

2章 萩市の現状・将来と課題

2-1 萩市の成り立ち

◆海と山に囲まれた狭い平坦地に市街地が形成

本市は、山口県の北部に位置し、総面積は 698.79 k㎡で、県土の 11.4%を占めています。北部は阿武町を取り巻く形で日本海に面し、東部は島根県と接し、南部は山口市に、西部は長門市に接しています。海と山に囲まれ、平坦地が少ない地形特性を有しており、狭い平坦地を中心に市街地が形成されています。



▲萩市（都市計画区域周辺）の鳥瞰

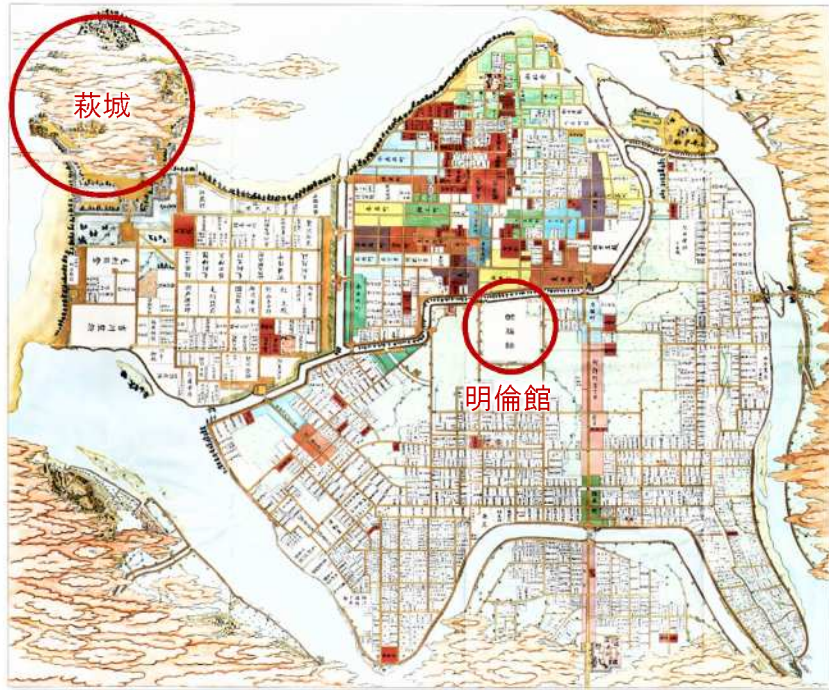
出典：国土地理院「地理院地図 3D」

注）地形の起伏を分かりやすく表現するために、標高に倍率を掛けている。

江戸時代の地図がそのまま使えるほど城下町の町割りが残る都市

慶長9年（1604年）、居城を広島から萩に移した毛利輝元が三角州に城下町を整備し、以来、文久3年（1863年）に藩庁が山口に移るまでの間、城下町として発展してきました。現在でも当時の城下町の町割りが残っている、全国でも貴重な都市です。

<1850年頃 嘉永年間>



<2019年 現在>



▲萩市街地の変遷

1章
計画策定の概要

2章
萩市の現状・将来と課題

3章
都市づくりの基本方針

4章
都市機能誘導区域・誘導施設

5章
居住誘導区域

6章
誘導施策

7章
計画実現に向けて

用語解説

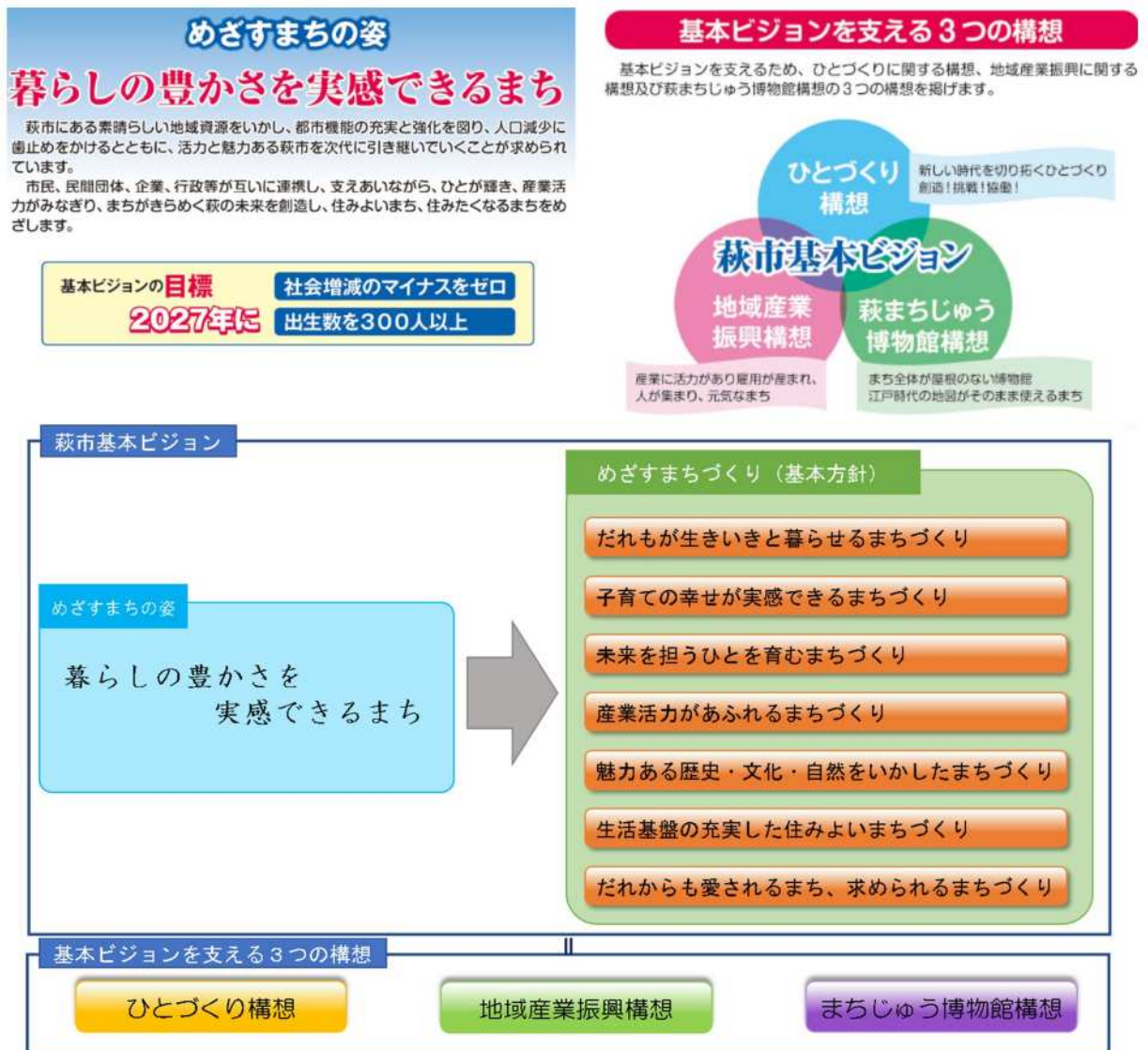
2-2 これまでの都市づくり

本計画は、本市の最上位計画である『萩市基本ビジョン』に即するとともに、「萩都市計画区域マスタープラン」や「萩市都市計画マスタープラン」、「萩市地域公共交通網形成計画」等、関連する計画と整合させる必要があります。

各計画における都市づくりの将来像などを、以下に紹介します。

萩市基本ビジョン（平成30年7月策定）

- 総合的かつ計画的な運営を行うための市政の長期ビジョンを示すため、『萩市基本ビジョン』を策定しています。
- 市民、民間事業者、行政が互いに連携し、支え合いながら、輝かしい萩の未来の創造に向け、住みよいまち、住みたくなるまち萩となるよう、めざすまちの姿と、7つの基本方針を定めています。



▲萩市基本ビジョンより

萩都市計画区域マスタープラン（平成 24 年 3 月策定）

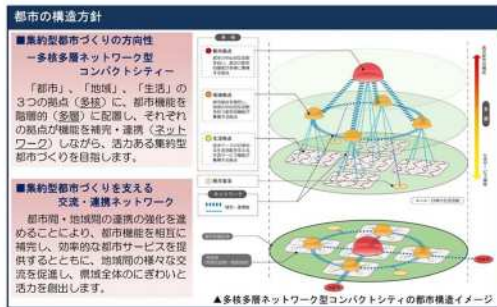
- 萩都市計画区域の都市づくりの基本理念を「貴重な文化と歴史、豊かな自然にふれあえる観光・交流都市づくり」とし、歴史的市街地の保全・整備とともに、中心市街地の再構築と活性化を図り、集約型の都市づくりを進めることとしています。
- また、山口県都市計画基本方針（平成 27 年度改定）では、「多核多層ネットワーク型コンパクトシティ」の都市構造を目指しています。

<都市づくりの基本理念>

貴重な文化と歴史、豊かな自然にふれあえる観光・交流都市づくり

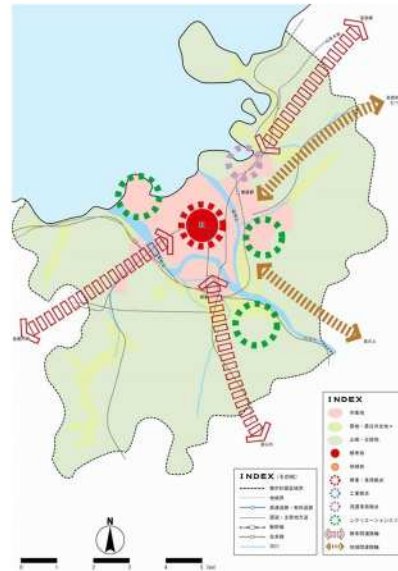
- 歴史的市街地と、豊かな自然環境を活かした魅力ある都市景観の形成を図り、観光・リゾートの核となる美しい都市づくりを進める。
- 歴史的市街地の保全・整備とともに、中心市街地の再構築と活性化を図り、集約型の都市づくりを進める。
- 産業の振興を支える都市ネットワークや、観光ネットワークの充実を図り、都市間交流による活力ある都市づくりを進める。
- 住民と行政がそれぞれの役割と責任を分担しながら、エリアマネジメントの推進等、協働して地域特性を活かした個性豊かな都市づくりを進める。

<山口県都市計画基本方針>



▲萩都市計画区域マスタープラン、山口県都市計画基本方針より

<将来都市構造図>



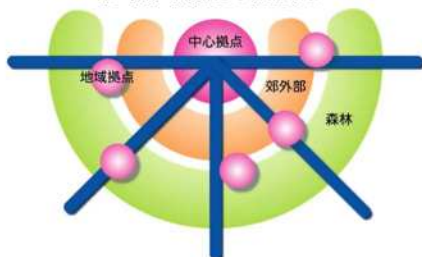
萩市都市計画マスタープラン（平成 23 年 3 月策定）

- 概ね 20 年後に目指す将来都市構造として、萩地域の市街地が中心拠点となり、各地域の中心集落を地域拠点として、それぞれの地域特性に応じた機能を分担し、相互に補完する連携型の都市構造を目指しています。
- 中心拠点を核に都市機能を誘導し、地域拠点においてはその補完機能や日常生活を支える行政サービス機能の充実を図り、拠点間を結ぶ交通網を整備し、日常の活動がコンパクトに行える利便性の高い「核・地域連携型」の都市構造形成を図っていきます。

<目指すべき将来都市像の実現に向けたまちづくりの目標>

- 歴史と文化を活かしたまちづくり
- 自然環境と調和・共生したまちづくり
- 人にやさしいまちづくり
- 生活の場としての安全で快適なまちづくり
- 効率的なまちづくり
- 活力あるまちづくり
- 一人一人が主役の市民本位のまちづくり
- 地域の特徴を考えたまちづくり

<将来都市構造の概念図>



▲萩市都市計画マスタープランより

<将来都市構造図>



萩市地域公共交通網形成計画（令和元年12月策定）

- 市と事業者、住民が適切に役割を分担しながら、公共交通ネットワークの再編と効率化を図り、今後の人口減少下においても持続可能で、市民ニーズに合致した公共交通網を形成するために策定した地域公共交通のマスタープランです。
- あらゆる移動手段が一体となった総合的な交通体系により、萩市の都市部から中山間地域や離島まで、萩市のどこに住んでいても、市民が自宅から目的地まで移動することができる利用しやすい交通ネットワークの構築を目指し、4つの基本方針及び各方針に関連する推進施策を示しています。

方針1

市民の日常生活を支える生活交通網の構築

推進施策

- (1) 利用しやすい公共交通網の構築
- (2) 高齢者が利用しやすい環境整備
- (3) 通学環境の維持・確保
- (4) 待合環境及び乗継環境の向上

方針2

多様な公共交通の組み合わせによる、より効果的な公共交通網の再構築

推進施策

- (1) 幹線と支線の役割分担の明確化と交通結節機能の強化
- (2) 利用ニーズに応じた多様な公共交通網の構築
- (3) 旧市町村区域を越えた総合的な交通体系の構築

方針3

行政・市民・交通事業者等の連携・協働による、持続可能な公共交通の確保・維持

推進施策

- (1) 地域コミュニティ交通の確保と取り組みに対する支援
- (2) 運転手の確保対策
- (3) 分かりやすい公共交通情報の提供と利用促進

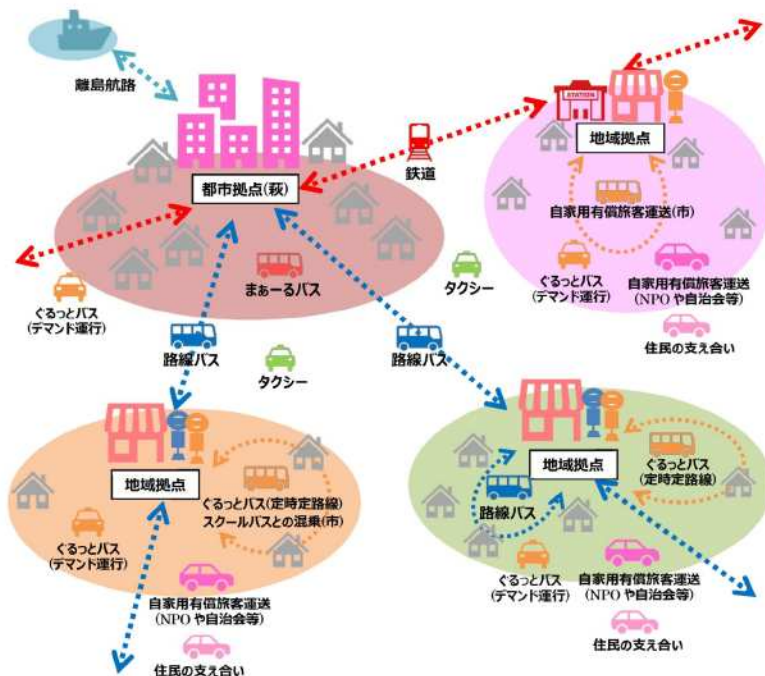
方針4

豊かな暮らしと観光交流のまちづくりに寄与する公共交通網の構築

推進施策

- (1) まちづくり施策と公共交通の連携推進
- (2) 観光施策と連携した公共交通活用の推進
- (3) 観光客や来訪者が利用しやすい環境整備

目指す将来像 市民の暮らしを支える利用しやすい交通ネットワーク！

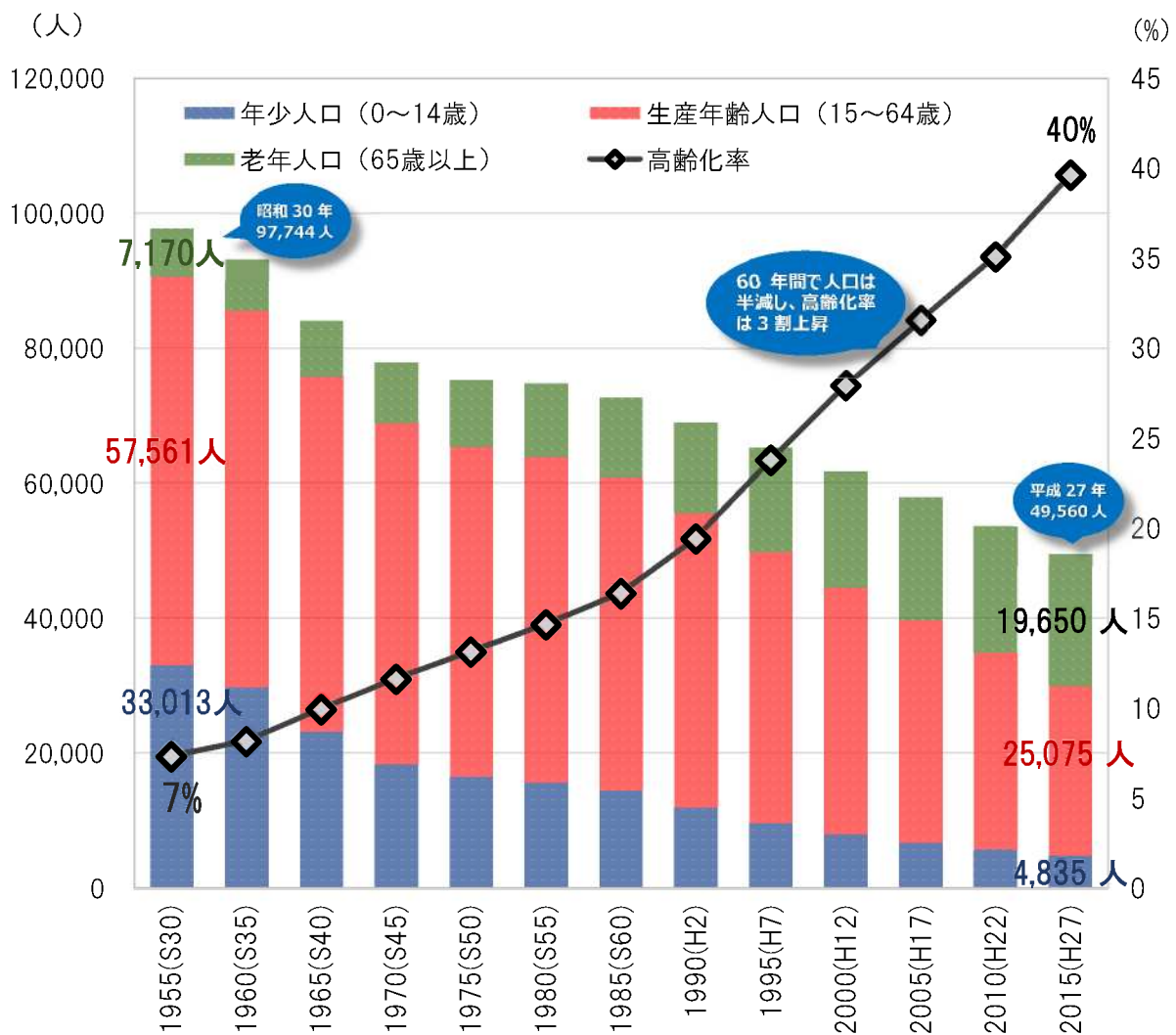


2-3 萩市の現状

2-3-1 人口の集積・動向

60年間で人口は約49%減少、高齢化率は33%増加

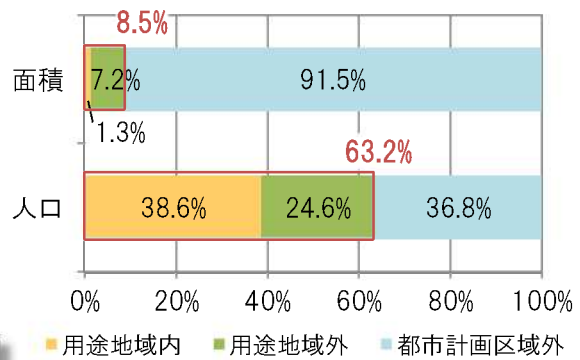
- 萩市の人口は減少が続いており、昭和30年から平成27年までの60年間で約49%減少しています。
- また、高齢化率は7%から40%と60年間で33%増加しています。



出典：国勢調査（S30～H27）

市域面積の1割未満に人口の6割が居住

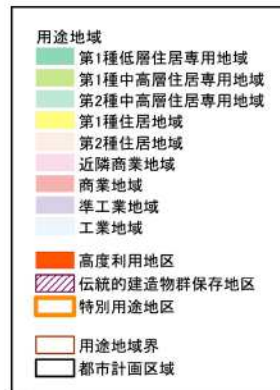
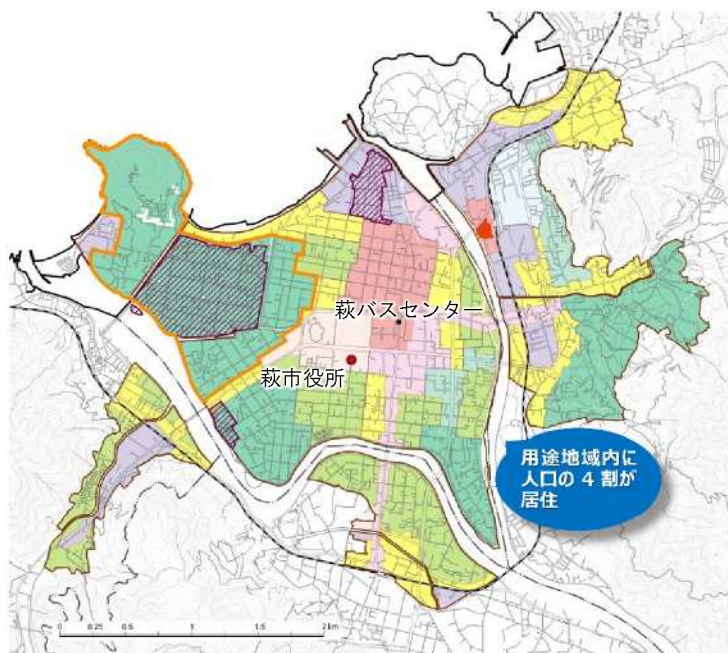
- 萩都市計画区域は5,922haで、萩市全体面積の8.5%と1割未満ですが、人口の63%が都市計画区域内に居住しています。
- また、用途地域は879haで萩市全体面積の1.3%（都市計画区域の14.8%）ですが、人口の39%が集中しています。



▲萩都市計画区域の面積と人口割合

出典：H22 国勢調査 500m メッシュデータを活用して試算

▲萩都市計画区域



▼用途地域の面積内訳

| 分類 | 面積 (ha) | 割合 (%) |
|-------|---------|--------|
| 住居系 | 651 | 74.1% |
| 商業系 | 104 | 11.8% |
| 工業系 | 124 | 14.1% |
| 用途地域計 | 879 | 100.0% |

▲地域地区

1章 計画策定の概要

2章 萩市の現状・将来と課題

3章 都市づくりの基本方針

4章 都市機能誘導区域・誘導施設

5章 居住誘導区域

6章 誘導施策

7章 計画実現に向けて

用語解説

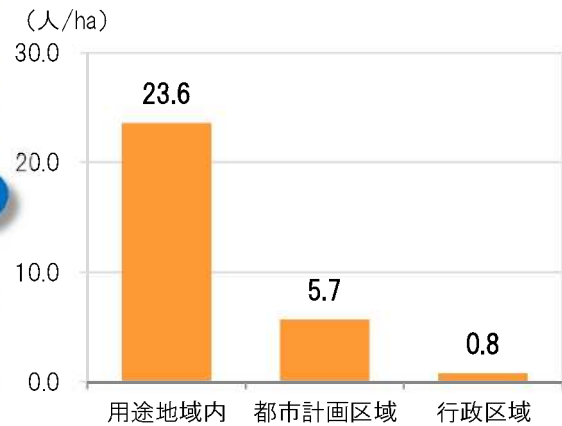
用途地域内に人口が集積し転居需要も集中

- 人口密度は、萩市全体が0.8人/haであるのに対し、用途地域内は23.6人/haと高く、用途地域内に人口が集積しています。
- 近年の転居者の動向をみても、用途地域内への転居が多く、用途地域内へ人口が集中しています。



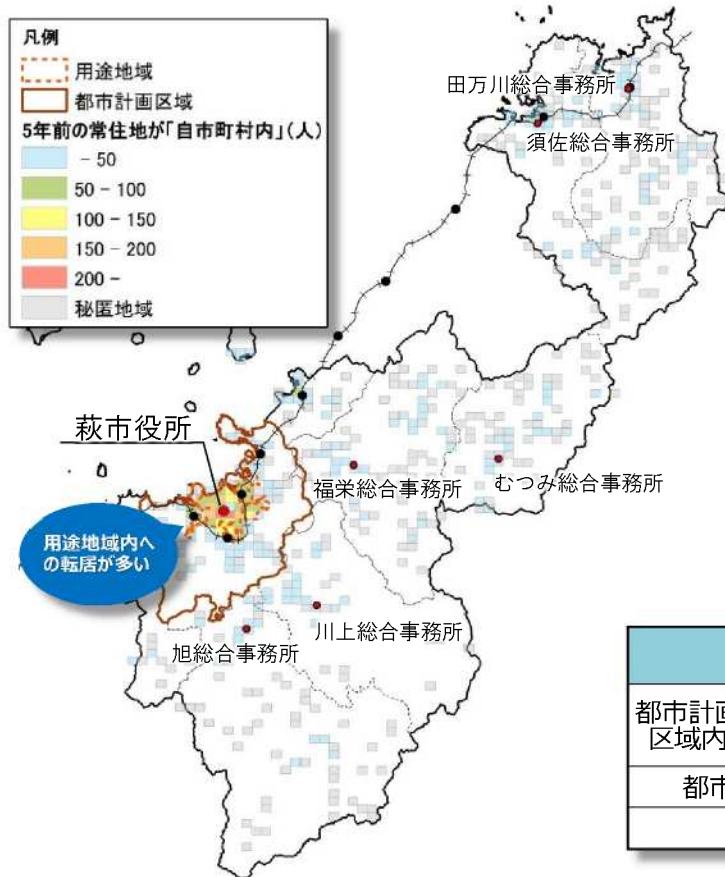
▲人口分布

出典：都市構造可視化ウェブサイト



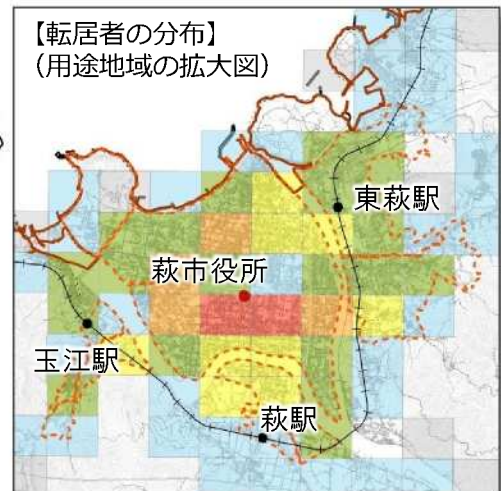
▲人口密度の比較

出典：H22 国勢調査
500m メッシュデータを活用して試算



▲転居者の分布

出典：H22 国勢調査 500m メッシュ



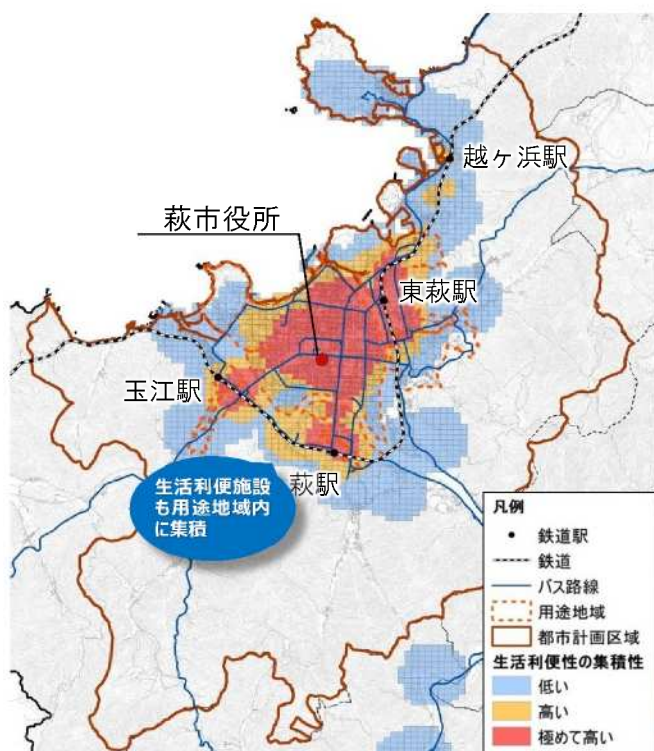
▼地域別の転居者数 (H22)

| 地域 | | 転居者数 (人) | 割合 (%) |
|---------|-------|----------|--------|
| 都市計画区域内 | 用途地域内 | 3,083 | 54.5% |
| | 用途地域外 | 1,409 | 24.9% |
| 都市計画区域外 | | 1,168 | 20.6% |
| 合計 | | 5,660 | 100.0% |

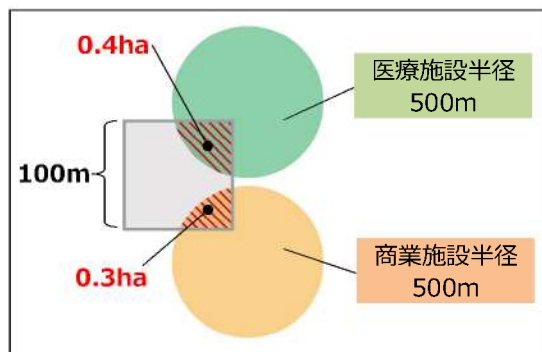
2-3-2 都市機能の集積

商業・医療等の都市機能も用途地域内に集積

- 商業や医療などの生活利便施設も用途地域内に集積しており、特に東萩駅～萩市役所周辺と萩駅周辺、玉江駅周辺は、集積性が極めて高くなっています。
- 用途地域内では歩いて行ける範囲に生活に必要な施設が充足しており、生活利便性が高いことがうかがえます。



■ 算出方法



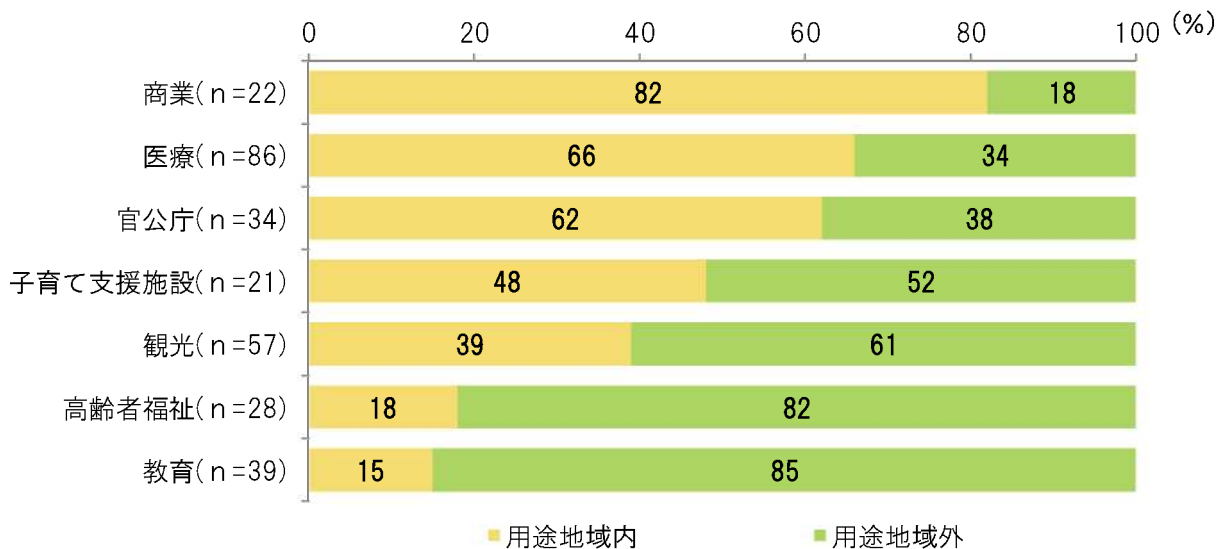
■ 生活利便性の集積値算出方法

$$\text{集積値} = 0.4\text{ha} + 0.3\text{ha} = 0.7\text{ha}$$

- ※生活利便施設：医療、教育、商業、子育て、福祉施設を設定
- ※生活利便性の集積性については、生活利便性の集積値を平均値及び標準偏差より分類。
- ※「低い」は平均値未満、「高い」は平均値～平均値+標準偏差、「極めて高い」は平均値+標準偏差以上となる。

▲生活利便施設の集積状況

出典：国土数値情報「医療機関データ（H26）」、「学校データ（H25）」、「福祉施設データ（H27）」、東洋経済「全国大型小売店舗総覧（H27）」



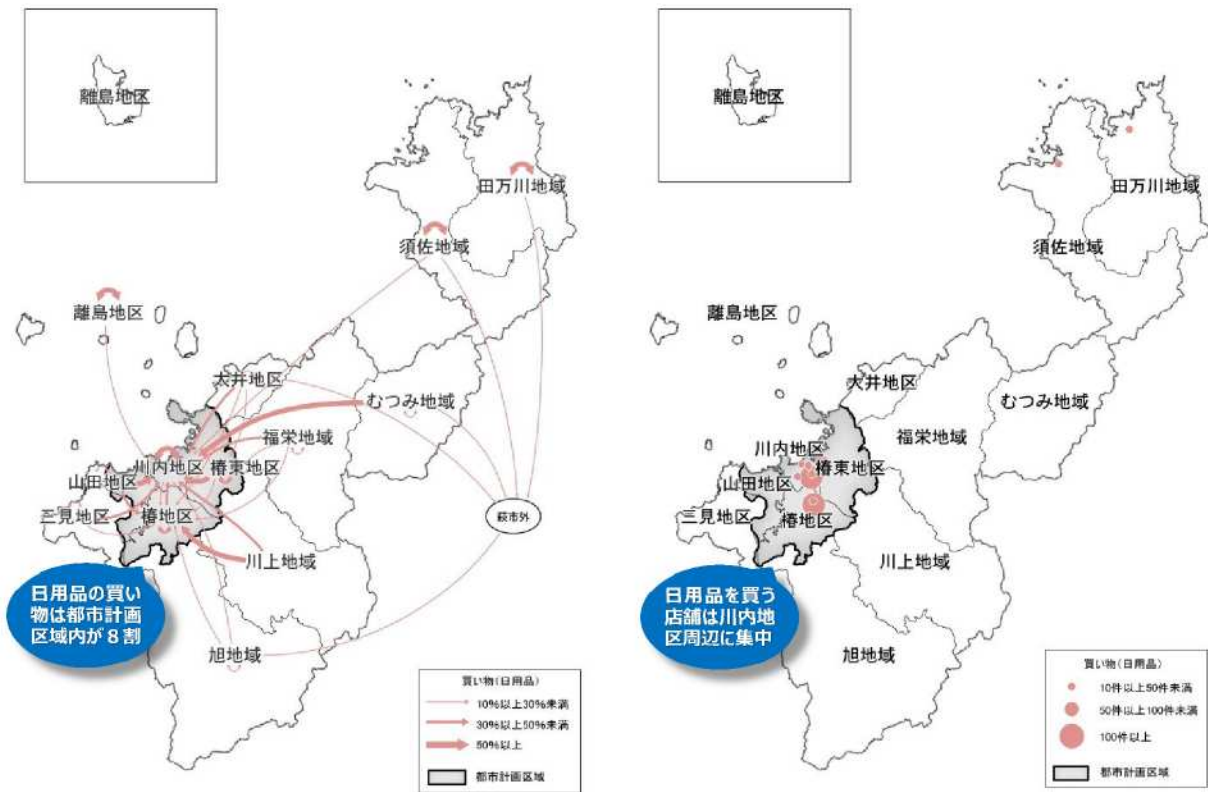
▲都市機能の集積状況

出典：国土数値情報、iタウンをもとに集計

2-3-3 市民の生活行動

日用品の買い物行動は川内地区周辺に集中（都市計画区域内が8割）

- 市民アンケート結果から、日用品の買物は都市計画区域内が8割を占め、須佐・田万川地域、離島地区を除く全ての地域において、川内地区または椿地区が最も多くなっています。
- 具体の施設位置をみると川内地区周辺に集中しており、買い物行動は川内地区周辺に集中していることがうかがえます。



▲日用品の買い物流動

▲具体の施設位置（日用品の買い物）

出典：住民アンケート調査（平成28年12月～平成29年1月実施）

▼住民アンケート調査の概要

| | |
|------|--------------------------------|
| 調査期間 | 平成28年12月中旬～平成29年1月上旬 |
| 対象者 | 萩市内在住の18歳以上の市民 2,000人（標本抽出） |
| 回答票数 | 770票（回答率38.5%） |
| 調査方法 | 郵送配布、郵送回収 |

1章
計画策定の概要

2章
萩市の現状・将来と課題

3章
都市づくりの基本方針

4章
都市機能誘導区域・誘導施設

5章
居住誘導区域

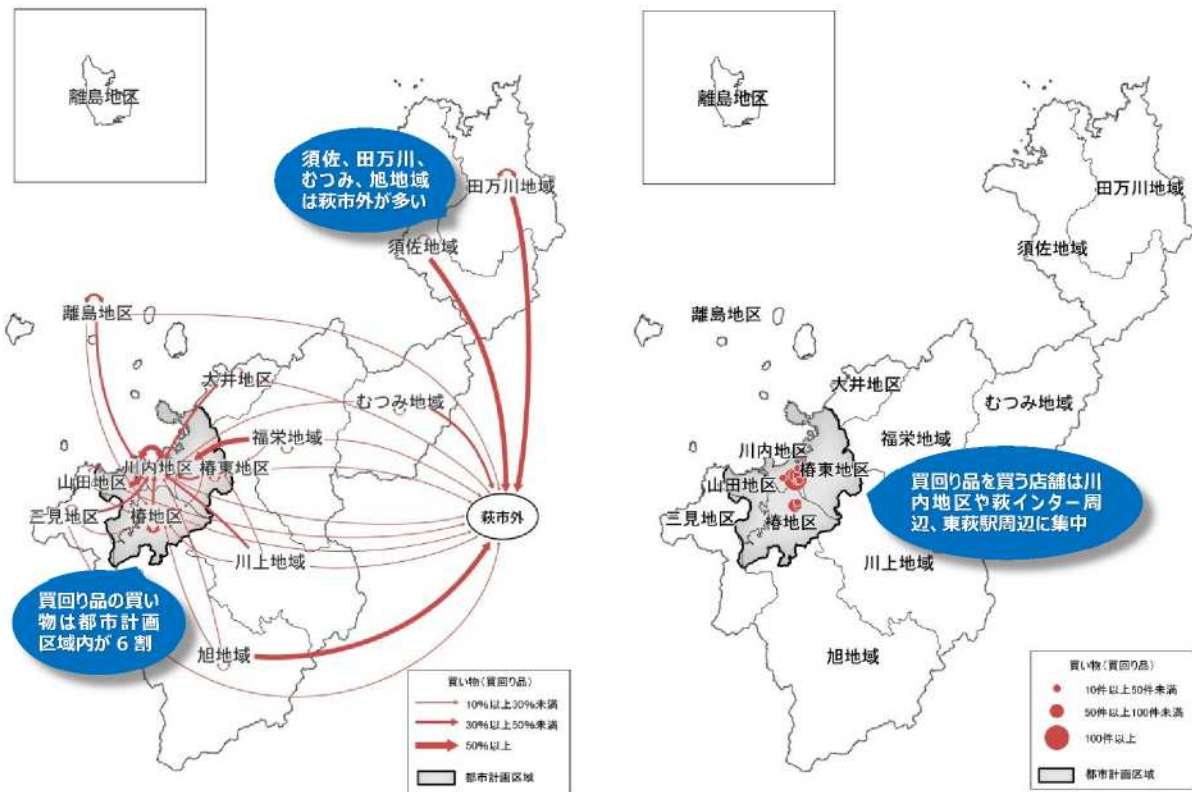
6章
誘導施策

7章
計画実現に向けて

用語解説

買回り品の買い物行動は川内地区周辺に集中（都市計画区域内が6割）

- 買回り品も、都市計画区域内が6割を占め、特に川内地区や萩インター周辺、東萩駅周辺に集中しています。
- 一方、須佐、田万川、むつみ、旭地域など市境に位置する地域においては、萩市外の大型店舗等へ買い物に出かけていることがうかがえます。



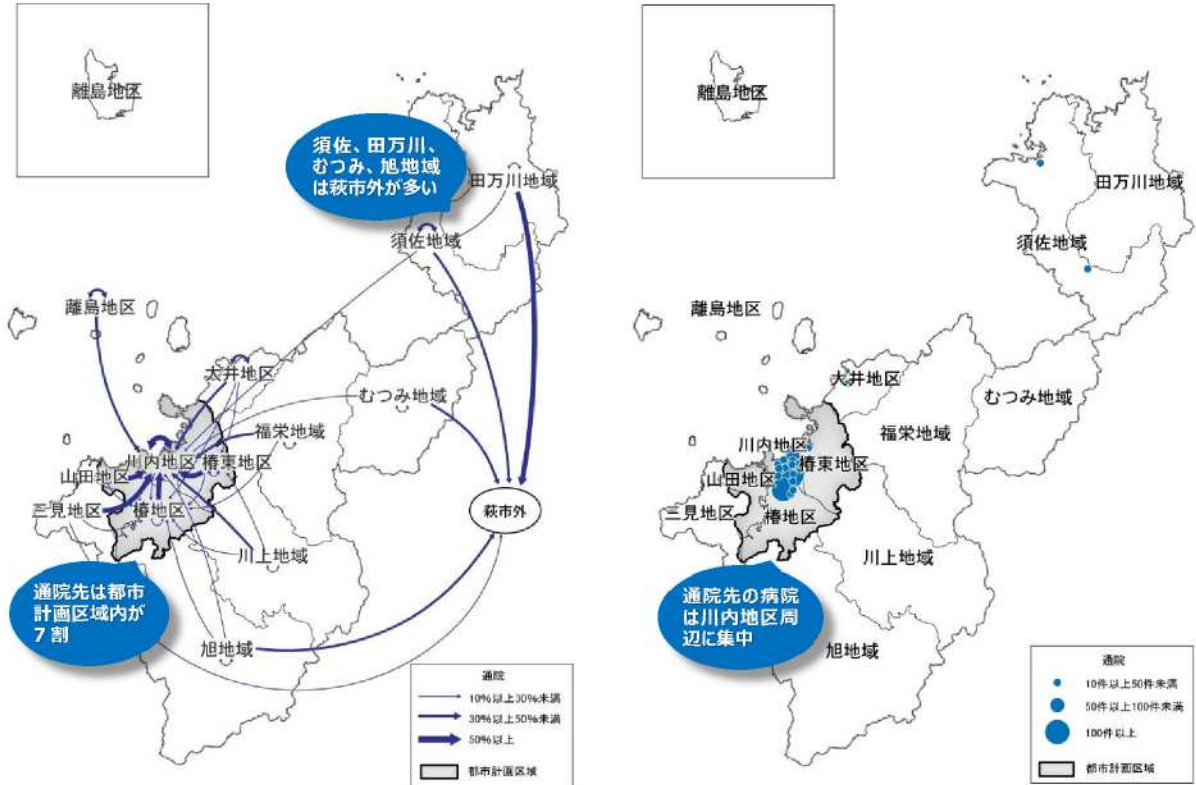
▲買回り品の買い物流動

▲具体的施設位置（買回り品の買い物）

出典：住民アンケート調査（平成28年12月～平成29年1月実施）

通院行動は川内地区周辺に集中（都市計画区域内が7割）

- 通院先も、都市計画区域内が7割を占め、川内地区やその周辺に集中しています。
- 一方、須佐、田万川、むつみ、旭地域など市境に位置する地域においては、萩市外の病院へ通院している傾向がみられます。



▲通院流動

▲具体的施設位置（通院）

出典：住民アンケート調査（平成28年12月～平成29年1月実施）

1章
計画策定の概要

2章
萩市の現状・将来と課題

3章
都市づくりの基本方針

4章
都市機能誘導区域・誘導施設

5章
居住誘導区域

6章
誘導施策

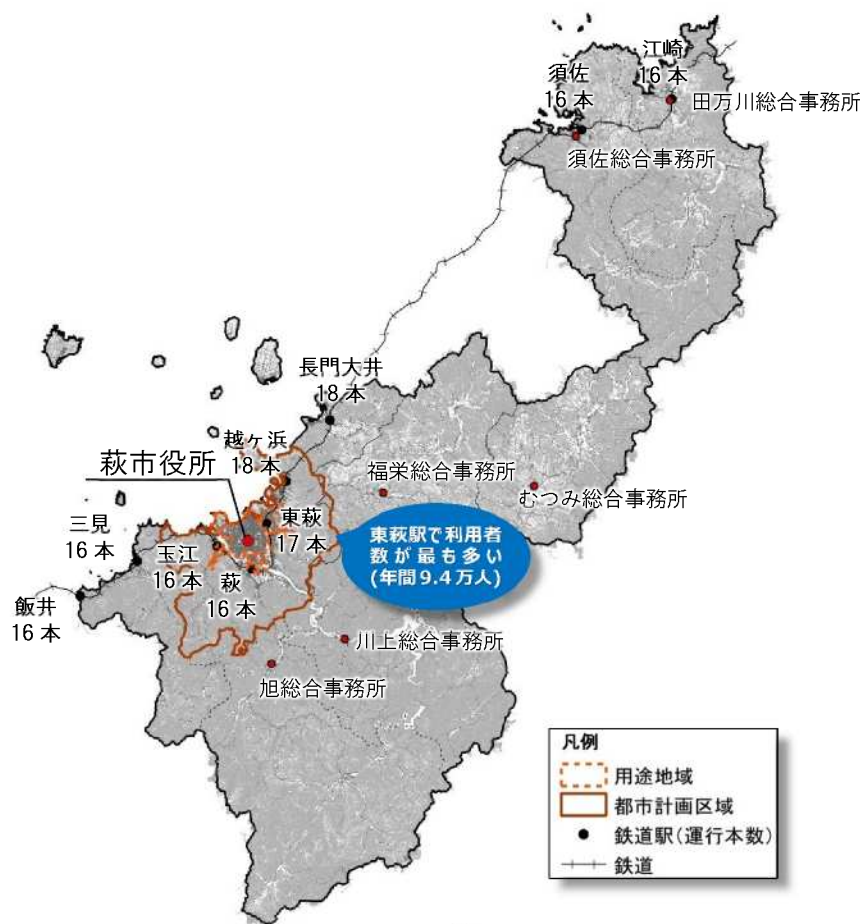
7章
計画実現に向けて

用語解説

2-3-4 公共交通の利便性

JR 東萩駅、萩バスセンターを中心に公共交通網が形成

- 鉄道は、JR 山陰本線が本市を横断しており、東萩駅を始発・終点とした便など、東萩駅を中心としたダイヤ構成となっています。
- 鉄道利用者は年々減少していますが、東萩駅では年間約 9.4 万人（日平均 258 人）の利用があります。



▲ 鉄道の運行状況 出典：JR 時刻表より集計

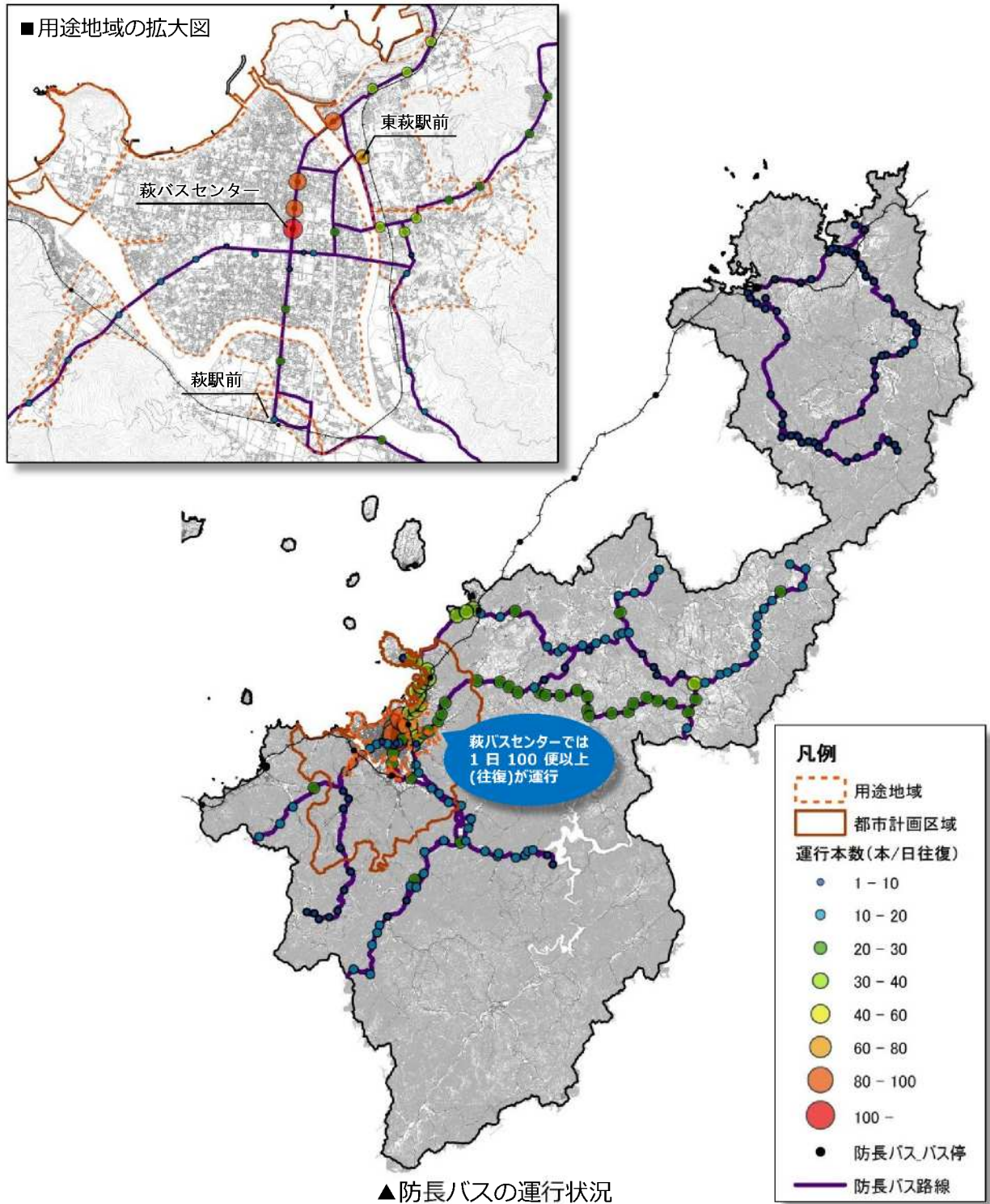
(単位：人) ▼ JR 駅別利用者数 西日本旅客鉄道(株) 広島支社

| 年度 | 江崎 | | 須佐 | | 長門大井 | | 越ヶ浜 | | 東萩 | |
|--------|--------|----------|--------|----------|--------|----------|--------|----------|---------|----------|
| | 乗車人員 | 1日平均乗車人員 | 乗車人員 | 1日平均乗車人員 | 乗車人員 | 1日平均乗車人員 | 乗車人員 | 1日平均乗車人員 | 乗車人員 | 1日平均乗車人員 |
| 平成19年度 | 25,210 | 69 | 39,923 | 109 | 19,291 | 53 | 12,094 | 33 | 130,271 | 356 |
| 20 | 23,982 | 66 | 34,955 | 96 | 15,515 | 43 | 10,301 | 28 | 118,801 | 325 |
| 21 | 21,843 | 60 | 32,494 | 89 | 14,052 | 38 | 7,055 | 19 | 101,540 | 278 |
| 22 | 17,718 | 49 | 32,106 | 88 | 12,086 | 33 | 6,652 | 18 | 104,553 | 286 |
| 23 | 15,793 | 43 | 30,868 | 84 | 10,364 | 28 | 5,788 | 16 | 94,590 | 258 |

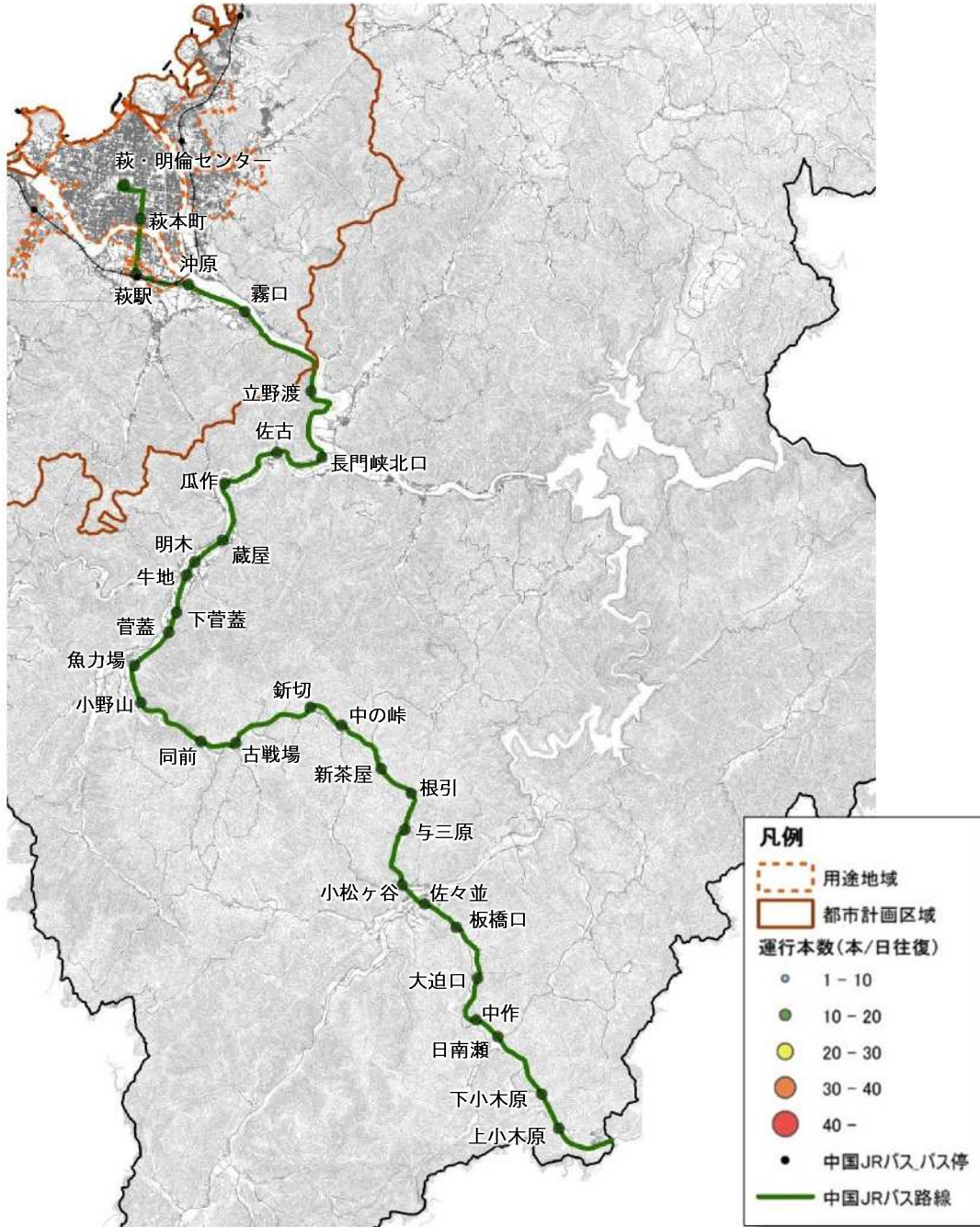
| 年度 | 萩 | | 玉江 | | 三見 | | 飯井 | |
|--------|--------|----------|--------|----------|--------|----------|-------|----------|
| | 乗車人員 | 1日平均乗車人員 | 乗車人員 | 1日平均乗車人員 | 乗車人員 | 1日平均乗車人員 | 乗車人員 | 1日平均乗車人員 |
| 平成19年度 | 21,657 | 59 | 90,252 | 247 | 16,356 | 45 | 5,769 | 16 |
| 20 | 21,421 | 59 | 81,484 | 223 | 15,015 | 41 | 4,378 | 12 |
| 21 | 23,201 | 64 | 83,823 | 230 | 14,959 | 41 | 3,917 | 11 |
| 22 | 22,692 | 62 | 79,778 | 219 | 14,856 | 41 | 4,266 | 12 |
| 23 | 17,274 | 47 | 72,389 | 198 | 15,575 | 43 | 3,649 | 10 |

出典：H24年度版「統計萩」より

- 一般路線バスは、防長バスが JR 東萩駅及び萩バスセンターを中心に市内各地域を連絡しており、萩バスセンターでは全路線をあわせると 1 日 100 便以上（往復）の便数が運行しています。
- また、中国 JR バスが主に萩市中心部から山口・新山口までを運行しています。



出典：各社時刻表より集計

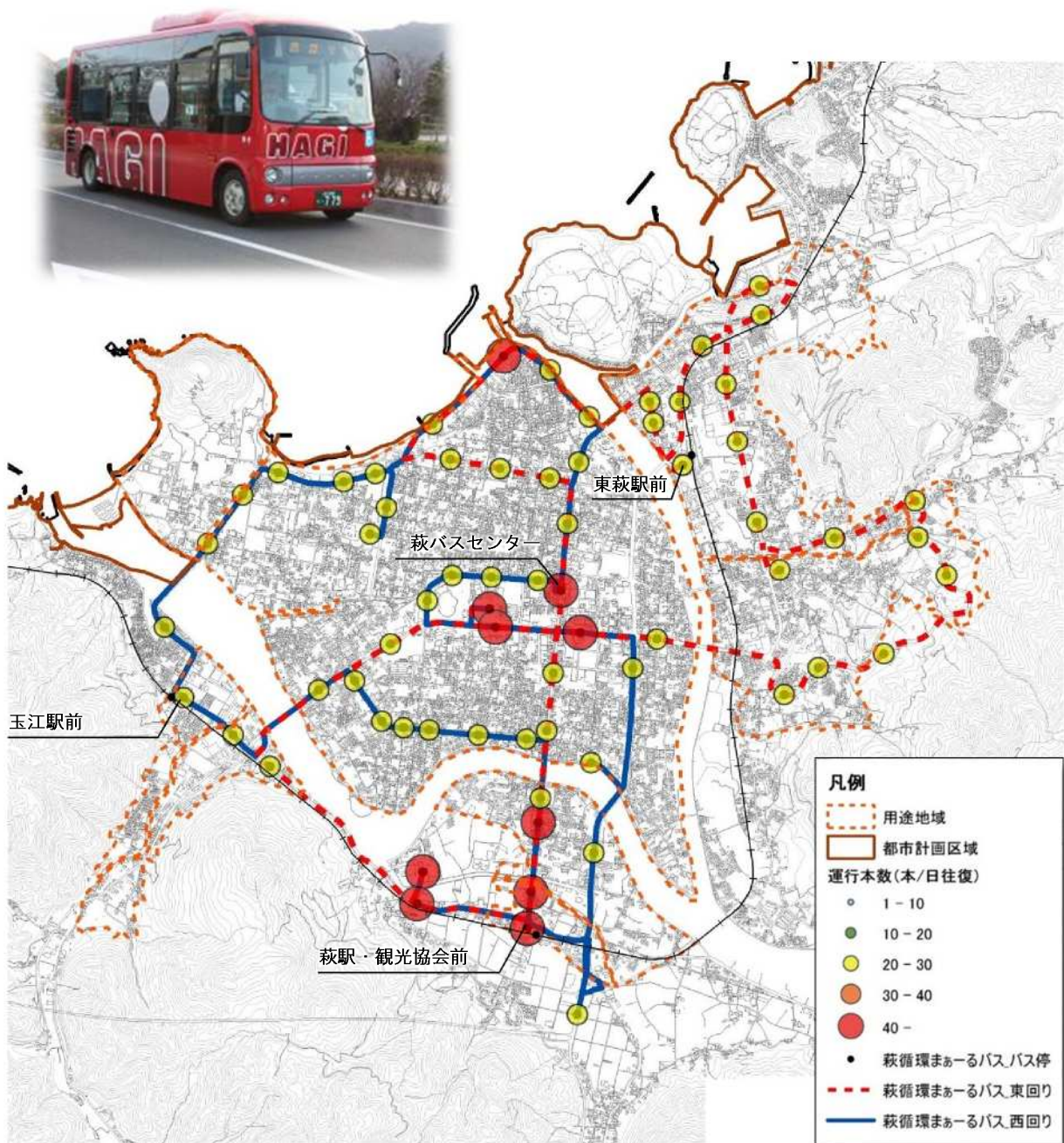


▲中国 JR バスの運行状況

出典：各社時刻表より集計

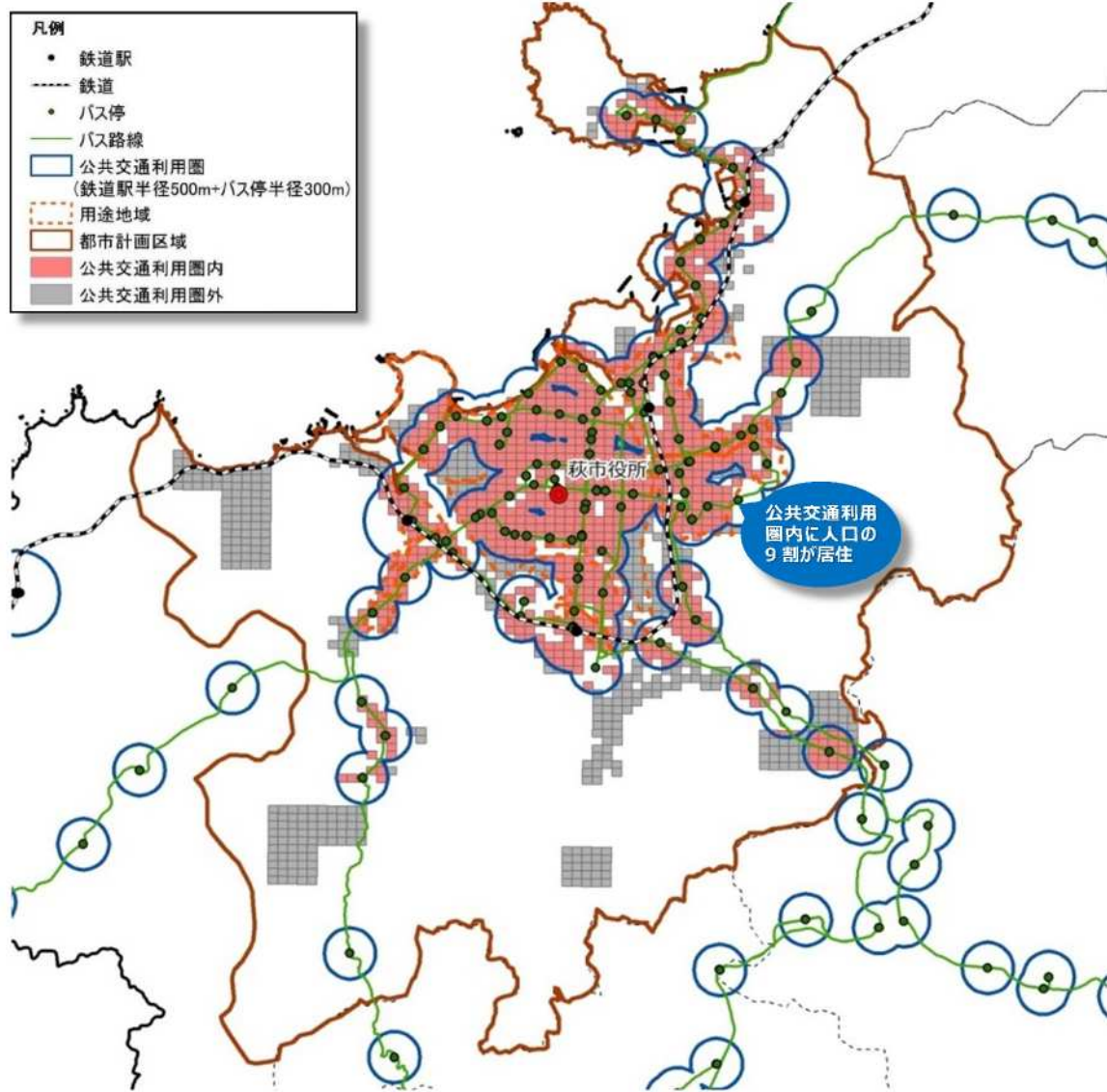
都市計画区域内では公共交通が人口の9割をカバー

- 萩都市計画区域内では、防長バス、中国 JR バスのほか、萩循環まあるバスが高頻度で運行しており、鉄道やバスの公共交通利用圏内（駅 500m、バス停 300m）に都市計画区域人口の85%が居住しています。
- 都市計画区域内では、ほとんどの市民が公共交通を利用できる環境にあり、公共交通利便性が高いことがうかがえます。



▲萩循環まあるバスの運行状況

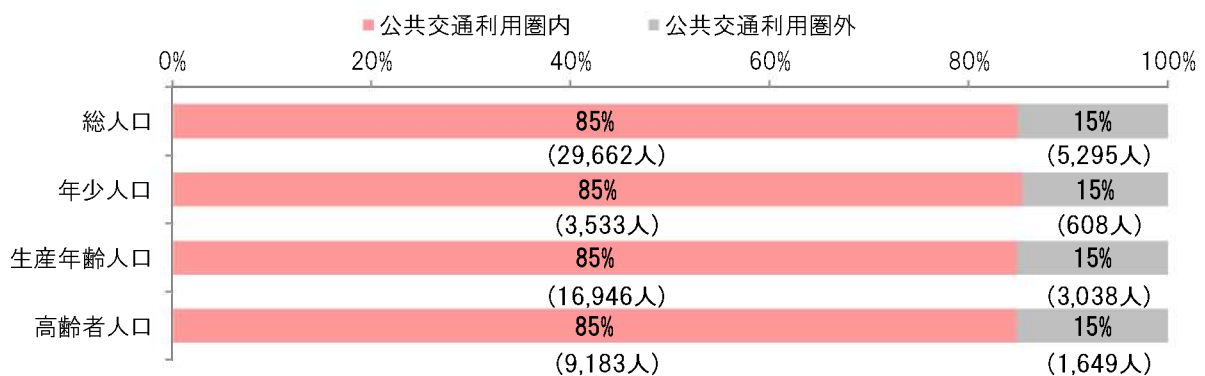
出典：萩循環まあるバス時刻表より集計



▲公共交通利用圏と人口分布

出典：総務省「国勢調査（H22）」

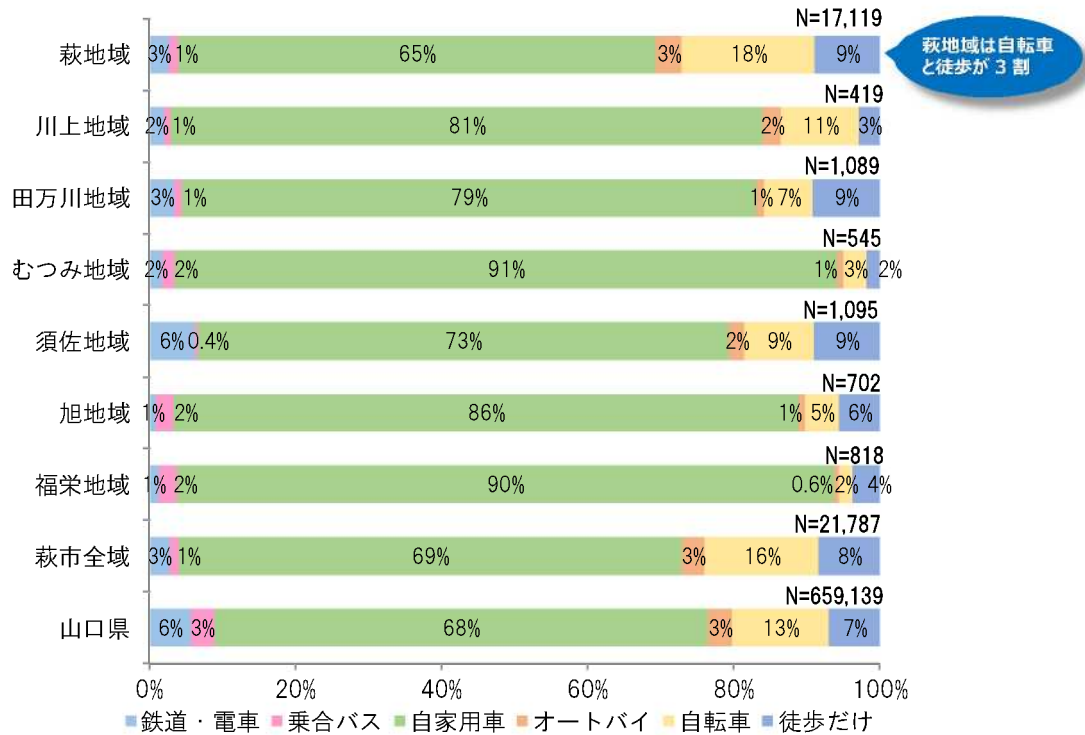
注）100mメッシュ人口（推計値）を用いて公共交通利用圏人口を算出



▲公共交通利用圏内外の人口比率
(都市計画区域内が対象)

用途地域内では自転車分担率が高い

- 萩地域では、通勤通学時の交通手段は、自転車と徒歩があわせて約3割を占め、他の地域や山口県平均と比べて高くなっています。
- 特に、用途地域内での自転車分担率は21%と、他の類似都市と比べても自転車利用が多いことがうかがえます。



▲通勤通学時の交通手段（市内々+市外）

出典：国勢調査 500mメッシュ（H22）

注）500mメッシュを用いて、各地域単位に交通手段分担率を算出。

注）秘匿地域の関係から、500mメッシュの集計値と公表値（県・市全体）は一致しない。



▲通勤通学時の自転車分担率（用途地域内が対象）

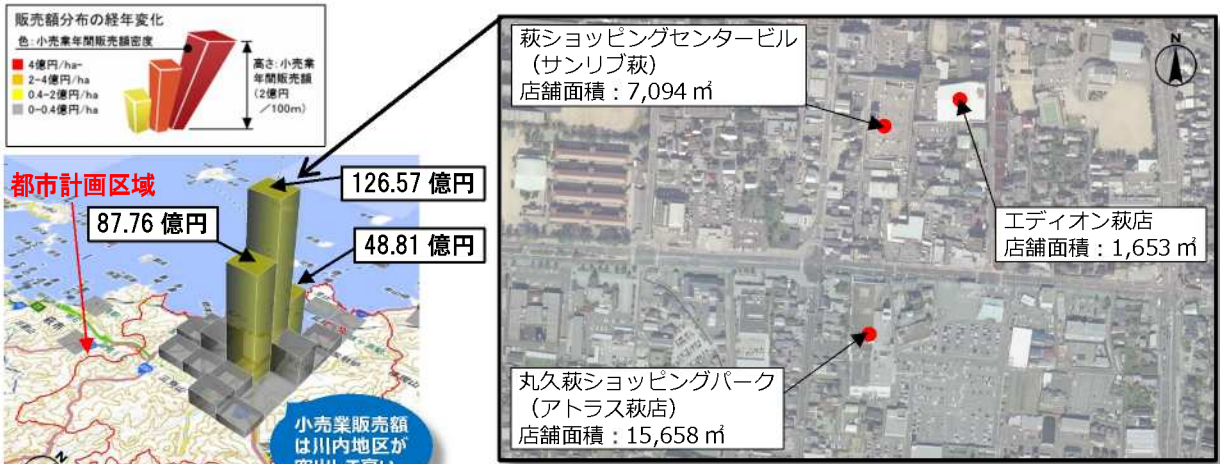
出典：国土数値情報、国勢調査（H22）

注）中国地方内の市町村のうち、人口5万人未満かつ用途地域指定有（国土数値情報より判断）の計41市町村が対象

2-3-5 経済の動向

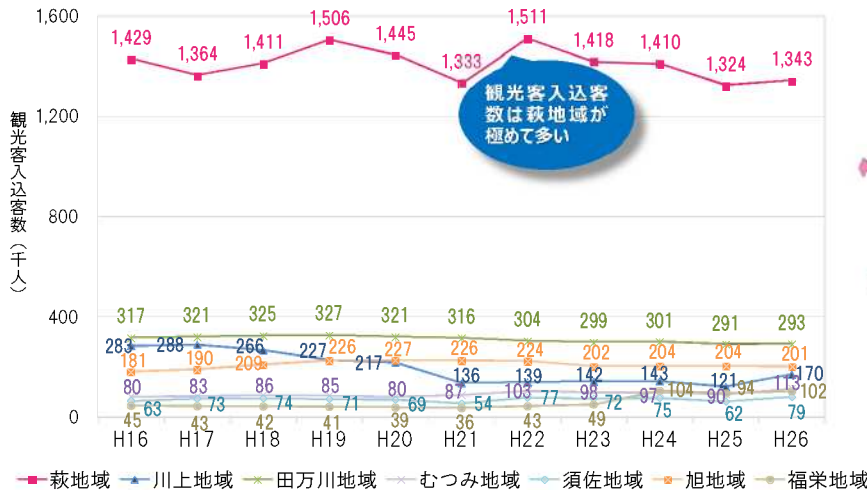
商業や観光も川内地区周辺に集中

■ 地域別の小売業販売額をみると、川内地区が突出して高く、商業活動は川内地区周辺に集中しています。観光客数についても萩地域が極めて多く、特に松陰神社や萩城下町など川内地区周辺に集中していることがうかがえます。



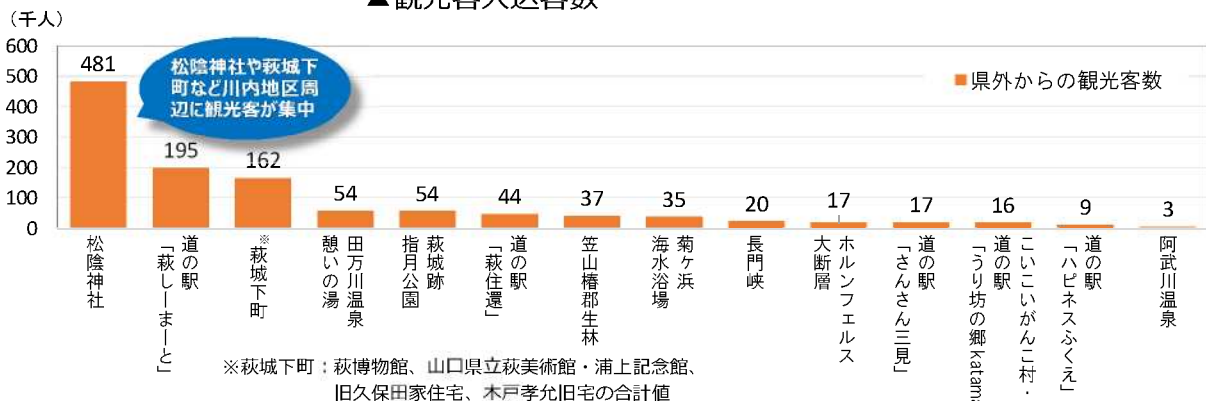
出典：都市構造可視化ウェブサイト (URL <https://mieruka.city/>)、全国大型小売店舗総覧、国土地理院

▲小売業販売額の分布 (H19)



出典：萩市統計資料

▲観光客入込客数



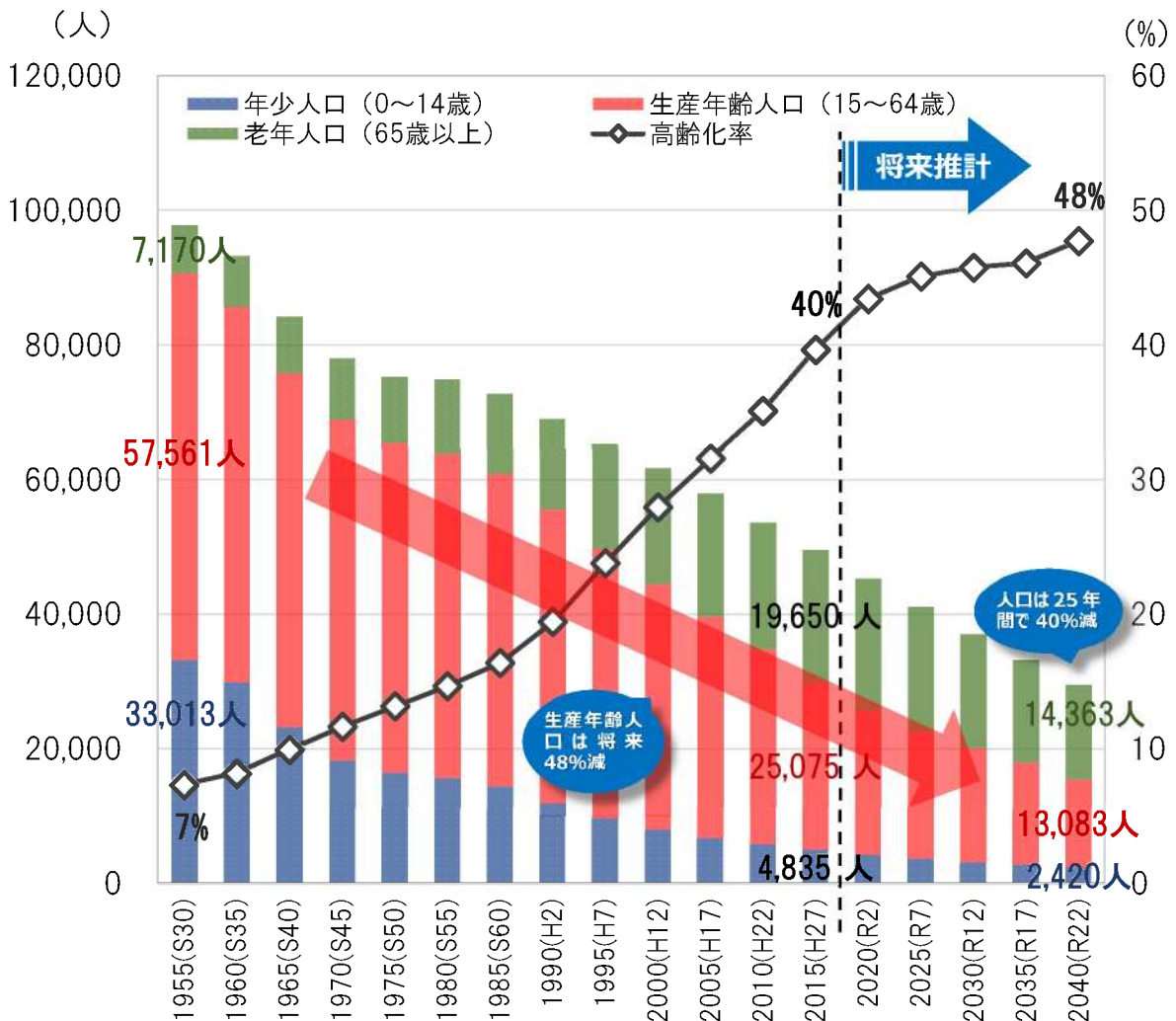
▲主要観光地別観光客数 (H28) 出典：山口県「観光客動態調査」

2-4 人口等の将来見通しと将来的に危惧される問題点

2-4-1 市全体の将来人口動向

人口は将来半減し超高齢化社会が到来

■ 国立社会保障・人口問題研究所によると、萩市の人口は2040年には約3.0万人になることが予測されており、25年間（2015年～2040年）で、人口が40%減少することが見込まれています。特に生産年齢人口は48%減少し、高齢化率は48%となるなど、超高齢化社会の到来が予想されています。



▲人口の推移と将来見通し

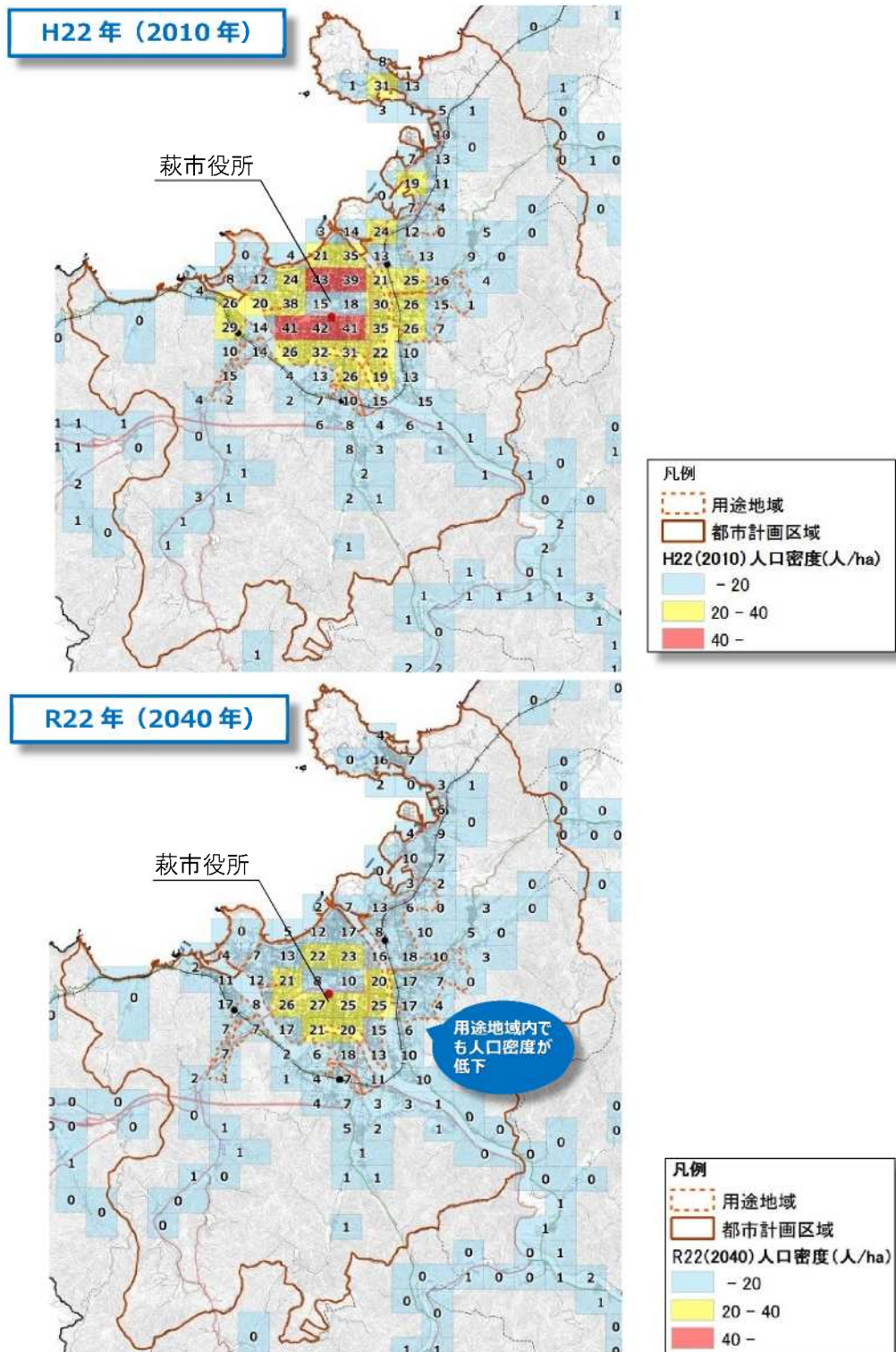
出典：国勢調査（S30～H27）、

国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年3月推計）」

2-4-2 メッシュ単位の将来人口動向

用途地域内における人口の低密度化が懸念

■市全域で人口減少が進むと、現在人口が集積している用途地域内においても低密度化が進むことが懸念されます。



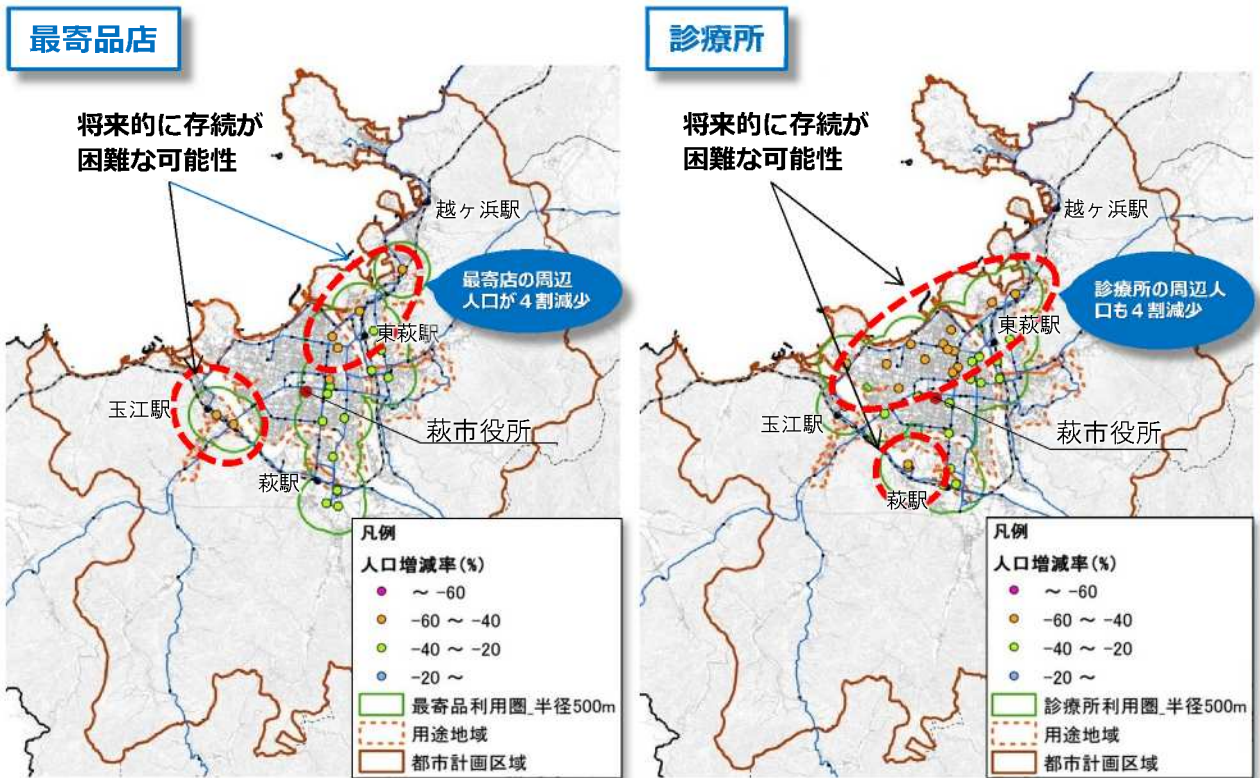
▲人口密度の分布

出典：国勢調査（H22）、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）」

2-4-3 生活便利施設の将来動向

身近な生活便利施設が撤退し市民の暮らしが不便に

- 最寄品店や診療所の周辺人口（500m圏内）は将来的に4割減少することが予測されています。
- 周辺人口が減少すると、周辺住民に支えられている身近な店舗や診療所等が撤退してしまうことが懸念され、市民の暮らしが不便になることが推測されます。



最寄品店半径 500m圏内の総人口

| | H22 (2012) (①) | R22 (2040) (②) | 差分 (③=①-②) | 減少率 ((③/①)×100) |
|---------|-------------------|-------------------|---------------|--------------------|
| 都市計画区域内 | 17,236人 | 10,841人 | -6,395人 | -37% |
| 用途地域内 | 14,773人 | 9,302人 | -5,471人 | -37% |
| 用途地域外 | 2,463人 | 1,539人 | -924人 | -38% |
| 都市計画区域外 | 132人 | 74人 | -58人 | -44% |
| 合計 | 17,368人 | 10,915人 | -6,453人 | -37% |

▲最寄品店の存続可能性

出典：国土数値情報、全国大型小売店舗総覧

診療所半径 500m圏内の総人口

| | H22 (2012) (①) | R22 (2040) (②) | 差分 (③=①-②) | 減少率 ((③/①)×100) |
|---------|-------------------|-------------------|---------------|--------------------|
| 都市計画区域内 | 22,619人 | 13,728人 | -8,891人 | -39% |
| 用途地域内 | 20,089人 | 12,235人 | -7,854人 | -39% |
| 用途地域外 | 2,530人 | 1,493人 | -1,037人 | -41% |
| 都市計画区域外 | 5,498人 | 2,612人 | -2,886人 | -52% |
| 合計 | 28,117人 | 16,304人 | -11,777人 | -42% |

▲診療所の存続可能性

出典：国土数値情報「医療機関データ (H26)」

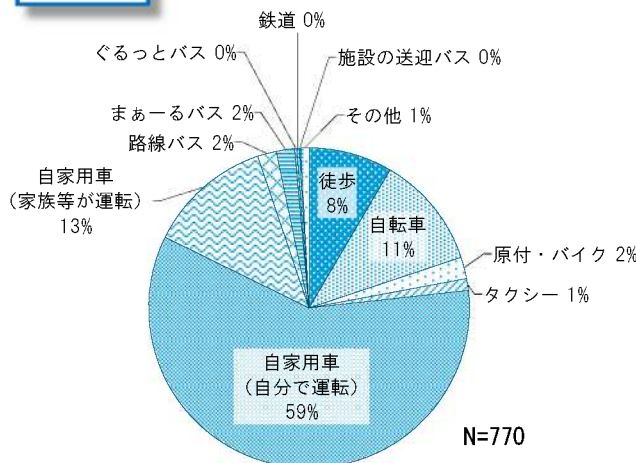
注) R22 (2040) 人口については、H22 (2012) 人口を基準年人口とし、国立社会保障・人口問題研究所の各種パラメータ（純移動率等）を活用して推計している。

2-4-4 将来的に想定される市民の生活行動の変化

公共交通の衰退により高齢者等の外出機会が低下

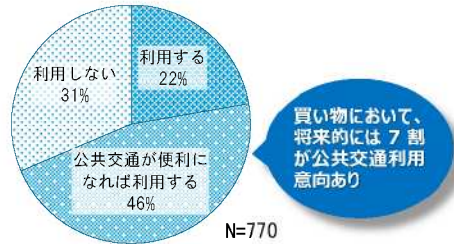
- 買い物や通院時の移動手段は、現在は自家用車（自分または家族が運転）が7割以上ですが、将来的には7割の方が公共交通を利用したいと考えています。
- 鉄道やバスの利用者が減少し公共交通が衰退してしまうと、車が使えない高齢者等の移動手段がなくなり、外出機会が低下してしまうことが懸念されます。

日用品



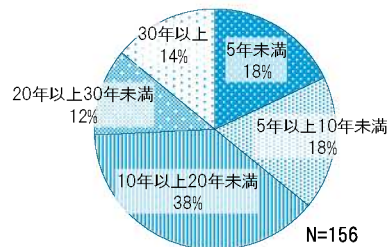
▲日用品の買い物における移動手段（現在）

【将来の利用意向】



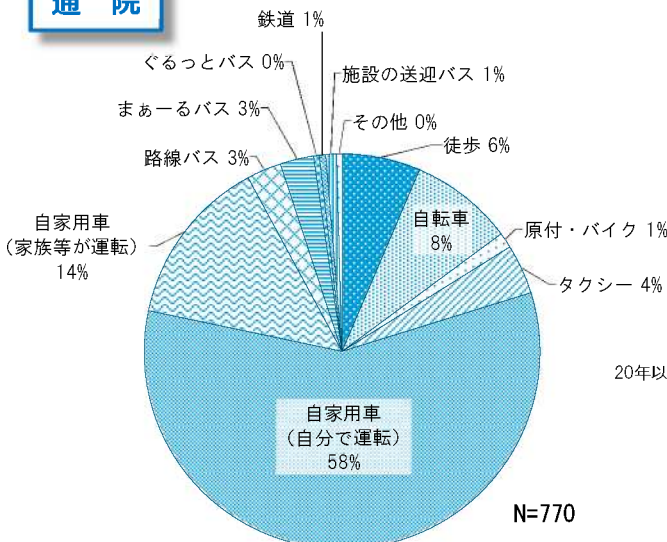
買い物において、将来的には7割が公共交通利用意向あり

【何年後に利用】



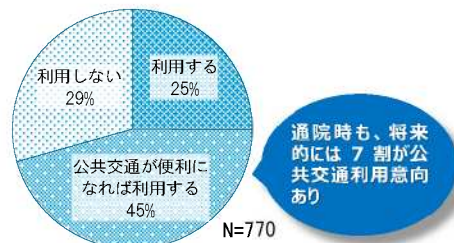
▲日用品の買い物における公共交通の利用意向

通院



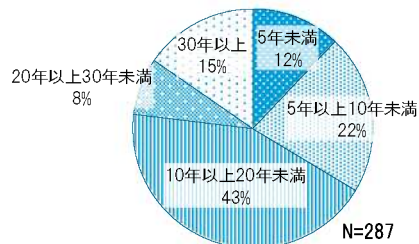
▲通院における移動手段（現在）

【利用意向】



通院時も、将来的には7割が公共交通利用意向あり

【何年後に利用】



▲通院時における公共交通の利用意向

出典：住民アンケート調査（平成28年12月～平成29年1月実施）

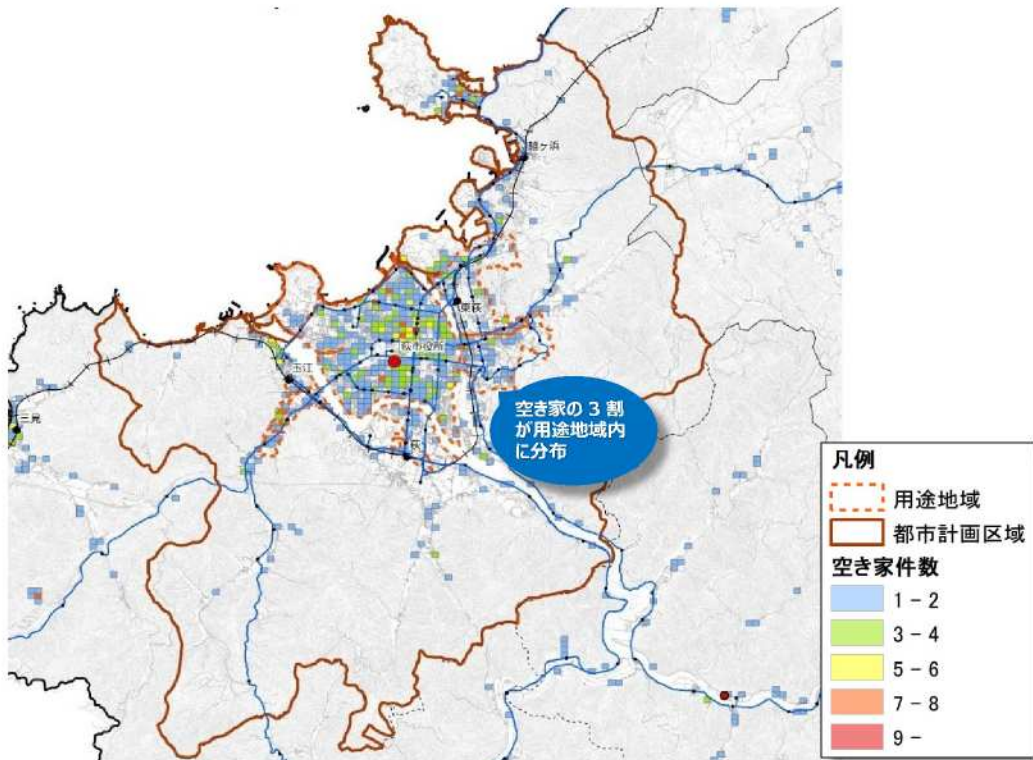
2-4-5 将来的に想定される地域コミュニティの変化

空き家が増え地域コミュニティが希薄化

- 平成25年時点で萩市の住宅総数の約18%が空き家となっており、空き家数は増加傾向にあります。
- 用途地域内において空き家が多く分布しており、将来人口減少により世帯数が減少すると空き家がさらに増加し、地域コミュニティが希薄化することが懸念されます。



▲住宅総数と空き家総数の推移 出典：総務省「住宅・土地統計調査」



▲空き家の空間分布

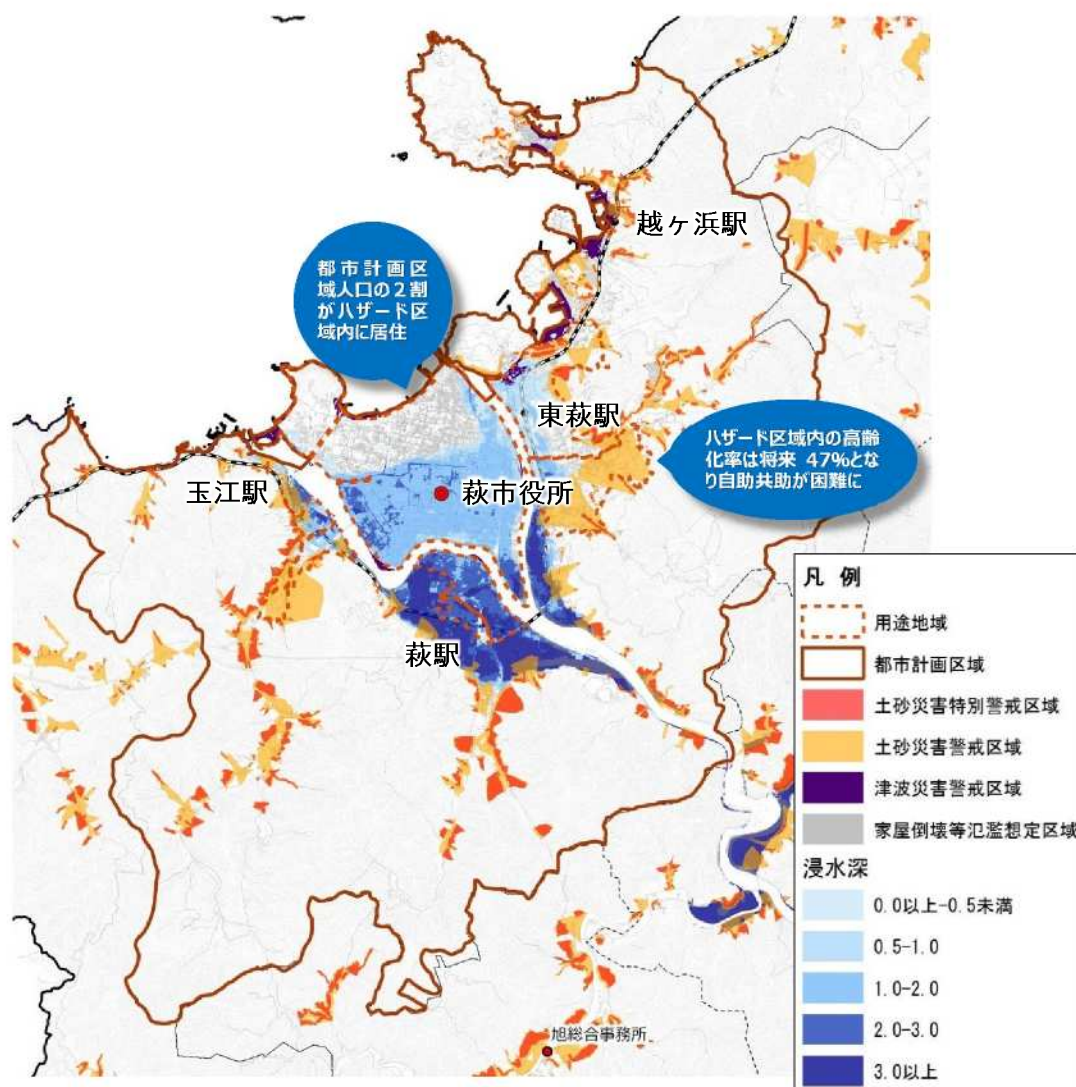
出典：萩市資料

注) 空き家の数を100mメッシュ単位で集計・加工。

2-4-6 将来的に想定される災害時のリスク

高齢化により災害時等の自助共助が困難に

- 萩都市計画区域内には、土砂災害や浸水などのおそれのあるハザード区域が設定されていますが、このハザード区域内に都市計画区域人口の2割が居住しています。
- ハザード区域内の高齢化率は将来47%になることが予測されており、災害時における自助共助が困難になり災害リスクが高まることが懸念されます。



▲災害ハザード区域の設定状況

出典：山口県土砂災害警戒区域等マップ、萩市浸水想定区域データ（H31）

▼災害ハザード区域内外の人口と高齢化率

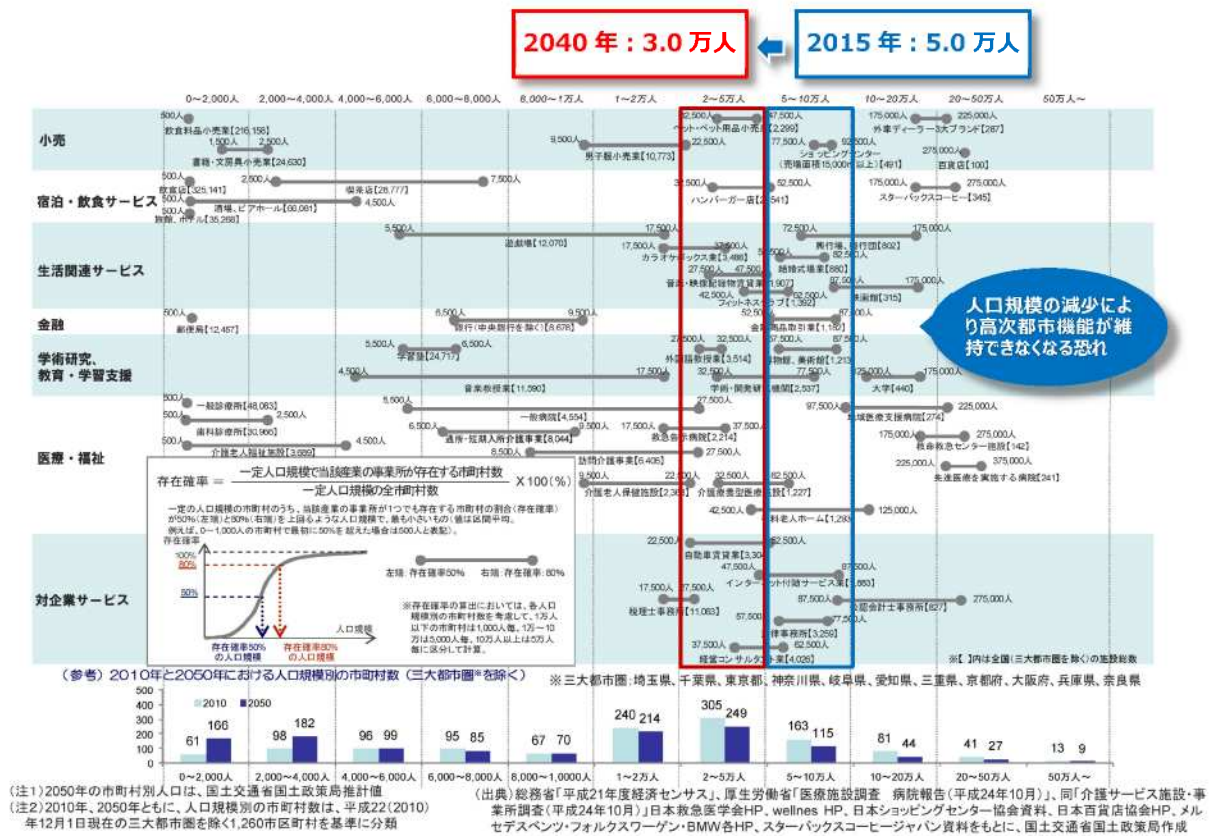
| | H22 | | R22 | |
|---------|-------------|------|-------------|------|
| | 人口（人） | 高齢化率 | 人口（人） | 高齢化率 |
| ハザード区域内 | 7,144 (20%) | 31% | 4,230 (20%) | 47% |
| 都市計画区域 | 34,888 | 31% | 21,045 | 46% |

出典：山口県土砂災害警戒区域等マップ、萩市浸水想定区域データ（H31）を基に集計

2-4-7 将来的に想定される経済の変化

高次な都市機能が撤退し経済が市外へ流出

- 国土交通省の資料によると、市町村の人口規模とサービス施設の存在確率の関係が示されています。
- 本市の人口は約 5.0 万人（2015 年）から約 3.0 万人（2040 年）に減少することが予測されていますが、人口が減少すると、ショッピングセンターや救急病院等高次な都市機能を維持できなくなり、経済や雇用が市外へ流出してしまうことが懸念されます。



▲人口規模とサービス施設の立地（三大都市圏を除く）

出典：国土形成計画（全国計画）参考データ集（H27）

1章 計画策定の概要

2章 萩市の現状・将来と課題

3章 都市づくりの基本方針

4章 都市機能誘導区域・誘導施設

5章 居住誘導区域

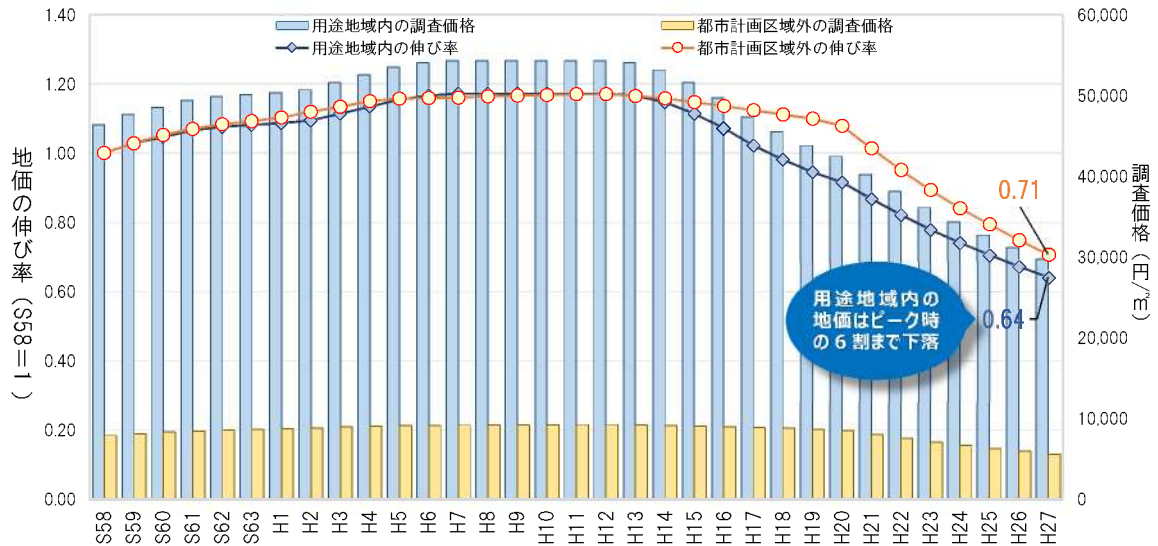
6章 誘導施策

7章 計画実現に向けて

用語解説

中心市街地の賑わいも低下

- 地価は平成13年をピークに下落しており、特に用途地域内ではピーク時の6割程度まで下落しています。
- 現在、用途地域内においても低未利用地が点在していますが、高次な都市機能の撤退等により中心市街地で空き地などがさらに増加すると、中心市街地の賑わいが低下してしまうことが懸念されます。



▲用途地域内・都市計画区域外の地価の推移

出典：国土数値情報「都道府県地価調査データ」

注) データ位置が継続している地点データを対象とし、それら地点データの平均値を用いている。
(用途地域内：2地点、用途地域外：5地点)

注) 各地点の利用現況 (H27時点) は住宅となる。



▲低未利用地の分布

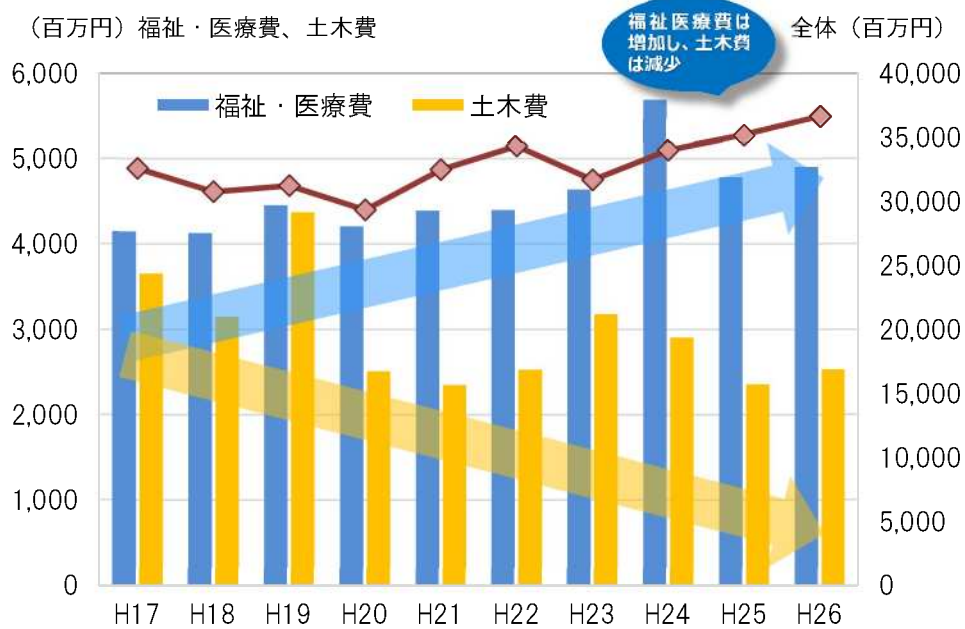
出典：都市計画基礎調査 (H24)

注) 都市計画基礎調査の「その他の空地」を低未利用地としている。

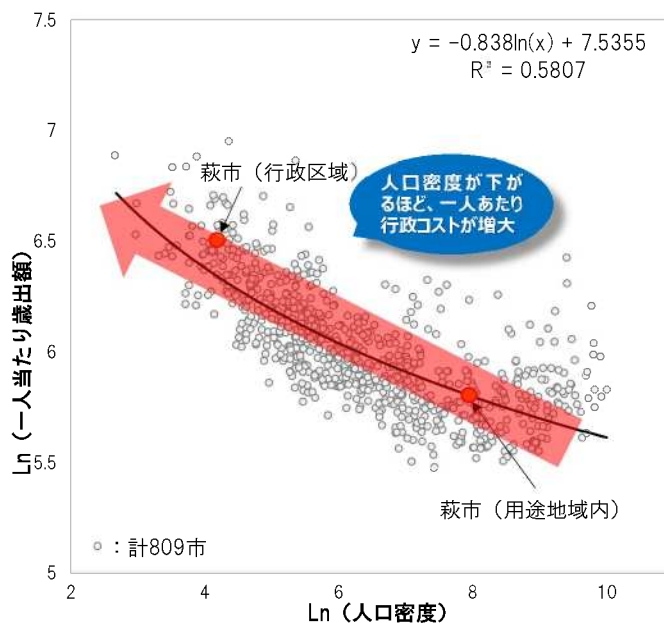
2-4-8 将来的に想定される財政の変化

厳しい財政状況により都市経営が困窮化

- 歳出の推移をみると、近年は福祉・医療費が増加し土木費は減少傾向にあります。高齢化の進展等を背景とした社会保障費の増大等を要因に歳出の増加が見込まれており、将来的に財政収支がさらに悪化することが懸念されます。
- 今後、財政収支がさらに厳しさを増すと見込まれる中、持続的な都市経営を維持するためには、人口密度を高め、行政の効率化を図ることが必要となります。



▲歳出の推移 出典：総務省「市町村決算状況調 (H17~H26)」



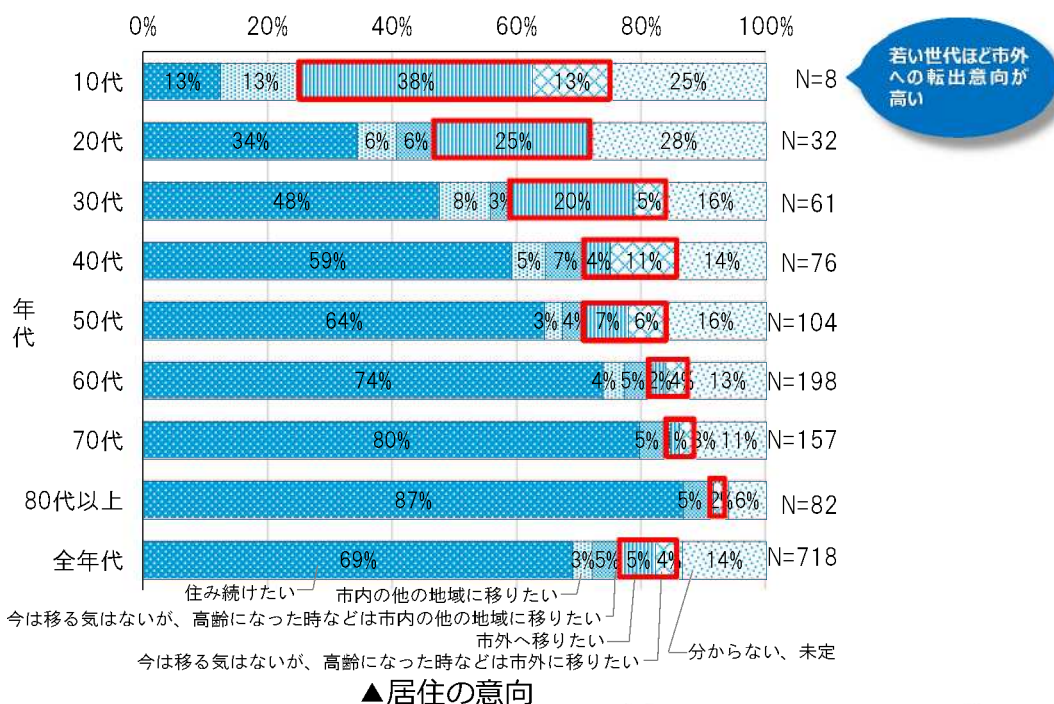
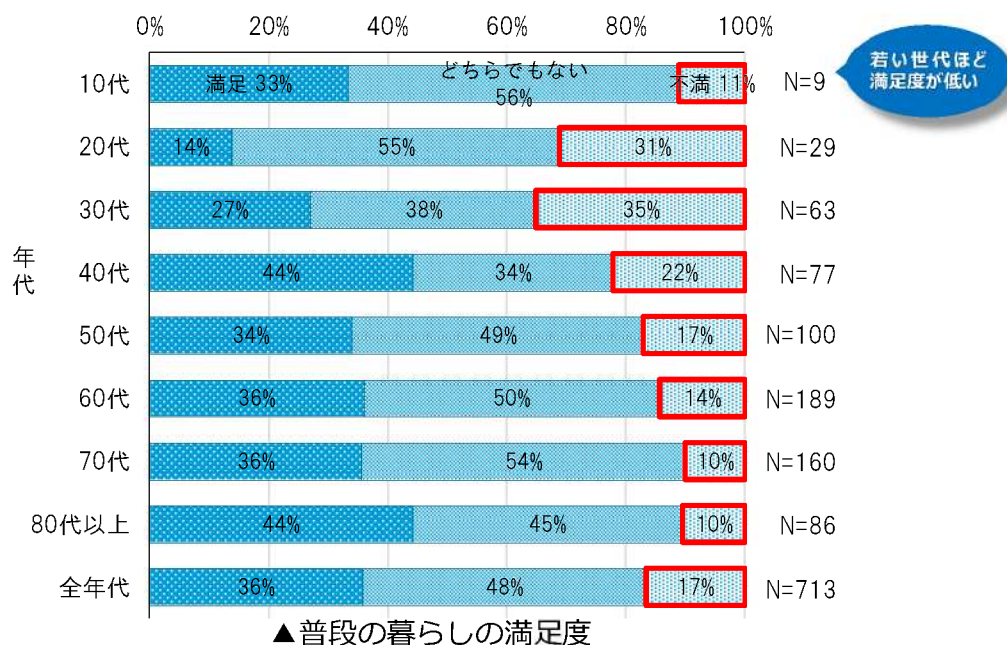
▲行政コストと人口密度の関係

出典：総務省「国勢調査 (H22)」、総務省「市町村別決算状況調 (H22)」

2-4-9 市民アンケート結果から想定される将来動向

若い世代の流出によりさらなる少子高齢化

- 住民アンケートによると、普段の暮らしの満足度は全体的には高いものの、若い世代ほど不満に感じており、市外への転出意向も高くなっています。
- このまま何もしなければ、若い世代が流出し、高齢化がさらに進展するほか、結婚・出産機会の喪失等によりさらなる人口減少が懸念されます。



出典：住民アンケート調査（平成28年12月～平成29年1月実施）

2-5 萩市が抱える都市構造上の課題

2-5-1 萩市における計画策定の必要性

本市の現状をふまえると、萩都市計画区域、特に用途地域内（川内地区周辺）は人口や都市機能が集積し、暮らしやすく魅力的なまちが既に形成されています。

しかし、将来人口が半減することが予測されているなか、このまま何もしなければ川内地区周辺の拠点性が低下し、都市サービスの衰退や魅力低下により、経済の流出や財政難などが懸念され、負のスパイラルに陥ることが危惧されます。



これらの負のスパイラルに陥ることを回避するため、「立地適正化計画制度」を活用した都市づくりを進め、居住機能や都市機能を緩やかに維持・誘導しながら、川内地区周辺の拠点性を維持していくことが、これからの都市づくりには必要となっています。

2-5-2 萩市が抱える都市構造上の課題

萩市の現状をふまえると、都市づくりにおける都市構造上の課題として、次の5つの課題が挙げられます。

人口 課題①：三角州を中心とした市街地の人口密度維持

三角州を中心とした市街地（川内地区周辺）には、現在、人口や都市機能が集積したコンパクトな市街地が形成され、利便性の高い暮らし環境が確保されています。

しかし、将来的に人口が半減するなか、このまま何もしなければ低密度化が進み、中心市街地の衰退や空き家・空き地の増加によるまちなみ景観の悪化等が懸念されます。

そのため、三角州を中心とした市街地の人口密度を維持し、現在のコンパクトな市街地環境や良好なまちなみ景観を維持することが必要です。



都市機能 課題②：拠点における都市機能の維持・向上

萩の市街地には市役所や図書館、映画館などの高次な都市機能や病院、店舗などの生活利便施設が集積し、市民の都市活動の拠点となっています。一方、萩地域以外の地域では、市総合事務所の周辺にそれぞれ地域拠点が形成され、周辺住民の日常生活を支えています。

しかし、このまま何もしなければ、人口密度の低下により周辺住民に支えられている都市機能が撤退し、市民の暮らしが不便になってしまうことが懸念されます。

そのため、各拠点においてそれぞれの役割に応じた都市機能を維持・向上させることが必要です。



公共交通 課題③：将来都市構造に応じた公共交通網の形成

本市の公共交通は、鉄道と路線バス、「萩循環まあーるバス」などが運行しており、都市計画区域内では居住人口の9割をカバーする利便性の高い公共交通網が形成されています。

しかしながら公共交通分担率は年々減少しており、このまま何もしなければ、路線の廃止やサービスレベルの低下などにより、公共交通の利便性が低下してしまうことが懸念されます。

そのため、将来都市構造に応じた公共交通網を形成し、車がなくても生活ができる交通手段を確保することが必要です。



財政

課題④：持続可能な都市マネジメントの実現

近年の歳出状況の推移をみると、高齢化に伴い福祉医療費が増大している一方、投資的費用は減少しています。社会インフラの老朽化による維持管理・更新費の増大が見込まれるなか、本市の財政状況はさらに厳しくなることが予測されます。



人口密度が低いほど1人当たりの行政コストは高い傾向にあり、このまま何もしなければ、市全体がさらに低密度化し、都市経営が困窮化することが懸念されます。

そのため、都市機能や居住機能の適切な配置により、財政制約下においても持続可能な都市経営を実現することが必要です。

災害

課題⑤：安全安心な暮らし環境の確保

萩都市計画区域内には、土砂災害や浸水などのおそれのあるハザード区域が設定されていますが、このハザード区域内に都市計画区域人口の2割が居住しています。



ハザード区域内の高齢化率は将来47%になることが予測されており、災害時における自助共助が困難になり災害リスクが高まることが懸念されます。

そのため、災害ハザード区域から安全性の高い市街地への居住促進などにより、災害リスクを低減し、安全安心な暮らし環境を確保することが必要です。