

序章

鹿島市都市計画マスタープラン
の策定にあたって

序-1 都市計画マスタープランとは

序-1-1 目的

都市計画マスタープランとは、都市計画区域内の用途地域や地区計画、道路、公園、下水道、土地区画整理事業など、都市計画決定を行う際の指針として、将来像や将来都市構造、都市計画の基本的な方針を定めるものです。

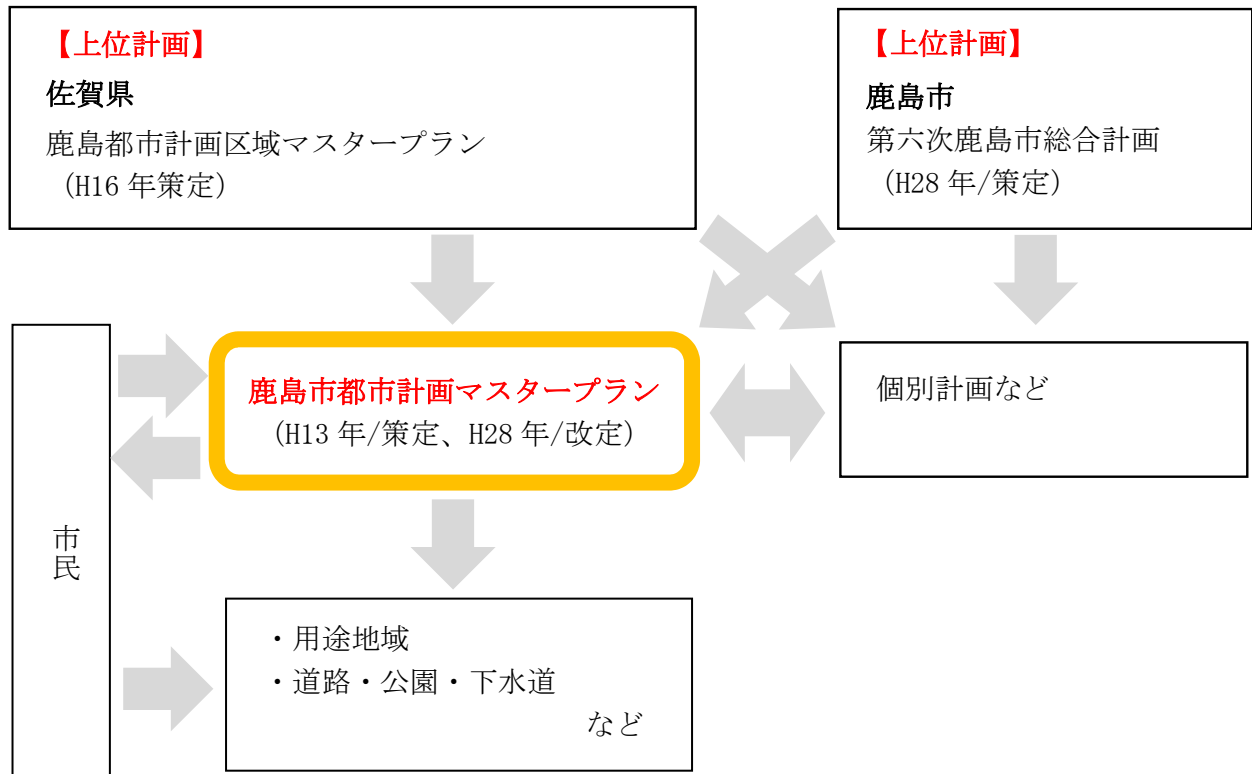
都市計画法（市町村の都市計画に関する基本的な方針）

第18条の2 市町村は、議会の議決を経て定められた当該市町村の建設に関する基本構想並びに都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即し、当該市町村の都市計画に関する基本的な方針（以下この条において「基本方針」という。）を定めるものとする。

- 2 市町村は、基本方針を定めようとするときは、あらかじめ、公聴会の開催等住民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるものとする。
- 3 市町村は、基本方針を定めたときは、遅滞なく、これを公表するとともに、都道府県知事に通知しなければならない。
- 4 市町村が定める都市計画は、基本方針に即したものでなければならない。

序-1-2 位置づけ

都市計画マスタープランは上位計画に即して定めることが必要であり（都計法第18条の2）、本市の上位計画である「鹿島市総合計画」とともに、佐賀県が定める「都市計画区域マスタープラン」に即して定めます。



序-2 改定における基本的な考え方

序-2-1 改定の背景

本市では、平成4年の都市計画法改正により創設された「市町村の都市計画に関する基本的方針」や土地利用動向を踏まえ、本市の都市計画区域における基本構想・関連計画・基礎調査・まちづくりに関する住民意識等の資料に基づき、平成13年2月にはじめて鹿島市都市計画マスタープランを策定しました。

平成13年の鹿島市都市計画マスタープラン策定後、本市では、国道207号バイパスの暫定開通による交通利便性の向上や、肥前浜宿の歴史的な町並みが重要伝統的建造物群保存地区に選定されたことによる観光拠点化等を着実に実施してきました。

一方で、策定して10年以上が経過し、少子高齢化や市民ニーズの多様化、地方分権の推進など本市を取り巻く状況や社会情勢が大きく変化しているとともに、第六次鹿島市総合計画との整合を図るため、鹿島市都市計画マスタープランの改定が必要となりました。

序-2-2 社会情勢の変化への対応

平成13年に鹿島市都市計画マスタープランを策定した後、以下の社会情勢の変化が起きており、社会情勢の変化に対応した都市づくりが必要です。

全国的な変化

- ・ 高齢化の進展
- ・ 人口減少社会の到来
- ・ 景気の長期低迷
- ・ 災害リスクの高まり
- ・ 地球環境問題の深刻化
- ・ 都市の維持コストの増大
- ・ 市民ニーズの多様化

本市の変化

- ・ 高齢化率^{※1}25.7% (H22) で超高齢社会
- ・ 32,117人 (H17) →29,700人 (H27^{※2}年) に人口減少
- ・ 農) 主要作物作付面積 1,996ha (H12) →1,443ha (H22)
- ・ 工) 製造品出荷額 6,078千万円 (H20) →4,667千万円 (H25)
- ・ 商) 年間商品販売額 5,444千万円 (H14) →3,738千万円 (H25)
- ・ 近年大きな災害はないが、S24年からH18年までに16回の水害被害
- ・ 20年後、耐用年数を超える公共施設は85件で全体の89%
- ・ 20年後の本市の将来像では「福祉、育児、教育、医療、防災、防犯などが充実し、安心して暮らしていけるまち」(35.9%)が最も求められている
- ・ 地域コミュニティの機能低下
- ・ H12からH22までに53地区中46地区で人口減少

※1 高齢化率(世界保健機構(WHO))…7%を超えた社会を「高齢化社会」、14%を超えた社会を「高齢社会」、21%を超えた社会を「超高齢社会」という。

※2 国勢調査(H27)速報値

序-2-3 改定における基本的な考え方

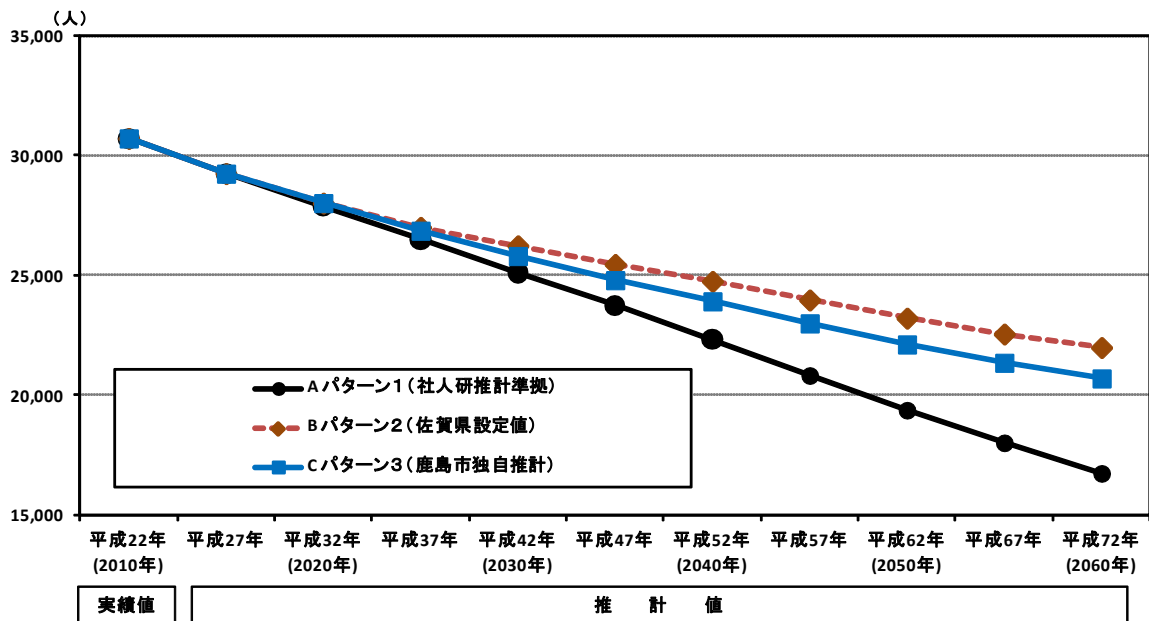
(1) 対象区域

本市の都市計画区域内を対象とします。

なお、本市の一体性を考慮し、関連する重要な計画等があれば都市計画区域外であっても対象とします。

(2) 人口ビジョン

平成27年10月に策定された鹿島市人口ビジョンによると、平成72年(2060)の目標年度では、20,705人と推計され、国立社会保障・人口問題研究所(社人研)推計値と佐賀県設定値による推計値の中間に位置する見通しです。



(単位:人)

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

出典：鹿島市人口ビジョン

(3) 目標年次

平成 13 年に策定した鹿島市都市計画マスタープランの基礎となった第四次鹿島市総合計画（平成 12 年 3 月）は、基本構想目標年を平成 22 年と設定していましたが、鹿島市都市計画マスタープランにおいて策定した施策は、中期・長期におよぶ課題も多く、あらゆる情勢・社会・市民ニーズの変化により、求められるものが多少変わろうと、本市において望ましいとする姿勢は継承していくものとします。

都市計画マスタープランでは、総合計画を考慮しつつ長期的な展望にたつこととされていることから、平成 28 年度を基準年次とし、平成 32 年までの 5 年間で短期的な目標、平成 38 年までの 10 年間で中期的な目標、平成 48 年までの 20 年間で長期的な目標とします。

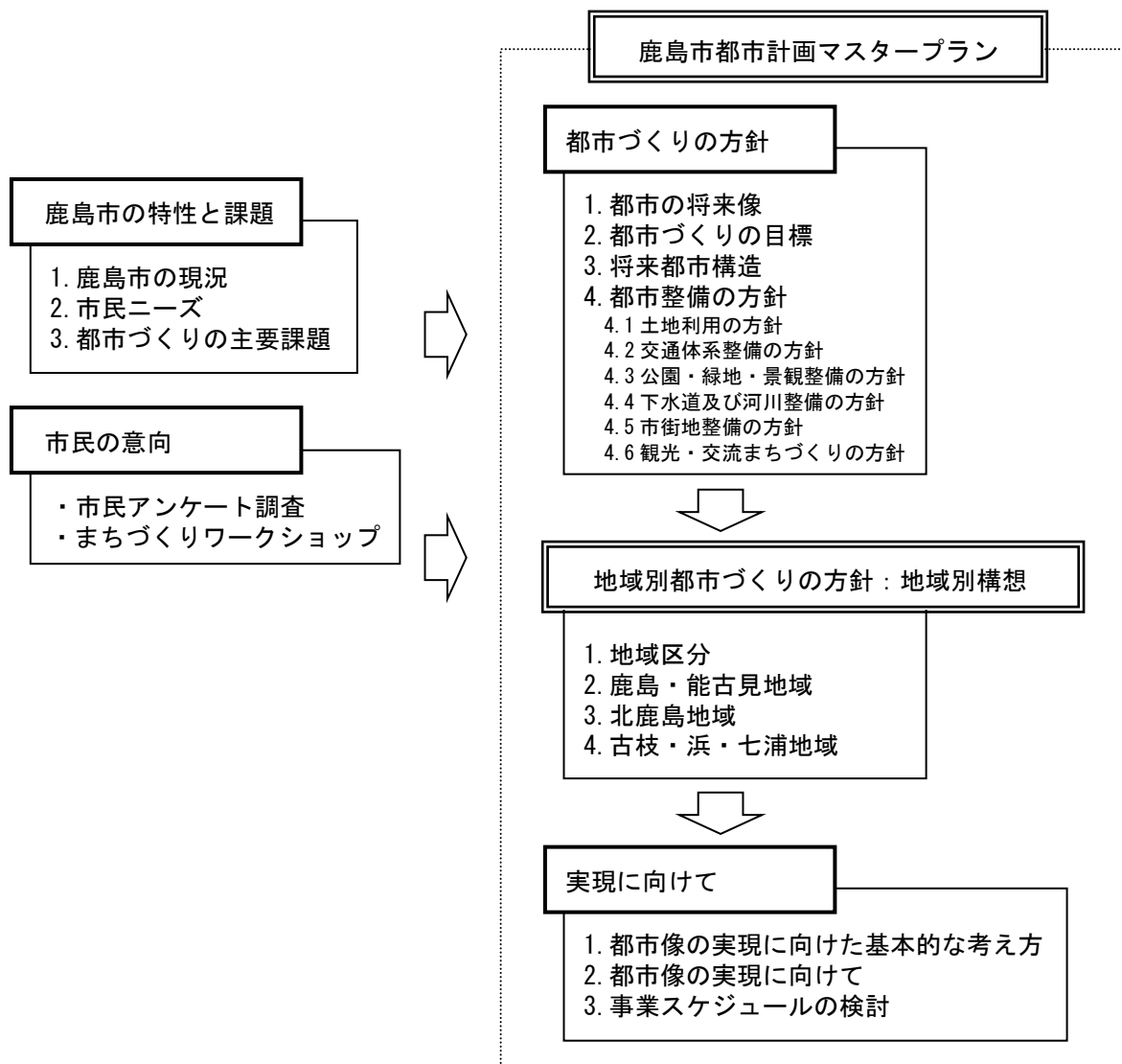
◇基準年次： 平成 28 年(2016)

◇目標年次（短期）：平成 32 年(2020)

◇目標年次（中期）：平成 38 年(2026)

◇目標年次（長期）：平成 48 年(2036)

(4) 策定手順



第1章

鹿島市の 概況と主要課題

1-1 鹿島市の概況

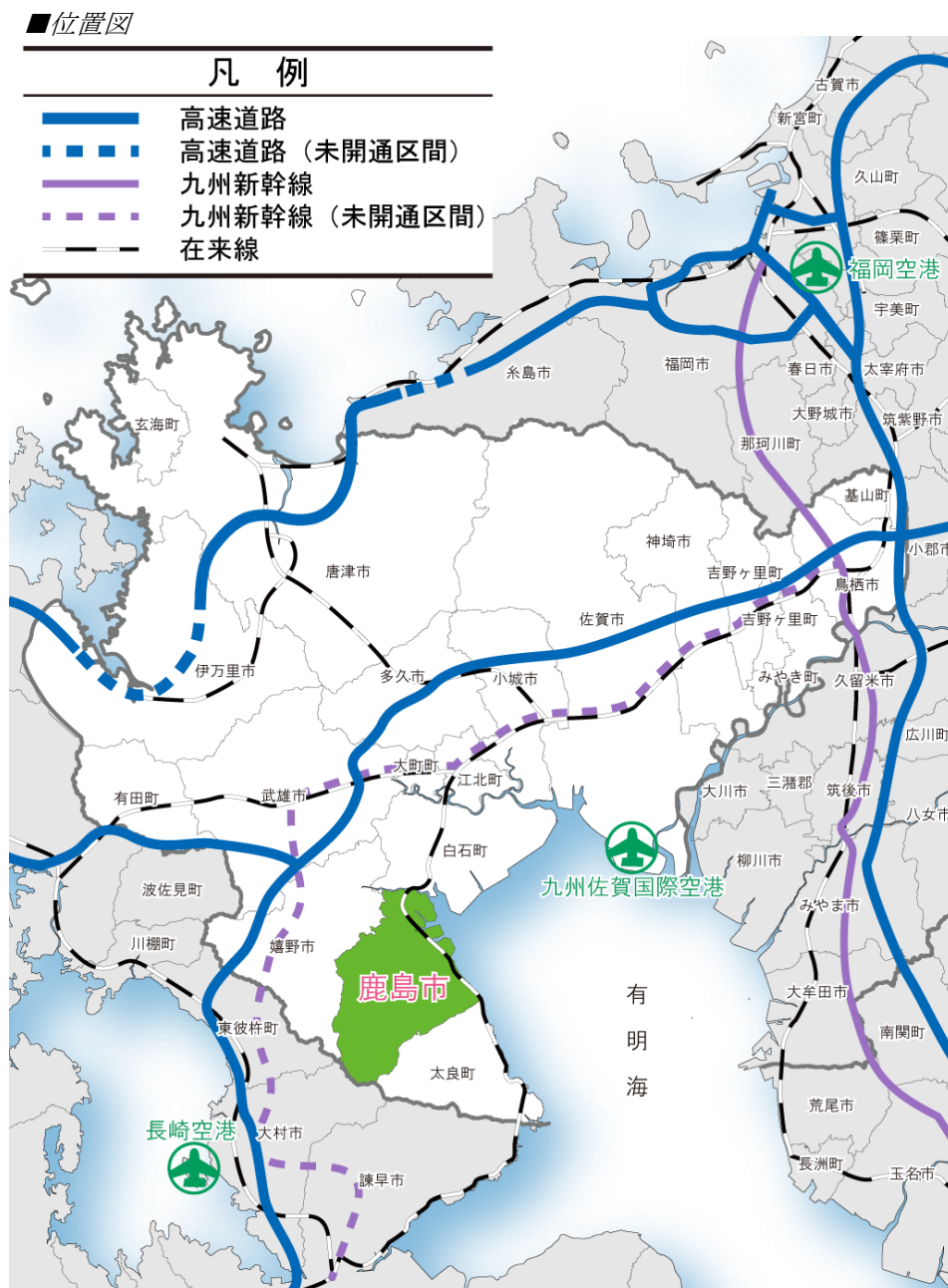
都市づくりの方針を検討する前提として、本市の概況を以下に整理します。

1-1-1 広域的位置づけ

本市は、佐賀県の南西部に位置し、前面には有明海が広がり、後方には多良岳山系に囲まれ自然環境に恵まれています。西に 11.5 km、南北に 16.4 km で市域面積 112.12 km² を擁し、県都・佐賀市からは約 31 km に位置する県南西部の中核都市です。また、国道 207 号が長崎本線と平行して走り、福岡市と長崎市からは長崎本線で約 1 時間の距離です。

日本三大稲荷の一つである祐徳稲荷神社、有明海の自然を活かした地域振興イベント「鹿島ガタリンピック」などが有名です。

また、肥前浜宿には、重要伝統的建造物群保存地区に選定されている酒蔵通りや茅葺町家が建ち並ぶ歴史的な町並みがあります。



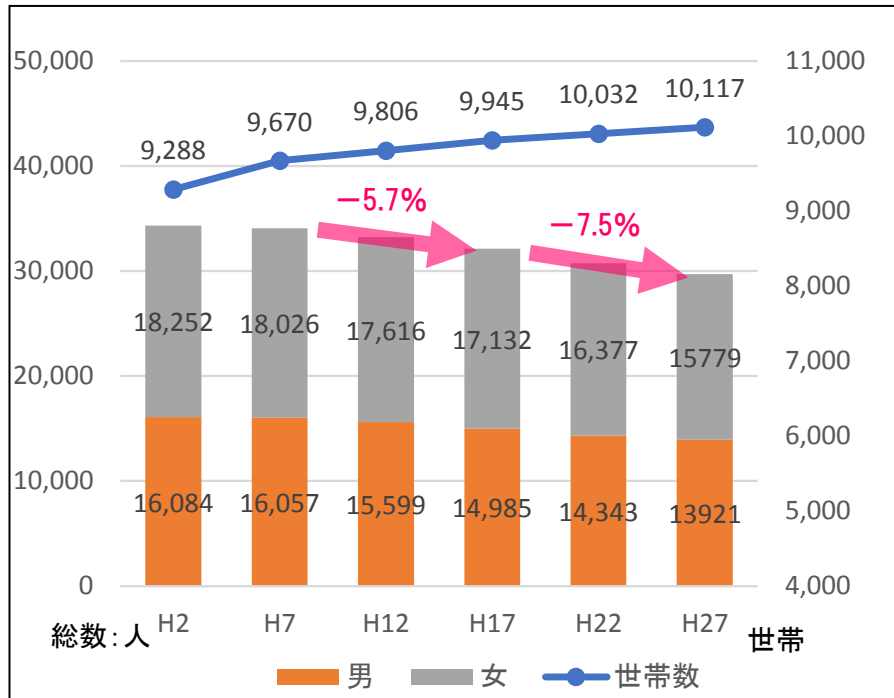
※九州佐賀国際空港は、佐賀空港の愛称です。

1-1-2 人口・世帯数

本市の人口は、平成17年から平成27年にかけて32,117人から29,700人と、7.5%減少しており、平成7年から平成17年の減少率（5.7%減）と比べ、人口減少割合が加速しています。

このような中、世帯数は当面増加傾向となっているものの、将来的には減少が予想されます。このため、宅地や住宅の需要についても減少することが予想されます。

■人口・世帯数の推移



出典：国勢調査

■近年に開発された住宅地

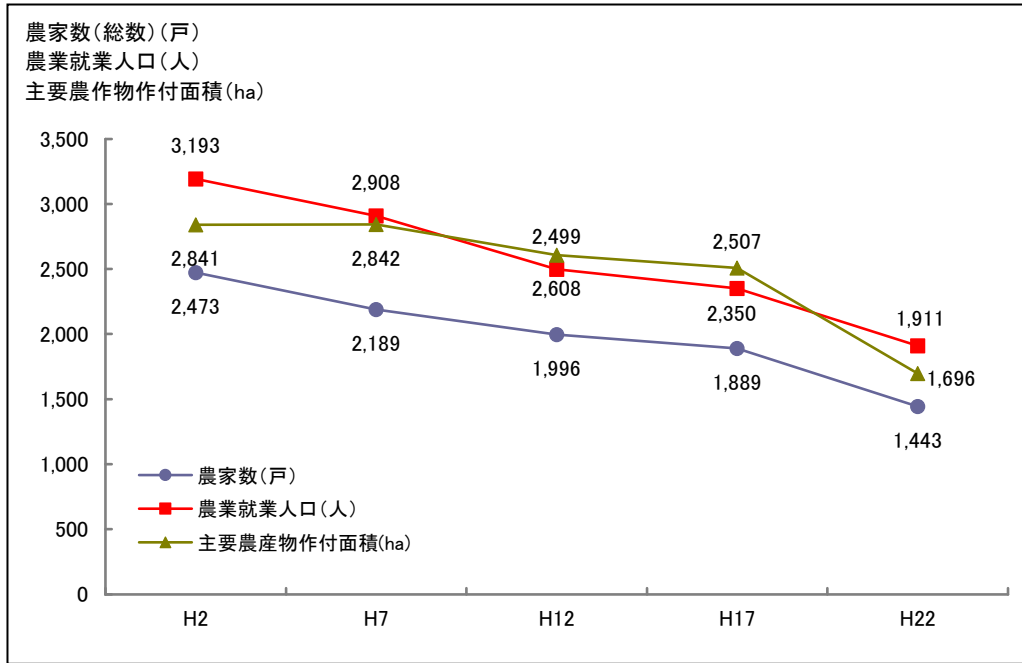


1-1-3 経済・産業活動

(1) 産業活動

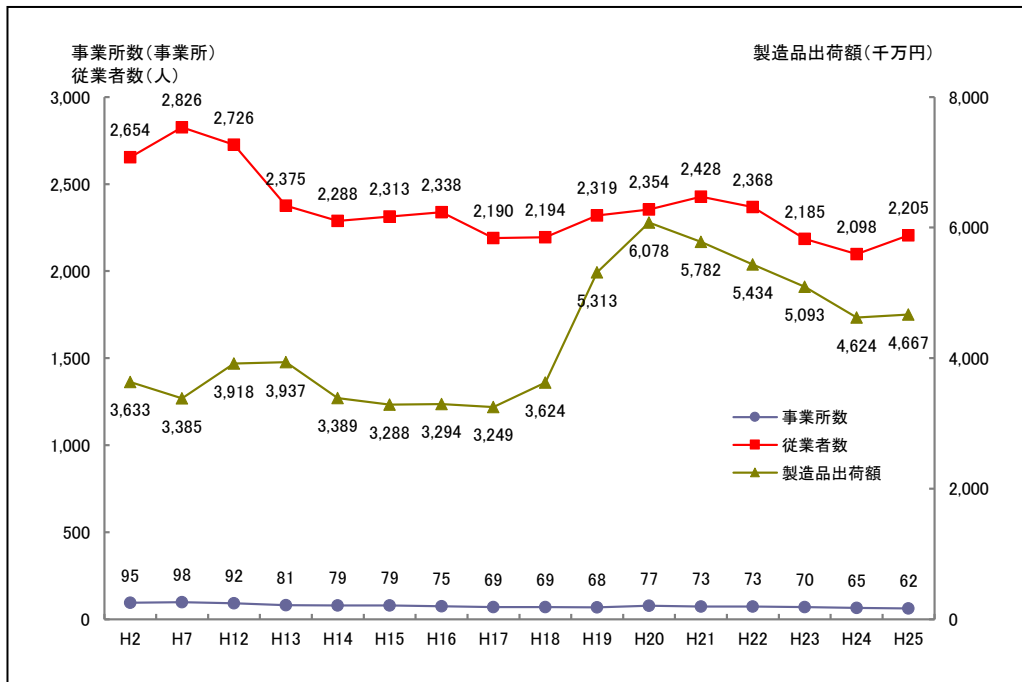
本市の農林水産業、工業、商業活動は、いずれも人口減少の影響を受けて、従業者が減少しており、生産額も停滞傾向にあります。

■農業の推移



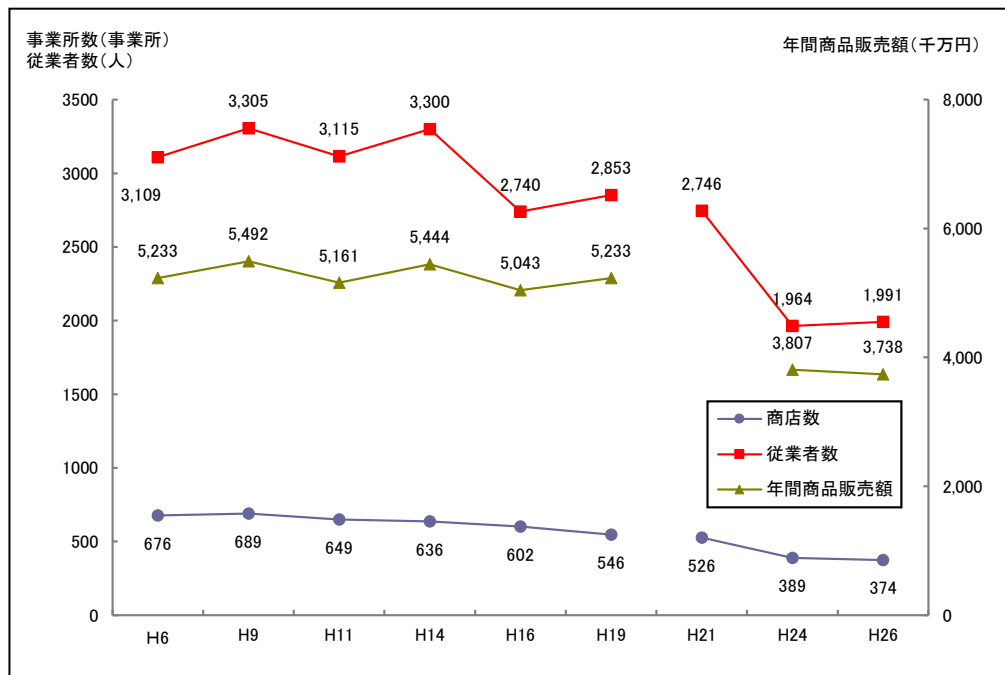
出典：農林業センサス、作物統計

■工業の推移



出典：工業統計

■商業の推移



出典：商業統計、経済センサス

※全国すべての企業・事業所を対象とする「経済センサス」(基礎調査・活動調査)が創設され、平成 21 年以降、商業統計調査で把握すべき事項は「経済センサス - 活動調査」で把握しています。

(2) 観光動向

平成 14 年から観光客数が増加傾向にあり、平成 17 年以降は毎年 300 万人を超える観光客が来訪しています。観光消費額は、平成 25 年が 27 億円となっており、平成 15 年から約 1.3 倍増加しています。

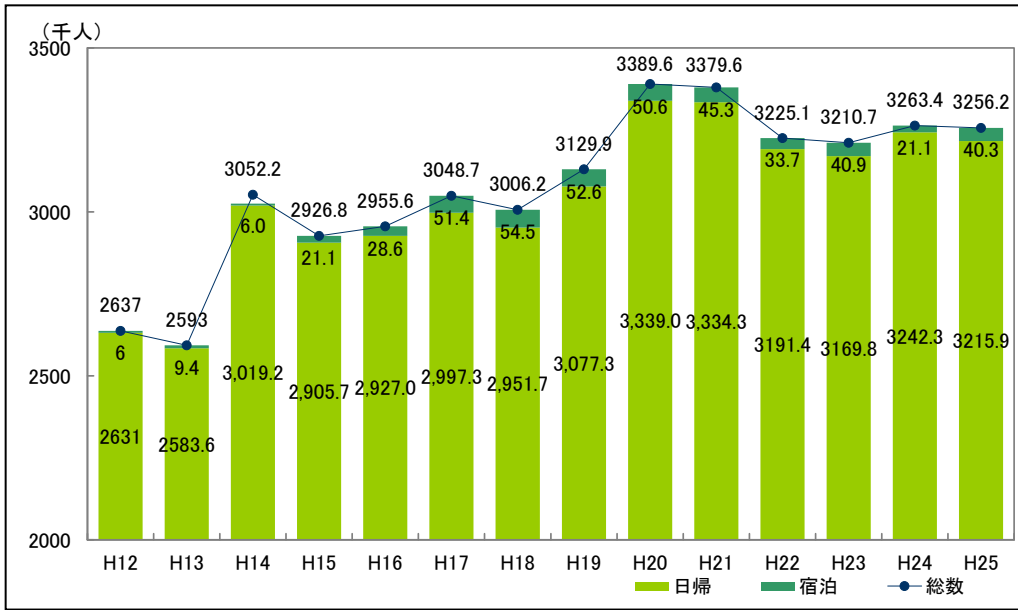
これには、祐徳稲荷神社が多くの観光集客を担っていること、平成 18 年に「浜中町八本木宿地区」と「浜庄津町浜金屋町地区」が重要伝統的建造物群保存地区に選定され、鹿島酒蔵ツーリズム®※1 などによる観光振興に取り組んでいること等が要因としてあげられます。

このため、観光は将来的に本市の経済・産業を牽引する重要な取り組みのひとつとして期待されます。

※1 「酒蔵ツーリズム®」は、鹿島市の登録商標です。

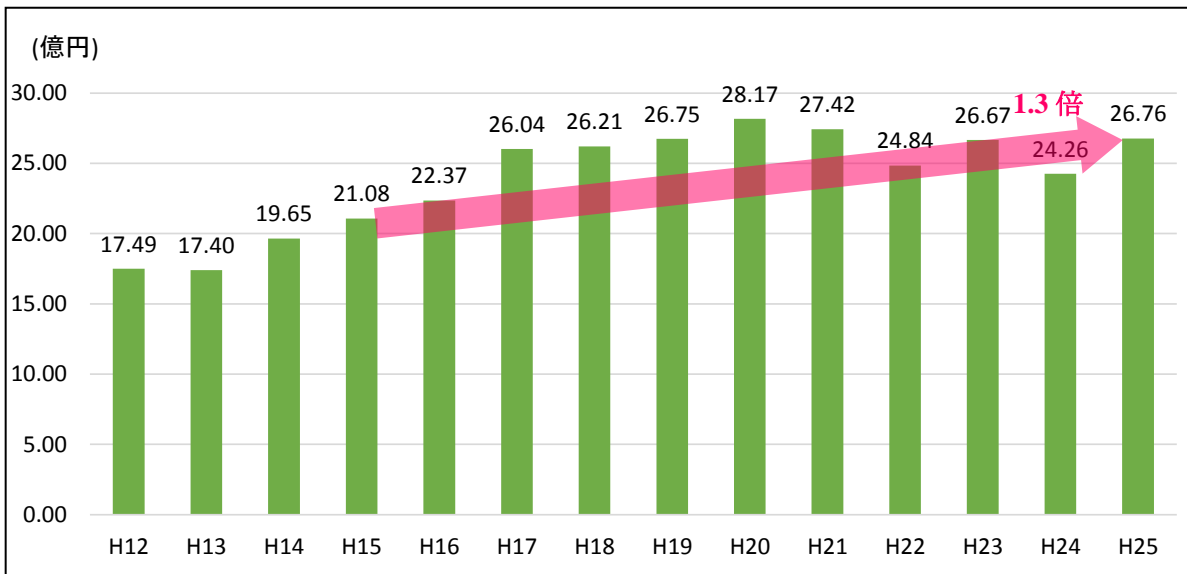
酒蔵開放や酒蔵体験、日本酒をテーマにしたイベント、スタンプラリーなどの仕組みづくり、外国人向けツアーのプロデュースなど実施規模も運営主体も異なる様々な取組や他の観光資源との連携を目指します。また、具体的な取り組みにあたっては、地域一体の取組、異業種連携通年型の観光持続性の確保などに留意しつつ地域活性化を目指します。

■観光入込客数の推移



出典：佐賀県観光客動態調査

■年間観光消費額の推移



出典：佐賀県観光客動態調査、鹿島市

■浜庄津町浜金屋町地区



■浜中町八本木宿地区



1-1-4 都市施設等

(1) 道路

平成15年に国道207号バイパスが暫定2車線で開通したことにより、国道207号や長崎本線とあわせて市街地の骨格が形成されました。

ただし、市街地内では、当初都市計画決定後、事業に着手していない都市計画道路（以下「長期未着手道路」という。）が存在しており、適切な対応が求められています。

■都市計画道路の整備状況図



出典：都市計画道路整備状況図

(2) 公共交通

公共交通機関は、市街地の東側に長崎本線があり、特急が停車する肥前鹿島駅をはじめ、肥前浜駅、肥前七浦駅、肥前飯田駅が配置されています。

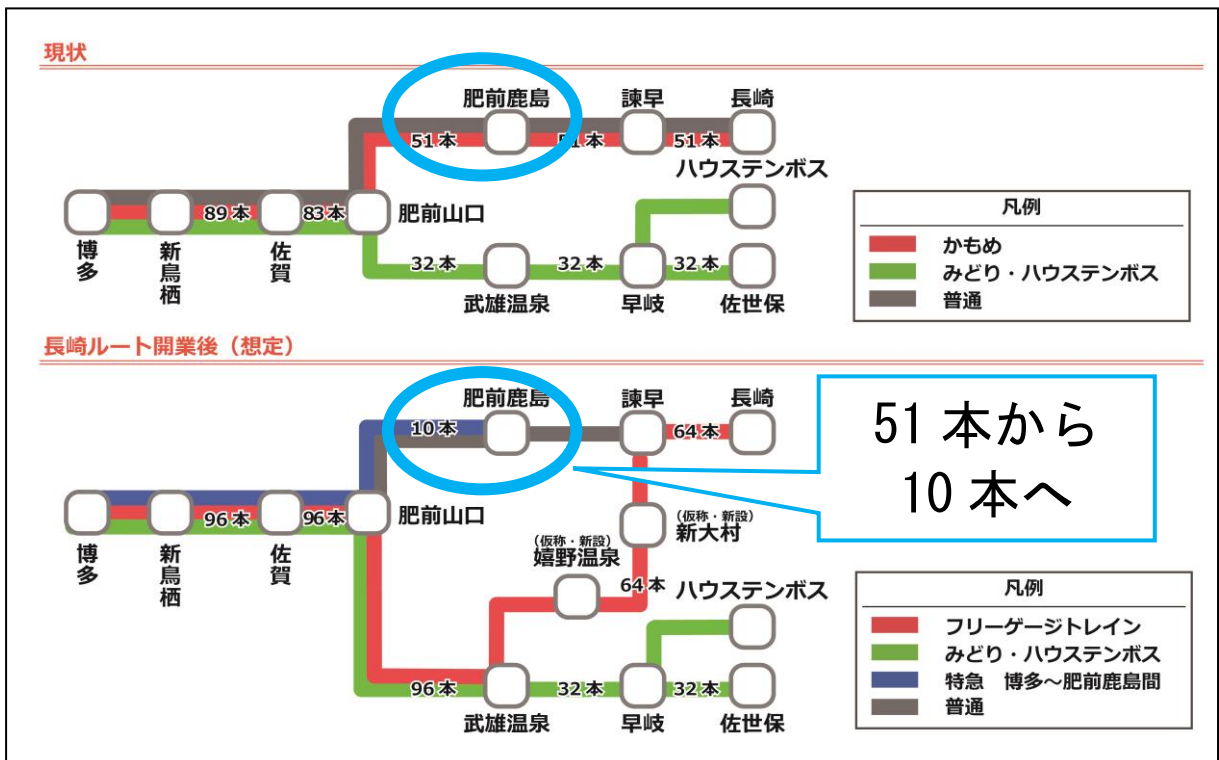
将来は九州新幹線長崎ルートの開業によって、いわゆる「上下分離方式」への移行など運営形態が変わり、また、大幅な特急の減便が予想されており、公共交通による広域間の交流や連携への対応が求められます。

また、肥前鹿島駅では、バリアフリー化や公衆トイレの整備が完了していますが、駅舎の老朽化への対応や駅前の環境整備による賑わい空間の創出が必要な状況になっています。

■肥前鹿島駅 駅舎・駅前の様子



■運行本数予想図



(3) 肥前鹿島干潟

平成 27 年 5 月に肥前鹿島干潟がラムサール条約(特に水鳥の生息地として国際的に重要な湿地に関する条約) 湿地に選定されました。

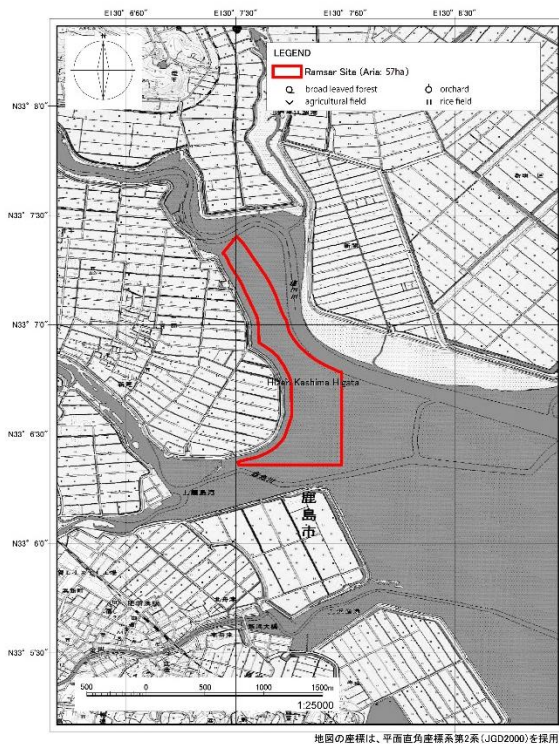
今後は肥前鹿島干潟の生態系を維持しつつ、湿地の働きや重要性について理解する機会をつくり、関係者が互いに情報や経験を共有し、連携・協力する仕組みを設けるなど、そこから得られる恵みを積極的・持続的に活用する賢明な利用(ワイズユース)が必要です。

■飛来するズグロカモメ

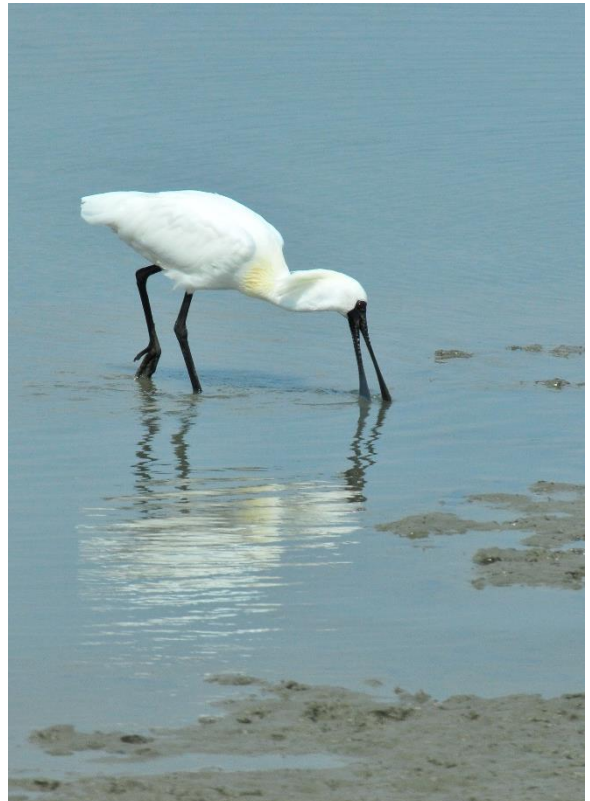


■ラムサール条約湿地位置図

Nama of Ramsar Site : Hizen Kashima Higata



■飛来するクロツラヘラサギ



1-2 市民ニーズ

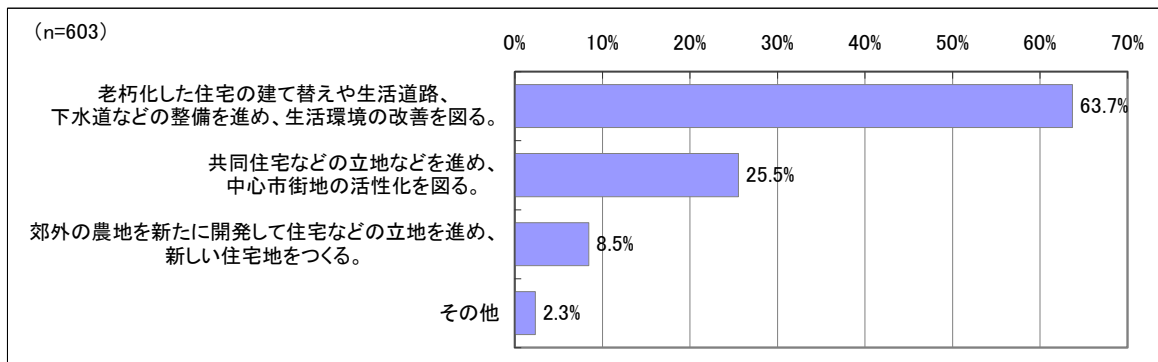
市民の意向について、平成25年2月～3月に実施した市民アンケート調査結果と、平成25年11月～12月に実施した市民の有志によるまちづくりワークショップによる意見を以下に整理します。

1-2-1 暮らし

(1) 住環境

アンケート結果を見ると、住宅地は、「郊外の農地を新たに開発して住宅等の立地を進め、新しい住宅地をつくる（8.5%）」よりも、「既存住宅地の生活環境の改善（63.7%）」や「共同住宅などの立地による中心市街地の活性化（25.5%）」が求められています。ワークショップ意見でも改善すべき点として「高齢者が一人で住んでいるところが増えてきた」、将来の地域の姿として「空き店舗をなくす」といった意見があり、人口減少や高齢化、空き店舗等に対応し、暮らしやすい住宅地づくりが求められています。

■住宅地における本市の将来のまちづくりのあり方



出典：市民アンケート調査（H25.3）

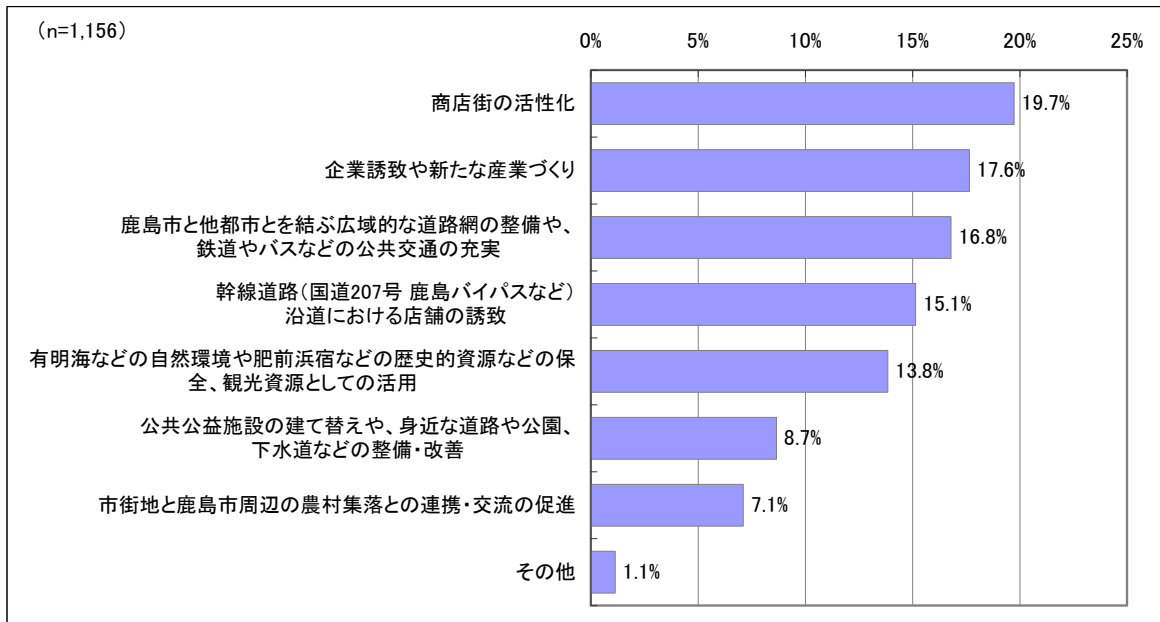
■ワークショップの様子



(2) 中心市街地

アンケート結果を見ると、本市の活性化を図るために重要な取り組みとして、「商店街の活性化(19.7%)」が最も求められています。ワークショップ意見でも、地域の改善すべき点として「肥前鹿島駅(鹿島の窓口なのに、周りが暗い、お店がない)」、「人々が集える施設がない」といった意見があるため、中心市街地では、商業施設の充実や駅前の賑わいや交流が求められています。

■本市の活性化を図るために重要な取り組み



出典：市民アンケート調査 (H25.3)

■スカイロード

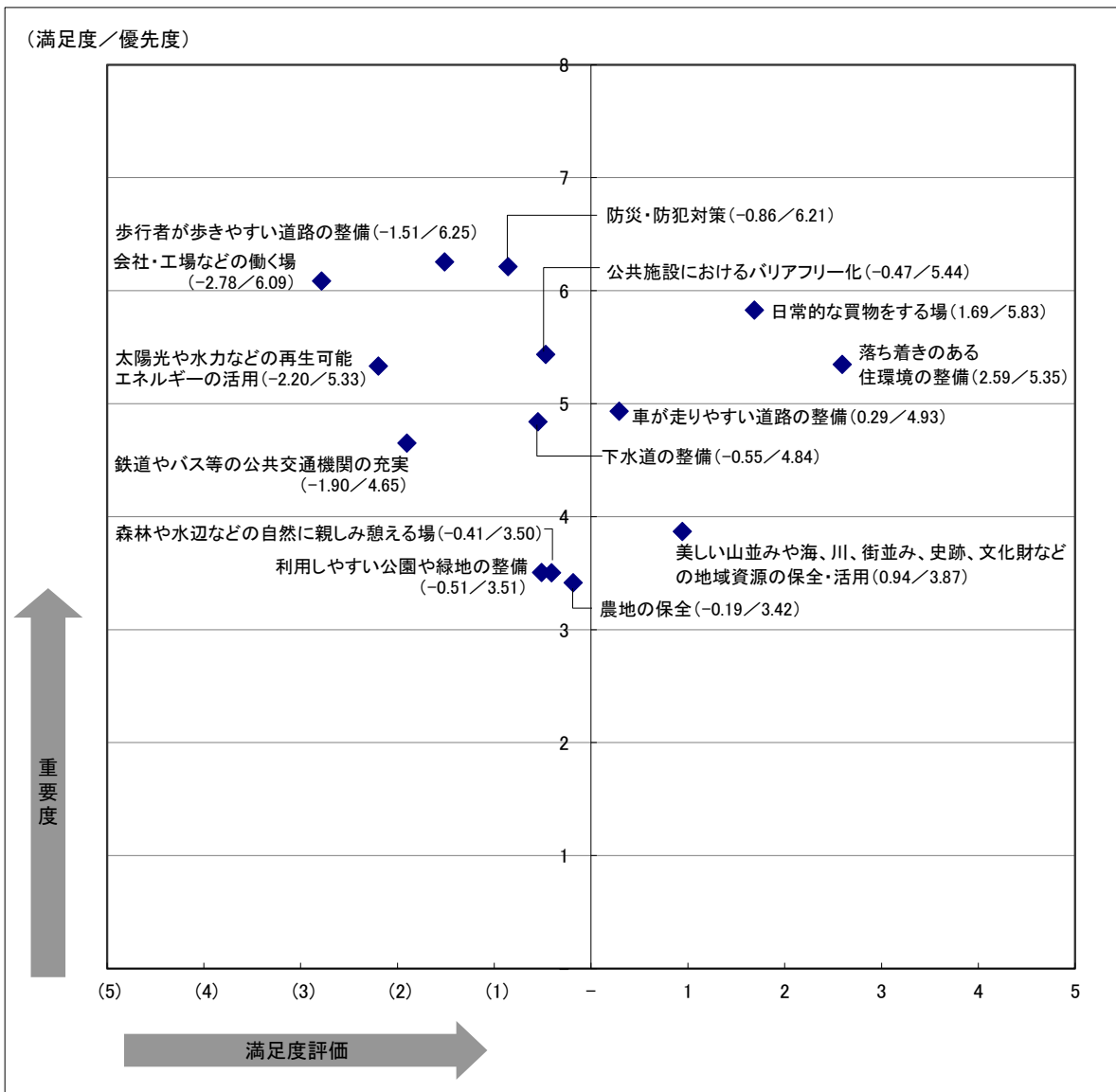


1-2-2 産業

(1) 働く場の確保

アンケート結果をみると、満足度・重要度の関係では、会社・工場などの働く場について、重要度は高いものの、満足度が低くなっています。ワークショップ意見では、改善すべき点として「若者の流出」や「中心市街地では働くところが少ない」、「雇用、協働の面で改善がなされていないと思うので特に若年層の就労支援に力を入れていっていただきたい」といった意見があり、産業が停滞しているなか、若者をはじめとした市民が安心して暮らせるように働く場を確保することが必要です。

■満足度と重要度の相関図



出典：市民アンケート調査 (H25.3)

(2) 観光振興

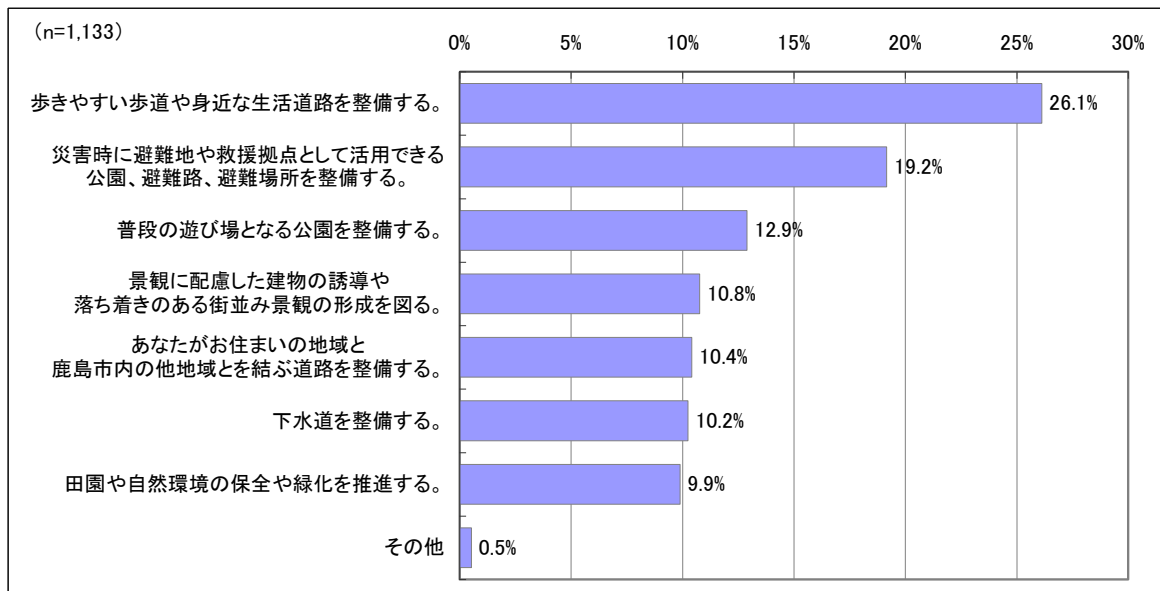
本市では観光産業が期待されるなか、ワークショップ意見では、地域の良い点として「肥前浜宿付近では観光ツアーが多い」や、改善すべき点として「祐徳稲荷神社の参拝客を有効に活かしていない」といった意見があり、地域に点在する観光資源の更なる活用が求められています。

1-2-3 交通

(1) 市内の身近な道路

アンケート結果をみると、お住まいの地域の生活環境のあり方について重要な取り組みとして、「歩きやすい歩道や身近な生活道路を整備する（26.1%）」ことが最も求められています。ワークショップ意見でも、改善すべき点として「国道207号の歩道が危険」、「歩道が狭く、通学路としては不安」や「道路が狭い箇所が多くある」といった意見があり、地域内の円滑な移動や安全な歩行空間の確保が必要です。

■お住まいの地域の生活環境のあり方について重要な取り組み



出典：市民アンケート調査（H25.3）

■歩道のない道路



1-3 都市づくりの主要課題

1-3-1 都市づくりの主要課題

(1) 持続可能なまちづくり

平成13年に策定した都市計画マスタープランでは、人口減少が予想されていたものの、当面世帯数が増加することを踏まえ、住宅需要に応じた市街地の拡大を想定していました。

しかし、平成12年以降、本市では人口減少が加速しており、人口減少・世帯数減少に伴う土地や住宅需要の減少が想定されるとともに、一人暮らし高齢者の増加や、既成市街地内に空き地・空き家の増加が見られることから、将来に財政負担となるような新たな市街地開発はせず、現在の市街地環境改善を重視していくことが必要です。

また、これまで商業活性化に取り組んできた中心市街地の整備についても、超高齢社会に対応した多様な生活サービス、若者の就業、多世代に魅力的な居住環境の確保など、人口減少社会に対応したまちづくりへの転換が必要です。

(2) 新たな交流をはぐくむ拠点の形成

平成13年に策定した都市計画マスタープランでは、商業拠点として肥前鹿島駅周辺や既存商店街、工業拠点として既存工業団地、観光拠点として蟻尾山公園や祐徳稲荷神社、有明海の干潟を位置づけて、整備や施設の立地誘導など拠点形成に取り組んできました。

策定以降、社会情勢は変化し、近年、農業、商業、工業は産業活力が低下しており、市民からは働く場の確保が求められています。

このため、ひきつづき、商業拠点や工業拠点の機能維持・強化が求められるとともに、近年伸びが期待される観光拠点について充実を図り、より一層の市内外の交流を促進することが求められます。

特に、平成18年に重要伝統的建造物群保存地区に選定され、鹿島酒蔵ツーリズム®などによる観光振興が図られている肥前浜宿、平成27年にラムサール条約湿地に登録された肥前鹿島干潟、重点道の駅に選定された「道の駅 鹿島」等について拠点としての活用が求められます。

■ 鹿島酒蔵ツーリズム®



(3) 交通体系の見直し

平成13年に策定した都市計画マスタープランでは、国道207号バイパスは、広域交通を担う道路として早期整備を方針に掲げていました。平成15年には暫定2車線で開通し、現在は国道207号とあわせて周辺市町との連絡や市街地の骨格を形成する役割を担っています。

現在は、さらに佐賀方面から有明海沿岸道路・佐賀福富道路の整備が進みつつあり福富鹿島道路についても環境影響調査が完了し事業着手に向けて手続きが進んでいます。一方で、本市から太良、諫早方面は高速交通ネットワークの空白地帯が存在します。

また、鉄道は、九州新幹線長崎ルート建設が着工されるとともに、新幹線開業時には本市では長崎本線の運営形態がいわゆる「上下分離方式」に移行され、特急減便が予想されています。

将来的に新幹線開業で増加が見込まれる沿線自治体の観光客を本市へ誘客するため、国道207号バイパスをはじめ、周辺市町との連絡を担う国道498号、444号など、広域幹線道路を活用した交流や連携の促進を進め、さらに、新幹線開業後は、特急減便に対応した運行計画見直しによる利便性の向上及び利活用が必要です。

加えて、長崎本線は利活用を促進するとともに、肥前鹿島駅、肥前浜駅、肥前七浦駅は、駅舎の老朽化や交通機関の円滑な乗継ぎ等への対応を図ります。

市街地内は、市民ニーズにもあるように、国道207号をはじめ市民の通学等における安全・安心な移動空間の確保が求められています。

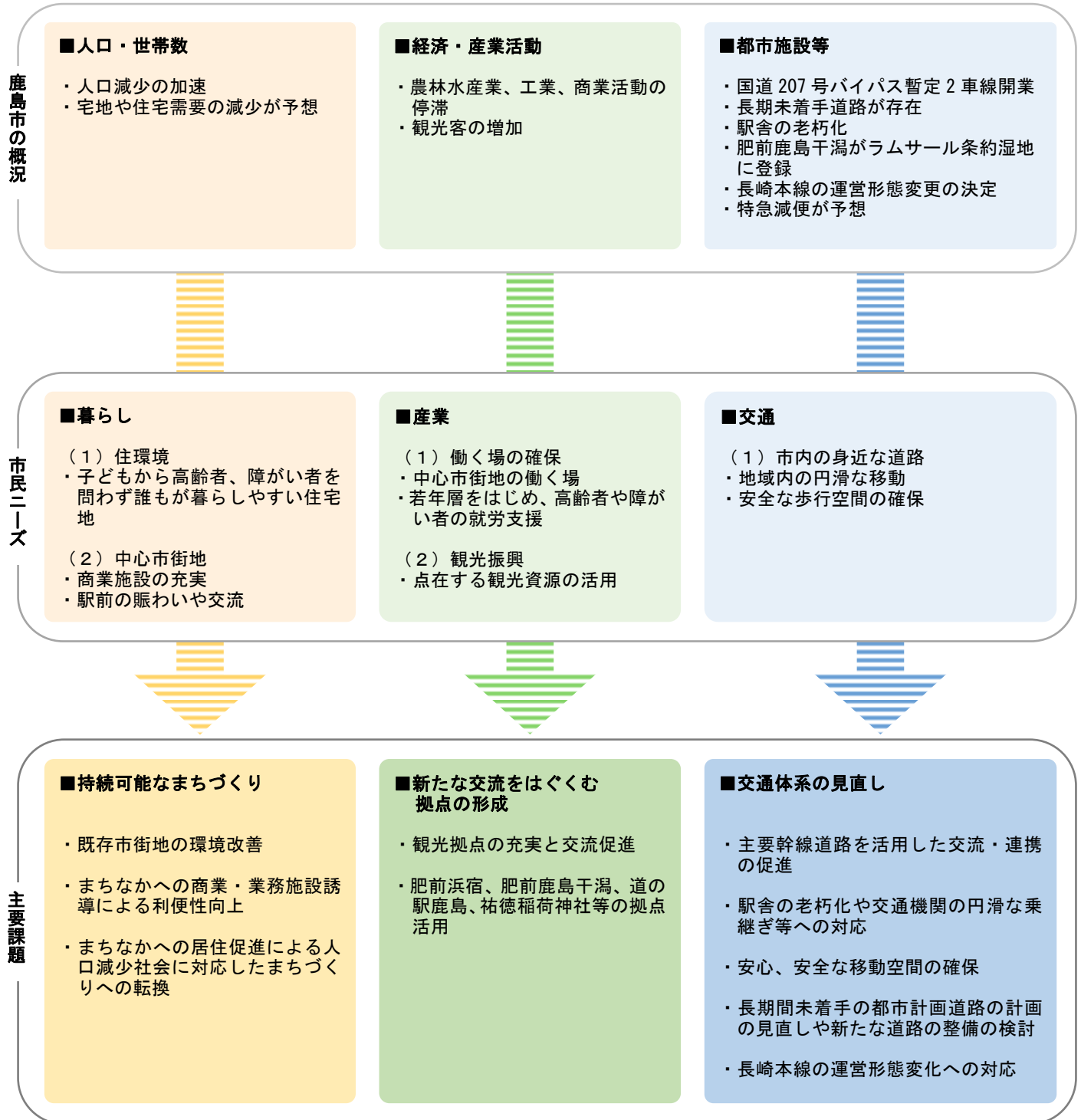
また、長期間未着手の都市計画道路が存在しており、市民の日常生活に必要な道路を形成するため、計画の見直しや新たな道路整備の検討が必要です。

■国道207号バイパス













1-3-2 都市づくりの主要課題までのフロー

都市の概況や市民ニーズを踏まえて、都市づくりの主要課題を以下に示します。



都市づくりの主要課題図

| 凡 例 | | | |
|---|---------|---|---------|
|  | まちなか |  | 広域交流軸 |
|  | 肥前浜宿、干潟 |  | 主要幹線道路 |
|  | 鉄道、駅 |  | 幹線道路 |
|  | 都市計画区域 |  | 補助幹線道路 |
| | |  | 生活幹線道路 |
| | |  | 長期未着手道路 |

