

# 山陽小野田市 都市計画マスタープラン

自然に抱かれ 人々の交流のなかで  
共に育む 活力ある住み良さ創造都市



## SANYO ONODA CITY



平成 21 年 3 月  
山陽小野田市





近年、人口減少・少子高齢社会の進展、市民の価値観やニーズの多様化など、本市を取り巻く社会経済情勢は大きく変化し続けており、これまでのような人口増加を前提にしたまちの拡大から、人口減少社会に対応した新しいまちづくりのあり方が必要になってきています。

こうした社会経済情勢の変化に対応するとともに、市民にとって住み良いまちづくりを進めるため、平成 20 年 3 月に策定した第一次山陽小野田市総合計画に即し、本市の都市計画に関する基本的な方針となる山陽小野田市都市計画マスタープランを策定いたしました。

このマスタープランでは、安心・安全・快適・便利で地域の個性や資源を活かした都市を創ることを基本理念とし、「自然に抱かれ 人々の交流のなかで 共に育む 活力ある住み良さ創造都市」を目指しています。

今後、住み良いまちづくりを進めていくには、行政だけでなく、市民の皆様の主体的な参画が必要になってきます。本市が持っている良好な自然環境や歴史資源を守り育てるとともに、新幹線や高速道路などの高速交通体系を活かし、魅力があり活力のあるまちづくりを進めて参りますので、皆様の御理解と御協力をお願いいたします。

最後に、このマスタープランの策定にあたり、貴重な御意見をいただきました市民の皆様並びに策定に携わっていただきました多くの関係の皆様にご心からお礼申し上げます。

平成 21 年（2009 年）3 月

山陽小野田市長 白井博文





# 目 次

<b>1 都市計画マスタープランとは</b> .....	<b>1</b>
(1) 計画の位置づけ .....	1
(2) 計画の役割と構成 .....	1
<b>2 都市の現況</b> .....	<b>3</b>
(1) 位置・地勢 .....	3
(2) 人 口 .....	4
(3) 産 業 .....	5
(4) 土地利用 .....	6
① 土地利用現況 .....	6
② 法規制適用状況 .....	6
(5) 交 通 .....	7
① 道路 .....	7
② 公共交通 .....	7
③ 港湾 .....	7
(6) 都市基盤整備状況 .....	8
① 都市計画道路 .....	8
② 都市計画公園 .....	8
③ 下水道 .....	8
④ 市街地整備事業等 .....	8
<b>3 山陽小野田市の都市の特性と問題・課題</b> .....	<b>9</b>
(1) 山陽小野田市の特性 .....	9
① 人々にとって住み良い環境を備えた都市 .....	9
② 製造業への依存度が高い都市 .....	9
③ 市としての中心が不明瞭な都市 .....	10
(2) 山陽小野田市が直面する問題・課題 .....	11
1) 我が国全体を取り巻く時代の潮流 .....	11
① 本格的な人口減少・少子高齢社会の到来 .....	11
② 景観や環境に対する意識の向上 .....	11
③ 拠点となる中心市街地の衰退 .....	12
④ いつどこでも起こりえる災害の危険性 .....	12
⑤ 地方自治体と住民が担う役割と責任の増大 .....	13
2) 山陽小野田市の都市計画上の問題・課題 .....	14
① 分散する市街地間の「連携」と市街地内の「集約化」の必要性 .....	14
② 身近な生活基盤施設の整備改善の必要性 .....	14
③ 活力・にぎわいを育む土地利用、施設整備の必要性 .....	15
<b>4 まちづくりの基本目標</b> .....	<b>17</b>
(1) 都市の将来像と都市づくりの基本理念 .....	17
(2) 都市づくりの基本方針 .....	18
① 分散したコンパクトな市街地を活かした住み良さの創造 .....	18
② 充実した交通ネットワークを活かした住み良さの創造 .....	18

③ 恵まれた自然環境や歴史資源を活かした住み良さの創造	19
④ 安心・安全まちづくりの推進による住み良さの創造	19
⑤ 市民の視点に立った住み良さの創造	19
(3) 将来目標人口	20

## 5 全体構想 23

(1) 将来の都市構造	23
1) 都市的土地利用と自然的土地利用の基本的区分	23
① 市街地ゾーン	23
② 農地・集落地ゾーン	23
③ 山林ゾーン	23
④ 海岸ゾーン	24
2) 都市拠点の配置と拠点間連携の強化	26
① 生活・産業系拠点	26
② 交流・レクリエーション系拠点	28
3) 広域・地域間の連携を強化するための「連携軸」の形成	29
① 広域連携軸（国土連携）	30
② 広域連携軸（都市連携）	30
③ 地域連携軸	30
(2) 土地利用の方針	32
1) 土地利用の基本的考え方	32
2) 土地利用の配置方針	33
① 住居系市街地	33
② 商業・業務系市街地	34
③ 工業系市街地	35
④ 自然系土地利用	35
(3) 交通体系整備の方針	37
1) 交通体系整備の基本的考え方	37
2) 道路網の整備方針	38
① 国土連携を担う高速自動車道路の活用	38
② 主要幹線道路の整備	38
③ 幹線道路の整備	38
④ 補助幹線道路の整備	38
3) 公共交通及び歩行者空間の整備方針	39
4) その他交通基盤の整備方針	39
(4) 都市環境の保全及び創出の方針	41
1) 都市環境の保全及び創出の基本的考え方	41
2) 公園・緑地の整備方針	42
① 緑のネットワークによる連続性・回遊性の向上	42
② 身近な公園の整備	42
③ レクリエーション拠点となる大規模公園の整備・充実	43
3) 自然環境保全の方針	44
① 良好な自然環境の保全	44
② 無秩序な市街化の抑制と農地の保全	44
③ 市街地内の緑化の推進	44
4) 生活環境の保全方針	46
① 緑化の推進による大気環境保全	46
② 適正な排水処理による水環境保全	46

③ 廃棄物の利活用と適正処理	46
(5) 市街地整備の方針	47
1) 市街地整備の基本的考え方	47
2) 市街地整備手法の運用方針	48
① 土地区画整理事業等の導入	48
② 地区計画等の活用	48
③ 空き家問題への対応	49
(6) 都市景観形成の方針	50
1) 都市景観形成の基本的考え方	50
2) 都市景観の形成方針	51
① 市街地を取り巻く豊かな自然景観の保全	51
② 歴史・文化を活かした個性ある都市景観の形成	51
③ 快適でうるおいのある市街地景観の創出	52
(7) 都市防災の方針	53
1) 都市防災の基本的考え方	53
2) 都市防災の整備方針	54
① 水害に強い都市づくり	54
② 震災・火災に強い都市づくり	54
③ 土砂災害に強い都市づくり	55

## 6 地域別構想 57

(1) 小野田地域	58
1) 地域の現況と課題	58
① 地域の現況	58
② 地域住民の意見	59
③ 地域の特性と課題	59
2) 地域のまちづくりの方針	61
① 土地利用に関する方針	62
② 交通体系に関する方針	62
③ 都市環境に関する方針	62
(2) 高千帆地域	64
1) 地域の現況と課題	64
① 地域の現況	64
② 地域住民の意見	65
③ 地域の特性と課題	65
2) 地域のまちづくりの方針	67
① 土地利用に関する方針	68
② 交通体系に関する方針	68
③ 都市環境に関する方針	68
(3) 厚狭地域	70
1) 地域の現況と課題	70
① 地域の現況	70
② 地域住民の意見	71
③ 地域の特性と課題	71
2) 地域のまちづくりの方針	73
① 土地利用に関する方針	74
② 交通体系に関する方針	74
③ 都市環境に関する方針	75

(4) 産生地域	77
1) 地域の現況と課題	77
① 地域の現況	77
② 地域住民の意見	78
③ 地域の特性と課題	78
2) 地域のまちづくりの方針	80
① 土地利用に関する方針	81
② 交通体系に関する方針	81
③ 都市環境に関する方針	81
(5) 地域間連携の方針	83
① 地域特性に応じた都市機能の配置	83
② 地域間交流を促す拠点とネットワークの整備	83
③ 地域間を連携する「地域連携軸」の強化	83
<b>7 実現化方策</b>	<b>85</b>
(1) 総合的な協働体制の構築	85
① 実現化に向けた協働体制の構築	85
② 実現化に向けた総合的な取り組みの推進	85
(2) 市民が主役のまちづくりの推進	86
① まちづくり情報の発信	86
② 市民のまちづくり参加機会の増大	86
③ まちづくりリーダーの発掘・育成	86
④ 市民が主役となったまちづくり活動の支援	87
⑤ 協働によるまちづくりの推進	88
⑥ 都市計画提案制度の活用	90
(3) 都市計画の変更・見直し	91
① 用途地域等の見直し	91
② 用途地域の指定のない区域における規制・誘導手法の導入	91
③ 都市施設の見直し	92
④ 市街地開発事業の見直し	92
(4) 実現化プログラム	93
<b>参考 策定の経緯</b>	<b>95</b>
(1) 計画策定体制	95
(2) 策定委員会開催経過	96
(3) 地域別ワークショップ開催経過	97
(4) 市民アンケート調査結果	98
1) アンケート調査概要	98
2) アンケート調査結果	99
1. 山陽小野田市の住み良さについて	99
2. 市民の日常生活行動について	101
3. まちづくりに関する満足度と不便・不安な点について	102
4. 都市施設整備の整備・改善について	108
5. 今後のまちづくりについて	110

# 1

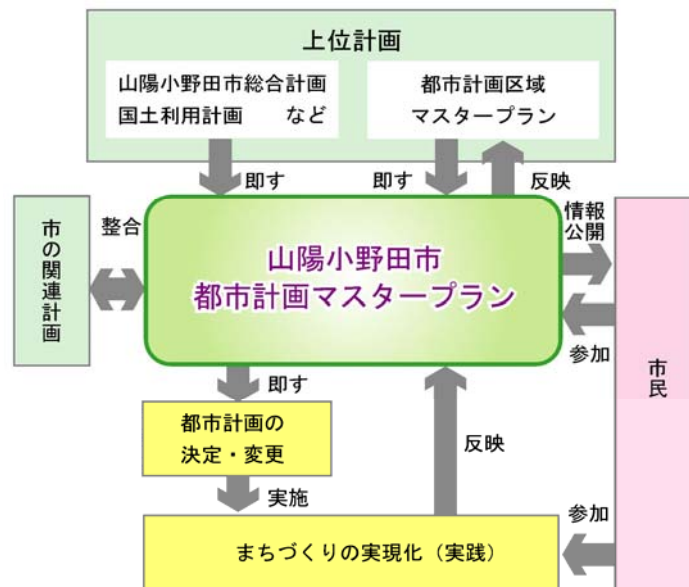
## 都市計画マスタープランとは

### (1) 計画の位置づけ

都市計画マスタープランとは、都市計画法第18条の2に規定される「市町村の都市計画に関する基本的な方針」のことです。

山陽小野田市都市計画マスタープランは、本市のまちづくり全般の基本的な方針を示す「山陽小野田市総合計画」や県が広域的な観点から定める「都市計画区域に関する整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）」などの上位計画や関連計画の内容を踏まえるとともに、本市の特性や課題、市民の意見を反映しながら、市の都市計画に関する総合的な指針として策定するものです。このため、市民と行政が一緒になって、これからの本市のあるべき姿を考え、計画的なまちづくりを進めることを目的として策定します。

図 都市計画マスタープランの位置づけ



### (2) 計画の役割と構成

これからの都市計画、都市づくりは、市の総合計画における「将来都市像」を目指しつつ、地域の特性や住民意向を十分に考慮し、さらに、長期的な視点も持って検討していく必要があります。

このため、都市計画マスタープランでは、本市の特性と問題・課題を踏まえ、これから本市が都市づくりを進めていく上で基本となる考え方、すなわち基本目標を明確にします。そして、この基本目標のもとに、市全体の骨格的都市構造（全体構想）と各地域における詳細な市街地像（地域別構想）を示します。

土地利用計画や、道路、公園などの都市施設の整備、市街地開発事業といった個別の都市計画については、こうした市全体及び各地域の将来像を示した都市計画マスタープランに即して決定又は変更し、それぞれの計画や事業の間の整合を取りながら進めていきます。

図 都市計画マスタープランで示す内容

山陽小野田市の都市の特性と問題・課題  
～都市づくりを進めていく上での前提条件

まちづくりの基本目標

●都市将来像  
～都市計画の部門において目指すべき将来像

●都市づくりの基本理念  
～都市づくりの前提となる基本的考え方

●都市づくりの基本方針  
～これからの都市政策の柱となる目標

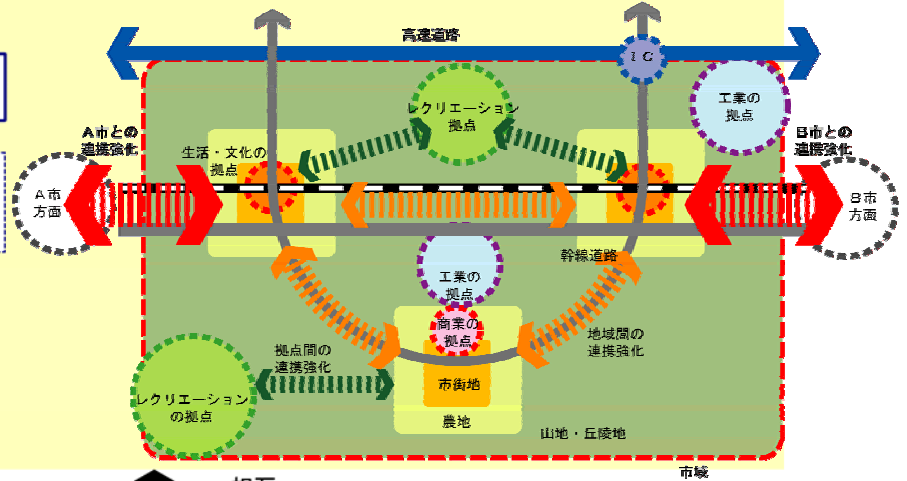
●将来目標人口  
～市街地整備、都市施設整備の水準となる目標

全体構想

全市的・広域的観点から  
都市の構造を示す

- ・土地利用の基本的ゾーニング
- ・市の主要な拠点施設の配置
- ・幹線道路等からなる骨格的ネットワーク

全体構想で示す都市構造のイメージ



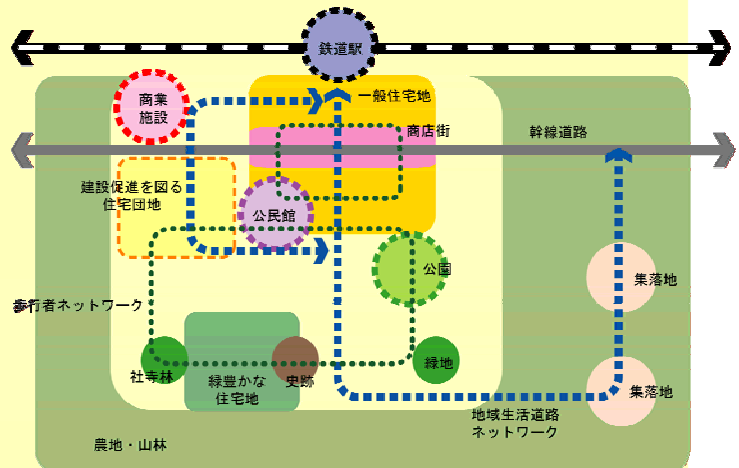
相互調整

地域別構想

地域独自の特性、地域住民の視点  
をもとに地域の将来像を示す

- ・地域特性を踏まえたきめ細かい土地利用
- ・地域の日常生活に密着した施設の配置
- ・生活道路、歩道等のネットワーク

地域別構想で示す都市構造のイメージ



実現化方策

- ・行政・市民の役割分担と協働参画
- ・都市計画の決定・変更
- ・実現化にむけての短期・長期行動計画

# 2

## 都市の現況

### (1) 位置・地勢

本市は山口県の南西部に位置し、東側が宇部市、北側が美祢市、西側が下関市に接しています。平成 17 年（2005 年）3 月 22 日の旧小野田市と旧山陽町との合併により、市域面積は 132.99 km<sup>2</sup>となりました。

本市北側の市境の一角は標高 200～300m 程度の中国山系の尾根が東西に伸びており、中央部から南側にかけてはなだらかな丘陵地、台地が広がり、海岸線一角には干拓により形成された平地が広がっています。

市内中央部を流れる厚狭川、有帆川は、いずれも美祢市に源流を発しており、本市の平地部を通して瀬戸内海に注いでいます。

市街地はこれら河川沿いの平地と干拓地を中心に形成されており、その周囲を丘陵地が囲むような地勢となっています。

図 山陽小野田市位置図



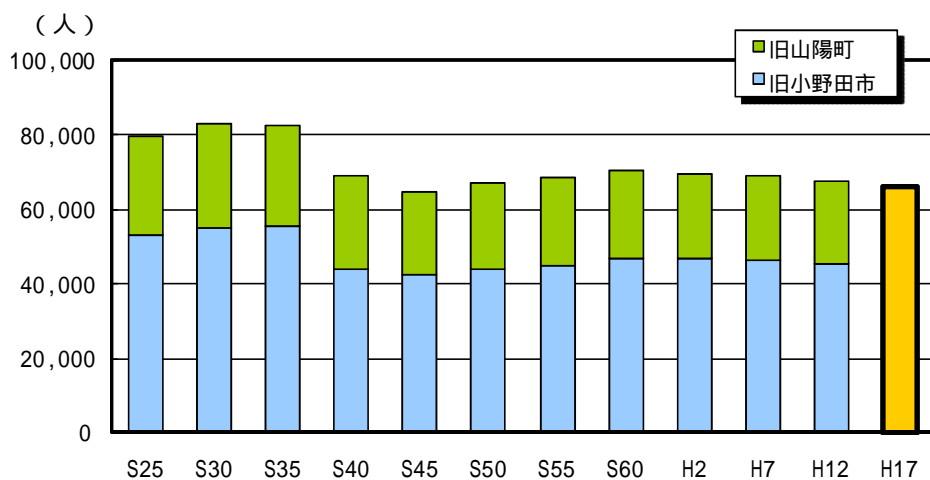
## (2) 人口

本市の人口は、昭和30年代の炭坑閉山に伴い一時急激に人口が減少し、その後徐々に人口回復したものの、昭和60年をピークとして再び減少傾向へと転じています。平成17年国勢調査人口は66,261人であり、県下で第7番目の人口規模となっています。

本市の65歳以上人口割合（高齢化率）は年々増加しており、平成17年国勢調査では24.2%に達しています。

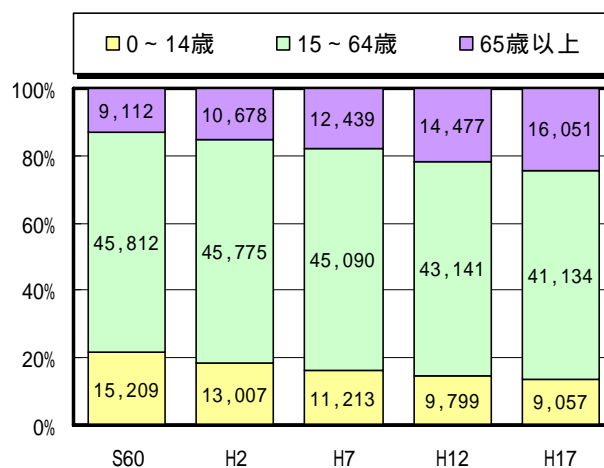
世帯数は、人口と同様に昭和35年から40年にかけて一時減少しましたが、その後は1世帯当たり人員の減少（核家族化）の影響もあって増加を続けています。平成17年国勢調査での世帯数は25,336世帯、1世帯当たり人員は2.62人となっています。

図 総人口の推移



(資料:国勢調査)

図 年齢階層別人口の推移



(注) 年齢不詳人口含まず

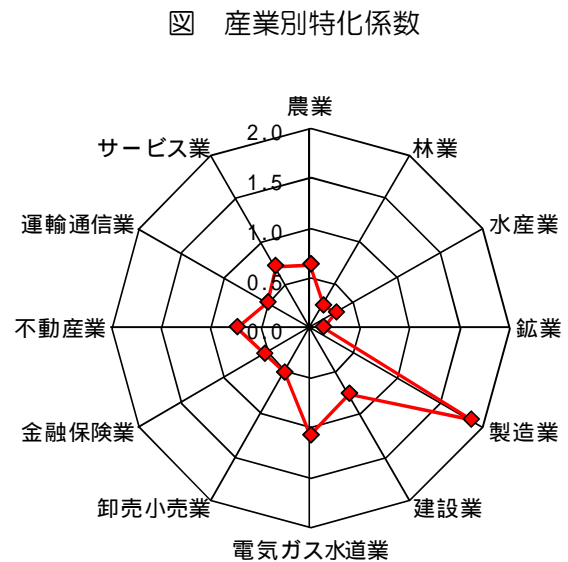
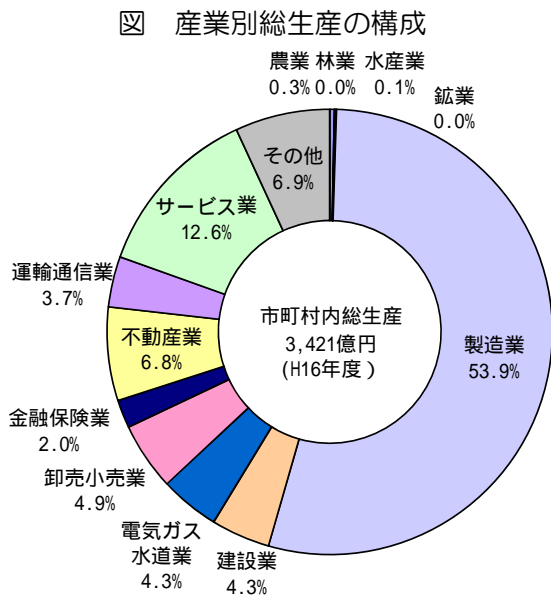
(資料:国勢調査)



### (3) 産 業

本市の市町村内総生産は、県下で第7番目に位置しており、近年ほぼ横ばいで推移しています。産業別総生産の約半分は製造業によるものであり、第二次産業の総生産の増減が市全体の総生産を左右するほど、製造業に特化した産業構造となっています。

土地面積当たりの総生産、就業者1人当たりの総生産は県内でもトップクラスの高さとなっており、大規模事業所を中心とした集約的な産業構造といえます。



(資料:平成16年度市町村経済計算の概要(平成19年4月):山口県総合政策部統計分析課)

農業は、米と野菜を中心とした農業生産形態となっていますが、農家数、農業従事者ともに減少が続いています。

工業は、平成4年以降、製造品出荷額が増加に転じていますが、事業所及び従業者数は減少または横ばいの状態が続いています。

商業は、大規模小売店舗の立地が進む一方で小規模小売店舗の低迷が続いています。大型小売店舗のほとんどは幹線道路沿道に立地していますが、既成市街地に近隣接しているという特徴があります。

観光は、本市を訪れる観光客が年々増加していますが、県内の他都市と比較すると、観光客数そのものがそれほど多くなく、宿泊客数の占める割合が少ないという特徴があります。

## (4) 土地利用

### 1 土地利用現況

本市では、山林の占める割合が高く、市域面積の約半分が山林となっています。特に、山陽地区では、山林や農地などの自然的土地利用が大半を占め、都市的土地利用はこれらに囲まれるように、分散して形成されています。一方、小野田地区では、臨海部から公園通り周辺を中心としてまとまった都市的土地利用が広がっており、隣接する宇部市まで市街地が連たんする状態となっています。

市街地は、空き地や農地が介在する比較的低密度な土地利用となっており、臨海部や工業団地の一部には、まとまった未利用地が残されています。また、市街地を取り囲む丘陵地には、住宅団地、工業団地が開発されているほか、ゴルフ場や公園も整備されています。

### 2 法規制適用状況

本市は全域が都市計画区域に指定されており、小野田都市計画区域と山陽都市計画区域の2つの都市計画区域から構成されています。

都市計画区域のうち約2割の区域に用途地域が指定されていますが、山陽都市計画区域は用途地域の指定のない区域の占める割合が非常に大きくなっています。また、住居系及び工業系用途地域の占める割合が高く、商業系用途地域は、JR小野田駅周辺、栄町からセメント町周辺、JR厚狭駅周辺、埴生漁港周辺に分散して指定されています。

用途地域の指定のない山林の多くは地域森林計画対象民有林または保安林に指定されており、干拓地をはじめとするまとまった優良農地は農用地に指定されています。

表 地域地区指定状況（H20.3.31 現在）

種別	指定面積 ( ha )			備考
	小野田	山陽	計	
都市計画区域	4,310	8,989	13,299	
第一種低層住居専用地域	334	-	334	
第二種低層住居専用地域	-	-	-	
第一種中高層住居専用地域	571	117	688	
第二種中高層住居専用地域	41	-	41	
第一種住居地域	325	256	581	
第二種住居地域	33	-	33	
準住居地域	13	6.0	19	
近隣商業地域	24	16	40	
商業地域	81	39	120	
準工業地域	204	40	244	
工業地域	108	12	120	
工業専用地域	512	-	512	
用途地域計	2,246	486	2,732	
特別工業地区	-	6.0	6.0	新幹線厚狭駅南部地区
臨港地区	13	-	13	小野田港
防火地域	-	5.0	5.0	
準防火地域	104	50	154	

#### 【用語解説】

※用途地域：都市機能の維持増進や住環境の保全等を目的とした土地の合理的利用を図るため、都市計画法に基づき、建築物の用途、容積率、建ぺい率及び各種の高さについて制限を行う制度。

## (5) 交通

### 1 道路

本市の道路網は、市域南部を東西に連絡する山陽自動車道と国道 190 号、市域中央部を東西に連絡する国道 2 号が骨格となっており、国道 316 号が南北方向を連絡する構造となっています。主な市街地はすべて国道で連絡されているため、交通利便性が高い状態となっていますが、一方で慢性的な交通渋滞が問題となっています。

特に、東西方向の路線では非常に交通量が多く、都市間を連絡する国道 190 号などの幹線道路では、慢性的に交通渋滞が発生する状態となっています。平成 20 年には、国道 2 号厚狭・埴生バイパスが開通し、現在は、国道の渋滞解消と都市間連携の強化を目的として、山口宇部小野田連絡道路の整備が進められています。

### 2 公共交通

本市には、山陽新幹線厚狭駅が設置されており、そのほかにも JR 山陽本線、JR 小野田線、JR 美祢線の 3 路線によって周辺の都市と連絡しています。

鉄道乗降客数は全体的に減少傾向にあります。JR 小野田線の各駅周辺には人口が集中しており、商業施設や公共施設も集積しています。

バス路線は、平成 20 年 10 月現在、市全体として 1 日当たり 315 便（平日）が運行されていますが、バス停までの距離が 1km 以上の集落もあり、交通空白・不便地域への対応が課題となっています。

### 3 港湾

本市には、小野田港（重要港湾）、厚狭港（地方港湾）のほか、刈屋漁港、高泊漁港、埴生漁港、梶漁港の 4 つの漁港があります。

このうち、小野田港は、平成 19 年現在、年間約 2,500 隻（総トン数約 230 万トン）が入港し、石炭、鋼材、金属屑などを中心に年間約 400 万トンの貨物を取り扱う港として機能しています。

## ( 6 ) 都市基盤整備状況

### 1 都市計画道路

本市では、45 路線の都市計画道路が計画決定されています(小野田 26 路線、山陽 19 路線)。計画決定延長 97,860m に対して平成 20 年 3 月 31 日現在の改良済延長は 33,840m であり(改良率 34.6%)、県内の他都市と比較しても低い改良率といえます。特に、山陽都市計画区域内には多くの未着手路線が残されており、厚狭駅北側、埴生周辺の道路はほとんど未改良のままとなっています。未改良路線の半数は、当初の計画決定から 50 年以上が経過しています。

### 2 都市計画公園

本市では、52 箇所の都市計画公園及び緑地が計画決定されていますが(小野田 40 箇所、山陽 12 箇所)、計画決定されていない都市公園も数多く整備されています。計画決定面積 351.48ha に対して平成 20 年 3 月 31 日現在の公園供用面積は 278.27ha(整備率 79.2%)、計画決定されていない都市公園(7.78ha)を含めると、市民 1 人当たりの公園面積は 40 m<sup>2</sup>以上に達しており、全国的にみても公園整備水準の高い状態となっています。ただし、大規模な公園が多いのに対して、身近な公園が不足している地区も見られます。

### 3 下水道

本市の公共下水道の整備状況は、平成 20 年 3 月 31 日現在、人口ベース普及率で 45.1%にとどまっており、県平均の 55.7%より 10 ポイント以上も下回っています。また、全体計画面積に対する整備率でも 26.2%にとどまっており、下水道が未整備のままの市街地が依然として多く残されています。

### 4 市街地整備事業等

本市の土地区画整理事業は、小野田駅前、厚狭駅南部、笹尾地区の 3 区域で行われており、笹尾土地区画整理事業が完了しています。

# 3

## 山陽小野田市の都市の特性と問題・課題

### (1) 山陽小野田市の特性

#### 1 人々にとって住み良い環境を備えた都市

本市は、年間を通じて気候が温暖であり、さらに、古代より山陽地方の交通の要衝の地として多くの人々が住み着いていました。また、市街地を取り囲むなだらかな丘陵地、干拓地や盆地に広がる田園地帯、さらに、海や川などの身近な水辺空間にも恵まれ、人々が快適に暮らす環境という面では非常に恵まれた都市です。こうした温暖な気候、豊かな自然環境、そして各地域に残る歴史や文化は、本市に暮らす住民の誇りであり、後世にも引き継いでいくことが必要です。

近年、山陽自動車道の開通やJR山陽新幹線駅の開業、さらに、幹線道路やバイパス等の整備が進められた結果、交通の要衝としての利便性は向上しましたが、その一方で、自動車に依存した生活がますます定着するようになっていきます。

#### 市民の声

「市民アンケート」では、本市の「住み心地」について、全体の72.2%が「住みよい」と「だいたい住みよい」と回答しており、本市の住み良さが評価された結果となっています。

#### 2 製造業への依存度が高い都市

本市は、かつて石炭・セメント産業によって大きく発展し、現在も石油・化学工業や機械工業などの製造業が市内の産業全体を牽引しています。しかし、炭坑閉山や事業所の規模縮小の際に人口や財政が大きく影響を受けたように、製造業が落ち込んだ場合には市民の生活にも大きな影響を及ぼす可能性があります。

一方、農林水産業については本市も厳しい環境に置かれており、商業・サービス業についても、市外で買い物をする住民も多く、十分に満足されている状況とはいえません。

また、高校や大学を卒業した若者が高等教育や就業の場を求めて市外へと転出する傾向が続いています。このため、市内に大規模事業所や山口東京理科大学が立地している特性を活かして、大学と地域産業との連携、教員・学生と地域社会との交流を活発にすることが必要です。



臨海部工業地帯の街並み

### 3 市としての中心が不明瞭な都市

本市は、旧小野田市・旧山陽町の合併によって誕生した市ですが、それまでも何度かの合併を経て成立した歴史を持っており、各地域に市街地が分散した都市となっています。

現在では、JR小野田駅～市民館周辺とJR厚狭駅周辺を市の「都市核」に位置づけ、都市機能の集積を進めていますが、その他の地区の都市整備や地域活性化も必要であり、単純な一極集中は望ましくありません。

市民から見ても、市の中心というものの捉え方が地域によって異なっており、都市の顔や都市の核となる中心市街地が不明瞭な状態になっているといえます。

#### 市民の声

「市民アンケート」では、本市の「中心市街地」と考える場所として、「おのだサンパーク・公園通り周辺」が最も多くあげられており、次いで「小野田駅周辺」があげられています。

ただし、山陽地区の回答者の中には、「厚狭駅周辺」や「埴生支所周辺」をあげる人も多くいる、という結果となっています。



## (2) 山陽小野田市が直面する問題・課題

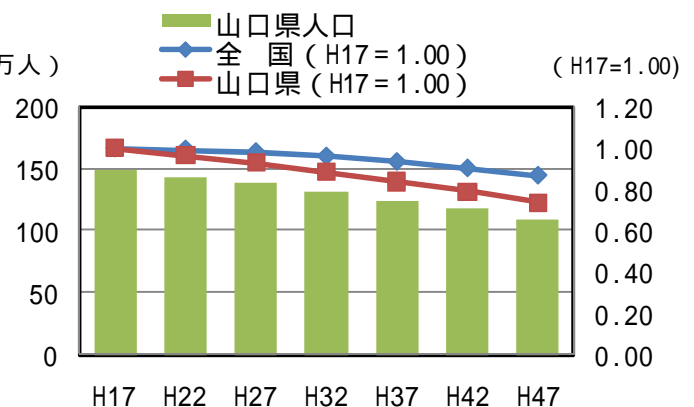
### 1) 我が国全体を取り巻く時代の潮流

#### 1 本格的な人口減少・少子高齢社会の到来

我が国では今後さらに人口減少・少子高齢化が進むことが予想されていますが、大都市への人口流出が続く地方都市では、さらに早いスピードで人口減少・少子高齢化が進むといわれています。このような人口減少・少子高齢社会において健全な都市経営を持続するには、都市基盤施設の整備・維持管理に係る費用や労力を抑えることが不可欠となってきます。また、自家用車を使わない高齢者が増加することから、鉄道やバス等の公共交通を確保するとともに、歩いて生活できる範囲内に都市機能を集約化することが必要となってきます。このため、今後は、人口増加を前提とした市街地の拡大や、自動車利用を前提とした郊外部の開発を抑制し、コンパクトな市街地内の都市基盤施設に対して重点投資することが必要となります。

一方、市街地が縮小していく中で、郊外部の住宅団地や中山間地の集落におけるコミュニティや生活水準の維持がこれからの大きな課題となります。農地や山林についても、従事者の高齢化や後継者不足による荒廃が見られるなど、今後、農地・山林をどのようにして維持管理していくかが課題となっています。

図 国と山口県の将来人口



(資料：日本の都道府県別将来推計人口(平成19年5月推計)  
：国立社会保障・人口問題研究所)

#### 2 景観や環境に対する意識の向上

我が国では、これまで経済発展や利便性向上につながる開発を優先する中で、自然や古い街並みが失われてきました。また、効率性や機能性を重視し、地域の伝統や文化に根ざさないものも受け入れた結果、多くの都市で個性のない街並みが生まれました。

こうした中、地球温暖化をはじめとする地球環境問題の深刻化により、循環型社会に対応した都市構造への転換に向けて、エネルギー消費及び排出ガスの抑制、水循環・資源再利用への配慮、身近な緑地の保全・創出などを推進することが必要とされています。また、急速な成長・拡大の時代が終わりを迎え、安定した成熟社会へと本格的に移行しつつある中、人々の価値観も「物の豊かさ」から「心の豊かさ」へ、「集団への帰属」から「個人の尊重」へと変化しつつあります。特に、どの都市も同じように画一的なまちづくりが進められてきたことへの反省から、地域の歴史や文化を尊重し、生活者の視点に立ったきめ細かなまちづくりを進めていくことが求められるようになっていきます。

景観や身近な自然環境の保全を巡る紛争が近年各地で発生しているように、良好な景観や豊かな緑は、都市の個性や魅力を構成する重要な要素となっており、美しい街並みを持つ都市が多くの人々を呼び寄せる時代になりつつあるといえます。

### 3 拠点となる中心市街地の衰退

各家庭・個人が自家用車を利用するような時代を迎えて以来、安くてゆとりある住環境を求め人々は郊外へと移転し、その結果、中心市街地の人口減少や商店街の衰退が全国的な問題となりました。近年、大都市では都心への回帰も進みつつありますが、地方都市では、中心市街地の空洞化と郊外部への流出に歯止めがかからない状態が続いています。

中心市街地の空洞化は、徒歩での生活を前提としていた商店街や生活者に影響を与えるだけでなく、これまで整備してきた都市基盤が無駄になる、公共交通のサービス水準がさらに低下する、防犯上の危険性が増大するなど、多くの問題を引き起こす可能性を含んでいます。また、中心市街地の多くは、古くからの歴史資源や伝統文化を有しており、継承者の不足等から地域固有の景観や魅力が喪失してしまう恐れも指摘されています。

今後、中心市街地へ人々を呼び込むには、郊外部の開発を抑制することも重要ですが、生活や就業などの面で利便性が高く、快適で魅力ある中心市街地を創出することが重要な課題といえます。

### 4 いつどこでも起こりえる災害の危険性

我が国における近年の災害実態を見ると、ほぼ毎年大規模な地震が各地で相次いで発生するなど、もはや大規模な地震はいつどこで発生してもおかしくない状況であることが指摘されています。また、本市にも甚大な被害をもたらした平成 11 年 9 月の台風 18 号のように、台風の来襲や集中豪雨による災害も発生しており、日常的な防災の取り組みが必要かつ重要であることがあらためて認識されるようになりました。

こうした自然災害による被害を軽減するために、国や自治体でも体制の整備や対策の実施が進められていますが、密集市街地の改善、建物の耐震化・不燃化、避難地・避難路の整備など、多くの課題が依然として山積しています。さらに、近年では、一人暮らしの高齢者など災害時に支援が必要な住民の数も増加しており、地域コミュニティによる防災力の向上が重要となっています。

#### 市民の声

「市民アンケート」では、台風・地震等の災害対策に対する満足度が低くなっており、特に、厚陽地区や埴生地区のような海岸部に市街地が形成されている地区では満足度が低い、という結果となっています。

#### 【用語解説】

※都市基盤施設：道路・街路、鉄道、河川、上下水道、エネルギー供給施設、通信施設などの生活・産業基盤や学校、病院、公園などの公共施設。

※コミュニティ：人々が助け合いの意識をもって共同生活を営む一定の地域、及びその人々の集団・地域社会。



## 5 地方自治体と住民が担う役割と責任の増大

我が国は、明治以降、急速な社会資本整備、戦後復興、そして経済成長を遂げてきましたが、その一方で大都市への一極集中が進み、過密な大都市と地方の過疎という不均衡な国土構造が生まれました。こうした背景から、現在、大都市圏と地方圏の格差解消、地方自治体の中央依存型体質からの脱却を目指して地方分権が進められていますが、地方分権の進展は、ローカルルールの導入に代表されるように、各自治体の自主性・自立性を拡大させる一方で、地域の努力や創意工夫によって行財政改革に取り組むことが不可欠であり、これまで以上に、住民や企業等の意向を踏まえながら、地域の特性に応じたまちづくりを進めていくことが重要になっています。

一方、多くの自治体が財政難に悩み、職員数の縮減、公共事業の見直しを迫られる中、行政が全ての領域に渡って高いサービス水準を維持するのは困難になっています。特に、地域の生活に密着した防災、防犯、福祉、そしてまちづくりに関しては、住民の役割と責任のもとで自主的な取り組みを進めていくことが不可欠となっています。近年、ワークショップや各種委員会をはじめ、住民参画機会の増大や参加意識の向上が進んでいますが、今後は、行政から住民に向かっての情報発信や参加機会の提供にとどまることなく、同じ自治体に暮らす住民として一体となった取り組みを進めていくことが必要といえます。

### Topics

「ローカルルール」とは、ある地域や団体の中で通用するルール（規則）のことをいいます。

まちづくりに関しては、都市によって事情や特性が異なるため、全国一律のルールでは対応できない状況が見受けられます。このため、地域独自の土地利用や景観形成、まちづくりの考え方、望ましい基準等を明確にするとともに、独自のまちづくりを進めるためのルールを定める動きが広がっています。

## 2) 山陽小野田市の都市計画上の問題・課題

### 1 分散する市街地間の「連携」と市街地内の「集約化」の必要性

本市では、各地域に市街地・集落地が分散しており、主要な市街地は、JR小野田駅周辺、公園通り周辺、JR厚狭駅周辺、埴生漁港周辺などを中心に形成されています。各地域は河川や丘陵地によって隔たれており、また、市街地の間に広がる丘陵地や農地が健全に維持・保全されてきたこともあり、各市街地がそれぞれコンパクトにまとまった都市を形成しています。また、小野田地区は、なだらかな丘陵地で隔たれているだけの宇部市方面と密接な関係を持っており、埴生周辺も下関市方面と密接な関係を持っているなど、隣接する他都市と強い連携を取って本市は成立しています。さらに、既存の市街地内には多くの低未利用地が残されたまま、市街地の縁辺部や幹線道路沿道の区域で市街地の拡散が見られるなど、低密度な市街地が拡散しつつある状況も一部に見られます。こうした現象は、各地域の活力や個性の喪失につながるだけでなく、新たな基盤整備を必要とすることになるため、市街地拡散の抑制が重要な課題となっています。

今後、各地域の個性を活かしつつ、市町合併による効果を最大限に発揮させていくには、各市街地において土地利用の集約化・高密度化を図るとともに、地域間の連携強化を進めていくことが重要となります。特に、まちの中心というものが不明瞭な本市では、都市機能の一極集中は困難であり、理解が得られないことから、地域特性や都市機能の性質・役割にに応じて、適切に機能を分散させる必要があります。また、幹線道路をはじめとする交通機能の充実によって、人々の通勤、買い物、観光等の行動範囲は今後さらに広域化することが予想されますが、本市がただの通過点となったり、他都市への流出だけが一方的に増加することのないよう、広域からの流入を受け入れる形で広域間連携を強化する必要があります。

### 2 身近な生活基盤施設の整備改善の必要性

本市では、広域的・骨格的な交通基盤施設や、大規模な公園の整備は進んでいますが、身近な生活道路や公園については依然整備の遅れている地域もあります。日常的に利用する歩道や公園、そして下水道の整備に関する要望も多く、身近な地域における生活基盤施設の整備・改善が求められています。

身近な生活基盤施設については、他の地域との整備水準の格差が市民の不満・不公平感を生む一つの原因ともなっていますが、財政上一度に整備を進めることは不可能であり、優先的・重点的に整備を進めるべき区域から着手するしかないという現状があります。また、公園に関しては、市民1人当たりの公園面積が既に40㎡以上となっている中、既存の公園の利用状況や維持管理费用等も考慮しながら、新たな公園の必要性や整備の方向性を検討していく必要があります。

しかし、身近な地域における安心・安全、快適性は、現在の居住者の満足度向上につながるだけでなく、地域外からの転入者増大にも大きく貢献する要因となります。このため、従来の整備手法や維持管理の方法にこだわることなく、地域の意向・要望等も踏まえながら、柔軟な視点で整備・改善を進めていくことが必要となります。

### 3 活力・にぎわいを育む土地利用、施設整備の必要性

人口の流出、特に若い世代の流出は、市内の就業の場の不足が主な原因となっており、今後、本市で生まれ育った子供たちが市内で暮らし続けるためにも、市内の産業育成・振興による就業の場の確保は重要な課題となっています。

農業に関しては、後継者育成や優良農地の保全に努める一方で、生産者が快適に生活できる環境整備や、都市に暮らす住民が農地を維持・活用する方策を導入していく必要があります。そして、工業に関しては、既存の工場等の操業環境維持に努めるほか、分譲の完了していない工業団地への企業誘致と地元雇用確保を積極的に進める必要があります。また、商業に関しては、市全体の商業活力が低迷している中、まちなかの商店街と郊外大型店舗の両者が共存して市外の商業に対抗できるよう、それぞれの特徴や長所を生かせるような土地利用、施設整備を展開する必要があります。特に、多くの市民が本市の商業地に「にぎわい」が欠ける点を不満に感じていることから、今後は、娯楽性の高い施設の立地を促すよう土地利用の規制・誘導に工夫を講じるとともに、公園や観光・スポーツ施設等と一体的に回遊性の高い空間づくりを進める必要があります。

【山陽小野田市の都市の特性と問題・課題のまとめ】

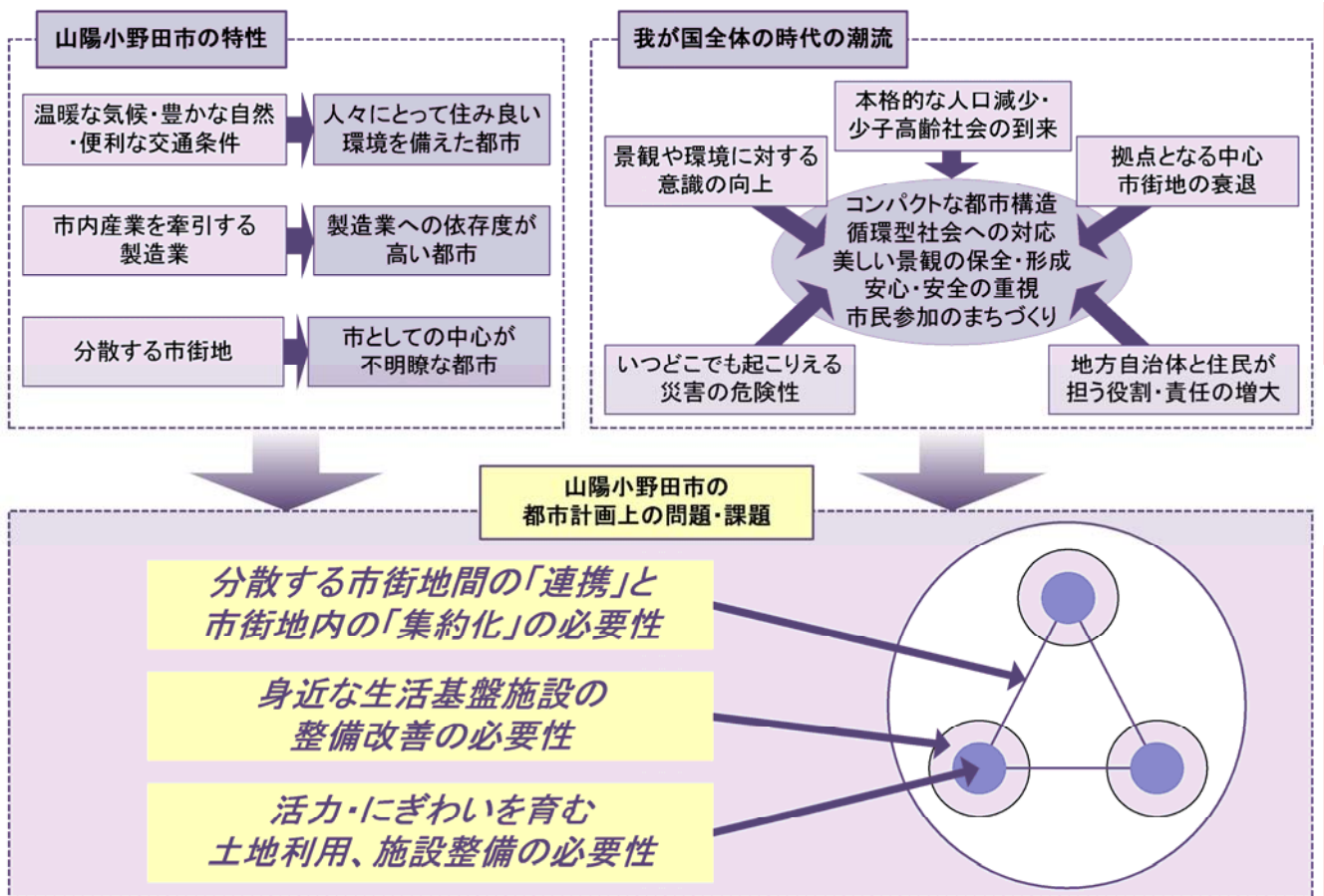
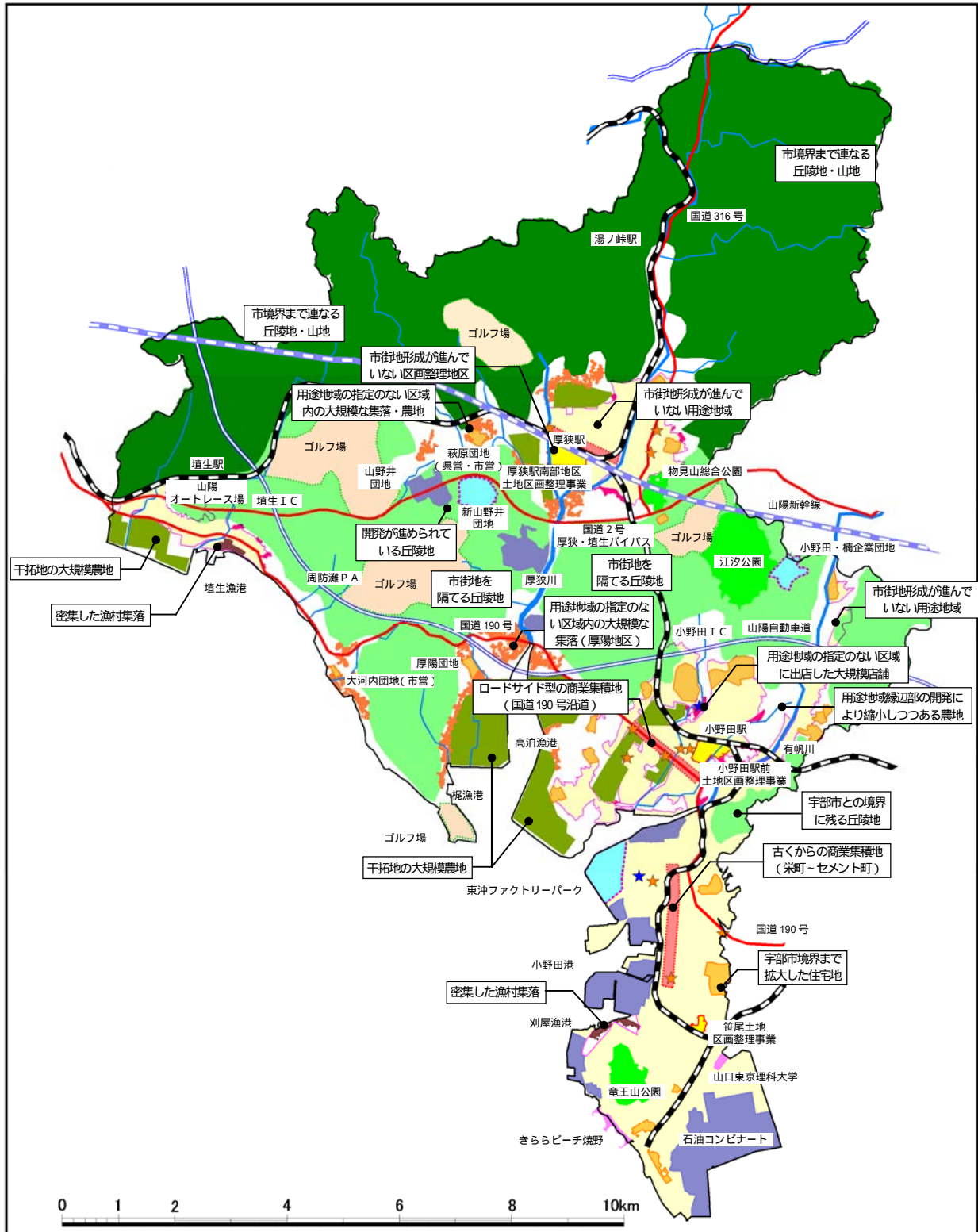










図 山陽小野田市の現況・課題図



【 凡 例 】

- |  |   |   |
|--|---|---|
|  商業集積地      |  大規模な農地      |  用途地域   |
|  工業集積地      |  市街地を隔てる丘陵地  |  鉄道(新幹線)  |
|  工業集積地(分譲中) |  山地・丘陵地      |  鉄道(JR)   |
|  住居系開発団地    |  大規模公園(総合公園) |  高速道路   |
|  用途無指定大規模集落 |  ゴルフ場        |  国道   |
|  密集集落(漁村集落) |  その他         |   大型商業施設 |
|  用途地域縁辺部開発  |   | <small>1万㎡以上 1000㎡以上 (店舗面積)</small>   |



# 4

## まちづくりの基本目標

### (1) 都市の将来像と都市づくりの基本理念

本市は、平成17年3月22日の合併以来、「市民参加による市民本位のまちづくり」の考え方にに基づき、行政と市民が一体となって新しいまちづくりの方向性を考え、実践してきました。

しかし、本格的な人口減少・少子高齢社会の到来、厳しい財政状況の深刻化、市民の価値観やニーズの多様化など、本市を取り巻く社会情勢は大きく変化し続けています。このため、こうした現状に対応するだけでなく、将来予想される事態にまで対応できるようなまちづくりを推進していくことが必要となっており、特に、地域の個性の創出、地域の課題の解消のためには、地域住民の意向をまちづくりに反映し、市民が主体となったまちづくりを展開することが重要となっています。

本市の総合計画では、「将来都市像」を『人と出会い 支え合い 自然とふれあう 活力ある住み良さ創造都市～子どもからお年寄りまで安心して住み続けられる心豊かなまちを目指して～』と定め、「市民の安心・安全の確保」「まち全体の活力」を基本とし、人情豊かな地域社会と市民の自然等への愛着や誇りを大切にしながら、生活の中での豊かさが享受でき、子どもからお年寄りまで安心して、いきいきと住み続けられる「住み良い」地域づくりを進めていくこととしています。

「山陽小野田市都市計画マスタープラン」では、総合計画で示されたこの将来都市像を都市計画の部門から実現化していくことを目指し、都市の将来像と都市づくりの基本理念を次のように設定します。

#### 【都市将来像】

自然に抱かれ 人々の交流のなかで  
共に育む 活力ある住み良さ創造都市

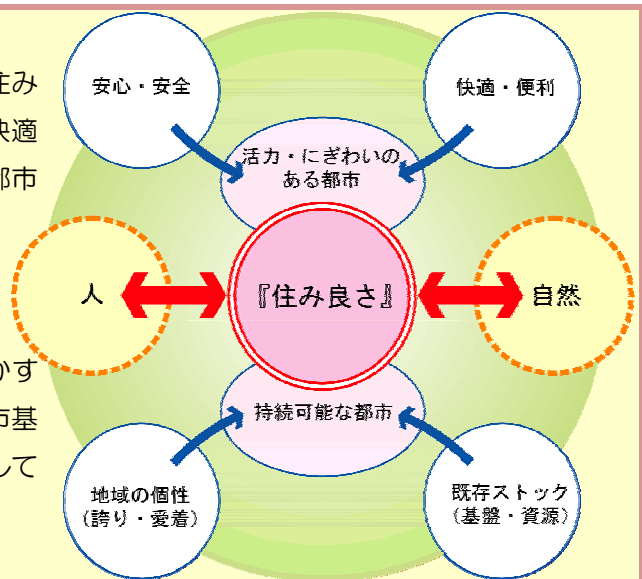
#### 【都市づくりの基本理念】

##### ① 安心・安全・快適・便利な都市を創る

～本市に暮らす全ての人々が今後も安心・安全に住み続けられるよう、身近な生活の場において、快適で便利な市街地、活力とにぎわいにあふれる都市空間を創出します。

##### ② 地域の個性や資源を活かした都市を創る

～これまで育んできた各地域の個性を守り活かすと同時に、市全体の資産である産業集積、都市基盤施設、そして人材資源などを最大限に活用して持続可能な都市づくりを進めます。



## (2) 都市づくりの基本方針

### 1 分散したコンパクトな市街地を活かした住み良さの創造

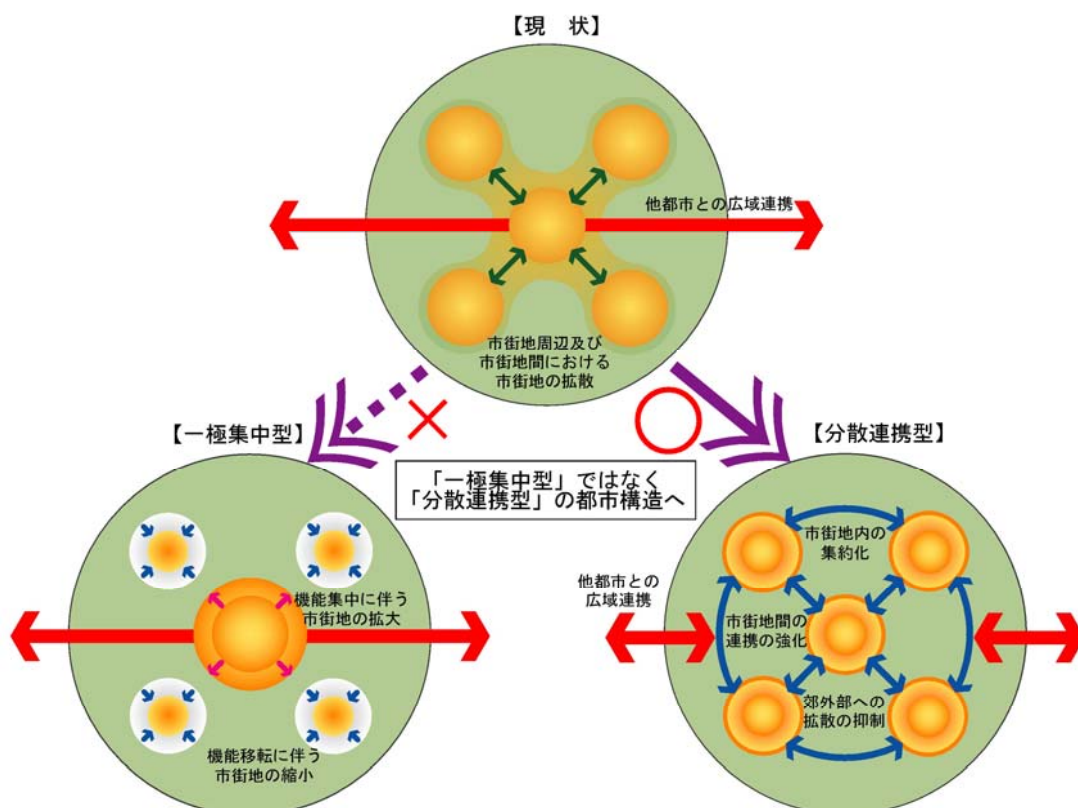
人口減少・少子高齢社会に対応するとともに、分散する各地域において快適で便利な生活を送ることができるよう、都市機能がコンパクトに配置された都市構造の構築を目指します。このため、自然や農地に囲まれた比較的コンパクトな市街地が各地域に分散して形成されている本市の特徴を活かし、新たな都市基盤整備を必要とする市街地の拡大は抑制し、現在の市街地内の低未利用地を活用することで、土地利用の集約化・高密度化を進めていきます。特に、既成の市街地内においては、これまで整備してきた都市基盤施設を適切に維持管理し、誰もが安心・安全に歩いて暮らせるまちづくりを推進することによって「住み良さ」の創造を目指します。

### 2 充実した交通ネットワークを活かした住み良さの創造

これまで積極的に整備・充実を進めてきた鉄道・幹線道路等の交通ネットワークを活かし、分散する各地域が相互に連携・補完できるような都市構造を形成します。また、低環境負荷型社会の実現を目指し、骨格的交通ネットワークを活かした公共交通サービスの整備・充実に努めるほか、身近な生活空間における移動安全性が確保されるよう努めます。

さらに、優れた交通利便性を活かして、企業誘致、居住人口・交流人口の増大に努めるとともに、各地域に点在する歴史・観光資源、人々の憩いの場となる大規模な公園、就業・買い物の場となる商業地・工業地を結ぶネットワークを強化することによって、便利で交流機会の多い「住み良さ」の創造を目指します。

図 山陽小野田市が目指す都市構造のイメージ



### 3 恵まれた自然環境や歴史資源を活かした住み良さの創造

市民にとって誇りである恵まれた自然環境、そして各地域の歴史遺産や産業遺産等は、先人たちの知恵や努力によって今日まで守り伝えられてきたものです。しかし、現在の人々の生活や暮らしに直接関係を持つものではなく、生活の付加価値的な要素に過ぎなかったともいえます。

また、利便性等の面では非常に住み良い環境をもつことが本市の特徴ですが、本市ならではの「個性」を感じられるような「住み良さ」という点では十分とは言い切れません。

このため、今後は、こうした恵まれた自然に日常的に包まれ、長い歴史とまちの風格とを体感できるような環境を創出することで、山陽小野田市という「個性」にあふれた「住み良さ」の創造を目指します。特に、貴重な歴史資源や自然資源に関しては、都市計画の観点からも具体的な保全対策を講じ、地域住民や地権者と一体となって保全・活用に向けた取り組みを進めます。

#### 市民の声

「市民アンケート」では、本市の自慢できるものとして、「自然環境」「気候・風土」といった回答や、「交通の便利さ」「買い物の便利さ」といった回答が多くあげられています。一方、「市街地のにぎわい」などの面では多くの人が不満を感じているという結果になっています。

### 4 安心・安全まちづくりの推進による住み良さの創造

本市では、浸水被害や土砂災害の危険性の高い区域が各地に分布しており、宿場町（半宿）や漁村集落などに見られる密集市街地については、地震や火災等の災害に対する危険性が高いという課題があります。

また、近年は、防犯上の危険性、歩行者の通行上の危険性、食や生活環境に関する危険性など、あらゆる方面での安心・安全に対する住民の関心が高くなっています。今後、安心・安全に関する都市の信頼性というものは、地域間競争を勝ち抜く上でも大きな比重を占めるようになってきます。このため、人口の流出抑制と流入促進を図る観点からも、安心・安全まちづくりの推進による「住み良さ」の創造を目指します。

### 5 市民の視点に立った住み良さの創造

「住み良さ」を体感できるまちづくりを進めていくためには、その地域で暮らし、働き、活動する市民、事業者、NPOといった人々の目から見て、「住み良さ」とは何なのか、その「住み良さ」を実現するために何が必要なのか、ということをはっきりと示していくことが重要です。特に、地域にとって貴重な自然環境や景観資源の保全、生活道路や身近な公園等の改善、防犯・防災上危険な具体的箇所の改善、さらに、市民のまちづくり組織の確立といった事柄は、地域に対する市民の意識や熱意によるところが大きく、行政だけではきめ細かな対応は不可能といえます。

このため、多様な主体がそれぞれの知恵と力を結集し、市民の視点や自発的活動を積極的に取り入れながら、市民の視点に立った「住み良さ」の創造を目指します。また、行政は、全体的観点から安全・快適・便利な都市空間形成を進める一方で、市民等からの都市計画に対する提案を適切に反映し、市民主体のまちづくりが円滑に進むような制度・体制の確立に努めます。

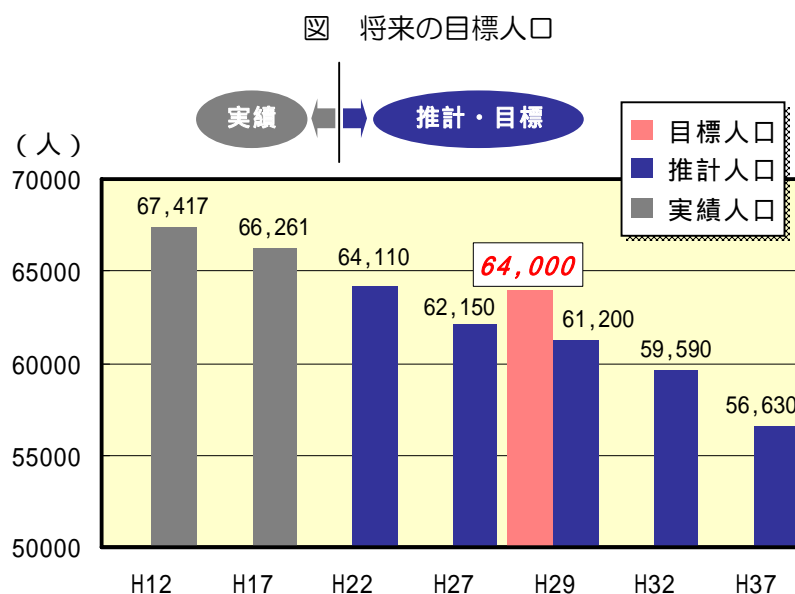
### (3) 将来目標人口

市の総合計画では、これまでの人口推移の実績から計算される推計人口を踏まえ、今後の転入促進・転出抑制により人口減少に歯止めをかけることを掲げて、平成29年の目標人口を64,000人と設定しています。

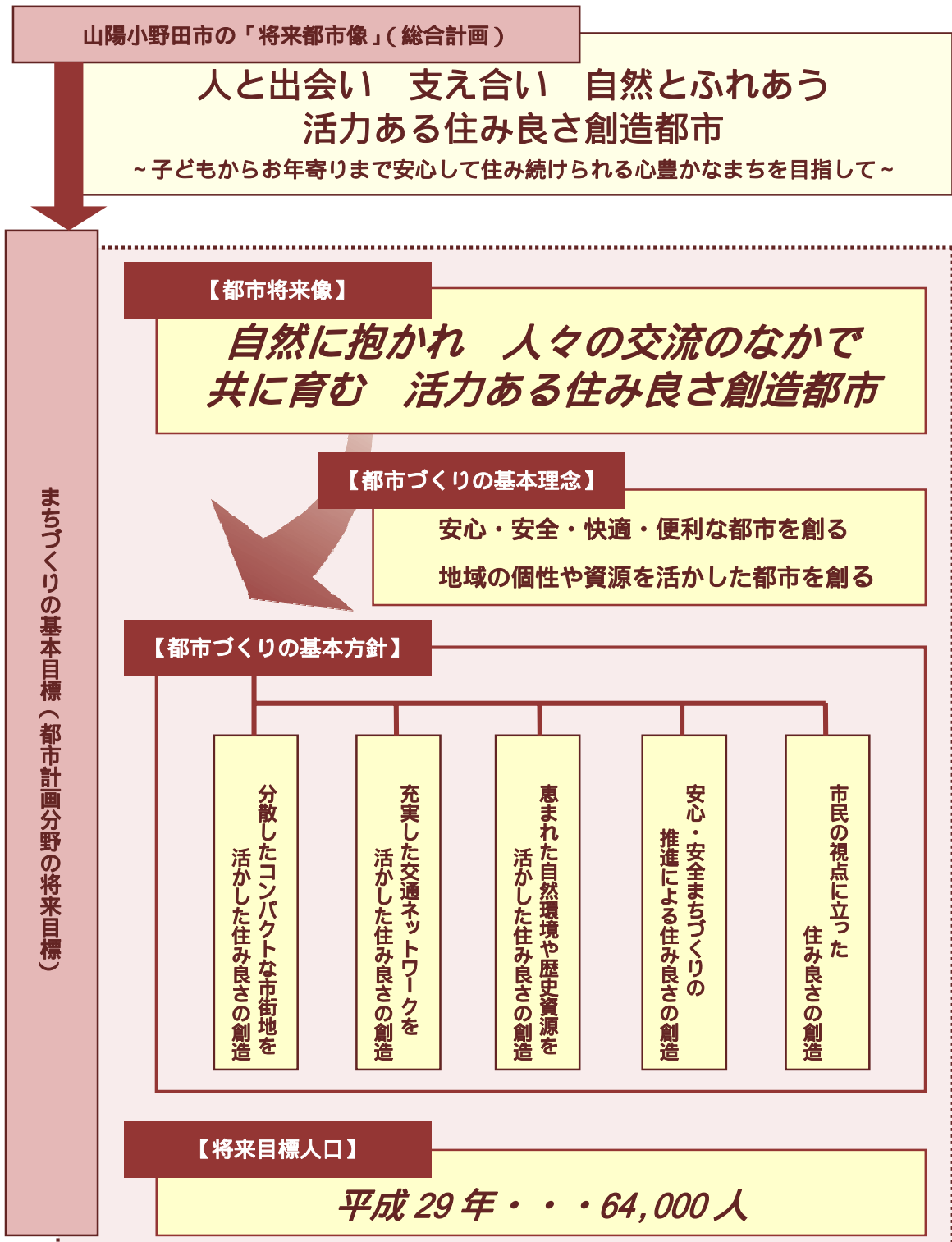
都市計画マスタープランにおいても、総合計画のこの目標人口を踏まえ、平成29年時点の目標人口を64,000人と設定して、具体的な事業内容や整備目標等を計画します。

【将来目標人口】

平成29年...64,000人









# 5

## 全体構想

### (1) 将来の都市構造

将来の都市構造は、都市将来像を実現するため、都市づくりの基本方針に基づく基本的な土地利用区分や骨格的な都市施設等の配置に関する考え方を示すためのものです。

本市では、分散する市街地間の「連携」と市街地内の「集約化」を実現する観点から、都市的土地利用と自然的土地利用の基本的なゾーニング、主要な都市拠点の配置とそれら拠点間を結ぶネットワーク、そして地域間を結ぶ骨格的なネットワークという3つの視点から、本市の将来都市構造を示します。

#### 1) 都市的土地利用と自然的土地利用の基本的区分

コンパクトな市街地形成を図るとともに、市街地を囲む山地や農地の無秩序な開発の抑制を図るため、本市の都市的土地利用及び自然的土地利用を次のように区分し、それぞれの特性を踏まえた土地利用を展開します。

##### 1 市街地ゾーン

これまで積極的に公共基盤整備を進めてきた地区については、「市街地ゾーン」に区分し、各種都市機能の集積、都市基盤整備の推進、居住環境の向上を進めることによって、良好な市街地の形成を図ります。また、公共施設や商業施設の集客性を活かして、活気にぎわいのある市街地の創出を図ります。

##### 2 農地・集落地ゾーン

市街地を取り巻く農地や集落地は、「農地・集落地ゾーン」に区分し、優良農地の保全及び農業基盤整備の推進を図るとともに、集落地における生活環境の向上を図ります。また、都市と自然が共存するゾーンとして、良好な自然環境や田園景観を持つ居住空間の形成を図ります。

##### 3 山林ゾーン

市街地の背後に広がる山地・丘陵地は、「山林ゾーン」に区分し、良好な自然環境の維持・保全を図ります。このうち、市中央部の「山林ゾーン」については、都市と自然とが共存するゾーンとして、周囲の自然と調和する産業団地やレジャー空間の形成を目指します。また、宇部市との境界をなす「山林ゾーン」については、現在残されている緑地を保全しながら、緑豊かな住宅地の形成に努めます。

#### 【用語解説】

※ゾーニング：「区分する」という意味の英語であり、機能や用途などを考えて空間を分けて配置することをいう。

※ネットワーク：効果的、有機的に機能するようにつながれた網の目状の体系。人や道路、通信、企業、コンピューターなどのつながりを指す。

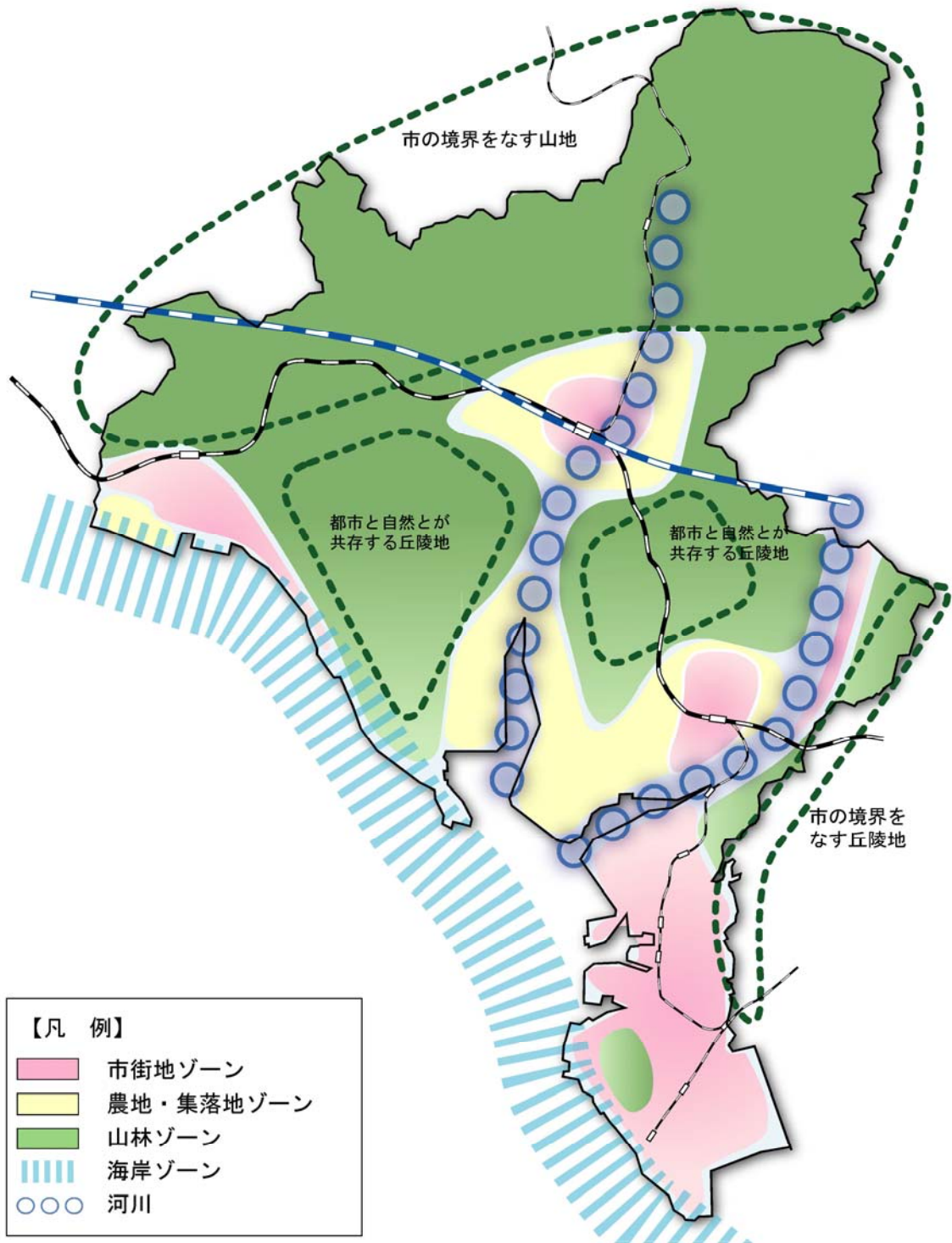
#### 4 海岸ゾーン

本市の臨海部一帯は、「海岸ゾーン」に区分し、臨海部の特性を活かした土地利用の展開と瀬戸内海的环境保全に努めます。このうち、臨海部の工業団地については、新たな企業誘致をはじめとして土地利用の有効活用を図ります。焼野海岸をはじめとする海浜については、利用者のニーズに応じた環境整備とあわせて、周辺の観光交流施設と一体的な利用促進を図ります。また、漁港については、港湾施設の整備、水産資源の保全・育成により水産業の振興を図ります。

焼野海岸の夕陽



図 都市的土地利用と自然的土地利用の基本的区分



## 2) 都市拠点の配置と拠点間連携の強化

市の総合計画では、JR小野田駅～市民館周辺、JR厚狭駅周辺を「都市核」、サッカー場～公園通り周辺、JR埴生駅～埴生市街地周辺を「地域交流拠点」に位置づけ、これらを中心に様々な都市機能の集積を図ることとしています。この骨格的な拠点配置の考え方を踏まえ、日常生活に関わりの深い生活・産業系の都市拠点、そして、より豊かな生活に必要な交流・レクリエーション系の都市拠点を次のように配置します。

### 1 生活・産業系拠点

#### ●総合サービス拠点

市役所周辺、山陽総合事務所周辺については、本市の「総合サービス拠点」として位置づけ、各種行政サービス施設の集積を中心として、金融、医療福祉、文化教育などの多様なサービスを提供する拠点としての機能強化に努めます。

#### ●地域サービス拠点

支所・出張所周辺については、「地域サービス拠点」として位置づけ、総合サービス拠点を補完する行政サービス施設を中心として、コミュニティ施設等の充実や商業機能の充実に努めます。

#### ●工業集積拠点

臨海部一帯の工業団地と「東沖ファクトリーパーク」、内陸型工業団地の「小野田・楠企業団地」、「山野井・新山野井団地」については、本市の「工業集積拠点」と位置づけ、就業機会の確保と定住人口の増大に寄与する新規企業の誘致及び既存企業の定着・育成に努めます。特に、小野田・楠企業団地や新山野井団地については、インターチェンジとの近接性を活かした企業誘致を進めるため、インターチェンジへのアクセス道路の整備充実を図ります。

#### ●商業集積拠点

都市核・地域交流拠点内の幹線道路沿道の商業施設集積地区、そして大規模商業店舗を核とする商業集積地区については、本市の「商業集積拠点」として位置づけ、自動車を利用した購買、徒歩・自転車による購買の両方に対応できるような商業環境の整備に努めます。また、大規模商業店舗を核とする商業集積拠点については、その高い集客性を街なかの活性化に活用できるよう、近接する総合サービス拠点や地域サービス拠点との連携強化を図ります。

#### ●学術研究拠点

山口東京理科大学については、「学術研究拠点」として位置づけ、本市産業との交流・連携、各種まちづくりへの参画を通じて、大学が持つ専門知識や経験、そして人材の活用を図ります。また、地域交流拠点との連携強化を図ることにより、大学と市民との交流機会の増大を目指します。

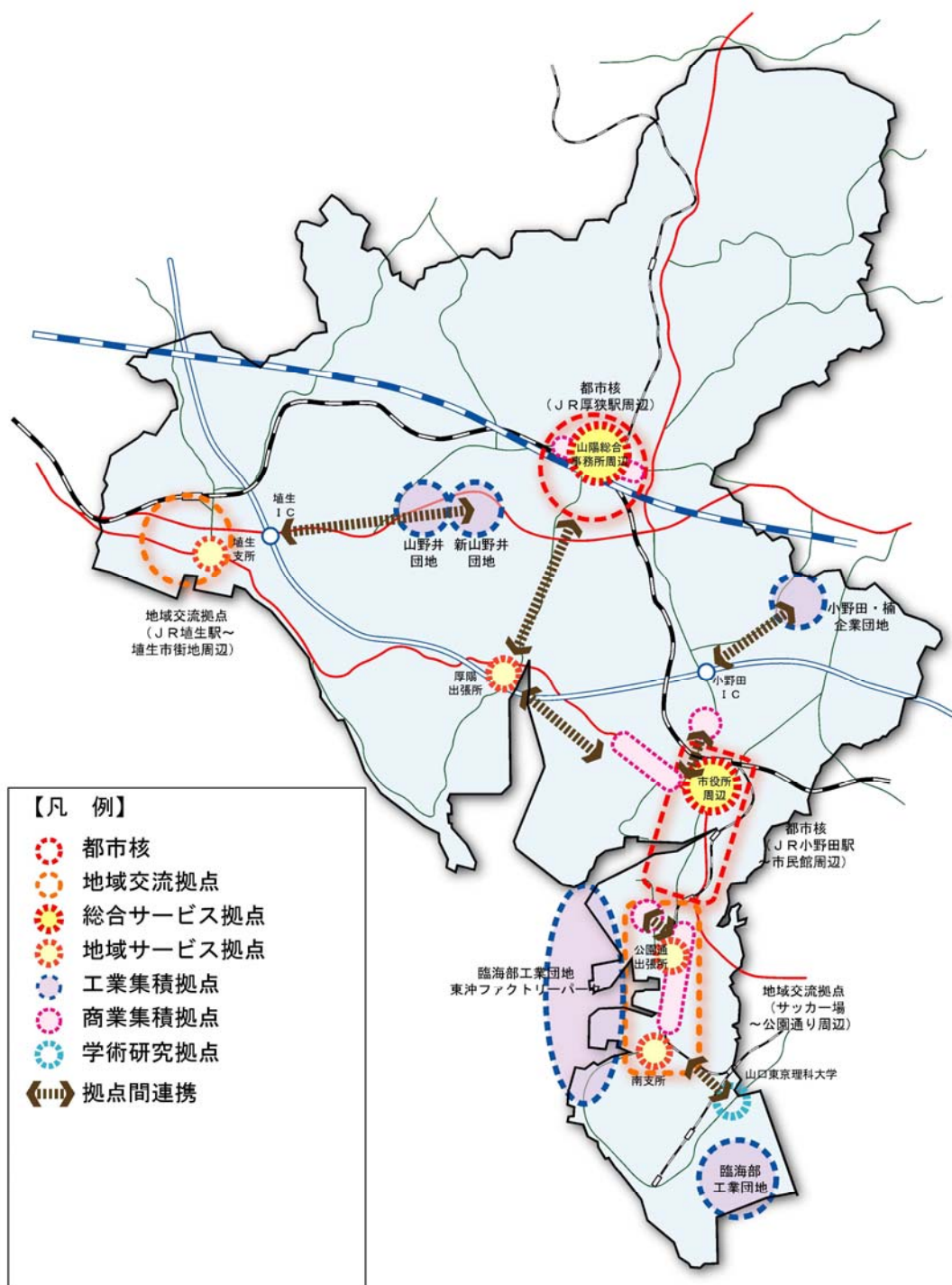
---

#### 【用語解説】

※アクセス：「接近、接触」という意味の英語であり、目的地に到達しようとする行為や交通手段をいう。



図 生活・産業系拠点の配置



## 2 交流・レクリエーション系拠点

### ●文化交流拠点

市民館、中央図書館、文化会館、きらら交流館などの施設が集積する一帯を「文化交流拠点」として位置づけ、教育・文化等を中心とする市民交流の場の整備・充実を図ります。

### ●スポーツ拠点

市民体育館、野球場、サッカー場などが集積する一帯を「スポーツ拠点」と位置づけ、レジャー・スポーツを中心とする市民交流の場として各種施設の整備・充実を図ります。

### ●レクリエーション拠点

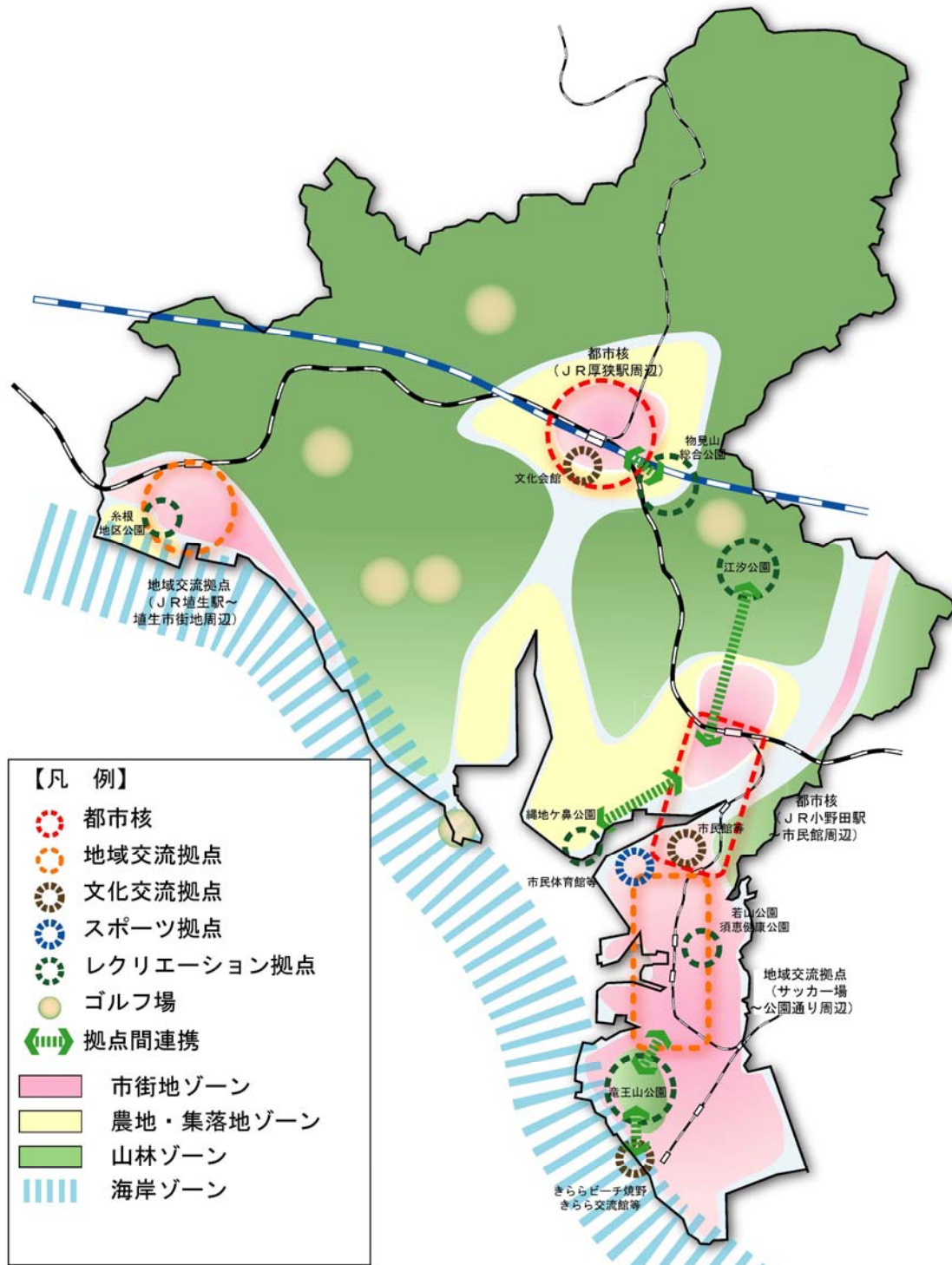
江汐公園、竜王山公園、物見山総合公園などの大規模公園については、「レクリエーション拠点」と位置づけ、オートキャンプ場・キャンプ場をはじめ、遊歩道、休憩施設などの日常利用施設の整備・充実を通じて、市内外の多くの人に利用される憩いの場としての機能向上に努めるものとします。また、縄地ヶ鼻公園、若山公園、須恵健康公園、そして糸根地区公園については、地域の「レクリエーション拠点」として位置づけ、近接する総合サービス拠点や地域サービス拠点との連携強化を図ります。

竜王山公園





図 交流・レクリエーション系拠点の配置



### 3) 広域・地域間の連携を強化するための「連携軸」の形成

周辺都市へのアクセス性を向上させ、さらに、地形によって隔たれている地域間の連携を強化するため、本市の充実した交通ネットワークを活かして次のような連携軸の形成・強化を図ります。

### 1 広域連携軸（国土連携）

山陽新幹線、山陽自動車道については、国土レベルの連携を担う「広域連携軸」として位置づけ、市内から九州方面及び広島～東京方面とのアクセス性向上と、広域からの経済・文化・観光等の交流人口の増大を図ります。

### 2 広域連携軸（都市連携）

国道2号、国道190号、国道316号、地域高規格道路山口宇部小野田連絡道路、JR山陽本線、JR美祢線については、周辺都市との連携を担う「広域連携軸」として位置づけ、鉄道駅における交通結節点機能の強化、幹線道路の走行性改善等によって都市間連携を強化します。

### 3 地域連携軸

山地や河川などの地形によって隔たれている地域間を連絡する国道2号、国道190号、県道小野田山陽線、小野田湾岸線、JR山陽本線、JR小野田線を「地域連携軸」と位置づけ、一体の都市としての発展を目指して、地域間の連携強化を図ります。

図 広域・地域間の連携を強化するための「連携軸」の形成

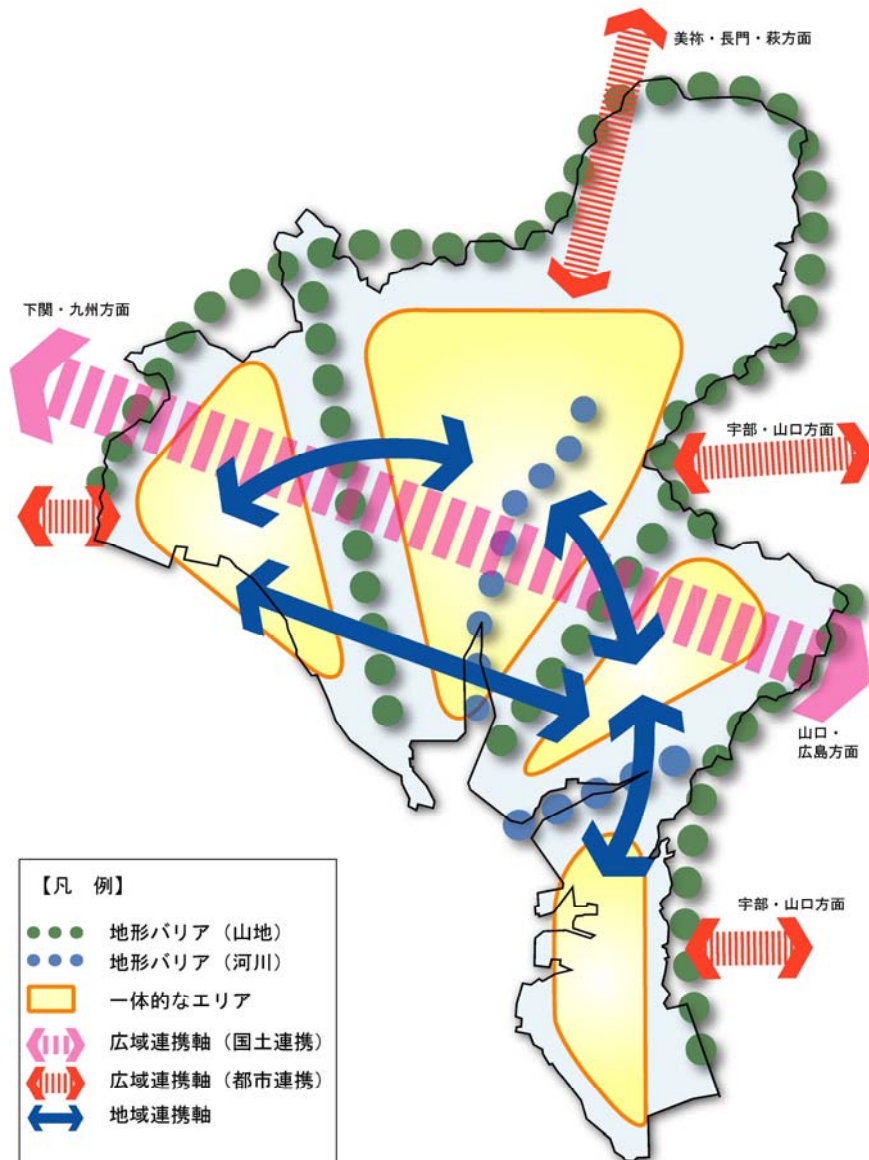
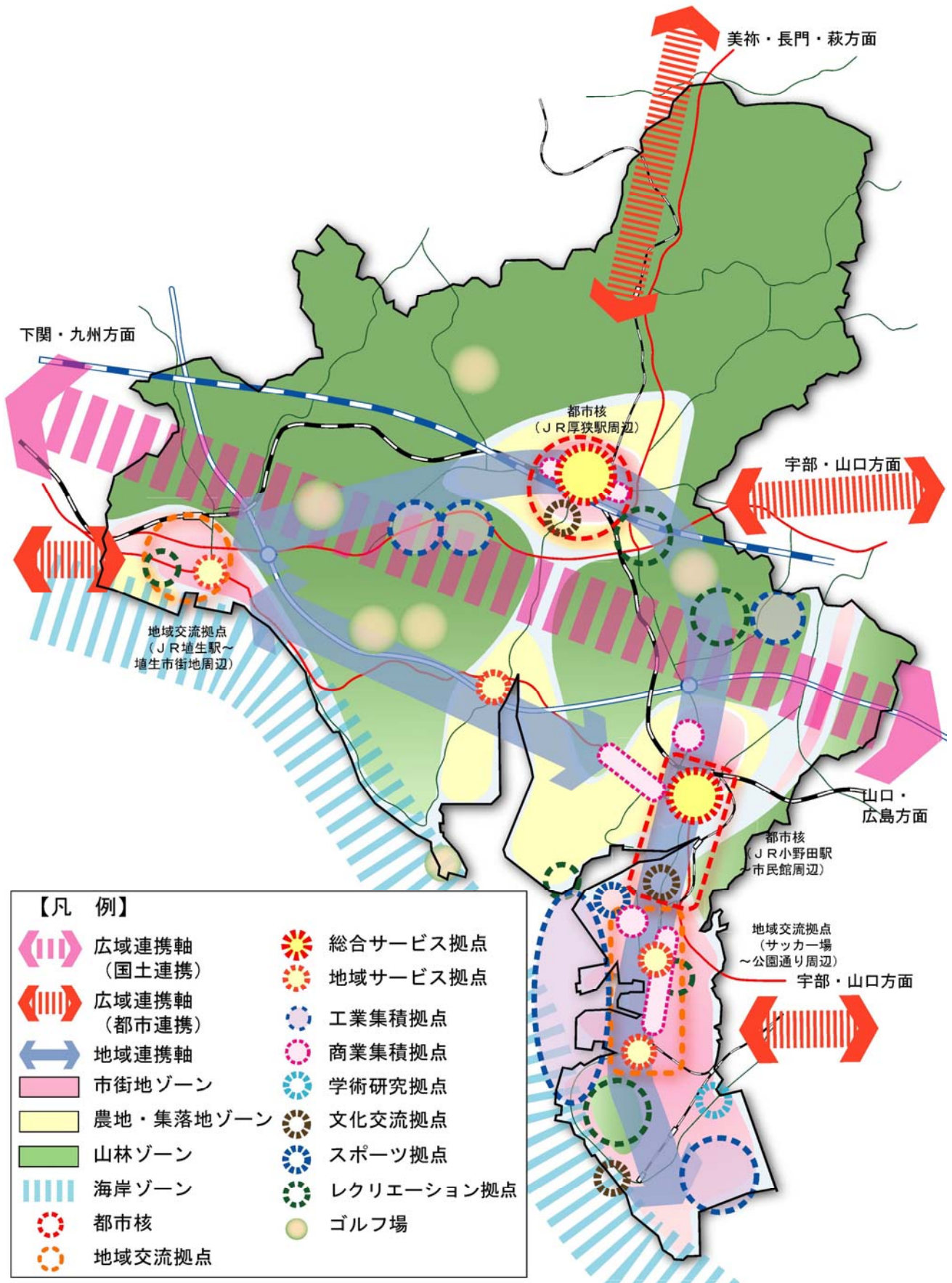




図 将来都市構造のまとめ



## ( 2 ) 土地利用の方針

### 1) 土地利用の基本的考え方

本市には緑豊かな山林や美しい海岸、農村の田園風景など、多くの自然環境が残されていますが、近年の住宅開発や産業用地開発により、身近な農地や丘陵地が都市的土地利用へと変化し、市街地が拡大し続けてきたのも事実です。

人口減少・少子高齢社会、循環型社会への対応を図るため、今後の土地利用においては、既成市街地内で土地利用の有効活用・高密度化を進めるとともに、周囲の自然環境を健全で良好な状態で保全します。このため、土地利用の配置についても、外側から中心部に向かうにつれて土地利用密度が高くなる同心円状パターンを基本とし、より多くの人々が利用しやすい場所に公共性の高い施設や住宅地・商業地を配置誘導し、郊外部には自然環境や田園環境と調和する低密度な低層住宅地を配置誘導します。

また、本市では、地域によって特性の異なる市街地形態が見られることから、こうした歴史的特性や市民の意向等を活かすことに配慮しながら、きめ細かい土地利用の展開を図ります。特に、既成市街地内の空洞化と無秩序な市街地の拡大によって、個性のない街並みが増大しないよう、地域間の結びつきは強化しつつ、各地域において快適で魅力ある住み良いまちづくりを進めます。

### 【土地利用の基本方針】

#### ■市街地内の土地利用の集約化

都市核や地域交流拠点などを中心に都市機能の集約化や都市基盤施設の整備を進め、歩いて暮らせるまちづくりを目指します。また、市街地内における低未利用地を積極的に活用しながら、多くの人々が暮らす良好な市街地形成に努めます。

#### ■無秩序な市街化の抑制

コンパクトな市街地形成を図るため、市街地縁辺部や郊外部での無秩序な開発を抑制し、農地や丘陵地の保全を図ります。

#### ■活力ある産業地の形成

本市で働き暮らす人口の増大を図るため、新たな企業誘致や適正な商業施設の配置誘導により、活力ある産業地の形成を進めます。

## 2) 土地利用の配置方針

### 1 住居系市街地

#### ●一般住宅地

商業系市街地や工業系市街地に近接する比較的密度の高い住宅地については、「一般住宅地」として位置づけ、住宅地を主体とした土地利用を基本としつつ、近隣商業施設や生活利便施設との混在をある程度許容する地区とします。

一般住宅地においては、狭隘道路しかない地区や、低未利用地を多く含む地区など、改善の必要性のある市街地が見られることから、地区計画や面整備事業等を導入しながら生活道路や下水道等の都市基盤整備を進め、快適で利便性の高い住宅地の形成を図ります。

また、現在の土地利用形態に対して高すぎる容積率が指定されており、高層マンション等の建設によって良好な住環境や景観の悪化が懸念されるような地区においては、用途地域の見直しや高度地区の指定も検討します。

#### ●専用住宅地

丘陵地に位置する住宅地や計画的に開発された住宅団地については、「専用住宅地」として位置づけ、低層住宅を中心とした良好な住環境の維持に努めます。このうち、既に良好な環境を有している住宅地や新たに開発を行う住宅地については、地区計画、緑地協定等の手法を活用しながら、緑豊かな住宅地の維持又は形成を目指します。

一方、宅地化が進まず、都市基盤施設の整備も進んでいない地区については、今後の土地利用の見通し等を踏まえながら、市街地から除外することも検討します。

良好な専用住宅地のイメージ（青葉台）



#### 【用語解説】

※地区計画：都市計画法に基づき、地区の特性にふさわしい良好な環境を整備、保全するために定められる計画。道路、公園等の地区施設の位置や、建築物の用途や形態・デザインの制限、容積率の最高限度・最低限度、建ぺい率制限、敷地面積の最低限度、建物高さの最高限度・最低限度、壁面の位置、外壁後退などを規制・誘導することができる。

※緑地協定：都市緑地法に基づき、関係者全員の合意により区域を設定し、緑地の保全又は緑化に関する協定を締結するもの。

※容積率：敷地面積に対する建築延べ面積（延べ床）の割合をいい、都市計画でその限度を定めている。



## ●農村集落地

用途地域の指定のない区域に形成された集落地のうち、地域サービス拠点を中心として大規模なまとまりを持つ集落地については、「農村集落地」として位置づけ、周辺の営農環境と調和の取れた良好な居住環境の整備に努めます。また、農村集落地内で計画的に開発された住宅団地については、専用住宅地と同様に、低層住宅を中心とした良好な住環境の維持に努めます。

## ●漁村集落地

漁港周辺に形成された密集した住居系市街地については、「漁村集落地」として位置づけ、防災上の安全性に配慮したまちづくりを進めます。このため、空き家・老朽家屋の除却や建築規制緩和措置の導入についても検討しながら、道路空間確保や不燃化促進等を図ります。

## 2 商業・業務系市街地

### ●複合業務市街地

本市の「都市核」であるJR小野田駅周辺、JR厚狭駅周辺に「複合業務市街地」を配置し、行政施設、教育・文化施設、金融施設、医療・福祉施設といった行政・業務施設の集積を維持するとともに、これら施設や鉄道駅に近接する利便性を活かして、商業業務施設の集積促進、中高層マンション等の建設促進を図ります。特に、土地区画整理事業により都市基盤施設が整備された地区については、快適な都市型住宅や商業業務施設の建設を誘導し、計画的に複合型の土地利用形成を進めます。

### ●商業集積地

本市の主要な大型商業施設の多くは幹線道路の沿道に立地していますが、市街地に近接していることが特徴であり、コンパクトな市街地形成を進めていく上での強みともいえます。

このため、市役所周辺の国道190号沿道、公園通り周辺、そして、大規模商業施設を核として商業施設が集積する地区については、「商業集積地」として位置づけ、市民及び地域住民の購買需要に対応できる商業機能の維持・充実を図る観点から、土地利用規制又は誘導の手法を検討します。

なお、歩いて暮らすことのできるコンパクトな市街地の形成を図る観点から、郊外部に向かってスプロール状に商業施設が拡散することのないよう、商業集積地以外の地区においては、大型商業施設の立地を規制する手法の導入も検討します。

---

### 【用語解説】

※土地区画整理事業：公共施設の整備改善と宅地の利用増進を図るため、換地手法によって土地の区画形質を変更するとともに、道路、公園、広場などの公共施設の整備を行う事業。

※スプロール：市街地が無計画に郊外に拡大し、虫食い状の無秩序な市街地を形成すること。



### 3 工業系市街地

#### ●臨海工業地

臨海部に形成された石油コンビナートや大規模工場集積地については、「臨海工業地」として位置づけ、道路、港湾等の産業基盤の充実を図るとともに、既存産業の高度化や産学公の連携等を通じて活力ある産業機能の維持に努めます。また、産業公害及び都市防災の観点から、事業所内及び周辺の緑化を推進し、良好な工業地形成を目指します。

このうち、東沖ファクトリーパークにおいては、瀬戸内海に面し、小野田港に近接している強みを活かした企業の誘致に努めます。

#### ●内陸工業地

丘陵地内に造成された大規模な工場、工業団地については、「内陸工業地」として位置づけ、周辺の自然環境や居住環境と調和する工業地形成を図ります。

このうち、小野田・楠企業団地、新山野井団地等では、山陽自動車道、山陽新幹線などの高速交通体系に近接している強みを活かした企業の誘致に努めます。

### 4 自然系土地利用

#### ●農地

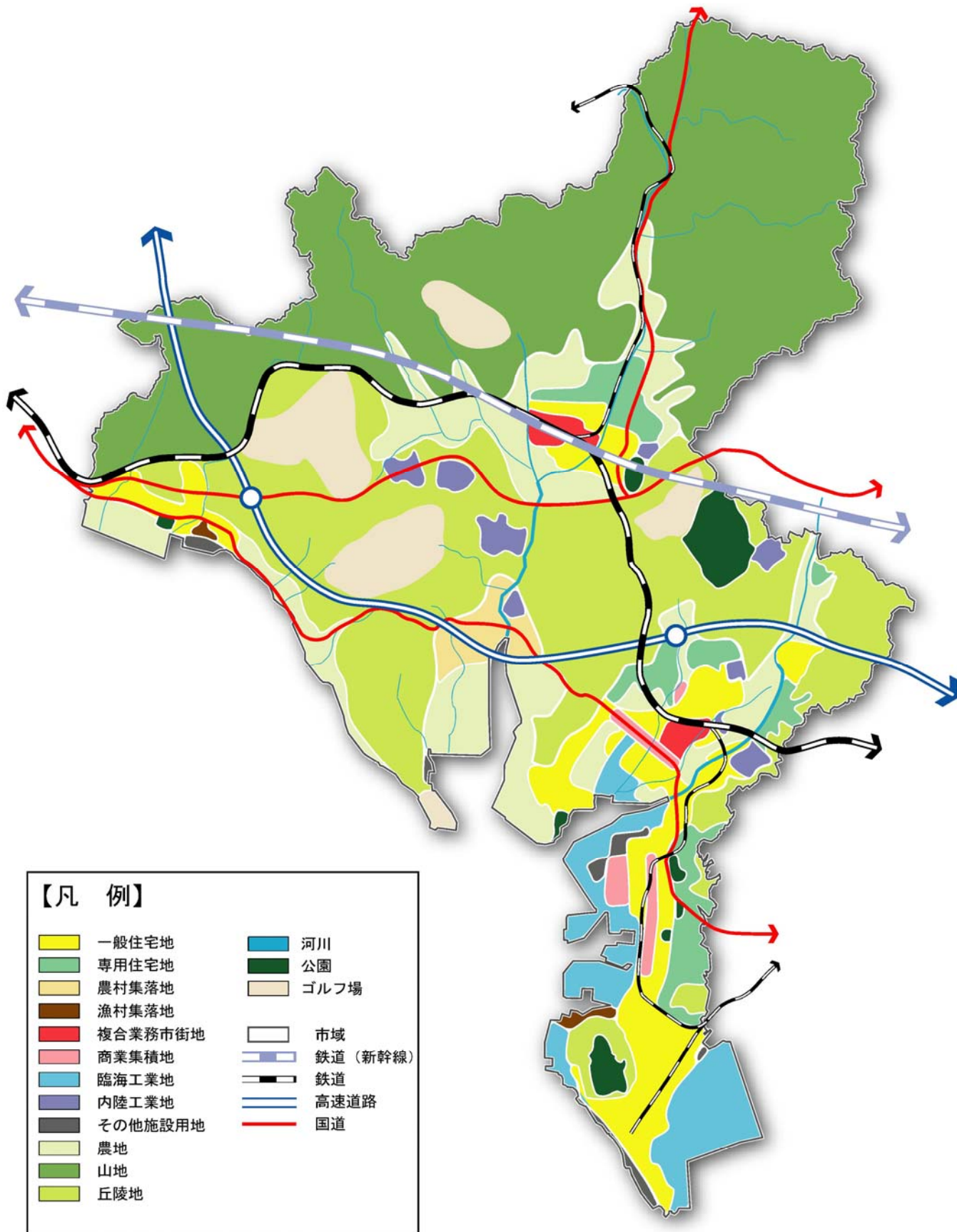
厚狭川河口一帯の干拓地や市街地の周辺に広がる農地については、農業振興と農地保全を基本とし、新たな市街化を抑制するとともに、農地がもつ生産、環境保全、防災などの多面的機能の保全を図ります。

#### ●山地・丘陵地

本市を取り囲む山地については、水源涵養、防災、生態系保全等の機能の維持・増進を図るため、今後も良好な自然環境を保全するとともに、自然散策等の場として保全・活用を図ります。

また、市街地の周辺に広がる丘陵地については、市街地に近接する貴重な緑地としての機能を持つことから、都市と自然とが調和する地区として保全・活用を図ります。

図 土地利用方針図



## ( 3 ) 交通体系整備の方針

### 1) 交通体系整備の基本的考え方

本市の交通体系は、山陽新幹線の厚狭駅開業や山陽自動車道の開通、さらに、バイパス道路の整備などが積極的に進められた結果、広域的なアクセス性の面では非常に便利になっています。しかし、一方で、国道 190 号をはじめ、慢性的に交通渋滞が発生する区間がみられるほか、住宅地内の狭い道路を自動車が通り抜けるために歩行者の安全性が懸念される地区もみられるため、自動車及び歩行者の安全で円滑な移動を確保する道路ネットワークの形成が必要です。また、高齢化に伴い自家用車を使わない人が増えることが予想されるため、自転車・歩行者空間の整備や公共交通サービスの充実がますます求められているといえます。

今後は、これまで整備してきた道路、鉄道、港湾などの交通基盤を活かしながら、分散する各地域間をつなぐとともに、コンパクトな市街地を形成し、歩いて暮らせるまちづくりを実現する交通体系の整備を進めます。

#### 【交通体系整備の基本方針】

##### ■安全で快適に移動できる道路空間の整備

歩道、自転車・歩行者用道路の整備を進めることにより、安全で快適に通行できる道路空間の整備に努めます。また、市の骨格を形成する幹線道路については、各地域から発生する交通を効率的に集約し、通過交通を円滑に処理するため、全市的観点からみた適正な配置・整備を進めます。

##### ■持続可能な公共交通サービスの確保・提供

高齢者をはじめ自家用車を使わない人の移動手段の確保、地球環境への負荷の低減などの観点から、事業者との連携のもと、持続可能な公共交通サービスの確保・提供に努めるとともに、鉄道・バスの利用促進に向けた基盤整備を図ります。

##### ■将来の土地利用、地域のまちづくりと連動した道路整備

将来のまちづくりと整合し、整備効果の高い道路について、重点的に整備を進めるとともに、社会経済情勢の変化や、代替道路が整備されたことで必要性が低くなった計画道路については、地域住民の意向等も踏まえながら計画の見直しも検討します。

## 2) 道路網の整備方針

### 1 国土連携を担う高速自動車道路の活用

山陽自動車道については、国土連携を担う高速自動車道路として位置づけ、広域交流を促進する基盤として活用を図ります。

### 2 主要幹線道路の整備

山口宇部小野田連絡道路、国道2号、国道190号、国道316号及び県道小野田山陽線については、都市連携及び地域連携を担う主要幹線道路として位置づけ、未整備区間の整備・改良を進めます。

このうち、山口市を起点とし、山口宇部空港、宇部港、小野田港を結び、山陽自動車道小野田インターチェンジに至る道路として整備が進められている地域高規格道路山口宇部小野田連絡道路については、本市区間の整備を促進し、地域間の連携強化、国道190号の慢性的な渋滞解消、山口・宇部・小野田地区の連絡強化等を図ります。

### 3 幹線道路の整備

幹線道路は、各地域から発生する交通を主要幹線道路に円滑に導くとともに、市街地の骨格を形成する役割を担う道路であり、都市計画決定された路線の未整備区間の整備・改良を進めるとともに、社会経済情勢の変化などで整備の必要性が低くなった路線については、住民との合意形成、関係機関との調整を図りつつ、計画の見直しを検討します。また、その他の幹線道路においても、交通渋滞緩和や歩行者への安全性などの観点から、必要に応じて道路拡幅、歩道設置、交差点改良等によって、安全で円滑な交通環境の整備に努めます。

### 4 補助幹線道路の整備

補助幹線道路は、市街地内の交通を集約化して幹線道路、主要幹線道路に円滑に導くとともに、安全で良好な生活空間を形成する役割を担う道路であり、市街地形成状況や周辺土地利用等も考慮し、適正な市街地形成を図るべき地域の整備促進を図ります。一方、周辺に代替道路が整備されたことで必要性が低くなった路線や、将来も市街化の見込みが低い郊外部に配置された路線に関しては、今後、住民との合意形成、関係機関との調整を図りつつ、計画の見直しも検討します。

#### Topics

##### ●道路区分と機能

- ・主要幹線道路 都市間の交通や通過交通等、比較的長距離の交通を処理する道路（県レベルの骨格道路）
- ・幹線道路 都市内の拠点を結び、地区レベルの交通を集約して都市の骨格を形成する道路
- ・補助幹線道路 近隣住区と幹線道路とを結び、近隣住区レベルの骨格を形成する道路



### 3) 公共交通及び歩行者空間の整備方針

#### ●鉄道

鉄道駅における交通結節点機能の強化、バリアフリー化を進め、分かりやすく、安全に公共交通機関が利用できる環境改善を図ります。

また、JR小野田線については、人口や都市施設が集積する市街地内を通過しているという強みと、鉄道によって市街地が東西に分断されているという弱みを考慮し、より利用しやすく、市街地の一体性を強化できるような環境の整備について検討します。

#### ●バス

少子高齢社会、低環境負荷型社会に対応し、自家用車を使わない人も便利に生活できる社会を構築するため、「山陽小野田市交通活性化計画」をもとに、効率的・効果的なバス運行、公共交通不便地区への対応なども検討しながら、持続可能な公共交通サービスの構築を目指します。

#### Topics

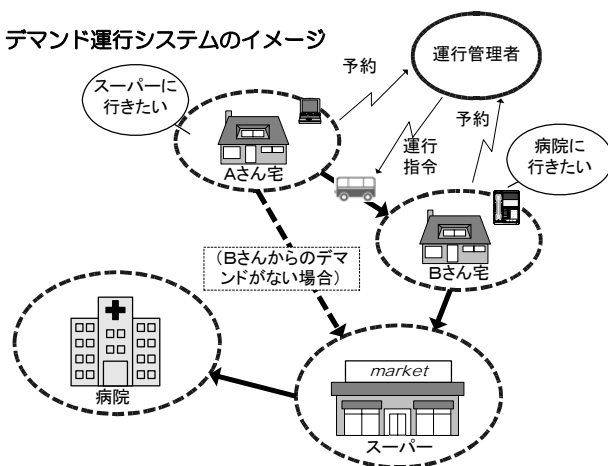
「山陽小野田市交通活性化計画」は、バス路線を含め、地域の実情に応じた、本市の望ましい「交通体系」のあり方を明らかにし、実現するための指針として策定されたものです。

本計画では、「生活交通を守る体制づくり」、「便利で効率的な生活交通体系づくり」、「乗りたくなる生活交通の環境づくり」を基本方針に設定し、都市核・地域交流拠点間交通の強化、交通結節点機能の強化、地域の実情に合った交通サービスの提供などを進めていくことを掲げています。

計画では、地域の実情に合った交通サービスの選択枝の一例として、「デマンド（予約乗合）運行」があげられています。

デマンド運行とは、需要に応じて路線の変更又は休止するシステムで、電話予約等により、自宅や病院などの目的地近くで乗降することも可能になります。効率的な運行が可能となるため、中山間地域において多く実施されています。

#### ■ デマンド運行システムのイメージ



#### ●歩道及び自転車・歩行者用道路

自家用車に依存し、車が中心となったまちから、誰もが楽しく歩いて暮らせるまちへと再構築を目指すため、主要な移動経路における歩道の設置、市内の主要施設や公園・緑地などを回遊する自転車・歩行者空間の整備を図ります。

### 4) その他交通基盤の整備方針

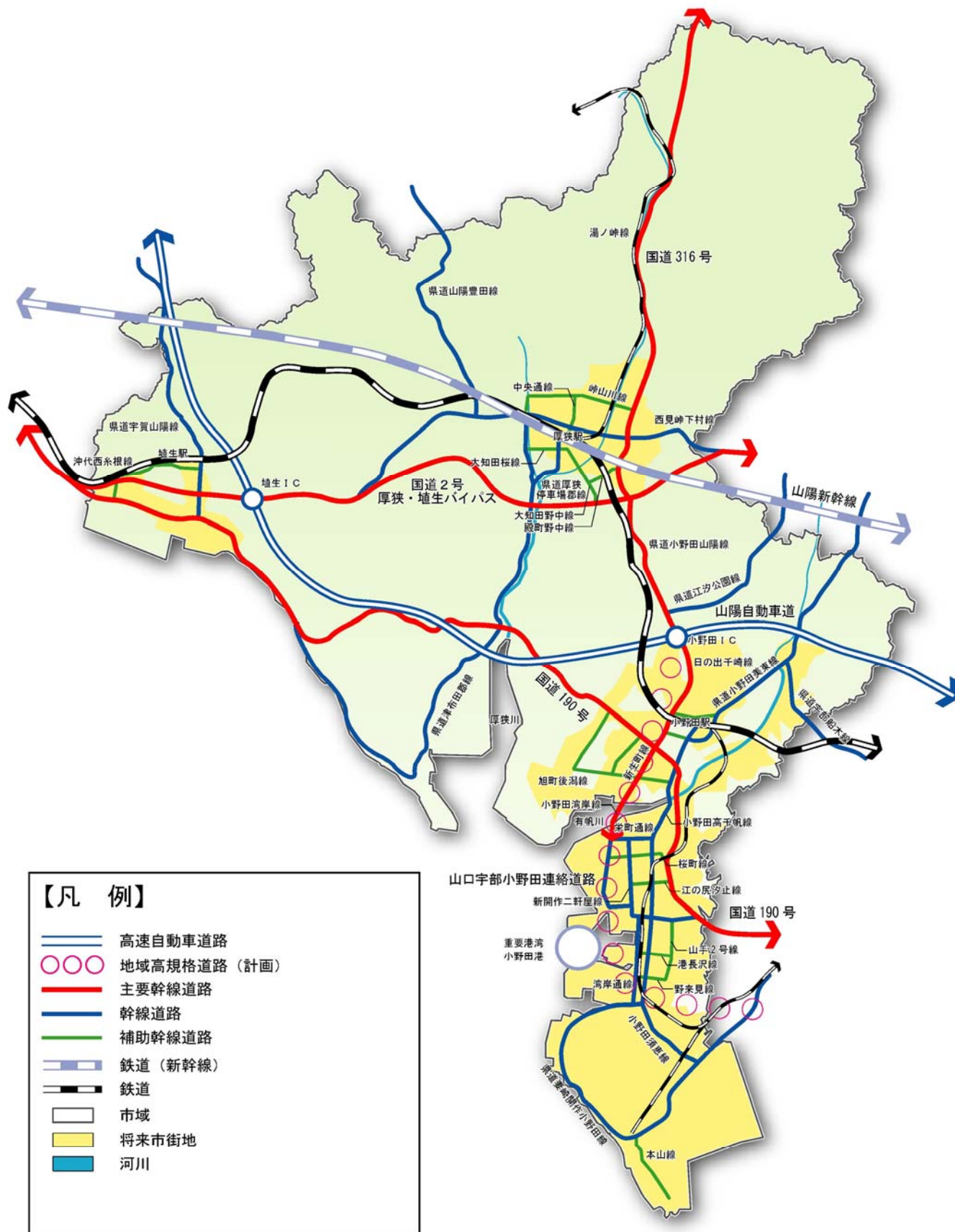
重要港湾小野田港については、小野田港東沖地区への新たな企業立地の推進、港湾に連絡する道路の整備によって需要増大を図るとともに、航路、泊地の浚渫や港湾施設の整備拡充を促進し、小野田港の利用促進を図ります。

#### 【用語解説】

※交通結節点：異なる交通手段(場合によっては同じ交通手段)を相互に連絡する乗換・乗継施設。

※バリアフリー：障がい者を含む高齢者等の社会生活弱者が、社会生活に参加する上で生活の支障となる物理的な障害が取り除かれた状態をいう。

図 交通体系の方針図





## ( 4 ) 都市環境の保全及び創出の方針

### 1) 都市環境の保全及び創出の基本的考え方

本市は、北側一帯を山林に囲まれ、南側は瀬戸内海の周防灘に面しており、豊かな自然環境に囲まれた都市です。さらに、市街地のすぐ近くに農地や丘陵地が広がり、厚狭川、有帆川には、多くの動物や昆虫の生息が確認されています。しかし、農林業従事者の減少等を背景とした農地や山林の荒廃、市街地の拡大による農地や丘陵地の緑の減少が懸念されており、この保全方策を検討することが必要になっています。また、生活環境面では、下水道普及率が全国平均や県平均と比較しても大きく遅れており、早期整備に対する要望が多くあげられています。

一方で、江汐公園、竜王山公園、物見山総合公園などの大規模公園をはじめ、各地で公園整備を進めてきた結果、市民1人当たりの公園面積が40㎡以上という、全国的にみても公園整備水準の高い都市となっています。こうした公園の多さや各公園が持つ魅力は、本市にとって重要な財産となっていますが、利用者のニーズに対応した適正な維持管理や施設の再整備が課題となっています。また、少子高齢化がますます進む中で、身近な地域で日常的に利用できる公園整備が求められており、地域住民が主体となって、どのような公園を整備し、どのように維持管理していくか検討することが重要となっています。

このため、農地や山林の保全、公園・緑地や下水道等の整備により、豊かな自然環境と調和し、環境への負荷を可能な限り抑える都市づくりを進めるとともに、市民が健康で安心して暮らせる快適な都市環境の形成に努めます。

### 【都市環境の保全及び創出の基本方針】

#### ■緑のネットワークと魅力ある公園の整備

環境負荷の少ない都市構造を目指し、快適な歩行者空間となるような連続性のある緑のネットワークの形成を進めます。また、公園利用者や地域住民の意見も反映しながら、地域特性や公園ごとの特徴を活かした魅力ある公園整備を進めるとともに、子供からお年寄りまで皆が安心・快適に利用できるよう、公園のバリアフリー化や安全対策の充実に努めます。

#### ■自然環境の保全と都市内における自然の回復

現在の自然環境が将来にわたって維持されるよう、各種法制度を活用しながら、計画的な保全・整備を図ります。さらに、道路や公園、住宅地等における緑化の推進や、豊かな生態系を有する水辺空間の整備によって、都市内における自然の回復や緑の増加に努めます。

#### ■環境負荷軽減に寄与する都市施設の整備

環境への負荷軽減を図る観点から、地域の特性や将来の市街化の見通し等も踏まえながら、下水道、廃棄物処理施設などの整備、更新に努めます。

## 2) 公園・緑地の整備方針

### 1 緑のネットワークによる連続性・回遊性の向上

市街地内の緑の連続性や市街地から公園までの回遊性を活かした緑のネットワーク、河川や海岸の連続性を活かした水辺のネットワークの形成を図り、分散する市街地を緑や水辺がつなぐ都市構造を創出します。これら緑や水辺のネットワークについては、歩道、自転車・歩行者用道路の整備、緑化やベンチ等の設置などにより、安全で快適な歩行者空間の創出を図ります。

また、「厚狭の寝太郎物語」をテーマに5つの公園が連続する厚狭川河畔寝太郎公園のように、地域固有のテーマやストーリー性を持たせた回遊ネットワークの整備を図ります。

#### Topics

「厚狭川河畔寝太郎公園」は、「寝太郎が船で佐渡にわたり、わらじに付着した砂金を桶で洗い集めてその資金で厚狭川をせき止め、大井手をこしらえて灌漑用水路を作り、荒れ地を豊かな水田にした」と伝えられる民話「厚狭の寝太郎物語」をテーマにした公園です。

物語にちなんで、「ゆめ広場」「千石船の公園」「わらじの公園」「桶の公園」「砂金の公園」という5つの公園が整備されています。

### 2 身近な公園の整備

身近な公園が不足している地区において新たな公園の整備を図るとともに、既存の公園・緑地についても、より多くの人々に利用され愛着が持てるよう、利用者のニーズに対応した利用方法や維持管理方法を検討し、住民主体による公園づくりを進めます。また、道路沿いの未利用地や歩道の一部を活かしたポケットパークや広場の設置等により、街なかを歩く人々が憩える空間の創出を図ります。

#### 市民の声

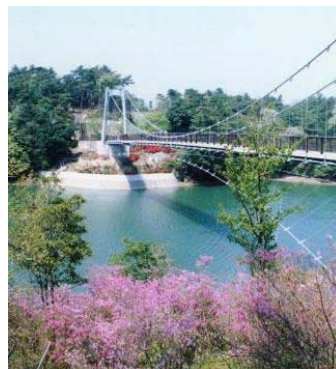
「市民アンケート」では、「大きな公園」に対する満足度が高いのに対して、「身近な公園」に対する満足度は若干低い、という結果となりました。また、身近な公園については、「新たな公園整備」よりも「維持管理の充実」を求める回答者が多いという結果となっています。

今後は、単に公園を作るだけでなく、今ある公園を、もっと使いやすく、もっと快適に利用するための工夫が求められています。

### 3 レクリエーション拠点となる大規模公園の整備・充実

#### ●江汐公園

江汐公園は、湖を中心に、ツツジをはじめ豊かな自然や四季折々の花に触れられる場所として、本市を代表する観光名所にもなっている公園です。この公園では、子供からお年寄りまでが安心・快適に過ごせるような施設整備に努め、豊かな自然を活かした憩いの場として利用される公園づくりを進めます。



#### ●竜王山公園

竜王山公園は、瀬戸内海に面して360度の眺望を持ち、花見やオートキャンプなどができる場所として、本市の観光名所にもなっています。また、山野草、ヒメボタルをはじめ、豊かな自然に触れられる場所ともなっています。この公園では、登山道や園路の整備充実を図るとともに、近接する焼野海岸や市街地との回遊性を高め、より多くの人々に利用される公園づくりを進めます。



#### ●物見山総合公園

物見山総合公園は、厚狭の市街地に近接し、花菖蒲園など豊かな自然を体験できる公園です。この公園では、キャンプ場施設や散策路の整備充実にも努めるとともに、市街地から公園までの回遊性を高め、より多くの人々に利用される公園づくりを進めます。



#### ●縄地ヶ鼻公園

縄地ヶ鼻公園は、岩礁や動植物の保護と保全を基本理念として整備された公園です。この公園では、芝生広場や休養施設の充実にも努めるとともに、快適な水辺空間を保全し、散策や野外レクリエーションなどを楽しめる公園づくりを進めます。



#### ●若山公園・須恵健康公園

若山公園、須恵健康公園は、小野田の市街地内にある、手軽な運動や花見などができる公園です。これらの公園では、桜をはじめとする植樹の管理、運動施設の整備充実にも努めるとともに、公園間の回遊性を高め、緑の広がりや空間の一体感を感じられる公園づくりを進めます。

#### ●糸根地区公園

糸根地区公園は、市指定天然記念物の「糸根の松原」があり、手軽な運動や散策を楽しめる公園です。この公園では、老朽化した施設の再整備など園内施設の整備充実にも努め、地域住民がより快適に利用できる公園づくりを進めます。

### 3) 自然環境保全の方針

#### 1 良好な自然環境の保全

市域北側に広がる山林については、保安林、地域森林計画対象民有林などの法規制の指定・運用による保全に努めるとともに、自然体験や学習の場としての活用を図ります。

市街地に隣接する丘陵地の緑については、緑地保全地域や風致地区などの指定も検討し、市民が身近に触れあうことのできる緑として保全・活用を図ります。

海岸や河川においては、生態系に配慮した整備を図るとともに、親水空間の整備や憩いの場の整備等によって水辺に親しめる環境づくりに努めます。

##### Topics

本市には、「竹林ボランティア」として活動する団体があり、竹林の整備を中心に活動しているほか、タケノコや竹炭の生産等、活動の幅を広げるための先進事例の調査にも取り組んでいます。また、伐採した竹を活用した生垣作りに取り組むとともに、イベント等での指導ができるよう竹細工技術の習得を目指しています。

#### 2 無秩序な市街化の抑制と農地の保全

郊外部における無秩序な市街地拡大を抑制するため、優良農地の適正な保全に努めるとともに、地域の特性や住民意向等も踏まえながら、用途地域の指定のない区域にも、都市計画に基づく土地利用規制の導入を検討します。

##### Topics

山口県では、集落営農の取組みを強化するため、担い手不足が見込まれる地域において、関係者の合意に基づき、地域の農地を責任をもって引き受け、管理してくれる組織で、農地や多彩な人材など貴重な農村資源を次世代に継承する受け皿となり、新たな経営安定対策等の国の施策の対象ともなり得る特定農業法人・団体を重点的に育成しています。

#### 3 市街地内の緑化の推進

市民と行政が一体となった活動を通じ、地区計画や緑地協定等を活用しながら、住宅地や事業所敷地など身近な地域における緑化を推進します。

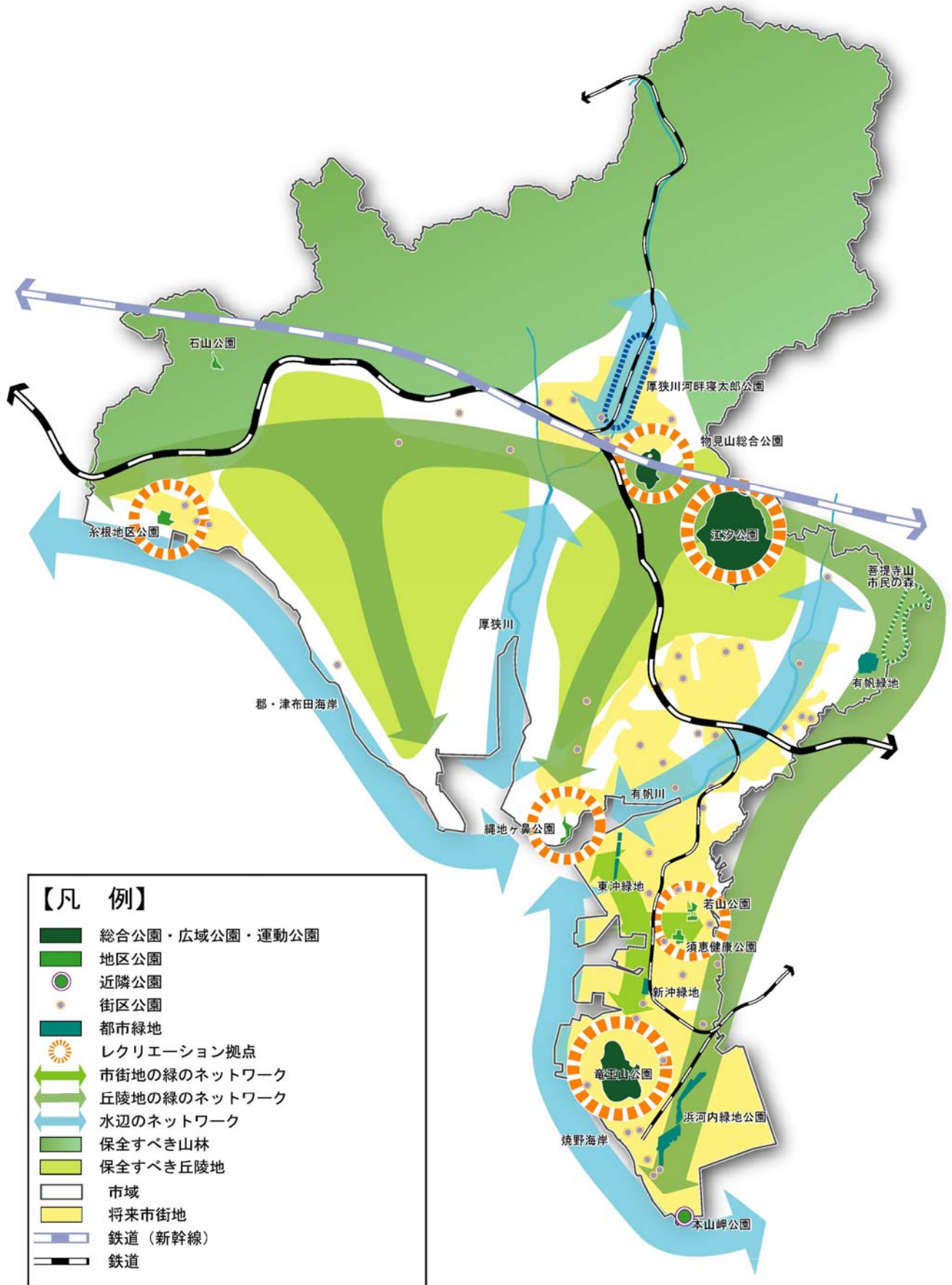
その他、公園や道路などの都市施設や、多くの人々が利用する市内公共施設敷地における緑化を推進し、適切な維持管理に努めます。

#### 【用語解説】

- ※保安林：森林法に基づき、災害防止、産業の保護、公共福祉の増進など、特定の公共目的を達成するために指定され、伐採などに制限が課せられた区域。
- ※地域森林計画対象民有林：森林法に基づき都道府県知事が5年ごとに策定する計画を「地域森林計画」といい、この「地域森林計画」が対象とする民有林を指す。
- ※緑地保全地域：都市緑地法に基づき、里地・里山など都市近郊の比較的大規模な緑地において、比較的緩やかな行為の規制により、一定の土地利用との調和を図りながら保全する制度。
- ※風致地区：都市計画法に基づき、都市の風致を維持するために定められる地区。自然の景勝地、公園、沿岸の樹林、緑の多い住宅地などが対象となり、地区内での建築物の建築や宅地の造成等に対して一定の規制がかけられる。
- ※地区計画：都市計画法に基づき、地区の特性にふさわしい良好な環境を整備、保全するために定められる計画。
- ※緑地協定：都市緑地法に基づき、関係者全員の合意により区域を設定し、緑地の保全又は緑化に関する協定を締結するもの。



図 緑と水辺の方針図



## 4) 生活環境の保全方針

### 1 緑化の推進による大気環境保全

工場等に起因する産業型公害、自動車排気ガスなどに起因する都市生活型公害などの発生を抑制し、都市の大気環境の保全を図るとともに、工場周辺の緩衝緑地、幹線道路沿道の街路樹など、大気浄化作用を持つ緑地の整備に努めます。

### 2 適正な排水処理による水環境保全

総合的、効率的な下水道整備や生活排水対策の推進により、河川、海などの水質汚濁の防止に努めます。

このうち、公共下水道については、汚水管網の整備により下水道普及率の向上に取り組むとともに、污水处理施設の整備、更新を進めます。また、農村集落においては、農業集落排水整備などにより、生活環境の改善と営農環境の保全を図ります。その他、公共下水道認可区域外及び農業集落排水整備区域外においては、浄化槽の設置を支援します。

### 3 廃棄物の利活用と適正処理

様々な廃棄物を回収、利活用するための施設整備や体制構築を進めるとともに、一般廃棄物処理施設やし尿・浄化槽汚泥処理施設の統合、更新を図ります。

また、産業廃棄物処理対策として、最終処分場を確保するとともに、不法投棄の撲滅に向けた監視・指導体制の強化に努めます。



## ( 5 ) 市街地整備の方針

### 1) 市街地整備の基本的考え方

本市では、丘陵地部で緑豊かな住宅団地や工業団地の開発を進める一方で、JR小野田駅・JR厚狭駅周辺で拠点市街地の形成に努めてきました。しかし、既成市街地では、農地や未利用地が介在する低密度な市街地や、道路などの都市基盤が整備されていない市街地も多くあり、良好な市街地形成に向けて適切な整備を進めることが必要となっています。

また、コンパクトな市街地形成を進めるためには、郊外部における新たな市街地の整備よりも、既成市街地内における良好な住環境整備を重点的に進める必要があります。

このため、既存の社会資本を最大限活用するとともに、新たな公共施設についても既成市街地内に配置するなど、既成市街地内の居住環境の向上や土地の有効利用の促進に努めます。また、地域の特性に配慮したきめ細かいまちづくりを推進するため、住民参加によるまちづくりの中で、地区計画、建築協定等の活用を図ります。

#### Topics

近年、国では、このまま放置すれば低密度化・荒廃化が懸念される郊外市街地において、「みどり」「農地」「すまい」への土地利用転換を誘導していくなど、市街地を上手に縮退していく（スマートシュリンク）方策について検討が進められています。

現時点では、新たな土地利用ニーズに関する不透明さ、縮退に必要な費用捻出の困難さなどから、実現に向けての課題が山積していますが、引き続き具体的な手法を検討することとされています。

### 【市街地整備の基本方針】

#### ■安全・快適に生活できる市街地環境の整備

安全・快適で利便性の高い市街地形成を目指し、生活道路の改善、オープンスペースの確保、適正な建物更新及び立地誘導を図ります。また、既に緑豊かで魅力的な環境を備えている住宅団地においては、良好な居住環境が保全され、さらに充実されるよう努めます。

#### ■地域特性を踏まえたきめ細かな市街地整備の推進

各地域が抱えている問題や課題を十分に考慮しながら、きめ細かい市街地整備を進めます。特に、歴史的・文化的資源周辺の市街地については、これらの資源の持つ特性や景観を活かした市街地の形成に努めます。

#### ■住民が主体となった市街地整備の推進

今後、様々な機会を通じて住民意向の把握・反映に努めるとともに、住民主体のまちづくりが積極的に進められるよう、幅広く情報を発信していきます。また、まちづくり協議会など、住民が主体となって話し合いや意思決定ができる体制づくりに努めます。

## 2) 市街地整備手法の運用方針

### 1 土地区画整理事業等の導入

現在、都市計画決定されている地区においては、事業手法の再検討も含めて事業の早期完了に努めるとともに、地区計画を併用した敷地再編も検討しながら早期の市街化を図ります。

新たな土地区画整理事業に関しては、住民や関係者の理解と協力を得ながら、事業効果の高い地区を対象として実施することとし、個人または組合による事業の実施も検討します。

### 2 地区計画等の活用

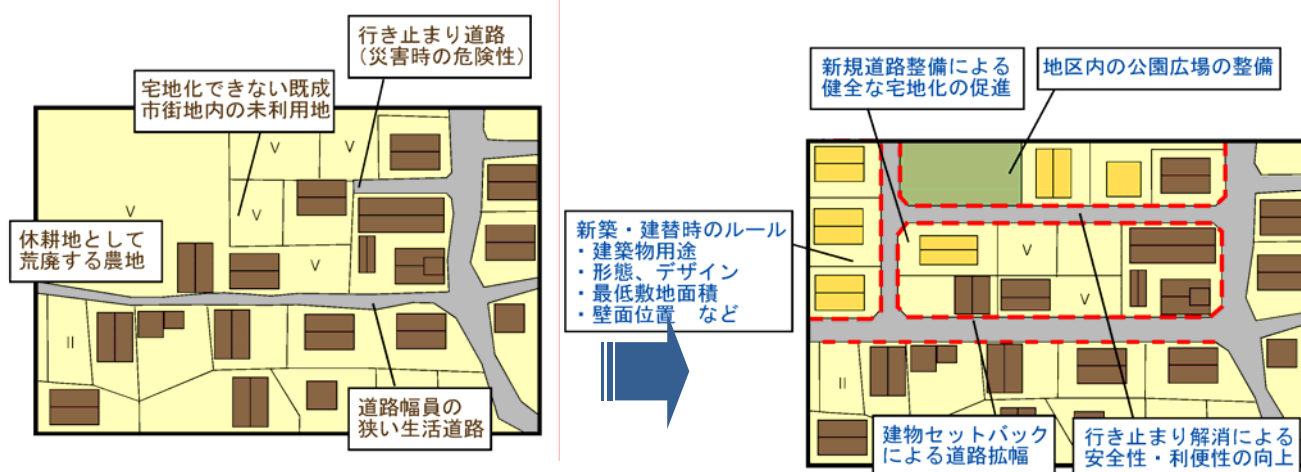
既に市街地が形成されており、生活道路や公園等の施設が不十分な地区においては、地区計画等を活用して、計画的な市街地更新を図ります。特に、建物が密集する地区においては、老朽化した建築物の建替えとあわせて、狭隘道路の拡幅、行き止まり道路の解消等を進め、安全に歩ける生活空間の整備を図ります。

#### 市民の声

「市民アンケート」では、お住まいの地域で特に整備・改善が必要な施設として「日常よく使用する生活道路」をあげる回答者が最も多く、全体の約24%を占めていました。

特に、歩道の整備を求める回答者が多く、安全に歩ける生活空間の整備が求められているといえます。

図 地区計画による市街地更新のイメージ



#### 【用語解説】

※土地区画整理事業：公共施設の整備改善と宅地の利用増進を図るため、換地手法によって土地の区画形質を変更するとともに、道路、公園、広場などの公共施設の整備を行う事業。

※地区計画：都市計画法に基づき、地区の特性にふさわしい良好な環境を整備、保全するために定められる計画。道路、公園等の地区施設の位置や、建築物の用途や形態・デザインの制限、容積率の最高限度・最低限度、建ぺい率制限、敷地面積の最低限度、建物高さの最高限度・最低限度、壁面の位置、外壁後退などを規制・誘導することができる。

### 3 空き家問題への対応

住民の転出や店舗の撤退等により発生している既成市街地内の空き家・空店舗については、自治会や商店街による調査等を活用しながら、その実態把握に努めます。また、転入者のための住居、地元自治会等のためのコミュニティ施設やイベント会場などとして、空き家・空店舗を再利用できるような仕組みづくりに努めます。

## （ 6 ）都市景観形成の方針

### 1) 都市景観形成の基本的考え方

高度成長期以降、地域の風土や歴史・文化が顧みられることなく全国どこでも同じような街並みが作られてきました。しかし、近年では、美しい街並みや独自の景観が、その都市の魅力や品格、さらには「住み良さ」を構成する重要な要素となっています。

本市では、市街地周辺の田園風景、その背後に広がる丘陵地の緑、厚狭川、有帆川に代表される河川、周防灘に面した開放感ある海岸など、豊かな自然を感じさせる景観に囲まれています。また、古代の史跡や近代の文化遺産が点在し、本市の個性を演出する要素となっています。しかし、既成市街地の衰退による古い街並みの喪失、郊外部への市街地拡大による個性のない街並みの形成といった状況もみられ、山陽小野田らしい景観を保全又は形成するための取り組みが必要になっています。

今後は、自然的景観と都市的景観とが調和し、本市の個性を活かした魅力と活力ある街並みを創出できるよう、市民、行政、専門家がそれぞれの役割を發揮しながら、一体となって景観形成に対する取り組みを進めていきます。

### 【都市景観形成の基本方針】

#### ■山陽小野田市らしい個性ある景観資源の発掘

市街地を取り囲む豊かな自然、そして、市内に分布する史跡や歴史的建造物が本市にとってどのような役割を担ってきたかを再確認し、将来にわたって保全すべき景観資源とその保全に対する考え方を市民と行政とで共有するよう努めます。

#### ■優れた景観と調和する街並みの創出

優れた自然景観や歴史景観の周囲の市街地においては、景観を阻害することのないよう構造・デザイン等に配慮するとともに、周辺の景観との一体性や連続性を持つ良好な街並みの創出を目指します。

#### ■景観の保全・創出を実現化するための規制・誘導の導入

景観資源の保全や、「住み良さ」を感じられる良好な街並みの形成を図るため、景観行政団体への移行も視野に入れ、地域の特性や市民の意向等も踏まえながら、適切な規制・誘導方策を検討します。

### 【用語解説】

※景観行政団体：景観法に基づく景観行政を担う主体で、景観計画を策定することができる。政令指定都市、中核市以外の地域では都道府県がその役割を負うが、都道府県同意を得た市町村は景観行政団体となることができる。景観計画は、景観行政団体が景観に関するまちづくりを進める基本的な計画として、景観法に基づき景観形成上重要な公共施設の保全や、整備の方針、景観形成に関わる基準等をまとめる計画。

## 2) 都市景観の形成方針

### 1 市街地を取り巻く豊かな自然景観の保全

市街地の背後地に広がる丘陵地・山地については、保安林、地域森林対象民有林、風致地区等によって緑豊かな自然景観の保全を図ります。また、自然とふれあえる登山道や展望台などの眺望点の整備により、市街地や瀬戸内海を眺望できる場を確保します。

市街地周辺及び干拓地に広がる農地については、無秩序な市街化の抑制とともに健全な営農環境の維持を図ることにより、のどかな田園景観の保全を図ります。

現在も一部に残る自然海岸やきららビーチ焼野などの人工海浜、また、厚狭川、有帆川などの河川については、防災面、環境面で必要となる対策も考慮しながら、美しい海岸景観の保全・整備、身近な水辺空間として連続性のある河川景観の形成を目指します。

### 2 歴史・文化を活かした個性ある都市景観の形成

古墳時代に作られた長光寺山古墳などの古墳、近世に作られた浜五挺唐樋などの土木建造物、そして近代に作られた小野田セメントに関連する建築物等については、本市の長い歴史を今に伝え、本市の個性を形づくる貴重な財産です。これら歴史・文化資源の残る周辺一帯については、一体的に歴史・文化的景観が形成されるよう努めます。

#### Topics

山口県では、身近にある良好な景観をかけがえのない財産として、守り、育て、活用していくために、「山口県景観アドバイザー登録制度」を創設し、平成17年度から運用しています。山口県景観アドバイザー登録制度とは、県、市町、県民及び事業者が取り組む景観形成の活動の支援を図るため、景観に関する知識・経験を有する方を山口県景観アドバイザーとして登録し、派遣する制度です。



長光寺山古墳



厚狭毛利家墓所及び墓碑



浜五挺唐樋



小野田セメント徳利窯



小野田セメント山手倶楽部



### 3 快適でうるおいのある市街地景観の創出

市街地の形態や特性を踏まえ、快適でうるおいのある景観の創出を目指します。

#### ●住宅地景観

住宅地については、地区計画、建築協定、緑地協定などを活用しながら、敷地内及び沿道の緑化、構造やデザインの統一などにより、ゆとりとうるおいのある住宅地景観の形成を目指します。

#### ●商業地景観

駅前商業地や大規模商業施設周辺においては、地区の特性を踏まえながら、舗装、街灯、街路樹などの修景整備を図るとともに、人々の憩える空間の整備などにより、にぎわいのある景観形成を目指します。

#### ●工業地景観

工業地については、緩衝緑地や敷地内緑地により、周辺の市街地や丘陵地と調和した良好で緑豊かな工業地景観の創出を図ります。

#### ●道路景観

市街地内の主要な幹線道路については、街路樹等による緑化を推進するとともに、沿道敷地における緑化やデザインの統一化を誘導し、緑豊かな道路景観の形成を目指します。その他、山間部や海岸部の幹線道路については、周辺の自然景観との調和に配慮した整備を図ります。

---

#### 【用語解説】

※保安林：森林法に基づき、災害防止、産業の保護、公共福祉の増進など、特定の公共目的を達成するために指定され、伐採などに制限が課せられた区域。

※地域森林対象民有林：森林法に基づき都道府県知事が5年ごとに策定する計画を「地域森林計画」といい、この「地域森林計画」が対象とする民有林を指す。

※風致地区：都市計画法に基づき、都市の風致を維持するために定められる地区。自然の景勝地、公園、沿岸の樹林、緑の多い住宅地などが対象となり、地区内での建築物の建築や宅地の造成等に対して一定の規制がかけられる。

※地区計画：都市計画法に基づき、地区の特性にふさわしい良好な環境を整備、保全するために定められる計画。

※建築協定：対象とする区域内全員の合意により、区域内の建築物の敷地、位置、構造、用途、形態・デザイン、建築設備等に関する協定を締結するもの。

※緑地協定：都市緑地法に基づき、関係者全員の合意により区域を設定し、緑地の保全又は緑化に関する協定を締結するもの。



## ( 7 ) 都市防災の方針

### 1) 都市防災の基本的考え方

近年、全国各地で発生している災害の状況をみると、大規模地震発生が予想されている地域以外でも大規模な地震が発生していることや、台風や前線に伴う集中豪雨や予測困難なゲリラ豪雨の発生頻度が著しく増加していることが指摘されています。また、被災した地域の状況から、老朽住宅が密集した市街地や集落地では、一箇所の火災発生が甚大な被害をもたらすことや、中山間地域や急傾斜地の集落では、土砂災害による直接的な被害だけでなく、道路寸断によって集落が孤立する危険性も高いことが明らかになりました。

本市は、干拓地を中心として浸水の危険性のある地区や、中山間地域を中心として土砂災害の危険性の高い地区が各地に分布しています。また、宿場町(半宿)や漁村集落などでは、狭い道路を挟んで木造の建物が密集しており、消防車が進入できないような地区もみられます。

今後、地震災害や水害、土砂災害、火災など、あらゆる災害から市民の生命と財産を守り、市民が安心・安全に暮らせるように、「減災」の視点に立って、災害に強い都市づくりを推進します。

#### 【都市防災の基本方針】

##### ■被害を軽減するための都市基盤整備の推進

道路、公園、河川などのオープンスペースは、災害時における避難路や避難場所、延焼遮断帯などの機能を備えており、これら都市基盤施設を整備することによって、災害による被害の拡大防止を図ります。また、災害の発生を未然に防止するため、河川改修、護岸整備、急傾斜地崩壊対策事業などの整備を推進します。

##### ■災害危険性の高い市街地の解消

都市基盤整備を進める一方で、建物の耐震化・不燃化等を進めることで、地震や火災に伴う被害発生及び被害拡大の抑制を図ります。特に、木造密集市街地や浸水・土砂災害の危険性の高い市街地については、市街地整備事業や地区計画等の導入可能性も検討しながら、危険性の解消に努めます。

##### ■防災まちづくりと都市計画との連動

防災にとって重要な「自助」「共助」「公助」という基本的な考え方を踏まえ、地域住民の視点からみた安心・安全のまちづくりを、住民が主体となって進めていけるような仕組みの構築を図ります。

## 2) 都市防災の整備方針

### 1 水害に強い都市づくり

河川改修などの河川整備、沿岸部における護岸整備、そして低平地における内水排除対策を計画的に進めるとともに、集中豪雨などによる浸水被害を防除するため、雨水排水整備を計画的に推進します。

ただし、近年の災害の経験からも明らかなように、想定外の台風や大雨が来ると、堤防の決壊や溢水によって住宅浸水などの災害が発生する恐れがあります。このため、浸水が予想される地区においては、ハザードマップを活用した図上訓練等を通じて、地域の避難場所や避難路を周知し、被害を最小限に抑えるとともに、宅地内に雨水を一時的に貯留することによる流出量の抑制や、新たな市街地開発抑制の必要性や妥当性について検討します。

#### 市民の声

「市民アンケート」では、台風や地震時の防災対策に対する満足度が低い、という結果が得られました。また、地域によっては、多くの人が空き家や老朽住宅の増加を心配しています。

災害に対する不安を感じなくて済むように、災害の発生を防ぐための取り組み、そして、被害の拡大を最小限にするための取り組みが求められています。

### 2 震災・火災に強い都市づくり

市街地の避難圏域等を考慮しながら、災害時の避難場所となる公園をバランス良く配置するとともに、これら避難場所とのネットワークに留意した道路の整備を進めます。また、整備にあたっては、延焼遮断機能が確保されるよう、植樹帯の配置、植樹の種類等に留意します。

建築物が密集する市街地においては、火災の延焼防止を図るための防火地域・準防火地域の指定や、生活道路や公園の整備と一体となった市街地の改善方法などを検討するほか、災害時における避難路の閉塞防止のため、ブロック塀の安全対策や生垣化の促進に努めます。

#### Topics

災害の発生を完全に予知し、防ぐことは不可能といわれており、いつか必ず起こる災害に備えることが重要であると指摘されています。

「減災」とは、「防災」が災害の発生を未然に防ぐことを重視するのに対し、災害発生後の被害を最小限にとどめることを重視する考え方であり、平時から「自助、共助、公助」による取り組みを進めることが重要となります。

「自助」とは自らの命は自分で守ること、「共助」とは隣近所が助け合って地域の安全を守ること、「公助」とは行政が個人や地域の取組みを支援することをいいます。阪神・淡路大震災でも、倒壊家屋から救出された人の多くが、地域住民の手によって助け出されたことが報告されています。

### 3 土砂災害に強い都市づくり

市内の災害危険箇所を事前に把握し、正しい情報を地域住民に周知することにより、土砂災害による被害拡大を防ぐよう努めます。また、集中豪雨などによる土石流や、急傾斜地での崩壊といった災害を防止するため、関係機関と連携を図りながら、砂防事業や急傾斜地崩壊対策事業等を推進します。

---

#### 【用語解説】

- ※急傾斜地崩壊対策事業：急傾斜地とは、傾斜度 30° 以上の斜面を言い、「急傾斜地崩壊危険区域」として指定された区域内において、擁壁や落石防護策などの急傾斜地崩壊防止施設の整備を行う事業。
- ※ハザードマップ：様々な自然災害による被害を予測し、その被害範囲を地図化したもの。予測される災害の発生地点、被害の拡大範囲（被害程度）、避難場所などの情報が地図上に示されている。
- ※図上訓練：地図を用いて大きな災害が発生する事態を想定し、危険が予測される地域または事態をシートの上書き込んでいく訓練。
- ※防火地域・準防火地域：建築物の構造等を規制することにより、火災の延焼拡大を抑制し、安全なまちづくりを目指す地域。防火地域は、商業地域など、建築物の密集した火災危険率の高い市街地に指定され、準防火地域は、防火地域に準ずる地域について指定される。
- ※砂防事業：流域における荒廃地域の保全及び土石流等の土砂災害から下流部に存在する人家、耕地、公共施設等を守ることを主たる目的とする事業。



# 6

## 地域別構想

地域別構想は、全体構想における将来都市構造、各種まちづくり方針を踏まえながら、地域独自の特性や地域住民の視点をもとに、地域の将来像やまちづくりの方針を示すものです。

地域の区分に当たっては、市民の身近な生活単位である小学校区を基本に、歴史的な経緯や地形条件等を考慮して、次図のように4つの地域に区分しました。

図 地域区分図

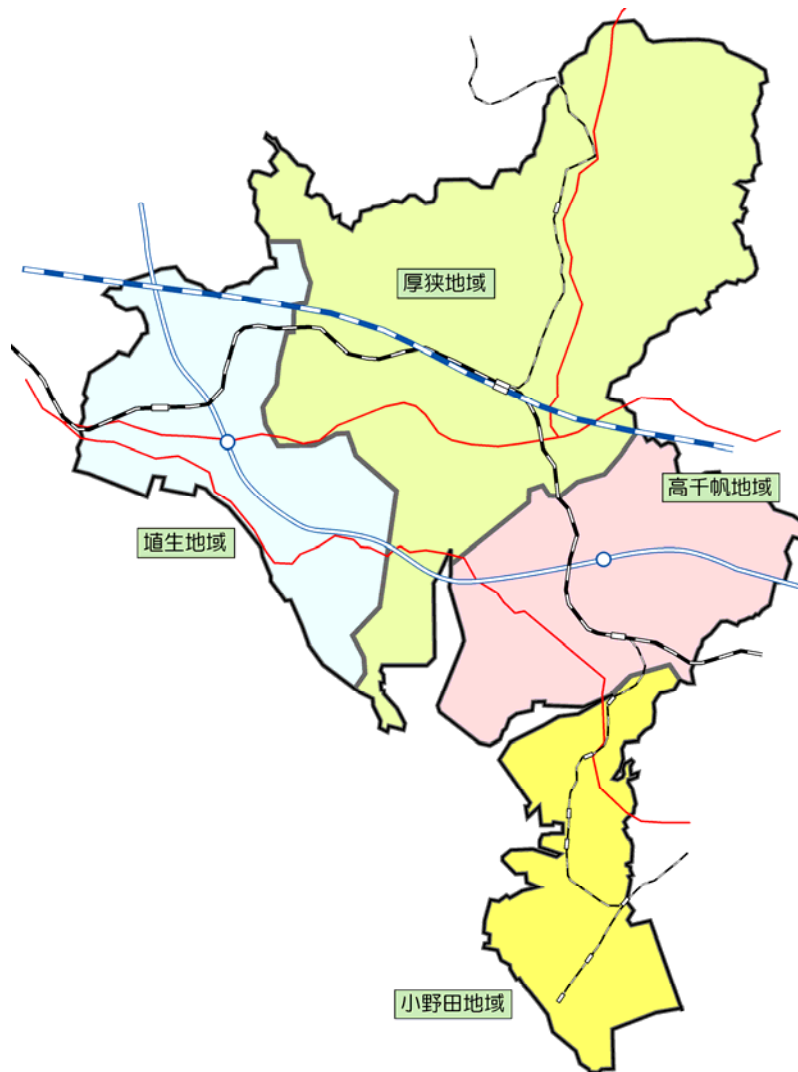


表 地域を構成する小学校区

地域	小学校区
小野田	本山、赤崎、須恵、小野田
高千帆	高泊、高千帆、有帆
厚狭	厚陽、出合、厚狭
埴生	埴生、津布田



# ( 1 ) 小野田地域

## 1 ) 地域の現況と課題

### 1 地域の現況

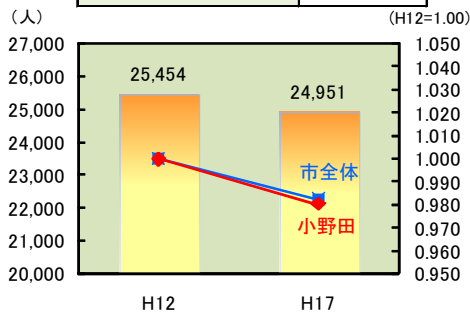
- ・小野田地域は、ほぼ全域が市街地となっており、市内で最も人口密度の高い地域となっています。また、非常に高齢化率が高くなっている地区も一部に見られます。
- ・他の地域と比べると農地や山林が少ないという特徴がありますが、その一方で、竜王山公園をはじめとする大規模な公園や、きららビーチ焼野などの水辺空間が充実しています。
- ・地域内には多くの文化・交流・体育施設が集積しており、おのだサンパークのような大規模商業施設や山口東京理科大学も立地しています。
- ・セメント・石炭産業に由来のある文化財が地域内の随所に残されています。
- ・臨海部には、本市の基幹産業である製造関連の大規模な工場や石油コンビナートが立地しています。
- ・宇部市方面と連絡する国道 190 号の交通混雑や、産業系大型車両が市街地内を通過することによる騒音や振動が問題となっており、これらを解消するため、現在、地域高規格道路山口宇部小野田連絡道路の整備が進められています。
- ・南北方向の道路は比較的整備が進んでいますが、東西方向の道路の整備が遅れています。また、生活道路に関しては、幅員の狭い道路や行き止まり道路が多く、歩行上や防災上で危険性のある地区も見られます。

図 小野田地域位置図



■ 小野田地域の人口

項目	小野田
H12人口	25,454
H17人口	24,951
H17/H12	0.980
65歳以上構成比	23.8%
市内構成比(H17)	37.7%



(資料：国勢調査)

■ 小野田地域の土地利用構成

区分	面積 (ha)	構成比 (%)
住宅用地	305	18.0%
商業用地	36	2.1%
工業用地	357	21.1%
公益施設用地	117	6.9%
公共空地	112	6.6%
交通施設用地	153	9.0%
その他の空地	238	14.0%
田	37	2.2%
畑 (樹園地を除く)	32	1.9%
畑 (樹園地)	4	0.2%
山林	226	13.4%
水面	41	2.4%
その他の自然地	36	2.1%
合計	1,693	100.0%

(資料：都市計画基礎調査)

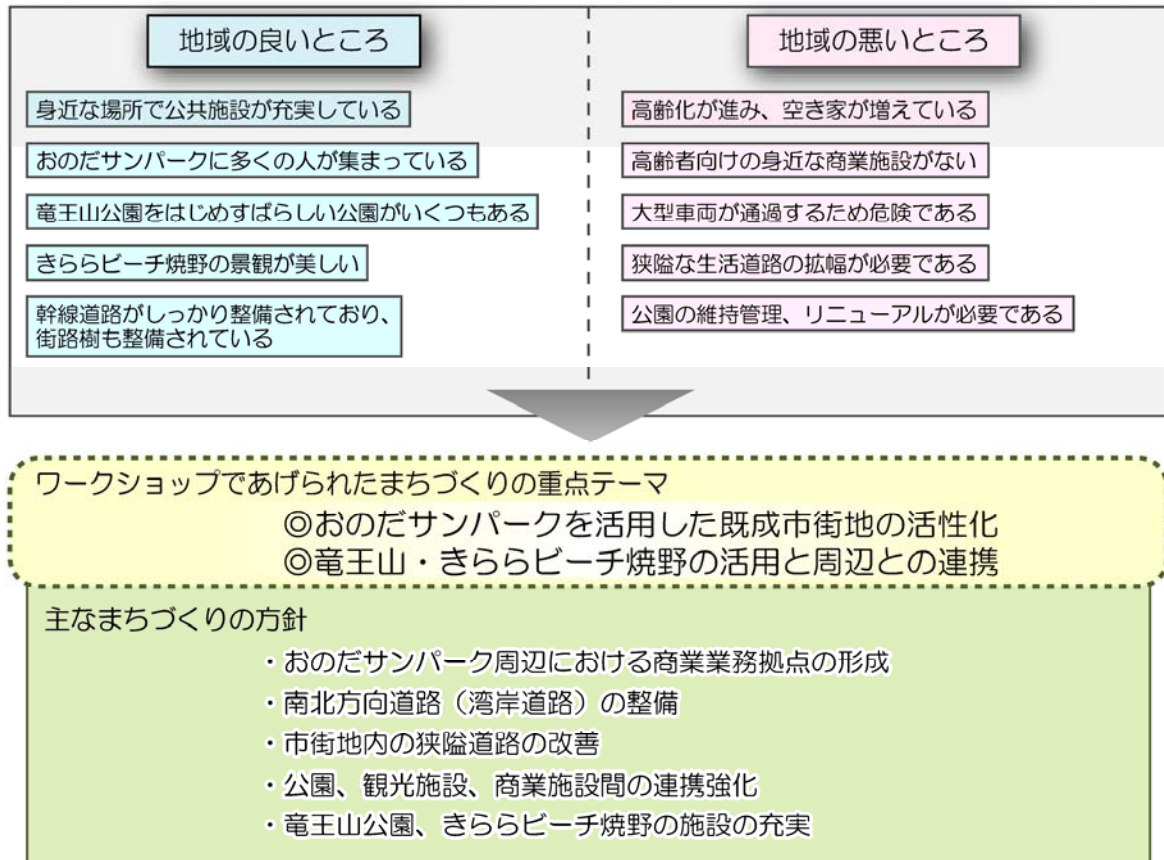
## 2 地域住民の意見

### ●市民アンケートより

市民アンケートでは、身近な山・川・海の減少を懸念する住民が多く、生活道路や身近な公園の整備を必要とする割合が高い、という特徴が見られました。

### ●ワークショップ意見より

地域別ワークショップでは、地域の良いところ・悪いところ、まちづくりのテーマが次のようにまとめられました。



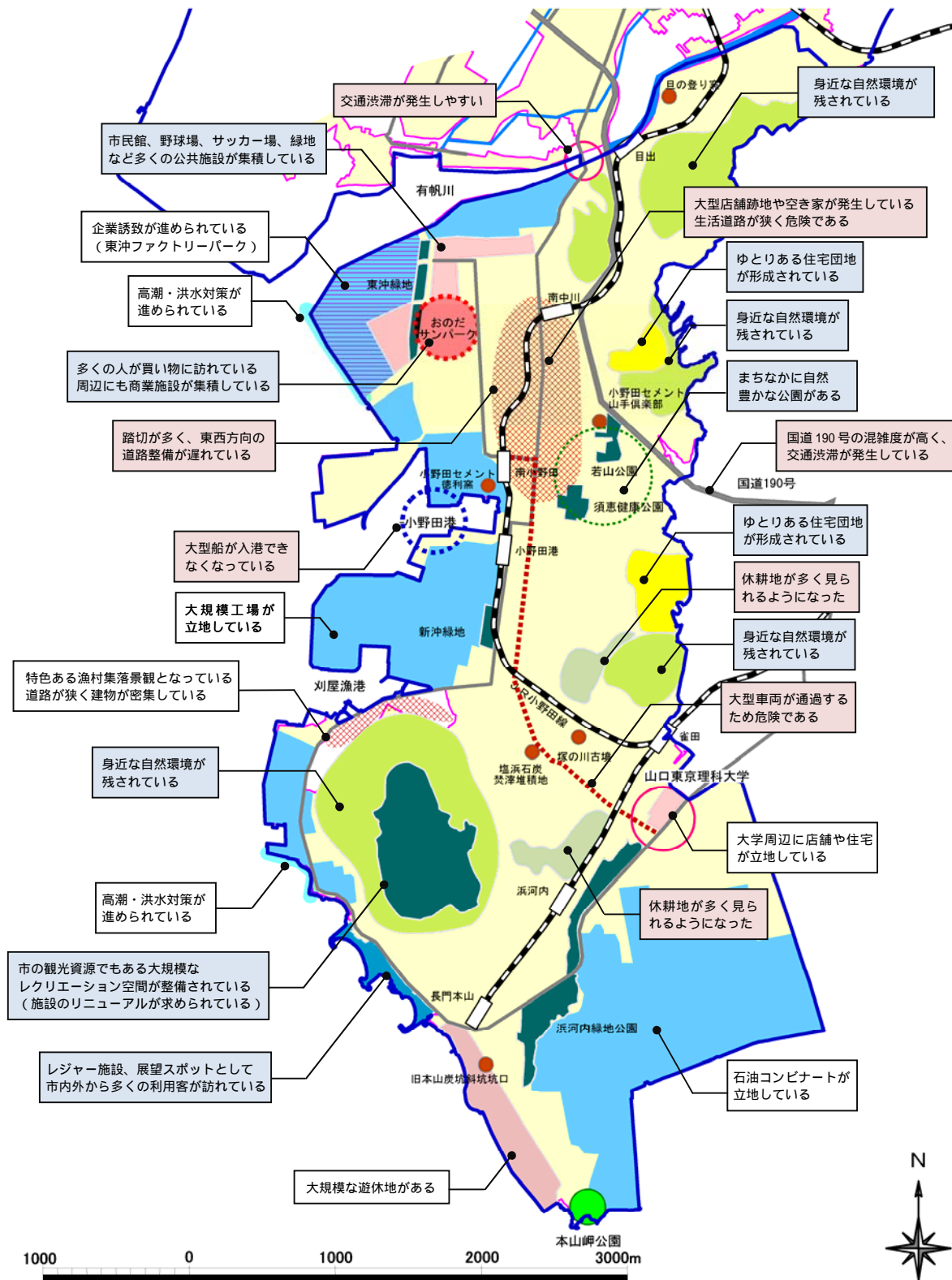
## 3 地域の特性と課題

小野田地域は、南北方向に長く市街地が形成されており、北側には公共施設や商業施設が集積する利便性の高い市街地、南側には竜王山公園やきららビーチ焼野などの交流・レクリエーション拠点が形成されています。また、西側の臨海部の工場地帯から密集した市街地、東側の丘陵地の住宅団地へとなだらかに変化する都市構造になっています。

地域の主なまちづくりの課題には次のようなものがあります。

- ◎大規模商業施設、公共施設が持つ集客力の活用
- ◎交流・レクリエーション拠点の整備充実と拠点間連携の強化
- ◎既成市街地内における生活道路の改善や計画的な住宅の建替えの促進
- ◎JR小野田線によって分断されている東西方向の連携強化
- ◎自動車の交通処理機能の強化と安全・快適な歩行者空間の確保

図 小野田地域の現況・課題図



【 凡 例 】

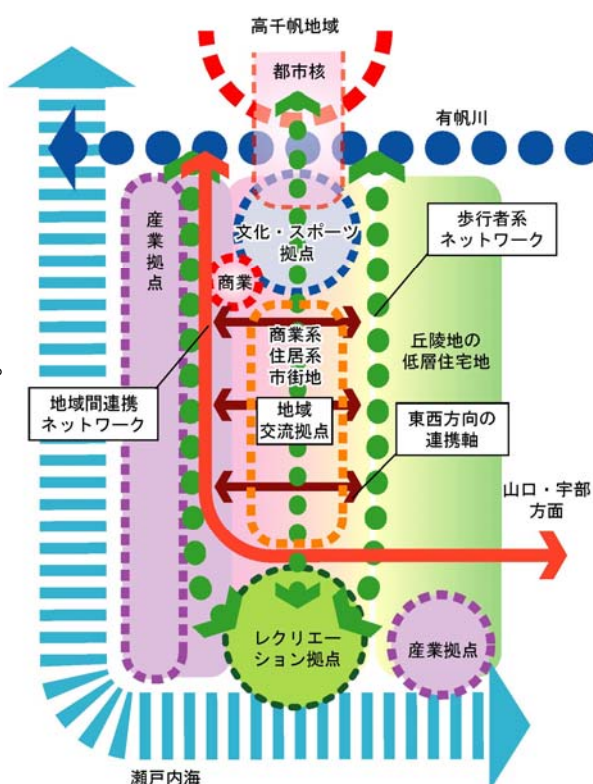
	地域区分境界		高速道路		地域の「良いところ」
	用途地域		国道		地域の「悪いところ」
	鉄道(新幹線)		県道		その他の現況・課題
	鉄道				

## 2) 地域のまちづくりの方針

小野田地域では、北側に文化施設、スポーツ施設、商業施設が集積する拠点、南側にレクリエーション拠点を配置し、南北の拠点間に挟まれる中心部分において利便性の高い市街地の創出を目指します。さらに、この利便性の高い市街地東側の丘陵地にゆとりある低層住宅地を配置し、臨海部の産業拠点から丘陵地へと土地利用が変化していく都市構造を基本とします。

南北の拠点間の連携強化と東西方向の連携強化を図るため、はしご状のネットワークの形成を図ります。このうち、南北方向のネットワークについては、海側に商業・工業系を主体としたにぎわいのあるネットワーク、丘陵地側に緑や歴史を回遊する魅力あふれるネットワークを配置し、地域全体として回遊性のある空間形成を目指します。また、東西方向のネットワークについては、未整備の道路整備を進めるとともに、住居系市街地から公共施設や大規模商業施設へのアクセス性の向上を目指します。

図 小野田地域の将来都市構造図



### 【地域の将来像】

**活力ある産業と美しい眺望を活かしたにぎわいを育むまち**

#### 【地域のまちづくり方針】

##### ■ 拠点の充実と拠点間をつなぐネットワークの充実

商業集積拠点、文化交流拠点、スポーツ拠点、レクリエーション拠点において、それぞれの特성에 応じた機能充実や施設改善を図るとともに、安全で快適に通行できる道路空間の整備やJR小野田線の活用によって、拠点間をつなぐネットワークの充実を図ります。

##### ■ 利便性の高い市街地と緑豊かな市街地の形成

公園通り一帯では、計画的な市街地更新を進め、商業施設や公共施設の集積を活かして利便性の高い生活空間の形成を図ります。

地域東側の丘陵地一帯では、残された丘陵地や農地の緑の保全に配慮しながら、低層住宅を中心とした良好な居住環境の維持に努めます。

##### ■ 住環境と調和する産業基盤の整備充実

地域内を通過する産業系の大型貨物車両の交通を円滑に処理するため、地域高規格道路山口宇部小野田連絡道路の整備を促進します。また、重要港湾小野田港の港湾施設の整備拡充を図るとともに、臨海工業地における産業機能の維持と企業誘致に努めます。



## 1 土地利用に関する方針

栄町から公園通り周辺、おのだサンパーク周辺については、市民及び地域住民の購買需要に対応できる商業機能の維持・充実を図ります。

商業集積地周辺の一般住宅地においては、生活道路などの都市基盤整備を進め、快適で利便性の高い住宅地の形成を図ります。また、木戸・刈屋地区の密集した市街地に関しては、防災上の安全性に配慮したまちづくりに努めます。また、丘陵地の専用住宅地については、低層住宅を中心とした良好な居住環境の維持を図ります。

臨海部については、道路、港湾等の産業基盤の充実、既存産業の高度化や産学公の連携等を通じて、活力ある産業機能の維持に努めます。特に、東沖ファクトリーパークにおいて、瀬戸内海に面し、小野田港に近接している強みを活かした企業の誘致を進めます。

地域内に残された農地、丘陵地については、市街地に近接する貴重な緑地として保全・活用を図ります。

## 2 交通体系に関する方針

JR小野田線については、より利用しやすく、市街地の一体性を強化できるような環境整備について検討します。また、おのだサンパーク、市民館、竜王山公園、きららビーチ焼野などの主要施設を連絡する道路を中心に、自転車・歩行者空間の整備を図ります。

山口宇部小野田連絡道路については、地域間の連携強化、国道190号等の慢性的な渋滞解消、山口・宇部・小野田地区の連絡強化等を図るため整備を促進します。また、南北方向及び東西方向の連携強化、交通渋滞緩和や歩行者の危険性解消を図るため、必要に応じて道路拡幅、歩道設置、交差点改良等によって、安全で円滑な交通環境の整備に努めます。

その他、重要港湾小野田港については、需要増大を図るとともに、港湾施設の整備拡充を促進します。

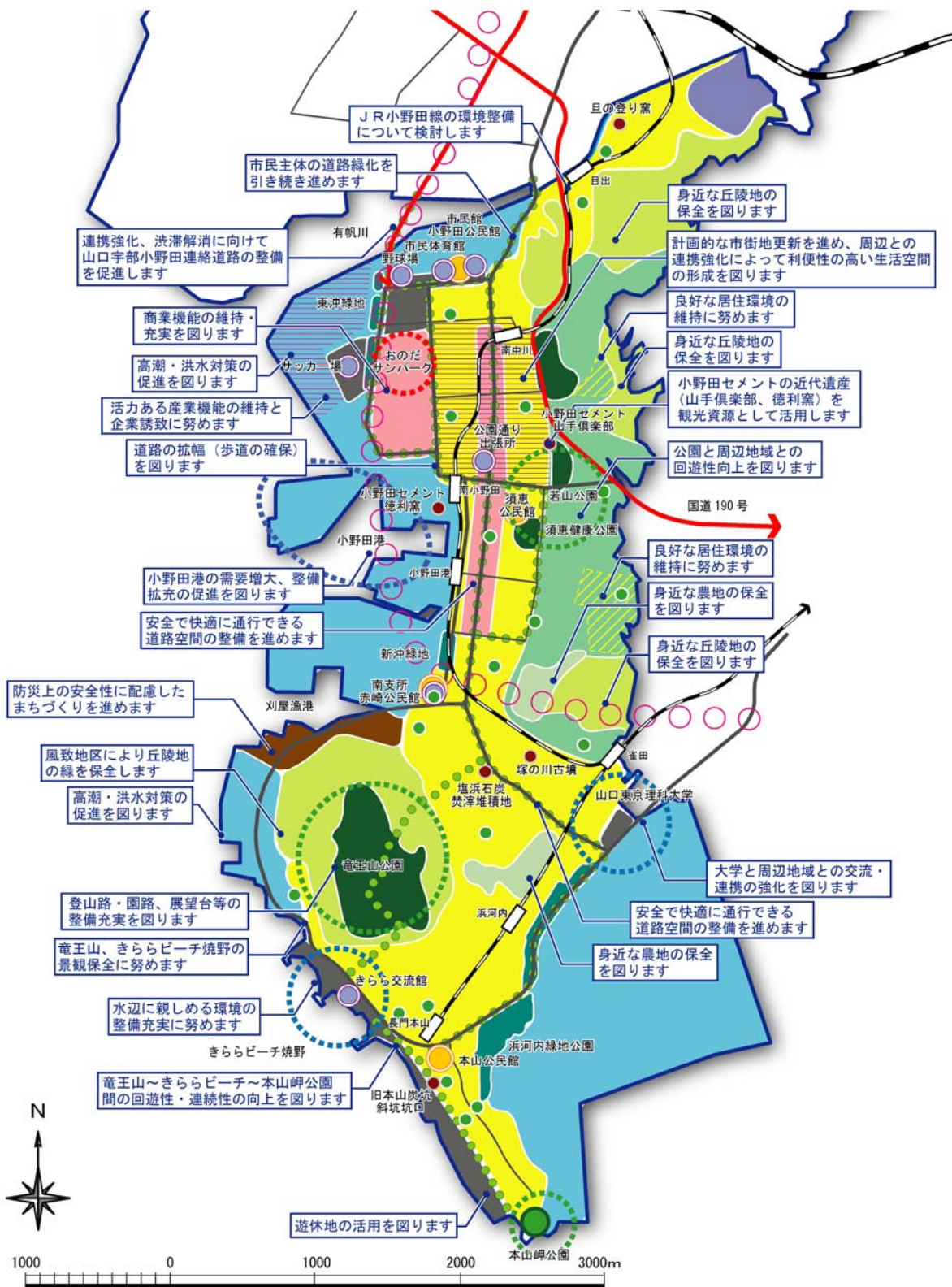
## 3 都市環境に関する方針

回遊性の高い市街地を形成するため、サッカー場・東沖緑地から、若山公園・須恵健康公園を経て、竜王山公園にいたる緑のネットワークの形成を図ります。また、焼野海岸から本山岬公園までの海岸の連続性を活かした水辺のネットワークの形成を図り、きららビーチ焼野から周辺の公園や交流施設までの回遊性の向上を図ります。また、街なかを歩く人々が憩える空間を確保するため、道路沿いの未利用地や歩道の一部を活かしたポケットパークや広場の設置を進めます。

竜王山公園では、登山道や園路の整備充実を図り、より多くの人々に利用される公園づくりを進めます。また、若山公園、須恵健康公園では、桜をはじめとする植樹の管理、運動施設の整備充実に努めます。その他、既存の公園・緑地についても、より多くの人々に利用されるよう、利用者のニーズに対応した利用方法や施設の整備充実を図ります。



図 小野田地域のまちづくり方針図



【凡 例】

一般住宅地	その他施設用地	拠点となる緑	鉄道
専用住宅地	農地	近隣公園	地域高規格道路 (計画)
農村集落地	山地	街区公園	主要幹線道路
漁村集落地	丘陵地	歴史資源 (文化財)	幹線道路
複合業務市街地	河川	地域コミュニティ拠点	補助幹線道路
商業集積地	ゴルフ場	その他主要な施設	歩行者ネットワーク
臨海工業地	公園 (地区公園以上)		
内陸工業地	都市緑地		

## (2) 高千帆地域

### 1) 地域の現況と課題

#### 1 地域の現況

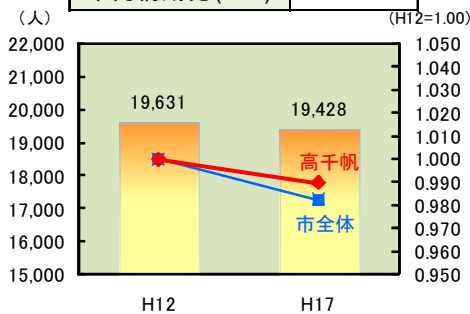
- ・高千帆地域では、JR小野田駅周辺や有帆川沿いの平坦地に市街地が形成され、農地・丘陵地がその周辺を囲むように広がっています。
- ・丘陵地では、良好な住宅団地や大規模な工業団地の造成が行われ、現在、高速道路インターチェンジ（IC）に近接する強みを活かした企業誘致が進められています。
- ・他の地域と比べると人口減少の速度は緩やかであり、若い世代も多い地域となっています。駅前では高層マンションの建設も行われています。
- ・農地と市街地が混在するような形で用途地域が指定されており、用途地域縁辺部でミニ開発が進む一方で、用途地域内に低未利用地が多く残されていることが問題となっています。
- ・JR小野田駅周辺には、市役所などの行政施設のほか、金融・医療施設も多く集積しています。大規模な商業施設は国道190号沿道やIC周辺に立地していますが、これら商業施設は駅前や市街地からも近いという特徴があります。
- ・地域北側の江汐公園は、市内外から多くの人々が訪れる場所となっています。
- ・海岸沿いや河口部近くには、高潮や洪水で浸水する危険性が高い地区があり、現在、護岸整備による対策が進められています。

図 高千帆地域位置図



■ 高千帆地域の人口

項目	高千帆
H12人口	19,631
H17人口	19,428
H17/H12	0.990
65歳以上構成比	23.0%
市内構成比(H17)	29.3%



(資料：国勢調査)

■ 高千帆地域の土地利用構成

区分	面積 (ha)	構成比 (%)
住宅用地	295	11.3%
商業用地	35	1.4%
工業用地	78	3.0%
公益施設用地	52	2.0%
公共空地	67	2.6%
交通施設用地	225	8.6%
その他の空地	201	7.7%
田	372	14.3%
畑 (樹園地を除く)	45	1.7%
畑 (樹園地)	12	0.5%
山林	1,048	40.1%
水面	116	4.4%
その他の自然地	66	2.5%
合計	2,614	100.0%

(資料：都市計画基礎調査)

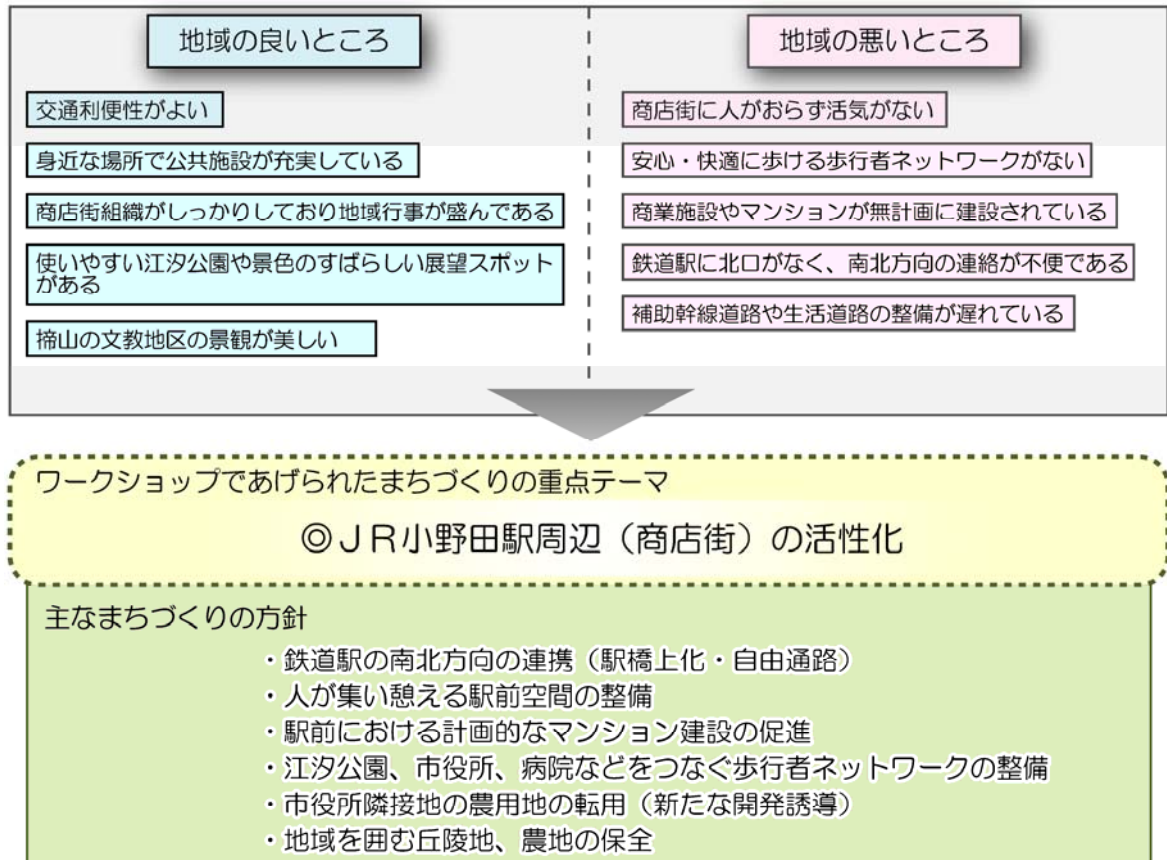
## 2 地域住民の意見

### ●市民アンケートより

市民アンケートでは、マンション建設による居住環境の悪化や身近な里山の減少を懸念する住民が多く、生活道路や下水道の整備を必要とする割合が高い、という特徴が見られました。

### ●ワークショップ意見より

地域別ワークショップでは、地域の良いところ・悪いところ、まちづくりのテーマが次のようにまとめられました。



## 3 地域の特性と課題

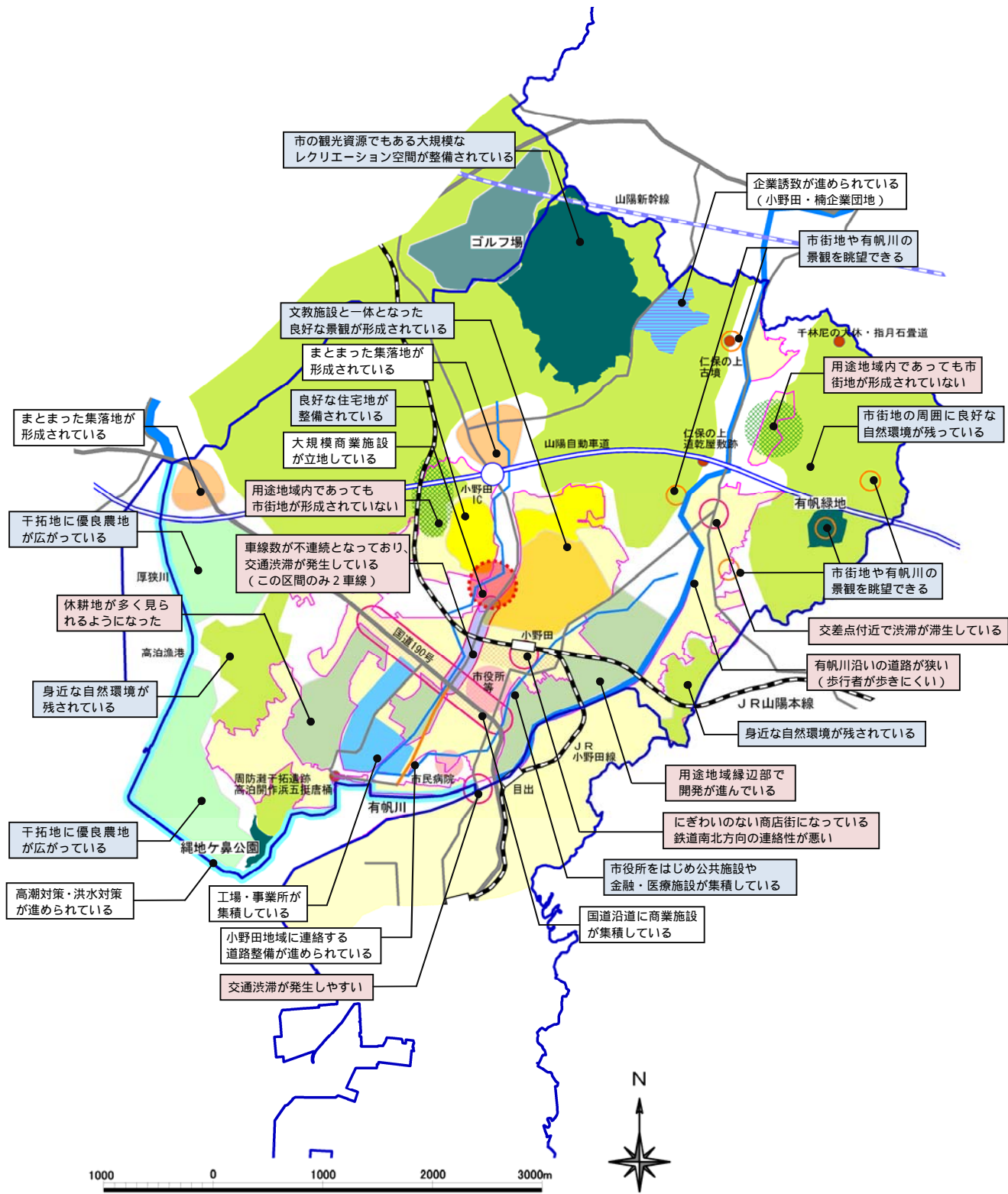
高千帆地域は、JR小野田駅を中心に市街地が形成されていますが、鉄道利用客の減少や商店街の低迷により、駅周辺の拠点性が低下しています。また、用途地域縁辺部や幹線道路沿道で開発が行われ、低密度な市街地が拡大しつつあります。

地域の主なまちづくりの課題には次のようなものがあります。

- ◎ JR小野田駅周辺における低未利用地の活用と高度利用の促進
- ◎ 大規模商業施設、公共施設が持つ集客力の活用
- ◎ 優良農地や丘陵地の保全と無秩序な市街地拡大の抑制
- ◎ JR小野田駅を玄関口とした、歩いて楽しい空間づくりの推進



図 高千帆地域の現況・課題図



【 凡 例 】

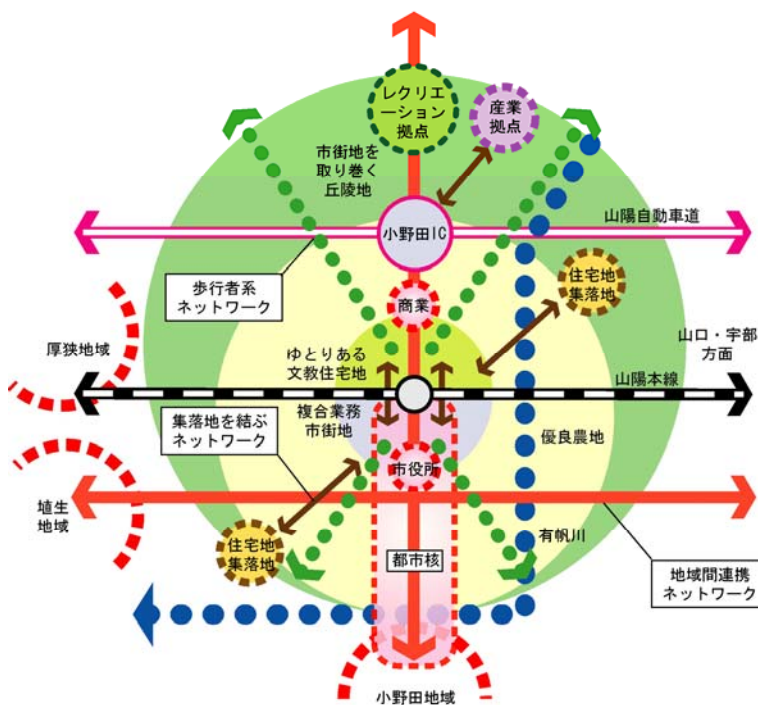
地域区分境界	高速道路	地域の「良いところ」
用途地域	国道	地域の「悪いところ」
鉄道(新幹線)	県道	その他の現況・課題
鉄道		

## 2) 地域のまちづくりの方針

高千帆地域では、JR小野田駅周辺を中心に歩いて暮らせるまちづくりを進め、にぎわいのある快適な市街地の創出を目指します。

JR小野田駅南側には、市役所を中心として土地の有効活用・高密度化を促進する複合業務市街地、北側にはゆとりある文教住宅地を配置し、南北間の連携強化を図ります。また、JR小野田駅周辺を中心として農地と山林が取り囲む同心円状の都市構造を基本とし、郊外部に分布する住宅地や集落地、産業拠点、レクリエーション拠点、さらに、周辺地域へと放射状に連携するネットワークを形成します。

図 高千帆地域の将来都市構造図



### 【地域の将来像】

**快適で便利なまちなかを多くの人々が行き交うまち**

#### 【地域のまちづくり方針】

##### ■小野田駅周辺における都市核にふさわしい集積促進

JR小野田駅の交通結節点機能の強化、駅前商店街の活性化、そして駅周辺地区における土地の有効活用・高密度化の促進により、本市の都市核にふさわしい機能集積を図ります。また、各種イベントの開催やポケットパーク・広場の設置等により、多くの人々が行き交う駅前空間づくりを目指します。

##### ■小野田駅を起点とするネットワークの充実

JR小野田駅を起点として、周辺地域や周辺都市に連絡する道路や公共交通の充実を図ります。また、歩いて楽しいまちづくりを目指して、JR小野田駅から、市役所、市民病院などの公共施設や江汐公園などの公園を回遊する歩行者ネットワークの整備を図ります。

##### ■良好な住環境、自然環境の保全

JR小野田駅北側の住宅団地については、周辺の文教施設と一体となったゆとりある居住環境の保全を図ります。また、地域を流れる有帆川や、市街地周辺の農地、丘陵地については、自然環境の保全を図るとともに、市民の憩いや交流の場として活用を図ります。



## 1 土地利用に関する方針

JR小野田駅周辺では、行政・業務施設や鉄道駅に近接する利便性を活かして、商業業務施設の集積促進や計画的な中高層マンション等の建設促進を図ります。また、小野田駅前土地区画整理事業については、事業手法の再検討も含めて早期完了に努めます。国道190号沿道やIC周辺の大型商業施設が立地する地区については、市民及び地域住民の購買需要に対応できる商業機能の維持・充実を図り、郊外部に向かってスプロール状に商業施設が拡散することのないよう、立地を規制する手法の導入も検討します。

駅北側の丘陵地の専用住宅地については、低層住宅を中心とした良好な居住環境の維持に努めます。その他の一般住宅地においては、生活道路や下水道等の都市基盤整備を進め、快適で利便性の高い住宅地の形成を図ります。丘陵地内に造成された大規模な工場、工業団地については、周辺の自然環境や居住環境と調和する工業地形成を図ります。このうち、小野田・楠企業団地では、山陽自動車道に近接している強みを活かした企業の誘致に努めます。

市街地の周辺に広がる農地については、新たな市街化を抑制するとともに、農地がもつ生産、環境保全、防災などの多面的機能の保全を図ります。また、市街地の背後に広がる山地・丘陵地については、良好な自然環境を保全するとともに、自然散策の場等として保全・活用を図ります。

## 2 交通体系に関する方針

JR小野田駅における交通結節点機能の強化、バリアフリー化及び南北通路の整備を進め、分かりやすく、安全に公共交通機関が利用できるよう改善を図ります。また、誰もが楽しく歩いて暮らせるまちづくりを目指し、駅から市役所や市民病院などに連絡する道路や、公園、丘陵地、河川をつなぐネットワークにおいて、歩道の設置や自転車・歩行者空間の整備を図ります。

山口宇部小野田連絡道路については、地域間の連携強化、国道190号等の慢性的な渋滞解消、山口・宇部・小野田地区の連絡強化等を図るため整備を促進します。また、適正な市街地形成を図るため、市街地の骨格となる道路の整備促進を図ります。一方、将来も市街化の見込みが低い郊外部に配置された路線については、今後、住民との合意形成、関係機関との調整を図りつつ、計画の見直しも検討します。

## 3 都市環境に関する方針

市街地から公園までの回遊性を活かした緑のネットワーク、そして、有帆川における水辺のネットワークの形成を図り、分散する市街地を緑や水辺がつなぐ都市構造を創出します。また、街なかを歩く人々が憩える空間を確保するため、道路沿いの未利用地や歩道の一部を活かしたポケットパークや広場の設置を進めます。

江汐公園では、子供からお年寄りまでが安心・快適に過ごせるような施設整備に努め、豊かな自然を活かした憩いの場として利用される公園づくりを進めます。縄地ヶ鼻公園では、芝生広場や休養施設の充実や快適な水辺空間を保全し、散策や野外レクリエーションなどを楽しめる公園づくりを進めます。また、有帆緑地では、緑のリサイクルの場や環境学習の場を整備し、市民の憩いの場である「菩提寺山市民の森」と一体となった魅力ある緑地の創造を図ります。その他、身近な公園が不足している地区では、新たな公園の整備を図るとともに、既存の公園についても、より多くの人々に利用されるよう、利用者のニーズに対応した利用方法や施設の整備充実に努めます。

有帆川については、防災面、環境面で必要となる対策も考慮しながら、親水空間の整備や憩いの場の整備等を図るとともに、連続性のある河川景観の形成を目指します。



### (3) 厚狭地域

#### 1) 地域の現況と課題

##### 1 地域の現況

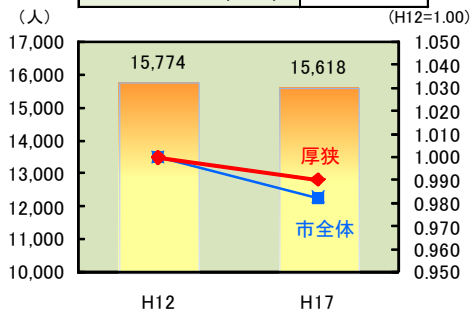
- ・厚狭地域は、古代から人が住み着いた地域であり、古墳などの文化財や寝太郎関連の歴史資源のほか、厚狭毛利家ゆかりの史跡や旧山陽道宿場町（半宿）の街並みなどが数多く残されています。
- ・主な市街地は、JR厚狭駅周辺の盆地部と厚狭川河口部にまとまって形成されており、農地・丘陵地がその周辺を囲むように広がっています。丘陵地にはいくつものゴルフ場があるほか、工業団地が造成され、多くの企業が立地しています。
- ・他の地域と比べると人口減少の速度は緩やかであり、駅前では高層マンションの建設も行われています。
- ・JR厚狭駅周辺には、行政施設のほか、文化・金融施設も多く集積していますが、施設の老朽化等も指摘されています。
- ・用途地域はJR厚狭駅周辺に指定されており、厚陽地区などの集落は用途地域の指定が行われていません。
- ・JR厚狭駅南側では、土地区画整理事業により新市街地形成が進められており、今後の高度利用が期待されています。JR厚狭駅北側では、部分的な宅地開発により市街地が拡大していますが、用途地域内であっても、宅地化が進んでおらず、都市基盤施設の整備も進んでいない地区が見られます。

図 厚狭地域位置図



■ 厚狭地域の人口

項目	厚狭
H12人口	15,774
H17人口	15,618
H17/H12	0.990
65歳以上構成比	25.1%
市内構成比(H17)	23.6%



(資料：国勢調査)

■ 厚狭地域の土地利用構成

区分	面積 (ha)	構成比 (%)
住宅用地	296	4.5%
商業用地	13	0.2%
工業用地	130	2.0%
公益施設用地	72	1.1%
公共空地	36	0.6%
交通施設用地	308	4.7%
その他の空地	599	9.2%
田	666	10.2%
畑 (樹園地を除く)	71	1.1%
畑 (樹園地)	30	0.5%
山林	4,043	61.9%
水面	148	2.3%
その他の自然地	115	1.8%
合計	6,529	100.0%

(資料：都市計画基礎調査)



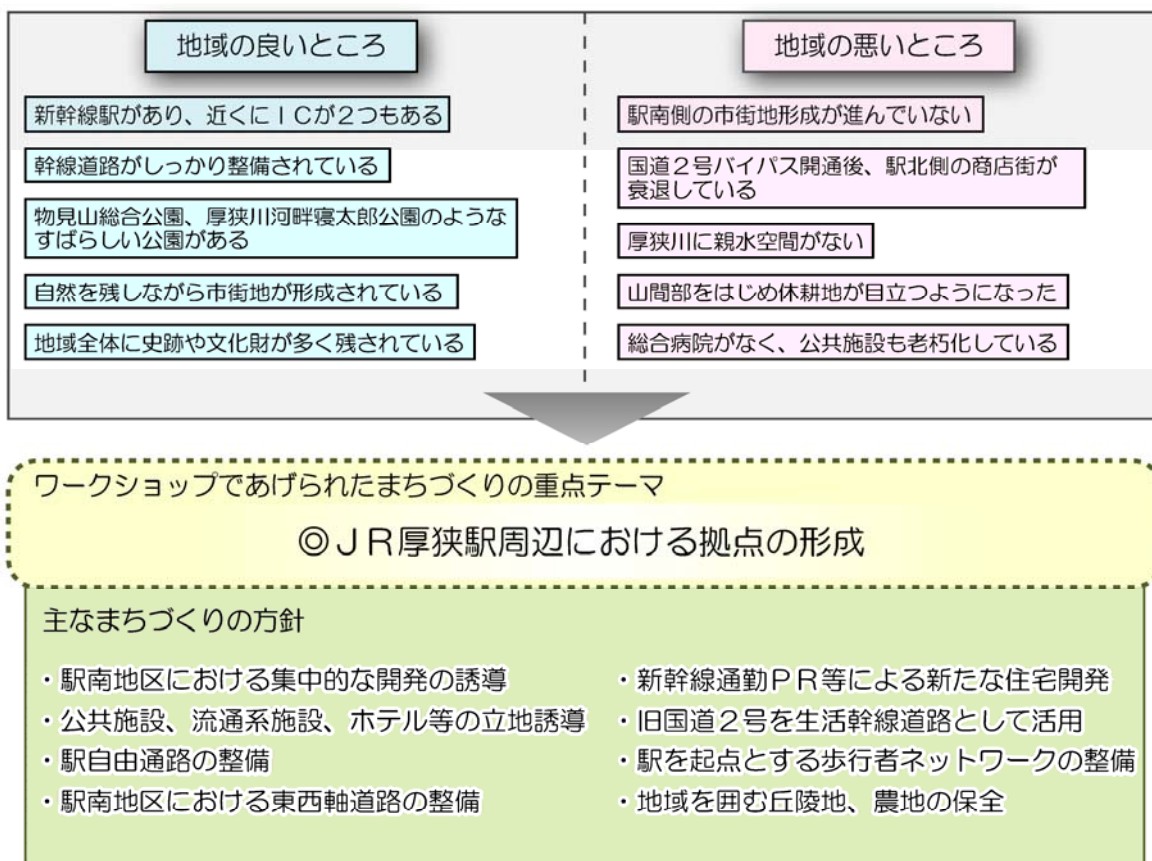
## 2 地域住民の意見

### ●市民アンケートより

市民アンケートでは、空き家の増加や農地の減少を懸念する住民が多く、医療福祉施設を必要とする割合が高い、という特徴が見られました。

### ●ワークショップ意見より

地域別ワークショップでは、地域の良いところ・悪いところ、まちづくりのテーマが次のようにまとめられました。

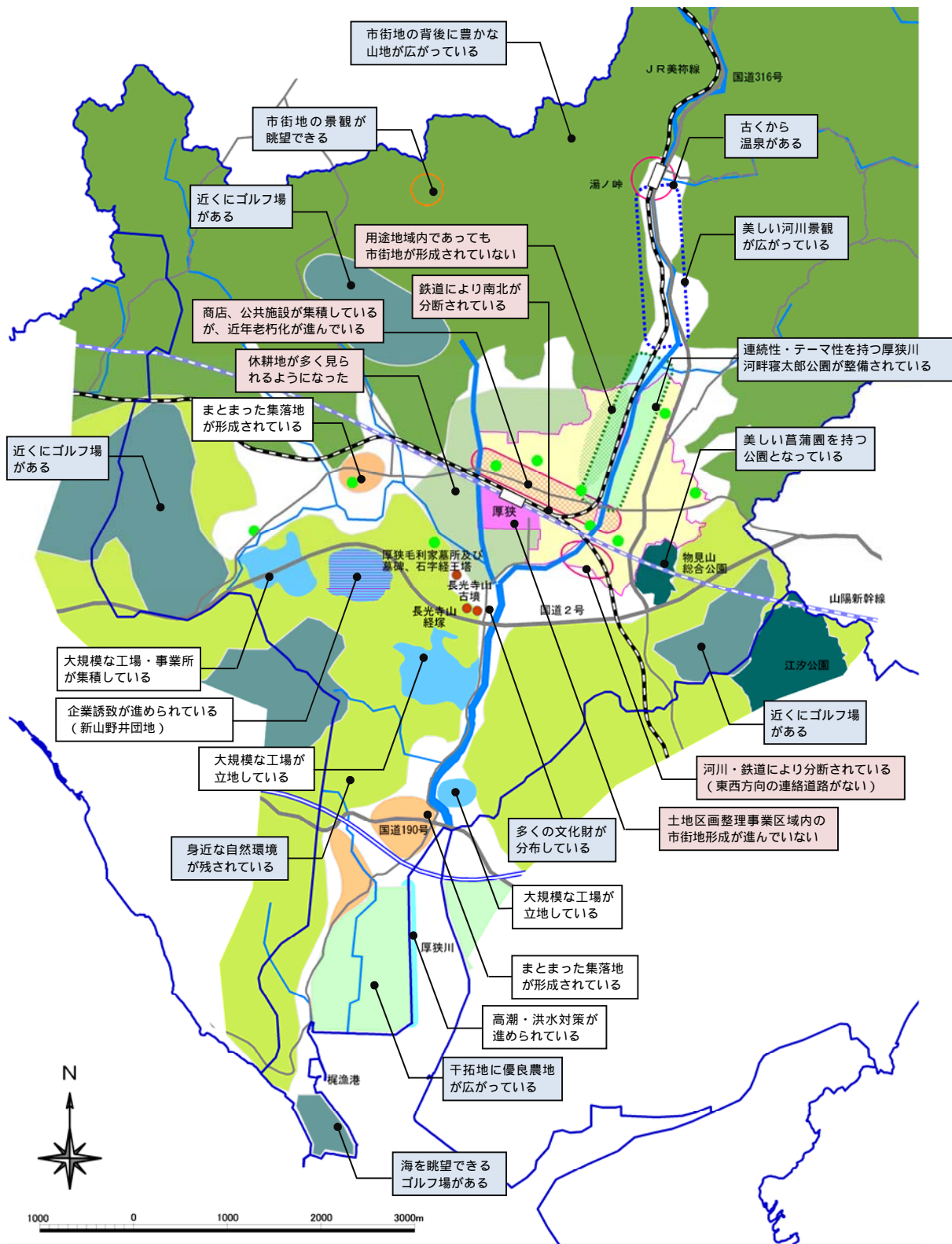


## 3 地域の特性と課題

厚狭地域は、多くの歴史資源を持つ地域であり、JR厚狭駅を中心とするコンパクトな市街地や自然豊かな集落地の周囲を美しい田園風景が囲んでいます。なお、JR厚狭駅周辺では、市街地が南北に分断されており、駅北側の商店街の低迷と駅南側の新市街地形成の遅れが問題となっています。地域の主なまちづくりの課題には次のようなものがあります。

- ◎ JR厚狭駅南北方向の連携強化
- ◎ JR厚狭駅南部地区における新市街地形成の促進
- ◎ 地域を囲む優良農地や丘陵地の保全
- ◎ 歴史資源と調和するまちづくりの推進

図 厚狭地域の現況・課題図



【 凡 例 】

	地域区分境界		高速道路		地域の「良いところ」
	用途地域		国道		地域の「悪いところ」
	鉄道(新幹線)		県道		その他の現況・課題
	鉄道				

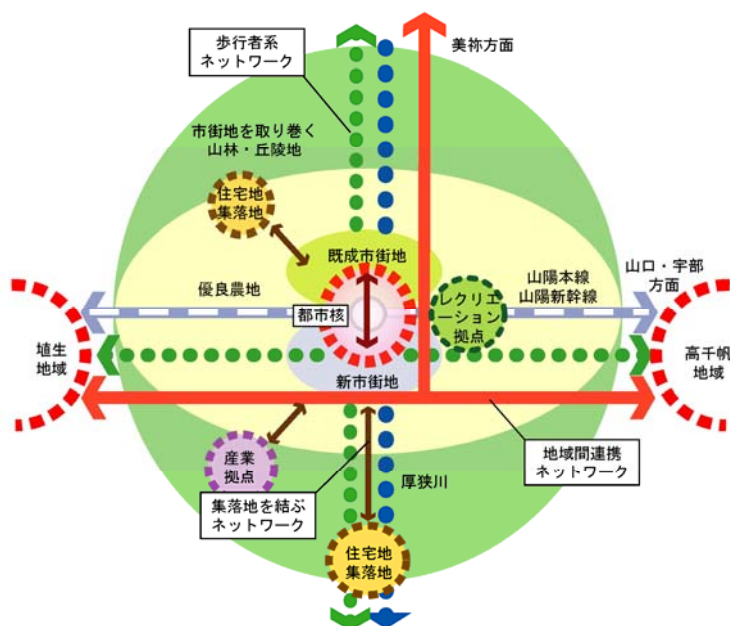


## 2) 地域のまちづくりの方針

厚狭地域では、多くの歴史資源や美しい田園風景を活かして、テーマ性・回遊性を持った市街地の創出を目指すとともに、新幹線駅を活かした新しい市街地の創出を目指します。また、JR厚狭駅周辺を中心として農地と山林が取り囲む同心円状の都市構造を基本とし、郊外部に分布する住宅地や集落地、産業拠点、レクリエーション拠点、さらに、周辺地域へと放射状に連携するネットワークを形成します。

JR厚狭駅周辺においては、南北それぞれの特性に合ったまちづくりを進めるとともに、南北方向の一体性強化を図ることで、本市の都市核にふさわしい都市機能集積を進めます。

図 厚狭地域の将来都市構造図



### 【地域の将来像】

**豊かな自然と長い歴史に抱かれた個性と魅力があふれるまち**

### 【地域のまちづくり方針】

#### ■ 厚狭駅周辺における都市核にふさわしい集積促進

JR厚狭駅南側における新市街地形成の促進と、北側の既存市街地との一体性強化により、本市の都市核にふさわしい機能集積を図ります。駅南側については、街区の再編も視野に入れながら、新幹線駅という強みを活かした住宅開発や施設立地誘導を図ります。

#### ■ 歴史資源の保全活用と資源を巡る回遊性の向上

古墳時代から近世までの歴史の中で育み残されてきた史跡や建築物の保全を図るとともに、これら歴史資源を回遊できるネットワークの形成を図ります。また、歴史資源周辺においては、それぞれが持つ歴史や個性にふさわしい空間整備を図ります。

#### ■ 良好な田園環境の保全

JR厚狭駅周辺におけるコンパクトな市街地を維持し、周辺の農地、丘陵地の保全を図ります。また、点在する集落地においては、田園環境と調和するゆとりある居住環境の保全を図ります。

## 1 土地利用に関する方針

JR厚狭駅周辺では、行政・業務施設や鉄道駅に近接する利便性を活かして、商業業務施設の集積促進や計画的な中高層マンション等の建設促進を図ります。特に、都市基盤施設が整備された駅南側の地区については、快適な都市型住宅や商業業務施設の建設を誘導し、計画的に複合型の土地利用形成を進めます。

JR厚狭駅周辺の一般住宅地においては、生活道路や下水道等の都市基盤整備を進め、快適で利便性の高い住宅地の形成を図ります。また、駅北側の専用住宅地については、低層住宅を中心とした良好な居住環境の維持に努め、用途地域の指定のない区域の農村集落地については、周辺の営農環境と調和の取れた良好な居住環境の整備に努めます。

丘陵地内に造成された大規模な工場、工業団地については、周辺の自然環境や居住環境と調和する産業空間の形成を図ります。このうち、新山野井団地では、山陽自動車道、山陽新幹線、国道2号厚狭・植生バイパスに近接している強みを活かした企業の誘致に努めます。

市街地の周辺に広がる農地については、新たな市街化を抑制するとともに、農地がもつ生産、環境保全、防災などの多面的機能の保全を図ります。また、市街地の背後に広がる山地・丘陵地については、良好な自然環境を保全するとともに、自然散策の場等として保全・活用を図ります。

### 厚狭駅南の将来イメージ



## 2 交通体系に関する方針

JR厚狭駅における交通結節点機能の強化、南北方向の連絡機能の改善を進め、便利で安全に公共交通機関が利用できる環境改善を図ります。また、市街地内の主要経路における歩道の設置、公園・緑地、歴史資源を回遊する自転車・歩行者空間の整備を図ります。

適正な市街地形成を図るため、市街地の骨格となる道路の整備促進を図りますが、将来も市街化の見込みが低い郊外部に配置された路線については、今後、住民との合意形成、関係機関との調整を図りつつ、計画の見直しも検討します。

### 3 都市環境に関する方針

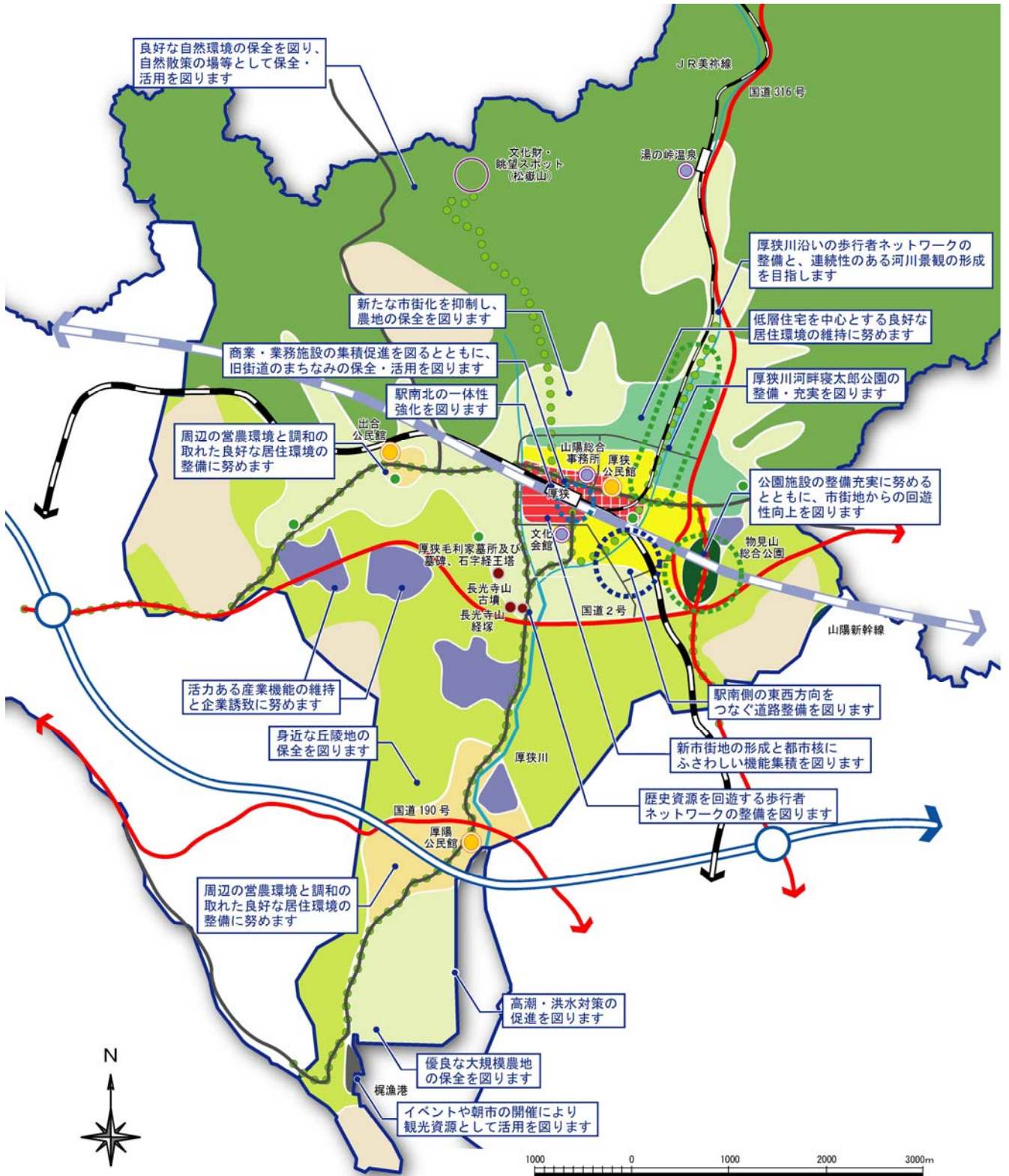
市街地から公園までの回遊性を活かした緑のネットワーク、そして、厚狭川における水辺のネットワークの形成を図り、分散する市街地や集落地を緑や水辺がつなぐ都市構造を創出します。また、旧山陽道の街並みや厚狭毛利ゆかりの史跡などの地域固有の歴史資源を活用し、テーマ性やストーリー性を持たせた回遊ネットワークの整備充実を図ります。

物見山総合公園では、キャンプ場施設や散策路の整備充実に努めるとともに、市街地から公園までの回遊性を高め、より多くの人々に利用される公園づくりを進めます。また、既存の公園についても、より多くの人々に利用されるよう、利用者のニーズに対応した利用方法や施設の整備充実に努めます。

厚狭川については、防災面、環境面で必要となる対策も考慮しながら、親水空間の整備や憩いの場の整備等を図るとともに、連続性のある河川景観の形成を目指します。



図 厚狭地域のまちづくり方針図



【凡 例】			
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:yellow;"></span> 一般住宅地	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:grey;"></span> その他施設用地	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; border:1px dashed green; border-radius:50%;"></span> 拠点となる緑	<span style="display:inline-block; width:15px; border-bottom:2px solid blue;"></span> 鉄道（新幹線）
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:lightgreen;"></span> 専用住宅地	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:lightyellow;"></span> 農地	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:lightgreen; border-radius:50%;"></span> 近隣公園	<span style="display:inline-block; width:15px; border-bottom:2px solid black;"></span> 鉄道
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:lightyellow;"></span> 農村集落地	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:lightgreen;"></span> 山地	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:lightgreen; border-radius:50%;"></span> 街区公園	<span style="display:inline-block; width:15px; border-bottom:2px solid blue;"></span> 高速自動車道路
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:lightgreen;"></span> 漁村集落地	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:lightgreen;"></span> 丘陵地	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:lightgreen; border-radius:50%;"></span> 歴史資源（文化財）	<span style="display:inline-block; width:15px; border-bottom:2px solid red;"></span> 主要幹線道路
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:lightgreen;"></span> 複合業務市街地	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:lightblue;"></span> 河川	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:lightyellow; border-radius:50%;"></span> 地域コミュニティ拠点	<span style="display:inline-block; width:15px; border-bottom:2px solid black;"></span> 幹線道路
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:lightgreen;"></span> 商業集積地	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:lightyellow;"></span> ゴルフ場	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:lightgreen; border-radius:50%;"></span> その他主要な施設	<span style="display:inline-block; width:15px; border-bottom:2px solid grey;"></span> 補助幹線道路
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:lightgreen;"></span> 臨海工業地	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:lightgreen;"></span> 公園（地区公園以上）		<span style="display:inline-block; width:15px; border-bottom:2px dashed green;"></span> 歩行者ネットワーク
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:lightgreen;"></span> 内陸工業地	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:lightgreen;"></span> 都市緑地		

## ( 4 ) 殖生地域

### 1 ) 地域の現況と課題

#### 1 地域の現況

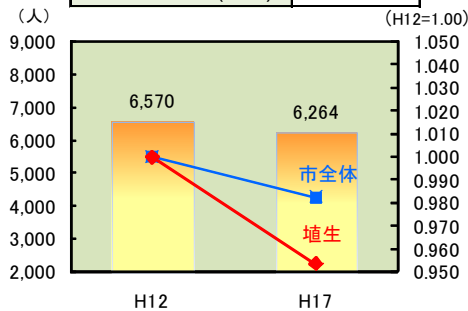
- ・ 殖生地域では、市の平均以上に人口減少が進んでおり、高齢化率も非常に高くなっています。
- ・ 主な市街地は殖生漁港周辺と海岸沿いに形成され、その背後に山地が広がっています。このうち、漁港周辺の市街地は、道路が狭く、建物が密集した状態となっています。
- ・ 以前は国道2号における慢性的な交通混雑が問題となっていました。厚狭・殖生バイパスの開通により大幅に改善されました。
- ・ 地域内に商業施設や医療・福祉施設などの生活関連施設が少ないことが問題となっていますが、その一方で、観光農園、飲食施設などの観光資源は数多く分布しています。

図 殖生地域位置図



■ 殖生地域の人口

項目	殖生
H12人口	6,570
H17人口	6,264
H17/H12	0.953
65歳以上構成比	27.4%
市内構成比(H17)	9.5%



(資料：国勢調査)

■ 殖生地域の土地利用構成

区分	面積 (ha)	構成比 (%)
住宅用地	122	5.0%
商業用地	6	0.3%
工業用地	14	0.6%
公益施設用地	46	1.9%
公共空地	6	0.2%
交通施設用地	167	6.8%
その他の空地	367	14.9%
田	197	8.0%
畑 (樹園地を除く)	72	2.9%
畑 (樹園地)	12	0.5%
山林	1,310	53.2%
水面	45	1.8%
その他の自然地	99	4.0%
合計	2,463	100.0%

(資料：都市計画基礎調査)



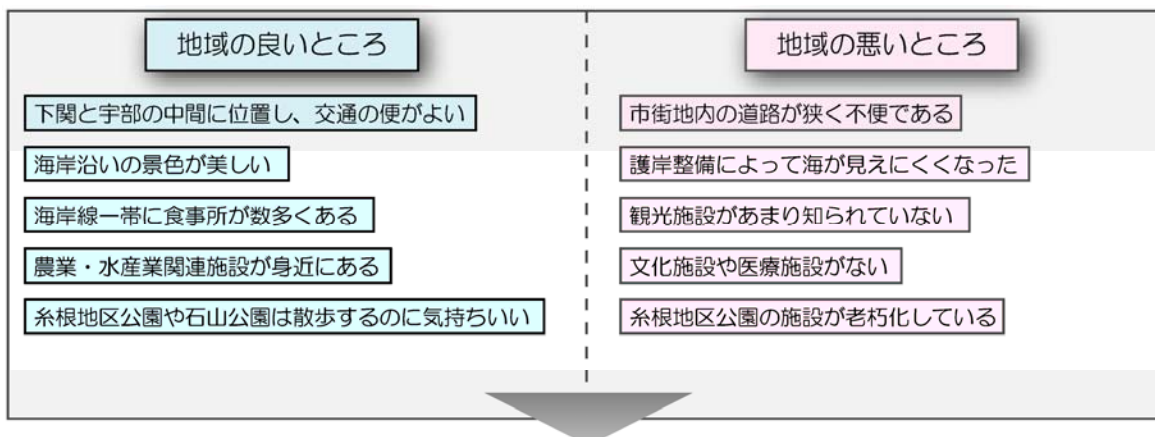
## 2 地域住民の意見

### ●市民アンケートより

市民アンケートでは、自然の減少を懸念する住民が多く、下水道の整備を必要とする割合が高い、という特徴が見られました。

### ●ワークショップ意見より

地域別ワークショップでは、地域の良いところ・悪いところ、まちづくりのテーマが次のようにまとめられました。



ワークショップであげられたまちづくりの重点テーマ

### ◎地産地消ができるまちづくり

主なまちづくりの方針

- ・花の海、系根地区公園の一体的利用（住民参加による公園、施設の維持管理）
- ・地産地消の拠点整備（市民農園、朝市、釣り堀等）
- ・国道190号（旧国道2号）から市街地にアクセスする骨格道路の整備
- ・食事所をつなぐグルメロードの整備
- ・海を展望できるスポットや潮干狩りの場の整備
- ・ホテル生息地、石山公園の活用

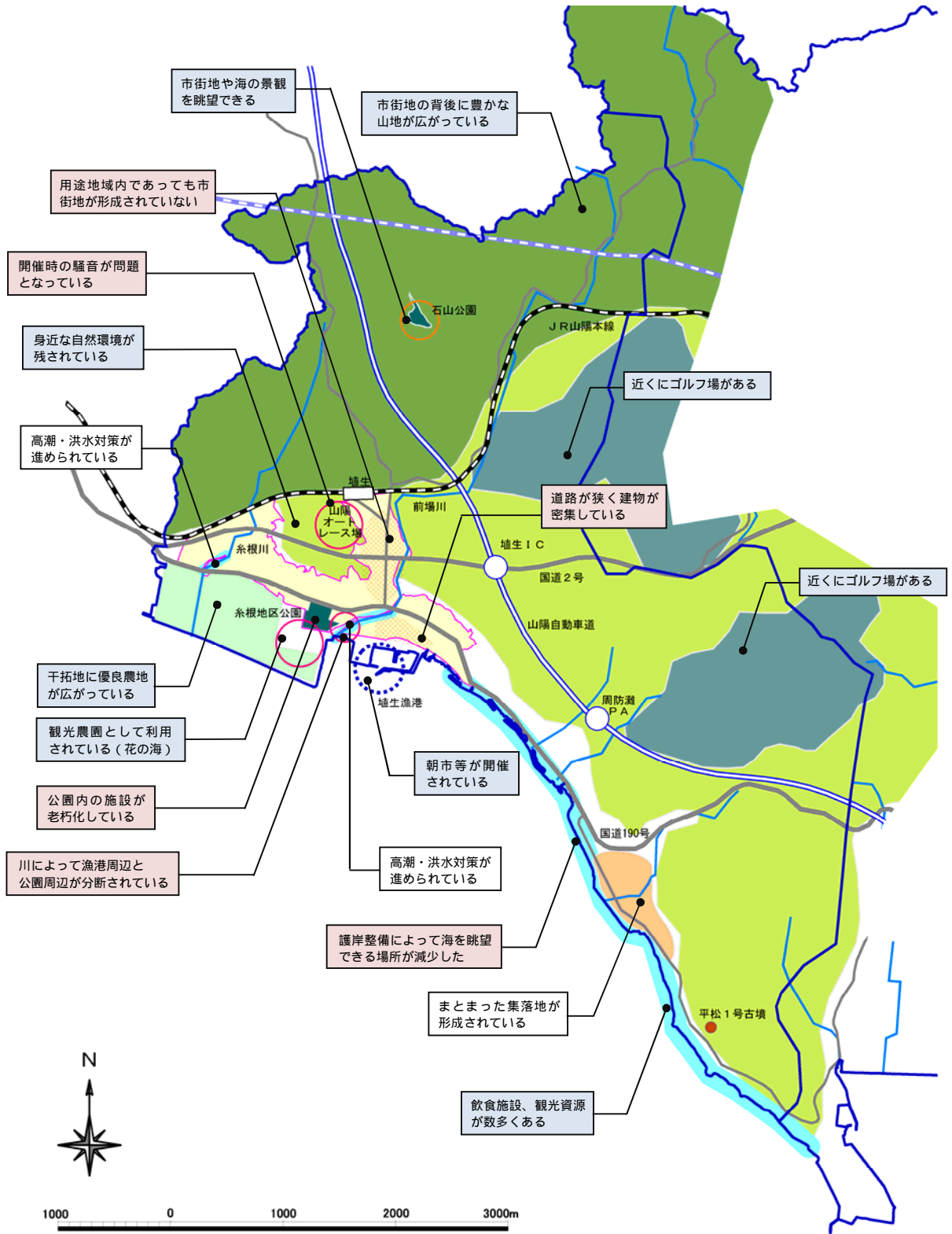
## 3 地域の特性と課題

埴生地域は、海岸に面して市街地や集落地が分布し、その背後に丘陵地が広がる都市構造となっています。海岸沿いの飲食施設や観光施設には多くの人々が訪れていますが、拠点としてのまとまりや回遊性の面での充実が必要とされています。

地域の主なまちづくりの課題には次のようなものがあります。

- ◎地域内の観光資源のネットワーク化と観光拠点としての整備
- ◎密集した市街地内における道路の整備
- ◎海岸、山林、優良農地の保全
- ◎第1次産業と連携したまちづくりの推進

図 殖生地域の現況・課題図



【 凡 例 】			
	地域区分境界		地域の「良いところ」
	用途地域		地域の「悪いところ」
	鉄道(新幹線)		その他の現況・課題
	鉄道		
	高速道路		
	国道		
	県道		



## 1 土地利用に関する方針

埴生漁港周辺の密集した市街地については、道路空間確保や不燃化促進等により、防災上の安全性に配慮したまちづくりを進めます。国道 190 号（旧国道 2 号）北側の一般市街地においては、生活道路等の都市基盤整備を進め、快適で利便性の高い住宅地の形成を図ります。また、用途地域の指定のない区域の農村集落地については、周辺の営農環境と調和の取れた良好な居住環境の整備に努めます。

市街地の周辺に広がる農地については、新たな市街化を抑制するとともに、農地がもつ生産、環境保全、防災などの多面的機能の保全を図ります。また、市街地の背後に広がる山地・丘陵地については、良好な自然環境を保全するとともに、自然散策の場等として保全・活用を図ります。

## 2 交通体系に関する方針

JR 埴生駅から市街地及び埴生漁港へと連絡する南北方向の道路整備を図るとともに、適正な市街地形成を図るため、市街地の骨格となる道路の整備促進を図ります。特に、建物が密集する埴生漁港周辺の市街地においては、防災上の安全性を重視しつつ、道路空間の確保に努めます。

また、市街地内の主要な移動経路における歩道の設置を進めるとともに、海岸沿いの公園や観光施設を回遊する自転車・歩行者空間の整備を図ります。

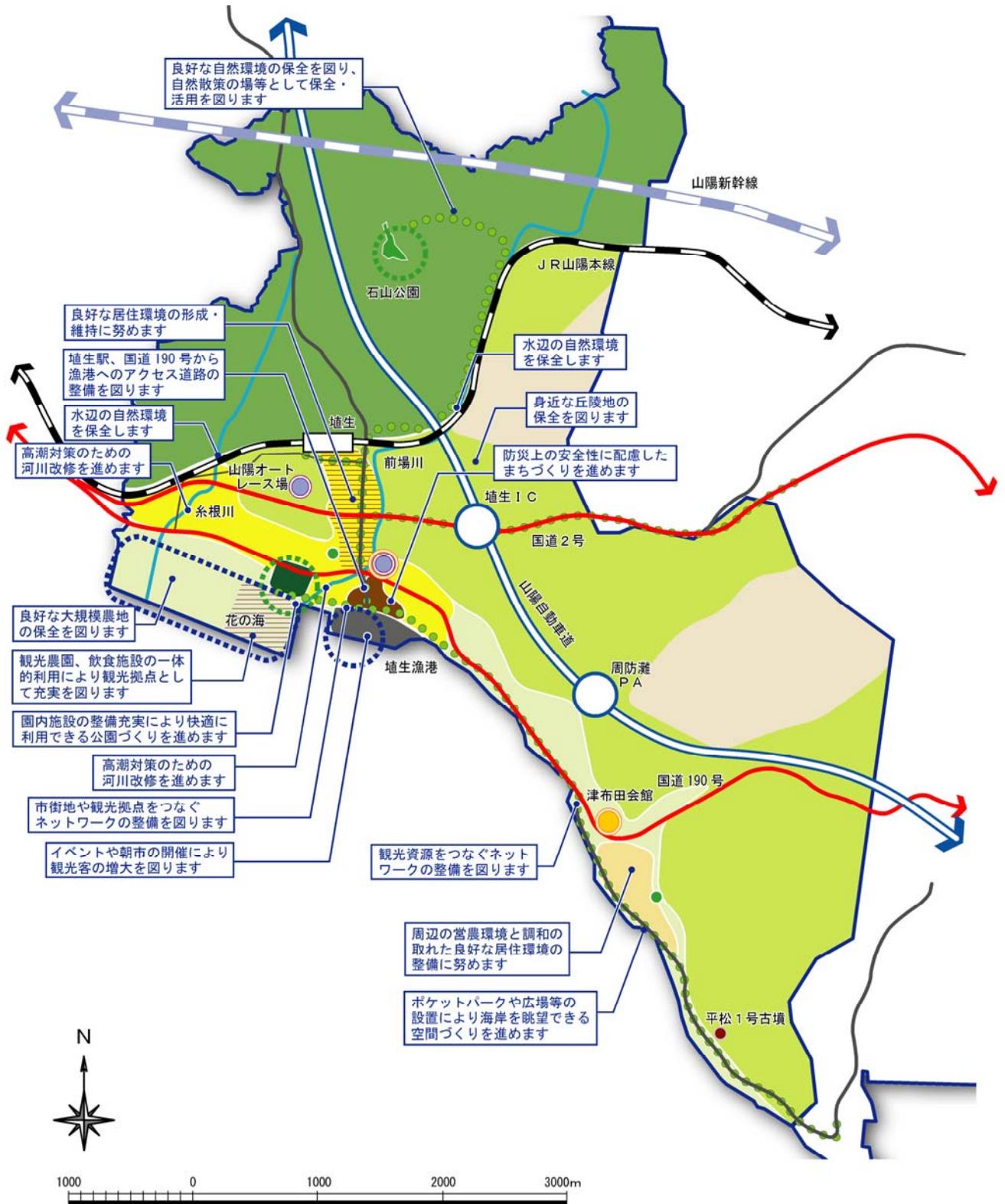
## 3 都市環境に関する方針

郡・津布田海岸の連続性を活かした水辺のネットワークの形成により、分散する市街地や観光資源を水辺がつなぐ都市構造を創出します。この水辺のネットワークについては、道路沿道におけるポケットパーク・広場の設置等により、海岸を眺望できる空間づくりを進めるとともに、防災面、環境面で必要となる対策も考慮しながら、美しい海岸景観の保全・整備を目指します。また、朝市やイベントの開催、グルメロードとしての環境整備により、交流促進を図ります。

糸根地区公園では、老朽化した施設の再整備など園内施設の整備充実に努め、地域住民がより快適に利用できる公園づくりを進めます。その他の既存の公園についても、より多くの人々に利用されるよう、利用者のニーズに対応した利用方法や施設の整備充実に努めます。



図 埴生地域のまちづくり方針図



**【凡 例】**

一般住宅地	その他施設用地	拠点となる緑	鉄道（新幹線）
専用住宅地	農地	近隣公園	鉄道
農村集落地	山地	街区公園	高速自動車道路
漁村集落地	丘陵地	歴史資源（文化財）	主要幹線道路
複合業務市街地	河川	地域コミュニティ拠点	幹線道路
商業集積地	ゴルフ場	その他主要な施設	補助幹線道路
臨海工業地	公園（地区公園以上）		歩行者ネットワーク
内陸工業地	都市緑地		



## ( 5 ) 地域間連携の方針

### 1 地域特性に応じた都市機能の配置

小野田地域、高千帆地域、厚狭地域、埴生地域それぞれの地域で快適で便利な生活を送ることができるよう、地域の特性やまちづくりの方向性を踏まえながら、適切な都市機能の配置を図ります。さらに、都市核・地域交流拠点を中心に都市機能がコンパクトに配置され、分散する各地域が相互に連携・補完できるような都市構造の構築を目指します。

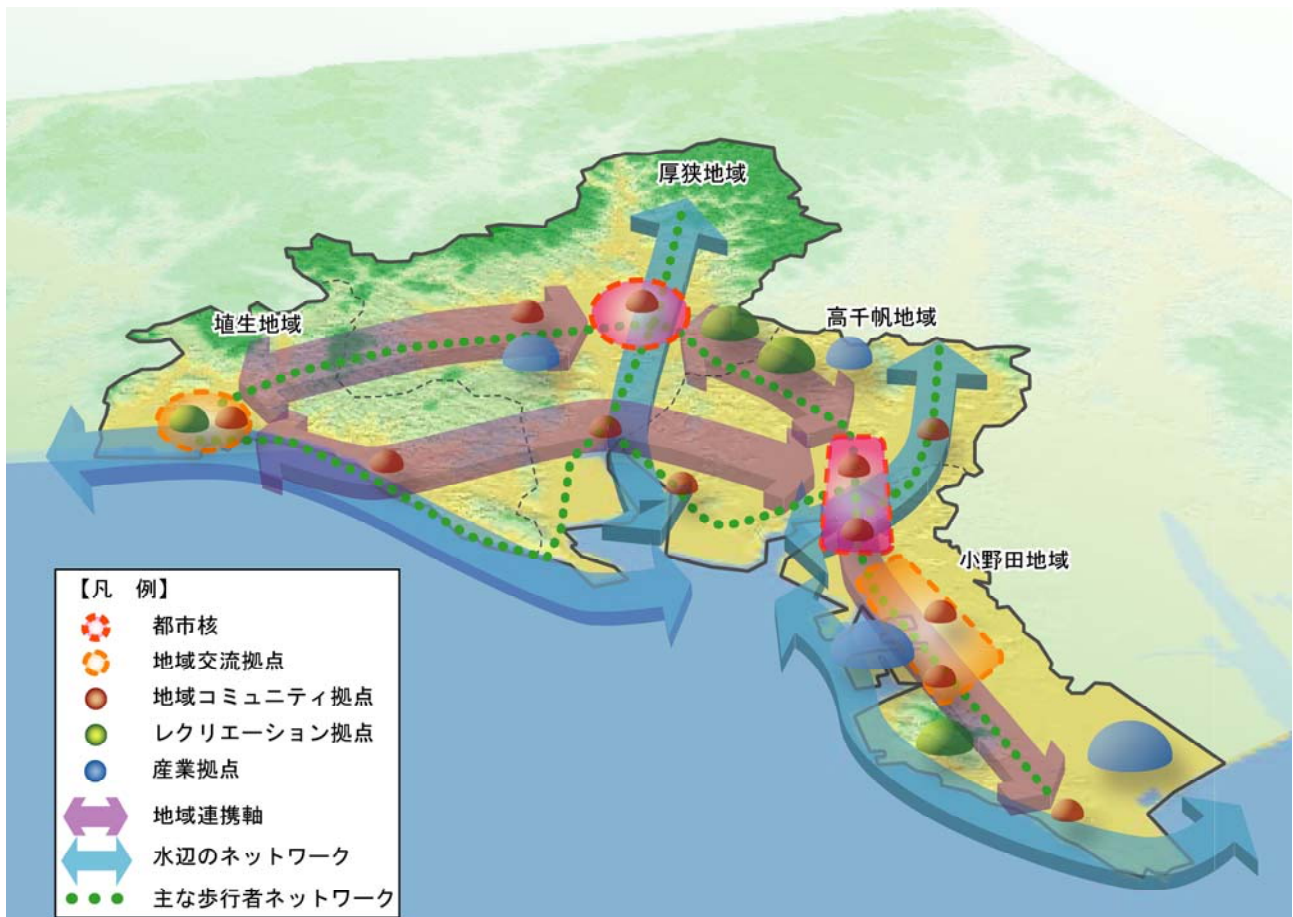
### 2 地域間交流を促す拠点とネットワークの整備

各地域における交流・レクリエーション系拠点の整備・充実により、地域間交流の機会の増大を図ります。さらに、緑や水辺の連続性を活かして、4つの地域間、そして分散する拠点間をつなぐネットワークの整備を図ります。

### 3 地域間を連携する「地域連携軸」の強化

一体の都市としての発展を目指して、地域間の連携強化を図るため、「地域連携軸」を担う国道2号、国道190号、県道小野田山陽線、小野田湾岸線、JR山陽本線、JR小野田線の整備・充実に努めます。また、鉄道関連施設の改善や公共交通不便地区への対応なども検討しながら、自家用車を使わない人も便利に生活できる社会の構築を目指します。

図 地域間連携方針図





# 7

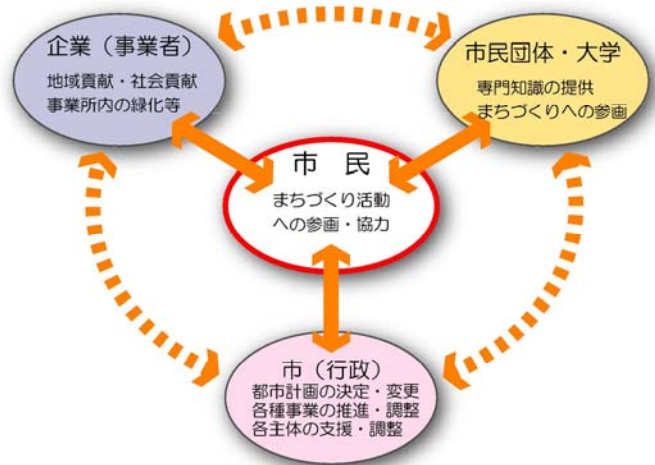
## 実現化方策

### (1) 総合的な協働体制の構築

#### 1 実現化に向けた協働体制の構築

都市計画マスタープランで示した都市将来像を実現させ、目指すべき将来都市構造を具体化していくためには、行政だけでなく、市民や市民団体、大学、企業など全ての主体が目標や課題を共有し、それぞれの役割分担に応じて、連携・協力しながら、商店街の活性化や景観に配慮した街並み形成などのまちづくりを推進する必要があります。特に、本市では、市民の視点に立った住み良さを創造する観点から、市民の意見や、市民が主役となったまちづくりを最大限反映し、活用していける協働体制を構築していきます。

図 実現化に向けた協働体制



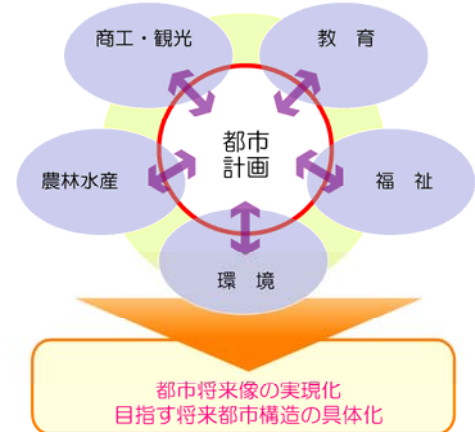
#### 2 実現化に向けた総合的な取り組みの推進

都市計画マスタープランで示した都市将来像を実現させ、目指すべき将来都市構造を具体化していくためには、都市計画に基づく事業の推進や、規制・誘導方策を活用するだけでなく、都市計画以外の分野における取り組みも必要となります。特に、企業誘致や商店街の活性化、農地や山林の保全などの施策については、都市計画以外の分野における関係者・関係機関における取り組みが中心であり、こうした他分野と協力しながら取り組みを進めていくことが必要となります。

このため、都市計画マスタープランで掲げた各種方針をもとに、都市計画以外の分野と調整・整合を図りつつ、実現化に向けた総合的な取り組みを推進していきます。

また、国道・県道や港湾などに関しては、国・県をはじめとする関係機関と連携・協力しながら、役割分担や計画内容などについて具体的な協議を進めていきます。

図 実現化に向けた取り組みイメージ



## (2) 市民が主役のまちづくりの推進

平成19年3月21日、本市のまちづくりの理念や道しるべとなる「山陽小野田市民憲章」が制定されました。この憲章は、私たちの共通した認識のもと、次世代へと受け継がれます。

### 山陽小野田市民憲章

#### みんなのちかい

私たちは、先人のこころを受けとめ、住みよいまちをめざして、ここにちかいをたてます。

- 1 このまちの未来のために自ら考えます。
- 1 このまちの未来のために汗を流します。  
そして、このまちを愛します。

### 1 まちづくり情報の発信

今後の都市計画、まちづくり全般の指針として都市計画マスタープランを理解してもらうため、パンフレットの配布や市のホームページへの掲載などを通じて計画の目的や内容の周知を行います。また、まちづくりへの関心や意欲を高め、主体的な参画を促進するため、まちづくりに関する出前講座の開催や、広報紙・インターネット等を活用したまちづくり情報の発信を行っていきます。

### 2 市民のまちづくり参加機会の増大

今回、都市計画マスタープランの策定にあたって開催した「策定委員会」や「地域別ワークショップ」のように、まちづくりに関する計画や具体の事業内容を検討する際には、計画を検討する段階から市民が主体的に参加できる機会の確保・増大に努めます。

### 3 まちづくりリーダーの発掘・育成

市民主体のまちづくりには、市民一人一人がまちづくりに関心を持つことや、地域の要望等をとりとめるリーダー的な存在が不可欠であることから、まちづくりへの参加意識の高揚を図るとともに、現在積極的にまちづくりに関わっている方々との交流や連携を通じて、まちづくりリーダーの発掘・育成に努めます。さらに、将来のまちづくりに携わる人材の育成に向け、子供たちへのまちづくり教育に努めます。

#### 4 市民が主役となったまちづくり活動の支援

市民と行政と一緒にまちづくりを考える場として、地域の実情に応じたまちづくり勉強会や懇談会などを開催するとともに、まちづくりの機運が高まった地域から、順次「まちづくり協議会」を発足できるように支援します。さらに、まちづくり活動を展開するNPOの設立に向けた支援に努めます。

図 市民が主役となったまちづくり活動の流れ



#### 【用語解説】

※NPO：Non-Profit Organization の略。環境・福祉・国際交流などに関する目的で様々な活動を行っている非営利の民間組織。

※地区計画：都市計画法に基づき、地区の特性にふさわしい良好な環境を整備、保全するために定められる計画。道路、公園等の地区施設の位置や、建築物の用途や形態・デザインの制限、容積率の最高限度・最低限度、建ぺい率制限、敷地面積の最低限度、建物高さの最高限度・最低限度、壁面の位置、外壁後退などを規制・誘導することができる。

※建築協定：対象とする区域内全員の合意により、区域内の建築物の敷地、位置、構造、用途、形態・デザイン、建築設備等に関する協定を締結するもの。

※緑地協定：都市緑地法に基づき、関係者全員の合意により区域を設定し、緑地の保全又は緑化に関する協定を締結するもの。





図 協働による「住み良い空間づくり」のイメージ

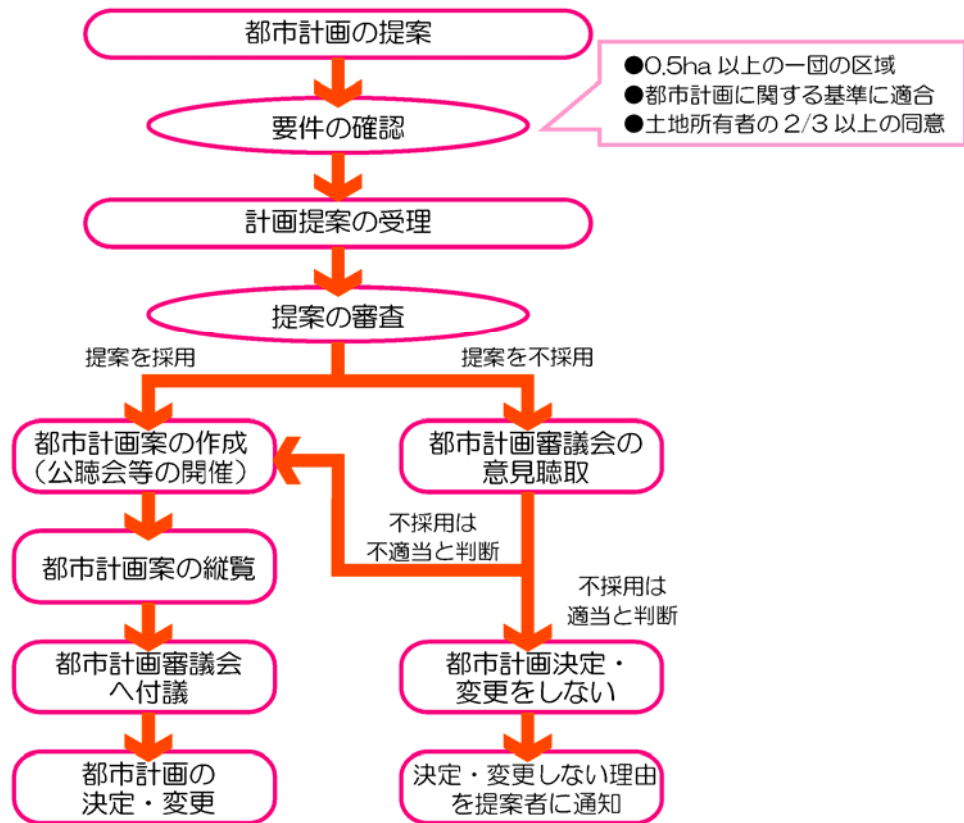


## 6 都市計画提案制度の活用

「都市計画提案制度」とは、土地の所有者やまちづくりNPOあるいは民間事業者等が、一定規模以上の一団の土地について、土地所有者の3分の2以上の同意等一定の条件を満たした場合に都市計画の提案をすることができる制度です。市は、総合計画や都市計画マスタープラン、その他各種関連計画との整合性から、提案された内容の妥当性を検討し、必要に応じて都市計画の決定又は変更を行います。

都市計画提案制度は、市民が主役のまちづくりにおいて重要な機能を果たすことから、制度活用に向けて市民等への周知に努めます。

図 都市計画提案制度の手続き



## (3) 都市計画の変更・見直し

### 1 用途地域等の見直し

目指すべき土地利用に向けて建築物等の用途、密度、形態等に関する規制・誘導を行っていくため、都市計画マスタープランで定めた将来都市構造や土地利用方針に基づき、用途地域等の見直しを行います。

表 用途地域等の見直しの一例

想定される状況	見直しの方向性
・商業系・工業系用途地域であるが、低層住居として利用する地区	→住居系用途地域に変更、又は、高度地区指定によって高さ規制導入を検討
・住居系・工業系用途地域であるが、大規模商業施設等が立地している地区	→商業系用途地域への変更を検討
・用途地域が指定されているが、今後も市街化の見込みのない山林や農地	→用途地域の解除（山林・農地の保全）を検討
・用途地域縁辺部で開発が進んでいる地区	→立地する建物等に応じた用途地域拡大を検討
・一団となった大規模集落地	→都市基盤整備の必要性等を考慮して用途地域の指定を検討
・保全すべき丘陵地等	→緑地保全地域や風致地区の指定を検討

### 2 用途地域の指定のない区域における規制・誘導手法の導入

用途地域の指定のない区域のうち、大規模商業施設、危険性の高い工場、又は風俗施設等の立地を制限する必要性の高い地区については、特定用途制限地域の指定を検討します。

その他の地区についても、周辺の自然環境と調和し、ゆとりある居住環境を創出する観点から、地域の状況や市民の意向等を踏まえながら、適切な規制・誘導手法の導入を検討します。

#### Topics

用途地域の指定のない区域における規制・誘導手法には、次のようなものがあります。

- ・ 特定用途制限地域の指定
- ・ 建ぺい率・容積率の見直し（ゆとりある敷地の確保）
- ・ 建築物の敷地面積の最低限度の見直し（狭小宅地造成の抑制）
- ・ 緑地保全地域や風致地区の指定（身近な自然環境の保全）

#### 【用語解説】

※用途地域：都市機能の維持増進や住環境の保全等を目的とした土地の合理的利用を図るため、都市計画法に基づき、建築物の用途、容積率、建ぺい率及び各種の高さについて制限を行う制度。

※高度地区：市街地の環境維持や、より高度な土地利用を図るため、都市計画法に基づき、建築物の高さの最高限度または最低限度を定める地区。

※緑地保全地域：都市緑地法に基づき、里地・里山など都市近郊の比較的大規模な緑地において、比較的緩やかな行為の規制により、一定の土地利用との調和を図りながら保全する制度。

※風致地区：都市計画法に基づき、都市の風致を維持するために定められる地区。自然の景勝地、公園、沿岸の樹林、緑の多い住宅地などが対象となり、地区内での建築物の建築や宅地の造成等に対して一定の規制がかけられる。

※特定用途制限地域：用途地域の指定のない区域において、良好な環境の形成または保持のため当該地域の特性に応じて合理的な土地利用が行われるよう、制限すべき特定の建築物等の用途の概要を定める地域。

### 3 都市施設の見直し

未整備の都市計画道路のうち、周辺に代替道路が整備されたことで必要性が低くなった路線や、将来も市街化の見込みが低い郊外部に配置された路線については、今後、市民との合意形成や関係機関との調整を図りつつ、計画の見直しも検討します。

また、未整備の都市計画公園についても、計画区域内及び周辺における土地利用現況や地域住民の要望等を踏まえつつ、必要に応じて計画の見直しも検討します。

#### Topics

「山口県における都市計画道路見直しの基本的な考え方」では、都市計画道路の見直しについて、次のように示されています。

- ① 見直しは、都市計画道路のうち幹線街路を対象とする。
- ② 見直しの検討対象路線（区間）は、未着手区間を有するもののうち、以下のいずれかに該当するものとする。
  - ・計画決定から30年以上を経過したもの
  - ・都市計画道路の区域内に、歴史的文化遺産、大規模建築物等があるもの
  - ・地形的な要因等により道路構造上問題のあるもの
  - ・その路線が整備されることで周辺の土地利用に多大な影響を与えるもの
  - ・その他個別の課題を抱えているもの

なお、整備済みの路線（区間）についても、課題を有するものについては検討対象に加えるものとする。

### 4 市街地開発事業の見直し

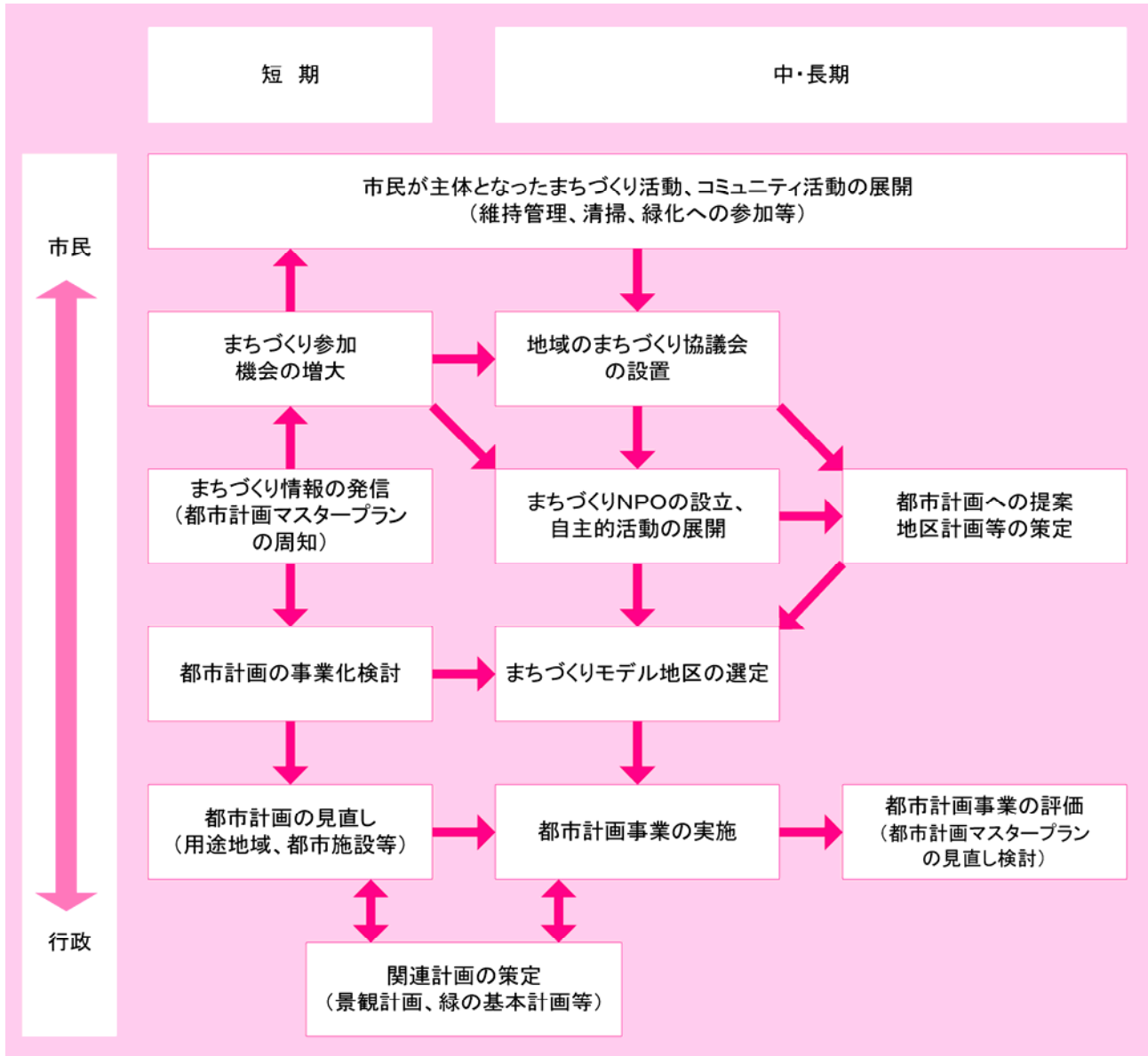
都市計画決定され、未着手となっている土地区画整理事業については、早期の市街化を図るため、市民との合意形成や関係機関との調整を図りつつ、事業手法や計画の見直しを検討します。



## (4) 実現化プログラム

都市計画マスタープランで掲げた将来像を実現するため、次のような実現化プログラムに基づき具体的な取り組みを進めます。

図 実現化プログラム



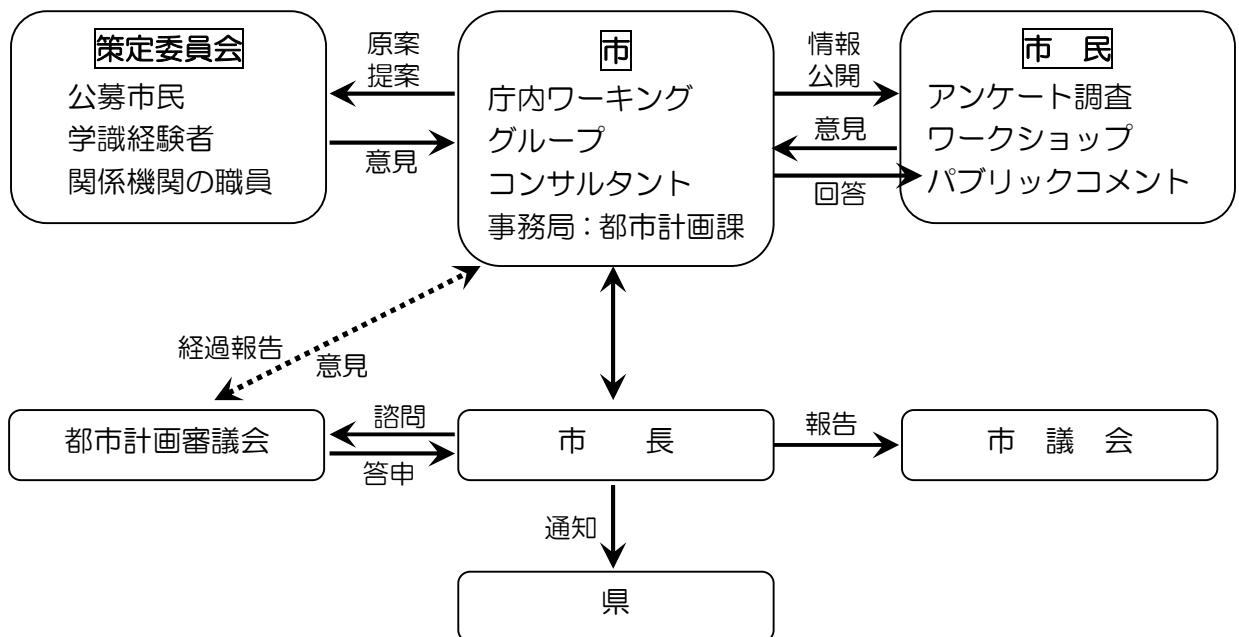


### (1) 計画策定体制

都市計画マスタープランは、学識経験者や公募市民等からなる「策定委員会」における審議を経て策定されました。

原案の作成に当たっては、アンケート調査やワークショップを通じて市民の意向を反映するとともに、庁内ワーキンググループにおける協議を経て、関連する計画や事業等との整合を図りました。

図 都市計画マスタープラン策定体制



## ( 2 ) 策定委員会

策定委員会は、平成 20 年 2 月に設置され、計 6 回開催されました。

表 策定委員会開催概要

	開催日	主な検討内容
第 1 回	平成 20 年 2 月 5 日 (火)	山陽小野田市の概況、市民アンケート結果等について
第 2 回	// 4 月 23 日 (水)	問題・課題の整理、まちづくり基本目標について
第 3 回	// 7 月 16 日 (水)	全体構想 (土地利用等)、地域区分設定について
第 4 回	// 10 月 22 日 (水)	全体構想 (都市施設等)、地域別ワークショップ開催経過について
第 5 回	// 12 月 22 日 (火)	地域別構想、実現化方策、計画素案について
第 6 回	平成 21 年 3 月 17 日 (火)	パブリックコメント結果について

表 策定委員会メンバー

区分	氏名	備考
1号委員 (市民)	石 部 常 登	公募市民
	伊 藤 敬 子	公募市民
	伊 藤 眞 也	公募市民
	今 村 広 宜	公募市民
	河 本 建 二	公募市民
2号委員 (学識経験者)	鵜 心 治	会長：山口大学大学院理工学研究科教授
	井 上 雄 治	山陽小野田造園協会
	岩 佐 謙 三	小野田商工会議所
	瀬 口 哲 義	山口県景観アドバイザー
	名和田 伴 江	山陽小野田市社会福祉協議会
	原 孝 造	山陽商工会議所
	松 山 忠 次	山陽小野田市農業委員会
	村 上 景 二	社団法人山口県建築士会小野田支部
3号委員 (関係行政機関の 職員)	津 森 哲 夫 <sup>※1</sup>	山口県土木建築部都市計画課長
	古 谷 健 <sup>※2</sup>	※1：平成 19 年度委員、※2：平成 20 年度委員
	中 村 徹 夫	山口県宇部土木建築事務所長

### ( 3 ) 地域別ワークショップ

山陽小野田市都市計画マスタープランの策定にあたり、住民の目から見た地域の特性や課題、地域のまちづくりのテーマや方向性を明らかにするために、地域別ワークショップを開催しました。地域別ワークショップにおける意見は、地域別構想に盛り込むとともに、必要に応じて全体構想にも反映しました。

地域別ワークショップは、平成 20 年 8 月から 10 月にかけて各地域で 4 回開催しました。なお、第 1 回と第 4 回は全体会場で会議を開催し、第 2 回と第 3 回は各地域に分かれてそれぞれ作業を行いました。

表 地域別ワークショップ開催概要

	開催日時	会場	開催の目的	主な作業内容
第 1 回	平成 20 年 8 月 5 日 (火) 19:00~21:00	商工センター	まちづくりに 関する情報提 供と情報交換	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まちづくり勉強会 (鶴先生講演)</li> <li>・市のまちづくり情報の提供</li> <li>・ミニゲーム開催</li> <li>・参加者自由意見交換</li> <li>・次回作業内容等の確認</li> </ul>
第 2 回	8 月下旬 18:30~21:00 (4 会場で開催)	商工センター 高千帆公民館 文化会館 埴生公民館	地域の現況と 課題の整理	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の現況情報の提供</li> <li>・地域の資源、問題点の発掘</li> <li>・地域の現況と課題の整理</li> <li>・次回作業内容等の確認</li> </ul>
第 3 回	9 月中旬 18:30~21:00 (4 会場で開催)	商工センター 高千帆公民館 文化会館 埴生公民館	地域のまちづ くり方針図の とりまとめ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現況・課題図の確認</li> <li>・課題解決のための対策の検討</li> <li>・まちづくり方針図のとりまとめ</li> <li>・次回作業内容等の確認</li> </ul>
第 4 回	10 月 8 日 (水) 18:30~21:00	文化会館	実現化に向け た取り組みの 検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>・重点プロジェクトの検討</li> <li>・住民主体の取組の検討</li> <li>・成果発表</li> </ul>



## ( 4 ) 市民アンケート調査結果

### 1) アンケート調査概要

#### ① 調査の目的

本市に居住する住民を対象として、現在及び将来のまちづくりに関する市民の意向を把握することを目的とするアンケート調査を実施しました。

アンケートを実施するにあたっては、総合計画策定時に実施したアンケートの結果を踏まえて設問を検討し、現在の居住環境等に関する満足度や、これからの都市政策の重要度意識等を詳細に把握することを主たる目的にしました。

#### ② 調査項目

具体の調査項目（設問）については以下のように設定しました。

- |                              |
|------------------------------|
| 問1. 属性（性別、年齢、居住地、居住歴、職業、勤め先） |
| 問2. 日常の買い物について               |
| (1) 日常の買い物場所                 |
| (2) 買い物の際の移動手段               |
| 問3. 自動車・二輪車交通の利用状況について       |
| (1) 自動車や二輪車を使うときの不便な点        |
| (2) 各種道路の必要性                 |
| 問4. 山陽小野田市の中心市街地について         |
| (1) 市民の考える山陽小野田市の中心市街地       |
| (2) 中心市街地で不足している施設           |
| 問5. お住まいの地域について              |
| (1) お住まいの地域で心配なことについて        |
| (2) お住まいの地域の、道路、公園、下水道などについて |
| 問6. 今後の山陽小野田市のまちづくりについて      |
| (1) 山陽小野田市のまちづくりで重要な点        |
| (2) 山陽小野田市のまちづくりで重要な施策       |
| 問7. 自由回答                     |

#### ③ 調査方法・調査期間

○調査方法：郵送配布・郵送回収

○調査期間：平成 19 年 9 月 14 日（アンケート投函）～平成 19 年 10 月 21 日

#### ④ 調査対象者の抽出方法

アンケート回答者は、市内に居住する 20 歳以上の住民のうち 3,000 名を対象とし、住民基本台帳を用いて無作為に抽出を行いました。なお、地域別にばらつきが無いようにするため、校区別人口割合に応じて抽出を行いました。

#### ⑤ 回収状況

配布数 3,000 通に対して、回収数 1,472 通となり、回収率では 49.0%でした。

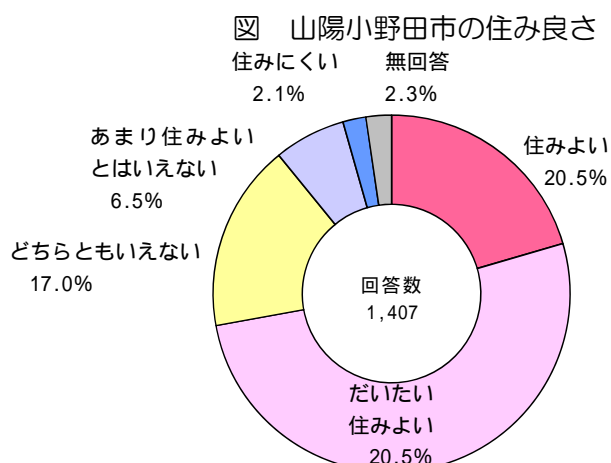
## 2) アンケート調査結果

今回実施した市民アンケートの結果と、総合計画策定に際して実施された市民アンケートをもとに、本市の住民意向について整理した結果は以下のとおりです（特に出典を示していないものは、今回実施のアンケート調査結果によるものです）。

### 1. 山陽小野田市の住み良さについて

#### ① 山陽小野田市の住み心地

・「住みよい」と「だいたい住みよい」との回答が全体の72.2%を占めており、「あまり住みよいとはいえない」、「住みにくい」という回答は8.6%にすぎません。

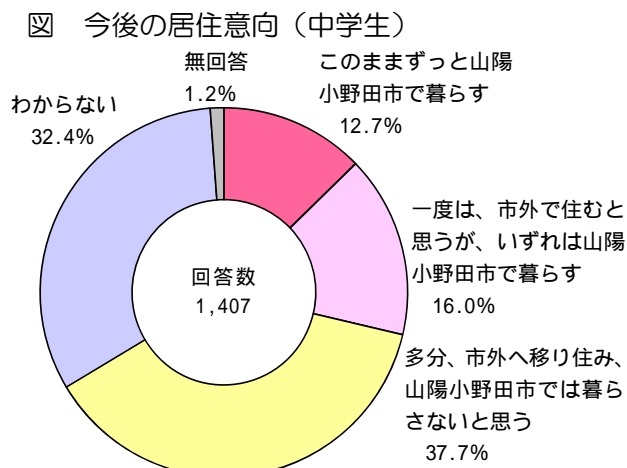
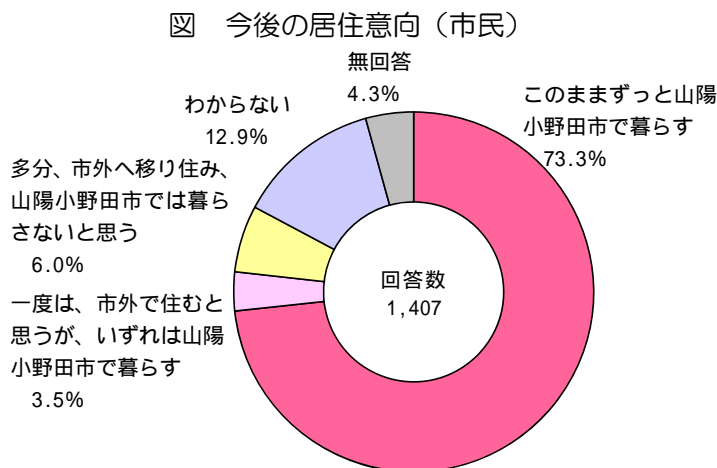


（出典：山陽小野田市総合計画策定業務 アンケート調査報告書）

#### ② 今後の居留意向

・本市に今後も居住する意向としては、73.3%もの回答者が「このままずっと山陽小野田市で暮らす」と回答しており、市外への転出意向を持つ回答者は10%未満です。

・しかし、中学生アンケートの結果では、「このままずっと山陽小野田市で暮らす」との回答は12.7%に過ぎず、多くの中学生が「都会にあこがれているから」などの理由から、将来的に市外での居住を考えています。



（出典：山陽小野田市総合計画策定業務 アンケート調査報告書）

## ② 山陽小野田市の自慢できるものといやなところ

・本市で自慢できるものの上位5位は以下のとおりとなっています。

- ① 新幹線、高速道路、空港など交通の便利さ (39.9%)
- ② 瀬戸内海や山などの自然環境 (36.4%)
- ③ 瀬戸内地域の気候・風土 (35.5%)
- ④ 日常の買い物の便利さ (34.5%)
- ⑤ 江汐、物見山公園などの都市公園の充実 (30.3%)

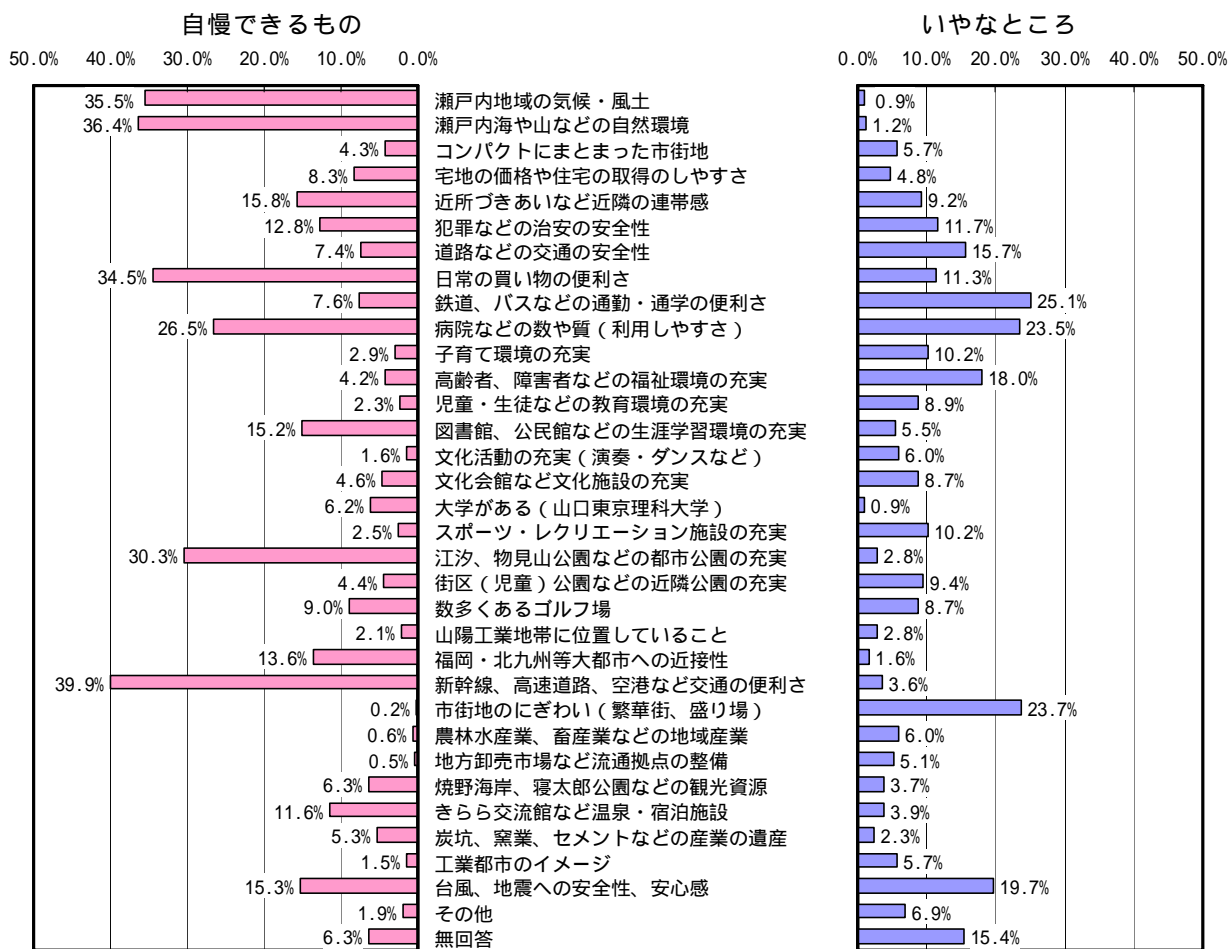
・逆に、本市でいやな点・不満な点の上位5位は以下のとおりとなっています。

- ① 鉄道、バスなどの通勤・通学の便利さ (25.1%)
- ② 市街地のにぎわい (繁華街、盛り場) (23.7%)
- ③ 病院などの数や質 (利用しやすさ) (23.5%) (※)
- ④ 台風、地震への安全性、安心感 (19.7%)
- ⑤ 高齢者、障害者などの福祉環境の充実 (18.0%)

(※病院に関しては「自慢できるもの」としてのポイントも比較的高い)

・広域交通利便性、自然環境、買い物の利便性、大規模公園に関しては満足度が高く、鉄道・バス、市街地のにぎわい、福祉環境等に関しては満足度が低いという傾向を読み取ることができます。

図 山陽小野田市の自慢できるものといやなところ

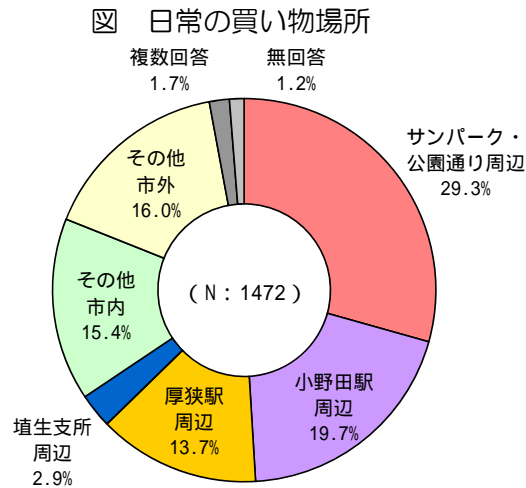


(出典：山陽小野田市総合計画策定業務 アンケート調査報告書)

## 2. 市民の日常生活行動について

### ① 日常の買い物場所

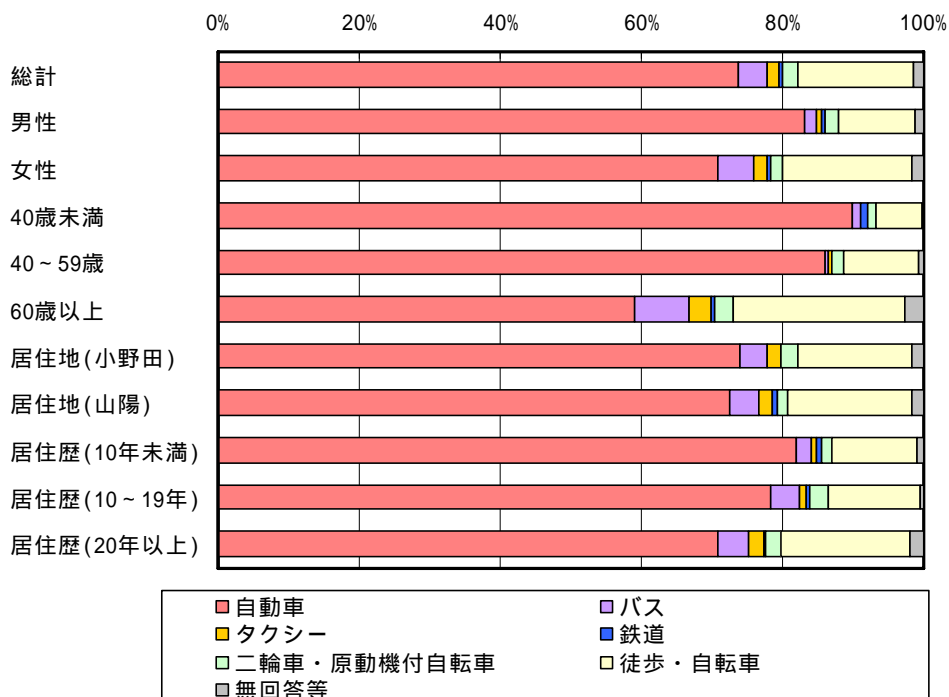
- ・日常の買い物場所については、「サンパーク・公園通り周辺」が最も多く、次いで小野田駅周辺となっています。
- ・年齢が若いほど市外で買い物をする割合が高くなっており、40歳未満の回答者の約3割は市外での買い物が日常的となっています。



### ② 買い物の際の移動手段

- ・買い物の際の移動手段については、「自動車」が最も多く、次いで多いのが「徒歩・自転車」、「バス」となっており、鉄道を利用するの買い物はほとんど無い状態となっています。
- ・年齢が若いほど自動車を利用する割合が高く、逆に高齢になるほど「徒歩・自転車」で買い物をする割合が高くなっています。「バス」の利用者についても、高齢者の割合が高くなっています。

図 買い物の際の移動手段（回答者属性別）

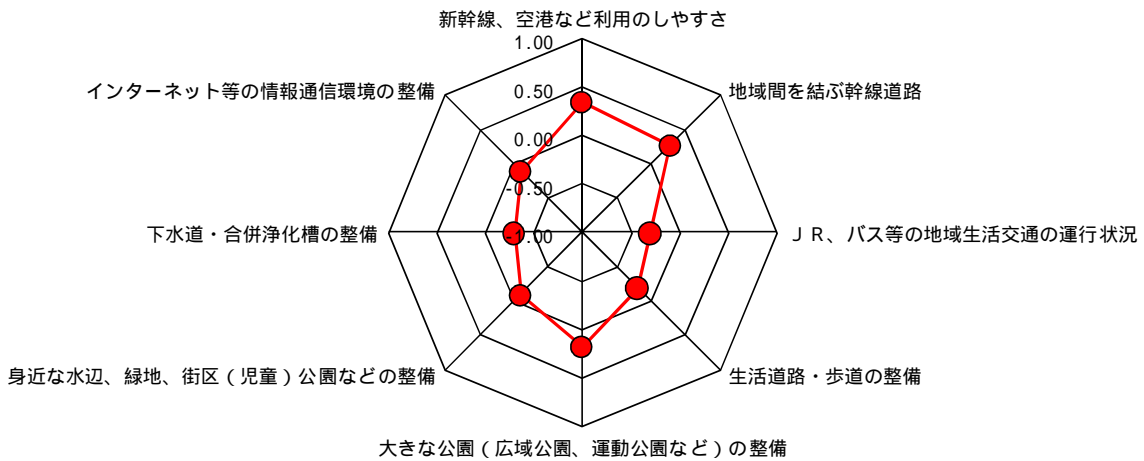


### 3. まちづくりに関する満足度と不便・不安な点について

#### ① 都市施設

・広域交通条件（新幹線、幹線道路）や大きな公園に関しては、市民の満足度が非常に高くなっていますが、生活道路・歩道、地域生活交通、身近な公園という、生活に身近な都市施設の面では若干満足度が低いという傾向が見られます。

図 都市施設に関連する満足度



（資料：山陽小野田市総合計画策定業務 アンケート調査報告書）

#### ※満足度評価の算出方法

「満足度」は、アンケートでの満足度（5段階）の回答について、満足をプラス、不満足をマイナスにて評価して算出した指標であり、以下のとおり計算を行ったもの。

たいへん満足	満足	どちらとも いえない	不満	たいへん不満
+2	+1	0	-1	-2

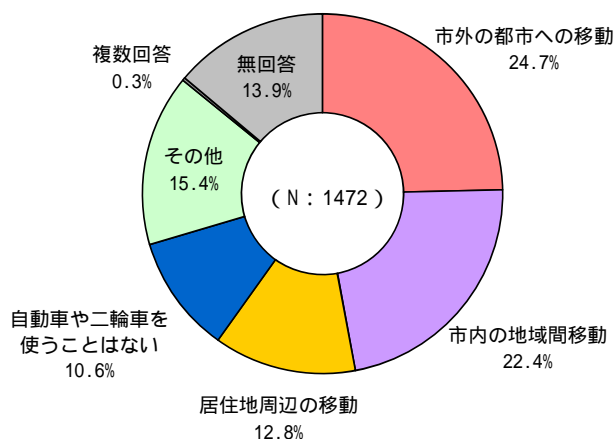
$$\text{評価点（満足度）} = \frac{\left( \begin{array}{l} \text{「たいへん満足」回答数} \times 2 + \text{「満足」回答数} \times 1 + \text{「どちらともいえない」} \\ \text{回答数} \times 0 + \text{「不満」回答数} \times (-1) + \text{「たいへん不満」回答数} \times (-2) \end{array} \right)}{\left( \text{総数} - \text{「わからない」回答数} - \text{「無回答」回答数} \right)}$$



○ 自動車等を利用する際の不便な点

- ・自動車等を利用する際に不便を感じる時としては、「市外の都市への移動」が最も多く、次いで「市内の地域間移動」となっています。
- ・年齢が若いほど「市外の都市への移動」をあげる割合が高く、高齢になると「市内の地域間移動」を上げる割合が高くなっています。

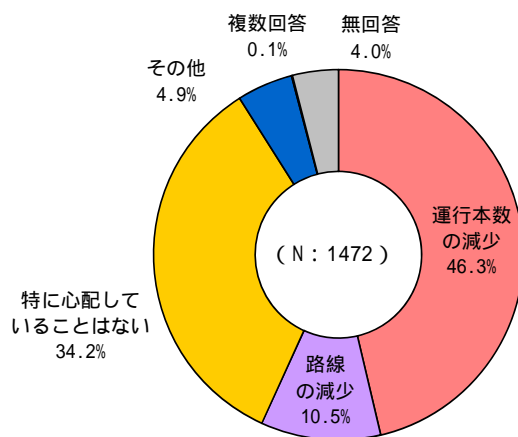
図 自動車や二輪車を使うときの不便な点



○ 鉄道やバスに関する不安な点

- ・鉄道やバスについては、「路線の減少」よりも「運行本数の減少」を心配する回答者の割合が高くなっています。特に、年齢が若くなるほど「運行本数の減少」を心配する割合が高くなっています。

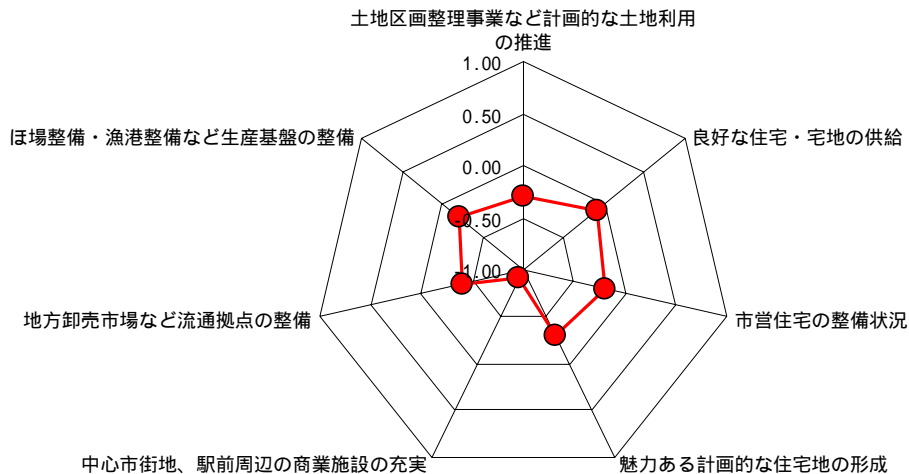
図 鉄道やバスについて心配なこと



② 土地利用

・土地利用に関連する項目全てについて満足度が低いという結果となっています。特に、中心市街地・駅前周辺の商業施設に関しては非常に満足度が低いという結果となっています。

図 土地利用に関連する満足度

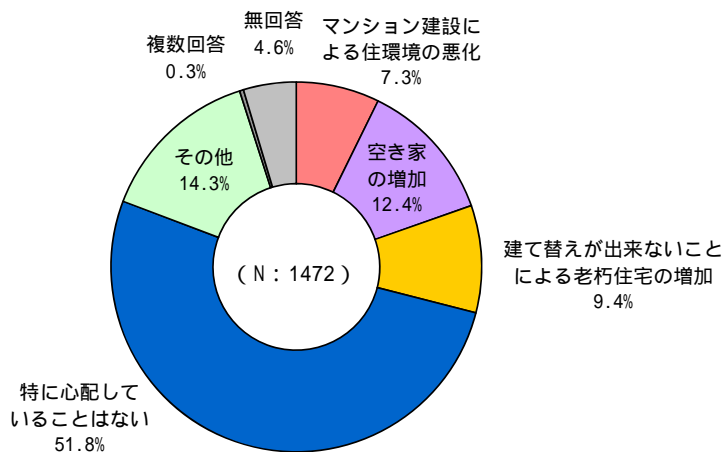


(資料：山陽小野田市総合計画策定業務 アンケート調査報告書)

○ お住まいの住宅地やその周辺の住宅地について心配なこと

・住宅地及びその周辺については、「特に心配することはない」とする回答者が全体の半分以上となっています。  
 ・ただし、高齢になるほど、または居住歴が長いほど、「空き家の増加」を心配する割合が高くなっています。

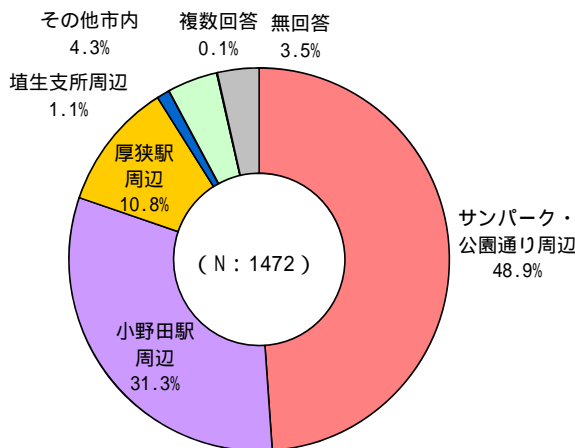
図 住宅地やその周辺の住宅地で心配なこと



○ 市民の考える中心市街地

- ・本市の「中心市街地」については、「サンパーク・公園通り周辺」をあげる回答者が全体の約半分を占めており、次いで「小野田駅周辺」が多くなっています。
- ・年齢が若いほど、または、居住歴が短いほど、「サンパーク・公園通り周辺」をあげる割合が高くなっており、逆に、高齢者や居住歴の長い回答者では、「小野田駅周辺」や「厚狭駅周辺」を中心市街地とする割合が比較的高くなっています。

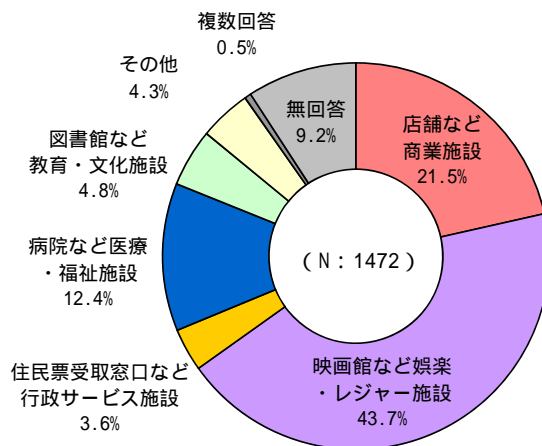
図 市民の考える中心市街地の場所



○ 中心市街地に不足している施設

- ・中心市街地に不足している施設としては、全体的には「映画館など娯楽・レジャー施設」を上げる割合が最も高く、次いで「店舗など商業施設」、「病院など医療・福祉施設」となっています。
- ・年齢別に見ると、若い年齢層では「映画館など娯楽・レジャー施設」をあげる割合が高く、高齢層では「病院など医療・福祉施設」をあげる割合が高くなっています。

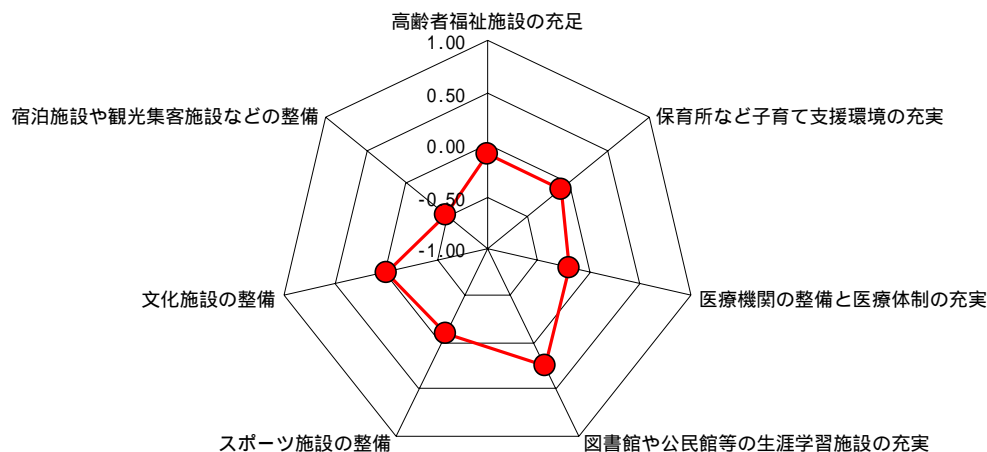
図 中心市街地に不足している施設



### ③ 各種公共施設

・各種公共施設に関しては、全般的に満足度がそれほど高くありませんが、生涯学習施設に関しては満足度が高いという結果となっています。

図 各種公共施設に関連する満足度

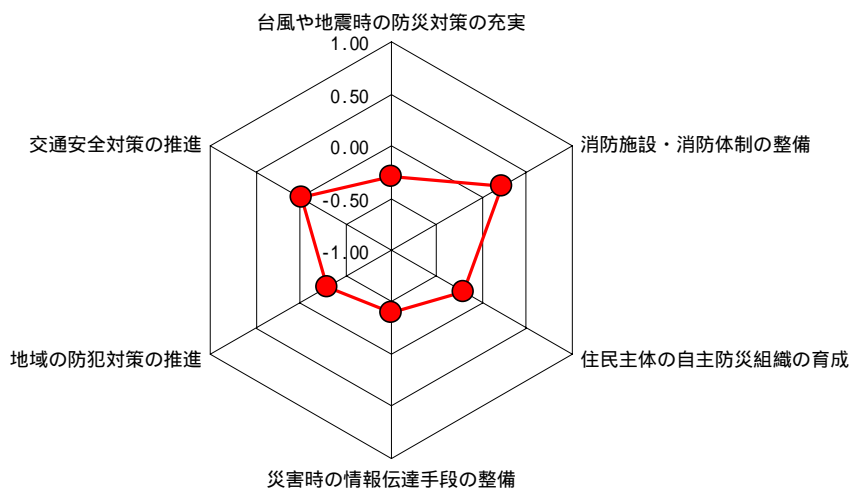


(資料：山陽小野田市総合計画策定業務 アンケート調査報告書)

### ④ 安心・安全まちづくり

・消防関連に対する満足度は高いものの、台風・地震等の災害、犯罪等の安心・安全の面では全体的に満足度が低いという結果となっています。

図 安心・安全まちづくりに関連する満足度

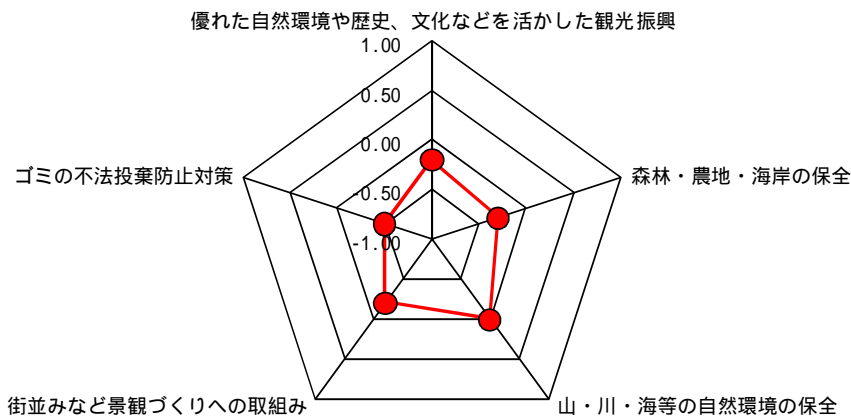


(資料：山陽小野田市総合計画策定業務 アンケート調査報告書)

⑤ 景観・環境保全

- ・自然環境や景観の保全に対する満足度はそれほど高くないという結果となっており、自然環境の喪失を懸念する意向を読み取ることができます。
- ・また、ゴミの不法投棄防止対策に関しては、非常に低い満足度になっています。

図 景観・環境保全に関連する満足度

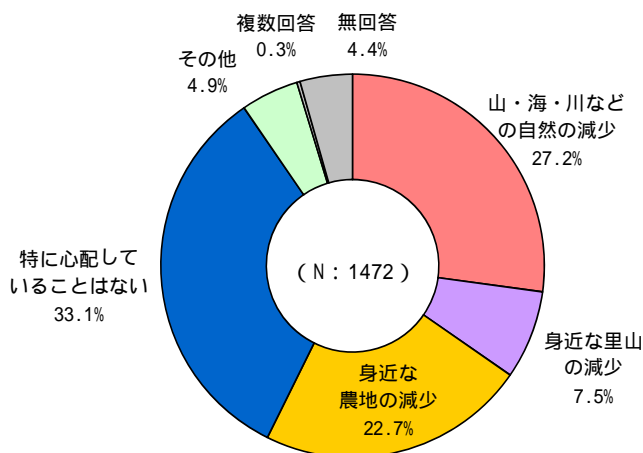


(資料：山陽小野田市総合計画策定業務 アンケート調査報告書)

○ 身近な自然について心配なこと

- ・身近な自然について心配なこととしては、全体的には「山・海・川などの自然の減少」をあげる回答者が最も多く、次いで「身近な農地の減少」、「身近な里山の減少」という順となっています。
- ・年齢が若いほど「山・海・川などの自然の減少」をあげる割合が高く、高齢になるほど「身近な農地の減少」をあげる割合が高くなっています。

図 身近な自然について心配なこと



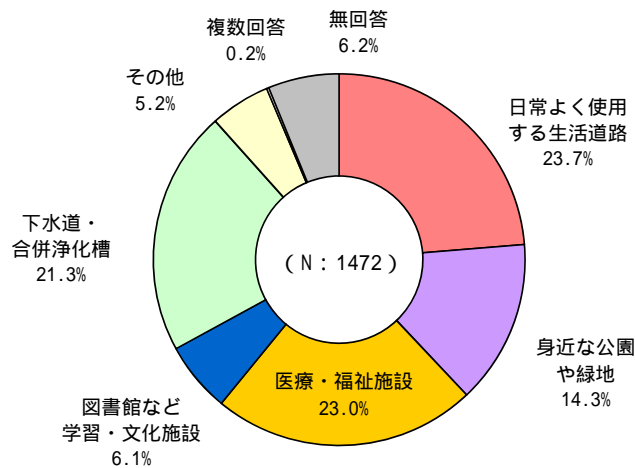


## 4. 都市施設整備の整備・改善について

### ① 特に整備・改善が必要なもの

- ・地域で特に整備・改善が必要なものとしては、「日常よく使用する生活道路」が最も多くなっていますが、「医療・福祉施設」、「下水道・合併浄化槽」とほぼ3分する結果となっています。
- ・高齢者では「医療・福祉施設」をあげる割合が最も高くなっており、若い年齢層では、「身近な公園や緑地」を上げる割合が最も高くなっています。
- ・「下水道・合併浄化槽」については、居住歴が長いほど、整備・改善が必要であるとする割合が高くなっているという傾向が見られます。

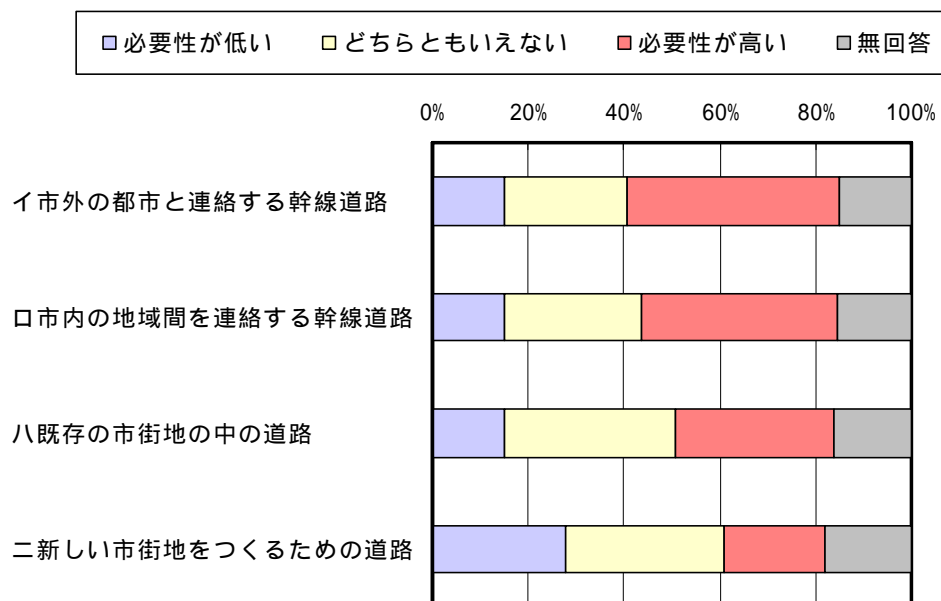
図 特に整備・改善が必要なもの



### ② 各種道路の必要性

- ・各種道路に関する必要性を比較すると、市外、市内を連絡する幹線道路に対して高い必要性が感じられており、既存市街地内の道路や新規整備道路に関してはそれほど必要性を感じていないという結果となっています。

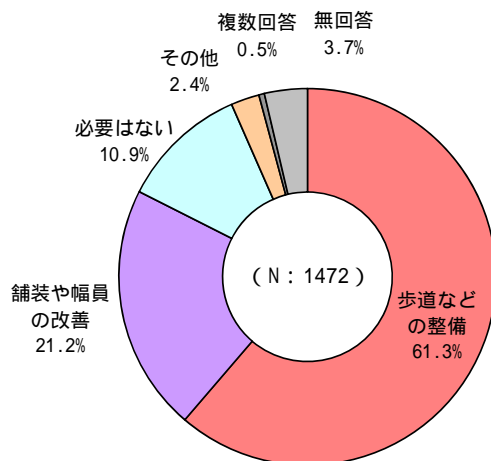
図 各種道路の必要性



### ③ 生活道路で必要な整備・改善

・生活道路で整備・改善すべきこととしては、「歩道などの整備」が最も多く、回答者の 61.3%に達しています。

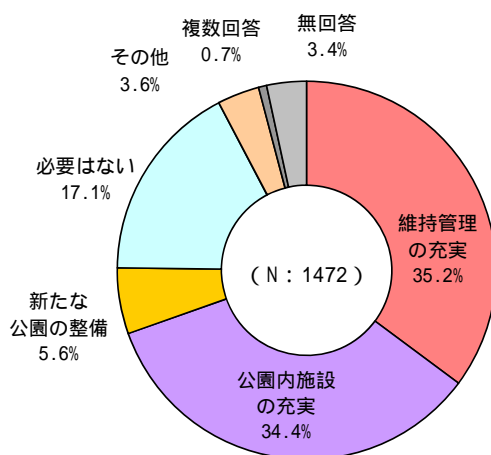
図 生活道路で整備・改善すべきこと



### ④ 身近な公園で必要な整備・改善

・身近な公園で整備・改善すべきこととしては、「維持管理の充実」が最も多く、次いで「公園内施設の充実」となっており、「新たな公園の整備」を求める割合は 5.6%にとどまっています。  
 ・居住歴の長い回答者では「特に整備・改善の必要はない」とする割合が高く、逆に居住歴の短い回答者においては「新たな公園の整備」を求める割合が高いという傾向が見られます。

図 身近な公園で整備・改善すべきこと

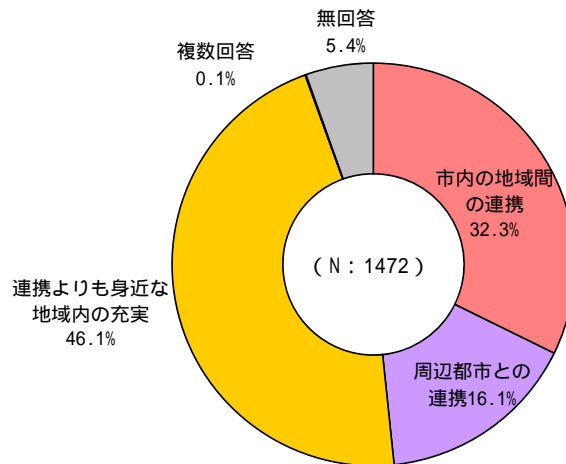


## 5. 今後のまちづくりについて

### ① 今後のまちづくりの重点

- ・今後のまちづくりの重点としては、「連携よりも身近な地域内の充実」が最も多く、次いで「市内の地域間の連携」となっています。
- ・若い年齢ほど「市内の地域間の連携」を上げる割合が高く、高齢になるほど「連携よりも身近な地域内の充実」を上げる割合が高いという傾向が見られます。

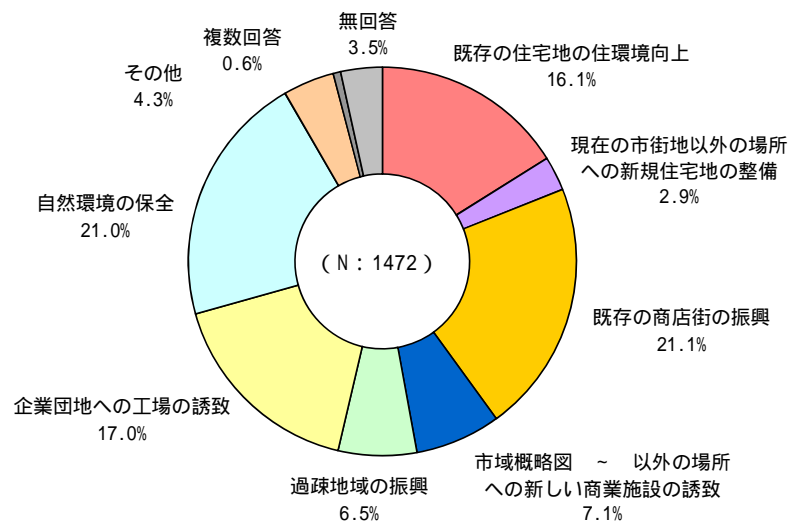
図 まちづくりで重要な点



### ② まちづくりで重要な施策

- ・今後特に重要な施策としては、「既存の商店街の振興」、「自然環境の保全」、「企業団地への工場の誘致」、「既存の住宅地の住環境向上」という順番となっています。

図 まちづくりで重要な施策



## 山陽小野田市都市計画マスタープラン

発行日 / 平成 21 年 3 月

発 行 / 山口県 山陽小野田市

企画・編集 / 山陽小野田市建設部都市計画課

〒756-8601 山口県山陽小野田市日の出一丁目 1 番 1 号

Tel : 0836-82-1111 ( 代表 ) Fax : 0836-83-2604

E-mail : toshikei@city.sanyo-onoda.lg.jp

<http://www.city.sanyo-onoda.lg.jp/index.htm>



**山陽小野田市**  
SANYO ONODA CITY