新

山陽小野田市
都市計画マスタープラン

SANYO ONODA CITY



令和元年(2019 年)12月

(令和8年(2026年)11 月一部改定)

山陽小野田市
SANYO ONODA CITY

旧

山陽小野田市
都市計画マスタープラン

SANYO ONODA CITY



令和元年 (2019 年) 12 月

山陽小野田市
SANYO ONODA CITY

新

目　次

1　都市計画マスタープランとは……1
（1） 計画の位置づけ……1
（2） 計画の期間・対象区域……2
（3） 計画の役割と構成……2

2　現況と課題……3
（1） 山陽小野田市の概要……3
（2） 山陽小野田市を取り巻く現状……8
（3） 山陽小野田市の都市計画上の問題・課題……10

3　まちづくりの基本目標……12
（1） 都市づくりの基本理念……12
（2） 都市づくりの基本方針……13
（3） 将来人口フレーム……15

4　全体構想……17
（1） 将来の都市構造……17
（2） 土地利用の方針……27
（3） 交通体系整備の方針……32
（4） 都市環境の保全及び創出の方針……36
（5） 市街地整備の方針……42
（6） 都市景観形成の方針……44
（7） 都市防災の方針……47

5　地域別構想……50
（1） 小野田地域……51
（2） 高千帆地域……57
（3） 厚狭地域……63
（4） 埴生地域……69
（5） 地域間連携の方針……75

旧

目　次

1　都市計画マスタープランとは……1
（1） 計画の位置づけ……1
（2） 計画の期間・対象区域……2
（3） 計画の役割と構成……2

2　現況と課題……3
（1） 山陽小野田市の概要……3
（2） 山陽小野田市を取り巻く現状……8
（3） 山陽小野田市の都市計画上の問題・課題……10

3　まちづくりの基本目標……12
（1） 都市づくりの基本理念……12
（2） 都市づくりの基本方針……13
（3） 将来人口フレーム……15

4　全体構想……17
（1） 将来の都市構造……17
（2） 土地利用の方針……27
（3） 交通体系整備の方針……32
（4） 都市環境の保全及び創出の方針……36
（5） 市街地整備の方針……42
（6） 都市景観形成の方針……44
（7） 都市防災の方針……47

5　地域別構想……50
（1） 小野田地域……51
（2） 高千帆地域……57
（3） 厚狭地域……63
（4） 埴生地域……69
（5） 地域間連携の方針……75

新

6　実現化方策 76
（1） 都市計画の変更・見直し 76
（2） 関連計画の策定 78
（3） 協創によるまちづくりの推進 79
（4） 総合的な協働体制の構築 81
（5） 実現化方策の展開 82
（6） 都市計画マスタープランの見直し 83

7　資料編 84
（1） 計画改定の体制 84
（2） 改定までの経過 85
（3） 改定委員会 86
（4） 市民アンケート調査 87
（5） 高校生アンケート調査 97
（6） 地域別ワークショップ 102
（7） 用語集 108

旧

6　実現化方策 76
（1） 都市計画の変更・見直し 76
（2） 関連計画の策定 78
（3） 協創によるまちづくりの推進 79
（4） 総合的な協働体制の構築 81
（5） 実現化方策の展開 82
（6） 都市計画マスタープランの見直し 83

7　資料編 84
（1） 計画改定の体制 84
（2） 改定までの経過 85
（3） 改定委員会 86
（4） 市民アンケート調査 87
（5） 高校生アンケート調査 97
（6） 地域別ワークショップ 102
（7） 用語集 108

新

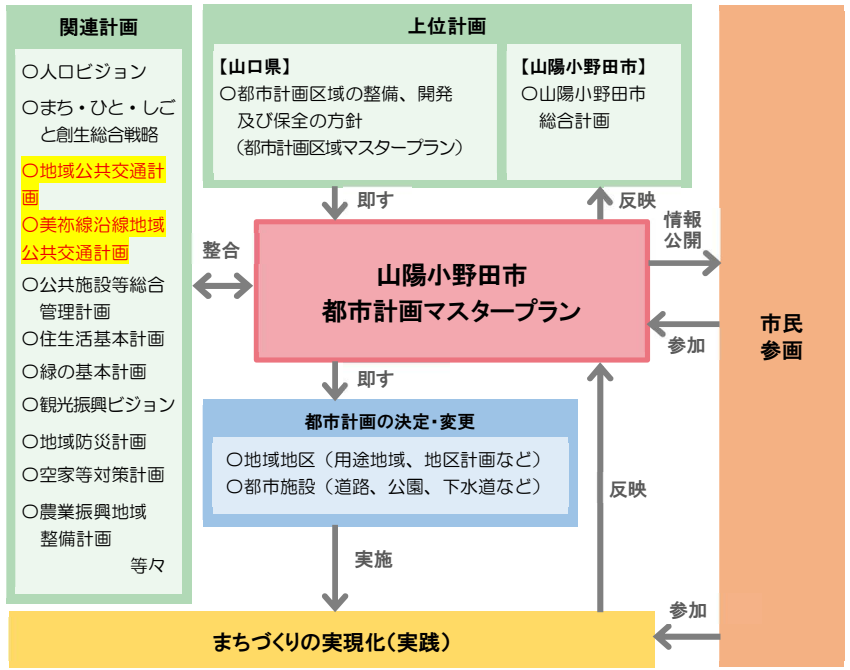
1 都市計画マスタープランとは

（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平成 21 年（2009 年）３月に策定し、令和元年（２０１９年）１２月に改訂を行っています。その後、令和５年の JR 美祢線の被災を受け、山口県、美祢市、長門市及び山陽小野田市が共同で設置した法定協議会である美祢線沿線地域公共交通協議会で、JR 美祢線を BRT として整備する方針が示されたことから、公共交通の整備方針について改定するものです。

［都市計画マスタープランの位置づけ］



旧

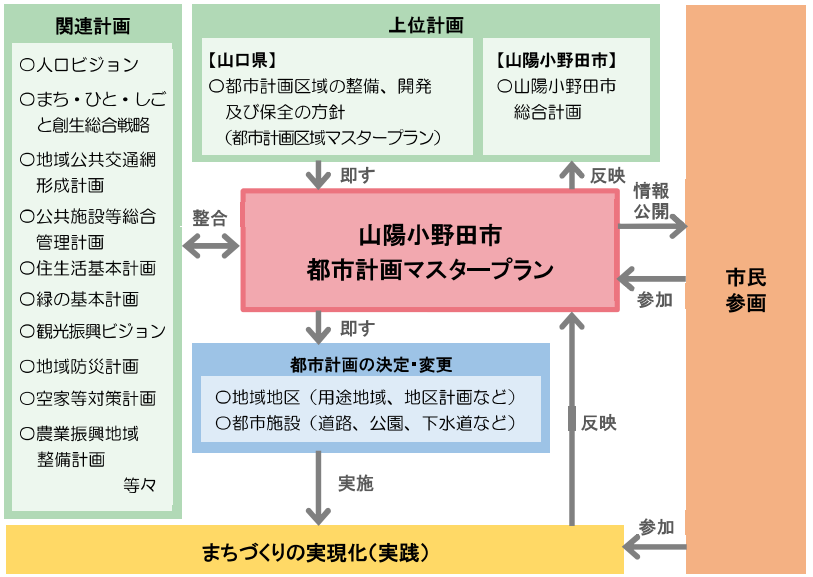
1 都市計画マスタープランとは

（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平成２１ 年（２００９ 年）３ 月に策定しました。その後、策定から１０ 年が経過することから、本計画は、本市をとりまく社会情勢や各地域における状況の変化等を踏まえ、その内容等を改定するものです。

［都市計画マスタープランの位置づけ］



新

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。小野田湾岸道路が開通し、市街地内の交通の分散により渋滞が緩和されました。また、公園通り周辺やくし山のJR跨線橋周辺など慢性的な渋滞箇所においては、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（令和５年の被災を受け、バスによる代行運行）の３路線によって周辺の都市と連絡しています。

路線バスは、船木鉄道株式会社、サンデン交通株式会社、宇部市交通局の３社により運行されているなか、路線バスで対応できない周辺部には、コミュニティバスのねたろう号、いとね号、厚狭北部便、高畑・高泊循環線が運行しており、JR小野田駅やJR厚狭駅を中心に、おおむね放射線状にバス路線網が形成されています。また、厚狭地域の公共交通不便地域においては、デマンド型交通（乗合タクシー）が運行しています。

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29年（2017年）現在、年間約2,300隻（総トン数約220万トン）が入港し、石炭、金属くず、鋼材などを中心に年間約370万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。計画決定延長97,430mに対する平成30年（2018年）4月1日現在の改良済延長は40,720mであり、改良率は41.8％となっています。また、未改良のままとなっている路線の半数は、当初の計画決定から60年を経過している長期未整備路線となっています。

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、計画決定面積は351.30haとなっています。また、計画決定されていない都市公園も数多く整備されており、それを含めた開設面積は、平成31年（2019年）4月1日現在で292.30haであり、市民１人当たりの公園面積は、4.65㎡となっています。これは、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、街区公園などの身近な公園が不足している地区も見られます。また、当初の計画決定から長期間整備されていない公園が存在しています。

③下水道

本市の公共下水道の整備状況は、平成31年（2019年）４月１日現在、人口ベース普及率で54.1％となっています。また、全体計画面積に対する整備率は、40.0％であり、下水道が未整備のままの市街地が多く残されている状況となっています。

旧

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。小野田湾岸道路が開通し、市街地内の交通の分散により渋滞が緩和されました。また、公園通り周辺やくし山のJR跨線橋周辺など慢性的な渋滞箇所においては、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。

路線バスは、船木鉄道株式会社、サンデン交通株式会社、宇部市交通局の３社により運行されているなか、路線バスで対応できない周辺部には、コミュニティバスのねたろう号、いとね号、厚狭北部便、高畑・高泊循環線が運行しており、JR小野田駅やJR厚狭駅を中心に、おおむね放射線状にバス路線網が形成されています。また、厚狭地域の公共交通不便地域においては、デマンド型交通（乗合タクシー）が運行しています。

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29年（2017年）現在、年間約2,300隻（総トン数約220万トン）が入港し、石炭、金属くず、鋼材などを中心に年間約370万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。計画決定延長97,430mに対する平成30年（2018年）4月1日現在の改良済延長は40,720mであり、改良率は41.8％となっています。また、未改良のままとなっている路線の半数は、当初の計画決定から60年を経過している長期未整備路線となっています。

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、計画決定面積は351.30haとなっています。また、計画決定されていない都市公園も数多く整備されており、それを含めた開設面積は、平成31年（2019年）4月1日現在で292.30haであり、市民１人当たりの公園面積は、4.65㎡となっています。これは、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、街区公園などの身近な公園が不足している地区も見られます。また、当初の計画決定から長期間整備されていない公園が存在しています。

③下水道

本市の公共下水道の整備状況は、平成31年（2019年）４月１日現在、人口ベース普及率で54.1％となっています。また、全体計画面積に対する整備率は、40.0％であり、下水道が未整備のままの市街地が多く残されている状況となっています。

新

（2）山陽小野田市を取り巻く現状

■山陽小野田市の主な基本的特性・現況

人口

○ 人口減少、少子高齢化が今後、ますます進行することが予測されている。
○ 高千帆地域は人口がおおむね横ばいで推移し、その他の地域は、人口減少が予測されている。
○ 世帯数の増加と核家族化が進行している。

防災

○ 洪水浸水想定区域、高潮浸水想定区域、津波災害警戒区域において、用途地域内をはじめ広い範囲で被害が想定されている。
○ 他都市と比べて空き家率が高くなっている。

景観

○ 市域の約６割が自然的土地利用となっている。
○ 市民一人当たり都市公園面積は他都市と比較して広くなっている。
○ 都市計画公園の約２割が未開設となっている。
○ 風致地区等に代表される自然景観や文化財がある。

土地利用

○ 厚狭地域では、用途地域外においても、建物用地化が進行している。
○ 用途地域内の人口減少が予測される。

交通

○ 都市計画道路については、計画決定から長期未整備の区間がある。
○ JR 小野田線の鉄道乗車数は減少傾向、路線バスは利用者が少ない区間がある。

商業・工業

○ 商業は活力の低下がみられる。
○ 製造品出荷額は増加傾向にある。
○ 観光客入込数は増加傾向にある。
○ 各商店街の事業所数が大きく減少している。
○ 産業人口は減少傾向、「農業・林業」、「漁業」は、高齢化が著しい。

財政

○ 財政が硬直化しており、人口減少により一層財政状況は厳しくなることが懸念される。

■都市計画に関わる上位・関連計画

○ 第二次山陽小野田市総合計画
○ 山陽小野田市人口ビジョン
○ 山陽小野田市まち・ひと・しごと創生総合戦略
○ 山陽小野田市地域公共交通計画
○ 美祢線沿線地域公共交通計画
○ 山陽小野田市地域防災計画
○ 山陽小野田市公共施設等総合管理計画
○ 山陽小野田市住生活基本計画
○ 山陽小野田市緑の基本計画
○ 山陽小野田市観光振興ビジョン
○ 山陽小野田市空家等対策計画
○ 山陽小野田市農業振興地域整備計画

■都市計画に関わる重要キーワード（社会潮流）

○ コンパクト・プラス・ネットワーク
○ インフラの老朽化
○ インバウンド
○ 小さな拠点
○ 対流型国土
○ バリアフリー
○ ユニバーサルデザイン
○ 国土強靭化
○ 土地・不動産の最適活用
○ 文化的景観・日本遺産

旧

（2）山陽小野田市を取り巻く現状

■山陽小野田市の主な基本的特性・現況

人口

○ 人口減少、少子高齢化が今後、ますます進行することが予測されている。
○ 高千帆地域は人口がおおむね横ばいで推移し、その他の地域は、人口減少が予測されている。
○ 世帯数の増加と核家族化が進行している。

防災

○ 洪水浸水想定区域、高潮浸水想定区域、津波災害警戒区域において、用途地域内をはじめ広い範囲で被害が想定されている。
○ 他都市と比べて空き家率が高くなっている。

景観

○ 市域の約６割が自然的土地利用となっている。
○ 市民一人当たり都市公園面積は他都市と比較して広くなっている。
○ 都市計画公園の約２割が未開設となっている。
○ 風致地区等に代表される自然景観や文化財がある。

土地利用

○ 厚狭地域では、用途地域外においても、建物用地化が進行している。
○ 用途地域内の人口減少が予測される。

交通

○ 都市計画道路については、計画決定から長期未整備の区間がある。
○ JR 小野田線の鉄道乗車数は減少傾向、路線バスは利用者が少ない区間がある。

商業・工業

○ 商業は活力の低下がみられる。
○ 製造品出荷額は増加傾向にある。
○ 観光客入込数は増加傾向にある。
○ 各商店街の事業所数が大きく減少している。
○ 産業人口は減少傾向、「農業・林業」、「漁業」は、高齢化が著しい。

財政

○ 財政が硬直化しており、人口減少により一層財政状況は厳しくなることが懸念される。

■都市計画に関わる上位・関連計画

○ 第二次山陽小野田市総合計画
○ 山陽小野田市人口ビジョン
○ 山陽小野田市まち・ひと・しごと創生総合戦略
○ 山陽小野田市地域公共交通網形成計画
○ 山陽小野田市地域防災計画
○ 山陽小野田市公共施設等総合管理計画
○ 山陽小野田市住生活基本計画
○ 山陽小野田市緑の基本計画
○ 山陽小野田市観光振興ビジョン
○ 山陽小野田市空家等対策計画
○ 山陽小野田市農業振興地域整備計画

■都市計画に関わる重要キーワード（社会潮流）

○ コンパクト・プラス・ネットワーク
○ インフラの老朽化
○ インバウンド
○ 小さな拠点
○ 対流型国土
○ バリアフリー
○ ユニバーサルデザイン
○ 国土強靭化
○ 土地・不動産の最適活用
○ 文化的景観・日本遺産

新

3）広域・地域間の連携軸の活用と強化

人や物の移動又は人の交流による本市の活性化を図るため、道路・鉄道といった交通基盤、鉄道・バスといった公共交通サービスにおいて、九州方面・広島方面などの広域からの経済・文化・観光等の交流を図る「広域連携軸（国土連携）」、周辺都市との連携を担う「広域連携軸（都市連携）」、市内の地域間を連絡する「地域連携軸」を設定し、その活用及び強化を図ります。

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ＢＲＴ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、小野田湾岸道路、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。



［小野田湾岸道路（有帆川大橋）］

旧

3）広域・地域間の連携軸の活用と強化

人や物の移動又は人の交流による本市の活性化を図るため、道路・鉄道といった交通基盤、鉄道・バスといった公共交通サービスにおいて、九州方面・広島方面などの広域からの経済・文化・観光等の交流を図る「広域連携軸（国土連携）」、周辺都市との連携を担う「広域連携軸（都市連携）」、市内の地域間を連絡する「地域連携軸」を設定し、その活用及び強化を図ります。

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、小野田湾岸道路、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。



［小野田湾岸道路（有帆川大橋）］

新

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っ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。

「美祢線沿線地域公共交通計画」に基づき、ＪＲ美祢線を新たにＢＲＴとして整備し、交通機能の早期回復と観光客等の利便性向上を図ります。

【美祢線沿線地域公共交通計画について】

「美祢線沿線地域公共交通計画」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、「地域の生活・交流を支え続けるＢＲＴと交通ネットワーク」を基本理念とし、「ＪＲ美祢線に替わる新たな公共交通ネットワークの構築」、「誰もが安心して利用できる持続可能な美祢線ＢＲＴの提供」、「美祢線ＢＲＴを軸とした地域活性化の推進」を基本方針に掲げ、事業を進めていくこととしています。

●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移動できる社会を構築するため、「山陽小野田市地域公共交通計画」に基づく、効率的・効果的なバス運行の実現により、持続可能な公共交通サービスの構築を目指します。

【山陽小野田市地域公共交通計画について】

「山陽小野田市地域公共交通計画」は、公共交通に関するマスタープランとして、地域公共交通の今後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、「活力と笑顔あふれるまちをいつまでも支え続ける地域公共交通」を基本方針に設定し、「快適・便利で持続可能なネットワーク」、「わかりやすく利用しやすいサービス」、「関係者の連携・相互補完」を取組方針に掲げ、事業を進めていくこととしています。

●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、コンパクトな市街地の形成と合わせて、市街地内の主要な移動経路における歩道の整備、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、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、港湾施設の保全を図り、小野田港の利用促進を図ります。

旧

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っ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移動できる社会を構築するため、「山陽小野田市地域公共交通網形成計画」に基づく、効率的・効果的なバス運行の実現により、持続可能な公共交通サービスの構築を目指します。

【山陽小野田市地域公共交通網形成計画について】

「山陽小野田市地域公共交通網形成計画」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、「効果的・効率的な公共交通網」、「わかりやすく利用しやすい公共交通」、「みんなで支える公共交通」を基本方針に設定し、都市拠点・地域拠点間交通の強化、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。

●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、コンパクトな市街地の形成と合わせて、市街地内の主要な移動経路における歩道の整備、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、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、港湾施設の保全を図り、小野田港の利用促進を図ります。

新

	用　語	解　説	頁
チ	地域高規格道路	高規格幹線道路を補完し、地域相互の交流、促進などの役割を担う規格の高い道路のこと。具体的には４車線以上の車線を有し、自動車専用道路またはこれと同等の機能を備える道路で、沿道や交通の状況に応じて、60～80km/h 以上の速度サービスを提供できる質の高い道路をいう。	24、35、56、62
	地域公共交通計画	地域の移動手段を確保するために、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体が中心となって、交通事業者や住民などの地域の関係者と協議しながら、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにするマスタープラン（ビジョン＋事業体系を記載）としての役割を果たすもの。	1、8、34
	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、この地域森林計画の対象となっている民有林のこと。	11、39、45
	地域防災計画	地方公共団体が、災害対策基本法に基づいて、災害発生時の応急対策や復旧など災害に係わる事務・業務に関して総合的に定めた計画。各都道府県及び市町村の地方防災会議が、国の防災基本計画に基づいて、それぞれの地域の実情に即した計画を作成する。	1、8
	小さな拠点	小学校区など複数の集落が散在する地域において商店、診療所、小学校区など、複数の集落が散在する地域において、商店、診療所等の日常生活に不可欠な施設・機能や地域活動を行う場を、歩いて動ける範囲に集め、さらに周辺の各集落との間をコミュニティバスなどの交通手段により結んだ地域の拠点のこと。	8
	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。	1、28、39、42、43、46、47、82
	地方港湾	国際海上輸送網の拠点（国際戦略港湾、国際拠点港湾）や、海上輸送網の拠点（重要港湾）として定められている港湾以外の港湾のこと。	7
	中心市街地	都市における地域の中心となる中央業務地区のこと。人口が集中し、商業、行政機能が充実している地域を指す。	78
ツ	津波災害警戒区域	津波が発生した場合に住民等の生命または身体に危害が生じる恐れがあり、津波による人的災害を防止するために警戒避難体制を特に整備すべきとして指定された土地の区域（津波防災地域づくりに関する法律）。指定は、国土交通大臣が定める基本指針に基づき、津波浸水想定を踏まえて、都道府県知事が行う。	8

旧

	用　語	解　説	頁
チ	地域高規格道路	高規格幹線道路を補完し、地域相互の交流、促進などの役割を担う規格の高い道路のこと。具体的には４車線以上の車線を有し、自動車専用道路またはこれと同等の機能を備える道路で、沿道や交通の状況に応じて、60～80km /h 以上の速度サービスを提供できる質の高い道路をいう。	24、35、56、62
	地域公共交通網形成計画	公共交通の役割を明確にし、まちづくりに寄与する持続可能な公共交通を形成するため、自治体において公共交通ネットワークの将来像やその実現に向けた方策について定めた計画のこと。	1、8、34
	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、この地域森林計画の対象となっている民有林のこと。	11、39、45
	地域防災計画	地方公共団体が、災害対策基本法に基づいて、災害発生時の応急対策や復旧など災害に係わる事務・業務に関して総合的に定めた計画。各都道府県及び市町村の地方防災会議が、国の防災基本計画に基づいて、それぞれの地域の実情に即した計画を作成する。	1、8
	小さな拠点	小学校区など複数の集落が散在する地域において商店、診療所、小学校区など、複数の集落が散在する地域において、商店、診療所等の日常生活に不可欠な施設・機能や地域活動を行う場を、歩いて動ける範囲に集め、さらに周辺の各集落との間をコミュニティバスなどの交通手段により結んだ地域の拠点のこと。	8
	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。	1、28、39、42、43、46、47、82
	地方港湾	国際海上輸送網の拠点（国際戦略港湾、国際拠点港湾）や、海上輸送網の拠点（重要港湾）として定められている港湾以外の港湾のこと。	7
	中心市街地	都市における地域の中心となる中央業務地区のこと。人口が集中し、商業、行政機能が充実している地域を指す。	78
ツ	津波災害警戒区域	津波が発生した場合に住民等の生命または身体に危害が生じる恐れがあり、津波による人的災害を防止するために警戒避難体制を特に整備すべきとして指定された土地の区域（津波防災地域づくりに関する法律）。指定は、国土交通大臣が定める基本指針に基づき、津波浸水想定を踏まえて、都道府県知事が行う。	8

新

	用　語	解　説	頁
	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。	8、9、11、12、13、16、32、36、37、40、42、48、54、55、60、61、62、66、67、70、72、73、74、75、89
ノ	農業振興地域整備計画	農業振興地域の整備に関する法律（昭和44年（1969年）7月1日法律第58号）に基づき、自然的経済的社会的諸条件を考慮して総合的に農業の振興を図ることが必要であると認められる地域について、農業振興のための各種施策を計画的に実施するために定める計画のこと。	1、8
	農地中間管理機構	高齢化や後継者不足などで耕作を続けることが難しくなった農地を借り受け、認定農業者や集落営農組織などの担い手に貸し付ける公的機関のこと。都道府県に一つずつ設置され、農地の集約化や耕作放棄地の解消を推進する。	39
ハ	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。	48、49
	パブリックコメント	市の政策立案過程で市民から意見を公募し、その意思決定に反映させることを目的とする制度。	77、84、85
	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。	8、9、13、34、36、52、58、61、62、64、67、70、78、90、91、92、93、94
ヒ	BRT	Bus－Rapid－Transit（バス高速輸送システム）の略。走行空間、車両、運行管理等に様々な工夫を施すことにより、速達性、定時性 、輸送力について、従来のバスよりも高度な性能を発揮し、他の交通機関との接続性を高めるなど利用者に高い利便性を提供する次世代のバスシステムである。	1,24,34
	PDCA サイクル	plan（立案・計画），do（実施），check（検証・評価），action（改善）の頭文字を取ったもの。行政政策や企業の事業活動にあたって計画から見直しまでを一貫して行い，さらにそれを次の計画・事業にいかそうという考え方のこと。	83

旧

	用　語	解　説	頁
	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。	8、9、11、12、13、16、32、36、37、40、42、48、54、55、60、61、62、66、67、70、72、73、74、75、89
ノ	農業振興地域整備計画	農業振興地域の整備に関する法律（昭和44年（1969年）7月1日法律第58号）に基づき、自然的経済的社会的諸条件を考慮して総合的に農業の振興を図ることが必要であると認められる地域について、農業振興のための各種施策を計画的に実施するために定める計画のこと。	1、8
	農地中間管理機構	高齢化や後継者不足などで耕作を続けることが難しくなった農地を借り受け、認定農業者や集落営農組織などの担い手に貸し付ける公的機関のこと。都道府県に一つずつ設置され、農地の集約化や耕作放棄地の解消を推進する。	39
ハ	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。	48、49
	パブリックコメント	市の政策立案過程で市民から意見を公募し、その意思決定に反映させることを目的とする制度。	77、84、85
	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。	8、9、13、34、36、52、58、61、62、64、67、70、78、90、91、92、93、94
ヒ	PDCA サイクル	plan（立案・計画），do（実施），check（検証・評価），action（改善）の頭文字を取ったもの。行政政策や企業の事業活動にあたって計画から見直しまでを一貫して行い，さらにそれを次の計画・事業にいかそうという考え方のこと。	83
フ	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。	8、11、39、45、56
	付議	会議にかけること。また、付け加えて議論すること。	85

新

山陽小野田市都市計画マスタープラン

令和元年（2019 年）12 月改定

令和８年（2026 年）11 月一部改定

発行　山陽小野田市 建設部 都市計画課
〒756−8601　山陽小野田市日の出一丁目１番１号
TEL：0836-82-1168
FAX：0836-84-7129
E-mail：toshikei@city.sanyo-onoda.lg.jp

旧

山陽小野田市都市計画マスタープラン

令和元年（2019 年）12 月改定

発行　山陽小野田市 建設部 都市計画課
〒756−8601　山陽小野田市日の出一丁目１番１号
TEL：0836-82-1168
FAX：0836-84-7129
E-mail：toshikei@city.sanyo-onoda.lg.jp