

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	<ol style="list-style-type: none"> 1.世代をこえて住み続けるまち 2.個性輝く魅力あふれるまち 3.活力のある自治先進のまち 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	<p>現状</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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<u>均衡ある</u>発展が必要である。 <p>主要施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画区域や用途地域の拡大見直しを検討 ・嬉野温泉駅周辺の土地区画整理事業の推進 ・嬉野医療センター跡地の有効利用 ・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	<p>主要施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・嬉野市国土利用計画に基づき、計画的な土地利用の推進 ・塩田町における都市計画区域の指定を推進 ・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 ・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 ・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	<p>現状</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>主要施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 ・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、<u>交通空白地帯の解消</u> ・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 (ネットワーク)	<p>広域連携軸 長崎自動車道、九州新幹線西九州ルート</p> <p>都市間連携軸 国道34号、国道498号、(主)佐世保嬉野線、(主)鹿島嬉野線</p> <p>地域間連携軸 (主)嬉野塩田線、(県)大木庭武雄線</p>
土地利用骨格 (ゾーニング)	<p>◆市街地形成ゾーン</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>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。</u> ・ <u>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。</u> ・ <u>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。</u> <p>◆田園環境共生ゾーン</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>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。</u> ・ <u>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。</u>

<p>土地利用骨格 (ゾーニング) つづき</p>	<p>◆自然環境保全ゾーン</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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溪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。 ・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。
<p>土地利用方針</p>	<p>◆土地利用の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・嬉野温泉駅周辺部や嬉野I.C.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。 ・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。 ・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。 <p>◆土地利用形成の誘導方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。

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

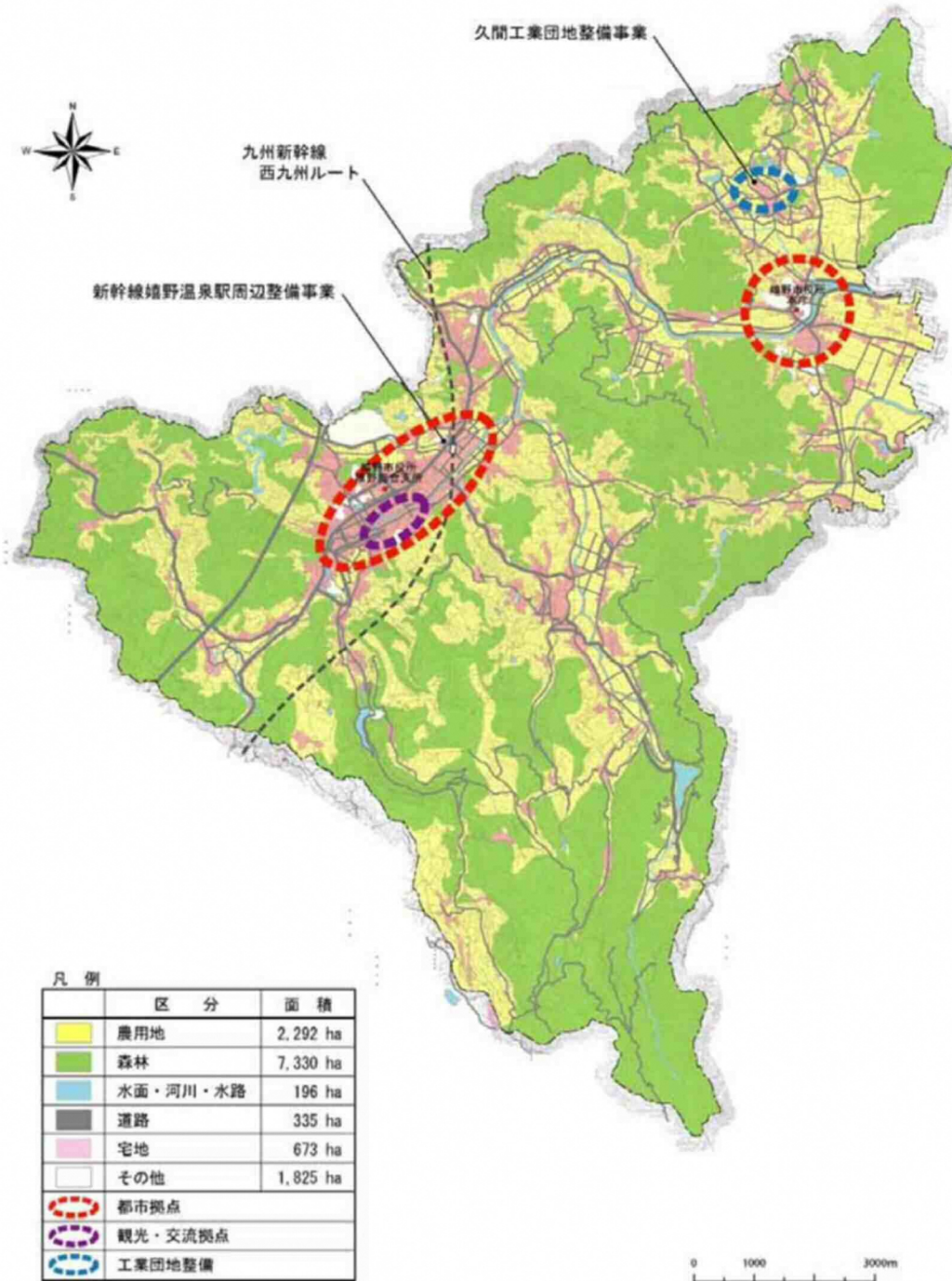


図 土地利用構想図

2-4 嬉野市地域公共交通総合連携計画（平成21年3月）

<p>計画の目標</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1.広域基幹バス路線の充実 2.地域生活交通の見直し 3.通学交通における課題の検討 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 5.事業の持続的な運営 6.交通結節点の検討 7.地域交通の整理 8.周遊観光の検討
<p>立地適正化計画に関連する方策等</p>	
<p>主要施策</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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・マネジメント*』を行うことを検討 ・ 上久間線乗合タクシーの持続的な運営 ・ 地域生活交通の再生（上久間線沿線以外の地域） ・ 公共交通空白地域等に新たな公共交通の導入

※モビリティ・マネジメントとは、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

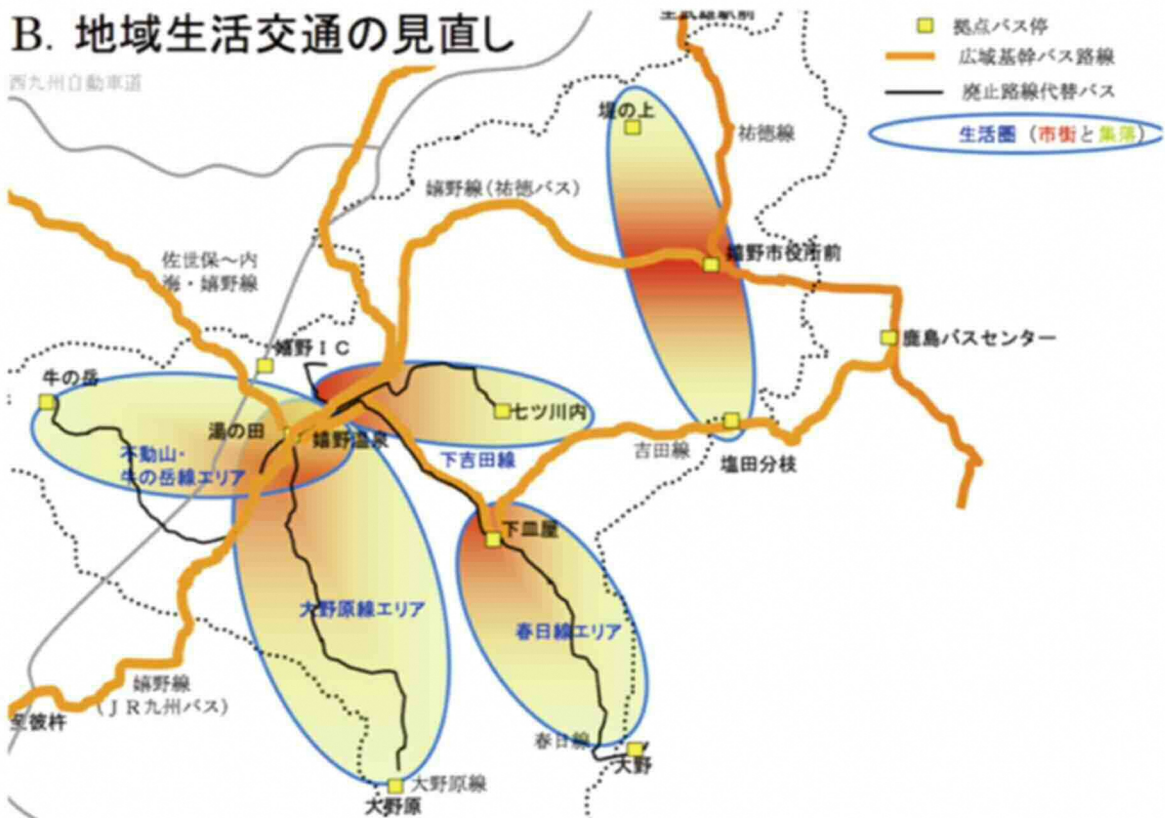


図 地域生活交通の見直し

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（嬉野温泉バスセンター）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 高速バス停留所、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。

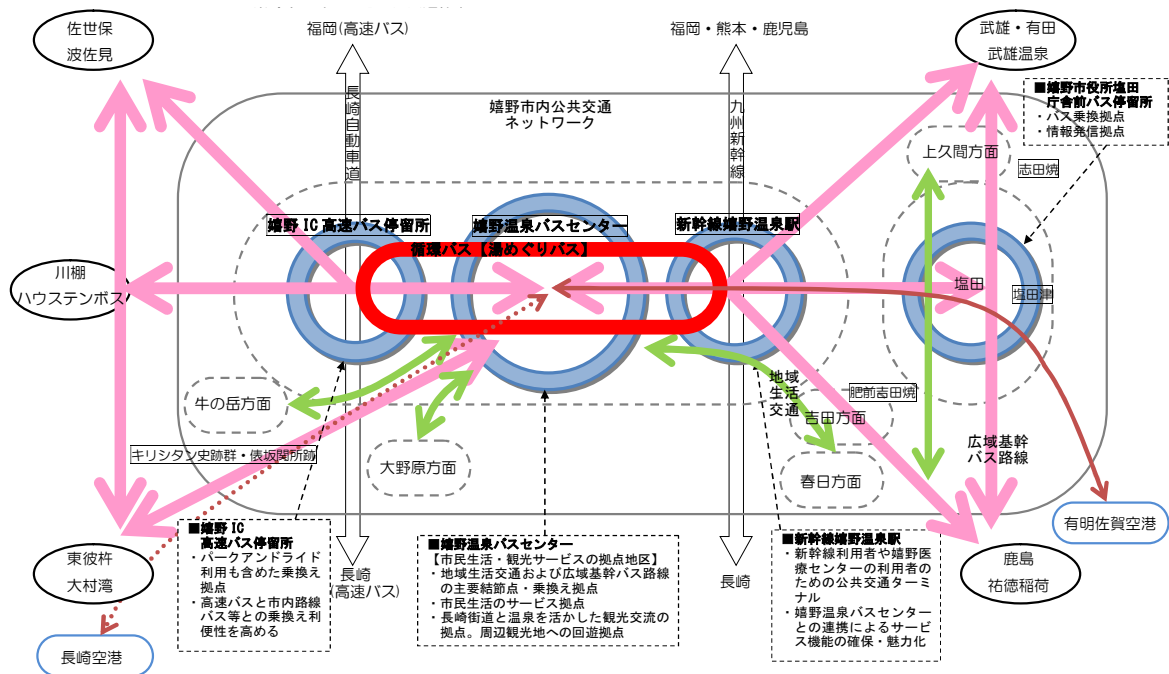
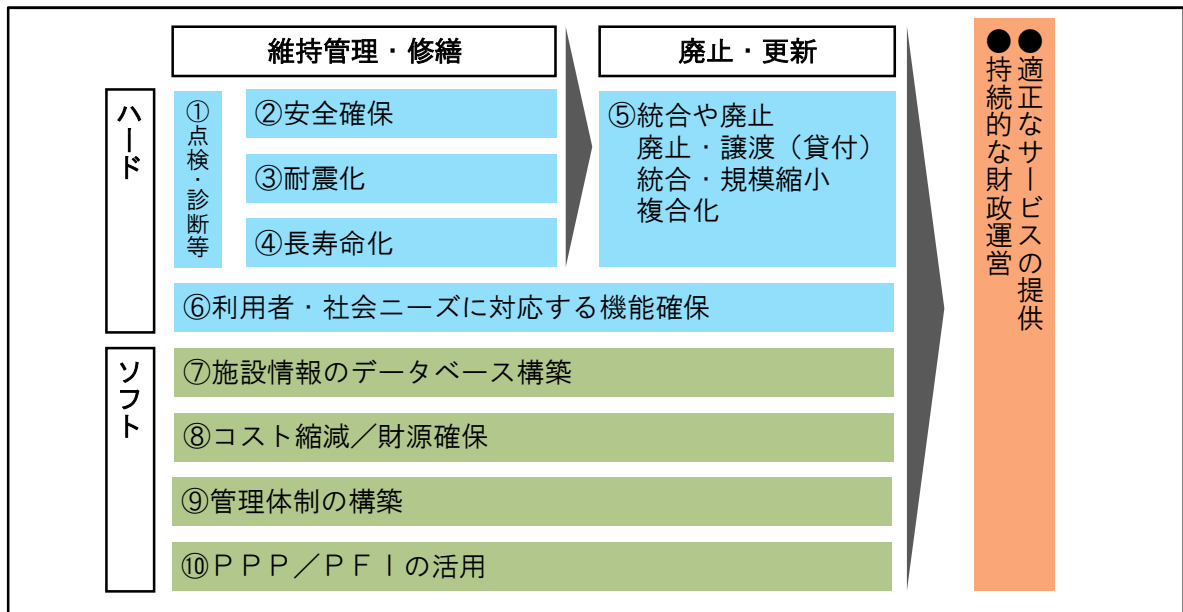


図 公共交通体系のイメージ図

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

■総合的管理体系



■公共建築物削減目標等

