

## 第12回 周南市都市再生推進協議会

### 議事要旨

日 時 令和2年1月15日（水）10時00分～11時45分

場 所 周南市役所 シビックプラットホーム1階 多目的室

○出席者

委員：	山口大学大学院	教授	鵜 心治
	徳山工業高等専門学校	准教授	目山 直樹
	一般社団法人徳山医師会	事務局長	松村 紀文
	社会福祉法人周南市社会福祉協議会	事務局長	三浦 哲哉
	周南市青少年育成市民会議	事務局長	原田 浩樹
	公益財団法人周南市文化振興財団	事務局次長	西村 達也
	一般社団法人山口県宅建協会周南支部	支部長	箱崎 壽美枝
	西日本旅客鉄道株式会社 徳山駅	駅長	池田 和久
	防長交通株式会社	営業部長	兼石 隆規
	周南市自治会連合会	副会長	住田 宗士
	周南市コミュニティ推進連絡協議会	副会長	山根 昭昶
	一般社団法人 Hapimama PLUS	代表理事	内藤 みゆき
	一般公募		千葉 浩之
オブザーバー：	国土交通省中国地方整備局建政部 都市・住宅整備課	課長補佐	森山 泰人
	山口県土木建築部都市計画課	主幹	工藤 展照
事務局：	都市整備部長		有馬 善己
	都市政策課長		原 浩士
	都市政策課課長補佐		宮崎 正臣
	都市政策課都市計画・景観担当係長		原田 修司
	都市政策課主査		金子 容子
傍聴：	1名		

## 議事次第

1. 開会
2. 挨拶
3. 議事
  - (1) 周南市立地適正化計画届出状況の報告
  - (2) 誘導施策について
4. 閉会

~~~~~

午前10時00分 開会

開会宣言

部長挨拶

委員紹介

委員の定数報告

会長選出

副会長選出

### 【会 長】

それでは、議事に入ります。まず、議事「(1) 周南市立地適正化計画届出状況の報告」について、事務局から説明をしてください。

【事務局】本日は、委員の改選後初の協議会ですので、議事の説明に入る前に、立地適正化計画について簡単に説明させていただいた後に、議事(1)の「周南市立地適正化計画届出状況」の説明をさせていただきます。

まず「周南市立地適正化計画について」説明させていただきます。

お手元の「周南市立地適正化計画 概要版」の4ページをご覧ください。立地適正化計画についてです。どの地方都市でも同じような課題を抱えていると思いますが、急激な人口減少や少子高齢化の進行が予測される中、市街地の拡大や過度な車社会が進行し続けると、人口密度が低下していきます。

すると、一定の人口集積に支えられていた医療・福祉・子育て・商業といった生活サー

ビスや公共交通、行政サービスの提供が困難になり、また民間サービス施設が撤退するなど、生活利便性の低下が懸念されます。

また、拡大した市街地内に、都市機能や居住が分散することで、中心部では空き家や空き店舗が増加し、拠点性が低下することにより、まち全体の求心力が失われてしまいます。生活利便性や都市の魅力が低下してしまうと、ますます定住者が減り、都市の持続可能性が低下するとともに、さらに暮らしにくいまちになってしまいます。

そのようなまちにしないためのまちづくりの考え方が、コンパクト・プラス・ネットワークです。コンパクト・プラス・ネットワークとは、市内の拠点となるエリアへ医療や福祉などの都市機能を計画的に配置し、公共交通沿線への居住を促進することや、拠点間を結ぶ公共交通や、生活の場と交通結節点を繋ぐためのコミュニティ交通を充実させることにより、将来的にも暮らしやすさを維持するものです。

「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを進めるために、国により制度化されたものが立地適正化計画です。この計画は、20年後の都市の姿を見据え、住居や生活サービス施設の立地、公共交通の充実に関する方向性を示す包括的なマスタープランです。

都市計画区域内において、居住を誘導し、一定の人口密度の維持を図る居住誘導区域と、生活利便施設が集約し、各種サービスを効率的に提供する都市機能誘導区域を定め、誘導施策と届出制度により、緩やかに将来都市像の実現を図るものです。周南市立地適正化計画では、居住誘導区域を居住促進区域として指定しております。

では、5ページをご覧ください。2の「周南市の現状と課題」についてです。

本市の人口は、昭和60年の約16万7千人をピークに年々減少を続けており、平成27年である2015年は約14万5千人、今から15年後の2035年には12万人を割ると推計され、ピーク時と比べて約3割の減少が見込まれています。約2万5千人の人口が減少するにもかかわらず、赤色で示している高齢者人口はあまり変化していません。それに対し、黄色で示している年少人口及び青色で示している生産年齢人口が大きく減少するため、高齢化率は一貫して上昇し、2035年には35.3%に達すると見込まれています。

次に、年齢別の転入転出数をみると、10代後半から20代の若年層の転出超過が目立ち、特に女性の転出数が多いことが分かります。本市の産業は周南コンビナートの製造業が中心産業であり、都市型のサービス業が弱いなど、産業の偏り等にも原因があると考え

られますが、若年層の増加が見込めない状況では、ますます人口減少・少子高齢化が進行する恐れがあります。

こちらは、平成2年と平成22年の人口増減をエリアに区切って比較しているものです。赤色で示しているのが、人口が増えたエリア、青色で示しているのが人口が減ったエリアです。

JR徳山駅周辺の市中心部や周南団地など過去に土地区画整理事業により、大規模な基盤整備を行った箇所などにおいて、人口の減少率が高く、市街地の縁辺部において、人口増加率が高くなっており、市街地が外延部に広がる拡散型の都市構造が進行しています。先ほど申しました、都市の持続可能性の低下、暮らしにくいまちというものに周南市も近づいていっているという事が懸念されます。

こちらは、2010年と2035年の人口密度の推移を示したものです。このままコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを進めていかないと、2010年にはある人口密度の高いエリアが2035年には減ってしまい、人口密度の低いエリアがどんどん増えていくことになります。

つぎに、生活サービス施設の立地と人口増減メッシュを重ね合わせたものです。人口減少が予測される青いメッシュ上に施設が多く立地していることがわかります。先ほども説明しましたとおり、中心部の人口が減少してきているため、施設の利用圏人口が減少することで、生活に身近な施設はもちろんのこと、市街地に立地する都市の魅力を高める施設など、現在存在している生活サービス施設の維持が困難になる恐れがあります。中心市街地の衰退、百貨店の撤退などは最も分かりやすい例だと思われます。

こちらは、DID区域という人口が集中している区域と災害の危険性を図示したものです。緑の線で示しているのが、平成22年のDID地域です。山側は黄色で示している土砂災害、海側には水色で示している浸水被害のリスクが高い箇所が存在していますが、居住地が、災害の危険性が高いところにまで拡がり続けています。

ここまでご説明しました周南市の現状を受け、本市は、平成27年度より、立地適正化計画の策定に着手し、29年3月に都市機能誘導に関する計画を公表、昨年2月に、居住誘導部分を追加した計画を公表しております。

次に、3の「都市づくりの方向性」についてです。本市における都市構造上の課題を解決し、将来都市像を実現するため、都市づくりの基本理念を「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。

基本方針は都市機能、居住、交通の観点でそれぞれ一つずつ定め、利便性や活力ある都市拠点の形成、良好な市街地を形成して居住を促進、誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの再構築の3つとしています。

本計画で、目指す都市構造は、右上に示していますように、一定のエリアに人口密度を維持し、都市拠点へ生活サービス機能の充実を図るとともに、地域と拠点の連携を図り、多核多層ネットワーク型の都市構造としています。

6ページをご覧ください。4の「都市機能誘導区域および誘導施設」についてです。

本計画では、「将来に至るまで一定の人口密度が見込めること」、「複数の都市機能が一定程度集積していること」、「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」、「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」などを総合的に勘案して、図に示しております、徳山駅周辺と新南陽駅周辺の2箇所を都市機能誘導区域に指定しています。

徳山駅周辺地区は、周南広域都市圏の中心として、賑わいと活力の創出が求められていますことから、この区域に維持・誘導する施設として、大規模小売店舗や映画館、図書館、美術博物館、病院、小児科、産婦人科、子育て交流施設などを定めています。

新南陽駅周辺地区は、周南市西部を中心に日常生活に密接な生活サービス等の提供が求められていますことから、この区域に維持・誘導する施設として、大規模小売店舗、病院、小児科、産婦人科、整形外科、眼科等の診療所、広域交流施設を定めています。

概要版の8ページをお願いします。5の「居住促進区域」についてです。居住促進区域をイメージにしたものがこの図です。これまで、都市計画の制度に基づき、市街化を図ってきた市街化区域がオレンジ色のラインより下側で、オレンジ色のラインより上が市街化を抑制してきた市街化調整区域とします。

市街化を図ってきた区域の中で、工業系の用途地域を除いた区域を一般居住区域とし、その内、災害の危険性や公共交通の利便性、将来の人口集積等を、総合的に勘案して、一定の人口集積を図る居住促進区域を設定しています。

こちらの赤い線の内側が、徳山、新南陽地域の居住促進区域です。凡例の「区域に含めるエリア」にある、黄色い破線の円で示した交通結節点の徒歩圏や、紫の円で示したバス停から半径300メートルの範囲などの交通利便性の高いエリアと、生活利便性が高いなど居住適正が相対的に高いエリアを指定しています。また、「区域に含めないエリア」として、赤色で塗りつぶしてある土砂災害に関する区域や青色で塗りつぶしてある浸水災害

に関する区域は区域外となっております。

徳山駅、櫛ヶ浜駅の周辺。新南陽駅と福川駅の周辺。戸田駅、道の駅ソレーネ周南の周辺の4つの区域を指定しています。

こちらが熊毛地域になります。大河内駅、勝間駅、高水駅の周辺の3つの区域を指定しています。

では、次に概要版の10ページをお願いします。まず、6の「都市機能の誘導および居住を促進するために講ずべき施策」についてです。都市機能誘導、居住促進、公共交通のそれぞれの施策を記載しており、これらの施策を民間と行政が実施して本計画を推進していくこととなります。

都市機能誘導については、8つの施策の方向性を記載しておりますが、既存施設を維持していく取組や、女性や子育て世代の暮らしを支える取組、都市機能が立地しやすくするためのインフラ整備などを挙げています。

また、居住促進施策としては、既存住宅の活用施策や、インフラや生活機能などを整備して居住者を呼び込むといった促進施策が考えられます。

公共交通に関しては、地域公共交通網形成計画、再編実施計画を基に、効率的な公共交通ネットワークの再構築や交通結節点の整備などを挙げています。

都市政策課で現在検討中の施策については、議事2の「誘導施策について」で御説明いたします。

次に、7の「立地の適正化に関する目標」についてです。都市機能誘導の目標値としましては、区域内に都市機能が集積すれば、人が集まり、往来があるということで、歩行者通行量の維持を目標値として設定しています。また、持続可能な都市を目指すにあたり、若年層の増加が必要不可欠なため、社会増減数のマイナスをなくすことを目標としています。

居住促進に関しましては、居住促進区域内の人口密度を目標値にしています。

現状値よりも低い値になっていますが、中心部の人口密度の目標を60人／ヘクタール、周辺を40人／ヘクタールと想定し、目標人口密度を指定しています。趨勢との比較で、20年後に約7000人の居住者を区域内に誘導する計算になります。

公共交通に関しましては、公共交通によって、移動手段が確保される方の人口割合を増加させる目標を立てています。これらの目標が達成できるように、計画を推進、施策を実施していくこととなります。

次に、本計画の進行管理と評価についてです。本図は、本計画における進行管理の考え方になります。計画では、「毎年度、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年毎に評価指数の達成状況等を確認して施策について評価と改善を実施し、必要に応じて施策の見直しを行う」とされております。

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、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の変更等を行うこととしております。

こちらは、本計画の評価体制について示した図です。これまでは、都市再生推進協議会より計画の内容についてご意見をいただいておりますが、本年は全ての計画を公表してから1年目にあたりますので、計画の進捗状況の報告として、届出の状況と現在進めております誘導施策の方向性についてご説明させていただき、ご意見を頂ければと思います。

次に8の「計画に関する届出」をご覧ください。立地適正化計画の公表後は、誘導区域外での住宅開発や誘導施設の整備の動きを把握するために、都市機能誘導区域外、居住促進区域外において、都市機能誘導施設や、3戸以上の住宅を建築したり、建築を目的に開発行為を行う場合などに届出が必要となりました。

都市機能誘導区域に誘導施設を建設する場合は届出不要ですが、誘導区域外で行う場合は、届出が必要になります。また、居住についても、居住促進区域外で、3戸以上の住宅を建築する場合は、届出が必要になります。

大変駆け足になりましたが、これまでが、周南市立地適正化計画についての説明となります。

昨年7月に国土交通省より、コンパクトシティ施策を推進するための提言が公表されました。その中では、「コンパクトシティの多岐にわたる意義等を分かりやすく再整理し、住民・行政等で共有すること」、「まちなか等の魅力の向上、市街地の拡散の抑制を車の両輪としておのこの取組みを強化すること」、「分野や市町村域を超えた連携を進め、コンパクトシティを効果的に進行すること」、「防災対策との連携強化」などが示されております。今後は、これらを踏まえつつ、誘導施策や、計画の変更等を検討してまいります。

では、引き続きまして、議事1の「周南市立地適正化計画届出状況の報告」についてご説明いたします。

資料1及びスクリーンをご覧ください。先ほどご説明しましたとおり、周南市立地適

正化計画を公表しました、平成29年3月より都市機能について、昨年2月より居住について届出が必要となりました。

まず、都市機能誘導に関しましては、計画公表から昨年12月末までに、開発行為が1件、建築が2件申請されました。赤で示している都市機能誘導区域の外にあります、赤点が建築行為、ピンクの点が開発行為となっております。内容としましては、大規模小売店舗と病院となっております。

届出の対象ではありませんが、都市機能誘導区域内をみえますと、誘導施設の図書館と広域交流施設である、徳山駅前賑わい交流施設と、大規模小売店舗の建築行為が行われています。

次に、居住に関してですが、同じく計画公表から昨年12月末までに、開発行為が14件、建築が9件となっております。青色で塗られている居住促進区域の外側にある、青い点が建築行為、水色の点が開発行為です。新南陽駅の南側を中心にアパートなどの集合住宅の建築が多くなっております。これは、新南陽駅の南側は浸水災害の危険性が高いため、居住促進区域に入っていませんが、駅や生活サービス施設が多くある利便性の高いエリアであるためだと考えられます。開発行為については、菊川地区や福川地区で多くなっており、休耕田などのまとまった広さの土地が多いことが理由だと考えられます。

居住促進区域内については、集合住宅の建築行為が7件、開発行為が2件となっております。

これらのことから、計画公表後も、届出された箇所全てが市街化区域ではありますが、今のところ居住促進区域外で多く行われていることが見て取れます。

以上で、議事1の届出状況の報告を終わります。

## 【会 長】

ただ今、立地適正化計画の本編の概要の説明があった後に、届出に関する報告がありましたが、これらにつきまして、質問、ご意見等がある方はお願いいたします。

## 【委 員】

今日、お示しになられている申請箇所図をどの様に見たらよいか、解説をお願いしたいと思います。実際のところ、右側の凡例にある7つの内の下の3つについては、届出の対象ではないとの説明がありましたが、今回大切なのは、立地適正化計画を定めて、開発が

都市機能誘導区域と居住促進区域にそれらにふさわしいものが来ることですので、申請箇所図をどのように見るのか、評価するのかということをもう少し補足していただけるとありがたいです。

【事務局】先ほどご説明しましたとおり、立地適正化計画を昨年2月に公表いたしました。この度の届出というのは、動向の把握ということと考えております。居住促進区域外で開発が多いというのは、区域外には農地が多く残っており、その農地を開発して宅地ができて、そこにニーズがあるということと理解しております。この度は、まだ1年目ではありますが、今後はこのように状況を把握していきながら、このような状況が続くのであれば、別の施策等を検討していきたいと考えており、今後の動向を注視していきたいと思っております。

【会長】立地適正化計画に基づく届出というのは、概要版の最後のページに載っていますが、居住促進区域外で3戸以上や1,000平米以上という縛りがあります。申請箇所図にあるプロットは、1戸あたりの建築確認申請のプロットではないということです。そのあたりを見逃してしまうと、実は内側で沢山建物が建っているとか、外側で沢山建物が建っているということは、これだけでは判断できないということです。ですから、居住促進区域に建築物が建って、人が住むようになっているかということは、これだけでは見えないので、そのあたりの資料作りをうまくやっていく必要があると思っております。建築確認申請を把握していくのは、個数が多いので大変かもしれませんが、それらと見比べていかないと、居住誘導区域の中に誘導できているのかということは、把握できないと思っておりますので、注意した方がいいと思っております。

【事務局】会長のおっしゃる通り、個別の建築確認申請については、この度は表記しておりません。今後は、個別の申請についても重視していかなくてはいけないと思っておりますので、今後どのように対応していくか検討してみたいと思っております。

【会長】立地適正化計画の概要版に目標の数値がありますが、1年後のデータというものがありますか。

【事務局】一番上の徳山の歩行者等通行量については、平成30年で12,386人と計

測しております。目標値が11,000人としておりますが、この目標値は計画策定から20年後の2035年のものであり、その間の人口減少といったものが加味されたものです。計画策定時が10,953人だったものを、11,000人ということですので、現状を維持するといった目標になっております。平成30年には、12,000人を超えており、これは徳山駅前賑わい交流施設の完成が大きな要因だと考えております。続きまして、新南陽の歩行者通行量は、現状値を704人、目標値を710人と現状維持を目標としておりましたが、昨年秋に計測しまして、623人と目標値を割っております。新南陽駅は徳山駅のように集客施設を造っておりませんが、公共交通の結節点として、これから駐輪場やトイレの改修など環境改善を進めていきたいと考えております。

次の社会増減数につきましては、データが平成29年のものになりますが、マイナス472人ということで、大幅に減っておりますので、今後も要因を見極めてまいりたいと考えております。

次の居住促進区域内の人口密度につきましては、本年度は、1ヘクタール当たり48人という数字がでております。平成22年の現状値が、1ヘクタール当たり50.5人に対して目標値が44.8人であり、本年が48人ということで、下降傾向ではありますが、今のところは予測通り推移していると思います。

最後に公共交通につきましては、現状値の平成27年が84パーセントに対して目標値が88パーセントであり、現在83パーセントとなっております。こちらにつきましては、公共交通の計画を策定しておりますので、それらを踏まえて、改善していけるよう考えていきたいと思っております。

【会 長】わかりやすい説明ありがとうございます。皆様の方からご質問等ございますか。

【委 員】7ページにあるような都市機能誘導施設はずっと前からある訳です。だけど、中心市街地はずっと右肩下りなのだから、いくら都市機能を誘導して充実しても、人は集まらないという話です。まちというのは住む人がいて、来る人がいて、働く人がいて成り立っていて、駅を基点に500メートルのエリアを見ていると、マンションはほとんどないと思います。500メートルから1キロメートルの間は、ぽつぽつマンションがあります。1キロメートルを超えると、もっとマンションがあります。マンションを一つの都市機能として、中心市街地に誘導してこないと、中心市街地は活性化しないと思います。

あと、新南陽駅の南側の青いところに、住宅地ができているというのは、防災的に心配なところですよ。

【会 長】重要な質問だと思います。都市機能誘導区域内に集合住宅がどれだけあるかプロットするとわかりやすくなると思います。

【事務局】委員のおっしゃいましたとおり、人がいないと中心市街地は活性化しないと我々も考えております。マンションでございますが、都市機能誘導施設としては、法的にサービス施設としておりますことから、マンションは都市機能誘導施設に入れておりませんが、多くの方が住まわれるということで居住を促進する期待の持てる施設と見ております。中心市街地で再開発事業が行われる予定となっております、その中でマンションの建設計画があり、市も支援等をしております。マンションの建設には一定の広さの土地が必要ですので、今後施策として検討していきたいと考えております。

【会 長】今回、立地適正化計画が作成された後、初めての会議ですので、色々な試行錯誤があると思うのですが、今のご指摘のとおり、法定の届出だけを注視するのではなく、先ほどの建築確認申請の話も含めて、ここに集合住宅が建ったとか、ここに店舗ができたなどの動向を見ていくことが必要ではないでしょうかということだと思います。すると、誘導施設の効果といったものが検討できると思います。ここの誘導施設は前からあるのに、人口密度が減っているというのでは、計画の意義が薄れてくると思いますので、それらを踏まえて評価していくのがこの協議会の役割の一つだと思います。可能な限りデータを収集しながら動向を見ていくことが必要だと思います。

【事務局】進捗管理につきましては、今後検討していきたいと思っております。

【会 長】じっくり検討していただければと思います。その他に、ございますでしょうか。

【委 員】太華中学校は、道路交通法の規制があって大型車両が入れないといった道路に面しています。この学校は周辺とか榎浜地区の方の避難場所になっているので、避難場所に大型の車両が入れないということになります。こういった問題は、今後、立地適正化計

画と防災の関係などの以前からある計画とをリンクさせて、引き続きのこととして、改善してもらいたいと思います。

もう一つは、周南市の駅にあるトイレが非常にまずいと思っています。もう少し駅には駅に似合う設備を作っていただかないと、学生さんや駅を利用しているお客さんにとって、あの状態は芳しくないと思います。こういった環境整備をかなり熱心に行ってもらわないとということを常に感じております。

それと、久米、櫛浜の街路に商店街ができていますが、特徴的なのは、お医者さんが新たにたくさん開業されていて、別のところから移り住んで病院をやっておられます。それらはやはり、基本的には職住接近というのが住民感情としてはあるのではないかと思います。本当に沿線にいろいろな医療施設ができています。そういうこともあわせて考えて、計画と現場とをうまくリンクさせて、住民を誘導してくるということも大切なことだと思います。

また、すべての地域を知り尽くしているということではありませんが、具体的なものでいいますと、久米の坂本地区の開発は、開発面積が狭い面積で乱立させていて、防災上大変大きな問題を抱えていると思います。住んでいる人は気が付いていないかもしれませんが、私は久米地区の自主防災の責任者になっていますから、そういう点からみても、この計画を推進するにあたっては、そういった状態をつくらぬよう、開発に関して市が行政としてコントロールしていく必要があると思います。今までの計画と、この立地適正化計画をリンクさせて、ある意味双方向で進むぐらいの思いでやらないといけないと思います。

**【会 長】**立地適正化計画と既存の関連計画との整合性をしっかり果たしていただきたいというご意見だと思います。開発行為、職住近接の問題などが、関連計画と整合性が取れているのかについてお願いします。

**【事務局】**学校に行くまでの道路についてですが、居住を促進する上で、防災などに関する環境整備は非常に重要なことだと考えております。関係部署と連携しながら、少しでも居住環境の向上ということで、しっかり対応していきたいと思います。

続きまして、駅のトイレについてですが、新南陽駅については、今年度、トイレの整備に着手いたします。櫛浜駅については、来年度、整備に着手する予定としています。交通結節点機能の強化というところで、居住を促進する上で、交通結節点機能の整備をするこ

とは重要と考えておりますので、駅のトイレなどの整備や、駅以外のことにつきましても、しっかり対応していきたいと考えております。

職住近接については、コンパクトシティの中で大変重要なことだと考えております。そういう視点を持って、今後、拠点形成を進めていきたいと考えております。

開発行為につきましては、昨今、ミニ開発というところが問題となっております。今年度、都市整備部の開発を所管しておるところが、ミニ開発の抑制を目的に、制度の見直しを行っております。これまでは、1,000平米以上の開発については届出が必要ですが、1,000平米未満のミニ開発におきましては、市への届出が必要ありませんので、施工される業者さんへお任せして開発をしておりました。そのような開発を抑制するような制度の見直しを今年度行っておりますので、それらを踏まえて、居住を推進する上で、皆様が安心安全に生活できるような居住環境の形成をしていきたいと考えております。

【会 長】法定の居住誘導区域というのは、居住環境を向上させてそこに住んでいただくというのが大前提だと思います。公共投資も含めた住環境整備を、既存関連計画に基づいて実行するという一方で、初めて居住誘導区域の線が生きてくると理解していると思います。そこをやらないと全然意味がないことになると思います。既存関連計画の実行もよろしくお願ひしたいと思ひます。その他にござひますか。

【委 員】立地適正化計画で出してる問題というのは、単独で成り立たないものが結構多くて、概要版「07 立適の適正化に関する目標」の「20～39歳人口の社会増減数」の話をするると、女性の減少が多いということでした。20歳から39歳という20年間の世代というのは、言い換えると子育て世代だと思います。結婚による市外への転出については仕方がないことなのですが、子育て世代ということに限って言うると、隣まちがどんどん増えていますので、地域内の選択で周南市は選択されずに転出したか、あるいはこの地域の中心部に住まないで郊外に出ていったということだと思います。これについては、人口すべてを拾ってますからおそらく転出だと思うのですが、選ばれるまちになるために、魅力を増していくために、立地適正化計画の事務局側から、市全体の計画の中に反映してもらわないと、立地適正化計画の話だけでとらえていっても、ソフトが伴わないとうまくいかないと思ひます。たとえば、駅前図書館のように人の賑わひが増えてそこで勉強したりお茶を飲んだりして帰るといったようなことがでてくるだけで、通行量が10,953

人から12,000人に増えたといったことが起こるのですから、ぜひともそのあたりの視点をもって庁内で調整をしていただきたいと思います。

もう一点は、開発とのリンクでいうと、道路網の問題が解決してないということがよくわかります。都市計画審議会の都市計画道路の見直し部会のなかでも検討していて、6年前の時点で当時の部長が、「道路廃止するのはいいけど廃止した道路を別の形で整備してもらえないか」という質問に対して、「必要なところは市道として整備していくことを検討していく」と明言されているが、そこが進んでいないので、道路行政とリンクさせていくことを考えていただきたいと思います。

**【事務局】** 今後のまちづくりにおきましては、他分野をまたがったものになると十分認識しております。そういった中で、市もそうですが、民間の方との連携が必要と思っております。既存の計画との連携、ソフトの施策、ハード整備との連携も大変重要になってくると思っておりますので、それらの取組みにつきましてもこの協議会で色々ご意見をいただいて参りたいと思っております。

**【会長】** 先ほども申し上げておりますが、計画策定後初めての都市再生推進協議会ということで、これは県内で初めてだと思います。この協議会で何を議論していけばいいのかということについても、色々な試行錯誤があろうかと思っております。今日、皆さんからご意見がでて、私なりに思ったことは、一点目は立地適正化計画の理念や計画の内容を市民の方にどのようにして理解していただくかということと、二点目は開発や建築の状況や、人口の動向の調査をしっかり皆さんへ示して、三点目は、それに対して事務局がどのように実行していこうと考えているのかといった見通しといったことを、委員の皆さんに評価してもらったり確認してもらったりというところであろうということです。そういったことを確認しながら、協議会で意見交換しながら、事務局は軌道修正や試行錯誤しながら計画を実行していくということになるのではないのでしょうか。事務局は、その辺もしっかり勉強して、この協議会で何をどう確認して、評価して協議していくのかを、おそらく県内の他の自治体もみていると思っておりますので、周南の協議会の在り方が一つのモデルとなるようにご検討いただきたいと思います。

それでは、議事1の届出状況の報告については以上でよろしいでしょうか。それでは、議事2の誘導施策についての説明をお願いします。

【事務局】では、次に議事2の立地適正化計画を推進するための誘導施策についてご説明いたします。

資料2及びスクリーンをご覧ください。現在、都市政策課では都市機能と居住の誘導施策として、多様な拠点が集積している都心軸の価値を向上させ、ここに住むことがステータスになるようなエリア形成を目指して、3つの取組みを行っております。まず、都心軸とはどこのエリアかと申しますと、資料に示しております、徳山港から徳山駅前、市役所、徳山動物園のある徳山公園までの区間であり、本市の「顔」となるシンボリックなエリアです。本市の街づくりのマスタープランである、周南市都市計画マスタープランにおいても、都心軸において「周南地域の中心都市にふさわしい魅力ある拠点の形成を図る」と示されております。そのため、徳山駅周辺の魅力を高め、都市機能を誘導することを目的に、「都心軸空間デザイン事業」「徳山駅周辺地区 包括的民間委託の検討」「景観重要公共施設の指定の検討」を進めております。

では、資料3をご覧ください。まず、施策の1つ目の都心軸空間デザイン事業の詳細についてご説明します。本事業では、「駐車場の配置の適正化に向けた施策」、「都市機能誘導区域内の用途地域の適正化」、道路の歩道や公園などの「公共空間の利活用」、空き家、空き地、青空駐車場などの「低未利用地の活用促進」、「既存建物の低層階への商業的利用の促進」、「景観形成」など、これまで個別に検討していた課題などについて、包括的に検討し、都心軸の形成方針や必要な施策などをまとめた、「都心軸空間デザインプラン」を作成します。来年度中の都心軸空間デザインプランの作成を目指し、本年度は、「低未利用地の利活用について」を中心に調査分析を行っております。

ここで、徳山駅周辺の低未利用地のひとつである駐車場の状況をご説明します。こちらの図は、昨年1月に実施しました徳山駅周辺の駐車場現状調査の結果を示したものです。赤が月極め駐車場、緑が時間貸し駐車場、黄緑が公共の管理している駐車場になります。目視による調査ですが、青色の線で囲んだエリア内に、月極め駐車場が573箇所、収容台数が7446台であり、時間貸し駐車場が52箇所、2281台となっております。ある一定数までの駐車場は、都市施設として必要なものですが、現在の状況は供給過多となっていると想定されます。

このような状況を受け、今年度はどのぐらいの駐車場が使われているのか需要調査を行い、現在と将来の需給バランスを分析しております。また、駐車場所有者へのヒアリング

を行い、売却や利活用をする意向があるかどうか調査を行います。また、都市機能誘導施設、マンションなどの民間事業者にもこのエリアへの進出意向などをヒアリングする予定です。また、現在の土地利用を調査し、用途地域等の見直しの検討を行います。

以上を受け、地域のニーズ・受入環境と市場ニーズをマッチングするための施策を検討いたします。低未利用地の利活用の施策の例としては、立地条件に合わせた区画編成や一時利用・試験的利用など国土交通省が提案している施策を参考に検討を進めていきたいと思っております。

資料3の中ほどから裏面にかけて、国土交通省の提案施策を3つ示しております。どの施策も、散在する低未利用地を集約することにより、ある程度まとまった敷地をつくり、低未利用地の利活用を実現するものとなっております。それぞれの施策の、散在している敷地の集約手法としては、(1)の「低未利用 土地権利設定等促進計画」では、行政が地上権や賃借権等の設定・移転や所有権の移転などに関する計画を作成し、一括して権利設定等を行うことにより集約しています。(2)の立地誘導促進施設協定は、地権者合意による協定制度により、(3)の空間再編賑わい創出事業では小規模で機動的な土地区画整理事業を利用して集約します。これらの施策が活用できるかはまだわかりませんが、これらも参考にしてみたいと考えております。

次に、誘導施策の2つ目である、「徳山駅周辺地区 包括的民間委託の検討について」をご説明します。資料4をご覧ください。徳山駅周辺には、駐車場、駐輪場、徳山駅南北自由通路、公園、道路、駅前広場など多くの公共施設があります。現在は、各施設を所管している部署が、清掃などの維持管理や運営などの委託業務を個別に発注しています。

また、それぞれの施設を民間の方がイベントなどで使用したい場合も、各施設の管理者へ占用などの許可申請を行うこととなります。包括的民間委託では、それらの各施設を、分野を横断して複数年一括発注することにより、民間ノウハウによる効率的・効果的な管理運営や、まちづくり目標に沿った面的で一体的な管理運営を行えるようになり、徳山駅周辺の賑わい創出しやすい環境づくりや、エリア価値の向上を図りたいと考えております。

資料4の2枚目をご覧ください。こちらが、包括的民間委託の検討を行っている範囲となります。主な施設としては、駅前、駅西、代々木公園地下の3つの駐車場、東側、西側、南側の3つの駐輪場、青空公園、若葉公園、代々木公園の3つの公園、北口と南口の駅前広場や南北自由通路、周辺道路の街路樹等について検討しています。

最後に、誘導施策の3つ目の景観重要公共施設の指定についてご説明します。資料5を

ご覧ください。都心軸エリアは、周南市景観計画において、景観形成重点地区の都心軸地区が指定してあります。その中でも、新しくできた駅前広場や、御幸通、岐山通、徳山港線やびーえっち通は、資料5にあります写真のとおり、景観の優れた公共施設となっております。そこで、これらの公共施設を景観重要公共施設に指定し、整備に関する事項や占用の許可の基準を定めることにより、景観を守り、エリア価値の創出を図りたいと考えており、今後、公共施設の管理者など関係機関と協議を進めて参りたいと考えております。

これまでが、都市政策課が現在取り組んでいる施策となりますが、これら以外にも公共交通の利用環境改善のため、鹿野などの地域都市拠点との公共交通の結節点である新南陽駅の環境整備を行ったり、生活安全課や住宅課では空き家調査を実施したりしております。引き続き、本計画の対象である都市計画区域はもちろん、周南市全体が暮らしやすくなることを目指して、庁内で連携して誘導施策を検討していこうと考えております。以上で、誘導施策についての説明を終わります。

【会 長】 それでは、事務局から都市機能誘導区域における誘導施策についての説明があり、都心軸空間デザイン事業、徳山駅周辺の包括民間委託の検討、景観重要公共施設の指定の3件の説明がありましたが、皆様から何かございませんか。

【委 員】 今、3点ほど説明がありましたが、これは都市再生推進協議会の中で議論するものなのでしょうか。それとも、3つの誘導施策それぞれが独立した委員会などの検討組織を持っているのでしょうか。方向性があるのであれば、教えていただければと思います。

【事務局】 都市再生推進協議会は、あくまで立地適正化計画の進捗状況の確認をしていただく場だと考えております。誘導施策として色々な事業を上げさせていただきましたが、その事業の中身をあまり詳しくお話していただくのも少し違うかなと考えておきまして、あくまで市の考えている誘導施策の方向性などを、少し大きい視点でご意見いただければと思っております。

【会 長】 それでは、誘導施策の説明につきまして、先ほどの説明のあった視点からご意見ございませんか。

【委員】 県外から転勤で周南にこられた方から、「駅前図書館の中には人がいるが、駅前に人が歩いていないのはどうゆうことなのですか。周南の人はどこに行ったら会えるのですか」との質問をよく受けます。先ほど、駅前の通行量の話がありましたが、測定する時間もあるのかなと思います。新南陽駅に人が歩いているというのは、新南陽高校の通学者の方が通る時間を測っても、実際に街中が住みやすいと感じる人の人数の指標としては少し違うのではないかと思います。その中で、子育て世代が公共交通機関を使うというのは、なかなか難しいので駐車場というのは必要だと思います。車の大型化が進んでいるので大きい車の入りやすい駐車場を造るなど、まちづくりの中に駐車場という視点を入れてもらえると他のまちとの差別化ができると思います。やはり後からできてきた施設は、駐車場の1つの区画が広いので、どうしても徳山に買い物に行くより、近隣のまちに行ってしまうという意見をよく聞きます。そういった声を取り入れていただければ、これから増やしていきたい女性達への魅力へも繋がっていくのではないかと思います。

【事務局】 まず、歩行者通行量の時間についてですが、徳山は10時から19時までの間で測量しております。一方新南陽では、8時から18時で測定しておりますので、新南陽高校に通学される方も人数に入っていると思われれます。また、夕方まで測定しておりますので、帰宅される高校生も数字に入っていると思われれます。賑わいという面から見ますと、時間を区切ってみていかないといけないと思います。

駐車場につきましては、一定程度の駐車場というのは来街インフラとして必要だと思っております。公共交通でまちづくりを進めていくというのはもちろんありますが、地方都市ですので車の利便性というのは否定できるものではありませんので、ある程度の駐車場は必要だと認識しております。例えば、駅前の地下駐車場では、狭いというお声をいただいておりましたので、3年前に改修しまして、一部区画について3台分の区画を2台分にしたりして、広い区画を造っております。公共の方で、新たに駐車場を造るという予定はないのですが、そういったところも踏まえて、子育て世代の方が利用しやすい施設であったり、バリアフリー化などの動線の整備であったりを検討していきたいと考えております。

【会長】 駐車場の問題は、低未利用地といった駐車場に対してネガティブなイメージもありますが、駐車場を全否定しているのではなく、特に子育て世代にとって車というのはとても大切な移動手段になりますので、例えば駐車場附置義務があるとすれば、その中で

子育て世代に配慮したような駐車場の附置を民間にお願いするなど、公共に限界があるとすれば民間が提供する駐車場に関してもアドバンテージを与えるなどインセンティブを与えて配慮していただくことなどを、施策の中で検討するなど、広い意味で駐車場の適正配置についてご検討いただけたらと思います。それでは、他になにかございませんか。

【委員】徳山駅の自由通路が一度上がってまた降りる形になっていますが、一階部分で繋いで欲しかったと思います。今の形では、駅に人が集約できる形になっていないと思うのですが、なぜ今のような形になったのでしょうか。

【事務局】駅につきましては、南と北側を繋ぐというイメージで、自由通路と橋上駅舎という形を総合的に考えた上で、今の様な形になっております。北だけではなく南を含めたまちづくりが今後必要になってくるのではないかと考えています。南の駅前広場の整備も現在進めており、ハードの整備はできつつありますので、今後はそれらをどのように利用していくか、南北を繋げるといった視点をもってまちづくりを進めていきたいと思っております。

【委員】包括的民間委託の件なのですが、範囲が設定されておりますが、市内で行われている催しは周辺でも行われていると思っておりますので、もっと広い範囲で検討したほうが良いのではないのでしょうか。また、この資料の中に代々木公園の駐車場が出てきていますが、休止になって随分経つので、この計画の中若しくは別途で検討されると思うのですが、あれだけの施設をずっと休止にしているというのはどうかと思います。また、全体的な話で、議事1の中でも話がありましたが、計画を市民にどうやって伝えて、どのように意見を求めていくのか、ただ単に報告だけでは何も言えないので、意見募集すべきものは意見募集して、公開するなどすべきだと思います。

【事務局】包括的民間委託は公共施設の維持管理を一括して効率的にしようというのが目的です。このエリアで、庁内の5課がまたがって施設を管理しており、それらをつつままとめて管理すれば効率的ではないかということにして、全国的にもまだ珍しい取り組みですので、まずは成功させるためにこのエリアに絞って進めていきたいと考えております。今後こういった事業を進めていく中で、民間さんの力が必要になってきますので、民間さんの意見を伺う機会というものも考えたいと思っております。範囲はそのあたりも踏まえて

考えていきたいと考えております。また、代々木公園の地下駐車場につきましては、休止しまして3年が経過しておりますので、駐車場につきましてもできれば民間さんからなにかアイデアをいただきながら、利活用を検討していきたいと考えておりました、包括的民間委託の中で合わせて考えていきたいと思っております。啓発につきましては、広く市民の方にご意見をいただく段階ではありませんので、先に進んでいきまして熟度が上がりましたら、ご意見いただく場というのを可能な範囲で考えていきたいと思っております。

【会 長】徳山駅周辺のエリアは、色々な中心市街地の活性化のための線が引かれており、なぜこの線なのかと誤解を招くことがあるかもしれませんので、説明をしっかり入れた方が良いと思います。それと、啓発の件ですが、前半の動向についても、出せる範囲で、市民の方にこういった計画に基づいてこういったことをしたらこうなったということ、1年目を出すのか2年目を出すのか時期もあると思いますが、2035年という長い計画ですから、時期についても検討して情報発信をしながら、この計画がしっかりと実行されている若しくは軌道修正が必要だということについて意見をもらわないといけないと思います。

【事務局】立地適正化計画を推進する上で、市民の皆様の意識というのは非常に重要だと思っております。以前計画を作る段階では、住民説明会をしておりました。今後も、市民に対する市はこういったことをやっている、周知をしっかりとやっていこうと思っております。進捗につきましては、計画の中にPDCAサイクルについて載せております。進捗管理をしっかりと、委員の皆様にご報告できるように対応していきたいと思っております。

【委 員】まちづくり総合計画にしる、立地適正化計画の誘導施策にしる、徳山市時代の施策がベースにあって、繋がっているような気がしてならないです。今現在、この20年から30年の間に世の中が非常に変わってきているという現状があります。我々が高校生ころは、徳山駅前というのは非常にステータス性がある、大人から子供まですべてにステータス性がありましたが、ステータス性を感じる世代というのは30代以降だと思います。今、市民会議と言って青少年の健全育成の方でやっているのですが、子供達の意識を見てみると、小学生、中学生はスマートフォンを持って、ネット社会になっています。それから、今、どんどんとAIができてきているのを考えると、今から長い間そういった施

策をされる中で、子供達の視点、それから女性の視点、子育て世代の視点を考えると、いつまでも駅を中心とした都心軸とか、大人の考え方は一旦少し置いて、子供の視点のような考え方で取り組むべきではないかと思います。この地区に住む、次世代の子供達を中心とした考え方、あるいはネット社会、AIの進展など、今から起こりうる予測されるような世の中を、ライフスタイルの変化も含めてプランに取り入れていって、都会とか田舎とかではない形の中で進行していくと思いますので、そういった視点が入っていないというのが大きな感想であります。

**【事務局】** 今言われましたとおり、AI、ICT等をまちづくりの中で活かしていくというのは、大変重要だと思っております。確かに、立地適正化計画の中にはそういった視点がないのですが、今後はそういったことも目指していかななくてはいけないと思っておりますので、今後、例えば、交通施策においてはAI等を使ったAIモビリティでありますとか、スマートシティなどの視点をもって、立地適正化計画の推進というのを進めていかななくてはいけないと思っております。

**【委員】** 賑わい創出事業において、平面的な事業の考え方があると思います。立体的に考えれば、街中の空間が増えて駐車場の心配もなく、道路も確保できると思います。もう一つは、小規模で機動的な区画整理事業とありますが、地価が下がっているため企業などの協力はなかなか得られないと思います。しかし、それができれば、そこに高いビルを建ててそこへ入っていただいて、一緒に居住できれば良いと思います。居住にこだわるのは、中心市街地の1キロ圏内でおそらく昭和50年代から人口が2,000人から3,000人減っているのではないかと思います。定住する人が、その地域に落とす年間のお金は120万円程度だと聞いたことがあります。3,000人減れば、36億になるので、商店街がシャッター通りになるのは当たり前です。居住人口を増やすという視点をいれて、考えられた方がよいと思います。

**【事務局】** 徳山駅前の一等地で、なかなか容積率が使い切れていないという状況もあります。先ほどご説明しました、空間再編賑わい創出事業では、委員のおっしゃるとおり立体的に高層化ということを視野にいれながら考えていきたいと思っております。

【会 長】最初のライフスタイルの変化とサイエンスの変化への対応についてですが、いづれ周南市もそういったことを背景として計画の見直しなどを行っていかなくてはならないと思いますので、戦略的に見据えた形で計画の見直しをやっていくという姿勢は必要だと思います。

次の質問についてですが、資料3にあるのは国土交通省が案として色々なところで実際にあった事業を模式的に表したもので、これを周南で使えるかどうかは勉強していかなければいけないし、昔から立体土地利用とよく言われていて、平面が難しければ立体的に土地利用を重ねていくというアイデアはあるのですが、それが地方都市に対してなじむかどうかという問題も抱えておりますので、そういったことも踏まえて勉強しながら考えていかないといけないのかなと思います。ご意見等、他にございませんか。

【委 員】この度、初めて途中経過報告というものをさせていただいて、制度を所管している省庁としては、うれしく思っております。自治体の皆さんは、まちづくりに頑張って取り組んでおられるのですが、非常に悩みをもっておられます。庁内の調整であるとか、民間の人との調整であるとか、職員のスキルアップであるとか、予算がないとか、色々な計画・制度との整合性とか、民間のプレイヤーを探したいのだけどなかなか見つからないなど、色々な悩みを持ちながら、駅前整備をされたりしています。本日は、非常に多様な意見が出て、非常に参考になったのですが、やはり15年後を目指してやっておられて、誰がこの計画に責任を持つのかというところが市として重たいところではないかと思います。多岐に渡る色々な意見をどう集約して地域の皆さんにわかってもらうかというのは、非常に難しい問題だと思っています。その中でまず庁内調整とか意見集約とか、空き家の問題とかいろいろな部署でされているというのがあって、誰が最後に責任を持つのかと言うと、15年後にある程度の管理職になれる人が、全体を見通していくような仕組みが必要ではないかと思っています。若手の職員でチームを組んでいただくなど、自分たちが周南市に対して最後に「いいまちだ」と言えるような責任が持てる方々で、色々な部署から集まってチームを作ってまちに出させていただいて、民間の方々とタッグを組めるような取組みを発信していただきたいと思います。広報とかではなく、実際に職員の方が行動的になってプレイヤーを探しに行くような物を期待しております。

【会 長】それでは、本日のすべての議事を終了します。多岐に渡るご意見をいただきま

して、非常に参考になるご意見だったと思いますし、本日の意見を参考に次回の協議会に向けて協議会がますます発展して議論が出来るようにしていただきたいと思います。それでは、進行を事務局に返します。

【事務局】みなさま 長時間にわたるご審議、ありがとうございました。以上をもちまして、第12回周南市都市再生推進協議会を閉会いたします。ありがとうございました。

午前11時45分 閉会