

取扱区分:「公開」

## 第28回周南市都市計画審議会

### 議 事 録

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

平成29年8月2日(水) 15時～  
新南陽ふれあいセンター 1階 中会議室

## 第28回都市計画審議会議事録

- 1 開催日時 平成29年8月2日（水） 15時～
- 2 開催場所 新南陽ふれあいセンター 1階 中会議室
- 3 出席委員 石川英樹会長・目山直樹委員・杉村龍男委員・佐野弘委員・井本義朗委員・尾崎隆則委員・田中和末委員・山本真吾委員・米沢痴達委員・福田和弘委員・熊野徹郎委員・梶山正一委員・内山美保委員・松村彩子委員・渡辺竜美委員・中野明日佳委員
- 4 欠席委員 宮本治郎委員・廣川誠一委員
- 5 出席幹事 課長 有馬善己 ・ 課長補佐 原浩士
- 6 事務局 都市整備部長 岡村 洋道  
都市政策課 原田係長・中村係長・白木・藤村
- 7 傍聴者 傍聴定員10名のうち傍聴者2名
- 8 報告事項
  - ① 立地適正化計画の策定状況について
  - ② 都市計画道路の見直しについて
- 9 議事の要旨

開会 15時

開会宣言

委員の定数報告

諮問案件の審議経過

部長挨拶

委員紹介

会長選出

(幹事)

それでは続きまして、本審議会の会長の選出についてお諮りいたします。

本審議会条例第6条の規定により、会長は委員の選挙によって定めることとしておりますが、本審議会条例施行規則第2条第2項の規定に基づき、会長の選挙について出席委員に異議がないときは、指名推薦の方法により定めることができることとなっております。

どなたか、御推薦をいただけるようでしたら、指名推薦により決めさせていただければと思いますが、いかがでしょうか。

(委員)

前年度までの都市計画審議会の中で石川委員が会長を務められておられましたので、引き続き、石川委員が会長でいかがかと思います。

(幹事)

ただいま、石川委員推薦のお声がございましたが、皆さんいかがでしょうか。

(委員)

異議なし。

(幹事)

異議なしとのお声をいただきましたので、会長には石川委員ということに決定させていただきます。会長に選出されました石川委員には、会長席の方へお願いいたします。

それでは石川会長から一言お願いします。

(会長)

ただいま、本審議会の会長を仰せつかりました徳山大学の石川と申します。

昨年度に引き続きということになりますが、皆様のご意見をいただきまして、より有意義な審議会にさせていただければと思います。

是非ともご協力の程、よろしくお願い致します。

(幹事)

ありがとうございました。

続きまして、本審議会条例第6条第3項の規定に基づき、会長より、職務代理をお願いする委員を指定していただきたいと思いますが、いかかでしょうか。

(会長)

周南市コミュニティ推進連絡協議会 会長の梶山委員にお願いしたいと考えておりますが、いかがでしょうか。

(幹事)

それでは、梶山委員に職務代理をお願いいたします。よろしく申し上げます。  
これからの進行は、石川会長にお願いしたいと思います。  
石川会長、よろしく申し上げます。

(会長)

それでは、ただいまより審議に入ります。  
お手元の議事次第に従い進めてまいります。初めに議事録の署名人についてお諮りしたいと思います。  
議事録の署名委員を目山委員と渡辺委員にお願いしたいと思いますがいかがでしょうか。

(委員)

異議なし。

(会長)

それでは、目山委員、渡辺委員、どうかよろしく申し上げます。  
事務局から何かありますか。

(幹事)

1点お願いと1件報告がございます。  
この会議は、議事録作成の都合上、録音をしております。委員の皆様には、お手数ですが、ご発言の都度、お名前を名乗っていただきますよう御協力お願いいたします。  
報告としまして、本日の傍聴定数は10名、傍聴者は2名でございます。  
事務局からは以上です。それでは、審議をよろしく申し上げます。

(会長)

それでは、ただいまから審議を進めてまいります。  
本日は、2件の報告事項が提出されています。  
最初に報告事項①の立地適正化計画の策定状況について報告を受けたいと思います。事務局より、報告事項の説明をお願いします。

## (幹事)

それでは、立地適正化計画の策定状況について、ご説明します。まず立地適正化計画制度について、簡単にご説明いたします。お手元には、参考に資料－５国土交通省作成のパンフレットを配付しておりますが、スクリーンをご覧くださいながら、説明をお聞きください。

現在、多くの地方都市におきましては、今後３０年間で約３割程度の急激な人口減少が見込まれています。少子高齢化の進行により、年少人口・生産年齢人口が大幅に減少するため、消費の縮小、都市の持続可能性などが懸念されています。

郊外への宅地開発や自動車の普及等により、市街地が拡大している中、人口が減少することで、市街地の人口密度が低下しています。生活サービス施設の利用圏域人口の減少により、将来的に医療、福祉、子育て支援、商業等の生活サービスの提供が困難になるおそれがあります。

こうした都市の課題を解決するまちづくりの方向性として、日常生活に必要なサービスが身近で受けられよう、医療施設、商業施設や住居等がまとまって立地することと、利便性の高い公共交通ネットワークの構築により、車に過度に依存することなく移動できるような都市構造、多極ネットワーク型コンパクトシティを目指す必要があります。

低密度な市街地が拡散し、マイカーが主要な移動手段となっている現状では、公共交通利用者の減少、交通事業者の経営悪化、サービスの低下という負のスパイラルに陥っています。

これからは、生活サービス施設と住居を公共交通沿線に誘導し、利便性の高い公共交通で結ばれたコンパクトなまちづくり、「コンパクト・プラス・ネットワーク」を推進することで、公共交通事業の安定性、都市の持続可能性の確保に繋がります。

コンパクトシティをめぐるっては、一極集中で全人口を強制的に中心部へ集約させる政策という誤解を生んでいるケースもありますが、本来は、中心的な拠点だけではなく、複数の拠点にそれぞれの役割に見合った都市機能を誘導し、その周辺等に時間をかけながら緩やかに居住を誘導することで、市街地のメリハリをつけていくものです。

コンパクト・プラス・ネットワークの推進により、生活利便性の維持・向上や地域経済の活性化、行政コストや環境負荷の低減など、様々な効果が期待できます。

以上のような背景を踏まえまして、国と地方行政、住民や民間事業者が一体となってコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを実現する手段として、平成２６年に都市再生特別措置法が改正され、立地適正化計画制度が創設されました。

立地適正化計画は、都市全体の観点から、居住機能や医療・福祉・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を市町村が作成するもので、民間の都市機能への投資や居住を効果的に誘導する役割をもちます。

立地適正化計画では、都市計画区域の中に、居住誘導区域と都市機能誘導区域の２つの

区域を定めることで、補助金や税の軽減などの経済的インセンティブ等の活用により、人口減少社会に対応した将来都市像へ近づけていくものです。

居住誘導区域は、居住を誘導することで、一定の人口密度の維持を図る区域として定めるもので、将来的にも生活サービス機能や居住が集積する中心拠点や生活拠点の周辺、また、公共交通の利便性が高く、拠点へ容易にアクセスできる箇所など、各地域の市街地像をイメージしながら、区域を設定する必要があります。

都市機能誘導区域は、医療・福祉、商業等の生活サービス施設を誘導、集約させることで、各種サービスを効率的に提供する区域として定めるもので、施設の立地状況や周辺からのアクセス性等を考慮しながら設定する必要があります。

都市機能誘導区域の設定と併せて、その誘導区域の役割に応じて誘導する施設を定めません。立地適正化計画は、居住者の利便性の向上等を目的とした計画ですので、産業や観光の施設は対象外となりますが、例えば、病院や診療所、スーパーマーケットや博物館などが候補になります。

居住誘導区域や都市機能誘導区域へ経済的インセンティブ等を講じながら住居や都市機能を計画的に誘導を図るとともに、区域外での一定規模以上の宅地開発や誘導施設の建築等については、市へ届出を義務付けることで、住居や誘導施設の建築の動向の把握と民間事業者等への意識づけを図ります。

立地適正化計画は、住居や誘導施設の誘導方針や誘導策などにおいて、多くの分野と関係するため、関係する庁内の部署や関係する団体、民間事業者との連携が非常に重要となります。単なる行政計画でなく、官民が一体となって、計画の実行力を高めることで、人口減少に対応した将来都市像の実現を図る必要があります。

平成27年度から立地適正化計画の策定に取り組んでおり、本市では、都市機能誘導に関する部分を先行して検討し、今年の3月30日に居住誘導区域を除いた立地適正化計画を公表しました。今年度も引続き、居住誘導区域の検討を進めており、本日は、7月21日に開催いたしました第7回周南市都市再生推進協議会で示しました居住誘導区域の考え方を報告させていただきます。まず、現在公表している周南市立地適正化計画を説明した後、居住誘導区域の考え方をご説明いたします。それでは、資料-6周南市立地適正化計画概要版をご覧ください。

周南市立地適正化計画は、概ね20年後の都市の姿を展望した計画でありますことから、計画の目標年次は平成47年としています。昨年度公表した計画は、都市機能誘導部分のみで、居住誘導部分は、平成30年度末までに公表する予定としております。

次に、本市の課題でございますが、現状分析や将来見通し、都市構造の分析等を行った結果、人口減少や少子化、高齢化、各種災害への対応や拠点の活力や賑わいの創出、公共交通の利便性など9つの課題が挙げられました。

これらの課題を解決するため、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す必要があります。

そこで、周南市立地適正化計画で掲げる都市づくりの理念を「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」と決めました。核となる都市拠点と、その他の生活拠点が公共交通ネットワークを通じ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都市構造を目指します。

基本理念を具体化するための基本方針は、立地適正化計画の3つの柱である都市機能誘導、居住誘導、公共交通の視点から、利便性や活力ある都市拠点の形成、良好な市街地の形成による居住促進、利便性の高い公共交通ネットワークの再構築の3つを定めています。

都市機能誘導区域は、市民の生活と交流の場である都市拠点のうち、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な都市拠点に設定し、区域内の都市機能の増進や地域活力の向上を図ります。

誘導方針は、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とともに、単なる施設の集約にとどまらない「生活の密度」が高い都市拠点を形成すること、また、持続可能な活力ある都市を実現するためには、生産年齢人口や年少人口の増加が必要不可欠なため、将来を担う若い世代、特に女性の就労や子育て等を支援する施設やサービスの充実に重点的に取り組むこととしました。

以上の誘導方針をもとに、都市拠点の役割や施設の特性、市民ニーズ等を踏まえながら誘導施設の設定を行いました。

以上の観点から、都市機能誘導区域を徳山駅周辺と新南陽駅周辺に設定しました。

徳山駅周辺地区は、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とバスが接続する広域交通拠点の機能を有しています。高次都市機能が高密度に集積しており、周南広域都市圏に質の高い生活サービスを提供しながら、賑わいと活力の創出が求められています。そこで、商業施設や映画館、図書館、博物館、文化ホールといった集客施設や、子育て支援施設、小児科、産婦人科、専修学校などの若い世代をターゲットにした施設等を設定しています。

また、新南陽駅周辺地区は、周南広域都市圏の地域核であるとともに鉄道とバスが接続する主要交通拠点の機能を有しています。商業、医療等の一定の都市機能が集積しており、周南市西部を中心に日常生活に密接な生活サービスを提供していることから、商業施設、病院、立地数の少ない診療科目の診療所等を誘導施設として設定しています。

計画の目標値として、都市機能誘導、居住誘導、公共交通それぞれの数値目標を定めています。居住誘導に関しては、居住誘導区域の設定に併せて設定するため、現在は未設定ですが、都市機能の誘導に関する評価指標として、歩行者等通行量と20～30代の社会増減数を設定しています。都市機能が充実すれば、市民の往来につながりますので、歩行者等通行量を設定しました。また、公共交通に関しましては、地域公共交通網形成計画が

ら準用し、公共交通等の移動手段が確保された地区の割合としています。

これらの数値目標について、2年ごとに評価指標の達成状況を確認しながら、必要に応じて施策の見直しを図っていくことで、計画の進捗を適切に管理していきます。

以上で、周南市立地適正化計画の説明を終わります。

#### (会長)

ありがとうございます。ただいま事務局のほうから立地適正化計画制度と昨年度公表された周南市立地適正化計画の説明がありました。これらの内容につきまして、ご質問がございましたらお受けしたいと思います。ご質問はございませんでしょうか。

#### (委員)

見開きの都市機能誘導区域の赤で囲ったエリアは何ヘクタール位ですか。また、これは地図であるならば、スケールと方位を付記していただけると分かりやすいと思います。スケールがあれば、これが何ヘクタール規模なのかが見えてきますので。

また、参考までに言えば、旧徳山、旧新南陽の市街化区域の大きさに対して、どのくらいの規模を都市機能誘導区域にしたのかが分かるほうがよいのではと思いました。

#### (幹事)

この資料は3月に公表いたしました概要版であり、本編に都市機能誘導区域の広さを示しております。徳山駅周辺につきましては、238.3ヘクタールでございます。新南陽駅周辺につきましては、50.1ヘクタールということで、両方合わせまして288.4ヘクタールでございます。スケールや方位につきましては、概要版ということでご了承いただければと思います。

#### (委員)

人口15万人程度の都市の中心市街地の規模に対して、都市機能誘導区域のエリアを、280としたときに、個人的には大き過ぎるなど感じました。もう少しコンパクトに集約したほうがいいのかなどという側面と、いろんな施設を張り付けるときに、誘導区域以外には誘導しなくなるので、あまり絞り込んでいくと、そういう余地が少なくなるというジレンマがあると思いますが、そのあたりの規模としてはいかがなものかと率直に思いました。

#### (幹事)

徳山駅周辺では、市街化区域と用途地域全体とのパーセンテージから言いますと、約6.5%位の面積になります。また、都市計画区域全体が今回の計画でございますので、その割合から言いますと、約1.2%でございます。



#### (委員)

概要版の数値目標の公共交通に関する目標値で、いわゆる公共交通のカバー率という言い方をよくしますが、27年度時点で84%、37年度時点で88%、これについて補足説明をお願いします。人口の割合で見ると、都心というか中心部のほうが人が多くおられるので、今の公共交通の割合でいくと人口カバー率が増えるということだと思いますけど、そのあたりをお答えいただければと思います。

また、朝の通学時間帯の交通機関分担という概念があるのですが、地方都市は非常に著しく公共交通の分担が少ない。6割くらいは自動車が分担しています。ある町では、公共交通のカバー率が7割の所で、実際に朝の通勤時間帯の機関分担率がたったの2.2%しかなく、7割カバーしていても、使っている人はたったの2.2%しかいないという現状がございました。結局、公共交通の目標というのはカバー率が高まるからいいというものではなく、利用者が利用しやすくなって、公共交通側にシフトできるような施策を目標として持っていかなければなりません。

周南市の中心部においては、バス網がない訳ではありません。カバー率が84%もあるのは地方都市としてはかなり高い割合だと思いますが、利用者が少ない。このため、利用に対する施策が付随してうまくいっていただくよう期待します。

#### (幹事)

これは人口の割合ということで、都市部のほうは人口割合が高いということでこういった数値となります。基本的にはカバー率ということで、沿線や中心市街地においてカバー率が高いということがございます。

利用者数につきましては、公共交通の網再編計画の中で利用者数の促進ということも掲げておりますので、立地適正化計画のエリアを考える中で、公共交通の面的な、どのくらいカバーできているかということが立地適正化の視点からでは関係しますので、こういった指標を入れているということをご理解いただきたいと思います。

#### (会長)

その他、ご質問はございませんでしょうか。

続きまして、立地適正化計画の策定状況についての後半、居住誘導区域の考え方についての説明を事務局よりお願いいたします。

#### (幹事)

それでは、引き続き、居住誘導区域の考え方ということで、資料-7をご覧ください。

本市では、都市機能誘導区域につきましては、先ほどご説明しましたとおり、平成29年3月に公表し、今年度から居住誘導区域の検討をしております。

資料の1ページをお願いします。本市では、2つの都市計画区域を有しており、都市計画区域の中で、市街化区域と市街化調整区域に区分することや用途地域などを指定して、適正かつ合理的な土地利用の誘導を図ってきましたが、人口減少等に対応した、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周辺等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ことが重要となります。

そこで、本市では、周南都市計画区域内の市街化区域のうち、工業系の用途地域を除いた地域と周南東都市計画区域の用途地域内を「一般居住区域」とし、その区域内に、制度上の居住誘導区域とは名称を変えていますが、本市では「居住促進区域」として設定し、その区域内の人口密度の維持・上昇を図りたいと考えています。

居住促進区域については、1つ目に法律上、居住誘導区域に定めのないものを除外すること、2つ目に市街化区域又は用途地域が指定されていること、3つ目に用途地域等との土地利用方針と整合すること、4つ目に一定以上の人口密度が将来的に見込めること、5つ目に自然災害により、甚大な人的被害を受ける危険性が低いこと、6つ目が、都市機能誘導区域へのアクセスが容易であること、以上、6つの基本的な考え方をもとに区域の検討を行います。

居住促進方針につきまして、1つ目は、「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」、2つ目は、「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」、3つ目が、「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」、この3つの方針にもとづいて、今後20年間、居住の促進を図っていくこととなります。

では、居住促進区域の設定手順につきまして、説明いたします。

まずは、都市の成り立ちや都市計画区域の設定状況など本市の都市形成過程の整理を行ったうえで、居住促進区域の設定の前提となる方針を定めます。次に、関係法令の整理を行い、居住促進区域から除外すべき区域の検討を行います。除外すべき区域を除いた居住誘導区域の候補地内において、将来人口や現況の人口密度等を考慮しながら、市街地の将来像を想定し、分類します。その後、コンパクト・プラス・ネットワークを構築する上で、重要となるアクセシビリティの分析を行います。そして、生活サービス施設の立地や基盤整備、災害リスクなどを点数化してその土地の居住適性を評価したものを参考にして、居住促進区域を定めます。最後に、居住促進区域が推計人口等と比較し、現実的なものとなっているかの検証も行うものとします。

資料の2ページをお願いします。都市形成過程につきましては、徳山・新南陽・下松・光地域で構成する周南都市計画区域と熊毛・光地域で構成する周南東都市計画区域の2つの都市計画区域が市内にはありますので、居住促進区域を定める上で、人口規模や立地する施設、都市基盤など市街地特性に注意しながら、各都市計画区域に見合う居住促進区域

を検討する必要がございます。

次に、居住促進区域の設定方針ですが、これからの人口減少社会におけるまちづくりは、土地利用規制などの都市計画と公共交通が両輪として機能していかなければなりません。このため、コンパクト・プラス・ネットワークの考えのもと、都市拠点と公共交通の利便性を軸に、居住適性を評価した都市構造評価や災害危険性の観点から検討を行います。

また、各地域の特性を踏まえ、生活サービス機能や居住の集積したエリアは高密度な人口密度に、都市拠点へのアクセスが容易な交通利便性の高いエリアには、適切な人口密度を維持するなど、市街地の将来像を想定した居住促進区域の設定を行います。

次に、災害リスクが高い地域や居住地以外の土地利用が推奨されるなど、住宅の建築が好ましくないため、居住促進区域から除外すべき区域を抽出します。

周南市の市街化区域及び用途地域内に指定のある項目として、青い線で囲んだものが該当します。

まず、各法令により指定されている土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域、地すべり防止区域、急傾斜地崩壊危険区域の4つの土砂災害の危険性がある区域については、安心・安全の確保が最優先となりますので、居住促進区域から除外することとします。

次に、津波災害警戒区域、洪水浸水想定区域、津波浸水想定区域、高潮浸水想定区域は、浸水深が2m以上の区域を居住促進区域から除外するものとします。2m未満を居住促進区域から除外しない理由としましては、高潮や津波等の被災は、比較的発生予測がつきやすく、発生から被災までの時間もあるため、避難が可能であることから、被災時の建物の全壊の割合が高くなり、著しく被害が拡大する2m以上を除外するものとします。

また、住宅の建築行為が制限される工業専用地域や臨港地区の指定がある区域も原則、居住促進区域から除外することとします。

以上の区域を除外すると、周南都市計画区域で、現状の市街化区域の約50%、周南東都市計画区域の用途地域の約90%が居住促進区域の指定候補地となる基礎的領域になります。除外する区域を地図上におとすと、3ページの左側の図になります。また、個別の図は、別紙資料としてお配りしております。

資料の3ページをお願いします。まず現状と将来でどのような人口密度になるのかを比較しました。一般的な市街地の人口密度の目安として、1ヘクタール当たり40人の人口密度が都市計画運用指針等で示されていますが、周南都市計画区域で、平成22年時点の市街化区域内が、1ヘクタール当たり約29人、先ほど算出した居住促進区域の候補となる基礎的領域内が約36人となっています。平成47年時においては、何も対策を講じない場合、市街化区域で約23人、基礎的領域でも約30人まで人口密度が減少します。

周南東都市計画区域は、平成22年時点の用途地域内が、1ヘクタール当たり約24人、基礎的領域内が約23人となっています。平成47年時においては、何も対策を講じない場合、用途地域内、基礎的領域内ともに約18人まで人口密度が減少します。

生活サービス施設やコミュニティを維持するためには、一定の人口密度を確保する必要がありますが、現状や将来の人口密度を踏まえたうえで、現実的な市街地像を想定する必要があります。

そこで、居住促進区域を4つに分類して、将来の市街地を想定しました。徳山駅、新南陽駅周辺の都市機能誘導区域の徒歩圏として、生活サービス機能と高層集合住宅等が集積するエリアは、人口密度も高水準で1ヘクタールあたり60人、鉄道駅やバスの結節点となる交通利便性の高いエリアや、利便性の高いバス停の徒歩圏であり、ある程度生活サービス施設も立地している生活利便性の高いエリアなどは、1ヘクタールあたり40人を想定しています。

周南東都市計画区域については、現状及び将来人口推計等を考慮して、1ヘクタールあたり30人を想定人口密度としています。

資料の4ページをお願いします。次に、アクセシビリティの分析ということで、コンパクト・プラス・ネットワークの考えのもと、都市拠点へアクセスしやすい地域への居住促進を図る必要がありますことから、図中の赤い着色が都市機能誘導区域から300mまでの都市機能誘導区域徒歩圏、ピンクの着色が各鉄道駅から800m、各バス停から300mまでの交通結節点徒歩圏、青い着色が1日15本以上の便数があるバス停から300mまでの利便バス停徒歩圏となり、これらの区域が居住促進区域の優先候補地となります。

資料の5ページをお願いします。都市構造評価分析についてですが、先ほどの都市拠点へのアクセシビリティの分析に加え、生活サービス機能の立地状況や基盤整備、災害危険性等を面的に評価し、その土地の居住適性を点数化して面的に評価することで、居住地としての適性を把握するものです。

左側の表に示すように、国土交通省の「都市構造の評価に関するハンドブック」を基に8つの評価に分類した上で、都市構造の総合的な評価を行いました。右側に分析結果を示していますが、徳山駅や新南陽駅の周辺や周陽など幹線道路の沿線の評価点が高くなっています。周南都市計画区域と周南東都市計画区域を比較すると、評価結果にかなりの差がございますので、先ほど、想定人口密度でも説明しましたが、市内を一律に同じ基準で居住促進を図るのは難しいと考えています。

資料の6ページをお願いします。先ほど、フローの(4)居住促進区域の想定人口密度の設定において分類した居住促進区域について、区域を定める基準を設定しています。

まず、区域設定における優先順位1番の都心等拠点居住促進区域は、多種多様な都市機能を有し、中高層の集合住宅を中心に賑わいと活力が感じられる高密度な人口密度の市街地として都市機能誘導区域の徒歩圏を基準にしています。

次に、優先順位2番の交通拠点居住促進区域は、拠点へのアクセス性に優れ、低層集合住宅と戸建て住宅が併存した市街地として、地域公共交通網形成計画に定められる交通結節点の徒歩圏を基準にしています。

優先順位 3 番の公共交通沿線居住促進区域は、バスにより、交通結節点や都市拠点へのアクセス性に優れ、生活利便機能と低層集合住宅と戸建て住宅が併存した居住適性の高い市街地として、都市構造評価点が 30 点以上かつ利便バス停の徒歩圏を基準にしています。

最後に、優先順位 4 番のその他の居住促進区域として、都市構造評価点が 30 点以上または利便バス停の徒歩圏を基準にしています。

これらに分類した結果が下の図のようになります。このように将来の市街地のイメージを持ちながら、居住促進区域を設定します。

資料の 7、8 ページをお願いします。これまで説明してきました事項を重ね合わせ、総合的に勘案して、居住促進区域のたたき台となるイメージを作成いたしました。地図上の赤紫色のラインで示した区域が居住促進区域で、周南都市計画区域が市街化区域の約 40%、周南東都市計画区域が用途地域の約 75% となります。この区域案をベースにこれから、都市再生推進協議会や都市計画審議会での意見等を参考にしながら、区域の決定を行ないたいと思っております。

資料の 9 ページをお願いします。居住促進区域について、現状、趨勢、誘導した場合の人口を比較し、それぞれの人口がどう配分されて変化するのかの検証を行っています。それぞれの都市計区域において市街地イメージの想定人口ごとに人口が集積したと仮定し、将来人口を配分すると右の図のようになります。実現するには、誘導施策が大変重要となりますので、誘導区域の設定と併せて検討を行ってまいりたいと考えております。

以上で、居住誘導区域の考え方の説明を終わります。

#### (会長)

ありがとうございます。ただいま事務局のほうから説明がありました、居住誘導区域の考え方につきまして、ご質問がございましたらお受けしたいと思います。ご質問はございませんでしょうか。

#### (委員)

都市再生特別措置法の居住誘導区域という言葉を変えてまで居住促進区域という言い方をしているのが、法律的に抵触しそうで違和感を覚えます。また、居住誘導区域というのは 40 人/ha、いわゆる D I D、人口集中地区に該当するような地区というイメージではっきりしているので分かりやすいのですが、熊毛地区だけ 30 人/ha とされています。新南陽と徳山の市街地における居住誘導区域は、本来、居住誘導区域の基準を満たしているのだから、居住誘導区域と言い切ってしまうと、熊毛側は 30 人/ha の密度しか持たないですが、居住を促進していくから居住促進区域のメリハリで名前を付けたほうが分かりやすいのではないかと思います。

もう 1 点、前から違和感があるのが、4 ページ目の現在県道の 4 車線化の整備を行って

いる旧新南陽と旧徳山の間の川崎地区について、準工業地域という指定が入っている関係で、あるいは浸水深の関係で居住誘導区域から外れていることです。分散化ではなくて、集約化するのであれば、駅周辺や拠点周辺だけに集約化すればいいのですが、徳山と新南陽の市街地が連たんして一元化していくことが望ましいと思いますし、県道の整備をあそこまでやっていて、そこに機能集約を図らないというイメージだと違和感を感じます。

#### (幹事)

名称につきましては、全国で立地適正化計画を作っておられると思いますが、それぞれのまちの考え方で名称を変えられているところがございます。人口密度を維持するというところで、誘導ということもあるのですが、皆さんに安心安全に住んでいただける地域にするというような意図もございまして、促進のほうがいいのではないかとということで促進とさせていただきます。2つの都市計画区域で同じ指標の中で設定するのは難しいものがございますが、立地適正化計画の基本的な考えである、コンパクト・プラス・ネットワークという考えのもと、ネットワークが引付いてこないと居住の理想、都市像に繋がっていかないと考えております。熊毛地域につきましては、在来線、岩徳線の周辺で都市の形成が成されてきたということがあり、実現性のある設定をしたいということで、30人という数字にさせていただきます。

#### (委員)

熊毛は熊毛の特性があるから、30人/haとするということはいいと思いますが、徳山や新南陽側のレベルと違うのに、敢えて同じ名称にすると誤解を受けますし、熊毛を同じ名前にして一緒にすると誤解を生むので、逆に居住誘導区域という名前で徳山と新南陽はしておいて、熊毛については、誘導するのは困難だから促進でいきますみたいな方が説明としてはいいのかと思いました。そうしないと、やはり辻褄が合わないと思います。

40人/haから漏れた徳山周辺や新南陽周辺エリアの人から見たら、何で自分の所は入っていないのに、熊毛は汽車の停車数の比較的少ない岩徳線沿線で、鉄道駅があるからと言って、30人/haでこれをやるのかと言ったときに、おそらく説明が付かないと思います。もっと言えば、ターミナル機能という意味では、須々万でも鹿野でも、そういう所が市街化区域ではありませんが、本来そういう所でもバス網の結節点になるとか、そういう所に誘導してあげるという施策を持ちながらこういう計画があるとなればですね、市民全体で同じレベルのものが考えられます。今の説明というか組み立てだと、熊毛は30人/haでいいんですよ、徳山や新南陽は40人/haでないとその基準に入れませんというやり方を行政がやってしまうと、ちょっと辛くないかなと思いました。頭の議論で違うと言ってしまうのか、同じように同じ名前で言っているのか、例えば、居住促進区域の名前を居住促進区域1、居住促進区域2という風に変化を持たせないと、誤解をされてしま

うと思います。

(幹事)

資料6 ページの中で、優先順位を名称的なもので区分していますが、右側が周南東で熊毛地域でございます。左側が徳山、新南陽地域でございます。徳山、新南陽地域には赤があり、都心の拠点ですね。熊毛につきましてはピンクですね、交通結節の意味での居住促進ですね。名称もあるかと思いますが、きちんと位置付けなりを説明できるようにしたいと思います。

(会長)

徳山と新南陽地区の間の地区の話も、都市再生推進協議会で何か議論がございましたら、ご紹介願います。

(幹事)

徳山と新南陽地域、都市機能誘導区域を設定した際と同様に、徳山側が都心、新南陽側が副都心的と、そういった一体的な将来像が描けるようなイメージでお示し出来たらと思います。居住を除くエリアにつきましては、今から議論になるのですが、きちんと説明できるようにしたいと思います。都市機能につきましては、都心と副都心が連携、連絡するべきとの考えは持っております。

(会長)

ありがとうございました。その他、いかがでしょうか。

続きまして、報告事項②の都市計画道路の見直しについての報告を事務局よりお願いいたします。

(幹事)

それでは、都市計画道路の見直しについてご報告させていただきます。まず、本市の都市計画道路の概要やこれまでの見直し経緯について、簡単にご説明します。お手元のパワーポイント資料に沿ってご説明しますが、見えにくいものにつきましては、お手元のA3資料をご覧ください。

まず、都市計画道路についてですが、都市計画道路は、公園、下水道など都市施設の一種で、都市計画の基本理念である、健康で文化的な都市生活及び都市活動の確保について、都市交通の面から実現するため、将来の土地利用、予測される交通量などにもとづき、必要な道路の位置、区域、幅員、車線数などを都市計画に定めております。

続いて、都市計画道路の有する機能についてですが、都市計画道路には、人や自動車の移動や沿道の施設への連絡といった交通機能、日照や通風をよくするための環境機能、避



難路等としての防災機能、水道、ガスなどの施設の収容空間といった空間機能、街の骨格を形成し、沿道の市街化を誘導する市街地形成機能など、様々な機能を有しています。

都市計画道路の計画区域内では、将来の整備を円滑に行うため、都市計画法第53条により、建築物を建てることに対して許可を受ける必要があります。図のピンク色で囲んだ区域内に家を建てる場合、3階建て以上や地下室のある建物、鉄筋コンクリート構造のような建物は建てる事が出来ないという建築制限があります。

本市の都市計画道路の現状でございますが、都市計画道路として現在67路線、延長約117キロメートルを都市計画決定しております。整備状況別の内訳でございますが、グラフをお示ししておりますとおり、整備済みが75%、事業中が5%、都市計画決定しているものの、整備が行われていない、整備の見通しがたっていない、未着手の部分が20%、延長にして約23キロメートルございます。

また、未着手のうち、約16キロメートルについては、都市計画決定から30年を経過している、いわゆる長期未着手といわれる路線となっております。特に長期未着手路線につきましては、長期間事業が行われていないことにより、建築制限が長期化し、土地利用の障害となる場合もあるなどの課題があります。

こうした中、平成18年3月に、都市計画道路の見直し基本方針が山口県において策定され、平成24年3月に改訂されました周南及び周南東の都市計画区域の整備、開発及び保全の方針において、特に長期未着手の都市計画道路について、検証や見直しを行うべきことが盛り込まれました。こうしたことから、本市においても、長期未着手路線を中心とした、都市計画道路の見直しを平成24年度に着手しました。

平成24年に、周南市都市計画審議会に「都市計画道路見直し特別委員会」を設置し、専門的な見地から検証していただき、見直し対象路線を「存続検討路線」と「廃止検討路線」の2つに区分し、見直しの方向性として、平成26年2月に本審議会から報告をいただきました。

その後、平成26年度から、地域住民との意見交換会を開催し、いただいた意見や課題等をもとに、都市計画道路のあり方について、検討を進めてまいりました。

このたび、見直しに対する課題等の整理を終え、見直し方針（素案）を策定しましたことから、ご報告させていただきます。

まず、見直しの検証方針についてですが、見直し対象路線は、計画決定されてから30年以上経過しているなどの選定基準に基づき、17路線36区間、延長約17キロとしております。対象路線は赤色表示になります。対象外路線で、事業中路線は青色、未着手ではありますが長期未着手でない路線はオレンジ色、整備済路線は黒色で表示しています。

都市計画道路としての必要性の検証、評価の考え方ですが、「計画の趣旨・位置づけ」、「路線または区間の有する機能」、「整備実現性」、「機能代替の可能性」の4つ項目で、路線ごとに検証を行い、また、本審議会からいただいた検証報告、地域住民との意見交換会



や関係機関等からいただいたご意見を踏まえ、総合的評価を行い、必要性を検証しております。

この必要性の検証を基に、見直し方針を都市間を結ぶ連携軸となる路線や都市内の拠点地域間を結ぶ路線といった幹線道路としての位置づけがある主要な道路や、市街地内の骨格道路としてネットワーク形成上必要で、歩行者空間や通学路の確保などの交通機能や都市防災上必要な機能を確保するために必要といった都市計画道路としての必要性が高い路線・区間については「存続」、交通需要が低く、また、その路線の持つ機能について現道等を活用した機能代替が可能と考えられるなどの都市計画道路としての必要性が低い路線・区間については「廃止」、としております。

見直し方針（素案）についてご説明いたします。今お示ししておりますのが、都市計画道路の見直し方針（素案）全域図ですが、緑色が存続路線、赤色が廃止路線としております。

続いて、見直し方針とその理由を、路線区間ごとに一覧表にまとめたものです。後ほど、各路線・区間の詳細について、図面を用いて、ご説明します。

まず、全域図で存続の路線・区間について説明いたします。図面では緑色で表示しているところになります。⑩中央通り線、②徳山停車場線、⑧裕島線、④大迫田代々木線、⑤慶万浦山線のB・D・E区間、⑨泉原合田藪線、⑪川崎平野線のB・C区間、⑮環状線については、先程説明しましたが主要幹線道路など道路ネットワーク上必要な、都市計画道路としての必要性が高いことから、「存続」とします。

黒い丸で囲んでおります①中央通線ですが、見直し対象路線の選定時には「長期未着手路線」でしたが、平成27年に事業認可を取得し、現在事業中ですので、今回、見直し対象路線より除外しております。

次に、青い丸で囲んでおります②徳山停車場線のD区間と⑤慶万浦山線のE区間について「存続」（ルート変更）としておりますので、ご説明いたします。

徳山停車場線のD区間と慶万浦山線のE区間につきましては、市街地における自動車交通や歩行交通などの道路ネットワークを形成する上で必要な路線ではありますが、慶万浦山線のE区間は、高低差を有する斜面に市街地が形成され、西側は土砂災害警戒区域に指定されており、また、徳山停車場線は高低差の大きい地形となっていることから、道路構造、沿道利用やコミュニティの分断、周辺市街地への影響等大きいのとなど、整備の実現性に大きな課題があります。

これらの点や周辺市街地の形成状況を踏まえますと、この2路線については、ルートの検討が必要であると、本審議会や地元住民よりご意見をいただきました。

市といたしましても、これらの存続検討路線については、本審議会の意見同様に、主要幹線街路や中心市街地を結ぶネットワークを形成する、必要性の高い路線であり、国道2号から国道315号へのアクセス性の向上や周辺土地利用状況、動物園リニューアル等ま

ちづくりとの連携を勘案し、ルートの変更を検討する必要があると考えております。このため、見直し方針につきましては、「存続（ルート変更）」といたしました。

次に、赤い丸で囲んでおります⑮環状線のE区間について「存続」とするにあたり、課題等についてここでご説明いたします。

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

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

まちづくりを進める上で必要性が最も高い路線・区間で、最優先に整備を検討する路線については、「◎」で表記し、②徳山停車場線のD区間と⑤慶万浦山線のE区間としております。当該路線は、現在進めております動物園リニューアル等都市再生や今後のまちづくりの方針であるコンパクト・プラス・ネットワークを推進する上で重要な道路であることから、優先度の最も高い路線との位置づけによるものです。

続いて、廃止の路線・区間について説明いたします。全域図で赤色で表示しているところになります。交通需要が低く、都市計画道路としての必要性が低い路線・区間である、⑤慶万浦山線のA・F・G・H区間、③北山合田町線、⑥北山西松原線、⑦榎浜馬屋線、⑪川崎平野線のF・H区間、⑫寿西町線、⑯上迫線、⑬中開作線、⑭宮の前線、⑰駅北2号線になります。

それでは、廃止の路線や区間につきまして、個別にご説明いたします。

⑤慶万浦山線です。A区間につきましては、交通需要が約6百台と低く、当区間西側の市道等により交通機能の代替が可能であること、当区間沿道は住宅が立地し、既に土地利用が図られていること、地形上の高低差から掘割構造等、道路構造に課題があり、また、沿道市街地へ与える影響が大きいことから、廃止とします。

同じく、⑤慶万浦山線のF・G・H区間です。当区間につきましては、一定の交通量（約33百台～41百台）が見込まれますが、当区間南側の市道金剛山北山線の機能強化により、交通機能の代替が可能であること、当区間沿道は住宅が立地するなど、既に土地利用が図られていること、区間の大部分が土砂災害警戒区域等に含まれること、斜面地の通過

により、道路構造上、大規模な地形改変が想定され、沿道市街地へ与える影響が大きく、整備の実現性に課題があることから、廃止とします。

また、③北山合田町線や⑥北山西松原線につきましては、交通需要が約100台～400台と低く、周辺既存道路により交通機能の代替が可能であること、慶万浦山線同様、当区間沿道は住宅が立地するなど、既に土地利用が図られていること、慶万浦山線のF・G・H区間の廃止に伴い、接続先がなくなることから、廃止とします。

続いて、⑦榑浜馬屋線です。榑浜馬屋線につきましては、交通需要が100台未満と低く、当区間西側の市道等により、交通機能の代替が可能であること、当区間沿道は住宅が立地するなど、既に土地利用が図られていることから、廃止とします。

続いて、⑩川崎平野線です。川崎平野線のF・H区間につきましては、一定の交通量(約1600台)が見込まれますが、都市計画道路中央通り線に近接しており、交通機能の代替が可能であること、当区間沿道は住宅が立地し、既に土地利用が図られていること、既成市街地への影響が大きく、コミュニティの分断が懸念されることから、廃止とします

続いて、⑫寿西町線と⑬上迫線です。寿西町線につきましては、交通需要が約300台と低く、当区間南側の市道寿西町線等により、交通機能の代替が可能であること、当区間沿道は住宅が立地し、既に土地利用が図られていること、B区間終点部において、都市計画道路 海岸線への立体交差を伴うことから、大規模な事業が想定され、整備実現が困難であることから、廃止とします。また、上迫線につきましても、寿西町線と同様に、交通需要が約600台と低く、周辺既存道路により交通機能の代替が可能であること、国道2号との交差点部において、立体交差を伴うことから、大規模な事業が想定され、整備実現が困難であることから、廃止とします。

続いて、⑭中開作線です。中開作線につきましては、交通需要が約500台と低く、現道等により交通機能の代替が可能であること、当区間沿道は住宅が立地するなど、既に土地利用が図られていること、接続する市道瀬ノ上津木線との交差点部において、市街地への影響や沿道利用等、整備の実現性に課題があることから、廃止とします。

続いて、⑮宮の前線です。宮の前線につきましては、交通需要が約1100台と低く、当区間西側に並行する都市計画道路中溝線により、交通機能の代替が可能であること、当区間沿道は住宅が立地するなど、既に土地利用が図られていること、国道2号との交差点部において、立体交差を伴うことから、道路構造や大規模な事業など課題が大きく、整備実現が困難であることから、廃止とします。

続いて、⑯駅北2号線です。駅北2号線につきましては、交通需要が100台未満と低く、都市計画道路中央通り線や浜田線等の周辺道路により、交通機能の代替が可能であること、当区間沿道は住宅が立地するなど、既に土地利用が図られていることから、廃止とします。

以上が、見直し方針についての説明となります。

最後に、今後のスケジュールでございますが、本日いただきましたご意見等を踏まえ、

今後、パブリックコメントで市民の皆さまから広く意見を聴取し、見直し方針（案）を策定した後、本審議会にてご審議していただき、見直し方針を作成・公表したいと考えております。

そして、来年度以降、この見直し方針に基づいて、路線ごとに地元住民にご意見をお伺いし、地元の合意形成を図りながら、都市計画決定手続きを進めていきたいと考えております。その際には、個別に都市計画審議会にお諮りさせていただくこととなりますので、引き続きよろしく願いいたします。

以上で、都市計画道路の見直しについての説明を終わります。

#### （会長）

ありがとうございました。ただいま事務局のほうから説明がありました、都市計画道路見直しにつきまして、ご質問がございましたらお受けしたいと思います。ご質問はございませんでしょうか。

#### （委員）

都市計画道路の廃止については、地元に入って合意形成を図ってきたのでいいと思いますが、都市計画道路を造らないとなると、生活道路が十分にあるのか、実はないんです。福川中学校以外の小学校には、防災授業で何回も行っていますが、行くたびに言われるのが、避難経路になる場所が津波で水に浸かる、高潮の時に水に浸かる、歩道と車道が分離されていない、狭い道を車が通って来てカーブミラーもない所を子供達が通るということです。都市計画審議会の中で廃止路線については、代替道路の整備を道路課にきちんと引き継ぐ、道路課の仕事になってしまうと思いますが、生活道路を地域単位で考えていくような施策をちゃんとやっていただきたいと思います。道路は安全になるために廃止する訳ではなくて、造れないから廃止しているだけで、造っても効用が期待できないので廃止するのですが、都市計画以外の道路の整備の仕方はまだ残されています。出来る限りのことを市政としてですね、取り組むという前提で廃止をするという覚悟を決めていただきたいと思います。審議会の委員としてはですね、この廃止は然るべき廃止かなと思っております。ただし、市政全体で見たときには、生活道路行政の側がきちんと受け止めて、小学校区単位というかコミュニティ単位で生活道路のどういう所に手を入れていくみたいな、細やかな検討をしていかないと上手くそういうところまで手が届かないと思います。子供達が安全に通れるような、年配の方達が生活するのに不都合のないような、そういうことをぜひともしていただきたいと思います。都市計画の道路という意味でいくと、私は専門が都市計画で、実際に存続・廃止を検討するための特別委員会の委員長も仰せつかって、その中でやってきた時に妥当性があるのは分かっています。一般の人達、生活者にうまくマッチングするような道路整備に何とか橋渡しをする都市計画行政であってほしいなと思います。

(幹事)

26年度から地元に入った際もですね、都市計画道路を廃止した場合、今のF区間がございいますが、下にオレンジ色の細い線が入っています、これが現道、生活道路ですね。ここは小学校の通学路があるということ、そして避難路や防災面、そういった面で必要な道路と地元に入った際にもご意見をいただきました。F区間は16メートルの道路を計画しておりますが、16メートルではなくて、離合できて、安全に歩行者が通れる道路があればいいのではないかとご意見もいただきました。都市計画道路としては廃止という素案でございしますが、廃止した場合に、生活道路としての機能というのは、通学路なり防災面から機能強化、整備が必要であると考えておりますので、それぞれの地区のまちづくりを進める中で、そういった基盤整備を横断的な対応により、今後のまちづくりの中に入れて連携してやっていきたいと思っております。1つ紹介させていただきますと、通学路に関しましては、市のほうでも安全対策は必要ということで、通学路の交通安全プログラムというものを作って、順次行っているという状況もございまして、先程ご説明しました中開作線ですが、この水色部分につきましては、浸水等もございまして、道路整備という形ですね、都市計画決定は16メートルなんですけど、12メートルの道路の整備を進めているという状況です。地域の道路として必要な道路は一気に出来ませんが、そういう風な基盤整備、まちづくりを進めていきたいと思っております。

(委員)

この都市計画道路、今見直しをかけられているのは、計画決定をされて30年以上経っているということなんですけど、計画を決定してから今日までその30年という長い年月がかかっても、まだ未着手ということについての説明をお願いします。

(幹事)

全域図を見ていただけたらと思っております。都市計画区域内での道路網でございまして。これまで道路整備というのは、それぞれ路線で整備したり、それと区画整理の中で道路整備をしたりしています。その中で、整備の優先度というものがございまして、まちづくりを進める中でどの路線、どの面的な整備が必要であろうかということで、順次整備を進めておまして、必ずしもこの路線がという意味ではなくて、その間一気に整備出来ればいいのですが、それまでに30年かかってきたということもございまして。

(委員)

67路線あってですね、今回、これまでの計画の存続と廃止というのを本審議会に報告されている訳ですが、市民から見たらですね、決定をしたら最低でも、測量から設計からいろいろあるでしょうから1、2年かかるというのは目に見えたことなのですが、道路と

いうのは市民から、目に見える事業ということですのでごく期待されていると思うんですよね。ですから、優先順位も当然必要なことなのですが、30年も待つというようなことは今後はあまりしてほしくないなと思います。延長的にもかなり長いもの、短いものがあると思うのですが、やはり着手すれば、市民の皆さんはこれで新しい道が出来て生活がしやすくなるという実感が湧いてくると思われしますので、今後はスピード感を持って行ってほしいと思います。

(幹事)

今年度末に方針を公表したいと思います。仮に存続ということになれば、委員の言われましたとおり、また30年も50年もそのままということはあってはならないと考えておりますので、今回優先度という言葉でお示しさせていただきましたけど、決定すれば必要な路線ということで、今回は整備の実現性という項目を入れております。そして、実現性のある路線を位置づけて、きちんと存続は存続、整備の基本的な考えを持って方針を出したいと考えております。

(会長)

その他、ご質問はございませんでしょうか。

ないようでしたら、本審議会では以上2つの報告を受けたことといたします。

本日は以上でございます。

その他、委員の皆様から何かございませんでしょうか。もしあればこの際にご発言いただければと思います。

(会長)

ありがとうございました。その他いかがでしょうか。

ないようでしたら、事務局に進行を引き継ぎたいと思います。

よろしく願いいたします。

(幹事)

委員の皆様、本日はありがとうございました。

今年度はあと2回、審議会の開催を予定しております。日時が決まりましたら、改めましてご案内申し上げます。

以上をもちまして、第28回周南市都市計画審議会を終了致します。

委員の皆様、本日はご審議ありがとうございました。

閉会 17時10分