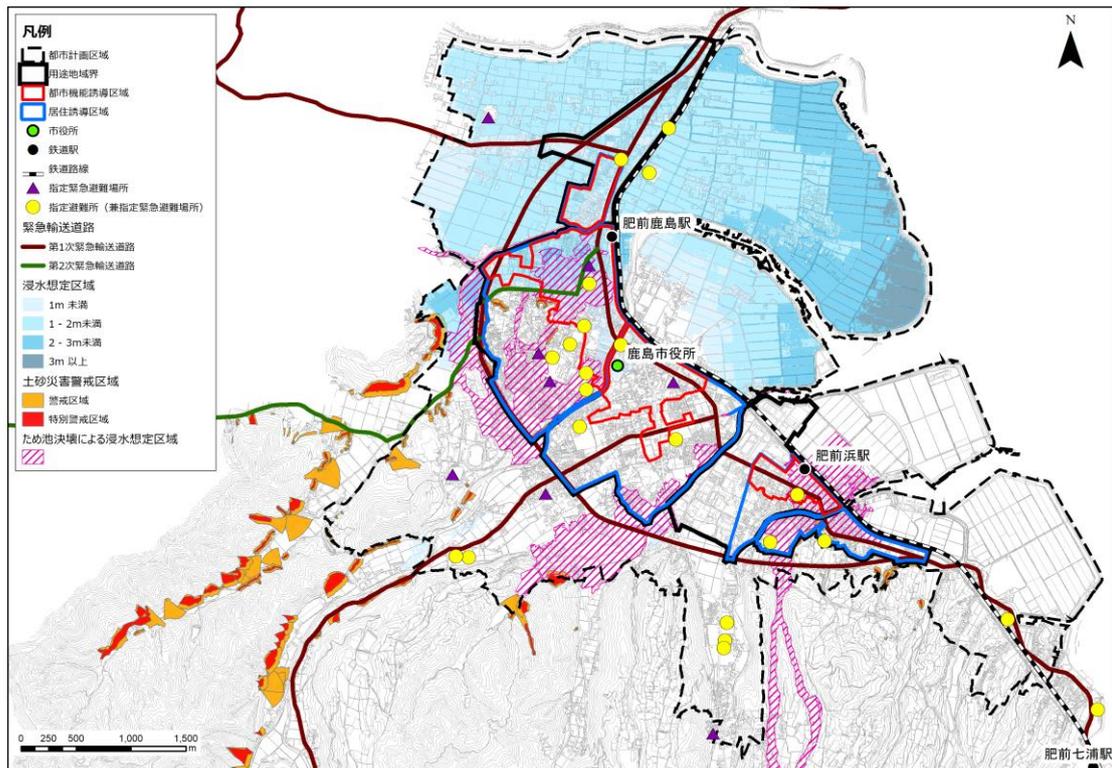
- ・ 住民の自主的な避難行動を促すため、指定緊急避難場所・指定避難所及び避難路の住民等への周知徹底
- ・ 高齢者や障害者などの避難行動要支援者の避難誘導體制の整備

- ・避難が困難な状況の場合の取るべき行動（屋内での安全確保など）について、住民等への周知徹底

◆コミュニティ防災

- ・地域住民の共助により防災活動を行う自主防災組織の育成強化
- ・住民及び事業者による地区内での自発的な防災活動の推進

■災害危険箇所図



資料：浸水想定区域）佐賀県提供資料、土砂災害警戒区域）土砂災害警戒区域告示資料、ため池）庁内資料、指定緊急避難場所・指定避難所）鹿島市地域防災計画、緊急輸送道路）国土数値情報 を基に作成

※1 上記の浸水想定区域は「計画規模^{※3}」に基づく浸水想定であり、算出の前提となる降雨は以下の通りです。

- ・鹿島川流域の1日間総雨量…351mm
- ・塩田川流域の1日間総雨量…345mm
- ・石木津川流域の1時間総雨量…78mm

※2 最新の情報や「想定最大規模^{※4}」の浸水想定についてはハザードマップをご参照ください。

※3 計画規模：河川の整備計画で対象としている降雨による浸水深（1/50年確率）

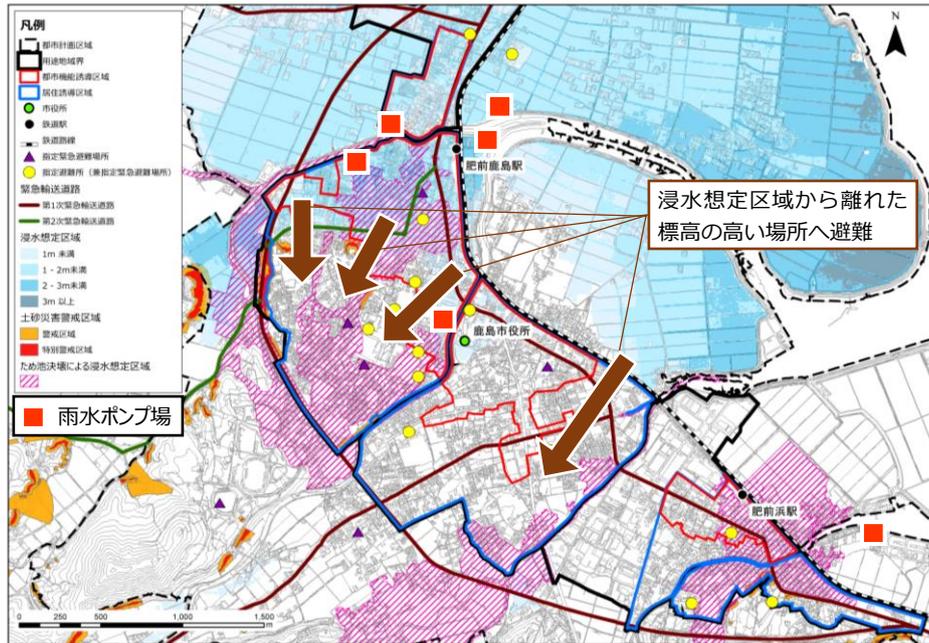
※4 想定最大規模：想定しうる最大規模の降雨による浸水深（1/1000年確率以上）

浸水想定区域におけるリスク対策

■ 中心市街地周辺での雨水ポンプ場の整備・更新

浸水想定区域に含まれる居住誘導区域・都市機能誘導区域の浸水対策として、雨水ポンプ場の整備を実施し、現在6か所で稼働しています。加えて、近年の豪雨災害の増加に対応すべく、既存のポンプ場の改築・増設やカット水路の新設等による雨水排水機能の増強を推進しています。

しかし、想定を上回る規模の大雨による水害が、近年多く発生しているため、住民が自らの命を守るために早めの避難行動を行うこともあわせて重要です。



■ 避難情報の確認

令和元年より、水害・土砂災害について市町村が出す避難情報と、国や都道府県が出す防災気象情報を5段階で整理しています。警戒レベル3（避難準備・高齢者等避難開始）から警戒レベル4（避難勧告）の段階で、地域で声を掛け合いながら安全・確実に避難することが重要です。

<避難情報等>			<防災気象情報>	
警戒レベル	避難行動等	避難情報等	【警戒レベル相当情報(例)】	
警戒レベル5	既に災害が発生している状況です。命を守るための最善の行動をとりましょう。	災害発生情報 ^{※2}	警戒レベル5相当情報 氾濫発生情報 大雨特別警報 等	
警戒レベル4 全員避難	速やかに避難先へ避難しましょう。公的な避難場所までの移動が危険と思われる場合は、近くの安全な場所や、自宅内のより安全な場所に避難しましょう。	避難勧告 避難指示(緊急) ^{※3}	警戒レベル4相当情報 氾濫危険情報 土砂災害警戒情報 等	
警戒レベル3 高齢者等は避難	避難に時間を要する人(ご高齢の方、障害のある方、乳幼児等)とその支援者は避難をしましょう。その他の人は、避難の準備を整えましょう。	避難準備・高齢者等避難開始 ^{※3}	警戒レベル3相当情報 氾濫警戒情報 洪水警報 等	
警戒レベル2	避難に備え、ハザードマップ等により、自らの避難行動を確認しましょう。	洪水注意報 大雨注意報等	これらは、住民が自主的に避難行動をとるために参考とする情報です。	
警戒レベル1	災害への心構えを高めましょう。	早期注意情報		

資料：内閣府

■避難行動の心得

避難勧告（高齢者など要配慮者は「避難準備・高齢者等避難開始」）が発令されたら、最寄りの指定避難所へ速やかに避難しましょう。ただし、避難が遅れてしまい、屋外が浸水し危険な状況にある場合は、以下を参考に屋内での避難についても検討し、確実に命を守ることできる行動をとりましょう。



資料：鹿島市ため池ハザードマップ

■洪水ハザードマップによる災害リスク情報の周知

洪水ハザードマップで浸水想定区域などの災害リスクのほか、避難時の心得など住民の防災に関する意識啓発に資する情報を、網羅的に提供しています。

災害に備えて事前に準備しておきましょう！

災害時のための連絡MEMO

■家が被災したときの集合場所

■緊急時の連絡先

相手方	電話番号
	TEL
	TEL
	TEL

大きな地震が発生すると、電話回線が混み合いつながりにくくなります。災害時は各電話会社が設置する「災害用伝言ダイヤルサービス」や「災害用伝言板サービス」を利用できます。

災害用伝言ダイヤルサービス 171 **171** **171**

① 災害用伝言ダイヤルサービス 171 **171** **171**

② 災害用伝言板サービス **171** **171** **171**

③ 災害用伝言ダイヤルサービス **171** **171** **171**

④ 災害用伝言板サービス **171** **171** **171**

⑤ 災害用伝言ダイヤルサービス **171** **171** **171**

⑥ 災害用伝言板サービス **171** **171** **171**

⑦ 災害用伝言ダイヤルサービス **171** **171** **171**

⑧ 災害用伝言板サービス **171** **171** **171**

⑨ 災害用伝言ダイヤルサービス **171** **171** **171**

⑩ 災害用伝言板サービス **171** **171** **171**

⑪ 災害用伝言ダイヤルサービス **171** **171** **171**

⑫ 災害用伝言板サービス **171** **171** **171**

⑬ 災害用伝言ダイヤルサービス **171** **171** **171**

⑭ 災害用伝言板サービス **171** **171** **171**

⑮ 災害用伝言ダイヤルサービス **171** **171** **171**

⑯ 災害用伝言板サービス **171** **171** **171**

⑰ 災害用伝言ダイヤルサービス **171** **171** **171**

⑱ 災害用伝言板サービス **171** **171** **171**

⑲ 災害用伝言ダイヤルサービス **171** **171** **171**

⑳ 災害用伝言板サービス **171** **171** **171**

㉑ 災害用伝言ダイヤルサービス **171** **171** **171**

㉒ 災害用伝言板サービス **171** **171** **171**

㉓ 災害用伝言ダイヤルサービス **171** **171** **171**

㉔ 災害用伝言板サービス **171** **171** **171**

㉕ 災害用伝言ダイヤルサービス **171** **171** **171**

㉖ 災害用伝言板サービス **171** **171** **171**

㉗ 災害用伝言ダイヤルサービス **171** **171** **171**

㉘ 災害用伝言板サービス **171** **171** **171**

㉙ 災害用伝言ダイヤルサービス **171** **171** **171**

㉚ 災害用伝言板サービス **171** **171** **171**

㉛ 災害用伝言ダイヤルサービス **171** **171** **171**

㉜ 災害用伝言板サービス **171** **171** **171**

㉝ 災害用伝言ダイヤルサービス **171** **171** **171**

㉞ 災害用伝言板サービス **171** **171** **171**

㉟ 災害用伝言ダイヤルサービス **171** **171** **171**

㊱ 災害用伝言板サービス **171** **171** **171**

㊲ 災害用伝言ダイヤルサービス **171** **171** **171**

㊳ 災害用伝言板サービス **171** **171** **171**

㊴ 災害用伝言ダイヤルサービス **171** **171** **171**

㊵ 災害用伝言板サービス **171** **171** **171**

㊶ 災害用伝言ダイヤルサービス **171** **171** **171**

㊷ 災害用伝言板サービス **171** **171** **171**

㊸ 災害用伝言ダイヤルサービス **171** **171** **171**

㊹ 災害用伝言板サービス **171** **171** **171**

㊺ 災害用伝言ダイヤルサービス **171** **171** **171**

㊻ 災害用伝言板サービス **171** **171** **171**

㊼ 災害用伝言ダイヤルサービス **171** **171** **171**

㊽ 災害用伝言板サービス **171** **171** **171**

㊾ 災害用伝言ダイヤルサービス **171** **171** **171**

㊿ 災害用伝言板サービス **171** **171** **171**

鹿島市役所 総務課 〒848-1312 佐賀県鹿島市大字新屋敷分264-3番地1
TEL:0954-63-2111 FAX:0954-63-2128 <http://www.city.saga-kaishima.lg.jp/>

我が家の一冊 保存版

～身近にある災害について知ること、備えること～

防災マップ 水害 土砂災害 地震 避難場所

鹿島市 防災マップ

Kashima City

この鹿島市防災マップ(以下、防災マップ)は、市民のみならず日頃から身近にある災害の特性や危険性について知ってもらい、備えること、そしていざ災害が起きた際の避難行動に役立てられ、被害を最小限に抑えていただくことを目的に作成しました。

いざというときのために、日頃からご家族はもちろんだ、近所や自主防災組織の方々や危険箇所や避難場所・避難経路などについて話し合っておきましょう。この防災マップはご家族の方が見やすいように保存してご利用ください。

ハザードマップ、ハザードマップとは災害の被害予測で、災害個別ごとで作成します。鹿島市では、防災マップとは、ハザードマップと防災情報を掲載した防災マップとして1冊にまとめました。

Web版はこちらからアクセスできます。WEB version can be accessed here.

日本語版 <https://www.city.saga-kaishima.lg.jp/>
英語版 <https://www.city.saga-kaishima.lg.jp/maliv/07.html>

鹿島市ホームページから From Kashima City homepage
<https://www.city.saga-kaishima.lg.jp/>
鹿島市ホームページ Kashima City homepage
防災・災害情報ページ Disaster prevention / disaster information page
<https://www.city.saga-kaishima.lg.jp/maliv/07.html>
[Web版]ハザードマップページ Kashima City web version hazard map page
<https://www.city.saga-kaishima.lg.jp/hazardmap/index.html>

鹿島市 令和2年3月作成

資料：鹿島市洪水ハザードマップ

基本方針 3. 外部環境の変化等も見据えた公共交通の維持・充実化

7.1.5 公共交通の充実

市内及び市外との拠点をつなぐ、市民や観光客等にとって利便性の高い公共交通ネットワークの構築を目指します。乗り継ぎの利便性向上に向けた取組みや公共交通空間の整備を実施し、公共交通の充実を図ります。また、これらの取組みについて周知し、公共交通の利用を促進します。

<施策の方向性>

- ・ 市民の生活実態に合わせた公共交通網の再構築
- ・ 誰もが利用しやすい公共交通空間（待合室・案内表示等）の整備
- ・ 公共交通利用者の増加に向けた利用促進策の実施
- ・ 観光推進に寄与する公共交通の構築検討

7.2 誘導施設

7.2.1 誘導施設の考え方

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、商業、医療、行政などの施設が考えられます。

本計画では、都市計画マスタープラン、前記の市民アンケートの結果、学識経験者、商業、医療など各分野の代表者から成る鹿島市都市再生協議会で得られた意見等を踏まえつつ、まちなかの魅力の維持・向上を図る上で、特に必要な施設を設定します。

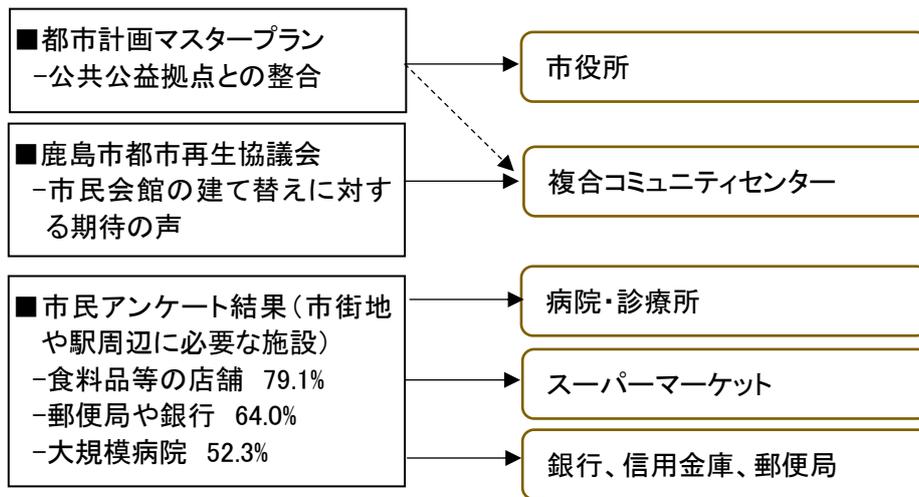


図 10 誘導施設設定の考え方

7.2.2 誘導施設の設定

7.2.1 に示した考え方にに基づき、表 4 のとおり、誘導施設を定めます。

表 4 誘導施設一覧

機能	誘導施設	定義
行政	市役所	地方自治法第4条第1項に規定する施設
	複合コミュニティセンター (市民会館等)	地域活性化の拠点として、市民の文化・交流等の都市活動・コミュニティ活動を支える機能を複数備える施設
医療	病院 診療所	医療法第1条の5に規定する病院及び診療所のうち、内科・外科・整形外科・小児科のいずれかを診療科目としているもの
商業	スーパーマーケット	大規模小売店舗立地法第2条第2項に規定する店舗面積1,000㎡以上の商業施設（共同店舗・複合施設等含む）で、生鮮食料品を取扱うもの
金融	銀行・信用組合等	銀行法第2条に規定する銀行、中小企業等協同組合法第3条及び協同組合による金融事業に関する法律第3条に規定する信用組合、労働金庫法に基づく金庫
	郵便局	日本郵便株式会社法第2条第4項に規定する郵便局項に規定する郵便局

※なお、都市機能誘導区域以外の区域で、当該施設が立地する際には、届出が必要になることを踏まえ、必要に応じて、誘導施設の設定を見直します。

7.2.3 誘導施設等の現況

(1) 全体的な傾向

誘導施設等の分布状況を図 11 に示します。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。

(2) 行政施設

市庁舎は、都市機能誘導区域内中心部の大字納富分に立地しており、利便性の高い場所に位置しています。市庁舎周辺には複合コミュニティセンターとして鹿島市生涯センター・エイブル、鹿島市民会館等が立地しており、市民の文化・地域コミュニティの形成拠点として機能しています。

(3) 医療施設

本市の病院はすべて都市機能誘導区域内に立地しており、肥前鹿島駅周辺に多く立地していることがわかります。

一方、肥前浜駅周辺には病院は存在しませんが、診療所が立地している状況です。

(4) 商業施設

本市の都市機能誘導区域内の商業施設として、図 11 に示すとおり、複数の商業施設が立地しています。都市機能誘導区域内には、スーパーマーケットのみならずコンビニエンスストアも一定程度立地しており、肥前鹿島駅周辺、都市機能誘導区域中心部に多く立地していることがわかります。

一方、肥前浜駅周辺にはスーパーマーケットやコンビニエンスストアが立地していない状況です。

(5) 金融機関

本市の都市機能誘導施設内の金融機関として、図 11 に示すとおり、複数の金融機関が立地しています。また、銀行等に近接して郵便局が立地しており、鹿島駅周辺にこれらの施設が集中しているため、利便性が高いといえます。

一方、肥前浜駅周辺には郵便局は立地しているものの、銀行等は立地していない状況です。

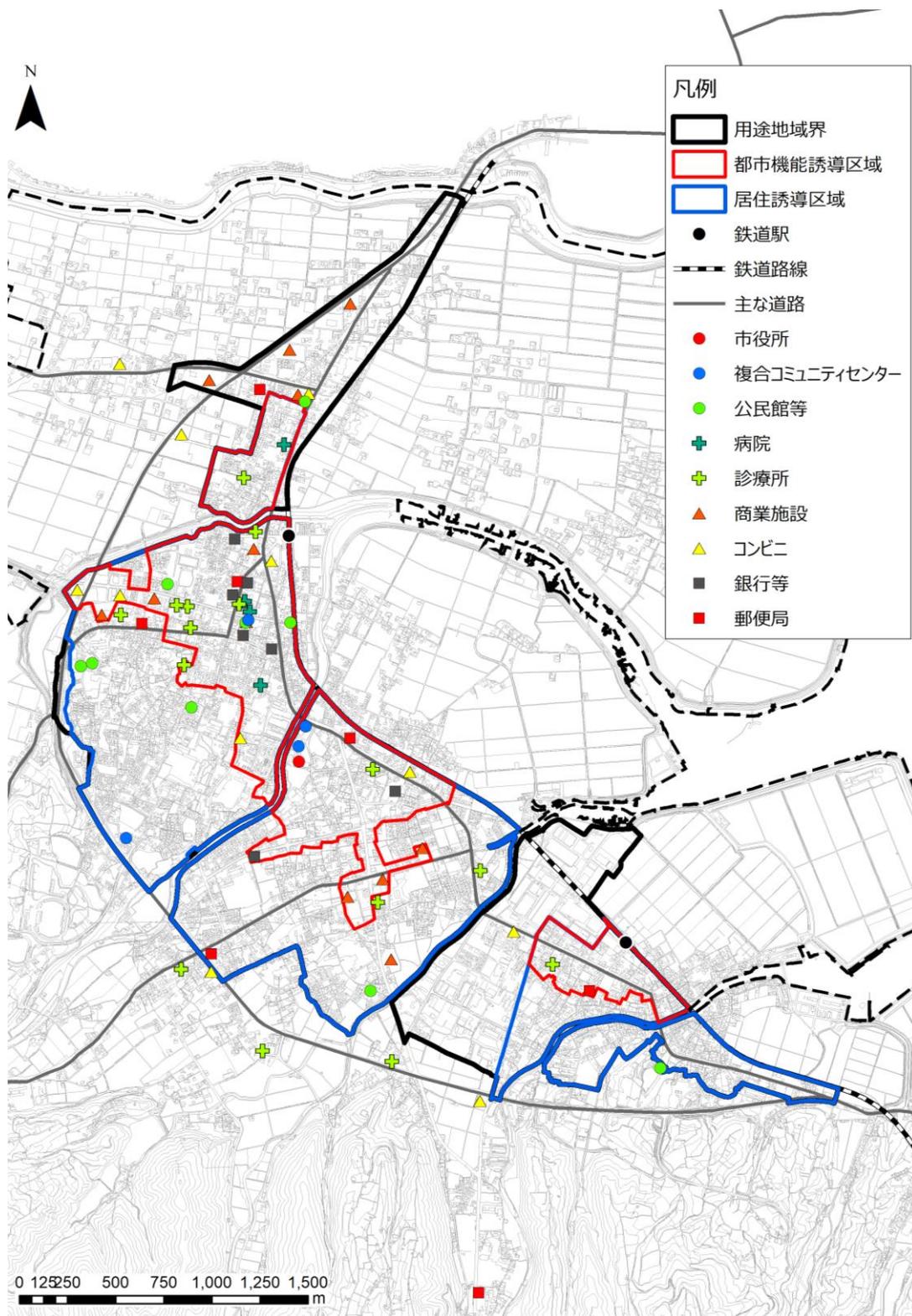


図 11 誘導施設等の分布状況

資料：庁内資料

7.2.4 エリア毎の誘導施設の充足数

本計画では、誘導施設の維持に向けた目標として、「エリア毎の誘導施設の充足数」という考え方を導入します。

エリア毎の誘導施設の充足数は、都市機能誘導区域を「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」の3つのエリアに区分した上で（図 12）、各エリアに存在する誘導施設の充足状況を指標化したものです（表 5）。

エリア毎の誘導施設の充足数については、今後人口減少が進行する中、厳しい状況が予想されますが、本計画に基づく施策等を講じることで、充足数を維持・向上させることを目標とします。

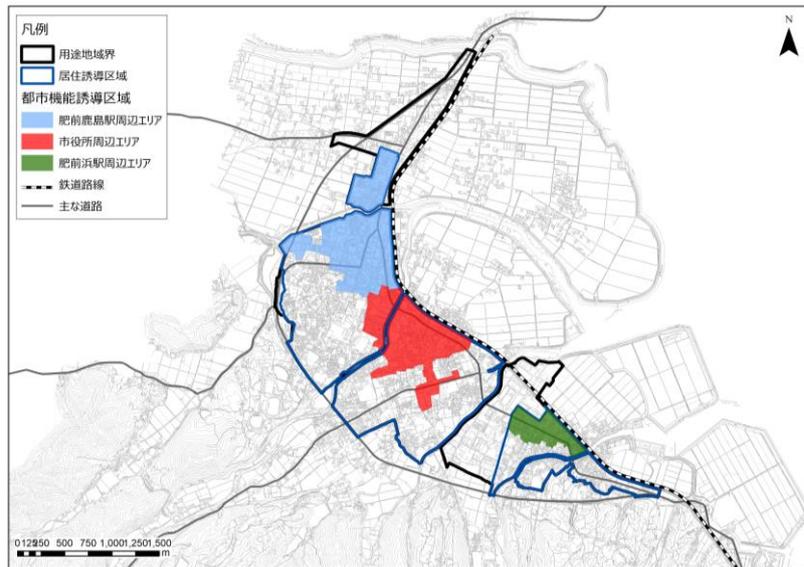


図 12 都市機能誘導区域のエリア区分図

表 5 エリア毎の誘導施設の充足数（現況）

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、公共交通のアクセス性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ス性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)	× (0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、× 誘導施設が充足されていないエリア

エリア毎の誘導施設の充足数(赤枠内)	9/10
参考：施設数の合計(赤枠内)	(26施設)

7.3 都市機能誘導区域の魅力向上に向けた施策

都市機能誘導区域内の魅力向上に向けて、庁内関係各課が連携し、下記に示す施策を推進します。

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

7.3.1 商業の活性化

都市機能誘導区域は、本市の中心部であるため、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。

<施策の方向性>

- ・ 中心市街地の賑わい創出に資する事業の実施
- ・ 空き店舗等を活用するための支援
- ・ 地域経済の活性化に向け、企業誘致を推進するための支援
- ・ 肥前浜宿、鹿島城址等の歴史的景観を活かした観光拠点の形成

7.3.2 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。

<施策の方向性>

- ・ 居住者等の利用する行政窓口機能の要である市庁舎の補修・改修
- ・ 教育・文化機能の中心を担う鹿島市生涯学習センター（図書館、ホール等）及び公民館等の適切な維持管理・長寿命化の推進
- ・ 居住者の文化・交流の拠点となる鹿島市民会館の建て替え推進

7.3.3 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。

<施策の方向性>

- ・ 自然・歴史・文化・産業などを活かした地域づくり活動への支援

基本方針 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

7.3.4 医療・福祉の充実

医療・福祉が充実した、安心して生活できる拠点とするため、現代の社会的ニーズを踏まえつつ、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。

<施策の方向性>

- ・ 休日や夜間等にも対応した子どもの医療体制の確保
- ・ 高齢者等が安全・安心な生活を送られるための支援体制の充実

7.3.5 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。

<施策の方向性>

- ・ 居住者が安心して子育てを行えるための児童生徒に対する就学の援助制度の継続実施
- ・ 居住者のニーズ等を踏まえた放課後児童クラブ等の適切な維持管理の推進

7.4 その他都市機能・居住の誘導に係る施策

7.4.1 その他都市機能・居住の誘導に係る施策

前項までに示した施策のほか、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。主な施策内容については、以下に示すとおりです。

表 6 都市機能の誘導に係る主な施策（国が直接行う施策、国の支援メニュー等）

誘導施策	種別	具体的内容
国が直接行う 施策	税制 支援	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市再生推進法人に低未利用土地等を譲渡した場合の特例措置 ・ 誘導施設を整備した事業者が当該誘導施設とともに整備した公共施設等に係る課税の特例 ・ 都市機能誘導区域の外から区域内への事業用資産の買換え等の特例 ・ 誘導施設の整備の用に供する土地等を譲渡した場合の譲渡所得の課税の特例
	金融 支援	<ul style="list-style-type: none"> ・ 民間都市開発推進機構による金融上の支援措置
活用可能性のある国の支援メニュー	財政 支援	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市再生整備計画事業（都市再構築戦略事業） <ul style="list-style-type: none"> ➢ 都市の再整備に向けた取り組み促進の支援
		<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市機能立地支援事業 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 民間事業者等への直接補助による誘導施設の設置に対する支援
		<ul style="list-style-type: none"> ・ 集約都市形成支援事業 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 誘導施設等の移転に際する旧建物の除却・緑地等整備支援
		<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市再生区画整理事業 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 都市基盤の整備と併せた土地区画整理事業等への支援 ➢ 低未利用地が散在する規制市街地における低未利用地の集約化による誘導施設の整備等支援
		<ul style="list-style-type: none"> ・ 優良建築物等整備事業 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 土地利用の共同化、高度化等に寄与する優良建築物等の整備に対する支援

表 7 居住誘導に係る主な施策(国が直接行う施策、国の支援メニュー等)

誘導施策	種別	具体的内容
活用可能性のある国の支援メニュー	税制支援	<ul style="list-style-type: none"> ・ 低未利用地の利用と管理のための指針 (※後述) ・ 低未利用地土地権利設定等促進計画制度 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 低未利用地の利用と管理のための指針の作成により、利用権等の交換・集約、区画再編を通じて低未利用地を活用
		<ul style="list-style-type: none"> ・ 立地誘導促進施設協定制度 (※後述) <ul style="list-style-type: none"> ➢ 空地や空き家の活用により、地域コミュニティやまちづくり団体が共同で整備・管理する空間・施設(「コモンズ：交流広場、コミュニティ施設、防犯灯等」)について、地権者合意による協定を締結
	財政支援	<ul style="list-style-type: none"> ・ スマートウェルネス住宅推進事業 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 「サービス付き高齢者向け住宅」に併設される高齢者生活支援施設の供給促進のための整備支援
		<ul style="list-style-type: none"> ・ ストック再生緑化事業 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 公共公益施設の緑化や、公開性を有する建築物等の緑化に対して支援
居住誘導区域外で任意で位置付けることができる区域		<ul style="list-style-type: none"> ・ 居住調整地域 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 立地適正化計画区域のうち居住誘導区域以外の区域を対象に定められ、3戸以上の住宅等の新改築や住宅等への用途変更、またはそのための開発行為(0.1ha以上のもの)に対して、市街化調整区域と同様の規制が適用される
		<ul style="list-style-type: none"> ・ 跡地等管理区域 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 居住誘導区域外の区域において、跡地等を適正に管理するために設定する区域であり、所有者又は管理協定を締結した都市再生法人等が、跡地等を適正に管理する

7.4.2 低未利用土地等関連施策

前記の表 7 で示した施策のうち、低未利用土地利用の方針及び立地誘導促進協定に関する方針は、以下に示すとおりとします。

7.4.2.1 低未利用土地の有効活用と適正管理のための指針等

(1) 低未利用土地利用等指針

空き地・空き家等の低未利用土地が時間的・空間的にランダムに発生する都市のスポンジ化問題に対応するため、低未利用土地に対しては、適切な管理を促すだけではなく、有効利用を促すことが必要です。また、複数の土地の利用権等の交換・集約、区画再編等を通じて、低未利用土地を一体敷地とすることにより活用促進につながる場合、低未利用土地の地権者等と利用希望者とを行政がコーディネートすることなども検討していきます。

利用指針：＜都市機能誘導区域内＞

オープンカフェや広場など、商業施設、医療施設等の利用者の利便を高める施設としての利用を推奨すること

＜居住誘導区域内＞

リノベーションによる既存住宅の再生及び良好な居住環境整備のための敷地統合等による利用を推奨すること

管理指針：＜空き家＞

定期的な空気の入れ換え等の適切な清掃をおこなうこと

＜空き地等＞

雑草の繁茂及び害虫の発生を予防するための定期的な除草や、不法投棄等を予防するための適切な措置を講じ、適切な管理を行うこと

7.4.2.2 立地誘導促進施設協定に関する事項

(1) 立地誘導促進施設の一体的な整備又は管理が必要となると認められる区域

都市機能誘導区域

(2) 立地誘導促進施設の一体的な整備又は管理に関する事項

居住者等の利便を増進し、良好な市街地環境を確保するために、区域内の一団の土地の所有者及び借地権者等は、以下の施設の一体的な整備又は管理を適切に行うこととする。

種類：広場、広告塔、並木など、居住者、来訪者又は滞在者の利便の増進に寄与する施設等であって、居住誘導区域にあっては住宅の、都市機能誘導区域にあっては誘導施設の立地の誘導の促進に資するもの

7.5 居住誘導区域外での施策

本市の農村地域等における生活道路、生活排水、交通、レクリエーション施設、文化コミュニケーション施設に関する生活環境整備は着実に進行していますが、地域の維持・向上に向け、引き続き、施設等の整備を促進する必要があります。都市にはない農村景観等の良さを再認識し、地域住民にとっても、農村を訪れる都市住民にとっても、安らぎの場となるような美しい農村集落を形成していく必要があります。

このような認識のもと、居住誘導区域外においては、庁内担当課間で連携しつつ、下記の取組みの推進に努めていきます。

- 農村の混在化、少子高齢化やライフスタイルの多様化等に伴う地域社会全体の活力低下に対し、地域住民の自主性と創意工夫により、活力あるコミュニティづくりを進めます。
- 環境保全活動等により、水と緑を活かした美しく住み良い農村環境づくりを進めます。
- 本市の豊かな地域資源を活用し、都市と農村地域の新たな対流を進めます。
- 健全な食育の普及や学校教育との連携等による農作業体験学習の充実、さらに消費者と農業・農村における多様なふれあいの場の創出等により、食料・農業・農村について、消費者と農家の相互理解を深めます。

また、今後、高齢化等の進行（運転免許証返納者の増加等）を見据え、各集落から都市機能誘導区域への公共交通によるアクセスが確保できるよう、路線バス等の維持・充実化に努めていきます。

7.6 届出制度

居住及び都市機能の立地の適正化を図るため、都市再生特別措置法第 88 条第 1 項及び同法第 108 条第 1 項の規定に基づき、以下の通り、届出制度を運用します。

なお、この届出制度は、開発行為や建築等行為の動向を把握し、緩やかな土地利用の誘導を図るための制度であり、これらの行為を禁止したり、規制したりするものではありませんが、開発行為等が住居や都市機能の立地誘導を図る上で支障があると認められる時は、届出者との調整や勧告を行うことがあります。

7.6.1 居住誘導区域の届出

居住誘導区域外における住宅開発等の動向を把握するため、居住誘導区域外で以下の行為を行おうとする場合には、行為に着手する 30 日前までに届出が必要となります。

7.6.1.1 届出が必要となる行為

■ 開発行為

- ① 3 戸以上の住宅の建築目的の開発行為
- ② 1 戸または 2 戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が 1,000 m²以上のもの

■ 建築等行為

- ① 3 戸以上の住宅を新築しようとする場合
- ② 建築物を改築し、または建築物の用途を変更して 3 戸以上の住宅とする場合

7.6.1.2 届出が必要となる場所

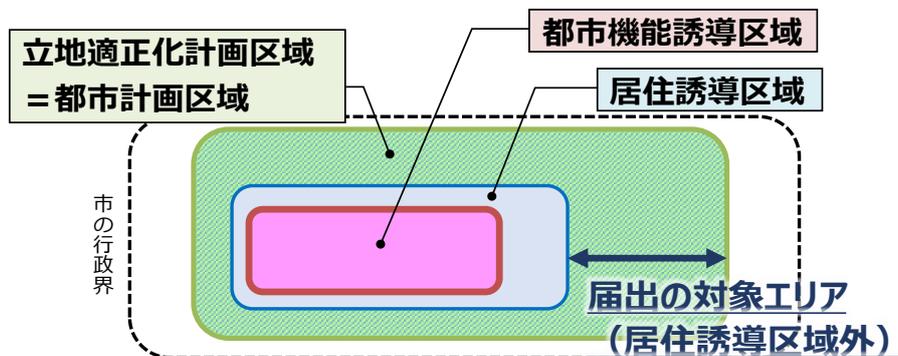


図 13 届け出が必要となる場所（立地適正化計画区域内の居住誘導区域外）

7.6.2 都市機能誘導区域の届出

都市機能誘導区域外における誘導施設の立地動向を把握するため、誘導施設を対象として、都市機能誘導区域外で以下の行為を行おうとする場合には、行為に着手する日の30日前までに届出が必要となります。

また、都市機能誘導区域内の既存の誘導施設を休止または廃止しようとする場合は、休止（廃止）しようとする日の30日前までに届出が必要となります。

7.6.2.1 届出が必要となる行為

■開発行為

- ・都市機能誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為を行おうとする場合

■建築等行為

- ①誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合
- ②建築物を改築し、都市機能誘導施設を有する建築物とする場合
- ③建築物の用途を変更し、誘導施設を有する建築物とする場合

■休止・廃止

- ・都市機能誘導区域内の誘導施設を休止または廃止しようとする場合

7.6.2.2 届出の対象となる施設

誘導施設が対象となります。誘導施設については、70ページを参照して下さい。

7.6.2.3 届出が必要となる場所

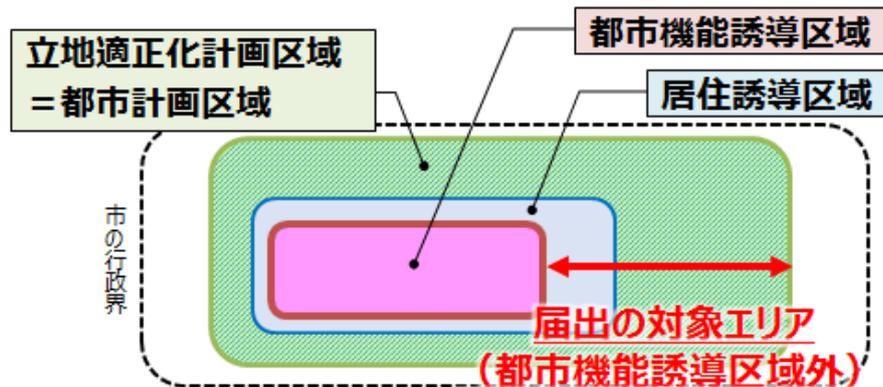


図 14 届出が必要となる場所（立地適正化計画区域内の都市機能誘導区域外）

第8章 計画の進行管理

8.1 目標値の設定

8.1.1 目標値一覧

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、次に示す指標を設定します。

表 8 指標①「居住誘導」に関する目標値

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

表 9 指標②「都市機能誘導」に関する目標値

指標名	現状値 (2015年)	中間目標 (2030年)	目標値 (2040年)
エリア毎の誘導施 設の充足数 (施設)	9/10	9/10	10/10

表 10 指標③「公共交通」に関する目標値

指標名	現状値 (2015年)	中間目標 (2030年)	目標値 (2040年)
市内循環バスの 便数 (便)	6	6	6

8.1.2 参考：目標値①の設定根拠

指標①「居住誘導区域内の人口密度」は、2015年の現状値が33.9人/haであるのに対し、国立社会保障・人口問題研究所の推計に基づく2040年の将来値（すう勢値）は、26.7人/haまで減少する見込みですが、本計画による居住誘導の施策等を講じることによる2040年の目標値を28.0人/haと設定します。

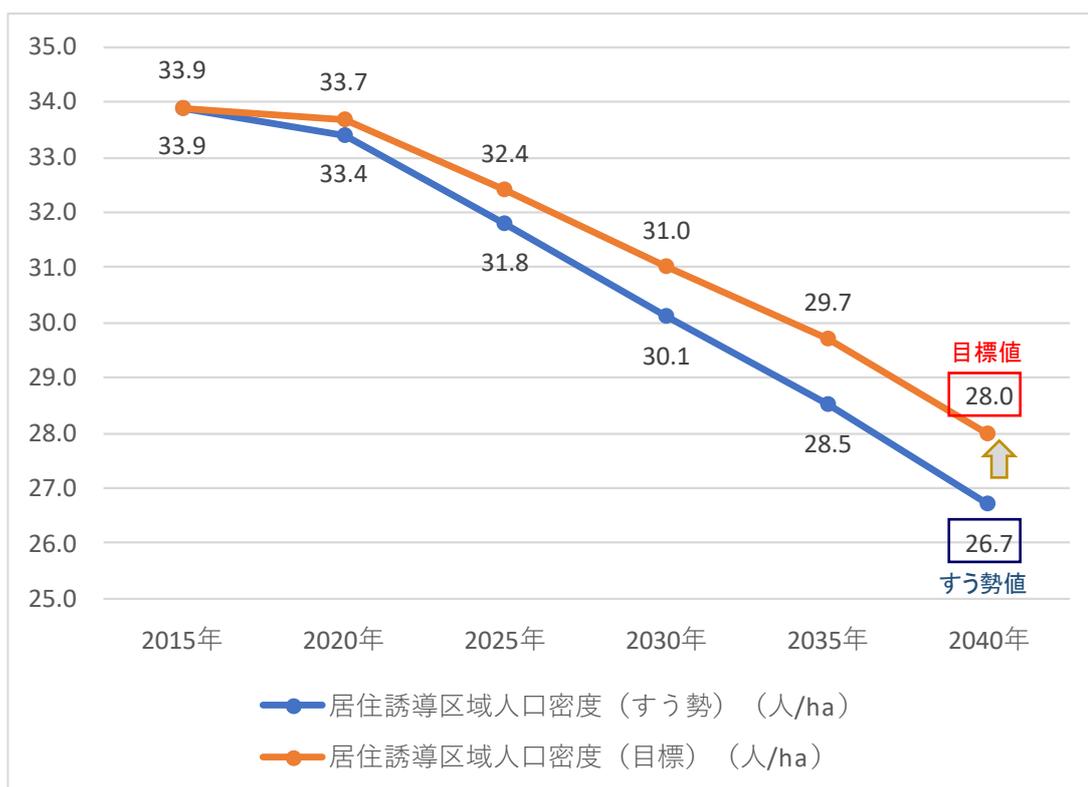


図 15 居住誘導区域内の人口密度の推移

※すう勢値の人口密度=国立社会保障・人口問題研究所の推計に基づき算出した人口密度

※目標値の人口密度=国立社会保障・人口問題研究所の推計との整合を図りつつ、居住誘導施策により達成を目指す人口密度

※2040年までの居住誘導区域の面積は不変と仮定

8.1.3 参考：目標値②の設定根拠

指標②「エリア毎の誘導施設の充足数」については、今後人口減少が進行する中、厳しい状況が予想されますが、本計画に基づく施策等を講じることで、充足数を維持・向上させることを目標として設定します。

エリア毎の誘導施設の充足数の設定方法は、都市機能誘導区域を図 16 に示す3つのエリアに区分した上で、表 11 に示すとおり、各エリアに存在する誘導施設（※行政施設を除く）の状況から設定したものです。

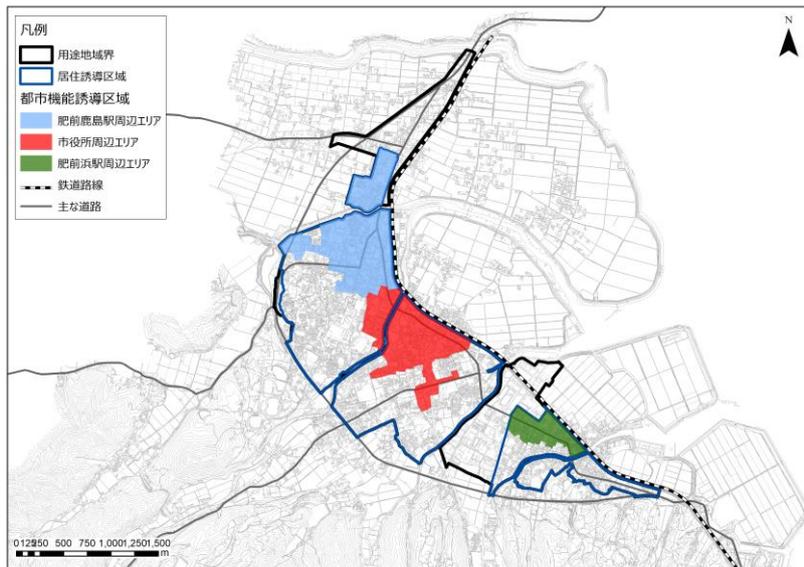


図 16 都市機能誘導区域のエリア区分図

表 11 エリア毎の誘導施設の充足数（現況）

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、公共交通のアクセス性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ス性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)	× (0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、×誘導施設が充足されていないエリア

エリア毎の誘導施設の充足数(赤枠内)	9/10
参考：施設数の合計(赤枠内)	(26施設)

8.1.4 参考：目標値③の設定根拠

指標③「市内循環バスの便数」については、今後人口減少が進行する中、厳しい状況が予想されますが、本計画に基づく施策等を講じることで、現状水準を維持していくことを目標として設定します。

図 17 は、市内循環バス時刻表です。市内循環バスは現状で 6 便運行しており、今後、人口が減少する中でも、市内循環バス数の現状維持を目標とします。

時刻表					月曜～土曜				
西回り					東回り				
番号	停留所名	1便	2便	5便	番号	停留所名	3便	4便	6便
①	鹿島バスセンター	7:55	9:10	14:35	①	鹿島バスセンター	10:10	13:35	15:35
②	鹿島新町(織田病院前)	7:56	9:11	14:36	②	鹿島新町(織田病院前)	10:11	13:36	15:36
②4	高木眼科前	↓	9:12	14:37	②4	高木眼科前	10:12	13:37	15:37
②3	御神松	↓	9:13	14:38	②3	御神松	10:13	13:38	15:38
②2	鹿島総合庁舎前	↓	9:16	14:41	②2	鹿島総合庁舎前	10:16	13:41	15:41
②1	西牟田(別府整形外科前)	↓	9:17	14:42	②1	西牟田(別府整形外科前)	10:17	13:42	15:42
③	公園入口(佐賀西信用前)	7:57	9:18	14:43	③	公園入口(佐賀西信用前)	10:18	13:43	15:43
④	幸通り	7:57	9:18	14:43	④	鹿島・中川	10:19	13:44	15:44
⑤	道場前	7:58	9:19	14:44	⑤	鹿島市役所・エイブル前	10:20	13:45	15:45
⑥	鹿島小学校前	7:59	9:20	14:45	⑥	泉通り	10:21	13:46	15:46
⑦	体育館前	8:00	9:21	14:46	⑦	小舟津	10:22	13:47	15:47
⑧	西部中学校前	8:01	9:22	14:47	⑧	鹿島農協入口	10:23	13:48	15:48
⑨	どんとこい前	8:02	9:23	14:48	⑨	しめご橋	10:23	13:48	15:48
⑩	辻宿	8:04	9:25	14:50	⑩	ドラモリ・コメリ前	10:24	13:49	15:49
⑪	農協前	8:04	9:25	14:50	⑪	ララベル	10:26	13:51	15:51
⑫	行成	8:08	9:29	14:54	⑫	行成	10:29	13:54	15:54
⑬	ララベル	8:11	9:32	14:57	⑬	辻宿	10:32	13:57	15:57
⑭	ドラモリ・コメリ前	8:13	9:34	14:59	⑭	農協前	10:32	13:57	15:57
⑮	しめご橋	8:14	9:35	15:00	⑮	どんとこい前	10:35	14:00	16:00
⑯	鹿島農協入口	8:14	9:35	15:00	⑯	西部中学校前	10:36	14:01	16:01
⑰	小舟津	8:15	9:36	15:01	⑰	体育館前	10:37	14:02	16:02
⑱	泉通り	8:16	9:37	15:02	⑱	鹿島小学校前	10:38	14:03	16:03
⑲	鹿島市役所・エイブル前	8:17	9:38	15:03	⑲	道場前	10:39	14:04	16:04
⑳	鹿島・中川	8:18	9:39	15:04	⑳	幸通り	10:40	14:05	16:05
㉑	公園入口(中川たねもの前)	8:19	9:40	15:05	㉑	公園入口(中川たねもの前)	10:40	14:05	16:05
㉒	西牟田(別府整形外科前)	8:20	9:41	15:06	㉒	西牟田(別府整形外科前)	10:41	14:06	16:06
㉓	鹿島総合庁舎前	8:21	9:42	15:07	㉓	鹿島総合庁舎前	10:42	14:07	16:07
㉔	御神松	8:24	9:45	15:10	㉔	御神松	10:45	14:10	16:10
㉕	高木眼科前	8:25	9:46	15:11	㉕	高木眼科前	10:46	14:11	16:11
㉖	鹿島新町(織田病院前)	8:26	9:47	15:12	㉖	鹿島新町(織田病院前)	10:47	14:12	16:12
㉗	鹿島バスセンター	8:27	9:48	15:13	㉗	鹿島バスセンター	10:48	14:13	16:13

平成30年10月1日改正

図 17 市内循環バスの時刻表

8.2 計画の進行管理と見直し

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、本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、適切に本計画の見直し等を行うものとします。

今後の社会人口動態の変化や効果なども評価・検証しながら、PDCA サイクルの考え方にに基づき、継続的に計画の評価、見直しを行い、計画の充実を図ります。

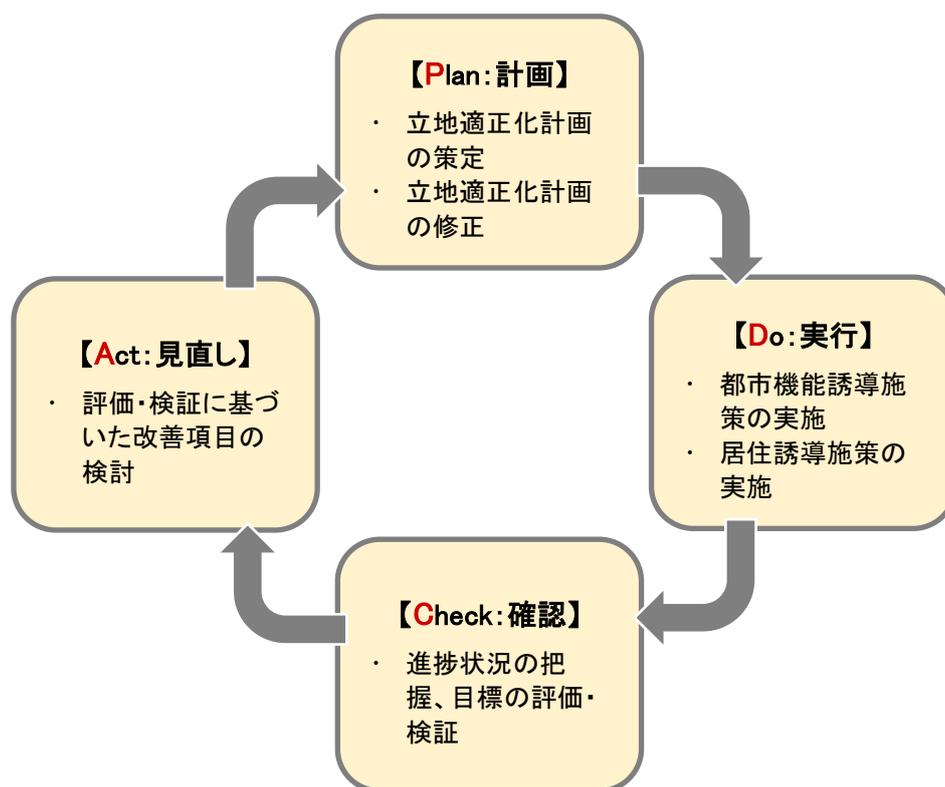


図 18 PDCAサイクルに基づく計画管理

コンパクトなまちづくり計画
～鹿島市立地適正化計画～

2020年3月

編集・発行 鹿島市 建設環境部 都市建設課
〒849-1312 佐賀県鹿島市大字納富分 2643 番地 1
TEL:0954-63-3415(直通) FAX:0954-63-2129(代表)
HP:<https://www.city.saga-kashima.lg.jp/>

 鹿島市