第7章

誘導施策の設定

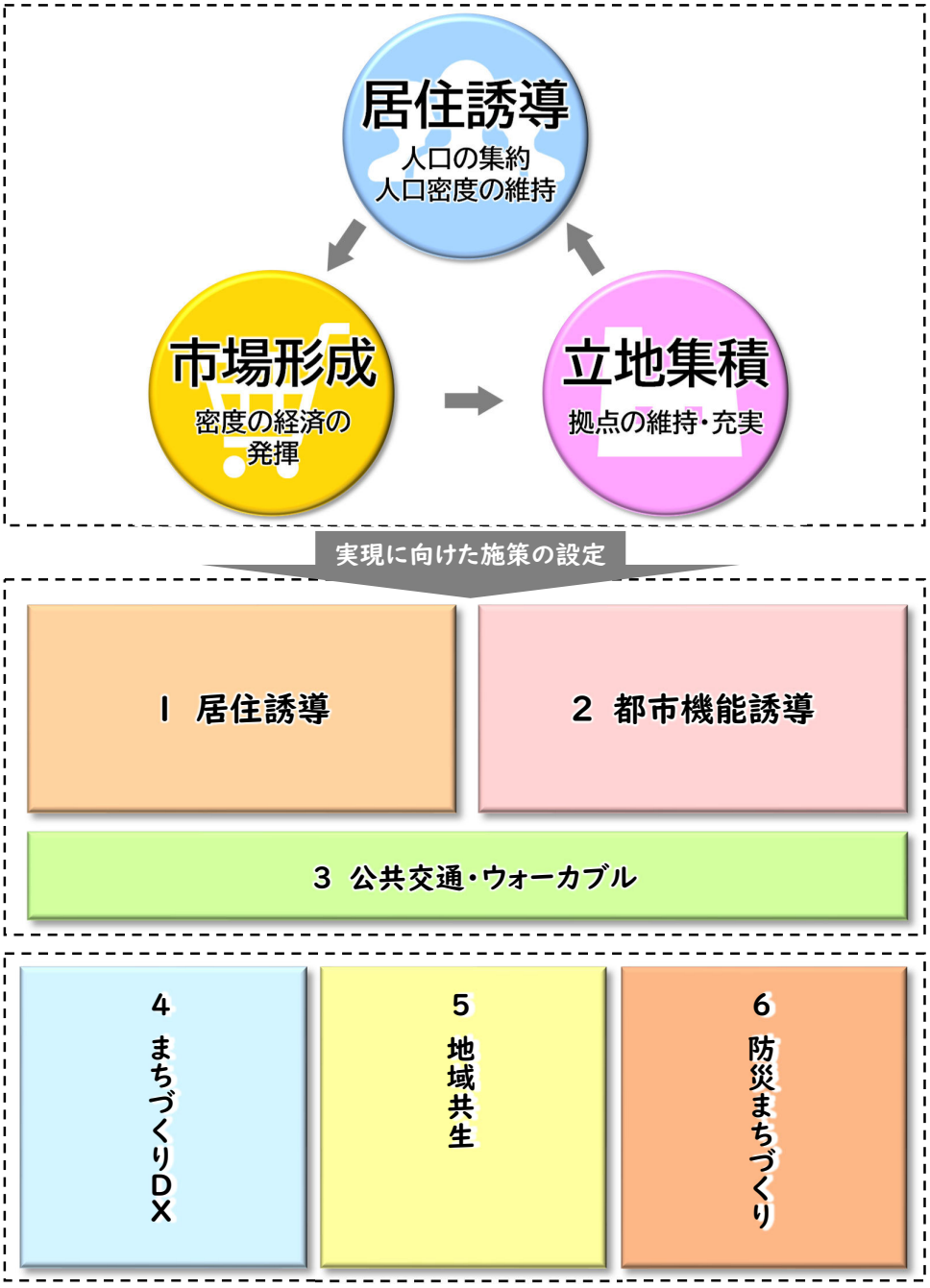
第7章　誘導施策の設定

7－1　誘導施策の設定方針

誘導施策は、「立地適正化計画により目指す佐賀市の将来像」を踏まえながら、本計画の根幹部分である「居住誘導」、「都市機能誘導」、「公共交通・ウォーカブル」の各分野において位置付けます。

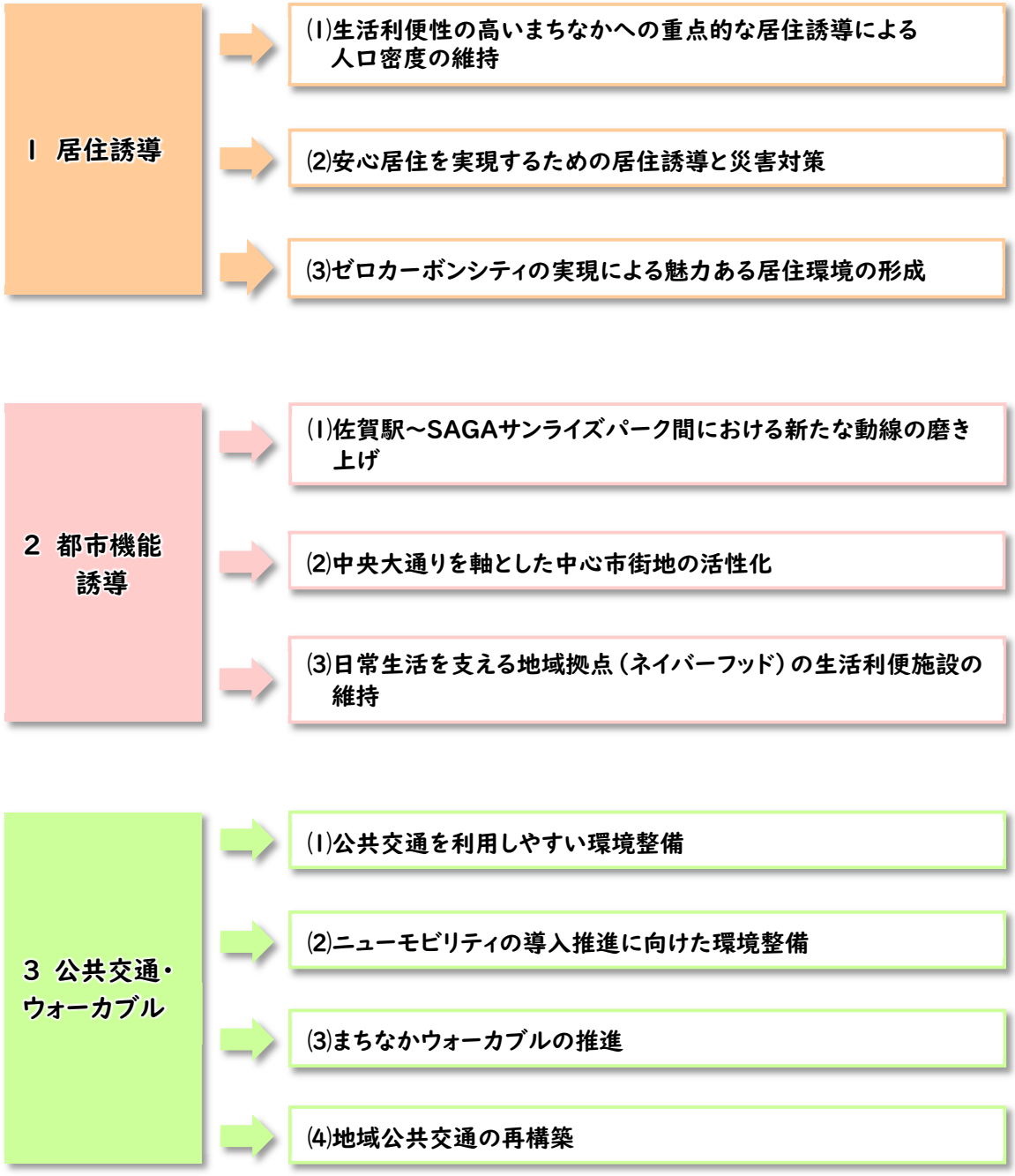
また、本市が将来的により暮らしやすい環境を形成していくために、根幹となる分野の下支えとして「まちづくりDX」、「地域共生」、「防災まちづくり」に関わる施策の方針を示します。

【将来像を実現するための6つの施策体系】



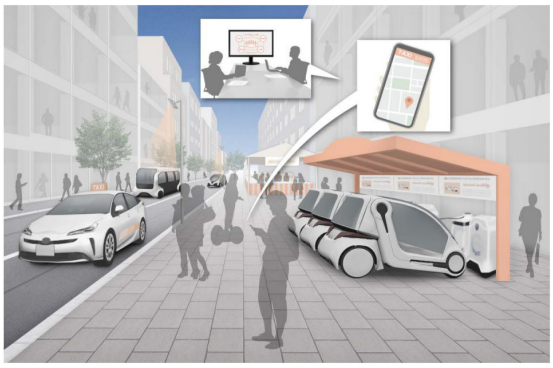
各分野における誘導施策の設定方針を以下のとおり位置付けます。

【各分野における誘導施策の設定方針】



4 まちづくりDX

サステナブルな都市を実現するため、まちづくりデータの高度化・オープンデータ化により、地域の魅力をさらに引き出す「都市空間DX」の推進、身近なエリアのまちづくり活動へのデジタル技術導入による「エリマネDX」の推進を行います。



「都市空間DX」の推進により、データを用いたシミュレーションや解析技術を取り入れた最適な空間再編

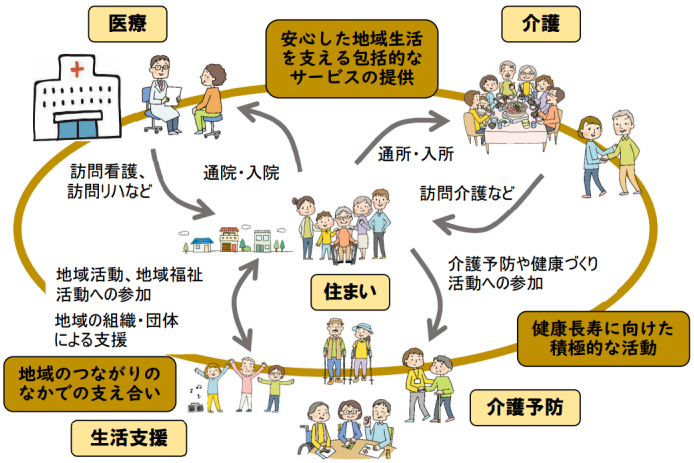


「エリマネDX」の推進により、まちづくり活動（エリアマネジメント）へデジタル技術を導入し、エリマネの高度化

国土交通省「まちづくりのデジタル・トランスフォーメーション実現ビジョン」参照

5 地域共生

地域コミュニティによるまちづくりの推進や地域支え合い包括ケアシステムの取組による安心居住の実現、地域生活拠点の維持など、市民のライフステージに応じて、多様な世代の誰もが安心して生活できる環境づくりを推進します。



出典：佐賀市高齢者保健福祉計画

6 防災まちづくり

各種ハザードを重ね合わせ、各地域の課題を整理し、災害リスクに応じた様々な防災対策を講じます。（「第8章 防災指針」参照）

7−2 誘導施策

（1）居住誘導

誘導施策の設定方針に基づき、居住誘導に係る施策を以下のとおり定めます。

【居住誘導に係る誘導施策の体系】

- (1)生活利便性の高いまちなかへの重点的な居住誘導による人口密度の維持
  - ①空き家対策と併せた居住誘導の推進
  - ②多様な世代の移住・定住の促進
- (2)安心居住を実現するための居住誘導と災害対策
  - ①災害リスクが高いエリアからの移転に向けた支援
  - ②ハード・ソフトの各種災害対策の実施（防災指針において具体化）
- (3)ゼロカーボンシティの実現による魅力ある居住環境の形成
  - ①建築物の ZEH※1・ZEB※2 化の推進
  - ②都市緑化の推進による環境と共生した居住空間の実現

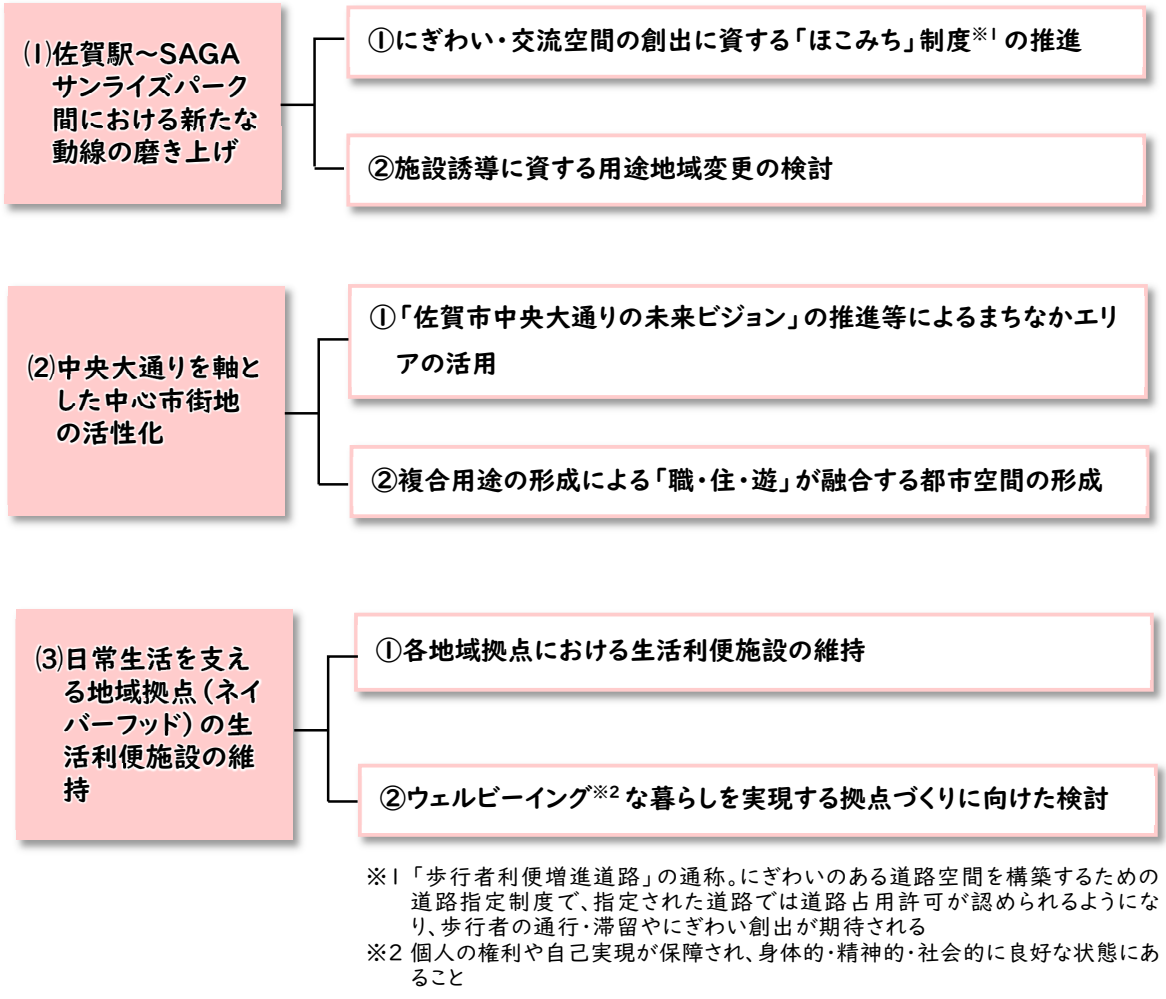
※1 net Zero Energy Houseの略語。家庭で使用するエネルギーと、太陽光発電などで創るエネルギーをバランスして、1年間で消費するエネルギーの量を実質的にゼロ以下にする家のこと

※2 net Zero Energy Bildingの略語。再生可能エネルギーにより年間の一次エネルギー消費量（電気やガス）をゼロに近付けた建築物のこと

（2）都市機能誘導

誘導施策の設定方針に基づき、都市機能誘導に係る施策を以下のとおり定めます。

【都市機能誘導に係る誘導施策の体系】

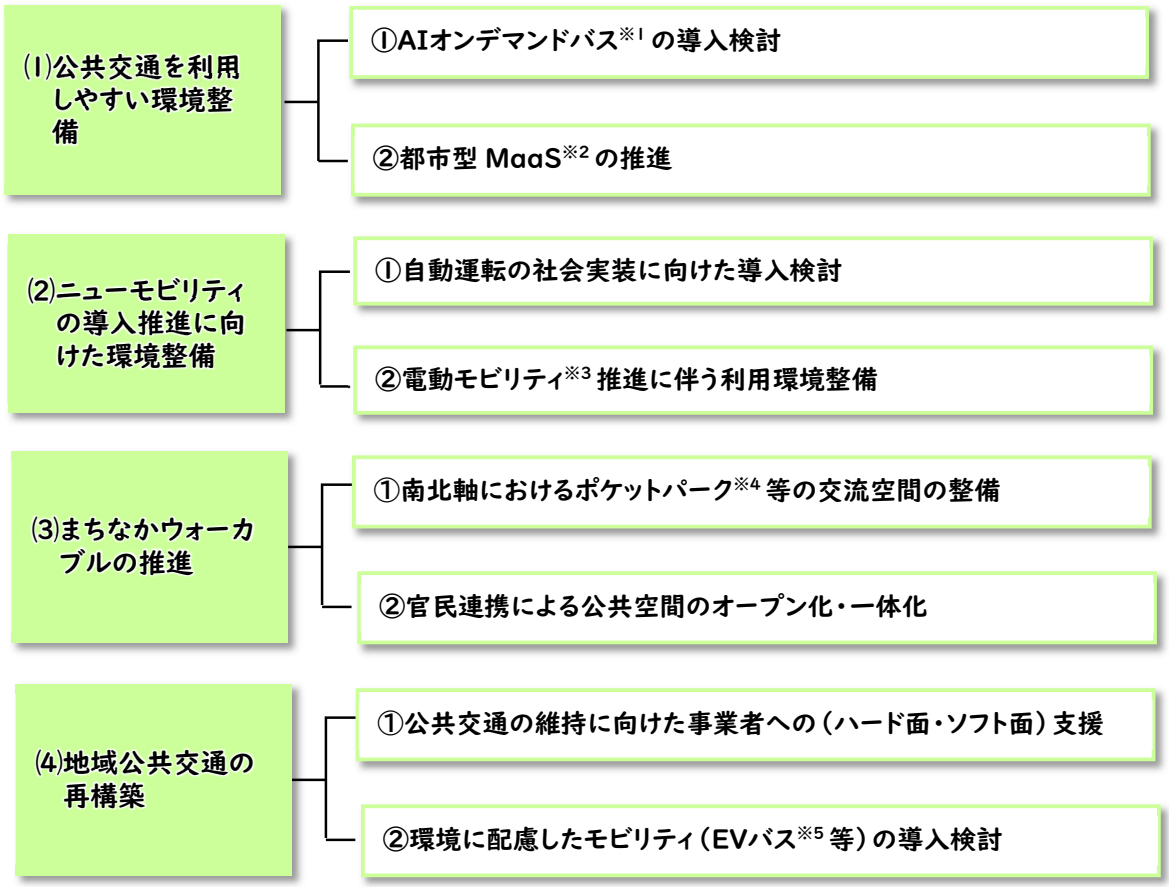


※1「歩行者利便増進道路」の通称。にぎわいのある道路空間を構築するための道路指定制度で、指定された道路では道路占用許可が認められるようになり、歩行者の通行・滞留やにぎわい創出が期待される
※2 個人の権利や自己実現が保障され、身体的・精神的・社会的に良好な状態にあること

(3) 公共交通・ウォーカブル

誘導施策の設定方針に基づき、公共交通・ウォーカブルに係る施策を以下のとおり定めます。

【公共交通・ウォーカブルに係る誘導施策の体系】



※1 AIを活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行う乗合バス

※2 地域住民や旅行者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行えるサービス。移動の利便性向上だけでなく都市部における課題解決（複雑な交通ネットワーク、慢性的な渋滞解消等）にも貢献

※3 電動自転車やキックボード等のことで、まちの回遊性向上、買い物難民や高齢者の移動手段、環境負荷の低減等の効果が期待されている

※4 居心地が良く歩きたくなるまちづくりに向けて、歩いている人が休めるようなベンチ等を設置した小さい公園のこと

※5 電気だけで動くバスのことで、軽油などの燃料を燃やして走るディーゼルバスよりも環境負荷が低く、静音性や運転性能に優れている

7−3 低未利用土地利用等指針

空き家、空き地等の低未利用土地が小さな敷地単位で時間的・空間的にランダムに発生する「都市のスポンジ化」は、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを推進するにあたり、居住や都市機能の誘導に大きな障害となることが懸念されます。

そのため、居住誘導区域を中心として点在している低未利用土地の適切な管理と有効利用の促進を目指して「低未利用土地利用等指針」を定めます。

低未利用土地利用等指針

〇空き家・空き地等の低未利用土地について、複数の土地の利用権等の交換・集約・区画再編等を通じて、一体敷地とすることにより活用促進につながる場合、「低未利用土地権利設定等促進計画」や「立地誘導促進施設協定（コモンズ協定）」といった制度の活用を検討します。

【利用及び管理指針】

種別	指針
利用指針	**居住誘導区域（環状軸内側）**
	・リノベーションによる既存住宅の再生及び良好な居住環境整備のための敷地統合等による利用を推奨する。 ・地域コミュニティの活動を促すため、広場や地域イベントの場等としての空き地の利用を推奨する。
	佐賀駅周辺拠点都市機能誘導区域
	・リノベーションによる空き家や空き店舗等の活用を推奨する。 ・土地の交換などにより必要な敷地を創出したうえで、誘導施設等の利用者の利便性を高める施設としての利用を推奨する。
	南北軸（SAGA サンライズパーク～中央大通り）
	・都市機能誘導区域で推奨する項目のほか、オープンカフェやポケットパークなど、通りのにぎわいを創出する機能としての活用を推奨する。
管理指針	・土地・建物所有者等は、近隣住民や地域の居住環境に悪影響を及ぼさないよう、次のような適切な管理を行う必要があります。 ☞樹木や雑草の繁茂及び病害虫の発生を予防するため定期的な剪定や除草を行うこと。 ☞ゴミ等の放置、不法投棄、落書きなどを予防するため適切な措置を講じ、衛生上有害な状態や景観を損なわないよう適切な管理を行うこと。 ☞建物の腐朽により、倒壊や建築部材の剥落、飛散などしないよう、保安上適切な管理・対策を行うこと。 ☞火災や犯罪の温床にならないよう、必要な対策を行うこと。

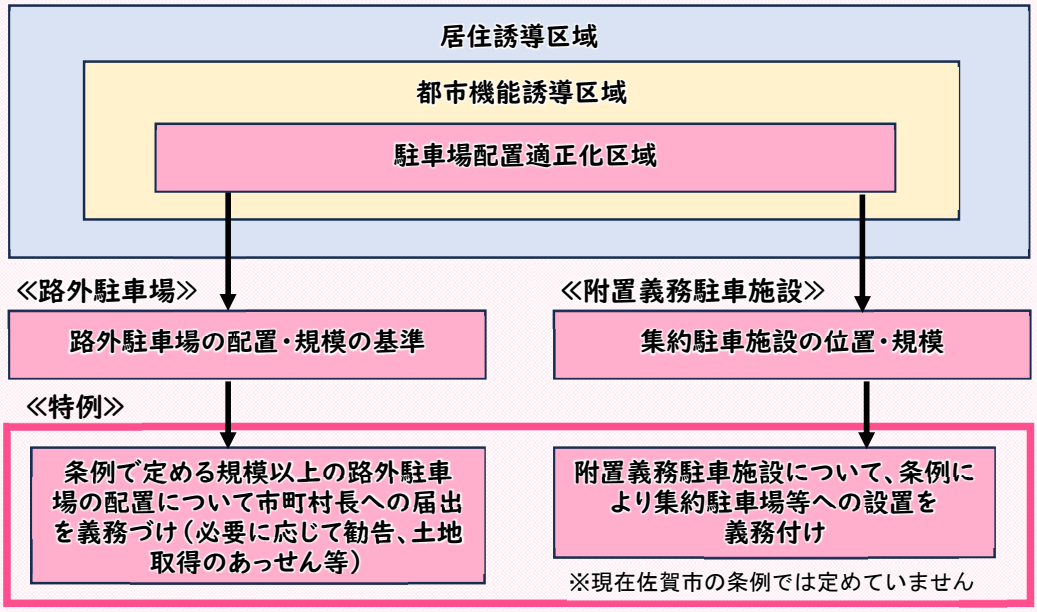
7−4 駐車場配置適正化区域の検討

都市機能の誘導に伴い、道路交通の混雑・輻輳、歩行環境の悪化を招く恐れのある都市機能誘導区域について、駐車場の配置適正化について検討し、歩行者の利便性や安全性の確保を図ることで、まちなかの回遊性・快適性を向上します。

■駐車場配置適正化区域の概要

◇都市機能誘導区域内にあって、医療施設、福祉施設、商業施設等の誘導・集積に伴い、自動車流入の集中とともに、高齢者、買い物客等の往来が予測され、駐車場へ向かう自動車と歩行者との交錯が生じる恐れが高いエリアを設定し、駐車場を適正に配置するための施策を講じ、道路交通の混雑・輻輳（特に駐車施設の出入口付近での自動車と歩行者の交錯による危険）を解消するための区域のことです。

◇駐車場配置適正化区域では、立地適正化計画への記載に基づき、以下の特例が認められます。



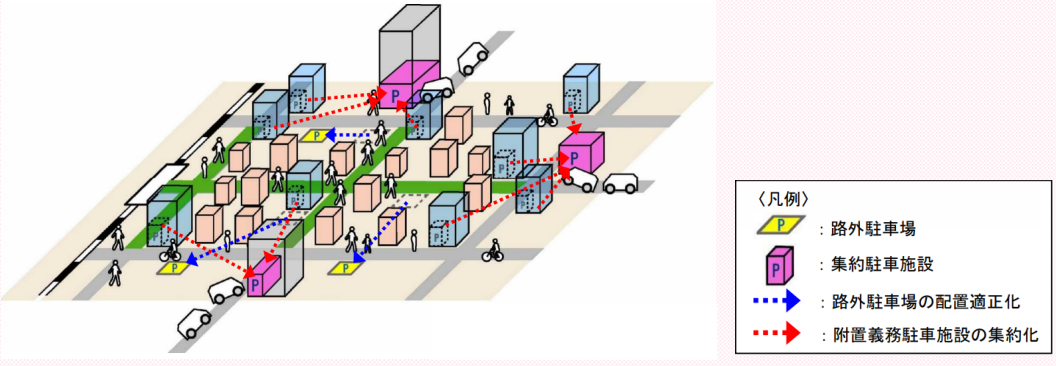
■駐車場配置適正化区域設定の意義

◇駐車場の適正な配置・集約により、歩行者と自動車の輻輳の軽減を図る

◇歩行者と自動車の分離により、安全・快適な歩行環境の創出が可能となり、集約型都市構造を実現

◇連続する街並みの形成及び土地の有効活用が図られ、にぎわいの創出が期待できる

■駐車場配置適正化区域のイメージ



国土交通省「都市再生特別措置法に基づく駐車場の配置適正化に関する手引き」を参考に作成

7−5 交通体系整備の方針

公共交通の利便性が高い地域への集住を促進し、公共交通を都市の基軸としたコンパクトなまちづくりの実現を目指します。

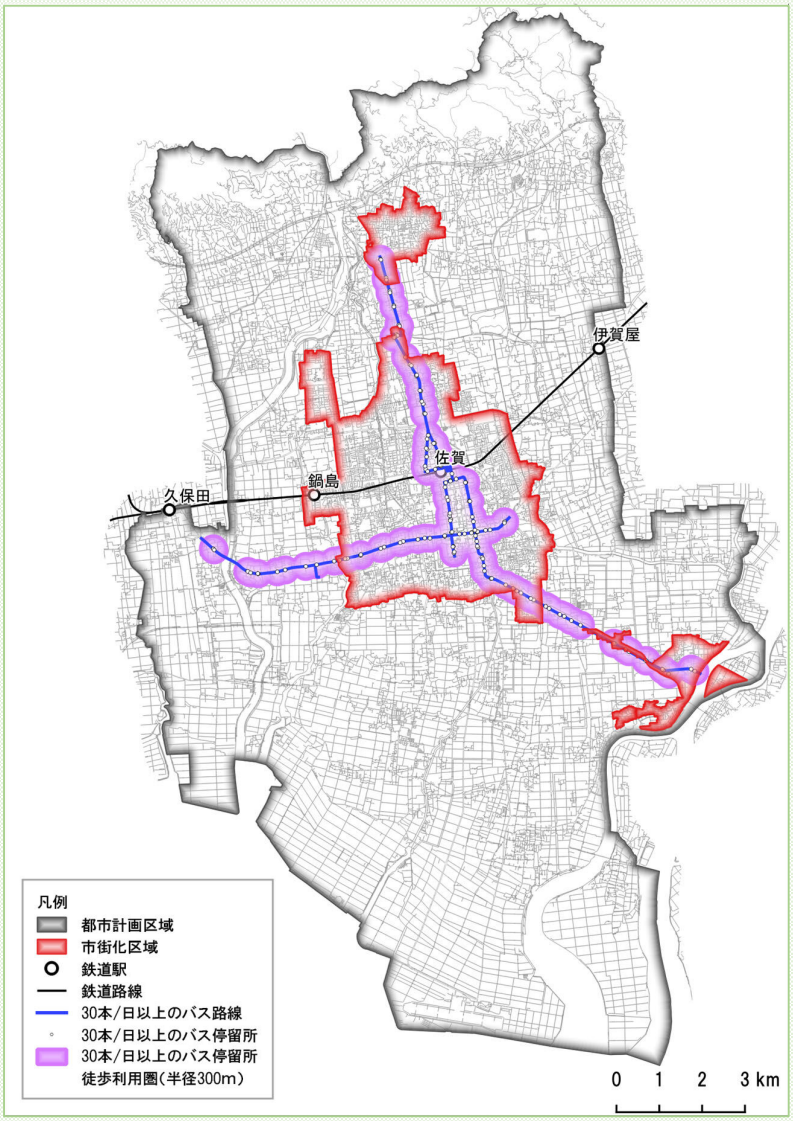
■公共交通の利用促進

自動車を運転しない人の移動手段の確保のためにも、生活交通路線の維持・存続に努めるとともに、利用者の減少が著しい公共交通機関であるバスの利用促進に向けたさまざまな方策を講じていきます。

■基幹的な公共交通軸※の維持

利用者の減少により、公共交通サービスの低下が懸念されるため、現在「30本/日以上の運行があるバス路線」を利便性の高い基幹的な公共交通軸と位置付け、将来にわたってこれらの路線を維持していくことを目指します。

【30本/日以上の運行があるバス路線図】



※基幹的な公共交通軸：中心拠点を中心に地域/生活拠点、居住を誘導すべき地域を結ぶ都市軸で、将来にわたり一定以上のサービス水準を確保する公共交通が運行する軸

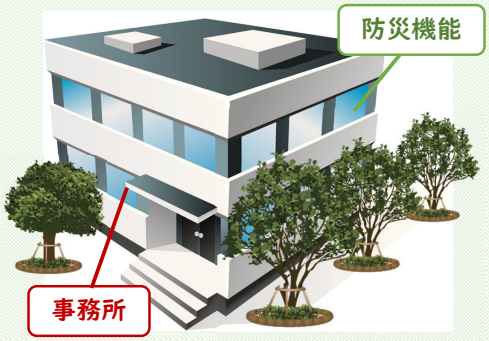
■地域公共交通の再構築

◇防災機能を備えた営業所の整備

都市機能誘導区域及び中心市街地に位置する佐賀市交通局の営業所を、災害時には避難所等として活用できる防災機能を備えた新たな耐震性のある施設とし、中長期的な公共交通サービスの維持に努めます。



▲現交通局営業所



▲施設のイメージ

◇EVバスの導入検討

通常のディーゼルバスと比較して二酸化炭素（CO2）排出量を大幅に削減できることから、ゼロカーボンシティの実現や運行コストの削減が期待されます。
また、騒音が少なく、運転性能に優れていることから、都市環境の向上にも資する公共交通手段として注目しており、今後導入に向けての検討を進めていきます。



▲EVバスのイメージ

7−6 都市再生整備計画関連事業の活用

都市再生特別措置法第46条第1項に基づき、市町村が策定する計画であり、都市再生整備計画に基づき実施される事業等については、国から交付金が交付されます。

本市では、今後も立地適正化計画に基づく都市機能の誘導、さらには各種誘導施策を展開していくため、都市再生整備計画事業を活用したまちづくりを推進していきます。

【事業の目的】

市町村等が行う地域の歴史・文化・自然環境等の特性を活かした個性あふれるまちづくりを総合的に支援し、地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化を図るために実施する事業です。



国土交通省「都市再生整備計画事業（社会資本整備総合交付金）の概要」

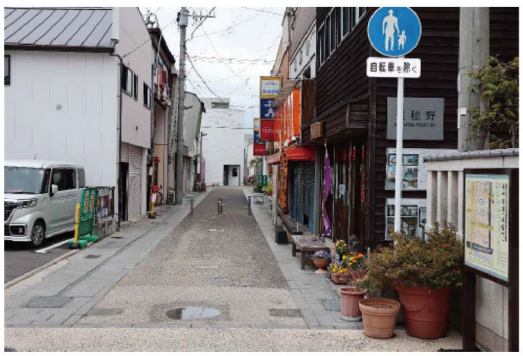
活用が想定される主なエリア	都市機能誘導区域
既に活用している事業	佐賀駅周辺南地区、佐賀駅周辺北地区

風景さがし
IMA 今昔 MUKASHI

長崎街道「錦通り」







令和4年（2022年）【現 佐賀市呉服元町付近】

この通りは長崎街道で、江戸時代に成立した佐賀城下三十三町の一つであった「呉服町」にあたる場所です。手前の「晒橋」から東側が「蓮池町（現在の柳町の一部）」でした。撮影された昭和34（1959）年は、当時の皇太子殿下と正田美智子さん（現在の上皇上皇后両陛下）のご成婚の年にあたり、この商店街には、お祝いの「御成婚」の看板が、写真を添えて架けられていました。写真右手には大坪書房が見えます。また、近くには積文館書店、白山町には金華堂書店があり、当時の学生たちはこれらの書店巡りをしながら本を探していました。