

第3章 地区別構想

3.1 地区区分の設定

3.2 ゾーン別構想

3.3 地区別構想

第3章 地区別構想

3.1. 地区区分の設定

日出町都市計画マスタープランでは、ゾーン別構想及び地区別構想の2種類の構想を作成します。

ゾーン別構想では、将来の都市構造において設定した区分とします。

地区別構想では、小学校区単位を基本として、「豊岡・南端地区」、「日出地区」、「川崎地区」、「藤原地区」、「大神地区」に区分し、設定します。



図 3.1.1 地区区分

表 3.1.1 ゾーンと地区の関係

ゾーン名	地区名				
	豊岡・南端	日出	川崎	藤原	大神
市街地整備ゾーン	◎	◎	○	○	
市街地周辺ゾーン	○	○	◎	○	○
自然・森林保全ゾーン	◎	○		○	
田園環境保全ゾーン			○	◎	◎
水辺の憩い・潤いゾーン	○	○	○		○

◎各地区において主要なゾーン

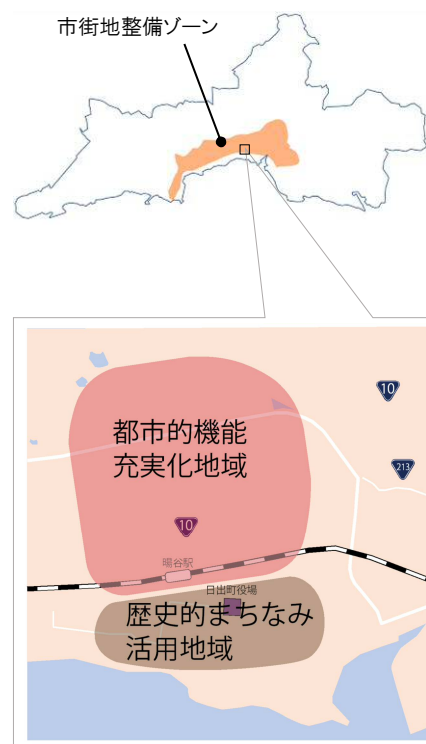
○各地区に関連するゾーン

3.2. ゾーン別構想

3.2.1 市街地整備ゾーン

1) 市街地整備ゾーンの概況

- 日出町の中心市街地では、用途地域に指定されているなど、日出町役場をはじめとして、町の重要な機能が集積しており、その周辺には住宅団地開発などで整備した居住空間や、日出城址など歴史的なまちなみが広がっています。また、国道10号やJR日豊本線の駅があり、町内外の玄関口となっています。このような日出町の都市機能などが集積した中心市街地及びその周辺を市街地整備ゾーンとして設定しています。
- 市街地整備ゾーンでは、国道等沿線には沿道型商業施設が立地し、役場周辺には商店街が形成されるなど商業集積があります。また、計画的に開発された住宅団地などがあるため、道路や公園等の都市機能は充実しています。
- 市街地整備ゾーンは、早い時期から市街化が進展した地域もあるため、建造物の老朽化や狭隘な公共空間により防災面での不安がある地域もあります。
- 近年、JR 暘谷駅周辺では、「暘谷駅周辺地区都市再生整備計画事業」※により、日出暘谷高校跡地を活用した生活利便施設の整備や、駅前広場、自由通路等が整備されました。また、日出城址周辺の観光交流拠点として二の丸館及びその周辺の観光環境の整備が進められてきました。
- JR 暘谷駅周辺整備や日出土地区画整理事業により、商業活動に変化が見られ、従来の商店街の活力低下が懸念されています。
- ゾーン内には、平成14(2002)年に供用開始した日出インターチェンジが整備されており、広域交通アクセスの利便性から、インターチェンジ周辺には住宅、工場の立地がみられます。



【都市的機能充実化地域】

商業店舗の立地や暘谷駅の整備により日出町の新しいシンボルとなっている地域

【歴史的まちなみ活用区域】

日出城址周辺の歴史的まちなみが見られる地域

暘谷駅周辺地区都市再生整備計画事業とは、以下のような事業です。

〔計画期間〕 平成23年度～平成28年度

〔大目標〕

「日出町の顔」・「交通結節点」・「集い交流する賑わいの空間」となる中心市街地の利便性の高い都市環境の向上を図り、快適で個性ある生活都心づくりを目指す。

目標1: 駅利用者の利便性や安全性を向上し、交通結節点としての機能をもった都市環境の形成を図る。

目標2: 集い・交流する賑わいの空間の創出から、駅前交流人口の拡大を図るとともに、歴史的文化遺産を活かした観光交流への拡大も図る。

目標3: 買い物や生活サービスの利便性を確保するための、施設整備をおこない、中心市街地全体の活性化を図る。

2) 市街地整備ゾーンにおけるまちづくりの方針

～ 「日出町の顔」となる中心市街地のにぎわい・景観・防災面の再構築 ～

- 日出城址などの観光拠点であるとともに、日出町の都市機能集積地であり、交通結節点であることから、歴史的資源と中心市街地の賑わいを維持・発展させることで日出町の「顔」をより魅力と活気あるものします。
- 国道沿線や既存商店街など、既に集積している商業機能を維持・発展させることにより、日常生活の様々な利便を町内で完結できる土地利用の誘導を図ります。
- 交通弱者など誰もが、徒歩圏で、ある程度の所用を果たせる機能の集積を促進するとともに、各地区や機能をつなぐ道路ネットワークの形成を図ります。
- 建造物の老朽化や空間利用の窮屈さ、及びこれらに伴う防災面での不安を解消し安全・安心の確保された街区を形成するとともに、災害時の拠点となるような空間の形成を図ります。

【都市的機能充実化地域】

- JR 陽谷駅周辺地域及び日出土地区画整理事業地域については、都市計画(用途地域)見直しを含め、都市的機能の充実を図ります。

【歴史的まちなみ活用区域】

- 日出城址周辺の歴史的まちなみの景観の保全に努めながら、観光産業への活用や既存商店街の活性化など新しい時代に合った土地利用の在り方を検討します。

取組み①	歴史性あるまちなみの保全	課題 6 に対応
取組み②	中心商店街の活性化	課題 1・4・6 に対応
取組み③	まちなかの安全・快適な道路づくり	課題 1・7 に対応
取組み④	整序された市街化と、それを促す生活幹線道路整備の推進	課題 5・7 に対応
取組み⑤	まちなかの憩い・コミュニティの場づくり	課題 6 に対応
取組み⑥	まちの公共空間のあり方の見直し	課題 6 に対応
取組み⑦	生活拠点への生活利便施設の誘導	課題 1・6 に対応
取組み⑧	災害に強い都市構造の形成	課題 9 に対応
取組み⑨	恵まれた立地を活かした市街地整備	課題 2・3 に対応



JR 陽谷駅



二の丸館

3) 市街地整備ゾーンにおける主要な施策・取組み

取組み① 歴史性あるまちなみの保全

● 伝統的な建造物と調和した建築物の用途や形態の適正な誘導

- ▶ 伝統的な建造物が残る街区などでは、都市計画等を活用したまちなみ保全を検討
- ▶ まちなみ全体での歴史性を感じられるような景観面での規制や取り決めなどを検討
都市計画等の活用の検討⇒地区計画制度の導入や、景観計画、景観条例の検討

取組み② 中心商店街の活性化

- 日出町の個性を感じられる商店街づくり
- ゆとりある買物空間の形成

- ▶ 歴史的景観など日出町らしい個性ある商店街づくりの促進
- ▶ 広域幹線を最大限に活用した顧客の呼び込みと小売吸引力の強化
- ▶ 誰もが安心してショッピングが楽しめるような道路空間の形成
都市計画等の活用の検討⇒地区計画制度の導入や、景観計画、景観条例の検討

取組み③ まちなかの安全・快適な道路づくり

- 通過交通の少ない歩行者主体の街区形成
- 道路構造の見直し

- ▶ 近年の社会・経済情勢の変化と地域の情勢を踏まえた都市計画道路事業の整備方針やルートの見直し検討
- ▶ 町役場周辺の道路において、自動車交通の利便性を図りつつ、道路構造の改良を検討し、歩行者の安全性を確保
- ▶ 日出町の玄関口である JR 陽谷駅や日出城址を中心とした歴史的まちなみ、中心商店街等を歩いて回遊できるネットワークの構築を検討し、ヒューマンスケールのまちなみを形成

取組み④ 整序された市街化と、それを促す生活幹線道路整備の推進

- 地域にあった適正な土地利用の規制・誘導
- 地域に密着した道路整備・改良

- ▶ 農地や未利用地が介在し、都市基盤の不十分な地域については、計画的に良好な居住環境の維持・形成のための手法を検討
- ▶ 都市計画等を活用し、中密度市街地の形成や市街地のにじみ出し防止を目的とした土地利用の規制・誘導の検討
都市計画の活用の検討⇒用途地域の変更、地区計画制度等の導入や市街地整備事業などを検討
- ▶ 道路改良事業や都市計画を活用した生活幹線道路や都市計画道路の整備の検討

取組み⑤ まちなかの憩い・コミュニティの場の充実づくり

- 既存施設を活用した「まちなかの憩い・コミュニティの場」の充実

- ▶ JR 陽谷駅に隣接して設置したコミュニティ空間及び二の丸館を活用した憩い・コミュニティの場の充実

取組み⑥ まちの公共空間のあり方の見直し

● 多様な主体による公共空間の形成

- 既に整備された街区公園等を、近隣住民や事業者との協働をもとに、継続的に利用できるような適切な運営・管理
- 低・未利用地となっている民有地や寺社等の空間を公共空間として活用するため、地権者や事業者との協働を検討

取組み⑦ 生活拠点への生活利便施設の誘導

● 生活拠点にふさわしい機能の誘導

● ゾーン内外の交通ネットワークを踏まえ都市計画道路の見直し・整備

- 都市計画等を活用し、地域の中心的な地区への生活利便施設等の集積促進
都市計画の活用を検討⇒用途地域の指定や形態規制(建ぺい率、容積率、敷地面積等)の緩和の検討
- ゾーン内外の交通ネットワークを踏まえ、利便施設の立地を呼び込むための軸となる都市計画道路のルート変更や整備時期等を検討

取組み⑧ 災害に強い都市構造の形成

● 中心市街地における防災空間の形成及び防犯・防災面の強化

- 都市計画等を活用し、避難路の確保や延焼防止帯の整備などの防災空間の形成
都市計画等の活用を検討⇒地区計画制度等の導入を検討
- 老朽住宅や空き家の所有者等に対し、改築や取壊し等を促し、防犯・防災面の強化
空き家対策特別措置法の活用や街なみ環境整備事業計画の策定などを検討
- それぞれの地域の災害リスクを踏まえるとともに、警戒避難体制の整備状況、災害を防止・軽減するための施設の整備状況や整備見込みなどを総合的に勘案し、土地利用の規制や誘導

取組み⑨ 恵まれた立地を活かした市街地整備

● 日出インターチェンジを活かした産業立地の促進

● 良好な居住環境の形成

- 計画的に産業立地の促進や良好な居住環境の形成のための手法を検討
都市計画等の活用を検討⇒用途地域の変更、地区計画制度等の導入や市街地整備事業などを検討

3.2.2 市街地周辺ゾーン

1) 市街地周辺ゾーンの概況

- 用途地域が指定されている中心市街地の縁辺部は、農地が広がっていた地域でしたが、宅地開発の圧力が高まり、急速に宅地化されています。このように中心市街地に隣接して宅地化が進んだ地域を市街地周辺ゾーンに設定しています。
- ゾーンの形成過程からわかるように、農地と宅地が混在していますが、日出町の地域資源である山や海といった豊かな自然環境に囲まれたゾーンとなっています。
- 市街地周辺ゾーンでは、黒岩公園、安養寺ふれあい広場、川崎運動公園といった地区公園が整備されており、各地区における公共空間の役割を担っています。
- 市街地周辺ゾーンには、川崎工業団地があり、産業立地の集積化も行われています。
- 市街地周辺ゾーンの大部分は用途地域外に指定されていますが、一部の地域において公共下水道の整備区域となっています。



川崎運動公園

2) 市街地周辺ゾーンにおけるまちづくりの方針

～ 計画的な土地利用に根ざした将来の発展を担うエリアの形成 ～

- 農用地と住宅地や工場などの混在化が見られることから、良好な住環境や生産環境の整備と農地の保全との調和のとれた整備を行うために、適切な土地利用の誘導・規制を推進します。
- 様々な町民が徒歩圏で必要最低限の所用を果たせる機能の集積や、ゾーン内外が円滑に移動できる道路ネットワークの形成に努めます。
- 公共下水道の計画区域内では、公共下水道により整備を行うものとし、公共下水道の計画区域外集落については合併処理浄化槽の普及に努めます。
- 不足している街区公園等の公共空間の整備を図り、地域コミュニティの核となる公共空間の創出を図ります。

取組み①	生活道路の機能強化(安全性・快適性の向上)	課題 2・7・9 に対応
取組み②	産業立地と周辺環境の調和	課題 2・3・5 に対応
取組み③	市街地縁辺部での地域の実情に応じた土地利用のコントロール	課題 5 に対応
取組み④	下水道整備などの推進による良好な水環境の保全・創出	課題 2・8 に対応
取組み⑤	身近な公共空間の創出	課題 8 に対応

3) 市街地周辺ゾーンにおける主要な施策・取組み

取組み① 生活道路の機能強化(安全性・快適性の向上)

- ゾーン内外の交通ネットワークを踏まえた道路の改良・整備
- 生活拠点周辺における安全性の向上

- 地域の実態や町民のニーズなどを踏まえ、また、ゾーン内外の交通ネットワークを踏まえ、都市計画道路のルート変更や整備時期等を検討
- 歩行者の通行が多い歩道においては、道路改良事業等による歩道拡幅や設置などを検討し、歩道空間の安全性を向上
- 既存の道路ネットワークを活かした生活道路の改良・整備を検討し、円滑な移動空間を確保

取組み② 産業立地と周辺環境の調和

- 川崎工業団地など産業立地可能箇所への周辺環境と調和した産業誘致

- 日出インターチェンジを中心に、周辺地域に広がる開発動向に対応した受け皿整備の検討
- 大規模小売店舗など交通負荷を高め、居住環境・営農環境との共存が困難な施設の立地規制
都市計画の活用の検討⇒市街地整備事業や地区計画制度等の導入を検討

取組み③ 市街地縁辺部での地域の実情に応じた土地利用のコントロール

- 地域の実情に応じた土地利用の規制・誘導

- 都市計画等を活用した適切な土地利用の規制・誘導
都市計画の活用の検討⇒用途地域または特定用途制限地域の指定や形態規制(建ぺい率、容積率、敷地面積等)の強化、地区計画制度の導入を検討

取組み④ 下水道整備などの推進による良好な水環境の保全・創出

- 公共下水道計画区域外の合併処理浄化槽の普及推進
- 公共下水道認可区域内の整備

- 公共下水道の計画区域外集落については合併処理浄化槽の普及促進による適切な排水処理
- 公共下水道認可区域の整備、施設(浄化センター、ポンプ場等)の耐震化・長寿命化

取組み⑤ 身近な公共空間の創出

- 地域のコミュニティ空間の確保

- 地域住民等との協働や低・未利用地を活用したコミュニティの場となる空間の創出を促進
- 公園整備事業などによる街区公園などの身近な公共空間の整備・活用を検討
都市計画等(都市緑地法)の活用⇒緑の基本計画の検討

3.2.3 自然・森林保全ゾーン

1) 自然・森林保全ゾーンの概況

- 日出町は、南に別府湾を臨み、市街地を挟んで、その後背には、緑豊かな山林が広がり、美しい自然環境が広がっています。この緑を豊かに湛えた地域を自然・森林保全ゾーンに設定しています。
- 当ゾーンの大半が山地になっており、その谷あいには農地や集落地が介在しています。
- 当ゾーン内には、東九州自動車道速見インターチェンジが整備されており、その交通アクセスの良さから、杵築市側に「速見インター工業団地」が整備されています。
- ほぼ全域が都市計画区域外となっているため、都市計画上の土地利用規制等が定められておらず、都市計画区域内に比べ、建築規制などが緩やかとなっています。
- 中心市街地から眺める鹿鳴越連山が作り出すスカイラインは、日出町の原風景となっています。



鹿鳴越連山

2) 自然・森林保全ゾーンにおけるまちづくりの方針

～ 自然環境や自然景観の保全・活用による日出町の魅力の維持・向上 ～

- 豊かな自然環境と森林の持つ機能を維持・保全するために、開発については緑地確保などの適正な施行の誘導を図ります。
- 自然環境の保全・活用を図り、豊かな自然を有する日出町の住みよさを保全するとともに、都市的機能を誘導するエリアの明確化など、適切な土地利用のコントロールに努めます。
- 中心市街地や他都市との連携による生活利便を維持しつつ、地区のなかでもある程度の日常利便を完結できる生活拠点の形成を促進します。

取組み①	自然環境・自然景観の保全・活用	課題2・5・10に対応
取組み②	自然災害への対策	課題9に対応
取組み③	自然環境と調和した生活拠点の形成	課題1・6に対応
取組み④	速見インターチェンジ周辺における適切な機能集積の誘導	課題3に対応
取組み⑤	水源地の保全	課題5・10に対応
取組み⑥	緑のネットワークづくり	課題10に対応

3) 自然・森林保全ゾーンにおける主要な取組み

取組み① 自然環境・自然景観の保全・活用

● 無秩序な開発の抑制

- 土地利用の整序及び環境の保全が必要なエリアの明確化
- エリア内における都市計画等を活用した適切な土地利用の整序等
都市計画の活用の検討⇒準都市計画区域及び風致地区、緑地保全地域などの指定の検討

取組み② 自然災害への対策

● 自然災害に対応した防災対策の推進

- 道路改良事業等を活用した災害に強い既存道路の再整備
- 砂防事業などを活用し、土砂災害等から地域を守る防災関連事業の検討
- 宅地開発や太陽光発電施設整備など、無秩序な土地開発を抑制するための適切な誘導方法の検討

取組み③ 自然環境と調和した生活拠点の形成

● 生活拠点にふさわしい機能の誘導

- 都市計画等を活用し、自然環境と調和の取れた住環境を確保し、地域の中心的な地区への生活利便施設等の集積促進
都市計画の活用の検討⇒用途地域の指定や形態規制(建ぺい率、容積率、敷地面積等)の緩和の検討

取組み④ 速見インターチェンジ周辺における適切な機能集積の誘導

● 秩序ある開発の誘導

- 工場立地などの開発を許容するエリアの明確化
- エリア内における都市計画等を活用した適切な土地利用の誘導等
都市計画の活用の検討⇒準都市計画区域や用途地域、特別用途地区などの指定の検討

取組み⑤ 水源地の保全

- 水源及びその周辺の自然環境の保全
- 水源及びその周辺の水源涵養林の保全

- 保安林の適正な管理
- 水源及び水源等を涵養する森林の保全に向けた指針の検討

取組み⑥ 緑のネットワークづくり

● 誰もが安全安心に利用できる緑のネットワークの創出

- 誰もが安心して観光資源や景観を楽しめる遊歩道等の整備
- 休憩や景観が楽しめるビューポイントなどの道端空間の形成

3.2.4 田園環境保全ゾーン

1) 田園環境保全ゾーンの概況

- 日出町は、農業の生産基盤である優良な農地を有しており、美しい田園景観に囲まれた田園居住空間が広がっています。この田園景観を有する地域を田園環境保全ゾーンに設定しています。
- 農業従事者の高齢化などに起因し、農業の継続が危ぶまれており、今後、耕作放棄地の増加が懸念されています。
- 田園環境保全ゾーンの大半が都市計画区域に指定されていますが、用途地域などの指定がないため、農地法のみでは、法的な拘束力が弱く、一部に農地と住宅地等の混在が見られます。
- 広域道路網の密度が薄く、また、狭隘道路が多く見られるなど、良好な移動空間が不足している地域もあります。
- 糸ヶ浜海浜公園やハーモニーパークなどのレクリエーション施設としての公園は整備されていますが、地域住民のコミュニティの場となる街区公園などの身近な公園の整備が不十分です。
- 公共下水道計画区域外のため、公共下水道は整備されていませんが、大神漁港周辺や大神小学校や中学校周辺では、集落排水事業により、生活雑排水等が処理されています。



田園環境保全ゾーン



糸ヶ浜海浜公園

2) 田園環境保全ゾーンにおけるまちづくりの方針

～ 田園共生型生活空間の保全 ～

- 優良農地の保全や産業基盤の整備に努めながら、観光農園やグリーンツーリズムといった新しい農業形態への転換を支援するとともに、生産者の高齢化や後継者不足などによる農用地の低・未利用地化対策を講じるなど、農業振興及び田園環境・農業生産基盤の保全に努めます。
- 田園環境や農業生産基盤への影響を最小限にとどめながら、日出インターチェンジや国道などの開発可能性が高く、開発圧力も高いことから、産業立地を推進すべきエリアなどを明確にするなど、きめ細かな土地利用誘導を図ります。
- 中心市街地や他都市との連携による生活利便を維持しつつ、地区内においてもある程度の日常利便を完結できる生活拠点の形成に努めます。

取組み①	自然環境・農地・農村景観の保全	課題 6 に対応
取組み②	農・住の調和の取れた田園居住環境の形成	課題 2・5 に対応
取組み③	郊外型生活拠点の形成	課題 1・6 に対応
取組み④	生活道路の機能強化(安全性・快適性の向上)	課題 7・9 に対応
取組み⑤	身近な公共空間の創出	課題 8 に対応
取組み⑥	低・未利用地の有効活用	課題 1・6 に対応

3) 田園環境保全ゾーンにおける主要な取組み

取組み① 自然環境・農地・農村景観の保全

● 土地利用の規制・誘導による田園環境の保全

- 田園景観形成要素であり、生産基盤として重要な優良農地の保全
- 都市計画等を活用した適切な土地利用の規制・誘導
 - 都市計画の活用を検討⇒風致地区、特別用途地区などの指定や形態規制(建ぺい率、容積率、敷地面積等)の強化の検討

取組み② 農・住の調和の取れた田園居住環境の形成

● 地域の実情に応じた土地利用の規制・誘導

- 住宅立地を許容するエリア、または規制するエリアの明確化
- 農地法の適正な運用と都市計画等を活用した適切な土地利用の規制・誘導
 - 都市計画の活用を検討⇒用途地域の指定や形態規制(建ぺい率、容積率、敷地面積等)の強化の検討

取組み③ 郊外型生活拠点の形成

● 生活拠点にふさわしい機能の誘導

- 都市計画等を活用し、地域の中心的な地区への生活利便施設等の集積促進
 - 都市計画の活用を検討⇒用途地域の指定や形態規制(建ぺい率、容積率、敷地面積等)の緩和の検討

取組み④ 生活道路の機能強化(安全性・快適性の向上)

● 生活拠点周辺における安全性の向上

- 歩行者の通行が多い歩道においては、道路改良事業等による歩道拡幅や設置などを検討し、歩道空間の安全性を向上
- 既存の道路ネットワークを活かした生活道路の改良・整備を検討し、円滑な移動空間を確保

取組み⑤ 身近な公共空間の創出

● 地域のコミュニティ空間の確保

- 公園整備事業等による街区公園などの身近な公園や文化財・歴史的資源周辺をコミュニティ空間として整備
 - 都市計画等(都市緑地法)の活用⇒緑の基本計画の検討

取組み⑥ 低・未利用地の有効活用

● 優良農地の保全と都市的土地利用を許容する土地利用規制等の調整

- 観光農園やグリーンツーリズムといった新しい農業形態への転換や生活利便施設の誘導など、地権者の意向を踏まえながら、増加傾向にある耕作放棄地を有効活用
- 都市計画等を活用した適切な土地利用の規制・誘導
 - 都市計画の活用を検討⇒用途地域の指定や形態規制(建ぺい率、容積率、敷地面積等)の緩和の検討

3.2.5 水辺の憩い・潤いゾーン

1) 水辺の憩い・潤いゾーンの概況

- 日出町は、南に別府湾を望み、魚介類等の海産物に恵まれ、また、この美しい海岸景観は、日出町の地域資源に挙げられています。このような海岸線を水辺の憩い・潤いゾーンに設定しています。
- 海岸景観を楽しむための遊歩道整備が行われていますが、断片的な整備にとどまり、ネットワーク化が図られていません。



2) 水辺の憩い・潤いゾーンにおけるまちづくりの方針

～ 気軽に立寄り、回遊できる親水ネットワークの形成 ～

- 日出町の貴重な地域資源である海岸線は、レクリエーションや健康づくりの場としての役割にとどまらず、観光振興など多様な可能性を持っています。
- 回遊ネットワークを形成し、自然災害等の対策に配慮しつつ、町民の多様なレクリエーションなどへのニーズに応える親水空間を形成するとともに、日出城址をはじめとする観光の来訪者へも、これまで以上に地域の魅力を体感できる回遊ルートの形成に努めます。

取組み①	水辺の景観保全	課題 10 に対応
取組み②	水辺の環境保全	課題 2・5・10 に対応
取組み③	水辺の回遊性の確保	課題 2・5・10 に対応
取組み④	水辺の自然災害への対策	課題 9 に対応

3) 水辺の憩い・潤いゾーンにおける主要な取組み

取組み① 水辺の景観保全

- 住民との協働による景観保全の促進
 - 観光資源としての水辺空間の形成
-
- 住民による八代漁港周辺での景観保全の取組みの波及
 - 漁港を中心とした観光開発、商品開発の促進

取組み② 水辺の環境保全

- 排水処理施設整備の推進
 - 環境負荷の少ない住宅系や工業系土地利用の誘導
-
- 雑排水の海への直接流出を抑制するための排水対策の推進(公共下水道事業、個別合併処理浄化槽設置など)
 - 工場など企業の計画的な誘致

取組み③ 水辺の回遊性の確保

● 道路ストックを活用した海辺ルートの構築

- 既存道路を活用し、海辺の散策が可能となるような道路整備の検討
- 産・官・民との協働による親水空間の創出と回遊ネットワークの充実

取組み④ 水辺の自然災害への対策

● 災害に強い水辺空間の形成

- 自然災害に配慮した漁港等の再整備の検討

3.3. 地区別構想

3.3.1. 豊岡・南端地区

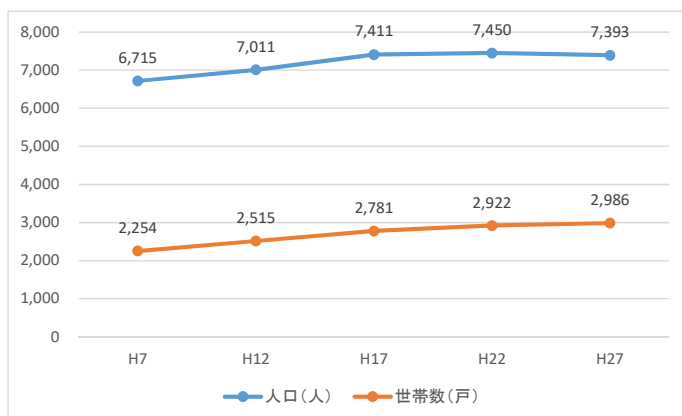
1) 豊岡・南端地区の概況

豊岡・南端地区は、豊岡小学校区で、このうち、南端は、旧南端小学校区です。

行政区では、豊岡は、大字豊岡及び大字平道、南端は、大字南畑に属します。

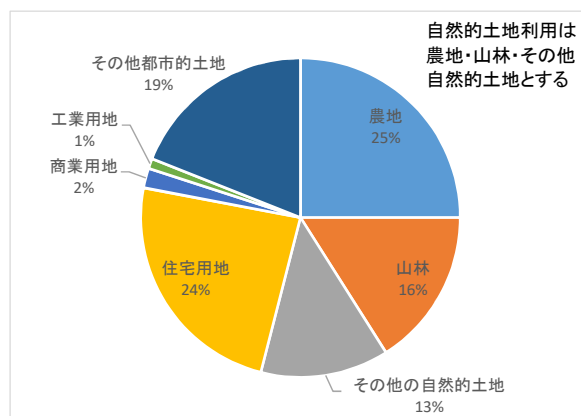


項目	概況
○人口・世帯数	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成 27(2015)年の人口は、7,393 人となっており、日出町で最も多い地区です。人口の増加を見ると平成 7(1995)年から平成 17(2005)年にかけて増加し、その後横ばいとなっています。 ● 平成 27(2015)年の世帯数は 2,986 世帯となっており、人口同様に日出町で最も多い地区です。世帯の増減をみると、平成 7(1995)年から平成 17(2005)年にかけて増加し、その後横ばいとなっています。 ● 平成 27(2015)年の高齢化率をみると、28%となっており、大神地区、藤原地区に次いで 3 番目に高い高齢化率を示しています。平成 7(1995)年の高齢化率は 16%と日出町で最も低かったのですが、高齢化率増加割合は最も高くなっています。
○土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ● 土地利用現況をみると、6 割弱が自然的土地利用で占めていますが、当該用途としての良好な管理状態が保てていません。 ● 住宅用地等の宅地は 3 割弱を示していますが、まとまった商業集積地等は見られません。
○交通インフラ・施設等	<ul style="list-style-type: none"> ● 日出バイパス速見インターチェンジや国道 10 号といった主要幹線はあるものの、生活道路は脆弱です。 ● JR 日豊本線豊後豊岡駅周辺には、公的施設や商業施設がみられ、地区拠点となっています。
○災害履歴	<ul style="list-style-type: none"> ● 災害履歴をみるとがけ崩れなどの小規模な災害はみられますが、大きな災害は発生していません。ただし、土砂災害特別警戒区域の指定箇所がみられるなど、自然災害に脆弱な地区があります。 ● 津波被害の予測をみると JR 豊後豊岡駅西側を中心とした海岸線で、最大 4m の浸水深が予想されています。



資料:国勢調査

図 3.3.1 豊岡・南端地区の人口と世帯数



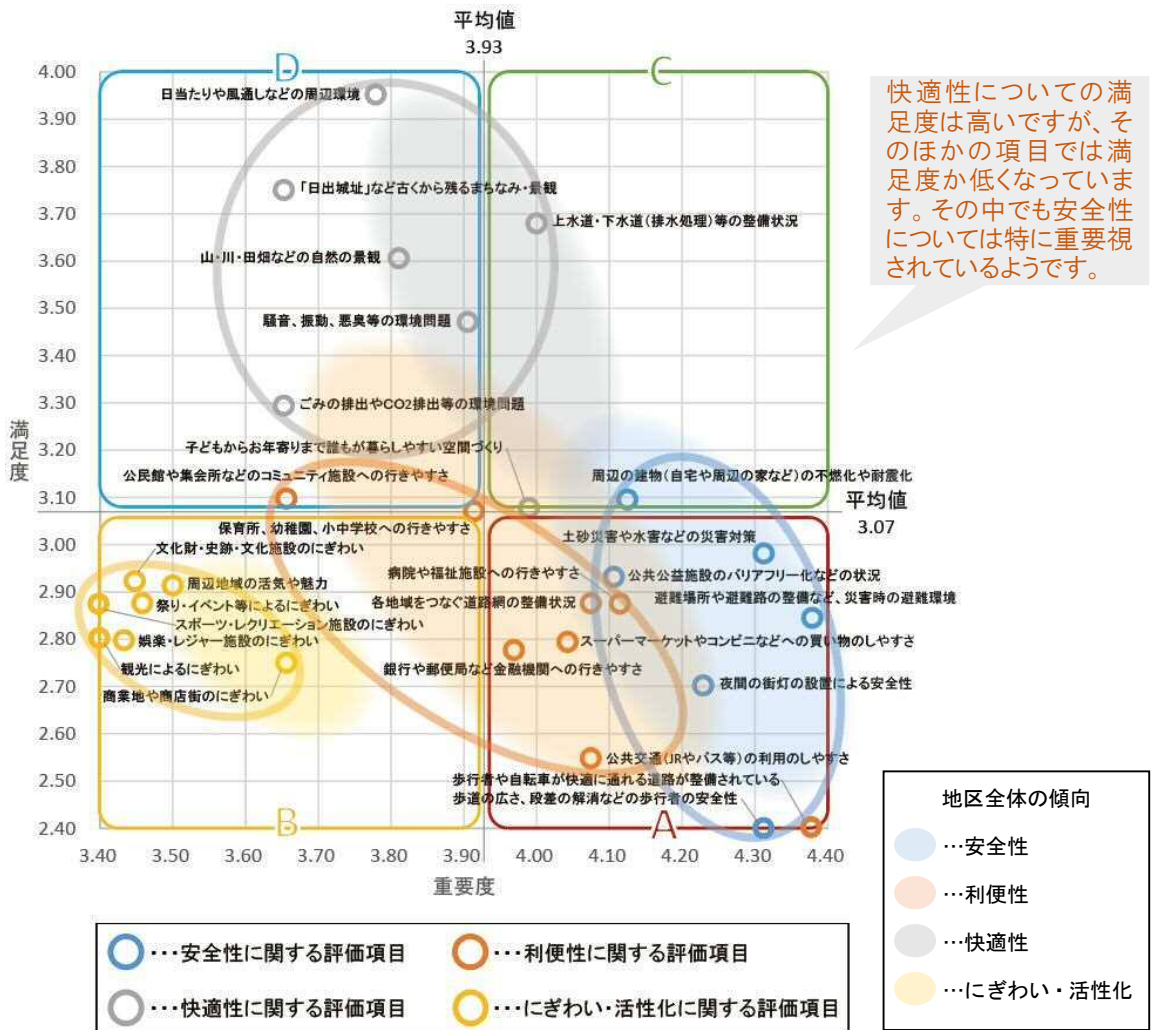
資料:平成 27 年度都市計画基礎調査

図 3.3.2 豊岡・南端地区の土地利用状況

2) 豊岡・南端地区における住民意向

アンケート調査結果より、満足度・重要度に係る豊岡・南端地区を4分類による評価を見ると、以下のような傾向にあります。

- **安全性に関する項目**は、重要度が平均値を全て上回っており、満足度が低い傾向にあります。特に「歩道の広さ、段差の解消などの歩行者の安全性」は、満足度が低く、重要度が高くなっています。また、「土砂災害や水害などの災害対策」、「避難場所や避難経路の整備など、災害時の避難環境」は、重要度が高くなっています。
- **利便性に関する項目**は、日出町全体と比較すると、満足度が低く、重要度が高い傾向にあります。特に「歩行者や自転車が快適に通れる道路が整備されている」は、満足度が低く、重要度が高くなっています。一方で、「公民館や集会所などのコミュニティ施設の行きやすさ」は、重要度が低くなっています。日出町全体では、「銀行や郵便局など金融機関への行きやすさ」がDに分類されていますが、本地区ではAに分類されています。
- **快適性に関する項目**は、満足度が平均値を全て上回っています。日出町全体と比較すると、重要度が低い傾向にあります。
- **にぎわい・活性化に関する項目**は、満足度、重要度が全て平均を下回っています。日出町全体と比較すると、重要度が低い傾向にあります。



3) 豊岡・南端地区におけるまちづくりの目標と方針

豊岡・南端地区は、主要なゾーンとして、「市街地整備ゾーン」及び「自然・森林保全ゾーン」に属します。

これらのゾーンの整備方針では、日出町の「顔」としての中心市街地を構築すること及び自然環境を活用した日出町の魅力を維持・向上させることとしており、豊岡・南端地区においても、この方針を基本としながらも、地域の現状や住民意向から導き出される地区の課題を踏まえて、まちづくりの目標と方針を設定します。

《豊岡・南端地区の課題》

- 地区の拠点となっている豊岡小学校や豊岡公民館周辺への生活利便施設などの立地誘導による利便性の向上
- 速見インターチェンジ周辺の立地可能性を活かした工場等の集積
- 地域資源となっている良質な水資源を保全するための水源地周辺の適切な管理
- 都市計画道路などの道路整備による地域内外の円滑な移動空間及び安全・安心な道路空間の確保
- 土石流などの自然災害が懸念される地区における防災対策

《日出町全体との共通課題》

- 課題 1 人口減少・高齢化に対応した、住み続けられる生活圏の形成
- 課題 2 産業活力を支える地域づくり
- 課題 3 高速道路・インターチェンジを活かした産業の活性化
- 課題 4 広域的な連携・連続性の強化
- 課題 5 無秩序な市街地形成の抑制
- 課題 6 市街地の顔となる公共空間の形成
- 課題 7 円滑に移動できる公共交通などの充実
- 課題 8 行政体力に応じた公共施設の見直し
- 課題 9 様々な災害に備えた安全・安心な都市づくり
- 課題 10 魅力ある海・山の自然環境の保全

《豊岡・南端地区のまちづくりの目標》

住んでよかったと思えるまち'とよおか・なんたん'

《豊岡・南端地区のまちづくりの方針》

- [都市施設]
- 公民館・集会施設等
 - 警察署・交番
 - 消防署
 - ◆ 文化施設
 - 福祉施設
 - ▲ 大型商業施設
 - 都市公園
 - 鉄道(広域連携軸)
- [都市計画道路]
- 改良済
 - 改良中
 - 未改良
- ← 広域連携軸
→ 生活連携軸
→ 産業連携軸

速見 IC 周辺の立地可能性を活かした工場等の集積

豊岡漁港周辺における漁業集落の維持、利便性の確保及び安全・安心のある集落形成

山林等の自然環境の保全・活用
無秩序な開発を抑制するための適切な誘導方法の検討

[共通]
・身近な公共空間の確保
・浄化槽を含めた生活排水処理施設整備の推進
・街灯の整備など誰もが安心安全に移動できる空間の形成

都市計画道路
須崎新田線の見直し検討の推進

土石流などの危険性

津波浸水が予想されている

生活拠点
豊岡小学校及び豊岡公民館周辺の生活道路改善等による生活利便施設等の誘導

水辺の景観保全や環境保全
水辺の回遊性の確保

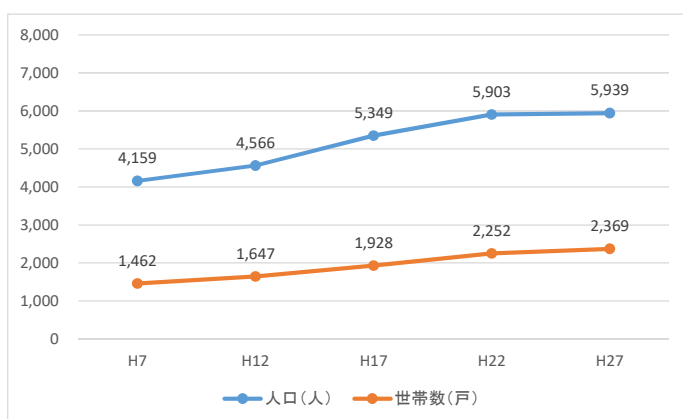
3.3.2. 日出地区

1) 日出地区の概況

日出地区は、日出小学校区で、行政区としては、日出に属します。

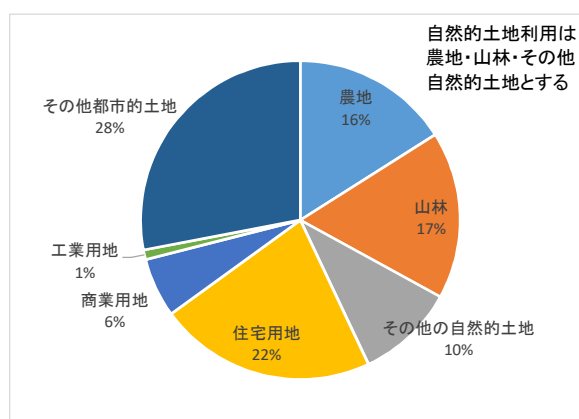


項目	概況
○人口・世帯数	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成 27(2015)年の人口は、5,939 人となっており、豊岡・南端地区に次ぎ 2 番目に多く、人口の増加を見ると平成 7(1995)年から平成 22(2010)年にかけて大幅に増加しており、増加率は最も高くなっています。 ● 世帯数も人口と同様に増加傾向が続き、平成 27(2015)年の世帯数は、2,369 世帯とであり、豊岡・南端地区に次ぎ 2 番目に多いですが、増加率をみると 5 地区中最も高く、平成 7(1995)年から平成 22(2010)年にかけて大幅に増加しています。 ● 高齢化率をみると平成 27(2015)年では 25%と 5 地区中最も低くなっています。
○土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ● 土地利用現況を見ると、5 地区中、都市的土地利用の割合が最も高く、6 割弱となっています。 ● JR 陽谷駅北側では市街地整備により、新たな市街地が形成されています。
○交通インフラ・施設等	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通インフラをみると、広域幹線となる国道 10 号が地区中央部を東西に走り、その沿線には沿道型商業施設の立地が見られます。 ● 地区内に JR 陽谷駅があり、隣接して商業施設等が集積しているなど、町及び地区拠点となっています。 ● 観光拠点として、日出城址周辺が整備されています。
○災害履歴	<ul style="list-style-type: none"> ● 災害履歴を見ると大きな災害は発生していません。



資料:国勢調査

図 3.3.3 日出地区の人口と世帯数



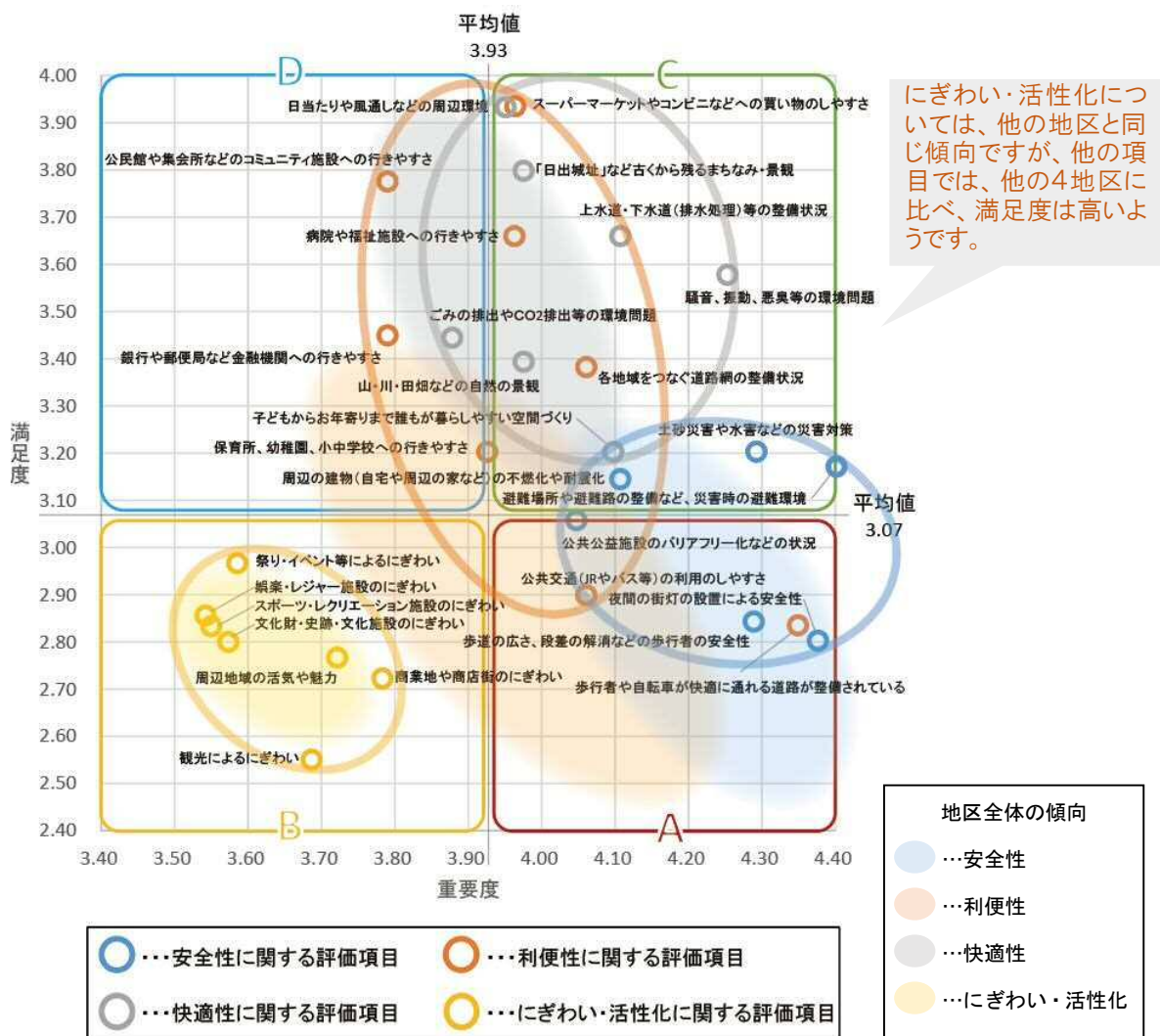
資料:平成 27 年度都市計画基礎調査

図 3.3.2 日出地区の土地利用状況

2) 日出地区における住民意向

アンケート調査結果より、満足度・重要度に係る日出地区を4分類による評価を見ると、以下のような傾向にあります。

- **安全性に関する項目**は、重要度が平均値を全て上回っています。満足度は、日出町全体と比較すると、高い傾向にあります。特に「夜間の街灯の設置による安全性」、「歩道の広さ、段差の解消などの歩行者の安全性」は、満足度が低く、重要度が高くなっています。また、「土砂災害や水害などの災害対策」は、重要度が高くなっています。
- **利便性に関する項目**は、日出町全体と比較すると、満足度が高い傾向にあります。特に「スーパーマーケットやコンビニなどへの買い物のしやすさ」は、満足度が高くなっています。「公共交通(JRやバス等)の利用のしやすさ」、「歩行者や自転車が快適に通れる道路が整備されている」は、満足度が低く、重要度が高くなっています。
- **快適性に関する項目**は、満足度が平均値を全て上回っています。日出町全体と比較すると、重要度が高い傾向にあり、特に「騒音、振動、悪臭等の環境問題」は、重要度が高くなっています。
- **にぎわい・活性化に関する項目**は、満足度、重要度が全て平均を下回っており、特に「観光によるにぎわい」は、満足度が低くなっています。



3) 日出地区におけるまちづくりの目標と方針

日出地区は、主要なゾーンとして、「市街地整備ゾーン」に属します。

このゾーンの整備方針では、にぎわいや景観、防災面から日出町の「顔」としての中心市街地を構築することとしており、日出地区においても、この方針を基本としながらも、地域の現状や住民意向から導き出される地区の課題を踏まえて、まちづくりの目標と方針を設定します。

《日出地区の課題》

- 空き店舗などの活用による中心商店街の活性化対策
- 日出城址や二ノ丸館を拠点とした歴史・まちなみ景観の活用による日出町の活性化
- 段差の解消や十分な歩道空間の確保など、誰もが安心・安全に使える公共空間の整備
- 生活道路の改良や敷地整序などによる居住環境の改善
- 回遊ルートの整備など、美しい海岸線などの自然環境の活用

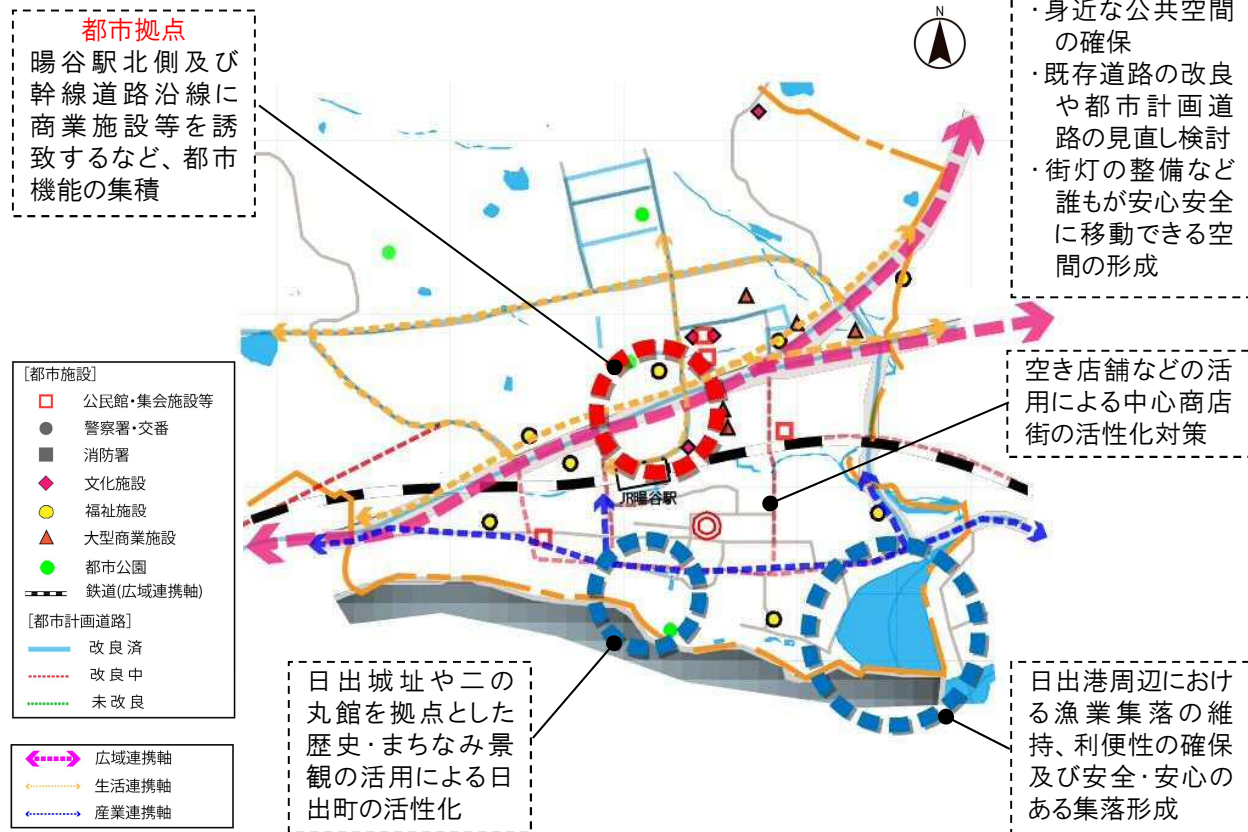
《日出町全体との共通課題》

- 課題 1 人口減少・高齢化に対応した、住み続けられる生活圏の形成
- 課題 2 産業活力を支える地域づくり
- 課題 4 広域的な連携・連続性の強化
- 課題 5 無秩序な市街地形成の抑制
- 課題 6 市街地の顔となる公共空間の形成
- 課題 7 円滑に移動できる公共交通などの充実
- 課題 8 行政体力に応じた公共施設の見直し
- 課題 9 様々な災害に備えた安全・安心な都市づくり
- 課題 10 魅力ある海・山の自然環境の保全

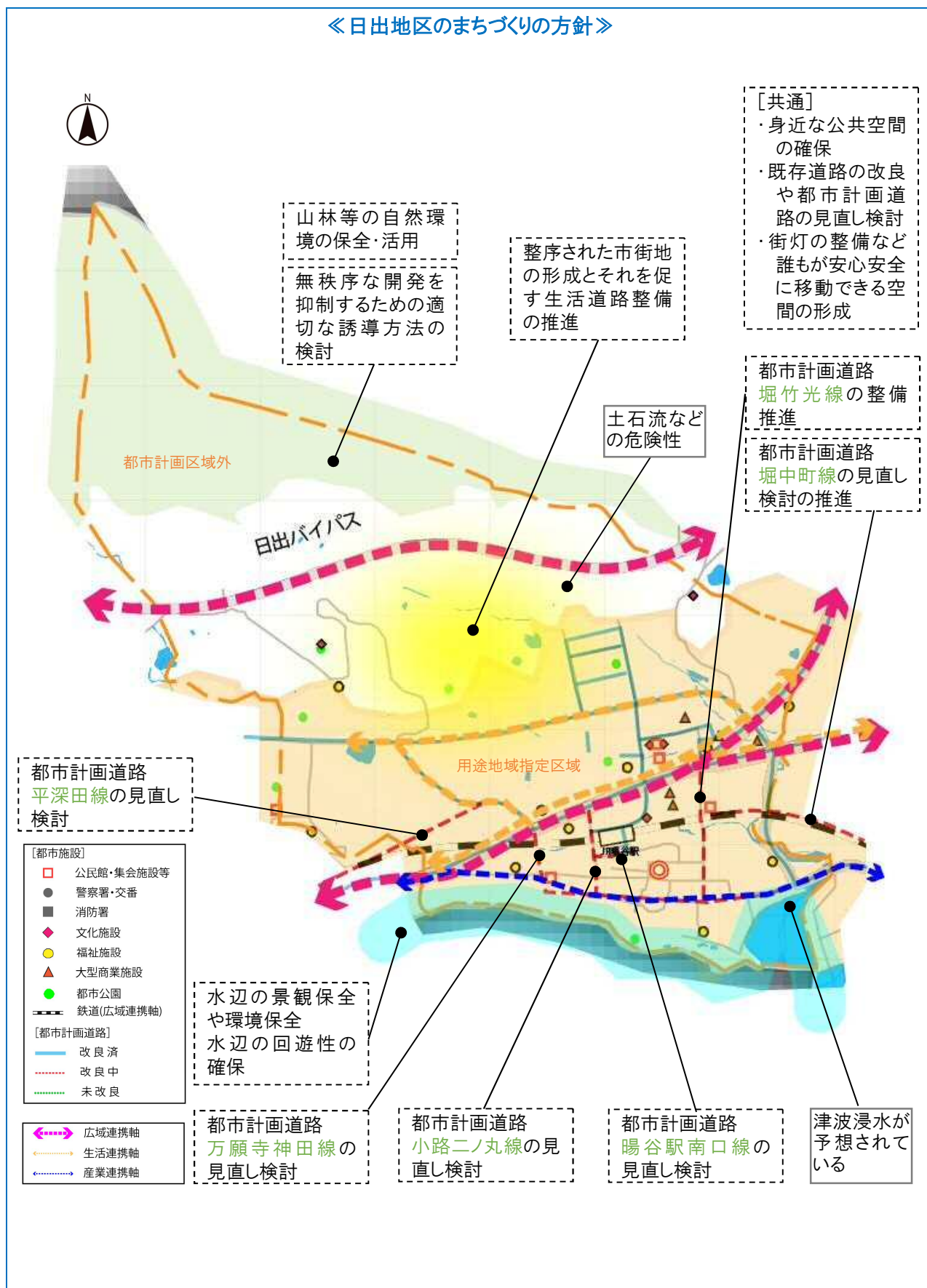
《日出地区のまちづくりの目標》

行きたい・住みたい・あたたかい住民パワーあふれるまち'ひじ'

《日出地区のまちづくりの方針(中心市街地)》



《日出地区のまちづくりの方針》



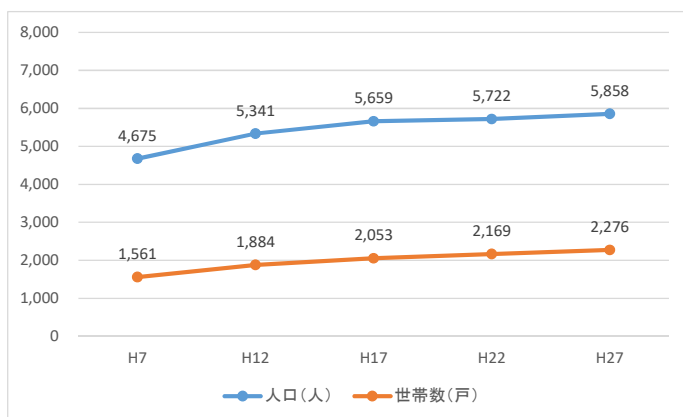
3.3.3. 川崎地区

1) 川崎地区の概況

川崎地区は、川崎小学校区で、行政区としては、大字川崎に属します。

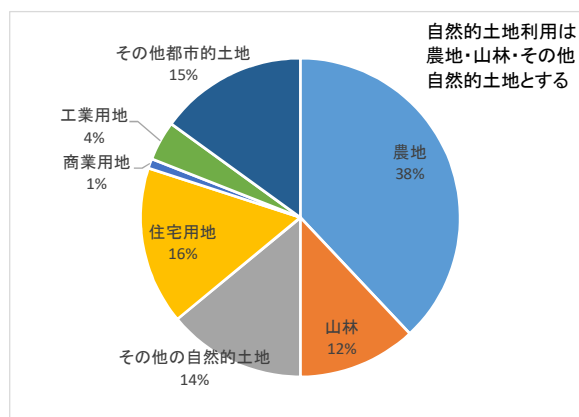


項目	概況
○人口・世帯数	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成 27(2015)年の人口は、5,858 人となっており、豊岡・南端地区、日出地区に次いで3番目に多く、平成 7(1995)年から平成 17(2005)年にかけては大幅に増加していますが、それ以降、増加傾向が鈍化しています。 ● 世帯数も、人口と同様に増加傾向が続き、平成 27(2015)年の世帯数は、2,276 世帯であり、豊岡、日出地区に次いで3番目に多くなっています。 ● 高齢化率をみると平成 27(2015)年では 26%で、日出地区に次いで 2 番目に低い水準を保っています。一方で、平成 7(1995)年から平成 27(2015)年の増加割合は豊岡地区に次いで2番目に高く、188%となっています。
○土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ● 土地利用現況をみると、6 割強が自然的土地利用で占めており、4 割弱は農地となっています。
○交通インフラ・施設等	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通インフラをみると、国道 213 号及び県道日出真那井杵築線といった比較的交通量の多い道路が地区内を横断しています。 ● 地区内に JR 日豊本線日出駅があり、商業施設が集積しているなど、地区拠点となっています。 ● レクリエーション施設として、川崎運動公園が整備されています。
○災害履歴	<ul style="list-style-type: none"> ● 災害履歴をみると、大きな災害は発生していないものの、津波被害の予測では JR 日出駅南側で、2～3m の浸水深が予想されています。



資料:国勢調査

図 3.3.5 川崎地区の人口と世帯数



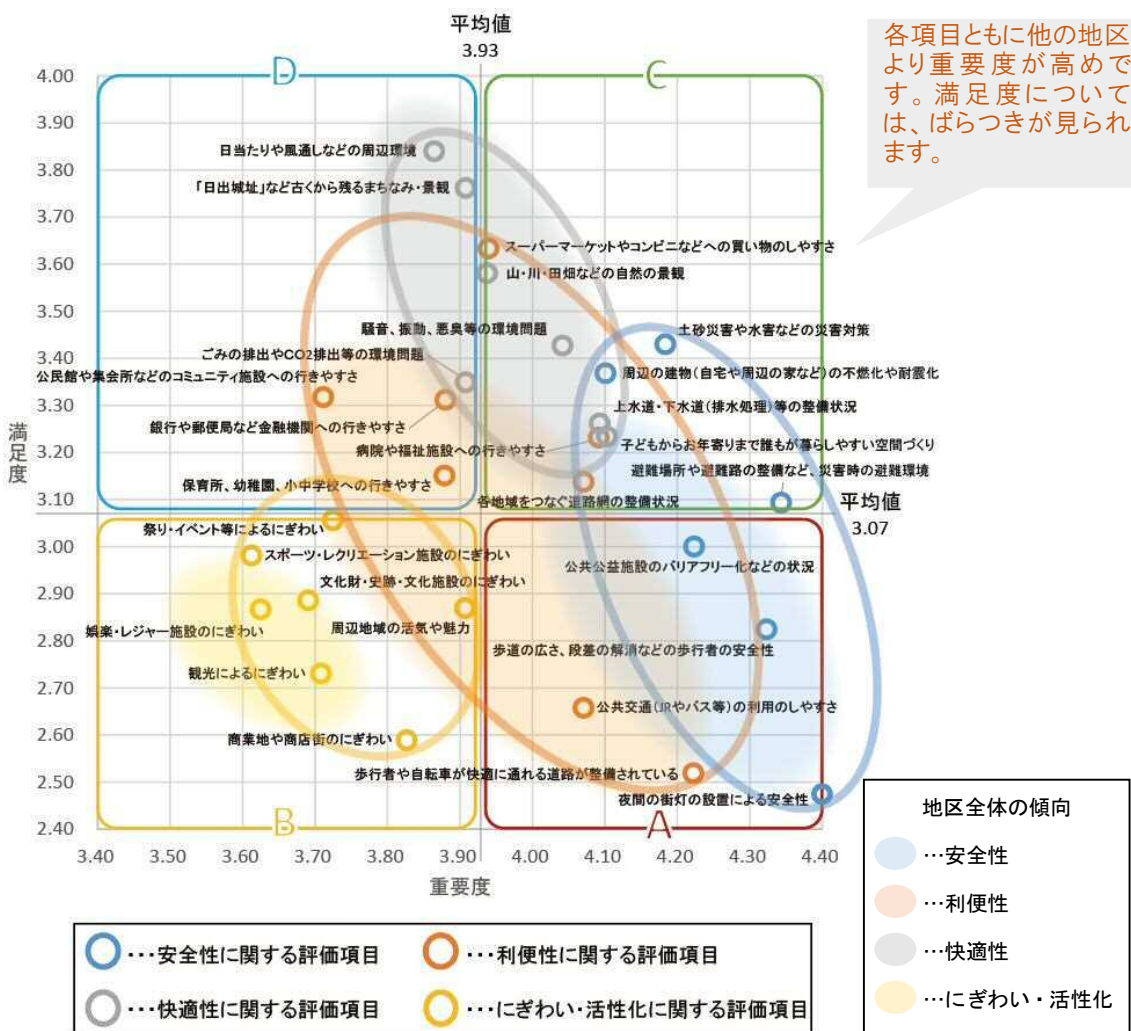
資料:平成 27 年度都市計画基礎調査

図 3.3.6 川崎地区の土地利用状況

2) 川崎地区における住民意向

アンケート調査結果より、満足度・重要度に係る川崎地区を4分類による評価を見ると、以下のような傾向にあります。

- **安全性に関する項目**は、重要度が平均値を全て上回っています。特に「夜間の街灯の設置による安全性」は、満足度が低く、重要度が高くなっています。
- **利便性に関する項目**は、項目によってばらつきがみられ、「公共交通(JR やバス等)の利用のしやすさ」、「歩行者や自転車が快適に通れる道路が整備されている」は、満足度が低く、重要度が高いですが、対して「公民館や集会所などのコミュニティ施設への行きやすさ」は、満足度が高く、重要度が低くなっています。
- **快適性に関する項目**は、満足度が平均値を全て上回っており、重要度も高い傾向にあります。
- **にぎわい・活性化に関する項目**は、満足度、重要度が全て平均を下回っており、日出町全体と比較すると、重要度が高い傾向にあります。



3) 川崎地区におけるまちづくりの目標と方針

川崎地区は、主要なゾーンとして、「市街地周辺ゾーン」に属します。

このゾーンの整備方針では、計画的な土地利用を進め、日出町の発展を担うエリアとしており、川崎地区においても、この方針を基本としながらも、地域の現状や住民意向から導き出される地区の課題を踏まえて、まちづくりの目標と方針を設定します。

《川崎地区の課題》

- 生活道路の改良などによる川崎小学校及びJR 日出駅周辺への生活利便施設等の立地促進及び定住促進
- 川崎工業団地内低利用地への工場誘致促進による日出町の活性化
- 都市計画道路などの道路整備による地域内外の円滑な移動空間及び安全・安心な道路空間の確保
- 漁村集落や海岸景観などの海辺の景観などの活用と他観光施設とのネットワーク化による地域の活性化

《日出町全体との共通課題》

- 課題 1 人口減少・高齢化に対応した、住み続けられる生活圏の形成
- 課題 2 産業活力を支える地域づくり
- 課題 5 無秩序な市街地形成の抑制
- 課題 7 円滑に移動できる公共交通などの充実
- 課題 8 行政体力に応じた公共施設の見直し
- 課題 9 様々な災害に備えた安全・安心な都市づくり
- 課題 10 魅力ある海・山の自然環境の保全

《川崎地区のまちづくりの目標》

活発、若さ、爽やか、気配りがある地区一体のまち'かわさき'

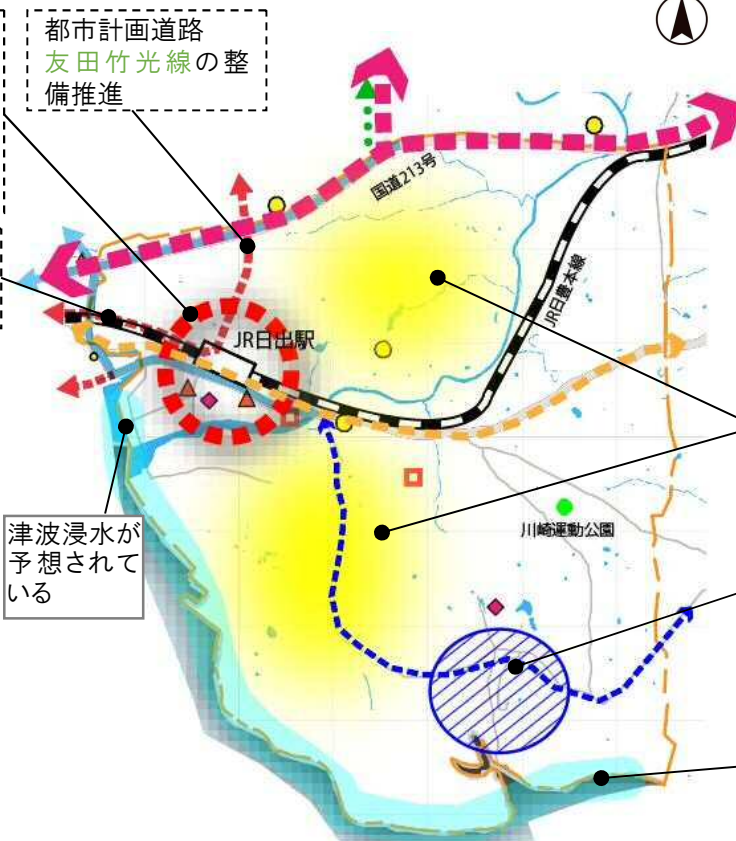
《川崎地区のまちづくりの方針》

生活拠点
川崎小学校及びJR 日出駅周辺の生活道路改善等による生活利便施設等の誘導

都市計画道路
堀竹光線の見直し検討

- 【都市施設】
- 公民館・集会施設等
 - 警察署・交番
 - 消防署
 - ◆ 文化施設
 - 福祉施設
 - ▲ 大型商業施設
 - 都市公園
 - 鉄道(広域連携軸)
- 【都市計画道路】
- 改良済
 - 改良中
 - 未改良

- ⇄ 広域連携軸
- ⇄ 生活連携軸
- ⇄ 産業連携軸



[共通]
・身近な公共空間の確保
・浄化槽を含めた生活排水処理整備の推進
・街灯の整備など誰もが安心安全に移動できる空間の形成

整序された市街地の形成とそれを促す生活道路整備の推進
○内野地区
○成行地区

産業立地と周辺環境の調和
○川崎団地への工場誘致

水辺の景観保全や環境保全
水辺の回遊性の確保

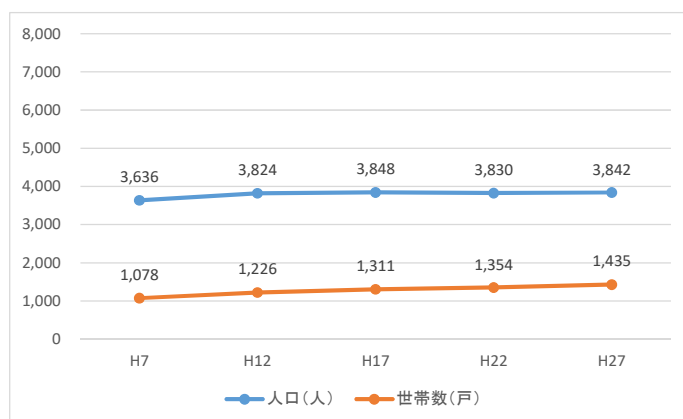
3.3.4. 藤原地区

1) 藤原地区の概況

藤原地区は、藤原小学校区で、行政区としては、大字藤原及び大字広瀬に属します。

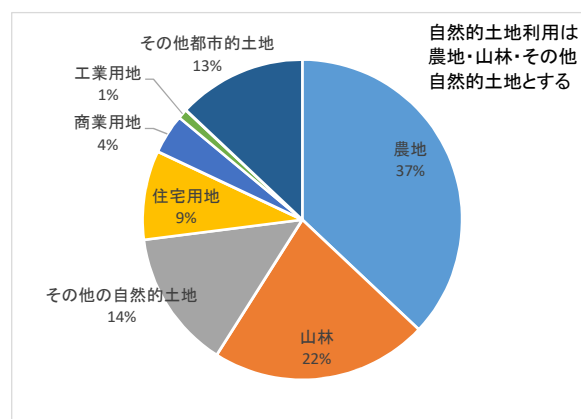


項目	概況
○人口・世帯数	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成 27(2015)年の人口は、3,842 人となっており、5 地区のうち、最も少ない地区です。また、平成 7(1995)年から平成 12(2000)年にかけて、やや増加していますが、その後は横ばいとなっています。 ● 世帯数は、平成 27(2015)年で、1,435 世帯であり、人口同様、5 地区のうち、最も少ないものの、増加傾向が継続しています。 ● 高齢化率をみると、平成 27(2015)年では 31%で、大神地区に次ぎ 2 番目に高くなっています。
○土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ● 土地利用現況をみると、7 割強が自然的土地利用で占めています。 ● 4 割弱は農地ですが、近年、耕作者の高齢化などによる耕作放棄地の増加や宅地化による農地減少が懸念されています。 ● 山林をみると土地利用割合が多いものの、林業従事者等の高齢化などで継続的に良好な管理状態が維持できないことが懸念されています。
○交通インフラ・施設等	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通インフラをみると、主要幹線である国道 10 号が地区を縦走しており、また、日出バイパス日出インターチェンジが地区南側にあるものの、地区内の生活道路は脆弱です。 ● レクリエーション施設として、ハーモニーパークが整備されています。
○災害履歴	<ul style="list-style-type: none"> ● 災害履歴をみると大きな災害は発生しておらず、また、海に面していないことから、津波浸水は予測されていません。



資料:国勢調査

図 3.3.7 藤原地区の人口と世帯数



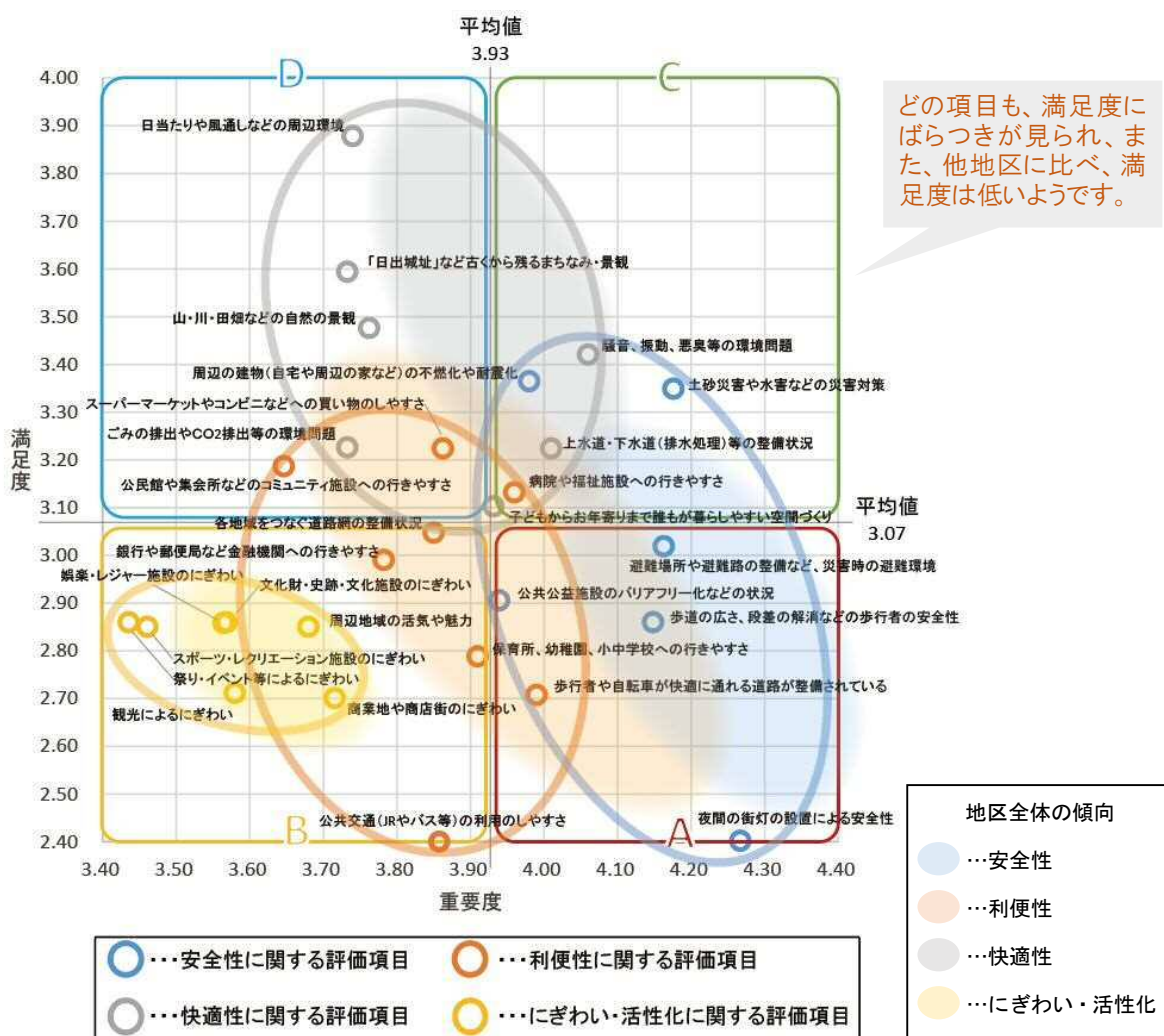
資料:平成 27 年度都市計画基礎調査

図 3.3.8 藤原地区の土地利用状況

2) 藤原地区における住民意向

アンケート調査結果より、満足度・重要度に係る藤原地区を4分類による評価を見ると、以下のような傾向にあります。

- **安全性に関する項目**は、重要度が平均値を全て上回っており、特に「夜間の街灯の設置による安全性」は、満足度が低く、重要度が高くなっています。
- **利便性に関する項目**は、特に「公共交通(JR やバス等)の利用のしやすさ」は、満足度が低く、「歩行者や自転車が快適に通れる道路が整備されている」は、満足度が低く、重要度が高くなっています。日出町全体と比較すると重要度が低い傾向にあり、特に「公民館や集会所などのコミュニティ施設への行きやすさ」は、重要度が低くなっています。
- **快適性に関する項目**は、満足度が平均値を全て上回っていますが、日出町全体と比較すると、重要度が低い傾向にあります。
- **にぎわい・活性化に関する項目**は、満足度、重要度が全て平均を下回っています。



3) 藤原地区におけるまちづくりの目標と方針

藤原地区は、主要なゾーンとして、「田園環境保全ゾーン」に属します。

このゾーンの整備方針では、田園共生型生活空間としており、藤原地区においても、この方針を基本としながらも、地域の現状や住民意向から導き出される地区の課題を踏まえて、まちづくりの目標と方針を設定します。

《藤原地区の課題》

- 狭隘な生活道路の改良を行い、安全・安心な道路空間を確保
- 地区の拠点となっている日出町保健福祉センター及び日出インターチェンジ周辺への都市機能等の集積による利便性の向上
- 日出インターチェンジ周辺の立地可能性を活かした工場等の集積
- 優良農地が広がり、豊かな自然に囲まれた田園環境の保全
- ハーモニーランドの利用促進と他観光施設とのネットワーク化による地域の活性化

《日出町全体との共通課題》

- 課題 1 人口減少・高齢化に対応した、住み続けられる生活圏の形成
- 課題 2 産業活力を支える地域づくり
- 課題 3 高速道路・インターチェンジを活かした産業の活性化
- 課題 4 広域的な連携・連続性の強化
- 課題 5 無秩序な市街地形成の抑制
- 課題 7 円滑に移動できる公共交通などの充実
- 課題 8 行政体力に応じた公共施設の見直し
- 課題 9 様々な災害に備えた安全・安心な都市づくり
- 課題 10 魅力ある海・山の自然環境の保全

《藤原地区のまちづくりの目標》

若者と高齢者が共存し、緑豊かなふるさと'ふじわら'

《藤原地区のまちづくりの方針》

山林等の自然環境の保全・活用

無秩序な開発を抑制するための適切な誘導方法の検討

豊かな自然に囲まれた田園環境の保全

日出 IC 周辺の立地可能性を活かした工場等の集積

[都市施設]

- 公民館・集会施設等
- 警察署・交番
- 消防署
- ◆ 文化施設
- 福祉施設
- ▲ 大型商業施設
- 都市公園
- 鉄道(広域連携軸)

[都市計画道路]

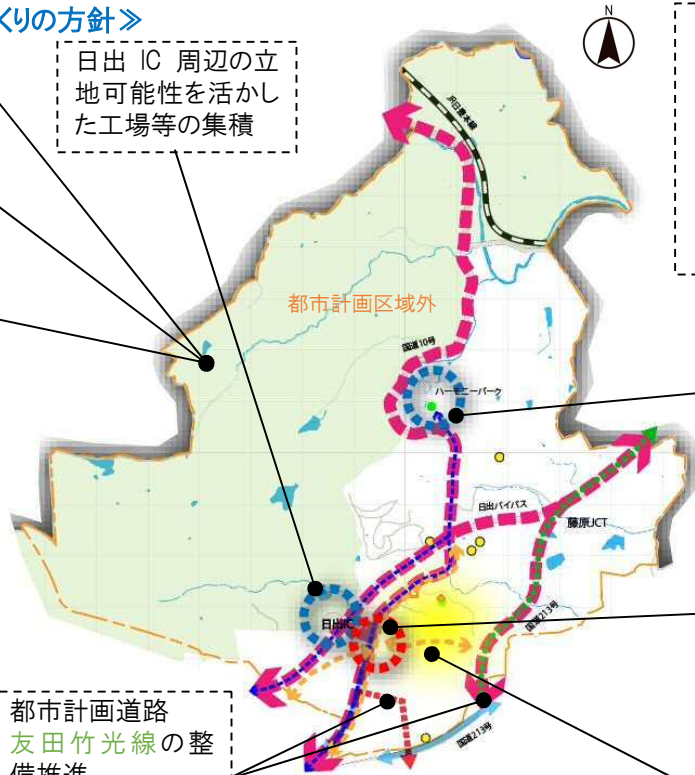
- 改良済
- 改良中
- 未改良

— 広域連携軸

— 生活連携軸

— 産業連携軸

都市計画道路
友田竹光線の整備推進
未改良都市計画道路の整備



[共通]
・身近な公共空間の確保
・浄化槽を含めた生活排水処理整備の推進
・街灯の整備など誰もが安心安全に移動できる空間の形成

ハーモニーランドの利用促進と他観光施設とのネットワーク化による地域の活性化

生活拠点
日出町保健福祉センター及び日出IC周辺への都市機能等の集積による利便性の向上

整序された市街地の形成とそれを促す生活道路整備の推進

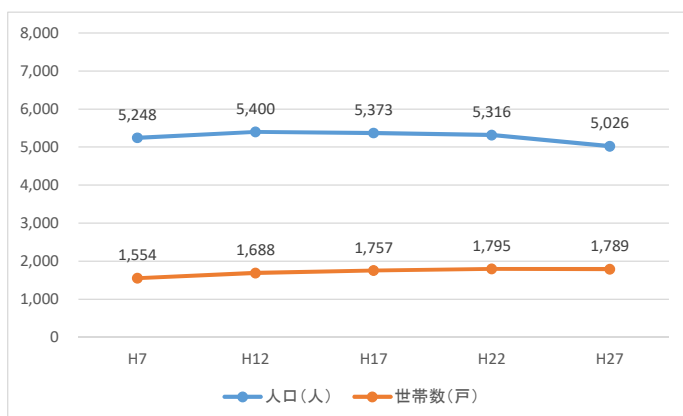
3.3.5. 大神地区

1) 大神地区の概況

大神地区は、大神小学校区で、行政区としては、大字大神及び大字真那井に属します。

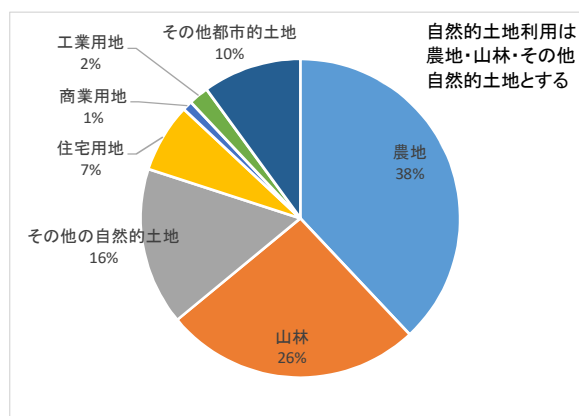


項目	概況
○人口・世帯数	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成 27(2015)年の人口は、5,026 人となっており、藤原地区に次いで 2 番目に少なく、平成 12(2000)年から平成 22(2010)年にかけて人口は減少傾向にあります。また、平成 7(1995)年の人口と比べて、地区内で唯一、平成 27(2015)年の人口が減少した地区です。 ● 世帯数は平成 7(1995)年から平成 22(2010)年にかけて増加傾向にあり、平成 27(2015)年ではやや減少しています。平成 27(2015)年現在では、1,789 世帯であり、人口が減少している一方で、世帯数は増加しているため、世帯の構成人数は減少しています。 ● 高齢化率をみると、高い水準が続き、平成 27(2015)年では 32%と、5 地区内で最も高い地区となっています。
○土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ● 土地利用現況をみると、8 割が自然的土地利用で占めるなど、他地区に比べ、自然的土地利用の割合が、非常に高いですが、近年、農林業従事者の高齢化などにより、耕作放棄地の増加や山林の荒廃など、適正な土地利用の維持・管理が懸念されています。
○交通インフラ・施設等	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通インフラをみると、国道 213 号のほかに、県道日出真那井杵築線や県道八坂真那井線といった準幹線があるものの、地区内の生活道路は狭隘な道路が多く、整備は十分とはいえません。 ● レクリエーション施設として、糸ヶ浜海浜公園が整備されています。
○災害履歴	<ul style="list-style-type: none"> ● 災害履歴をみると大きな災害は発生していないものの、津波被害の予測では、地区南側から西側の沿岸では、2～3m の浸水深が予想されています。



資料:国勢調査

図 3.3.9 大神地区の人口と世帯数



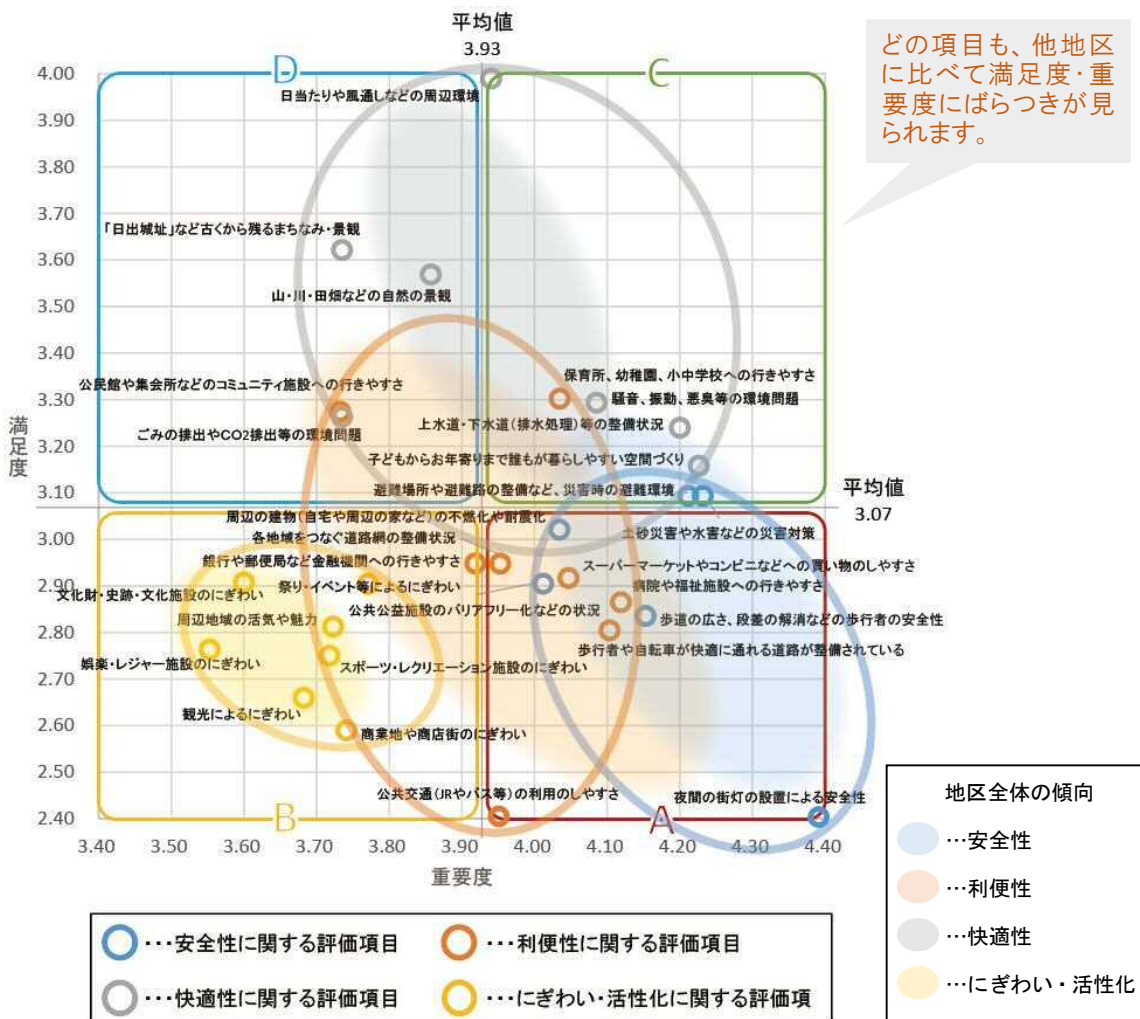
資料:平成 27 年度都市計画基礎調査

図 3.3.10 大神地区の土地利用状況

2) 大神地区における住民意向

アンケート調査結果より、満足度・重要度に係る大神地区を4分類による評価を見ると、以下のような傾向にあります。

- **安全性に関する項目**は、重要度が平均値を全て上回っており、満足度が低い傾向にあります。特に「夜間の街灯の設置による安全性」は、満足度が低く、重要度が高く、また、「土砂災害や水害などの災害対策」、「避難場所や避難経路の整備など、災害時の避難環境」は、重要度が高くなっています。
- **利便性に関する項目**は、日出町全体と比較すると、満足度が低く、重要度が高い傾向にあります。特に「歩行者や自転車が快適に通れる道路が整備されている」は、満足度が低く、重要度が高く、また、「公共交通（JR やバス等）の利用のしやすさ」は、満足度が低い。一方で、「公民館や集会所などのコミュニティ施設への行きやすさ」は、満足度が高く、重要度が低くなっています。
- **快適性に関する項目**は、満足度が平均値を全て上回っていますが、日出町全体と比較すると、重要度にはばらつきがみられます。
- **にぎわい・活性化に関する項目**は、満足度、重要度が全て平均を下回っており、特に「商業地や商店街のにぎわい」は、満足度が低くなっています。



3) 大神地区におけるまちづくりの目標と方針

大神地区は、主要なゾーンとして、藤原地区と同様に「田園環境保全ゾーン」に属します。

このゾーンの整備方針では、田園共生型生活空間としており、大神地区においても、この方針を基本としながらも、地域の現状や住民意向から導き出される地区の課題を踏まえ、また、都市計画の活用も念頭に入れ、まちづくりの目標と方針を設定します。

《大神地区の課題》

- 生活道路の改良などによる大神小学校及びJR大神駅周辺への生活利便施設等の立地促進及び定住促進
- 優良農地が広がり、豊かな自然に囲まれた田園環境の保全
- 糸ヶ浜海浜公園及び海岸景観、親水環境などの利用促進と他観光施設とのネットワーク化による地域の活性化

《日出町全体との共通課題》

- 課題 1 人口減少・高齢化に対応した、住み続けられる生活圏の形成
- 課題 2 産業活力を支える地域づくり
- 課題 5 無秩序な市街地形成の抑制
- 課題 7 円滑に移動できる公共交通などの充実
- 課題 8 行政体力に応じた公共施設の見直し
- 課題 9 様々な災害に備えた安全・安心な都市づくり
- 課題 10 魅力ある海・山の自然環境の保全

《大神地区のまちづくりの目標》

「住みたくなる」環境が整ったまち ‘おおが’

《大神地区のまちづくりの方針》

