

取扱区分:「公開」

## 第29回周南市都市計画審議会

### 議 事 録

注. 発言の内容についてはその要旨を記載しております  
(発言そのものの記載ではありません)

平成30年3月23日(金) 15時～  
周南市文化会館 地下展示室

## 第29回都市計画審議会議事録

- 1 開催日時 平成30年3月23日（金） 15時～
- 2 開催場所 周南市文化会館 地下展示室
- 3 出席委員 石川英樹会長・宮本治郎委員・目山直樹委員・杉村龍男委員・  
佐野弘委員・井本義朗委員・尾崎隆則委員・田中和末委員・  
山本真吾委員・米沢痴達委員・  
廣川誠一委員（代理 計画課長 児玉総一郎）・熊野徹郎委員・  
梶山正一委員・内山美保委員
- 4 欠席委員 福田和弘委員・松村彩子委員・渡辺竜美委員・中野明日佳委員
- 5 出席幹事 課長 有馬善己
- 6 事務局 都市整備部長 岡村 洋道  
都市政策課 原田係長・中村係長・白木・藤村
- 7 傍聴者 傍聴定員10名のうち傍聴者0名
- 8 議題及び内容  
① 周南市都市計画道路見直し方針（案）について
- 9 報告事項  
① 都市計画道路の見直しについて
- 10 議事の要旨

開会15時

開会宣言

委員の定数報告

部長挨拶

(会長)

それでは議事に入りたいと思います。

審議は、お手元の議事次第に従い進めてまいります。事務局から何かございますか。

(幹事)

1点お願いと1件報告がございます。

この会議は、議事録作成の都合上、録音をしております。委員の皆様には、お手数ですが、ご発言の都度、お名前を名乗っていただきますよう御協力お願いいたします。

報告としまして、本日の傍聴定数は10名でございますが、傍聴者はございません。

事務局からは以上です。それでは、審議をよろしくお願いいたします。

(会長)

お手元の議事次第に従い進めてまいります。初めに、議事録の署名人についてお諮りしたいと思います。議事録の署名委員を、目山委員と内山委員にお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

目山委員、内山委員よろしく申し上げます。

それでは、ただいまから審議を進めてまいります。本日は、1件の諮問事項と1件の報告事項が提出されています。第29回周南市都市計画審議会議案の、議案第1号について審議していただきます。採決の方法は、異議の有無による採決としたいと思います。議案の説明を幹事から受けた後、質疑をお受けし、続きまして、討論その後採決となります。

それでは幹事より、議案第1号の議案の説明をお願いします。

(幹事)

それでは、議案第1号について、ご説明いたします。議案書の1ページをお願いいたします。別紙のとおり周南市都市計画道路見直し方針を策定することについて、貴会の意見を求めるものでございます。

まず、これまでの見直しの経緯等について、簡単にご説明します。資料①をご覧ください。

2ページをお願いします。本市の都市計画道路は、67路線、延長約117キロメートルを都市計画決定しております。未着手路線、約23キロメートルのうち、約16キロメートルについては、都市計画決定から30年を経過している長期未着手路線で、建築制限が長期化し、土地利用の障害となる場合もあるなどの課題があり、本市では、平成24年度から、長期未着手路線を中心とした都市計画道路の見直し検討を進めております。

3ページをお願いします。見直しにつきましては、平成24年に、周南市都市計画審議会に「都市計画道路見直し特別委員会」を設置し、専門的な見地から検証していただき、見直し対象路線を「存続検討路線」と「廃止検討路線」の2つに区分し、見直しの方向性として、

平成26年2月に本審議会から報告をいただきました。

4ページをお願いします。平成27年1月から平成29年2月の約2年間かけまして、地域住民との意見交換会を延べ19回開催し、いただいたご意見や課題等をもとに、都市計画道路のあり方について本審議会にご報告をしながら、検討を進めてまいりました。その後、前回の本審議会におきまして、都市計画道路見直し方針（素案）についてご説明した後、パブリック・コメントを実施しました。なお、パブリック・コメントでいただいたご意見に対する本市の考え方につきましては、委員の皆さまに書面にてご意見をお伺いし、昨年11月24日に、市ホームページ等で公表いたしました。このたび、市民の皆さまや本審議会からいただいたご意見等を踏まえた、見直し方針（案）について、ご説明させていただきます。

5ページをお願いします。平成29年9月1日から10月2日までの約1ヶ月間、パブリック・コメントを実施した結果、7名の方と1団体より、合計19件のご意見をいただきました。

6ページをお願いします。存続あるいは廃止といった見直し全体に対するご意見に対しましては、「本市を取り巻く社会情勢の変化により、目指すべき将来の都市像が当初決定時から変化し、また、既に市街地形成が図られた路線もあり、社会情勢の変化を踏まえた都市計画道路となるよう、今回見直しを行っています。」としております。

7ページをお願いします。併せて、議案書の2ページと3ページの一覧表、4ページの全域図もご覧下さい。「存続」の見直し方針ですが、議案書の4ページでは緑の路線になります。①徳山停車場線、③大迫田代々木線、④慶万浦山線のB・D・E区間、⑦給島線、⑧泉原合田藪線、⑨中央通り線、⑩川崎平野線のB・C区間、⑭環状線につきましては、幹線道路としての位置づけがある主要な道路であることや、市街地内の骨格道路としてネットワーク形成上必要であることから、都市計画道路としての必要性が高い路線・区間と考え、見直し方針は「存続」としております。路線毎、個別に説明をさせていただきます。

8ページをお願いします。徳山停車場線のD区間と慶万浦山線のE区間につきましては、市街地における自動車交通や歩行者交通などの道路ネットワークを形成する上で必要な路線ではあります。慶万浦山線のE区間は、高低差を有する斜面に市街地が形成され、西側は土砂災害警戒区域に指定されており、また、徳山停車場線は高低差の大きい地形となっていることから、道路構造、沿道利用やコミュニティの分断、周辺市街地への影響等が大きいことなど、整備の実現性に大きな課題があります。このため、国道2号から国道315号へのアクセス性の向上や周辺土地利用状況、動物園リニューアル等まちづくりとの連携を勘案し、ルートの変更を検討する必要があることから、見直し方針につきましては、「存続（ルート変更）」としております。

また、当路線につきましては、パブリック・コメントの実施の結果、提出意見数の半数を超える11件のご意見をいただいております。その中で、見直し方針の存続（ルート変更）に対しては、概ね賛意や共感をいただきましたが、「変更ルート案の公表」や「事業実施に

係る関係地権者との協議」を進めてほしいなど、早期の事業実施を求める、ご意見もいただきました。

9ページをお願いします。次に、慶万浦山線のB・D区間と泉原合田藪線のB区間です。パブリック・コメントでは、「両路線とも、一刻も早く整備を進めてほしい」といったご意見もありますが、「④慶万浦山線のD区間は廃止してほしい」といったご意見もいただきました。当路線の見直し方針は、国道2号へ接続し、市街地を環状に結ぶネットワークを形成することから、都市計画道路としての必要性は高いため「存続」としております。

10ページをお願いします。環状線のE区間につきましては、市街地と臨海工業地を接続し、市街地を環状に結ぶネットワークを形成する道路として必要性は高いですが、防災機能と自然環境を保持する河川堤防敷に、都市計画道路が位置づけられていることや、現在、県で富田川の河川整備基本方針の策定を進めていることから、今後、河川整備基本方針等を勘案し、継続検討を行う必要があると考えております。このため、見直し方針につきましては、「存続（継続検討）」としております。

11ページをお願いします。必要性を検証する中で、存続路線におきましては、選択と集中により効率的・効果的な道路整備を進めていくため、今後の「整備優先度」を検証し、見直し方針に盛り込んでおります。なお、整備優先度の評価指標としては、主要幹線であるか、都市幹線であるか、補助幹線であるかといった将来交通需要推計による路線の階層分類評価、ネットワーク形成上の整合、本市が進める関連計画との連携といった内容により、総合的に評価を行い、3段階の整備優先度に分類してしております。

12ページをお願いします。「廃止」の見直し方針ですが、議案書の4ページでは赤の路線になります。②北山合田町線、④慶万浦山線のA・F・G・H区間、⑤北山西松原線、⑥榎浜馬屋線、⑩川崎平野線のF・H区間、⑪寿西町線、⑫中開作線、⑬宮の前線、⑮上迫線、⑯駅北2号線につきましては、交通需要が低いことや、現道等による機能代替が可能であることから、都市計画道路としての必要性が低い路線・区間と考え、見直し方針は、「廃止」としております。路線毎、個別にご説明いたします。

13ページをお願いします。慶万浦山線のA区間につきましては、交通需要が約6百台と低く、当区間西側の市道浦石鬼頭線等により、交通機能の代替が可能であること、当区間沿道は住宅が立地し、既に土地利用が図られていること、地形上の高低差から掘割構造等、道路構造に課題があり、また、沿道市街地へ与える影響が大きいことから廃止としております。

14ページをお願いします。まず、慶万浦山線のF・G・H区間につきましては、一定の交通量（約33百台～41百台）が見込まれますが、当区間南側の市道金剛山北山線の機能強化により交通機能の代替が可能であること、A区間同様、当区間沿道は住宅が立地するなど、既に土地利用が図られていること、区間の大部分が土砂災害警戒区域等に含まれること、斜面地の通過により、道路構造上、大規模な地形改変が想定され、沿道市街地へ与える影響が大きいことから、整備の実現性に課題があり、廃止としております。

また、北山合田町線と北山西松原線につきましては、交通需要が約100台～400台と低く、周辺既存道路により交通機能の代替が可能であること、慶万浦山線同様、当区間沿道は住宅が立地するなど、既に土地利用が図られていること、慶万浦山線のF・G・H区間の廃止に伴い接続先がなくなることから、廃止としております。

15ページをお願いします。榎浜馬屋線につきましては、交通需要が100台未満と低く、当区間西側の市道遠石馬屋線等により交通機能の代替が可能であること、当区間沿道は住宅が立地するなど、既に土地利用が図られていることから廃止としております。

パブリック・コメントでは、「現状の狭い道路で人身事故等が起きないか、非常に心配している」、「駅の発展を促す意味でも、榎浜馬屋線の計画は続行するのが大事」といったご意見をいただきました。これらに対する本市の考え方は、見直し方針に掲載していますとおり、交通需要が低く、周辺市道により交通機能の代替が可能であることや、既に沿道の土地利用が図られていることから、都市計画道路としての必要性は低いため「廃止」と考えています。また、ご意見をいただきました、地域の抱える課題につきましては、庁内や関係機関との横断的な連携と情報共有を図り、課題解消に向けて検討してまいりたいと考えております。

16ページをお願いします。川崎平野線のF・H区間につきましては、一定の交通量（約160台）が見込まれますが、都市計画道路中央通り線に近接しており、交通機能の代替が可能であること、当区間沿道は住宅が立地し、既に土地利用が図られていること、既成市街地への影響が大きく、コミュニティの分断が懸念されることから廃止としております。

17ページをお願いします。まず、寿西町線につきましては、交通需要が約300台と低く、当区間南側の市道寿西町線等により交通機能の代替が可能であること、当区間沿道は住宅が立地し、既に土地利用が図られていること、B区間終点部において、都市計画道路海岸線への立体交差を伴うことから、大規模な事業が想定され整備実現が困難であることから廃止としております。また、上迫線につきましても寿西町線と同様の理由から廃止としております。

パブリック・コメントで、寿西町線につきまして、「道路が狭く、緊急車両が通行できない」ことや、「本陣川の氾濫により、川沿いの道が避難路とならない」ことから、「都市計画道路の実現に向けて、早急に着手していただきたい」というご意見をいただきました。これらに対する本市の考え方は、見直し方針に掲載していますとおり、交通需要が低く、周辺市道により交通機能の代替が可能であることや、既に沿道の土地利用が図られていることから、都市計画道路としての必要性は低いと考えています。また、ご意見をいただきました、地域の抱える課題につきましては、先程の榎浜馬屋線と同様、庁内や関係機関との横断的な連携と情報共有を図り、課題解消に向けて検討してまいりたいと考えております。

18ページをお願いします。中開作線につきましては、交通需要が約500台と低く、現道の市道中開作線等により交通機能の代替が可能であること、当区間沿道は住宅が立地するなど、既に土地利用が図られていること、接続する市道との交差点部において、市街地への影響や沿道利用等整備実現性の課題があることから廃止としております。

19ページをお願いします。宮の前線につきましては、交通需要が約110台と低く、当区間西側に並行する都市計画道路中溝線により交通機能の代替が可能であること、当区間沿道は住宅が立地するなど、既に土地利用が図られていること、国道2号との交差点において、立体交差を伴うことから、道路構造や大規模な事業など課題が大きく、整備実現が困難であることから廃止としております。

20ページをお願いします。駅北2号線につきましては、交通需要が100台未満と低く、都市計画道路中央通り線や周辺道路により交通機能の代替が可能であること、当区間沿道は住宅が立地するなど、既に土地利用が図られていることから廃止としております。

最後に、今後のスケジュールでございますが、本審議会でご審議いただいた後、今月末に見直し方針を公表したいと考えております。来年度以降、この見直し方針に基づいて、地元住民へのご説明、見直し準備等が整った路線より、都市計画決定手続きを進めてまいりたいと考えております。その際には、都市計画審議会にお諮りさせていただくこととなりますので、引き続きよろしくお願いたします。

議案第1号の説明は以上でございます。御審議の程よろしくお願いたします。

#### (会長)

幹事から説明がありましたが議案第1号につきまして、ご質問がありましたらお願いたします。なお、議事録の作成上、ご意見、ご質問の際には名前を告げられてご発言をお願いたします。

#### (委員)

地区の方のご意見として、「見直しばかりで、いつ実現するという方針がない。ほったらかしにされているから、どうにもならないだろう」という意見が多いのですが、整備のスケジュールはどう考えているのか。

#### (幹事)

今回の見直し方針の一覧表を見ていただきたいのですが、地元説明会でも整備の実現性や、整備はいつになるのかという意見もございましたので、今回の見直し方針の中で、整備優先度というものを設けております。この優先度につきましては、都市計画道路の機能や位置付け、いろいろなまちづくりとの連携等を踏まえまして決定しております。都市計画道路というものは、将来を見越した、長い目で見た決定でございますが、すぐに出来ることが理想ではありますが、少し長い目で見て順次整備していくということでございますので、整備優先度を参考にして、今後事業を進めていくこととなります。

(委員)

今回見直しが行われましたが、例えば、道路の周辺の環境というのはどんどん変わっていると思います。今後、何年後かに計画の見直しが必要ということになるかもしれませんが、見直しのスケジュールというかスパンについて、お考えはあるのか。

(幹事)

今回、本市で初めて都市計画道路の見直しに着手しています。この中で見直し対象を、都市計画決定から30年という路線にしています。今後、計画決定から20年の路線など、見直し対象にしていない路線もございますので、今回方針を公表して、これに基づいて、廃止であれば都市計画決定の変更ということになりますが、その中で対象路線の30年を超した路線につきましては、適切に見直しを進めていくべきだと考えています。

(委員)

パブリック・コメントをされて、廃止路線についてご意見をいただいた方、特に反対の意見をいただいた方に対して、説明がなされていれば、ご意見をいただいた方の大方のご理解をいただけているのかお伺いしたい。

(幹事)

地元の説明に入った時には、地区に3回入った地区もございますが、2回入るような形で意見交換をさせていただいております。1回目は皆さまのご意見を伺い、2回目は市の考えを説明させていただきました。今回、パブリック・コメント等でも、廃止の路線について存続してほしいというご意見もございました。市の考えとしまして、見直しの理由の中で交通量や市街地の形成状況について説明させていただきました。また、見直しを進めていく中で法的な手続きがあり、その前にはもう一度地元の説明に入るべきだと考えています。ご理解につきましては、その際にまた説明させていただきたいと思います。

(会長)

その他、ご質問はございませんでしょうか。ないようでしたら、次に議案につきまして討論に移ります。何かご意見はございませんでしょうか。

(会長)

ご意見、ご質問がないようでしたら採決を行います。

議案第1号につきまして、周南市都市計画審議会として原案どおり承認してよろしいでしょうか。

## (委員)

異議なし。

## (会長)

異議がないようですので、議案第1号につきましては、原案のとおり可決することといたします。可決された案件につきましては、早速市長に答申いたします。

次に、議事の5報告事項に入ります。

報告事項1の周南市立地適正化計画の策定状況について、報告をお願いします。

## (幹事)

昨年3月に周南市立地適正化計画を公表し、今年度、居住促進区域について都市再生推進協議会を中心に検討を進めてまいりました。本日は、居住促進区域に関する事項を追加した立地適正化計画の改訂素案について、ご説明いたします。

まず、資料4をご覧ください。居住促進区域を検討する中で、補足、修正すべきと考える箇所がありましたので、大きな修正ではございませんが、新旧対照表のとおり、字句修正等をしたと考えております。

資料3の改訂素案の5-1ページをご覧ください。今回の大きな改訂項目は、居住促進区域に係る第5章と第6章になります。最初の基本的な考え方と促進方針の部分につきましては、既に昨年公表済みでございます。

5-3ページをご覧ください。今後、地域特性に応じた適正な土地利用により、都市拠点に向けて、人口や都市機能の密度を段階的・連続的に高めていき、都市機能の立地や人口分布にグラデーションをつけていくこととなりますので、そのことを表す図を追加しています。

5-4ページをご覧ください。居住促進区域の設定により、将来の市街地等がどのような土地利用となるのかについて、少しでも市民の皆様に分かりやすくなるよう図示しております。市街化区域と用途地域内につきまして、都市機能誘導区域周辺の「都心等」、鉄道駅等周辺の「交通結節点」、幹線道路沿いなどの「公共交通沿線市街地」、上記以外の「一般市街地」に分けて、それぞれの土地利用について記載しております。もちろん都市計画区域外についても、地域都市拠点である須々万と鹿野、良好な自然環境などが維持された集落地について記載しております。

5-5ページをご覧ください。居住促進区域の設定に当たっては、コンパクト・プラス・ネットワークの考え方のもと、都市機能誘導区域と交通結節点周辺を中心に居住促進区域を設定しています。区域の設定基準としては、基本的な考え方に基づき、①関係法令に照らして居住を誘導することが適当な区域であること ②住居系用途地域又は商業系用途地域であること ③居住に適した、面的な居住地であること ④自然災害の危険性が高い区域に指定されていないこと ⑤都市機能誘導区域の徒歩圏であること ⑥交通結節点の徒歩圏で

あること の6つを定めております。この全ての基準を満たす必要はありませんが、こうした基準を総合的に勘案して区域を設定しております。

5－6 ページをご覧ください。都市計画運用指針の中で、居住促進区域を設定する際に考慮すべき区域が定められておりますので、その各区域について区域に含めるか否かを記載しております。主に災害の危険性が高い区域、住宅の建築が制限される区域が挙がっておりますので、基本的に区域から除外することとしておりますが、表の下の注にありますように、浸水被害については浸水深2メートル以上のみ居住促進区域に含めないこととするなど、一部例外を設けております。

以上のことを踏まえまして、居住促進区域を設定した結果が5－7 ページ以降になります。

参考資料（A3版）をご覧ください。例えば山側は土砂災害の危険性が相対的に高い区域（1P～4P）となっていて、海側も浸水被害の想定区域（5P～）となっている箇所がございます。こうした箇所を一定のルールの基で区域から除外し、暮らしやすさ、公共交通の観点から、人口や施設の集積状況、都市基盤の整備状況、公共交通の利便性などを定量的に評価して、交通結節点を中心に、道路や河川といった地形地物を基に区域を設定しております。

大まかな区域について御説明しますと、徳山地域では、今宿から久米を区域としております。新南陽地域では、富田川から夜市川までの線路北側と福川駅南側を区域としております。西部地域では、交通結節点である戸田駅とソレーネ周南の周辺を区域としております。熊毛地域では、大河内駅、勝間駅、高水駅の周辺を区域としております。

5－11 ページをご覧ください。市街化区域等に対する居住促進区域の割合は、約3割となっております。

5－12 ページをご覧ください。ここでは、それぞれの市街地について、施設・公共交通の状況、居住形態といった「まちの姿」、買い物や通院、通勤といった「暮らし方」の観点から、生活スタイルの例を記載しております。公共交通により連携したコンパクトな生活空間になりますと、自宅と職場が近い職住近接、親や子との同居又は近居、労働時間の短縮等による余暇の発生などが可能となりますので、従来よりも様々な生活スタイルを選択できるようになることが期待されます。都心等は、車や公共交通を利用しなくても、徒歩・自転車により移動して、身近に立地する多種多様な生活サービスを利用できる生活スタイルを想定しています。交通結節点は、徒歩・自転車により自宅周辺の生活サービス施設を利用でき、鉄道・バスを利用して都市拠点へもアクセスしやすい生活スタイルを想定しています。公共交通沿線市街地は、徒歩、自転車とバスを利用することで、幹線道路周辺に立地する生活サービス施設や都市拠点へもアクセスしやすい生活スタイルを想定しています。一般市街地は、身近な生活サービス施設が立地しているものの、マイカーやタクシーも利用しながら、近隣の拠点の生活サービス施設を利用する生活スタイルを想定しています。

5－15 ページをご覧ください。居住促進区域の人口密度を高めるため、行政と民間が大

きく8つの施策に取り組むことを記載しております。1つ目は「街なか居住の推進と快適な居住環境の形成」で、景観や街並みの保全、道路、上下水道などの適正管理等により、快適な暮らしができる居住環境を形成していきたいと考えています。2つ目は「既存住宅の活用と優良な住宅の供給」で、低未利用地が時間的・空間的にランダムに発生する都市のスポンジ化に対応するため、中古住宅の流通促進、特定の住宅への支援等により、居住促進区域内の既存住宅地を維持していきたいと考えています。また、居住促進区域外におきましても、低未利用地の有効活用や郊外住宅団地の再生に取り組むと考えています。3つ目は「災害リスクの軽減」で、災害の危険性が低いところへの自主的な転居とともに、自然災害に対する対策工事、ハザードマップによる危険周知等により、災害の事前予防や被害の軽減に取り組むと考えています。4つ目は「多様な生活スタイルの実現」で、年齢構成の偏りを是正するため、様々な形態の住宅を混在させることなどにより、ライフステージに応じた住まい方ができる住宅地への再構築に取り組むと考えています。5つ目は「移住定住の促進」で、移住相談窓口、シティプロモーション等により、市内外からの移住・定住の推進に取り組むと考えています。6つ目は「適正な土地利用の推進と市街化の抑制」で、人口減少に対応した土地利用を図りながら、新たな市街化の抑制に取り組むと考えています。7つ目は「公民連携の推進」で、宅建協会などの関係団体と協力しながら、コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けて取り組むと考えています。最後に8つ目は「公共交通ネットワークの維持・改善」で、バス路線の見直し、交通結節機能の強化等により、交通事業者と連携して、拠点と地域間を結ぶ公共交通ネットワークの維持・改善に取り組むと考えています。

次に、第6章についてご説明いたします。6-1ページを御覧ください。第6章の前半部分につきましては、既に公表済みでございます。

6-3ページをご覧ください。居住に関する目標として、居住促進区域内人口密度を設定しております。

6-4ページをご覧ください。目標達成により期待される効果について記載しております。主な定量的効果としては、「中心市街地における消費額」、「子育て世帯における消費額」、「バス事業者の運営コスト削減」を検討しておりますが、その算出方法、数値については、現在、精査中でございます。なお、昨日、開催いたしました周南市都市再生推進協議会において、「バス事業者の運営コスト削減」の書きぶりの再検討、住民との合意形成の記載についてご意見があり、パブリック・コメントまでに修正や追記をすることとしております。

資料5をご覧ください。居住促進区域の設定に応じた将来の人口密度の想定について、居住促進区域の見直し等に伴い、数値を修正しております。周南都市計画区域の居住促進区域では、平成22年時点で1ヘクタール当たり54.3人であるところ、趨勢のままでは41.7人にまで低下すると推計されます。本計画を推進することにより、1ヘクタール当たり47.2人の人口密度を維持したいと考えております。また、周南東都市計画区域の居住促進

区域では、平成22年時点で1ヘクタール当たり33.3人であるところ、趨勢のままでは23.0人にまで低下すると推計されます。本計画を推進することにより、1ヘクタール当たり30.0人の人口密度を維持したいと考えております。この人口密度の想定は、あくまで人口推計に基づく市内居住者のみでシミュレーションしておりますので、今後、市外への転出抑制、市外からの移住促進などにより、実現性が高まることとなります。

最後に、今後のスケジュールについてですが、本日、委員の皆様からいただいたご意見を参考にして、5月くらいからパブリック・コメントと住民説明会を実施したいと考えております。その後、7月くらいに都市再生推進協議会と都市計画審議会からご意見をお伺いいたしまして、秋以降に改訂した立地適正化計画を公表したいと考えております。

本市は、戦後、産業や港湾により急速に発展してまいりましたが、時がたつにつれて「まち」がかなり老朽化しております。「ひと」、「もの」、「文化」、「自然」で構成される「まち」の改善と適切な新陳代謝を促進していくことが、本市の大きな課題となっており、この計画を早期に公表して推進していくことにより、いつまでも暮らしやすい都市づくりが実現するものと考えております。

以上で、周南市立地適正化計画の策定状況に関する報告を終わります。

#### (会長)

ありがとうございます。ただいま事務局のほうから説明がありました、周南市立地適正化計画の策定状況につきまして、ご質問等がございましたら、お受けしたいと思います。ご質問はございませんでしょうか。

#### (委員)

なかなか分かりにくい課題なので、都市計画審議会のメンバーとして、昨日行われた会議にも出席した立場で、確認、これを補足説明してほしいということをお伝えします。居住促進区域は、市街化区域まで設定している周南都市計画区域と、市街化区域を設定していない周南東都市計画区域では、本来ものの考え方が違うということが1点目です。市街化区域を設定しているということは、市街化区域内で建物を建てる、居住するということに対する、ある程度の制限をそこに加えている訳です。その加えているのに加えて、この居住促進区域でさらに絞り込んだ所に誘導しますということを決めようとしている。その部分の考え方の中に、周南都市計画区域は市街化区域を設定して、さらに絞り込むのですが、周南東、旧熊毛町の所は緩めになっている。なぜかと言うと、そちらでバランスをみているのは、都心のほうでの居住促進という考え方と、旧熊毛町の市街地の中でのいろいろな機能だとか、そういうものを置こうという時に都心の市街地側と同じような基準ではない。これを今回取り決めることは一番大きい課題だと思います。そのあたりの点が、検討委員会でもちゃんと議論されて、その上でこの形になったということを確認しておきたい。私の認識に齟齬がな

いかの確認と、都市計画審議会の委員さん達にはそのあたりのところがあるということをはっきり言うておくべきと思いましたが、そういう風に都市計画行政として取り組んだということを確認しておかないといけないのかなと思いましたが。私の今の指摘に対して補足していただければと思います。

#### (幹事)

まず、この立地適正化計画の対象となるのが都市計画区域というものでございます。周南市には都市計画区域が2つあり、1つは周南都市計画区域、これは光市と下松市と周南市の3市が入っております。こちらには、市街化区域とその周りに市街化調整区域というものがございます。市街化区域というものは市街化を進める区域で、その周辺には市街化を抑制していくゾーンがございます。また周辺には都計外というものがございます。もう1つは、熊毛の方の周南東都市計画区域です。熊毛につきましては、市街化区域と市街化調整区域というものはございません。都市計画区域の中に、商業や住居系などの用途を定める用途地域というものを指定して、土地利用の誘導を図っています。用途地域の外側は、用途白地と言われるのですが、規制が緩くなっています。こういった中で、立地適正化計画という1つの計画の中に取り入れるということでございます。施策の中でもございましたが、適正な土地利用を図るとしてあります。適正な土地利用の考えのものは、市街化区域の有無とは別に、無造作な乱立するような開発は抑制すべきだということです。制度の違う都市計画区域がございりますが、この立地適正化計画の主目的である暮らしやすい環境整備、区域を設定するという視点におきましては、2つの考え方が違う都市計画区域ございますが、住みやすい環境づくり、皆さまに災害に遭われないような区域設定ということを大きい目標を持って設定しているということでございますので、違う都市計画区域でございますけど、土地利用なり今後の都市基盤の整備、土地利用の誘導については同様に図っていくべきだと考えています。

#### (委員)

人口減少社会の中にあって少子高齢化が進む、経済がどんどん縮小していく中であって、この計画は、理屈は本当にこのとおりだと思います。しかしながら、憲法では保障されている訳ですよ、居住の自由、移動の自由ということが。行政が主導してこうした計画を押し進めていくということに若干無理があるんじゃないかなという思いもしています。特に中山間地域に住まわしてもらう者としては、「計画としてはこうなんですよ。この地域に移動してもらわないとこれから生活が非常に厳しくなりますよ。」という施策をこれから打っていかれると思いますが、しかし、50年も60年も住み続けて、これからはこうですからって言われてもね、なかなか「はい、そうですか。」という訳にはいかない。特に高齢者はもう年金だけ、若い人にとってみても年代層によっては大変厳しい生活状況にあってですね、都

市部の高い駐車場、高い家賃を借りてまでそこに住むというのは、非常に重い課題を投げかけているような気がしてならない訳です。一方で市は中山間地域の振興ということを大きな柱でうたっている訳ですよ。あるいは、それぞれの地域で夢プラン、それぞれの地域でいつまでも慣れ親しんだ地域で住み続けていただくための計画を立てなさいということを一方向では推し進めています。理屈は分かります。本当にこれから大変な時代が来るから、こうでなければならないけれど、20年間でこれをやり遂げようというような計画なんでしょう、そのあたりがどうも理解ができてにくい。それから、5-15ページですか、2)の既存住宅の活用と優良な住宅の供給の下から2行目で、居住促進区域外においてはとありますが、居住促進区域外でも施策を講じていくことがどうも矛盾するのではないかと思いますので、併せて説明いただけたらと思います。

#### (幹事)

昨年から地元の方にもいろいろ意見交換させていただいて、様々な意見をいただきました。市街地の方のご意見と須々万や鹿野などの中山間のご意見をいただきました。今委員が言われましたように、中山間の生活はどうかといったご意見もいただきました。冊子の3-7ページを見ていただきたいと思います。これまでも説明をさせていただいたかもしれませんが、これが周南市全域の絵でございます。これにつきましては、今の立地適正化計画の上位計画でございます、都市計画マスタープランというのがあるのですが、その中にも書いています。この中で、ちょっと分かりづらいのですが、オレンジ色のラインが入っています。熊毛側にもオレンジ色のラインが入っています。ここが都市計画区域のラインでございます。今回の計画の対象はオレンジ部分から南側ですね。これが都市計画区域ということで対象となっています。それから北側ですね、須々万とか鹿野とか、こういったところが都市計画区域外となっています。まちづくりを進めていく中で、周南市全体のまちづくりを考えた上で、都市部はこうである、中山間部はこうであるといったまちづくりが必要であると考えています。その連携をするイメージを図示していますが、都市部はやはり市街地であり、特に周南の場合は徳山駅といった広域な交通結節点、今回、賑わい交流施設というものができましたが、広域な都市機能が立地しているという市街地でございます。まちづくりを進めていく中で、中山間の方も利用していただく都市部の都市機能がある。都市部の人口が減少していくと、周南市で生活していく上での都市機能が維持できなくなる恐れがございますので、立地適正化計画では、まず都市計画区域の中での人口密度を維持して、都市機能を確保していくと、そういったまちづくりを進めないと、中山間等に住まわれている方の生活のレベルが下がるということがありますので、周南市全体のまちを見てですね、都市計画区域の都市部のまちづくりを計画したものがこの計画とご理解していただけたらと思います。今言われましたように20年の計画の中で居住促進区域というもので、このままでいくと人口密度は下がってしまいます。密度を維持しなくては都市部の機能が確保できない、中山間等に住まわれ

る方のサービスも低下してしまいますので、都市部の核を確保していく必要がございます。5-14ページを見ていただきたいのですが、様々な生活スタイルを説明させていただいた中で、都市計画区域外の生活スタイルもございます。須々万や鹿野などの区域外については、イメージ図を見ていただければと思うのですが、地域都市拠点にはそれぞれの拠点到にふさわしい都市機能が立地して、その周辺に住まわれるという都市構造、生活スタイルが理想と考えています。資料4で人口密度の説明で、中山間のほうは人口密度が低いのですが、低いなりにも生活スタイルというものがございますので、それぞれの地域拠点、機能を確保して、公共交通のネットワークで繋いでいくという都市構造を目標にして今後進めていきたいと思っております。

(委員)

理屈は分かるんです。誠にそのとおりなんです、これからは。しかし、感情論として「はい、そうですか。分かりました。」と皆さんが描いておられる絵のとおりになるかといったら、非常に困難じゃないかなと思います。そのあたりを皆さんにどうやってご理解をいただくのか。表現が悪いけれど、真綿で首を絞めるような施策に見えてしょうがないです。ご検討いただけたらと思います。

(委員)

この計画を今後市民の方にどうやって周知するのでしょうか。

(幹事)

先日、広報にページをいただきまして、制度についてのご説明をさせていただきました。今後は、先程ご説明しました5月のパブリック・コメントに向けて、また地元で説明に入りたいと思います。

(委員)

皆さんがよく言われるのは、インターネットとか広報でお知らせをしていると言われるのですが、高齢者はインターネットの活用はあまりない、広報もあまり読まれないというのが多い訳なんです。せっかく広報にはしっかりしたお金を出して配っておるんですが、なかなか読んでもらえていないというのが実情だろうと思いますので、できれば、各自治会の集まりとか何かを利用して、自治会長さんを通じて直接伝えるようなことでないと、ただ紙を配ったのでは、なかなか理解してもらえないのではと危惧しております。そういったことを検討されて、せっかく作られた計画が無駄にならないよう考えてもらいたいと思います。

(幹事)

本計画は、市民の方と情報共有なり意識醸成なりですね、それが必要と考えていますので、説明や意見交換につきましては、なるべく広くできるような形で、今のご意見を参考に検討させていただきます。

(会長)

その他ご質問はございませんでしょうか。ないようでしたら、本審議会で、周南市立地適正化計画の策定状況について、報告を受けたこととします。

本日の審議は以上でございます。

その他、委員の皆様から何かございませんでしょうか。ないようでしたら、事務局に進行を引き継ぎたいと思います。よろしく申し上げます。

(幹事)

委員の皆様、本日はありがとうございました。

以上をもちまして、第29回周南市都市計画審議会を終了致します。

お気をつけてお帰りください。

閉会 16時25分