



第5章 居住を促進すべき区域等

1 居住の促進に関する基本的な考え方

本市では、これまで、2つの都市計画区域において区域区分又は地域地区を指定し、適正かつ合理的な土地利用の誘導を図ってきました。しかしながら、人口減少が進行する中、自動車の普及、郊外開発等により依然として市街地は拡大し、市街地における人口密度の低下、年齢構成の不均衡等が重大な問題となってきています。人口減少・少子高齢化社会においても持続的に発展する、暮らしやすい都市を実現するためには、低密度な市街地の拡大を抑制しつつ、都市拠点へのアクセスが容易なところに一定の人口密度を維持しながら、都市機能の維持・向上を図る効率的な都市経営を行うことが重要です。

そこで、本市では、周南都市計画区域内の市街化区域（工業専用地域と工業地域を除く。）及び周南東都市計画区域の用途地域を「一般居住区域」とし、その区域内に「居住促進区域」（都市再生特別措置法上の居住誘導区域）を設定することによって、居住促進区域内の人口密度の維持・上昇を図ります。

都市再生特別措置法上の居住誘導区域は、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスや地域社会が持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域です。このため、居住誘導区域は、都市全体における人口や土地利用、交通や財政の現状及び将来の見通しを勘案しつつ、居住誘導区域内外にわたる良好な居住環境を確保し、地域における公共投資や公共公益施設の維持運営などの都市経営が効率的に行われるよう定めるべきものとされています。例えば、都市機能や居住が集積している都市の中心拠点及び生活拠点並びにその周辺の区域、都市の中心拠点及び生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、都市の中心拠点及び生活拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である区域、合併前の旧町村の中心部等、都市機能や居住が一定程度集積している区域等に設定することが考えられます。

本市は、都市計画、人口、生活利便性、安心安全、公共交通の観点から、以下の基本的な考え方を総合的に勘案して、都市計画区域に居住促進区域を設定します。

《居住促進区域の基本的な考え方》

- ① 都市再生特別措置法第81条第11項の規定により居住誘導区域として定められないものとされている区域は除くこと（法定）
- ② 市街化区域又は用途地域が指定されていること
- ③ 都市計画等の土地利用方針（用途地域等）と整合すること
- ④ 生活サービス機能の確保が可能な人口密度水準を見込める区域であること
- ⑤ 自然災害により甚大な人的被害を受ける危険性が相対的に高くない区域であること
- ⑥ 公共交通、自転車、徒歩等により、都市機能誘導区域へ容易にアクセスできる区域であること

2 居住の促進に関する方針

都市づくりの理念と基本方針に基づき、以下の方針に沿って一定の区域への居住の促進を図ります。
なお、居住促進区域への居住の促進は、都市全体のまちづくりの観点から、全ての市民の暮らしやすさを維持するための手法の1つであり、居住促進区域外における居住を規制するものではありません。

促進方針 1

市街地の拡大を抑制しながら、快適な都市環境を整備して、人口密度を維持する。

高度経済成長期における人口増加、自動車の普及、道路網の整備等に伴い安価な郊外の宅地開発が行われ、市街地が拡大してきましたが、現在、人口減少により市街地の人口が低密度化し、生活に必要な都市機能の維持が困難になることなどが懸念されています。今後、人口減少社会においても市民が快適に暮らしていくためには、様々な生活サービス施設が立地する都市拠点の形成と併せて、市街地の人口密度を維持していくことが重要です。

本市では、都市機能を維持できる人口密度を有する市街地を維持するため、利便性の高い都市拠点を形成するとともに、市街化調整区域、都市計画区域外等への無秩序な開発を抑制しながら、一定の市街地について、公園、道路、上下水道、交通施設等の快適に暮らせる都市環境を整備して、人口密度の維持・上昇を図ります。

促進方針 2

防災対策等と併せて、居住に適した生活環境への定住を促進し、市民の安心安全を確保する。

人口増加、自動車の普及等に伴って郊外開発が進み市街地が拡大したことにより、土砂災害、水害等の自然災害の危険性が高い居住地が存在しています。また、人口の減少と低密度化が進む中で、空き家、空き地等の増加による犯罪や事故の発生、生活サービス施設の撤退等による生活不安の増大が懸念されます。今後、市民が安心して暮らしていくためには、より多くの市民が安全性や生活利便性の高い住宅地に居住していることが重要です。

本市では、生活における危険性が低く暮らしやすい住宅地への定住を図るため、自然災害の危険性が比較的低い地区、生活利便性の高い地区など、居住に適した生活環境への定住を促進し、市民の安心安全の確保を図ります。

促進方針 3

地域特性等に応じたきめ細かな土地利用等により定住を促進し、持続可能な都市を実現する。

人口増加、自動車の普及等に伴って郊外開発が進み市街地が拡大しましたが、人口減少と少子高齢化が進行する中で、市街地で人口密度が低下するとともに、豊かな自然環境と地域資源を有する中山間地域等の郊外では集落の消滅が懸念されています。今後、市民が安心して暮らし続けていくために

は、地域特性、生活スタイル等に合った暮らしが選択できることが重要です。

本市では、地域の生活環境や生活スタイルに合う多様な住まい方ができる市街地等を形成するため、地域の実情等に応じたきめ細かな土地利用の推進等により定住を促進して、持続可能な都市の実現を図ります。

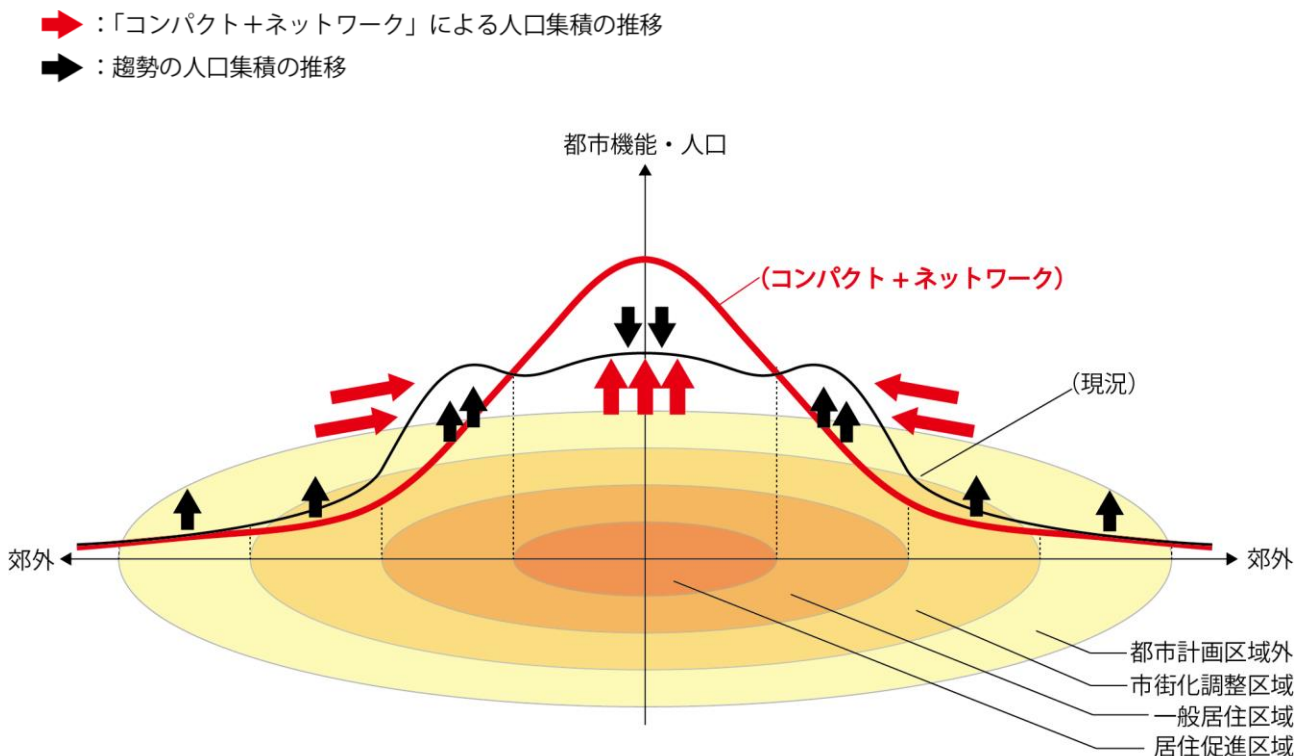


図 5-1 将来の居住空間密度のイメージ

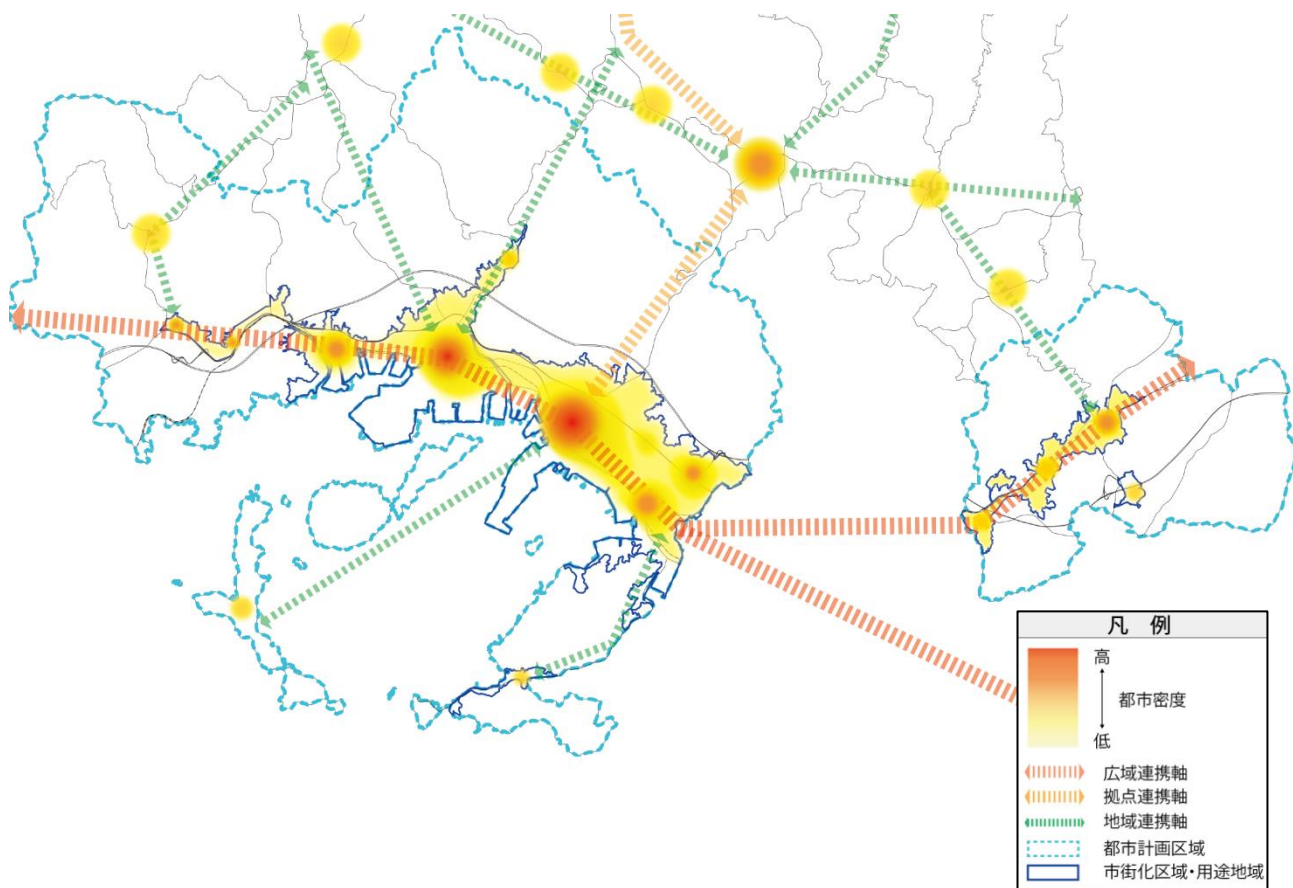


図 5-2 将来の市街地形成のイメージ（都市計画区域内）

3 居住促進区域

1. 将来の市街地等

居住の促進に関する方針に基づく居住促進区域の設定に当たり、地域特性や都市環境、生活スタイルに合う多様な暮らしができる市街地等の形成に向けて、本市全体の将来の市街地等（土地利用のあり方）を想定し、地域の実情等に応じたきめ細かな土地利用の推進等を図ります。

■表 5-1 将来の市街地等のイメージ

区分	区域等	市街地等イメージ	想定人口密度
市街化区域 用途地域	都心等	人口と都市機能が高密度に集積した都市機能誘導区域周辺。 (JR 徳山駅周辺、JR 新南陽駅周辺)	60 人/ha
	交通結節点	鉄道駅や道の駅ソレーネ周南など、交通利便性が高く、一定の都市機能が立地した主要な交通結節点周辺。	40 人/ha (30 人/ha)
	公共交通沿線市街地	幹線道路沿いなど、都市機能が立地するとともに運行頻度の高いバス路線を利用して、都市機能誘導区域へアクセスしやすい市街地。	40 人/ha
	一般市街地	周南都市計画区域の市街化区域及び周南東都市計画区域の用途地域にある、一定の市街地が形成され、自然環境と調和した郊外住宅地。	40 人/ha 未満 (30 人/ha 未満)
	工業	工業の業務の利便の増進を図る地域。(工業地域、工業専用地域)	
市街化調整区域 用途白地	地域都市拠点	行政、医療、福祉、商業等の一定の都市機能が集積する拠点。	
都市計画区域外	その他	良好な自然環境や農林漁業環境が維持された集落地。	

※ () 内は周南東都市計画区域における想定。

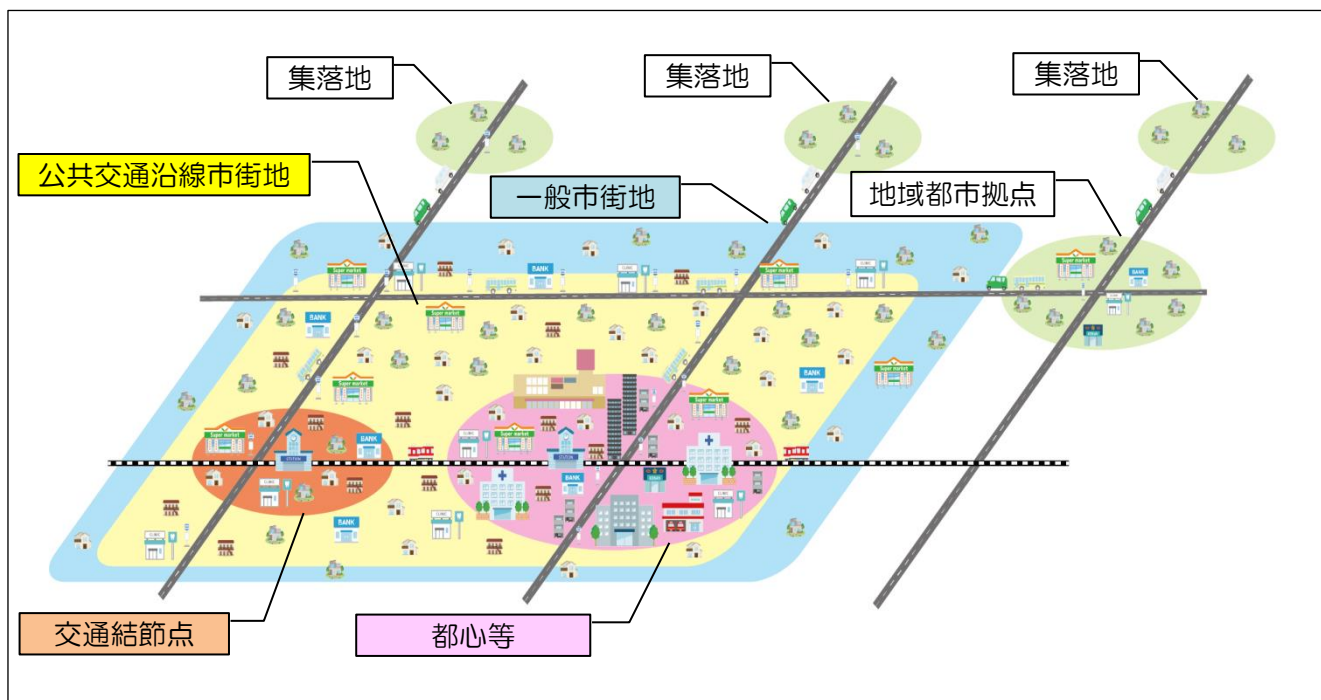


図 5-3 将来の市街地等イメージ（工業地域等は除く）

2. 居住促進区域の設定

本市では、線引きの周南都市計画区域と非線引きの周南東都市計画区域が指定され、それぞれの区域に応じた適正かつ合理的な土地利用を図ってきました。本市の現況と将来見通しを踏まえ、居住促進区域の基本的な考え方を都市構造に合わせて整理し、コンパクト・プラス・ネットワークの考え方のもと、都市機能誘導区域周辺と交通結節点周辺を中心に居住促進区域を設定します。

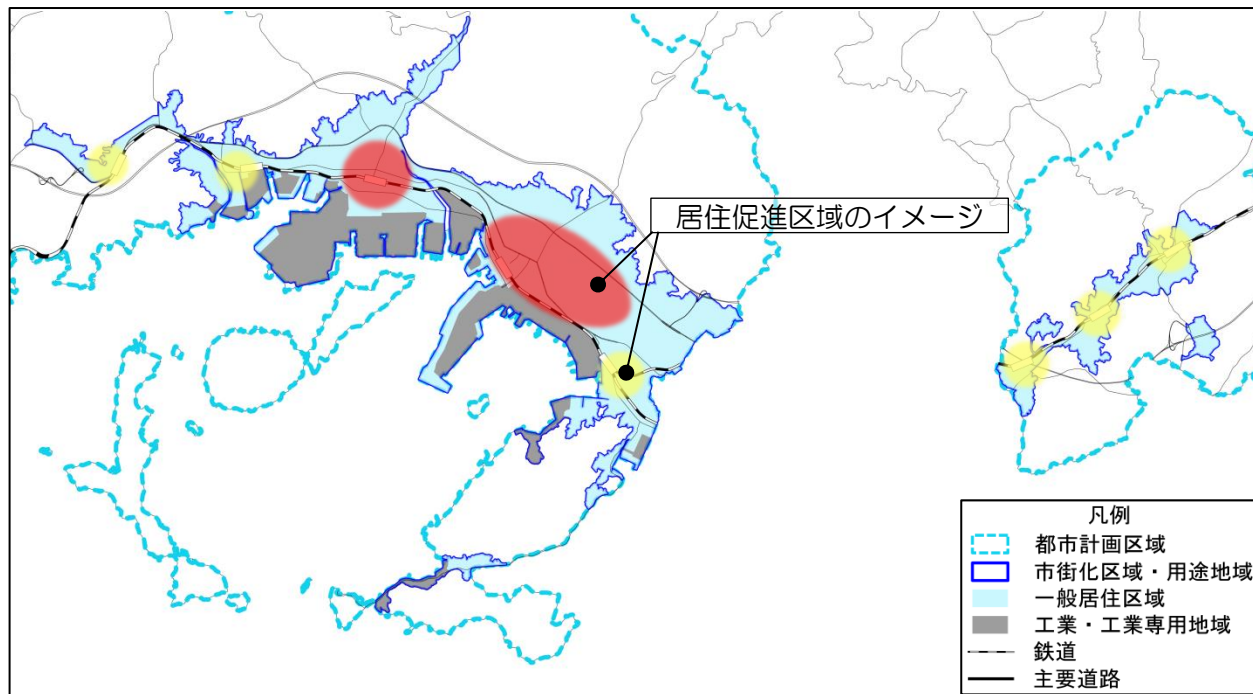


図 5-4 居住促進区域のイメージ

3. 居住促進区域の区域設定

1) 居住促進区域の範囲

居住促進区域は、居住促進区域の基本的な考え方に基づき、以下の具体的な基準を総合的に勘案して区域を設定します。

《居住促進区域の設定基準》

- ① 都市再生特別措置法をはじめとした土地利用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 都市計画上、住居系用途地域又は商業系用途地域であること
- ③ 生活サービス施設の立地、都市基盤、災害危険性等の観点から、居住適性が相対的に高い、面的な居住地となりうる区域であること
- ④ 法令等により、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（300メートル程度）であること
- ⑥ 主要交通結節点の徒歩圏（鉄道駅から半径 800メートル程度又は主要バス停留所から半径 300メートル程度）であること

居住促進区域の設定に当たり、関係法令、都市計画、地域の実情等を考慮して、以下の区域については居住促進区域から基本的に除外します。

■表 5-2 居住促進区域に含まない区域の整理

区分	区域（法令等）	区域設定等
法令上、居住促進区域に含まない区域	市街化調整区域（都市計画法）	含まない
	災害危険区域のうち、条例により住居の用に供する建築物の建築が禁止されている区域（建築基準法）	なし
	農用地区域又は農地若しくは牧草放牧地の区域（農業振興法、農地法）	なし
	自然環境を保全する区域（自然公園法、森林法、自然環境保全法）	なし
原則として、居住促進区域に含まない区域	土砂災害特別警戒区域（土砂災害防止法）	含まない
	津波災害特別警戒区域（津波防災地域づくり法）	なし
	上記以外の災害危険区域（建築基準法）	なし
	地すべり防止区域（地すべり等防止法）	含まない
	急傾斜地崩壊危険区域（急傾斜地災害防止法）	含まない
	浸水想定区域（水防法） 家屋倒壊等氾濫区域	含まない（5年見直し時追加）
居住を誘導することが適当ではないと判断される場合は、原則として、居住促進区域に含まない区域	土砂災害警戒区域（土砂災害防止法）	原則として含まない
	計画規模（L1）の津波災害警戒区域（津波防災地域づくり法）	原則として浸水深2メートル以上の区域は含まない
	計画規模（L1）の浸水想定区域（水防法）	原則として浸水深2メートル以上の区域は含まない
	都市浸水想定区域（特定都市河川浸水被害対策法）	なし
	その他の調査結果等により判明した、災害の発生の恐れのある区域	なし
居住促進区域に含めることについて慎重に判断を行うことが望ましい区域	法令により住宅の建築が制限されている区域	含まない（工業専用地域）
	特別用途地区、地区計画等のうち、条例により住宅の建築が制限されている区域	原則として含まない（臨港地区）
	空地等が散在している区域であって、人口等の将来見通しを勘案して今後は居住の誘導を図るべきではないと市が判断する区域	なし
	工業系用途地域のうち空地化が進展している区域であって、引き続き居住の誘導を図るべきではないと市が判断する区域	なし

※上記の居住促進区域に含まない区域については、図面上、居住促進区域内に含まれていても、居住促進区域ではありません。

※浸水被害については、自然現象の程度により災害の発生が予測できること、避難する時間を確保できることなどを考慮して、一定の浸水深以上の被害が想定されている区域を除外します。

※都市機能誘導区域内の浸水想定区域及び臨港地区については、都市機能の誘導、交通結節機能の強化等の観点から、例外として居住促進区域に含めることとします。都市機能誘導区域内の土砂災害警戒区域については、都市機能の誘導等の観点から、例外として、公園、道路を居住促進区域に含めます。

2) 居住促進区域の設定

居住促進区域の設定基準を勘案して、周南都市計画区域の一部(1,304ha)と周南東都市計画区域の一部(187ha)に以下のとおり居住促進区域(合計1,491ha)を指定します。区域は、地形地物(道路、河川など)を中心に、用途地域等を基に設定します。なお、自然災害の危険性が高いため、又は住宅の建築が制限されているため居住促進区域から除外する区域については、図面上、居住促進区域内であっても、居住促進区域ではありません。

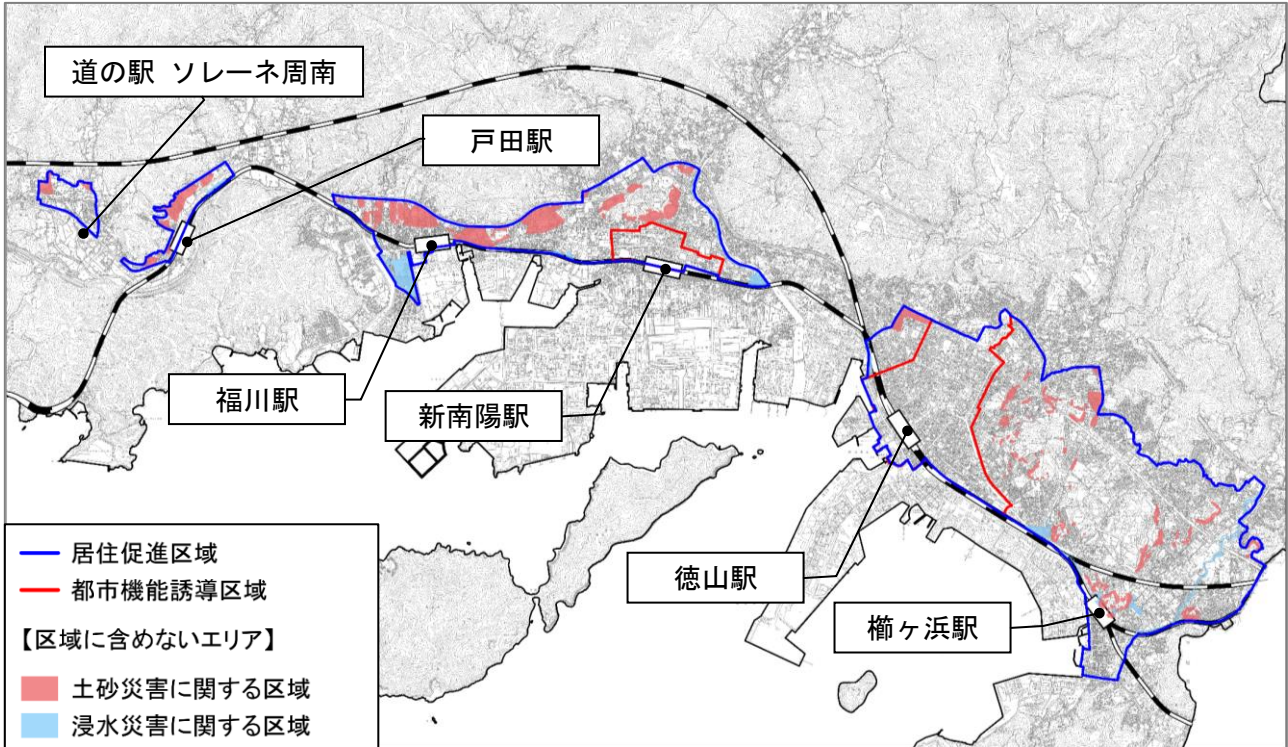


図 5-5 居住促進区域広域図 (周南都市計画区域) : 1,304ha

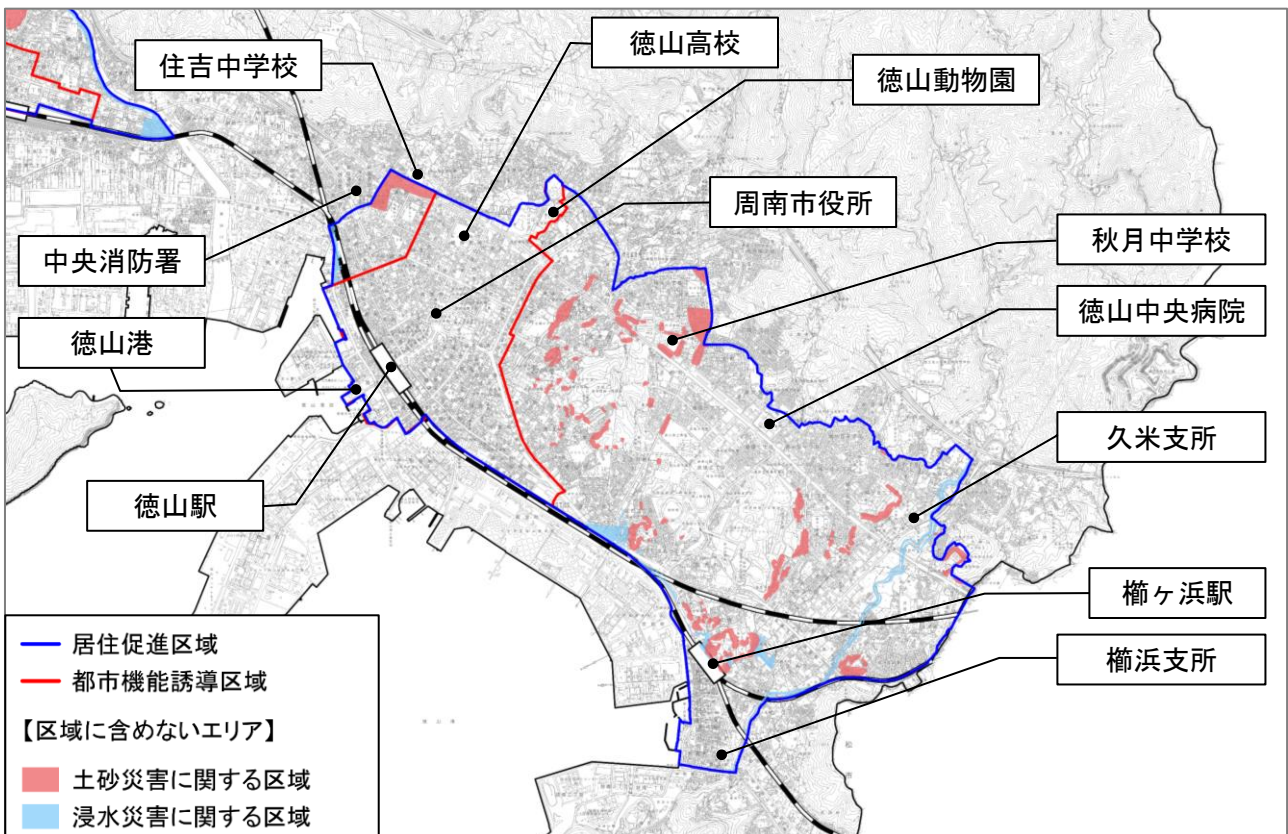


図 5-6 居住促進区域拡大図 (徳山地域) : 979ha

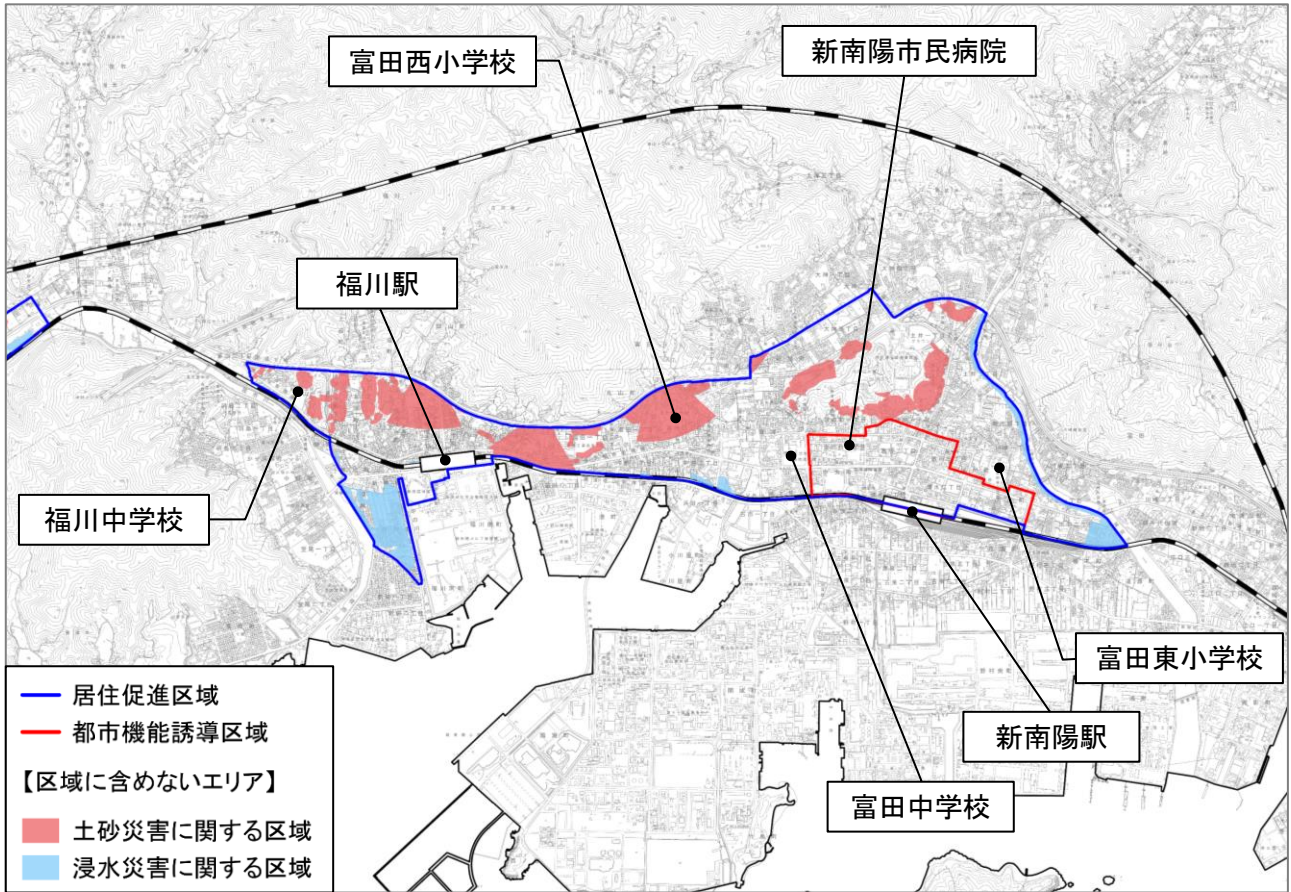


図 5-7 居住促進区域拡大図（新南陽地域）： 275ha

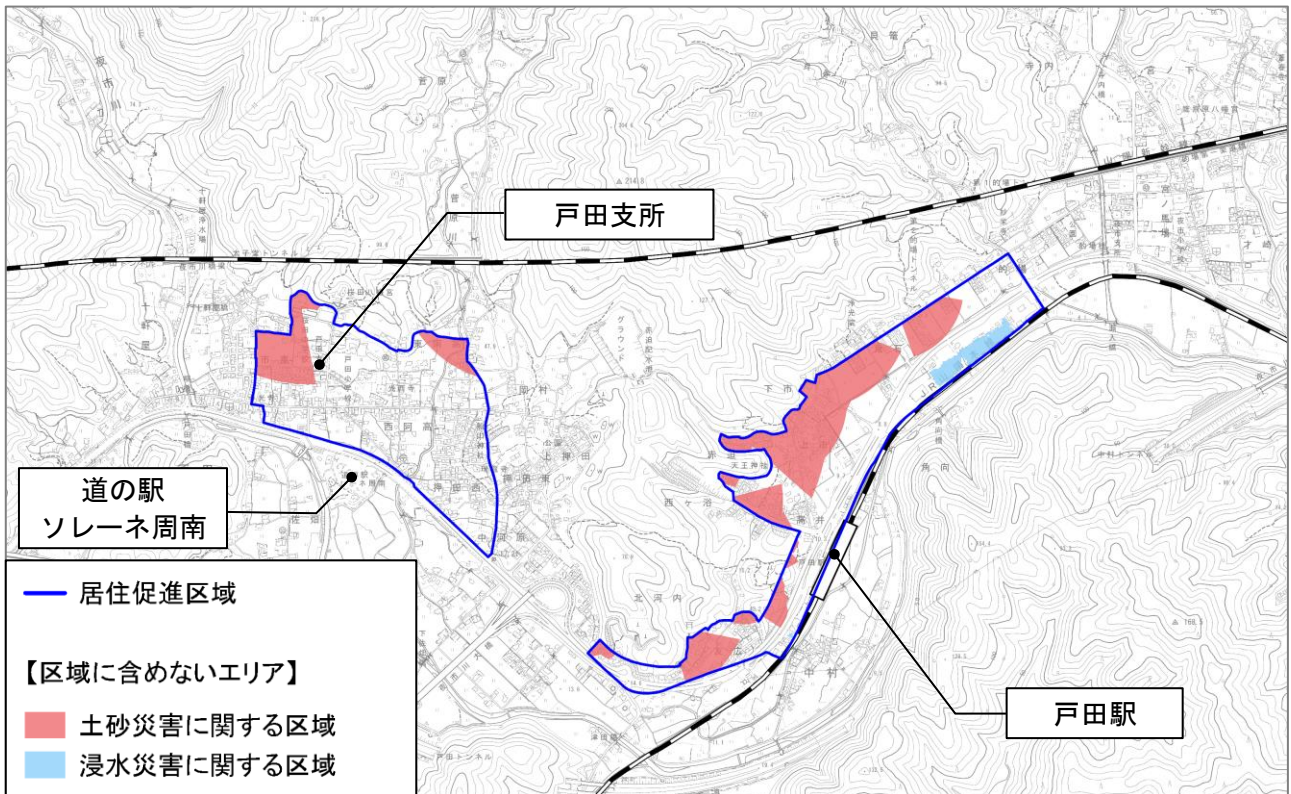


図 5-8 居住促進区域拡大図（徳山西部地域）： 50ha

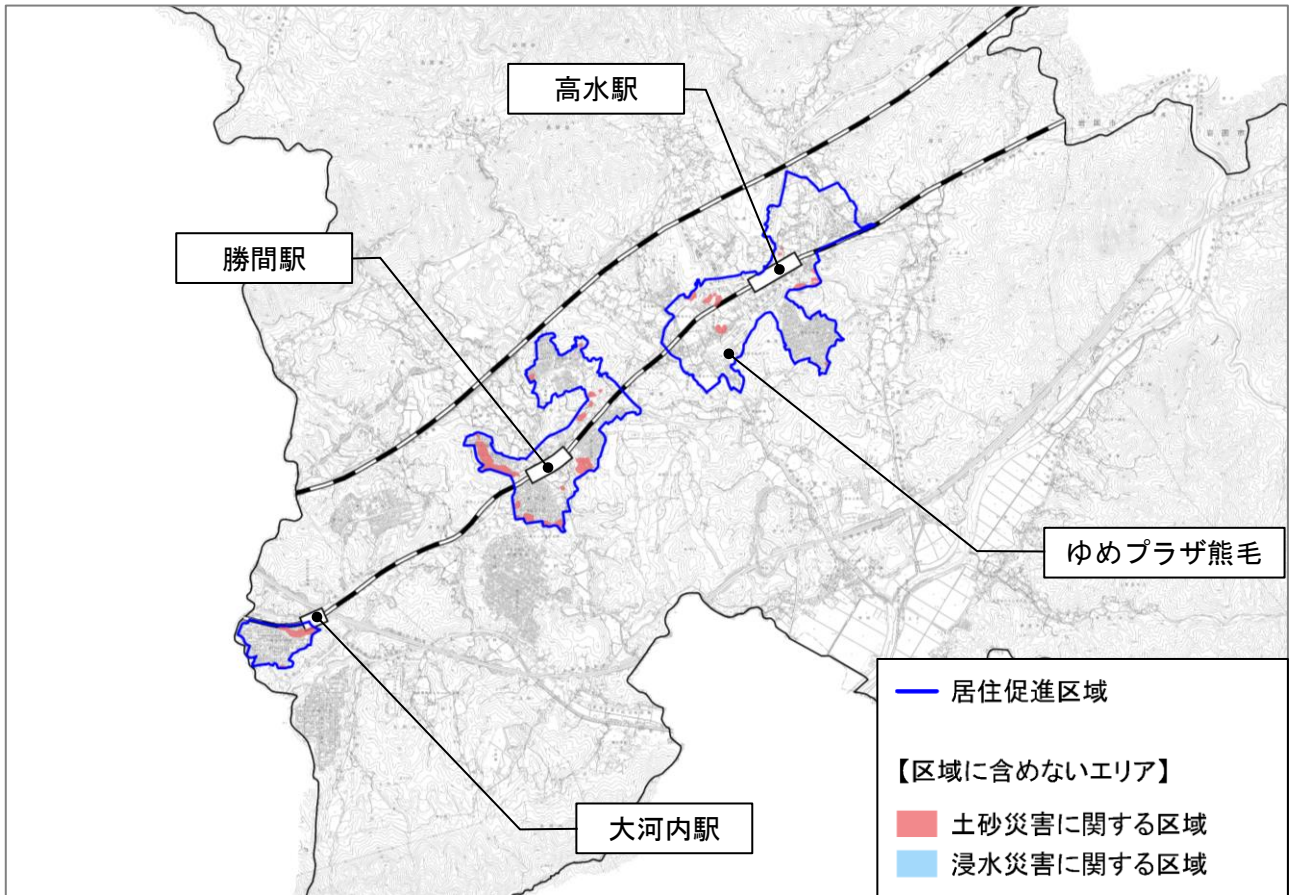


図 5-9 居住促進区域広域図（周南東都市計画区域）：187 ha

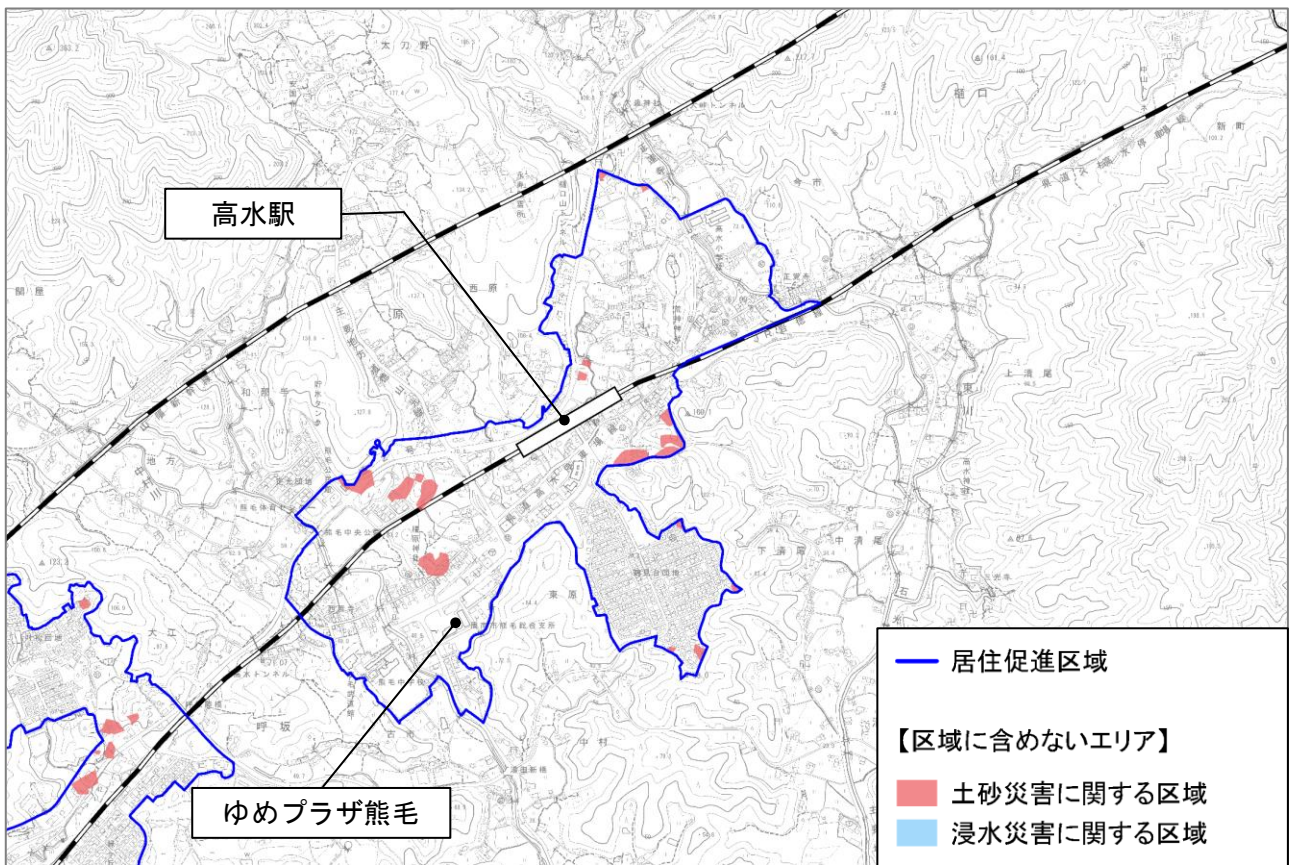


図 5-10 居住促進区域拡大図（高水駅周辺地域）：108ha

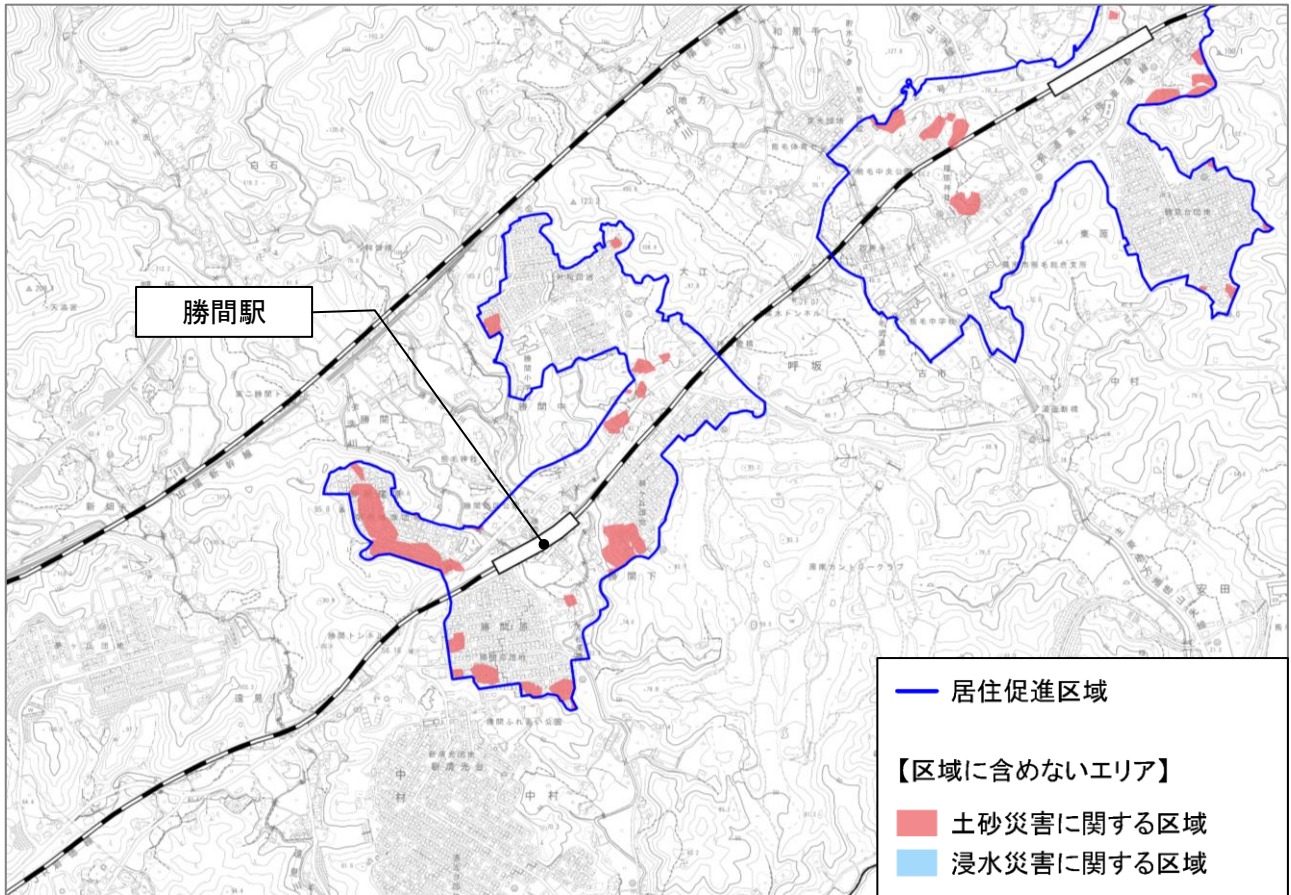


図 5-11 居住促進区域拡大図（勝間駅周辺地域）：66ha

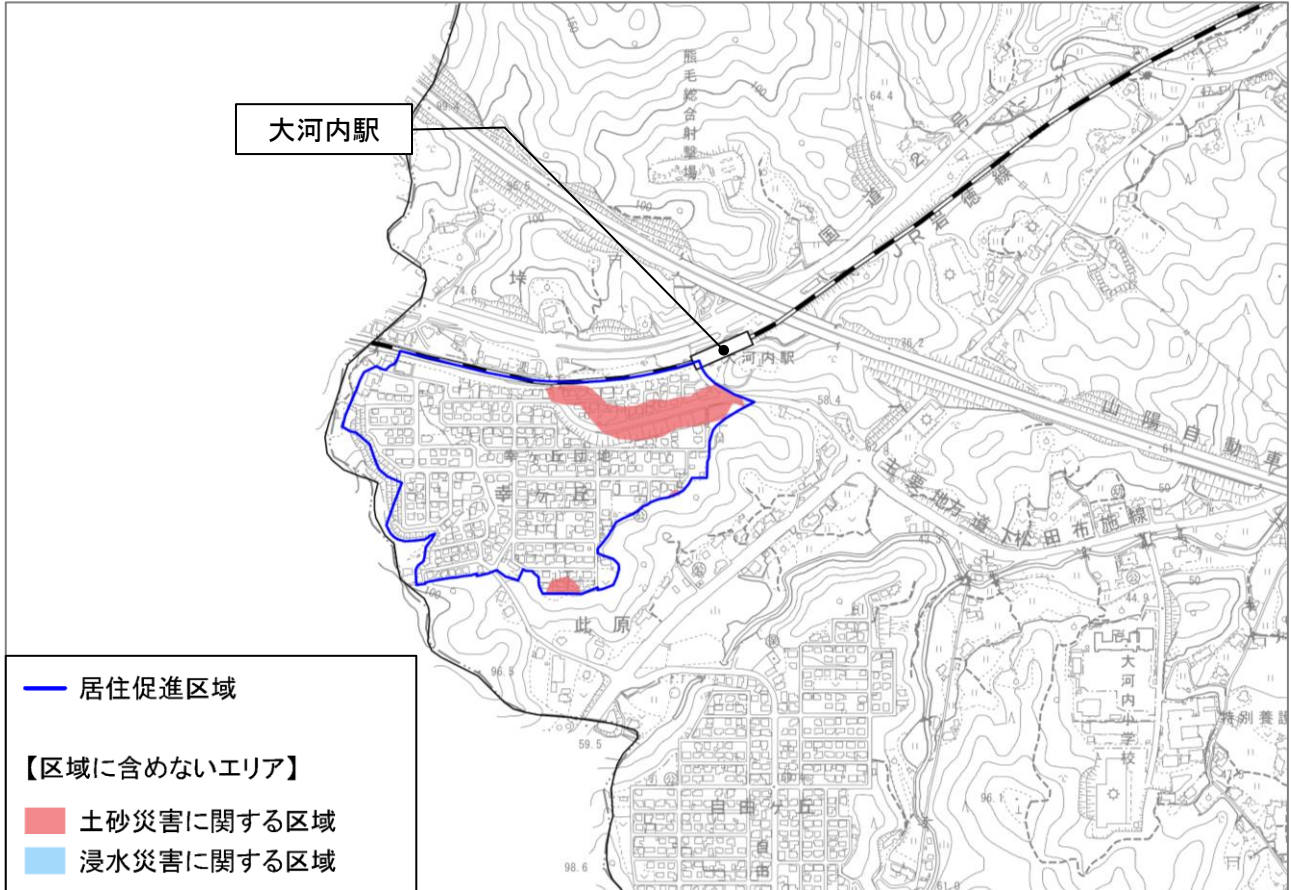


図 5-12 居住促進区域拡大図（大河内駅周辺地域）：13ha

策定当時の状況を確認するために、参考図として計画策定時（平成 30 年度）の居住促進区域広域図を下記の通り示します。

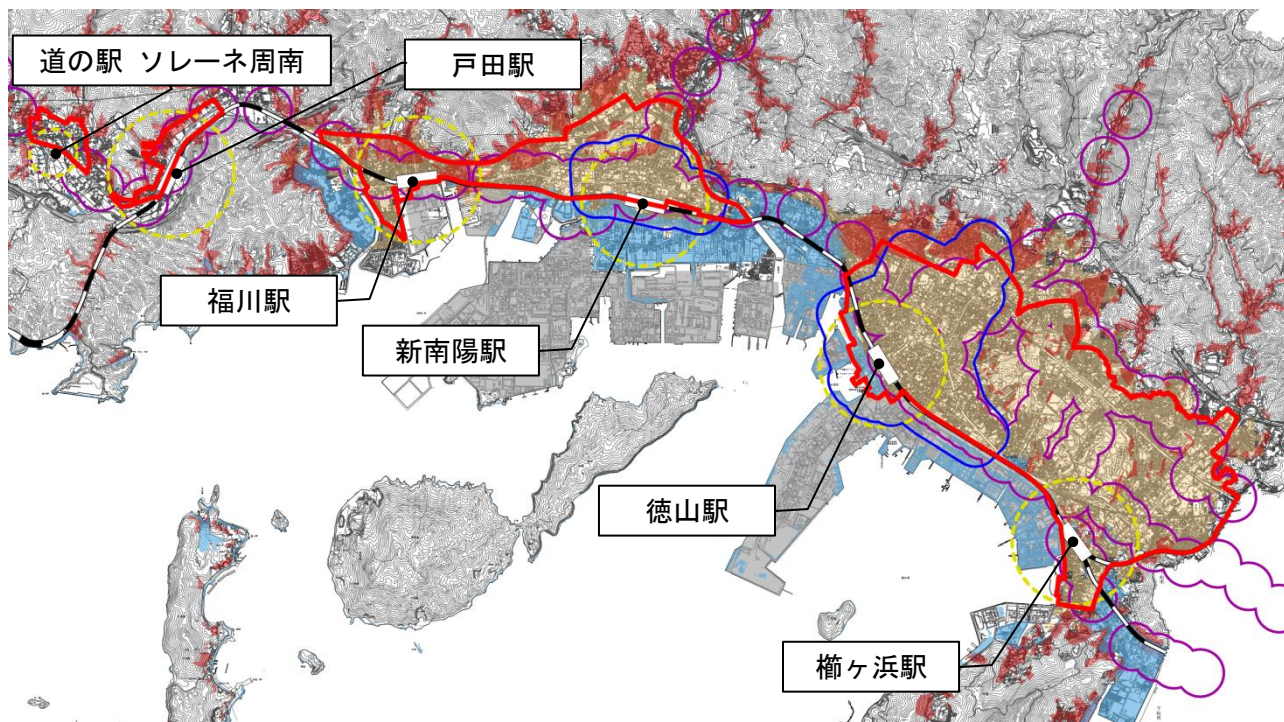


図 5-13 【参考：計画策定時（平成 30 年度）】居住促進区域広域図（周南都市計画区域）

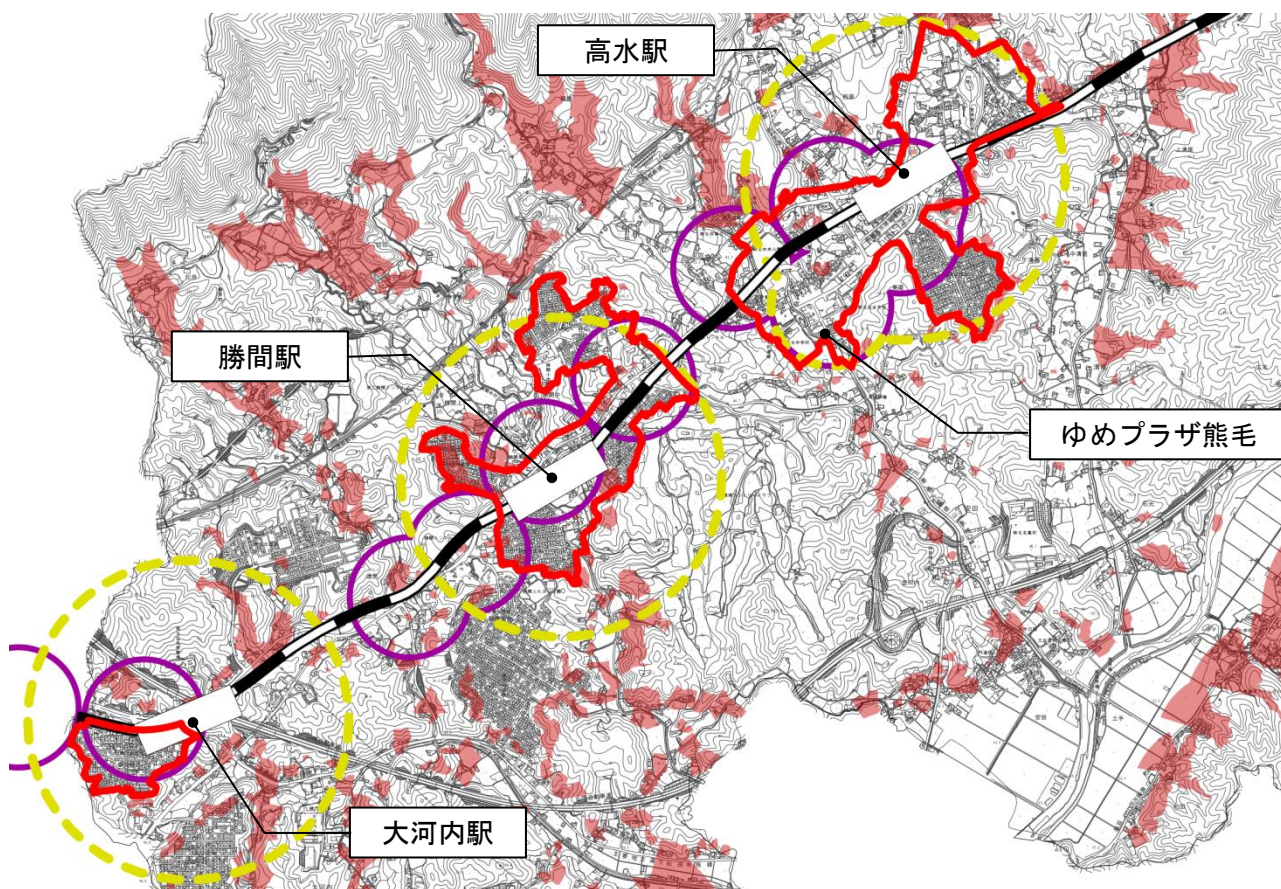


図 5-14 【参考：計画策定時（平成 30 年度）】居住促進区域広域図（周南東都市計画区域）

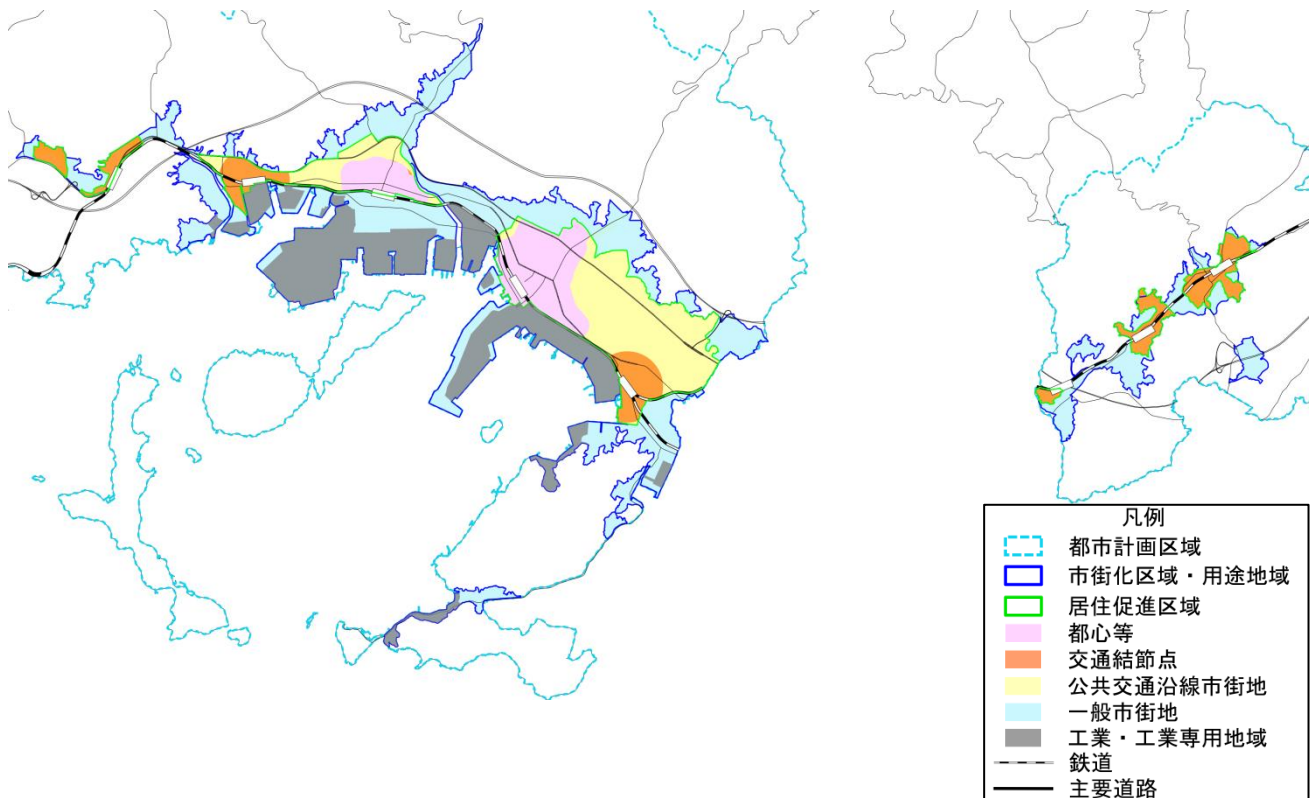


図 5-15 将来の市街地のイメージ

■表 5-3 居住促進区域の面積と割合

		周南 都市計画区域	周南東 都市計画区域	合計
居住促進区域		1,304 ha	187 ha	1,491 ha
割合	市街化区域+用途地域	29.3 %	4.2 %	33.5 %
	都市計画区域※	5.2 %	0.7 %	5.9 %
	市域	2.0 %	0.3 %	2.3 %

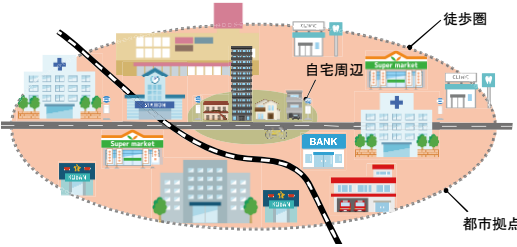
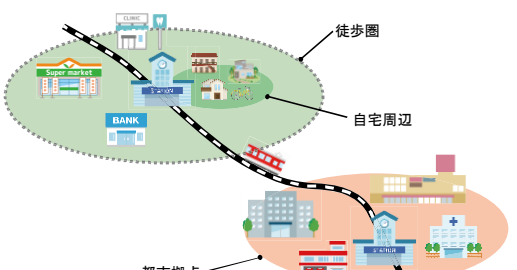
※周南都市計画区域と周南東都市計画区域を合算した数値

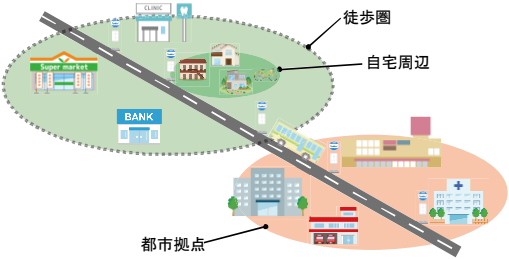
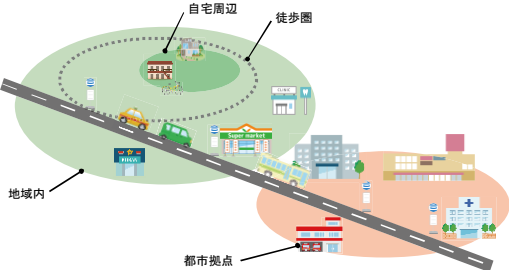
4 将来の市街地等における暮らし

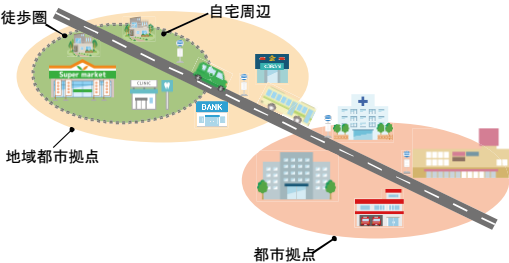
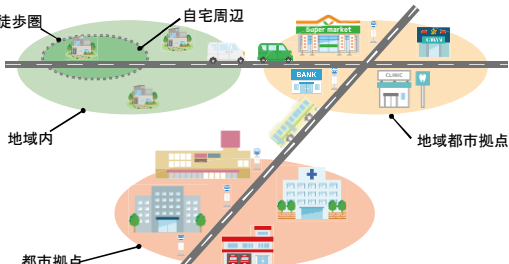
将来の市街地等のイメージを踏まえ、各区域における生活スタイルについて、生活サービス施設などの立地状況や公共交通の状況、居住形態（戸建て住宅、マンション等）といった「まちの姿」と、日常の買い物や通院、通勤といった「暮らし方」の2つの観点から整理しました。

公共交通により連携したコンパクトな生活空間になることで、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るため、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。

■表 5-4 想定される生活スタイルの例

区域分類		想定される生活スタイル	イメージ図	
都市計画区域	市街化区域	居住促進区域	都心等 (想定人口密度：60人/ha)	
		都心等		
	まちの姿	<p>【施設・公共交通状況】 市役所など広域行政施設、文化ホール・図書館などの教育文化施設、病院、診療所、銀行、郵便局など公益施設、スーパーマーケット、小売店、飲食店、コンビニなど商業施設が立地している。鉄道駅に徒歩・自転車で移動でき、バス停も自宅近くに立地している。</p> <p>【居住形態】 マンション、アパートなど集合住宅と2～3階建て戸建住宅（狭敷地）が中心。</p>		
	暮らし方	<p>【買物】 食料品・日用品の買物は、徒歩・自転車を利用する。買回り品（衣服・家電等）の買物も徒歩・自転車を利用する。</p> <p>【通院】 病院・診療所は徒歩・自転車で通院する。</p> <p>【通勤】 都市拠点に立地する会社へ徒歩・自転車で通勤する。</p>		
交通結節点	まちの姿	<p>【施設・公共交通状況】 鉄道駅等周辺に、支所など地域行政施設、病院、診療所、銀行、郵便局など公益施設、スーパーマーケット、小売店、コンビニなど商業施設が立地している。鉄道駅には徒歩・自転車で移動でき、バス停も近隣に立地している。</p> <p>【居住形態】 アパート、2階建て戸建住宅（狭敷地）が中心。</p>	<p>徒歩・自転車でより自宅周辺の生活サービス施設が利用でき、鉄道・バスを利用して都市拠点へもアクセスしやすい快適な暮らし</p> <p>【交通結節点】 (想定人口密度：40(30)人/ha)</p> 	
	暮らし方	<p>【買物】 食料品等の買物は、徒歩・自転車を利用する。買回り品の買物は、鉄道・バスを利用して都市拠点まで移動する。</p> <p>【通院】 病院・診療所は徒歩・自転車・鉄道・バスを利用して通院する。</p> <p>【通勤】 都市拠点に立地する会社へ鉄道・バスを利用して通勤する。</p>		

区域分類		想定される生活スタイル	イメージ図
都市計画区域	市街化区域	公共交通沿線市街地 まちの姿 【施設・公共交通状況】 幹線道路沿道に、支所など地域行政施設、診療所、銀行、郵便局など公益施設、スーパー、コンビニ、郊外型店舗など商業施設が立地している。 運行頻度の高いバス停が近隣に立地している。 【居住形態】 アパートや2階建て戸建住宅（狭敷地）が中心。	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快適な暮らし 【公共交通沿線市街地】 （想定人口密度：40人/ha） 
		暮らし方 【買物】 食料品等の買物は、徒歩・自転車を利用する。 買回り品の買物は、バスを利用して都市拠点まで移動する。 【通院】 診療所は徒歩・自転車で通院し、病院はバスを利用して都市拠点まで通院する。 【通勤】 都市拠点に立地する会社へバスを利用して通勤する。	
	居住促進区域外	一般市街地 まちの姿 【施設・公共交通状況】 コンビニ、診療所など身近な生活サービス施設が点在している。 鉄道・バスの利用が便利ではなく、マイカーやタクシーの利用が多くなる。 【居住形態】 戸建住宅（広敷地）が中心。	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暮らし 【一般市街地】 （想定人口密度：40（30）人/ha未済） 
		暮らし方 【買物】 食料品等の買物は、バス・マイカー等を利用して都市拠点まで移動する。 買回り品の買物も、バス・マイカー等を利用して都市拠点まで移動する。 【通院】 診療所は徒歩・自転車・マイカー等で通院し、病院はバス・マイカー等を利用して都市拠点まで移動する。 【通勤】 都市拠点に立地する会社へバス・マイカー等を利用して通勤する。	

区域分類		想定される生活スタイル	イメージ図
都市計画区域外	地域都市拠点	<p>【施設・公共交通状況】 地区中心部に、支所など地域行政施設、診療所、銀行、郵便局、スーパーマーケット、コンビニなど商業施設が立地している。 幹線道路に運行している路線バスで都市拠点へ移動できる。路線バス、コミュニティ交通のほか、マイカーやタクシーの利用が多くなる。</p> <p>【居住形態】 戸建住宅（広敷地）が中心。</p>	<p>自転車やコミュニティ交通、マイカーを利用して地区中心部に立地する生活サービス施設や都市拠点の都市機能を利用する暮らし</p> <p>【拠点集落】 （想定人口密度：40（30）人/ha 未満）</p> 
	暮らし方	<p>【買物】 食料品等の買物は、自転車・コミュニティ交通・マイカー等を利用する。 買回り品の買物は、コミュニティ交通・バス・マイカー等を利用して都市拠点まで移動する。</p> <p>【通院】 診療所は自転車・コミュニティ交通・マイカー等で通院し、病院はバス・マイカー等を利用して都市拠点まで移動する。</p> <p>【通勤】 都市拠点に立地する会社へバス・マイカー等を利用して通勤する。</p>	
都市計画区域内・外	用途白地・市街化調整区域	<p>【施設・公共交通状況】 集落に生活サービス施設はほとんどない。 バスの利用が便利ではなく、コミュニティ交通のほか、マイカーやタクシーの利用が多い。</p> <p>【居住形態】 農地が隣接した戸建住宅（広敷地）が中心。</p>	<p>コミュニティ交通のほか、マイカーやタクシーを利用して、近隣拠点の生活サービス施設や都市拠点の都市機能を利用する暮らし</p> <p>【集落】 （想定人口密度：40（30）人/ha 未満）</p> 
	暮らし方	<p>【買物】 食料品等の買物は、バス・コミュニティ交通・マイカー等を利用して都市拠点や地域都市拠点まで移動する。 買回り品の買物は、バス・コミュニティ交通・マイカー等を利用して都市拠点まで移動する。</p> <p>【通院】 診療所はバス・コミュニティ交通・マイカー等を使用して通院し、病院はバス・コミュニティ交通・マイカー等を利用して都市拠点等まで通院する。</p> <p>【通勤】 都市拠点に立地する会社へバス・マイカー等を利用して通勤する。</p>	

5 居住を促進するために講ずべき施策

主に居住促進区域において、基本方針及び誘導方針に基づき、以下の施策を民間と行政が実施して本計画を推進します。

1) 街なか居住の推進と快適な居住環境の形成

人口密度の維持・上昇のため、主に都市機能誘導区域において、医療・福祉・子育て支援・商業等の都市機能を有する各生活サービス施設及び都市魅力増進施設の集積と併せて、歩行者空間の高質化、ユニバーサルデザインへの対応、景観や街並みの保全、市街地開発事業、共同住宅の整備等により、暮らしたいと思うような魅力のある都市空間の創出と街なか居住の推進に取り組みます。

また、居住促進区域においては、道路、橋梁、河川、上下水道などの社会基盤の適正管理を行うとともに、自転車利用環境の整備、空き家・空き地の適正管理、道路・公園等の整備、密集市街地の改善等を行い、特に、徳山駅周辺や周南緑地においては、民間の活力を生かし、暮らしやすい快適な居住環境の形成に取り組みます。

2) 既存住宅の活用と優良な住宅の供給

住宅の総量抑制と人口密度の維持・上昇のため、主に居住促進区域において、空き家の流通促進、中古住宅の取得への支援等により、既存住宅ストックの活用に取り組みます。公営住宅についても、居住促進区域を中心とした建て替え、改修等により、地域バランスを考慮しながら適切な配置に取り組みます。

また、長期間使用できる住宅ストックを増やすため、居住促進区域において、良質な住宅の取得、住宅リフォーム、中古住宅のリノベーションなどへの支援、ホームインスペクション（住宅診断）の推進、長期優良住宅の認定等により、生活利便性と住宅性能が高い優良な住宅の立地の促進に取り組みます。

こうした取組と併せて、居住促進区域外においては、区画の再編・複数利用、空き地の活用、田園住居地域の指定等により、低未利用地の有効活用と郊外住宅団地の再生に取り組みます。

3) 災害リスクの軽減

安心・安全な生活環境の実現のため、土砂災害、洪水、高潮、津波などの自然災害に対する対策工事、ハザードマップ、デジタル技術を活用した分かりやすい情報提供などによる危険の周知、自主防災組織への支援等により、自然災害の危険性と被害の軽減に取り組みます。

また、自然災害に強い住宅ストックを増やすため、耐震診断、耐震改修などの推進等により、安心・安全な住宅の確保に取り組みます。

4) 多様な生活スタイルの実現

若年層、子育て世代、高齢者などの年齢構成の均衡のため、主に居住促進区域において、持ち家や借家などの所有形態、戸建住宅や共同住宅などの建て方が異なる住宅の混在等により、ライフステージに応じた多様な生活スタイルが実現できる住宅地への再構築に取り組みます。

5) 移住・定住の推進

人口密度の維持・上昇及び多様な生活スタイルの実現のため、移住相談窓口、シティプロモーションなどを通じた情報発信を行うとともに、居住促進区域において、多世代同居・近居や子育て世代の住宅取得などへの支援等により、市内外からの移住・定住の推進に取り組みます。

6) 適正な土地利用の推進と市街化の抑制

多様な生活スタイルの実現のため、都市機能誘導区域、居住促進区域、一般居住区域、市街化調整区域などの各区域の特性に応じて、都市機能、住宅、農用地等を計画的に配置して、適正な土地利用の推進に取り組みます。

市街化調整区域においては、従来、都市計画法第 34 条第 11 号及び第 12 号の規定に基づき、条例で指定した一定の区域について地域の実情に即した土地利用を図ってきましたが、人口密度の維持・上昇のため、既存集落の維持等にも配慮しながら、同条第 10 号の規定に基づく地区計画とも調整しつつ条例を見直して、人口減少に対応した土地利用を図ります。

また、都市計画法の適用外である都市計画区域外においても、土地利用方針を定めるとともに、要綱等による開発行為の手続き、地域再生法に基づく地域再生計画等により、地域住民とも連携しながら適正な土地利用を推進します。

長期的には、人口や都市機能の集積状況、開発動向など地域の実情に即して、市街化区域（逆線引き）、用途地域などの都市計画の見直し、都市計画制度の活用等により、人口減少社会に適合した土地利用を図ります。

7) 公民連携の推進

適正な土地利用と人口密度の維持・上昇のため、山口県宅地建物取引業協会、全日本不動産協会山口県支部、企業等と連携して、本計画の周知、適切な情報共有、居住促進区域への居住促進等により、コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けて取り組みます。

8) 公共交通ネットワークの維持・改善

交通利便性（アクセシビリティ）の確保のため、バス路線の見直し、**コミュニティ交通の導入**、待合環境の整備、交通結節機能の強化等により、交通事業者**および地域**と連携して、利用者ニーズに合った公共交通ネットワークの維持・改善に取り組みます。

※施策の内容（具体的事業）につきましては、その実施に当たり、予算措置、関係者との調整、住民との合意形成等が必要となります。本計画は、概ね 20 年間の長期的なマスタープランであることを考慮して、検討・調整事項も含めて記載しています。