

## 第2章

# 本市の現況と課題の整理

---

- 2-1 課題整理の考え方
- 2-2 本市を取り巻く社会情勢
- 2-3 市民意向の整理
- 2-4 まちづくりの主要課題の設定



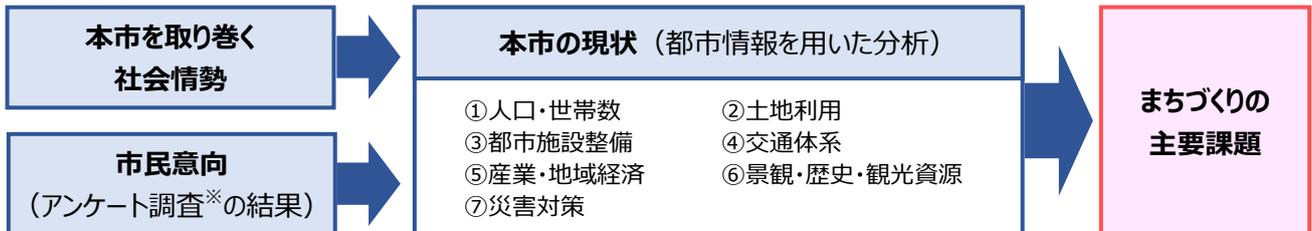
## 第2章

## 本市の現況と課題の整理

### 2-1 課題整理の考え方

本マスタープランでは、前提となる本市を取り巻く社会情勢について整理を行った上で、本市の現状や市民意向を踏まえたまちづくりの主要な課題を分野ごとに設定します。

▼課題設定までの流れ



※ 「18 歳以上の市民が対象」と「市内の高等学校に通学する生徒のみが対象」の2つのアンケート調査を実施

### 2-2 本市を取り巻く社会情勢

#### 持続可能な社会づくりの推進

地球規模でヒトやモノ、資本が移動するグローバル経済の下では、気候変動や自然災害、感染症といった課題が国境を越えて発生する状況を踏まえ、平成 27 年（2015 年）国連サミットにおいて、「Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標、略称 SDGs）」が採択されました。

令和 12 年（2030 年）までを期限に、持続可能な開発目標として 17 のゴールと 169 のターゲットを掲げて取組が進められており、わが国においても、国内における経済、社会、環境の分野での課題や、これらを横断する課題に関して、世界の国々と協力しながら、誰一人取り残すことなく持続可能な開発目標の達成に向けて積極的に取り組んでいます。

本市においても、SDGs が掲げるビジョン「持続可能で強靱、そして誰一人取り残さない、経済、社会、環境の統合的向上が実現された未来の先駆者を目指す」に沿って、市全体で、SDGs の達成に向けた取組を推進する必要があります。

▼SDGs（持続可能な開発目標）17 の目標



出典：国際連合広報センターHP

## 地球温暖化対策の推進

気候変動やプラスチックごみによる海洋汚染、生物多様性の低下など、地球規模の環境問題が深刻化する中、平成 27 年（2015 年）に合意されたパリ協定では、世界共通の目標として「世界的な平均気温上昇を産業革命以前と比べて 2℃未満に抑えるとともに、1.5℃未満に抑える努力を追求すること」が掲げられています。そして、この目標達成に向けて、令和 32 年（2050 年）までに二酸化炭素などの温室効果ガスの排出量を実質ゼロ<sup>※1</sup>にする必要があるとされています。

本市においても、「鍋島藩窯 大川内山」をはじめとする歴史と風土に育まれた特色ある美しい景観や、希少な動植物が生育する豊かな自然環境といった資源を次の世代へと引き継ぐべく、市民・事業者・行政などの多様な主体の協働により、ゼロカーボンシティ<sup>※2</sup>の実現に向けた取組を推進する必要があります。

- ※1 「実質ゼロ」とは、二酸化炭素等の温室効果ガスの人為的な発生源による排出量と、森林等の吸収源による除去量との間の均衡させる（差し引きゼロにする）ことを指します。現在の社会において二酸化炭素の排出をゼロ（＝全く出さない）ことは不可能であるため、排出する二酸化炭素の量を減らしつつも、森林などの自然による二酸化炭素の「吸収量」を増やすことで、実質ゼロの達成を目指すものになります。
- ※2 環境省では、2050 年に温室効果ガスまたは二酸化炭素の排出量を実質ゼロにすることを目指す旨を首長自らまたは地方自治体として公表された地方自治体を「ゼロカーボンシティ」と称しています。本市では、令和 7 年（2025 年）3 月に「伊万里市ゼロカーボンシティ」を宣言しています。

### ▼伊万里市が目指す環境像



出典：第 3 次伊万里市環境基本計画

## 集約型都市構造への転換

まちづくりの分野では、深刻化する人口減少・高齢化を背景として、高齢者や子育て世代が安心して健康で快適な生活環境を実現することや、財政面および経済面において持続可能な都市経営を可能とすることが、全国的な課題となっています。

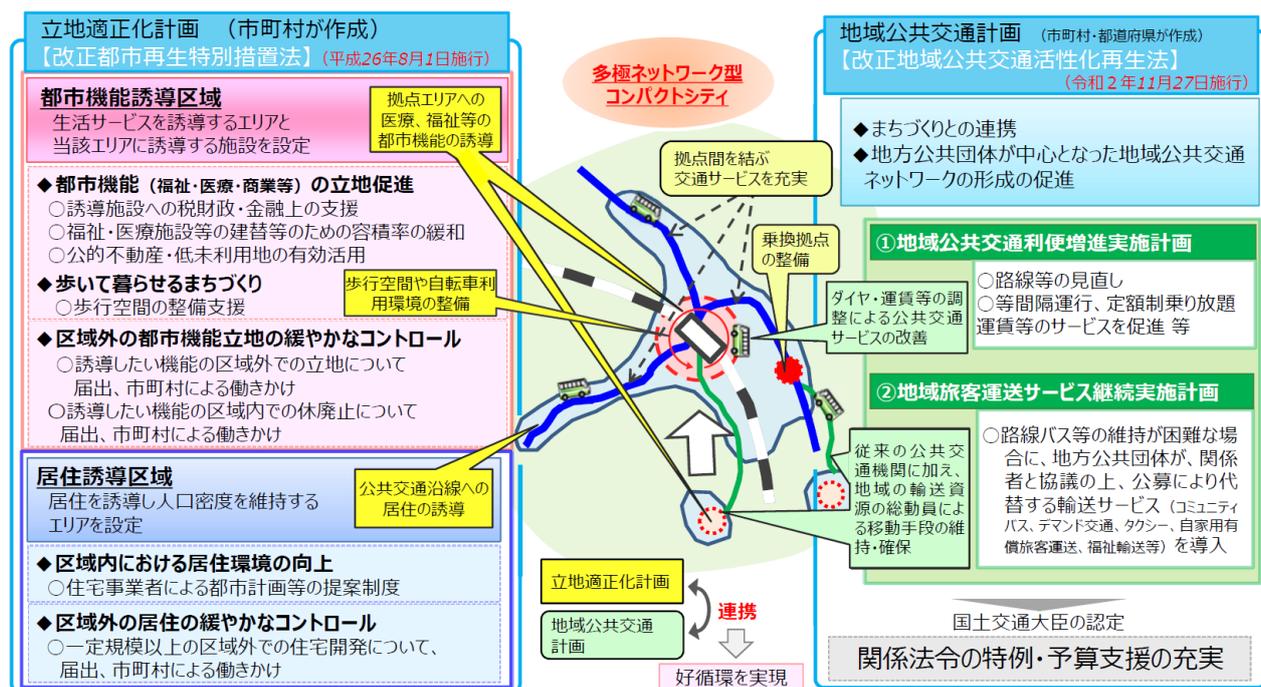
この課題への対応として、国は商業、福祉・医療等の施設や住宅が生活拠点周辺にまとまって立地し、公共交通により各拠点を結ぶ「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えに基づいた「集約型都市構造」の形成を推進することが重要と捉え、平成 26 年（2018 年）に都市再生特別措置法を改正し、「立地適正化計画制度」を創設しました。

この法改正により、市町村は住宅や都市機能（医療・福祉・商業など）を適切に維持・誘導することで目指すべき都市構造の実現を図る「立地適正化計画」を策定することができるようになりました。

加えて、近年では、激甚化・頻発化する自然災害への対応や、まちなかにおける賑わいの創出に向けて、令和 2 年（2020 年）に都市再生特別措置法が一部改正する法律が施行され、「安全・安心なまちづくり」や「居心地が良く歩きたくなるまちなかづくり」の推進が求められています。

### ▼立地適正化計画制度の概要

- 都市再生特別措置法及び地域公共交通活性化再生法に基づき、都市全体の構造を見渡しながら、**居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導**と、それと連携して、公共交通の改善と地域の輸送資源の総動員による**持続可能な移動手段の確保・充実**を推進。
- 必要な機能の誘導・集約に向けた市町村の取組を推進するため、**計画の作成・実施を予算措置等で支援**。



出典：国土交通省 HP

## まちづくりDXの推進

近年、インターネットやパソコンに代表されるICTの普及や急速な進展により、ヒト、モノ、サービス、情報など、ネットワークを通じて世界規模での交流が可能となっています。

国においては、「デジタル田園都市国家構想」を掲げ、デジタル技術の活用により全国どこでも誰もが便利で快適に暮らせる社会を目指すこととしています。

本市においても、市民生活・産業経済活動等における社会課題や多様なニーズに応え、効率的で利便性の高いSociety5.0時代にふさわしい行政サービスを提供するために、まちづくりに係る交通・インフラ・公共公益サービス・産業・防災などの幅広い分野において、デジタルトランスフォーメーション（DX）の推進が求められています。

### ▼まちづくりDXの3つのビジョン

**将来を見据えた都市計画、都市開発、まちづくり活動により長期安定的な都市経営を実現する**

- 1 最適かつユニークな都市空間再編**  
データに基づく将来予測の精度を高めることで、データを用いたわかりやすい住民参加や合意形成を図ることで、「そのまちにとっての持続可能な空間再編」を進める。  
【実施例】都市空間DX + オープンデータ化  
3D都市モデルと人口予測データ等を組み合わせた都市計画の立案・検討・シミュレーションによる都市計画の可視化や住民参加の促進。
- 2 官民連携したエリマネジメント**  
官民の協働による都市計画の最適化を図ることで、都市サービス提供や住民活用等のエリマネジメントを持続可能にしている。  
【実施例】オープンデータ化 + Project PLATEAU  
官民の協働による多様なデータソースを活用した3D都市モデルの立案とオープンデータ化の推進。
- 3 オープンデータとイノベーションの好循環**  
都市に関する様々なデータを官民が連携してオープンデータとして提供・活用、蓄積していくことで、オープンイノベーションを創出し、地域経済の持続的な発展を実現している。  
【実施例】都市空間DX + エリマネDX  
官民が連携した情報連携の活性化を促すサービスに導入した都市計画の立案・検討・シミュレーションによる都市計画の可視化。

**住民ニーズを的確にとらえ、多様な選択肢を提供するオンデマンド都市を実現する**

- 1 デジタル技術を活用した魅力ある地域づくり・地方創生**  
デジタル技術を活用した地域づくりを推進した地域間の協働の発展・協働による新たなサービスの創出を進め、地域経済の活性化、ニーズに応える多様なサービスの提供を実現する。  
【実施例】都市空間DX + Project PLATEAU  
オープンイノベーションによる官民協働によるサービスの提供。
- 2 市民が自ら創るまちづくり**  
デジタル技術と市民参加の推進により、デジタル技術を活用することで市民参加の推進を促し、地域経済の活性化、ニーズに応える多様なサービスの提供を実現する。  
【実施例】エリマネDX + オープンデータ化  
官民協働によるサービスの提供を促すためのサービスの提供。
- 3 都市における住民QoL評価手法の発展**  
都市の発展の推進（生活環境や経済環境の発展）のみならず、データに基づく住民のQoL評価（ニーズの把握、事業の推進）も、市民参加による都市計画の推進を実現している。  
【実施例】エリマネDX + オープンデータ化  
住民のQoL評価手法やサービスのモニタリング手法の発展。

**社会情勢の変化や技術革新に柔軟に対応し、サービスを深化させ続ける都市を実現する**

- 1 まちづくりにおける短期データの利用**  
従来の長期データの活用に加え、センシングデータやトランザクションデータ等の短期データを活用することで、まちづくりに迅速な対応を実現する。  
【実施例】都市空間DX + Project PLATEAU  
スマートシティ化に向けたデータ駆動型まちづくりの推進。
- 2 アジャイル型の課題解決手法の推進**  
市民参加の中で地域課題の解決を促進し、生活の中で実現を行う仕組み（デジタル技術）を活用して、市民参加の推進を促し、地域経済の活性化、ニーズに応える多様なサービスの提供を実現する。  
【実施例】エリマネDX + 都市空間DX  
エリマネジメントにおける多様なサービスとの連携による推進のための推進手法の活用によるサービスの提供。
- 3 コモンスとしてのデータの地域内循環**  
エリア内のデータをコモンス（共有財）として提供し、エリア間の連携を促進するサービス、地域の課題解決、住民のQoL向上につながる取り組みなど、データの地域内循環を推進する。  
【実施例】エリマネDX + オープンデータ化  
官民協働によるデータの活用によるサービスの提供。

出典：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

## 2-3 市民意向の整理

本マスタープランと「伊万里市立地適正化計画」の策定にあたり、本市のまちづくりに対する市民の意向等を把握するためのアンケート調査を実施しました。調査結果の一部を以下の通り、整理します。

### ▼18歳以上の市民が対象のアンケート調査概要

調査対象	伊万里市内在住 18歳以上の方から無作為に抽出した 2,000 名
調査期間	令和 5 年 9 月～10 月の約 1 か月間
回答状況	回収数：711 票                      有効回答率：35.6%

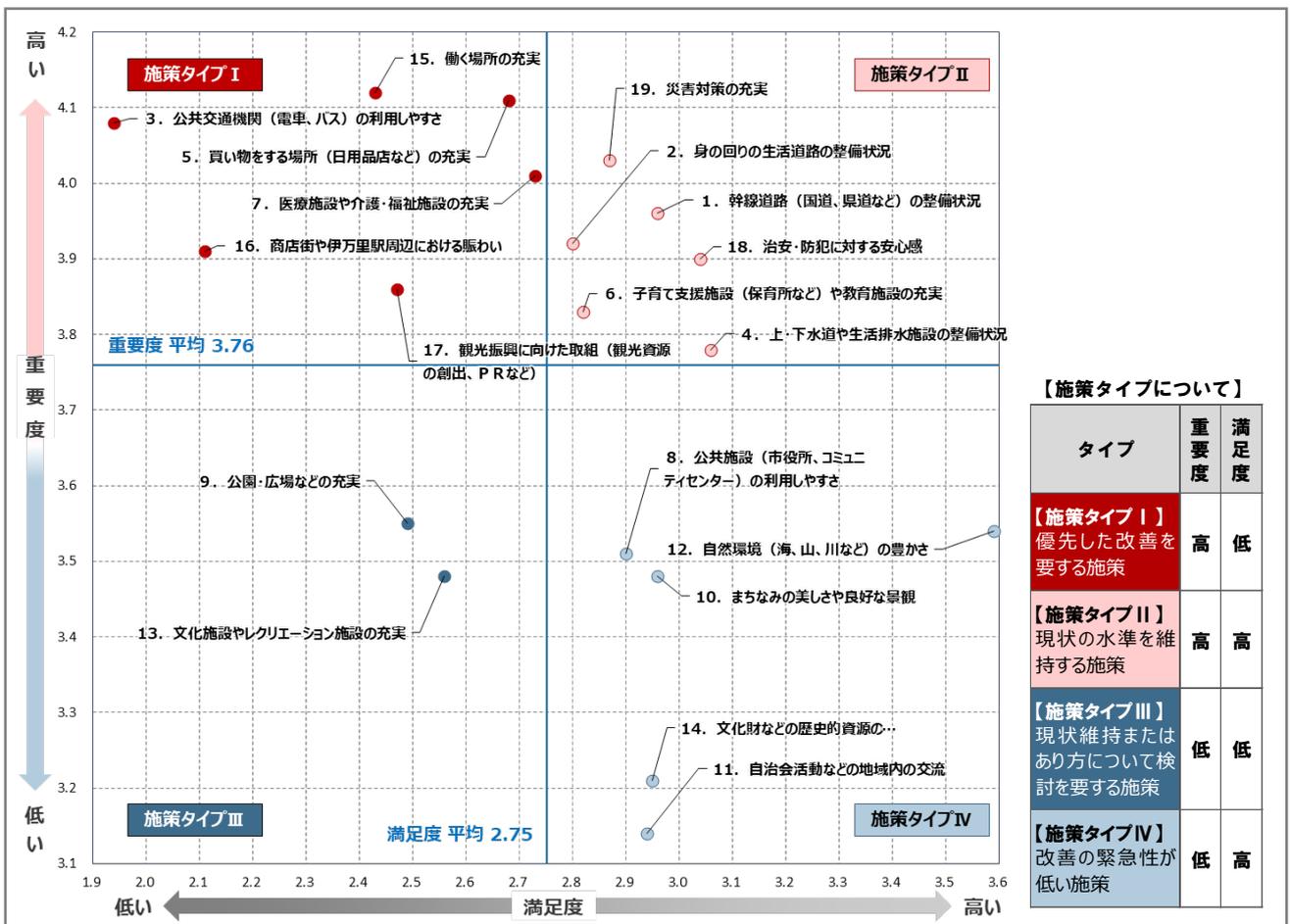
### ▼市内の高等学校に通学する生徒のみが対象のアンケート調査概要

調査対象	伊万里市内の高等学校に通学する高校生 448 名 (敬徳高校：162 名    伊万里実業高校：104 名    伊万里高校：182 名)
調査期間	令和 6 年 10 月～11 月の約 1 か月間
回答状況	回収数：192 票                      有効回答率：42.6%

### (1) まちづくりに対する「重要度」と「満足度」について

- 「公共交通機関の利用しやすさ」や「伊万里駅周辺における賑わい」、「働く場所の充実」などの項目は、まちづくりとしての「重要度」は高いと認識されていますが、現在の「満足度」が低い結果となっています。
- 対して、「災害対策の充実」や「子育て支援施設の充実」などの項目は、「重要度」と「満足度」が共に高い結果となっています。

### ▼まちづくりに対する「重要度」と「満足度」から見た施策（ポートフォリオ分析）



## 【参考】ポートフォリオ分析の見方

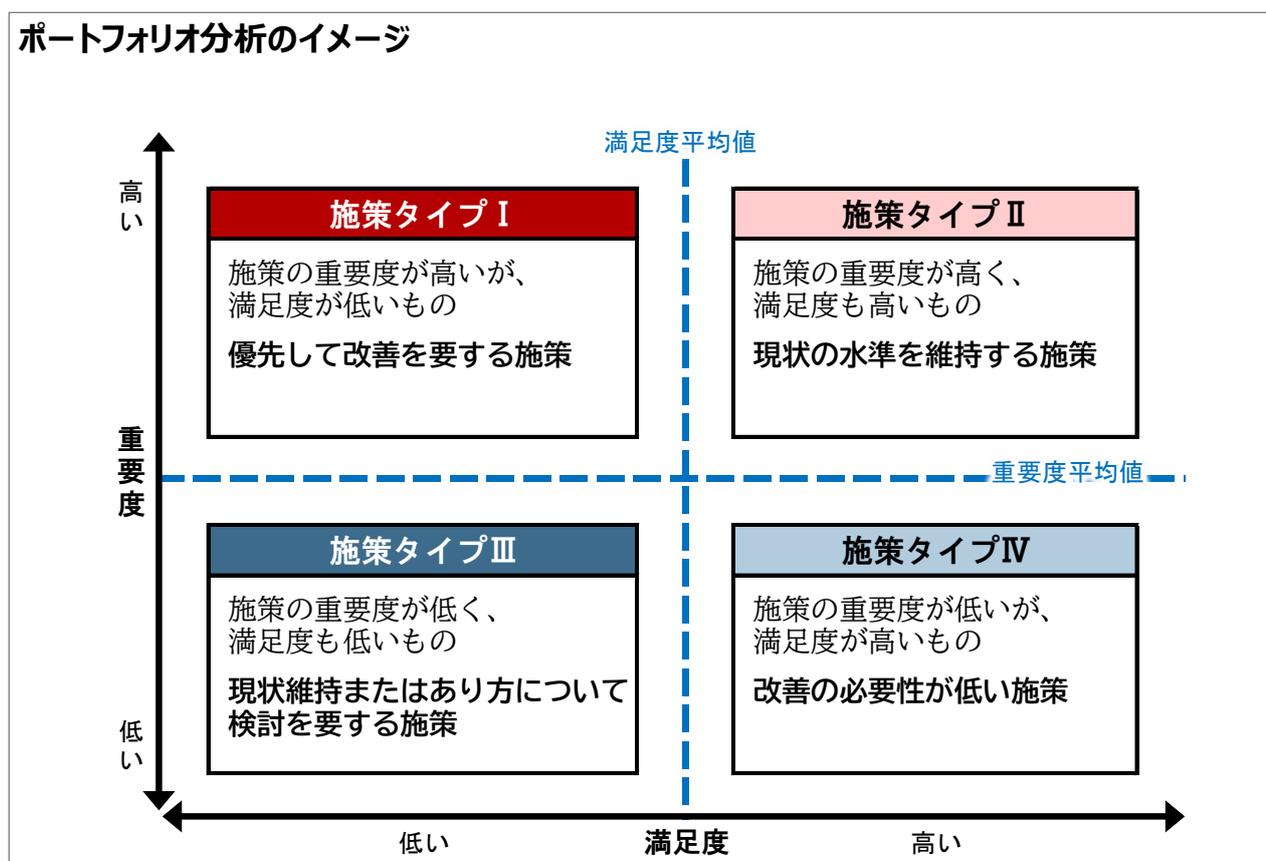
ポートフォリオ分析とは、「満足度」を横軸、「重要度」を縦軸にとり、各項目の分布状況を示した散布図を4つの領域に分類したものです。

2本の補助軸は「満足度」の全項目（19項目）の平均値と、「重要度」の全項目（19項目）の平均値を示しています。

なお本調査では、右表で示す通り、各選択肢に対して重み付け（得点化）を行い、「無回答」を除外した上でその平均値（加重平均）を算出しています。

選択肢	得点
満足／重要	5点
やや満足／やや重要	4点
普通	3点
やや不満／やや重要でない	2点
不満／重要ではない	1点

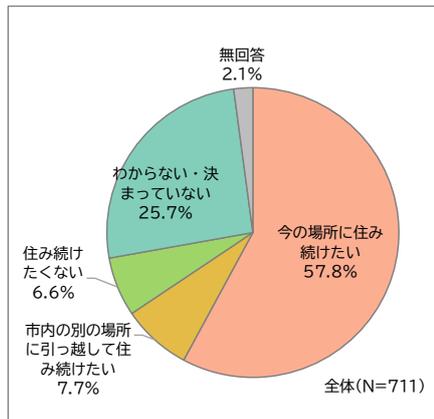
### ポートフォリオ分析のイメージ



## (2) 今後の居住以降について

- 今後の居住意向に関しては、39 歳以下の若年層において、「市内の今の場所に住み続けたい」と回答した人の割合が全体傾向（57.8%）よりも 10 ポイント以上低くなっています。
- 高校生のみに対象を絞った調査では、約半数の生徒が「市外に住みたい」と回答しています。
- 引っ越したい理由として、共通して「交通利便性の悪さ」や「買い物の不便さ」などが挙げられています。

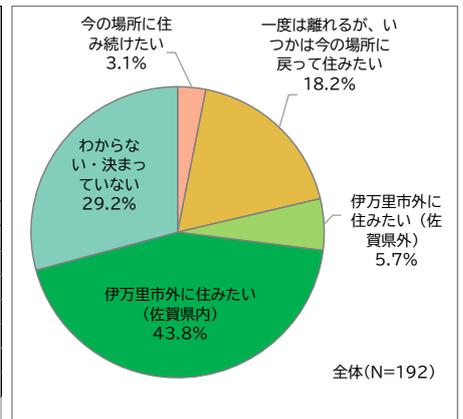
▼ 18 歳以上の市民を対象とした調査における居住意向



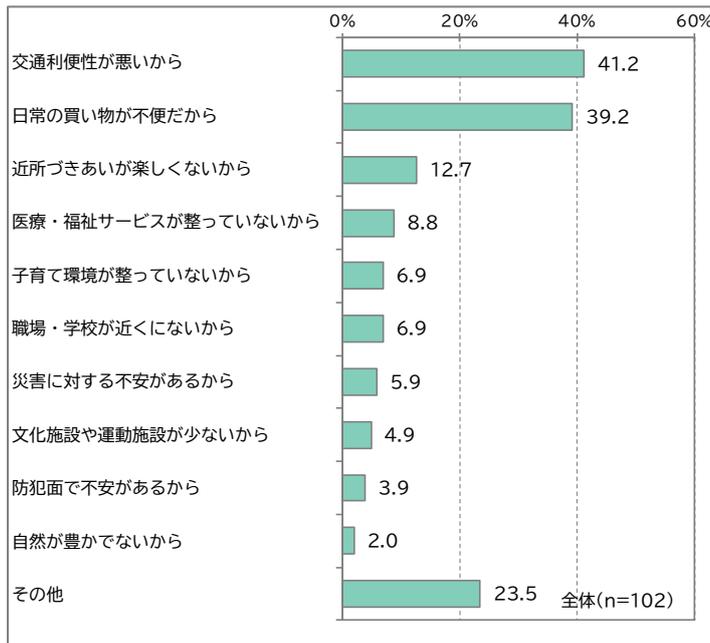
年齢別	サンプル数	今の場所に住み続けたい (%)	市内の別の場所に引っ越して住み続けたい (%)	引っ越したくない (%)	わからない・決まっていない (%)	無回答 (%)
全体	711	57.8	7.7	6.6	25.7	2.1
19歳以下	23	21.7	21.7	13.0	39.1	4.3
20～29歳	61	31.1	8.2	14.8	41.0	4.9
30～39歳	103	44.7	7.8	7.8	36.9	2.9
40～49歳	117	59.0	5.1	6.8	28.2	0.9
50～59歳	125	56.8	14.4	6.4	21.6	0.8
60～69歳	154	68.2	5.2	3.2	21.4	1.9
70歳以上	124	75.8	4.0	4.8	13.7	1.6
無回答	4	50.0	-	-	25.0	25.0

単位：%

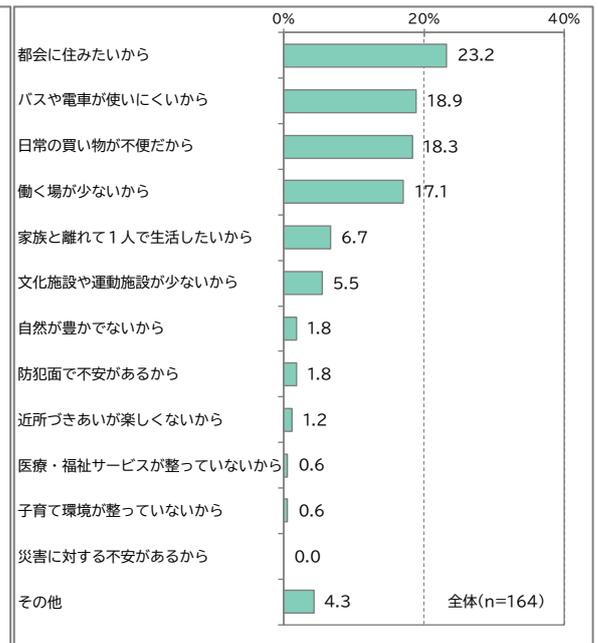
▼ 高校生を対象とした調査における居住意向



▼ 18 歳以上の市民を対象とした調査における引っ越したい理由



▼ 高校生を対象とした調査における引っ越したい理由

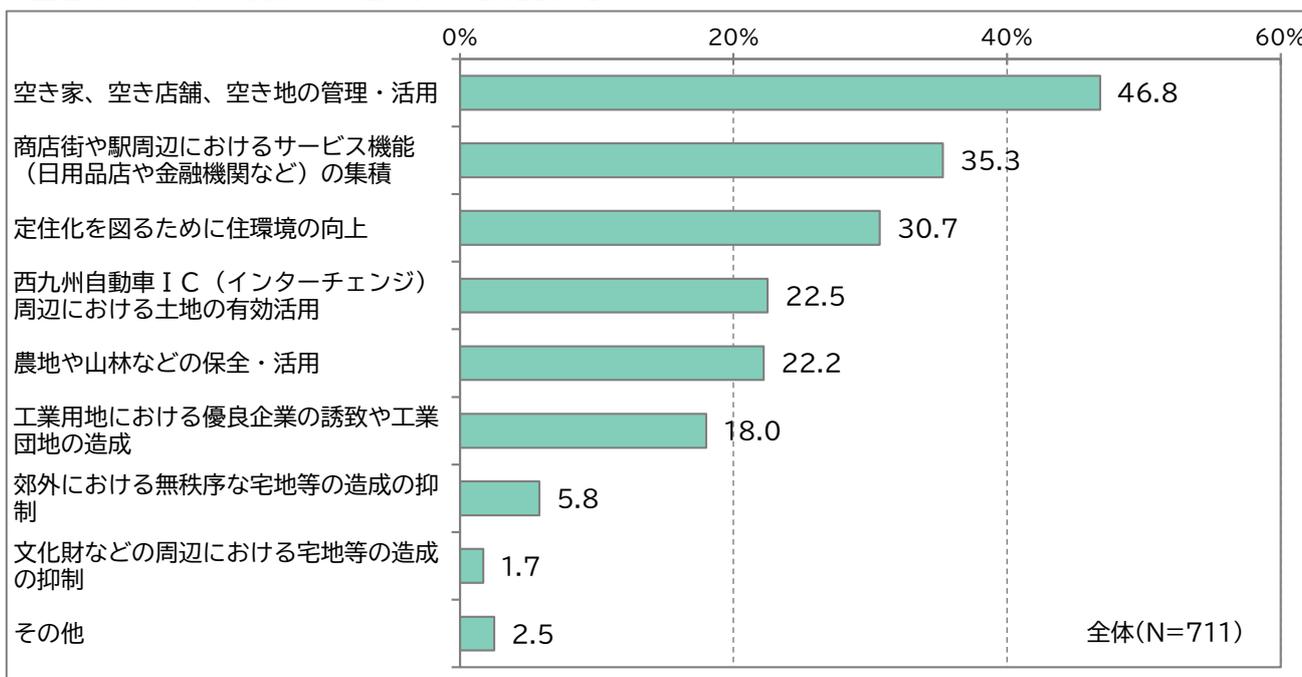


## (2) 分野別のまちづくりの進め方について

### 1) 土地利用について

■土地利用に関して、今後どのようなことを重点的に進めていくべきか尋ねたところ、「空き家、空き店舗、空き地の管理・活用」と回答した人が46.8%と最も多く、次いで「商店街や駅周辺におけるサービス機能の集積」(35.3%)や「定住化を図るために住環境の向上」(30.7%)などを求める意見も見受けられます。

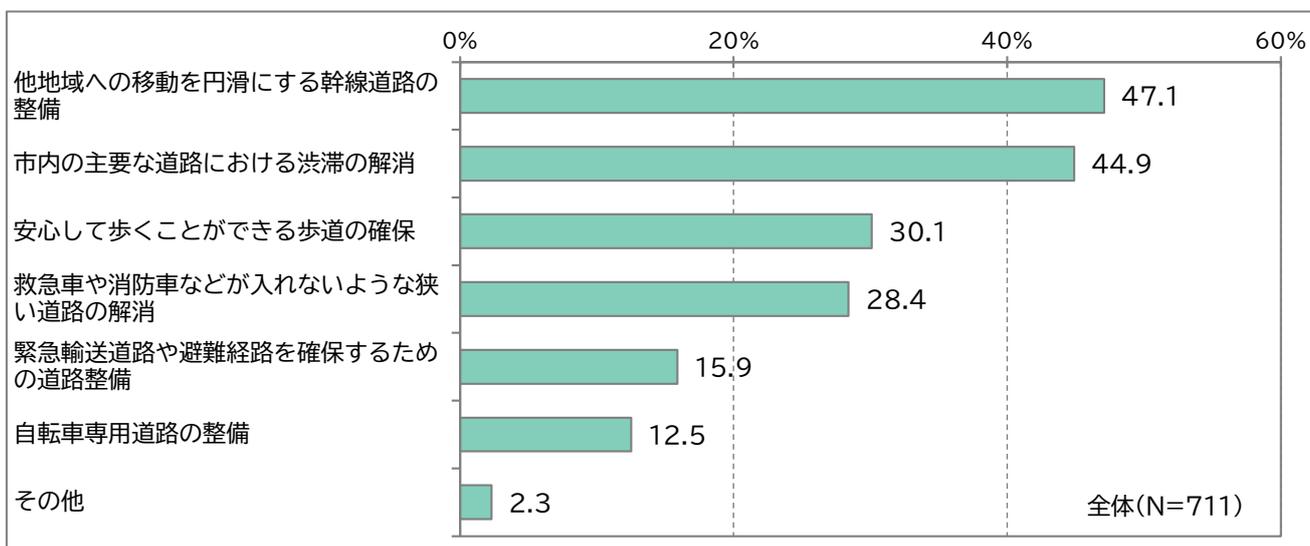
▼土地利用について、今後重点的に進めていくべきだと思うこと



### 2) 道路整備について

■道路整備に関して、今後どのようなことを重点的に進めていくべきか尋ねたところ、「他地域への移動を円滑にする幹線道路の整備」と回答した人が47.1%と最も多く、次いで「市内の主要な道路における渋滞の解消」(44.9%)や「安心して歩くことができる歩道の確保」(30.1%)などを求める意見も見受けられます。

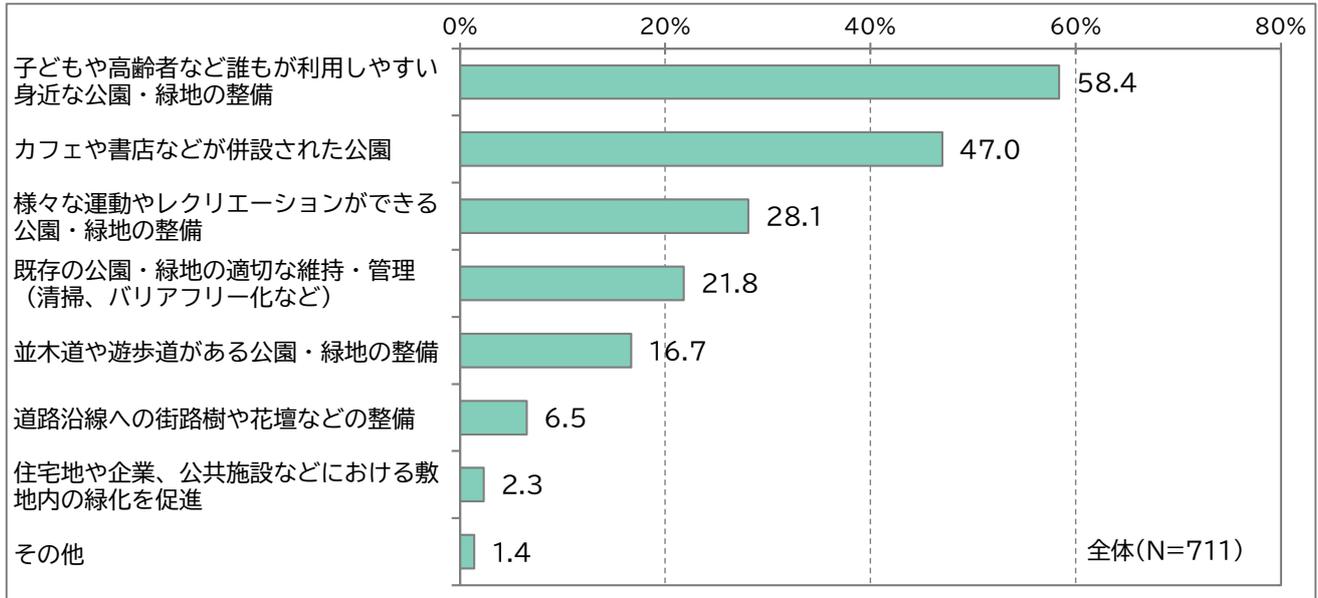
▼道路整備について、今後重点的に進めていくべきこと



### 3) 公園整備について

■公園・緑地の整備に関して、今後どのようなことを重点的に進めていくべきか尋ねたところ、「子どもや高齢者など誰もが利用しやすい身近な公園・緑地の整備」と回答した人が 58.4%と最も多く、次いで「カフェや書店などが併設された公園」（47.0%）や「様々な運動やレクリエーションができる公園・緑地の整備」（28.1%）などを求める意見も見受けられます。

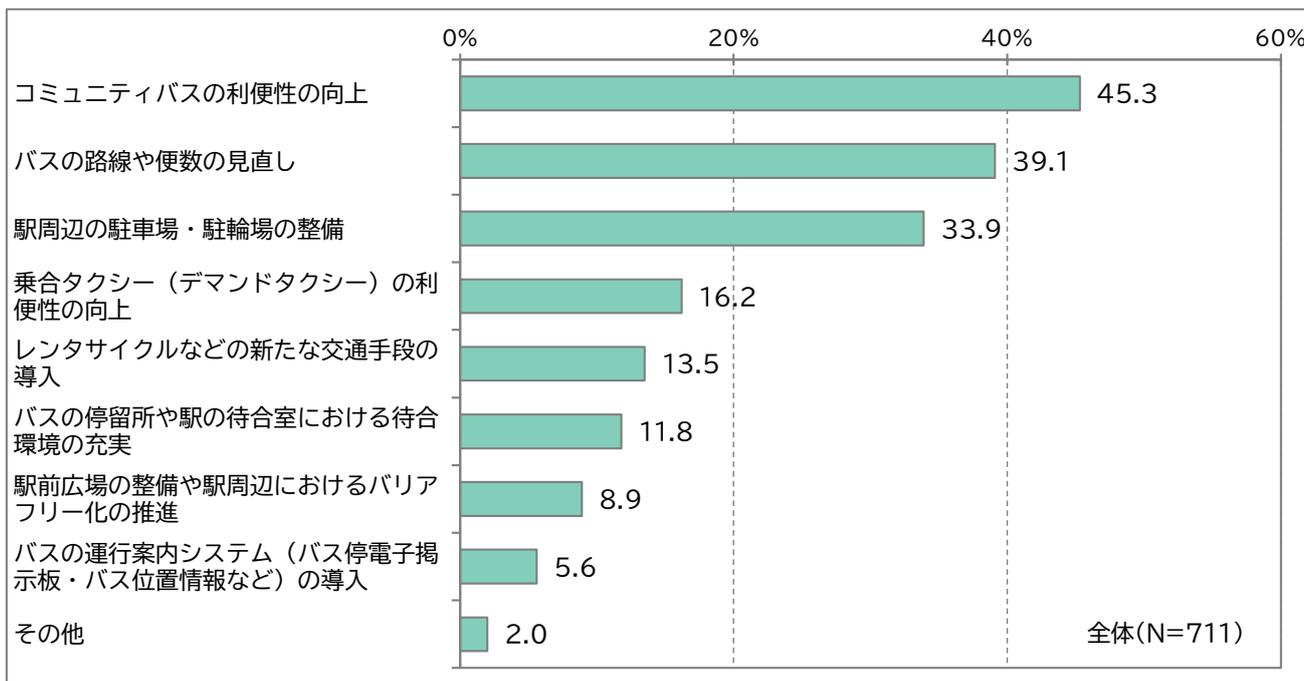
▼公園整備について、今後重点的に進めていくべきこと



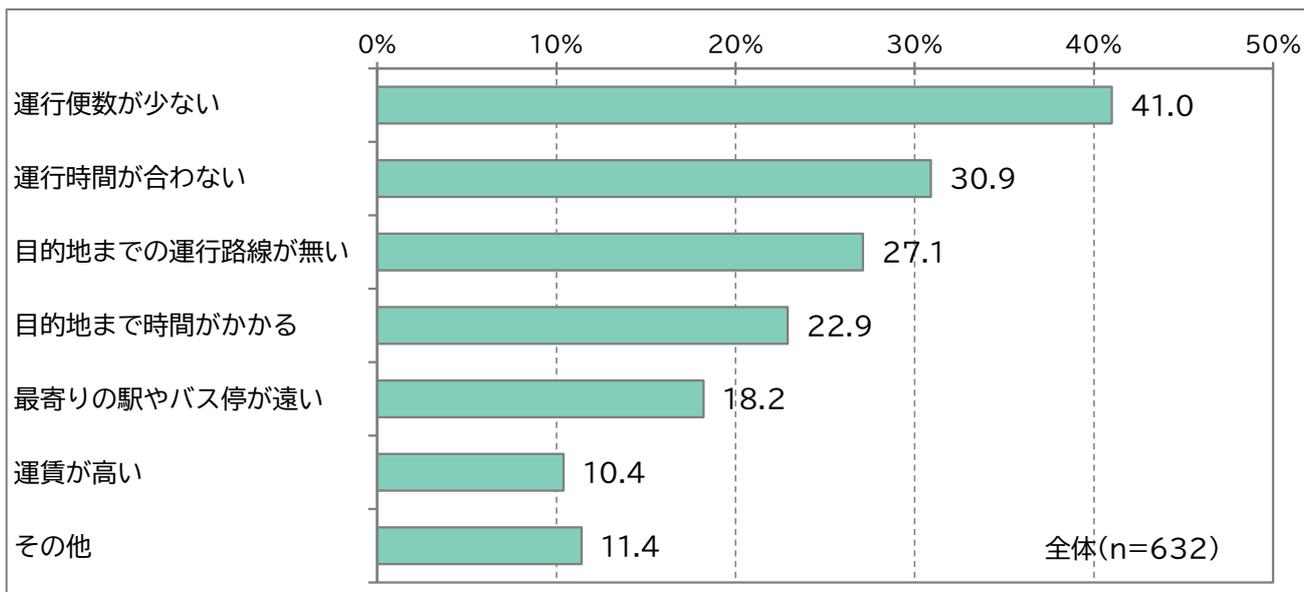
#### 4) 公共交通について

- 公共交通に関して、今後どのようなことを重点的に進めていくべきか尋ねたところ、「コミュニティバスの利便性の向上」と回答した人が 45.3%と最も多く、次いで「バスの路線や便数の見直し」（39.1%）や「駅周辺の駐車場・駐輪場の整備」（33.9%）などを求める意見も見受けられます。
- 公共交通を利用しない理由を尋ねたところ、「運行便数が少ない」と回答した人が 41.0%と最も多く、次いで「運行時間が合わない」（30.9%）や「目的地までの運行路線が無い」（27.1%）などを求める意見も見受けられます。

##### ▼公共交通について、今後重点的に進めていくべきこと



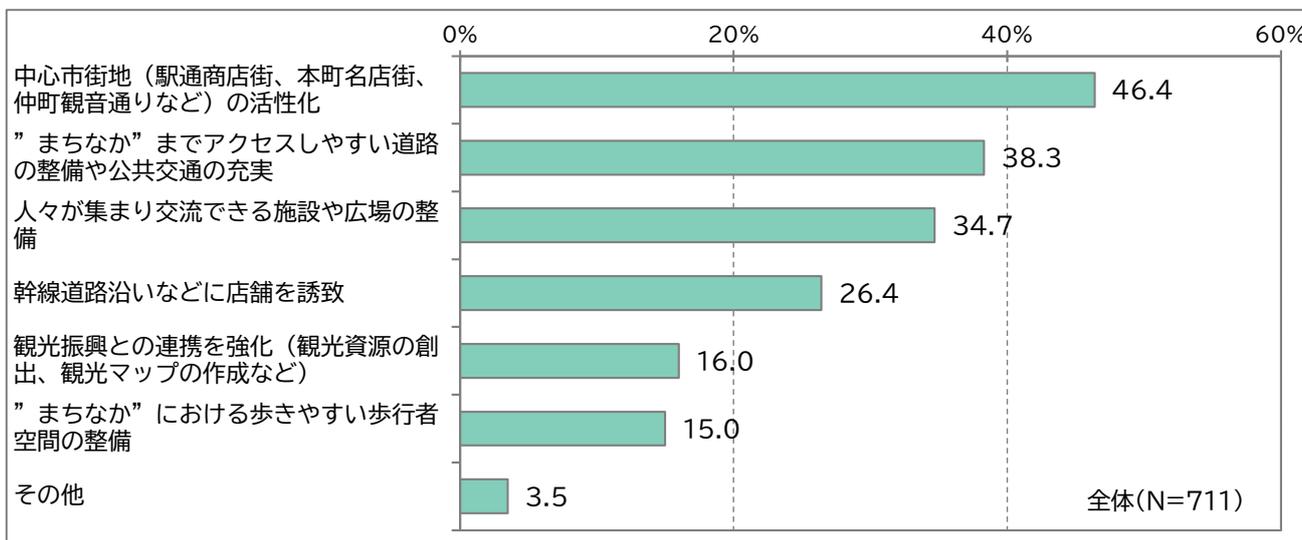
##### ▼公共交通を利用しない理由



## 5) “まちなか”の賑わい創出について

■“まちなか”の賑わいの創出に関して、今後重点的に進めていくべきか尋ねたところ、「中心市街地の活性化」と回答した人が 46.4%と最も多く、次いで「“まちなか”までアクセスしやすい道路の整備や公共交通の充実」(38.3%) や「人々が集まり交流できる施設や広場の整備」(34.7%) などを求める意見も見受けられます。

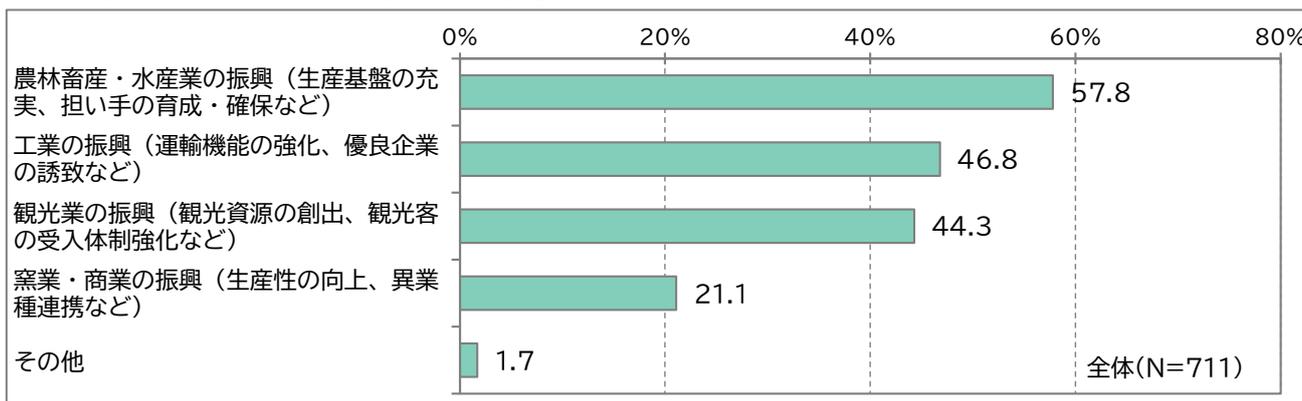
▼“まちなか”の賑わいの創出について、今後重点的に進めていくべきこと



## 6) 産業の振興について

■産業の振興に関して、今後どのようなことを重点的に進めていくべきか尋ねたところ、「農林畜産・水産業の振興（生産基盤の充実、担い手の育成・確保など）」と回答した人が 57.8%と最も多く、次いで「工業の振興（運輸機能の強化、優良企業の誘致など）」(46.8%) や「観光業の振興（観光資源の創出、観光客の受入体制強化など）」(44.3%) などを求める意見も見受けられます。

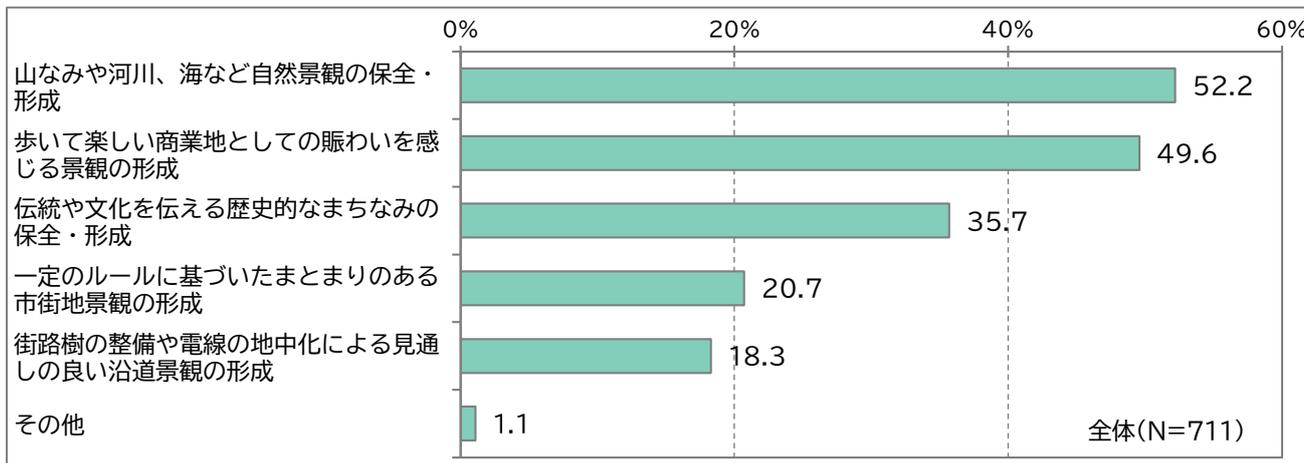
▼産業の振興について、今後重点的に進めていくべきこと



## 7) 景観の保全・形成について

■景観の保全・形成に関して、今後どのようなことを重点的に進めていくべきか尋ねたところ、「山なみや河川、海など自然景観の保全・形成」と回答した人が 52.2%と最も多く、次いで「歩いて楽しい商業地としての賑わいを感じる景観の形成」（49.6%）や「伝統や文化を伝える歴史的なまちなみの保全・形成」（35.7%）などを求める意見も見受けられます。

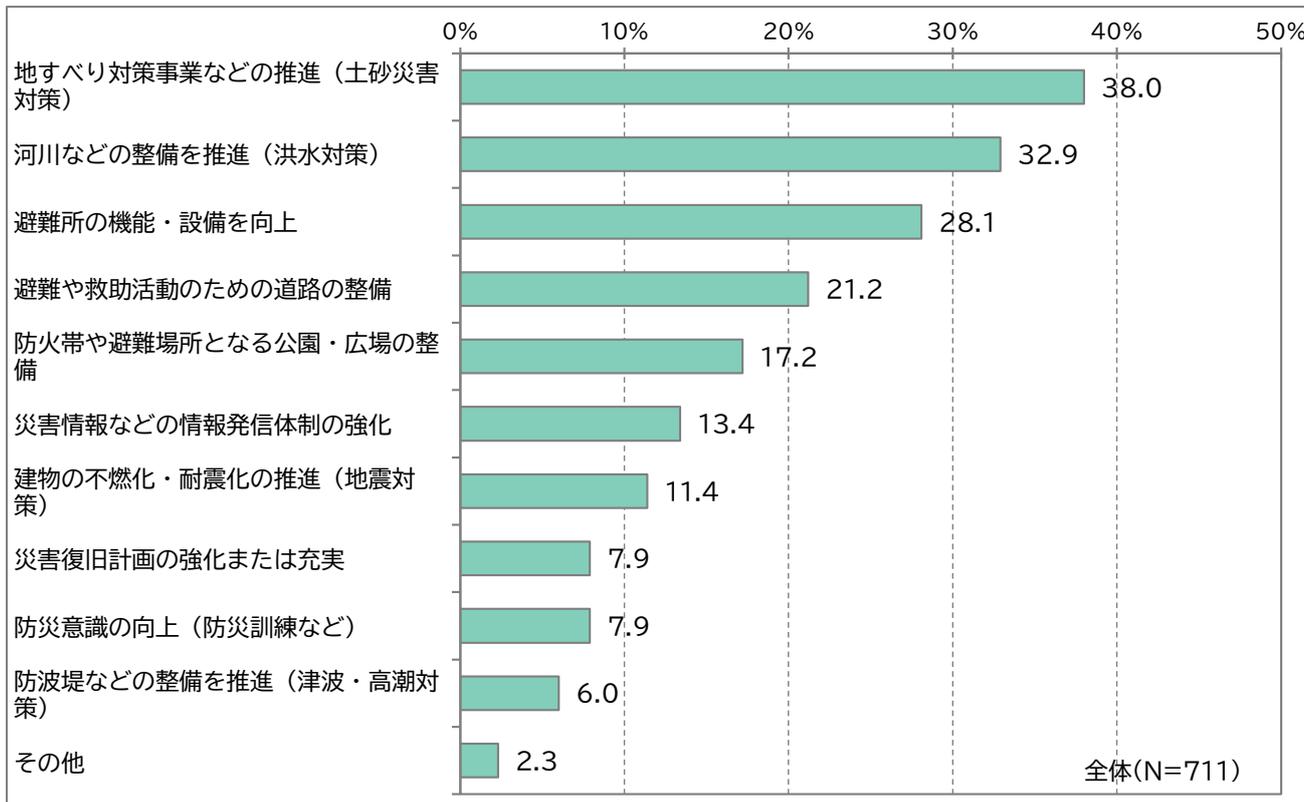
▼景観の保全・形成について、今後重点的に進めていくべきこと



## 8) 防災対策について

■防災対策に関して、今後どのようなことを重点的に進めていくべきか尋ねたところ、「地すべり対策事業などの推進（土砂災害対策）」と回答した人が 38.0%と最も多く、次いで「河川などの整備を推進（洪水対策）」（32.9%）や「避難所の機能・設備を向上」（28.1%）などを求める意見も見受けられます。

▼防災対策について、今後重点的に進めていくべきこと



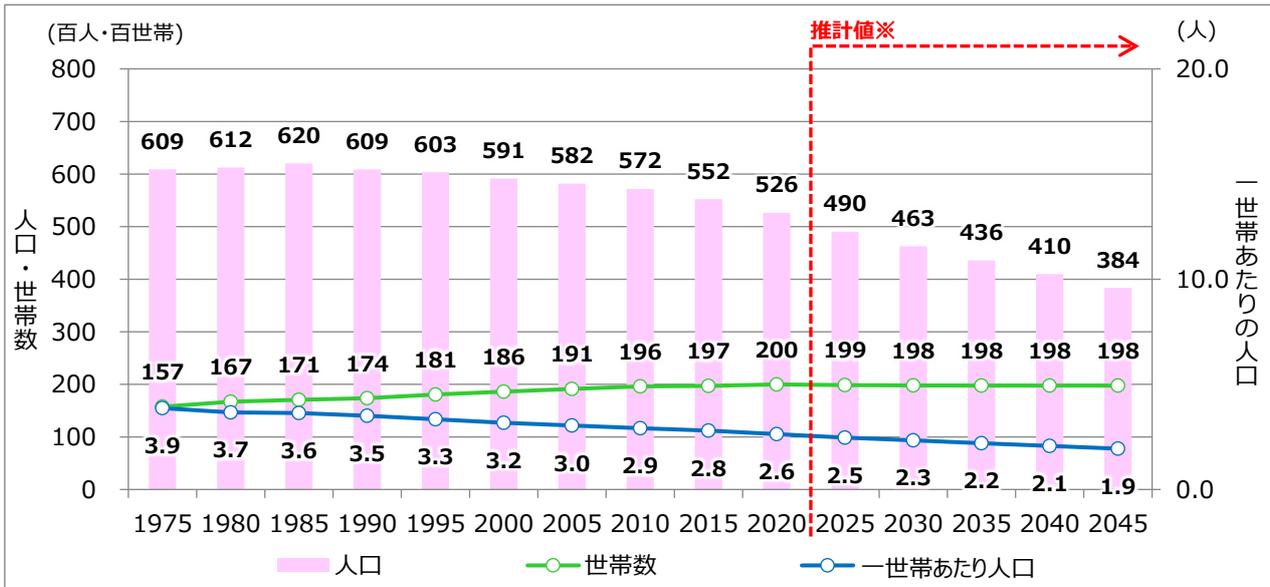
## 2-4 まちづくりの主要課題の設定

### ① 人口・世帯数の観点

#### 伊万里市の現状（詳細なグラフや図面を「巻末資料」の p.102 にも掲載）

■本市の人口は、平成2年（1990年）以降から減少傾向に転じており、令和2年（2020年）で約5万3千人、令和27年（2045年）には約3万8千人まで減少する見込みとなっています。

#### ▼人口・世帯数・一世帯あたりの人口の推移

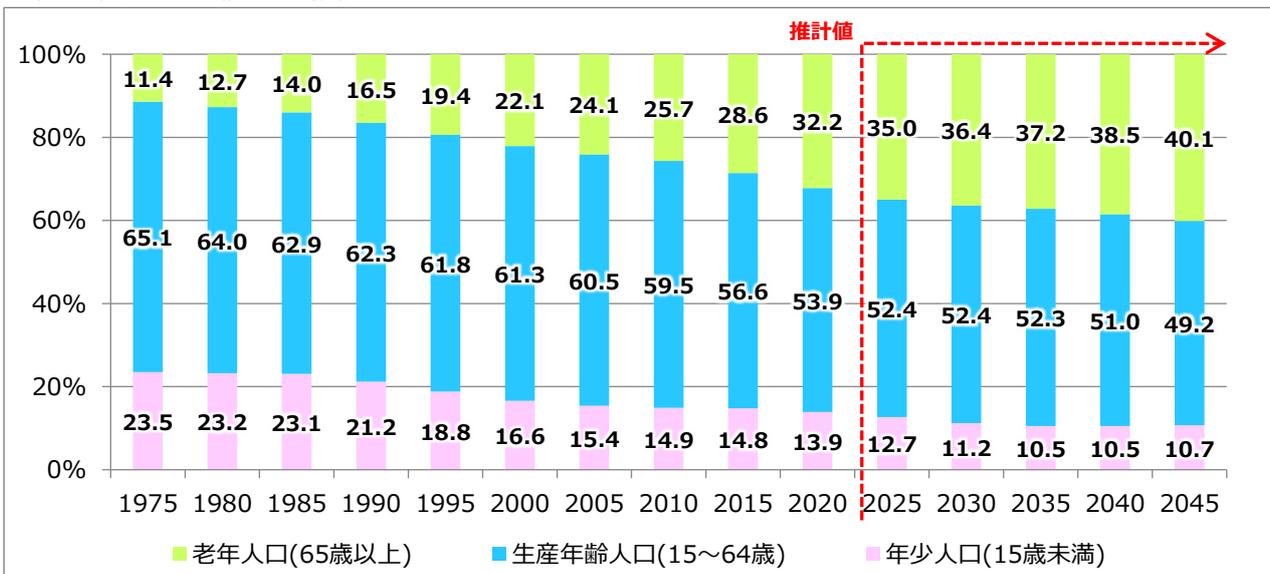


出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所（令和5年推計：令和2年国勢調査を基に推計）

※世帯数の推計値は、過去10年間における一世帯あたりの人口の推移を基に算出

■年少人口および生産年齢人口割合が減少傾向にある一方、高齢化率は増加傾向にあり、令和2年（2020年）で約32%、令和27年（2045年）には約40%に達する見込みとなっています。

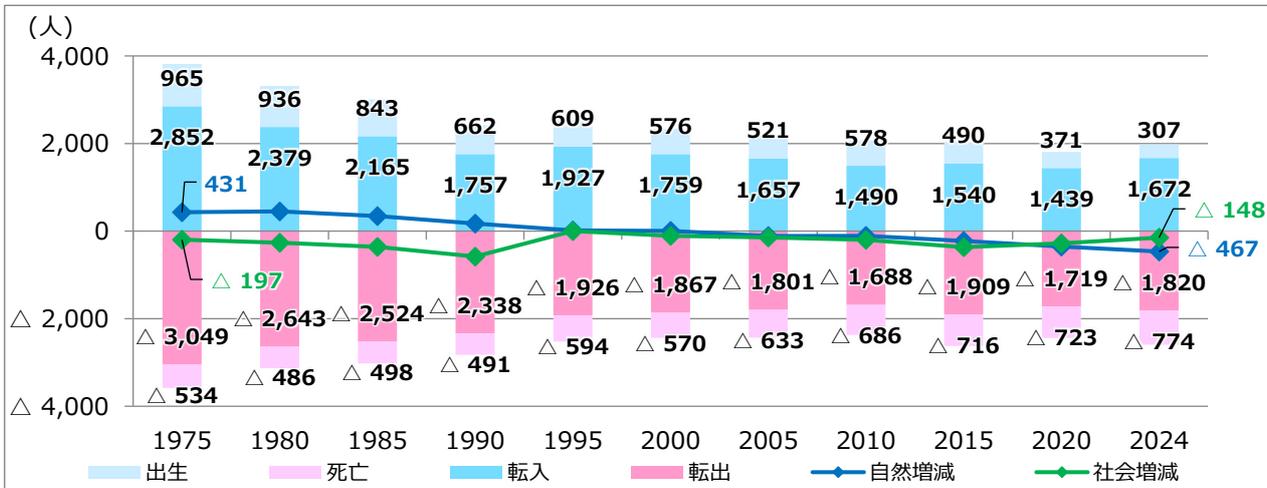
#### ▼年齢3区分別人口構成比の推移



出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所（令和5年推計：令和2年国勢調査を基に推計）

■社会増減は平成12年（2000年）以降、一貫して転出超過の状態が続いています。

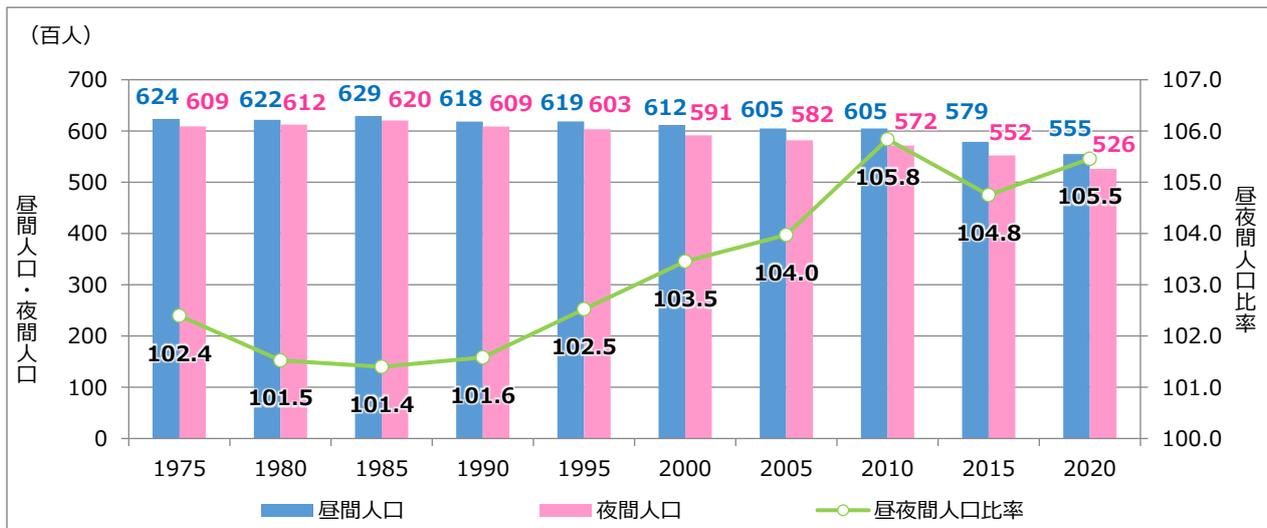
▼自然増減と社会増減の推移



出典：統計伊万里

■昼夜間人口比率は100以上を維持しており、緩やかな上昇傾向にあることから、今後も通勤・通学による人口流入が継続することが予想されます。

▼昼夜間人口と昼夜間人口比の推移



出典：令和2年 国勢調査

■通勤・通学による人口流動は流入超過（通勤）の状態となっていることに加えて、市内常住者の約7割が市内勤務（内々流動）となっています。

▼通勤・通学による人口の流入・流出の状況

流入・流出の状況	流入		流出		総常住通勤者の状況	人数	割合	総常住通学者の状況	人数	割合
	人数	割合	人数	割合						
通勤	8,711人	95.0%	5,916人	89.3%	市内で通勤	17,560	74.8%	市内で通学	1,351	65.6%
通学	455人	5.0%	709人	10.7%	市外へ通勤	5,916	25.2%	市外へ通学	709	34.4%
計	9,166人	100.0%	6,625人	100.0%	計	23,476	100.0%	計	2,060	100.0%

出典：令和2年 国勢調査

## 人口・世帯数等の観点からみた“まちづくりの主要課題”

### 1) 都市活動ならびに日常生活の拠点となる場所における人口密度の維持

人口・世帯数の推移や年齢別構成比の推移をみると、多くの地方都市と同様、本市においても人口減少および少子高齢化の更なる進展が予想されます。

特に人口減少に伴う人口密度の低下は、各種生活サービスの縮小・撤退に繋がるおそれがあることから、人口減少・少子高齢化が進展する中においても、本市の都市活動または日常生活の拠点となる場所における人口密度を一定以上に保つための取組が必要です。

### 2) 生産年齢人口の流出抑制と関係人口の定住促進

昼夜間人口比および人口流動の特性をみると、就労を目的とした市外からの流入（関係人口）が多く、本市は周辺自治体を含めた生活圏における就労の中心地として機能していることがうかがえます。

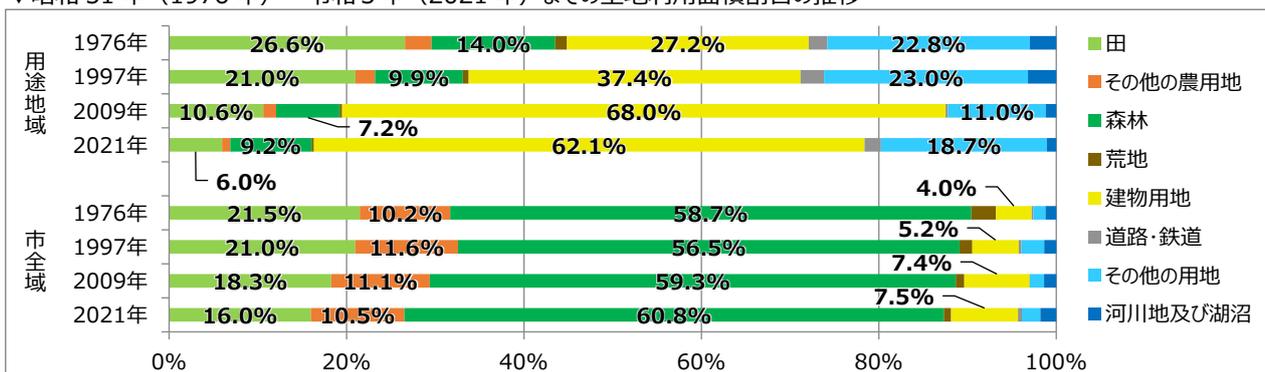
しかし、近年は一貫して転出超過の状態であることに加えて、特に若年層（39歳以下）の市外への転出意向が強い傾向にあることから、生産年齢人口の流出抑制と関係人口の定住促進に向けた取組が必要です。

## ② 土地利用の観点

### 伊万里市の現状（詳細なグラフや図面を「巻末資料」の p.103～p.107 にも掲載）

- 本市の土地利用は、中心部である用途地域や伊万里湾沿岸部にまとまった建物用地が分布して市街地を形成しており、内陸部では谷筋に沿って田畑などが分布しています。
- 面積割合の推移をみると、平成9年（1997年）～平成21年（2009年）にかけて都市計画区域内、特に用途地域内における建物用地の割合が大きく増加している一方、田およびその他の農用地の割合は一貫して減少傾向にあります。

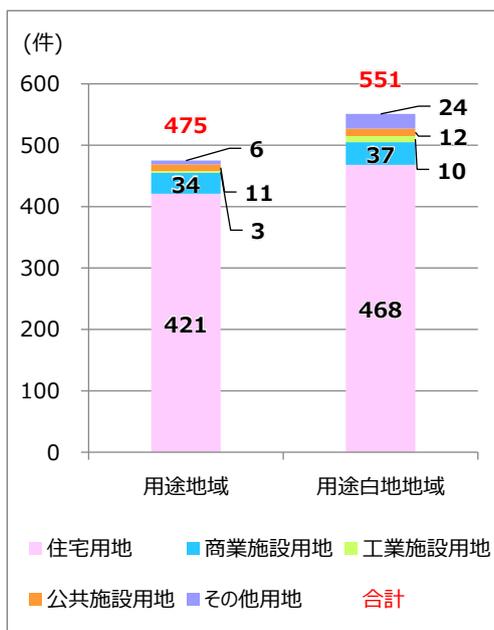
#### ▼昭和51年（1976年）～令和3年（2021年）までの土地利用面積割合の推移



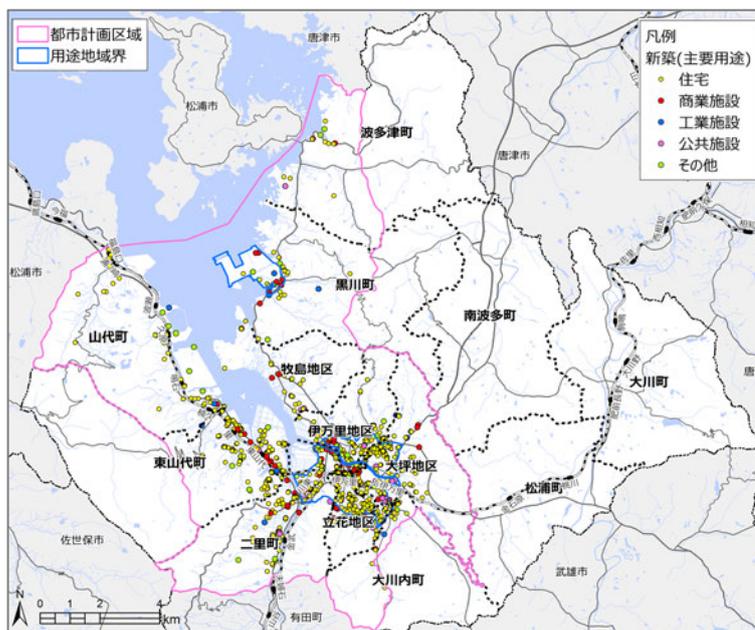
出典：国土数値情報「土地利用細分メッシュ」

- 開発動向（開発許可）は中心部の用途地域内に集中していますが、一部、用途地域外における住宅用地開発や都市計画区域外における工業用地開発なども散見されます。
- 新築動向も同様に、中心部の用途地域内で住宅等の新築・建替えが比較的集中していますが、用途地域外でも新築・建替えが活発に行われている箇所が見受けられ、平成29年度（2017年度）から令和4年度（2022年度）までの届出件数は用途地域内よりも用途白地地域（用途地域外）の方が多くなっています。

#### ▼区域別の新築届出件数



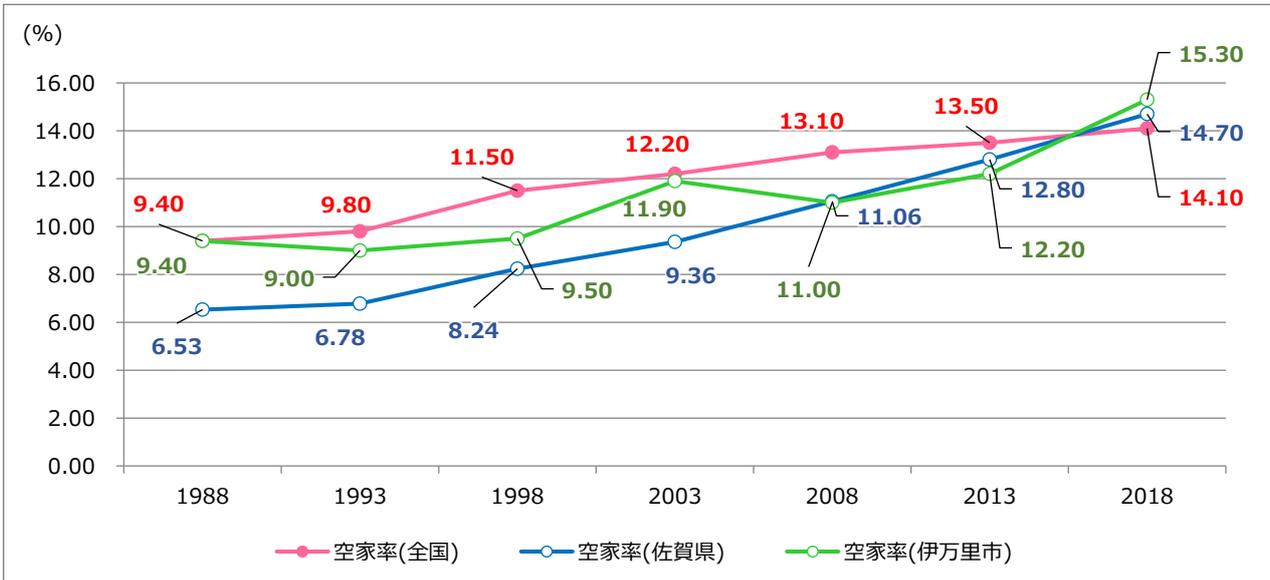
#### ▼主要用途別の新築動向



出典：都市計画基礎調査（令和5年度）

■ 空き家率は、平成 25 年（2013 年）までは全国平均以下の数値を維持していましたが、平成 30 年（2018 年）に件数が大きく増加し、現在では全国平均を上回る数値となっています。

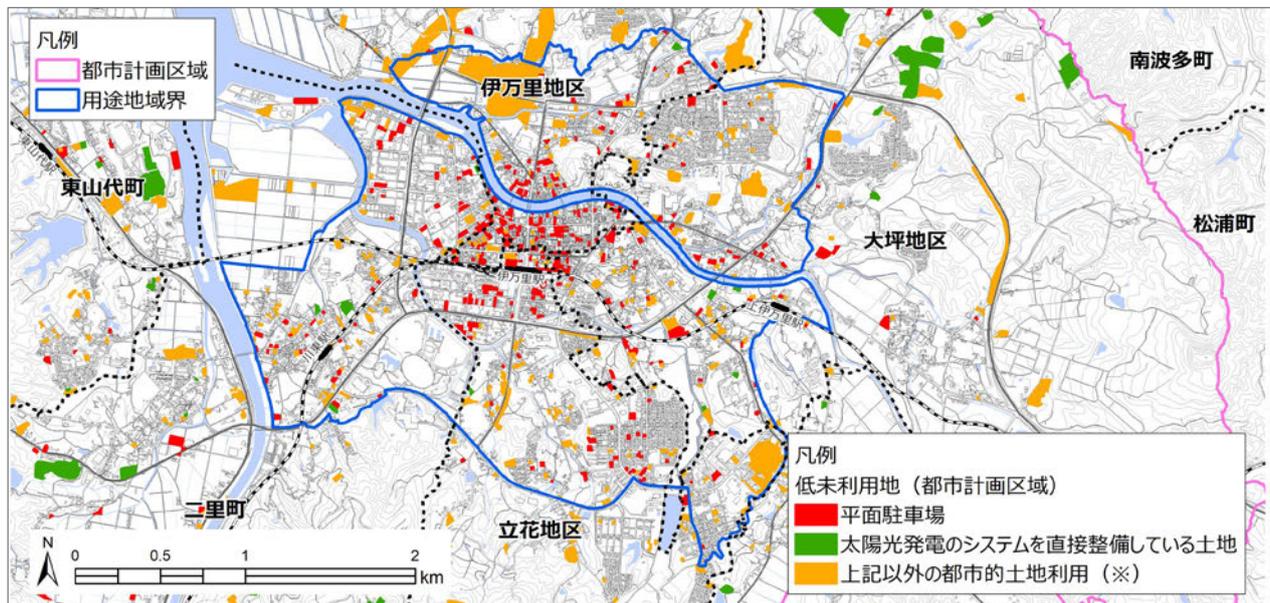
▼ 全国と本市の空き家率の推移



出典：「第 2 次伊万里市空き家等対策計画(住宅・土地統計調査)」より作成

■ 低未利用地の分布をみると、大坪地区や立花地区など、中心部の用途地域内で小規模な平面駐車場や建物跡地などが点在しています。

▼ 低未利用地の分布状況（伊万里駅周辺拡大）



出典：都市計画基礎調査（令和 5 年度）

※ 建物跡地、資材置場、工事中の土地、法面（道路や造成地等の用途に含まれないもの）などを指します。

**土地利用の観点からみた“まちづくりの主要課題”****1) 社会情勢と地域の実情を踏まえた適切な土地利用の維持・誘導**

土地利用面積割合の推移や新築動向などを踏まえると、本市では中心部の用途地域周辺で市街地のスプロール化<sup>※</sup>が進行しつつあることがうかがえます。

このような状況が続くと、市街地の低密度化によるインフラ施設の維持管理費の増大や公共サービスの低下、市中心部の空洞化などの問題が生じるおそれがあります。

加えて、本市の基幹産業である農畜産業を支える田畑は一貫して減少傾向にあることから、用途地域周辺における無秩序な開発を抑制するとともに、建物用地や田畑など、各地域の実情を踏まえた適切な土地利用の維持・誘導を図るための取組が必要です。

※ 都市が郊外に向かって無計画または不規則に拡大していく現象

**2) 都市活動または日常生活の拠点となる場所における土地・建物の有効活用**

空き家・低未利用地が増加すると、周辺住宅における生活環境の悪化や中心部の賑わいの低下といった問題が生じるおそれがあります。

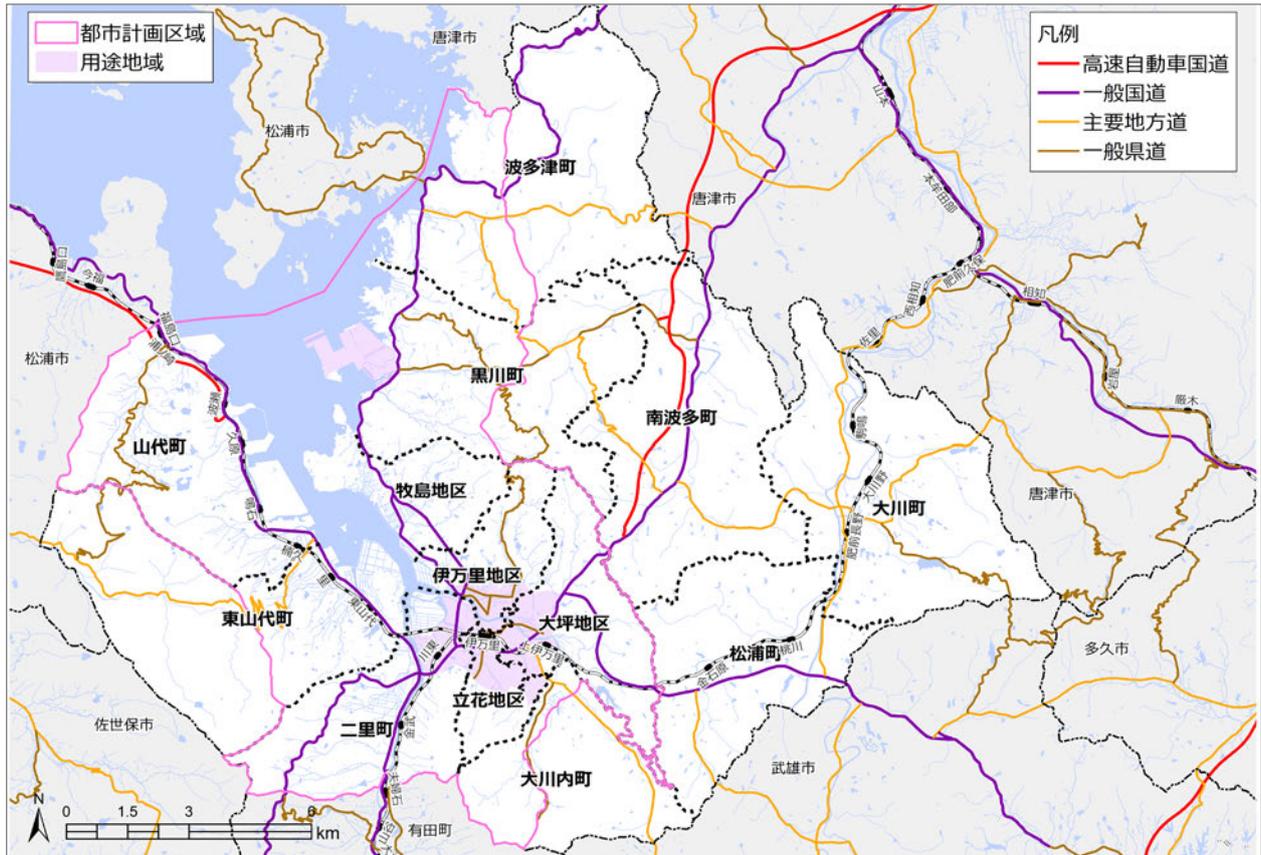
加えて、市民目線からも、空き家・低未利用地の管理・活用、商店街や駅周辺におけるサービス機能の集積が求められていることから、都市活動または日常生活の拠点となる場所における土地・建物の有効活用に向けた取組が必要です。

### ③ 都市施設整備の観点

#### 伊万里市の現状（詳細なグラフや図面を「巻末資料」の p.108～p.110 にも掲載）

- 本市の道路網は、唐津市方面と有田町方面を結ぶ国道 202 号、武雄市方面と長崎県佐世保市方面を結ぶ国道 498 号、唐津市方面と長崎県松浦市方面を結ぶ国道 204 号を骨格として、それらを補完するように県道が配置されています。
- 西九州自動車道は令和 5 年（2023 年）時点で唐津市方面からは南波多町まで、長崎県松浦市方面から山代町まで供用されています。

#### ▼本市の幹線道路網



出典：佐賀県道路網図（佐賀県の道路 2022）

- 道路の改良率に関しては、国道は全て完了、県道は 9 割程度完了となっている一方、市道の改良率は 5 割程度に留まっています。
- 都市計画区域の道路幅員に関しては、幅員 6 m 以上の区間が国・県道や伊万里湾岸埋立地内の道路などの一部に限られており、幅員 4 m 未満の狭い道路が全体の 5 割以上を占めています。

#### ▼直近 20 年間の道路延長・改良率の推移

	国道		県道		市道	
	実延長	改良率	実延長	改良率	実延長	改良率
2003	71.7 km	98.0%	108.8 km	81.7%	907.4 km	49.0%
2008	75.7 km	98.2%	108.2 km	81.6%	921.0 km	50.5%
2013	70.9 km	98.2%	110.4 km	83.8%	940.7 km	52.3%
2018	73.8 km	100.0%	108.8 km	85.5%	950.5 km	53.8%
2023	79.2 km	100.0%	109.2 km	85.6%	952.0 km	54.5%

出典：統計伊万里

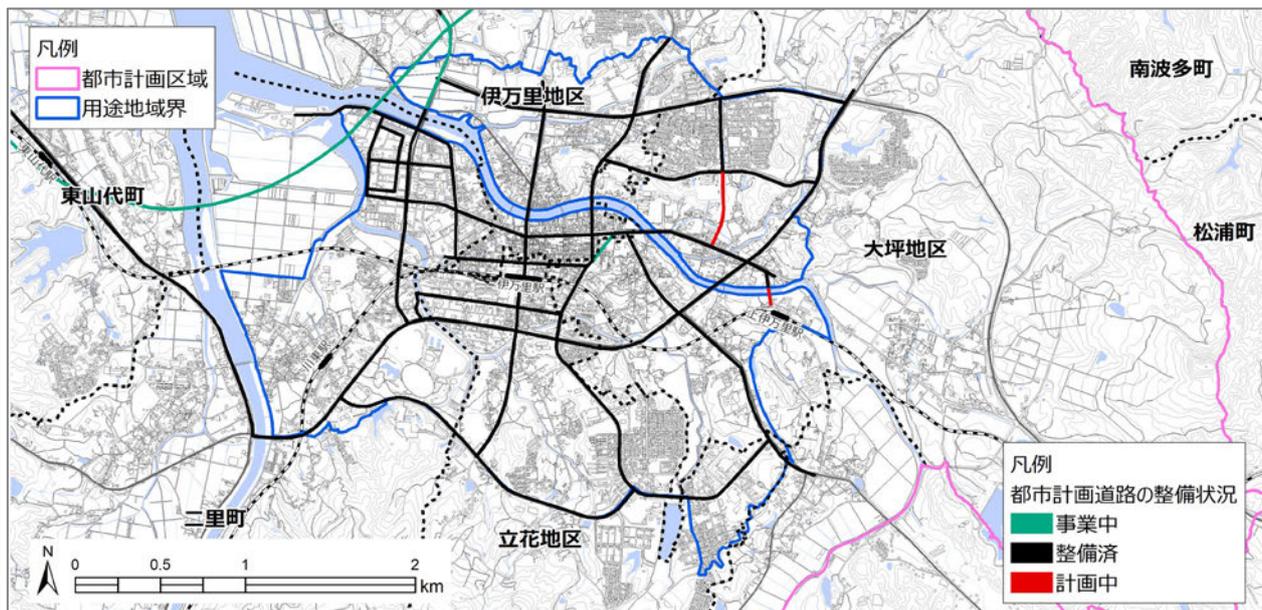
#### ▼都市計画区域内の道路幅員別延長と内訳

	15m以上	6m以上 15m未満	4m以上 6m未満	4m未満
	用途地域内	2.5 km 1.7%	40.6 km 27.8%	63.2 km 43.3%
用途地域外	0.8 km 0.1%	149.0 km 24.8%	190.0 km 31.6%	260.7 km 43.4%

出典：都市計画基礎調査（令和 5 年度）

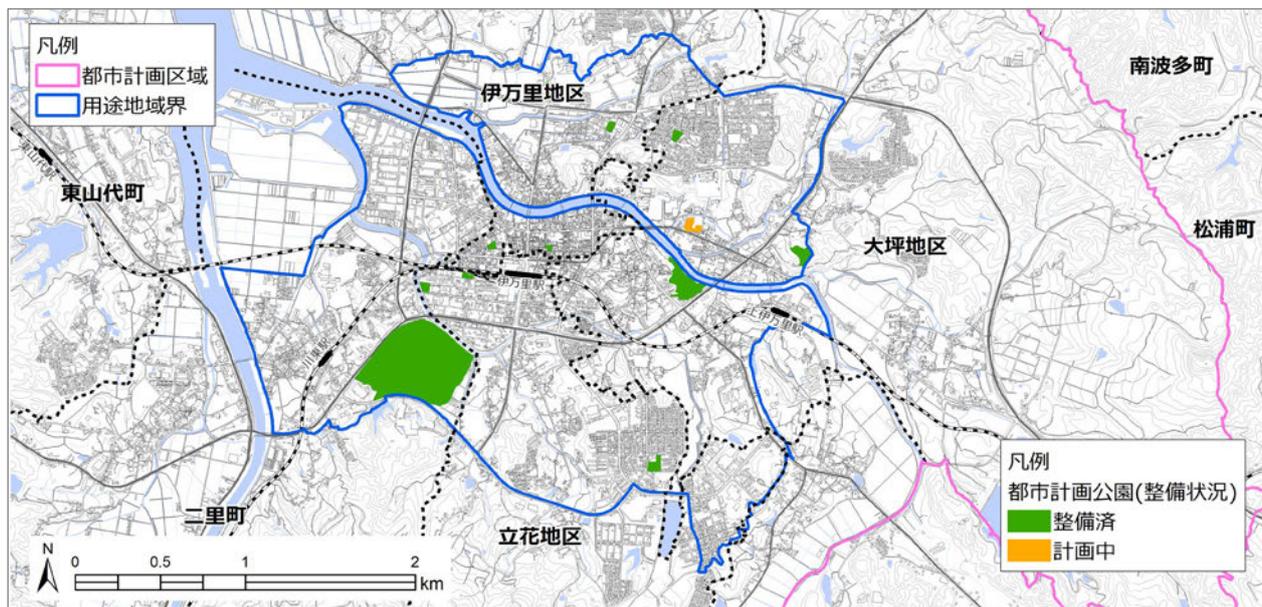
■都市計画道路は多くの区間で「整備済」となっているものの、西九州自動車道と二里黒川線の一部が「事業中」となっているほか、市中心部の用途地域内で「計画中」となっている区間が存在します。

▼都市計画道路の整備状況（伊万里駅周辺拡大）



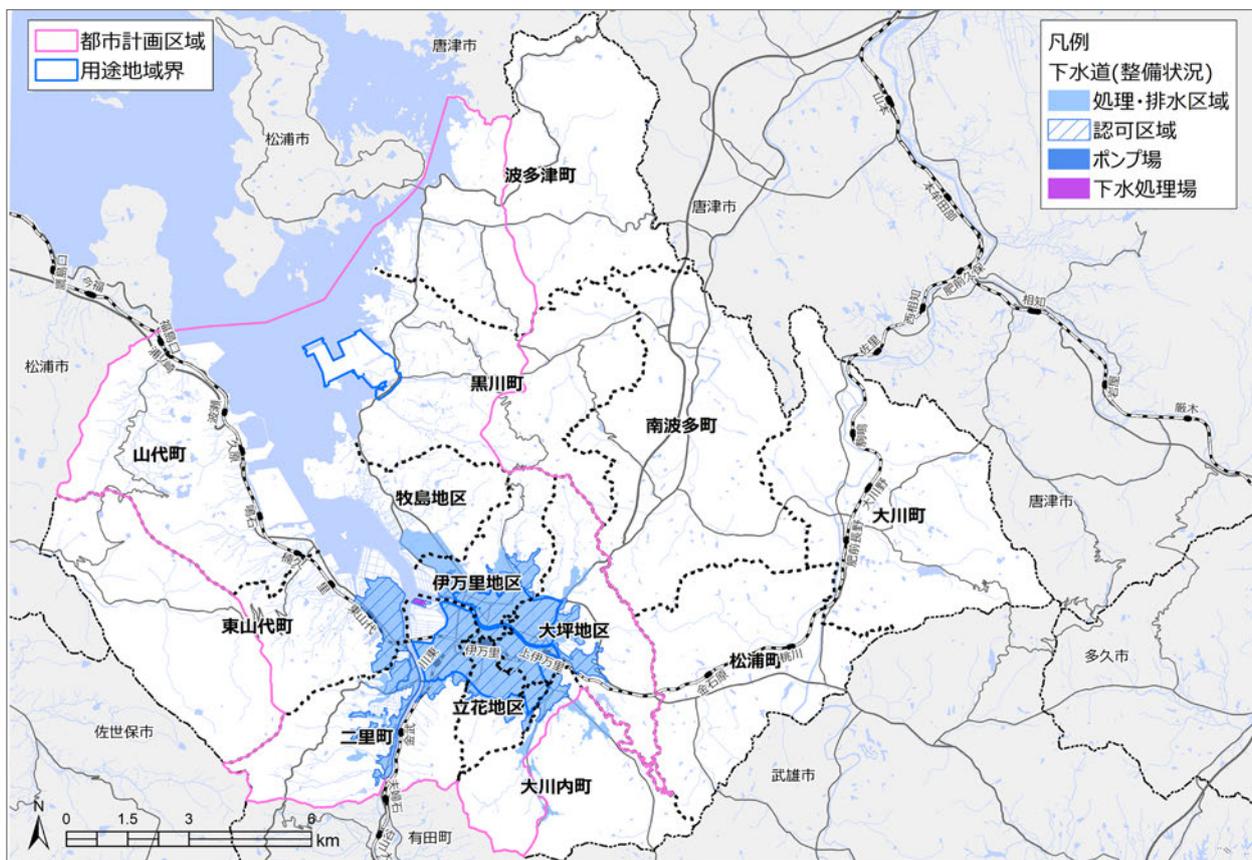
■都市計画公園は市中心部の用途地域内に立地が集中しており、そのほとんどが「整備済」となっています。

▼都市計画公園の整備状況（伊万里駅周辺拡大）



■ 下水道は市中心部の用途地域全域およびその周辺が事業認可区域となっており、その全てが処理・排水区域となっています。

▼ 下水道施設の整備状況（伊万里駅周辺拡大）



出典：都市計画基礎調査（令和5年度）

都市施設整備の観点からみた“まちづくりの主要課題”

1) 都市活動や日常生活を支えるインフラ施設の維持・充実

都市計画道路に関しては、一部区間が計画または事業中となっていることから、これらの路線の事業化または全線開通に向けた取組、必要に応じて適切な見直しの検討が必要です。

その他の道路網に関しては、未改良の区間や狭あい道路が多く残っていることに加えて、市民目線から主要路線における渋滞の解消や歩道の確保などが求められていることから、既存路線の適切な維持管理と機能向上に向けた取組が必要です。

下水道に関しては、人口が集積する市中心部を概ねカバーできており、市民目線での満足度も比較的高いことから、現在の生活環境を維持するべく、これらの施設の適切な維持管理に向けた取組が必要です。

2) 公園・緑地の有効活用

本市の都市計画公園はほとんどが整備済となっていますが、立地が市中心部の用途地域内に集中していることに加えて、市民目線では施設機能や利用環境などの更なる向上が求められています。

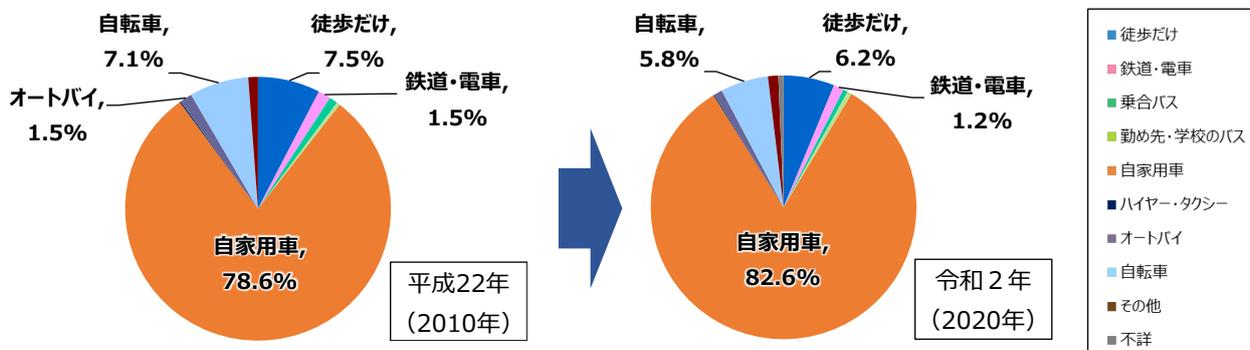
今後も市民の憩いの場所として、快適かつ安全に利用できるように、公園・緑地の適切な維持管理と有効活用を図るための取組が必要です。

④ 交通体系の観点

伊万里市の現状（詳細なグラフを「巻末資料」の p.111 にも掲載）

■本市の通勤・通学時における移動手段の内訳をみると、自家用車の利用が全体の8割以上を占めています。

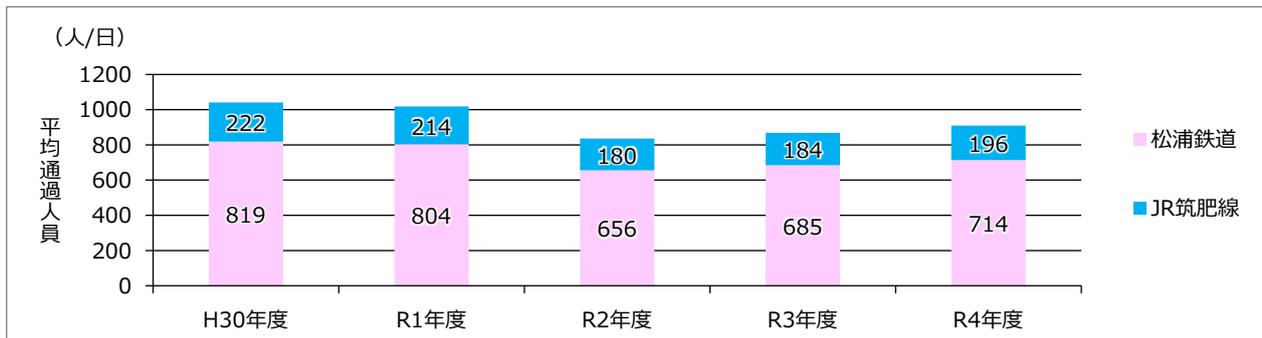
▼通勤・通学時における利用交通手段の変化（市内在住かつ市内で通勤・通学する人）



出典：令和2年 国勢調査

■JR 筑肥線（唐津～伊万里）および MR（松浦鉄道）の平均通過人員はコロナ禍の影響もあり、平成30年度（2018年度）以降、減少傾向にあります。

▼JR・MRの平均通過人員の推移

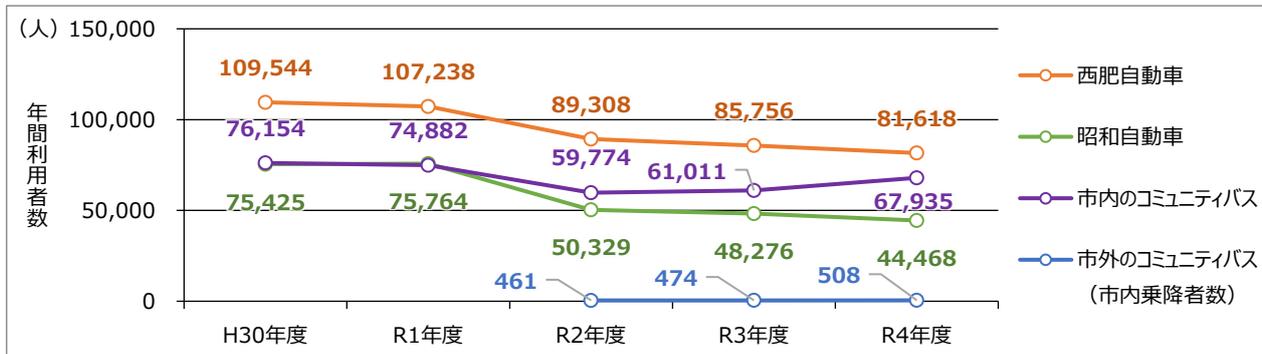


出典：伊万里市地域公共交通計画

■計8路線の路線バス※1の年間利用者数は平成30年度（2018年度）以降、減少傾向にあります。

■計6路線のコミュニティバスの年間利用者数は令和2年度（2020年度）にコロナ禍の影響を受けて大きく減少しましたが、その後は回復基調にあります。

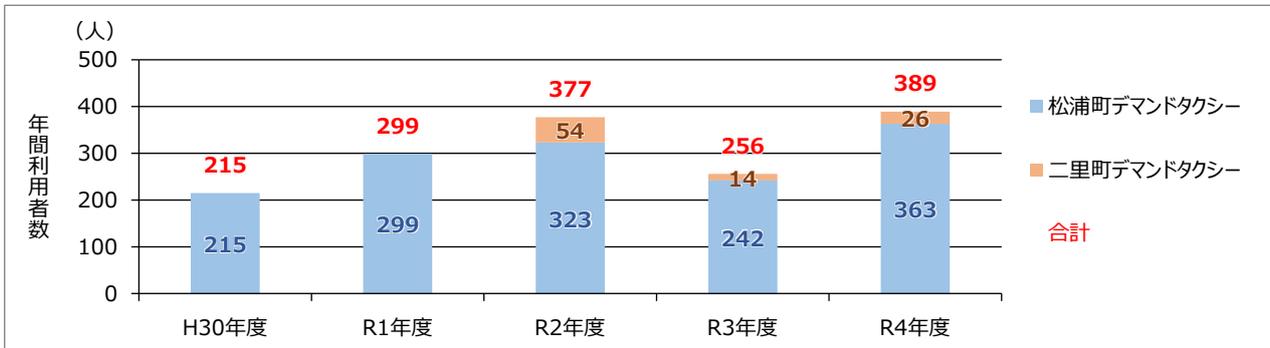
▼路線バスとコミュニティバスの年間利用者数（西肥自動車-佐世保線、昭和自動車-いまり号を除く）



出典：伊万里市地域公共交通計画

■松浦町と二里町で運行するデマンドタクシーの年間利用者数は令和3年度（2021年度）に一時的に減少したものの、令和4年度（2022年度）には過去最多の利用者数となっています。

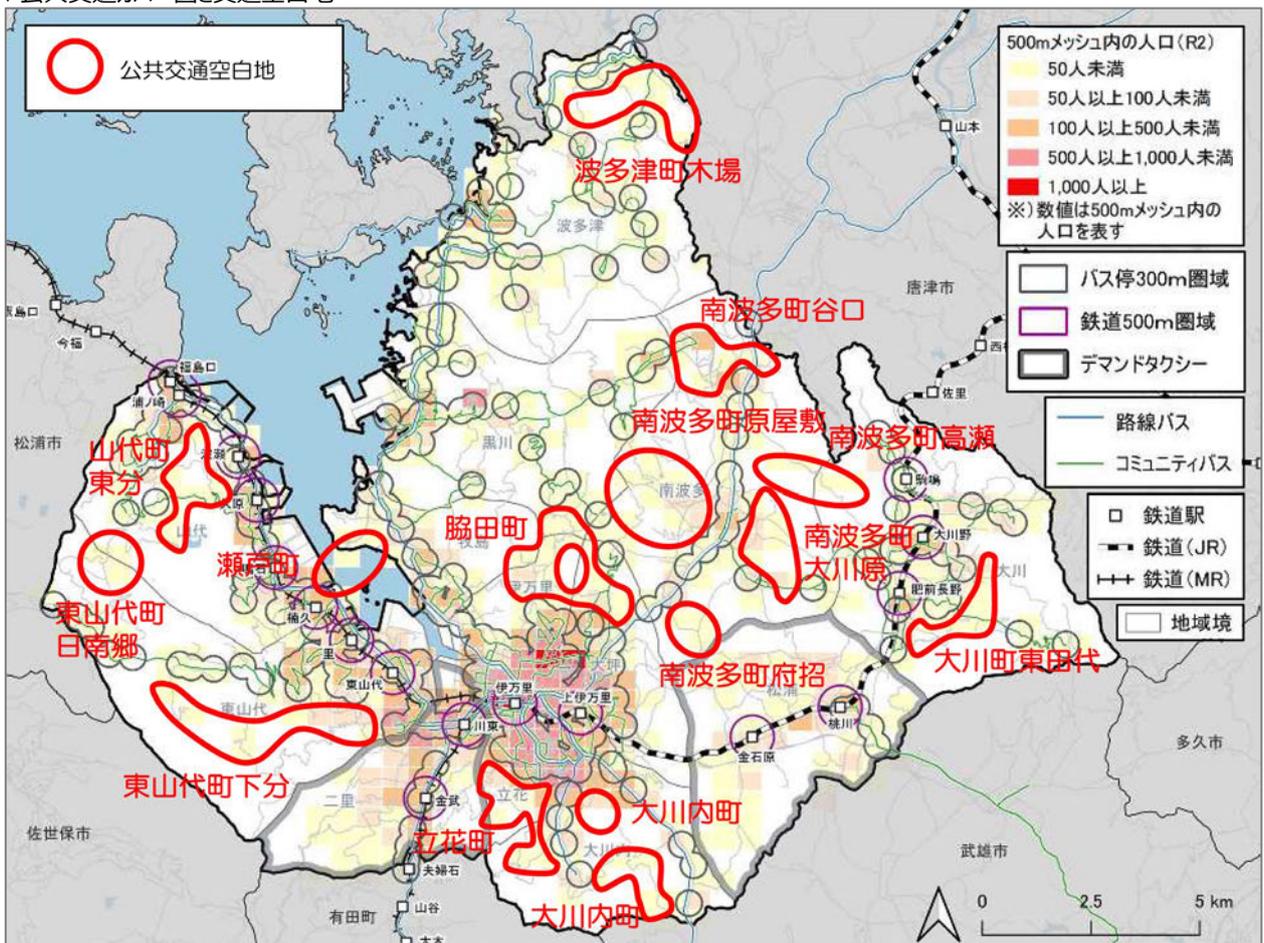
▼デマンドタクシーの年間利用者数



出典：伊万里市地域公共交通計画

■総人口に占める公共交通カバー圏<sup>※2</sup>の人口割合（カバー率）は約79.3%<sup>※3</sup>となっていますが、15地区において交通空白地が存在します。

▼公共交通カバー圏と交通空白地



出典：伊万里市地域公共交通計画

※1 西肥自動車（株）松浦線は令和7年3月末までの運行、昭和自動車（株）中浦線は令和6年3月末までの運行

※2 鉄道駅から500m圏およびバス停から300m圏

※3 令和2年国勢調査に基づく本市の総人口は52,629人、公共交通カバー域の人口は41,737人

**交通体系の観点からみた“まちづくりの主要課題”****1) 拠点間を連絡する公共交通ネットワークの維持・充実**

本市の公共交通カバー圏は、用途地域などの人口が多く集積している地域を概ね網羅していますが、交通空白地が複数存在することに加えて、市民目線からは利便性（便数、運行経路、利用環境など）の向上が求められています。

移動制約者の生活利便性の確保と拠点周辺の人口密度の維持を図る上で公共交通は必要不可欠であることから、既存の公共交通ネットワークの維持および利便性の向上に向けた取組が必要です。

**2) 自動車に過度に頼らない生活環境の構築**

本市では移動時の自家用車の依存度が高く、徒歩や自転車、公共交通での移動が少ない傾向にあります。

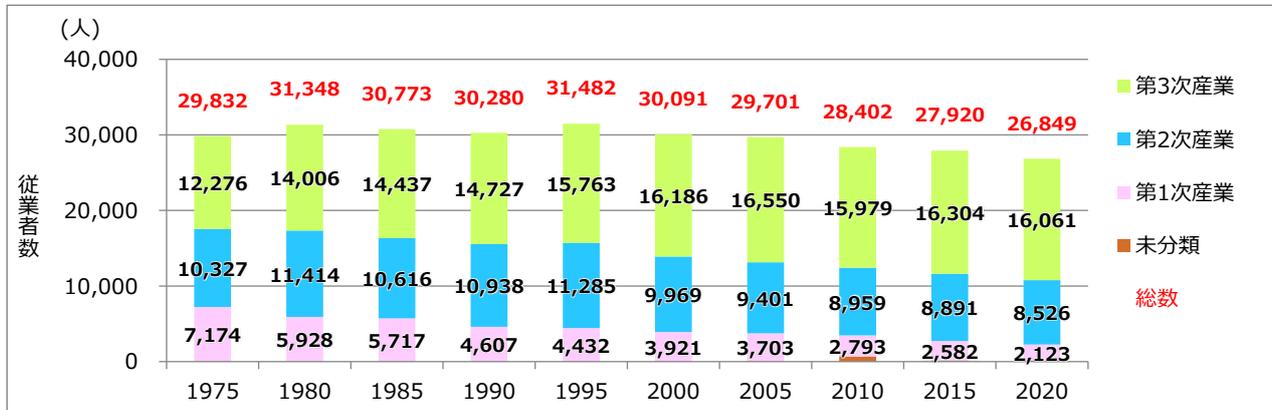
“ゼロカーボンシティ”の実現が求められる中、過度な自動車依存からの転換を図るべく、公共交通の維持・充実に沿って、徒歩や自転車での移動がしやすい生活環境の構築に向けた取組が必要です。

⑤ 産業・地域経済の観点

伊万里市の現状（詳細なグラフや図面を「巻末資料」の p.112～p.114 にも掲載）

■本市の産業構造は第3次産業の割合が過半を占めており、次いで第2次産業、第1次産業となっています。

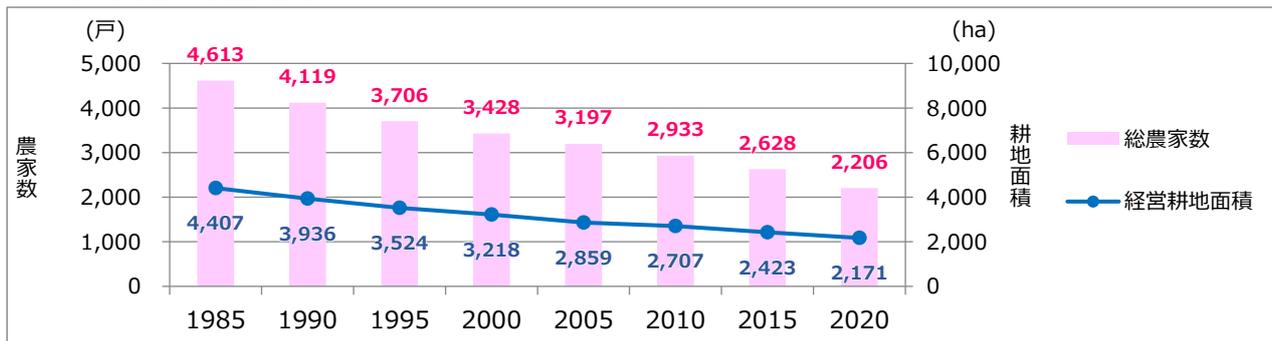
▼産業分類別従業者数の推移



出典：統計伊万里

■第1次産業に関して、農家数と経営耕地面積が一貫して減少傾向にあります。

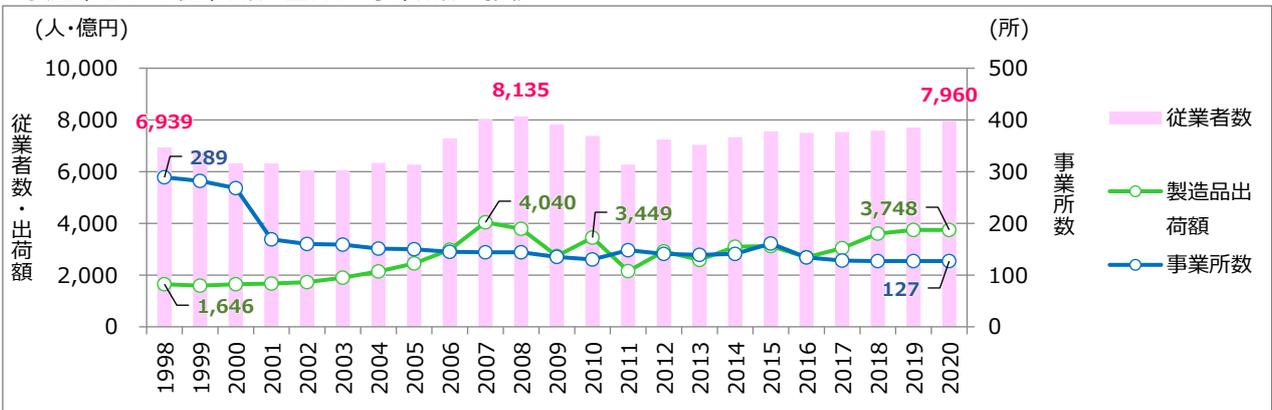
▼農家数・経営耕地面積の推移



出典：統計伊万里

■第2次産業に関して、製造業の事業所数は緩やかな減少傾向にある一方、製造品出荷額は概ね 2,000 億円から 4,000 億円を維持しています。

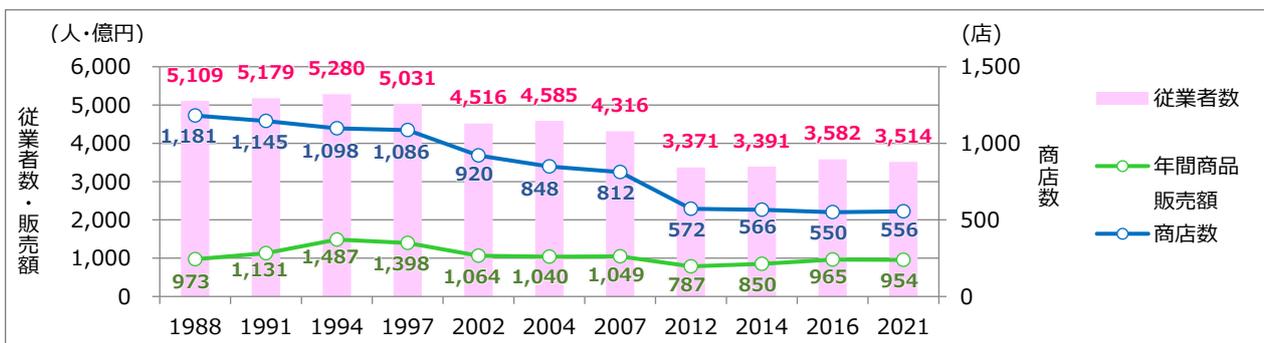
▼製造業における従業者数・出荷額・事業所数の推移



出典：統計伊万里

■第3次産業に関して、小売・卸売業の商店数は平成24年（2012年）以降、ほぼ横ばいの状態となっており、商品販売額は概ね800億円から1,000億円を維持しています。

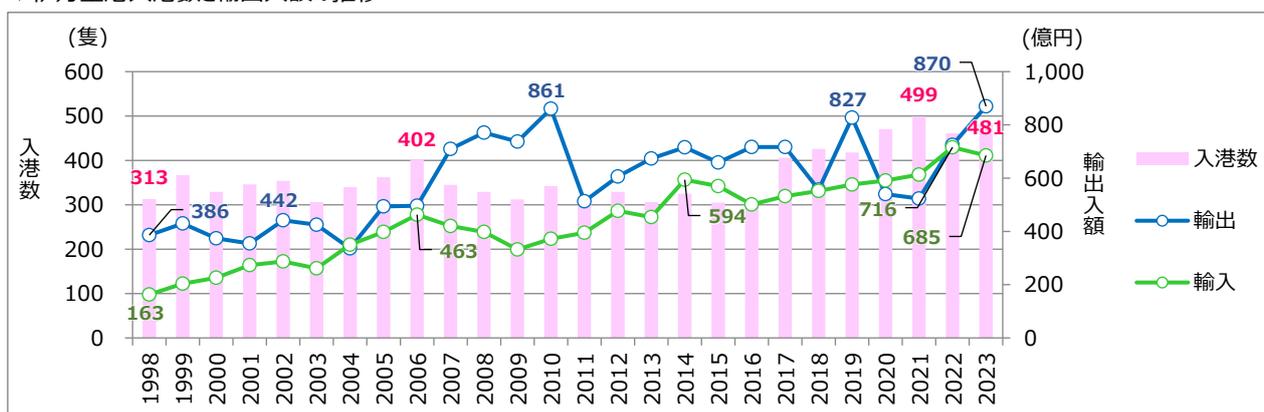
▼小売・卸売業における従業者数・販売額・商店数の推移



出典：統計伊万里

■伊万里港の入港数と輸入額は緩やかな増加傾向にあり、輸出額は増減を繰り返しているものの、令和5年（2023年）には過去最大の値を更新しています。

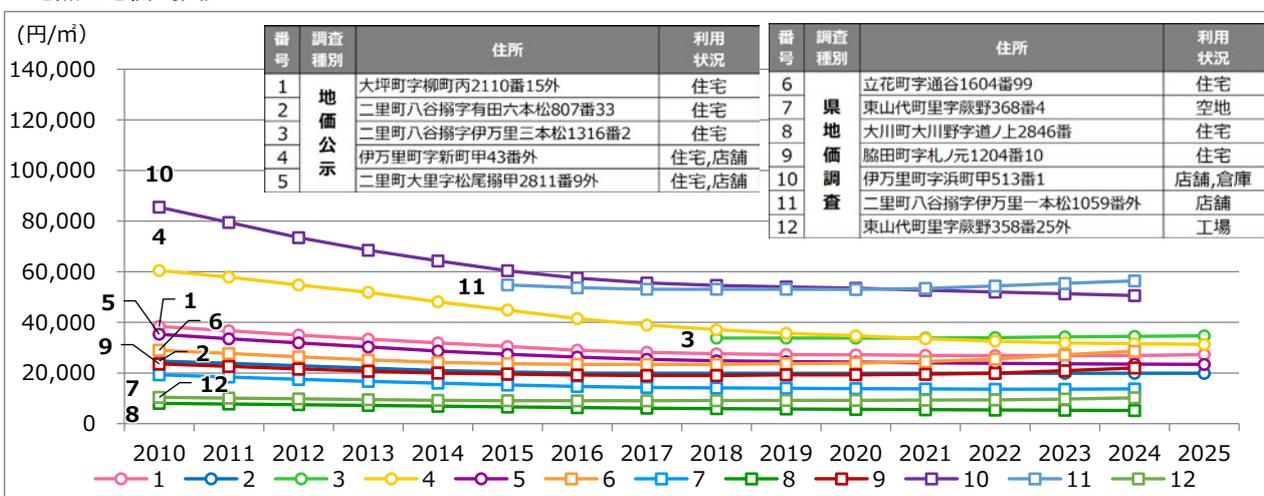
▼伊万里港入港数と輸出入額の推移



出典：統計伊万里

■本市の地価は中心部（伊万里駅周辺など）を含めて、全体として下落傾向にあります。

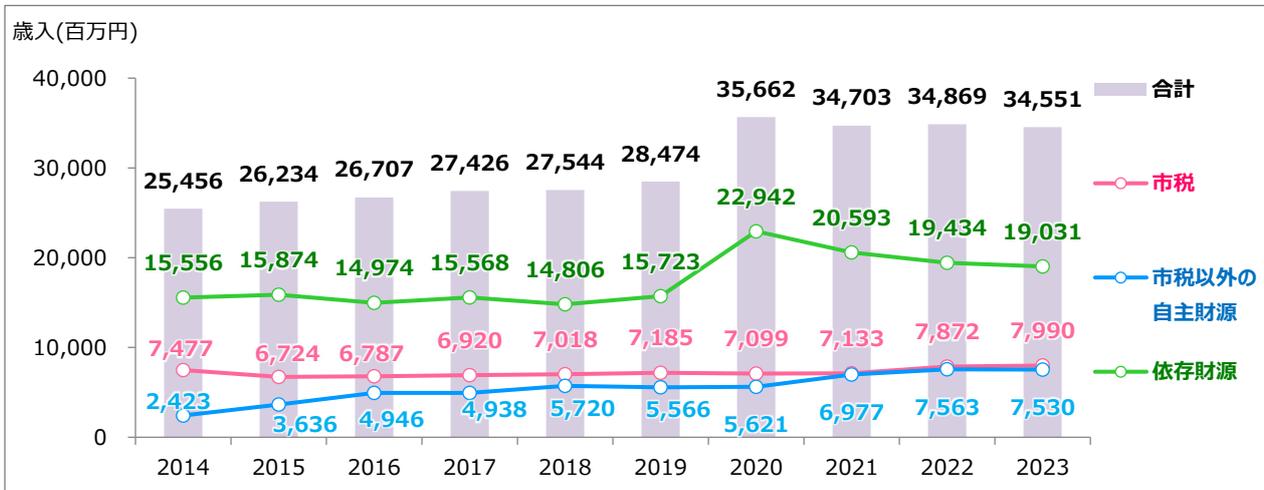
▼地点別地価の推移



出典：国土数値情報「地価公示」「都道府県地価調査」

■近年の歳入額は概ね 350 億円を維持しており、内訳としては、依存財源<sup>※1</sup> が大部分を占める一方、市税が占める割合は緩やかな減少傾向にあります。

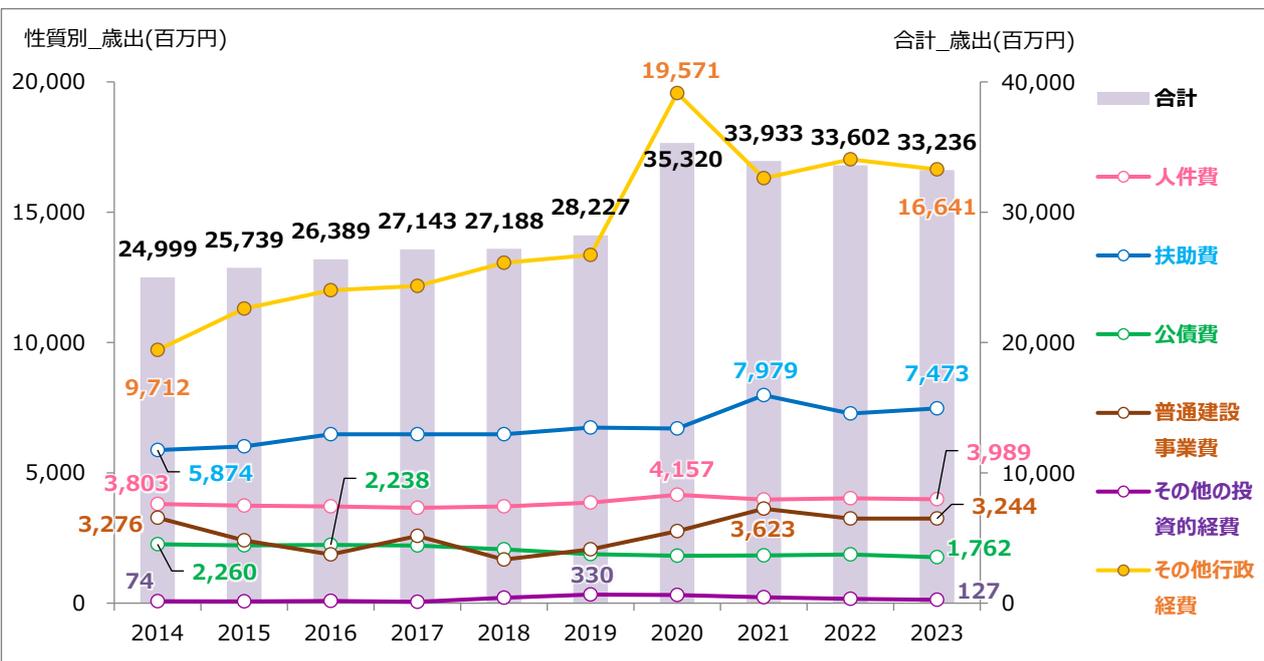
▼歳入額の推移（直近 10 年間）



出典：伊万里市財政状況調査

■近年の歳出額も同様に、概ね 350 億円を維持しており、内訳としてはその他行政費<sup>※2</sup> が占める割合が最も高く、次いで扶助費<sup>※3</sup> と普通建設事業費<sup>※4</sup> の割合が高くなっています。

▼歳出額の推移（直近 10 年間）



出典：伊万里市財政状況資料

※1 国や県の決定や割り当てに基づいて収入される、国庫支出金および県支出金、地方譲与税、地方債など

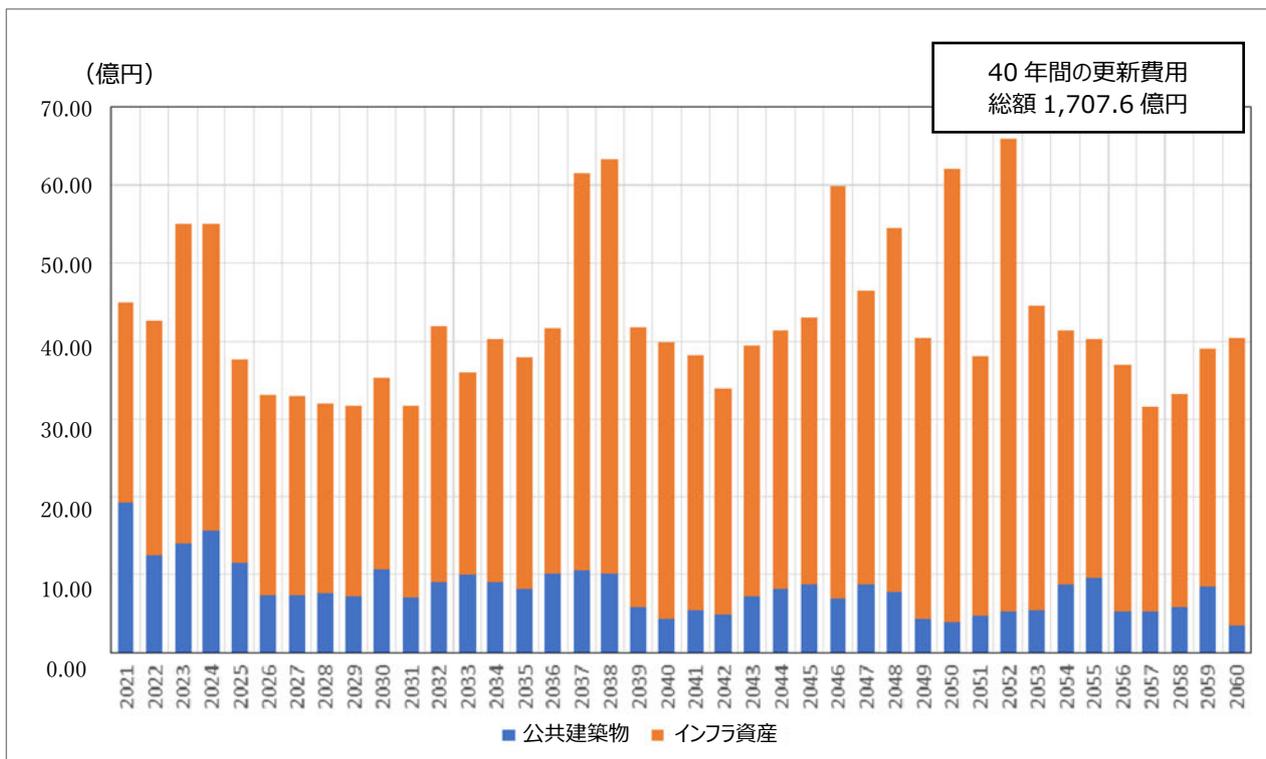
※2 物件費（備品購入費や委託料等）、補助費、維持補修費などの経費

※3 乳幼児医療費や児童手当、生活保護など福祉に関わる経費

※4 公共または公用施設（道路・橋りょう、学校、庁舎等）の新増設等に要する経費

■今後 40 年間に於ける公共建築物とインフラ資産の将来更新費用を試算した場合、公共建築物では約 324 億円（年間約 8.1 億円）、インフラ資産では約 1,384 億円（年間約 34.6 億円）を要することが見込まれます。

▼将来更新費用の推計（公共建築物＋インフラ資産）



出典：伊万里市公共施設等総合管理計画

## 産業・地域経済の観点から見た“まちづくりの主要課題”

### 1) 産業基盤の維持・充実

本市の基幹産業である農畜産業や製造業などにおいて、都市活力の増進を図る観点から、人流・物流を支えるインフラ施設や企業または就労者の受け皿となる機能など、産業基盤の維持・充実にに向けた取組が必要です。

特に伊万里港については、国際海上コンテナ拠点として、更なる集荷活動と航路の拡充に向けた取組が必要です。

### 2) 既存ストックの維持管理費および運営費の縮減

少子高齢化の進展やインフラ施設の老朽化などにより、将来的には財政面での制約が一層強まることが予想されるため、持続可能な都市経営を実現する観点から、既存ストックの維持管理・運営費の縮減に向けた取組が必要です。

### 3) 安定的な財源の確保

人口減少の進展に伴う歳入額の縮小に備え、都市機能や人口の集積などにより、将来にわたって持続的かつ安定的な財源を確保するための取組が必要です。

## ⑥ 景観・歴史・観光資源の観点

### 伊万里市の現状（詳細な図面を「巻末資料」の p.115～p.116 にも掲載）

- 玄海国立公園をはじめとする豊かな自然景観を有しているとともに、江戸時代には肥前で生産された磁器製品「伊万里焼」の積出港として栄えたことから、肥前窯業圏の一翼を担う歴史・文化景観が各所に見受けられます。
- 国際物流の拠点化が進む臨海部では、黒川町や山代町を中心として大規模な工業団地が形成されており、住居および業務地としての都市的土地利用が進んだ産業景観が形成されています。
- 里地区では、中世松浦党家臣団の屋敷地である「里小路の矢竹生垣通り」が地域住民によって自主的に管理され、本地区特有の落ちついた集落景観を創出しており、視点場となる大辨財天からは田園に囲まれた集落越しに伊万里湾を眺望できるなど、生垣通りとともに本地区固有の景観が形成されています。
- 大川内山地区は、江戸時代に将軍家への献上品である「鍋島焼」を生産しており、これらの歴史を保護するため国史跡「大川内鍋島窯跡」に指定されています。鍋島焼の歴史を受け継ぐ窯元約 30 軒が連なる通りの背景には山水画を思わせる切り立った独特な岩壁がそびえ立ち、秘窯の里といわれる幽玄な景観を創出しています。
- 市内には多数の観光・歴史資源が点在しており、特に大川内山地区やイマリンビーチ、伊万里ふるさと村などは市外・県外から多数の観光客が訪れています。

▼白壁のまちなみ



▼臨海部の工業団地



▼里地区のまちなみ

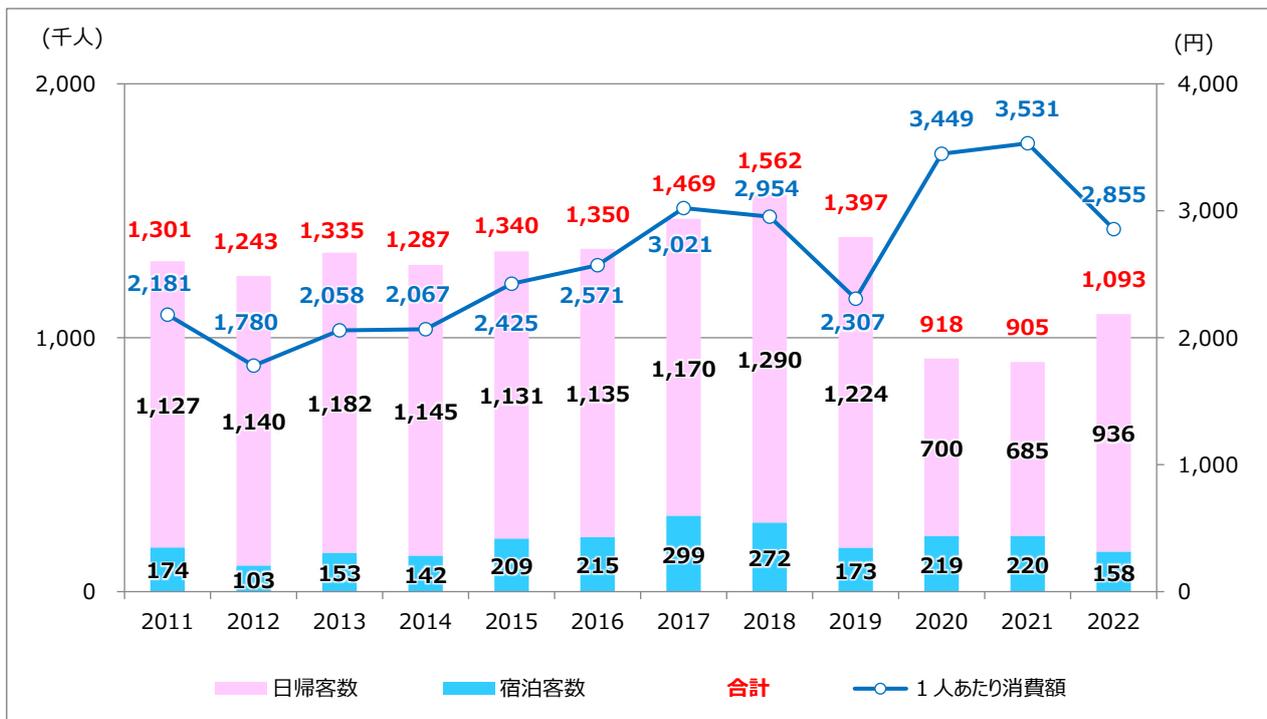


▼大川内山地区のまちなみ



- 市内への観光客数は、令和元年（2019年）までは概ね130万人～150万人で維持しており、令和2年（2020年）にコロナ禍の影響を受けて一時的な減少が見られたものの、令和4年（2022年）頃からは回復基調にあります。
- 一人あたりの観光消費額は、令和元年（2019年）に一時的な減少が見られたものの、それ以降は増加傾向を示しています。

▼観光客数・観光消費額の推移



出典：庁内資料

景観・歴史・観光資源の観点からみた“まちづくりの主要課題”

1) 地域特性に即した景観形成の推進

伊万里駅周辺の中心市街地や中山間部の集落地、臨海部の工業団地など、各地域の特性に即した景観形成に向けた取組が必要です。

2) 本市の特徴となる歴史・文化資源および自然環境の保全・活用

本市独自の歴史・文化資源および自然環境を次の世代へと継承するべく、「鍋島焼」の生産地として栄えた歴史・文化を示す資源、玄海国定公園などに生育する貴重な動植物や基幹産業を支える優良農地などの保全・活用に向けた取組が必要です。

3) 交流人口の拡大による都市活力の増進

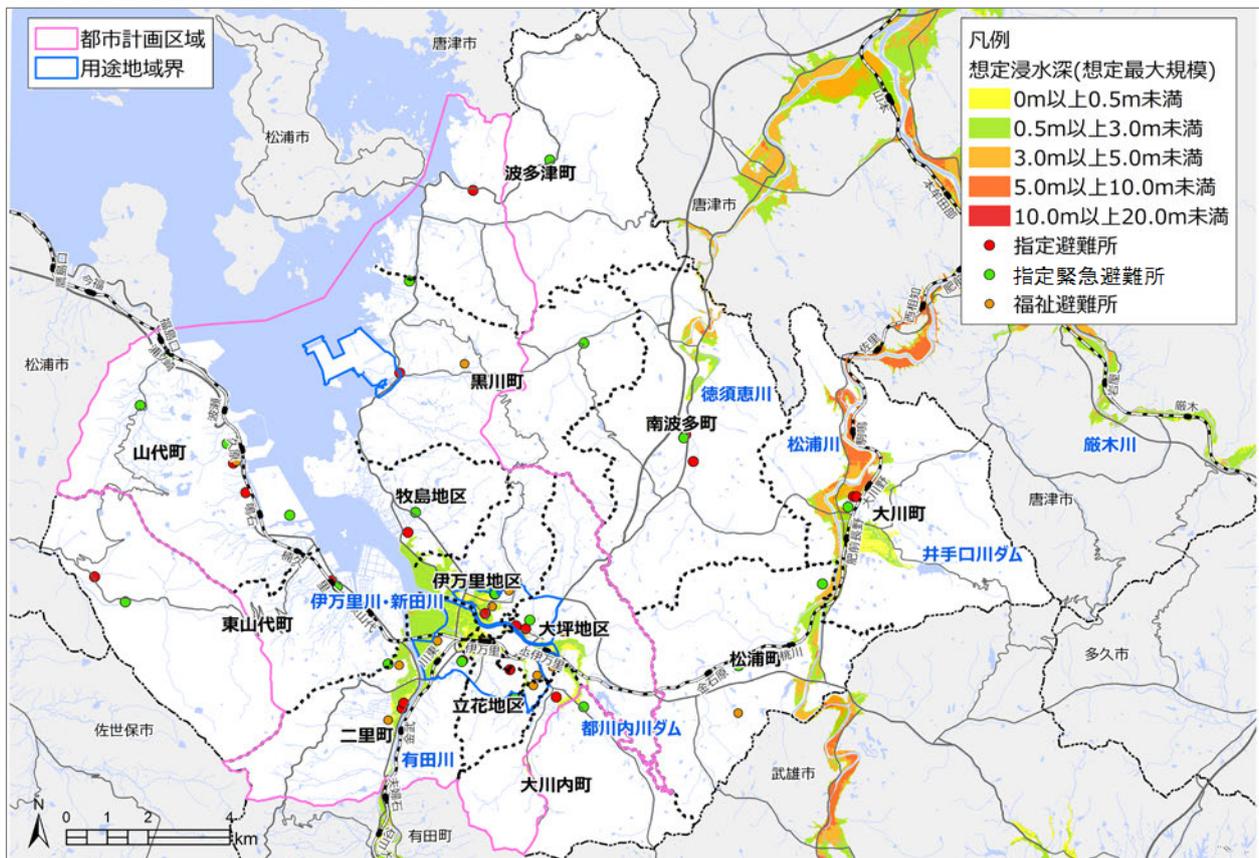
本市の都市活力の増進を図るべく、各種都市機能の集積やインフラ施設の機能向上など、交流人口の更なる拡大に向けた取組が必要です。

## ⑦ 災害対策の観点

### 伊万里市の現状（詳細なグラフや図面を「巻末資料」の p.117～p.120 にも掲載）

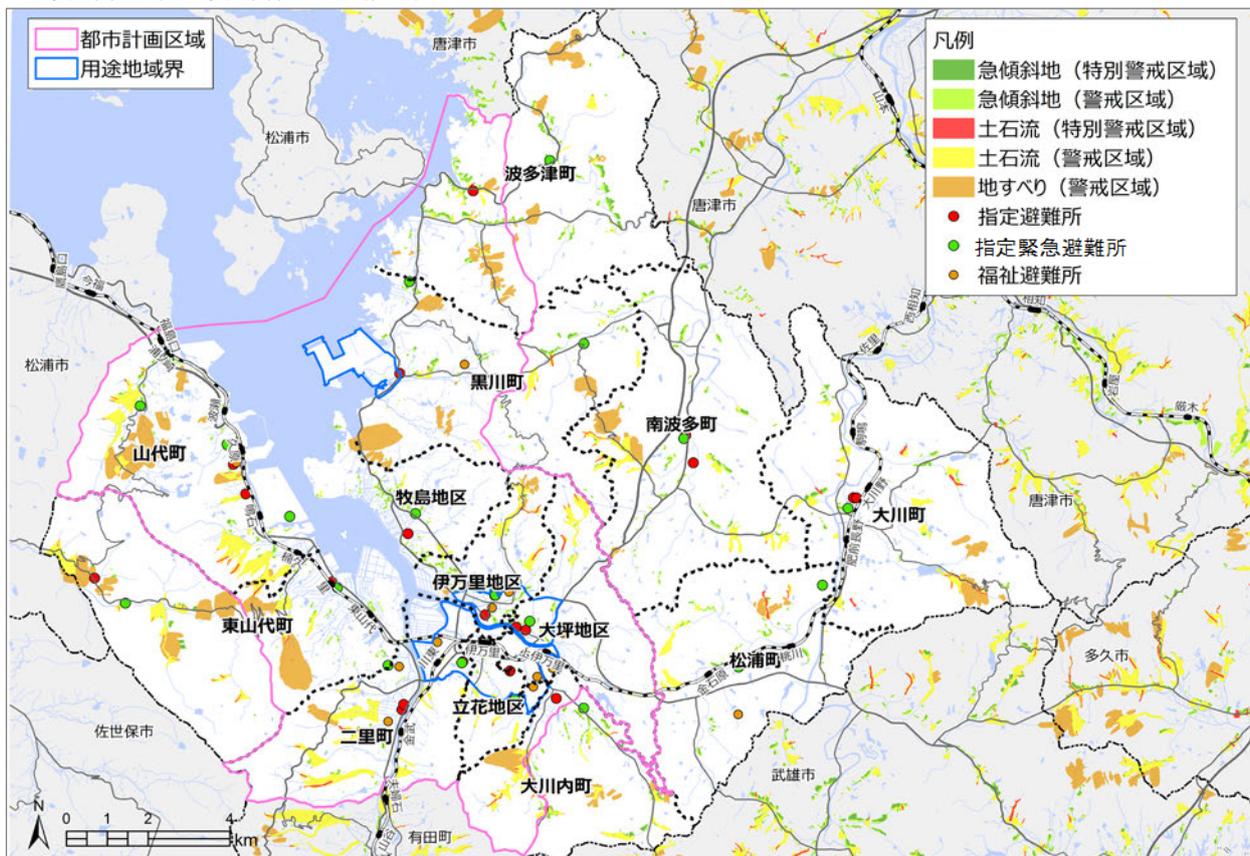
- 松浦川沿い、徳須恵川沿い、有田川河口部、伊万里川・新田川沿い、井手口川ダム下流域、都川内川ダム下流域の広範囲が洪水浸水想定区域に指定されています。
- 加えて伊万里湾沿岸部では、高潮浸水想定区域や津波浸水想定区域にも指定されている地域が存在します。
- 土砂災害警戒区域および土砂災害特別警戒区域は、山間部を中心として市全域に広く分布しており、市中心部の用途地域内においても、伊万里地区や立花地区の一部が指定されています。
- 本市では、玄海原子力発電所から概ね 30km 圏内の UPZ（緊急防護措置を準備する区域）に全域が指定されていることから、原子力事故が発生した場合に備え、市地域防災計画（原子力災害対策編）および避難計画を策定しています。

#### ▼洪水浸水想定区域：想定最大規模



出典：庁内資料、避難・避難場所一覧、国土数値情報「洪水浸水想定区域（河川単位）」

▼土砂災害警戒・土砂災害特別警戒区域



出典：避難・避難場所一覧、国土数値情報「土砂災害警戒区域」

▼佐賀県の原子力災害対策重点区域



出典：伊万里市原子力防災のてびき

災害対策の観点からみた“まちづくりの主要課題”

1) 自然災害に備えた安全安心な暮らしの確保

将来にわたって安全安心な暮らしを確保する観点から、人的・物的被害の発生が懸念される土砂災害、洪水、津波などの災害に対するハード・ソフト両面での防災・減災対策が必要です。