



佐賀市 都市計画マスタープラン

2025 ▶ 2040

令和7年3月

目 次

序 章 都市計画マスタープランの策定にあたって 1

都市計画マスタープランとは	2
計画の位置付け	3
計画の対象範囲	4
目標年次	5
計画の体系	6

第1章 市民意向調査 7

1-1 調査の概要	8
1-2 集計結果	9

第2章 都市づくりの課題 15

第3章 全体構想 21

3-1 都市計画の基本理念	22
3-2 都市づくりの基本方針	25
3-3 都市づくりの目標	28
3-4 将来都市構造	34

第4章 ゾーン・拠点別方針 39

4-1 都市ゾーン	40
4-2 田園集落ゾーン	44
4-3 山村集落ゾーン	46
4-4 有明海沿岸ゾーン	47

第5章 分野別方針 49

5-1 土地利用	51
5-2 都市交通	54
5-3 みどり・水辺	56
5-4 歴まち・都市景観	57
5-5 都市環境	58
5-6 都市防災	59
5-7 その他都市基盤	61

第6章 実現に向けて 63

6-1 まちづくり手法の活用 64

6-2 まちづくりの推進体制 68

参 考 佐賀市の現況 71

参考-1 佐賀市の特性 72

参考-2 人口・世帯の動向 76

参考-3 産業構造 80

参考-4 住宅 83

参考-5 土地利用・建物利用の動向 84

参考-6 都市基盤 89

参考-7 交通の状況 93

参考-8 災害の状況 95

参考-9 佐賀市都市計画マスタープランの策定経緯 98

序章

都市計画マスタープラン の策定にあたって

01 市民意向調査

02 都市づくりの課題

03 全体構想


04 ゾーン・拠点別方針

05 分野別方針

06 実現に向けて

参考 佐賀市の現況





序章 都市計画マスタープランの策定にあたって

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策定の背景と目的

都市計画マスタープランは、都市計画法第18条の2に基づく「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として位置付けられた計画であり、旧佐賀市では平成16年3月、旧諸富町では平成15年3月、旧大和町では平成14年9月にそれぞれ策定されていました。その後、平成17年10月1日の佐賀市、諸富町、大和町、富士町、三瀬村の1市3町1村の合併に伴い、平成19年3月に新たに佐賀市都市計画マスタープランを策定、さらに平成19年10月1日に川副町、東与賀町、久保田町と合併したことを踏まえ、平成22年3月に改訂し、将来像の実現に向けてまちづくりを進めてきました。

この間、土地区画整理事業や工業団地開発などの都市基盤整備、中央大通りの再生に向けた施策の推進、SAGAサンライズパークの完成と合わせた市道三溝線の道路空間の再編や佐賀駅前交流広場の整備のほか、有明海沿岸道路や佐賀唐津道路の整備が進むなど、都市計画に関する様々な事業を推進しており、今後はこうした成果を生かした都市づくりを進めていくことが必要となっています。

一方、改訂から一定期間が経過し、人口減少や少子高齢化の更なる進行に対応したコンパクトな都市構造の形成、ウォークアブルなまちづくりの推進、激甚化・頻発化する災害への対応、脱炭素社会の実現など、都市づくりに求められる社会情勢も大きく変化しています。

そうしたことを背景として、本市では、これまでのまちづくりの成果や社会情勢の変化を踏まえ、みんなに愛される「佐賀らしさ」あふれるまちの実現に向けた取組をより一層推進するための新たな都市計画マスタープランを策定しました。

(2) 都市計画マスタープランの役割

■まちの将来像の提示

まちの将来像を示し、市民や地域、市民活動団体、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。

■都市計画決定の方針

まちづくりを進めるにあたっての都市計画の見直し、計画の具体的な方針を示します。

■都市計画の総合性・一体性の確保

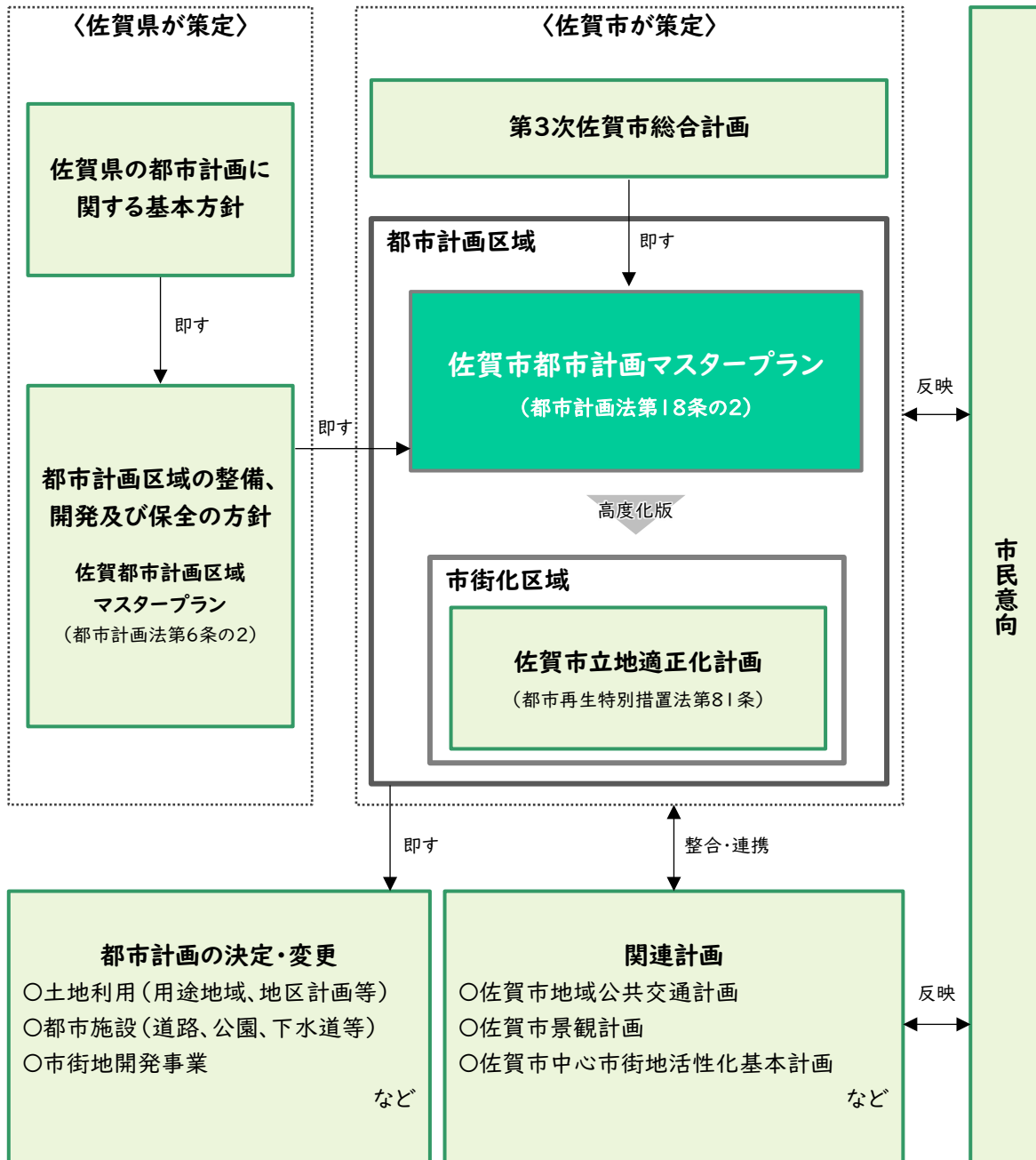
土地利用、都市施設、市街地開発事業などの都市計画相互の関係を調整し、都市全体として総合的かつ一体的な都市づくりを進めます。

■市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

市民などがまちづくりの課題や方向性について合意し、具体の都市計画の決定、実現が円滑に進むよう指針を示します。

計画の位置付け

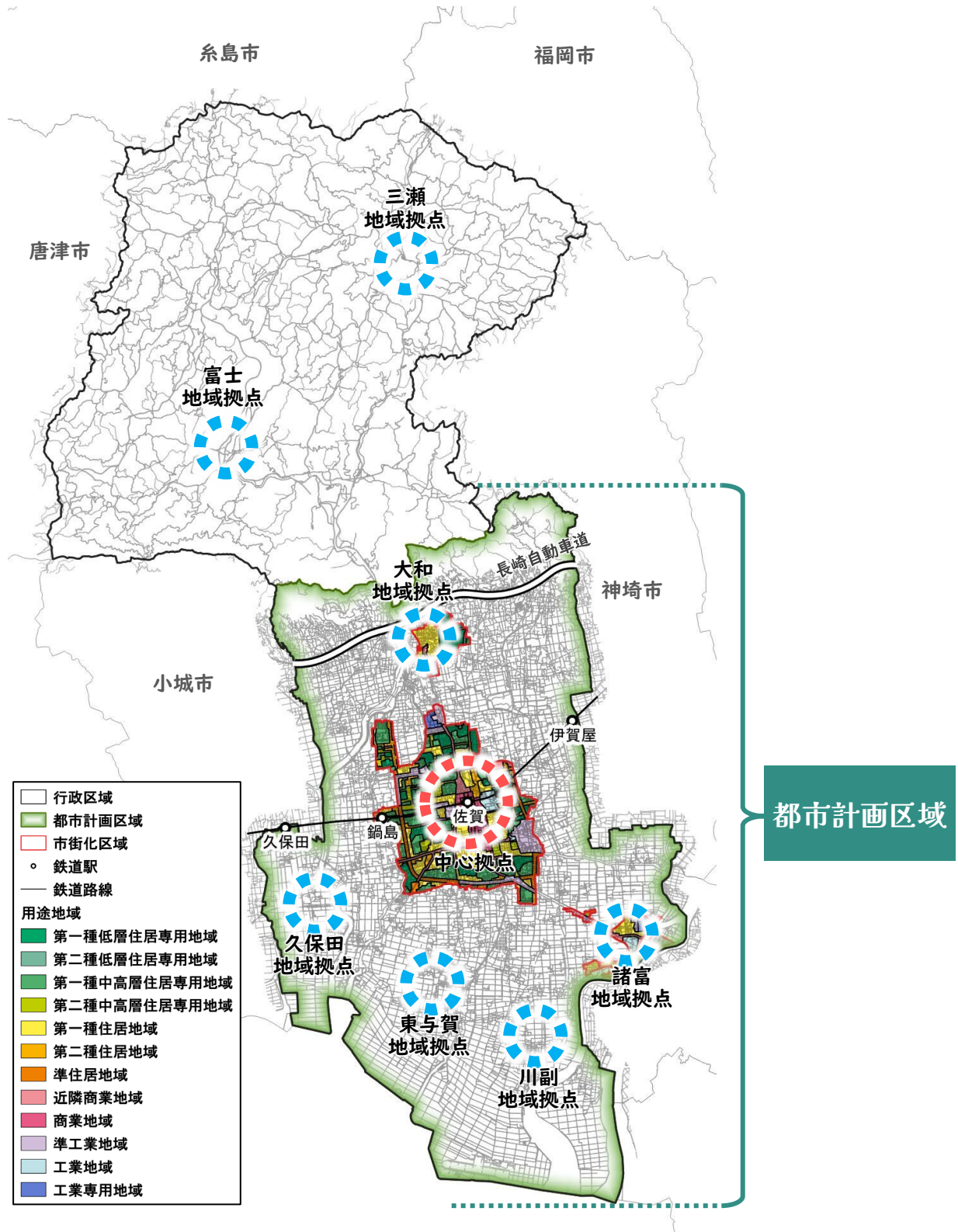
本計画は、上位計画である「第3次佐賀市総合計画」「佐賀都市計画区域マスタープラン」を踏まえ、本市における都市の将来像や土地利用の基本方針、都市施設（道路、公園、下水道等）の整備方針などを明らかにする都市計画の基本的な指針となるものです。



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 参

計画の対象範囲

本計画は都市計画区域を対象とします。ただし、上位計画に基づき、市全域での一体的なまちづくりを進めるため、対象区域に加えて、都市計画区域外を含めた方針を示します。

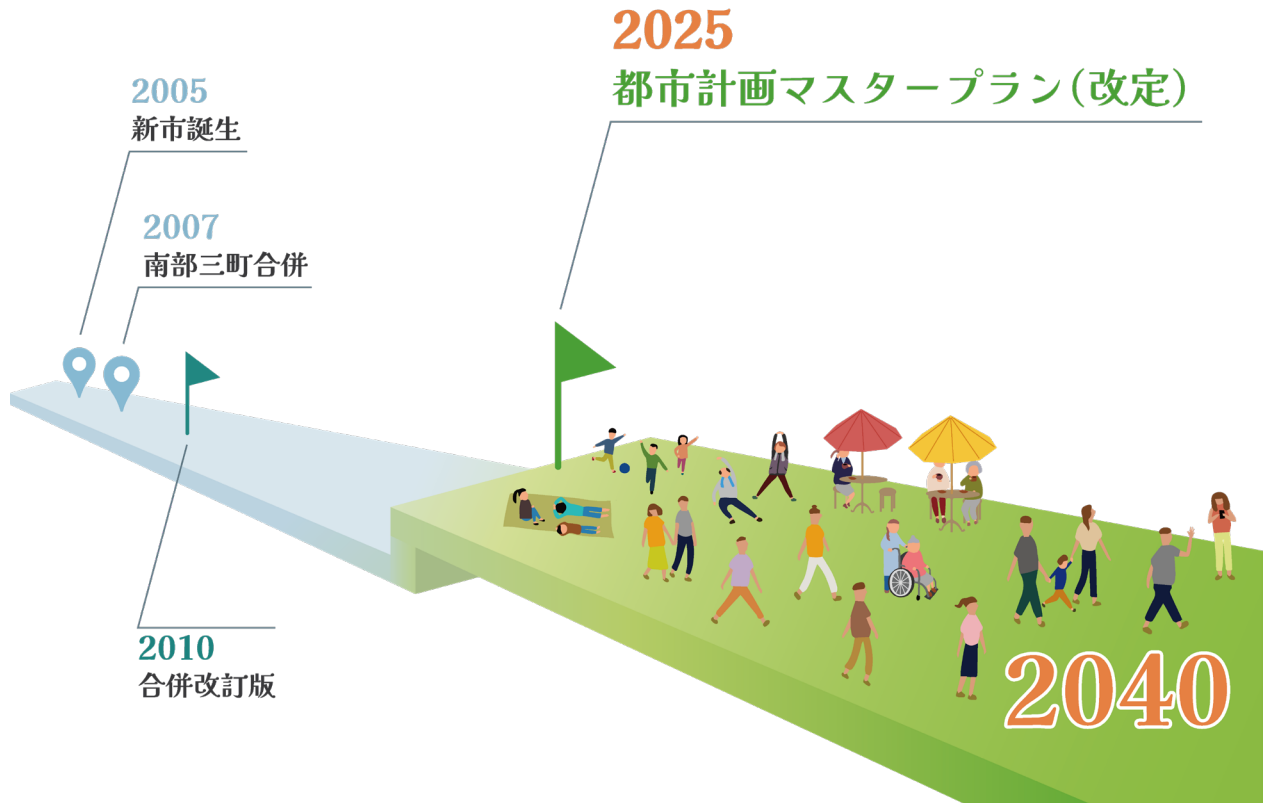


目標年次

都市計画マスタープランは、都市計画の基本的な指針としての役割から長期的視点に立って策定する必要があるため、おおむね20年後を見据えたまちづくりの方針を示すものです。

本市では、上位計画である第3次佐賀市総合計画と合わせて、令和22年（2040年）を目標年次とします。

なお、上位計画の見直しや社会情勢に大きな変化が生じた場合は、必要に応じて見直しを図っていきます。



計画の体系

序章	都市計画マスタープランの策定にあたって 計画策定の背景や目的、役割、位置付け、目標年次を示します。
第1章	市民意向調査 市民アンケートの結果からみる市民意向を示します。
第2章	都市づくりの課題 「第1章 市民意向調査」等を踏まえ、本市における都市づくりの課題を示します。
第3章	全体構想 <ul style="list-style-type: none">都市計画の基本理念 第3次佐賀市総合計画で掲げる将来像の実現に向けた都市計画の基本理念を示します。都市づくりの基本方針 都市計画の基本理念を具体化するための都市づくりの基本方針を示します。都市づくりの目標 都市づくりの基本方針に基づく具体的な行動指針として、都市づくりの目標を示します。将来都市構造 都市づくりの基本方針や目標を実現するため、将来の本市を形づくる都市構造とその構成要素を示します。
第4章	ゾーン・拠点別方針 将来都市構造で示したゾーンに基づき、各地域の特色を踏まえた都市づくりの方針を示します。
第5章	分野別方針 「第3章 全体構想」の実現に向け、都市計画に関する主要な各分野について都市づくりの方針を示します。
第6章	実現に向けて 本計画の実現に向けて、まちづくり手法の活用方策や推進体制を示します。
参考	佐賀市の現況 人口や産業、土地利用など本市の現況を示します。

序章 都市計画マスタープランの策定にあたって

01 市民意向調査

02 都市づくりの課題

03 全体構想

04 ゾーン・拠点別方針

05 分野別方針

06 実現に向けて

参考 佐賀市の現況



第1章 市民意向調査

1-1 調査の概要

本計画の策定に際して、市民の意向を把握し、計画策定の基礎資料とすることを目的に、18歳以上の市民2,000名（居住地、性別、年齢の偏りが生じないように配慮し、住民基本台帳から無作為抽出）を対象にアンケート調査を実施しました。

回収結果は、回答数806件（内WEB回答133件）、回収率は40.3%（内WEB回答6.7%）となりました。

佐賀市のまちづくりに関する市民アンケート調査
～ご協力をお願い～

日ごろから、佐賀市政にご理解・ご協力いただき、誠にありがとうございます。
佐賀市では、平成22年3月に「都市計画マスタープラン（佐賀市の都市計画に関する基本的な方針）」を策定し、人口減少・少子高齢化時代に対応した持続可能なまちづくりに向けて取組を進めています。
このような状況の中、人口減少の進展や激甚化・顕発化する自然災害、また、新型コロナウイルス感染症拡大による社会変容など、本市を取り巻く環境が大きく変化していることから、これらに対応すべく次期都市計画マスタープランを策定することとしております。そのため、市民の皆さまの率直なご意見をお聞かせいただき、今後の取組の参考資料として活用させていただきたいと考えています。
つきましては、ご多忙のところとは存じますが、アンケート調査にご協力いただきますようお願いいたします。
令和6年1月吉日

佐賀市

【ご回答にあたって】

- ◆本調査は、佐賀市住民基本台帳に登録されている18歳以上の方から無作為に選ばせていただいた2,000名の方にお送りしています。
- ◆本調査は、無記名調査です。名前や住所を記入していただく必要はありません。
- ◆ご記入されましたら、アンケート調査票を同封の返信用封筒に入れ、郵便ポストに投函してください。（※切手を貼る必要はありません。）
- ◆誠に勝手ながら、**令和6年2月5日（月）まで（消印有効）**に投函してください。

※なお、このアンケート調査は、**PC・スマートフォンでも回答可能**です。
PC・スマートフォンから回答される際は、右記のQRコードよりアクセスもしくは下記URLよりご回答ください。
<https://forms.gle/snUHZud9hXJeVR66A>
（PC・スマートフォンでご回答いただいた場合は、本用紙を記入していただく必要はありません）



- ◆対象者の抽出からアンケートの回収まで佐賀市が行い、第三者に個人情報を提供することはありません。
- ◆ご回答いただいた内容は統計的に処理し、本調査の目的以外に使用することはありません。
- ◆記入方法などについて、ご不明な点がございましたら、下記までお問い合わせください。

【本調査に関する問い合わせ先】
佐賀市 都市戦略部 都市政策課 都市計画係
〒840-8501 佐賀市栄町1番1号
電話：0952-40-7163
e-mail：toshi@city.saga.lg.jp

あなたご自身のことについてお聞きます。

【問1】 あなたの年齢についてお聞きます。
当てはまるものを**1つ選び番号に○印**をつけてください。

1. 20歳未満	2. 20～29歳	3. 30～39歳
4. 40～49歳	5. 50～59歳	6. 60～69歳
7. 70歳以上		

【問2】 あなたが今お住まいの地域（校区）についてお聞きます。
当てはまるものを**1つ選び番号に○印**をつけてください。

1. 鞆岡	2. 菟浜	3. 日新	4. 赤松	5. 神野	6. 西与賀	7. 嘉瀬
8. 巨勢	9. 兵庫	10. 高木瀬	11. 北川副	12. 木庄	13. 鍋島	
14. 金立	15. 久保泉	16. 蒲池	17. 新栄	18. 若穂	19. 間成	
20. 諸富（諸富北、諸富南）	21. 春日	22. 春日北	23. 川上	24. 松梅		
25. 富士（北山、北山東部）	26. 三瀬	27. 南川副	28. 西川副			
29. 中川副	30. 大詫間	31. 東与賀	32. 久保田（惣齊）	33. 分かんない		

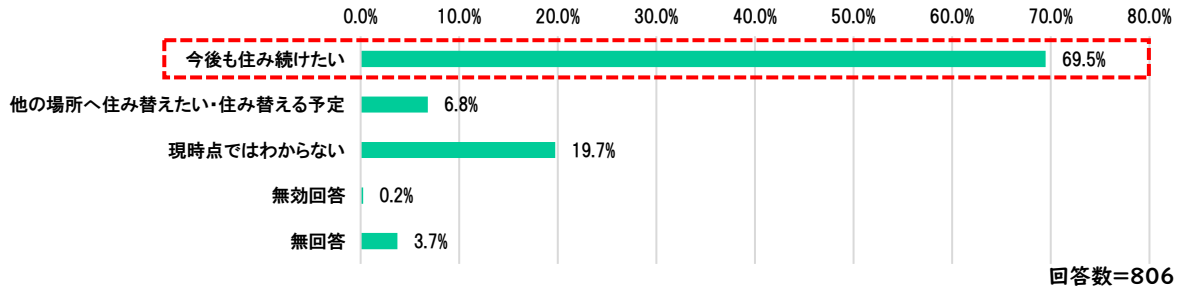
【問3】 お住まいの地域の居住年数についてお聞きます。
当てはまるものを**1つ選び番号に○印**をつけてください。

1. 3年未満	2. 3年～10年	3. 11年～20年
4. 21年～30年	5. 31年以上	

1-2 集計結果

①佐賀市への定住意向

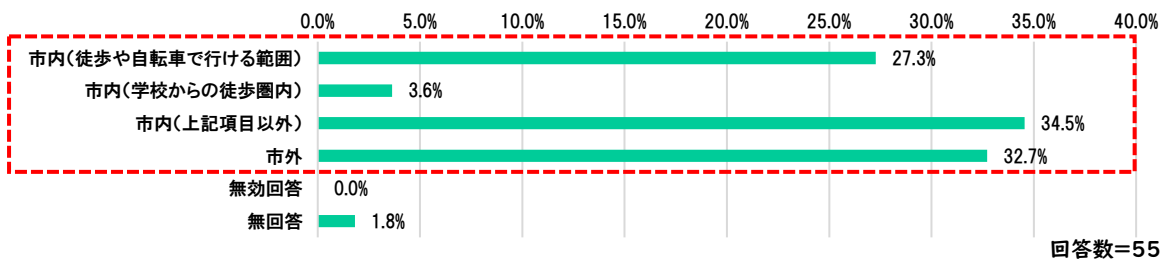
◆「今後も住みたい」と回答した方は69.5%となっており、「他の場所へ住み替えたい・住み替える予定」と回答した方は6.8%となっています。



①-1 住み替えの場所

◆市内での住み替え意向が多く、計65.4%となっています。また、「市外」と回答した方は32.7%となっており、住み替え先として佐賀県内の他市町村や福岡市などが多く挙げられています。

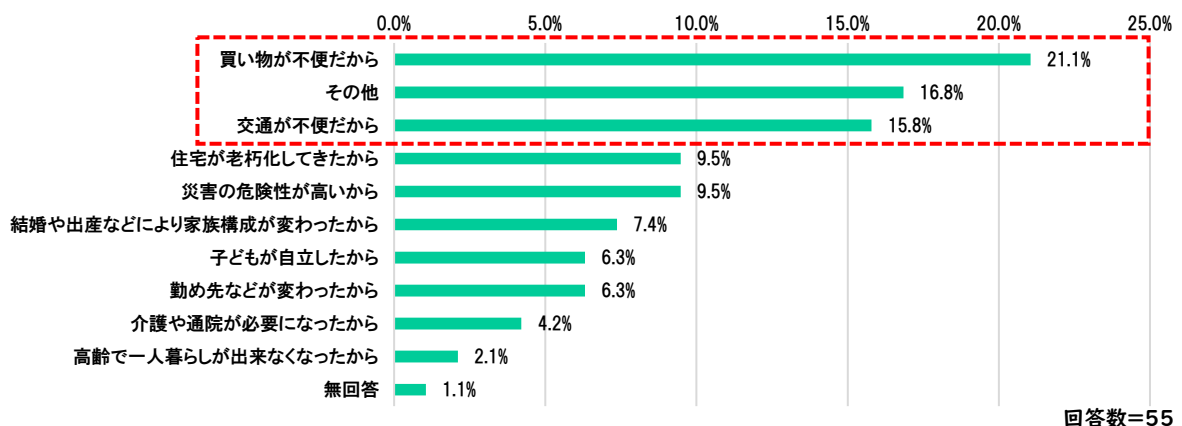
※「他の場所へ住み替えたい・住み替える予定」と回答した方のみ



①-2 住み替えの理由

◆「買い物が不便だから」の回答が最も多くなっています。次いで、「その他」「交通が不便だから」が多く、「その他」の記述内容としては「水害で浸水するから」「進学先や職業が変わるため」「文化施設が少ない」等が挙げられました。

※「他の場所へ住み替えたい・住み替える予定」と回答した方のみ



②生活環境や施設整備の満足度と重要度

- ◆生活環境や施設整備の満足度については「緑・水辺など自然の豊かさ」が最も高く、「鉄道やバスなどの利便性」が最も低くなっています。
- ◆今後の整備・改善の重要度については、「火災・地震・水害などの防災対策」が最も高く、次いで「歩行者・自転車の安全確保（歩道整備など）」が高くなっています。

満足度（「満足」「どちらかといえば満足」と回答した数）の上位5項目

順位	項目
第1位	11 緑・水辺など自然の豊かさ(68.2%)
第2位	1 日常的な買い物の利便性(63.3%)
第3位	15 工場からの騒音、悪臭などの対策(61.9%)
第4位	2 医療・福祉施設などの利便性(61.4%)
第5位	4 国道や県道など大きな道路の整備(60.9%)

回答数=806

不満足度（「不満足」「どちらかといえば不満足」と回答した数）の上位5項目

順位	項目
第1位	7 鉄道やバスなどの利便性(53.6%)
第2位	6 歩行者・自転車の安全確保（歩道整備など）(52.5%)
第3位	9 身近な小公園や子どもの遊び場(40.8%)
第4位	19 火災・地震・水害などの防災対策(40.6%)
第5位	5 家のまわりの生活道路の整備(39.2%)

回答数=806

重要度（「重要」「どちらかといえば重要」と回答した数）の上位5項目

順位	項目
第1位	19 火災・地震・水害などの防災対策(73.3%)
第2位	6 歩行者・自転車の安全確保（歩道整備など）(71.7%)
第3位	2 医療・福祉施設などの利便性(71.5%)
第4位	18 防犯上の安全性、治安(71.3%)
第5位	1 日常的な買い物の利便性(70.8%)

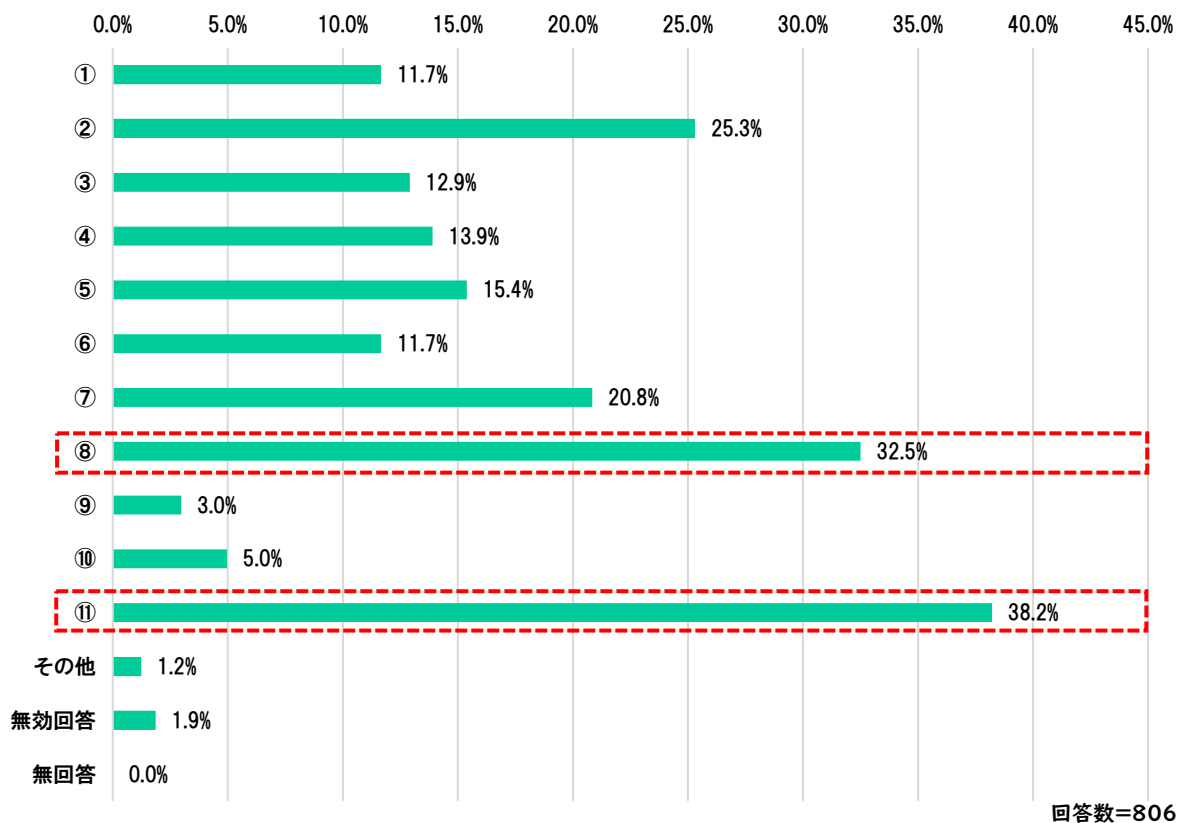
回答数=806

【選択肢】

1	日常的な買い物の利便性	11	緑・水辺など自然の豊かさ
2	医療・福祉施設などの利便性	12	環境に配慮したまちづくり
3	図書館やスポーツ施設などの利便性	13	歴史的な資源を活かしたまちづくり
4	国道や県道など大きな道路の整備	14	まちの景観や良好なまちなみづくり
5	家のまわりの生活道路の整備	15	工場からの騒音、悪臭などの対策
6	歩行者・自転車の安全確保（歩道整備など）	16	交通騒音や振動などの対策
7	鉄道やバスなどの利便性	17	古い家や狭い敷地の家が密集する状況の解消
8	野球などスポーツができる大きな公園	18	防犯上の安全性、治安
9	身近な小公園や子どもの遊び場	19	火災・地震・水害などの防災対策
10	生活排水・雨水の排水（下水道・浄化槽）		

③住み続けたいまちづくりの取組について

◆「⑪水害などの災害に強いまちづくり」の回答が最も多く38.2%となっており、次いで、「⑧高齢者や障がい者にやさしいまちづくり」が32.5%となっています。

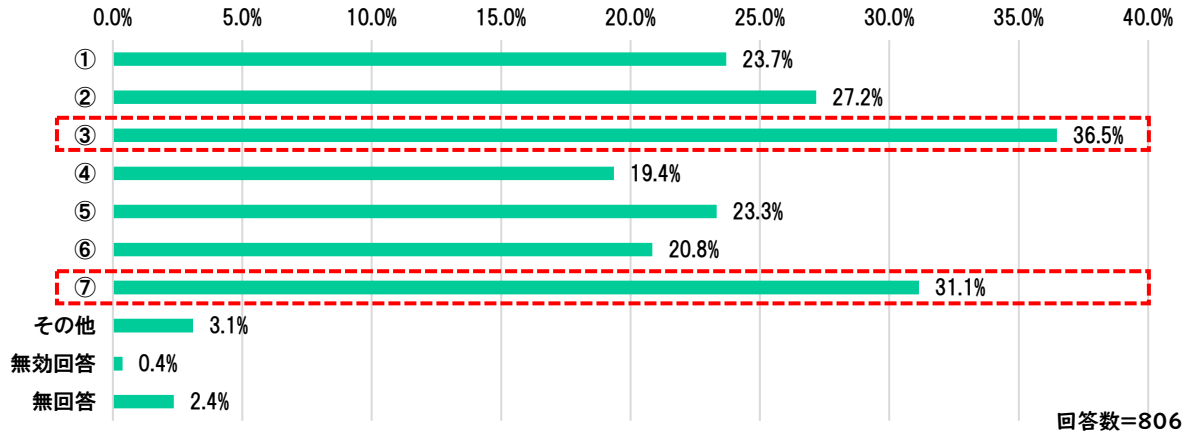


【選択肢】

- ①ライフステージやライフスタイルに合わせて多様な住まい方ができるまちづくり
- ②中心拠点と地域拠点が公共交通で結ばれたアクセス性の高いまちづくり
- ③都市機能や生活利便施設が各拠点にまとまったコンパクトなまちづくり
- ④空き家や空き地などの活用によりにぎわいや交流を生み出すまちづくり
- ⑤新たな企業の誘致などにより働く環境を充実させるまちづくり
- ⑥豊かな自然・歴史資源を活かし愛着が持てる景観づくり
- ⑦子育て機能や支援の充実による子育てしやすいまちづくり
- ⑧高齢者や障がい者にやさしいまちづくり
- ⑨気軽にレクリエーションを楽しめる環境づくり
- ⑩自然環境の保全や温室効果ガスの削減等による環境にやさしいまちづくり
- ⑪水害などの災害に強いまちづくり

④まちの魅力を高めるまちづくりの取組について

◆「③佐賀市北部の温泉や南部の干潟など、各地域の観光資源のさらなる磨き上げ・PR」が最も多く36.5%となっており、次いで「⑦鉄道駅と主要な観光地を結ぶバスなどの公共交通ネットワークの形成」が31.1%となっています。

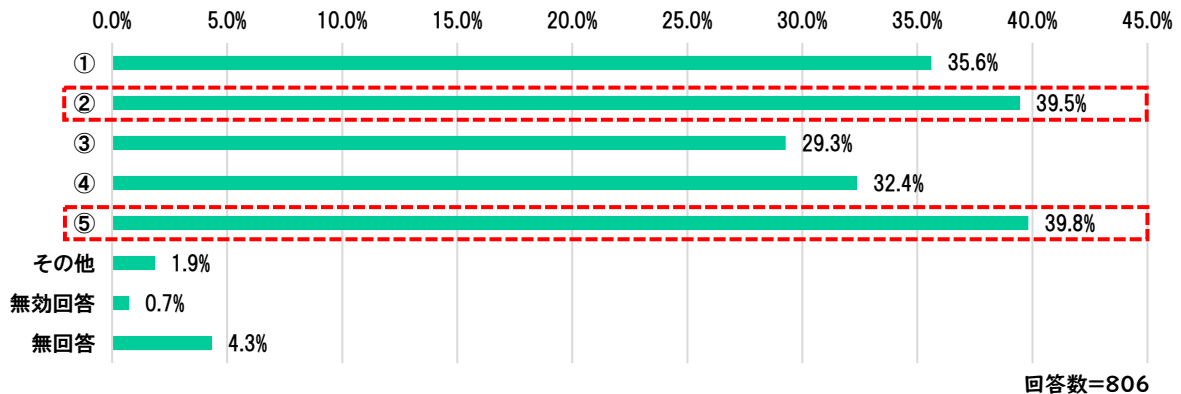


【選択肢】

- ①多様な都市機能の誘導などによる中心市街地のさらなる活性化
- ②佐賀駅周辺などにおける歩いて楽しい空間の創出
- ③佐賀市北部の温泉や南部の干潟など、各地域の観光資源のさらなる磨き上げ・PR
- ④多彩な自然環境・歴史資源の保全・活用
- ⑤来訪者を受け入れる宿泊施設の充実
- ⑥主要な観光地を結ぶ広域的な道路ネットワークの形成
- ⑦鉄道駅と主要な観光地を結ぶバスなどの公共交通ネットワークの形成

⑤有明海沿岸道路及び佐賀唐津道路の整備により期待することについて

◆産業活性化、観光振興、文化交流、防災性の向上、定住人口の増加の全てに一定の期待がなされていますが、その中でも「⑤利便性の向上による定住人口の増加」「②交通ネットワークを活かした広域観光の促進」の回答が多くなっています。

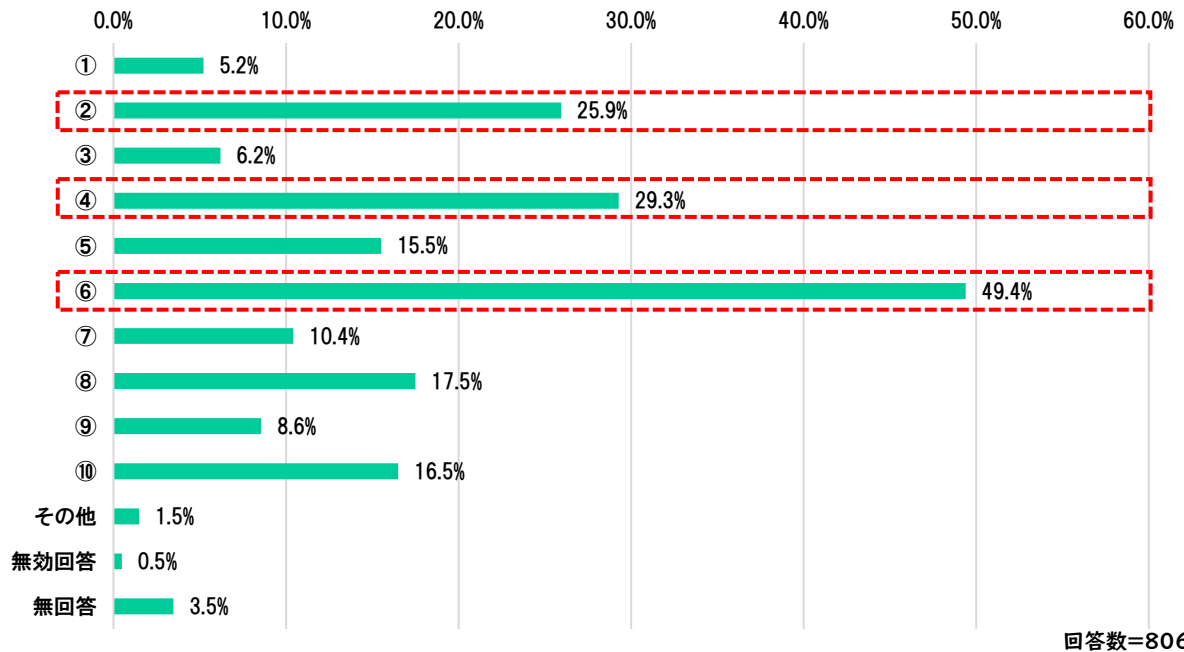


【選択肢】

- ①物流の効率化などによる農業・水産業の活性化
- ②交通ネットワークを活かした広域観光の促進
- ③近隣市との連携による産業振興、文化交流の促進
- ④災害時における緊急輸送路としての機能発揮
- ⑤利便性の向上による定住人口の増加

⑥安全・安心なまちづくりに向けた整備や取組について

◆「⑥洪水などの被害を減らすよう河川などを整備する」が最も多く49.4%となっており、次いで、「④公共施設などの防災機能の強化（避難や災害時の一時的な滞在機能など）」「②建物の耐震化（地震時に倒れにくい建物にする）をすすめる」が多くなっています。

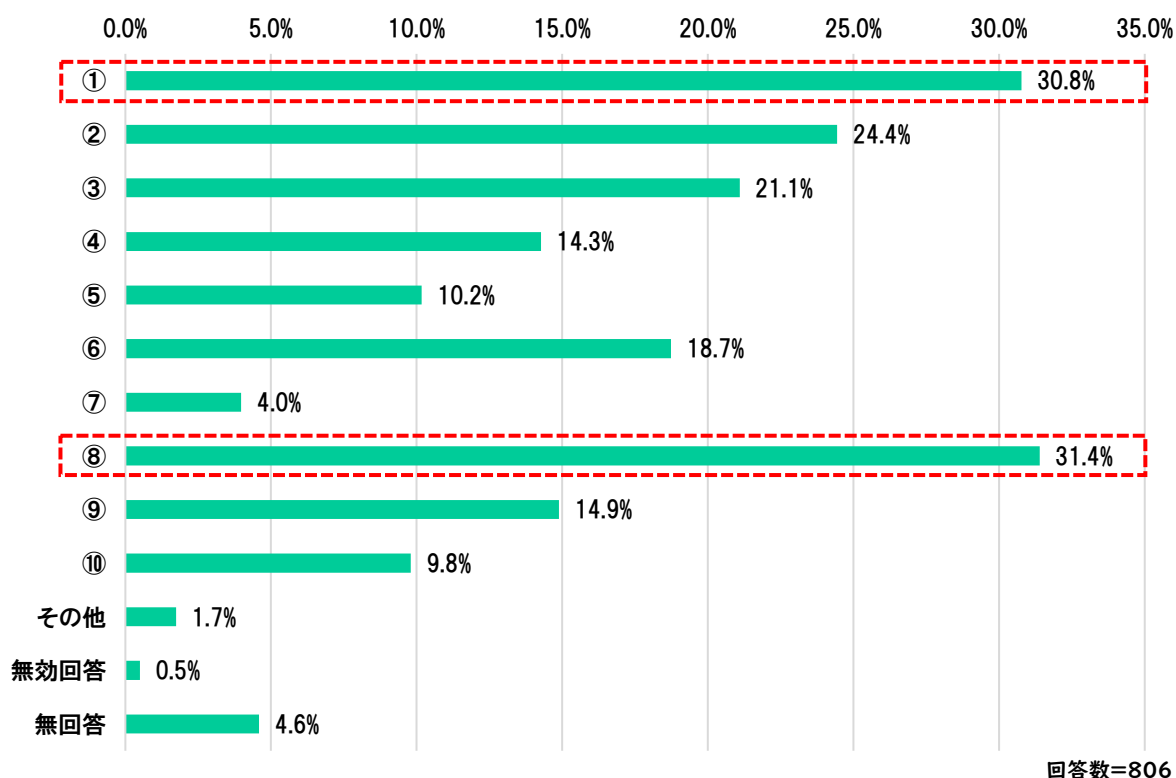


【選択肢】

- ①建物の不燃化（延焼しにくい建物にする）をすすめる
- ②建物の耐震化（地震時に倒れにくい建物にする）をすすめる
- ③地震時に倒れやすいブロック塀を生垣などに変更する
- ④公共施設などの防災機能の強化（避難や災害時の一時的な滞在機能など）
- ⑤災害時に安全に避難ができる道路を整備する
- ⑥洪水などの被害を減らすよう河川などを整備する
- ⑦土砂くずれや崖くずれへの対策を行う
- ⑧避難場所や災害情報などを市民に適切に発信する
- ⑨地域防災力の向上（自主防災組織の充実、避難訓練の実施、リーダーの育成など）
- ⑩「自分の身の安全は自ら守る」ための防災知識の普及・啓発

⑦自然環境の保全・活用や地球温暖化の防止に向けた取組について

◆「⑧過度に自家用車に依存しない公共交通への利用転換を促進する」「①山間や丘陵地の森林、動植物などを保全する」の回答が多く、ともに約3割の回答が集まっています。



【選択肢】

- ①山間や丘陵地の森林、動植物などを保全する
- ②河川沿いや有明海沿岸の自然の保全や緑化を推進する
- ③シェア畑や直売所、農家レストラン、観光農園など多様な農地活用を促進する
- ④公園のリニューアルにあわせてカフェを併設するなど新たな活用方策を推進する
- ⑤公共施設や工場・大規模店舗などでの緑化を推進する
- ⑥特色ある街路樹や並木など道路の緑化を推進する
- ⑦民有地の緑化を促進する
- ⑧過度に自家用車に依存しない公共交通への利用転換を促進する
- ⑨環境負荷の低減に資する電気自動車や水素自動車の普及を促進する
- ⑩脱炭素の実現に資する環境に配慮した建物（ZEB^{※1}・ZEH^{※2}等）の普及を促進する

※1 ZEB:Net Zero Energy Building (ネット・ゼロ・エネルギー・ビル)の略語。快適な室内環境を実現しながら、建物で消費する年間の一次エネルギーの収支をゼロにすることを旨とした建物のこと。

建物の中では人が活動しているため、エネルギー消費量を完全にゼロにすることはできないが、省エネによって使うエネルギーを減らし、創エネによって使う分のエネルギーをつくることで、エネルギー消費量を正味ゼロにすることができる。

※2 ZEH:Net Zero Energy House (ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス)の略語。高断熱、高气密化、高効率設備によって使うエネルギーを減らしながら、太陽光発電などでエネルギーをつくり出し、年間で消費する住宅の正味エネルギー量がおおむねゼロ以下になる住宅のこと。

序章 都市計画マスタープランの策定にあたって

01 市民意向調査

02 都市づくりの課題

03 全体構想

04 ゾーン・拠点別方針

05 分野別方針

06 実現に向けて

参考 佐賀市の現況



第2章 都市づくりの課題

市民意向や本市の現況を踏まえ、今後の都市づくりを進める上での課題を以下に示します。

市民のみなさまの声



Q 佐賀市に住み続けたいと思いますか？

A 約7割の方が本市に住み続けたいと回答しており、定住意向が高くなっています。

Q 生活環境や施設整備について特に必要だと考えることはありますか？

A 「火災・地震・水害などの防災対策」や「歩行者・自転車の安全確保（歩道整備など）」が特に必要とされています。

Q まちの魅力を高めるまちづくりの取組について期待することはありますか？

A 「佐賀市北部の温泉や南部の干潟など、各地域の観光資源のさらなる磨き上げ・PR」、「鉄道駅と主要な観光地を結ぶバスなどの公共交通ネットワークの形成」が多くの市民から期待されています。

Q 自然環境の保全・活用や地球温暖化の防止に向けた取組について重要だと考えることはありますか？

A 「過度に自家用車に依存しない公共交通への利用転換を促進する」、「山間や丘陵地の森林、動植物などを保全する」が特に重要視されています。

Q 生活環境や施設整備にあたって満足していることはありますか？

A 「緑・水辺など自然の豊かさ」の満足度が高い一方で、「鉄道やバスなどの利便性」の満足度が低い状況です。

Q 高規格道路の整備により期待することはありますか？

A 「利便性の向上による定住人口の増加」、「交通ネットワークを活かした広域観光の促進」が期待されています。

Q 安全・安心なまちづくりに向けた整備や取組について期待することはありますか？

A 「洪水などの被害を減らすよう河川などを整備する」が特に多く、「公共施設などの防災機能の強化（避難や災害時の一時的な滞在機能など）」や「建物の耐震化（地震時に倒れにくい建物にする）をすすめる」も多くの市民から期待されています。

今の佐賀市はどんなまち？

佐賀市の特性

本市は、九州の北西部・佐賀県の中東部に位置し、北東部は九州最大都市の福岡市と隣接しています。また、市の北部は緑豊かな山なみ、南部は広大な干潟を有する有明海など山から海まで豊かな資源に恵まれています。

さらに、市内の各地に歴史を物語る資源が分布しており、歴史的風致の維持及び向上を図っています。

産業構造

佐賀県の年間商品販売額のうち、約3割以上が本市に集中しており、広域的な経済活動の中心地としての役割を担っています。

都市基盤

福岡都市圏や九州の主要な都市などにつながる鉄道及び高速道路を有しているほか、有明海沿岸道路や佐賀唐津道路の新たな道路整備が進む等、広域的な交通ネットワークの形成が図られています。

災害

長崎自動車道北側の斜面地で土砂災害警戒区域等が指定されているほか、都市計画区域の大部分が浸水想定区域に指定されている状況です。

人口動向

総人口は平成7年(1995年)をピークに減少に転じ、老年人口は大幅に増加する見通しとなっています。

人口動態の推移を見ると、社会増減は近年増加傾向にあり、特に子育て世代が本市へ転入している状況です。

土地利用

複数の市街地開発事業により健全な市街地を形成しているほか、佐賀大和IC周辺や山間部などには工業団地が整備されています。

交通

鉄道が2路線、バスが5事業者、コミュニティバス、デマンドタクシーがあり、一定の利便性が確保されている状況です。

また、交通手段は自家用車の割合が増加傾向にある一方、自転車の割合は減少傾向にあります。

佐賀市の課題

課題

①

本格化する人口減少・少子高齢化への対応

平成7年(1995年)をピークに人口減少が進む一方、高齢者の数は一貫して増加しており、令和12年(2030年)には3人のうち1人が65歳以上になると予測されています。

このような状況の中で、持続可能な都市を形成していくため、将来にわたり市民の生活利便性を確保するとともに、地域コミュニティを維持していくなど、本格化する人口減少・少子高齢化に対応していくことが求められます。



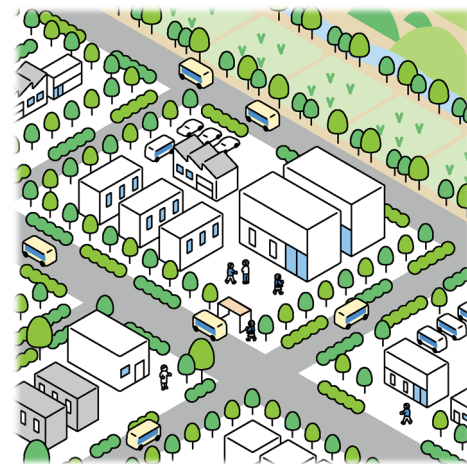
課題

②

新たな広域都市基盤と連動した経済活力の向上

本市は福岡都市圏や九州の主要な都市などにつながる鉄道及び高速道路を有しており、活発な経済的・人的交流により発展を続けてきました。また、現在、有明海沿岸地域の各都市の交流促進・連携強化に向け、「有明海沿岸道路」の整備をはじめ、南北の広域交通を結ぶ大動脈として期待される「佐賀唐津道路」の整備が進められています。

これら広域都市基盤を生かしたヒト・モノの流れをより一層促し、本市の活性化を図ることが求められます。



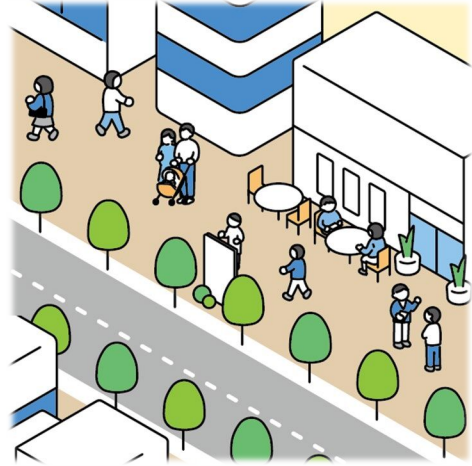
課題

③

都市の質を高め、県都としてさらなる魅力の向上

本市は県庁所在地として、社会経済活動の中枢を担い、県勢の発展に寄与してきました。また、佐賀駅周辺を中心に商業・業務機能が集積するにぎわいのある都市空間とともに、良好な住環境が形成されています。

今後は、佐賀駅を中心に北は「サンライズストリート（SAGAサンライズパークから佐賀駅まで）」沿線、南は「中央大通り」を含めた佐賀城公園へ至る通りの沿線の南北軸を強化し、市街地全体の魅力を高め、さらなるにぎわいや交流を生み出すとともに、多様な住まい方に応じた豊かな住環境を創出するなど、都市としての質の向上が求められます。



課題

④

地域資源を生かした「佐賀らしさ」の継承

本市は、みどり豊かな山なみや広大な干潟を有する有明海など、「山から海まで」を包括した豊穡な自然に恵まれています。また、江戸時代に整備された長崎から小倉を結ぶ長崎街道の宿場風景など歴史文化資源が今もなお多く残されています。

市民のまちに対する愛着や誇りを醸成するため、自然・歴史文化資源を生かして、これらの貴重な資源を次世代に繋いでいくことが求められます。



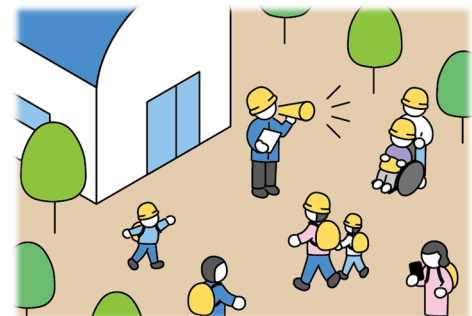
課題

⑤

激甚化・頻発化する自然災害への対応

近年、気候変動等に伴う豪雨災害や地震による災害など自然災害が激甚化・頻発化しています。

そのため、誰もが安全・安心に住み続けられるよう、災害に強いまちづくりを推進し、自然災害に対応していくことが求められます。



序章 都市計画マスタープランの策定にあたって

01 市民意向調査

02 都市づくりの課題

03 全体構想

04 ゾーン・拠点別方針

05 分野別方針

06 実現に向けて

参考 佐賀市の現況





第3章 全体構想

3-1 都市計画の基本理念

本市は、平成17年10月1日に佐賀市、諸富町、大和町、富士町、三瀬村の1市3町1村、平成19年10月1日に川副町、東与賀町、久保田町の3町と合併し、この2度の合併により、北は脊振山系や天山山系などの豊かな山林、南は日本最大の干潟を有する有明海に接する新しい佐賀市が誕生しました。

この17年間、合併前の市町村がそれぞれの特色を生かした魅力的な拠点としてコンパクトにまとまり、これらが道路ネットワークや公共交通ネットワークでつながるまちづくりを進め、市としての一体感の醸成を図ってきました。

また、合併によって福岡都市圏とのつながりや九州における国内外からの玄関口となる九州佐賀国際空港を有するという強みが生まれ、これら南北のつながりを生かしたまちづくりを進めてきました。

近年では、以前から隣接市との重要な交通ネットワークであったJR長崎本線だけでなく、新たに有明海沿岸道路や佐賀唐津道路の整備が進んだことで、隣接市のみならず県内外の都市を含めた広域的な観点でまちづくりを展開していくことが期待されています。

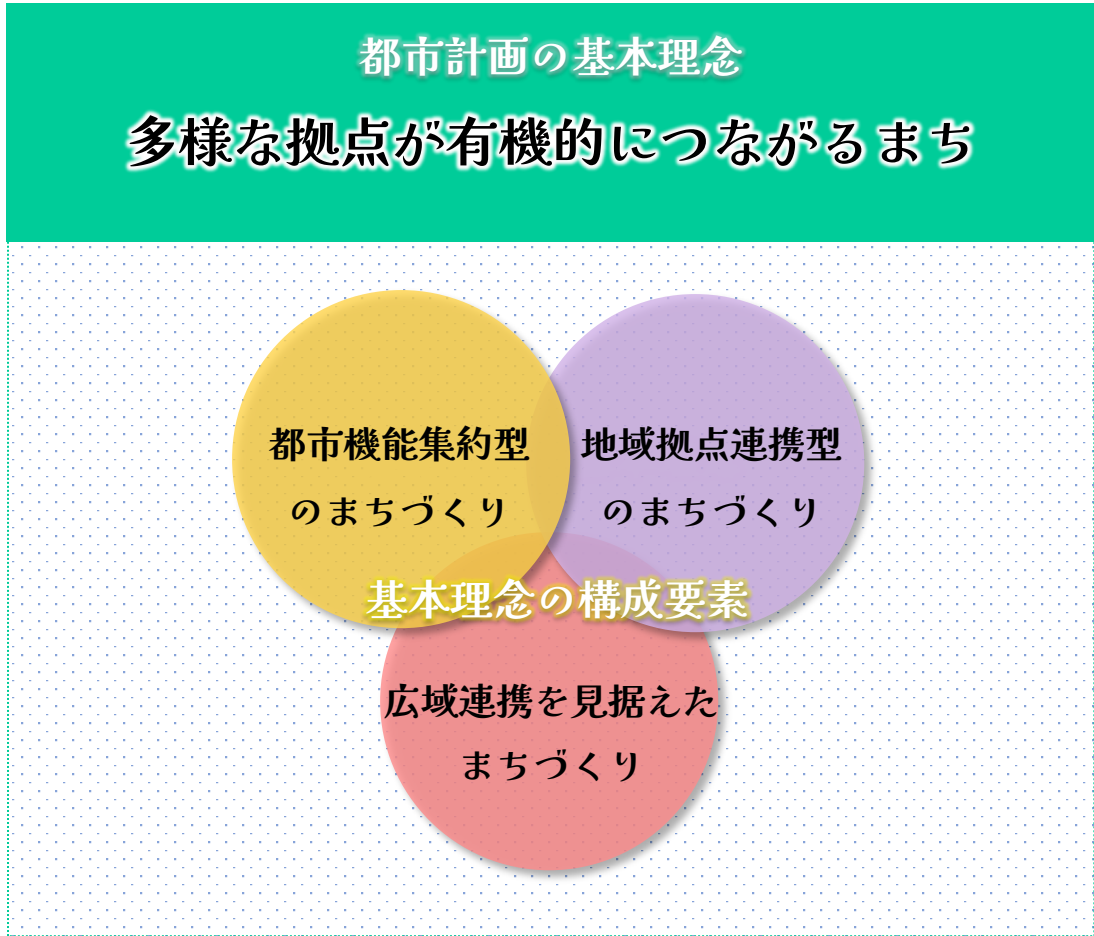
さらには、SAGAサンライズパークが整備され、県立大学が設立されるなど、佐賀市のみならず佐賀県全体の発展をリードする施設が集約され、都市機能の強化が進んでいるほか、佐賀駅とその周辺のリニューアルなど、日常的に人が集う居心地のよい「ウォークアブルシティ」に向けた取組も進んでいます。

このようにまちが変わりゆく中、最上位計画となる第3次佐賀市総合計画では、本市が目指す将来像を「佐賀らしさでみんなが上を向くまち」とし、各分野における施策の方向性を示しています。

都市計画においては、これまでそれぞれの地域が魅力的な拠点としてコンパクトにまとまり、相互に連携し合うことで、まちとしての「佐賀らしさ」を築いてきました。

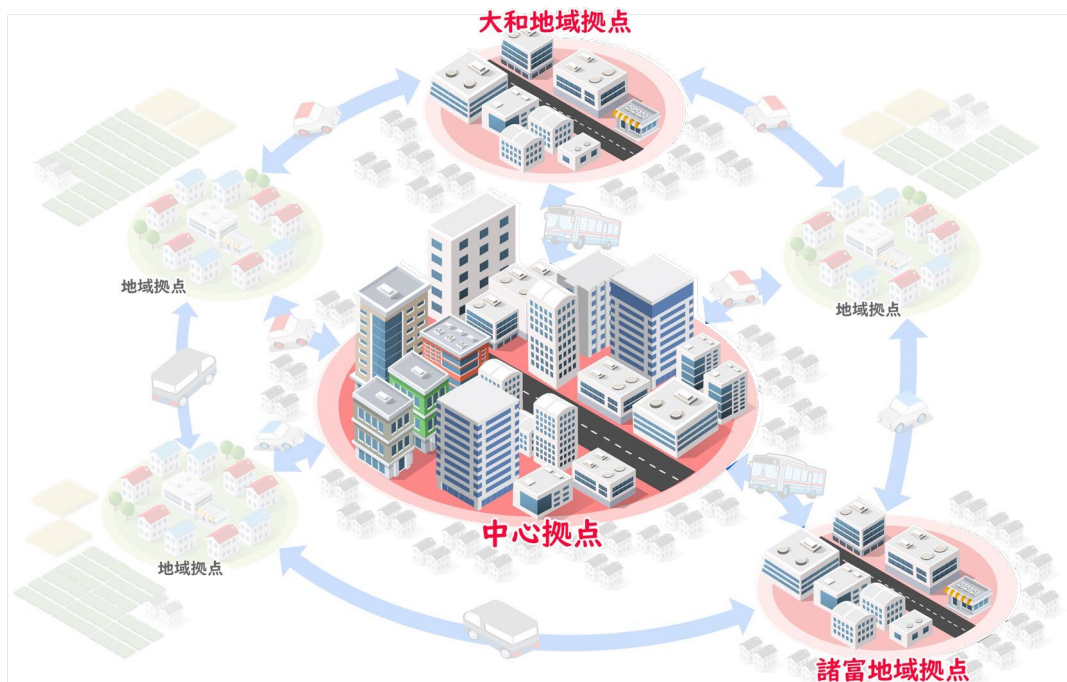
この「佐賀らしさ」をさらに進めていくため、本計画では、「多様な拠点が有機的につながるまち」を都市計画の基本理念とし、これからもそれぞれの地域が築いてきた個性や特性を守り育みながら、それらが拠点として連携し、共に高め合うことで市全体に多様な価値をもたらす、佐賀らしいまちに磨きをかけていきます。

また、本市がこれまで進めてきた「都市機能集約型のまちづくり」、「地域拠点連携型のまちづくり」を一層推進するとともに、人口減少や広域交通ネットワークの強化により、今後ますます重要となる「広域連携を見据えたまちづくり」を加え、これら3つを基本理念の構成要素とし、この基本理念に基づくまちづくりを進めていきます。



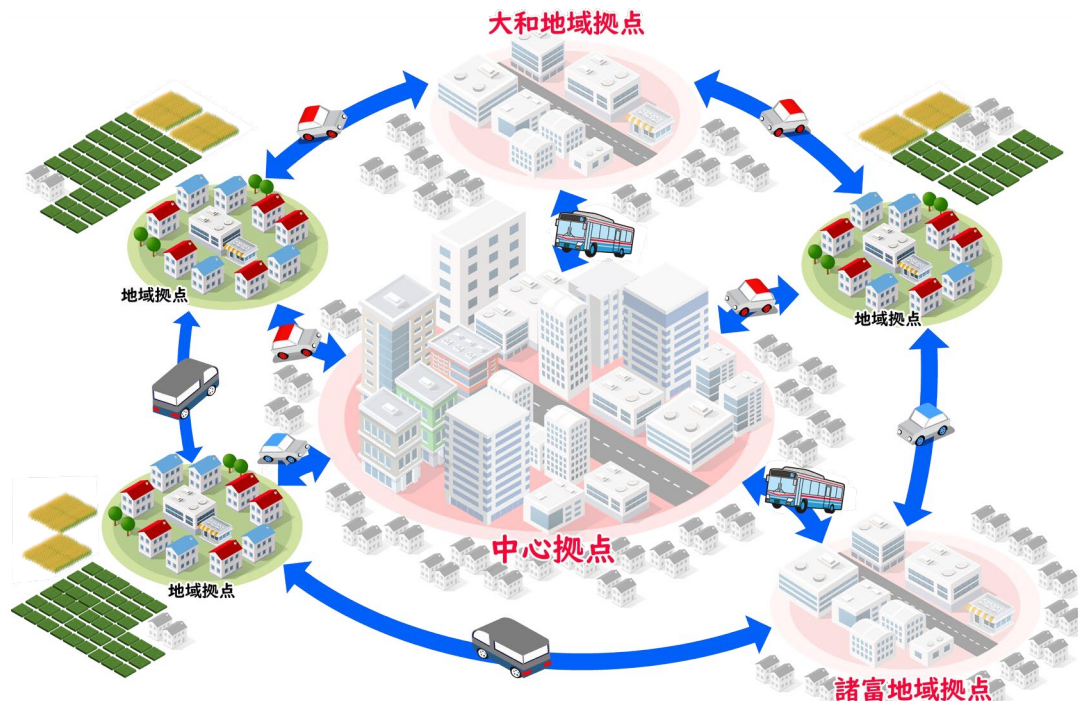
都市機能集約型のまちづくり

◆生活に必要な都市機能を、公共交通などを介して市民が利用・移動しやすい「中心拠点」や「地域拠点（諸富・大和地域拠点）」にコンパクトに集積します。



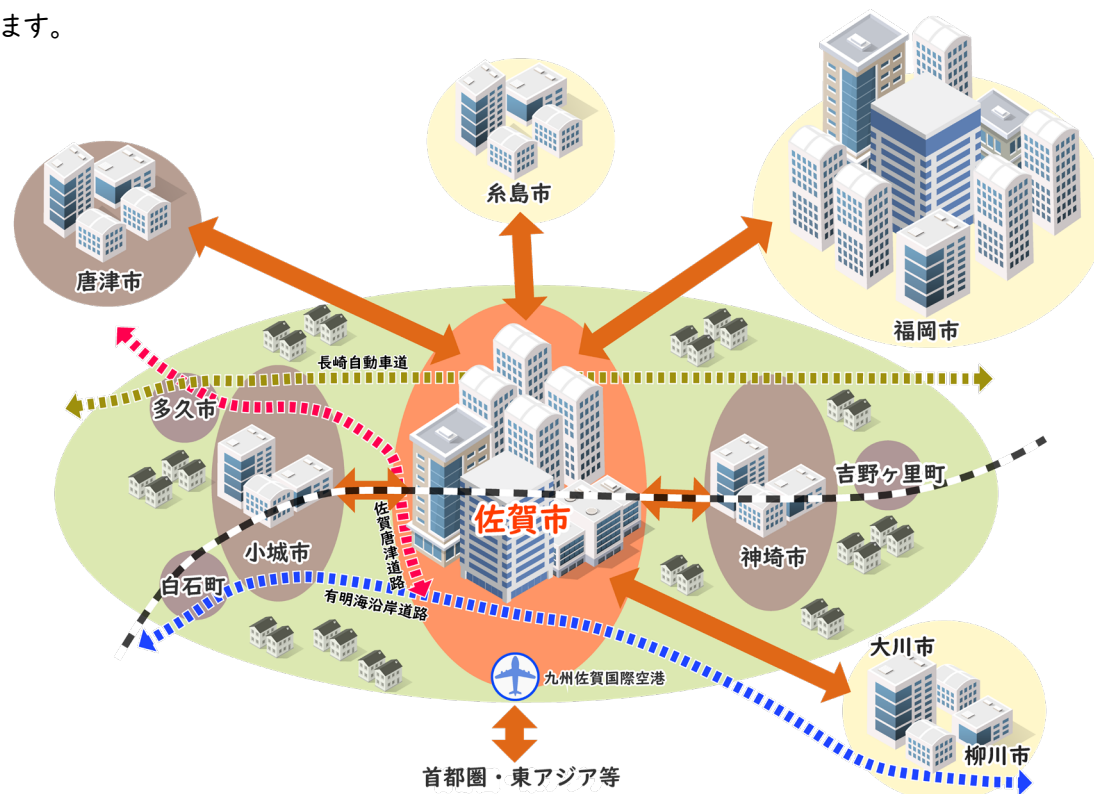
地域拠点連携型のまちづくり

- ◆「市街化調整区域における地域拠点やその集落」（以下「地域拠点等」）の生活利便性を維持するため、「中心拠点、諸富・大和地域拠点」と「地域拠点等」を交通ネットワークで連携することで、生活に必要な都市機能や地域資源を相互に補完します。



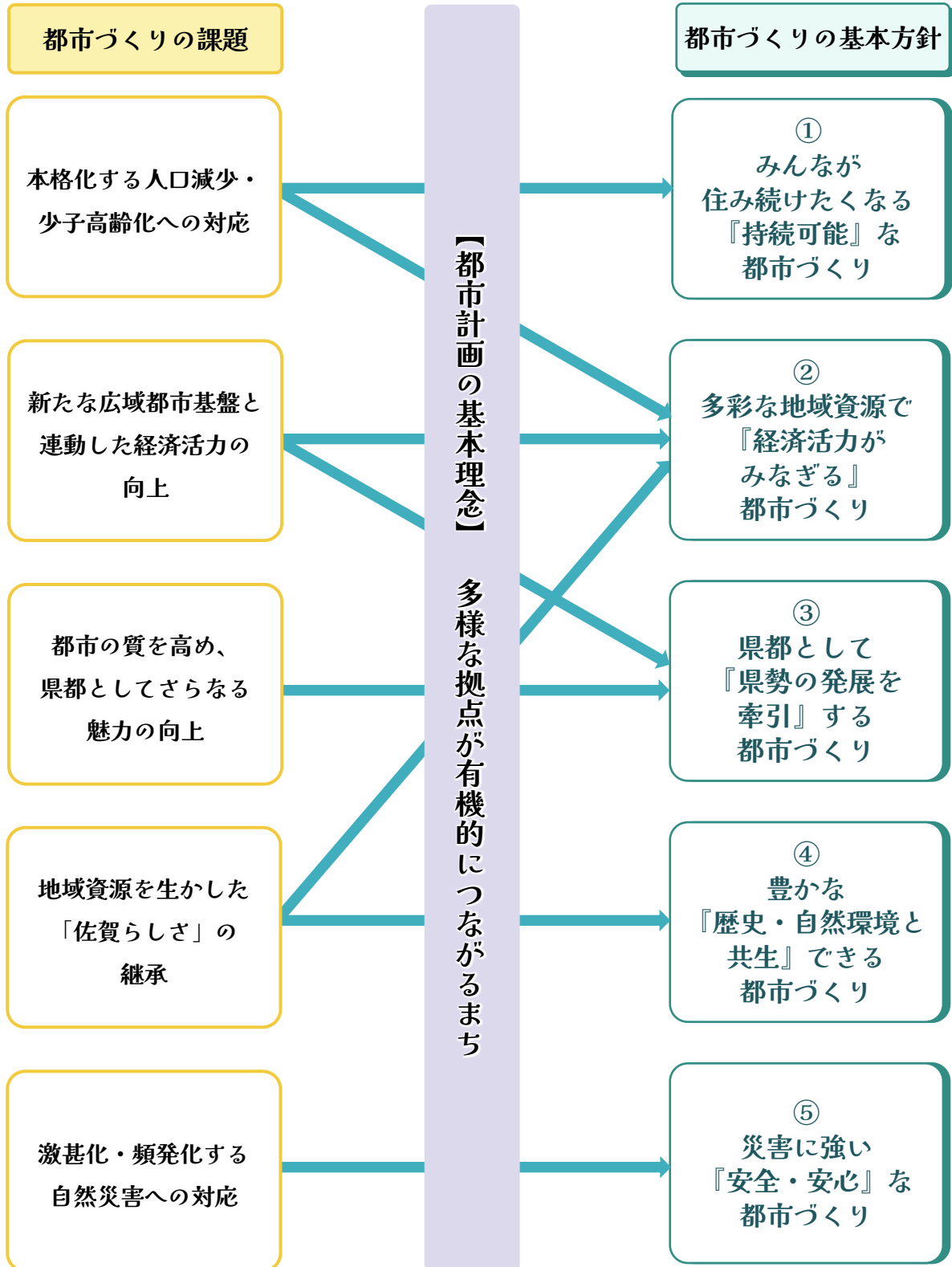
広域連携を見据えたまちづくり

- ◆上位計画である佐賀都市計画区域マスタープランにおける佐賀中部地域の中核都市として、高次都市機能の集積・強化及び広域交通ネットワークの充実を図り、ヒト・モノの流れをさらに活発化させ、広域的な都市活動・社会経済活動を支える県都として、県全体の発展を牽引します。



3-2 都市づくりの基本方針

都市計画の基本理念の実現のため、市民意向調査の結果や本市の現況から抽出した都市づくりの課題を踏まえ、都市づくりの基本方針を以下のとおり示します。





方針
①

みんなが住み続けたいなる『持続可能』な都市づくり

本格的な人口減少・少子高齢化の到来により、医療・福祉、商業、子育て、公共交通などのサービスをはじめ、生活利便性の維持が困難になることが想定されます。

そのため、佐賀駅周辺や地域の暮らしを支える拠点機能を強化していくとともに、これまで進めてきたコンパクト・プラス・ネットワークの取組を加速化・高質化し、将来にわたり誰もが住み続けたいと思える持続可能な都市づくりを目指します。



方針
②

多彩な地域資源で『経済活力がみなぎる』都市づくり

人々のニーズが多様化する中、魅力ある地域資源を生かし、多様なニーズに応えることで積極的に選ばれる都市となる必要があります。

そのため、本市が有する地場の産業や地域資源を磨き上げることで、定住・交流・関係人口の拡大を図り、経済活力がみなぎる都市づくりを目指します。



方針
③

県都として『県勢の発展を牽引』する都市づくり

本市では、鉄道駅や九州佐賀国際空港に加えて、有明海沿岸道路及び佐賀唐津道路の整備により新たな広域交通ネットワークの形成が進んでいます。九州各地や国内外とのアクセス性の向上に伴い、他都市とのさらなる交流拡大等が期待されています。

そのため、ヒト・モノの交流により生まれる広域的な都市連携を促進し、県都として県勢の発展を牽引する都市づくりを目指します。



方針
④

豊かな『歴史・自然環境と共生』できる都市づくり

本市は三重津海軍所跡など近代日本をリードしてきた歴史的背景やみどりあふれる山なみ、優良な農地、恵み豊かな海などを守り育んできました。そうした魅力ある歴史的まちなみや自然的風致による「佐賀らしさ」が損なわれないよう、次世代に継承する都市づくりが求められています。

そのため、本市が有する歴史・文化資源と豊かな自然環境を保全し、それらを生かした魅力的な都市づくりを目指します。

方針
⑤

災害に強い『安全・安心』な都市づくり

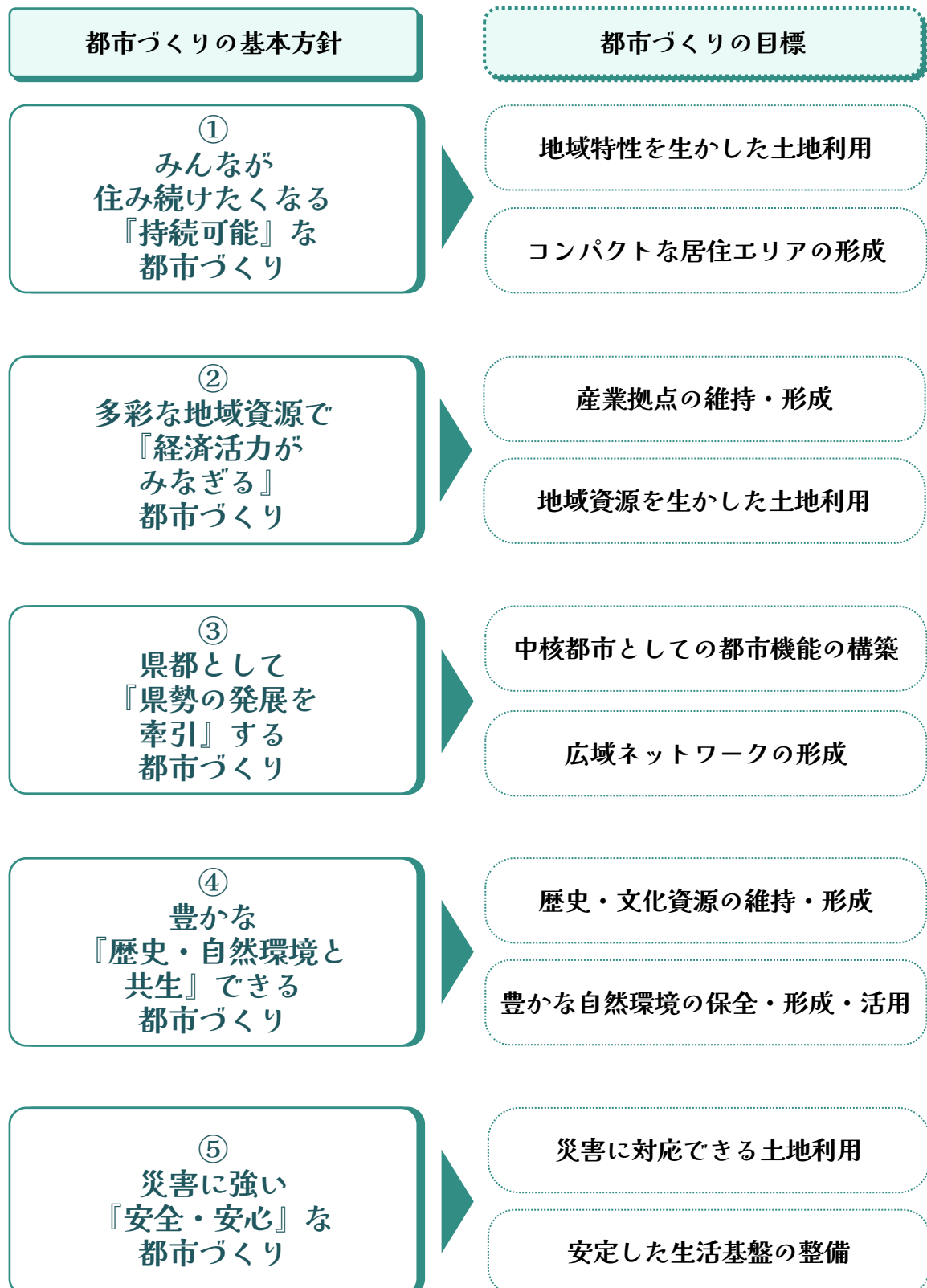
近年、気候変動等に伴う自然災害が激甚化・頻発化し、住宅や都市基盤等の被災リスクが高まってきています。本市でも台風や大雨による被害が増加しており、災害に強い都市づくりが求められています。

そのため、災害が起きることを前提として、ハード・ソフト両面から防災対策を講じることで都市の防災力を高め、誰もが安全・安心に住み続けられる都市づくりを目指します。



3-3 都市づくりの目標

都市づくりの基本方針に基づく具体的な行動指針として、都市づくりの目標を以下のとおり定めます。



基本方針① みんなが住み続けたいなる『持続可能』な都市づくり

都市づくりの目標

■地域特性を生かした土地利用

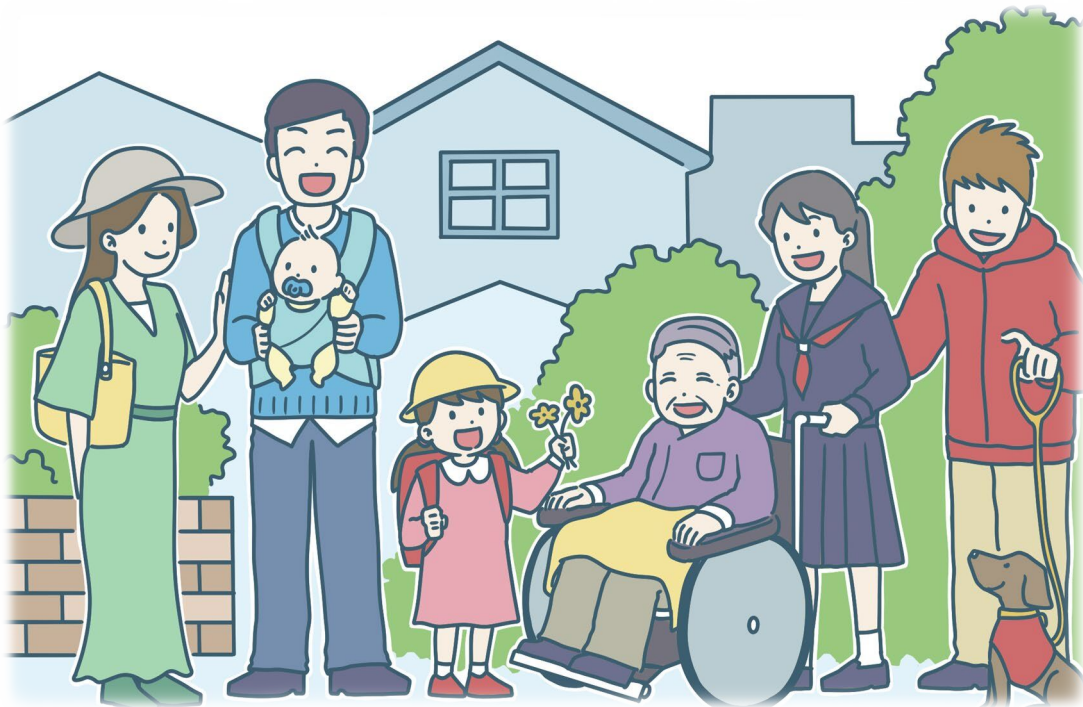
結婚、子育て、退職など各ライフステージやその時々の価値観によって、人々の暮らしにおけるニーズは変化するとともに、場所や時間にとらわれない柔軟な働き方が可能になるなどライフスタイルも多様化しています。

どこに住み、どのように暮らすのかを一人ひとりが選択できるよう、多様な「住まい方」「暮らし方」に対応できる住環境の形成や各地域に根付く集落のコミュニティを維持・活性化するため、既存の土地利用の状況を踏まえた持続可能な都市を目指します。

■コンパクトな居住エリアの形成

持続可能な都市の実現に向けて、多様な住環境の中でもより住みやすい場所への居住を推進するため、コンパクトで快適な住環境を創出することが必要です。

そのため、医療・福祉、商業、子育て等の都市機能が集積した市街地を形成するとともに、公共交通等の交通ネットワークにより市街地内及び各拠点間のアクセス性の向上を図り、生活利便性や安全性の高い住環境の整備を推進します。



基本方針② 多彩な地域資源で『経済活力がみなぎる』都市づくり

都市づくりの目標

■産業拠点の維持・形成

本市には、各地域で育んできた農業、漁業、工業など多彩な地域産業が存在しています。それら本市を支える経済活動を持続的なものとするため、既存の活動を維持する土地利用に加えて、新たな活動の場を創出し、都市全体の活力向上を推進することが必要です。

多彩な地域産業を維持・活性化するため、引き続き優良な産業用地の確保を図るとともに、鉄道駅、九州佐賀国際空港、長崎自動車道といった既にある本市の強みと合わせて、有明海沿岸道路、佐賀唐津道路といった新たな広域交通ネットワークの整備を踏まえた産業基盤の強化・創出を図ります。

■地域資源を生かした土地利用

みどり豊かな山なみとそこに位置するダム湖、佐賀平野に広がる田園風景、歴史情緒あふれる長崎街道、美しく調和した佐賀城と周辺のお濠など、古くから残る原風景や歴史的なまちなみは「佐賀らしさ」を形づくる重要な地域資源です。

それら本市を彩る多様な地域資源を市内外にアピールできる「佐賀ブランド」として生かし、地域それぞれの価値を高める土地利用を図ります。



基本方針③ 県都として『県勢の発展を牽引』する都市づくり

都市づくりの目標

■中核都市としての都市機能の構築

将来にわたり都市を維持していくためには、これまで以上に市域を超えた近隣都市との連携が必要となります。広域的な都市形成に向けた本市の役割は、県都であり県内の中核都市として、全体の活力につながる都市機能の向上を図ることです。

そのため、本市の都市機能の中心となる佐賀駅を含む市街地をはじめとして、行政、商業、情報、教育など県勢の発展をリードする高次都市機能を集積するとともに、さらなる機能の高度化を目指します。

■広域ネットワークの形成

多様な広域ネットワークを有する本市は、県内だけでなく隣接する福岡都市圏や筑後都市圏、さらには九州佐賀国際空港により首都圏や海外ともつながっており、本市を中心としたさらなるヒトやモノの交流が期待されています。

生活、産業、観光などのあらゆる面において、さらなる都市間交流を促す広域ネットワークを形成し、今ある機能や資源との相乗効果を図ることで、県全体の活力向上に寄与する都市づくりを目指します。



基本方針④ 豊かな『歴史・自然環境と共生』できる都市づくり

都市づくりの目標

■歴史・文化資源の維持・形成

本市には、江戸時代に建設された城下町としての町割、世界文化遺産に登録されている三重津海軍所跡や各地域に根付く伝統文化など、魅力ある歴史・文化資源が数多く残ります。

それらを一度失われると復元できない貴重な財産として引き続き維持・継承していくため、歴史的価値を有する建造物や施設、地域に伝わる祭礼行事や伝統技術などの維持を図るとともに、それらを生かした魅力あふれる都市を目指します。

■豊かな自然環境の保全・形成・活用

山から海までの豊かな自然環境は、歴史・文化資源と同様に失われると元に戻らない大切な地域資源です。また、自然環境の保全・形成は、地球温暖化など社会全体の課題として早急な対策が求められています。

本市においては、公園などの整備と併せたみどりの維持や新たな創出を図るなど、自然環境を適切に保全・形成するとともにそれらを有効活用することで、ゆとりのある都市空間の形成を目指します。



基本方針⑤ 災害に強い『安全・安心』な都市づくり

都市づくりの目標

■災害に対応できる土地利用

地形特性や気候変動の影響から、本市は大雨などによる多くの被害を受けてきました。安全・安心な都市とするためには、近年の激甚化・頻発化する豪雨災害や地震による災害等への対応が急務となっています。

そのため、台風、大雨、地震等が起こることを前提として、土砂災害や浸水被害が発生しやすいエリアなど各地域の特性を考慮し、災害リスクを想定した事前防災・減災に資する土地利用を目指します。

■安定した生活基盤の整備









道路、河川、上下水道などの生活基盤については、日常生活だけでなく災害時においても人命を守るための重要な役割を果たします。


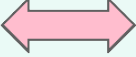



様々な災害が発生することを想定して、発生時の避難路や生活に必要不可欠なライフラインの持続的な確保を実現するため、安定した生活基盤の整備による安全・安心な都市づくりを目指します。



3-4 将来都市構造

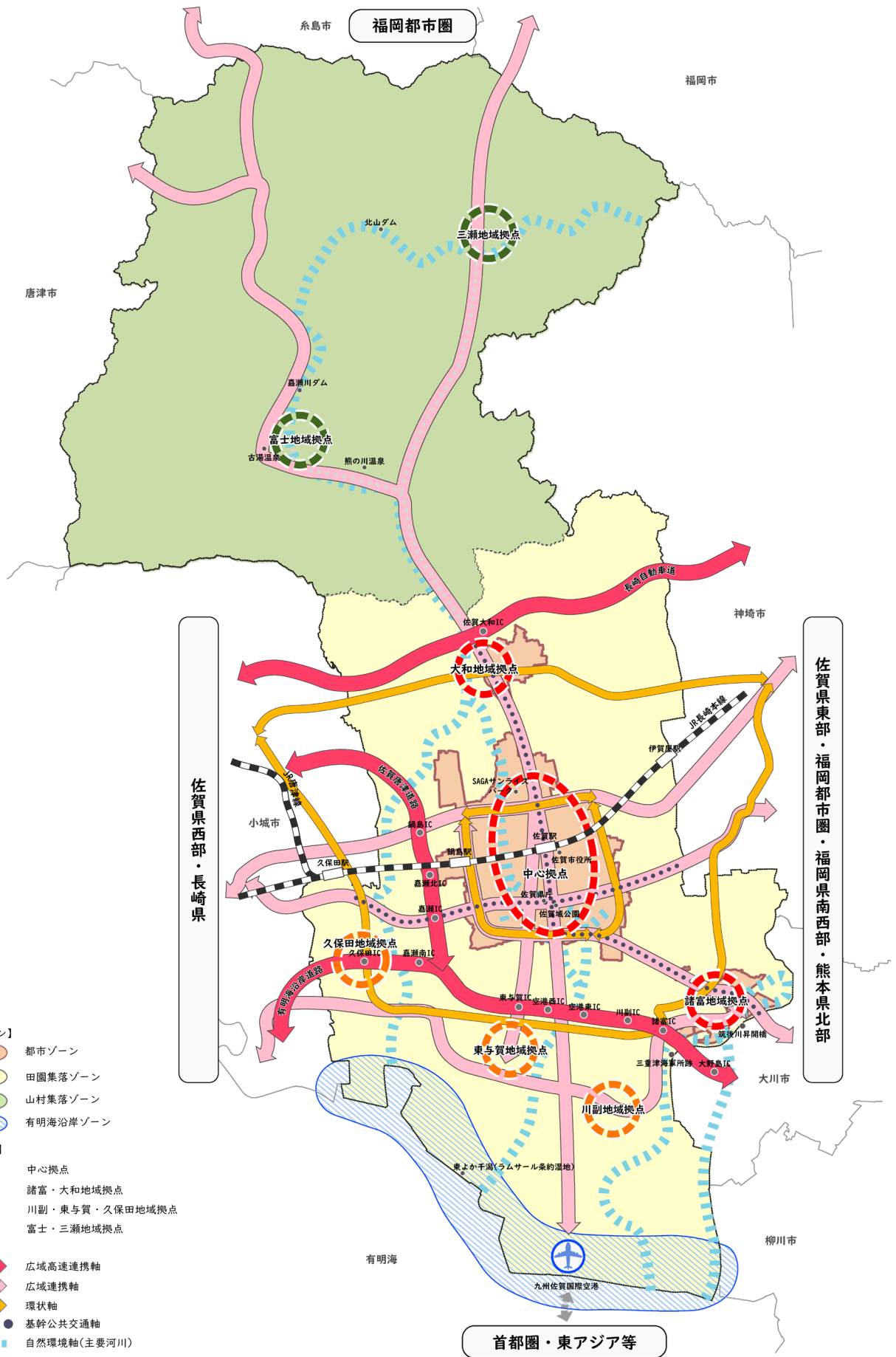
都市計画の基本理念や都市づくりの基本方針、都市づくりの目標の実現に向けて本市が目指す将来都市構造について、その構成要素（ゾーン・拠点・軸）を以下に示します。

構成要素	名称	設定箇所
ゾーン	都市ゾーン 	市街化区域
	田園集落ゾーン 	市街化調整区域
	山村集落ゾーン 	都市計画区域外
	有明海沿岸ゾーン 	有明海沿岸周辺のエリア
拠点	中心拠点 	佐賀駅周辺を中心に多様な都市機能が集積した都市ゾーン内の市街地
	諸富地域拠点 大和地域拠点 	諸富・大和地域において主要な都市機能が立地する都市ゾーン内の市街地
	川副地域拠点 東与賀地域拠点 久保田地域拠点 	川副・東与賀・久保田地域の各支所を中心とした拠点
	富士地域拠点 三瀬地域拠点 	富士・三瀬地域の各支所を中心とした拠点

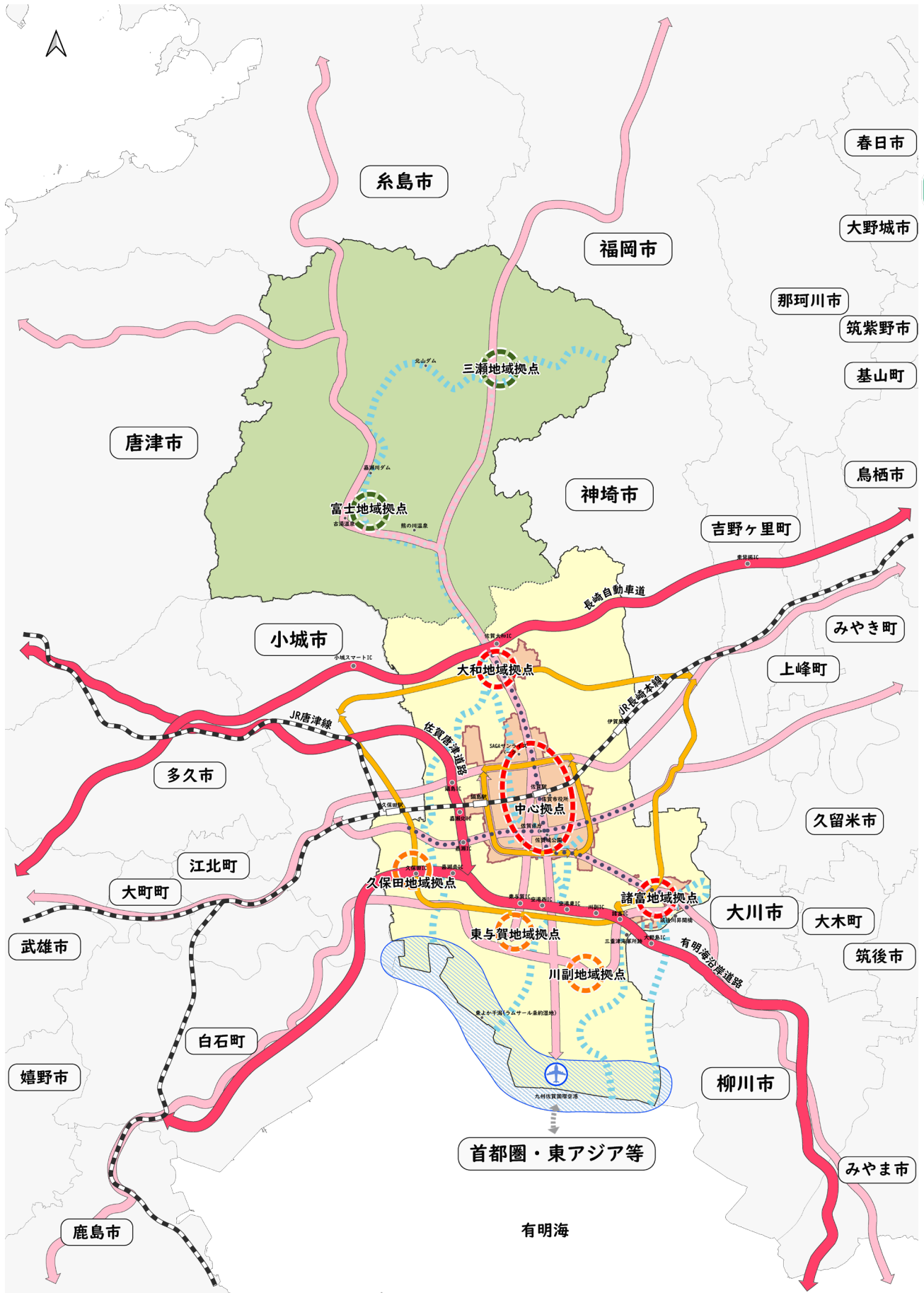
構成要素	名称	設定箇所
軸	広域高速連携軸 	長崎自動車道 有明海沿岸道路 佐賀唐津道路
	広域連携軸 	南北：国道263号、264号、323号 （主）前原富士線 （主）佐賀停車場線 （主）佐賀川副線 （主）佐賀空港線 （県）東与賀佐賀線 市道三溝線 東西：国道34号、207号、208号、264号、444号
	環状軸 	外環状線：国道34号、203号、264号、444号 （主）佐賀外環状線 環状線：国道34号、208号 （県）佐賀環状東線
	基幹公共交通軸 	1日片道30本以上のバス路線
	自然環境軸（主要河川） 	嘉瀬川、筑後川、早津江川 多布施川、天祐寺川、古江湖川、八田江



■将来都市構造図



■将来都市構造図（広域）



- 序
- 1
- 2
- 第3章
- 4
- 5
- 6
- 参

序章 都市計画マスタープランの策定にあたって

01 市民意向調査

02 都市づくりの課題

03 全体構想

04 ゾーン・拠点別方針

05 分野別方針

06 実現に向けて

参考 佐賀市の現況

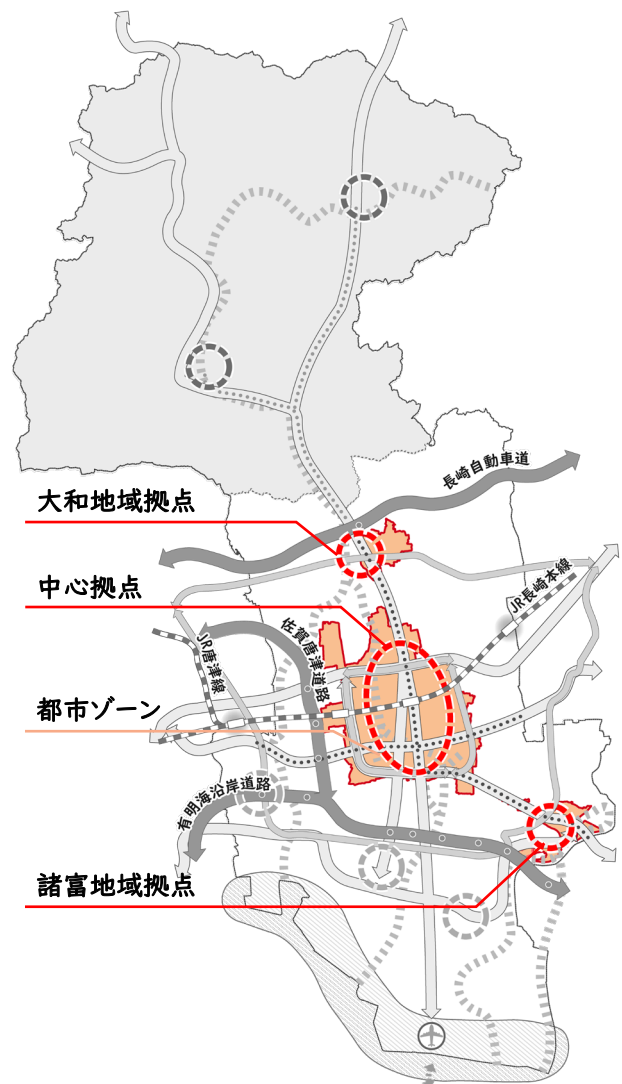


第4章 ゾーン・拠点別方針

本章では、将来都市構造を構成するゾーンや拠点において、それぞれの地域の特性や土地利用の現況を踏まえた今後の都市づくりの方針を示します。

4-1 都市ゾーン

- 佐賀駅を中心とした本市の中心部、諸富町、大和町の市街地を都市ゾーンと位置付け、市民の暮らしを支える医療・福祉、商業、子育て等の都市機能の集積を図るとともに、誰もが安心して歩いて暮らせるコンパクトで快適な住環境を創出します。
- 都市ゾーン内では、徒歩や自転車利用圏内での居住を推進するため、都市機能の誘導と歩行者・自転車利用空間の整備に加えて、人々が集い、憩える空間の確保や各種施設のバリアフリー化を図るなど、都市基盤の整備・改善等による魅力向上に努めます。
- 都市の防火性の向上と併せて災害リスクを考慮した居住を促すとともに、空き家等のリフォームや住宅用途以外での利活用など、既存ストックの活用を重点的な対策として検討することで、良好な住環境の整備に努めます。
- 都市ゾーン外の拠点からも、ゾーン内の多様なサービスを受けられるよう、佐賀駅や佐賀駅バスセンター、各地域拠点のバス停留所を要所として、タクシーや路線バス、パーソナルモビリティ※などの移動手段を適正に配置し利便性の向上を図るとともに、拠点間については近隣都市とを結ぶ公共交通サービスを充実させることで、各拠点間や他都市との連携を図ります。



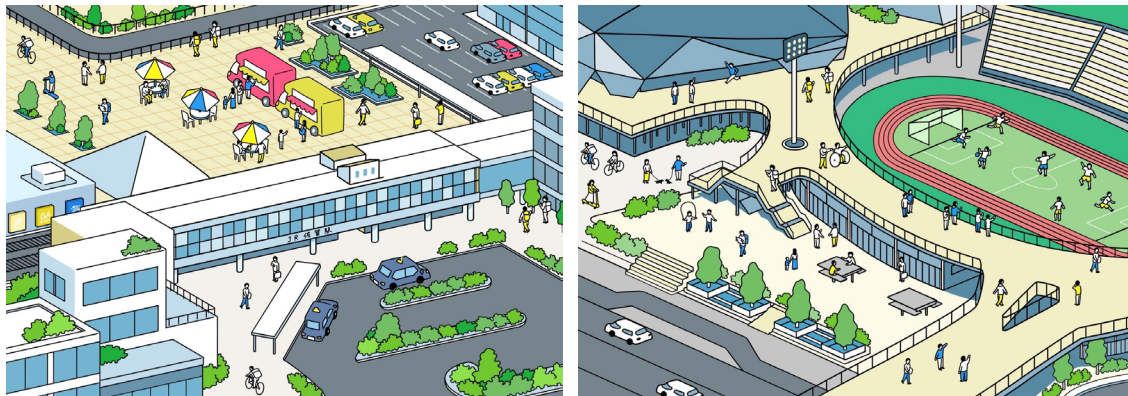
※パーソナルモビリティ：一般的に近距離移動を目的とした電動の移動手段で、電動キックボード、電動アシスト付き自転車など個人で使用するものを指す。

(1) 中心拠点

- 佐賀駅を中心とし、県全体の発展をリードする中心拠点は、古くから市の経済の中心として栄えた中心市街地をはじめ、歴史・教育文化・スポーツ施設などを有しており、住む人だけでなく市内外からも人々が集まる拠点として、商業施設や宿泊施設などの都市機能の集積・高度化を図り、県都の中心部としてのにぎわいやさらなる魅力を創出します。
- 中心拠点内は、長崎街道を軸に発展してきた経緯を踏まえ、歴史的建築物、各地に行きわたる水路網など、城下町として発展してきた歴史的まちなみを有しており、それらを保全・継承するため、歴史的環境と都市的空間が調和した市街地の形成を図ります。

佐賀市リーディングエリア

- SAGAサンライズパークから佐賀城公園までを「佐賀市リーディングエリア」と位置付け、中心拠点のなかでもさらに経済・教育文化の中心を担うエリアとして、県内外からの交流や消費活動の場となる商業施設、宿泊施設、企業オフィス等の立地を促し、さらなる魅力向上を図ります。
- サンライズストリート沿道は、SAGAサンライズパーク、佐賀市文化会館などスポーツやレクリエーション、文化・芸能に親しめる施設が立地する特性を生かし、人々の交流の場となる宿泊施設の立地誘導や道路空間を活用したイベントの開催など、回遊性のみならず滞在快適性の向上によるにぎわい空間を創出します。
- 中央大通り沿道は、中心市街地のさらなる活性化を図るため、空き店舗や空き地、狭小地の有効活用、駐車場の適正配置、土地の高度利用を促すなど、都市空間の魅力と活力を向上し、中央大通りの価値を高める取組を実施します。
- リーディングエリア内の佐賀駅から北側は、先端技術を有する企業や教育機関が立地することから、佐賀の次世代を担う人材や知識、技術などの知的資源のさらなる集積を促し、既存の住環境と調和した落ち着きと活気ある市街地を形成します。
- リーディングエリア内の佐賀駅から南側は、多様な世代が交流できるよう、広場や緑地などの憩いの空間、コワーキング※機能などが確保された働きやすい空間、保育施設などがある子育てがしやすい空間など、子どもから大人まで快適に過ごせる環境を創出します。



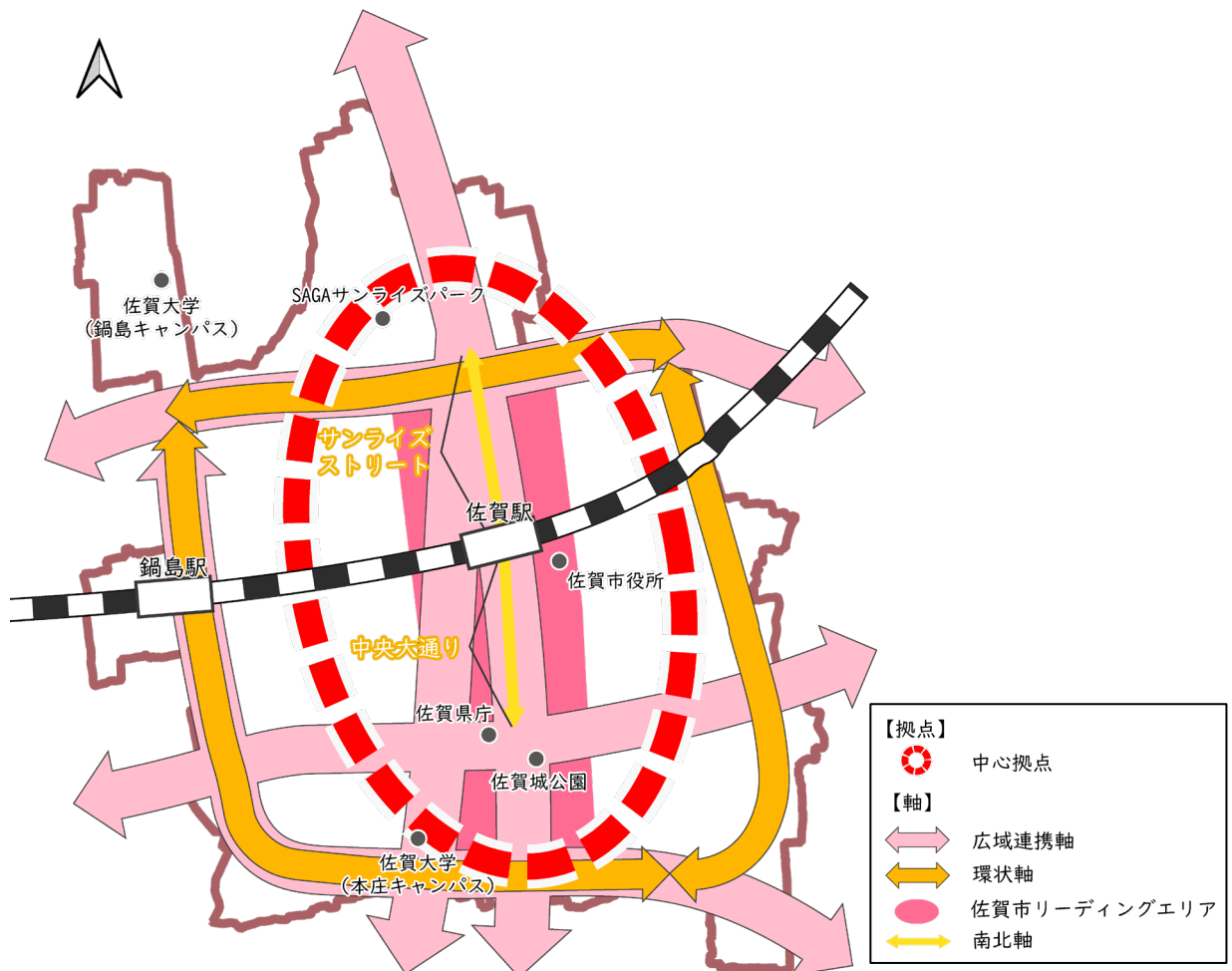
※コワーキング：従来から存在する単に働く場所を共有するだけのシェアオフィスとは異なり、働く個人がある場所に集い、コミュニケーションを通じて情報や知恵を共有し、状況に応じて協同しながら価値を創出していく働き方を意味している。

- 佐賀城跡が残る城内地区は、幕末から明治にかけて近代日本の礎を築いた佐賀藩の政治の中心地であったことから、歴史的価値を残す品格ある地域として、城内地区の象徴となる佐賀城本丸歴史館やお濠などを生かした歴史・文化の拠点としての活用を図ります。
- 城内地区には、佐賀城公園、県立図書館、県立美術館、県立博物館などの教育文化施設も位置することから、文教地区として市民が学び、憩える空間の中で佐賀城下の歴史・文化を感じられるよう、歴史的背景を踏まえた一体的な土地利用を図り、城下町への愛着と誇りを醸成していきます。

ウォークブルシティ

リーディングエリアでは、ウォークブルなまちを推進するため、歩きながら快適に移動しやすい環境を整備し、道路空間をくつろぎやにぎわいの空間としても利用できるように、歩行者利便増進道路（ほこみち）制度※を活用するなど、SAGAサンライズパークから佐賀駅までのサンライズストリートと佐賀駅から中央大通りを経由し、佐賀城公園へ至るストリートとを併せた南北軸を磨き上げ、“日常的に人が歩いて楽しむ”という「ウォークブルシティ」の取組を推進します。

■中心拠点周辺エリアまちづくり方針図



※歩行者利便増進道路（ほこみち）制度：道路を「通行」以外の目的で柔軟に利用できるようにする制度のこと。制度を利用すると、たとえば、幅の広い歩道にオープンカフェやベンチ等を置いて、歩行者にとって便利でにぎわいあふれる空間を創り出すことができる。

(2) 諸富・大和地域拠点

- 既成市街地である諸富・大和地域拠点は、中心拠点を補完する拠点として、周辺住民の日常生活に必要な公共施設や商業施設などの都市機能を誘導し、各地域の生活利便性の維持・充実を図ります。

■ 諸富地域拠点

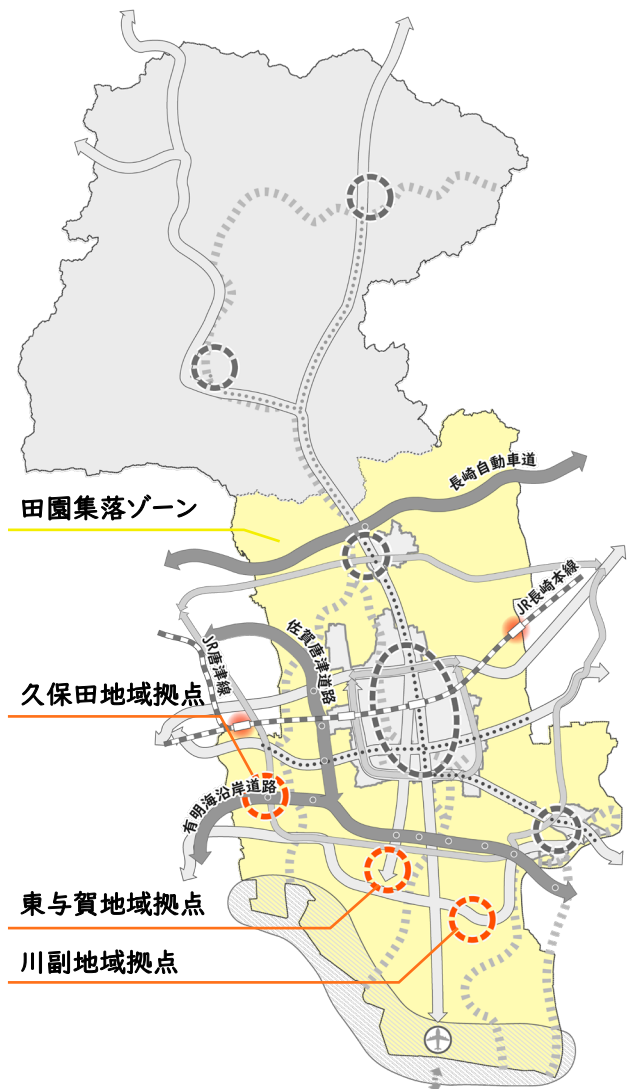
- 諸富地域拠点とその周辺は、市役所支所、公民館、図書館（分館）、体育館の行政機能や教育文化機能を維持するとともに、医療、金融等の民間による都市機能も維持できるよう、市街地環境の整備・改善による拠点の高質化に努めます。
- 諸富地域の伝統的地場産業である家具製造を中心とした工業地は、引き続き周辺住宅地との共存を図ります。

■ 大和地域拠点

- 大和地域拠点とその周辺は、商業、医療、金融等の都市機能の維持を図るとともに、市街地環境の整備・改善による拠点の高質化に努めます。
- 現在、市街化区域外に位置する市役所支所、図書館（分館）、体育館の公共施設については、その機能を維持しつつ、市街地への機能集積を検討します。

4-2 田園集落ゾーン

- 川副町、東与賀町、久保田町や旧佐賀市、諸富町、大和町の農地及び集落が位置する平野部を田園集落ゾーンとし、本市の農業生産を支えるゾーンとして位置付けます。
- 平野部に広がる農地では、米、麦、大豆などの土地利用型作物の生産やキュウリ、アスパラガス、トマト、イチゴなどの施設園芸作物の栽培が盛んであり、それらの生産基盤を維持するため、引き続き優良農地を保全し、無秩序な開発を防止します。
- 農地と共存する集落については、既存のコミュニティを持続するため、周辺環境や災害リスクなどに配慮しながら持続可能な集落環境の維持に努めるとともに、必要に応じて生活道路や排水処理対策などを進め、良好な生活環境の整備を図ります。
- JR伊賀屋駅、久保田駅周辺は、近隣都市とつながる駅周辺の立地を生かし、隣接市の動向を踏まえてヒトやモノの交流や駅利用者の増加などに資する土地利用を検討します。



(1) 川副・東与賀・久保田地域拠点

- 支所を中心とした拠点として、市役所支所、公民館、交流施設等の既存の拠点機能を保ち、将来にわたり、拠点周辺を含む集落環境の維持を図ります。

川副地域拠点

- 川副地域の生活拠点として、国道444号沿線等における生活利便施設の維持により、地域住民の日常生活に支障のない住環境の整備・改善を図るとともに、九州佐賀国際空港が位置する地域特性も踏まえた土地利用を推進します。

東与賀地域拠点

- 東与賀地域の生活拠点として、県道東与賀佐賀線沿線等における生活利便施設の維持により、地域住民の日常生活に支障のない住環境の整備・改善を図るとともに、東よか干潟などが隣接する地域特性を踏まえた土地利用を推進します。

久保田地域拠点

- 久保田地域の生活拠点として、県道佐賀外環状線沿線等における生活利便施設の維持により、地域住民の日常生活に支障のない住環境の整備・改善を図るとともに、久保田駅が位置する地域特性を踏まえた土地利用を推進します。

(2) 市街化調整区域の集落

- ゾーン内における旧佐賀市や諸富町、大和町を含めた各拠点の田園集落は、優良な農地の保全を前提としつつ、開発許可制度などの適切な運用により、既存の土地利用を考慮しながら、良好な集落環境の維持を図ります。

(3) 田園集落ゾーン内の各エリア

I 佐賀大和 I C 周辺エリア

- 佐賀大和インターチェンジ周辺とそれに接続する主要幹線道路沿線は、広域的な交通利便性を生かし、周辺の自然環境や農用地との調和を図りながら、久保泉工業団地など既存の工業団地の環境維持を図ります。
- 地域の活力向上のため、既存工場の拡張など、企業の新たな受け皿となる土地利用を検討します。

II 佐賀唐津道路沿線エリア

- 鍋島貨物駅に近接する佐賀唐津道路の広域的な交通利便性を生かし、周辺の土地利用の現況等を考慮しつつ、道路整備の進展と合わせて産業の振興を促す土地利用を検討します。
- 既存の市街地に近いインターチェンジ周辺では、鍋島貨物駅周辺と一体となった土地利用を検討します。

III 有明海沿岸道路沿線エリア

- 有明海沿岸道路沿線では、周辺の土地利用の現況等を考慮しつつ、広域道路ネットワークを生かした製造業や物流業などの新たな産業基盤や地域の特色を取り入れた交流の場としての土地利用を検討します。
- 各インターチェンジにおいては、それら周辺の特長や他都市との交流を実現するアクセス性の高さを踏まえ、新たな魅力を創出する土地利用を検討します。

4-3 山村集落ゾーン

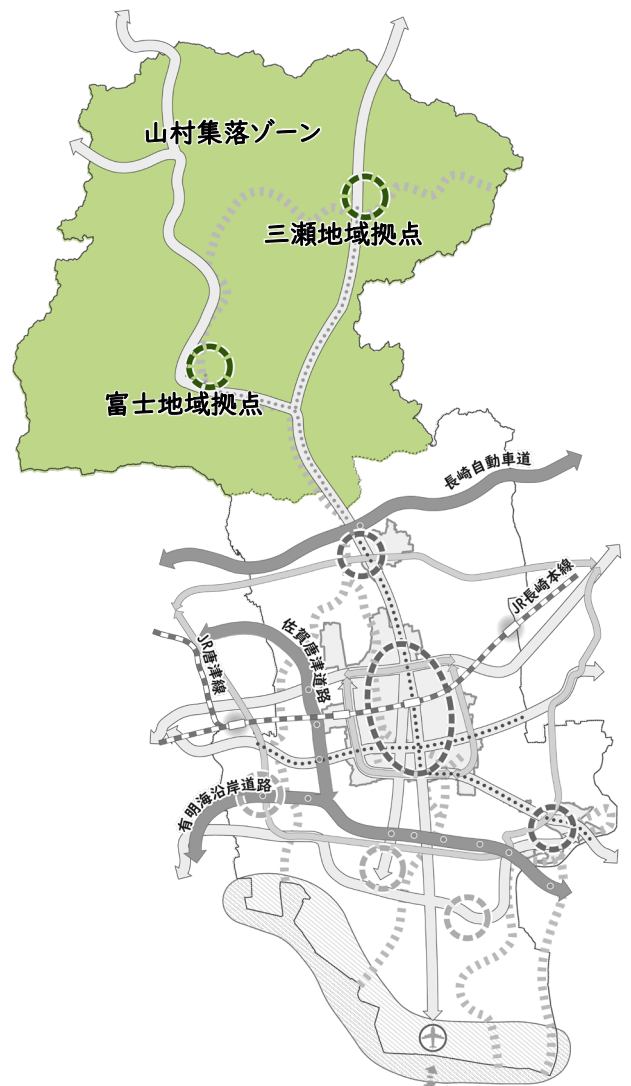
- 富士町、三瀬村、大和町の一部が位置する都市計画区域外を山村集落ゾーンと位置付け、みどり豊かな山間部や里山の森林等の保全・活用を推進します。
- 市外に誇る温泉やダム湖などを生かし、観光・スポーツ・レクリエーションの場として活用するとともに、空き家バンク制度の推進による既存空き家等の有効活用などを図り、今ある地域コミュニティを維持し、将来にわたって持続可能な地域づくりを目指します。

富士地域拠点

- 既存集落地のコミュニティを維持するため、一定の生活機能を確保するとともに、古湯温泉や熊の川温泉を有する温泉地としてのサービスの充実やイメージの向上のために、嘉瀬川ダムや北山ダムの周辺施設等との連携を図りつつ、宿泊を伴う滞在空間としての魅力づくりを推進します。

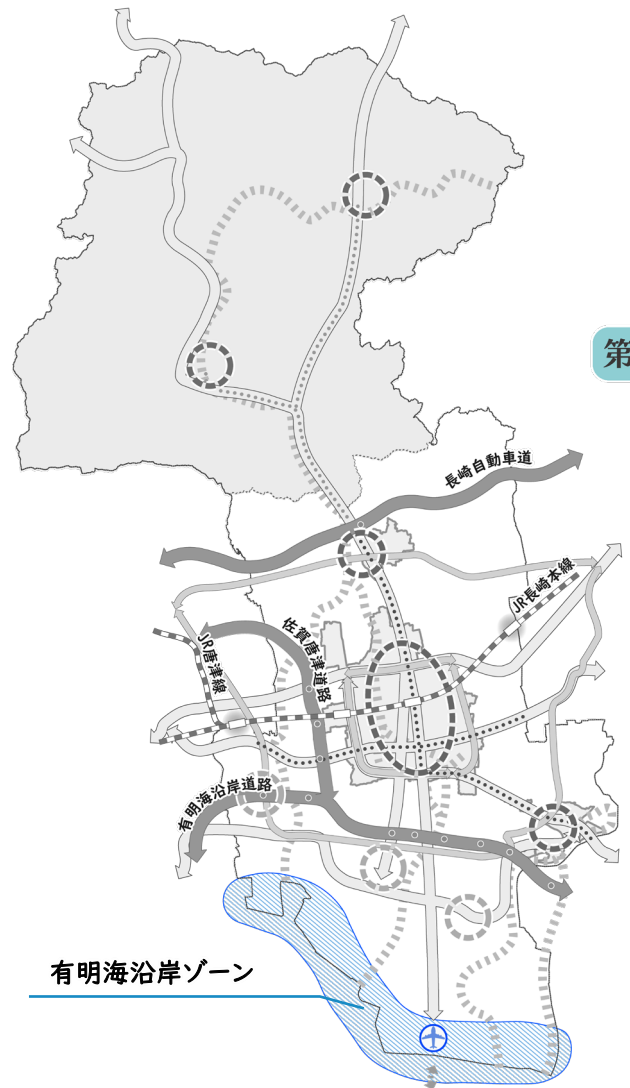
三瀬地域拠点

- 既存集落地のコミュニティを維持するため、一定の生活機能を確保するとともに、三瀬温泉及びその周辺施設を生かし、大自然の中で交流し、憩える癒し空間としての魅力づくりを推進します。



4-4 有明海沿岸ゾーン

- 本市の南部地域に面する有明海の海岸域を有明海沿岸ゾーンと位置付け、自然環境の保全・活用と田園集落ゾーンと調和した土地利用を図ります。
- ゾーン内では、海苔養殖を中心とする水産業が盛んに行われているとともに、国際的に重要な湿地としてラムサール条約湿地に登録された東よか干潟が位置することから、有明海の水産資源と水環境の保全を図ります。
- 保全と併せて有明海の魅力ある資源を生かした体験学習の場や干潟よか公園、東よか干潟ビジターセンターなど周辺施設と連携した交流空間としての活用を推進します。
- 国内外との玄関口となる九州佐賀国際空港周辺は、空港のポテンシャルを生かし、その他の広域交通ネットワークと合わせたヒトやモノにおける国際交流の拠点となる土地利用を促します。



序

1

2

3

第4章

5

6

参

序章 都市計画マスタープランの策定にあたって

01 市民意向調査

02 都市づくりの課題

03 全体構想

04 ゾーン・拠点別方針

05 分野別方針

06 実現に向けて

参考 佐賀市の現況



第5章 分野別方針

分野別方針では、都市づくりの目標や将来都市構造を実現するために必要な取組について、7つの分野（土地利用、都市交通、みどり・水辺、歴まち・都市景観、都市環境、都市防災、その他都市基盤）ごとに、都市づくりの基本方針を示します。

都市づくりの基本方針	都市づくりの目標	分野別方針						
		土地利用	都市交通	みどり・水辺	歴まち・都市景観	都市環境	都市防災	その他都市基盤
みんなが 住み続けたい 『持続可能』な 都市づくり	地域特性を生かした土地利用	◎	◎	○		◎	◎	◎
	コンパクトな居住エリアの形成							
多彩な地域資源で 『経済活力が みなぎる』 都市づくり	産業拠点の維持・形成	◎	○	○	○			
	地域資源を生かした土地利用							
県都として 『県勢の発展を 牽引』する 都市づくり	中核都市としての都市機能の構築	◎	◎					○
	広域ネットワークの形成							
豊かな 『歴史・自然環境と 共生』できる 都市づくり	歴史・文化資源の維持・形成	○		◎	◎	○		
	豊かな自然環境の保全・形成・活用							
災害に強い 『安全・安心』な 都市づくり	災害に対応できる土地利用	◎	○				◎	◎
	安定した生活基盤の整備							
将来都市構造								

ゾーン・拠点・軸

※「都市づくりの基本方針・目標」のうち、7つの分野別方針において特に関係性が高い項目は「◎」、関係性が高い項目は「○」と表示

「都市づくりの基本方針・目標」と「分野別方針」の関係性

5-1 土地利用

土地利用では、「区域区分の方針」、「市街化区域の土地利用方針」、「市街化調整区域・都市計画区域外の土地利用方針」を示します。

(1) 区域区分の方針

方針

①

コンパクトな都市づくりに向けた区域区分の保持

- 都市計画区域として指定する範囲は、都市計画制度により、総合的に整備、開発及び保全する必要がある区域とします。
- 無秩序な市街地の拡大による都市機能低下の抑制と計画的な公共施設整備等による良好な市街地の形成、優良な農地との健全な調和を図るため、引き続き区域区分を堅持し、適切な土地利用を推進することで、コンパクトな都市づくりを目指します。
- 市街化調整区域は原則市街化区域に編入しないものとし、必要であると考えられる場合は、第3次佐賀市総合計画や佐賀都市計画区域マスタープランなどの上位計画を踏まえ、慎重に検討します。

(2) 市街化区域の土地利用方針

■商業・業務系土地利用の方針

方針

②

拠点性・利便性の向上に資する都市機能の誘導

- 県内の行政・経済・教育文化の中心的な役割を担う中心拠点や諸富・大和地域拠点内の市街地においては、拠点性や利便性をより一層高めるため、拠点の性質に応じて医療・福祉、商業、子育て等の多様な都市機能の誘導を図ります。
- 都市機能の高度化と適正配置の観点から、必要に応じて土地利用の現況や動向に伴う容積率緩和制度を活用した土地の高度利用や用途地域の変更等を検討します。
- 幹線道路などの沿道空間については、住宅地などの周辺環境との調和を図りながら、沿道にふさわしい店舗などサービス施設の立地を促す土地利用を推進します。



■住居系土地利用の方針

方針

③

人口密度を維持したコンパクトな居住エリアの形成

- 佐賀駅周辺などの中心部におけるにぎわいのある暮らしや周辺居住地におけるゆとりのある暮らしなど、地域特性を生かし、ライフステージやライフスタイルに合わせて住まい方を選択できる住環境を形成することで、人口密度の維持を図ります。
- 若者から高齢者まで多様な世代が将来にわたり暮らし続けることを可能にするため、日常サービスが受けやすい市街地において、高齢者向けや単身者向け、多世代居住向けなどそれぞれのニーズを踏まえた多様な住宅の立地を促す土地利用を図ります。
- 低層住宅が立ち並ぶ市街地は、低層の戸建て住宅や集合住宅を主体とした青空が広く見えるゆとりと落ち着きのある良好な住環境の維持・形成を図ります。
- 市街地に点在する空き家はリフォームや耐震改修などを図り、中古住宅としての流通、住宅用途以外での活用を検討するとともに、空き地などの低未利用地は集約等を図り、市民が憩い、集える空間としての活用、生活利便性を高める施設の誘導など、居住エリアの魅力向上に努めます。



■産業系土地利用の方針

方針

④

工業地の維持・活用の推進

- 既存工業地については、市の活力となっていることから、操業環境の維持と工業地の拡充によるさらなる活用を図り、地域経済を支える産業集積を目指します。
- 新たな工業地の創出の際には、鉄道駅や高規格道路などの立地状況を踏まえるとともに、周辺の自然環境などに配慮した計画的かつ適切な配置を検討します。
- 工場と住宅が混在する地区等は、現況の土地利用に合わせた適切な用途地域への変更等を検討しつつ、周辺の住環境との調和を図ります。

(3) 市街化調整区域・都市計画区域外の土地利用方針

■農地及び山林の土地利用の方針

方針

⑤

豊かな自然環境の保全と適切な土地利用の推進

● 全般

- 市街化調整区域に広がる優良な農地は、農業における生産性の向上を促すだけでなく、佐賀らしさを形づくる貴重な地域資源としても保全する必要があるため、無秩序な開発を防止します。
- 農地の保全とともに、農業を肌で感じることができる市民農園や農業体験などの自然に親しみ交流できる環境の充実を図ります。
- 山林、河川、クリークなどの自然環境や生物生息環境は積極的に保全するとともに、市民にとって身近な資源として活用していきます。
- 自然や温泉などといった多様な観光資源を生かした土地利用を推進し、市内外との交流による活気ある地域づくりにつなげていきます。

● 住居系土地利用

- 無秩序な開発の抑制を基本とした上で、人口減少、少子高齢化に伴う地域活力の低下が懸念される既存集落においては、開発許可制度などの適切な運用による集落の維持とともに、集落地の生活環境や周辺の農地等への影響を踏まえた適正な土地利用を図ります。
- 土砂災害などの災害リスクが高い地域については、ハザード情報や防災対策などの状況を踏まえ、住宅の立地を抑制し、リスクが低い地域への緩やかな誘導を図ります。

● 産業系土地利用

- 長崎自動車道や有明海沿岸道路、佐賀唐津道路などの広域交通ネットワークの持つ交通結節機能を生かし、それぞれが位置する地域の特性に応じて、産業や農業、観光、市民の交流などの新たな産業基盤の創出を図ります。
- 広域交通ネットワークに接続する主要幹線道路沿線においても、周辺農地との調和や環境への影響などを勘案しつつ、産業集積や既存工業団地の拡充を図ります。
- 今後の大規模集客施設の立地については、既存の土地利用に大きな影響を与えることから、適切な誘導を図ります。

5-2 都市交通

(1) 道路ネットワークの方針

方針

① 広域道路ネットワークの形成

- 有明海沿岸道路や佐賀唐津道路の整備を促進することで、広域的な道路ネットワークを形成し、交通利便性の向上を図るとともに、鉄道駅や九州佐賀国際空港と連携することで、これらの交通結節機能を生かした国内外の交流を生み出します。
- 都市の骨格となる都市計画道路においては、未整備区間の整備を推進することで、長崎自動車道などとの一体的な道路ネットワークを構築し、市内及び他都市間を円滑に移動できる道路整備を図ります。

方針

② 安全で快適な人中心の道路空間の創出

- 子どもや高齢者、障がいの有無に関わらず、快適に移動できるようバリアフリーに配慮した人中心の道路空間を創出します。
- 歩行者、自転車、自動車の空間的分離やゾーン30プラス※の設定などにより、安全性が確保された道路整備を図ります。
- 安全な道路整備とともに、人々の交流の場として道路空間を活用し、誰もが居心地が良いウォークアブルな都市空間の創出を推進します。



※ゾーン30プラス:生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備のさらなる推進を図るため、最高速度30km/hの区域規制「ゾーン30」とハンプ等、物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域のこと。

(2) 公共交通ネットワークの方針

方針

③

公共交通ネットワークの維持・充実

- 市民の日常生活を支える既存の鉄道や路線バス、タクシー、コミュニティバス、デマンドタクシー^{※1}などを確保し維持することで、利便性・効率性の高い公共交通ネットワークの形成を図ります。
- 自動運転バスやAIオンデマンド交通^{※2}などの新たな技術の導入やコミュニティ交通への転換を検討するなど、地域特性に応じた持続可能な公共交通ネットワークの形成を図ります。
- シェアサイクルやライドシェア^{※3}など多様な交通モードとの乗り換えや移動のスムーズさを確保するための交通結節点の機能強化とともに、本市の交通ネットワークのハブであるJR佐賀駅・佐賀駅バスセンターで市内の交通機関の運行情報を一括して把握できるよう情報提供を充実し、回遊性及び利便性・効率性の向上を図ります。

※1 **デマンドタクシー**: 予約に応じ、運行区域内で予約があった区間だけを複数の利用者の乗り合いで運行する公共交通のこと。自宅など利用者が希望する場所まで迎えに来て、目的地まで行くことができる。

※2 **AIオンデマンド交通**: 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システムのこと。

※3 **ライドシェア**: ドライバー不足などにより、タクシーが不足している地域、時期、時間帯と不足車両数に対し、その不足分を補うため、タクシー事業者が運送主体となって、地域の自家用車・一般ドライバーを活用し、有償で提供する運送サービスのこと（道路運送法第78条第3号に基づく自家用車活用事業）。

5-3 みどり・水辺

(1) みどり・水辺の保全・活用の方針

方針

①

みどりの保全・活用と創出

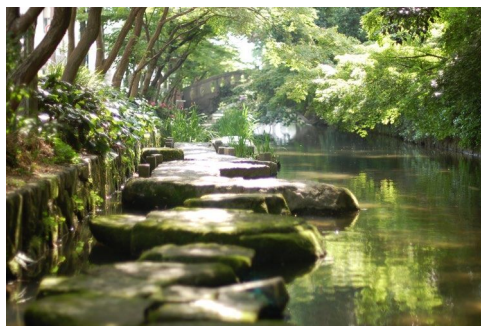
- 市民や事業者等と連携し、本市を形づくる「山なみ」や「田園」、「緑地」など、自然豊かで広がりのあるみどりの保全に努めるとともに、今あるみどりを生かし、人々の憩いの場や自然に親しむ体験の場などとしての活用を図ります。
- 緑化による快適な生活環境の形成のため、新たな緑地の整備を検討し、居住地や道路空間など様々な土地利用と連動したみどりの創出に努めます。

方針

②

水辺の保全と親水空間の創出

- 市民や事業者等と連携し、嘉瀬川や筑後川などの河川やため池、市内に張り巡らされたクリークなどの豊かな水辺を保全し、良好な水辺環境の維持を図ります。
- 日常生活で身近に触れ合える水辺として、今ある水辺環境を生かし、都市空間と調和した潤いのあるオープンスペースを創出するため、親水空間の整備に努めます。



(2) 公園づくりの方針

方針

③

市民ニーズを踏まえた快適な公園づくり

- 公園を安全に利用できるように、施設の更新や長寿命化対策を講じることで、計画的な維持管理に努めます。
- 利用者目線で整備された快適な公園づくりに向けて、民間事業者のノウハウを取り入れるPark-PFI制度^{*}の導入などを検討します。
- 四季折々の風情を楽しむ公園や歴史的資源と調和した公園など、各地域の特徴を持った公園は、引き続きそれぞれの地域独自の資源と合わせた公園整備を図り、さらなる魅力向上に努めます。

^{*}Park-PFI制度：都市公園において、飲食店、売店等の公園利用者の利便の向上に資する公園施設の設置と当該施設から生ずる収益を活用してその周辺の園路、広場等の一般の公園利用者が利用できる特定公園施設の整備・改修等を一体的に行う者を公募により選定する制度のこと。都市公園に民間の優良な投資を誘導し、公園管理者の財政負担を軽減しつつ、都市公園の質の向上、公園利用者の利便の向上を図る新たな整備・管理手法のこと。

5-4 歴まち・都市景観

(1) 歴史的まちなみに関する方針

方針①

歴史的まちなみと調和した景観の保全と形成

- 市重要文化財が位置する柳町をはじめ、市内各地に残る武家屋敷、町家、寺社などの歴史的建造物の保全を推進し、修理などを行う際は、地域性や建造物が有する歴史的な趣に配慮し、統一感のあるまちなみ形成を図ります。
- 歴史的建造物などの歴史・文化資源を人々の交流資源として活用することで、歴史的まちなみが生活に根差した景観となるよう努めるとともに、市内外の来訪者によるにぎわいを生み出す景観形成を図ります。
- 歴史・文化資源が位置する各地域では、歴史的まちなみの連続性を高めるために統一された景観デザインや周辺環境に調和した建築物の誘導を図りながら、風格と魅力あるまちなみの形成に努めます。



(2) 都市景観の方針

方針②

地域特性に応じた魅力ある景観の形成

- 商業地などにおけるまちなみにぎわいが感じられる景観や住宅地、集落地における落ち着きとゆとりのある景観など、地域特性に応じたまちなみ景観を形成します。
- 山林、田園、クリーク、干潟などののどかで美しい自然景観は、市内外からの来訪者に癒しを与える佐賀市固有の貴重な景観としての保全に努めます。
- 近隣市町とつながる国道沿い及び市街地内の環状線沿いなどは、ロードサイドにふさわしいにぎわいや周辺環境と調和したまとまりのある景観を形成するとともに、一定の広さが確保された歩行空間などゆとりある道路景観を形成します。

方針③

建築物や屋外広告物等の地域景観との調和

- 建築物や工作物は、地域景観の特徴に合わせて、周辺のまちなみ景観や自然景観と調和し、壁面の位置や高さ、意匠などに配慮した適切な建築行為等を促します。
- 都市の景観の重要な構成要素である屋外広告物は、地域景観との調和を図るとともに、広告物の無秩序な氾濫や落下、倒壊による危険を防止するため、重要文化財が立地する敷地や特定の道路区間、公園・緑地などの区域では、広告物の掲出を制限します。

5-5 都市環境

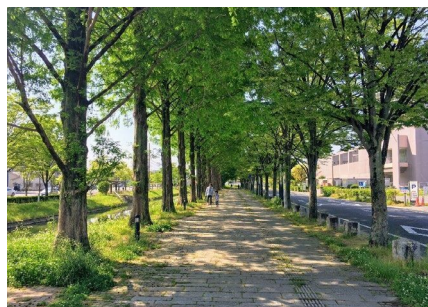
(1) ゼロカーボンシティに向けた方針

方針

①

ゼロカーボンシティの実現に向けたコンパクトな都市づくり

- コンパクトな都市づくりを推進し、多様な都市機能の集積による経済活動の高密度化や移動距離の短縮化による徒歩や自転車、環境負荷の低い公共交通の利用促進など、都市全体のエネルギー利用の効率化を目指します。
- 市民、事業者、行政による建築物のZEB^{※1}化やZEH^{※2}化、省エネルギー機器の導入促進などにより、エネルギー消費量の低減に努めます。
- 太陽光、水力、地中熱などを利用した再生可能エネルギーの活用や住宅、事業所等への新たな導入を促すなどCO₂の排出抑制に資する取組を推進します。



(2) まちづくりGXの方針

方針

②

まちづくりGXの推進

- みどりと調和した都市環境整備により、CO₂の吸収や暑熱対策の推進、生物の生息・生育環境の維持を図るなど、気候変動への対応や生物多様性の確保などの社会的要請に対応した持続可能な都市を目指します。
- これまでの都市に求められてきた安全性や利便性に加えて、木陰のある居心地のよい空間の創出、市民の健康維持や子どもの遊び場となる都市緑地の整備などを推進することで、新たに「快適性」を兼ね備えた環境に優しい都市構造への変革を図り、人々の幸福度(Well-being^{※3})の向上を目指します。
- 緑地整備にあたっては、行政による公共空間での取組だけでなく、事業者等の民間施設においても、国の支援制度を活用した緑地整備を促し、良質な都市緑地の確保を推進します。

※1 **ZEB**: Net Zero Energy Building (ネット・ゼロ・エネルギー・ビル)の略語。快適な室内環境を実現しながら、建物で消費する年間の一次エネルギーの収支をゼロにすることを旨とした建物のこと。

建物の中では人が活動しているため、エネルギー消費量を完全にゼロにすることはできないが、省エネによって使うエネルギーを減らし、創エネによって使う分のエネルギーをつくることで、エネルギー消費量を正味ゼロにすることができる。

※2 **ZEH**: Net Zero Energy House (ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス)の略語。高断熱、高气密化、高効率設備によって使うエネルギーを減らしながら、太陽光発電などでエネルギーをつくり出し、年間で消費する住宅の正味エネルギー量がおおむねゼロ以下になる住宅のこと。

※3 **Well-being**: well (よい) と being (状態) からなる言葉であり、人々が幸福で健康な生活を送るための総合的な状態を表す概念のこと。身体的な状態だけでなく、経済的、精神的、社会的な側面を含む全体的に良好な状態にあることをいう。

5-6 都市防災

(1) 震災・火災対策の方針

方針

①

震災・火災対策の推進

- 道路や公園、河川は、災害時の避難路や避難地、延焼遮断帯など、防災のための空間としての機能を備えていることから、計画的な整備を推進します。
- 商業施設などが密集する佐賀駅周辺や狭あい道路が多く沿道に老朽化した建築物等が密集する地区では、建築物の不燃化対策を促進します。
- 地震による建物倒壊などに伴う人的被害の低減に向けて、住宅の耐震化のさらなる促進を図るとともに、避難、救護、その他応急対策活動の拠点となる防災上重要な建築物の耐震化を重点的に進めます。

(2) 水害・土砂災害対策の方針

方針

②

水害・土砂災害対策の推進

- 本市の平野部の河川は、有明海の潮汐の影響により、満潮時の集中豪雨による排水不良が生じやすいことから、河川改修などの河川整備や沿岸部における高潮対策などの基盤整備による治水対策を推進します。
- 浸水被害を軽減するために、調整池などの一時的に雨水を貯留できる施設を整備し、雨水流出抑制を図ります。
- 地震や集中豪雨に伴う土砂流出、土石流、がけ崩れなどを防止するため、土砂災害対策を推進します。



(3) 避難・防災対策の方針

方針 ③

災害時における円滑な避難・防災活動の推進

- 災害時に安全かつ迅速な避難、救援活動ができるよう、十分な幅員を有する避難路の整備や公園、広場などのオープンスペースの確保を進めます。
- 円滑な防災活動を支えるために、防災ベンチなどを備えた公園の確保や小中学校・公民館などの公共施設、その他防災活動機能を有することが望ましい施設において、備蓄倉庫や通信設備、発電設備を設けるなどの取組を推進します。
- 災害時の避難に備え、一時滞在施設や福祉避難所の指定、避難所の機能強化などを図るとともに、大規模災害による避難生活の長期化に対応すべく、旅館・ホテルなど民間事業者と連携した避難所の確保を推進します。
- 土砂災害などの災害リスクが高い地域については、災害ハザード情報などを踏まえつつ、新たな住宅の立地を抑制し、災害リスクが低い地域への緩やかな居住誘導を図ります。
- 災害時の避難や緊急物資の輸送等に備え、国や県と協力して市庁舎などの防災拠点間をつなぐ道路ネットワークを確保するとともに、橋梁などの道路施設及び沿道の建築物の耐震化や無電柱化などの環境整備を推進します。

5-7 その他都市基盤

(1) 公共施設の方針

方針①

コンパクトな都市づくりを踏まえた公共施設の 適正な配置・整備

- コンパクトな都市づくりを踏まえ、公共施設の築年数や利用状況、運営コストなどを総合的に評価し、状況に応じて施設の統廃合・集約を図ります。
- 公共施設を新たに整備する際は、施設の用途に応じて都市機能を集積していくエリアや各地域拠点を中心に市民の利便性などを考慮しつつ、コンパクトな都市づくりを踏まえた適正な配置を検討します。

(2) その他都市施設の方針

方針②

その他都市施設の維持・管理

- ごみ焼却場（佐賀市清掃工場）、火葬場（佐賀市営斎場（つくし斎場））などの都市施設は、市民の利便性を確保しつつ、施設の利用状況や将来の需要、建物の劣化状況等を総合的に評価した上で、施設総量の最適化や計画的な長寿命化を進めます。
- 下水処理場やポンプ場などの下水道施設は、老朽化した施設の更新及び耐震化を行うことで、良好な生活環境の確保と河川、クリークなどの公共用水域における水質の保全を図ります。

序章 都市計画マスタープランの策定にあたって

01 市民意向調査

02 都市づくりの課題

03 全体構想

04 ゾーン・拠点別方針

05 分野別方針

06 実現に向けて

参考 佐賀市の現況



第6章 実現に向けて

6-1 まちづくり手法の活用

本計画に示す将来都市構造やゾーン・拠点別方針、分野別方針の実現に向けて、活用が想定されるまちづくりの手法を紹介します。

(1) 都市計画の決定・変更など

魅力的な拠点形成や地域特性に応じた土地利用を推進するため、地域地区等の土地利用規制・誘導手法のほか、地域の実情に合わせた地区計画制度や協定制度等きめ細かなまちづくりルールを活用するなど、必要に応じて都市計画制度の運用や事業の実施を検討します。また、立地適正化計画で定める都市機能や居住の誘導に資する都市計画の決定・変更についても、積極的に推進します。

土地利用など

① 地域地区制度

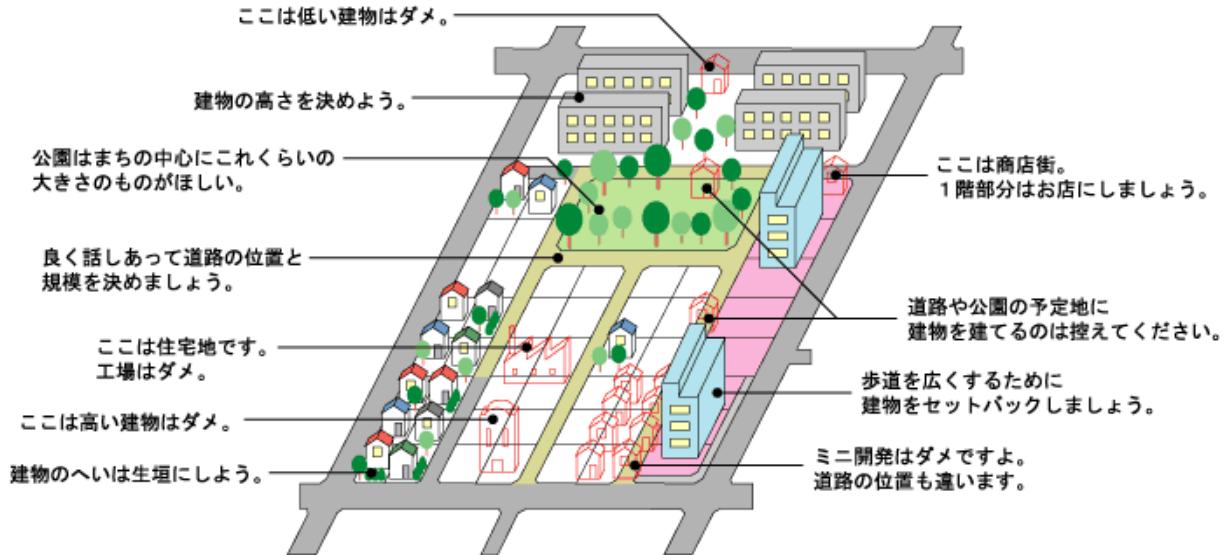
地域地区制度は、都市計画上の代表的な規制・誘導手法であり、市民意向を十分に反映させた上で、積極的な活用を図ります。

地域地区制度	制度の概要と今後の方向性
用途地域	<ul style="list-style-type: none"> ・良好な市街地環境の形成や住居・商業・工業などの適正配置による機能的な都市活動の確保を目的として指定するものであり、本市では12種類の用途地域を指定しています。 ・今後は、土地利用の実情や市街地整備、道路整備等と併せて、新たな指定や見直しを図ります。 ・また、用途地域と併せて指定している建蔽率や容積率についても必要に応じて新たな指定や見直しを図ります。
特別用途地区	<ul style="list-style-type: none"> ・用途地域内の一定の地区において、環境保全等の実現を図ることを目的に指定するものであり、本市では5地区を指定しています。 ・きめ細かな規制・誘導を図る観点から、必要に応じて新たな地区の指定を検討します。
防火地域・準防火地域	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地において火災の危険性を防ぐため、建物の建築材料や構造等の規制を行うものです。 ・市街地の防災性の向上とともに伝統的なまちなみの保存など総合的な観点から、市街地の実情に応じて新たな指定や指定範囲の見直しを検討します。
高度地区、風致地区	<ul style="list-style-type: none"> ・高度地区は、市街地の居住環境の維持などを図るため、建築物の高さの最高限度または最低限度を定めるものであり、本市では城内地区周辺に指定しています。 ・佐賀らしい個性の喪失や住環境の悪化が懸念される場合は、必要に応じて高度地区の適用を検討します。 ・風致地区は、良好な自然景観を維持するために定める地区であり、本市では神野公園、松原公園の2箇所を指定しています。 ・佐賀らしい郷土的景観を維持していくため、都市景観形成地区の指定などと調整しながら、新たな地区の指定を検討します。

②地区計画制度

地区の特性に応じてきめ細かなまちづくりを行うため、その地区独自のルールとして建築物の用途や高さ等の制限、生活道路や公園の配置などを定める制度です。良好な都市環境の整備のため、地域住民の合意の下、必要に応じて積極的な活用を図ります。

【地区計画で定められるまちづくりのルール(例)】



出典：国土交通省（みんなで進めるまちづくりの話）

③協定制

建築基準法や都市緑地法などに基づき、合意の上で地区独自の基準をつくり、地域住民の協力により、良好な住環境を形成する制度です。

協定制には、建築物や敷地等に関して制度を設ける建築協定、緑地の保全や緑化に関する緑地協定などがあります。

【建築協定制の概要】

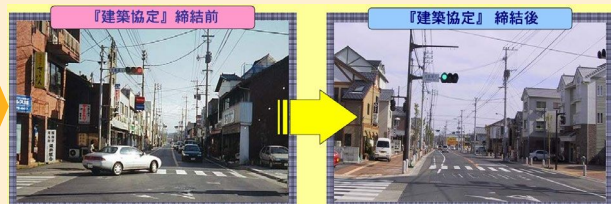
～協定の概要～

- ・対象地域は、自治体が条例で定める区域内に限られます。
- ・協定を締結するためには、原則として、区域内の土地所有者、借地権者の全員合意（借地については、借地人のみの合意）に基づき、特定行政庁（本市）の認可を受ける必要があります。

建築協定区域内の建築物を制限

- **建物の高さや回数を定める**
⇒例えば・・・建築物の高さは10m（または3階建て）以下としなければならない。など
- **建物の用途を限定する**
⇒例えば・・・風俗店は建築できない。など
- **外壁と隣地境界線との距離を定める**
⇒例えば・・・建物の外壁と隣地境界線までの距離は1m以上としなければならない。など
- **建物の外壁の色を定める。**
⇒例えば・・・建物の外壁の色に、3原色（赤・青・緑）を使用してはならない。など

- ✓家のデザインは洋風レトロモダン
- ✓屋根は勾配を付けて、色は黒～グレー系
- ✓外壁は中間色及び無採色
- ✓窓はたて長で格子状 など



出典：国土交通省「建築協定」、佐賀県「建築協定制」を基に作成

都市施設

道路、公園、下水道等の都市施設は、既に都市計画決定している施設の計画的な整備を進めるとともに、長期未着手となっている施設の必要性や実現性等を勘案し、廃止や変更について柔軟に検討します。

また、機能的かつ計画的に施設配置を行う必要がある場合には、新たに都市計画決定を行い、計画的な整備を進めます。

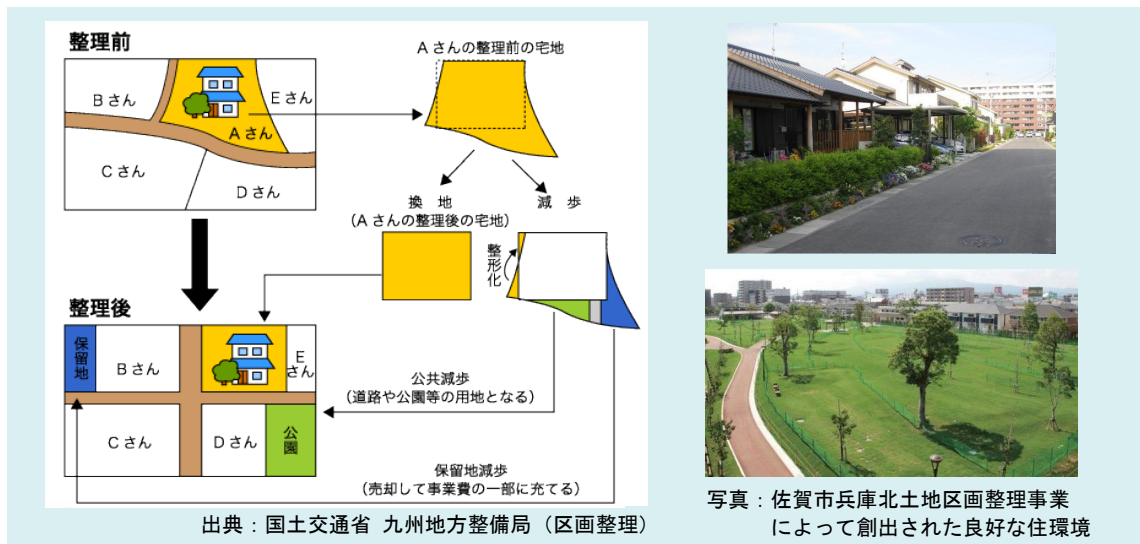
市街地開発事業

① 土地区画整理事業

良好な市街地形成のため、道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整えて宅地の利用増進を図る事業です。既成市街地の再編や新たな産業基盤の創出などに有効な手法であり、本市では13地区で事業を実施しています。

今後も新たな市街地形成の実現など、必要に応じて本事業の活用を検討していきます。

【土地区画整理事業の仕組み】

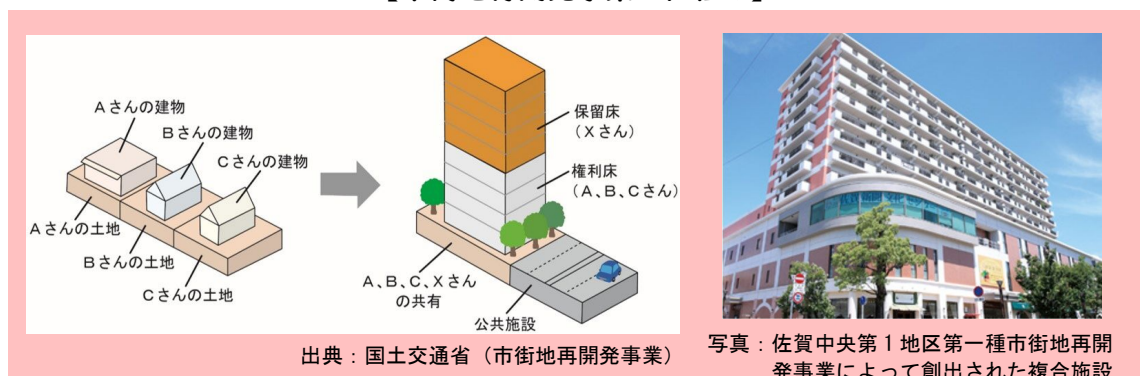


② 市街地再開発事業

市街地における土地の高度利用と都市機能の更新を図る事業手法です。市街地の機能性や居住性を向上し、快適で安全なまちにつくりかえるために有効な手法であり、本市では1地区で事業を実施しています。

今後も都市機能の集積や土地の有効的な高度利用に向けて、本事業の活用を検討していきます。

【市街地再開発事業の仕組み】



(2) DXを活用したまちづくりの検討

近年、まちの課題解決や新たな価値の創出のために、基盤となるデータ整備やデジタル技術を活用してまちづくりの実現を目指す「まちづくりDX」の取組が進められています。

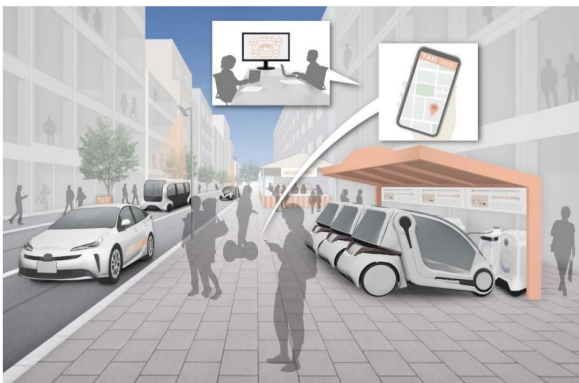
本市においても、DXを活用したまちづくりを検討します。

まちづくりの調査・検討における活用

都市計画基礎調査に基づくGIS(地理情報システム)データ、ビッグデータなど都市に関わる様々なデータを都市計画決定など事業の事前調査・検討段階から活用し、業務の効率化・高度化を図るとともに、市民や事業者等がこれらのデータを容易に収集・活用できるようにすることで、多様な主体がまちづくりに参画しやすい環境づくりを検討します。

まちづくりの施策推進における活用

自動運転バスなどの新たな都市交通サービスの導入やリアルタイムな災害情報の取得に基づく防災対策の展開など、まちづくりの施策推進におけるDXの活用を検討します。



「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

6-2 まちづくりの推進体制

本計画を運用する上では、官民連携によるまちづくりのほか、都市計画以外の他分野との連携を図るとともに、国や県との連携も重要となります。

以下では、協働によるまちづくりの各主体の役割やまちづくりの推進体制などの考え方を示します。

(1) 協働によるまちづくり

まちづくりに関わる主体と各々の役割

■市民・市民活動団体

市民や市民活動団体は、安心と快適性を兼ね備えた住み良いまちを形成していくため、まちづくりに積極的・主体的に参加するとともに、市民相互の理解と協力により、継続的なまちづくりを行っていくことが期待されます。

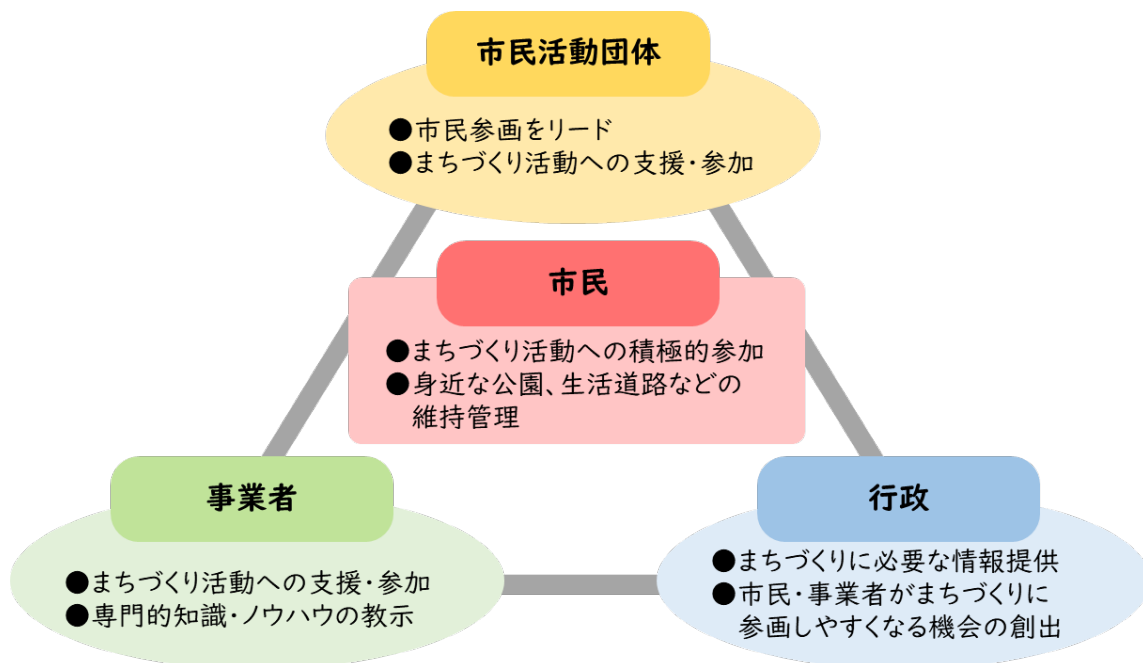
■事業者

事業者は、本計画に基づくまちづくりを実現していくために、長期的な展望の下、民間による質の高いまちづくりを積極的に進めていくことが期待されます。事業者等の資金、ノウハウを活用した事業に加え、その後も地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させる推進主体として、多様な事業者の積極的参入を促すことが求められます。

■行政

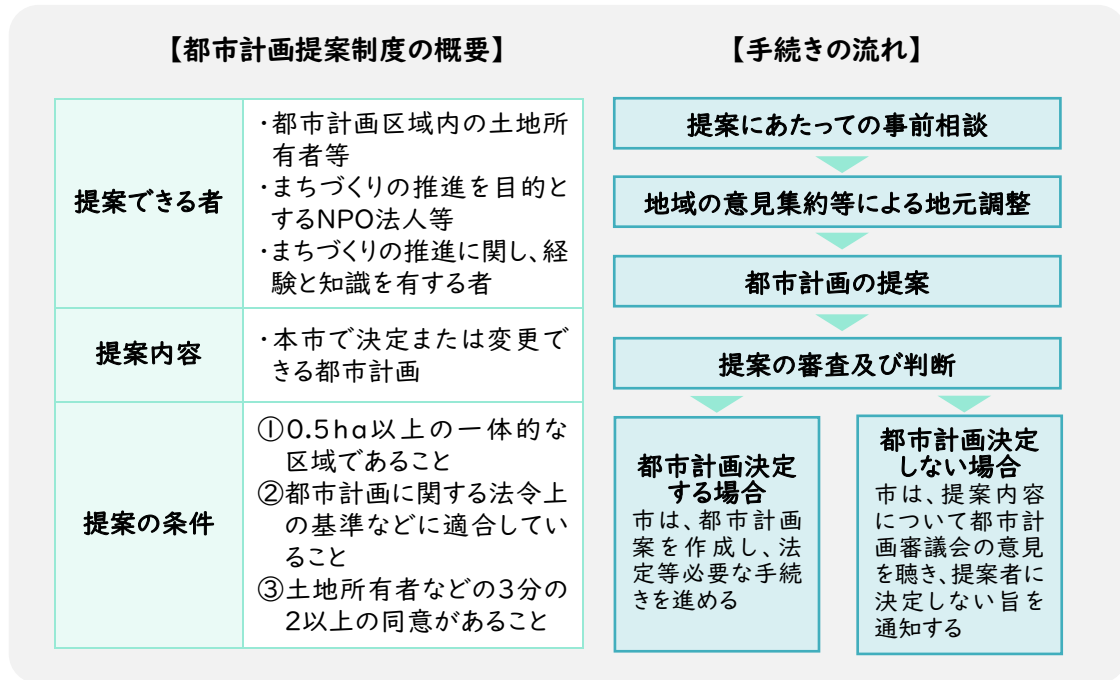
行政は、市民や事業者主体のまちづくりが円滑に進むように、必要な情報の提供、市民や事業者がまちづくりに参画しやすくなるための機会の創出や活動の支援を行います。また、多様なまちづくり手法を活用し、必要に応じて協働の環境づくりを検討します。

【協働によるまちづくりの役割分担】



都市計画提案制度

土地所有者やまちづくりNPO法人などが行政に対し、都市計画を提案することができる制度です。



(2) 分野間の連携

持続可能で魅力的なまちを実現していくためには、都市計画の分野だけでなく、教育、福祉、文化、観光、産業、環境、防災など様々な分野との連携が必要不可欠です。

そのため、各分野の個別計画と整合・連携を図りながら施策展開を行うとともに、施策の検討段階から事業推進に至るまで継続的な取組が可能となるよう、庁内の横断的かつ総合的な連絡・調整体制を強化することにより、総合的に都市づくりを推進していきます。

(3) 関係機関との連携

まちづくりの取組の実施にあたっては、本計画に基づき本市が推進するもののほか、国や県が主体となって実施する取組もあります。また、本市が取組を推進する上では、国などの支援制度を効果的に活用することも考えられます。

そのため、上位機関である国・佐賀県との連携・調整を図ることで、より有効的に取組を推進していきます。

また、佐賀県の県都として、地域全体を牽引していくため、近隣市町とも連携し、広域的な観点からの都市づくりに取り組みます。

序章 都市計画マスタープランの策定にあたって

01 市民意向調査

02 都市づくりの課題

03 全体構想

04 ゾーン・拠点別方針

05 分野別方針

06 実現に向けて

参考

佐賀市の現況



参考 佐賀市の現況

参考-1 佐賀市の特性

(1) 地理的特性

九州各地や国内外との アクセス性に優れた都市

本市は、九州の北西部、佐賀県の中東部に位置し、南は有明海、北東部は九州最大の都市である福岡市と隣接しています。

九州各地を結ぶJR長崎本線や高規格道路である長崎自動車道が市の中央部を東西に走り、有明海沿岸道路や佐賀唐津道路の整備も進むなど、広域交通が充実しています。

また、市南部に位置する九州佐賀国際空港を通じて、首都圏や東アジアなど国内外とのアクセスも確保されています。



(2) 地形特性

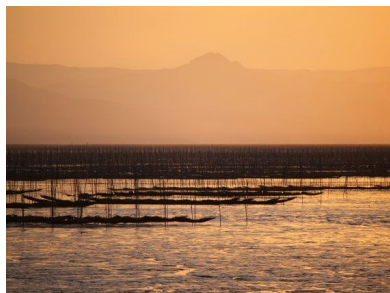
山から海まで豊かな資源に恵まれている

北部は脊振山地（筑紫山地）に含まれる標高の高い地域で、中部・南部は佐賀平野（筑紫平野）と呼ばれる沖積平野であり、多くの河川が流れ、クリークが縦横に巡っています。

市の南部に面する有明海は、潮の満ち引きの差が約6mに達する日本一の干満差と干潮時に4~6km沖までできる干潟を有し、渡り鳥の飛来やムツゴロウなど希少生物の生息、秋ごろにはシチメンソウが生育する貴重な自然環境に恵まれています。なお、東よか干潟はラムサール条約に登録された国際的に重要な湿地となっています。



佐賀平野と佐賀インターナショナルバルーンフェスタの様子



干満差日本一の有明海の風景



海岸を真っ赤に染め上げるシチメンソウ

出典：佐賀市観光協会 HP

(3) 文化財・史跡など

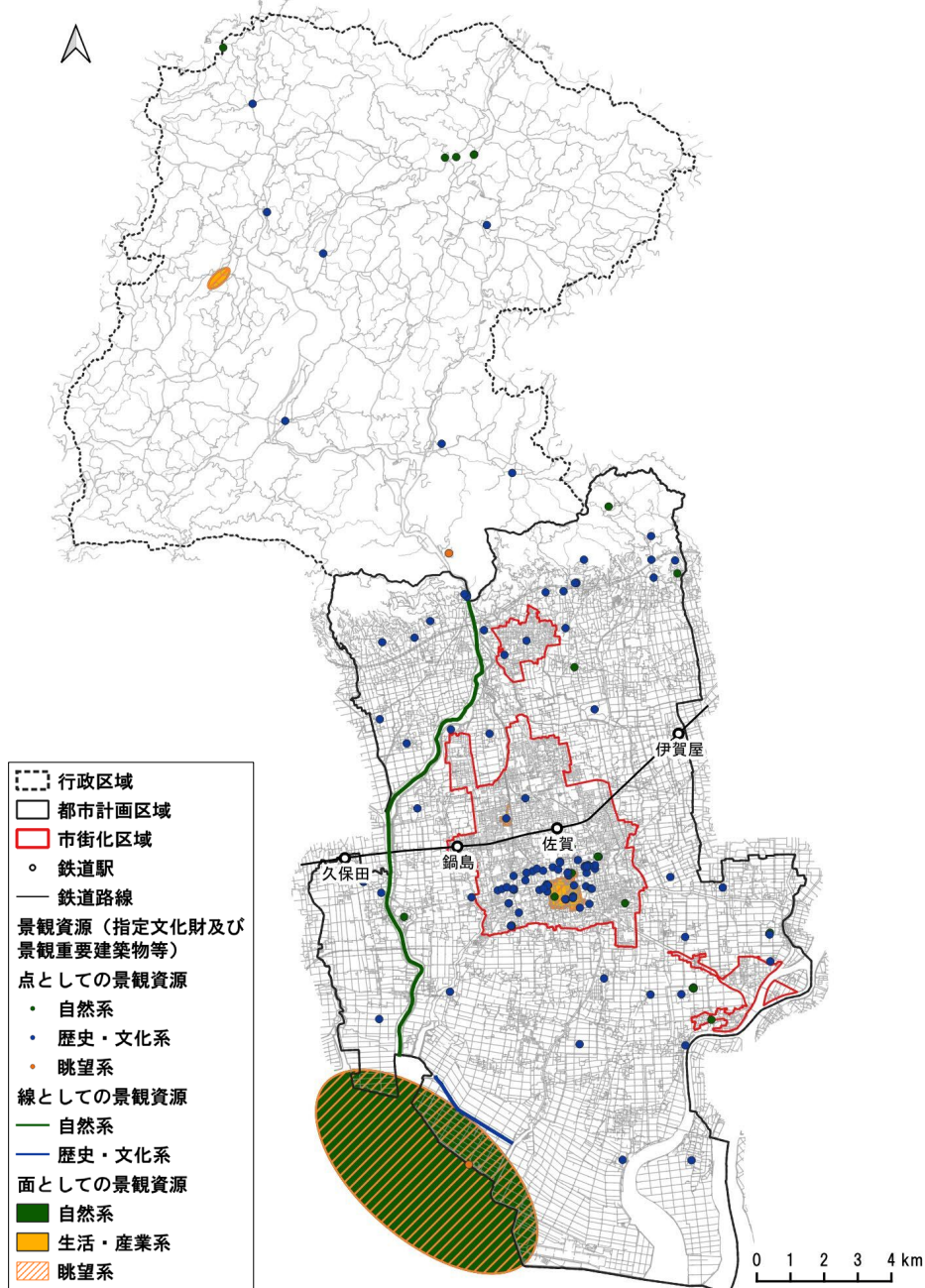
歴史を物語る資源が各地に分布

本市には、古代肥前国の行政府跡「肥前国庁跡」、長崎街道に代表される歴史遺産や佐賀城公園、佐賀城本丸歴史館などがあるほか、佐賀らしい情緒をつくる田園風景など豊富な資源に恵まれています。

平成27年(2015年)には、明治日本の産業革命遺産として三重津海軍所跡が世界遺産に登録されました。

また、城下町の町割や伝統技法を継承するガラス器製造などの伝統産業、恵比須信仰などが今もお受け継がれており、歴史的風致の維持及び向上を図っています。

【景観資源(指定文化財及び景観重要建築物等)の分布状況】



出典：都市計画基礎調査(令和5年3月)

(4) 気候

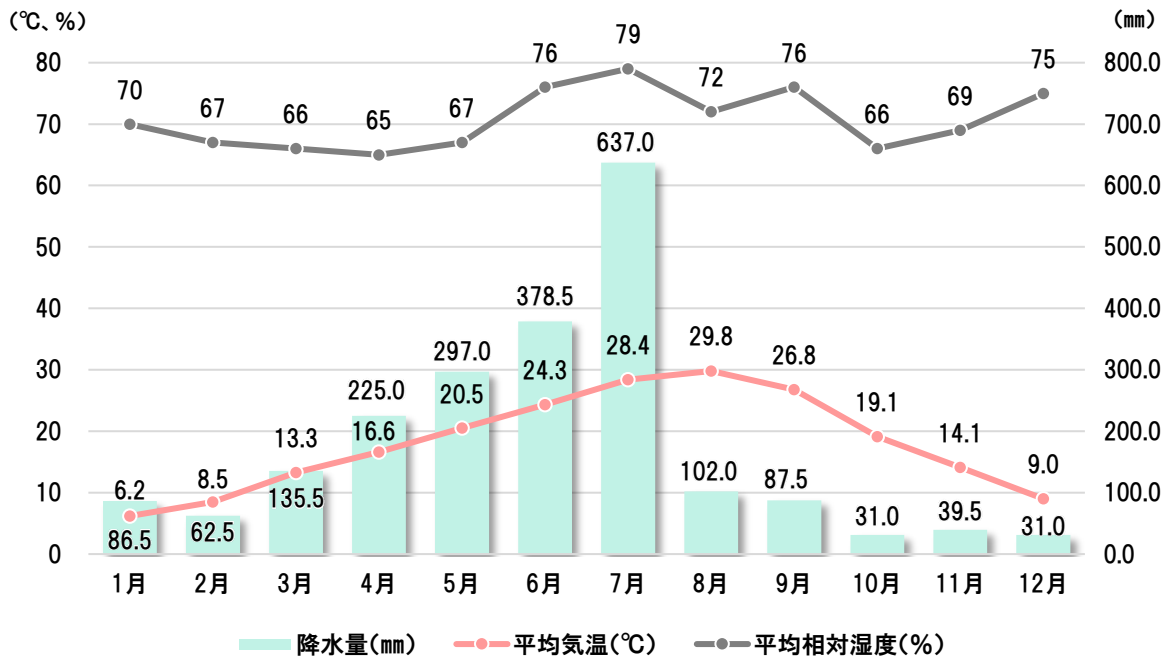
寒暖差が大きく、年平均気温は上昇傾向

年間平均気温は18.1℃と比較的温暖であり、年間降水量は2,113.0mmと比較的降水量が多い地域で、北部を山に囲まれ、南に開けた有明海の影響により、寒暖差が大きい気候となっています。

年ごとの平均気温をみると、短期的な変動を繰り返しながら上昇傾向にあり、令和5年(2023年)では、平成15年(2003年)と比較して1.3℃上昇しています。

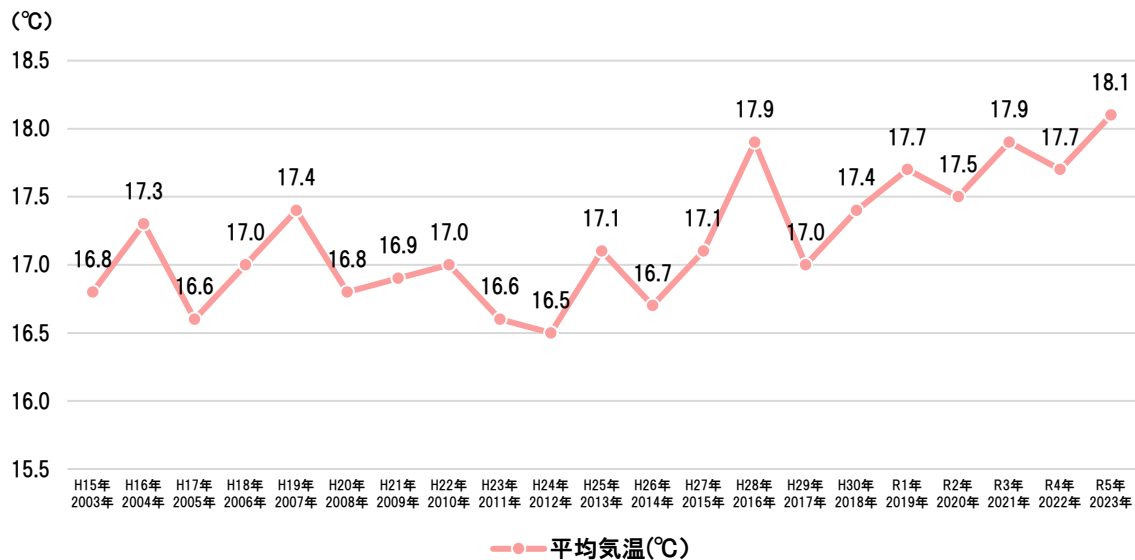
非常に激しい雨(1時間に50mm以上の雨)は、統計開始の昭和51年(1976年)から令和5年(2023年)の間に22回観測されており、うち17回が平成12年(2000年)以降に発生している状況で、大雨の頻度が高まっています。

【佐賀市の気候(令和5年)】



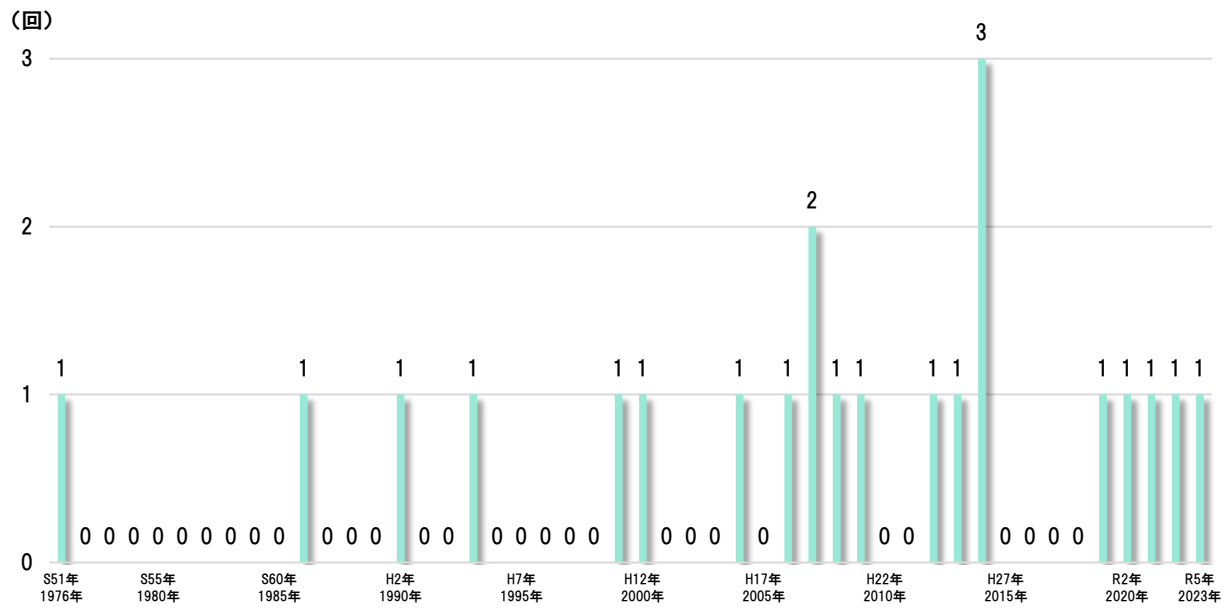
出典：佐賀地方気象台

【平均気温の推移】



出典：佐賀地方気象台

【1時間に50mm以上の雨の観測数】



■ 1時間に50mm以上の雨の観測数

出典：佐賀地方気象台

- 序
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6

参考

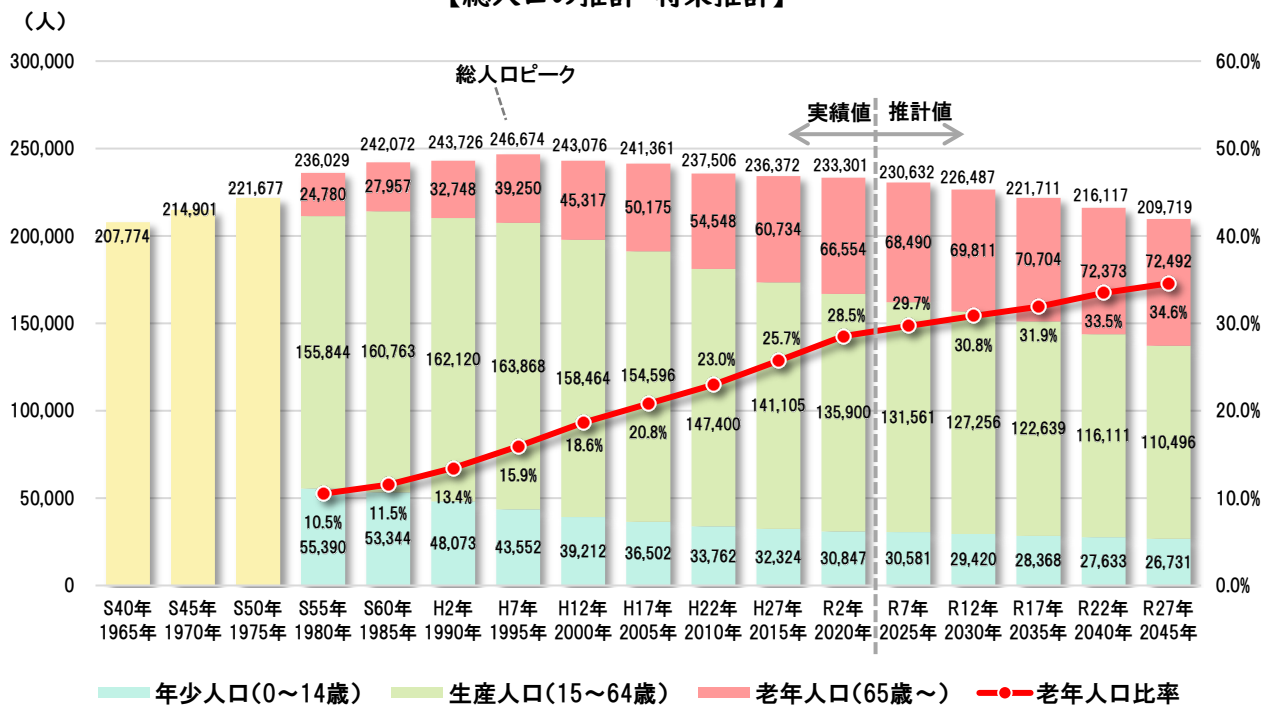
参考-2 人口・世帯の動向

(1) 人口の推移

総人口は減少傾向が続き、老年人口は大幅に増加する見通し

- ◆本市の総人口は平成7年(1995年)の246,674人をピークに減少傾向に転じており、令和2年(2020年)時点の総人口は233,301人となっています。
- ◆国立社会保障・人口問題研究所の推計によると今後も減少傾向が続き、令和27年(2045年)には209,719人まで減少する見込みです。
- ◆一方、老年人口は増加しており、老年人口比率は令和12年(2030年)以降に30%(3人のうち1人が65歳以上の高齢者)を超える見込みです。目標年次の令和22年(2040年)では、令和2年(2020年)と比較して5%の増加となっています。

【総人口の推計・将来推計】



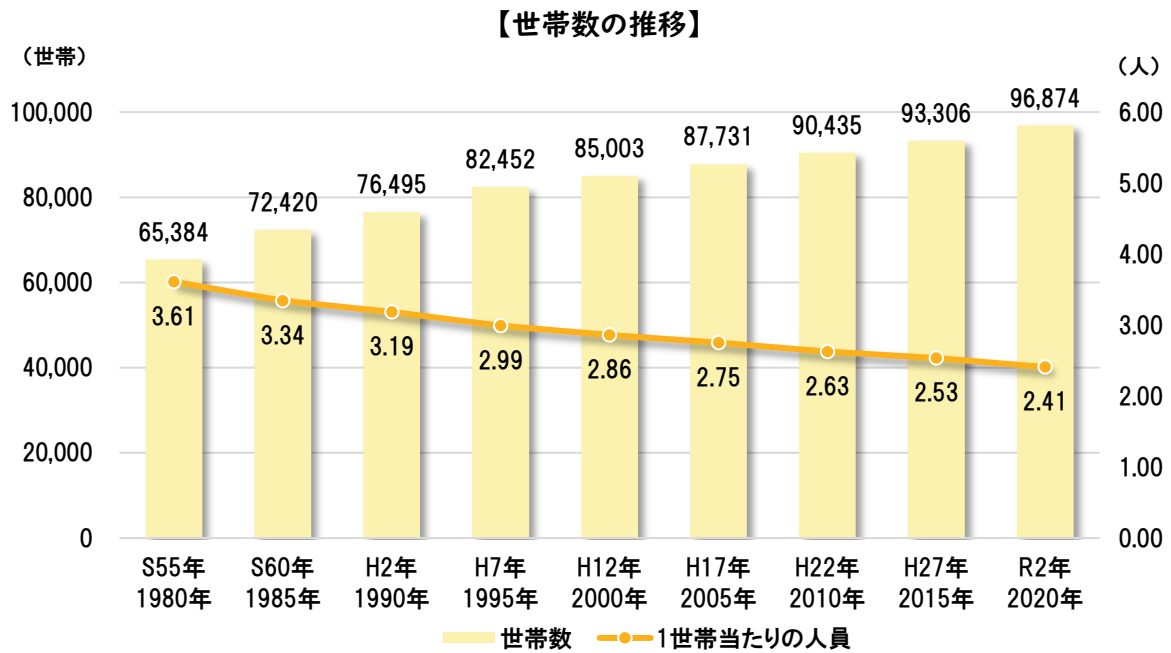
※昭和40年(1965年)~昭和50年(1975年)の国勢調査においては、年齢別人口の調査結果がないため、総人口のみ整理する。

出典：【実績値】国勢調査(昭和40年~令和2年)
【推計値】国立社会保障・人口問題研究所(令和7年~令和27年)

(2) 世帯数の推移

増加し続ける世帯数と1世帯当たり人員の減少

- ◆本市の世帯数は一貫して増加傾向にあり、令和2年(2020年)の世帯数は96,874世帯となっています。
- ◆一方で、1世帯当たり的人员は一貫して減少傾向にあり、核家族化や単身者世帯の増加等といった世帯形態の変化が要因として考えられます。



出典：国勢調査

(3) 人口流動

就業者・通学者ともに流入超過

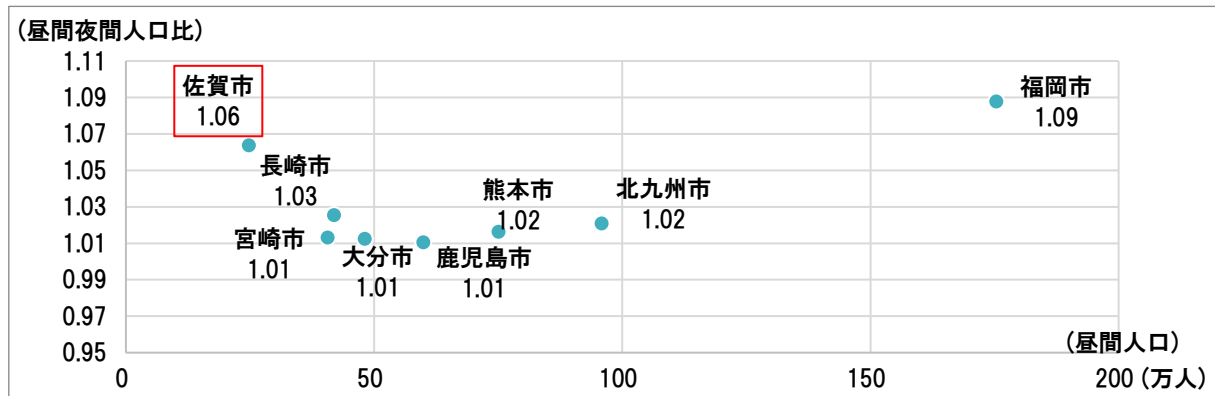
- ◆令和2年(2020年)における15歳以上就業者・通学者数はともに流入超過となっています。
- ◆また、令和2年(2020年)における昼夜間人口比率は1.06と九州地方の県庁所在地の中では、福岡市に次いで高い水準となっています。比率が1を超えていることから、昼間人口が多く他都市からの通勤・通学者が多いことが伺えます。
- ◆特に、小城市や神崎市からの流入が多くなっています。

【15歳以上就業者・通学者の流入・流出状況(令和2年)】

区分	佐賀市が従業地・通学地		佐賀市が常住地		流入超過人口
	総数	うち他市町村からの流入者	総数	うち他市町村への流出者	
総数	123,697	36,662	112,931	25,896	10,766
就業者	108,845	31,163	101,073	23,391	7,772
通学者	14,852	5,499	11,858	2,505	2,994

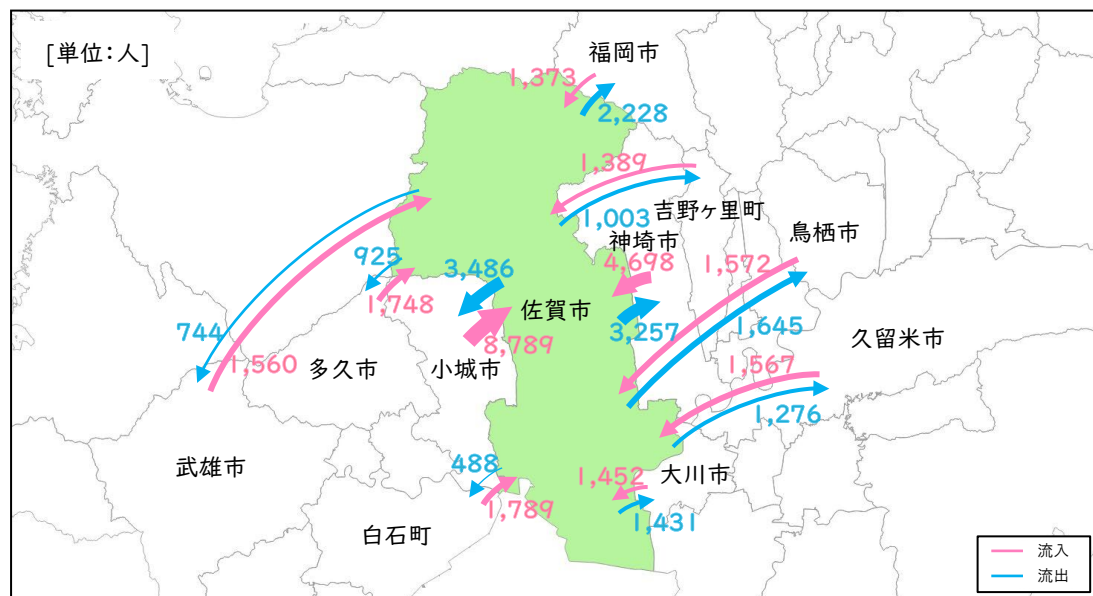
出典：佐賀市統計データ

【昼夜間人口比率(令和2年)】



出典：国勢調査

【通勤・通学流動(令和2年)】



※流入人口が多い上位10都市を表示。

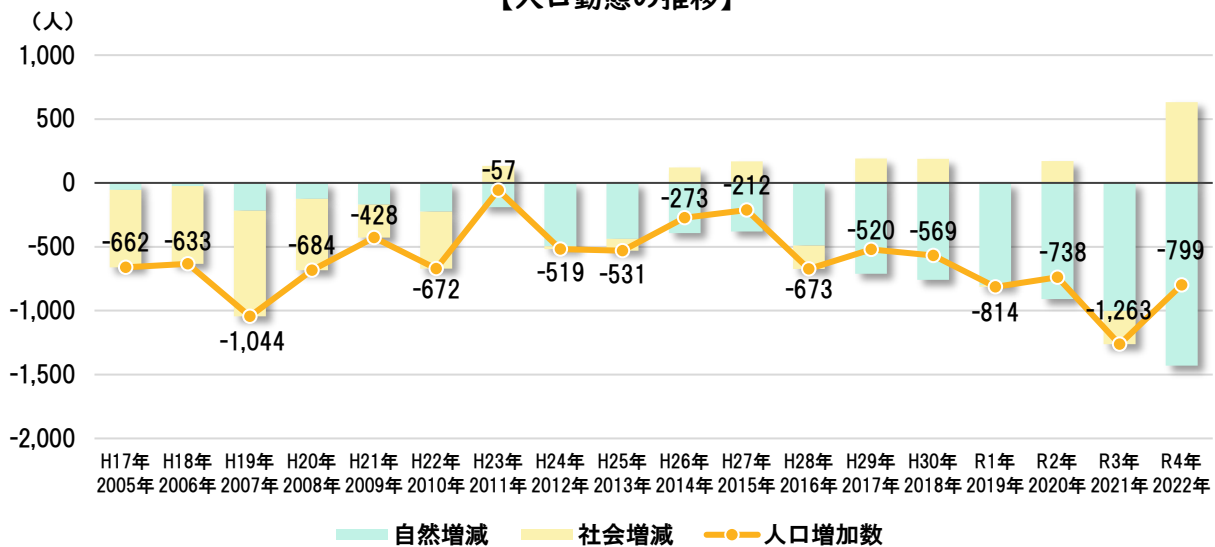
出典：佐賀市統計データ

(4) 人口動態

減少傾向が続く自然増減、増加傾向にある社会増減

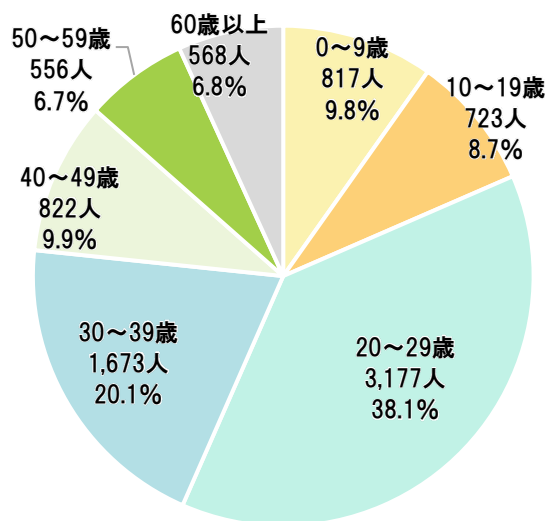
- ◆人口動態の推移をみると自然増減は減少傾向にありますが、社会増減は近年増加傾向にあります。
- ◆人口増加数をみると減少傾向が続いており、令和3年(2021年)には-1,263人と最も人口が減少しています。
- ◆転入者の年齢構成をみると、若者世代や子育て世代に該当する20~39歳が全体の58.2%を占めています。19歳以下の人口も含めると全体の76.7%を占めていることから、市外から子育て世帯が転入していることが伺えます。
- ◆一方、転出者の年齢構成をみると、20~29歳の割合が高くなっていることから、就学や就職等によって、転出していることが予測されます。

【人口動態の推移】

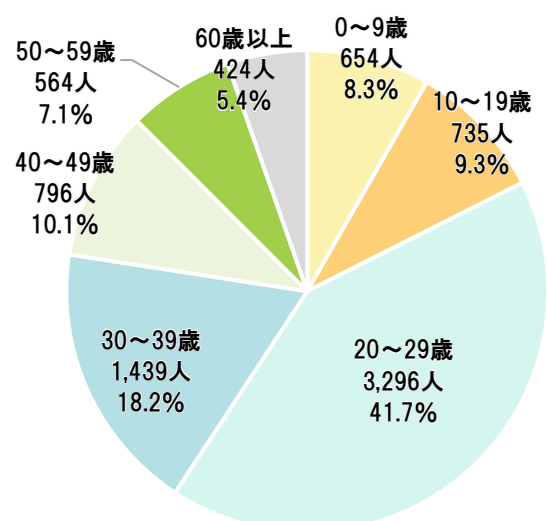


出典：総務省（住民基本台帳に基づく人口・人口動態及び世帯数調査）

【転入者の年齢構成】
(令和3年10月~令和4年9月)



【転出者の年齢構成】
(令和3年10月~令和4年9月)



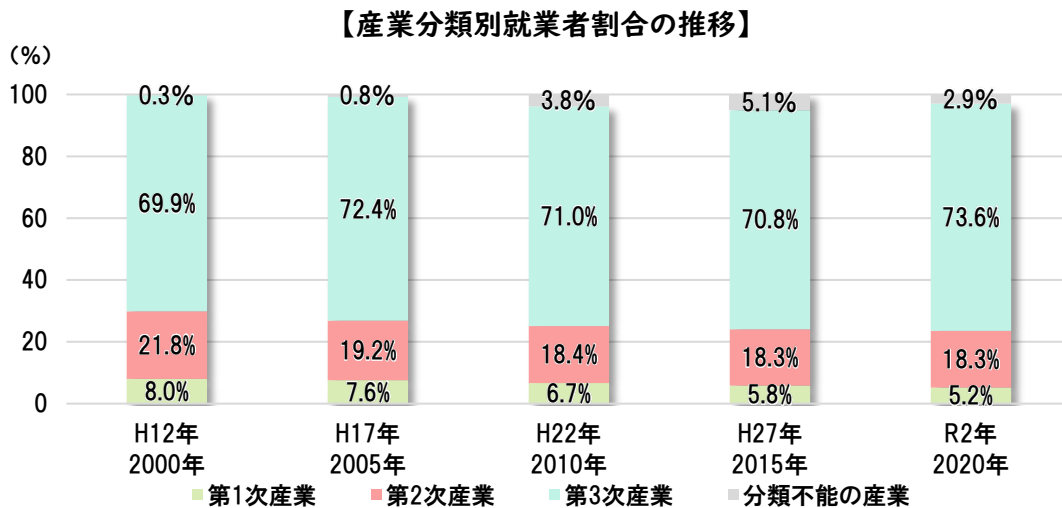
出典：佐賀県人口移動調査

参考-3 産業構造

(1) 就業者人口

就業者人口が増加傾向にある第3次産業

- ◆就業者人口の割合は第3次産業の割合が高く、近年増加傾向にあります。
- ◆令和2年(2020年)では、第1次産業が5.2%、第2次産業が18.3%、第3次産業が73.6%となっています。

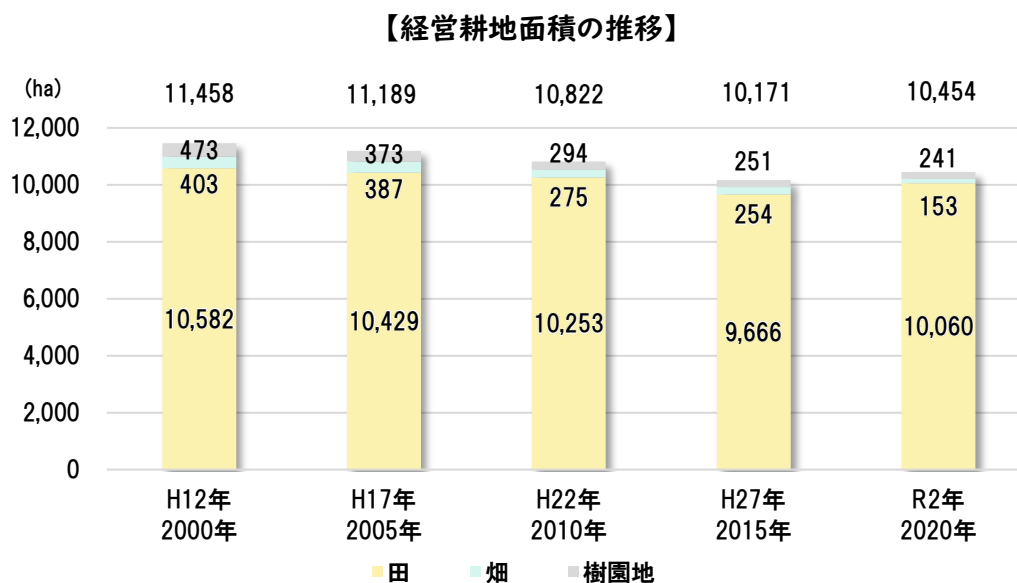


出典：国勢調査

(2) 農業

経営耕地面積の推移は平成12年から平成27年にかけて減少傾向

- ◆経営耕地面積の推移は平成12年(2000年)から平成27年(2015年)にかけて減少傾向にありましたが、令和2年(2020年)は10,454haと平成27年と比較して283ha増加しています。



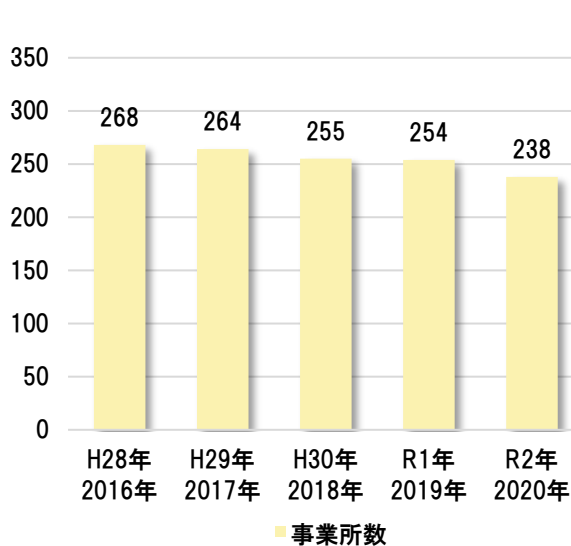
出典：佐賀市統計データ

(3) 工業

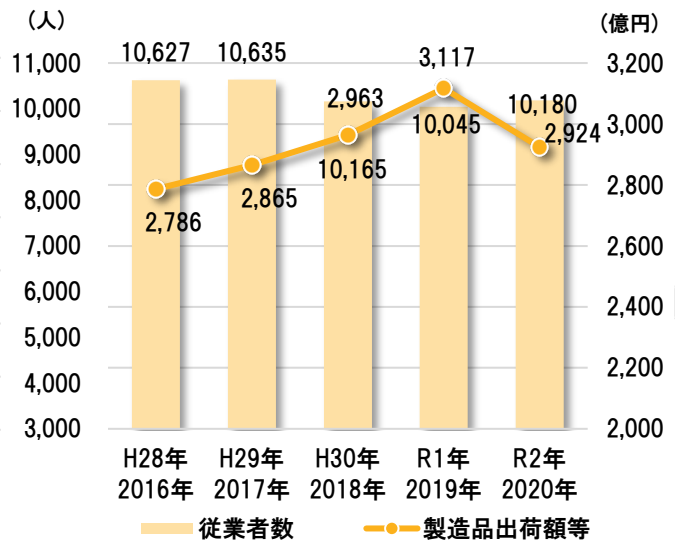
事業所数が減少傾向、製造品出荷額等は平成28年から令和元年にかけて増加傾向

- ◆事業所数は一貫して減少傾向にあるものの、従業者数は増加傾向にあります。
- ◆製造品出荷額等は平成28年(2016年)から令和元年(2019年)にかけて増加傾向にあり、令和元年(2019年)は平成28年(2016年)と比較して約1.1倍になっています。

【事業所数の推移】



【従業者数・製造品出荷額等の推移】



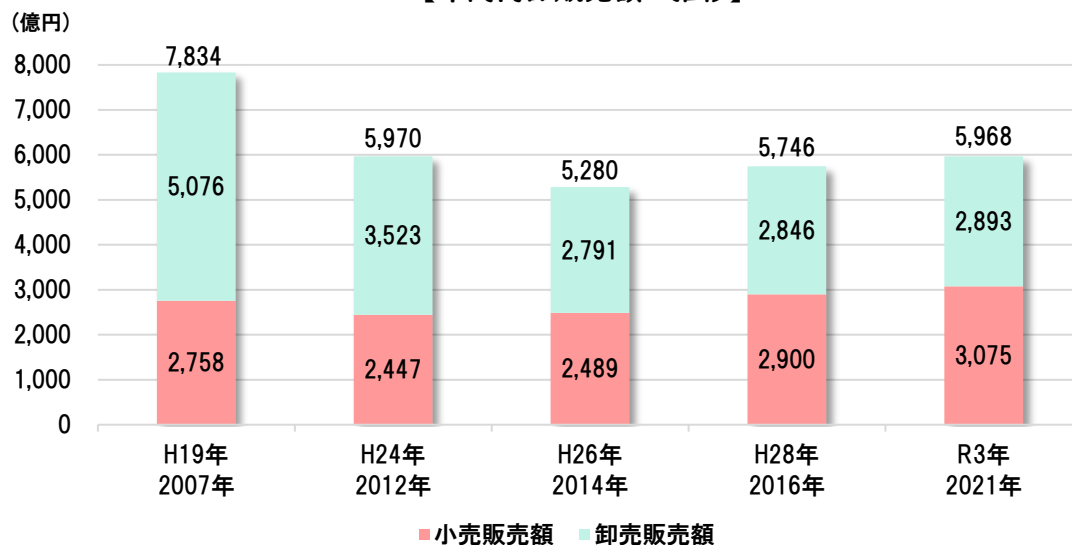
出典：佐賀市統計データ

(4) 商業

商業活動の中心地として県内の経済を牽引

- ◆年間商品販売額は、平成19年(2007年)から平成26年(2014年)にかけて減少傾向にありましたが、平成28年(2016年)以降は増加傾向にあります。
- ◆佐賀県の年間商品販売額のうち、卸売業の約3割、小売業の約4割が本市に集中しており、広域的な経済活動の中心地としての役割を担っています。

【年間商品販売額の推移】



出典：佐賀市統計データ



(5) 観光

多くの人を訪れる観光施設、イベントが各地に分布

- ◆本市には、観光施設として道の駅大和そよかぜ館、千潟よか公園、佐賀城本丸歴史館などがあります。
- ◆観光イベントは、嘉瀬川河川敷で10月下旬から11月上旬頃に佐賀インターナショナルバルーンフェスタ、7月下旬から12月下旬には、みつせ高原キャンペーンが開催されており、いずれも65万人以上の来場者数を誇っています。

【観光施設等入場者数(上位5施設)】

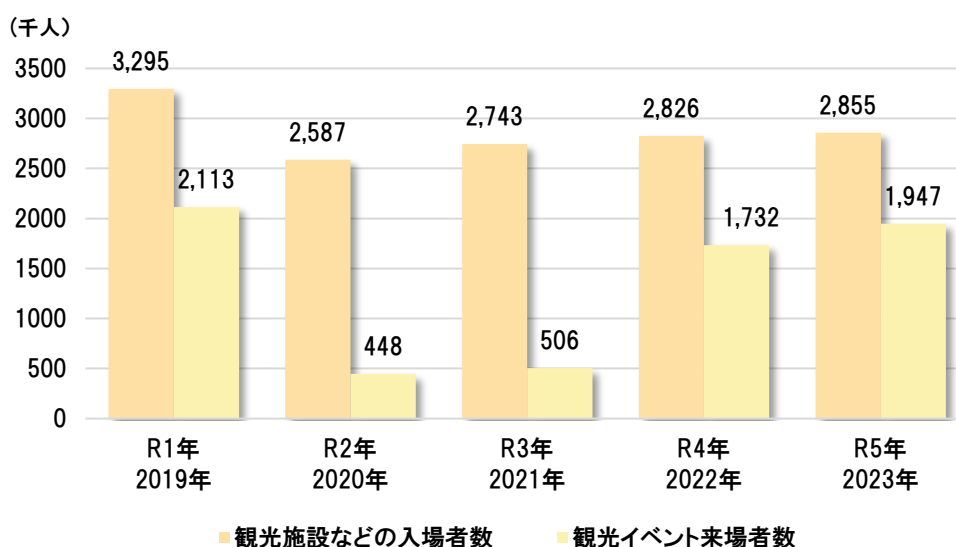
順位	観光施設名		入場者数
第1位	大和町	道の駅大和そよかぜ館	1,051,722人
第2位	東与賀町	千潟よか公園	226,920人
第3位	旧佐賀市	佐賀城本丸歴史館	168,945人
第4位	その他	ゴルフ場	167,276人
第5位	富士町	ダムの駅富士しゃくなげの里	151,071人

【観光イベント来場者数(上位5イベント)】

順位	観光イベント名		来場者数
第1位	旧佐賀市	佐賀インターナショナルバルーンフェスタ	907,000人
第2位	三瀬村	みつせ高原キャンペーン	652,500人
第3位	旧佐賀市	佐賀城下栄の国まつり	243,000人
第4位	旧佐賀市	佐賀城下ひなまつり	84,861人
第5位	大和町	川上峡花火大会	28,000人

出典：佐賀市統計データ

【観光施設などの入場者数・観光イベント来場者数の推移】



出典：佐賀市統計データ

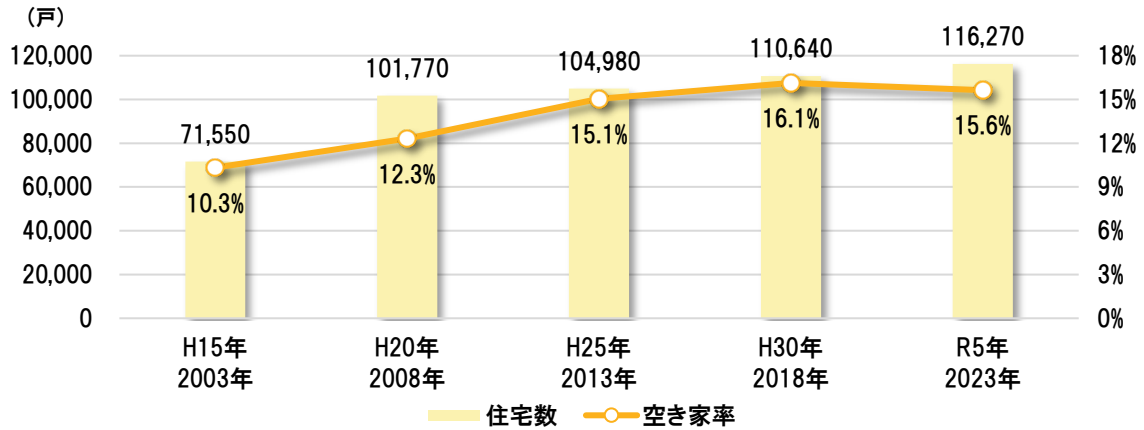
参考-4 住宅

(1) 住宅数の推移

増加傾向にある住宅数と空き家※率

- ◆平成15年(2003年)以降、住宅数は一貫して増加傾向にあります。
- ◆空き家率は、平成15年(2003年)から平成30年(2018年)まで、一貫して増加傾向にありましたが、平成30年(2018年)から令和5年(2023年)にかけて0.5%減少しています。

【住宅数と空き家率の推移】



※空き家とは、人が住んでいない、3カ月にわたって住む予定の人もいない住宅(マンション・アパート等の集合住宅の1区画を含む)のこと。

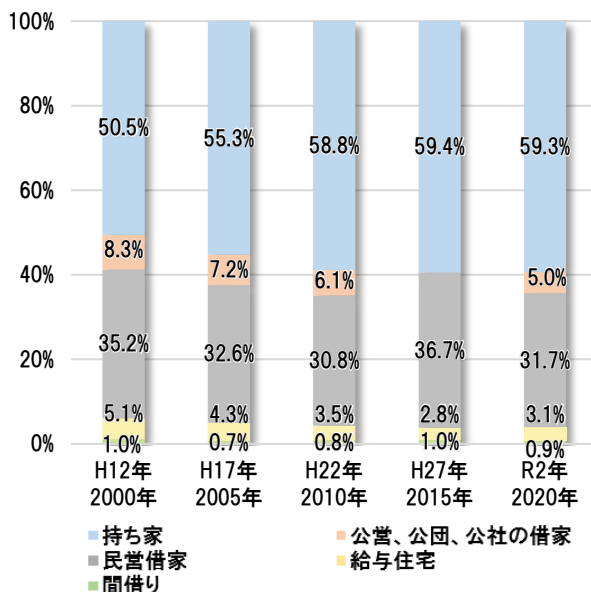
出典：住宅・土地統計調査

(2) 住宅の種類

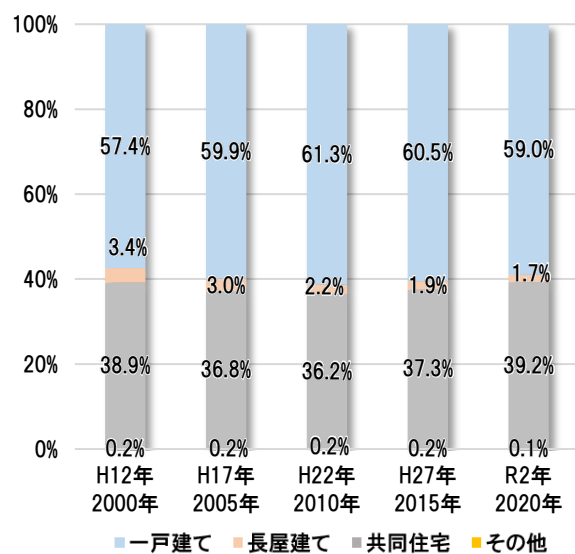
持ち家や一戸建ての割合が高い住宅立地特性

- ◆過去5年間の所有関係別世帯数割合の推移に大きな変化はみられません。一貫して持ち家の割合が最も高い状況です。
- ◆また、建て方別世帯数割合の推移にも大きな変化はみられず、長屋建てや共同住宅などと比べて一戸建ての割合が最も高い状況です。

【所有関係別世帯数割合の推移】



【建て方別世帯数割合の推移】



出典：国勢調査

参考-5 土地利用・建物利用の動向

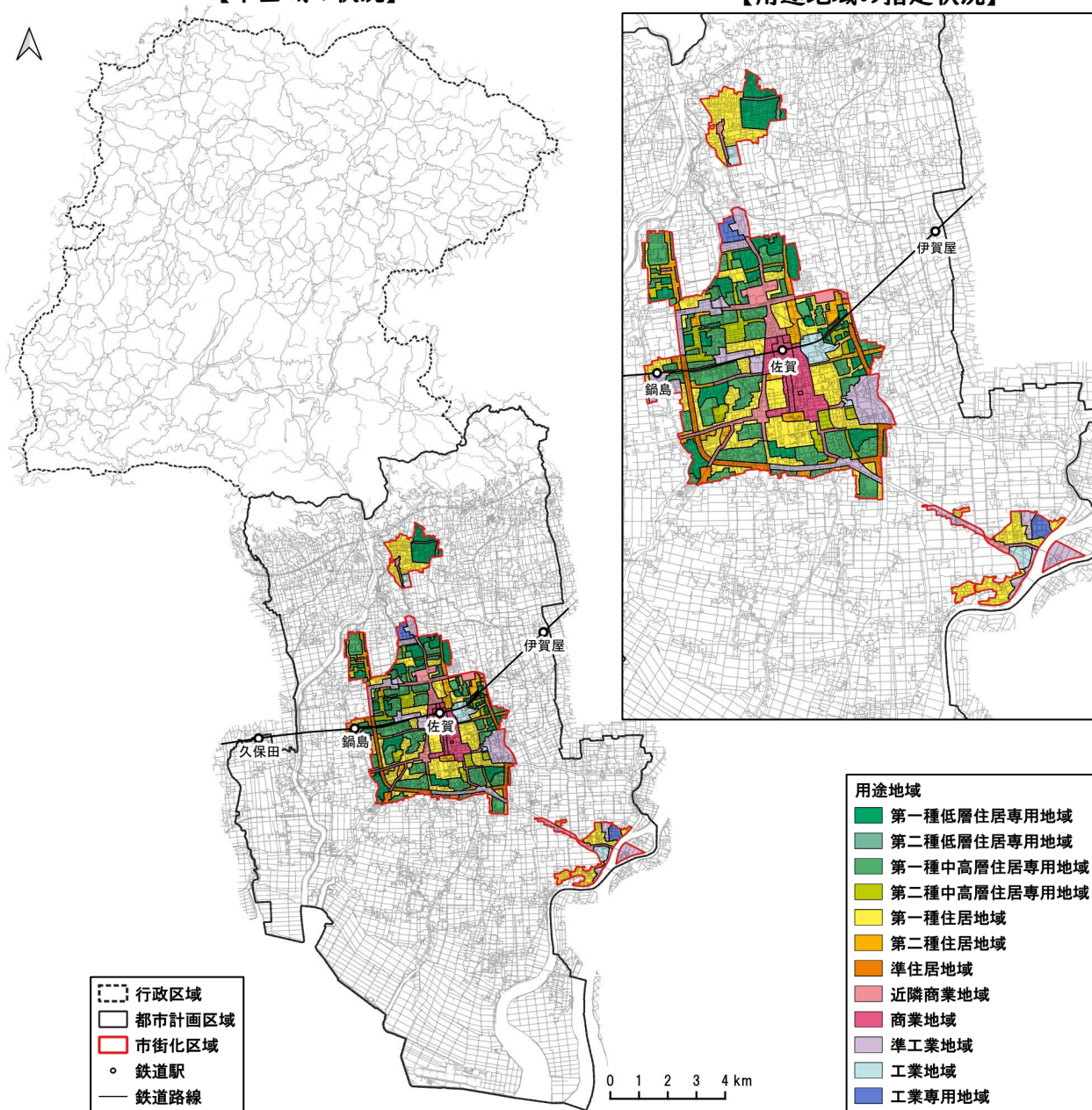
(1) 都市計画区域の状況

旧佐賀市・諸富町・大和町に住居系を中心とした用途地域を指定

- ◆佐賀市都市計画区域では、都市的土地利用を図る市街化区域は2,955ha、市街化調整区域は19,130haとなっています。
- ◆また、市街化区域では良好な都市環境形成等を目的に、12種類の用途地域を指定しています。
- ◆用途地域は住居系を中心に指定しているほか、佐賀駅周辺では商業系用途地域をまとめて指定しており、工業系用途地域は、鍋島駅周辺、高木瀬西、巨勢町、諸富町、大和町などの一部に指定しています。

【市全域の状況】

【用途地域の指定状況】



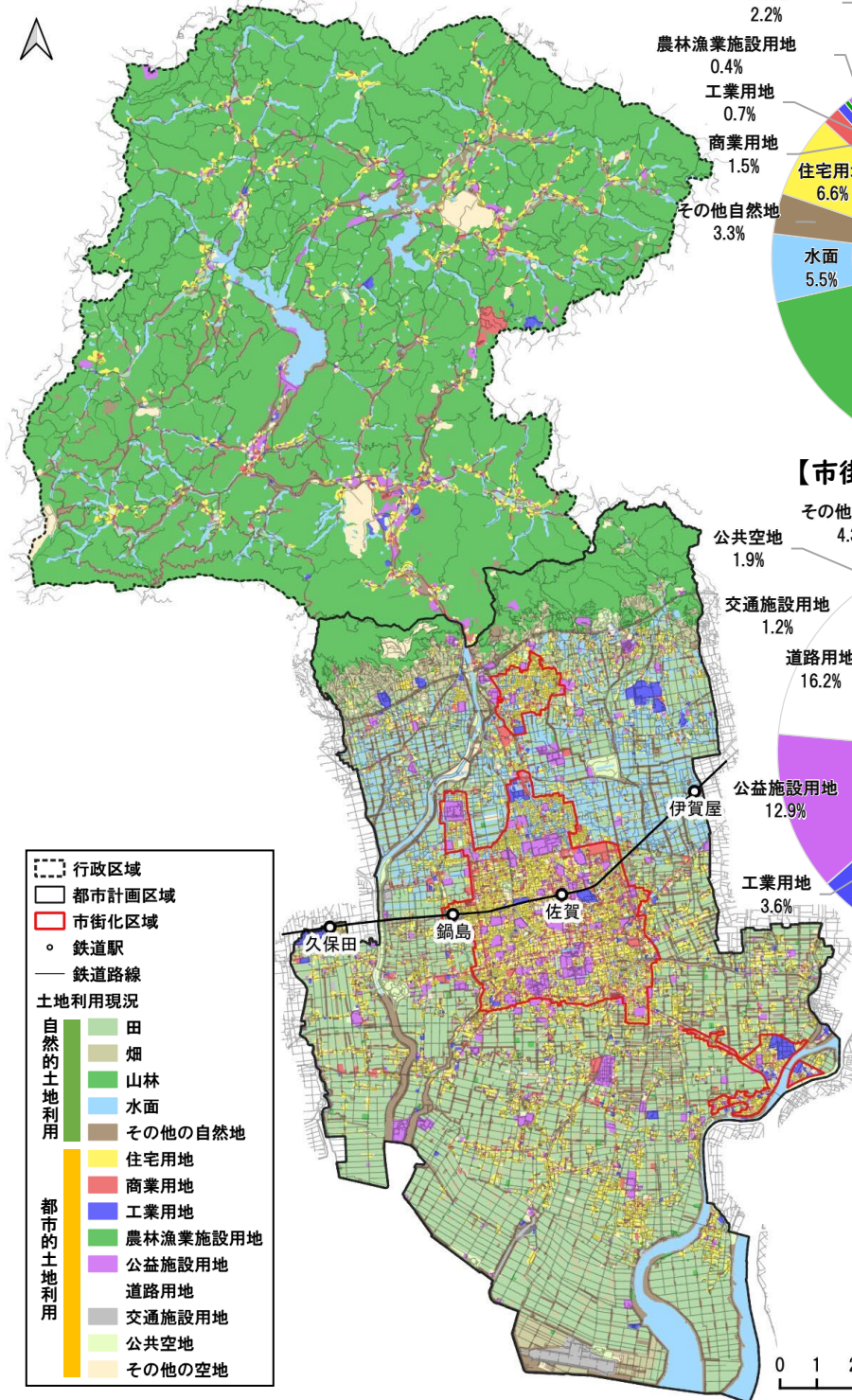
出典：佐賀市都市計画データ（令和5年3月）

(2) 土地利用

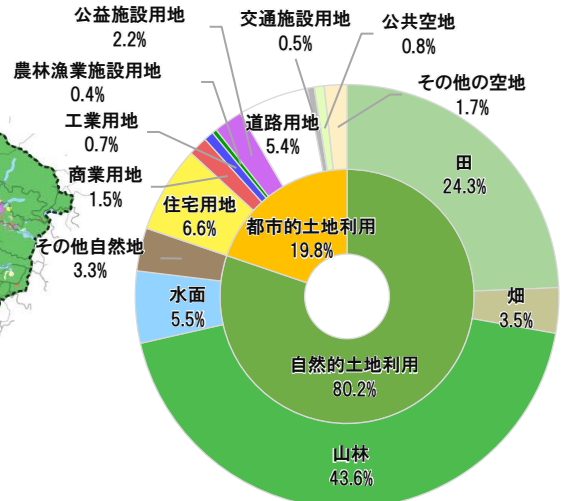
市域の約8割が自然的土地利用、約2割が都市的土地利用

- ◆市全域における土地利用状況をみると、田や畑、山林などの自然的土地利用が全体の80.2%、住宅用地や商業用地などの都市的土地利用が全体の19.8%となっています。
- ◆市街化区域では、自然的土地利用が全体の7.4%、都市的土地利用が全体の92.6%となっており、住宅用地が約半分を占めています。

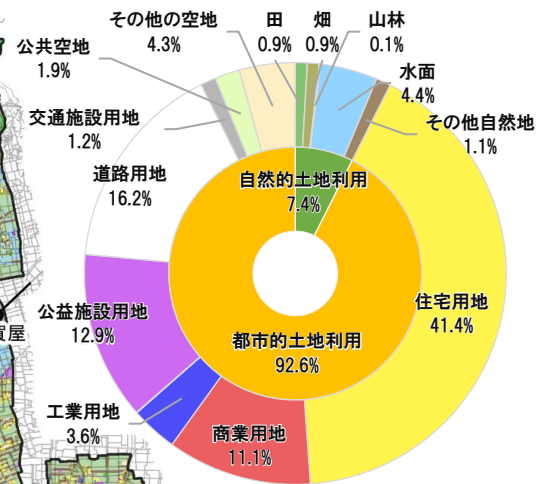
【土地利用現況】



【市全域 土地利用現況】



【市街化区域 土地利用現況】



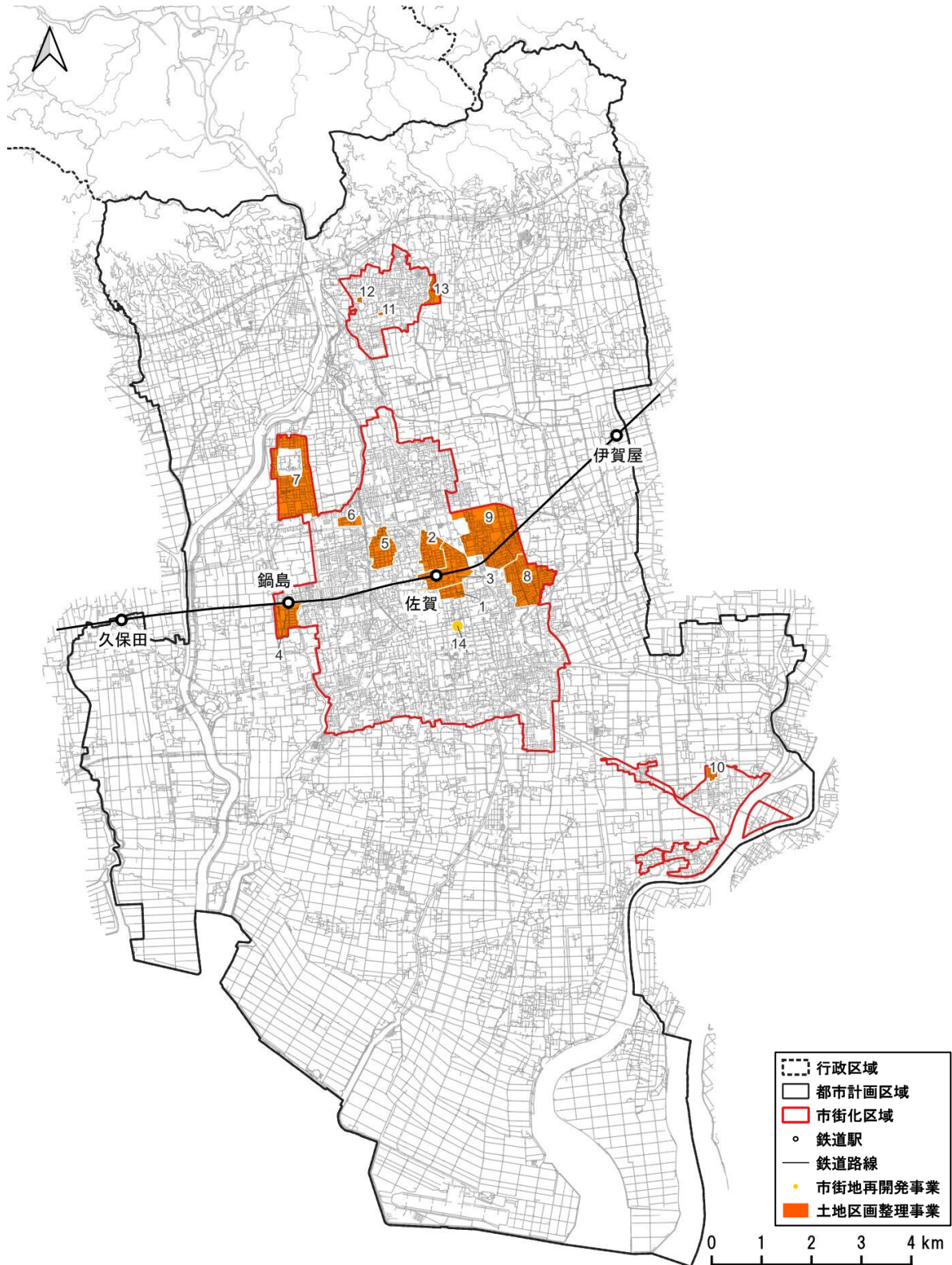
出典：都市計画基礎調査（令和5年3月）

(3) 市街地開発事業の実施状況

複数の市街地開発事業により健全な市街地を形成

◆本市では、13地区の土地区画整理事業、1地区の市街地再開発事業を実施し、健全な市街地形成を図ってきました。

【市街地開発事業の状況】



出典：都市計画基礎調査（令和5年3月）

土地区画整理事業				
No.	地区名	事業主体	面積(ha)	期間
1	佐賀土地区画整理事業	市	13.5	S13~S15
2	神野(1工区)土地区画整理事業	市	33.3	S35~S52
3	神野(2工区)土地区画整理事業	市	50.2	S42~S56
4	神野(3工区)土地区画整理事業	市	26.9	S47~S55
5	西神野土地区画整理事業	組合	34.6	S48~S55
6	八戸溝土地区画整理事業	共同	10.2	S50~S51
7	鍋島土地区画整理事業	組合	93.4	S55~H2
8	兵庫土地区画整理事業	組合	66.7	S62~H9
9	兵庫北土地区画整理事業	組合	120.7	H10~H26
10	諸富町大津土地区画整理事業	組合	5.4	H3~H6
11	大和町国分土地区画整理事業	組合	0.8	H5~H8
12	大和町新道土地区画整理事業	組合	1.7	H6~H12
13	大和町小川東土地区画整理事業	組合	8.8	H12~H18
市街地再開発事業				
14	佐賀中央第1地区 第一種市街地再開発事業	市	0.9	S60~H10

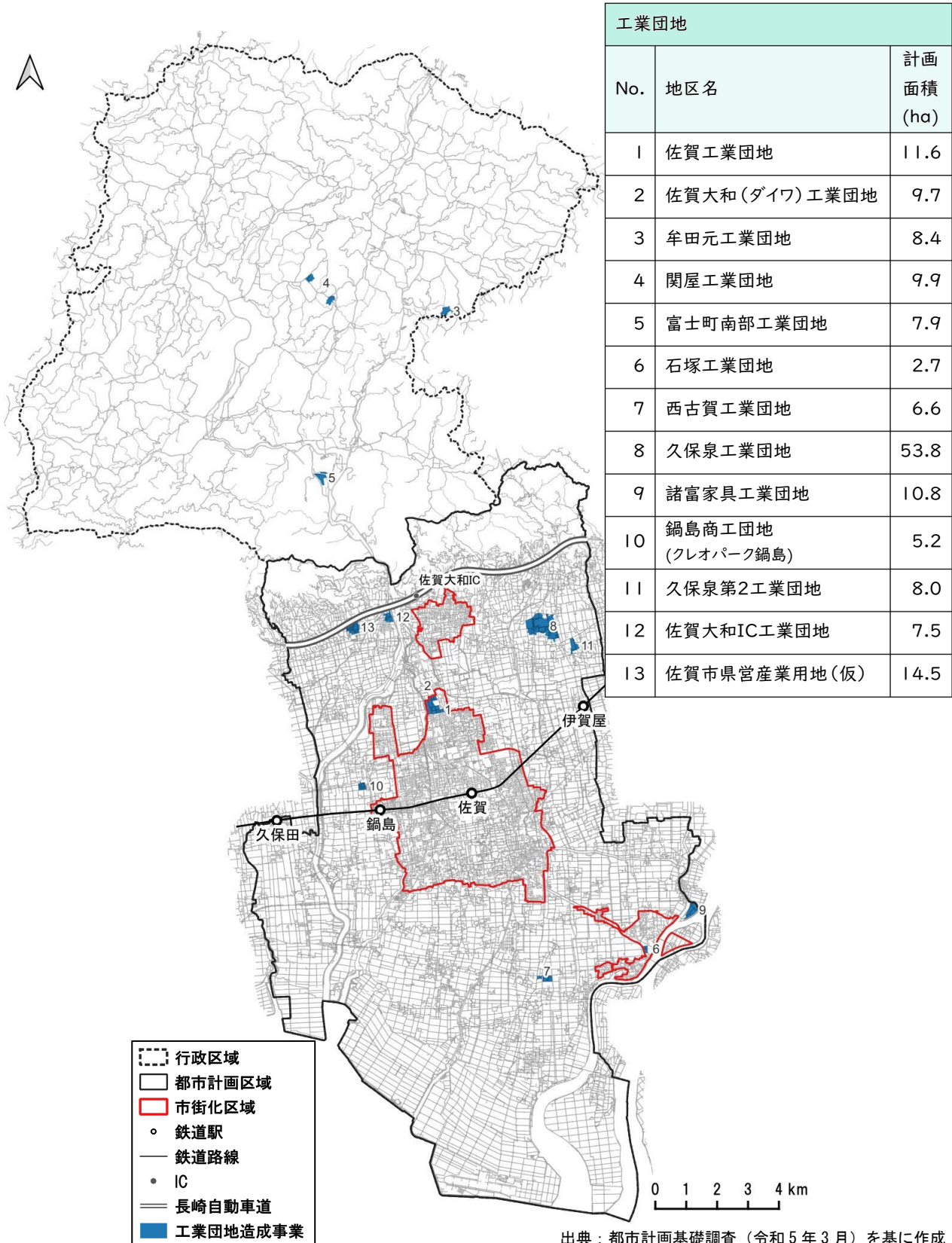
出典：都市計画基礎調査（令和5年3月）を基に作成（一部修正）

(4) 工業団地の整備状況

佐賀大和IC周辺や山間部などに工業団地を整備

◆本市では、佐賀大和IC周辺や山間部などにおいて、13地区の工業団地を整備しています。

【工業団地の整備状況】



出典：都市計画基礎調査（令和5年3月）を基に作成

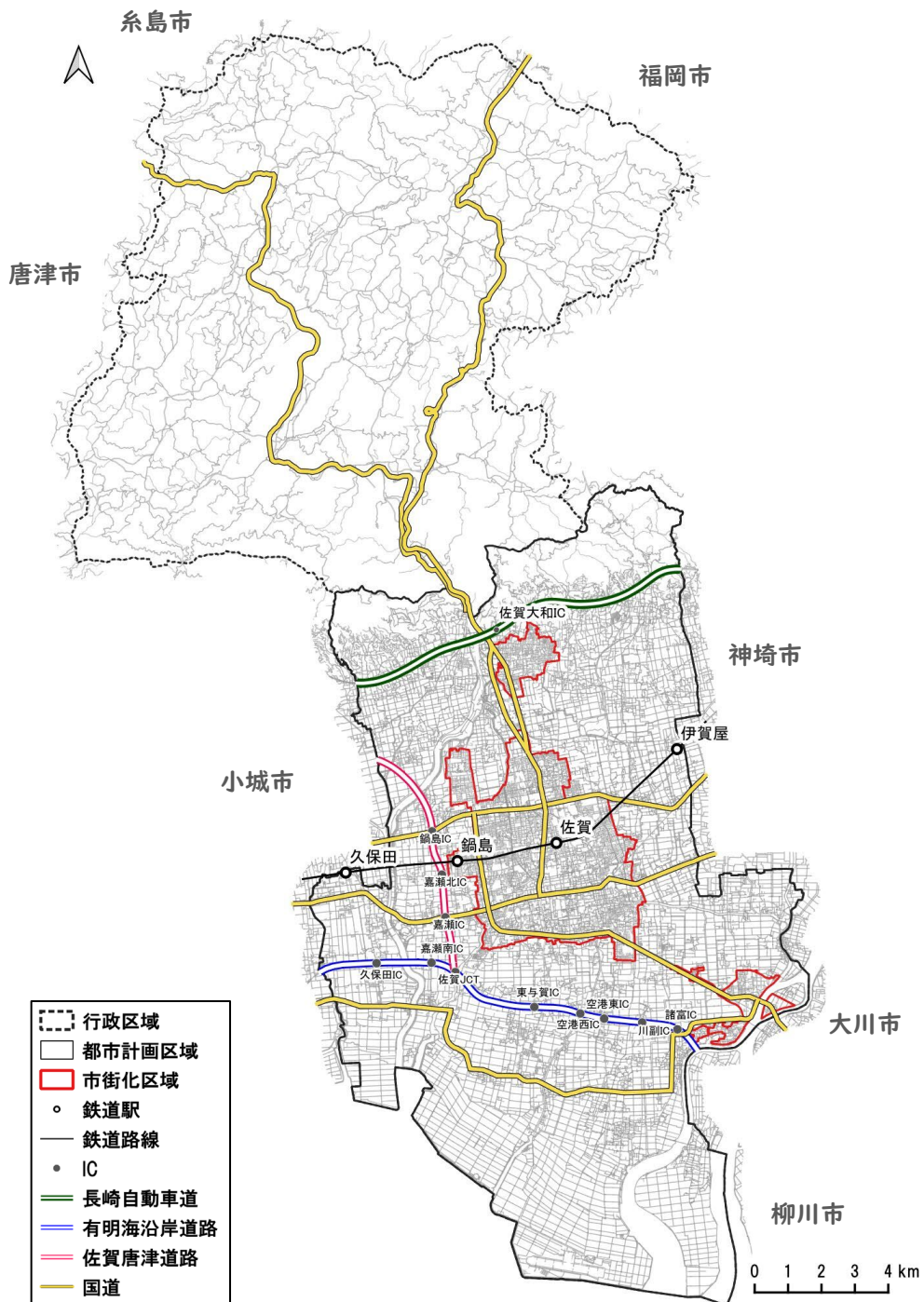
参考-6 都市基盤

(1) 広域交通網

広域的な交通ネットワークの形成

- ◆本市では、東西に長崎自動車道、放射状に国道(34号、207号、208号、263号、264号、323号、444号)が走り、広域的な道路ネットワークを形成しています。
- ◆さらに、有明海沿岸道路及び佐賀唐津道路の整備により、さらなる広域交通ネットワークの形成が期待されます。

【広域交通網の状況】



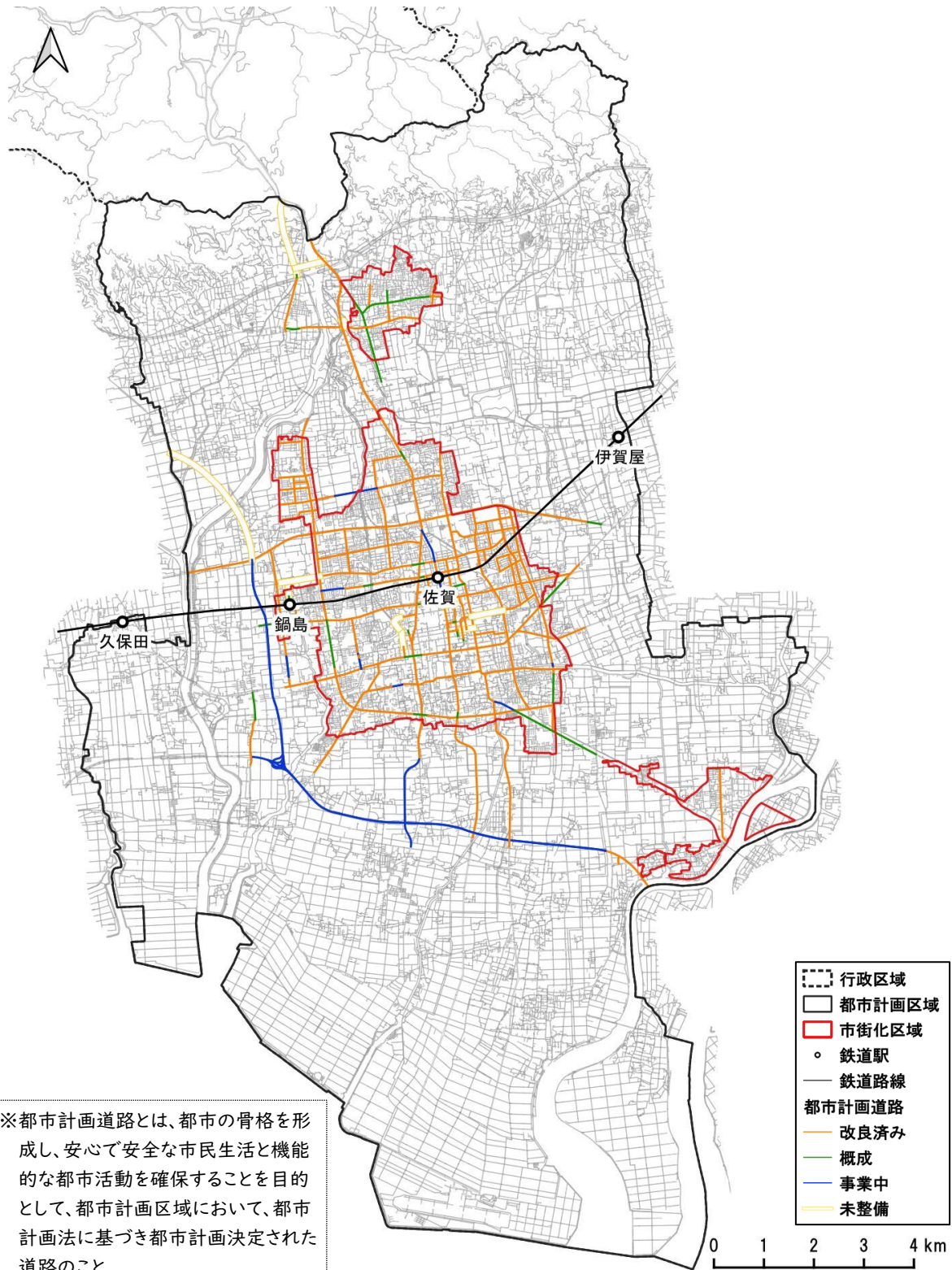
出典：国土数値情報、都市計画基礎調査（令和5年3月）

(2) 都市計画道路の整備状況

整備率7割を超える都市計画道路※

◆本市の都市計画道路の整備率は74.8%（令和6年（2024年）時点）となっています。

【都市計画道路の整備状況】



※都市計画道路とは、都市の骨格を形成し、安心して安全な市民生活と機能的な都市活動を確保することを目的として、都市計画区域において、都市計画法に基づき都市計画決定された道路のこと。

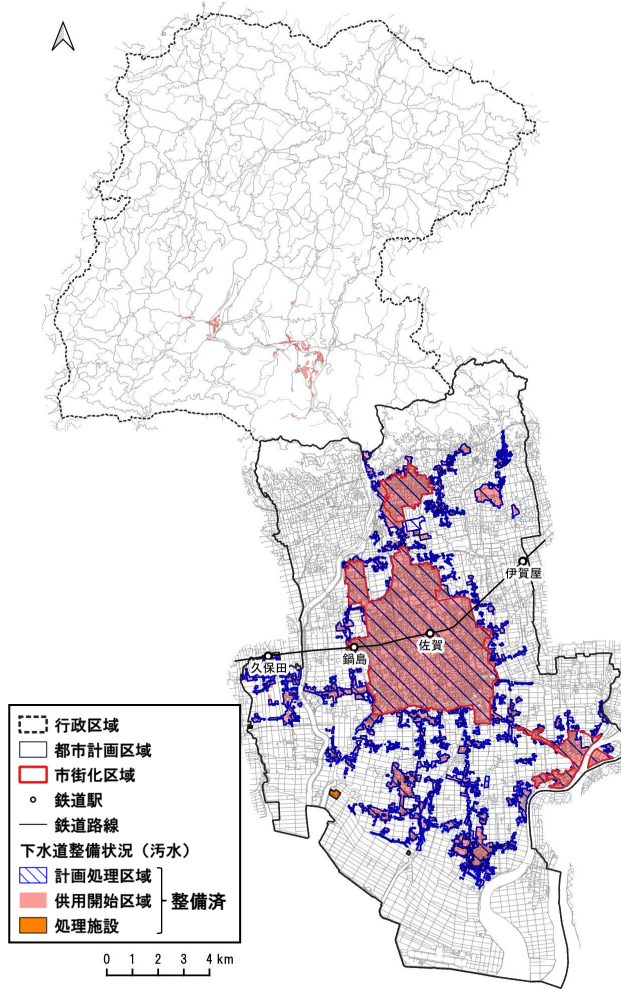
出典：都市計画基礎調査（令和5年3月）を基に令和6年時点に更新

(3) 公共下水道（汚水・雨水）の整備状況

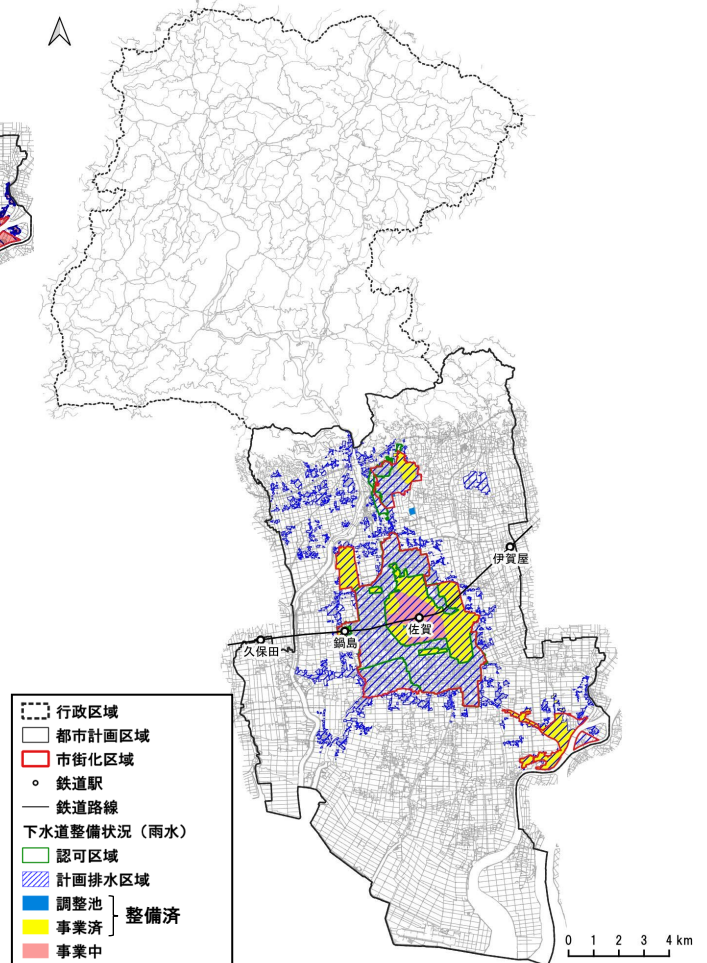
公共下水道（汚水※¹）は大部分が整備済み、（雨水※²）は未整備区域が広範に存在

- ◆ 公共下水道（汚水）は、事業計画区域のうち96.7%（平成30年（2018年）時点）が整備済みとなっています。
- ◆ 公共下水道（雨水）は、事業計画区域の内整備済みは58.8%（平成30年（2018年）時点）となっており、未整備区域が多く残されている状況です。

【公共下水道（汚水）の整備状況】



【公共下水道（雨水）の整備状況】



※¹ 公共下水道（汚水）とは、工場排水や生活排水を流す専用の下水道のこと。

※² 公共下水道（雨水）とは、市街地や建物の敷地内の雨を速やかに排除するための下水道のこと。

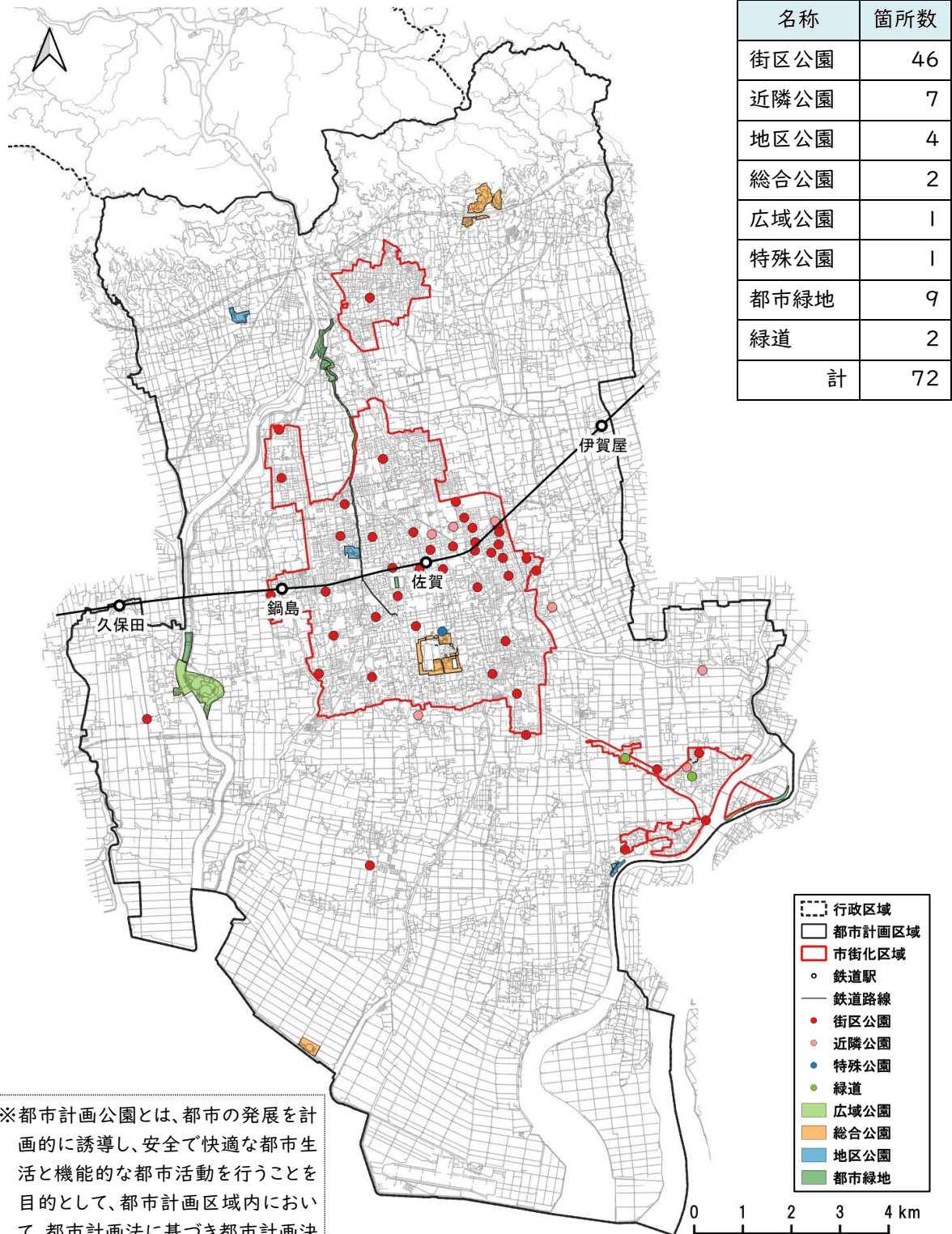
出典：都市計画基礎調査（令和5年3月）

(4) 公園・緑地の整備状況

市街化区域を中心に整備が進められてきた都市計画公園※

◆本市の都市計画公園は、令和5年(2023年)3月現在、街区公園が46箇所、近隣公園が7箇所、地区公園が4箇所、総合公園が2箇所、広域公園が1箇所、特殊公園が1箇所、都市緑地が9箇所、緑道が2箇所、合計で72箇所となっています。

【都市計画公園の指定状況】



※都市計画公園とは、都市の発展を計画的に誘導し、安全で快適な都市生活と機能的な都市活動を行うことを目的として、都市計画区域内において、都市計画法に基づき都市計画決定された公園のこと。

出典：都市計画基礎調査（令和5年3月）

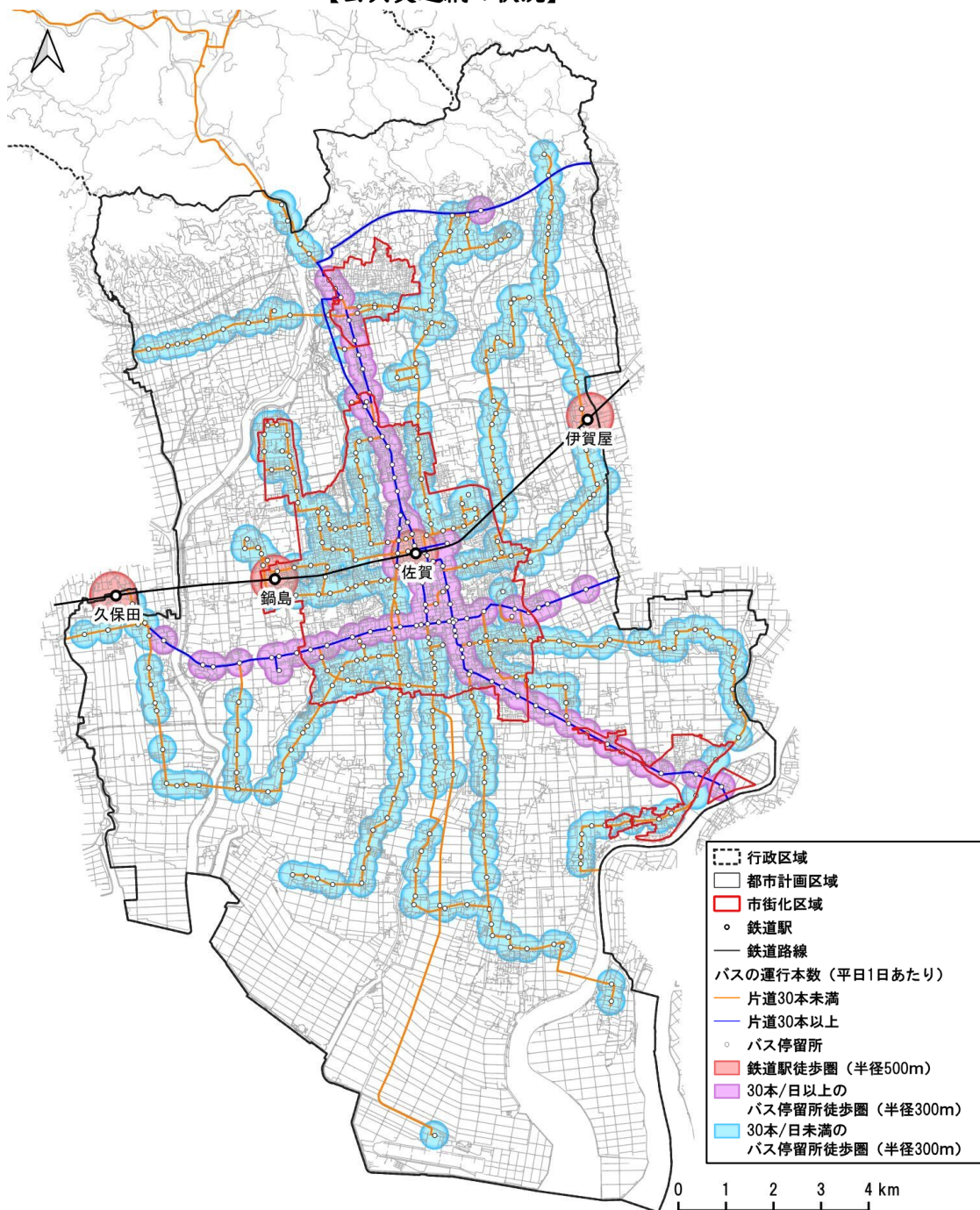
参考-7 交通の状況

(1) 公共交通網

一定の利便性が確保された市街化区域内の公共交通利用環境

- ◆公共交通は、鉄道が2路線（JR長崎本線・JR唐津線）、バスが5事業者、コミュニティバス（富士町、三瀬地区）、デマンドタクシー（松梅地区・春日北地区）があり、一定の利便性が確保されている状況です。
- ◆利便性の高い基幹的公共交通（1日片道30本以上）の徒歩圏人口カバー率は、市街化区域内の約30.7%であり、その他のバス路線も合わせると市街化区域内人口の約81.3%をカバーしている状況です。

【公共交通網の状況】



出典：都市計画基礎調査（令和5年3月）

(2) 駅別乗車人員の状況

近年の乗車人員は増加傾向

- ◆本市には、佐賀駅、鍋島駅、久保田駅、伊賀屋駅の4駅があり、佐賀駅では一日平均1万人を超える乗車人員があります。
- ◆新型コロナウイルスの影響がみられる令和元年度(2019年度)から令和3年度(2021年度)までの推移と比較して、令和3年度(2021年度)から令和5年度(2023年度)にかけて、佐賀駅、鍋島駅、久保田駅ともに、乗車人員が増加傾向にあります。

【駅別乗車人員(一日平均)の推移】

鉄道駅	令和元年度 (2019年度)	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和元年度→令和5年度 の変化		
						増減数(人)	増減率(%)	
JR	佐賀駅	12,348	8,546	9,404	10,619	11,722	-626	-5.1%
	鍋島駅	565	446	436	501	554	-11	-1.9%
	久保田駅	638	485	491	549	599	-39	-6.1%
	合計	13,551	9,477	10,331	11,669	12,875	-676	-5.0%

・伊賀屋駅の乗車人員は久保田駅よりも少ない人数(実数非公表)

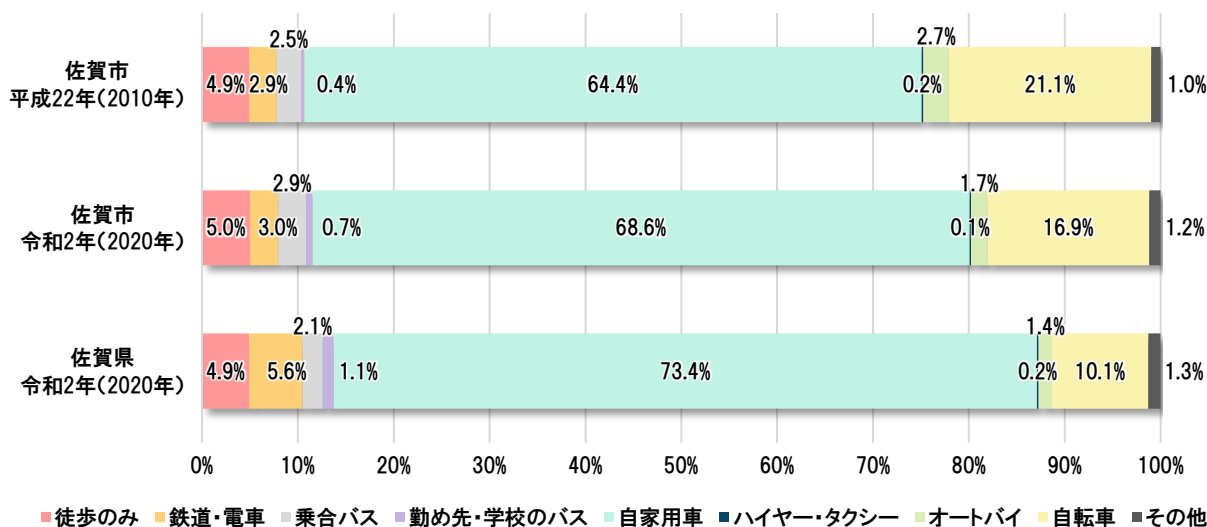
出典：JR九州HP

(3) 交通手段分担率

自家用車の割合が増加する一方、自転車の割合は減少

- ◆平成22年(2010年)と令和2年(2020年)時点の本市における交通手段分担率の推移をみると、自家用車の割合は増加傾向にある一方で、自転車の割合は減少傾向にあります。
- ◆令和2年(2020年)の分担率を佐賀県全体と比較すると、自家用車利用の割合が低い一方、自転車利用の割合が高くなっています。

【交通手段分担率】



出典：国勢調査

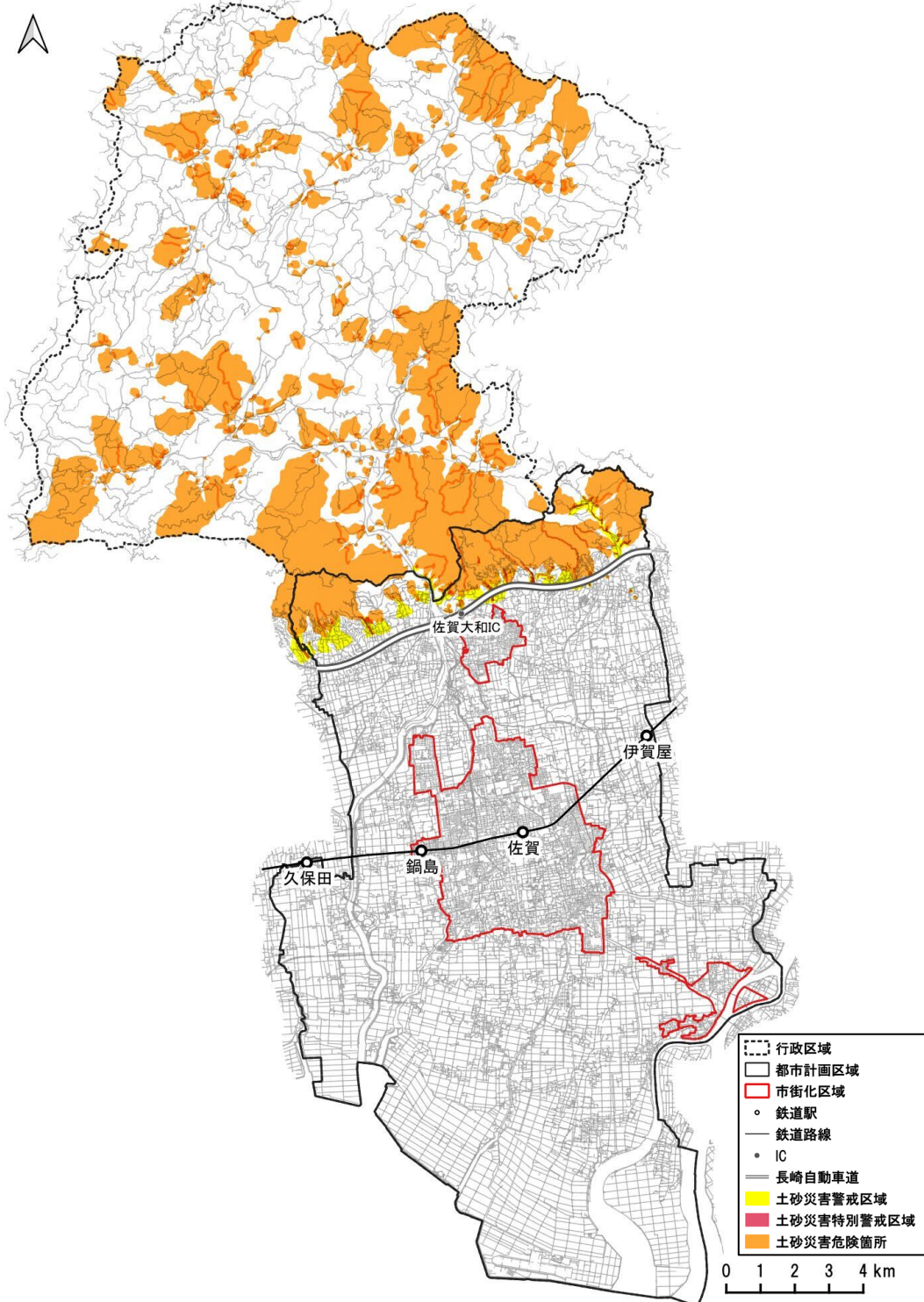
参考-8 災害の状況

(1) 土砂災害

長崎自動車道北側の斜面地で土砂災害警戒区域等が指定

◆土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域及び土砂災害危険箇所は、長崎自動車道北側の斜面地及び市域北側の山間部にて指定されています。

【土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域及び土砂災害危険箇所の指定状況】



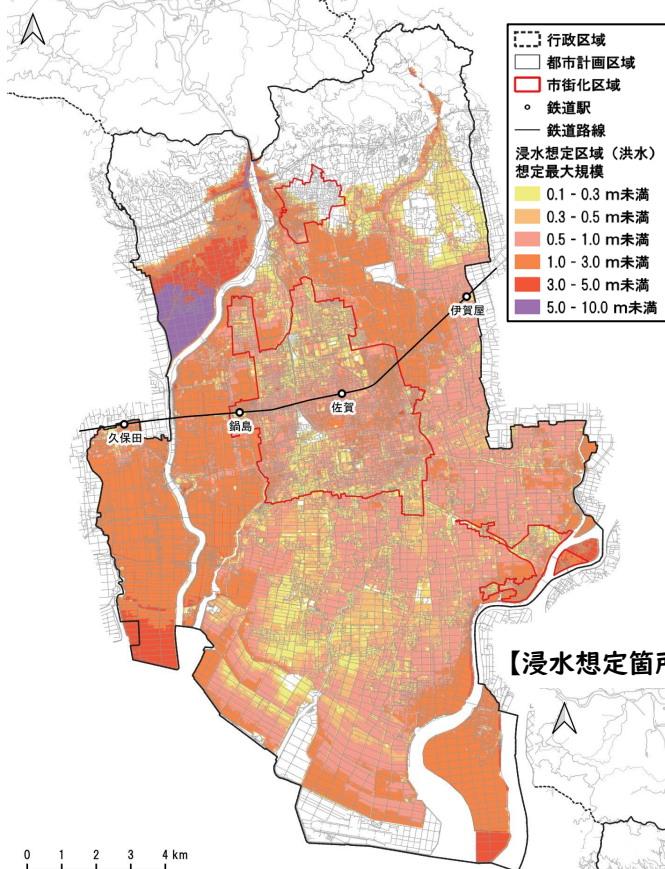
出典：国土数値情報、佐賀市データ

(2) 浸水災害

都市計画区域の大部分が浸水想定区域に指定

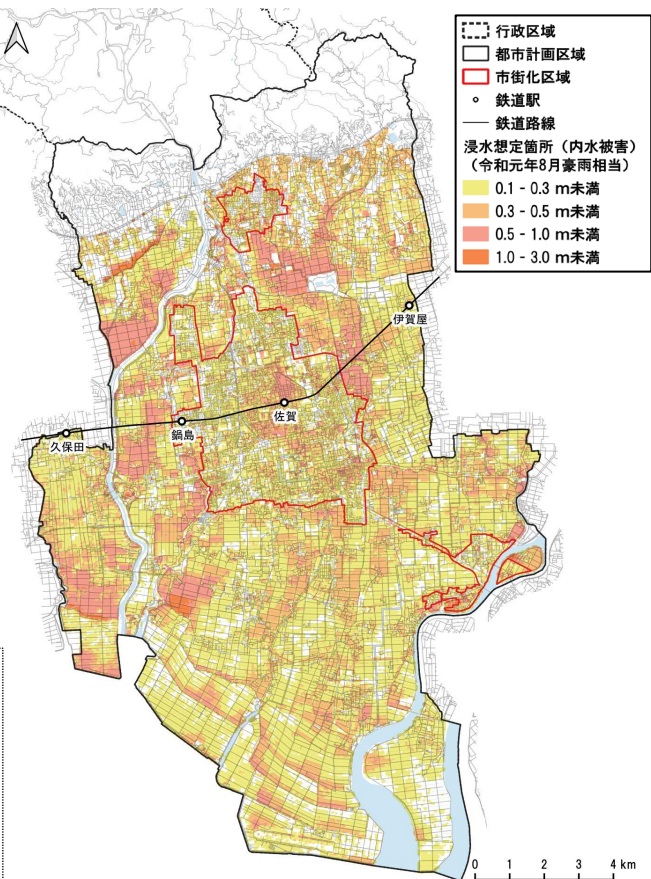
- ◆洪水浸水想定区域(想定最大規模)^{※1}は、都市計画区域の広範囲に指定されています。
- ◆浸水想定箇所(内水被害)^{※2}は、都市計画区域内の大部分で浸水が想定されており、嘉瀬川沿岸部や佐賀駅周辺の一部地域において0.5m以上の浸水が想定されています。

【洪水浸水想定区域(想定最大規模)の指定状況】



※1 筑後川、早津江川、城原川、佐賀江川、八田江、巨勢川、嘉瀬川、本庄江、祇園川、福所江について、水防法の規定により指定された想定し得る最大規模の降雨による洪水(大雨により河川の堤防の決壊、川の水が越流した場合に発生する水害)の範囲とその程度を示す。

【浸水想定箇所(内水被害)の状況(令和元年8月豪雨相当)】



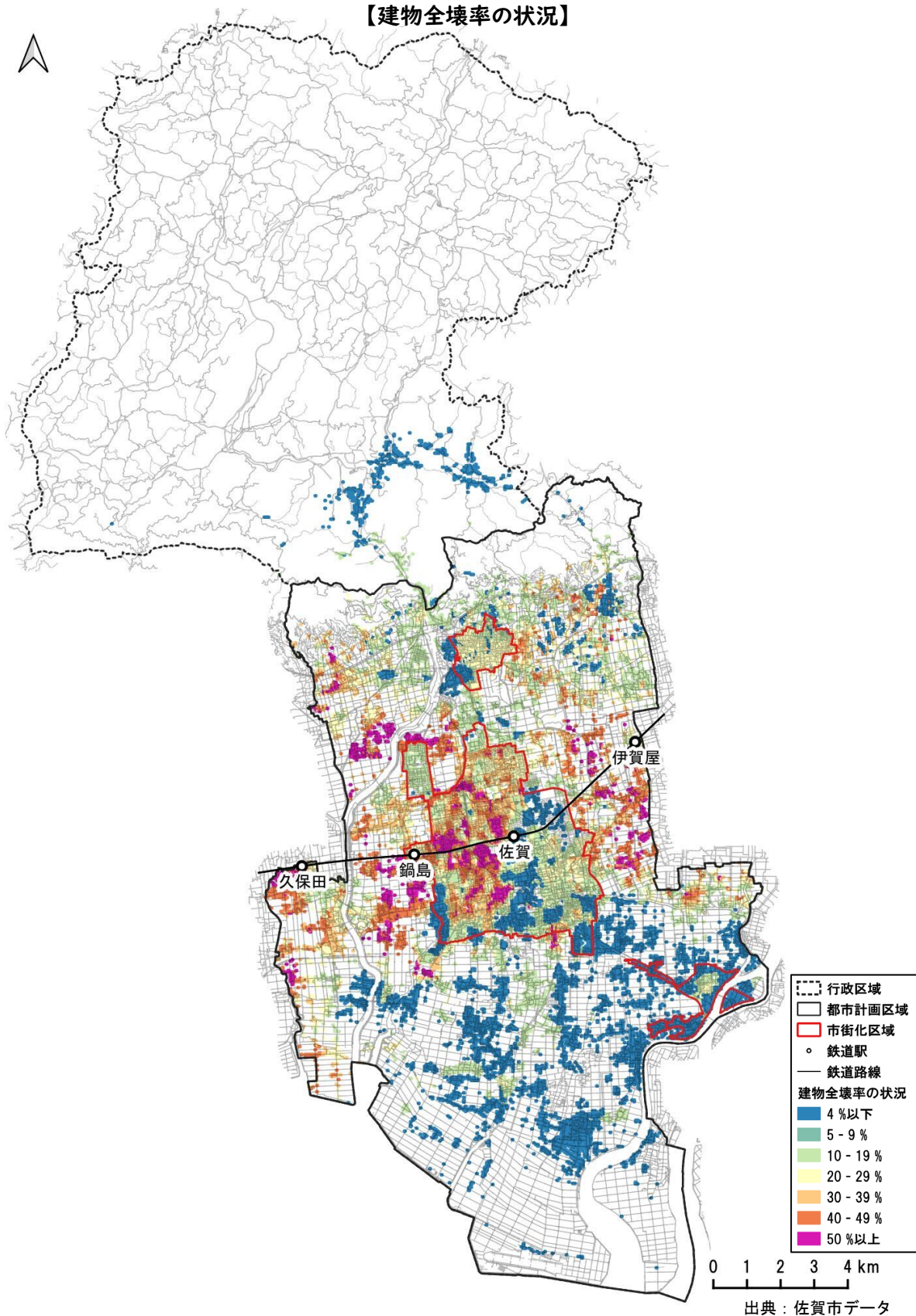
※2 佐賀市に大規模な内水氾濫(大雨により下水道等が雨水を排水できなくなった場合に発生する水害)をもたらした令和元年8月豪雨と大潮が重なった場合の浸水予測結果に基づいて、浸水する範囲とその程度を示す。

出典：佐賀市データ

(3) 建物全壊率の状況

旧佐賀市周辺を中心に全壊率50%以上の区域が分布

◆大地震発生時に想定される建物全壊率をみると、佐賀駅から西部や鍋島駅周辺において全壊率50%以上の区域が広がっています。



- 序
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6

参考

参考-9 佐賀市都市計画マスタープランの策定経緯

令和5年度

実施時期	実施事項	備考
令和5年12月25日	佐賀市都市計画審議会 (勉強会)	◇次期都市計画マスタープランについて
令和6年1月～ 令和6年2月	佐賀市のまちづくりに関する 市民アンケート調査	◇配布数2,000部 ◇回収総数806名

令和6年度

実施時期	実施事項	備考
令和6年5月22日	佐賀市都市計画審議会 (第1回勉強会)	◇次期都市計画マスタープラン 計画の構成について
令和6年7月4日	佐賀市都市計画審議会 (第2回勉強会)	◇次期都市計画マスタープラン 全体構想について
令和6年9月26日	佐賀市都市計画審議会 (第3回勉強会)	◇次期都市計画マスタープラン 地域別・分野別構想について
令和6年11月12日	佐賀市都市計画審議会 (第4回勉強会)	◇次期都市計画マスタープラン 計画(案)について
令和7年1月8日～ 令和7年2月6日	パブリックコメント	
令和7年1月14日～ 令和7年1月16日	市民説明会	
令和7年2月18日	佐賀市都市計画審議会 (第5回勉強会)	◇次期都市計画マスタープラン パブリックコメントについて
令和7年3月24日	第36回 佐賀市都市計画審議会	

佐賀市都市計画マスタープラン

令和7年3月

発行:佐賀市 都市戦略部 都市政策課

住所:〒840-8501

佐賀県佐賀市栄町1番1号

電話:0952-40-7163

F A X:0952-26-7376



多様な拠点が有機的につながるまち

