

# 小城市都市計画マスタープラン (素 案)

令和〇年〇月

小 城 市

## 序章 都市計画マスタープランとは

---

|                         |   |
|-------------------------|---|
| 1. 都市計画マスタープランとは .....  | 1 |
| 2. 改定の背景と目的 .....       | 2 |
| 3. 法的位置づけ .....         | 2 |
| 4. 改定体制 .....           | 3 |
| 5. 対象区域 .....           | 3 |
| 6. 目標年次 .....           | 4 |
| 7. 都市計画マスタープランの構成 ..... | 4 |

## 第1章 小都市の特性と課題

---

|                           |    |
|---------------------------|----|
| 1. 社会的特性 .....            | 5  |
| 2. 市民意向 .....             | 36 |
| 3. 現行都市計画マスタープランの検証 ..... | 40 |
| 4. まちづくりの課題 .....         | 42 |

## 第2章 全体構想：まちづくりの目標

---

|                     |    |
|---------------------|----|
| 1. まちづくりの理念 .....   | 43 |
| 2. まちづくりの基本方針 ..... | 44 |
| 3. 目標人口 .....       | 45 |
| 4. 将来都市構造 .....     | 46 |

## 第3章 全体構想：分野別方針

---

|                         |    |
|-------------------------|----|
| 1. 土地利用・拠点地区形成の方針 ..... | 53 |
| 2. 交通体系の整備方針 .....      | 58 |
| 3. 環境の保全・整備の方針 .....    | 63 |
| 4. 景観形成の方針 .....        | 68 |
| 5. 安全・安心なまちづくりの方針 ..... | 71 |

# 序章 都市計画マスタープランとは

## 1. 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、都市計画法第 18 条の 2 に基づいて定められた「市町村の都市計画に関する基本的な方針」です。当計画は住民に最も近い立場にある市町村が、その創意工夫のもとに住民の意見を反映し、まちづくりの具体性のある将来ビジョンを確立し、地区のあるべき「まち」の姿を定めるものです。

市の都市計画に関わる法制度や事業等は当計画の内容に即した計画及び変更を行う必要があり、まちづくり（都市計画）における市の最上位計画として位置づけられています。

都市計画マスタープランでは、都市の現況と課題を踏まえ、これから本市が都市づくりを進めていく上での目標（将来都市像）を設定し、この目標のもとに、市全体の骨格的な都市構造（全体構想）と、各地域における市街地像（地域別構想）を示します。

### ■都市計画マスタープランの役割

#### 都市計画法に基づいて定める「市町村の都市計画に関する基本的な方針」

住民に最も近い立場である市町村が、その創意工夫のもとに住民の意見を反映し、まちづくりの将来ビジョンを確立し、将来の目指すべき「まち」の姿を定めるものです。

ただし、都市計画マスタープランは、都市計画に関する基本的な方針を定めるものであるため、策定後すぐに法的強制力を有するものではありません。しかし、市の都市計画に関する法制度や事業等は、都市計画マスタープランの内容に即した計画及び変更を行う必要があり、まちづくり（都市計画）における市の最上位の計画として位置づけられます。

#### 都市づくりの長期的なビジョン

長期的な視点から将来のまちの姿を見通した方針とするため、目標年次をおおむね 20 年後に設定します。

#### 市民の皆さんの意向を反映した方針

都市計画マスタープランの策定にあたっては、市民の皆さんの意向を反映することが求められるため、市民意向を把握するための方策が必要となります。

#### 上位計画との整合

都市計画マスタープランは、佐賀県が定める都市計画区域マスタープランや、議会の議決を経て定められた市町村の建設に関する基本構想（総合計画）に即したものとする必要があります。

## 2. 改定の背景と目的

本市では平成 20 年 8 月に小城市都市計画マスタープランを策定し、計画的なまちづくりに取り組んできましたが、計画策定から 10 年以上が経過し、社会情勢は大きく変化してきています。人口減少・高齢化社会の急激な進行・財政の縮減など対応すべき課題に対応する必要が出てきています。

そうした状況の中、本市では市の最上位計画である第 2 次総合計画を平成 28（2016）年 10 月に策定し、人口減少等の変化に対応した市の将来像やそれに伴う施策等が示され、平成 30（2018）年 3 月には、都市計画マスタープランの実施計画ともいえる、小城市立地適正化計画を策定したところです。

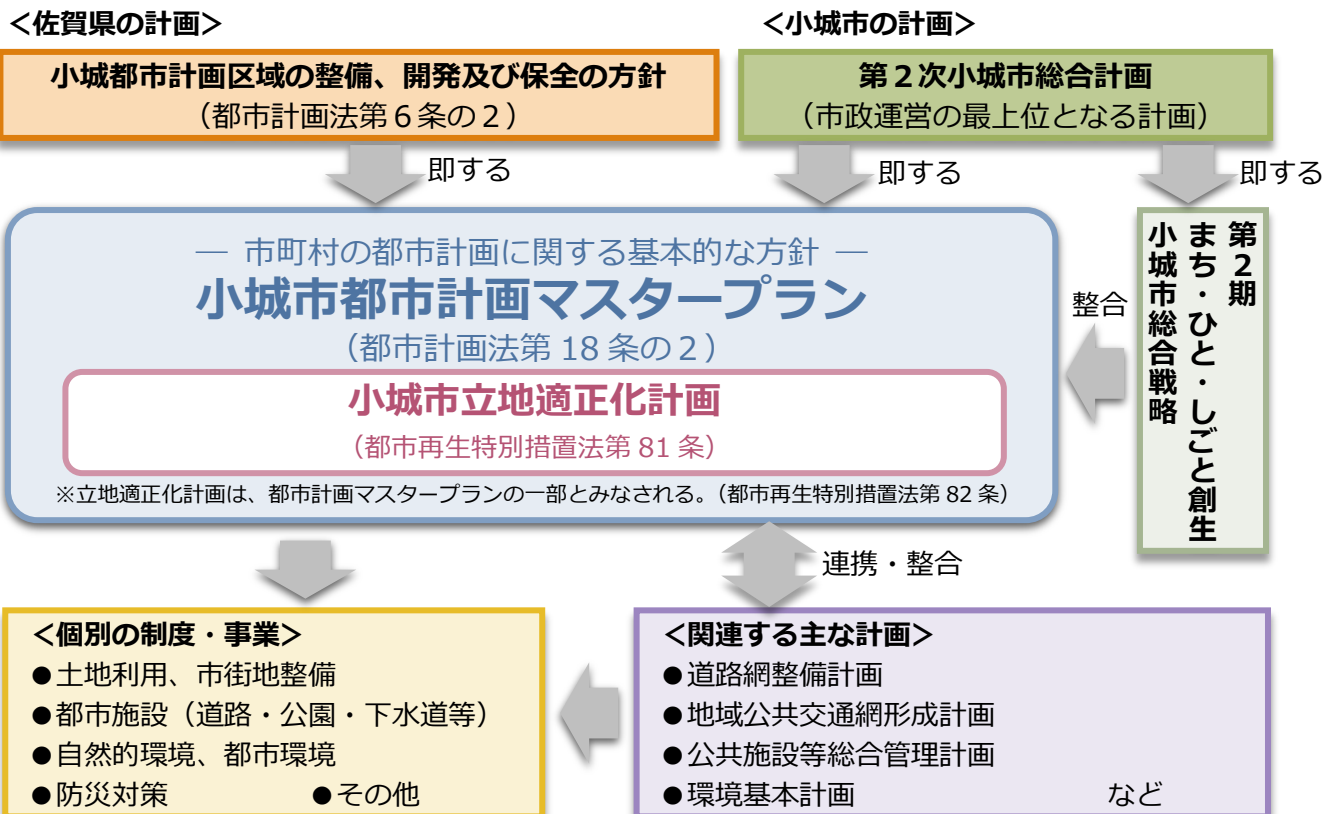
現行の都市計画マスタープランの進捗状況及び都市の現況変化を踏まえ、上位計画である第 2 次総合計画をはじめとした各種関連計画との整合性を図りながら、都市計画法第 18 条の 2 の規定に基づく「都市計画に関する基本的な方針」の見直しを行うことを目的とします。

## 3. 法的位置づけ

都市計画マスタープランは、「第 2 次小城市総合計画」や県が策定する「小城都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」といった上位計画に即して定めることが必要です。また、関連する各種計画との整合性に配慮しながら定める必要があります。

「小城市都市計画マスタープラン」の策定後は、これに定められた方針に従い、具体的な個別計画の策定、事業化の検討を行い、都市計画に関する整備を進めていくこととなります。

### ■都市計画マスタープランの位置づけ

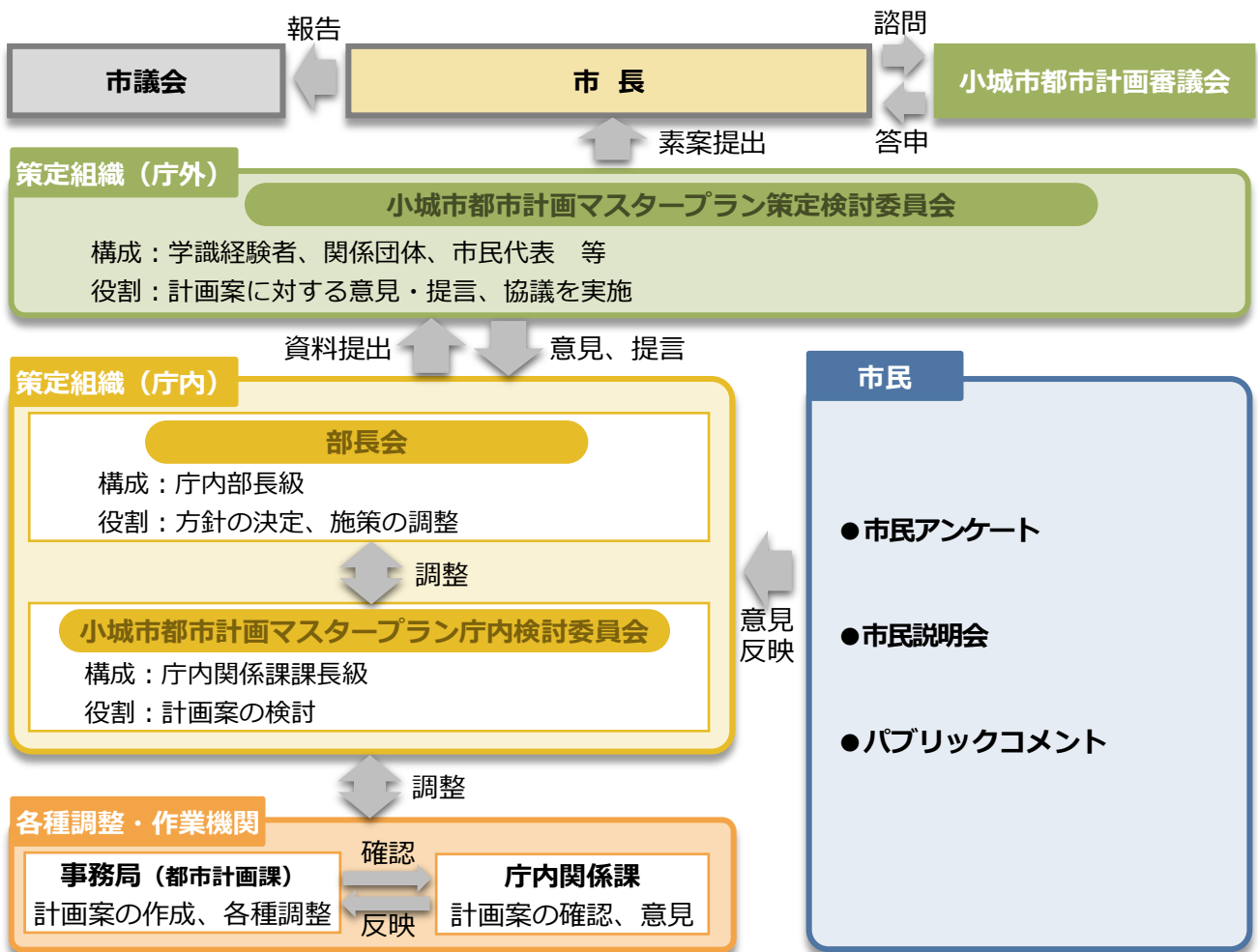




## 4. 改定体制

計画策定にあたっては、市民の意見を反映させるとともに、市内の都市計画に関わる部署との調整、都市計画に関わる本市の各種団体等との合意形成を図る観点から、市内の関係課で構成する「小城市都市計画マスタープラン市内検討委員会」や「部長会」、市外の学識経験者・関係団体、市民代表などの多様な関係者で構成される「小城市都市計画マスタープラン策定検討委員会」を設置し、横断的な体制で改定します。

### ■改定体制



## 5. 対象区域

都市計画マスタープランは、都市計画に関する基本的な方針を定めるものであることから、原則として都市計画区域を範囲とするとされています。

本市では、平成 22 (2010) 年 10 月に市全域が小城市都市計画区域として指定されているため、小城市全体を対象範囲とします。

## 6. 目標年次

目標年次は、おおむね 20 年後の将来を展望した計画として、令和 22（2040）年とします。ただし、上位計画の見直しや社会経済情勢の変化、基盤整備の状況などにより、必要に応じて計画の見直しを行います。

## 7. 都市計画マスタープランの構成

小城市都市計画マスタープランは、「全体構想：まちづくりの目標」「全体構想：分野別方針」「地域別構想」「実現化方策」の4つの柱で構成しています。

### ■都市計画マスタープランの構成

#### 序章 都市計画マスタープランとは

- |                   |             |
|-------------------|-------------|
| 1. 都市計画マスタープランとは  | 2. 改定の背景と目的 |
| 3. 計画の法的位置づけ      | 4. 計画の改定体制  |
| 5. 対象区域           | 6. 目標年次     |
| 7. 都市計画マスタープランの構成 |             |

#### 第1章 小城市の特性と課題

- |                   |             |
|-------------------|-------------|
| 1. 社会的特性          | 2. 市民意向     |
| 3. 都市計画マスタープランの検証 | 4. まちづくりの課題 |

#### 第2章 全体構想：まちづくりの目標

- |             |               |
|-------------|---------------|
| 1. まちづくりの理念 | 2. まちづくりの基本方針 |
| 3. 将来目標     | 4. 将来都市構造     |

#### 第3章 全体構想：分野別方針

1. 土地利用・拠点地区形成の方針
2. 交通体系の整備方針
3. 環境の保全・整備の方針
4. 景観形成の方針
5. 安全・安心なまちづくりの方針

#### 第4章 地域別構想

1. 地域別構想の位置づけと策定手順
2. 地域区分の設定
3. 地域の概況
4. 地域づくり構想（小城地域、三日月地域、牛津地域、芦刈地域）

#### 第5章 都市計画マスタープランの実現に向けて

1. 協働によるまちづくりの推進
2. 実現化の方策
3. 都市計画マスタープランの管理と継続的改善

# 第1章 小都市の特性と課題

## 1. 社会的特性

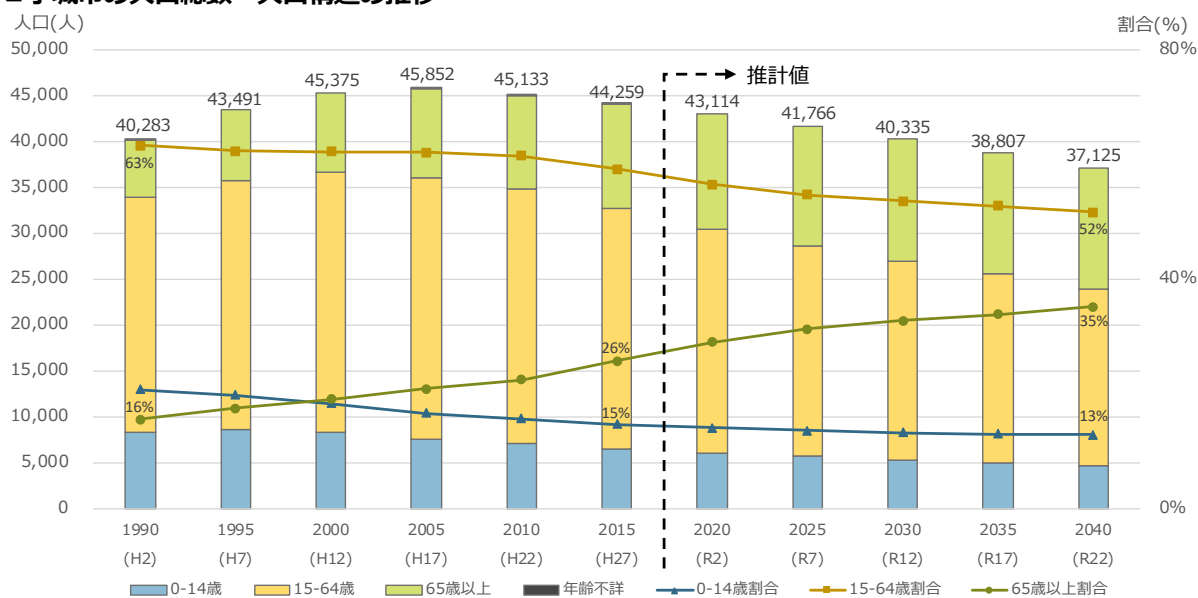
### (1) 人口

#### ①人口の推移

本市の総人口は、平成 17（2005）年をピークに減少に転じて以降、直近の平成 27（2015）年にかけて徐々に減少しています。

高齢化率（65 歳以上人口の総人口に占める割合）は、増加傾向にあります。令和 22（2040）年には高齢化率が 35%に達することが予測され、市の総人口のうち約 3 人に 1 人が高齢者となるなど、少子高齢化がより一層進行する見通しです。

■小都市の人口総数・人口構造の推移

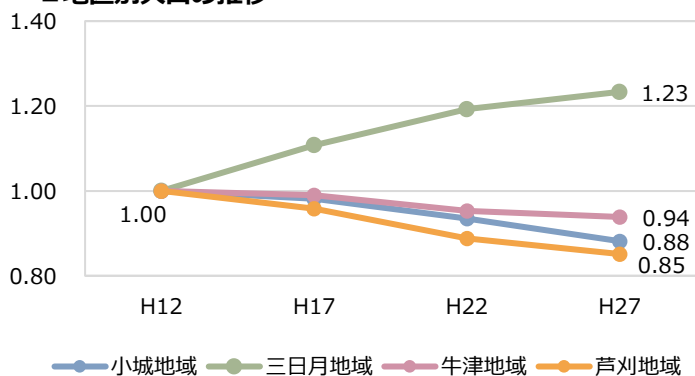


出典：国勢調査（実績値）、国立社会保障・人口問題研究所（推計値）

#### ②地域別の人口

地域別の人口は、三日月地域を除いて減少傾向が続いており、小城地域、芦刈地域は、平成 12（2000）年と比べて 1 割以上減少しています。

■地区別人口の推移



出典：小城都市計画基礎調査、原典：国勢調査

■地区別人口の推移

|       | H12    | H17    | H22    | H27    |
|-------|--------|--------|--------|--------|
| 小城地域  | 17,582 | 17,254 | 16,439 | 15,499 |
| 三日月地域 | 10,960 | 12,141 | 13,069 | 13,518 |
| 牛津地域  | 10,454 | 10,346 | 9,960  | 9,812  |
| 芦刈地域  | 6,379  | 6,111  | 5,665  | 5,430  |

出典：小城都市計画基礎調査、原典：国勢調査

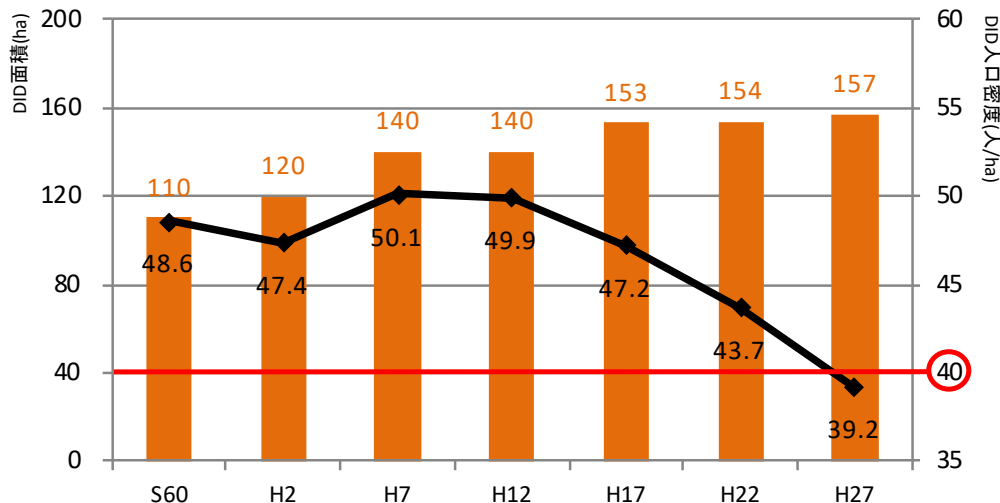
### ③人口集中地区

本市の人口集中地区（DID）は、JR 小城駅の北側、小城まちなか交流市民プラザ（ゆめぴらっと小城）周辺に指定されています。DID 面積は、平成 27（2015）年にかけて拡大傾向が続いています。

DID 区域内の人口密度は、平成 7（1995）年をピークに低下に転じており、平成 27（2015）年には、初めて 40 人/ha を下回っています。

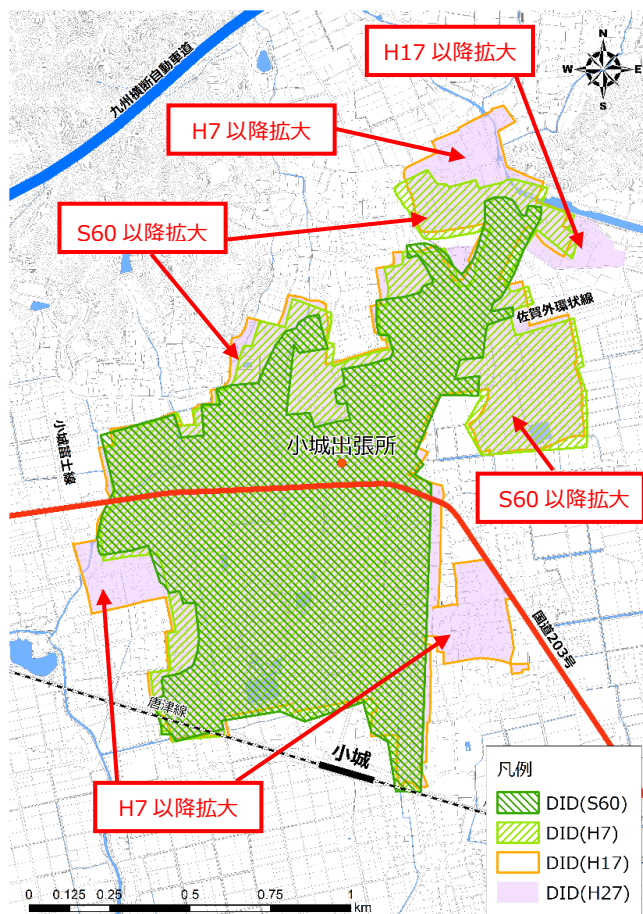
今後も人口の減少傾向が続く場合、さらなる市街地の低密度化が進み、人口集中地区の縮小も懸念されます。

#### ■DID 面積、DID 人口密度の推移



出典：小城市立地適正化計画、原典：国勢調査

#### ■DID 区域の変遷

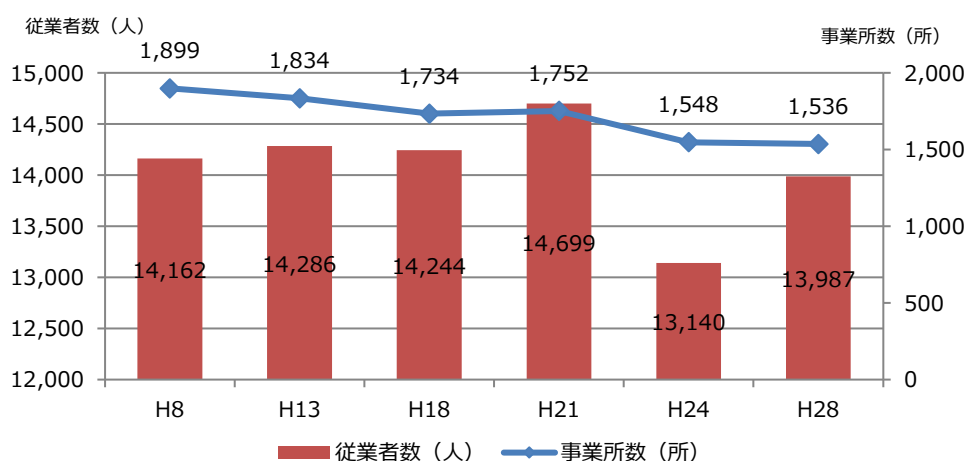


## (2) 経済活動

### ① 産業別就業者数

本市の産業構造をみると、従業者数は横ばいで推移しているものの、事業所数はやや減少傾向です。産業別の就業者構成比は、第3次産業が約7割を占めており、雇用に大きく影響する一方で、第1次産業は大きく減少傾向にあります。

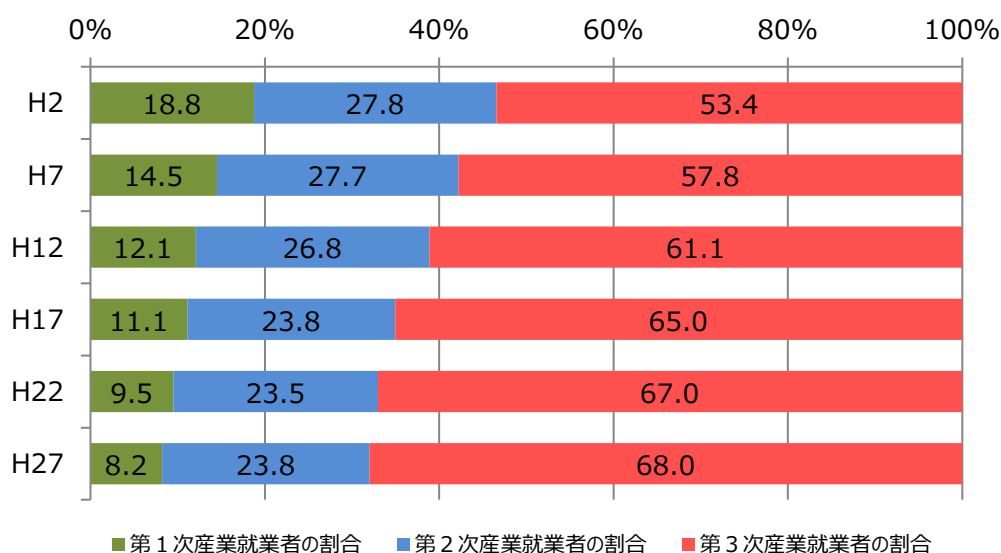
#### ■ 従業者数、事業所数の推移



出典：小城市立地適正化計画

原典：経済センサス（平成 21・24・28 年）、事業所・企業統計調査(総務省)（平成 18 年以前）

#### ■ 産業別就業者構成比の推移

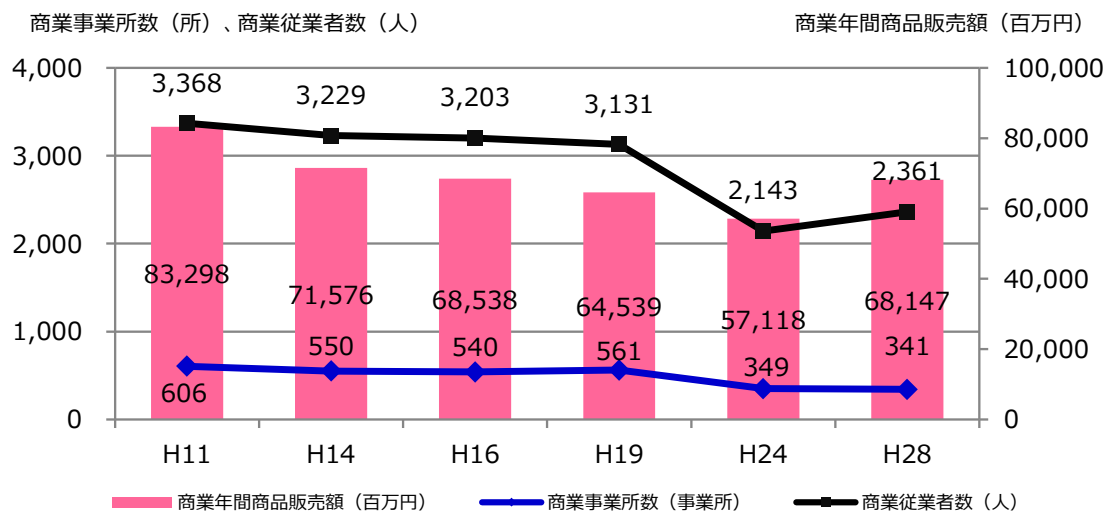


出典：小城市立地適正化計画、原典：国勢調査

## ②商業（卸売・小売業）

商業では、商業事業所数、商業従業者数及び商業年間商品販売額ともに減少傾向が続いています。特にリーマンショックの影響が想定される2012（平成24）年の減少は、2016（平成28）年に若干改善しています。

### ■商業事業所数、商業従業者数、商業年間販売額の推移



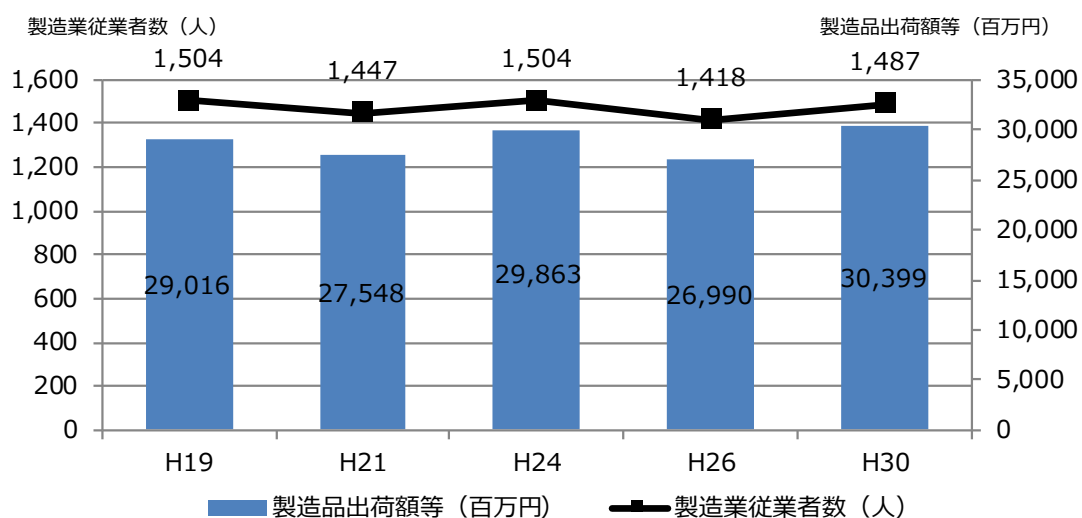
出典：小城市立地適正化計画(H28追加)

原典：経済センサス（平成24・28年）、商業統計調査（経済産業省）（平成19年以前）

## ③製造業

製造業では、製造品出荷額等、製造業従業者数ともに増減を繰り返しつつ、ほぼ横ばいで推移しています。

### ■製造品出荷額等、製造業従業者数の推移

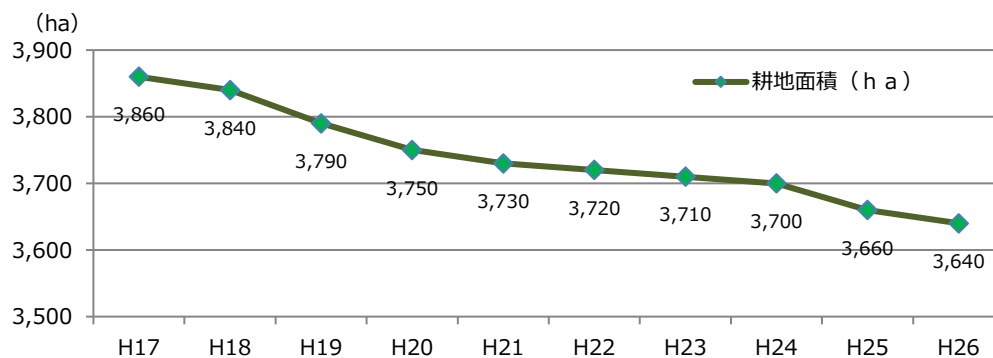


出典：小城市立地適正化計画、原典：工業統計調査（経済産業省）

#### ④ 農業

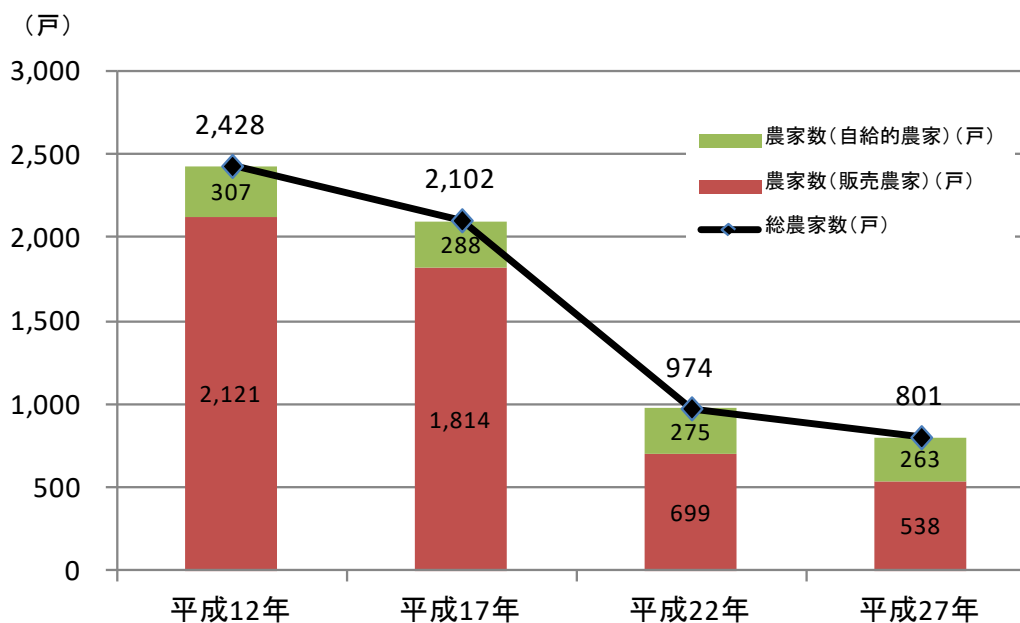
農業では、本市が平野部を中心とした広大な優良農地を有している一方、農家数の推移は、減少傾向が続いています。特に、平成 22（2010）年以降は、販売農家数が大きく減少しており、農業経営の困難さがうかがえます。

##### ■ 耕地面積の推移



出典：小城市立地適正化計画、原典：耕地及び作付面積統計（農林水産省）

##### ■ 農家数の推移



出典：小城市立地適正化計画、原典：農林業センサス（農林水産省）



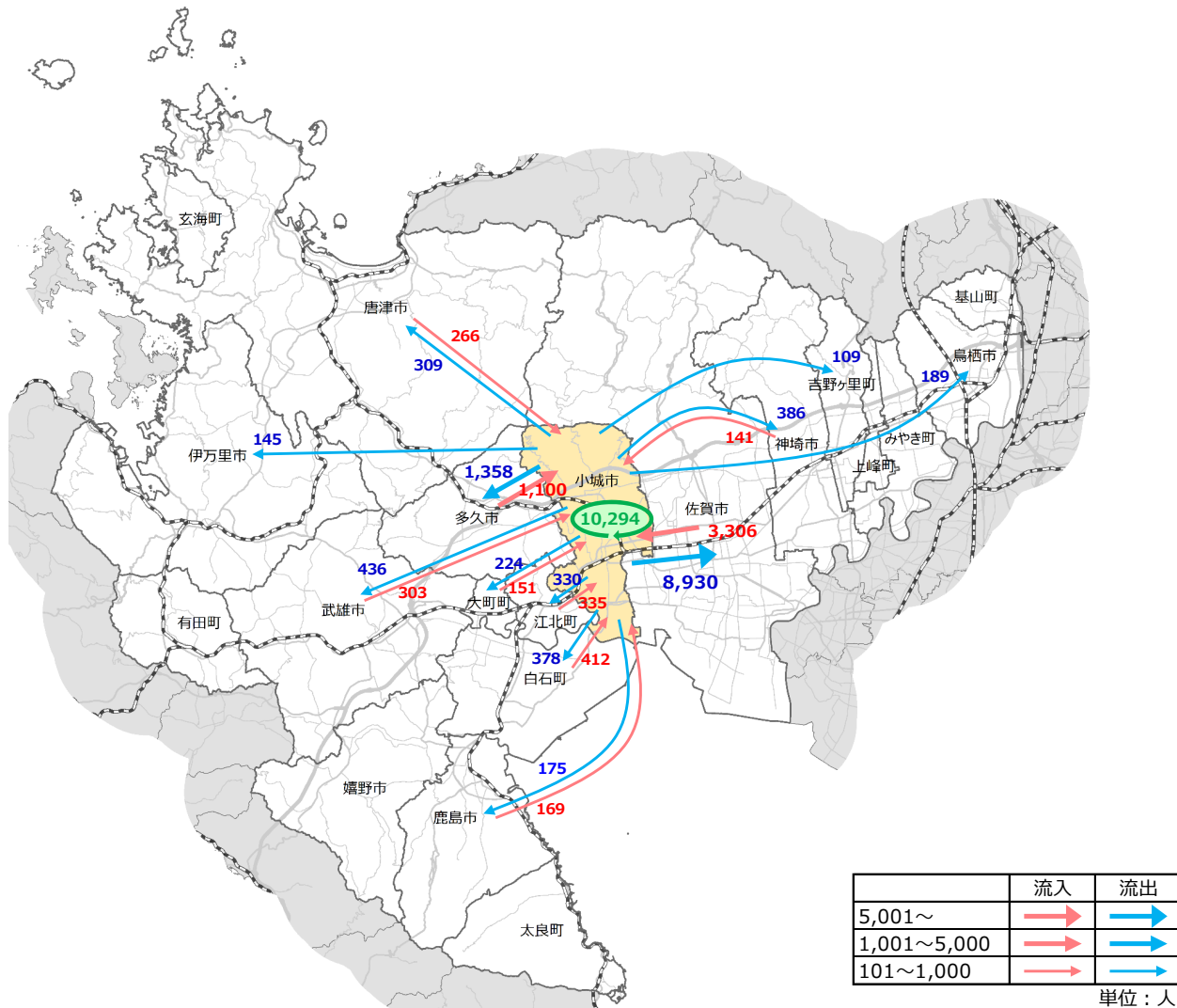
### (3) 都市交通

#### ① 移動流動

通勤・通学における移動特性をみると、流出については、隣接する佐賀市への流出が突出して多く、次いで同じく隣接する多久市への流出が多くなっています。

流入についても佐賀市からの流入が最も多く、次いで多久市からの流入が多くなっています。

#### ■ 主な通勤・通学移動



出典：小城都市計画基礎調査、原典：国勢調査

#### ■ 通勤・通学流動

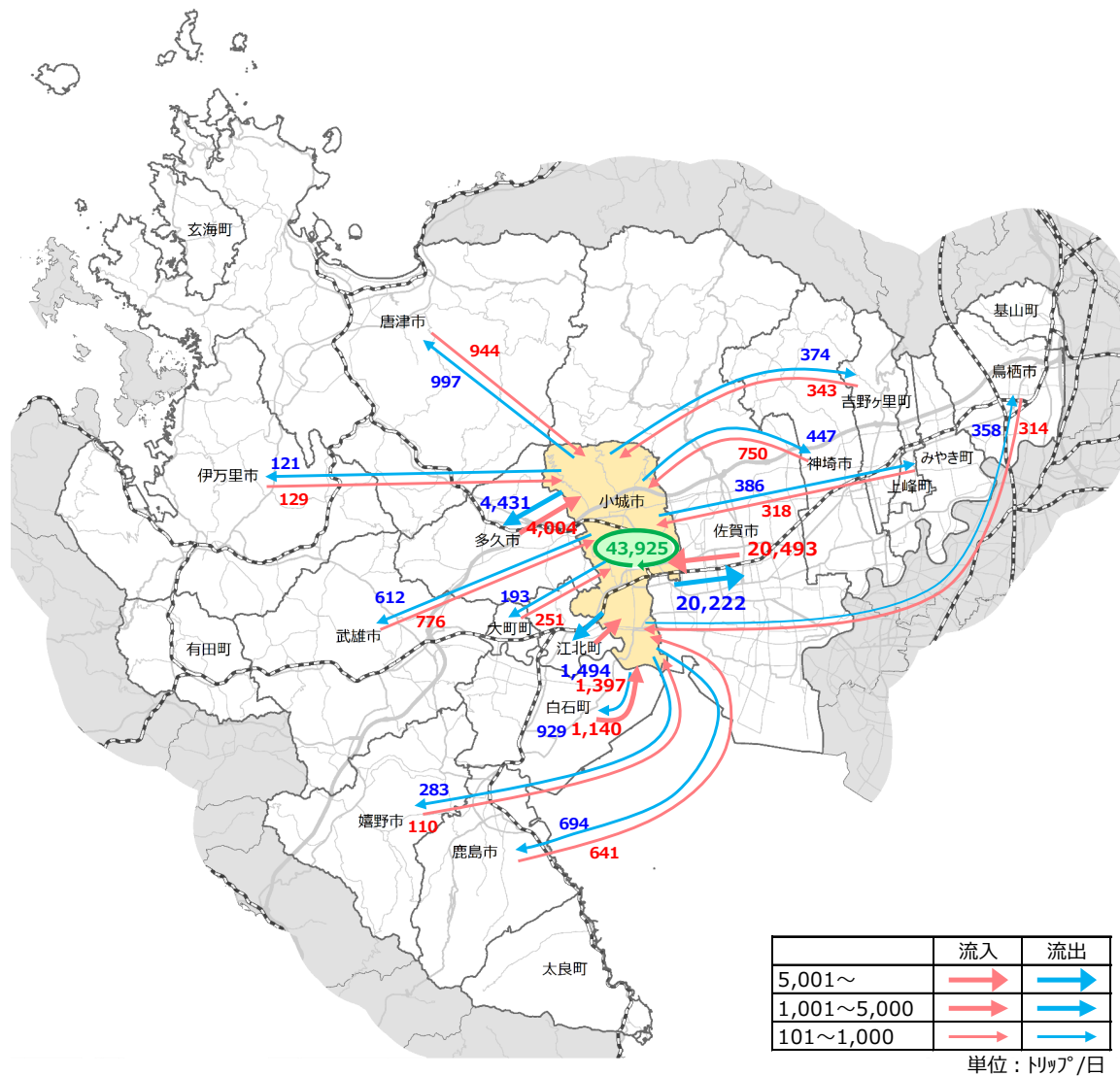
| 常住地における就業・通学者 |        | 従業・通学地における就業・通学者 |        |
|---------------|--------|------------------|--------|
| 小城市に常住        | 24,579 | 小城市に従業・通学        | 17,234 |
| 小城市に就業・通学     | 10,294 | 小城市に常住           | 10,294 |
| 流出合計          | 14,285 | 流入合計             | 6,940  |
| 流出率           | 58.1%  | 流入率              | 40.3%  |



## ②自動車流動

自動車における移動特性をみると、通勤・通学流動と同様に、隣接する佐賀市との自動車流動量が突出して多く、次いで同じく隣接する多久市との自動車流動量が多くなっています。

### ■主な自動車流動量



出典：小城都市計画基礎調査、原典：道路交通センサス報告書

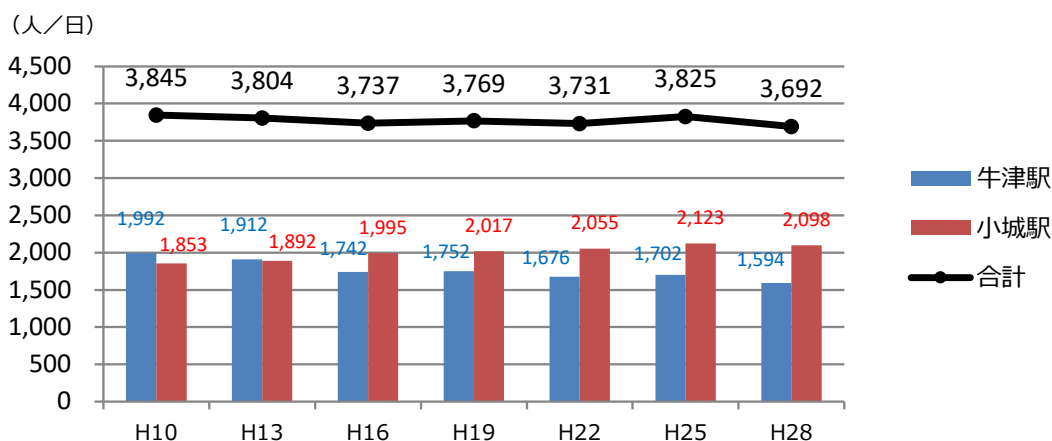
### ③公共交通

鉄道駅の乗降客数は、概ね横ばいで推移しており、1日あたり約3,800人程度が利用しています。

市内巡回バスや乗合タクシー利用者は、減少傾向が続いています。

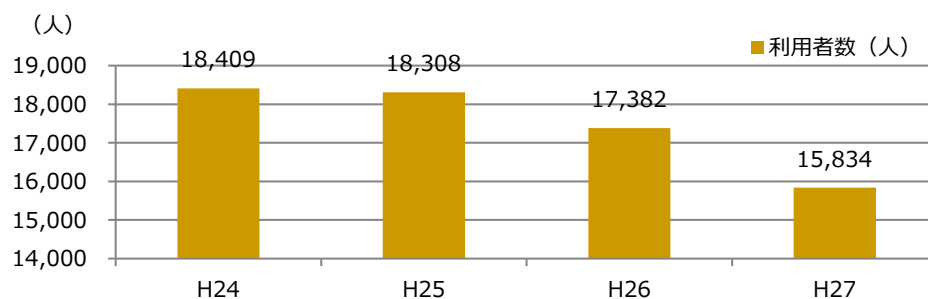
本市では、市内3か所の鉄道駅のほか、バス路線・バス停により全市的に公共交通を網羅していますが、鉄道駅やバス停の徒歩圏から外れた公共交通通空白地において、人口の分布や建物の立地がみられ、公共交通の不便な地域に一定の居住者がいることが伺えます。

#### ■鉄道乗降客数（1日平均）の推移



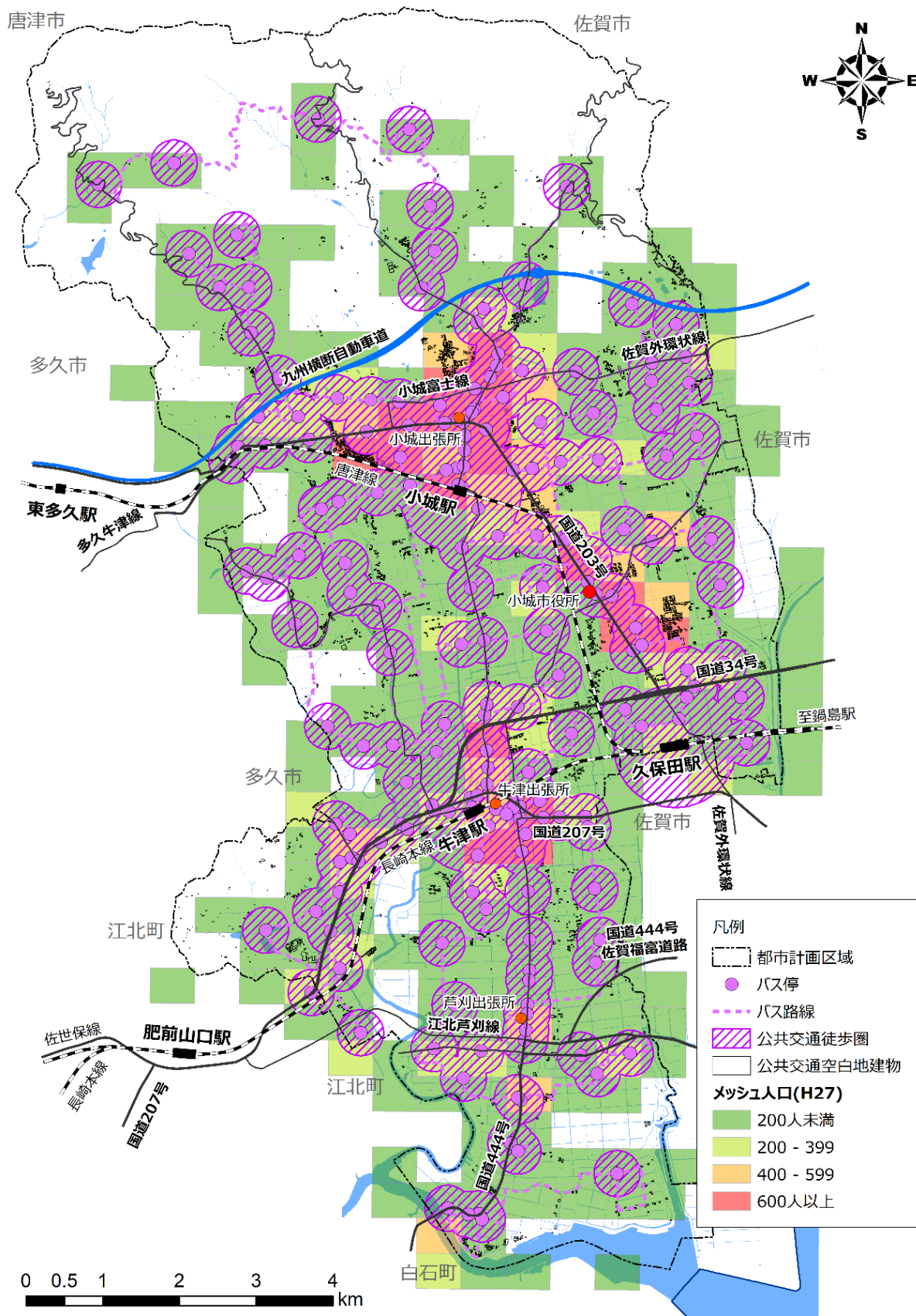
出典：小城市立地適正化計画、小城市都市計画基礎調査、原典：佐賀県統計年鑑

#### ■市内巡回バス・タクシーの利用者数の推移



出典：小城市立地適正化計画、原典：庁内資料

■公共交通と人口分布



出典：小城都市計画基礎調査、総務省 e-Stat 国勢調査(500m メッシュ集計)、原典：バス事業者からの提供資料

※鉄道駅徒歩圏は、一般的な徒歩圏として 800mを設定。(「都市構造の評価に関するハンドブック」国土交通省)

※バス停徒歩圏は、バス停の誘致距離を参考に 300mを設定。(「立地適正化計画等における指標例」国土交通省)

## (4) 土地利用、開発・新築

### ① 土地利用

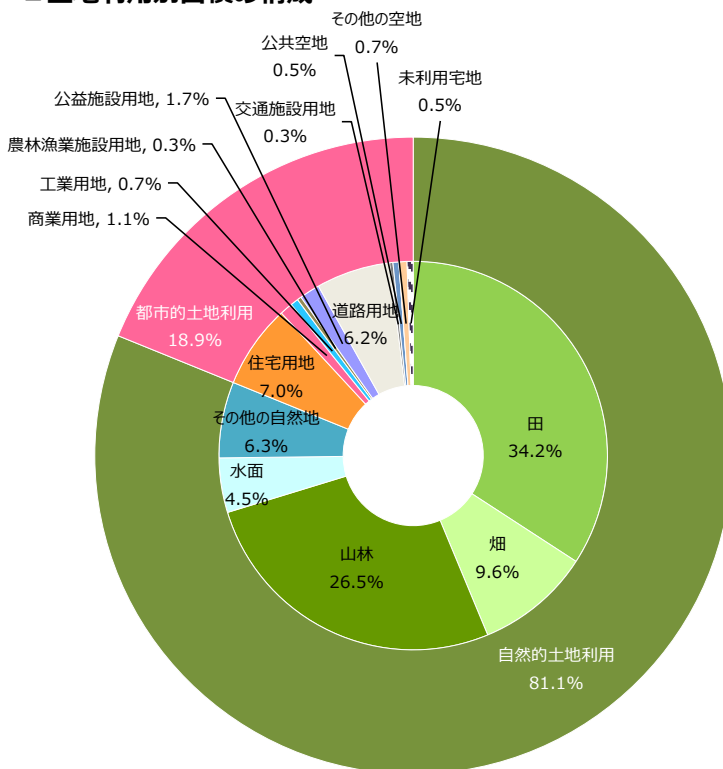
本市の土地利用は、8割以上を自然的土地利用が占めており、そのうち4割以上が田や畑といった農地です。

都市的土地利用は、市全体の2割弱を占めており、そのうち、住宅用地や道路用地が大きくなっています。低未利用地は、未利用宅地とその他の空地进行を合わせて、全体の約1.2%が存在しています。

地域別にみると、自然的土地利用の占める割合は、九州横断自動車道以北を中心に山林を過半に含む小城地域が最も多く、自然的土地利用の占める割合が最も小さい地域は、牛津地域となっています。

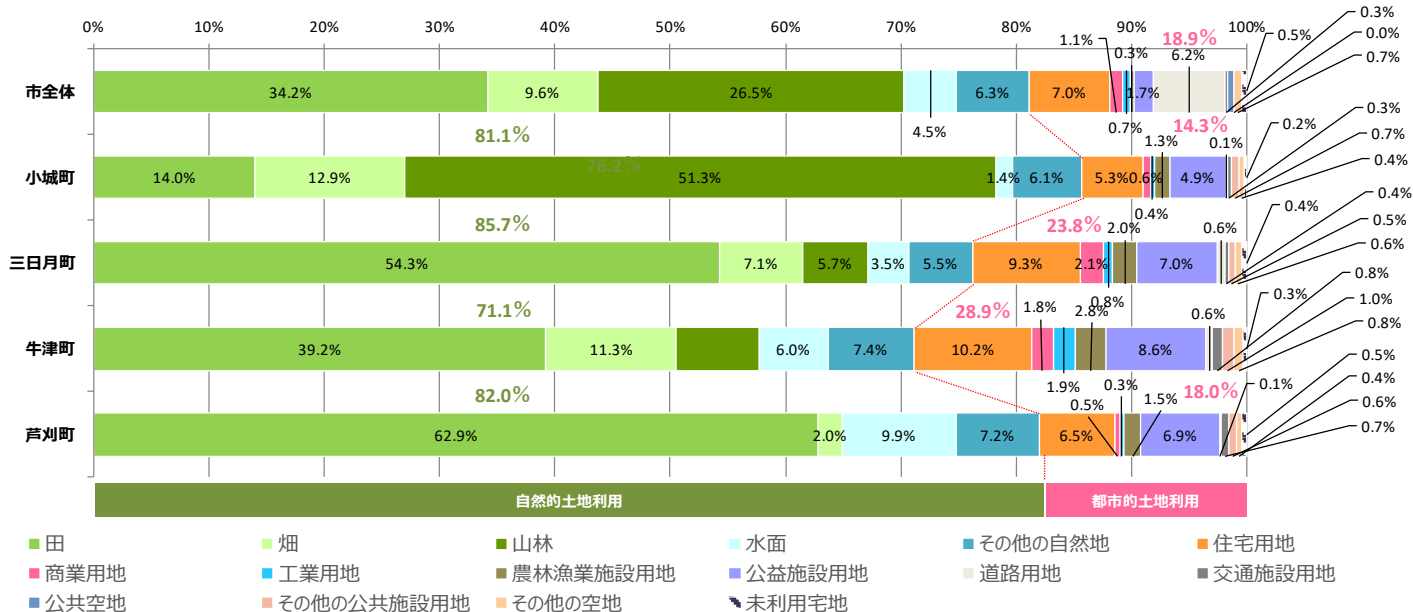
市南部の低平地を占める芦刈地域は、農地の占める割合が最も大きい地域となっています。

■ 土地利用別面積の構成



出典：小城都市計画基礎調査、原典：土地利用現況図

■ 地域別土地利用別面積の構成



出典：小城都市計画基礎調査、原典：土地利用現況図

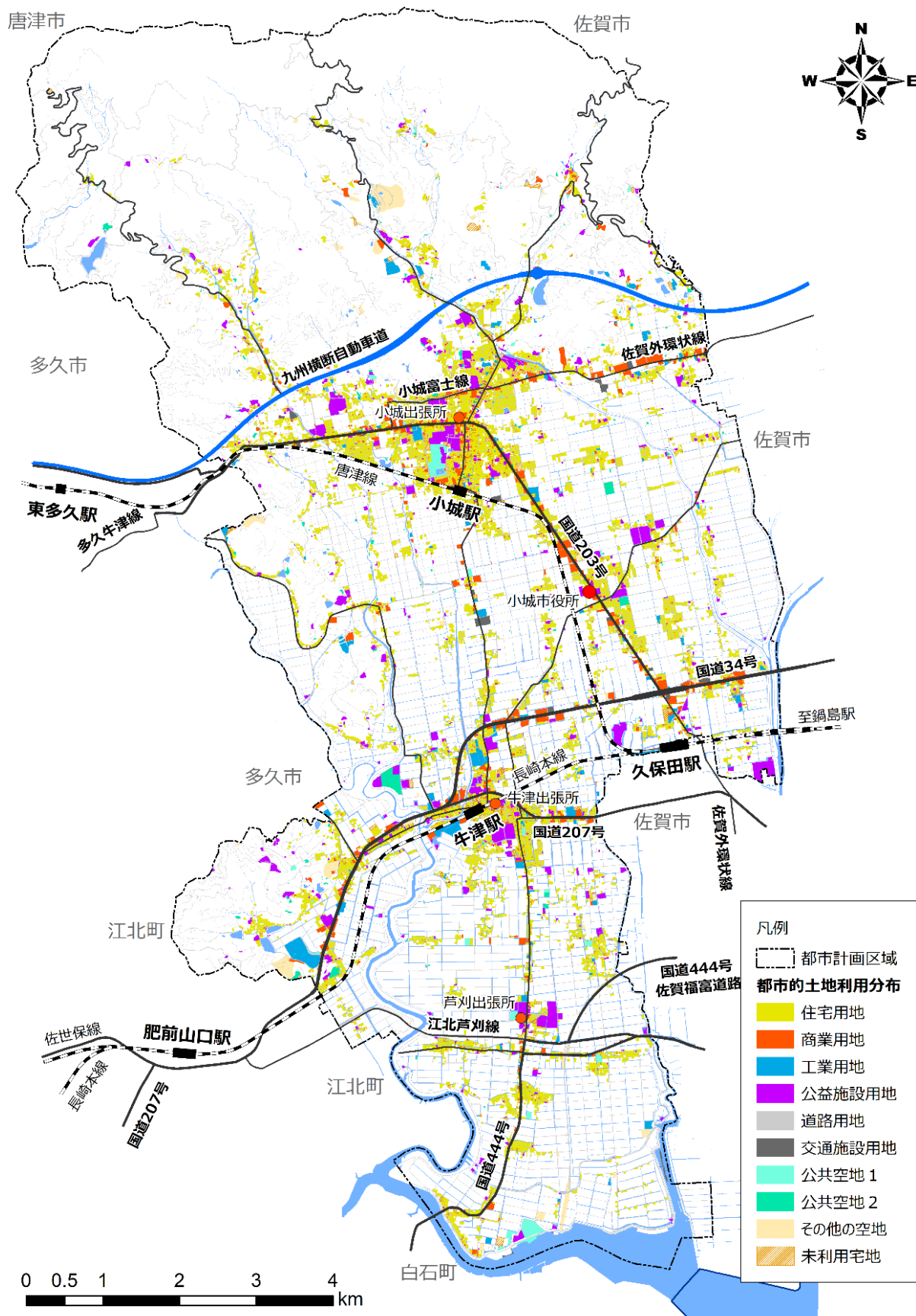


■ 自然的土地利用の分布



出典：小城都市計画基礎調査、原典：航空写真、住宅地図、固定資産台帳

■ 都市的土地利用の分布



出典：小城都市計画基礎調査、原典：航空写真、住宅地図、固定資産台帳

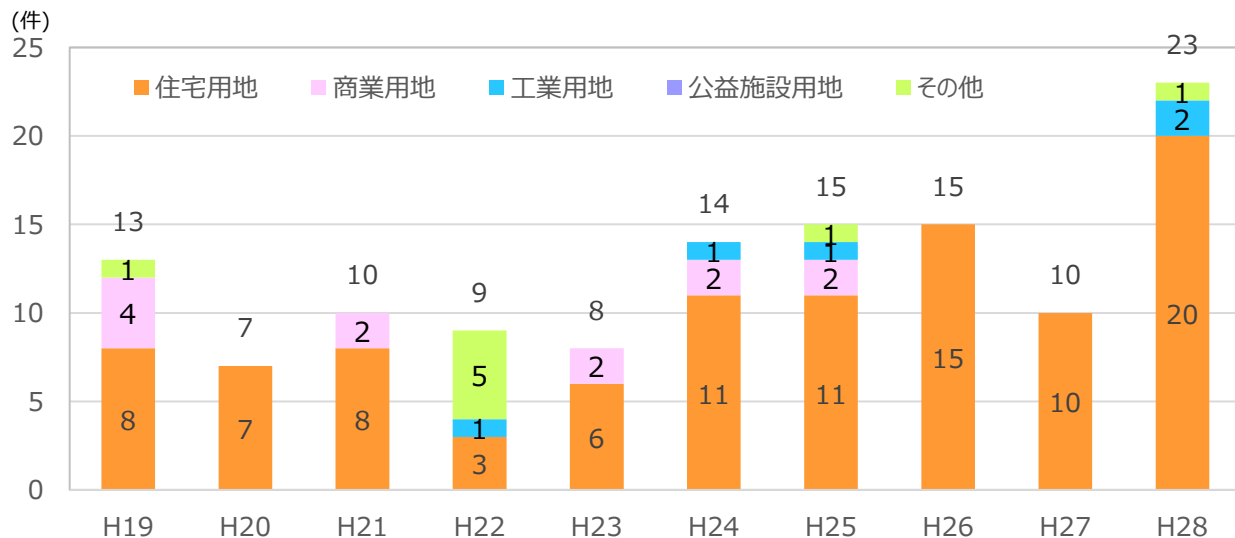
## ②開発・新築

開発行為の件数は、概ね増加傾向が続いており、住宅用地の件数が多くみられます。

新築の件数は、開発行為と連動して増減はあるものの、概ね増加傾向が続いています。内訳をみると、住宅用地の件数が多くなっています。

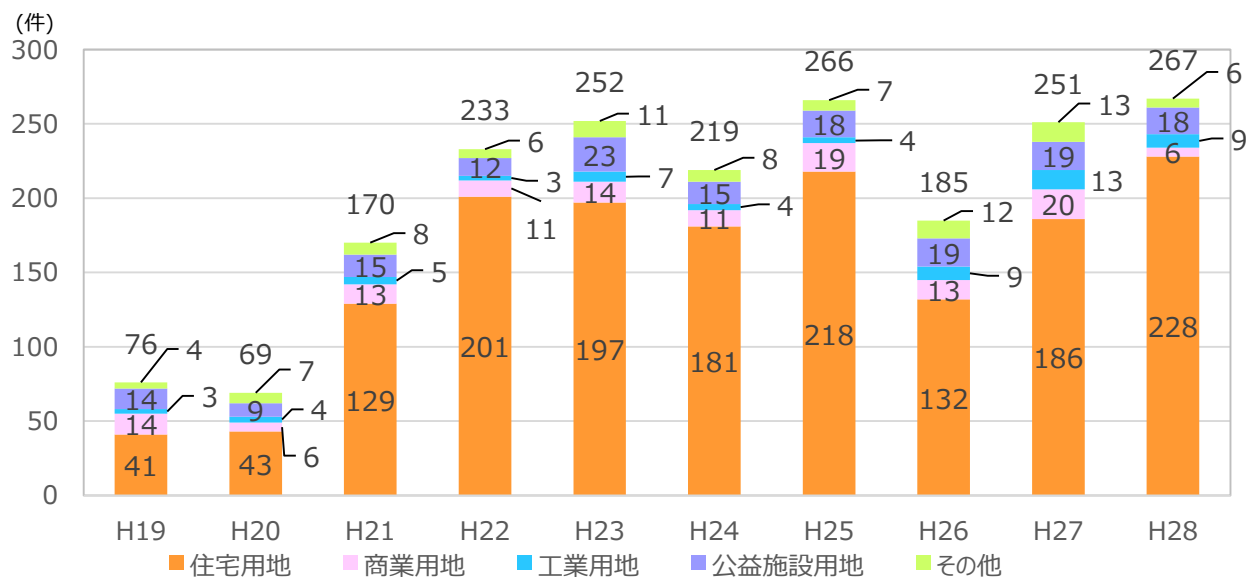
新築建物の分布をみると、商業施設、工業施設が国道道の沿道に分布しているのに対し、住宅施設は市全体に分布しており、特に、佐賀市との市境界となる三日月地域において、住宅開発が進行していることが伺えます。

### ■開発行為の推移



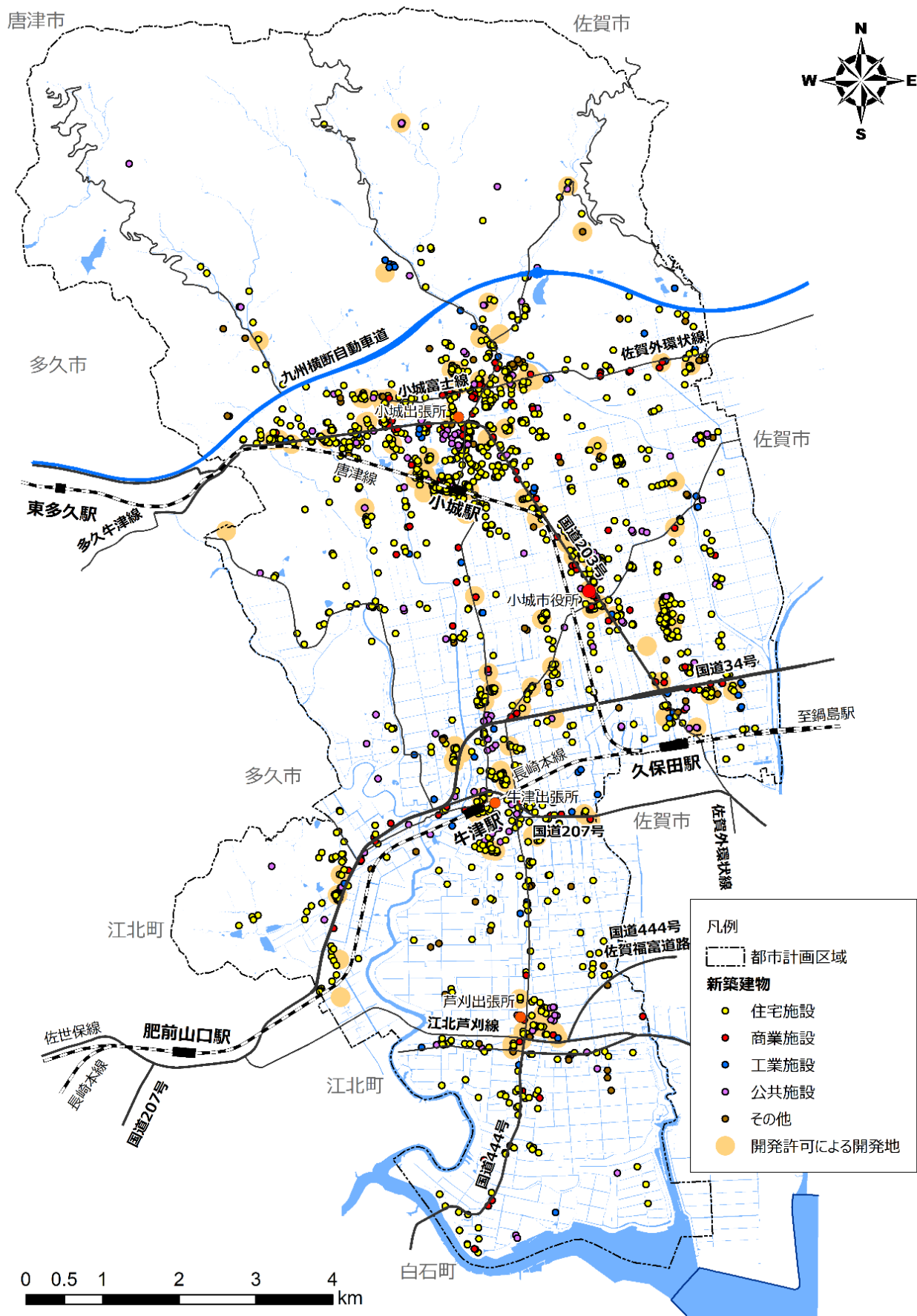
出典：小城都市計画基礎調査、原典：開発許可申請

### ■新築の推移



出典：小城都市計画基礎調査、原典：建築確認申請

■ 開発許可・新築の分布



出典：小城都市計画基礎調査、原典：開発許可申請、建築確認申請



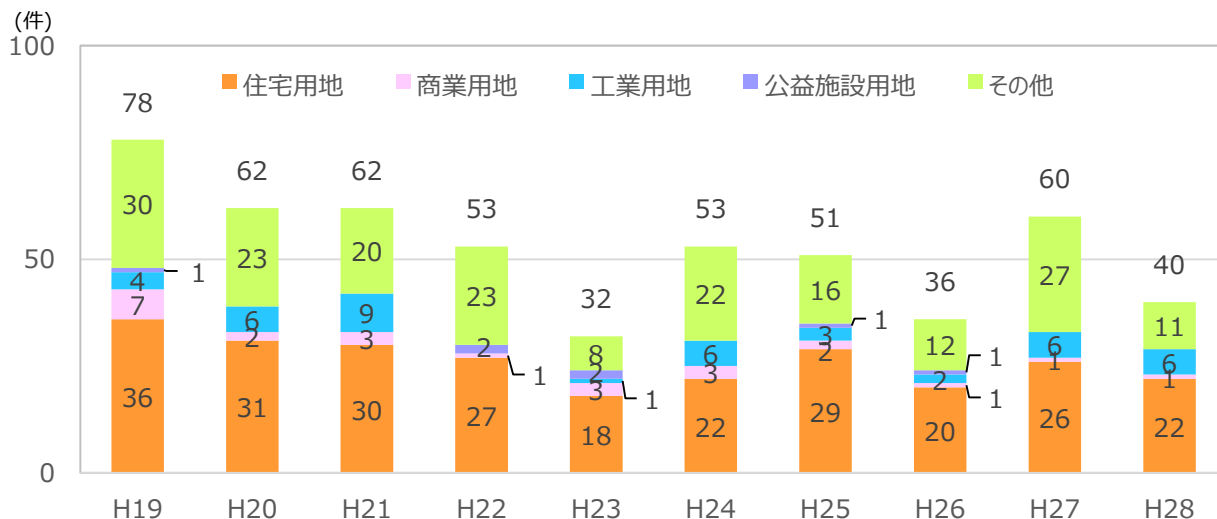
### ③農地転用・林地転用

農地転用件数の推移は、増減はあるものの減少傾向が続いていることが伺えます。内訳をみると、住宅用地、その他の件数が多くみられます。

農地転用は、商業施設が国道や佐賀外環状線の沿道に分布しているのに対し、住宅施設は全体的に分布しています。

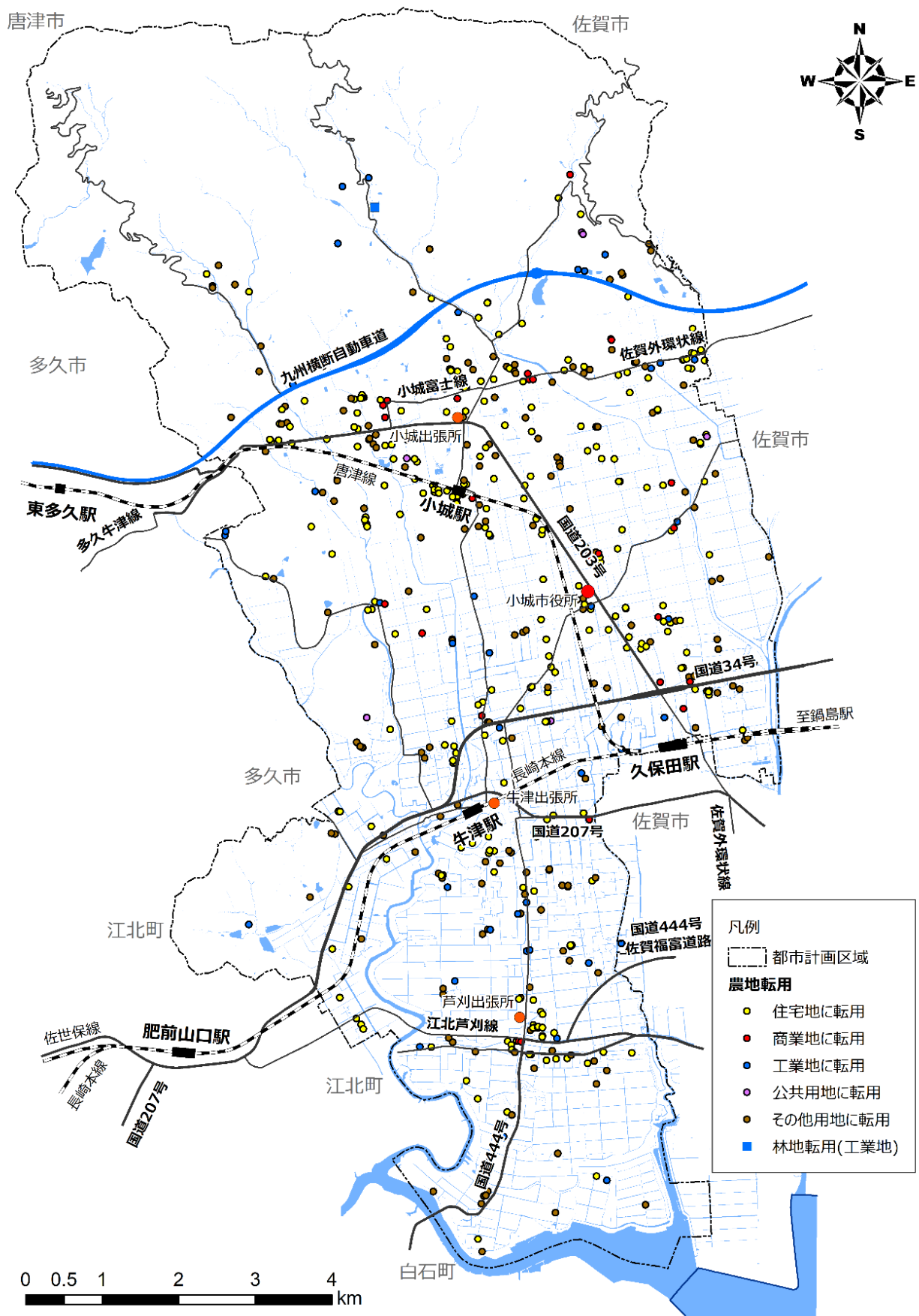
林地転用は、近年では小城町山間部の県道沿道に1件のみとなっています。

#### ■農地転用の推移



出典：小城都市計画基礎調査、原典：農地転用申請書

■農林地転用の分布



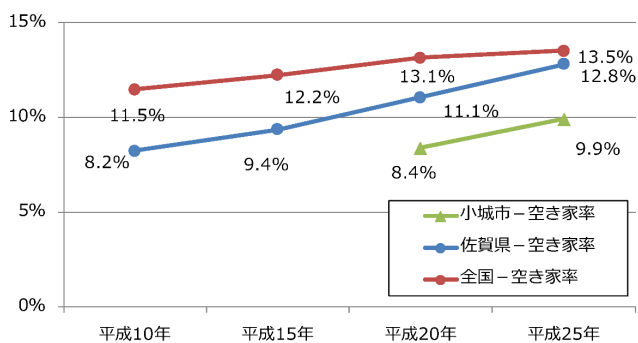
出典：小城都市計画基礎調査、原典：農地転用台帳、林地転用に関する資料

#### ④ 空き家

本市の空き家率は、平成 25（2013）年で 9.9%であり、全国平均 13.5%、佐賀県平均 12.8%に比べると低い水準です。しかし、平成 20（2008）年に比べて増加しており、増加の度合いは、全国平均や佐賀県平均に比べて高くなっています。

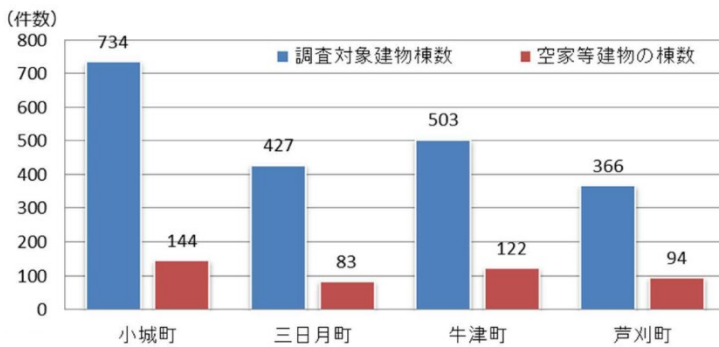
地域別にみると、空き家棟数は、小城地域が最も多く、牛津地域、三日月地域、芦刈地域と続きます。特に、小城地域や牛津地域の中心部では、空き家率が高いエリアが存在しています。

■ 全国・佐賀県の空き家率の推移と本市の空き家率



出典：小城市空家等対策計画、原典：住宅・土地統計調査

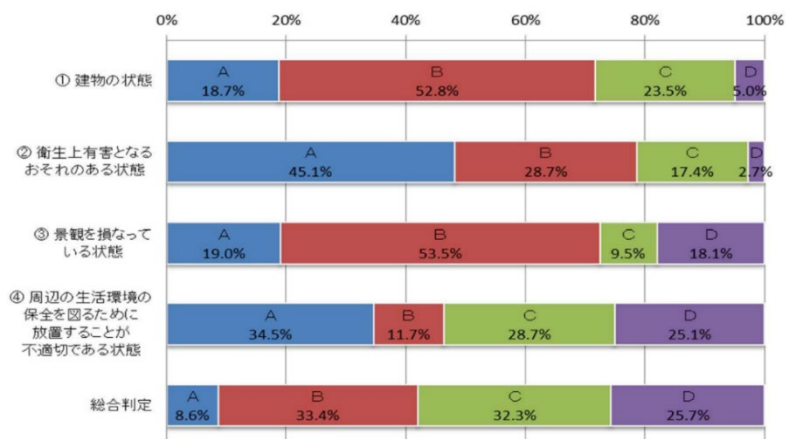
■ 空家等建物の地域別の棟数



出典：小城市空家等対策計画、原典：現地調査結果

空家の状態判定をみると、「建物の状態」は、「B：一部修繕が必要な建物」が約半数で最も多く、次いで「C：利用するためには大規模な修繕が必要となる建物」が多くなっています。「A：建物に損傷が無くすぐにでも居住できる状態」は2割に満たず、「衛生上有害となるおそれのある状態」「景観を損なっている状態」は、「A：建物に損傷が無くすぐにでも居住できる状態」と「B：一部修繕が必要な建物」を合わせると過半を占めています。「周辺の生活環境の保全を図るために放置することが不適切である状態」は、「C：利用するためには大規模な修繕が必要となる建物」と「D：崩壊等危険な状態にあり、解体を前提とした解決策の検討を要する建物」で過半を占めています。

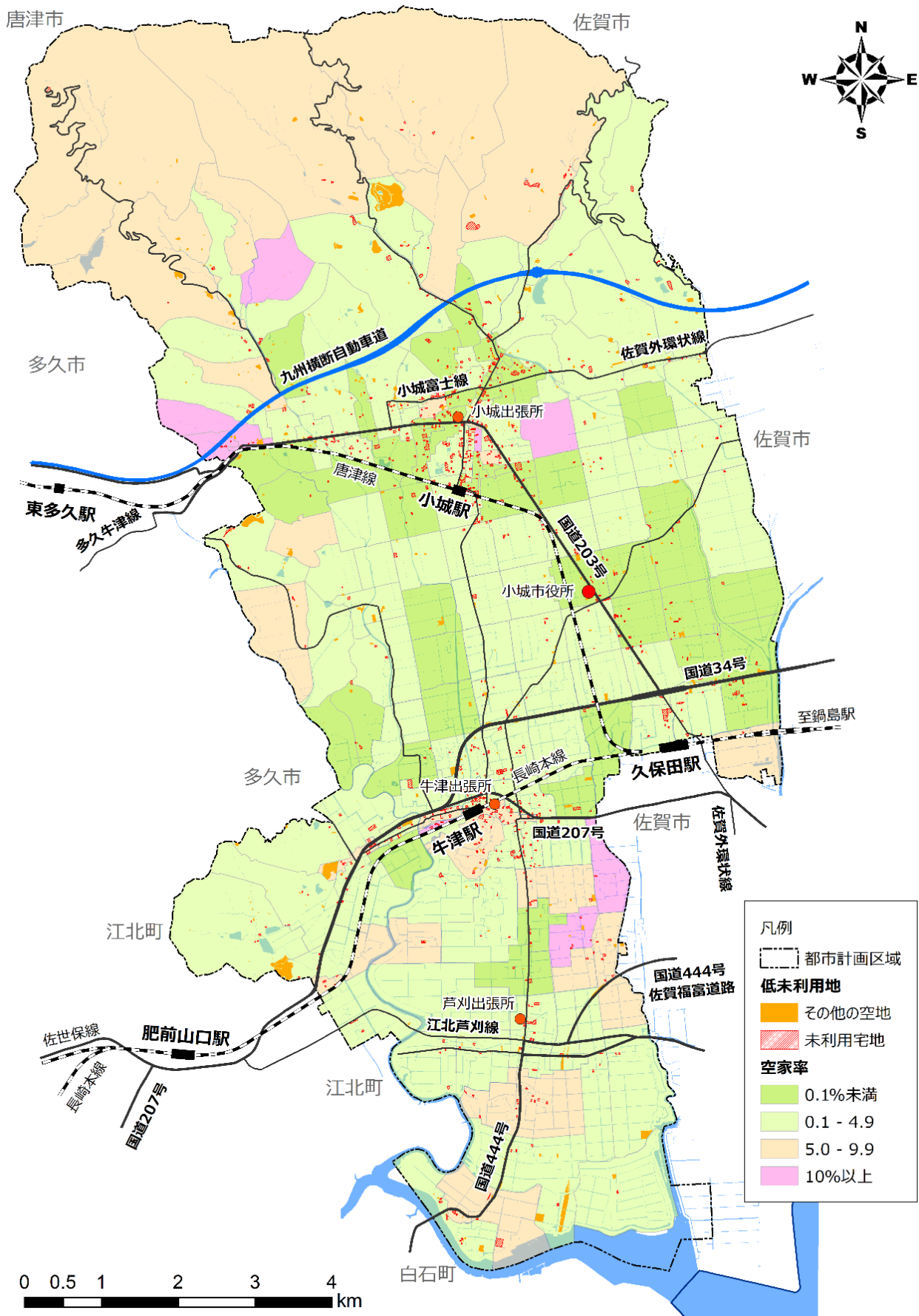
■ 空家等建物の状態判定



出典：小城市空家等対策計画、原典：現地調査結果

- A：建物に損傷が無くすぐにでも居住できる状態
- B：一部修繕が必要な建物
- C：利用するためには大規模な修繕が必要となる建物
- D：崩壊等危険な状態にあり、解体を前提とした解決策の検討を要する建物(全壊・半壊建物を含む)

■ 低未利用地・空き家の分布



出典：小城都市計画基礎調査、原典：庁内資料

### ⑤ 法適用

農業振興地域は、小城地域や牛津地域の市街地部などを除き、広い範囲で指定されており、多くの農地が農用地区域に指定されています。

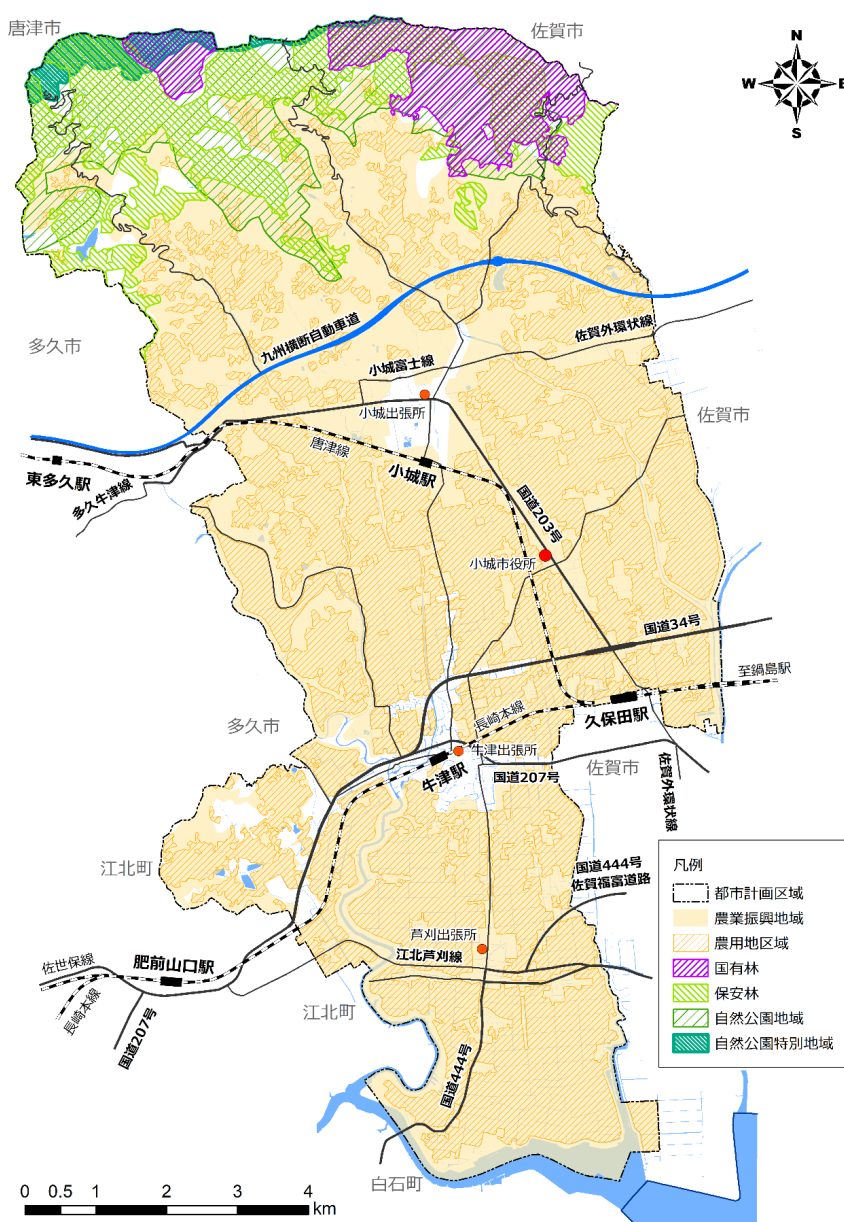
保安林や自然公園地域は、九州横断自動車道以北の山岳部に広く指定されており、その一部には、国有林や自然公園特別地域が指定されています。

本市では、市全域を「小城市建築協定に関する条例」の施行区域としており、小城駅北側の一部に「小城本町通り建築協定」が締結されています。

また、市全域がカササギの生息域であり、コジュケイなどの貴重な鳥類が生息し、小城駅北側などでは鳥獣保護区が指定されています。

九州横断自動車道から JR 長崎本線にかけての本市中央部は、遺跡や古墳が多く点在しています。

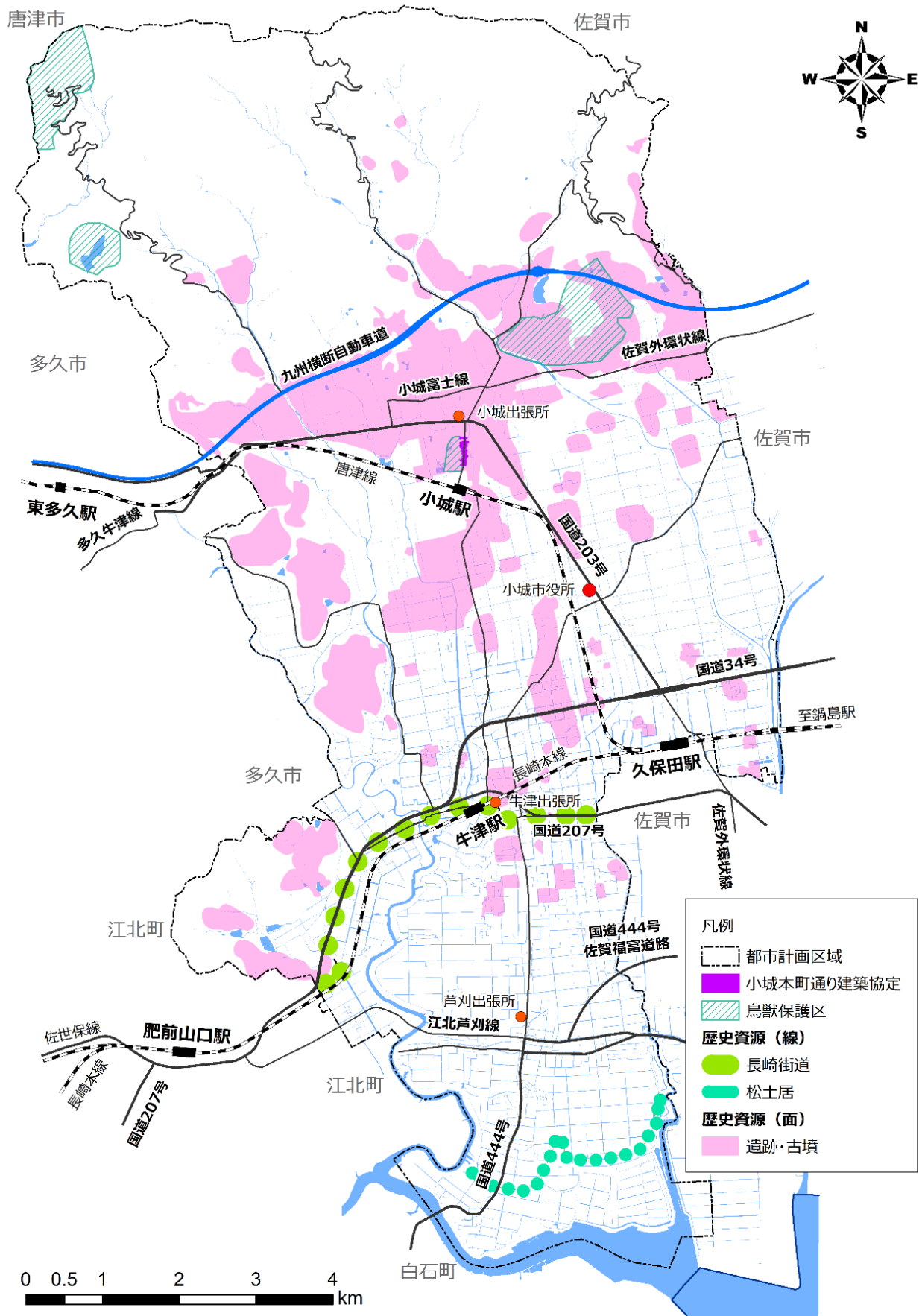
### ■ 法適用現況



出典：国土数値情報（国土交通省）



■その他の考慮すべき区域等



出典：小城都市計画基礎調査、国土数値情報（国土交通省）（鳥獣保護区）

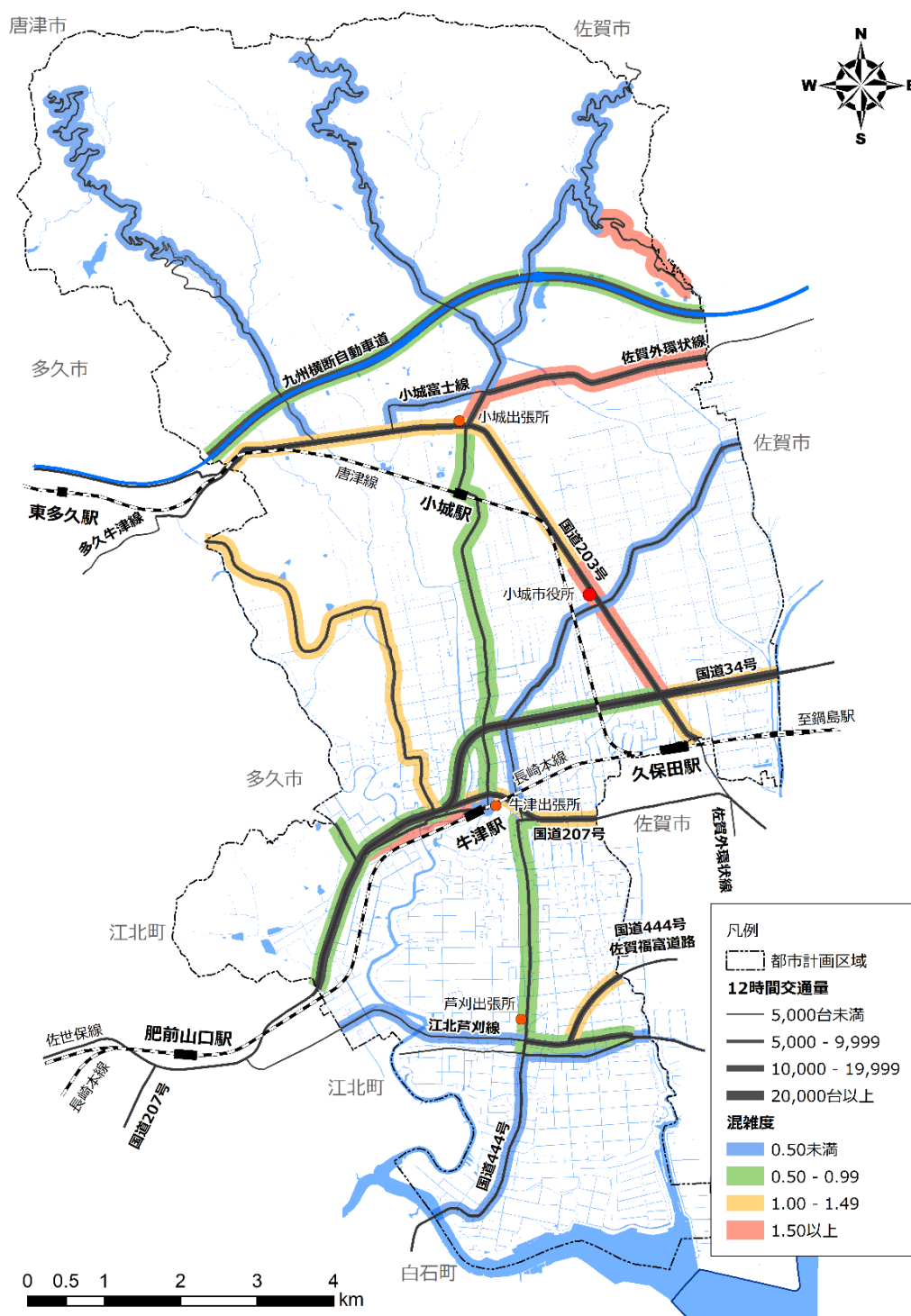
## (5) 都市施設

### ① 道路網・交通量

本市の道路網は、国道34号、国道203号を中心に縦横断するネットワークで構成されています。

交通量は、国道34号、国道203号、国道207号、佐賀外環状線、国道444号佐賀福富道路が多く、混雑度は、国道203号、佐賀外環状線の一部区間で高くなっています。

#### ■ 道路ネットワークと交通量



出典：小城都市計画基礎調査、原典：道路交通センサス

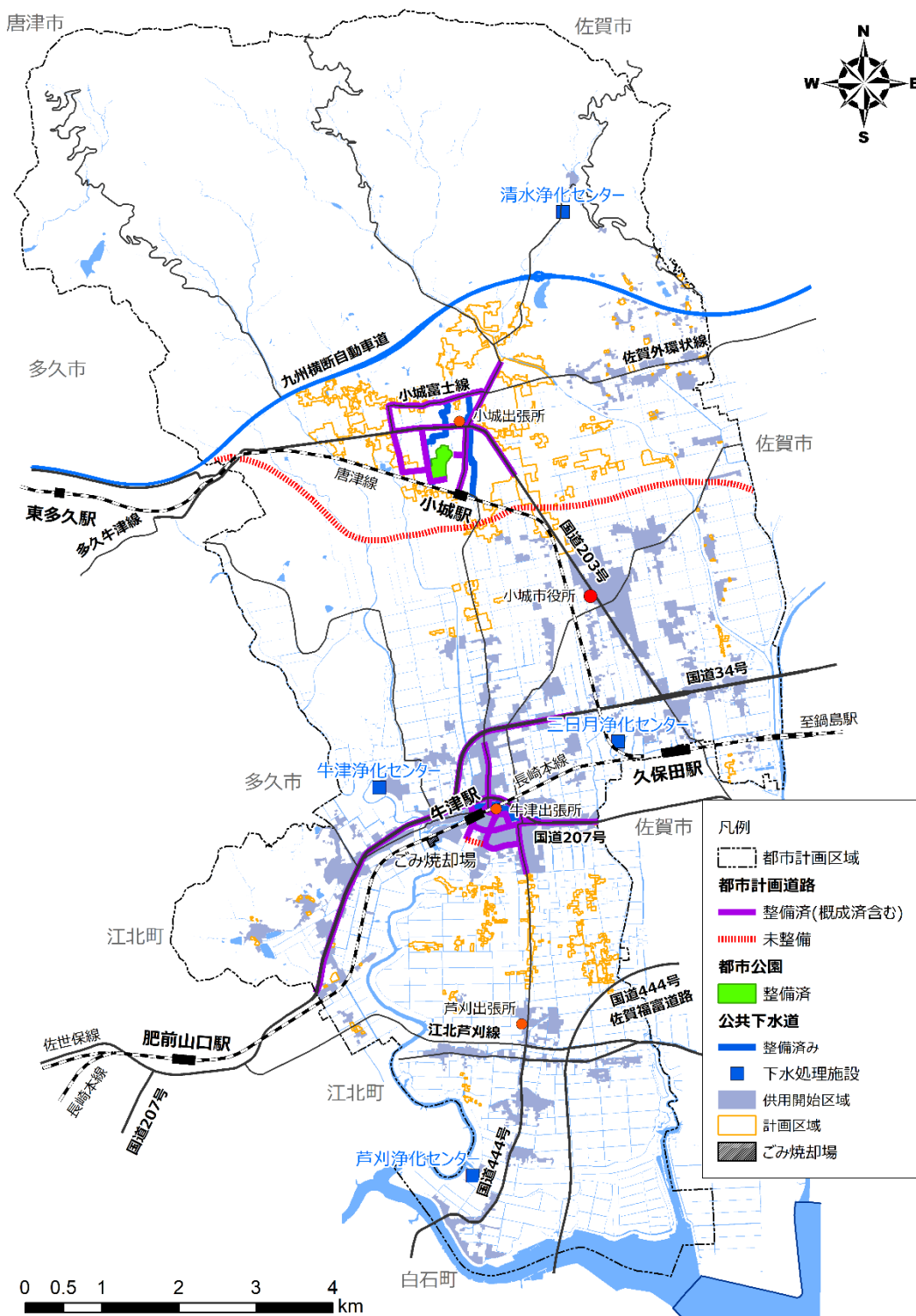
## ②都市施設

都市計画道路は、16路線が計画されており、そのうち14路線が整備完了（概成済を含む）、2路線が未整備です。

下水道は、小城まちなか市民交流プラザ（ゆめびらっと小城）、牛津出張所周辺の管路の整備を終えており、4箇所の浄化センターのうち清水浄化センターの整備が完了しています。

都市公園は、小城公園1箇所の整備が完了しています。

### ■都市施設の整備状況



出典：小城都市計画基礎調査、原典：庁内資料



### ③公共施設

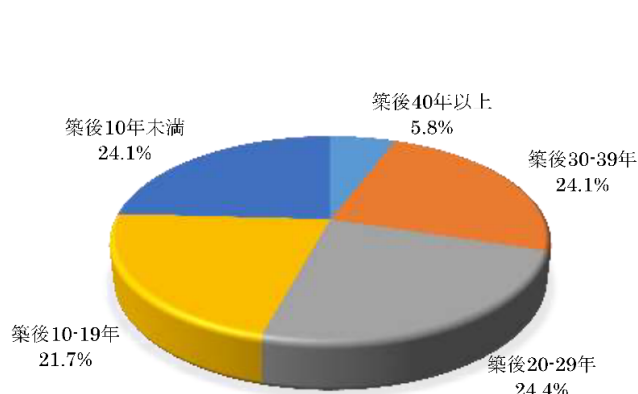
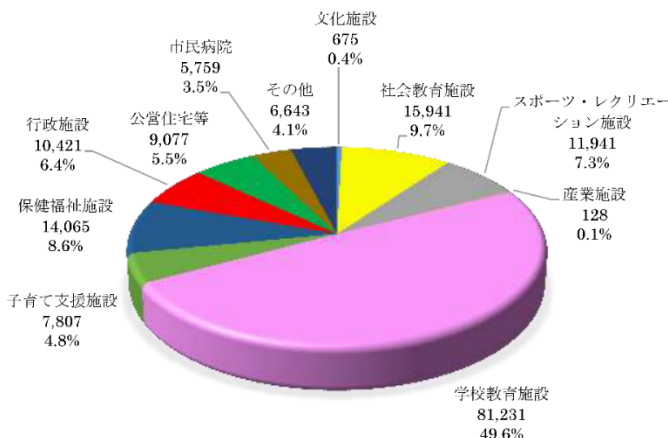
本市の公共施設建築物の総床面積は、約 16.4 万㎡であり、市民 1 人あたりで見ると、約 3.6 ㎡と、全国平均 3.6 ㎡（総務省）と同様の面積となっています。

公共施設建築物の建築後年数は、築後 20～29 年が 24.4%、築後 30～39 年が 24.1%、築後 40 年以上が 5.8%となっており、全体の半数以上の建物が築後 20 年以上経過しています。

耐震基準が改正された 1981（昭和 56）年以前の建物は、2 割程度保有しており、今後、公共施設の更新費用の増大が想定されます。

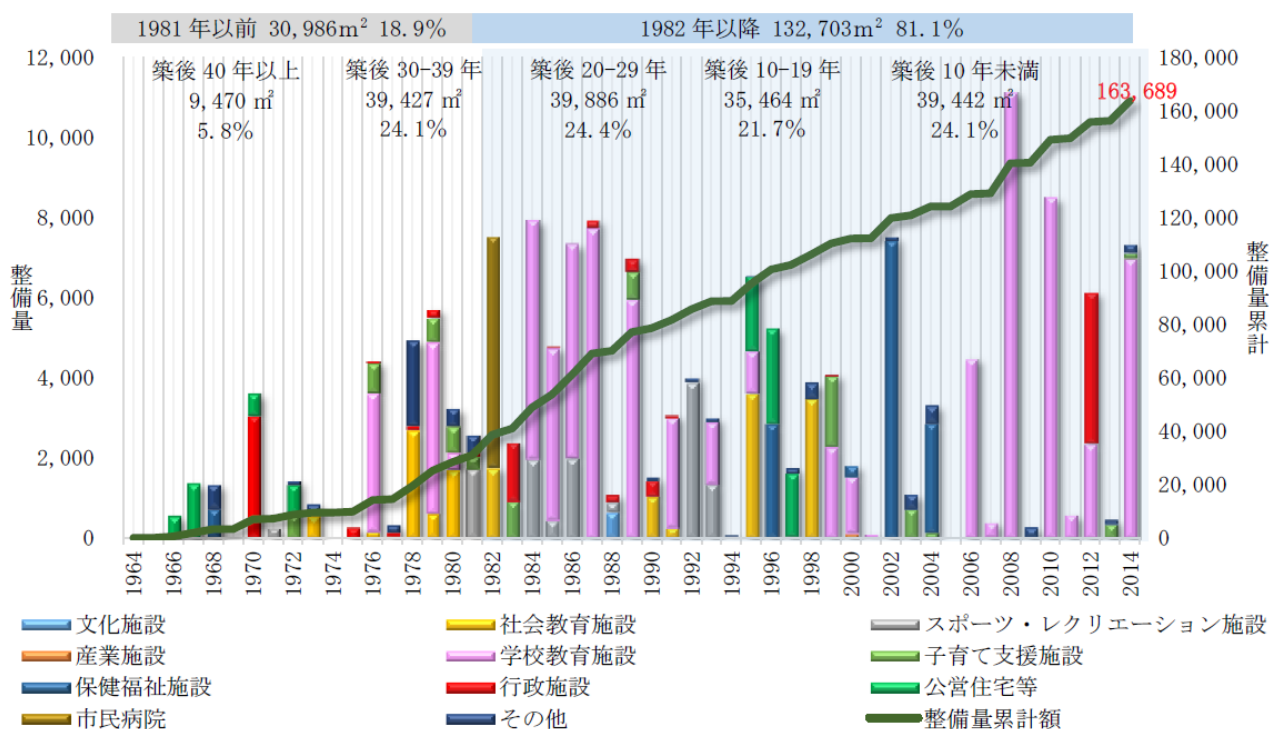
図 公共施設(建物)の施設用途別延床面積 (単位：㎡)

図 公共施設(建物)の建築後年数による割合



出典：小城市公共施設等総合管理計画、原典：平成 26 年度固定資産台帳

図 公共施設(建物)の過去の整備量 (延床面積) (単位：㎡)



出典：小城市公共施設等総合管理計画、原典：平成 26 年度固定資産台帳

## (6) 災害

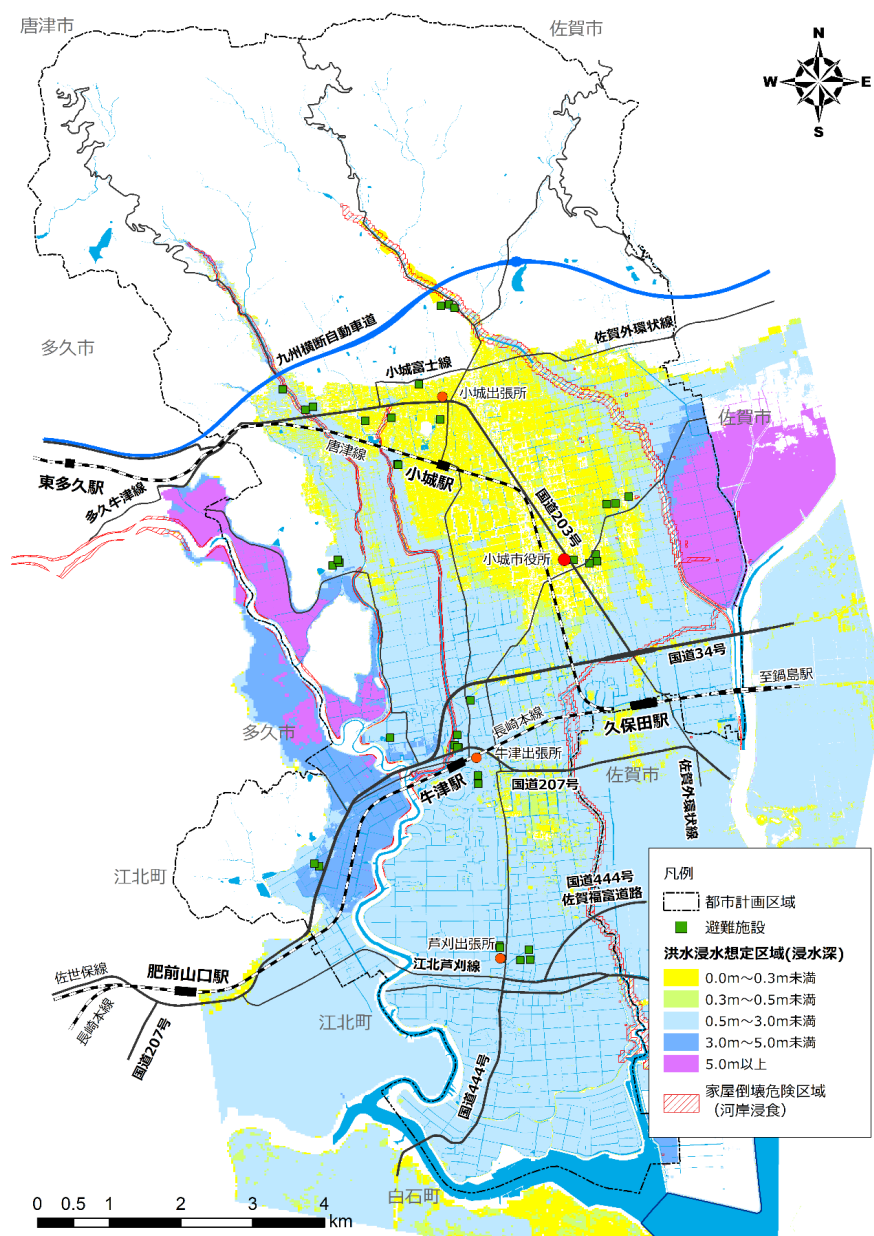
### ① 洪水リスク

嘉瀬川、牛津川に挟まれた本市では、山地部を除く広い範囲で河川氾濫による洪水浸水想定区域が指定されています。浸水深は、嘉瀬川沿い、牛津川沿い、国道444号周辺などにおいて、広い範囲で2.0mを超えると想定されています。

浸水や道路冠水などの水害履歴は、牛津川沿川や南部を中心に発生しています。平成24(2012)年7月の九州北部豪雨では、小城地域や牛津地域の市街地において、床下浸水が多数発生しています。

令和元(2019)年8月の前線に伴う大雨による水害は、牛津地域の市街地や牛津川沿川の広範囲のほか、福所江川、祇園川、東平川などの沿川において発生しています。

### ■ 洪水リスク状況



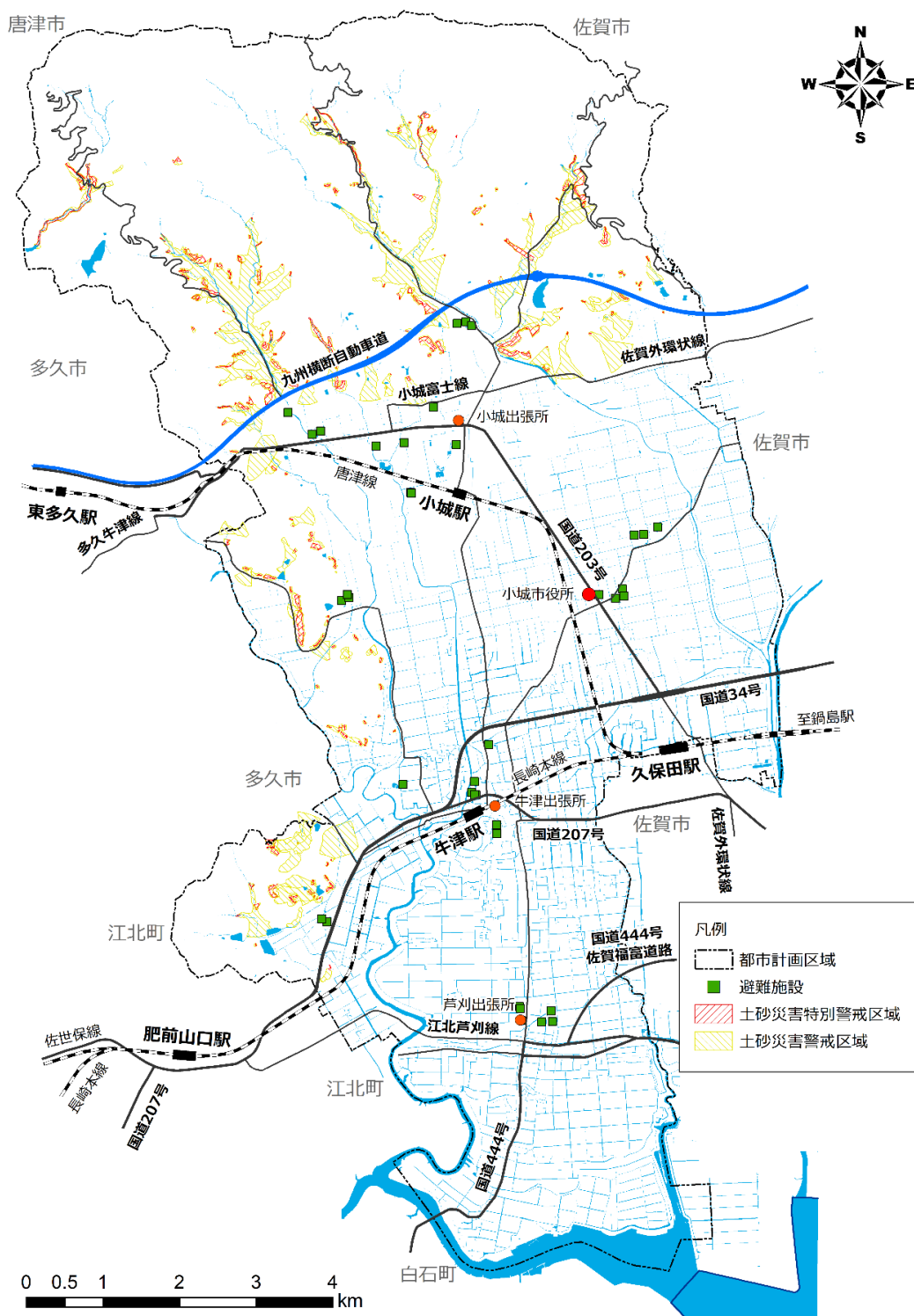
出典：小城市防災ハザードマップ、小城都市計画基礎調査

## ②土砂災害リスク

土砂災害警戒区域は、北部山間部や西部の里山周辺に多く指定されており、県道沿いには土砂災害特別警戒区域が指定されています。

土砂崩れや法面崩壊などの土砂災害履歴は、九州横断自動車道以北の山間部を中心に発生しており、特に、平成 28（2016）年 6 月の大雨により、多くの地点で土砂災害が発生しています。

### ■土砂災害リスク状況

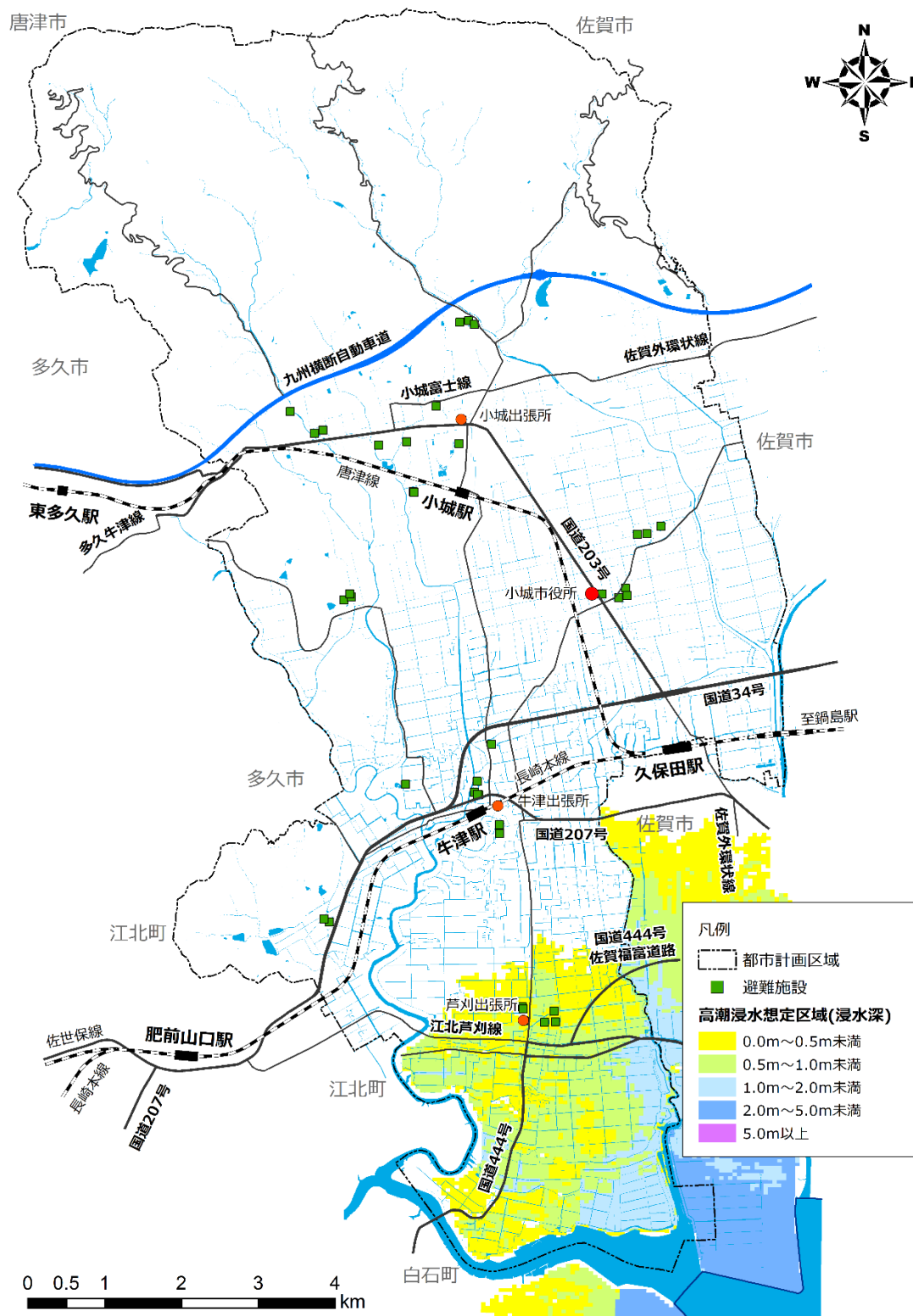


出典：小城市防災ハザードマップ、小城都市計画基礎調査

### ③高潮リスク

台風が主な要因となる高潮浸水想定区域は、小城市芦刈地域交流センター（あしぱる）付近から有明海にかけて広く想定されています。特に、福所江川沿いでは、浸水深が1.0mを超える区域が広がっています。

#### ■高潮リスク状況



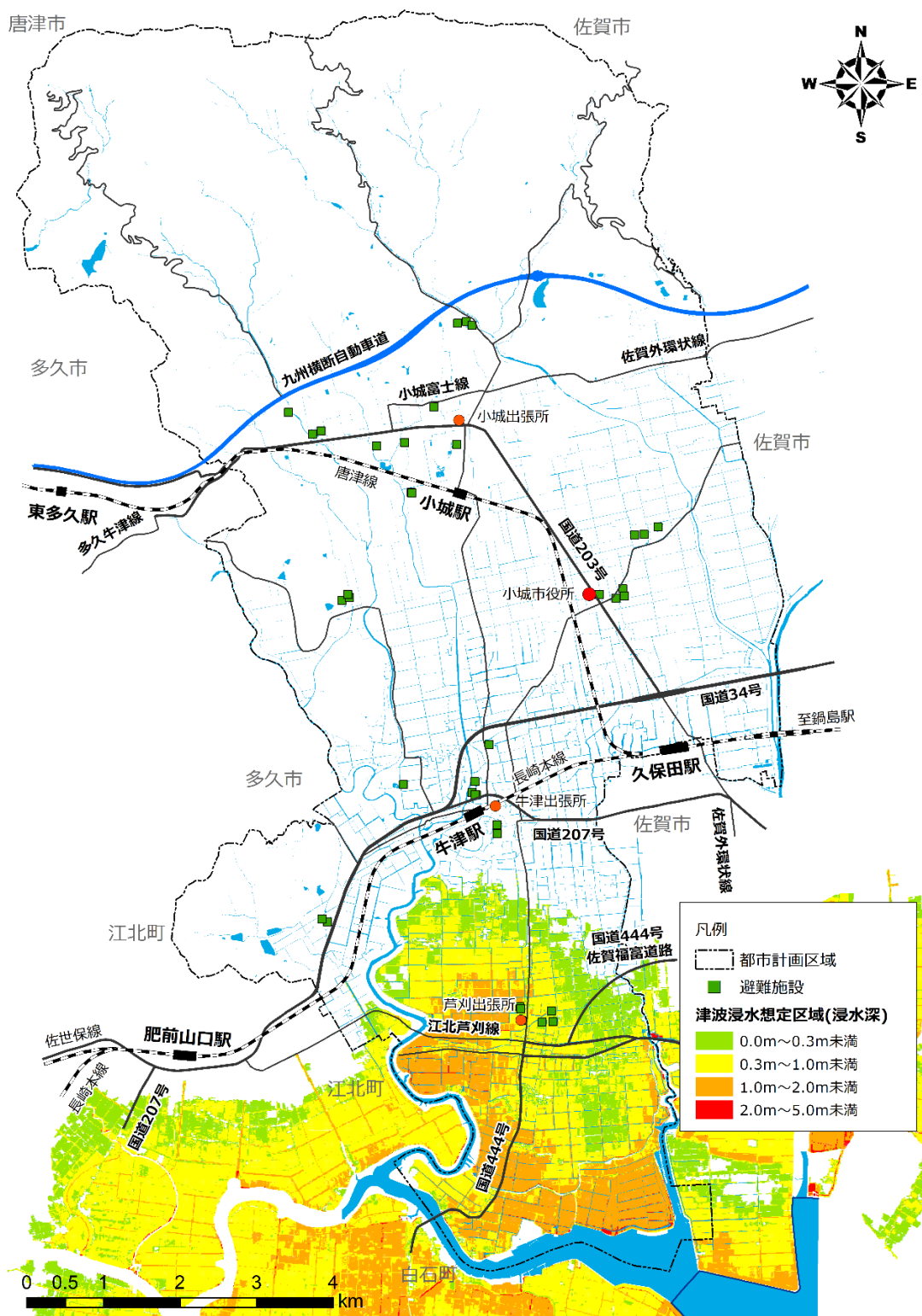
出典：小城市防災ハザードマップ、小城都市計画基礎調査



#### ④津波リスク

地震が要因となる津波浸水想定区域は、国道 207 号以南の芦刈地域の大半に広がっています。特に国道 444 号西側や有明海沿岸部は、浸水深が 1.0m を超える区域が広がっています。

#### ■津波リスク状況



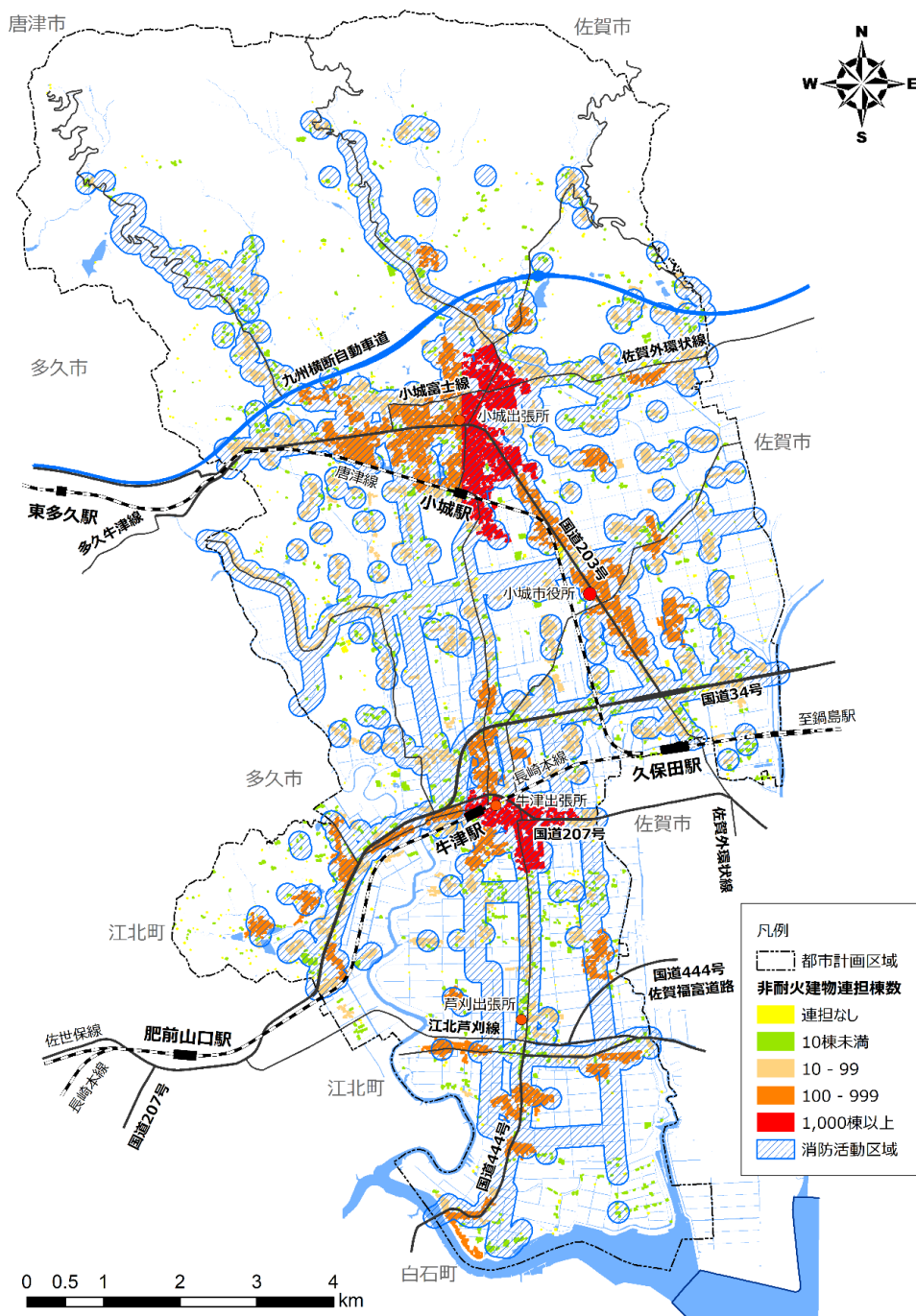
出典：小城市防災ハザードマップ、小城都市計画基礎調査

### ⑤火災リスク

非耐火建物が連担して近接し、出火の際の延焼被害の拡大が懸念される区域は、国県道沿道に多く分布しています。小城駅周辺から国道 203 号にかけての一带、牛津駅から国道 207 号にかけての一带は、1,000 棟以上の非耐火建物が連担しています。

消防活動区域（緊急車両が通行可能な道路や消防水利（防火水槽、消火栓）から消防ホースの届く範囲）は、非耐火建物が多数連担する区域の大半をカバーできています。

#### ■火災リスク



出典：小城都市計画基礎調査

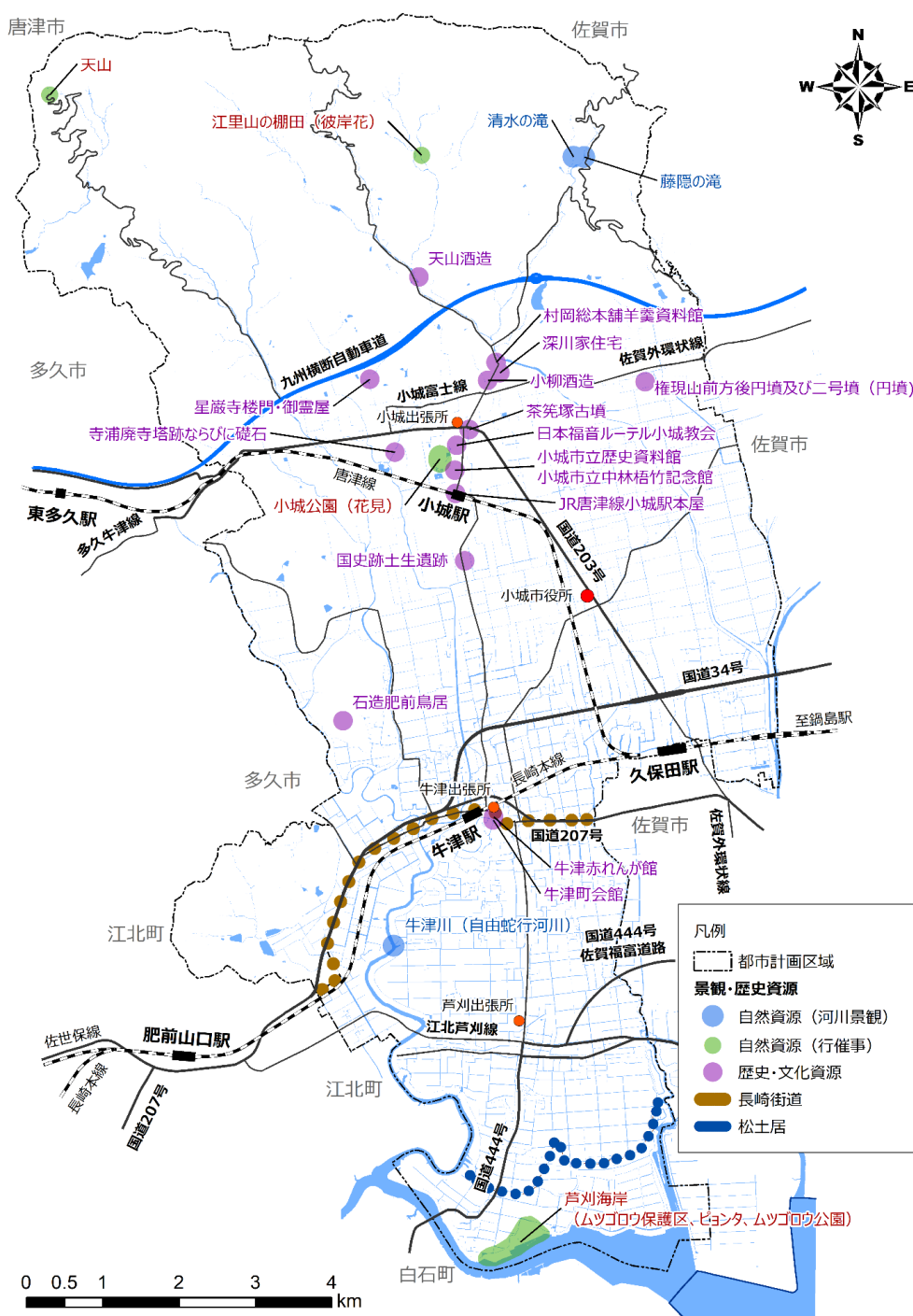
※非耐火建物連担棟数は、非耐火建物の棟間隔 11m未満のものが連担する区域を設定し、それぞれの区域内の棟数を集計  
 ※消防活動区域は、幅員 5.5m以上の道路及び防火水槽・消火栓から 140mの区域を設定

## (7) 景観・歴史資源

本市の歴史資源は、弥生時代の歴史を持つ国指定の土生遺跡をはじめ、多くの古墳・遺跡が国登録有形文化財に登録されています。そのうち、深川家住宅や牛津赤れんが館は、22世紀に残す佐賀県遺産にも認定されています。

景観資源は、自由蛇行河川である牛津川や清水の滝に代表される河川景観、芦刈海岸の水辺、桜の名所として知られる小城公園のほか、22世紀に残す佐賀県遺産に認定された江里山の棚田・里山や天山の山岳景観などを有しています。

### ■景観・歴史資源の分布



出典：国土数値情報（国土交通省）、小城都市計画基礎調査、市 HP（「小城市の指定文化財」より抜粋）

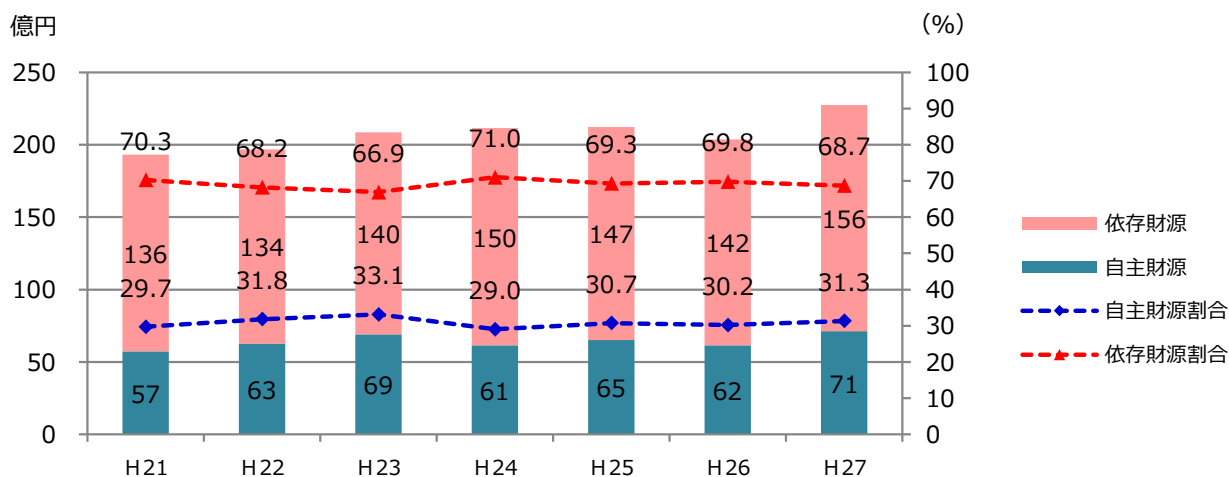
## (8) 財政

### ① 歳入・歳出構造

平成 27（2015）年度の普通会計決算をみると、歳入は約 227 億円、歳出は約 222 億円となっています。

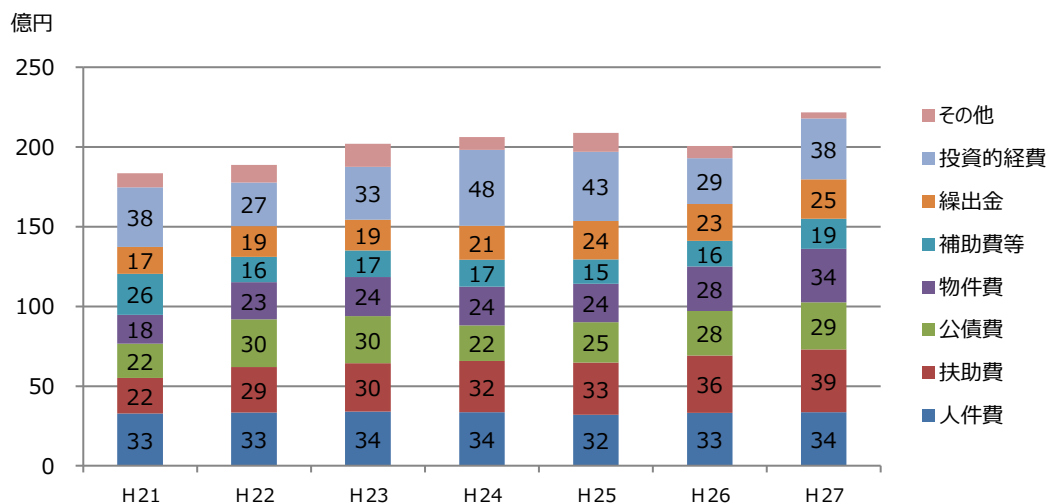
普通会計決算の推移をみると、歳入では、市税などの自主財源はほぼ横ばいで推移する一方で、歳出は、少子高齢化の進展により、扶助費（社会保障に要する経費）の増加傾向が続いています。

#### ■ 歳入決算額の推移



出典：小城市立地適正化計画、原典：庁内資料

#### ■ 歳出決算額の推移



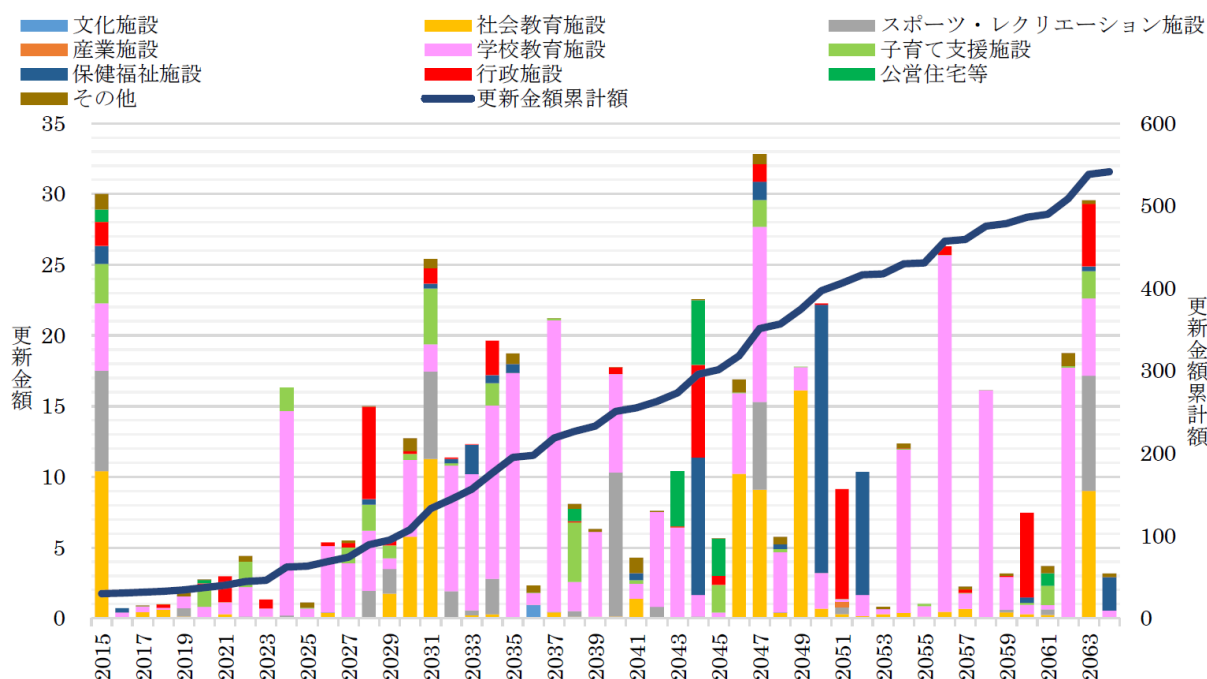
出典：小城市立地適正化計画、原典：庁内資料



## ②公共施設の維持管理

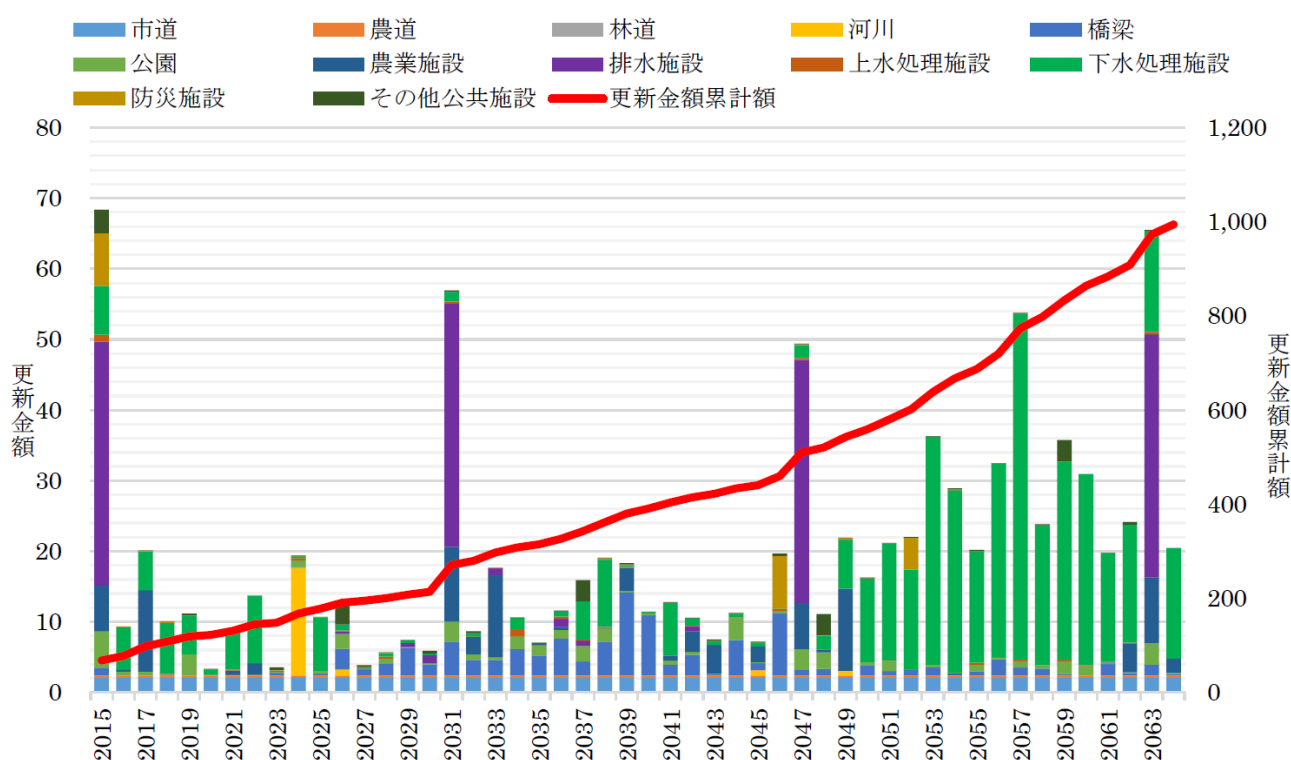
公共施設の今後50年間の更新投資額をみると、公共施設（建築物）は約541億円、公共施設（インフラ）は約994億円と予測されています。今後50年間の平均年間必要更新投資額は、公共施設（建築物）が約10.8億円、公共施設（インフラ）が約19.9億円と予測されています。

### ■公共施設（建築物）の年度別更新金額（単位：億円）



出典：小城市公共施設等総合管理計画、原典：固定資産台帳

### ■公共施設（インフラ）の年度別更新金額（単位：億円）



出典：小城市公共施設等総合管理計画、原典：固定資産台帳

## 2. 市民意向

### (1) 調査概要

小城市都市計画マスタープラン見直しに向け、将来のまちづくりに関する市民意向を把握するため、本市の居住者を対象として、市民アンケートを実施しました。

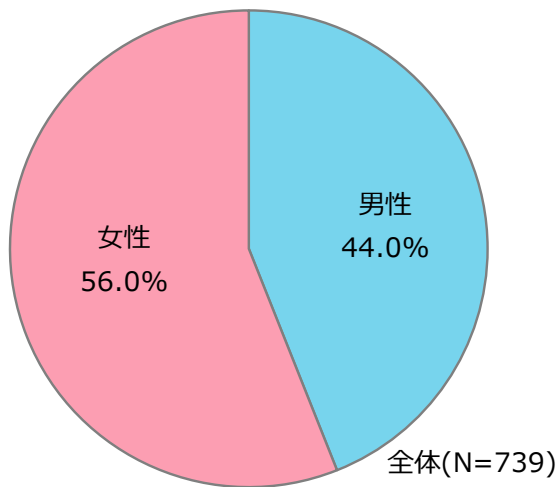
|       |                             |       |       |     |       |       |       |
|-------|-----------------------------|-------|-------|-----|-------|-------|-------|
| 調査の対象 | 小城市に居住する満 18 歳以上の市民 2,500 名 |       |       |     |       |       |       |
| 抽出方法  | 住民基本台帳から無作為抽出               |       |       |     |       |       |       |
| 調査方法  | 郵送による配布・回収                  |       |       |     |       |       |       |
| 調査期間  | 令和 2 年 7 月 31 日～8 月 25 日    |       |       |     |       |       |       |
| 回収数   | 749 票                       | 有効回収数 | 749 票 | 回収率 | 30.0% | 有効回収率 | 30.0% |

### (2) 調査結果

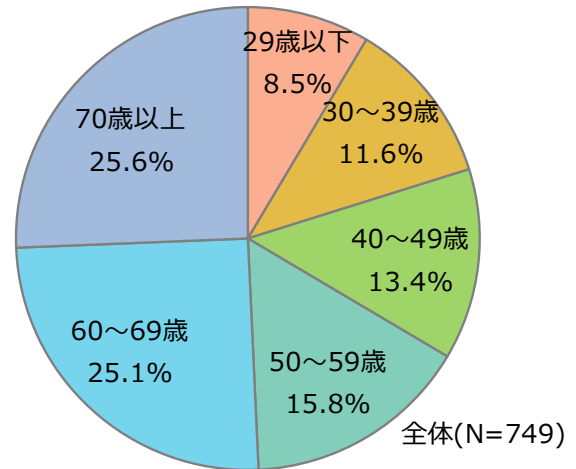
#### ① 回答者属性

- ・回答者の性別は、男性に比べて女性が約 12%多く、年齢は、各年代から意見を得られているものの、60 歳以上が約 51%を占めており、偏りがみられます。
- ・回答者の居住地は、小城地域が約 39%と最も多く、次いで三日月地域が約 29%となっています。

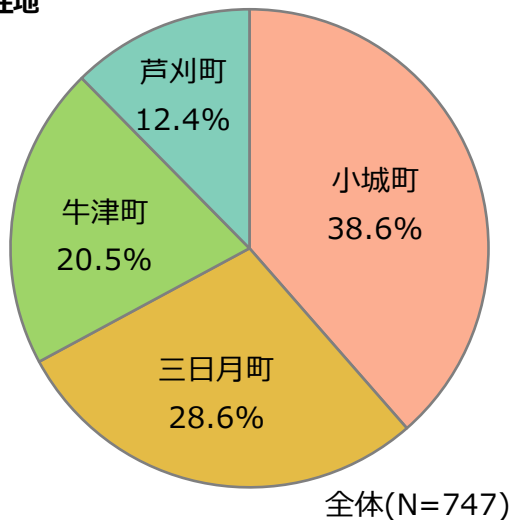
#### ■性別



#### ■年代



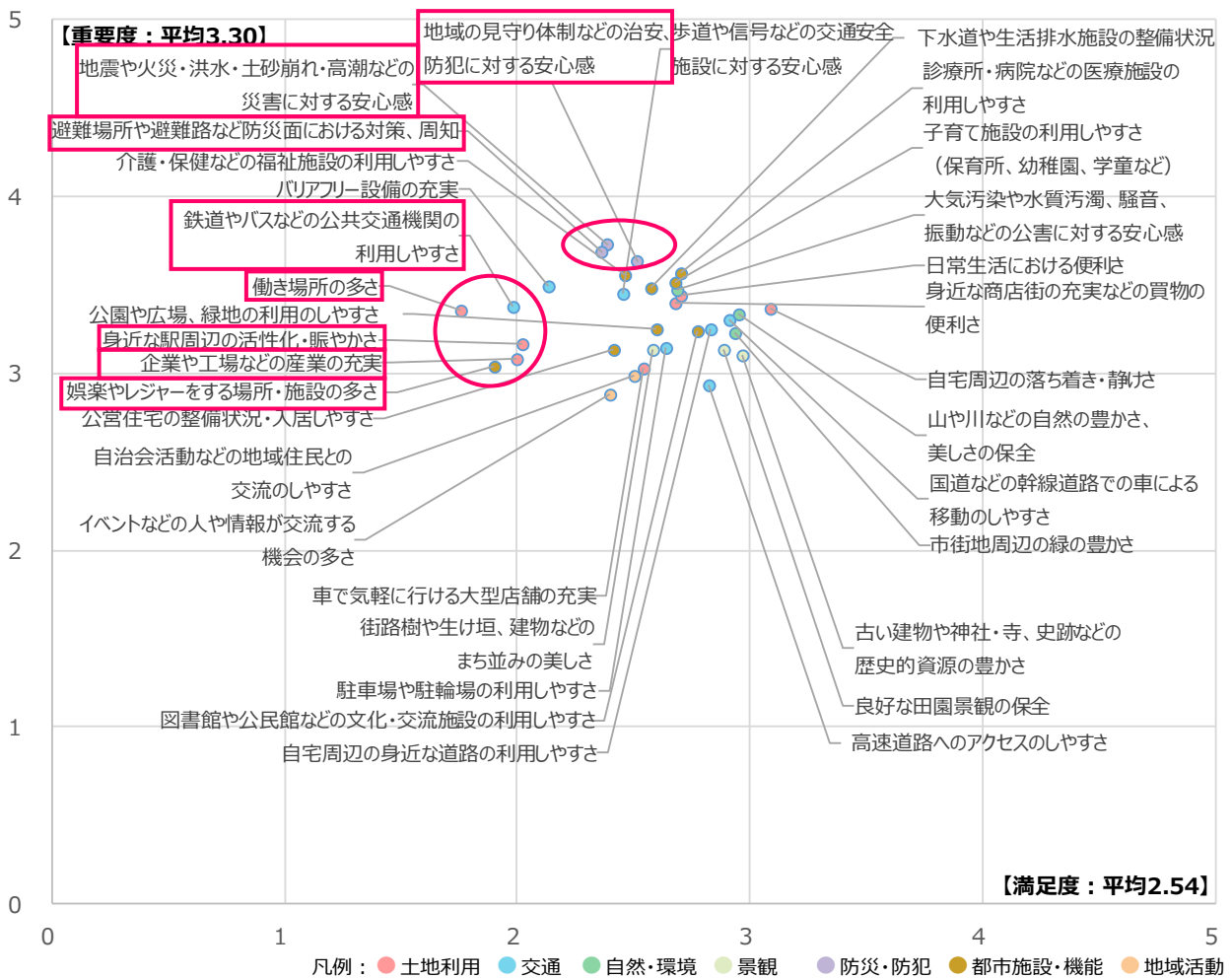
#### ■居住地



## ② 生活環境の満足度と重要度

- ・「防災・防犯」の項目は、満足度は平均で重要度が最も高いことから、各種災害や防犯面に関する対策が求められていることが伺えます。
- ・「公共交通機関の利用しやすさ」「働きやすさ」「駅周辺の活性化」「産業の充実」「娯楽施設の充実」の項目は、満足度が最も低く重要度が平均より高いことから、生活利便性の向上や都市機能・施設の充実などが求められていることが伺えます。

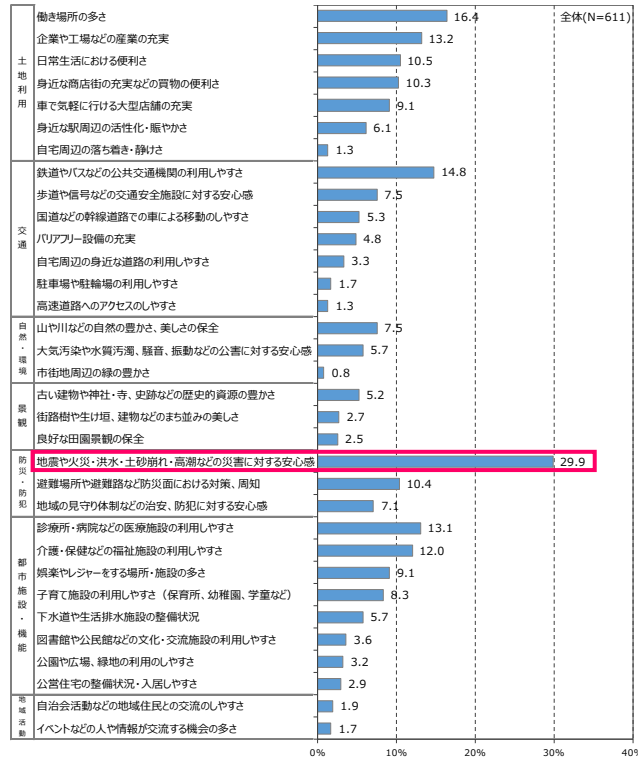
### ■生活環境の満足度と重要度



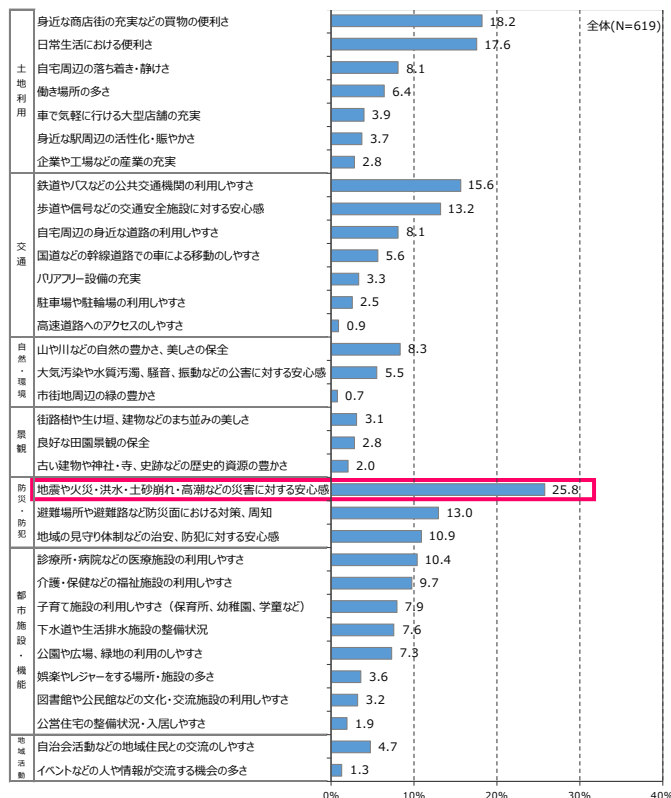
### ③ 今後のまちづくりのために特に大切だと思うもの

・居住地、市全体ともに「地震や火災・洪水・土砂崩れ・高潮などの災害に対する安心感」が突出して多いことから、昨今多発する自然災害に対する市民の危機感が増幅し、生活環境により高い安全性が求められていることが伺えます。

#### ■小城市において大切なもの(※複数回答)



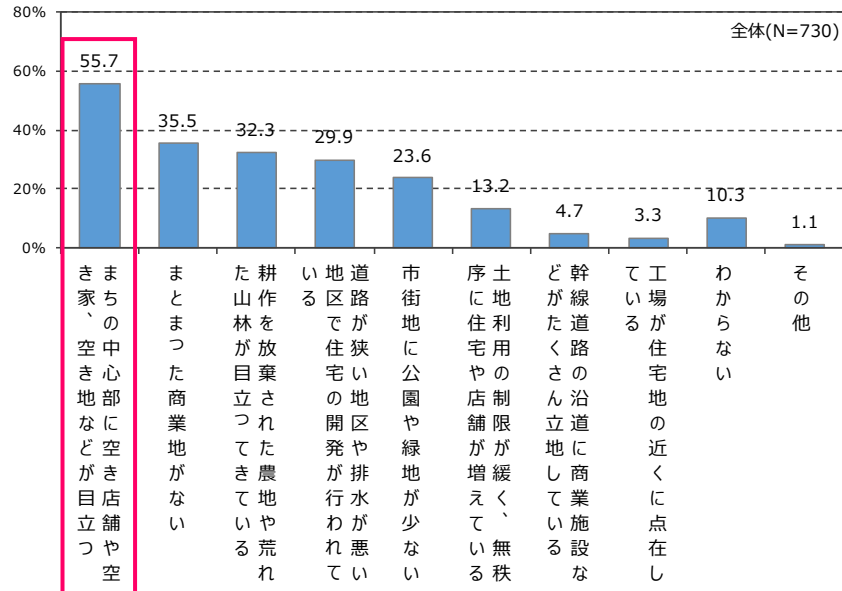
#### ■居住地において大切なもの(※複数回答)



#### ④ 土地利用の問題点

- 土地利用は、「**まちの中心部に空き店舗や空き家、空き地などが目立つ**」と感じている回答者が約56%を占めており、**空き家・空き地等の利活用**といった対応策が求められていることが伺えます。

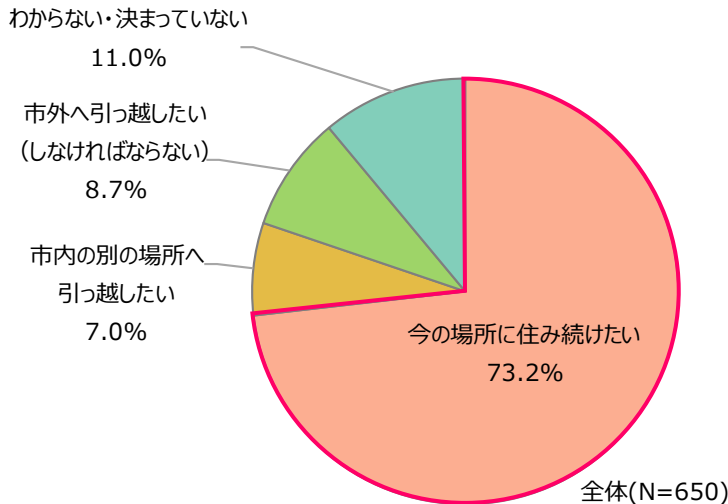
#### ■土地利用の問題点(※複数回答)



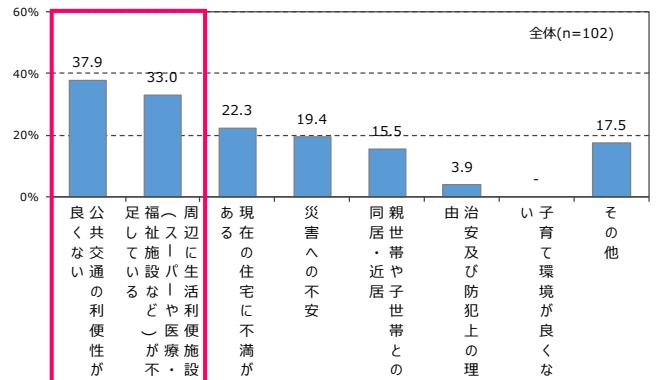
#### ⑤ 居住意向

- 今後の居住意向では、「今の場所に住み続けたい」と考えている回答者が約73%と最も多く、「市外へ引っ越したい」という回答者は約9%と少数に留まっています。
- 住み替えを考えている理由は、「公共交通の利便性が良くない」、「周辺に生活利便施設が不足している」など、居住環境に不満を感じている回答が多くみられます。

#### ■今後の居住意向



#### ■引っ越しを考える理由



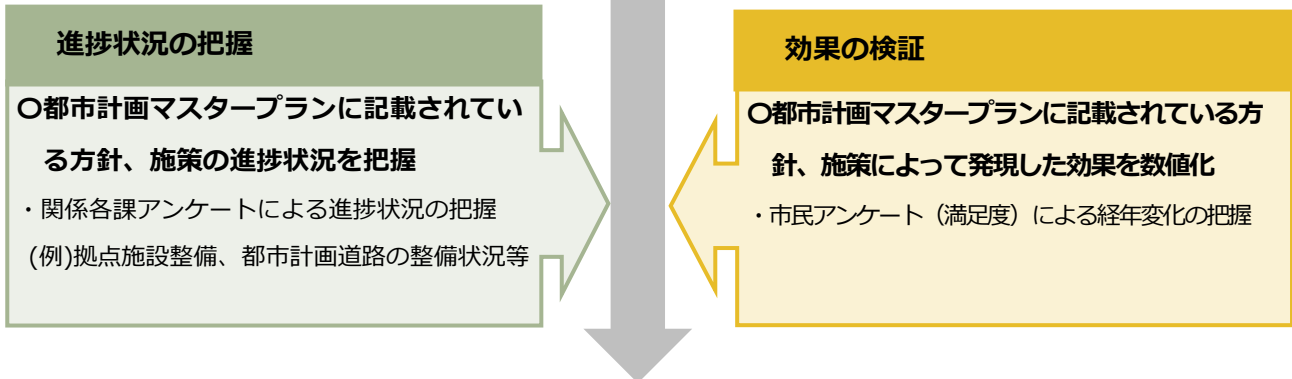


### 3. 現行都市計画マスタープランの検証

#### (1) 進捗確認及び検証方法

##### ① 現行計画の概要の整理

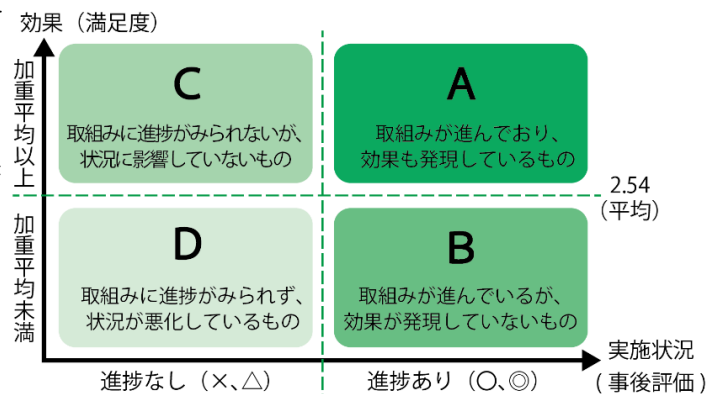
現行の都市計画マスタープランにおける将来目標人口や全体構想（分野別の方針）に掲げた**施策**や**方針**等に関する内容を抽出し、その**概要を整理**します。



##### ② 現行都市計画マスタープランの達成状況の評価

- 進捗状況の把握及び効果の検証をもとに、右図のように**達成状況の評価**を実施します。
- 進捗状況は、**実施の有無**を（進捗あり（◎・○）、進捗なし（△・×））で判断し、効果は、市民アンケートにおける**満足度の加重平均**により効果を判断します。

※満足度の平均値は、アンケート調査の設問 33 項目の平均値を示す

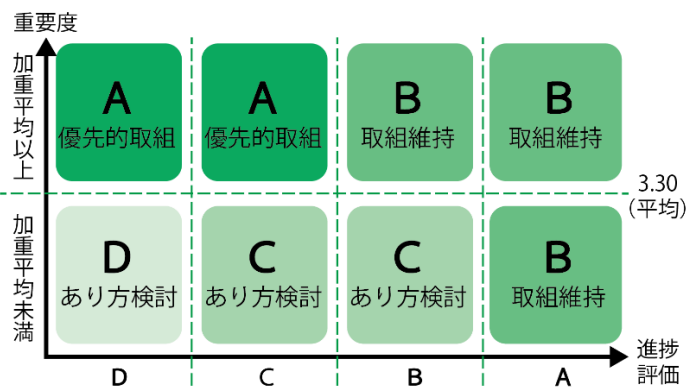


← 市民アンケートにおける重要度の把握

##### ③ 総合評価

- 現行都市計画マスタープランの相互評価として、右図のように**今後の取組の優先度**を把握します。
- 達成状況は、達成状況の評価において実施した**進捗評価の4区分**（「A」「B」「C」「D」）で整理し、重要度は市民アンケートにおける**重要度の加重平均**により判断します。

※重要度の平均値は、アンケート調査の設問 33 項目の平均値を示す



(2) 検証結果

| 都市計画マスタープラン（全体構想）の方針 |                               |                      | 自己評価     | 満足度<br>(平均 2.54) | 進捗評価     | 重要度<br>(平均 3.30) | 総合評価    |
|----------------------|-------------------------------|----------------------|----------|------------------|----------|------------------|---------|
| 1. 土地利用・拠点地区形成の方針    | (1)土地利用類型と配置方針                | ①商業・業務地              | ○        | ○ (2.68)         | A        | ○ (3.40)         | B：取組維持  |
|                      |                               | ②住宅・サービス施設等共存地       | △        | ○ (2.54)         | C        | △ (3.03)         | C：あり方検討 |
|                      |                               | ③住宅市街地               | ○        | ○ (2.70)         | A        | ○ (3.44)         | B：取組維持  |
|                      |                               | ④産業・研究施設地            | ○        | △ (1.88)         | B        | △ (3.22)         | C：あり方検討 |
|                      |                               | ⑤農地・集落共存地            | △        | ○ (2.89)         | C        | △ (3.13)         | C：あり方検討 |
|                      |                               | ⑥山地・丘陵地              | △        | ○ (2.95)         | C        | ○ (3.33)         | A：優先的取組 |
|                      | (2)拠点地区形成の方針                  | ①中心拠点の形成と中心市街地の活性化   | ○        | △ (2.11)         | B        | △ (3.07)         | C：あり方検討 |
|                      |                               | ②地域拠点の形成と活性化         | △        | △ (1.97)         | D        | △ (2.90)         | D：あり方検討 |
|                      |                               | ③三日月拠点の形成            | ○        | △ (2.12)         | B        | △ (2.97)         | C：あり方検討 |
|                      |                               | ④芦刈拠点の形成             | ○        | △ (1.59)         | B        | △ (2.79)         | C：あり方検討 |
|                      |                               | ⑤産業拠点の形成             | ○        | △ (2.00)         | B        | △ (3.08)         | C：あり方検討 |
| (3)宅地開発の適正な規制・誘導の方針  | △                             | ○ (2.89)             | C        | △ (3.13)         | C：あり方検討  |                  |         |
| 2. 交通体系の整備方針         | (1)道路整備の方針                    | ①広域幹線道路              | ○        | ○ (2.87)         | A        | △ (3.12)         | B：取組維持  |
|                      |                               | ②幹線道路                | ○        | ○ (2.91)         | A        | ○ (3.30)         | B：取組維持  |
|                      |                               | ③地域道路                | ○        | ○ (2.64)         | A        | ○ (3.35)         | B：取組維持  |
|                      | (2)公共交通施設の整備方針                | ①鉄道                  | △        | △ (2.31)         | D        | △ (3.26)         | D：あり方検討 |
|                      |                               | ②バス・タクシー             | ○        | △ (1.98)         | B        | ○ (3.38)         | B：取組維持  |
|                      | (3)歩行者系道路の整備方針                | ○                    | △ (2.30) | B                | ○ (3.47) | B：取組維持           |         |
| 3. 自然的環境の保全・整備の方針    | (1)自然的環境の保全・活用の方針             | ①山地の保全・活用            | ○        | ○ (2.95)         | A        | ○ (3.33)         | B：取組維持  |
|                      |                               | ②身近な緑の保全・活用          | ○        | ○ (2.95)         | A        | ○ (3.33)         | B：取組維持  |
|                      |                               | ③水辺空間の保全・活用          | ○        | ○ (2.95)         | A        | ○ (3.33)         | B：取組維持  |
|                      |                               | ④農地の保全・活用            | ○        | ○ (2.89)         | A        | △ (3.13)         | B：取組維持  |
|                      | (2)公園・緑地の整備方針                 | ①地区の核となる公園の整備・活用     | ○        | ○ (2.60)         | A        | △ (3.25)         | B：取組維持  |
|                      |                               | ②身近な公園等の整備・活用        | ○        | ○ (2.60)         | A        | △ (3.25)         | B：取組維持  |
|                      |                               | ③地域地区等の活用            | ×        | ○ (2.58)         | C        | △ (3.13)         | C：あり方検討 |
|                      |                               | ④市街地内緑化の推進           | △        | ○ (2.58)         | C        | △ (3.13)         | C：あり方検討 |
| 4. 都市環境・景観形成の方針      | (1)都市環境形成の方針                  | ①河川・水路等の水質の保全        | ×        | ○ (2.69)         | C        | ○ (3.47)         | A：優先的取組 |
|                      |                               | ②環境負荷の少ない社会の構築       | ○        | ○ (2.69)         | A        | ○ (3.47)         | B：取組維持  |
|                      | (2)景観形成の方針                    | ①歴史的資源を活かした景観の保全・形成  | ○        | ○ (2.96)         | A        | △ (3.10)         | B：取組維持  |
|                      |                               | ②自然や田園等を活かした景観の保全・形成 | ○        | ○ (2.92)         | A        | △ (3.23)         | B：取組維持  |
|                      |                               | ③公共空間における景観形成        | △        | ○ (2.58)         | C        | △ (3.13)         | C：あり方検討 |
| 5. 安全・安心なまちづくりの方針    | (1)災害の発生抑制と災害に強いまちづくりの方針      | ①災害発生の抑制             | ○        | △ (2.39)         | B        | ○ (3.72)         | B：取組維持  |
|                      |                               | ②災害に強いまちづくり          | ○        | △ (2.37)         | B        | ○ (3.68)         | B：取組維持  |
|                      | (2)地域防災・防犯に関する方針              | ○                    | △ (2.52) | B                | ○ (3.63) | B：取組維持           |         |
|                      | (3)安全・円滑な移動を可能にするまちづくりの方針     | ○                    | △ (2.14) | B                | ○ (3.49) | B：取組維持           |         |
|                      | (4)その他安心して暮らし続けられるためのまちづくりの方針 | △                    | -        | -                | -        | -                |         |

## 4. まちづくりの課題

### 【上位関連計画】

- 第2次小城市総合計画 ▶ 誇郷幸輝～みんなの笑顔が輝き 幸せを感じる ふるさと小城市～
- 第2期小城市まち・ひと・しごと創生総合戦略 ▶ しごとができる小城市づくり～安心して働けるようにする～／ひとを呼ぶ小城市づくり～新しい人の流れをつくる～／“子は宝”を育む小城市づくり～若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる～／地域を磨く小城市づくり～時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守る～
- 小城市都市計画区域マスタープラン ▶ 特色ある伝統産業や歴史、文化を活用した連携・交流を育むまち／ゆとりある住環境のあるスローライフのまち／歴史・文化や自然を感じるまち
- 小城市立地適正化計画 ▶ 地域の特性を生かした拠点地区の形成と相互に連携・補完するまちづくり／日常生活圏を考慮した多極ネットワーク型のまちづくり／小城市らしさ継承による魅力と活力あるまちづくり／多様なライフスタイルを可能とする多自然居住型のまちづくり
- 小城市地域公共交通網形成計画 ▶ 広域的・幹線的基幹交通ネットワークの維持／交通空白地を補完する移動手段の確保維持／まちづくり方策と連携した移動支援／公共交通の利用促進に対する啓発
- 小城市公共施設等総合管理計画 ▶ 公共施設の安全性の確保や適正配置の検討による公共施設等のマネジメントを行い、施設の長寿命化及び施設機能の統廃合や集約化、PPP/PFIなどの民間活力の活用、近隣市町村との公共施設の相互利用等についても検討
- 小城市環境基本計画 ▶ すぐれた自然環境と多様性豊かな生態系の保全／清くさわやかな生活環境の確保／家庭から始める地球環境保全活動の推進／歴史・文化と共生する快適な住環境の創造／環境を守り活かす地域づくりの推進

### 【市民意向】

- 現在の生活環境の満足度として、「国道などの幹線道路での車による移動のしやすさ」「自宅周辺の身近な道路の利用しやすさ」について、「満足」「やや満足」と考える市民が65%以上
- 現在の生活環境の満足度として、「働き場所の多さ」「身近な駅周辺の活性化・賑やかさ」「鉄道やバスなどの公共交通機関の利用しやすさ」「娯楽やレジャーをする場所・施設の多さ」について、「やや不満」「不満」と考える市民が約59%
- 今後の重要度として、「防災・災害」について「重要」「やや重要」と考える市民が75%以上
- 今後のまちづくりで大切な項目として、居住地・市全体ともに「地震や火災・洪水・土砂崩れ・高潮などの災害に対する安心感」が最も多い
- 土地利用の問題点について、「まちの中心部に空き店舗や空き家、空き地などが目立つ」と考える市民が約56%
- 今後の居住意向について、「今の場所に住み続けたい」と考える市民が約64%

### 【基礎的事項の現況】

|         |   |
|---------|---|
| 人口      | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 人口減少、高齢化が進行しており、生活利便性の低下や地域の魅力低下など、都市活力の低下が懸念されます。</li> <li>● 自然減が拡大傾向、社会増も減少に転じており、社会増の減少と出生数が低迷しています。</li> <li>● 人口集中地区（DID）は拡大傾向が続いていますが、人口密度は低下傾向にあり、さらなる人口減少により低密度が進行する恐れがあります。</li> <li>● 地域別の人口では、三日月町を除き減少傾向にあり、小城町、芦刈町では1割以上減少しています。</li> <li>● 社人研の推計では、今後20年で約37,000人まで人口が減少すると想定され、3人に1人は高齢者となる想定となっています。</li> </ul> |
| 経済活動    | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 産業別の就業者構成比は、約7割を占める第3次産業が増加する一方、第1次産業は大きく減少傾向にあります。</li> <li>● 基幹産業であった農業は、平野部を中心とした広大な優良農地が存在していますが、耕地面積や農家数が減少傾向にあります。</li> <li>● 各地域の中心部で第3次産業が集積しており、その周辺に第2次産業が集積する地域が分布しています。</li> </ul>   |
| 土地利用・開発 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 商工業施設は、幹線道路沿道に立地が進んでおり、宅地開発は、無秩序に分布しています。</li> <li>● 空家率は、全国・県平均に比べ低い水準ですが、増加率は全国・県平均に比べ大きく、特に小城地域、牛津地域の中心部で空き家率が高くなっています。</li> <li>● 土地利用構成は、自然的土地利用が8割以上を占め、そのうち農地が4割以上を占めますが、農地転用による宅地化が進行しています。</li> </ul>   |
| 都市交通    | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 小城SICの設置や有明海沿岸道路の開通、佐賀唐津道路の整備の進行により、広域的な交通利便性が高まっています。</li> <li>● 鉄道駅の利用者数は、おおむね横ばいですが、市内巡回バスや乗合タクシー利用者は減少傾向にあります。</li> <li>● 鉄道、バス停留所により全市的に公共交通を網羅していますが、公共交通空白地での人口分布等も存在しています。</li> <li>● 通勤・通学のつながりは、隣接する佐賀市や多久市と強く、全体では流入率に比べて流出率が大いことから、居住地としての側面が強いことがうかがえます。</li> </ul>   |
| 都市施設等   | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 都市計画道路は、計画されている16路線のうち12路線の整備が完了（概成済含む）しています。</li> <li>● 下水道は、小城地域や牛津地域の市街地において、管路の整備が完了しており、三日月地域から牛津駅周辺、芦刈地域の国道沿いでは供用が開始されており、小城地域や芦刈地域の北部は計画区域となっています。</li> <li>● 都市公園は、小城公園の1箇所が指定されており、整備は完了しています。</li> <li>● 公共施設は、築20年以上の建物が半数以上あり、特に旧耐震の建物を約20%保有しています。</li> </ul>   |
| 災害      | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 土砂災害警戒区域は、山裾に集落が広がる市北部の山間部や牛津地域東部の山間部に指定され、特に市北部の山間部では過去に土砂災害が発生しています。</li> <li>● 洪水浸水想定区域は、山間部を除いた広い範囲に指定されており、特に三日月地域東部の一部のエリアでは5.0m以上が想定されています。</li> <li>● 令和元年8月の大雨では、牛津川・祇園側沿いで浸水しており、浸水想定区域に指定されていない牛津川右岸側でも浸水被害が発生しています。</li> <li>● 火災リスクは、小城駅周辺から国道203号一帯、牛津駅から国道207号の一帯において、1,000棟以上の非耐火建物が連坦する状況がみられます。</li> </ul>     |
| 景観・歴史   | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 国指定の土生遺跡などの古墳・遺跡や、国登録有形文化財、佐賀県遺産に認定された深川家住宅・牛津赤れんが館など、多様な歴史資源を有しています。</li> <li>● 本市北部の山間部では、清水の滝や藤隠の滝、棚田などの多様な自然景観、市木である桜の名所の小城公園、河川景観としての牛津川など豊富な景観資源を有しています。</li> </ul>  |
| 財政      | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 歳入では依存財源比率が高い割合のまま横ばいで推移しており、歳出では扶助費が占める割合が増加傾向にあります。</li> <li>● 公共施設（建築物・インフラ）の更新投資金額は、年々増加することが予想されています。</li> </ul>  |

### 【都市づくりの課題】

- 人口規模に適した市街地の形成
- 生活利便性の高い地域への居住の誘導
- 高齢者や若者世代など市民の生活を支える都市機能配置
- 市固有の資源の活用による地域産業の活性化
- 6次産業などの新たな雇用の創出につながる地域の活性化・再生
- 無秩序な開発の抑制と計画的な土地利用の誘導
- 小城地域、牛津地域における空き家・空き地の活用などの都市のスポンジ化の抑制
- 豊かな自然環境や営農環境、景観の保全
- 生活圏の拡大や交流人口の増加を見据えた都市づくりへの対応
- 拠点間の連携を促す適正な道路交通網の維持と持続可能な公共交通ネットワークの形成
- 多様な公共交通の連携による拠点へのアクセス強化
- 長期未着手都市計画道路の見直し
- 公共施設の計画的な長寿命化や統廃合、集約化への対応
- 土砂災害リスクの低減のための砂防整備の推進
- 洪水被害の低減のための河川整備、下水道整備などの浸水対策の推進
- 火災リスクの低減のための延焼防止対策の推進
- 本市固有の景観・歴史資源の保全・有効活用
- 資源活用による交流人口の拡大
- 効率的な都市経営に向けた立地誘導



## 第2章 全体構想：まちづくりの目標

全体構想は、都市の骨格となる全市レベルの将来像を示すとともに、これを実現するための主要な手法である都市計画を定める際の総合的な指針となるものです。

全体構想では、第3章の「まちづくりの理念」、まちづくりの理念に従った「まちづくりの基本方針」、将来の都市の規模の目標を示す「将来目標」、そして、これらに基づく都市関連施策の展開を図るための将来の都市の構造を示す「将来都市構造」及び、第4章の市全体の都市計画の方針を分野ごとに示す「分野別方針」で構成しています。

### 第2章 全体構想：まちづくりの目標

1. まちづくりの理念
2. まちづくりの基本方針
3. 将来目標
4. 将来都市構造



### 第3章 全体構想：分野別方針

1. 土地利用・拠点地区形成の方針
2. 交通体系の整備方針
3. 環境の保全・整備の方針
4. 景観形成の方針
5. 安全・安心なまちづくりの方針

## 1. まちづくりの理念

小都市の最上位計画である「第2次小都市総合計画（平成28年10月）」の目指すまちの姿（将来像）は、「誇郷幸輝～みんなの笑顔が輝き 幸せを感じる ふるさと小都市～」としています。一方、都市計画マスタープランの一部とされる「立地適正化計画（平成30年3月）」では、総合計画の将来像を踏まえ、都市の将来像として「人と自然が輝く、希望と活力にあふれた生活創造都市・小都市」と定めています。

都市計画マスタープランは、立地適正化計画と同様の範囲（都市計画区域：市全域）のまちづくり方針を定めるものであり、立地適正化計画の考え方を踏襲した計画とする必要があることから、立地適正化計画の都市の将来像をまちづくりの理念に掲げ、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの都市づくりや、集落地域の豊かな自然や深い歴史・伝統を背景に多くの市民が健康で元気にふるさと小城市に住み続けたいと思うまちづくり、個性豊かで利便性と文化性の高い拠点形成を目指します。

### 《まちづくりの理念》

人と自然が輝く、希望と活力にあふれた生活創造都市・小城市

---

## 2. まちづくりの基本方針

まちづくりの基本方針は、都市活動に特化した立地適正化計画の基本方針に加え、産業の振興や集落地域の活力維持、歴史・文化等の継承、自然環境の維持・保全、安全・安心なまちづくりの5つの要素を追加することにより、市域全体のまちづくりの基本方針として定めます。

### 方針1 小城らしさの継承による魅力と活力あるまちづくり

本市固有の歴史や文化を後世に継承し、まちの魅力として活かすため、歴史資源や自然資源を活用した交流空間の確保と街並み景観の形成を図りつつ、にぎわい創出による活力あるまちづくりを進めます。

### 方針2 地域特性を生かした様々な拠点の形成と相互に連携・補完するまちづくり

市民の日常生活を支える都市拠点や産業活動に特化した産業拠点など、都市活動にとって重要な拠点を適正に配置し、各拠点の役割に応じた都市機能の集積を図ります。

また、拠点間の相互連携によって機能の補完を行うことで、効率の良い都市構造の構築を図ります。

### 方針3 日常生活圏を考慮した多極ネットワーク型のまちづくり

分散する市街地や集落地での生活を維持するため、各拠点を連絡する骨格道路網の整備や公共交通ネットワークの形成を図り、多極ネットワーク型のまちづくりを推進します。

### 方針4 多様なライフスタイルを可能とする多自然居住型のまちづくり

本市には、市街地部での都市的生活以外にも、基幹産業である農林漁業を生業とする多様なライフスタイルを有しています。そのため、自然・営農環境の保全を図りつつ、第一次産業の維持を含め、多自然居住の推進を図ります。

### 方針5 強靱な居住地を形成するための安全安心なまちづくり

災害の激甚化を受け、国は国土の強靱化に向けた取組みを強めています。本市においても強靱な居住地の形成に向け、防災対策や居住の誘導など安全な居住地形成に向けた取組みを図ります。

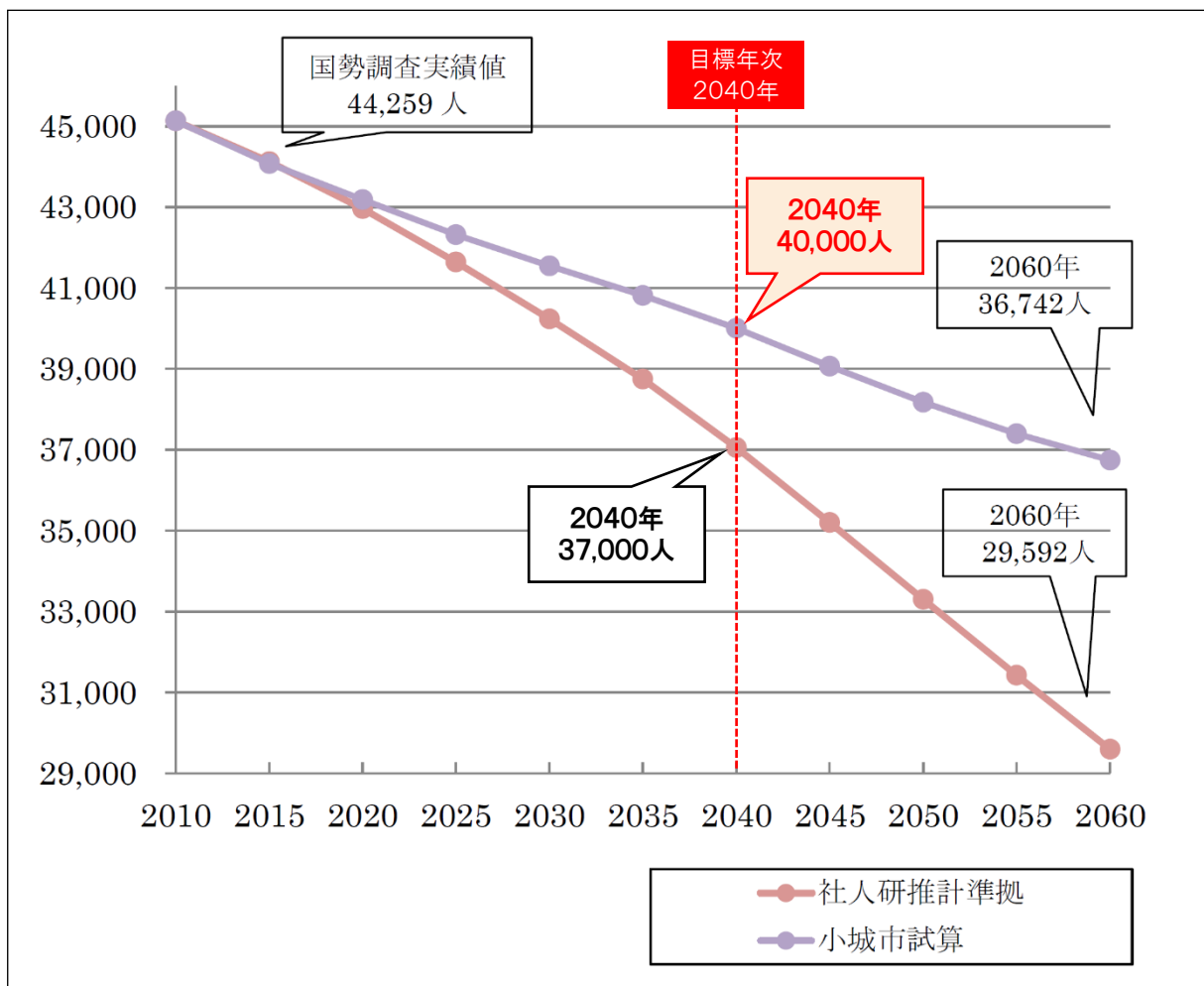


### 3. 目標人口

本マスタープランは、おおむね20年後の将来を見据えた都市像を実現するためのまちづくり方針とするため、目標年次を2040年としており、2040年の目標人口は、本市の総合計画やまち・ひと・しごと創生総合計画との整合を図るため、人口ビジョンに定める将来人口に基づき、**40,000人（2040年）**と設定します。

ただし、都市計画マスタープランの一部である立地適正化計画は、本市の人口予測が最も低い値となった場合でも維持し続けられる都市とするための施策であることから、国立社会保障人口問題研究所の推計値37,000人（2040年）を目標人口となっています。

◆目標人口



出典：小城市将来ビジョン

## 4. 将来都市構造

### (1) 将来都市構造とは

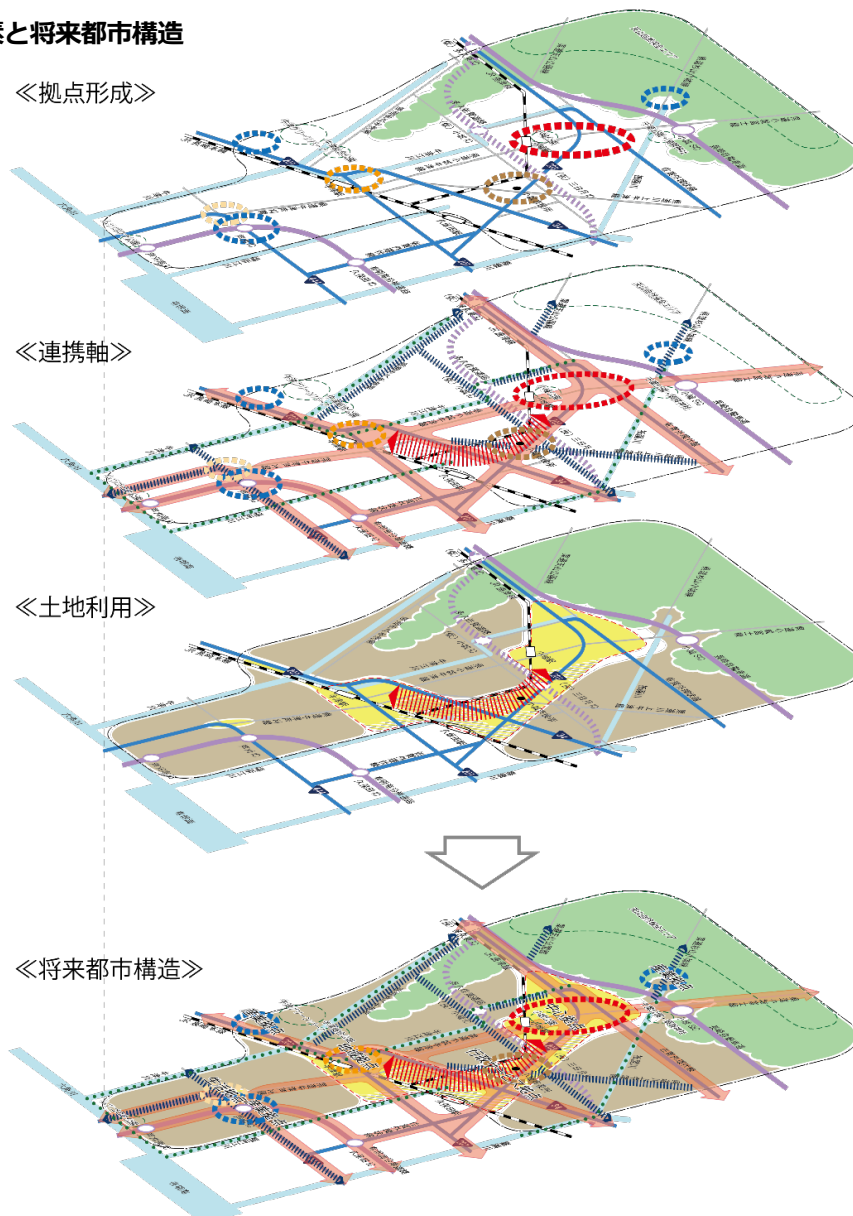
将来都市構造は、将来の都市の姿を骨格構造として表現するものであり、点、線、面の3つの要素を概念的に捉えることで、効率かつ適切な都市づくりの方向を導くことを可能とするものです。

考え方としては、点を形成する場所（拠点）を選定し、点を結ぶ線（軸）を適正に配置することにより、面的な市街地の広がり（土地利用）を構成するものです。

#### ■ 将来都市構造の要素と捉え方

| 要素   | 捉え方   |
|------|---|
| 拠点   | 市民の日常生活と密接な関わりを持ち、市の経済活動や産業活動を支える重要な場所として、積極的に拠点形成を行う場所を配置する役割を担います |
| 軸    | 市内に点在する拠点を連結し、拠点間連携の重要性や役割を判断することで、都市活動の経済効果を最大限高める役割を担います          |
| 土地利用 | 拠点や軸の配置を元に、拠点周辺や軸上の面的な広がりを構成することによって、効率的な都市構造を形成する役割を担います           |

#### ■ 3つの要素と将来都市構造



## (2) 拠点形成

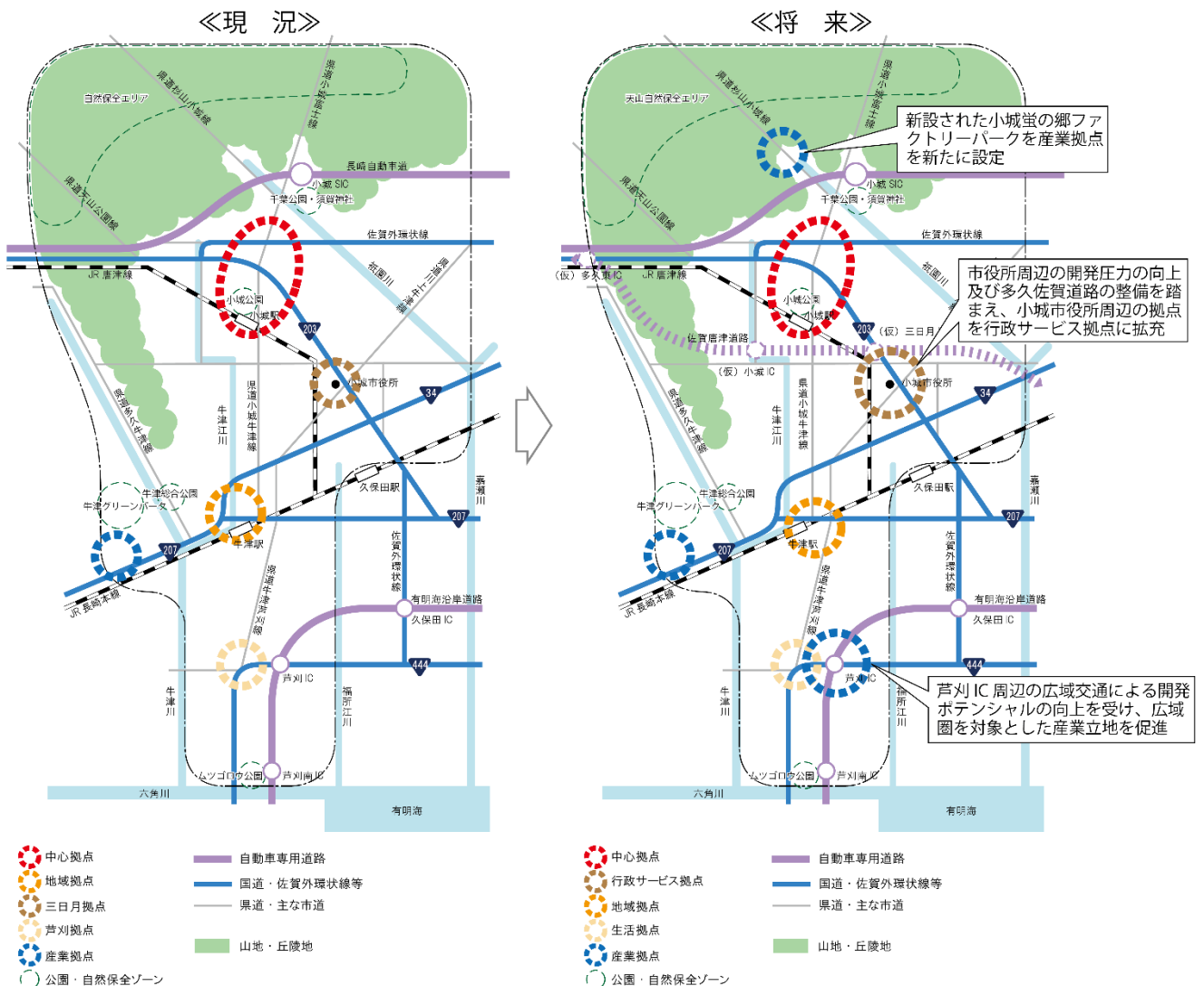
拠点形成は、健全な都市経営を図る上で重要となる場所に配置します。

拠点の種類は、日常の市民生活にかかわりのある都市拠点として、中心拠点、行政サービス拠点、地域拠点、生活拠点の4種類を設定し、都市活動に影響を与えるその他の拠点として、産業拠点及び公園・自然保全ゾーンを配置します。

都市拠点の4種類のうち、中心拠点は、市内で最も商業・業務活動が盛んな小城駅周辺の中心市街地に位置付け、様々な都市機能の集積とにぎわいの創出を図ります。行政サービス拠点は、市の中心に位置する本庁舎周辺を位置付け、公共公益施設の集約を図ります。地域拠点は、中心拠点を補完し、市南部地域の市民生活を支える場所として牛津駅周辺を位置づけ、商業・業務機能が集積・維持を図ります。生活拠点は、集落周辺の最低限の市民サービスを確保する場所として、芦刈地区周辺を位置づけます。

産業拠点は、芦刈 IC 周辺と牛津工業団地及び小城蛭の郷ファクトリーパークに位置づけ、工業施設の操業環境の維持と円滑な流通環境を確保するとともに、芦刈 IC 周辺については広域交通の利点を活かし、周辺市町を対象とした広域的な産業立地の可能性についても検討します。

公園・自然保全ゾーンは、市民生活に潤いを与えるレクリエーション空間として、自然環境の保全とレクリエーション機能の増進を図ります。



### (3) 連携軸

連携軸は、拠点や施設などの連携の重要度や種類を表すもので、軸上の道路整備の必要性や公共交通連携などによる有機的な連携を進めるべき軸を設定します。

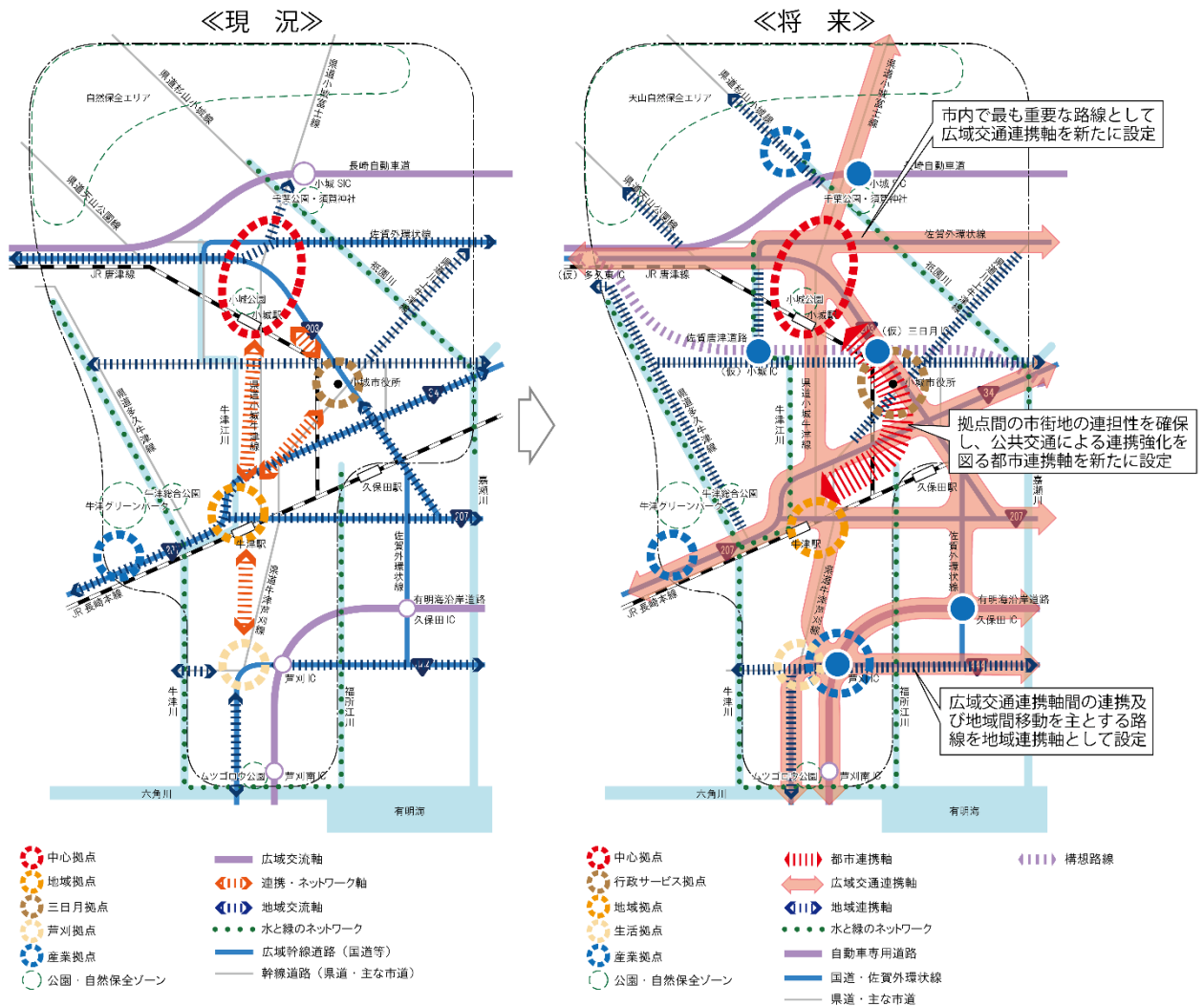
連携軸の種類は、都市活動の連携を意味する軸として、都市連携軸、広域交通連携軸、地域連携軸の3つの軸を定め、都市と自然をネットワークする軸として、水と緑のネットワークを設定します。

都市連携軸は、中心拠点や行政サービス拠点、地域拠点等を連携する市内で最も都市活動が盛んな軸であり、交通連携に限らず、沿道の土地活用を促し、市街地の連担性を図る軸として設定します。

広域交通連携軸は、市内の自動車流動の骨格を担う主要な交通軸として、国道及び佐賀外環状道路などの交通量の多い路線に位置づけ、円滑な交通流動の確保と沿道土地利用の推進を図ります。

地域連携軸は、広域交通連携軸を補完し、交通連携の維持・確保を行う路線として位置づけます。

水と緑のネットワークは、祇園川や牛津川、有明海などの水辺の自然要素を活用し、市街地と自然環境とをネットワークする軸として、水辺の自然環境の保全を図るとともに、親水性の確保や遊歩道の整備など市民が身近に自然と触れ合える場所として活用します。



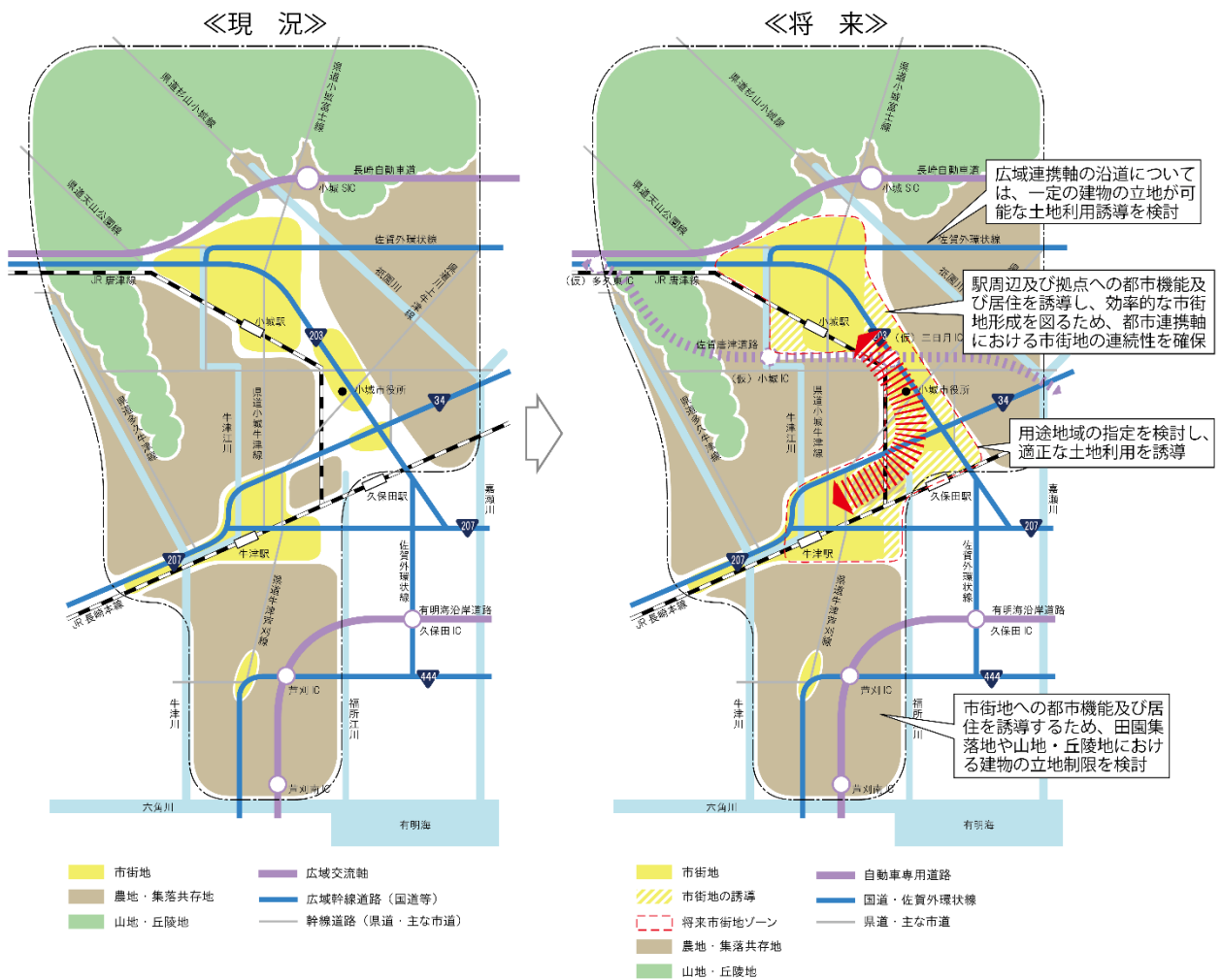
## (4) 土地利用

土地利用は、拠点形成や連携軸の実現、適正な市街地形成を進めていくための施策であり、将来の市街地や産業用地のあり方、農地・緑地の保全の考え方などを示すものです。

市街地は、商業・業務や工業、住宅などの都市的土地利用が大半を占める場所に設定し、適正な土地利用誘導を行うことによって、効率の良い市街地形成を促します。市街地の誘導を図る区域は、都市連携軸上に点在する市街地を連担させる区域で、現時点では農地・集落共生地ですが、市街化が確実となった段階で市街地への転換を図る場所として設定し、将来市街地エリアの形成に取り組めます。

農地・集落共生地は、営農環境の保全を図る区域として、無秩序な市街地の拡大を抑制し、農地の保全を図ります。

山地・丘陵地は、山林や集落環境を保全する区域として、自然環境の保全を図ります。

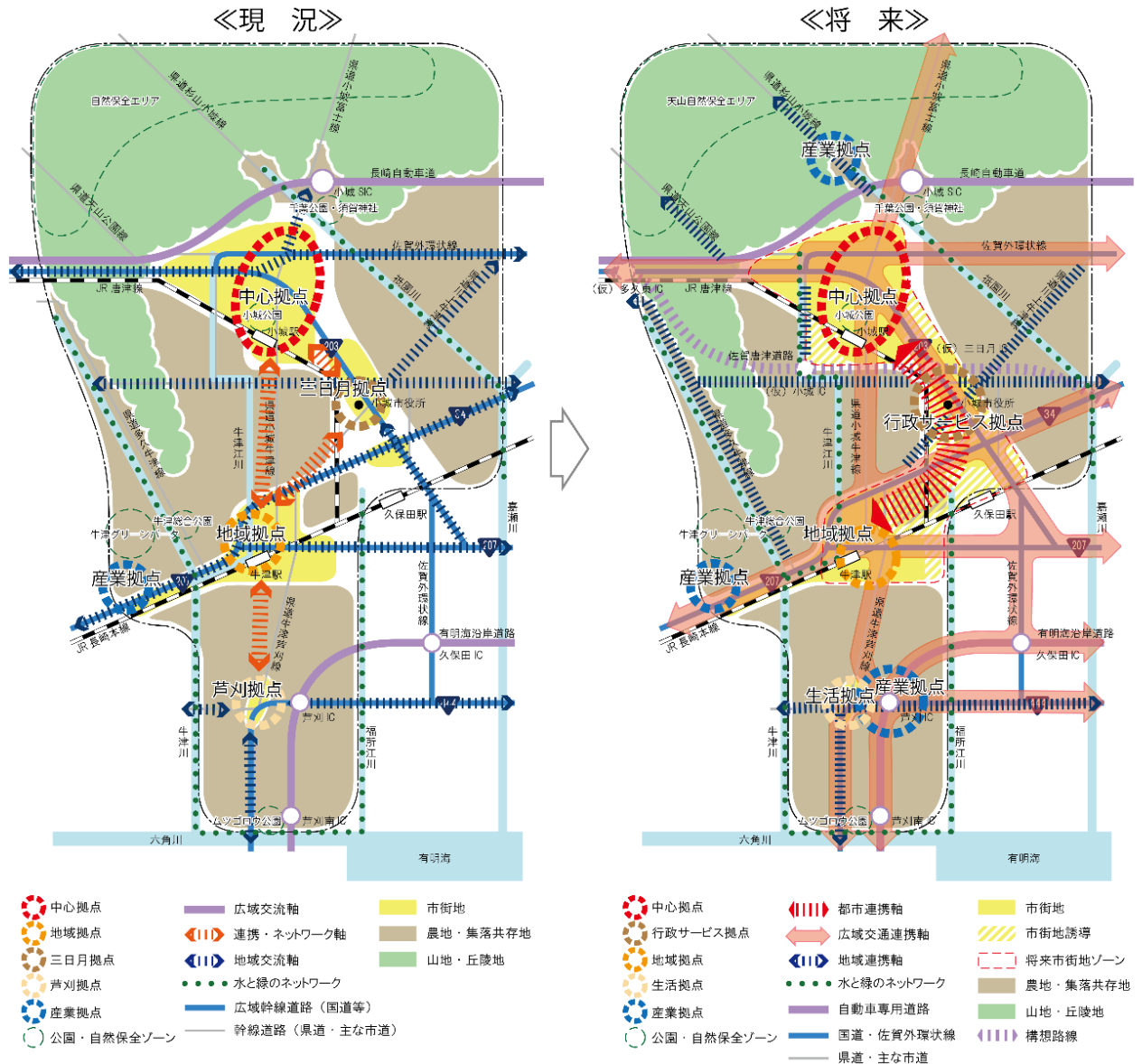




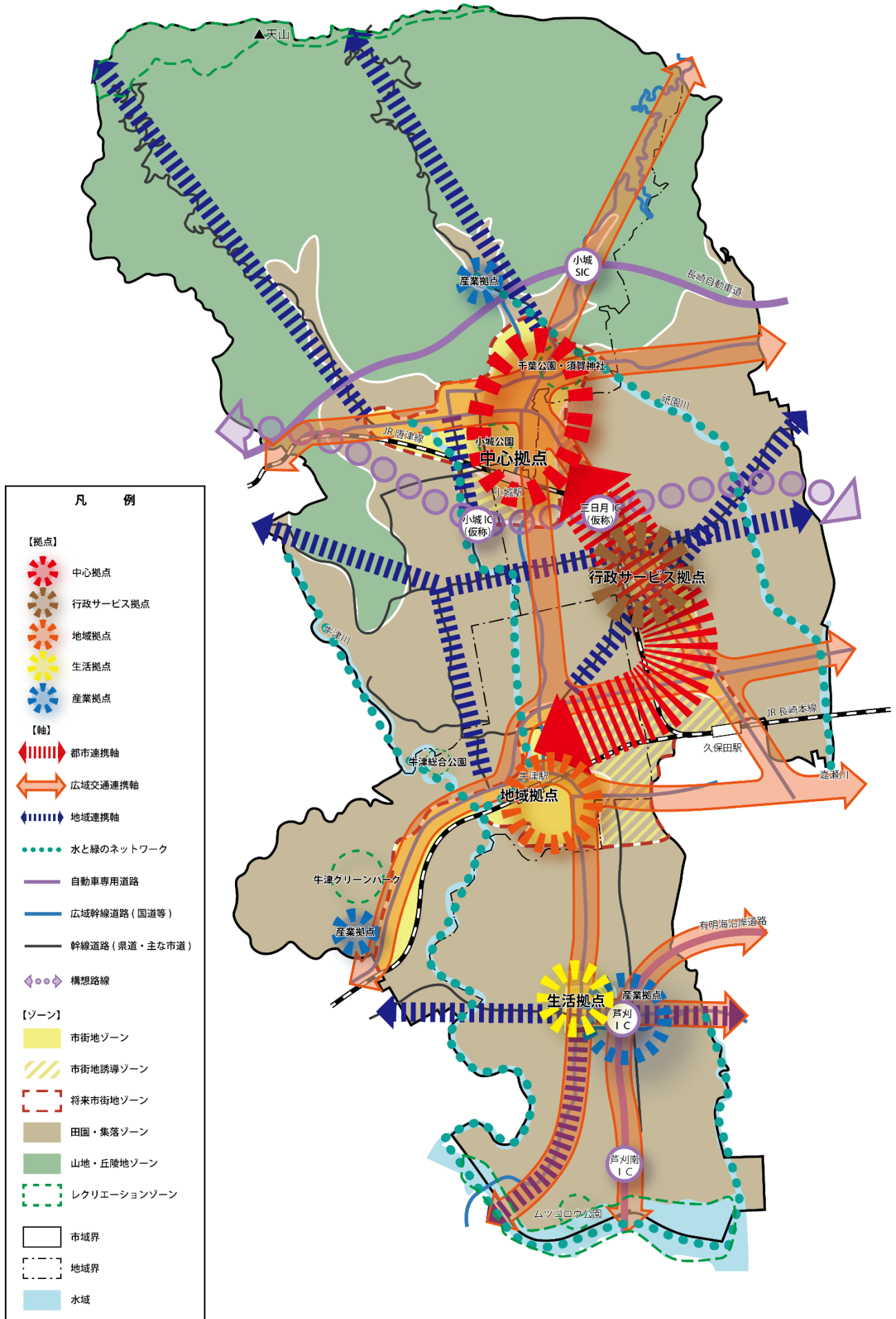
## (5) 将来都市構造

将来都市構造は、都市づくりの骨格となる「拠点形成」、「連携軸」、「土地利用」の要素が相互に連動し、それぞれの役割に応じた取組みを行うことにより、本市の望ましい都市の骨格形成を表現するものです。

本市の将来都市構造は、下図のような骨格を構成し、都市づくりの基本的な考え方として、分野別のまちづくり方針や地域別構想への反映を図ります。



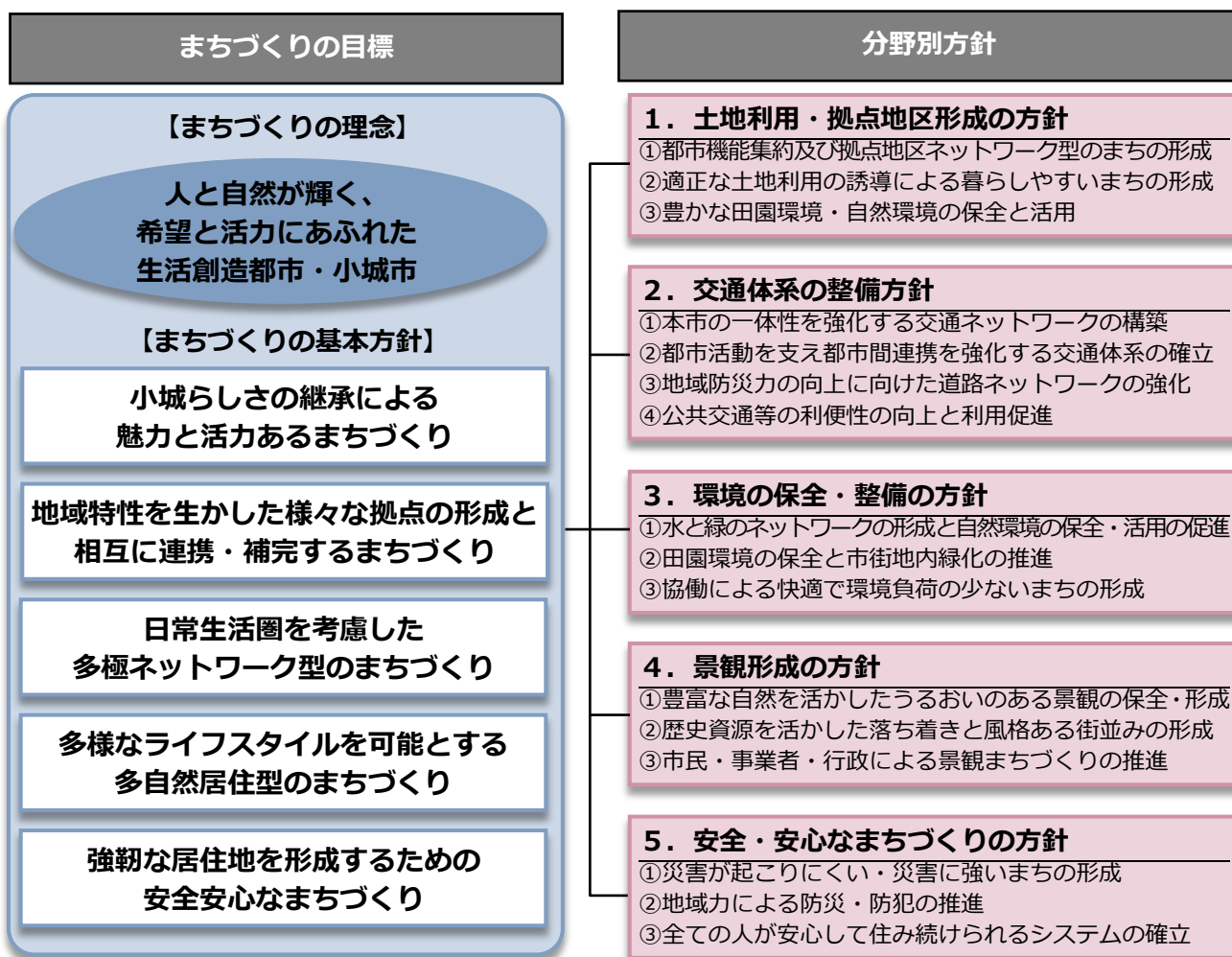
■ 将来都市構造図



## 第3章 全体構想：分野別方針

分野別方針は、まちづくりの目標や将来都市構造を実現していくため、市全体での土地利用・拠点地区形成、交通体系の整備、環境の保全・整備、景観形成、安全・安心なまちづくりといった今後の本市の都市計画の考え方を分野別の方針として示し、都市計画を定める際の総合的な指針として活用されるものです。

本市では、「人と自然が輝く、希望と活力にあふれた生活（暮らし）創造都市・小城市」に対応したまちづくりを実現するため、第2章で示した5つの基本方針を踏まえ、5つの分野について、基本方針を定めます。



# 1. 土地利用・拠点地区形成の方針

## ○土地利用・拠点地区形成の基本方針

本市は、北部に天山山系の山々が連なり、中央部には広大で肥沃な佐賀平野が広がり、南は日本一の干潟を有する有明海に面しています。市街地はJR小城駅北周辺とJR牛津駅周辺、主要な幹線道路沿道などにまとまって形成されており、また広大な平野部には、集落が点在しています。

本市の都市計画区域は、2010年10月に小城町、三日月町、牛津町及び芦刈町の4町を一体の都市として総合的に整備、開発及び保全するため、小城市全域を対象として都市計画区域の変更を行っており、都市としての一体性のある都市構造の構築が求められています。

また、我が国では、市街地が拡大する都市化社会の時代から、安定・成熟した都市型社会への移行が進み、さらに人口減少・少子超高齢化の時代を迎えて、集約型都市構造への転換が求められており、本市においても、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの考え方のもと、市街地の拡散防止による集約化と、既成市街地の活性化が課題となっています。

本市全体のバランスの取れた発展と然るべき保全を可能とし、拠点地区形成による集約型の都市構造を構築するために、地域特性を生かした様々な拠点の役割に応じた都市機能の集積を図るとともに、拠点間の相互連携によって機能の補完を行うことで、効率の良い都市構造の構築を視野に入れながら、以下の方針に基づいて、将来都市像の実現を目指します。

### 【土地利用・拠点地区形成に関する基本的な考え方】

#### 土地利用・拠点地区形成の基本方針

##### ○都市機能集約及び拠点地区ネットワーク型のまちの形成

環境負荷の抑制や効率的な社会資本投資を可能とするために、中心拠点、行政サービス拠点、地域拠点、生活拠点それぞれの特性に応じた都市機能の集積とに生活に必要な都市機能がまとまった拠点地区の形成や市街地の拡散防止による集約化を図ります。

また、農林漁業集落地の生活環境の保全と地域コミュニティの活力維持に努めながら、各拠点地区が相互連携・補完する都市機能集約及び拠点地区ネットワーク型のまちの形成を図ります。

##### ○適正な土地利用の誘導による暮らしやすいまちの形成

立地適正化計画に基づく誘導の促進と併せて、用途地域の指定も検討し、住・商・工の用途の適正な配置による土地利用の誘導を図り、住みやすい住環境や活力ある産業の発展など、暮らしやすいまちの形成を目指します。

##### ○豊かな田園環境・自然環境の保全と活用

本市が有する広大な農地と田園環境、北部の山地・丘陵地、祇園川や晴気川、牛津川などの水と緑、有明海の干潟などの豊かな自然環境は、良好な都市環境を形成する要素であることはもとより、重要な産業基盤でもあることから、これらを保全するとともに、レクリエーションや観光資源としての活用を図ります。

---

## (1) 土地利用類型と配置方針

### ① 商業・業務地

- 本市の中心的な商業・業務施設が集積している JR 小城駅から小城まちなか市民交流プラザ（ゆめぷらっと小城）周辺にかけての都市計画道路小城駅千葉公園線及び都市計画道路唐津小城線の沿道については、本市の顔としての景観を考慮しつつ、誘導施策を活用した誘導施設の立地を維持し、市民生活を支え、かつ観光と連携した商業・業務地の集積を図ります。
- JR 牛津駅周辺の商業・業務施設が集積しているエリアについては、誘導施策を活用した誘導施設の立地を維持し、地域住民の生活を支え、にぎわいのある商業・業務地の活性化を図ります。
- 小城市芦刈地域交流センター（あしぱる）周辺においても、地域住民の生活を支える誘導施設の立地を維持・確保し、身近な生活に必要な一定の商業・業務地の集積を図ります。
- 増加する空家、空き店舗の空家バンクへの登録を促進し、適正に活用することで市街地のスポンジ化の進行を抑制するとともに、空き地の登記情報の適正化や権利者の支援などによる未利用地の有効活用を促進します。
- JR 小城駅北周辺から三日月地域の小城市役所にかけての国道沿道及び JR 牛津駅周辺の市街地にある国道等の沿道については、幹線道路の機能を活かした利便性の高い商業・業務施設の集積により賑わいと交流の創出を図ります。
- 有明海沿岸道路の開通に伴い土地利用需要の高まりが予想される芦刈地区においては、インターチェンジの近接性を活かした新たな土地利用を検討します。

### ② 住宅・サービス施設等共存地

- JR 小城駅北側及び JR 牛津駅周辺の市街地であって、住宅と店舗、学校、サービス施設等が混在しているエリアについては、中低層住宅の立地環境を保全しつつ、都市機能の誘導を図り、それぞれの施設の共存と機能連携により回遊が可能な利便性の高い市街地形成を図ります。
- 小城市役所周辺については、行政サービス機能と連携した都市機能の集積と併せ、まちなか居住や都市型生活を実現する利便性の高い職住近接住宅地の形成を図ります。
- 小城市芦刈地域交流センター（あしぱる）周辺については、地域の生活を支える利便施設や、交流を促進する施設等の集積を図るとともに、定住人口を維持するための住宅の建設を誘導します。
- その他、主として住宅地として利用されている市街地内の幹線道路沿道であって、積極的に商業・業務機能の立地促進を図る必要はないエリアについては、居住誘導区域への誘導を前提に、中低層住宅とともに沿道型の生活サービス施設の立地共存を図ります。

### ③ 住宅市街地

- JR 小城駅北周辺及び JR 牛津駅周辺の市街地に形成されている低層住宅地については、誘導施策を活用し専用住宅を基本とする良好な住環境の維持・保全を図ります。
- JR 小城駅南側及び JR 牛津駅南側については、公共交通の利便性を活かし、居住誘導区域への誘導を前提に新たな街なか居住を促進するための良好な低層住宅の誘導を図ります。



---

#### ④産業・研究施設地

- ・既存の牛津工業団地については、工業生産を支える環境を維持するとともに、円滑な流通環境の確保に努めます。
- ・小城蛍の郷ファクトリーパークについては、広域交通の利便性を活かした新たな産業施設地としての機能の維持、拡充を推進します。
- ・芦刈IC周辺については、広域交通の利便性を活かした新たな産業・研究施設地として産業施設立地の可能性を検討します。
- ・市街地にある大規模な工場については、機能維持と周辺環境との共存、若しくは居住誘導区域外の産業・研究施設地への移転など住工混在の防止・解消を図ります。

#### ⑤農地・集落共存地

- ・優良な農地については、農業振興地域の取り組みにより、貴重な食料を生産する産業基盤として、また都市の良好な景観を形成する貴重な資源として、保全及び活用を図ります。
- ・スローライフなまちづくりの推進に併せて、安全で質の高い農産物や水産物の生産や流通を、営農者や事業者とともに強化していきます。
- ・農村・漁村の集落地については、生産活動の活性化を支援しつつ、立地適正化計画の適正な運用に基づく立地誘導を推進するとともに、特定用途制限区域の導入など新たな規制・誘導施策を検討し、集落環境の維持・保全にふさわしくない用途の建築物の立地制限を図ります。
- ・幹線道路の沿道周辺等であって、住宅などの開発が進行しているエリアについては、特定用途制限区域の導入など無秩序な市街化の拡大を防止する方策を検討します。

#### ⑥山地・丘陵地

- ・市北部に広がる天山山系の山地・丘陵地については、豊かな自然環境を保全するとともに、自然とふれあうレクリエーションゾーンとしての活用を図ります。
- ・市西部にある丘陵地については、身近に接することができる緑として、また都市の風致を形成する緑として保全を図ります。
- ・中山間地において、後継者の不足等により荒廃化・遊休地化が見られる山林や樹林地等については、適切な維持管理若しくは自然の山に帰す方策を検討していきます。

## (2) 拠点地区形成の方針

### ①中心拠点

- ・商業・業務活動が最も盛んなJR小城駅周辺の中心市街地を中心拠点到に位置づけ、医療・福祉・文化施設などの都市機能の誘導、商業・業務施設などの都市機能の集積を図ります。
- ・中心拠点では、都市機能の集積に加えて、西九州大学と連携しつつ、市全体の発展を先導する中心拠点づくりを進めます。
- ・地域特性をふまえた既存商店街の再構築、住環境の向上による定住人口の確保、魅力的な街並み形成等による観光集客力の向上などの活性化を図ります。
- ・今後、佐賀唐津道路小城インターチェンジ（仮称）の設置を見据え、地域の魅力の向上など地域外からも訪れたいくなる拠点整備を進めます。

---

## ②行政サービス拠点

- ・三日月町の小城市役所本庁舎周辺を全市民に向けた行政サービス拠点に位置づけ、主要道路沿道を中心に文化施設、交流施設などの公共公益施設及び商業機能の適正配置を考えながら機能維持及び充実を図ります。
- ・佐賀唐津道路三日月インターチェンジ（仮称）の設置を見据え、商業施設を維持あるいは中長期的には拠点地区内へ誘導することで、徒歩や公共交通でも利用しやすい環境の整備を進めます。
- ・農業振興策と調和を図りながら、住宅需要への対応を考慮しつつ、開発については計画的な土地利用を検討します。

## ③地域拠点

- ・JR牛津駅周辺を地域拠点に位置づけ、地域住民の日常生活を支える拠点として、商業施設や文化施設、医療・福祉施設などの都市機能の立地・誘導及び居住の誘導を促進します。
- ・JR牛津駅南については、災害リスクを考慮しつつ、駅へのアクセス性及び利便性を高める取組を進めるとともに、計画的な住宅地開発の誘導や市営住宅の建設等によるまちなか居住の促進を慎重に検討します。

## ④生活拠点

- ・小城市芦刈地域交流センター（あしぱる）周辺を生活拠点に位置づけ、県立病院の移転等をふまえた地区特性にふさわしい施設の立地誘導による拠点形成を図ります。
- ・独特な農村景観など地域の特徴を活かしつつ、自然に囲まれた豊かな居住環境整備や子育て環境の充実により定住人口の増加を促進します。
- ・有明海沿岸道路等を活かした都市部と農漁村地域の交流と連携を推進し、交流人口の増加等を図ります。
- ・住宅や交流施設、商業施設等の生活利便施設等の維持・確保を図り、移住・定住を促進します。

## ⑤産業拠点

- ・牛津工業団地については、周辺環境に配慮しながら、既存の工業機能を維持するとともに、円滑な流通環境の確保に努めます。
- ・小城蛸の郷ファクトリーパークについては、広域交通の利便性を活かした新たな産業施設地としての機能の維持・拡充を推進します。
- ・芦刈IC周辺については、広域交通の利便性を活かした新たな産業用地として産業系施設立地の可能性を検討します。

---

### **(3) 宅地開発の適正な規制・誘導の方針**

- 幹線道路沿道など、無秩序な宅地開発が進行するエリアについては、立地適正化計画の適正な運用や開発許可制度の活用を進めるとともに、用途地域や特定用途制限地域などの地域地区の指定・導入を検討することにより、それぞれの地域にふさわしい開発を誘導します。
- 農地については、優良な農地の保全に努め、集落については、コミュニティの維持を図るために必要な整備を地域住民とともに推進します。

## 2. 交通体系の整備方針

### ○交通体系の基本方針

本市の主要幹線道路は、広域的な拠点都市である佐賀市と接続する路線など、東西方向が主要な軸になっていますが、市の中心拠点であるJR小城駅周辺の市街地と、市南部の地域拠点であるJR牛津駅周辺の市街地をつなぐ南北方向の路線が脆弱であるなど、地域間交流や連携を支える交通ネットワークの確立が必要とされています。

また、広域幹線道路である長崎自動車道において平成30年に小城スマートインターチェンジが供用され、他市町から小城市へのアクセス性が向上しているとともに、有明海沿岸道路は延伸計画があり、佐賀唐津道路（国道203号バイパス）の整備も進められており、今後更に広域交通の利便性が向上すると期待されることから、生活圏の拡大や交流人口の増加を見据えたまちづくりが重要です。

さらには、本市が長崎自動車道と有明海沿岸道路が最も近接する場所に位置し、佐賀県及び長崎県の日本海側と有明海側との分岐点となる地理的特性を活かした新たな交通網の確立も望まれます。

そして、住民の高齢化が更に進むことや、災害の激甚化、環境負荷の少ない日常生活を推進する必要性などから、公共交通の利用促進や安全な歩行者空間の確保、災害に強い道づくりが課題です。

このような課題をふまえ、円滑な日常生活を支える交通体系を実現するため、限られた財源のなか、既存道路の効率的な維持管理を行うとともに、以下の方針に基づいて交通施設の整備を図ります。

### 【交通体系の基本方針】

#### 交通体系の基本方針

##### ○本市の一体性を強化する交通ネットワークの構築

一体の都市としての骨格づくりと周辺都市の交通の要衝としての発展を支えることを目指して、市中心部の中心性を高めるとともに、交通渋滞の緩和や幹線道路ネットワークの機能強化により、各拠点地区間の連携を強化し、市内及び市外との交流・連携を支援するための交通ネットワークの構築を図ります。

##### ○都市活動を支え都市間連携を強化する交通体系の確立

本市の産業活動を支え、また日常生活の多くが密接に関係する佐賀市との連携を強化するため、広域幹線道路の整備を促進するとともに、相乗的に整備効果を発揮する総合的な交通体系の確立を図ります。

##### ○地域防災力の向上に向けた道路ネットワークの強化

緊急輸送道路の機能強化や市街地の延焼防止、道路冠水防止など、地域の防災力向上を支援する災害に強い道づくりを推進します。

##### ○公共交通等の利便性の向上と利用促進

移動手段である自家用車への過度な依存から、公共交通を含めた適切な利用形態に移行するため、鉄道やバスの運行ルートの改善や連携を向上するとともに、交通結節拠点等の整備や拠点地区間のネットワークの構築を行い、公共交通施設の利便性向上と利用促進を図ります。

また、市街地や集落地などの生活エリアにおいて、高齢者や児童生徒などの交通弱者や自転車、車椅子等により安全に移動することができる道づくりを進めます。

## (1) 将来道路網の体系

### ① 高規格道路網

- ・本市と九州県内各地の拠点都市間を連絡し、本市の拠点性を高める道路として、長崎自動車道、有明海沿岸道路、佐賀唐津道路を高規格道路として位置づけ、整備や問題の解消を促進します。

【該当路線】長崎自動車道、有明海沿岸道路、佐賀唐津道路、その他構想路線

### ② 広域幹線道路網

- ・本市と周辺市町を連絡し、本市の都市構造の主要な骨格を形成する道路を広域幹線道路として位置づけ、整備や問題の解消を促進します。

【該当路線】国道 34 号、国道 203 号、国道 207 号、国道 444 号、主要地方道佐賀外環状線、主要地方道小城牛津線、主要地方道牛津芦刈線

### ③ 幹線道路網

- ・広域幹線道路の機能を補完して拠点間の交通ネットワークを維持・確保し、本市の都市構造の骨格を形成する道路を、幹線道路として位置づけ、整備や問題の解消を促進します。

【該当路線】県道小城富士線、県道杉山小城線、県道天山公園線、県道川上牛津線、県道多久牛津線、その他主な市道

## (2) 道路整備の方針

### ① 高規格道路（自動車専用道路）

- ・長崎県や熊本県方面とのアクセスを向上する有明海沿岸道路の整備を促進します。
- ・佐賀市及び多久市・唐津市方面との都市間連携を強化する佐賀唐津道路（国道 203 号バイパス）の整備を促進します。
- ・長崎自動車道と佐賀唐津道路を結ぶ新たな道路ネットワーク整備について、県や隣接市とともに検証、推進をしていきます。

### ② 広域幹線道路

- ・小城中心拠点と牛津地域拠点の連携を強化するため、主要地方道小城牛津線の整備を促進し、機能強化を図ります。
- ・主要地方道小城牛津線の JR 小城駅前の計画区間の整備を促進し、安全な歩行者空間の確保と歴史的な風格、にぎわいのある通りの形成を図ります。
- ・小城地区から芦刈地区に至る南北方向軸の形成に向けて、牛津市街地部の通行がスムーズになされる方策を検討します。
- ・牛津地域拠点と芦刈拠点間の連携を強化するため、県道牛津芦刈線の整備を促進します。



### ③幹線道路

- 牛津地域拠点と三日月拠点間の連携を強化し、さらに佐賀市との交流強化を図るため、県道川上牛津線、市道初田・下江良線の整備を促進します。
- 芦刈地区と江北町との連携を強化する県道江北芦刈線の整備を促進します。
- 小城 PA の小城スマートインターチェンジと小城市中心拠点とのアクセス道路である県道小城富士線の整備を促進します。
- 有明海沿岸道路、佐賀唐津道路（国道203号バイパス）のインターチェンジと各拠点地区とのアクセス道路の整備を推進します。
- 小城地区と多久市との連携を強化する県道多久牛津線の整備を促進します。

### ④その他の道路整備の方針

- 都市計画道路については、国・県・市道の整備計画等と調整を図りながら整備を促進しつつ、見直しを行った長期未着手路線については、財政面や用地確保を考慮しつつ整備を検討します。
- 市街地・集落地などにおいて生活道路の整備が必要な地区については、地元要望などに応じて事業化を検討するとともに、地域住民との協働により安全な道路空間の確保を進めます。
- 道路施設の維持・管理にあたっては、本市で策定している維持管理計画に即し、計画的に維持管理を進めます。
- このほか、道路の整備にあたっては、「小城市道路網整備計画」に基づき、地域住民の理解や協力のもと、財政面を考慮しつつ必要な整備を進めます。

## (3) 公共交通施設の整備方針

### ①鉄道

- JR 小城駅について、中心市街地活性化基本計画に基づき整備された小城駅舎、駅前広場等を活用し、まちの玄関口としての環境整備と交通結節機能の強化を図ります。
- JR 牛津駅について、駅前広場の整備や駅南北の円滑な移動を確保する手法を鉄道事業者や地元とともに検討し、駅南北相互の利便性向上を図ります。
- JR 久保田駅の活用を促進するため、駅北側のアクセス性及び利便性を向上するための方策を検討します。
- 九州新幹線西九州ルート of 整備・開通に伴い、騒音等による沿線の住環境が悪化することがないよう、関係機関に十分な対策を働きかけます。

### ②バス・タクシー

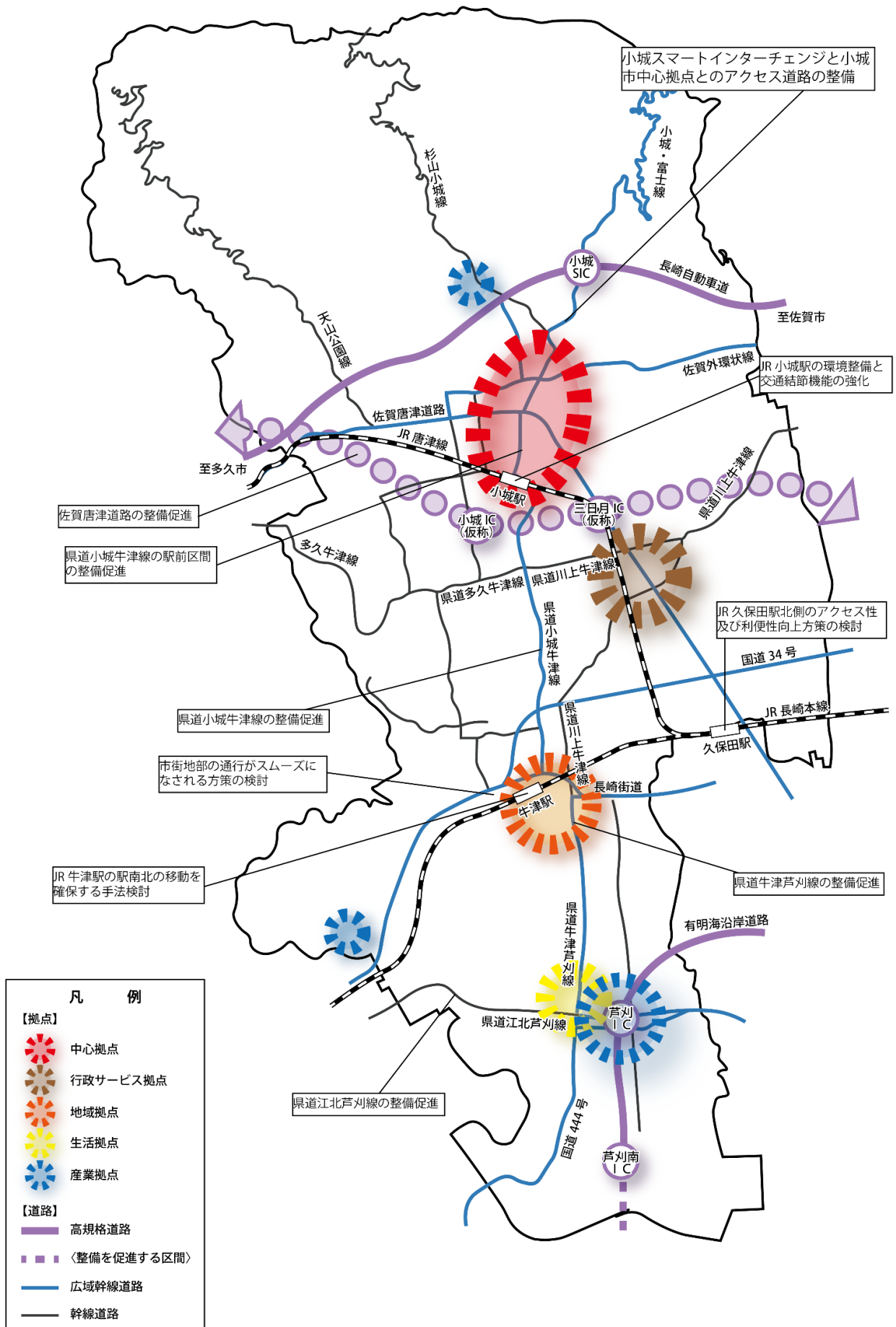
- 路線バスが廃止された区間において、高齢者等の交通弱者の貴重な移動手段を確保するため、「小城市地域公共交通網形成計画」に基づき、廃止路線代替バスやコミュニティバス・乗合タクシーの維持・充実を図ります。
- 高齢者等の交通弱者が日常生活の移動を容易にできるよう、「小城市地域公共交通網形成計画」に基づき、コミュニティバス・乗合タクシーの維持・充実を図ります。
- 路線バス等については、便数や定時性の確保、住民サポーター制度やモニター制度を活用した使いやすいバス停留所の整備など、利用促進と利便性の向上を事業者とともに推進します。

- 
- ・廃止路線代替バスやコミュニティバス・乗合タクシーの運行のあり方やルートの見直しや既存交通機関との連携を図り、わかりやすく安心して利用できるネットワーク構築を推進します。

#### **(4) 歩行者・自転車系道路の整備方針**

- ・幹線道路等における歩道や自転車歩行者道の設置、自転車道との区分、ユニバーサルデザイン化などにより、誰もが安心して通行できる安全な歩行者空間の整備を推進します。
- ・通学路や生活道路等においては、歩行者の視点に立った交通安全対策を進めます。
- ・各拠点内の道路では、居心地が良く歩きたくなる空間の形成に向けた歩行者空間の整備に努めます。
- ・自動車、歩行者との間にある交通手段として自転車利用を増進し、自動車への過度な依存を低減するとともに、自転車の活用促進に向けた環境整備を検討します。

■交通体系方針図



### 3. 環境の保全・整備の方針

#### ○環境の保全・整備の基本方針

本市は、北部に天山山系がそびえ、中央部には肥沃な佐賀平野が広がり、祇園川や晴気川、牛津川などが豊かな田園を潤し、南にはムツゴロウやシオマネキなどが棲む貴重な干潟を有する有明海に面するなど、豊富な自然環境に恵まれた都市です。

一方、温室効果ガスの増加による地球温暖化の進行など、地球レベルでの環境の悪化が現実のものとなりつつある昨今において、行政から個人レベルに至る環境に配慮した取り組みがますます求められています。

これらの自然や田園環境を守るとともに、誰もが住み続けられる、緑豊かな市街地の形成を図るため、以下の方針に基づいて保全・整備を推進します。

#### 【環境の保全・整備の基本方針】

##### 環境の保全・整備の基本方針

#### ○水と緑のネットワークの形成と自然環境の保全・活用の促進

都市の環境を維持する重要な要素である、天山山系の山々、祇園川や晴気川、牛津江川、牛津川等の河川、有明海の干潟については、積極的に保全を図るとともに、河川敷の緑や有明海の干潟の連続性を活かした水と緑のネットワークの形成を図ります。

また、市民の多様なレクリエーションに corres 応するため、小城公園をはじめとする地区の核となる公園の整備を推進するとともに、山地や河川、干潟などの豊かな自然を活用します。

#### ○田園環境の保全と市街地内緑化の推進

本市を特徴づける広大で優良な農地については、原則的に保全を図ることとします。

また、市街地部については、公園や緑地の整備と維持、街路樹の整備、敷地の緑化の推進など、緑豊かな街並み形成を図ります。

#### ○協働による快適で環境負荷の少ないまちの形成

行政・市民・事業者の協働により、事業活動や市民の日常生活等における廃棄物の発生抑制やリサイクル活動、緑や水質の保全、自家用車の過度な依存を避けるなど、快適で環境負荷の少ないまちづくりを推進します。

---

## (1) 自然的環境の保全・活用の方針

### ① 山地の保全・活用

- ・天山から長崎自動車道周辺に至る山地については、貴重な動植物の生息地であり、かつ水源涵養、土砂崩壊防止、保水など、治水や防災上重要な機能を担う森林を擁することから、積極的に保全を図るとともに、間伐、下刈等の施業を行い、森林の環境維持に努めます。
- ・山地部の豊かな自然を享受できる自然公園や散策路などの維持管理・老朽化改修・充実を図り、自然と触れ合う機会・空間を創出するとともに、観光資源として積極的にPRし、自然体験型のレクリエーションや観光施設として活用します。

### ② 身近な緑の保全・活用

- ・身近な丘陵地の自然環境や、「佐賀の名木・古木」に指定された樹木など市内各所に見られる社そう林等については、都市の風致を形成する重要な緑であり、保全を図ります。
- ・身近な緑については、青少年育成会や緑の少年団などによる自然体験学習や研修活動など、環境学習の場としての活用を図ります。

### ③ 水辺空間の保全・活用

- ・祇園川や牛津江川、牛津川等の河川については、市民との協働のもとに水質の保全と河川敷の緑地の保全を図ります。
- ・天山山麓にある滝々や、「ふるさといきもの里百選」のゲンジボタルの舞う祇園川や晴気川などの清流を保全し、またレクリエーションや観光資源として、今後も活用を図っていきます。
- ・ムツゴロウやシオマネキをはじめとする多様な生物が生息する貴重な干潟がある六角川の河口から有明海にかけては保全し、また干潟体験場を活用した環境学習や体験型レクリエーションの場として活用を図ります。
- ・祇園川や嘉瀬川、牛津川、牛津江川、六角川については、既存の水辺環境を活かし、親水性が高く、休息や健康づくりにも利用できる水と緑のネットワーク形成を図ります。
- ・市街地や田園を流れる水路は、水質保全と身近な水辺空間として見直し、活用については市民とともに検討していきます。

### ④ 農地の保全・活用

- ・平野部に広がる優良な農地は、営農環境の充実や後継者対策を支援しつつ、重要な産業基盤であるとともに、ふるさとの景観や防災など重要な役割を持つゾーンとして保全を図ります。
- ・天山山麓に形成された棚田については、「日本の棚田百選」「全国農村景観百選」にも選ばれた本市が誇る風景のひとつであることから、観光資源としても活用し、後世に残していくための方策を検討します。
- ・田植えや稲刈りなどの体験学習や、食育の推進などについても、営農者など地域住民の協力のもとに進めていきます。



---

## (2) 都市環境形成の方針

### ①河川・水路等の水質の保全

- ・河川や水路、ひいては有明海の水質保全のため、地域ごとの人口や地理的な条件等に合わせ、公共下水道事業や農業集落排水事業、合併処理浄化槽整備事業による整備を計画的に推進します。
- ・施設の効率的な運用に向け、下水道計画の見直しを図ります。
- ・河川や水路等において、治水計画との整合等がとれる区間については、多自然型護岸などの活用を推進し、自然が本来もつ浄化能力の回復に努めます。
- ・市民との協働により、河川や水路の清掃や、アドプトプログラムの導入による維持管理活動を進めます。

### ②環境負荷の少ない社会の構築

- ・環境負荷の少ない都市活動を支えるために、立地適正化計画に基づき都市機能誘導区域に都市機能の適正な配置や、歩行者・車椅子利用者・自転車等にやさしい道路の整備を推進します。
- ・企業活動や市民の日常生活において、4R や省エネルギー運動などが普及・定着するよう、広報・意識啓発や、推進団体の育成及び活動支援などのサポートを行います。
- ・自家用車に過度に依存しなくても生活できるよう、公共交通の利便性向上と利用促進を図ります。
- ・小城市版健康都市宣言「おぎ ARK 宣言」の浸透を図ることにより、近距離移動は徒歩移動を選択するなど、Co2 削減に向けた取組を推進します。
- ・自然や田園環境を保全するとともに、市街地部を中心として公共施設や民有地の緑化を推進します。
- ・多久市と共同で整備した可燃ごみ焼却施設（クリーンヒル天山）を活用し、広域のごみ処理・リサイクルを推進するとともに、リサイクルについては小城市廃棄物中継センターを活用し推進します。
- ・分別排出の徹底に向けて、分別収集体制の充実や、広報・啓発活動を推進します。
- ・ごみの不法投棄を抑止するため、監視・指導体制の強化や適正処理対策を行うとともに、市民の意識向上に努めます。
- ・下水道整備の進捗を勘案し、策定中の広域連携計画に基づき、し尿収集・処理体制の充実を図ります。

## (3) 公園・緑地の整備方針

### ①地区の核となる公園の整備・活用

- ・小城公園は、「さくら名所百選」や「日本の歴史公園百選」にも選出された中心市街地に位置する本市の代表的な公園でもあり、一層の施設の充実や、アクセス性の向上など、利活用しやすい環境づくりを進めます。
- ・牛津総合公園については、スポーツ・レクリエーションをはじめとする施設の維持・活用を図っていきます。
- ・三日月ふれあい公園については、適正な管理に努め、地域のレクリエーションの核としての機能維持や、イベント等で活用を図っていきます。
- ・ムツゴロウ公園については、有明海の自然を活かした海浜レクリエーションの場として、周辺施設と連携しながら活用を図っていきます。

---

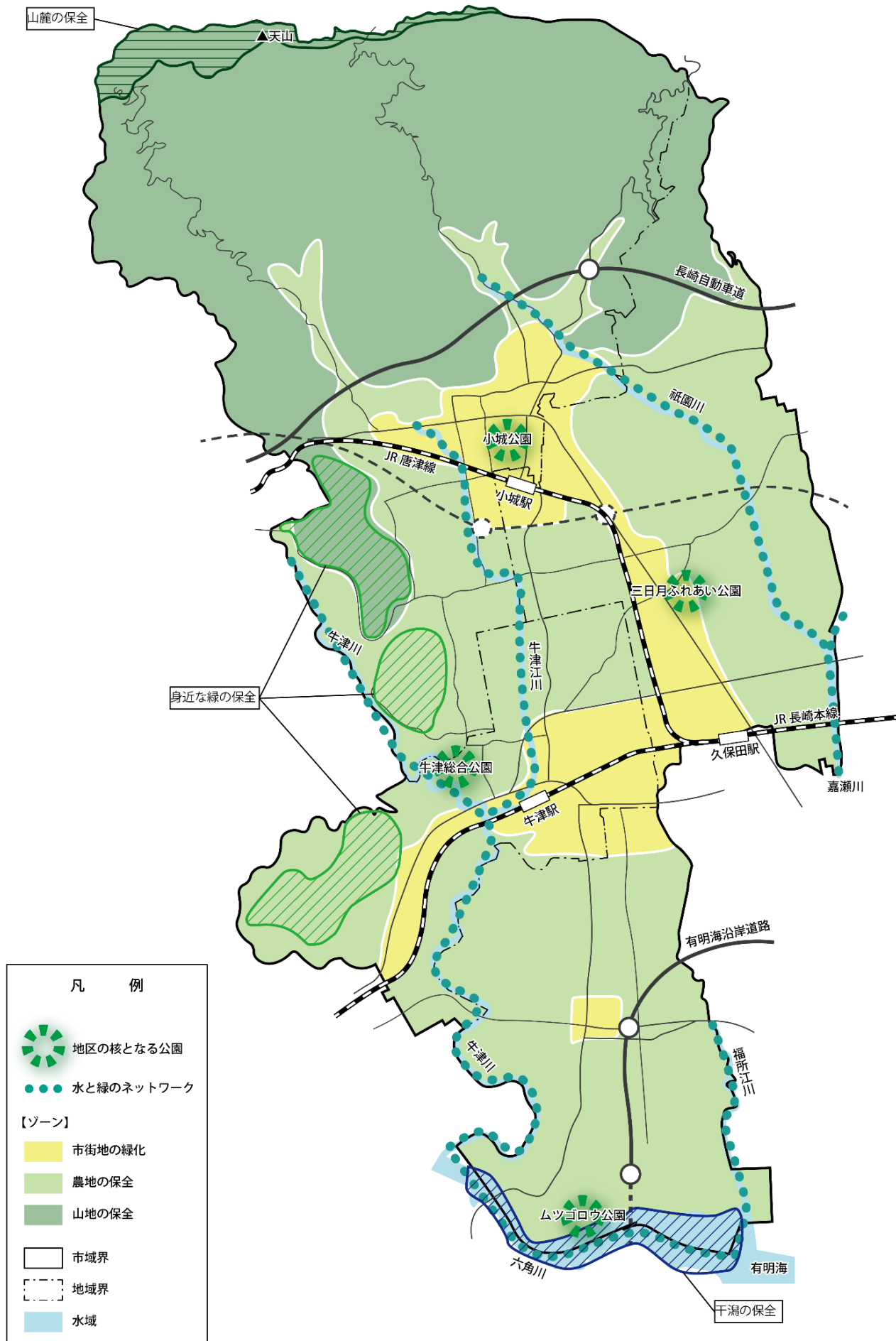
## ②身近な公園等の整備・活用

- 市街地や集落内において、既存施設の集約や更新を検討し、地域住民の交流や憩いの場、子ども達の遊び場となる身近な公園の整備を図ります。
- 既存のグラウンドや農村公園などの身近な公園については、老朽化した施設・設備の改修を行うとともに、アダプトプログラムの導入などにより地域住民と協働による維持管理を進めます。
- 自然を活用し、心の癒しや健康など多様なレクリエーション需要に対応する公園の維持・活用を図ります。

## ③市街地内緑化の推進

- 公共施設をはじめ、住宅地などの民有地の緑化を推進するとともに、花づくり運動など公共空間の緑化運動を市民とともに促進し、緑豊かな市街地の形成を図ります。
- 主要な幹線道路、駅、公共施設周辺の通りについては、市の木である桜や地域の特性に合った街路樹の整備を進めつつ、沿道住民との協働による快適な歩行者空間や緑地帯の形成を図ります。

■ 環境の保全、整備方針図



## 4. 景観形成の方針

### ○景観形成の基本方針

豊かな自然や田園に恵まれた本市は、古の時代から人々が暮らし、城下町や宿場町などとして栄えてきた都市であり、深川家住宅、牛津赤れんが館などの歴史資源や、清水の滝や藤隠の滝、棚田や桜の名所の小城公園などの景観資源を数多く有しています。

本市が持つ多彩な歴史・景観資源を保全し、うるおいある都市景観や美しい自然景観の形成を図るとともに、これらの豊富な資源の活用による交流人口の拡大を目指すため、以下の方針に基づいて、魅力と彩りのある景観形成を推進します。

#### 【景観形成の基本方針】

#### 景観形成の基本方針

##### ●豊富な自然を活かしたうるおいのある景観の保全・形成

水と緑からなる豊かな自然や田園を活かし、生活にゆとりとうるおいある都市景観の形成を図るとともに、郷土の美しい都市・自然景観の保全・形成を推進します。

##### ●歴史資源を活かした落ち着きと風格ある街並みの形成

城下町や宿場町の歴史的な通りや建造物等を守り活かし、住む人が誇りに思え、人々が訪れたいとなる落ち着きと風格ある街並みづくりを推進します。

##### ●市民・事業者・行政による景観まちづくりの推進

多彩な歴史・景観資源を活かした、小城市らしい景観づくりを円滑に進めるために重要な、仕組みづくりを市民・事業者・行政が協働して推進します。

### (1) 景観形成の方針

#### ①歴史的資源を活かした景観の保全・形成

- ・城下町として歴史的なまちなみが残る小城地区では、景観計画の策定による景観重点整備地区の設定も検討しながら、歴史的な趣あるまちなみの保全・形成を図ります。
- ・小城地区については、桜の名所としても知られる小城公園や、多くの学校が集まる文教のまちでもあることから、花と緑豊かなうるおいのあるまちなみの保全・形成を図ります。
- ・長崎街道の宿場町としての面影や、赤れんが館などの歴史的な資源が存在する牛津地区では、景観計画の策定による景観重点整備地区の設定も検討しながら、これらを活かした街並みの保全・形成を図ります。
- ・市内随所に見られる歴史的・文化的資源を活かすため、「屋根のない博物館構想」に基づき、文化財等の説明板やサインの整備等を推進します。
- ・千葉城跡や寺社、川と緑など良好な景観を有する千葉公園一帯については、自然や建造物等が一体的となった景観保全の方策を検討します。
- ・都市計画道路小城駅千葉公園線及び都市計画道路唐津小城線の沿道について、商業事業者や住民とともに街並み景観づくりを推進します。
- ・酒蔵や町屋などの歴史的建造物の保存・修復と活用を図るとともに、水路や樹木など歴史とうるお

---

いを感じさせる地域の資源を活かした街並み整備を図ります。

- ・羊羹や清酒、鯉など、地域の特産品と連携したまちのイメージづくりを、事業者とともに推進します。

## ②自然や田園等を活かした景観の保全・形成

- ・都市の風致を形成している天山山系の豊かな緑を保全するとともに、緑と調和した美しいまちなみ景観の保全・形成を図ります。
- ・市街地周辺に位置する里山や社そう林等のまとまった緑は、「佐賀の名木・古木」の指定等により、地域の風致を形成している美しい景観として保全・形成を推進します。
- ・市街地内を流れる祇園川や晴気川等の河川沿いでは、親水空間の整備や適正な植栽の整備などにより、水と緑からなる美しい水辺景観の形成を促進します。
- ・六角川河口から有明海にかけては、干潟などの良好な自然景観の保全を図ります。
- ・平野部に広がる優良な農地や水路、農家住宅等からなる美しい田園景観の保全を図るとともに、山あいに残る貴重な棚田による美しい景観の維持・保全に努めます。
- ・本市の里山などを形成する市街地周辺の丘陵地等や千葉公園周辺等の優れた自然と調和した本市固有の歴史的景観を後世に継承するため、景観計画の策定を検討し、緑と調和した土地利用及び建築意匠・色彩のあり方や景観重点整備地区等の設定による景観の保全を検討します。

## ③公共空間における景観形成

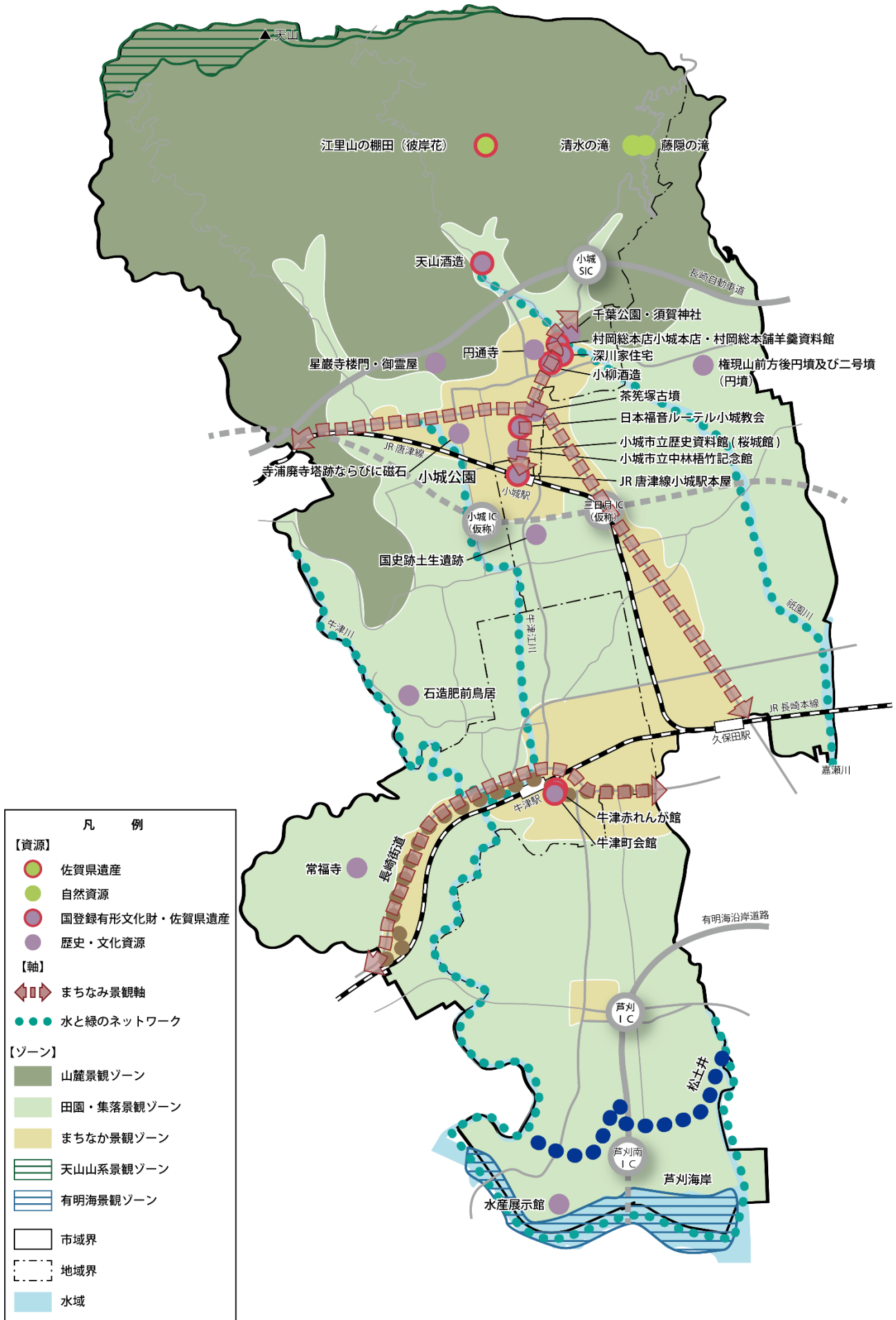
- ・JR 小城駅周辺や JR 牛津駅周辺など、まちの玄関口となる地区については、本市の顔となる風格と魅力ある景観の形成を図ります。
- ・JR 小城駅前の本町通り（県道小城牛津線）では、街路事業に併せて建築協定を活用した景観保全を促進し、植栽や沿道の建物と一体となったメインストリートにふさわしいまちなみ景観の形成を図ります。
- ・拠点地区など、多くの人々が訪れ景観形成が必要な地区における建築物や工作物については、景観計画の策定を検討する中で、地域の特性や周辺地域との調和に配慮した色彩や形態・意匠等の誘導により、良好な景観の形成を図ります。
- ・景観計画の策定を検討する中で、幹線沿道地域における調和のとれた通り景観の形成、閑静な住宅地のまちなみ形成など、それぞれの地域の特性に応じ、適正に建築物や屋外広告物の規制・誘導を行い、美しい地域景観の形成を図ります。
- ・良好な景観が形成されている地区や、今後景観形成を図っていく必要がある地区については、景観計画の策定を検討する中で景観重点整備地区の設定や地区計画制度、緑化協定制度等を活用し、美しいまちなみの形成を図ります。

## ④協働による景観形成の推進

- ・協働による景観形成を図るため、市民・事業者・行政職員などに対して、本市固有の魅力や価値を理解してもらい、意識醸成を図ることで、持続的な景観まちづくりを推進します。



■ 景観形成方針図



## 5. 安全・安心なまちづくりの方針

### ○安全・安心なまちづくりの基本方針

本市は、天山から広大な佐賀平野を経て有明海に至る変化に富んだ地形であり、土砂災害や河川の氾濫など様々な自然災害の発生の危険を有しています。台風の進路にあたることも多く、令和元年8月には豪雨による大規模な浸水被害を受け、さらには、近年全国各地で災害が頻発化・激甚化していることなどからも、大規模な災害が絶対に起きないとは言い切れません。

また、全国的に凶悪な犯罪が多発する中で、日常生活における安全の確保も重要な課題であり、真に住みよいまちとするためには、子どもや高齢者、障がい者などを含む全ての人が安全で安心して暮らせる社会が求められています。

災害の発生をできるだけ抑制するとともに、災害が発生した場合の被害を最小限にとどめることを目指した安全で安心に暮らせるまちをつくるために、以下の方針に沿った取り組みを推進します。

#### 【安全・安心なまちづくりの基本方針】

### 安全・安心なまちづくりの見直しの基本方針

#### ○災害が起こりにくい・災害に強いまちの形成

大雨などによる土砂災害や広範囲に想定されている河川氾濫による市街地浸水などの自然災害の発生抑制や被害を低減させるための事業の推進や、保水機能を有する森林の保全を図るとともに、災害が発生した場合の避難や救助活動を確実にするなど、災害に強いまちの形成を図ります。

#### ○地域力による防災・防犯の推進

災害発生時の初動や情報の伝達、避難の際には地域住民による協力体制が極めて重要であり、更にした防災ハザードマップの周知・活用に努め、日頃の備えを促進します。

また日常的な地域の見回りや声かけ活動などは、災害や犯罪の発生の抑止に有効であることから、地域のコミュニティの維持と強化を支援し、自助・共助・公助の役割による地域防災力を高めます。

#### ○全ての人が安心して住み続けられるシステムの確立

子育て世代から高齢者、障がい者など全ての人が安心して住み続けることができるよう、福祉施設の充実や施設との移動手段の確保、公共施設のユニバーサルデザイン化などを進めます。

### (1) 災害の発生抑制と災害に強いまちづくりの方針

#### ①災害発生の抑制

- ・急傾斜地崩壊防止対策事業や砂防事業等の推進により、土石流やがけ崩れなどの発生抑制に努めます。
- ・低地などにおける洪水を防止するため、河川の堤防の強化や河道の浚渫など、計画的な河道の整備による治水機能の向上を促進します。
- ・山地・丘陵地の保水能力確保と土砂流出防止のため、保安林をはじめとする森林の保全を図ります。
- ・牛津地区の浸水対策や、芦刈地区の高潮対策など、地域の特性に応じた災害抑制策を推進します。
- ・立地適正化計画において設定した居住誘導区域においても広い範囲で浸水が想定されており、現に災害も発生しているため、災害リスクの分析や防災・減災対策の取組方針、対応策などを検討する

---

防災指針の策定を推進します。

- ・六角川水系の被害の軽減に向けた治水対策を促進するため、遊水池等の洪水調整施設の整備を国や県に働きかけます。

## ②災害に強いまちづくり

- ・災害時の避難場所となる身近な公園等の整備を推進するとともに、防災上重要な公共施設及びその周辺の建築物の耐震化や不燃化を促進します。
- ・老朽建築物や旧耐震基準による建築物について、耐震診断の実施や耐震改修などを促進します。
- ・消防水利施設の充足や更新を図るとともに、消防団員の確保など防災組織の活性化を促進します。
- ・更新した防災ハザードマップの活用や自治会活動を通して、災害危険箇所や避難場所の周知を図るとともに、防災意識の啓発や自主防災組織の育成、地区防災マップの作成支援に努めます。
- ・狭隘道路や行き止まり道路の解消など、避難や消火活動、救助活動のためのルートの確保に向けた道路整備を推進します。
- ・防災行政無線や災害情報等配信サービス、HP、SNS等による災害情報の発信を活用するとともに、小城市の情報アプリ OgiOgi の登録を推進するなど、災害緊急時の情報伝達が迅速かつ正確になされるよう、ハード・ソフト両面のシステムづくりを図ります。
- ・災害に強いライフラインの整備を推進するとともに、被災施設の早期復旧を可能とするシステムの導入を図ります。

## ③被災後の復興に向けた事前準備の推進

- ・災害発生後において、早期かつ的確な復興まちづくりに着手できるよう、復興体制や復興手順の検討など、復興事前準備を推進します。
- ・復旧・復興まちづくりサポーター制度の活用など、先導的な取組を実施している地方公共団体との情報共有等の連携を実施することにより、取組の質の向上を図ります。

## (2) 地域防災・防犯に関する方針

- ・災害時の迅速な消火、救助、避難活動に対応するため、防災訓練等を活用しつつ、地域毎の自主防災組織の組織化を促進します。
- ・警察や防犯協会等の関係機関・団体との連携による防犯教室の実施や防犯カメラ設置支援などにより、防犯意識の啓発を図ります。
- ・防犯パトロールや子ども 110 番の強化、「ながら見守り活動」の促進など、地域の自主的な安全活動を促進します。
- ・犯罪が起きにくい環境づくりのため、地元地区と連携しながら、防犯灯の設置を推進します。

---

### (3) 安全・円滑な移動を可能にするまちづくりの方針

- 幹線道路等における歩道の設置、カラー舗装による自転車道との区分等により、歩行者が安全に通行できる道路環境の整備に努めます。
- 高齢者や障がい者、ベビーカーや車椅子利用者等の通行を妨げないよう、段差の解消や障害物の除却など、歩道のバリアフリー化を推進します。
- 公共施設等の公共空間では、誰もが安全かつ円滑に利用できるよう、スロープや手すり、エレベーター、障がい者用トイレ、誘導表示などを設置します。
- 子供や高齢者、障がい者も安心して外出・移動ができるよう、幹線道路などの歩道整備や公共施設のユニバーサルデザイン化を推進するとともに、公共交通の維持・充実を促進します。
- 視覚障がい者が安全に道路を横断できるよう、音の出る信号機の設置を推進します。