

下松市立地適正化計画

(素案)

令和5年11月

目 次

第1章 立地適正化計画について

1. 背景と目的.....	1 - 1
2. 本計画で定める事項.....	1 - 2
3. 対象区域.....	1 - 3
4. 目標年次.....	1 - 4

第2章 上位・関連計画の整理

1. 本計画の位置づけ.....	2 - 1
2. 上位計画及び関連計画.....	2 - 2
3. 上位計画・関連計画のまとめ.....	2 - 1 1

第3章 本市の現状と将来見通し

1. 人口.....	3 - 1
2. 土地利用.....	3 - 6
3. 公共交通.....	3 - 1 0
4. 生活利便施設の分布.....	3 - 1 3
5. 都市構造上の特性.....	3 - 2 0
6. 市民意見.....	3 - 2 4
7. 都市構造上の現状と課題.....	3 - 3 1

第4章 立地適正化に関する基本的な方針

1. 拠点の設定.....	4 - 1
2. 拠点づくりの方向性（ターゲット）と施策の方向性（ストーリー）.....	4 - 3

第5章 居住促進区域の設定

1. 居住促進区域の基本的な考え方.....	5 - 1
2. 居住促進区域の設定.....	5 - 5

第6章 都市機能誘導区域の設定

1. 都市機能誘導区域の基本的な考え方.....	6 - 1
2. 都市機能誘導区域の設定.....	6 - 4
3. 誘導施設の設定.....	6 - 5

第7章 居住の促進及び都市機能の誘導のための施策

1. 国の施策.....	7 - 1
2. 本市の施策（居住の促進）.....	7 - 4
3. 本市の施策（都市機能の誘導）.....	7 - 8
4. 都市のスポンジ化への対応.....	7 - 1 1

第8章 防災指針

1. 防災指針策定の背景.....	8 - 1
2. 災害リスクの分析.....	8 - 2
3. 都市防災上の課題の抽出.....	8 - 1 3
4. 防災まちづくりの基本的な方針.....	8 - 1 4
5. 対応方策の検討.....	8 - 1 5
6. 具体施策・取組スケジュール・目標値.....	8 - 1 8

第9章 目標値と推進体制

1. 目標値の設定.....	9 - 1
2. 計画の推進体制.....	9 - 5

第1章 立地適正化計画について

1. 背景と目的

(1) 立地適正化計画制度の背景

我が国の都市における今後のまちづくりは、人口の急激な減少と高齢化を背景として、高齢者や子育て世代にとって健康で快適な、安心できる生活環境を実現すること、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を可能とすることが大きな課題です。

こうした中、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、『コンパクト・プラス・ネットワーク』の考えで進めていくことが重要です。

このため、平成26年度に都市再生特別措置法が改正され、行政と住民や民間事業者が一体となったコンパクトなまちづくりを促進するため、立地適正化計画制度が創設されました。

(2) 立地適正化計画の目的

立地適正化計画（以降、「本計画」という。）は、居住の促進や都市の生活を支える機能の誘導によるコンパクトなまちづくりを推進するとともに、地域交通の再編との連携により、『コンパクト・プラス・ネットワーク』のまちづくりを目指すことを目的とします。

本市では、将来的に人口が減少に転じることが予測される中で、安全・安心に暮らせる持続可能な都市づくりを進めるため、これまで都市計画の中で明確には位置づけられてこなかった各種の都市機能に着目し、これらを都市計画の中に位置づけ、その「魅力」を活かすことによって、居住を「促進」または都市の活動を「誘導」する新たな仕組みとして、本計画を策定しました。

あわせて、気候変動の影響により頻発・激甚化する自然災害への対応として、災害リスクを踏まえた防災まちづくりの方向性を示し、災害に強いまちづくりと都市のコンパクト化を進めることを目的とします。

2. 本計画で定める事項

本計画では、コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向け、以下の事項を定めます。

(1) 基本的な方針

計画により実現を目指すべき将来の都市像を示し、実現に向けた「ターゲット」と「ストーリー」を設定します。

(2) 居住促進区域（法定名称：居住誘導区域）

居住促進区域は、人口減少の中にあっても一定エリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を促進すべき区域です。

(3) 都市機能誘導区域

都市機能誘導区域は、医療・福祉・商業等の都市機能を都市拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域です。

(4) 誘導施設

誘導施設は、都市機能誘導区域ごとに、立地を誘導すべき都市機能増進施設（居住者の共同の福祉や利便性の向上を図るために必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するもの。）です。

(5) 防災指針

居住促進区域は、災害リスクの高いエリアを除外して設定することを原則としますが、残存する災害リスクに対しては、計画的に防災・減災対策に取り組むための防災指針を策定します。

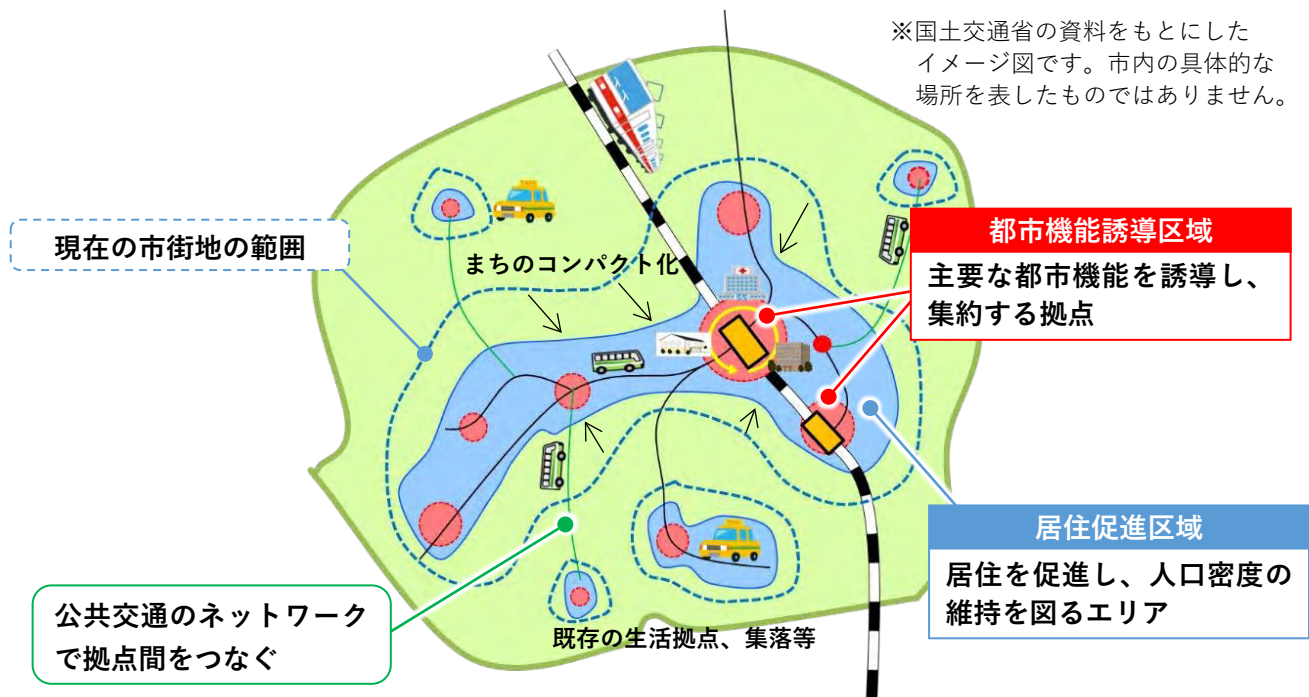


図 コンパクト・プラス・ネットワークのイメージ

3. 対象区域

(1) 本計画の対象区域

対象区域は、都市再生特別措置法第 81 条第 1 項の規定により、都市計画区域内とされています。したがって、本市・光市・周南市の 3 市で構成される「周南都市計画区域」のうち、本市が占める部分（6,633ha）を対象区域とします。



図 本計画の対象区域

4. 目標年次

本計画は、民間施設も含めて居住の促進や生活を支える機能の立地の誘導を緩やかに進めることを目指すものであり、長い時間軸をもったアクションプランとして運用します。そのため、本計画の目標年次はおおむね20年後となる令和27（2045）年とします。

第2章 上位・関連計画の整理

1. 本計画の位置づけ

本計画は、都市再生特別措置法第 81 条の規定により策定する、住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るための計画であり、同法第 82 条の規定により、本市の都市計画に関する基本的な方針である「下松市都市計画マスタープラン」の一部とみなされます。

そのため、本計画は本市の最上位計画である「下松市総合計画」や、県が定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に即するとともに、「下松市都市計画マスタープラン」との調和を図っています。

また、本計画に掲げる施策を進めていくに当たっては、本市におけるその他の計画・方針等との整合・連携を図るものとします。

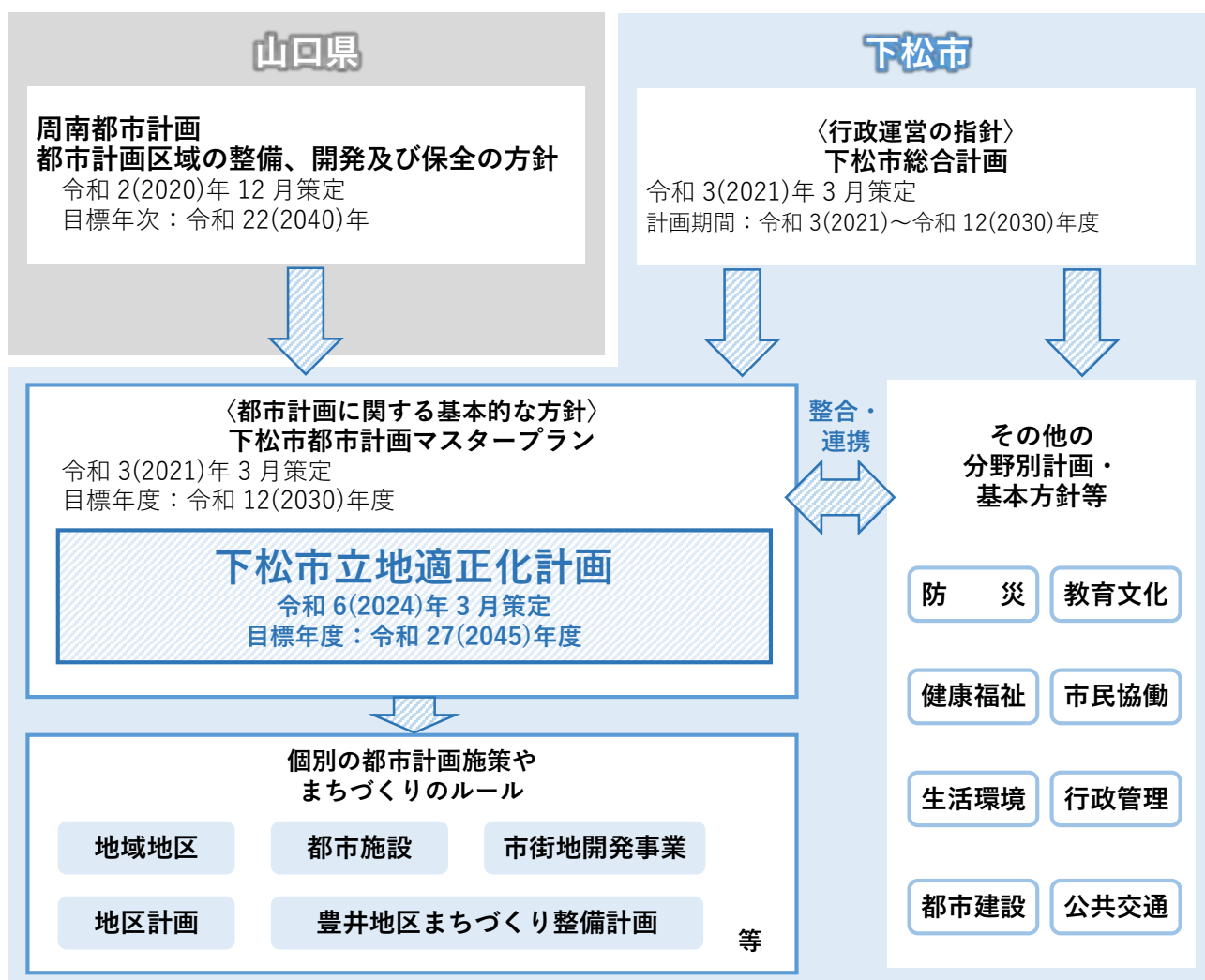


図 本計画の位置づけ

2. 上位計画及び関連計画

上位計画及び関連計画として、次の計画における基本理念や都市づくりに特に関連する方針を整理します。

表 上位・関連計画

	計画名	策定年月
上位計画	①周南都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	令和2（2020）年12月
	②下松市総合計画	令和3（2021）年3月
	③下松市都市計画マスタープラン	令和3（2021）年3月
関連計画	①下松市まち・ひと・しごと創生総合戦略	令和2（2020）年3月
	②下松市地域公共交通計画	令和5（2023）年3月
	③豊井地区まちづくり整備計画	令和2（2020）年5月

(1) 上位計画

①周南都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

【策定年月】令和2（2020）年12月

【目標年次】令和22（2040）年

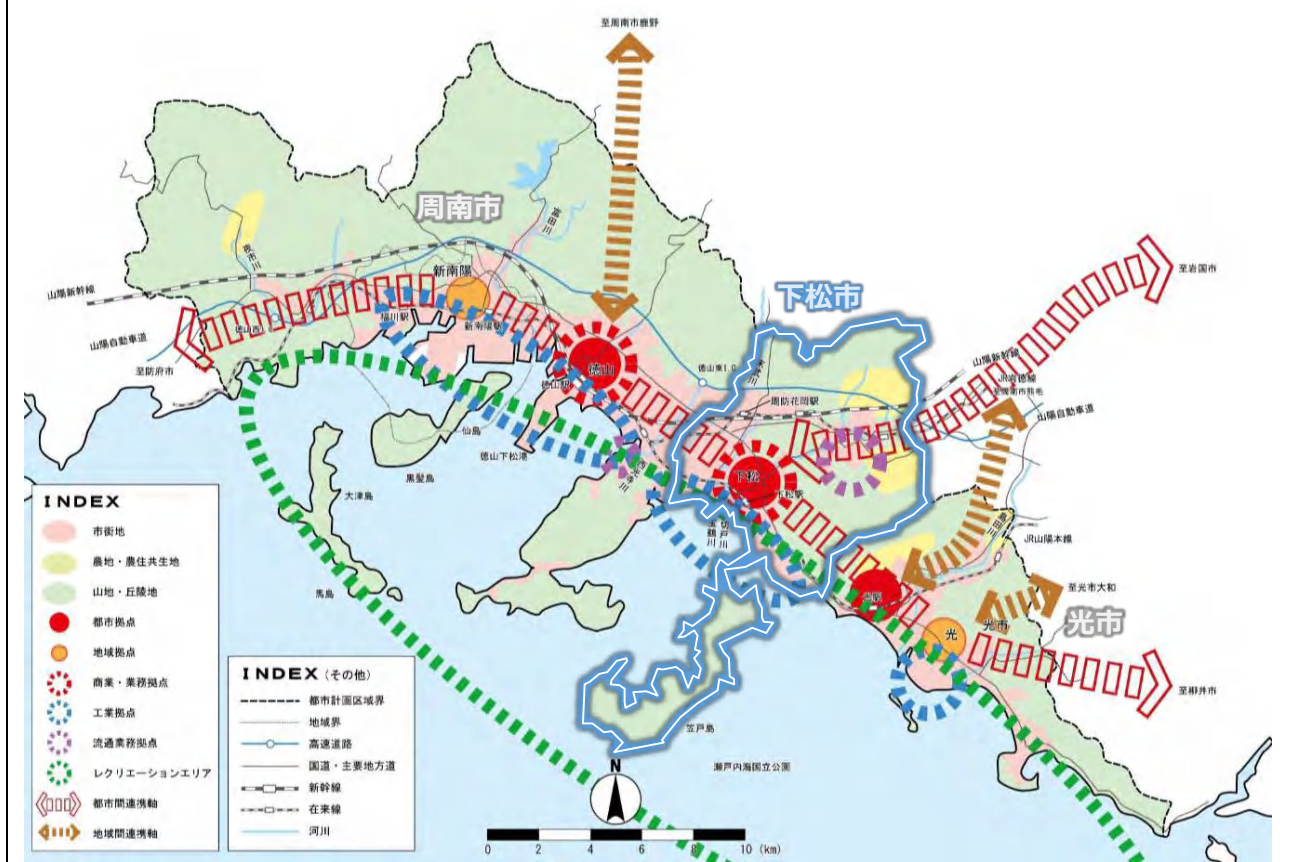
【計画区域】周南都市計画区域：下松市、光市及び周南市の3市で構成

【基本理念】

人と自然と産業が織りなす活力と魅力あふれるにぎわい都市づくり

- 都市毎の個性を活かした魅力ある都市景観の形成を図り、にぎわいのある美しい都市づくりを進める
- 臨海部の都市が一体となった中心市街地の活性化を図るとともに、都市内に蓄積された都市基盤施設を活用することで、中心市街地の再構築を行う
- 郊外部での市街地拡大を抑制するとともに、**立地適正化計画に基づき都市機能等を誘導し、中心市街地の拠点性を高めることで、持続可能な集約型の都市づくりを進める**
- **ユニバーサルデザインに配慮することで誰もが暮らしやすい都市環境を整えるとともに、洪水・土砂災害・地震等に対応した災害に強い都市づくりを進める**
- 臨海部の都市間交流や産業の振興を支える都市ネットワークの形成を図り、**都市毎の個性を活かした活力ある都市づくりを進める**
- 住民と行政がそれぞれの役割と責任を分担しながら、エリアマネジメントの推進等、**協働して地域特性を活かした個性豊かな都市づくりを進める**

【将来イメージ・都市像】



【都市づくりに特に関連する方針】

《商業・業務地》

- 交通結節点となる下松駅等は、交通の利便性を活かした商業・業務機能の集積を図り、活力と魅力ある拠点の形成に努める
- 市役所などの行政施設を中心に地域住民の日常生活を支える生活サービス機能等、一定の都市機能の立地誘導を推進
- 県道下松新南陽線や国道 188 号などの沿道の商業地については、周辺の住宅地に配慮した良好な市街地環境や沿道環境を維持・形成し、日常的な生活利便性の向上を図る

《住 宅 地》

- 人口集中地区である既成市街地やその周辺市街地は、一定の人口密度を維持・確保するため、生活サービスの誘導とあわせて、公共交通の利便性の高い駅やバス停などの周辺への居住の誘導を推進
- 郊外部に多くある比較的規模の大きい住宅地については、恵まれた自然環境を活かして、これらを重視する世帯の転入を推進し、残存する空地は農地への活用や緑地化を推進
- 老朽化した木造建築物や細街路からなる密集した市街地では、建築物の耐震化、住宅の建替え促進や生活道路の整備など住環境の改善を進めるとともに、空き家・空き地の利活用を促進し、既成市街地の再生によるまちなか居住を推進

《都市施設》

- 立地適正化計画を活用し、住宅及び医療、福祉、商業、その他の居住に関連する施設の誘導とそれと連携した公共交通ネットワークの形成を図る
- 公共下水道は、既成市街地を優先的に整備するとともに、良好な生活環境の確保と水域の水質保全を図る

《市街地開発》

- 道路、下水道、公園等の都市機能の整備を推進
- 地域の特性に応じた魅力ある市街地の形成を図るため、市街地開発事業等の面整備や地区計画の策定等により、良好な居住環境を備えた都市づくりの推進に努める
- 豊井地区については、「豊井地区まちづくり整備計画」に基づき市街地環境の整備を図る

《自然的環境》

- 快適な都市環境の形成を図るため、都市生活に密着した市街地内及び周辺地域の都市公園等の整備を推進
- 下松スポーツ公園等の市街地内の大規模な都市公園を子どもからお年寄りまで全ての人々が集える都市のレクリエーション拠点として保全・充実を図る
- 災害時の防災拠点としての役割を果たす緑地として、公園・緑地の整備・維持管理を推進

《景 観》

- 山口県景観形成基本方針及び市の景観計画に基づき、住民、事業者、行政がそれぞれの役割を分担しながら美しい景観を守り、育て、快適なまちづくりを推進

《都市防災》

- 本区域の災害特性を考慮した土地利用の誘導等を行うとともに、避難場所や避難路、延焼防止帯となる公園や道路等の整備を推進するなど、災害に強いまちづくりに取り組む
- 近年頻発する局地的な集中豪雨や大型化する台風による洪水、高潮、土砂災害などに対し、被害の発生や拡大をできるだけ抑えることができるよう、災害リスクを踏まえた都市構造の実現を目指す

出典：山口県「周南都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（令和2（2020）年12月）」

②下松市総合計画

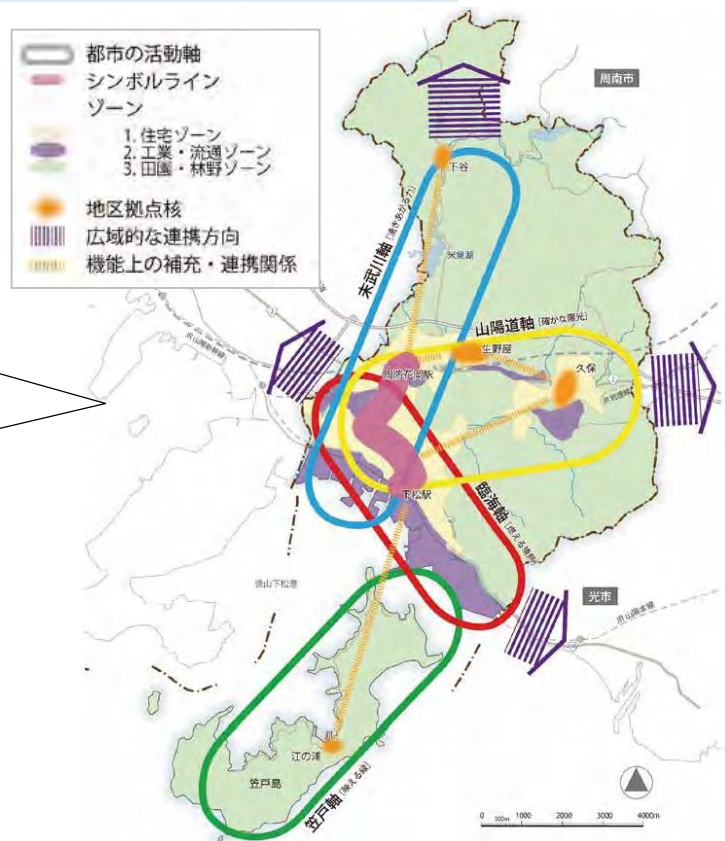
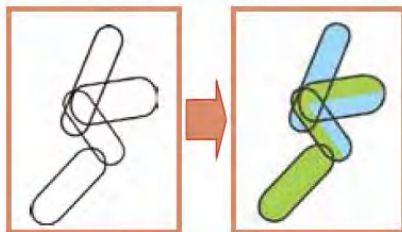
【策定年月】令和3（2021）年3月【計画期間】令和3（2021）～令和12（2023）年度

【基本理念】 自立と個性の発揮 市民参加と協働の推進
「もの」と「心」の調和 柔軟性と先見性の向上

【将来イメージ・都市像】 都市と自然のバランスのとれた住みよさ日本一の星ふるまち

- ・都市を舞台とした様々な活動の中で、人やもの、情報の動き、連携・交流の方向を集約したものを「都市の活動軸」と位置づける
- ・この4つの活動軸の構成は、「K+S」の文字の合成のように見えることから、「KS（くだまつスター）構造」と呼ぶ

「KS構造」



【都市づくりに特に関連する方針】

《計画的な土地利用》

- 「下松市都市計画マスタープラン」に沿った「シンボルライン」への**広域的な都市機能の集積等によるコンパクトな市街地形成**
- 周辺の農地や山林の適切な保全と合わせ、**土地利用の計画的誘導**を図る
- **豊井地区など新たなエリアでの総合的な都市環境整備**、宅地開発の適正な誘導や産業振興のための用地確保、**笠戸島・米川地区の振興に必要な土地利用の誘導策などを推進**

《都市基盤の整備・管理》

- 市民生活や産業活動等の基盤となる道路や港湾、上下水道等の都市施設について、効率的・効果的な整備と維持管理を推進

《居住環境の整備》

- 高齢化の進展などに伴い、公共交通機関の重要性が高まることから、そのあり方を時代環境や地域の特性に合わせて検討し、**自動車利用と共存したシステムにより、利便性の維持・向上**を推進
- 計画的な森林・緑地の保全や防災拠点機能にも配慮した公園空間の整備と維持管理を推進
- 都市景観の向上に向けた誘導策を講じるなどにより、都市の快適性を高める

出典：下松市「下松市総合計画（令和3（2021）年3月）」

③下松市都市計画マスタープラン

【策定年月】令和3（2021）年3月【目標年度】令和12（2030）年度

【将来都市像(理念)】

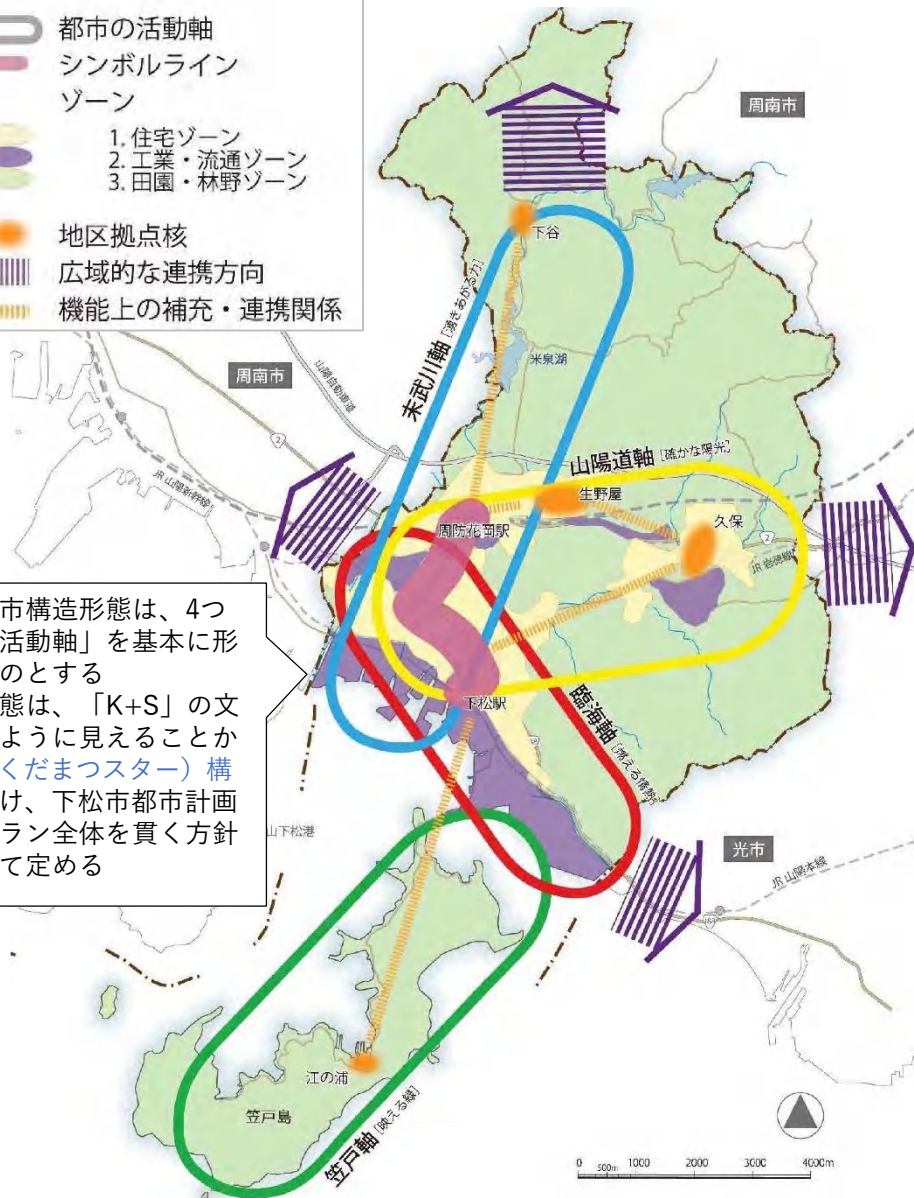
「美・優・活」都 くだまつ —『星ふるまち』確かな明日へ—

「美」美しい都市 「優」人にやさしく環境にやさしい都市 「活」活力が湧きあがり続けるまち

【将来イメージ・都市像】



- ・下松市の都市構造形態は、4つの「都市の活動軸」を基本に形成されるものとする
- ・この構造形態は、「K+S」の文字の合成のように見えることから「KS（くだまつスター）構造」と名付け、下松市都市計画マスタープラン全体を貫く方針の基本として定める



臨海軸	経済発展の基礎となつた力を新しい時代の活力に変え、経済、行政、文化、教育等の中心的機能を担う軸
山陽道軸	歴史性も活かした環境と都市の成長を先導し、生活の場であると同時に流通、農業、製造業等の複合的な産業展開の軸
末武川軸	様々な新しい経済活動や交流活動が生まれ育つ「若さ」が躍動する軸
笠戸軸	自然環境を良好に保全しながら、造船や水産業、広域的観光・レクリエーションの展開を通じた活性化を図る軸

【都市づくりに特に関連する方針】

《市街地の範囲》

- 将来の市街地の範囲は、4つの「都市の活動軸」に含まれる範囲内のうち、特に臨海軸と山陽道軸の中で、現行の市街化区域を基本とし、原則として拡大は行わない
- シンボルラインを中心とした機能集約型の効率性の高い市街地形成を目指す

《交通施設》

- 広域交通動線機能の充実
- 市内地域間の移動自由度の向上
- 「都市の活動軸」に沿った動線の強化
- 公共交通の確保・充実と活用
- シンボルライン上の交通軸機能強化
- 自転車・歩行者交通環境の向上

《公園緑地》

- みどりの「葉」づくり 地域力を活かし、質の高いみどりをみんなで増やす（みどり・花にあふれたまちづくり 等）
- みどりの「枝」づくり 公園・緑地空間を守り、創る（都市公園の整備、公園緑地の整備）
- みどりの「幹」づくり 市を構成し、骨格となる大規模なみどりを守り、活かす（山林の活用・保全 等）
- みどりの「根」づくり みどりを愛し、育てる意識をみんなが持つ（みどりの普及、市民参加の促進）

《下水道》

- 公共下水道の整備
- 施設の計画的維持管理

《自然環境》

- 自然環境の保全と創出
- 良好な都市環境をつくる「心」の育成
- うるおいある都市環境づくり（安全で快適な市街地環境づくり、文化性の高い個性的な都市づくり、自然と共生する環境づくり）

《都市景観》

- 景観形成のルールづくり
- 景観まちづくりへの市民力の向上
- 景観資源の保全・活用

《都市防災》

- 災害に強い都市構造の形成（道路ネットワークの強化、公園等防災拠点の機能確保、災害危険区域の指定 等）
- 都市の耐震性の向上（建築物・ライフライン施設の耐震化、交通施設の耐震性確保 等）
- 避難予防対策（避難場所・避難経路の確保）
- 防災に係る体制整備（防災組織活動の促進、災害情報体制・災害応急体制の整備 等）

《福祉環境》

- 公共空間のバリアフリー化
- 福祉の拠点機能の整備
- 住宅・民間建築物のバリアフリー化

出典：下松市「下松市都市計画マスタープラン（令和3（2021）年3月）」

(2) 関連計画

① 下松市まち・ひと・しごと創生総合戦略

【策定年月】令和2（2020）年3月 【計画期間】令和2（2020）～令和6（2024）年度

【将来都市像・基本目標】

都市と自然のバランスのとれた住みよさ日本一の星ふるまち

- 地域資源を活かした魅力ある「しごと」を創生する
- 若い世代の希望をかなえるとともに くだまつに誇りと愛着を感じる「ひと」を創生する
- 生涯にわたり健康で安全・安心に暮らしを続け 誰もが住みよさを実感できる「まち」を創生する

【都市づくりに特に関連する方針】

《基本的方向》

- 「コンパクトにまとまったまち」の利点を活かし、**充実した都市基盤の整備**を行うことで、住民や来訪者に「便利なまち」と実感してもらえるまちづくり
- 誰もが快適な生活環境の中で、**生涯にわたり心も体も健康で幸せに暮らし続けることができるまちづくり**
- **まちづくりの担い手になりうる団体、人材を育て、民間企業や住民との連携をさらに促進し、地域の活力の創出と、持続可能な地域づくり**

《都市基盤の整備》

- 道路・橋梁・河川・上下水道、学校・社会教育施設・社会体育施設・設備などの**社会インフラについて、計画的な整備、維持管理、長寿命化、耐震化を推進**
【具体的な事業】豊井地区まちづくり整備事業、道路橋梁整備事業、都市計画事業、公共下水道事業 等
- 下松市地域公共交通網形成計画に基づき、**公共交通の利用促進**
【具体的な事業】コミュニティバス運行事業、交通系 IC カードの普及支援等

《安全・安心に暮らせるまちづくり》

- 災害への対応力の向上を図るため国土強靱化地域計画を策定し、計画的に避難所整備や情報伝達手段の充実等のハード事業を推進
- ハザードマップの更新及び周知啓発などソフト事業も実施
【具体的な事業】自主防災組織への補助、災害時避難場所（公園）整備事業、福祉避難所の充実 等

《地域活力の創出と協働のまちづくりの推進》

- 地域と行政が連携し、持続可能な地域づくりを進めるために必要な仕組みの構築やコミュニティの活動拠点の整備に取り組み、地域自治・協働を推進し、地域力の強化、コミュニティの活性化を図る
【具体的な事業】自治会活動支援、多文化共生の推進、男女共同参画推進事業 等
- 民間活力の利用及び企業との連携により、魅力ある地域づくりを推進
【具体的な事業】民間企業との包括連携協定、ネーミングライツ導入、民間活力導入の検討 等
- 公共施設の整備・運営にあたっては、公民連携による手法（PFI の活用など）を研究するなど民間事業者と連携
【具体的な事業】民間企業との包括連携協定、民間活力の導入検討 等

出典：下松市「下松市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2（2020）年3月）」

②下松市地域公共交通計画

【策定年月】令和5（2023）年3月【計画期間】令和5（2023）～令和9（2027）年度

【基本理念・方針】

未来へつなぐ 住みよいまちの みんなの公共交通

● これからのまちづくりと暮らしを支える公共交通

まちの変化や、コロナ禍を経た新しい生活様式等の変化に柔軟に対応し、これからのまちづくりと暮らしを支える公共交通を構築

● 分かりやすく使いたくなる公共交通

積極的な情報提供と利用意識の醸成、デジタル化、バリアフリー化を含む利便性向上によって、選ばれる公共交通を目指す

● 産・官・民のオール下松で支える持続可能な公共交通

交通事業者だけでなく、その他の民間事業者、行政、住民も含めた「オール下松」で力を合わせて持続可能なものにする

【将来イメージ】



【都市づくりに特に関連する方針】

《これからのまちづくりと暮らしを支える公共交通》

● 幹線の維持・強化

● 交通結節点の機能の維持・強化

● 支線の維持と見直し

● 実情に応じた多様な輸送資源の活用

出典：下松市「下松市地域公共交通計画（令和5（2023）年3月）」

③豊井地区まちづくり整備計画

【策定年月】令和2（2020）年5月 【計画期間】令和2（2020）年度

【基本方針】

● 穏やかに生活できる住宅中心のまちをつくる

老朽化した建物の更新を促進、住宅と生活に密着した商店等からなる利便性が良く落ち着いて生活できる住環境の形成

● 道路・交通環境を改善し、安全・安心に暮らせるまちをつくる

子どもからお年寄りまで安心して生活できる道路網の整備、計画的に安全な道路・交通環境の整備

● 災害に強いまちをつくる

水害や地震、火災に対し、防災性の向上に資する都市基盤施設の整備・改善

● 地区コミュニティの活性化を図る

自治会・地区社会福祉協議会等の地域活動団体などと行政が連携した持続可能なまちづくりの活動で、新しい人の流れをつくることにより、地区コミュニティの活性化を図る

【都市づくりに特に関連する方針】

《幹線道路（都市計画道路）の整備》

- 車両通行の利便性の向上
- 延焼遮断空間の確保
- 歩行者や自転車の交通安全の確保

《準幹線道路（区画道路）及び生活道路の整備》

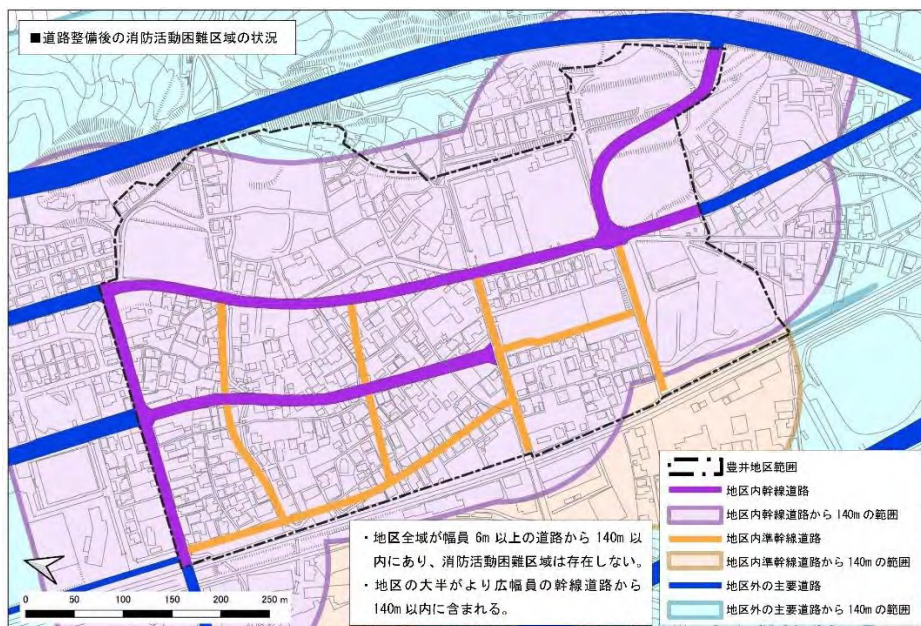
- 緊急車両や福祉車両の円滑な通行の確保
- 安全な避難路の確保
- 老朽化した建物の更新の促進
- 災害時の防災対策（防災性の向上等）

《公園の整備》

- 災害時の防災対策（避難場所等）
- 地域コミュニティの活性化
- 憩いや潤いの場の確保

《公共下水道（污水）及び普通河川大谷川の整備》

- し尿や污水の処理
- 浸水や水害の対策



出典：下松市「豊井地区まちづくり整備計画（令和2（2020）年5月）」

3. 上位計画・関連計画のまとめ

上位計画及び関連計画と、本計画との主な関連事項は次のように整理されます。

表 上位・関連計画と本計画との主な関連事項

	計画名	基本理念・方針（将来像）	本計画との主な関連事項
上位計画	①周南都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	人と自然と産業が織りなす活力と魅力あふれるにぎわい都市づくり	●住宅及び医療、福祉、商業、その他の居住に関連する施設の誘導 ●機能誘導と連携した公共交通ネットワークの形成 ●地域の特性に応じた魅力ある市街地の形成を図るため良好な居住環境を備えた都市づくりの推進 ●豊井地区における「豊井地区まちづくり整備計画」に基づいた市街地環境の整備 ●災害リスクを踏まえた都市構造の実現 ●災害時の防災拠点としての役割を果たす緑地として、公園・緑地の整備・維持管理
	②下松市総合計画	・自立と個性の発揮 ・市民参加と協働の推進 ・「もの」と「心」の調和 ・柔軟性と先見性の向上	●広域的な都市機能の集約等によるコンパクトな市街地形成 ●豊井地区など新たなエリアでの総合的な都市環境整備 ●公共交通と自動車利用が共存するシステムによる利便性の維持・向上
	③下松市都市計画マスタープラン	「美・優・活」都 くだまつ —『星ふるまち』確かな明日へ—	●将来の市街地の範囲は、臨海軸と山陽道軸の中で、現行の市街化区域を基本とする ●シンボルライン上の交通軸機能強化 ●自転車・歩行者交通環境の向上 ●災害に強い都市構造の形成 ●防災に係る体制整備
関連計画	①下松市まち・ひと・しごと創生総合戦略	都市と自然のバランスのとれた住みよき日本一の星ふるまち	●「コンパクトにまとまったまち」の利点を活かした充実した都市基盤の整備 ●生涯にわたり心も体も健康で幸せに暮らし続けることができるまちづくり ●まちづくりの担い手になりうる団体・人材の育成、民間企業や住民との連携促進による地域の活力の創出と、持続可能な地域づくり ●社会インフラの計画的な整備、維持管理、長寿命化・耐震化推進 ●公共交通の利用促進
	②下松市地域公共交通計画	未来へつなぐ 住みよいまちのみんなの公共交通	●幹線の維持・強化 ●交通結節点の機能の維持・強化 ●支線の維持と見直し ●実情に応じた多様な輸送資源の活用
	③豊井地区まちづくり整備計画	・穏やかに生活できる住宅中心のまちをつくる ・道路・交通環境を改善し、安全・安心に暮らせるまちをつくる ・災害に強いまちをつくる ・地区コミュニティの活性化を図る	●災害時の防災対策（防災性の向上・避難場所等） ●歩行者や自転車の交通安全の確保 ●地域コミュニティの活性化

第3章 本市の現状と将来見通し

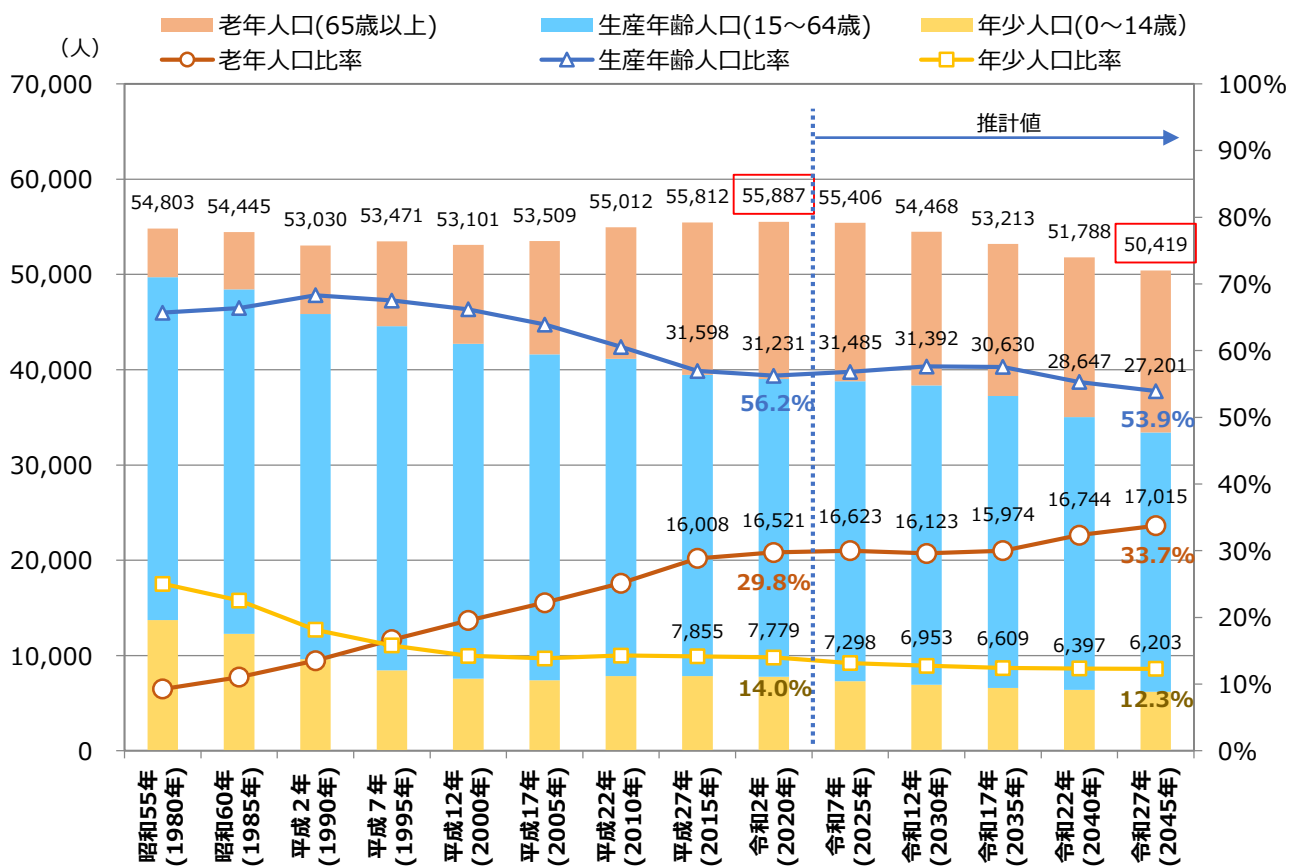
1. 人口

(1) 人口の推移と将来見通し

本市の人口は、昭和55（1980）年以降、概ね5万人規模を維持しています。

国勢調査による令和2（2020）年人口は55,887人であり、国立社会保障・人口問題研究所による「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」によると、令和27（2045）年には50,419人まで減少すると予測されています。

65歳以上の割合（高齢化率）は、令和2（2020）年時点は29.8%であり、令和27（2045）年には33.7%になるものと予測されています。



※人口割合は年齢不詳を除いて算出、また端数処理のため合計が100.0%にならない場合がある

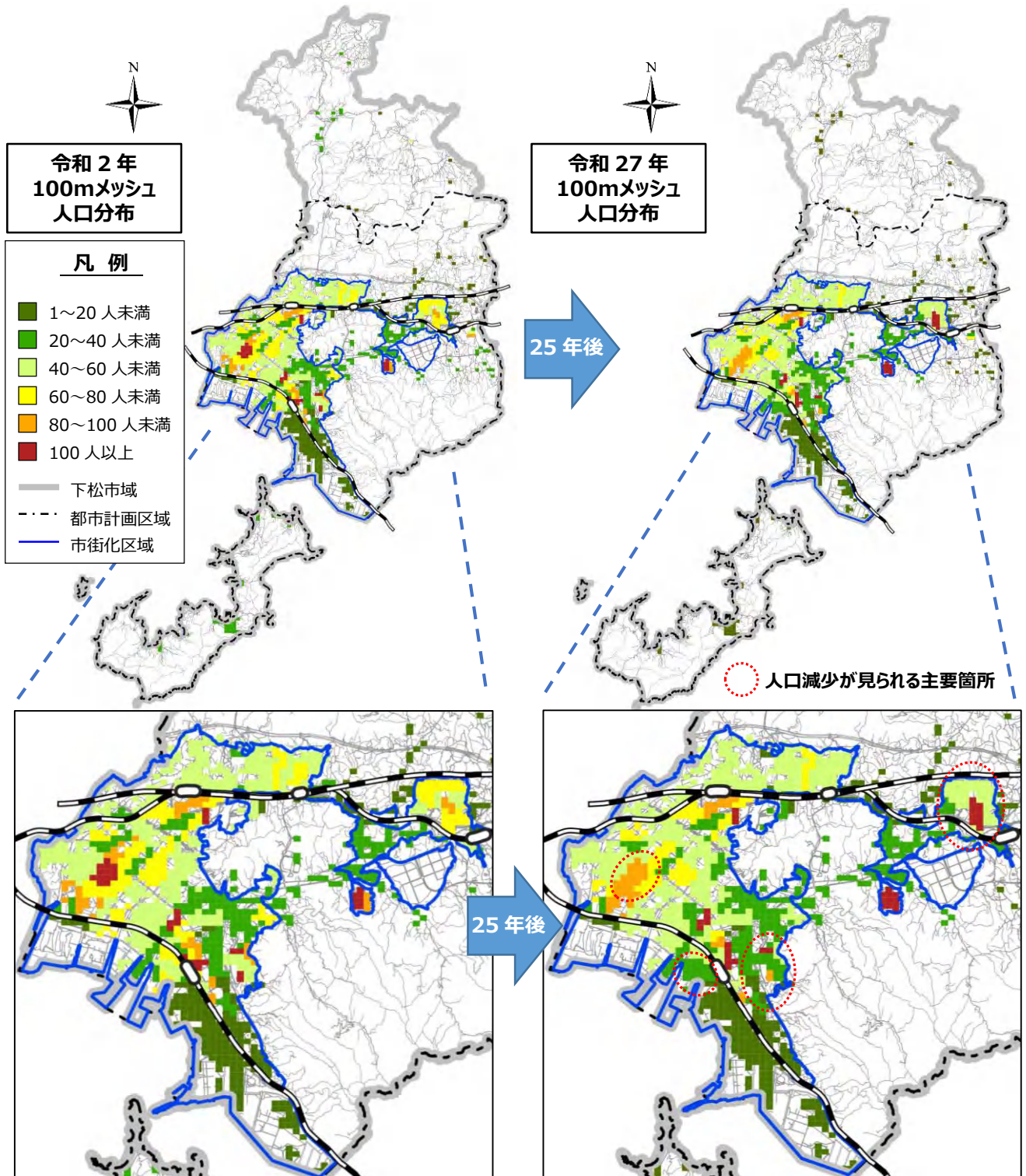
出典：国勢調査(総務省)、日本の地域別将来推計人口平成30年推計(国立社会保障・人口問題研究所)

図 3-1 総人口の推移及び将来推計

(2) 人口の分布と将来見通し

現状（令和2（2020）年）では、下松駅周辺の市街地、特に栄町周辺、桜町周辺、周防花岡駅周辺・星ヶ丘団地といった新興住宅地で人口の集中傾向が見られます。また、笠戸島地域や都市計画区域外の米川地域では、各出張所の周辺で人口が集中しています。

25年後（令和27（2045）年）では、市街地においても人口が減少に転じる地域も見られ、人口が減少していくことが予測されます。



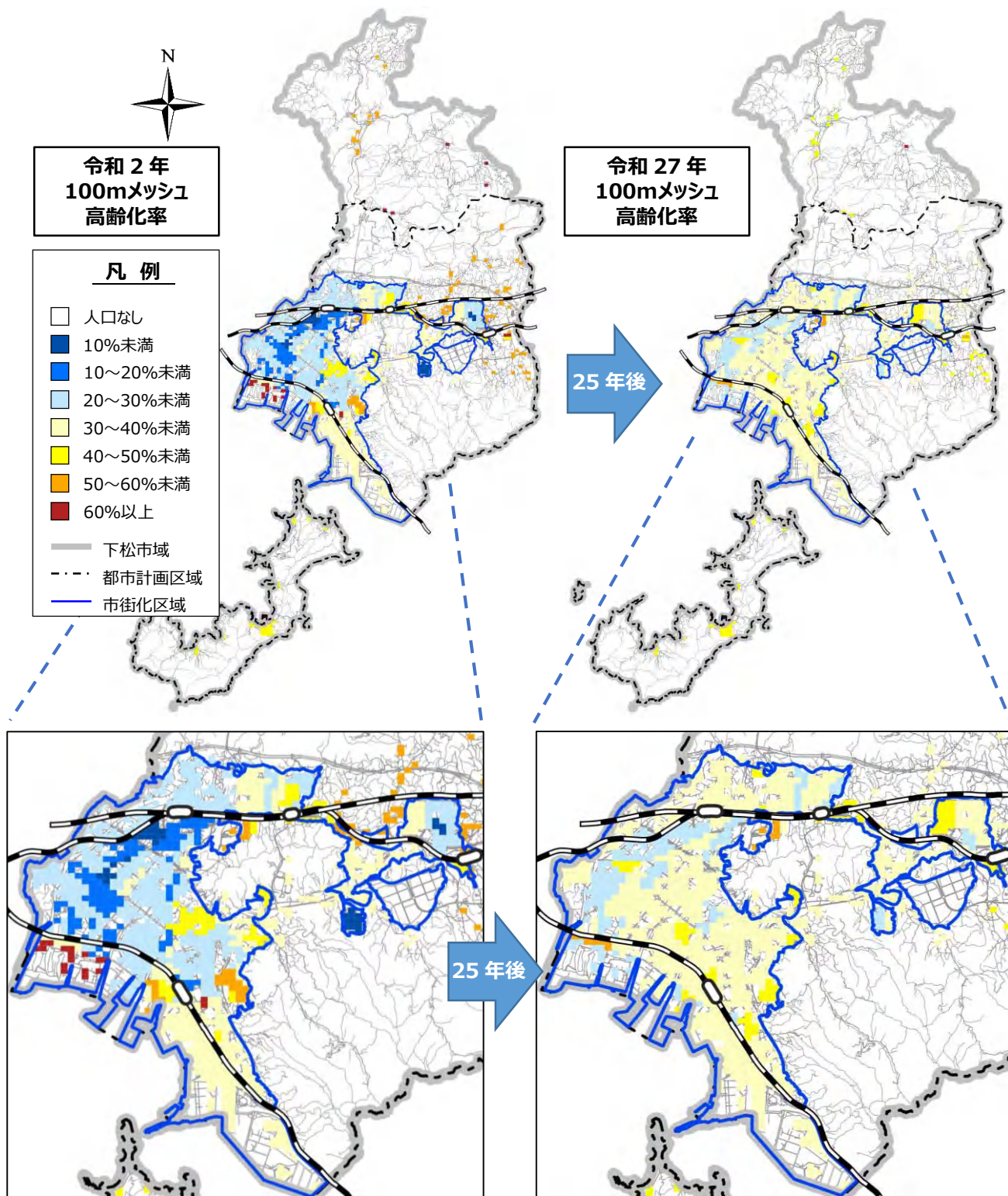
出典：国勢調査（総務省）、日本の地域別将来推計人口平成30年推計（国立社会保障・人口問題研究所）

図 3-2 100mメッシュごとの人口の分布

(3) 高齢化率と将来見通し

令和2(2020)年の高齢化率を見ると、末武地域・花岡地域の一部や東陽・星ヶ丘団地の一部に20%未満のエリアがあるものの、全体に20%以上のエリアが多くなっています。

25年後(令和27(2045)年)では、20%未満のエリアはほとんどなくなり、全体に30%以上のエリアが多く、高齢化が進展していくことが予測されます。

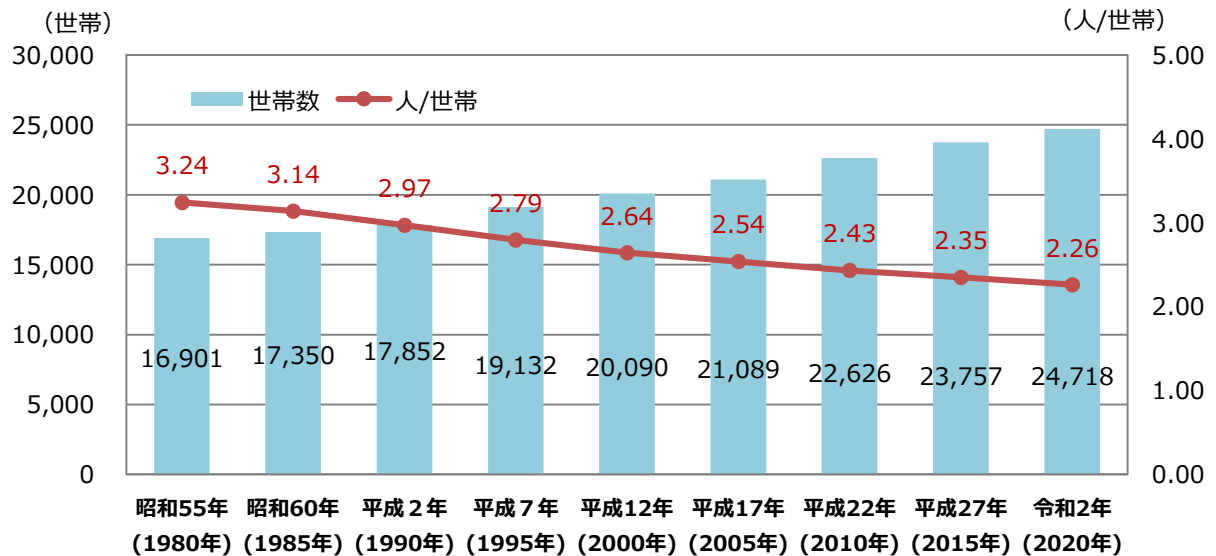


出典：国勢調査(総務省)、日本の地域別将来推計人口平成30年推計(国立社会保障・人口問題研究所)

図 3-3 100mメッシュごとの高齢化率

(4) 世帯数の推移

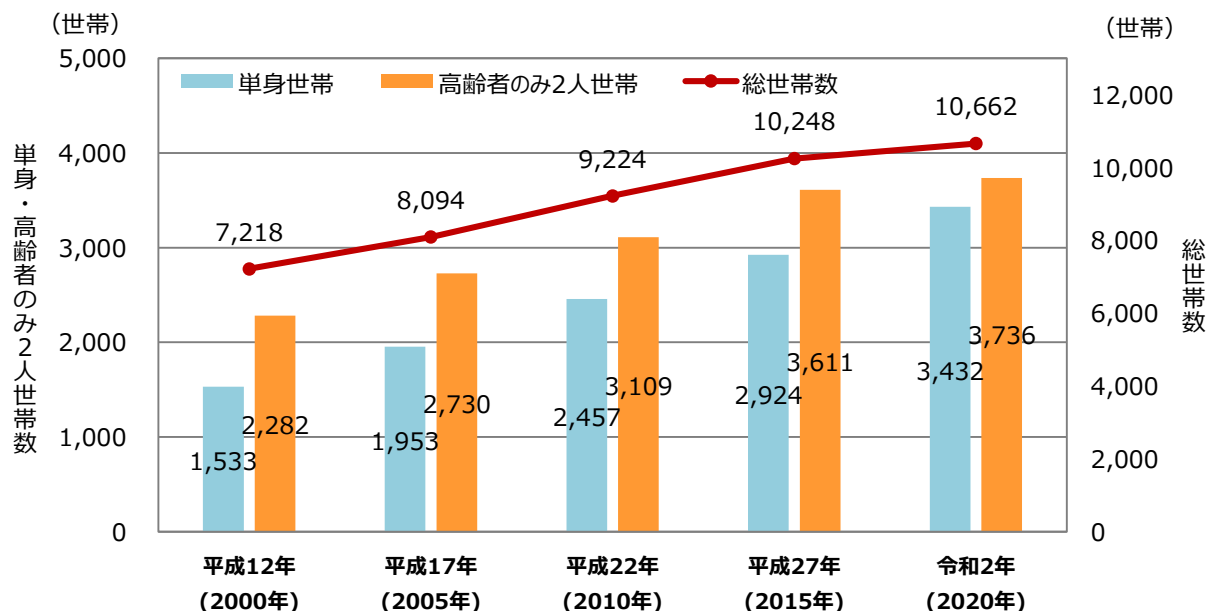
世帯数は昭和55(1980)年以降は増加傾向が続いている一方で、世帯当たり人口は減少傾向が続いています。



出典：国勢調査（総務省）

図 3-4 総世帯数及び世帯当たり人口の推移

65歳以上の高齢者を含む世帯に限って見ると、総世帯数は増加傾向となっており、単身世帯や高齢者のみの2人世帯の増加も顕著となっています。

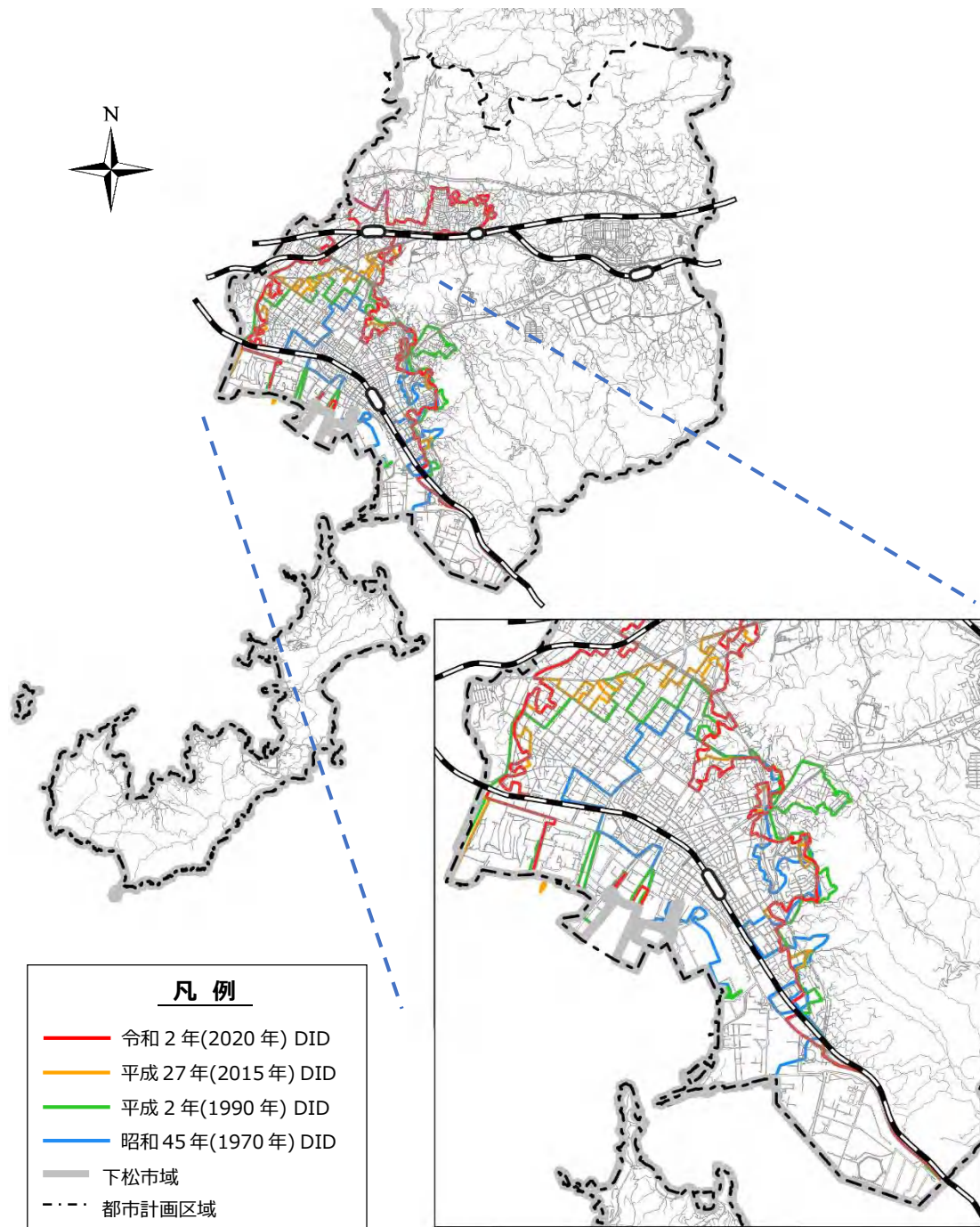


出典：国勢調査（総務省）、都道府県・市区町村のすがた（総務省）

図 3-5 65歳以上の高齢者を含む世帯数の推移

(5) DID（人口集中地区）の変遷

DID（人口集中地区※）は、下松駅周辺の南部から北部にかけて広がっており、昭和45（1970）年以降は拡大傾向が見られます。



出典：国土数値情報「DID 人口集中地区」、令和2年国勢調査

図 3-6 DID（人口集中地区）の変遷

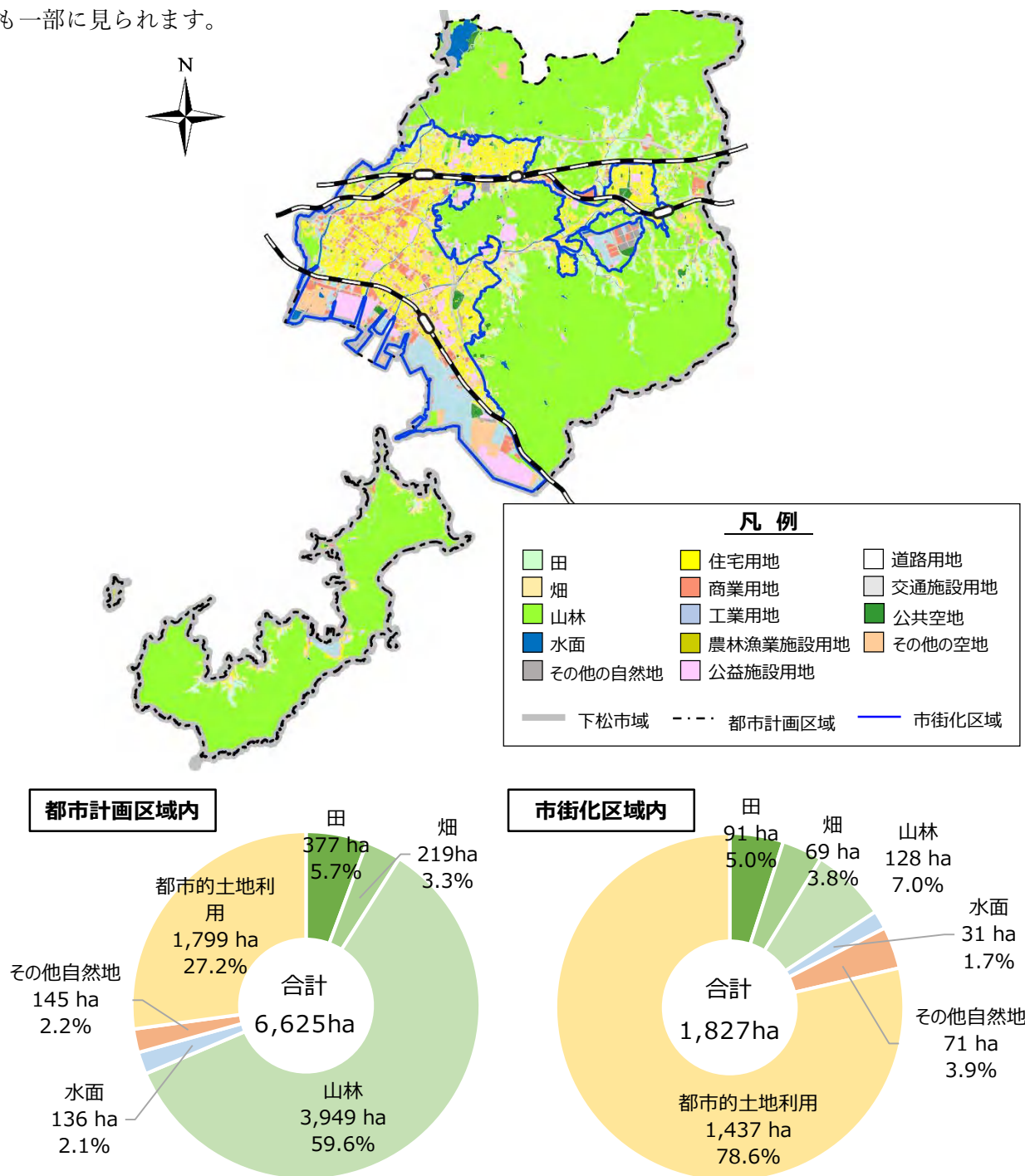
※人口集中地区：区町村の区域内で人口密度が4,000 人/km² 以上の基本単位区（調査区）が互いに隣接して人口が5,000 人以上となる地区

2. 土地利用

(1) 土地利用現況

平地は比較的少なく、全面積の 59.6%を山林が占めており、都市的土地利用は 27.2%となっています。また、住宅用地の大部分は市街化区域内に集中しています。

市街化区域内では、都市的土地利用が 78.6%と大部分を占めていますが、農地等の自然的土地利用も一部に見られます。



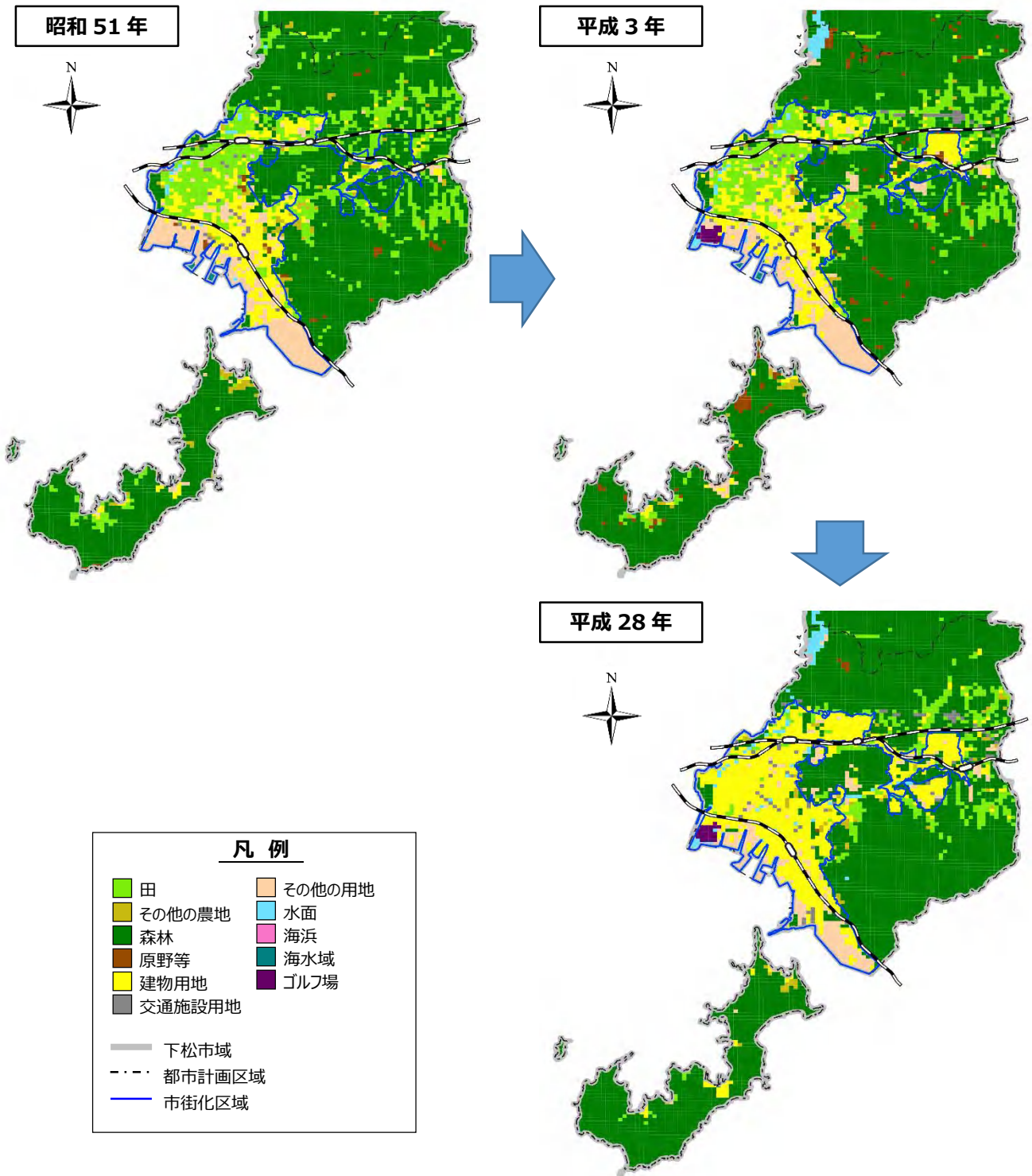
※都市的土地利用は、住宅用地、商業用地、工業用地、農林漁業施設用地、公益施設用地、道路用地、交通施設用地、公共空地、その他公的施設用地、その他の空地

出典：令和4年度都市計画基礎調査

図 3-7 土地利用の構成

(2) 土地利用の変遷

昭和 51 (1976) 年以降の土地利用の変遷を見ると、末武地域・花岡地域・久保地域では広範囲で建物用地が増えており、以前の農地や森林といった自然的土地利用から、住宅地等の都市的土地利用への転換が見られます。



出典：国土数値情報

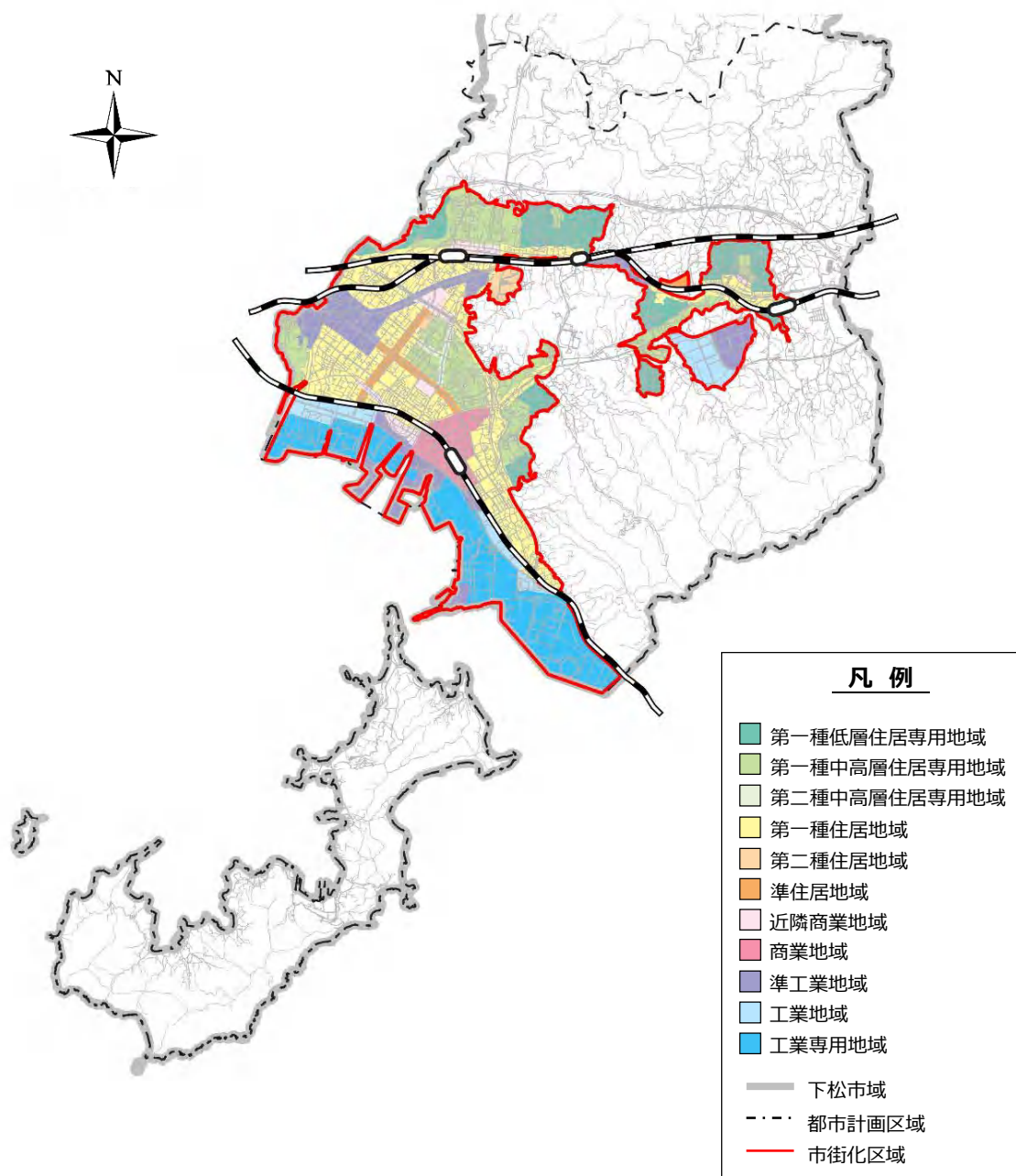
図 3-8 土地利用の変遷

(3) 用途地域の指定状況

都市計画区域内のうち、平地部の大部分が市街化区域として用途地域が指定されています。

住宅系用途地域は、末武・花岡地域にまとまったエリアが指定されているほか、久保地域周辺の大規模住宅団地周辺エリアが指定されています。商業系用途地域は、下松駅周辺や、一部の幹線道路沿線などで指定されています。工業系用途地域は、沿岸部周辺エリアや葉山工業団地（周南工流シティー）が指定されているほか、末武地域の幹線道路沿線に準工業地域が指定されています。

用途指定状況と実際の土地利用現況を比較して見ると、下松駅周辺の商業系用途地域は宅地化が進む一方、末武地域の幹線道路沿線で、商業系の土地利用が進展しています。



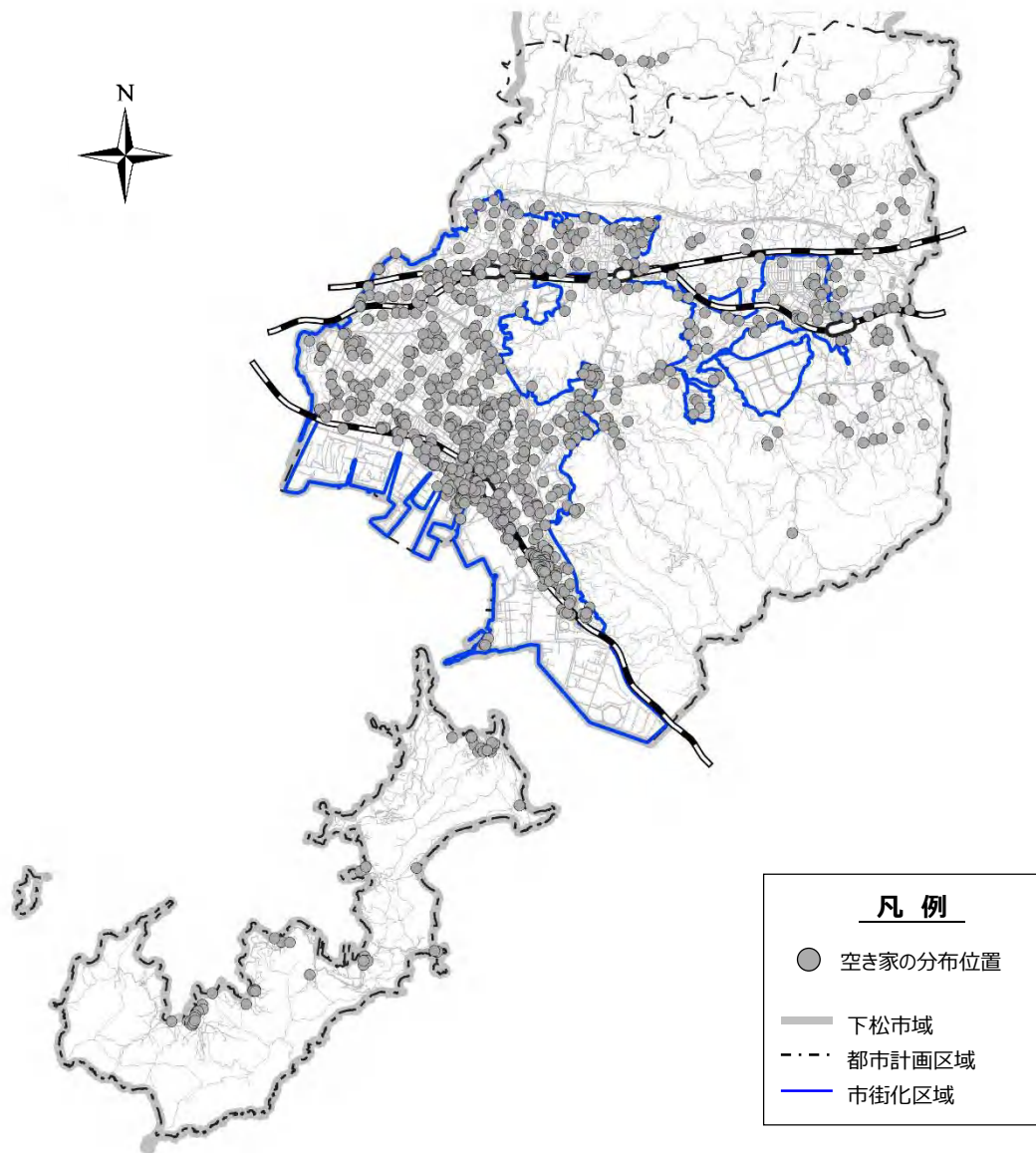
出典：下松市資料

図 3-9 用途地域指定状況

(4) 空き家等の状況

市内全域で行われた空き家調査によると、令和2（2020）年度末において、空き家総数は1,280軒で、賃貸用や売却用などを除くその他の空き家数は1,208軒、老朽化等により建物に危険な箇所がある空き家は72軒となっています。

空き家の分布を見ると、特に古くからの中心部を形成した下松地域に多く分布しています。



※空き家の分布は、概略的な位置を示しており、実際の件数・位置とは必ずしも一致しない

空き家総数	立入調査を検討する空き家数				その他の 空き家数
	計	危険度 低	危険度 高		
			周辺への 影響 小	周辺への 影響 大	
1,280	72	14	28	30	1,208

資料：下松市資料／下松市空家等対策計画（令和3（2021）年3月）

図 3-10 空き家分布図

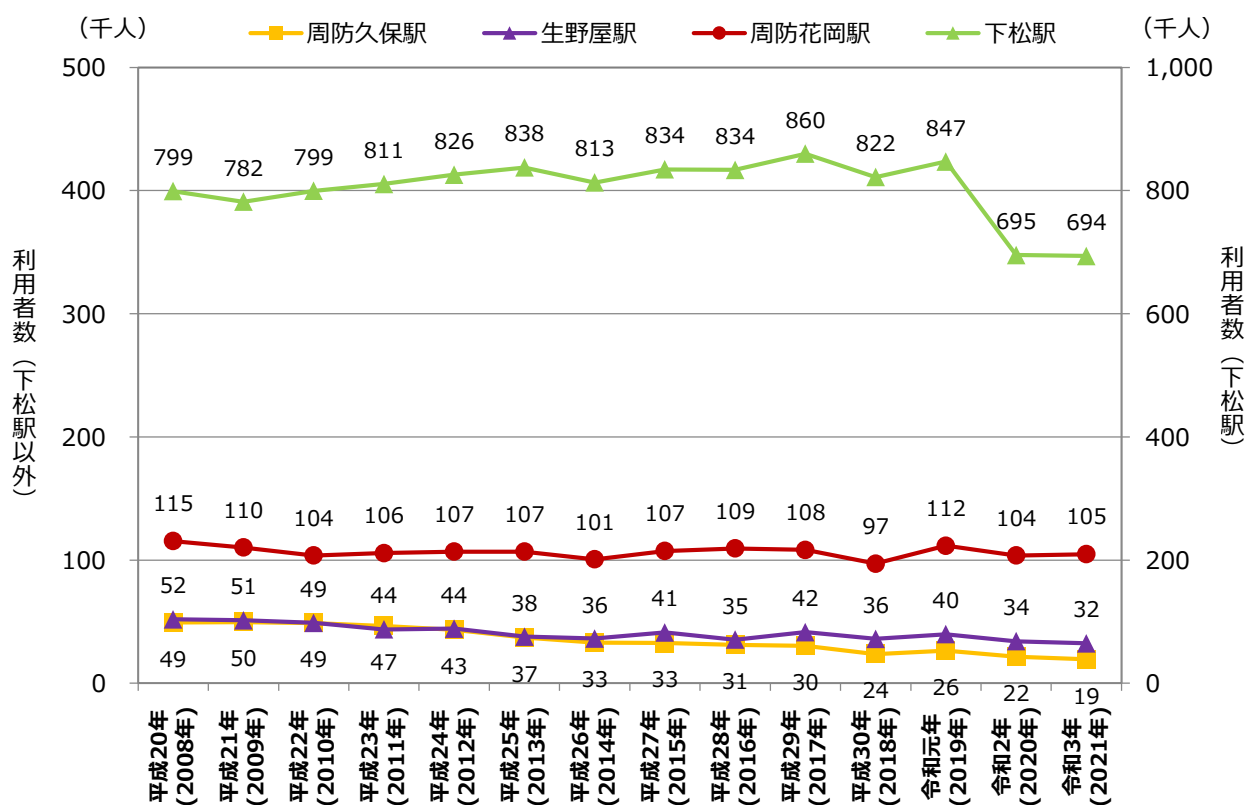
3. 公共交通

都市計画区域内の公共交通は鉄道と路線バスがあり、鉄道はＪＲ山陽本線・ＪＲ岩徳線の２路線、路線バスは防長交通(株)、中国ジェイアールバス(株)の２社により多くの路線が運行されており、本市と隣接する周南市、光市とを結ぶ路線も設定されています。

(1) ＪＲの利用者数

ＪＲ下松駅（山陽本線）と周防花岡駅、生野屋駅、周防久保駅（いずれも岩徳線）における利用者数の推移を見ると、下松駅では平成 20（2008）年以降おおむね緩やかな増加傾向となっていました。令和 2（2020）年以降は新型コロナウイルスの影響を受け利用者数が減少しています。

一方、岩徳線の各駅では、利用者は少ない水準で推移しており、横ばいまたは緩やかな減少傾向となっています。



出典：山口県統計年鑑

図 3-11 J R利用者数の推移

鉄道利用圏（駅から 800m の圏域）は、下松地域、花岡地域、久保地域の市街化区域の一部をカバーしています。一方、笠戸島地域は鉄道路線が無く、末武地域においても大部分が利用圏外となっています。

※800mは、国交省「都市構造の評価に関するハンドブック」で一般的な徒歩圏とされる距離（徒歩 10 分程度）

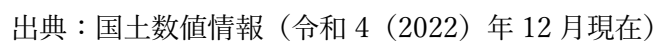


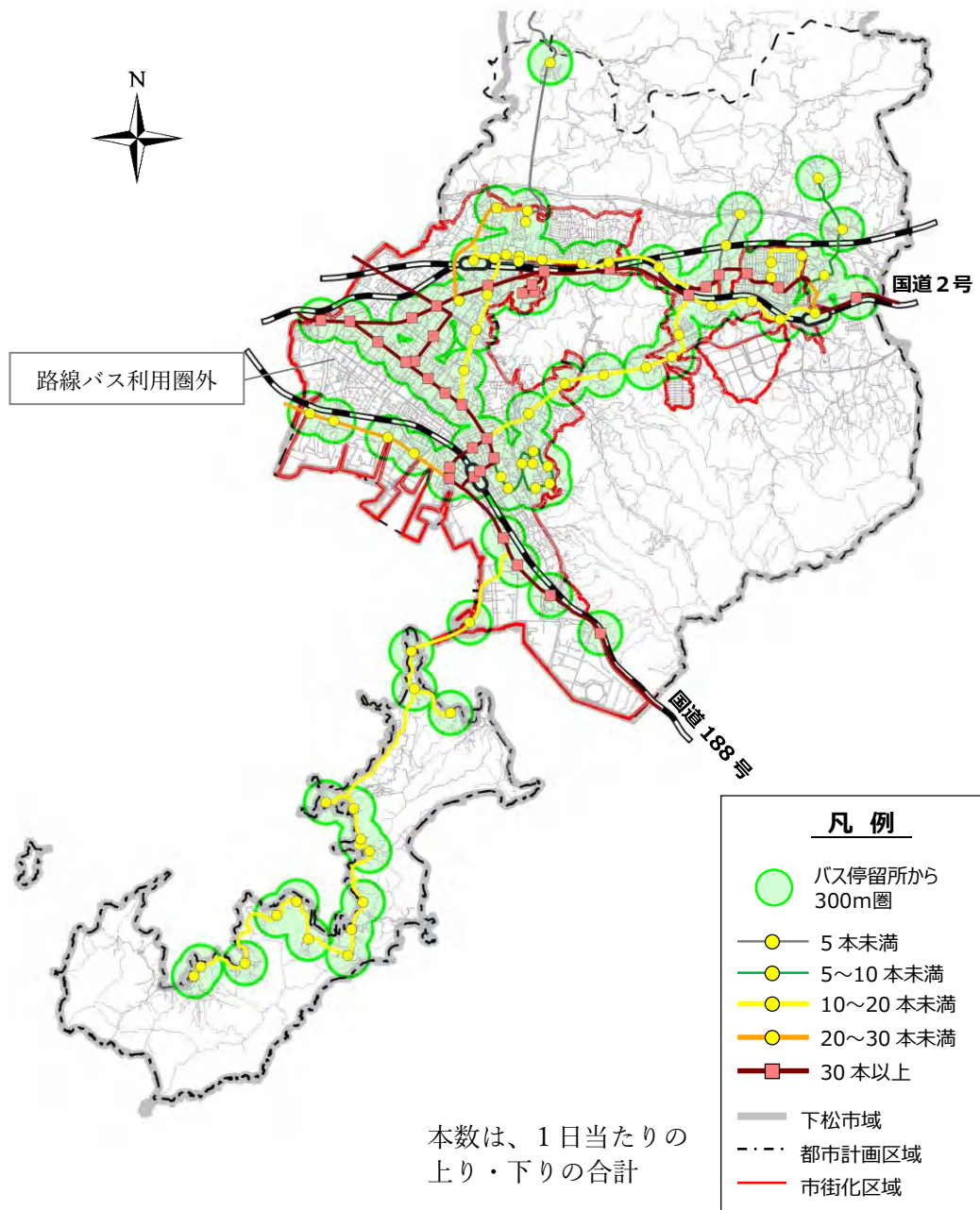
図 3-12 鉄道駅の分布

(3) 都市計画区域内の路線バスの状況

下松駅を主な拠点として、路線バス（防長交通㈱）が市内の東西・南北を結んでいます。路線バス利用圏（バス停留所から300mの圏域）が市街化区域内を広くカバーしていますが、住宅地が広く形成される末武地域において一部が利用圏外となっています。

運行状況を見ると、特に国道2号や国道188号を通る路線において多くの便が設定されており、1日当たり30本以上（上り・下りの合計）が運行されています。

※300mは、国交省「都市構造の評価に関するハンドブック」でバス停の誘致距離とされる距離



参考：下松市地域公共交通計画（令和5（2023）年3月現在）

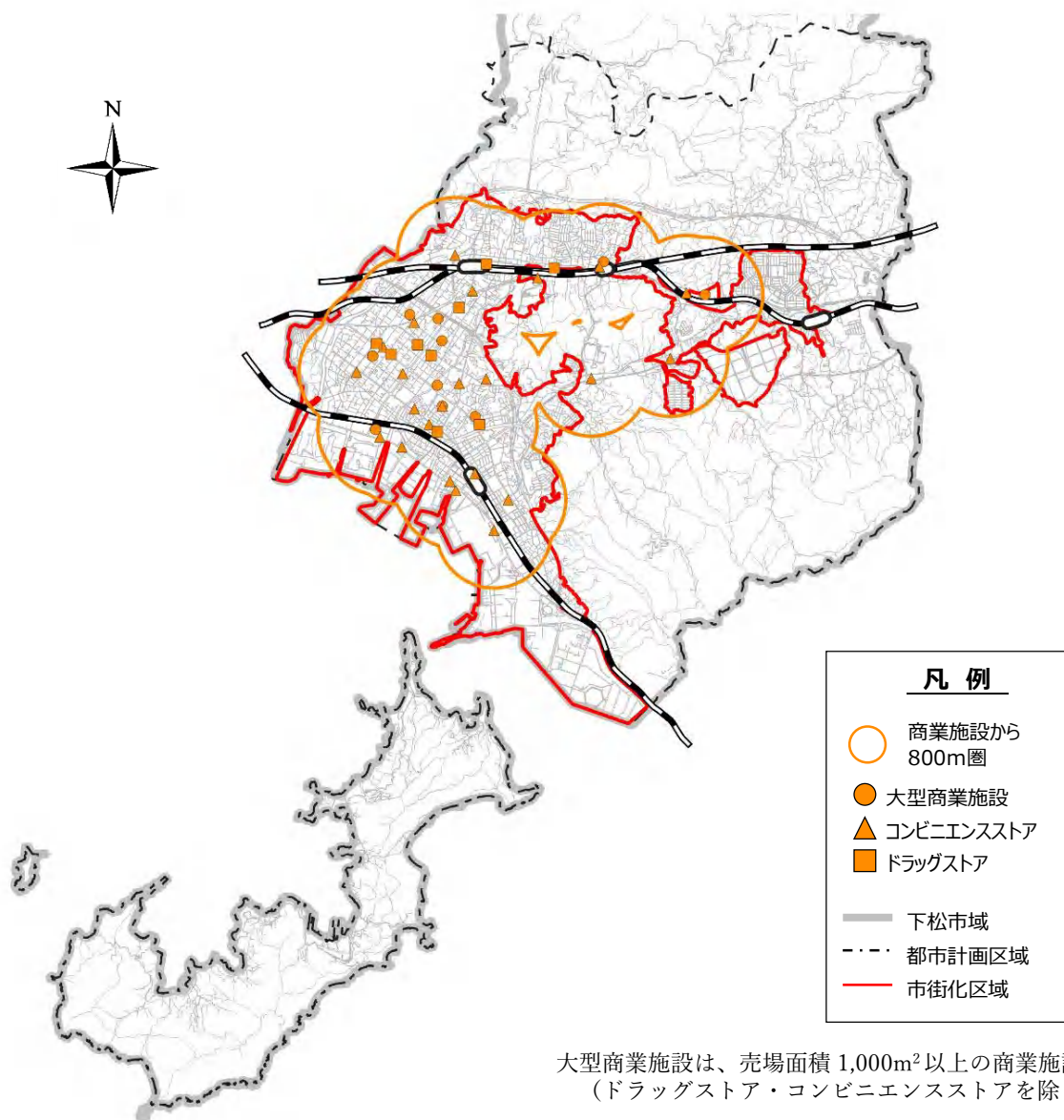
図 3-13 路線バスの現況

4. 生活便利施設の分布

(1) 商業施設

末武地域周辺を中心に、国道2号沿線や末武大通周辺に大規模小売店舗が集積しており、商業施設の徒歩圏域※で概ね市街化区域内をカバーしています。特に末武大通周辺は施設が多く立地しており、住民の日常生活の利便性に寄与しています。

※国交省「都市構造の評価に関するハンドブック」で一般的な徒歩圏とされる半径800m（徒歩10分程度）の圏域



《徒歩圏カバー率》

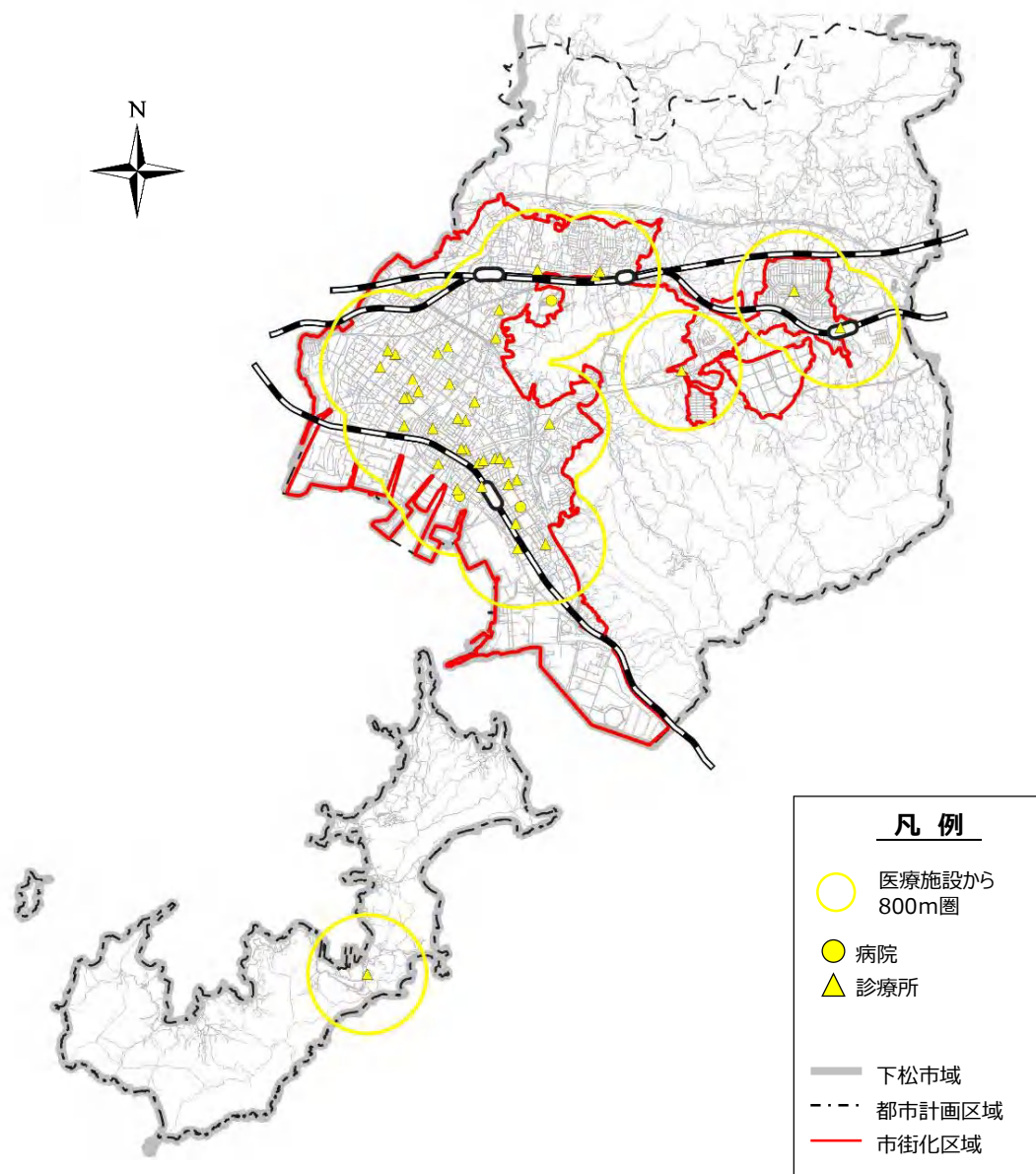
都市計画区域			市街化区域		
区域人口	徒歩圏人口	カバー率	区域人口	徒歩圏人口	カバー率
56,000	46,972	83.9%	53,000	44,751	84.4%

出典：国土数値情報、全国大型小売店総覧、ゼンリン住宅地図（令和3（2021）年12月現在）

図 3-14 商業施設の分布

(2) 医療施設

医療施設は、国道188号以南の末武地域周辺に集積しているとともに、市街化区域内を中心に立地しており、医療施設の徒歩圏域で概ね市街化区域内をカバーしています。



《徒歩圏カバー率》

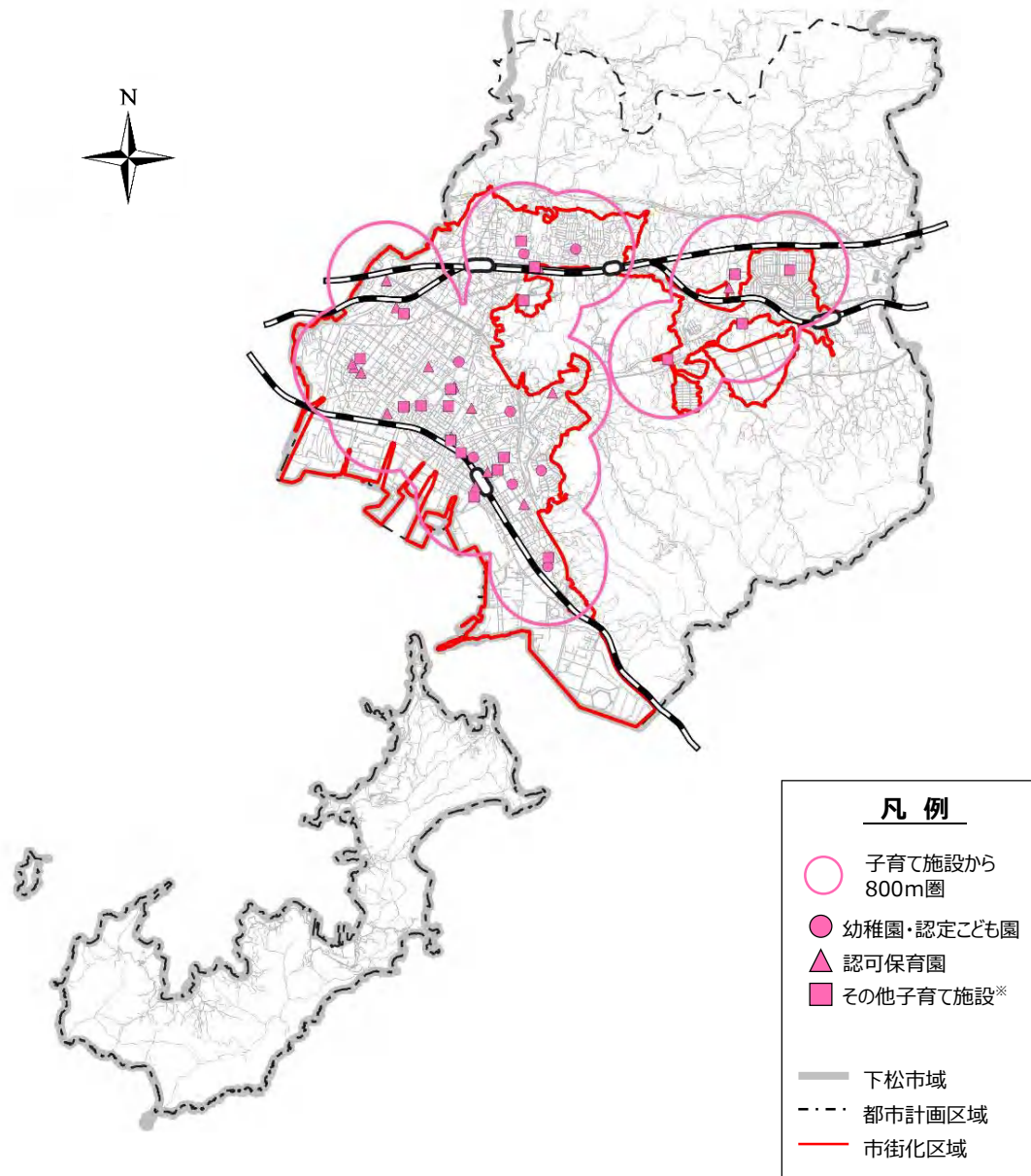
都市計画区域			市街化区域		
区域人口	徒歩圏人口	カバー率	区域人口	徒歩圏人口	カバー率
56,000	49,404	88.2%	53,000	46,727	88.2%

出典：国土数値情報、ゼンリン住宅地図（令和3（2021）年12月現在）

図 3-15 医療施設の分布

(3) 子育て施設

幼稚園、保育所など子育て施設は、笠戸島地域及び米川地域を除く各地域に立地しており、子育て支援施設は中心部に比較的集中するなど、子育て施設の徒歩圏域で概ね市街化区域内をカバーしています。



※その他子育て施設とは、放課後児童クラブ、児童館、認可外保育施設等の子育て支援施設を指す

《徒歩圏カバー率》

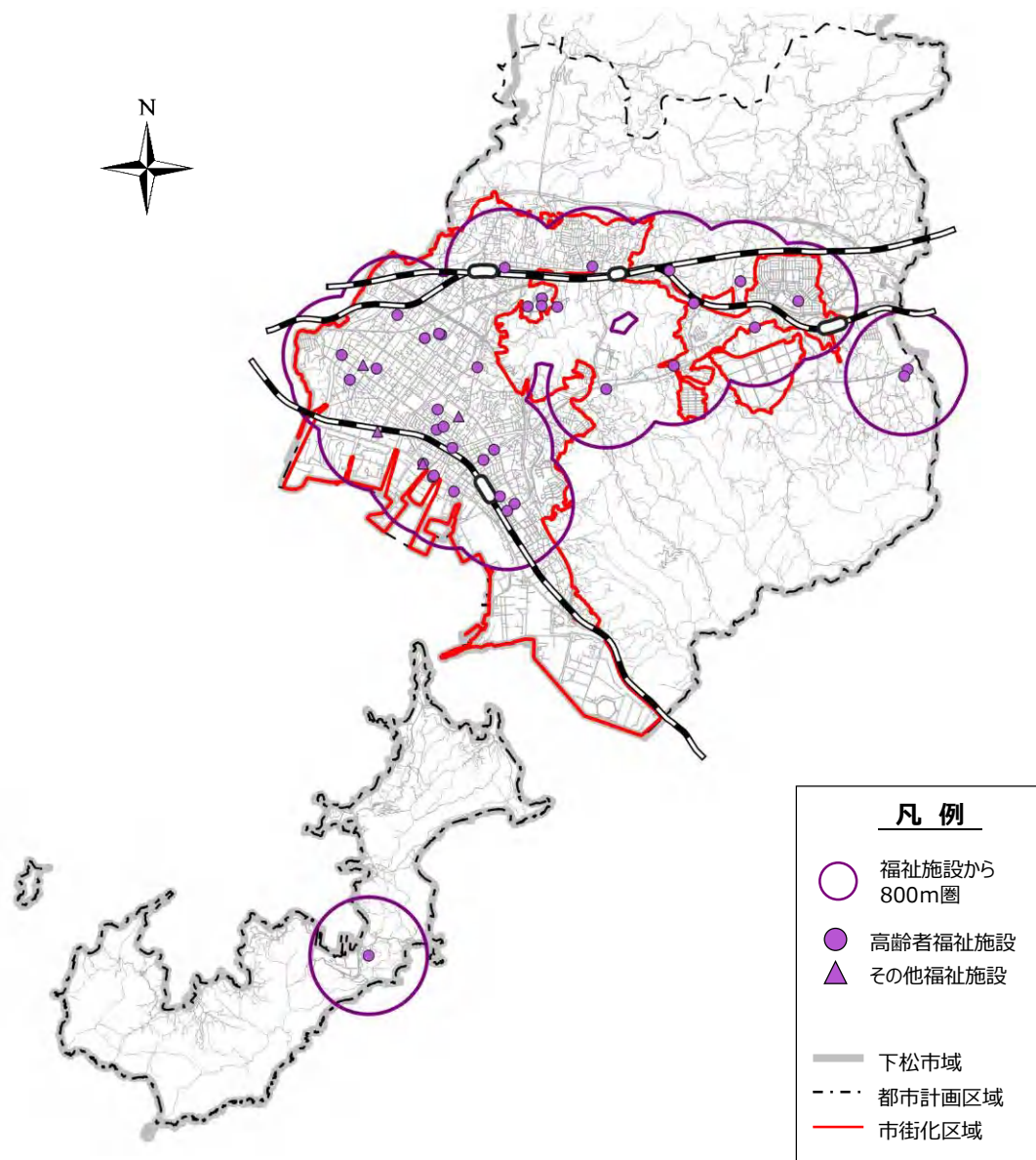
都市計画区域			市街化区域		
区域人口	徒歩圏人口	カバー率	区域人口	徒歩圏人口	カバー率
56,000	50,196	86.3%	53,000	48,011	90.6%

出典：国土数値情報、下松市資料（令和3（2021）年12月現在）

図 3-18 子育て施設の分布

(4) 福祉施設

デイサービスセンターなどの福祉施設は、JR 下松駅周辺の中心部及び末武地域周辺を中心に集積しているほか、岩徳線沿線の住宅地周辺などにも立地しており、福祉施設の徒歩圏域で概ね市街化区域内をカバーしています。



《徒歩圏カバー率》

都市計画区域			市街化区域		
区域人口	徒歩圏人口	カバー率	区域人口	徒歩圏人口	カバー率
56,000	51,455	91.9%	53,000	48,308	91.1%

出典：国土数値情報、ゼンリン住宅地図（令和3（2021）年12月現在）

図 3-16 福祉施設の分布

(5) 教育施設

小学校などの教育施設は、笠戸島地域及び米川地域を除く各地域に立地しており、教育施設の徒歩圏域で概ね市街化区域内をカバーしています。



《徒歩圏カバー率》

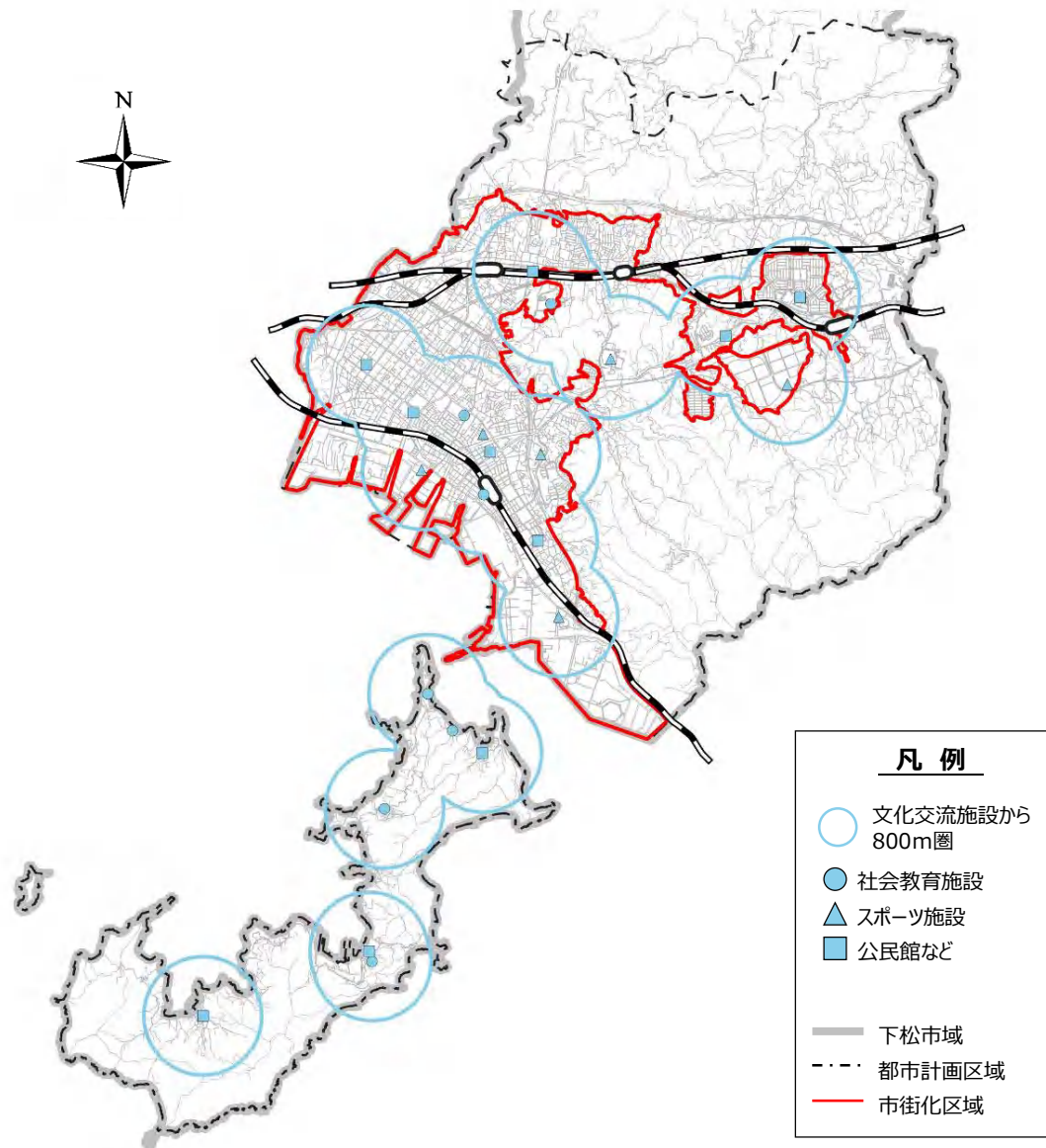
都市計画区域			市街化区域		
区域人口	徒歩圏人口	カバー率	区域人口	徒歩圏人口	カバー率
56,000	45,137	80.6%	53,000	43,421	81.9%

出典：国土数値情報、下松市資料（令和3（2021）年12月現在）

図 3-17 教育施設の分布

（6）文化交流施設

文化交流施設（社会教育施設・スポーツ施設・公民館など）は、各地域に立地しており、笠戸島地域には特に多く立地しています。文化交流施設の徒歩圏域で概ね市街化区域内をカバーしています。



《徒歩圏カバー率》

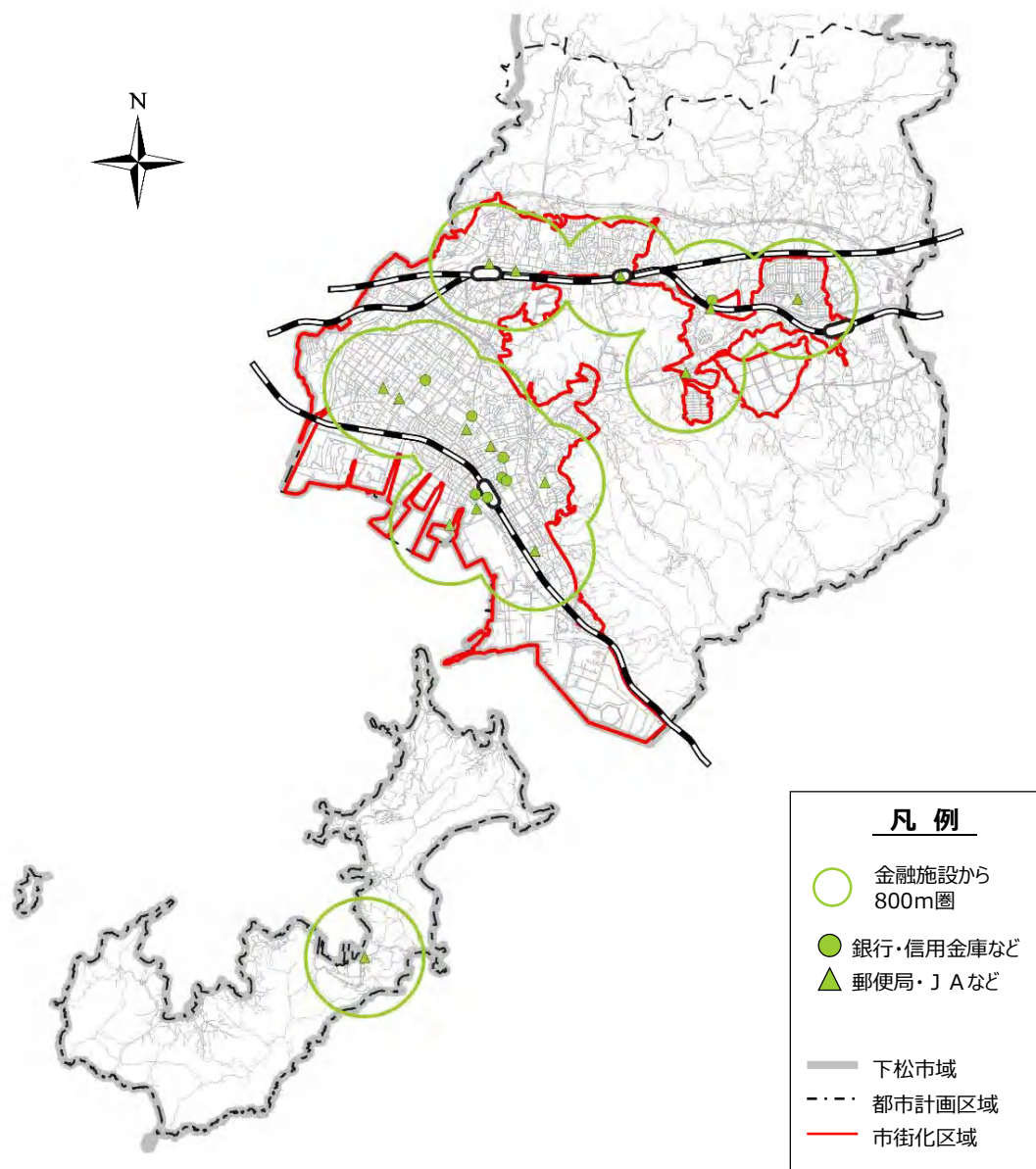
都市計画区域			市街化区域		
区域人口	徒歩圏人口	カバー率	区域人口	徒歩圏人口	カバー率
56,000	41,586	74.3%	53,000	38,796	73.2%

出典：国土数値情報、下松市資料（令和3（2021）年12月現在）

図 3-19 文化交流施設の分布

(7) 金融施設

金融施設（銀行・信用金庫・郵便局・J Aなど）は、各地域に立地しており、特に銀行・信用金庫等は中心部に比較的集中するなど、金融施設の徒歩圏域で概ね市街化区域内をカバーしています。



《徒歩圏カバー率》

都市計画区域			市街化区域		
区域人口	徒歩圏人口	カバー率	区域人口	徒歩圏人口	カバー率
56,000	45,705	81.6%	53,000	43,346	81.8%

出典：国土数値情報、下松市資料（令和3（2021）年12月現在）

図 3-20 金融施設の分布

5. 都市構造上の特性

(1) 都市モニタリングシートに基づく都市構造の評価

都市構造の現況について、全国の類似規模都市（人口 10 万人以下）と偏差値による比較を行うことにより、都市構造の評価を行い、本市の特性を把握します。評価分野及び評価指標は、「都市構造の評価に関するハンドブック（平成 26（2014）年 8 月、国土交通省）」及び「都市モニタリングシート（平成 31（2019）年版、国土交通省）」を参考に、以下とします。

表 3-1 都市構造評価 項目一覧

評価分野	評価指標
①生活利便性	日常生活サービスの徒歩圏充足率（％）
	市街化区域における人口密度（人/ha）
	生活サービス施設の徒歩圏（800m）人口カバー率（医療・福祉・商業）（％）
	基幹的公共交通路線（駅/バス停）の徒歩圏（800m/300m）人口カバー率（％）
	生活サービス施設の利用圏平均人口密度（医療・福祉・商業）（人/ha）
	公共交通沿線地域（駅/バス停）の徒歩圏（800m/300m）の人口密度（人/ha）
②健康・福祉	高齢者徒歩圏（500m）に医療機関がない住宅の割合（％）
	高齢者福祉施設の 1 km圏域高齢者人口カバー率（％）
	保育所の徒歩圏（800m）0～4 歳人口カバー率（％）
	歩道整備率（％）
	高齢者徒歩圏（500m）に公園がない住宅の割合（％）
③安全・安心	市民1万人当たりの交通事故死亡者数（人）
	最寄り緊急避難場所までの平均距離(m)
	空き家率（％）
④地域経済	従業者1人当たり第三次産業売上高（百万円/人）
	市街化区域における従業人口密度（人/ha）
	小売商業床面積当たりの売上高（都市全域）(万円/㎡)
	市街化区域における小売商業床面積当たりの売上高(万円/㎡)
	市街化区域における平均住宅宅地価格(円/㎡)
⑤行政運営	市民1人当たりの歳出額（公共施設等の維持・管理・更新費）（千円）
	財政力指数
	市民 1 人当たり税収額（個人市民税・固定資産税）（千円）
⑥エネルギー/低炭素	市民 1 人当たりの自動車 CO2 排出量（t-CO2/年）

【類似規模都市（人口10万人以下）との偏差値による比較】

ほとんどの指標について類似規模都市の平均値（偏差値50）を上回り、都市構造の評価が高くなっている一方で、「最寄り緊急避難場所までの平均距離」については、平均値を下回っています。

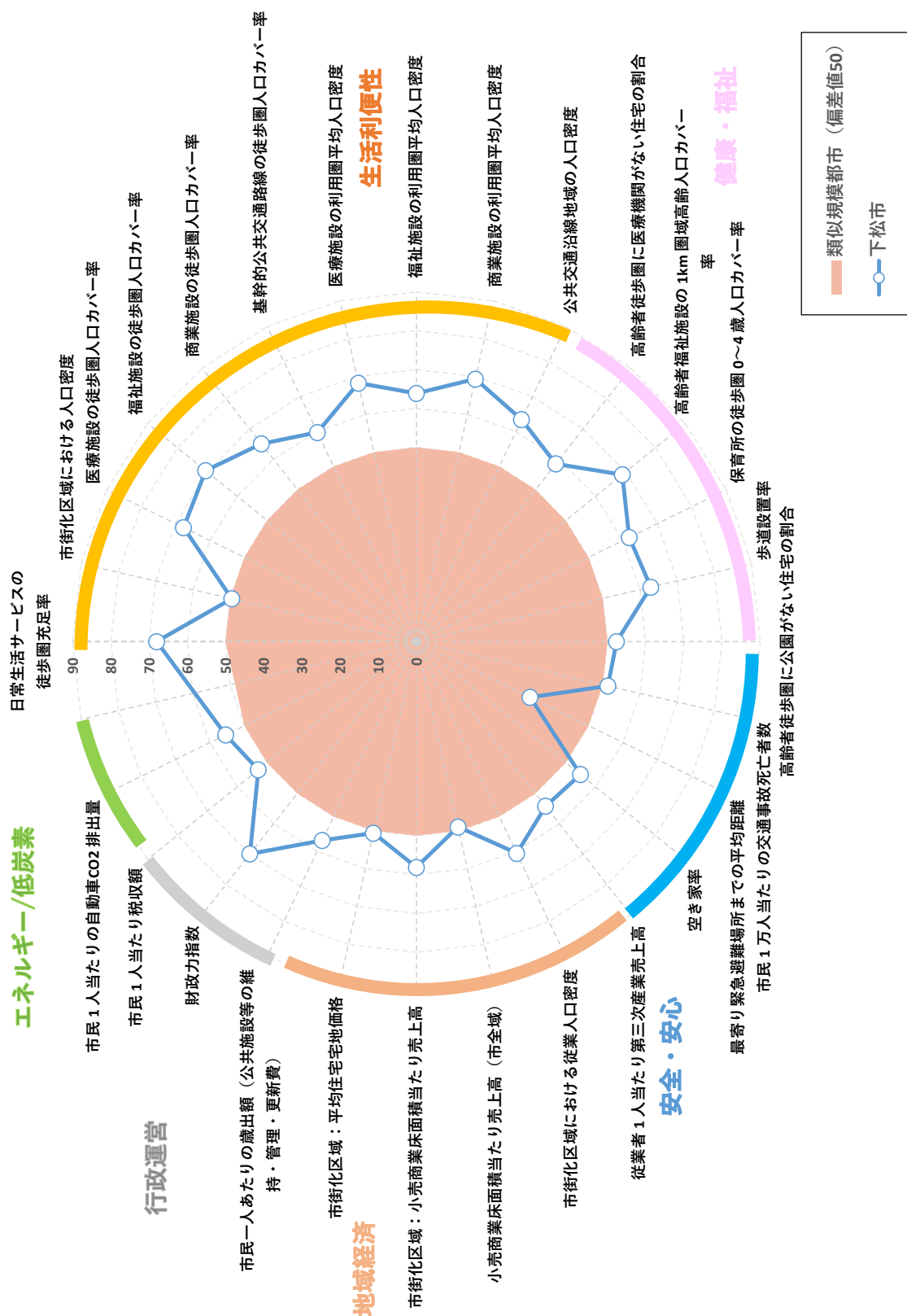


図 3-21 類似規模都市（人口10万人以下）平均値との偏差値による都市構造レーダーチャート

(2) 本市の都市構造上の特性

①生活利便性

概ねの指標について全国の類似規模都市の平均値を上回っており、特に、生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率（医療・福祉・商業）は、大きく上回っています。このことから生活利便性が高く、都市構造として一定のコンパクト性のあることがうかがえます。

評価指標	単位	類似規模 平均値	下松市	
			データ	偏差値
日常生活サービスの徒歩圏充足率	%	10.6	34.5	68
市街化区域における人口密度	人/ha	33.6	33.0	50
生活サービス施設の徒歩圏 人口カバー率	医療施設徒歩圏（800m）	%	54.1	89.2
	福祉施設徒歩圏（800m）	%	34.8	87.2
	商業施設徒歩圏（800m）	%	31.6	64.1
基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率 鉄道駅（800m）及びバス停（300m）徒歩圏	%	26.7	45.1	60
生活サービス施設の利用圏 平均人口密度	医療施設徒歩圏（800m）	人/ha	8.2	20.6
	福祉施設徒歩圏（800m）	人/ha	7.3	18.1
	商業施設徒歩圏（800m）	人/ha	10.2	27.9
公共交通沿線地域の人口密度	人/ha	10.7	22.3	63

②健康・福祉

高齢者や保育所の徒歩圏人口カバー率が高く、歩道の整備率も高いことから、高齢者や子育て世代にとって必要な生活基盤の整備が進んでいることがうかがえます。

評価指標	単位	類似規模 平均値	下松市	下松市
			データ	偏差値
※高齢者徒歩圏に医療機関がない住宅の割合	%	67.1	53.4	59
高齢者福祉施設の1km圏域高齢人口カバー率	%	40.2	92.0	69
保育所の徒歩圏0～4歳人口カバー率	%	45.0	71.9	62
歩道整備率	%	52.3	82.0	63
※高齢者徒歩圏に公園がない住宅の割合	%	62.7	56.5	52

③安全・安心

交通事故死亡者数と空き家率については全国平均を上回っているものの、最寄り緊急避難場所までの平均距離が全国平均をよりも長い状況となっています。

評価指標	単位	類似規模 平均値	下松市	
			データ	偏差値
※市民1万人当たりの交通事故死亡者数	人	0.5	0.4	51
※最寄りの緊急避難場所までの平均距離	m	747.3	1395.8	33
※空き家率	%	9.5	7.2	55

※：数値の低い方が高評価となる項目

④地域経済

概ねの指標について平均値を上回っており、特に市街化区域において、地域経済に関する指標は優れていることがうかがえます。

評価指標	単位	類似規模 平均値	下松市	
			データ	偏差値
従業者1人当たりの第三次産業売上高	百万円/人	12.7	19.0	54
市街化区域における従業人口密度	人/ha	6.0	12.6	61
小売商業床面積当たりの売上高（都市全域）	万円/㎡	82.2	80.4	49
市街化区域における小売商業床面積当たりの売上高	万円/㎡	37.9	71.1	58
市街化区域における平均住宅宅地価格	円/㎡	41,688	43,100	51

⑤行政運営

市民一人当たりの公共施設等に係る費用は低く、税収額は高くなっており、財政力指数も平均値を大きく上回っています。

評価指標	単位	類似規模 平均値	下松市	
			データ	偏差値
※市民1人当たりの公共施設等の維持・管理・更新費	千円/人	854.7	384.4	57
財政力指数	—	0.40	0.89	70
市民1人当たりの税収額（個人市民税・固定資産税）	千円/人	120.0	144.0	53

⑥エネルギー・低炭素

市民1人当たりの自動車CO₂排出量は低くなっており、自動車の走行距離が短く、低炭素型の傾向が見られます。

評価指標	単位	類似規模 平均値	下松市	
			データ	偏差値
※市民1人当たりの自動車CO ₂ 排出量	t-CO ₂ /年	1.7	1.1	55

※：数値の低い方が高評価となる項目

6. 市民意見

(1) 市民アンケート調査

本計画の策定に当たり、本市におけるこれからの都市のあり方や都市づくりの方向性等に関する市民意見を把握するため、アンケート形式による調査を実施しました。

調査方法

対象者	満 20 歳以上の市民 2,000 人(外国人を除く)
調査方式	無記名回答方式
配布・回収	郵送により調査票を配布・回収
調査期間	令和 3 年 8 月 17 日～8 月 31 日 (15 日間)

配布・回収状況

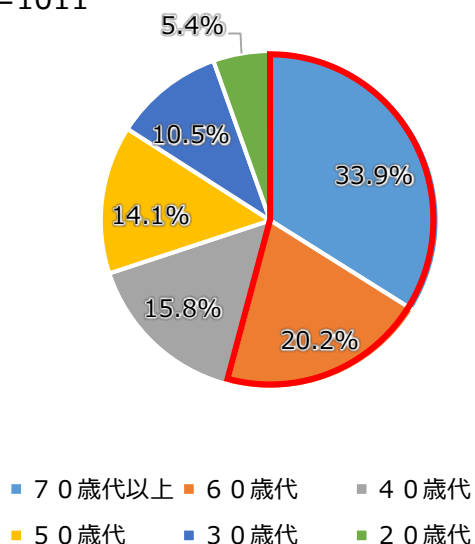
配布数	有効配布数(A)	回収数(B)	回収率(B/A)
2,000	1,996	1,019	51.1%

回答者属性

年代別では 70 歳代以降が 33.9%と最も多く、次いで 60 歳代が 20.2%となっており、60 歳代以上の高齢者層が過半数を占めています。一方、20 歳代は 5.4%と最も低くなっています。

■ 回答者の年齢

n=1011



カテゴリー名	回答数	割合(%)
70歳代以上	343	33.9
60歳代	204	20.2
40歳代	160	15.8
50歳代	143	14.1
30歳代	106	10.5
20歳代	55	5.4
全体	1,011	100

(2) 調査結果の概要

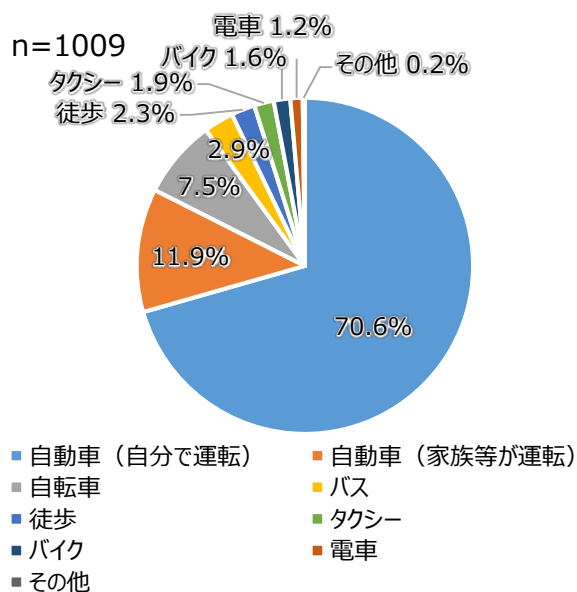
日常の交通手段について

自家用車の利用割合が高く、公共交通の利用頻度は低い

「普段最もよく利用する交通手段」については、「自動車(自分で運転)」と「自動車(家族等が運転)」の回答を合わせると8割以上を占めており、市民の自家用車の利用率が高いことが推察されます。

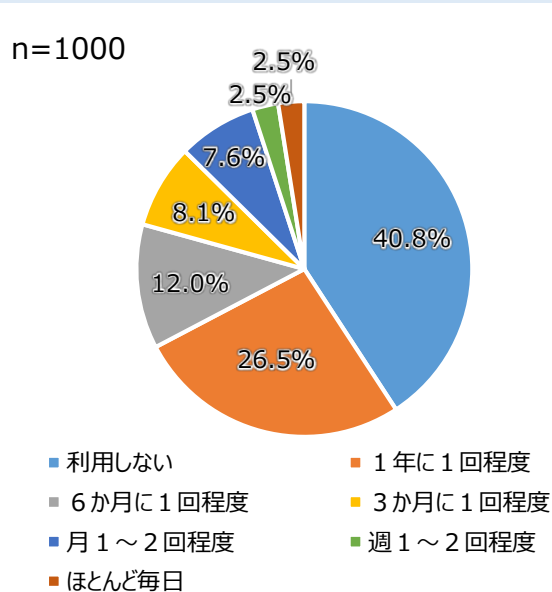
一方、公共交通の利用頻度は「利用しない」の割合が40.8%と最も高く、次いで「1年に1回程度」が26.5%となっており、公共交通の利用頻度は低くなっています。

■ 普段最もよく利用する交通手段



カテゴリー名	回答数	割合(%)
自動車(自分で運転)	712	70.6
自動車(家族等が運転)	120	11.9
自転車	76	7.5
バス	29	2.9
徒歩	23	2.3
タクシー	19	1.9
バイク	16	1.6
電車	12	1.2
その他	2	0.2
全体	1,009	100

■ 公共交通の利用頻度



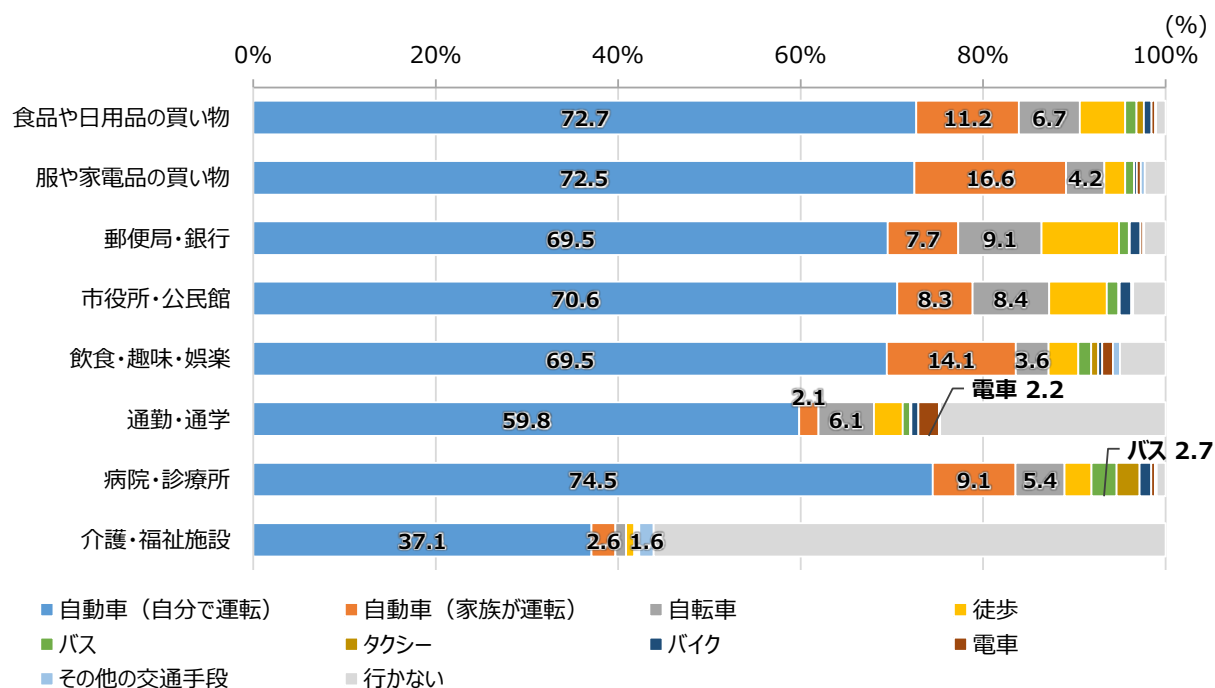
カテゴリー名	回答数	割合(%)
利用しない	408	40.8
1年に1回程度	265	26.5
6か月に1回程度	120	12.0
3か月に1回程度	81	8.1
月1～2回程度	76	7.6
週1～2回程度	25	2.5
ほとんど毎日	25	2.5
全体	1,000	100

外出時によく利用する目的別交通手段

いずれの外出目的においても「自家用車依存型」傾向

いずれの外出目的においても「自動車(自分で運転)」の割合が最も高くなっており、本市はいわゆる「自家用車依存型」傾向の交通体系と考えられます。

公共交通の利用割合が比較的高い利用目的としては、「バス」では「病院・診療所」、「電車」では「通勤・通学」となっています。



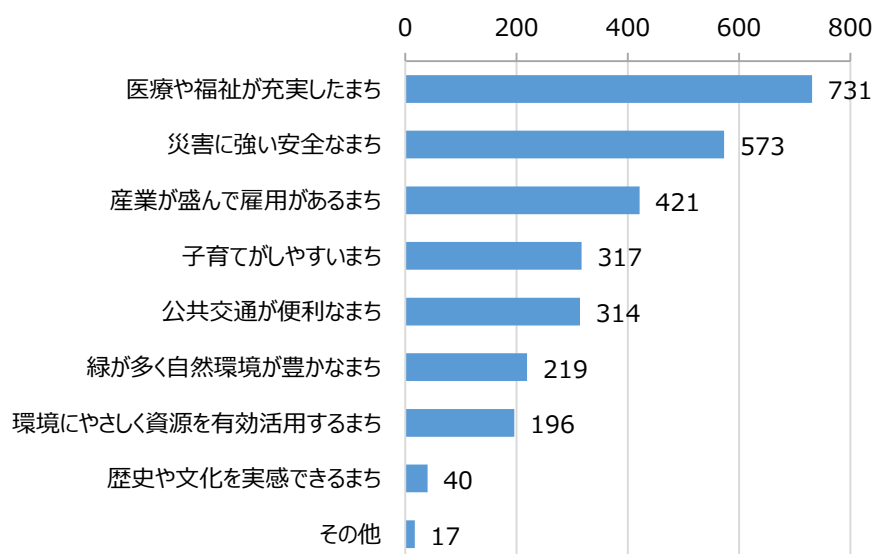
今後の都市づくりについて（まちの中心拠点）

まちの中心拠点には、医療・福祉の充実や防災安全性の高さが期待されている

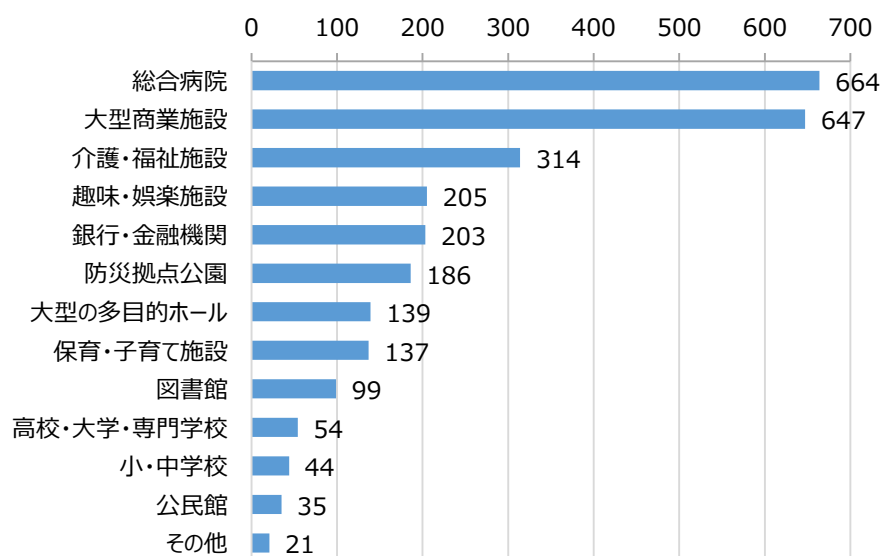
下松市の将来について、どのような特長のあるまちになってほしいかという設問に対しては、「医療や福祉が充実したまち」が最も多く、次いで「災害に強い安全なまち」、「産業が盛んで雇用があるまち」が多くなっています。

また、まちの中心拠点にはどのような機能が集まっていたらよいかという設問に対しては、「総合病院」が最も多く、次いで「大型商業施設」、「介護・福祉施設」が多くなっています。

■ どのような特長のあるまちになってほしいか



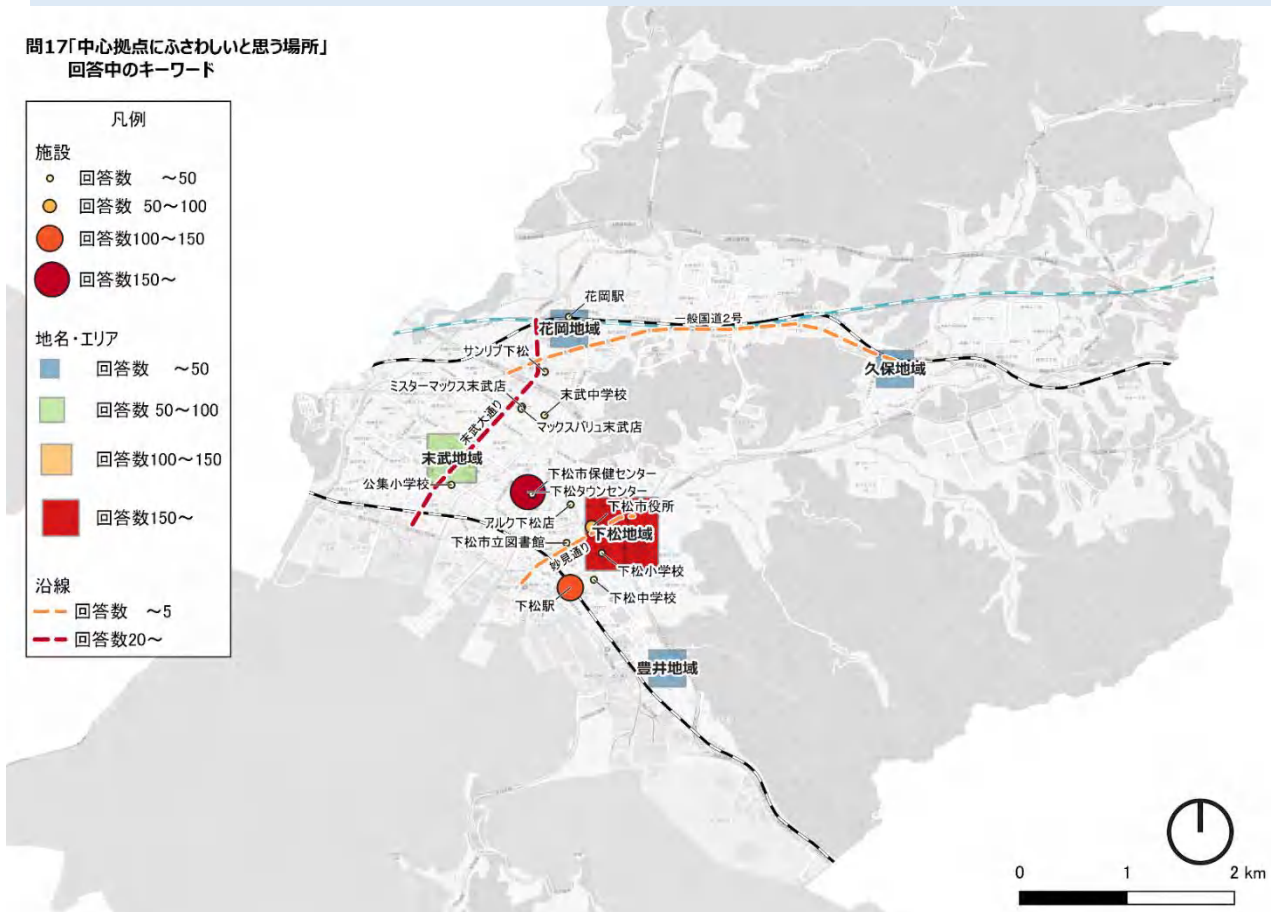
■ 中心拠点に集約すべき機能



中心拠点としてふさわしい具体的な場所に関する回答の中のキーワードと、その回答数（回答に当該キーワードが含まれる数）を分析すると、「下松タウンセンター」等の商業施設の周辺を挙げる回答が特に多く、交通利便性の高い「下松駅」の周辺を挙げる回答も多くなっています。

■ 中心拠点としてふさわしい具体的な地域名、場所

問17「中心拠点にふさわしいと思う場所」
回答中のキーワード



※「回答数」は回答に当該キーワードが含まれる数を示す。

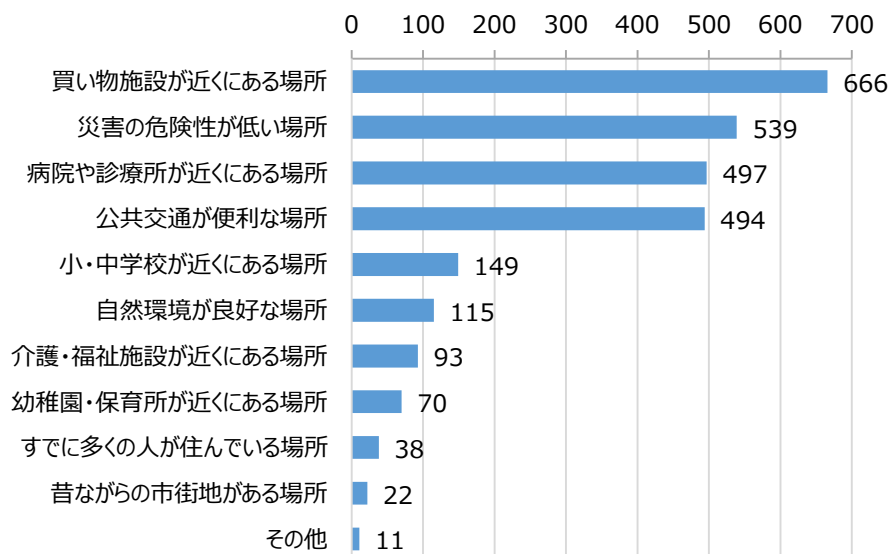
※本図は、回答の内容から具体的な位置を判別できるキーワードを抜粋して図化した。

今後の都市づくりにつて（住宅地としてふさわしい場所）

住宅地には、医療・福祉・商業等の都市機能を利用しやすい環境が期待されている

住宅地を集約するならばどのような場所がよいかという設問に対しては、「買い物施設が近くにある場所」が最も多く、次いで「災害の危険性が低い場所」、「病院や診療所が近くにある場所」が多くなっています。

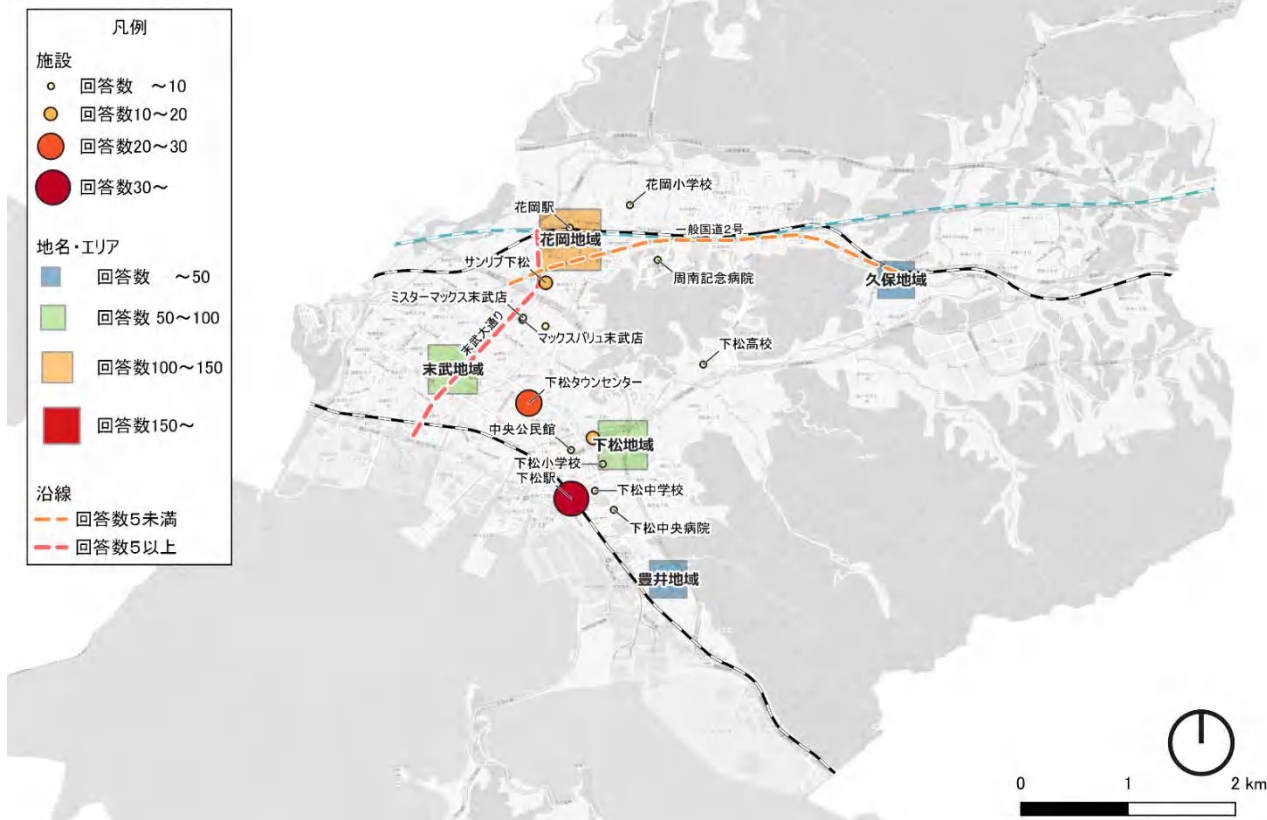
■ 住宅地を集約すべき場所



住宅地としてふさわしい具体的な場所に関する回答の中のキーワードと、その回答数（回答に当該キーワードが含まれる数）を分析すると、交通利便性の高い「下松駅」の周辺や、生活利便性の高い「下松タウンセンター」の周辺を挙げる回答が多く、既存住宅地である「花岡地域」を挙げる回答も多くなっています。

■ 住宅地を集約すべき具体的な地域名、場所

問19「住宅地にふさわしいと思う場所」
回答中のキーワード



※「回答数」は回答に当該キーワードが含まれる数を示す。

※本図は、回答の内容から具体的な位置を判別できるキーワードを抜粋して図化した。

7. 都市構造上の現状と課題

これまでの分析から、本市における都市構造上の現状と課題を以下に整理します。

《現状》

分野	現状分析	都市構造上の特性	市民意見
人口	- 概ね5万人規模の人口を維持しているものの、65歳以上の高齢者層が増加 - 将来的には人口減少に転じ、市街地の一部においても人口が減少する見込み - 世帯当たり人口は減少傾向が続く、高齢者のみの世帯が増加	- 市街化区域の人口密度は、全国平均と同程度 - 行政運営面では、市民一人当たりの税収は高く、公共施設等に係る費用は低く抑えられている	居住を集約すべき具体的な場所として、下松駅や下松タウンセンターの周辺、既存住宅地の花岡地域等
土地利用	- 農地や森林の減少とともに住宅地等への転換が行われており、DIDは拡大傾向 - 平地の大部分が市街化区域であり、大規模な住宅団地も形成 - 古くからの市街地を中心に、空き家が多く分布	- 空き家率は、全国平均に比べると低い - 市街化区域における平均宅地価格は、全国平均よりもやや高い	住宅地にふさわしい具体的な場所として「買い物施設が近くにある」「災害の危険性が低い」
公共交通	- 下松駅の利用者は微増傾向だったもののコロナ禍により減少、岩徳線の利用者は微減傾向 - 人口密度が高い末武地域の一部において公共交通が利用圏外	- 基幹的公共交通のカバー率は、全国平均と比べて高い - 市民1人当たりの自動車CO₂排出量は少ない	- 最もよく利用する交通手段として、自家用車が8割以上 - 公共交通の利用頻度が低く、利用しない人が約4割
生活利便施設	- 下松駅周辺や中央線、末武大通り、国道2号といった幹線道路の沿線を中心に、多くの施設が集積 - 商業、医療、子育て、福祉等の生活に必要な施設は、半径800m圏で市街化区域の大部分をカバー	- 各種の生活利便施設のカバー率は、全国平均と比較して高い - 地域経済市街化区域における従業人口密度や、小売商業床面積当たり売上が高い	- 求めるまちの特長は「医療や福祉が充実したまち」「災害に強い安全なまち」 - 中心拠点に求める機能は、「総合病院」「大型商業施設」

《課題》

- これからの人口減少、少子高齢化社会を見据えたまちづくりに取り組む必要があります
- 本市の強みである、コンパクトで利便性の高い都市構造を維持していく必要があります
- 空き家の増加等による都市のスポンジ化を抑え、既存住宅地の人口密度を維持する必要があります
- 公共交通ネットワークを強化し、自家用車に過度に頼らずに暮らせるまちを目指す必要があります
- 災害危険性の低い場所へ、住宅地や商業・医療・子育て・福祉等の都市機能を誘導し、安全・安心なまちづくりを進めていく必要があります