



## 第3章 立地の適正化に関する基本的な方針

### 1 都市づくりの理念と方針

本市における都市構造上の課題を解決し、周南市都市計画マスタープランが定める基本理念や将来都市像を実現するため、都市づくりの基本理念と住宅及び都市機能の立地の適正化等に関する基本的な方針を定めます。

#### 1. 都市づくりの基本理念

本市の強みは、広大な市域が持つ「豊かな自然」、「活力のある産業」、「地域で育まれてきた人と文化」等の“多様性”です。

各地域を公共交通で結び人の交流を活発にすることによって、交通結節機能を持つ都市拠点を中心に多様な商品やサービスが流動するとともに、拠点と地域がその特性を生かして相互に支え合い、既存ストックを改善しながら新しい価値（モノ、コト）を創造する“持続的に成長する都市”を構築することができます。

そのような“共創共生”に基づき都市構造の再構築と地域生活圏の自立を図ることにより、市域全体において、安心安全の確保、生活利便性の向上、賑わいの創出等を実現し、子や孫といった将来世代に繋がる、いつまでも暮らしやすい都市を目指します。

**地域と拠点が連携し 安心・快適・活力を生み出す  
未来につながる共創共生都市 周南**

#### ■将来の都市イメージ

- 市街地、中山間、島嶼などの多様な地域をつなぐ、多核多層ネットワーク型都市
- 公共交通等により、歩いて暮らせる都市
- 自然災害等に対して安心して暮らせる都市
- 安心安全に暮らせる地域社会で構成される都市
- 市民が安心して子どもを産み育てることができる都市
- 若者や女性も活躍し、活気が溢れる都市
- 住まいや職場の身近に必要な生活サービスが立地し、快適に暮らせる都市
- 多様な人・モノ・コトが交流して、賑わいや活力を生み出す都市
- 多様性を活かして生活に新しい価値やサービスを創造する、魅力のある都市
- 自然環境の保全、環境負荷の低減等による、人と自然に優しい都市
- 生活の質の向上等により、賢く発展する都市
- 地域と拠点が相互に支え合う、持続可能な都市
- 既存ストックを改善しながら、新陳代謝していく都市

## 2. 都市づくりの基本方針

都市づくりの基本理念「地域と拠点が連携し 安心・快適・活力を生み出す 未来につながる共創共生都市 周南」の実現に向けて、都市機能と居住、公共交通に関する基本方針を以下のとおり定めます。

### 基本方針 1

生活サービス施設や都市の魅力を高める施設を維持・集約し、利便性や活力のある都市拠点を形成する。

医療、福祉、子育て支援、商業等の都市機能が人口とともに郊外へ拡散していくと、市街地の空洞化、生活利便性の低下、治安の悪化、自動車への過度な依存等の問題が生じて、都市の拠点性が低下し、日常生活に必要な生活サービス施設が維持できなくなるなど、将来的に暮らしにくい都市になることが懸念されます。それと同時に、拠点の吸引力や集客力が低下して都市としての魅力も失われていくので、賑わいや活力がなくなり、都市の著しい衰退に繋がることとなります。

人口減少社会においても暮らしやすい都市を実現するため、本市は、既存ストック等を有効利用しながら、都市拠点の役割に応じて多様な生活サービス施設を適切に集約・配置し、生活利便性を高めていきます。

また、周南広域都市圏の中核でもある中心市街地においては、人・モノ・コトの交流を促進して地域活力を向上させるため、多様化した生活スタイルを踏まえつつ、広域的な吸引力や集客力のあるような都市の魅力を高める施設（都市魅力増進施設）を計画的に配置して生活の質を高め、都市全体に賑わいや活力を創出していきます。

### 基本方針 2

生活サービスの充実、快適な居住環境の整備、公共交通の確保、地域社会の維持等により、良好な市街地を形成して居住を促進する。

これまで、人口増加や自動車の普及、道路網の整備に伴い、地価が安い郊外が宅地開発や商業開発され、市街地が拡大してきましたが、人口が減少に転じているにも関わらず、依然としてその傾向は続いています。そうした市街地のスプロール化によって、人口密度が低下するとともに、地域商業の低下、低未利用地の増加、自然災害の危険性の増加などの問題が生じており、このままでは最も人口が集積している市街地でさえ生活環境が悪化して、暮らしにくくなることが懸念されます。

人口減少社会においても暮らしやすい都市を実現するため、本市は、生活に必要な都市機能の充実、快適な居住環境の整備、安心安全の確保、公共交通の確保、地域社会の維持等により、良好な市街地を形成するとともに、市内外から市街地へ居住を促進して、一定の人口密度を維持します。

### 基本方針 3

地域と拠点、人と人をつなぐ、誰もが利用しやすい公共交通ネットワークを再構築する。

モータリゼーション（車社会化）の進展により、自動車は市民の主要な移動手段となり、高速道路、幹線道路等の道路網の整備により移動範囲が広がるにつれて、市民の生活行動は多様化してきました

た。自家用車の利用が一般化する反面、鉄道やバスといった公共交通の利用者は大幅に減少していき、路線の廃止、運賃の上昇等の公共交通サービスの低下など、地域社会への悪影響も出てきています。

また、高齢化とともに増加する高齢者、障がい者、若者等の交通弱者にとっても、公共交通は生活に欠かせない移動手段であることから、公共交通の重要性がより一層高まっています。

そして、中山間地域や島しょといった条件不利地域においては、現状でも全ての生活サービスを日常生活圏内で享受できているわけではないので、一定の都市機能を有する広域生活圏の都市拠点と地域を結ぶ公共交通網の確保が必要となります。

人口減少社会においても中山間地域等も含めた市内全域の生活利便性の向上と安心安全の確保を図るため、周南市地域公共交通計画等に基づき、交通事業者、市民、行政等が連携し、地域の実情に合わせた利用しやすい公共交通ネットワークを再構築します。

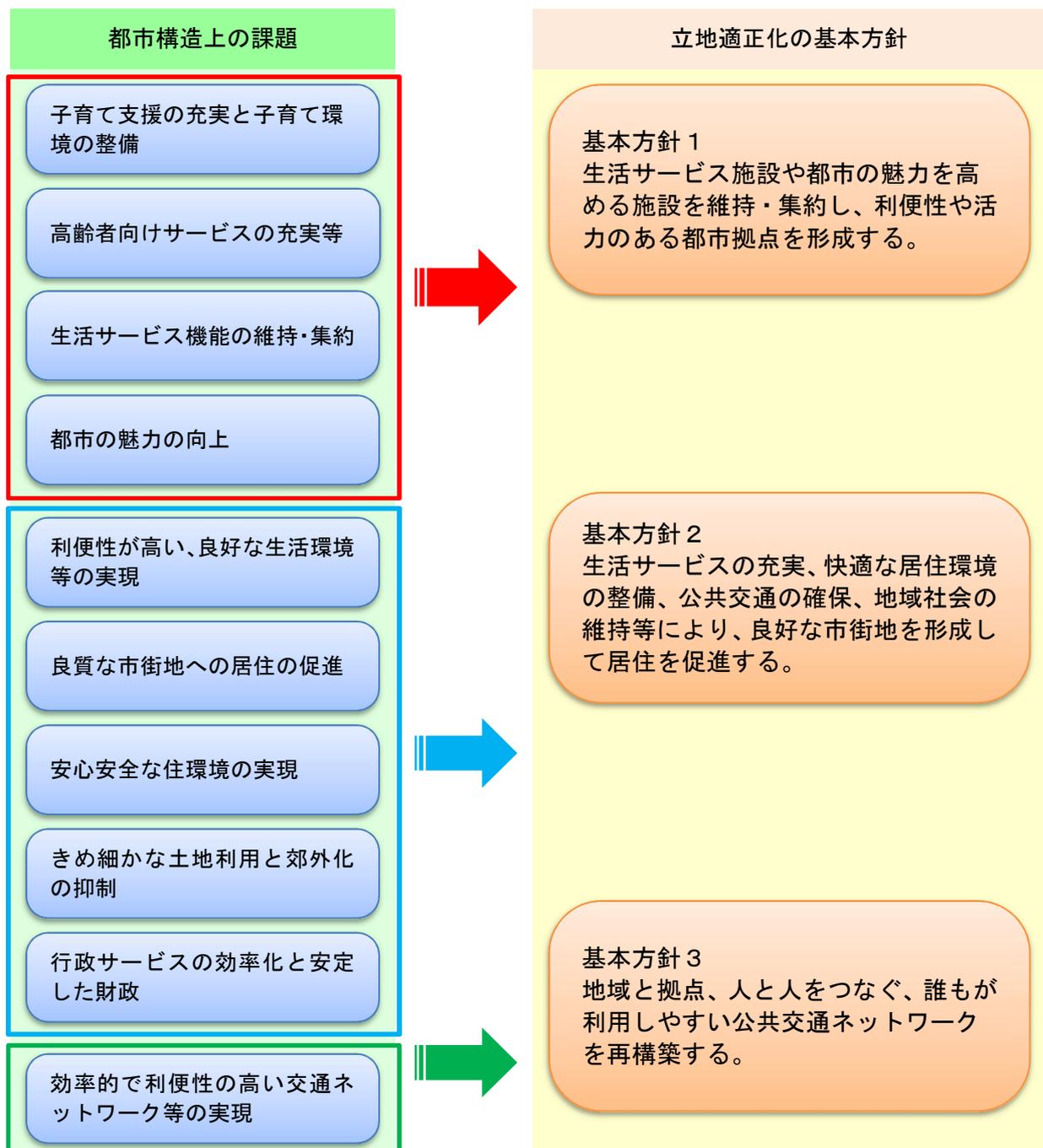


図 3-1 都市構造上の課題と立地適正化の基本方針

## 2 将来都市構造

### 1. 立地適正化計画における将来都市構造

人口減少・少子高齢化、市街地の拡散、車社会化といった都市的課題に対して、現在、高齢者でも出歩きやすく健康・快適な生活を確保すること、子育て世代などの若年層にも魅力的なまちにすること、財政面・経済面で持続可能な都市経営を可能とすること、環境負荷の少ない都市構造を実現すること、災害に強いまちづくりの推進等が求められています。

広義の都市計画制度である立地適正化計画においては、都市機能と居住、公共交通ネットワークの観点から、都市全体の構造を見直し、人口減少・少子高齢化社会に対応した暮らしやすい都市構造のあり方を示します。

### 2. 目指すべき将来都市構造

#### 1) 都市構造のイメージ

人口減少・少子高齢化社会に対応した暮らしやすい都市を実現するためには、生活に必要な都市機能が拠点に集積していること、その拠点周辺に一定の人口が居住していること、拠点間が公共交通等によりアクセスしやすいことなどが重要となります。

本市では、周南市都市計画マスタープラン上の都市拠点と都市軸、ゾーニングを基に、医療、福祉、子育て支援、商業等の都市機能を生活の中心となる拠点へその役割に応じて階層的に配置し、拠点間又は拠点と地域間が公共交通ネットワークを通して相互に補完し合い連携する「多核多層ネットワーク型」の集約都市構造を目指します。

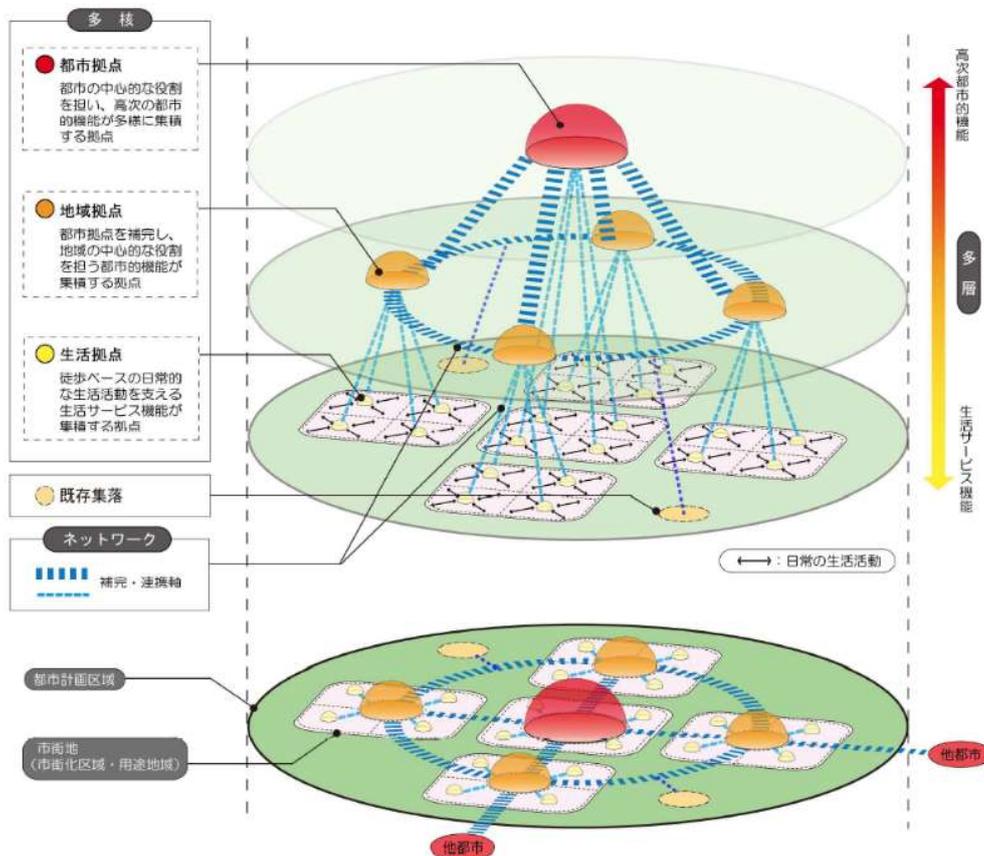


図 3-2 「多核多層ネットワーク型」の集約都市構造のイメージ

資料：山口県「山口県都市計画基本方針改訂版」

## 2) 立地適正化計画における都市拠点

周南市都市計画マスタープランにおいては、都市拠点として、広域都市拠点と地域都市拠点、地域拠点の3つが位置付けられています。本計画では、人口減少社会においても一定の都市機能を維持すべき広域的で拠点性の高い都市拠点を、立地適正化計画上の都市拠点（都市機能誘導区域）と位置付けて、他の拠点等と連携することにより、都市全体として暮らしやすい都市構造を実現していきます。

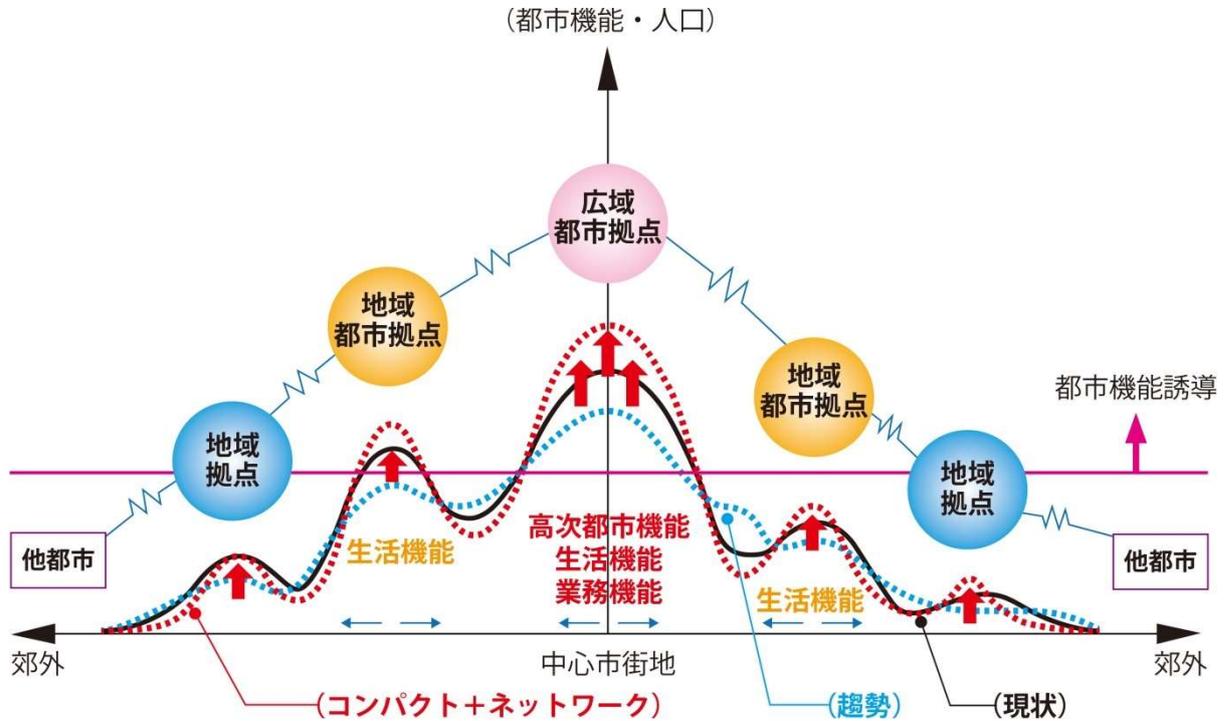


図 3-3 立地適正化計画における都市構造のイメージ

※趨勢…物事が進み向かう様子。動向。ここでは、人口減少、少子化、高齢化のこと。

## 3) 将来都市構造

本市は、都市計画上の区域区分（市街化区域及び市街化調整区域）の設定により、他都市と比べて市街地は比較的コンパクトにまとまっています。しかしながら、人口減少に転じた現在も依然として市街地は拡大し、その人口密度は低下しており、生活利便性の維持、公共交通ネットワークの確保等の都市構造上の課題が表面化してきています。

このような課題を放置して、現況の市街地の広さのままで人口が減少していくと、市街地全体の人口密度はますます低下していき、それにより都市機能の低下（生活サービス施設の縮小・撤退等）、公共交通サービスの低下（不採算路線の廃止、運賃の値上げ等）、地域社会の衰退、行政コストの増大等の問題が生じて、都市全体ひいては都市圏で必要な生活サービス等が享受できなくなる、暮らしにくい低密度拡散型都市構造になってしまいます。

都市構造上の課題に対してコンパクト・プラス・ネットワークを推進することにより、都市全体がより一層コンパクトにまとまった多核多層ネットワーク型都市構造となり、市街地等において必要な生活サービスや公共交通サービスを確保できるだけの一定の人口密度を維持することができます。また、生活空間がコンパクトにまとまり公共交通により連携することで、集積や密度、規模の経済によって都市全体の生活利便性、生産性、創造性などが高まり、暮らしやすい都市構造になります。



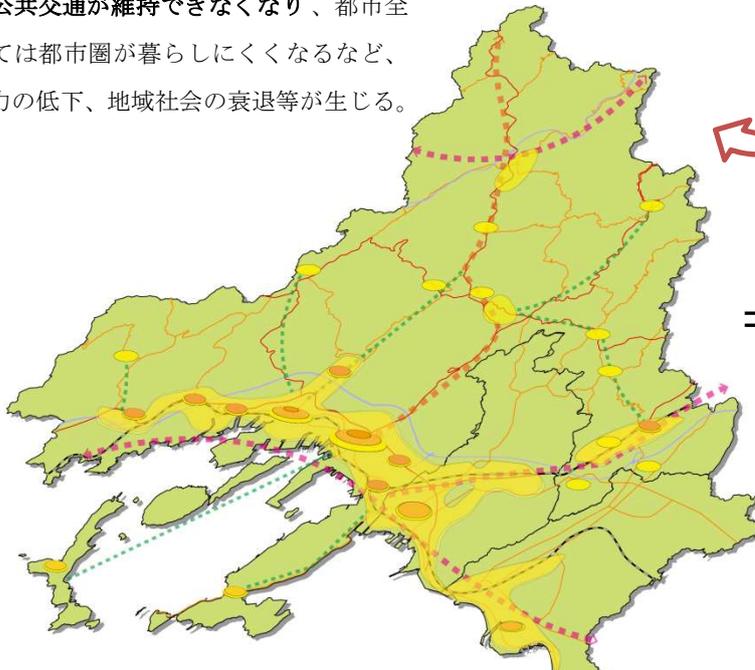
### 現在の都市構造

人口減少に転じたものの、依然として郊外化が進み、人口や都市機能が低密度化するとともに、生活利便性や公共交通サービスの低下といった問題が表面化してきている。



### 趨勢のままの都市構造（低密度拡散型）

少子高齢化・人口減少が進み、市街地全体で人口密度が低下したため、生活に必要な都市機能や公共交通が維持できなくなり、都市全体ひいては都市圏が暮らしにくくなるなど、地域活力の低下、地域社会の衰退等が生じる。



コンパクト・プラス・ネットワーク



### 目指すべき都市構造（多核多層ネットワーク型）

コンパクト・プラス・ネットワークを推進することにより、市街地などで生活に必要な都市機能や公共交通を確保できる一定の人口密度を維持することができるので、都市拠点等において都市機能が充実するとともに、地域と拠点が公共交通ネットワークにより繋がって、都市全体で暮らしやすい都市構造となる。

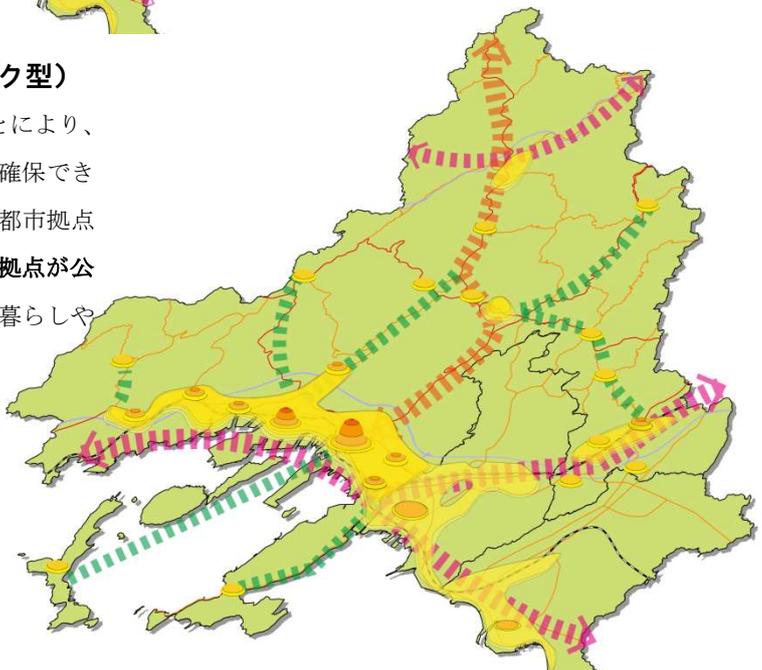


図 3-4 現在、趨勢、目指すべき都市構造のイメージ



図 3-5 将来都市構造のイメージ図

### 3. 地域づくり等との関係

---

本計画は、都市計画区域を対象としていますが、周南市域全体が暮らしやすくなることを目指して策定するものです。後述する居住促進区域を定めない各地域においても、身近な生活サービス施設（医療、商業等）の立地状況等を考慮しながら、関係する計画や施策に基づき、公民が連携して、定住の促進、地域拠点等への生活サービス施設の維持・更新・集約、他拠点との連携（公共交通ネットワークの形成）等に取り組み、都市全体で持続可能な都市構造を構築していきます。

### 4. 都市間連携

---

本市と隣接する下松市、光市とは、各市民の日常生活の行動が市域を越えて営まれるなど、経済、交通、行政等の分野において密接不可分の関係にあり、都市機能を補完しながら、一体的な周南広域都市圏を形成してきました。今後、人口減少・少子高齢化が進行し、都市機能の低下、公共交通サービスの低下等が問題となる中で、各市が協力することなく都市づくりを行うことは非効率かつ不合理であり、3市がより緊密に連携して、都市機能の維持・向上、公共交通ネットワークの確保等の課題解決を図りながら、魅力のある暮らしやすい都市圏を構築することが3市の市民生活にとって重要となります。

そこで、本市は、各都市の役割に応じて適切に都市機能が立地し、適正規模な市街地が形成されるよう、広域行政を担う山口県と協力して、本計画等に基づき都市間連携を図ります。



## 第4章 都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域等

### 1 都市機能の誘導に関する基本的な考え方

本市では、これまで、中心市街地等において、集積した都市機能を活かしながら、利便性の向上や中心市街地の活性化に取り組んできました。しかしながら、人口減少・少子高齢化が進行する中、自動車の普及、郊外開発等により都市機能が拡散し、拠点性の低下、地域活力の低下等が重大な問題となってきました。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、多種多様な都市機能の維持・向上により、都市拠点が社会的・経済的・文化的活動等の拠点として相応しい利便性と魅力を備えることが重要です。

そこで、本市では、市民の生活と交流の場である都市拠点に都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域（都市機能誘導区域）を設定することによって、都市機能の増進や地域活力の向上を図ります。

都市機能誘導区域は、居住誘導区域内において、医療、福祉、商業等の都市機能を都市の拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供が図られる区域です。例えば、都市全体を見渡し、鉄道駅に近い業務、商業などが集積する地域等のうち都市機能が一定程度充実している区域、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等、都市の拠点となるべき区域を設定することが考えられます。

本市は、既に一定程度の都市機能が集積している、周南市都市計画マスタープラン上の広域都市拠点及び地域都市拠点を基に、人口密度、都市機能、都市計画、市民生活及び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、都市拠点に都市機能誘導区域を設定します。

また、本計画では、都市機能増進施設の維持、機能の付加、新設、移転等を都市機能の誘導と位置付けることとします。

#### 《都市機能誘導区域の基本的な考え方》

- ①居住誘導区域内であること
- ②誘導すべき都市機能増進施設（誘導施設）があること（法定）
- ③将来に至るまで一定の人口密度（40人/ha）以上が見込めること
- ④複数の都市機能が一定程度集積していること
- ⑤主として銀行、映画館、飲食店、百貨店、事務所などの商業その他の業務の利便を増進するため定める地域（商業地域）を含むこと
- ⑥複数の地区に対して生活サービスを提供する広域的な都市拠点であること
- ⑦公共交通ネットワークにおける主要な交通結節点であること

## 2 都市機能の誘導に関する方針

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生活に必要な都市機能の誘導を図ります。

なお、都市機能誘導区域への都市機能の誘導は、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、市街化調整区域、中山間地域等の都市機能誘導区域外における都市機能を低下させるものではありません。

### 誘導方針 1

**利用者ニーズ等を踏まえた生活サービス施設の維持、適切な更新及び計画的な立地により、生活利便性を向上させる。**

人口減少・少子高齢化が進行する中で、一定の人口密度に支えられてきた日常生活に必要な生活サービス施設が身近な拠点に立地し続けることが困難になることが懸念されます。今後、市民が安心して快適に暮らしていくためには、交通結節点である都市拠点に生活サービス施設が複数立地していること、こうした生活サービスが効率的に提供されることなどが重要です。

本市では、生活に必要な都市機能が揃った“生活のプラットフォーム”となるような利便性の高い都市拠点を形成するため、都市拠点の既存ストックや土地を活用しながら、生活サービス施設を都市拠点に維持していくとともに、社会経済情勢、生活スタイルの変化等に対応した適切な都市機能の更新と計画的な立地により、生活利便性の向上を図ります。

### 誘導方針 2

**多世代が交流できる施設や新たな価値を付加する施設を整備して、生活の質と都市の魅力を高める。**

人口減少・少子高齢化が進行する中で、市街地の空洞化、消費の縮小等により地域経済が悪化し、地域の活力が低下しています。今後、人口密度や年齢構成のバランスを維持しつつ地域の活力を向上させていくためには、若者から高齢者までの幅広い世代の外出機会や交流機会が増えるように、生活と一体となった都市空間を作り、都市の魅力を向上させていくことが重要です。

本市では、単に施設の集積を図るだけでなく、“生活の密度”が高い都市拠点を形成するため、既存ストック等の活用と併せて、福祉、教育文化、子育て支援、商業等の都市機能について、多世代が交流できる施設、新たなサービスを提供する施設、複合化や集約化により利便性が向上する施設等、多様な都市活動が展開される都市魅力増進施設を整備して、生活の質と都市の魅力を高めます。

### 誘導方針 3

**将来を担う若い世代の就労・結婚・妊娠・子育てを支援する施設やサービスを充実する。**

人口減少・少子高齢化が進行する中で、年齢構成の不均衡等により地域経済が縮小するとともに、将来を担う子どもや若者が減少して都市の将来性が懸念されています。今後、人口減少に歯止めをか

けて持続可能な都市を実現するためには、就業者数の増加、女性の就業率の上昇、出生率の上昇等を目指し、若い世代、特に女性や子育て世代が暮らしやすい都市となることが重要です。

本市では、“女性や子育て世代”が安心して暮らせるような、利便性の高い魅力ある都市拠点を形成するため、都市環境の整備と併せて、教育文化、子育て支援、商業等の都市機能について、公民が連携のもと、若者や女性が働きたい施設、親子が交流できる施設等の整備、子育て支援サービスの提供等の就労支援、起業支援、子育て環境の整備等を行い、若い世代への支援の充実を図ります。

### 3 都市機能誘導区域

#### 1. 都市機能誘導区域の設定

本市の現況と将来見通しを踏まえ、都市機能誘導区域の基本的な考え方を都市拠点ごとに整理し、都市機能誘導区域を設定する都市拠点として、中心市街地（徳山駅周辺）と新南陽駅周辺に都市機能誘導区域を設定します。

■表 4-1 都市機能誘導区域を設定する都市拠点の整理

都市計画マスタープラン上の都市拠点		基本的な考え方				
		人口(密度)	都市機能(集積度)	商業地域(活用度)	広域性	公共交通(結節機能)
広域都市拠点	徳山	◎	◎	◎	◎	◎
地域都市拠点	新南陽	○	○	○	○	○
地域都市拠点	熊毛	△	△	△		○
地域都市拠点	須々万		△			△
地域都市拠点	鹿野		△			△

※◎：高い ○：普通 △：低い

#### 2. 都市機能誘導区域の区域設定

##### 1) 都市機能誘導区域の範囲

都市機能誘導区域は、人口集積、都市計画、生活サービス施設等の立地状況及び公共交通の観点から、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。また、徳山駅周辺については、周南市中心市街地活性化基本計画の計画区域も考慮した区域設定を行います。

##### 《都市機能誘導区域の設定基準》

- ① 居住誘導区域であること
- ② 人口集中地区（D I D）に該当すること
- ③ 都市計画上の土地利用（用途地域等）が都市機能の集積に適していること
- ④ 生活サービス施設が集積していること
- ⑤ ピーク時の運行本数が片道3本以上を満たす、概ね鉄道駅から半径約800メートル又はバス停留所から半径約300メートルの範囲内であること

## 2) 都市機能誘導区域の設定

都市機能誘導区域の設定基準を勘案して、広域都市拠点の徳山駅周辺（238.3ha）と地域都市拠点の新南陽駅周辺（50.1ha）に以下のとおり都市機能誘導区域（合計 288.4ha）を指定します。

※図 4-1～4-3 は計画策定時の状況です。

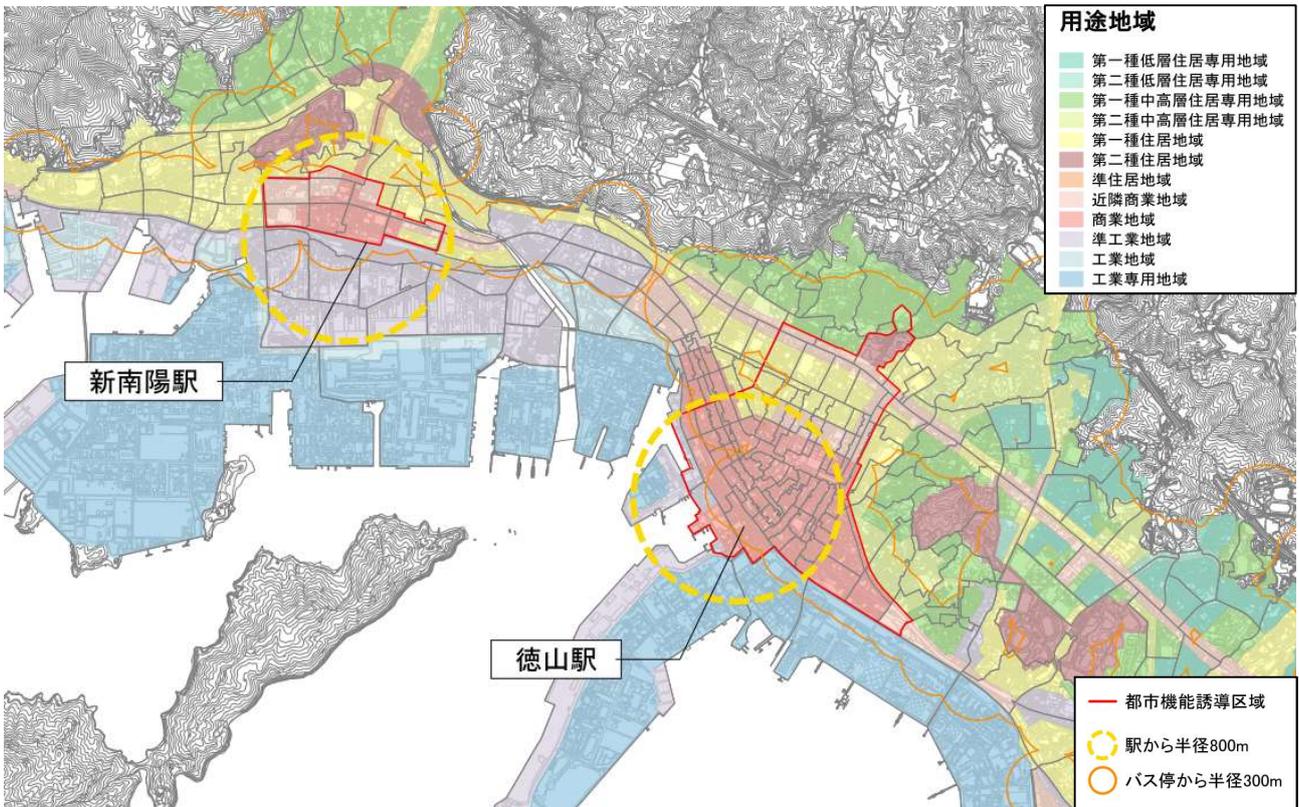


図 4-1 都市機能誘導区域（広域図）

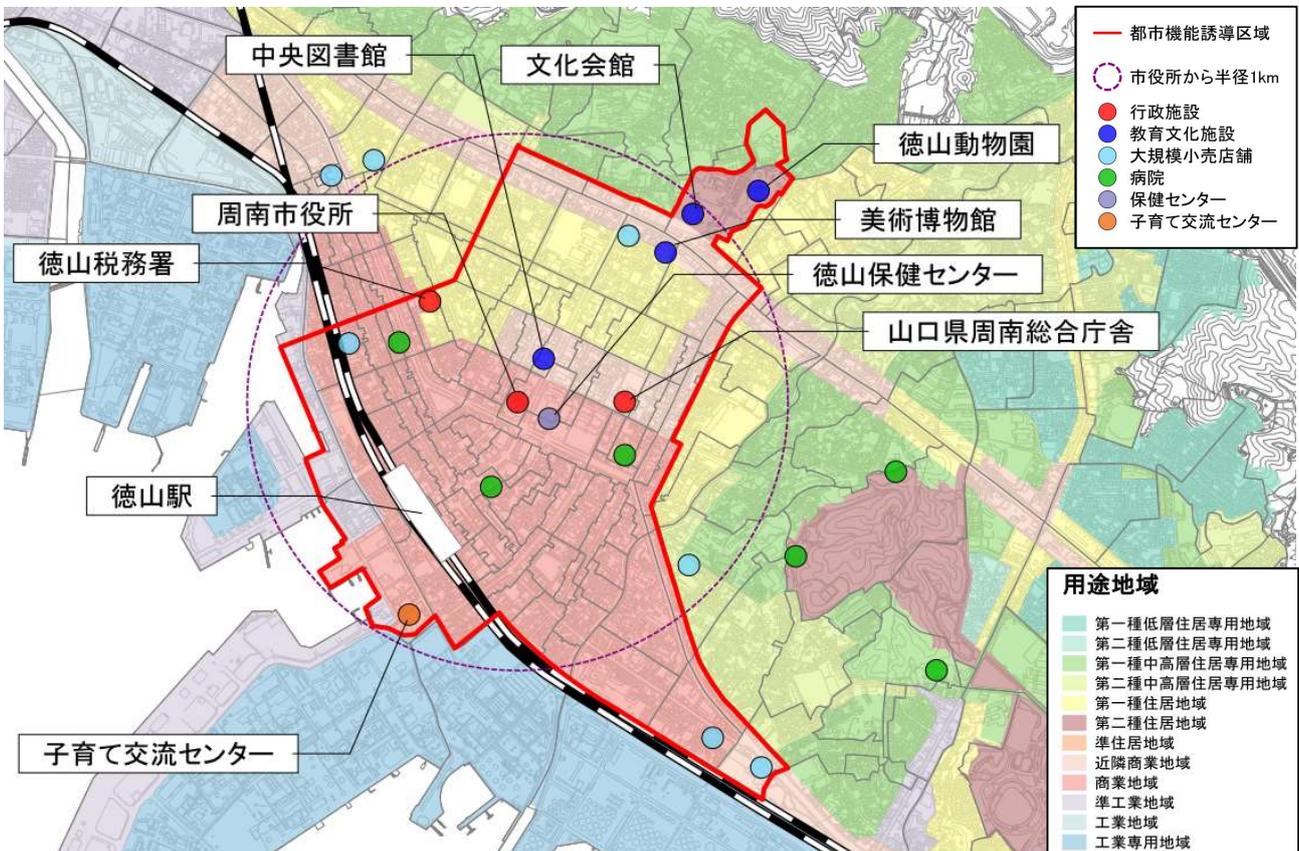


図 4-2 徳山駅周辺都市機能誘導区域：238.3ha

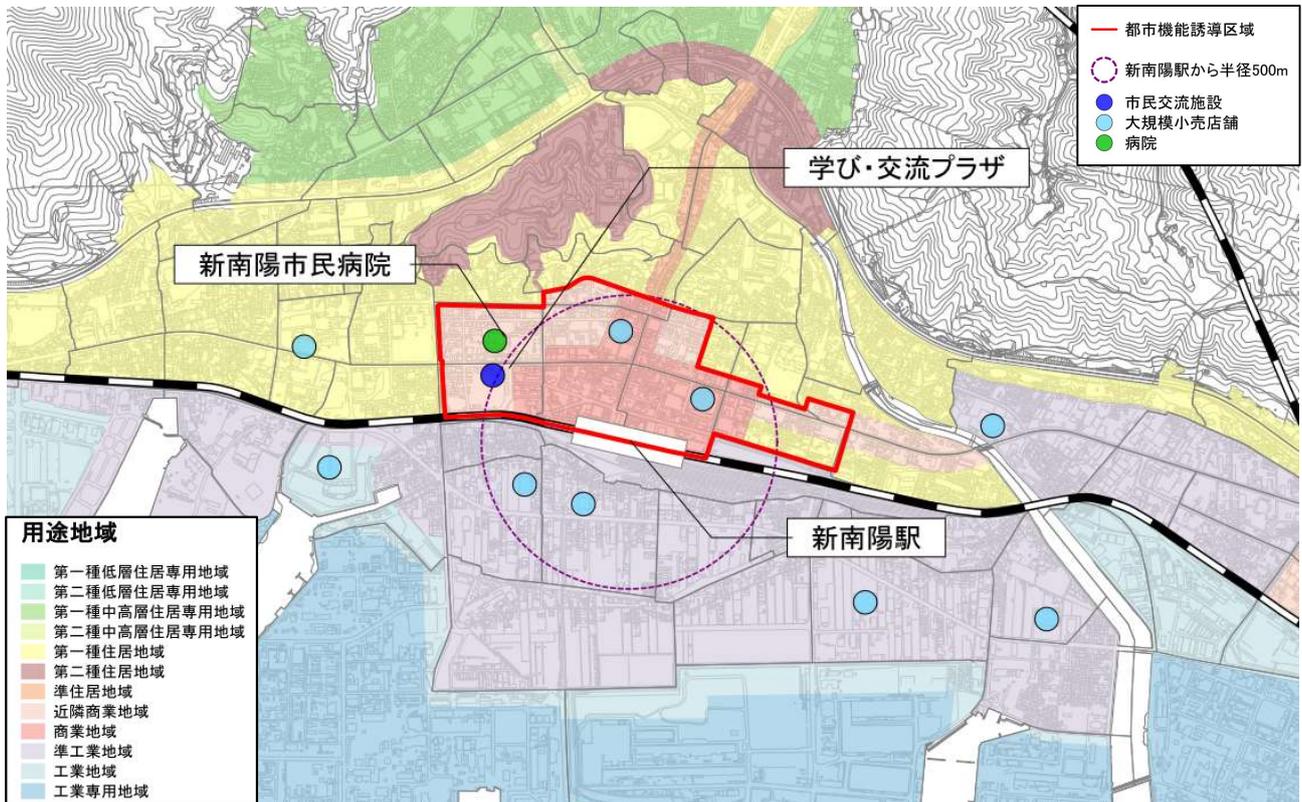


図 4-3 新南陽駅周辺都市機能誘導区域：50.1ha

■表 4-2 都市機能誘導区域の面積と割合

		徳山駅周辺	新南陽駅周辺	合計
都市機能誘導区域		238.3 ha	50.1 ha	288.4 ha
割合	市街化区域+用途地域	5.4 %	1.1 %	6.5 %
	都市計画区域※	1.0 %	0.2 %	1.2 %
	市域	0.4 %	0.1 %	0.5 %

※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 誘導すべき都市機能誘導施設

### 1. 誘導施設の基本的な考え方

都市機能増進施設とは、都市再生特別措置法第 81 条第 1 項の規定により、「医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉や利便のため必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するもの」と定められています。

人口減少・少子高齢化が進行する中で、都市拠点である徳山駅周辺と新南陽駅周辺は、都市機能が集積し必要な生活サービスを楽しむことができる“生活のプラットフォーム”としての役割を果たすことが重要です。さらに、周南広域都市圏の中核であり、本市の中心市街地でもある徳山駅周辺は、地域活力の向上に向けて、広域的な賑わいや交流を創出するような“生活の密度（生活の質）”を高める機能を果たすことも重要です。

立地を誘導すべき都市機能増進施設（以下「誘導施設」という。）の設定に当たっては、誘導方針に基づき、都市拠点の役割、施設の特性、計画との整合性、ニーズ、当該施設の立地状況等の観点か

ら、以下の具体的な基準を総合的に勘案して誘導施設を設定します。

また、誘導施設については、現状において立地数又は機能が不足するため都市機能誘導区域へ誘導する施設だけでなく、都市機能誘導区域内に維持すべき施設も含めます。

#### 《誘導施設の設定基準》

- ① 都市の居住者の共同の福祉や利便のため必要な施設か。(法定)
- ② 都市拠点の位置付けや役割と整合した施設か。
- ③ 施設の特性を考慮し、都市機能誘導区域を定める都市拠点へ誘導することが適当な施設か。
- ④ 都市機能誘導方針、上位計画、関連計画等に基づき、都市機能誘導区域に誘導すべき施設か。
- ⑤ 市民ニーズや社会ニーズにより、都市機能誘導区域に誘導すべき施設か。
- ⑥ 当該施設の立地状況又は将来見通しから、都市機能誘導区域に誘導すべき施設か。

## 2. 誘導施設の設定

### 1) 都市機能増進施設の分類

本計画では、提供するサービス内容、利用圏等に基づき、都市機能を高次都市機能と生活都市機能に分類し、対象施設の設置目的等により、以下のとおりその立地特性を整理します。

拠点型施設は、誘導施設の設定基準を勘案して誘導施設の設定を検討します。分散型施設は、基本的に徒歩圏内などのアクセスしやすい場所に立地することが望ましいので、誘導施設の設定基準に基づき誘導施設の設定を検討し、該当する施設の都市機能誘導区域の過不足等を重視して、誘導施設の設定を行います。地域型施設は、その利用圏に応じて地域単位で立地すべきなので、原則として誘導施設の設定を行わず、施設の立地状況、居住人口など今後の社会経済情勢の変化、拠点の見直し等に対応して誘導施設の設定を行うこととします。

■表 4-3 都市機能の種類

分類		特性	定義
都市機能	高次都市機能	拠点型	住民の生活又は企業等の経済活動に対して、医療、福祉、教育、文化、商業、行政等の高質なサービスを広域に提供する機能。主に交通結節点等の都市拠点に立地すべき施設。
	生活都市機能	地域型	住民の生活又は企業等の経済活動に対して、医療、福祉、教育、文化、商業、行政等の基礎的サービスを一定の地域に提供する機能。主に各生活圏や利用圏の中心地に立地すべき施設。
		分散型	住民の生活又は企業等の経済活動に対して、医療、福祉、教育、文化、商業、行政等の基礎的サービスを提供する機能。主に居住人口に応じて立地すべき施設。

## 2) 立地適正化計画の対象とする都市機能増進施設

本市は、本計画の対象施設として、以下の日常生活に密接な都市機能を有する都市機能増進施設（以下「対象施設」という。）の中から誘導施設を定めます。

なお、国の出先機関、山口県の出先機関等の広域行政施設については、本計画において対象施設から除外しますが、本市が周南広域都市圏の中心市であることを考慮しますと、都市機能誘導区域である徳山駅周辺（中心市街地）に立地することが適当と考えます。また、高等学校、大学等の広域教育施設についても、本計画において対象施設から除外しますが、交通利便性等を考慮しますと、基本的に都市機能誘導区域又はその周辺への立地が適当と考えます。

■表 4-4 本計画の対象とする都市機能増進施設

都市機能	施設	立地特性			備考
		拠点	地域	分散	
保健医療	保健センター	○			地域保健法第 18 条
	病院	○			医療法第 1 条の 5
	診療所 歯科診療所			○	診療所は、内科、小児科、外科、整形外科、産婦人科、眼科、耳鼻咽喉科、皮膚科を対象とする。
	調剤薬局			○	医療法第 1 条の 2
福祉	福祉センター	○			
	高齢者福祉施設			○	
	介護保険事業所			○	
	障害者福祉施設			○	
	児童福祉施設			○	
	地域包括支援センター		○		
子育て支援	子育て支援施設	○	○		子育て交流センター、子育て支援センター、こども家庭センター
	保育所			○	児童福祉法第 39 条第 1 項
	認定こども園			○	就学前の子どもに関する教育、保育等の総合的な提供の推進に関する法律第 2 条第 6 項
	幼稚園			○	学校教育法第 1 条
	地域型保育事業施設			○	子ども・子育て支援法第 7 条第 5 項等
教育文化	小学校・中学校		○		学校教育法第 1 条
	高等学校・中等教育学校・特別支援学校・大学・高等専門学校	○			
	専修学校・各種学校	○			学校教育法 124 条、第 134 条
	図書館	○			図書館法第 2 条第 1 項
	博物館・博物館相当施設	○			博物館法第 2 条第 1 項、第 29 条 (美術博物館、動物園)

都市機能	施設	立地特性			備考
		拠点	地域	分散	
	文化ホール	○			文化会館、文化小ホール等
	公民館・集会所		○		社会教育法第 21 条等
スポーツ	スポーツ施設	○	○		体育館、プール、運動場等
商業	大規模小売店舗	○			大規模小売店舗立地法第 2 条第 2 項
	スーパーマーケット			○	生鮮食品を販売するスーパーマーケット
	小売・飲食・サービス店舗	○		○	
	コンビニエンスストア			○	
娯楽	映画館・劇場	○			興行場法
金融等	金融機関	○		○	銀行法第 2 条、長期信用銀行法第 2 条、信用金庫法等
	郵便局			○	日本郵便株式会社法第 2 条第 4 項
行政	市役所	○			地方自治法第 4 条第 1 項
	総合支所・支所		○		地方自治法第 155 条第 1 項
	国の出先機関	○			税務署、法務局、年金事務所等
	山口県の出先機関	○			環境保健所、児童相談所、警察署等
	市民交流施設	○	○		広域交流施設、地域交流施設

### 3) 都市機能誘導区域の位置づけと役割

都市機能誘導区域を設定する 2 つの都市拠点について、各拠点の位置付けと役割を整理します。

#### ① 徳山駅周辺の位置づけと役割

本市の広域都市拠点である徳山駅周辺は、周南広域都市圏の中核を担う都市核であるとともに、鉄道（新幹線、山陽本線、岩徳線）と路線バス、航路が接続する広域交通結節拠点として位置付けられています。医療、福祉、商業、業務、教育、文化、行政等の都市機能、特に高次都市機能が高密度に集積しており、“生活の豊かさと活力が溢れる都心”として、周南広域都市圏に質の高い生活サービス等を提供しながら、賑わいと活力を創出することが求められています。

また、中心市街地におけるまちづくりの理念「公園都市（パークタウン）」に基づき、公園のように誰にとっても居心地が良く、多世代が憩い、交流できる公共空間として重要な都市拠点となっています。



写真 4-1 徳山駅周辺の代表的な施設

《徳山駅周辺＝都心の主な役割》

- 市民や企業の経済活動が行われる経済拠点【商業・業務・金融】
- 中心市街地として都市の魅力と活力を創出する賑わい拠点【商業・教育文化等】
- 多くの市民が集い、様々な市民活動が展開される交流拠点【行政等】
- 児童生徒や青少年の育成、文化芸術の振興等を行う教育文化拠点【教育文化】
- 安心して子供を産み、育てるための支援等を行う子育て支援拠点【保健・子育て支援】
- 保健医療機関の集積により市民の安心安全を守る保健医療拠点【保健・医療】
- 国、県、市の行政機関が集積した、周南広域都市圏の中核となる行政拠点【行政】
- 複数の交通機関が接続して、市民の移動を円滑にする広域交通拠点【交通】

② 新南陽駅周辺の位置づけと役割

本市の地域都市拠点である新南陽駅周辺は、周南広域都市圏の地域核であるとともに、鉄道（山陽本線）と路線バスが接続する主要交通結節拠点として位置付けられています。商業、医療等の一定の都市機能が集積しており、“暮らしやすさと安心の副都心”として、周南市西部を中心に日常生活に密接な生活サービス等を提供することが求められています。



写真 4-2 新南陽駅周辺の代表的な施設

《新南陽駅周辺＝副都心の主な役割》

- 生活に必要な商品やサービスが提供される商業拠点【商業・金融】
- 医療機関の集積により市民の安心安全を守る医療拠点【医療】
- 様々な市民活動等が展開される交流拠点【行政等】
- 複数の交通機関が接続して、市民の移動を円滑にする交通拠点【交通】

#### 4) 誘導すべき都市機能増進施設

誘導施設の設定基準について以下のとおり整理し、対象施設から誘導施設を選定します。

■表 4-5 対象施設の設定基準の整理

拠点	都市機能増進施設	設定基準				
		役割	拠点型	誘導方針等	ニーズ	立地状況
徳山駅 周辺	大規模小売店舗	経済	○		○	
	スーパーマーケット				○	
	小売・飲食・サービス店舗		○		○	
	銀行等		○			
	映画館・劇場	賑わい 交流	○	○	○	○
	博物館・博物館相当施設		○	○		
	図書館		○	○		
	広域交流施設		○	○		
	専修学校等	教育 文化	○	○		
	図書館（再掲）		○	○		
	博物館・博物館相当施設（再掲）		○	○		
	文化ホール		○	○		
	子育て支援施設	子育て支 援	○	○		
	保育所			○		
	認定こども園			○		
	幼稚園			○		
	地域型保育事業施設			○		
	保健センター	保健 医療	○	○		
	病院		○	○	○	
診療所			○	○		
調剤薬局						
市役所	行政	○	○			
新南陽 駅周辺	大規模小売店舗	商業	○		○	
	スーパーマーケット				○	
	小売・飲食・サービス店舗		○		○	
	病院	医療	○	○	○	
	診療所			○	○	○
	調剤薬局					
	広域交流施設	交流	○	○		

### 3. 誘導施設

徳山駅周辺都市機能誘導区域及び新南陽駅周辺都市機能誘導区域について、本市の現況等から、以下のとおり誘導施設を具体的に設定します。誘導施設については、施設の立地状況、必要性等を考慮して、適宜見直しを行います。

■表 4-6 誘導すべき都市機能増進施設（誘導施設）

拠点名	誘導施設	種類・規模等	
徳山駅 周辺	商業施設	大規模小売店舗立地法第2条第2項の規定による小売店舗	
	映画館・劇場		
	図書館	中央図書館	
		民間が商業施設と一体的に運営する図書館法上の図書館(民間活力導入図書館)	
	広域交流施設	徳山駅前賑わい交流施設	
	専修学校等	専門学校、各種学校	
	博物館	美術博物館	
	博物館相当施設	徳山動物園	
	文化ホール	文化会館、文化小ホール	
	病院※		
	診療所※	小児科、産婦人科	
	保健センター		
	子育て支援施設	子育て交流センター、こども家庭センター	
市役所	交流施設を含む。		
新南陽 駅周辺	商業施設	大規模小売店舗立地法第2条第2項の規定による小売店舗	
	病院※		
	診療所※	小児科、産婦人科、整形外科、皮膚科、眼科、耳鼻咽喉科	
	広域交流施設	学び・交流プラザ	

※病院及び有床診療所を開設する場合は、山口県保健医療計画等との整合が必要となります。

## 5 誘導施設の立地を誘導するために講ずべき施策

都市機能誘導区域において、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) 既存の都市機能の維持・改善

都市拠点としての利便性の維持・向上のため、既に立地している医療・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について、原則として都市機能誘導区域に維持するとともに、利用者ニーズ等の必要に応じて、補助金の活用等の手法により、その機能の強化や複合化に取り組みます。

また、安心安全の確保と快適性（アメニティ）の向上のため、施設の耐震化やユニバーサルデザインへの対応にも取り組みます。

### 2) 都市拠点の特性に応じた新たな都市機能の集約

都市拠点としての利便性の向上のため、各拠点の役割に応じて、都市機能誘導区域ごとに不足する都市機能を有する生活サービス施設及び都市魅力増進施設について、低未利用地や市民館跡地などの国公有財産の活用、ふるさと融資、市街地開発事業、補助金の活用等の手法により、当該区域への集約に取り組みます。

また、各都市機能誘導区域外から当該区域内への生活サービス施設の移転についても、利便性の向上と拠点性の強化に繋がることから、施設の立地状況を勘案しつつ、同様に当該区域への集約に取り組みます。

### 3) 女性や子育て世代の暮らしを支える都市機能の充実

都市の持続性や将来性を維持するため、若い世代、特に女性や子育て世代の暮らしやすさを向上させる生活サービス施設及び都市魅力増進施設について、起業・創業支援、就労・結婚・妊娠・出産・子育てなどへの支援、教育環境の充実等により、都市機能誘導区域への維持と集約を継続的に取り組みます。

### 4) 電解コンビナート等の地域資源の活用

臨海部に立地するコンビナートと市街地が隣接している本市の特性を活かすため、コンビナートから発生する電力を市街地へ供給する送電設備の整備、誘導施設への電力供給等のインセンティブによる都市機能の誘導等に取り組みます。

### 5) 適正な規模の都市拠点の形成

都市拠点における都市空間を高密度化するため、エリアマネジメント、リノベーション、減築等により、市街地とともに拡大した都市拠点について、適正な規模への再形成に取り組みます。中長期的には、土地利用の状況等を考慮しつつ、人口規模等に見合った用途地域等の見直しにも取り組みます。

### 6) 魅力ある都市環境の推進

都市拠点における都市環境を改善して都市機能を誘導するため、官民連携によるオープンスペースや滞留拠点の整備、都市景観への配慮、歩行者空間の高質化、駐車場の集約、バリアフリー化等により、人が集まる魅力の高い都市環境の推進に取り組みます。

また、老朽化した道路、橋梁、河川、上下水道等の社会基盤の更新を適切に行い、良好な都市環境の維持に取り組みます。

## 7) 公民連携の推進

都市の持続性や将来性を維持するため、周南公立大学等の高等教育機関、企業、山口県等と連携して、若い世代の人材育成、雇用創出等に取り組みます。

また、PPP/PFI などによる民間活力の導入、民間事業者の育成、まちづくり会社等の企業との連携、適切な情報提供等により、都市拠点への民間投資の誘導に積極的に取り組みます。

## 8) 交通結節機能の強化

都市拠点における交通利便性（アクセシビリティ）を確保して拠点性を向上させるため、広域交通拠点、主要交通拠点等の交通結節点において、駅前広場の整備、待合環境の整備、ユニバーサルデザインへの対応等により、交通事業者と連携して、利用者ニーズに合った交通結節機能の強化に取り組みます。

※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。



## 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の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。

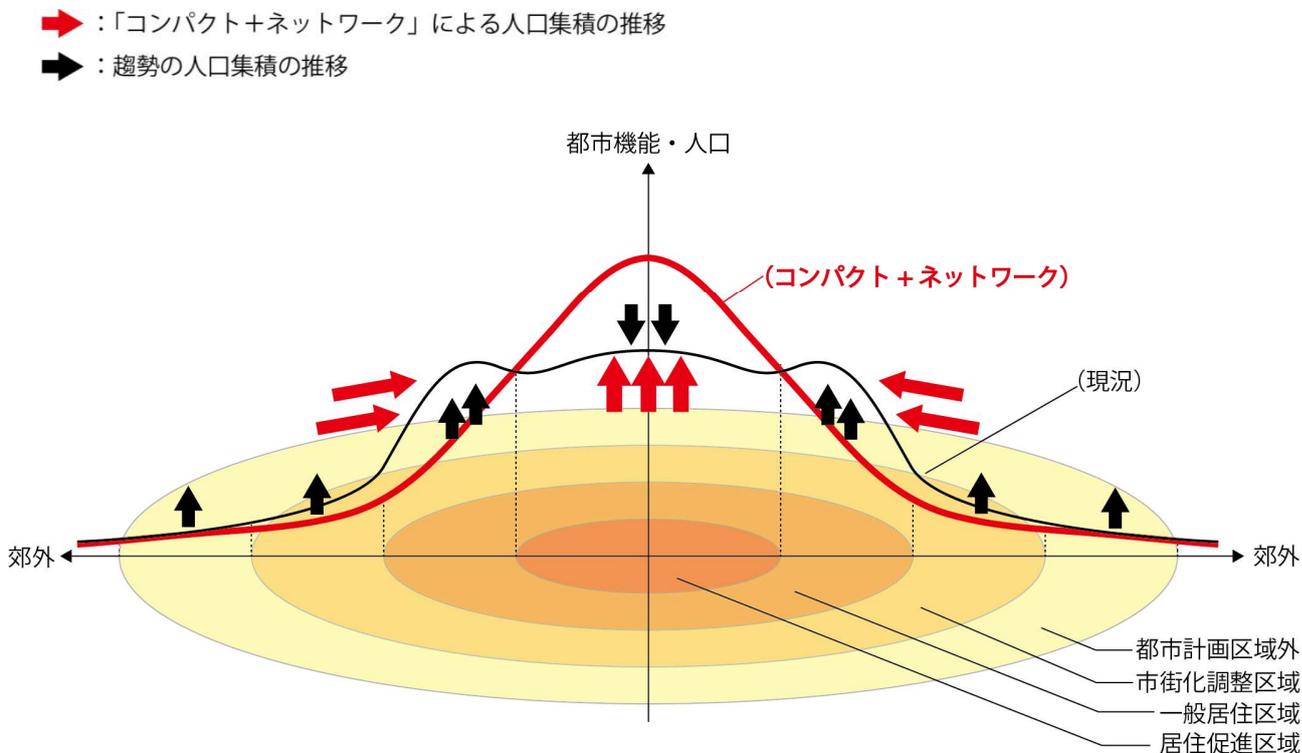


図 5-1 将来の居住空間密度のイメージ

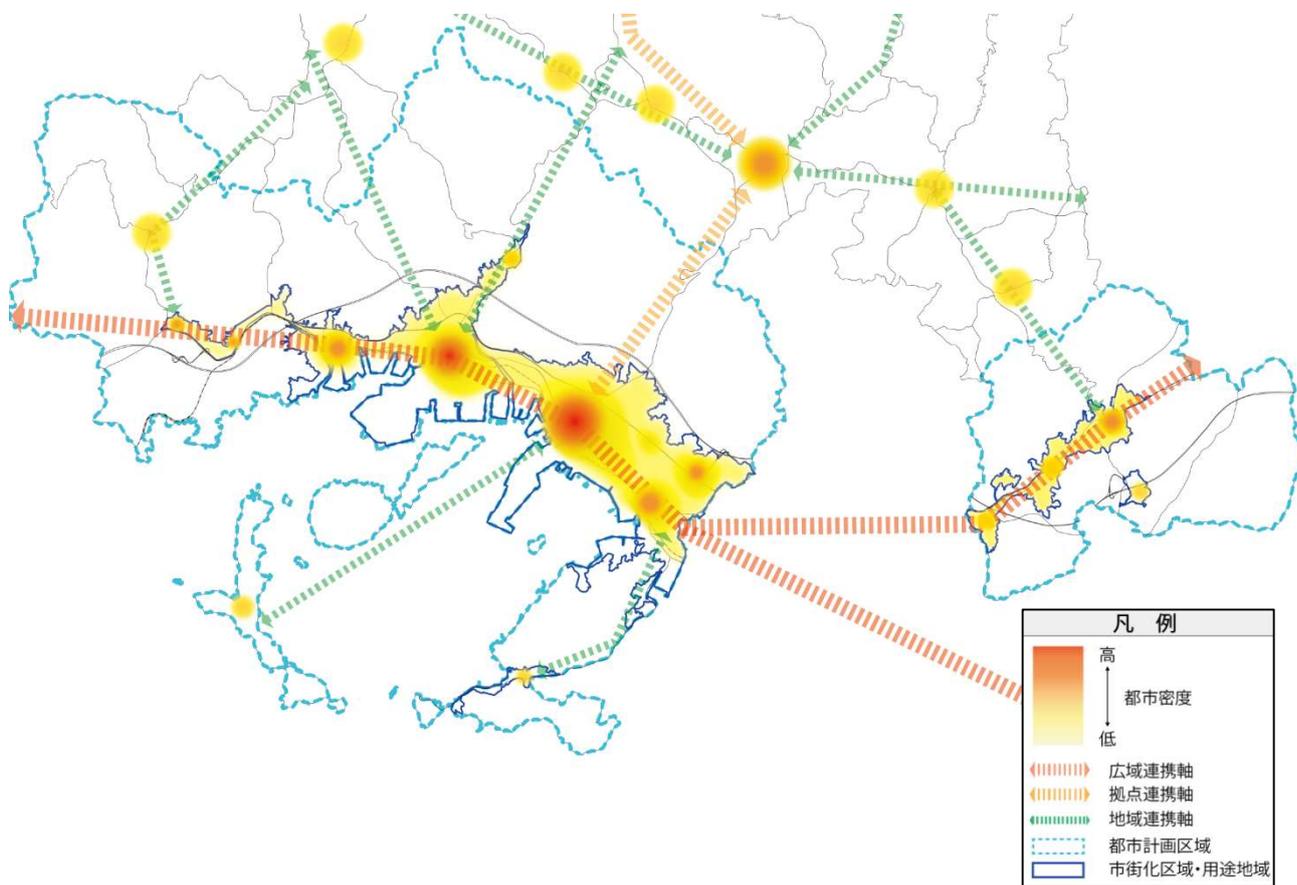


図 5-2 将来の市街地形成のイメージ (都市計画区域内)

### 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。

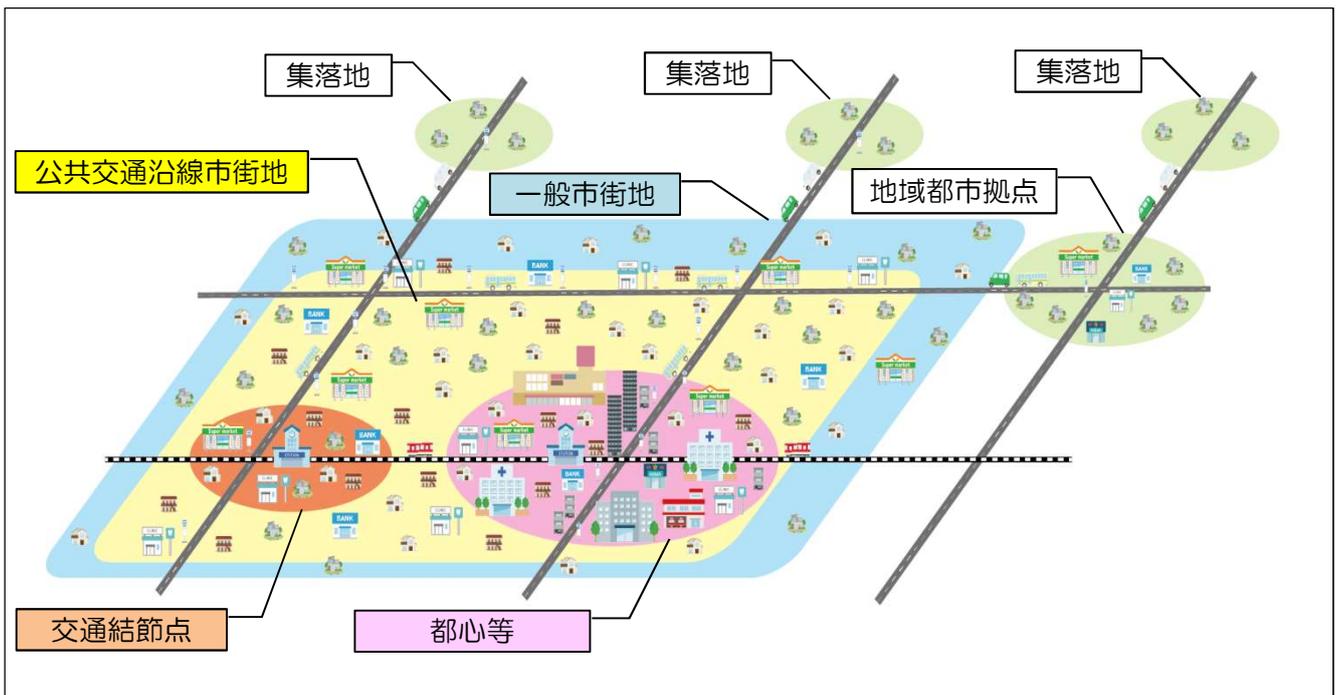


図 5-3 将来の市街地等イメージ（工業地域等は除く）

## 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。

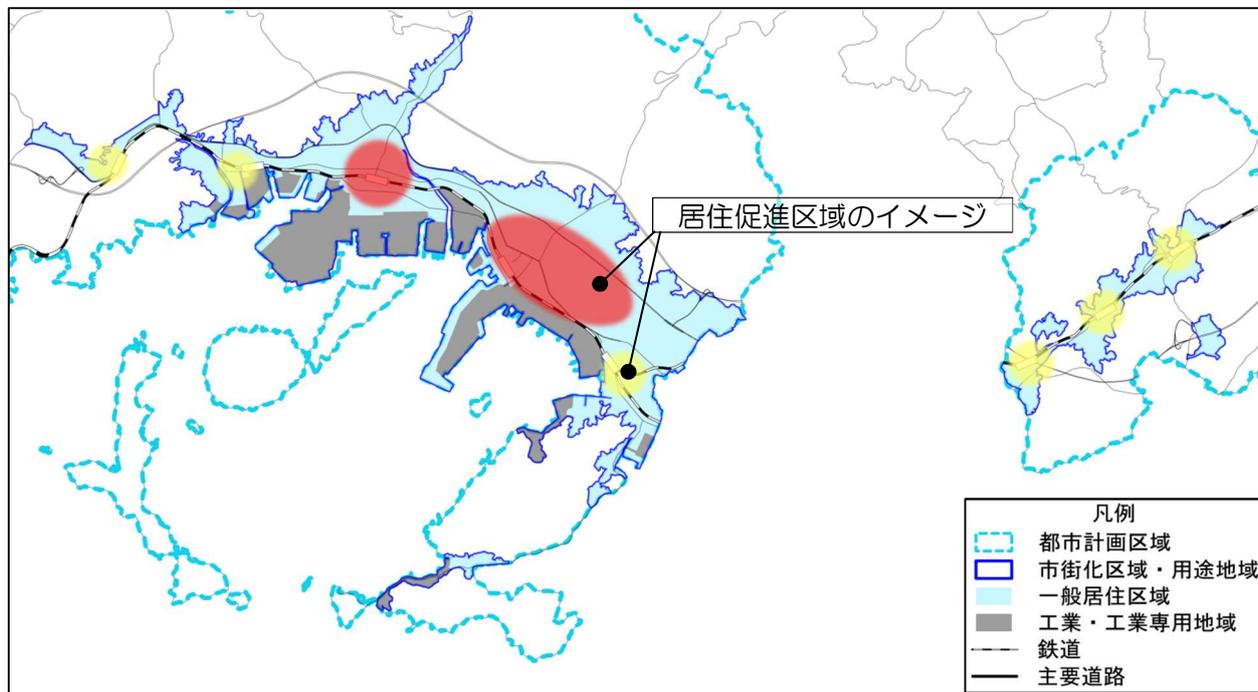


図 5-4 居住促進区域のイメージ

## 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。

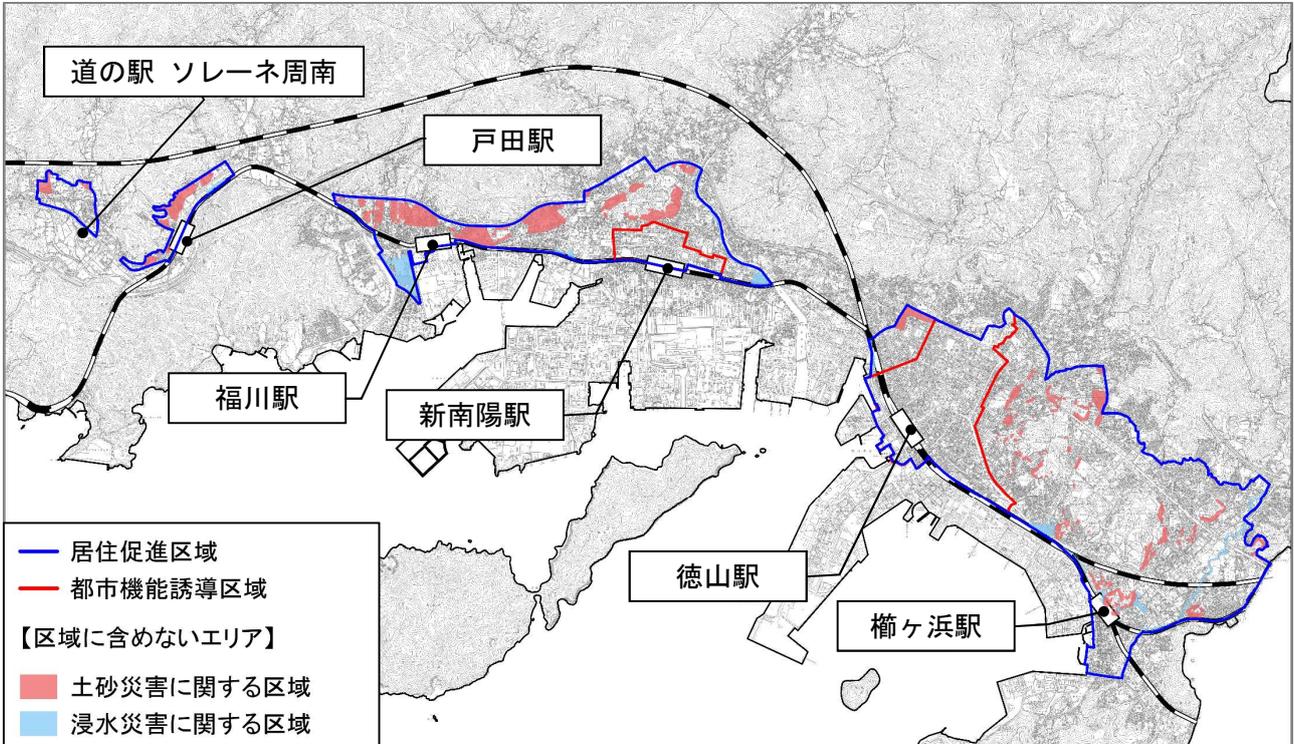


図 5-5 居住促進区域広域図 (周南都市計画区域) : 1,304ha

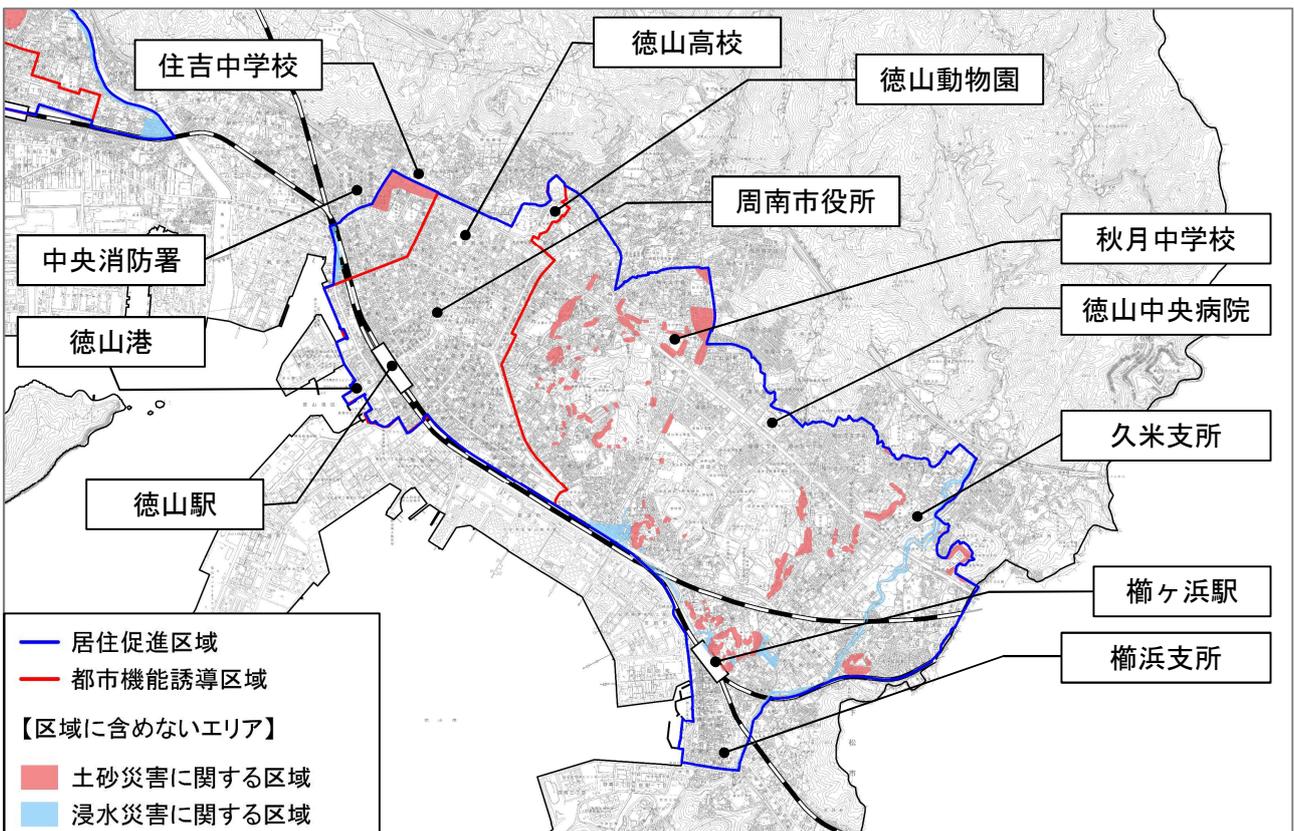


図 5-6 居住促進区域拡大図 (徳山地域) : 979ha

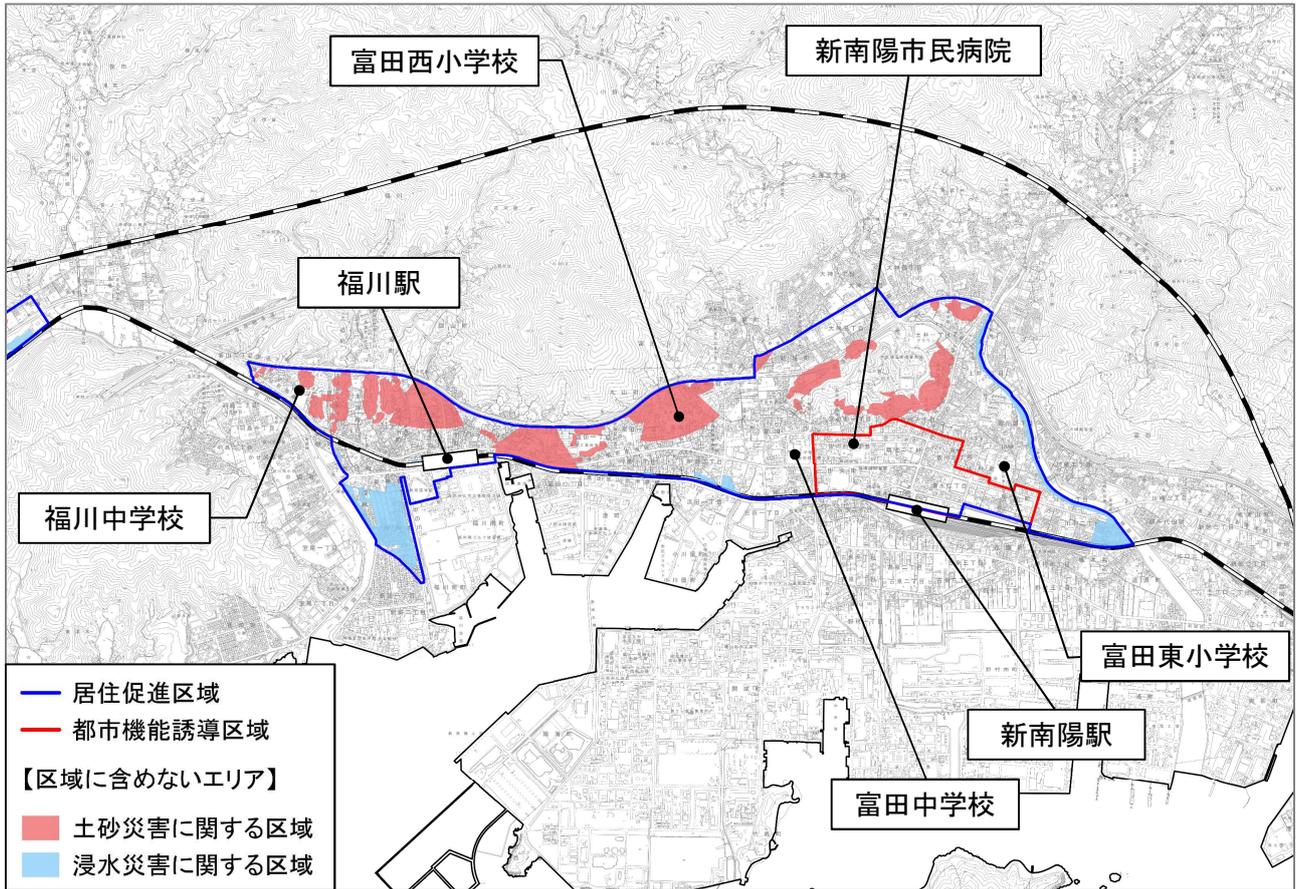


図 5-7 居住促進区域拡大図（新南陽地域）： 275ha

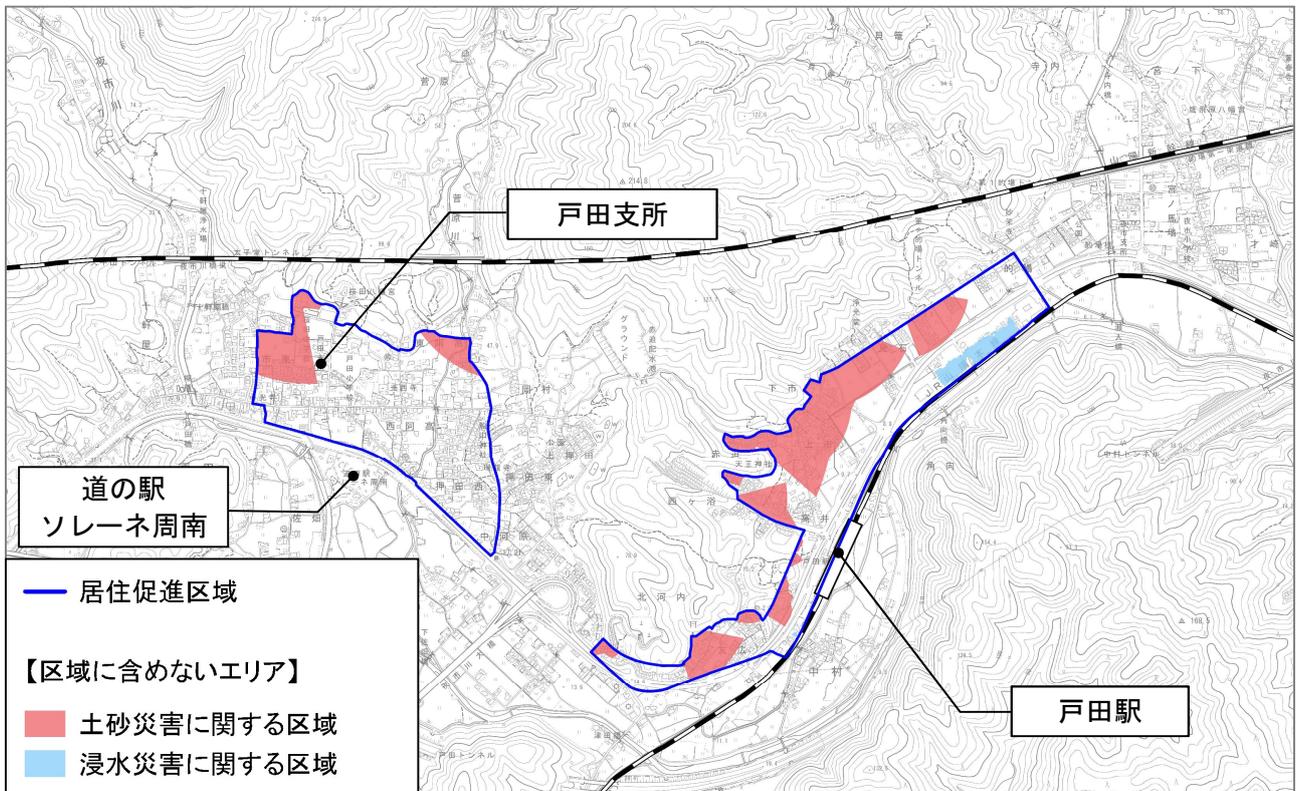


図 5-8 居住促進区域拡大図（徳山西部地域）： 50ha

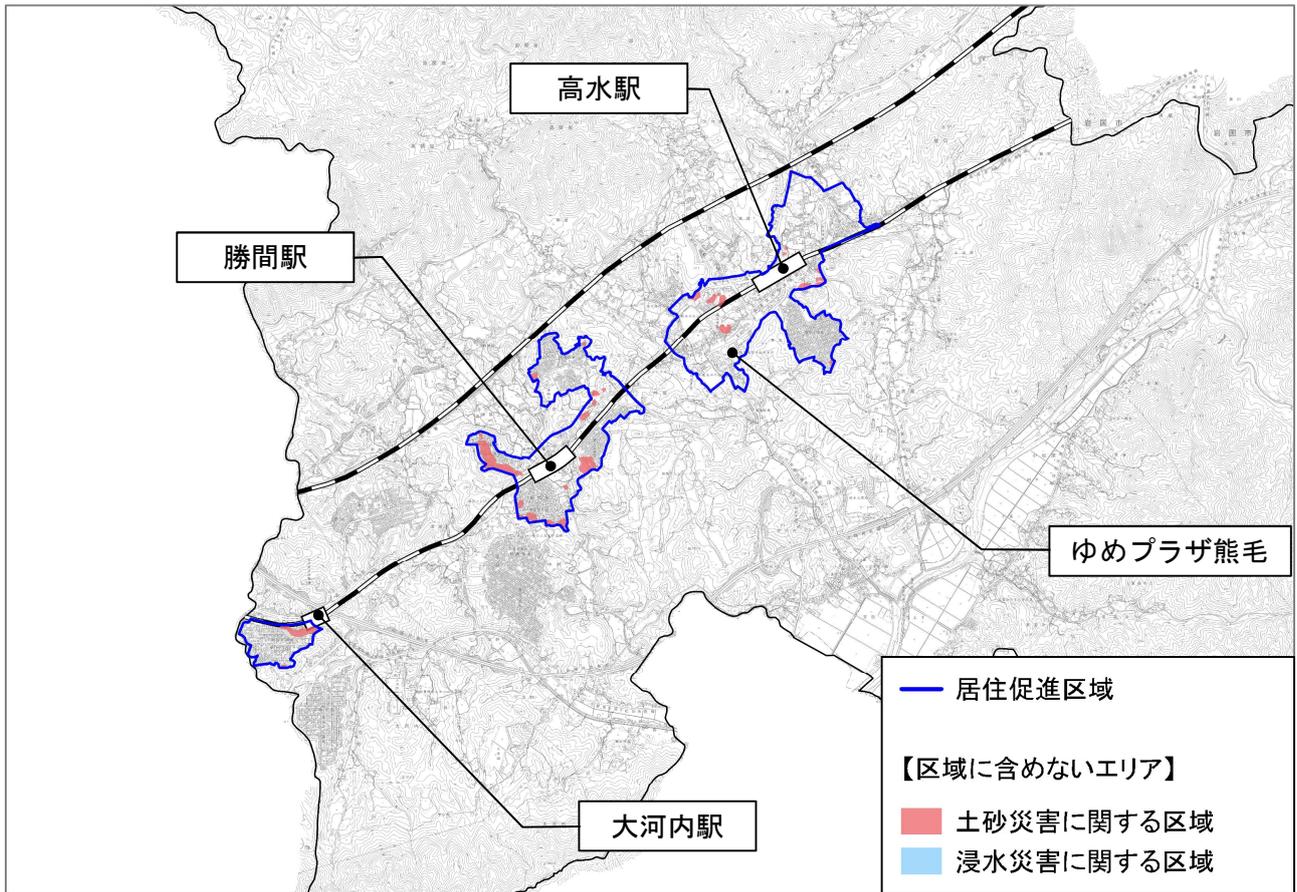


図 5-9 居住促進区域広域図（周南東都市計画区域）：187 ha

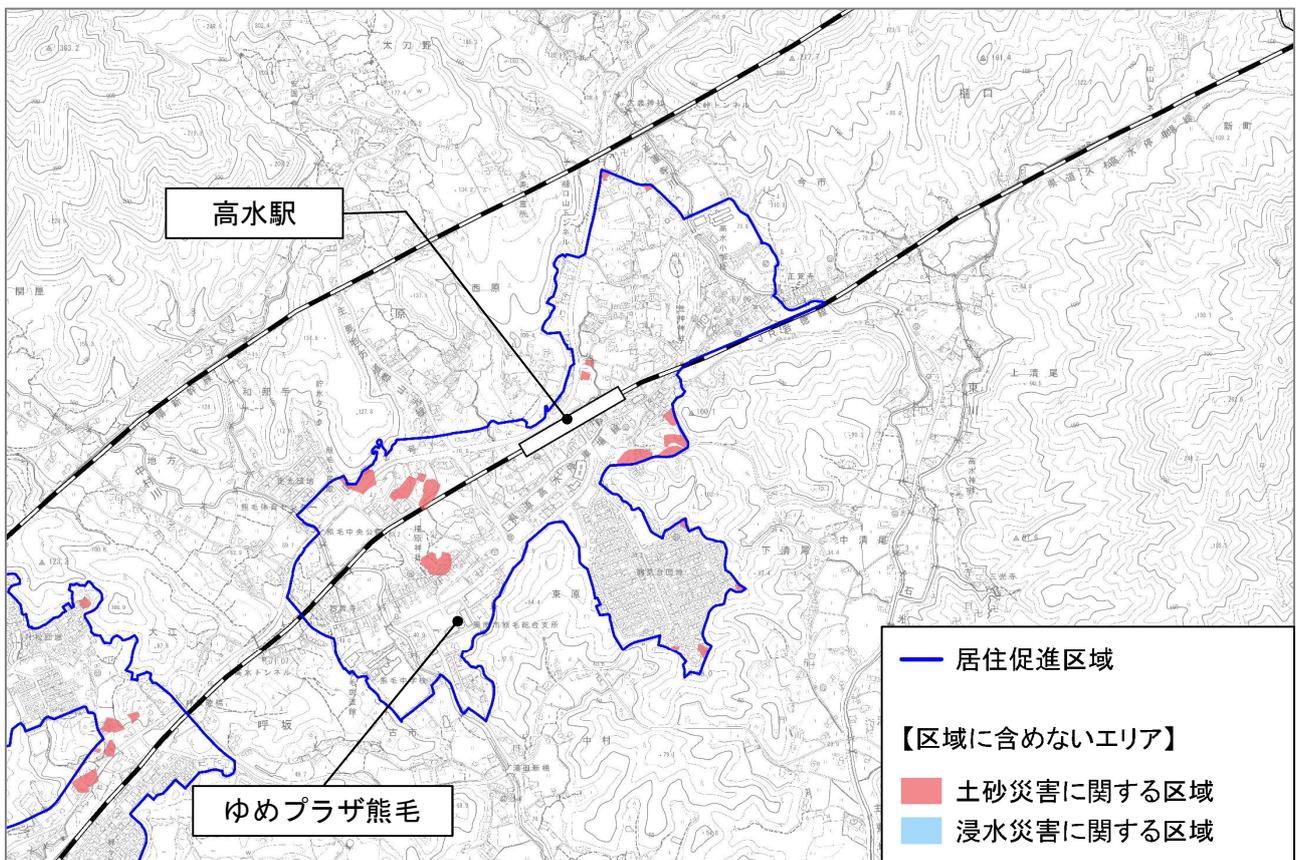


図 5-10 居住促進区域拡大図（高水駅周辺地域）：108ha

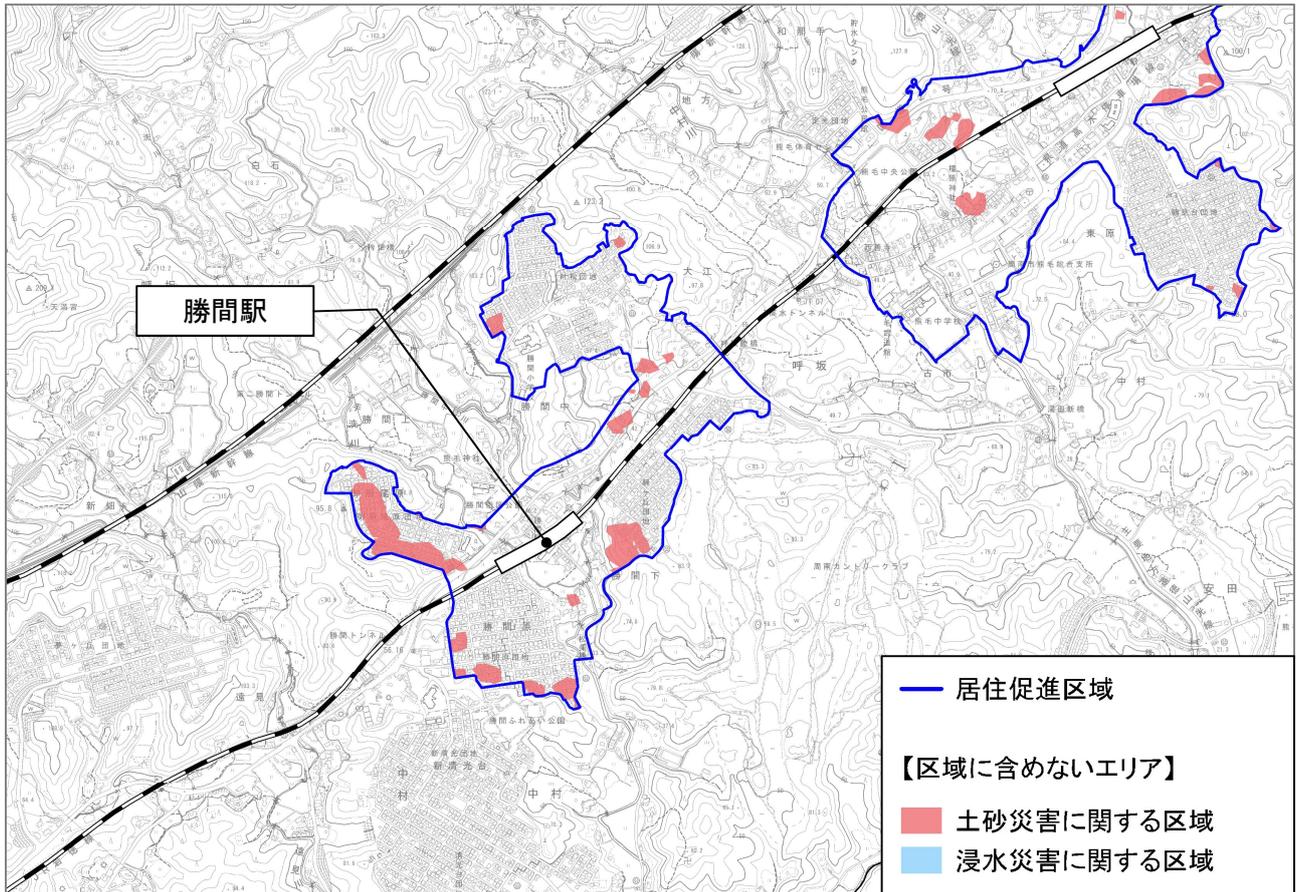


図 5-11 居住促進区域拡大図（勝間駅周辺地域）：66ha

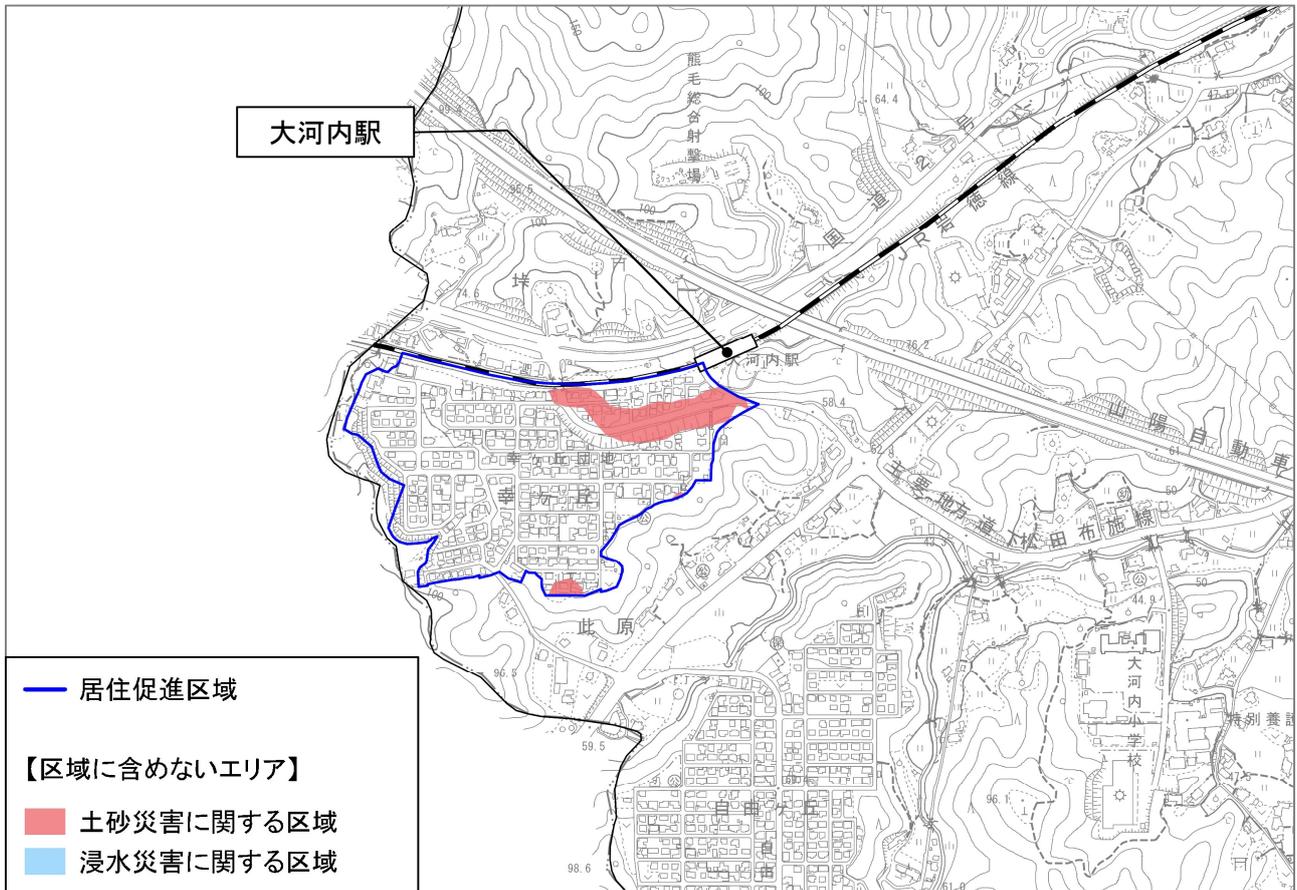


図 5-12 居住促進区域拡大図（大河内駅周辺地域）：13ha

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。

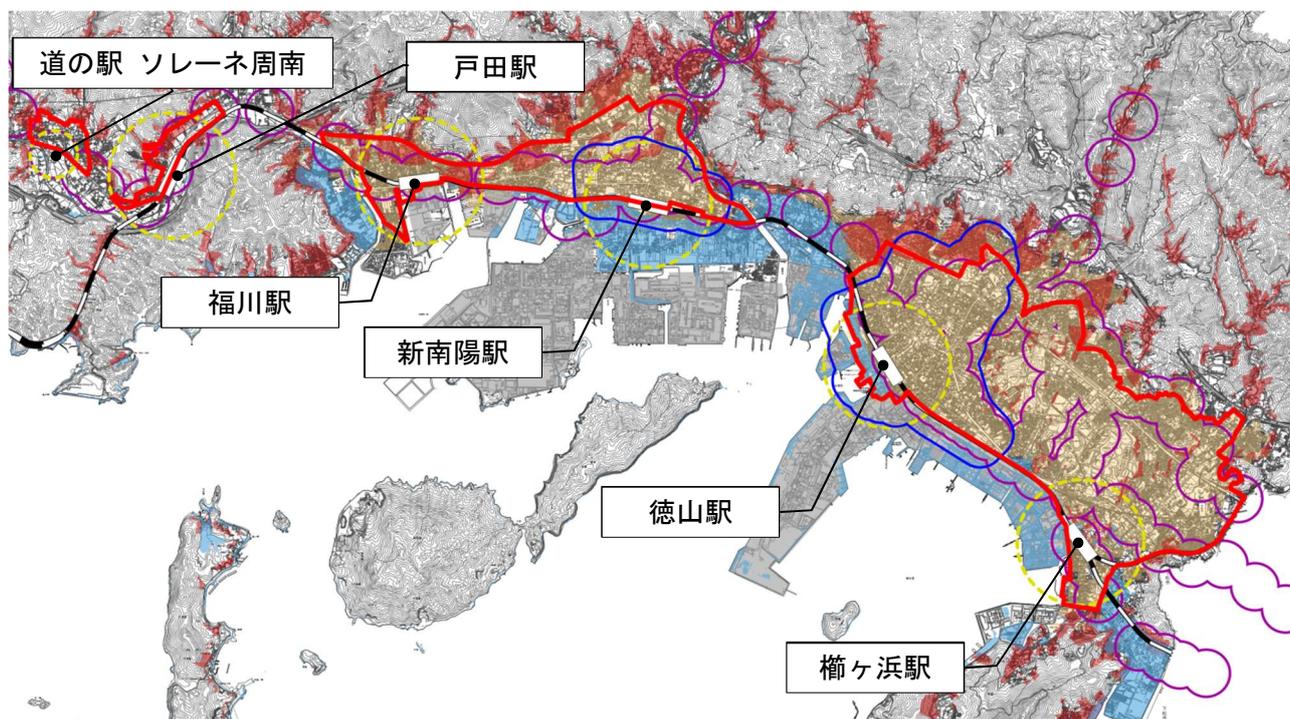


図 5-13 【参考：計画策定時（平成 30 年度）】居住促進区域広域図（周南都市計画区域）

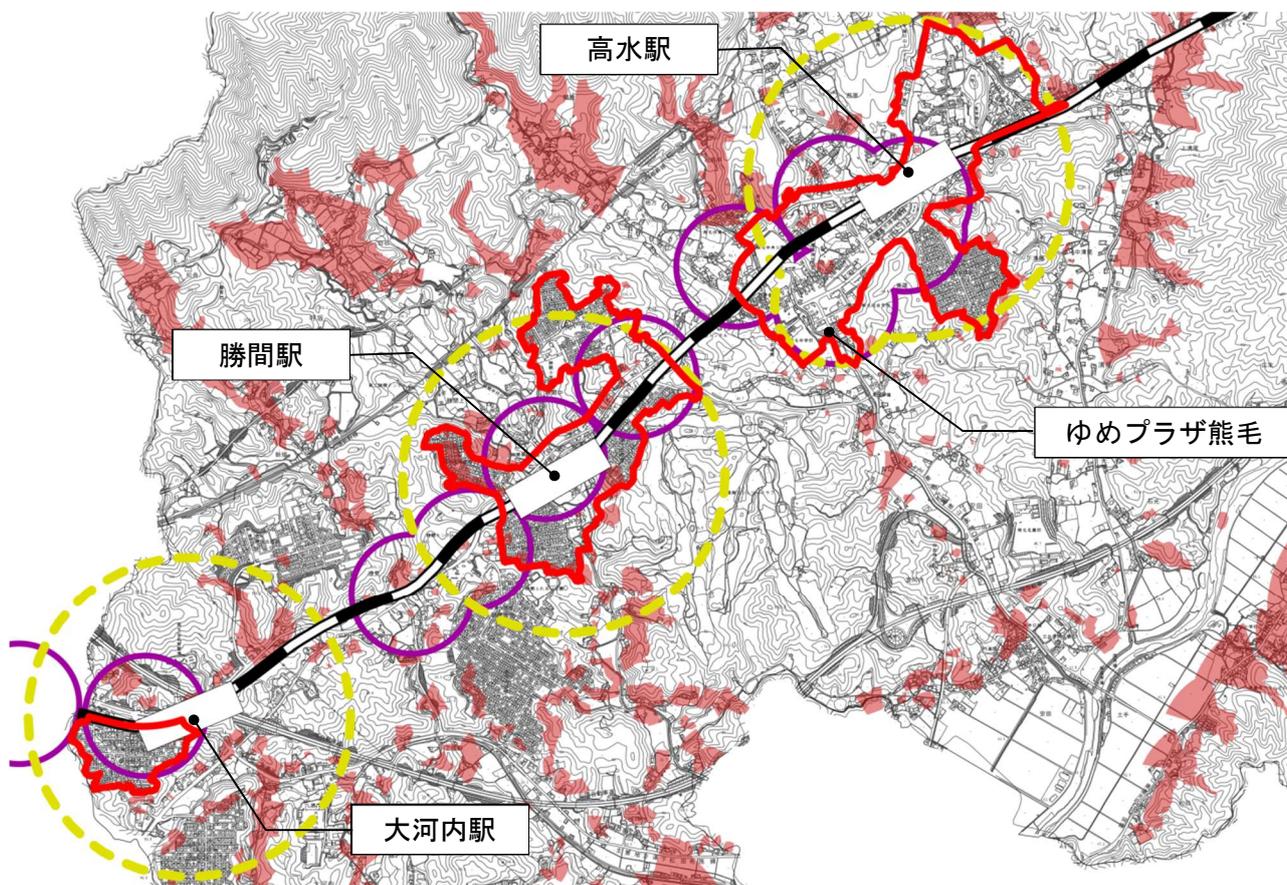


図 5-14 【参考：計画策定時（平成 30 年度）】居住促進区域広域図（周南東都市計画区域）

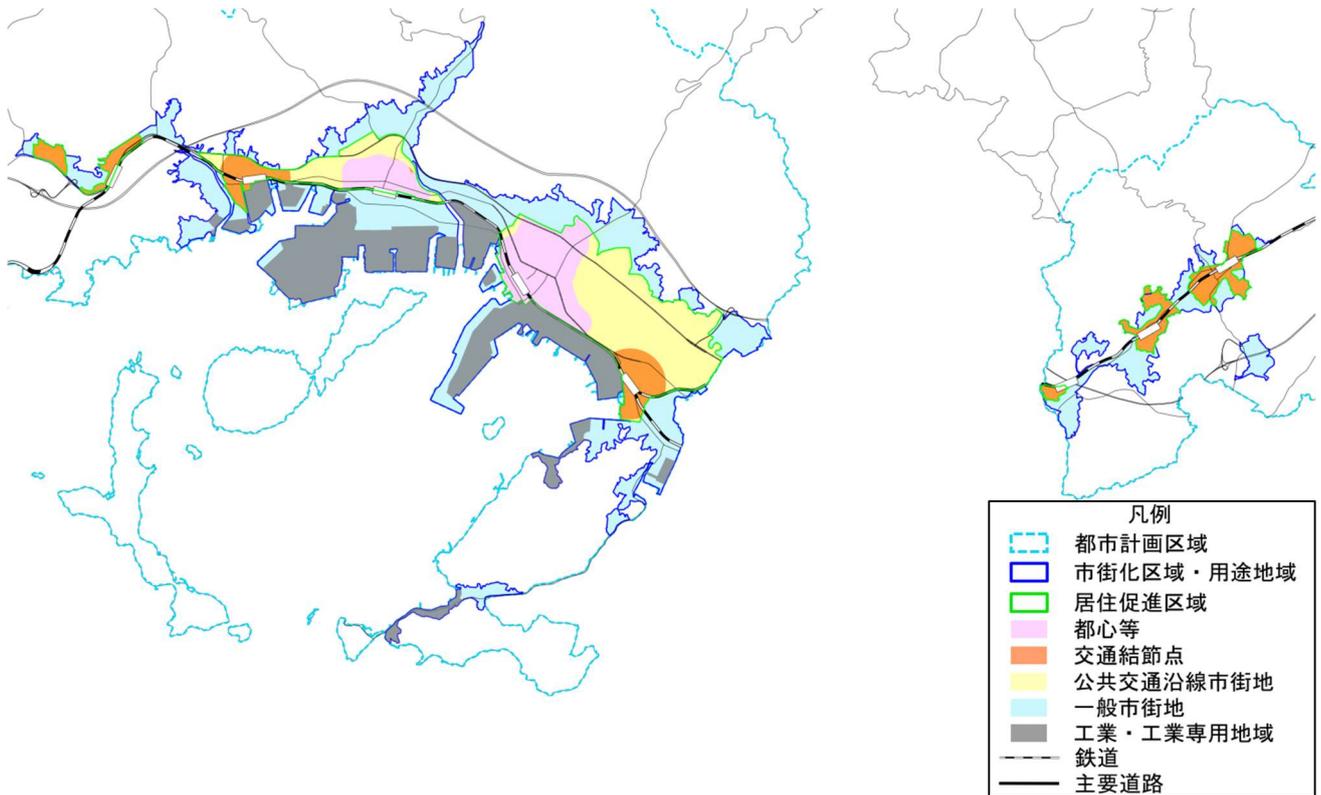


図 5-15 将来の市街地のイメージ

■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 %

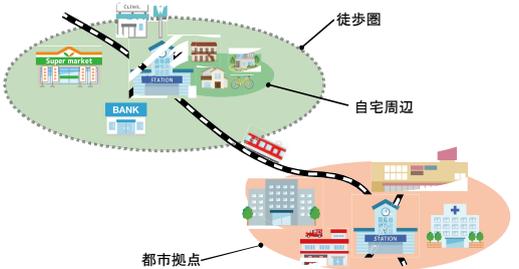
※周南都市計画区域と周南東都市計画区域を合算した数値

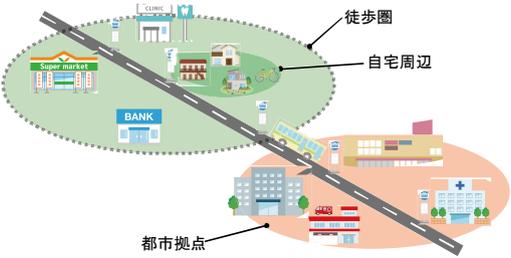
## 4 将来の市街地等における暮らし

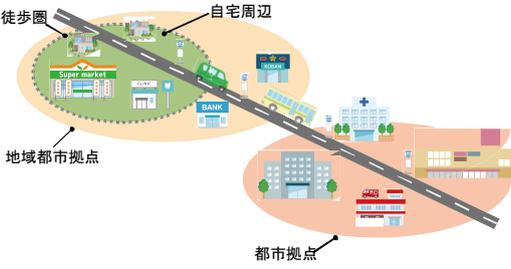
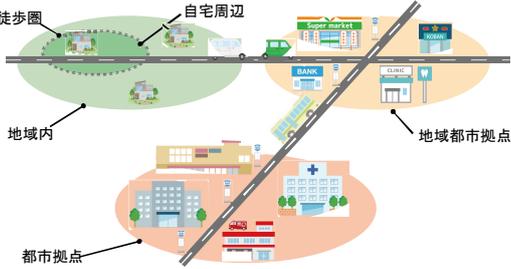
将来の市街地等のイメージを踏まえ、各区域における生活スタイルについて、生活サービス施設などの立地状況や公共交通の状況、居住形態（戸建て住宅、マンション等）といった「まちの姿」と、日常の買い物や通院、通勤といった「暮らし方」の2つの観点から整理しました。

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	<p>イメージ図</p> <p>マイカー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施設を利用できる快適な暮らし</p> <p><b>【都心等】</b> (想定人口密度：60人/ha)</p> 	
		都心等		
	交通結節点	まちの姿		<p><b>【施設・公共交通状況】</b> 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><b>【居住形態】</b> 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><b>【買物】</b> 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><b>【通院】</b> 病院・診療所は徒歩・自転車で通院する。</p> <p><b>【通勤】</b> 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><b>【施設・公共交通状況】</b> 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><b>【居住形態】</b> アパート、2階建て戸建住宅（狭敷地）が中心。</p>	<p>徒歩・自転車に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><b>【交通結節点】</b> (想定人口密度：40(30)人/ha)</p> 	
	暮らし方	<p><b>【買物】</b> 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><b>【通院】</b> 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><b>【通勤】</b> 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	<p>公共交通沿線市街地</p> <p>まちな姿</p> <p><b>【施設・公共交通状況】</b> 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。</p> <p><b>【居住形態】</b> アパートや2階建て戸建住宅（狭敷地）が中心。</p>	<p>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</p> <p><b>【公共交通沿線市街地】</b> (想定人口密度：40人/ha)</p> 
		<p>暮らし方</p> <p><b>【買物】</b> 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。</p> <p><b>【通院】</b> 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。</p> <p><b>【通勤】</b> 都市拠点に立地する会社へバスを利用して通勤する。</p>	
	居住促進区域外	<p>一般市街地</p> <p>まちな姿</p> <p><b>【施設・公共交通状況】</b> 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。</p> <p><b>【居住形態】</b> 戸建住宅（広敷地）が中心。</p>	<p>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</p> <p><b>【一般市街地】</b> (想定人口密度：40(30)人/ha未済)</p> 
		<p>暮らし方</p> <p><b>【買物】</b> 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。</p> <p><b>【通院】</b> 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。</p> <p><b>【通勤】</b> 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>	

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><b>【施設・公共交通状況】</b>            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><b>【居住形態】</b>            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><b>【拠点集落】</b>            （想定人口密度：40（30）人/ha 未満）</p> 
	暮らし方	<p><b>【買物】</b>            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><b>【通院】</b>            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><b>【通勤】</b>            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><b>【施設・公共交通状況】</b>            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><b>【居住形態】</b>            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><b>【集落】</b>            （想定人口密度：40（30）人/ha 未満）</p> 
	都市計画区域外	<p><b>【買物】</b>            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><b>【通院】</b>            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><b>【通勤】</b>            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・定住につながる本市施策の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。



## 第6章 防災指針

### 1 基本的な考え方

#### 1. 防災指針の基本的な考え方

防災指針は、居住促進区域における住宅、都市機能誘導区域における誘導施設の立地及び立地の誘導を図るにあたり、都市の防災に関する機能の確保に関する指針であり、都市再生特別措置法の一部改正（令和2年9月施行）において、新たに位置付けられました。

都市において、コンパクトで安全なまちづくりを推進するためには、災害リスクの高い地域を居住促進区域から原則除外するなど、災害リスクの高い地域での新たな立地抑制を図ることが大切です。

しかしながら、様々な災害のうち、津波、洪水、高潮による浸水エリアは広範囲に及び、既に市街地が形成されている地域においては、これらのハザードエリアを居住促進区域から全て除くことは現実的に困難であることが想定されます。また、地震については、影響の範囲や程度を即地的に定め、居住促進区域から除外を行うことに限界があります。

なお、本市においては、第5章の居住の促進に関する基本的な考え方の中で、関係法令、都市計画、地域の実情等を考慮して、土砂災害警戒区域など、災害のリスクが高い区域については基本的に除外することとしていますが、一定程度の災害リスクが居住促進区域に残存しています。

こうした背景から、近年頻発・激甚化が著しい災害に対して、居住促進区域内の安全性を高めるため、居住促進区域内の災害リスクをできる限り回避あるいは低減させる防災・減災対策を計画的に実施していくことを目的に、「防災指針」として具体的な取り組みを位置付けます。

## 2. 防災指針で対象とする災害等

防災指針の対象となる区域は、「居住促進区域」及び「都市機能誘導区域」となります。この区域に含まれるもしくは、居住促進区域に被害を及ぼす影響のある災害を以下に整理します。

周南市において、大規模な被害が想定される災害は、「津波」と「洪水」、「高潮」の水害と、大雨時の内水や土砂災害などがあります。

なお、土砂災害特別警戒区域及び土砂災害警戒区域は、居住促進区域から除外していますが、居住促進区域に影響を及ぼす災害リスクとして捉え、防災指針を整理することとします。

また、地震については、全市的な危険性を伴っており、周南市国土強靱化地域計画等で地震についての全市的な対策を整理しているため、本計画では特記しないこととします。

■表 6-1 防災指針で対象とする災害等

	津波	洪水	高潮	土砂災害	大規模盛土造成地
徳山地域	○	○	○	○	○
新南陽地域	○	○	○	○	—
徳山西部地域	—	○	—	○	—
熊毛地域	—	—	—	○	○

※大規模盛土造成地は、大地震が発生した場合に大きな被害が生じる恐れのある個所を調査対象箇所として抽出していますが、安全性の確認については今後調査を行います。

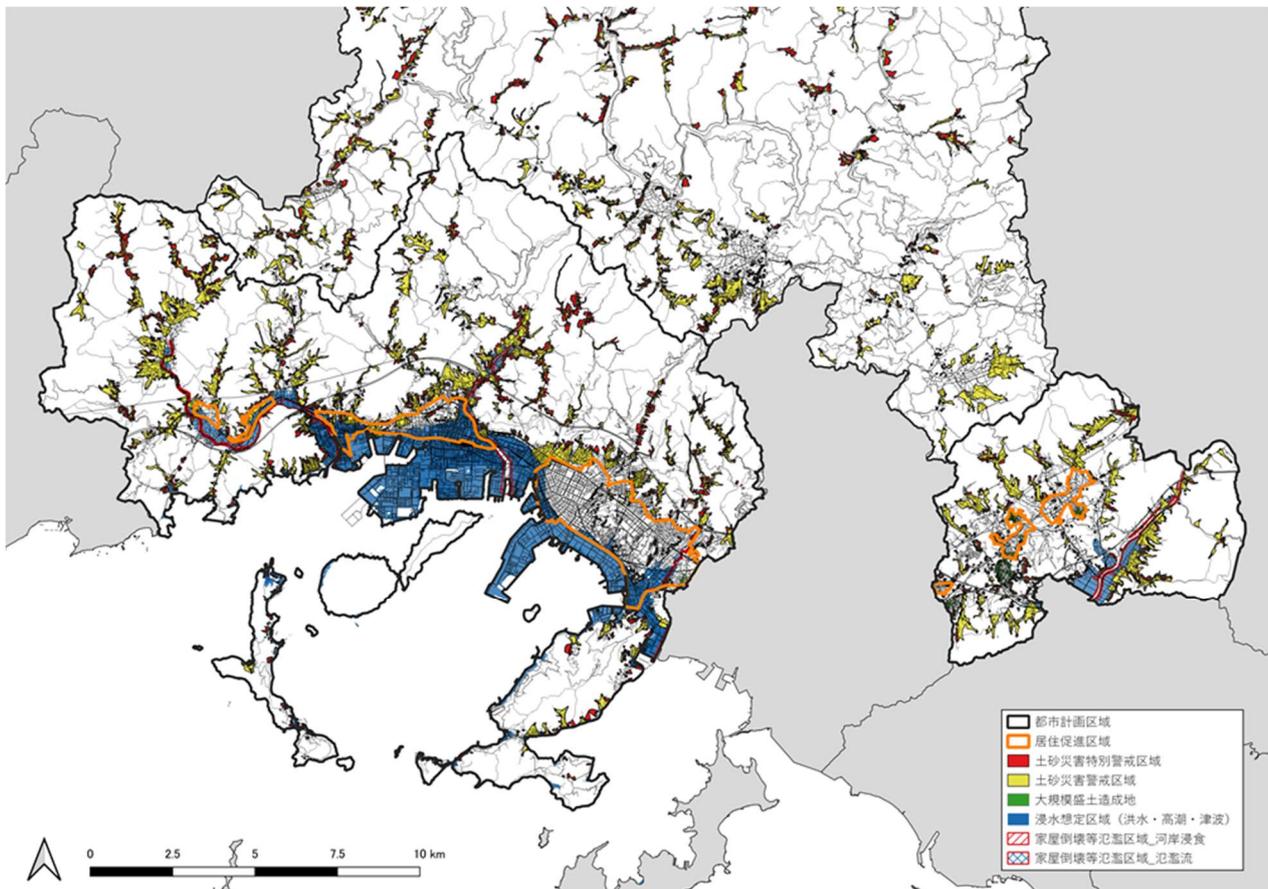


図 6-1 周南市が抱える災害リスク

## 2 災害リスク分析

### 1. ハザードエリアの分布状況

#### 1) 津波浸水想定区域

最大クラスの津波が悪条件下（地震による堤防破壊、最も潮位が高い）において発生した場合に想定される浸水区域と浸水深と避難場所を示します。

徳山地域と新南陽地域の居住促進区域の一部に津波浸水の危険性がありますが、津波に対応する避難場所・避難所は浸水想定区域外に多く立地しています。

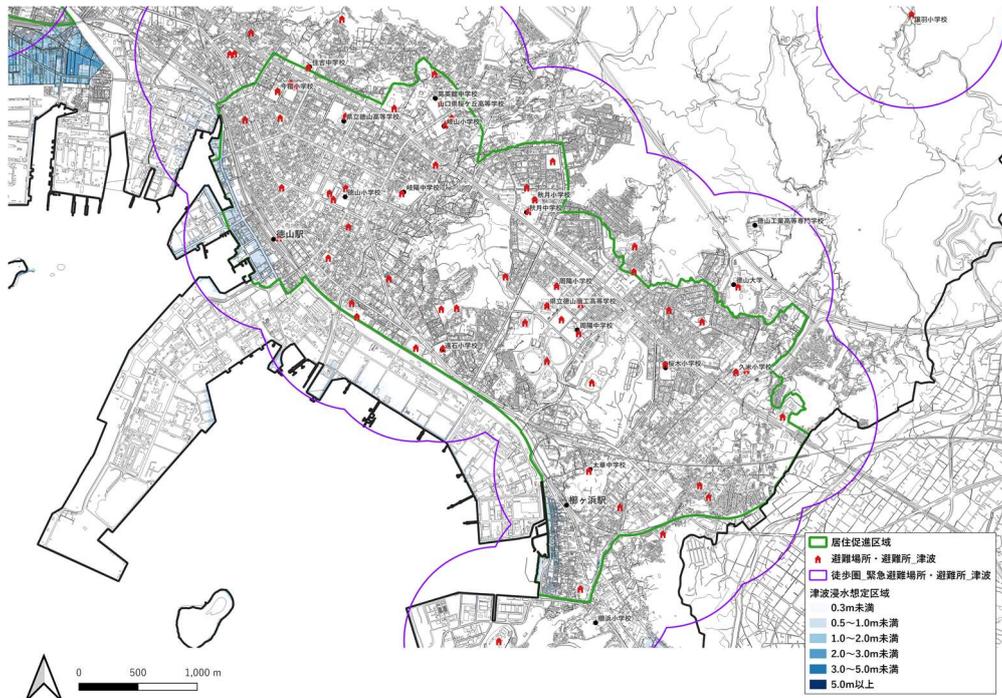


図 6-2 津波浸水想定区域（徳山地域）

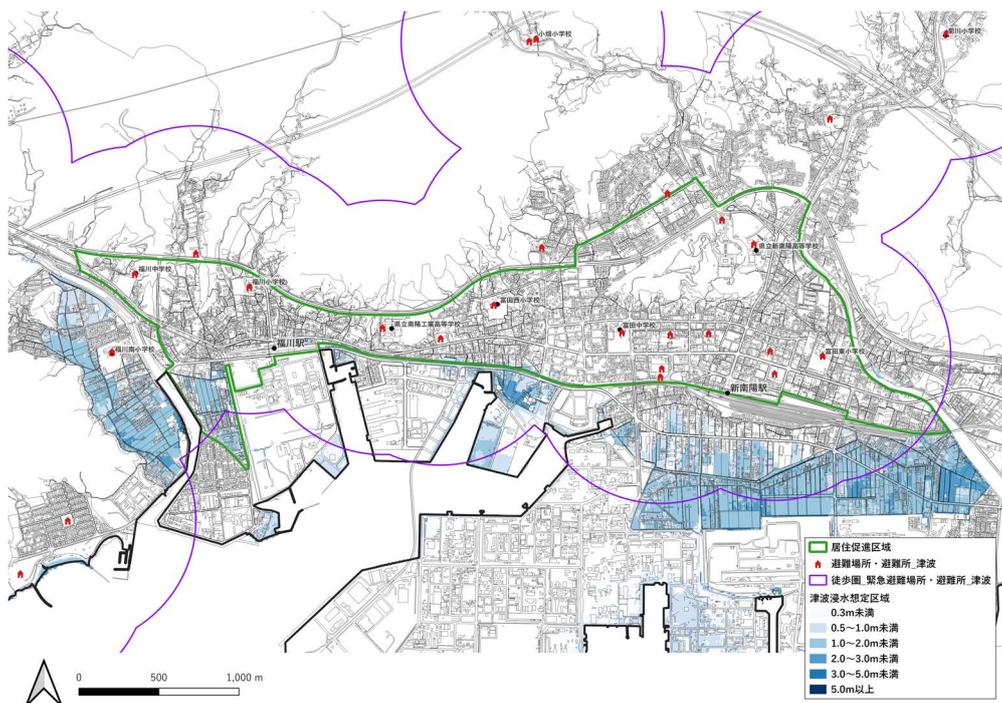


図 6-3 津波浸水想定区域（新南陽地域）

## 2) 洪水浸水想定区域

洪水浸水想定区域には、計画規模降雨（L1）※1 と想定最大規模降雨（L2）※2 があり、主な違いを以下に示します。

■表 6-2 計画規模降雨と想定最大規模降雨の主な違い

	計画規模降雨（L1）	想定最大規模降雨（L2）
特徴	河川整備において基本となる降雨によって浸水することが想定される区域及び水深を表示したもの。	想定し得る最大規模の降雨によって浸水することが想定される区域及び水深を表示したもの。
発生確率	高い（1/30～1/100 年確率規模）	低い（1/1000 年確率規模以上）
降雨量	想定最大規模に比べて少ない ・富田川流域 6 時間の降雨量：188mm ・夜市川流域 24 時間の降雨量：232.1mm ・西光寺川 6 時間の降雨量：141mm	計画規模に比べて多い ・富田川流域 6 時間の降雨量：372mm ・夜市川流域 24 時間の降雨量：526.6mm ・西光寺川 6 時間の降雨量：397mm
浸水範囲	想定最大規模に比べて狭い	計画規模に比べて広い
浸水深	想定最大規模に比べて低い	計画規模に比べて高い

※1 計画規模降雨・・・当該河川の洪水防御に関する計画の基本となる（河川整備基本方針で考慮されている）の降雨。概ね 100 年に 1 回程度の確率の降雨。

※2 想定最大規模降雨・・・現時点の技術により、当該地域において想定される最大の規模の降雨。概ね 1000 年に 1 回程度の確率の降雨。

参考：平成 30 年 7 月豪雨（7 月 5 日～9 日）の降雨量

平成 30 年 7 月豪雨の状況でも計画規模と想定最大規模の降雨量に達していないことが分かります。平成 30 年 7 月豪雨以上の降雨量を想定した浸水想定区域での災害リスク分析となります。

観測局	河川名	6 時間降雨量（最大）	24 時間降雨量（最大）
音羽	富田川	65mm	190mm
川上ダム	富田川	77mm	194mm
湯野	夜市川	67mm	183mm
末武川ダム	末武川	113mm	294mm

※西光寺川のデータがないため、西光寺川は近隣の末武川ダムの降雨量を記載

計画規模降雨（L1）と想定最大規模降雨（L2）による洪水浸水想定における浸水区域と浸水深を示します。また、想定最大規模降雨（L2）については、現行の建築基準に適合する一般的な建築物の倒壊・流出をもたらす危険性のある家屋倒壊等氾濫想定区域が存在します。

徳山地域の居住促進区域では、計画規模降雨（L1）、想定最大規模降雨（L2）ともに、JR 櫛ヶ浜駅周辺の一部に洪水浸水の危険性がありますが、洪水に対応する避難場所・避難所が浸水想定区域周辺に立地しています。

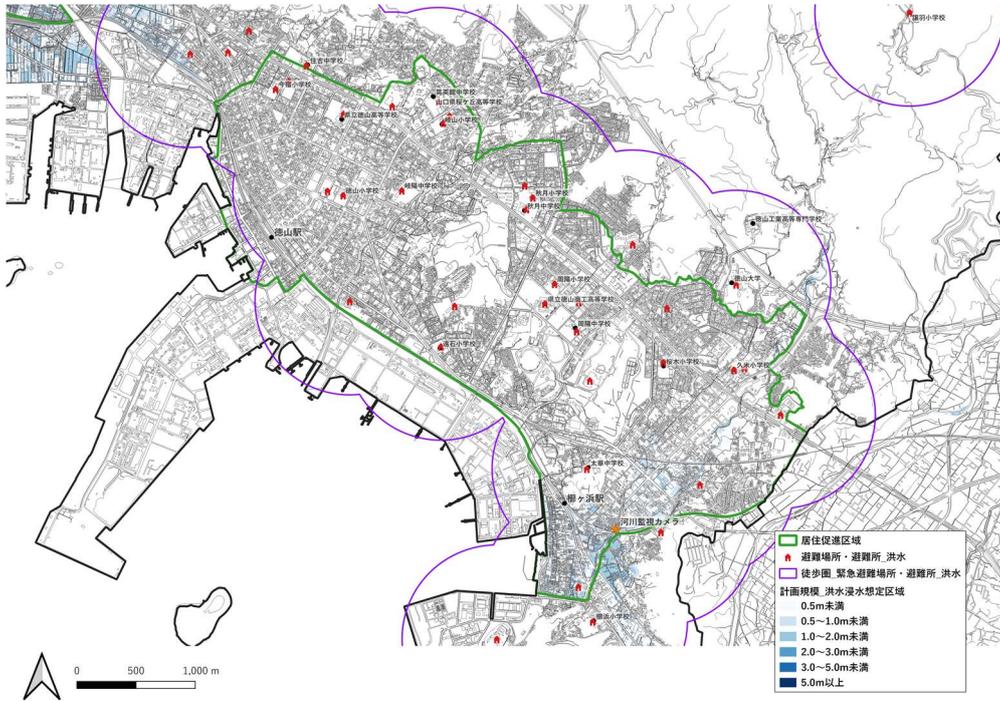


図 6-4 洪水浸水想定区域（計画規模降雨 L1）（徳山地域）

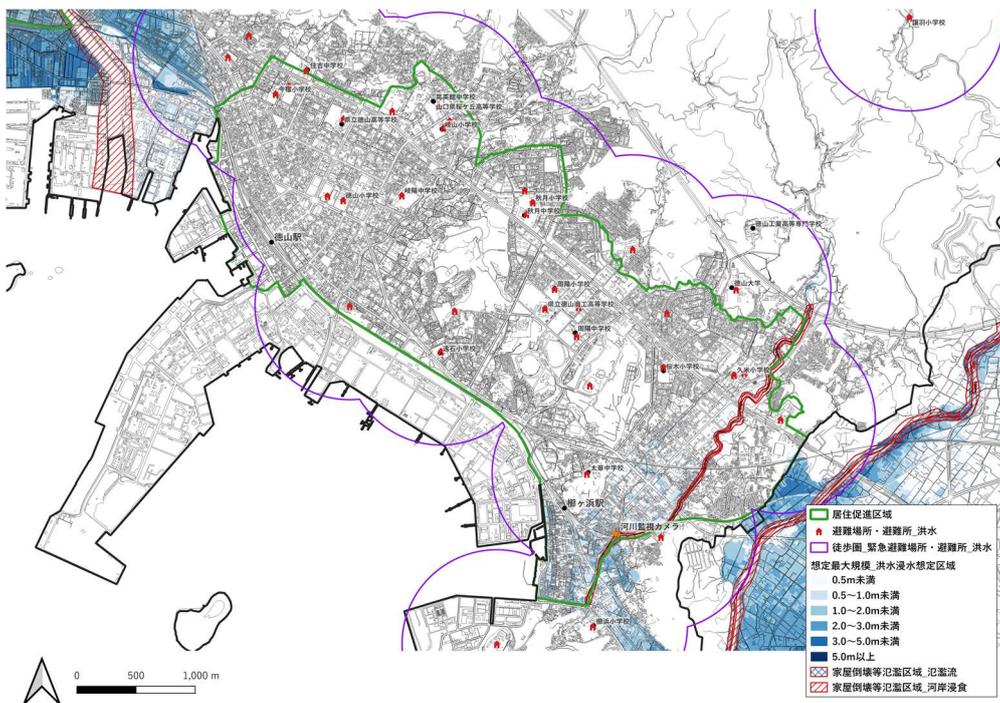


図 6-5 洪水浸水想定区域（想定最大規模降雨 L2）（徳山地域）

新南陽地域の居住促進区域において、計画規模降雨(L1)では、富田川沿い、想定最大規模降雨(L2)では、富田川沿いからJR新南陽駅周辺まで、また、夜市川沿いからJR福川駅周辺までの広いエリアで洪水浸水の危険性があり、人口が集中している地区や避難場所・避難所の数箇所が浸水想定区域に含まれています。

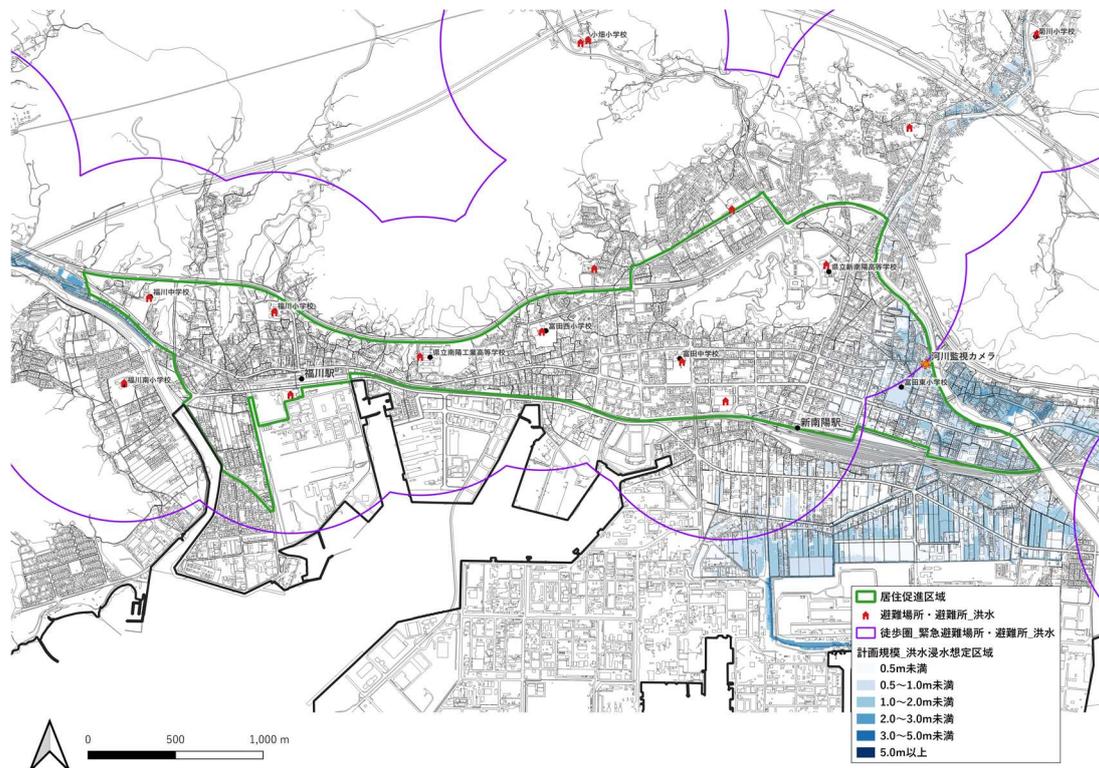


図 6-6 洪水浸水想定区域（計画規模降雨 L1）（新南陽地域）

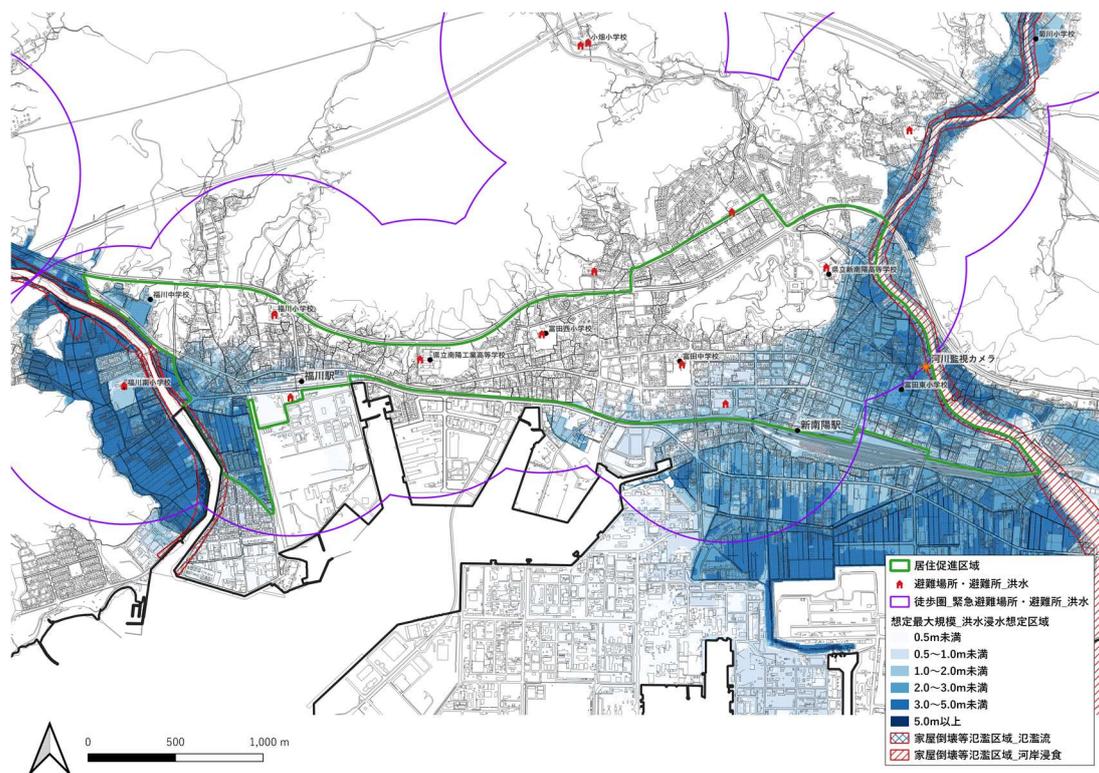


図 6-7 洪水浸水想定区域（想定最大規模降雨 L2）（新南陽地域）

徳山西部地域において、計画規模降雨（L1）では、夜市川沿い、想定最大規模降雨（L2）では、人口が集積している居住促進区域のほとんどのエリアで洪水浸水のおそれがあります。また、洪水に対応した避難場所・避難所が少なく、避難空白地域も存在します。

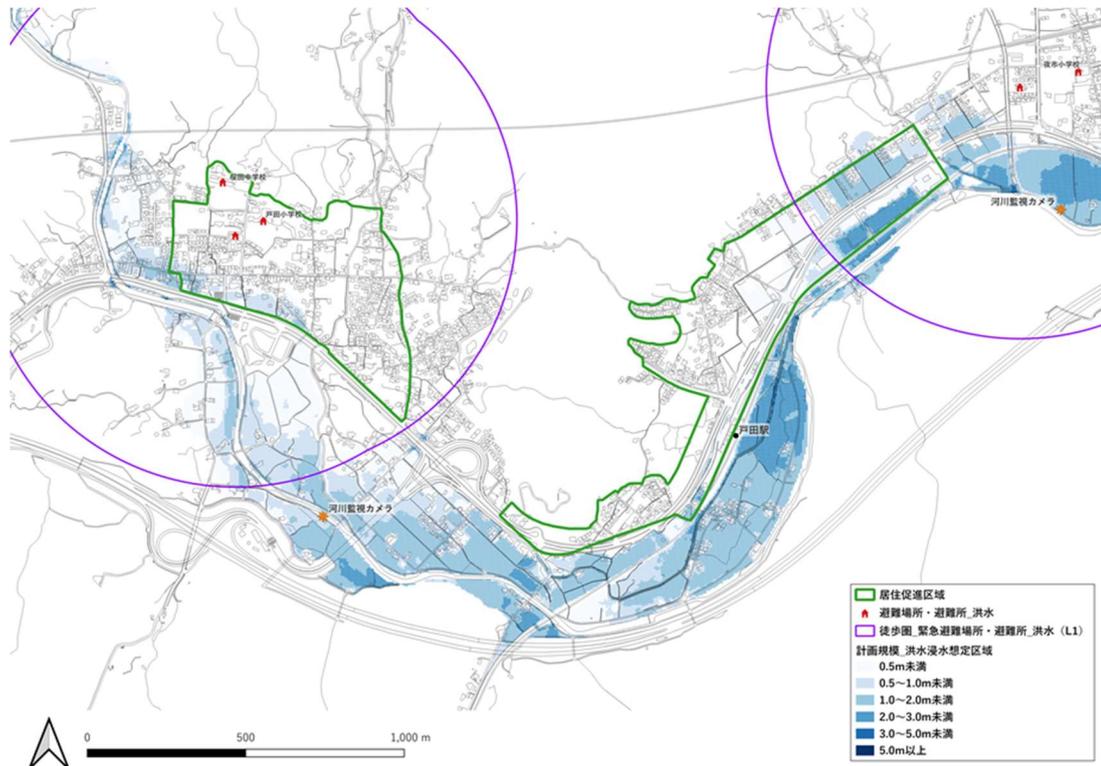


図 6-8 洪水浸水想定区域（計画規模降雨 L1）（徳山西部地域）

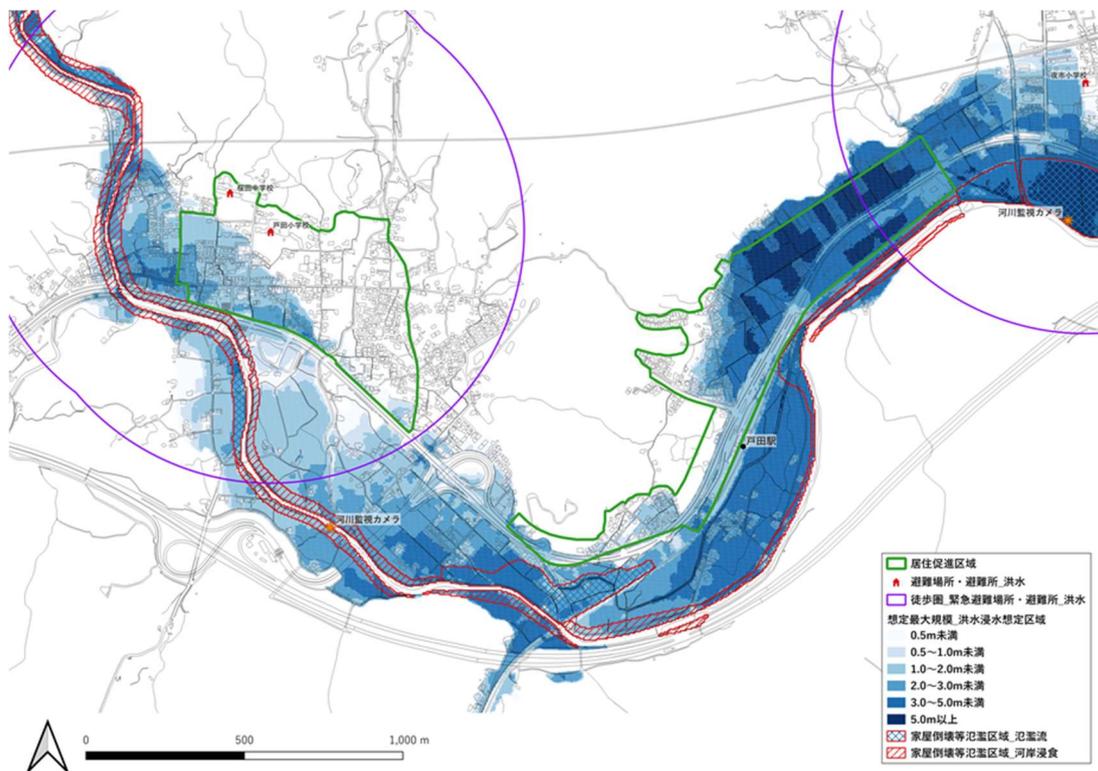


図 6-9 洪水浸水想定区域（想定最大規模降雨 L2）（徳山西部地域）

### 3) 高潮浸水想定区域

計画規模降雨（L1）と想定最大規模降雨（L2）による高潮浸水想定における浸水区域と浸水深を示します。

徳山地域の居住促進区域では、計画規模降雨（L1）、想定最大規模降雨（L2）ともに、人口が集積している沿岸部や JR 榑ヶ浜駅周辺に高潮浸水のおそれがありますが、高潮に対応する避難場所・避難所は浸水想定区域外に多く立地しています。しかしながら、一部、浸水想定区域に含まれているものが存在します。

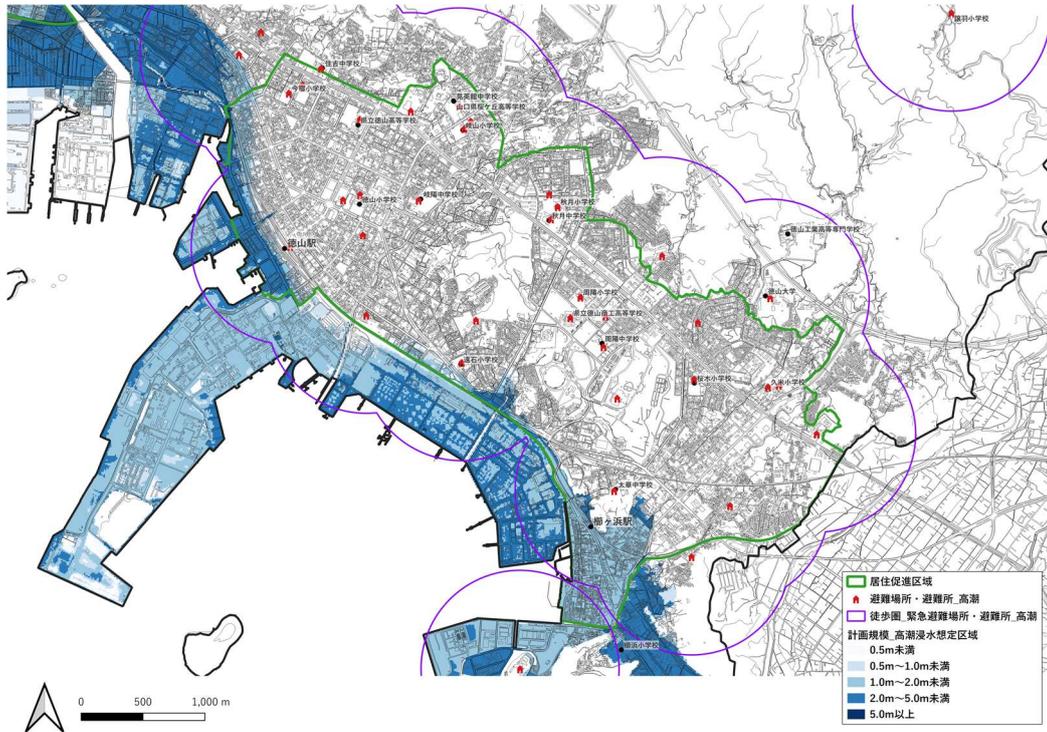


図 6-10 高潮浸水想定区域（計画規模降雨 L1）（徳山地域）

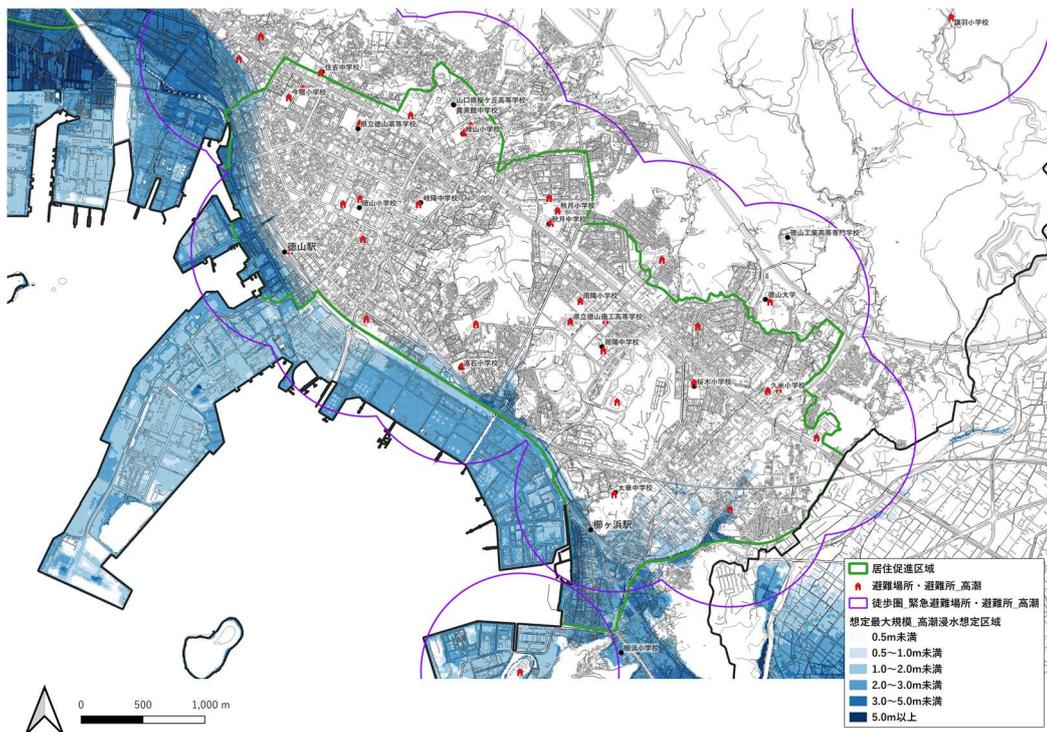


図 6-11 高潮浸水想定区域（想定最大規模降雨 L2）（徳山地域）

新南陽地域の居住促進区域において、計画規模降雨（L1）、想定最大規模降雨（L2）ともに、富田川沿いからJR新南陽駅周辺まで、また、夜市川沿いからJR福川駅周辺までの広いエリアで高潮のおそれがあり、人口が集中している地区や避難場所・避難所の数箇所が浸水想定区域に含まれています。

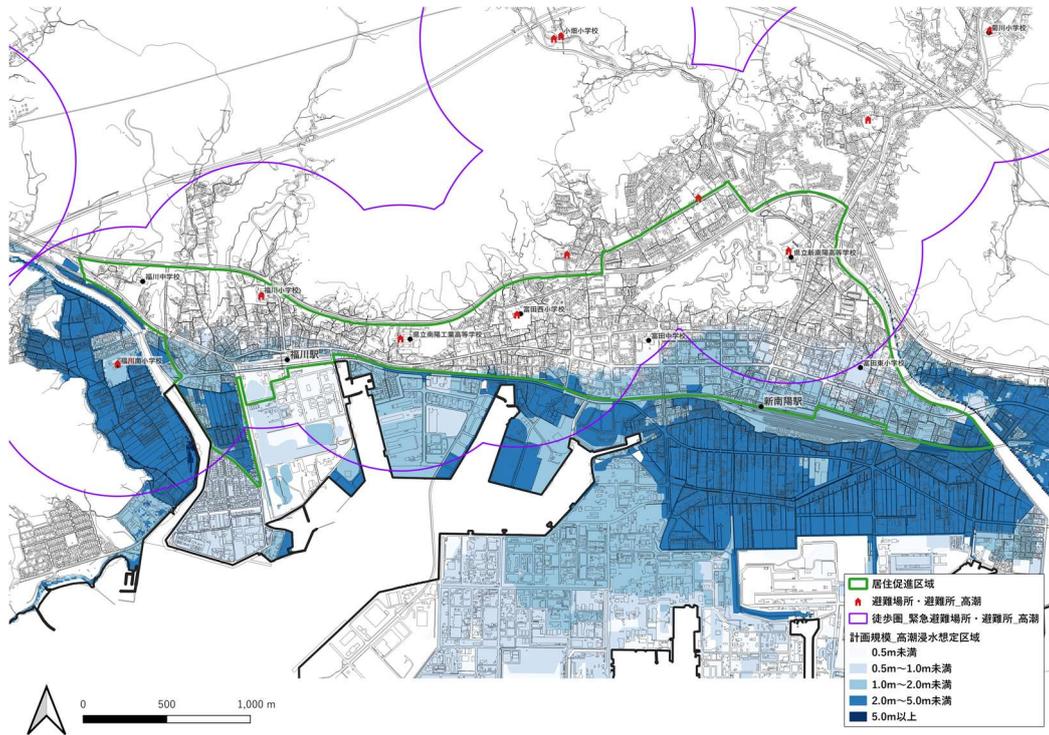


図 6-12 高潮浸水想定区域（計画規模降雨 L1）（新南陽地域）

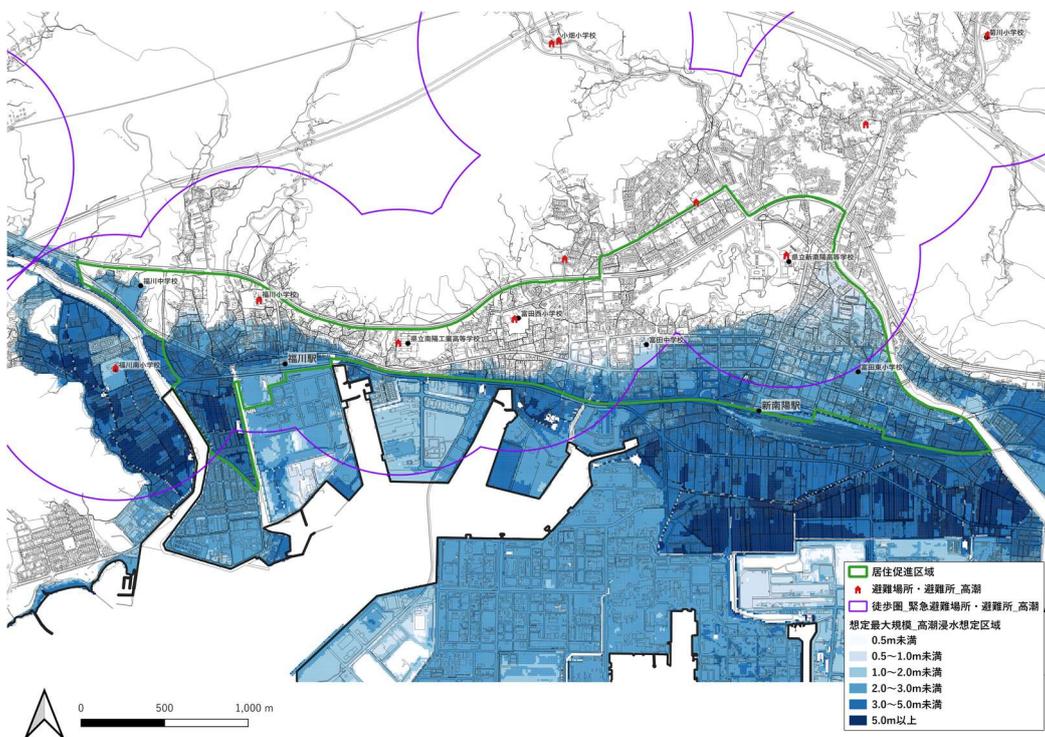


図 6-13 高潮浸水想定区域（想定最大規模降雨 L2）（新南陽地域）

徳山西部地域において、計画規模降雨（L1）では、居住促進区域内には高潮浸水の災害リスクは存在せず、想定最大規模降雨（L2）では、居住促進区域の一部で高潮浸水のおそれがあります。

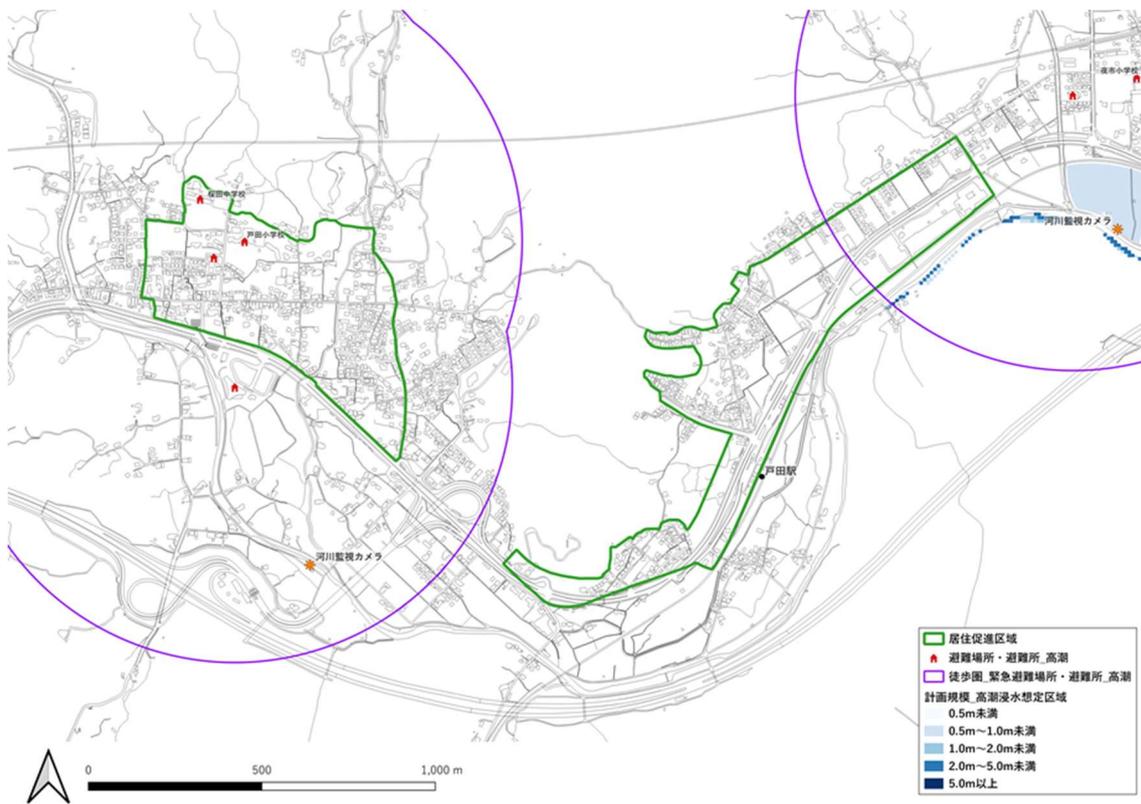


図 6-14 高潮浸水想定区域（計画規模降雨 L1）（徳山西部地域）

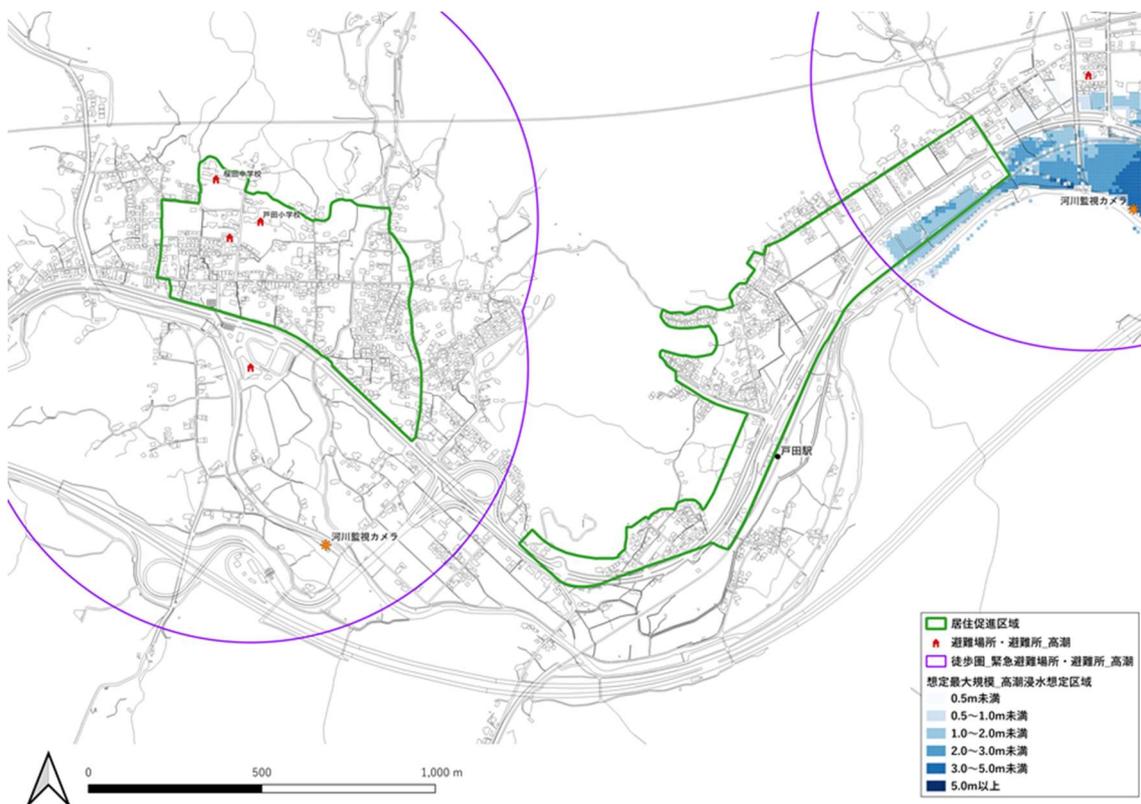


図 6-15 高潮浸水想定区域（想定最大規模降雨 L2）（徳山西部地域）

#### 4) 土砂災害想定区域・大規模盛土造成地

土砂災害特別警戒区域及び土砂災害警戒区域は居住促進区域に含めていませんが、これらの区域は各所に点在しています。また、滑動崩落を起こす可能性のある大規模盛土造成地の位置を示します。ただし、大規模盛土造成地は、安全性を確認しているところであり、必ずしも危険であるとは限りません。

土砂災害に対応する避難場所・避難所は警戒区域外に多く立地しています。

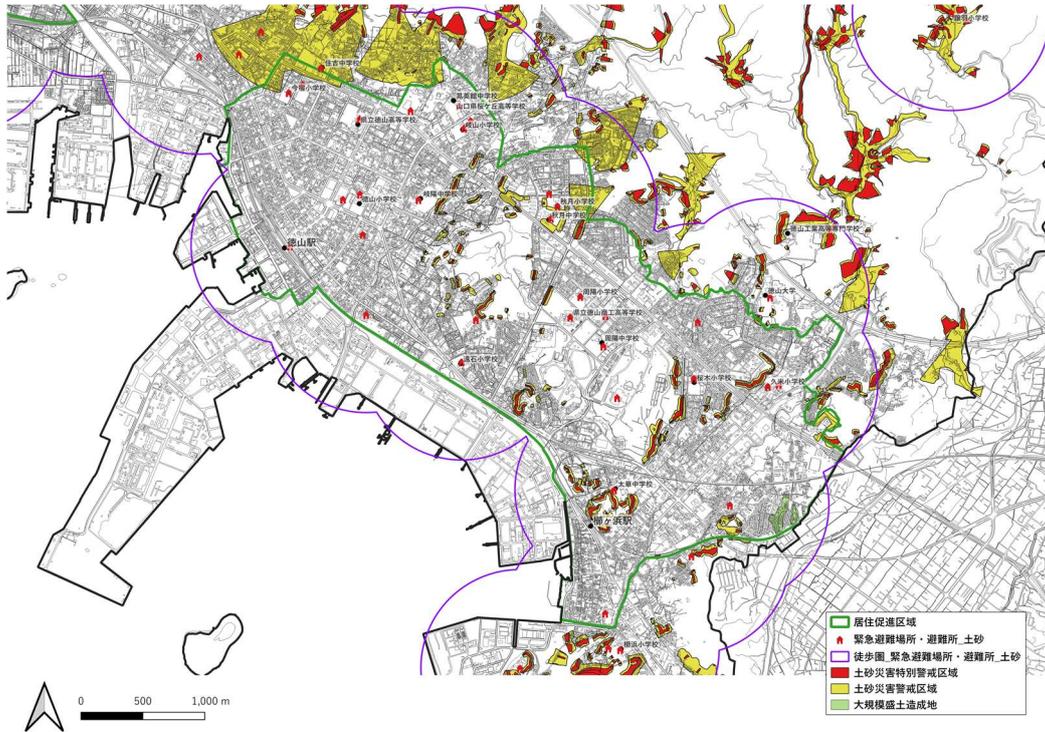


図 6-16 土砂災害想定区域・大規模盛土造成地（徳山地域）

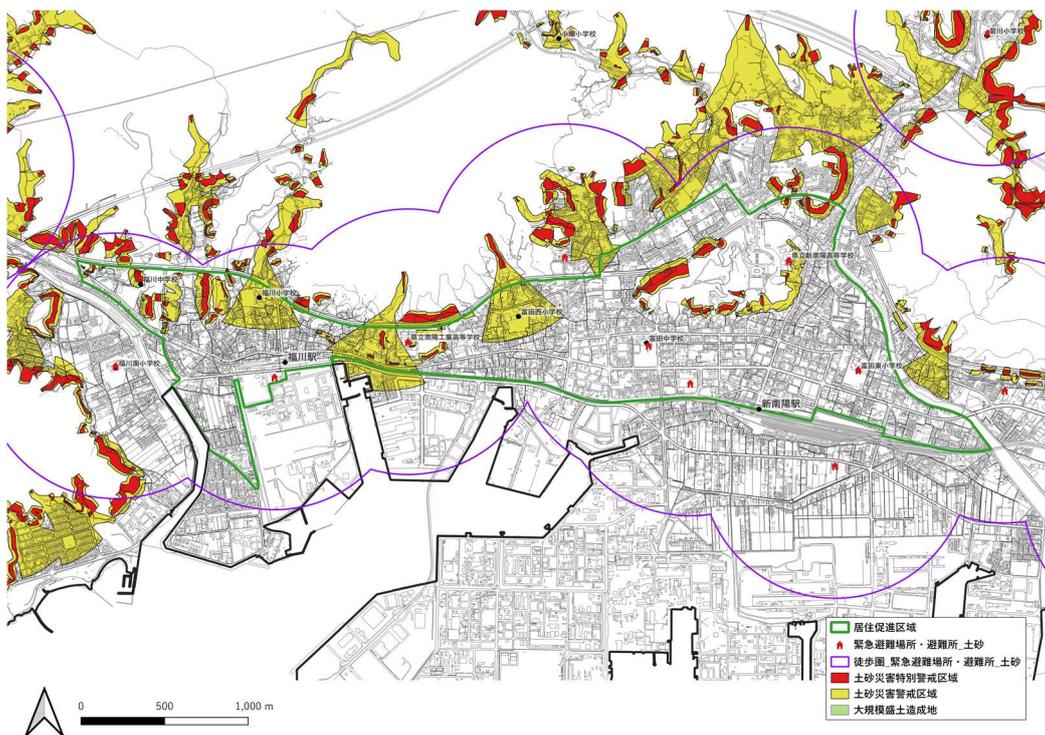


図 6-17 土砂災害想定区域・大規模盛土造成地（新南陽地域）

徳山西部地域では、広い範囲で土砂災害のおそれがあります。熊毛地域では、土砂災害の危険性が存在するとともに、団地及びニュータウンが大規模盛土造成地となっています。

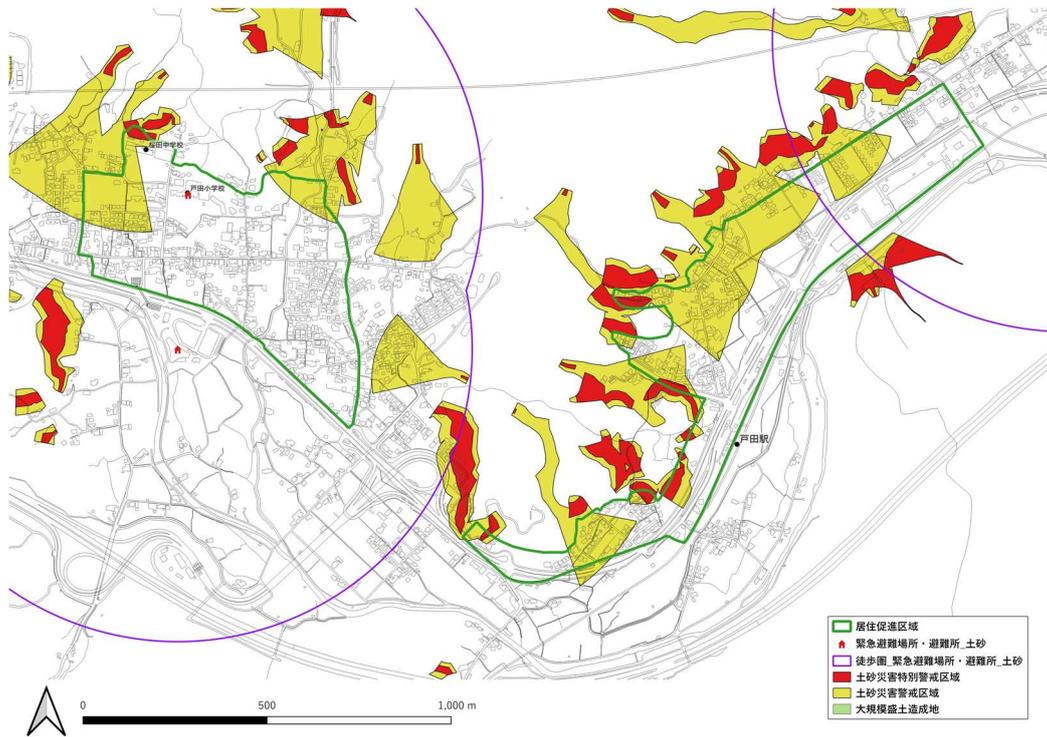


図 6-18 土砂災害想定区域・大規模盛土造成地（徳山西部地域）

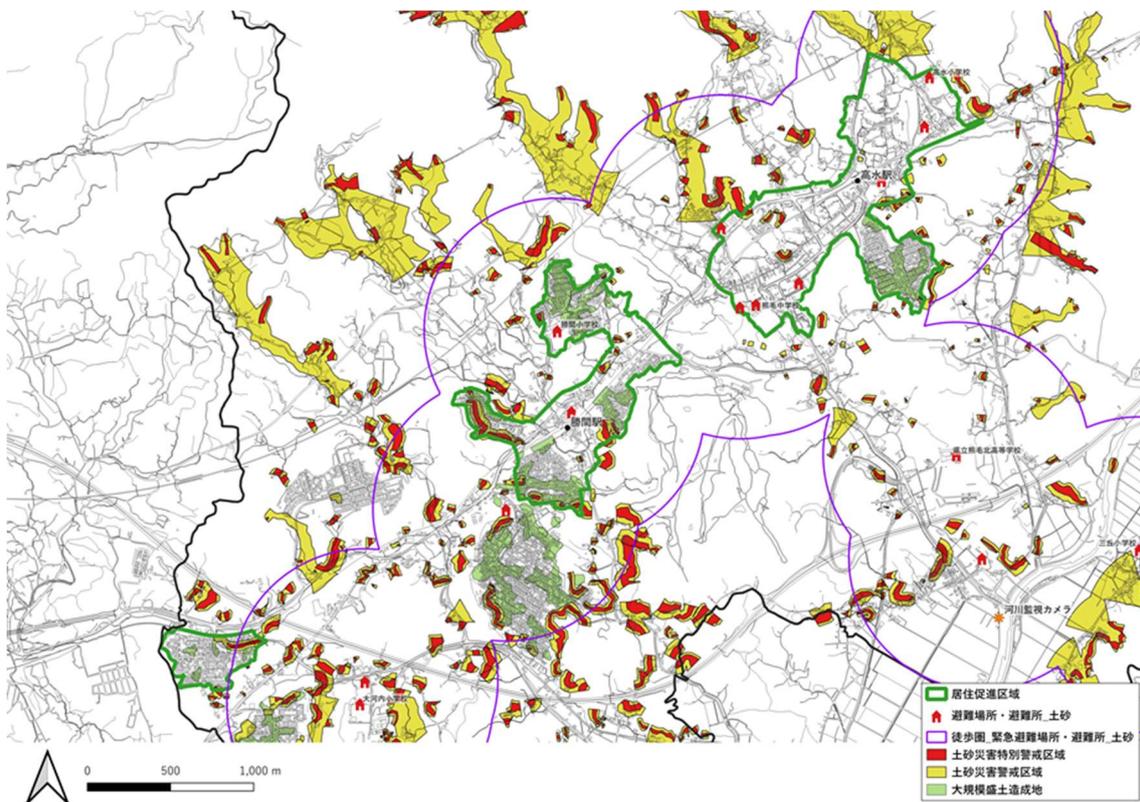


図 6-19 土砂災害想定区域・大規模盛土造成地（熊毛地域）

## 2. 重ね合わせ分析による災害リスク

居住促進区域における想定最大規模の災害想定区域と人口や都市施設等の都市の情報を重ね合わせて整理することによって、災害想定区域のエリア内の人口密度、都市施設等といった情報の関連性を把握し、総合的に災害リスクの高い地域や防災上の問題点を抽出し、地区ごとに図で整理します。

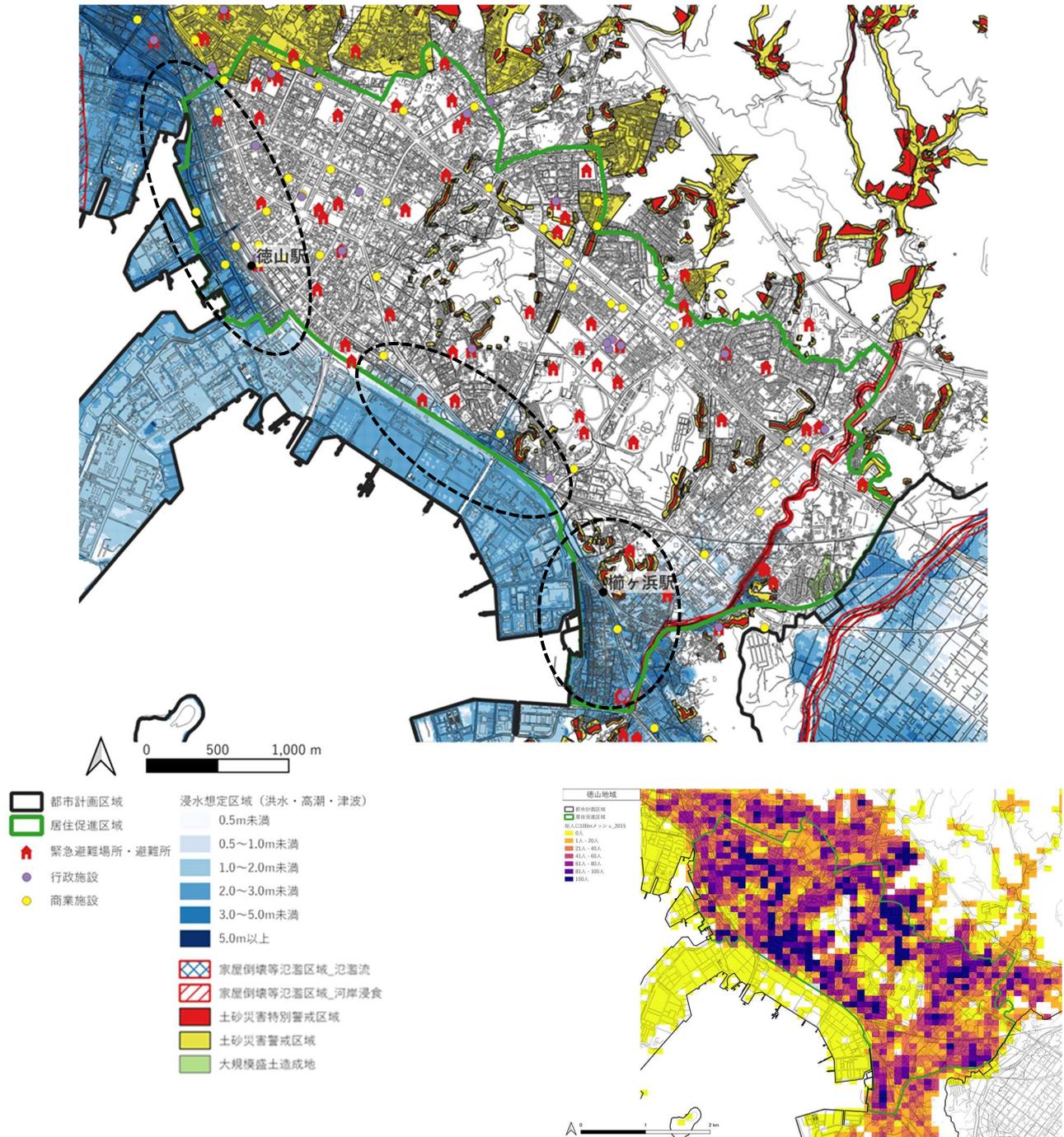


図 6-20 災害リスクの重ね合わせ (徳山地域)

### 徳山地域の居住促進区域に関わる災害リスク

- ✓人口が集積している徳山駅南側、遠石地区、櫛ヶ浜地区などに高潮・津波浸水想定区域が存在し、商業施設、病院、行政施設等が含まれる
- ✓高潮・津波時には、沿岸部から人工物等が流れてくることによる二次被害の危険性が想定される
- ✓土砂災害警戒区域等が点在している (居住促進区域から除外済み)
- ✓人口が一定規模集積している西光寺川沿いには、家屋倒壊等氾濫区域が存在している (居住促進区域から除外済み)

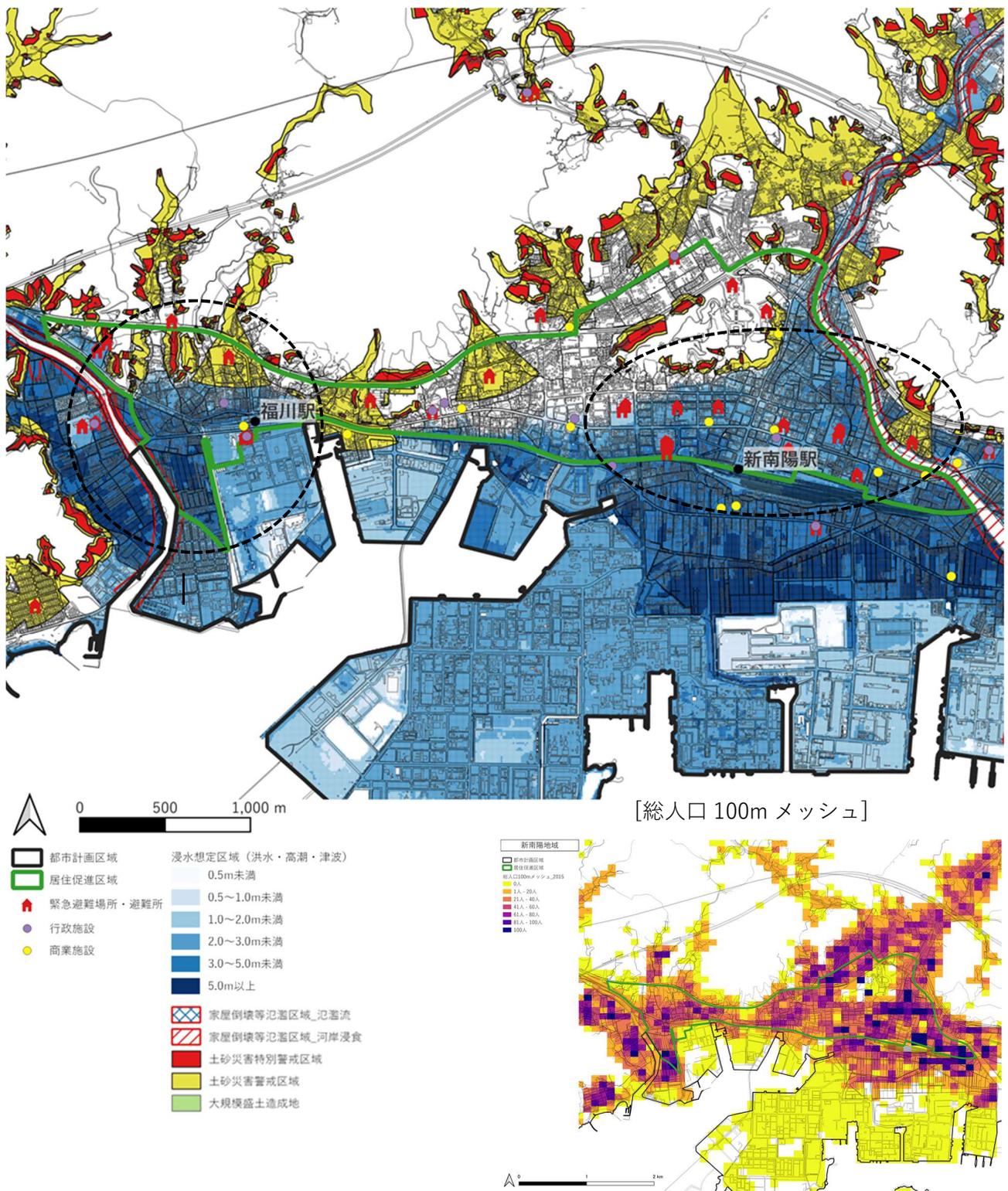


図 6-21 災害リスクの重ね合わせ（新南陽地域）

### 新南陽地域の居住促進区域に関わる災害リスク

- ✓人口が集積している新南陽駅周辺および福川駅西側の広い範囲で洪水・高潮浸水想定区域が分布し、商業施設、病院、行政施設等が含まれる
- ✓高潮・津波時には、沿岸部から人工物等が流れてくることによる二次被害の危険性が想定される
- ✓土砂災害警戒区域等が点在している（居住促進区域から除外済み）
- ✓人口が一定規模集積している富田川及び夜市川沿いには家屋倒壊等氾濫区域が存在している（居住促進区域から除外済み）

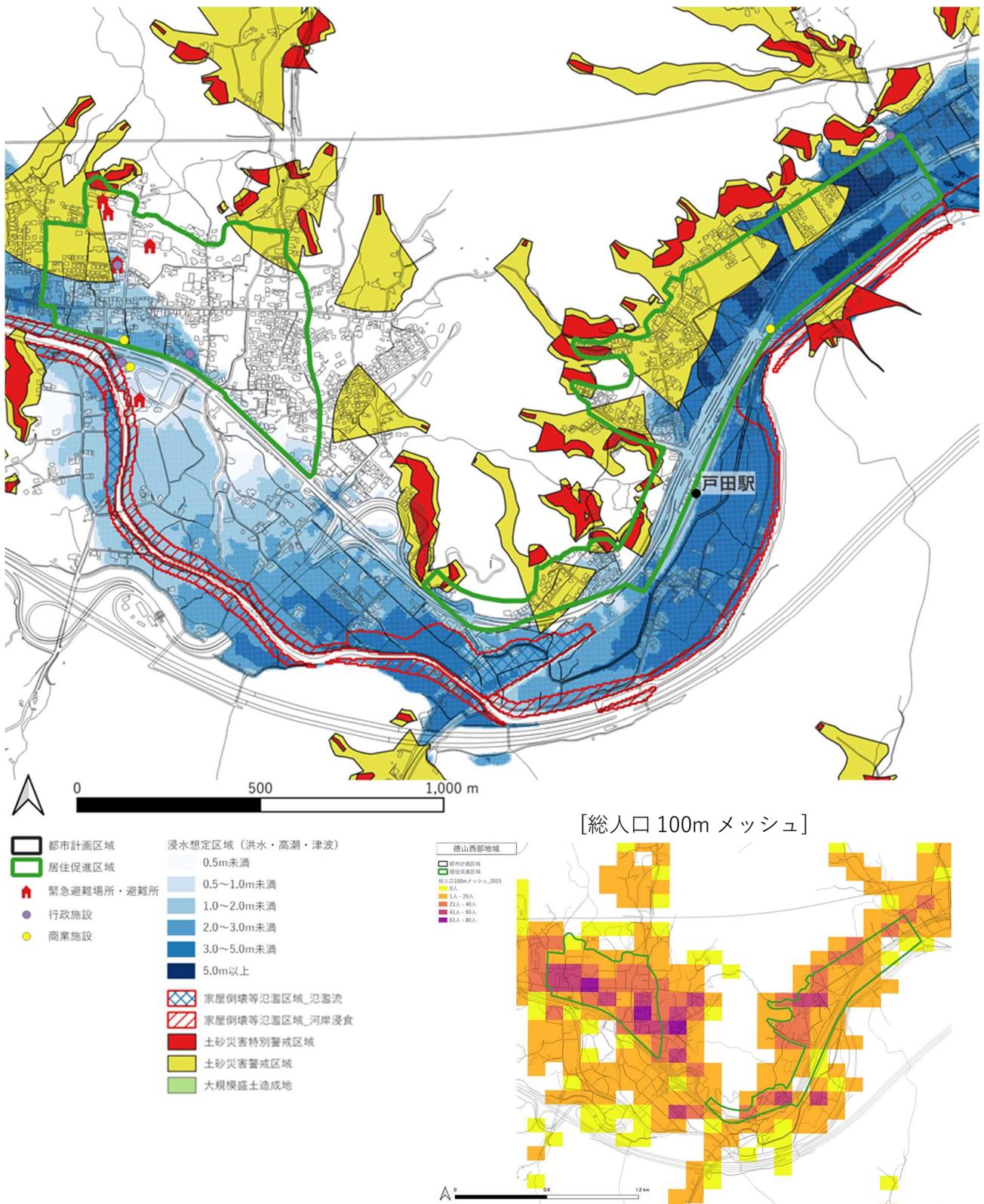


図 6-22 災害リスクの重ね合わせ（徳山西部地域）

**徳山西部地域の居住促進区域に関わる災害リスク**

- ✓人口が集積している戸田支所周辺、戸田駅周辺および夜市地区で洪水浸水想定区域が分布
- ✓戸田地区、夜市地区の一部に土砂災害警戒区域等が分布（居住促進区域から除外済み）
- ✓垂直避難できる高い建物が少ない
- ✓幹線道路である国道2号が洪水浸水想定区域に含まれている

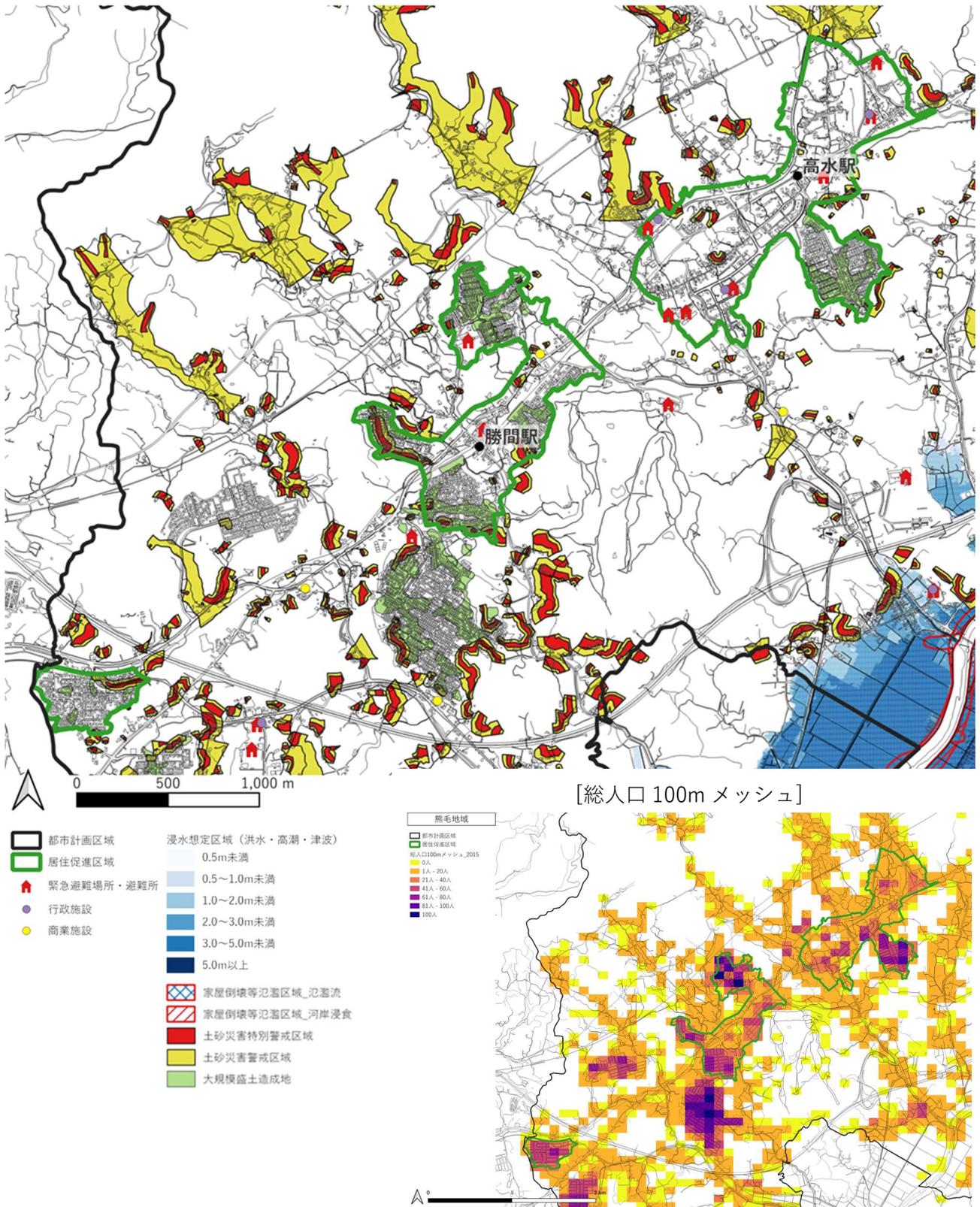


図 6-23 災害リスクの重ね合わせ (熊毛地域)

**熊毛地域の居住促進区域に関わる災害リスク**

- ✓土砂災害警戒区域が地域内に点在 (居住促進区域から除外済み)
- ✓団地及びニュータウンの一部が大規模盛土造成地となっている

### 3 居住促進区域における防災上の課題

災害リスク分析を踏まえて、居住促進区域における防災上の課題を災害種別ごとに示します。整理する課題については、防災指針の作成趣旨を踏まえ、居住促進区域における住宅の立地及び立地の誘導を図るための、都市の防災に関する機能の確保に関する事項としています。

#### 1) 各種災害に共通する課題

##### 安全な場所への定住の促進と移転の誘導

津波や洪水、高潮、土砂災害等の危険性が高い居住地が存在しています。そのため、定期的に居住促進区域を見直すことにより、安全な居住促進区域への定住の促進と移転の誘導を図っていくことが必要です。

該当地域  全域

##### 災害に関する情報発信

津波や洪水、高潮、土砂災害といった様々な災害の危険性を抱えており、そのような災害について、まず市民に認知してもらうことが生命や財産を守るためには重要です。そのため、災害に関する情報発信を進め、市民一人ひとりや地域の防災力の強化を図っていくことが必要です。

該当地域  全域

##### 安全な一次避難地等の確保

あらゆる災害から命を守るためには、第一に避難行動や家庭内や地域内での避難体制が重要となります。そのため、近隣住民の一次避難地等となる身近な公園・緑地や、災害時に防災拠点・避難地としての役割を果たす公園・緑地を確保し、規模や役割に応じた防災機能の充実について検討する必要があります。

また、災害発生時の広域的な避難路や、救援物資の輸送路となる緊急輸送道路の機能強化や老朽化対策に加えて、災害発生時、子どもたちや高齢者など多くの避難者が安全に避難するため、道路の整備、舗装の補修などにより、安全な避難経路を確保する必要があります。

該当地域  全域

#### 2) 水害に関する課題

想定最大規模の洪水や高潮の浸水エリアが市街地で広がっており、一部では建物2階への垂直避難が不可能である3.0m以上の浸水深が存在しています。そのため、浸水リスクを減らすためにも、下水道などの排水施設の充実など浸水深を低減させる対策、また、洪水浸水想定区域での分野横断的な取り組みが必要です。

該当地域  徳山地域  新南陽地域  徳山西部地域

#### 3) 土砂災害に関する課題

先述したように、居住促進区域に近接した土砂災害警戒区域が多数あることや居住促進区域に含まれませんが、土砂災害警戒区域に多くの住宅が存在しています。そのため、土砂災害防止施設の整備による土砂災害の危険性の低減や、開発許可の厳格化と合わせて、安全な居住促進区域への定住の促進と移転の誘導を図っていくことが必要です。

該当地域  全域

#### 4) 大規模盛土造成地に関する課題

大規模盛土造成地が、居住促進区域内に存在しており、住宅が立地しています。そのため、安全性の調査を行い、調査結果に応じた対策が必要となる場合があります。

該当地域 徳山地域 熊毛地域

## 4 取り組み方針と具体的な施策等

居住促進区域内における都市の防災に関する機能の確保については、災害における立地規制、建築規制（災害リスクの回避）、災害ハザードエリアを居住誘導区域から除外することによる立地誘導（災害リスクの回避）など、ハード・ソフトの防災・減災対策（災害リスクの低減）を総合的に組み合わせ、対応方針の検討を行うことが重要です。そのため、居住促進区域での災害リスクの「低減」、「回避」の視点で取り組み方針および具体的な取り組みを整理します。

なお、整理する事項としては防災指針の役割において重要なもののみとし、それ以外については、市域全体における、あらゆる災害（リスク）に備えるため、事前に取り組むべき具体的な施策を定めている、周南市国土強靱化地域計画等において、整理しています。

■表 6-3 取り組み方針と施策・事業一覧

災害種別	対策	取組方針	施策・事業	実施主体	スケジュール			
					短期 5年	中期 10年	長期 20年	
共通	回避	1-1 居住促進区域の見直し	◇ 立地適正化計画居住促進区域の見直し	市	→	→	→	
			法改正を踏まえ、居住促進区域から家屋倒壊等氾濫区域を除外					
	回避	1-2 安全な場所への移転促進	◇ 居住促進区域への居住の誘導	市	→			
			必要な施策、周知などにより、居住促進区域等への定住の促進と移転の誘導					
	回避	1-3 災害ハザードエリアの的確な情報発信	◇ ハザードマップの整備・活用	市	→			
			内水による浸水、高潮、最大規模降雨による洪水に対するハザードマップを整備し、市民への周知を実施					
			◇ 災害ハザードエリアと多様なデータの重ね合わせによる公表	市	→	→	→	
			災害ハザードエリア、避難所、公共施設情報などのデータをシステム上で重ね合わせ公表し、市民への周知を実施					
	低減	1-4 安全な避難場所・避難所の確保	◇ 防災拠点となる公園・緑地の確保	市	→			
			大規模災害時の防災体制の確保に向けて、広域防災拠点である周南緑地、地域防災拠点である永源山公園、広域避難地である徳山公園について防災機能の充実を推進					
			◇ 公共建築物・インフラ施設の耐震化・老朽化対策	市	→			
			長期修繕計画等に沿って、計画的な維持管理や施設の耐震化・老朽化対策を実施					
	低減	1-5 安全な避難路の確保	◇ 道路施設の老朽化対策	市	→			
			災害時に安全な通行に支障が生じないように、道路施設の個別施設計画に基づき、計画的な維持補修を推進					
			◇ 幹線街路の整備	市	→			
避難路確保、救急活動、防災機能に寄与する緊急輸送道路・都市計画道路の整備を、地元と意見交換会等を行いながら、まちづくりの連携や実現性を考慮し段階的に整備								

災害種別	対策	取組方針	施策・事業	実施主体	スケジュール		
					短期 5年	中期 10年	長期 20年
水害	低減	2-1 内水排水機能の強化	◇ 浸水対策	市	→		
			内水による浸水被害の軽減を図るため、下水道（雨水）の整備や、雨水ポンプ場の整備を効果的かつ計画的に推進				
		2-2 河川改修等の治水対策	◇ 流域治水対策	県・市	→		
			河川・下水道等の管理者に加え、氾濫域を含めて、あらゆる関係者が協働し、流域全体で水害を軽減させる治水対策を計画的に推進				
			◇ 河川等の的確な維持管理等の推進	県・市	→		
		流域治水対策を踏まえて、河川改修や水門等の適切な点検と的確な維持管理等を推進					
2-3 海岸保全施設の整備・老朽化対策	◇ 海岸保全施設の整備・老朽化対策	県・市	→				
	海岸保全施設の整備を推進するとともに、長寿命化計画に基づく老朽化対策を推進						
土砂災害	低減	3-1 土砂災害防止対策の実施	◇ 土砂災害防止施設の整備	県・市	→		
	急傾斜地崩壊対策、砂防事業など、土砂災害を防止する事業を実施						
	回避	3-2 安全な場所への移転促進	◇ 土砂災害特別警戒区域等の既存住宅の移転支援	市	→		
	がけ地の崩壊、土石流、地すべり等により、危険を及ぼす恐れのある区域内に建っている住宅を安全な場所に移転を促進						
大規模盛土造成地	低減	4-1 大規模盛土造成地の滑動崩落対策	◇ 大規模盛土造成地の安全性調査等の推進	市	→		
			大規模盛土造成地の安全性調査等を推進				
			◇ 必要に応じた滑動崩落防止対策の推進	市		→	
			調査結果により、必要に応じて滑動崩落防止対策を推進				



## 第7章 その他立地の適正化に必要な事項

### 1 住宅と都市機能増進施設の立地の適正化を図るために必要な事項

#### 1. 公共交通

公共交通に関する施策については、周南市地域公共交通計画等と連携して、一体的にコンパクト・プラス・ネットワークを推進していきます。

#### 2. 公的不動産の活用

コンパクト・プラス・ネットワークを推進し、持続可能な都市構造を構築するためには、市が所有する土地、建築物等の公的不動産を活用することが有効であり、本市は、公共施設再配置計画等との整合を図りながら、以下の基本的な考え方に沿って、公的不動産の活用を図ります。

- 公共施設の統廃合や複合化、多目的化等による再配置に当たり、本計画に基づき、都市機能誘導区域等への都市機能の集約等に取り組みます。
- 都市機能誘導区域又は居住促進区域における低未利用の公的不動産を活用して、本計画に基づき、民間も含めた都市機能の集約、居住の促進等に取り組みます。

#### 3. 届出等

##### 1) 居住促進区域に関する届出等

居住促進区域外における住宅開発等の動きを把握するため、立地適正化計画区域内のうち本計画に記載された居住促進区域外において、都市計画法第4条第12項に規定する開発行為であって住宅その他の人の居住の用に供する建築物のうち本市の条例で定めるもの（以下「住宅等」という。）の建築の用に供する目的で行うもの（政令で定める戸数未滿の住宅の建築の用に供する目的で行うものにあつては、その規模が政令で定める規模以上のものに限る。）又は住宅等を新築し、若しくは建築物を改築し、若しくはその用途を変更して住宅等とする行為（当該政令で定める戸数未滿の住宅に係るものを除く。）を行おうとする者は、都市再生特別措置法第88条第1項の規定により、これらの行為に着手する日の30日前までに、行為の種類、場所、設計又は施行方法、着手予定日等を周南市長に届け出なければなりません。

また、周南市長は、同法第88条第3項の規定により、届出があつた場合において、当該届出に係る行為が居住促進区域内における住宅等の立地の誘導を図る上で支障があると認めるときは、当該届出をした者に対して、当該届出に係る事項に関し、住宅等の立地を適正なものとするために必要な勧告をすることができます。

■表 7-1 届出の対象となる行為（居住促進区域）

開発行為	① 3戸以上の住宅の建築目的の開発行為 ② 1戸又は2戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が1,000㎡以上のもの ③ 住宅以外で、人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものの建築目的で行う開発行為
建築等行為	① 3戸以上の住宅を新築しようとする場合 ② 人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものを新築しようとする場合 ③ 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して住宅等（上記①、②）とする場合

## 2) 都市機能誘導区域に関する届出等

都市機能誘導区域外における誘導施設の整備の動きを把握するため、本計画区域内において、本計画に記載された誘導施設を有する建築物の建築の用に供する目的で行う開発行為又は当該誘導施設を有する建築物を新築し、若しくは建築物を改築し、若しくはその用途を変更して当該誘導施設を有する建築物とする行為を行おうとする者（当該誘導施設の立地を誘導するものとして本計画に記載された都市機能誘導区域内においてこれらの行為を行おうとする者を除く。）は、都市再生特別措置法第108条第1項の規定により、これらの行為等に着手する日の30日前までに、行為の種類、場所、設計又は施行方法、着手予定日等を周南市長に届け出なければなりません。

また、周南市長は、同法第108条第3項の規定により、届出があった場合において、当該届出に係る行為が都市機能誘導区域内における誘導施設の立地の誘導を図る上で支障があると認めるときは、当該届出をした者に対して、当該届出に係る事項に関し、誘導施設の立地を適正なものとするために必要な勧告をすることができます。

■表 7-2 届出の対象となる行為（都市機能誘導区域）

開発行為	① 誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為を行おうとする場合
開発行為以外	① 誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合 ② 建築物を改築し、誘導施設を有する建築物とする場合 ③ 建築物の用途を変更し、誘導施設を有する建築物とする場合

## 2 立地の適正化に関する目標及び期待される効果

### 1. 都市機能に関する目標

本市は、本計画に基づきコンパクト・プラス・ネットワークを推進し、医療・福祉・子育て支援・商業等の都市機能を都市拠点へ集約することによって、生活サービス施設の集積という外形的な密度（量）のみではなく、多くの居住者が都市空間の中で様々な活動を行うことができる「生活空間としての密度」（質）を高くする「まち（都市機能と都市活動）の高密度化」を目指します。

また、都市の魅力を高めるとともに、就労から子育てまでをきめ細かくサポートすることによって、

「若い世代の定住促進」を目指します。

「まち（都市機能と都市活動）の高密度化」の実現により、多くの市民が都市拠点を利用し、都市機能誘導区域内の歩行者等通行量が増加することが予測されます。

そして、「若い世代の定住促進」の実現により、若い世代の社会増減数が改善することが予測されます。

以上のことから、都市機能の誘導に関する評価指標として、都市機能誘導区域内の歩行者等通行量と若い世代の社会増減数を設定します。

■5 年見直し時の追記

歩行者通行量は、令和 4 年時点で徳山駅周辺、新南陽駅周辺とも目標値を上回る結果となっています。

20～39 歳人口の社会増減数については、▲252 人となり、計画策定時より悪化しています。

■表 7-3 都市機能に関する目標

評価指標	計画策定時 (基準年度)	実績値 (5 年見直し時)	目標値 (目標年度)	目標値 /計画策定時
歩行者等通行量（徳山） ※5 か所 10～19 時	10,953 人 (平成 27(2015)年度)	11,024 人 (令和 4(2022)年度)	11,000 人 (2035 年度)	100.4%
歩行者等通行量（新南陽） ※1 か所 8～18 時	704 人 (平成 27(2015)年度)	718 人 (令和 4(2022)年度)	710 人 (2035 年度)	100.9%
20～39 歳人口の社会増減数	▲234 人 (平成 27(2015)年度)	▲252 人 (令和 4(2022)年度)	0 人 (2035 年度)	

## 2. 居住に関する目標

本市は、本計画に基づきコンパクト・プラス・ネットワークを推進し、無秩序な開発を抑制しながら、快適に暮らせる都市環境を整備することによって、「生活空間の高質化」を目指します。

また、自然災害の危険性が比較的高くない地区、生活利便性の高い地区など、生活不安の少ない住宅地への定住を促進することによって、「市民の安心安全の確保」を目指します。

「生活空間の高質化」と「市民の安心安全の確保」の実現により、若い世代を中心に多くの市民が居住促進区域内に居住することが予測されます。

以上のことから、居住の促進に関する評価指標として、居住促進区域内の人口密度と若い世代の社会増減数を設定します。

■5 年見直し時の追記

居住促進区域内人口密度は、目標値を上回る結果となっています。

20～39 歳人口の社会増減数については、▲252 人となり、計画策定時より悪化しています。

■表 7-4 居住に関する目標

評価指標	計画策定時 (基準年度)	実績値 (5年見直し時)	趨勢値 (目標年度)	目標値 (目標年度)	目標値 /計画策定時
居住促進区域内人口 密度	50.5 人/ha (平成 22(2010) 年度)	48.0 人/ha (令和 2(2020) 年度)	38.4 人/ha (2035 年度)	44.8 人/ha (2035 年度)	88.7%
20～39 歳人口の社会 増減数 (再掲)	▲234 人 (平成 27(2015) 年度)	▲252 人 (令和 4(2022) 年度)		0 人 (2035 年度)	
(参考) 行政区域人口	144,842 人 (平成 27(2015) 年度)	137,540 人 (令和 2(2020) 年度)	(推計) 119,817 人 (2035 年度)		82.7%

※居住促進区域内人口密度の目標値は、第 5 章 3 居住促進区域に記載の想定人口密度に居住促進区域面積を基に加重平均により算出。

### 3. 防災に関する目標

本市は、本計画に基づきコンパクト・プラス・ネットワークを推進し、自然災害の危険性が比較的高くない地区への定住を促進することによって、「市民の安心安全の確保」を目指します。

そのためには、災害ハザードエリアや避難所の情報のみではなく、都市計画情報や公共施設情報などのデータの公表を行い、それらを自由に重ね合わせることでできるシステムを導入することにより、自然災害の危険性が比較的高くない地区、生活利便性の高い地区など、生活不安の少ない住宅地の選択する手助けとなると考えます。

以上のことから、居住誘導区域内における防災・減災に関する目標として以下の様に設定します。

■表 7-5 防災に関する目標

評価指標	計画策定時 (基準年度)	実績値 (5年見直し時)	趨勢値 (目標年度)	目標値 (目標年度)	目標値 /計画策定時
居住促進区域内人口 密度 (再掲)	50.5 人/ha (平成 22(2010) 年度)	48.0 人/ha (令和 2(2020) 年度)	38.4 人/ha (2035 年度)	44.8 人/ha (2035 年度)	88.7%
災害ハザードエリア と多様なデータの重 ね合わせによる公表	未実施 (令和 5(2023) 年度)			実施する (2035 年度)	

### 4. 公共交通に関する目標

本市は、本計画及び周南市地域公共交通計画に基づきコンパクト・プラス・ネットワークを推進し、子どもから高齢者まで誰もが利用しやすい公共交通ネットワークを形成することによって、居住者が、自動車だけでなく鉄道・バス・自転車等の交通手段を利用できる「公共交通サービスの向上」を目指します。

以上のことから、公共交通に関する評価指標として、公共交通を利用しやすい地区に居住する人口

の割合を設定します。

■5年見直し時の追記

移動手段が確保された地区の人口割合は、80%となり計画策定時と比較し低下しています。

■表 7-6 公共交通に関する目標

評価指標	計画策定時 (基準年度)	実績値 (5年見直し時)	目標値 (目標年度)	目標値 /計画策定時
移動手段が確保された 地区(※)の人口割合	84% (平成27(2015)年度)	80% (令和3(2021)年度)	88% (2025年度)	4%増加
(参考) 行政人口	144,842人 (平成27(2015)年度)	137,540人 (令和2(2020)年度)	(推計)133,500人 (2025年度)	92.2%

※鉄道駅や桟橋から半径800m、路線バスやコミュニティ交通の停留所から半径300m、予約型乗合タクシーの運行エリアのいずれかに該当する地区及び公共交通以外で移動手段が確保された地区。

## 5. 期待される効果

本市の都市構造上の課題解決に向け、本計画に基づき、都市機能の誘導と居住の促進、公共交通の充実に関する各施策を講じることにより、「まち」の改善と適切な新陳代謝が実現することで、以下のような効果が期待されます。なお、効果の定量化については、算出に必要なデータの有無等により、計画策定時に定量化できる主な効果のみを記載しています。

### 1) 地域活力の向上

本計画の推進により、都市機能誘導区域において多種多様な都市機能の維持・向上とともに生活の質と都市の魅力の向上を図ることで、都市拠点内での日用品や買回り品の買い物、各種生活サービスの利用などの機会が増加し、「街なかの消費額の増加」、「民間事業所の進出」、「税収の増加」などが期待されます。

また、就労支援、起業支援、子育て環境の整備等、就労から子育てまできめ細かく若い世代への支援を図ることで、女性や子育て世代の居住人口が増加し、「出生数の増加」、「市内消費額の増加」などが期待されます。

■5年見直し時の追記

中心市街地の歩行者通行量が微増したため、「中心市街地における消費額」も微増する結果となっています。

「子育て世帯における消費額」は、子育て世帯数と子育て世帯における平均消費額より算定しています。子育て世帯数が減少したため、「子育て世帯における消費額」も減少する結果となっています。

■表 7-7 期待される効果の推計（地域活力の向上）

期待される効果	計画策定時 (参考)	実績値 (5年見直し時)	比較値 (基準年度)	推計値 (推計年度)	効果
中心市街地における消費額の維持(①)	3,984 百万円 (平成 26(2014)年度)	4,057 百万円 (令和 4(2022)年度)	3,413 百万円 (2035 年度 趨勢値)	4,048 百万円 (2035 年度)	635 百万円増 (対趨勢値)
子育て世帯における消費額(②)	43,390 百万円 (平成 27(2015)年度)	37,546 百万円 (令和 4(2022)年度)	30,952 百万円 (2035 年度 趨勢値)	32,270 百万円 (2035 年度)	1,318 百万円増 (対趨勢値)

※①歩行者通行量（周南市調査）及び年間商品小売販売額（商業統計調査）を用い、目標年度における歩行者通行量の趨勢値と目標値との差から、中心市街地（徳山）における消費額を算出。

※子育て世帯数（国勢調査）、平成 28 年家計調査-家計収支編-（総務省）等を用い、目標年度における子育て世帯数の趨勢値と目標値との差から、消費額を算出。

## 2) 公共交通の利用率の向上

本計画の推進により、効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの構築とその沿線への居住を促進することで、「公共交通の利用率」の向上が期待されます。

利用率が向上することで公共交通事業費の収益の増加が期待され、「公共交通サービスの質の向上」、「公共交通事業者の経営改善」に繋がります。

### ■5年見直し時の追記

「市内の乗合バス事業の経常収支率」は大幅に低下し、令和4年時点で推計年度の数値を下回る結果となっています。

■表 7-8 期待される効果の推計（公共交通の利用率の向上）

期待される効果	計画策定時 (参考)	実績値 (5年見直し時)	比較値 (基準年度)	推計値 (推計年度)	効果
市内の乗合バス事業 の経常収支率	62.2% (平成 29(2017) 年度)	48.0% (令和 4(2022) 年度)	46.8% (2035 年度 趨勢値)	49.1% (2035 年度)	2.3%増 (対趨勢値)

※周南市を運行する乗合バス事業（路線バス、コミュニティ交通）における運行実績（経常収益、運行経費、利用者数）及び居住促進区域内の人口、公共交通の利用頻度等を用いて、目標年度と趨勢における経常収支率を算出。

## 3) 安心安全の確保

本計画の推進により、暮らしに適した生活環境への居住の促進を図ることで、生活不安が解消され、災害による被害の減少、犯罪の抑制などが期待されます。

## 4) 持続可能性の向上

本計画の推進により、主に居住促進区域内において低未利用地を含む既存ストックの有効活用、計画的な都市機能の配置、人口密度の維持・上昇を図ることで、固定資産税、市民税等の税収が増加するとともに、生産性が向上し、都市経営の改善、中山間地域も含めた地域社会の維持、移住・定住の増加などが期待されます。

### 3 計画の進行管理と評価

#### 1. 計画の進行管理等

本市は、毎年度、第三者で構成する周南市都市再生推進協議会に本計画の進捗状況等を報告するとともに、2年毎に評価指標の達成状況等を確認して施策について評価（CHECK）と改善（ACTION）を実施し、必要に応じて施策の見直しを行います。

また、概ね5年ごとに本計画の施策の実施状況等について調査、分析及び評価を行い、周南市都市計画審議会に報告するとともに、必要に応じて本計画及びこれに関連する都市計画の変更等（PLAN）を行うこととします。

本計画の推進に当たっては、住民や関係する事業者、行政等が目指すべき将来像を共有し、官民が一体となって進めることが重要です。そのため、計画の見直し時には、必要に応じ、住民説明会やパブリック・コメント等を実施し、意見聴取を図るとともに、本計画の進捗状況等を適宜、ホームページ等で周知を図ることで、官民一体的な取組を推進します。

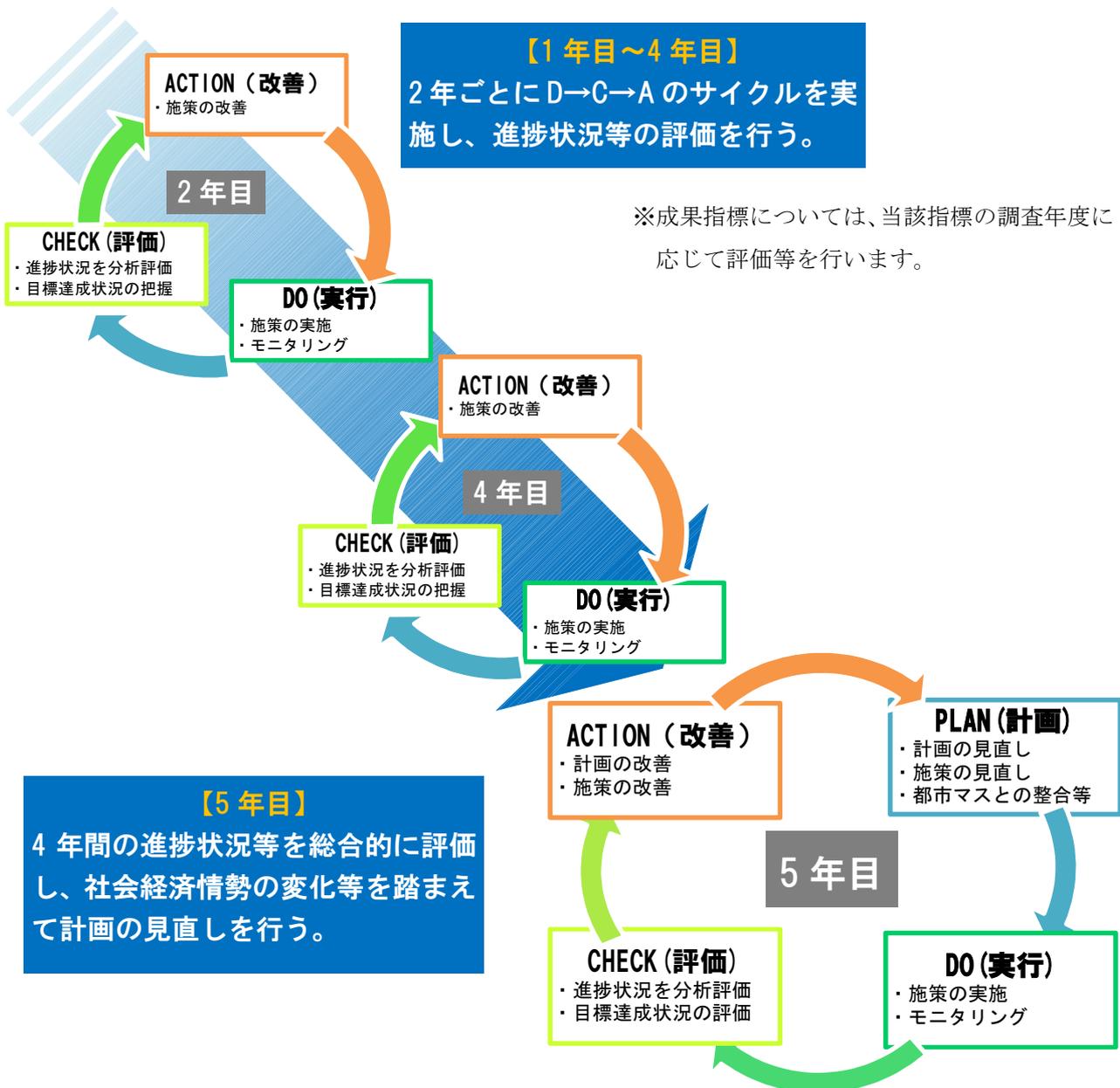
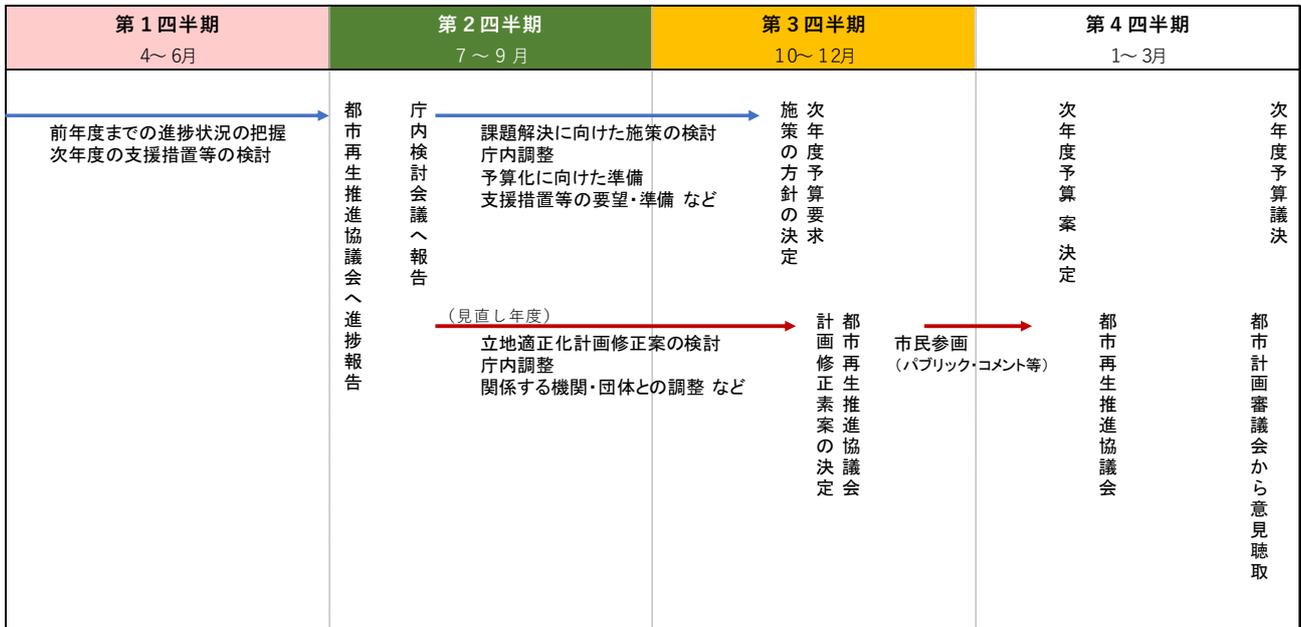


図 7-1 PDCA サイクルの考え方



※あくまで想定される基本的な年間スケジュールであり、実際の時期、回数等は、各年度の個別事情により異なります。

図 7-2 年間スケジュール

## 2. 評価体制

本計画の進捗状況等について、毎年度、周南市都市再生推進協議会に報告しながら、適宜、周南市都市計画審議会にも報告します。

また、周南市都市再生推進協議会と周南市都市計画審議会から意見等を聴きながら、おおむね5年ごとに本計画の見直し等について検討するとともに、必要に応じて本計画を修正します。

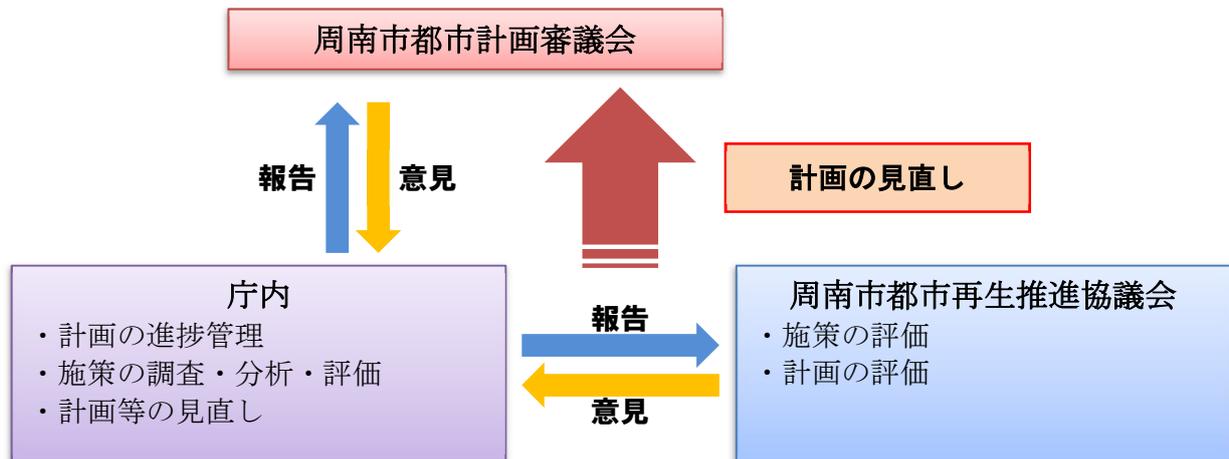


図 7-3 評価体制



**(参考資料)**

**用語解説**

---

## あ行

### 【インセンティブ】(P. 80 ほか)

目標を達成するための刺激策のこと。

### 【エリアマネジメント】(P. 4 ほか)

地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取り組みのこと。

## か行

### 【開発許可】(P. 38 ほか)

都市計画法における開発行為に対する許可制度のこと。

開発行為を規制・誘導することによって、市街地の無秩序な拡大を防止し、段階的、計画的なまちづくりを図ることを目的としている。

### 【開発行為】(P. 38 ほか)

建築物の建築などの際に行う、土地の区画や形質を変更する行為のこと。

### 【区域区分】(P. 3 ほか)

無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るために都市計画に定めることができる、市街化区域と市街化調整区域との区分のこと。

### 【経常収支比率】(P. 68)

毎年経常的に入ってくる歳入の総額のうち、人件費、扶助費など経常的に支出される経費に対して使われた額の割合のこと。

### 【高次都市機能】(P. 96 ほか)

医療、福祉、商業などの都市機能のうち、広域の地域を対象とした、質の高いサービスを提供する機能のこと。

### 【洪水浸水想定区域】(P. 63 ほか)

洪水時に円滑かつ迅速な避難の確保を図るため、想定しうる最大規模の降雨により河川が氾濫した場合に浸水が想定される区域のこと。

### 【国土のグランドデザイン 2050】(P. 1)

国土交通省が2017年に公表した2050年を見据えた国土づくりの理念や考え方を示す計画のこと。

### 【国庫支出金】(P. 67)

国が行うべき事業を市へ委託する場合や、市が行う事業に対して国が一定の割合で助成される負担金や補助金等のこと。

### 【コミュニティバス】(P. 57)

民間交通事業者が主体的に運営する公共交通サービス（路線バス等）とは異なり、行政や地域の主体的な運営により提供される、コミュニティ内の移動を主としたバスのこと。

### 【コンパクト・プラス・ネットワーク】(P. 1 ほか)

行政や医療・福祉、商業等を都市の中心拠点や生活拠点に集約するとともに、その周辺や公共交通の沿線に居住を誘導し、拠点間のアクセスを公共交通等で確保することで、人口減少下においても一定のエリアで人口密度を維持し、各種サービスの効率性を高め、いつまでも暮らしやすいまちづくりを進める取組みのこと。

## さ行

### 【財政力指数】(P. 68)

市の人口や面積などに応じて標準的に必要になる支出に対して、標準的な状態で収入が見込まれる市税や地方譲与税など市が自ら得る収入がどの程度あるか示す指標のこと。数字が大きいほど、財源に余裕がある状態。

### 【市街化区域】(P. 4 ほか)

都市計画法に基づく都市計画区域のうち、市街地として積極的に開発や整備等を行う区域で、すでに市街地を形成している区域及びおおむね十年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域のこと。

### 【市街化調整区域】(P. 4 ほか)

都市計画法に基づく都市計画区域のうち、市街化を抑制すべき区域のこと。

### 【市街地開発事業】(P. 36 ほか)

地域の課題を解消するため、一定の区域を定め、地域の状況に応じた整備手法を用いて道路や公園などの都市施設を含んだ面的整備を行い、良好な市街地を形成する事業のこと。

### 【実質公債費比率】(P. 68)

地方税・普通交付税のように用途が特定されておらず、毎年度経常的に収入される財源のうち、実質的な公債費相当額に充当されたものの割合を示す比率のこと。

### 【実質収支比率】(P. 68)

財政運営の健全度を示す指標のこと。

### 【社会動態】(P. 30 ほか)

一定期間における、転入・転出に伴う人口の動きのこと。

### 【将来負担比率】(P. 68)

地方公共団体の一般会計等が将来負担すべき実質的な負債の標準財政規模に対する比率のこと。

#### 【人口集中地区（D I D）】（P. 24 ほか）

国勢調査基本単位区及び基本単位区内に複数の調査区がある場合は調査区（以下「基本単位区等」という。）を基礎単位として、1)原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接して、2)それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域のこと。なお、人口集中地区は「都市的地域」を表す観点から、学校・研究所・神社・仏閣・運動場等の文教レクリエーション施設、工場・倉庫・事務所等の産業施設、官公庁・病院・療養所等の公共及び社会福祉施設のある基本単位区等で、それらの施設の面積を除いた残りの区域に人口が密集している基本単位区等又はそれらの施設の面積が2分の1以上占める基本単位区等が上記1)の基本単位区等に隣接している場合には、上記1)を構成する地域を含む。

#### 【新市建設計画】（P. 67）

市町村の合併に際して合併協議会が作成するもので、合併後の新市を建設していくためのマスタープランとして、新市の総合的、一体的な発展と住民福祉の向上を図る計画のこと。

#### 【スプロール化】（P. 84）

市街地が無秩序・無計画に広がっていくこと。

## た行

#### 【高潮浸水想定区域】（P. 62 ほか）

高潮時に円滑かつ迅速な避難の確保を図るため、想定しうる最大規模の高潮により氾濫した場合に浸水が想定される区域のこと。

#### 【地域地区】（P. 35 ほか）

土地利用に合理性と計画性を持たせるために、土地の自然的条件や土地利用の動向などを踏まえ、用途や建築の制限などを定めた地域のこと。周南市では、基本となる用途地域のほか、防火地域及び準防火地域、臨港地区、駐車場整備地区を定めている。

#### 【津波災害警戒区域】（P. 54 ほか）

最大クラスの津波が発生した場合に、住民の生命・身体に危害が生ずるおそれがある区域で、津波災害を防止するために警戒避難体制を特に整備すべき区域のこと。

#### 【デマンド型乗合タクシー】（P. 50）

利用者が連絡して迎えに来てもらう乗合タクシー等の運行方式のこと。

#### 【特別用途地区】（P. 47 ほか）

都市計画法で定める地域地区の1つ。用途地域を補完し、地区の特性にふさわしい土地利用の増進や環境の保護等を図るため、用途制限を強化または緩和することができるもの。

#### 【都市機能】（P. 1 ほか）

医療・福祉・商業施設など、都市の生活を支える機能のこと。

**【都市機能増進施設】(P. 1 ほか)**

医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉や利便のため必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するものこと。

**【都市基盤】(P. 8 ほか)**

良好な環境の都市とするために必要な道路、公園、下水道や、住民の共同の福祉・利便のため必要な教育施設、医療施設、官公庁などの施設やその土地のこと。

**【都市福利施設】(P. 8)**

教育文化施設、医療施設、社会福祉施設その他の都市の居住者等の共同の福祉又は利便のため必要な施設のこと。

**【土砂災害警戒区域】(P. 61 ほか)**

急傾斜地の崩壊などが発生した場合に、住民等の生命または身体に危害が生じるおそれがあると認められる区域のこと。

**【土砂災害特別警戒区域】(P. 61 ほか)**

急傾斜地の崩壊などが発生した場合に、建築物に損壊が生じ、住民等の生命または身体に著しい危害が生じるおそれがあると認められる区域のこと。

**【土地区画整理事業】(P. 8 ほか)**

市街地開発事業の一つで、土地の区画形質の変更を行い、道路、公園、下水道等の公共施設の新設又は改善と換地処分により土地の権利関係を新たに確定する事業のこと。

## な行

**【乗合バス事業】(P. 147)**

他人の需要に応じ、自動車を使用して旅客を運送する事業のうち、不特定多数の旅客を運送するバス事業（本計画においては、周南市内を運行する路線バス及びコミュニティバスを指す。）

## は行

**【PDCA】(P. 148)**

PLAN(計画)、DO(実施)、CHECK(評価)、ACTION(改善)の4つの視点をプロセスの中に取り組むことで、プロセスを不断のサイクルとし、継続的な改善を推進するマネジメント手法のこと。

**【昼間人口】(P. 29)**

夜間人口から流出人口を引いて、流入人口を足した人口のこと。

**【普通建設事業費】(P. 67)**

投資的経費の代表的なもので、道路、橋、学校などの建設・大規模修繕に必要な経費のこと。

**【扶助費】(P. 67 ほか)**

生活保護法・児童福祉法などの法律に基づいた生活保護費・児童手当などの支給や、各種サービスのための経費のこと。

**【プラットフォーム】(P. 92 ほか)**

通常、「駅のプラットフォーム」のように、周辺より高く水平で平らな場所を指す意味で用いられるが、ここでは「基盤」という意味で用いている。

**【ホームインスペクション】(P. 119)**

住宅に精通したホームインスペクター（住宅診断士）が、第三者的な立場から、また専門的な見地から、住宅の劣化状況、欠陥の有無、改修すべき箇所やその時期、おおよその費用などを見きわめ、アドバイスをを行う専門業務のこと。

## や行

**【夜間人口】(P. 29 ほか)**

国勢調査の調査時に調査の地域に常住している人口のこと。

**【ユニバーサルデザイン】(P. 102 ほか)**

高齢者や障害のある方などを含めたすべての人が利用しやすいように、施設、もの、サービスなどに配慮を行う考え方のこと。

**【用途白地】(P. 35 ほか)**

非線引き都市計画区域内で、用途地域の指定がない区域のこと。周南市では、熊毛地域の一部が該当している。

**【用途地域】(P. 6 ほか)**

地域地区の一つで、住居、商業、工業など、市街地の大枠としての土地利用を、都市計画法に基づいて定めた地域のこと。土地の使い方（建築物の用途）の制限とあわせて、容積率や建ぺい率等の建築物の大きさなど、建て方のルールを定めている。

## ら行

**【リノベーション】(P. 102 ほか)**

既存の建物に大規模な改修工事を行い、用途や機能を変更して性能を向上させたり付加価値を与えること。