

平成27年度

第1回周南市都市再生推進協議会

補足資料

平成27年10月9日

周南市都市整備部都市計画課

目次

1. 立地適正化計画の位置づけ	
（1）立地適正化計画制度の意義・役割及び位置づけ	1
（2）第2次周南市まちづくり総合計画	2
（3）山口県都市計画の整備、開発及び保全の方針	2
（4）周南市都市計画マスタープラン	3
2. 周南市の都市形成	
（1）合併と地域区分	4
（2）都市計画区域と用途地域	5
3. 周南市の現況	
（1）人口の動向	7
（2）産業	10
（3）土地利用	12
（4）公共交通ネットワーク	15
（5）防災の状況	18
（6）行財政状況	19
（7）空き家・住宅地価	21
（8）周南市の現況とりまとめ	22
4. 国の都市構造の指標による現況評価	
（1）国の都市構造評価の指標	24
（2）周南市の都市構造ハンドブックによる現況評価	25
5. 区域設定に向けた都市構造の評価	
（1）都市構造の評価分野の設定	27
（2）都市構造の評価分野の考え方	28
（3）評価指標の設定	29
（4）都市構造の評価分析方法	30

1. 立地適正化計画の位置づけ

(1) 立地適正化計画制度の意義・役割及び位置づけ

1) 意義・役割

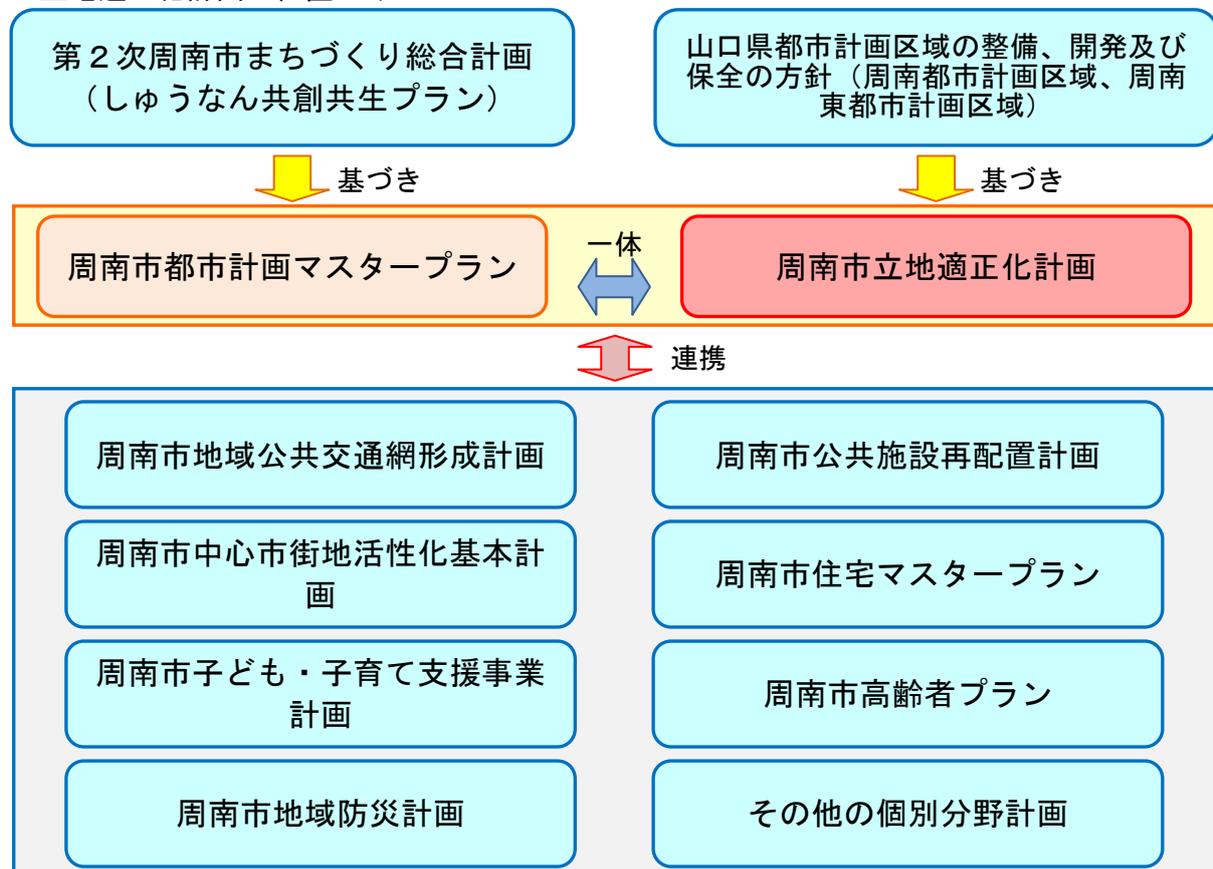
立地適正化計画は、急激な人口減少や少子高齢化に対応するため、平成26年に都市再生特別措置法（平成14年法律第22号）が改正されて創設された制度です。都市再生基本方針（平成14年7月19日閣議決定、平成26年8月1日一部変更）において、一定区域内の人口密度を維持するとともに、日常生活に必要なサービスが住まい等の身近に存在する「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の推進が明記されました。立地適正化計画は、居住機能や福祉・医療・子育て支援・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的なマスタープランとなります。

2) 位置づけ

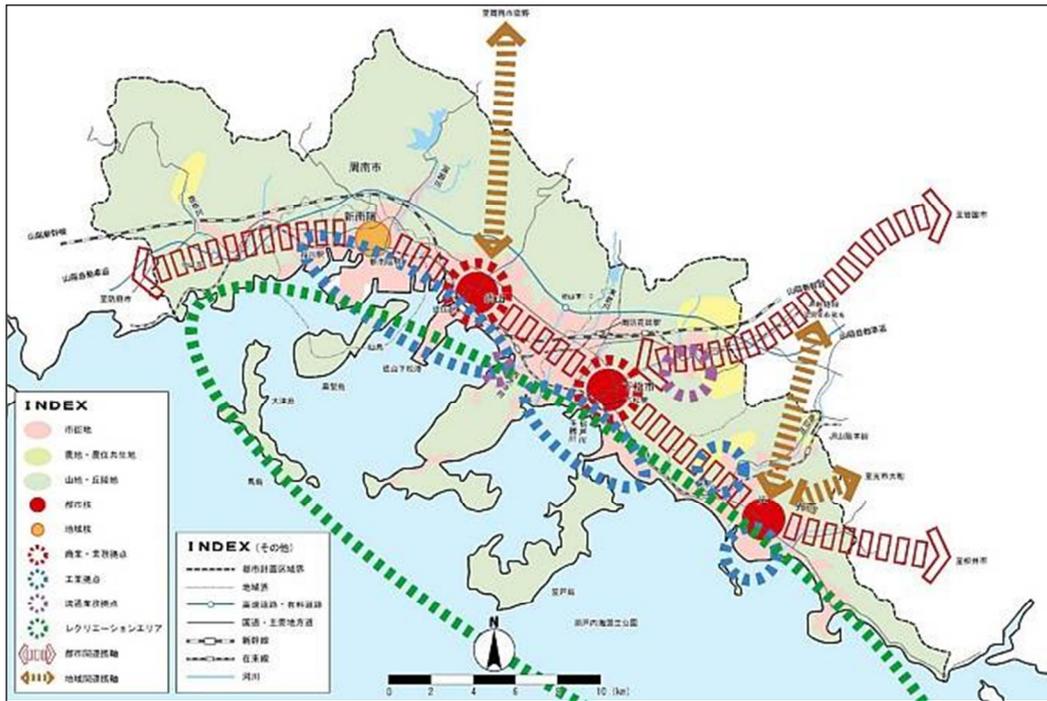
立地適正化計画は、市町村マスタープランの高度化版として位置付けられ、都市計画マスタープランの一部とみなされます。

「周南市都市計画マスタープラン」に示されている都市計画の方針のうち、居住と都市機能のあり方及び公共交通のあり方に関する部分について、立地適正化計画に定めます。

■立地適正化計画の位置づけ



■周南都市計画区域の将来都市構造



(4) 周南市都市計画マスタープラン（計画策定：平成 20 年 6 月）

周南市都市計画マスタープランは、平成 40（2028）年を目標年次とした、周南市の定める都市計画の方針を示すものです。

①基本理念及び都市の将来像

この中で都市づくりの基本理念、都市の将来像を以下のように定めています。

②将来都市構造

都市の将来像を実現するため、将来都市構造を、市民生活や企業活動等に関連する様々な都市機能が集積する 4 区分の“都市拠点”と、都市拠点等を有機的に結ぶ 3 区分の“都市軸”、そして土地利用の基本的な枠組みを示す“ゾーン”で構成しています。

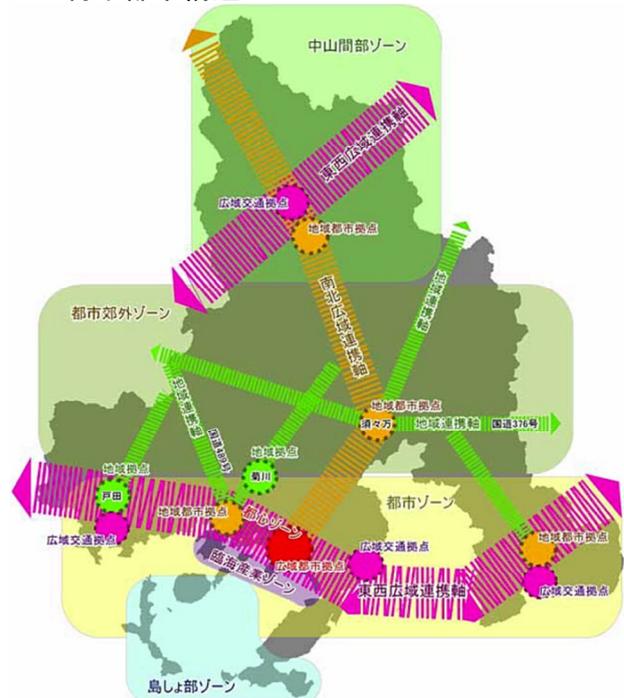
■基本理念及び都市の将来像

基本理念（計画のテーマ）
 美しい自然と活力ある産業が調和し
 快適・安全に暮らし健やかで心豊かに過ごせるまち
 ～市民と協働のまちづくり～

【都市の将来像】

- ◆市街地の拡散抑制と都市機能が集積された都市
- ◆産業基盤が強化された都市
- ◆広域及び市内ネットワークが強化された都市
- ◆みんなが安心安全に暮らせる都市
- ◆地域の個性と魅力が創出された都市
- ◆市民協働により取り組む都市

■将来都市構造



2. 周南市の都市形成

- 立地適正化計画では、都市計画区域（周南都市計画区域及び周南東都市計画区域）に含まれる地域が対象となります。

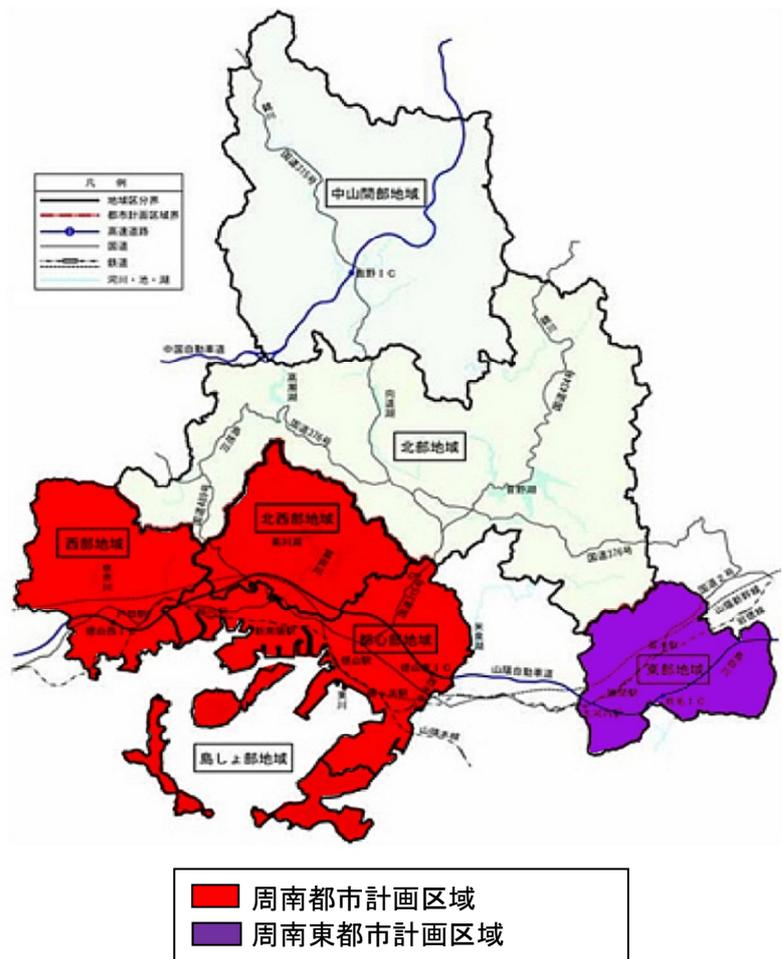
(1) 合併と地域区分

周南市は、平成 15 年 4 月 21 日に徳山市、新南陽市、熊毛町及び鹿野町の 2 市 2 町が合併して誕生しました。周南市都市計画マスタープランでは、生活圏、地域特性等から市内を 7 つの地域に区分し、地域別構想を定めています。

■平成の大合併



■都市計画区域と地域区分



(2) 都市計画区域と用途地域

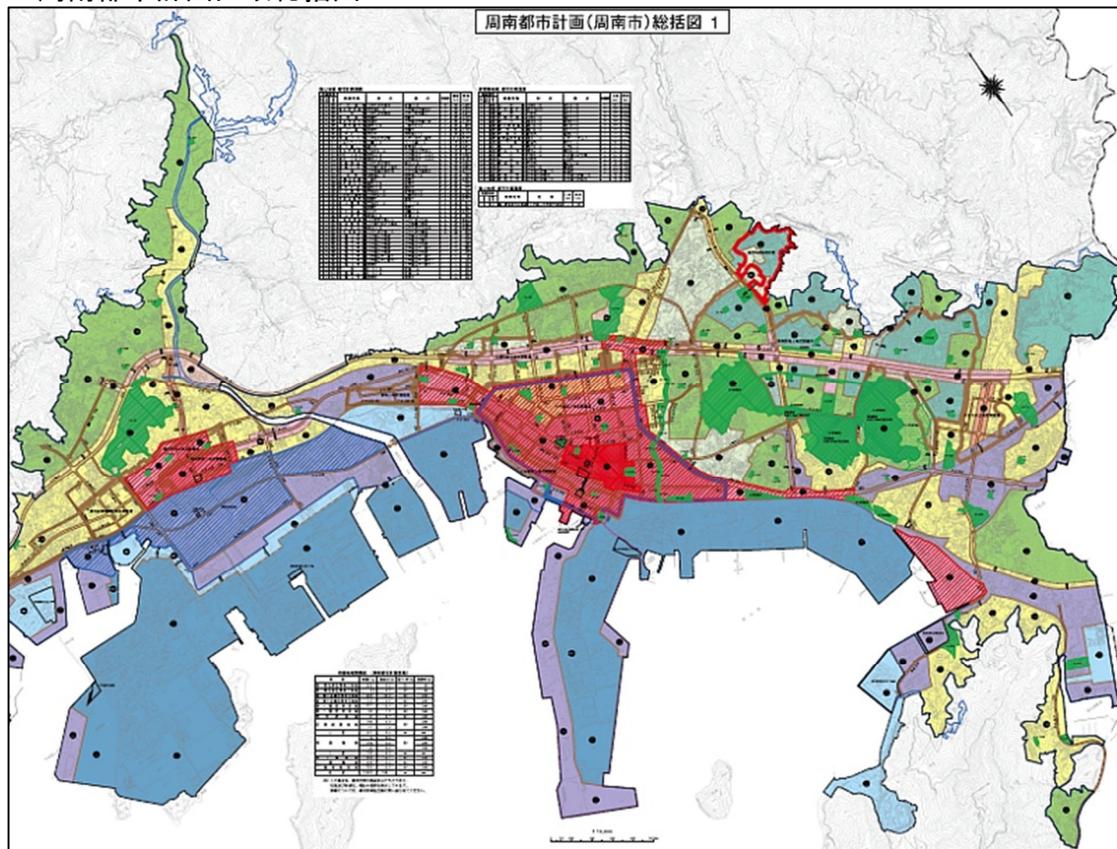
- 都市計画区域は、周南都市計画区域（旧徳山市、旧新南陽市の臨海部）と周南東都市計画区域（旧熊毛町の一部）の2区域が指定され、その間に下松市の市街地が連担して存在しており、広域的には一体的な市街地が形成されています。

都市計画法に基づいて徳山地域と新南陽地域の一部が周南都市計画区域に、熊毛地域の一部が周南東都市計画区域に指定されています。

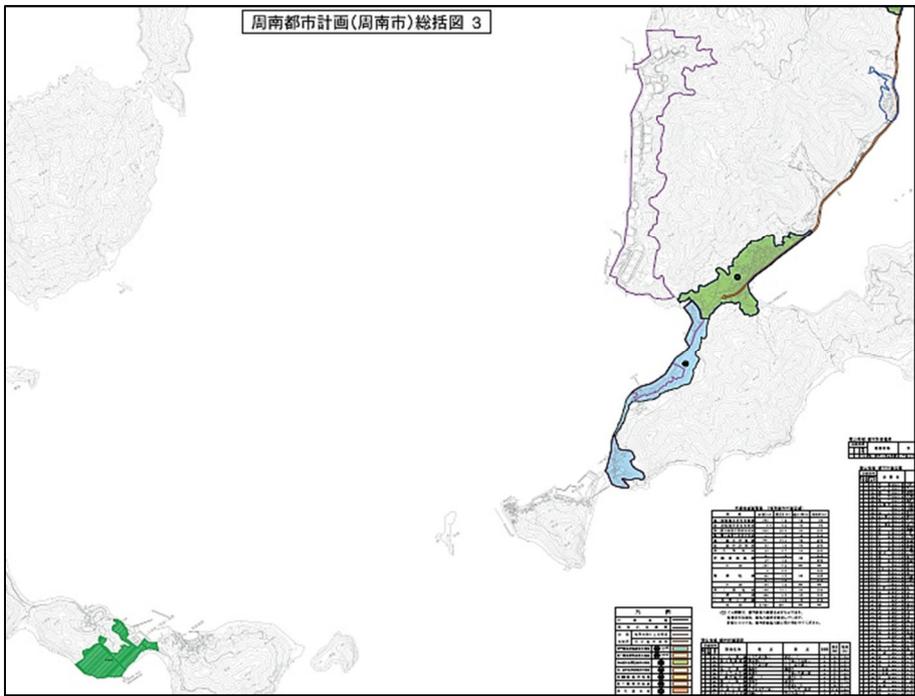
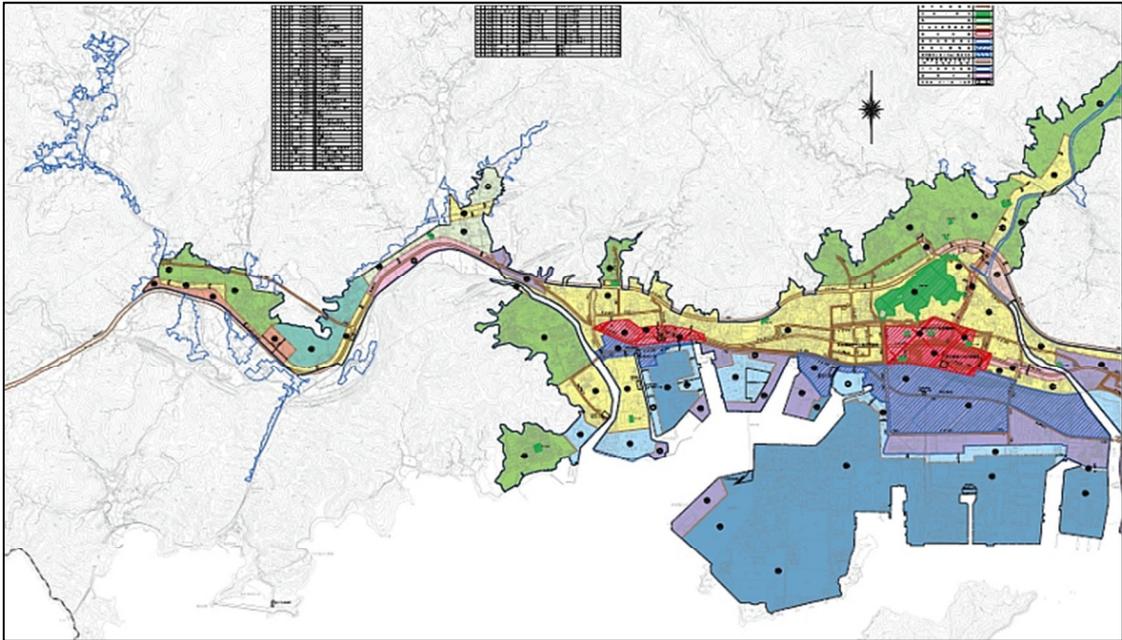
周南都市計画区域は、区域区分（市街化区域及び市街化調整区域）が定められた、いわゆる線引き都市計画区域で、用途地域を定めています。

一方、周南東都市計画区域は、区域区分を定めない非線引き都市計画区域で、用途地域を定めています。

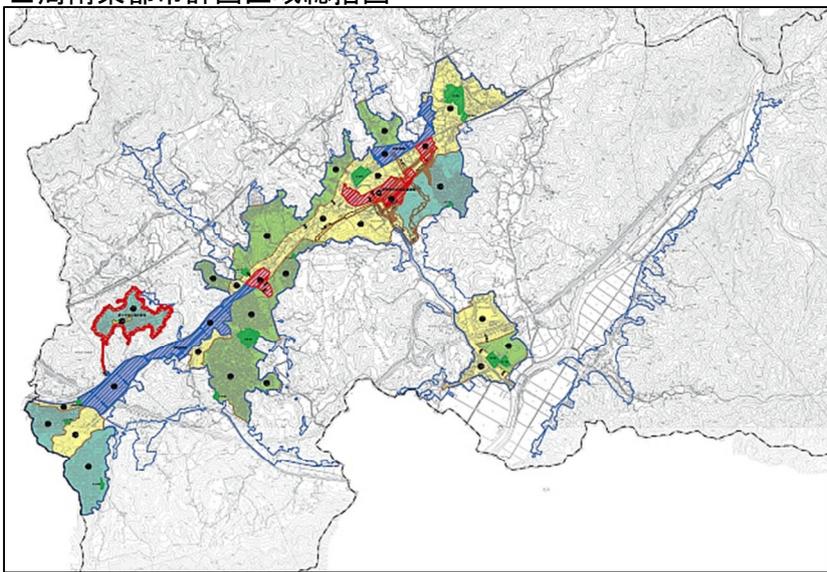
■周南都市計画区域総括図



凡 例	
行政区域	-----
用途	地形地物による場合
地域界	その他の場合
第一種低層住居専用地域	
第二種低層住居専用地域	
第一種中高層住居専用地域	
第二種中高層住居専用地域	
第一種住居地域	
第二種住居地域	
準住居地域	
近隣商業地域	
商業地域	
準工業地域	
工業地域	
工業専用地域	
防火地域	
準防火地域	
都市計画道路	
公園・緑地	
土地区画整理区域	
地区計画	
駐車場整備地区	
特別工業地区	
周南競馬広域スポーツ拠点地区	
大規模集客施設制限地区(準工業地域の全区域)	
下水道排水区域	
臨港地区	
駐車場・ポンプ場・市場等	



■周南東都市計画区域総括図



3. 周南市の現況

(1) 人口の動向

- 周南市の人口は減少傾向が続いており、平成 22 年に約 149 千人であった人口が、平成 47 年には約 120 千人まで減少すると推計されています。
- 高齢化率は、平成 47 年には 35.3%に達すると予測されています。
- 周南市は流入人口超過都市となっています。

1) 人口推移及び構成

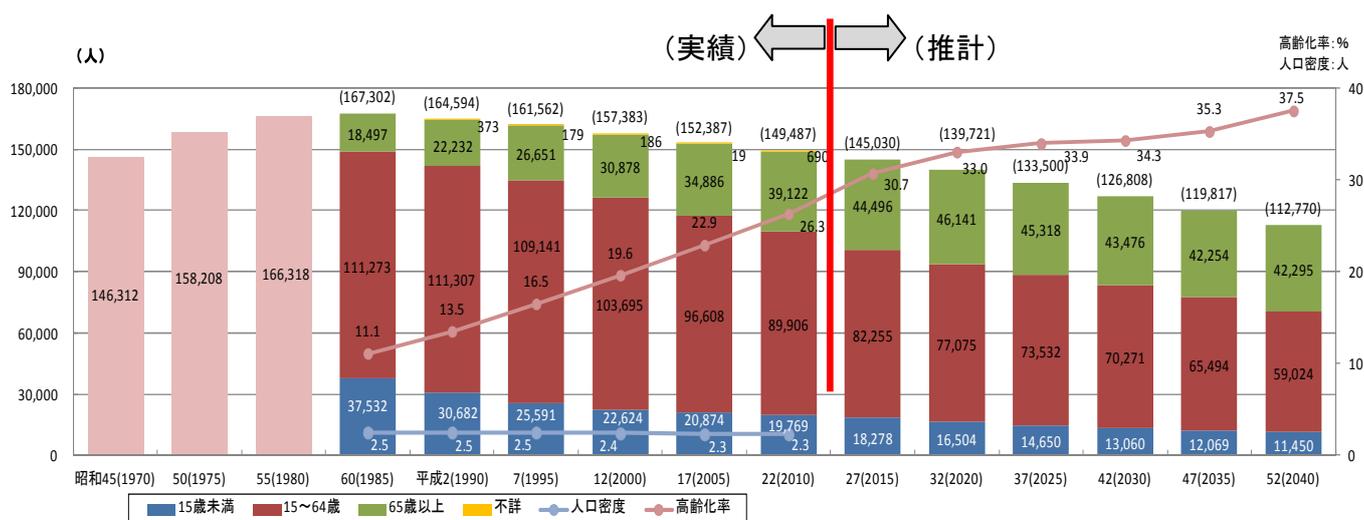
人口は、昭和 60 年以降一貫して減少傾向で、平成 2 年に約 165 千人でしたが、平成 22 年には約 149 千人となり、20 年で約 15 千人（約 9.2%）の減少となっています。

国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、今後も人口は減少し続けると予測されており、平成 37 年には約 134 千人、平成 47 年には約 120 千人と推計されています。過去の人口と比べると、平成 27 年の人口規模が、昭和 45 年と同等程度であり、今後は、昭和 45 年以前の人口規模に減少していくものと推測されます。

年齢階層別（3 区分）の将来人口は、全体が減少傾向の中でも高齢者人口は平成 32 年に向けて増加し、約 46 千人でピークを迎えるが、その後は減少傾向に転ずると推計されています。

ただし、高齢化率は一貫して上昇し、平成 47 年には 35.3%に達すると予測されています。

■年齢 3 区分別人口と高齢化率及び将来推計人口



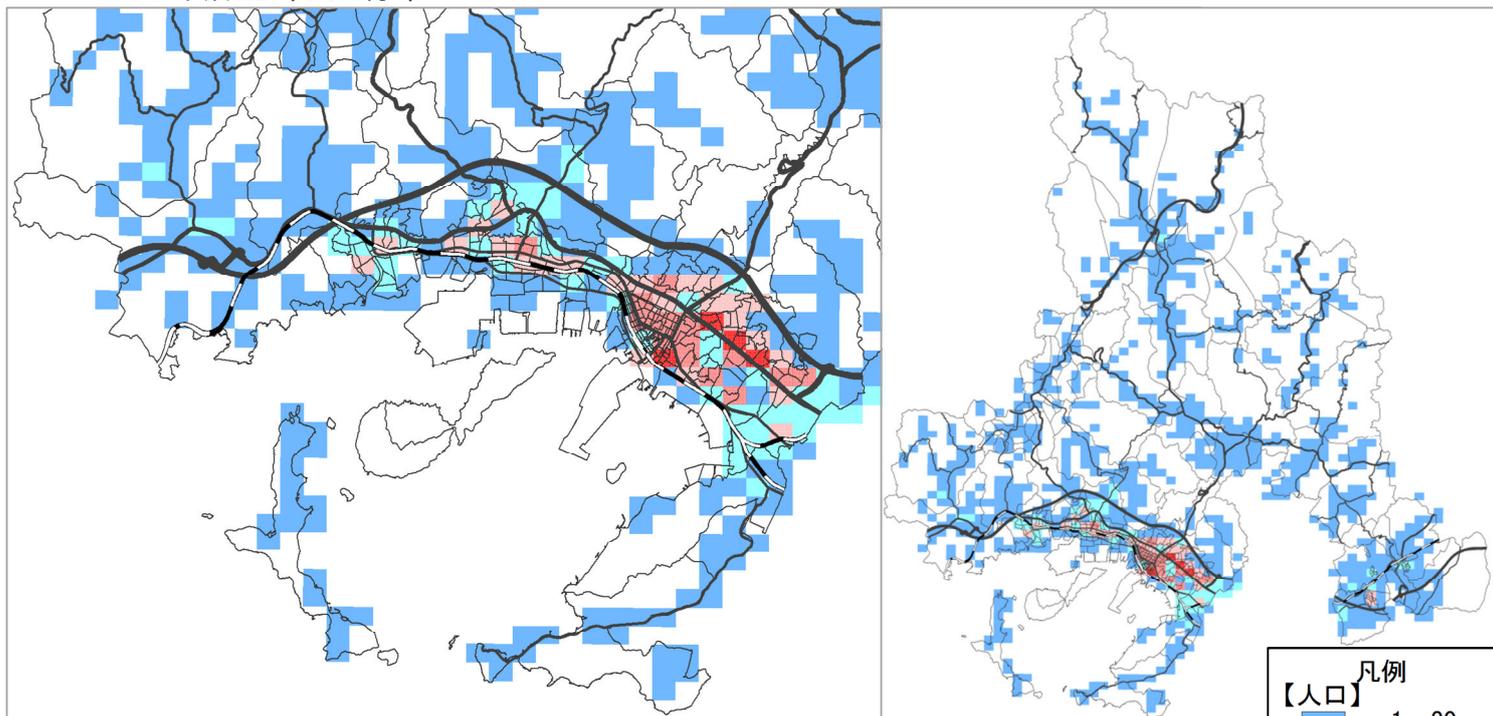
出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計

2) 人口分布

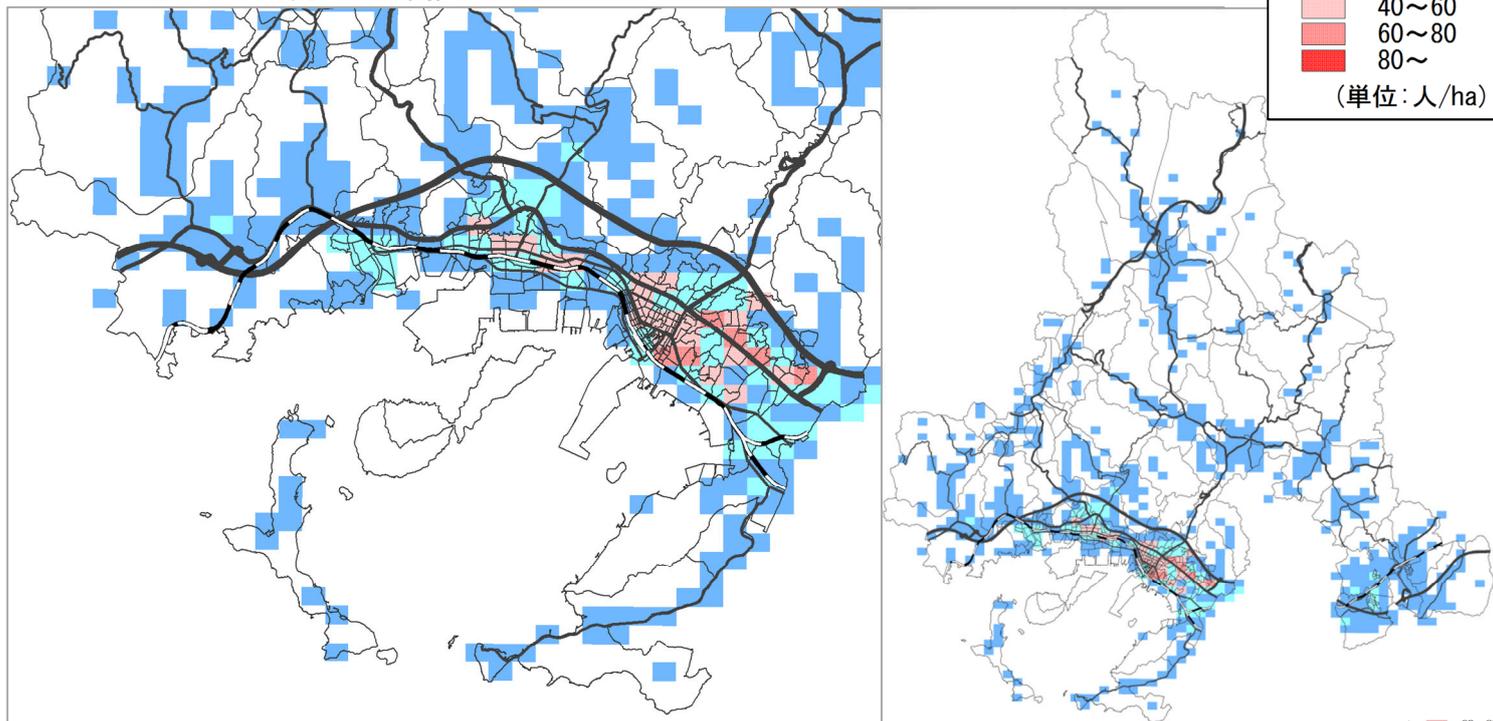
本市の人口分布は、平成 22 年には、1 ヘクタール当たり 40 人以上の人口密度を有する区域が、徳山駅を中心とした区域に広く広がり、新南陽駅、勝間駅周辺にも見られます。

国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、平成 47 年には、徳山駅、新南陽駅などの周辺に 1 ヘクタール当たり 40 人以上の人口密度が見られるものの、ほとんどの区域で人口密度の低下が見られ、区域の拡がりも小さくなっています。

■平成 22 年人口分布



■平成 47 年人口分布推計

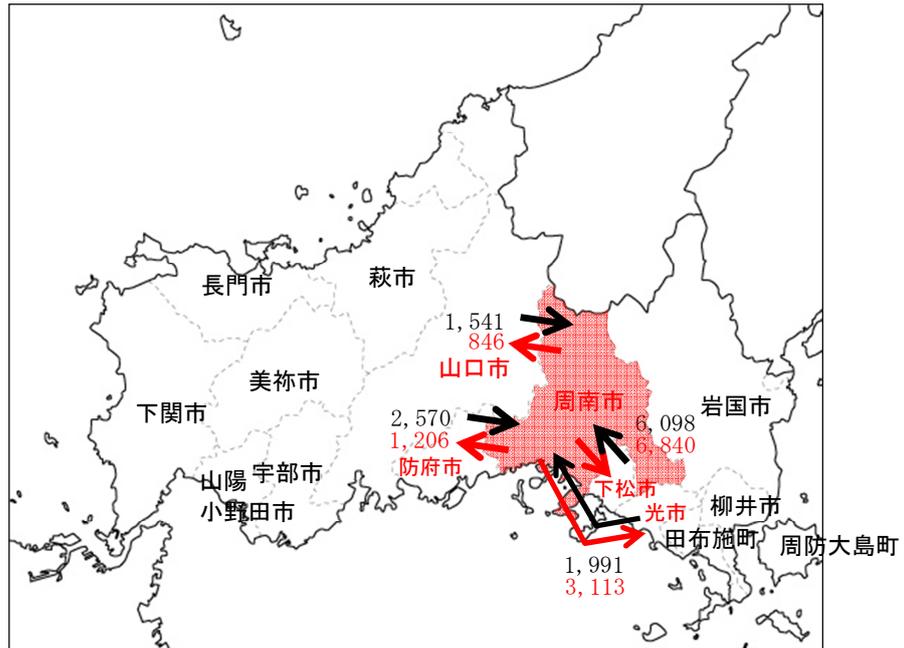


3) 人口流動

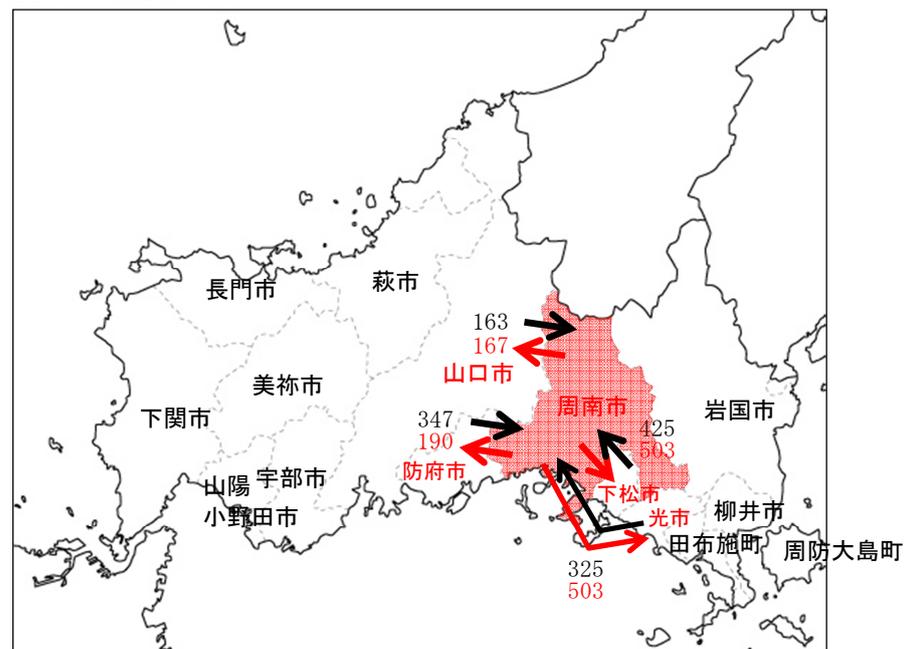
平成 22 年の人口の流出入の推移をみると、本市は、瀬戸内海に面した工業都市として多くの企業が立地し就業の場所があるため、流入人口が流出人口を常に上回っています。

隣接都市別にみると、通勤・通学とも流入先は下松市が最も多く、次いで防府市、光市、山口市の順になっています。また、流出先については下松市、光市、防府市、山口市の順となっており、特に下松市との結びつきが強いといえます。

■ 就業者の流出入人口



■ 通学者の流出入人口



出典：国勢調査（平成 22 年）

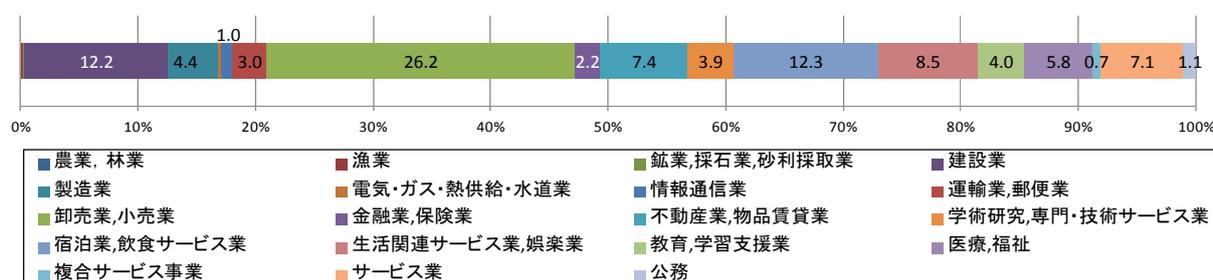
(2) 産業

- 周南市の産業別従業者数は、平成7年をピークに減少傾向となっています。
- 第1次産業から第3次産業まですべての分類において減少傾向となっています。

平成21年経済センサスによると、総事業所数は8,149箇所、内訳をみると卸売業・小売業が2,135箇所(26.2%)で最も多く、次いで宿泊業・飲食サービス業が1,005箇所(12.3%)、建設業が994箇所(12.2%)となっています。

従業者数は、平成7年をピークに、第1次産業から第3次産業までの全てにわたって減少傾向となっています。

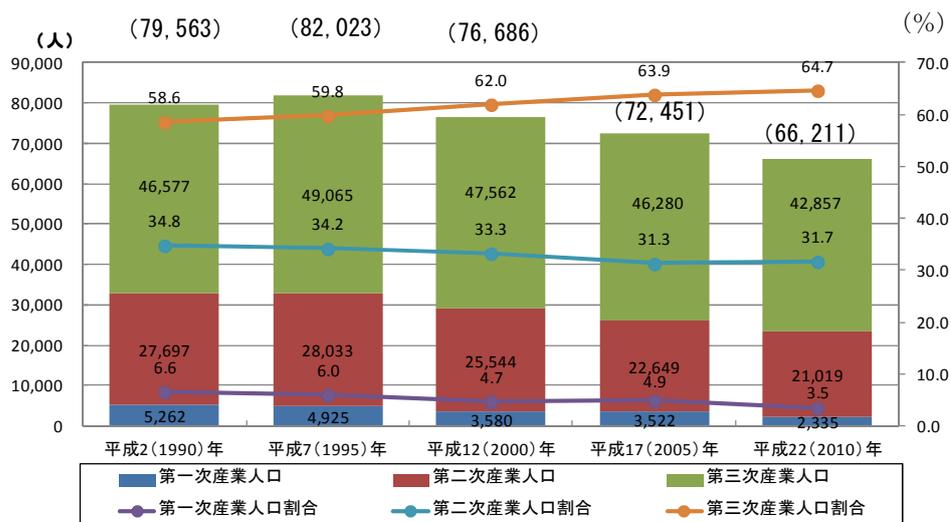
■産業別事業所数(平成21年7月)



産業名	事業所数	割合 (%)
総数	8,149	100.0
農業, 林業	11	0.1
漁業	1	0.1
鉱業, 採石業, 砂利採取業	4	0.1
建設業	994	12.2
製造業	357	4.4
電気・ガス・熱供給・水道業	12	0.2
情報通信業	78	1.0
運輸業, 郵便業	241	3.0
卸売業, 小売業	2,135	26.2
金融業, 保険業	180	2.2
不動産業, 物品賃貸業	606	7.4
学術研究, 専門・技術サービス業	318	3.9
宿泊業, 飲食サービス業	1,005	12.3
生活関連サービス業, 娯楽業	693	8.5
教育, 学習支援業	324	4.0
医療, 福祉	469	5.8
複合サービス事業	59	0.7
サービス業	576	7.1
公務	86	1.1

資料：周南市統計書(経済センサス-平成21年基礎調査)

■産業別従業者数（3区分）



() 内は総従業者数

出典：国勢調査（2次集計）

(3) 土地利用

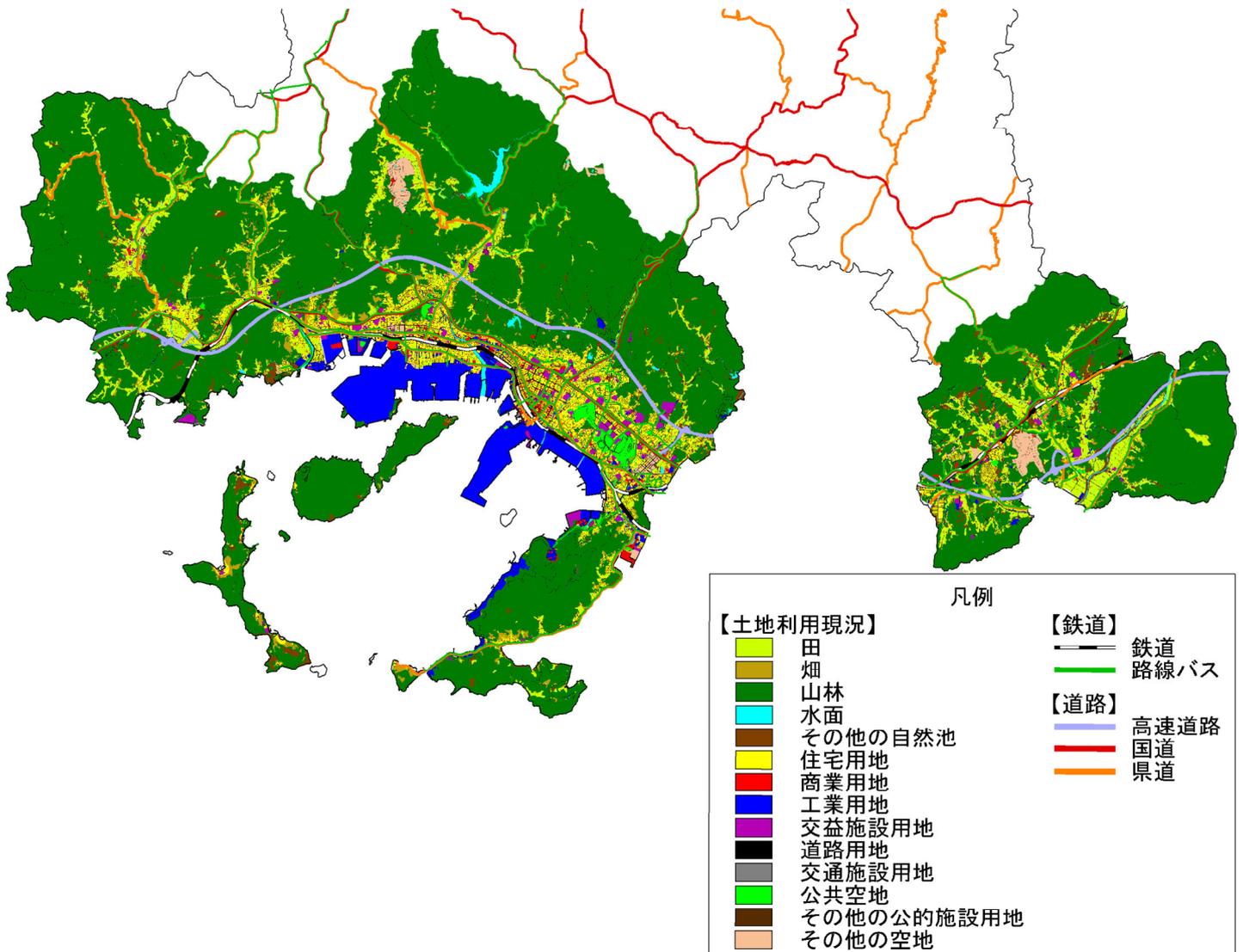
- 都市計画区域内の土地利用は、島しょ部を除く沿岸沿いに工業用地が、その内陸側に市街地が連坦しています。
- 人口集中地区（DID）の人口密度は、継続的に減少傾向を示しています。

1) 土地利用現況

本市の総面積は約 656 km²（東西約 37km、南北約 43km）で、そのうち民有地が約 296 km²を占めています。この民有地のうち、約 198 km²（約 67%）が森林であり、宅地は約 27 km²（約 9%）となっています。

都市計画区域内の土地利用は、島しょ部を除く、海岸沿いの多くが工業用地として利用されており、その内陸側に市街地として住宅用地などが広がっている状況となっています。

■土地利用現況



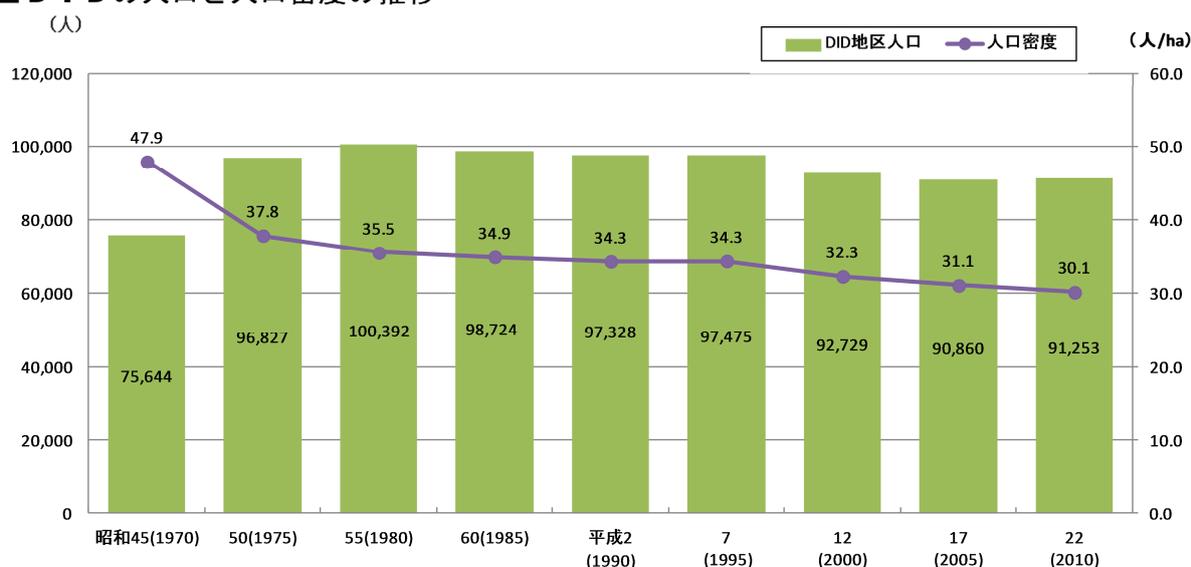
2) 人口集中地区の変遷

人口集中地区（D I D）の人口は、昭和 45～50 年にかけて急激に上昇し、昭和 55 年には 10 万人を超えましたが、その後、微減傾向となっています。

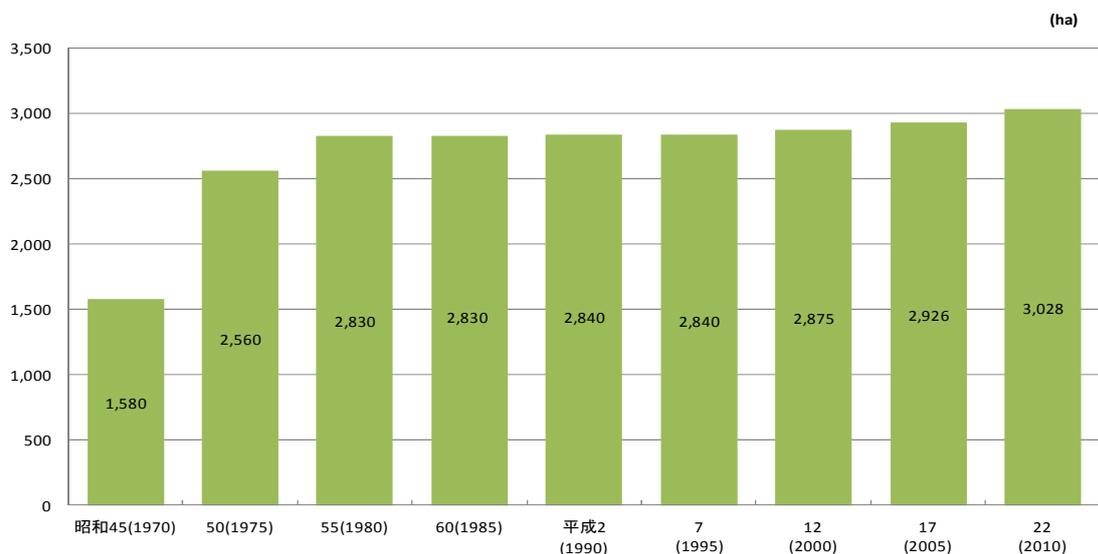
一方、D I Dの人口密度については、昭和 45 年以降低下傾向となっており、昭和 45 年には 47.9 人/ha であったものが、平成 22 年には 30.1 人/ha まで低下しています。

D I Dの面積については、昭和 45 年に 1,580ha であったものが、平成 22 年には 3,028ha と 1.9 倍の面積まで増加しています。

■ D I Dの人口と人口密度の推移



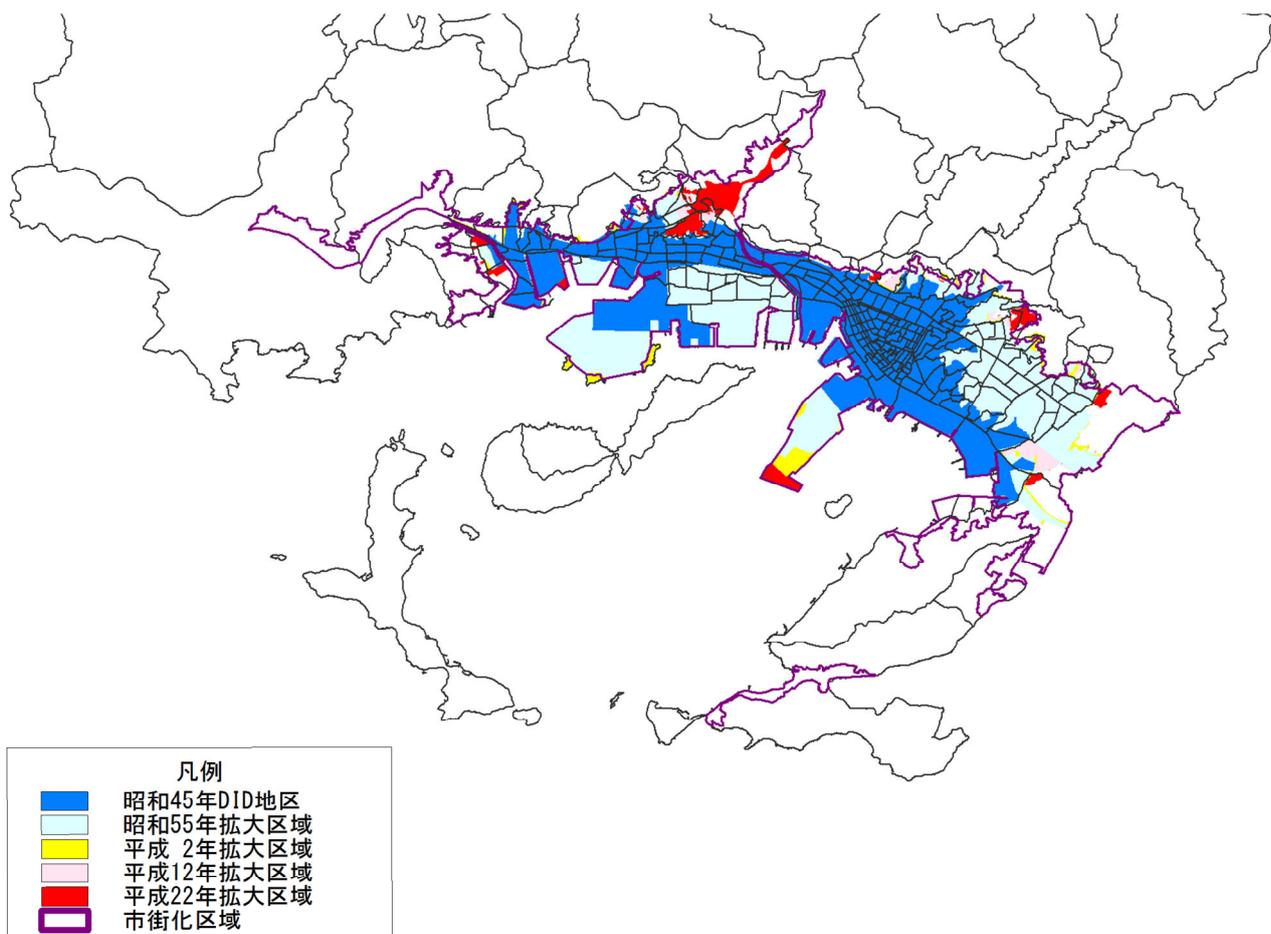
■ D I D面積の推移



注：昭和 45 年は徳山市と南陽町（新南陽市の前身）、昭和 50 年から平成 12 年までは徳山市と新南陽市の DID 地区を合算したもの。

資料：国勢調査

■ DIDの変遷



※D I Dとは、人口密度が1平方キロメートルあたり4,000人以上の国勢調査基本単位区が互いに隣接して人口が5,000人以上となる地域。

(4) 公共交通ネットワーク

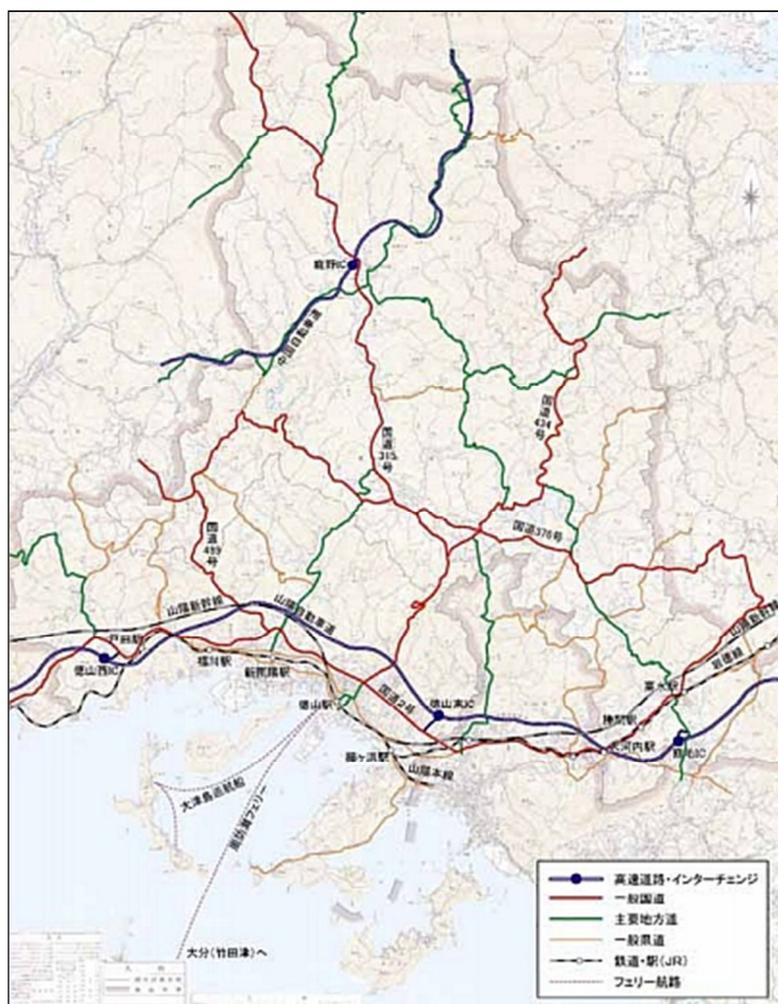
- 道路交通は、臨海部の市街地に沿って、東西に高速道路、国道、県道、一般道が発達しています。また、山間部に向けて南北に2本の国道や主要地方道が整備されています。
- 鉄道は、J R山陽新幹線、J R山陽本線等が東西に走っており、都市間ネットワークが形成されています。
- 路線バスは、市街地では網目状に、山間部では国道、県道に路線運行されており、ターミナル駅と結ばれています。

1) 道路・鉄道

道路は、高速自動車国道として山陽自動車道が市街地に近接して東西に横断し、市内には熊毛、徳山東、徳山西の3つのインターチェンジが設置されています。また、中国自動車道が鹿野地域を縦断し、鹿野インターチェンジが国道315号に接続しています。一般国道は国道2号が市街地を横断するほか、4路線が東西南北の骨格を形成し、さらにこれらを主要地方道、一般県道が連絡する形で配置されています。

鉄道は、J R山陽新幹線のほか、在来線としてJ R山陽本線と岩徳線が通っています。山陽新幹線「のぞみ」も停車する徳山駅では、新山口駅と並び県内で最も利用者の多い駅となっています。市内には徳山駅を含め8つの在来線の駅があり、多くの駅で利用者数の減少が見られますが、新南陽駅では近年増加傾向にあります。

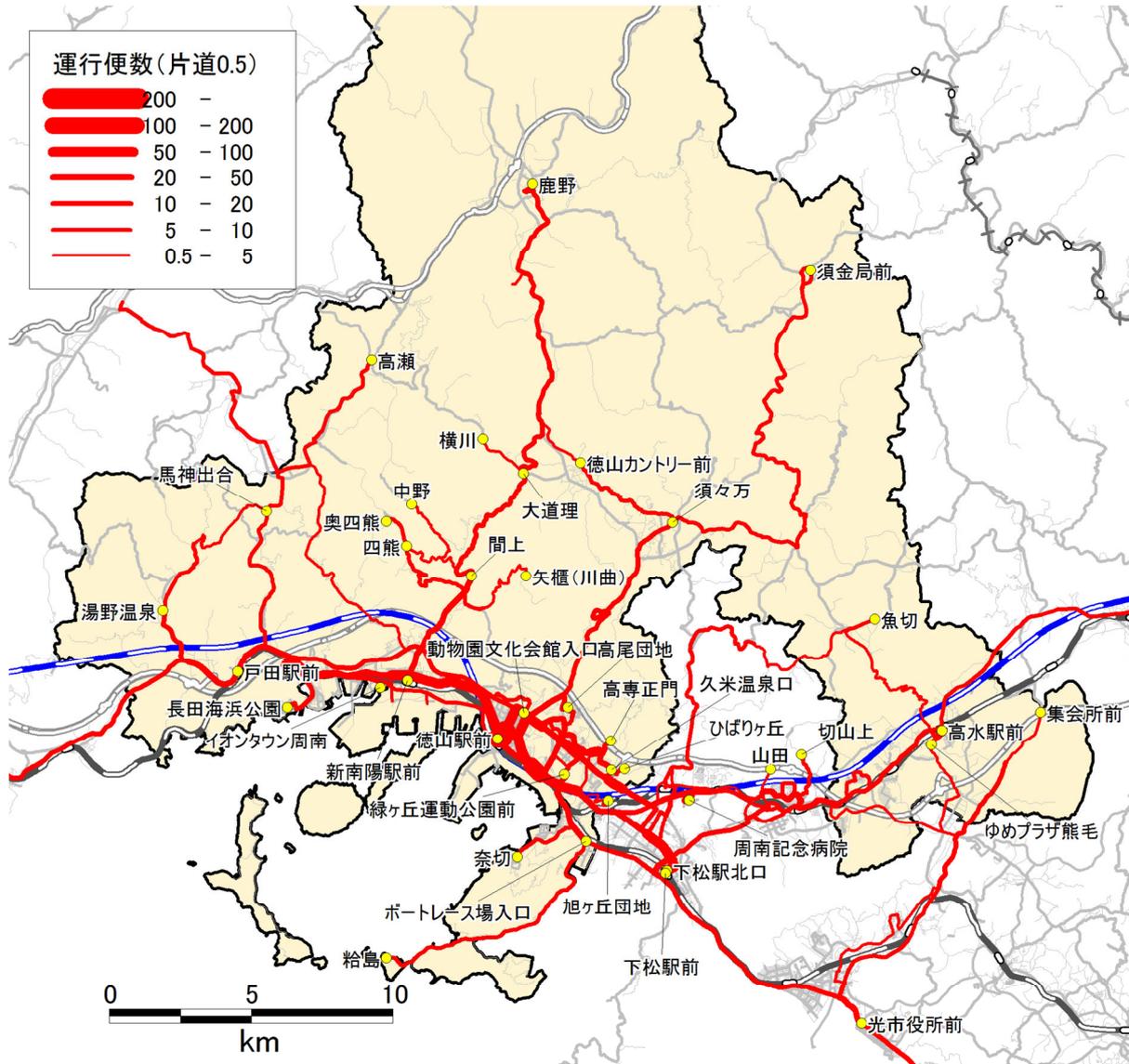
■道路・鉄道現況図



2) バス路線

市内で運行されるバス路線は、その多くがJR徳山駅を起点として市街地を網目状に配置されているほか、中山間地域などの山間地では、主に国道や県道を運行するなど、ほぼ市内全域を網羅しているとともに、隣接市にも接続していて都市間交通が発達しています。

■バス路線網図・運行便数



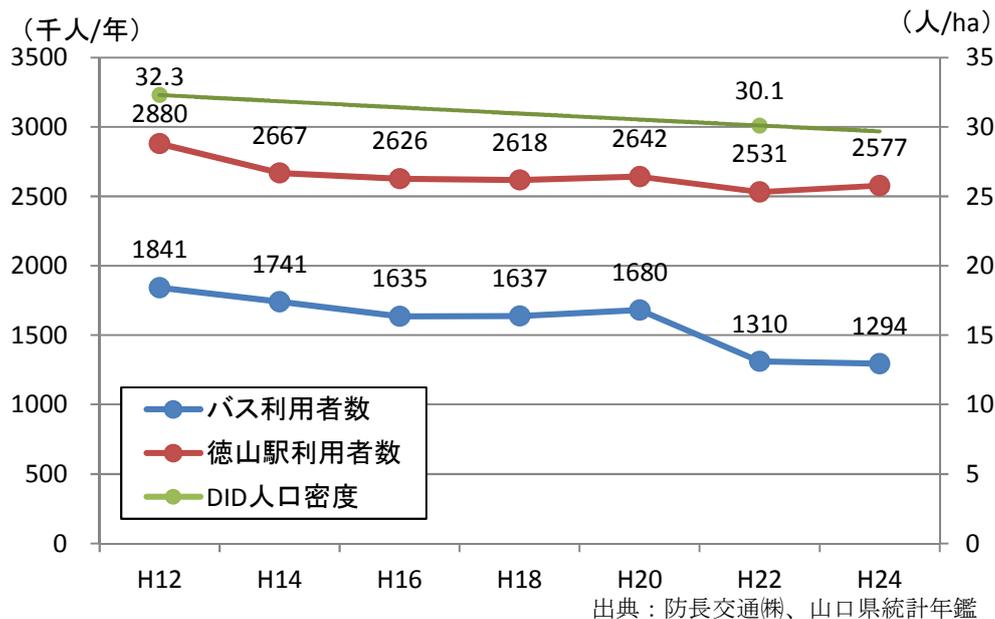
出典：地域公共交通網形成計画の検討資料

3) 公共交通の利用状況

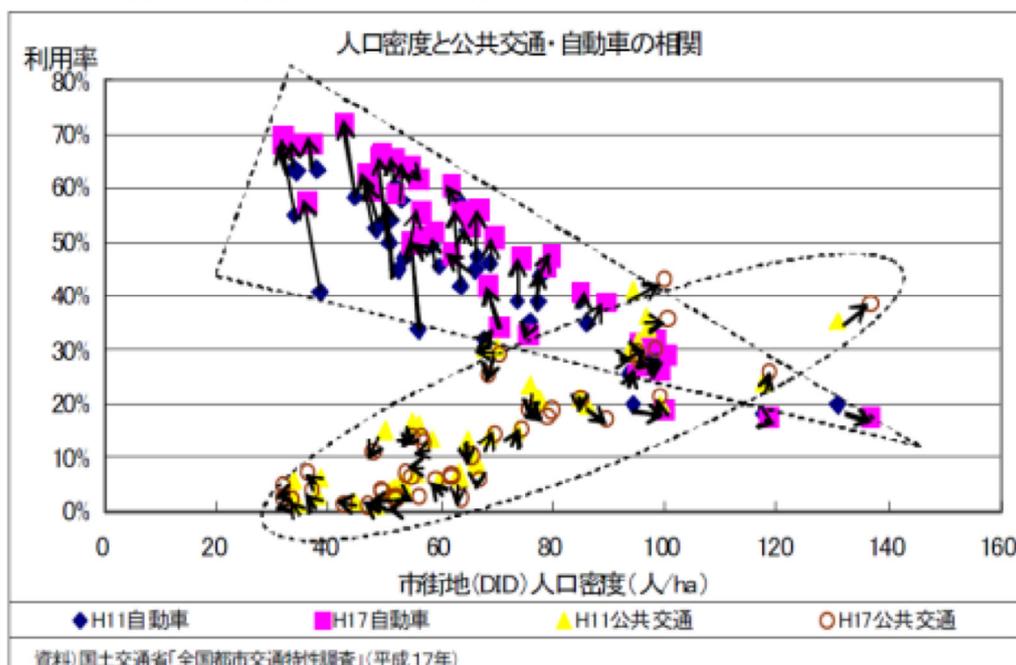
公共交通の鉄道、路線バスともに利用者数は減少傾向にあり、特に路線バスは利用者数の低下が大きく深刻な状況となっています。

全国都市交通特性調査（平成 17 年）の結果によると、鉄道やバスといった公共交通は、市街地人口密度が低下すると利用率が下がり、逆に自動車利用率は上昇する傾向にあります。本市においても、D I Dの人口密度の低下に併せて、公共交通の利用者数が低下しています。

■公共交通の利用者数とD I D人口密度



■人口密度と公共交通・自動車の相関



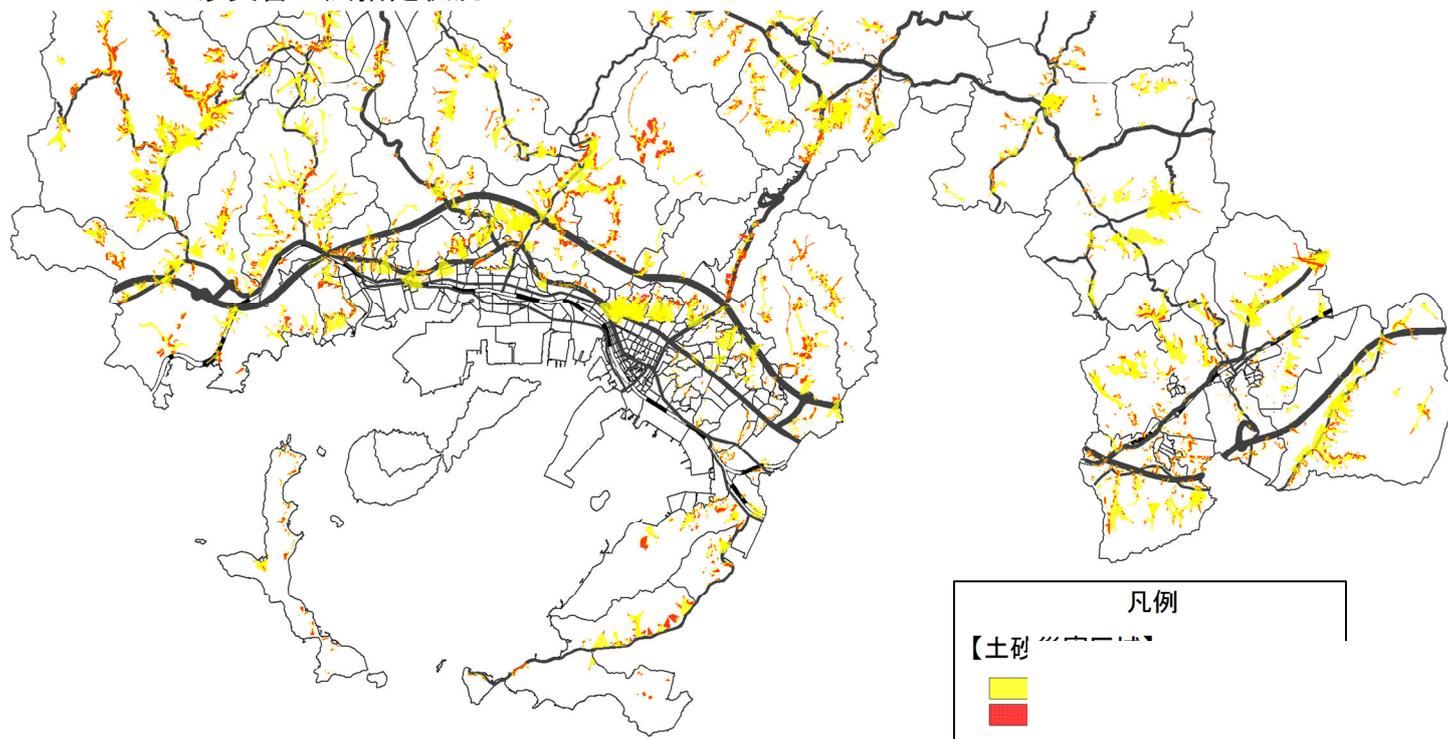
出典：国土交通省中国地方整備局 高橋忍副局長 資料

(5) 防災の状況

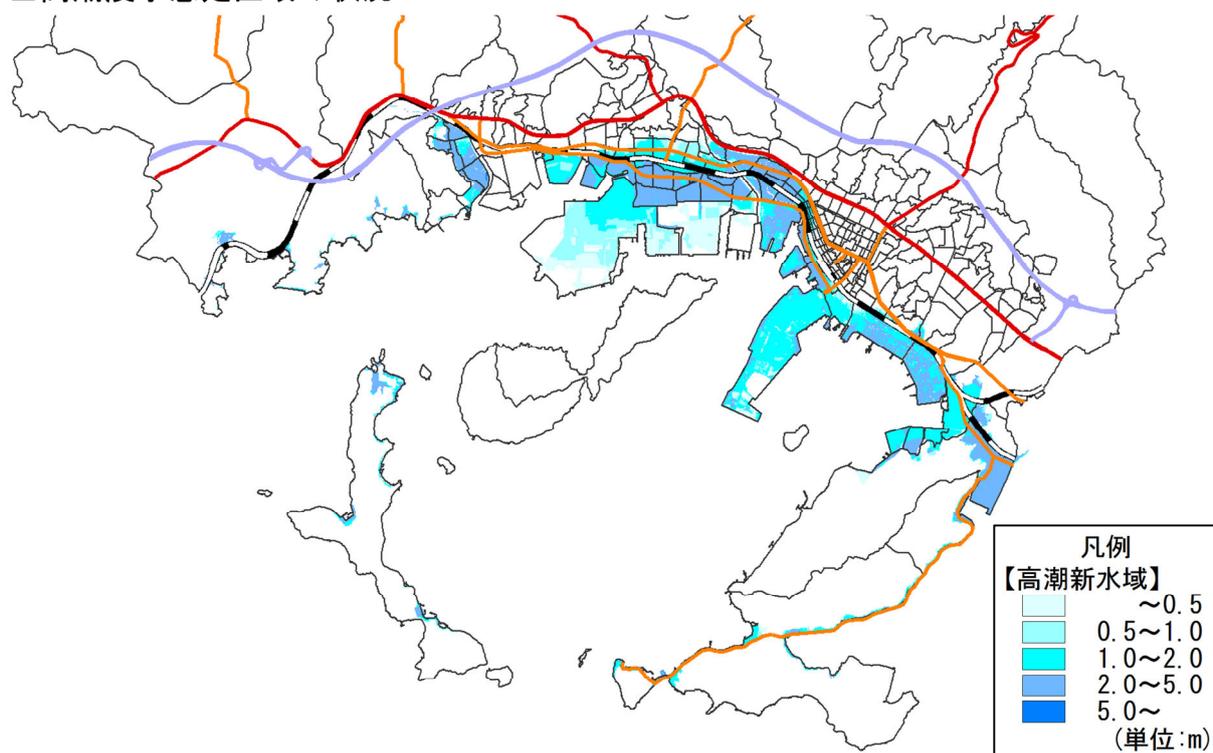
土砂災害の法指定は、市街地に隣接する区域まで土砂災害警戒区域、特別警戒区域が指定されています。

高潮浸水想定区域は、津波浸水想定区域よりも広い範囲で浸水深さも深い想定となっています。浸水想定の大部分は、JR山陽本線より南側で浸水すると想定されています。

■土砂災害の法指定状況



■高潮浸水想定区域の状況



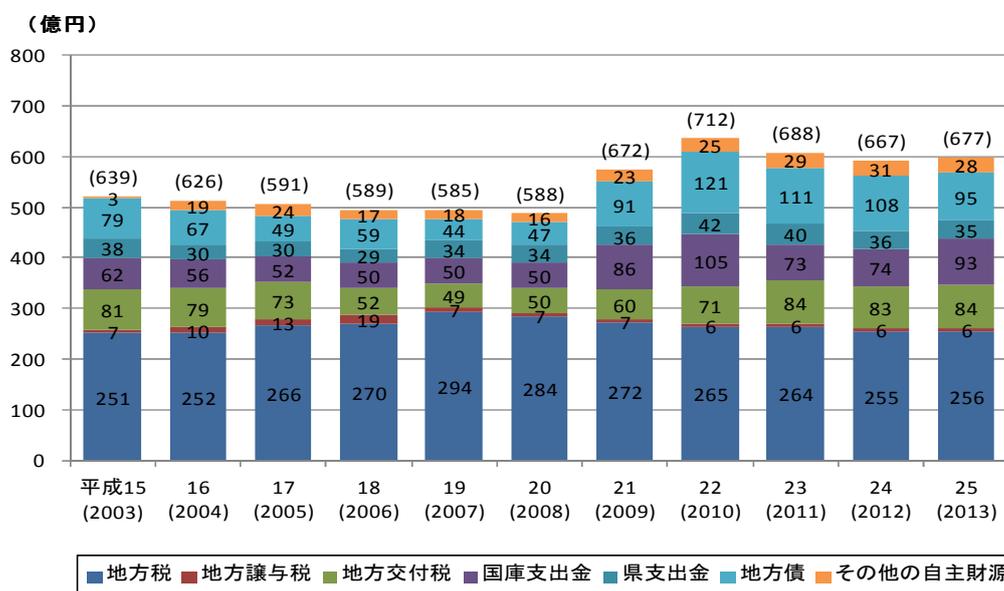
(6) 行財政状況

- ・歳入面では、近年、歳入額が減少している一方、合併当初と比べて地方債、地方交付税、国庫支出金が増加しています
- ・歳出面では、近年、歳出額が減少している一方、合併当初と比べて扶助費、投資的経費が増加しています。

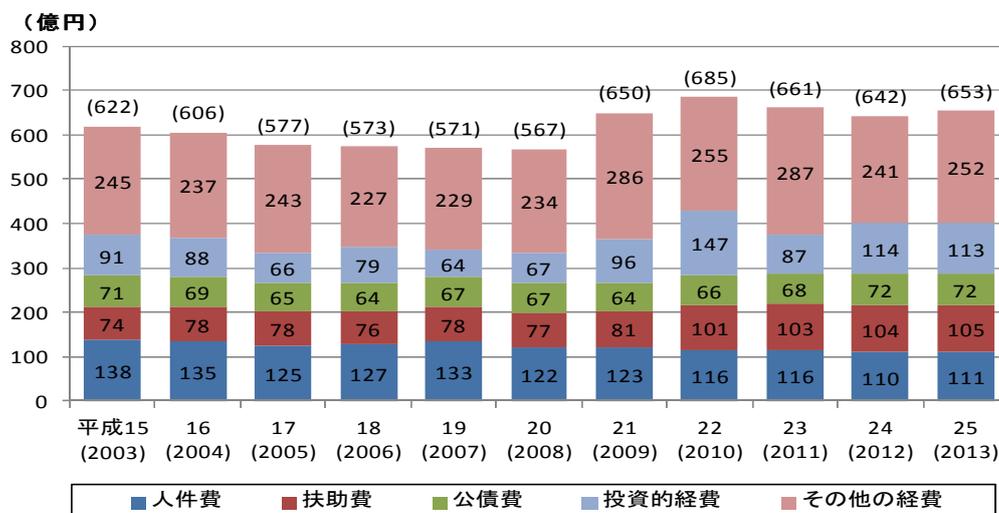
1) 歳入・歳出総額

平成17年度から平成20年度にかけては、歳入歳出額は約600億円前後で推移していましたが、平成22年度には財政規模が712億円と最大となり、それ以降は減少又は横ばいとなっています。

■周南市財政歳入額の推移



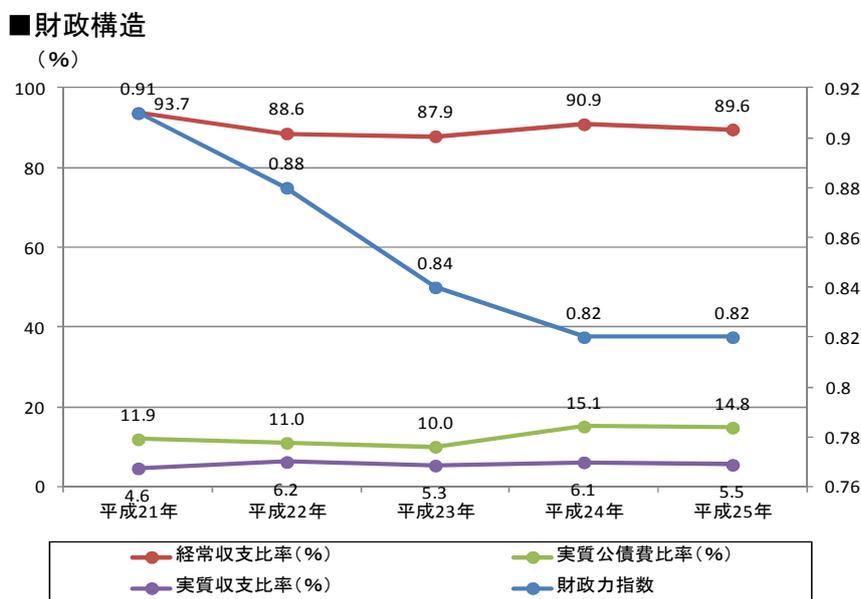
■周南市財政歳出額の推移



出典：周南市統計書

2) 財政構造

平成 21 年度以降の財政構造をみると、財政力指数は約 0.9～0.8、経常収支比率は 90% 前後で平成 25 年度まで推移していますが、実質公債費比率については平成 23 年度までは 10% 強であったものが、平成 24 年度以降は約 15% と 1.5 倍になっています。

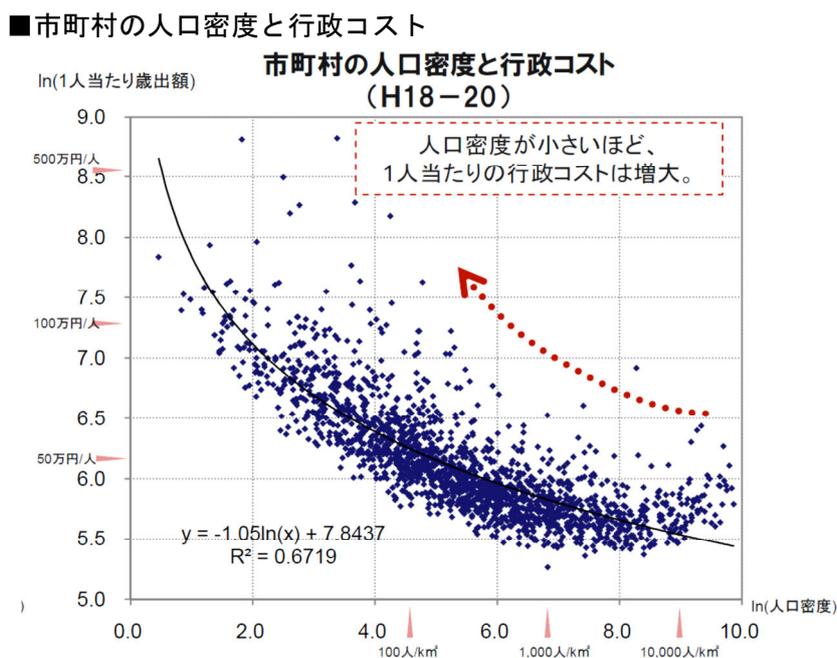


出典：周南市提供（財政状況等）

3) 行政コストの増大

一般的に、人口密度と一人当たりの行政コストとの間には一定の関係があり、人口密度が小さいほど一人当たりの行政コストは増大する傾向にあります。

今後、老朽化した施設の更新など財政状況が厳しくなることが予測される中で、持続可能な都市経営を実現するために、人口密度を高め行政の効率化を図る必要があります。

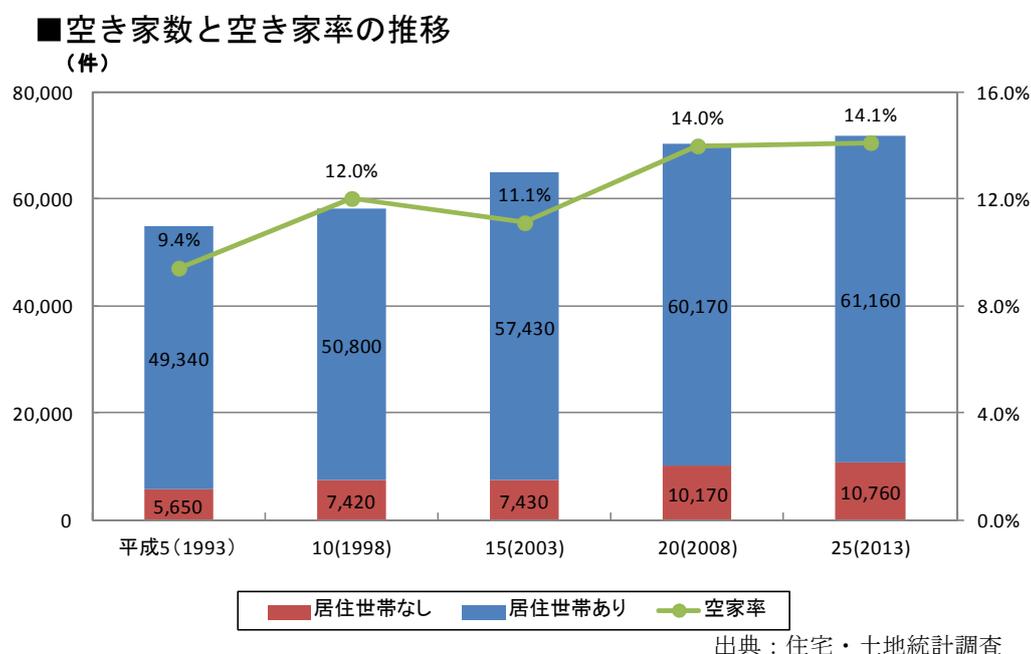


出典：国土交通省 第3回長期展望委員会 配付資料

(7) 空き家・住宅地価

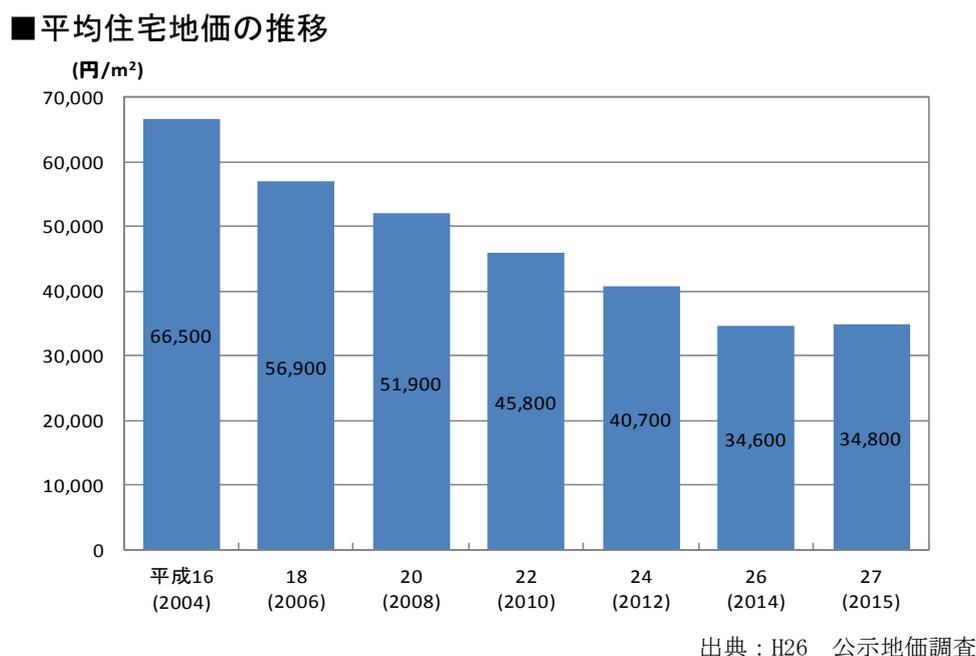
1) 空き家数及び空き家率

周南市の空き家数は年々増加し、それに伴い空き家率も増加傾向となり、平成20年以降は14%を超える状況です。一般的に10%程度が適切と言われる中で、今後も増加が続いた場合は、地域経済や治安への影響などが懸念されます。



2) 住宅地価 (住宅地の平均公示価格)

公示地価の平均値の過去10年間の推移をみると、下落傾向が続いています。平成27年は34,800円/㎡で、これは平成16年の66,500円/㎡の約半分となっています。



(8) 周南市の現況とりまとめ

1) 人口動向

周南市の人口は、減少傾向となっています。将来推計においても、この傾向は継続すると予測されており、それとともに高齢化率も上昇すると予測されています。

このように少子高齢社会の進行に伴い、子育て環境の充実や高齢者の生活環境等の確保のためにも、コンパクトなまちづくりに向けた取組が急務となっています。

周南市の人口流動をみると、通勤・通学とも下松市や光市との結びつきが強く、都市間交流が盛んな都市であるといえます。

2) 土地利用

都市計画区域内の土地利用は、臨海部に沿って工業用地に利用され、その内陸側に市街地が東西に連坦しています。

D I Dは、昭和 45 年から平成 22 年にかけて面積が約 1.9 倍まで増加している一方で、D I D人口は昭和 55 年をピークに減少し、人口密度は平成 22 年に 30.3 人/ha まで低下するなど、低密度化しています。

区域区分等の誘導・規制により都市構造の形成が行われてきたが、人口の減少に伴い、より効率的なまちづくりが求められています。

3) 公共交通

J Rや国道等による都市間交通や、路線バスによる市内交通・周辺都市との交通が形成されていますが、利用者数の減少により維持することが厳しい状況となっています。

一方で、生活圏が周辺都市を含めて広がっていますので、市内外の地域間又は拠点・地域間を結ぶためにも路線バスは重要な交通手段であり、コンパクトなまちづくりと一体になった公共交通ネットワークの維持・充実が求められます。

4) 防災

土砂災害、地震、津波、高潮の各ハザードマップが作成され、安全安心な生活の確保に努めてきましたが、全国的に想定外の災害が頻発する中で、さらに安全性を高めることが求められます。

周南市では、ハザードマップによる災害危険性の周知とともに、関係法令に基づいて規制・誘導が図られてきましたが、人口減少にあわせて安全性の高い都市構造の見直しが必要となっています。

5) 行財政

周南市の財政は、歳入額が減少傾向を示す中で、公債費比率が増加傾向にあります。

歳出面では、老朽化した公共施設のリニューアルや防災対策（投資的経費）、高齢者への福祉対応（扶助費）など、今後、財政の圧迫要因が増加すると予想される中で、行政コストを低減するために、官民が一体となって持続可能な都市づくりを進めることが不可欠です。

6) その他

周南市は、平成 15 年に 2 市 2 町が合併して形成された都市であり、効率的で機能的な都市を目指して、都市構造や都市の拡がりを再構築するとともに、周辺都市と連坦した市街地が形成されている広域都市圏の中で、本市の位置づけや役割分担を検討していく必要があります。

4. 国の都市構造の指標による現況評価

(1) 国の都市構造評価の指標

都市構造の現況評価については、「都市構造の評価に関するハンドブック」（以下、都市構造ハンドブックという。）に示されています。このハンドブックでは、都市構造の現況から定量的評価及び類似規模都市との比較による評価を、6つの対象分野（①生活利便性、②健康・福祉、③安全・安心、④地域経済、⑤行政運営、⑥エネルギー／低炭素）に分けて行っています。

	評価軸	評価指標の例
① 生活 利便性	◎都市機能や居住機能を適切に誘導することにより、歩いて行ける範囲に、日常生活に必要な、医療、福祉、商業などの生活機能と公共交通サービス機能が充足した街を実現すること	
	取組の 方向性	■適切な居住機能の誘導 一都市機能誘導区域など生活利便性の高い区域及びその周辺に居住が誘導され、徒歩圏で必要な生活機能等を享受できること
		■都市機能の適正配置 一都市機能が生活の拠点など適切な区域に立地、集積していること
■公共交通サービス水準の向上 一公共交通のサービス水準が高まり利用率が向上していること		
② 健康・ 福祉	◎市民の多くが歩いて回遊する環境を形成することにより、市民が健康に暮らすことのできる街を実現すること	
	取組の 方向性	■徒歩行動の増加と健康の増進 一高齢者等の社会活動が活発化し、徒歩等の移動が増大すること 一それにより市民の健康が増進すること
		■都市生活の利便性の向上 一日常生活サービス機能や公共交通サービスが徒歩圏内で充足していること
■歩きやすい環境の形成 一歩行者空間が充実し、公園緑地も住まいの近くに配置されるなど歩きやすい環境が整備されていること		
③ 安全・ 安心	◎災害や事故等による被害を受ける危険性が少ない街を実現すること	
	取組の 方向性	■安全性の高い地域への居住の誘導 一災害危険性の少ない地域等に適切に居住が誘導されていること
		■歩行環境の安全性の向上 一都市内において安全な歩行者環境が確保されていること
		■市街地の安全性の確保 一オープンスペースの適切な確保など、市街地の災害や事故に対する安全性が確保されていること
■市街地の荒廃化の抑制 一空き家等が減少し、荒廃化や治安悪化が抑制されていること		
④ 地域 経済	◎都市サービス産業が活発で健全な不動産市場が形成されている街を実現すること	
	取組の 方向性	■ビジネス環境の向上とサービス産業の活性化 一都市機能誘導区域における昼間人口等の集積が高まり、医療、福祉、商業等のサービス産業が活性化すること
⑤ 行政 運営	◎市民が適切な行政サービスを受用できるよう、自治体財政が健全に運営されている街を実現すること	
	取組の 方向性	■都市経営の効率化 一人口密度の維持、公共交通の持続性向上、高齢者の外出機会の拡大などにより行政経営の効率化が図られていること
		■安定的な税収の確保 一医療、福祉、商業等の第三次産業が活発となること 一地価が維持、増進すること
■健全な不動産市場の形成 一地価や賃料水準が維持、向上し、空き家など未利用不動産の発生が抑制されること		
⑥ エネルギー／ 低炭素	◎エネルギー効率がが高く、エネルギー消費量、二酸化炭素排出量が少ない街を実現すること	
	取組の 方向性	■運輸部門における省エネ化・低炭素化 一公共交通の利用率が向上するとともに、日常生活における市民の移動距離が短縮すること

出典：国土交通省都市局都市計画課「都市構造の評価に関するハンドブック」

(2) 周南市の都市構造ハンドブックによる現況評価

周南市の都市構造の現況評価は、指標の現況値と、都市構造ハンドブックの概ね 30 万人の地方都市圏の平均値（以下、類似都市平均という。）を比較対象に、評価を行います。

■指標値の評価一覧

分野	評価指標	単位	周南市	類似都市平均	備考	
①生活利便性	日常生活サービスの徒歩圏充足率	%		30		
	居住を誘導する区域における人口密度 (平成 22 年 DID 地区を対象に算出)	人/ha		44	※1	
	生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率 (H22 国勢調査を基に算出)	医療	%		76	
		福祉	%		73	
		商業	%		65	
	基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率	%		40	※3	
	生活サービス施設の利用圏平均人口密度 (H22 国勢調査を基に算出)	医療	人/ha		20	
		福祉	人/ha		19	
		商業	人/ha		24	
公共交通の機関分担率	%	鉄道		8	※2	
		バス			※2	
公共交通沿線地域人口密度	人/ha			16	※4	
②健康福祉	徒歩と自転車の機関分担率	%	徒歩	28	※2	
			自転車		※2	
	高齢者福祉施設の 1 km 圏域高齢人口カバー率	%			67	
	保育所の徒歩圏 0～5 歳人口カバー率	%			66	
(再掲) 公共交通の機関分担率	%	鉄道		8	※2	
		バス			※2	
③安全・安心	市民一人あたりの交通事故死亡者数	人		0.45	※5	
	空き家率	%		5.3	※6	
④地域経済	従業者一人当たり第三次産業売上高	百万円		11.6	※7	
	従業人口密度 (中心市街地活性化基本計画区域を対象に算出)	人/ha		16	※8	
	都市全域の小売商業面積あたりの売上高	万円/㎡		71.1	※9	
	(再掲) 空き家率	%		5.3	※6	
	平均住宅宅地価格 (市街化区域を対象に算出)	千円/㎡		50	※10	
⑤行政運営	市民一人当たりの歳出額	千円		394	※11	
	(再掲) 居住を誘導する区域における人口密度	人/ha		44		
	(再掲) 公共交通沿線地域人口密度	人/ha		16		
	(再掲) 徒歩と自転車の機関分担率	%	徒歩	28	※2	
			自転車			
	市民一人当たりの税収額	千円			117	※11
	(再掲) 従業者一人当たり第三次産業売上高	百万円			11.6	※7
	(再掲) 都市全域の小売商業面積あたりの売上高	万円/㎡			71.1	※9
(再掲) 平均住宅宅地価格	千円/㎡			50	※10	
⑥エネルギー/低炭素	市民一人当たりの自動車 CO2 排出量	t-CO2/年	—	0.88		
	(再掲) 公共交通の機関分担率	%	鉄道	8	※1	
バス			※1			

- ※1：平成22年国勢調査の人口集中地区の人口と面積を基に算出
- ※2：平成25年度のJR乗降客数から、平成22年国勢調査の町丁別人口の割合で算出
- ※3：公共交通、自転車・徒歩の機関分担率は、平成11年の徳山市におけるパーソントリップ調査の値を基に算出（資料：山口・防府都市圏 総合都市交通体系調査報告書（平成18年））
- ※4：JR駅所在地の町の国勢調査の人口と面積から算出
- ※5：交通死亡事故者数は周南市資料より算出
- ※6：平成25年住宅・土地統計調査より算出
- ※7：平成22年国勢調査の売上高と就業者数より算出
- ※8：周南市中心市街地活性化基本計画に基づき算出
- ※9：平成22年国勢調査の売上高と面積より算出
- ※10：住宅地価格は平成26年国土交通省公示地価をもとに算出
- ※11：周南市資料より算出

5. 区域設定に向けた都市構造の評価方法

(1) 都市構造の評価分野の設定

立地適正化計画では、都市機能誘導区域と居住誘導区域の指定が必要であり、そのために都市構造を分析して評価を行うことが必要となります。

区域設定に向けた都市構造の評価については、前項の都市全体の評価ではなく、地域ごとに評価を行う必要があるため、国の都市構造ハンドブックに示された評価指標を参考に、評価指標を設定します。

評価指標を設定するに際して、評価分野を設定した上で詳細な評価指標を設定します。

国の都市構造ハンドブックでは6つの評価分野が設定されていますが、地域ごとでの現況値が入手できない評価分野は除外し、都市の既存ストックなどの必要な評価分野を追加して、8つの評価分野を設定します。

■都市構造の評価分野

都市構造ハンドブック の評価分野	整理の考え方	区域設定のための 都市構造の評価分野
(1) 生活利便性	公共交通は重要度が高いため分類	①生活利便性 ②アクセシビリティ
(2) 健康・福祉	医療を追加	③健康・福祉・医療
(3) 安全・安心	同様に設定	④安全・安心
(4) 地域経済	同様に設定	⑤地域経済
(5) 行政運営	都市全体評価のため除外	—
(6) エネルギー・低炭素		—
—	都市の基礎力を評価で追加	⑥都市インフラ
—	都市の発展力を評価で追加	⑦市街地のポテンシャル
—	都市の計画力を評価で追加	⑧都市機能の更新・整備

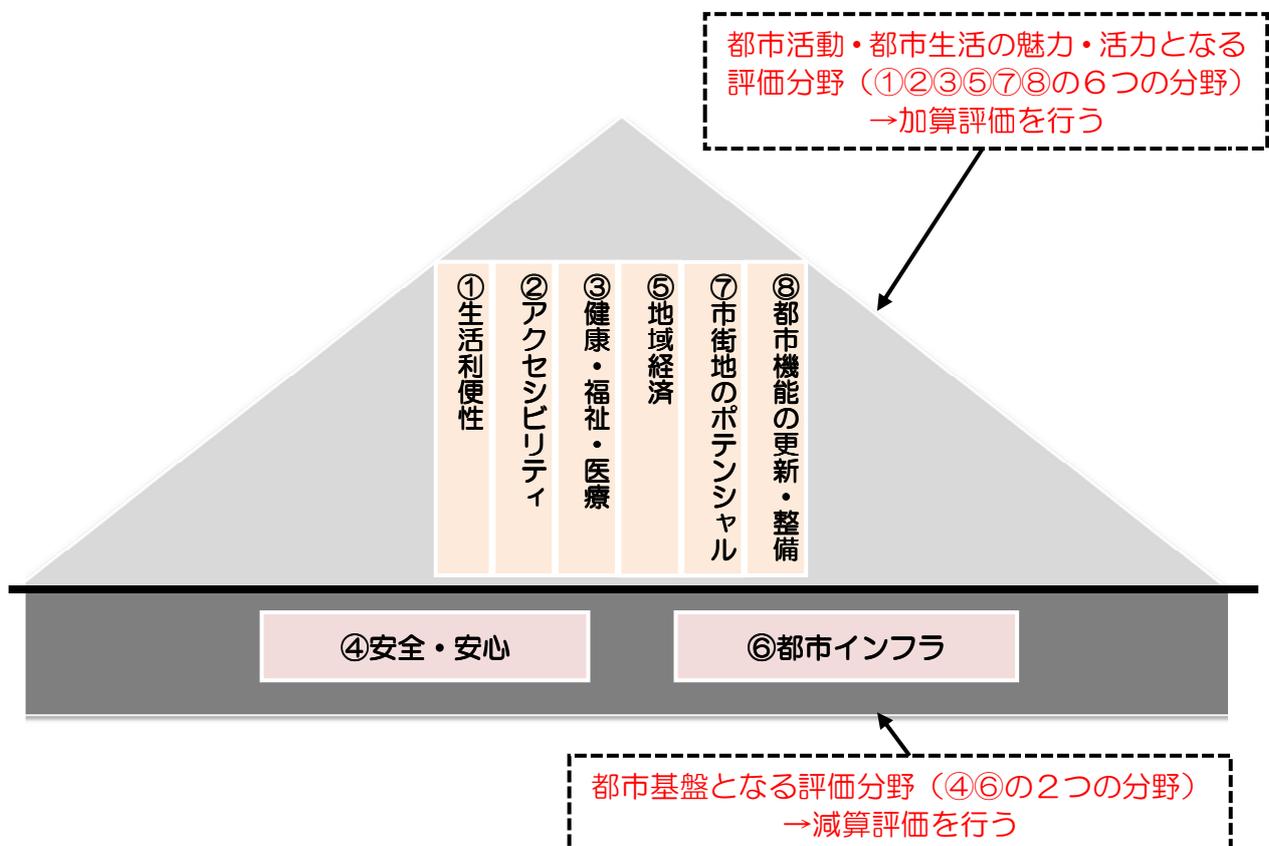
(2) 都市構造の評価分野の考え方

前項で設定した8つの評価分野については、それらを「都市基盤となる評価分野」と「都市活動・都市生活の魅力・活力となる評価分野」の2つに分けます。

「都市基盤となる評価分野」は「④安全・安心」「⑥都市インフラ」の2つで、都市活動・都市生活を営む上で必要となる都市基盤の整備状況を評価するもので、一定整備されていることを前提とします。そのため、評価においては、減算評価を行います。

「都市活動・都市生活の魅力・活力となる評価分野」は「①生活利便性」、「②公共交通」、「③健康・福祉・医療」、「⑤地域経済」、「⑦市街地のポテンシャル」及び「⑧都市機能の更新・整備」の6つで、都市活動・都市生活の魅力・活力を評価するもので、立地状況、集積度で評価が高まるものとしします。そのため、評価においては、加算評価を行います。

■評価分野の考え



(3) 評価指標の設定

設定した8つの評価分野について、それぞれに対応する施設や法指定、想定区域などの情報を収集・整理します。

■評価指標と調査項目

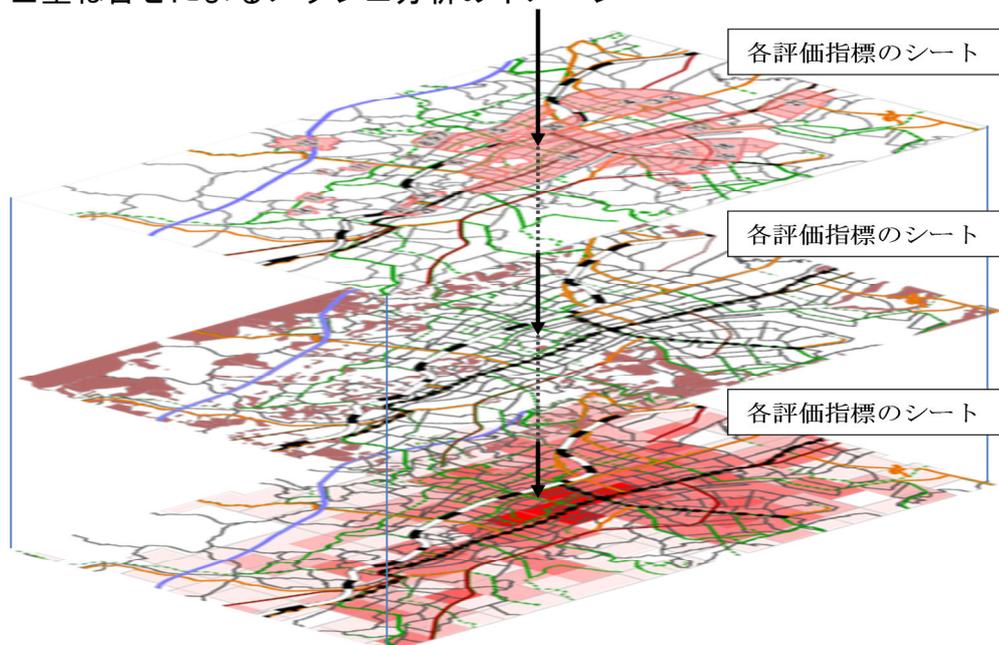
都市構造 の評価分野	都市構造の調査項目	
	分類	施設、法指定、想定区域等の具体的項目
①生活利便性	行政施設	国・県の施設（市民が利用する施設のみ）、市役所、支所、消防署、警察署、交番、駐在所
	住民サービス施設	コミュニティセンター、公民館、集会所
	公益施設	銀行、郵便局、JA、商工会議所、商工会
	社会教育施設	運動・体育施設、図書館、美術館、資料館、文化会館、市民館、地区会館、ふれあいセンター
	教育施設	小学校、中学校、公立高校、私立高校、専修学校、学習塾
②アクセシビリティ	交通施設	鉄道駅、バスターミナル、バス停
	公共交通	運行本数（運行30本を基準）、中心地等への到達時間
③健康・福祉・医療	保健施設	保健センター
	福祉施設	包括支援センター、サービス付き高齢者住宅、特別養護老人ホーム、有料老人ホーム、経費老人ホーム、グループホーム
	児童福祉施設	保育所、幼稚園、子ども園、病児保育、病後保育施設
	医療施設	病院（3次、2次医療機関）、診療所、歯科医、薬局
	公園施設	地区公園、総合公園、街区公園、近隣公園
④安全・安心	水害	浸水想定区域（高潮、津波の浸水深さの深いもの）
	土砂災害	土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域
	都市災害	密集市街地（国の指定による区域）
⑤地域経済	業務施設	事業所数、従業員人口
	商業施設	商店街、ショッピングセンター、スーパーマーケット、量販店、コンビニエンスストア
	宿泊施設	ホテル、旅館、民宿、公共の宿
	観光娯楽施設	動物園、温浴施設、直売所
	地価	平均地価（住宅購入可能な平均地価）
⑥都市インフラ	供給インフラ	上水道、下水道、都市ガス
	道路整備	道路面積比率で区分
⑦市街地のポテンシャル	用途地域	商業系、居住系、工業系
	公共用地面積率	整備率で区分
⑧都市機能の更新・整備	面整備の計画	土地区画整理事業等の市街地整備区域、地区計画、建築協定等
	都市施設の計画	都市施設の更新・整備計画

(4) 都市構造の評価分析方法

都市構造の分析は、8つの評価分野をそれぞれで分析した上で、それらを重ね合わせてメッシュ分析を行い、評価します。

各評価分野で分析する際に、施設など点の指標についてはカーネル密度推定により面的な評価に置き換えた上で評価を行います。

■重ね合せによるメッシュ分析のイメージ

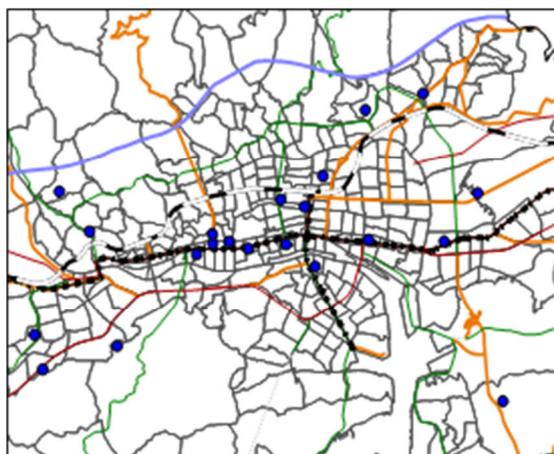


【カーネル密度推定】

カーネル密度推定とは、標本値をぼやけさせて確率密度関数を連続的に推定することで最頻値を特定する手法のひとつです。

カーネル密度推定を行った場合、互いの施設が近い場合は推定結果の値が上がり、評価度が強調されます。逆に他の地点から離れた位置にある施設は他の施設に対して影響を与えてない結果が示されます。

施設位置図



カーネル密度推定

