

神崎市都市計画マスタープラン

平成24年 3月

神 崎 市

ごあいさつ

平成 18 年 3 月に旧神埼町、旧千代田町、旧脊振村の 3 町村の合併により「神埼市」が誕生してから 6 年が経過しました。

この間、平成 20 年 3 月には「神埼市総合計画」を策定し、自然、歴史、文化といった豊かで変化に富んだ資源を次世代に大切に引き継ぐことや、全ての世代が神埼を暮らしやすいと感じ、また、若者たちが集う賑わいのあるまちを取り戻していくこと、及び協働によるまちづくりの推進を目指して、取り組みを行っているところです。

しかしながら、平成 22 年の国勢調査では人口が減少する結果となり、また高齢化も進行していることから、これに適切に対応していくことがまちづくり上の大きな課題となっています。

さらに、昨年（平成 23 年）3 月 11 日の東日本大震災では多くの国民の命が奪われ、生活の基盤であった多数の家屋、公共施設が甚大な被害を受けました。市民の皆様が安心して暮らしていくことができる環境づくりが、行政にとって何より重要であることを再認識いたしました。

今回策定いたしました都市計画マスタープランでは、約 20 年後の神埼市が目指す姿を「暮らしやすさと活力にあふれた魅力ある未来都市」と定め、その実現に向けた土地利用や道路、公園などの整備、良好な都市環境や景観の形成などについての方針と、本市の北部、中部、南部の 3 地域についてのまちづくりの方針、及びその実現化への取り組みの方向について定めています。

今後、マスタープランの方針に沿って具体的な取り組みを進めていくことになりますが、これからのまちづくりは、市民と行政とが協働して取り組んでいくことがたいへん重要であると考えております。さまざまな機会において、地域の魅力や課題を最も理解されている市民の皆様が、積極的に参加していただき、本当に「神埼市」に住んでよかった、と思っただけのようなまちづくりを共に推進してまいりたいと考えています。

最後に、神埼市都市計画マスタープランの策定にあたり、熱心に審議を重ねていただきました神埼市都市計画審議会委員の皆様並びにワークショップやまちづくりアンケート調査にご参加、ご協力いただきました市民の皆様に、心より感謝とお礼を申し上げます。



平成 24 年 3 月

神埼市長 松本 茂 幸

神崎市都市計画マスタープラン 目次

はじめに

1 都市計画マスタープランについて-----	1
2 都市計画マスタープランの位置づけ-----	2
3 対象範囲と目標年次-----	3
4 都市計画マスタープランの構成-----	3
5 神崎市都市計画マスタープラン策定の流れ-----	4

第Ⅰ章 神崎市の現状と課題

1 神崎市の現状-----	5
2 住民意向調査結果-----	14
3 神崎市のまちづくりの課題-----	18

第Ⅱ章 都市づくりの目標

1 都市づくりの基本理念と将来像-----	27
1-1 都市づくりの基本となる考え方-----	27
1-2 都市の将来像-----	28
1-3 都市づくりの基本目標-----	28
2 将来フレーム-----	30
3 将来都市構造-----	31
3-1 広域的位置づけ-----	31
3-2 都市の基本構成-----	32

第Ⅲ章 分野別の方針

1 土地利用の方針-----	37
1-1 基本的考え方-----	37
1-2 土地利用別の方針-----	37
1-3 主な施策の方針-----	41
2 交通体系整備の方針-----	43
2-1 基本的考え方-----	43
2-2 交通施設の整備方針-----	43
2-3 主な施策の方針-----	46

3	自然環境の保全と活用の方針	48
3-1	基本的考え方	48
3-2	自然環境の保全と活用の方針	48
4	公園・緑地の整備方針	50
4-1	基本的考え方	50
4-2	整備方針	50
5	河川・下水道の整備方針	52
5-1	河川	52
5-2	下水道	53
6	その他の整備方針	54
6-1	防災の方針	54
6-2	景観整備の方針	55
7	一体的な取り組み	56
7-1	一体的な整備の考え方	56
7-2	地域縦断軸の形成	57

第Ⅳ章 地域別構想

1	地域区分	61
2	北部地域	62
3	中部地域	73
4	南部地域	83

第Ⅴ章 実現化に向けて

1	市民が参加するまちづくりのための仕組みづくり	93
1-1	適切な役割分担	93
1-2	行政の総合的な取り組み	94
1-3	ワークショップの経験と展開に向けて	95
2	実現化に向けた制度の活用	96
2-1	都市計画によるコントロール	96
2-2	その他の制度の活用	98
3	重点的な取り組み	99

資 料

1 都市計画マスタープランについて

(1) 都市計画とは

都市計画とは、農林漁業との健全な調和を図りながら、人々が健康で文化的な都市生活と機能的な都市活動を実現するために、適正な制限のもとに土地の合理的な利用を行うことができるように定める制度です。

都市計画法では、「都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する計画」と定義されています(第4条)。

(2) 都市計画マスタープランとは

都市計画マスタープランとは、「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、住民に最も近い立場にある市町村が、都市づくりの課題に対応しつつ、市民の意見を反映させながら、あるべき都市の将来像を実現するための方針を定めるものです。

(3) 都市計画マスタープランの役割

① 都市(まち)の将来像を示します

まちの将来像を示し、住民や地域の団体、事業者、行政などの多様な主体が共有するまちづくりの目標を設定します。

② まちづくりの方針を示します

まちづくりを進めるに当たっての都市計画の見直し、決定などまちづくりに関する基本的な方針を示します。

③ 都市計画の総合性・一体性を確保します

土地利用、都市施設、市街地開発事業などの都市計画相互の関係を調整し、都市全体として総合的かつ一体的な都市づくりを進めます。

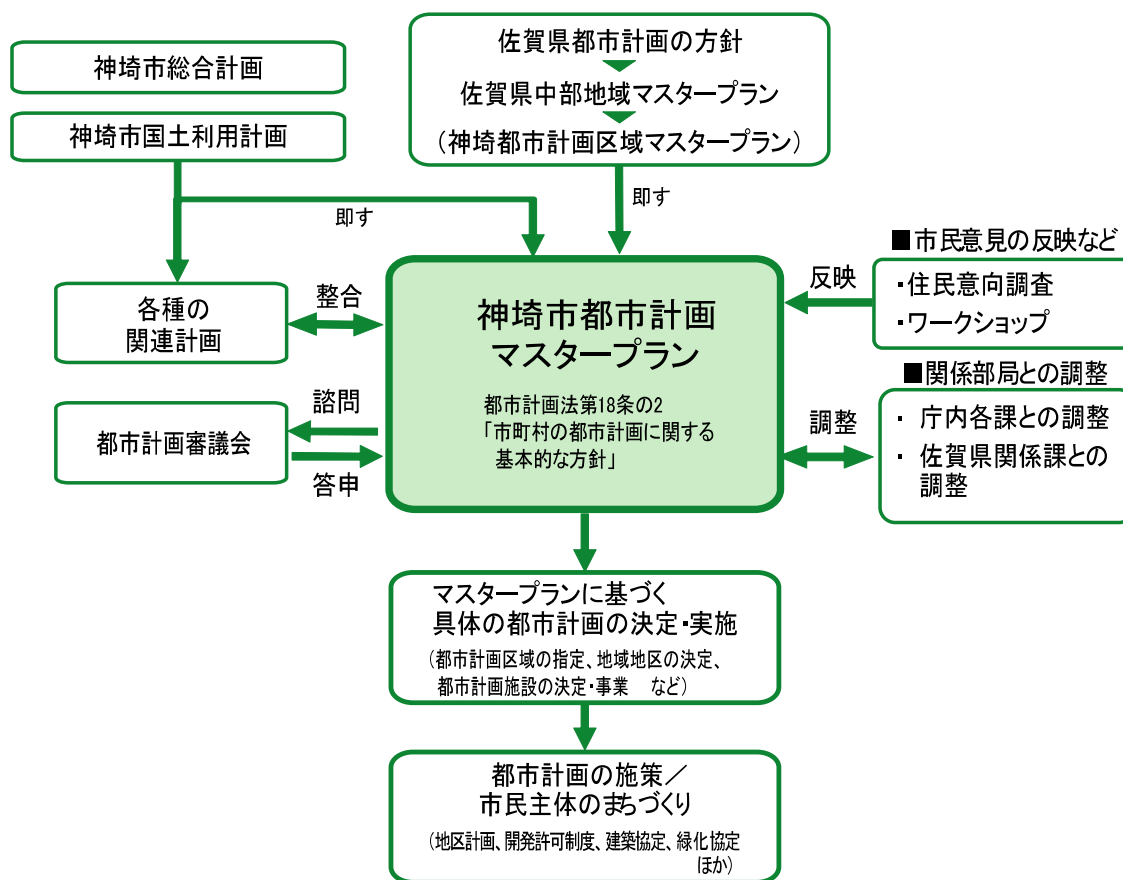
④ 住民の都市計画に対する理解や合意形成の円滑化のための指針を示します

住民などがまちづくりの課題や方向性について合意し、そのことにより具体的な都市計画の決定、実現が円滑に進むよう指針を示します。

2 都市計画マスタープランの位置づけ

神崎市都市計画マスタープランは、「神崎市総合計画」、「神崎市国土利用計画」に即し、その都市計画に関する事項について、本市の各種関連計画とも整合を保ちながら定めます。

また、佐賀県が定める「神崎都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（神崎都市計画区域マスタープラン）」に即すことにより、都市計画の広域的な一体性を確保します。県の都市計画の方針では目指す都市像を「コンパクトな都市づくり」としており、本市においても、これを基本としています。



3 対象範囲と目標年次

(1)対象範囲

本マスタープランは、神崎市全域を対象範囲とします。

都市づくりのための計画である都市計画マスタープランは、市街地のみならず、市域全体にわたり農地、森林、自然環境などの土地利用のあり方を検討し、広域的かつ総合的な都市づくりを進めることが重要であることから、本市の行政区域全体を対象範囲とするものです。

(2)目標年次

①概ね20年後を目標とします

都市計画マスタープランは、平成 24 年(2012 年)から施行し、概ね 20 年後の平成 42 年(2030 年)を目標年次とします。

②必要に応じて見直しを図ります

都市計画マスタープランは、社会・経済情勢や環境の変化による市民意識の変化、都市づくりの進捗状況などに的確に対応していくことが必要です。このため、必要に応じて見直しを図っていきます。

4 都市計画マスタープランの構成

神崎市都市計画マスタープランは、大きく「全体構想」、「地域別構想」、「実現化方策」の3つによって構成します。

①全体構想

全体構想では、市全域を対象として、都市づくりの理念、基本目標、都市構造の考え方など将来の都市のあるべき姿を明らかにし、それらに基づいた分野別の方針を示します。

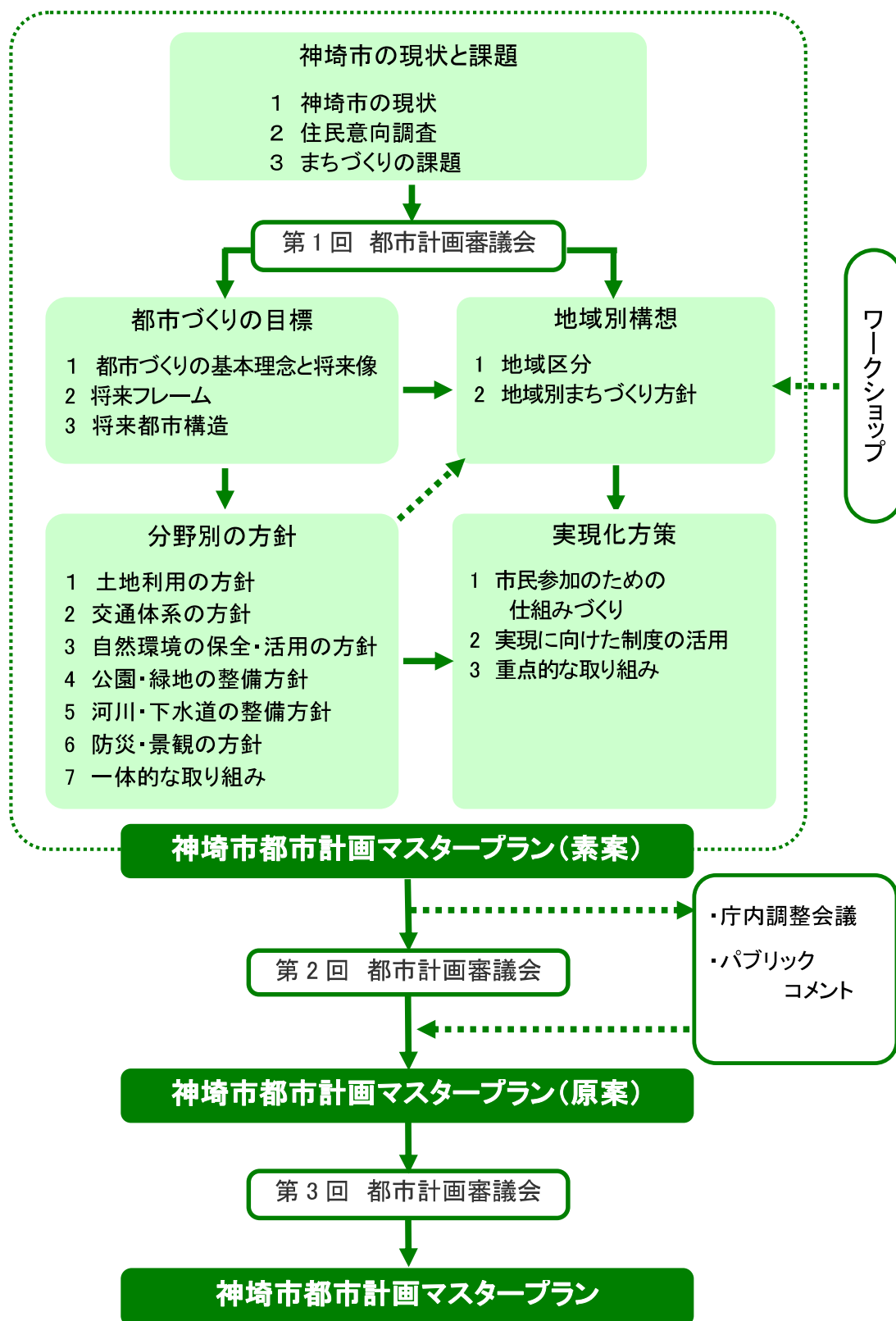
②地域別構想

地域別構想では、市全域を、日常の生活圏ごとにいくつかの地域に分け、全体構想に即した地域ごとのまちづくりの方針を示します。

③実現化方策

手法や仕組みなど、都市づくりの現状を把握し、改善に結びつけるための実現化方策を示します。

5 神崎市都市計画マスタープラン策定の流れ



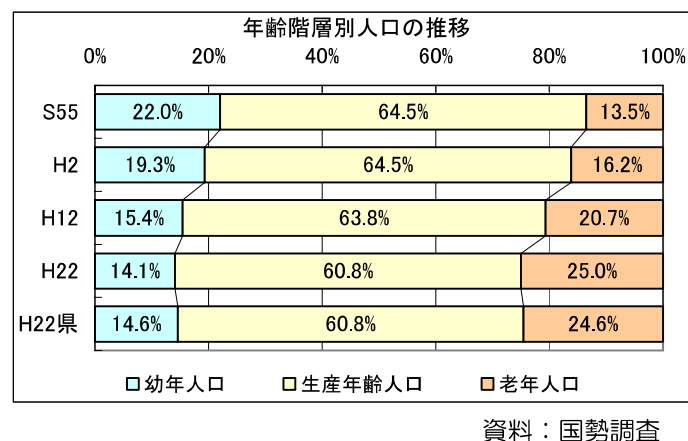
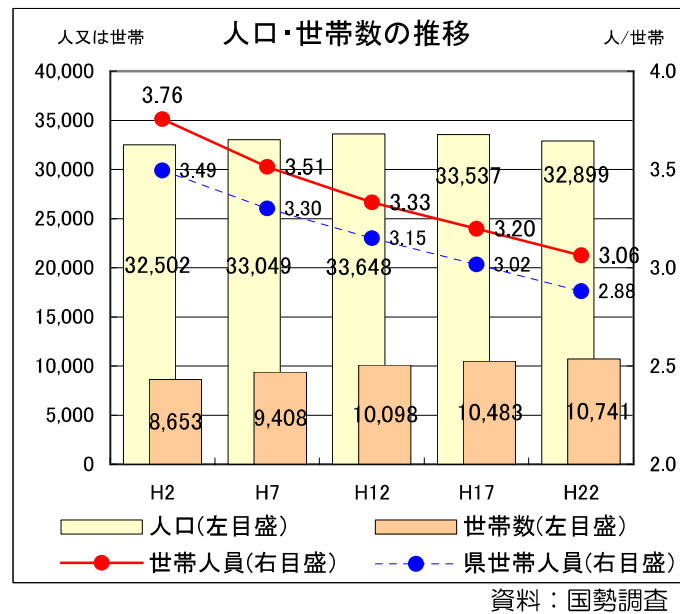
第Ⅰ章 神埼市の現状と課題

1 神埼市の現状

1-1 社会的・経済的条件

●人口減少と高齢化が進行

- ・人口は、平成 12 年までの増加傾向から平成 17 年に横ばいに転じ、平成 22 年には減少する結果となりました。
- ・世帯数は平成 22 年でも増加傾向で推移しています。また、世帯規模は平成 12 年の 3.33 人/世帯から平成 22 年には 3.06 人/世帯まで縮小しました。
- ・65 歳以上の高齢人口は、実数、割合ともこの 30 年間増加、上昇を続け、平成 22 年には割合が 25.0%と 4 分の 1 に達しました。



●産業の特性

- ・ 就業人口は、第一次産業が減少し、第二次産業は横ばい、第三次産業が増加するという傾向にあります。
- ・ 農業は、大半が水田稲作ですが、就業人口の減少、農家戸数の減少が続いています。
- ・ 製造業は、製造品出荷額が県平均を上回る伸びを示し、進出工場が大きく寄与しています。業種別に従業員数を比較すると、食料品が最も多く、ついで輸送用機械となっており、この2業種で全体の55%を占めています。
- ・ 本市商業の推移は、事業所数が減少傾向、従業員数と年間販売額は横ばいないし減少傾向にあります。このうち小売業は事業所数、年間販売額とも減少しています。
- ・ 小売業は、県平均や佐賀市に比べ低い水準にあり、購買者が市外へ流出していることをうかがうことができます。
- ・ 周辺都市を含む地域の大型店立地状況は、市内の1店に対して、市外には26店が立地していることから、市民にとっての利便性は高いものの、小売商業としては厳しい競争環境下におかれているといえます。

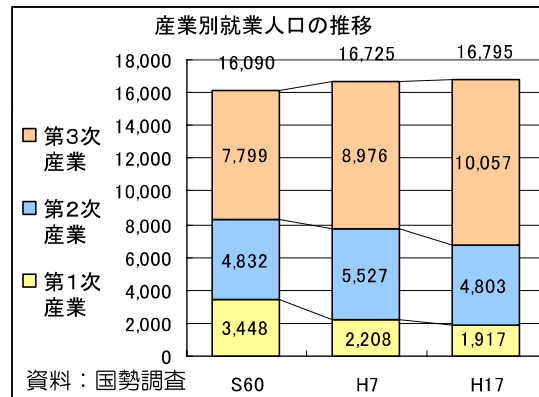


表 農家数の推移

	総農家数	専業農家 (主業農家)	第一種 兼業農家 (準主業農家)	第二種 兼業農家 (副業的農家)
S60	3,269	323	827	2,119
H2	2,750	295	573	1,882
H7	2,489	284	545	1,660
H12	2,242	280	414	1,548
H17	2,075	343	393	1,339

注) H12、H17の第二種兼業農家には自給的農家を含む
資料：農林業センサス

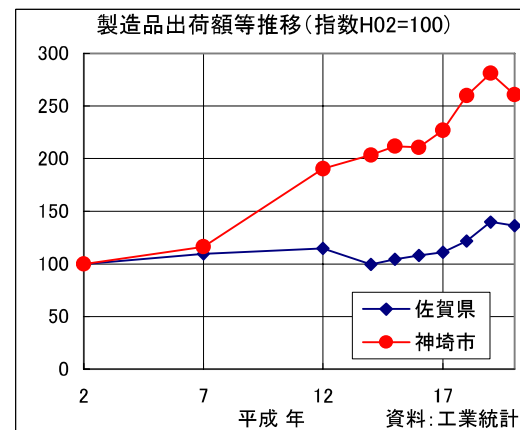


表 商業水準の都市間比較

	H19人口 人	小売年間 販売額 億円	人口当り 小売販売額 万円/人
県 計	859 205	8 181	95
市 部 計	706 583	6 843	97
佐賀市	240 025	2 758	115
唐津市	129 302	1 222	94
鳥栖市	66 522	800	120
多久市	22 188	145	65
伊万里市	57 578	526	91
武雄市	50 818	557	110
鹿島市	31 363	357	114
小城市	45 576	329	72
嬉野市	29 727	179	60
神埼市	33 484	211	63

資料：統計年鑑より作成

●周辺都市との関係

- ・通勤通学による毎日の人口流動は、他市町に流出が 10,077 人、他市町からの流入が 7,092 人（いずれも平成 17 年）となっており、差し引き 2,985 人の流出超過となっています。
- ・流出先で最も多いのは佐賀市で 4,725 人、次いで吉野ヶ里町（旧三田川町＋旧東脊振村）1,187 人、鳥栖市 971 人となっています。
- ・本市は、市民が就業、買物、文化、娯楽、レクリエーションなどの生活行動に際して、福岡都市圏を含む広域的な範囲の中で、選択的に利用することが可能な立地条件に位置しています。

表 流入流出人口（H17）

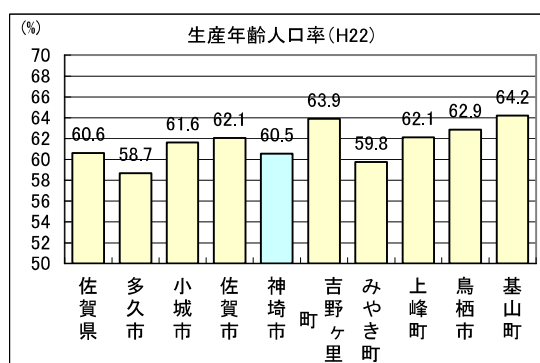
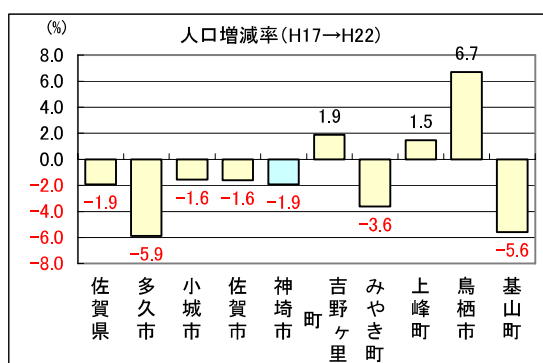
	流出人口 （人）	同割合 （％）		流入人口 （人）	同割合 （％）	流入－ 流出（人）
市内に常住する就業・通学者	18,884	100.0	市内で従業・通学する者	15,899	100.0	-2,985
自市で従業・通学	8,807	46.6	自市に常住	8,807	55.4	—
他市町村で従業・通学	10,077	53.4	他市町村に常住	7,092	44.6	-2,985
流出先 佐賀市	4,725	25.0	流入元 佐賀市	2,572	16.2	-2,153
鳥栖市	971	5.1	鳥栖市	414	2.6	-557
小城市	119	0.6	小城市	317	2.0	198
川副町	94	0.5	川副町	189	1.2	95
三田川町	787	4.2	三田川町	545	3.4	-242
東脊振村	400	2.1	東脊振村	388	2.4	-12
上峰町	425	2.3	上峰町	301	1.9	-124
みやき町	646	3.4	みやき町	519	3.3	-127
福岡市	520	2.8	福岡市	97	0.6	-423
久留米市	549	2.9	久留米市	377	2.4	-172
大川市	150	0.8	大川市	135	0.8	-15

※流出先、流入元は原則100人以上を表記

資料：国勢調査

※市町村は平成17年現在

中部地域、東部地域の人口特性（資料：統計年鑑）



●歴史資源、観光資源の状況

- ・吉野ヶ里歴史公園や九年庵、クリークとして残る環濠集落、旧長崎街道など、自然資源、歴史資源等、多くの観光資源が分布していますが、外部からのアクセス性や資源相互のつながりが不十分なこと、宿泊施設が限られていること、案内表示や情報の発信が不足していることなど、資源の効果的な活用にはいたっていません。

文化財・公園等分布図



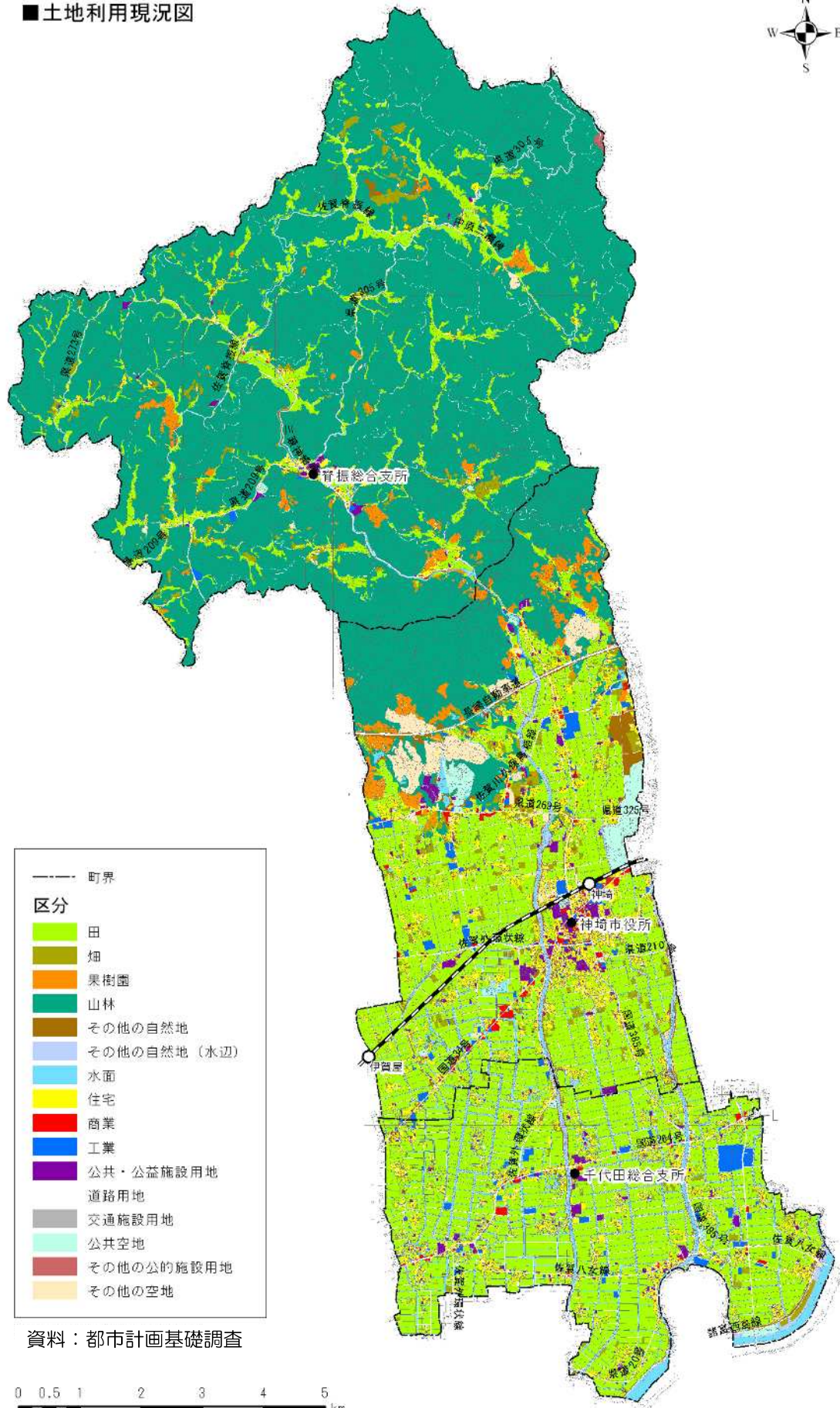
1-2 土地利用条件

●変化に富んだ地域特性

- ・北部の山間部と南部の低地部、豊かな山林と広大な田園、またこのような特性を背景に形成されてきた生活や産業など、市内は変化に富んだ特性を有しています。

	北部	中部	南部
概ねの位置	概ね長崎自動車道以北 (脊振町、神埼町北部)	概ね長崎自動車道と JR 長崎本線に挟まれた区域 (神埼町中部)	概ね JR 長崎本線以南 (神埼町南部、千代田町)
地形	山地又は段丘	扇状地状低地	三角州状低地
土地の傾斜	3° 以上	0～3°	0°
地質	花崗岩類	砂状堆積物	泥状堆積物
標高	100～1000m	10～100m(JR 近傍は 10m 未満)	10m未満
土地利用 面積割合 (宅地には 公共公益施 設用地を含 む)	<div><div><div>0%20%40%60%80%100%</div><div><div><div>神埼町</div><div>45.7</div><div>21.0</div><div>16.4</div><div>16.9</div></div><div><div>千代田町</div><div>61.6</div><div>14.2</div><div>24.2</div><div></div></div><div><div>脊振町</div><div>11.8</div><div>84.0</div><div>1.3</div><div>2.9</div></div><div><div>神埼市計</div><div>32.3</div><div>47.5</div><div>8.6</div><div>11.5</div></div></div><div><div>□ 農地</div><div>■ 山林</div><div>■ 宅地</div><div>■ その他</div></div><p>北部：脊振町、中部：神埼町、南部：千代田町の値を記載</p></div></div>		
土地利用の 特徴	山林が主体の山間地	水田利用が中心 住宅、工場や業務施設の 立地も多い	クリークが独特の景観を 呈する水田利用が中心の 田園地帯 駅南口や幹線道路沿道に は商業・業務施設が立地
高齢化率	33.6% (-6.18%)	24.1% (-1.96%)	25.2% (-2.03%)
	北部：脊振町、中部：神埼町、南部：千代田町の値を記載 H22 国勢調査、() 内は人口増減率 H12→H22		

■土地利用現況図



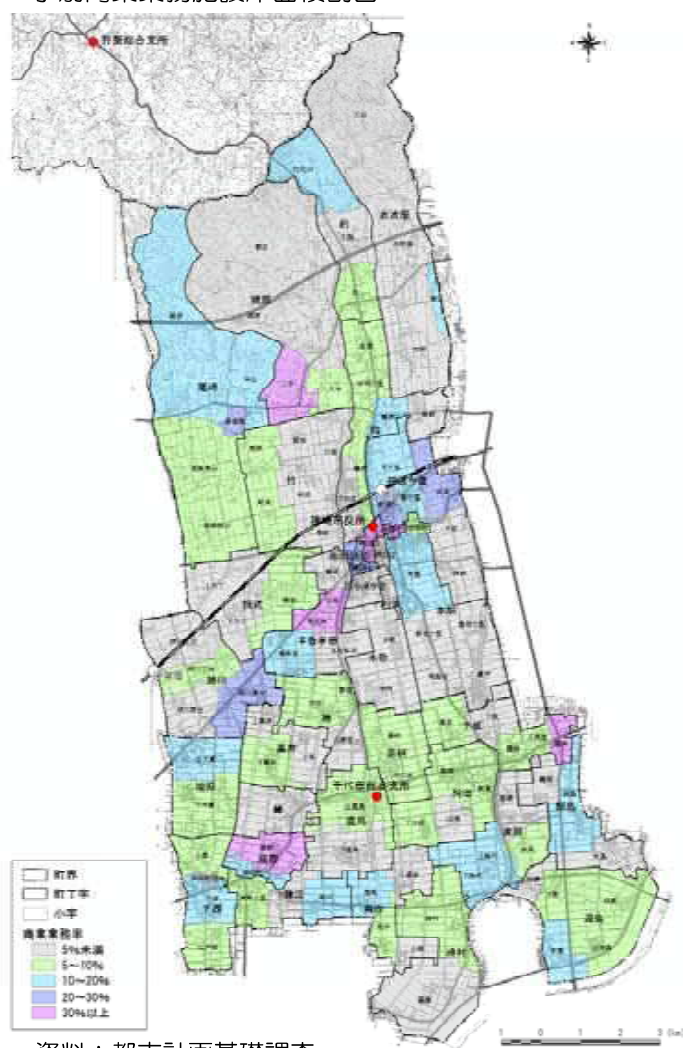
●焦点がない都市的土地利用

- ・従来からの市街地は老朽化、空き店舗化が進む一方、幹線道路の沿道に分散的に工場や業務施設が立地したり、農地内に小規模住宅地開発が分布するなど、まとまりがない土地利用となっています。
- ・農地や山林と宅地が混在するかたちの土地利用が行われており、道路や公園、下水道など生活環境施設の整備などによって、非効率的な状況にあります。

●魅力に乏しい市街地

- ・神埼駅南口周辺の市街地は、買い回りの店舗の立地がほとんどないこと、歩行環境整備が行われていないこと、老朽化した建物の更新が進んでいないことなどから、市を代表する市街地としての魅力に乏しい現状にあります。

字別商業業務施設床面積割合



資料：都市計画基礎調査



殺風景な駅前広場



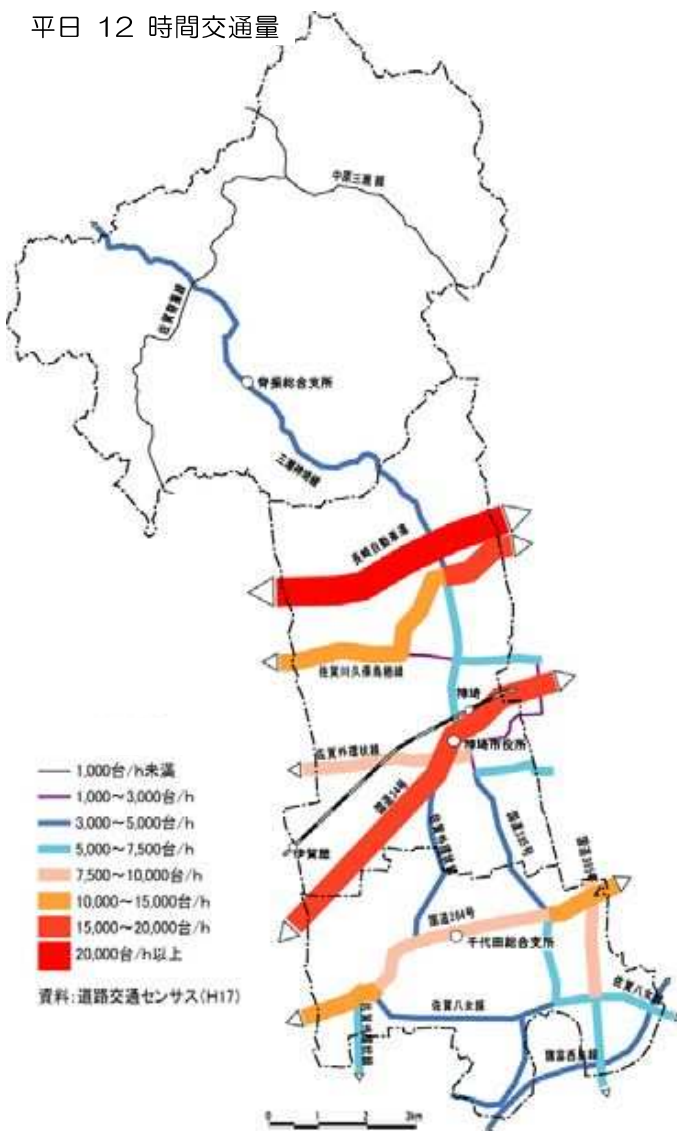
空家・空き地が目立つ旧長崎街道

1-3 市街地環境条件

●幹線交通網の不足

- ・東西方向には国道34号、国道264号、県道佐賀川久保鳥栖線などが經由しており、広域的な東西方向の幹線の役割を担っていますが、いずれも片側1車線道路で、渋滞の発生など交通処理機能が十分ではないほか、歩道整備や植栽も不十分です。
- ・南北方向は、国道385号や県道佐賀外環状線、県道三瀬神埼線などが配置されていますが、市内の三つの地域を安定的に結ぶ縦断軸に該当する路線がありません。
- ・特に、県道三瀬神埼線の山地部は、地形条件から線形改良や幅員が不十分で、交通事故の危険性のほか大雨時のがけ崩れによる災害などの危険性が高くなっています。
- ・鉄道は、JR長崎本線が經由し、JR神埼駅は県内で4番目の乗降客を示し、通勤通学客の足として利用が進んでいます。また、利用客は増加の傾向にあります。
- ・バスは、路線バス、巡回バス、スクールバスが運行されていますが、市民からはバス利便の向上に関する要望が高くなっています。

平日 12 時間交通量



資料：道路交通センサス（H17）

表 県内JR駅一日平均乗降人員の上位10駅（H20）

	路線名	駅名	一日平均乗降人員(人)	定期率(%)
1	長崎本線	佐賀	22,677	55.9%
2	鹿児島本線	鳥栖	13,675	61.9%
3	鹿児島本線	基山	7,566	77.0%
4	長崎本線	神埼	3,148	80.3%
5	鹿児島本線	けやき台	2,634	80.3%
6	長崎本線	肥前鹿島	2,408	62.5%
7	長崎本線	肥前山口	2,365	54.3%
8	長崎本線	吉野ヶ里公園	2,279	76.3%
9	唐津線	小城	2,067	79.6%
10	長崎本線	中原	2,040	84.3%

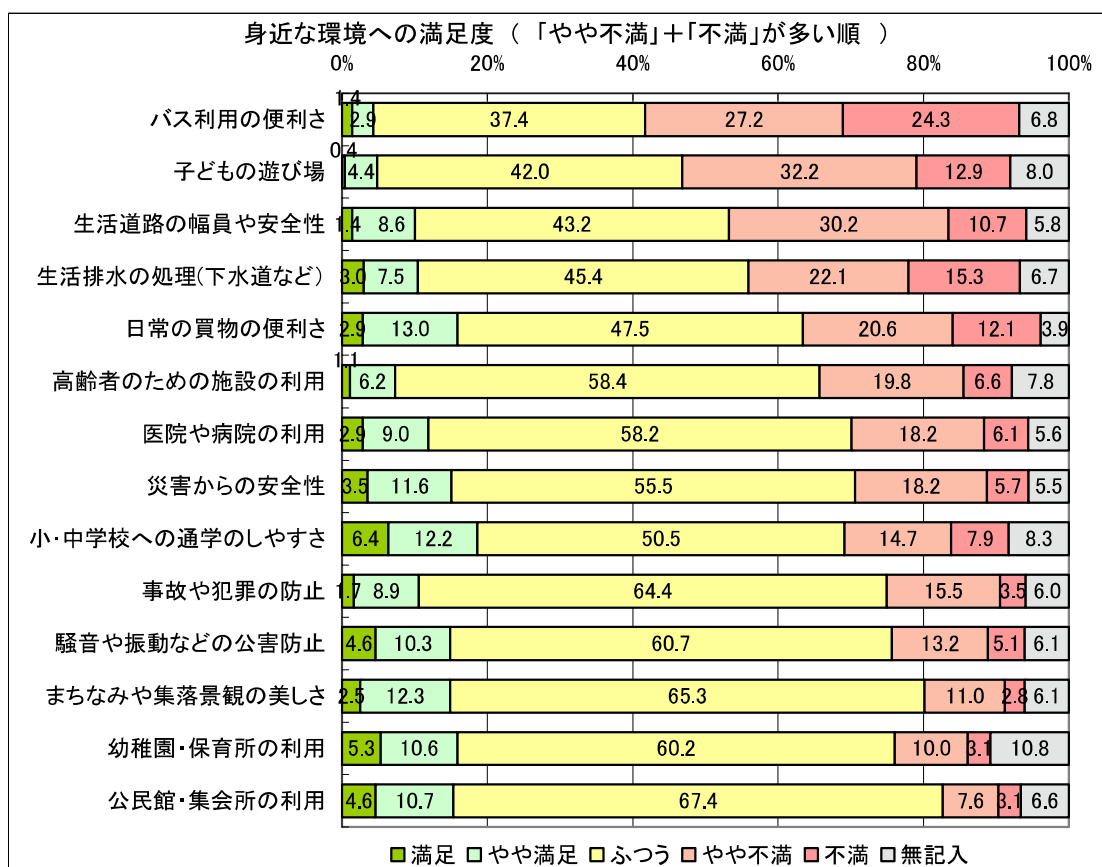
資料：県統計年鑑

●都市基盤の未整備

- ・生活道路は、身近な生活空間として幅員、歩行空間、街路灯、植栽などの整備が不十分で、交通事故や防犯上の危険性が高い場所があります。
- ・公園は、吉野ヶ里歴史公園（広域公園）や日の隈公園、神埼中央公園など、規模が大きい公園は整備が進んでいますが、街区公園や遊び場など身近な公園は整備されていません。
- ・下水道は、地域特性に対応して公共下水道、集落排水事業、合併処理浄化槽による整備が進められています。平成 23 年度の公共下水道供用開始面積は、計画の 51.1%となっています。

●災害の危険性

- ・災害からの安全性に対しては不満度は高くないものの、本市の地形的特性、土地利用特性から、北部山間部では、がけ崩れやこれに伴う道路閉塞、集落の孤立などの発生、また、南部平地部においては、大雨時の湛水被害がたびたび発生しています。

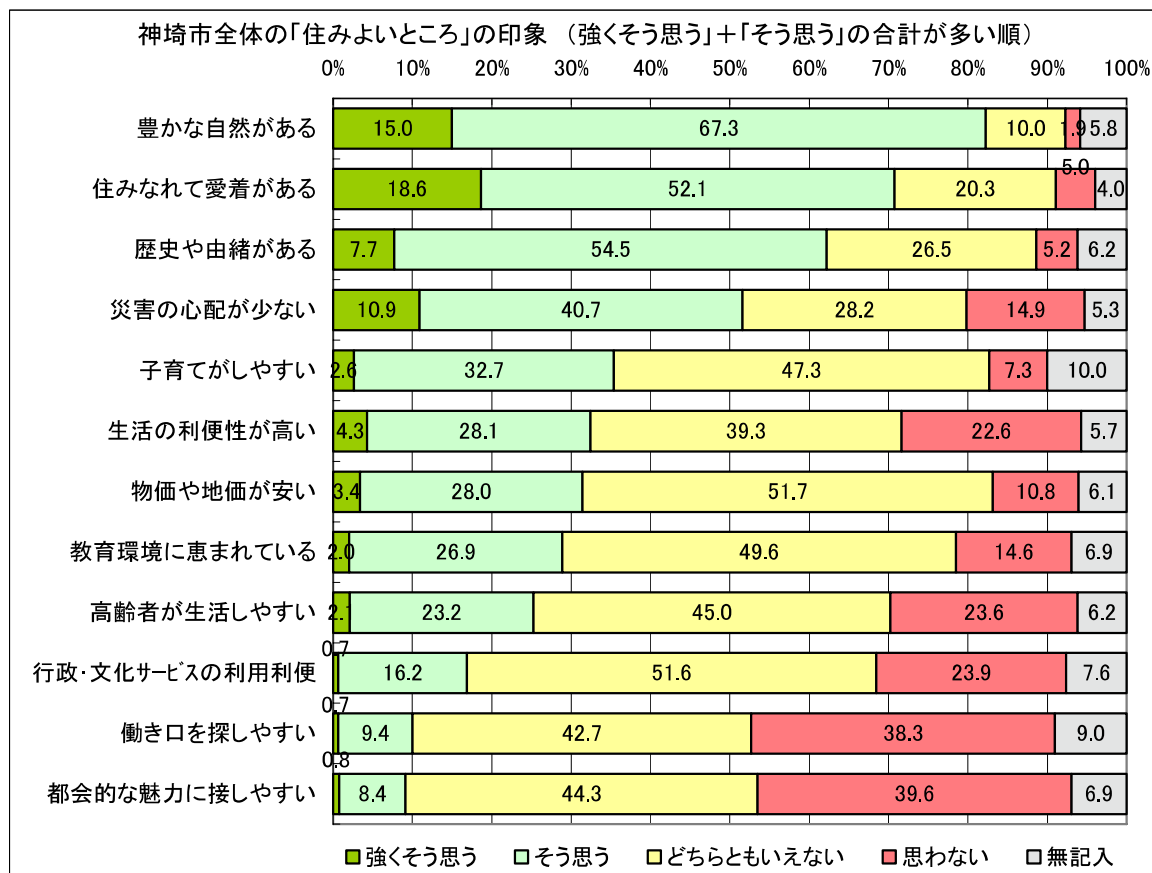
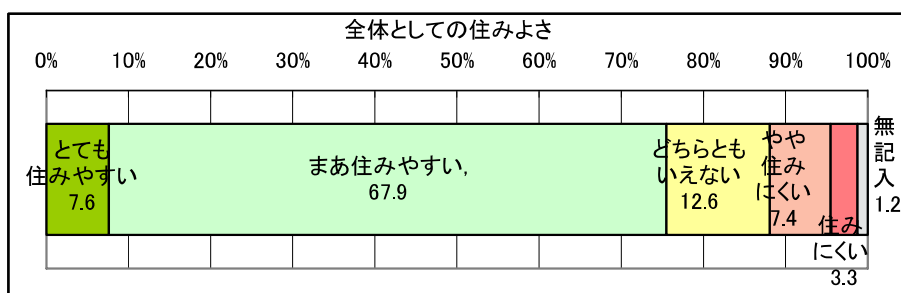


資料：アンケート調査

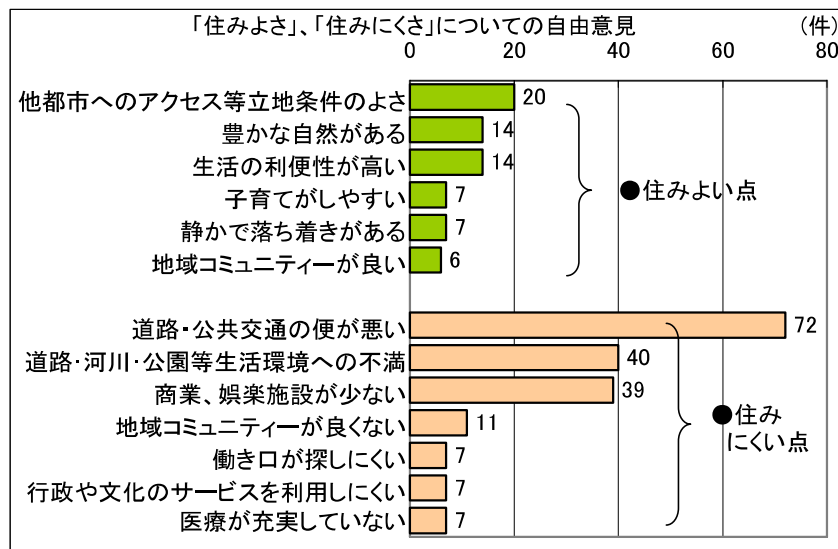
2 住民意向調査結果

●住みよさについて

- ・全体の4分の3を超える75.5%が「とても住みやすい」または「まあ住みやすい」と評価しています。
- ・住みよいところの印象については、「豊かな自然」や「住み慣れて愛着がある」、「歴史や由緒」、「災害の心配が少ない」を半数以上の人が指摘しています。
- ・反対に、「そう思わない」人が20%を超える項目は、「都会的な魅力」、「働き口」、「行政文化のサービス」、「高齢者の生活しやすさ」、「生活の利便性」の5項目です。



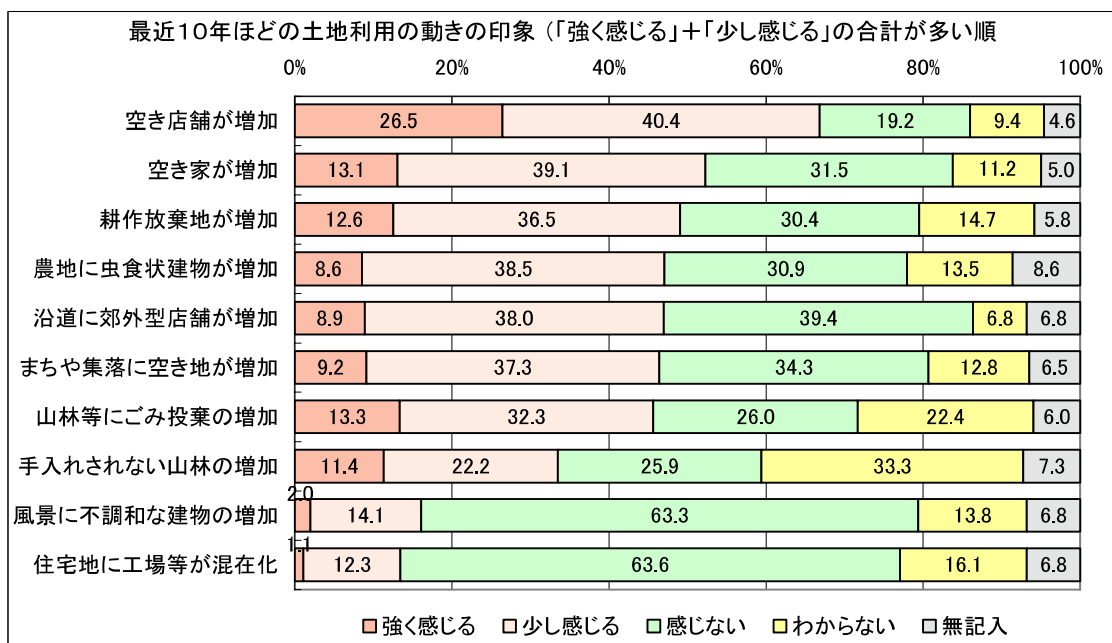
資料：アンケート調査



資料：アンケート調査

●最近の土地利用の変化について

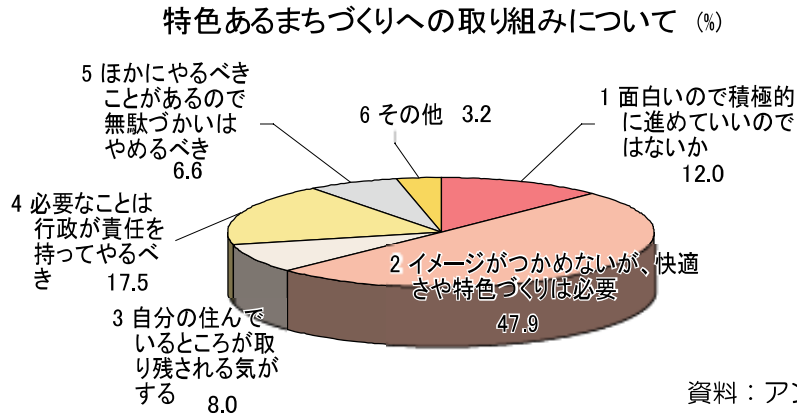
- ・最近の土地利用動向については、「空き店舗の増加」が最も多く、「強く感じる」と「少し感じる」の合計は 66.9%に達します。続いて「空き家の増加」が 52.2%、「耕作放棄地の増加」が 49.1%となっています。このほか、「虫食い状に建物の増加」、「郊外型店舗の増加」、「空き地の増加」、「ごみ投棄の増加」もそれぞれ 40%を越える指摘があります。
- ・反対に「不調和な建物の増加」と「住宅地の混在化の進行」については、「感じない」が 60%を越えており、これらの動きは少ないと感じられています。



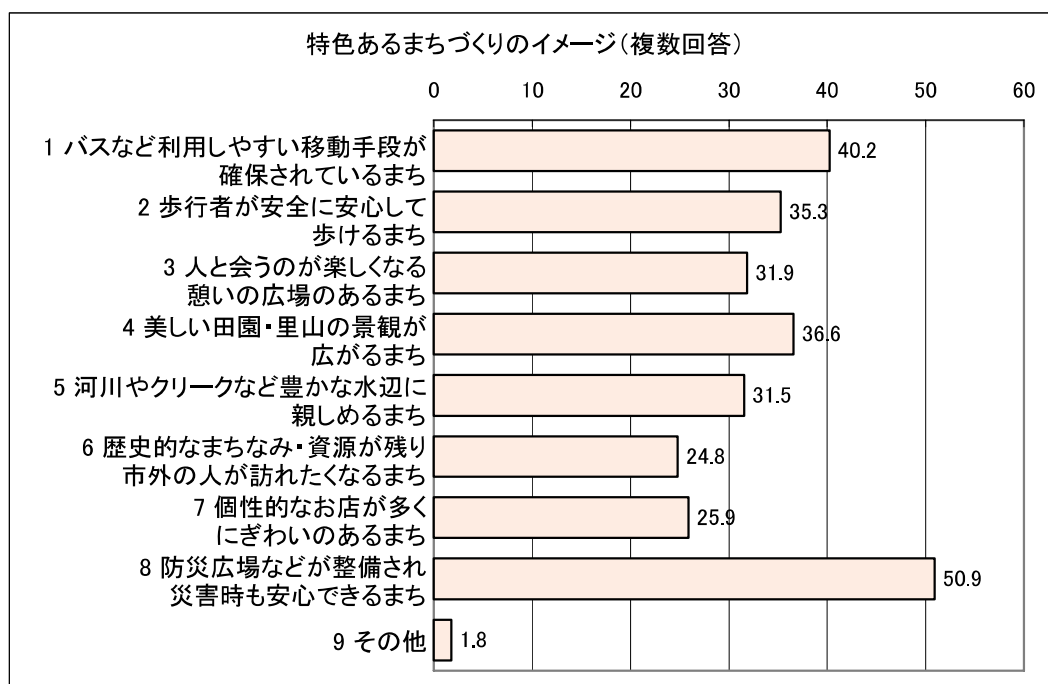
資料：アンケート調査

●特色あるまちづくりについて

- ・特徴あるまちづくりへの取り組みについては、「イメージがつかめないが、快適さや特色づくりは必要」が半数に近い 47.9%で最も多くなっています。以下、「必要なことは行政が責任を持ってやるべき」17.5%、「面白いので積極的に進めていいのではないかな」12.0%となっていますが、「・・・特色づくりは必要」とは大きな開きがあります。

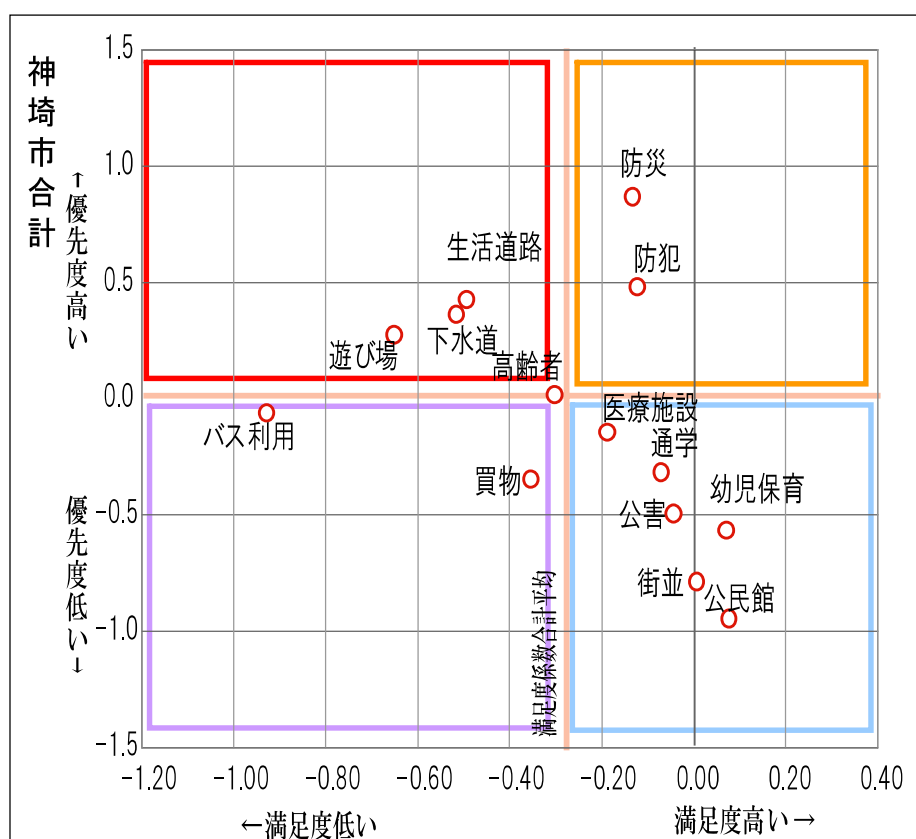


- ・特徴あるまちづくりのイメージとして最も選択が多かったのは、「災害時も安心できるまち」で 50.9%と半数が考えています。以下「利用しやすい移動手段が確保されているまち」が 40.2%、「美しい田園・里山の景観が広がるまち」36.6%、「歩行者が安全に安心して歩けるまち」35.3%、「憩いの広場のあるまち」31.9%、「豊かな水辺に親しめるまち」31.5%と続いており、安全性や利便性への関心が高い結果となっています。



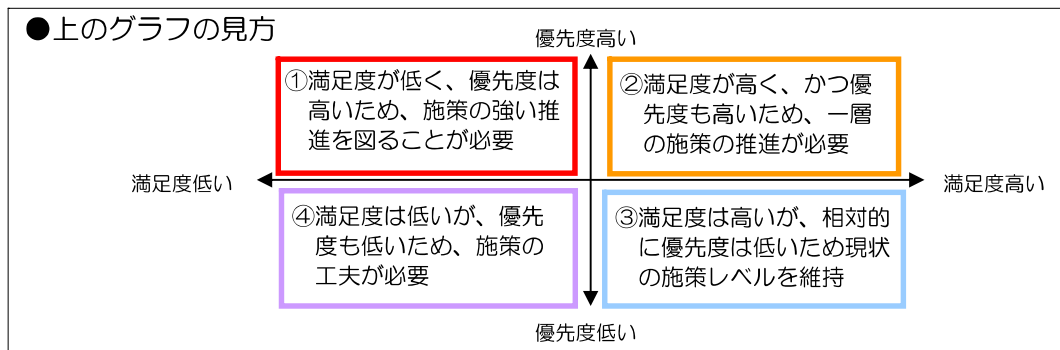
●身近な環境の満足度と整備の優先度について

- ・身近な環境に対する「満足度」と「優先度」の分布から、施策の必要性、緊急性について検討を行ないました。
- ・施策の強い推進を図るべき項目は、「生活道路」、「下水道」、「遊び場」、「高齢者施設」となっています。また、「防災」、「防犯」については満足度も優先度も高く、一層の施策推進が必要との評価と見ることができます。



資料：アンケート調査

●上のグラフの見方



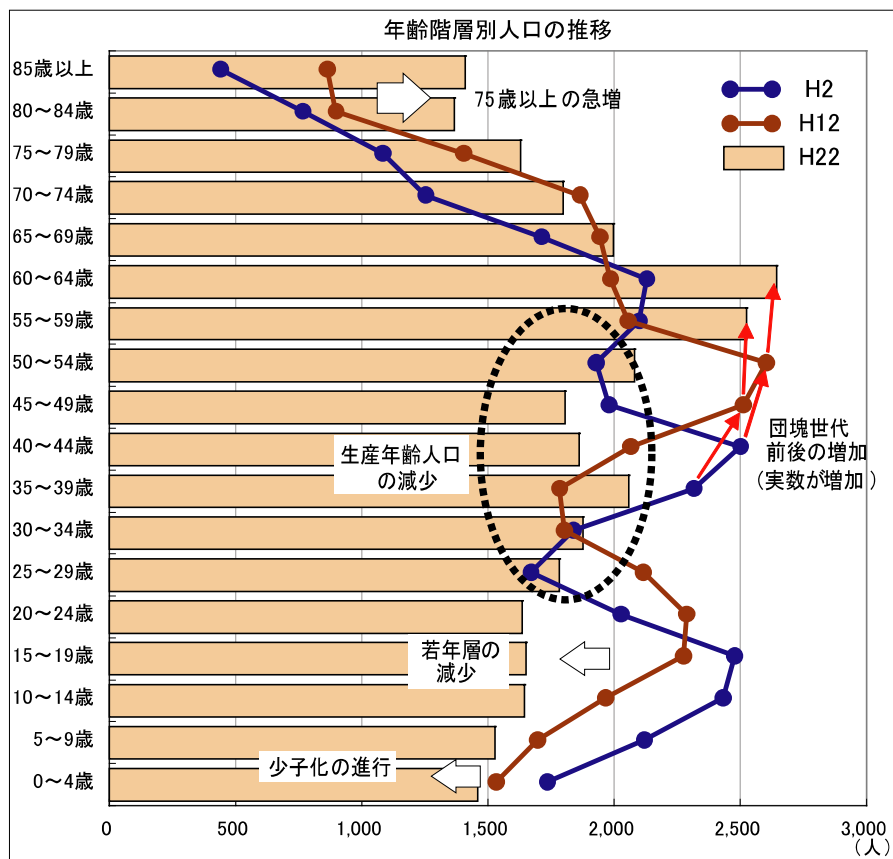
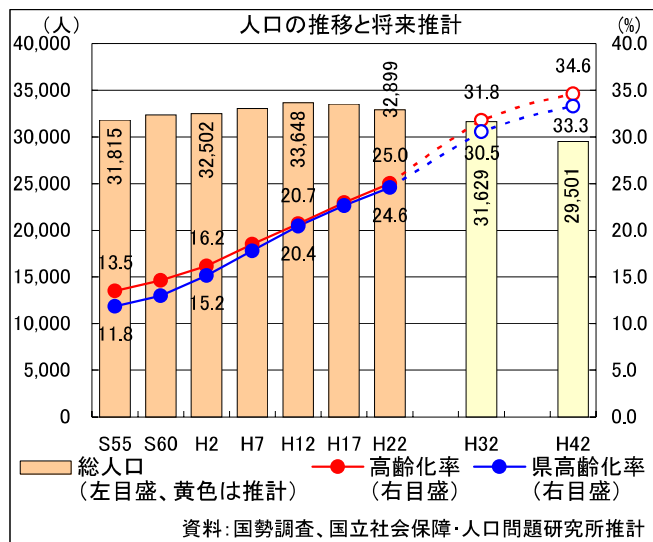
3 神埼市のまちづくりの課題

(1) まちづくりの基本課題

● 少子高齢化・人口減少への対応

人口の減少傾向や高齢化など、人口の動向と見通しに対応したまちづくりが必要です。具体的には、日常生活において少ない移動距離で日常生活を送ることができること、身近な道路における安全性や快適さに配慮した、車に過度に依存しない土地利用、交通体系の実現を図っていく必要があります。

高齢者だけではなく、若い世代にとっても気軽に公共機関が利用できることや、さまざまな災害からの安全性、子供たちを安心して遊ばせることができる身近な公園・広場の整備など、暮らしやすい生活環境の整備を図る必要があります。



●広域都市圏における位置づけ

本市は、県都佐賀市や福岡県久留米市に隣接し、鳥栖市や福岡都市圏にもアクセスが容易という立地条件から、都市的サービスの利便性は高い反面、市内には雇用の場や買回り品を扱う店舗の立地が少なく、農地と住宅地が混在した郊外住宅地という性格の都市となっています。

しかし、佐賀市の郊外部から神埼市を経て吉野ヶ里町、上峰町、みやき町に至る佐賀中部都市圏の一部として、似たような景観や地域に囲まれ、その中に埋没する傾向があります。

このような特性を踏まえて、本市においては佐賀都市圏等における住宅地としての役割に加えて、広域交通利便性をいかした業務機能の立地等による活力ある産業の集積の役割を担うとともに、歴史や文化、自然などの固有の資源の活用による個性ある都市空間の形成を図り、地域に埋没しないまちづくりを行っていく必要があります。



●神埼らしさの創出

合併により、山間部からクリークに囲まれた田園地域までに代表される、変化に富んだ地域特性を有することになった本市にとって、都市空間や都市機能の側面から一体性のある神埼らしさを創りあげていく必要があります。

特に、吉野ヶ里遺跡やクリーク、長崎街道などの歴史資源、田園景観や森林空間などの自然資源は、市民にとって身近に接することができる資源であり、積極的にまちづくりの中に取り込むことにより、個性ある都市空間の形成を図っていく必要があります。

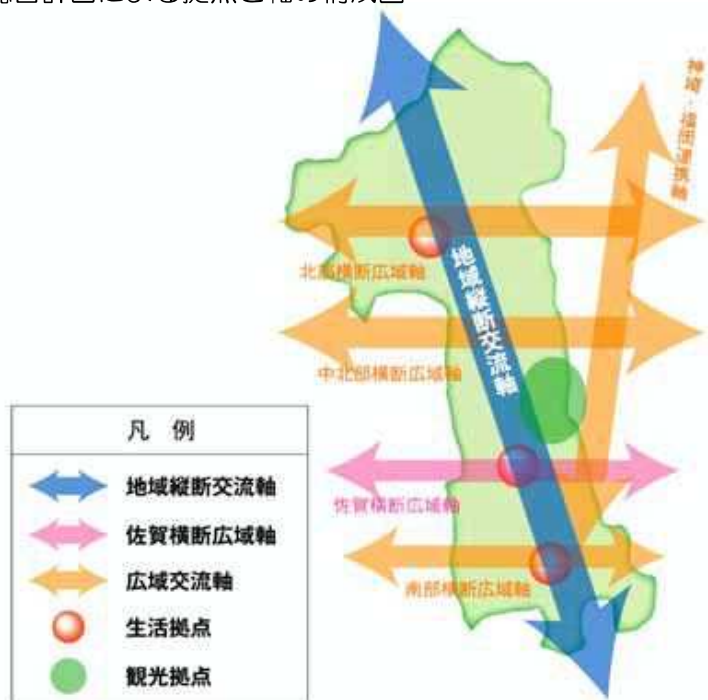


●拠点と軸づくり

様々な都市機能や土地利用のメリハリのある配置、秩序だった人や物の流れにより、都市の構造を明確化することができます。

このため、神崎市総合計画にも示されているように、本市の特性にふさわしい「拠点」と「軸」を位置づけるとともに、都市計画のテーマのひとつとして整備を図っていく必要があります。

神崎市総合計画による拠点と軸の構成図

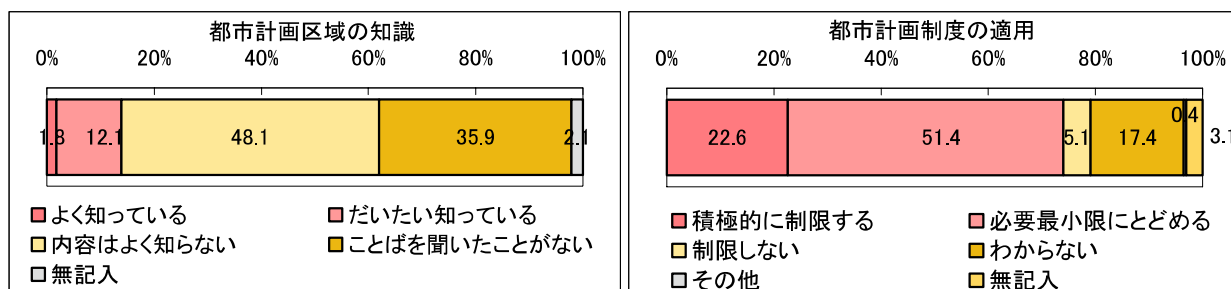


(2)都市計画の課題

●土地利用

(都市計画区域)

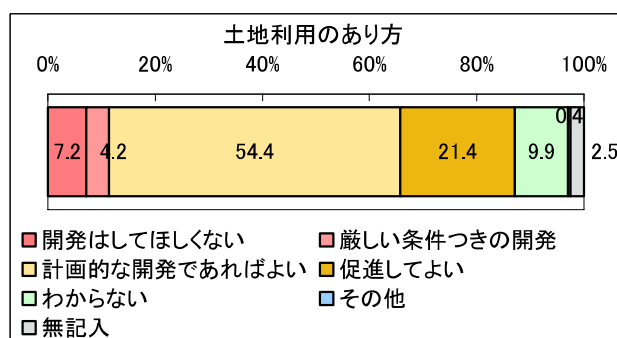
- ・ 現在神埼町の範囲に定められた都市計画区域、及び千代田町に定められた準都市計画区域について、本市の特性や一体的な都市整備の要請を踏まえ、総合的に見直していく必要があります。



資料：アンケート調査

(良好な市街地の形成)

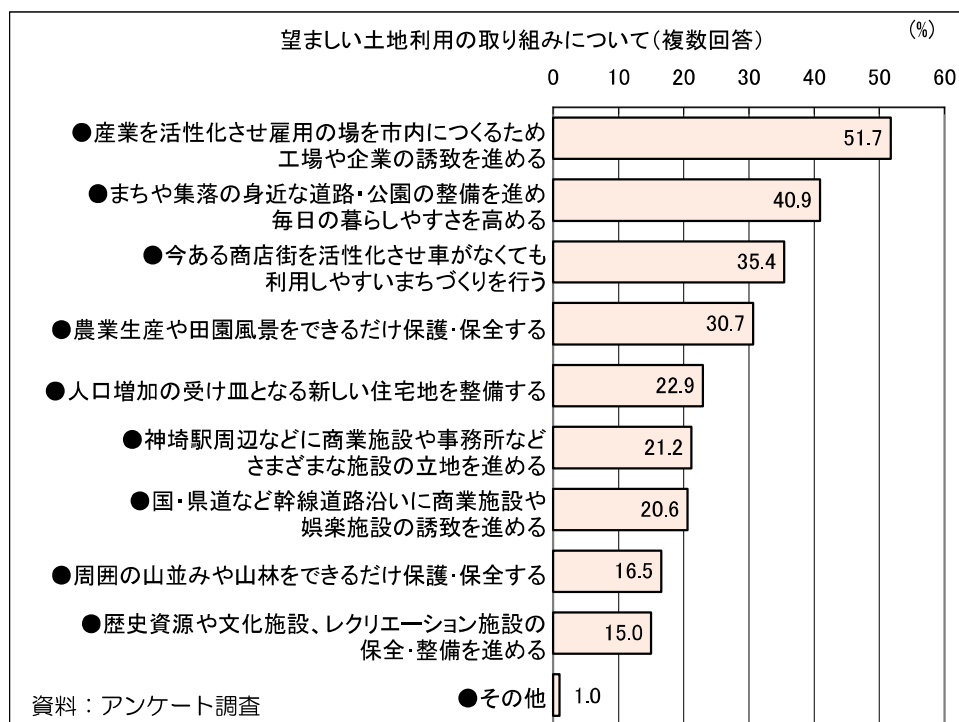
- ・ 市街地住宅地、田園住宅地、多自然住宅地など地域特性に調和した住宅地の形成、また、若者や学生、子育て世代、中堅世代、高齢者など世帯の特性、ニーズに見合った住宅地の形成が必要です。
- ・ 幹線道路の沿道などを中心として商業や業務施設の立地圧力が高い地域においては、周辺環境との調和を図りつつ、市の活性化も展望して立地ポテンシャルを受け止めていく必要があります。
- ・ 市街地部における土地、建物の混乱を防いでいくために、建築物の建築についてのルール化の検討などを行う必要があります。



資料：アンケート調査

（良好な環境の保全）

- ・田園や山林など市街地を取り囲む自然環境については、それぞれの機能を維持していくためにも、また市街地に潤いを提供するためにも保全を図っていく必要があります。



●交通・道路網

（幹線道路の整備）

- ・佐賀県の中核都市圏内に位置する本市では、周辺都市との円滑な連携を強化していくため、長崎自動車道東脊振 IC へのアクセス、国道 34 号をはじめとする国道や県道の交通機能の向上など、広域交通体系を充実させていくことが必要です。
- ・また、南北方向の軸の強化を図り、市の一体性を確保していくために、市内を南北に縦貫する幹線道路の整備を図る必要があります。
- ・幹線道路の整備に当たっては、交通処理のみならず、快適な沿道景観、安全な歩行者自転車利用、沿道土地利用への配慮など、道路の多様な機能の向上を図っていく必要があります。

（公共交通の利便性の確保）

- ・JR 長崎本線神埼駅の利用を促進していくため、運行方式の改善、乗り換え機能の向上やバスとの接続性の向上を図る必要があります。
- ・市内をきめ細かく運行しているバスについて、利用者ニーズを踏まえて利便性向上を図る必要があります。

（生活道路の整備）

- ・市民の日常生活を支える生活道路網については、円滑な交通、歩行者の安全性、防犯、防災などの機能が十分に確保できるよう整備を進める必要があります。

●自然的環境及び公園緑地

（自然的環境の保全）

- ・自然的環境については、豊かな山林やクリークに代表される水路網が発達した田園などが本市を特徴づけており、その保全を積極的に図るとともに、市民が利用し、また学習する場として、整備、管理を進めていく必要があります。

（公園緑地の整備）

- ・街区公園レベルの身近な公園・広場の確保や整備を進める必要があります。
- ・本市は田園地帯や山林地帯を擁していることから、オープンスペースは広大に広がるものの、それらは生産の場として利用するものであり、集落を含む市街地環境として、安全で快適な公園・広場の確保を図る必要があります。

（景観）

- ・本市の大きな特色となっている山並みや河川、豊かな田園など変化のある自然景観、吉野ヶ里歴史公園や九年庵、旧長崎街道などの歴史資源は、市民の生活に潤いを与える「眺め」や「快適な環境」を提供しており、積極的に保全していく必要があります。
- ・景観はこれら資源にとどまらず、身近な生活空間すべての質を高めていく大きな要素であり、建物や街並みの手入れ、公共空間の質的向上などを積み重ねていく必要があります。

●河川・下水道等の整備

- ・河川については、河川の治水機能の向上、水辺環境の保全、自然環境ネットワークとしての整備など、河川の多様な機能の増進を図る必要があります。
- ・下水道については、生活様式の変化や地域の自然的、社会的特性を踏まえ、整備を進めていく必要があります。
- ・その他、市民生活上で基盤となる都市施設の整備を図っていく必要があります。

●防災

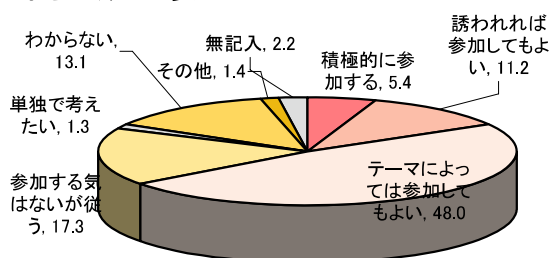
- ・発生の危険性が高い山間部におけるがけ崩れや平地部における湛水被害などに対しては、市民の生命・財産の安全性の確保に向けて、被害を最小化できるよう対応を図る必要があります。

●市民によるまちづくり

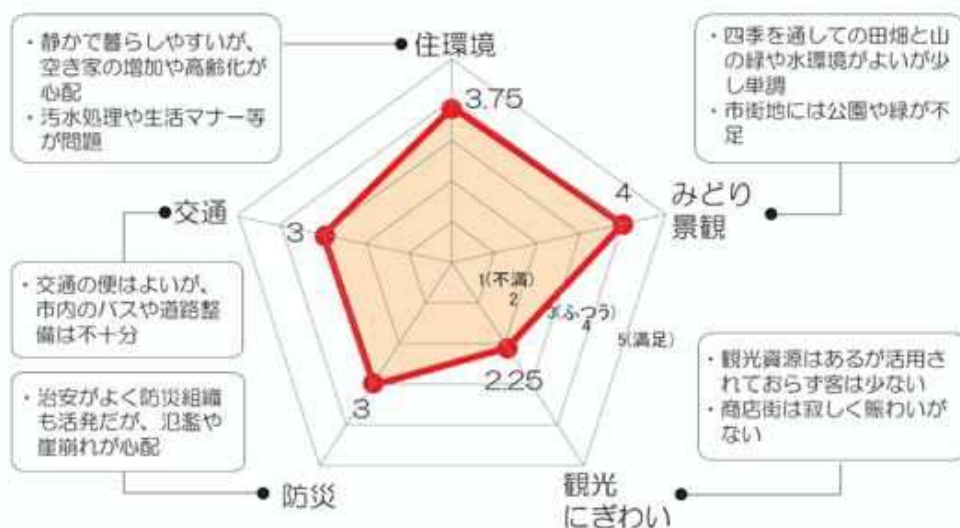
- ・人材面や財政面から行政だけでは、多様化した市民のニーズを満たすことは困難となっており、市民自らの知恵や行動力を生かして、行政とともにまちづくりを推進していく必要があります。
- ・市民が参加するきっかけを作っていくためには、的確な情報の提供、都市計画という枠にこだわらない総合的な受け止めなど、行政としての支援の取り組みを行っていく必要があります。

- ・アンケート調査によるまちづくりへの参加については、「テーマによっては参加してもよい」が半数近くを占め、次いで「参加する気はないがみんなが決めたことであれば従う」、「誘われれば参加してもよい」となっており、やや消極的ではありますが参加の意向は認めることができます。また、市民が参加するまちづくりの必要性についても理解されていると考えることができます。

まちづくりへの参加について



■ワークショップ『まちの通信簿』（5点満点 4チームの平均点）





第Ⅱ章 都市づくりの目標

1 都市づくりの基本理念と将来像

1-1 都市づくりの基本となる考え方

神崎市は、豊かで変化に富んだ自然、歴史に培われた文化、近隣都市と一体となった利便性の高い生活圏など、快適で個性ある生活・生産の場として可能性を秘めた地域です。

しかし、人口が減少傾向に転じ、高齢化率は上昇を続けています。また、空き家や空き店舗の発生、自然災害に対する不安、都市の顔となる都市空間の未形成など、都市として解決すべき課題は数多くあります。

一方、わが国では人口減少時代へ突入し、人口の少子高齢化、産業構造の大きな変化から、土地利用の考え方や交通体系のあり方の変化、低炭素型社会の提唱、厳しい財政事情による公共投資の抑制など、従来からの都市のあり方を見直す動きも出ており、このような変化を踏まえた都市づくりを行っていくことが求められています。

本市では、平成 20 年に「神崎市総合計画」を策定し、基本構想において

「悠久の土地で市民が健やかに安心して暮らし続ける」

「多様な産業基盤を築き豊かな夢資源を生かす」

「次代を担う人材と地域文化を育て市民がまちづくりの主役となる」

ことを基本理念とし、

『自然と歴史と人が輝く未来都市

～潤いと活力を次世代へ継ぐ、夢創造都市を目指して～』

を将来都市ビジョンとして掲げています。

このような背景や変化の方向を踏まえ、本市において 20 年後を展望した都市づくりを進めていく上で基本となる考え方は、次の通りとします。

- ・安全、快適に住み続けることができること
- ・自然、歴史、文化の個性ある資源を次世代に継承していくこと
- ・市民が主体的に参加していくこと

1-2 都市の将来像

本市は、広域的に見ると隣接する佐賀市をはじめ鳥栖都市圏、久留米都市圏、福岡都市圏への近接性から、通勤・通学・買物などの利便性が高い位置にあります。また、大学や高校などの教育機関が立地していることや、多くの歴史資源や自然資源に囲まれていることから、若者や市外からの来訪者など様々な人たちとの交流・連携の可能性も秘めています。

一方、本市では顔となる「中心」が形成されていないことや、様々な資源がそれぞれ孤立していること、自然条件や歴史的社会的な条件が異なる南北に長い市域から、神崎市民が「神崎らしさ」を感じることができるよう「場所」や「空間」が必要と考えられます。

このような本市の特性を踏まえ、子供や若者たちからお年寄りまで、多様な世代が安心して快適に暮らすことができる都市づくりを目指して、本市の 20 年後に向けての将来像を次のとおりとします。

『暮らしやすさと 活力にあふれた 魅力ある未来都市』

1-3 都市づくりの基本目標

都市の将来目標の実現に向けて、都市づくりの基本目標を次のとおりとします。

【快適で利便性に富んだ田園ライフを実現する都市づくり】

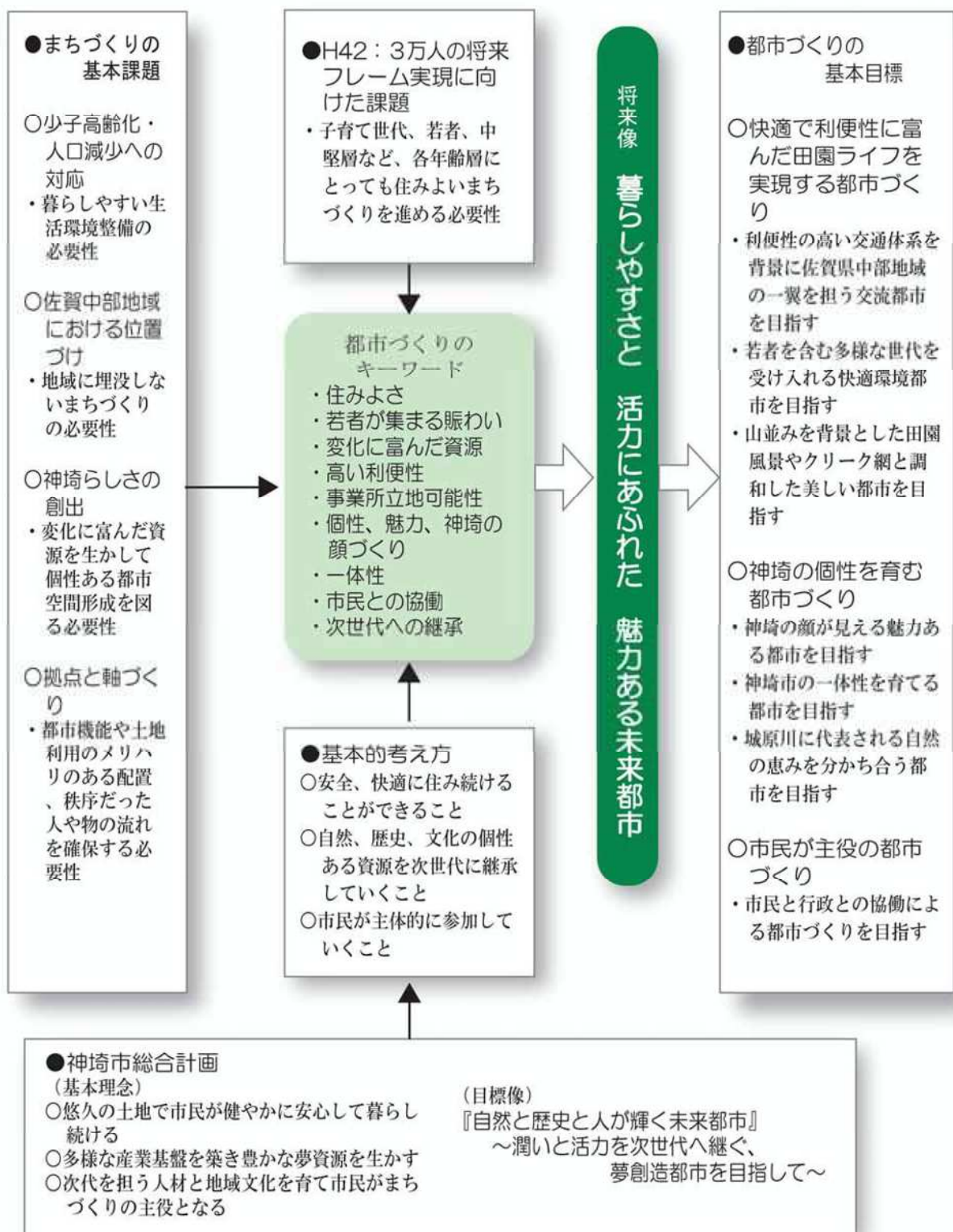
- ・ 利便性の高い交通体系を背景に佐賀県中部地域の一翼を担う交流都市を目指す
- ・ 若者を含む多様な世代を受け入れる快適環境都市を目指す
- ・ 山並みを背景とした田園風景やクリーク網と調和した美しい都市を目指す

【神崎の個性を育む都市づくり】

- ・ 神崎の顔が見える魅力ある都市を目指す
- ・ 神崎市の一体性を育てる都市を目指す
- ・ 城原川に代表される自然の恵みを分かち合う都市を目指す

【市民が主役の都市づくり】

- ・ 市民と行政との協働による都市づくりを目指す



2 将来フレーム

おおむね 20 年後の平成 42 年における本市の人口及び世帯数の目標は、下表のように人口は 30,000 人（平成 22 年から 2,900 人の減少）、世帯数は 11,000 世帯（同 250 世帯の増加）と設定します。

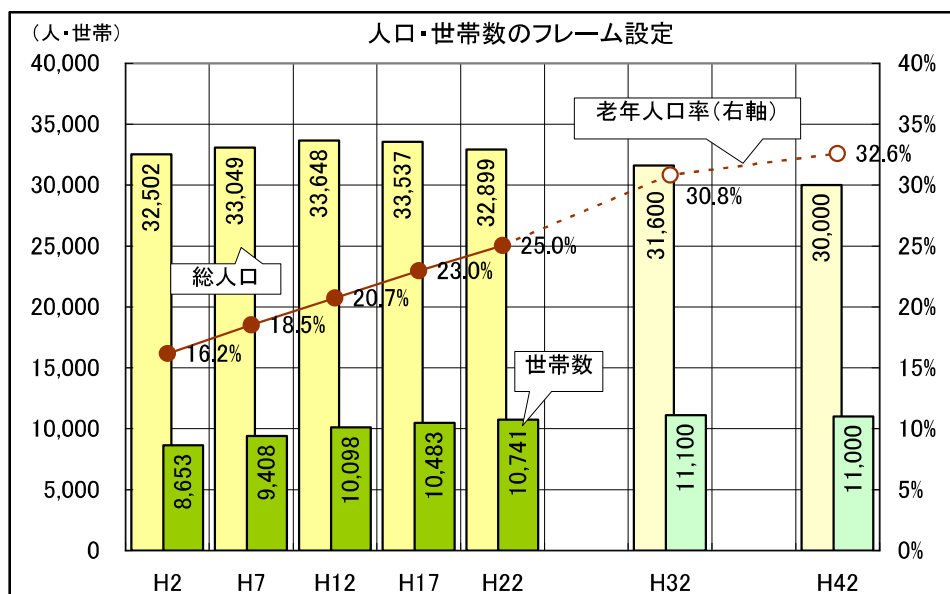
人口の高齢化や少子化に伴う年齢構成の変化により、本市においても人口の減少傾向は続き、このままの趨勢ではさらに減少することも推測されますが、今後、子育て世代、若者、中堅層、そしてリタイア層など、各年齢層にとって住みよいまちづくりを積極的に進める目標人口として設定したものです。

なお、この設定において 65 歳以上人口が占める割合は、平成 22 年の 4 分の 1（25.0%）から平成 42 年には 3 分の 1（32.6%）に達すると見込んでいます。

表 人口・世帯数の目標

		H22	H32	H42
		現況	中間年次	目標年次
総人口	人	32,899	31,600	30,000
0-14歳	%	14.1%	13.5%	12.4%
15-64歳	%	60.8%	55.7%	55.0%
65歳以上	%	25.0%	30.8%	32.6%
世帯数	世帯	10,741	11,100	11,000
世帯当り人員	人/世帯	3.06	2.85	2.73

資料：国勢調査、独自推計



資料：国勢調査、独自推計

3 将来都市構造

3-1 広域的位置づけ

「佐賀県の都市計画に関する基本方針」（平成 20 年改正）では、神埼市は「中部地域」に含まれ、中部地域マスタープランにおいて、地域づくりの理念を『スローシティ佐賀中部』と定め、また地域整備の基本方針として、

- 中核都市としての様々な都市機能が集積し、各都市の個性を活かした地域づくり
- 豊かな自然・歴史的・文化的環境と都市的機能が調和した魅力あふれる地域づくり
- 広域交通ネットワークなどによる産業に活力ある地域づくり
- 地域特性を活かした多彩な農水産業の振興と豊かな自然や文化を活かした農山漁村づくり

を行うこととされています。

以上を踏まえながら、本市の広域的な位置づけについては、県都佐賀市に隣接するという立地を生かして、佐賀市に立地する様々な広域的な都市機能の利用利便を享受しつつ、個性ある豊かな自然や歴史的・文化的環境を提供するゾーンとして、また、多様な居住空間を提供するゾーンとして、農林業との調和に配慮しながら、佐賀市や周辺都市等と適切な機能分担を行うとともに、これを支えるしっかりとした交通ネットワークとあいまって、目指すべき中部地域の地域整備における役割を担っていくこととします。



3-2 都市の基本構成

本市の土地利用の大きな枠組みとなる土地利用のゾーニングをおこない、そのゾーニングの中で都市の機能配置にメリハリをつけ、ゾーニング間の円滑な人やモノの流れをつくりだして、全体として調和のある構成が形づくられるよう、骨組みとなる拠点と都市軸を配置します。

拠点とは商業・業務、教育・文化、行政などの機能が集積し、また、生産活動や歴史文化レクリエーション機能が集約的に配置される場所と位置づけます。

都市軸は、広域的な地域を円滑に結び、また市内の各拠点を結ぶ交通や緑のネットワークを想定します。

拠点と軸の配置については、「神崎市総合計画」において示された拠点と軸の配置を基本として、将来の都市構造をイメージします。

(1)土地利用のゾーニング

本市における市街地や農業生産地、集落地、山地部における山林や山間集落地など、土地利用の大きなまとまりについて、その配置をゾーニングとして方向づけます。

市街地ゾーン	<p>○旧長崎街道神埼宿周辺の市街地や、その周辺の住宅地、国道 34 号沿道、国道 264 号沿道の千代田総合支所から佐賀市境界にいたる区域、及び脊振総合支所の周辺で、現在、市街地を形成しているゾーンを市街地ゾーンとします。</p> <p>○古くからの市街地や、幹線道路の沿道に形成された市街地など、本市における居住機能や商業業務機能、生活サービス機能などがまとまって配置されたゾーンです。</p>
農業・集落ゾーン	<p>○おおむね長崎自動車道以南の佐賀平野の一部となっている農地及び集落地を農業・集落ゾーンとします。</p> <p>○クリークと一体となった環濠集落が分布し、基盤整備が行われた優良な農地における農業生産が行われるゾーンです。</p>
山林ゾーン	<p>○神埼町北部及び脊振町の区域となる、脊振山系を山林ゾーンとします。</p> <p>○河川の水源があり、木材生産、レクリエーションの場としての役割や、市街地、農業・集落ゾーンからの神埼らしい緑の眺望を提供する役割を果たしています。</p>

(2)拠点の配置

拠点は、中心拠点と生活拠点及び教育や生産などの都市機能の集積による都市構造上の核となる地区とします。

①中心拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・本市の都市としての顔となるべき旧長崎街道神埼宿周辺地区を中心拠点と位置づけます。 ・当拠点は、JR 神埼駅のほか、市役所その他の公共公益施設、旧長崎街道由来の古い街並み、吉野ヶ里歴史公園への玄関口など、本市で最も都市機能が集積し、また人が集まることが期待される地区でもあります。 ・近年、空店舗や空き地の増加、人口の空洞化などから、活力が乏しい市街地となっていますが、本市の活力を高め、賑わいを取り戻していくことや、市民が誇りを持って「まちの中心」といえるような拠点の形成に向けて、中心拠点と位置づけることとします。
②生活拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・千代田総合支所及び脊振総合支所の周辺を、生活拠点と位置づけます。 ・生活拠点にあっては、各地域の日常生活サービス機能の配置を図るとともに、防災上の拠点機能、周辺における歴史文化レクリエーション情報の提供機能など、周辺への波及を考慮した機能の充実を図ることとします。
③生産拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・工業生産機能が立地、又は今後の立地が想定される県道佐賀鳥栖川久保線沿道、および千代田町国道 385 号沿道を生産拠点と位置づけます。 ・生産拠点においては、本市の産業活性化や雇用の拡大を図るため、周辺環境との調和に配慮しながら、工業生産機能や業務機能の立地・集積を図る地区とします。
④教育拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・西九州大学及びその周辺を教育拠点と位置づけます。 ・本市に定着した西九州大学は、様々な可能性を秘めた若者の学びのゾーンとして、本市の特性に欠かせない役割を果たしています。若者たちが学び、かつ生活する場として、今後とも良好な環境形成を図ります。
⑤歴史文化レクリエーション拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・北から、脊振町の脊振神社、鳥羽院山荘、高取山公園など、神埼町の吉野ヶ里歴史公園、仁比山公園、日の隈公園、横武クリーク公園、旧長崎街道神埼宿など、千代田町の下村湖人生家、直鳥城跡公園、次郎の森公園などを、歴史文化レクリエーション拠点と位置づけます。 ・これら歴史文化レクリエーション拠点は、現状では一つ一つが単独の施設となっており、せっかくの資源が活用されていない状況にあります。 ・このため、拠点として整備・管理を進めるとともに、市民に親しまれ、また市外からの来訪者を迎えることができるよう、これをつなぐネットワークの形成などにより、魅力ある拠点として形成を図ります。

(3)都市軸

都市軸は、本市の都市構造上の骨格としての役割と、各拠点の機能を結んで人やものを円滑に流動させる血管の役割を果たします。対象となるのは、幹線的な機能を持つ道路だけではなく、主要な河川など線状にモノを流す働きを持った都市施設を位置づけます。

筑後川から脊振山系にいたる南北に長い市域をもち、三角州状の低地から扇状地地形、丘陵地、そして山地にいたる性格が異なる地形的条件、また、佐賀平野を東西に貫く佐賀・鳥栖・武雄連携軸（佐賀県都市計画の基本方針）が本市の中央部を横断するという地理的な特徴から、これまでに形成されてきた人や物の流れは、東西方向が主要なものでした。

将来に向けては、これらの東西方向の軸の充実により広域的な連携の強化を図るとともに、本市の一体的発展を図り、市内における市民の生活・生産の活動を支え、また、防災面の効果などを図るために、南北方向（南北軸）の強化を図ることとします。

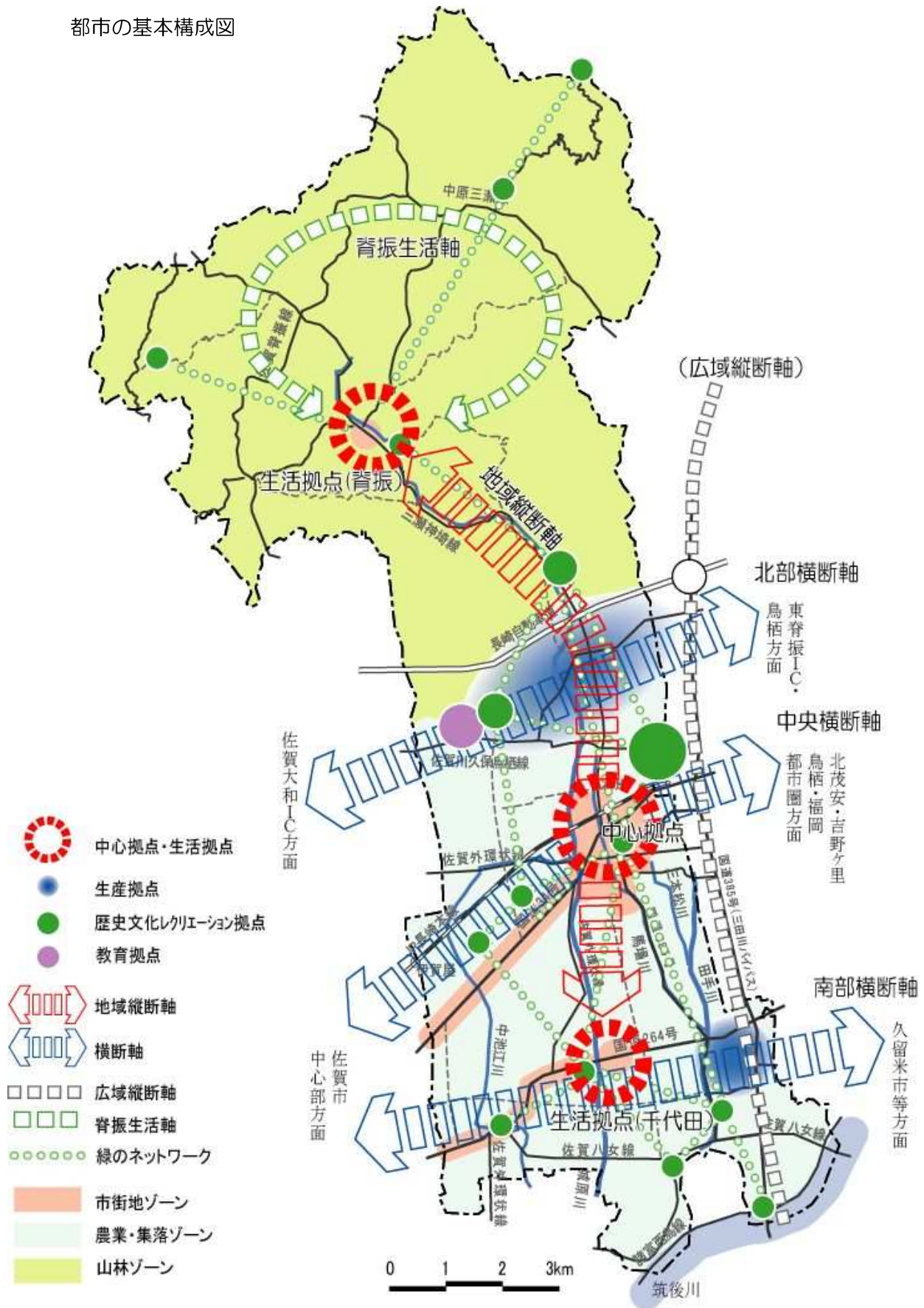
また、脊振町においては、生活拠点と山間部の集落地を結び、地域の生活利便性や災害からの安全性を高めるために、脊振生活軸の形成を図ります。

あわせて、交通体系に加えて、環境の保全や歴史・文化・レクリエーション活動など、本市の資源を生かしていくためのネットワークについても、緑のネットワークとして位置づけを行います。

横断軸 (東西方向)	中央横断軸	<p>○中央横断軸は、中央拠点を經由する国道 34 号と JR 長崎本線などで構成される軸で、佐賀中部地域の広域連携軸と位置づけられており、本市と佐賀市、鳥栖市や福岡都市圏等を結ぶ広域的な連携を支える役割を担います。</p> <p>○行政、文化、教育（高校）のほか、商業・業務機能などさまざまな都市機能が沿道に立地し、市内の諸活動を支える役割も担っています。</p>
	北部横断軸	<p>○北部横断軸は、佐賀平野と脊振山地の境界部分を東西に走る幹線道路で長崎自動車道の東脊振 IC と佐賀大和 IC を結ぶ県道佐賀川久保鳥栖線や、景観上の特徴となっている長崎自動車道などから構成します。</p> <p>○県道佐賀川久保鳥栖線は、教育拠点や生産拠点、歴史文化レクリエーション拠点などを結ぶ役割も担っています。</p>
	南部横断軸	<p>○南部横断軸は、国道 264 号、県道佐賀八女線、主要市道などから構成され、本市南部と佐賀市中心部や久留米市等を結ぶ役割を担います。</p>

縦断軸 (南北方向)	広域縦断軸	<p>○広域縦断軸は、中部地域の広域連携軸と位置づけられている国道 385 号（三田川バイパスなど市外区間を含む）が対応します。</p> <p>○本市東部と長崎自動車道東脊振 IC、福岡市方面及び筑後川を越えて大川市、柳川市方面を結ぶ役割を果たしています。東西方向の横断軸における交通の円滑な分散を図り、周辺の土地利用の活力を高めていく機能を担います。</p>
	地域縦断軸	<p>○地域縦断軸は、城原川に平行する県道三瀬神埼線、国道 385 号（国道 34 号以南）、佐賀外環状線（同）、主要な市道などの道路、及び城原川、田手川などの河川から構成し、市内の南北方向のさまざまな流れを支える役割を目指します。</p> <p>○また、中心拠点と 2 つの生活拠点を結ぶほか、歴史文化レクリエーション拠点や生産拠点をつなぐ役割、及び東西軸の交通流動を市内に誘導する幹線としての機能を有しています。</p>
脊振生活軸		<p>○脊振生活軸は、県道三瀬神埼線、県道佐賀脊振線、主要な市道などから構成され、脊振町の生活拠点と集落及び脊振町と佐賀市や吉野ヶ里町とを結ぶ生活の幹線としての役割を果たしており、また災害時の生命線として機能することが求められる道路です。</p>
緑のネットワーク		<p>○歴史文化レクリエーション拠点や中心拠点、生活拠点を相互に結ぶ、歩行者系を中心とするネットワークをイメージし、城原川や田手川、三本松川、馬場川等、及び用水路などの河川・水路や歩道が整備された道路などを活用して、市民が安心して快適に散策などを楽しむことができる空間とします。</p>

都市の基本構成図



第Ⅲ章 分野別の方針

1 土地利用の方針

1-1 基本的考え方

本市においては、土地利用の基本構成に沿って、活力ある拠点の形成、暮らしやすい生活環境を備えた住宅地や集落の形成、山林など豊かな自然資源の保全、及びクリーク網と一体となった田園を保全していくことによって、それぞれが調和した土地利用の実現を図ることが重要です。

この中で、農業・集落ゾーンにおける新たな住宅地の開発や、幹線道路の沿道における商業・業務機能の立地が見込まれますが、このような土地利用の動きに対しては、そのポテンシャルを適切に受け止めながら、無秩序な開発とならないよう、都市計画制度の活用など、良好な都市的土地利用の実現に向けたコントロールを図ります。

また、道路や公園などの都市基盤が十分ではない市街地や集落地については、安全性や快適さなどの向上を目指して、市民の参加・提案やさまざまな工夫を行い、時間をかけて質の向上を図ります。

なお、農地や山林などの自然的環境については、それぞれ農業生産、林業生産のほか田園景観の提供や歴史文化レクリエーション機能など、多様な役割・機能を有していることから、その保全に努めます。

1-2 土地利用別の方針

①拠点市街地

○中心拠点については、都市機能や住宅等が最も集積した市街地であり、JR 神埼駅においてバス交通との結節性を高めることや、行政、教育、文化、医療などの公共サービス機能の配置、商業機能の誘導や更新、旧長崎街道や櫛田宮などの歴史文化レクリエーション拠点の街並み整備などを行い、神埼市の顔として、利便性が高く個性ある市街地の形成を図ります。また、吉野ヶ里歴史公園へのアクセスポイントとして駅前広場が整備された駅北側については、区域を限って住宅や商業施設の立地を誘導し、都市的街並みの形成を図ります。



旧長崎街道



JR 神埼駅北口周辺

○千代田及び脊振の生活拠点については、教育、行政、医療などの生活サービス機能の集約的な立地や、防災や観光などの地域の情報拠点化、歩行者に優しい街路空間の整備などを通して、身近で親しまれる拠点としての市街地形成を図ります。



生活拠点構成のイメージ

②その他の市街地

○中心拠点周辺や国道 34 号沿道、旧長崎街道境原宿周辺、県道佐賀川久保鳥栖線の飯町交差点周辺については、古くからの市街地として住宅や日常サービスの商業機能の土地利用の維持・増進を図るとともに、身近な道路の整備や公園・広場の確保などを進め、暮らしやすい生活空間の形成を図ります。また、西九州大学及びその周辺については、教育拠点として機能の保全を図る市街地とします。



鶴住宅地

○なお、生産拠点と位置づけた県道佐賀川久保鳥栖線の沿道や千代田町東部工業団地地区については、周辺環境への影響の防止や立地需要の動向を見極めながら、高速道路 I C への近接性や幹線道路の利便性を生かした、まとまりのある工場や業務機能の立地を図る地区として、位置、規模等について検討・調整を行います。

③沿道サービス地区

○幹線道路のうち国道 264 号、県道佐賀川久保鳥栖線の沿道では、広域的な利便性の高い位置条件を背景に、商業業務機能や工場生産機能の立地が進んでいます。

○このほか、国道 385 号、県道三瀬神埼線、県道若宮鶴線、県道吉田鶴線、県道佐賀八女線の沿道についても、商業施設や住宅などの立地が進んでいます。



沿道サービス地区（駅前通り）

○これら沿道地区における都市的土地利用は、都市に活力をもたらすという役割を踏まえ、周辺の農地や住宅への騒音振動、交通環境悪化の防止等に努めながら、一定範囲の立地を許容する地区とします。

④農地・集落地域

○おおむね長崎自動車道以南の地域は、農業基盤整備が行われた優良な農地が広がり、またこれと一体となった集落が分布しています。特に、JR 長崎本線以南の地域においては、クリークが多数分布し、地域の独特の景観を提供するとともに、古くから生活と結びついた水辺空間として市民に親しまれています。



クリークと一体の集落

○これらの地域は、農業生産地域として農地の保全を図るとともに、クリークと一体となった集落等について、身近な道路の整備や公園・広場の確保などを進め、暮らしやすい生活空間の形成を図ります。

⑤山林・集落地域

○おおむね長崎自動車道以北の脊振山系は、木材資源としてはもちろん、水源の涵養、緑の景観の提供、歴史文化レクリエーションの場の提供などさまざまな役割を果たし、同時に、脊振町市民の生活の場でもあります。



山林・集落地域

○このため、山林の維持・保全、集落地周辺における良好な農地の保全、集落地の生活環境の安全性・快適性の確保、歴史文化レクリエーション機能の増進などに努め、これらが一体となって自然に抱かれた良好な山林・集落地域として形成を図ります。

土地利用方針図

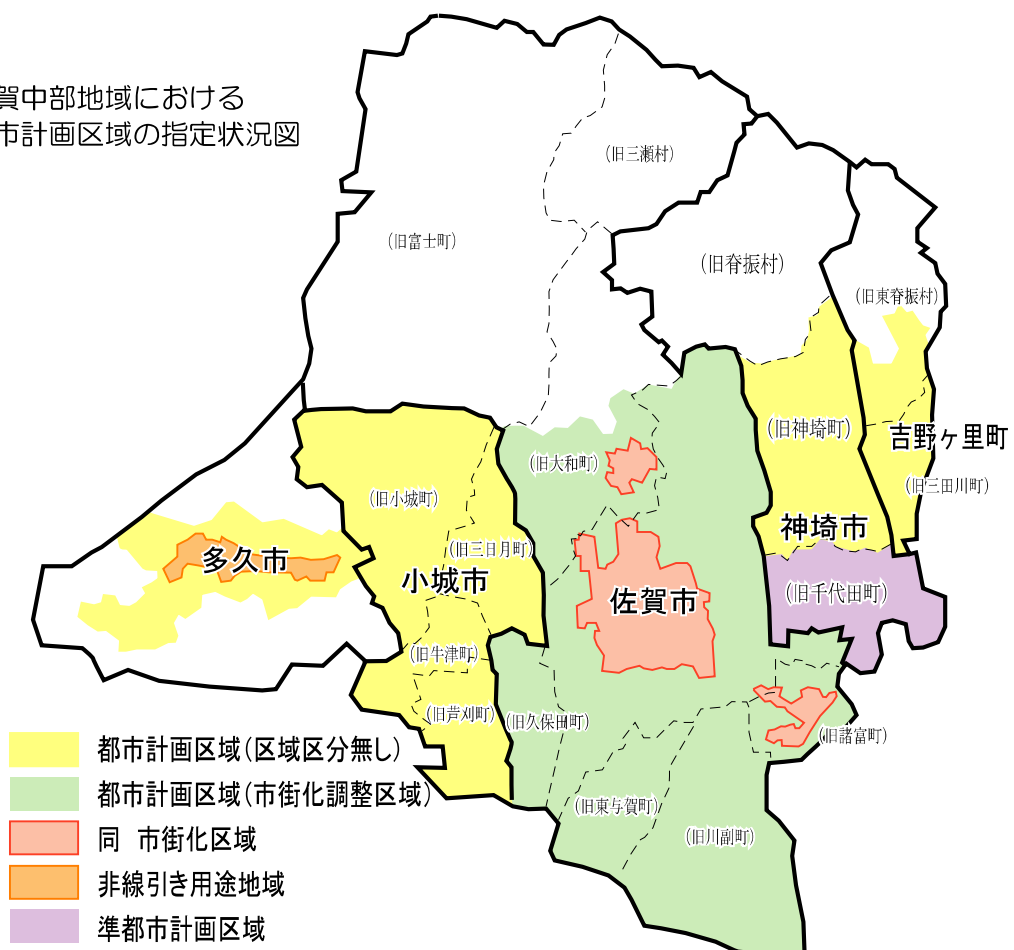


1-3 主な施策の方針

(1) 都市計画区域の検討

- 現在、神埼町の全域に都市計画区域が指定され、千代田町には準都市計画区域が指定されています。また、脊振町は無指定となっています。
- 千代田町については周囲を都市計画区域が取り囲む形となっており、道路整備や都市的土地利用の規制・誘導などを図る上で、一体の都市として整備、開発及び保全していく必要があります。
- また、脊振町については、生活拠点の整備や都市軸の整備、歴史文化レクリエーション拠点の整備などを計画的に進めることや、廃棄物処理場等による環境の悪化を防ぎ山林や河川の保全を図るため、これらが想定される範囲において、現在の都市計画区域と一体的に整備、開発及び保全していく必要があります。
- 今後、広域的・一体的な交通体系の整備や、連続した土地利用施策の展開、また開発の恐れのある地域の保全などを、市として「一体的に整備、開発及び保全」を行っていくために、現在の都市計画区域の指定について再検討を行ないます。

佐賀中部地域における
都市計画区域の指定状況図



(2)建築物のコントロールの方針

○現在の建築物の規制・誘導は、都市計画区域及び準都市計画区域における建ぺい率、容積率の指定のみで、用途地域は指定されていません。

○今後、良好な市街地の形成を図っていくためには、建物用途の混乱を防いでいくことが求められますが、本市の場合、駅周辺地区を含め、ひとつひとつの市街地や集落の規模が小さいことから、面的に建築物の建築を規制・誘導していく制度である用途地域にはなじまないという特性があります。

○このような特性を踏まえ、住宅市街地の環境を悪化させるような建築の防止を図るための規制・誘導については、都市計画区域内において面的に指定することが可能な「特定用途制限地域」適用の検討を行ないます。

●特定用途制限地域：用途地域が定められていない区域において、良好な居住環境に支障を生じさせる建物や、そぐわない恐れのある建物が立地しないように規制を加えることができる制度です。例えば、集落の居住環境を守るために、風俗店やカラオケ店などが立地しないよう規制することが可能となります。

○また、あわせて住民からの生活環境保全に対する要望がある場合や、新たな開発が行われる場合には、地区計画制度の活用の誘導を検討し、きめ細かく環境水準の維持・向上を図ります。

●地区計画制度：都市計画制度の中のひとつで、地区や集落のレベルで、生活道路や広場、遊歩道などの地区施設の位置、建物の建て方や街並み形成などについて、関係する地域の住民と行政が相談してルールを定め、土地利用の誘導や基盤施設の確保を行うものです。

2 交通体系整備の方針

2-1 基本的考え方

本市には佐賀県中部地域における広域連携軸となる幹線道路が経由しており、中部地域の将来地域構造の形成に向けて、その機能の充実を図ることが求められています。これらは、市内の骨格を形成する道路としても機能することが必要であり、「地域幹線道路」として機能の充実を図ります。

地域幹線道路と共に、これを補完し、本市における日常的な生活、生産活動を支える道路は、都市の血管として円滑な交通処理、利便性の向上、安全性の確保などが求められます。これらの道路を「生活幹線道路」と位置づけ、機能の充実を図ります。

本市の市街地や集落における身近な生活道路は、幅員が不十分であったり、袋小路状になっていたりして、交通安全や火災時の消火活動に支障が想定されます。また、アンケート調査においても生活道路の整備についての整備優先度が高くなっています。このため、生活環境の水準の向上の視点からその改善を図ります。

高齢化の進展などから過度に車に依存しない交通環境づくりが求められており、公共交通の利便性の向上が必要となっています。アンケート調査においてもバス交通の利便性に対して強い不満が示されています。このため、鉄道との結節機能の向上やバスネットワークの検討など、公共交通の利便性向上を図ります。

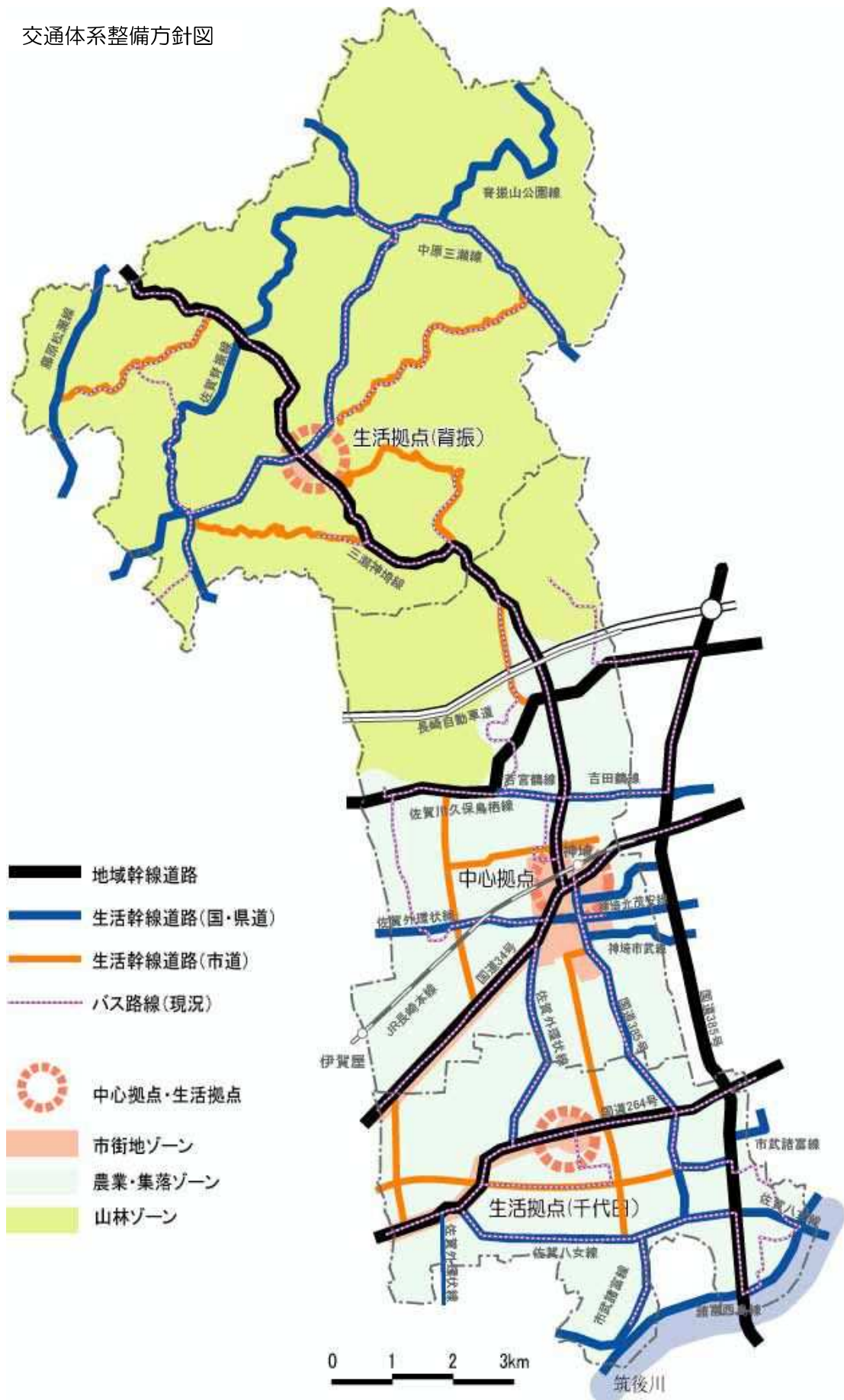
都市における道路は、交通処理機能に加えて、沿道土地利用や防災空間、供給処理施設の収容、沿道景観の提供などの機能を有しています。道路が安全で快適な空間としてこのような機能を果たしていくため、歩道の確保や街路樹の確保など、道路空間の質の向上を図ります。また、歴史文化レクリエーション拠点間の連携に向けて、歩行者や公共交通を中心としたネットワークの形成を図ります。

2-2 交通施設の整備方針

幹線道路	地域幹線道路	○横断軸、縦断軸として位置づけた国道や県道については、円滑な交通流動を支え、市外との交流や市内の拠点間の連携を図る道路として、また防災や沿道利用などさまざまな都市活動の基盤として形成を図るため、需要に見合った道路規格の実現に向けた整備を図ります。 (主な対象路線) 国道 34 号、国道 385 号 (三田川バイパス)、国道 264 号、県道佐賀川久保鳥栖線、県道三瀬神埼線 など
	生活幹線道路	○旧長崎街道神埼宿周辺において都市計画決定された道路や、拠点を結ぶ主要な国道・県道については、市民の日常生活や生産の諸活動を支える基盤として、また防災や通学路、バス路線などの多面的な役割を果たしていくため、ネットワークに留意して機能の

		<p>向上や計画的な整備を図ります。</p> <p>(主な対象路線) 国道 385 号(駅前から佐賀八女線までの区間)、県道佐賀外環状線、県道佐賀八女線、県道佐賀脊振線、県道中原三瀬線、県道神埼北茂安線、県道若宮鶴線、県道吉田鶴線 など</p> <p>○国・県道のほか、小物成姉線・境原龍尾線(通称 中央道路)、大町橋日の隈線(通称 日の隈線)などの主要市道が、道路交通体系の一部として市街地や集落地に発生集中する交通を幹線道路に導く交通処理機能や、災害時の避難ルート、バスルート、主要な通学路など、国・県道と同様の役割を果たしており、幹線道路の計画的な整備にさいしては、これらの主要市道を組み合わせた総合的な道路交通体系の方向を検討します。</p> <p>(主な対象路線) 市道小物成姉線・境原龍尾線、同 大町橋日の隈線、同 国営千代田西 1 号線、同 政所倉谷広滝線、同 頭野鳥羽院松梅線 など</p>
	生活道路	<p>○通学路などの歩行者の安全が強く求められる道路や、通過交通が混在する生活道路については、安全性を高めるための整備や改良を行います。</p> <p>○市民とともに地区レベルのまちづくり計画を策定し、長期的に改善を図るなど、さまざまな取り組みを通して水準の向上を図っていくこととします。</p>
公共交通	鉄道	<p>○JR 神埼駅は、通勤通学を支える公共輸送機関として多くの利用があり、今後、運行利便の向上や交通結節機能の向上を図ります。</p> <p>○駅北口は、吉野ヶ里歴史公園の入り口として、市外からの利用者も想定して、わかりやすく快適な駅前機能の充実を図ります。</p>
	バス	<p>○現在、路線バスや市の巡回バス、脊振町におけるスクールバスが運行されていますが、改めて市民の要望に対応した運行システムなどについて検討を行います。</p> <p>○歴史文化レクリエーション拠点においては、シーズンにおける大規模な交通混雑が発生し、来訪者のイメージ悪化につながる恐れがあります。このため、シャトルバスの運行など需要に見合ったシステムの充実を図ります。</p>
	道路空間の質の向上	<p>○幹線道路における歩道の設置や街路樹の整備など道路空間の質の向上に向けた取り組みを図ります。</p> <p>○中心拠点においては、電線の地中化を図るなど街並み景観の整備や、南北の一体的利用の確保などにより、快適で魅力ある拠点形成を図ります。</p> <p>○仁比山公園・九年庵周辺、吉野ヶ里歴史公園、日の隈公園、城原川などを結ぶとともに、JR 神埼駅北口とも結ばれた歩行者ネットワーク、及びバス網の整備を行います。</p> <p>○旧長崎街道やクリーク、城原川をめぐる歴史と自然を楽しむ歩行者のネットワークの整備を行います。</p>

交通体系整備方針図



2-3 主な施策の方針

①都市計画道路の再編

○都市計画道路は、7 路線、総延長 9.4km が決定され、うち整備済みは 31.3%（計画幅員の 3 分の 2 以上が確保された概成は 39.0%）で、概成とあわせた整備率は 70%となっています。

○都市計画道路については、決定後長期間が経過していますが、この間まったく整備が行われていない路線が 2 路線あること、また、決定された範囲が旧長崎街道神埼宿周辺や国道 34 号の一部に限られていること、各路線の役割が時代の変化とともに変わってきていること、今後、都市計画区域の変更（拡大）が想定される中、市全体の骨格形成の観点から都市計画的な位置づけが求められること、などを踏まえて、交通需要の変化、土地利用の変化等を把握し、今後のあり方について検討を行ないます。

○都市計画道路の見直しに当たっては、鉄道による駅南北市街地の分断の解消や地域縦断軸としての円滑な交通処理について、あわせて検討を行ないます。

都市計画道路整備状況図



現都市計画道路の整備状況 (H23年度末)

	計画延長 (m)	幅員 (m)	備考
3.3.1 姉川大町橋線	1,910	25	概成(国道34号)
3.4.1 神埼橋田道線	1,680	16	概成(国道34号)
3.4.2 神埼駅通り線	1,460	16	整備率 84.1%(国道385号)
3.5.2 協和町本堀線	980	16	整備率 90.8%(県道佐賀外環状線、県道神埼北茂安線)
3.5.3 本堀神納線	1,050	12	完了(県道神埼市武線)
3.5.4 三本松線	1,110	12	未整備
7.5.2 神埼橋本堀線	1,210	12	未整備(区画街路)

②地域幹線道路の機能向上の促進

○国道 34 号、国道 264 号、県道三瀬神埼線、
県道佐賀八女線などの地域幹線に位置づけた
道路は、交通処理機能や防災性能の向上、歩
道の確保、良好な街路空間形成など、道路機
能の向上を図ります。



国道 34 号と沿道の状況

③歴史文化レクリエーション拠点ネットワークの形成

○ネットワークの形成に当たっては、各拠点を結ぶさまざまな仕掛け（街並みづくり、景
観スポット、イベントなど）が必要であり、市民のさまざまな意見をくみ上げるととも
に、実際に参加してもらうことなど、ハード、ソフトの組合せにより、その実現を図り
ます。

○また、観光客が短期間に集中する拠点にあっては、これまでの経験を生かしながらシャ
トルバスの運行など、需要に見合ったシステムの改良を検討します。



櫛田宮市



おふるまいウォーキング

④公共交通機関の利便性の向上

○JR 線やバスシステムについて、市民の要望を踏まえ、運行形態（JR 線の快速停車やデ
マンドバス等）、運行回数、バス運行ルートなど、市民の利便性、快適性を高める運行の
実現を図ります。



巡回バス



JR 神埼駅駅舎（北口）

3 自然環境の保全と活用の方針

3-1 基本的考え方

本市北部は、背振北山県立自然公園、川上金立県立自然公園に指定された山林をはじめ、背振山系として豊かな山林が広がっています。

背振山系の裾野に広がる本市中部は、広々とした田園地域となっており、これらをつなぐ筑後川水系の城原川など一体となって、景観や生態的にも変化に富んだ地域を形成しています。

佐賀平野に位置する本市南部においては、環濠集落として形成されたクリークが特徴ある景観を提供しています。

このような自然環境は、次代に引き継ぐ資源として、その積極的な保全を図るとともに、個性ある本市の資源としてその活用を進めます。

3-2 自然環境の保全と活用の方針

○本市北部の背振山系については、山林や河川環境の保全や、動植物の生息環境の維持を図るとともに、登山、水辺レクリエーション、森林浴、学習などさまざまな活動を行う場所として、市内外の住民が安心して利用できるよう、市民ボランティアの参加促進や案内板の設置などの整備を行います。また、田園からの特徴ある景観を提供する資源として、山林の保全を行います。

○本市南部のクリークについては、横武クリーク公園や直鳥城跡、姉川遺跡の維持・管理により、環濠集落の歴史や自然生態を学ぶ場として広く周知を図ります。また、生活の場となっているクリークと一体の集落地については、生活環境の改善と調和した保護を図るとともに、市民の手による維持・管理などを通して、釣りなどのレクリエーションの場、生態系や歴史の学習の場としての形成、保全を図ります。

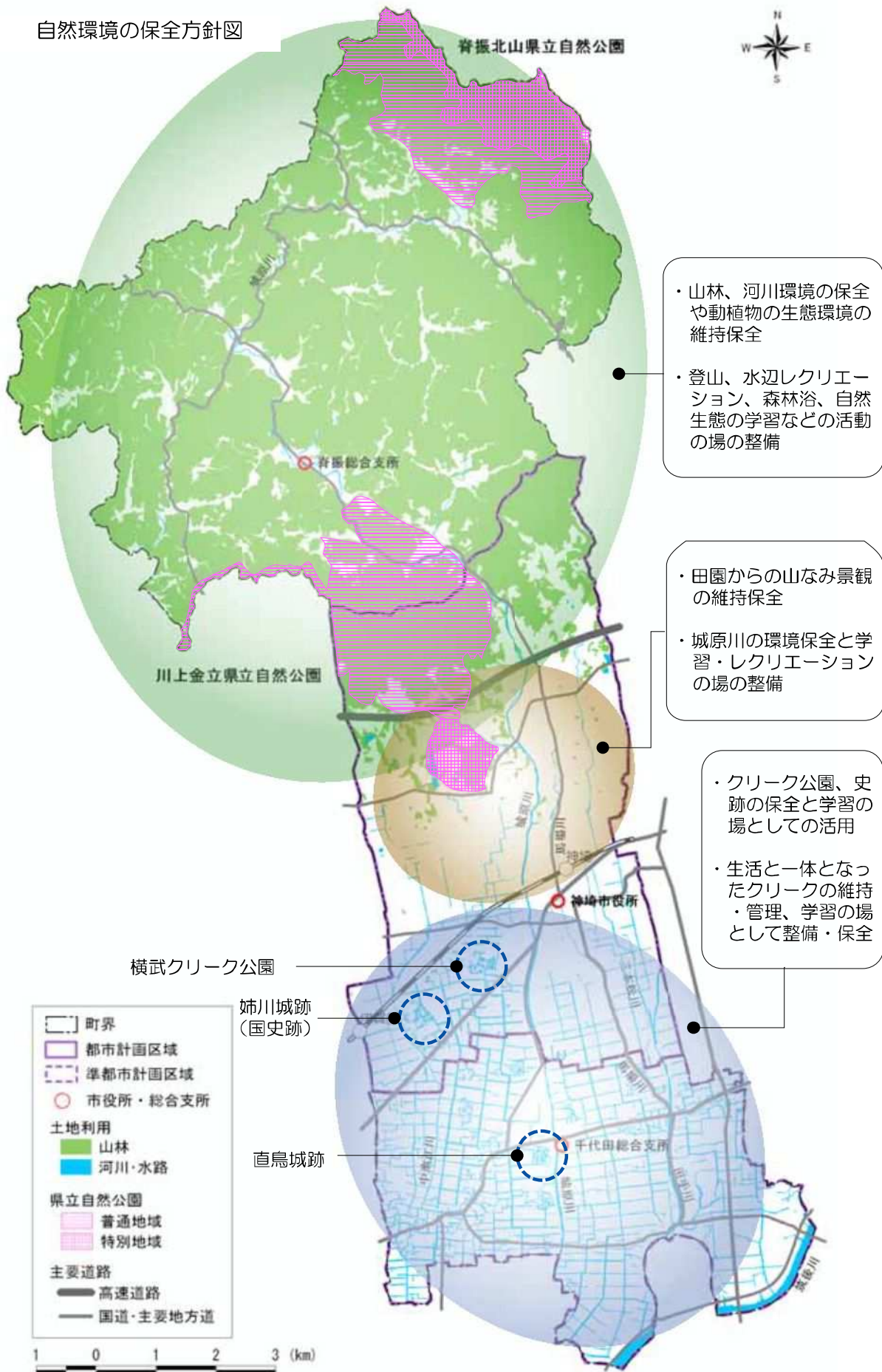


城原川の川遊び



クリークの水草観察会

自然環境の保全方針図



4 公園・緑地の整備方針

4-1 基本的考え方

本市には、都市計画公園として決定・整備された吉野ヶ里歴史公園、日の隈公園、神埼中央公園の3箇所のほか、馬場川親水公園、直島城跡、横武クリーク公園、仁比山公園、高取山公園、水車の里遊学館、城原川親水公園、水辺の楽校などが、都市計画公園と同様の役割を果たしています。しかし、それぞれの施設が十分に利活用されていないこと、施設間の連携が不十分であることなどから、今後はその連携を視野にいて、面的な歴史文化レクリエーションエリアとして、神埼らしい景観形成や市外からの来訪者を含めた観光活動の拠点として展開を図ります。

一方、子供の遊び場や憩いの広場などの身近な公園は、整備が遅れています。このため、暮らしやすい生活環境整備に向けた大きな課題として、身近な公園・広場の確保を図ります。

4-2 整備方針

○歴史文化レクリエーション拠点については、各拠点ごとに手入れや設備の点検などの維持・管理に努めるとともに、利用機会の拡大に向けてイベントの開催や市民ボランティアの協力などの取り組みを行い、また、拠点間をネットワークで結び、面的な歴史文化レクリエーションエリアを形成するなど、市民にとっても市外からの来訪者にとっても魅力的な拠点の形成を図ります。

○子供の遊び場や、身近な憩いの広場などの街区公園レベルの公園は、子育て世代やお年寄りが日常生活を送る上で必要な生活環境施設であることから、その確保を図ります。確保に当たっては、都市計画公園として整備を行うのではなく、市街地内の空き地化した敷地の活用やその他の公有地の活用など、さまざまな工夫を行い、また、市民の手による維持・管理など、可能なところから実現化を図ります。

○検討中の葬祭公園については、周辺環境との調和に配慮しながら、位置、規模、設備能力等さらに検討を進めます。

公園緑地の整備方針図



5 河川・下水道の整備方針

5-1 河川

①基本的考え方

本市中央部を南北に縦断する筑後川水系の城原川、田手川、馬場川、中池江川、三本松川等は、都市に潤いを与え、河川堤防が歩行者や自転車の空間として活用され、また親水空間としての利用など多面的な機能を有していますが、一方で大雨時の氾濫の危険性があり、歴史的にも氾濫を繰り返してきました。

これらの河川については、氾濫の危険性を防ぐための河川改修などの治水事業のほか、防災情報の提供や安全な避難地の確保など、ハード、ソフト両面の治水対策を講じます。

また、それぞれの河川の特性を踏まえて、水辺に親しむ空間の整備、堤防の景観整備や歩行者ネットワークの整備など、暮らしやすい生活環境づくりとしての整備を図ります。

特に城原川は、本市の地域縦断軸を構成する要素としても位置づけられることから、整備の推進を図ります。

②整備方針

○河川の治水対策をはじめ総合的な整備に向けて、「筑後川水系河川整備計画（国土交通省）」に基づき、河川改修をはじめとする事業の促進を図ります。

○各河川の堤防の状況や周辺土地利用などの特性に応じて、多自然型の川づくりを進めるとともに、住民が自然に親しむことができるよう、整備、保全を行うとともに、市民とともに維持・管理の促進を図ります。

○城原川については、地域縦断軸を構成する資源として、河川空間の整備や周辺の公園整備や公共公益施設の配置について市民の参加を求め、市民の手による整備、維持・管理の方向を探ります。



城原川中流域



城原川親水公園「水辺の楽校」

5-2 下水道

①基本的考え方

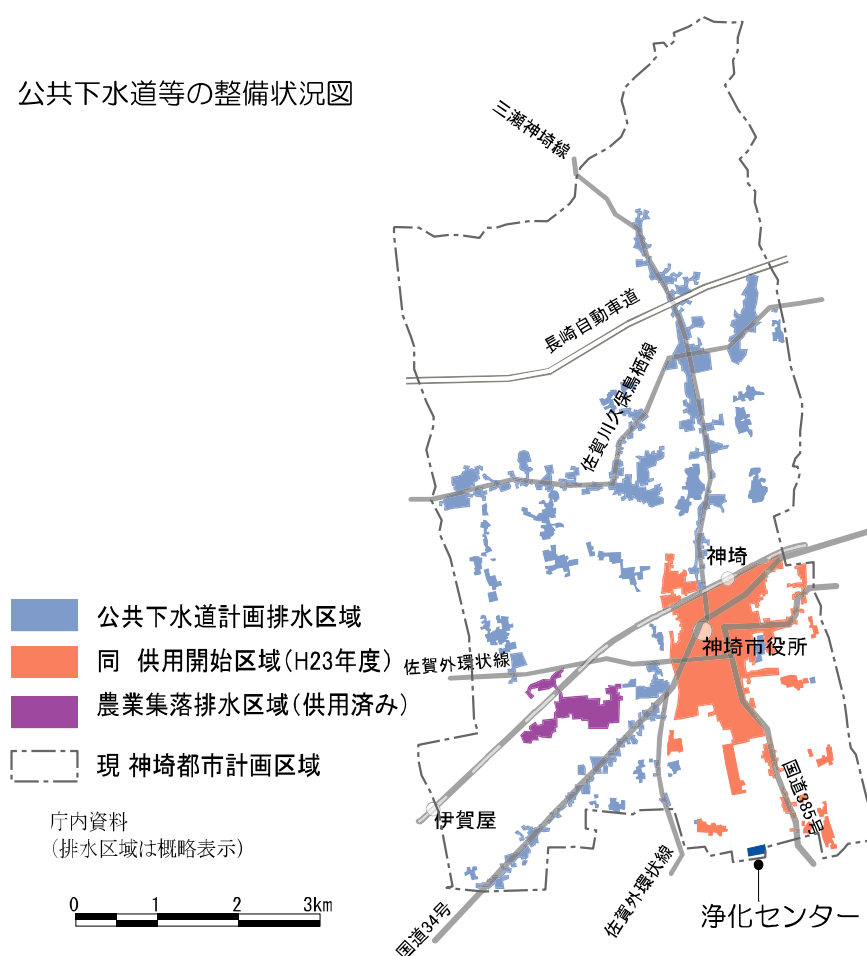
本市では汚水の処理は、公共下水道、農業集落排水施設及び合併浄化槽において行われ、これらを合わせた処理率（処理人口÷居住人口）は、約 55%です。このうち、公共下水道は計画区域約 476ha、処理区域約 243ha で、処理面積率は 51.1%（平成 23 年度末）です。

河川や水路の水質の向上を図り、また、生活様式の変化や、若者、子育て世代の定着を図る暮らしやすい生活環境の確保に向けて、地域の特性を踏まえながら、排水処理の水洗化の普及を図ります。

②整備方針

○公共下水道の計画区域内においては、計画に沿った整備を進めるとともに、計画区域外においては、合併処理浄化槽の設置の促進を図ります。

公共下水道等の整備状況図



6 その他の整備方針

6-1 防災の方針

①基本的考え方

本市には、城原川をはじめとする筑後川水系の河川が流下していますが、山間部にあつては崖崩れの恐れ、また平野部では洪水の危険性があり、これに対する治水対策や崖地防災対策はまだ十分とはいえません。災害は、いつ発生するか予測がつかないことから、市民と行政が日頃から避難や水防活動に対する意識を高めていく必要があります。

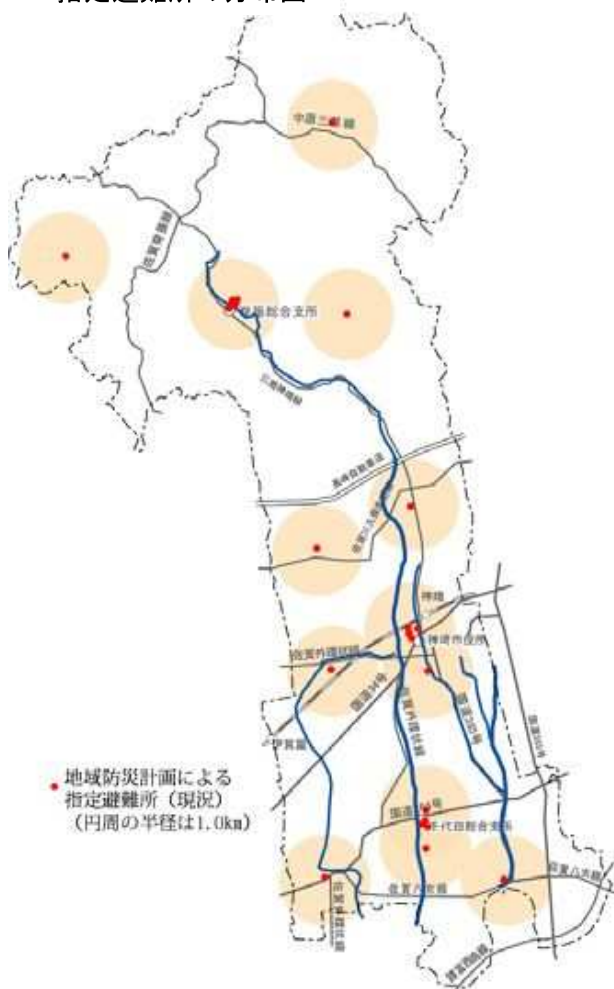
また、災害の予防や緊急対策については、神崎市地域防災計画に沿ってその対応を図ることとしますが、指定された避難所が河川のそばにあるなど、市民の懸念があることや、山間部においては道路の閉塞などにより避難行動ができない場合があることなどから、地形条件や集落の分布などを踏まえた実効性のある防災対策が必要です。

このため、治水等の対策と平行して、管理者による災害に関する情報の提供や、市民が参加する水防や避難の体制を強化して地域の防災力の向上を図り、また住民参加による防災マップの作成などにより、自らの防災意識を高め、安全・安心のまちづくりを進めます。

②防災の方針

- 河川の治水対策や崖崩れ等のための治山対策を推進して、災害の予防を図ります。
- 市民が参加して、身近な地区の災害危険性の表示、安全な避難所や避難路などを示した防災マップづくりや災害時の要支援者の支援システムづくりを進めて、自主防災力の向上を図ります。

指定避難所の分布図



6-2 景観整備の方針

①基本的考え方

市内に分布する自然、歴史、文化などの資源は、まちに潤いと魅力を与える貴重な資源ですが、空き家の発生による市街地の疲弊、田園景観に違和感をもたらす建築物の立地、幹線道路沿道における看板類の氾濫など、資源と調和しない景観が増えています。

今後、「暮らしやすさと活力にあふれた魅力ある未来都市」の実現に向けて、魅力ある市街地づくりや、多くの人を訪れる歴史文化レクリエーション拠点づくり、質の高い生活環境づくりなどを進める必要がありますが、その中で個性と魅力を感じることができる景観を保全し、また形成していくことが重要です。

このため、旧長崎街道神埼宿や境原宿における良質な街並みの復活、四季折々の田園景観の維持・保全、河川やクリークの独特な景観の維持・保全、質の高い幹線道路沿道景観の形成、緑と水に囲まれた集落景観の保全・形成など、土地利用の特性に合わせた神埼らしい良質な景観形成を図ります。

②景観整備の方針

○景観計画を策定し、本市の景観の基本方向を定めます。また、景観計画に沿って、建築物の高さや屋外広告物に一定の制限を検討します。

○市内の河川や水路について、馬場川親水公園、城原川親水公園のような整備について検討を行います。

○旧長崎街道については、関係市民の参画によるルールづくりや電線地中化の促進などにより、優れた街並み景観の形成を図ります。



馬場川親水公園



田園から脊振の眺望



旧長崎街道

7 一体的な取り組み

『暮らしやすさと活力にあふれた魅力ある未来都市』を将来像とし、「快適で利便性に富んだ田園ライフを実現する都市づくり」、「神埼の個性を育む都市づくり」、「市民が主役の都市づくり」を基本目標とした都市づくりを実現していくためには、分野別の方針で述べた事項を束ね、総合的、効果的に取り組む必要があります。

7-1 一体的な整備の考え方

●個性ある神埼の形成に向けて

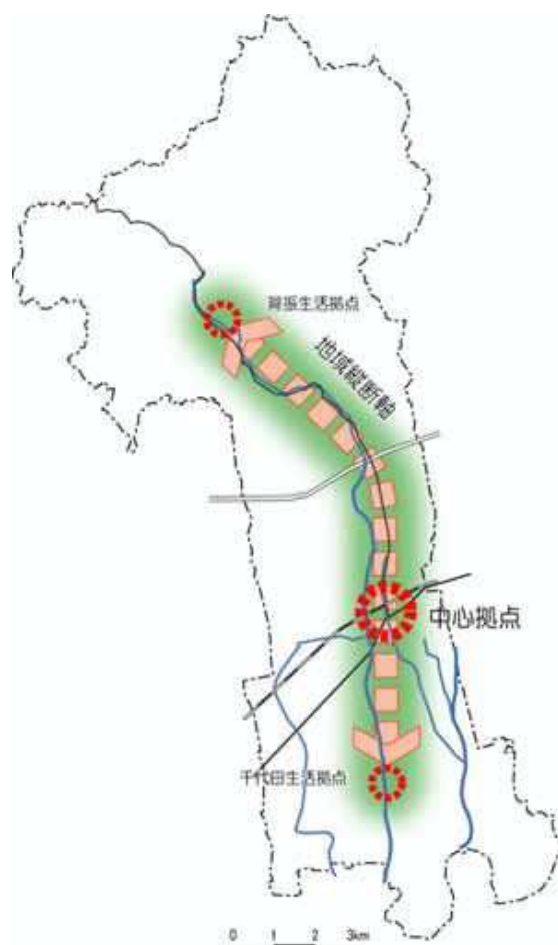
- ・本市は佐賀中部地域において、西に県都佐賀市、東に神埼と性格が似た吉野ヶ里町、上峰町、みやき町に挟まれ、ともするとこれらに埋没してしまうきらいがあります。
- ・本市には、吉野ヶ里歴史公園や九年庵、クリークなど歴史や文化資源が多数分布し、変化に富んだ地形や緑、水による個性ある景観とあいまって、これらを市民も誇りとして意識しています。
- ・このような特性を踏まえ、市民が「ここが神埼だ」と誇りを持って言えるような、また市を通る人たちが「いま神埼にいる」と気がつくような、個性あるまちづくりが必要と考えます。

●一体的な都市づくりを目指して

- ・合併した3町は、自然的、社会的条件が大きく異なり、抱える課題もそれぞれ異なります。個別の課題にはそれぞれ解決に向けた取り組みを進めることが必要ですが、あわせて、市民のまちづくりへの意識をひとつに束ねるような対象が必要ではないかと考えられます。

●一体的な取り組みの対象

- ・以上を踏まえ、千代田生活拠点から中心拠点を経て脊振生活拠点に至る「地域縦断軸」の形成を、一体的な取り組みの対象とします。



7-2 地域縦断軸の形成

(1) 必要性

● 一体感・連帯感を培う空間づくり

- ・ 合併した3町は、自然的、社会的条件が大きく異なるため、まちづくりに向けたそれぞれの課題も異なります。脊振町では自然の中でのレクリエーション活動の活発化や神埼方面に接続する災害に強い道路の確保、神埼町では仁比山公園周辺の面的な歴史文化レクリエーション拠点づくりや吉野ヶ里歴史公園と一体となった人の流れの形成、及び中心拠点の形成、千代田町ではクリーク網の保全と河川防災などがあります。
- ・ このような個別の課題を、南北に貫く軸の形成を図る中で、これに絡めて解決を図っていくというのが、地域縦断軸の考え方です。
- ・ 同時に、城原川が水源から河口まで南北に流下し、その循環が生活や産業、文化と深くかかわっているということから、合併のシンボリックな取り組みとして、市民の共感を得ることができると考えられます。

● 防災に資する軸の整備

- ・ 脊振町では、災害時にも安心して利用できる道路の整備、神埼町では天井川となっている城原川の整備、千代田町では小河川や水路における水防など、それぞれ防災上の課題があります。
- ・ これらの課題に対しては、ハード、ソフトを組み合わせた対策が必要ですが、そのひとつとして、地域縦断軸の形成を位置づけることができます。

● 市民との協働によるまちづくりのモデル

- ・ 市民が主役の都市づくりを目指す中で、市民が目標を共有化して、この目標を達成するためにさまざまな提案や具体的活動を行う対象として、地域縦断軸がふさわしいのではないかと考えています。

(2)整備のイメージ

○地域縦断軸は、都市軸として位置づけた県道三瀬神埼線、城原川を中心に、県道佐賀外環状線（城原川と並行する区間）、市道国営千代田西部 1 号線、馬場川、国道 385 号（駅前から県道 264 号までの区間）などを想定しますが、これと交差する幹線道路等も連続した空間として捉えることが必要と考えられます。

○地域縦断軸の形成に向けては、市民の意見や提案を聞きながら、様々な方法で整備を図るとともに、維持・管理など持続的な取り組みも必要です。

○整備のイメージとしては、次のような整備や取り組みの例が考えられます。

地域縦断軸形成に向けた整備のイメージ（例）

○脊振生活拠点、千代田生活拠点の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の生活サービス拠点として、公共公益施設や周辺の生活サービス商業機能などの立地誘導 ・災害時の防災拠点化や観光レクリエーション活動の拠点機能の形成 ・周辺の市民や訪れた観光客などが気軽に立ち寄れる憩いの広場の整備など
○脊振地域と市街地の連携を支え、溪流を楽しむゾーンの形成	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事故や災害の発生防止のため、県道三瀬神埼線のカーブ箇所の拡幅や崖地崩壊の恐れがある箇所の改良 ・眼鏡橋や桜街道等の景観を楽しみながら散策できる遊歩道の整備 ・市外からの来訪者を含め城原川の水辺レクリエーション活動空間の整備など
○歴史・文化レクリエーションエリアの形成	<ul style="list-style-type: none"> ・歴史や自然に親しむゾーンとして、歴史文化レクリエーション資源を巡って楽しむためのルート整備 ・広く市外への情報の発信や市民によるガイドボランティア など
○田園に誘うゾーンの形成	<ul style="list-style-type: none"> ・吉野ヶ里歴史公園から城原川までのルートに田園景観を楽しみながら散策できるコースの形成 ・散策コースや県道三瀬神埼線に休憩スポットや田園景観の眺望ポイントなどの配置など
○中心拠点の整備・充実	<ul style="list-style-type: none"> ・旧長崎街道神埼宿の歴史的街並みの復活 ・JR 神埼駅前及びその周辺を市の顔となる神埼らしい街並みづくり ・若者を含む市民が集う魅力ある市街地の形成 ・駅北口に新しい市街地の形成 など
○憩いの散策ルートの形成	<ul style="list-style-type: none"> ・県道三瀬神埼線や国営千代田西 1 号線などの沿道に、気軽に利用できる休憩スポットや眺望ポイントなどの配置 ・道路の緑化や沿道建物の生垣化など質の高い空間の形成 など
○城原川を学ぶ川べりのルートの形成	<ul style="list-style-type: none"> ・城原川の歴史や自然生態などを学ぶことができる親水拠点の配置 ・城原川の堤防に歩行者空間や広場の配置と整備 など
○クリークとの共生ゾーンの形成	<ul style="list-style-type: none"> ・クリークをめぐる散策ルートの配置 ・クリークの歴史や生態を学ぶ学習拠点の配置 など

地域縦断軸の整備イメージ図（例）

○脊振生活拠点の充実



○歴史文化レクリエーションエリアの形成



○城原川を学ぶ川べりのルートの形成



○クリークとの共生ゾーンの形成



○千代田生活拠点の充実



○脊振地域と市街地の連携を支え、
溪流を楽しむゾーンの形成



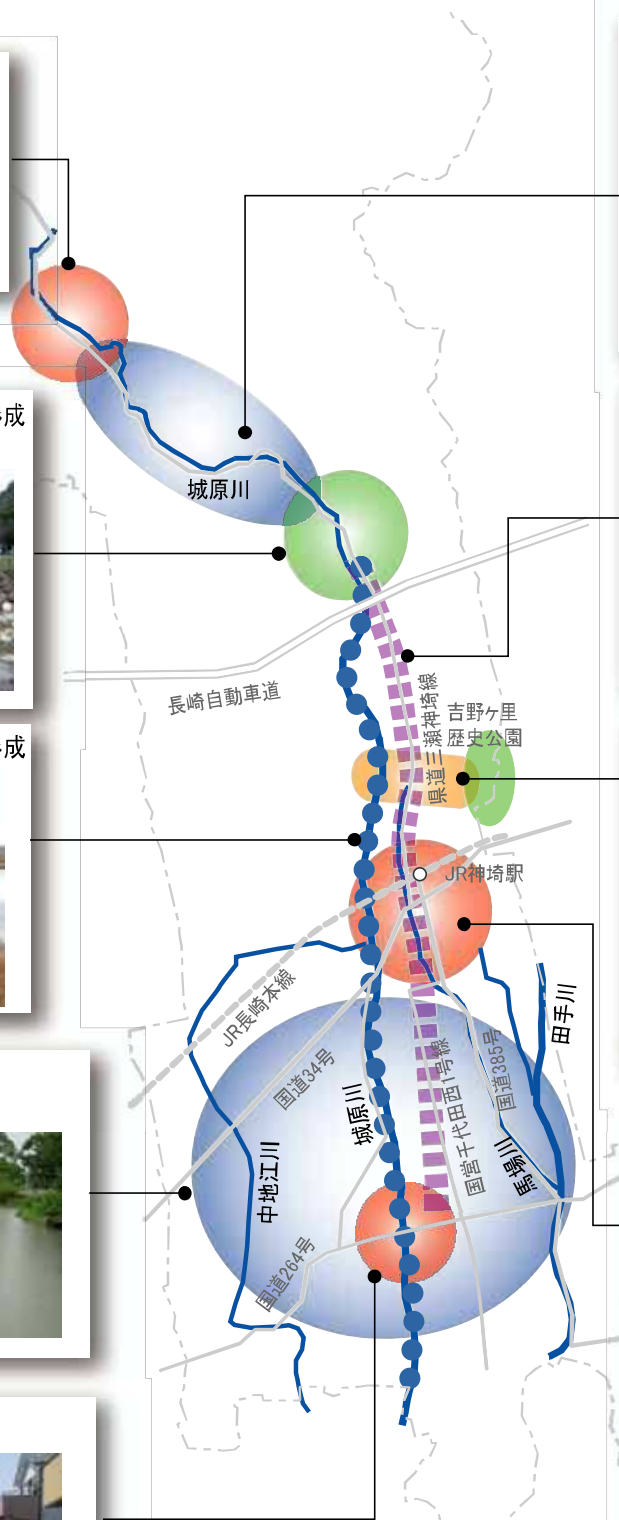
○憩いの散策ルートの形成



○田園に誘うゾーンの形成



○中心拠点の整備・充実





市民の参加によるまちづくりへの取り組み
(ワークショップの風景)

第Ⅳ章 地域別構想

1 地域区分

①地域別構想の役割

地域別構想は、全市を対象に地域特性等を踏まえて地域区分を行い、身近な視点によるまちづくりの方針を示して、市民がまちづくりへの理解や関心を深めるとともに、将来像や課題を共有化して、主体的にまちづくりにかかわってもらうための指針と位置づけます。

②地域区分

地域は、都市計画区域の指定状況や、地域の特性を踏まえて、北部地域、中部地域、南部地域の3地域に区分します。

地域区分図



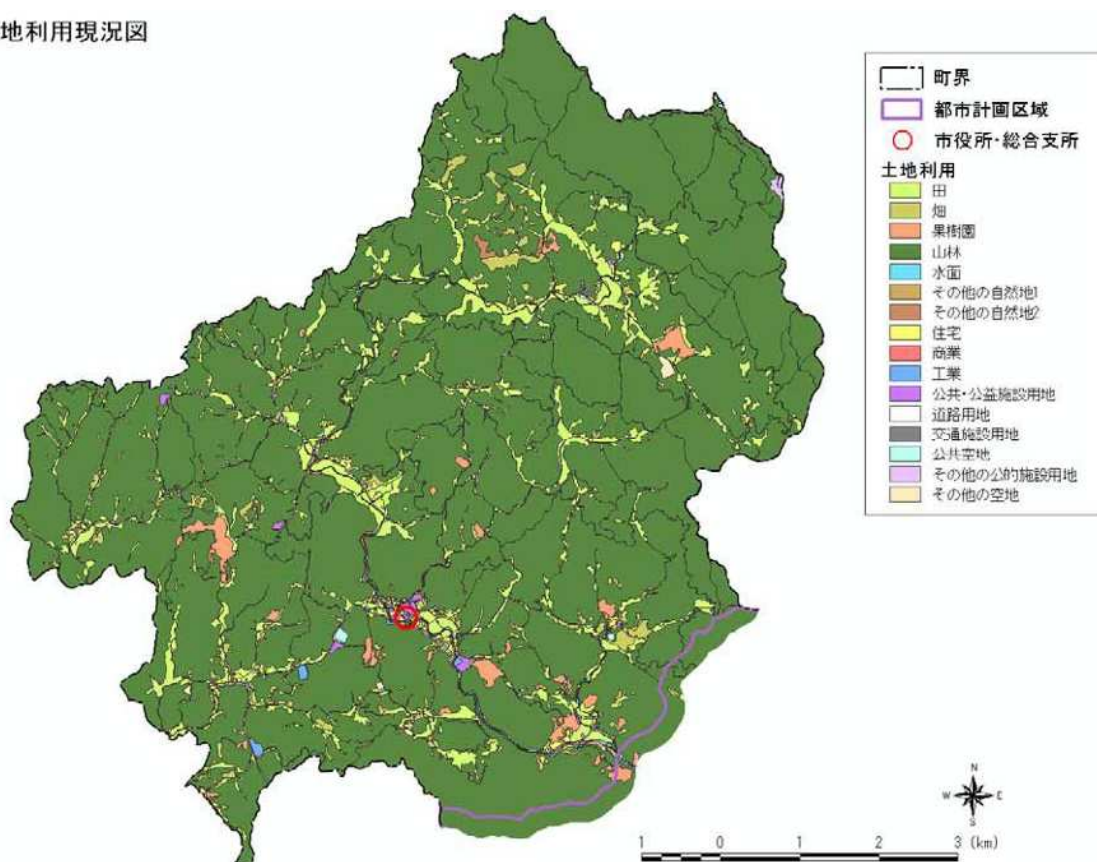
2 北部地域

2-1 地域の特性と課題

○地域の特性

- ・ 地域全体に山林が広がっていますが、地域機能の分布や市南部との相互関係から、城原川に沿って脊振総合支所にいたる地区（総合支所周辺地区）と、これ以外の山間部地区からの構成となっています。
- ・ 総合支所周辺地区には、公共公益施設や商業施設などの生活サービス機能がまとまって立地し、地域の拠点的な役割を担っています。
- ・ 山間部地区は、山林に囲まれた中に、小規模な農地及びこれと一体となった集落が分布しています。

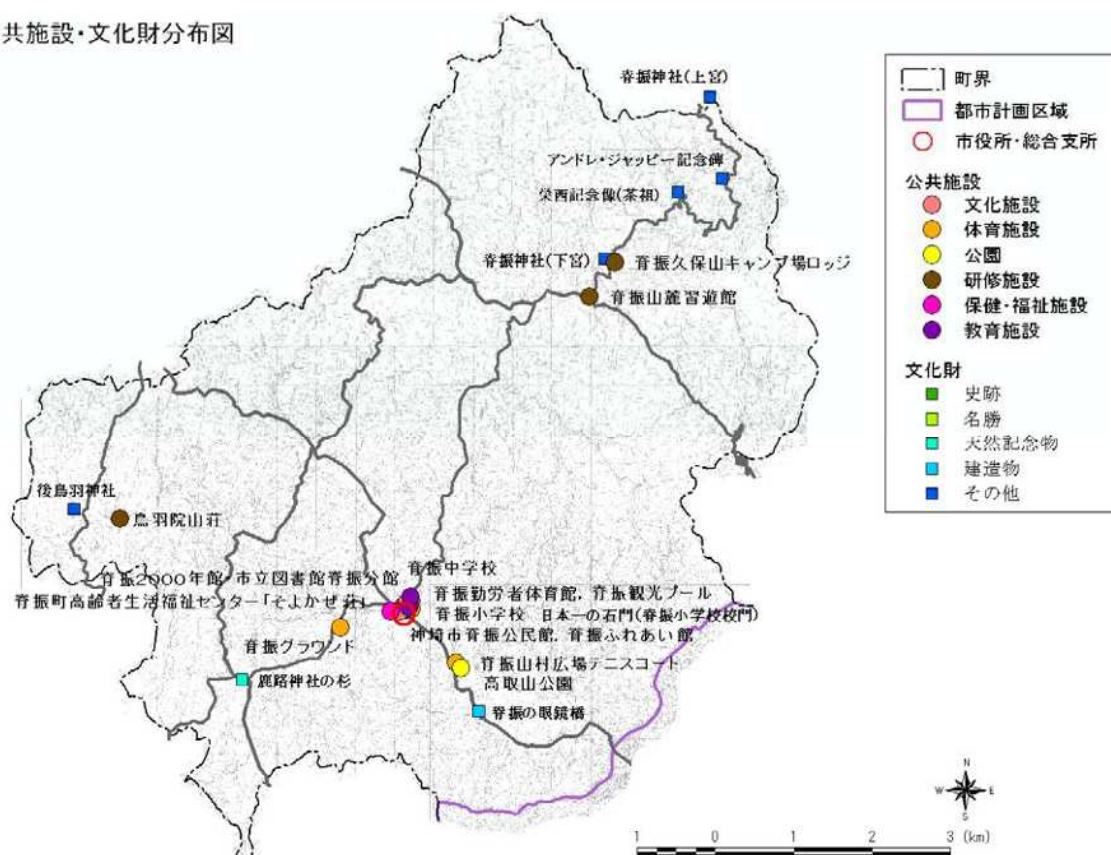
■土地利用現況図



○山林に囲まれた豊かな自然環境の保全

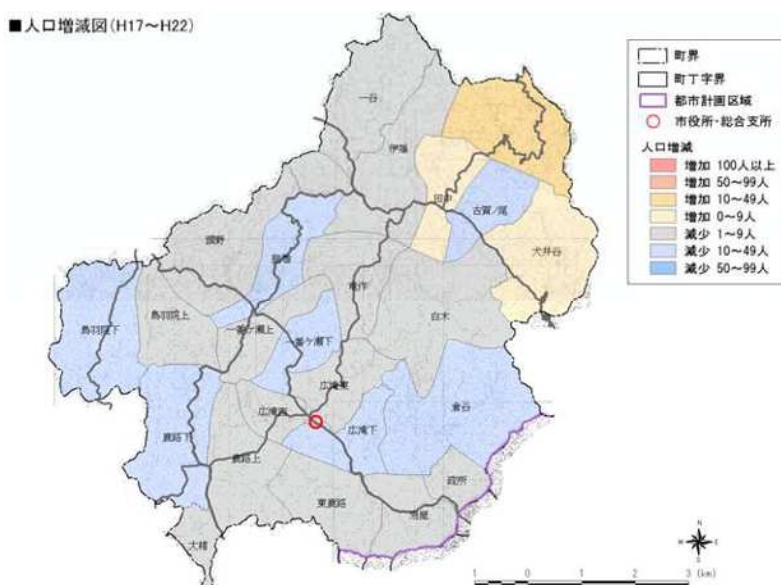
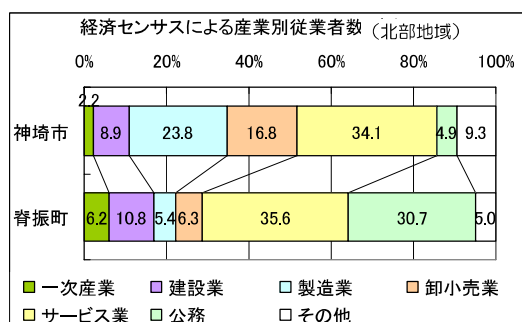
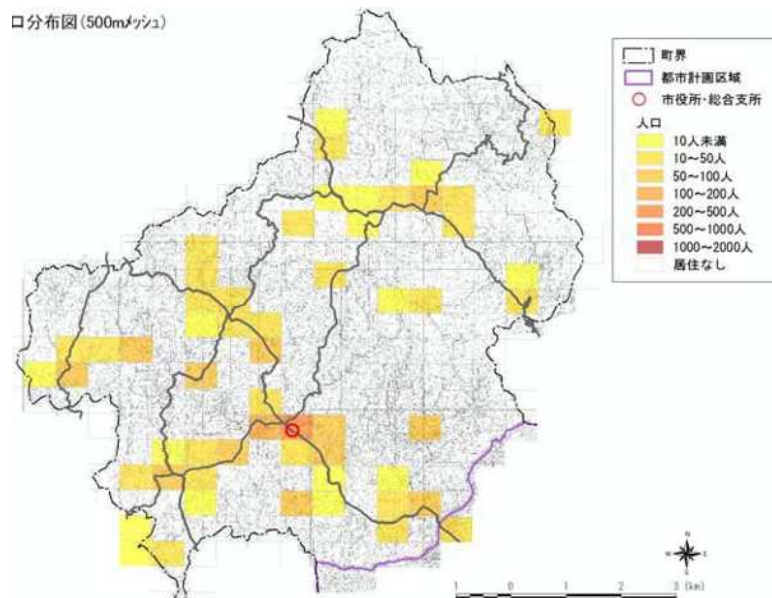
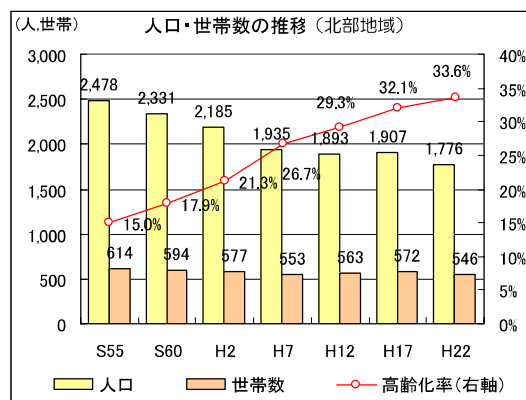
- ・ 背振山系の山林、城原川の水源を始め、豊かな自然環境に囲まれており、これらの自然の恵みが、溪流での水遊びや森林の憩いを与える景観、高取山公園などのレクリエーション空間を提供しています。これらの自然資源に加え、後鳥羽神社や眼鏡橋などの歴史・文化資源が多数分布しています。
- ・ 山林や河川は、地域に限らず神崎市全体のかげがえのない自然として、積極的に保全を図るとともに、森林資源は、木材活用の再認識などを踏まえ、林業としての再生を図ることが求められています。
- ・ また、登山、森林浴、溪流遊びなど自然体験型のレクリエーションの場の提供を進め、山林資源の活用を進める必要があります。

■ 公共施設・文化財分布図

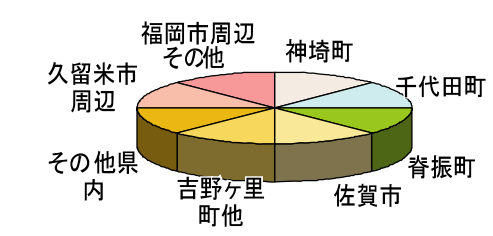
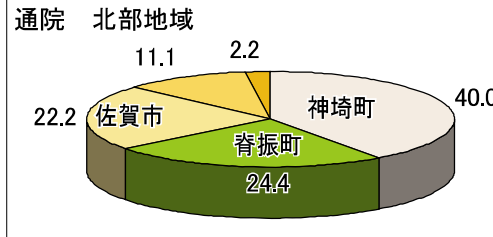
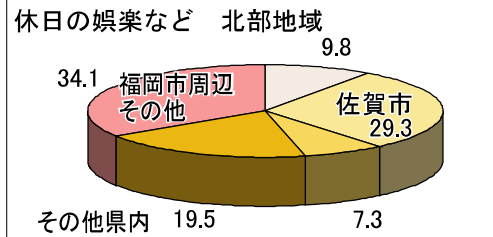
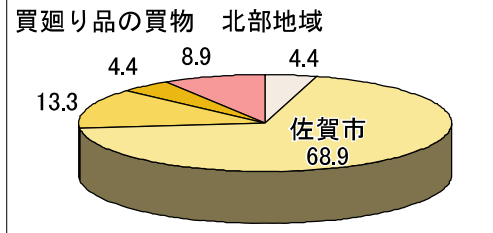
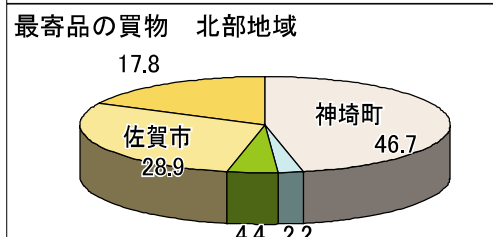
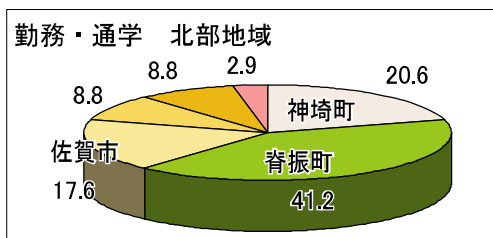
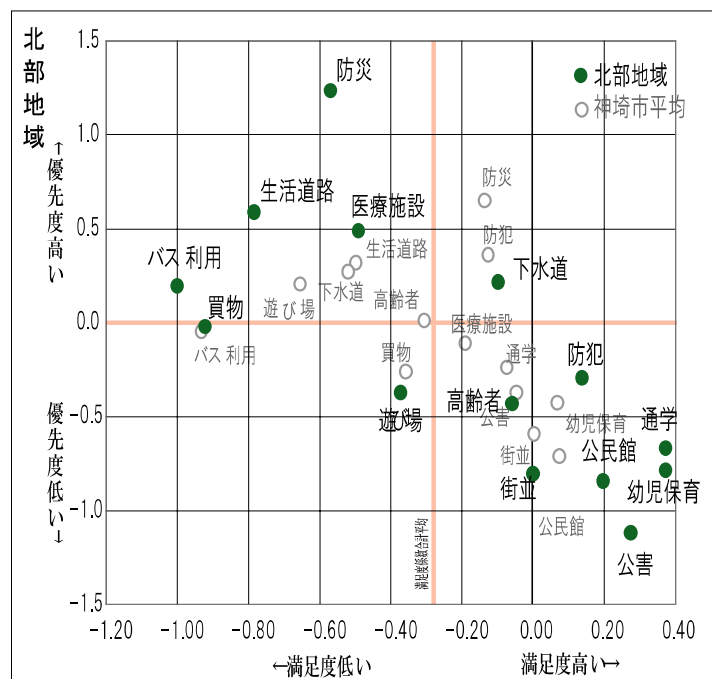
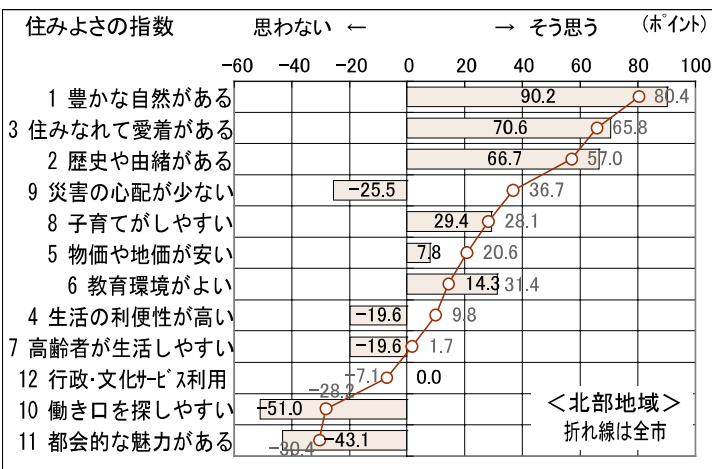
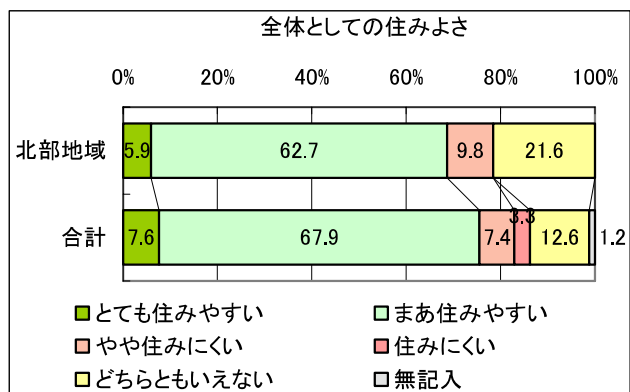


○高齢化や人口減少による地域活力低下への対応

- ・人口の減少や高齢化が進み、空き家や高齢単身世帯が増加するなど、地域の活力が低下しています。また、雇用の場が少なく、店舗がない集落があるなど、日常の生活利便が不十分な地区が分布しています。
- ・このため、人口の定着化を講じ、集落のコミュニティの活力維持や、増加する空き家に対して、情報集約を手始めにその利用・活用を図ることが必要です。
- ・また、背振総合支所周辺への地域生活サービスを担う機能や防災情報の発信機能などの充実、交通ネットワークの充実により、生活の拠点づくりが必要です。
- ・あわせて、若者などが働くことができる雇用の受け皿の確保が求められています。



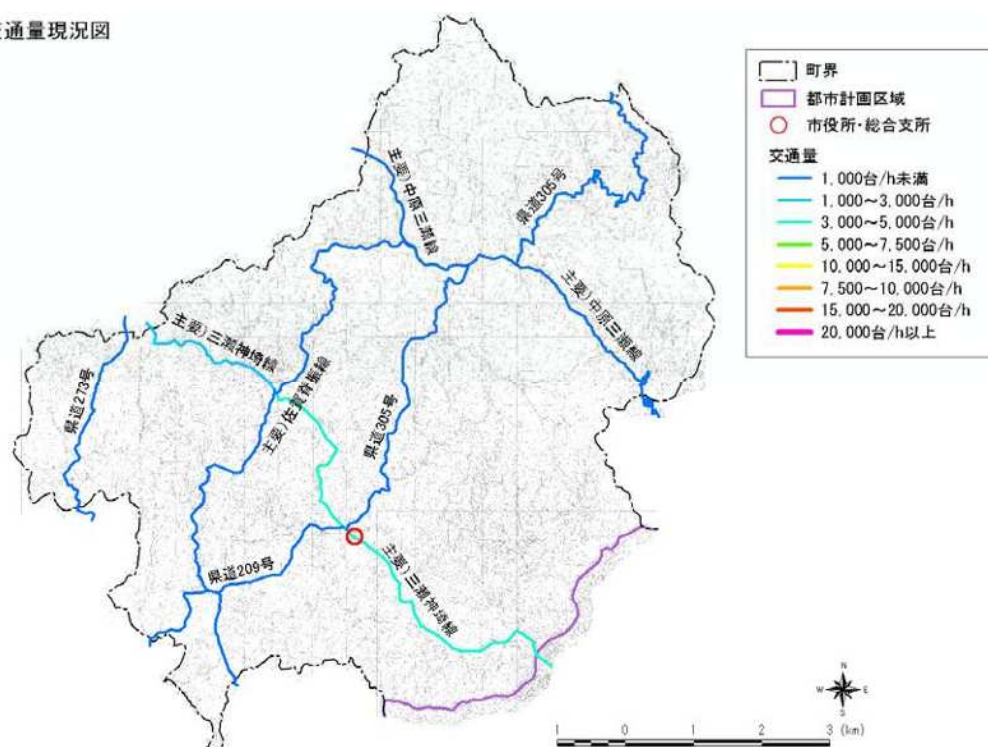
■アンケート調査による北部地域の「住みよさ」や「生活行動」、「身近な環境の整備優先度」



○地域の生活と安心を支える交通体系の形成

- ・ 山間部を経由する道路状況は、幅員が狭く、カーブが多いことなどから、日常的にも車の通行が円滑にいかない箇所があることや、さらに大雨時の崖地災害の発生や、冬季の道路凍結などから、日常生活や災害時の防災活動にも支障がある場合があります。
- ・ また、総合支所周辺地区と山林の中に点在する小規模な集落とは、県道三瀬神埼線や県道中原三瀬線、県道佐賀背振線などの県道や、服巻竜作線、頭野鳥羽院線などの市道でネットワークされ、この道路にはスクールバスが運行されていることにより子供たちの通学の足が確保されていますが、高齢者などの日常生活の移動は車に頼らざるを得ない状況にあります。
- ・ 県道三瀬神埼線や県道中原三瀬線、県道佐賀背振線などの、地域と地域外とを結ぶ主要な道路については、災害時を含め安全な通行を確保していくとともに、高齢者などの生活の足となるバスネットワークについて、当地域に適したシステムの検討が必要です。

■交通量現況図



● 良いところ ●

- ・ 背振山からの景観 ・ 九州遊歩道散策
- ・ 観光資源が多い（浄徳寺のシャクナゲ、背振神社、荒瀬の滝など）
- ・ 溪流の景観、水が美味しい
- ・ 後鳥羽神社公園、鳥羽院山荘の宿泊施設
- ・ 白木の紅葉・あじさい ・ 広下～眼鏡橋間の桜
- ・ 歴史的建造物（九州電力広滝第一発電所、眼鏡橋など）

◆ 悪いところ ◆

- ・ 道路が狭く事故が多い ・ 県道沿いの歩道整備
- ・ 沿道の植栽の手入れ
- ・ 災害時の迂回道路がない
- ・ 急傾斜地が多く危険
- ・ 城原川に土砂が堆積
- ・ 買物が不便
- ・ 高齢化による問題（独居・二人暮らしが多い）
- ・ 空き家が多い ・ 就業の場がない

§ まちの将来像 §

- 子供達が楽しく遊べるまち
- 若者が定住できるまち
- 都会から人を呼び込める花一杯のまち
- 清流と遊ぶ子供の笑顔
- 跡取り息子さんが帰ってくる魅力あるまち
- 自然を活かしたレクリエーションのまち
- 人が集まってくるようなまち
- 溪流遊びの出来るまち
- 自然豊かな観光のまち
- 自然を満喫しよう
- 森林の里
- 霊園(苑)の里

まちづくりの取り組みの方向

行政の役割

- ・ 観光地の創出（温泉の発掘・自然とマッチしたレクリエーション施設の整備）
- ・ 溪流遊び等で、より安全性を確保する為の整備
- ・ 観光地をホームページ等を利用して宣伝（久保山キャンプ場など）
- ・ 高取山の通路整備、看板の設置
- ・ 空き家問題
 - ◇ 老人の共同生活の場として利用
 - ◇ 観光資源化
- ・ 急傾斜地の整備
- ・ 新道路の建設（佐賀・福岡への通勤利便の向上）
- ・ 道路整備
 - ◇ 拡張（特に一ノ橋～仁比山）
 - ◇ 年間を通して安全な状態に

住民の役割

- ・ 観光地としての環境整備
 - ◇ 観光ボランティアの教育
 - ◇ 自然散策路の整備・マップの作成
 - ◇ 駐車場、売店、山菜を中心とした食材で農家レストランなど
 - ◇ 歴史文化遺産を生かした観光地づくり
 - ◇ 後鳥羽神社への入場道路の整備及び公園を利用した行事（花見）
 - ◇ 川遊び場所（一番ヶ瀬～一ノ橋）の整備
- ・ 買物不便の改善（移動販売などの実施）
- ・ 老人が元気で活動出来るイベントや場所の確保
- ・ 子供クラブと老人との交流
- ・ 空家の活用
 - ◇ 地域長屋を作り共助共援体制を確立、運営は地域ボランティアで
 - ◇ 空家マップを作成し入居者を募る
 - ◇ 各地区ごとの宅老所として利用

2-2 地域の将来目標

①将来像とまちづくりの基本目標

○豊かな自然の中で安全で安心して暮らせるまち

②地域づくりの基本目標

○自然と共生し、安心して暮らせるまちづくり

- ・ 山林や河川などの自然資源を保全、活用しながら、災害の心配がない暮らしができるまちを目指します。

○多自然居住のライフスタイルを実現するまちづくり

- ・ 自然に抱かれ、落ち着きと安らぎを感じながら生活する 21 世紀のライフスタイルを実現し、提案していくまちを目指します

2-3 地域のまちづくりの方針

①土地利用

- ・ 脊振総合支所周辺は、地域生活サービスの拠点として、行政や教育、文化および商業機能などの立地を促進するとともに、生産機能等の立地可能性について検討を行ないます。
- ・ 耕作放棄地や空き家など、土地の低未利用化が進んでいる山間部の集落については、空き家情報の把握や利活用方策の検討などを進めるとともに、多自然居住のライフスタイルを提案できる居住空間として、情報の発信を行い、利用の促進を図ります。
- ・ 山林については保全を基本としながら、林道の整備や間伐などの手入れを進め、また、林産材の活用などにより、産業としての林業の復活を図ります。



脊振総合支所周辺



新しい住宅地

②交通体系

- ・ 地域をネットワークする県道や主要市道について、災害時にも安全な通行が可能なように改良を進めるとともに、道路沿道における崖地災害の防止を図ります。また、避難に際して、県道三瀬神埼線の代替機能を有するルートの検討を図ります。
- ・ 山間部集落の利便性の維持を図るため、市民の足となる日常的なバスネットワークシステムの構築に向けた検討を進めます。



県道三瀬神埼線



県道佐賀脊振線

③生活環境

- ・ 多自然居住のライフスタイルの形成や、子育て世代の定住環境づくりに向けて、排水処理の水洗化や子供のための公園・広場の確保を進めます。
- ・ 災害の危険性が高い地域では、市民とともに避難マップの作成などにより、安全なまちづくりを進めます。



ゆとりある山村集落

④自然環境

- ・ 城原川等の溪流について、市外からの利用も展望して、水辺レクリエーションが楽しめるような空間の整備を図ります。
- ・ 脊振北山県立自然公園など自然の中での安全なレクリエーション活動の支援、眼鏡橋や鳥羽院神社などの歴史の学習機会の提供などを行ない、都市住民などの来訪者の拡大を図ります。



自然の中のレクリエーション



北部地域まちづくり方針図

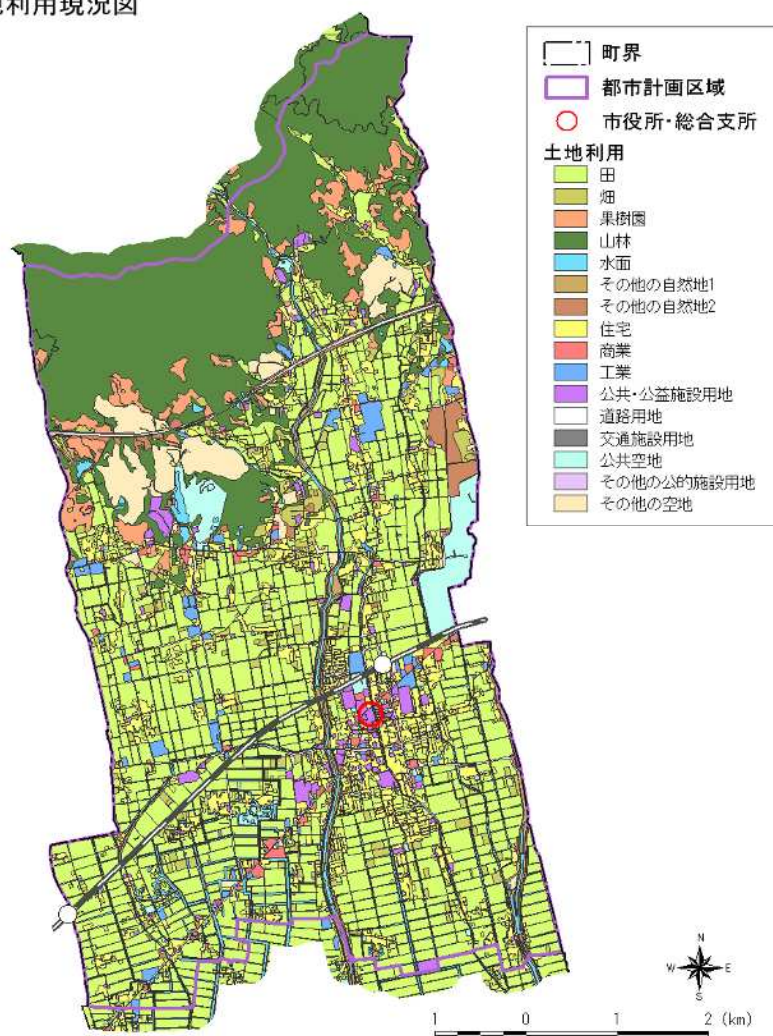
3 中部地域

3-1 地域の特性と課題

○地域の特性

- ・ 地域は土地利用や諸施設の分布の特性から、神埼地区、仁比山地区、西郷地区に分かれています。
- ・ 神埼地区には、JR 神埼駅、市役所や警察署をはじめとする公共公益施設がまとまって立地しており、本市の拠点的な役割を担っています。
- ・ 仁比山地区は、城原川等の扇状地として形成された田園地域となっており、東には吉野ヶ里歴史公園、北には九年庵・仁比山公園、西には日の隈公園があり、背振山系の山並みを背景とする良好な景観の地域となっています。
- ・ 西郷地区は、横武クリーク公園や姉川遺跡などのクリーク公園が分布し、千代田町に連続する農地と集落とが一体となった農業生産地となっています。

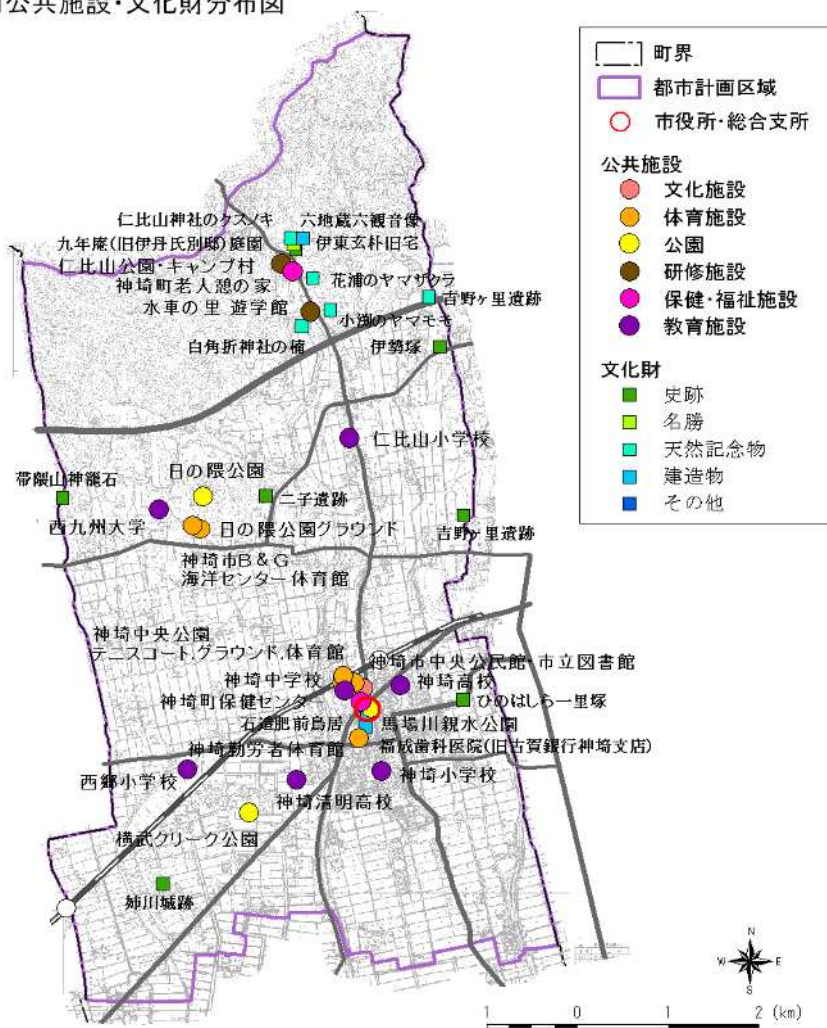
■土地利用現況図



○神埼市の中心的な拠点の形成

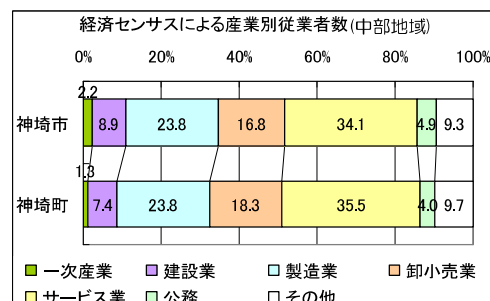
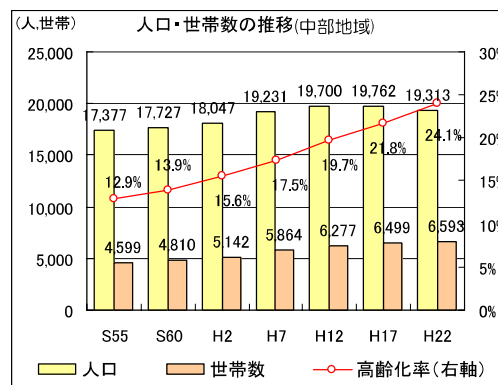
- ・旧長崎街道神埼宿周辺は、旧長崎街道時代以降形成された市街地となっており、当時の街並みの風情が残っていますが、近年は空き店舗の増加や居住者の高齢化、木造家屋の老朽化などから活気が失われています。また、JR 神埼駅駅前は、広場や道路の整備は行われていますが、都市を印象付ける街並み景観には欠けています。
- ・このため、神埼市を印象付け、都市的雰囲気を感じることができるまちとして、旧長崎街道沿いの市街地や櫛田宮などの歴史資源を活用した個性ある街並みの復活、若者を含め多くの人が集うことができるような商業娯楽施設の集積、吉野ヶ里歴史公園の入り口としての新しいまちの形成などが必要です。

■公共施設・文化財分布図

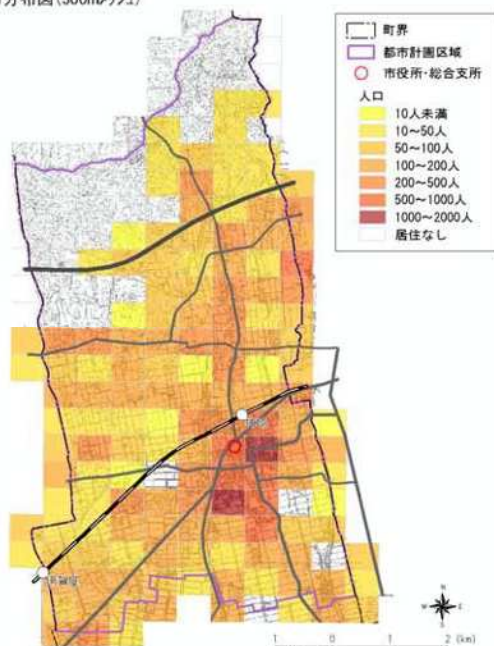


○さまざまな特性をもった田園地域の保全と生活環境の向上

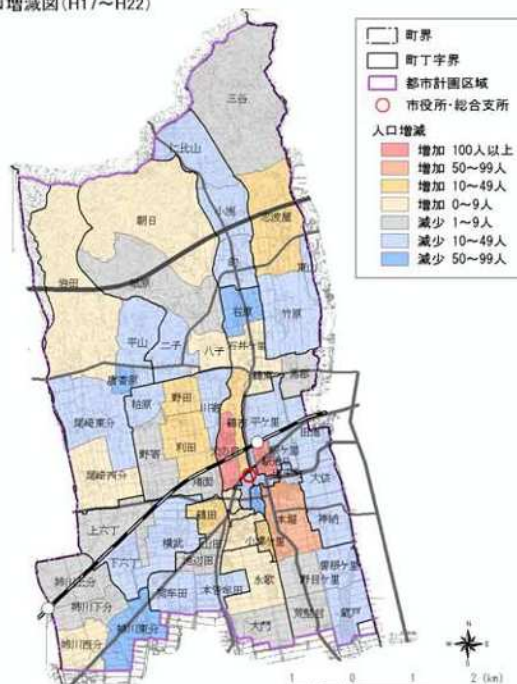
- ・ 国道 34 号や県道佐賀川久保鳥栖線の沿道では、商業、業務、工業などさまざまな都市的土地利用が進んでいるほか、田園地域では、一部で小規模な宅地開発が見られます。
- ・ 都市的土地利用に向けた開発に対しては、周辺環境への影響など乱開発とならないように規制誘導が必要です。
- ・ 生活道路や身近な公園などの生活環境の整備は、旧長崎街道神埼宿周辺の市街地、田園地域ともに十分ではありません。市街地内や集落においては、生活環境水準の向上を図るため、道路の安全性確保や身近な公園・広場の確保、排水処理の水洗化などが必要です。
- ・ 歴史的文化的な資源が分布する地域においては、その資源の保全を図りながら、より多くの利用を図るため、資源相互のネットワークづくりや公園の維持管理、イベントの開催などが必要です。



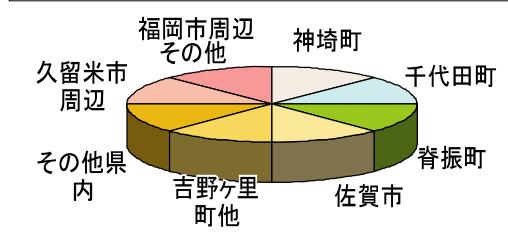
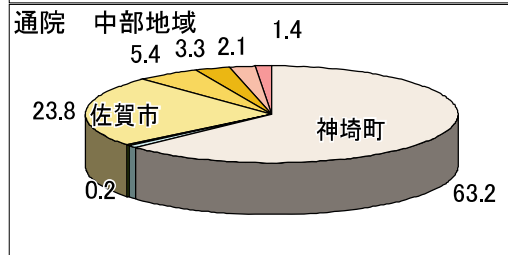
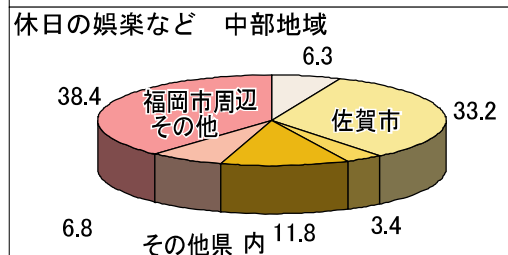
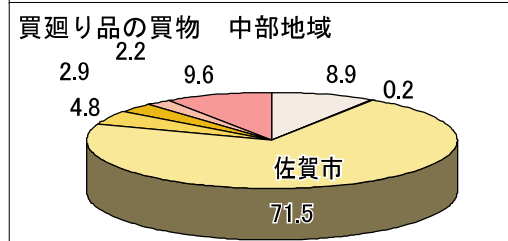
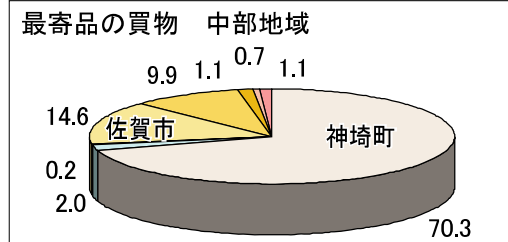
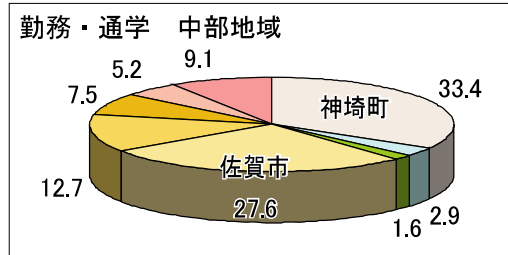
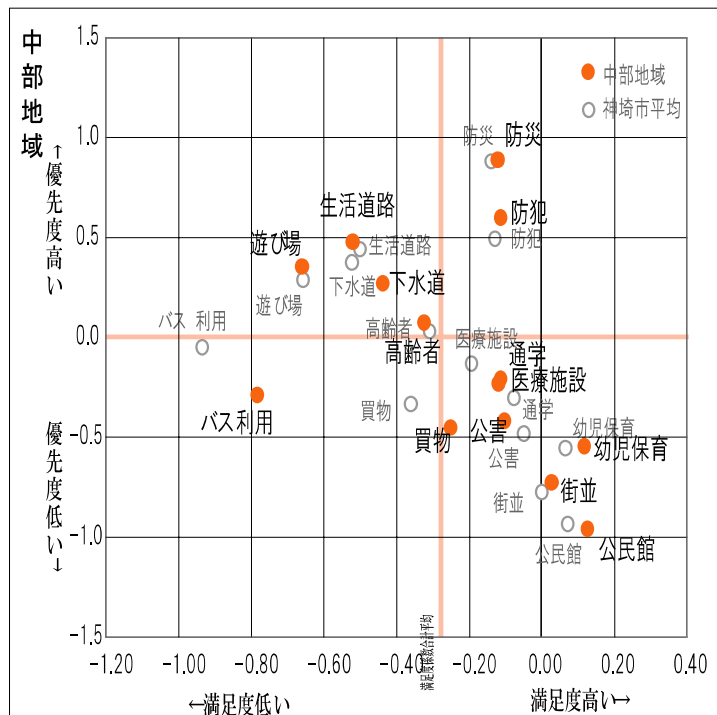
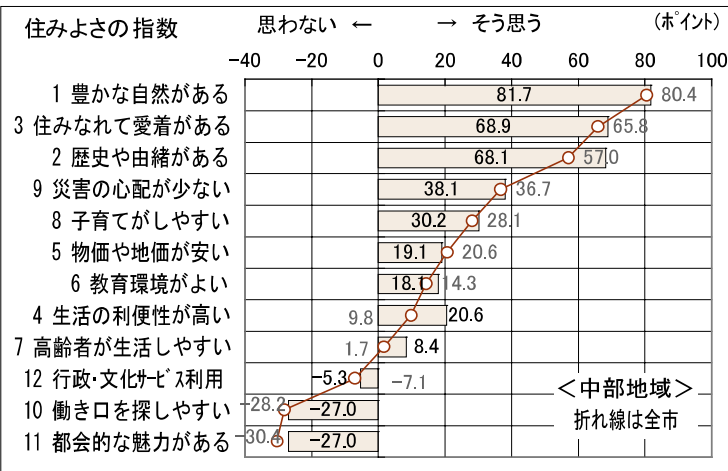
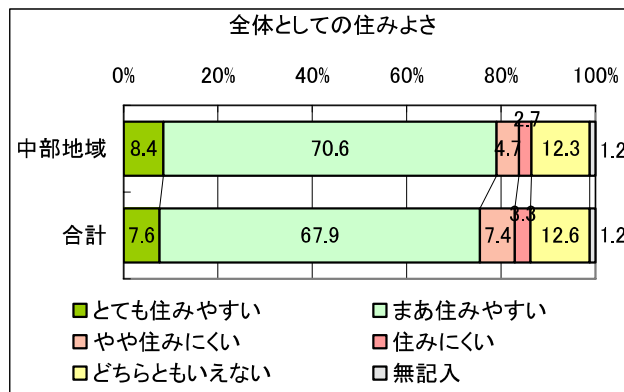
■人口分布図(500mメッシュ)



■人口増減図(H17~H22)



■アンケート調査による中部地域の「住みよさ」や「生活行動」、「身近な環境の整備優先度」



○地域を支える交通環境の形成

- ・国道 34 号、国道 385 号、県道佐賀川久保鳥栖線、県道佐賀外環状線などの国・県道や、大町橋日の隈線、平ヶ里野寄線などの市道が地域内をネットワークしていますが、人や物の流れは、佐賀市と鳥栖市等を結ぶ東西方向が主となっています。
- ・このため、東西方向の幹線道路である国道 34 号や県道佐賀川久保鳥栖線は、渋滞の解消に向けた機能の向上、また、本市を南北に縦断する幹線道路と位置づけられる県道三瀬神埼線は、位置づけに応じた機能の向上が必要です。これらの幹線道路においては良好な沿道景観をもった質の高い道路空間整備のため、歩道や街路樹の確保が必要です。
- ・県道佐賀外環状線、県道若宮鶴線、県道吉田鶴線、県道神埼北茂安線、その他の主要な市道について、道路の役割に沿った整備と、歩道の確保などによる安全な道路としての形成が必要です。なお、このほかの市街地内の主要道路や集落を結ぶ道路については、安全性の向上が必要です。
- ・JR 神埼駅は、県内で四番目の乗降客数がある通勤通学駅となっており、交通の拠点の役割を果たしていることから、駅前整備などにより結節機能の向上を図っていく必要があります。
- ・バスネットワークは路線バス、巡回バスが身近な市民の足として運行されていますが、日常的な利便性は十分とはいえない状況にあります。このため、市民の要望を踏まえながら、ネットワークシステムを再編していく必要があります。

■交通量現況図



■ワークショップで皆さんに整理していただいたまちづくりの方向

● 良いところ ●

- ・自然が多く、景観が良い
- ・環境が良い（水・空気・緑など）
- ・歴史的景観（吉野ヶ里公園、長崎街道など）
- ・公共施設の利便性
（市役所・郵便局・学校・買物・交通など）
- ・住環境（下水道、ゴミ収集など）
- ・街なかの美観（張り紙、公衆トイレなど）

◆ 悪いところ ◆

- ・道路の整備
- ・通学路が狭く危険
- ・公園・緑地がない
- ・商店街の賑わいが無い
- ・防災対策（河川の氾濫、消防、避難所など）
- ・観光資源の活用不足
- ・高齢化による問題（空き家、活気不足など）
- ・地域の交流が少ない

§ まちの将来像 §

- 地域間の交流（近所づき合い）意識改革
- 若さと活力に満ちた元気なまち
- 歴史と文化財に満ちた楽しいまち
- 神埼町が交流拠点となれる（脊振～神埼町～千代田を結ぶ直線道路が必要）
- 学園都市づくり（市内の若者が減少しているので西九州大生と市の交流を活発に）
- 老人と子供にやさしいまち、にぎわいのあるまち、通勤通学が便利なまち
- 子育て環境 No.1 まちづくり、コンパクトシティづくり
- あるものを生かすまちづくり、誇りあるまちづくり、歴史文化を誇る人づくりまちづくり
- 住む人も来る人も楽しいまちづくり
- 水と緑と歴史のまち、「つなげよう気持ち、つながろう地域」、市民自ら行うまちづくり

まちづくりの取り組みの方向

行政の役割

- ・仁比山小地区の観光資源整備
- ・公園の整備（日の隈・仁比山・横武）
- ・櫛田の市の周知にもっと力を入れる
- ・馬場川の整備（特に川床の整備）
- ・地域・字などの町区の整備が必要
- ・選択と集中（タイムリーな優先順位付け）
- ・道路整備
 - ◇国道、県道（特に国道34号）
 - ◇神埼北茂安線の早期開通
 - ◇町内中心部 など
- ・消火栓の設置

住民の役割

- ・地域の行事への参加（特に若者の参加）
- ・商店街の活性化
- ・祭りやイベントの盛り上げ
 - ◇櫛田の市
 - ◇長崎街道かんざき宿場まつり など
- ・歴史資源の活用
 - ◇観光ボランティアの育成
 - ◇観光協会、商工会との協力
 - ◇パンフレット、ホームページの作成
- ・人のつながり、支え合い活動の実践、市民協働の推進
- ・賑わい拠点づくり
（公園・歴史資料館・スポーツ施設など）
- ・水辺を利用した整備（親水河川プールなど）

3-2 地域の将来目標

①将来像

○都市の活力と魅力を感じるまち

②地域づくりの基本目標

○交通利便性や歴史的町並みをいかした拠点性の高いまちづくり

- ・ JR 神埼駅や国道 34 号などの交通利便性や旧長崎街道などの歴史的資源をいかして、市の賑わいの中心となるまちを目指します。

○歴史資源や田園景観を楽しむまちづくり

- ・ 吉野ヶ里歴史公園や九年庵などの歴史資源や背振の山並みを背景にした田園景観をいかして、市外からの来訪者も楽しく過ごせるまちを目指します

○暮らしやすい田園ライフが実現するまちづくり

- ・ 交通利便性や快適な生活環境により、子育て世代を含む多世代のみんなが暮らしやすいまちを目指します。

3-3 地域のまちづくりの方針

①土地利用

- ・ 旧長崎街道神埼宿周辺は、商業・業務機能や行政、文化、教育施設と住宅が調和した市の拠点として、機能の維持や街並み整備などを進め、快適さと魅力ある市街地形成に向けた検討を進めます。
- ・ JR 神埼駅北口については良好な基盤条件を前提に、低層の住宅や商業施設が立地する新しい市街地の形成に向けた検討を進めます。
- ・ 国道 34 号や県道佐賀川久保鳥栖線および県道三瀬神埼線の沿道は、活力ある沿道市街地として、周辺環境との調和に配慮しながら、一定範囲の都市的な土地利用を許容していきます。
- ・ 長崎自動車道から千代田町にかけての田園地域は、クリークや農地、集落地が調和した地域と



旧長崎街道



北口の状況

して、自然や農業生産環境の保全や、良好な集落生活環境の整備を促進します。

- ・吉野ヶ里歴史公園から九年庵、水車の里、日の隈公園に至るエリアは、田園景観と調和した歴史文化レクリエーション地区として、面的に優れた景観地区の形成に向けた検討を進めます。
- ・地域の建築物の規制誘導を行うため、用途地域や特定用途制限地域の指定について検討を行います。

②交通体系

- ・都市計画道路については、将来の本市全体の交通網のあり方、土地利用や交通需要の変化などを踏まえて、再検討を行ないます。
- ・国道 34 号を始めとする地域幹線道路や生活幹線道路については、交通処理機能の向上や安全性に配慮した道路環境づくりの検討を行ないます。
- ・県道三瀬神埼線は、地域縦断軸の形成や駅南北の一体化のため、鉄道による分断の解消についての検討を行ないます。また、県道神埼北茂安線について、ルートの明確化や整備方法について検討を進めます。
- ・JR 神埼駅の結節機能の向上やバスネットワークシステムの再編により、利用しやすい公共交通体系の形成に向けた検討を行ないます。



国道 34 号

③生活環境

- ・市街地や集落地において、安全で快適な田園ライフの実現を図るため、生活道路の安全性の確保、子供の遊び場の確保、排水処理の水洗化の普及など、生活環境水準の向上を促進します。
- ・水害の危険性が高い地域では、河川整備とあわせ、市民とともに避難マップの作成などにより、安全なまちづくりを検討します。



仁比山の街並み

④自然環境

- ・県立自然公園に指定された日の隈公園周辺から仁比山公園にかけての緑地は、背振山系の眺望と一体となった緑の空間として保全を行います。
- ・河川やクリークなどの水路は、一体の水辺空間として親水性の高い環境づくりに向けて検討を進めます。



水車の里周辺田園景観

中部地域まちづくり方針図

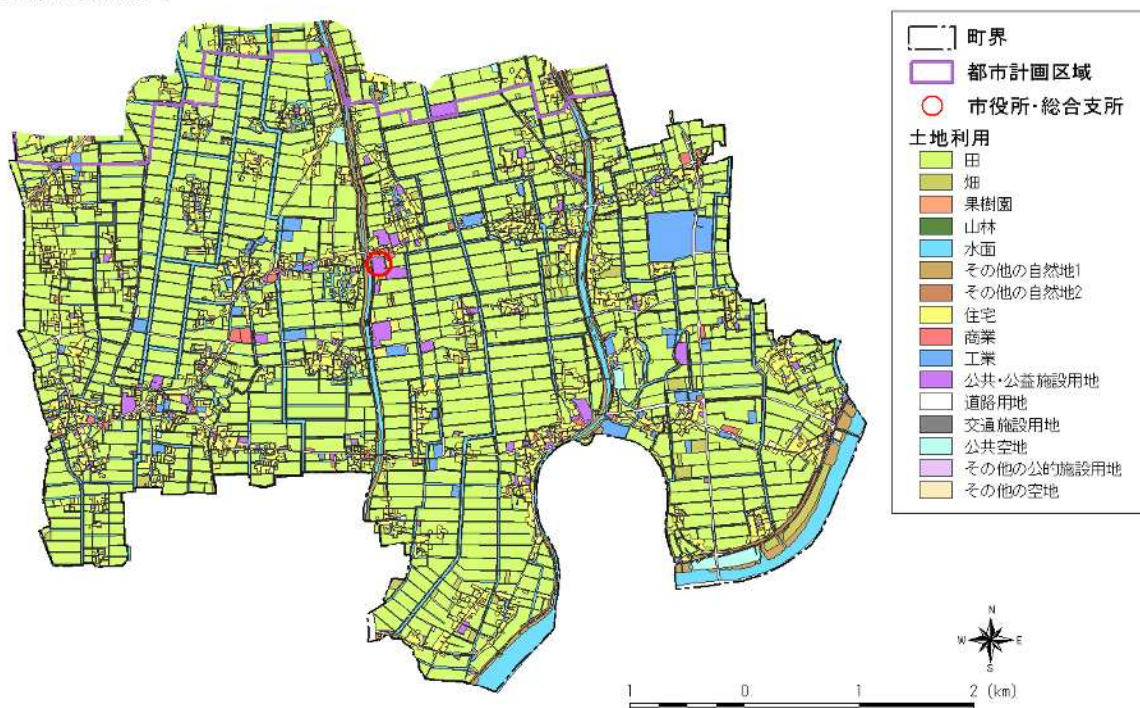
4 南部地域

4-1 地域の特性と課題

○地域の特性

- ・ 地域は土地利用や諸施設の分布の特性から、西部地区、中部地区、東部地区に分かれています。
- ・ 西部地区は、旧長崎街道宿のひとつである境原地区を中心に国道 264 号や県道佐賀八女線の沿道などに都市的土地利用が行われ、またそれ以外はクリークと一体となった農地や集落が分布する地区となっています。
- ・ 中部地区は、千代田総合支所周辺に公共公益施設や生活サービス施設が立地し、周辺はクリークと一体となった農地や集落が分布する地区となっています。
- ・ 東部地区は、国道 385 号や県道佐賀八女線、県道諸富西島線などが経由し、工業団地の立地や、筑後川に沿った大中規模の集落が分布する農業生産を主とする地域です。

■土地利用現況図



○クリークが特徴の田園地域の保全

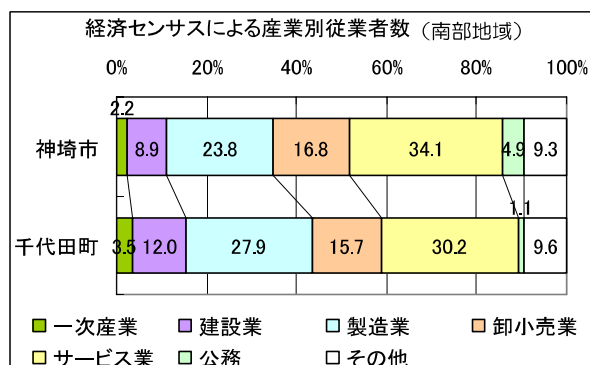
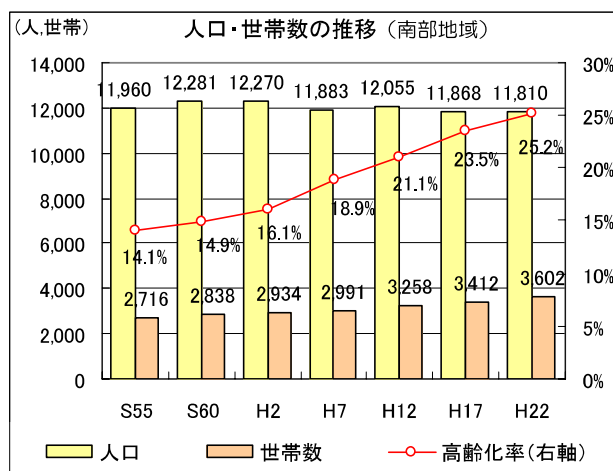
- ・地域を特徴づけるクリーク網と、基盤整備が行われた優良な農地が広がる田園地域です。クリークは、直鳥クリーク公園として保全されたもののほか、ほとんどの集落で現在もクリークが生活空間と一部となっています。
- ・これらのクリークのほか、城原川、田手川、馬場川などの河川・水面が市民に潤いを与えていますが、水質の悪化や氾濫の恐れが懸念されています。
- ・このほかには下村湖人の出生地やそのゆかりの公園、筑後川スポーツ公園などの歴史文化レクリエーション資源が分布しています。
- ・クリークを地域の個性として位置づけ、次世代に引き継ぐ自然・文化の資源として保全を図っていく必要があります。また、基盤整備が行われた水田を中心とした優良な農地においては、良好な生産環境の保全を図ることが必要です。
- ・災害の危険性に対して、その防災を進めるため、河川改修などのほか市民にわかりやすい防災マップなど、ソフトな対策もあわせて必要です。

■公共施設・文化財分布図

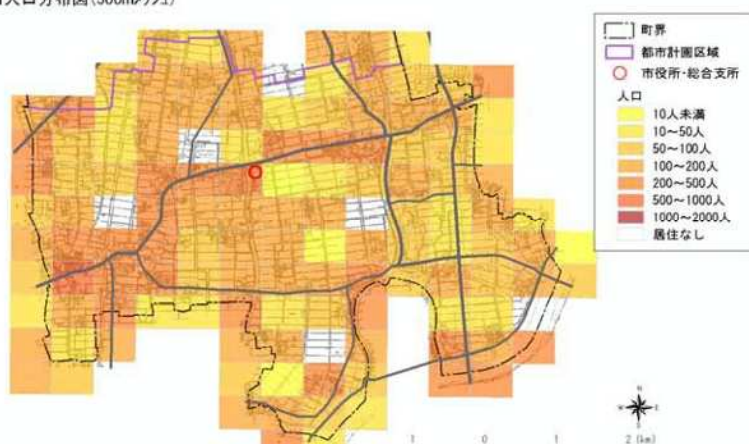


○地域の活性化

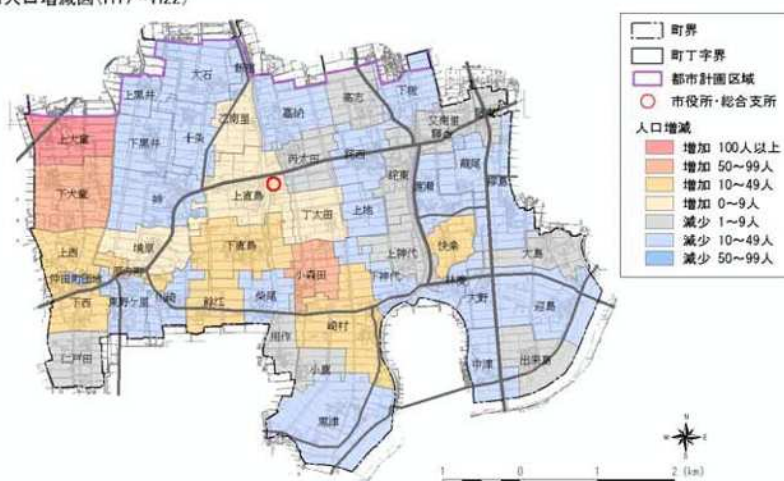
- ・地域は佐賀市や久留米市などに近接していますが、人口の減少や高齢化などから活力の低下が見られます。地域の多様な産業形成に向けて、地域の核として総合支所周辺における生活サービス機能を充実させていくことや、多様な産業構造の形成が求められます。
- ・このため、農業生産環境に十分配慮しながら、サービス機能や業務機能、生産機能の立地の推進を検討する必要があります。



■人口分布図(500mメッシュ)



■人口増減図(H17~H22)

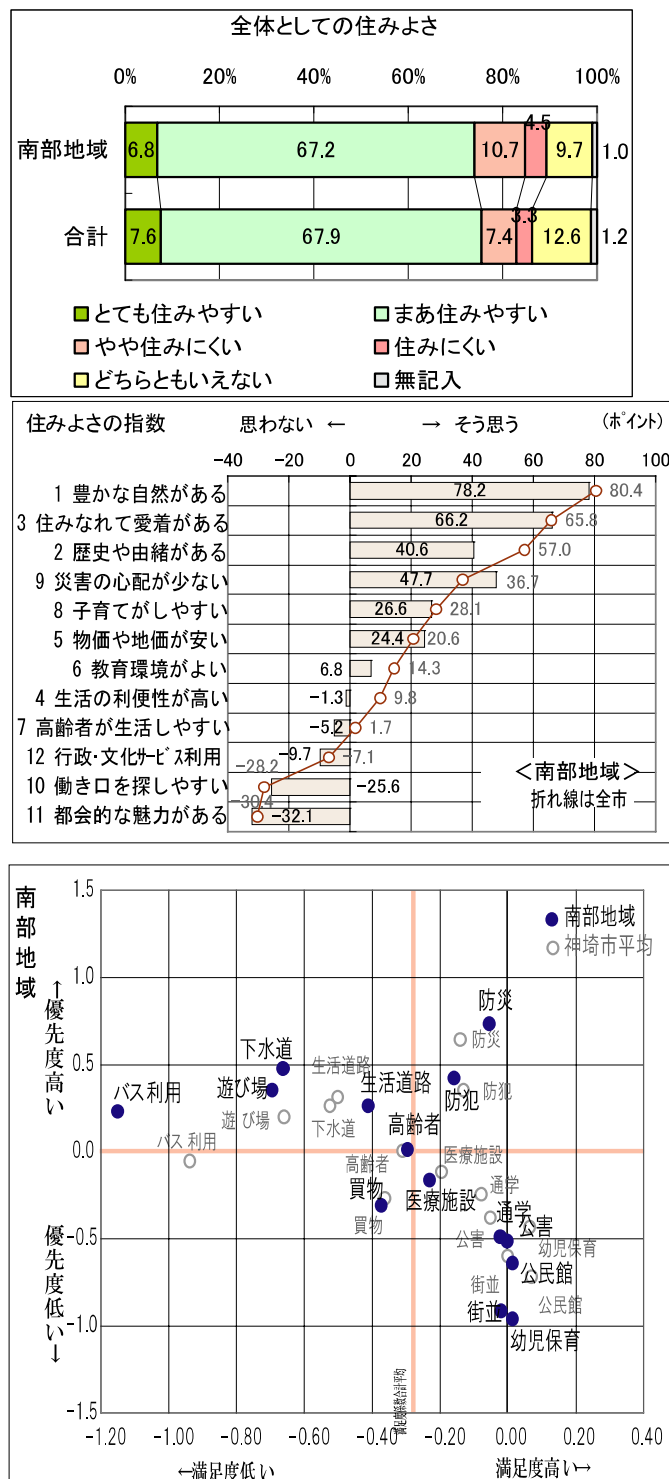


○散居型の集落特性に対応した生活環境の整備

・ 広大な平野の中に、クリークと一体となった中小規模の集落が広く分散する形態の土地利用が主となっていますが、集落の周辺などの一部において、小規模な宅地開発が見られます。このような都市的な土地利用の動きに際しては、周辺環境への影響など乱開発とならないように規制誘導が必要です。

・ 各集落には子供たちのための公園や広場がないこと、集落内及び集落から移動するための生活道路の幅員や線形が不十分であることなど、生活環境としての整備は十分ではありません。これらの地域においては、道路の安全性確保や身近な公園・広場の確保、排水処理の水洗化などにより、生活環境水準の向上を図って行く必要があります。

■ アンケート調査による南部地域の「住みよさ」や「身近な環境の整備優先度」



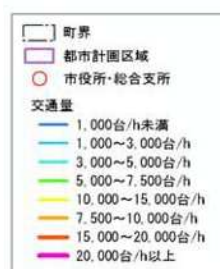
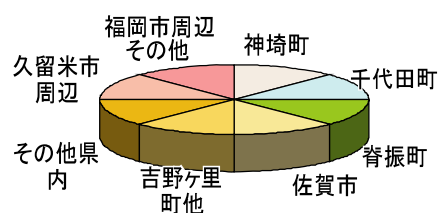
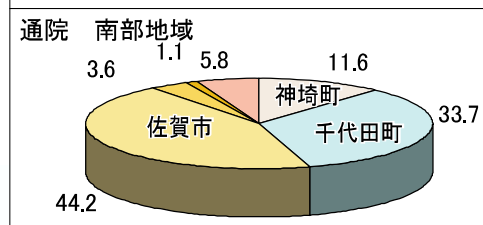
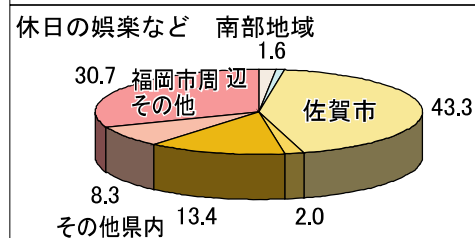
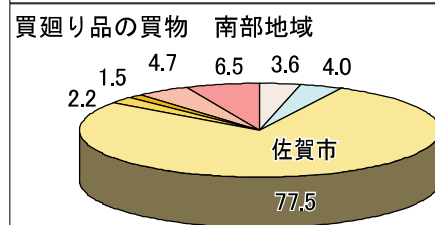
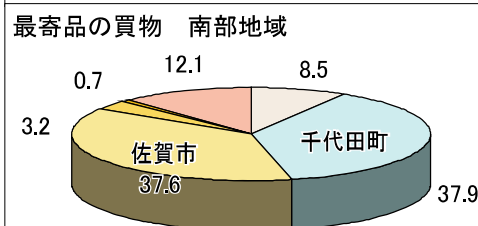
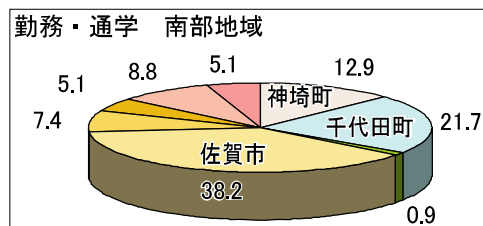
○安全で快適な交通環境の形成

- ・ 国道 264 号、県道佐賀八女線、県道諸富西島線が東西方向、国道 385 号、県道佐賀外環状線などの国・県道、境原龍尾線や国営千代田西 1 号線などの主要な市道が地域内をネットワークしていますが、人や物の流れは、佐賀市と久留米市を結ぶ東西方向が主となっています。
- ・ 佐賀市、久留米市等や JR 神埼駅方面への人やものの流れを支えるため、国道 264 号、県道佐賀八女線、県道諸富西島線及び、市道境原竜尾線などの機能の充実が必要です。
- ・ また、JR 神埼駅方面など南北方向の動きに配慮して、国道 385 号、県道佐賀外環状線、市道国営千代田西 1 号線などの機能向上が必要です。
- ・ 地域の足となるバスネットワークは、路線バスや巡回バスが運行されていますが、日常的な利便性は十分とはいえない状況にあります。市街地や集落間の人の動きを支え、車を運転しなくてもよいまちづくりを図るため、市民が利用しやすいバスネットワークの形成が必要です。

■交通量現況図



■アンケート調査による南部地域の「生活行動」



■ワークショップで皆さんに整理していただいたまちづくりの方向

● 良いところ ●

- ・直鳥公園の景観や環壕集落
- ・クリーク（ウナギやカモが生息）
- ・水辺の植物が多種（ハス・ヒシ）、希少植物が多い（オグラコウホネ・アサザ）
- ・城原川の景観（菜の花など）
- ・歴史がある（高志狂言・直鳥城跡・下村湖人など）
- ・閑静である

◆ 悪いところ ◆

- ・クリーク（水の汚れ、法面崩落、不法投棄、雑草など）
- ・高齢化による問題（独居、活気不足など）
- ・バス交通が不便 ・交差点の事故が多い
- ・歩道の整備、街灯不足 ・高志神社の整備
- ・道路の整備（特に南北方向）
- ・安全な子供の遊び場がない
- ・買物が不便（徒歩）
- ・就業の場が少ない

§ まちの将来像 §

- モデルとなる住みよい環境を作る（用途地域を明確にした都市計画、道路計画）
- 観光地を造り上げて集客
- 車でも自転車でも徒歩でも安全に便利に暮らせるまち
- 高齢者と子供が安心して暮らせるまち
- クリーク、農地を有効活用出来るまち
- クリークを利用したまちおこし（法面に植栽、クリークの美化、環境改善）
- 水辺がもっと身近に感じられるまち
- 花、緑いっぱいのまち

まちづくりの取り組みの方向

行政の役割

- ・ 脊振～神埼～千代田でつなぐ城原川の環境整備（公園化による生活の拠点、防災計画）
- ・ 市民町民が集まる公園づくり（グラウンド等スポーツ施設の整備）
- ・ 道路整備
 - ◇事故多発交差点の看板・信号設置
 - ◇歩道設置、外灯増設 など
- ・ 住宅・工場・商業地帯のエリア設定
- ・ 開発先行の企業誘致
- ・ 開発先行の住宅地計画（モデルタウン化）
- ・ 小・中学校でクリークについて学んでもらい、理解や興味を深める
- ・ クリークの整備
 - ◇ゴミ捨て禁止看板・遊歩道の設置
 - ◇ウォーキングコース、釣り場の整備
 - ◇目玉となる植物の植栽

住民の役割

- ・ 独居老人、高齢者に対する支援ボランティア
- ・ 地区の防災マップの作成（住民の経験に基づく）
- ・ 地区単位での防災活動
- ・ 運動公園、スポーツ施設の整備
- ・ 地域の運動会の開催
- ・ クリークの保全
 - ◇環境の美化（ゴミ拾い、植栽など）
 - ◇地区単位での美化コンテスト
 - ◇イベントの開催（釣り、ハンギング競漕など）

4-2 地域の将来目標

①将来像

○クリークに囲まれた環境を誇りとするまち

②地域づくりの基本目標

○クリークに親しむライフスタイルを実現するまちづくり

- ・クリークに代表される特徴ある田園景観の中で、安全で快適な暮らしやすい生活が可能なるまちを目指します。

○近接都市への利便性を生かした活力あるまちづくり

- ・隣接する都市などへの近接性をいかして、さまざまな機能が集まるまちを目指します。

4-3 地域のまちづくりの方針

①土地利用

- ・千代田総合支所周辺は、地域生活サービスの拠点として、行政や教育、文化などの機能のほか、国道 264 号沿道には商業機能などの立地を促進します。
- ・境原地区については、佐賀市に隣接する利便性を生かして、周辺環境に配慮しながら、国道 264 号沿道などに住宅や商業など一定範囲の都市的土地利用を許容していきます。
- ・神埼南部工業団地周辺については、周辺農地等への環境に配慮しながら、国道 385 号の整備効果を受け止める土地利用について検討を行ないます。
- ・優良な農地に分布するクリークと一体となった集落地については、低層住宅地として保全するとともに生活環境の向上を促進します。



千代田総合支所周辺公共施設群



境原周辺住宅地

②交通体系

- ・地域幹線道路や生活幹線道路については、交通処理機能のほか安全な歩行空間の確保、交差点の改良による事故の危険性の解消などについて検討を進めます。
- ・このうち、国営千代田西 1 号線など、整備が進められている主要な市道は、地域の生活利便性を高める道路として、その整備の促進を図ります。
- ・市民の日常的な足を確保し、だれもが便利で安心できる地域づくりを進めるため、バスネットワークシステムの再編に向けた検討を進めます。



国営千代田西 1 号線



国道 264 号

③生活環境

- ・市街地や集落地において、クリークと調和した安全で快適な田園ライフの実現を図るため、生活道路の安全性の確保、子供の遊び場の確保、排水処理の水洗化の普及など、生活環境水準の向上を促進します。
- ・水害の危険性が高い地域では、河川整備とあわせ、市民とともに避難マップの作成などにより、安全なまちづくりを検討します。



田園住宅地

④自然環境

- ・クリークを生かした地域空間づくりを進めるため、市民との協働によるイベントやクリークの維持管理を進めます。
- ・城原川、田手川をはじめとする河川の親水化や公園・広場の確保を図り、クリークと一体となった水辺空間づくりを進めます。



直鳥クリーク

南部地域まちづくり方針図

1 市民が参加するまちづくりのための仕組みづくり

まちづくりは、都市において生活し、また活動している市民、さまざまな事業体、及び行政が力を合わせ、その知恵と行動を結集して行うものです。それぞれの役割と責任を認識しながら、まちづくりの目標を共有化し、適切な役割分担による多様な主体が参画するまちづくりを進めていく必要があります。

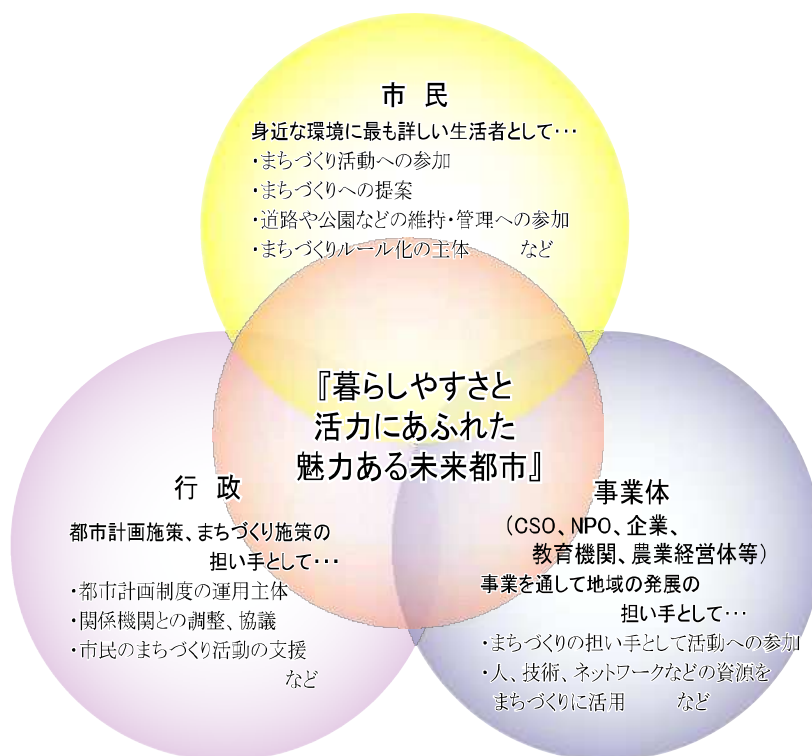
1-1 適切な役割分担

市民は、まちづくりの主役として、まちづくりのルールの検討、まちづくり活動への積極的な参加のほか、身近な道路や公園の維持や管理にも関わっていくことが求められます。

身近な環境について最も詳しい地域に生活する市民たちが、改めて身の回りを見つめなおして、よいところの維持保全や、問題があるところの改善などをできるところから進めることが重要です。

企業や大学、農業経営体などさまざまな事業体は、事業を通して地域の発展に貢献していくことが重要です。まちづくりの担い手としての役割と責任を自覚し、積極的にまちづくりへの参加していくことが必要です。

行政は、市民や事業体とともに、都市計画の決定や具体的な事業の推進、その効果を見極めながらさまざまな手法の適切な活用など、市全体の視点からの施設の整備や維持管理を担います。また、関係機関との協議・調整を行うとともに、各地のまちづくりに関する情報の収集や市民への提供を行い、市民の自主的なまちづくり活動の支援、リーダーとなる人材の育成、まちづくり活動の支援制度の確立などに努めます。



1-2 行政の総合的な取り組み

①庁内体制の充実

このマスタープランが都市計画の総合的な指針として機能していくためには、都市計画分野にとどまらず、産業、環境、福祉、教育、企画などの各分野と連携して計画的に進めていくことが重要です。

このため、都市計画行政の各段階において関係部署との調整を行い、また、住民活動の支援についても幅広い庁内からの参加を行っていくこととします。

②市民のまちづくり活動への支援

本市には CSO をはじめ、いくつかのまちづくり組織が活動を行っています。自分たちのまちは自分たちの手によって良くしていこうとする市民の活動に対しては、必要な情報の提供や話し合いの場の確保、まちづくりの専門家の派遣などの支援を行っていく必要があります。

また、市民による具体的な提案があった場合には、これを受け止める仕組みや制度の活用を図っていくことが求められます。

③国・県等関係機関との連携・調整

今後、まちづくりを進めていく場合、国や県、隣接する市町、鉄道やバスなどの交通事業者にかかわるものがあり、これらのとの十分な連携の下に進めていく必要があります。

広域的な道路や河川の整備については、管理者である国や県と早い段階からその実現に向けた協議を行います。

また、市民の足である鉄道やバスについては、今後の運行形態の再編時などに、初期の段階から関係する事業者と協議調整を行うこととします。

1-3 ワークショップの経験と展開に向けて

今回のマスタープランの策定に当たっては市民ワークショップを開催し、参加された市民からの積極的な協力を得ることができました。また、参加者の関心も高く、市民としての役割やまちづくりへの参加意識、身近な環境への的確な視点など、まちづくりにおける市民参加の意義と効果を認識することができました。

今後、市民の積極的な関心を受け止め、市民の手によるまちづくりを進めていくためにも、このような機会を継続的に持つていくこと、また、まちづくり行政において積極的な提案を受け止めることができるような制度づくりなど、持続的な活動へつなげていくことが重要と考えています。

この際、幅広い参加が期待できるような仕組み、行政によるまちづくり情報の提供のあり方、具体的な都市計画制度（地区計画や都市計画提案制度など）への展開、またその検証など、市民がまちづくりの担い手であることを実感できるような仕組みへの展開を図ります。

今回のワークショップの流れ

■ 第1回（H23.12.21）
～ガイダンスとまちの通信簿の作成～



■ 第2回（H24.1.12）
～地域の点検マップの作成～



■ 第3回（H24.1.26）
～地域の将来像と取り組みの方向性の検討～



■ 第4回（H24.2.14）
～地域の重点プロジェクトの検討～

2 実現化に向けた制度の活用

2-1 都市計画によるコントロール

①都市計画区域

都市計画区域は、「一体の都市として総合的に整備、開発、及び保全」する必要がある区域を対象に、土地利用や都市施設の計画的な推進を図るために指定するものです。

本市においては、人や物の流れの状況、自然的社会的な条件、開発動向や建築物の建築の動向などを踏まえて、指定の必要性とその範囲について再検討を行うこととします。

●都市計画区域指定の 5 つの要件（「一体の都市として総合的に整備、開発、及び保全」する必要がある区域の判断基準）

- (1)土地利用の状況及び見通し
- (2)地形等の自然的条件
- (3)通勤、通学圏等の日常生活圏
- (4)主要な交通施設の設置の状況
- (5)社会的・経済的な区域の一体性

なお、都市計画区域以外の区域における土地利用の規制誘導は、農地法や森林法などによるほか、建築基準法第 68 条の 9 による集団規定の適用などをあわせて検討を行います。

■都市計画区域等の指定の効果

関係法律	都市計画区域指定の効果	都市計画区域	準都市計画区域	区域外
都市計画法	用途地域の指定	可		—
	特定用途制限地域の指定	可		—
	都市施設(道路や公園等)の決定	可	不可	—
	開発行為の県知事許可	3 千㎡以上		1 万㎡以上
	地区計画の決定	可	不可	—
	市街地開発事業の施行	可	不可	—
	都市計画事業の施行	可	不可	—
建築基準法	建築確認	○		特殊建築物等
	建築基準法の集団規定の適用	○		注 1
国土利用計画法	土地取引の県知事届出	5 千㎡以上	1 万㎡以上	1 万㎡以上
地方税法	都市計画税を徴収することができる(条例で定める区域)	可	不可	不可

注 1：建築基準法第 68 条の 9 において、「建築基準法第 6 条第 1 項第 4 号の規定に基づき、県知事が関係市町村の意見を聴いて指定する区域内においては、地方公共団体は、当該区域内における土地利用の状況等を考慮し、適正かつ合理的な土地利用を図るため必要と認めるときは、条例で、建築物又はその敷地と道路との関係、建築物の容積率、建築物の高さその他の建築物の敷地又は構造に関して必要な制限を定めることができる。」とされている。

■農地、森林、自然公園、緑地関連法による土地利用規制の概要
(都市計画以外の土地利用規制制度例)

	農地法	森林法			自然公園法		自然環境保全法	
		保安林	指定なし	地域森林計画対象民有林	特別地域	普通地域	原生林	普通
建築行為・開発行為	甲種 1 種：原則不可 2・3 種：周辺の状況に応じて許可	—	—	1ha 以上の開発行為(土石、樹根の採掘、開墾その他の土地の形質を変更する行為又は幅員 3m 以上の道路の築造)は知事の許可(林地開発許可)	原則不可	一定規模以上は届出	原則不可	特別：許可 普通：届出
森林の伐採	—	大規模なものは農水産大臣許可。その他は知事許可	1ha 以上は届出					
土地利用規制	甲種・1 種：○ 2・3 種：△	○	△	○	◎	○	◎	○
運用主体	大規模なものは農水省 他は市町村農業委員会	大規模なものは農水省 他は知事		知事	国立・国定公園は環境省 他は知事		原生林は環境省 他は知事	

◎：土地利用の規制が強い ○：比較的強い △：あまり強くない

出典：都市計画マニュアル

②用途地域又は特定用途制限地域

都市計画区域において新築される建物用途に一定の制限を設けるなど、建築物のコントロールを図るため、用途地域又は特定用途制限地域の指定について検討を行います。

■特定用途制限地域の概要

趣旨	用途地域が定められていない土地の区域内において、その良好な環境の形成又は保持のため当該地域の特性に応じて合理的な土地利用が行われるよう、制限すべき特定の建築物等の用途の概要を定める地域
都市計画に定める事項	①種類 ②位置 ③区域 ④面積 ⑤制限すべき特定の建築物その他の工作物の用途の概要
用途の制限	①制限すべき特定の建築物その他の工作物の用途（建築基準法第 49 条の 2・条例） ②建築物の敷地、構造又は建築設備に関する制限で地域指定の目的を実現する上で必要なもの（建築基準法第 50 条・条例）

③地区計画制度等の活用

まとまった住宅地や農家集落などではその特性に応じて、きめ細かなまちづくりが必要です。このような地区レベルのまちづくりに当たっては、関係市民の参画や理解のもとに、地区計画制度の活用を図っていきます。

■地区計画の適用タイプ

住宅市街地開発整備タイプ	住宅市街地の開発、その他建築物やその敷地の整備に関する事業が行われる、又は行われた区域
スプロール防止タイプ	建築物の建築又はその敷地の造成が無秩序に行われた、又は行われると見込まれる一定の区域で、公共施設の整備状況、土地利用動向等から見て不良な街区の環境が形成される恐れがあるもの
環境保全タイプ	健全な住宅市街地で、良好な居住環境その他優れた街区環境が形成されている区域

④ 都市施設の整備

都市計画道路については、都市計画区域の再編にあわせて、広域的な視点や都市計画道路としての意義、交通需要の変化などさまざまな要素を調査し、再検討を行ないます。特に、国道 34 号や県道三瀬神埼線、県道神埼北茂安線の機能強化の実現に向けて、都市計画道路の再編とともに整備の促進を図ります。

また、公園については、遊休地の利活用など都市計画決定によらない形での確保を図ることとします。このため、可能な範囲で確保が促進できるよう、本市にふさわしい制度づくりを検討します。

2-2 その他の制度の活用

本市のまちづくりを進める上では、都市計画制度による規制・誘導や都市施設の整備だけでは十分とはいえません。たとえば、快適な景観づくりのための景観形成計画の策定とその活用、建築協定や緑化協定による良好な環境の保全・形成、建築基準法のセットバックを活用した狹隘道路の幅員確保など、都市計画法以外の制度の幅広い活用を視野に入れた検討を行うなど、まちづくりの課題の総合的な解決を図ります。

3 重点的な取り組み

これまで検討した整備の方針は、都市計画制度の中で対応していくもの、その他の制度を活用して対応を図るもの、また市民との協働の中で解決を図るものなど、さまざまな取り組みを展開しながら進める必要がありますが、厳しい財政事情の中で実現化を図っていくためには、それぞれの優先性や整備効果などを踏まえた「選択と集中」による対応が必要となること、また、市民の積極的な参画のもとに取り組んでいくことが必要です。

ここでは、都市の将来像に位置づけた、『暮らしやすさと活力にあふれた魅力ある未来都市』の実現に向けて、重点的に取り組む必要性が高く、目標達成に効果が期待できる項目について整理しました。これらの項目は、市が管理主体のものにあってはその推進を図り、市以外が管理主体のものにあっては、各管理者、事業者に進捗の働きかけを行うなどの取り組みを進めます。

■重点的な取り組みの項目

取り組みの項目			取り組みの内容
一体的な都市づくり	地域縦断軸の形成	県道三瀬神埼線	・地域縦断軸を支える道路として、災害時の安全性の確保や歩道の確保等に向けた整備の促進 ・歴史文化レクリエーション拠点を結ぶネットワーク形成に向けた整備の促進
		市道国営千代田西1号線	・地域縦断軸を支える新たな道路として、計画区間の全面開通に向けた整備の推進
		城原川等の河川	・城原川等筑後川水系河川について、同整備計画にもとづく河川改修の促進
		中心拠点の形成(市の顔づくり)	・旧長崎街道の復活、沿道建物のルール化、商業や観光の活性化、歴史的資源の保全などを総合的に進めることについて、市民との協働による活動の推進
良好な土地利用の実現	都市計画区域の再編		・旧3町の区域にとらわれない形で検討・見直しの推進
	用途地域又は特定用途制限地域の指定		・本市の特性に適合した制度活用のあり方、適用範囲、内容について検討、必要に応じて指定の推進
	地区計画制度		・市民に制度活用についての情報の提供と、具体的適用の検討の推進
市民の活動を支える交通機能の向上	横断軸の機能の向上	国道34号	・中央横断軸や佐賀中部地域の広域連携軸を支える道路として、4車線化等機能強化に向けた整備の促進
		国道264号	・南部横断軸を支える道路として、交差点の改良や歩道の確保等に向けた整備の促進
		県道佐賀川久保鳥栖線	・北部横断軸を支える道路として、歩道の確保等に向けた整備の促進
		県道神埼北茂安線	・中央横断軸の強化や中心拠点内の円滑な交通処理のため、都市計画道路の再編を踏まえた整備の促進
	都市計画道路網の再編		・都市計画区域を対象とした幹線道路網の形成に向けて、現在決定されている都市計画道路の再編・見直しの推進
	鉄道の運行利便の向上		・鉄道の運行本数拡大や快速列車運行の促進