# 嬉野市立地適正化計画
# (素案)

平成３０年１月

佐賀県嬉野市

# 嬉野市コンパクトシティ計画【立地適正化計画基本構想】

## 目　次


**第1章　はじめに ..... 1**
１－１　背景・目的 ..... 1
１－２　計画対象区域 ..... 2
１－３　計画の構成 ..... 2
**第2章　上位・関連計画における位置付け ..... 3**
２－１　嬉野市総合計画-後期基本計画（平成 26 年３月） ..... 3
２－２　嬉野市都市計画マスタープラン（平成 24 年６月） ..... 4
２－３　嬉野市国土利用計画（平成 22 年３月） ..... 7
２－４　嬉野市地域公共交通総合連携計画（平成 21 年３月） ..... 8
２－５　嬉野市バス交通計画（平成 27 年３月） ..... 9
２－６　嬉野市公共施設等総合管理計画（平成 28 年 12 月） ..... 10
**第3章　都市の現状把握と将来見通しの分析 ..... 11**
３－１　各種基礎的データの収集と都市の現状把握 ..... 11
３－２　都市構造分析 ..... 38
**第4章　市民アンケート調査結果 ..... 60**
４－１　調査概要 ..... 60
４－２　調査結果（概要） ..... 60
**第5章　コンパクトシティ基本構想 ..... 76**
５－１　都市構造における課題 ..... 76
５－２　コンパクトな都市づくりへ向けた基本方針 ..... 78
**第6章　誘導区域の設定 ..... 82**
６－１　誘導区域の設定方針 ..... 82
６－２　都市機能誘導区域及び居住誘導区域 ..... 87
**第7章　誘導施策 ..... 91**
７－１　都市機能誘導区域での取組 ..... 91
７－２　居住誘導区域での取組 ..... 95
**第8章　計画の進行管理 ..... 100**
８－１　目標値の設定 ..... 100
８－２　計画の進行管理と見直し ..... 109

# 第１章 はじめに

## １－１　背景・目的

本市は、平成２６年３月に上位計画である「嬉野市総合計画 後期基本計画」を策定し、『歓声が聞こえる嬉野市』を将来像に掲げ、“世代をこえて住み続けるまち”“個性輝く魅力あふれるまち”“活力のある自治先進のまち”“みんなで創る自立のまち”などの目標を設定し、各種課題に対応した施策を地域協働のもと進めている。

しかしながら、本格的な人口減少・少子高齢化社会の到来と郊外開発による市街地の拡散により、これまで一定の人口密度に支えられてきた医療・福祉・子育て支援・商業等の生活サービス機能の低下、公共交通による各種施設へのアクセス不良、老朽化した公共施設等の維持・更新に伴う財政面の圧迫等が大きな課題となっている。

こうした状況を踏まえ、本市の特性に応じた持続可能な都市構造の構築及び誰もが安心して暮らせる快適な生活環境の実現に向けて、居住誘導区域及び都市機能誘導区域の設定、公共交通ネットワークとの連携によるまちづくりの方針等を示す「嬉野市立地適正化計画」（以下「本計画」という。）を策定するものである。

なお、本計画の策定に当たっては「嬉野市総合計画 後期基本計画」および「嬉野市都市計画マスタープラン」などとの整合を図るものとする。

**■立地適正化計画に定める事項**

**《都市再生特別措置法 第 81 条第２項 抜粋》**

立地適正化計画には、その区域を記載するほか、おおむね次に掲げる事項を記載するものとする。

一　住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化に関する基本的な方針

二　都市の居住者の居住を誘導すべき区域（以下「居住誘導区域」という。）及び居住環境の向上、公共交通の確保その他の当該居住誘導区域に都市の居住者の居住を誘導するために市町村が講ずべき施策に関する事項

三　都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域（以下「都市機能誘導区域」という。）及び当該都市機能誘導区域ごとにその立地を誘導すべき都市機能増進施設（以下「誘導施設」という。）並びに必要な土地の確保、費用の補助その他の当該都市機能誘導区域に当該誘導施設の立地を誘導するために市町村が講ずべき施策に関する事項（次号に掲げるものを除く。）

四　都市機能誘導区域に誘導施設の立地を図るために必要な次に掲げる事業等に関する事項

　イ　誘導施設の整備に関する事業

　ロ　イに掲げる事業の施行に関連して必要となる公共公益施設の整備に関する事業、市街地再開発事業、土地区画整理事業その他国土交通省令で定める事業

　ハ　イ又はロに掲げる事業と一体となってその効果を増大させるために必要な事務又は事業

五　第二号若しくは第三号の施策又は前号の事業等の推進に関連して必要な事項

六　前各号に掲げるもののほか、住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るために必要な事項

## １－２　計画対象区域

立地適正化計画の法定対象区域は、都市再生特別措置法　第八十一条より、都市計画区域内となる。しかし、本市では均衡ある地域発展を目指していることから、行政区域全体を対象に調査を実施し、全市的な都市づくりの基本方針や都市構造を明確にした上で、具体の施策について、都市計画区域内を対象に示すものとする。

## １－３　計画の構成

本計画の構成を以下に示す。

**第１章　はじめに**

▼

**第２章　上位・関連計画における位置付け**

**第３章　都市の現状把握と将来見通しの分析**
- ３－１　各種基礎的データの収集と都市の現状把握
- ３－２　都市構造分析

**第４章　市民アンケート調査結果**

▼

**第５章　コンパクトシティ基本構想**
- ５－１　都市構造における課題
- ５－２　コンパクトな都市づくりへ向けた基本方針

**第６章　誘導区域の設定**
- ６－１　誘導区域の設定方針
- ６－２　都市機能誘導区域及び居住誘導区域

**第７章　誘導施策**
- ７－１　都市機能誘導区域での取組
- ７－２　居住誘導区域での取組

**第８章　計画の進行管理**
- ８－１　目標値の設定
- ８－２　計画の進行管理と見直し

# 第２章 上位・関連計画における位置付け

## ２－１　嬉野市総合計画-後期基本計画（平成 26 年３月）

| | |
|---|---|
| まちづくりの将来像 | 歓声が聞こえる嬉野市 |
| 基本目標 | 1.世代をこえて住み続けるまち<br>2.個性輝く魅力あふれるまち<br>3.活力のある自治先進のまち<br>4.みんなで創る自立のまち |
| 立地適正化計画に関連する方策等 | |
| 都市計画 | **現状**<br>・都市計画区域・用途地域の有無によって異なる土地利用等の法整備、道路や公園などの社会資本整備に関する施策、整備水準の均衡ある発展が必要である。 |
| | **主要施策**<br>・都市計画区域や用途地域の拡大見直しを検討<br>・嬉野温泉駅周辺の土地区画整理事業の推進<br>・嬉野医療センター跡地の有効利用<br>・都市計画施設の整備を推進し、市民の安全と利便性の向上 |
| 土地利用 | **主要施策**<br>・嬉野市国土利用計画に基づき、計画的な土地利用の推進<br>・塩田町における都市計画区域の指定を推進<br>・土地利用に関する関係法等を適用し、土地利用の適正化を推進<br>・土地区画整理事業の面的整備により住環境と公共施設の整備を図る<br>・都市計画道路や公園など都市施設の計画的な充実を図る　　等 |
| 道路・交通 | **現状**<br>・路線バスは、利用者の減少が顕著となっており、今後も少子化の進行に伴い利用者の減少が予想される。しかし、高齢者の通院や児童、生徒の通学の手段の確保が必要不可欠である |
| | **主要施策**<br>・国道 34 号、498 号の道路拡幅、交差点改良、歩道設置等の整備を促進<br>・主要地方道、一般県道の道路拡幅、歩道設置等の整備を促進<br>・高齢者や学生等の交通手段の確保のため、バス路線の維持運営を支援し、交通空白地帯の解消<br>・路線バスの見直しや広域基幹バス路線の充実、インターチェンジ・高速バスと温泉街の循環バスの検討、乗合タクシー運行事業等を通じて新しい公共交通体系の確立を目指す　　等 |

## ２－２　嬉野市都市計画マスタープラン（平成 24 年６月）

| | |
|---|---|
| 基本理念 | 集約と連携による新しい嬉野市の構築 |
| 将来の都市像 | 誘う・魅せる・親しむまち 嬉野 |
| 立地適正化計画に関連する方策等 | |
| 都市軸<br>（ネットワーク） | **広域連携軸**<br>長崎自動車道、九州新幹線西九州ルート<br>**都市間連携軸**<br>国道 34 号、国道 498 号、（主）佐世保嬉野線、（主）鹿島嬉野線<br>**地域間連携軸**<br>（主）嬉野塩田線、（県）大木庭武雄線 |
| 土地利用骨格<br>（ゾーニング） | **◆市街地形成ゾーン**<br>・嬉野温泉を中心とした既存市街地と、塩田津伝建地区及び塩田庁舎周辺部を**市街地形成ゾーン**として位置づけ、都市機能の集約を図り、市街地の拡散を抑制する。ただし、これらの市街地以外の地域においても既に市街地と同様の都市機能立地が進んでいることから、都市活動拠点とその周辺部で構成した市街地形成の誘導区域を設定し、コンパクトなまちづくりを推進する。<br><br>・嬉野温泉を中心とした既成市街地と嬉野温泉駅周辺部、及び嬉野Ｉ.C.周辺部については、「**広域都市交流の拠点エリア**」と位置づけ、既存市街地における都市活力の活性化を目的とした土地利用用途の再構築と、嬉野温泉駅と嬉野Ｉ.C.が有する開発ポテンシャルの効果的な活用によって、都市機能立地と都市的土地利用の集約化誘導を図る。<br><br>・塩田津伝建地区を含む塩田庁舎周辺の市街地相当の地区と久間工業団地、並びにこの間を結ぶ国道 498 号の沿道については、現状を踏まえ、「**地域文化創造の拠点エリア**」として位置づけ、歴史的町並み整備等と連携した土地利用形成を図る。<br><br>**◆田園環境共生ゾーン**<br>・塩田川流域において農業を中心に生活圏が形成されてきた地域においては、優良農地やこの地域の特徴である棚田など自然と共生した田園生活環境の保全に努めるとともに、都市拠点の位置づけ・配置を踏まえ、居住空間や生活基盤の整備を進め、嬉野市の暮らしの特徴を活かした環境配慮型居住の維持を図る。<br><br>・田園集落の中でも、国道 34 号や(主)鹿島嬉野線の沿道など都市・地域交流のネットワーク上において一定の集積がみられる集落等については、市内地域間連携の中継点となることから、地域コミュニティの形成・維持に向け、それぞれの位置条件や特性・資源を活かしながら、土地利用を適正に誘導するエリア（「**地域生活文化の連携エリア**」/「**里山生活文化の拠点エリア**」）として位置づけ、既成市街地を核とする「広域都市交流の拠点エリア」と連携した土地利用形成を図る。 |

| | |
|---|---|
| 土地利用骨格<br>（ゾーニング）<br>つづき | **◆自然環境保全ゾーン**<br>・豊かな緑を保ってきた山林については「**森林自然の保全エリア**」として位置づけ、嬉野市の豊かな自然環境を守り育てるとともに、「大茶樹」の周辺部や吉田川上流にみられる渓谷一帯などについては、「**自然観光交流の活用エリア**」として位置づけ、**自然体験型レクリエーションや着地型観光の基盤**として活用する。<br><br>・丘陵地に広がる茶畑・果実畑など都市計画区域内の緑は、地域が自然と共存し築いてきた文化的財産であることから、生活環境の身近な緑として市民の憩いと安らぎの空間に活用するとともに、観光交流の資源として、保全だけでなく、**積極的に整備・開発するエリア**として位置づける。 |
| 土地利用方針 | **◆土地利用の方針**<br>・嬉野温泉市街地の再生・活性化に向け、市街地・都市的用途の無秩序な郊外分散を抑制し、コンパクトな土地利用誘導を図る。<br><br>・嬉野温泉駅周辺部や嬉野ＩC.周辺部において、広域交流の結節点としての特性を活かし、都市の活力を創造する土地利用を図る。<br><br>・塩田庁舎周辺部においては、地域の文化と調和した良好な住環境の形成に向け、適正な土地利用誘導を図る。<br><br>・市民の生活・都市活動の場となる市街地等については、良好な環境・景観の形成や、がけ崩れや水害などの自然災害に対する防災対策に向け、適正な土地利用誘導を図る。<br><br>**◆土地利用形成の誘導方針**<br>・塩田町内において既に市街化が進行している地域や、今後、市街化の進展が予想される立地ポテンシャルの高い国道沿道については、土地利用の適正な規制・誘導による健全な市街地形成が必要であり、コミュニティや地形等の条件を踏まえ、優先的に都市計画区域への編入を検討する。<br><br>・嬉野温泉駅の開業に伴い、広域交流拠点となる駅周辺部については、効率的な都市基盤整備と、さまざまな都市活動の展開に向けた都市機能の立地誘導が求められており、嬉野市の玄関口として相応しい街並み形成を図るため、適正な用途地域を指定し、土地利用の計画的な誘導を図る。また、用途地域外で進めてきた下宿土地区画整理事業地区についても、隣接する市街地との整合を図りながら、適正な用途地域の指定を行う。 |

武雄方面
武雄方面
森林自然の保全エリア
北部公園
久間工業団地
地域文化創造の拠点エリア
塩田川
塩田津伝建地区
塩田川
国道498号
鹿島方面
地域生活文化の連携エリア
【大草野・下野国道地区】
佐世保・有田方面
和泉式部公園
嬉野総合運動公園
自然観光交流の活用エリア
嬉野ＩＣ
嬉野温泉駅
森林自然の保全エリア
吉田川
【産業文化交流拠点】
嬉野温泉
唐泉山
大茶樹
【谷所塩田分岐地区】
鹿島方面
広域都市交流の拠点エリア
塩田川
免鹿野の棚田
【吉田中心地区】
森の湯公園
里山生活文化の連携エリア
岩屋川内の茶畑
国道34号
岩屋川内川
吉田川
九州新幹線（西九州ルート）
森林自然の保全エリア
大村・東彼杵方面
横竹ダム
自然観光交流の活用エリア
広川原池
春日渓谷
0
1,000
2,000
5,000m
都市活動拠点（都市観光拠点）
広域連携拠点
地域連携拠点
産業振興拠点
自然共生拠点（自然観光拠点）
市街地形成ゾーン（既存）
市街地形成ゾーン（新規）
田園環境共生ゾーン
自然環境保全ゾーン（都市計画区域）
自然環境保全ゾーン
広域連携軸
都市間連携軸
地域間連携軸
長崎街道文化連携軸
塩田川交流圏形成軸

**図　将来都市構造**

## ２－３　嬉野市国土利用計画（平成 22 年３月）

| | |
|---|---|
| 基本理念 | 公共の福祉を優先とし、優れた自然環境と歴史的遺産の保全を図りつつ、各地域の自然的、社会的、経済的及び文化的条件に配慮して、健康で文化的な生活環境の確保と土地利用の均衡ある発展を図る |
| 立地適正化計画に関連する方策等 | |
| 基本方針 | 九州新幹線の整備効果を活かし、都市機能の集積、住宅地の整備等による魅力ある市街地形成、保養型、滞在型、体験型の健康保養地形成 |

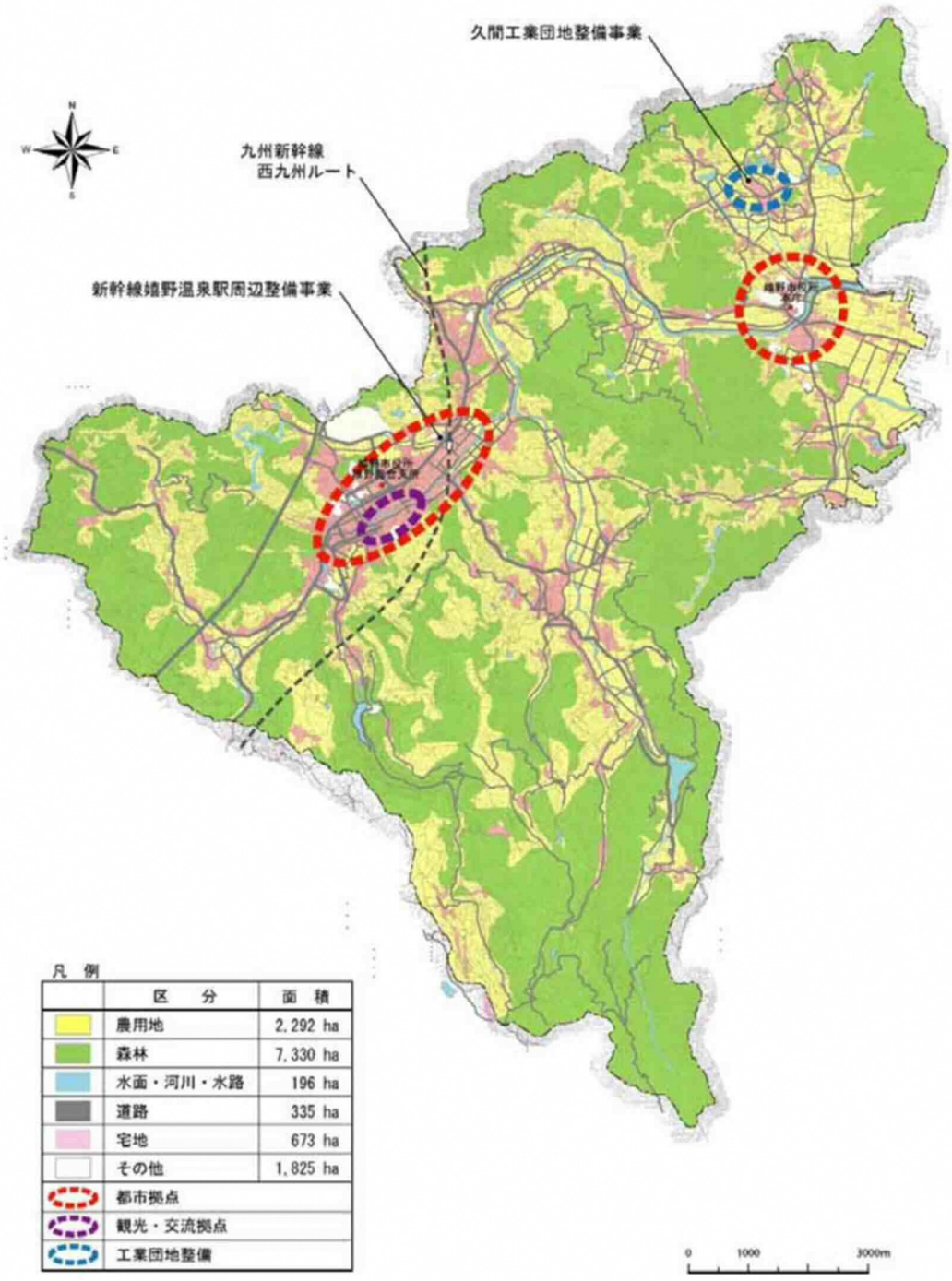



図　土地利用構想図

## ２－４　嬉野市地域公共交通総合連携計画（平成 21 年３月）

| | |
|---|---|
| 計画の目標 | 1.広域基幹バス路線の充実<br>2.地域生活交通の見直し<br>3.通学交通における課題の検討<br>4.インターチェンジ・高速バスと温泉街の循環バスの検討<br>5.事業の持続的な運営<br>6.交通結節点の検討<br>7.地域交通の整理<br>8.周遊観光の検討 |
| 立地適正化計画に関連する方策等 | |
| 主要施策 | ・自家用車利用者に対して公共交通の利用を促す呼びかけや、路線ごとの特徴に合わせた利便向上を探り、専門家などアドバイスを受けながら新たな公共交通の解説冊子や交通手段の乗り換え時刻表を作成するなど『モビリティー・マネジメント※』を行うことを検討<br>・上久間線乗合タクシーの持続的な運営<br>・地域生活交通の再生（上久間線沿線以外の地域）<br>・公共交通空白地域等に新たな公共交通の導入 |

※ﾓﾋﾞﾘﾃｨｰ・ﾏﾈｼﾞﾒﾝﾄとは、交通問題を社会問題として捉え、市民に「かしこい車の使い方」をよびかける

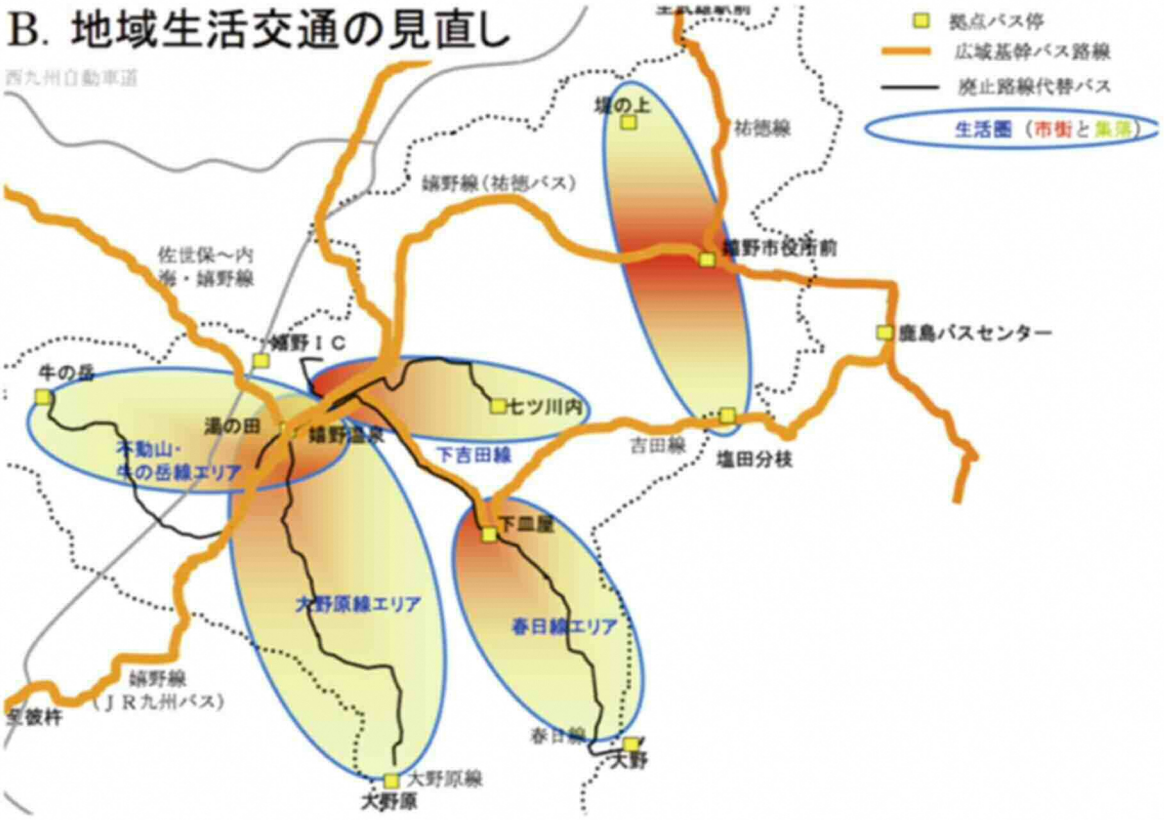



図　地域生活交通の見直し

## ２－５　嬉野市バス交通計画（平成 27 年３月）

**■嬉野市のあるべき公共交通体系**

・既存バス路線や廃止路線代替バス沿線地域の乗合タクシー等により、市内全域から中心市街地（**嬉野温泉ﾊﾞｽｾﾝﾀｰ**）に公共交通機関でアクセスできる交通環境の確保

・嬉野温泉バスセンターと新幹線嬉野温泉駅および嬉野 IC 高速バス停留所を結ぶ循環バスルートの設定

・嬉野温泉は宿泊・県外利用者が多いことから、嬉野温泉を起点とした滞在・周遊型観光が展開される環境があり、広域的な観光地等へのアクセス手段として広域基幹バスの利用促進を図る。

・嬉野温泉バスセンターと新幹線嬉野温泉駅、嬉野 IC バス停留所、嬉野市役所塩田庁舎前バス停留所の４つの公共交通結節点を活かしながら、相乗効果が発揮できるように役割分担を行う。

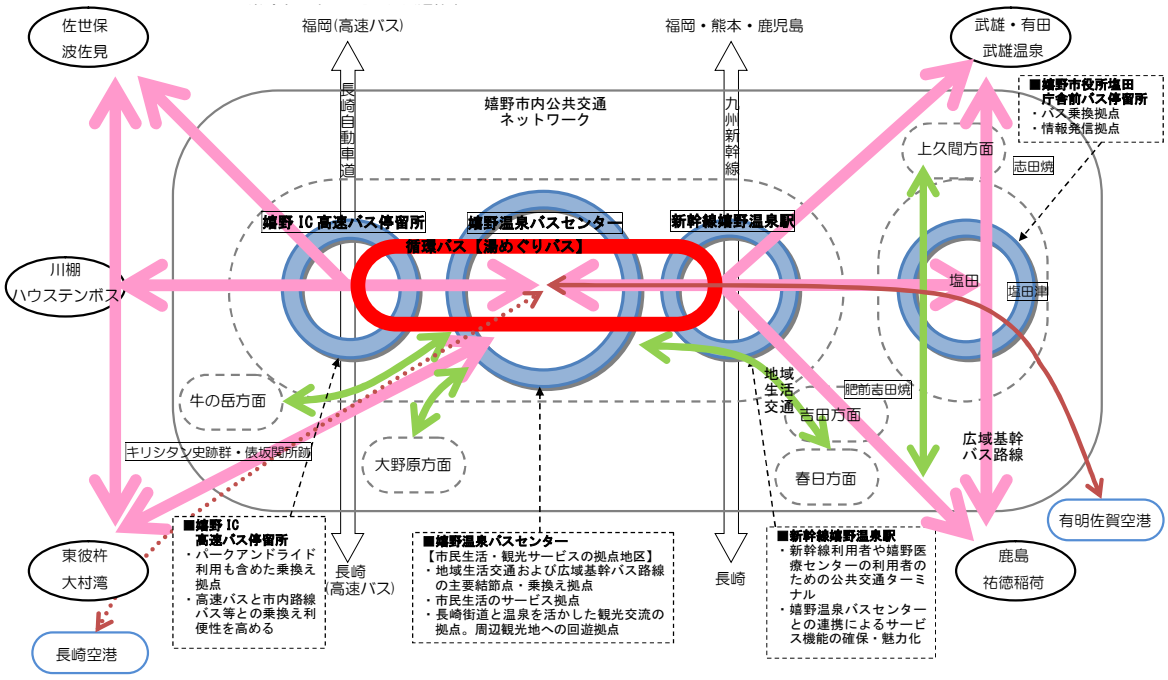


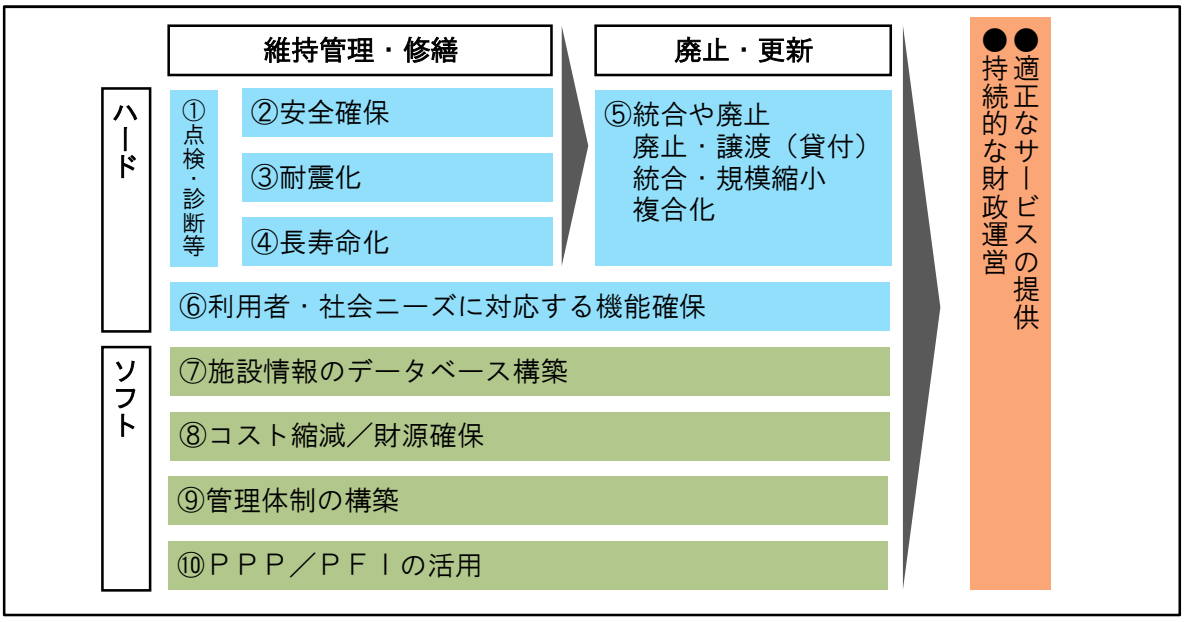

図　公共交通体系のイメージ図

## ２－６　嬉野市公共施設等総合管理計画（平成 28 年 12 月）

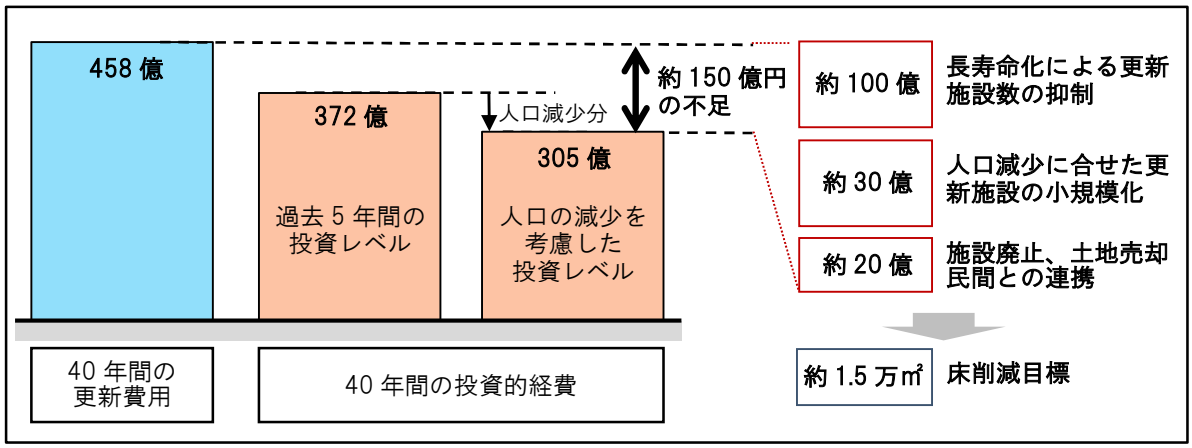
**■公共施設等の管理に関する基本的な考え方（⑤ 統合や廃止の推進方針）**

・ 建築物については、人口減少等による施設需要の変化、隣接市町間や国県との共同利用、民間への移譲、施設管理費用等を踏まえ、持続的な管理が可能な施設量へ見直す
・ 施設の更新にあたっては、地域間の均衡、施設利用者のアクセス性、管理の効率性を考慮するとともに、「日常的に利用する施設は地域ごとに、全市的に利用される施設は中核的な地域（嬉野や塩田の中心地）に集約化」といった住民からの意見をふまえ、統合・複合化を推進
・ インフラ施設は現状維持を基本とし、利用需要が著しく低下した施設については廃止・縮小に努める

**■総合的管理の体系**




**■公共建築物削減目標等**



# 第３章 都市の現状把握と将来見通しの分析

## ３－１　各種基礎的データの収集と都市の現状把握

### １．人口の状況

#### (1)　総人口・DID 人口

●昭和 35 年に約 3.6 万人だった人口は、平成 27 年現在、約 2.7 万人となっており、平成 52 年には約 2.1 万人と予想されている。
●DID 区域は、昭和 45 年に設定されたが、人口密度が経年的に減少し平成 12 年以降 DID 区域は設定されていない。

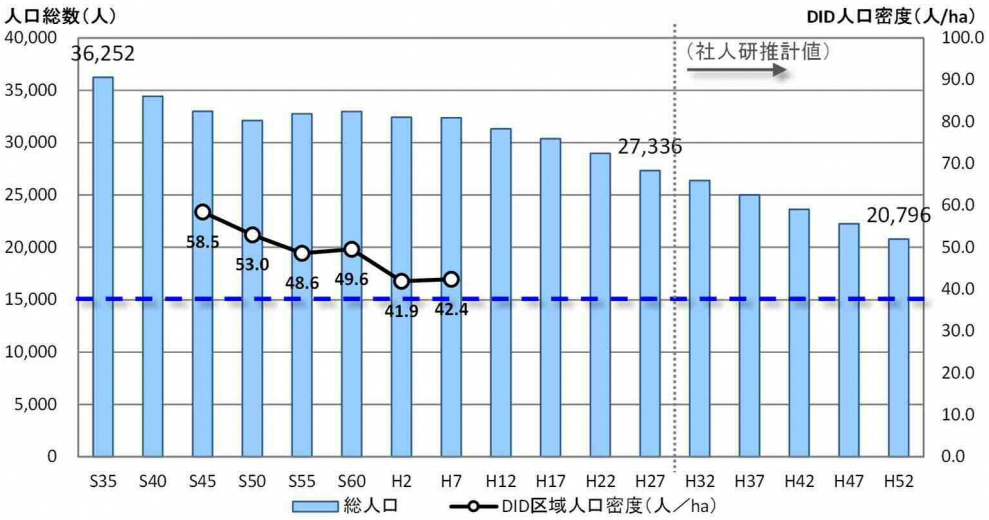



図　DID 人口密度の推移

※DID の密度要件 40 人/ha はネット人口密度
資料：国勢調査、国立社会保障人口問題研究所資料

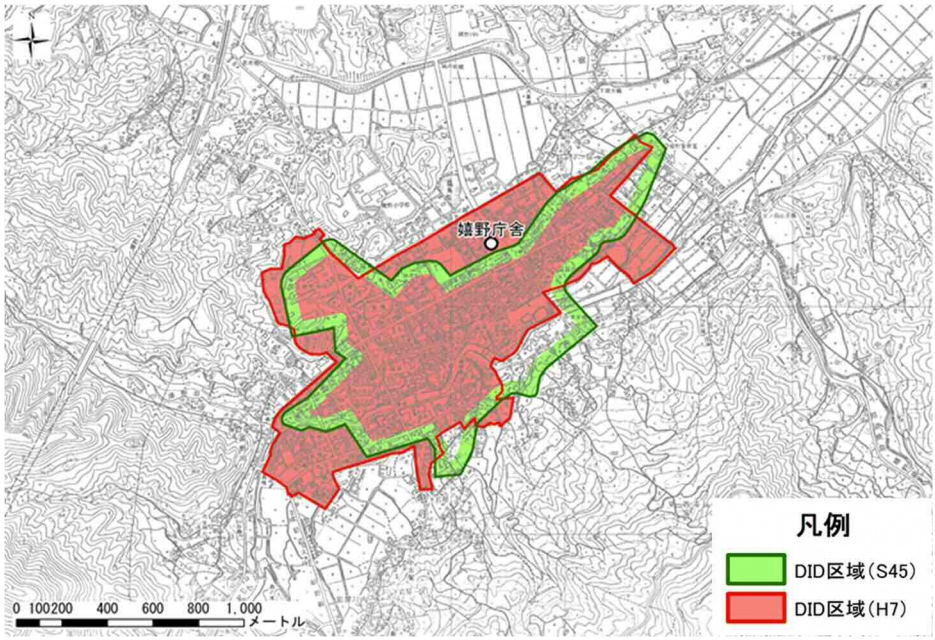
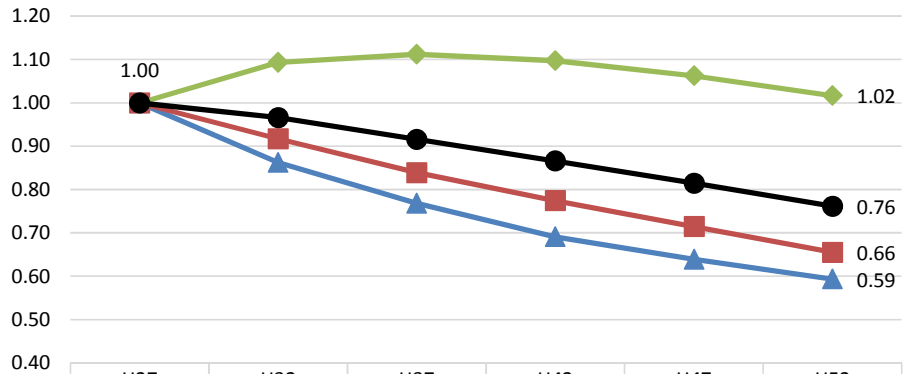



図　DID の変遷　資料：国土数値情報ダウンロードサービス

## (2) 年齢別人口の推移

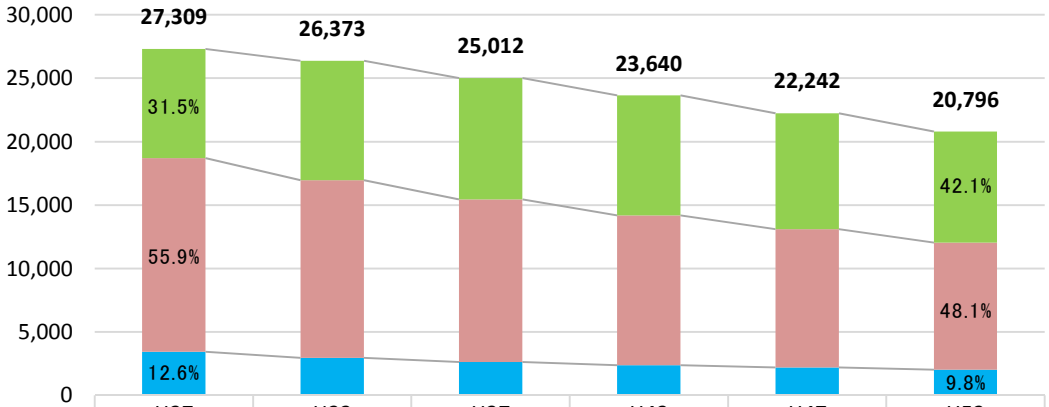
●平成 27 年から平成 52 年までの 25 年間で、全体人口は約８割に減少する。
●年齢別では、年少人口が最も減少し、平成 52 年では平成 27 年の約６割となる。
●老年人口は、平成 37 年までは増加傾向にあるが、その後は減少し、平成 52 年は、平成 27 年と同レベルとなる。他の世代が減少するなかで老年人口はほとんど変わらないため、老年人口の割合は増加し、平成 52 年は 40%を超える。




| | H27 | H32 | H37 | H42 | H47 | H52 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 年少 | 1.00 | 0.86 | 0.77 | 0.69 | 0.64 | 0.59 |
| 生産年齢 | 1.00 | 0.92 | 0.84 | 0.77 | 0.71 | 0.66 |
| 老年 | 1.00 | 1.09 | 1.11 | 1.10 | 1.06 | 1.02 |
| 全体 | 1.00 | 0.97 | 0.92 | 0.87 | 0.81 | 0.76 |

資料：国勢調査、国立社会保障人口問題研究所

図　年齢別人口の推移（H27 を 1 とした指数）




| | H27 | H32 | H37 | H42 | H47 | H52 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 老年 | 8,610 | 9,414 | 9,572 | 9,445 | 9,144 | 8,755 |
| 生産年齢 | 15,268 | 14,000 | 12,805 | 11,824 | 10,906 | 10,006 |
| 年少 | 3,431 | 2,959 | 2,635 | 2,371 | 2,192 | 2,035 |
| 計 | 27,309 | 26,373 | 25,012 | 23,640 | 22,242 | 20,796 |

※平成 27 年の計は年齢不詳を省く

資料：国勢調査、国立社会保障人口問題研究所

図　年齢別人口の推移

### (3)　地区別人口

●嬉野庁舎周辺の用途地域内で人口密度が高くなっている。また、塩田庁舎周辺や用途地域の北東側等の地域で人口密度が高い箇所もみられる。

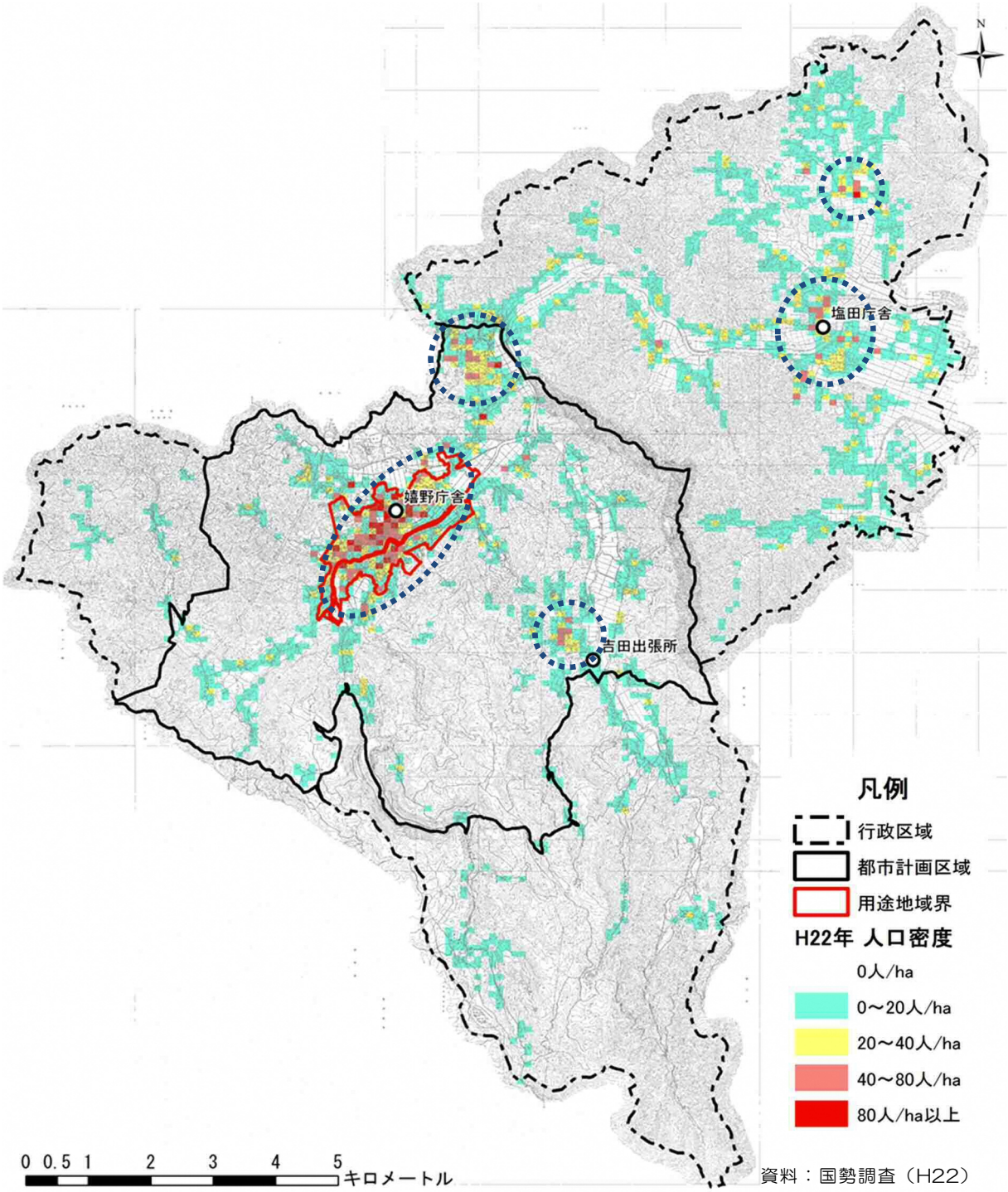
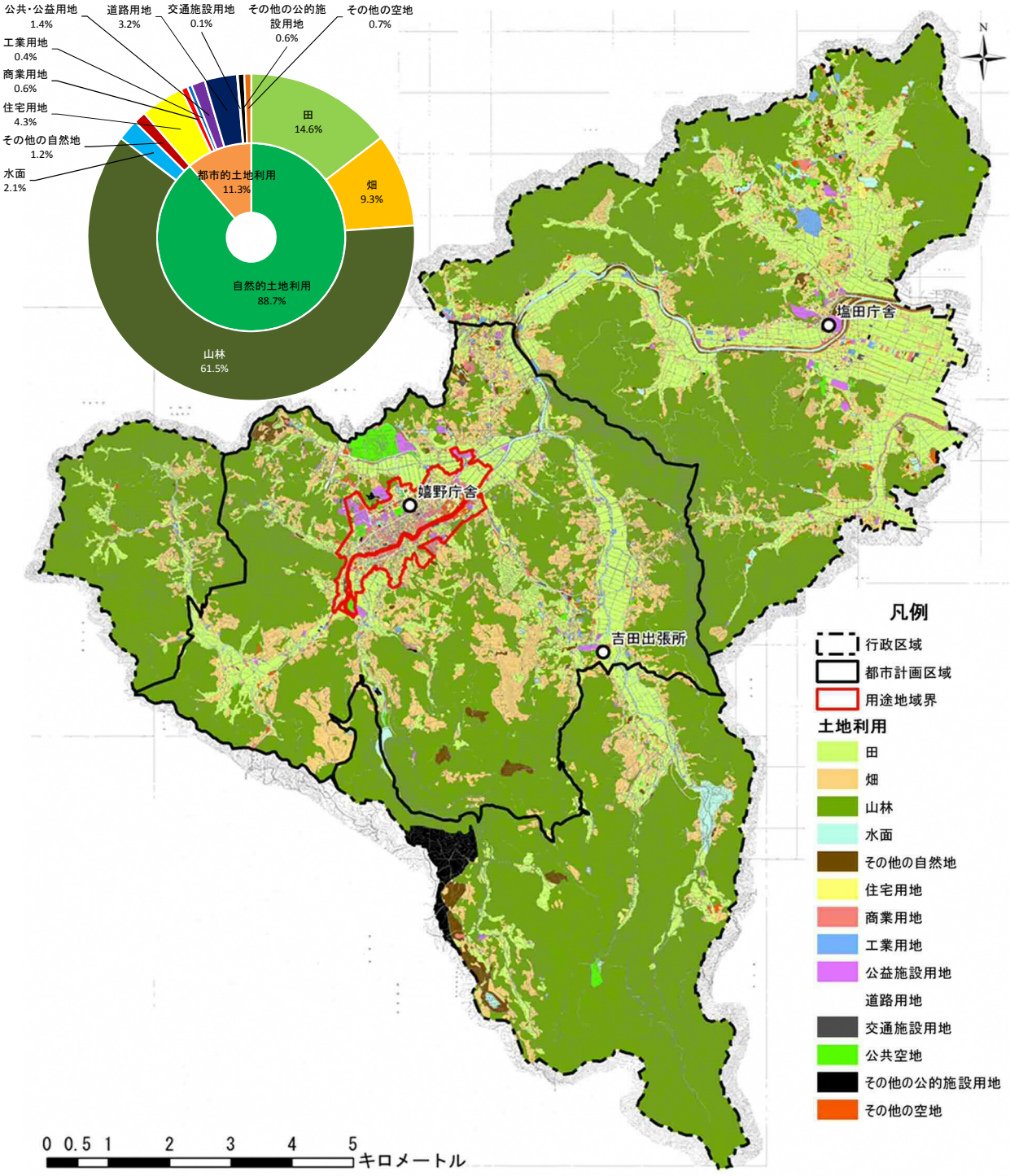



図　平成 22 年人口密度分布図

## ２．　土地利用の状況

### (1)　土地利用現況

●約６割を山林、約２割を農地に利用され、約９割を自然的土地利用が占めている。都市的土地利用は、用途地域内や塩田庁舎周辺部などでみられる。

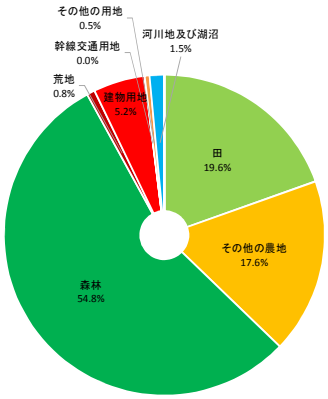



資料：都市計画基礎調査（H20）

図　土地利用現況

## (2)　土地利用の変遷

●農地は建物用地等への転換により減少傾向にあり、都市的土地利用が増加傾向にある。



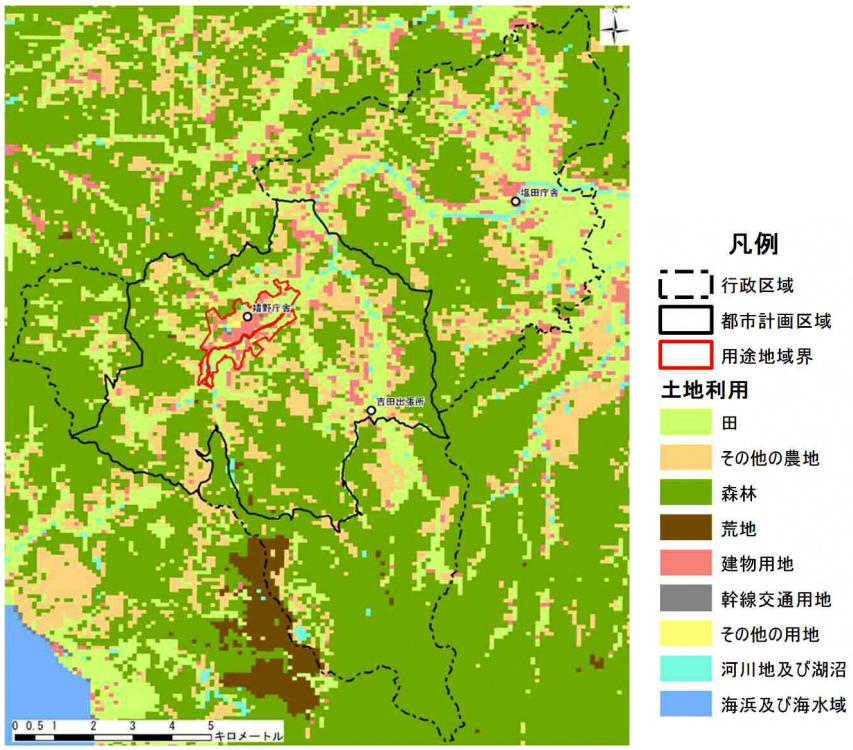
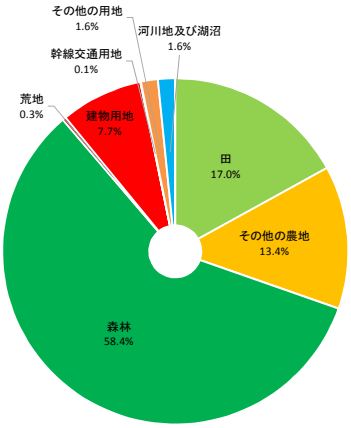




図　昭和 51 年の土地利用状況

資料：国土数値情報



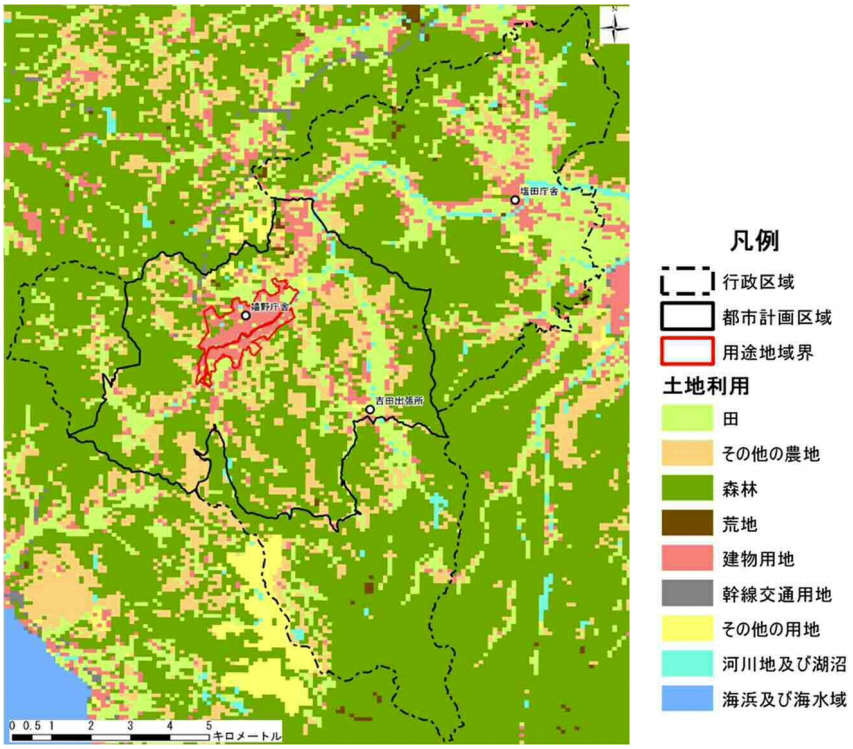



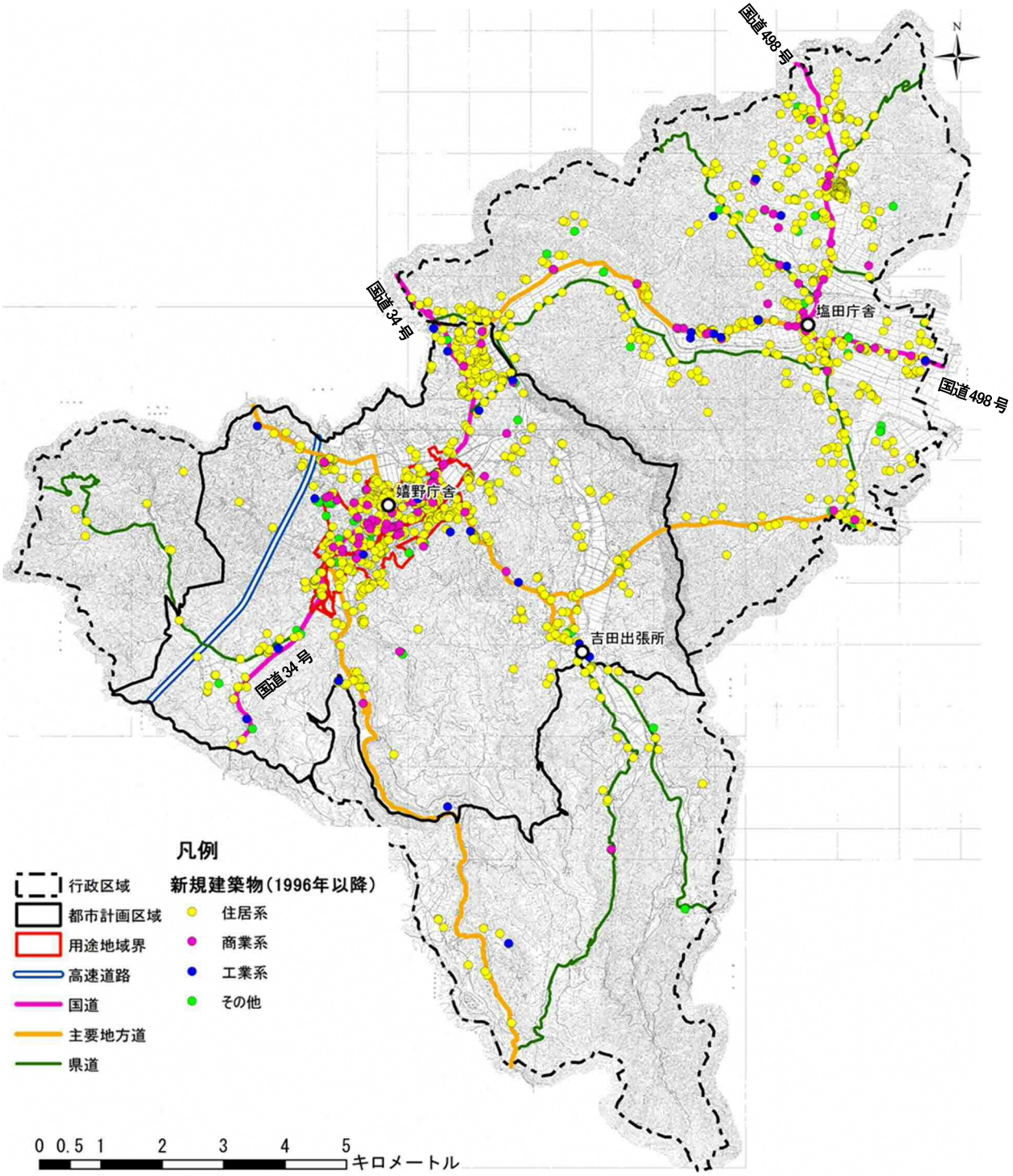

図　平成 26 年の土地利用状況

資料：国土数値情報

※S51 から H26 にかけて森林地域面積割合が増加しているが、作成年により土地利用の判読方法が異なることが影響している。
S51 は 2 万 5 千分の 1 地形図を基図とし、H26 は数値地図（国土基本情報）、電子国土基本図（地図情報）及び電子地形図 25000（地図画像）を背景基図とし、衛星画像（SPOT, RapidEye）を用いて土地利用現況を土地分類基準に従い判読

### (3) 用途別新築状況

●嬉野庁舎周辺、塩田庁舎周辺、国道 34 号及び 498 号の沿道周辺で新築建築物が多い。
●商業系の建築物は用途地域内で多くなっている。




資料：都市計画基礎調査（H20）

図　新築建築物分布図

## ３．　交通の状況

### (1)　公共交通の状況

#### ①鉄道

●現在、九州新幹線 西九州ルートが整備中であり、嬉野高校近くに嬉野温泉駅の建設が進められている。
●また、嬉野温泉駅周辺には嬉野医療センターが開業する予定である。

図　嬉野温泉駅 完成イメージ

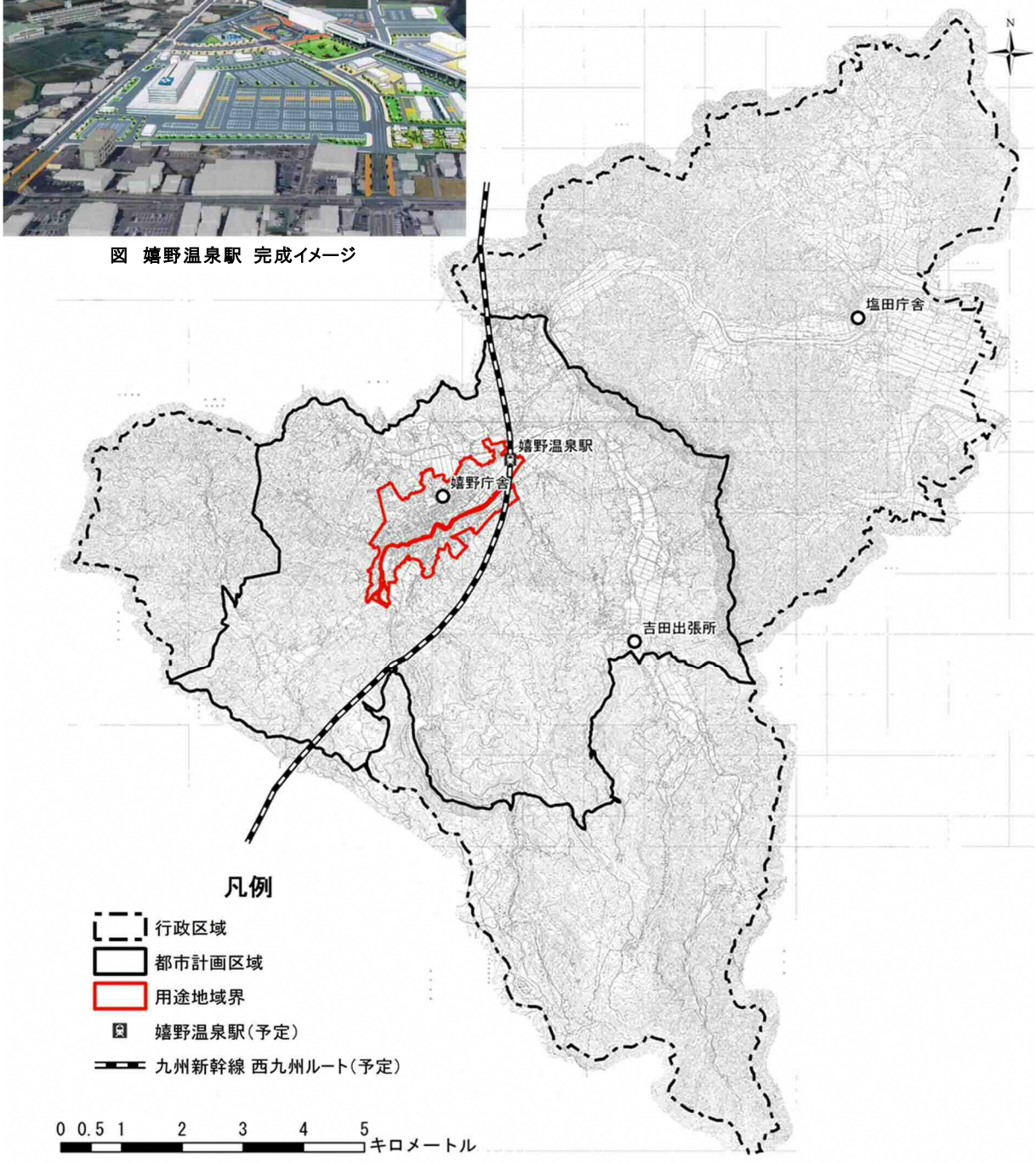



図　九州新幹線　西九州ルート

## ②バス

●生活交通路線として祐徳バス３路線（祐徳線、嬉野線、吉田線）、JR九州バス嬉野線、西肥バス佐世保線の計５路線があり、廃止路線代替バスとして４路線（上久間線、下吉田線、三間坂線、牛の岳線）、それ以外に乗合タクシー２路線（大野原線、春日線）が運行している。

●路線バスの利用者は年々減少しており、運賃収入だけではバス路線の維持が困難な状況にある。廃止路線代替バスについても維持が危ぶまれている状況にある。

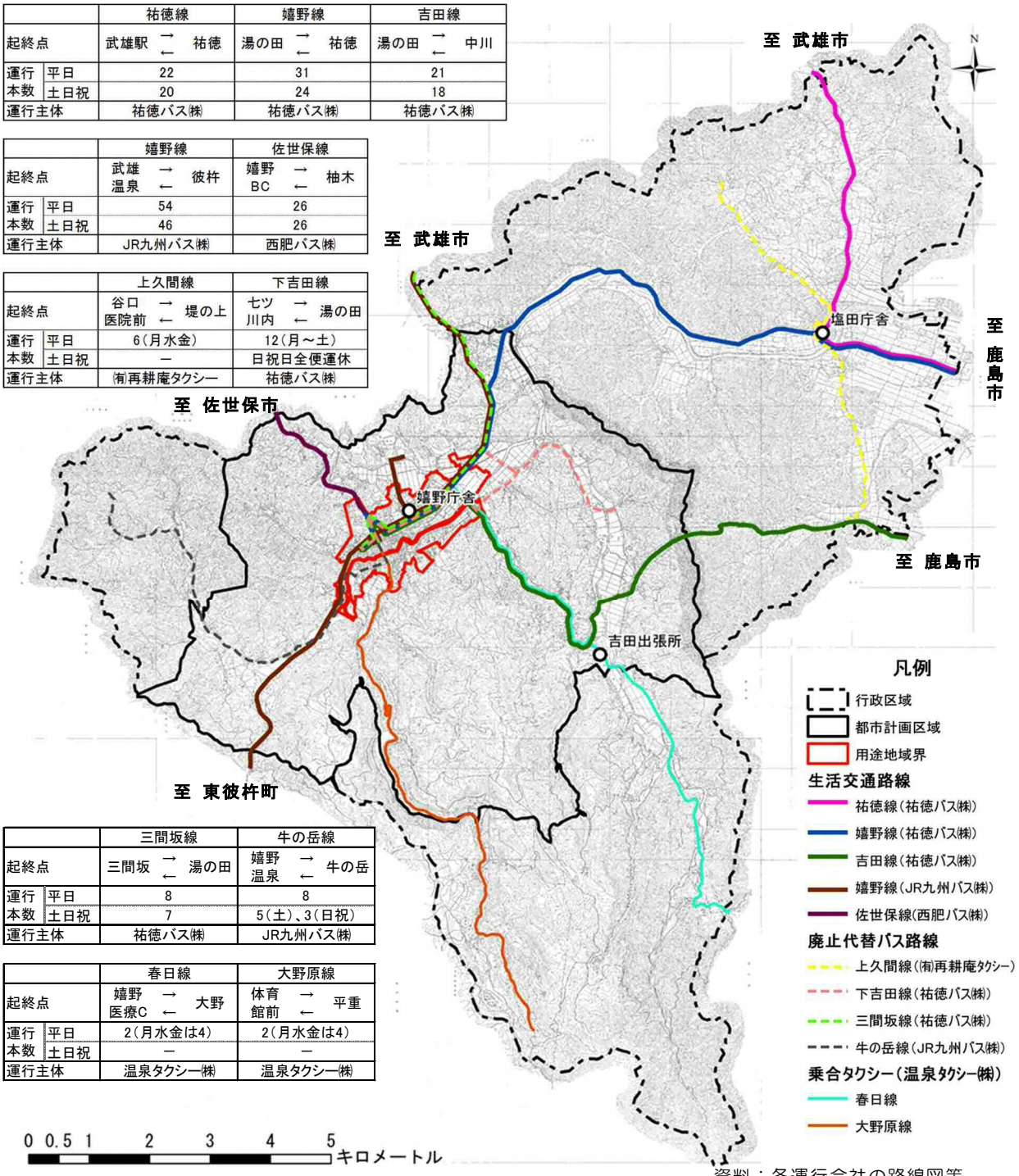
| | | 祐徳線 | 嬉野線 | 吉田線 |
|---|---|---|---|---|
| 起終点 | | 武雄駅 → ← 祐徳 | 湯の田 → ← 祐徳 | 湯の田 → ← 中川 |
| 運行本数 | 平日 | 22 | 31 | 21 |
| | 土日祝 | 20 | 24 | 18 |
| 運行主体 | | 祐徳バス㈱ | 祐徳バス㈱ | 祐徳バス㈱ |

| | | 嬉野線 | 佐世保線 |
|---|---|---|---|
| 起終点 | | 武雄温泉 → ← 彼杵 | 嬉野BC → ← 柚木 |
| 運行本数 | 平日 | 54 | 26 |
| | 土日祝 | 46 | 26 |
| 運行主体 | | JR九州バス㈱ | 西肥バス㈱ |

| | | 上久間線 | 下吉田線 |
|---|---|---|---|
| 起終点 | | 谷口医院前 → ← 堤の上 | 七ツ川内 → ← 湯の田 |
| 運行本数 | 平日 | 6（月水金） | 12（月～土） |
| | 土日祝 | ー | 日祝日全便運休 |
| 運行主体 | | ㈲再耕庵タクシー | 祐徳バス㈱ |

| | | 三間坂線 | 牛の岳線 |
|---|---|---|---|
| 起終点 | | 三間坂 → ← 湯の田 | 嬉野温泉 → ← 牛の岳 |
| 運行本数 | 平日 | 8 | 8 |
| | 土日祝 | 7 | 5（土）、3（日祝） |
| 運行主体 | | 祐徳バス㈱ | JR九州バス㈱ |

| | | 春日線 | 大野原線 |
|---|---|---|---|
| 起終点 | | 嬉野医療C → ← 大野 | 体育館前 → ← 平重 |
| 運行本数 | 平日 | 2（月水金は4） | 2（月水金は4） |
| | 土日祝 | ー | ー |
| 運行主体 | | 温泉タクシー㈱ | 温泉タクシー㈱ |

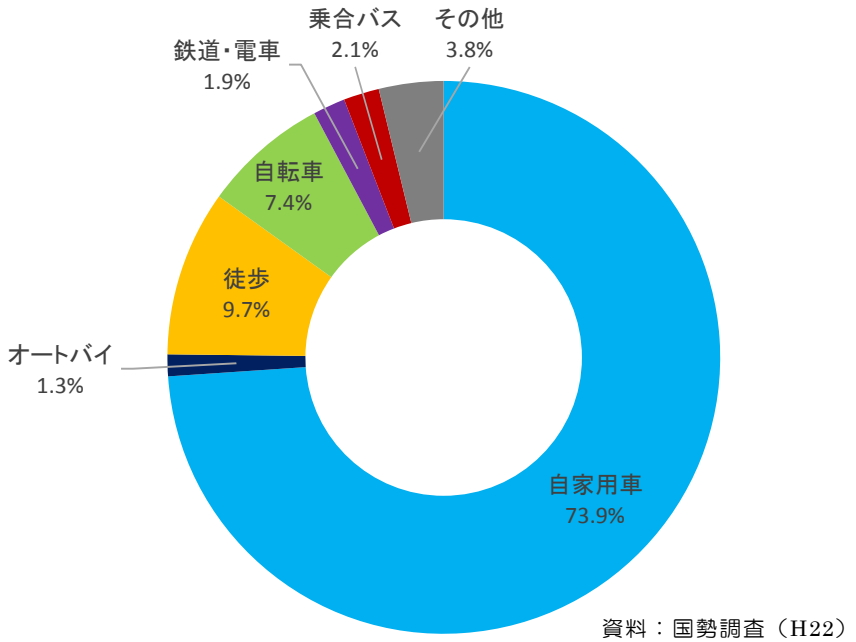



資料：各運行会社の路線図等

図　バスの運行状況

## (2)　交通手段

●通勤・通学に自家用車を利用している割合が約７割、鉄道やバスなどの公共交通を利用している割合は 4%となっている。




資料：国勢調査（H22）

図　利用交通手段別の割合（15 歳以上）

## ４．　都市基盤施設の整備状況

### (1)　　都市施設

#### ①道路の現況

●市西側に長崎自動車道が通り、用途地域の北側に嬉野 IC が立地。
●国道 34 号、国道 498 号、（主）佐世保嬉野線、（主）鹿島嬉野線が周辺市町を結ぶ。

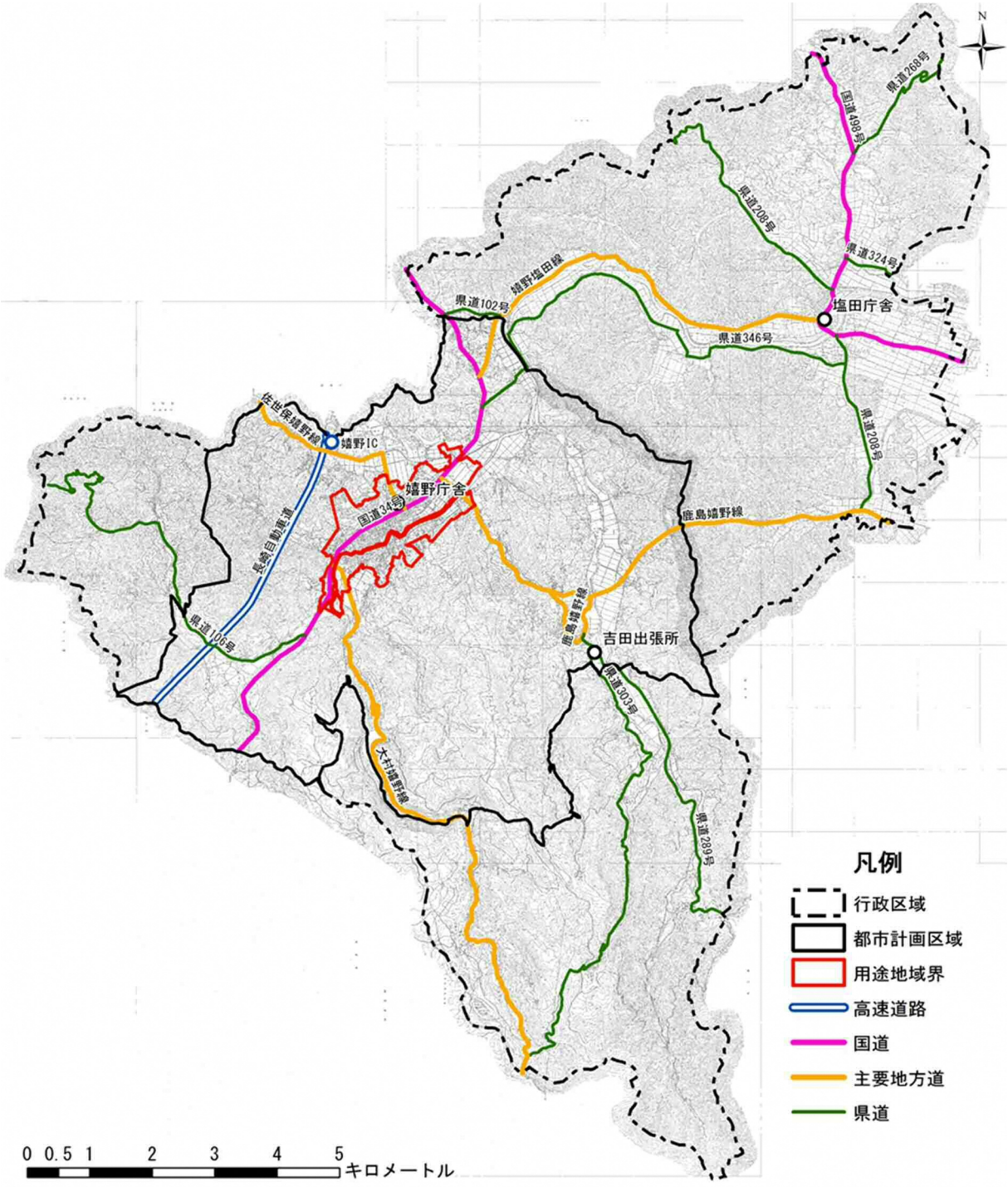
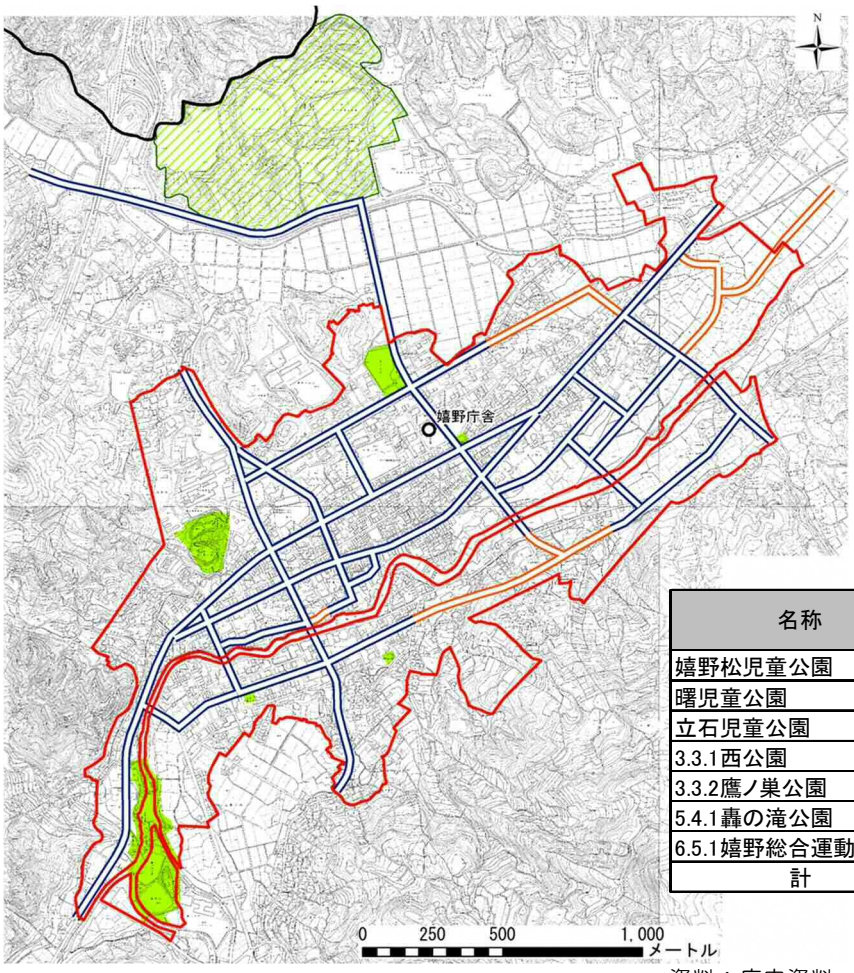



図　道路の現況

### ②都市計画道路・公園の整備状況

●都市計画道路が 18 路線、計 18.7km 計画されており、整備率 85.8%。
●都市計画公園が７箇所、計 54.15ha 計画されており、整備率 96.6%。



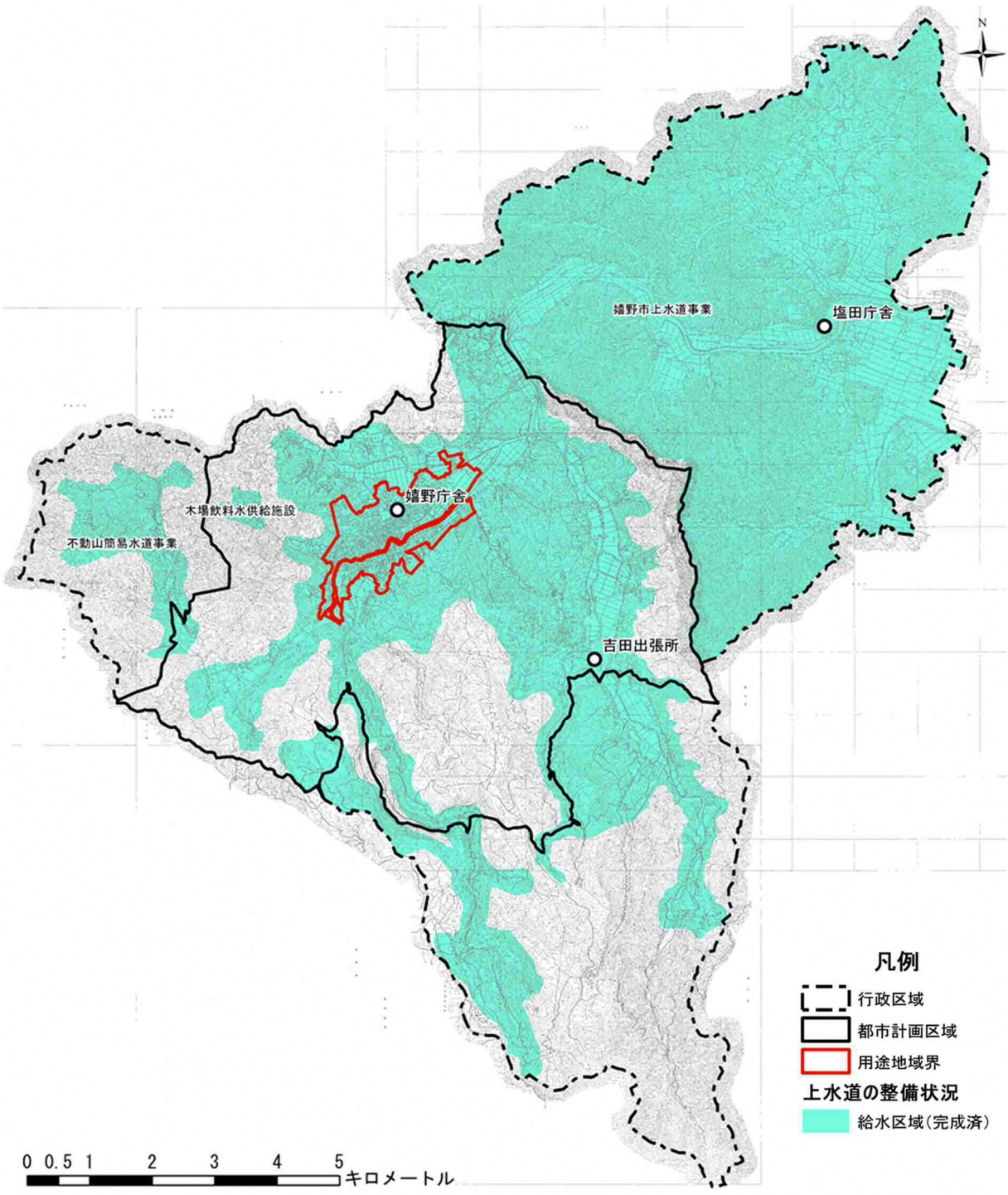

| 名称 | 面積（ha） | 供用（ha） | 整備率（%） |
|---|---|---|---|
| 嬉野松児童公園 | 0.16 | 0.16 | 100.0% |
| 曙児童公園 | 0.14 | 0.14 | 100.0% |
| 立石児童公園 | 0.21 | 0.21 | 100.0% |
| 3.3.1西公園 | 2.8 | 2.8 | 100.0% |
| 3.3.2鷹ノ巣公園 | 1.84 | 1.84 | 100.0% |
| 5.4.1轟の滝公園 | 6.6 | 6.6 | 100.0% |
| 6.5.1嬉野総合運動公園 | 42.4 | 40.58 | 95.7% |
| 計 | 54.15 | 52.33 | 96.6% |

図　都市計画道路・公園の整備状況　資料：庁内資料

| 路線名 | 幅員（m） | 延長（m） | 整備済（m） | 概成済（m） | 未整備（m） | 整備率（%） |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 3.4.1昭和通り線 | 16 | 3,600 | 1,640 | 1,960 | 0 | 100.0% |
| 3.4.2下宿大通り線 | 16 | 2,220 | 1,622 | 0 | 598 | 73.1% |
| 3.4.3中井出線 | 16 | 520 | 0 | 370 | 150 | 71.2% |
| 3.4.4八反角1号線 | 16 | 230 | 230 | 0 | 0 | 100.0% |
| 3.4.5八反角2号線 | 16 | 480 | 480 | 0 | 0 | 100.0% |
| 3.4.6八反角3号線 | 16 | 350 | 350 | 0 | 0 | 100.0% |
| 3.4.7八反角4号線 | 16 | 510 | 510 | 0 | 0 | 100.0% |
| 3.4.12新幹線嬉野温泉駅1号線 | 21 | 140 | 0 | 0 | 140 | 0.0% |
| 3.4.13新幹線嬉野温泉駅2号線 | 16 | 370 | 0 | 0 | 370 | 0.0% |
| 3.4.14新幹線嬉野温泉駅3号線 | 16 | 570 | 0 | 0 | 570 | 0.0% |
| 3.5.8総合運動公園線 | 14 | 2,180 | 2,180 | 0 | 0 | 100.0% |
| 3.5.9嬉野環状線 | 12 | 2,410 | 1,630 | 0 | 780 | 67.6% |
| 3.5.10病院通り線 | 12 | 1,570 | 1,210 | 360 | 0 | 100.0% |
| 3.5.11轟線 | 12 | 390 | 390 | 0 | 0 | 100.0% |
| 7.6.1旧本通り線 | 8 | 1,470 | 1,470 | 0 | 0 | 100.0% |
| 7.6.2楓ノ木通り線 | 8 | 650 | 650 | 0 | 0 | 100.0% |
| 7.6.3川端通り線 | 8 | 780 | 780 | 0 | 0 | 100.0% |
| 8.6.1体育館通り線 | 8 | 250 | 200 | 0 | 50 | 80.0% |
| 計 | | 18,690 | 13,342 | 2,690 | 2,658 | 85.8% |

### ③上水道

●上水道は、山間部を除く居住可能な区域で普及が進んでいる。

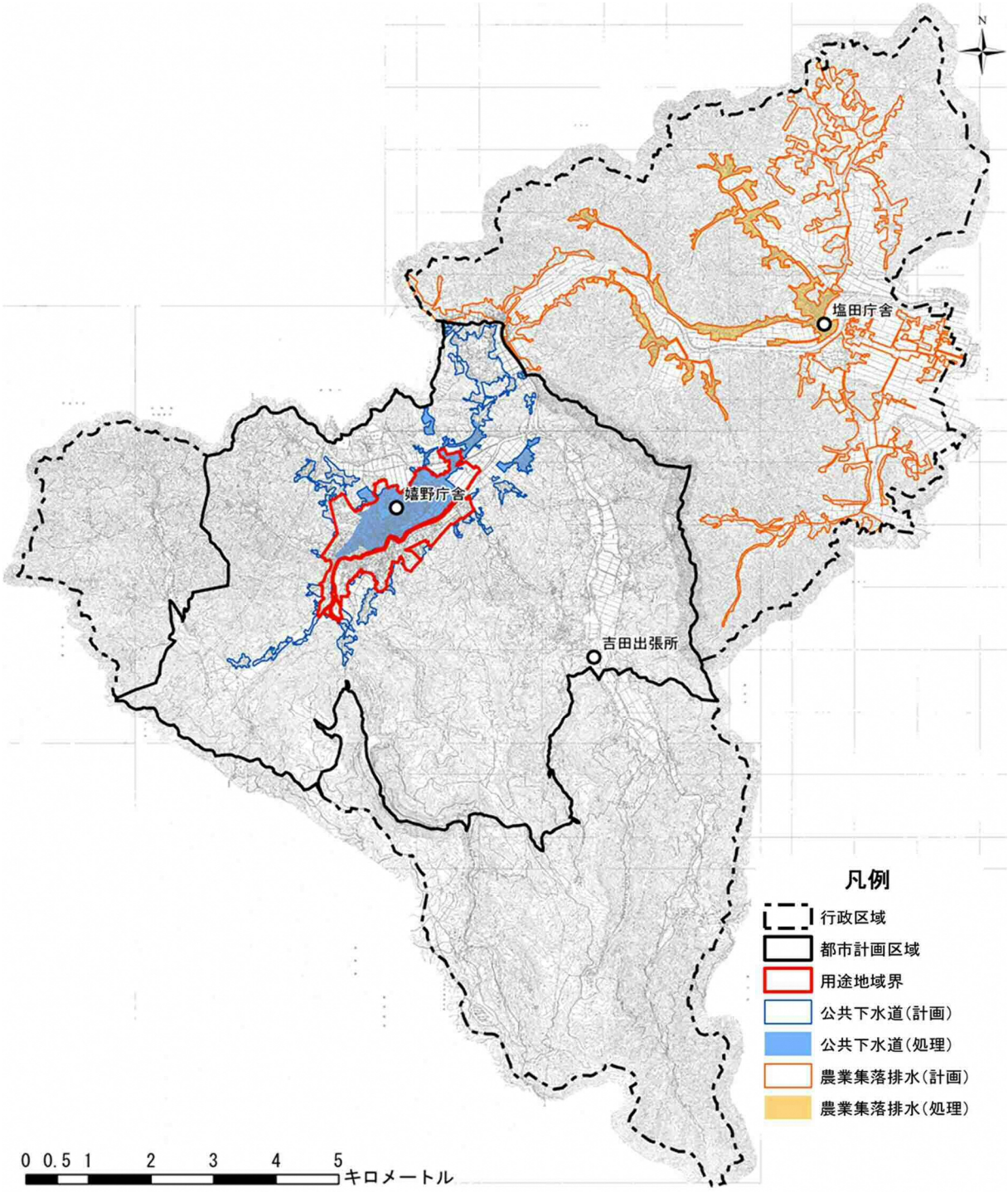



資料：都市計画基礎調査（H20）

図　上水道の整備状況

### ④下水道

●嬉野地区では公共下水道、塩田地区では農業集落排水を計画しており、嬉野庁舎周辺及び塩田庁舎周辺などで供用されている。




資料：都市計画基礎調査（H20）

図　下水道の整備状況

## (2) 市街地整備・開発許可

●用途地域内は、土地区画整理事業が進められている。
●塩田地域では、工業団地造成事業や公有水面埋立事業などが実施されている。

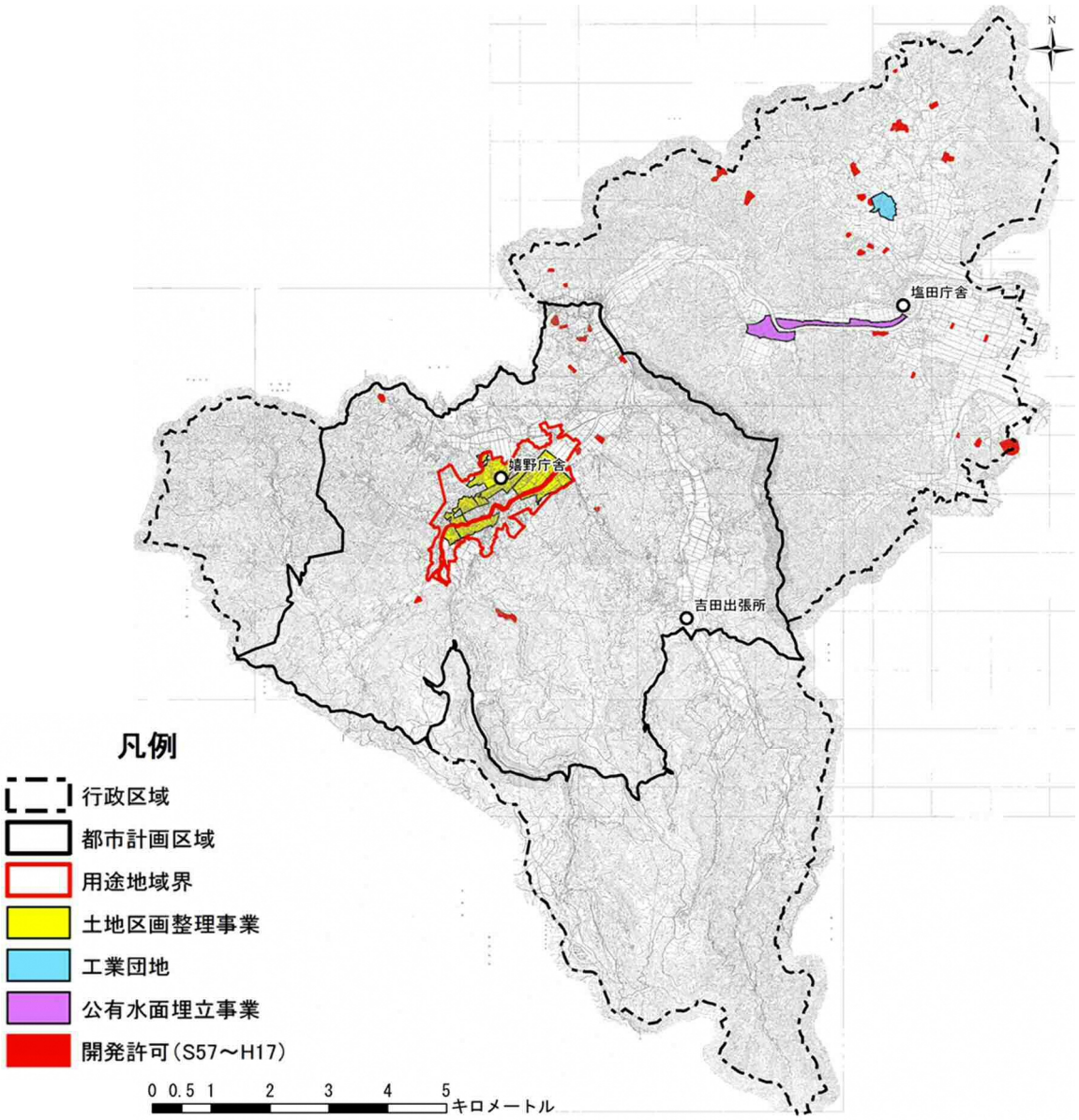



図　開発位置図　資料：都市計画基礎調査（H20）

| 事業名 | 事業主体 | 施行面積（ha） | 事業期間 | 備考 |
|---|---|---|---|---|
| 第一土地区画整理事業 | 組合 | 5.7 | S17～S25 | |
| 第二土地区画整理事業 | 嬉野市 | 8.5 | S29～S33 | 嬉野町施行 |
| 第三土地区画整理事業 | 嬉野市 | 11.4 | S32～S42 | 嬉野町施行 |
| 第四土地区画整理事業 | 嬉野市 | 17.8 | S37～S48 | 嬉野町施行 |
| 第五土地区画整理事業 | 嬉野市 | 5.8 | S46～S59 | 嬉野町施行 |
| 第六土地区画整理事業 | 嬉野市 | 24 | S58～H2 | 嬉野町施行 |
| 第七土地区画整理事業 | 嬉野市 | 26.9 | H6～H23 | |
| 第八土地区画整理事業 | 嬉野市 | 15.7 | H9～H23 | |
| 下宿地区土地区画整理事業 | 嬉野市 | 2.1 | H19～H22 | |
| 久間工業団地造成事業 | 塩田町土地開発公社 | 8.5 | H1～H2 | |
| 公有水面埋立事業 | | | | |

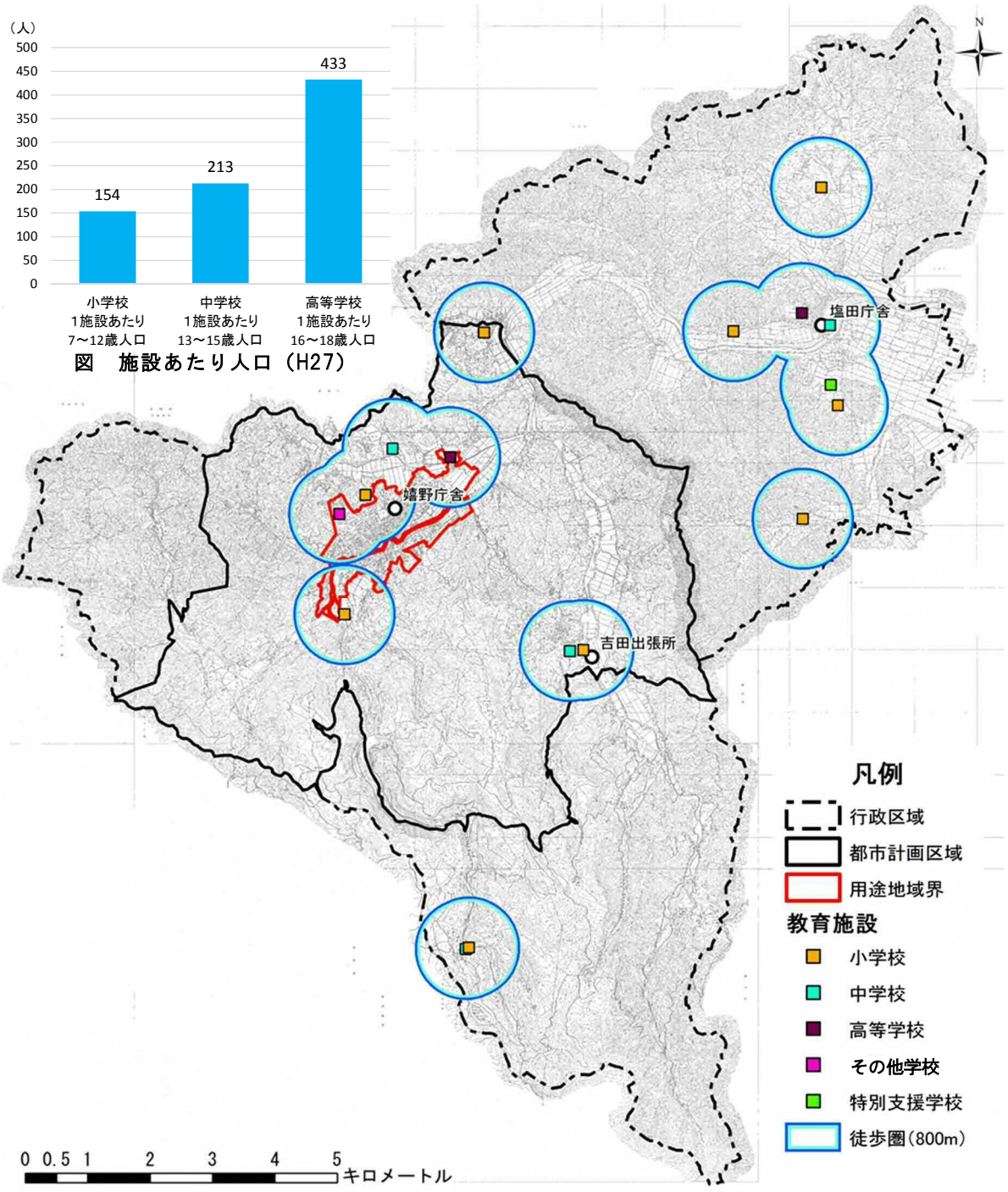
## ５．　都市機能の状況

### (1)　都市機能（教育施設）

●小中学校は、各地域に、高等学校等は嬉野、塩田地区の中心部周辺にそれぞれ立地している。




図　施設あたり人口（H27）

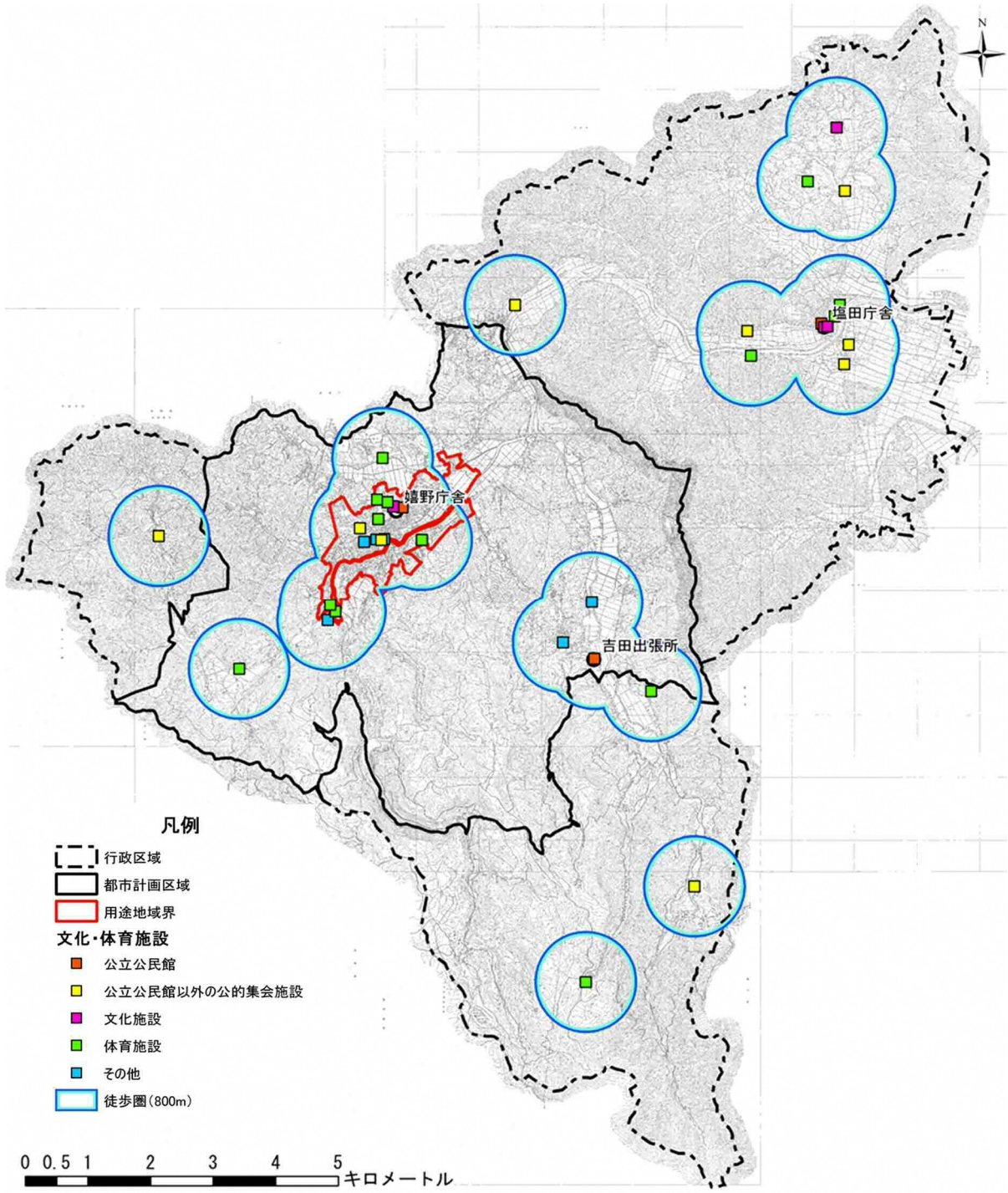



資料：国土数値情報ダウンロードサービス

図　教育施設分布図

## (2) 都市機能（文化・体育施設）

●公立公民館や集会所は、各地域に立地しており、図書館などの文化施設は、中心市街地に集積している。




資料：国土数値情報ダウンロードサービス
公共施設等総合管理計画
嬉野市 HP

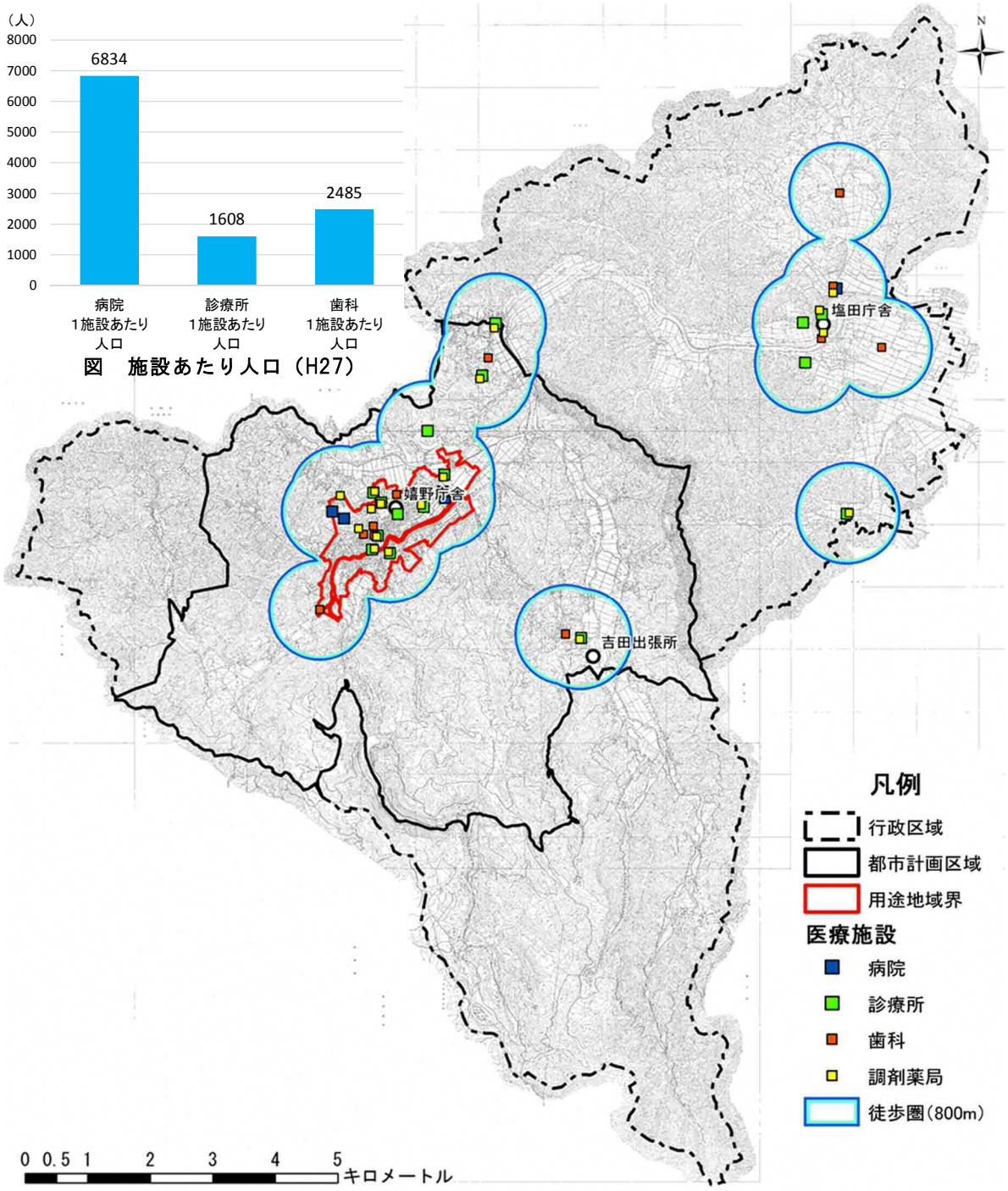
**図　文化・体育施設分布図**

## (3)　都市機能（医療施設）

●医療施設は、用途地域内や塩田庁舎周辺など人口集積地に立地している。




図　施設あたり人口（H27）

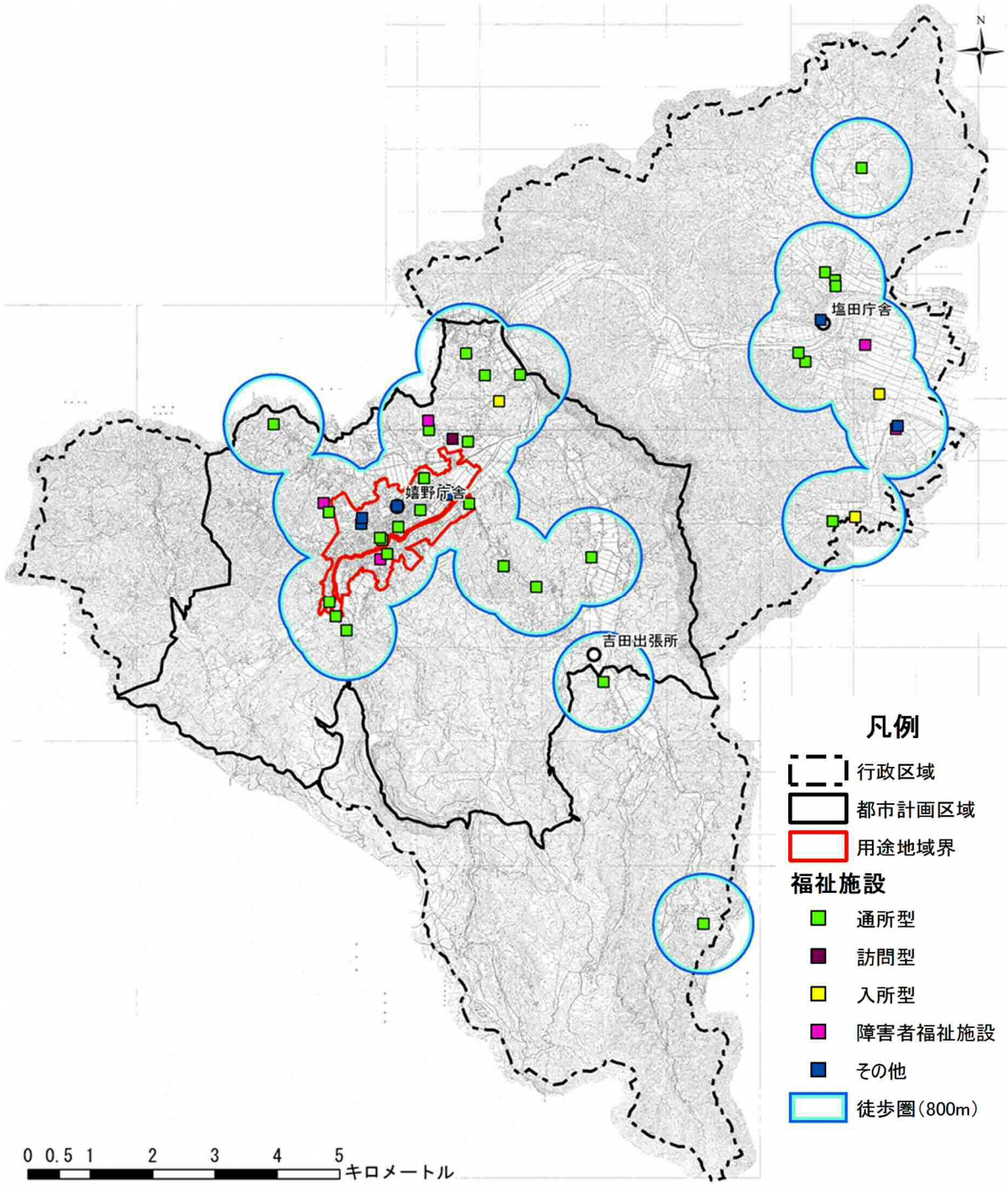



資料：国土数値情報ダウンロードサービス
地域医療情報システム

図　医療施設分布図

### (4) 都市機能（高齢者福祉施設）

●高齢者福祉施設は、用途地域周辺や塩田庁舎周辺などの人口集積地の周辺に立地している。




資料：国土数値情報ダウンロードサービス
介護サービス情報公開システム

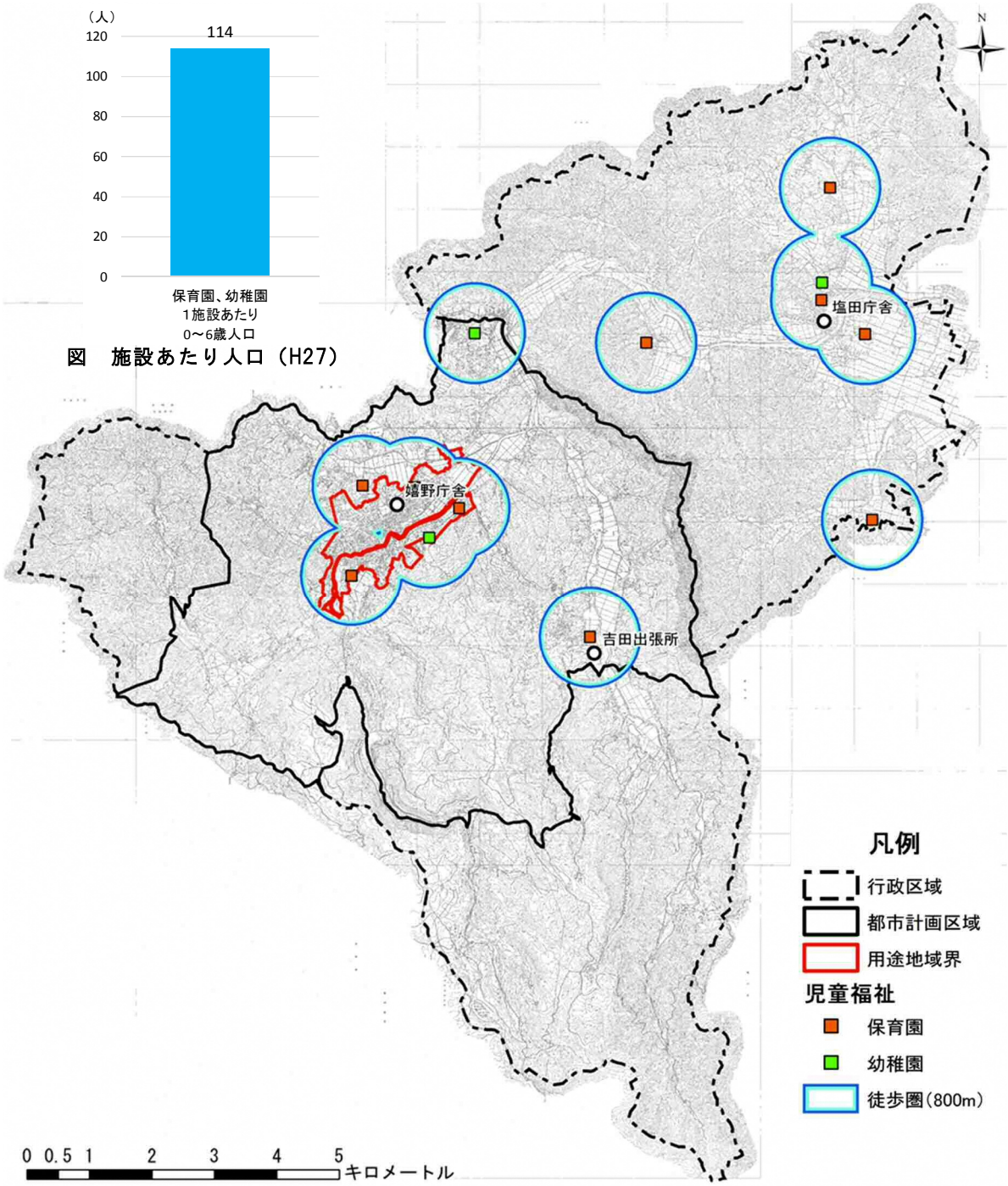
**図　高齢者福祉施設分布図**

## (5)　都市機能（児童福祉施設）

●児童福祉施設は、各地域に立地し、人口集積地では多くみられる。




図　施設あたり人口（H27）




資料：国土数値情報ダウンロードサービス

図　児童福祉施設分布図

## (6) 都市機能(商業施設)

●スーパーマーケット等は、用途地域内や塩田庁舎周辺の人口集積地に多く立地しており、コンビニは国道 34 号や 498 号等主要道路の沿道に立地している。




図　施設あたり人口（H27）

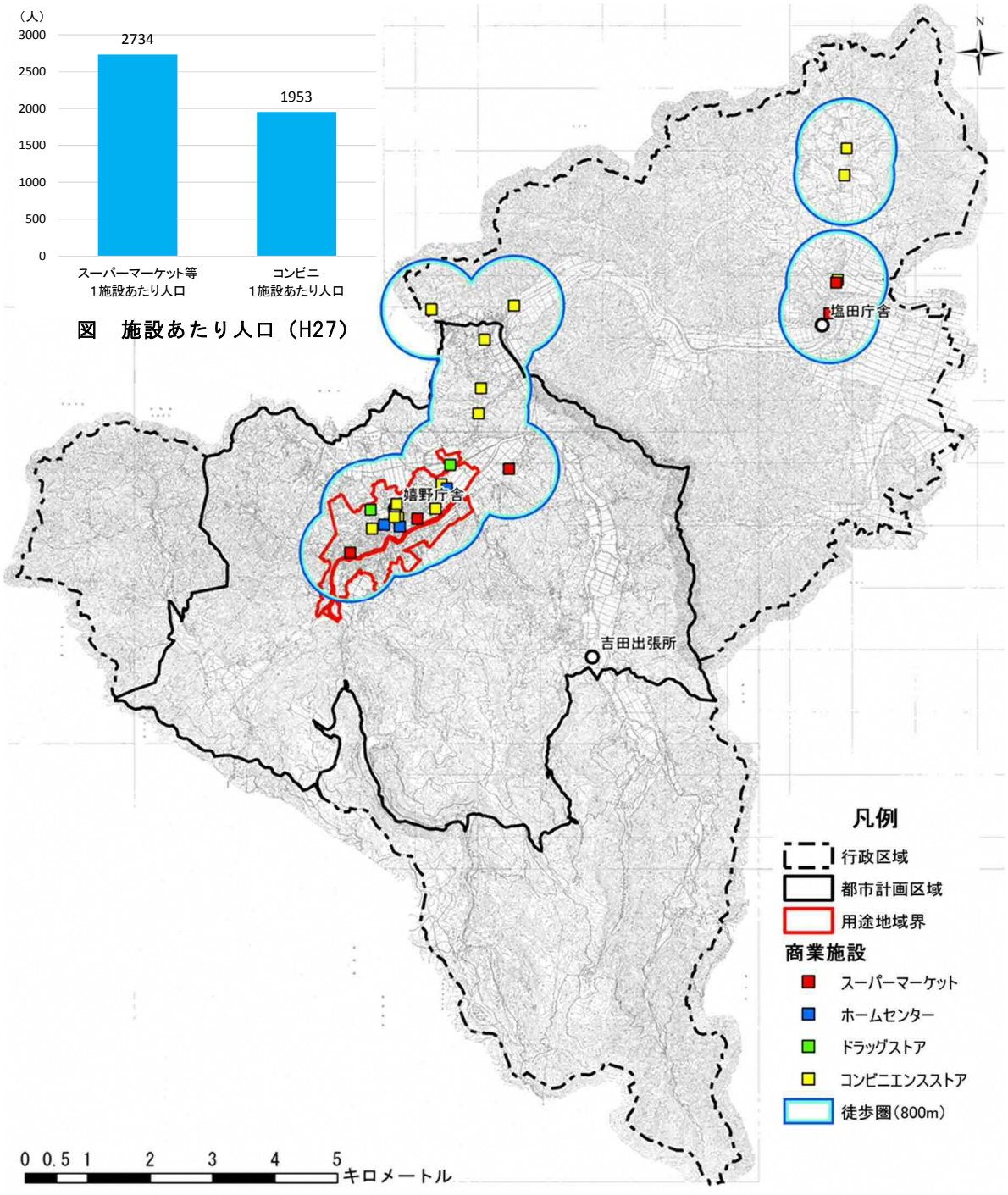
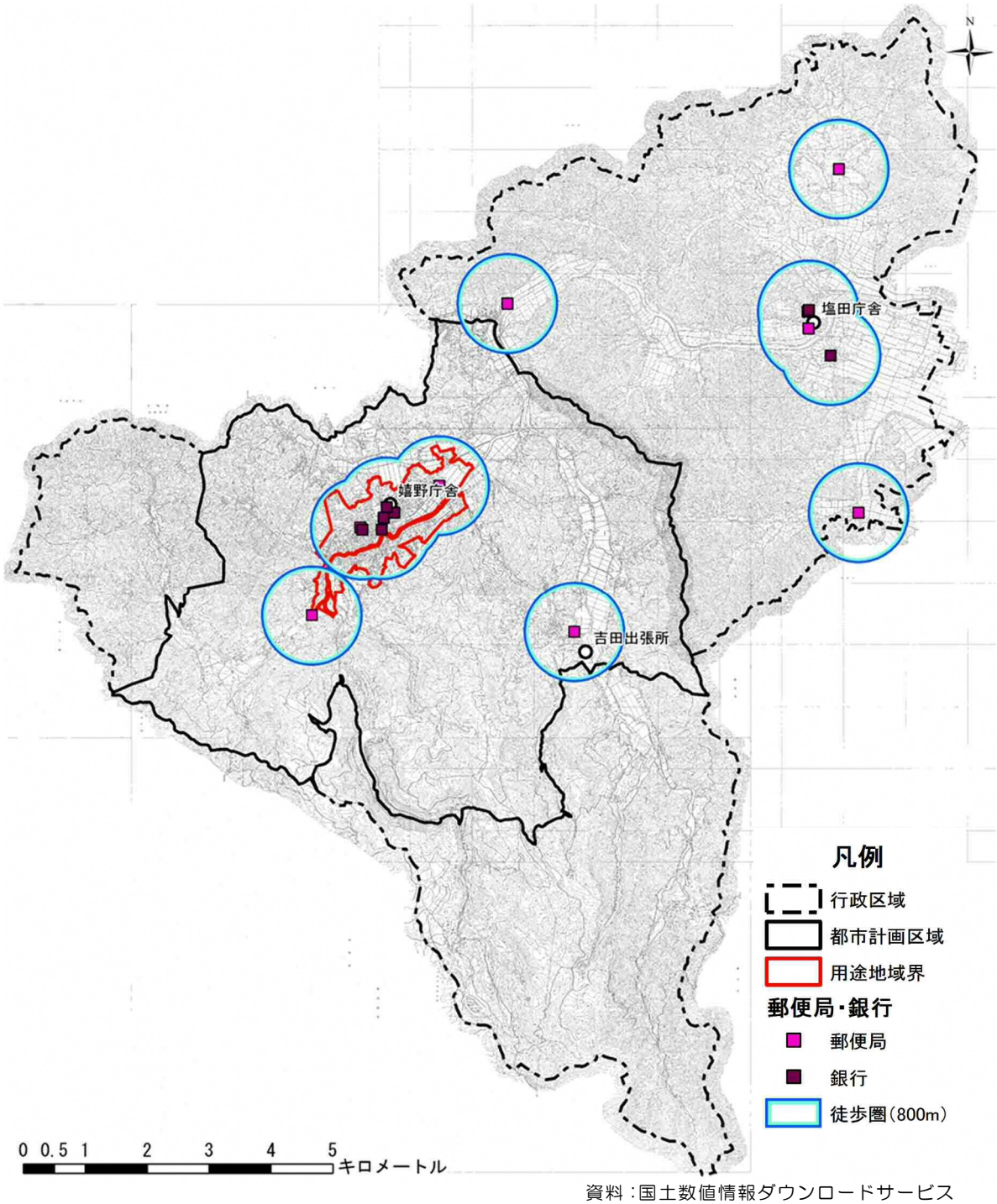



図　商業施設分布図

資料：iタウンページ（業種：ショッピング）
（平成 29 年 1 月 5 日現在）

### (7)　都市機能（郵便局、銀行）

●郵便局は、各地域に立地しており、銀行は用途地域内や塩田庁舎周辺に立地している。

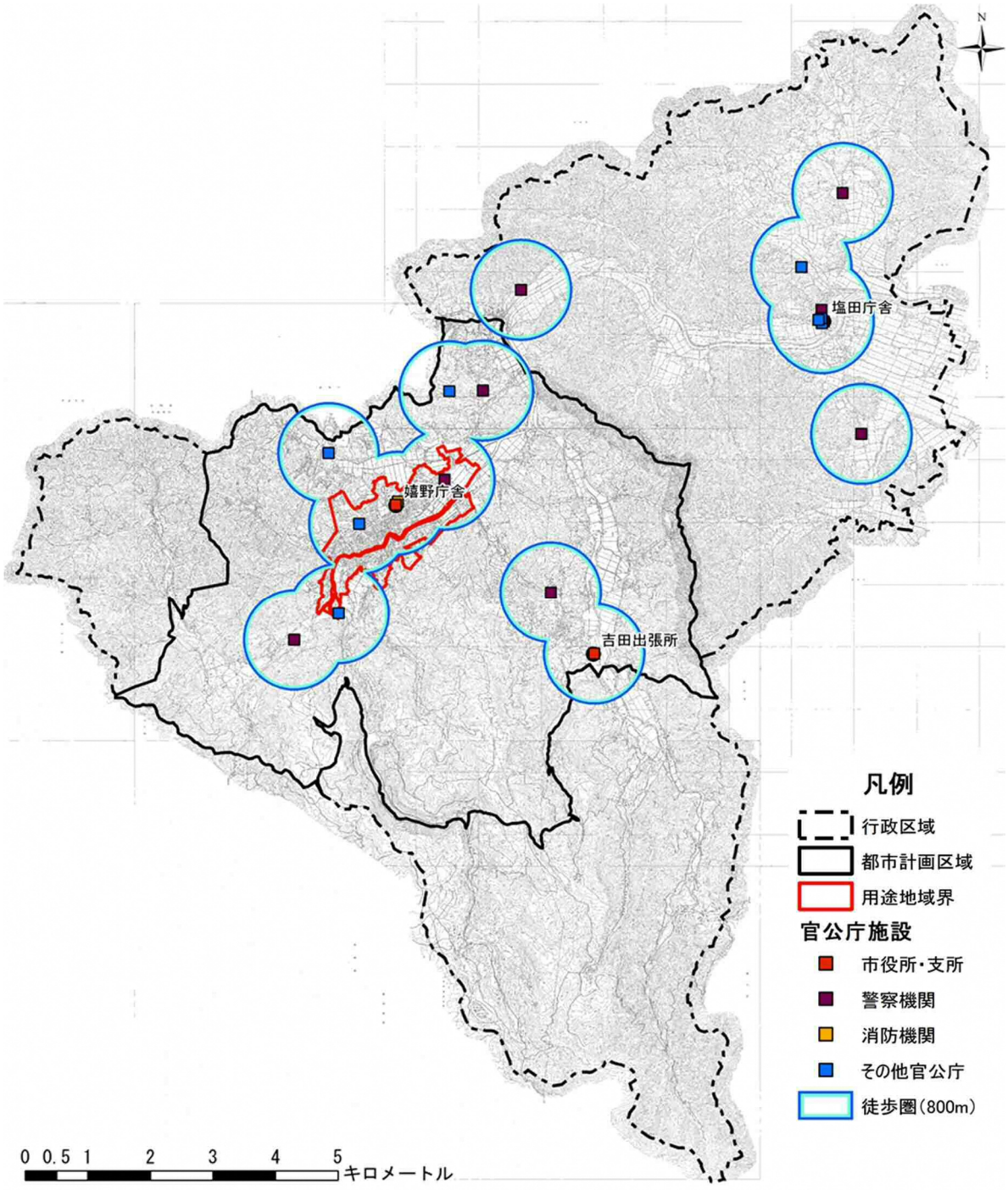



資料：国土数値情報ダウンロードサービス
iタウンページ（平成 29 年 1 月 5 日現在）

図　郵便局・銀行分布図

## (8) 都市機能（官公庁施設）

●市役所・支所は、嬉野、塩田、吉田に立地し、駐在所などの官公庁施設は各地域に立地している。



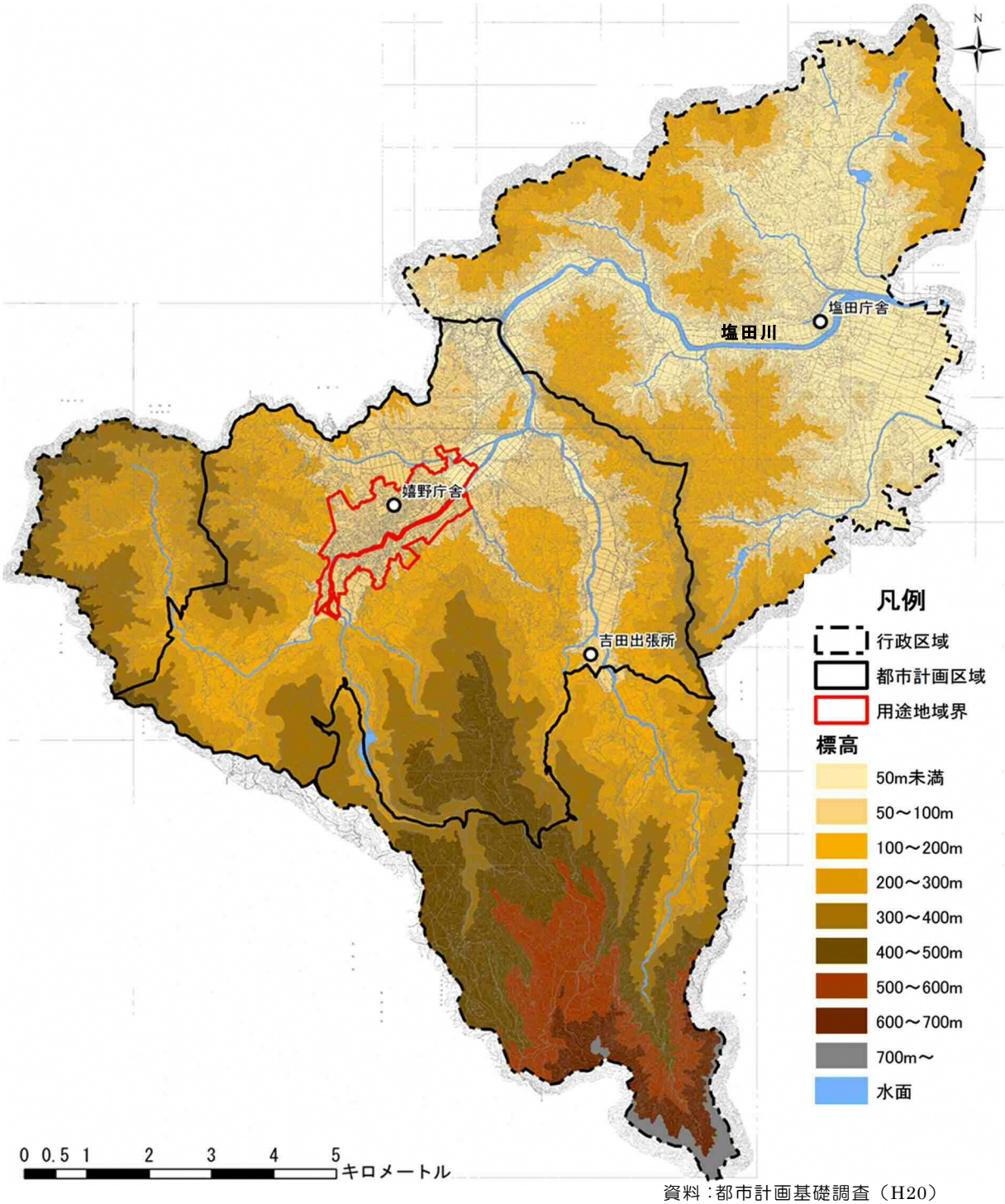

資料：国土数値情報ダウンロードサービス
嬉野市 HP

図　官公庁施設分布図

## ６．　災害

### (1)　地形

●山地・丘陵地とそれらに囲まれた盆地および有明海側に開けた平地で形成されている。また、塩田川が東西に横断し嬉野地域と塩田地域を繋いでいる。

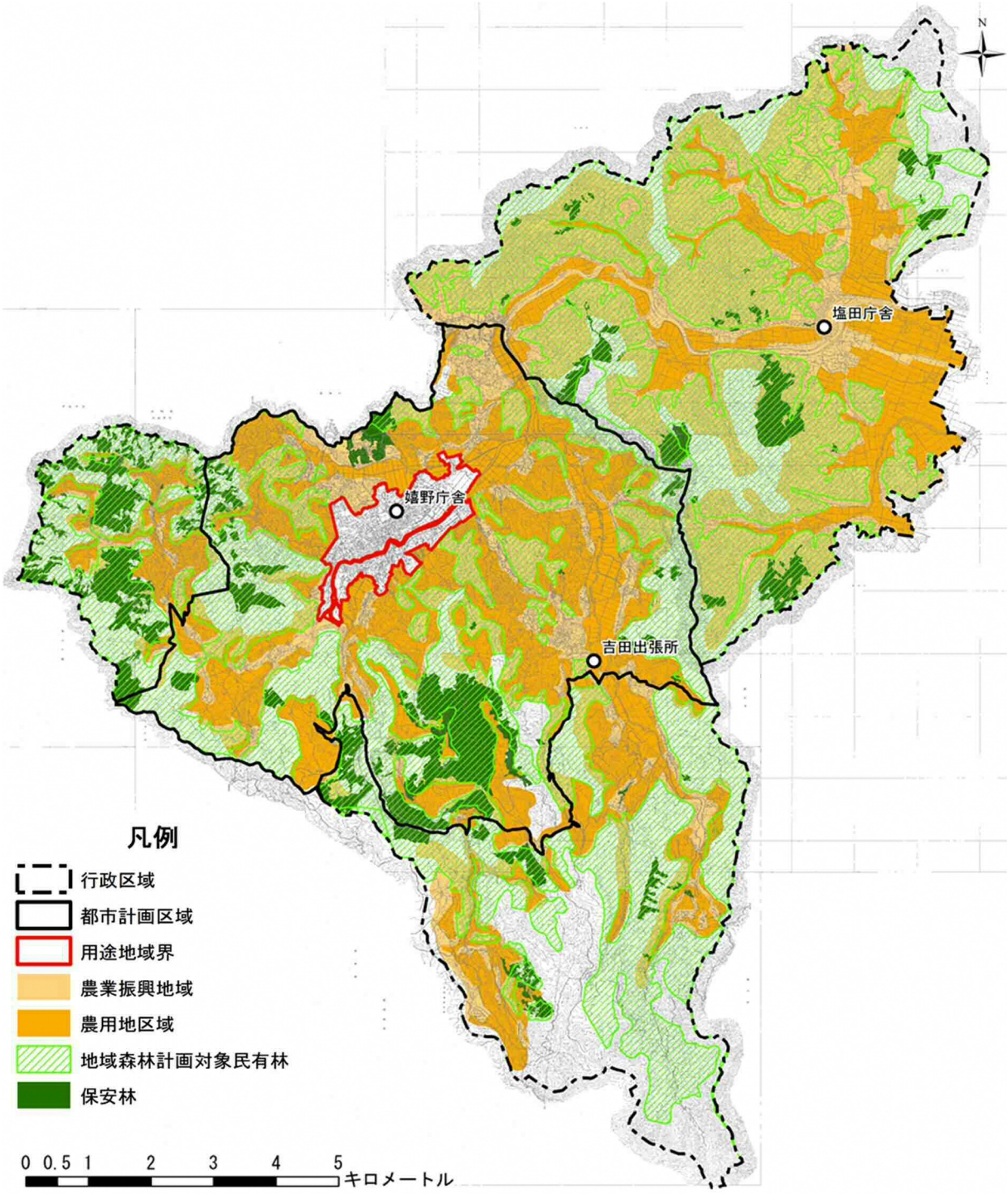



資料：都市計画基礎調査（H20）

図　地形および水系

## (2) 法規制状況

●用途地域外は農業振興地域もしくは森林地域が大半を占めており、平野部では農用地、山間部では保安林や民有林の区域となっている。

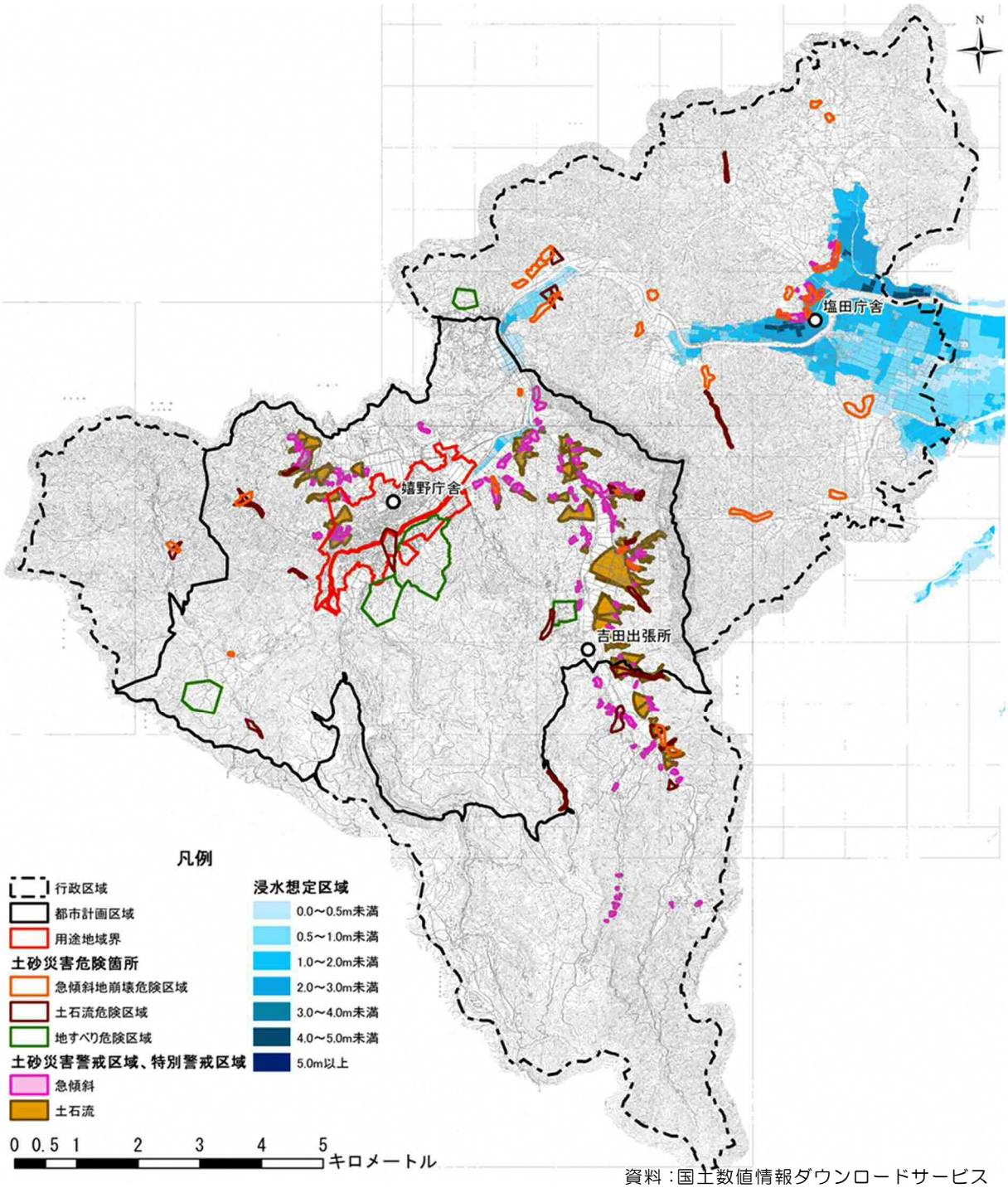



資料：都市計画基礎調査（H20）

図　法規制状況

### (3)　災害危険箇所

●塩田庁舎周辺から東側の地区では、広範囲に浸水想定区域が指定さている。
●嬉野地区の山間部では、土砂災害等の危険区域が指定されており、用途地域の一部も危険区域となっている。



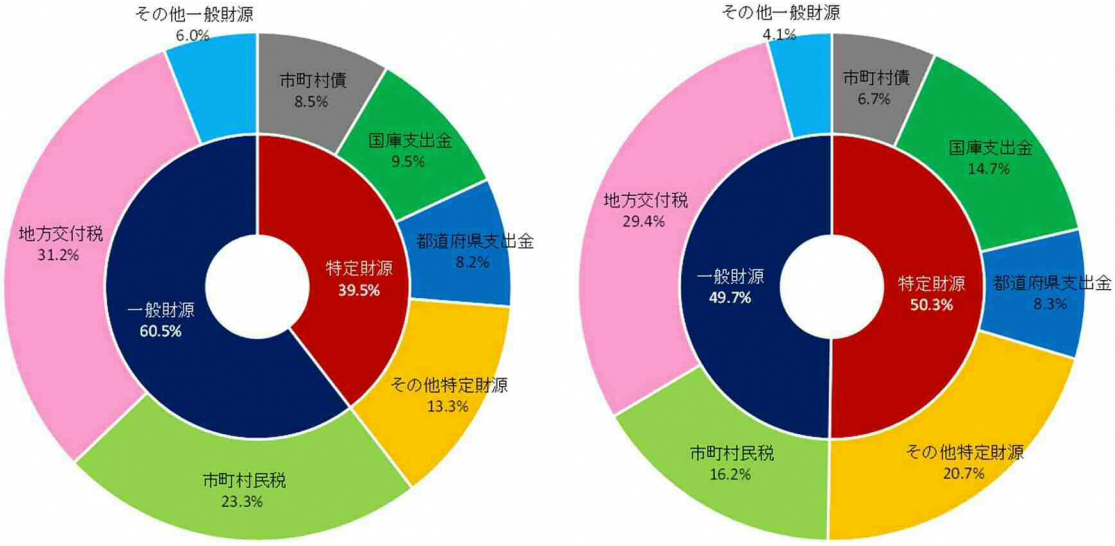

資料：国土数値情報ダウンロードサービス
都市計画区域基礎調査（H20）

図　災害の状況

## ７．　財政の状況

### (1)　歳入

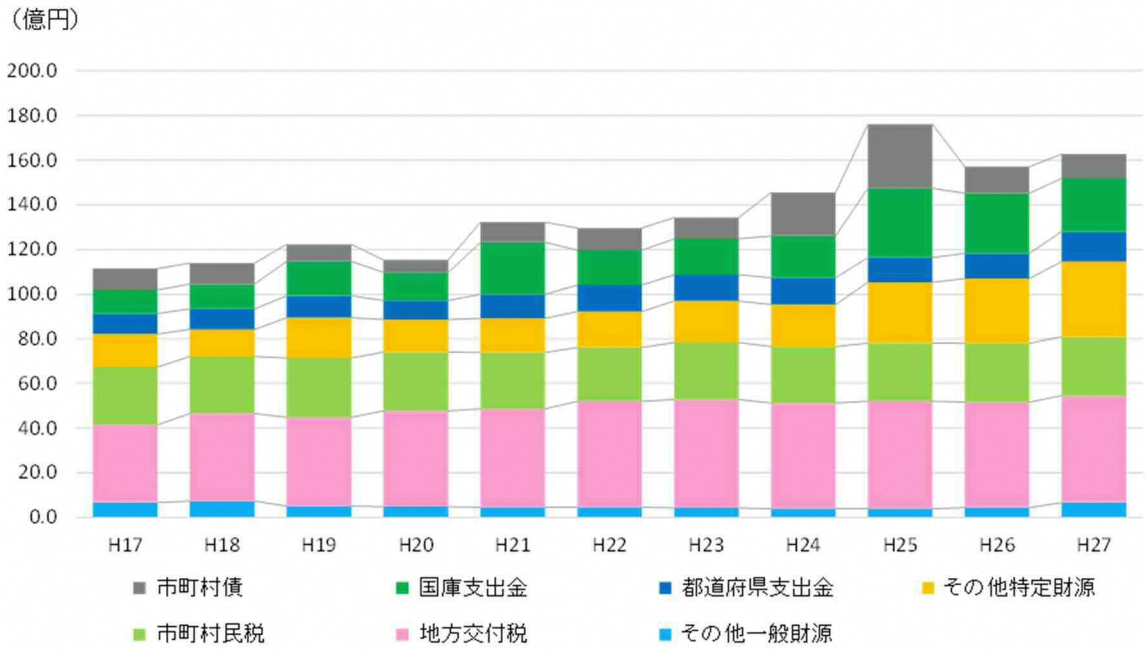
●歳入総額は増加傾向にあるが、使途の限定されない一般財源のうち、自主財源である市民税はほとんど変化がない。今後の、人口減少を踏まえると、財源はますます厳しくなる。




平成 17 年　　平成 27 年

資料：庁内資料

図　歳入の割合（普通会計決算）

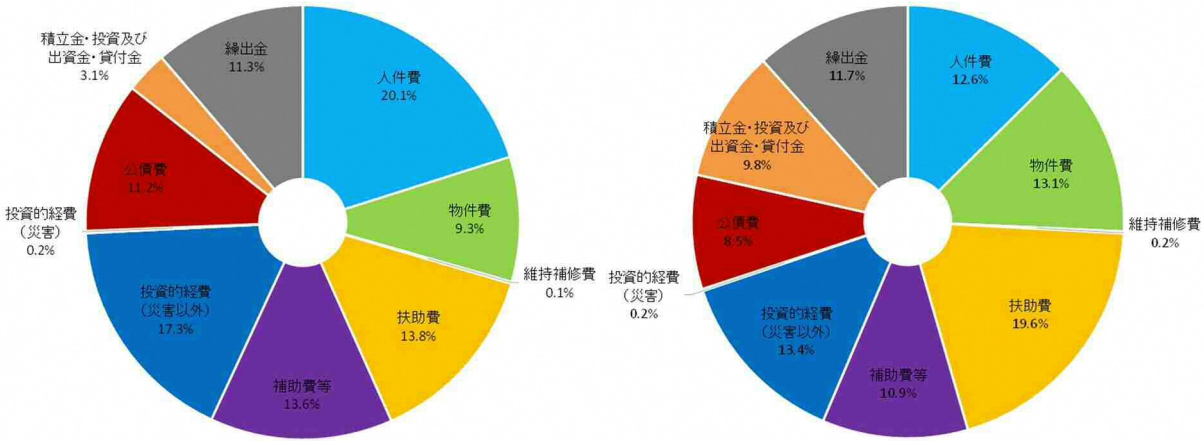



資料：庁内資料

図　歳入の推移（普通会計決算）

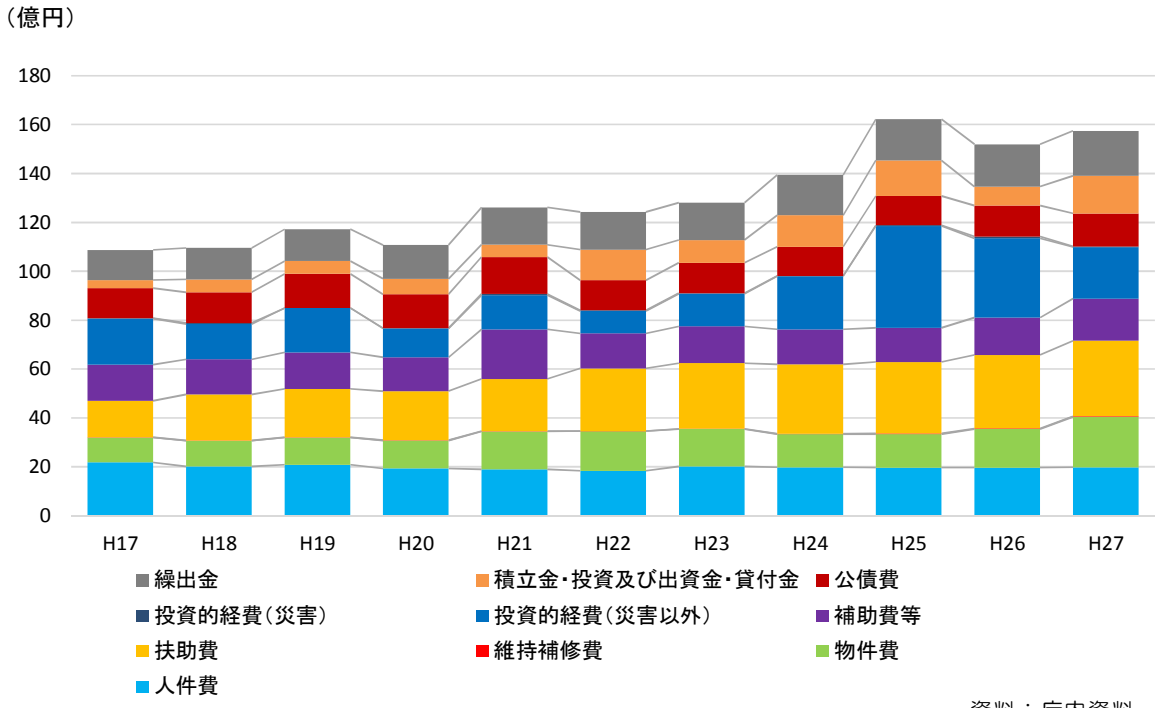
## (2)　歳出

●歳出総額は、歳入と同様に増加傾向にある。
●高齢化にともない「扶助費」の増加が顕著である。今後も扶助費の増加が見込まれ、他の経費を現状レベルで確保することは難しくなることが想定される。




資料：庁内資料

図　歳出の割合（普通会計決算）




資料：庁内資料

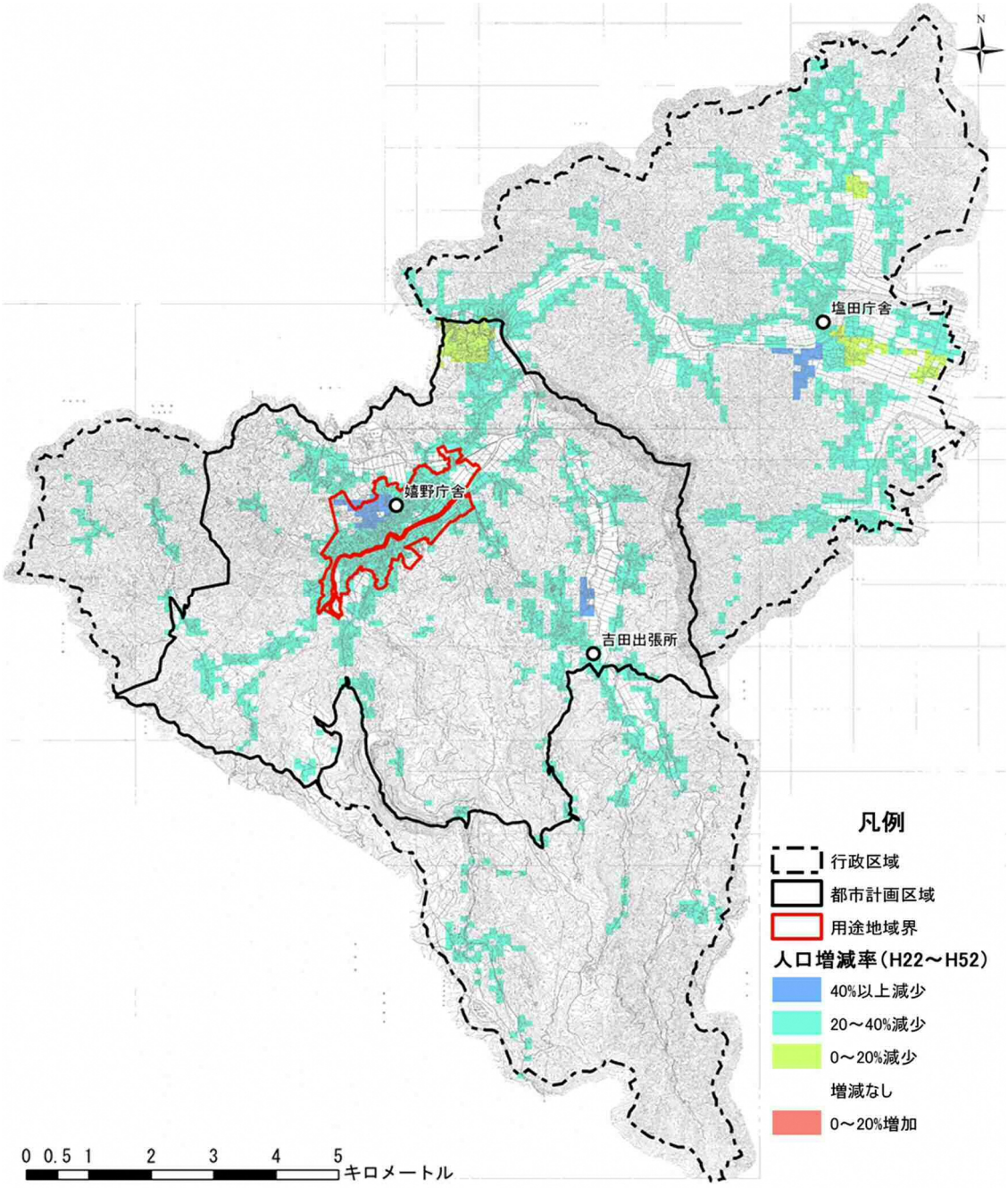
図　歳出の推移（普通会計決算）

## ３－２　都市構造分析

### １．地区別人口・高齢化の動向

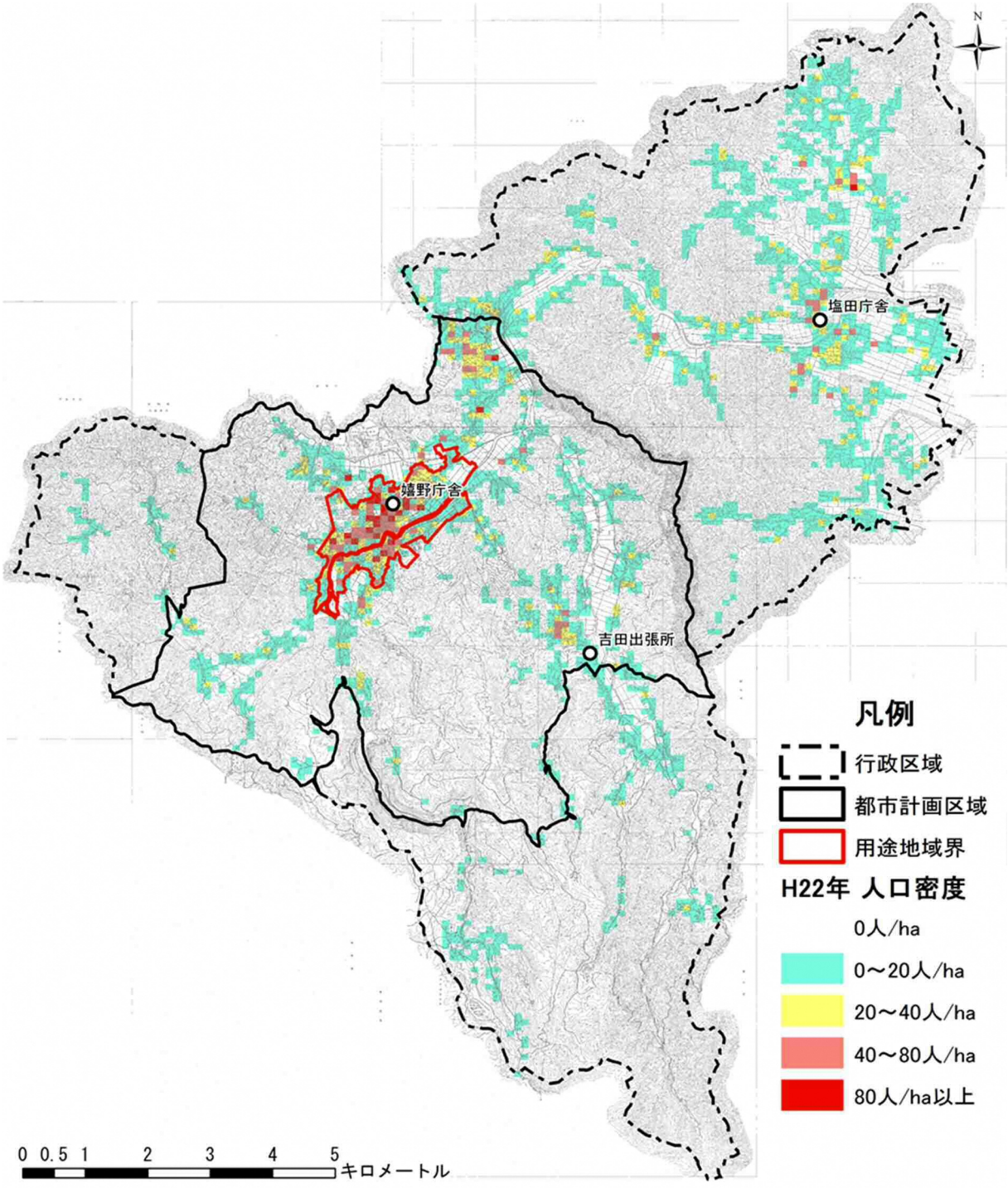
#### (1)　地区別人口

●H22 では、用途地域内で概ね 40 人/ha 以上の地域が多くを占める。（用途地域内 H22 平均：32 人/ha）
●H52 では、用途地域内では概ね 40 人/ha 以上の地域が減少している。（用途地域内 H52 平均：23 人/ha）
●H22～52 年の推移をみると、市全域で減少し、特に用途地域内や塩田庁舎周辺での減少率が特に高い。



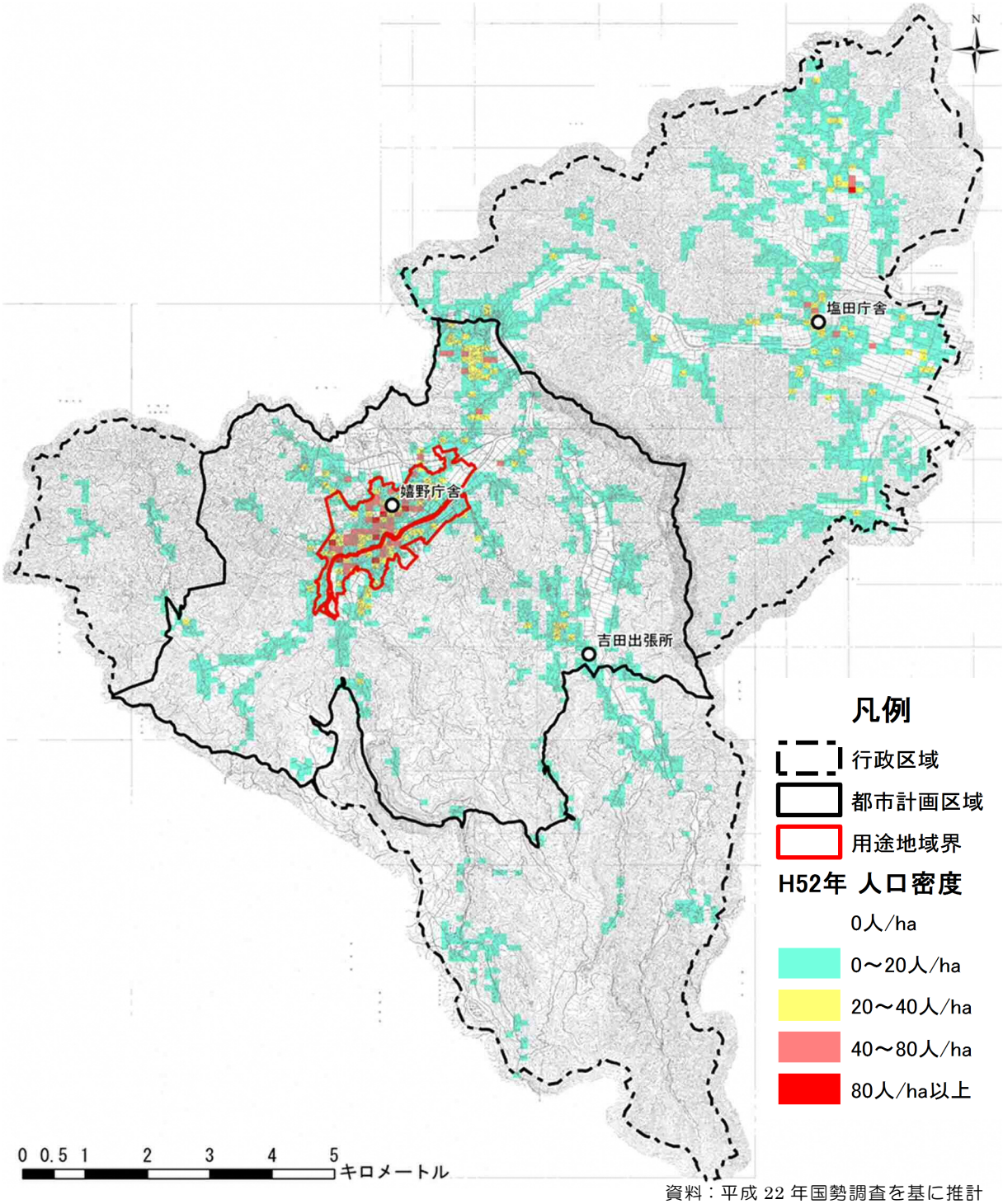

資料：平成 22 年国勢調査を基に推計

図　平成 22～52 年人口増減率



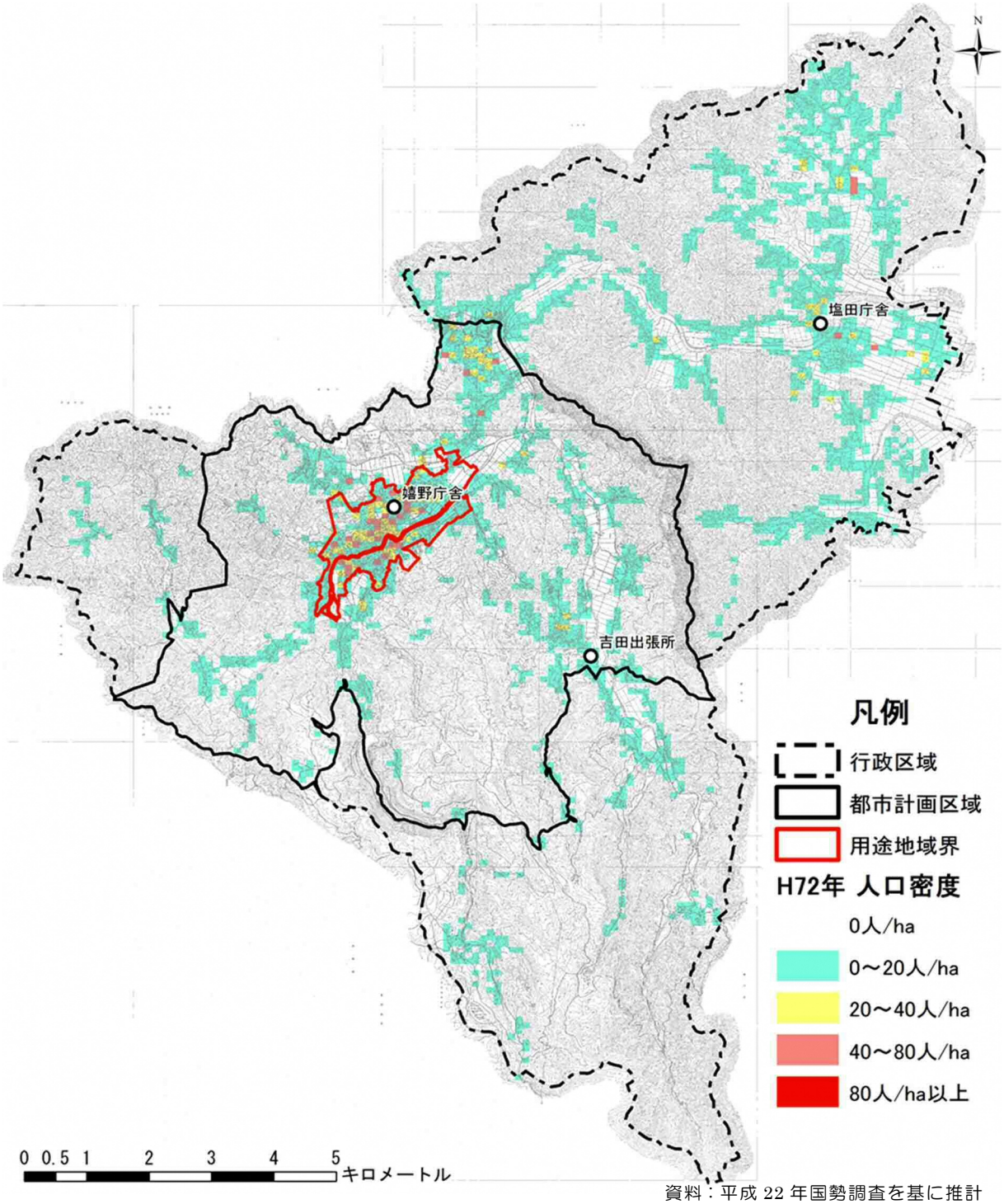

資料：国勢調査

図　平成 22 年人口密度




資料：平成 22 年国勢調査を基に推計

図　平成 52 年人口密度

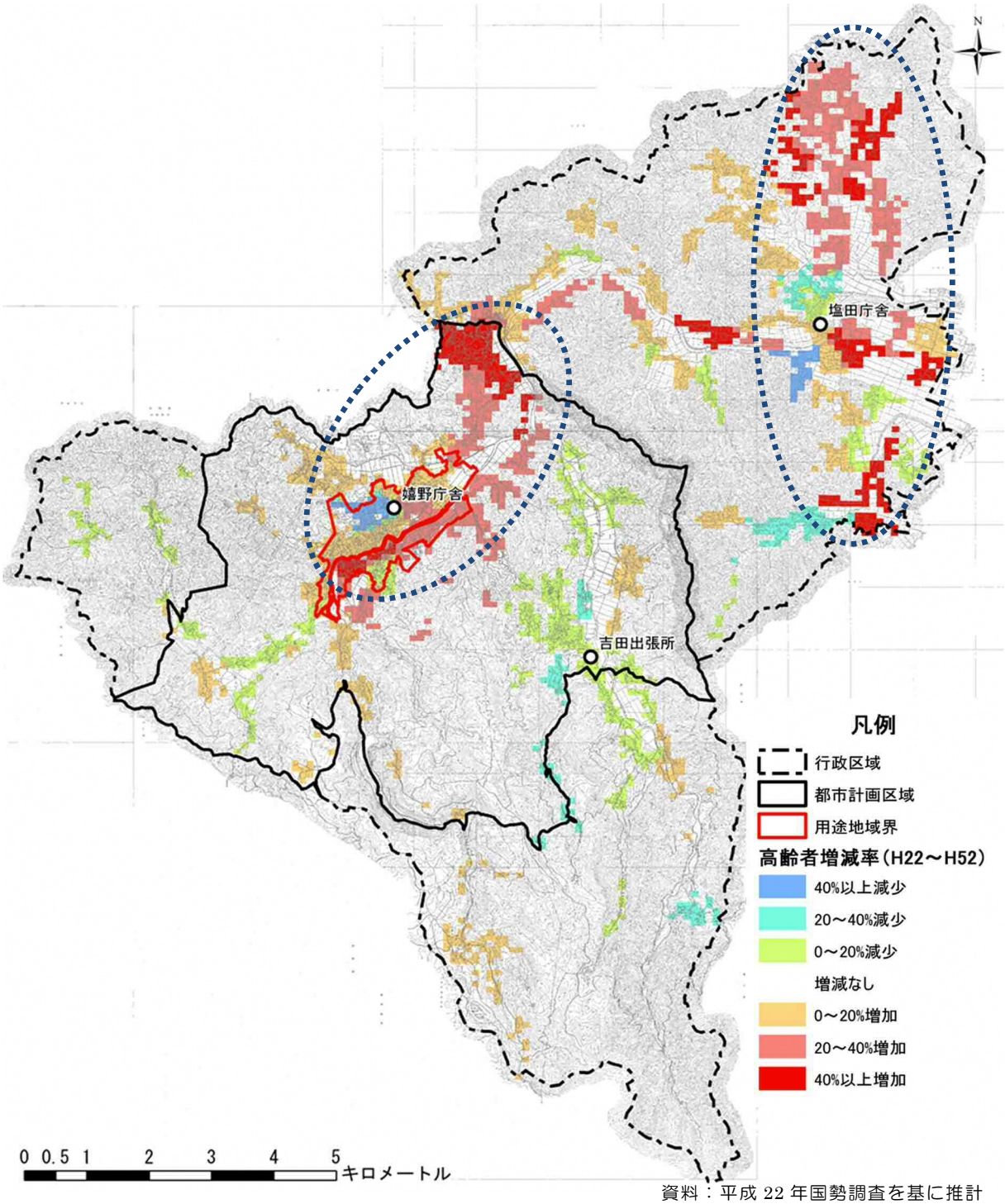



資料：平成 22 年国勢調査を基に推計

図　平成 72 年人口密度

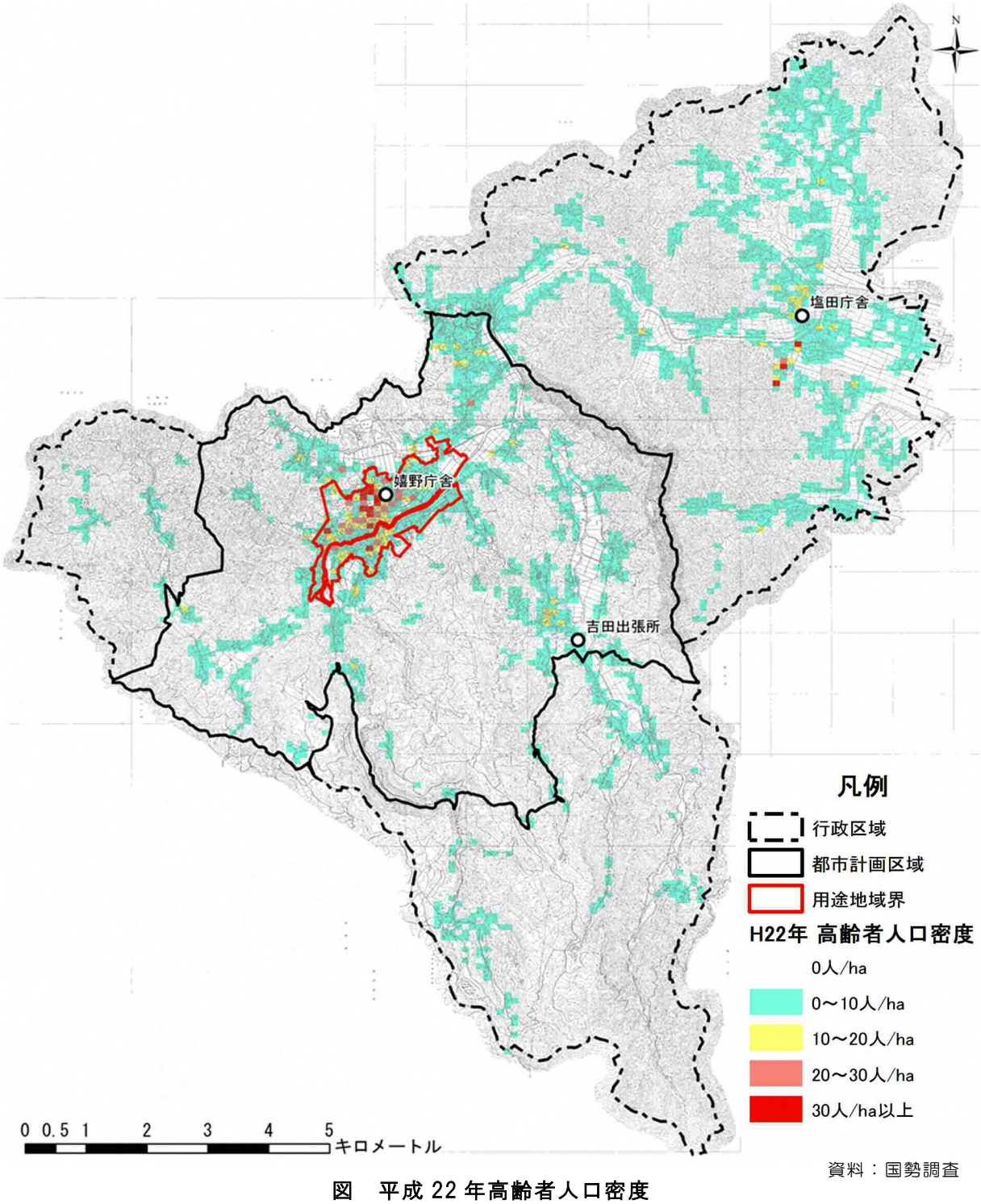
## (2) 地区別高齢者人口

●高齢者人口は、増加する地域が多くなっており、特に用途地域周辺や塩田地域の東側で増加率が高くなっている。



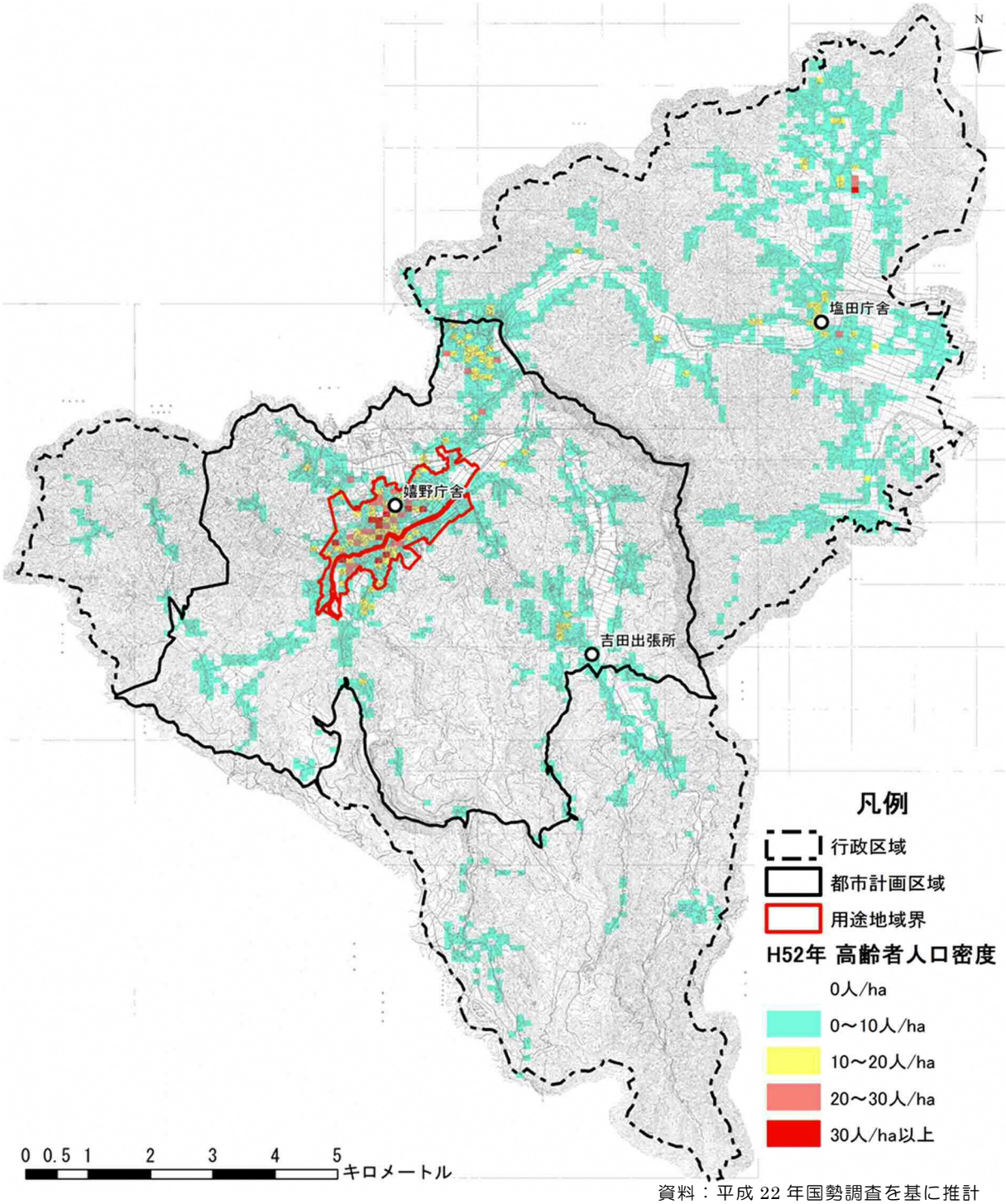

資料：平成 22 年国勢調査を基に推計

図　平成 22～52 年高齢者人口増減率



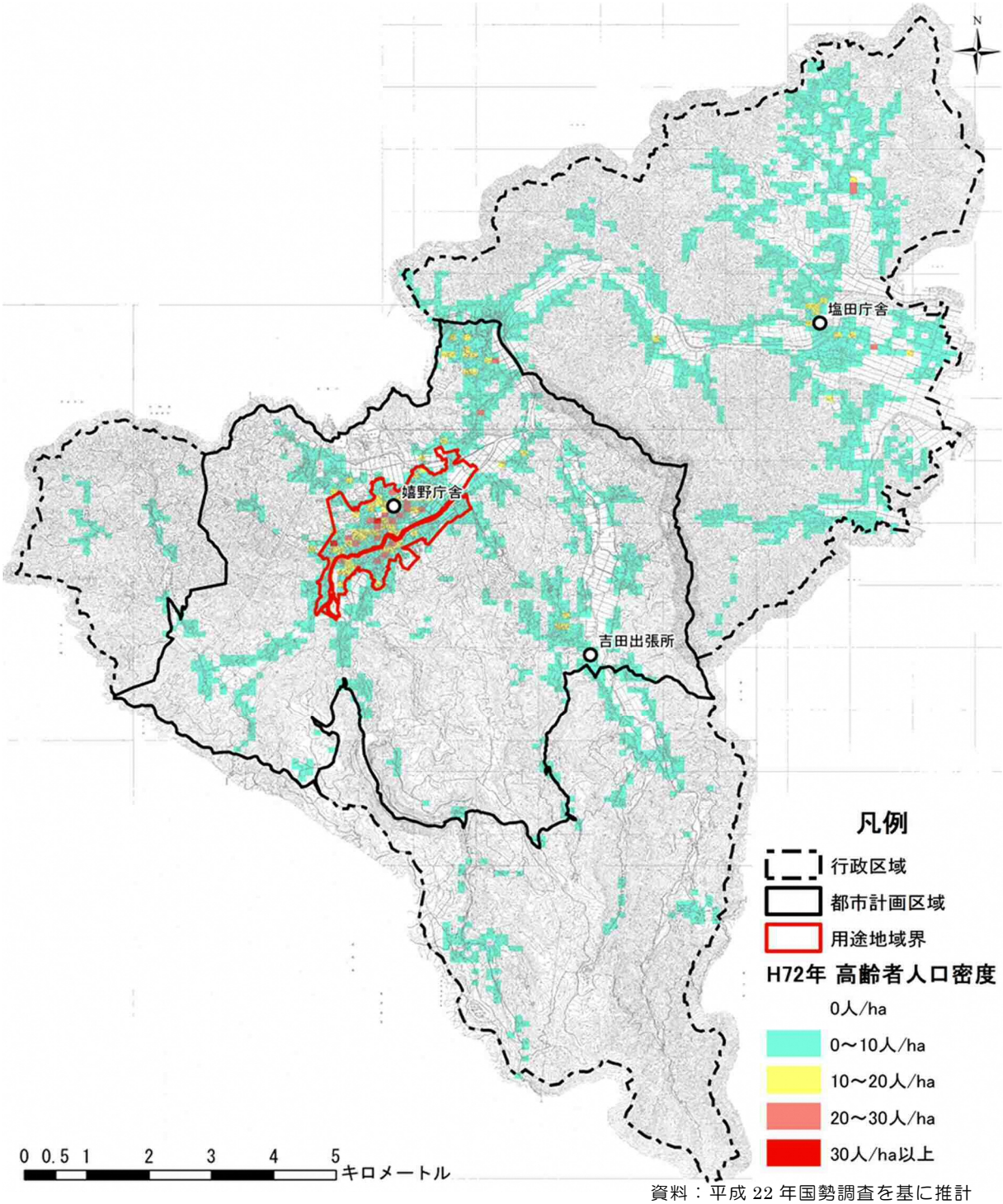

資料：国勢調査

図　平成 22 年高齢者人口密度




資料：平成 22 年国勢調査を基に推計

図　平成 52 年高齢者人口密度




資料：平成 22 年国勢調査を基に推計

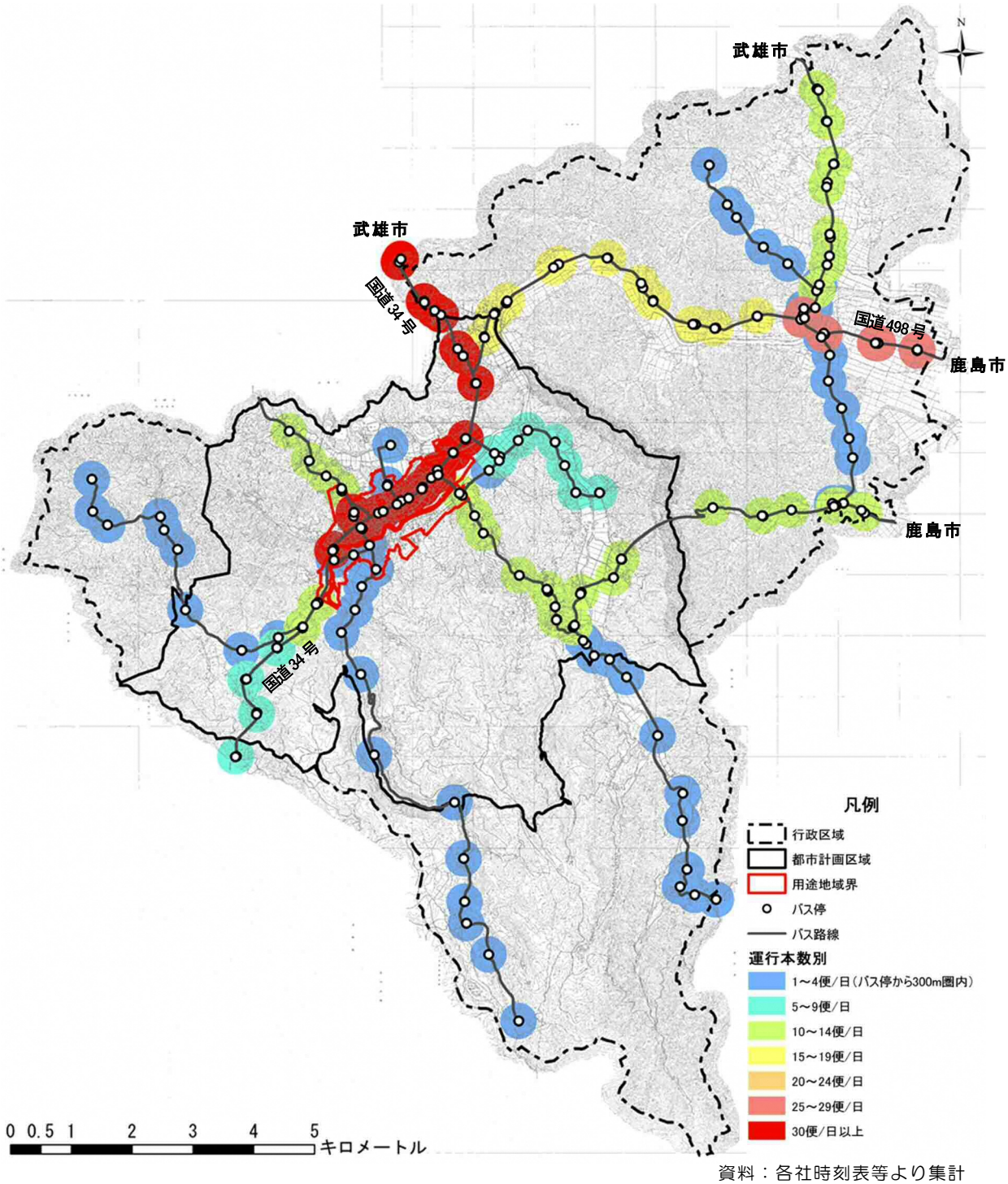
図　平成 72 年高齢者人口密度

## 2． 生活サービス施設の利便性・持続性

### (1) 公共交通路線と人口分布

#### ①公共交通の利便性

●路線バスは、嬉野バスセンターや塩田庁舎を中心に国道 34 号、498 号等の幹線道路を運行している。
●用途地域から武雄市方面に伸びる国道 34 号で運行本数が多く、30 便/日以上運行されている。




資料：各社時刻表等より集計

図 公共交通の利便性

## ②公共交通の持続可能性

- 「公共交通利便地域」に居住する人口は、全体の約 25%。
- 「公共交通不便地域」に居住する人口は、全体の約 43%。
- 「公共交通利便地域」でも人口減少が予測されている。
- 「交通空白地域」が存在している。

<table>
<tr><td colspan="2" rowspan="2"></td><td colspan="3">バス</td></tr>
<tr><td colspan="2">バス停から300m圏内</td><td rowspan="2">バス停から<br>300m圏外</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td><td>運行本数30回/日<br>（往復）以上</td><td>運行本数30回/日<br>（往復）未満</td></tr>
<tr><td rowspan="3">鉄道</td><td rowspan="2">駅から<br>800m圏内</td><td>運行本数30回/日<br>（往復）以上</td><td colspan="2" rowspan="2">公共交通利便地域</td><td rowspan="2"></td></tr>
<tr><td>運行本数30回/日<br>（往復）未満</td><td rowspan="2">公共交通<br>不便地域</td></tr>
<tr><td colspan="2">駅から<br>800m圏外</td><td colspan="2">公共交通<br>空白地域</td></tr>
</table>

図　公共交通利便地域、不便地域概要

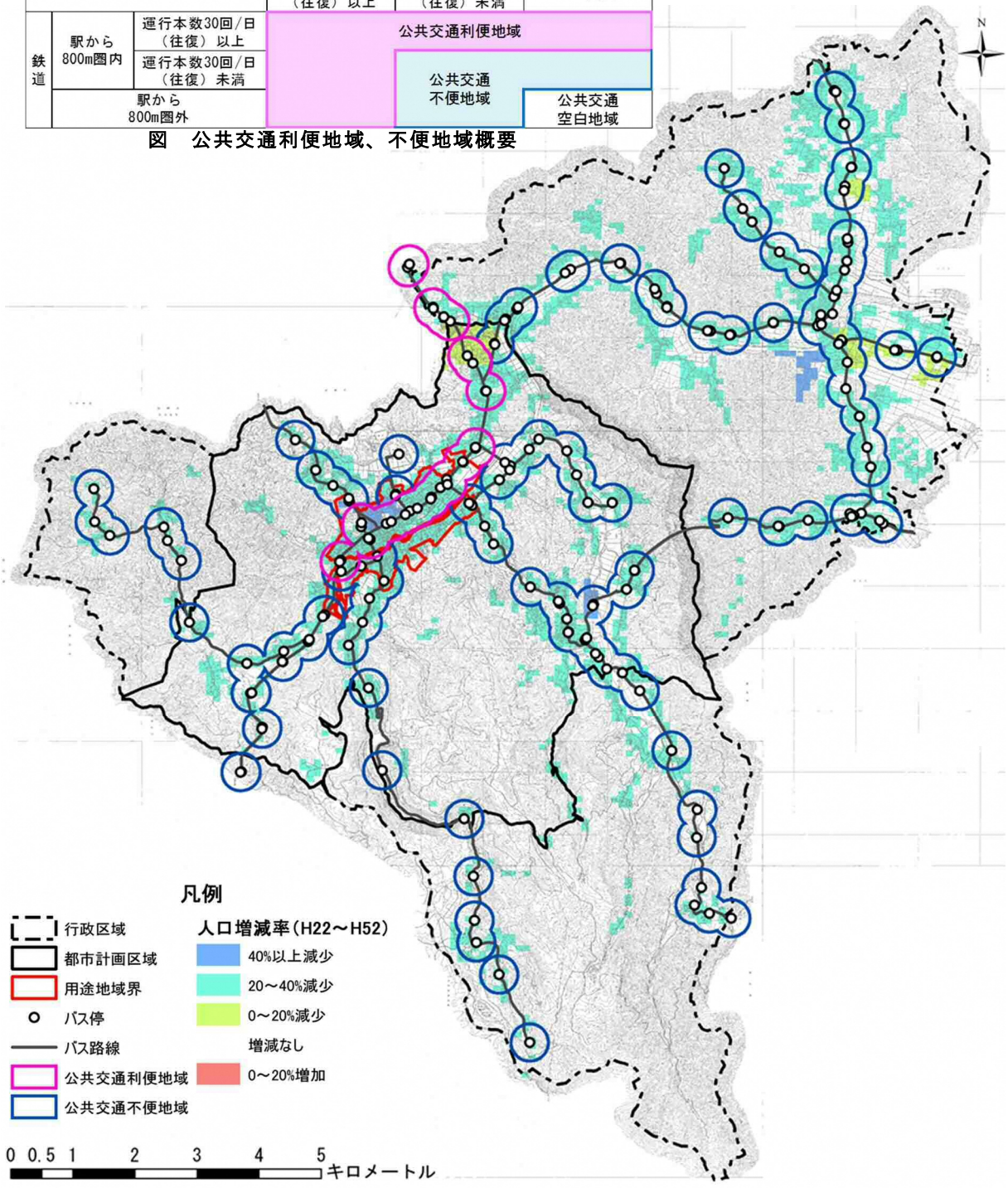



図　公共交通の利便性と将来人口増減（平成 22～52 年）

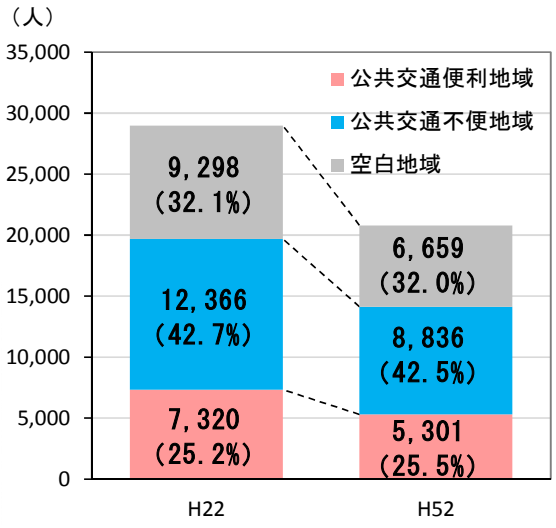



図　公共交通利便地域、不便地域人口

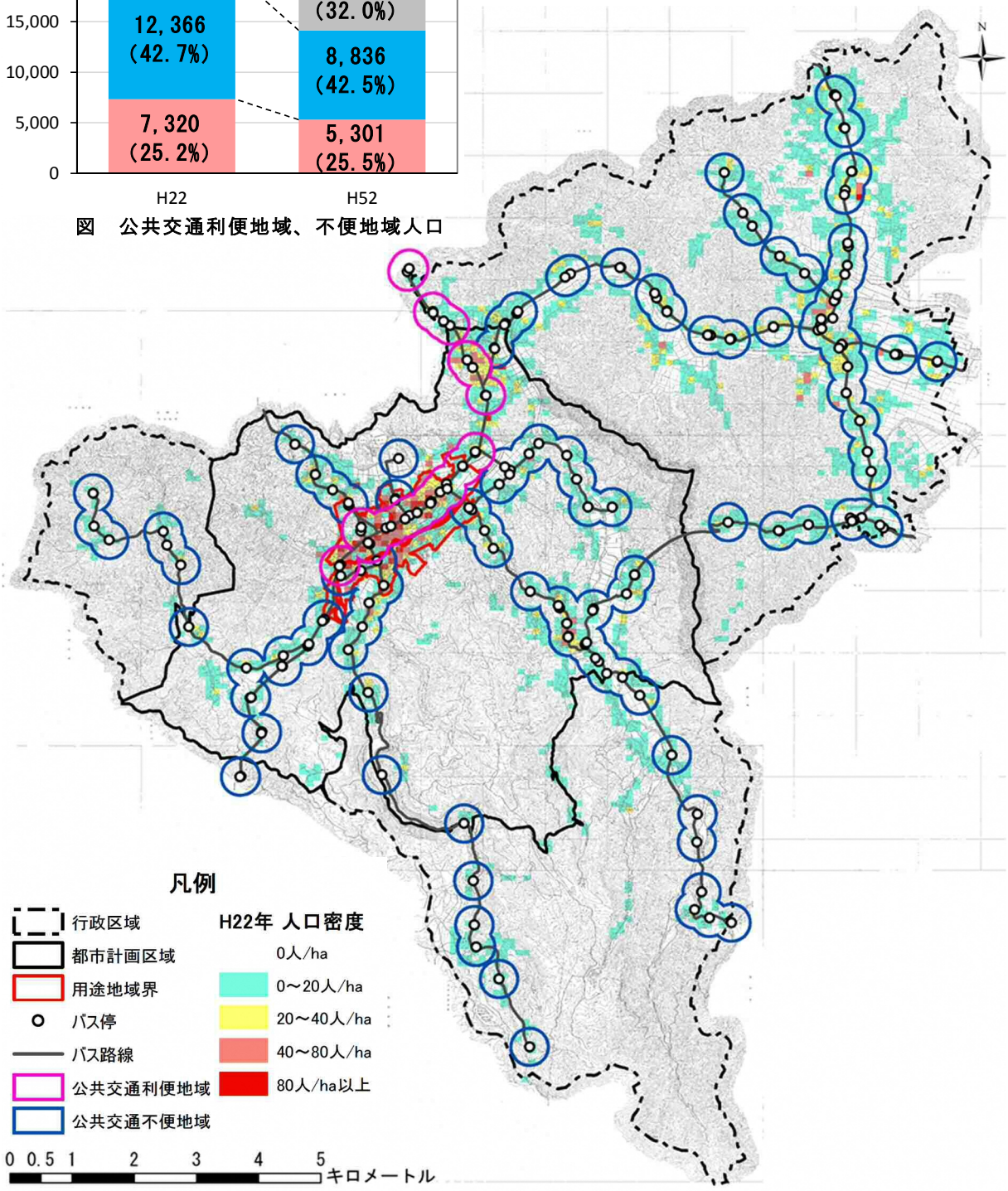



図　公共交通と地域別人口（平成 22 年）

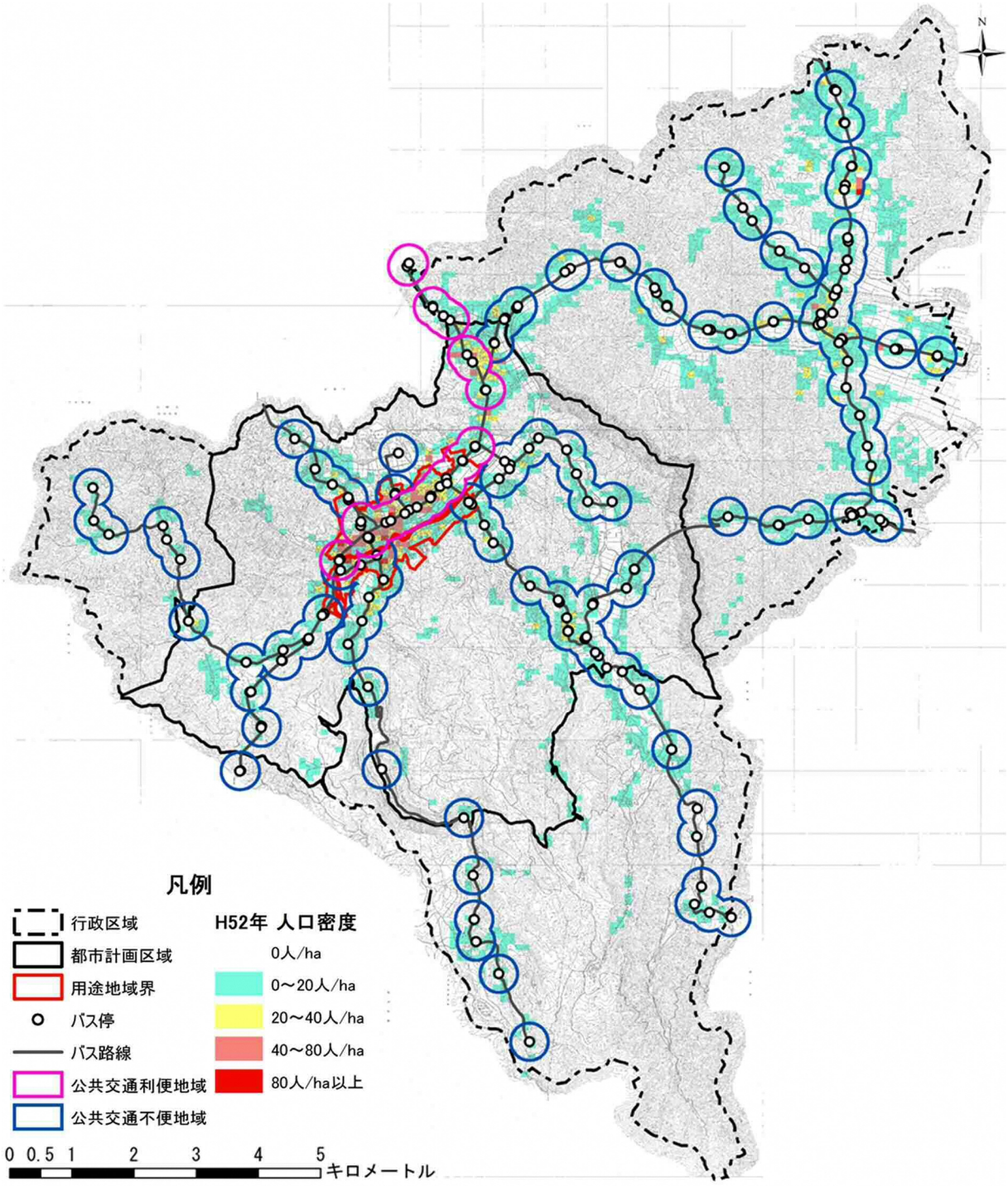



図　公共交通と地域別人口（平成 52 年）

## (2)　生活サービス施設の配置と人口分布

### ①医療

●医療施設の多くは、人口の集積している用途地域内や塩田庁舎周辺に集中しているが、施設周辺の人口密度の低下が見込まれる。




図　医療施設の利用圏カバー人口

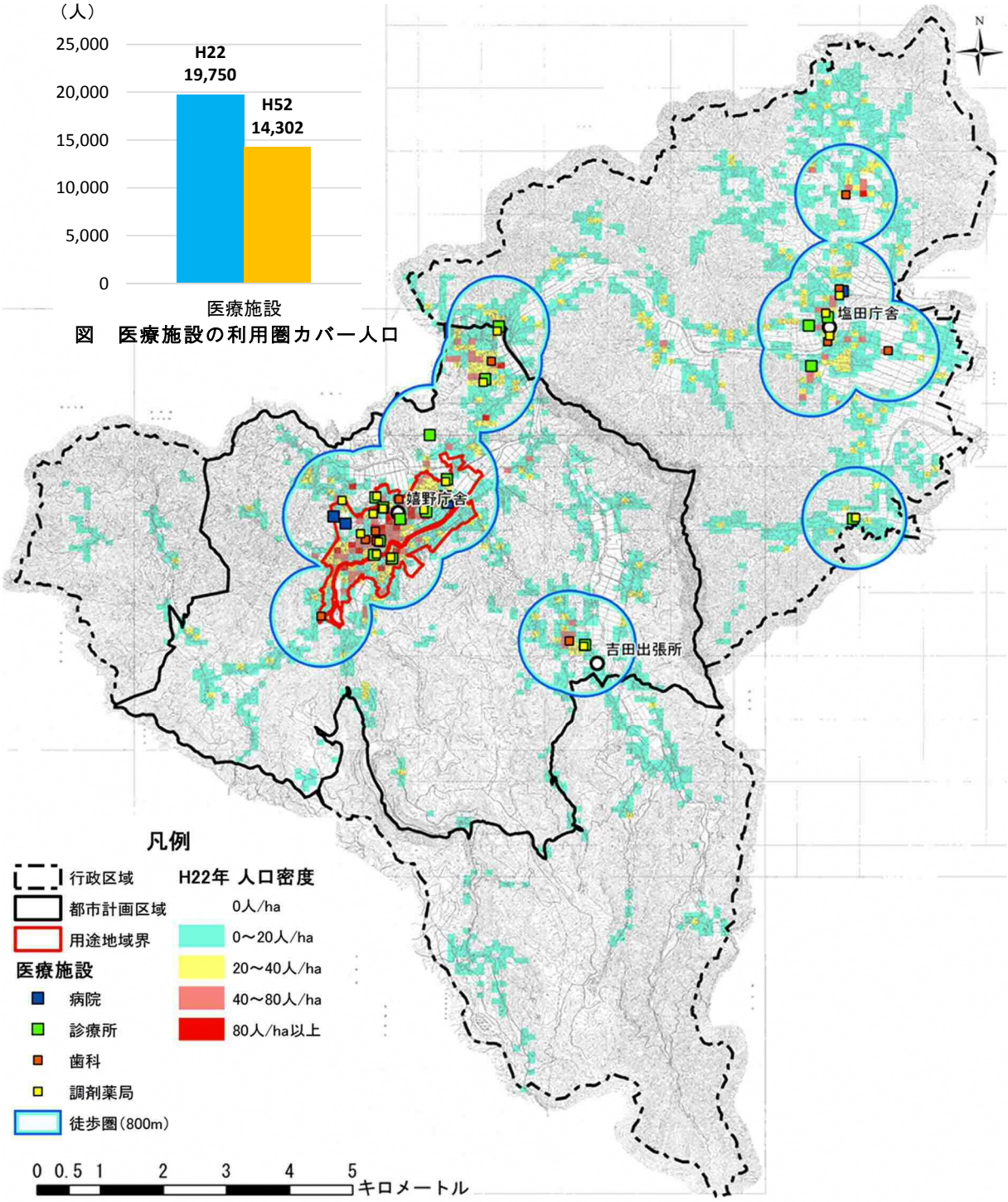



図　医療施設の徒歩圏人口（平成 22 年）

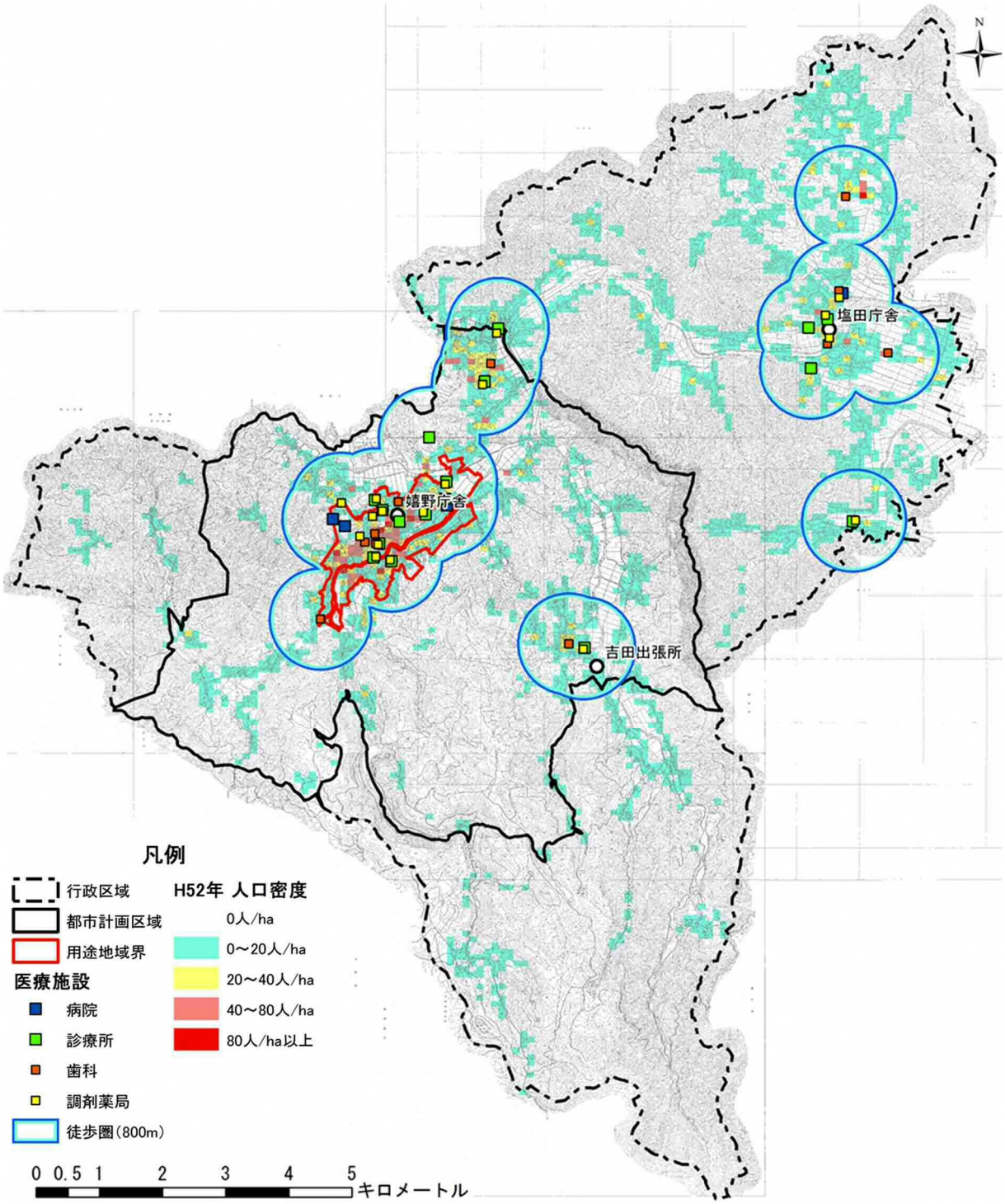



図　医療施設の徒歩圏人口（平成 52 年）

### ②福祉

●福祉施設の多くは、人口の集積している用途地域周辺に集中しているが、施設周辺での人口密度の低下が見込まれる。




図　福祉施設の利用圏カバー人口

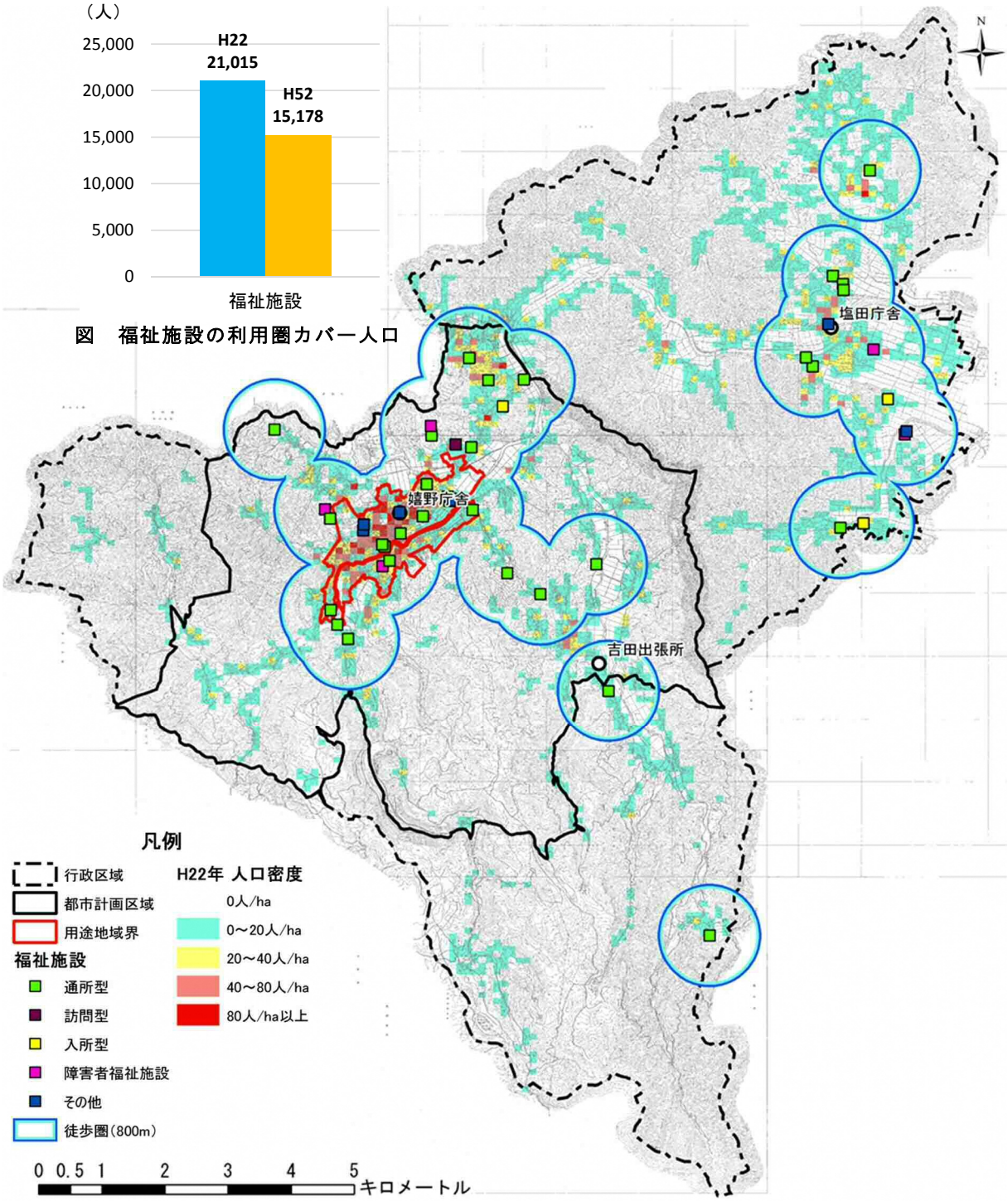



図　福祉施設の徒歩圏人口（平成 22 年）

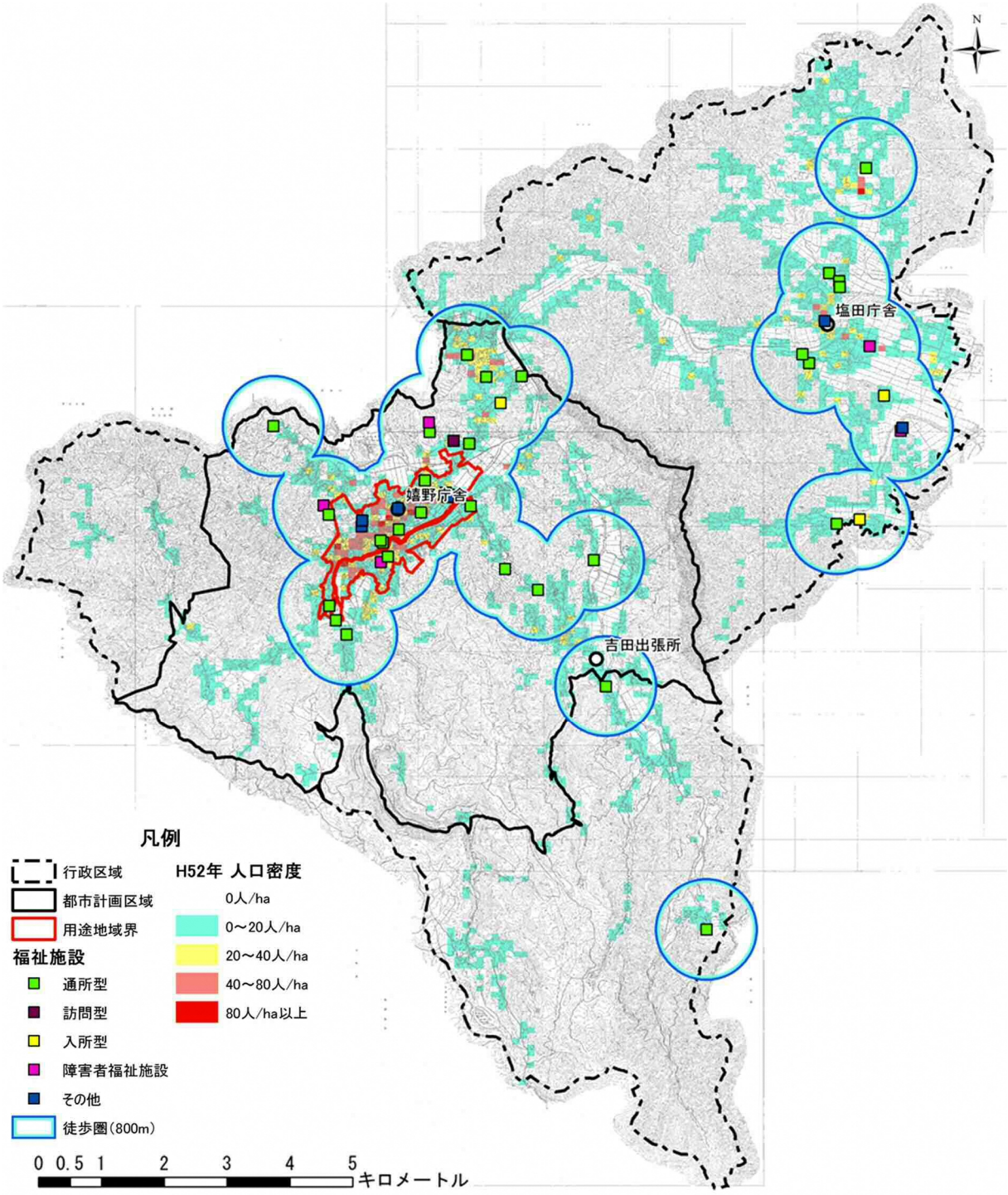



図　福祉施設の徒歩圏人口（平成 52 年）

### ③商業

●商業施設の多くは、人口の集積している市街地に集中しているが、商業施設周辺での人口密度の低下が見込まれる。




図　商業施設の利用圏カバー人口

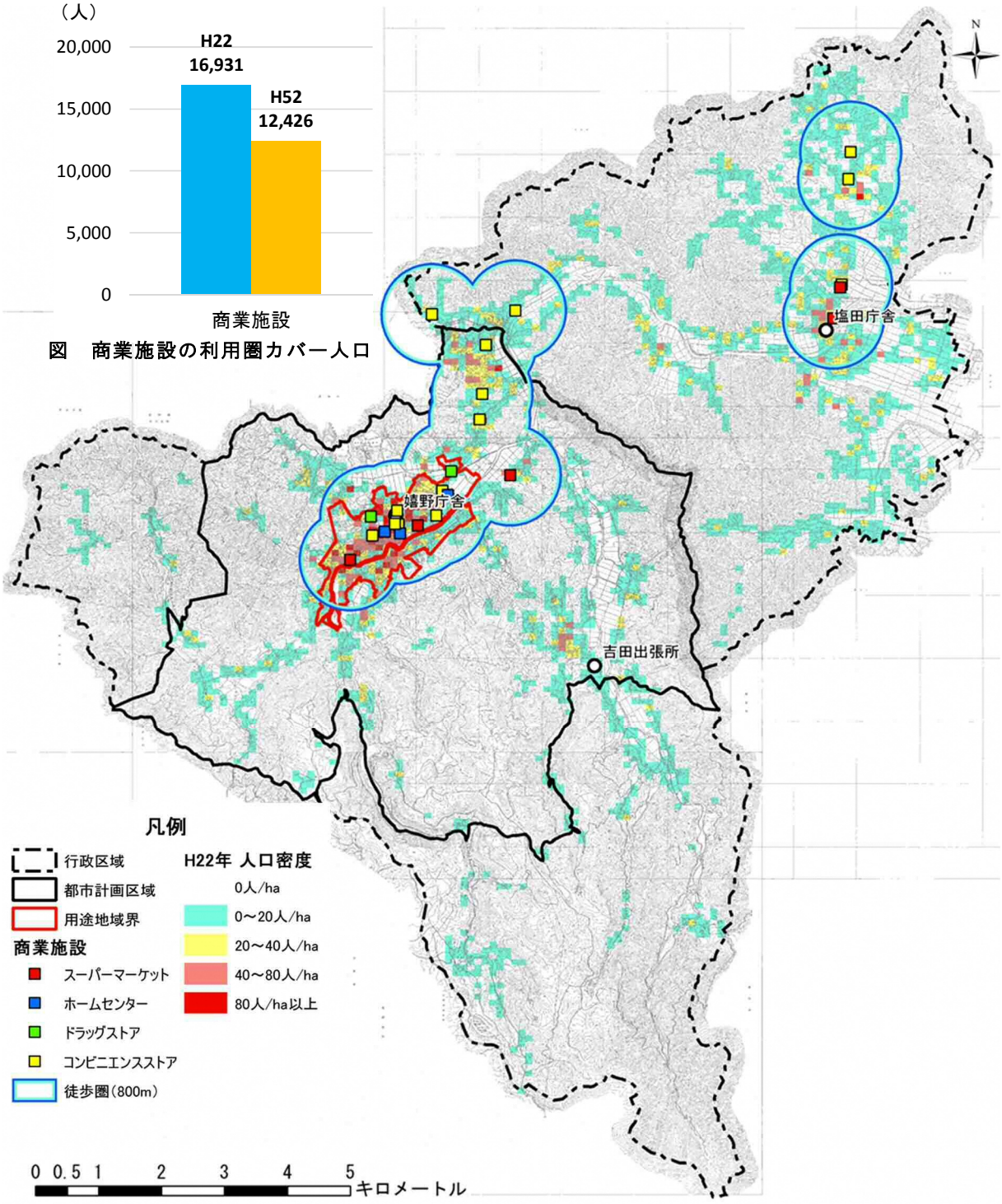



図　商業施設の徒歩圏人口（平成 22 年）

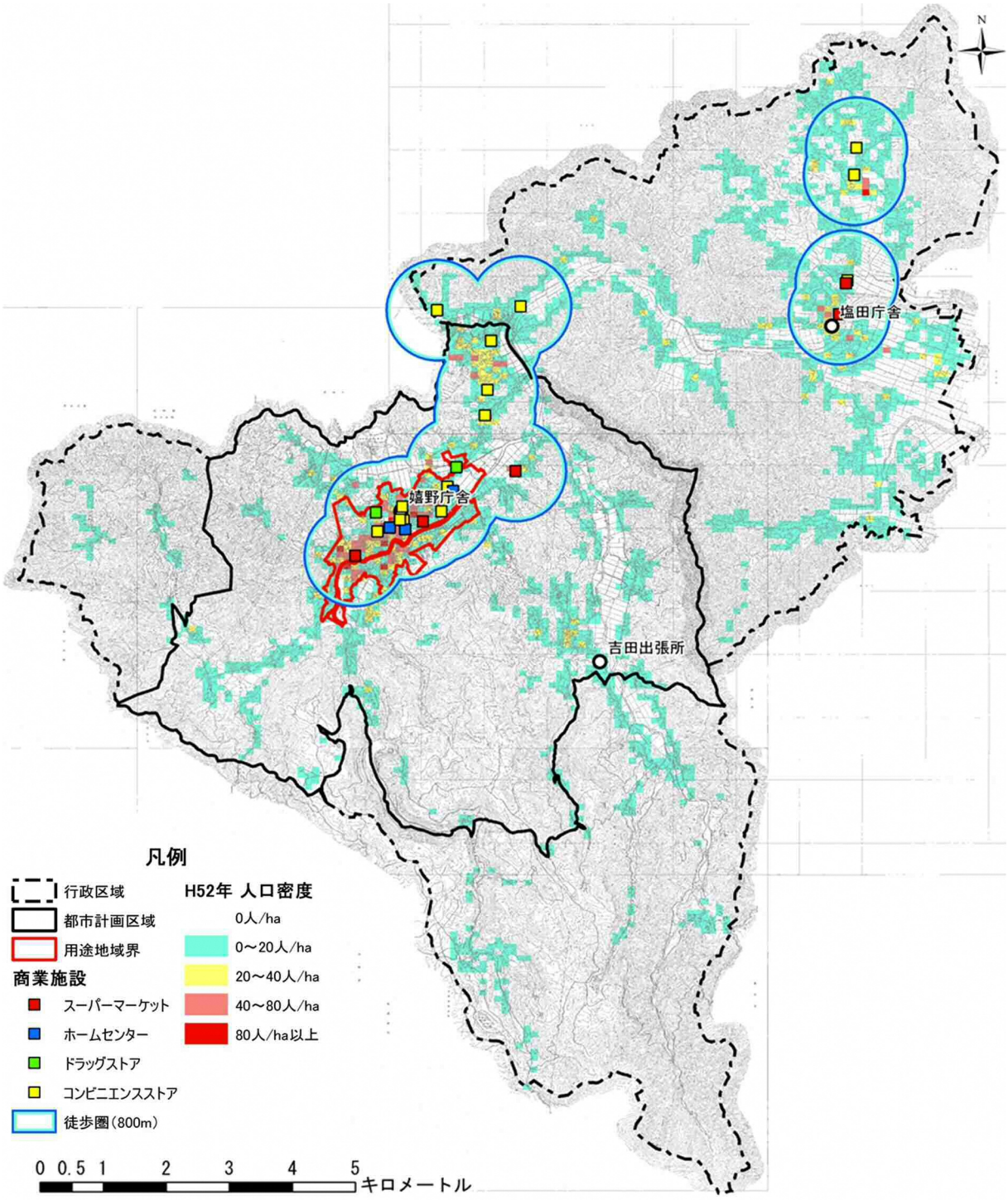
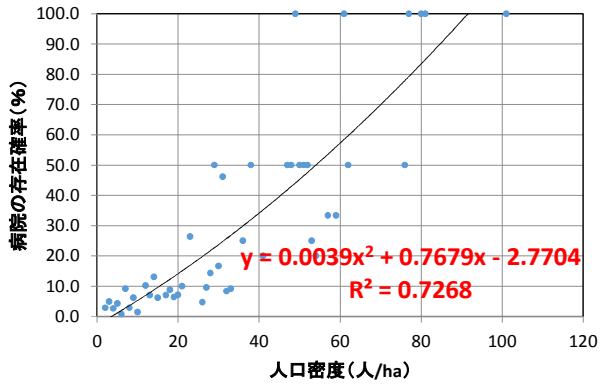



図　商業施設の徒歩圏人口（平成 52 年）

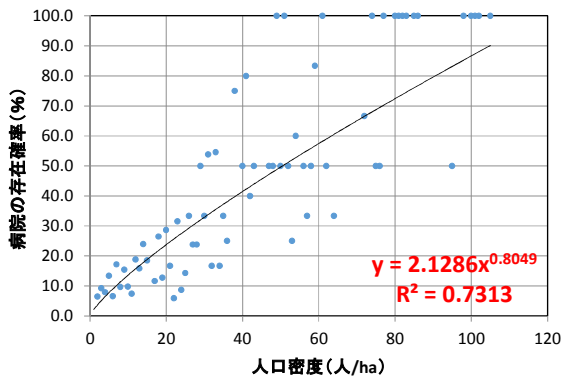
## (3)　施設別存在確率

### ①医療施設（病院、診療所）

●人口密度が高いほど存在確率は高くなる。
●病院の存在確率（人口密度階層別の確率）は、人口密度が 40 人/ha の場合、徒歩圏 500m、800m ともに 40%程度となっている。
●診療所の存在確率は、人口密度が 40 人/ha の場合、徒歩圏 500m では約 55%、徒歩圏 800m では約 80%となっており、徒歩圏 800m の方が存在確率が高い。

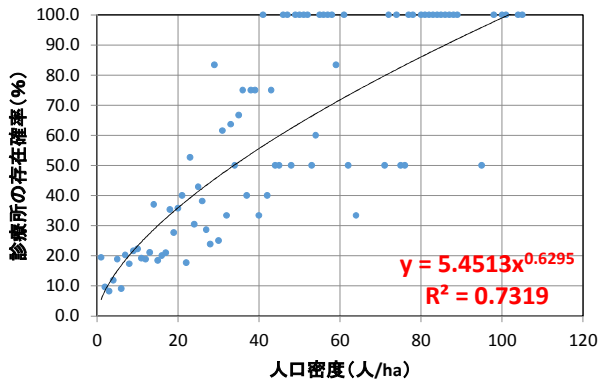



徒歩圏 500m

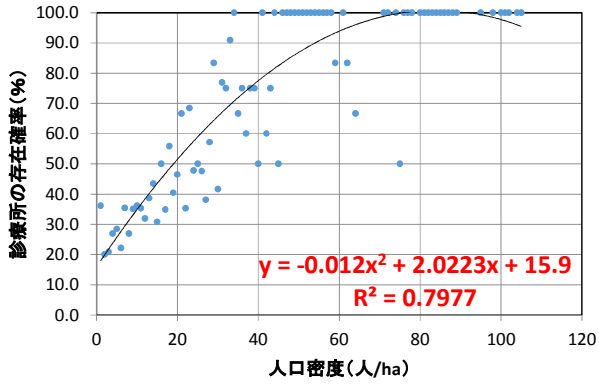



徒歩圏 800m

図　病院の存在確率【メッシごとの徒歩圏内に病院が 1 施設以上存在する確率】




徒歩圏 500m

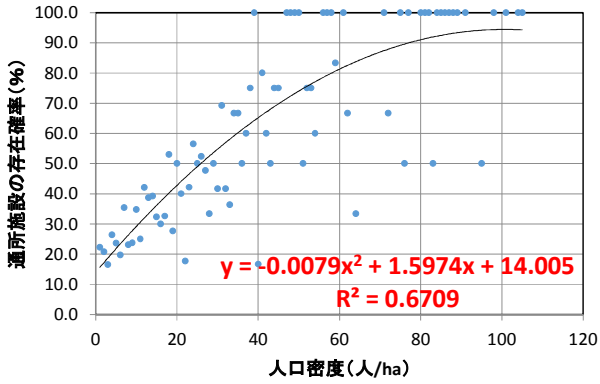



徒歩圏 800m

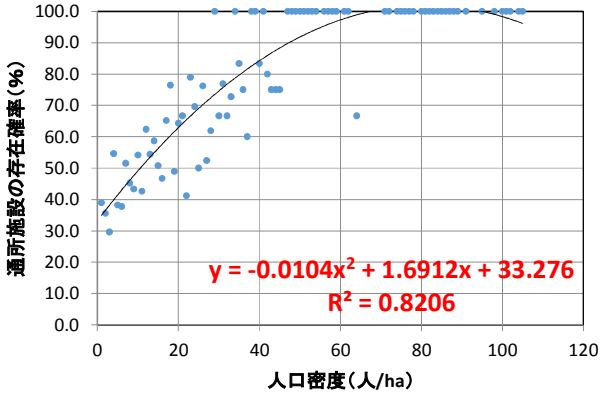
図　診療所の存在確率【メッシごとの徒歩圏内に診療所が 1 施設以上存在する確率】

### ②高齢者福祉施設（通所施設）

●高齢者福祉施設の存在確率は、人口密度が 40 人/ha の場合、徒歩圏 500m では約 65%、徒歩圏 800m では約 85%となっており、徒歩圏 800m の方が存在確率が高い。




徒歩圏 500m



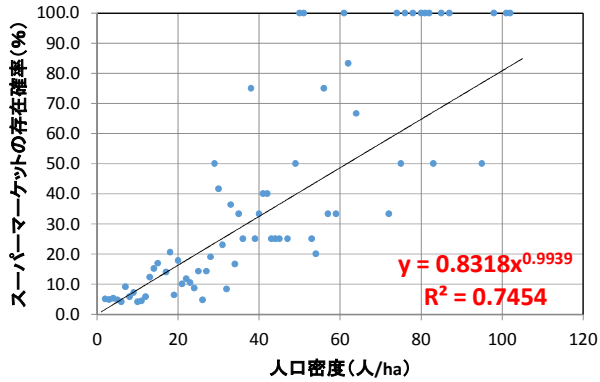

徒歩圏 800m

図　高齢者福祉施設（通所施設）の存在確率

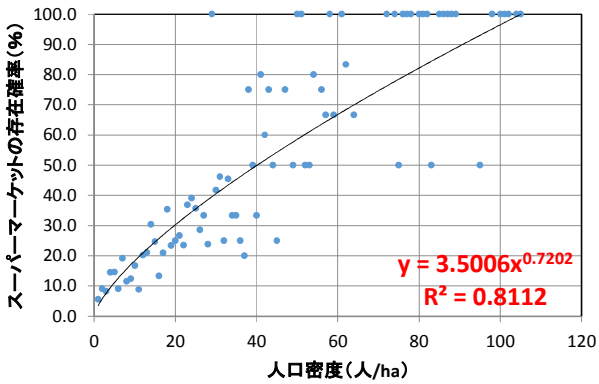
【メッシごとの徒歩圏内に通所施設が 1 施設以上存在する確率】

### ③商業施設（スーパーマーケット）

●スーパーマーケットの存在確率は、人口密度が 40 人/ha の場合、徒歩圏 500m では約 30%、徒歩圏 800m では約 50%となっており、徒歩圏 800m の方が存在確率が高い。




徒歩圏 500m



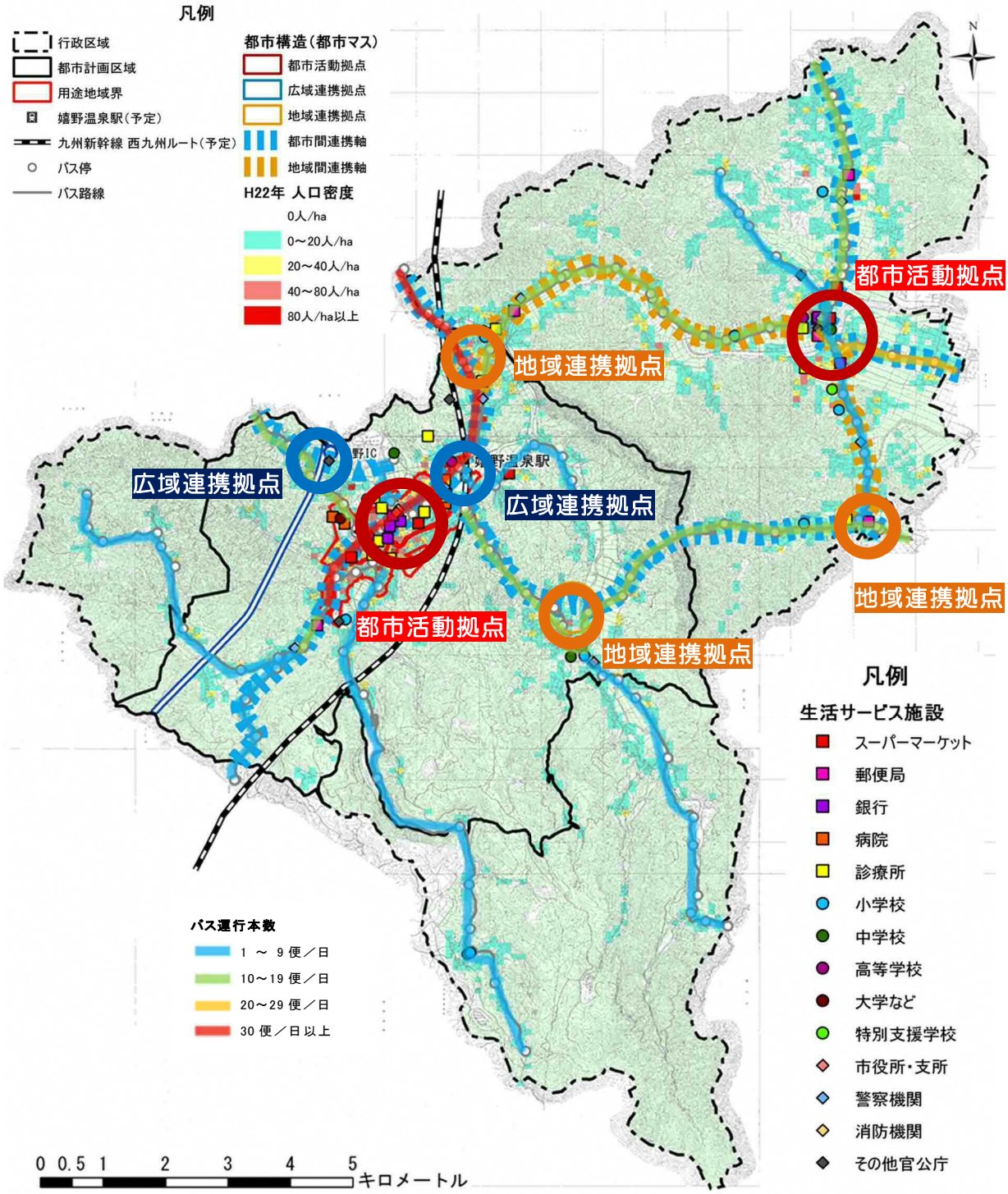

徒歩圏 800m

図　スーパーマーケットの存在確率

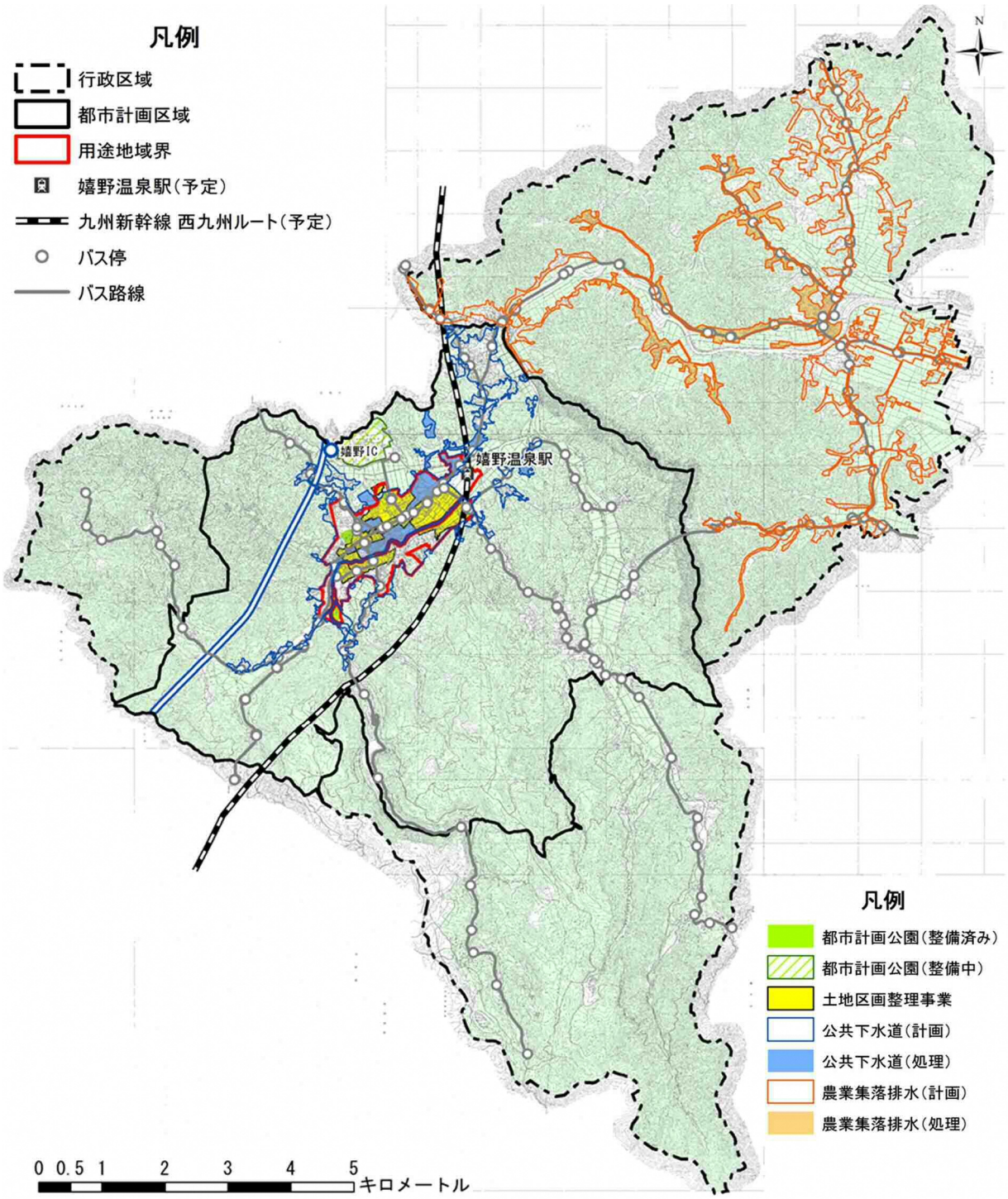
【メッシごとの徒歩圏内にスーパーマーケットが 1 施設以上存在する確率】

## 3． 現況都市構造の整理

●施設の立地状況や交通ネットワークを踏まえ、都市計画マスタープランにおいて将来都市構造図が設定されている。



●用途地域内では土地区画整理事業や公共下水道事業、都市計画公園などが整備されているが、未整備区域も残る。
●塩田庁舎周辺の一部で農業集落排水が整備されている。



# 第４章 市民アンケート調査結果

## ４－１　調査概要

調査目的：将来の嬉野市のためのコンパクトなまちづくりに関する市民意向を把握するため。

調査対象：満 18 歳以上の市民から無作為に抽出した 2,500 人

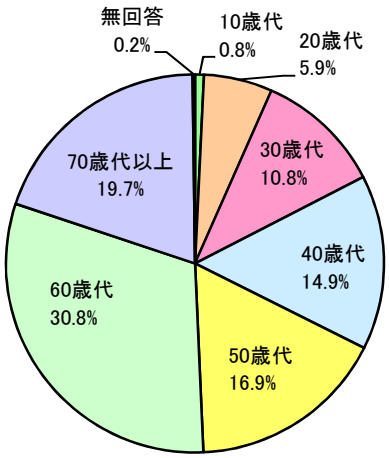
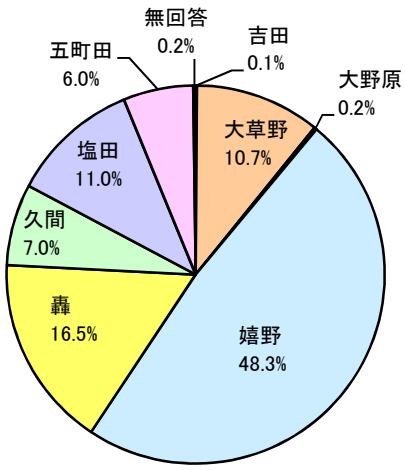
調査期間：平成 29 年１月 26 日に発送。平成 29 年２月２日締め切り

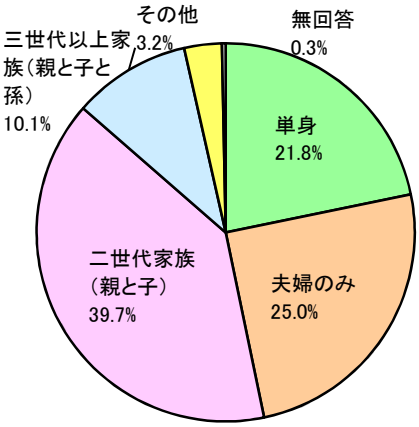
調査方法：郵送による配布・回収

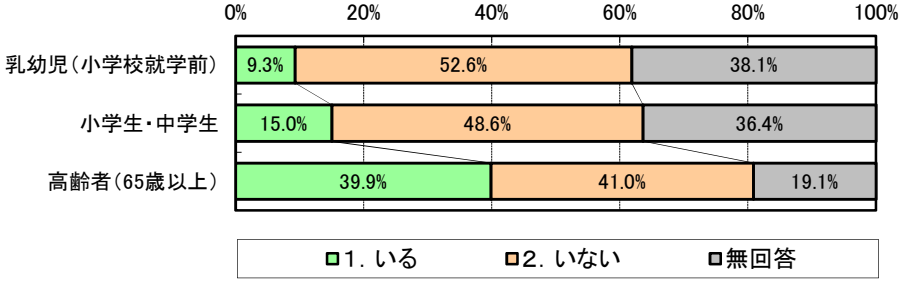
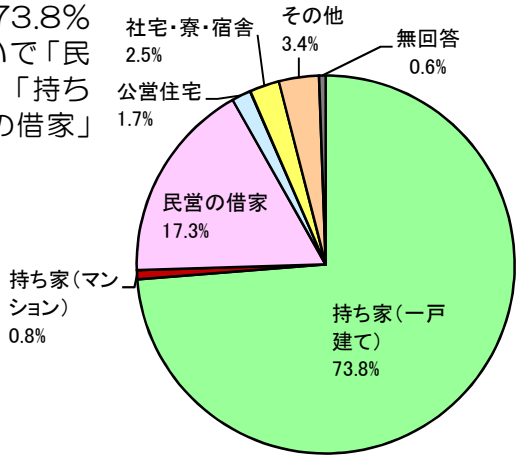
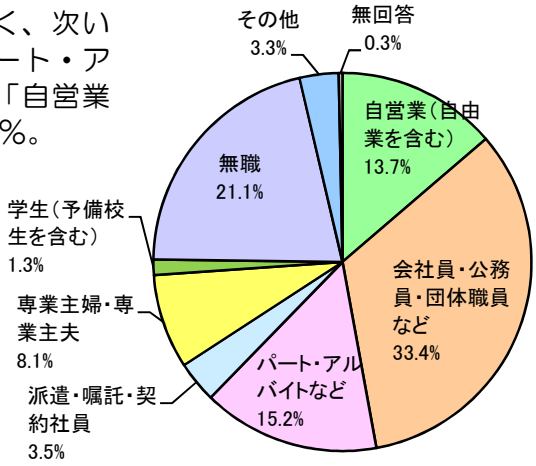
回収数　：905 票（回収率 36.2%）

## ４－２　調査結果（概要）

### １．回答者の属性

| | |
|---|---|
| 性別 | ・「男性」42.2%、「女性」57.1%。 |
| 年齢 | ・「60 歳代」30.8%、「70 歳代以上」19.7%、「50 歳代」16.9%の順で比率が高く、「60 歳代」と「70 歳代以上」を合計すると、回答者のほぼ半数以上。<br>  |
| 居住小学校区 | ・「嬉野」が 48.3%でもっとも高く、次いで「轟」16.5%、「塩田」11.0%、「大草野」10.7%。「吉田」「大野原」の回答者は少ない。<br>・年齢別では、「嬉野」は全小学校区の中で唯一「30 歳代」以下が２割を超えている。「大草野」「轟」「久間」「五町田」では「60 歳代」以上の比率が高い。<br>・家族構成別では、「嬉野」「轟」「五町田」で「単身」、「塩田」で三世代以上家族の比率がやや高くなっている。また「大草野」「久間」「五町田」では「二世代家族」の比率が高い。<br>  |

<table>
<tr>
<td>家族構成</td>
<td>・「二世代家族（親と子）」が39.7%でもっとも高く、次いで「夫婦のみ」25.0%、「単身」21.8%、「三世代以上家族（親と子と孫）」10.1%。<br>・同居する家族について、「乳幼児（小学校就学前）」が「いる」は9.3%、「小学生・中学生」が「いる」は15.0%、「高齢者（65歳以上）」が「いる」は39.9%。<br> 


</td>
</tr>
<tr>
<td>居住形態</td>
<td>・「持ち家（一戸建て）」が73.8%と７割以上を占める。次いで「民営の借家」17.3%となり、「持ち家（一戸建て）」と「民営の借家」で９割を超える。<br> 
</td>
</tr>
<tr>
<td>職業</td>
<td>・「会社員・公務員・団体職員など」が33.4%でもっとも高く、次いで「無職」21.1%、「パート・アルバイトなど」15.2%、「自営業（自由業を含む）」13.7%。<br> 
</td>
</tr>
</table>

## ２．　お住まいの地域の環境

### ①食料品や飲料などの買い物に最もよく利用するお店

**［要約］**

・「10 分以内」の店舗利用が７割以上。「自動車」での移動が約８割。居住地域の店舗利用が多いが、「大草野」「久間」「塩田」「五町田」では「市外」の利用が多い。

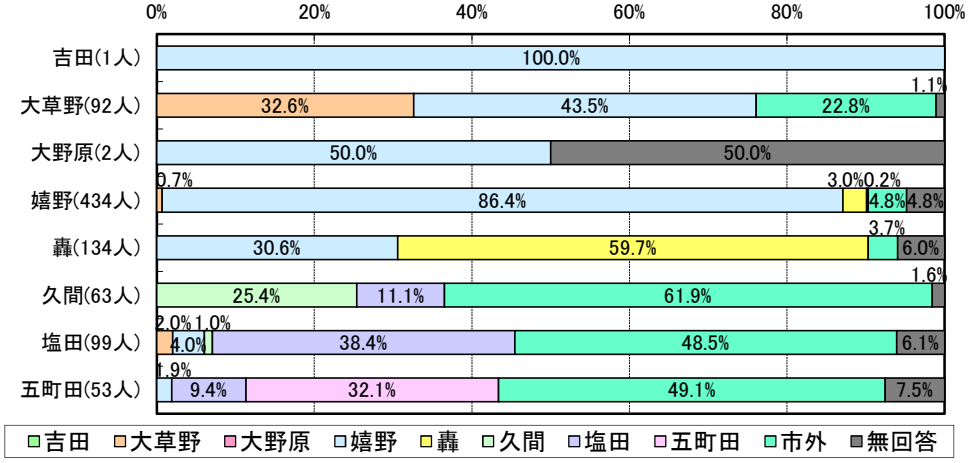
・週１～２回以上の利用が８割以上。

**場所**

・小学校区は「嬉野」が 52.7%でもっとも高く、次いで「市外」18.2%、「轟」10.6%。

・居住地別では「嬉野」居住者の 86.4%が買物をする場所も「嬉野」と回答。

・「大草野」「久間」「塩田」「五町田」居住者で「市外」で買い物をする比率が高い。特に「久間」では 61.9%が「市外」と回答。




**移動手段**

・「自動車」が 79.9%を占め、次いで「徒歩」11.4%、「自転車」4.5%。

・居住地別では「嬉野」「轟」で「徒歩」と「自転車」の比率がやや高い。

・年齢別では「10 歳代」で「徒歩」と「自転車」と「オートバイ（原付含む）」、「20 歳代」「60 歳代以上」で「徒歩」がやや高い比率。

**所要時間**

・「10 分以内」が 36.6%、「5 分以内」が 33.9%で、７割以上が「10 分以内」の店舗を利用。

・居住地別では「嬉野」「轟」で「5 分以内」の比率が高い。

・年齢別では「10 歳代」30 歳代」で「5 分以内」の比率がやや高いが、全体の傾向としては大きな差は見られない。

**利用頻度**

・「週に 1～2 回」が 58.0%を占め、次いで「ほとんど毎日」が 27.8%で、８割以上が「週に 1～2 回以上」利用している。

**満足度**

・「やや満足」が 52.3%を占め、次いで「満足」が 32.9%で、合計すると８割以上が「概ね満足」と回答。

・「やや不満」「不満」と回答した場合の理由は、「品揃え」が 59.5%を占め、次いで「交通アクセス」が 18.9%。居住地別では「久間」で「交通アクセス」が 60.0%と目立って高い。年齢別では「50 歳代」「70 歳代以上」で「交通アクセス」の比率が比較的高い。

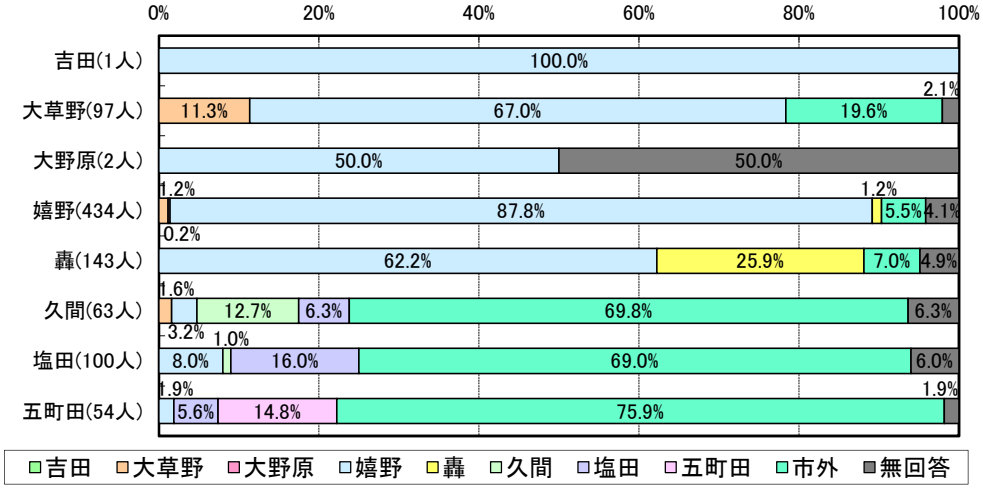
### ②生活用品（洗剤・衛生用品等）の買い物に最もよく利用するお店

**［要約］**

・「10 分以内」の店舗利用が６割以上。「自動車」での移動が約８割。「嬉野」の周辺では「嬉野」の店舗、「塩田」周辺では「市外」の店舗の利用が多い。

・週１～２回以上の利用が約５割。

| | |
|---|---|
| 場所 | ・小学校区は「嬉野」が 61.3%でもっとも高く、次いで「市外」23.1%、「轟」4.7%。<br>・居住地別では「嬉野」居住者の 87.8%が買物をする場所も「嬉野」と回答。<br>・「大草野」「久間」「塩田」「五町田」居住者で「市外」で買い物をする比率が高い。特に「五町田」居住者の 75.9%が「市外」と回答。 |
| 移動手段 | ・「自動車」が 81.6%を占め、次いで「徒歩」9.0%、「自転車」4.9%。<br>・居住地別では「嬉野」で「徒歩」、「轟」で「自転車」の比率がやや高い。<br>・年齢別では「10 歳代」で「自転車」と「オートバイ（原付含む）」、「50 歳代代以上」で「徒歩」がやや高い比率。 |
| 所要時間 | ・「10 分以内」が 38.1%、「5 分以内」が 27.6%で、6 割以上が「10 分以内」の店舗を利用。<br>・居住地別では「嬉野」「轟」で「5 分以内」の比率が高い。<br>・年齢別では「20 歳代」30 歳代」で「5 分以内」の比率がやや高い。 |
| 利用頻度 | ・「週に 1～2 回」が 52.4%を占め、次いで「月に 2～3 回程度」が 33.9%。 |
| 満足度 | ・「やや満足」が 51.0%を占め、次いで「満足」が 38.7%で、合計すると約 9 割が「概ね満足」と回答。<br>・「やや不満」「不満」と回答した場合の理由は、「品揃え」が 43.2%、「交通アクセス」が 33.8%。居住地別では「久間」で「交通アクセス」が 50.0%とやや高い。年齢別では「50 歳代」で「交通アクセス」の比率が比較的高い。 |



### ③買い回り品（家電・家具等）の買い物に最もよく利用するお店

**［要約］**

・「15 分を超える」の店舗利用が 7 割近く。「自動車」での移動が約８割。「市外」の利用が多い。

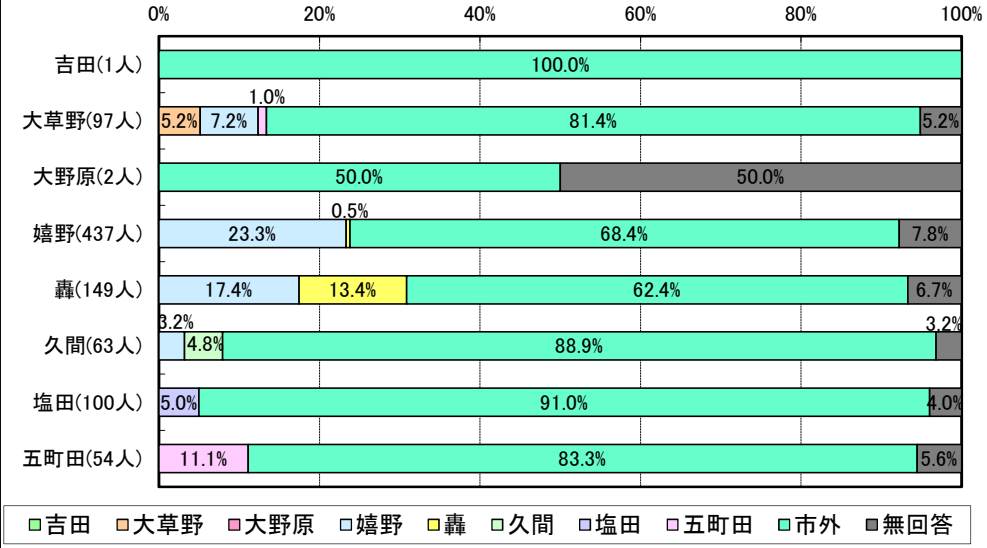
・年に数回の利用が６割以上。

**場所**

・「市外」が 73.6%で目立って高く、次いで「嬉野」15.1%。

・居住地別でも「市外」の比率が高い。

・「嬉野」居住者の 23.3%が買物をする場所も「嬉野」と回答。




**移動手段**

・「自動車」が 82.7%を占め、それ以外の回答の比率は低い。

・居住地別では「嬉野」「轟」で「徒歩」「自転車」の比率がやや高い。年齢別でもすべての年代で「自動車」の比率が高い。

**所要時間**

・「25 分以上」が 27.2%でもっとも高い比率となり、次いで「20 分以内」が 20.5%、「25 分以内」が 19.0%で、7 割近くが「15 分を超える」の店舗を利用。

・居住地別では「久間」「塩田」で「15 分以内」、「五町田」で「10 分以内」の比率がやや高い。

・年齢別では年代が上がるにつれて、所要時間が短くなる傾向にある。

**利用頻度**

・「年に数回」が 65.4%を占め、次いで「月に 2～3 回程度」が 22.3%。

**満足度**

・「やや満足」が 55.0%を占め、次いで「満足」が 25.4%で、合計すると約 8 割が「概ね満足」と回答。

・「やや不満」「不満」と回答した場合の理由としては、「交通アクセス」が 47.2%、「品揃え」が 27.6%。居住地別では「久間」で「交通アクセス」が 100.0%と高い。年齢別では「30 歳代以下」で「交通アクセス」の比率が高いが、「70 歳代以上」では「品揃え」が 47.1%と高い比率。

### ④最もよく利用するかかりつけの病院や診療所への通院（該当する方のみ）

**[要約]**

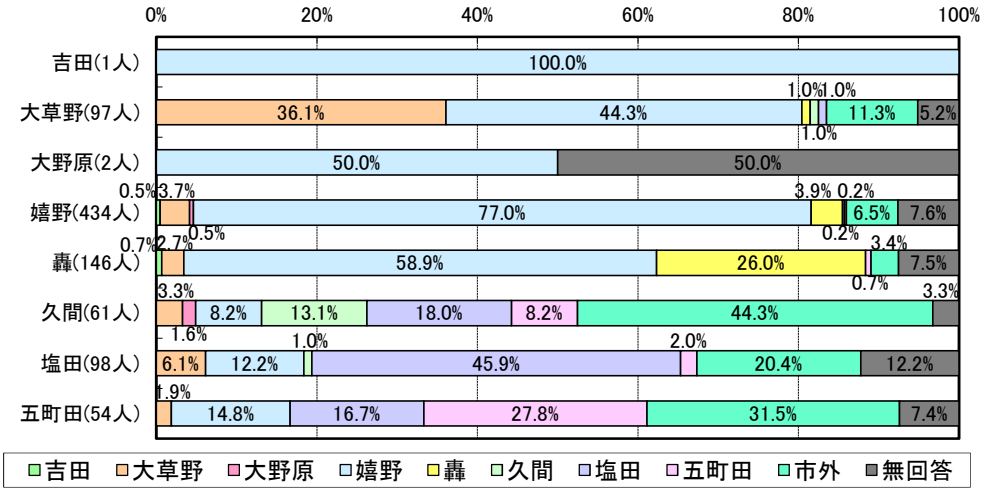
・「10 分以内」の施設利用が６割以上。「自動車」での移動が約８割。「嬉野」の周辺では「嬉野」の施設、「塩田」「五町田」では居住地域の施設、「久万」では「市外」の利用が多い。

・年に数回の利用が約６割。

**場所**

・「嬉野」居住者の 77.0%が「嬉野」と回答。

・「久間」「塩田」「五町田」居住者で「市外」の比率が高い。特に「久間」居住者の 44.3%、「五町田」居住者の 31.5%が「市外」と回答。




**移動手段**

・「自動車」が 76.5%を占め、次いで「徒歩」12.1%、「自転車」3.6%。

・居住地別では「嬉野」「轟」で「徒歩」と「自転車」の比率がやや高い。

・年齢別では「10 歳代」で「自転車」、「60 歳代」「70 歳代以上」で「徒歩」がやや高い比率。

**所要時間**

・「10 分以内」が 34.8%、「5 分以内」が 27.0%で、６割以上が「10 分以内」の施設を利用。

・居住地別では「嬉野」「轟」で「5 分以内」の比率が高い。

・年齢別では「40 歳代」「50 歳代」で「5 分以内」の比率がやや高い。

**利用頻度**

・「年に数回」が 58.5%を占め、次いで「月に 2～3 回程度」が 30.6%。

**満足度**

・「やや満足」が 48.6%、「満足」が 36.9%で、合計すると８割以上が「概ね満足」と回答。

・「やや不満」「不満」と回答した場合の理由は、「診療科目」が 33.0%、次いで「交通アクセス」が 25.0%、「その他」が 25.0%。「その他」の理由は、待ち時間の長さや駐車場が少ないなど。居住地別では「久間」で「交通アクセス」が 60.0%と目立って高い。年齢別では「20 歳代」「60 歳代」「70 歳代以上」で「交通アクセス」の比率が比較的高い。

### ⑤保育園・幼稚園等の利用（該当する方のみ：126 人）

**［要約］**

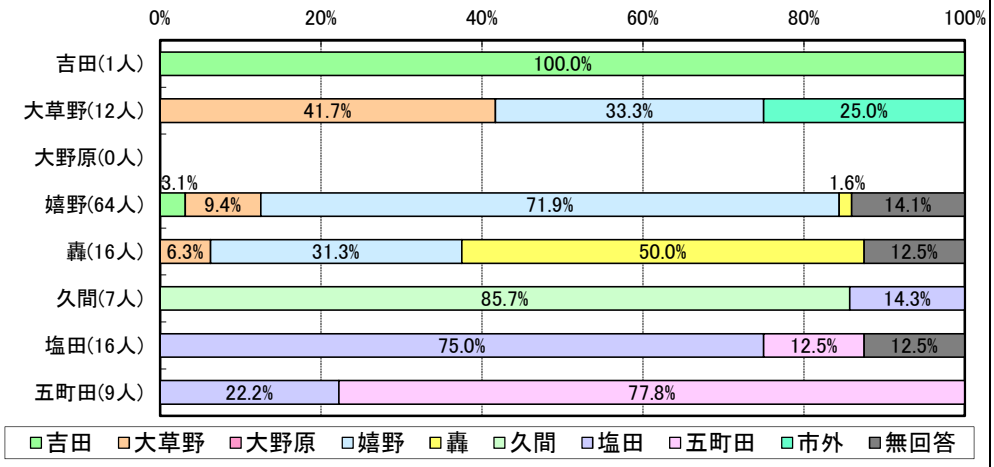
・「10 分以内」の施設利用が６割以上。「自動車」での移動が約７割。居住地域内の施設利用が多い。

・ほとんど毎日の利用が約５割。

**場所**

・小学校区は「嬉野」が 54.7%でもっとも高く、次いで「市外」12.2%、「塩田」7.5%。

・居住地別ではそれぞれの小学校区内での利用が多い。特に「久間」「五町田」「塩田」「嬉野」では、７ 割以上が居住地と同じ小学校区の「保育園・幼稚園等」を利用。




**移動手段**

・「自動車」が 67.2%を占め、それ以外の回答の比率は低い。

・居住地別では「久間」「塩田」「五町田」で「徒歩」の比率がやや高い。年齢別は 50 歳代以上で「徒歩」の比率が高い。

**所要時間**

・「10 分以内」が 33.3%でもっとも高く、次いで「５分以内」が 31.0%、「15 分以内」が 11.1%で、６割以上が「10 分以内」の施設を利用。

・居住地別では「久間」「塩田」、年齢別では「30 歳代」で「５分以内」の比率がやや高い。

**利用頻度**

・「ほとんど毎日」が 52.4%、次いで「年に数回」11.9%、「週に 1～2 回」6.3%の順。

**満足度**

・「満足」が 36.5%、「やや満足」が 28.6%で、合計すると６割以上が「概ね満足」と回答。

・「やや不満」「不満」と回答した場合の理由は、「交通アクセス」が 46.2%、「その他」が 15.4%。「その他」の内容は、「土砂警戒区域にあること」や「利用時間について」。居住地別では該当人数が少ないものの、「交通アクセス」の比率が高い。年齢別では「50 歳代」で「交通アクセス」の比率が高い。

### ⑥通所型の高齢者福祉施設（デイケアセンター、デイサービスセンターなど）の利用（該当する方のみ：91 人）

**［要約］**

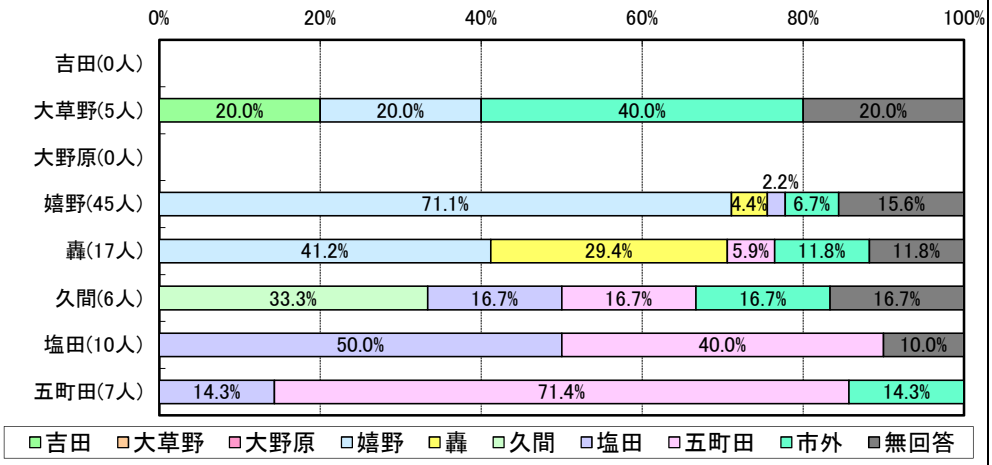
・「10 分以内」の施設利用が約５割。「自動車」での移動が約５割。おおむね居住地域内の施設利用が多いものの、「大草野」で「市外」、「轟」で「嬉野」、「塩田」で「五町田」の比率がやや高い。

・週に 1～2 回の利用が約３割、ほとんど毎日が約２割。

**場所**

・小学校区は「嬉野」が 44.0%でもっとも高く、次いで「五町田」12.1%、「市外」9.9%、「塩田」8.8%。

・居住地別では概ね同じ小学校区内での利用が多いものの、「大草野」で「市外」、「轟」で「嬉野」、「塩田」で「五町田」の比率がやや高い。




**移動手段**

・「自動車」46.1%、「徒歩」15.7%、その他「14.6」%、「バス」10.1%。「その他」の内容は「送迎」が多い。

・居住地別では「五町田」で「徒歩」、「久間」で「バス」の比率がやや高い

・年齢別は 50 歳代以上で「徒歩」の比率が高い。

**所要時間**

・「10 分以内」が 28.6%でもっとも高く、次いで「5 分以内」が 22.0%、「15 分以内」が 12.1%で、ほぼ 5 割が「10 分以内」の施設を利用。

・居住地別では「轟」「塩田」、年齢別では「40 歳代以上」で「5 分以内」の比率がやや高い。

**利用頻度**

・「週に 1～2 回」が 25.3%、次いで「ほとんど毎日」19.8%、「年に数回」16.5%の順となっている。

**満足度**

・「満足」が 35.2%、「やや満足」が 28.6%で、合計すると 6 割以上が「概ね満足」と回答。

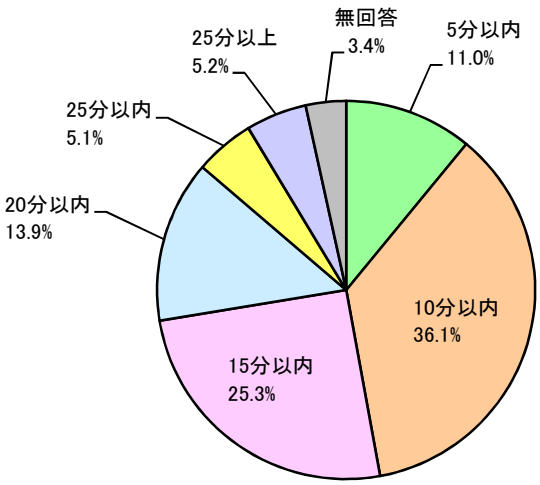
・「やや不満」「不満」と回答した場合の理由は、「交通アクセス」が 36.4%、「その他」が 45.5%。「その他」の内容は、「設備」「狭い」「スタッフが少ない」など。居住地別・年代別では該当人数が少なく、傾向を読み取ることは難しい。

## ３．　徒歩での生活について

※以下の①から⑤は、自家用車の運転ができなくなり、徒歩で生活することになった場合を想定して回答していただいた。

**①日常的に利用する施設まで、自宅から徒歩で何分ぐらいであれば利用しますか？下の選択肢から１つ選び、番号を○で囲んでください。**

・「10 分以内」が 36.1%でもっとも高く、次いで「15 分以内」が 25.3%、「5 分以内」が 11.0%で、半数近くは「10 分以内」の施設を希望。




| | |
|---|---|
| 居住地別 | ・回答者数の少ない「吉田」「大野原」以外は概ね似通った傾向だが、「塩田」で「10 分以内」が 50.0%と高い。 |
| 年齢別 | ・「10 歳代」で「5 分以内」がやや高い比率。若いほど時間が短くなる傾向。 |

**②仮に市街地にお住まいになっていると想定してお答えください。自宅から徒歩で行ける範囲に欠かせない生活サービス施設について、あてはまるものすべてを○で囲んでください。**

・「食料品・飲料等の店舗」93.9%、「生活用品（洗剤・衛生用品等）の店舗」86.3%、「郵便局や銀行」84.4%、「コンビニエンスストア」67.5%、「バス停」65.2%。特に上位の３項目はいずれも８割を超える高い比率。

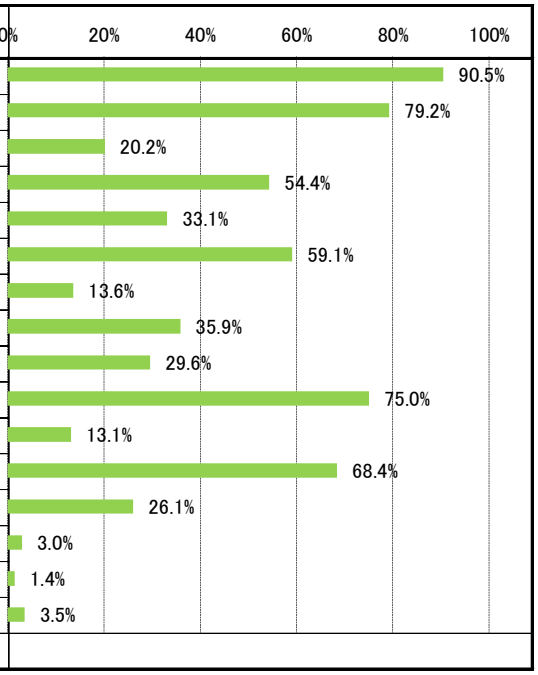
| 選択肢 | 件数 | 0% 20% 40% 60% 80% 100% |
|---|---|---|
| 1. 食料品・飲料等の店舗 | 850 | 93.9% |
| 2. 生活用品（洗剤・衛生用品等）の店舗 | 781 | 86.3% |
| 3. 買い回り品（家電・家具等）の店舗 | 232 | 25.6% |
| 4. コンビニエンスストア | 611 | 67.5% |
| 5. 大規模病院 | 459 | 50.7% |
| 6. 診療所 | 504 | 55.7% |
| 7. 保育園・幼稚園等 | 152 | 16.8% |
| 8. 公民館（集会所）等 | 298 | 32.9% |
| 9. 高齢者福祉施設 | 287 | 31.7% |
| 10. 郵便局や銀行 | 764 | 84.4% |
| 11. 図書館 | 205 | 22.7% |
| 12. バス停 | 590 | 65.2% |
| 13. 身近に利用できる公園や広場 | 317 | 35.0% |
| 14. その他 | 34 | 3.8% |
| 15. 特になし | 8 | 0.9% |
| 無回答 | 16 | 1.8% |
| 計 | 6,108 | |

| | |
|---|---|
| 居住地別 | ・回答者数の少ない「吉田」「大野原」以外は、全体の比率と概ね似通った傾向。<br>・「診療所」で「大草野」と「塩田」、「バス停」で「大草野」「久間」「五町田」の比率がやや高い。 |
| 年齢別 | ・全体と同様の傾向。「保育園・幼稚園等」で子育て世代である「30 歳代」、「図書館」で「10 歳代」の比率が他年代よりやや高い。<br>・「高齢者福祉施設」は年代が高くなるに連れて、比率が高い傾向。 |

**③仮に集落にお住まいになっていると想定してお答えください。自宅から徒歩で行ける範囲に欠かせない生活サービス施設について、あてはまるものすべてを○で囲んでください。**

・「食料品・飲料等の店舗」90.5%、「生活用品（洗剤・衛生用品等）の店舗」79.2%、「郵便局や銀行」75.0%、「日常の交通手段（路線バスやコミュニティバスなど）」68.4%。

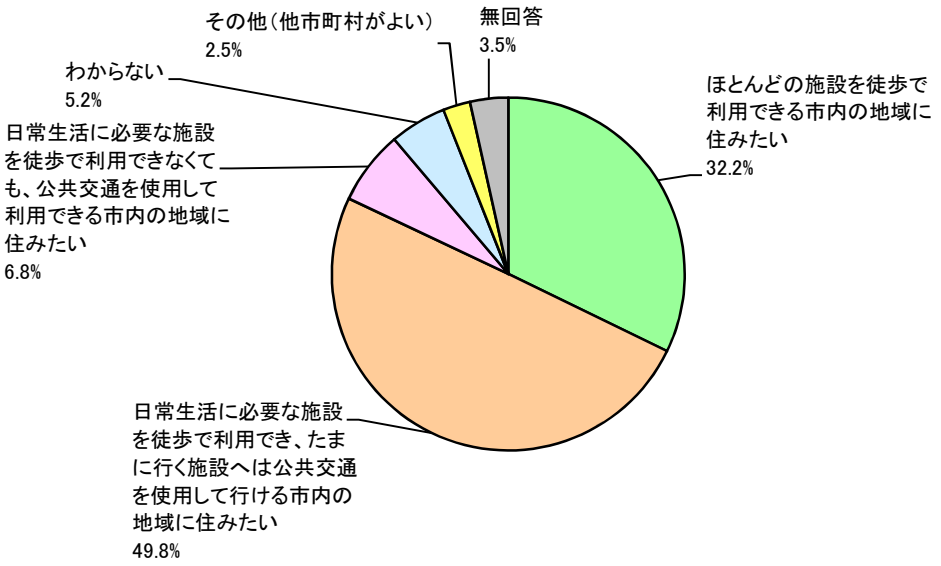
| 選択肢 | 件数 |
|---|---|
| 1. 食料品・飲料等の店舗 | 819 |
| 2. 生活用品（洗剤・衛生用品等）の店舗 | 717 |
| 3. 買い回り品（家電・家具等）の店舗 | 183 |
| 4. コンビニエンスストア | 492 |
| 5. 大規模病院 | 300 |
| 6. 診療所 | 535 |
| 7. 保育園・幼稚園等 | 123 |
| 8. 公民館（集会所）等 | 325 |
| 9. 高齢者福祉施設 | 268 |
| 10. 郵便局や銀行 | 679 |
| 11. 図書館 | 119 |
| 12. 日常の交通手段（路線バスやコミュニティバスなど） | 619 |
| 13. 身近に利用できる公園や広場 | 236 |
| 14. その他 | 27 |
| 15. 特になし | 13 |
| 無回答 | 32 |
| 計 | 5,487 |




| | |
|---|---|
| 居住地別 | ・回答者数の少ない「吉田」「大野原」以外は、全体の比率と概ね似通った傾向。 |
| 年齢別 | ・全体と同様の傾向。「保育園・幼稚園等」で子育て世代である「30 歳代」、「図書館」で「10 歳代」の比率が他年代よりやや高い。<br>・「高齢者福祉施設」は年代が高くなるに連れて、比率が高くなる傾向。 |

**④住みたい地域について、あなたの考えにあてはまるものを１つ選び、番号を○で囲んでください。**

・ほぼ半数にあたる 49.8%が「日常生活に必要な施設を徒歩で利用でき、たまに行く施設へは公共交通を使用して行ける市内の地域に住みたい」と回答。次いで「ほとんどの施設を徒歩で利用できる市内の地域に住みたい」32.3%、「日常生活に必要な施設を徒歩で利用できなくても、公共交通を使用して利用できる市内の地域に住みたい」は 6.8%と少ない。

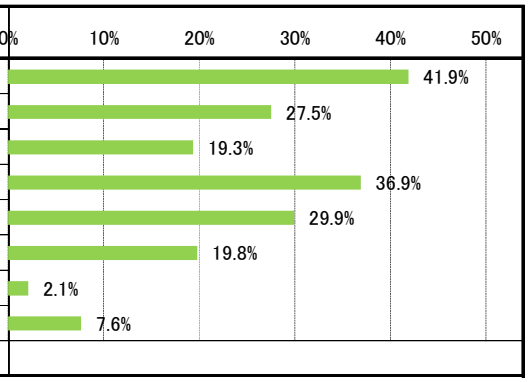



| | |
|---|---|
| 居住地別 | ・「大草野」「久間」「五町田」で「日常生活に必要な施設を徒歩で利用でき、たまに行く施設へは公共交通を使用して行ける市内の地域に住みたい」、「嬉野」「轟」で「ほとんどの施設を徒歩で利用できる市内の地域に住みたい」の比率が高い。 |
| 年齢別 | ・全体と同様の傾向。「50 歳以上」で、「日常生活に必要な施設を徒歩で利用できなくても、公共交通を使用して利用できる市内の地域に住みたい」の比率がやや高くなる傾向。 |

**⑤仮に不便な地域にお住まいで、日常生活に必要な施設が徒歩で利用できる地域へ住み替えると想定してください。そのとき、どのような制度（支援）があるとよいですか。あなたの考えにあてはまるものを２つ選び、番号を○で囲んでください。**

・「住み替えに対する総合的な窓口」41.9%、「戸建て住宅購入・リフォームに対する助成」36.9%、「賃貸住宅の入居等に対する助成」29.9%、「住み替えに対する情報提供」27.5%。

| 選択肢 | 件数 | |
|---|---|---|
| 1. 住み替えに対する総合的な窓口 | 379 | 41.9% |
| 2. 住み替えに対する情報提供 | 249 | 27.5% |
| 3. 空き家・空き地の活用に対する情報提供 | 175 | 19.3% |
| 4. 戸建て住宅購入・リフォームに対する助成 | 334 | 36.9% |
| 5. 賃貸住宅の入居等に対する助成 | 271 | 29.9% |
| 6. 土地の売買に伴う税制等の優遇措置 | 179 | 19.8% |
| 7. その他 | 19 | 2.1% |
| 無回答 | 69 | 7.6% |
| 計 | 1,675 | |




| | |
|---|---|
| 居住地別 | ・回答者数の少ない「吉田」「大野原」以外は、全体の比率と概ね似通った傾向。 |
| 年齢別 | ・全体と同様の傾向。「10 歳代」「60 歳代」で「住み替えに対する総合的な窓口」、「20 歳代」「30 歳代」で「戸建て住宅購入・リフォームに対する助成」の比率が他年代よりやや高い。 |

**４．　コンパクトなまちづくりについて、ご意見などがありましたらご記入ください。（自由記述）**

| 区分 | | 票数 | 主な意見 |
|---|---|---|---|
| 1.市街地整備 | | | |
| | 11 拠点 | 1 | ・人が集まる拠点となる施設の建設。 |
| | 12 駅周辺整備 | 5 | ・新幹線駅付近に商業施設（食品・日用品・飲食店）や病院等の実現を。<br>・新幹線の駅を中心とした総合プランが必要。魅力あるまちにしてほしい。<br>・新幹線駅だけでなく、高速道路のインター付近に郵便局、ポスト、銀行、スーパーなどがあると良い。 |
| | 13 その他 | 5 | ・新幹線の完成に伴うまちの重心の移動に不安がある。<br>・中心地にはもっと緑が欲しい。<br>・町の活力を維持向上するため、観光を推進すべき。 |

| 区分 | 票数 | 主な意見 |
|---|---|---|
| 2.交通 | | |
| 21 鉄道 | 4 | ・乗換の不要なフル規格の新幹線を整備してほしい。<br>・新幹線の開通に伴い、地元から通勤できる方法を考えてほしい。<br>・新幹線駅が必要だったか疑問。 |
| 22 バス | 36 | ・車の運転ができなくなったら、暮らし続けることができるのか不安。コミニティバスや乗合いバス等は大変便利。これらが充実すれば高齢者の免許が返上されるので事故も減る。<br>・公共交通による移動手段が確保できれば、利便性の高い場所への転居も不要になる。<br>・使いやすい場所にバス停を設置し、運行本数も増やしてほしい。<br>・安価（無料）で移動できる市内を巡回するバスや買物バスがあるとありがたい。<br>・市内の機能充実には費用がかかるので、機能が充実している周辺市へのバスを充実しては。 |
| 23 公共交通全般 | 22 | ・乗り合いタクシーやミニバスの増設、金銭的補助や対象者への周知徹底などが必要。<br>・交通の便が良くなってほしい。運行本数、運賃を利用しやすくしてほしい。<br>・交通手段が増えれば、車の運転ができなくても、市街地に住んでいなくても生活を続けることができる。 |
| 3.生活サービス施設 | | |
| 31 病院 | 11 | ・嬉野医療センターが嬉野新幹線駅周辺へ移転するので不便になる。バスは運行されるのか。<br>・病院の駐車場が少ないので増やしてほしい。<br>・在宅医療を充実してほしい。<br>・病院での待ち時間が長い。建物内に様々な科の病院が入っていれば、個別に受診ができる。 |
| 32 高齢者福祉 | 7 | ・高齢者向けのタクシー利用券や家賃助成を検討してほしい。<br>・弱者を守ることも大切だが、弱者が必要とされるシステムがあればよい。 |
| 33 商業 | 51 | ・近くの食料品店等が無くなるとのうわさ。この先の生活が不安。<br>・ほとんどの用事が済ませられるような大型商業施設（ショッピングモール）があると便利。<br>・大型店舗はこれ以上必要ない。小さな店でもいいので対面式がよい。<br>・商店街の活性化が必要。町民が一体となって楽しめるイベントで賑やかさを出す。<br>・衣料品店や飲食店が少なすぎる。本屋・映画館もほしい。<br>・商店街での高齢者による活性化。市営住宅の階下へコンビニを設置し運営してはどうか。 |
| 34 公共・公益施設 | 8 | ・市役所の出入口の車の流れやセクションがわかりにくい。<br>・高齢者や子供が自由に集まれる場所が近所にあるとよい。<br>・リバティーや楠風館でイベント等を実施し有効に活用すべき。<br>・低所得者用の公営住宅を建設してほしい。 |

| 区分 | | 票数 | 主な意見 |
|---|---|---|---|
| | 35 その他生活サービス | 16 | ・食料品、衣料や日用品等を、安価に宅配してくれれば助かる。<br>・買物が困難なので移動販売車の巡回をおねがいしたい。<br>・スポーツジムや温泉を利用したプール、宿泊施設がほしい。<br>・高齢者の 100 円温泉を月 2 回から月 3 回に増やしてほしい。<br>・コンパクトなまち中には、趣味や習い事ができる場所もほしい。 |
| | 36 生活サービス全般 | 13 | ・必要な施設やサービスがまとまってあり、そこまでの交通網が整っていれば生活しやすい。<br>・コンビニと夜間のみの診療所、保育所の合同施設などがあると良い。<br>・コンパクトにまとまり、生活がしやすくなるように知恵を出したい。<br>・商品を各地区の拠点に配達し、そこからボランティアなどが各家庭へ配達するシステムを構築する。 |
| 4.都市基盤施設 | | | |
| | 41 道路 | 9 | ・国道や本通りを拡幅してほしい。朝、夕の渋滞をなくしてほしい。<br>・路上駐車は、歩行者にとって危ない。<br>・中心市街地へ直接短時間で結ぶ道路があると良い。<br>・嬉野庁舎や郵便局など、駐車場からの道をフラットにしてほしい。 |
| | 42 公園 | 6 | ・公園を増やしてほしい。<br>・小さくても良いので、きれいな砂場がほしい。 |
| | 43 歩道 | 3 | ・歩道の整備の早期推進。 |
| 5.将来のまちづくりについて（方針） | | | |
| | 51 自然との共生 | 4 | ・自然を活かしたまちづくりが理想。嬉野川を清掃し、魚いっぱいの川に戻してほしい。 |
| | 52 子ども・若者が住みよいまち | 7 | ・若年層が住みたいと思えるまちに。<br>・学童を地区住民で世話をする。<br>・小中一貫などにより経費を削減し、送迎バスを運行させてはどうか。 |
| | 53 高齢者が住みよいまち | 9 | ・高齢者向けのサービス（タクシー割引、宅配、研修講座、医療施設）の充実。<br>・近所の住民同士が助け合える地域づくりが必要。 |
| | 54 その他全般 | 41 | ・温泉等の観光資源を活用するべき。<br>・子供たちに歴史を伝え、語り継がれるような、文化的なまちづくりを推進する。<br>・子供も高齢者も安心して住めるまちを希望する。<br>・新施設（店舗、医療機関、保育園など）では地元民を採用してほしい。<br>・ネットでも購入できるので、今後のまちづくりは、距離だけに焦点を置いたものではなくなる。<br>・地域内で解決できることは、地域で解決するように促す。相互援助の徹底。<br>・歩くのが不自由になると、居住と買い物が一箇所でできるとよい。 |

| 区分 | | 票数 | 主な意見 |
|---|---|---|---|
| 6.将来のまちづくりについて（取り組み） | | | |
| | 61 安全・安心 | 8 | ・安心・安全な暮らしができる住みよいまちにしてほしい。<br>・街灯や歩道の設置、野焼きの制限、自然災害・害獣対策等の実施。 |
| | 62 移住・定住 | 7 | ・買い物や医療面等で不便な地域に住む老人世帯へは、住みやすい市街地への転居を促す。<br>・住宅購入助成など、転居を促すため優遇措置が必要。<br>・中山間地での定住施策として、ICT 活用による買い物支援、遠隔診療などを実現する。 |
| | 63 企業誘致 | 6 | ・若者の雇用を増やすために、企業を誘致してほしい。<br>・市内で買い物ができるよう食料店以外の店舗を誘致してほしい。<br>・嬉野インター付近の農地を工業団地に整備して誘致活動を行う。 |
| | 64 空き家・空き地対策 | 4 | ・空き家、空き農地を短期滞在（別荘＋貸農園）に活用する。<br>・空き店舗の有効活用（高齢者の憩い空間など）。空き店舗情報の発信により利用を促進する。 |
| 7.その他まちづくりについて | | | |
| | | 13 | ・「コンパクトなまちづくり」が具体的にイメージできない。<br>・市によるまちづくり情報は、住民へ共有してほしい。 |
| 8.その他 | | | |
| | 81 行政サービス | 5 | ・市政は住民目線でお願いしたい。<br>・ホームページ等を充実させ、住民へ情報を提供してほしい。 |
| | 82 生活環境 | 5 | ・近所との付き合いのある場所で住みつづけたい。<br>・体調によっては歩く事もできず、買い物（食料品）にも行けずとても不便。 |
| | 83 その他 | 21 | ・アンケートの回数が多く、負担に感じることがある。<br>・車の運転ができなくなった時の生活に不安がある。 |
| | | 327 | |

# 第５章 コンパクトシティ基本構想

## ５－１　都市構造における課題

前頁までの結果を踏まえ、本市の都市づくりの課題を整理します。

| 現状、問題点 | 課題 |
|---|---|
| **人口動態**<br>・人口は、27,336 人（H27）から 20,796 人（H52）に減少。減少率は約 24%<br>・DID 区域（人口集中地区）は、嬉野温泉市街地を中心に昭和 45 年に設定されたが、平成 12 年以降設定されていない。人口の拡散が顕在<br>・人口密度は、H22 年からH52 年にかけて全市的に減少。特に用途地域内や塩田庁舎周辺での減少が大きい<br>・老年人口は、他世代が減少するなかで増加する見込み。そのため、老年人口の割合は 31.5%（H27）から 42.1%（H52）に大幅に増加 | ■人口の減少により施設利用者や公共交通利用者が低下し、これらの機能の存続が危ぶまれることから、一定の利用を維持するための施策が必要<br>■また、土地利用需要も低下するため、適正な土地利用の誘導が必要<br>■高齢化の進展による交通弱者の増加が懸念されるため、公共交通等の移動手段の確保、徒歩等で生活できる環境の構築が必要 |
| **財政状況**<br>・高齢化の進展に伴い扶助費が増加しており、今後は人口の減少により税収は厳しくなるため、施設整備等に充てる投資的経費を現状レベルで維持するのは困難 | ■財政状況が厳しくなることを踏まえ、長期的な視点での、選択と集中による予算執行が必要 |
| **土地利用・都市機能・都市基盤**<br>・市域の９割を自然的土地利用が占め。都市的土地利用は、用途地域や塩田庁舎周辺部に主にみられる。小規模な集落が山間部等に存在<br>・生活サービス施設は、用途地域内や塩田庁舎周辺に集積。吉田（納戸料）周辺や大草野地区においても一定の立地<br>・嬉野医療センターは、嬉野温泉駅周辺に移転。跡地利用も検討される<br>・施設周辺で人口が減少し存続が危ぶまれる<br>・用途地域、塩田庁舎周辺、国道 34 号及び 498 号の沿道等開発（新築）が分散。特に塩田町においてミニ開発が多い<br>・用途地域内の都市計画道路、公園は概ね充実。多くの区域で土地区画整理事業を実施。嬉野温泉駅周辺においても実施中<br>・下水道は、嬉野庁舎周辺や塩田庁舎周辺の一部区域で供用。上水道は、山間部を除く全域で供用 | ■生活サービス施設等が集積し、基盤整備の整った市街地の機能維持、有効活用が必要<br>■生活サービス施設を存続するため、利用者の確保が必要<br>■分散する開発や建築等の適正な誘導、市街地の拡大防止による財政支出の抑制が必要<br>■都市計画区域外における適正な開発指導が必要<br>■集落おいて継続して居住し続けることができる環境の構築が必要 |

<table>
<tr><th>現状、問題点</th><th>課題</th></tr>
<tr><td>土地利用規制の状況<br>・ 塩田庁舎周辺や塩田川沿いの一部で浸水想定区域が指定<br>・ 市街地の一部でも土砂災害警戒区域等が指定<br>・ 都市的土地利用のなされた区域以外のほとんどは農用地区域、民有林及び保安林等が指定されこれらの区域では一定の開発を抑制<br>・ 嬉野町の一部で都市計画区域が指定。塩田町でも指定を検討中</td><td>■ 市街地での自然災害等によるリスクの軽減が必要<br>■ 各種法令による区域指定等との整合の図られた適正な誘導が必要</td></tr>
<tr><td>公共交通の実態<br>・ 長崎自動車道の嬉野 IC、九州新幹線西九州ルートの嬉野温泉駅が、広域的な交通ネットワークの拠点を担う。嬉野温泉駅は平成 34 年に開業予定<br>・ 国道 34 号、国道 498 号、（主）佐世保嬉野線、（主）鹿島嬉野線などが主要な道路網を構築<br>・ バス路線は嬉野温泉バスセンターや塩田庁舎から放射状に各地域へ運行。系統により運行本数は異なる<br>・ 公共交通利便地域人口は全体の約 25%。空白地帯人口は 32%<br>・ 路線バスの見直しや広域基幹バス路線の充実、インターチェンジ・高速バスと温泉街の循環バスの検討、乗合タクシー運行事業等を通じて新しい公共交通体系の確立を目指す[総計]<br>・ 交通空白地帯の解消に向けて取組中[総計]</td><td>■ 市内各拠点や周辺市の拠点を結ぶ公共交通網の確保が必要<br>■ 交通空白地域解消に向けた取り組みが必要<br>■ 財政的に安定した持続可能な運行が必要<br>■ 運行本数の減少や路線の廃止を抑制するための利用を促す仕組みが必要</td></tr>
<tr><td>施設に対する市民意向、利用実態<br>・ 日常的に利用する施設までの所要時間は 10 分以内を半数近くが希望<br>・ 自宅から徒歩で行ける範囲に欠かせない生活サービス施設
<table>
<tr><th>回答割合</th><th>市街地に必要</th><th>集落に必要</th></tr>
<tr><td>75%以上</td><td>食料品・飲料等の店舗<br>生活用品の店舗<br>郵便局や銀行</td><td>食料品・飲料等の店舗<br>生活用品の店舗<br>郵便局や銀行</td></tr>
<tr><td>50～74%</td><td>コンビニ、バス停<br>診療所、大規模病院</td><td>日常の交通手段<br>診療所、コンビニ</td></tr>
</table>
・ 「日常生活に必要な施設を徒歩で利用でき、たまに行く施設へは公共交通を使用して行ける市内の地域に住みたい」を約５割が回答。「ほとんどの施設を徒歩で利用できる市内の地域に住みたい」を約３割が回答。<br>・ 武雄市や鹿島市に立地する生活サービス施設の利用も多い</td><td>■ 徒歩や公共交通を使用して生活に必要な施設を利用できる環境の構築が必要<br>■ 市外（武雄市や鹿島市）に立地する生活サービス施設を考慮したネットワークの構築が必要</td></tr>
</table>

## ５－２　コンパクトな都市づくりへ向けた基本方針

### １．コンパクトな都市づくりの基本方針

前項に示したように、今後は、本市の人口は減少が見込まれており、利用の低下により生活サービス施設や公共交通等が撤退し、生活利便性が低下することが懸念されます。また、厳しくなる財政状況からも、これらを財政面で維持していくことも、これまでの人口規模に応じた都市基盤を維持し続けることも困難になるため、選択と集中によるメリハリのある取り組みにより生活利便性を確保していく必要があります。

さらに、高齢化の進展による免許返上者の増加が見込まれるなど、自家用車に過度に依存しなくても生活し続けることができる環境の構築も必要になっています。

そのため、これまでの長い歴史のなかで形成されてきた拠点市街地や集落における生活利便性の確保・充実を基本に、これらがネットワークされた持続可能な都市を構築することを目指し、コンパクトな都市づくりへ向けた基本理念・基本方針を以下のように設定します。

**■ 基本理念**

都市部でも集落でも歩いて暮らせる持続可能なまちづくり

多極ネットワーク型コンパクトシティの実現

**■ 基本方針**

**① 都市の中核拠点での都市機能の充実による暮らしやすい都市づくり**

- 民間の生活サービス施設は一定の利用により支えられています。そのため、人口や都市機能が集積し公共交通によりアクセスしやすい区域に、都市を支える生活サービス機能を誘導します。
- 都市機能の集積地や公共交通であるバス停周辺等の利便性の高い区域は、歩いて生活することができる居住地域として明確に位置づけ、居住を誘導するとともに、無秩序な市街地の拡大を抑制することで、当該区域の人口集積を図ります。

**② 拠点間や集落を結ぶネットワークの構築**

- どこの地域に住んでいても生活利便性を享受できる、持続可能な交通及び流通ネットワークの形成を目指します。

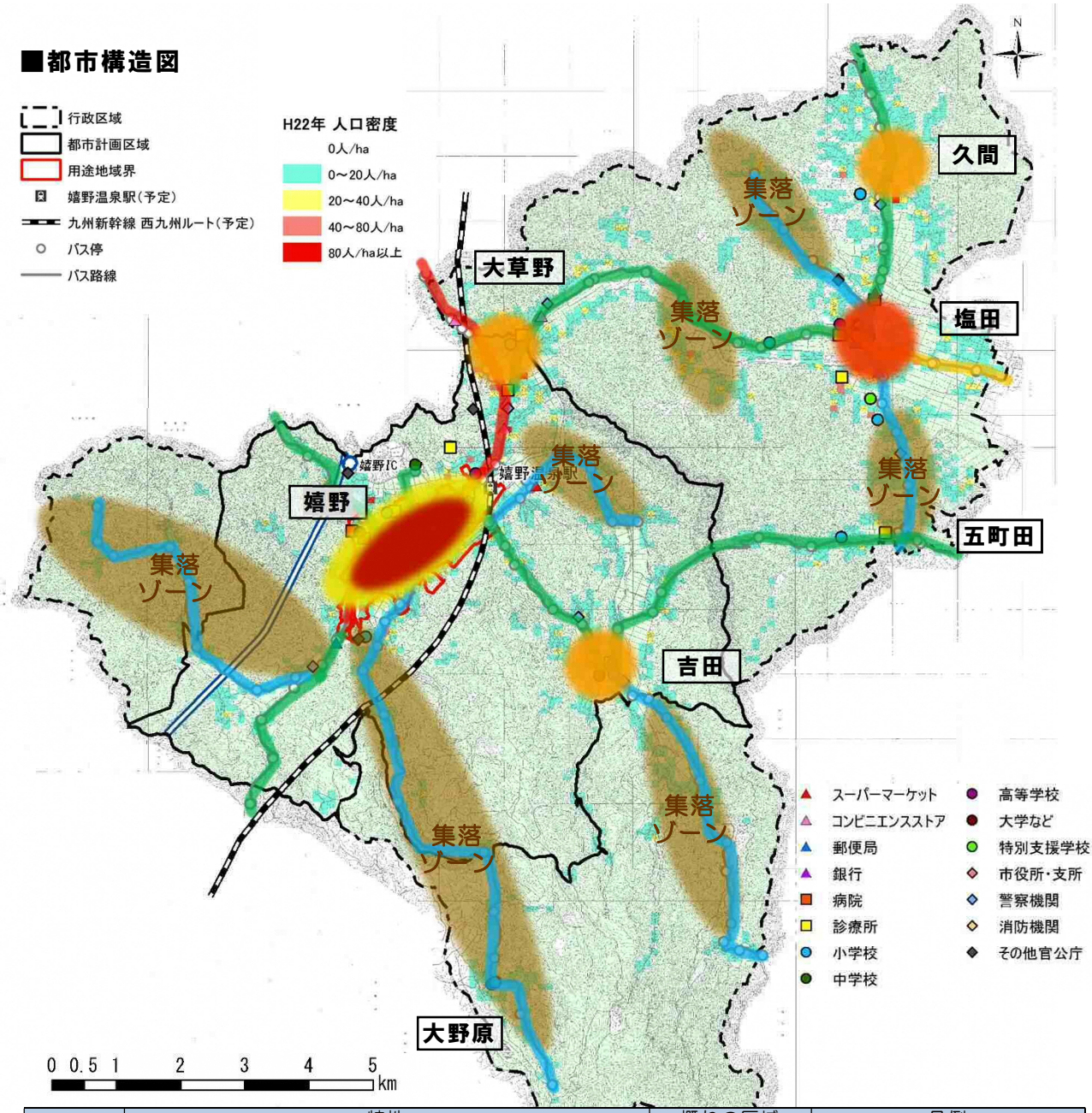
**③ 地域中核拠点や地域拠点、集落における生活利便性の確保**

- 地域中核拠点や地域拠点、集落においては、生活利便性の確保にむけ地域住民の取り組み等を促進します。

## ２．　都市構造

施設の立地状況や人口集積状況等を踏まえ、本市の都市構造を形成する拠点、ゾーン、軸を以下のように設定します。

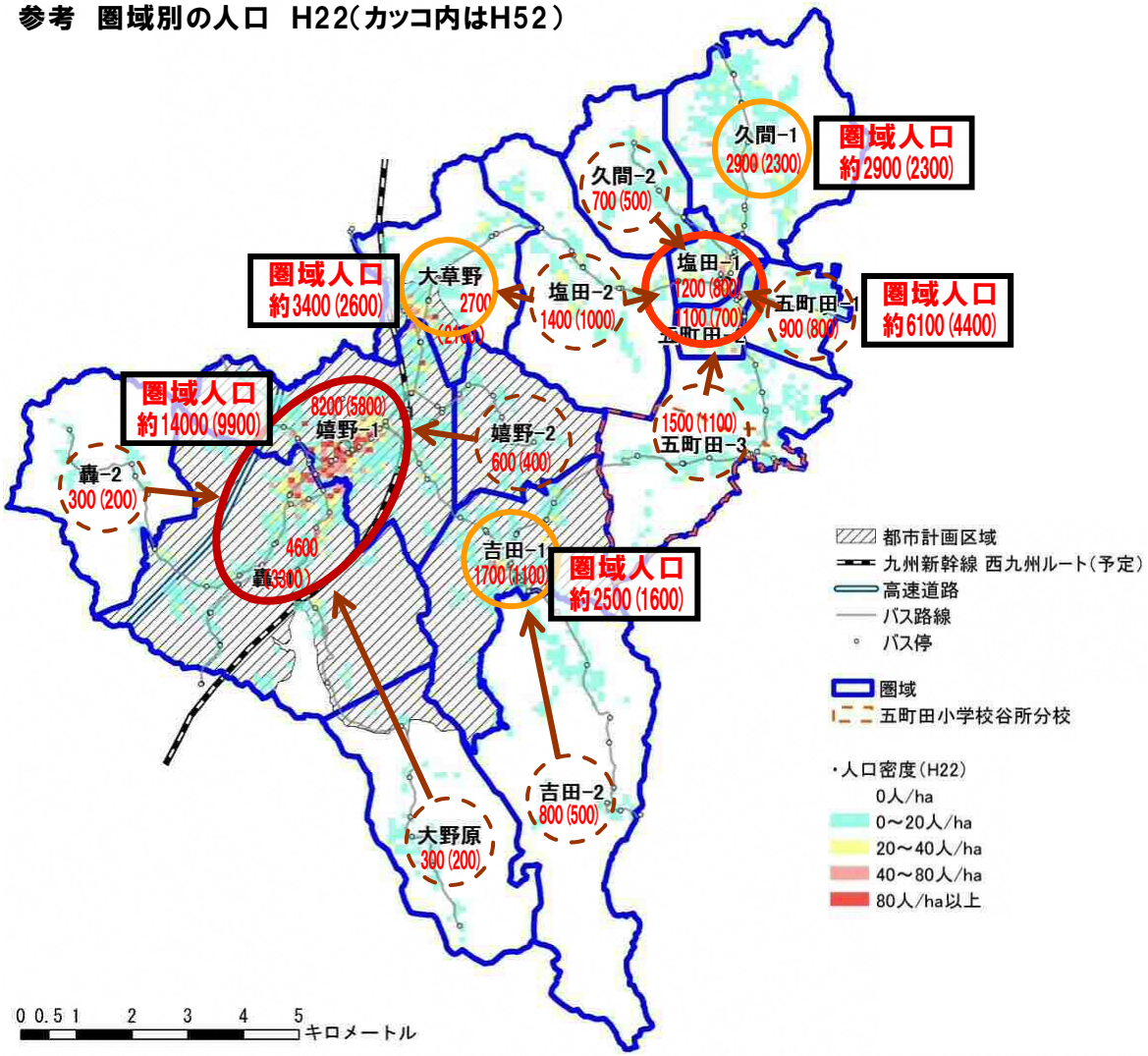
**■都市構造図**




| | 特性 | 概ねの区域 | 凡例 |
|---|---|---|---|
| 都市中核拠点 | ・市役所等の公共施設が立地<br>・医療・福祉・商業等の生活サービス施設が集積<br>・市内の各地域から公共交通を用いてアクセスしやすい<br>・人口が高密度で集積 | ・用途地域内（嬉野バスセンター、嬉野温泉駅周辺等） | |
| 居住誘導ゾーン | ・都市中核拠点周辺の人口が集積している区域 | ・用途地域 | |
| 地域中核拠点 | ・市役所等の公共施設が立地<br>・医療・福祉・商業等の生活サービス施設が立地<br>・市内の各地域から公共交通を用いてアクセスしやすい | ・塩田庁舎周辺 | |
| 地域拠点 | ・生活サービス施設が一定程度立地<br>・人口が一定程度集積<br>・民間の公共交通において拠点間を連絡 | ・久間<br>・大草野<br>・吉田 | |
| 集落ゾーン | ・人口密度の低い集落<br>・廃止代替バス路線や乗合いタクシーで各拠点を連絡 | ・各集落 | |
| 公共交通軸 | ・現行の公共バス等の運行経路 | | |

廃止代替バス路線
乗合いタクシー
1 ～ 9 便／日
民間バス
1～19 便／日
20～29 便／日
30 便／日以上
※現行の運行本数

## 参考　圏域別の人口　H22（カッコ内はH52）




## （参考）　利用人口と都市機能

国土交通省

○　商業・医療・福祉等の機能が立地し、持続的に維持されるためには、機能の種類に応じて、以下のような圏域人口が求められる。

周辺人口規模　３千人　５千人　１万人　３万人　５万人　１５万人…

＜医療＞
地区診療所　診療所　地区病院　中央病院

＜福祉＞
高齢者向け住宅　デイサービスｾﾝﾀｰ
訪問系サービス　地域包括支援ｾﾝﾀｰ　有料老人ホーム
老健・特養

＜買い物＞
コンビニエンスストア　食品スーパー　商店街・百貨店等

※人口規模と機能の対応は概ねの規模のイメージであり、具体的には条件等により差異が生じると考えられる。
出典：都市再構築戦略検討委員会専門家プレゼンテーションより国土交通省作成

商業施設の商圏と施設規模

商品の性質や業態の組み合わせ等で、商圏や立地戦略は様々
＊コンビニエンスストア
大都市住宅地⇒商圏：半径500メートル、周辺人口：3,000人、流動客
その他の地域⇒商圏：半径２〜３キロメートル（幹線道路沿いに立地）、周辺人口：３０００人〜４０００人、流動客
＊食品スーパー（2,000〜3,000㎡規模）　⇒周辺人口１〜3万人
＊ドラッグストア（1,000〜1,500㎡規模）⇒周辺人口１〜3万人

国土交通省　都市局　第2回都市再構築戦略検討委員会
有限会社 リテイルウォーク 代表 服部年明 氏 プレゼン資料より抜粋 38

## ３．　施策実施方針

都市構造に位置づけた各拠点、ゾーン、軸におけるコンパクトな都市づくりにおける施策実施方針を示します。

### (1) 都市中核拠点における実施方針

都市の中核的な役割を担う拠点として、主要なバス停、嬉野温泉駅を中心とした利便性の高い区域への**都市機能誘導区域**の設定や施設立地に対する情報提供等を行い拠点に必要な機能の立地を誘導するとともに、これら各施設へ徒歩等でのアクセスが可能な道路網を構築します。

⇒具体の施策は、第６章、第７章参照

### (2) 居住誘導ゾーンにおける実施方針

利便性が高く歩いて生活できる居住地域として、都市中核拠点及びその周辺区域に**居住誘導区域**を設定し、居住を誘導するとともに、快適な歩行空間を構築します。

⇒具体の施策は、第６章、第７章参照

### (3) 地域中核拠点、地域拠点、集落ゾーンにおける実施方針

地域中核拠点、地域拠点、集落ゾーンにおいては、生活利便性の確保にむけ、別で定める「小さな拠点等」により、地域住民が主体となった運営組織による、日常生活に必要な機能・サービスの提供等を促進します。

今後、塩田町において都市計画区域及び用途地域を指定した際には、必要に応じて立地適正化計画を見直し、都市機能誘導区域や居住誘導区域を地域中核拠点に設定します。

### (4) 公共交通軸における実施方針

どこの地域に住んでいても生活利便性を享受でき、周辺市にもつながる持続可能な交通及び流通のネットワークの形成を目指し、公共交通軸を基本とした階層的ネットワークの構築、嬉野市バス交通計画に基づくバス路線網の再編、交通結節点機能強化等に取り組みます。

# 第６章 誘導区域の設定

## ６－１　誘導区域の設定方針

### １．　都市機能誘導区域の設定方針

都市中核拠点において、医療・福祉・商業等の各種サービスの効率的な提供が図られるように『都市機能誘導区域』を定め、都市機能の誘導を図ります。

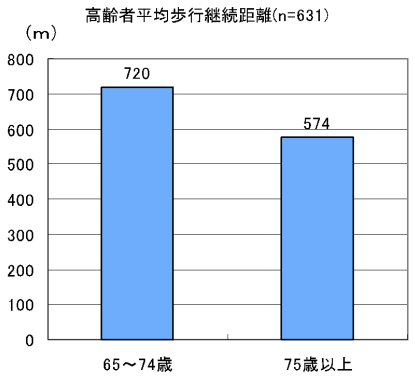
都市機能誘導区域は、以下の区域設定方針に基づき設定します。

| **区域設定方針**（関連法令等※１より） | | **設定区域** |
|---|---|---|
| 都市機能を都市の中心的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。 | 都市機能が一定程度充実している区域・・**(A)** | ○居住誘導区域内<br>○用途地域（商業地域、近隣商業地域）<br>○嬉野温泉駅周辺 |
| | 周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域・・**(B)** | ○主要なバス停（嬉野 BC 等）、鉄道駅から概ね 300m※２ |
| | 区域の規模は、徒歩や自転車等により、都市機能の間が容易に移動できる範囲・・**(C)** | |

※１関連法令等：後述『【参考】関連法令等「都市機能誘導区域について」』参照

**※２：バス停、鉄道駅から 300ｍの根拠**

「健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン　H26.8　国土交通省」において、高齢者が休憩しないで歩ける距離は概ね 500～700mとされており、バス停で降りた方が、区域内の複数の施設を利用して回ることを想定し、バス停や鉄道駅から概ね 300mの範囲に誘導することします。




出典：平成22年4市住民アンケート調査(N=631)

**【参考】関連法令等「都市機能誘導区域について」**

**（１）都市再生特別措置法　　[法 81②12]**

・都市機能誘導区域及び誘導施設は、立地適正化計画の区域における人口、土地利用及び交通の現状及び将来の見通しを勘案して、適切な都市機能増進施設の立地を必要な区域に誘導することにより、住宅の立地の適正化が効果的に図られるように定めるものとする。

**（２）都市再生基本方針　　[第 5-2 カ]**

・区域内の人口や経済活動のほか、公共交通へのアクセス等を勘案して適切な範囲に設定すること。

**（３）都市計画運用指針 第 8 版　[Ⅳ-1-3]**

**①基本的な考え方**

・医療・福祉・子育て支援・商業といった民間の生活サービス施設の立地に焦点が当てられる中では、これらの施設を如何に誘導するかが重要。このような観点から新たに設けられた都市機能誘導区域の制度は、一定のエリアと誘導したい機能、当該エリア内において講じられる支援措置を事前明示することにより、当該エリア内の具体的な場所は問わずに、生活サービス施設の誘導を図るもの。

・都市機能誘導区域は、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。

**②都市機能誘導区域の設定**

・都市機能誘導区域は、例えば、都市全体を見渡し、鉄道駅に近い業務、商業などが集積する地域等、**都市機能が一定程度充実している区域（A）や、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域（B）**等、都市の拠点となるべき区域を設定することが考えられる。

・都市機能誘導区域の規模は、一定程度の都市機能が充実している範囲で、かつ、**徒歩や自転車等によりそれらの間が容易に移動できる範囲（C）**で定めることが考えられる。

**③留意すべき事項**

・都市機能誘導区域は、区域内の人口や経済活動のほか、公共交通へのアクセス等を勘案して、市町村の主要な中心部のみならず、例えば合併前旧町村の中心部や歴史的に集落の拠点としての役割を担ってきた生活拠点等、地域の実情や市街地形成の成り立ちに応じて必要な数を定め、それぞれの都市機能誘導区域に必要な誘導施設を定めることが望ましい。

・都市機能の充足による居住誘導区域への居住の誘導、人口密度の維持による都市機能の持続性の向上等、住宅及び都市機能の立地の適正化を効果的に図るという観点から、居住誘導区域と都市機能誘導区域の双方を定めるとともに、居住誘導区域の中に都市機能誘導区域を設定することとなる。
なお、居住誘導区域と都市機能誘導区域の設定が同時であることが基本となるが、居住誘導区域の設定において、住民への丁寧な説明等のために時間を要する場合には、都市機能誘導区域の設定が居住誘導区域の設定に先行することも例外的に認められる。

・都市機能誘導区域は居住誘導区域の中に設定されるものであり、都市機能誘導区域に医療・福祉・商業等の都市機能とあわせて居住を誘導することが望ましい。

## ２．　居住誘導区域の設定方針

居住誘導ゾーンにおいて、都市中核拠点の各種サービスを身近に享受できるように『居住誘導区域』を定め、居住の誘導を図ります。

居住誘導区域は、以下の区域設定方針に基づき設定します。

<table>
<tr><th colspan="2">区域設定方針（関連法令等※１より）</th><th>設定区域※２</th></tr>
<tr><td rowspan="3">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定める。</td><td>中心拠点や生活拠点、これらの周辺の区域・・(A)</td><td rowspan="2">◆主要なバス停（嬉野 BC 等）、鉄道駅から概ね 500m※３</td></tr>
<tr><td>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・・(B)</td></tr>
<tr><td>都市機能や居住が一定程度集積している区域・・(C)</td><td>◆用途地域内</td></tr>
<tr><td colspan="2">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が効率的に行われるよう定める。・・(D)</td><td>一定の都市基盤が整備された又は整備されることが確実な区域<br>◎土地区画整理事業区域<br>◆公共下水道の供用区域</td></tr>
<tr><td colspan="2">「居住誘導区域に含まないこととすべき区域　等」を考慮して区域を定める。・・(E)</td><td>「■居住誘導区域に含まないこととすべき区域　等」参照<br><br>①含めない区域<br>→居住誘導区域に含めない<br><br>②原則含めない区域<br>→居住誘導区域に含めない<br><br>③適切でない場合、原則含めない区域<br>→居住誘導区域に含める場合は、土砂災害や浸水被害が懸念されるため、避難体制や避難所を整備する<br><br>④慎重に判断する区域<br>→該当なし</td></tr>
</table>

※１関連法令等：後述『【参考】関連法令等「居住誘導区域について」』参照

※２：◎は必須条件、◆の条件はいずれも満たす区域とします。左記を含む一帯の区域とします。ただし区域外縁部の居住に適さない大規模公共用地は除きます。

**※３：バス停、鉄道駅から 500mの根拠**

前述の、高齢者が休憩しないで歩ける距離は概ね 500～700mとされていることから、500mの範囲に誘導することとします。

■居住誘導区域に含まないこととすべき区域　等

| | | | 該当地の有無 |
|---|---|---|---|
| ①居住誘導区域に**含まないこととすべき**区域<br>⇒含めない区域 | 市街化調整区域 | 都市計画法 | 指定なし |
| | 災害危険区域（住居の建築物の建築禁止区域） | 建築基準法 | 指定なし |
| | 農用地区域 | 農振法 | 指定あり<br>（用途地域外のみ） |
| | 自然公園特別地域 | 自然公園法 | 指定なし |
| | 保安林 | 森林法 | 指定あり<br>（用途地域外のみ） |
| | 原生自然環境保全地域、特別地区 | 自然環境保全法 | 指定なし |
| | 保安林予定森林区域、保安施設地区（予定地区含む） | 森林法 | 指定あり<br>（用途地域外のみ） |
| ②**原則として、**居住誘導区域に**含まないこととすべき**区域<br>⇒原則含めない区域 | 土砂災害特別警戒区域<br>（急傾斜地の崩壊、土石流） | 土砂災害防止法 | 指定あり |
| | 津波災害特別警戒区域 | 津波防災地域づくり法 | 指定なし（津波浸水予測範囲に鹿島市境付近が含まれるのみ） |
| | 災害危険区域（住居の建築禁止区域以外） | 建築基準法 | 指定なし |
| | 地すべり防止区域 | 地すべり等防止法 | 指定あり<br>（用途地域外のみ） |
| | 急傾斜地崩壊危険区域 | 急傾斜地法 | 指定あり<br>（用途地域外のみ） |
| ③居住を誘導することが**適切ではないと判断される場合**は、**原則として、**居住誘導区域に**含まないこととすべき**区域<br>⇒適切でない場合、原則含めない区域 | 土砂災害警戒区域<br>（急傾斜地の崩壊、土石流） | 土砂災害防止法 | 指定あり |
| | 津波災害警戒区域 | 津波防災地域づくり法 | 指定なし |
| | 浸水想定区域 | 水防法 | 指定あり<br>（用途地域外のみ） |
| | 都市洪水想定区域、<br>都市浸水想定区域 | 特定都市河川浸水被害対策法 | 指定なし |
| | 土砂災害警戒区域等の基礎調査等により判明した災害の発生の恐れのある区域 | 土砂災害防止法など | 地すべり危険箇所あり<br>（急傾斜地崩壊危険箇所、土石流危険渓流も存在するが、土砂災害防止法による指定区域を用いる） |
| ④居住誘導区域に含めることについて**慎重に判断を行うことが望ましい**区域<br>⇒慎重に判断する区域 | 都市計画で住宅の立地を制限している区域（工業専用地域、流通業務地区、特別用途地区、地区計画等） | | 指定なし |
| | 過去に住宅地化を進めたものの居住の集積が実現しなかった区域 | | 指定なし |
| | 工業系用途地域で工場等の移転等により空地等が進展している区域 | | 指定なし |

**【参考】関連法令等「居住誘導区域について」**

### （1）都市再生特別措置法　[法 81②11]

・居住誘導区域は、立地適正化計画の区域における人口、土地利用及び交通の現状及び将来の見通しを勘案して、良好な居住環境が確保され、公共投資その他の行政運営が効率的に行われるように定める。
・市街化調整区域、建築基準法に規定する災害危険区域その他政令で定める区域については定めない。

### （2）都市再生基本方針　[第 5-2 カ]

・既存の住宅・公共施設の状況や、国立社会保障・人口問題研究所が公表している将来人口推計などの客観的なデータに基づく将来の人口動態等を踏まえ、一定の人口密度を維持する上で将来人口に即した広さの区域とするなど、適切な範囲に設定すること。
・点在する市街地や、農業等の従事者が居住している旧来からの集落にも配慮するほか、市町村合併等の経緯、各集落の歴史的背景も踏まえて設定すること。

### （3）都市計画運用指針　第 8 版　[Ⅳ-1-3]

**①基本的な考え方**

・人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて**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、居住を誘導すべき区域**。
・都市全体における人口や土地利用、交通や財政の現状及び将来の見通しを勘案しつつ、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が効率的に行われるよう定める（D）**べき。

**②居住誘導区域の設定**

・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（A）**
・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（B）**。
・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（C）。**

**■居住誘導区域に含まないこととすべき区域　等（E）**

| 居住誘導区域に含まないこととすべき区域 | 原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき区域 | 居住を誘導することが適切ではないと判断される場合は、原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき区域 | 居住誘導区域に含めることについて慎重に判断を行うことが望ましい区域 |
|---|---|---|---|
| ・市街化調整区域<br>・災害危険区域（住居の建築物の建築禁止区域）<br>・農用地区域<br>・自然公園特別地域<br>・保安林<br>・原生自然環境保全地域、　特別地区<br>・保安林予定森林区域<br>・保安施設地区（予定地区含む） | ・土砂災害特別警戒区域<br>・津波災害特別警戒区域<br>・災害危険区域（住居の建築禁止区域以外）<br>・地すべり防止区域<br>・急傾斜地崩壊危険区域 | ・土砂災害警戒区域<br>・津波災害警戒区域<br>・浸水想定区域<br>・都市洪水想定区域、都市浸水想定区域<br>・土砂災害警戒区域等の基礎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 | ・都市計画で住宅の立地を制限している区域（工業専用地域、流通業務地区、特別用途地区、地区計画等）<br>・過去に住宅地化を進めたものの居住の集積が実現しなかった区域<br>・工業系用途地域で工場等の移転等により空地等が進展している区域 |

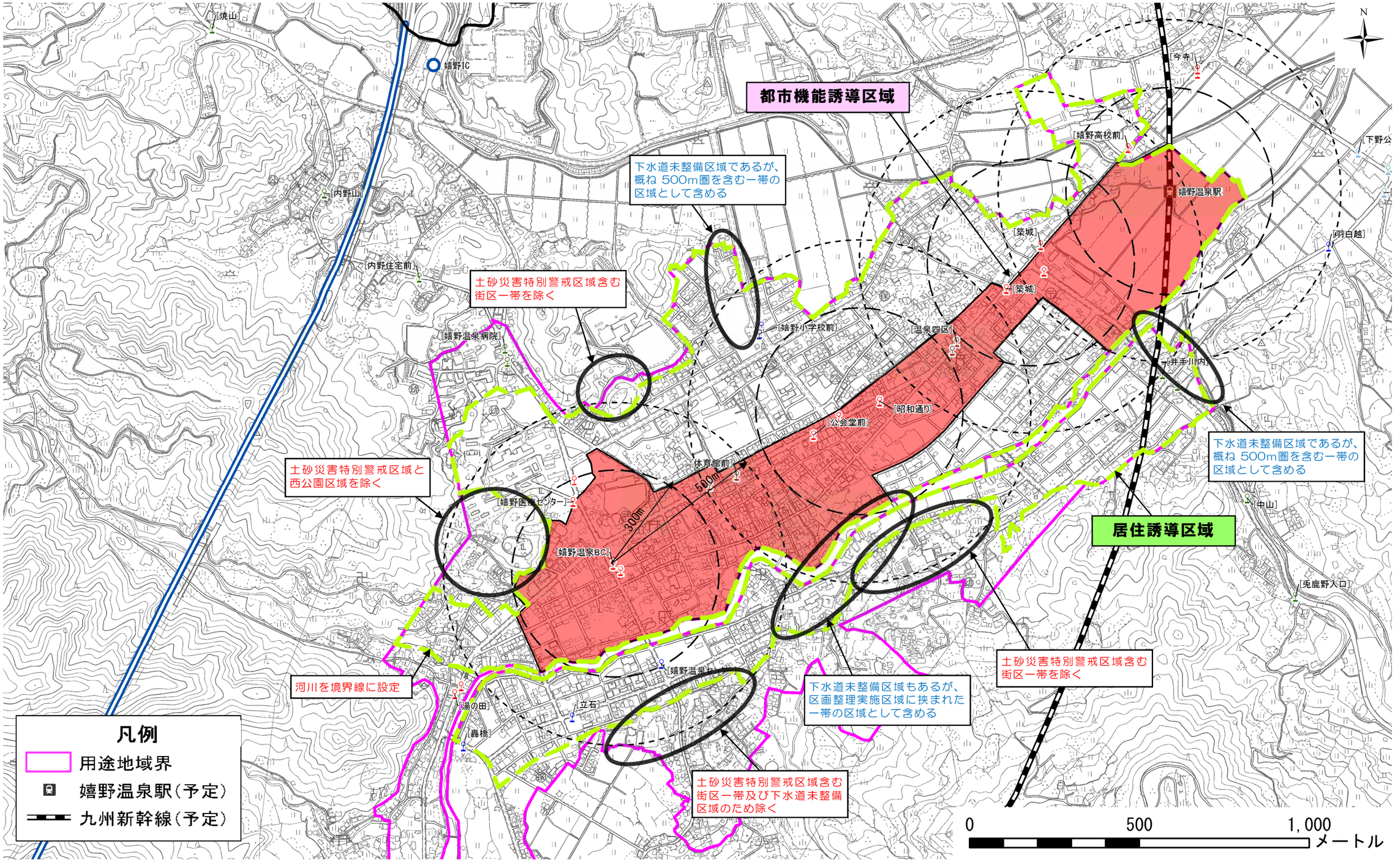
【出典:国土交通省　改正都市再生特別措置法等について P40-43】

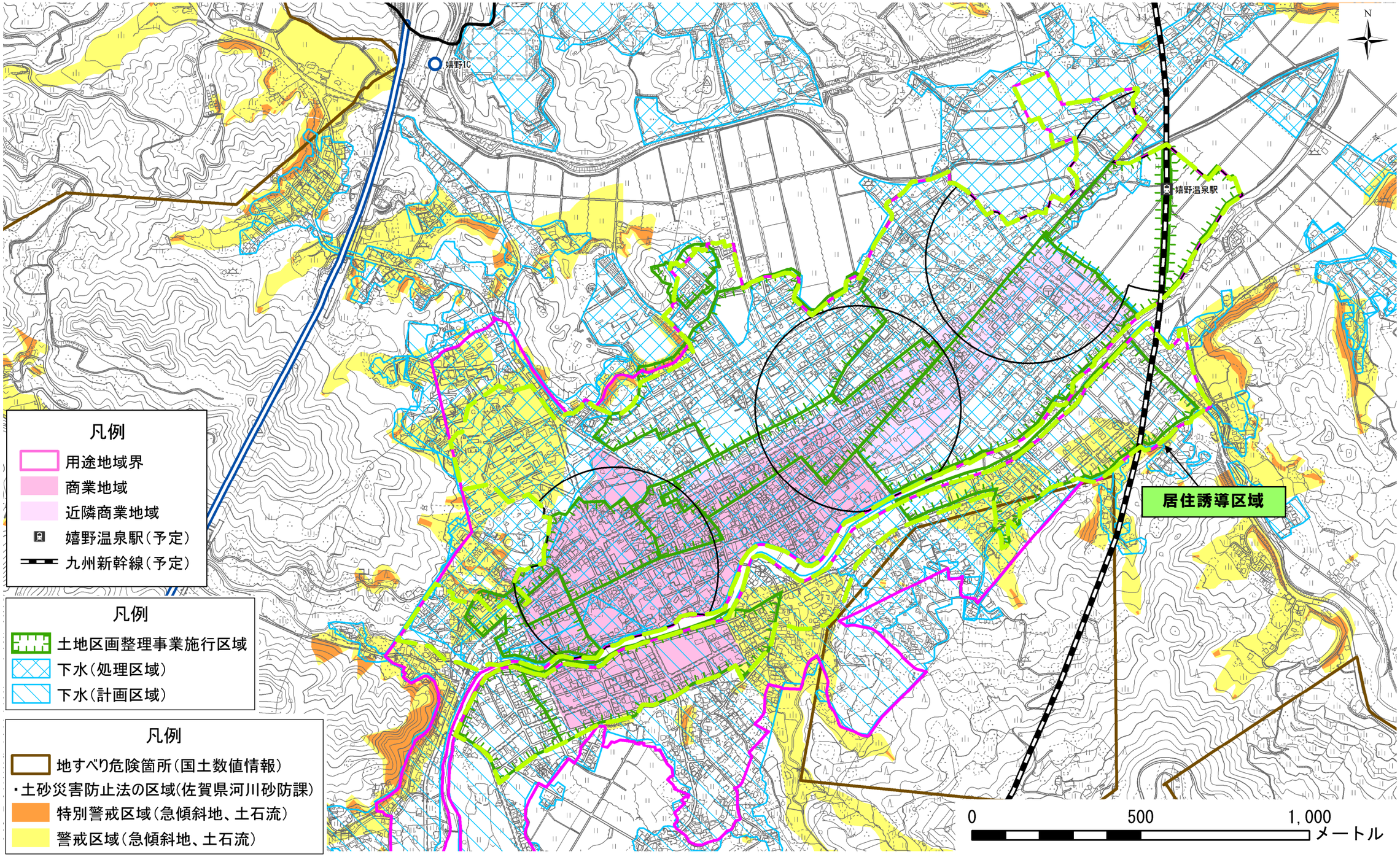
**③留意すべき事項**

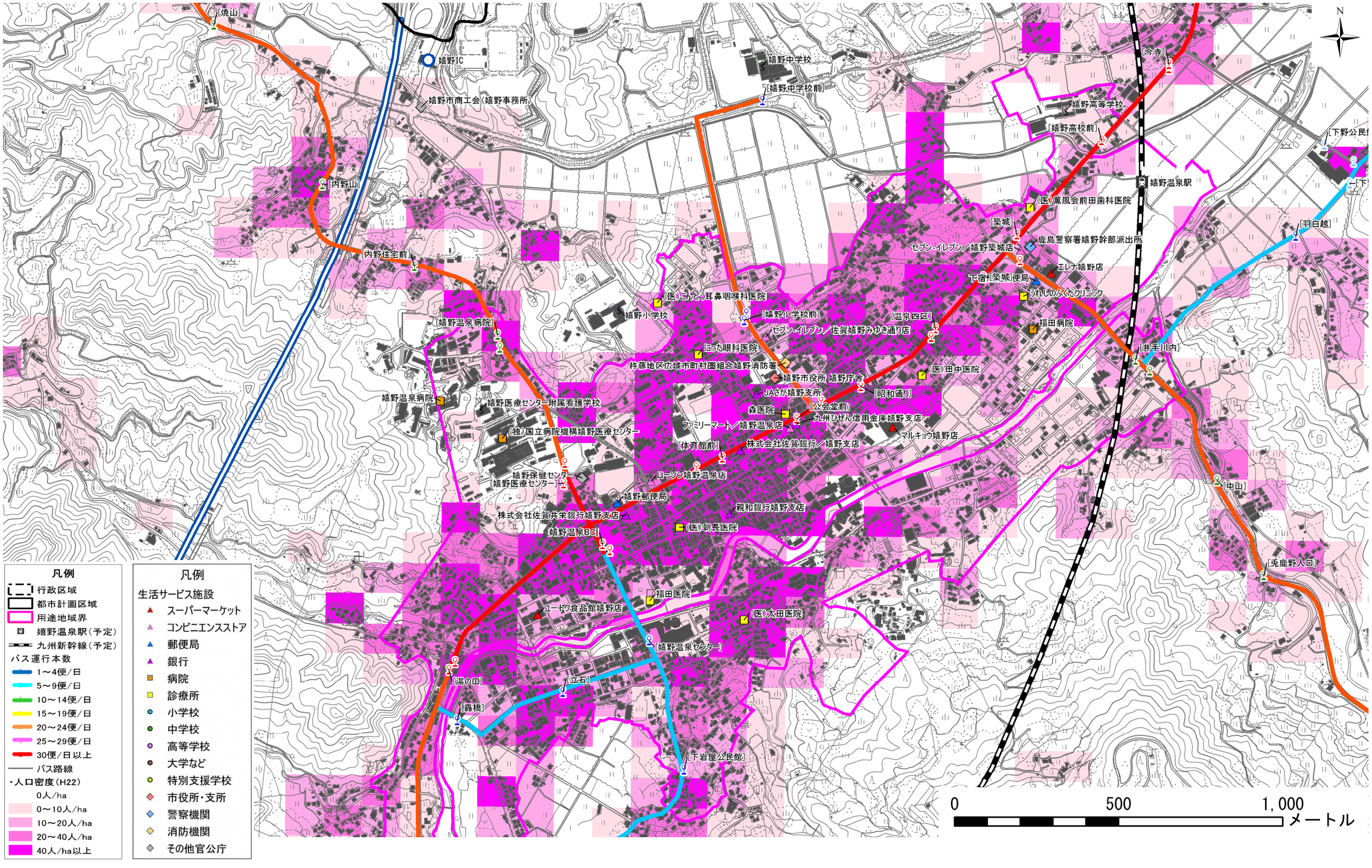
・居住誘導区域が将来の人口等の見通しを踏まえた適切な範囲に設定されるべき。人口等の将来の見通しは、国立社会保障・人口問題研究所が公表をしている将来推計人口の値を採用すべき。
・各都市機能の特性に応じた一定の利用圏人口により都市機能が持続的に維持されることを踏まえ、当該人口を勘案しつつ居住誘導区域を定めることが望ましい。
・市町村の主要な中心部のみをその区域とするのではなく、地域の歴史や合併の経緯等にも十分留意して定めることが望ましい。

## ６－２　都市機能誘導区域及び居住誘導区域

前記の設定方針に基づき、「都市機能誘導区域」と「居住誘導区域」を設定します。




嬉野IC
嬉野温泉駅
N
居住誘導区域
0
500
1,000
メートル
凡例
用途地域界
商業地域
近隣商業地域
嬉野温泉駅（予定）
九州新幹線（予定）
凡例
土地区画整理事業施行区域
下水（処理区域）
下水（計画区域）
凡例
地すべり危険箇所（国土数値情報）
・土砂災害防止法の区域(佐賀県河川砂防課)
特別警戒区域（急傾斜地、土石流）
警戒区域（急傾斜地、土石流）


凡例
行政区域
都市計画区域
用途地域界
嬉野温泉駅（予定）
九州新幹線（予定）
バス運行本数
1～4便／日
5～9便／日
10～14便／日
15～19便／日
20～24便／日
25～29便／日
30便／日以上
バス路線
・人口密度（H22）
0人／ha
0～10人／ha
10～20人／ha
20～40人／ha
40人／ha以上
凡例
生活サービス施設
スーパーマーケット
コンビニエンスストア
郵便局
銀行
病院
診療所
小学校
中学校
高等学校
大学など
特別支援学校
市役所・支所
警察機関
消防機関
その他官公庁
嬉野IC
嬉野中学校
嬉野高等学校
嬉野温泉駅
嬉野市商工会（嬉野事務所）
嬉野小学校
嬉野温泉病院
嬉野医療センター附属看護学校
（独）国立病院機構嬉野医療センター
嬉野保健センター
嬉野郵便局
嬉野温泉BC
嬉野市役所 嬉野庁舎
JAさが嬉野支所
嬉野温泉センター
福田病院
（医）田中医院
（医）太田医院
（医）朝長医院
（医）こんどう耳鼻咽喉科医院
（医）薫風会前田歯科医院
にった眼科医院
森医院
杵藤地区広域市町村圏組合嬉野消防署
鹿島警察署嬉野幹部派出所
セブン-イレブン／嬉野築城店
セブン-イレブン／佐賀嬉野みゆき通り店
エレナ嬉野店
うれしのふくだクリニック
下宿[築城]便局
ファミリーマート／嬉野温泉店
九州ひぜん信用金庫嬉野支店
マルキョウ嬉野店
株式会社佐賀銀行／嬉野支店
ローソン嬉野温泉店
親和銀行嬉野支店
株式会社佐賀共栄銀行嬉野支店
ユードク食品館嬉野店
[焼山]
[内野山]
[内野住宅前]
[嬉野温泉病院]
[嬉野医療センター]
[嬉野小学校前]
[温泉四区]
[嬉野中学校前]
[体育館前]
[公会堂前]
[昭和通り]
[築城]
[今寺]
[嬉野高校前]
[羽白越]
[井手川内]
[中山]
[兎鹿野入口]
[湯の田]
[立石]
[轟橋]
[下岩屋公民館]
0
500
1,000
メートル

# 第７章 誘導施策

「５－２　３.施策実施方針」に基づき、都市機能誘導区域や居住誘導区域において実施する施策を示します。

## ７－１　都市機能誘導区域での取組

### １．誘導施設の届出

#### (1) 誘導施設

誘導施設は、居住誘導区域内居住者や、広域的な生活圏の居住者の公共の福祉や利便性を確保していくために都市機能誘導区域内に維持、確保すべき、日常生活に必要な施設です。

本市における誘導施設は、以下の施設とします。

| 項目 | 誘導施設 | 備考 |
|---|---|---|
| **医療** | 診療所、病院※1 | ・医療法第１条の５ |
| **社会福祉** | 高齢者福祉施設（通所介護） | ・介護保険法第８条第１項に定める居宅サービス（うち通所介護、通所リハビリテーション） |
| | 子育て支援施設 | ・**幼稚園**：学校教育法第１条<br>・**保育所**：児童福祉法第 39 条第１項<br>・**認定こども園**：就学前の子どもに関する教育、保育等の総合的な提供の推進に関する法律第３条 |
| **商業** | スーパー<br>ドラッグストア | ・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） |
| **金融** | 銀行、郵便局 | ・**銀行**：銀行法第２条<br>・**長期信用銀行**：長期信用銀行法第２条<br>・**信用金庫**：信用金庫法<br>・**郵便局**：日本郵便株式会社法第２条第４項<br>・**JA バンク** |

※１　病院　：医師又は歯科医師が、公衆又は特定多数人のため医業又は歯科医業を行う場所で、20 人以上の患者の入院が可能な施設
診療所：医師又は歯科医師が、公衆又は特定多数人のため医業又は歯科医業を行う場所で、19 人以下の患者の入院が可能な施設又は入院施設の無い施設

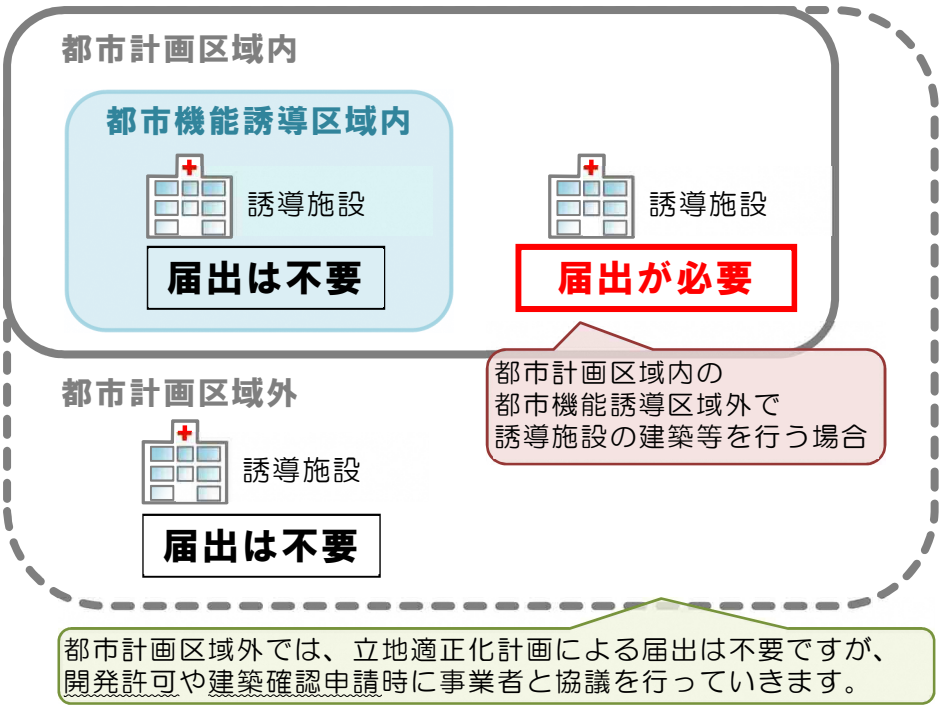
### (2) 届出の対象となる行為

都市計画区域内の都市機能誘導区域外で以下の行為を行う場合は、その行為に着手する 30 日前までに市長への届出が必要となります。（都市再生特別措置法第 108 条）

届出は義務付けとなりますが、これは対象となる行為を禁止することを目的としているのでなく、市がその動向を事前に把握し、整備場所について事業者と協議する機会をつくろうとするものです。

都市計画区域外では、立地適正化計画による届出は不要ですが、開発許可や建築確認申請時に事業者と協議を行っていきます。

| 開発行為 | 建築行為 |
|---|---|
| ①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 | ①誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合<br>②建築物を改築し誘導施設を有する建築物とする場合<br>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 |
| **届出の対象とならない行為**<br>一　軽易な行為その他の行為で以下のもの<br>①　住宅等で仮設のもの又は農林漁業を営む者の居住の用に供するものの建築の用に供する目的で行う開発行為<br>②　前号の住宅等の新築<br>③　建築物を改築し、又はその用途を変更して第一号の住宅等とする行為<br>二　非常災害のため必要な応急措置として行う行為<br>三　都市計画事業の施行として行う行為又はこれに準ずる行為として政令で定める行為 | |



### (3) 届出書類

| 開発行為 | 建築行為 |
| --- | --- |
| ・届出書[様式第 18（都市再生特別措置法施行規則第 52 条第 1 項第 1 号関係）]<br><br>【添付書類】<br>・当該行為を行う土地の区域並びに当該区域内及び当該区域の周辺の公共施設を表示する図面（縮尺１，０００分の１以上）<br>・設計図（縮尺１００分の１以上）<br>・その他参考となるべき事項を記載した図書 | ・届出書[様式第 19（都市再生特別措置法施行規則第 52 条第 1 項第 2 号関係）]<br><br>【添付書類】<br>・敷地内における建築物の位置を表示する図面（縮尺１００分の１以上）<br>・建築物の２面以上の立面図及び各階平面図（縮尺５０分の１以上）<br>・その他参考となるべき事項を記載した図書<br>・位置図（縮尺１，０００分の１以上） |
| **上記２つの届出内容を変更する場合**<br>・届出書[様式第 20（都市再生特別措置法施行規則第 55 条第 1 項関係）]<br>・添付図書　上記のそれぞれの場合と同様 | |

## ２． 都市機能の誘導促進

前述した届出制度に併せ、都市機能誘導区域内における未利用公共用地や空地、補助事業・税制に関して民間事業者へ情報提供を行い、施設の誘導を促進します。また、用途地域外への誘導施設の分散立地を抑制するため、特定用途制限地域の指定についても検討します。

都市中核拠点での立地が望ましい公共施設については、都市中核拠点への機能集約を図ります。

また、都市機能誘導区域への都市機能の立地を促進するための税制上の特例が設けられており、これらの制度についても周知し都市中核拠点への誘導を行います。

**〔活用可能な制度の例〕誘導施設※整備に関する課税の特例**（策定時点）

・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特例

| | |
|---|---|
| 制度等の根拠 | 租税特別措置法第 37 条、第 65 条の 7、第 68 条の 78 |
| 制度等の概要 | 都市機能誘導区域外の資産を、国土交通大臣が認定した民間誘導施設等整備事業計画に記載された誘導施設に買い換える場合の課税の特例措置<br>【税制措置】所得税、法人税 |

・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

| | |
|---|---|
| 制度等の根拠 | 租税特別措置法第 31 条の 2、第 37 条の 5、第 62 条の 3、第 68 条の 68<br>地方税法附則第 34 条の 2 |
| 制度等の概要 | 都市機能の導入事業（民間誘導施設等整備事業計画）に係る用地確保のために事業者が土地等を取得する場合、当該土地等を譲渡した者に対する課税の特例措置（特定民間再開発事業及び特定の民間再開発事業）<br>【税制措置】所得税、法人税 |

※P91 に示す誘導施設

## ３． 都市基盤の構築

公共交通を利用して都市中核拠点へ訪れた方や居住誘導区域内居住者が、各都市機能を快適に利用できるように、土地区画整理事業や都市再生整備計画事業等において、自転車や歩行者の通行空間、休息の場となる広場等の整備を推進します。特に、本市の中心商業地となる本通りについては、住民だけでなく観光客にとっても快適に回遊できる環境を構築します。

## ７－２　居住誘導区域での取組

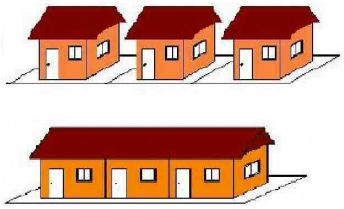
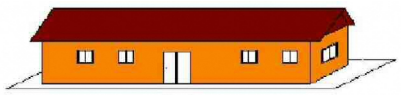
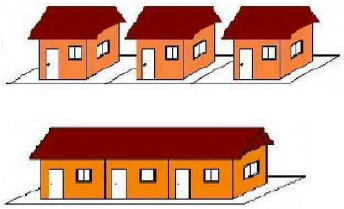
### １．　住居等の届出

#### (1) 届出の対象となる行為

都市計画区域内の居住誘導区域外で以下の行為を行う場合は、その行為に着手する30日前までに市長への届出が必要となります。（都市再生特別措置法第88条）

届出は義務付けとなりますが、これは対象となる行為を禁止することを目的としているのでなく、市がその動向を事前に把握し、整備場所について事業者と協議する機会をつくろうとするものです。

都市計画区域外では、立地適正化計画による届出は不要ですが、開発許可や建築確認申請時に事業者と協議を行っていきます。

| 開発行為 | 建築行為 |
|---|---|
| ・３戸以上の住宅の建築目的の開発行為<br>  <br>・１戸又は２戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が 1000 ㎡以上のもの<br>  | ・３戸以上の住宅を新築しようとする場合<br>  <br>・建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して住宅等とする場合 |

**届出の対象とならない行為**

一　軽易な行為その他の行為で以下のもの
- ①　住宅等で仮設のもの又は農林漁業を営む者の居住の用に供するものの建築の用に供する目的で行う開発行為
- ②　前号の住宅等の新築
- ③　建築物を改築し、又はその用途を変更して第一号の住宅等とする行為

二　非常災害のため必要な応急措置として行う行為

三　都市計画事業の施行として行う行為又はこれに準ずる行為として政令で定める行為

都市計画区域外では、立地適正化計画による届出は不要ですが、開発許可や建築確認申請時に事業者と協議を行っていきます。

### (2) 届出書類

| 開発行為 | 建築行為 |
|---|---|
| ・届出書[様式第 10（都市再生特別措置法施行規則第 35 条第 1 項第 1 号関係）]<br><br>【添付書類】<br>・当該行為を行う土地の区域並びに当該区域内及び当該区域の周辺の公共施設を表示する図面（縮尺１，０００分の１以上）<br>・設計図（縮尺１００分の１以上）<br>・その他参考となるべき事項を記載した図書 | ・届出書[様式第 11（都市再生特別措置法施行規則第 35 条第 1 項第 2 号関係）]<br><br>【添付書類】<br>・敷地内における住宅等の位置を表示する図面（縮尺１００分の１以上）<br>・住宅等の２面以上の立面図及び各階平面図（縮尺５０分の１以上）<br>・その他参考となるべき事項を記載した図書 |
| **上記２つの届出内容を変更する場合**<br>・届出書[様式第 12（都市再生特別措置法施行規則第 38 条第 1 項関係）]<br>・添付図書　上記のそれぞれの場合と同様 | |

## ２．　居住者の誘導促進

前述した届出制度に併せ、住み替えに対する総合的な窓口の開設、居住誘導区域内における住宅用地や空き家に関する情報の提供等により、誘導区域内への誘導を促進します。

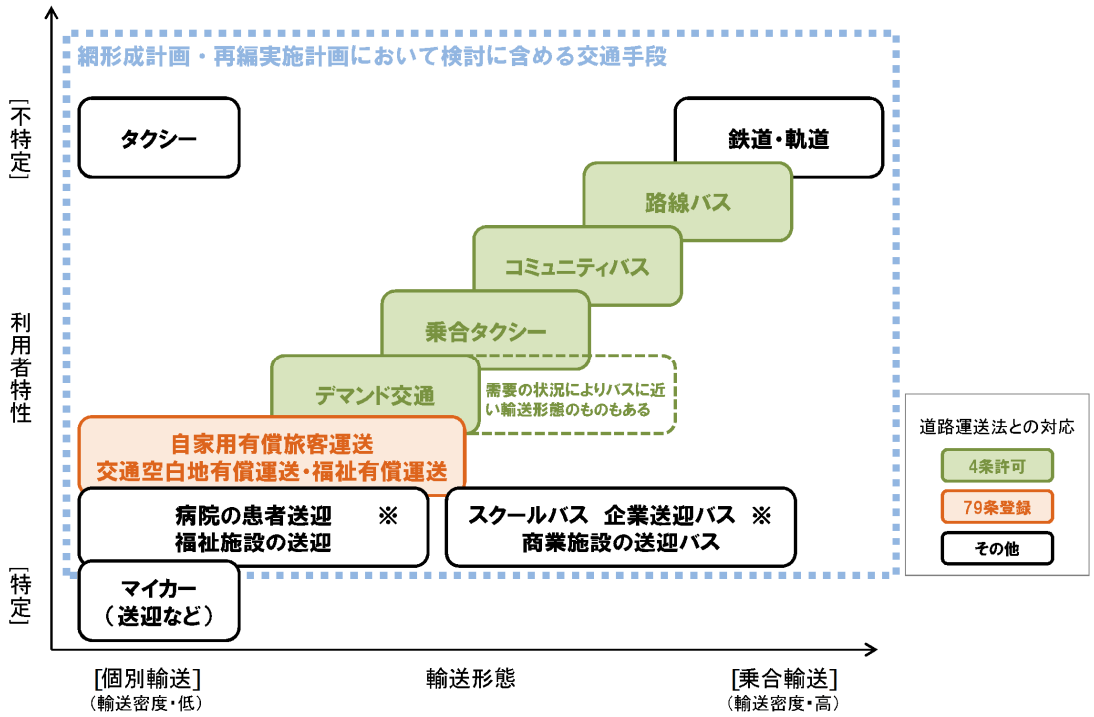
## ３．　住環境の構築

自転車や歩行者の通行空間や広場などの公共空間を整備するとともに、建築物の景観誘導や宅地内緑化等を促進し、魅力的な住環境を構築します。

**参考１　公共交通に関する取組**

市内各集落から、各拠点及び周辺市の都市機能集積地をつなぎ、居住者や観光客が円滑に移動できる、持続可能な公共交通ネットワークの形成（交通空白地帯の解消）を目指し、事業者や地域と協力しながら地域公共交通網形成計画を策定します。

こうした利便性の高いネットワークの構築と併せ、乗り継ぎの利便性やバリアフリー化の推進等により利便性を高めるとともに、これらの取組について周知し、公共交通の利用を促進します。

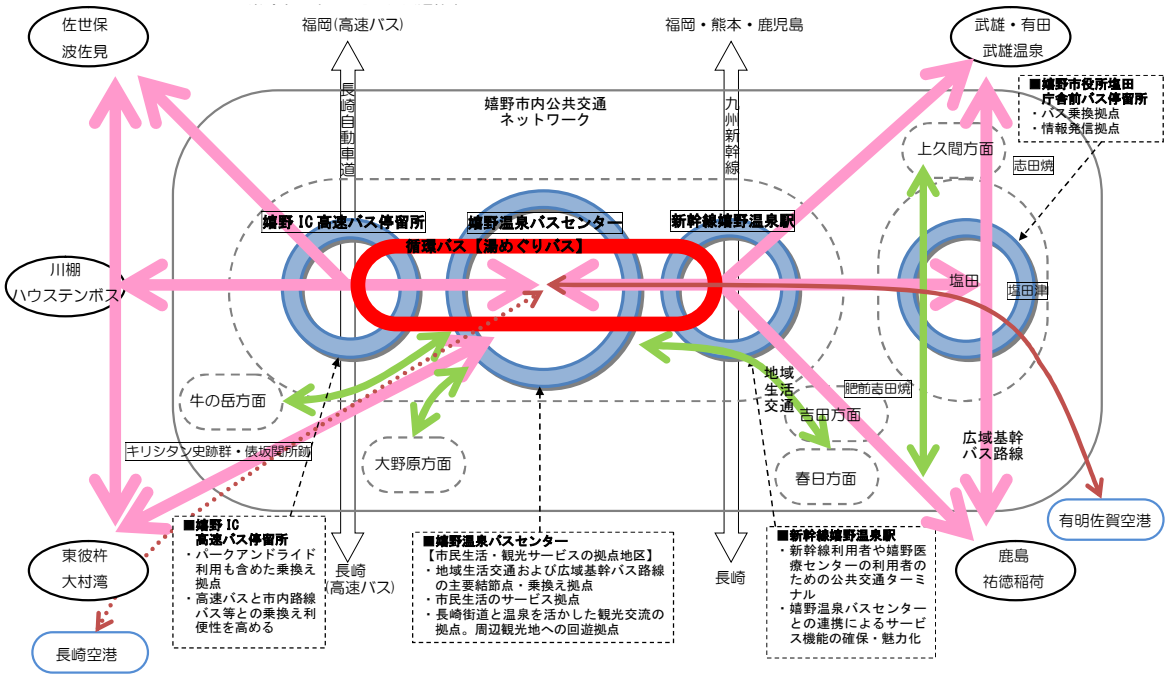



※様々な運行形態で行われている（無償の場合は道路運送法の対象外）。

資料：地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引　第３版

**図　検討される公共交通の範囲**

特に、広域からの中心市街地へのアクセス性の向上や中心市街地の賑わい形成は、本市における重要な課題であることから、広域交通の拠点となる嬉野温泉駅及び嬉野ＩＣ高速バス停留所と、中心市街地の嬉野温泉バスセンターとを結ぶ循環バスルートを設定し、観光客の周遊が可能で、居住者にとっても利便性の高い交通環境を構築します。




資料：嬉野市バス交通計画（平成 27 年３月）

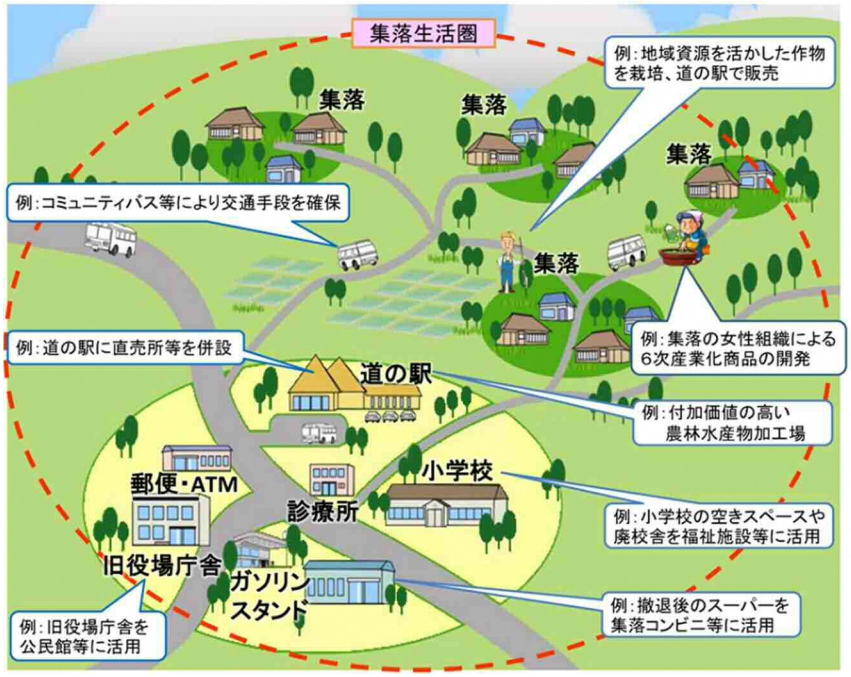
**図 公共交通体系のイメージ図（再掲）**

**参考２　地域中核拠点、地域拠点、集落ゾーンにおける取組**

地域中核拠点や地域拠点、集落ゾーンにおいて、地域住民が主体となった運営組織による、日常生活に必要な機能・サービスの提供等の実現に向け、地域住民による検討をサポートします。

■取組（小さな拠点づくり）の導入イメージ

**施策展開イメージ**




**地域住民による取組みの流れ**

**ステップ①【意識の喚起－内発的な計画づくり】**

○地域住民による集落生活圏の将来ビジョン（地域デザイン）の策定

・今後の地域の在り方について、地域住民が主体的に参画し、地域の将来ビジョンを盛り込んだ「地域デザイン」（今後もその集落で暮らすために必要な、自ら動くための見取り図）を策定します。

**ステップ②【取組体制の確立】**

○地域住民が主体となった持続的な取組体制（地域運営組織）の形成

・持続可能な地域づくりのために、「地域デザイン」に基づき、地域住民自らが主体となり、役割分担を明確にしながら、地域課題の解決に向けた取組を持続的に行うための組織（地域運営組織）を形成します。

**ステップ③【生活サービスの維持確保】**

○日常生活に必要な機能・サービスの集約・確保、周辺集落との交通ネットワークの確保

・日常生活に必要な機能・サービスを集約・確保し、周辺集落との間を交通ネットワークで結ぶとともに、地域住民のニーズに対応した、地域の運営組織等が提供する生活サービスの多機能化、生活サービスを持続していくための物流システムの構築等を推進します。

**ステップ④【仕事・収入の確保】**

○地域にあった多機能型のコミュニティビジネスの振興、地域経済の円滑な循環の促進

・コミュニティビジネスを振興し、小さくとも地域に合った自立的な事業を積み上げ、地域経済の円滑な循環を促します。（複数の事業を組み合わせて実施する取組や横断的なビジネスを実行する人材の確保を推進する必要があります。）

出典：住み慣れた地域で暮らし続けるために　内閣府地方創生推進室

# 第８章 計画の進行管理

## ８－１　目標値の設定

本計画のコンパクトな都市づくりへ向けた基本理念でもある「歩いて暮らせる持続可能なまちづくり」の実現状況を確認するために、嬉野温泉街のメイン通りである本通り線の歩行者数を目標値として設定するとともに、当計画の進捗状況を確認できるように、主要施策である「都市機能誘導」や「居住誘導」について目標値を設定します。

居住誘導区域内の人口については、将来にわたって現状の値を維持していくこととし、都市機能誘導区域内の都市機能誘導施設数についても、人口維持と同様に現状の施設数を維持しつつ、現在立地していない子育て支援施設については、新たに確保していくものとします。これらに併せて、都市機能誘導施設の利用を目的に公共交通等を利用して区域内に訪れる方の増加や、観光に訪れ区域内を回遊する方の増加も見据え、本通り線の歩行者数の目標値を設定します。

### ①　基本理念の実現状況を確認する目標値

■嬉野温泉本通り線の歩行者数

| 2017 年<br>H29 年 | 2030 年<br>H42 年 | 2040 年<br>H52 年 |
|---|---|---|
| 516 人／日 | 580 人／日 | 650 人／日 |

調査地点：本通り線のシーボルトの湯の前の交差点
調査時期：平成 29 年 11 月 19 日（日）、20 日（月）
調査時間：午前７時から、午後７時までの 12 時間（上下方向の合計）

### ②　都市機能誘導における目標値

■都市機能誘導施設数

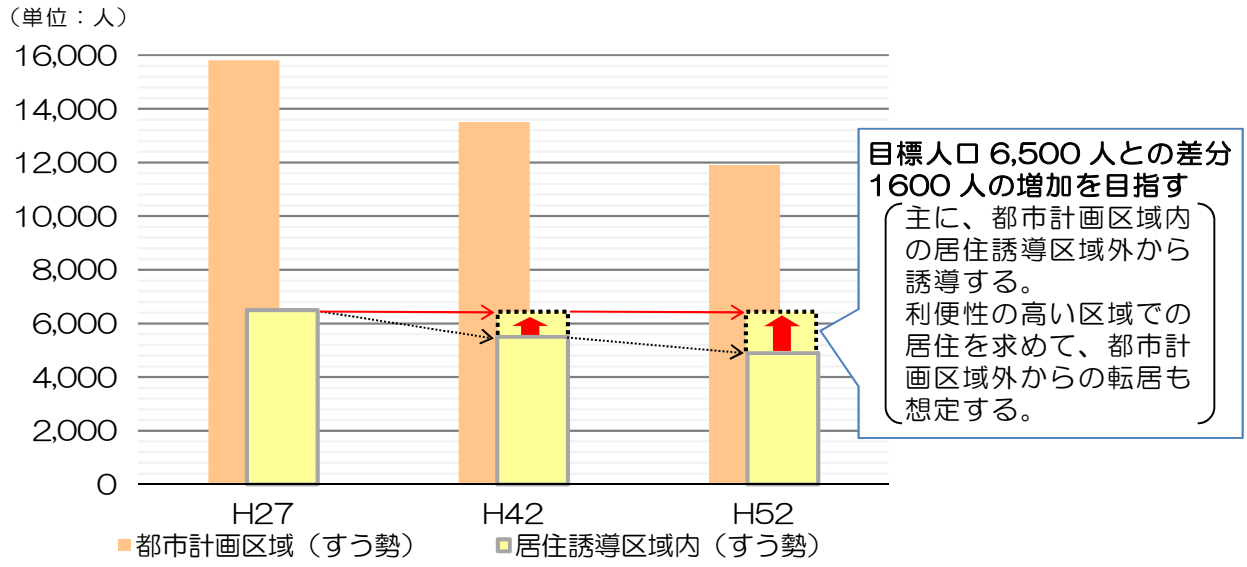
| | | 2015 年<br>H27 年 | 2040 年<br>H52 年 |
|---|---|---|---|
| 医療 | 診療所、病院 | ４件 | ４件 |
| 社会福祉 | 高齢者福祉施設（通所介護） | ４件 | ４件 |
| | 子育て支援施設 | ０件 | １件 |
| 商業 | スーパー、ドラッグストア | ４件 | ４件 |
| 金融 | 銀行、郵便局 | ６件 | ６件 |

### ③ 居住誘導における目標値

■居住誘導区域の人口

| | 2015 年<br>H27 年 | 2030 年<br>H42 年 | 2040 年<br>H52 年 | 備考 |
|---|---|---|---|---|
| 都市計画区域（すう勢） | 約 15,800 人 | 約 13,500 人 | 約 11,900 人 | |
| 居住誘導区域内（**目標**） | 約 6,500 人 | 約 6,500 人 | 約 6,500 人 | 206.0ha |
| 【参考】　〃　（すう勢） | 約 6,500 人 | 約 5,500 人 | 約 4,900 人 | |

※すう勢：平成 22 年の国勢調査結果を元に国立社会保障・人口問題研究所が推計した値。行政区域以外の各区域内の人口は、平成 21 年都市計画基礎調査の建物データを基に分配して集計した。

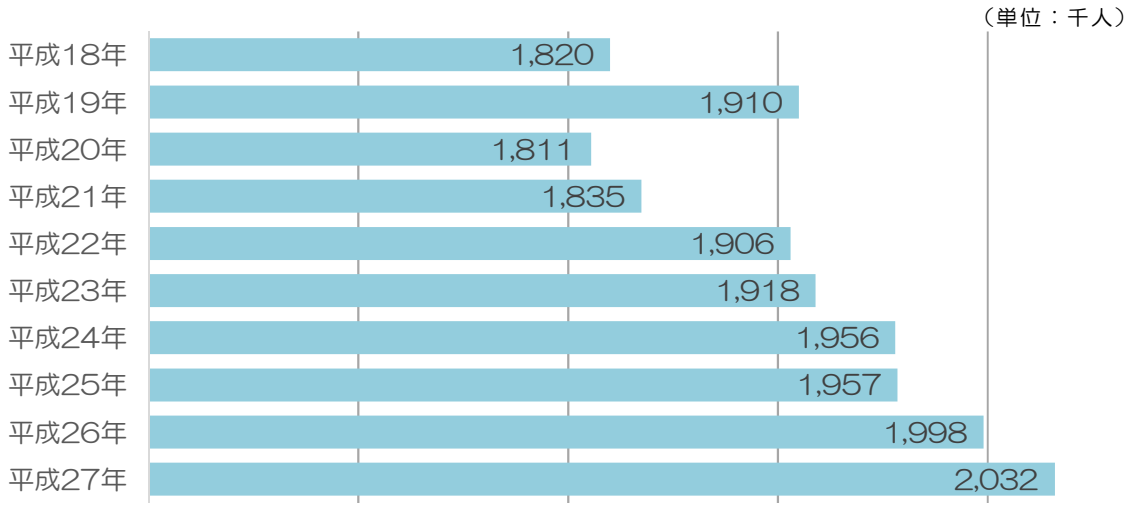


**【参考資料】**

■嬉野市まち・ひと・しごと創生総合戦略（関連項目のみ）

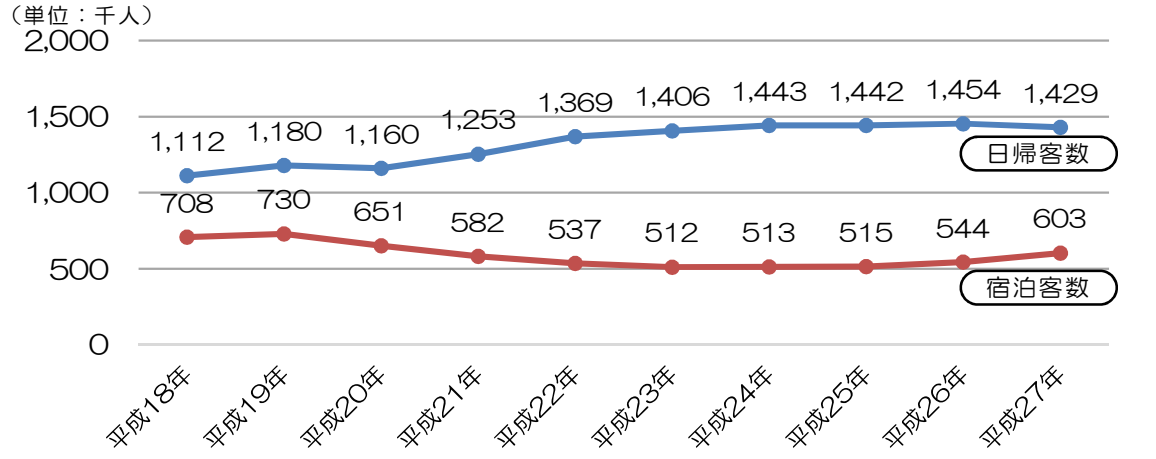
| 基本の目標 | 数値目標 | 単位 | H26年<br>従前値 | H31年<br>目標値 |
|---|---|---|---|---|
| 嬉野市に住みたい・行きたい“ひと”の流れをつくる | 交流人口（観光客数） | 千人 | 1998 | 2258 |
| | 外国人観光客数（宿泊） | 千人 | 38．5 | 112 |
| | 宿泊者数（国内・国外） | 千人 | 544 | 679 |
| | 人口の社会増減 | 人 | ▼135 | ▼99 |

■観光客の推移



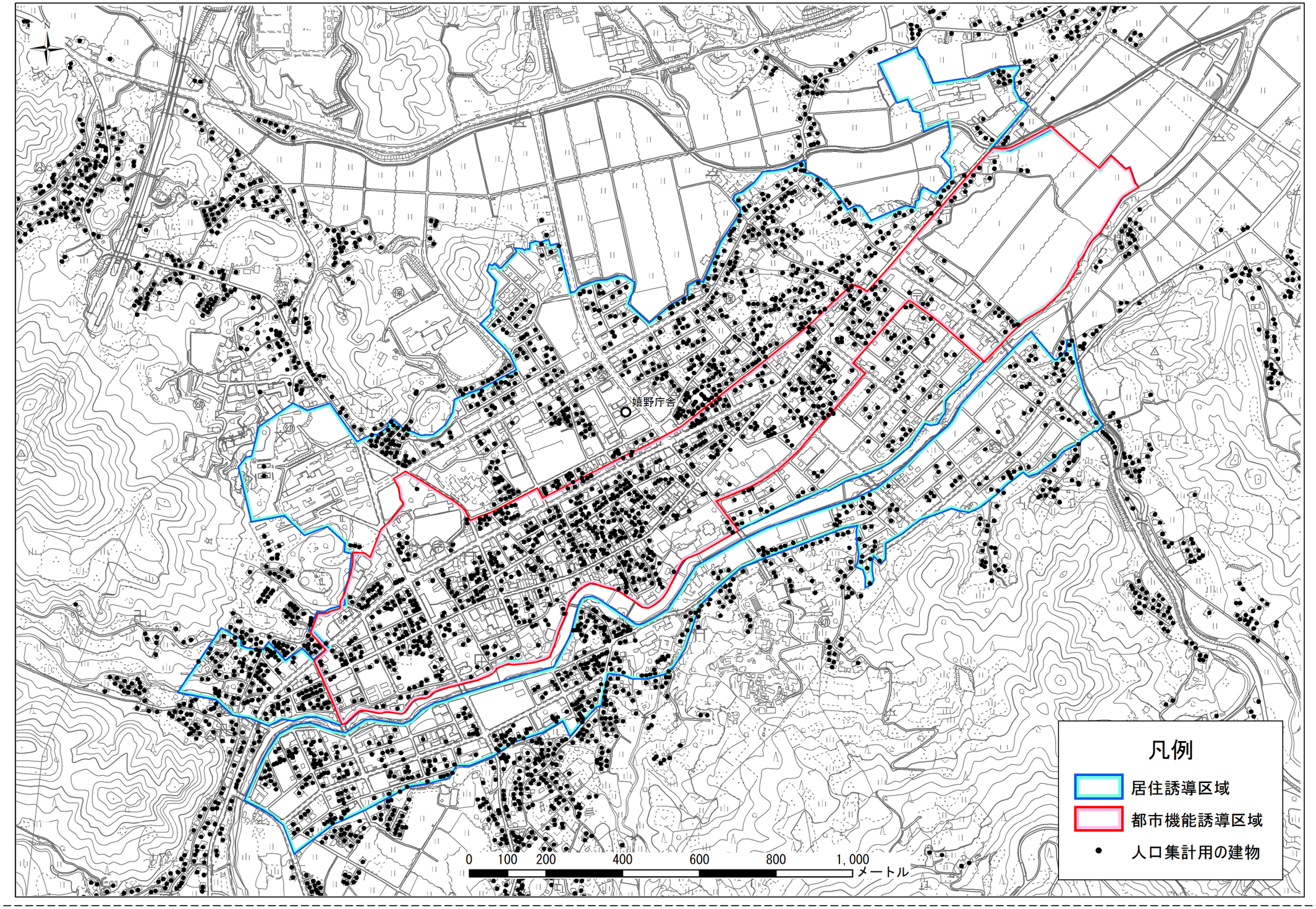

資料：うれしの温泉観光課

■日帰・宿泊観光客数の推移

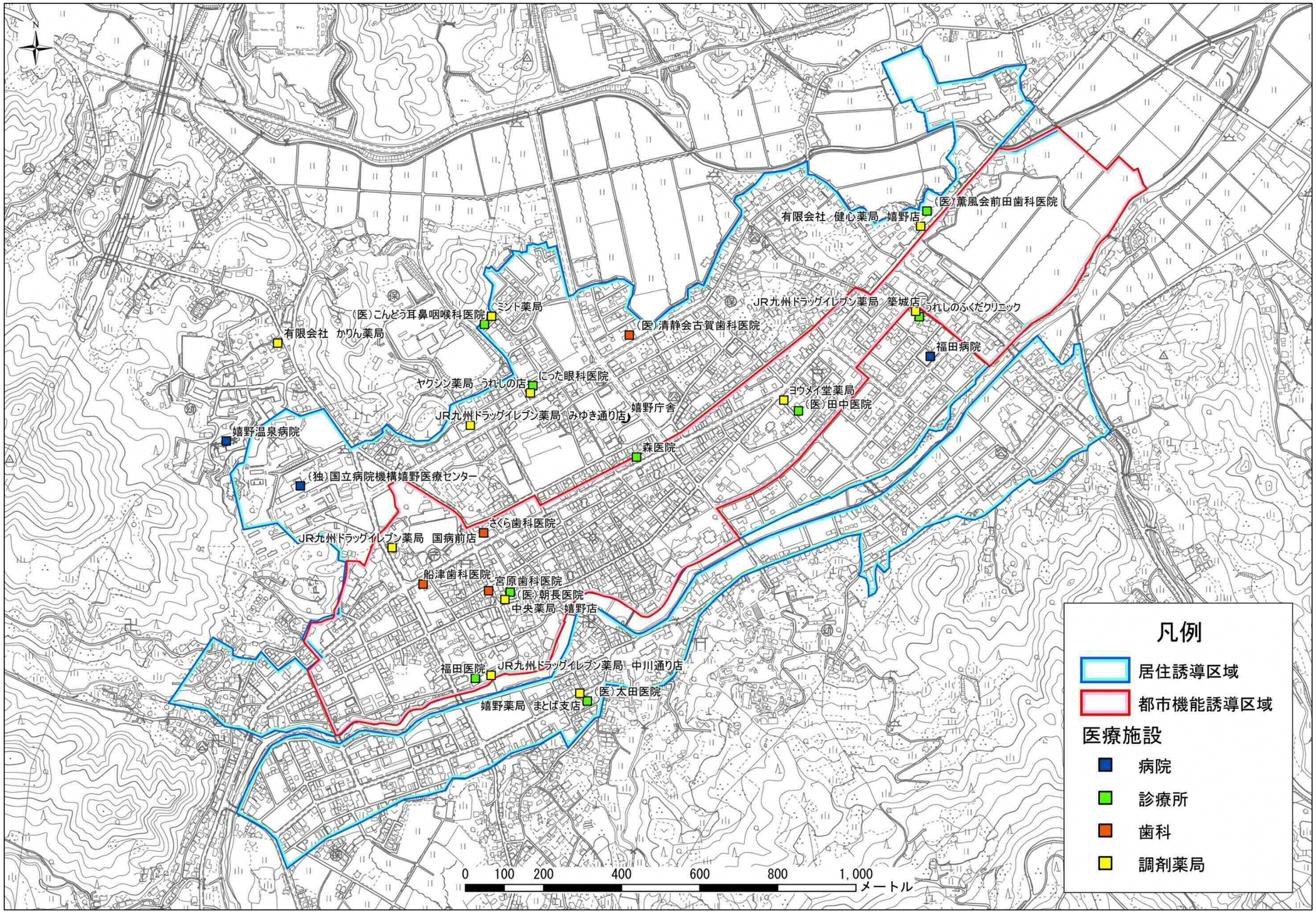



資料：うれしの温泉観光課

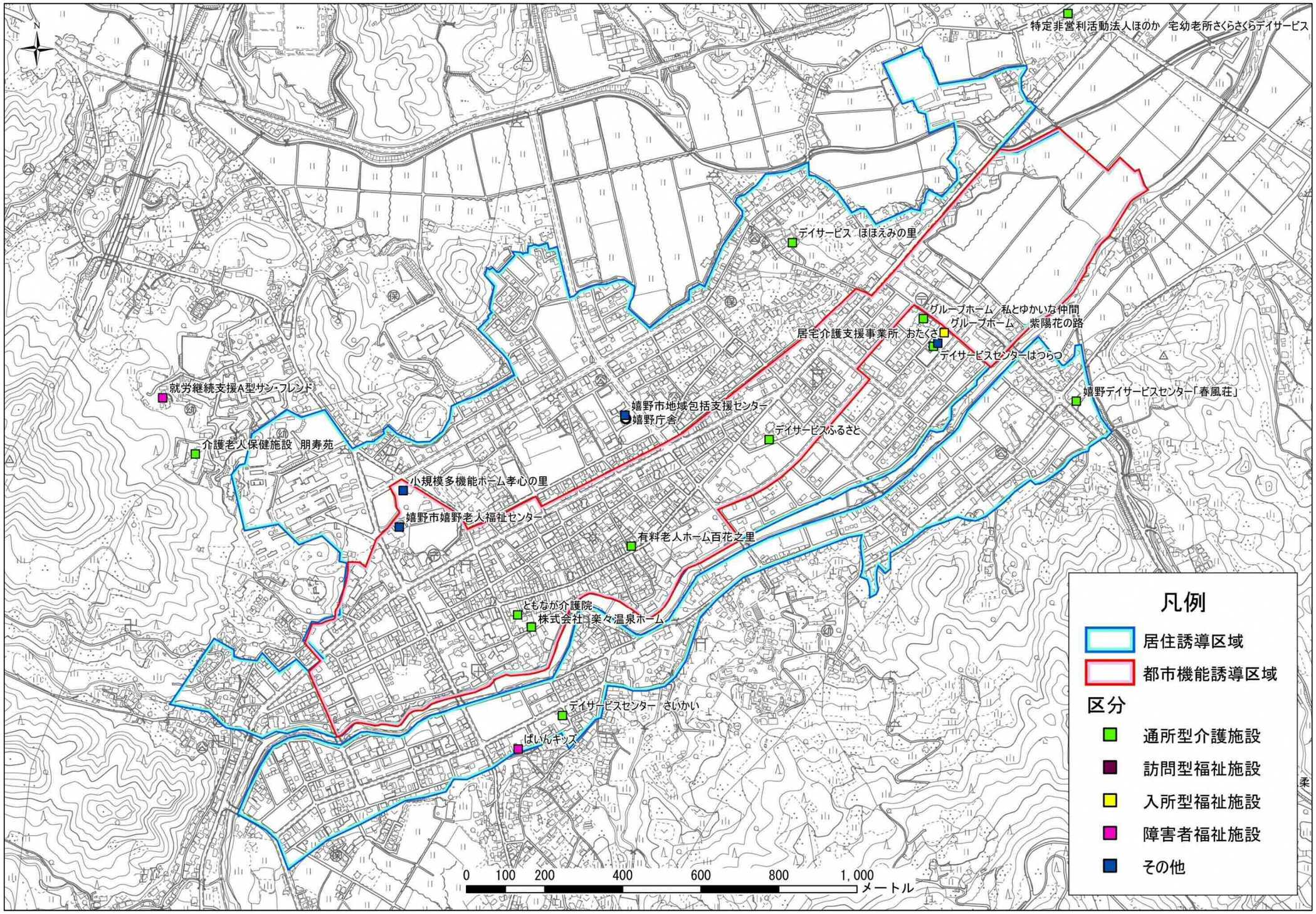
【参考資料】　人口集計用の建物



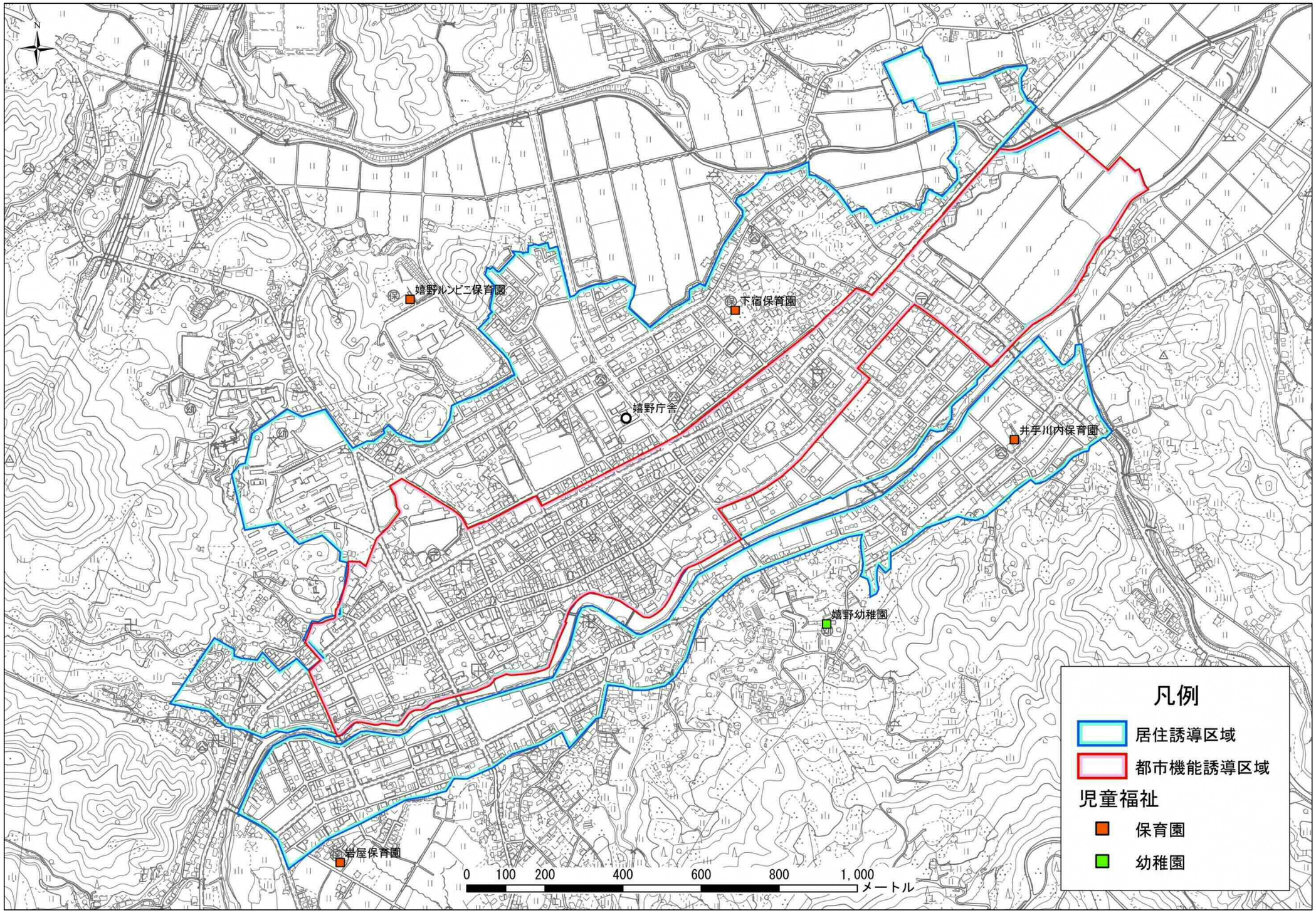
**【参考資料】　誘導施設等　立地状況**



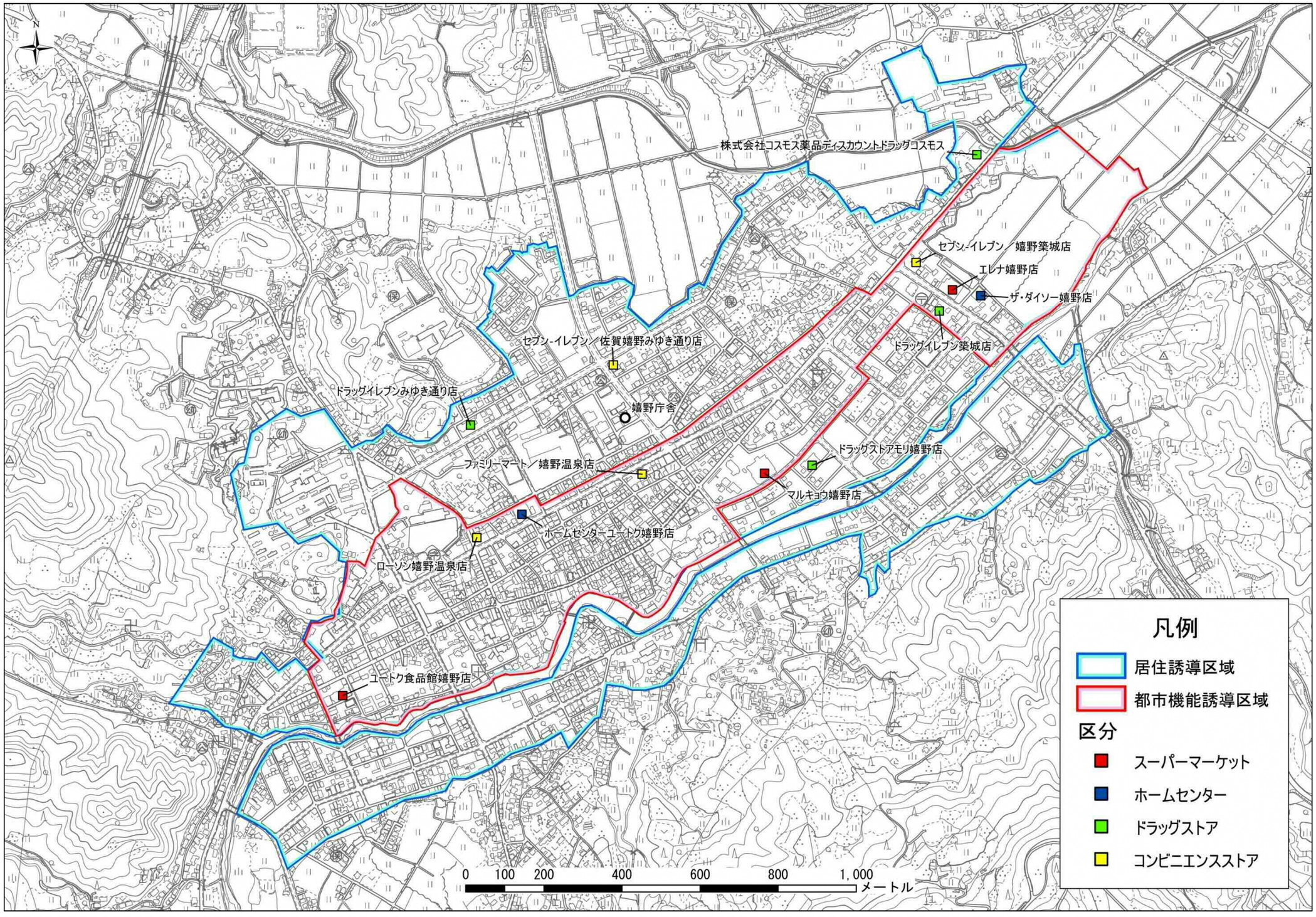
**【参考資料】　誘導施設等　立地状況**



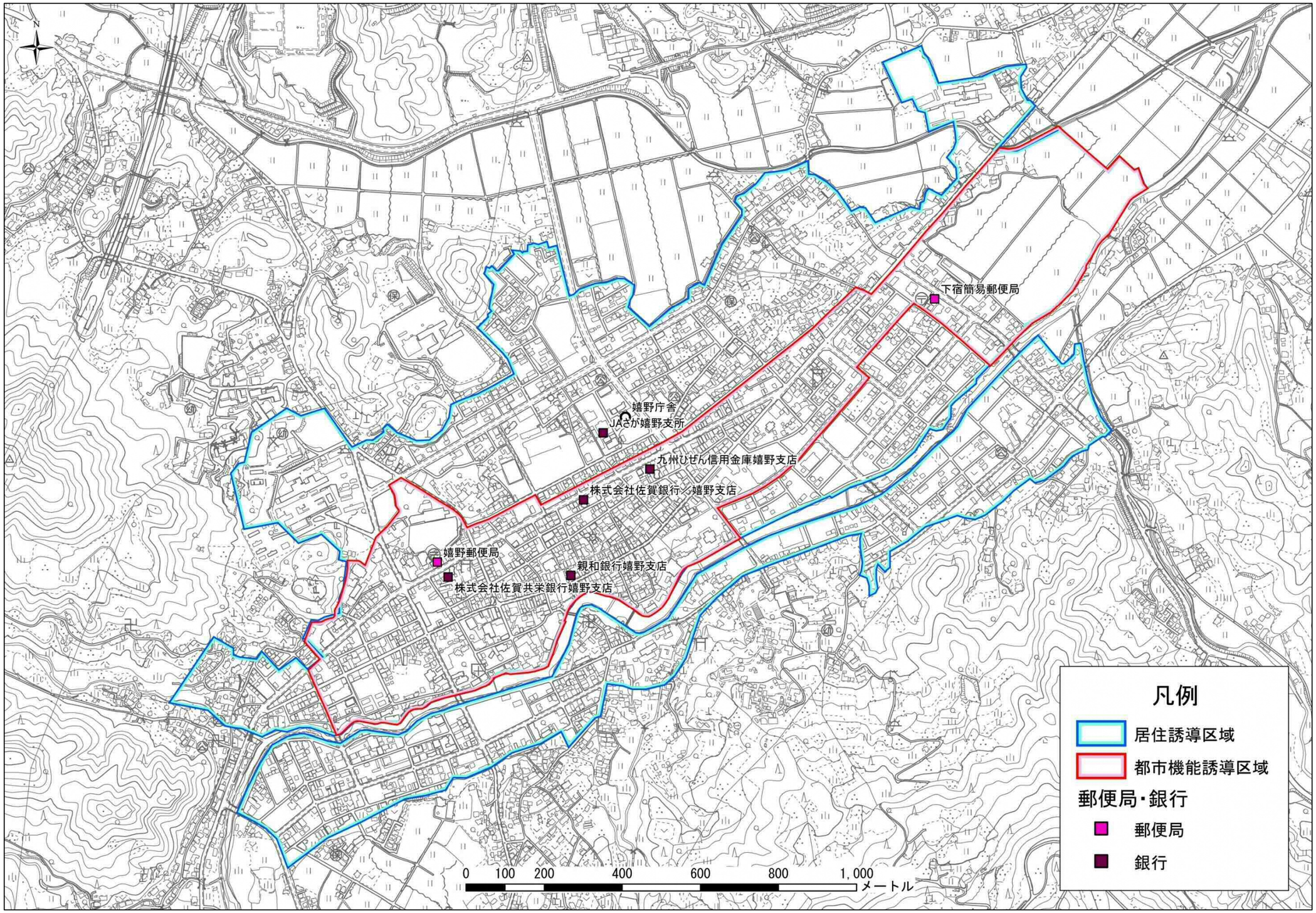
**【参考資料】　誘導施設等　立地状況**



**【参考資料】　誘導施設等　立地状況**



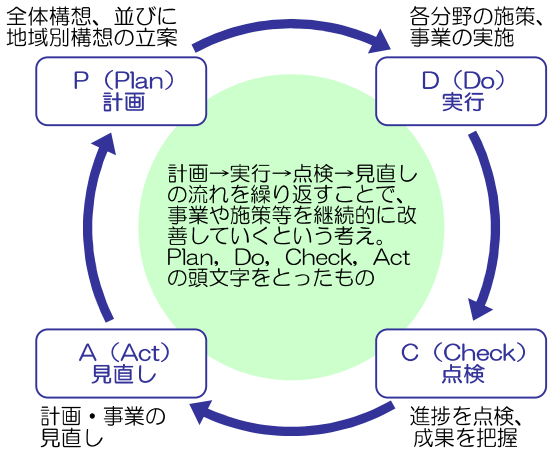
**【参考資料】　誘導施設等　立地状況**



## ８－２　計画の進行管理と見直し

本市では、都市計画の指針として平成 24 年６月に嬉野市都市計画マスタープランを策定しました。当マスタープランでは、概ね 20 年後を目標としており、計画が長期にわたることから、その間の社会経済情勢の変化等に柔軟に対応するため、事業や施策の進捗状況について点検し、その成果を見極めながら、必要に応じて改定していくこととしています。

本立地適正化計画は、この嬉野市都市計画マスタープランの一部としての役割を担っているため、マスタープランと併せてＰＤＣＡサイクルによる進行管理を行い、必要に応じて見直しを行っていくこととします。




資料：嬉野市都市計画マスタープラン（平成 24 年６月）

図　ＰＤＣＡサイクルとまちづくりの管理イメージ

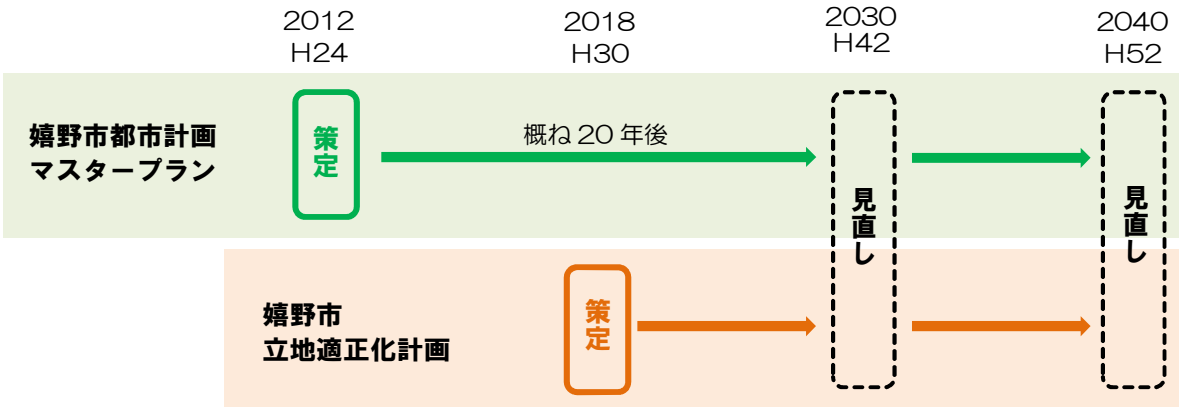



図　立地適正化計画の見直しイメージ