

第1回 周南市都市再生推進協議会専門委員会

議事要旨

日 時 令和2年10月29日（木）9時30分～12時15分

場 所 周南市役所 4階 防災対策室

○出席者

委員：	徳山工業高等専門学校	准教授	江本 晃美
	山口大学大学院創成科学研究科	助教	白石 レイ
	一般社団法人山口県宅建協会周南支部	副支部長	佐野 弘
	徳山商工会議所	マルシェ実行委員会	内山 諒司
	周南市中心市街地活性化協議会	タウンマネジメント会議	村越 千幸子
	(株)まちあい徳山	代表取締役	河村 啓太郎
	一般社団法人山口県建築士会	徳山支部理事	石丸 和広
オブザーバー：	山口県周南土木建築事務所	維持管理課長	大野 俊由
	周南警察署（公安委員会）	交通課長	相良 竜二
	周南市中心市街地活性化推進課	課長補佐	貞長 正浩
	周南市道路課	課長補佐	綿野 博之
	周南市公園花とみどり課	課長補佐	重國 史朗
事務局：	都市整備部	次長	高瀬 文三郎
	都市政策課	課長	原 浩士
	都市政策課	課長補佐	岸村 功二
	都市政策課	都市政策担当係長	原田 修司
	都市政策課	主査	守田 正志
	都市政策課	副主任	阿曾沼 亮祐
傍聴：	2名		

議事次第

1. 開会
2. 挨拶
3. 委員紹介
4. 周南市立地適正化計画について
5. 協議事項
 - (1) 都心軸空間デザインプランについて
 - (2) 今後進めるべき施策について
 - ・景観に関する施策について
 - ・駐車場に関する施策について
 - ・低未利用地の利活用に関する施策について
 - ・公共空間の利活用に関する施策について
6. その他
7. 閉会

~~~~~

9時30分 開会

開会宣言

次長挨拶

委員紹介

### 【事務局】

それでは、はじめに、周南市都市再生推進協議会専門委員会の設置について説明をさせていただきます。

### 【事務局】

都市政策課の守田でございます。それでは、周南市都市再生推進協議会専門委員会の設置についてご説明させていただきます。資料1をご覧ください。資料1は、周南市都市再生推進協議会設置要綱及び周南市都市再生推進協議会専門委員会設置要領でございます。

急速な人口減少、少子高齢化等の社会経済情勢の変化に対応するため、周南市では立地

適正化計画を策定及び推進することを目的に周南市都市再生推進協議会を設置しております。

専門委員会は要綱の第7条になりますが、第2条各号に掲げる事項について、専門的な調査及び検討が必要と認めるときは、協議会に専門委員会を置くことができることとなっており、市の実施する立地適正化計画を推進するための施策に対して助言及び提案をいただくことを目的に設置をしております。

立地適正化計画には施策が記載されていますが、今後、都心軸周辺のまちづくりを進めていくためのより具体的な施策についてご意見をいただきたいと考えております。

以上で専門委員会の設置についての説明を終わります。

#### 【事務局】

続きまして、本日の会議の出欠状況につきまして、ご報告させていただきます。本日、岸委員がご欠席でございますが、委員総数8名のうち、7名の方にご出席をいただいております。過半数の方に ご出席いただいておりますので、本協議会専門委員会設置要領第6条の規定により、本会議が成立しておりますことを、ご報告させていただきます。

次に、委員長と副委員長の選出を行います。同じく設置要領第5条の規定により、当協議会の委員長及び副委員長は、委員の互選によって定めることとしております。

まず、委員長についてご意見のある方は いらっしゃいますでしょうか。

#### 【委 員】

徳山高専の江本先生にお願いしてはどうかと存じますが、いかがでしょうか。

#### 【事務局】

ありがとうございます。ただいま、江本委員を推薦するご意見がございました。その他よろしいでしょうか。

ご異議がなければ、拍手をもって ご承認をお願いいたします。

(拍手)

ありがとうございます。委員の皆様のご承認が得られましたので、当委員会の委員長に江本委員を選出したいと思います。

それでは、江本委員、委員長席の方へ移動をお願いいたします。

(移動)

それでは、これからの進行は、江本委員長にお願いいたします。

**【委員長】**

一言だけご挨拶させていただきます。推薦ありがとうございました。今日の会議の位置づけとして、全体の枠組みを理解していただいた上で、忌憚のないご意見をいただいて、徳山駅前、中心市街地をどう活性化していけるのか、再生していけるのか、皆様にはアイデアを出していただくことがこの委員会の趣旨になります。皆様が普段活動されている中で感じられていることをアイデアとして出していただいて、それを事務局と共に形にしていくことが私に課せられた役目だと思っています。皆様の中でお持ちのアイデアを些細なことでも結構ですので、それを私たちが形にしていきたいと思っています。最終的なプランが出来上がるまで、皆様とともに伴走してまいりたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

続きまして副委員長を選出させていただきたいと思います。専門委員会設置要領第5条の規定により、当委員会の副委員長についても、委員の互選によって定めることとしております。副委員長についてご意見のある方、いらっしゃいますでしょうか。いかがでしょうか。

ご意見がなければ、僭越ながら私からの提案ですが白石委員に、お願いしたく存じます。皆様、いかがでしょうか。御異議がなければ拍手をもって御承認をお願いします。

(拍手)

ありがとうございます。委員の皆様の御承認が得られましたので、当委員会の副委員長に白石委員を選出いたしました。

それでは委員さんの貴重な時間をいただいておりますので、早速次第の4に進めていきたいと思います。周南市立地適正化計画について、事務局から大枠について説明をお願いいたします。

**【事務局】**

それでは周南市立地適正化計画について、ご説明させていただきます。

お手元にお配りしております周南市立地適正化計画の概要版を使って、説明をさせていただきます。

4 ページをご覧ください。立地適正化計画の概要として、立地適正化計画とは、急激な人口減少や少子高齢化の進行が予測される中、郊外部に市街地が拡散したまま将来を迎えると、人口密度の低下により、生活サービス施設の撤退等による地域活力の低下、生活不安の増大、都市の持続可能性の低下等が課題となります。こうした課題に対応するために、平成 26 年 8 月に都市再生特別措置法の一部改正により市町村が策定できることになった計画が「立地適正化計画」です。立地適正化計画は、「コンパクト+ネットワーク」の考えを基に、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です。

下の図をご覧ください。都市計画区域内を対象に、医療・福祉・商業等の施設が集まる都市機能誘導区域、居住を誘導して人口を維持する居住誘導区域を定め、それらを地域公共交通で繋ぎ、誘導施策と届出制度により、都市機能の緩やかな誘導と人口の集積を図るものとなります。

5 ページをご覧ください。周南市の現状と課題になります。本市では、人口減少・少子高齢化、過度な車社会、市街地の拡大が進行することにより、スプロール化、人口の低密度化、市街地の空洞化・スポンジ化、店舗等の縮小・撤退、公共交通利用者の減少が課題となっており、本市ではまちの改善と適切な新陳代謝の促進が必要となっています。

都市づくりの方向性ですが、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」と定めております。基本方針が3つございまして、一つ目として、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。二つ目として、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。最後に、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。以上の3つを基本方針として定めています。

次に将来都市構造になりますが、下の左側の図のように現在は郊外化が進み、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が低下している状況となっております。本市が目指すべき将来都市構造は右側の図になりまして、市街地等などで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ることで、暮らしやすい構造、多核多層ネットワーク型の集約型都市構造を目指します。

6 ページをご覧ください。都市機能誘導区域及び誘導施設になります。こちらの図が、

本市で定めております。都市機能誘導区域になります。後ほど説明いたしますが、都心軸があります徳山駅周辺と新南陽駅周辺の2箇所を設定しております。赤いラインで囲んだエリアが都市機能誘導区域になります。

7 ページをご覧ください。誘導施設が一覧表に記載してありますが、現状において不足している施設だけではなく、都市機能誘導区域に維持すべき施設も含めて設定しております。徳山駅周辺では、商業施設、映画館・劇場、図書館、広域交流施設、専修学校等、博物館、博物館相当施設、文化ホール、病院、診療所、保健センター、子育て支援施設、市役所を誘導施設としています。新南陽駅周辺では商業施設、病院、診療所、広域交流施設を誘導施設としております。

8 ページをご覧ください。居住促進区域と将来の市街地ですが、こちらのページの図が居住促進区域を示した図になります。上の図が徳山、新南陽地域の居住促進区域で、徳山の市街地、新南陽の富田、福川、戸田駅周辺、道の駅ソレーネ周南の周辺が指定されています。下の図が熊毛地域の居住促進区域で、大河内駅、勝間駅、高水駅、ゆめプラザ熊毛周辺が居住促進区域に設定してあります。

9 ページをご覧ください。下の方に、将来の市街地と想定される生活スタイルを記載しています。ピンクの都心等では車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、オレンジの交通結節点では、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、黄色の公共交通沿線市街地では日常生活において徒歩・自転車とバスを利用することで、幹線道路周辺にも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、水色の一般市街地では身近な生活サービス施設が立地しているものの、日常生活において、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、このような生活スタイルが実現できるようまちづくりを進めていくこととしております。

10 ページをご覧ください。都市機能の誘導及び居住を促進するために講ずべき施策を記載しております。都市機能誘導を促進するための施策として、既存都市機能の維持・改善、都市拠点の特性に応じた新たな都市機能の集約、女性や子育て世代の暮らしを支える都市機能の充実、電解コンビナート等の地域資源の活用、適正な規模の都市拠点の形成、魅力ある都市環境の推進、公民連携の推進、交通結節機能の強化に取り組みます。居住促進のために講ずべき施策として、街なか居住の推進と快適な居住環境の形成、既存住宅の活

用と優良な住宅の供給、災害リスクの低減、多様な生活スタイルの実現、移住・定住の推進、適正な土地利用の推進と市街化の抑制、公民連携の推進、公共交通ネットワークの維持・改善に取り組みます。公共交通の施策として、市民の生活を支える公共交通サービスを提供、来訪者が利用しやすい公共交通サービスを提供、負担や不安の少ない利用環境を実現、新規利用者の掘り起こし、便利で持続可能な公共交通について共に考え実行に取り組むこととしております。

次に立地適正化に関する目標になります。都市機能の評価指標として、歩行者等通行量を設定しております。また居住の評価指標として、居住促進区域内の人口密度を設定しております。公共交通の評価指標として、移動手段が確保された地区の人口割合を設定しています。

最後に、計画に関する届出ということ、都市機能誘導区域外に誘導施設を建築したり、建築するための開発行為を行う場合には事前に市への届出が必要になります。都市機能誘導区域内にある誘導施設を休止又は廃止する場合にも届出が必要となります。また、居住促進区域外では、3戸以上の住宅を建てたり、建てるための開発行為を行う場合には事前に市の方へ届出が必要となります。これをもって、緩やかな規制・誘導を行います。

以上で簡単ではございますが、周南市立地適正化計画の説明を終わらせていただきます。

#### 【委員長】

ご説明ありがとうございます。ただ今の説明の内容についてですがご質問等ありますでしょうか。

#### 【委員】

提案になりますが、立地適正化計画の目標の部分ですが、歩行者等通行量を評価指標にされていますが、これから大事になるのは、何の目的で、どのくらいの時間滞在しているかになってくると思います。その辺を来街者にアンケートを取るなど実行していただけたらと思います。

#### 【委員長】

ありがとうございます。事務局の方で歩行者等通行量調査が二つありますが、それ以外の補足の調査があれば教えていただいて、あとご意見に対してコメントがありましたらお

願います。

**【事務局】**

貴重なご意見ありがとうございます。立地適正化計画に評価指標を示しておりますので、評価指標を変更することはできませんが、ご意見いただいたアンケートを実施することも大事だと考えおりますので、今後まちづくりを進めていく中でアンケートを実施し、まちづくりへ反映していきたいと考えています。

**【委員長】**

ありがとうございます。来街者がどういう目的でどのくらい滞在されているかというのは、どういった施策を考えていくかの前提条件になりますので、もしデータがありましたら次回までに提供いただきたいですし、いただいた上でアイデアを出せればと思います。

関連して質問させていただきます。評価指標の歩行者等通行量ですが、徳山と新南陽で時間帯をずらしていることに何か理由がありますか。

**【事務局】**

徳山につきましては、元々中心市街地活性化基本計画を策定しておりまして、商業施設の开店時間、街に訪れる時間帯に合わせて設定しています。新南陽につきましては、交通結節点整備事業として、トイレや駐輪場の整備を進めているところで、通勤、通学時間帯の動きを見たいということで朝8時からに設定をしております。実際は朝7時から実施しています。

**【委員長】**

ありがとうございます。朝8時からと10時からでは通行量がかなり違うと思いますし、通勤時間帯を含めるのか含めないのか、単純な来街者か居住者を含めるか、大きな違いになりますので、デザインプランを考えるには両方扱わなければいけないと思うのでどちらのポイントでもデータがあればよかったですと思います。この他に皆様の方から質問等ありませんでしょうか。

基本的には10ページの6番の施策について、都心軸空間デザインプランとしてアイデアをソフト面中心にいただくという形になろうかと思います。位置付けの確認をお願いし

ます。

それでは次第の協議事項に入っていきたいと思います。まず、一つ目として、都心軸空間デザインプランについて、事務局の方から説明をお願いいたします。

#### 【事務局】

資料2 都心軸空間デザインプランの構成と資料3 都心軸空間デザインプランについて、をご覧ください。資料2は都心軸空間デザインプランの目次的な資料になります。資料3は、この目次に沿って、1の都心軸空間デザインプランとは、2の都心軸の現状と課題、3の都心軸形成方針までをまとめた資料になります。

それでは「1. 都心軸空間デザインプランについて」、ご説明いたします。資料3をご覧ください。都心軸空間デザインプランの策定の背景と目的ですが、本市の都市計画マスタープランにおいて、徳山港から徳山駅、市役所を通り徳山公園までの区間を「都心軸」として位置付けており、また、立地適正化計画においては、都心軸周辺を都市機能を誘導すべき都市機能誘導区域に指定し、都市の拠点性の向上や魅力向上を図ることとしています。一方で、人口減少が進み、空き店舗や小規模駐車場等の低未利用地が散発的に発生する「都市のスポンジ化」が進行しているなど課題を抱えています。

このような課題を解決するため、駐車場の適正化、低未利用地の利活用、景観形成など今後取り組むべき施策を包括的に検討し、取りまとめ、都心軸空間デザインプランを策定し、魅力ある都心軸形成に向けて具体的な取り組みを進めることを目的としています。

続いて、本プランの位置づけですが、上位計画であるまちづくり総合計画や都市計画マスタープラン、立地適正化計画、景観計画に即した計画であるとともに、緑の基本計画、公共交通網形成計画、中心市街地活性化基本計画などの関連計画との整合を図った計画とします。

目標年次ですが、上位計画である立地適正化計画の計画期間と同じ、概ね20年後の2035年度（令和年度）を目標年次とします。

本プランの対象区域ですが、都心軸を中心とした拠点性の向上を目的としているため、立地適正化計画の徳山駅周辺の都市機能誘導区域としております。

2ページ目をご覧ください。都心軸の現状と課題になります。まず、都心軸の概況からご説明いたします。まず人口の将来推計のグラフになります。市全域のものになりますが、目標年次の2035年には約12万人と推計されており、人口の最も多かった昭和60年と比

べると約3割減少しています。本区域においても人口減少が推測され、いかに人口密度を維持し、都市機能を維持していくかが課題と考えております。

次に中心市街地の歩行者数のグラフになります。近年の徳山駅周辺整備事業や中心市街地活性化の取り組みにより、平日は横ばい、休日は増加傾向となっております。

続いて、公共交通の状況になりますが、徳山駅の乗降者数は平成7年の376万6千人から平成30年の274万1千人まで約100万人、約3割減少しており、バスの利用者については、平成6年の444万6千人から平成30年の120万4千人までの約320万人、約7割と大きく減少しています。

次に、土地利用の状況になります。円グラフをご覧ください。都心軸において、どのような用途の土地利用がされているかをエリアごとに表しているグラフになります。全体では黄色の住宅、薄い黄色の共同住宅が多く、半分以上は住宅や共同住宅であることがわかります。エリアごとに見ますと、徳山港から徳山駅では運輸倉庫施設などの産業機能、徳山駅から市役所では商店街を中心とした商業機能や業務機能、市役所から徳山公園周辺では、官公庁などの行政機能、文化会館などの文化機能や住宅が集積している状況です。

次に、都市機能の集積状況ですが、図をご覧ください。商業、業務、教育、文化、行政などの様々な都市機能が集積していますが、大規模小売店舗（スーパーなど）は、対象区域の外縁部にあり、中心部にはないことがわかります。

次に、中心市街地の商業等の状況ですが、折れ線グラフをご覧ください。市民が買物を楽しむときによく行く商業地をアンケートした結果を表したもので、水色の折れ線グラフが中心市街地の商業地で、1997年には一番上にありますが、2016年には大きく下がっており、中心市街地の相対的な地位が低下している状況です。

3ページをご覧ください。都心軸の現状と課題の続きで、駐車場の分布状況ですが、図をご覧ください。平成30年度に駐車場の調査を実施したときの分布状況になります。約630施設で約1万台の駐車マスがある状況となっております。そのうち赤色の月極駐車場が7、8割を占めており、小規模な駐車場の点在がこのエリアの賑わいや土地の有効活用を阻害していることが考えられます。

これらの現状を踏まえ、都心軸の課題を次の3つ設定しています。賑わい交流施設には年間200万人の利用者があり、また、あちこちマルシェなど様々な活性化の取り組みが行われ、駅周辺には賑わいが見られます。今後はその賑わいが定着し、周辺地域に波及させていく取り組みを展開していく必要があるため、一つ目の課題は「都心軸全体への賑わいの

波及」としています。本区域では、空き地や空き店舗、小規模駐車場などの低未利用地が散発的に発生する都市のスポンジ化の進行していること、また、集積している様々な都市機能を維持し、日常の買い物ができるスーパーなど利便性を向上させ、人口密度の維持をしていく必要があるため、二つ目の課題は「住みやすい暮らしやすい環境づくり」としています。最後に、本区域の都市基盤の水準は高く、御幸通、岐山通などゆとりのある道路があり、公園も多いですが、十分に利用されていない道路空間があるなど、公共空間を生かせていません。これらをうまく利活用し、都心軸の魅力につなげていくことが必要のため、三つ目の課題を「豊かな公共空間の活用」としています。

次に、都心軸形成方針になります。はじめに、(1) 立地適正化計画における都市づくりの理念と都心の方向性とあります。ここでは、都心軸全体の方向性として、立地適正化計画での方向性の実現に向けて都心軸の形成を進めていくことを記載しています。具体的には立地適正化計画では都市機能誘導区域に位置づけられており、医療、福祉、商業、文化、教育など都市機能を集積し、質の高い生活サービスを提供しながら、賑わいと活力を創出していくこととしています。

次に(2) 都心軸の形成方針になります。ここでは都心軸形成にあたっての方針を2つ示しております。一つ目は上記のように都心軸全体で同じ方向性で一体的な取り組みをすると同時に、場所ごとの特性を活かした取り組みが重要ですので、都市計画マスタープランでの都心軸の考え方を踏まえ、徳山港、徳山駅周辺、市役所周辺、徳山公園周辺の4つ拠点性の強化を推進することとしております。二つ目は、都心軸形成にあたっては4つの拠点をつなぐ都市政策のビジョンが必要ですので、「土地利用」、「交通」、「景観」の3つのビジョンにより4つの拠点をつなぐこととしております。

次に、(3) 拠点形成の方針になります。ここでは4つ拠点の形成方針を示しております。

徳山公園周辺については、文化会館、美術博物館、動物園などが立地し、多くの人々が交流する市民・文化拠点として、更なる魅力の向上、文化的な空間の創出を図ることとしております。市役所周辺については、数多くの公共施設が立地する行政拠点としての機能を強化し、利便性の高い拠点(市街地)の形成を図ることとしております。徳山駅周辺については、周南広域都市圏を代表する商業業務・交通拠点として、都市機能の集積や街並みの形成、憩いと賑わい空間の創出を図る。こととしております。徳山港周辺については、港と駅が近接した特性を活かした市民の憩いの場となる親水空間・交通拠点の形成を図る

こととしております。

次に（４）施策の方向性１になります。ここでは４つの拠点ごとで実施すべき施策の方向性と拠点ごとをつなぐ交通ネットワークの方向性を示しております。徳山駅周辺については、「周南の玄関口にふさわしい都市機能の集積」を図るために、様々な都市機能の立地誘導や土地の高度利用に取り組むこととしております。また、「公共空間や低未利用地を活用した連続した賑わいの創出」を図るため、土地の活用・集約の促進や既存ストック活用の促進に取り組むこととしております。徳山港周辺については、「うるおいある海辺の環境を生かした憩いの場となる親水空間の形成」を図るために、公共空間などの利活用に取り組むこととしております。また、「港と駅が近接した特性を生かした賑わい空間の形成」を図るために、親水空間の維持・利活用に取り組むこととしております。徳山公園周辺については、「文化や自然を感じながら人々が交流する空間の形成」を図るため、交流を促す機能の強化や公共空間・公共施設における良好な景観の形成に取り組むこととしております。また、「文化や自然を感じられる居住空間の創出」を図るため、まちなか居住の推進に取り組むこととしております。市役所周辺については、「南北をつなぐ拠点としての機能の強化」を図るため、都市機能の誘導や公共空間・公共施設における良好な景観の形成に取り組むこととしております。また、「多様な都市機能が集積した利便性の高い居住空間の創出」を図るため、まちなか居住の推進に取り組むこととしております。

４つの拠点をつなぐ交通ネットワークについては、ＡＩやＩＣＴなどを活用した新たなモビリティサービスを視野に入れつつ、徒歩、自転車及び公共交通により各拠点を結び、時代に対応しながら誰もが快適で利便性の高い、交通ネットワークの形成を図るため、各拠点を結ぶ利便性の高い交通ネットワークの形成や誰もが安心して、楽しく移動できる歩行空間の形成に取り組むこととしております。

次に（５）施策の方向性２になります。ここでは４つの拠点ごとの施策の方向性を受けて、それらを一体的につなぐためのビジョンを「土地利用」、「交通」、「景観」に定め、実施すべき施策の方向性を示しております。土地利用の方向性につきましては、都市機能の立地誘導、土地の活用・集約の促進、まちなか住宅の立地誘導と住み替えの促進、公共空間の利活用、既存ストック活用の推進としております。交通の方向性につきましては、快適な歩行空間の形成、自動車利用の抑制と駐車場の適正配置、公共交通の維持・充実としております。景観の方向性につきましては、公共空間・公共施設における良好な景観の形成、拠点における良好な都市景観の形成、賑わい創出のための空間活用の推進、地

域主体の景観形成、環境維持の促進、民有地における景観形成の誘導としております。

4つの拠点ごとの方向性、3つのビジョン（視点）を踏まえた、具体的な施策をプランの中に盛り込んでいきたいと考えています。

以上が、資料2の都心軸空間デザインプランの構成の1から3の部分の素案となります。

以上で説明を終わらせていただきます。

#### 【委員長】

ご説明ありがとうございます。資料が複数にまたがっていますが、いずれの部分に対しても結構ですので、ご質問、ご意見がございましたら、お願いします。

#### 【委員】

根本的なことを3つほど提案・質問させていただきます。今回施策を15年で進めていくということで、比較的ソフト事業が多いのかと思っていますが、ある程度の公共投資が伴わないと目指す将来像の実現は難しい。その上で、どれくらいの予算を投じていく覚悟があるのか。例えば、家を建てる時と一緒で2千万円ある、ないでは出来る家の大きさもクオリティーも違ってきます。どれくらいのものを目指していくかをこの会で共有すべきではないかというのが1点目。2点目は目標年次が2035年と15年後になっています。15年後に目指す将来像がある程度立地適正化計画で挙げられていましたけど、今の社会と何が変わるのか、というのをどういう風に位置付けていくかが大事になるかと思えます。立地適正化計画で示された一番大きなところは、公共交通にシフトできるかどうか。社会が変わらなければマイカーで人が動くというのはあまり変わらないと思います。公共交通にシフトしていくために、どういう風に社会が変わっていくか、15年後何が変わっていくのか事務局はどのように考えているかを聞きたいと思えます。3つ目として、4つの拠点を示されましたけど、都心軸の持っている豊かな環境を実現するために、周南にしかない強みは何だと事務局は考えておられるか伺いたいと思えます。

#### 【委員長】

ありがとうございます。3点あったかと思えます。まず1つ目として、長期の予算確保の見通しはなかなか難しいと思えますが、3年から5年くらいの間で何か計画されているものがあればお出しいただきたいと思えます。

**【事務局】**

ご意見ありがとうございます。委員長の言われましたように15年後を見据えたハード整備については見えづらいところがございます。この委員会の中で色々な施策を作っていく中でどうしてもやらなければいけない、やった方がいいというものが出てきましたら、担当課としては予算要求等をしていく必要はあると考えております。直近のことになりますが、中心市街地活性化基本計画を4月から2期計画としてスタートしておりまして、今後5年間という計画期間になります。今までの積み残し部分ですが、徳山駅南口広場の整備があります。具体的なものはないですが、歩行空間の改善、近年落下事故等ありますので、アーケードの悪くなっているところをどう改善していくかというのはあるかと思えます。あと民間の事業で進めておられますけど、再開発事業ですね。市の方で補助金を出すなどお手伝いをさせていただいています。直近としても、これといった市独自のものはありませんけど、何かしら改善していく余地はあろうかと考えていますので、検討してまいりたいと思っています。

**【委員長】**

2点目の2035年までで徳山の社会がどう変わっていくかというところお答えをお願いします。

**【事務局】**

15年後の社会像というところで、マイカーから公共交通へシフトしていけるのかというところですが、歩いて暮らせるまちづくり、歩きたくなるまちづくりを進めていく上では、公共交通の利用促進というのは当然必要になってくると考えています。先ほどの資料3の2ページにバスの利用者数の推移をお出ししておりますけど、平成6年から24年間で7割減少している。公共交通を利用していかないと、今後少子高齢化を迎えるにあたって、中心市街地だけでなく、市内全域で、移動手段に困るのではないかと考えています。公共交通対策課を今年度から課として立ち上げまして、組織体制も強化していますので、市として、公共交通の利用促進を進めていくことは大きな課題として認識しています。これからまた、具体的な施策を公共交通対策課と連携しながらお示しできればと思っています。

続いて、周南市の強みというところですが、1番は新幹線駅が街なかにあるということ

だと考えております。鉄道利用者というところで見ますと、若干増加しているところもありますし、遠方からの来街者も期待できます。戦災復興で整備された基盤がしっかりしているので、商店街という機能がきちんとした形で残っている。県内で見ても主要駅の直近にこれほどのものがあるところはないのではないかと認識しております。

もう一つ大きいのが動物園ですね。駅からの2キロ圏内に動物園、文化会館、美術博物館に年間70万人の来街者がありますので、そういったところも強みだと考えています。今回、都心軸として港から動物園まで、都市機能誘導区域も一緒に、設定していますが、そこを上手く循環させて、面的に考えられるところ、そこが強みだと考えています。

### 【委員】

予算についてですが、国交省ではまちなかウォークブル推進事業が9月に執行され、これに係わる補助金メニューがかなり色々なものがあるようです。少なくとも国は車より歩行者を大事にするという方向にシフトしたことになる。こういった補助金のメニューをいかに活用できるかというのか大事になってくると思っています。それは間髪いれず、適宜使っていければいいと思います。社会像についてですけども、公共交通のこともありますが、それともう一つ考えておかなければならないのが、15年後というのは我々ではなく、今の小学生から30代までが社会の中心になっている、ここにいる人ではない人たちのために議論するので、我々の感覚だけでものごとのいいね、悪いねの判断をしてはいけないということを念頭に議論していけたらと思います。

この街の強みということで、新幹線が停まるということで利便性が高いということは確かにあると思います。商店街もあって、基盤整備もしっかりしている。ただこの状況は今に始まったことではなくて1970年代から変わらずにあって、今の状況まで落ちてきたという現実がある中で、それだけではない本質的なこの街らしさというものを追及していく必要があるのではないかと思います。少し聞いてみたいのですが、地元ではない、外からの目として、江本委員長や白石委員からはどんな風に徳山の街をどのように見られていますか。

### 【委員長】

今、ご提案いただいて、外からもそうなんです、事務局も含めて徳山のアイデンティティって何なんだろうかっていうことを今日は一番伺いたかったところです。徳山のアイ

デンティティは何なんだろうかということ的位置づけないと、交通などはシステムなので、都市として何を持っていて、絵を描いていくためのツールだと思いますので、そうなったときに、みなさんが感じられている徳山のアイデンティティは何なんだろうかということ一度委員会のメンバーでお話をする必要があると思っていました。今日はアイデアをというお話をさせていただきましたけど、新しいアイデアを伺うよりも、どういったことを感じられているかを伺ってからアイデアにつなげていきたいと思っています。もしよろしければ委員から一人ずつ意見をいただきたいと思うのですが、よろしいですか。

**【事務局】**

はい。大丈夫です。

**【委員長】**

私はこちらに来てから1年半しか経っていない中で伺いますので、教えていただく部分も含めて、徳山のアイデンティティって何なんだろうか、ご自身で感じられていることでも結構ですので、少しお話いただけますでしょうか。

強みでもいいですね。事務局としては新幹線の駅を持っている、しかもものぞみ駅が停まるということ、市民の皆さんがそこを魅力、強み、に思っているかということも大事ですので。

**【委員】**

強みというのはあれですが、確かに新幹線が止まるというのは一つあると思います。県内でも限られていますし、街なかに駅があるということも、ここは新山口ぐらいですし、商店街が一緒にあるということになると徳山だけで、あとは山の中とか離れた場所にあるところが多いですかね。徳山の強みというのは、交通としての新幹線が止まるというところは非常に大きいところだと思います。それによって、企業さんが集積しているところもあると思いますので、ただ強みが上を向いていない、どちらかというと下降傾向にあると思います。他に引っ張られている感じがしています。商店街にしても昔は本当にすごくて、今はかなり衰退していて、県内の他に比べたらまだもっている方だと思いますが、強みとまでは言えないのかなと。景観でいえば、駅前の御幸通り、岐山通りとか市内線の広い通り、区画はきちんと整備されていて、街としてきれいに整っていると思います。それをも

っと有効に活用していける方向に持っていければいいなと感じています。

**【委員長】**

全体的には徳山に持っているものは一通りあるけれど、あまり身がないような感じでしょうか。

**【委員】**

過去の遺産で何とかなっている感じでしょうか。

**【委員長】**

それでは続いてよろしいでしょうか。

**【委員】**

私は昨年度から山口大学に赴任してきたのですが、工学部なので宇部にありまして、どうしても宇部市との比較になってしまいますが、一言で言うとうらやましいといえますか、同様に工業都市で海沿いに工場が集積しているのですが、今までコンパクトなまちづくりを進めて来なかったつけが今きていて、空港があるのですが、空港まで行く方法がなくて、公共交通がないので。今日、ここに来てみて、並木道があって、その先に市役所があって、隣接する形で新幹線駅があって、そのコンパクト性といったものが、商店街があったり、スターバックスが入っていたりと、新幹線で通り過ぎる時の工場風景を見て想像していたものという意味でイメージが違って、居住性の高い、住みやすい街が中心にあると、ここに大学があれば完璧だなと思いました。皆さんが思っている以上にいいところだと思います。

**【委員長】**

宇部と徳山と比較したときに、都市集積といった点で最初に話されていたと思いますが、宇部から徳山に行こうかなと思うモチベーションやきっかけになるものは、動物園になりますか。

**【委員】**

動物園とか図書館ですかね。

**【委員長】**

市外から見たときに魅力的な施設もないわけではないですね。続いて、お願いいたします。

**【委員】**

私はずっと長いこと市内に住んでいますが、まず駅のことから言いますと、駅から降りるときに御幸通りの緑が見えて、岐山通りにも繋がっているというのは大きな財産だと思います。駅前図書館もできて、広場も整備されて、ちょっとだけ若者が外に対して、誇れる部分ができたとと思うので、これからそれを広げていくデザインになればと思っています。

交通のことで、公共交通機関と人が徒歩と自転車が記載されていたと思うのですが、自転車の利用者がすごく多くて、中心市街地の会議でも放置自転車をどうしていくかというのがいつも問題になりますが、駅前広場が整備されてから、かなり放置自転車の数が減ってきています。周南市ほど歩道の中に自転車道が整備されているところは中々ないと聞いたことがあります。歩道が狭いので、警察の方だとわかると思うのですが、車道に近い方が自転車で、奥の方が歩行者になっているのに、大体、自転車が反対を通行していたり、人がいても降りなかったり、その辺のマナーの部分も改善していかなければいけないと感じています。

**【委員長】**

ありがとうございます。私はちょっと違った見方で高専の学生ではないかなとチェックしていますが、常々感じているところです。

それでは、続いてよろしいでしょうか。

**【委員】**

旧徳山のアイデンティティは二つあって、一つは都市計画という面において、圧倒的に先進性があった。戦災復興の過程の中で、この都心軸という考え方や市街地をなるべくスプロールしないということが都市計画に徹底されていて、他市との関係もありますので、

弱体化している部分もありますけど、都市基盤というものは県内で類を見ないほどのレベルの高いものが整備されていることがそもそものアイデンティティだと思います。もう一つはそこに係わる人が、他市とは全然違うなど。私は、30歳くらいからまちづくりに係わるようになって、この街をどうにかしなければいけないという幅広い年代と層で考えている人がいらっやって、色んな意見をお持ちなんですけど、結論としては、旧徳山が駄目になったら市全体が駄目になるという危機感みたいなものがあって、他市よりは共有されているというのは感じています。その二つがアイデンティティかなと思います。

【委員長】

市民の皆さんは旧徳山が中心だと思っていらっしゃるところがあるんですかね。

【委員】

そうですね。

【委員長】

その上で、徳山を何とかできないかという意識をお持ちなんでしょうね。

【委員】

機能としては失われているものが多いので、期待も含めて批判される方もいらっやいますし、そこに対して、きちっと答えを出していかなければいけない時期だと思いますし、時間をかければそれは出来ていくのではないかと感じています。

【委員長】

ありがとうございます。それでは続いてお願いします。

【委員】

強みというところで言いますと、港側になりますが、コンビナートがあるということが安定的な市の経済活動に貢献していると思います。そこから北側に都心軸で、戦災復興で作られた基盤がこの街を支えているのかなと思っています。

商工会議所の昔の資料などを見ますと、まちづくりに自信を持っていらっしゃった方が

多かったなと思います。御幸通りも戦後にできたものですし、ここを中心にするんだという想いでまちづくりしているんだな、表現されているなと思います。代々木公園に戦後復興ここにありという石碑があるのをご存じですかね。いくらするのかというくらい大きくて立派なものなのですが、それくらいまちづくりに自信を持っていたのが垣間見ることができます。今の時代になってその自信が真っ正面から否定されているかだと思います。商業部門で。それが街全体の自信をなくしているのではないかと思います。もう一度を振り返ってみて、街並みを見てみるのが大事だと思いますし、そこを中心に駅、動物園が新しくなっていますので、もう一度振り返ってみる時期なのかなと思います。それとプレイヤーが多いのがこの街の特徴だと思います。イベントなどをやろうと思ったときに協力してくれる方が多いのは他の街にはない特徴だと思います。

**【委員長】**

ありがとうございます。ちょっと質問なのですが、プレイヤーが多いみたいですが、フォロワーはどうでしょうか。

**【委員】**

フォロワーというのは、意見に賛同して一緒にやってくれる方ということですかね。どちらもいると思いますが、ギリギリなところもあるかだと思います。

**【委員長】**

ありがとうございます。それではお願いします。

**【委員】**

今皆さんの意見をお聞きして、自分なりに総括すると、これほどインフラの整った街はないんだと、それは明らかなことだと思います。それと戦災復興の街で、形が今でもしっかり維持できている。あとの景観重要公共施設の話につながりますが、それを生かさないことにはこの街らしさを評価できないだろうと思っています。この2つが大きいと思います。もう一つ、インフラはあるけども生かさなければ賑わいには繋がらない、市民の活力にも繋がらない。例えば新幹線があるということで、他県、他市からの来街者はかなりあるかと思いますが、外から来る人たちと市民がどれだけ交流できるかということが、市民

の活力が高まっていくことになると思います。外から来る人間が企業内だけにとどまっていたそれを街にどれだけ波及させていくかを考えていかなければいけない。戦後復興は素晴らしいことではあるんですけど、我々が作ったのではなくて、先人が苦勞して作ったもので。周南市出身の町田保という日本を代表する都市計画家がランドデザインを描いて、市の技師が必死になって実現した。そういった先人の努力の上に胡坐をかいてきてしまったのではないかというのを認識しないと、さっき言った 10 代から 30 代の若い世代にバトンを渡せないのではないか。逆に 10 代から 30 代の人間に上の世代の人間は何をやっていたんだと言われるような状況ではないかと思います。我々がここでどれだけ踏ん張るかが非常に大事かと思います。

もう一つ、視点として持っていてほしいのが歴史的な視点。戦後復興計画というのも戦後 75 年経って、十分歴史になっている。また軍人なので語られる機会も少ないですが、児玉源太郎という明治に活躍した偉人がいます。そういった方の遺産も少なからずこの街に残っています。そういったものを継承していかないと歴史のない記憶喪失のままの街というのは市民の愛着には繋がらないと思います。その時その時で物事をつくっているようでは、次の世代の愛着は作れないと思います。そのあたりをきちっと視点を持って生かしていくことが大事だと思います。

もう 1 点だけ、この街にコンビナートがありますが、菅総理が 2050 年に地球温暖化ガスの排出を実質 0 を目標にするとおっしゃっていますので、先進の環境都市に変わっていく必要があります。これだけのインフラがそろっている街ですので、いかにそれを環境都市という視点で捉えていくかということも大事で、ひいてはマイカーから公共交通に変わっていくということに大きく繋がっていくと思います。

#### 【委員長】

ありがとうございます。皆さん突然ですみませんでした。色々とお話を聞いて勉強になりました。

私から見た徳山というものをお話させていただきます。私が初めて徳山に訪れたのは 20 年くらい前で、その時友人が言っていたのは、お店は何もないよと、金剛山に夜景を見に行くと、すごくいいものがあるじゃないかと、それが今はコンビナートの工場夜景として、全国的にクローズアップされていると思います。それだけを見に来る方はいたとしても、徳山全体として魅力を感じて来ているかということとそうではなくて、街なかとして何

があるのかというところではちょっと求心力がないと言わざるを得ないかと思います。都市計画、都市デザインの観点から言うと、皆様が言われたように戦災復興でしっかりとした都市計画が行われたこと、ここ 20 年、30 年の間に色々、進化を問われてきたところで責任があると思いますが、一つ素晴らしいところが中心市街地の中に公共サービスがまだ踏みとどまっている、病院は一つ出てしまったかもしれないですが、地方都市の中でコンパクトシティとしてまとめうる範囲の中で踏みとどまっている、全国他都市の例を見ても評価されるべきポイントだと思います。都市として、インフラだけでなく都市システムを維持するには可能な街の状況だと評価しています。都市計画の専門家としては、都市をどう見るかという時に一番に考えていることです。

その次の段階で、都市のアイデンティティ、まちづくりという言葉で見ていくと、徳山の街、エネルギー、魅力は減衰してきているという風に捉えるのが正確な見方だと思います。このメンバーの中にも多くの活動をされてきていて、その活動が何とか踏みとどまらせている現状があるということなんだろうと思っています。商店街組織がほとんど活動されていないということ、それから街なかの来街者の動きを見ていけば、やはり厳しい状況だと思います。そういった中で、都市としての魅力って、何なのかということを探していて、私としては一番身近な学生に話を聞いてみたのですが、徳山のみんなはどこに遊びに行くのか聞くと、4 年生まではどこにも行っていません。4、5 年生になると自分で行動できるようになってくるので、どうしても市外へ出ているという回答が多い。それは子供であろうが大人であろうが、あって当たり前なのは価値や良さというものは再確認しにくくて、どうしてもまだ見たことがない、行ったことがないところに魅力を感じてしまうと言っていました。まちづくりを学んできた学生、まちづくりの活動に少しでも参加してきた学生に聞いても、徳山の中心市街地でいいところがないかと聞いてもなかなかすぐに答えが出てこないという状況があります。私たちがまだポテンシャルがあると信じているものが、残念ながらこれからの将来にわたって魅力であるかどうかは難しい。したがって、2035 年までにやっていく計画の中では、徳山の中心市街地の価値観をシフトしていく必要があると思います。このお話をいただいてからずっと考えていたことは、2020 年から 35 年の 15 年間の中で、徳山の価値を再認識させるだけでは厳しい。徳山の市街地の魅力をシフトさせて新しい形で再生をしないといけないだろうなとそういう 15 年間になると、すぐに成果が上がる形で考えていくよりも、ゆるやかにシフトし続ける期間を 10 年から 15 年で作っていくことが必要なのかなと思います。そういう意味で、ここでいただくア

アイデアは核になるようなプランや取り組みではなくてもいいのではないかと考えています。ウォークアブル事業の話を出していただきましたが、これだけコンパクトシティの条件が揃っていれば、本来であればコミュニティバスが多いと思っていました。それほどでもなかったというのは、歩いて街を見るというチャンスが作られていないのかなと思います。これからの15年、20年後を見ていくと、私は60代くらいになっていて、その時にもものすごく歩いているのかというと、公共交通に頼らざるを得ない状況だと思います。そういった中でアイデアを出していかないと、我々も次の世代もなかなか居心地よく暮らせるのかなと思います。持っているものとか、システムをそういうものを活用するだけでなく、新しい価値を作って、再生に繋げる15年間というのが委員会としては見るべき鳥瞰ではないかと皆さんの意見を聞きながら私の方で総括したのですが、共通認識としていかがでしょうか。よろしいでしょうか。

#### 【委員】

シフトしていかなければならないという点で、マイカーから公共交通が大きな柱の一つで、徳山駅周辺が商業・業務の拠点になっていますが、残念ながら商売の主戦場は、郊外になっています。これからの若い世代ではネットにどんどん移っていくと思います。コロナの影響もあって、これが元に戻るということはありませんと考えれば、商店街というのは商売の主戦場ではなくなってきた。これをきちっと認識しない限り、いつまでもあそこを商業、商業と言っても街はかわらないぞと僕は思います。では何になるかというと、もっと多様な機能、多様な人が集まって、色々なコミュニケーション、そして、新しいコミュニティが作れるような、いわば交流機能を一つの新たなシフトする先に位置づけるべきではないかと。商業機能というよりは交流機能という風に捉えれば、中心市街地の街なかでもそうですし、御幸通りから岐山通りのエリアも一貫して捉えることができるのではないかと思います。マイカーから公共交通、商業機能から交流機能に、この視点が共有できるかどうかかなと思います。

#### 【委員長】

商業が発散するとかなくなるという意味合いではなくて、交流を伴う何か行動、全てそうだと思いますが、こういう何かを持って、何か動くといったことが新しい価値観だという風に思います。それはデジタルとか仮想の空間もそうですけど、3月以降仮想の空間

でのやりとりが増えている中で、リアルな交流が切実に求められているからこそ、今のご意見をいただいていると思いますし、その時に単なる交流は長続きはしませんので、そういったところで、この会では商業が変わってきて、何かやりとりがあったよ、あるいは誰かがどこかへ行くときに交流が自然に生まれる仕組みがあったと、そういったもので交流がすべてについて回っていく時代に入っていると思います。

**【委員】**

交流の視点が大事になるということで、居場所を作るということ。銀南街の端にベンチが置いてあるのですが、時々そこを通り抜けるんですけど、やっぱり一人か二人はそこに座って、話しをしているんです。雰囲気も何もないんですけど、それでも座っていらっしゃるんです。ということは、街に出てきて心地いい居場所があれば、買い物に行って、ついでにそこでしゃべって、帰るという人は、歩るける範囲の人が出てきて、楽しく買い物ができて帰れるのではないかと思います。それと近所の人で毎日のように街へ買い物へ出かける方がいて、お店の人とおしゃべりをして、これが交流だと思うのですが、そういうお店があって、そういう居場所づくりがこれからとても大事なのかなと思います。

**【委員長】**

交流にふさわしい場所が大きな場所ではないかもしれないですね。

**【委員】**

そうなんです。少しだけでもいいからあるといいと感じています。

**【委員長】**

毎日、街なかを歩いておられるからこそ感じられることだと思いますし、大きくなく着目される場所ではなく、多様な交流のチャンスが散らばっていることが大事かもしれないですね。

**【委員】**

先ほどから街なかで商業施設の話が出ていますが、街なかでもう一つ重要なのが事業所で。新幹線が止まるということもあって、各企業の支店、事業所の集積も街のポテンシャ

ルというか、かなり重要になると思います。事業所の集積、推移などその辺の資料が見当たらなかったのです。そういう企業の支店とかに街に出てもらうというのが街のポテンシャルを上げるためには必要なことだと思います。

#### 【委員長】

今日いただいている資料では、各拠点での割合は出していただいている、駅に近ければ近い方が業務系が多いというのはありました。立地適正化計画の中で、12ページの中で少なくとも周南市の都市計画マスタープランを2028年度に見直すことになっています。具体的にハードで整備しなければいけないことが位置づけられているとか、見直しがされるのがいつなのかというのは委員会全体でも頭に入れておいた方がいいかと思います。それから、特にオフィスの話がありましたが、64ページになりますが、色々都市計画の基本的な4つのキーの中でどういったことが重要視されていて、満足度が高いかを調べられているグラフの2の30ですが、こちらの方で見ていると感覚として当たり前に出てきているのではないかと思います。左下のマスの中に入ってくる重要度も満足度も高くないところはアイデアを出していかなければならないと思います。やはりおっしゃられたように例えば、銀行や信用金庫や郵便局の利用については重要度も満足度も高くなっていますので、委員の言われたように業務機能が整えられた状況で街に住み続けたいと思わせる要因の一つになっていると思います。難しいところですが、102ページ以降に将来のライフスタイルとか街の姿とか、定められていて、こうやって暮らさなければいけないのかなと思うところもありながら、この中で上手く公共交通拠点を整備していく、今までとは違った形で公共交通を先進的に試していかなければならないと思います。今回皆さんに考えていただく区域の中は、比較的土地がフラットで、歩けるところだと思います。ただ歩けるということだけで考えるには少し弱いので、ちょうど計画区域の境界部分でどういった結節点を作り出せるかというところでアイデアを出していければと思います。中に入ってから多様な選択ができればいいかと思います。元気な人は歩く、自転車・・・街なかのレンタサイクルはやっていますか。

#### 【事務局】

市としてはやっていません。観光の方で少しあります。

## 【委員長】

大体、街なかの周遊バスとレンタサイクルはセットで、人口 5 万人以上のまちではどこでもやっている。最近皆さんそういった認識でいるかと思います。回ってもらうための手段が不足しているかもしれませんね。といったように、参考にさせていただき資料の説明をできればと思います。最初に委員からいただいた点について、皆さんとお話をしていく中で、15 年間どういうふうにしていくか、交通の点と、街なかの魅力をどう作っていくか、商業がなくなるわけではなくて、多様な交流を中心にどうやって今あるものをどうシフトしていくか、新しい価値を作っていくかというところがデザインプランで我々がアイデアを出していく部分だと思います。時間をいただきましたが、協議事項の 1 つ目都心軸デザインプランについてということで、ある程度皆さんに認識を伺って、共通のものとして、これから 15 年間かけて進めていくべきデザインプランをどういう風に考えていくかというところの共通認識はできたのではないかと思います。

よろしければ、協議事項の 2 つ目に移っていきたいと思います。よろしいでしょうか。それでは今後進めていくべき施策ということで 4 つあります。いずれも今回は調査を進めているものが多いので、次回以降、調査の結果を合わせながら、アイデアをいただくような形で進めていきたいと思います。それでは初めの景観に関する施策ということで、事務局より、資料の説明をお願いします。

## 【事務局】

それでは、今後進めるべき施策として、景観に関する施策についてご説明いたします。

本市では、景観法に基づき、「周南市景観計画」を策定しており、市全域を計画区域に設定し、建築物の建築などの行為の制限を定め、良好な景観形成に取り組んでいます。

なかでも、都心軸周辺につきましては、周南市の顔となる都市景観を形成する重要な場所であることから、景観形成重点地区の「都心軸地区」に設定し、都心軸の景観形成目標に即した行為となるように誘導しています。

近年、徳山駅前賑わい交流施設や駅前広場の整備、新庁舎の建設が進められ、都市景観に更なる統一性が生まれており、その景観を守り、育て、景観を生かした賑わいづくりなど、景観によるまちづくりを推進するため、「景観重要公共施設」への位置づけを検討しているところです。

それでは、景観重要公共施設の概要です。資料の 4 をご覧ください。

景観法では、「道路」や「河川」、「都市公園」などの公共施設と周辺の建築物が一体となった、良好な景観形成を進めることを可能とするため、景観行政団体が、良好な景観の形成に重要な公共施設を「景観重要公共施設」とし、景観計画に補修時の舗装材指定などの「整備に関する事項」や色彩やデザインを指定する「占用等の許可の基準」を定めることができるかとされております。

この基準が定められた場合には、その公共施設で行われる整備は、景観計画に即して行われる必要があり、占用を行う際にも、その基準に適合する必要があります。

本市では、下の路線図にあります、6 施設を「景観重要公共施設」とし、各施設の整備に関する事項や占用等の許可基準を定め、都市景観の保全を図ります。

続いて、都心軸地区の成り立ちと各施設が形成する景観についてご説明いたします。資料の 2 ページ目をご覧ください。「都心軸地区の成り立ち」についてです。

本市の市街地は、江戸時代の徳山開府に伴って、城下町としての基盤が整えられました。明治時代以降には、山陽鉄道の開業や海軍煉炭製造所が設置され、工業都市化が進み、中心市街地も栄えましたが、太平洋戦争中に二度の空襲を受け、市街地の大半は消失しました。戦災復興土地地区画整理事業により整備される際には、江戸時代からまちの中心であったことを踏まえ、戦災前の拠点配置を継承し、かつ、美観の形成や交通整理、防災機能を備えた、中心市街地としての都市基盤が形成されました。

現在の都心軸地区内の拠点配置は、先ほど説明があった、4 つの拠点が形成されており、各拠点を結ぶ道路は、都心軸の形成を図るうえで重要な役割を担っています。

次に、各施設が形成する景観についてです。(1) 徳山駅北口駅前広場 (2) 南口駅前広場につきまして、昭和初期の徳山駅前は、雑然と密集した繁華街で、駅前広場はありませんでしたが、戦災復興事業により整備されました。現在は、徳山駅周辺整備事業により新しく整備されましたが、下の写真で見比べると、ロータリーや現在の自由通路付近にある噴水など、当時の構想が継承されている部分もあり、近代的空間の中に歴史性や市の特徴を感じることができる都市景観を形成しています。

資料の 3 ページ目をご覧ください。(3) 御幸通りです。昭和初期に一般商店街と住宅地として利用されていた御幸通り周辺は、戦災復興事業により整備されました。幅 50m の道路は、住民の協力もあり、当時の大都市と同等の規模で整備され、道路両側には副道と植樹帯を配置し、現在の県道 347 号線と岐山通りの交差点四隅には、道路広場が設けられました。副道と道路広場は当時のまま残っている貴重な都市計画遺産で、都心軸の主

要道路でありながら、開放的でゆとりある印象を与えています。

植樹帯には、整備当時に植えられたヒマラヤスギやイチョウが大きく成長し、緑豊かな景観を形成しています。

改修工事の際には、歩道の舗装材に本市の特産である御影石を用いており、都市の骨格を形成するシンボルロードとして、周南市の顔となる空間を創出しています。

(4) 岐山通りです。江戸時代の武家屋敷跡であり、昭和初期頃には、住宅地であった岐山通り周辺は、御幸通りと同じく、戦災復興事業により整備されました。

街路樹には、当時植えられたイチョウやヒマラヤスギに加えて、市の木であるクスノキを植樹し、重厚な緑の空間を形成しています。

歩道舗装材や街路灯は、徳山駅前広場や御幸通りのデザインにあわせた改修を行うことで、シンボルロードとしての統一感を与えています。また、市庁舎との景観も意識することで、道路、街路樹、市役所庁舎が一体的な空間を形成しています。

(5) 現在のぴーえっちどおりは、地元商店街の働きかけにより、昭和 63 年に整備されました。歩道部には、特産である御影石のベンチや碁盤テーブルを設けたフラワーポットを配置し、車道にはボンエルフ形式道路を採用することで、歩行者と自動車の共存が図られています。

また、オーストラリアのタウンズビル市と姉妹協定を結んでいることから、歩道舗装材にはオーストラリアレンガを使用しています。街路樹にはケヤキやサルスベリなどを基調に、多くの草木を配置し、緑豊かなアメニティ街路となっています。

資料の 4 ページ目をご覧ください。(6) 徳山港線です。徳山港線は、古くは、松並木と桜並木が続く、毛利藩藩邸への登庁路であったことから、当時の錠曲の形態が現在も一部残っており、練兵場や藩学館跡の標石など、「歴史の息づいた街なみ」をテーマに整備されました。松並木や桜並木は、老木や戦災後の都市計画により、撤去されましたが、地元などの強い要望から桜並木の再生が行われました。整備にあたっては、コンクリート製品やペンキの使用を極力避け、歩道の石畳やベンチ等には御影石が使用されています。

また、桜をデザインした铸铁製のアンティークな街路灯などが設置されており、沿道のツツジや桜並木とも調和がとれた景観が形成されています。以上が、各施設が形成する景観になります。

続いて、2 配慮すべき基本的事項です。文末にあります、景観重要公共施設として、景観計画に定められた「整備に関する事項」や「占用の許可基準」に即して、公共施設の

整備や占用を行う必要があると記載しており、この基準により、施設整備や占用等の制限を行うことが可能となります。

資料の 5 ページ目をご覧ください。3 基本方針の内容としましては、整備当時のデザインの継承や沿道の緑化、街路灯などの施設を統一し、良好な街路景観の維持としています。

この基本方針に基づき、各施設の具体的な個別基準を設定します。

(1) 徳山駅北口駅前広場から (4) 岐山通りは、都市の骨格を形成するシンボルロードとして、歴史や市の特徴が感じられ、人が過ごしやすい温もりのあるデザインに統一した都市景観の保全のため、下記①から⑤の項目について基準の案を記載しています。

①歩道・街路は、舗装等の色彩や素材を統一させ、補修時にも同一の舗装材を設置するように定めます。

②街路樹については、沿道の緑化を推進し、緑のネットワークの形成を図ります。また、街路樹の選定は路線ごとに統一させ、剪定などの適正な維持管理や本数の維持を図ります。

③照明施設や防護柵については、形態意匠、基準となるマンセル値の設定により統一感を創出します。やむを得ず、既存のデザインから変更する場合でも、色彩を統一することで景観の保全を図ります。基準となるマンセル値 N4.0 は、次ページに掲載しています、景観配慮例の下の写真のグレー系を指定しています。

④サイン・掲示板・標識等については、形態意匠を徳山駅北口駅前広場に統一させ、サイン等の裏面や支柱の色彩についても、基準となるマンセル値 N4.0 を設定しています。

⑤電柱・電線類については、現状地中化されている徳山駅前広場や、裏配線により電線類を目立たなくしている御幸通りと統一させるため、地中化及び裏配線に努めるように記載しています。色彩についても、マンセル値 N4.0 で統一します。

岐山通りにつきましても、令和元年に県道 347 号線から市役所前の 200m を改修しており、残りの延長を今後改修する際に、統一が図れるよう、同じ個別基準を定めます。

以上が、徳山駅前広場から岐山通りまでのシンボルロードの個別基準です。

その他の路線である、ぴーえっちどおりや徳山港線についても基本的には同じ基準を定めています。

資料の 7 ページをご覧ください。ぴーえっちどおりは、商業の活性化や賑わいの創出、市民の憩いの場として、親しみのある快適なまちなみ空間を形成する景観を保全するため、下記①から⑤の項目について基準の案を記載しています。

基本的には、徳山駅前広場から岐山通りのシンボルロードと同様の個別基準を定めてお

り、違う点としましては、照明施設や標識、電柱等の道路施設のマンセル値です。本路線の道路施設は、右下の写真のように、緑系の色に既に統一されていることから、その保全を図るため、マンセル値5 B G 4/2を基準としています。このマンセル値は、設置から年月が経過している現在の道路施設の色彩に合わせており、更新などで新しく施設を設置した場合でも、違和感がなく、景観の統一性を図れることを目的としています。⑤電柱・電線類につきましては、既に地中化されているため、維持する旨を記載しています。

続いて、(6)徳山港線です。資料の8ページをご覧ください。徳山港線は、毛利藩藩邸の石垣を連想させる舗装や、桜並木と調和がとれたアンティーク調のストリートファニチャーなど、「歴史の息づいた街なみ」空間を形成する景観を保全するため、下記①から⑤の項目について基準の案を記載しています。

これまでの路線と違う点としましては、ぴーえっちどおりと同じく照明施設等のマンセル値と電線類の地中化です。本路線の道路施設は、左下の写真のような茶色系と、ぴーえっちどおりと同じ緑色の施設が混在しています。そのため、緑系のマンセル値5 B G 4/2と茶色系のマンセル値5 Y R 2/1を基準としています。⑤電柱・電線類につきましては、既に地中化されているため、維持する旨を記載しています。

以上が各施設の個別基準の案になります。

景観重要公共施設の位置付けについて、公共施設管理者の周南土木建築事務所、市道路課、県警本部交通規制課、関係機関の中国電力ネットワーク、NTT フィールドテクノに説明し、意見をいただいておりますので、各関係者様からの意見を報告いたします。

まず、御幸通りの管理者である周南土木建築事務所の意見としまして、個別基準の設定および基準に即した整備についてご協力頂けると意見をいただいております。今年度には、御幸通りの街路灯2本の建て替えの際に、色をマンセル値N4.0で建て替えをしていただきました。また、現在、御幸通りの舗装材には、安全面の観点からアスファルト舗装による応急復旧をしていますが、既存の舗装材である御影石で補修を検討していただけるとのことです。

山口県警察本部交通規制課からは、ガイドラインの基準に即した整備にご協力頂けると意見をいただいております。

中国電力ネットワーク、NTTフィールドテクノからは、費用負担の検討が前提ではありますが、道路施設の色彩等については、ご協力頂けると意見をいただいております。ただし、電線類等の地中化につきましては、現状架空線方式である路線を無電柱化推進計画

に指定する必要がある、管理者が地中化の費用を全額負担した場合でも、現場条件によっては地中化できない箇所もあるため、事前に現地を確認する必要があります。

以上が、関係者からの意見になります。現在記載している個別基準については、検討事項はありますが、概ね協力が得られる結果となっております。

資料の9ページには、対象となる事業の例や景観重要公共施設に隣接する建築物等の配慮事項として、「周南市景観形成ガイドライン」を参照するよう記載しております。

以上が景観重要公共施設についての説明になります。

### 【委員長】

ありがとうございます。協議事項として2つ目に1番になりますが、景観に関する景観重要公共施設に関するところは今日の素案を中心に進めていきますので、次回以降修正やアップデートがありましたら、皆さんに紹介していただきます。基本的に今日の段階でお考えのことをなるべくいただいて、それを反映したものを修正、アップデートしたものを次回以降は確認する形にしていきたいと思っておりますので、ご意見等ある方はお願いいたします。

### 【委員】

景観重要公共施設の御幸通り、岐山通りの景観上大きなポイントは街路樹にあると思います。そして、街路樹と共にある広い歩道が人間を重視して75年前に計画されたことが非常に大事なことだと思います。街路樹をこれからどうやって維持保全していけるかということが、この仕組みの大きな肝になると思っています。一つ気になるのが、やむを得ず街路樹を伐採する場合は代替で植樹をすることとあります。これはこの後の駐車場の在り方とかにも関係してきますが、民有地の車の進入路を計画したときに、街路樹とバッティングした場合に考え方によっては切れるのかというニュアンスにとれる部分があるので、私が設計する立場だと切れるなと思います。どうやって切るための言い訳を作文すればいいかなと考えようと思っておりますので、もう少し厳しい縛りが表現としてあるべきだと思います。例えば、ここでは詳しくは語れないですけど、街路樹はこれだけ重要なものなのだから景観審議会で審議するとか段階を踏まないとかに進めないような強制力が必要なのではないかと思っております。それともう一つ、市役所の北側の交差点からセブンイレブンまでのイチョウの枝が伐採されて丸裸の状態になっていることに気が付きました。何らかの理由が

あって、そうされたのだと思います。住民の方からの要望が、もしかしたらあったかもしれませんが。経緯をお聞きしたいのと、今後の方針を。イチョウは自然樹形が一番美しいと言われていています。一旦、伐採してしまうと枝ぶりが暴れてしまう、そのあたりを分かってやっているのか、場当たりのようになっていないか、そのあたりこれからイチョウを維持管理していく上で大事だと思いますので、それを確認できればと思います。

**【委員長】**

分かりました。まず、2点目の方を先に伺った方がいいと思うので、イチョウを強剪定された状況が分かりますでしょうか。

**【オブザーバー】**

今の質問ですが、街路樹については業者さんへの年間委託により実施している状況です。先ほど言われた箇所のイチョウの件ですが、交通安全上支障になる部分は剪定していると思います。御幸通り、岐山通りについては、シンボリックなところがありますので、緑を残していきたいと考えています。それとなるべく景観を損ねないよう気をつけているところです。今回の場所で専門的な業者をお願いしているので、必要以上に剪定しているということはないと思いますが、切りすぎという風に感じられたのであれば、今後は剪定については、なるべく景観を損ねないような方法を業者さんの方に指導していきたいです。

**【委員長】**

ありがとうございます。

**【委員】**

すみませんが、あれはどう見ても意図的な剪定としか思えません。あの区間だけ交通の量が多いのであれば分かりませんが、あそこを通った車は駅まで行くと思いますので、あちら側は同様に剪定されていないので、何かしら剪定をしないといけない理由があったのではないかと思います。私が一つ思うのは、イチョウの半分以上は雌株で、昔から銀杏が落ちてにおいが気になるとか滑って危ないとかいうことがあったと思います。そういったものを今後どうしていくか対応を考えておかないと、また同じようなことが簡単に行われる可能性があります。切ってはいけないというだけでなく、例えば、大阪の御堂筋が同じイ

チョウ並木なのですが、順次、雌株を雄株に植え替えていることを進めています。倒木等の恐れがあるところからやっているそうです。もちろん予算の関係もありますけど、いかに戦災復興の遺産を次の世代に繋いでいくのかという大きな視点で、かつ住民の方々にも理解をもらえるように残していくのはしっかりと仕組みを作っていかなければならないと思います。色々細かいことを言って申し訳ないですけど、ぜひ、これから検討していただいて生かしていただきたいと思います。

**【委員長】**

何かお答えがありますか。

**【オブザーバー】**

今後、剪定については景観を損ねないような方法を業者に指導していきたいと思います。ご存じの通り周南市内には多くの街路樹があります、また巨木化しているものも多く、根上がりするなど通行の支障となっているものもあります。市としては、そういった街路樹については、伐採等をしていくことになると思いますが、伐採すれば植樹をするなど緑を保てるようにとは考えていますが、緑の質についても考えた維持管理の方法を考えていかなければいけないとも思っています。御幸通り、岐山通りなどの街路樹の剪定には十分に気を付けて取り組んでいきたいと思います。

**【委員長】**

ありがとうございます。先ほど経緯については、例えば、住民の方からの苦情があったとかであれば、事務局を通じて、委員の方にご連絡していただければと思います。これから景観重要公共施設に位置づけられますので、その際には適切にやっていただくと、これは大前提だと思いますので、その点はお願いしますという形でしか反映できないかと思いません。

**【委員】**

続きになりますが、ヒマラヤスギの街路樹はこれは全国的にも珍しくて、こんなに大きくなっているのはさらに珍しいと思います。2年前になると思うのですが、枝を切られて、容姿端麗ではなくなったときがありました。そういう時に、切り方ってあると思うので、

今後は指定されればと思いますが、そういう文言が街路樹のところに入らないかなと思います。

**【委員長】**

なるほど、適正な維持管理を行いというところに、もう少し言葉として何かはいらぬかということですね。

**【委員】**

すごくぼっさり切られて、切り口が目立ってがっかりしたので、病気だったとかあったかもしれませんが、最低でも美しく切りたいです。

**【委員長】**

そうですね。場合によっては、その木を守るために形としておかしくならざるをえない時もあります。けれども出来る限り、樹形と生育に配慮して切っていただくと、これから景観重要公共施設に位置づけてからは少なくともそうしていただきたい。具体的に樹形、生育に関して適正に景観に配慮してやっていただくような文言を足していただくのがいいかと思います。私もこの点に引っかかっています、適正な維持管理の話でいうとそういった文言が一つ入っていることで景観の位置づけとして樹木も入っているという扱いになります。この点でいうと、中心市街地の街路樹の整備のガイドラインを作成した経験からいいにしても、樹種とそれにふさわしい樹形、それから根上がりとか現状の街路樹が抱えている状況を踏まえて、1本1本、整備内容を確認していくという体制までガイドラインで示すといったところまで携わった経験がありますので、参考として使っていただけたらと思っています。それと合わせて、適正な管理というところで、公共施設ではありますが先ほどの話が出ていますように交流ということがありますので、ガイドラインの中でも盛り込んだものとしては、沿線の住民の方と共に維持管理がしていけるように、ご負担をかけるのではなくて、愛着を持っていただくご理解をいただいた上で、先ほどの苦情があったから切ったのではないかと、少なくとも、沿線の人困っていれば切ることが優先されて、それをご理解いただければ、不恰好にはなるけど来年にはいい形になると、取り方がかなり違ってくると思います。自治会に負担をかけるのではなくて、協働して景観を作っていくという意味で色々な活動が結構行われています。イチョウの並木は大変で、銀

杏拾い大会を市役所が企画して、すごくいいねということから、毎月の清掃に繋がったような事例もあります。市民の方と協働して、維持管理を担っていくところを入れるべきではないかなと思っています。財政状況もあって、全てを常に美しい状態にというのは無理とはっきり言えると思いますので、それを盛り込んでいただきたいというのが一つと、やむを得ずという形がとりようによってはいけるのではないかと、やむを得ずといった状態がどういう場合か例を示した方がいいかと思います。そういった面では、例えば、病気によってとか根上がりによってやむを得ずと書き直してはどうかというご提案にさせていただきます。これは、業者だけではなくて、同時に市民から市役所に対しても言うことができる道筋になるかと思っています。住民としては、愛着を持っていたものが伐採されてしまうことがあると、代替が植えられない理由としては財政上の問題ということを経営としては今まで何回も出してきました、でも、景観重要公共施設に位置づけているからには、民間も行政も伐採の際には、代替を植えていくということが必要なんだと市としての姿勢を示せるのではないかと思います。以上、二つを盛り込んでいただければと思います。委員の皆様いかがでしょうか。事務局にこの点をご検討、反映をお願いします。他にもありますか。よろしいでしょうか。時間もありますので、他にありましたら、事務局か私の方に、会議後でも構いませんので、おっしゃっていただけたらと思います。即反映という風になるかはわかりませんが、ご意見いただいた部分は次回以降も修正を加えていくことでより良いものにしていくということでもよろしいでしょうか。

時間的には厳しいですが、あと駐車場に関する施策、低未利用地に関する施策、公共空間の利活用に関する施策とありますが、ご説明を聞いていただく形にしますか。説明だけ聞いていただいて、ご意見については調査結果を加えてからいただくような形でよろしいでしょうか。

#### 【事務局】

それでは駐車場に関する施策についてご説明させていただきます。

はじめに資料3の4ページをご覧ください。駐車場の施策については、ビジョンの土地利用の方向性2 土地利用の活用・集約の促進、交通の方向性2 自動車の抑制と駐車場の適正配置に関係するものになります。

資料5をご覧ください。まず都心軸の現況で説明しましたように、平成30年度にはこのエリアに駐車場が約630施設、約1万台あることが分かりました。駐車場はある程度

は街に来られるお客様のために必要と考えていますが、あまりにも多いのではないかと思います。昨年度、時間貸し駐車場の利用状況の調査や駐車場地権者へのアンケート、将来の駐車場の需給バランスの分析を行いました。

(1) 駐車場等の利用状況ですが、この図は休日の駐車場のピーク時の占有率と利用者アンケートの結果を示したものになります。徳山駅に近いエリアの需要が高く、離れたエリアでは低く、駅などの目的となる施設があり、そこまでの距離が近いことが駐車場を選ぶときの優先度の高い要素になっています。

(2) 駐車場地権者への意向調査になります。現在の土地利用の満足度や今後の土地利用の意向などをアンケートしました。その結果、6割強の駐車場地権者の方が駐車場としての土地活用に満足しているという結果でした。また、今後も駐車場として活用を予定している地権者の方が半数以上でした。その理由としては、現状のままで十分な収益があるため、そのまま駐車場にしておきたいという理由が7割を占めていました。

次に(3) 将来の時間貸し駐車場の需給バランスですが、将来の交通量や再開発事業などを踏まえ検討した結果、供給量2,530台、需給量1,570台となり、960台分の余裕があるという結果でした。右図のエリア8,10は駅や再開発があるため占有率が96%、100%と高くなっていますが、エリア9では占有率が25%と低くなっており、周辺の駐車場を有効活用すれば将来においても十分足りていることが分かりました。

以上が昨年度までの調査内容と結果になります。

2ページ目をご覧ください。今年度の検討ということで、昨年度までの調査でこのエリア全体で時間貸し駐車場は供給過多になっている可能性があることが分かりましたので、行政として駐車場整備を誘導してきた附置義務駐車場について、必要以上に駐車場を整備させ、土地の有効活用を妨げていないか、適正な駐車場の量を検証し、制度の見直しを検討します。

また、小規模駐車場が点在していることが、都心軸の連続性や土地の有効活用を阻害している可能性があるため、駐車場の集約化や適正配置を促し、空間(土地)の有効活用を図ることを検討します。

3. 需要に対して適正な駐車場の量の確保についてということで、具体的に何を検討するのかといいますと、附置義務の原単位の見直しを検討します。

今は、駐車場整備地区で都心軸の徳山港周辺から市役所周辺のエリアで、床面積が1000㎡以上の建築物を建築するとき附置義務条例の適用を受けます。その建築物が特定用

途で事務所、映画館、旅館、ホテル、飲食店、百貨店などその他の店舗、病院、倉庫及び工場の場合は、150㎡当たり1台、非特定用途で特定用途以外のもので主に住宅などの場合は、300㎡当たり1台整備を義務付けることとなります。

また、周辺地区の入船町では、床面積が2000㎡以上の建築物を建てる時附置義務条例の適用を受けます。

今年度、これから附置義務駐車場の利用状況を現地確認や駐車場を設置している方にヒアリングを行い、調査することとしています。その結果が例えば附置義務台数が10台で、利用状況が5台でしたら附置義務を半分にするように、1台当たりの面積の緩和を検討します。また、特定用途を店舗やホテルなどに細分化することなどを検討する予定です。

また、附置義務台数以上に整備をしている施設もあり、そこに対して理由をヒアリングし、整理したいと考えております。併せて、隔地駐車場の条件緩和も検討したいと考えています。

隔地駐車場の制度は、附置義務駐車場は原則建築物のある敷地内に設けることとなっており、特例として建物の構造や敷地の関係で、敷地内に駐車場を設けることができない場合に、敷地から200m以内の場所に駐車場を設けることができる制度で、この条件を緩和すれば、近隣にある駐車場を活用でき、敷地内にわざわざ無理をして小さい駐車場を設けずに、有効な土地利用が図られることが期待されます。

4. 空間を有効活用した駐車場の質の向上についてということで、小規模駐車場が点在していることが、都心軸の連続性や土地の有効活用を阻害している可能性があるため、利用度の低い駐車場を集約化・有効活用したり、主要なメインストリート等を避け周辺への配置を誘導するような駐車場マネジメント方策を検討します。

例えば、立地適正化計画の「駐車場配置適正化区域」制度の活用が考えられます。この区域を設定すると、一定規模以上の路外駐車場について、届出を求めることができ、また基準に基づき必要な勧告ができるようになります。図の緑のラインのように路外駐車場の設置を抑制する区間を定めることも考えられます。また、附置義務駐車場の集約化として、集約駐車施設の位置や規模を決めることができ、集客駐車場施設内に駐車施設を設けなければならないように定めることも可能となります。

他には「低未利用地土地権利設定等促進計画制度」を活用することで土地の利用権が集約・交換ができるようになり、駐車場を再配置、集約化することも可能となります。

このような制度の活用の可能性をさぐるため、附置義務駐車場を設置している施設に対し

てヒアリングを行う予定です。

今回の会議では、附置義務駐車場の調査結果を踏まえた、具体的な附置義務台数の案や配置の適正化・集約化に関する施策を具体的にお示ししたいと考えております。

以上で、駐車場に関する施策について説明を終わります。

#### 【委員長】

ありがとうございます。駐車場に関する施策については、調査を含めて具体的な提案を今回の会議でお示ししていただきます。今ここでこれだけは言っておきたいということはありませんか。

#### 【委員】

駐車場の件ですが、いただいている資料からすると将来的に、駐車台数に余裕が出てくると、現状でも足りているという内容だと理解したのですが、駐車場の調査の内容にもありましたが、月極が7、8割、時間貸しが2割という形だと思いますが、基本的に月極は街に来るお客さんの使用はほとんどないと思っていただいた方がいいと思います。月極は当然時間貸しではありませんので、随時来る方が使用するケースはほとんどない。駐車場は私の本業なので、駅周辺の状況から考えると駐車場の利用状況から考えると8割から9割は埋まっていますので、どちらかというと足りていないという認識です。特に何が足りないかという駅周辺商店街方面ではなくて、本町とか御幸通り周辺の事業所需要が多くて、それで埋まっていて、その中に病院もあります。そういうところの社用車、病院だったら看護師さんの通勤、それに対する稼働率が高いので、多すぎるというイメージはないです。その辺を踏まえて、附置義務の話ですけど、かなりの規模でないと附置義務が発生しないので、実際に入っておられるテナントさんは別で借りていらっしゃるケースの方が多いと思いますので、その辺を踏まえずに、附置義務だけで考えると的が外れるのではないかと思います。駐車場に関しては、街に来られる臨時の方の駐車場とそこに通勤で来られる方、事業で使われる駐車場、住んでいる方の駐車場、それ以外に駐車場が必要で埋まっている状況もありますので、その辺を理解されたうえで、駐車場が実際足りているかを考えていただいた方が的を得た話になるのではないかと思います。

**【委員長】**

お感じになっておられることは可能性としてあるかと思えますし、実態として近い部分もあるかと思えます。感覚として、足りている足りていないというのは中々判断が難しく、主観的なところもあるので、それぞれ駐車場の分類としてはそうであったとしても、どういう形で借りられて利用されているのかということに関して、状況がいくらかあるとそれらを切り分けて細くなるかもしれませんが、調査のときにそこあたりも把握をいただきたいとリクエストさせてください。

**【委員】**

使われているかどうかは時間貸しであれば稼働率とか出せますけど、月極の場合はどのくらいの契約をしているか、そこまで調べるのは難しいと思います。契約率まで分からないと駐車場の使用率はつきり出ないと思います。

**【委員長】**

土地利用という面で見ると、実際の利用者の人数で見ると難しいところですね。調査の中の制約もあると思いますが、可能な範囲で契約件数も捉えられればお願いします。契約しているからと言って、実際に使用されているかは難しいところがありますが、どこまで行っても全てを把握することは難しいですが、可能な範囲で状況と契約の件数を考えていただきたいとリクエストさせてください。

続けて、事務局の方から低未利用地と公共空間を続けてで構いませんので、説明をお願いします。

**【事務局】**

資料6をご覧ください。低未利用地の利用に関する国の制度を紹介しています。低未利用地の活用というところでは、非常にハードルが高いことだと認識しております。全国的にも大きな課題となっていますので、国としても色々制度を考えているというところです。

その中でも国の制度のポイントとしましては、行政が所有者等の探索も含めて能動的にコーディネートできるというところが一番大きな点だと思います。国の考えとしては、行政が入ることにより安心感が生まれるといったことが狙いとしてあると思います。市としても、低未利用地の今後の活用、改善に出来るだけ入っていきたいと考えています。下の

方に活用のイメージとして、他市の事例が挙げられています。土地の所有権ではなくて使用権を交換するなど、色々テクニックを使って活用されている事例があります。また右側になります。帯広市の北の屋台とあって、駐車場を屋台街にしている事例で、駐車場を貸し切ってやっているということです。次に福井の事例で、使用権の交換というところで実際に行われている事例になります。こういった事例を参考にしながら、周南市としてアレンジを加えて、何かしらできないかと、皆さんのアイデアをいただきながら考えていきたいと思っています。

続きまして、資料7をご覧ください。公共空間の利活用というところで、現在、徳山駅周辺官民連携（PPP）管理運営事業ということで、市の方で検討を進めています。この範囲の中には様々な公共施設が点在しています。それらを一体的に管理運営できないかというところで、分野を横断して行うことで面的な使い方ができるのではないかと考えています。公共空間の利活用というところで、憩いの場を作ることにつながるかなと思っています。広い歩道空間や公園の役割りは大きいかと思っています。これにつきましては、民間事業者さんにご意見をいただくサウンディングということを実施しております。

次のページをご覧ください。公共空間の活用に関する制度の一覧ということで、1番にイベント、2番に日常的にカフェ、ベンチを設置、3番に仮設キッチンカーの営業とあります。公園と道路で現在の制度上どうなのかと。黒丸のところが現在の制度でも出来る部分で、ご存じのとおりイベントは公園の使用もできますし、道路の占用、使用の許可というところもイベントではいただいている状況です。これを日常的にするとどうかと、これも国の方が法改正を行ってございまして、緩和できるような仕組みをとられています。例えば、備考欄にあります。十分な歩道空間の確保ができれば、コロナ対策として、11月30日までの特例措置にはなりますが、飲食店の前の歩道にベンチなどを設置できます。国もそれを恒常的に続けていきたいというところで、歩行者利便増進道路という制度を創設されています。活用できるものはして、市としては制度の部分を作っていくことになりまして、皆さんの活動の後押しができるようにしていきたいと考えています。

イベント等で公共空間を利用して簡易施設で飲食を出店する場合の手続きということで、公共空間に出店する際に様々な手続きが必要となります。そのフローになります。公園の場合、道路の場合、飲食においては、保健所の許可が必要だと思います。実際にマルシェなどを実施する際に、ここを改善すれば気軽に実施することができるというようなご意見

をいただければ、法的な部分は難しいですけど、運用の部分で検討する余地があると思いますので、ご意見を頂ければと思います。

3枚目は参考資料として、国交省の施策の資料を添付しておりますので、お時間があるときに目を通していただければと思います。以上です。

#### 【委員長】

今回は説明だけになりますけど、低未利用地の活用については主には利用権の交換というところで、利活用のアイデアをお考えいただいて、次回以降提案いただきたいと思います。公共空間の利活用については、公園その他の公共空間についてもそうですけど、今ほど説明いただきました利活用の制度一覧ということで、かなり緩和しようとしている動きがあるので、このラインは出来る出来ないといった確認を含めて、それだったらこれなら出来るのではないかというアイデアを出していただくと、市からも後押しがしてもらえると思います。あとは、実際どんなことがどんな場所で行われることがアイデアとして出せるのかということが委員会として求められていると思います。沿道部分でマークされている部分が多いので、それぞれ通りの位置づけ、性格も違うと思うので、そこは皆さんが普段の活動、気づきの中で持たれているアイデアを出していただいて、ブラッシュアップしながら最終的なプランにまとめていきたいと思います。

次回以降よろしくお願ひします。以上になりますが、最後駆け足になってしまい、申し訳ありません。最後、今後のスケジュールを事務局の方から説明をお願いします。

#### 【事務局】

この委員会としましては、次回1月とその次は3月を予定しております。その間に景観審議会であったり、本委員会の親であります都市再生推進協議会に報告しながら進めてまいりたいと考えております。以上です。

#### 【委員長】

ありがとうございます。今日、実際には、景観に関することだけリードしていますので、成果を出していただくという形で、先ほどもお伝えしましたが、時間の都合でおっしゃられなかったことがありましたら、私か事務局の方へご連絡いただければ間に合う範囲で対応するという形にさせていただこうと思います。よろしいでしょうか。最後、全体を通

じてのご意見、質問等があればお願いいたします。

最後ですけれども、予定としてはもう少し早い時間に終われると思っていたのですが、皆様に徳山の街についてのお考えを聞かせていただいて、それを皆さんで共有していただいたということが私として第1回で必ず必要なことだと思っていましたので、ちょっと長くはなってしまったのですが、皆様のご協力をいただいて最後なんとかプランを形にして市にお出ししたいと思っています。皆様今後ともご協力をお願いいたします。

本日はこれで進行を事務局にお返しします。よろしくをお願いいたします。

**【事務局】**

皆様、長時間にわたるご審議、またたくさんのご意見ありがとうございました。

以上をもちまして、第1回周南市都市再生推進協議会専門委員会を閉会いたします。本日はありがとうございました。

12時15分 閉会