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	 ● 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	 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	 ● 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	● 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	● 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	● 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	● 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	 ●「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 方で基幹的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

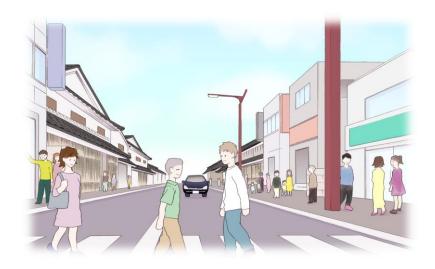
<将来都市像>

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・充実を図るとともに、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。

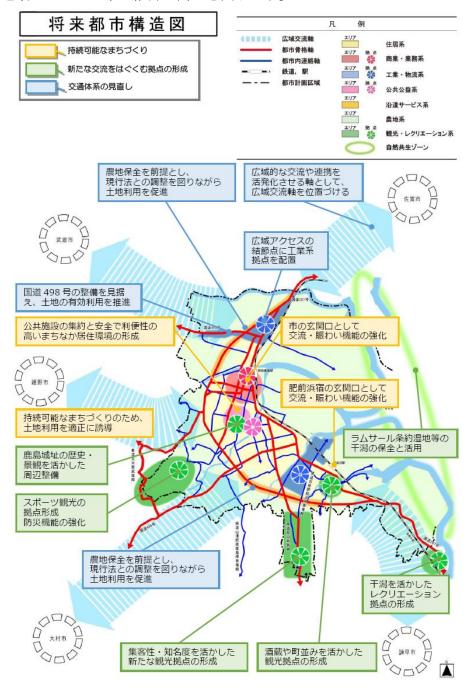


図 5 将来都市構造

資料:鹿島市都市計画マスタープラン