

第6回会議資料からの主な修正事項

番号	ページ	項目	修正概要	備考
①	20	鉄道利用者数	<p>●<u>鉄道利用者数について、グラフを更新し、文書を調整した</u></p> <p>グラフ等を平成29年の実績値を踏まえたデータに更新するとともに、「利用者数」と「乗車人員数」という言葉の使い分けなど、必要な修正を行った</p>	《時点修正》
②	29	洪水浸水想定区域	<p>●<u>洪水浸水想定区域について、図を更新し、文書を調整した</u></p> <p>改正水防法に基づく新たな洪水浸水想定区域が1月18日に指定（告示）されたため、図及び記載内容の更新を行った</p>	《時点修正》
③	42	基本的な方向性	<p>●<u>基本的な方向性を、</u> <u>「多核連携による 選ばれ、住み続けられるコンパクトな都市づくり」とした</u></p> <p>将来都市像及び方向性1～3を踏まえて、将来都市構造構築に関する基本的な方向性を「多核連携による 選ばれ・住み続けられるコンパクトな都市づくり」とした</p>	
④	48	暮らしのイメージ	<p>●<u>将来の都市の居住者の暮らしのイメージを掲載した</u></p> <p>前回会議でのご議論を踏まえて、市民の皆様等の理解促進を図るため、将来の都市の居住者（都市拠点、地域拠点及び生活拠点周辺の居住者）の暮らしのイメージを掲載した</p>	《前回会議》
⑤	52	コラム	<p>●<u>「小さな拠点」づくりなどに関することを、コラム形式で掲載した</u></p> <p>都市計画審議会のご意見（郊外集落の記載への配慮）を踏まえて、本計画とは別の枠組みの中で検討することになる中山間地域等における取組みの方向性について、コラム形式で掲載した</p>	《都市計画審議会》

第6回会議資料からの主な修正事項

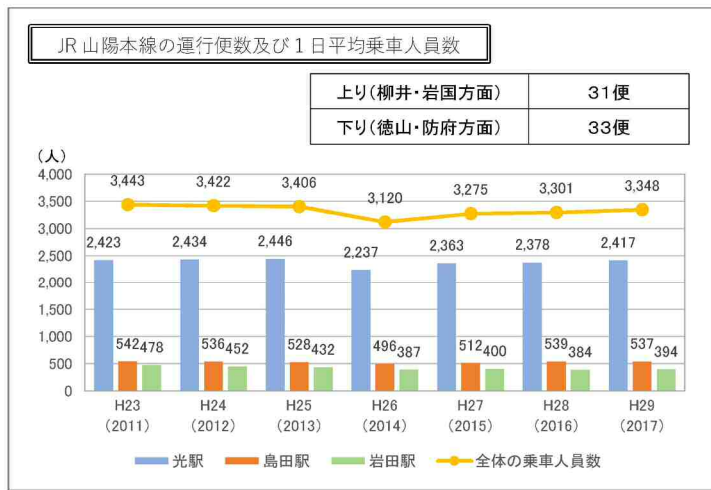
番号	ページ	項目	修正概要	備考
⑥	54 ほか	災害危険区域等	<p>●災害の発生のおそれがある区域についての基本的な考えを記載した</p> <p>●土砂災害特別警戒区域は、都市機能誘導区域から除外することとした</p> <p>誘導区域の設定基準に、災害危険区域等についての基本的な考えを追加するとともに、国の通知を踏まえて、土砂災害特別警戒区域は都市機能誘導区域から除外することとした</p>	《前回会議》
⑦	55	重層的な 区域設定 (重点地区)	<p>●重層的な区域設定を検討する旨を記載した</p> <p>前回会議でのご議論を踏まえて、光駅周辺において、重点地区の設定を検討する旨を記載した</p>	《前回会議》
⑧	60・65	都市拠点の イメージ	<p>●都市拠点ごとに、施策の展開の例などの将来のイメージを掲載した</p> <p>前回会議でのご議論を踏まえて、市民等の理解促進を図るため、将来の都市拠点のイメージを掲載した</p>	《前回会議》
⑨	72・73	目標値	<p>●目標値を掲載した</p> <p>評価指標（JR光駅の1日平均利用者数、路線バスの年間利用者数、公共施設のうち建物等の総延床面積）の目標値を掲載した</p>	

② 鉄道利用者数について

変更後（案）

■鉄道利用者数

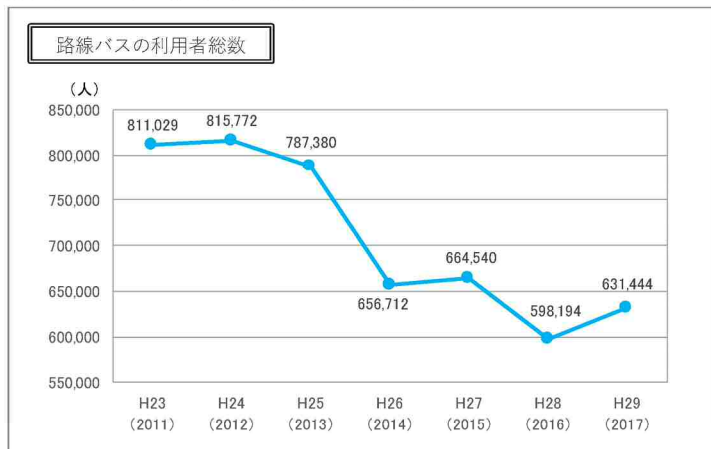
J R山陽本線の1日平均乗車人員数は、平成29年（2016年）時点で市内3駅合計3,400人程度であり、近年はあまり変動がありません。



資料：平成29年版光市統計書、平成30年刊山口県統計年鑑から作成

■路線バス利用者数

路線バスの利用者数は、路線による違いがあるものの、平成26年度（2014年度）に大きく減少するなど、全体的に減少傾向にあります。

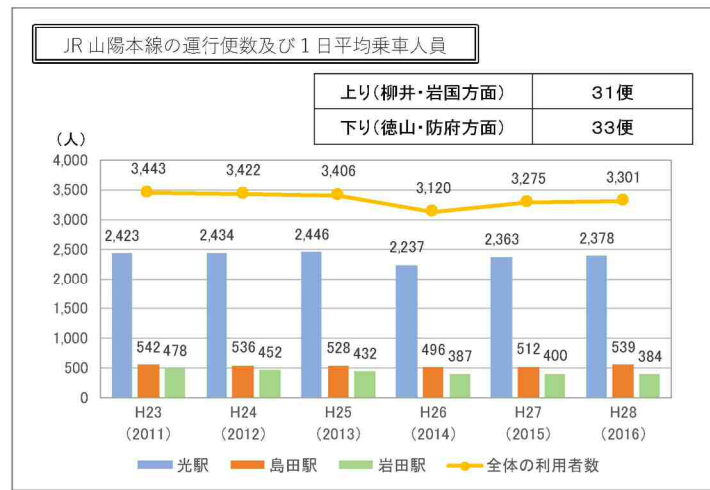


資料：光市商工観光課資料から作成

変更前（素案（前回会議資料））

■鉄道利用者数

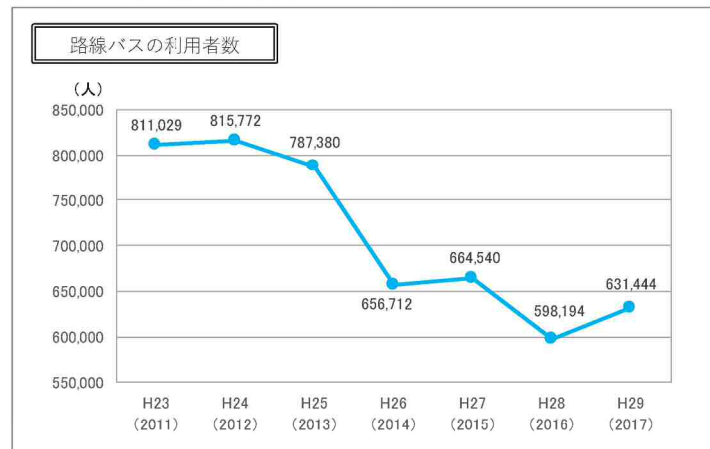
J R山陽本線の利用者数は、平成28年（2016年）時点で市内3駅合計3,300人程度であり、近年は変動が少なく、微減傾向にあります。



資料：光市統計書から作成

■路線バス利用者数

路線バスの利用者数は、路線による違いがあるものの、平成26年度（2014年度）に大きく減少するなど、全体に減少傾向にあります。



資料：光市商工観光課資料から作成

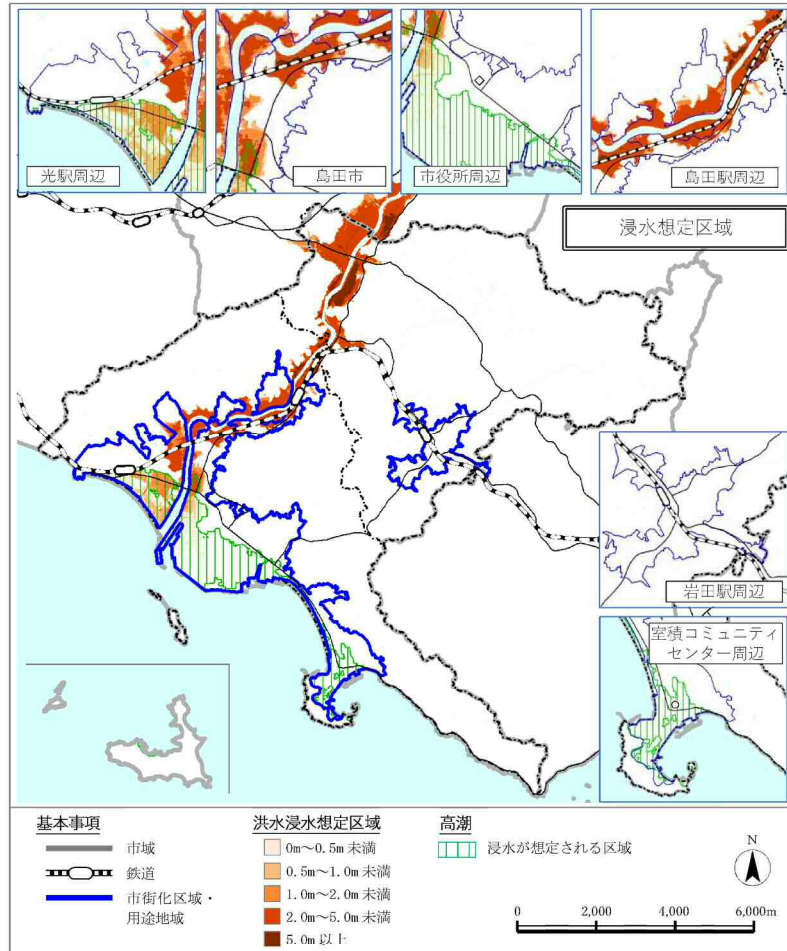
③ 洪水浸水想定区域について

変更後（案）

■洪水、高潮

想定し得る最大規模の降雨により、2級河川鳥田川が氾濫した場合に浸水が想定される区域である洪水浸水想定区域が、市街化区域を含む鳥田川流域の広い範囲において指定されています。

また、本市に最も危険と考えられるコースで、枕崎台風（1945年）規模の台風が襲来した場合、沿岸部の広い範囲で浸水が発生すると想定されています。



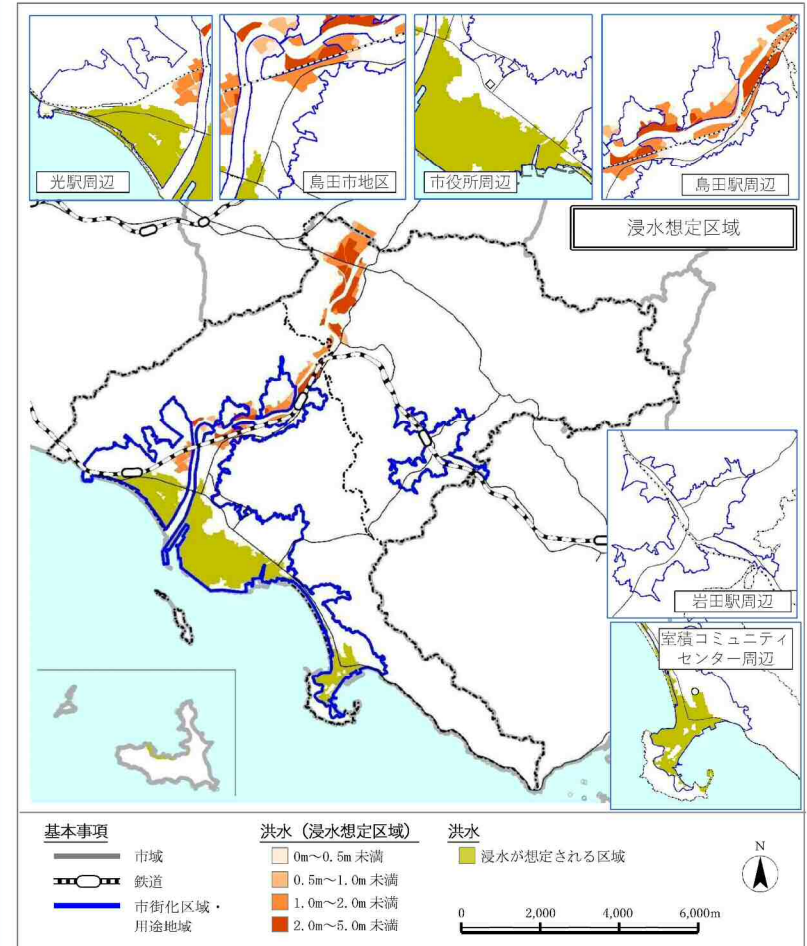
資料：山口県河川課資料、国土交通省「国土数値情報」から作成

変更前（素案（前回会議資料））

■洪水、高潮

平成18年度時点において、100年に1回程度発生すると見込まれる規模の洪水では、鳥田川流域に最大5m程度の浸水が想定されており、浸水想定区域が指定されています。

また、県内における既往最大規模の台風（枕崎台風・1945年）が最大の潮位を発生させるコース（りんご台風・1991年）を通った場合、沿岸部の広い範囲で浸水が発生すると想定されています。



資料：山口県「高潮ハザードマップマニュアル」、国土交通省「国土数値情報」から作成

④ 基本的な方向性について

変更後（案）

(2) 都市構造の基本的な方向性

将来都市像の具現化に向けて、本市の都市構造上の課題を解決していくため、住宅及び都市機能増進施設の立地をはじめとした将来都市構造構築に関する基本的な方向性を次のとおり設定します。

基本的な方向性	多核連携による 選ばれ、住み続けられるコンパクトな都市づくり
方向性 1	利便性が高く、魅力ある都市拠点の形成 ・ 既存ストック等を有効活用しながら、選択的投資により拠点ごとに役割に応じた公共施設や民間の都市機能を維持・集約し、拠点としての機能を高めることにより、にぎわいや活力を創出するため、利便性が高く魅力のある都市拠点を形成します
方向性 2	自然と調和した安全・安心で、まとまりのある市街地の形成 ・ 本市の誇る豊かな自然環境を保全しつつ、生活の中心となる一定のエリアの人口密度を維持し、生活に必要なサービスを維持・充実させることにより、利便性が高く安全・安心に暮らせる生活環境を創出するため、まとまりのある市街地を形成します
方向性 3	人と地域を結び、ゆたかな「未来」につなぐ公共交通網の形成 ・ 地域の实情に合わせた総合的な交通体系を整え、地域間の連携を強化し、機能を互いに補完しあうことにより、中山間地域等も含めた市域全体の生活利便性を向上させるため、光市地域公共交通網形成計画に基づく持続可能な公共交通ネットワークを形成します

都市構造上の課題

ア 生活利便性の維持・向上	■ 居住の集約・まちなかの人口密度の維持 ■ 都市の魅力向上による定住促進
イ 公共交通サービス水準の維持・向上	■ 公共交通ネットワークの再構築 ■ 交通結節機能の強化等による利用促進
ウ 安全・安心な住環境の形成	■ 安全性の高いエリアに居住を誘導 ■ 空き家の利活用・地域コミュニティの活性化
エ 地域経済の活性化	■ 一定のエリアに居住や都市機能を集積 ■ 生産性の向上・にぎわいの創出
オ 健全な都市経営	■ 公共施設の再編・適正配置・都市機能等の集約 ■ 高齢者の健康増進

変更前（素案（前回会議資料））

(2) 都市構造の基本的な方向性

将来都市像の具現化に向けて、本市の都市構造上の課題を解決していくため、住宅及び都市機能増進施設の立地をはじめとした将来都市構造構築に関する基本的な方向性を次のとおり設定します。

基本的な方向性	〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇〇
方向性 1	利便性が高く、魅力ある都市拠点の形成 ・ 都市の魅力を維持・向上させて、にぎわいや活力を創出するとともに、既存ストック等を有効活用しながら、選択的投資により拠点ごとに役割に応じた公共施設や民間の都市機能を維持・集約し、魅力のある都市拠点を形成します
方向性 2	自然と調和した安全・安心で、まとまりのある市街地の形成 ・ 本市の誇る豊かな自然環境を保全しつつ、生活の中心となる一定のエリアの人口密度を維持し、生活に必要なサービスを維持・充実させて、利便性が高く安全・安心に暮らせる生活環境を創出するため、まとまりのある市街地を形成します
方向性 3	人と地域を結び、ゆたかな「未来」につなぐ公共交通網の形成 ・ 地域の实情に合わせた総合的な交通体系を整え、地域間の連携を強化し、機能を互いに補完しあうことにより、中山間地域等も含めた市域全体の生活利便性を向上させるため、光市地域公共交通網形成計画に基づく持続可能な公共交通ネットワークを形成します

都市構造上の課題

ア 生活利便性の維持・向上	■ 居住の集約・まちなかの人口密度の維持 ■ 都市の魅力向上による定住促進
イ 公共交通サービス水準の維持・向上	■ 公共交通ネットワークの再構築 ■ 交通結節機能の強化等による利用促進
ウ 安全・安心な住環境の形成	■ 安全性の高いエリアに居住を誘導 ■ 空き家の利活用・地域コミュニティの活性化
エ 地域経済の活性化	■ 一定のエリアに居住や都市機能を集積 ■ 生産性の向上・にぎわいの創出
オ 健全な都市経営	■ 公共施設の再編・適正配置・都市機能等の集約 ■ 高齢者の健康増進

変更後（案）

変更前（素案（前回会議資料））

(5) 暮らしのイメージ

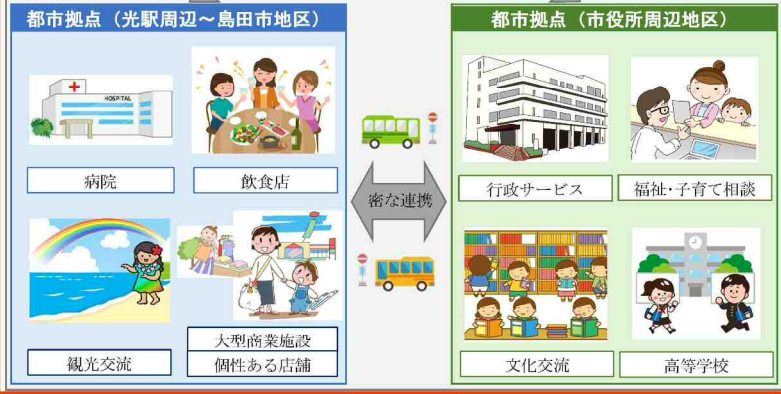
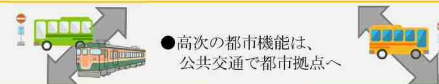
将来の都市の居住者の暮らしのイメージは次のとおりです。

▼ 暮らしのイメージ

各地域拠点や生活拠点には生活に身近な商店や診療所、コミュニティセンターといった普段の生活に欠かせない機能が集まっています。それぞれのお住まいから徒歩・自転車・地域内交通等により、食料品や日用品の買い物をしたり、軽度の症状で診療所に通院したりするなど、住み慣れた地域で日常的に必要なサービスを受けることができます。

一方、2つの都市拠点には、大型商業施設や病院、基幹的な行政サービスなど、それぞれの拠点の役割に応じた高次の都市機能が集まっており、鉄道や路線バスなどで都市拠点にアクセスすることにより、高次の都市機能を利用することができます。

また、2つの都市拠点間は、一定の運行便数が確保された利便性の高い公共交通等で連絡されており、容易に往来することができます。



(記載なし)

⑥ コラム『「小さな拠点」づくり・中山間地域づくり』について

変更後（案）

変更前（素案（前回会議資料））

【コラム「小さな拠点」づくり・中山間地域づくり】

中山間地域等の集落生活圏（複数の集落を含む生活圏）において、安心して暮らしていく上で必要な生活サービスを受け続けられる環境を維持していくために、地域住民が、自治体や事業者、各種団体と協力・役割分担をしながら、各種生活支援機能を集約・確保したり、地域の資源を活用し、しごと・収入を確保したりする取組を「小さな拠点」づくりといいます。

図：「小さな拠点」づくりの取組イメージ



内閣府地方創生推進室「住み慣れた地域で暮らし続けるために」

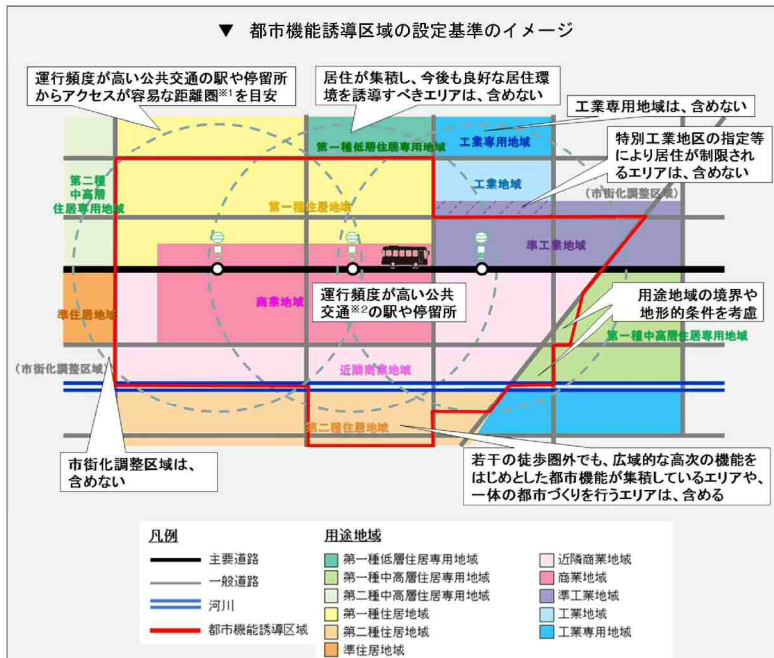
山口県では、「小さな拠点」づくりと同様の取組みとして、複数集落で日常生活に必要なサービス等を拠点化・ネットワーク化した「基礎生活圏」を形成するとともに、近隣都市と連携しながら生活圏を核に地域産業の振興や人口定住の促進を目指す「やまぐち元気生活圏」づくりに取り組んでいます。

本市においても、中山間地域が活力にあふれ、住みよい持続可能な地域社会の創出を目指すため、牛島地区、岩田・三輪地区、東荷地区、塩田地区、周防地区及び伊保木地区を対象地域とした「中山間地域振興方針」を定め、県や各地域、団体等との連携、協働のもと、中山間地域づくりを推進しています。今後は、主に都市部を対象とした立地適正化計画とも連携を図りながら、持続可能なまちづくりに取り組めます。

(記載なし)

⑦ 災害危険区域等について

変更後（案）

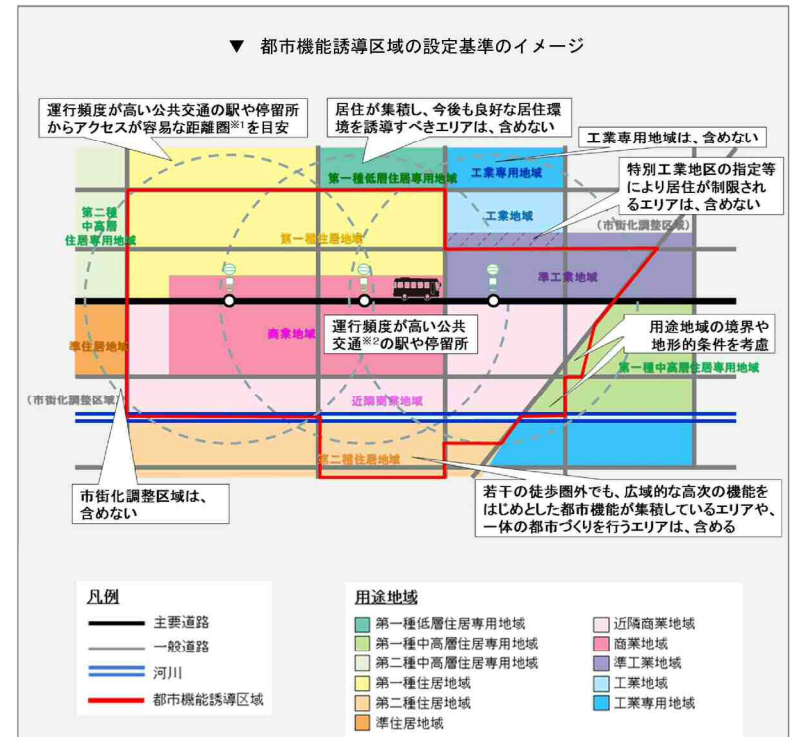


※1 「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）」にて、高齢者の徒歩圏として挙げられる500m程度

※2 「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）」にて、基幹的公共交通路線の目安として挙げられる1日30往復以上

- ※ 災害の発生のおそれがある区域に関して
- ・本市の市街化区域の約6割の区域が、土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域、洪水浸水想定区域あるいは高潮による浸水が想定される区域となっている
 - ・災害の突発性に関して、集中豪雨や地震等により発生する土砂災害は予測が困難で突発性が高い一方で、台風の接近などにより発生する水害は、土砂災害に比して突発性が低く、避難等のための時間的余裕が長い傾向がある
 - ・こうしたことから、特に土砂災害のリスクが高いと考えられる土砂災害特別警戒区域（事業未実施の急傾斜地崩壊危険区域を含む。）は、都市機能誘導区域に含めないこととする
 - ・洪水や高潮による浸水が想定される区域など、その他の災害の発生のおそれがある区域については、光市地域防災計画に基づく警戒体制の整備などの防災対策により安全性の確保を図り、都市機能誘導区域から一律には除外しないこととする

変更前（素案（前回会議資料））



※1 「都市構造の評価に関するハンドブック（国交省）」にて、高齢者の徒歩圏として挙げられる500m程度

※2 「都市構造の評価に関するハンドブック（国交省）」にて、基幹的公共交通路線の目安として挙げられる1日30往復以上

※ 土砂災害特別警戒区域は、小規模な区域が点在しているため別途個別に検討

⑧ 重層的な区域設定（重点区域）について

変更後（案）

都市機能誘導区域については、設定基準に沿って、地形地物や都市計画の地域地区などを考慮して設定します。

なお、光駅周辺から島田市にかけては、現在、都市機能がやや分散しており、既存の都市機能の維持・活用を考慮すると、都市機能誘導区域をやや広く設定する必要があります。そこで、本市の玄関口である光駅周辺において、特に重点的に高次の都市機能を誘導し、まちの活力の維持・増進や持続可能な都市構造の再構築を積極的に図っていくため、都市機能誘導区域のさらに内側に、重点的に誘導する地区を定めることを検討します。

■誘導施設の設定方針

誘導施設の設定にあたり、次のとおり設定方針を定めます。

なお、誘導施設については、設定方針に沿って、現状での都市機能誘導区域内における施設の充足状況や配置などを勘案して設定します。

▼ 誘導施設の設定方針

- ① 各々の都市拠点の役割等に応じて、都市機能誘導区域ごとに誘導施設を定めます。
- ② 市民の生活や経済活動に対して、高次のサービスを広域的に提供する都市拠点型の施設を中心に、誘導施設を定めます。
- ③ 都市機能誘導区域内に新規に誘導すべき施設のほかに、機能を維持・強化すべき施設についても、誘導施設に定めます。

変更前（素案（前回会議資料））

■誘導施設の設定方針

誘導施設の設定にあたり、次のとおり設定方針を定めます。

なお、誘導施設については、設定方針に沿って、現状での都市機能誘導区域内における施設の充足状況や配置などを勘案して設定します。

▼ 誘導施設の設定方針

- ① 各々の都市拠点の役割等に応じて、都市機能誘導区域ごとに誘導施設を定めます。
- ② 市民の生活や経済活動に対して、高次のサービスを広域的に提供する都市拠点型の施設を中心に、誘導施設を定めます。
- ③ 都市機能誘導区域内に新規に誘導すべき施設のほかに、機能を維持・強化すべき施設についても、誘導施設に定めます。

変更後（案）

変更前（素案（前回会議資料））

▼ 都市拠点（光駅周辺～島田市）のイメージ

例えば・・・

●光駅の利便性の向上

- ・南北自由通路や駅前交通広場の整備による交通結節機能（拠点間連携）の充実など



例えば・・・

●利便性の高い快適な居住エリアの創出

- ・居住快適性の向上により、周辺団地等に将来を担う若者の移住・定住を促進



例えば・・・

●虹ヶ浜などの自然と調和した
他都市にはない魅力ある回遊空間

- ・光駅から虹ヶ浜海岸までの連続性のあるストリートや、まちのシンボルとなる空間の創出



例えば・・・

●人を呼び込み、生活の質を高める
多様な都市機能の集積

- ・まちの個性や利用者ニーズに合わせた多様な施設の立地の促進（商業施設、交流施設等）



※イラストや写真は、あくまでイメージの一例であり、仮想のものです。

（記載なし）

変更後（案）

変更前（素案（前回会議資料））

▼ 都市拠点（市役所周辺）のイメージ

例えば・・・

- 多目的に利用できる公共施設等
- ・複合的な公共施設と併設したオープンスペースなどにより、市民が集う空間を創出



例えば・・・

- 公共施設の集約（再編・複合化）
- ・老朽化した複数の公共施設の再編・複合化などを機に、都市拠点への立地を促進



例えば・・・

- 公共空間での交流の促進
- ・民間の力も活用した公共空間での世代間交流などにより、にぎわいを創出



例えば・・・

- 生活を支援する機能を充実し、定住を促進
- ・子育て等の総合的な相談施設や生活を支える機能を維持・強化し、定住を促進



※イラストや写真は、あくまでイメージの一例であり、仮想のものです。

（記載なし）

変更後（案）

(2) 目標値

各評価指標の目標値を設定します。

■ J R 光駅の利用者数※

※ 乗車人員数を2倍した数を利用者数とする

- 平成 29 年の J R 光駅の 1 日平均乗車人員数は約 2,400 人
- 人口減少や、市内の高等学校の再編統合などを背景に、通勤・通学のための利用者の減少が見込まれる
- ◎本計画では、魅力ある都市拠点の形成に向けた「光駅周辺地区における拠点整備の推進」による『交流人口の増加』や、まとまりのある市街地の形成に向けた「居住誘導」による『鉄道駅周辺の居住人口の維持』、ゆたかな未来につなぐ公共交通網の形成に向けた「モビリティ・マネジメントの推進」による『公共交通の利用率の上昇』などによって、人口減少下においても J R 光駅の利用者数を維持することを目標とする

評価指標	現況値 H29 (2017 年)	目標値 H52 (2040 年)
J R 光駅の利用者数	4,834 人/日	4,800 人/日 以上

■ 路線バスの利用者数

- 路線バスの利用者数は減少傾向で、平成 29 年の年間利用者数は約 631,000 人
- 人口減少を背景に、通勤・通学のための路線バス利用者のさらなる減少が見込まれる
- ◎本計画では、まとまりのある市街地の形成に向けた「居住誘導」による『バス停留所周辺の居住人口の維持』や、ゆたかな未来につなぐ公共交通網の形成に向けた「市内バス路線の再編」・「市営バスの運行改善」・「交通結節点の環境整備」による『路線バスの利用率の上昇』などによって、人口減少下においても路線バスの利用者数を維持することを目標とする

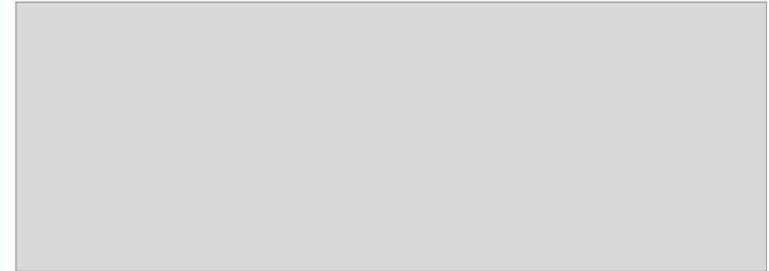
評価指標	現況値 H29 (2017 年)	目標値 H52 (2040 年)
路線バスの利用者数	631,444 人/年	631,000 人/年 以上

変更前（素案（前回会議資料））

(2) 目標値

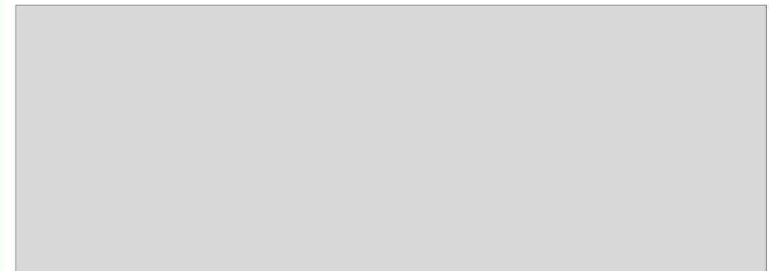
各評価指標の目標値を設定します。

■ J R 光駅の利用者数



評価指標	現況値 (H28)	目標値 (H52)	参考
J R 光駅の利用者数	4,756 人/日		

■ 路線バスの利用者数



評価指標	現況値 (H29)	目標値 (H52)	参考
路線バスの利用者数	631,444 人/年		

⑩ 目標値について

変更後（案）

■公共施設等のうち建物の総延床面積

- 平成 29 年度（2017 年度）末時点における公共施設等のうち建物の総延床面積は、205,184.05 m²*
- 光市公共施設等総合管理計画では、平成 47 年度（2035 年度）までに、公共建築物総延床面積を、平成 26 年度（2014 年度）末の数値から 20%縮減することを基本目標として掲げている
- ◎本計画では、利便性が高く魅力ある都市拠点の形成にむけて、「公共施設マネジメントの推進」と連携した都市機能誘導区域内への公共施設の再編・集約などにより、平成 52 年度（2040 年度）の公共施設等のうち建物の総延床面積を 165,000 m²未満とすることを目標とする

評価指標	現況値 H29 (2017 年)	目標値 H52 (2040 年)
公共施設等のうち建物の総延床面積	205,184.05 m ²	165,000 m ² 未満

※光市公共施設等総合管理計画における平成 26 年度末の値をもとに、それ以降に新設や廃止等が行われた施設の床面積を加減して算出した値

■まちなかの人口密度等

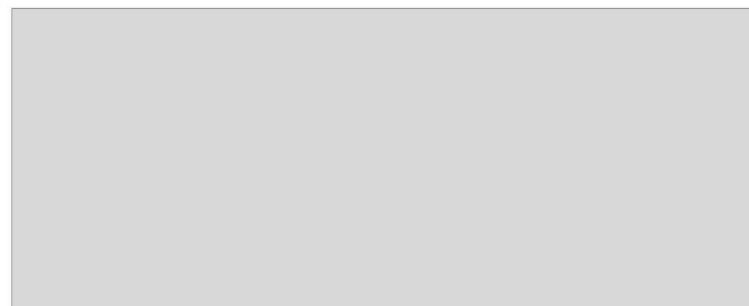
- まちなか人口密度等については、居住誘導との関連が深いことから、平成 32 年度（2020 年度）を目途に検討する居住誘導区域等とあわせて設定することを検討する

■目標値のまとめ

評価指標	定義	現況値 H29 (2017 年)	目標値 H52 (2040 年)
①光駅の利用者数	日平均の利用者数	4,834 人	4,800 人以上
②路線バスの利用者数	年間の利用者数	631,444 人	631,000 人以上
③公共施設等のうち建物の総延床面積	公共建築物総延床面積	205,184.05 m ²	165,000 m ² 未満
④まちなかの人口密度等	—	—	(居住誘導区域等とあわせて検討)

変更前（素案（前回会議資料））

■公共施設等のうち建物の総延床面積



評価指標	現況値 (H29)	目標値 (H52)	参考
公共施設等のうち建物の総延床面積	205,184.05 m ²		

■まちなかの人口密度等

- まちなか人口密度等については、居住誘導との関連が深いことから、平成 32 年度（2020 年度）を目途に検討する居住誘導区域等とあわせて設定することを検討する

■目標値のまとめ

評価指標	定義	現況値	目標値 (H52)
①光駅の利用者数	1 日平均の利用者数	4,756 人 (H28)	→
②路線バスの利用者数	年間の利用者数	631,444 人 (H29)	→
③公共施設等のうち建物の総延床面積	公共建築物総延床面積	205,184.05 m ² (H29)	→
④まちなかの人口密度等	—	—	(居住誘導区域等とあわせて検討)