

第3章 本市の現状と将来見通し

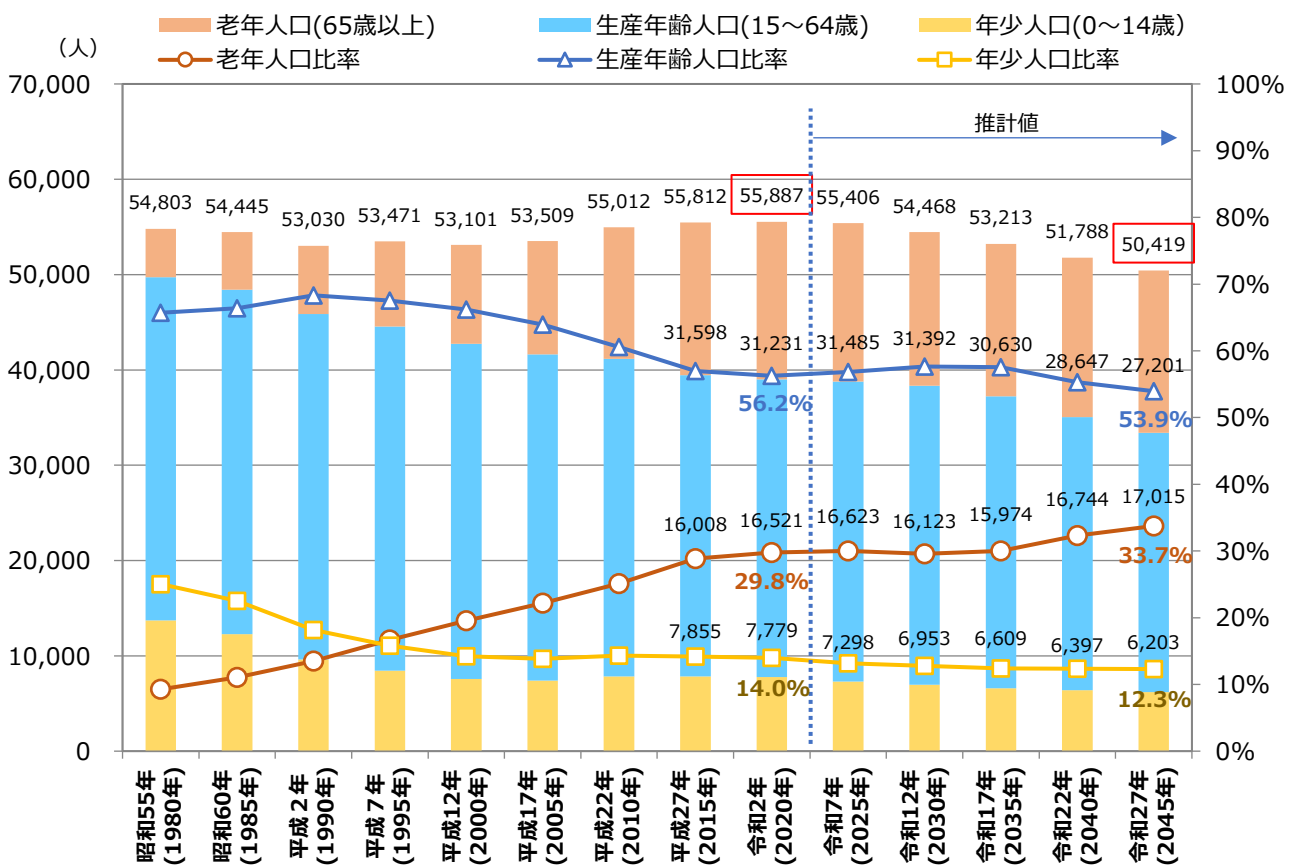
1. 人口

(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5.5万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

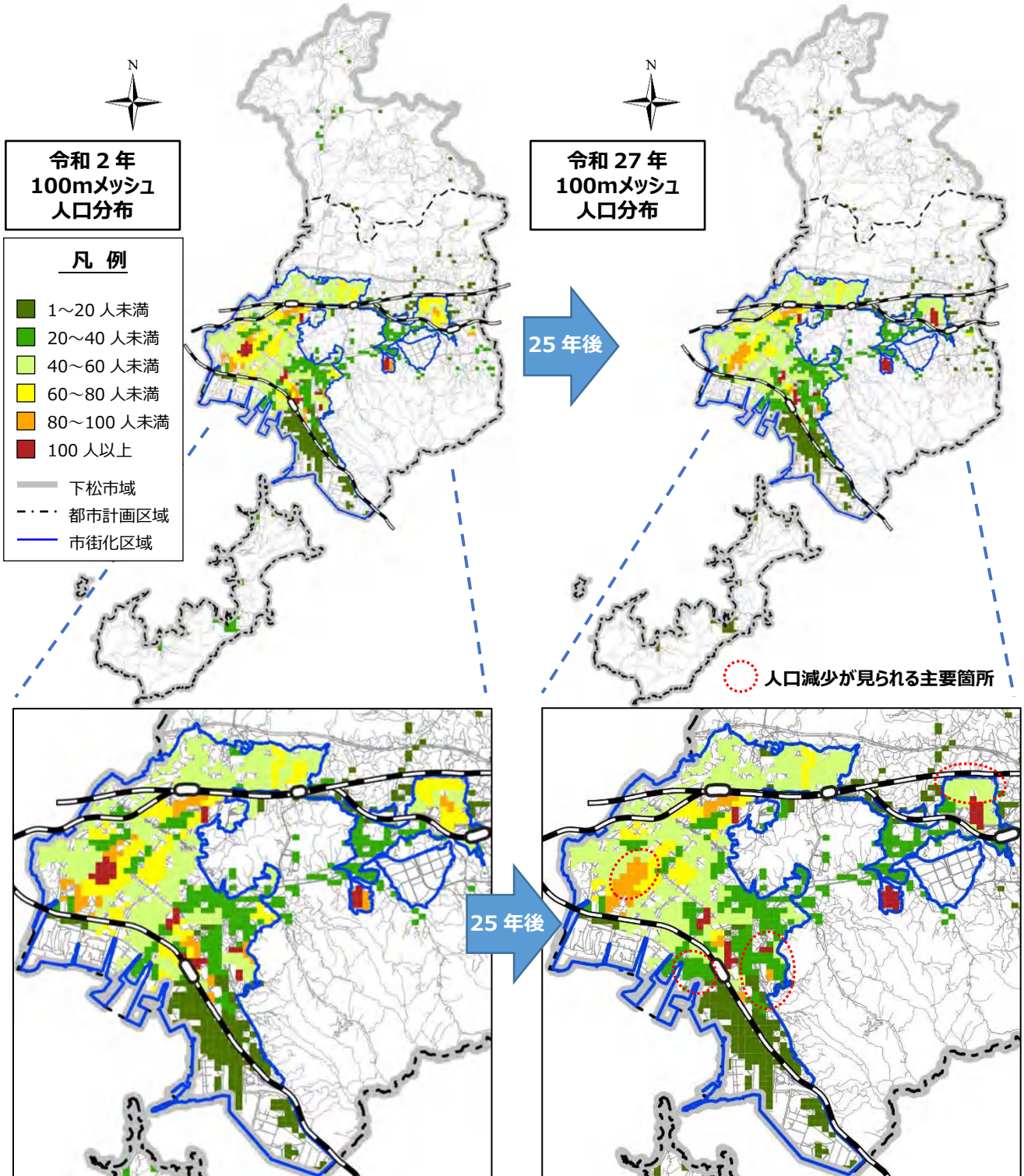
出典：国勢調査(総務省)、日本の地域別将来推計人口平成30年推計(国立社会保障・人口問題研究所)

図 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、星が丘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。



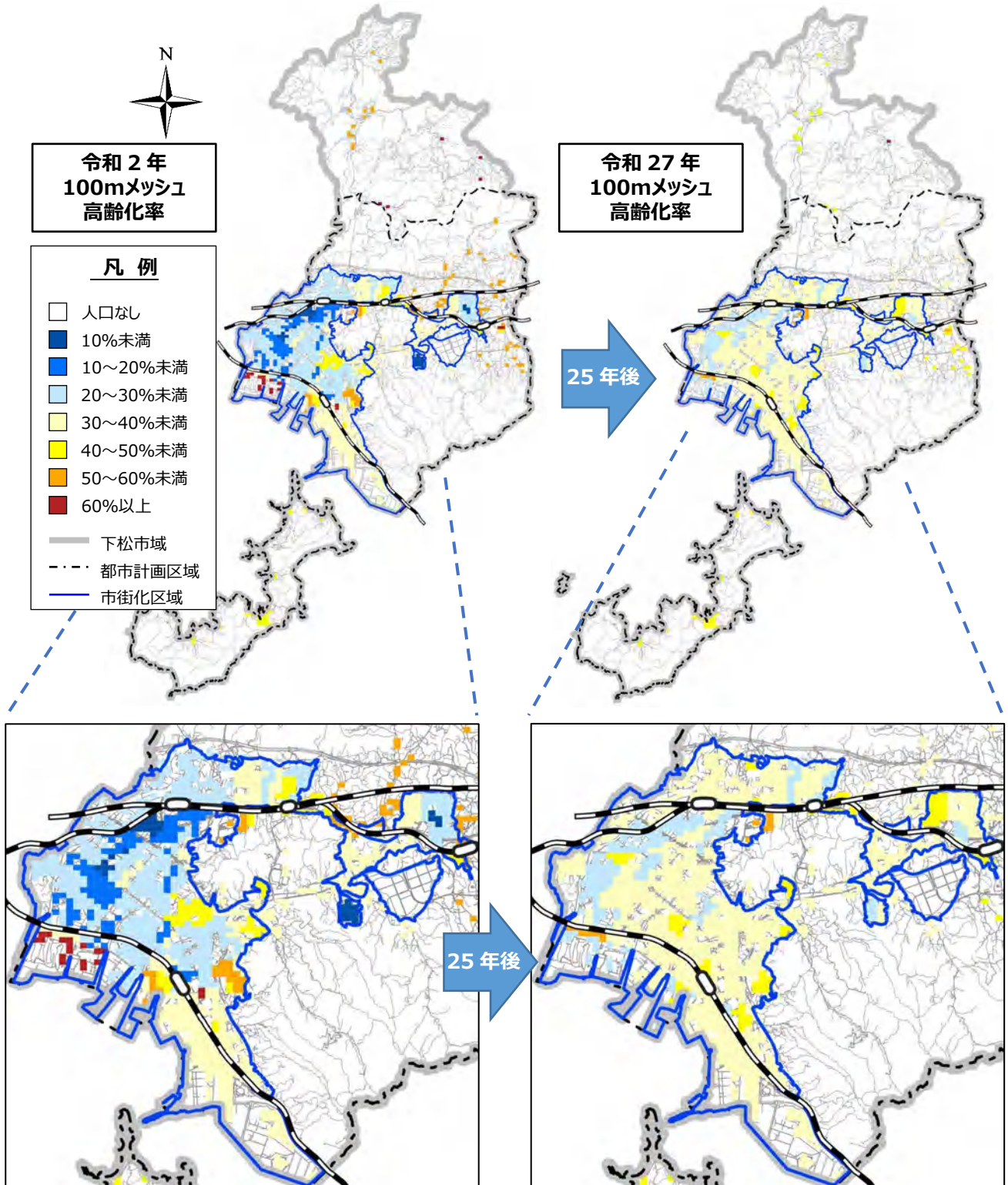
出典：国勢調査(総務省)、日本の地域別将来推計人口平成 30 年推計(国立社会保障・人口問題研究所)

図 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・星が丘の一部に 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。

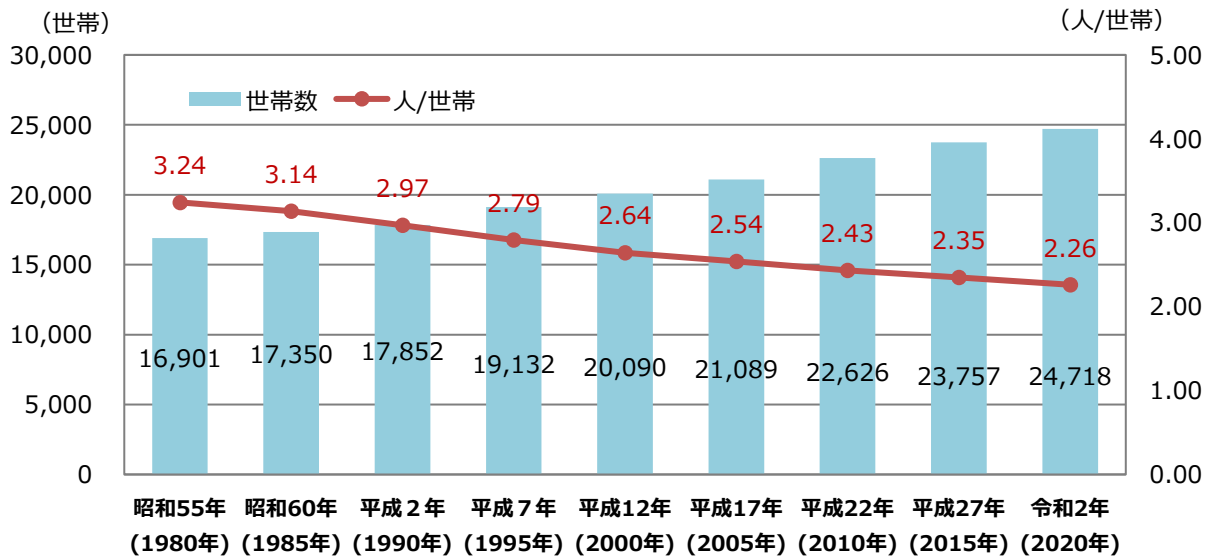


出典：国勢調査(総務省)、日本の地域別将来推計人口平成 30 年推計(国立社会保障・人口問題研究所)

図 100mメッシュごとの高齢化率

(4) 世帯数の推移

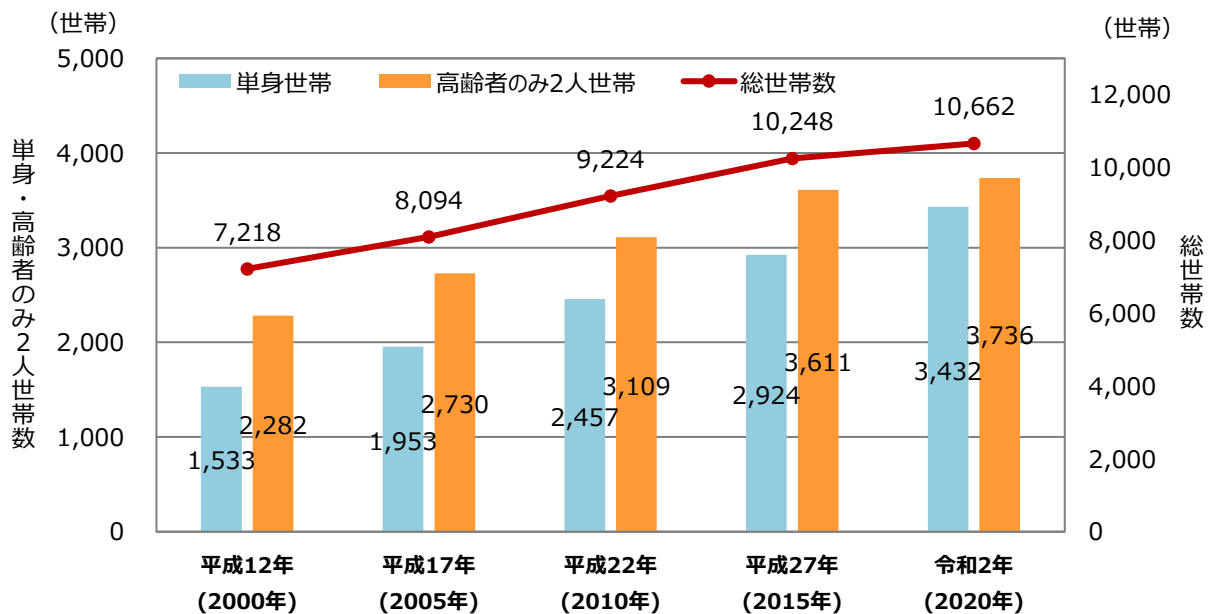
世帯数は昭和 55 (1980) 年以降は増加傾向が続いている一方で、世帯当たり人口は減少傾向が続いています。



出典：国勢調査（総務省）

図 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。

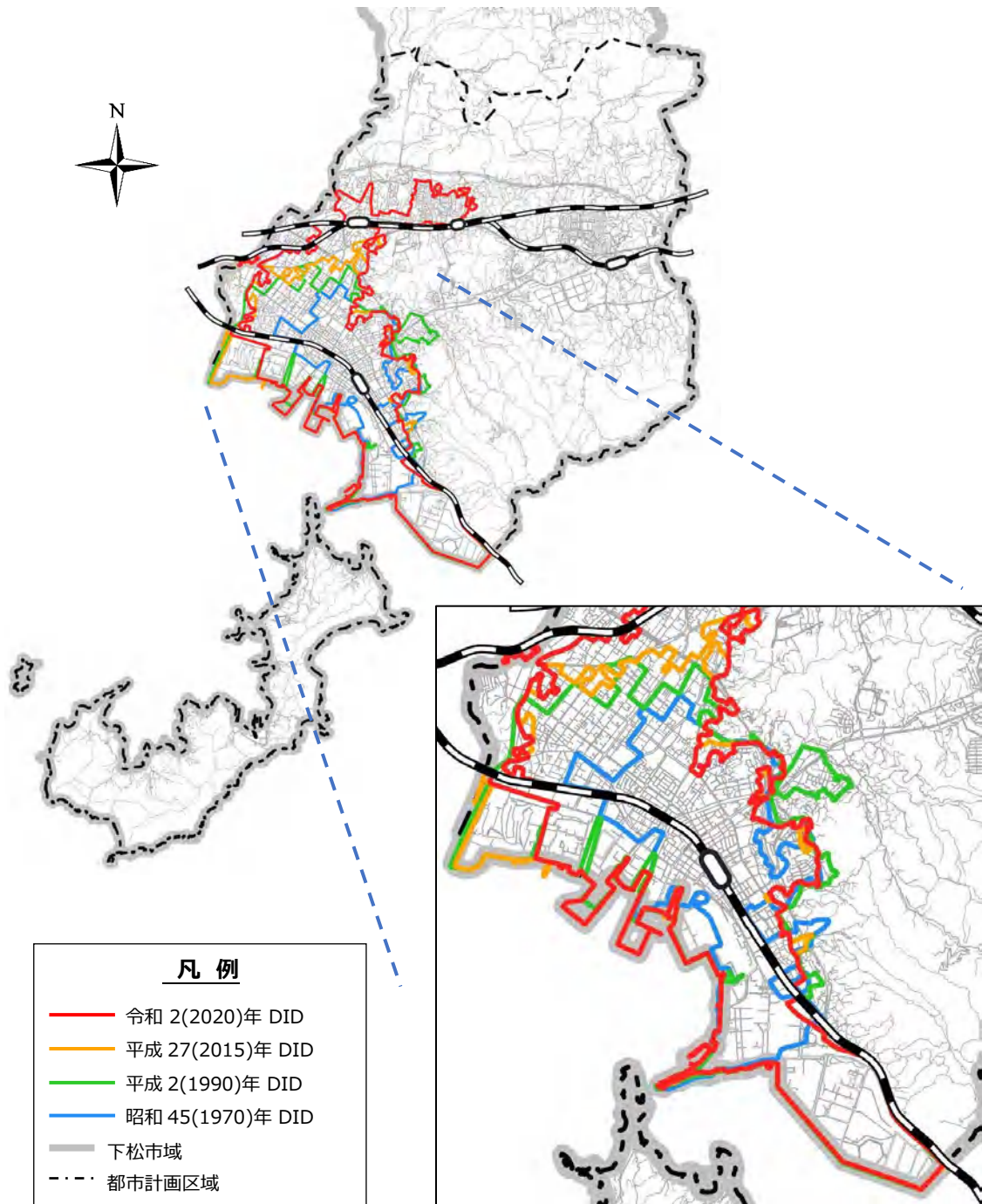


出典：国勢調査（総務省）、都道府県・市区町村のすがた（総務省）

図 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 DID (人口集中地区) の変遷

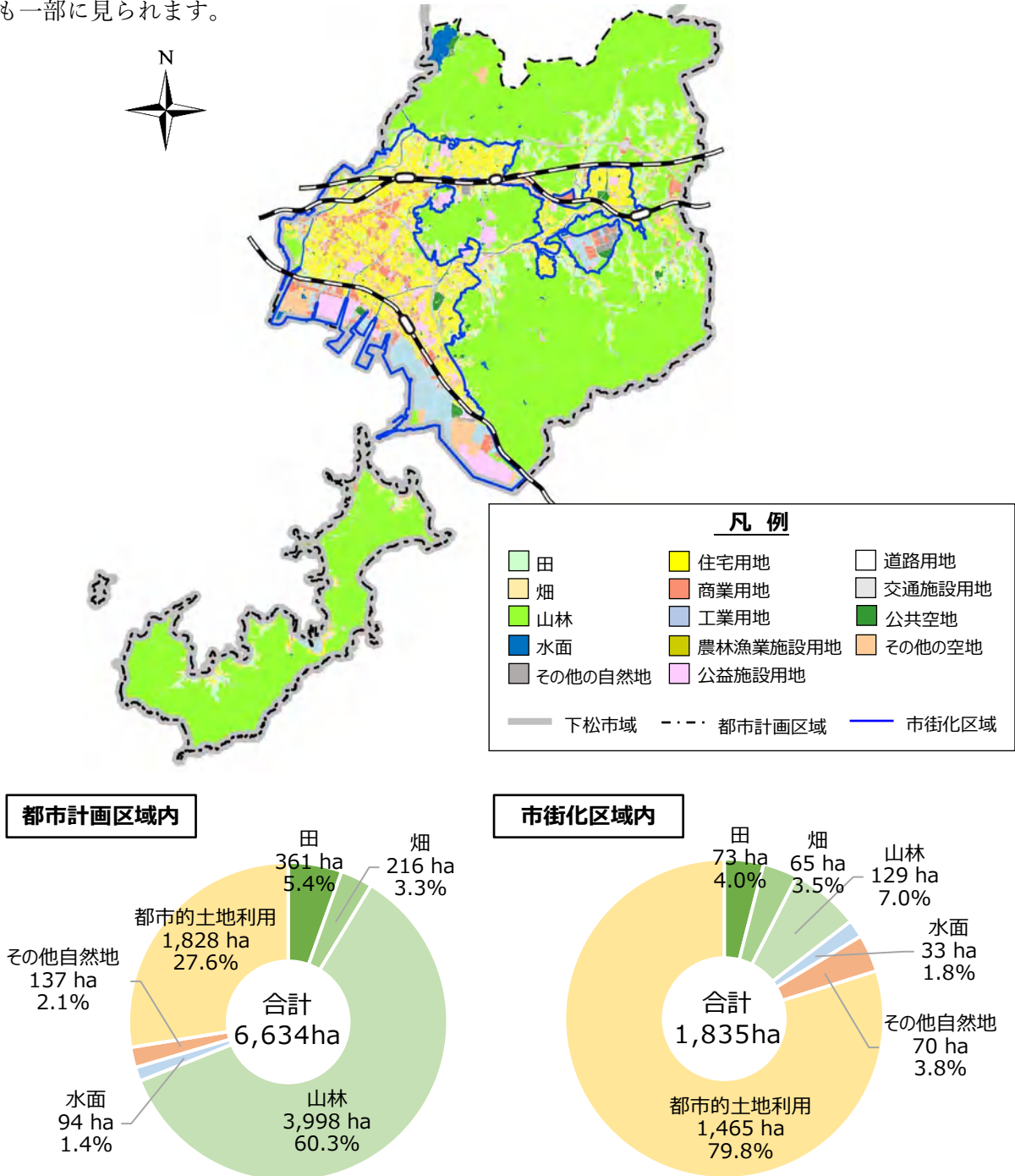
※DID (人口集中地区)：市区町村の区域内で人口密度が 4,000 人/km² 以上の基本単位区 (調査区) が互いに隣接して人口が 5,000 人以上となる地区

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 60.3%を山林が占めており、都市的土地利用は 27.6%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 79.8%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。



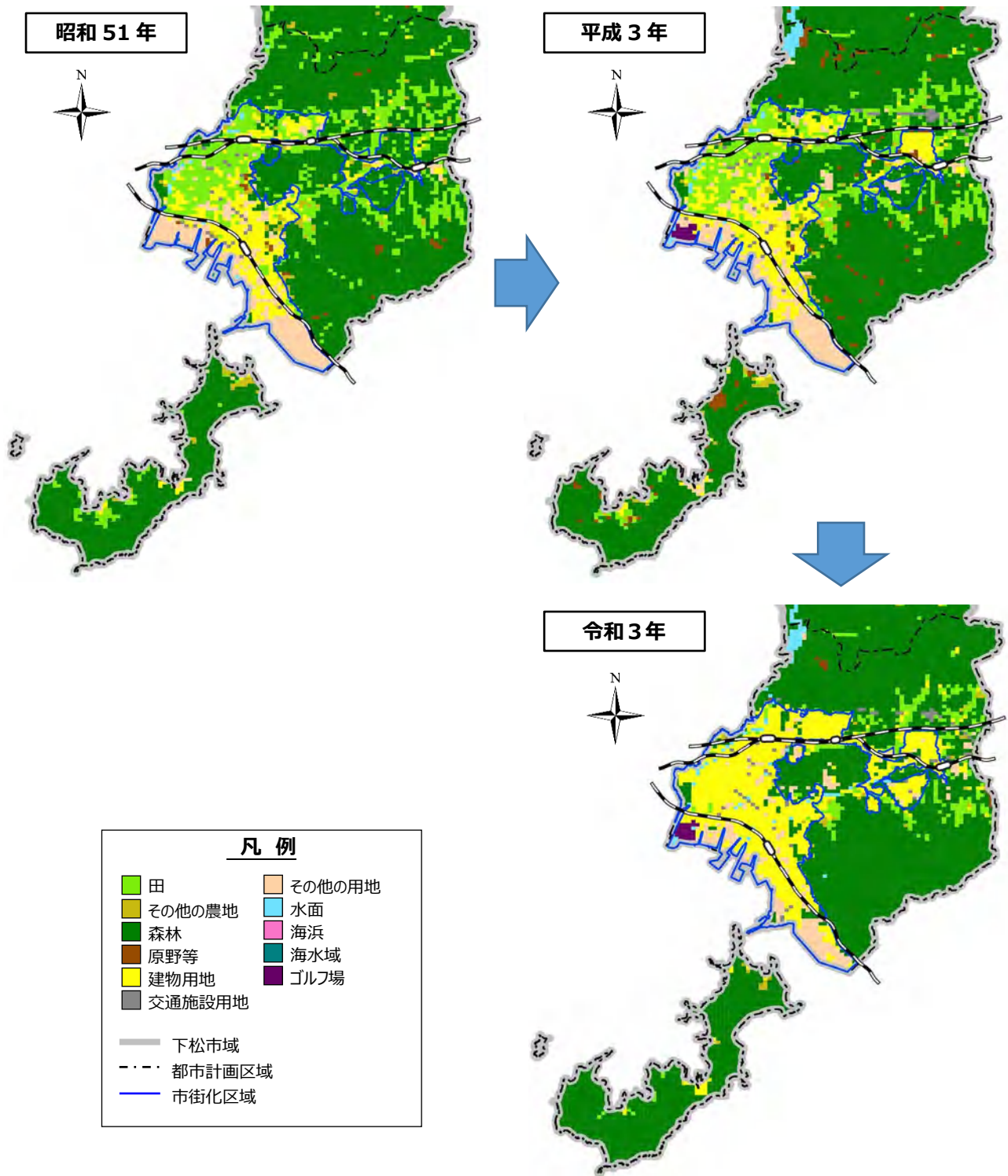
※都市的土地利用は、住宅用地、商業用地、工業用地、農林漁業施設用地、公益施設用地、道路用地、交通施設用地、公共空地、その他公的施設用地、その他の空地

出典：令和4年度都市計画基礎調査

図 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

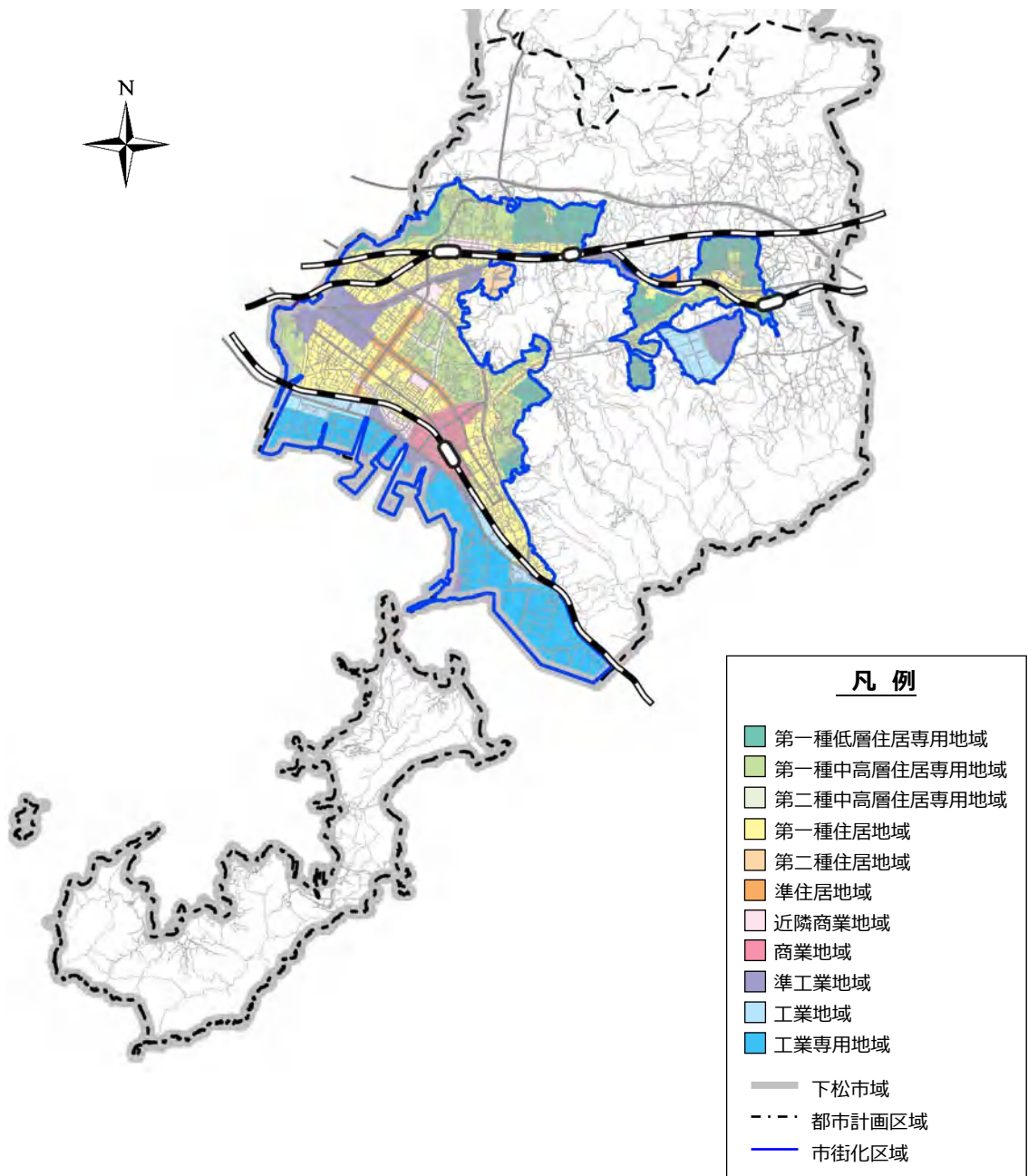
図 土地利用の変遷

(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。



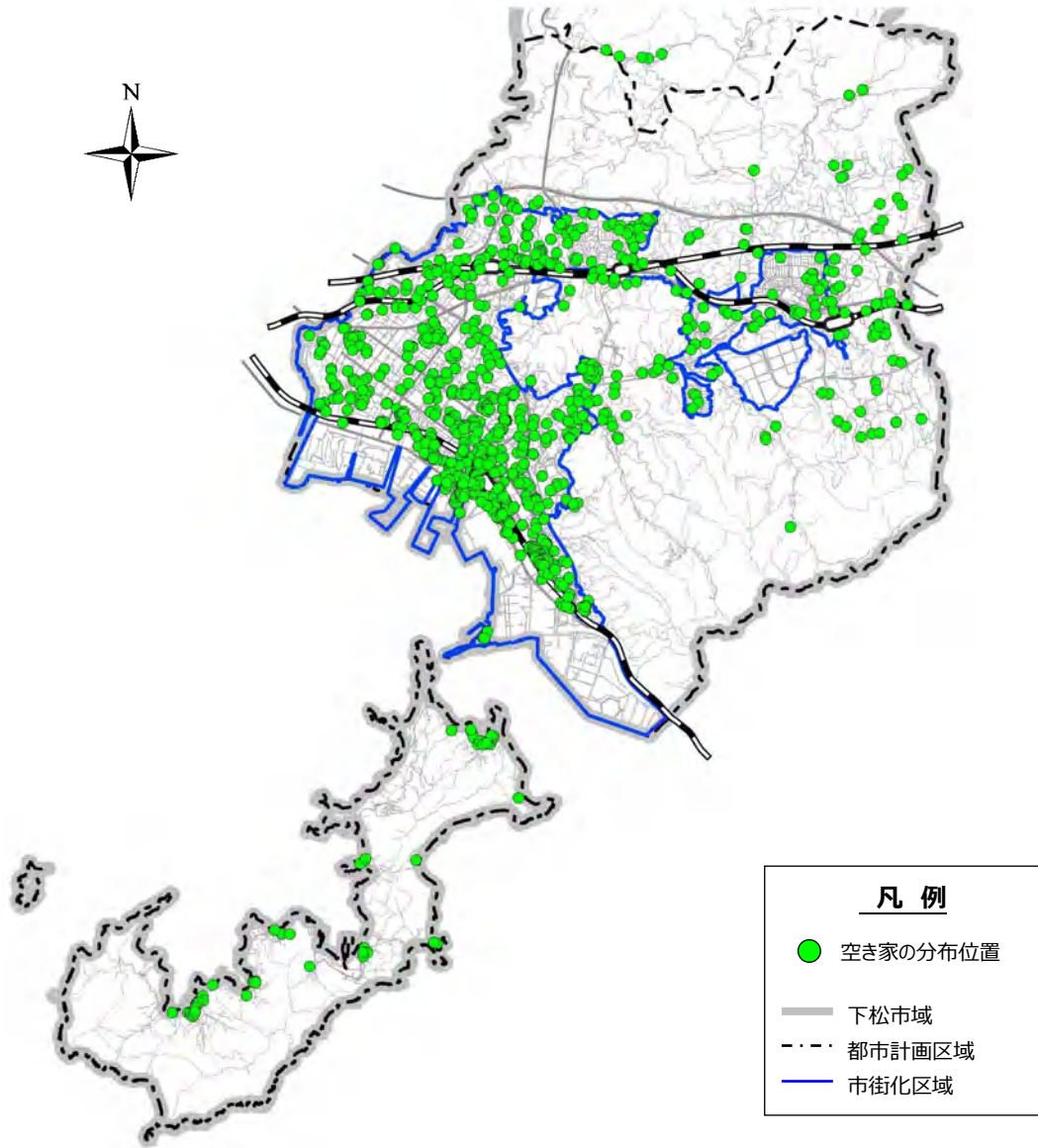
出典：下松市資料

図 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3（2021）年3月時点において、空き家総数は1,280戸で、賃貸用や売却用などを除くその他の空き家数は1,208戸、老朽化等により建物に危険な箇所がある空き家は72戸となっています。

分布を見ると、古くからの市街地を中心に空き家が見られるようになっています。



※空き家の分布は、概略的な位置を示しており、実際の戸数・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 空き家の分布

3. 公共交通

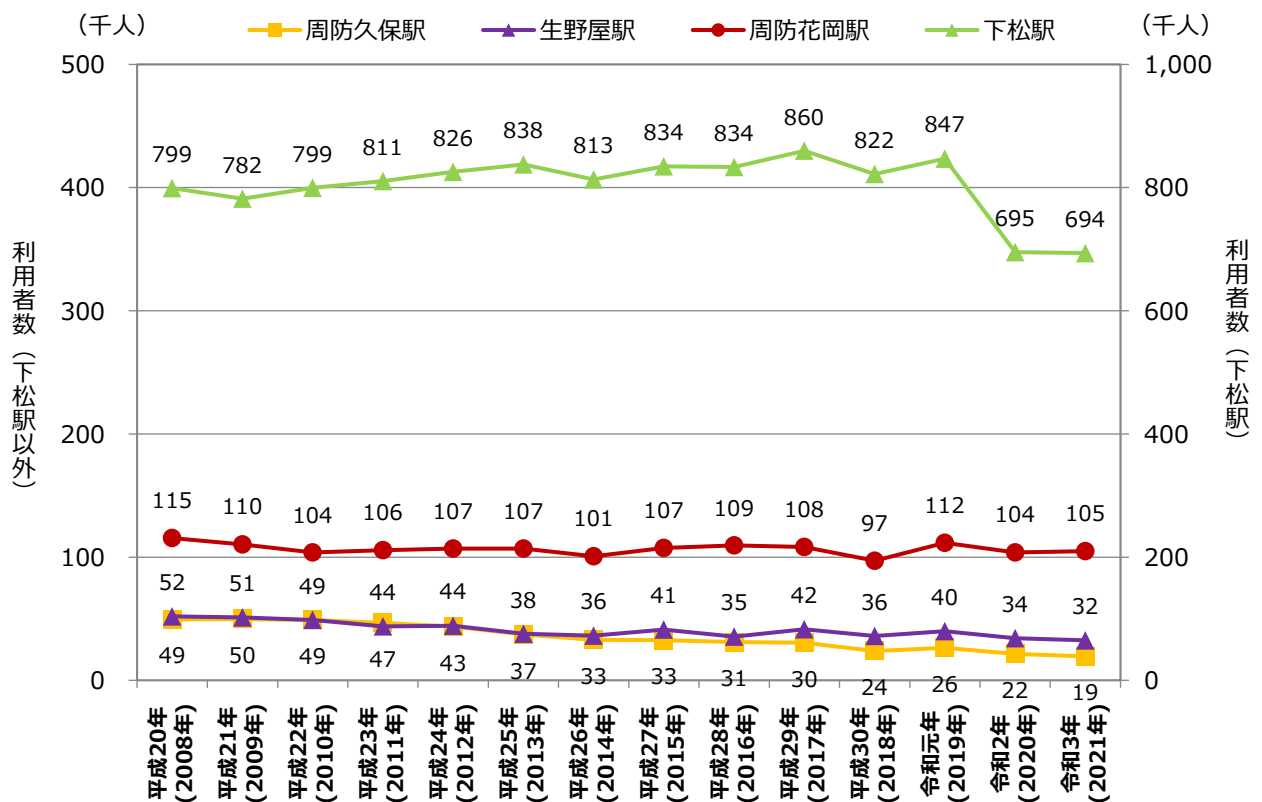
都市計画区域内の公共交通は鉄道と路線バスがあり、鉄道はJR山陽本線・JR岩徳線の2路線、路線バスは防長交通(株)、中国ジェイアールバス(株)※により多くの路線が運行されており、本市と隣接する周南市、光市とを結ぶ路線も設定されています。

※中国ジェイアールバス(株)は、令和6(2024)年3月末に「光・下松線」を廃止

(1) JRの利用者数

下松駅(JR山陽本線)と周防花岡駅、生野屋駅、周防久保駅(いずれもJR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りましたが、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、JR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

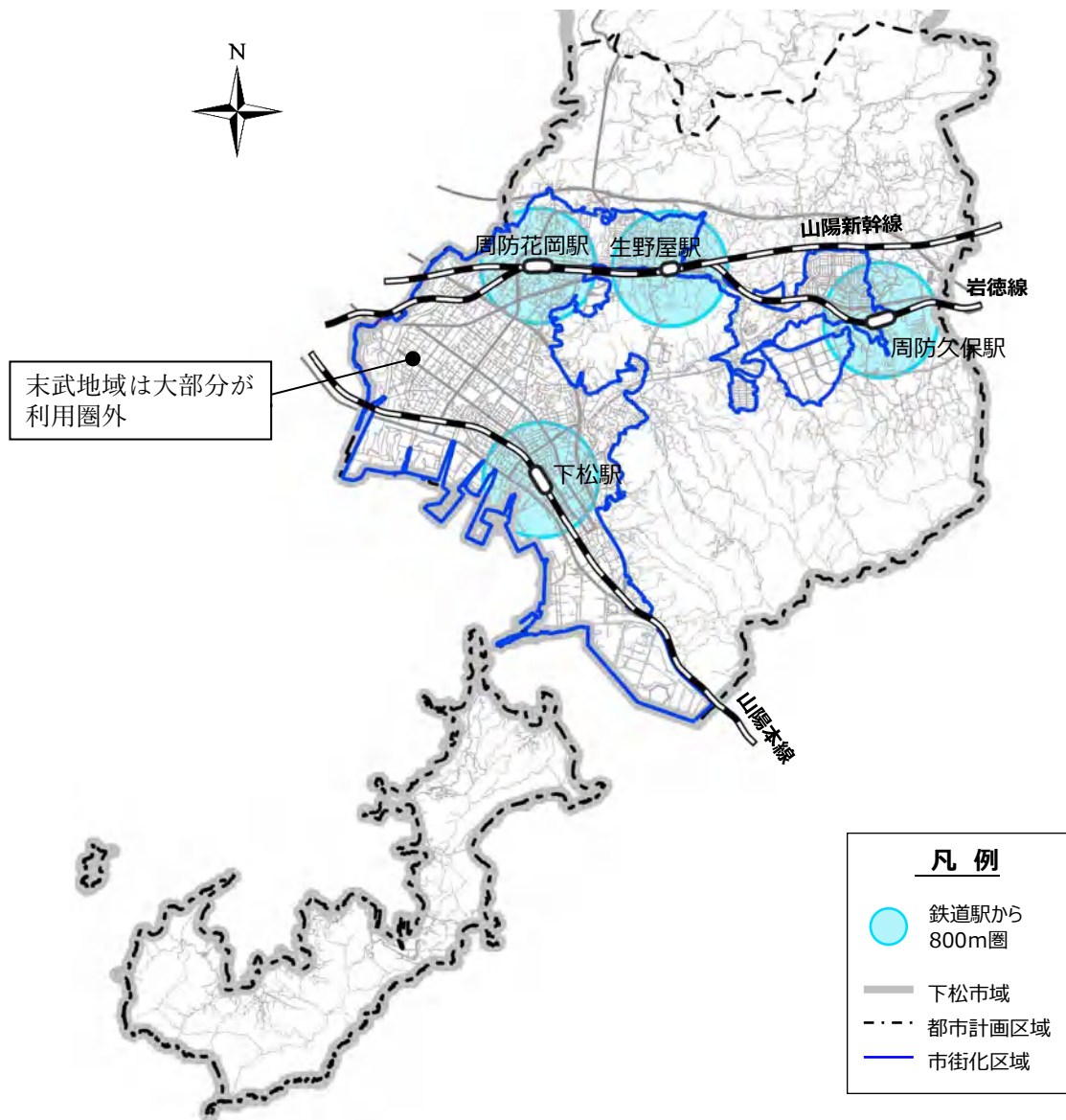
図 JR利用者数の推移

(2) 都市計画区域内の鉄道状況

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。

運行状況を見ると、JR山陽本線は1日当たり 53 本、JR岩徳線は1日当たり 23 本（いずれも上り・下りの合計）が運行されています。

※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）



出典：国土数値情報（令和 4 年 12 月現在）

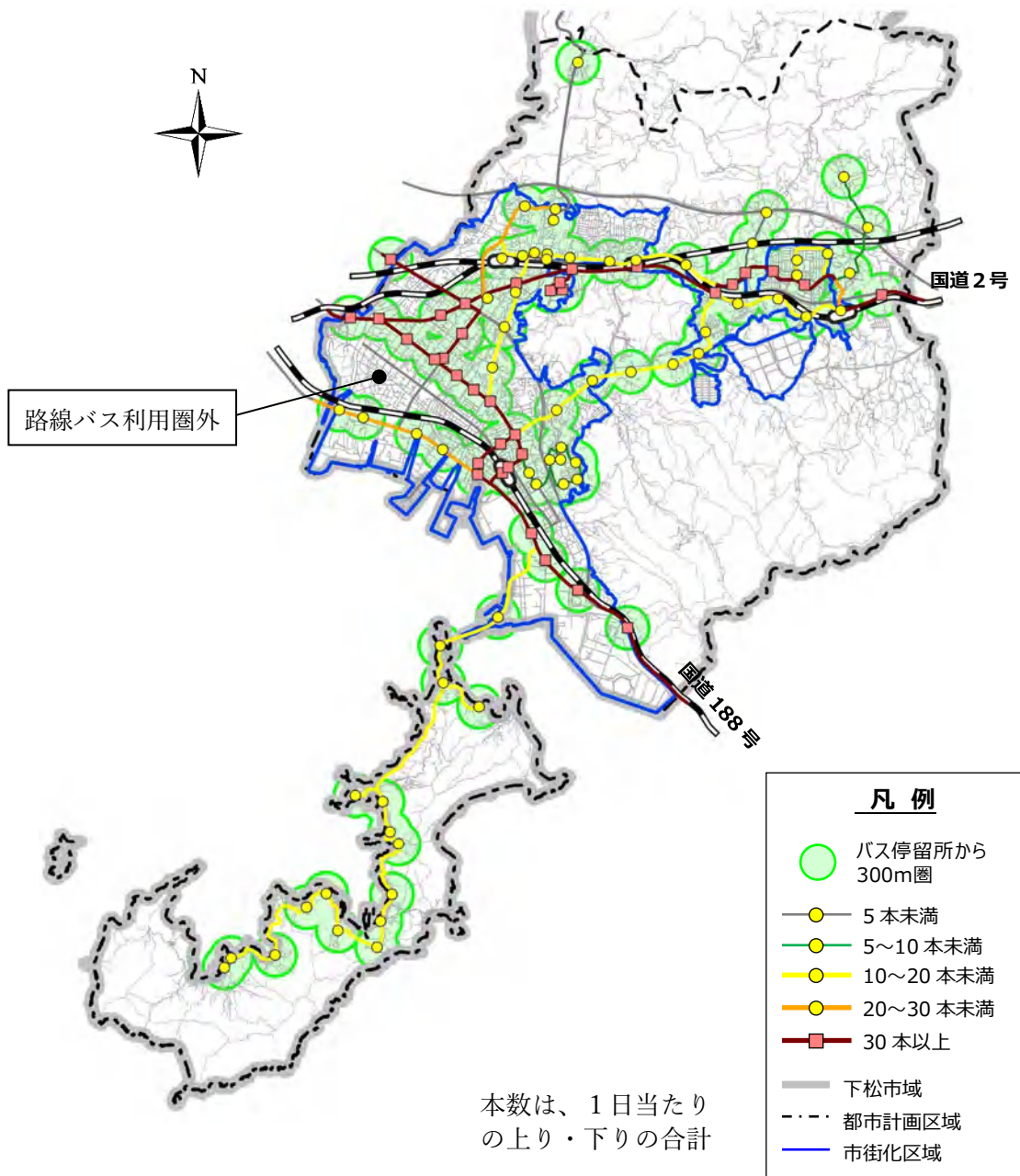
図 鉄道駅の分布

(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(株)、中国ジェイアールバス(株)^{※1}）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^{※2}）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。

※1 中国ジェイアールバス(株)は、令和6（2024）年3月末に「光・下松線」を廃止
 ※2 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年3月現在）

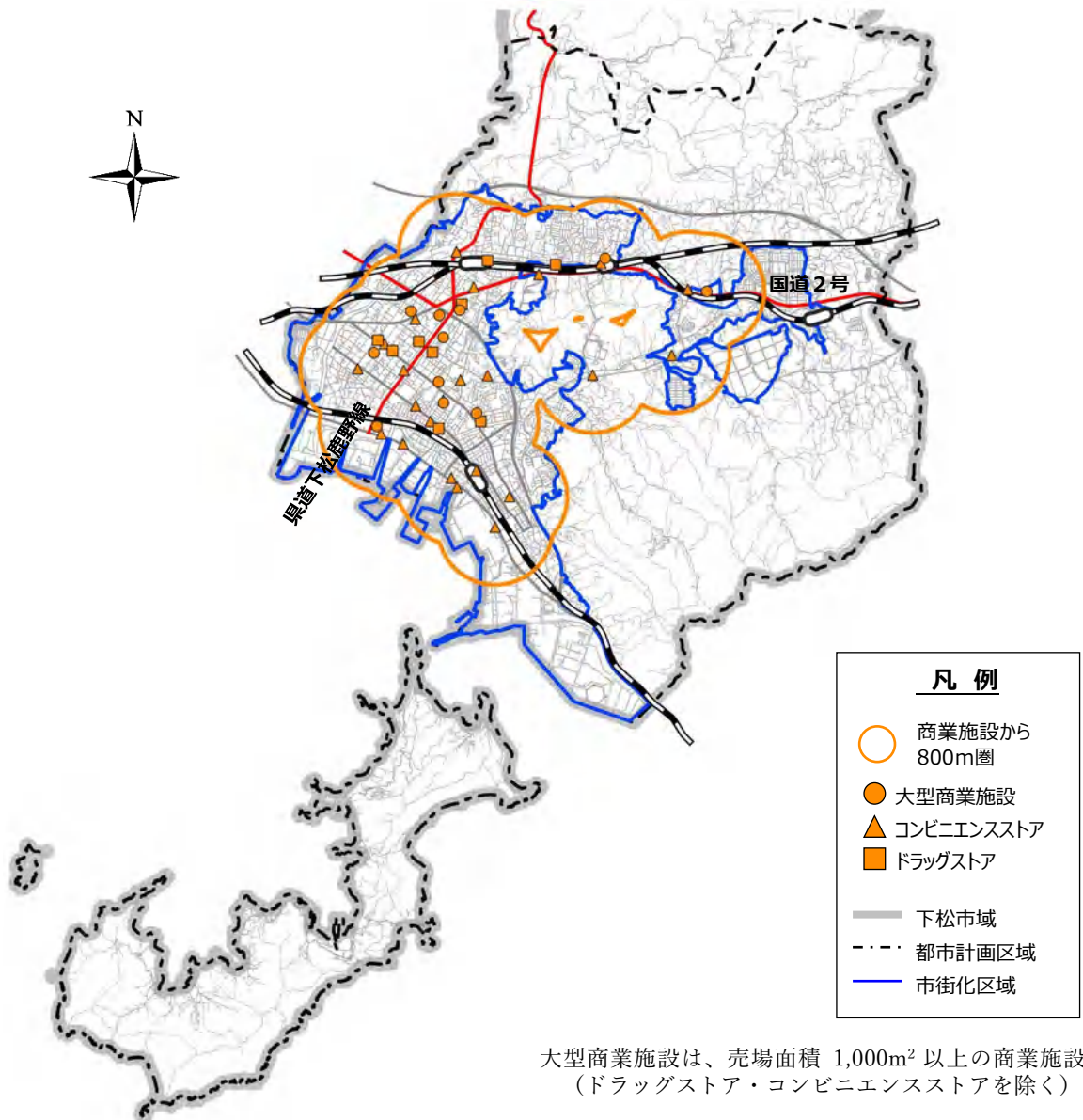
図 路線バスの現況

4. 生活利便施設の分布

(1) 商業施設

末武地域周辺を中心に、国道2号沿線や県道下松鹿野線周辺に大型商業施設が集積しており、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。特に県道下松鹿野線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》

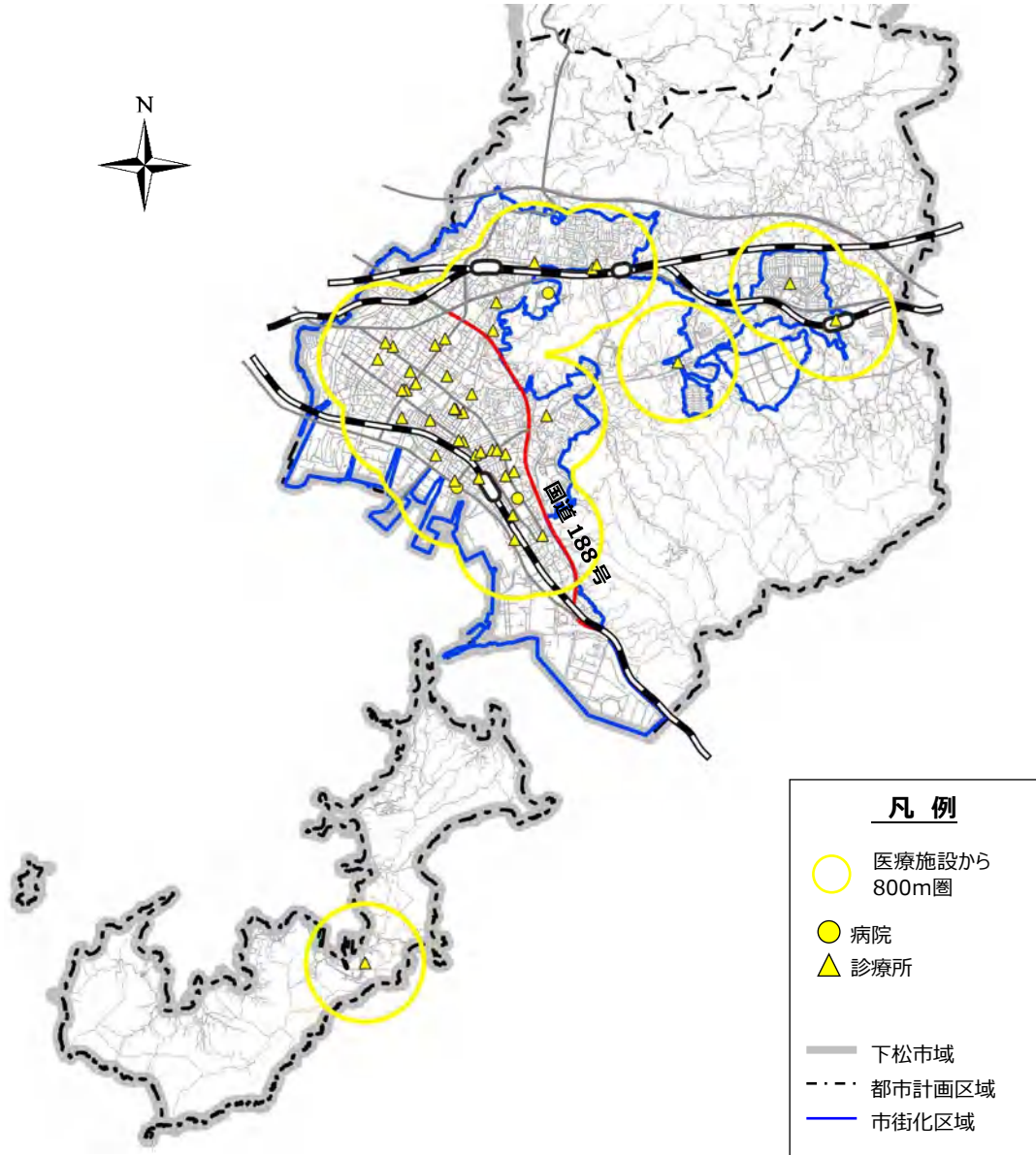
都市計画区域			市街化区域		
区域人口	徒歩圏人口	カバー率	区域人口	徒歩圏人口	カバー率
56,000	46,972	83.9%	53,000	44,751	84.4%

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年12月現在）

図 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》

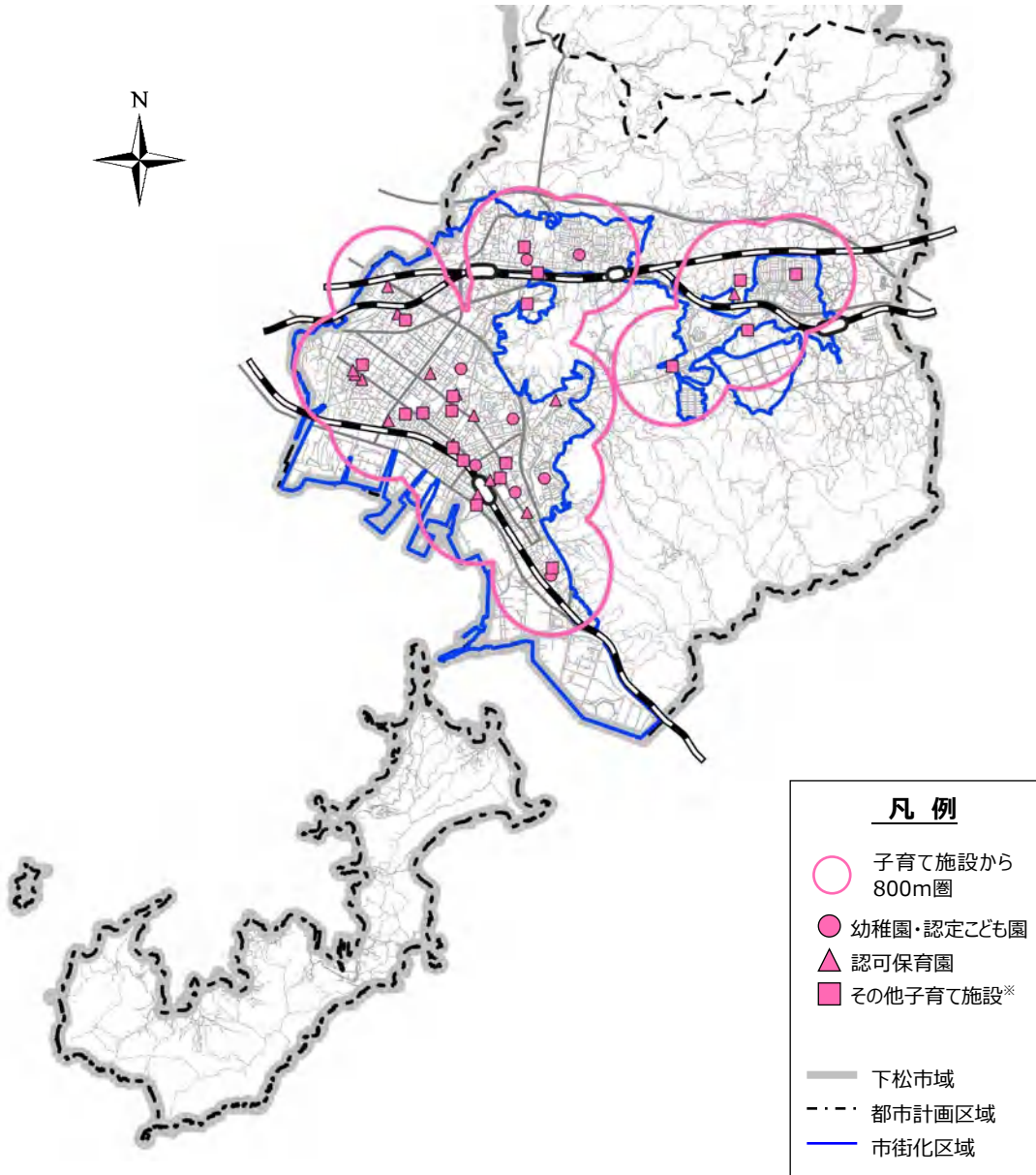
都市計画区域			市街化区域		
区域人口	徒歩圏人口	カバー率	区域人口	徒歩圏人口	カバー率
56,000	49,404	88.2%	53,000	46,727	88.2%

出典：国土数値情報、ゼンリン住宅地図（令和3年12月現在）

図 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》

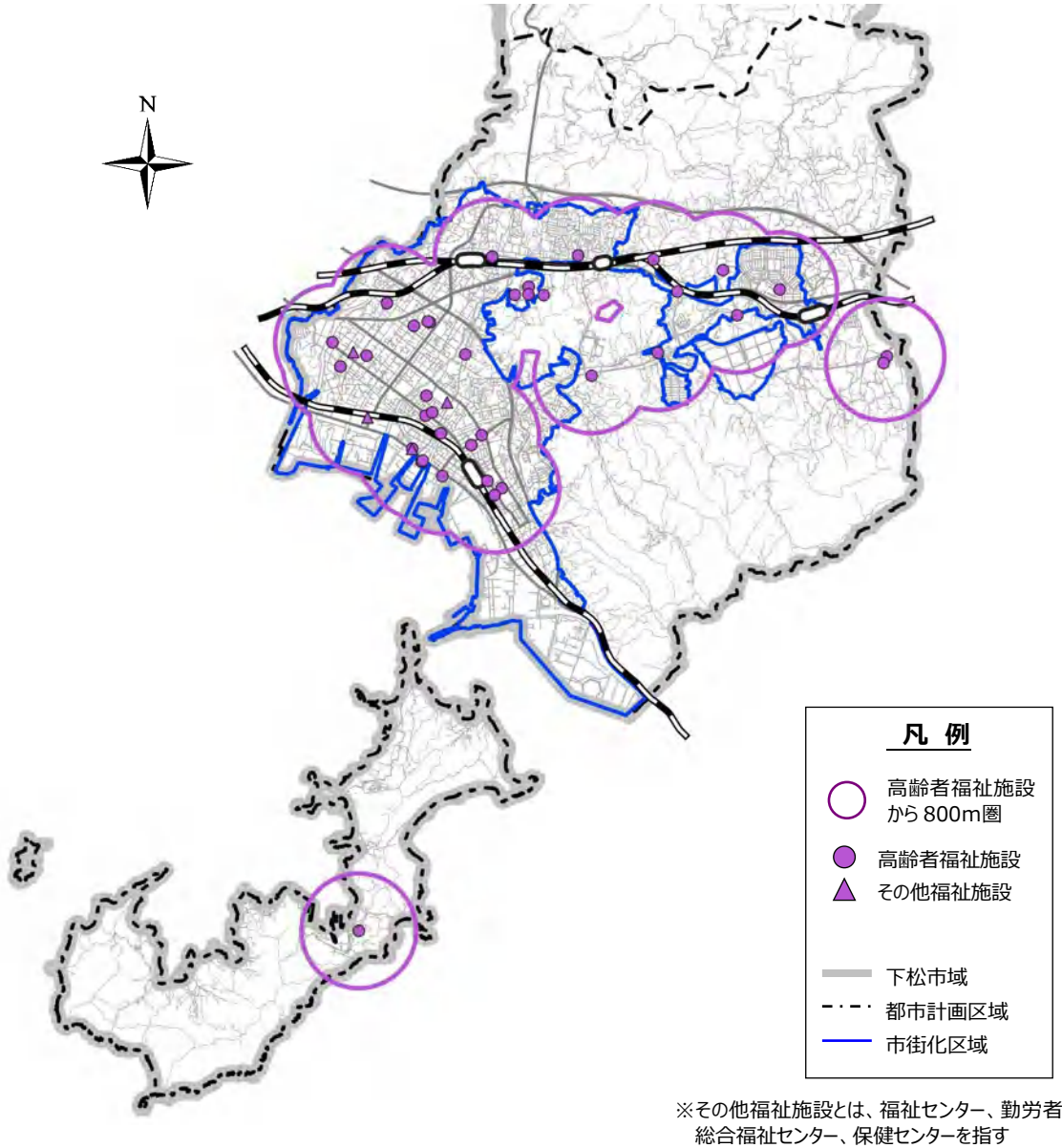
都市計画区域			市街化区域		
区域人口	徒歩圏人口	カバー率	区域人口	徒歩圏人口	カバー率
56,000	50,196	86.3%	53,000	48,011	90.6%

出典：国土数値情報、下松市資料（令和3年12月現在）

図 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高齢者福祉施設は、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、JR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》

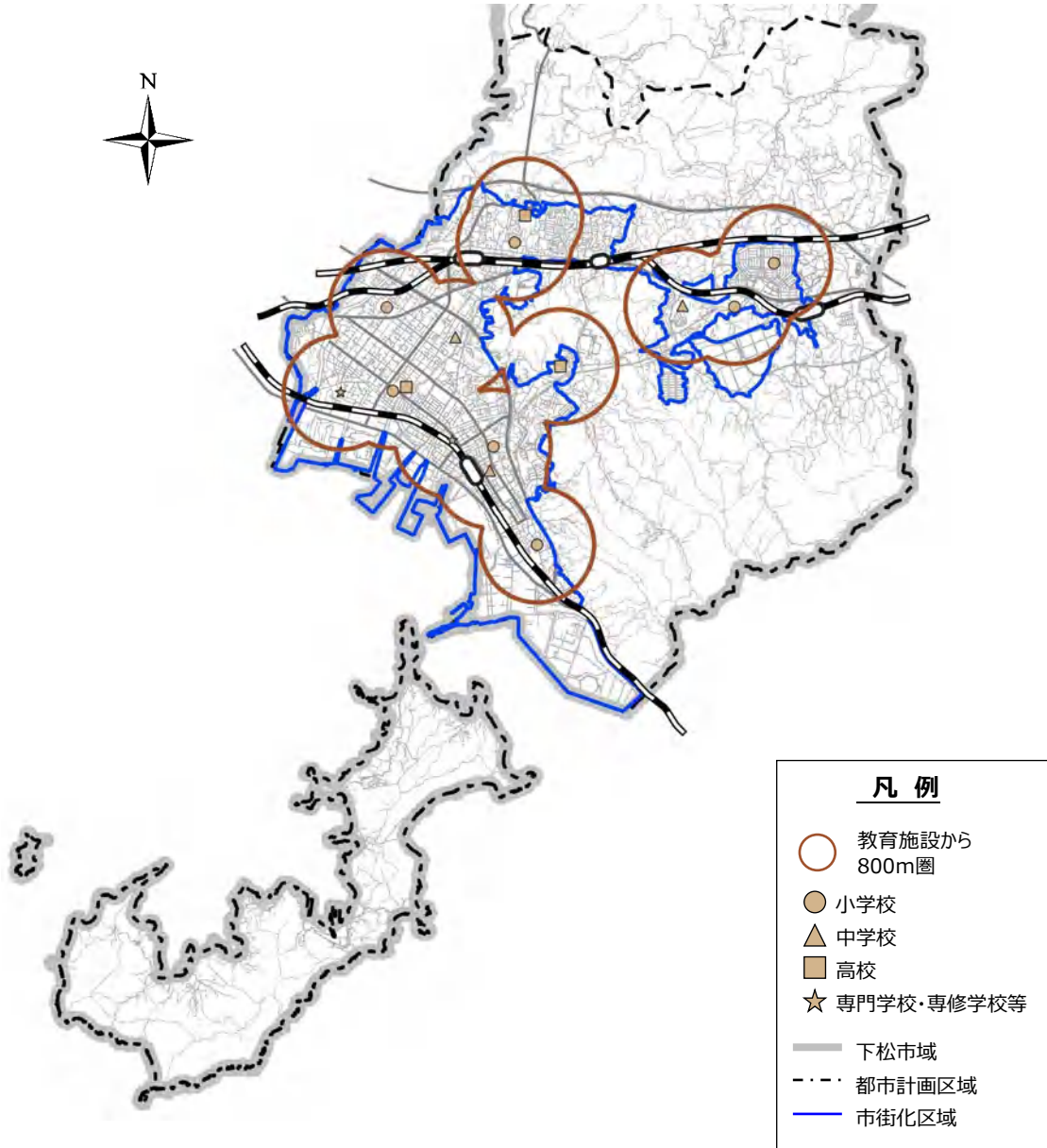
都市計画区域			市街化区域		
区域人口	徒歩圏人口	カバー率	区域人口	徒歩圏人口	カバー率
56,000	51,455	91.9%	53,000	48,308	91.1%

出典：国土数値情報、ゼンリン住宅地図（令和3年12月現在）

図 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。



※専門学校・専修学校等は各種学校を含む

《徒歩圏カバー率》

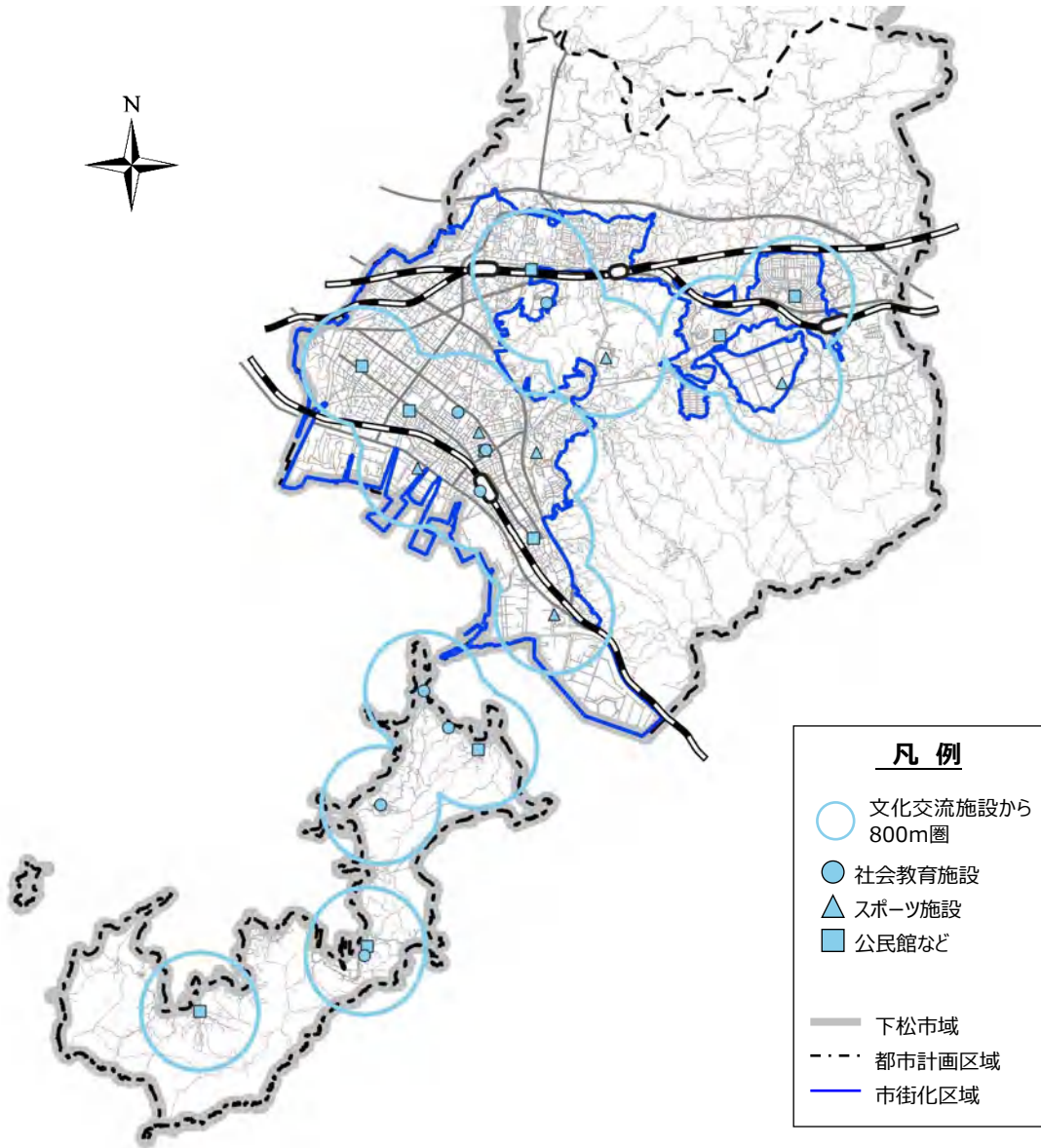
都市計画区域			市街化区域		
区域人口	徒歩圏人口	カバー率	区域人口	徒歩圏人口	カバー率
56,000	45,137	80.6%	53,000	43,421	81.9%

出典：国土数値情報、下松市資料（令和3年12月現在）

図 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》

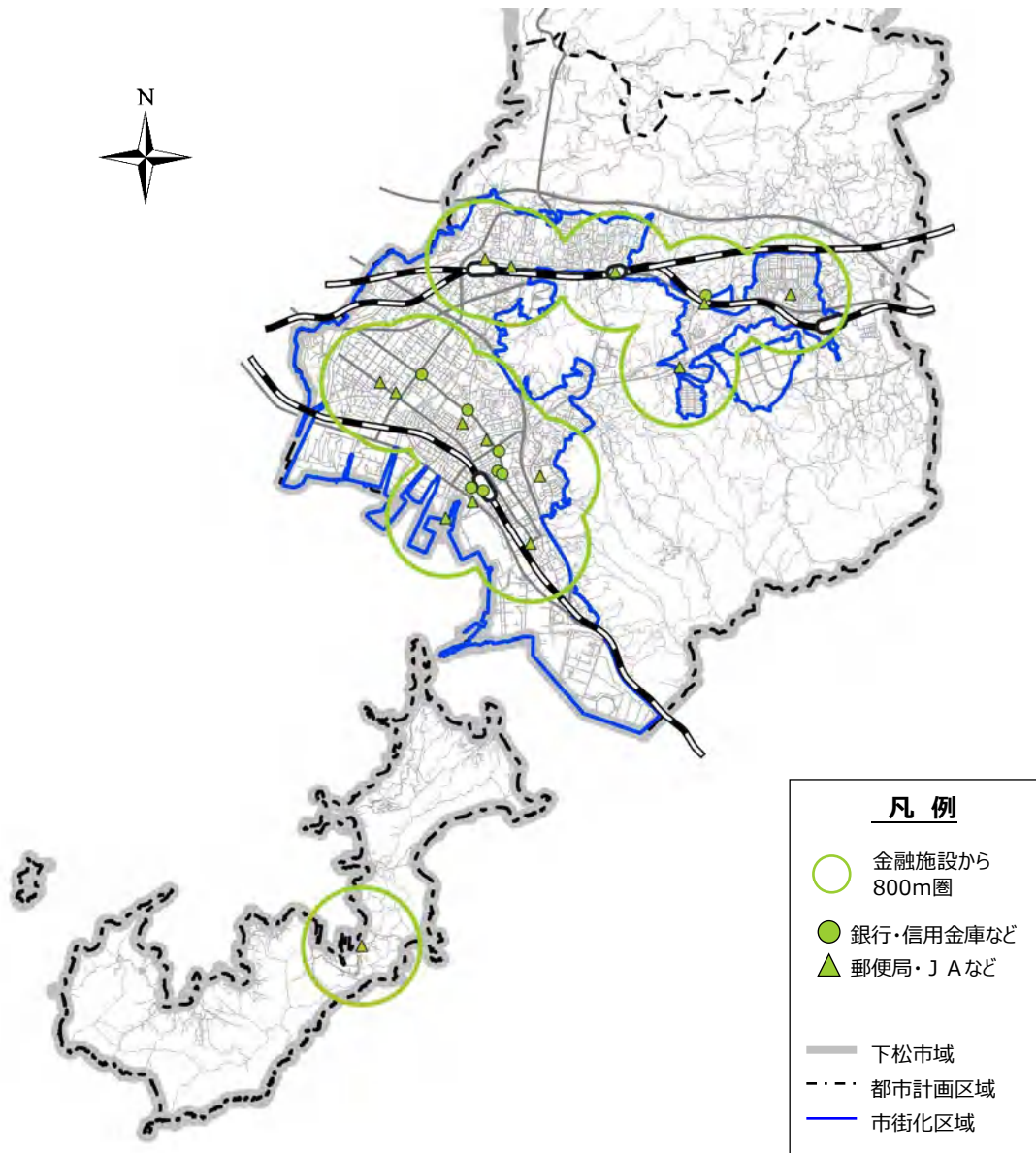
都市計画区域			市街化区域		
区域人口	徒歩圏人口	カバー率	区域人口	徒歩圏人口	カバー率
56,000	41,586	74.3%	53,000	38,796	73.2%

出典：国土数値情報、下松市資料（令和3年12月現在）

図 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・JA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年12月現在）

図 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 年 8 月、国土交通省）」及び「都市モニタリングシート（平成 31 年版、国土交通省）」を参考に、以下とします。

表 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 人当たりの第三次産業売上高（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（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（千円）
	財政力指数
	市民 1 人当たりの税収額（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）

※市街化区域に関する数値は、非線引きの類似規模都市については用途地域を対象に算出

【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。

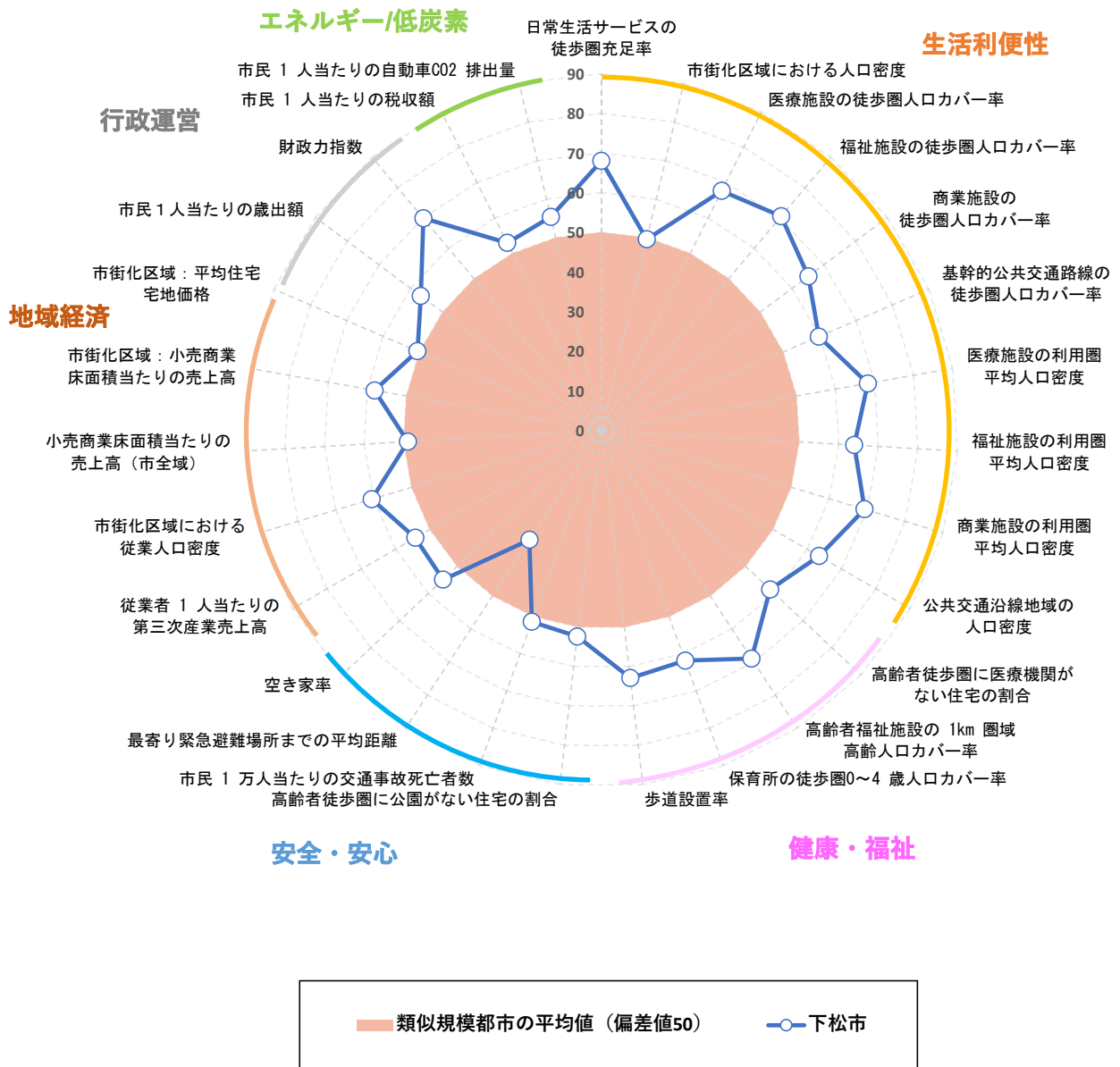


図 類似規模都市（人口10万人以下）平均値との偏差値比較による都市構造レーダーチャート

(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）	%	89.2	68
	福祉施設徒歩圏（800m）	%	87.2	71
	商業施設徒歩圏（800m）	%	64.1	65
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	20.6	68
	福祉施設徒歩圏（800m）	人/ha	18.1	64
	商業施設徒歩圏（800m）	人/ha	27.9	69
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下回っているものの、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

市民一人当たりの歳出額は低く、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人当たりの歳出額	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

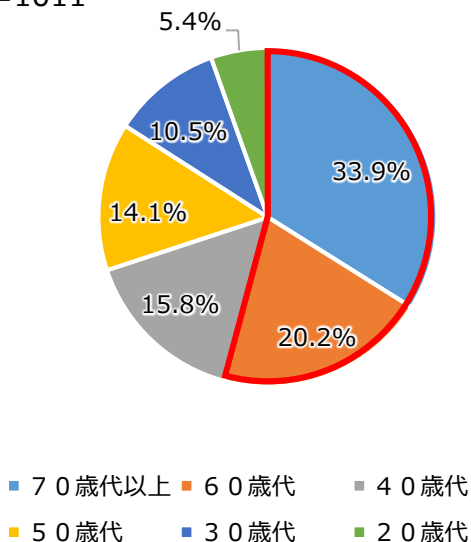
配布数	有効配布数(A)	回収数(B)	回収率(B/A)
2,000	1,996	1,019	51.1%

回答者属性

年代別では 70 歳代以上が 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	100.0

(2) 調査結果の概要

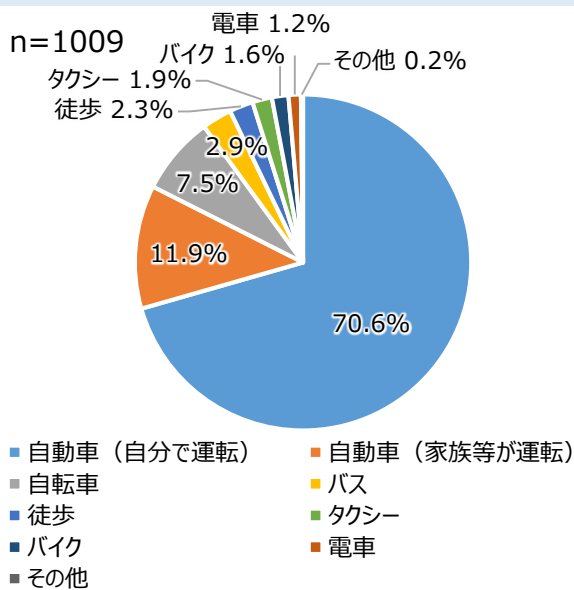
日常の交通手段について

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。

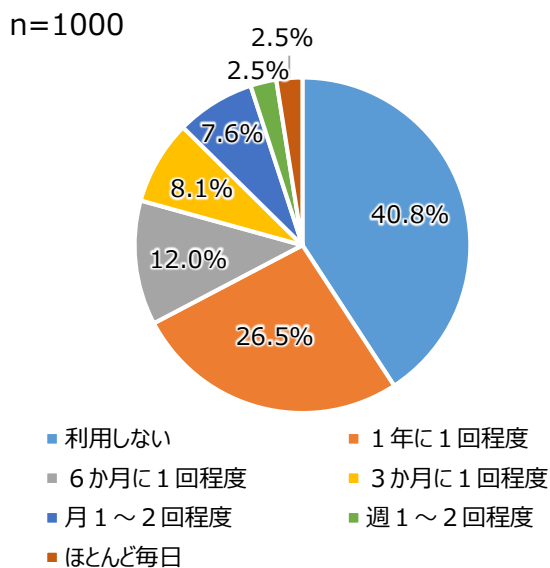
一方、公共交通の利用頻度は「利用しない」の割合が40.8%と最も高く、次いで「1年に1回程度」が26.5%となっており、公共交通の利用頻度は低くなっています。

■ 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	100.0

■ 公共交通の利用頻度



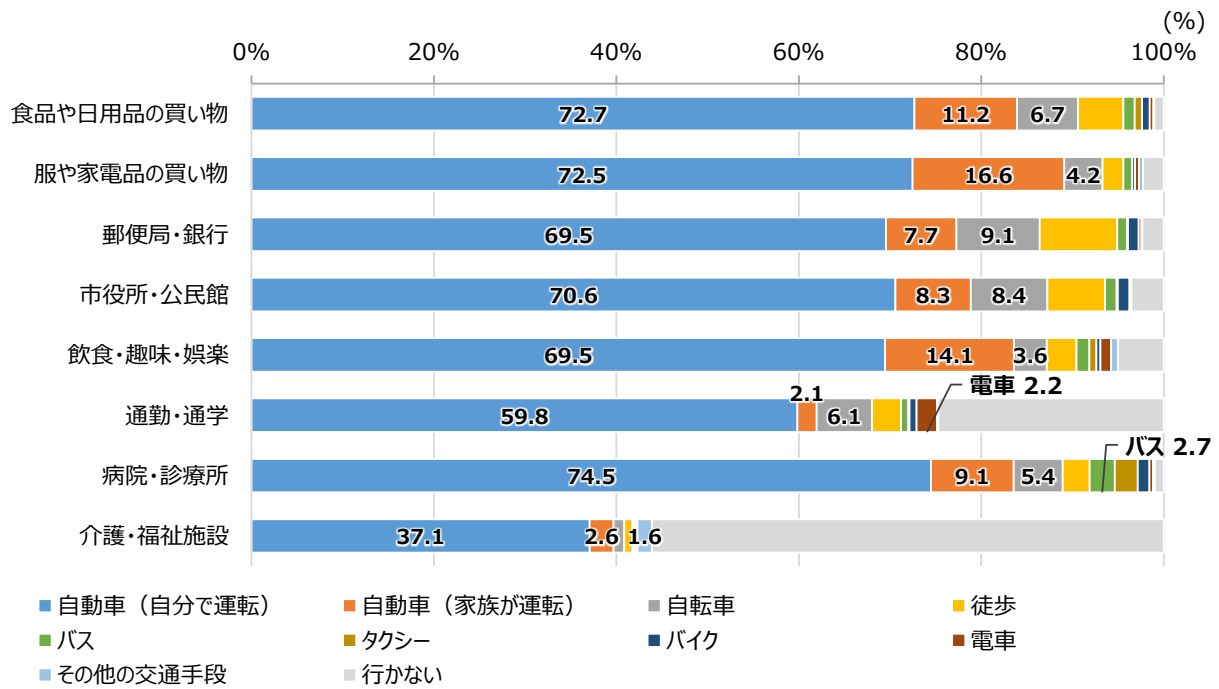
カテゴリー名	回答数	割合 (%)
利用しない	408	40.8
1年に1回程度	265	26.5
6か月に1回程度	120	12.0
3か月に1回程度	81	8.1
月1～2回程度	76	7.6
週1～2回程度	25	2.5
ほとんど毎日	25	2.5
全体	1,000	100.0

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。

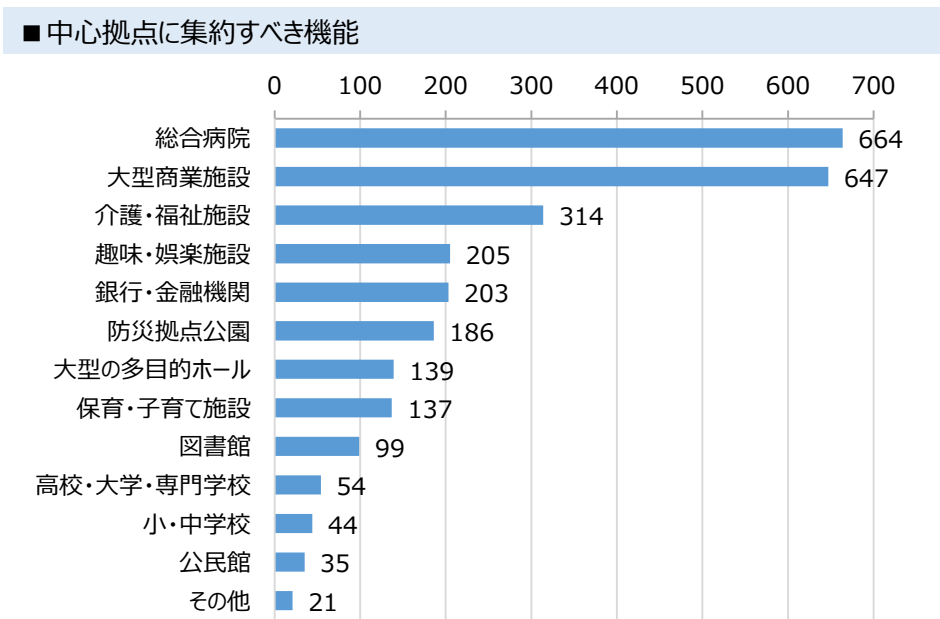
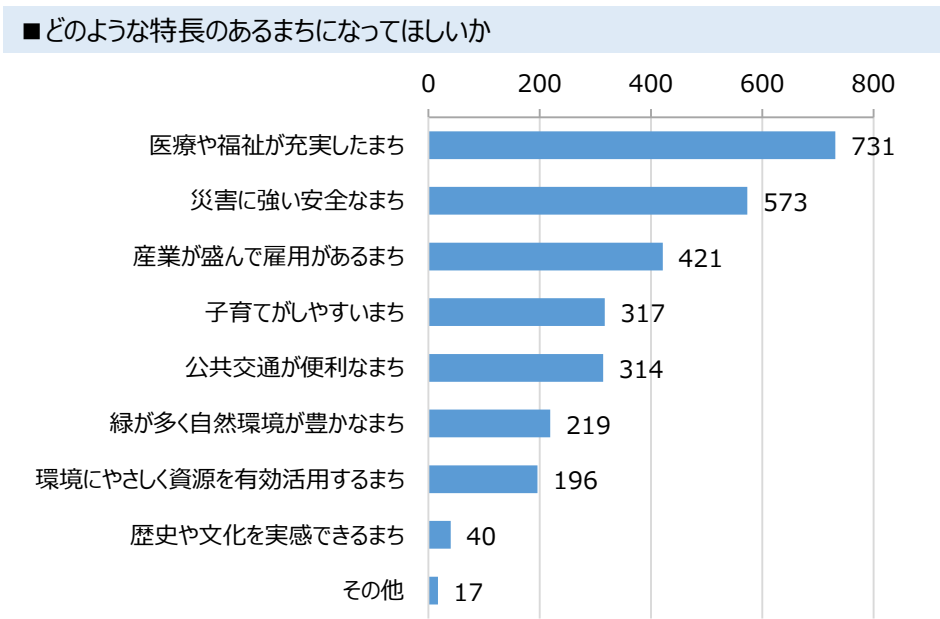


今後の都市づくりについて（まちの中心拠点）

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。



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



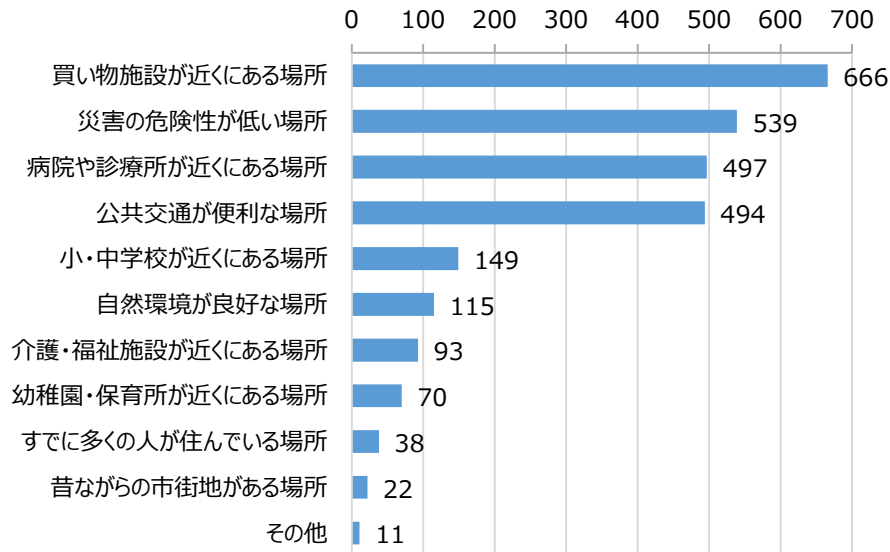
※「回答数」は回答に当該キーワードが含まれる数を示す。
 ※本図は、回答の内容から具体的な位置を判別できるキーワードを抜粋して図化した。

今後の都市づくりについて（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	<ul style="list-style-type: none"> 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き、高齢者のみの世帯が増加 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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住宅地価格は、全国平均よりもやや高い 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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、JR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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 下松駅周辺や中央線、県道下松鹿野線、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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 市街化区域における従業員人口密度や、小売商業床面積当たり売上が高い 	<ul style="list-style-type: none"> 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