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 ・人口は、27,336 人（H27）から 20,796 人（H52）に減少。減少率は約 24% ・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 ・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 ・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 ■ 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 ■ 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 ・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 ・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 ・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 ・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 ・施設周辺で人口が減少し存続が危ぶまれる ・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 ・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 ・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 ■ 生活サービス施設を存続するため、利用者の確保が必要 ■ 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 ■ 都市計画区域外における適正な開発指導が必要 ■ 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
・ 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
・ 市街地の一部でも土砂災害警戒区域等が指定
・ 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
・ 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
■ 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
・ 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
・ 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
・ 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
・ 公共交通利便地域人口は全体の約 25%。空白地帯人口は 32%
・ 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]
・ 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
■ 交通空白地域解消に向けた取り組みが必要
■ 財政的に安定した持続可能な運行が必要
■ 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
・ 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
・ 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
生活用品の店舗
郵便局や銀行</td><td>食料品・飲料等の店舗
生活用品の店舗
郵便局や銀行</td></tr>
<tr><td>50～74%</td><td>コンビニ、バス停
診療所、大規模病院</td><td>日常の交通手段
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。
・ 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
■ 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。

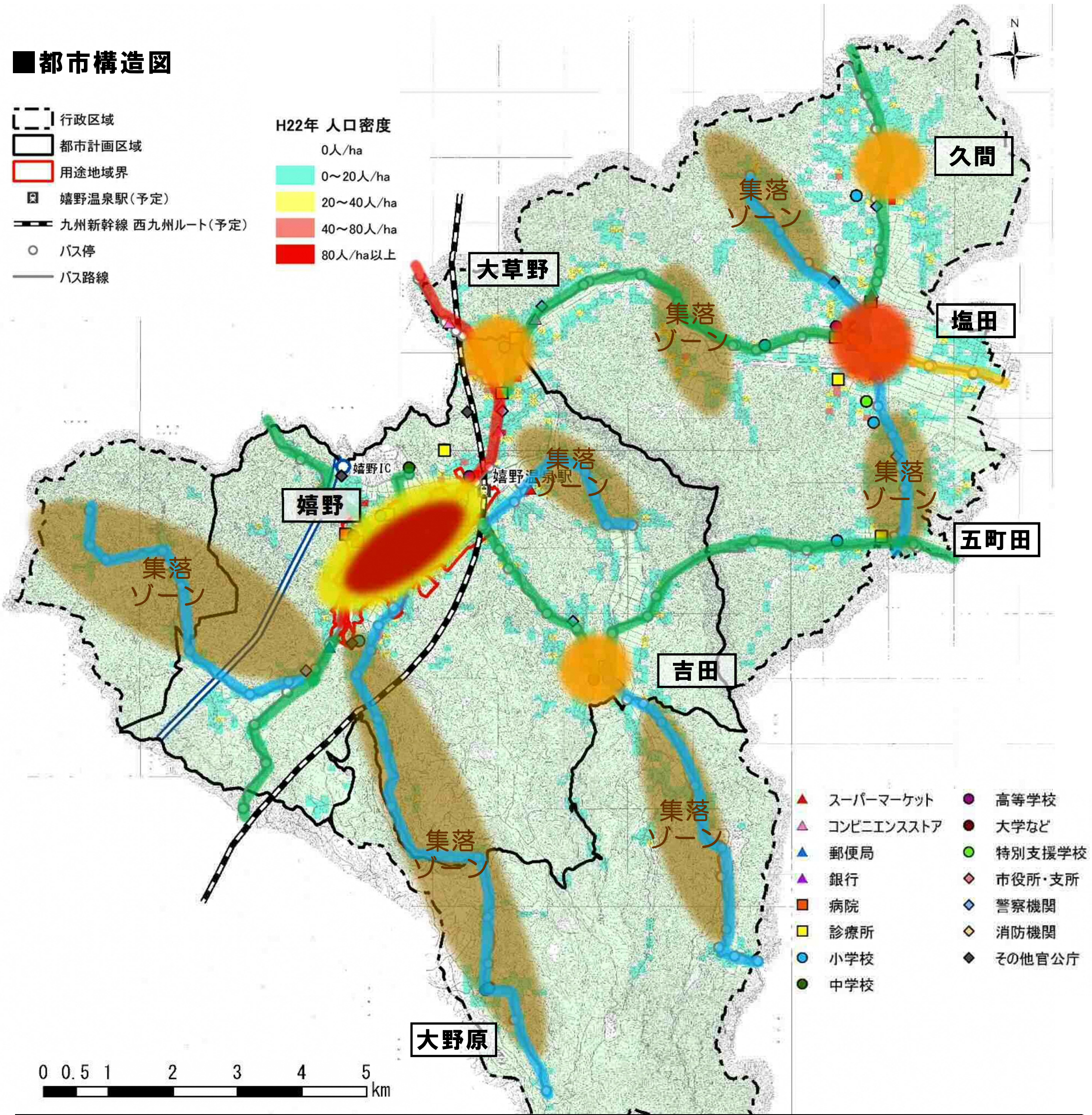
③ 地域中核拠点や地域拠点、集落における生活利便性の確保

- 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

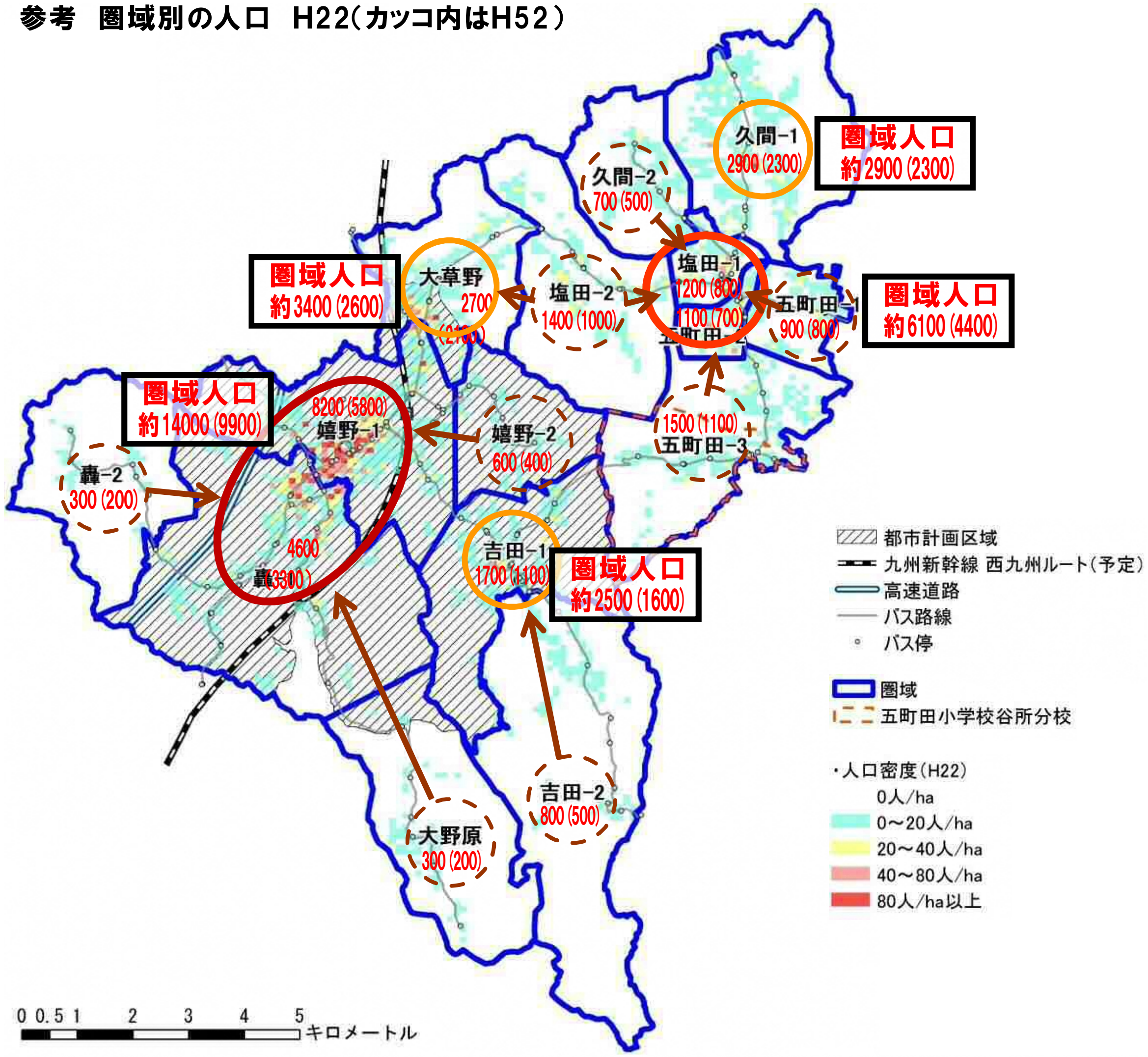
施設の立地状況や人口集積状況等を踏まえ、本市の都市構造を形成する拠点、ゾーン、軸を以下のように設定します。

■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 ・医療・福祉・商業等の生活サービス施設が集積 ・市内の各地域から公共交通を用いてアクセスしやすい ・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 ・医療・福祉・商業等の生活サービス施設が立地 ・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		廃止代替バス路線 乗合いタクシー 1 ～ 9 便／日
地域拠点	・生活サービス施設が一定程度立地 ・人口が一定程度集積 ・民間の公共交通において拠点間を連絡	・久間 ・大草野 ・吉田		民間バス 1～19 便／日 20～29 便／日 30 便／日以上
集落ゾーン	・人口密度の低い集落 ・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		※現行の運行本数
公共交通軸	・現行の公共バス等の運行経路			

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　訪問系サービス　デイサービスセンター　地域包括支援センター　老健・特養　有料老人ホーム

＜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。