

3章

佐賀市を取り巻く環境の変化

3章 佐賀市を取り巻く環境の変化

佐賀市を取り巻く状況は、人口減少、少子高齢社会の到来に伴う社会的問題、暮らしの安全・安心の確保に対する意識の高まり、産業構造の変化や環境問題の顕在化、市民ニーズの多様化・高度化など新たな課題への対応が迫られています。

都市計画においてもこうした時代の変化を見極め、的確な対応を行うことが求められています。

(1) 佐賀市を取り巻く状況

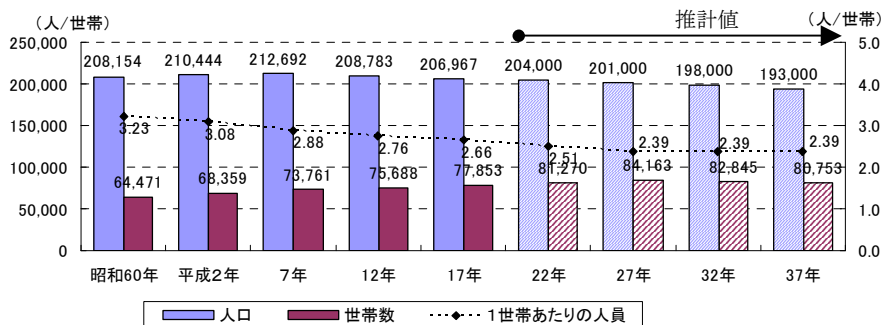
1) 人口減少・少子高齢社会の到来

わが国においては、晩婚化や晩産化、未婚率の上昇などを背景として出生率が急激に低下しており、平均寿命の伸びとあいまって急速に少子高齢化が進んでいます。

佐賀市においても、平成7年まで市の総人口は増加傾向にありましたが、全国的な傾向より早く、平成7年をピークに人口減少がはじまっています。

また、佐賀市の老年人口（65歳以上の人口）の割合はこの20年間で約2倍近くの上昇を示しており、その一方で年少人口（14歳以下の人口）の割合は減少の一途にあります。

図 佐賀市の人口・世帯数の推移と将来推計

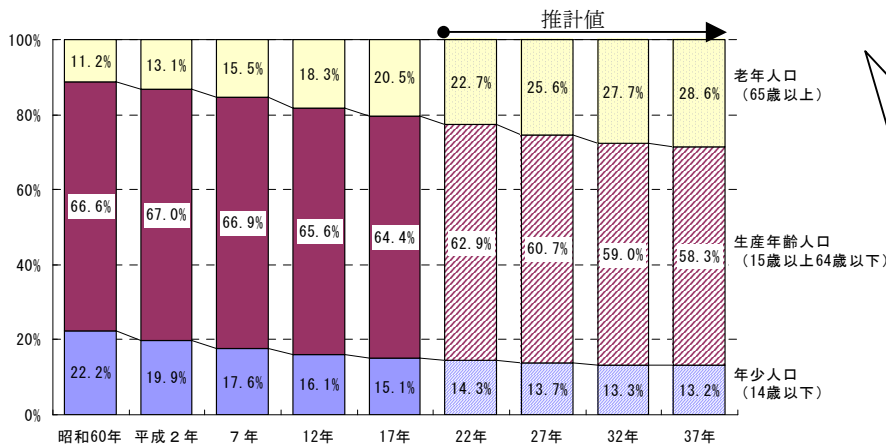


注) 昭和60年～平成17年は、国勢調査

注) 平成22年～37年の人口は佐賀市総合計画目標人口、平成22年～27年の世帯あたり人員・世帯数は、佐賀市総合計画推計値。平成32・37年の世帯数は独自に推計（1世帯あたり人員の値を27年以降固定し、目標人口より算定）。

世帯数については、増加する一方、1世帯あたりの人員が減少する傾向が続いています。
人口は既に減少しており、将来的には世帯数についても減少していくものと見込まれます。

図 佐賀市の年齢3区分の推移と将来推計



人口構成においては、年少人口や生産年齢人口割合が減少し、老年人口割合が増加しています。
平成17年で約20.5%の老年人口割合は、引き続き上昇を続け、平成27年には25.6%、平成37年には28.6%に達する超高齢社会の到来が予想されます。

資料：佐賀市総合計画

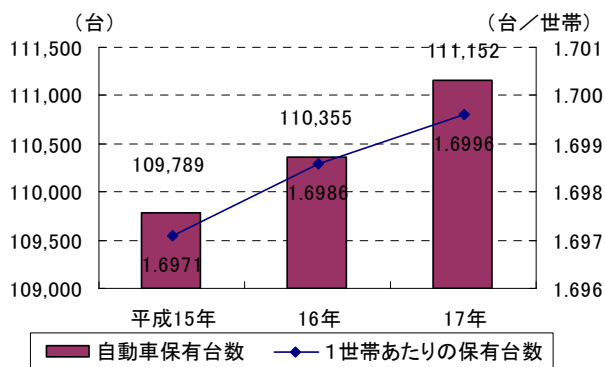
2) 車社会の進展

佐賀市における車の保有台数は、平成17年現在141,840台、1世帯あたり約1.82台/世帯で、その数は年々増加しており、市民の多くの方が車を利用する状況となっています。

九州の主要都市と比較した場合、1世帯あたりの保有台数は高く、日常生活における自動車への依存が高い状況がうかがえます。

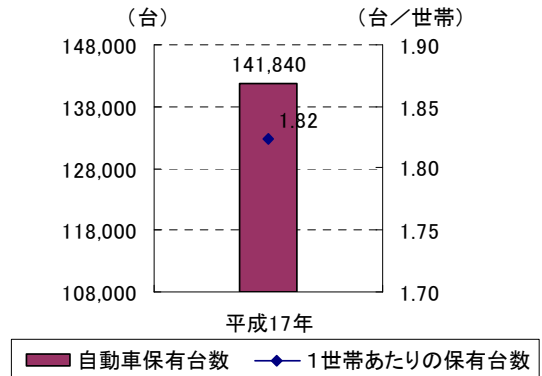
一方、主要な公共交通機関であるバスについては、利用者の減少が著しく、市営、民営を問わず、便数の削減や路線の廃止を余儀なくされています。

図 旧佐賀市の自動車保有台数の推移



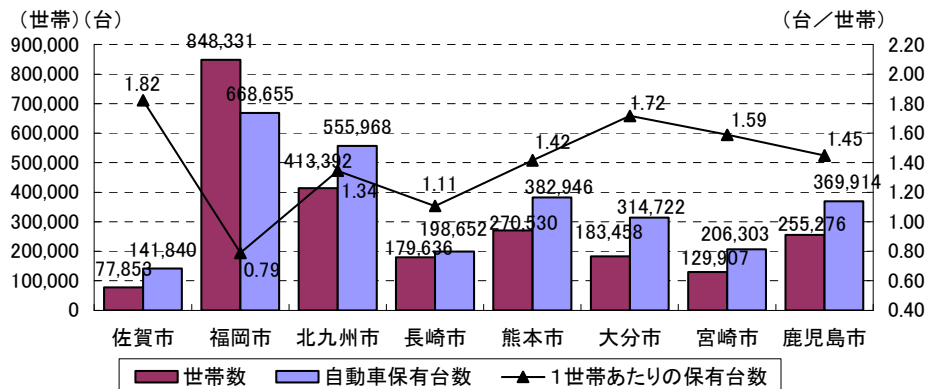
資料：佐賀市統計書（平成17年版）

図 新佐賀市の自動車保有台数



資料：佐賀市統計書（平成17年版）

図 九州の主要都市における自動車保有台数



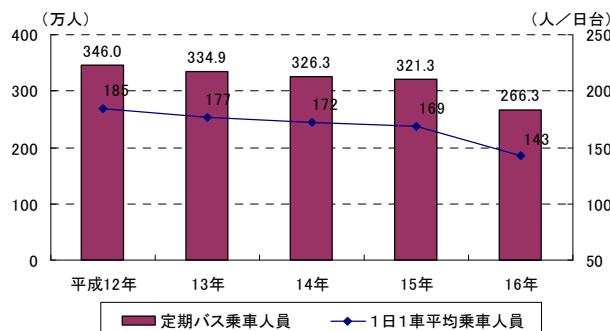
注) 世帯数は平成17年国勢調査

注) 自動車保有台数は平成17年現在の数値（ただし福岡市、北九州市、長崎市及び宮崎市は平成16年の数値、熊本市は平成15年の数値）

注) 自動車保有台数：軽四輪車（貨物、乗用）含む、大型特殊車両、原動付自転車は含まない

資料：各市の統計書

図 市営バスの利用者数の推移

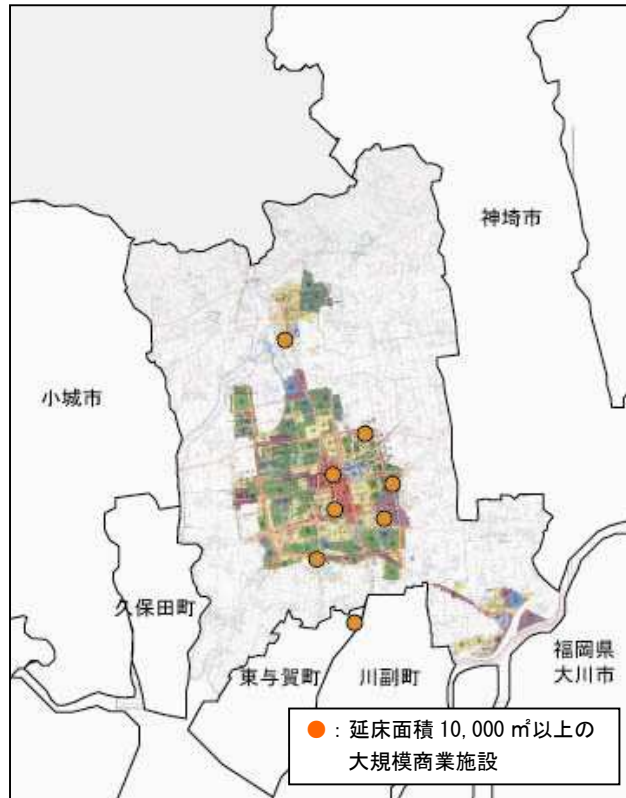


資料：佐賀市統計書（平成17年版）

3) 大規模商業施設の郊外立地

佐賀市及び佐賀市近郊においては、車社会の進展に伴い大規模商業施設の郊外立地が進んでいます。

図 都市圏及び都市圏近郊における大規模商業施設の立地状況

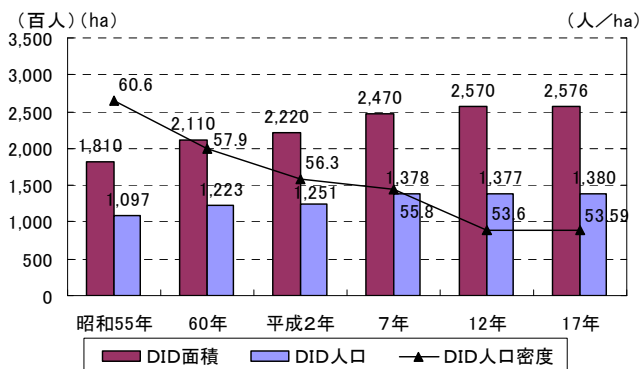


4) 市街地の拡大と中心市街地の空洞化

市街地の拡大や車社会の進展、消費者の行動エリアの拡大、大規模商業施設の郊外立地などにより、中心市街地の空洞化が進行しています。

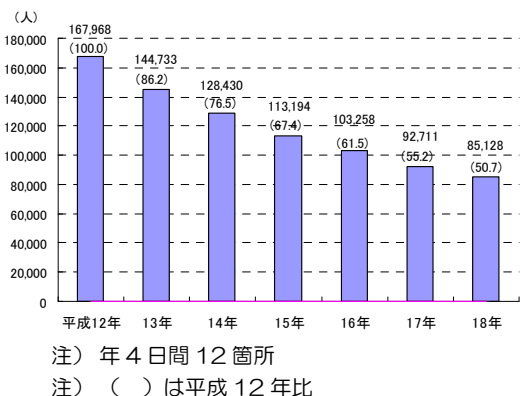
商店街では空き店舗が多く、通行量においても一貫して減少傾向が続いており、都市の活力の低下やにぎわいの喪失がみられます。

図 DID※の推移



資料：佐賀市統計書（平成17年版）、国勢調査

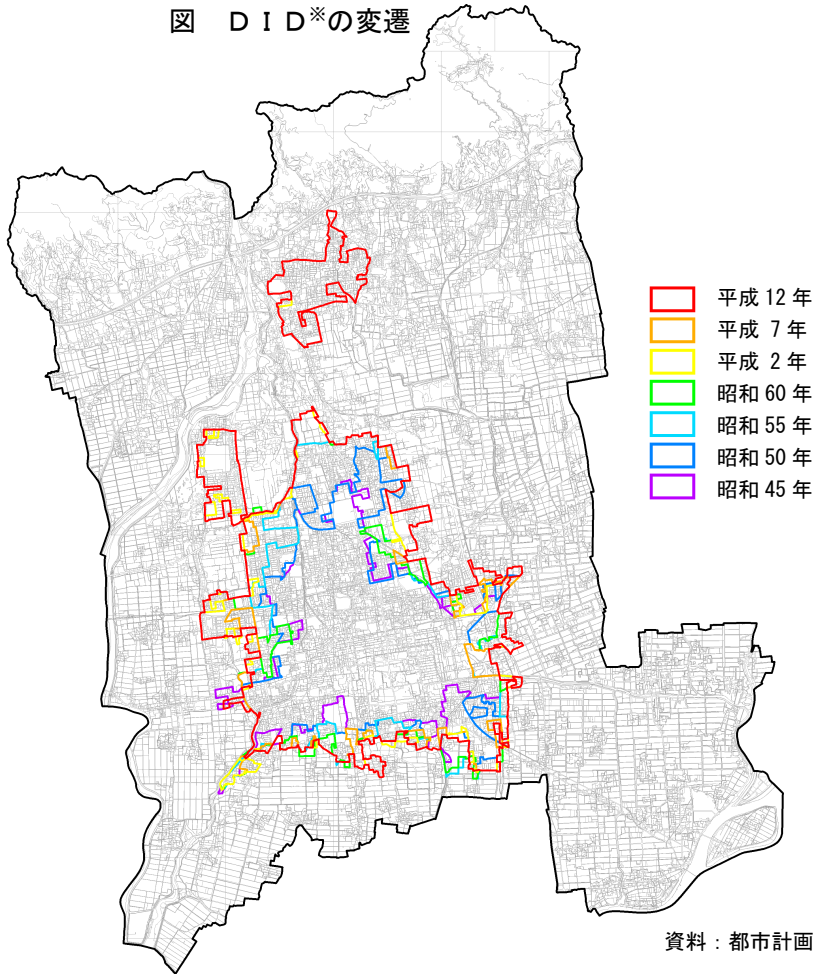
図 主要商店街通行量の推移



資料：佐賀市総合計画

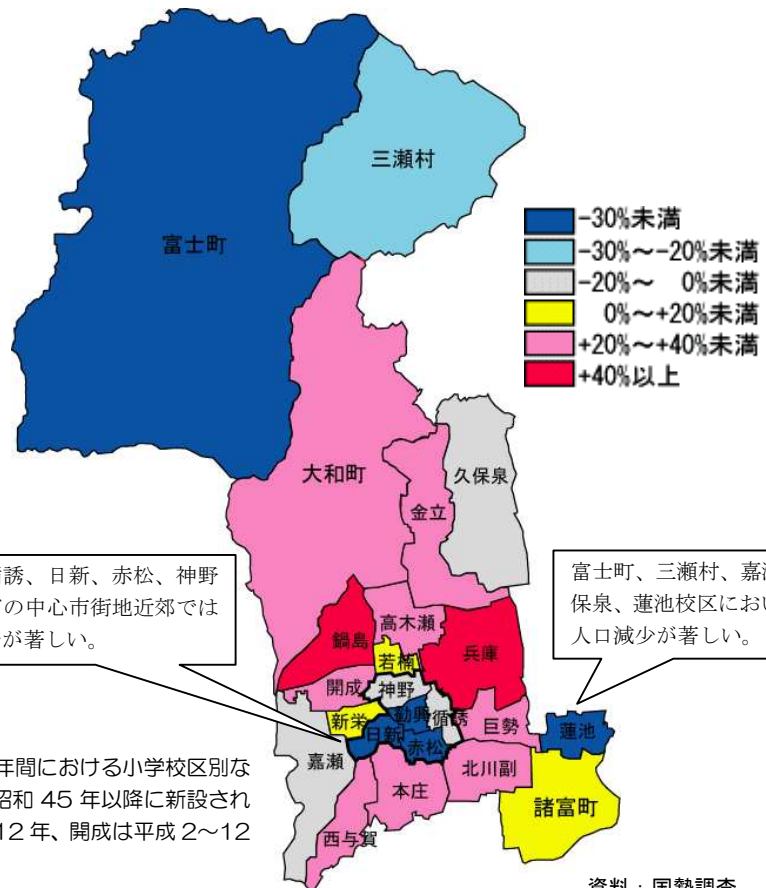
※ DID (人口集中地区) : 昭和35年以降国勢調査の国勢調査区単位の人口をもとにあらわされる夜間人口の密度が高い地域のこと。各調査年の国勢調査地区を基礎単位地域として用い、①市区町村の境界内で人口密度の高い調査区(原則として人口密度が1平方キロメートルあたり約4,000人以上)が、隣接して②人口5,000人以上を有する場合は該当する。

図 D I D※の変遷



資料：都市計画基礎調査

図 人口増減率（昭和45年－平成12年）



勸興、循誘、日新、赤松、神野校区などの中心市街地近郊では人口減少が著しい。

富士町、三瀬村、嘉瀬、久保泉、蓮池校区においても人口減少が著しい。

注) 昭和45年から平成12年の30年間における小学校区別などの人口増減率を示す。ただし、昭和45年以降に新設された新栄、若楠は昭和55年～平成12年、開成は平成2～12年における人口増減率を示す。

資料：国勢調査

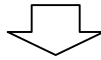
(2) 郊外に拡散するまちづくりの問題点

人口減少や少子高齢化などが進展する中、これまでのように複数の都市から多くの来訪者を招く大規模商業施設などの広域的都市機能や、日常生活に必要な店舗や病院、公共施設、事業所、住居など様々な都市機能が薄く郊外に拡散していくまちづくりが進むと、次のような暮らしへの弊害が生じることが予測されます。

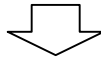
① 自家用車に依存したまちづくりは不便なまちとなる

- ・医療福祉施設や商業施設、文化教育施設などが郊外に分散立地したまちは、自家用車で移動が困難な人にとっては、不便なまちとなるおそれがあります。

広域的都市機能をはじめとする様々な都市機能が無秩序に拡散

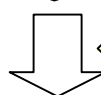


人口や各種都市機能が集積していることを前提に整備されていた
公共交通機関の維持が困難



自家用車を利用しない人にとっては、
いろいろな都市機能へのアクセスのしやすさ、
利用のしやすさといったものが低下する

高齢者は一般的に自家用車利用率が低く、公共交通機関への依存度が高い



今後さらなる高齢者の増加が予測される

高齢者をはじめ市民にとって生活利便性が低下、生涯住み続けるには不便なまちとなるおそれ

② 公共的サービスの提供効率の低下、コスト増大

- ・無秩序に薄く拡散した都市構造では集積のメリットが失われることから、インフラ（道路や下水道などの都市基盤）だけではなく、各種公共的サービス（保健・福祉・医療やごみ収集など生活に必要な各種サービス）の提供効率が低下するとともに、都市経営コストが増大し、財政構造のさらなる悪化を招くことになります。

③ 地域コミュニティ維持への影響

- ・空洞化が進行した市街地では、高齢化とともにコミュニティの維持が困難となり、コミュニティが担っていた公共的機能（防犯、防災、福祉など）の維持も困難となることが懸念されます。

④ 都市の魅力の低下、地域個性の喪失

- ・都市機能が集積から拡散へと転じると、多様な都市機能の集積が持っていた社会的効果（交流、にぎわい、文化、「都市の顔」など）が消失し、都市の魅力が低下します。
- ・また、地域の歴史・文化が蓄積された市街地の衰退や、郊外開発による自然環境の悪化により、地域個性を喪失するおそれがあります。

⑤ エネルギーや環境問題への悪影響

- ・都市機能が拡散、散在することで、自動車利用が加速され、エネルギー消費量の多い地球環境への負荷の大きなまちとなり、また、郊外開発による自然環境への負荷の増大といった問題も生じます。
- ・さらに、拡散的に立地した都市機能が将来遊休化し、更新されずに別な場所で開発・新設されるということが継続されていくと、自然環境や優良農地に悪影響を与えることも予想されます。