

# 下関市立地適正化計画

令和2年1月

## 目次構成

1. 立地適正化計画の概要	1
1.1 計画の背景と目的	1
1.2 計画の目標年次	1
1.3 計画の対象区域	1
1.4 立地適正化計画の位置づけ	2
2. 上位・関連計画の整理	3
2.1 第2次下関市総合計画	3
2.2 下関都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	4
2.3 下関北都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	5
2.4 下関市都市計画マスタープラン	6
2.5 下関市まち・ひと・しごと創生総合戦略	8
2.6 下関市地域公共交通網形成計画	9
3. 下関市を取り巻く現状と将来の見通し	11
3.1 人口構造の変化	11
3.2 土地利用	17
3.3 交通体系	19
3.4 都市の安全	22
3.5 都市機能	24
3.6 都市経営	32
3.7 現状と課題の整理	34
4. まちづくりに関する基本的な方針	37
4.1 まちづくりの基本理念と基本方針	37
4.2 将来の都市構造	38
5. 居住誘導区域及び都市機能誘導区域	41
5.1 居住誘導区域	41
5.2 都市機能誘導区域	49
5.3 本市における居住環境の形成イメージ	56
5.4 届出制度について	57

6. 誘導施策・目標指標	60
6.1 誘導施策	60
6.2 目標指標	66
7. 今後の進め方	67
7.1 基本的な考え方	67
7.2 施策の評価方法	67

# 1. 立地適正化計画の概要

## 1. 1 計画の背景と目的

近年、わが国では、急速な人口減少による活力低下や少子高齢化、大都市への人口集中などが大きな課題となっています。今後、持続可能なまちづくりを進める上では、都市機能の集約による効果的・効率的な生活サービスの提供や、一定エリアでの人口密度の維持、拠点間をつなぐ公共交通ネットワークの確保が重要となっています。このような背景の中、平成 26 (2014) 年 8 月に『都市再生特別措置法』が改正・施行され、『立地適正化計画制度』が創設されました。この制度は、都市計画法を中心とした従来の土地利用の計画に加えて、居住機能や都市機能の誘導により、行政と住民や民間事業者が一体となって“集約型都市構造”に向けた取組みを推進する計画として活用できるものです。

本市においても、人口については、平成 27 (2015) 年に約 27 万人となっており、2040 年には 20 万人を下回るまで減少する予測が国立社会保障・人口問題研究所から示されています。将来にわたり市民が安心して暮らしていくために、必要な生活サービスを楽しむことができる環境の確保や財政面・経済面で持続可能な都市経営、更には災害に強いまちづくりの推進等が求められています。平成 27 (2015) 年に策定した下関市第 2 次総合計画においては、本市特有の分散型の市街地形態や人口減少、高齢化の進展による都市機能の低下や地域コミュニティの衰退等に対応するため、都市拠点や各地域における生活拠点等にそれぞれの特性に合った都市機能の誘導による持続可能な都市空間を目指すこととしております。

こうした背景や課題を踏まえ、本市では、人口減少・少子高齢化が進展しても、一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、日常生活サービスや地域コミュニティが持続的に確保されるよう、居住機能や都市機能の誘導に向けた考え方等を示すことを目的に、下関市立地適正化計画（以下、「本計画」という）を策定します。

## 1. 2 計画の目標年次

本計画の目標年次は、中長期的なまちづくりの方向性を視野に入れつつ、概ね 20 年後の 2040 年を目指すものとします。なお、本計画は、本市を取り巻く社会経済状況の変化や本計画の達成状況に合わせ、必要に応じて見直しを行います。

## 1. 3 計画の対象区域

立地適正化計画の区域は、都市全体を見渡す観点から、都市計画区域全体を対象区域とすることとされています。

本市においては、下関都市計画区域及び下関北都市計画区域を対象とします。

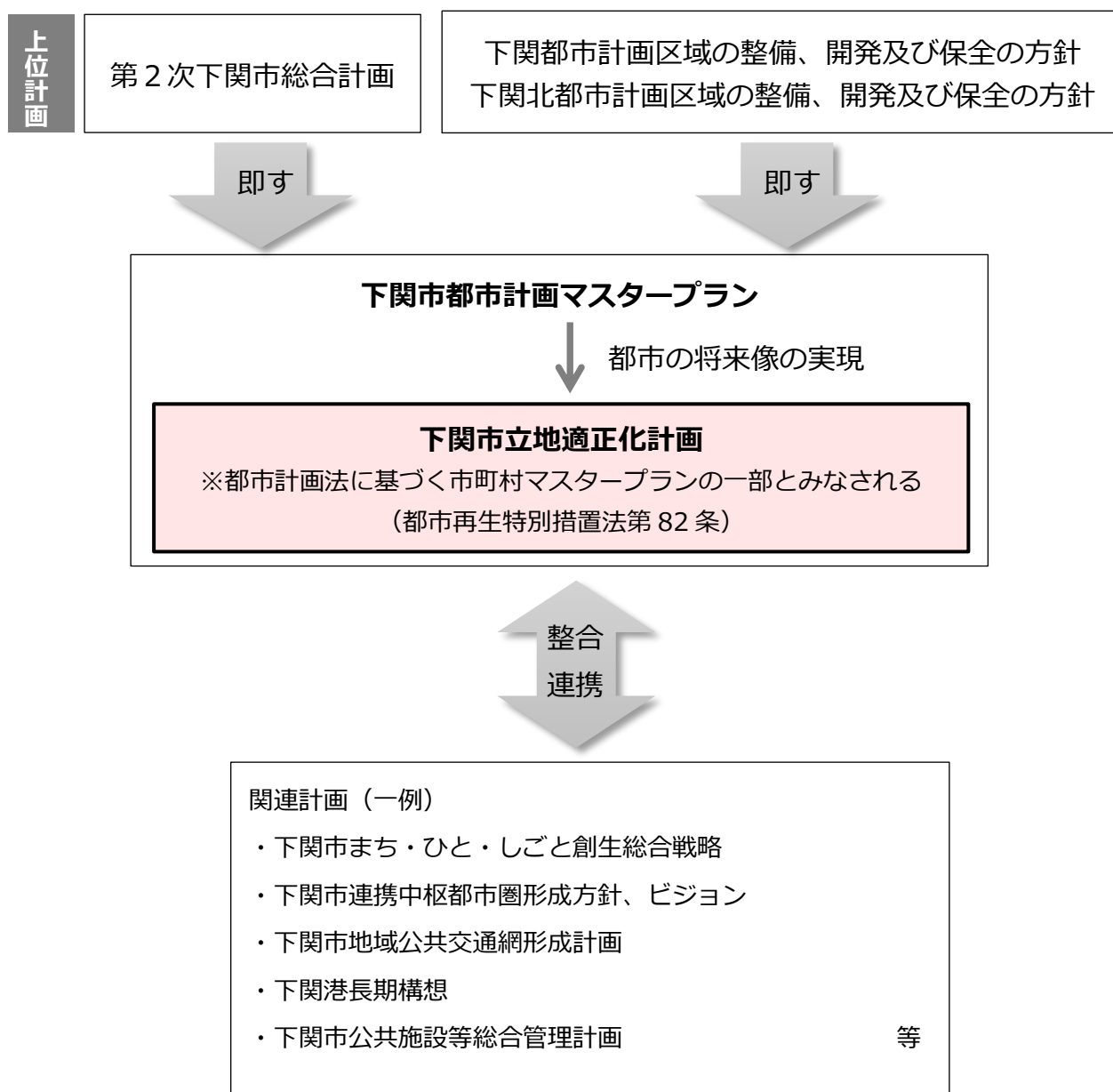


図 計画対象区域

## 1. 4 立地適正化計画の位置づけ

本計画は居住機能や商業・医療等の都市機能の立地、公共交通の充実等に関する包括的なマスタープランとして策定する計画であり、『第2次下関市総合計画』『都市計画区域の整備、開発及び保全の方針』等の上位計画に即して策定します。また、コンパクトシティに向けた具体的な取組みとして、土地利用に対する施策だけでなく、公共交通施策、住宅施策、財政施策等の多様な分野の計画と連携する必要があります。

なお、本計画は都市再生特別措置法第82条に基づき、「下関市都市計画マスタープラン」の一部とみなされます。本計画の基本的な考え方や各区域等の設定は上位計画や関連計画等の変更を踏まえ随時調整を図り、見直していくものとします。



## 2. 上位・関連計画の整理

### 2. 1 第2次下関市総合計画

策定年：平成 27（2015）年 3 月

目標年次：2024 年

まちづくりの基本理念：まちの誇りと 自然の恵みを未来へつなぐ

輝き海峡都市・しものせき

まちづくりの将来像：1. 魅力あふれる人・文化を育み、いきいきと交流するまち

2. 多彩な人が輝き、活力ある産業が振興するまち

3. みんながともに学び、ともに楽しむ、人を育てるまち

4. 美しく潤いのある自然やまちなみと人が共生するまち

5. 効率的で活動しやすい都市機能を備えるまち

6. 誰もが安全で安心して暮らせるまち

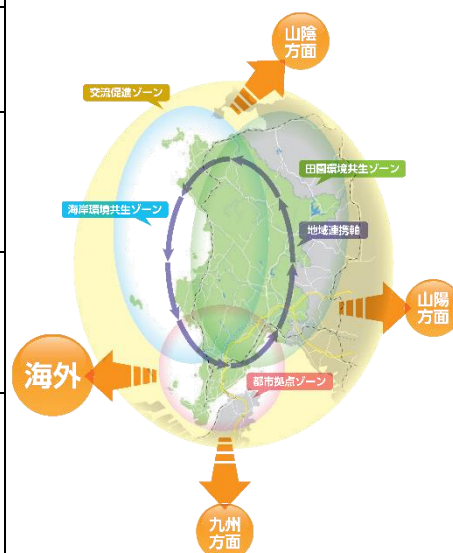
7. 人と人が支え合う誰もが健やかで笑顔があふれるまち

8. 人のつながりを大切にし、地域の力が活きるまち

#### ■地域特性とまちづくりの方向

ゾーンの形成

都市拠点ゾーン	本市の経済産業の中心として高度な都市的サービスを担い、また、知りたい、行きたい、住みたい魅力のあるまち「輝き海峡都市・しものせき」の顔となる市街地機能を有するエリアとして、都市拠点ゾーンを形成します。
環境共生ゾーン	地域の特色を活かして市全体としての多様性を強化するとともに、日常の暮らしや活動を支える場としての機能を確保します。
①田園環境共生ゾーン	木屋川・粟野川水系や中国山地に育まれた豊かな自然と共生し、その自然の恵みを活かしたまちづくりを推進するエリアとして、田園環境共生ゾーンを形成します。
②海岸環境共生ゾーン	長く美しい山陰海岸を有する豊かな自然と共生し、海との関わりを活かしたまちづくりを推進するエリアとして、海岸環境共生ゾーンを形成します。
交流促進ゾーン	地域の多様な人材・資源を活かしたまちづくりを推進し、市全体の価値や魅力を向上させることにより、市外さらには海外との多分野における交流を展開する交流促進ゾーンを形成します。



地域特性とまちづくりの方向図

地域連携軸の形成

各ゾーンにおけるまちづくりの取り組みや地域間の交流など、様々な活動を支える交通や情報のネットワークを地域連携軸と位置付け、その機能維持・強化を図ります。

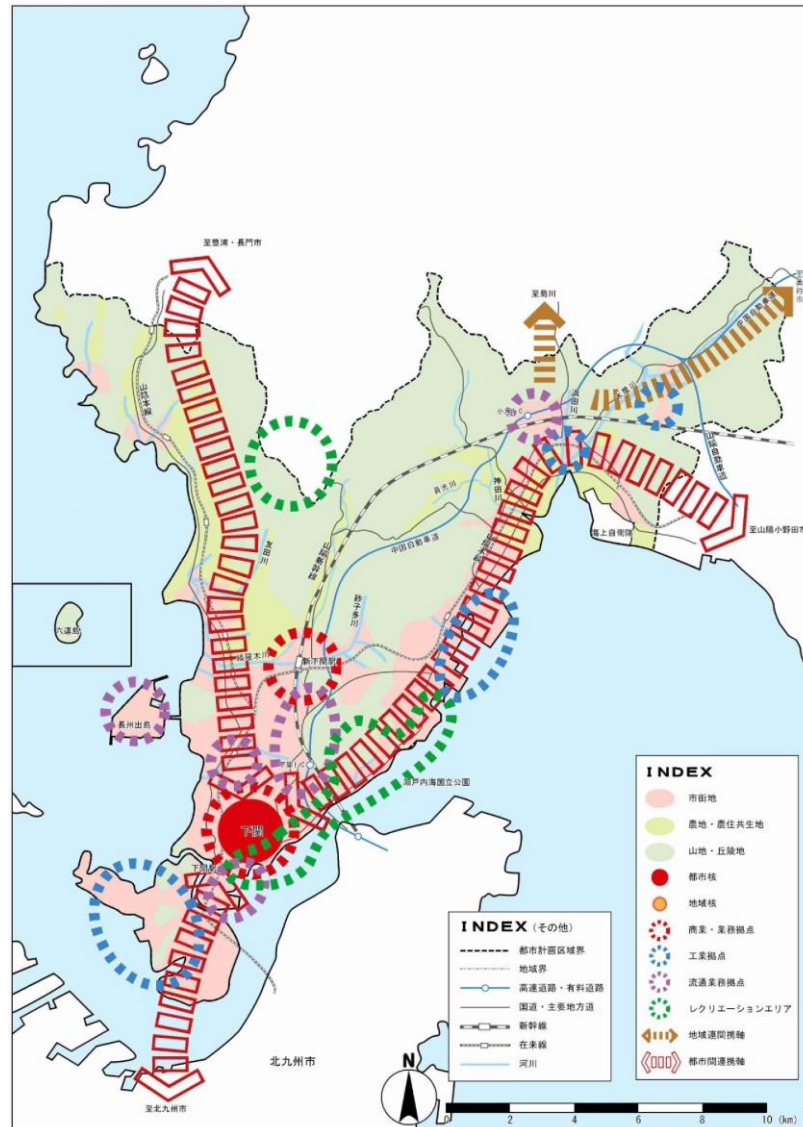
## 2. 2 下関都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

策定年：平成 24（2012）年 3 月

目標年次：2030 年

都市づくりの基本理念：山陽・山陰から九州、アジアに広がる国際交流都市づくり

- 海峽や歴史的資源を活かした風格ある都市景観の形成を図り、にぎわいのある美しい都市づくりを進める。
- 中心市街地の再構築による拠点性の維持と、郊外部での市街地拡大を抑制し、集約型の都市づくりを進める。
- 九州やアジアなど広域的な交流や産業の振興を支える都市ネットワークの形成を図り、活力ある都市づくりを進める。
- 住民と行政がそれぞれの役割と責任を分担しながら、エリアマネジメントの推進等、協働して地域特性を活かした個性豊かな都市づくりを進める。



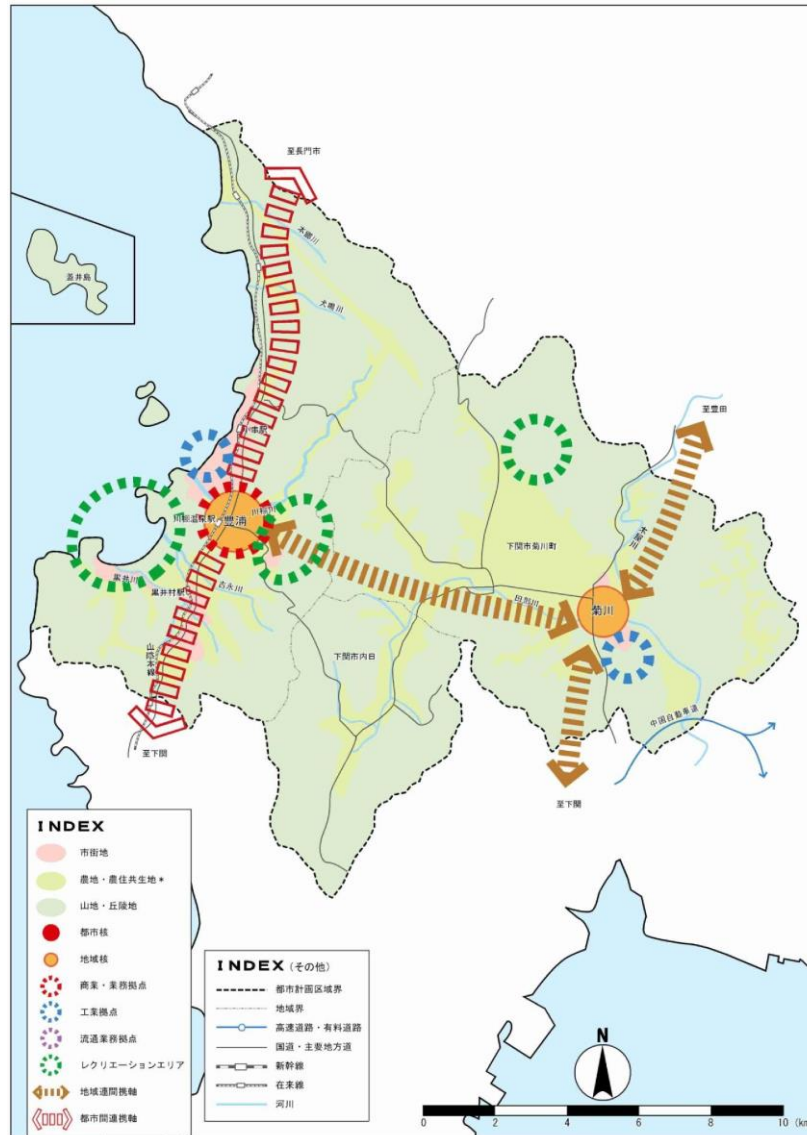
## 2. 3 下関北都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

策定年：平成 24（2012）年 3 月

目標年次：2030 年

都市づくりの基本理念：豊かな自然と田園資源を活かしたりフレッシュ交流都市づくり

- 自然海岸などの豊かな自然環境と温泉、田園などの地域の資源を活かした魅力ある都市景観の形成を図り、歴史的環境と調和した美しい都市づくりを進める。
- 地域核の活性化を図るとともに、既成市街地の魅力の向上と郊外部での市街地拡大を抑制し、集約型の都市づくりを進める。
- 都市部と農山漁村との交流や産業の振興を支える都市ネットワーク、観光ネットワークの形成を図り、活力ある都市づくりを進める。
- 住民と行政がそれぞれの役割と責任を分担しながら、エリアマネジメントの推進等、協働して地域特性を活かした個性豊かな都市づくりを進める。





## 2. 4 下関市都市計画マスタープラン

策定年：平成 22（2010）年 1 月

目標年次：2025 年

都市づくりの基本理念：自然と歴史と人が織りなす交流都市

～自然と人、人と人、ふれあいで輝く共創のまちづくりを目指して～

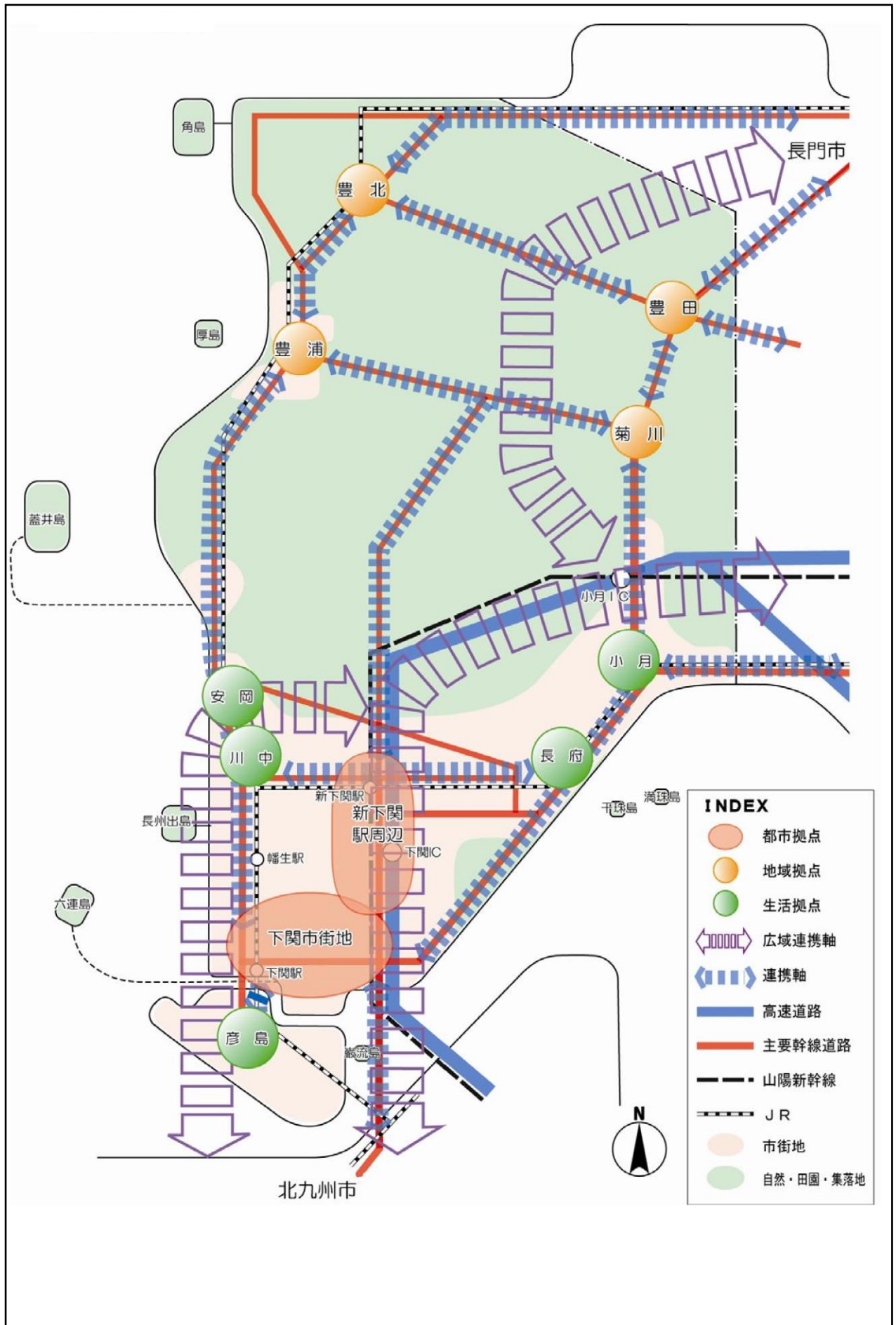
目指すべき将来像

1. 情報があふれ、活動しやすい便利なまち
2. 人と自然にやさしく安全で安心して暮らせるまち
3. 将来に希望を持って意欲的に働ける自立したまち
4. 観光や交流から生まれる多彩で魅力あるまち
5. 誰もが健康で、ふれあいを大切にした温かみのあるまち
6. 地域の特色を活かしたまなびのまち
7. 市民も企業も行政もみんなで担える元気なまち

### ■将来都市構造

拠点分類		拠点形成の方向性	
拠 点 の 位 置 づ け	都市 拠点	下関 市街地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ J R 下関駅周辺から唐戸地区周辺における国際交流拠点としての役割を踏まえた都市拠点の形成</li> <li>・ 商業・業務等の都市機能の集積を活かした、文化・交流面における都市機能を高めた、にぎわいのある都市拠点の形成</li> <li>・ 関門海峡側の臨海部における、港湾から市街地中心部への回遊性の向上による都市拠点の形成</li> </ul>
		新下関駅 周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ J R 新下関駅周辺から下関 I C 周辺における、商業・業務等の都市機能の集積と、主要幹線道路等沿道への流通・商業等の沿道サービス施設の立地誘導による、拠点形成</li> <li>・ 下関 I C 周辺から幡生ヤード跡地周辺における、主要幹線道路等沿道の交通利便性を活かした商業流通業務地としての形成</li> </ul>
	地域 拠点	菊川 地域拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 岡枝・田部地区における、交通の利便性を活かした拠点形成</li> <li>・ 道の駅きくがわなどの地域の観光資源を活かした、個性的で魅力豊かな拠点形成</li> <li>・ 豊東地区における工業の適正配置</li> </ul>
		豊田 地域拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 西市における生活関連機能を中心とした拠点形成</li> <li>・ 道の駅蛍街道西の市を中心とした、地域の観光資源を活かした、個性的で魅力豊かな拠点形成</li> <li>・ 中村地区や西市地区における工業の適正配置</li> </ul>
		豊浦 地域拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 川棚地区における商業・業務等の生活関連機能の配置と中心部との都市機能の分担による拠点形成</li> <li>・ 優れた地域の観光資源を活かした、個性的で魅力豊かな拠点形成</li> <li>・ 塩田地区における工業の適正配置</li> </ul>
		豊北 地域拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 滝部地区における生活関連機能の配置による拠点形成</li> <li>・ 地域の核となる集客施設を中心に、優れた地域資源を活かした、個性的で魅力豊かな拠点形成</li> </ul>
	生活 拠点		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 行政サービスの他に商業・業務等の生活利便性を高める機能の配置及び住機能の確保を図り、他の拠点と連携した拠点形成</li> </ul>

将来都市構造図



## 2. 5 下関市まち・ひと・しごと創生総合戦略

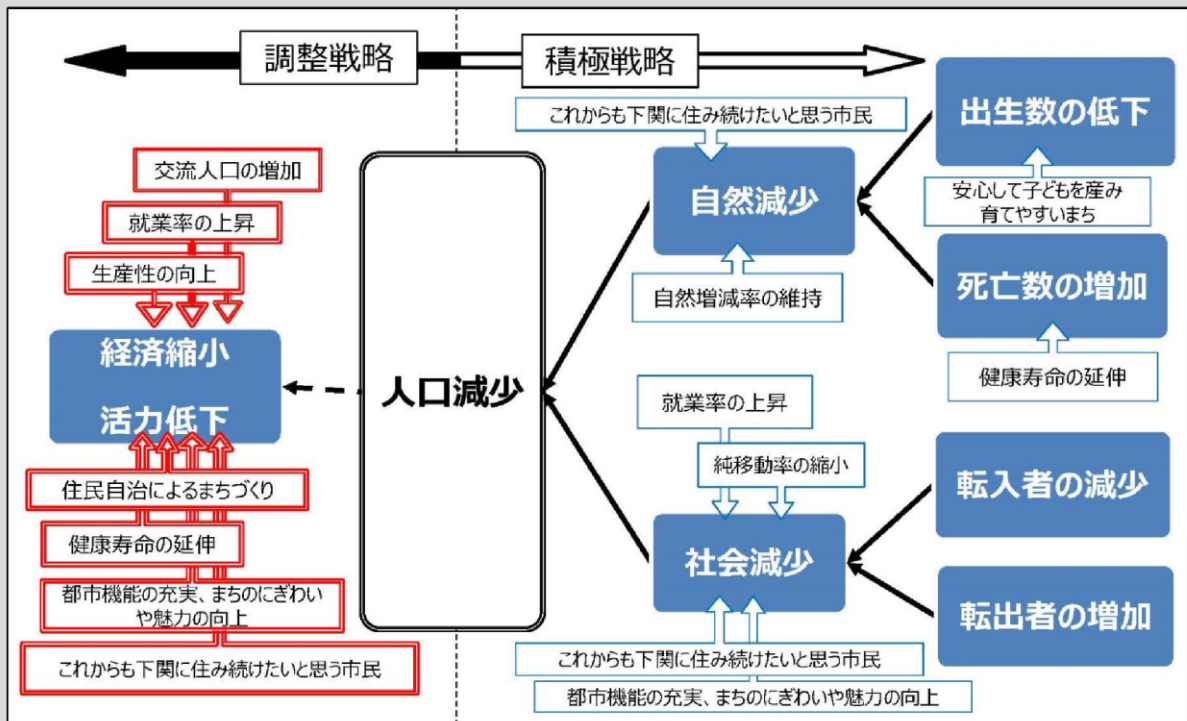
策定年：平成 27（2015）年 10 月

目標年次：2019 年

基本目標：

1. 地域産業の強化、しごとの確保を促進する
2. 下関に集う人、下関で暮らす人を増やす
3. いのちを大切にし、子どもを産み育てやすい環境を整える
4. 地域の力を活かし、持続可能な地域社会をつくる

人口減少問題と下関市まち・ひと・しごと創生総合戦略の目標指標の対応図



### 「複眼的思考」

- ・積極戦略 … 人口減少の歯止めのための戦略
- ・調整戦略 … 人口減少下でも地域の活力を維持するための戦略

## 2. 6 下関市地域公共交通網形成計画

策定年：平成 30（2018）年 3 月

目標年次：2028 年 3 月

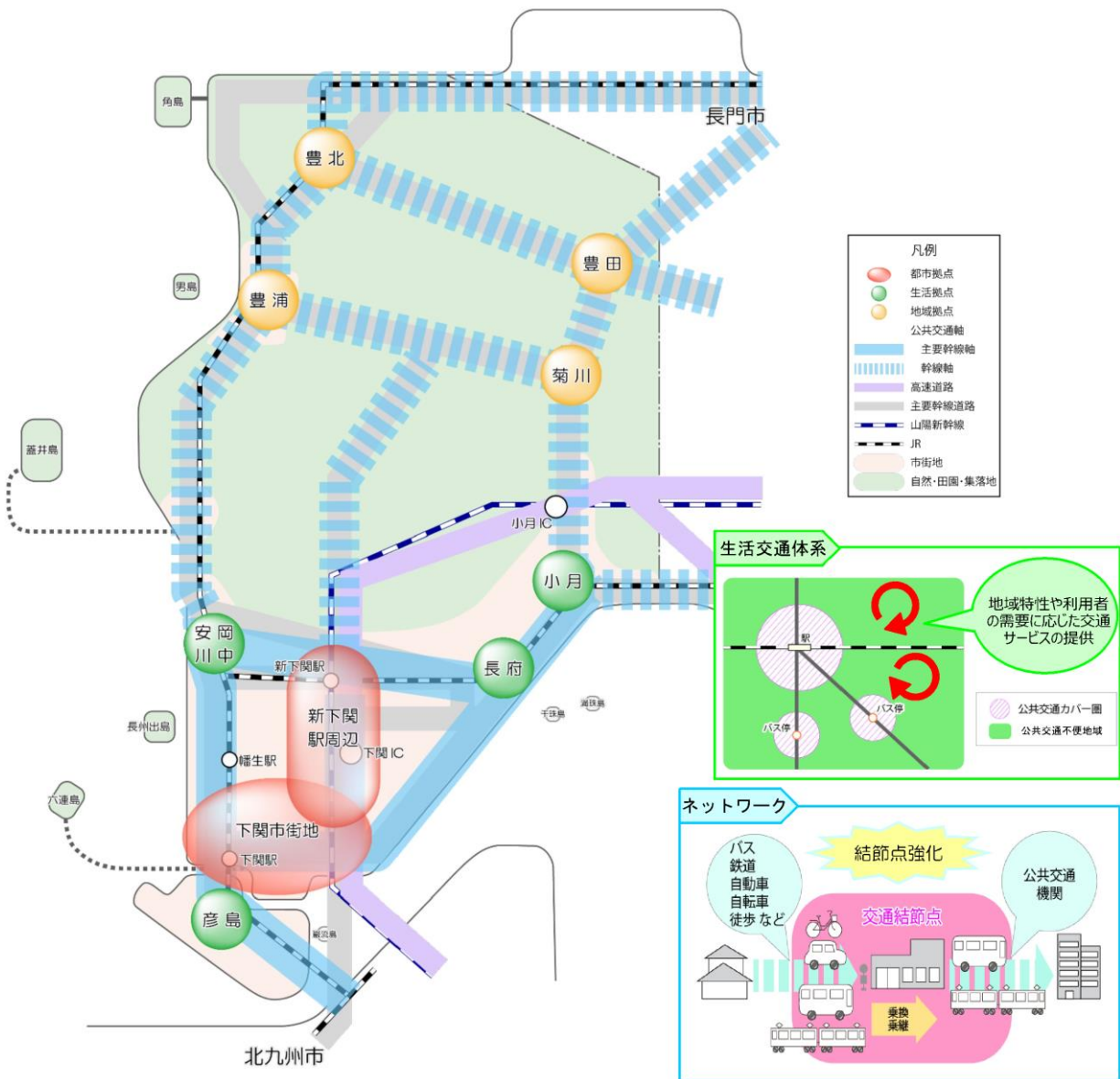
交通体系の基本理念：いきいきと活動できるまちを支える交通体系

～みんなで育む、みらいへ受け継ぐ下関市の交通～

交通体系の基本方針：

1. 利便性・回遊性の高い公共交通ネットワークの構築
2. 地域に応じた持続可能な公共交通体系の構築
3. 誰もが安全・安心に外出できる交通環境の形成
4. 公共交通の利用に関する市民意識の醸成

### ■将来の交通体系



## 2. 7 下関港長期構想

策定年：平成 30 (2018) 年 11 月

目標年次：2040 年代後半

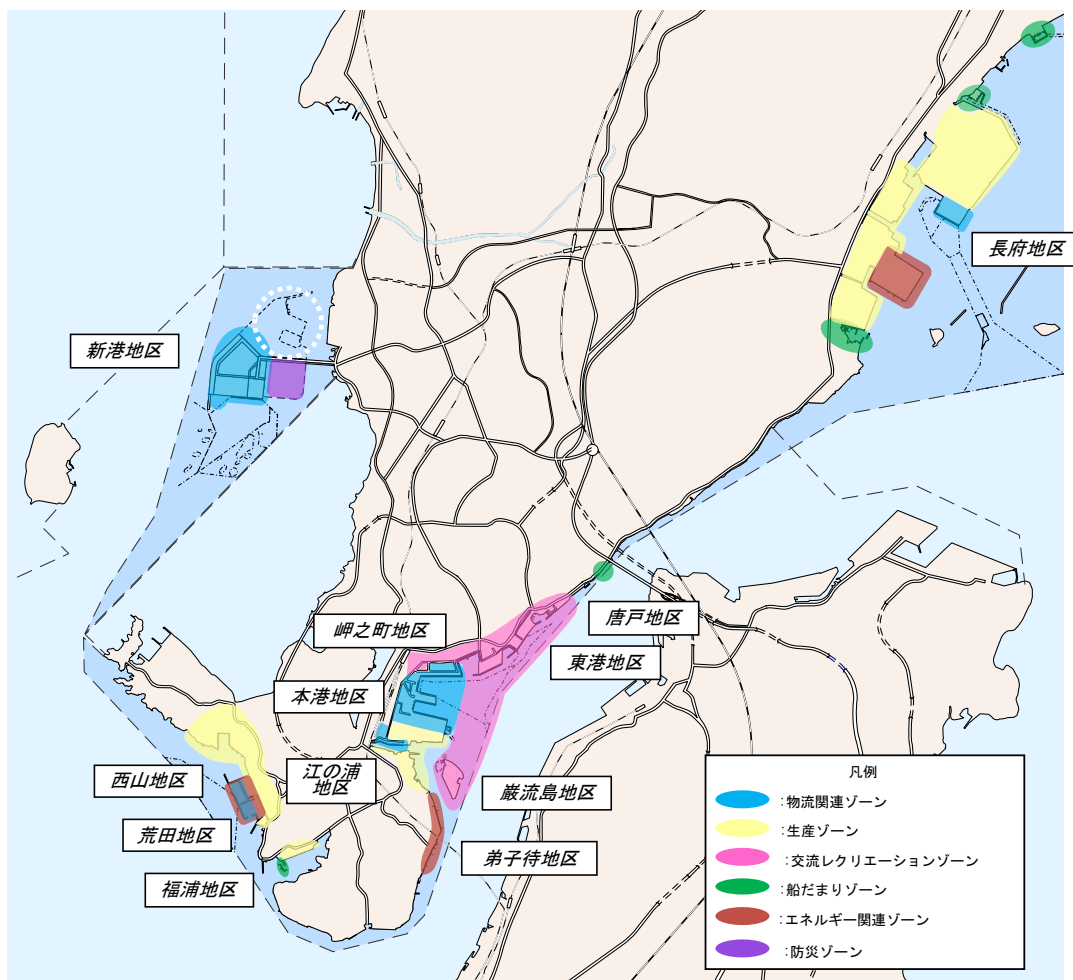
将来像：歴史を歩み 時代を切り拓く

モノとヒトをつなぎ 世界に開かれた オンリーワンのみなと 下関

基本方針：

- 地域活力 UP! 使いやすいみなとづくり ～高速物流の進化～
- 賑わい創出! 人々が憩うみなとづくり
- 安心な暮らし! 災害に強いみなとづくり
- 元気な港! スマート運営のみなとづくり

### ■下関港全体のソーニング



### 3. 下関市を取り巻く現状と将来の見通し

#### 3. 1 人口構造の変化

##### (1) 人口・世帯数の推移

本市の人口は、減少傾向にあり、平成 27 (2015) 年時点で約 26 万 7 千人でしたが、『国立社会保障・人口問題研究所』による将来人口の推計では、今後も減少傾向が続き、2040 年時点で 19 万 6 千人まで減少することが予測されています。

年齢構成別人口は、年少人口および生産年齢人口は減少傾向となっている一方で、老年人口は年々増加し、高齢化率は平成 27 (2015) 年には 32.8% となり、その後、約 35% で推移すると予測されています。

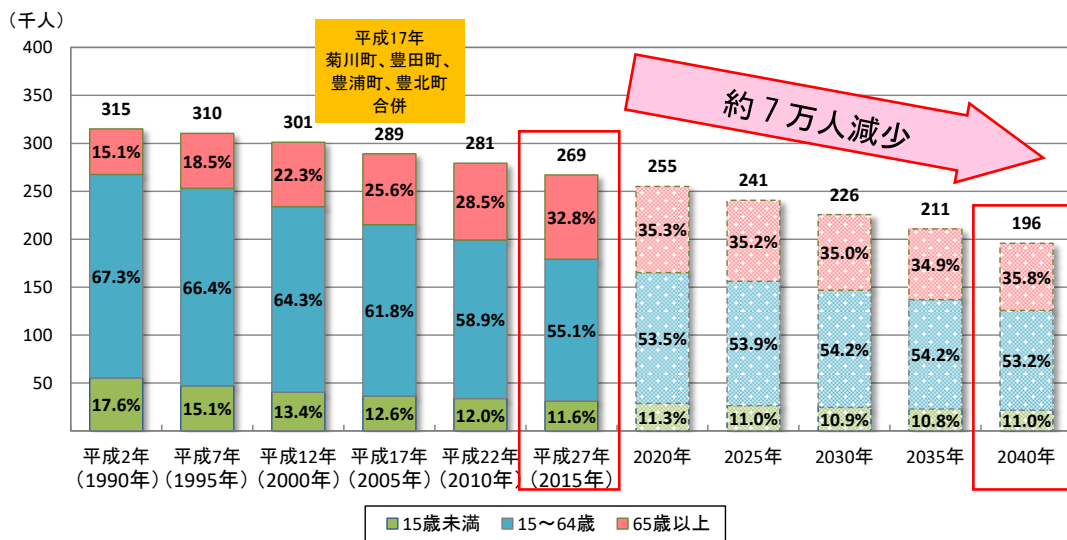


図 人口・世帯数の推移

資料：国勢調査（現状値）、国立社会保障・人口問題研究所（推計値）

※合併以前の人口についても、現在（平成 27 年時点）の市域で算出

## (2) 地区別人口の推移

### ■ 都市計画区域

平成 27 (2015) 年と 2040 年の人口分布を比較すると、全市的に人口減少が進んでおり、いずれの区域も一様に人口密度が低下しています。特に、下関駅周辺の市街地において、著しい人口減少による低密度化の進行が予想されています。

表 都市計画区域別人口分布

	人口(人)		面積(ha)	人口密度(人/ha)	
	平成 27 年 (2015 年)	2040 年		平成 27 年 (2015 年)	2040 年
下関都市計画区域	220,701	165,533	19,243	11.5	8.6
市街化区域	187,151	141,046	5,658	33.1	24.9
市街化調整区域	33,550	24,487	13,615	2.5	1.8
下関北都市計画区域	25,873	17,045	19,163	1.4	0.9
用途地域	8,191	5,346	524	15.6	10.2
用途白地地域	17,682	11,699	18,639	0.9	0.6
都市計画区域外	23,130	13,219	33,187	0.7	0.4

資料：国勢調査（現状値）、国立社会保障・人口問題研究所（推計値）

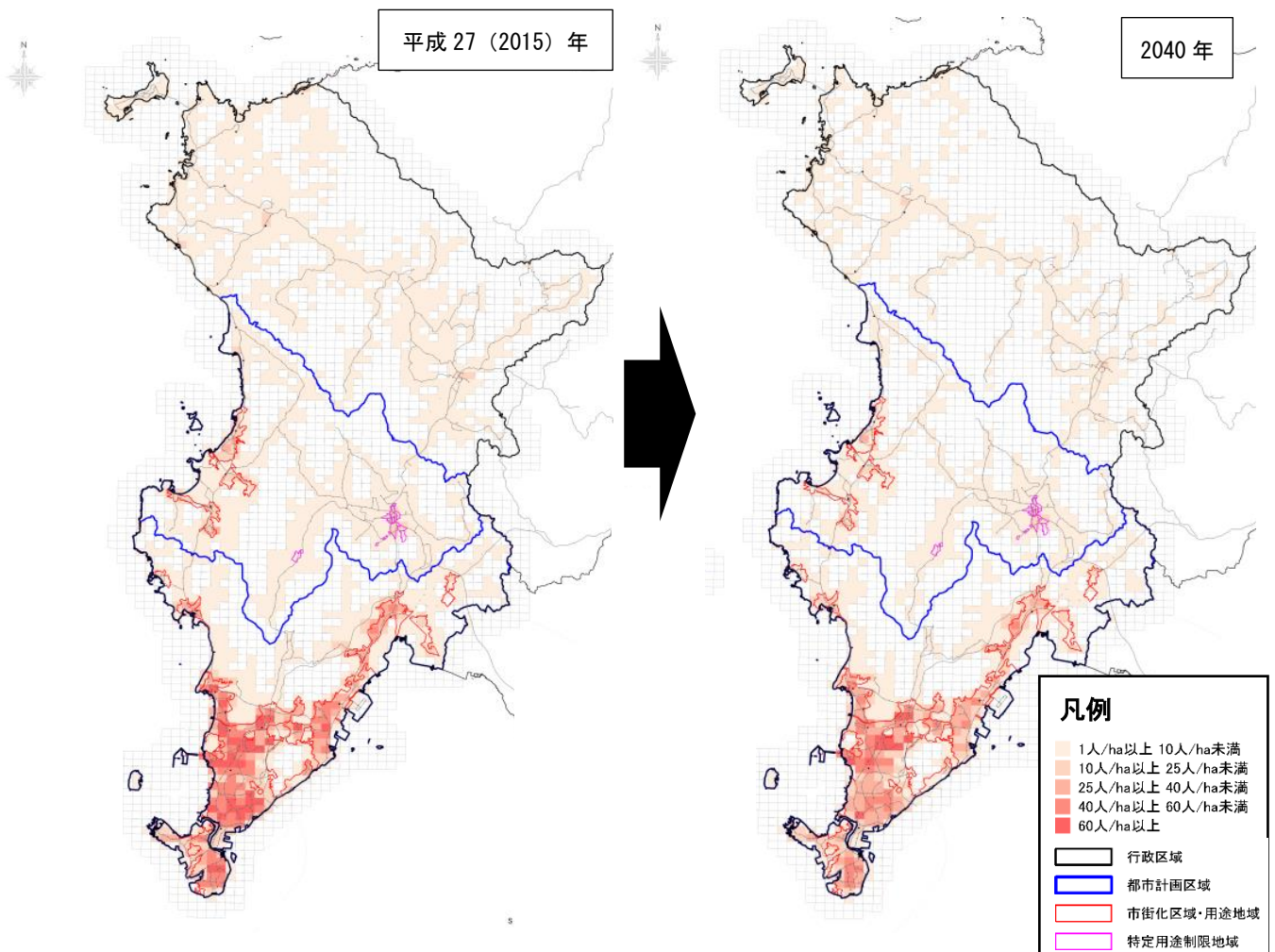


図 人口密度分布の比較

資料：国勢調査（現状値）、国立社会保障・人口問題研究所（推計値）

■人口集中地区

平成 27（2015）年時点の人口集中地区における人口密度は 43.6 人/ha となっています。地域別では、新下関駅周辺の人口集中地区が拡大しているのに対し、下関 IC 周辺の人口集中地区は縮小しています。

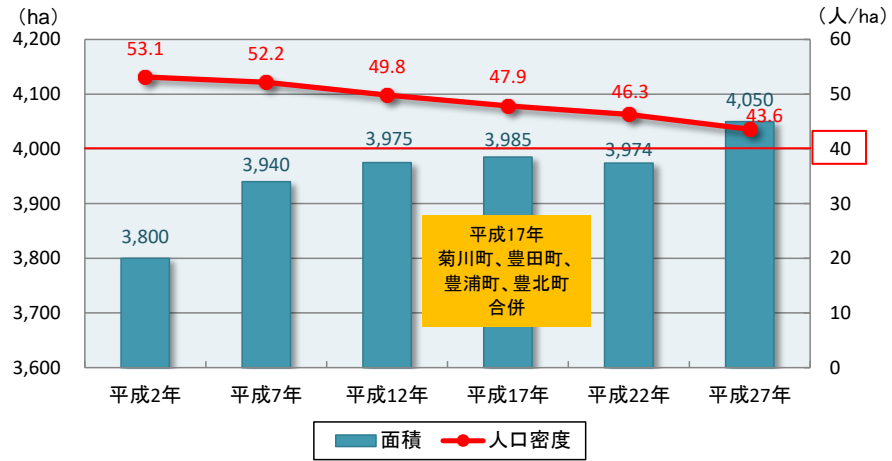


図 人口集中地区の面積・人口密度の推移

資料：国勢調査

※合併以前の人口についても、現在（平成 27 年時点）の市域で算出

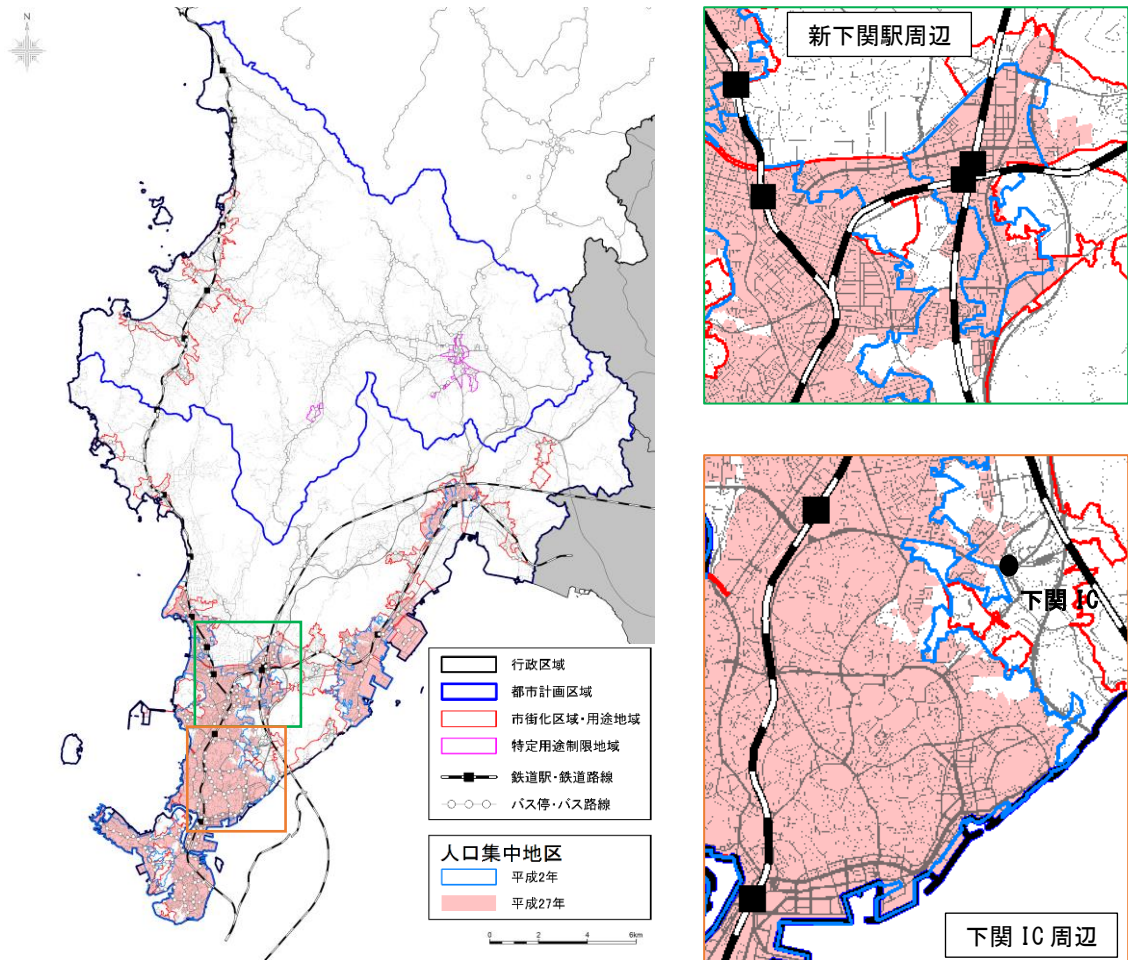


図 人口集中地区の変遷

資料：国勢調査



(3) 転出・転入人口の状況

本市の総流出者数は 20,383 人、総流入者数は 18,735 人であり、流出超過の状況となっています。

2005 年～2010 年の性別・年齢階級別移動の状況を見ると、高等教育機関への進学や卒業後の就職に係りの高い「15～19 歳⇒20～24 歳」「20～24 歳⇒25～29 歳」の年齢階級で、男女ともに転出超過を示しています。

流出先・流入先は北九州市が最も多くなっており、次いで山口市となっています。

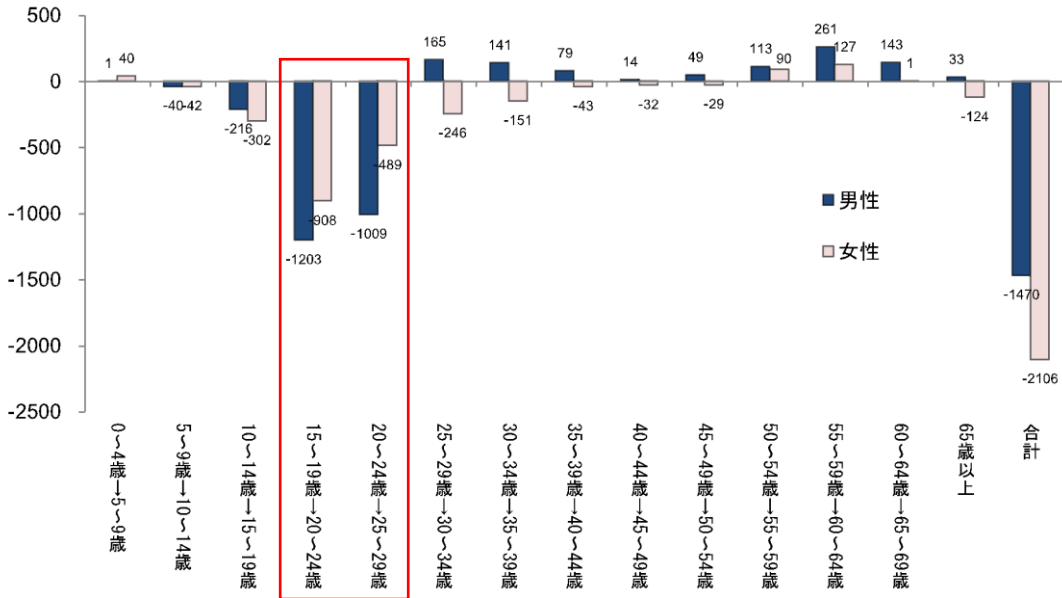


図 年齢別転出・転入状況

資料：下関市人口ビジョン

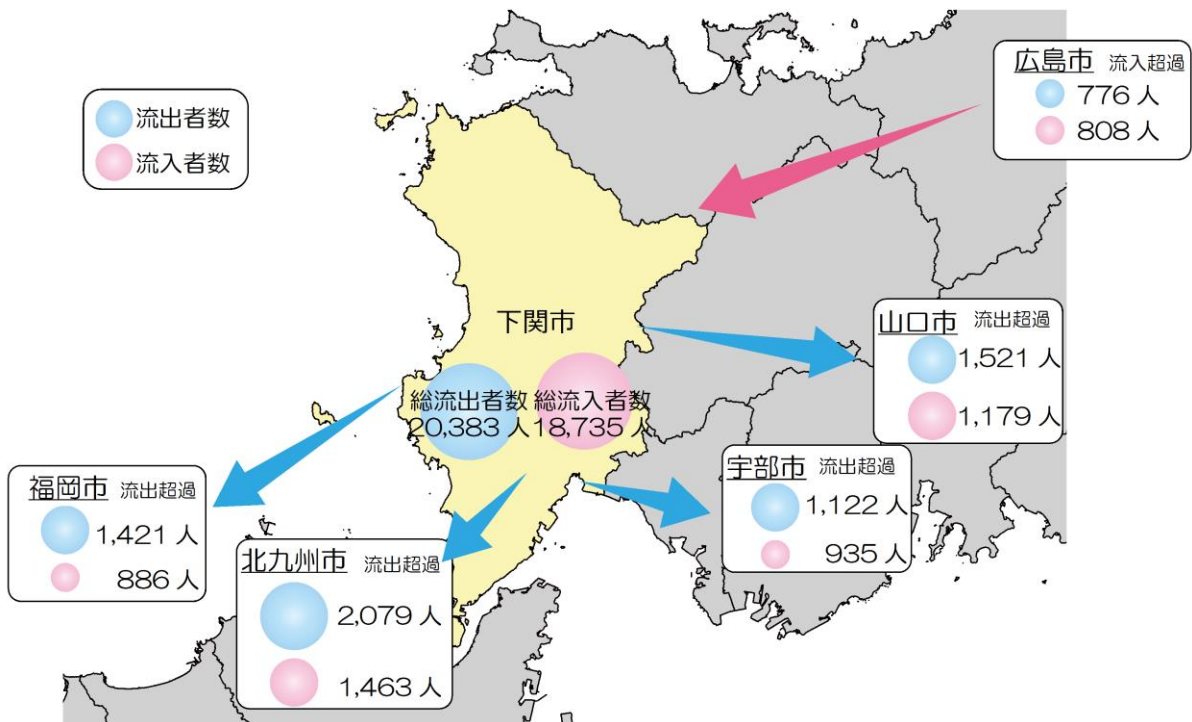


図 流出・流入の状況

資料：国勢調査

#### (4) 就業者人口

就業者数は平成7年の152,562人をピークに、減少傾向となっており、直近の平成27年には、123,392人となっています。第1次産業および第2次産業の就業者が減少している一方で、第3次産業の就業者は増加傾向となっています。

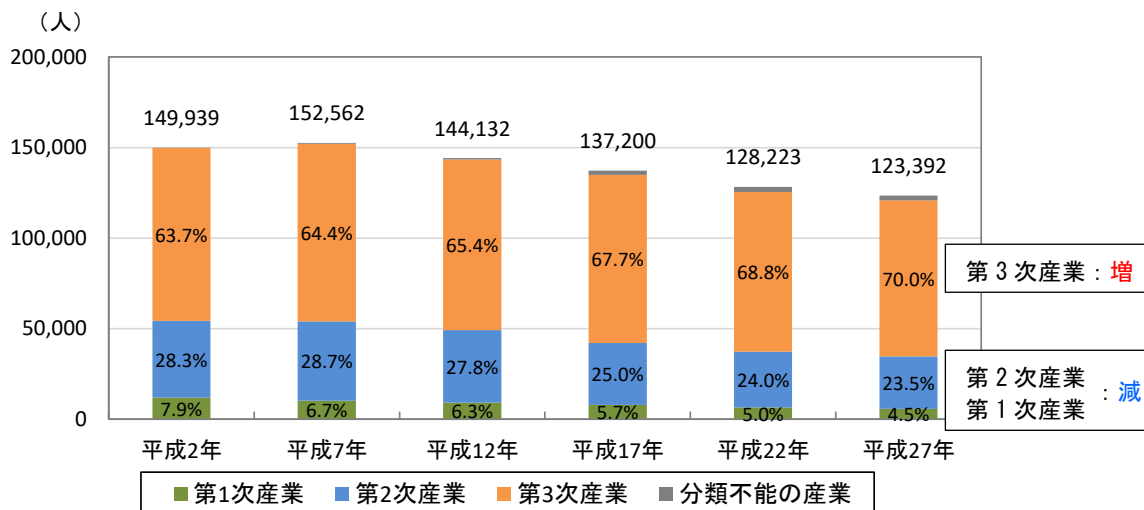


図 就業者数の推移

資料：国勢調査

また、就業者割合は地域ごとに状況が違っており、下関都市計画区域では、第3次産業就業者が70%を超えているのに対し、下関北都市計画区域では、第1次産業就業者の割合が10%近くになっている。都市計画区域外では、第1次産業就業者が第2次産業の割合を上回っている。

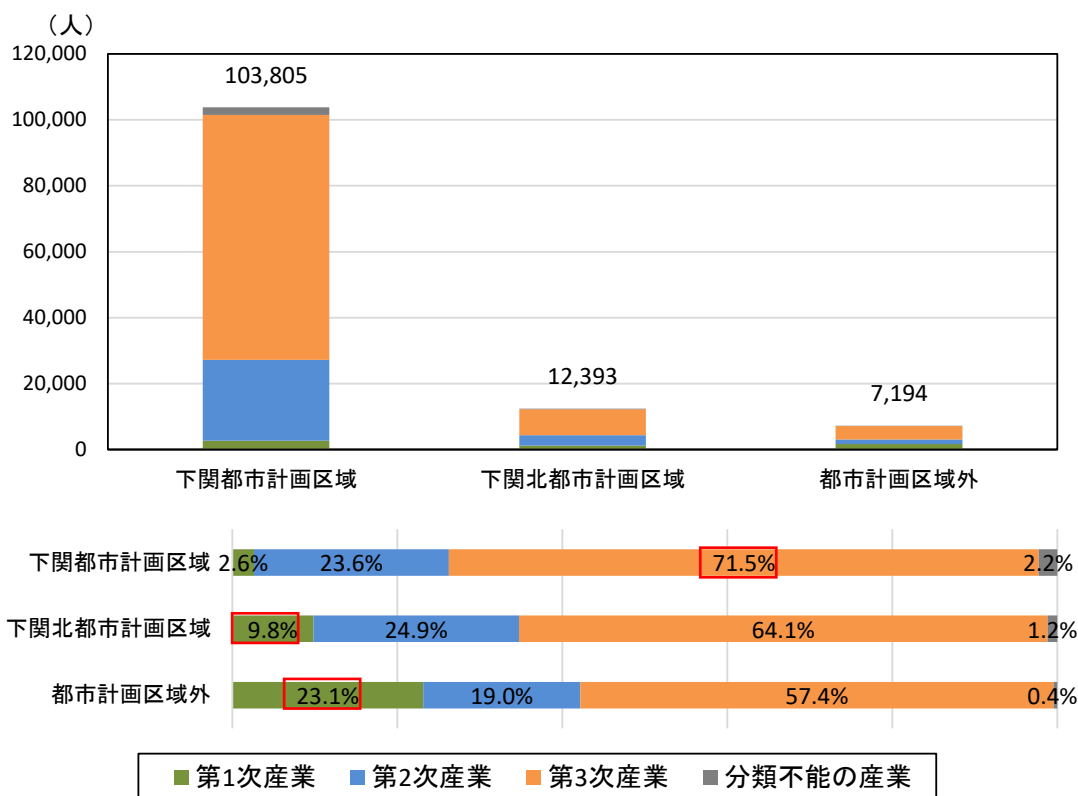


図 地域別の就業者数の推移

資料：国勢調査

### (5) 昼夜間人口比率

昼間人口および夜間人口は一様に減少しています。昼間人口に比べ夜間人口がわずかに多くなっていますが、昼夜間人口比率はほぼ横ばいで推移しています。

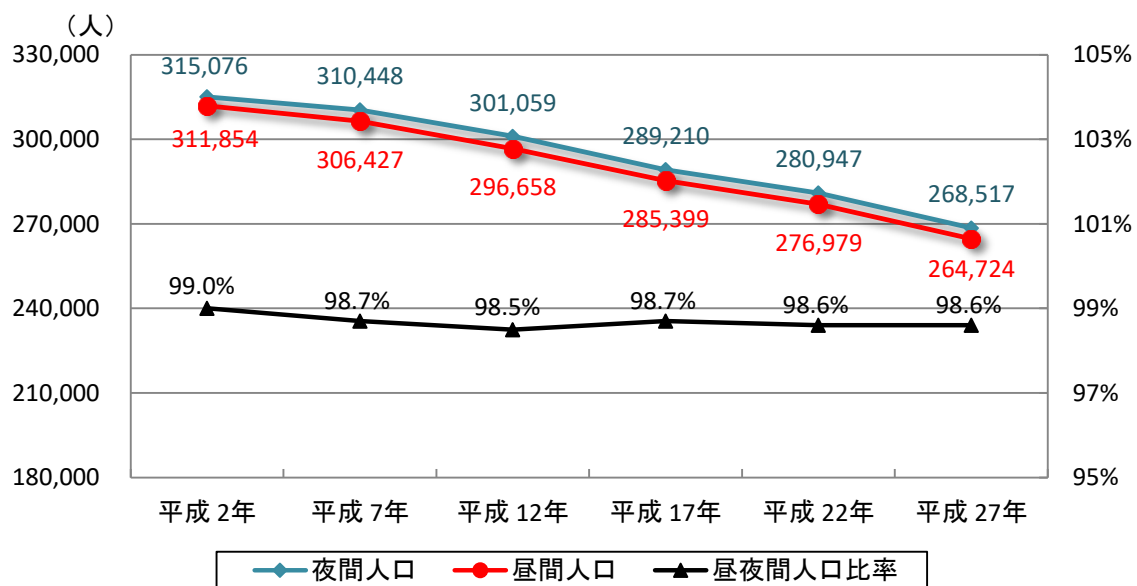


図 昼夜間人口比率の推移

資料：国勢調査

### 3. 2 土地利用

#### (1) 土地利用状況の動向

昭和 51 (1976) 年から平成 26 (2014) 年にかけて、建物用地の割合が大きく上昇しています。特に下関都市計画区域の市街化区域の北部である新下関駅や長府駅を中心に、森林や田畑から建物用地への転用が多く、市街地が拡大しています。

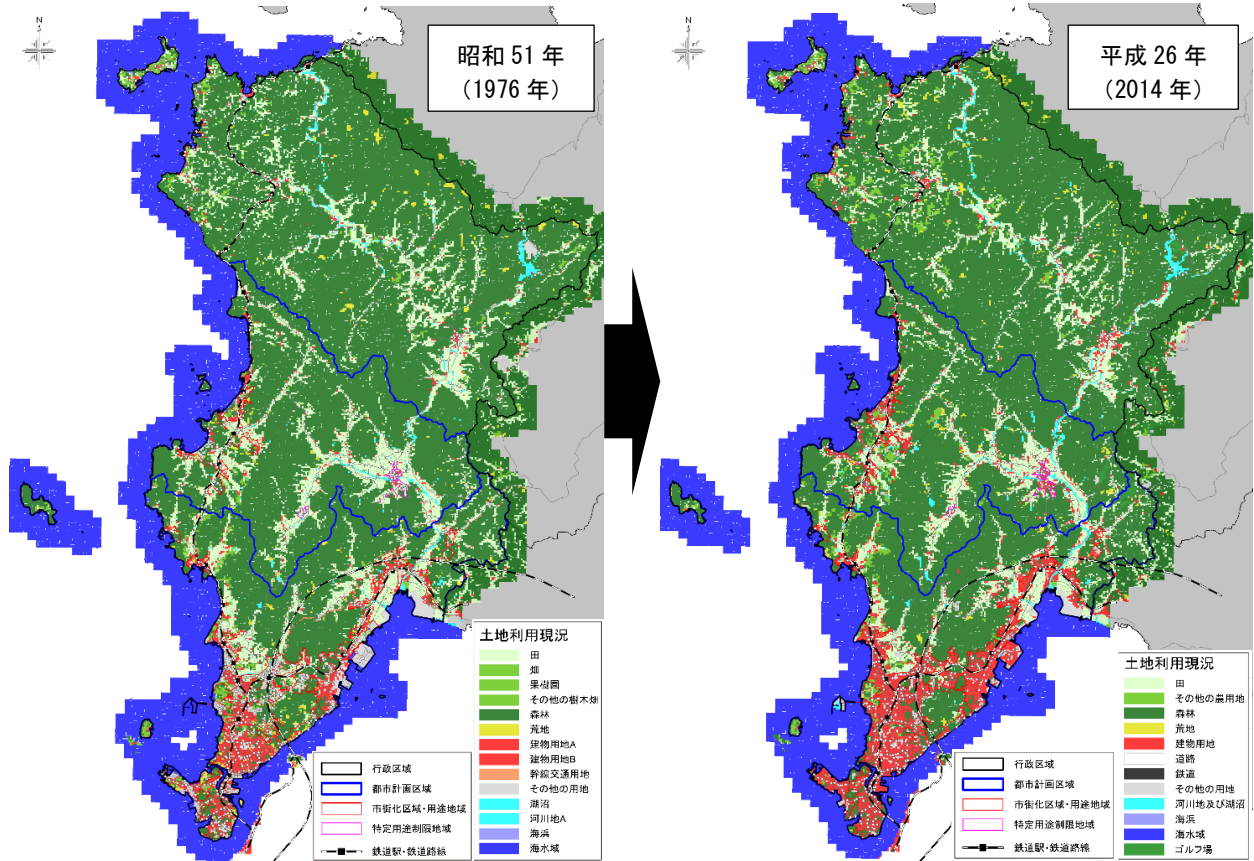


図 土地利用状況の動向

資料：国土数値情報

表 土地利用状況

昭和 51 年 (1976 年)	下関市	下関都市計画区域			都市計画区域外	平成 26 年 (2014 年)	下関市	下関都市計画区域			都市計画区域外
		下関都市計画区域	下関北都市計画区域	都市計画区域外				下関都市計画区域	下関北都市計画区域	都市計画区域外	
田	16%	16%	20%	13%	田	13%	12%	16%	11%		
その他の農用地	2%	4%	1%	2%	その他の農用地	3%	3%	2%	3%		
森林	68%	52%	69%	78%	森林	68%	49%	70%	79%		
荒地	1%	1%	1%	1%	荒地	1%	1%	1%	1%		
建物用地	4%	11%	2%	1%	建物用地	9%	24%	5%	2%		
幹線交通用地	1%	2%	0%	0%	道路	0%	1%	0%	0%		
その他の用地	2%	7%	1%	1%	鉄道	0%	1%	0%	0%		
河川地及び湖沼	1%	1%	1%	1%	その他の用地	1%	4%	1%	0%		
海浜	0%	0%	0%	0%	河川地及び湖沼	1%	1%	2%	1%		
海水域	4%	6%	5%	3%	海浜	0%	0%	0%	0%		
					海水域	2%	4%	2%	1%		
					ゴルフ場	0%	0%	0%	0%		

資料：国土数値情報

## (2) 低未利用地の分布状況

下関駅周辺には駐車場等の低未利用地が点在しております。特に下関駅西側に広く分布しています。また、沿岸部に大規模な空地もあります。

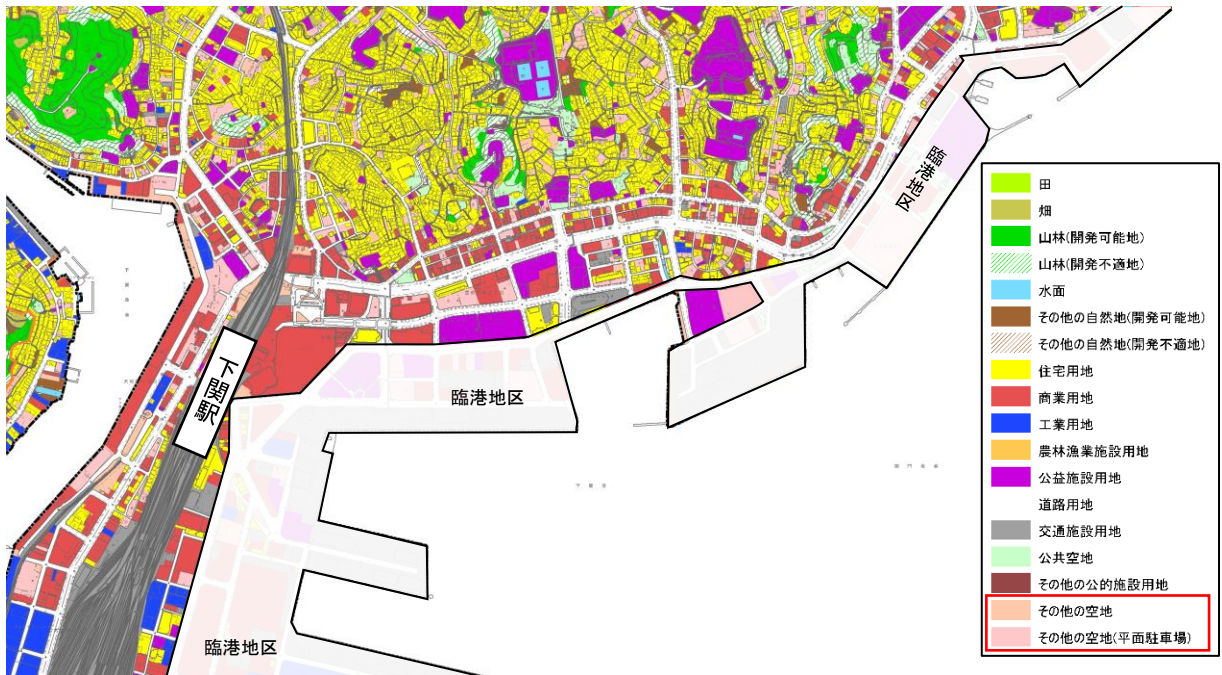


図 下関駅周辺の低未利用地の分布

資料：下関市都市計画基礎調査（平成 29（2017）年）

## (3) 空き家戸数・空き家率

空き家戸数・空き家率は上昇傾向にあり、平成 30（2018）年時点では 26,230 戸（18.5%）となっています。山口県の平均空き家率と比べ、0.9 ポイント高くなっています。

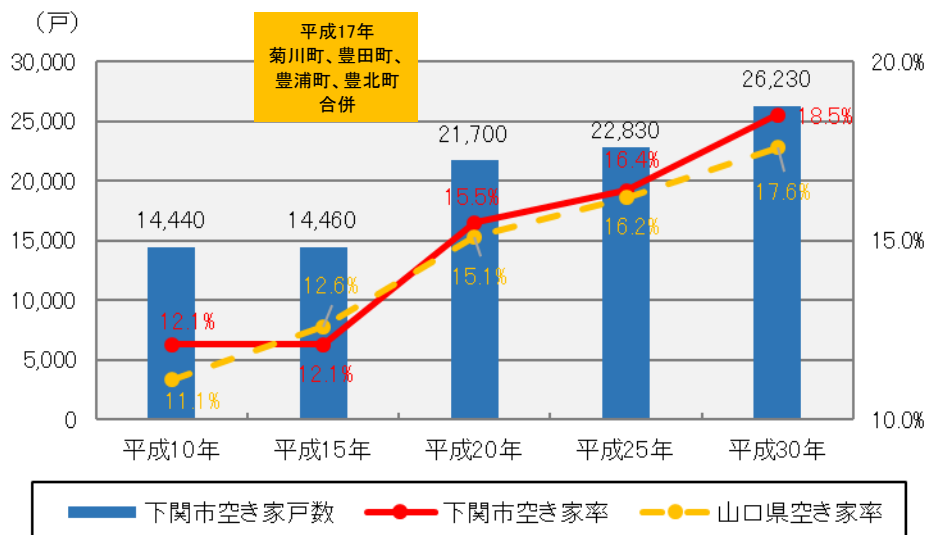


図 空き家の戸数・空き家率の推移

資料：住宅・土地統計調査

※平成 10 年及び平成 15 年は、旧下関市のみの値

### 3. 3 交通体系

#### (1) 公共交通便数の状況

##### ① 鉄道の運行本数

鉄道は瀬戸内海に沿った山陽本線と山陽新幹線、日本海側で本市の南北を結ぶ山陰本線があります。市内を運行している山陽本線及び山陰本線の運行本数は、下関駅から離れるほど減少しています。特に山陰本線は小串駅を境に運行本数が大きく減少している状況にあります。

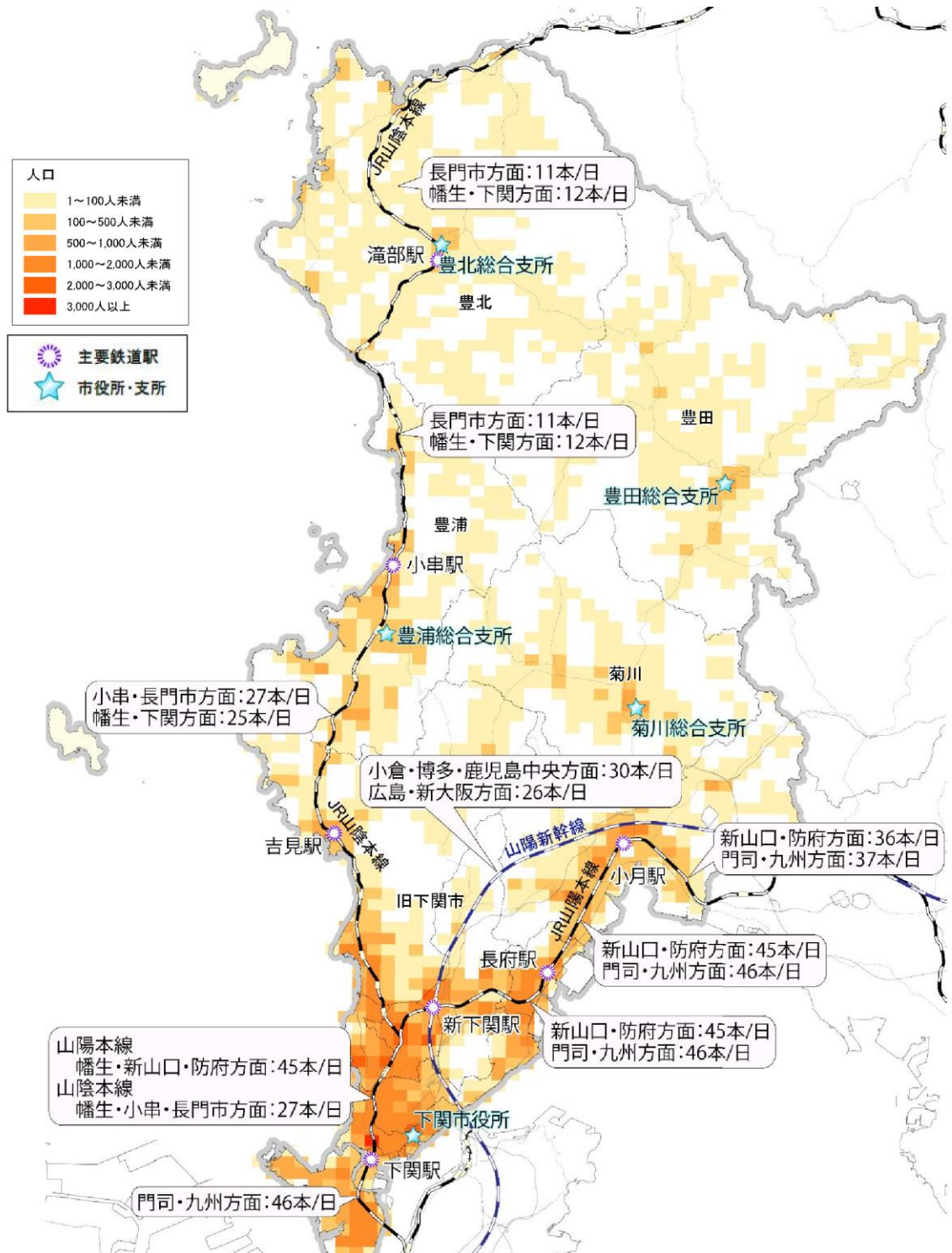


図 主要駅間の運行本数

資料：下関市地域公共交通網形成計画

## ②路線バスの運行本数

路線バスは市内の全域で運行しており、下関駅を中心に1日の運行本数が900本以上停車するバス停がある一方で、旧4町の主要なバス停では38～79本という状況です。

また、菊川地域や豊北地域、豊田地域では市が生活バスを運行しています。

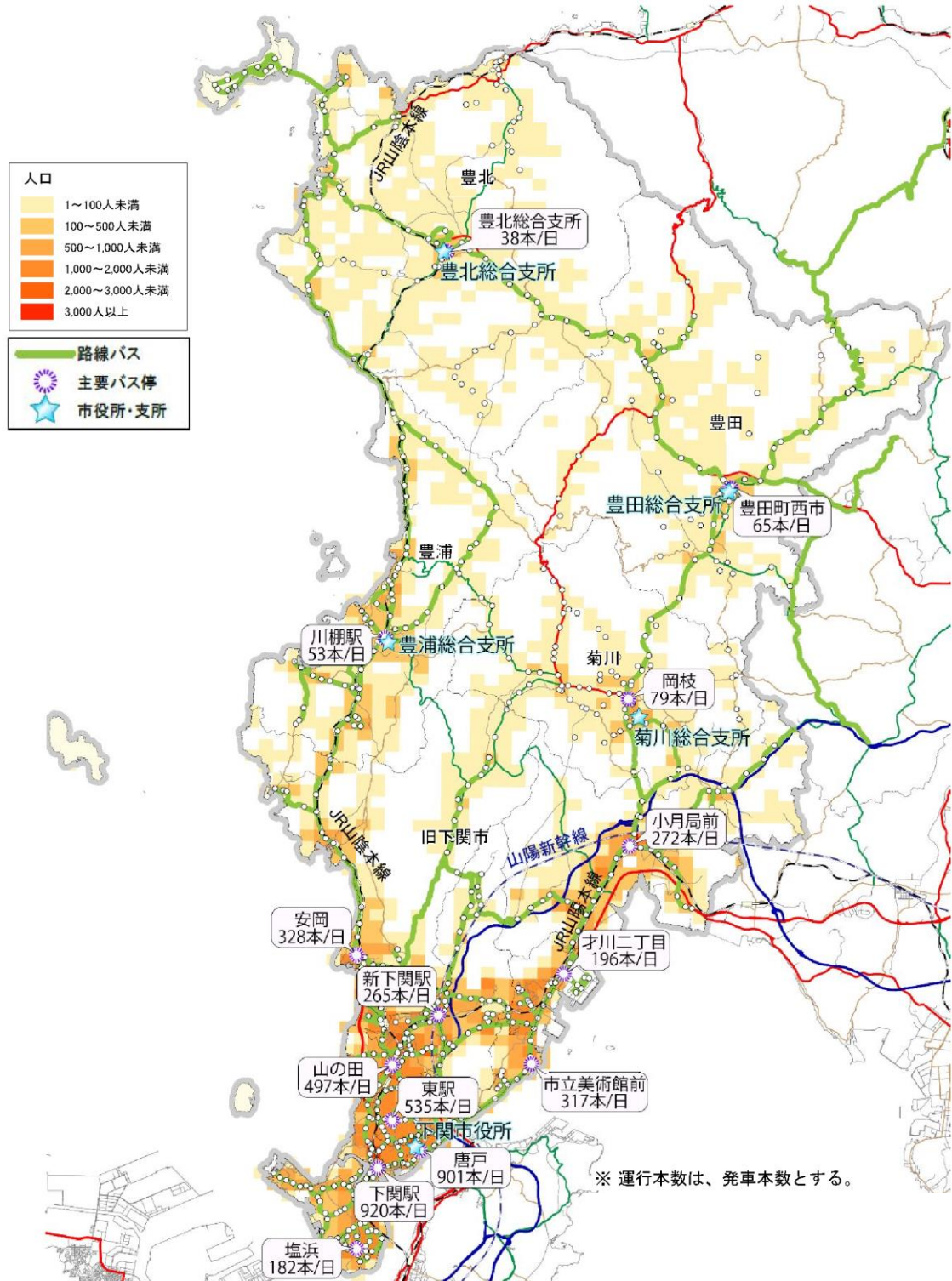


図 主要バス停の運行本数

資料：下関市地域公共交通網形成計画

## (2) 代表交通手段の推移

平成 11 (1999) 年から平成 27 (2015) 年にかけて、下関市の自動車の分担率は増加、鉄道は微増したものの、その他の交通手段は減少しています。また、目的別にみると、通学以外の目的において、自動車分担率が 70%前後と高くなっています。

また、地区別に交通手段の分担率をみると、全市的に自動車の分担率が高く、特に旧 4 町で分担率が高くなっています。一方で、公共交通の分担率は下関駅周辺の地区で 10~15%以上となっていますが、その他の地区では 10%未満と非常に低くなっています。

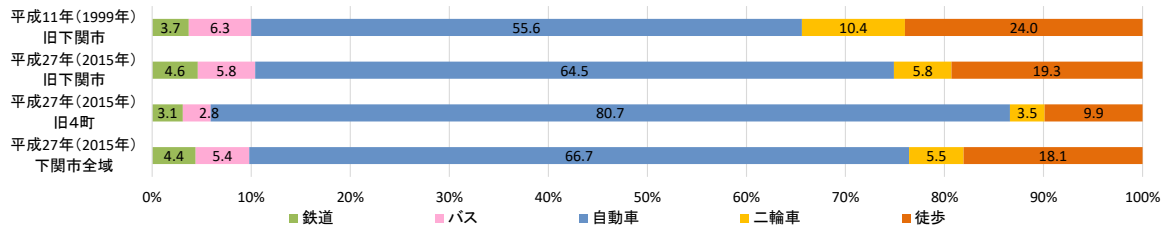


図 代表交通手段分担率の変化

資料：下関市地域公共交通網形成計画

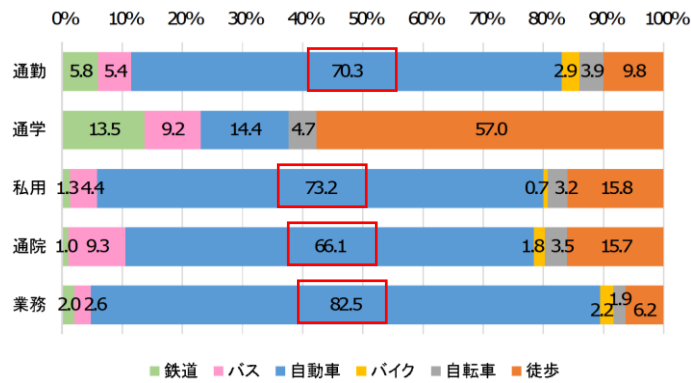


図 目的別代表交通手段分担率

資料：下関市地域公共交通網形成計画

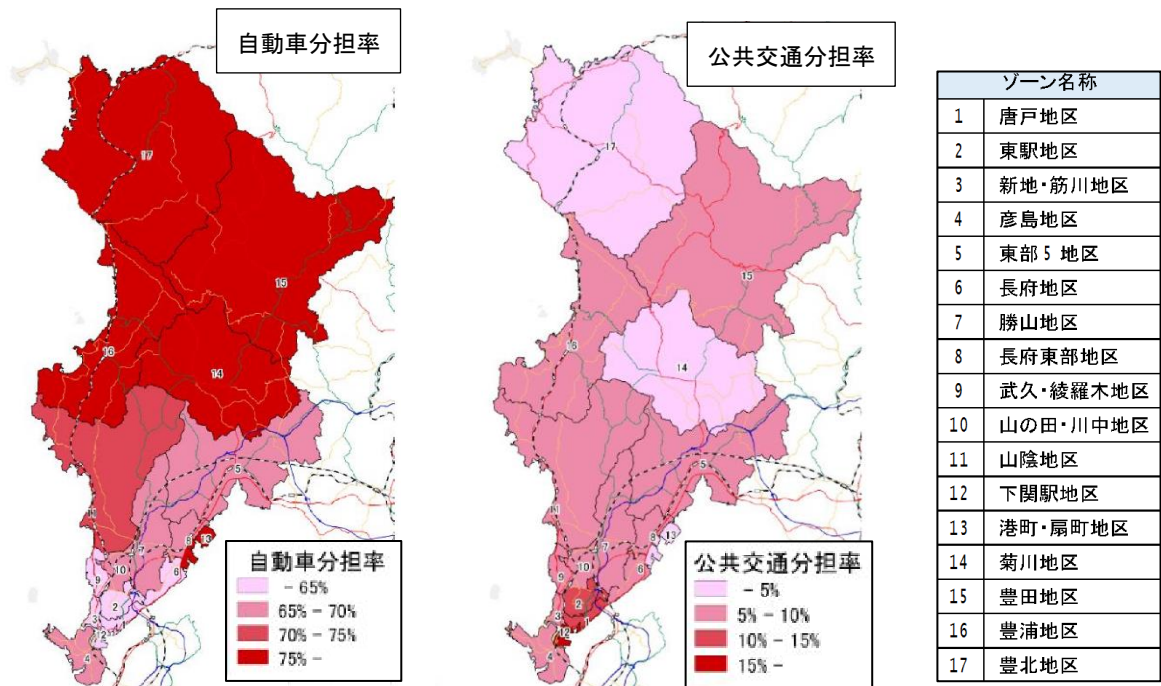


図 地区別交通分担率

資料：下関市地域公共交通網形成計画



### 3. 4 都市の安全

#### (1) 土砂災害

本市の広い範囲で土砂災害警戒区域・特別警戒区域及び急傾斜地崩壊危険区域が指定されています。市街化区域内においても斜面地の周辺では、土砂災害警戒区域等が指定されています。

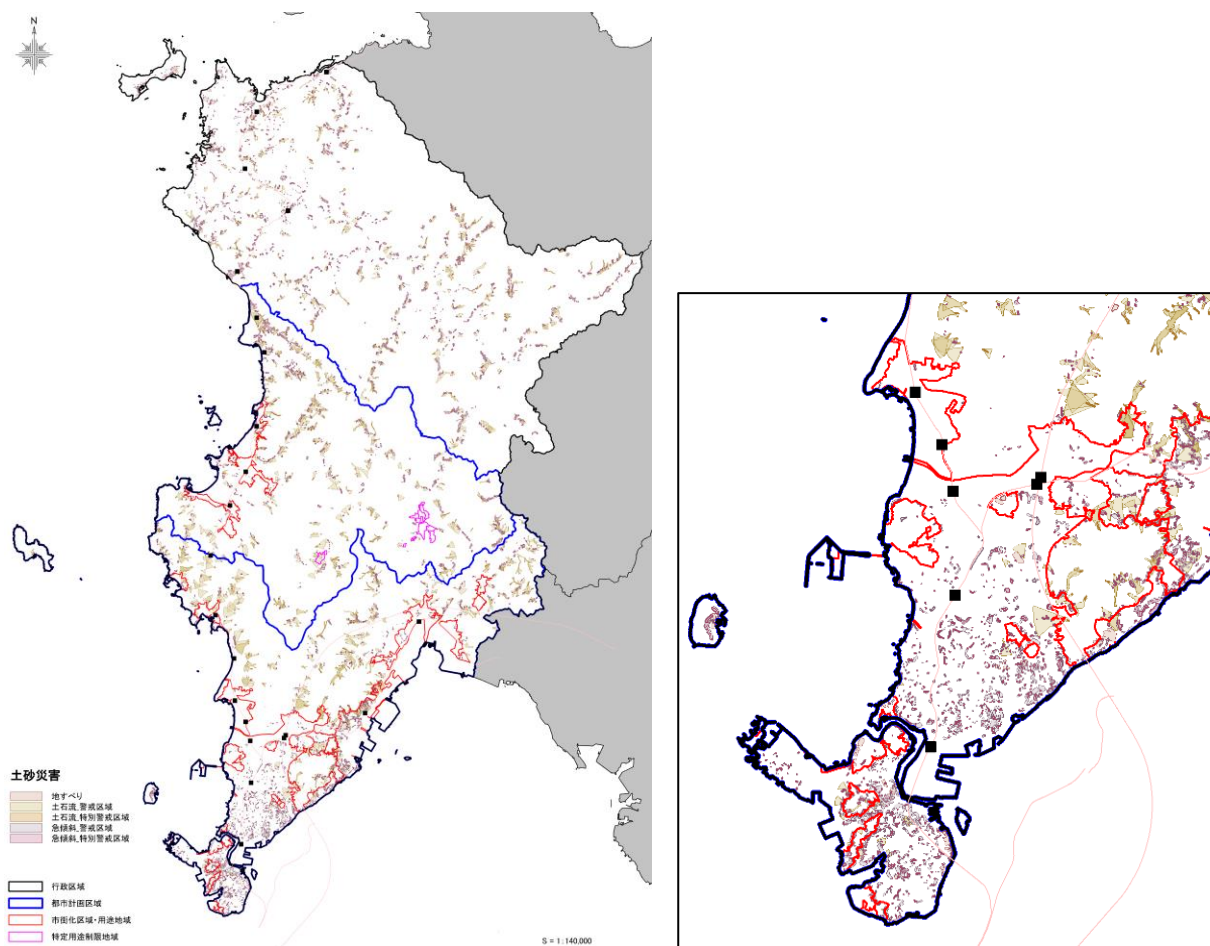


図 土砂災害（特別）警戒区域の指定状況

資料：土砂災害ポータル

## (2) 浸水想定

過去最大級の台風等の影響により高潮が発生したと想定した場合、小月駅南側や下関駅周辺で2～5mまたは5m以上の浸水が見込まれています。

また、30年以内の発生が懸念されている南海トラフ巨大地震の発生の際、小月駅南側では、広範囲で2m程度の浸水が予想されています。

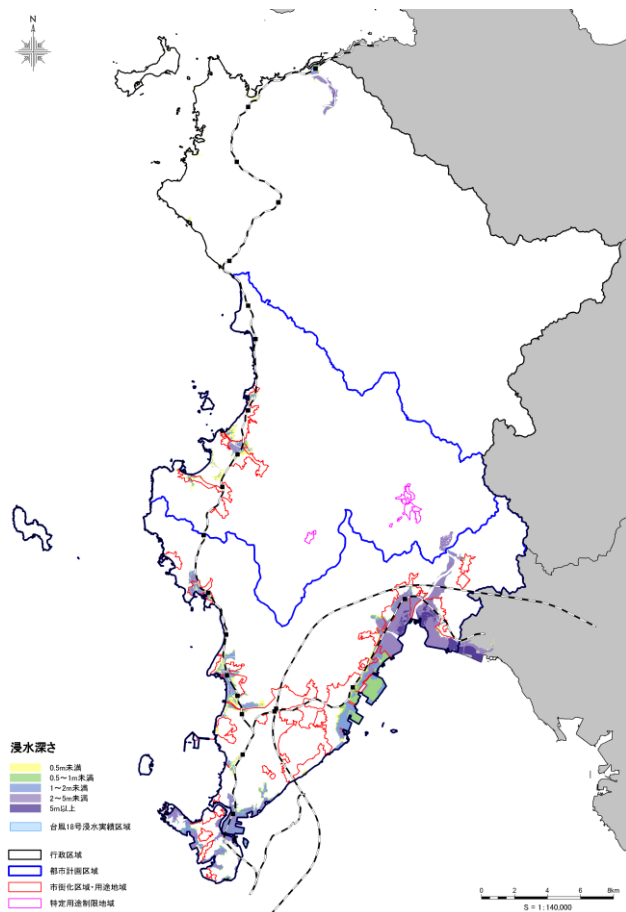


図 高潮による浸水想定区域

資料：下関市高潮ハザードマップ

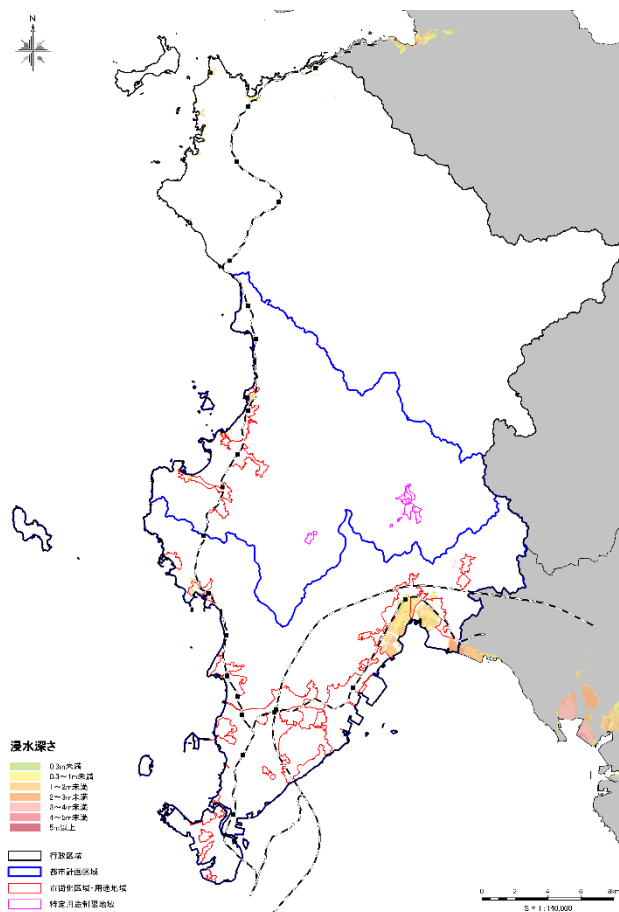


図 津波による浸水想定区域

資料：下関市津波ハザードマップ

## (3) 建築物の耐震性

本市の居住世帯のある住宅の耐震化率は約76%で全国平均(約82%)を下回る水準となっています。また、多くの者が利用する建築物等についても、耐震化率は約73%と全国平均(約85%)を下回っています。公共的な建築物の耐震化率は約66%となっています。

表 建築物の耐震化の状況

	全戸数(全棟数)	うち耐震性あり	耐震化率
居住世帯のある住宅	116,180 戸	88,160 戸	約 76%
多数の者が利用する建築物等	1,712 棟	1,241 棟	約 73%
公共的な建築物	357 棟	235 棟	約 66%

資料：下関市耐震改修促進計画

### 3. 5 都市機能

#### (1) 生活サービス施設と徒歩圏

##### ① 商業施設

本市の人口1人あたりの小売業年間商品販売額は101万円/人(2016年)であり、県内他市平均(103万円/人)と比べ、少なくなっています。平成27(2015)年の商業施設の徒歩圏人口カバー率は、下関都市計画区域では92.3%と概ねカバーできている一方、下関北都市計画区域では55.5%と、半数近くは圏域外に居住しています。

2040年の徒歩圏人口カバー率は、下関都市計画区域及び下関北都市計画区域ともに、上昇しているものの、徒歩圏カバー人口は大幅に減少しており、施設の維持が困難になることが予想されます。

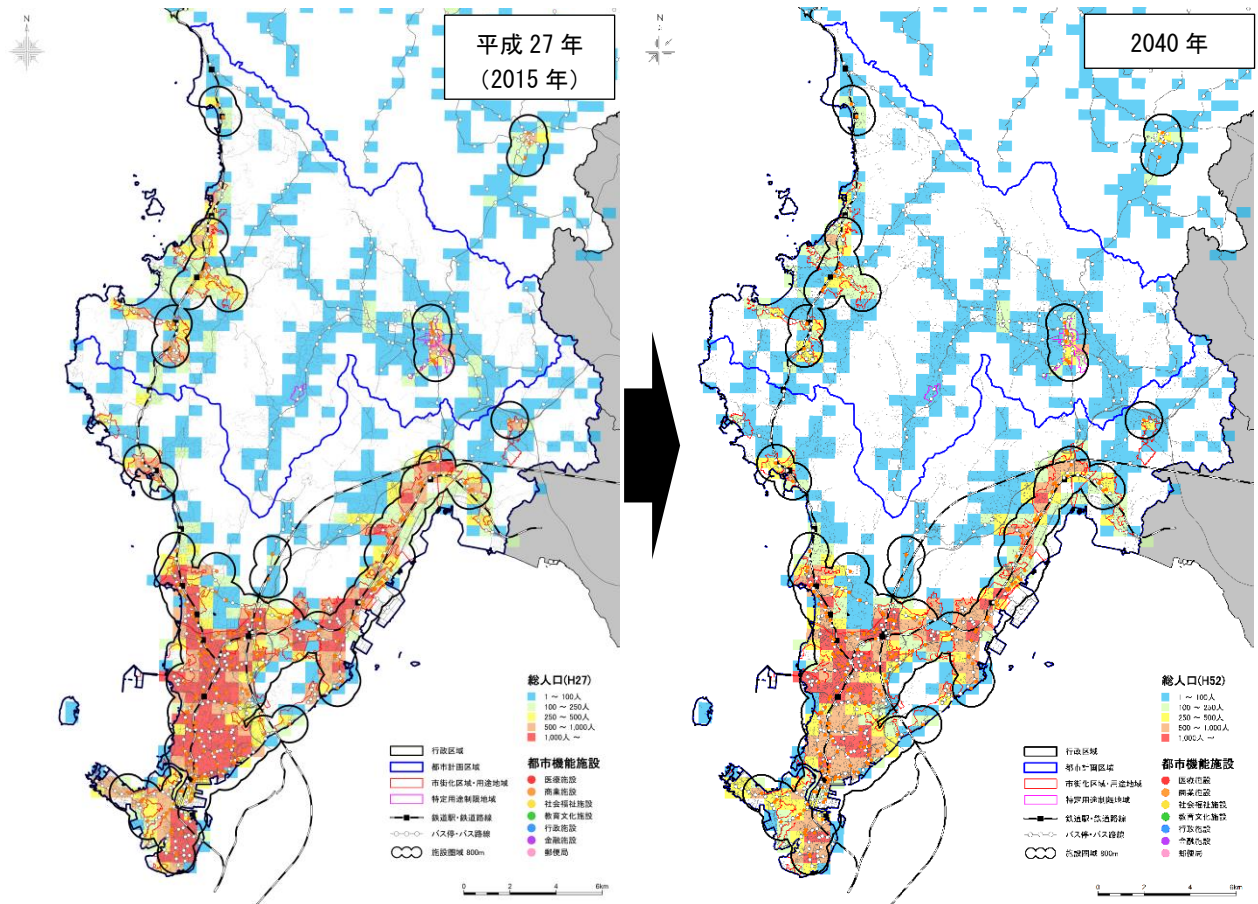


図 商業施設の徒歩圏

表 商業施設の徒歩圏カバー人口の推移

	総人口		徒歩圏カバー人口		カバー率	
	平成27年 (2015年)	2040年	平成27年 (2015年)	2040年	平成27年 (2015年)	2040年
下関都市計画区域	220,701人	165,533人	203,734人	154,190人	92.3%	93.1%
下関北都市計画区域	25,873人	17,045人	14,347人	9,960人	55.5%	58.4%

※徒歩圏は、800mと定義する

## ②医療施設

本市の人口1,000人あたり医師数は2.6人（2014年）となっており、県内の平均（2.3人）と比べて、多くなっています。平成27（2015）年の医療施設の徒歩圏人口カバー率は、下関都市計画区域では94.5%と概ねカバーできている一方、下関北都市計画区域では56.1%と、半数近くは圏域外に居住しています。

2040年の徒歩圏人口カバー率は、下関都市計画区域及び下関北都市計画区域ともに、上昇しているものの、徒歩圏カバー人口は大幅に減少しており、施設の維持が困難になることが予想されます。

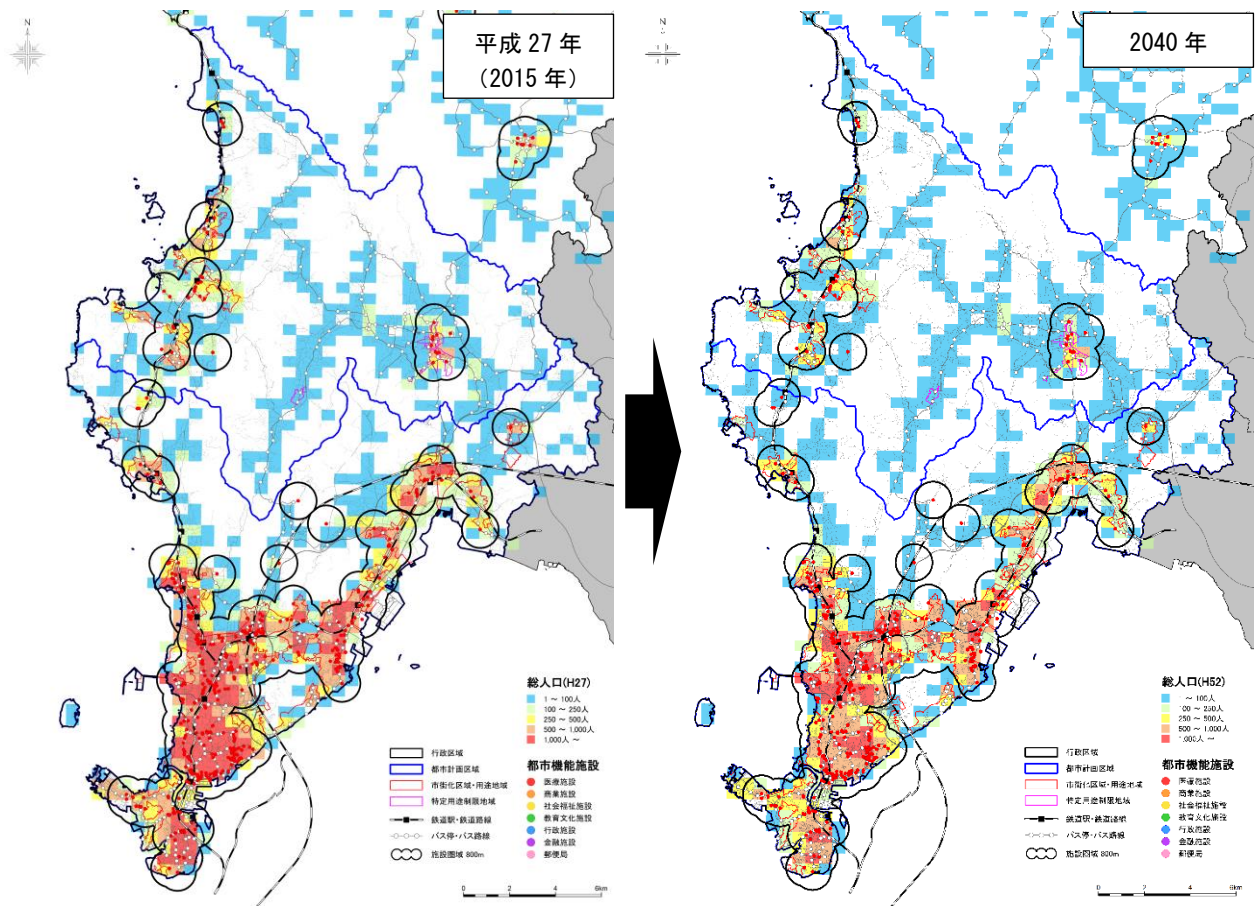


図 医療施設の徒歩圏

表 医療施設の徒歩圏カバー人口の推移

	総人口		徒歩圏カバー人口		カバー率	
	平成27年 (2015年)	2040年	平成27年 (2015年)	2040年	平成27年 (2015年)	2040年
下関都市計画区域	220,701人	165,533人	208,658人	157,895人	94.5%	95.4%
下関北都市計画区域	25,873人	17,045人	14,523人	9,686人	56.1%	56.8%

※徒歩圏は、800mと定義する

### ③社会福祉施設

平成 27 (2015) 年の社会福祉施設の徒歩圏人口カバー率は、下関都市計画区域では 96.7%とほぼ区域内人口をカバーできており、下関北都市計画区域でも 65.3%と、他施設に比べカバー率が高くなっています。

2040 年の徒歩圏人口カバー率は、下関都市計画区域では上昇しているものの、下関北都市計画区域では減少しており、将来的に施設機能の持続性が確保できない恐れがあります。

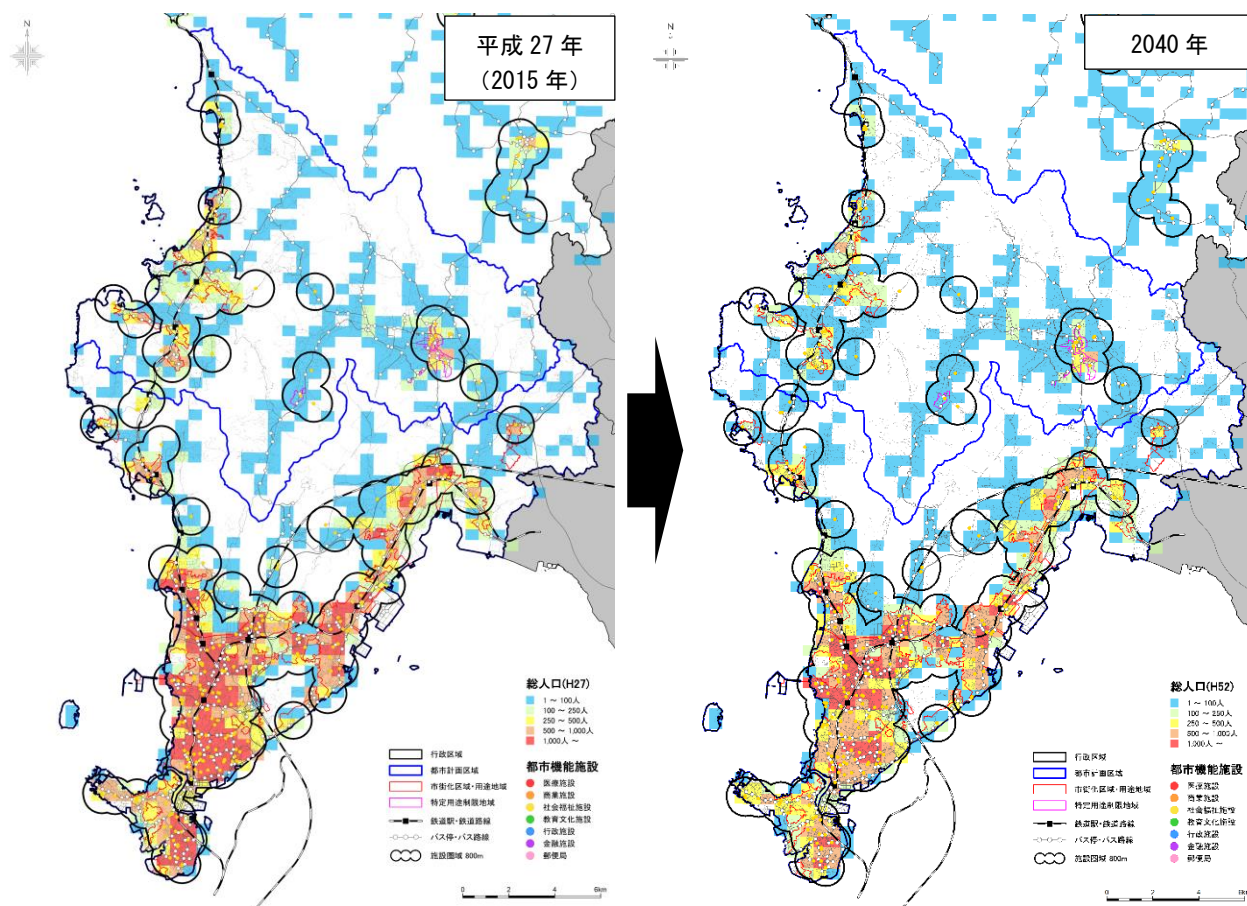


図 社会福祉施設の徒歩圏

表 社会福祉施設の徒歩圏カバー人口の推移

	総人口		徒歩圏カバー人口		カバー率	
	平成 27 年 (2015 年)	2040 年	平成 27 年 (2015 年)	2040 年	平成 27 年 (2015 年)	2040 年
下関都市計画区域	220,701 人	165,533 人	213,479 人	160,861 人	96.7%	97.1%
下関北都市計画区域	25,873 人	17,045 人	16,896 人	11,077 人	65.3%	65.0%

※徒歩圏は、800m と定義する

#### ④教育文化施設

平成 27 (2015) 年の教育文化施設の徒歩圏人口カバー率は、下関都市計画区域では 84.5%となっており、下関北都市計画区域では 53.4%となっています。

2040 年の徒歩圏人口カバー率は、下関都市計画区域及び下関北都市計画区域ともに、上昇しているものの、徒歩圏人口カバー人口は大幅に減少しており、施設の維持が困難になることが予想されます。

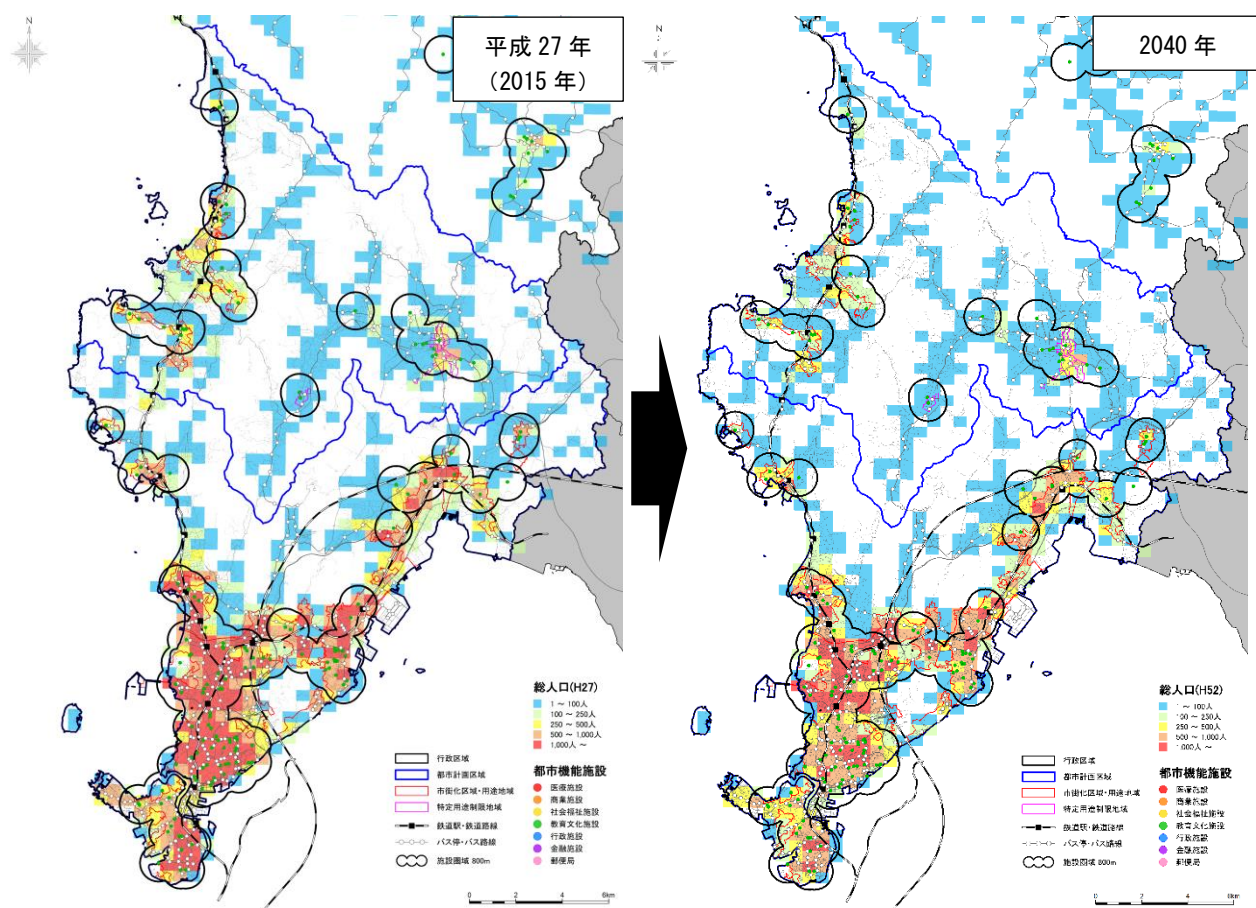


図 教育文化施設の徒歩圏

表 教育文化施設の徒歩圏カバー人口の推移

	総人口		徒歩圏カバー人口		カバー率	
	平成 27 年 (2015 年)	2040 年	平成 27 年 (2015 年)	2040 年	平成 27 年 (2015 年)	2040 年
下関都市計画区域	220,701 人	165,533 人	186,579 人	140,436 人	84.5%	84.8%
下関北都市計画区域	25,873 人	17,045 人	13,827 人	9,280 人	53.4%	54.4%

※徒歩圏は、800mと定義する

### ⑤行政施設

平成 27 (2015) 年の行政施設は鉄道駅やバス停周辺等の比較的利便性の高い位置に立地しているものの、徒歩圏人口カバー率は、下関都市計画区域では 64.2%と他の施設に比べ低くなっており、下関北都市計画区域では 50.2%となっています。

2040 年の徒歩圏人口カバー率は、下関都市計画区域及び下関北都市計画区域ともに減少しており、将来的に施設機能の持続性が確保できない恐れがあります。

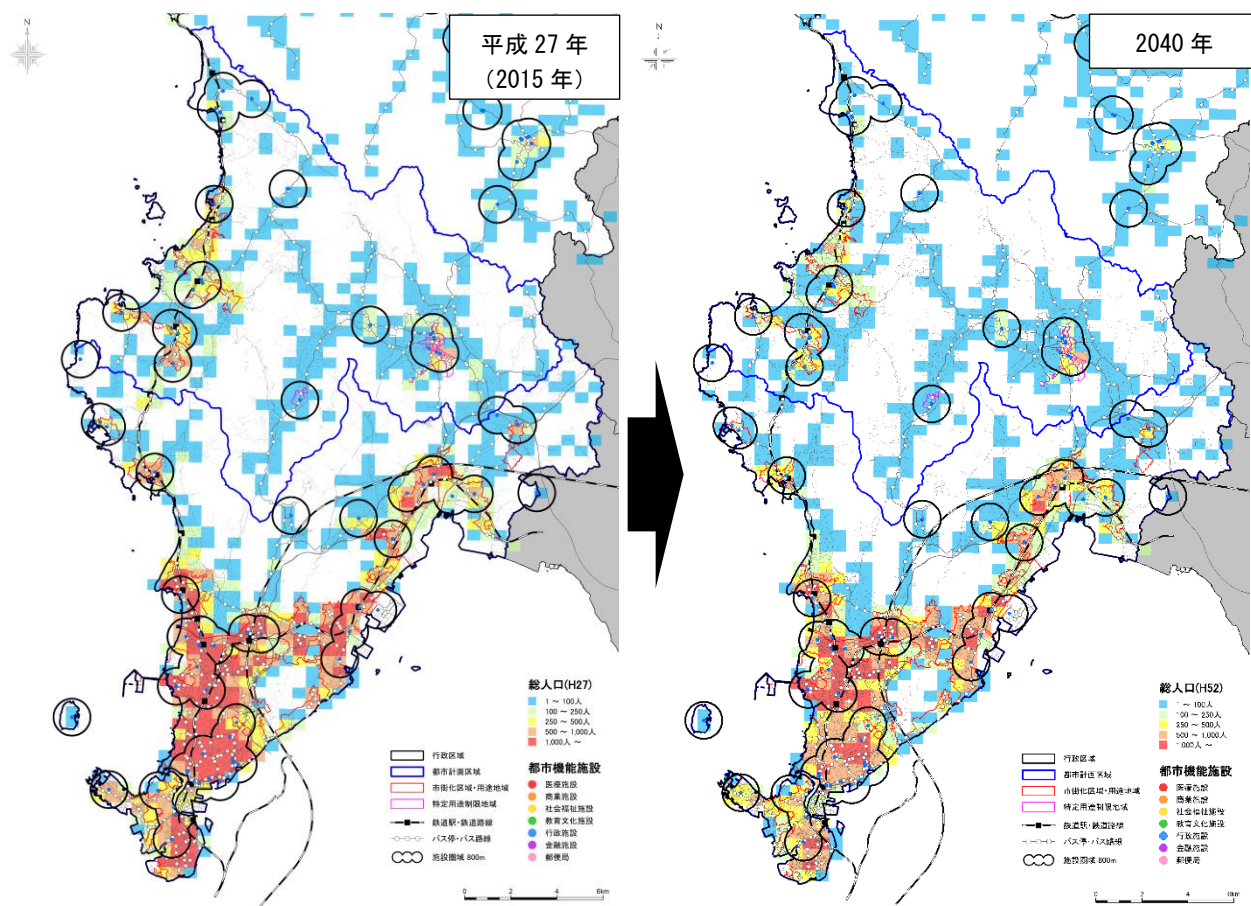


図 行政施設の徒歩圏

表 行政施設の徒歩圏カバー人口の推移

	総人口		徒歩圏カバー人口		カバー率	
	平成 27 年 (2015 年)	2040 年	平成 27 年 (2015 年)	2040 年	平成 27 年 (2015 年)	2040 年
下関都市計画区域	220,701 人	165,533 人	141,635 人	105,910 人	64.2%	64.0%
下関北都市計画区域	25,873 人	17,045 人	12,978 人	8,455 人	50.2%	49.6%

※徒歩圏は、800m と定義する

## ⑥金融施設

平成 27 (2015) 年の金融施設の徒歩圏人口カバー率は、下関都市計画区域では 78.1%となっており、下関北都市計画区域では 35.9%と 70%近くの人が圏域外に居住しています。

2040 年の徒歩圏人口カバー率は、下関都市計画区域及び下関北都市計画区域ともに、上昇しているものの、徒歩圏カバー人口は大幅に減少しており、施設の維持が困難になることが予想されます。

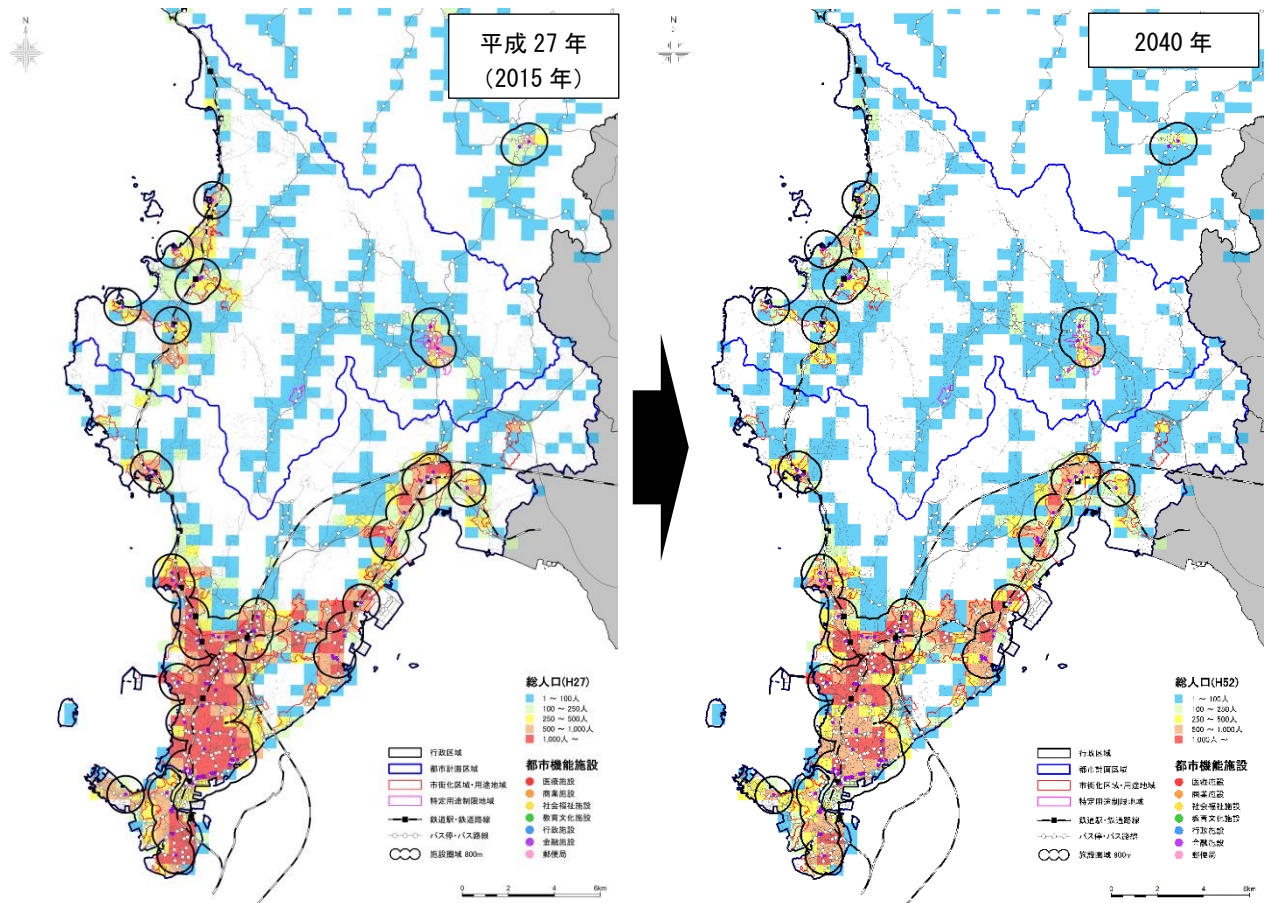


図 金融施設の徒歩圏

表 金融施設の徒歩圏カバー人口の推移

	総人口		徒歩圏カバー人口		カバー率	
	平成 27 年 (2015 年)	2040 年	平成 27 年 (2015 年)	2040 年	平成 27 年 (2015 年)	2040 年
下関都市計画区域	220,701 人	165,533 人	172,265 人	130,476 人	78.1%	78.8%
下関北都市計画区域	25,873 人	17,045 人	9,284 人	6,124 人	35.9%	35.9%

※徒歩圏は、800m と定義する



### ⑦郵便局

平成 27 (2015) 年の郵便局の徒歩圏人口カバー率は、下関都市計画区域では 79.8%となっており、下関北都市計画区域では 42.3%となっています。

2040 年の徒歩圏人口カバー率は、下関都市計画区域では上昇しているものの、下関北都市計画区域では減少しており、将来的に施設機能の持続性が確保できない恐れがあります。

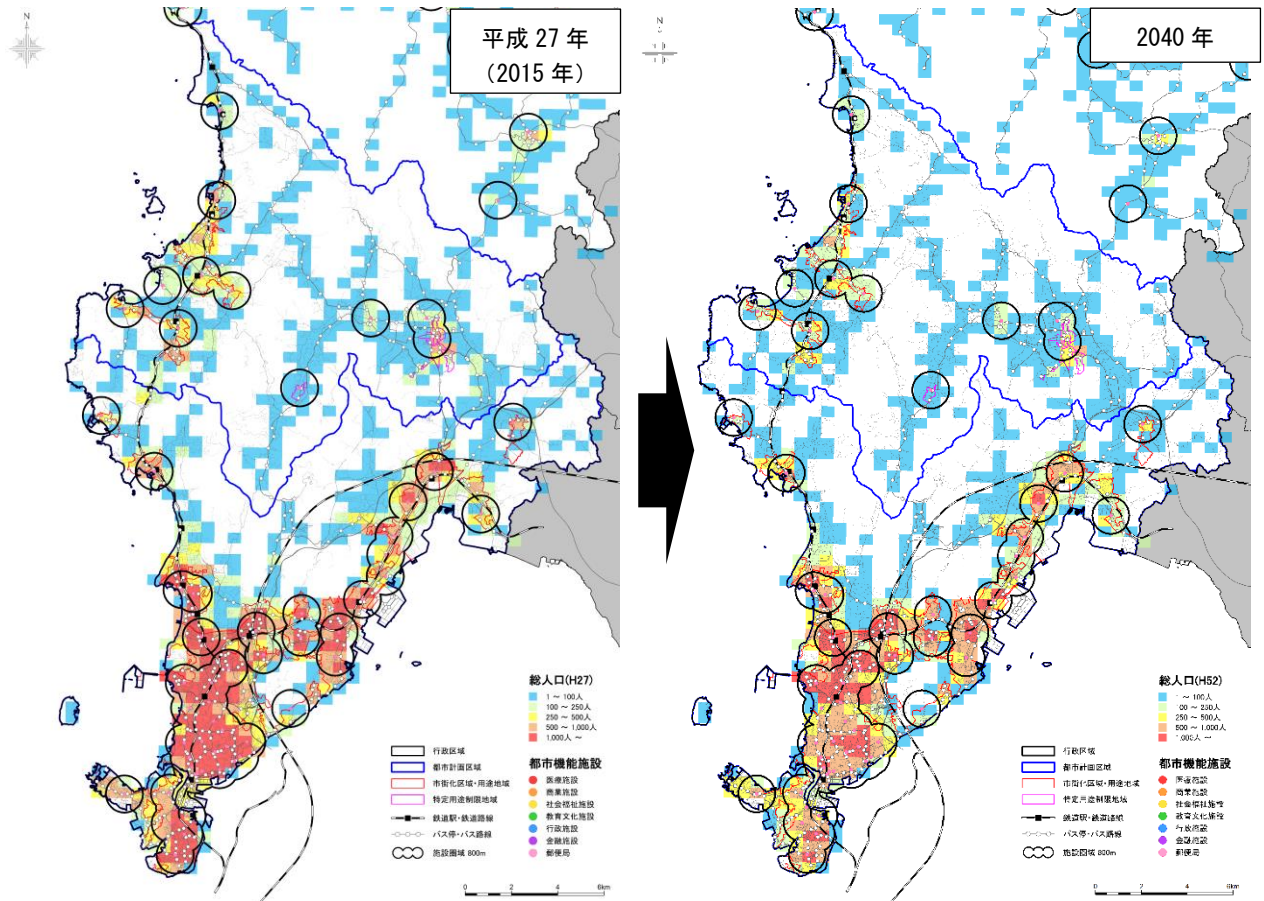


図 郵便局の徒歩圏

表 郵便局の徒歩圏カバー人口の推移

	総人口		徒歩圏カバー人口		カバー率	
	平成 27 年 (2015 年)	2040 年	平成 27 年 (2015 年)	2040 年	平成 27 年 (2015 年)	2040 年
下関都市計画区域	220,701 人	165,533 人	176,195 人	132,232 人	79.8%	80.0%
下関北都市計画区域	25,873 人	17,045 人	10,933 人	6,999 人	42.3%	41.1%

※徒歩圏は、800m と定義する

## (2) 都市構造のレーダーチャート分析

本市は県内他市町と比べて、生活利便性や健康・福祉等の分野で比較的高い水準となっています。しかし、他市町と比べ、公共交通沿線地域の人口密度に関する評価が低くなっており、公共交通が利用しにくい状況です。また、市民1人当たりの歳出額や税収額の評価が低く、効率的な行政運営が求められています。

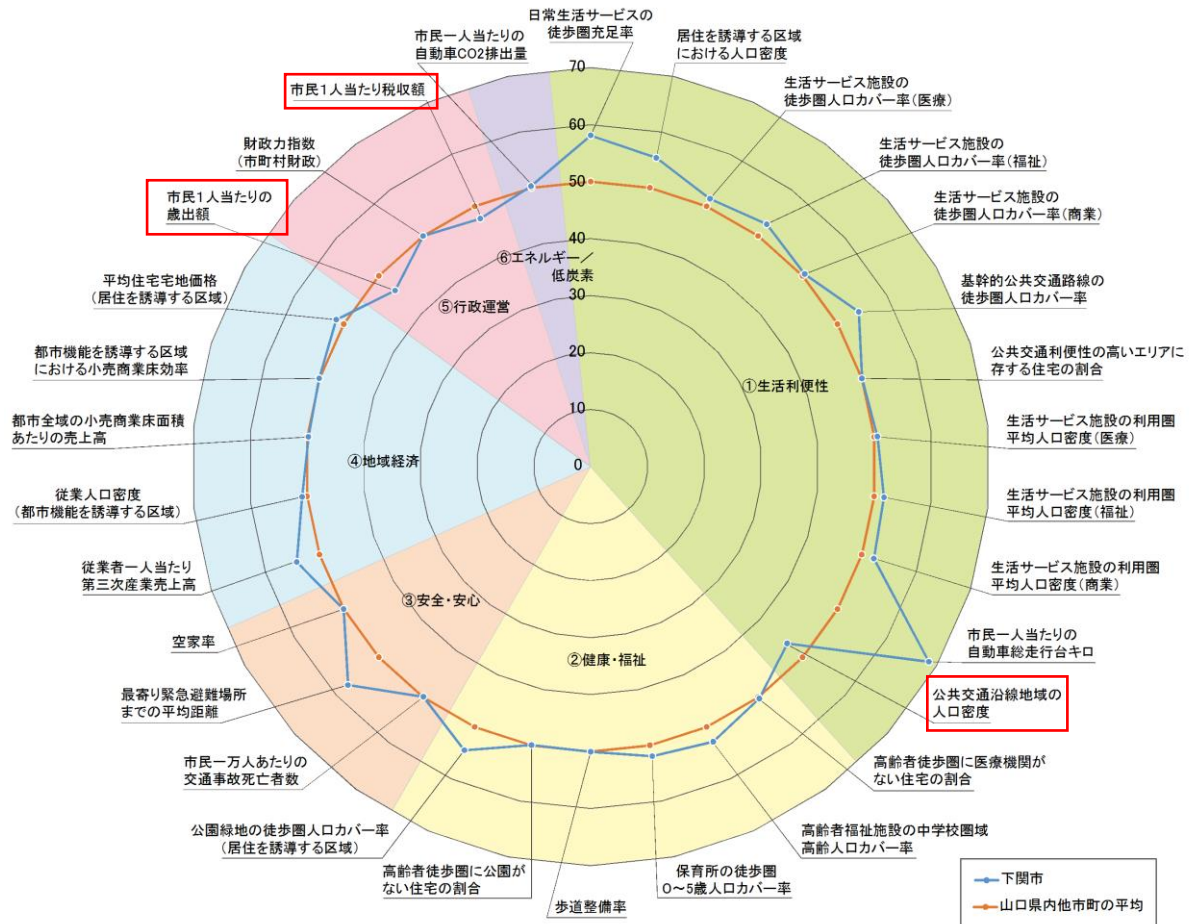


図 下関市の現況都市構造評価 (山口県内都市との比較)

資料：国土交通省作成「都市構造の評価に関するハンドブック (H26.8)」評価指標全国版データ

※公共交通沿線地域の人口密度は、駅及びバス停徒歩圏(駅：800m、バス停：300m)と定義される。

### 3. 6 都市経営

#### (1) 財政状況

本市の歳入額と歳出額を比べると、歳入額が多くなっています。歳入は、近年約 1200 億円で推移しており、その内訳は自主財源が 39%、依存財源が 61%を占めています。歳出は、約 1200 億円前後で推移しており、扶助費の占める割合が最も多く、20%以上を占めています。いずれも、近年大きな変動はなく、概ね均衡しています。

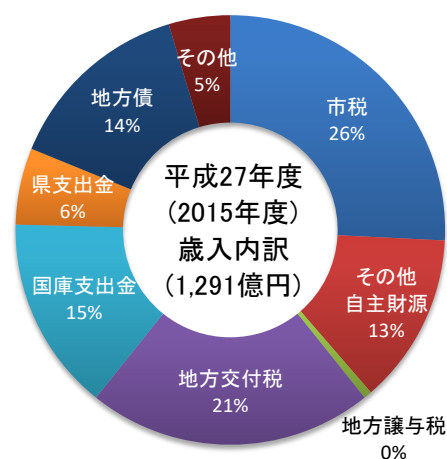
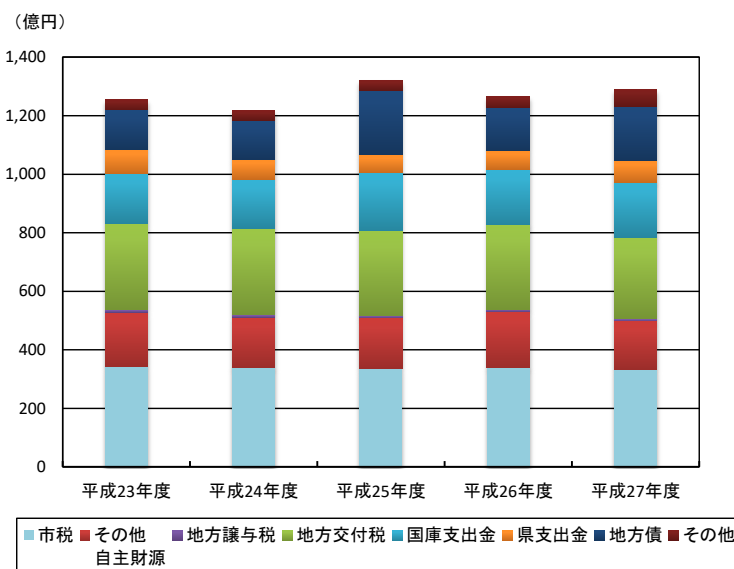


図 歳入の状況

資料：「市町財政概要」 山口県市町課

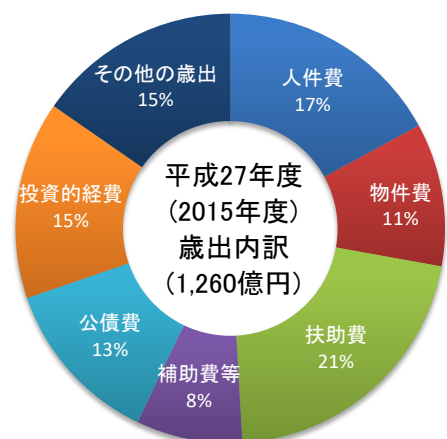
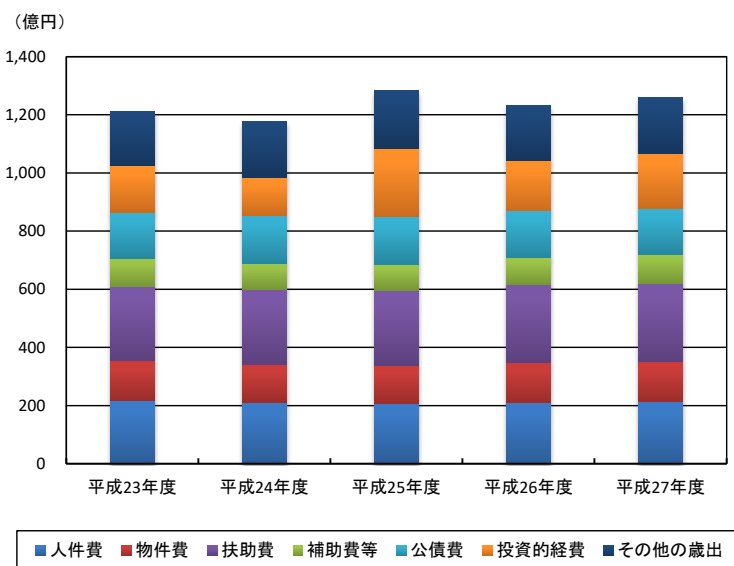


図 歳出の状況

資料：「市町財政概要」 山口県市町課

※その他：維持補修費、積立金、投資及び出資金、貸付金、繰越金

(2) 公共施設の修繕・更新

公共施設、土木インフラ施設および企業会計施設の全合計は、年間で約 279 億円の更新費用が必要となる見込みです。

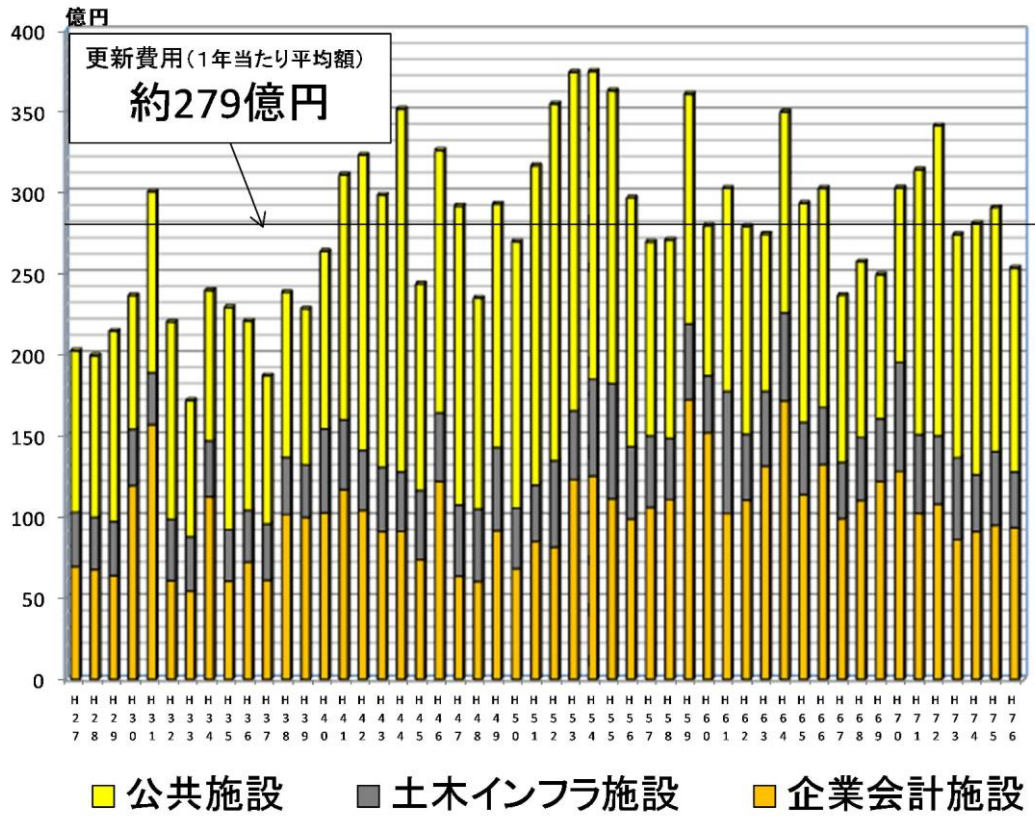


図 将来の更新費用の推計 (50年)

資料：下関市公共施設等総合管理計画

### 3. 7 現状と課題の整理

#### (1) 全市的な課題

本市の現況・動向と特性を踏まえ、今後、人口減少・高齢化の進行が予想される中で、これまでのような低密度な市街地の拡大が進むことなどにより懸念される都市づくりの課題を整理します。

#### **課題1：市民の生活利便性の確保や地域経済の活性化**

本市における日常生活を送るために必要な商業、医療、社会福祉等の都市機能施設の立地状況については、下関都市計画区域では概ね充足しているものの、下関北都市計画区域では人口カバー率は低い状況となっています。

これらの立地は、一定の人口規模の上に成り立っているため、今後人口が減少すると、これら施設が撤退し、生活利便性の低下や、消費の縮小・雇用機会の減少などによる、地域経済へのダメージを招くおそれがあります。

また、下関市中心市街地にぎわいプランによると、中心市街地においては、空き店舗数が年々増加し、求心力の低下が懸念される状況にあります。

今後人口の減少や高齢化が進行する場合においても、市民の生活利便性が確保できるとともに、都市核や地域生活拠点といった公共交通アクセスに優れたエリアにおいて、商業、医療、福祉などの都市機能の維持及び立地の促進を図る必要があります。

#### **課題2：コミュニティの維持、良好な居住環境の形成**

人口の減少や高齢化の進行は、生活サービス産業の撤退に繋がり、生活利便性やコミュニティの活力、地域の共助機能の低下につながることも考えられます。

また、本市の空き家の状況は増加傾向にあることから、人口の減少や高齢化の進行に伴い今後さらに空き家が増加し、地域の安全性低下や居住環境の悪化などが懸念されます。

コミュニティの維持や良好な居住環境の形成のためにも、都市拠点や地域生活拠点などを中心とする一定のエリアに緩やかに居住の誘導を図る必要があります。

#### **課題3：防災・減災対策の充実**

本市の自然災害に関する被害予測の指定状況は、土砂災害については市内に広く指定されており、市街化区域・用途地域内にも指定されています。水害については沿岸部のエリアに集中しており、下関駅周辺等も浸水想定区域に含まれています。また、近年では想定を上回る局地的な集中豪雨が増加しており、これに伴う浸水、土砂災害といった災害の発生も懸念されます。さらに、高齢化の進行に伴い、災害発生時には避難困難者が増加する懸念もあります。

安全・安心に暮らし続けることのできる都市の形成に向け、建築物の耐震化及びライフラインの確保、河川改修や雨水排水対策等の都市基盤の防災構造の強化や、避難・誘導対策などに取り組むとともに、安全性の高いエリアへ居住の誘導を図る必要があります。

#### 課題4：持続可能な公共交通の形成

本市の公共交通は、下関駅周辺において、比較的便利な状況にあるものの、全市的に鉄道・バスといった公共交通の割合が自動車に比べて低い傾向にあります。特に、下関北都市計画区域や都市計画区域外では、自動車分担率が75%を上回っており、自動車が主要な移動手段となっています。

今後は、人口の減少により公共交通の利用者が減少することで、採算性の低下に伴う路線の廃止や運行回数の減少など、市民の日常生活に不便をきたすおそれがあります。特に、市街化調整区域や用途白地地域などの公共交通の利便性が低い地域では、将来高齢化の進行に伴い、交通弱者が増加するおそれがあります。将来にわたり持続可能な公共交通の形成に向け、公共交通沿線への居住の維持・誘導により利用者の確保を図るとともに、公共交通体系の見直しや交通施設における利便性の維持・向上を図る必要があります。

#### 課題5：安定した行政サービスの提供

本市の財政状況は、歳出については、住民福祉を支える扶助費が増加する反面、人件費が減少しています。一方、歳入については、自主財源が約39%となっており、60%以上を依存財源が占めています。

今後、人口減少とそれに伴う地域経済活動の縮小により、さらに税収が減少する一方、高齢化の進行による社会保障費の増大や老朽化が進む道路、橋りょうや公共建築物の更新など、財政状況はますます厳しさを増していくと予測されます。

安定した行政サービスの提供に向け、公共施設の長寿命型改修などによりライフサイクルコストの縮減を図るとともに、その整備・更新に当たっては、集約・複合化や効果的な配置を図る必要があります。

## (2) 地域ごとの課題

本市には、2つの都市計画区域と都市計画区域に含まれない地域があり、人口や都市機能の立地状況等の各地域の状況は大きく異なっています。今後、人口減少や高齢化の進行に伴い、各地域で予想される課題を整理します。

### 下関都市計画区域の課題

現在の市街化区域内の人口密度は約33人/haであり、下関駅をはじめとした鉄道駅周辺で特に人口が集中しています。また、商業施設や医療施設等の都市機能施設は、概ね区域内の全人口をカバーできているとともに、公共交通の便数も多いため、利便性の高い地域です。

今後、全市的な人口減少に伴い、市街化区域内でも人口密度が25人/haを下回ると見込まれるため、将来的に都市機能施設の立地や公共交通の利便性が維持できるよう、人口密度を維持する対策が必要です。

また、都市計画区域内に土砂災害（特別）警戒区域や津波・高潮の浸水想定区域が広く指定されており、安全・安心に暮らせる都市の形成に向けて、安全性の高いエリアへ居住の誘導を図る必要があります。

### 下関北都市計画区域の課題

下関北都市計画区域は非線引きの都市計画区域であり、用途地域は旧豊浦町の一部にのみ指定しています。都市計画区域内人口の約70%は用途白地地域で暮らしています。また、商業施設や医療施設等の都市機能施設は、区域内の約半分の人口をカバーできているものの、主な交通手段は自動車となっています。

今後、人口減少や高齢社会の進行により、商業施設や医療施設等の撤退、交通弱者の増加が見込まれるため、地域の拠点間または拠点までの交通手段の確保が必要となります。

### 都市計画区域外の課題

都市計画区域外の約80%を森林が占めており、人口は約2万3千人と本市の約10%の人が暮らしています。主な産業は第3次産業に次いで第一次産業の就業者が多く、農地の面積も区域の10%以上となっています。公共交通の利便性は低いため、主な交通手段は自動車となっています。

今後も住み慣れた地域で暮らし続けることができるよう、現在立地している施設や道路等の維持が必要です。

## 4. まちづくりに関する基本的な方針

### 4. 1 まちづくりの基本理念と基本方針

#### (1) まちづくりの基本理念

まちづくりの基本理念は、下関市都市計画マスタープランに掲げる基本理念『自然と歴史と人が織りなす交流都市 ～自然と人、人と人、ふれあいで輝く共創のまちづくりを目指して～』を立地適正化計画でも引き続き継承し、この基本理念のもと、まちづくりの課題の解決に取り組んでいきます。

この基本理念は、「すべての人が健康で元気に暮らせるまちづくり」「自然と人、人と人の新たなふれあいが原動力となるまちづくり」「地域相互の緊張感をエネルギーに、交流力と内発力が高まる共創のまちづくり」の実現を目指そうとするものです。

#### 【まちづくりの基本理念】

**自然と歴史と人が織りなす交流都市**

～自然と人、人と人、ふれあいで輝く共創のまちづくりを目指して～

#### (2) まちづくりの基本目標

##### 目標 1. 誰もが便利で安心して生活できる都市構造の構築

下関駅周辺及び新下関駅周辺の2つの都市拠点では、高次都市機能の集積を図り、市民生活や経済活動に対する広域的で質の高い都市的サービスを提供するとともに、地域拠点や生活拠点では、市民の日常生活を支える都市機能を集積し、市民にとって暮らしやすい生活圏の形成を図ります。

また、これらの拠点周辺では、各地域の自然や歴史等の地域特性を活かし、観光や交流のための魅力ある拠点を形成するとともに、公共交通ネットワークにより強固に連携し、誰もが便利で安心して生活できる都市構造の構築を図ります。

##### 目標 2. 持続可能な都市づくりの推進

都市機能や居住機能等の集積・抑制を図り、地域の性格に応じた適正な土地利用を推進します。

また、都市機能の配置・誘導にあたっては、既存ストックの有効活用により、人口減少下においても、将来にわたり持続可能な都市づくりを推進します。

##### 目標 3. 安全・安心に暮らせる都市づくりの推進

自然災害による被害が想定される地域への居住抑制を図ります。

また、良好な居住環境の維持・形成に向けて、生活関連施設の維持管理・整備を図るとともに、子どもや高齢者等にやさしい、安心して暮らせる都市づくりを推進します。



## 4. 2 将来の都市構造

### (1) 基本的な考え方

まちづくりの基本理念、基本目標の実現に向けて、都市全体として、都市拠点・地域拠点・生活拠点ごとに、拠点の性格に応じて都市機能、生活関連機能の配置・集積を行うとともに、それらの拠点間において、効果的に機能分担・連携を図りながら、土地利用密度、生活活動密度を高める集約型都市づくりを推進します。

2つの都市拠点では、広域的に必要な高次都市機能について、相互に連携しつつ、都市機能の集積を図ります。また、地域拠点では、中心部との都市機能の分担を図りつつ、商業・業務等の生活関連機能の配置を行います。生活拠点では、商業・業務等の生活利便性を高める機能の配置及び居住機能を確保し、他の拠点と連携した拠点形成を図ります。

居住誘導の視点からは、3つの拠点周辺や交通利便性の高い幹線道路沿道へも居住機能の誘導を図るなど、日常生活を営む上で、便利で快適に生活できる地域への居住誘導を図り、人口密度を高める集約型都市づくりを推進します。

上記で示す各種機能を集積した拠点について、これらの拠点間を結ぶ公共交通の利便性の維持・向上を図ることにより、日常生活圏内において不足する機能等を相互に補完・連携しながら、都市全体として活力ある地域集約型都市の形成を目指します。また、地域集約型都市の形成を推進するにあたっては、これまで整備してきた都市基盤や公有財産等の既存ストックの有効活用を図り、拠点周辺等における土地利用密度を高めることに留意します。

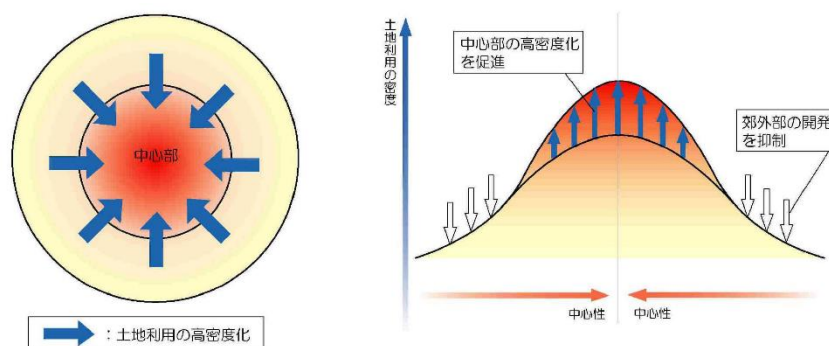


図 土地利用の密度を高める都市づくりのイメージ

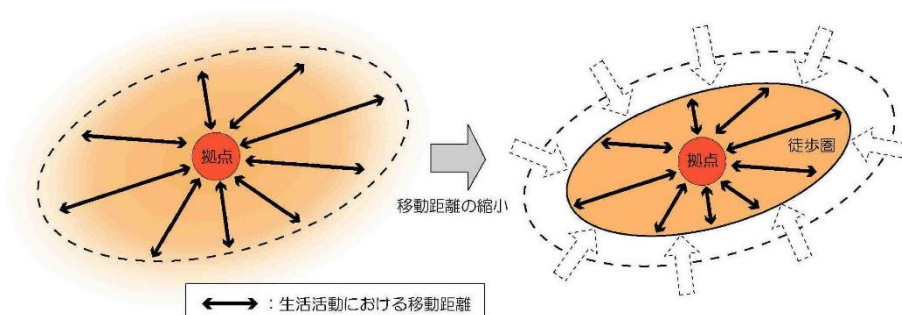


図 生活活動の密度を高める都市づくりのイメージ

資料：山口県都市計画基本方針改訂版(平成27年10月)

## (2) 本市における将来都市構造のイメージ

本市では、都市拠点・地域拠点・生活拠点ごとに、拠点の性格に応じて下記イメージのとおり、都市機能、生活関連機能の集積を図るとともに、拠点間を効果的・効率的に連携を図りながら、地域集約型都市の形成を推進します。

### 【都市拠点のイメージ】

- 中核的な都市の拠点として、買回り品や文化・芸術鑑賞など、高次で広域的な都市サービスを提供し、2つの都市拠点において、相互に連携・補完を図ります。
- 下関都市拠点では、広域的に都市間・地域間を連携する拠点として、既存の都市機能を活かしながら、本市の顔となる高次で広域的な都市機能の集積を図ります。具体的には、ウォーターフロント開発を進め、商業・業務、観光、教育文化などの多面的な機能が集積する市街地形成を図ります。
- 新下関都市拠点では、都市間の機能分担で求められる商業・業務・教育等の複合機能を有する高次都市機能の集積のほか、市域全域から求められる高次都市機能の集積を図ります。
- 地域拠点、生活拠点から鉄道やバス等の公共交通機関により容易にアクセスが可能となるよう、公共交通サービス水準の維持・向上を図ります。

### 【地域拠点のイメージ】

- 市北部地域における市民生活や様々な活動等を支える生活圏の中心拠点として、身近な生活のよりどころとなる生活関連サービスを提供します。
- 高次都市機能や日常生活サービス機能を楽しむため、都市拠点や生活拠点まで公共交通機関により容易にアクセスが可能となるよう、サービス水準の維持を図ります。

### 【生活拠点のイメージ】

- 人口が集積している下関都市計画区域における市民生活を支えるための拠点として、最寄り品や日常医療など、都市拠点との役割分担を図りながら都市拠点を補完し、都市近郊に位置する市民が日常生活を営むための生活関連サービスを提供します。
- 生活拠点に不足する都市機能は、都市拠点までの公共交通機関のサービス水準を維持することにより、享受できるようにします。

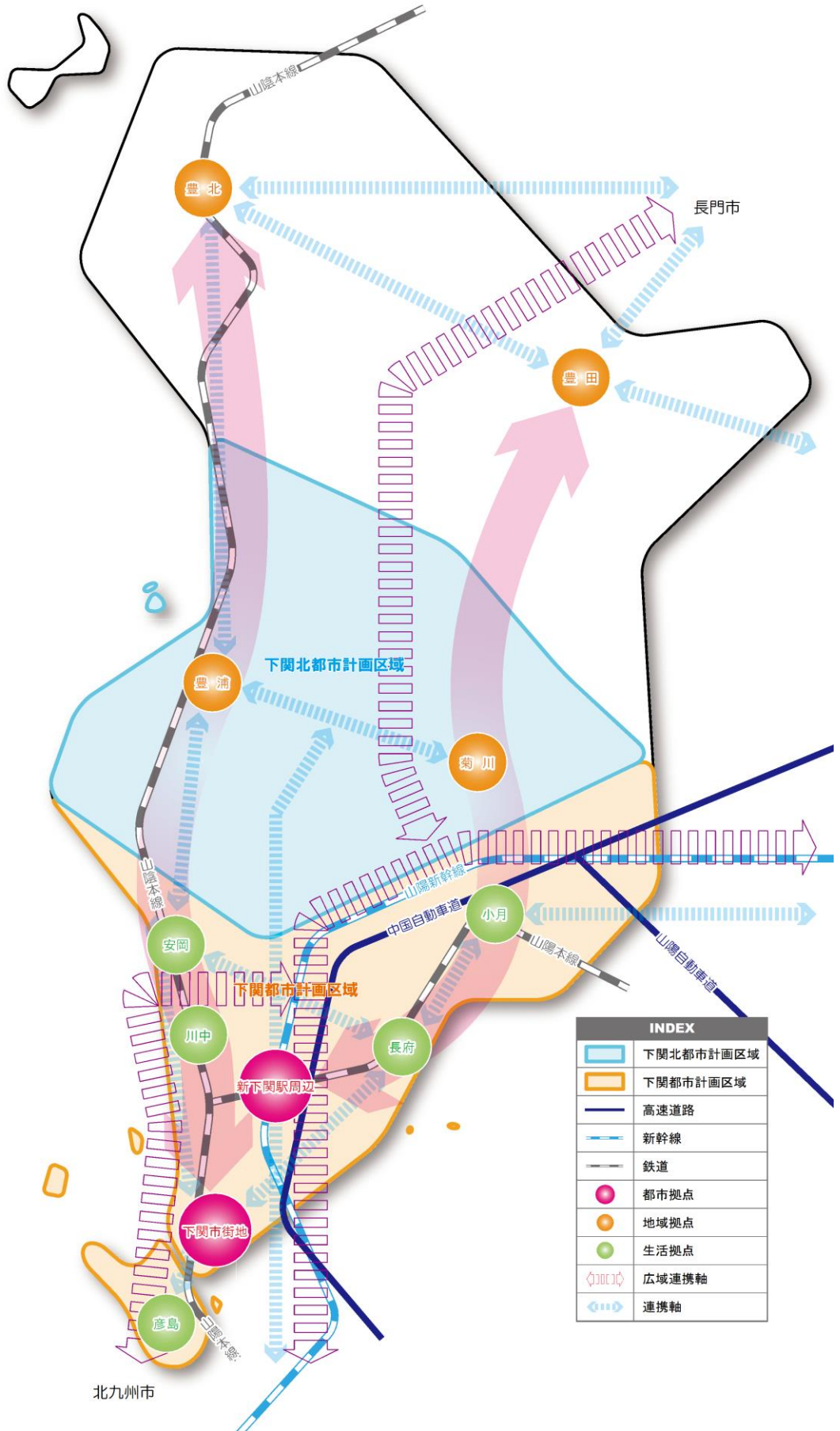


図 将来都市構造

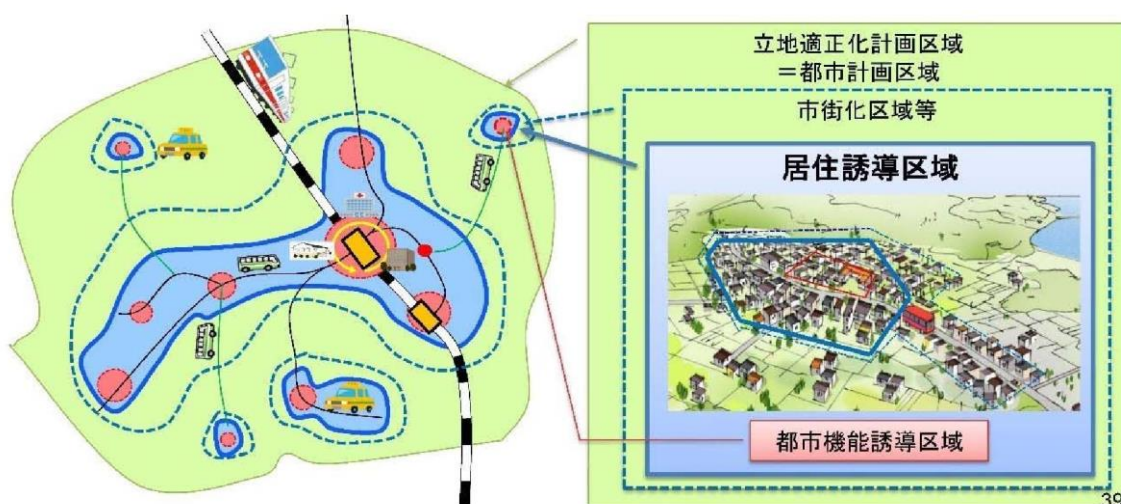
## 5. 居住誘導区域及び都市機能誘導区域

### 5. 1 居住誘導区域

#### (1) 居住誘導区域の概要

##### ① 居住誘導区域とは

居住誘導区域とは、人口減少の中にあっても、一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるように居住を誘導する区域のことです。



居住誘導区域の設定イメージ

居住誘導区域は以下の区域を想定します。

##### ➤ 生活利便性が確保される区域

都市機能誘導区域となるべき中心拠点、地域／生活拠点の中心部に徒歩、自転車等の交通手段等を介して容易にアクセスすることのできる区域、及び公共交通軸に存する駅、バス停の徒歩、自転車利用圏に存する区域から構成される区域

##### ➤ 生活サービス機能の持続性確保が可能な範囲の区域

社会保障・人口問題研究所の将来推計人口等をベースに、区域外から区域内に現実的に誘導可能な人口を勘案しつつ、区域内において、少なくとも現状における人口密度を維持することを基本に、医療、福祉、商業等の日常生活サービス機能の持続的な確保が可能な人口密度水準が確保される範囲内の区域

##### ➤ 災害に対する安全性等が確保される区域

土砂災害、津波災害、浸水被害等により甚大な被害を受ける危険性が少ない区域であって、土地利用の実態等に照らし、工業系用途、都市農地、深刻な空き家・空き地化が進行している郊外地域等に該当しない区域

## ②居住誘導区域の考え方

### ➤ 居住誘導区域の設定方針

居住誘導区域は、都市全体の良好な居住環境を確保できるよう、居住の現状や都市全体の人口、土地利用、公共交通機関からの距離や生活サービス施設等の充足度、将来の見通しを勘案しつつ、国土交通省の都市構造の評価に関するハンドブックにある、鉄道駅の利用圏（半径 800m）及びバス停の利用圏（半径 300m）を参考に、区域を設定します。その上で、道路等の地形地物や用途地域境界等を踏まえ、区域の境界を定めるものとします。

### ➤ 居住誘導区域に含まない区域

『都市計画運用指針／国土交通省』に示される「居住誘導区域に含まないこととされている区域」「居住誘導区域に含まないこととすべき区域」については、原則、居住誘導区域に含めません。

また、居住誘導区域に含めるにあたって検討が必要な区域についても人口の集積状況や現状の土地利用状況等を総合的に判断し、居住誘導区域に含むことが適当でない判断される場合は含みません。

#### ■居住誘導区域に含めないこととされる区域

	下関市の指定状況
市街化調整区域	市街化区域（用途地域）を基準に検討
建築基準法第 39 条第 1 項に規定する災害危険区域のうち、同条第 2 項の規定に基づく条例により住居の用に供する建築物の建築が禁止されている区域	—
農業振興地域の整備に関する法律第 8 条第 2 項第 1 号に規定する農用地区域又は農地法第 5 条第 2 項第 1 号ロに掲げる農地若しくは採草放牧地の区域	—
自然公園法第 20 条第 1 項に規定する特別地域	—
森林法第 25 条又は第 25 条の 2 の規定により指定された保安林の区域	—
自然環境保全法第 14 条第 1 項に規定する原生自然環境保全地域若しくは同法第 25 条第 1 項に規定する特別地区又は森林法第 30 条若しくは第 30 条の 2 の規定により告示された保安林予定森林の区域	—

#### ■居住誘導区域に含めないこととすべきである区域

	下関市の指定状況
土砂災害特別警戒区域	該当あり
津波災害特別警戒区域	—
災害危険区域	—
地すべり等防止法第 3 条第 1 項に規定する地すべり防止区域	—
急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律第 3 条第 1 項に規定する急傾斜地崩壊危険区域	該当あり

■ 居住誘導区域に含めるにあたって検討が必要な区域

	下関市の指定状況
土砂災害警戒区域	「急傾斜地の崩壊等が発生した場合に、住民等の生命又は身体に危害が生じるおそれがあると認められる区域」であるが、特別警戒区域のように構造規制や移転の勧告の対象にはならないため、居住を誘導する区域に含めるものとする。
津波災害警戒区域	海岸部を中心に指定されており、2mを超える区域は居住誘導区域から除外する。
浸水想定区域	海岸部を中心に指定されており、2mを超える区域は居住誘導区域から除外する。
都市洪水想定区域及び都市浸水想定区域	該当なし
土砂災害警戒区域等における基礎調査、津波浸水想定区域及びその他の調査結果等により判明した災害の恐れのある区域	上記に示した危険より大きな被害をもたらすとは考えにくいので、ここでは考慮しないこととする。ただし、これらの災害リスクについても住民に対して周知する等の措置を検討する。

## (2) 居住誘導区域の区域設定

### ① 居住誘導区域の設定

居住誘導区域の設定方針と居住誘導区域に含めない区域の整合性を確認し、以下の通り居住誘導区域を設定しました。ただし、図に示す区域内であっても、土砂災害特別警戒区域に該当する場合は、居住誘導区域に含みません。

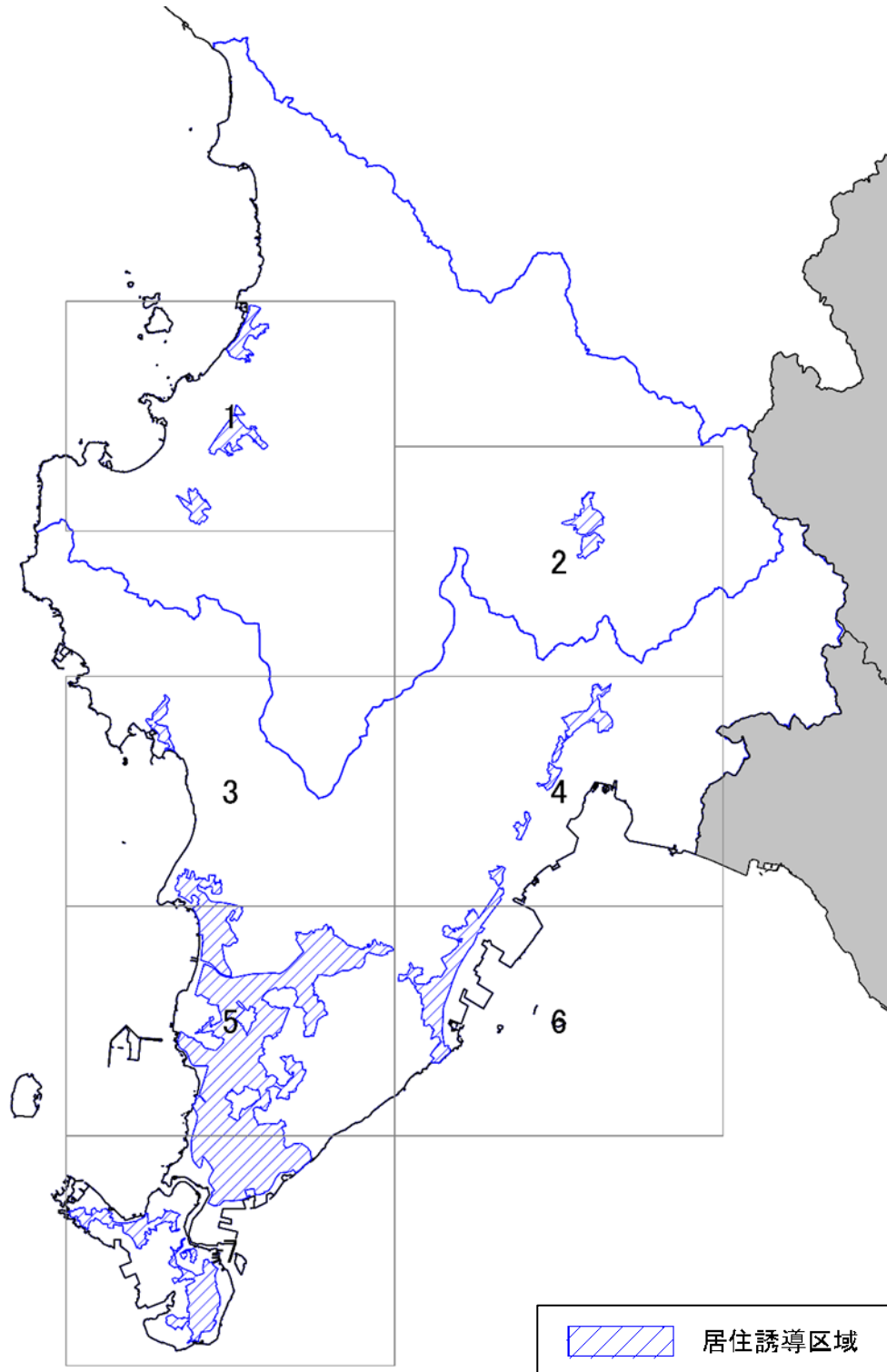
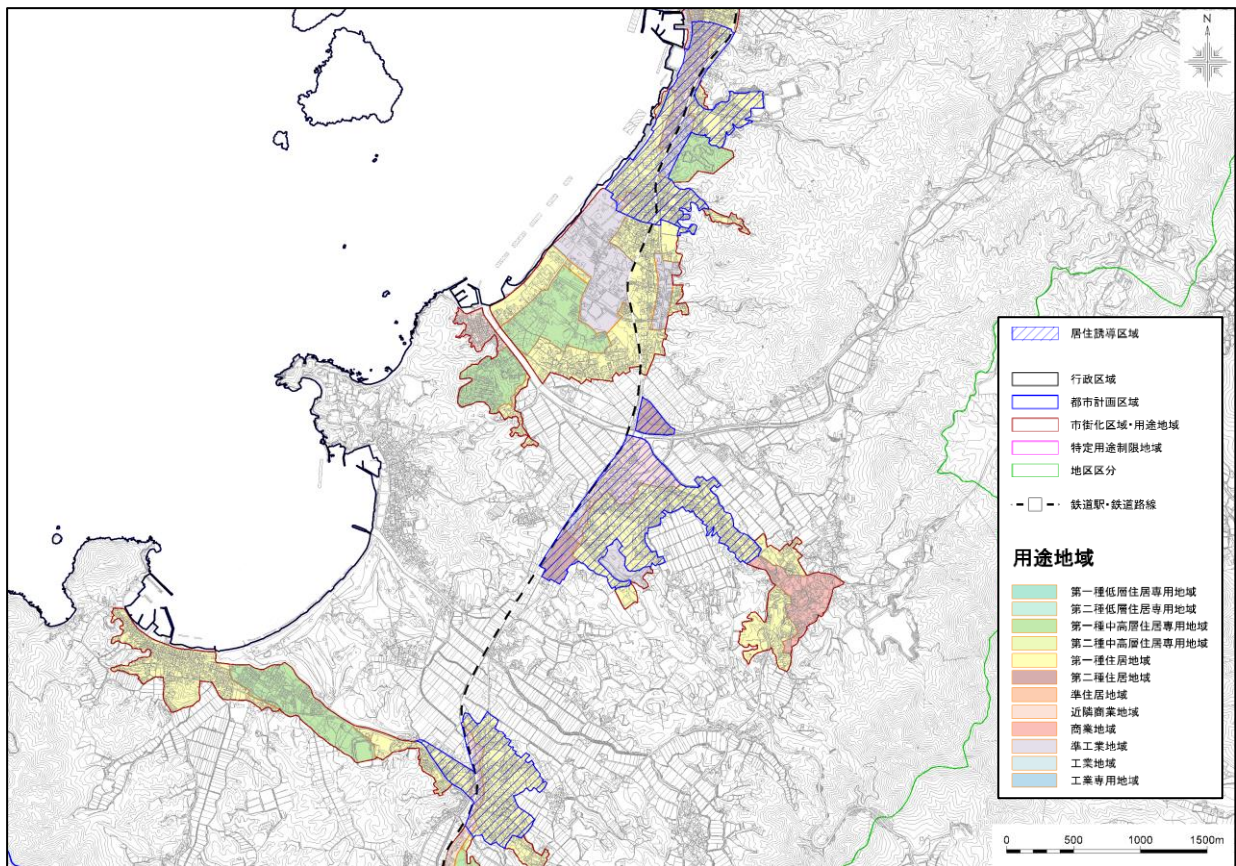
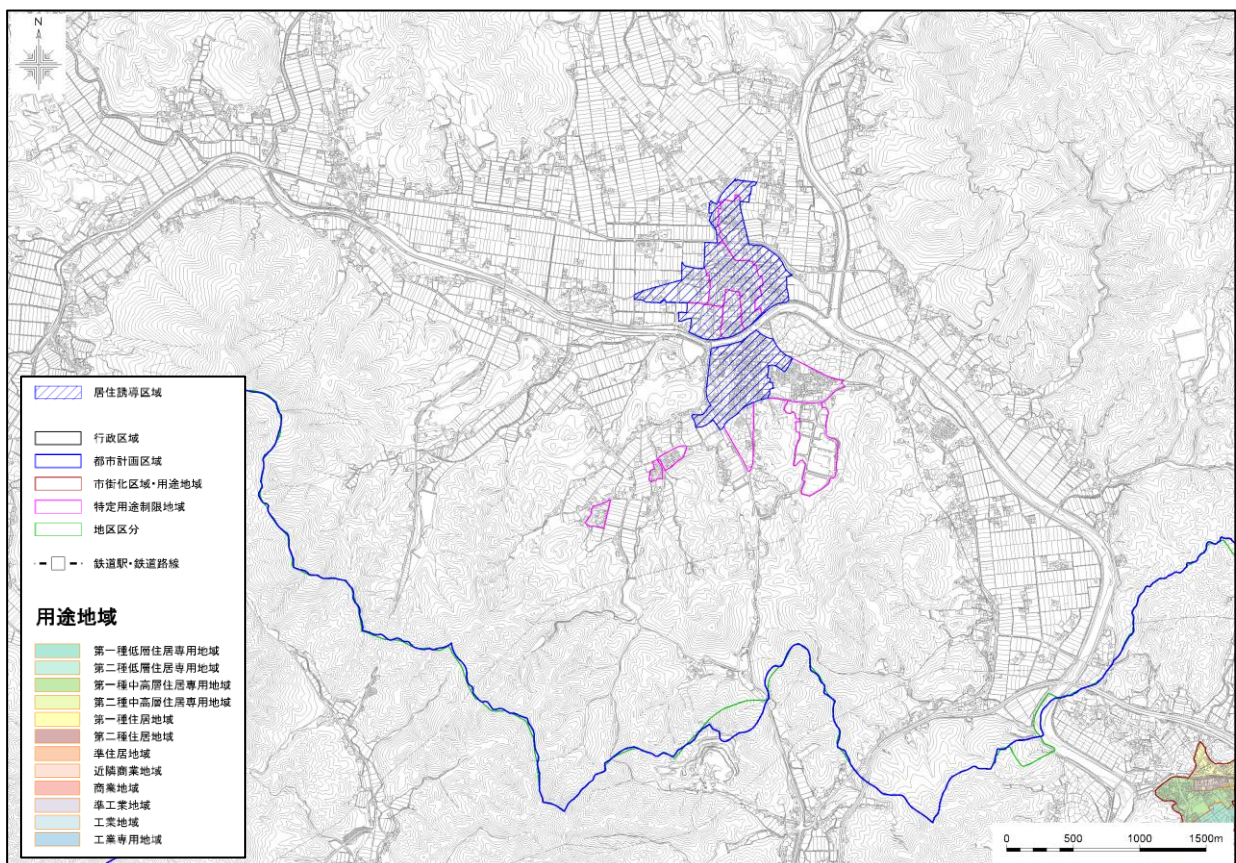


図 居住誘導区域の索引図

図郭1

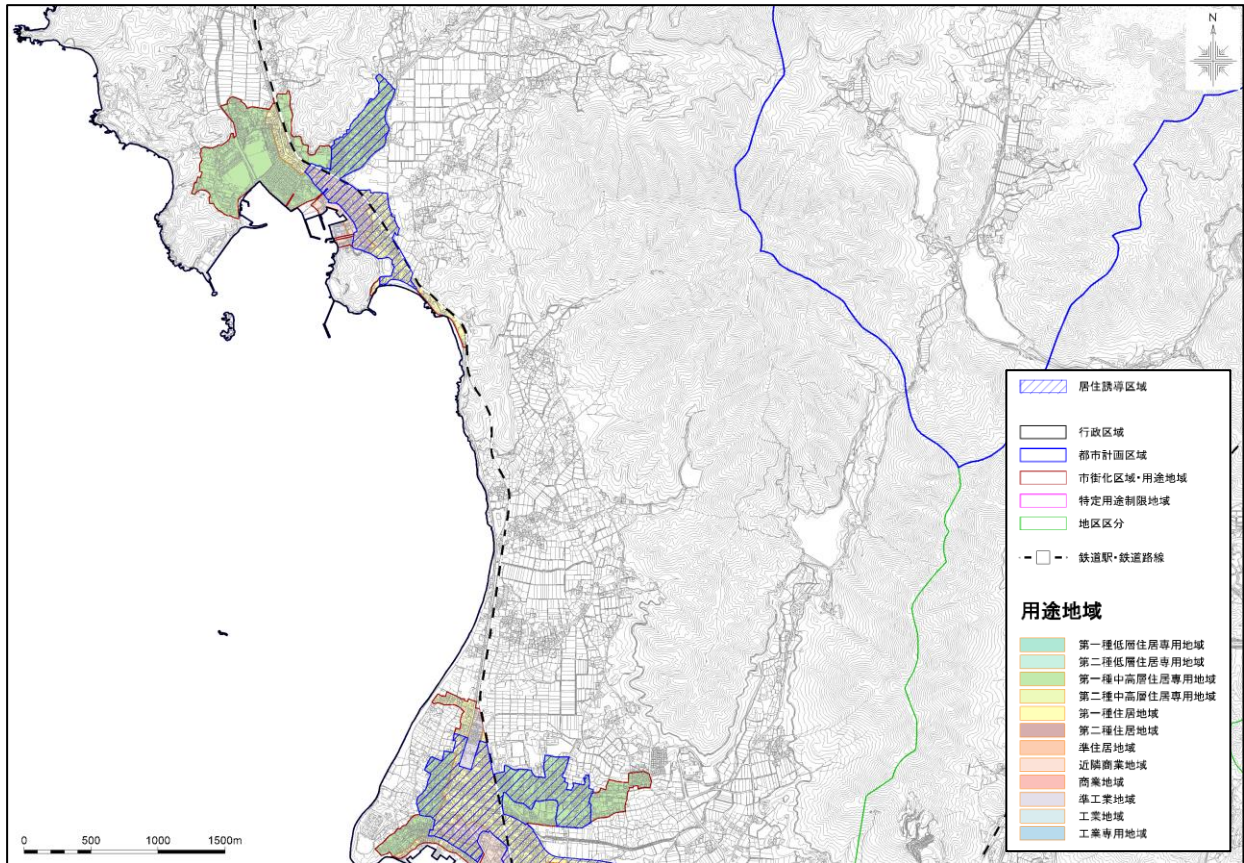


図郭2

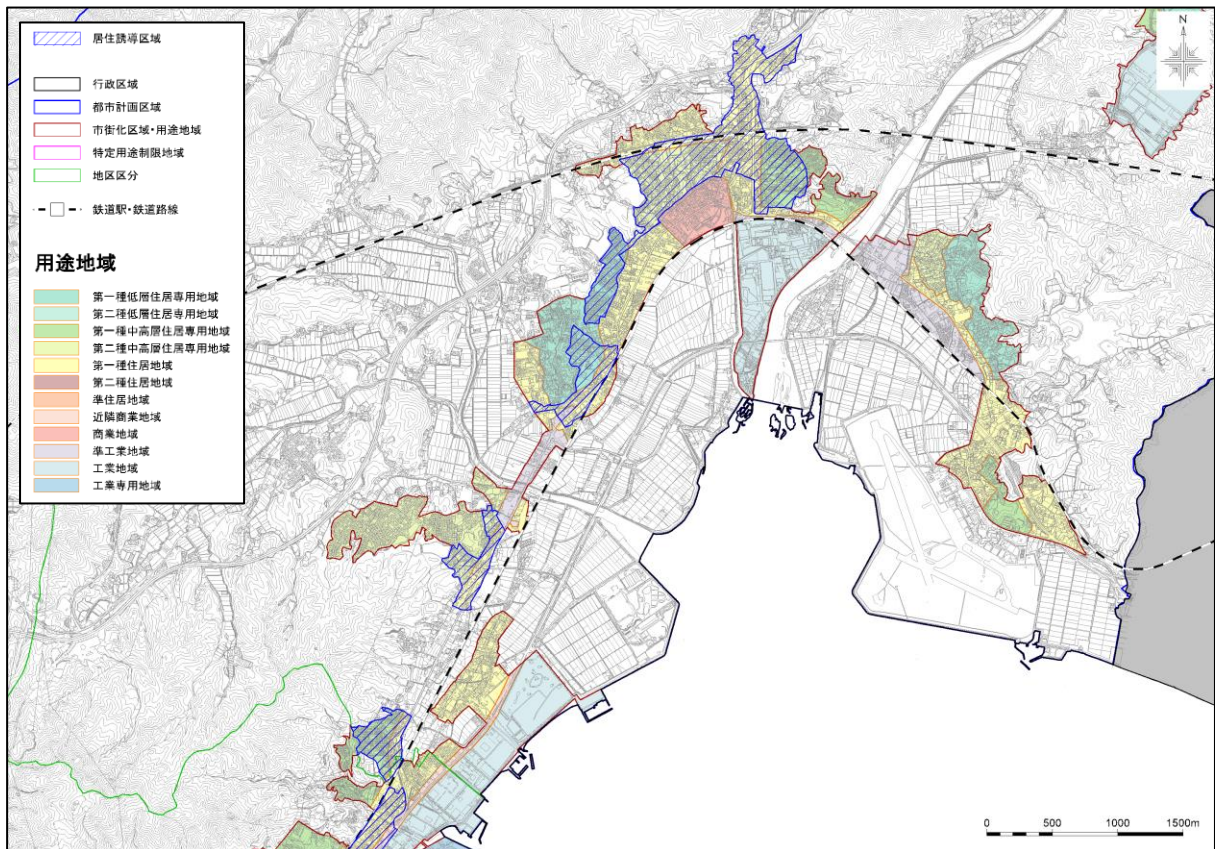




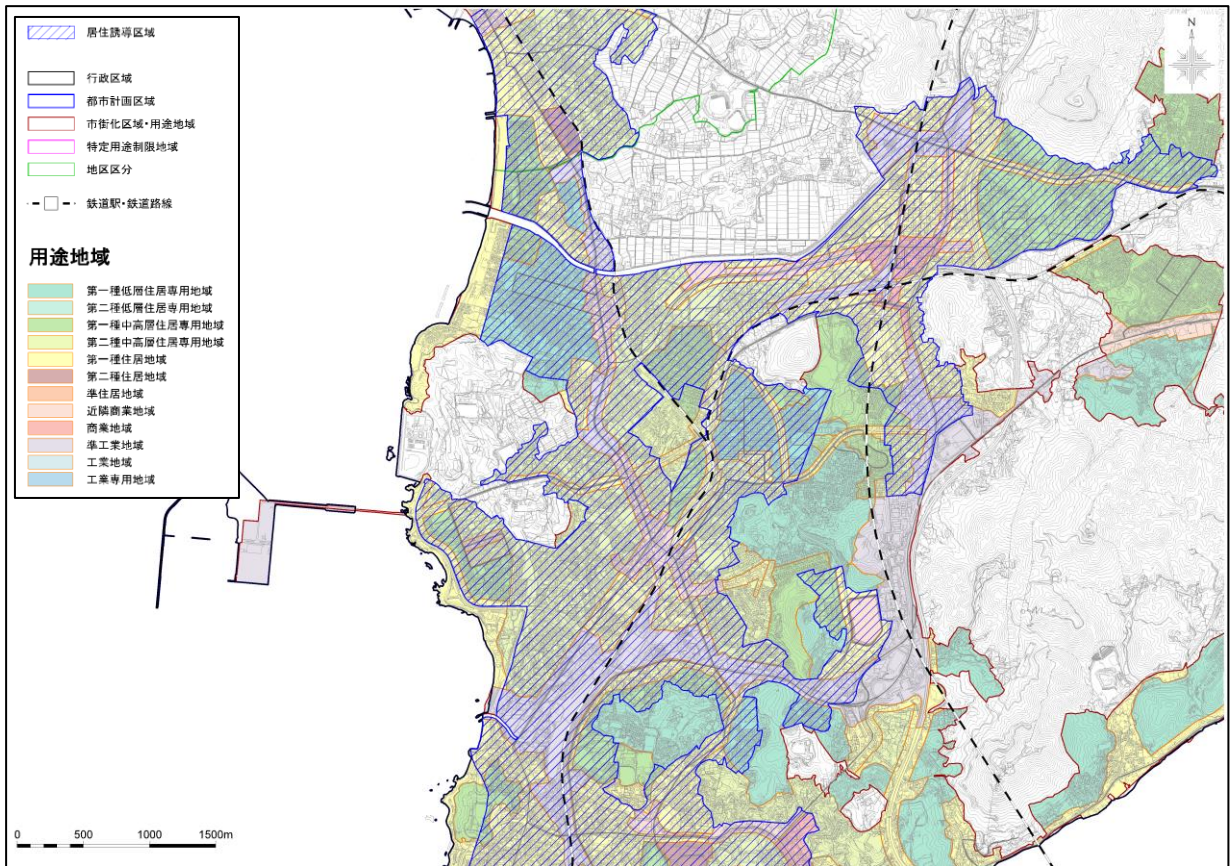
图郭 3



图郭 4



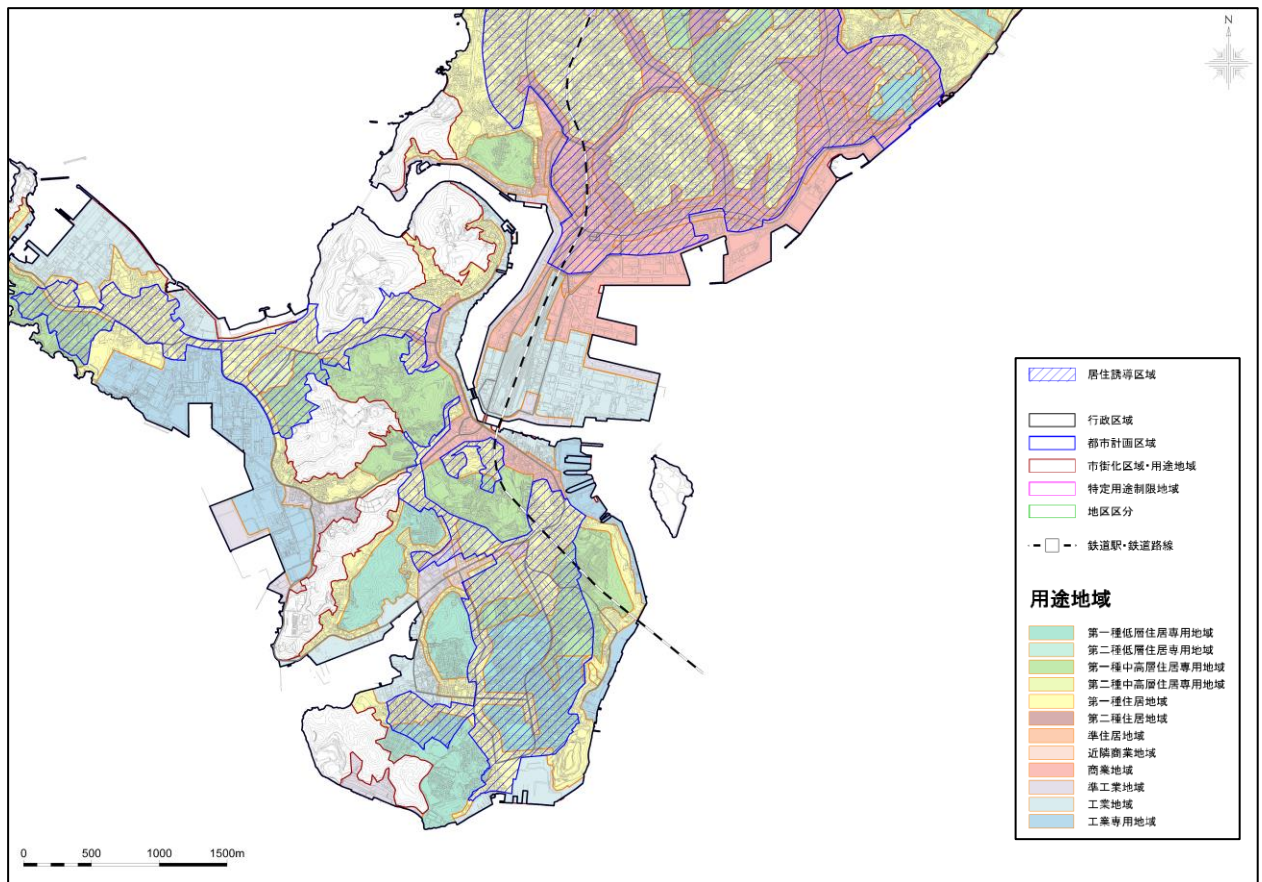
图郭 5



图郭 6



图郭7



## 5. 2 都市機能誘導区域

### (1) 都市機能誘導区域の概要

#### ①都市機能誘導区域とは

都市機能誘導区域とは、商業、医療・福祉施設等の日常生活を送る上で必要となる都市機能を都市の中心拠点等に誘導・集約することにより、これら各種サービスの効率的な提供を図る区域のことです。

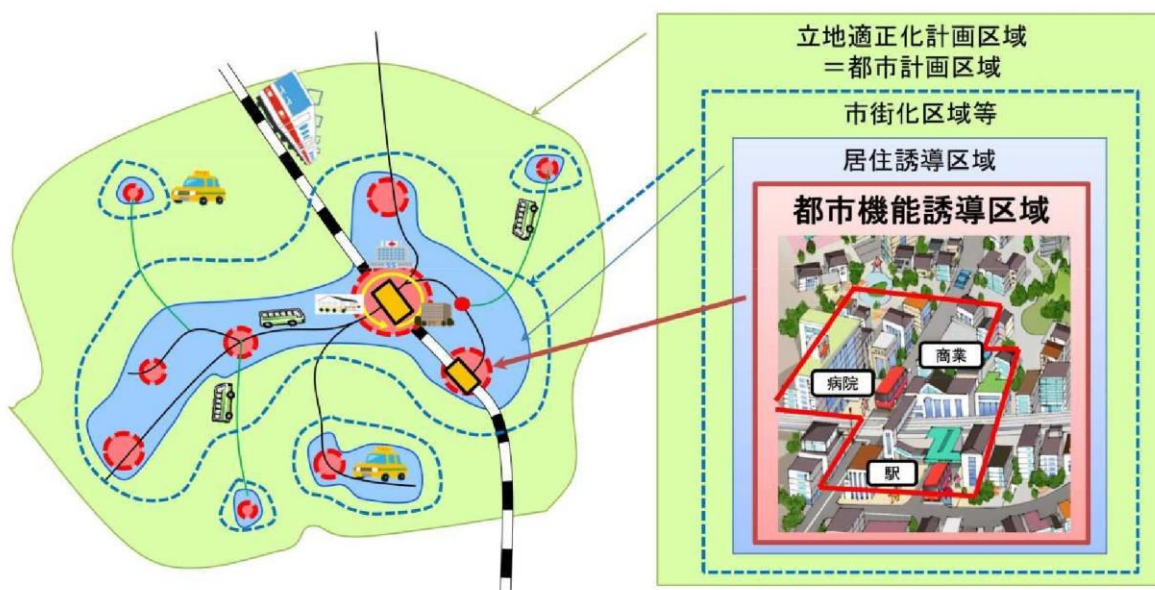


図 都市機能誘導区域の設定イメージ

#### ②都市機能誘導区域の考え方

都市機能誘導区域の設定にあたっては、上位計画との整合が図られているとともに、既に都市機能が一定程度集積している区域や公共交通によるアクセスの利便性が高い区域において設定することとされています。

#### 都市機能誘導区域（都市拠点型）

将来都市構造で位置づけた拠点のうち、「都市拠点」を対象として設定します。区域の設定にあたっての基本的な方針は、日常生活に必要な都市機能が充実しており、鉄道やバスにより容易にアクセスできる区域とします。そのため、都市拠点に位置する下関駅及び新下関駅の利用圏（半径 800m）を基本に、広域機能としての既存ストックや今後の重要施策等を考慮して、区域を設定します。その上で、道路等の地形地物や用途地域境界等を踏まえ、区域の境界を定めるものとします。

#### 都市機能誘導区域（運動拠点型）

上述の都市機能誘導区域（都市拠点型）とは別に、大規模な競技会等の開催が可能な基幹的な運動施設を対象に、利用促進や大会運営の円滑化、維持管理費の削減等を目的に、都市機能誘導区域（運動拠点型）を設定します。

区域設定の基本的な方針は、関連計画等との整合が図られているとともに、既に運動施設が集積しており、公共交通により容易にアクセスできることに加え、多様な利用者が容易に利用できる区域とします。そのため、下関陸上競技場や下関市体育館等の既存施設周辺を基本に、周辺市街地の整備状況や広域機能としての既存ストックや今後の重要施策等を考慮して、区域を設定します。その上で、道路等の地形地物や用途地域境界等を踏まえ、区域の境界を定めるものとします。

## (2) 都市機能誘導区域の区域設定

### 都市機能誘導区域（都市拠点型）

#### ① 下関駅周辺

下関駅周辺は、本市の中心市街地で、市役所本庁舎のほか、シーモール下関をはじめとした商業等を中心に、本市の経済活動や市民の暮らしを支える高次の機能が集積しています。

本地域では、鉄道駅が配置された交通結節点としてアクセス性に優れ、市の中核的な機能の役割を果たす市役所本庁舎が立地することに加え、下関駅から唐戸間の開発を進め、さらに高次の都市機能を集積させるとともに、街なか居住の促進と生活に密着したサービス施設の充実を図ることで、都市機能と居住機能のバランスのとれた都市拠点の形成を目指します。

そこで、本地域の都市機能誘導区域は、下関駅の利用圏及び既存ストックの集積状況を勘案し、下図に示す区域を定めました。

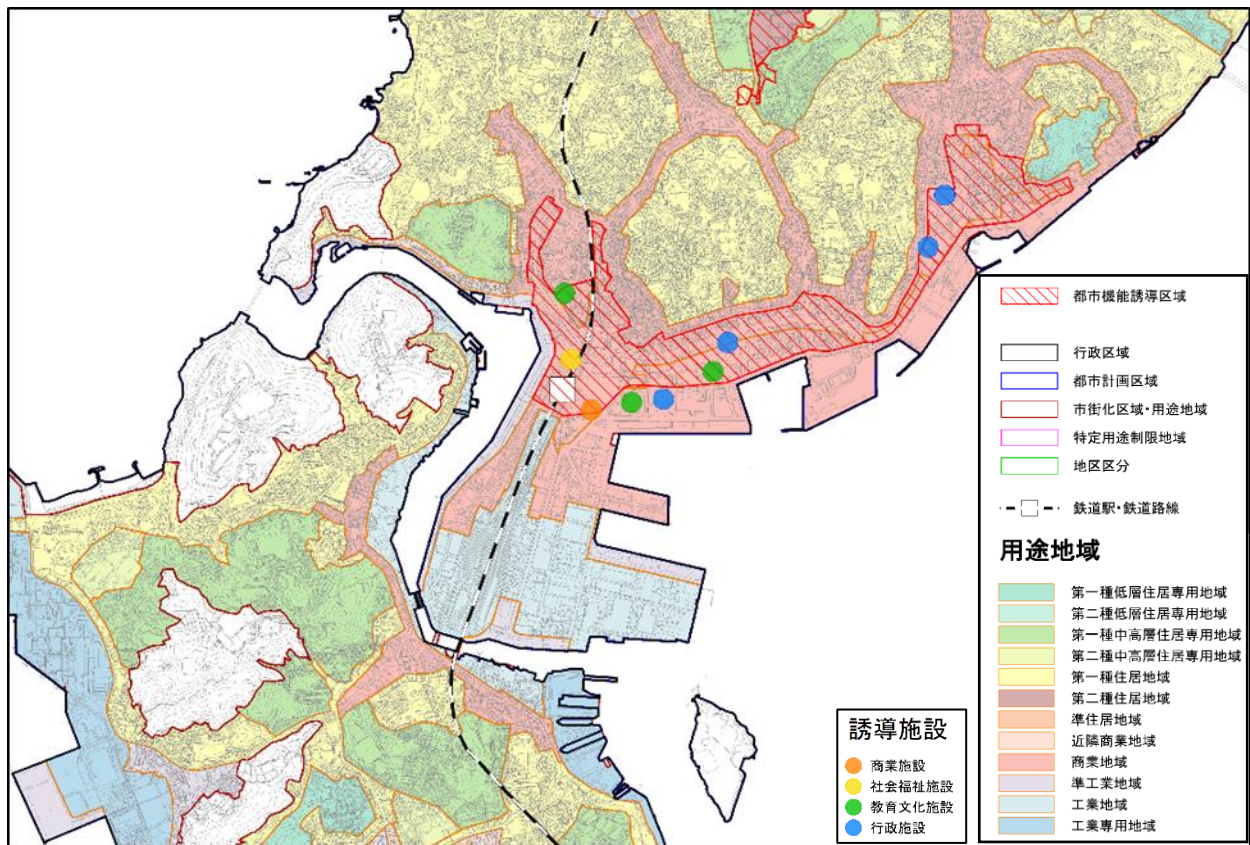


図 都市機能誘導区域（下関駅周辺）

## ②新下関駅周辺

新下関駅周辺は、広域交流の玄関口として、商業・業務・教育等の都市機能が集積しています。

本地域では、新下関駅を中心に、流通・商業等の沿道サービス施設の立地誘導を図り、交通利便性を活かして周辺の生活を支える都市拠点の形成を目指します。

そこで、本地域の都市機能誘導区域は、下図に示す区域を定めました。

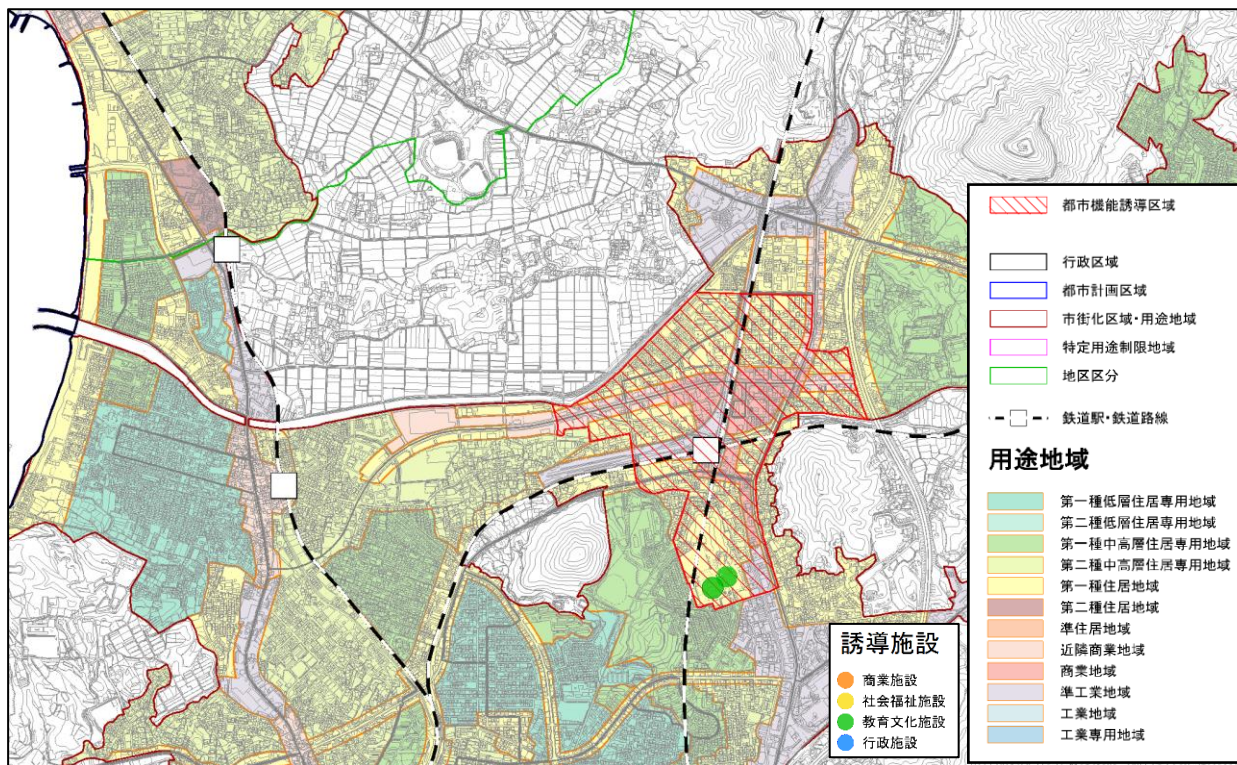


図 都市機能誘導区域（新下関駅周辺）

## 都市機能誘導区域（運動拠点型）

### ・下関運動公園

下関運動公園は、下関陸上競技場をはじめ、下関市体育館、下関庭球場などの運動施設が集積しています。本地域では、下関運動公園に大規模な競技会等の開催が可能な基幹的な運動施設の立地誘導を図り、複数の学校が集まる周辺環境や交通利便性を活かして、市民のスポーツ・レクリエーションを支える運動拠点の形成を目指します。

そこで、本地域の都市機能誘導区域は、下図に示す区域を定めました。

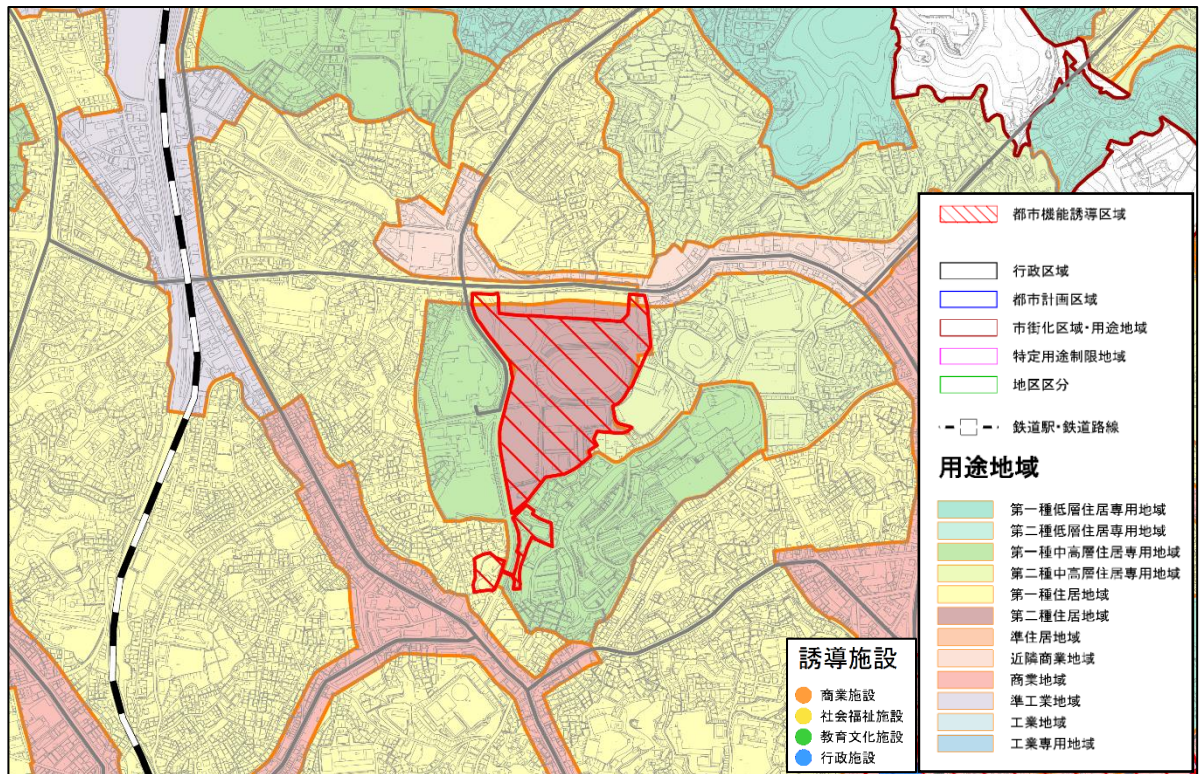


図 都市機能誘導区域（下関運動公園）



### (3) 誘導施設

#### ①基本的な考え方

誘導施設は、人口減少下においても、都市の活力の維持・増進のために日常生活に最低限必要な機能を有する施設です。都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき機能を設定するもので、当該区域に必要な施設を設定することとなりますが、具体の整備計画のある施設を設定することも考えられます。この際、当該区域及び都市全体における現在の年齢別の人口構成や将来の人口推計、施設の充足状況や配置を勘案し、必要な施設を定めることが望ましいとされています。

本市においては、広く市民に利用される施設を「誘導施設」として、制度に基づいて都市機能誘導区域内へ誘導します。一方で、地域コミュニティやそれぞれの地域で政策的に必要となる地域づくりセンターや小中学校、医療施設などは、地域の人口密度を保つことが、維持・充実につながると考えるため、特定の拠点への誘導は行いません。

## ②誘導施設の設定

都市機能誘導区域へ誘導施設を設定するにあたり、下記の7機能を検討対象とし、4機能の建築物を誘導施設として位置づけました。

分類	設定の考え方	誘導施設として位置づける施設
商業施設	日常生活に身近な食料品等の近隣サービスを提供する施設は誘導施設として位置づけないが、床面積が10,000㎡を超える規模の大きいショッピングモールや食品スーパー等の商業施設は、広域的に利用されるため、誘導施設に位置づける。	・床面積が10,000㎡を超える商業施設(都)※
医療施設	病院や診療所等は、人口密度によらず、それぞれの医療圏において政策的に必要であるため、誘導施設として位置づけない。 また、医療保険福祉施設についても、地域ごとに必要な施設であるため、誘導施設に位置づけない。	なし
社会福祉施設	老人福祉施設や障害者福祉施設等は、地域ごとに必要な施設であるため、誘導施設として位置づけない。 児童福祉施設は地域ごとに必要な施設であり、需要のある地域へ立地が進むため、誘導施設として位置づけない。 次世代育成支援拠点施設は、子育ての基幹的な役割を担っていることから、誘導施設に位置づける。	・次世代育成支援拠点施設(都)※
教育・文化施設	小・中学校や高等学校等の学校教育施設は地域ごとに必要な施設であるため、誘導施設に位置づけないが、学生数が300名を超える規模の大きい大学・専修学校等は広域的に利用される施設であるため、誘導施設に位置づける。 図書館や博物館等の文化施設は地域特性に応じて立地することから、基本的には誘導施設に位置づけないが、都市拠点としての拠点性を活かし、広域的に利用される施設については、誘導施設に位置づける。	・学生数が300名を超える規模の大きい大学・専修学校等 ・基幹的な機能を有する文化施設(都)※
行政施設	各地域に立地する庁舎施設や市民活動センター等の行政施設は地域ごとに必要な施設であるため、誘導施設として位置づけないが、下関市役所や市民センター等の基幹的な機能を有する施設については、広域的に市民に利用される施設であるため、誘導施設に位置づける。 また、興行的な利用が見込まれる複合施設は、広域的に市民に利用されることが見込まれるため、誘導施設に位置づける。	・基幹的な機能を有する行政施設(都)(運)※
金融施設	施設数も多く、居住が促進される地域において立地する施設となるため、誘導施設としない。	なし
郵便局	施設数も多く、居住が促進される地域において立地する施設となるため、誘導施設としない。	なし

※(都)：都市機能誘導区域(都市拠点型)に位置付ける誘導施設

(運)：都市機能誘導区域(運動拠点型)に位置付ける誘導施設

### 5. 3 本市における居住環境の形成イメージ

本市における都市機能誘導区域や居住誘導区域等の法定区域と居住誘導区域外における居住環境の形成イメージを示します。

本市の都市計画区域等の位置づけや地域特性に応じて都市的土地利用を図り、公共交通を容易に活用できる地域や自然環境と共生しながら土地利用を図る地域、自然環境の保全に努める地域等に分類します。

居住誘導区域外では、下関市都市計画マスタープランの考え方に即して、今後とも無秩序な開発は抑制し、住環境の維持・保全や営農環境・自然環境の保全に努め、ゆとりある良好な住環境の保全を図ります。

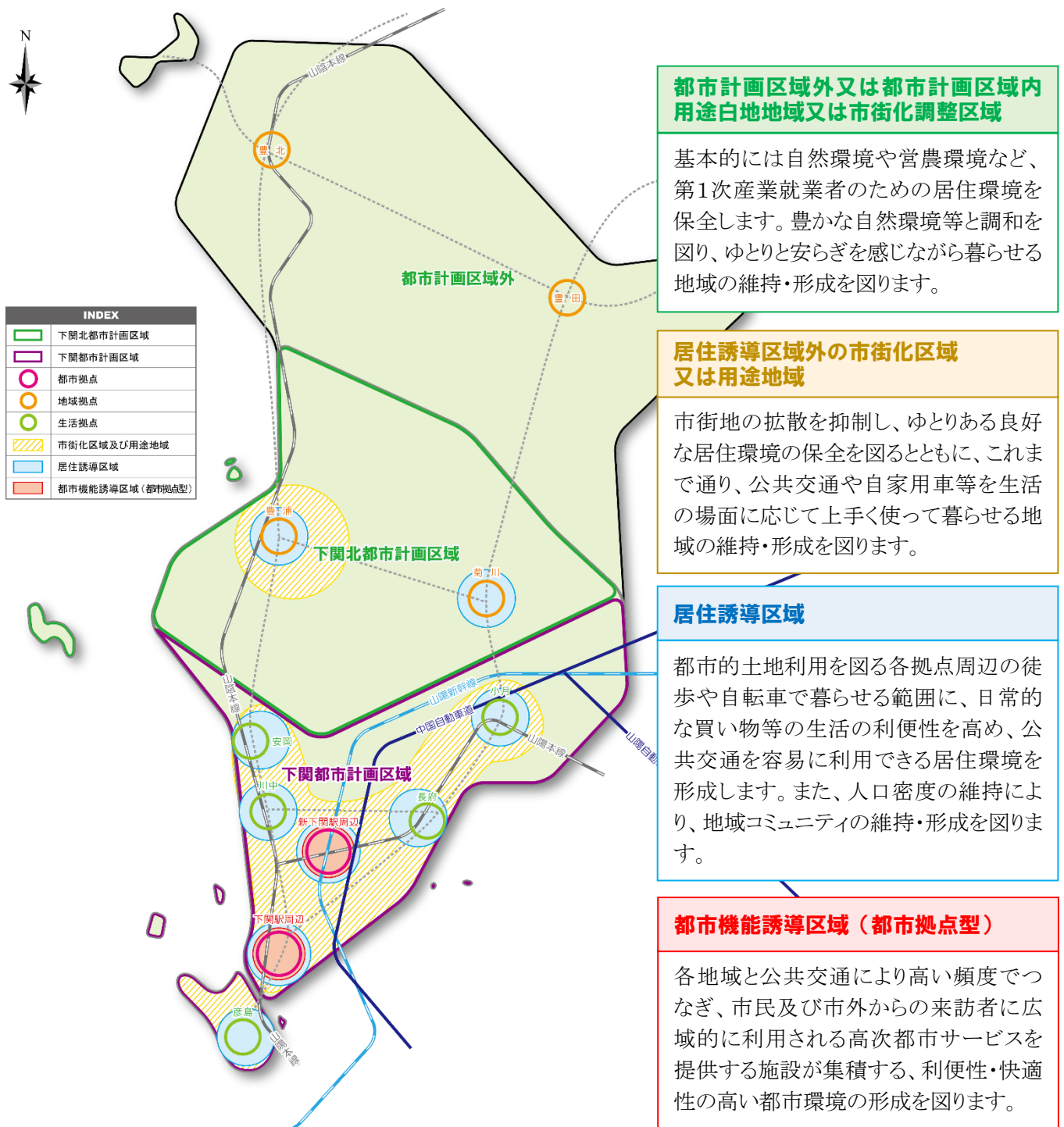







図 本市における居住環境の形成イメージ

## 5. 4 届出制度について

### (1) 居住誘導区域外における開発行為又は建築行為の届出

居住誘導区域外における宅地開発等の動きを把握するための制度で、居住誘導区域外で行われる、以下に示す一定規模以上の開発行為又は建築行為については、市長への届出が義務付けられます。(都市再生特別措置法第 88 条)

○開発行為	○建築等行為
<p>① 3戸以上の住宅の建築目的の開発行為</p> <p>② 1戸又は2戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が1000㎡以上のも</p> <p>③ 住宅以外で、人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものの建築目的で行う開発行為 (例えば、寄宿舎や有料老人ホーム等)</p> <p>①の例示 3戸の開発行為 <span style="background-color: #d9ead3; border-radius: 50%; padding: 2px;">届</span> </p> <p>②の例示 1,300㎡ 1戸の開発行為 <span style="background-color: #d9ead3; border-radius: 50%; padding: 2px;">届</span> </p> <p>800㎡ 2戸の開発行為 <span style="background-color: #d9ead3; border-radius: 50%; padding: 2px;">不要</span> </p>	<p>① 3戸以上の住宅を新築しようとする場合</p> <p>② 人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものを新築しようとする場合 (例えば、寄宿舎や有料老人ホーム等)</p> <p>③ 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して住宅等(①、②)とする場合</p> <p>①の例示 3戸の建築行為 <span style="background-color: #d9ead3; border-radius: 50%; padding: 2px;">届</span> </p> <p>1戸の建築行為 <span style="background-color: #d9ead3; border-radius: 50%; padding: 2px;">不要</span> </p>

出典：都市計画運用指針における立地適正化計画に係る概要（国土交通省）

#### 【届出時期】

開発行為等に着手する 30 日前までに届出を行うこととなります。

#### 【届出書類】

##### 開発行為の場合

- 届出書
- 添付図書
  - ・ 当該行為を行う土地の区域並びに当該区域内及び当該区域の周辺の公共施設を表示する図面（縮尺 1/1,000 以上）
  - ・ 設計図（縮尺 1/100 以上）
  - ・ その他参考となる事項を記載した図書

##### 建築行為の場合

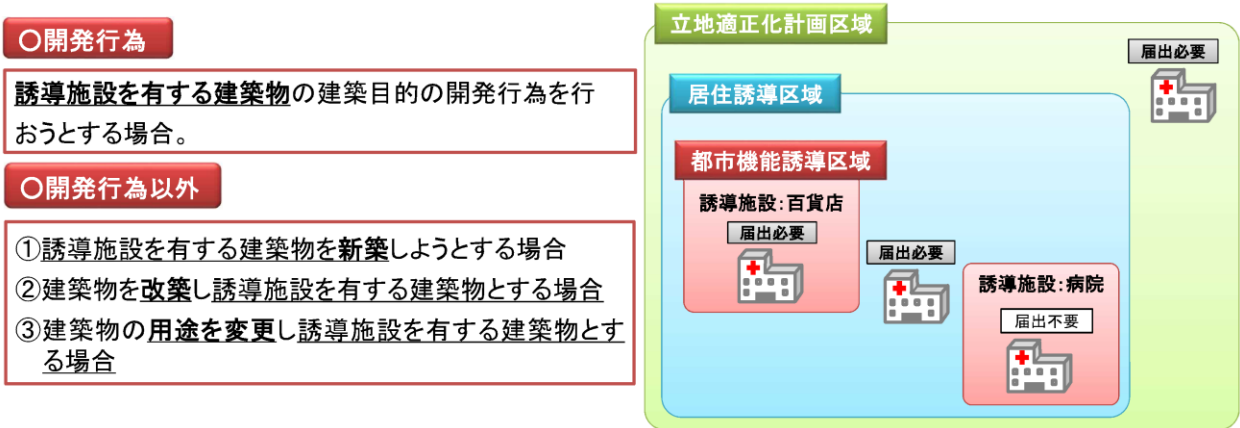
- 届出書
- 添付図書
  - ・ 敷地内における建築物の位置を表示する図面（縮尺 1/100 以上）
  - ・ 建築物の 2 面以上の立地図及び各階平面図（縮尺 1/50 以上）
  - ・ その他参考となる事項を記載した図書

##### 届出内容を変更する場合

- 届出書
- 添付図書：上記それぞれの場合と同様

## (2) 都市機能誘導区域外における都市機能誘導施設の開発行為又は建築行為の届出

都市機能誘導区域外における都市機能誘導施設の立地動向を把握するための制度で、都市機能誘導区域外で都市機能誘導施設を有する建築物の開発行為又は建築行為を行おうとする場合には、市長への届出が義務づけられます。(都市再生特別措置法第 108 条)



出典：都市計画運用指針における立地適正化計画に係る概要（国土交通省）

### 【届出時期】

開発行為等に着手する 30 日前までに届出を行うこととなります。

### 【届出書類】

#### 開発行為の場合

- 届出書
- 添付図書
  - ・ 当該行為を行う土地の区域並びに当該区域内及び当該区域の周辺の公共施設を表示する図面（縮尺 1/1,000 以上）
  - ・ 設計図（縮尺 1/100 以上）
  - ・ その他参考となる事項を記載した図書

#### 建築行為の場合

- 届出書
- 添付図書
  - ・ 敷地内における建築物の位置を表示する図面（縮尺 1/100 以上）
  - ・ 建築物の 2 面以上の立地図及び各階平面図（縮尺 1/50 以上）
  - ・ その他参考となる事項を記載した図書

#### 届出内容を変更する場合

- 届出書
- 添付図書：上記それぞれの場合と同様

### (3) 都市機能誘導区域の区域内における誘導施設の休廃止の届出

都市機能誘導区域内における都市機能誘導施設が休廃止することを事前に把握するための制度で、都市機能誘導区域内において、誘導施設の休止又は廃止を行う場合には、市長への届出が必要です。(都市再生特別措置法第 108 条の 2)

#### 【届出時期】

休廃止の 30 日前までに届出が必要となります。

#### 【届出書類】

- 届出書

#### 休廃止の定義

- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>➤ 休止<br/>施設の再開の意思がある場合（建て替え、改築等を含む）をいう。</li><li>➤ 廃止<br/>施設の再開の意思がない場合（移転を含む）をいう。</li></ul> |
|---|

## 6. 誘導施策・目標指標

### 6. 1 誘導施策

前章までに設定した都市機能誘導区域内において、都市機能が適正に維持・集積できるよう、また居住誘導区域への居住の誘導を効果的に推進するため、まちづくりの基本目標ごとに施策の方向性を定め、計画的な展開を図ります。

#### (1) 「誰もが便利で安心して生活できる都市構造の構築」に向けた取組の方向性

下関市街地都市拠点及び新下関駅周辺都市拠点の2つの都市拠点では、国際交流都市として広域的に求められる高次都市機能の集積を図り、拠点の魅力向上を図ります。

また、地域拠点や生活拠点では、市民の日常生活を支える都市機能を集積し、市民にとって暮らしやすい生活圏の形成を図るため、人口密度の維持・増加に取り組むとともに、すべての市民がいつでも高次都市サービスを楽しむことができるよう、都市拠点と公共交通によるネットワークの強化を図ります。

#### ◆施策の方向性1：広域的で質の高い都市的サービスの提供

##### ○コンベンション等の誘致

国際交流都市として交流人口拡大を図るため、官民協働で学会やスポーツ、文化関連事業等のあらゆるコンベンション等の開催・誘致を図ります。

##### ○まちづくりと一体となったウォーターフロント開発

東アジアに近い地理的優位性を活かし、国際・国内の人流・物流を支える港湾施設の維持・改良や、中心市街地と一体となった魅力あるウォーターフロントの開発を進めます。

##### ○連携中枢都市圏構想の推進

下関市連携中枢都市圏の圏域全体の成長に向けて、高次都市機能の整備、市民の生活関連サービスの向上に積極的に取り組むなど、連携中枢都市圏構想を推進します。

##### ○産業人材の育成

各拠点における都市・生活機能の集積に合わせて、各拠点における産業の持続的な発展を目指し、就業者の育成支援について検討します。

##### ○中心市街地の整備

市街地の魅力向上を図るため、中心市街地の活性化に向けた整備を進めます。

#### ◆施策の方向性2：魅力ある拠点の形成

##### ○都市機能誘導区域内への移転誘導の支援

都市機能誘導区域内への都市機能の移転誘導を図るため、税制上の優遇措置等を検討します。

##### ○新規創業等の支援

各拠点における産業の活性化に向けて、地域の創業を促進し、雇用の確保を図る新規創業等の支援を図ります。

#### ○誘導施設の整備支援

誘導施設の整備支援を図るため、都市再構築戦略事業や優良建築物等整備事業等の支援事業の活用を検討します。

#### ○特定用途誘導地区の指定検討

都市機能誘導区域内において、老朽化した施設の建替え、新築・増築の際に、誘導施設となる建築物の用途制限や容積率を緩和する必要がある場合は、特定用途誘導地区の指定を検討します。

#### ○既存施設の有効活用

各拠点の既成市街地等における各種都市機能や生活機能の整備・維持により都市再生を図るため、既存施設のリニューアルやコンバージョンを行うなど、有効活用を図ります。

#### ○市街地の魅力向上

各拠点の継続的な成長や市街地の魅力向上に向けて、まちづくりの担い手となる人材や団体等の育成を支援し、官民が連携した取組の推進とともに、先導的官民連携支援事業の活用を検討など、エリアマネジメントによる施策展開を検討します。

#### ○企業の誘致支援

中心市街地の活性化に向けて、中心市街地へ事務所移転等を検討する企業の誘致支援を図ります。

#### ○魅力ある商店街の再生

各拠点の求心力を高め、にぎわいを再生するため、魅力ある商店街の再生を図ります。

### ◆施策の方向性3：公共交通ネットワークによる連携

#### ○鉄道・路線バスを軸とした公共交通ネットワークの構築

「コンパクト+ネットワーク」の考え方にに基づき、都市拠点や市内の地域拠点、生活拠点間を連絡し、市内各地域間を円滑に移動できるよう、交通事業者と協力しながら市内の公共交通網を見直します。

#### ○市民の暮らしを支える生活交通体系の構築

公共交通不便地域等では、移動制約者の生活の足の確保に向けて、市民の暮らしを支える生活交通体系の構築を図ります。

#### ○みんなが安全・安心かつ快適に外出できる交通環境の形成

公共交通利用者の利便性の向上を図るため、交通結節点等におけるバリアフリー化の促進や交通系 IC カードの導入を検討するなど、みんなが安全・安心かつ快適に外出できる交通環境の形成を図ります。

#### ○自動車依存から公共交通利用への転換を図るための活動の実施

過度な自動車依存から脱却するため、パーク＆ライド等の公共交通利用への転換を図るための活動の実施に取り組みます。

## (2)「持続可能な都市づくり推進」に向けた取組の方向性

これまで進めてきた拡散型の都市構造から集約型の都市構造への転換に向けて、都市機能や居住機能の分散を抑制し、各拠点における都市基盤の整った市街地等で多くみられる低未利用地へ、各種機能の誘導を図るとともに、空き家等の既存ストックの有効活用を図ることで都市経



営コストを削減し、持続可能な都市づくりを推進します。

#### ◆施策の方向性 1：都市機能集積の分散の抑制

##### ○届出・勧告制度の活用による都市機能誘導区域内への都市機能の誘導

都市機能誘導区域への都市機能の集積を促進するため、公有地の有効活用や都市再構築戦略事業、優良建築物等整備事業等の支援事業等との連携を図りながら、届出・勧告制度を適正に運用します。

##### ○誘導施設の休廃止に関わる届出・助言・勧告の実施

都市機能誘導区域内に立地している既存の誘導施設の事業の継続に向けて、誘導施設の休廃止に関わる届出・助言・勧告制度を適正に運用します。

#### ◆施策の方向性 2：居住機能集積の分散の抑制

##### ○届出・勧告制度の活用による居住誘導区域内への居住の誘導

居住誘導区域への居住機能の集積を促進するため、空き家再生等推進事業等の支援事業等との連携を図りながら、届出・勧告制度を適正に運用します。

##### ○都市計画制度の適正な運用及び見直し

都市機能や居住機能の誘導にあたっては、誘導区域内の用途地域や誘導区域外における開発許可制度の見直しを検討するなど、都市計画制度の運用の厳格化及び見直しを図ります。

##### ○公営住宅の整備

居住機能の受け皿として、居住誘導区域内における公営住宅の整備・集約を推進します。

##### ○斜面市街地の住環境の改善

大規模な延焼火災が起こりうる斜面市街地を中心とした密集住宅市街地において、密集市街地環境整備事業等により老朽建築物の除却に取り組み、防災性の向上と住環境の改善を図ります。

##### ○居住調整地域の指定検討

居住誘導区域への居住機能の誘導・住宅地化を進める施策と合わせて、居住誘導区域外（市街化調整区域を除く）において、空地等が多く分布し、新築動向等もみられないなど、今後住宅地化を抑制すべきエリアがある場合は、居住調整地域の指定も視野に入れ、方向性を検討します。

##### ○新規定住者への支援

居住誘導区域への居住者の移転促進を図るため、引っ越し等の経費の助成を行うなどの支援を検討します。

##### ○定住人口の確保

本市が市内外から「選ばれる都市」を目指し、本市の売りとなる自然や歴史、食文化等の魅力に関するシティプロモーションの推進により、市外居住者のイメージの向上、定着を図るとともに、市民の「誇り」や「愛着」を高め、定住人口の確保を図ります。

#### ◆施策の方向性 3：既存ストックの有効活用

##### ○建築物の耐震改修の促進

安全・安心な居住環境を確保するため、民間建築物の耐震診断、耐震改修を促進し、住環境の改善を図ります。

### ○公共施設の耐震化、長寿命化の推進

地域の核となる公共施設を公共財産として長期的な活用を図るため、公共施設の耐震改修、長寿命化を推進し、既存ストックの有効活用を図ります。

### ○空店舗等を活用した新規創業支援

都市機能誘導区域における空き店舗等の活用により市街地の活性化を図るため、空き店舗等を活用した事業者の事業運営や新規創業の支援を図ります。

### ○空き家の発生抑制のための普及・啓発及び活用促進の支援

空き家の発生を抑制し良好な住環境の形成を図るため、空き家の利活用及び流通を促進するとともに、所有者の意識の醸成に向けた普及・啓発を図ります。

### ○空き家等の活用、適正管理の推進

空き家等の老朽化の状況や危険度に応じて、空き家等の活用促進、老朽危険家屋等の適正管理、除却を推進します。

### ○良質な住宅ストック形成の促進

居住誘導区域内への居住誘導を促進するため、良好な居住環境を整備するとともに、住宅改修等による長寿命化を図り、良質な住宅ストック形成を促進します。

### ○公共施設マネジメントの推進

高度経済成長期に公共施設の整備に集中投資し、老朽化にともない施設の更新需要が高まっていること、人口減少や災害時の避難場所としてのあり方の見直し等の課題が顕在化するなど、公共施設に求められる機能に変化していることを踏まえ、総合的に管理及び利活用する公共施設マネジメントを推進します。

また、これに伴い、必要性が低下した市有地や未利用となっている公共施設（公的不動産）等は、民間活力の活用等も視野に、有効活用を検討します。

### ○都市のスポンジ化対策の推進

＜低未利用土地の有効活用と適正管理のための指針＞

#### ・低未利用土地利用等指針

空き地・空き家等の低未利用土地が時間的・空間的にランダムに発生する都市のスポンジ化問題に対応するため、低未利用土地に対しては、適切な管理を促すだけでなく、有効利用を促すことが必要です。また、複数土地の利用権等の交換・集約、区画再編等を通じて、低未利用土地を一体敷地とすることにより活用促進につながる場合、低未利用土地の地権者等と利用希望者とを行政がコーディネートすることなども検討していきます。

利用指針：都市機能誘導区域内

オープンカフェや広場など、商業施設、医療施設等の利用者の利便を高める施設としての利用を推奨すること

居住誘導区域内

都市再生特別措置法等に基づき、リノベーションによる既存住宅の再生及び良好な居住環境整備のための敷地統合等による利用を推奨すること

管理指針：空き家

下関市空家等対策計画に基づき、適切な管理を促進すること

空き地等

雑草の繁茂及び害虫の発生を予防するための定期的な除草や、不法投棄等を予防するための適切な措置を講じること

- ・低未利用土地権利設定等促進事業区域

低未利用土地権利設定等促進事業区域の設定

都市機能誘導区域又は居住誘導区域

低未利用土地権利設定等促進事業に関する事項

促進すべき権利設定等の種類：地上権、賃借権、所有権等

立地を誘導すべき誘導施設等：都市機能誘導区域における誘導施設、居住誘導区域における住宅等

<立地誘導促進施設協定に関する事項>

- ・立地誘導促進施設の一体的な整備又は管理が必要となると認められる区域

都市機能誘導区域又は居住誘導区域

- ・立地誘導促進施設の一体的な整備又は管理に関する事項

居住者等の利便を増進し、良好な市街地環境を確保するために、区域内の一団の土地の所有者及び借地権等を有する者は、以下の施設の一体的な整備又は管理を適切に行うこととする。

種類：広場、広告塔、並木など、居住者、来訪者又は滞在者の利便の増進に寄与する施設等であって、居住誘導区域にあつては住宅の、都市機能誘導区域にあつては誘導施設の立地の誘導の促進に資するもの。

### (3)「安全・安心に暮らせる都市づくり推進」に向けた取組の方向性

良好な居住環境の確保に向けて、道路や公園、上下水道等の生活関連基盤の整備・維持管理により、安全・安心に暮らせる都市環境づくりを推進するとともに、自然災害による被害が想定される地域では居住抑制を図ることで、子どもや高齢者等にやさしい、安全・安心に暮らせる都市づくりを推進します。

#### ◆施策の方向性1：消防・防災機能の強化

- 災害危険区域の指定及び同区域内での住宅建築の規制検討

津波や高潮、出水等による危険の著しい区域で、居住に適さないと判断する地域があれば、建築基準法第39条に基づき、災害危険区域の指定及び同区域内での住宅建築の規制を検討します。

- 消防・防災体制の強化

市民が安全・安心に暮らせる地域社会を実現するため、消防関係施設・設備の整備を行い、消防・防災体制の強化を図ります。

- 防災・減災対策の推進

市民が安全・安心に暮らせる地域社会を実現するため、各種ハザードマップの整備や危険箇所の周知・広報を進めるなど、防災・減災対策を推進します。

#### ◆施策の方向性2：生活関連施設の維持・管理・整備

- 狭あい道路対策の推進

緊急車両等が通行できない狭あい道路では、防災性が低く、火災時に消防活動等が遅れる要因

になるとともに、生活道路としても不便であることから、狭あい道路対策を推進します。

#### ○地域で子育てを支える環境づくりの推進

各地域における子育て環境の整備に向けて、こども園の整備に取り組むなど、地域で子育てを支える環境づくりを推進します。

#### ○高齢者福祉サービスの充実

各地域で高齢者が安心して暮らせる福祉環境の整備に向けて、高齢者福祉施設等の適正管理を行うなど、高齢者福祉サービスの充実を図ります。

#### ○民間活力を活用した公共施設等の整備及び維持・管理

生活関連施設を効果的・効率的に管理運営するため、民間企業等の持つ技術やノウハウなど、民間活力を最大限活用し、公共施設等の整備及び維持・管理を図ります。

#### ○市民との協働による公共施設等の維持・管理

人口減少や市民ニーズの多様化等の社会情勢の変化に伴い、公共施設等に求められる機能が多様化していることから、市民との協働により市民ニーズを踏まえた公共施設等の維持・管理を図ります。

#### ○まちづくりの担い手育成支援

今後の安全・安心な地域づくりを推進するためには、市民や民間団体をはじめとした、まちづくりの担い手の育成支援を推進します。

#### ○集落部等における小さな拠点等形成や多様な移動手段の導入の支援・検討

人口減少・少子高齢化が進展する生活拠点などの集落部等では、地域の衰退に歯止めをかけるため、小さな拠点等の形成や多様な移動手段の導入の支援・検討を行います。

#### ○生涯学習拠点施設の整備と活用促進

各地域におけるコミュニティの形成や充実した暮らしを実現するため、生涯学習拠点施設の整備と活用を促進します。

## 6. 2 目標指標

本計画では、まちづくりの基本理念を『自然と歴史と人が織りなす交流都市～自然と人、人と人、ふれあいで輝く共創のまちづくりを目指して』とし、3つのまちづくりの基本目標を掲げています。それぞれの目標の達成状況を示す目標指標とその目標値を次のとおり設定します。これらの指標の達成状況を随時、確認することにより、本計画に係る取組の効果検証を行います。

### まちづくりの基本目標1：誰もが便利で安心して生活できる都市構造の構築

自動車に依存しなくても便利で安心して生活できる都市構造の構築に向けて、公共交通が重要な役割を担うため、代表交通手段における公共交通分担率を目標指標として設定します。

目標指標	基準値	目標値※
	平成 27(2015)年	2028 年
代表交通手段における公共交通分担率	9.8%	10.7%

※目標値は下関市地域公共交通網形成計画と整合を図っています。

#### 【効果】

公共交通の利用者が増加することで、事業者の経常収益が増すため、市からの路線バス補助額を約12%削減することができます。

### まちづくりの基本目標2：持続可能な都市づくりの推進

人口減少が急速に進行する将来、現状と同じ都市サービスを維持し、提供し続けるためには、一定の居住人口によって都市機能を支えるための都市づくりが必要になります。そこで、持続可能な都市づくりを推進するため、居住誘導区域の人口密度を設定します。

目標指標	基準値	目標値
	平成 27(2015)年	2040 年
居住誘導区域の人口密度	41.3 人/ha	40.0 人/ha

#### 【効果】

公共交通を身近に利用できる環境が整備されることから、公共交通を利用する機会が増加し、市民の歩行量が増加することで、健康増進が期待されます。

### まちづくりの基本目標3：安全・安心に暮らせる都市づくりの推進

人口減少により空き家が急増する中、良好な居住環境を形成するためには、空き家の適切な管理及び有効活用が必要になります。また、老朽建築物の除却を進めることにより防災性の向上とともに跡地活用の促進を図ることも必要となります。そこで、安全・安心に暮らせる都市づくりを推進するため、居住誘導区域内の空き家利活用件数及び活用容易空き家率を設定します。

目標指標	基準値	目標値
	平成 30(2018)年	2028 年
居住誘導区域内の空き家利活用件数	—	25 件/年
活用容易空き家率（全市的）	48.38%	50%以上

※空き家利活用件数：下関市が実施する改修補助、除却補助、跡地活用補助の採択件数

※活用容易空き家：住宅・土地統計調査の類型“二次的住宅”、“賃貸用の住宅及び売却用の住宅”

#### 【効果】

老朽建築物等の除却、活用が可能な空き家の活用が図られ、健全で良好な居住環境が形成されます。

## 7. 今後の進め方

### 7. 1 基本的な考え方

都市再生特別措置法第 84 条に基づき、本計画の策定後、概ね 5 年ごとに計画に記載した施策・目標指標のフォローアップを行い、計画の進捗状況等の精査を行います。フォローアップ結果を踏まえ、必要に応じて、誘導施策の方向性を見直しを行います。

また、概ね 5 年ごとに実施する見直しとは別に、事業の実施状況や社会情勢、ニーズの変化が著しい場合には、計画の内容がこれらの変化に対応したものとなるよう、必要に応じて随時見直しを行うこととします。

### 7. 2 施策の評価方法

概ね 5 年毎に実施したフォローアップの評価結果は、公正かつ専門的な第三者機関から評価を行うことが重要であることから、下関市都市計画審議会へ随時報告・意見聴取を行います。

また、下図に示す PDCA サイクルの考え方に基づき、継続的な計画の評価、見直しを行い、計画の充実を図ります。見直しの際には、目標指標から効果発現内容を把握し、状況に対応した施策展開を図るとともに、計画の見直しを行います。

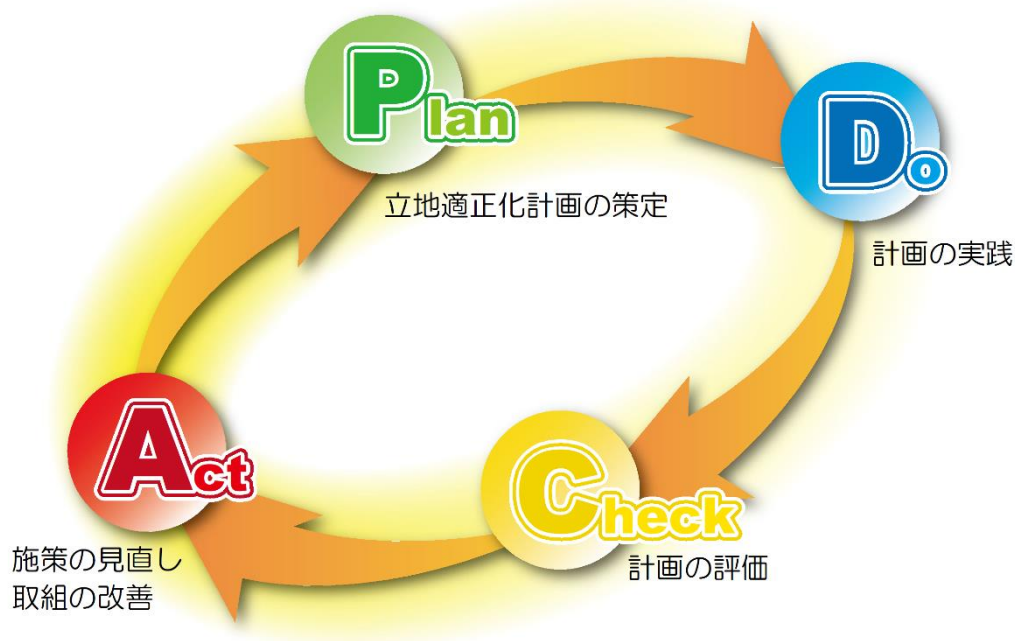


図 PDCA サイクルによる施策評価の方法