

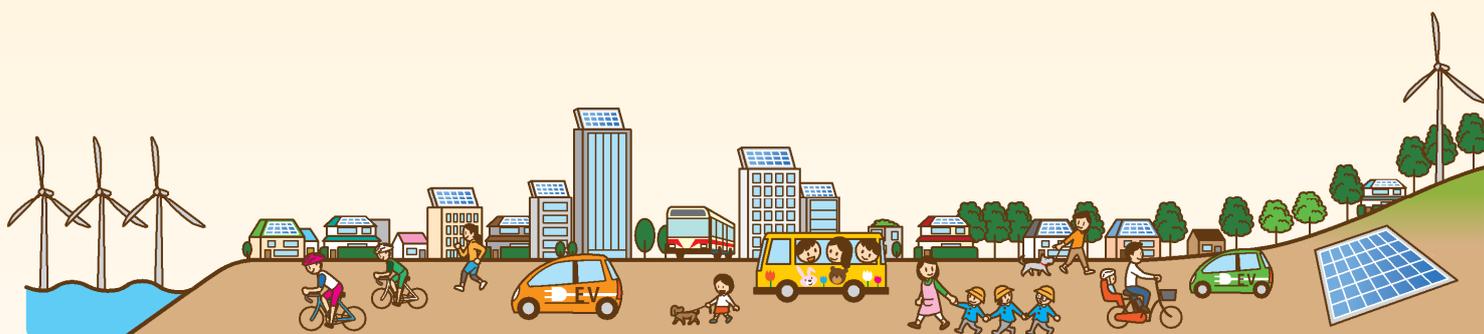
宇部市にぎわい エコまち計画

・・・低炭素まちづくり・・・

多極ネットワーク型コンパクトシティへの転換

エネルギー利用のスマート化

市の顔としての中心市街地の魅力向上



平成 27 年 3 月

宇部市

はじめに

近年、地方都市においては、人口減少や超高齢化の進展とともに地域活力が低下しており、社会経済情勢も依然として厳しい状況にあります。この現象は、さらに加速化すると考えられ、また、都市インフラ等の老朽化、地球温暖化による環境問題への対応など、多くの社会的課題の解決に向けて、効率的で健全な都市経営を行うことが求められています。

こうした中、本市では、地域環境に優しい暮らし方や少子高齢社会における暮らし方など、魅力的で利便性の高い、にぎわいのある持続可能なまちづくりを進めるため、「宇部市にぎわいエコまち計画（低炭素まちづくり計画）」を策定しました。

本計画では、「みんなでつくる にぎわいエコまち宇部」を求める将来像とし、「多極ネットワーク型コンパクトシティへの転換」「エネルギー利用のスマート化」「市の顔としての中心市街地の魅力向上」を、まちづくりの方向として、中心市街地の活性化とあわせた環境負荷の少ない「にぎわいエコまちづくり」を進めていきます。

さらに、「市の顔としての中心市街地への魅力向上」については、「宇部新川駅周辺地区」「市役所周辺地区」「中央町三丁目地区」を連携させた総合的整備計画として、都市拠点としての整備を先導的に進め、にぎわい創出と地域経済の活性化を図っていきます。

今後は、本計画の実現に向け、住民や民間事業者等の大きな協力を得ながら、積極的に取り組んでいきますので、市民の皆様をはじめ、関係機関・団体の皆様の一層の御理解と御協力をお願い申し上げます。

最後になりましたが、本計画の策定にあたり、アンケート調査に御協力頂いた皆様、低炭素まちづくり協議会委員及びアドバイザーの皆様に心からお礼申し上げます。

平成27年3月

宇部市長

久保田右子



～ 目 次 ～

1. 計画の基本的な考え方	1
1.1 計画策定の目的	1
1.2 計画の位置付け	1
1.3 計画区域	2
1.4 計画期間	2
2. 「にぎわいエコまち計画」においてめざす方向	3
2.1 宇部市における問題点と対応すべき課題	3
2.2 宇部市がめざす「にぎわいエコまちづくり」	12
2.3 「にぎわいエコまち計画」の基本方針	13
3. 宇部市がめざす将来の都市像	14
3.1 都市構造	14
3.2 公共交通の軸	30
3.3 地域エネルギーを生かした都市のスマート化	32
3.4 緑と花と彫刻のまちづくり	33
4. 施策の推進	34
にぎわいエコまちの施策体系	34
4.1 「多様な機能が集まった、歩いて暮らせるまちづくり」	35
4.2 「公共交通など、便利でエコな移動ができるまちづくり」	39
4.3 「地球にやさしく、賢くエネルギーを利用できるまちづくり」	45
4.4 「緑・花・彫刻など、うるおいが感じられるまちづくり」	50
5. 宇部市にぎわいエコまち計画における二酸化炭素削減量	54
5.1 算定対象とする排出活動	54
5.2 現況の二酸化炭素排出量	55
5.3 施策による二酸化炭素削減効果の推計	56
5.4 分野別削減量の算定	56
5.5 宇部市にぎわいエコまち計画における削減目標	62

6. 中心市街地のにぎわい創出(総合的整備計画)	64
6.1 中心市街地のまちづくりの必要性	64
6.2 「総合的整備計画」の基本方針と将来像	66
6.3 宇部新川駅周辺地区の整備	68
6.4 市役所周辺地区の整備	87
6.5 中央町三丁目地区の整備	97
7. 実現化の方策	106
7.1 立地適正化計画の策定	106
7.2 地域公共交通網形成計画の策定	108
8. 推進体制・進行管理	110
8.1 推進体制	110
8.2 進捗状況の評価方法	110
◎用語説明	112

1

計画の基本的な考え方

1.1 計画策定の目的

わが国では、人口減少や超高齢化の進展とともに地域活力の衰退や都市インフラ等の老朽化、地球温暖化による環境問題への対応など、多くの社会的課題を抱えており、厳しい財政状況の中にあっても、その解決に向けて、効率的で健全な都市経営が求められている。

こうした中、本市では「都市の低炭素化の促進に関する法律」の施行を受け、まちづくりに、地球環境に優しい暮らし方や少子高齢社会における暮らしなど、課題解決に向けた新しい視点を盛り込み、住民や民間事業者と一体となって、魅力的で利便性の高い、にぎわいのある持続可能なコンパクトなまちづくりを進めるために「宇部市にぎわいエコまち計画（低炭素まちづくり計画）」を策定することとした。

この計画では、市の抱える課題から本市がめざす「多極ネットワーク型コンパクトシティへの転換」、「エネルギー利用のスマート化」、「市の顔としての中心市街地の魅力向上」の必要性等を位置付け、それらを実現するための考え方や施策を示し、古くから産官学民が協働して都市の抱える課題解決に取り組んできた「宇部方式」を継承し、民間事業者等の大きな協力を得ながら、持続的なまちづくりをめざすものとする。

1.2 計画の位置付け

にぎわいエコまち計画は、「第四次宇部市総合計画（2010年）」及び「第二次宇部市環境基本計画〔含 宇部市地球温暖化対策実行計画（地域編）〕（2010年）」に適合した計画と位置付け、その他の関連計画についても整合を図ることとする。

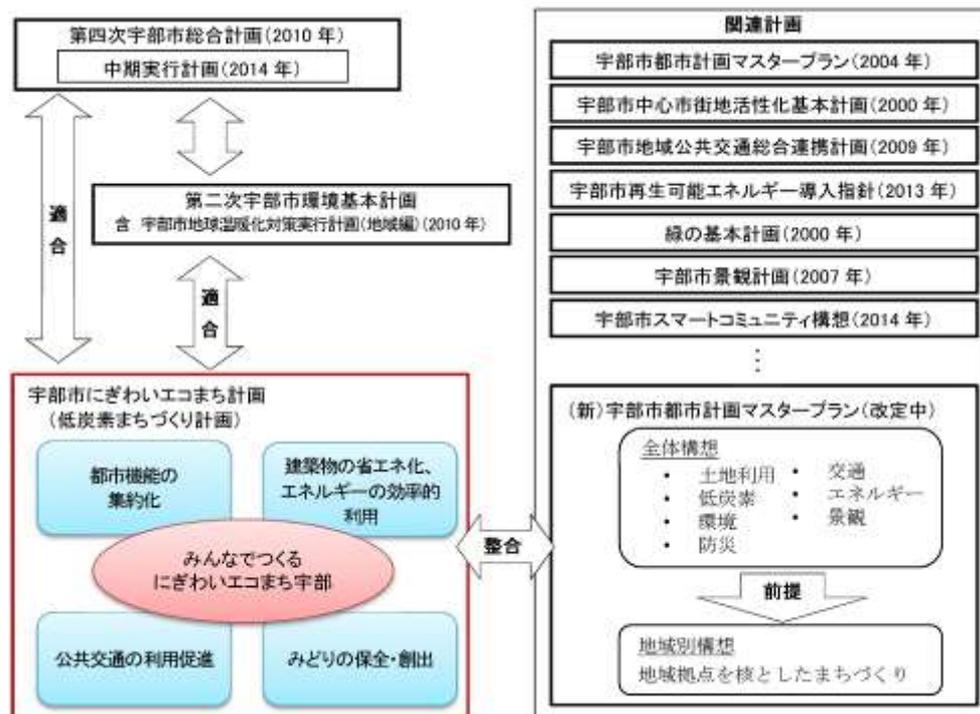


図 1-1 計画の位置付け

1.3 計画区域

本計画における計画区域は、都市計画法第8条第1項第1号に基づく用途地域から工業専用地域を除いた区域(6,268ha)とする。本市は、工業都市として発展してきた背景から、臨海工業地帯でのエネルギー消費量は多いものの、大規模事業所については「エネルギーの使用の合理化等に関する法律」に基づいて省エネルギー対策が実施されている。



図 1-2 計画区域

1.4 計画期間

本計画の計画期間は、10年をめどとし、その間に具体的施策を推進していくこととする。なお、社会情勢の変化、関連計画の進捗状況を踏まえ、必要な見直しを5年毎に行う。

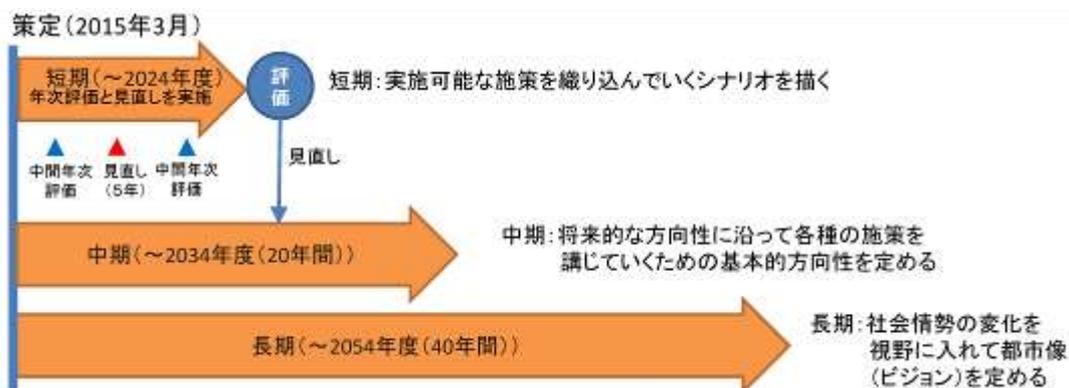


図 1-3 計画期間

2

「にぎわいエコまち計画」においてめざす方向

2.1 宇部市における問題点と対応すべき課題

本市では、本格的な人口減少時代の到来により、以下に示す問題点がさらに顕在化するおそれがある。

現状から予測される問題点

人口減少・高齢化が加速する

市全体で人口密度が低下する

高齢者などを中心に、日常生活に支障をきたす

公共交通がますます衰退し、自動車依存型のまちから脱却できなくなる

商業機能の郊外化が進み、ますます中心市街地が衰退する

財政状況の悪化に伴い、これまでどおりのサービスが提供できなくなる

化石燃料由来のエネルギー消費量が削減できない

中心市街地に宇部市の顔としての魅力がなくなる

今後の対応すべき課題

コミュニティの維持が困難

病院、学校などの維持が困難

都市経営コストの増大

サービス機能の低下

住宅などの未利用ストックの増加

市民の健康上の課題

公共交通の衰退

環境負荷の増大

拠点機能の衰退

不動産価値の下落

エネルギーの効率的な利用や省エネ化

市街地のみどりの不足

ヒートアイランド現象

環境・景観の悪化

宇部市が維持・発展していくためには

にぎわいのある、環境にやさしい(エコ)まちづくりが必要
「にぎわいエコまちづくり」

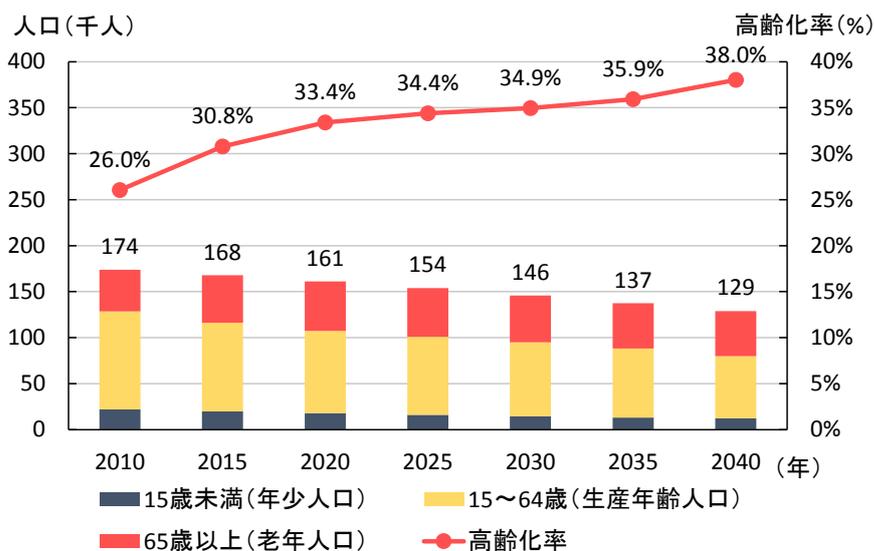
1) 人口減少・高齢化が加速する

(1) 将来人口推移

- 今後人口が減少し、高齢化が加速するなかで、将来的な推計人口が増加するのは黒石校区のみとなっている

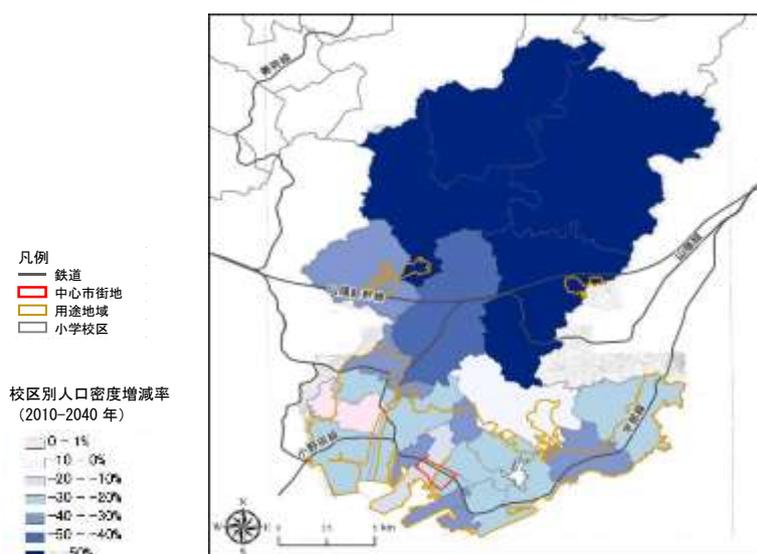
本市では、今後急速に人口減少・高齢化が進行することが見込まれており、校区別に2040年までの将来人口増減率をみると、特に市北部を中心にその傾向が顕著に現れると予測される。

また、将来的に人口が増加するのは黒石校区のみとなっている。



出典：国立社会保障・人口問題研究所

図 2-1 宇部市の将来人口推移



※国立社会保障・人口問題研究所データ、宇部市統計書をもとに推計

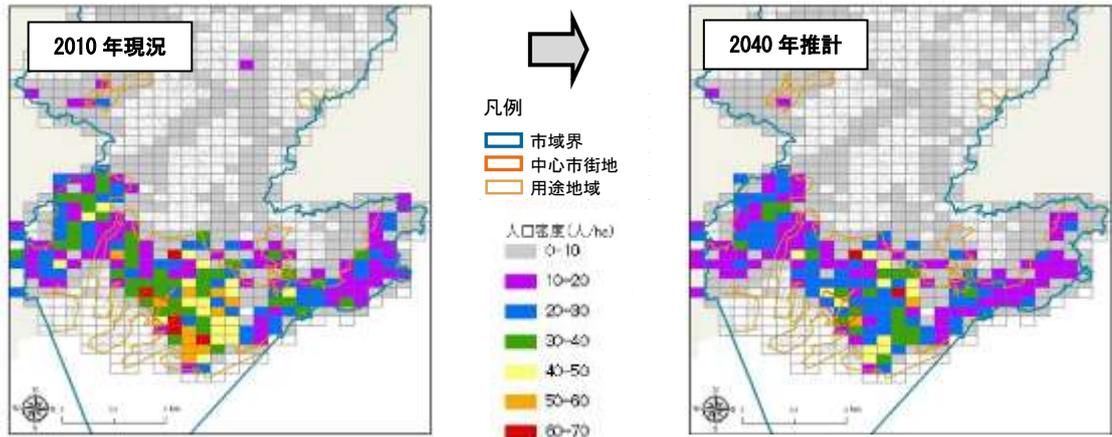
図 2-2 コーホート要因法による校区別将来人口増減率(2010年-2040年)

2) 市全体で人口密度が低下する

(1) 現況及び将来の人口密度

- 人口密度の将来推計結果では、中心市街地周辺の低密度化が進むことが予測される

本市の人口密度の将来予測結果をみると、このまま何も対策を講じなかった場合には、市全体の人口密度が低下し、特に中心市街地の周辺において顕著に現れると予測される。



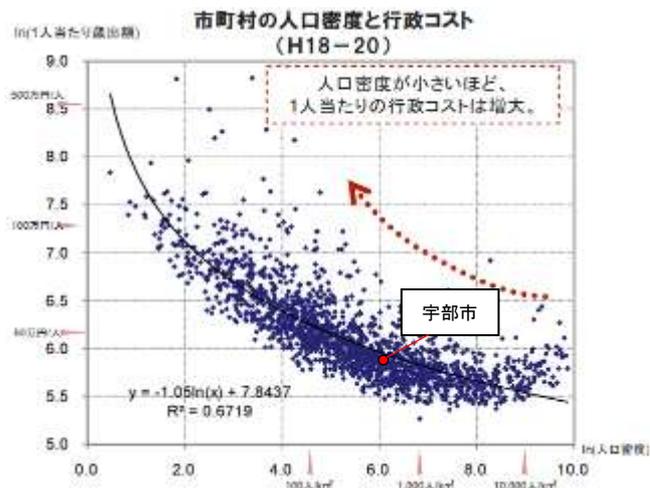
※国立社会保障・人口問題研究所データ、宇部市統計書をもとに推計

図 2-3 人口密度の現況と将来予測

(2) 人口密度と行政コスト

- 人口密度が低下すると行政コストが増加する傾向があることから、今後さらなるコスト増が懸念されている

「国土の長期展望」中間とりまとめ（国土交通省）（2011年）によれば、自治体の人口規模や密度が低下すると1人当たりの行政コストが増加する傾向が確認されており、本市においても、将来人口密度が低下すると行政コストの増大へとつながることが予測される。



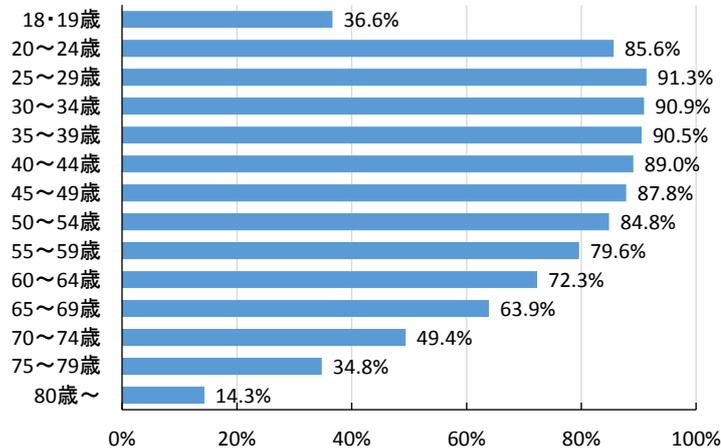
出典:「国土の長期展望」中間とりまとめ(国土交通省)(2011年)

図 2-4 市町村の人口密度と行政コスト

3) 高齢者などを中心に、日常生活に支障をきたす

- 現状では、80歳以上の大半(85%以上)が自ら自動車を運転せず、移動手段として公共交通を選択する可能性が高い

2012年の年齢構成別の自動車免許保有率から、65歳～69歳では約60%が免許を保有しているものの、加齢に伴い免許を保有していない率は増加し、80歳以上では約85%となっている。



出典：宇部市の公共交通の現状報告書(2012年)

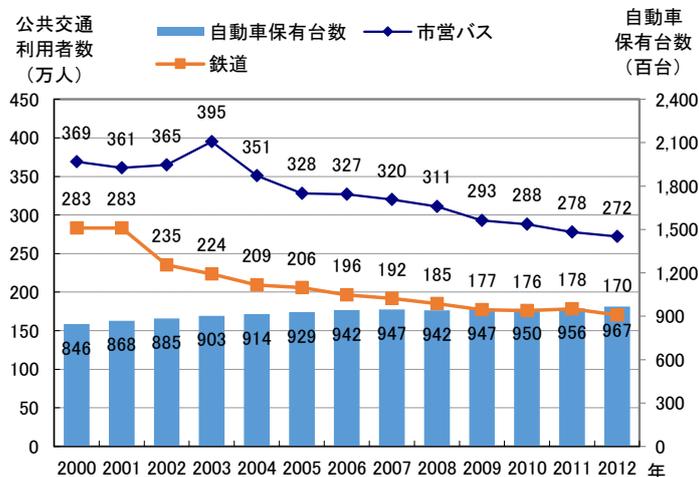
図 2-5 年齢構成別普通自動車免許保有率

4) 公共交通がますます衰退し、自動車依存型のまちから脱却できなくなる

- 自動車保有台数が年々増加し続けている一方、市営バス利用者数は2003年以降、鉄道利用者数は2001年以降減少し続けている

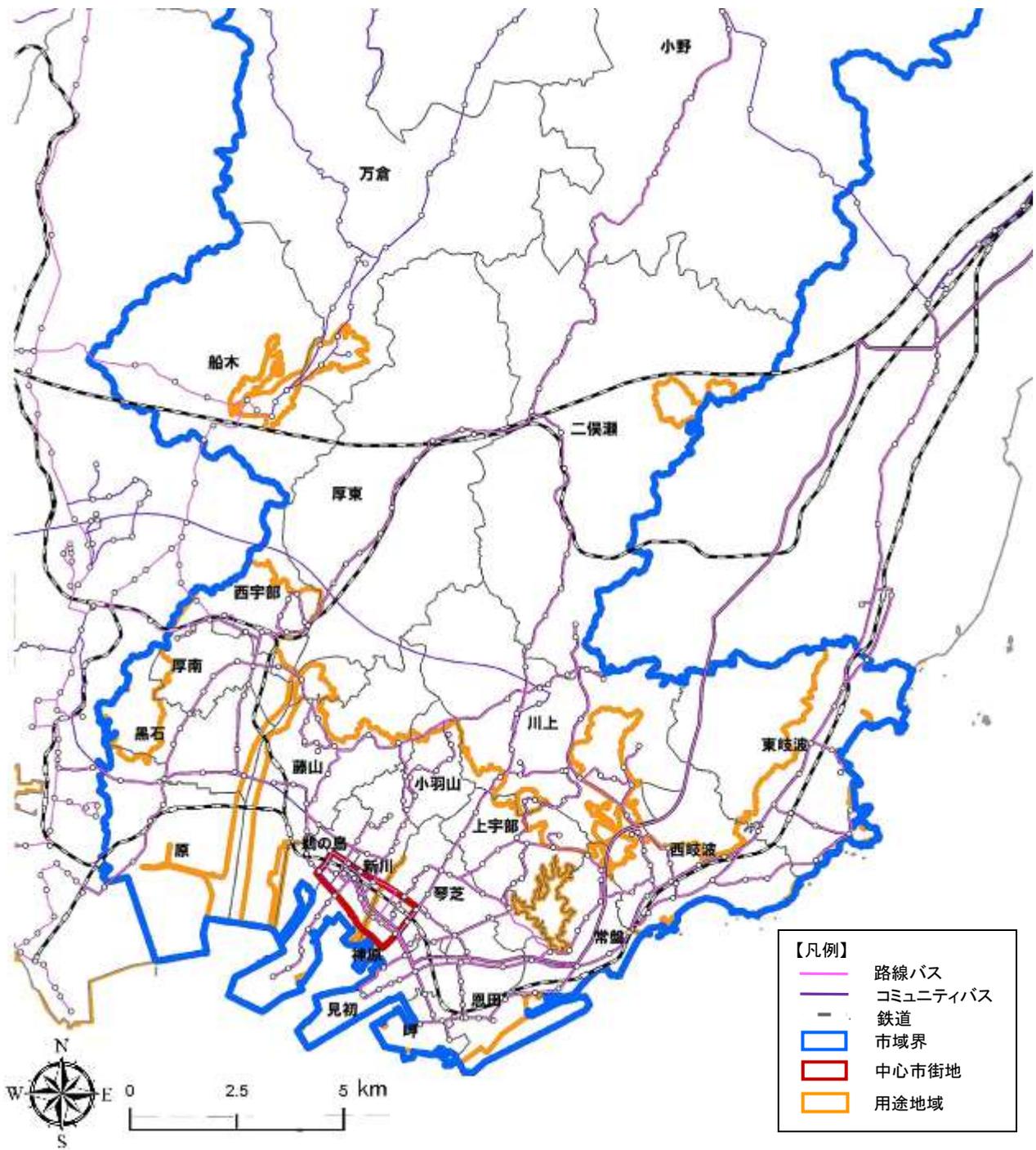
「宇部市統計書」によると、自動車保有台数は、2000年の846百台から増加し続け、2012年には967百台となっている。一方、市営バス利用者数は2003年の395万人から減少し続け、2012年には272万人となっている。鉄道についても、2001年の283万人から年々利用者数が減少し、2012年には170万人となっている。

公共交通と比較すると利便性が高い自家用車を利用することにより、公共交通の利用者の減少が運行本数の減少につながる等、ますます公共交通が不便になる悪循環が懸念される。



出典：宇部市統計書
山口県統計年鑑

図 2-6 自動車保有台数と公共交通利用者数の推移



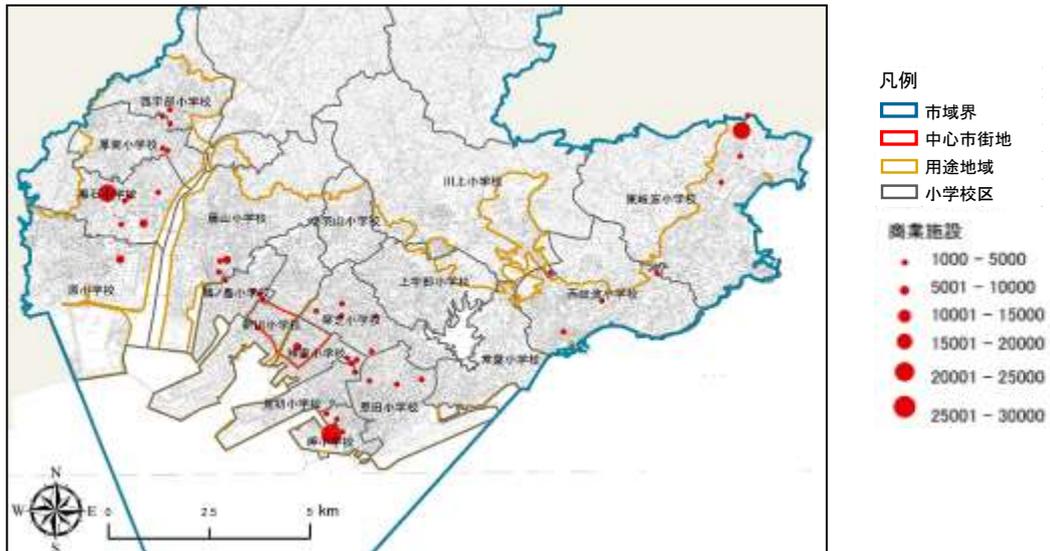
※路線バス、コミュニティバスは2012年時点の運行情報

図 2-7 現況の公共交通ネットワーク

5) 商業機能の郊外化が進み、ますます中心市街地が衰退する

- 中心市街地内にも大型商業施設(売り場面積が 5,000m² 以上)が立地しているものの、大型商業施設は中心市街地外への立地が目立つ状況にある
- ゆめタウン宇部、フジグラン宇部等の大型商業施設の開業以降、中心市街地での買い物客が減少している

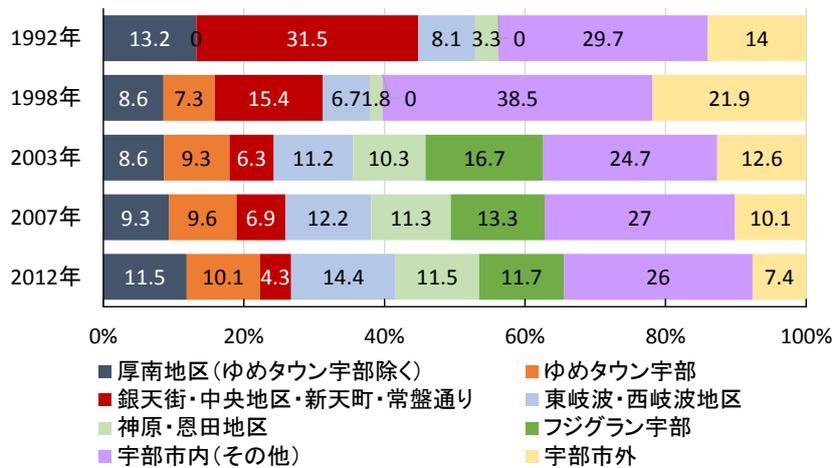
売り場面積 10,000 m²を超えるような大型商業施設は、全て中心市街地外に立地している。



出典: 全国大型小売店総覧(2014年版)

図 2-8 大型商業施設の立地状況

ゆめタウン宇部(1996年)及びフジグラン宇部(1999年)の開業に伴い、中心市街地の銀天街・中央地区・新天町・常盤通りの商店街を利用する人の割合が大幅に減少している。



出典: 山口県買物動向調査(2012年)

図 2-9 宇部市内における主な買い物先

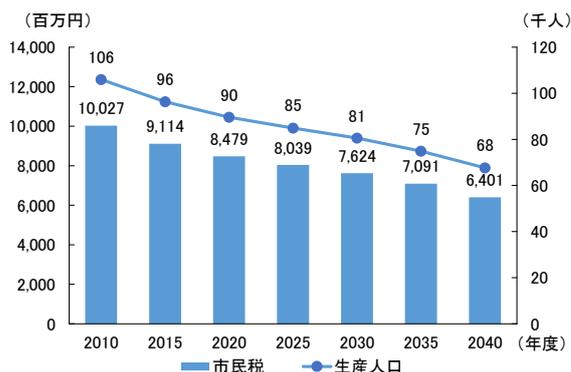
6) 財政状況の悪化に伴い、これまでどおりの公共サービスが提供できなくなる

(1) 税収

● このままでは、人口減少に伴う市民税の減少や、地価低迷に伴う固定資産税の減少等が進行し、市の収入源を確保することが困難となると予測される

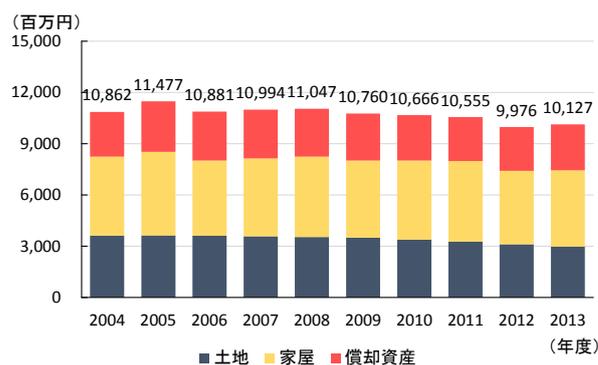
生産人口の将来推計値をもとに将来の市民税収入を推計すると、2040年度は6,401百万円となり、2010年度と比較して約36%減少する見込みとなっている。

固定資産税は、ここ数年減少傾向となっており、土地を中心とした固定資産税の減少が確認できる。



※宇部市資料、将来人口推計結果をもとに推計

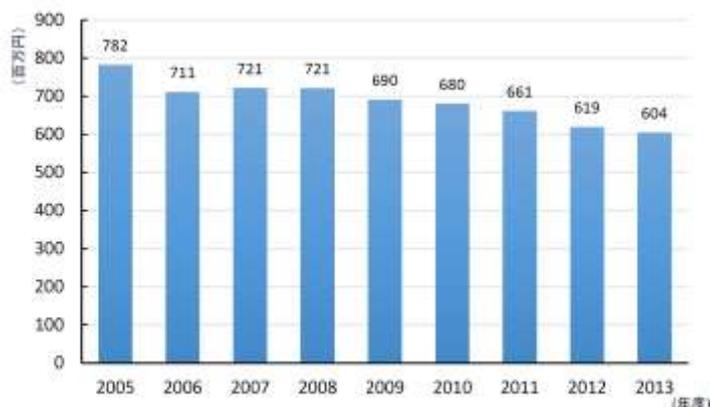
図 2-10 市民税の将来推移



出典：歳入歳出決算附属書(各年)

図 2-11 宇部市の固定資産税の推移

特に中心市街地における固定資産税の下落率が大きく、2013年度は、2005年度と比較して23%下落している。



出典：宇部市中心市街地関連基本データ

図 2-12 中心市街地の固定資産税の推移

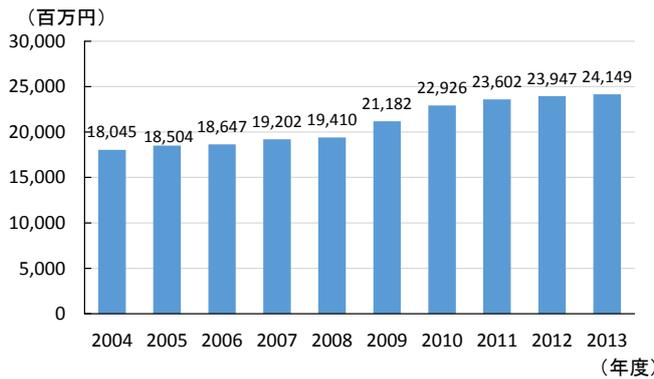
(2) 民生費、医療・保険会計

● 今後、高齢化に伴う財政支出や公共施設の維持補修費の増加により財政がひっ迫し、これまでのような公共サービスを提供することが困難となると予測される

2004 年度以降、本市の民生費は増加し続けている。

民生費には、社会福祉費、児童福祉費、生活保護費などがあり、今後の高齢化の進行などに伴い、これらの費用が増加する懸念がある。

また、本市の医療・保険の特別会計（国民健康保険事業、後期高齢者医療、介護保険事業）についても、決算規模（歳出）が増加傾向にある。



出典：決算の概要(各年)

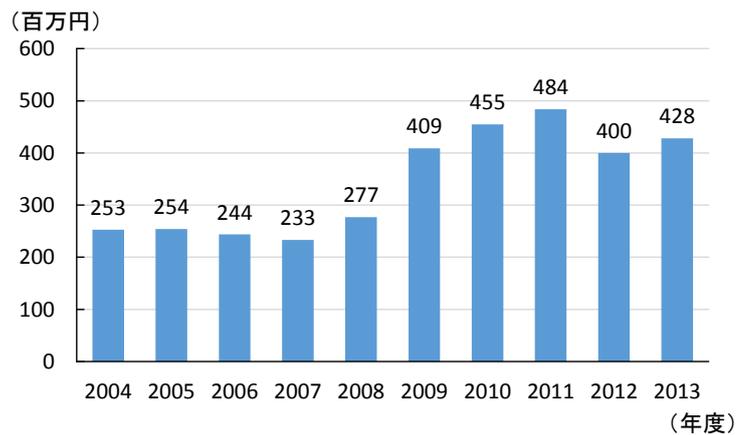
図 2-13 宇部市の民生費の推移



出典：決算の概要(各年)

図 2-14 宇部市の医療・保険会計の決算規模(歳出)推移

普通会計における公共施設等の維持補修費は、近年大きく増加してきており、2009 年度以降は年間 4 億円以上を必要としている。これからさらに進行する施設の老朽化に伴い、より多くの維持補修費が必要となることが懸念される。



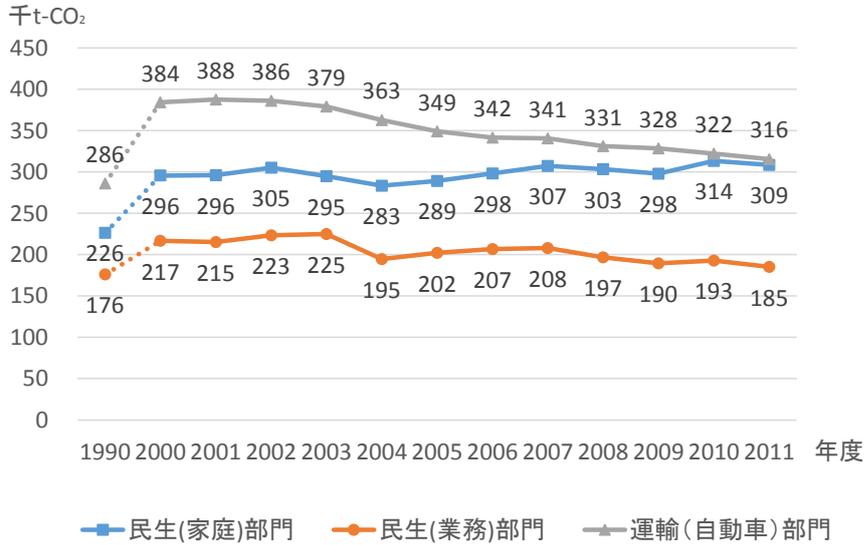
出典：宇部市公共施設マネジメント指針

図 2-15 普通会計における公共施設等の維持補修費の推移

7) 化石燃料由来のエネルギー消費量が削減できない

- 2000 年以降、都市活動に係るエネルギー消費量のうち、運輸(自動車)部門では二酸化炭素排出量(エネルギー消費量)は減少しているが、民生(家庭、業務)部門は横ばいとなっている

2000 年度以降、市全体では二酸化炭素排出量は減少傾向にある。都市活動に起因する二酸化炭素排出量として、運輸(自動車)部門は減少傾向にあるが、民生(家庭・業務)部門では横ばいの状況である。



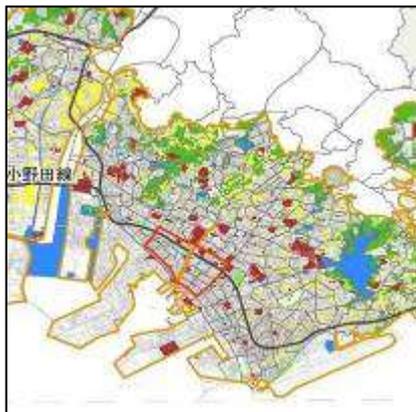
出典:「第二次宇部市環境基本計画」(2010年)

図 2-16 宇部市の二酸化炭素排出量の部門別推移

8) 中心市街地に宇部市の顔としての魅力がなくなる

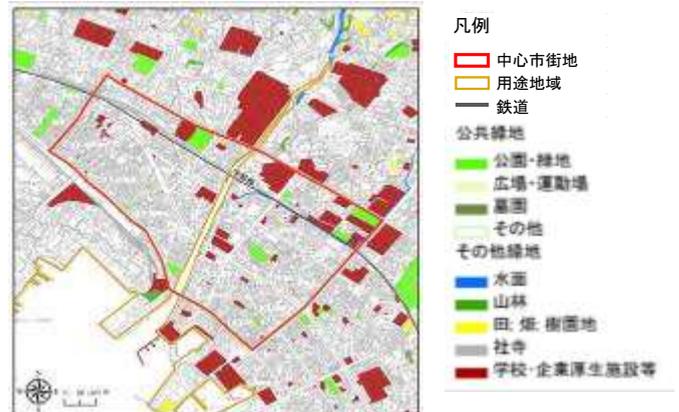
- 中心市街地は周辺部に比べ、緑や交流スペースが少ない

中心市街地内の緑地は、真締川公園、神原公園、渡辺翁記念公園などの他には少なく、特に中央町は緑地が不足しているなど、周辺部に比べ、中心市街地には緑地が少ない。



出典:「宇部市都市計画基礎調査」(2012 年)

図 2-17 現存緑地図(用途地域)



出典:「宇部市都市計画基礎調査」(2012 年)

図 2-18 現存緑地図(中心市街地)

2.2 宇部市がめざす「にぎわいエコまちづくり」

本市では、まちづくりにおいて、地球環境に優しい暮らしや少子高齢社会における暮らしなど、課題解決に向けた新しい視点を盛り込み、魅力的で利便性の高い、にぎわいのある持続可能なまちづくりを進めるために、「宇部市にぎわいエコまち計画」を策定する。

この計画では、都市拠点、地域拠点、地域コミュニティ核を結ぶ公共交通を軸とし、それぞれの拠点や地域コミュニティ核が機能を補完しあう「多極ネットワーク型コンパクトシティへの転換」、限りあるエネルギーを効率的に利用する「エネルギー利用のスマート化」、中心市街地の魅力を高める「市の顔としての中心市街地の魅力向上」をまちづくりの方向とし、住民と民間企業、大学、行政が一体となって、中心市街地の活性化と合わせた環境負荷の少ない「にぎわいエコまちづくり」をめざす。

<まちづくりの方向>

多極ネットワーク型コンパクトシティへの転換

- 1) 地域コミュニティ核として日常生活に必要なサービス機能は小学校区を基本に維持する
- 2) 拠点として利用頻度の高い場所等に広域的な都市機能を集積する
- 3) 地域コミュニティ核と拠点間を鉄道やバスなどの公共交通で結ぶ
- 4) 拠点や地域コミュニティ核の周辺、公共交通の軸沿線に居住を誘導する

エネルギー利用のスマート化

- 1) 地域のエネルギーを管理するスマートコミュニティ事業を展開する
- 2) 再生可能エネルギーの導入を推進する

市の顔としての中心市街地の魅力向上

- 1) 中心市街地のにぎわい創出を図る
- 2) 緑と花と彫刻による顔づくりを推進する

<メリット>

地域コミュニティの維持

拠点・核における生活利便性の維持・向上

サービス機能の維持

都市経営コスト増大を抑制

にぎわいの創出

不動産価値の上昇

環境負荷の低減

公共交通の維持

市民の健康維持

エネルギーの効率的な利用

再生可能エネルギーの確保

みどりの保全・創出

良好な景観創出

中心市街地の活性化

2.3 「にぎわいエコまち計画」の基本方針

まちづくりの方向に沿って、「にぎわいエコまち計画」では、将来像を「みんなでつくるにぎわいエコまち宇部」とし、下記の4つの取組について基本方針を掲げ、具体的な施策を民間投資を促しながら推進する。

将来像： みんなでつくる にぎわいエコまち宇部

取組1 都市機能の集約化

(基本方針) 多様な機能が集まった、歩いて暮らせるまちづくり

施策

- 拠点や地域コミュニティ核への医療・福祉・商業・教育などの都市機能の誘導や、既存の日常サービス機能の維持を図る
- 利便性の高い拠点や地域コミュニティ核、公共交通軸周辺へ居住を誘導する
- 安全で快適な都市空間を創出する

取組2 公共交通の利用促進

(基本方針) 公共交通など、便利でエコな移動ができるまちづくり

施策

- 拠点や地域コミュニティ核間の移動を支える公共交通ネットワークの確保を図る
- 公共交通の利便性の向上・利用促進により、自動車から環境負荷の少ない公共交通手段への転換を図る
- 自家用車等の次世代自動車導入などにより環境負荷の低減を図る

取組3 建築物の省エネ化、エネルギーの効率的利用

(基本方針) 地球にやさしく、賢くエネルギーを利用できるまちづくり

施策

- 建築物への省エネ性能の高い機器や設備の導入、省エネ性能の高い建築物への建替えなどにより建築物の低炭素化を図る
- 住宅、事業所における太陽光エネルギーの活用や、公共施設への再生可能エネルギーの導入を推進する
- 地域のエネルギーを総合的に管理し、エネルギーを創り、蓄え、賢く使うスマートコミュニティ事業の展開を図る

取組4 みどりの保全・創出

(基本方針) 緑・花・彫刻など、うるおいが感じられるまちづくり

施策

- ヒートアイランド現象の抑制や、市街地内のオープンスペースや公共施設等への緑化の推進、二酸化炭素吸収源としての緑地の保全を図る
- 市街地において、緑と花と彫刻による宇部市の顔づくりを推進する

3

宇部市がめざす将来の都市像

3.1 都市構造

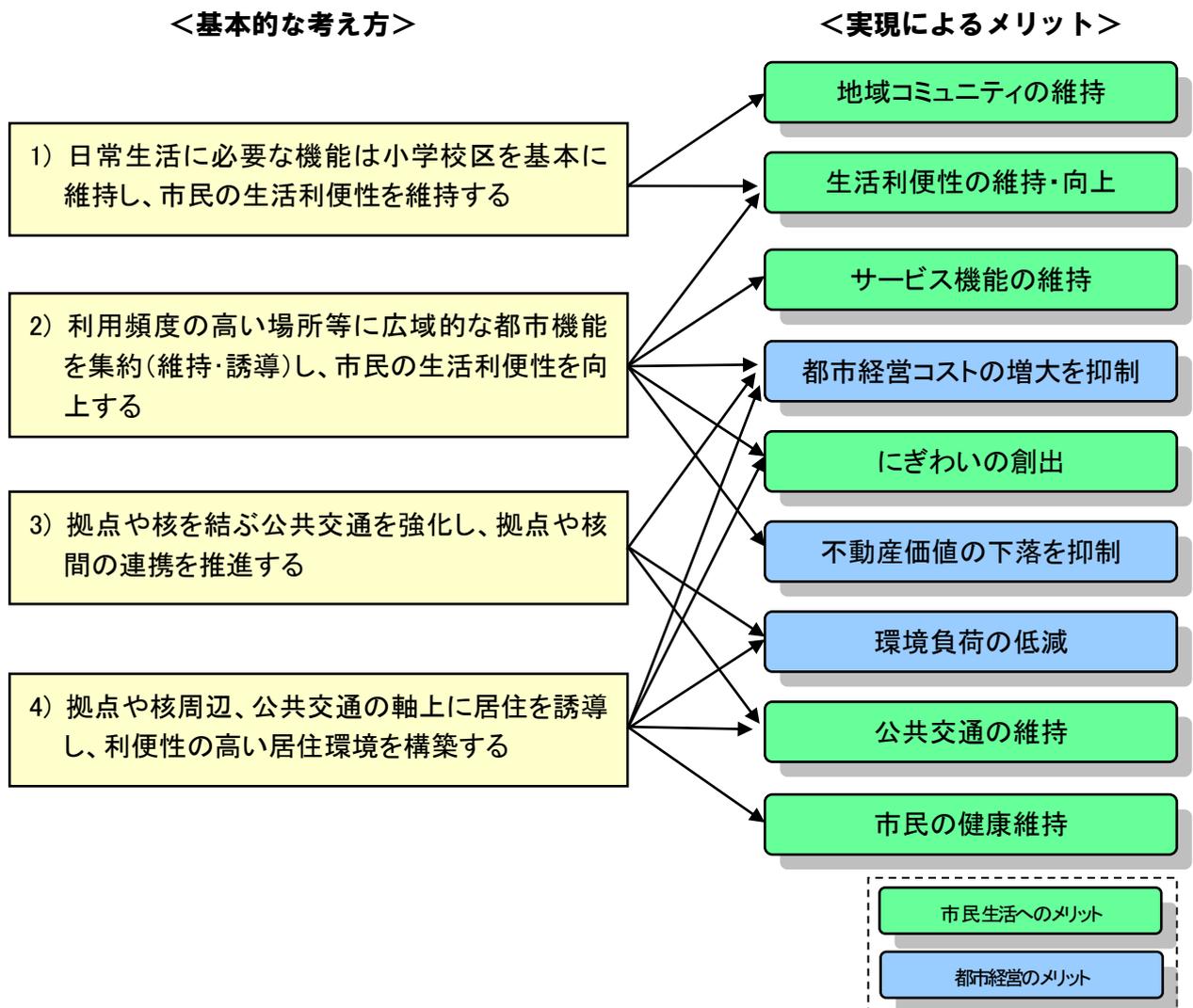
3.1.1 宇部市の将来の都市構造の基本的な考え方

「多様な機能が集まった、歩いて暮らせるまちづくり」を実現するため、以下の 4 つを都市構造の基本的な考え方として掲げる。

【基本的な考え方】

- 1) 日常生活に必要な機能は小学校区を基本に維持し、市民の生活利便性を維持する
- 2) 利用頻度の高い場所等に広域的な都市機能を集約し、市民の生活利便性を向上する
- 3) 拠点や核を結ぶ公共交通を強化し、拠点や核間の連携を推進する
- 4) 拠点や核周辺、公共交通の軸上に居住を誘導し、利便性の高い居住環境を構築する

以上の 4 つの基本的な考え方により、市民の日常生活の観点や行政の都市経営の双方においてメリットが生じる。基本的な考え方とメリットの関係性については、以下のように考えられる。



1) 日常生活に必要な機能は小学校区を基本に維持し、市民の生活利便性を維持する

《地域コミュニティ核の位置付け》

地域コミュニティ活動は小学校区を単位として行われており、それを支えるふれあいセンター（コミュニティ機能）が各校区に設置されている。

また、市民の日常生活においては、コミュニティ機能に加えて、診療所などの医療施設やデイサービスなどの福祉施設、あるいは食料品や日用品を購入できる店舗などの身近な機能が必要不可欠である。

しかしながら、北部地域の少子高齢化や、市街地の拡散により人口が低密度化した中心部は児童数が大きく減少していることから、小学校の適正配置に向けた検討も必要である。この動向も踏まえながら、小学校区を基本に日常生活に必要な身近な機能を可能な限り維持し、市民の日常生活の利便性を確保する。

【実現によるメリット】

- ✓ 人口が減少しても地域コミュニティの維持が可能になる
- ✓ 日常生活に必要な機能が身近に存在することで、生活の利便性が維持できる

2) 利用頻度の高い場所等に広域的な都市機能を集約（維持・誘導）し、市民の生活利便性を向上する

《都市拠点・地域拠点の位置付け》

広域的な利用が見込まれる都市機能については、大型商業機能や医療機能、文化機能等を総合的に利用できるよう、市民の利用が多い場所に集約する。本市においては、宇部新川駅や市役所が立地し、その周辺に複合的な機能を備え一定の基盤整備も行われた中心市街地や、市民の生活を支えている大型商業施設や医療機関の周辺、広域的な交通の結節点である JR 宇部駅等が都市機能を集約させる拠点にあたる。

特に中心市街地においては、近隣に山口宇部空港や山口大学（医学部・工学部）、全国的な企業が立地するなど、市域を越えて広域的な利用が見込まれる施設も多く立地している。また、これまでに緑と花と彫刻を活かしたまちづくりを展開してきたこと等も踏まえ、中心市街地を宇部市の顔として機能させることが必要である。

【実現によるメリット】

- ✓ 広域的な機能を総合的に利用でき、生活利便性が向上する
- ✓ 人口が減少しても、機能を集約することで、効率的なサービス機能の維持が可能になる
- ✓ 公共施設の集約に伴い、都市経営コストの増大を抑制できる
- ✓ 複合的な機能集積により、市内外からの集客力が高まり、にぎわいの創出が期待できる
- ✓ 人が集まることにより、民間企業投資等を誘発し不動産価値の下落を抑制できる

3) 拠点や核を結ぶ公共交通を強化し、拠点・核間の連携を推進する

《公共交通軸の位置付け》

市民生活を支える拠点や核の位置付けは行うが、それぞれの拠点や核にフルセットの都市機能を備えるのではなく、備えた機能を相互に利用しながら、市全体としての生活利便性を確保していく。日常生活に密接に関係する核や広域的利用に対応した拠点を公共交通で結び、核や拠点間の移動手段を確保することで、相互の連携を促し、市民がより多様な機能を利用しやすい環境を構築する。

【実現によるメリット】

- ✓ フルセットの都市機能誘導を抑制でき、都市経営コストの増大を抑制できる
- ✓ 自動車から公共交通に転換することで、環境負荷の低減が期待できる
- ✓ 維持すべき路線を明確にすることで、公共交通の維持を行いやすくなり、自動車を運転できない市民の移動手段の確保も容易になる

4) 拠点や核周辺、公共交通の軸上に居住を誘導し、利便性の高い居住環境を構築する

《居住を誘導する地域の位置付け》

核における日常生活に必要な身近な機能の維持や、拠点への総合的な都市機能集約と公共交通の強化により、拠点や核周辺及び公共交通軸上の生活の利便性の向上が期待できる。

拠点や核周辺あるいは公共交通軸上に居住機能を誘導し、市民が生活の利便性を最大限に活用できる、宇部市のライフスタイルを確立する。

【実現によるメリット】

- ✓ 人口密度低下を抑制し、都市経営コストの増大を抑制できる
- ✓ 利便性の高い居住環境により、市外への人口流出の抑制・市外からの新しい住民の流入が期待できる(にぎわいの創出)
- ✓ 市民等の日常生活に必要な移動距離が削減でき、仮に自動車を利用する場合においても環境負荷の低減が期待できる
- ✓ 一定の人口密度を保つことで、公共交通の維持が容易になる
- ✓ 歩いて都市機能や公共交通が利用できるため、市民の健康維持に繋がる

《参考》

《良好な自然景観を確保する地域》

郊外部については、比較的規模の大きい住宅ストックが多く、自然環境にも恵まれていることから、これらを重視する世帯の転入を支援するとともに、宅地跡を緑地や市民農園等に転用することで、良好な自然景観を確保していく。

【実現によるメリット】

- ✓ 郊外部については、自然環境に恵まれた居住環境により、市外への人口流出の抑制・市外からの新しい住民の流入が期待できる

3.1.2 宇部市がめざす多極ネットワーク型コンパクトシティ(イメージ)

都市拠点は、これまで蓄積してきた都市のポテンシャルを活かし、市内外からの来街者が利用できる高度で多機能な都市機能を集約させ、本市の顔としてふさわしい、にぎわいを再生していく。地域拠点は、複数の小学校区を含んだ地域の生活に必要な都市機能や、地域住民を対象とした特定の高度な都市機能を備えることで、生活利便性の向上を図る。地域コミュニティ核は、小学校区を基本に日常生活に必要なサービス機能や地域コミュニティを可能な限り維持していく。

この都市拠点、地域拠点、地域コミュニティ核間を鉄道やバスなどの公共交通で結び、それぞれの地域コミュニティ核や拠点ごとにコンパクトなまちづくり(多極ネットワーク型コンパクトシティ)を推進する。

また、地域コミュニティ核などで不足する日常生活に必要なサービスは、広域的利用に対応した拠点、他の地域コミュニティ核に公共交通でアクセスすることにより補完する。

長期的には、都市拠点、地域拠点、地域コミュニティ核周辺および公共交通の軸周辺に居住誘導を図っていくが、自然環境の良い郊外部や農村部への居住を制限するのではなく、ライフスタイルに応じて市民が居住する場所を選択できるようにする。



図 3-1 多極ネットワーク型コンパクトシティ(イメージ)

3.1.3 都市機能を集約(維持・誘導)する拠点・核

1) 都市計画マスタープランで位置付けた拠点・核の見直し

本市の将来都市構造(拠点・核)は、宇部市都市計画マスタープラン(2004年)において定められている。現在、この都市計画マスタープランの見直し中であり、コンパクトなまちづくりの必要性等を考慮して、拠点・核の再評価・再設定を実施する。

(1) 都市計画マスタープランにおける拠点見直しの必要性

現在の都市計画マスタープランにおいて示されている将来都市構造については、市町合併や郊外への大型商業施設の立地等、策定当初からの都市を取り巻く背景等の変化を踏まえた再評価が必要となっている。再評価に当たり、拠点・核の見直しの必要性は以下のとおりである。

<拠点・核の見直しの必要性>

- 都市拠点に次ぐ役割を担う「地域拠点」、「新都市」といった拠点の名称、イメージ、役割が異なっている
- 現状で、拠点・核として位置付けられている箇所と同程度、またはそれ以上の都市機能を有し、多くの市民が利用している場所であっても、拠点・核に位置付けられていない箇所がある
- 合併の経緯があり、北部総合支所がある楠地区がコミュニティ拠点として位置付けられているが、他の地域コミュニティ核との有意な差が見られない
- 大型商業施設の立地に伴い、拠点等の位置付けのない場所への市民の来訪頻度が増加している

INDEX	
	都市拠点
	地域拠点、新都市
	楠地域コミュニティ拠点
	地域コミュニティ核
	自然・歴史拠点
	住宅地ゾーン
	高層・業務地ゾーン
	産業・研究施設地ゾーン
	田園集落地ゾーン
	自然環境ゾーン
	市街地周辺緑地ゾーン
	広域連携軸
	都市幹線軸
	地域間連携軸
	環境ネットワーク軸 (河川)
	環境ネットワーク軸 (道路)
	交流結節点



図 3-2 現行の都市計画マスタープランにおける将来都市構造

2) 都市機能を集約(維持・誘導)する拠点・核

本市において市民の生活利便性を向上するため、広域的な市民の利用が見込まれ、利用頻度が高い市街地において、「拠点」として都市機能の集約を図ることが求められる。この拠点の設定においては、現在の都市機能の集積状況ならびに、広域的な公共交通の状況も踏まえながら、「都市拠点」と「地域拠点」の序列を設ける。

一方、本市における「核」は小学校区を基本に、日常生活に必要な身近な機能を可能な限り維持し、市民の日常生活の利便性を確保する場所として、「地域コミュニティ核」と位置付ける。

また、日常生活に密接に関係する地域コミュニティ核や広域的利用に対応した拠点間の移動手段を確保することで機能を互いに補完し、相互の連携を促す「公共交通軸」の確保・強化を行う。

表 3-1 各拠点及び核の市民生活における利用のイメージ

名称		市民生活における利用のイメージ
拠点	都市拠点	<p>市民に対して多様なサービス(行政、商業、医療、福祉、子育て支援、文化施設)を提供し、市外に対しても市の顔として市の魅力を伝える拠点。 他の地域拠点や地域コミュニティ核からのアクセスが可能な、交通結節点がある。県外への玄関口となる山口宇部空港へのアクセス性が高い。</p> <p>●利用範囲:宇部市(全域)の住民、来街者 ●あらゆる拠点・核から公共交通によるアクセスが可能</p>
	地域拠点	<p>都市拠点と互いに補完しながら、市民に対して多様なサービス(商業、医療、福祉)を提供する地域。 近隣の地域コミュニティ核よりも集客性のある機能を有する。</p> <p>●利用範囲:複数の小学校区を包含した地域 ●近接する核から公共交通によるアクセスが可能 ●都市拠点もしくは他の地域拠点への公共交通によるアクセス性が高い</p>
核	地域コミュニティ核	<p>小学校区を基本に、日常生活において必要とされる身近なサービス(行政、医療、福祉)を提供するとともに、コミュニティ活動の中心となる場となる地域。 都市拠点や地域拠点とのアクセスが可能で、近隣の核の補完的な役割も担う。</p> <p>●利用範囲:当該小学校区・近接小学校区の住民 ●都市拠点や地域拠点へ公共交通によるアクセスが可能</p>

(1) 拠点の評価の流れ

本市における「拠点」の評価にあたり、現在の都市計画マスタープランで位置付けられた拠点や現在の都市機能の集積状況から“拠点候補地”を抽出し、客観的なデータによる評価を行い、拠点の位置付けを行う。なお、より生活に身近な地域コミュニティ核については、別途都市計画マスタープランの中で全市を対象として検討を行う。

<拠点の評価の手順>

- ・現行の都市計画マスタープランにおける拠点や地域コミュニティ核を含め、拠点となる候補箇所を抽出する
- ・抽出した候補箇所に対して、人口密度や各種施設の立地等の都市機能の集積状況、公共交通によるアクセス性の観点から客観評価を行う
- ・以上の評価を通して、都市拠点、地域拠点の位置付けを行う

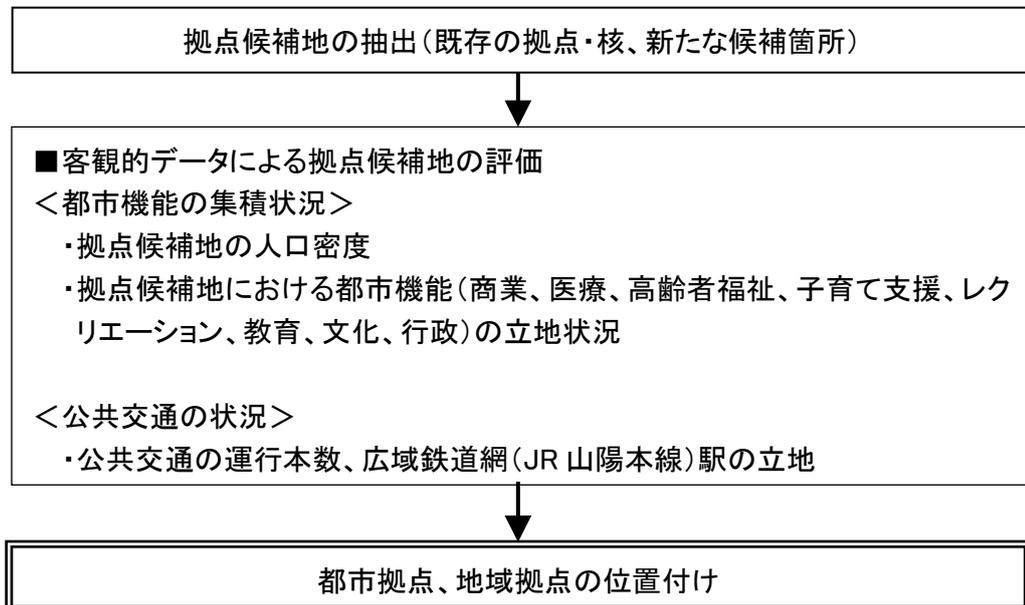


図 3-3 拠点・核の流れ

(2) 拠点候補地の選定

にぎわいエコまち計画の計画区域内で、現行の都市計画マスタープランで拠点や核として位置付けられている地区や、多くの市民が利用するとともに市外からの利用も多いと想定される大型商業施設が立地する地区を、拠点候補地として選定した。選定した拠点候補地は下表に示すとおりである。

表 3-2 抽出した拠点候補地

拠点候補地		候補地選定理由	
		現行都市計画 マスタープランでの 位置付け	今回新たに候補地と して追加するための 視点
地域 中央部	中心市街地周辺	都市拠点	山口大学 医学部附属病院
	岬 (フジグラン宇部、岬ふれあいセンター周辺)	—	大型商業施設
西部 地域	宇部駅周辺(西宇部ふれあいセンター)	地域拠点	—
	原(市民センター周辺)	地域コミュニティ核	—
	黒石 (ゆめタウン宇部、黒石ふれあいセンター周辺)	—	大型商業施設
東部 地域	宇部新都市	新都市	—
	東岐波(市民センター周辺)	地域コミュニティ核	—
	西岐波(市民センター周辺)	地域コミュニティ核	—
	ハイパーモールメルクス宇部周辺	—	大型商業施設
地域 北部	北部総合支所周辺	楠地域コミュニティ 拠点	—

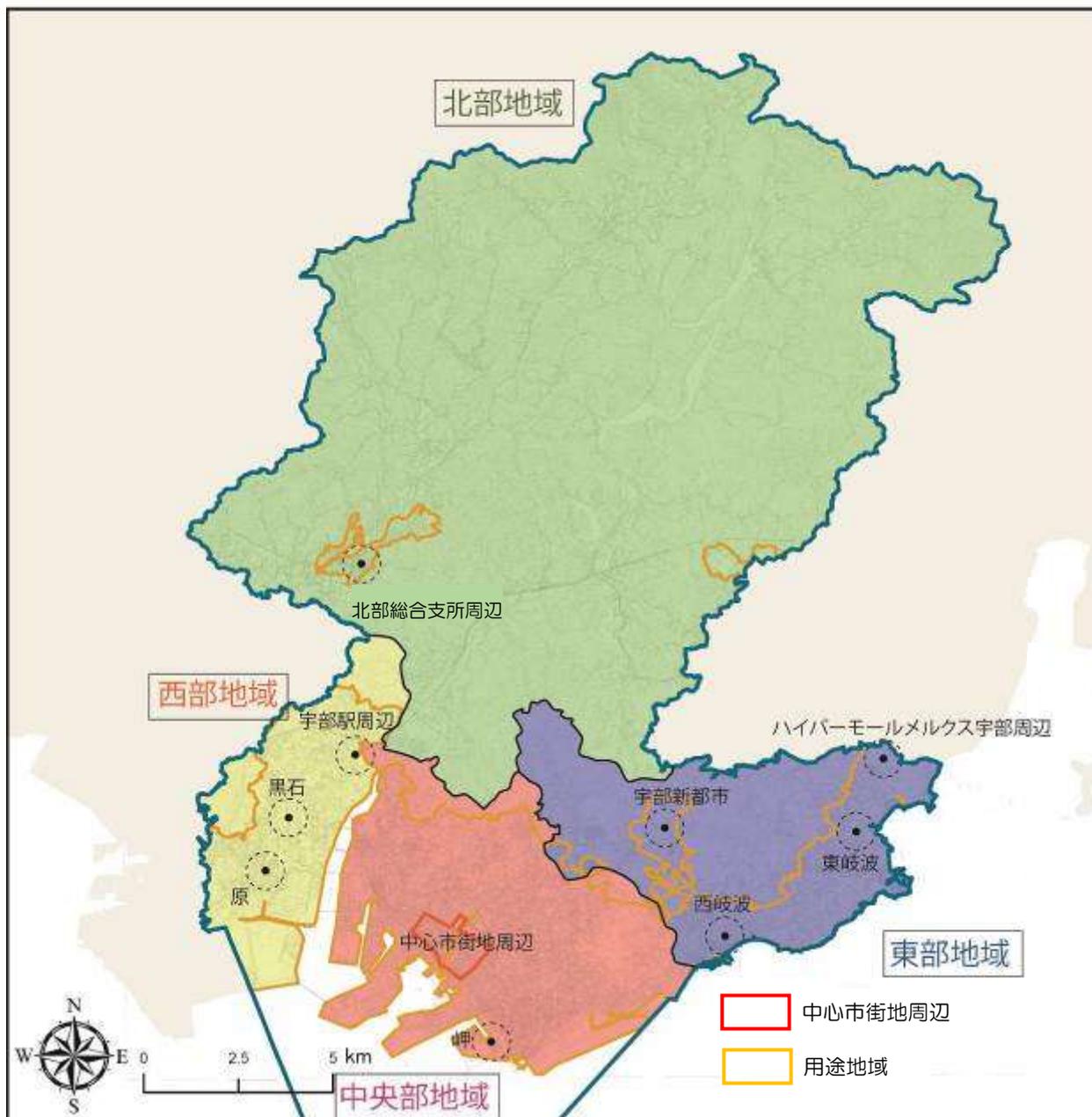


図 3-4 拠点候補地の位置図

(3) 拠点の評価指標

先に示した拠点候補地について、各拠点の市民生活における利用イメージを実現するために必要となる都市機能について以下に示す評価指標を設定し、評価を実施した。

なお、都市機能集積等の評価を行う範囲については、“歩いて暮らせるまちづくり”の実現に向けた拠点評価であることを踏まえ、徒歩圏内の半径 800m^{*1} 程度の範囲内^{*2}とした。

※1 「都市構造の評価に関するハンドブック(平成 26 年 8 月国土交通省都市局都市計画課)」より

※2 中心市街地のみ、拠点候補範囲を円ではなく中心市街地と山口大学医学部附属病院の範囲とする。

表 3-3 拠点イメージと評価基準

名称	都市機能の集積状況									公共交通の状況
	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
	人口密度	商業施設	医療施設	高齢者福祉施設	子育て支援施設	レクリエーション施設	教育施設	文化施設	行政機関	ネットワーク 公共交通
都市拠点 ⇒市民に対して多様なサービス(行政、商業、医療、福祉、子育て支援、文化施設)を提供し、市外に対しても市の顔として市の魅力を伝える拠点。 他の地域拠点や地域コミュニティ核からのアクセスが可能な、交通結節点がある。県外への玄関口となる山口宇部空港へのアクセス性が高い。	◎	○	○	○	○	いずれかが○	○	◎	○	
地域拠点 ⇒都市拠点と互いに補完しながら、市民に対して多様なサービス(商業、医療、福祉)を提供する地域。 近隣の地域コミュニティ核よりも集客性のある機能を有する。	○	○	○	○	○	いずれかが○	○	○	○	

(4) 拠点の評価に用いる基準

① 都市機能の集積状況

a) 人口密度

<input type="radio"/>	人口密度が 40 人/ha を超える地域を含む
<input type="radio"/>	人口密度が <u>23.7 人/ha(用途地域平均)</u> を超える地域を含む

b) 商業施設

<input type="radio"/>	生鮮食品の販売を含む売り場面積 1,000 m ² 以上の商業施設(スーパー、ショッピングモール等)があり、かつ小売業の年間販売額が 12 億円 [*] を超える地域を含む
-----------------------	--

^{*}計画区域に含まれる 500m×500m の区域について、年間販売額が市平均以上(12 億円)を超える地域を拠点として選定する(商業統計)。

c) 医療施設

<input type="radio"/>	病床数 100 床以上の施設がある
-----------------------	-------------------

d) 高齢者福祉施設

<input type="radio"/>	介護保険施設又は、特定施設入居者生活介護施設がある
-----------------------	---------------------------

e) 子育て支援施設

<input type="radio"/>	保育園又は、幼稚園(認定こども園、認可外保育所含む)、産科のある病院、病児保育施設がある
-----------------------	--

f) レクリエーション施設

<input type="radio"/>	レクリエーション施設 [*] がある
-----------------------	-----------------------------

^{*}レクリエーション施設とは、以下に示す市の体育施設を対象とした。

依田翁記念体育館、西部体育館、武道館、楠若者センター、東岐波体育広場、東部体育広場、厚南体育広場、黒石体育広場、楠体育広場、楠西山運動広場、楠テニスコート、恩田運動公園野球場、恩田運動公園水泳プール、恩田運動公園陸上競技場、恩田運動公園補助競技場、中央公園テニスコート、中央公園弓道場、中央公園アーチェリー場、常盤公園多目的広場、常盤公園サッカー場、サンライフ宇部、パルセンター宇部

g) 教育施設

<input type="radio"/>	教育施設(小学校、中学校、高等学校、大学等)がある
-----------------------	---------------------------

h) 文化施設

<input type="radio"/>	文化施設 [*] がある
-----------------------	-----------------------

^{*}文化施設とは、以下に示す市の教育施設・文化施設を対象とした。

渡辺翁記念会館、文化会館、図書館、勤労青少年会館、総合福祉会館、男女共同参画センター・フォーユー、シルバーふれあいセンター、楠総合センター、石炭記念館、ときわミュージアム、ときわ湖水ホール、アクトビレッジおの、楠こもれびの郷、旧宇部銀行館、まちなか環境学習館、学びの森くすのき

i) 行政機関

<input checked="" type="radio"/>	市役所本庁舎がある
<input type="radio"/>	行政機関がある

② 公共交通の状況

j) 公共交通ネットワーク

<input type="radio"/>	鉄道駅又は、現状で路線バスの本数がピーク時 3 本/時間以上ある
-----------------------	----------------------------------

(5) 拠点候補地の評価結果

これまでに示した評価指標等により、拠点候補地の評価を実施した。評価結果については、下表のとおりである。

表 3-4 客観的データによる拠点評価

名称		評価指標										客観的評価結果
		都市機能の集積状況									公共交通の状況	
		a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	
		人口密度	商業施設	医療施設	高齢者福祉施設	子育て支援施設	レクリエーション施設	教育施設	文化施設	行政機関	公共交通ネットワーク	
中央部地域	中心市街地周辺	◎	○	○	○	○	—	○	○	◎	○	都市拠点に相当
	岬 (フジグラン宇部 周辺)	◎	○	○	○	○	○	○	—	○	○	地域拠点に相当
西部地域	宇部駅周辺	◎	○	○	○	○	—	○	—	○	○	地域拠点に相当
	原 (市民センター 周辺)	◎	— ※1	—	—	○	—	○	—	○	○	(拠点到相当しない) 都市機能が不足
	黒石 (ゆめタウン宇部 周辺)	○	○	○	○	○	—	○	—	○	○	地域拠点に相当
東部地域	宇部新都市	○	—	—	○	○	—	○	—	—	○	(拠点到相当しない) 都市機能が不足
	東岐波 (市民センター 周辺)	○	— ※2	○	—	○	○	○	—	○	○	(拠点到相当しない) 都市機能が不足
	西岐波 (市民センター 周辺)	○	○	○	○	○	—	○	—	○	○	地域拠点に相当
	ハイパーモール メルクス宇部周辺	○	○	—	○	○	—	—	—	—	○	(拠点到相当しない) 都市機能が不足
地北 地域部	北部総合支所周辺	○	—	—	—	○	○	○	○	○	○	(拠点到相当しない) 都市機能が不足

※1:ホームセンターのため除外 ※2:ドラッグストアのため除外

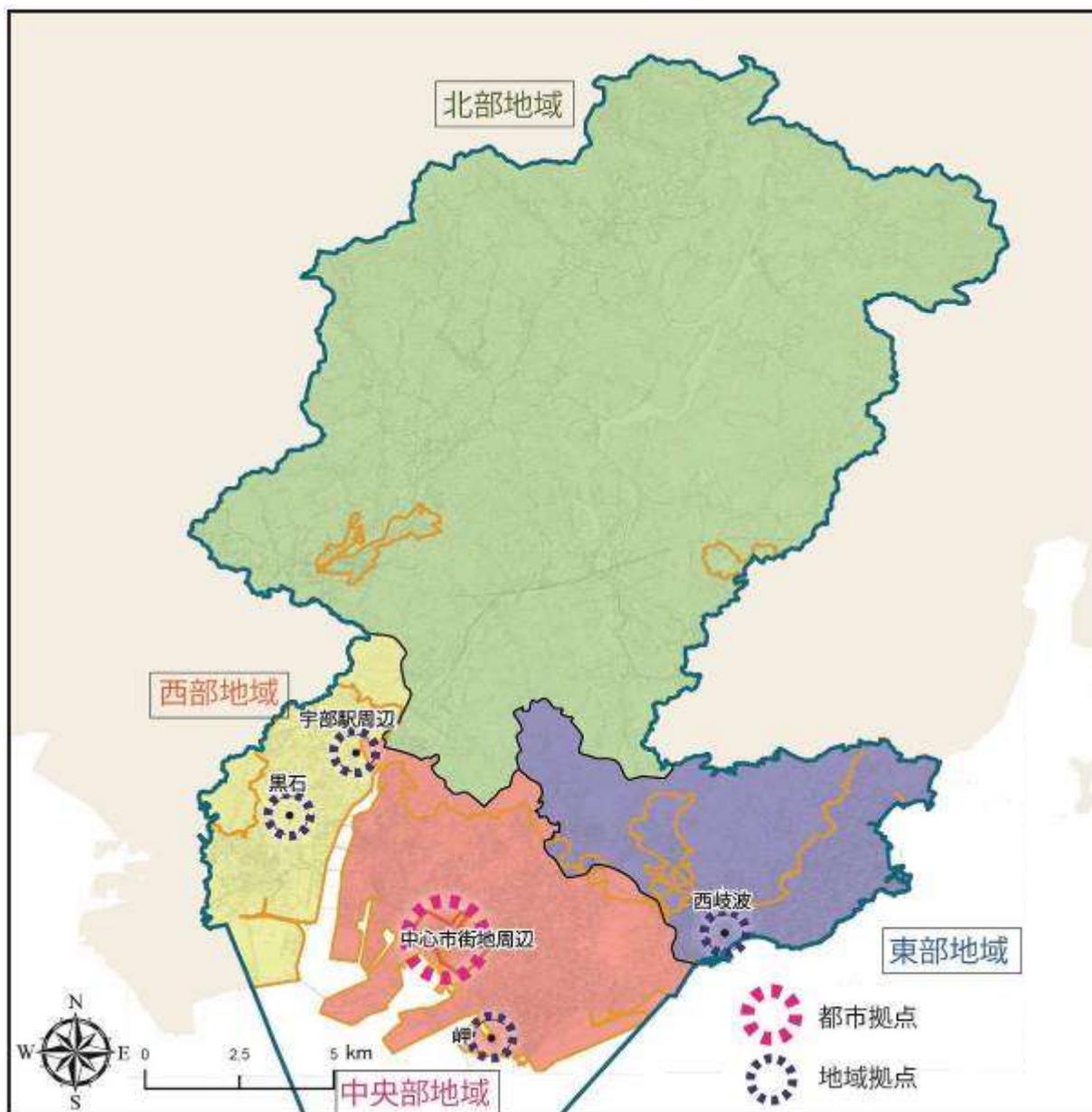
(6) 候補地の評価結果を受けた拠点の設定

先の評価結果に対し、本市の都市政策的な戦略を反映し、将来都市構造上の拠点の位置付けを行った。

表 3-5 拠点イメージと評価基準

名称		客観的評価結果	都市政策的な戦略 (政策的判断)	都市構造上の 位置付け
中央部地域	中心市街地周辺	都市拠点に相当	✓ 客観的評価結果に従い、都市拠点として位置付ける	都市拠点
	岬 (フジグラン宇部 周辺)	地域拠点に相当	✓ 客観的評価結果に従い、地域拠点として位置付ける	地域拠点
西部地域	宇部駅周辺	地域拠点に相当	✓ 客観的評価結果に従い、地域拠点として位置付ける	地域拠点
	原 (市民センター 周辺)	(拠点に相当しない) 都市機能が不足	✓ 機能の不足や黒石地区との 近接性を踏まえ、拠点としての 位置付けは行わない	なし※
	黒石 (ゆめタウン宇部 周辺)	地域拠点に相当	✓ 客観的評価結果に従い、地域 拠点として位置付ける	地域拠点
東部地域	宇部新都市	(拠点に相当しない) 都市機能が不足	✓ 主に住居系の土地利用が行わ れており、都市拠点や他の地 域拠点との連携を前提とし、 拠点としての位置付けは行わ ない	なし※
	東岐波 (市民センター 周辺)	(拠点に相当しない) 都市機能が不足	✓ 都市機能が不足しており、西 岐波地区等との連携を前提と し、拠点としての位置付けは 行わない	なし※
	西岐波 (市民センター 周辺)	地域拠点に相当	✓ 客観的評価結果に従い、地域 拠点として位置付ける	地域拠点
	ハイパーモール メルクス宇部周辺	(拠点に相当しない) 都市機能が不足	✓ 商業を除くその他の機能集積 が乏しく、拠点としての位置 付けは行わない	なし※
北部地域	北部総合支所 周辺	(拠点に相当しない) 都市機能が不足	✓ 市域北部は人口減少がより顕 著なものと予測され、採算性等 の観点から地域拠点要件に準 ずるサービスの提供は非効率 的であると考えられるため、 拠点としての位置付けは行わ ない	なし※

※拠点とは位置付けないものの、核としての位置付けや機能は期待される。地域コミュニティ核については、都市計画マスタープランで全市的な視点から検討する予定である。



※地域コミュニティ核については、都市計画マスタープランで全市的な視点から検討する予定である。

図 3-5 拠点の位置図

3.2 公共交通の軸

「公共交通など、便利でエコな移動ができるまちづくり」を実現するため、地域住民の移動手段としての公共交通ネットワークを形成する基礎となる公共交通の軸を設定する。

地域コミュニティ核などで不足する日常生活に必要なサービスは、公共交通を利用し、広域の利用に対応した都市拠点、地域拠点を補完する。このため、都市拠点、地域拠点、地域コミュニティ核間を鉄道（JR）やバスなどの公共交通で結び、利便性が高く快適な移動環境を構築することでネットワークの強化を通して、地域間の交流促進、市民生活の利便性向上、地域の活性化等に寄与すると考えられる。

そこで、拠点、核をつなぎ、将来的に一定の運行本数（ピーク時 1 時間片道 3 本程度）が確保されるバス交通ネットワーク及び鉄道（JR）を、「公共交通軸」と位置付ける。

市内でも比較的本数が多いバスの東西軸を「主要幹線軸」とし、地域コミュニティ核と主要幹線をつなぐ軸を「地域内幹線軸」とする。その他は地域内支線とする。また鉄道（JR 宇部線、JR 小野田線）を JR 軸とする。交通分野の基本的な考え方を以下に示す。

【基本的な考え方】

- 1) 拠点間移動を支える公共交通ネットワークを確保する
- 2) 公共交通の利便性を向上し、環境負荷の少ない公共交通手段への転換を促進する
- 3) 公共交通で対応しきれない交通について、自転車や次世代自動車等への転換を促進する

表 3-6 市民生活における公共交通軸の利用イメージ

名称		市民生活における利用イメージ
鉄道	JR 軸	・新山口駅方面や小野田駅方面等、市外への移動、都市拠点や地域拠点間の比較的広域の移動
	主要幹線軸	
バス	地域内幹線軸	・主に都市拠点や地域拠点から、地域コミュニティ核への広域移動の際の乗換え
	地域内支線	・主に地域コミュニティ核間や、地域コミュニティ核から郊外への移動の際の乗換え

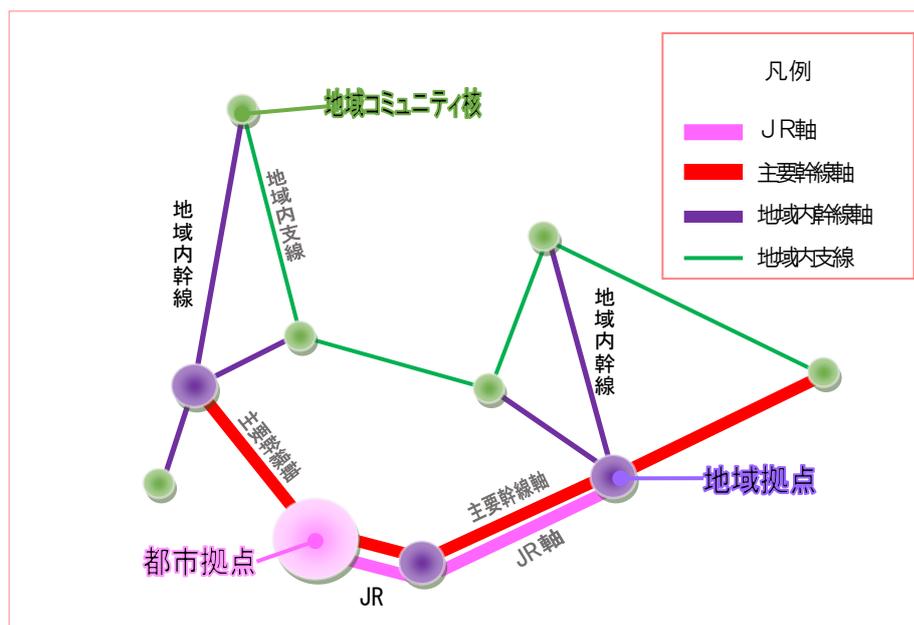
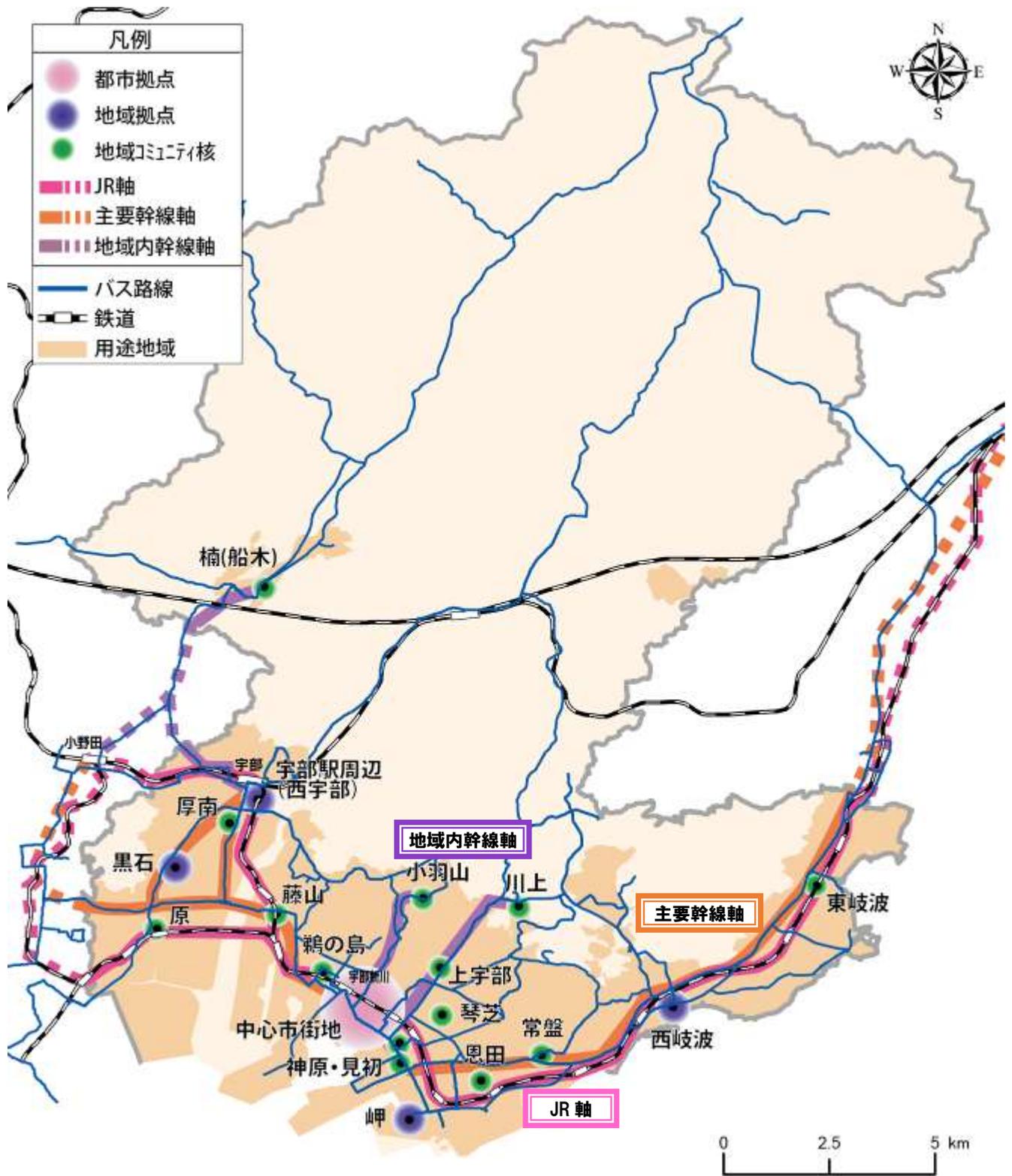


図 3-6 拠点・核と公共交通軸のイメージ



※地域コミュニティ核については、都市計画マスタープランで全市的な視点で検討する予定である。

図 3-7 都市拠点、地域拠点、地域コミュニティ核候補地と公共交通軸(案)

3.3 地域エネルギーを生かした都市のスマート化

「地球にやさしく、賢くエネルギーを利用できるまちづくり」を実現させるため、以下の3つをエネルギー利用のスマート化の基本的な考え方として掲げる。

【基本的な考え方】

- 1) 建築物への省エネ性能の高い機器・設備等の導入を促進する
- 2) 公共施設や市街地の住宅、事業所における再生可能エネルギーの導入を促進する
- 3) 地区単位での電力などの有効利用や、再生可能エネルギーなどを組み合わせた社会システム(スマートコミュニティ)を構築する

以上の3つの基本的な考え方による施策の推進により、本市の都市活動に関するエネルギー消費量(民生(家庭・業務)部門)を削減する。また、都市機能の集約化との連動により、高度利用化された地域のエネルギーマネジメント等による効率化や、自動車の走行距離の削減など、民生部門に加えて運輸(自動車)部門におけるエネルギー消費の抑制効果が期待でき、都市のスマート化が図れる。

特に中心市街地については、2014年3月に策定した「宇部市スマートコミュニティ構想」と連携を図り、必要に応じて事業化可能性調査を行いながら、スマートコミュニティ事業を展開していく。



出典: 経済産業省ホームページ

図 3-8 スマートコミュニティイメージ



出典: 宇部市スマートコミュニティ構想(2014年)

図 3-9 中心市街地のスマートコミュニティ導入イメージ

3.4 緑と花と彫刻のまちづくり

「緑・花・彫刻など、うるおいが感じられるまちづくり」を実現させるため、以下の4つを「みどりの保全・創出」の基本的な考え方として掲げる。

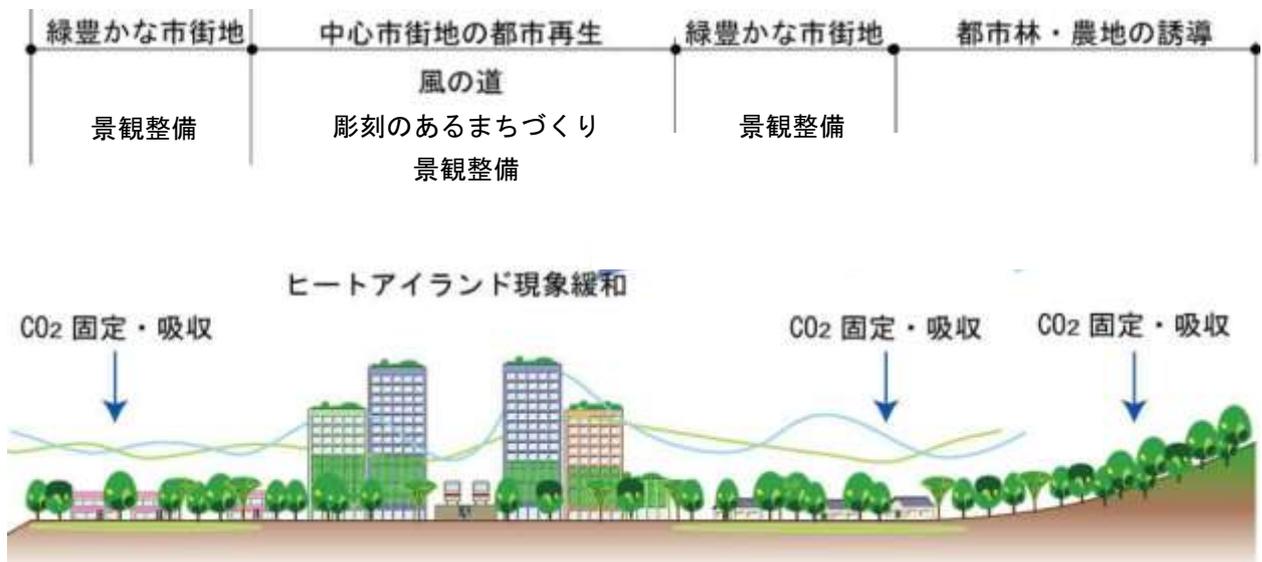
【基本的な考え方】

- 1) 二酸化炭素吸収源として里山を創出・保全する
- 2) 身近な暮らしやまちなかに豊かな水と緑の潤いがあふれたまちをめざす
- 3) 水の軸(河川)を海や緑地等の冷熱源から風を導く「風の道」としての活用や、オアシス空間として環境・景観整備を行う
- 4) 花の回廊づくりの推進と彫刻のあるまちづくりを推進し、宇部市の顔づくりを行う

以上の4つの基本的な考え方による施策の推進により、都市の緑地の保全・創出及び景観整備を行う。

中心市街地については、「宇部市緑化事業計画」と連携した街路樹整備や公共施設等の緑化を推進するとともに、真締川とシンボルロードを水の軸、緑の軸として位置付け、風の道として活用し、ヒートアイランド現象を抑制する。

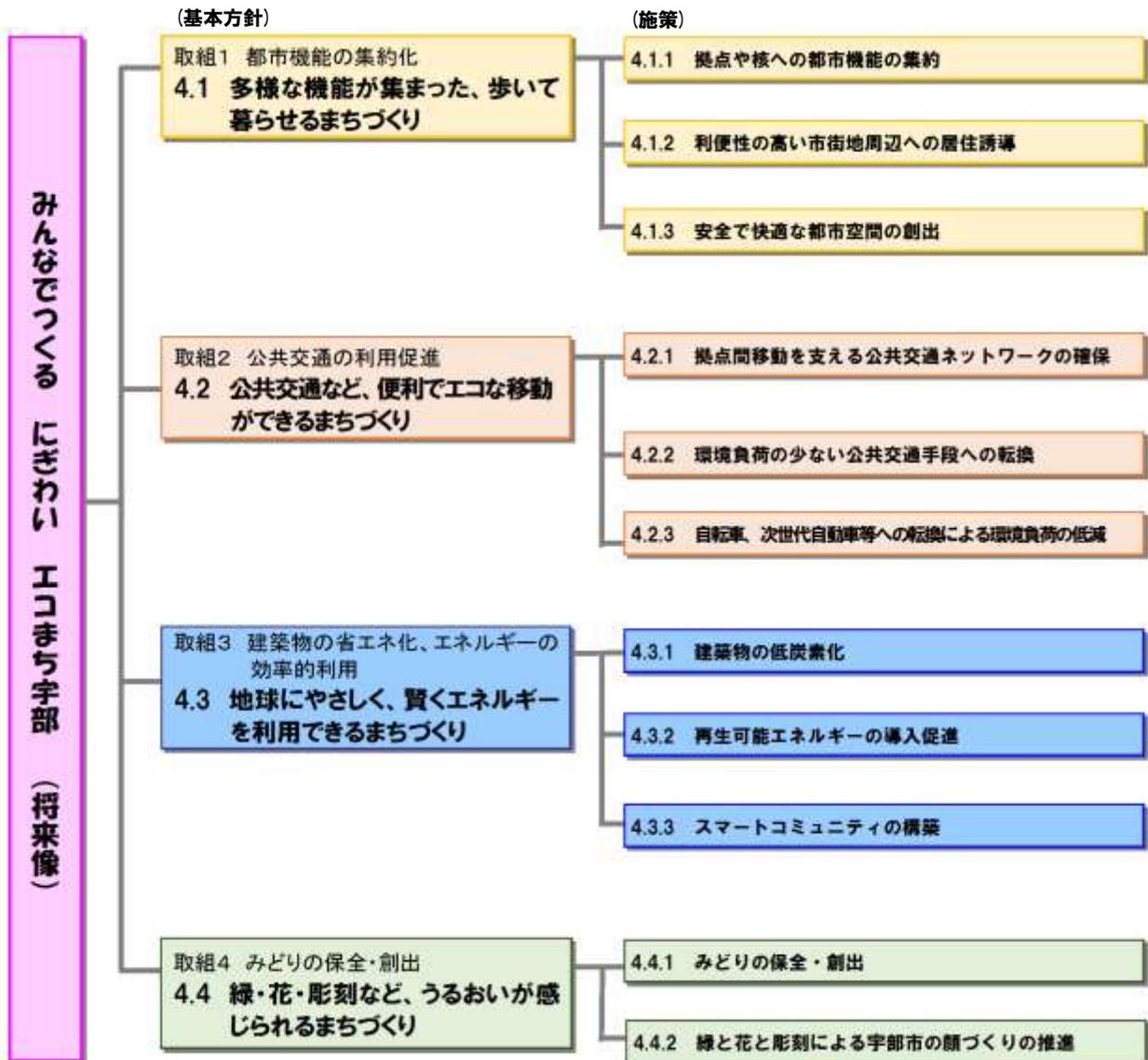
郊外部では、山林を保全し、森林の公益的機能や二酸化炭素吸収源としての機能を確保するとともに、都市機能を集約化する際に生じる施設跡地の緑地転換などを推進し、良好な自然景観を維持する。



出典: 低炭素まちづくり実践ハンドブック(国土交通省資料を加工して作成)

図 3-10 みどりの役割と将来像イメージ

にぎわいエコまちの施策体系



4.1 「多様な機能が集まった、歩いて暮らせるまちづくり」

4.1.1 拠点や核への都市機能の集約

将来の人口推計結果によると、本市では今後市街地の低密度化が進むことが予測されており、地域コミュニティの維持、生活利便性の維持・向上の観点から、都市機能の集約化が求められている。

市民生活の利便性を維持向上することや持続的な都市経営を実現するため、都市拠点や地域拠点それぞれの役割に応じて、商業、医療、福祉等の市民生活を支える都市機能を維持するとともに、インセンティブを与えながら都市機能を誘導する。さらに、地域コミュニティ核においては既存の機能の維持を前提としながら、コンパクトなまちづくりの骨格を形成する。

1) 都市拠点

中心市街地については、本市の玄関口である宇部新川駅や市役所をはじめ複合的な都市機能が立地するとともに、周辺部には市域を超えた利用が見込まれる山口大学医学部附属病院が立地している。そのため、全市民の生活を支えるとともに、市外からの来街者ももてなす多様な都市機能を維持・誘導し、本市の顔としてふさわしい、にぎわいを創出する。

- ① 中心拠点として広域的な求心力を高めるため、行政機関の更新、高い機能を有する医療、金融機関などの都市機能の維持・誘導を促進する。
- ② 市民の生活の質を高めるとともに、来街者が宇部の魅力に触れられる文化・芸術・交流・教育施設などの機能を維持・誘導する。
- ③ 少子高齢化に対応した医療・福祉施設や、子育て世代に必要な子育て支援機能の立地を維持・誘導する。
- ④ 商店街や大規模小売店舗と連携し、中心市街地全体をひとつのマルシェとして機能させるイベントを開催する等、既存の商業ストックを活かしながら、中心市街地のにぎわいを創出する。
- ⑤ 山口宇部空港や国内有数の企業が立地するポテンシャルを活かした業務機能の立地を誘導する。
- ⑥ 中心拠点としての広域的な交通結節点の強化を図る。

2) 地域拠点

都市拠点や地域コミュニティ核との連携を前提に、各地域拠点が担う役割を踏まえた都市機能の維持・誘導を行う。地域（複数の小学校区）の生活に必要な都市機能を充足しつつも、全市民を対象とした特定の都市機能を備えることで、生活利便性の向上に繋げる。

- ① 拠点周辺地域の住民が利用する一定規模の商業施設の立地を維持・誘導する。
- ② 少子高齢化に対応した医療、福祉施設などの立地を維持・誘導する。
- ③ 地域の交流を促進するコミュニティや公共施設の立地を促進する。
- ④ 地域拠点としての交通結節点の強化を図る。

3) 地域コミュニティ核

本市では、急速な高齢化・人口減少が予想される地区も存在し、日常生活の最も身近な単位である地域コミュニティの存続が危惧される状況も予想される。これまでのコミュニティ活動の経緯も踏まえながら、小学校区を基本に日常生活に必要な生活支援機能や、コミュニティ活動の維持に向けた地域の交流機能の維持を行う。

- ① 地区住民が日常的に利用する商業施設（食料品・日用品）、身近な医療・福祉機能、子育て支援施設などの維持を行う。
- ② 地区のコミュニティ活動を行う中心的な場としての機能の維持を行う。

4.1.2 利便性の高い市街地周辺への居住誘導

本市では、住宅が広範囲に分布してきており、今後の人口減少によりさらに人口密度が低下し、日常生活に必要なサービスを維持できなくなるおそれがある。

市民の居住地選択の尊重を第一に、人口減少社会においても、身近な地域で日常生活に必要なサービスを容易に享受できるように、利便性の高い拠点や核、公共交通軸周辺等にインセンティブを与えながら、居住を緩やかに誘導し、利便性・快適性の高い市民生活を実現する。

1) 都市拠点及びその周辺

生活支援機能や業務機能との近接性を活かした宇部市版の利便性の高いライフスタイルを創出し、それを享受できる範囲とその周辺に居住機能の誘導を推進する。

2) 地域拠点及びその周辺

高い利便性の得られる商業施設や、鉄道駅、バス停から歩いて移動できる範囲とその周辺に中低層の居住機能の誘導を推進する。

3) 地域コミュニティ核及びその周辺

地域コミュニティ核及びその周辺の子供や高齢者が歩いて移動できる範囲とその周辺に居住機能の誘導を推進する。

4) 公共交通軸の周辺

複数の地域コミュニティ核や拠点を利用しやすい場所、自動車に依存しない生活ができる場所として、公共交通軸を担うバス路線のバス停や鉄道駅から子供や高齢者が歩いて移動できる範囲に居住機能の誘導を推進する。

5) 郊外部(用途地域内において、拠点や核・公共交通軸周辺以外の場所)

地域コミュニティ核や拠点周辺への居住誘導に伴い、郊外部において空き家が発生し、既存ストックの有効活用ができなくなる懸念がある。一方、拠点等と比べて大規模な住宅ストックが多く、恵まれた自然にも近いという別の評価軸を持ち合わせており、例えば、自動車を有する子育て世帯がこれらの住環境を望む場合も考えられる。よって、郊外部の住宅ストックを有効に活用しながら、人口減少下においても可能な限り人口の確保を行う。

また、空き家・空き地が放置され、良好な生活環境を維持できない場合においては、必要に応じて、空き家・空地から市民が利用できる緑地や市民農園などへの転用整備を支援する。

4.1.3 安全で快適な都市空間の創出

安心安全な歩行者や自転車走行空間、にぎわいと潤いを創出するイベント・交流空間などを拠点に整備し、市民及び来街者が歩きたくなるまちを実現する。

1) 魅力ある歩行者空間や自転車走行空間の創出

都市拠点や地域拠点を中心に、鉄道駅やバス停、主要施設等をつなぐ歩行者空間や自転車走行空間の確保、バリアフリー化やベンチ等の休憩スポットの設置などにより、市民及び来街者が快適に移動できる環境を整備する。

2) 交流広場機能の整備

① 都市拠点

にぎわいのある中心市街地とするためには、単に都市機能の集約だけでなく、人々との出会いなど、訪れるたびに新たな発見や楽しみが見つけれられる空間とすることが必要である。

現在の中心市街地には買い物の途中で気軽に休んだり、人が交流したりするスペースが少なく、にぎわいが生まれにくい。そのため、人の多く集まる場所等にまちなかイベント広場を整備し、市民のコミュニティ活動や、市民と来街者の交流イベントを継続的に開催するなど、市民や来街者が魅力を感じる交流の場を創出する。

② 地域拠点

地域拠点の中心となる鉄道駅や商業施設の周辺に交流広場などを整備し、地域交流の場を創出する。

4.1.4 都市機能の集約化における施策のロードマップ

都市機能の集約化に関する施策について、実施地域、実施主体、実施時期を整理したロードマップを以下に示す。

表 4-1 都市機能の集約化における施策のロードマップ

多様な機能が集まった、歩いて暮らせるまちづくり

	施策	実施地域	実施主体	短期(～2024年) (概ね10年)	中期(～2034年) (20年間)	長期(～2054年) (40年間)
4.1.1 拠点や核への都市機能の集約	1) 都市拠点への都市機能の集約	都市拠点	宇部市 民間事業者	→		
	2) 地域拠点への都市機能の集約	地域拠点	宇部市 民間事業者	→		
	3) 地域コミュニティ核への都市機能集約	地域コミュニティ核	宇部市 民間事業者	→		
4.1.2 利便性の高い市街地周辺への居住誘導	1) 都市拠点及びその周辺への居住誘導	都市拠点周辺	宇部市 民間事業者	→		
	2) 地域拠点及びその周辺への居住誘導	地域拠点周辺	宇部市 民間事業者	→		
	3) 地域コミュニティ核及びその周辺への居住誘導	地域コミュニティ核周辺	宇部市 民間事業者	→		
	4) 公共交通軸の周辺への居住誘導	都市拠点 公共交通軸周辺	宇部市 民間事業者	→		
	5) 郊外部(用途地域内において、拠点や核・公共交通軸周辺以外の場所)への対策	拠点・核周辺 以外	宇部市 民間事業者	→		
4.1.3 安全で快適な都市空間の創出	1) 魅力ある歩行者や自転車走行空間の創出	都市拠点 地域拠点	宇部市 民間事業者	→		
	2) ①都市拠点における交流広場機能の整備	都市拠点	宇部市 民間事業者	→		
	②地域拠点における交流広場機能の整備	地域拠点	宇部市 民間事業者	→		

※各施策の実現に向けては、行政、住民、民間企業が一体となって実施する必要があるため、現段階では概算事業費の算出は行っていない。

4.2 「公共交通など、便利でエコな移動ができるまちづくり」

4.2.1 拠点間移動を支える公共交通ネットワークの確保

地域の拠点や地域コミュニティ核をつなぐ、鉄道、バスによる公共交通軸（主要幹線、地域内幹線）を対象として、公共交通分野で取り組むべき施策を実施していく。

今後、人口減少等により公共交通利用者数の減少が懸念されるが、拠点間移動に応じた改善や、公共交通ネットワーク沿線に居住機能を誘導することで利用者数を確保し、都市拠点、地域拠点や地域コミュニティ核間の公共交通ネットワークの確保を図る。

1) 拠点間移動に応じた公共交通ネットワークの確保

自動車を持たなくても安心して生活できるよう、鉄道、路線バス等による公共交通ネットワークを確保する。1路線で地域内を網羅することは困難なため、バス交通の主要幹線と地域内幹線、地域内支線の乗り換えが可能な、乗り換え拠点整備によるネットワークの確保・強化を推進する。

2) 公共交通ネットワーク軸沿線への居住機能の誘導

鉄道及びバスの公共交通ネットワーク軸の沿線地域へ居住機能を誘導することにより、居住者が公共交通を利用しやすい環境をつくり、公共交通利用者の増加につなげ、ネットワークが維持されることが期待される。

4.2.2 環境負荷の少ない公共交通手段への転換

現況では自動車の利用率が高いが、鉄道やバス等の公共交通の利便性向上・利用促進により自動車から環境負荷の少ない公共交通手段への転換を図る必要がある。これにより、自動車交通減少による渋滞緩和や環境負荷の低減が期待される。

1) 公共交通の利便性向上対策の検討・実施

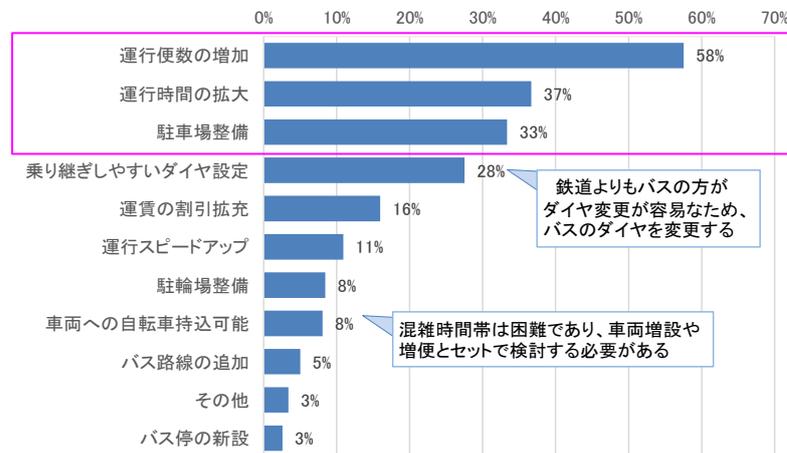
鉄道、バス等の公共交通の拠点間移動に合わせた改善や交通結節点の機能強化により、利便性の向上を図り、市民や来街者が利用しやすい公共交通を実現する。

① 鉄道の利便性向上施策の検討・実施の考え方

宇部市が2014年に実施した市民アンケート調査結果では、運行便数の増加、運行時間の拡大、駐車場整備といった施策へのニーズが高い結果となっている。

なお、「乗り継ぎしやすいダイヤ設定」については、鉄道に比べてバスの方がダイヤ変更が容易なため、バスのダイヤについて重点的に検討することとする。

この他、宇部新川駅や宇部駅については、交通結節点の機能強化を検討することとする。



出典：低炭素まちづくり計画に関する市民アンケート(2014年)

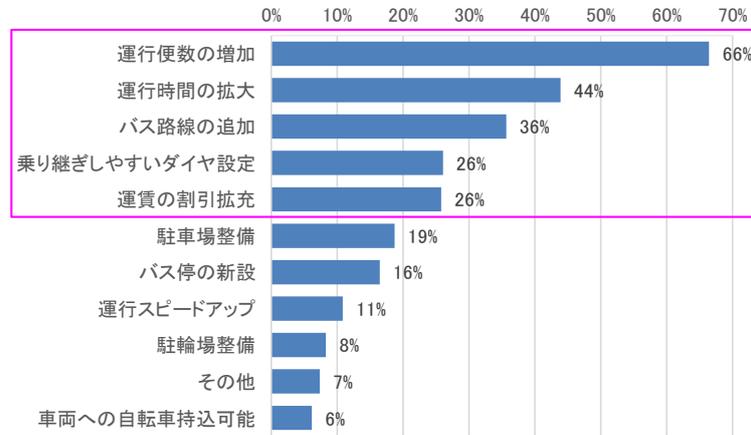
図 4-1 自動車利用者が鉄道へ転換する際の条件

表 4-2 施策の検討

施策	検討内容
増便・運行時間の拡大	・増便 ・運行時間の拡大
駐車場・駐輪場の整備	・鉄道駅周辺で既存駐車場と連携又は低・未利用地等を活用した駐車場・駐輪場の整備
主要駅舎及び駅前広場のリニューアル	・宇部新川駅、宇部駅の駅舎及び駅前広場のリニューアル
無人駅周辺の環境美化	・地域全体やボランティア団体と連携して無人駅周辺の環境美化を図る

② バスの利便性向上施策の検討・実施の考え方

市民アンケート調査結果より、運行便数の増加、運行時間の拡大、バス路線の追加、乗り継ぎしやすいダイヤ設定、運賃の割引拡充といった施策へのニーズが高くなっている。これより、自動車利用者がバスへ転換する際の条件でニーズが高いものを重点的に検討することとする。



出典：低炭素まちづくり計画に関する市民アンケート(2014年)

図 4-2 自動車利用者がバスへ転換する際の条件

表 4-3 施策の検討

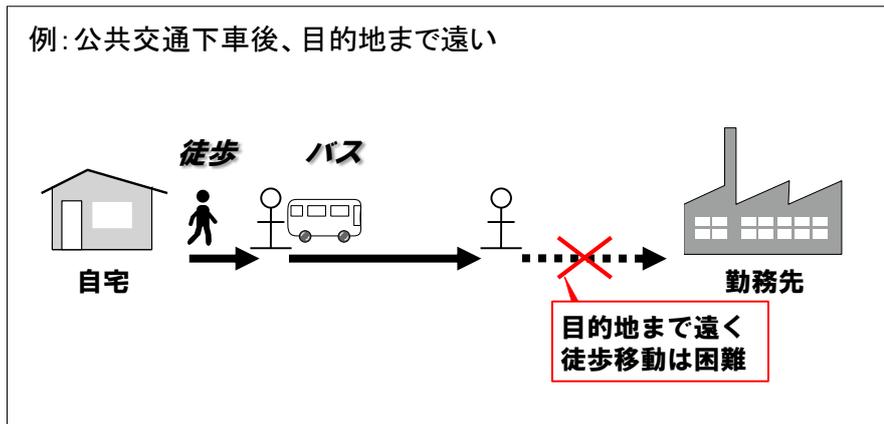
施策	検討内容
増便・運行時間の拡大	幹線路線について ・運行便数の拡大 ・運行時間の拡大 ・等間隔ダイヤの導入
バス路線の見直し	・路線バスの見直し基準により、利用者の利便性と路線の効率化を図る
乗り継ぎ環境の整備	・電車やバスの乗継時間を考慮したダイヤへの改正 ・乗継拠点の整備 ・バスやバス停のバリアフリー化
運賃の割引拡充	・乗継割引・ゾーン内均一運賃の導入
駐車場・駐輪場の整備	・バス停周辺の低・未利用地等を活用した駐車場・駐輪場の整備
ICT の活用	・IC カードの導入

③ 公共交通を補足する移手段の構築

人の移動を考える際、起点から終点まで、かつ往復で公共交通の利用条件が満たされていない場合は、公共交通への転換が困難と考えられる。

そのため、公共交通を補足する手段として、自転車や電動アシスト自転車、これらを活用したコミュニティサイクル※1、超小型EV※2やパーソナルモビリティ※3を活用したシェアリングの対応策（案）などの適用可能性を検討する。

〔公共交通を利用しない理由の例〕



対応策（案）：鉄道駅やバス停周辺で下記を整備し、公共交通への転換を促進

案 1: 駐輪場整備+各個人で所有している自転車や電動アシスト自転車を利用（短距離）

案 2: 自転車や電動アシスト自転車のコミュニティサイクル※1（短距離）

案 3: 超小型EV※2、パーソナルモビリティ※3のシェアリング（中・長距離）

※1 まちなかにいくつも自転車貸し出し拠点を設置し、利用者がどこでも貸出・返却できる新しい交通手段

※2 超小型電気自動車

※3 1人乗りの移動機器

2) 事業所、地域住民等を対象とした利用促進・PR の考え方

バスや鉄道の利用率が低い要因として、公共交通の運行内容等が知られていない可能性が挙げられる。

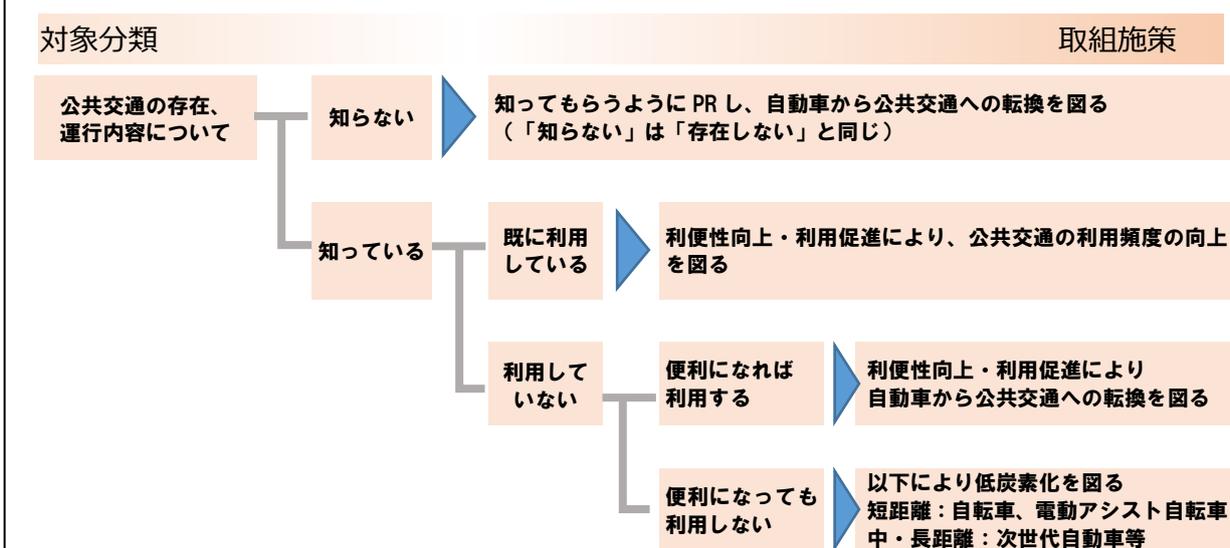
そこで、利便性の高い公共交通を構築した上で、公共交通に触れるイベントやPRといった取組が必要となる。さらに、わかりやすい情報提供やモビリティマネジメント(MM)など、これまでに実施している施策についても、改善や実施対象を拡大し、さらなる利用促進を図っていくことを検討する。

表 4-4 施策の検討

施策	検討内容
わかりやすい情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停における案内改善 ・バス路線図+時刻表の配布の拡大 ・鉄道駅や主要施設におけるバス停案内の充実 ・バス停検索システムの再構築
運行状況の発信	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停等におけるバスの位置情報発信 ・PC・携帯等で閲覧できる位置情報の発信 ・ICTの導入
沿線施設との連携	<ul style="list-style-type: none"> ・買い物割引券やバス割引券の発行
公共交通を活用したイベント	<ul style="list-style-type: none"> ・ラッピング車両 ・イベント時の車両出展
バスに慣れ親しんでもらう取組	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の乗り方教室
モビリティマネジメント(MM)	<ul style="list-style-type: none"> ・事業所を対象とした通勤 MM の拡大 ・地域住民 MM

《参考》

[対象の分類別の取組施策]



4.2.3 自転車、次世代自動車等への転換による環境負荷の低減

公共交通は多様化したニーズに全て対応できるわけではなく、自動車交通の削減には限界がある。そのため、公共交通で対応が困難な場所（自宅周辺や勤務地等）や時間帯の移動は、短距離は自転車・電動アシスト自転車等、中・長距離は次世代自動車等への転換を促進し、環境負荷の低減を図る。

また、タクシーや、業務車両についても、次世代自動車への転換の促進を図る。

1) 自転車、電動アシスト自転車等への転換促進

移動距離が比較的短い場合は、自動車から自転車への転換可能性があると考えられる。

電動アシスト自転車は坂道の移動負担が軽減されることから、自転車と併せて転換を促進することにより、環境負荷の低減を図る。

2) 次世代自動車等への転換促進

中・長距離移動や営業・業務活動等で自動車を利用せざるを得ない場合は、環境負荷が小さい電気自動車等の次世代自動車の普及促進により、環境負荷の低減を図る。また、次世代自動車の環境整備としてEVステーションの設置を促進する。

4.2.4 公共交通の利用促進における施策のロードマップ

公共交通の利用促進に関する施策について、実施地域、実施主体、実施時期を整理したロードマップを以下に示す。

表 4-5 公共交通の利用促進における施策のロードマップ

公共交通など、便利でエコな移動ができるまちづくり

	施策	実施地域	実施主体	短期(~2024年) (概ね10年)	中期(~2034年) (20年間)	長期(~2054年) (40年間)
4.2.1 拠点間移動を支える公共交通ネットワークの確保	1) 拠点間移動に応じた公共交通ネットワークの確保	都市拠点 地域拠点 地域コミュニティ核	バス事業者	→		
	2) 公共交通ネットワーク軸沿線地域への居住機能の誘導(都市構造分野の取組)	都市拠点 地域拠点 地域コミュニティ核	宇部市	→		
4.2.2 環境負荷の少ない公共交通手段への転換	1) 公共交通の利便性向上対策の検討・実施	都市拠点 地域拠点 地域コミュニティ核	宇部市 交通事業者	→		
	2) 事業所、地域住民等を対象とした利用促進・PRの考え方	市全域	宇部市 交通事業者	→		
4.2.3 自転車、次世代自動車等への転換による環境負荷の低減	1) 自転車、電動アシスト自転車等への転換促進	市全域	宇部市 民間事業者 市民	→		
	2) 次世代自動車への転換促進	市全域	宇部市 民間事業者 市民	→		

※各施策の実現に向けては、行政、住民、民間企業が一体となって実施する必要があるため、現段階では概算事業費の算出は行っていない。

4.3 「地球にやさしく、賢くエネルギーを利用できるまちづくり」

4.3.1 建築物の低炭素化

本市は市街地の中心部になるほど、建築物の老朽化が進んでいる状況にある。老朽化建築物は新築建築物と比較してエネルギー効率が低いため、エネルギーをより多く消費する傾向にある。

建築物や都市施設の更新にあわせ、既築の建築物への省エネ性能の高い機器・設備等の導入促進や、新築・改築建築物の環境性能の向上促進により、民生（家庭・業務）部門の二酸化炭素排出量を削減する。

1) 省エネ性能の高い機器・設備等の導入促進

市民生活において、省エネ性能の高い機器・設備等の導入を促進していくため、建築物に高効率機器（照明、空調、給湯機器）、コージェネレーションシステム、エネルギー管理マネジメントシステムなどの導入促進を図る。

表 4-6 施策の検討

施策	検討内容
高効率機器（照明、空調、給湯）の導入	○民生（家庭・業務）部門 ・潜熱回収型給湯器、ヒートポンプ給湯器の導入 ・高効率照明（LED 照明等）の導入 ・エアコンのエネルギー効率改善 ・省エネ家電の購入
コージェネレーションシステムの導入	○民生（家庭・業務）部門 ・コージェネレーションシステムの導入
エネルギーマネジメントシステム（EMS）の導入（エネルギーの見える化）	○民生（家庭）部門 ・ホームエネルギーマネジメントシステム（HEMS）の導入 ○民生（業務）部門 ・ビルエネルギーマネジメントシステム（BEMS）の導入

2) 建築物の環境性能の向上促進の検討

老朽化した公共施設や市営住宅の建替えに合わせ、建築物の省エネルギー化を検討するとともに、住宅・事業所の断熱化等を推進し、環境性能の向上の促進を図る。

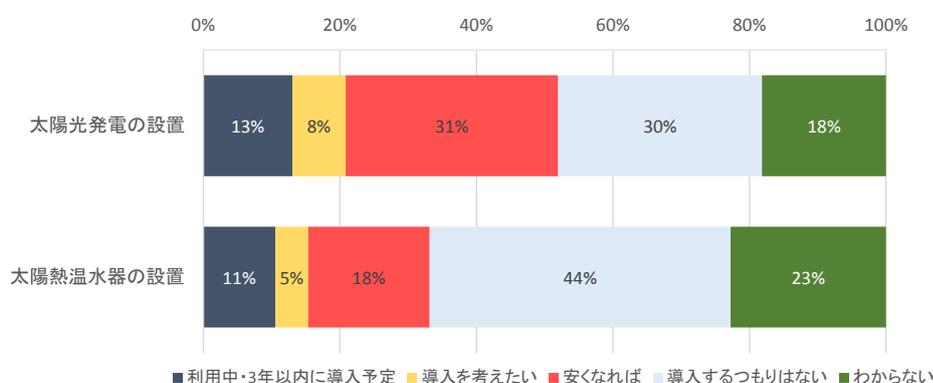
表 4-7 施策の検討

施策	検討内容
公共施設や市営住宅の省エネ性能の高い建物への建替え	<ul style="list-style-type: none"> ○公共施設(市営住宅以外) ・建築環境総合性能評価システム(CASBEE)の採用 ・受変電設備の省エネ化 ・省エネ効率の高い空気交換保温システム等の導入 ○市営住宅 ・雨水貯留施設の導入 ・外断熱工法の導入 ・省エネ効率の高い空気交換保温システム等の導入
家庭・事業所の省エネ性能の高い建物への建替え	<p>(促進内容)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○民生(家庭)部門 ・簡易版省エネ診断に関する情報共有 ・住宅の断熱化の推進 ○民生(業務)部門 ・ESCO 事業をはじめとする省エネに関する情報共有 ・建築物の断熱化の推進

4.3.2 再生可能エネルギーの導入促進

本市では住宅用太陽光発電などを中心に再生可能エネルギーの利用が進んでいるが、2014年に実施した市民アンケートによると、太陽光発電、太陽熱温水器について、「現在利用中」または「3年以内に導入予定」と回答されている市民は全体の1割程度で「導入を考えたい」と「安くなれば」が合計2～4割となっており、今後も継続的な導入促進が必要となっている。

市街地の住宅、事業所における太陽エネルギーの活用を推進するとともに、公共施設への再生可能エネルギーの導入を推進し、平時・災害時における分散型電源を整備する。



出典: 低炭素まちづくり計画に関する市民アンケート(2014年)

図 4-3 再生可能エネルギー機器の導入意向

1) 住宅・事業所における太陽エネルギーの活用

住宅・事業所への太陽光発電設備、太陽熱利用設備の導入の促進を図る。

表 4-8 施策の検討

施策	検討内容
住宅・事業所への太陽光発電の導入促進	○民生(家庭・業務)部門 ・太陽光発電設備の導入促進
住宅・事業所への太陽熱利用の導入促進	○民生(家庭)部門 ・住宅における太陽熱温水器の導入 ○民生(業務)部門 ・事業所におけるソーラーシステムの導入

2) 公共施設等における再生可能エネルギー等の導入

市内の公共施設等のうち、太陽光発電設備を設置しているのは1割未満であることから、市内の公共施設等の新築や改築工事等に合わせて太陽光発電設備を設置するとともに、防災拠点・避難場所となる公共施設等や地域の集会所へは、災害時の非常用電源確保の観点から、太陽光発電設備と合わせて、蓄電池の導入を検討する。

表 4-9 施策の検討

施策	検討内容
太陽光発電設備の導入	○防災拠点・避難場所 ・公共施設や小中学校への太陽光発電設備の導入 ・自治会集会所への太陽光発電設備の設置推進 ○観光・交流施設 ・常盤公園や交流施設への太陽光発電設備の導入
小水力発電の導入	・かんがい放水等を利用した小水力発電の導入 ・中小河川に小型水力発電の設置を検討
バイオマスの利用促進	・浄化センターへの消化ガス発電設備の設置 ・公共施設への地元産ペレットストーブの導入
蓄電池の導入検討	・防災拠点・避難場所における蓄電池の導入検討
市有地等・公共施設等の活用	・未利用資源への太陽光発電設備の導入

4.3.3 スマートコミュニティの構築

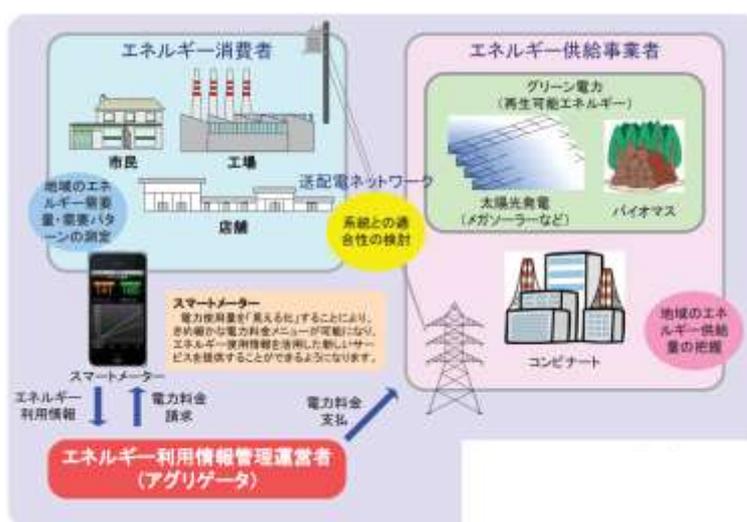
一般に、家庭では、朝夕のエネルギー消費量が多く、業務ビルでは日中のエネルギー消費量が多い。市街地全体のエネルギー利用を効率化するために、これらを地域レベルで管理する仕組みが必要となっている。

地区全体の電力などの有効利用や、再生可能エネルギーの活用などを組み合わせた社会システム（スマートコミュニティ）の構築をめざす。

1) 地域内エネルギー供給・管理の仕組みの検討

地域レベルでエネルギー管理を行い効率的な利用を進めるため、EMS（エネルギー利用情報管理システム）、蓄電池、地域エネルギーを活用して地域内エネルギーの供給・管理の仕組みを検討する。

また、電力システム改革の進捗をみながら、エネルギー利用情報管理運営者が地域内で電力販売を行う仕組みを検討する。



出典：宇部市スマートコミュニティ構想

図 4-4 宇部市スマートコミュニティ構想(イメージ)

2) 中心市街地へのスマートコミュニティの構築

住居や事業所が集中する中心市街地においては、省エネ活動が個別に行われていることから、宇部市スマートコミュニティ構想を踏まえ、中心市街地の以下 3 地区にスマートコミュニティを構築し、コミュニティ全体で電力を無駄なく効率良く使う。

表 4-10 施策の検討

施策	検討内容
宇部新川駅周辺地区	行政・民間による駅舎の改築・建替、複合施設整備に合わせたスマートコミュニティの構築
中央町三丁目地区	地区内の地権者などによる中層建築物の共同建替えに合わせたスマートコミュニティの構築
市役所周辺地区	新庁舎建設(スマートビル)に合わせ、周辺街区を含めたスマートコミュニティの構築

4.3.4 建築物の省エネ化、エネルギーの効率的利用における施策のロードマップ

建築物の省エネ化、エネルギーの効率的利用に関する施策について、実施地域、実施主体、実施時期を整理したロードマップを以下に示す。

表 4-11 建築物の省エネ化、エネルギーの効率的利用における施策のロードマップ

地球にやさしく、賢くエネルギーを利用できるまちづくり

	施策	実施地域	実施主体	短期(～2024年) (概ね10年)	中期(～2034年) (20年間)	長期(～2054年) (40年間)
4.3.1 建築物の低炭素化	1) 省エネ性能の高い機器・設備等の導入促進	市全域	宇部市 民間事業者 市民	→		
	2) 建築物の環境性能の向上促進の検討	市全域	宇部市 民間事業者 市民	→		
4.3.2 再生可能エネルギーの導入促進	1) 住宅・事業所における太陽エネルギーの活用	市全域	宇部市 民間事業者 市民	→		
	2) 公的施設における再生可能エネルギー等の導入	市全域	宇部市 民間事業者 市民	→		
4.3.3 スマートコミュニティの導入	1) 地域内エネルギー供給・管理の仕組みの検討	都市拠点	宇部市 民間事業者	→		
	2) 中心市街地へのスマートコミュニティの構築	都市拠点	宇部市 民間事業者	→		

※各施策の実現に向けては、行政、住民、民間企業が一体となって実施する必要があるため、現段階では概算事業費の算出は行っていない。

4.4 「緑・花・彫刻など、うるおいが感じられるまちづくり」

4.4.1 みどりの保全・創出

2012 年度における本市の用途地域の緑地率は 32.4%であり、緑の基本計画の目標値 30.4%を達成しているが、中心市街地の中央部にはまとまった緑地が少ないことから、市街地内における緑化の推進や公園等の整備が必要である。

市街地周辺の自然を大切に、二酸化炭素吸収源として機能する里山を創出・保全するとともに、市街地内の公共施設やオープンスペース等において、緑化を推進し、豊かな水と緑のうるおいが身近に感じられるまちをめざす。

1) 市街地内の緑化の推進・保全

市街地中央部にはまとまった緑地が少ないことから、公共施設の緑化だけでなく民有地における緑化を推進するとともに、公園等の整備による緑の創出を図る。

表 4-12 施策の検討

施策	検討内容
公園等における緑の保全・創出	・都市公園の整備やふれあいの場の創出 ・公園・緑地の適切な保全・管理
公共施設における緑化の推進	・公共施設の屋上・壁面緑化の推進 ・公共施設の芝生化の推進
民有地での緑化の促進	・駐車場や空地等、オープンスペースの緑化の促進 ・良好な樹林地等の保全 ・緑化地域制度の導入検討 ・生垣や緑化フェンス・緑化ブロックの導入 ・屋上緑化・壁面緑化の推進

4.4.2 緑と花と彫刻による宇部市の顔づくりの推進

市街地を流れる真締川や厚東川について、風の道としての活用やオアシス空間としての利用など、ポテンシャルが活用しきれていない状況にある。また、花壇コンクールの実施及びフラワーポットの管理、観光資源としての彫刻の再配置など、緑と花と彫刻であられるまちづくりを推進するため、今後も官民連携による花壇・彫刻の整備が必要となっている。

市街地において、花の回廊づくりを推進するとともに、彫刻のあるまちづくりを推進し、花と彫刻による本市の顔づくりの推進を図る。

1) 水の軸の創出

市街地を流れる真締川や厚東川等について、風の道としての活用や、市街地内の緑あふれる交流の場としての環境・景観整備を進めることを検討する。

表 4-13 施策の検討

施策	検討内容
水と緑のネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> ・シンボルロードと真締川の交点におけるオアシス空間の創出 ・樹木や花壇の整備 ・水と緑の景観の形成
河川環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・自然の生態系に配慮した河川環境の整備
都市の熱環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> ・「風の道」としての河川整備によるヒートアイランド現象の緩和

2) 緑のネットワークの創出

市街地の主要街路において、倒木などにより街路樹が減少傾向にあることから、緑化事業計画に基づく植栽を推進し、緑のネットワークの創出を図る。

表 4-14 施策の検討

施策	検討内容
街路樹の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地街路 19 路線及び周辺地域幹線道路の街路樹の整備 ・常盤通りの街路樹保全・植栽

3) 花の回廊づくりの推進

花であふれるまちづくりを推進するため、市内を東西に走る国道 190 号や、シンボルロード等の中心市街地の街路を、市民と連携してフラワーロードとして整備するとともに、ときわ公園をはじめ、市内各地で花いっぱい運動の促進を図る。

表 4-15 施策の検討

施策	検討内容
国道 190 号等のフラワーロードの整備	<ul style="list-style-type: none"> ・適切な樹木の選定 ・未利用花壇の活用 ・緑や花の回廊づくり ・散水栓の設置やフラワーポットの更新
花いっぱい運動の促進	<ul style="list-style-type: none"> ・街路・公園における花の創出 ・花壇コンクールの開催 ・花づくり講習会の開催
ときわ公園の花の倍増	<ul style="list-style-type: none"> ・花の本数や面積等の増大 ・「花いっぱい運動記念ガーデン」の活用 ・花とのふれあいの場の創出

4) 彫刻のあるまちづくりの推進

市民とともに回遊性の高い「彫刻のあるまちづくり」を進めるため、テーマ性を持たせた効果的な彫刻等の再配置を検討するとともに、彫刻に関する市民意識の向上や、彫刻のあるまちとしての積極的なPRの促進を図る。

表 4-16 施策の検討

施策	検討内容
回遊性向上に向けた彫刻の再配置	<ul style="list-style-type: none"> ・野外彫刻の効果的な設置(テーマ性を持った配置) ・彫刻による個性ある地域景観の形成
彫刻に関する市民意識の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・市民参加による定期的な彫刻清掃の促進 ・彫刻ボランティアの育成
彫刻のPR	<ul style="list-style-type: none"> ・観光資源としての積極的な活用

4.4.3 みどりの保全・創出における施策のロードマップ

みどりの保全・創出に関する施策について、実施地域、実施主体、実施時期を整理したロードマップを以下に示す。

表 4-17 みどりの保全・創出における施策のロードマップ

緑・花・彫刻など、うるおいが感じられるまちづくり

	施策	実施地域	実施主体	短期(~2024年) (概ね10年)	中期(~2034年) (20年間)	長期(~2054年) (40年間)
4.4.1 緑の保全・創出	1) 市街地内の緑化の 推進・保全	全市	宇部市 民間事業者 市民	→		
4.4.2 緑と花と彫刻 による宇部市 の顔づくりの 推進	1) 水の軸の創出	全市	宇部市 民間事業者 市民		→	
	2) 緑のネットワークの 創出	都市拠点 地域拠点	宇部市 民間事業者 市民		→	
	3) 花の回廊づくりの推進	全市	宇部市 市民団体	→		
	4) 彫刻のあるまちづくりの 推進	都市拠点	宇部市 市民団体	→		

※各施策の実現に向けては、行政、住民、民間企業が一体となって実施する必要があるため、現段階では概算事業費の算出は行っていない。

5.1 算定対象とする排出活動

宇部市では、全国値と比べ産業部門及び工業プロセス部門に係る二酸化炭素（以下、CO₂とする）排出量が突出しているが、産業部門及び工業プロセス部門に係る排出は臨海部の工業地帯（工業専用地域：計画区域外）に集中している。そのため、宇部市にぎわいエコまち計画では、「低炭素まちづくり実践ハンドブック資料編（2013年、国土交通省）」に位置付けられている、都市活動に由来する計画区域内のCO₂排出量（民生（家庭）部門、民生（業務）部門、運輸（自動車）部門を算定対象とする。

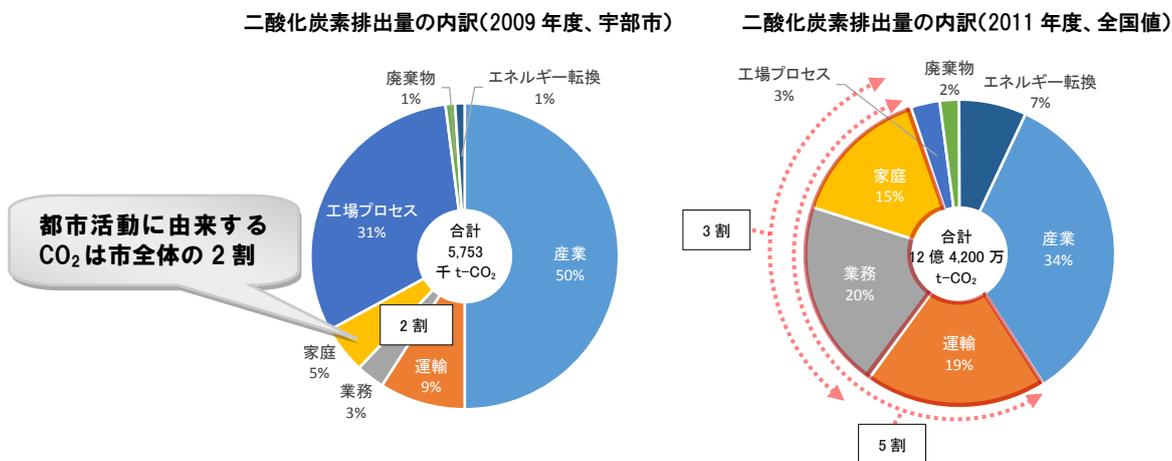


図 5-1 都市活動に起因する二酸化炭素排出量の割合

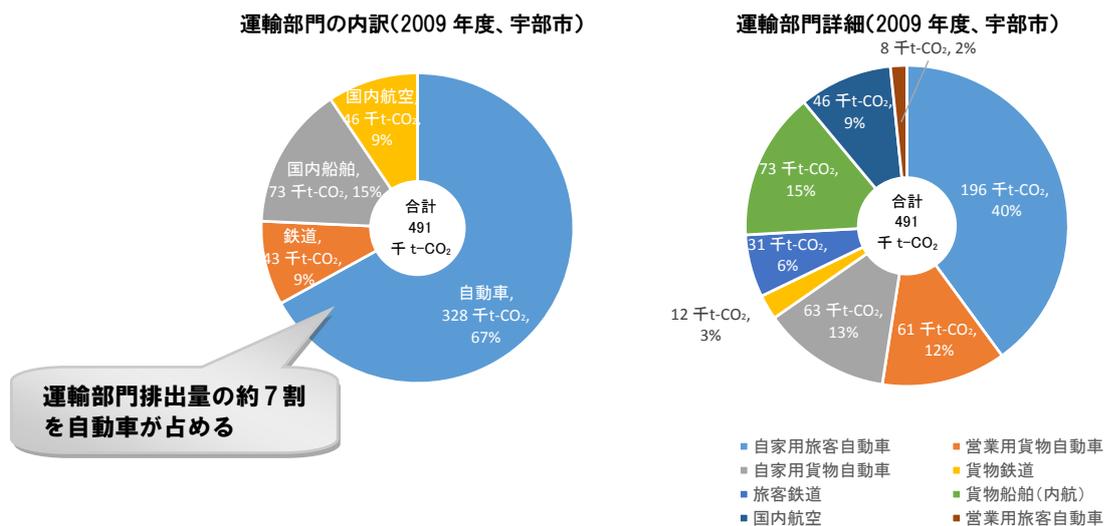


図 5-2 運輸部門二酸化炭素排出量の詳細

5.2 現況の二酸化炭素排出量

計画区域の現況 CO₂ 排出量は、「宇部市地球温暖化対策実行計画（地域編）」において整理された宇部市全域の現況 CO₂ 排出量を計画区域内の按分指標（民生（家庭）部門及び運輸（自動車）部門は世帯数、民生（業務）部門は事業所数）で按分して算定した。

表 5-1 「宇部市にぎわいエコまち計画」における二酸化炭素排出量算定方法

部 門	計画区域
民生(家庭)部門 運輸(自動車)部門	<p><算定式> 計画区域内 CO₂ 排出量 = 宇部市全域 CO₂ 排出量 × 按分比率※ ※按分比率 = 計画区域内世帯数 ÷ 宇部市世帯数</p> <p><按分指標の設定方法> 計画区域内世帯数: 国勢調査(2010年)、宇部市統計書(2010年)より、計画区域内の町丁別世帯数を集計 宇部市世帯数: 2010年宇部市統計書より把握</p>
民生(業務)部門	<p><算定式> 計画区域内 CO₂ 排出量 = 宇部市全域 CO₂ 排出量 × 按分比率※ ※按分比率 = 計画区域内事業所数 ÷ 宇部市事業所数</p> <p><按分指標の設定方法> 計画区域内事業所数、宇部市事業所数: 経済センサスメッシュデータ(2009年度)より把握</p>

二酸化炭素排出量の算定結果を以下に示す。計画区域内（用途地域、工業専用地域を除く）の2011年度のCO₂排出量は、民生（家庭）部門で297,216t-CO₂、民生（業務）部門で169,144t-CO₂、運輸（自動車）部門で303,959t-CO₂となり、合計で770,319t-CO₂となった。

表 5-2 「宇部市にぎわいエコまち計画」における二酸化炭素排出量算定結果
(t-CO₂)

部門	宇部市全域	計画区域
民生(家庭)部門	308,635	297,216
民生(業務)部門	185,262	169,144
運輸(自動車)部門	315,638	303,959
合計	809,535	770,319

※計画区域内CO₂排出量 = 宇部市全域CO₂排出量 × 按分比率

5.3 施策による二酸化炭素削減効果の推計

宇部市にぎわいエコまち計画における施策の基本方針ごとに、二酸化炭素削減量を直接的に算定できる施策に着目し、下図に示す評価検討施策について、施策によるCO₂削減量を算定した。施策によるCO₂削減量より、2024年度をめどとした短期削減目標を設定した。

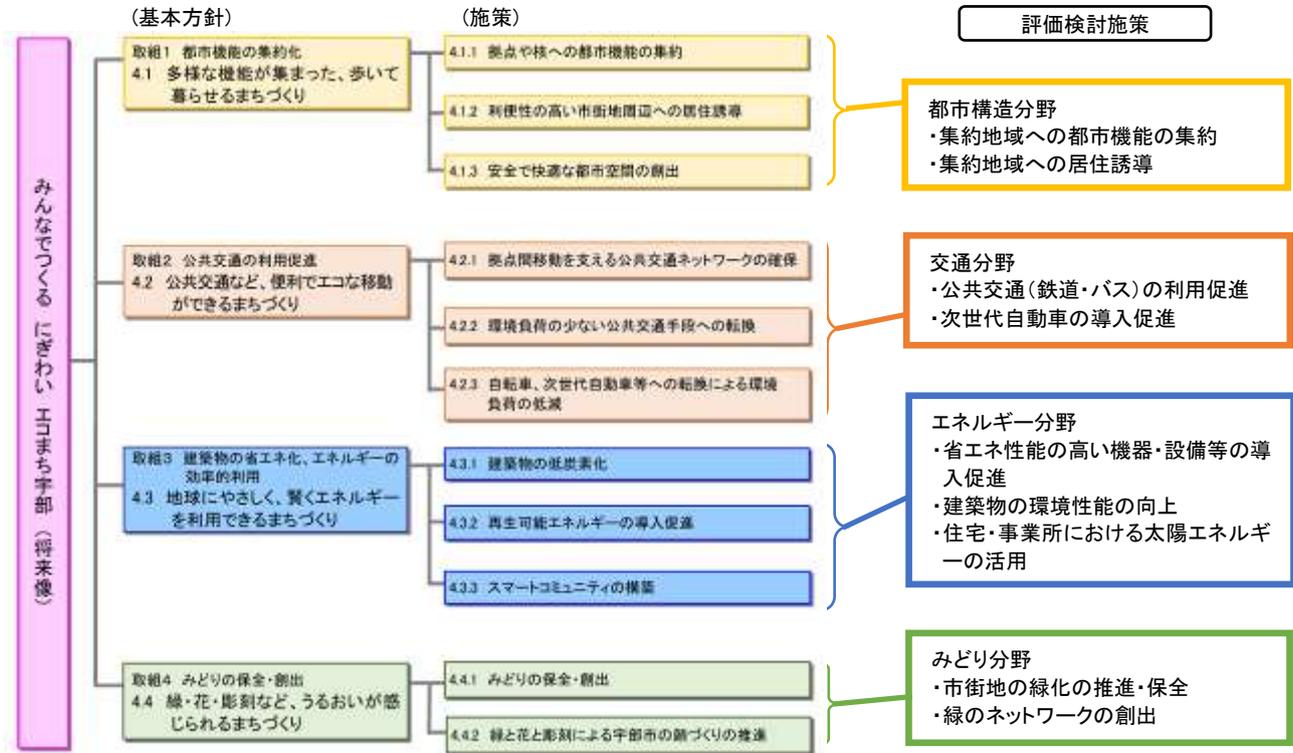


図 5-3 施策体系と評価対象施策

5.4 分野別削減量の算定

5.4.1 都市構造分野

- (1) 集約地域への都市機能の集約
- (2) 集約地域への居住誘導

<算定の考え方>

都市機能や居住の誘導により、公共交通の利便性が向上し、公共交通の利用促進が促進されるものとして施策によるCO₂削減量を算定する。

よって、集約地域への都市機能の集約、集約地域への居住誘導による施策単独でのCO₂削減量の算定は行わないものとする。

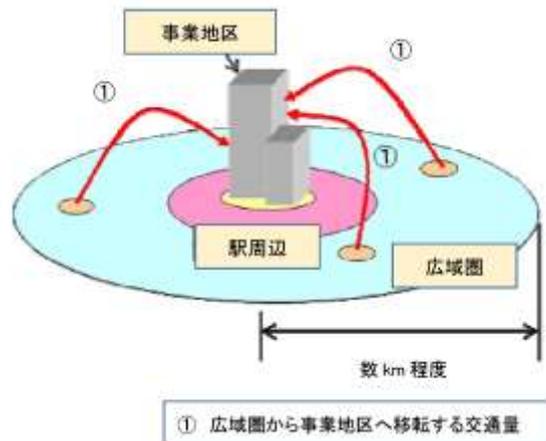


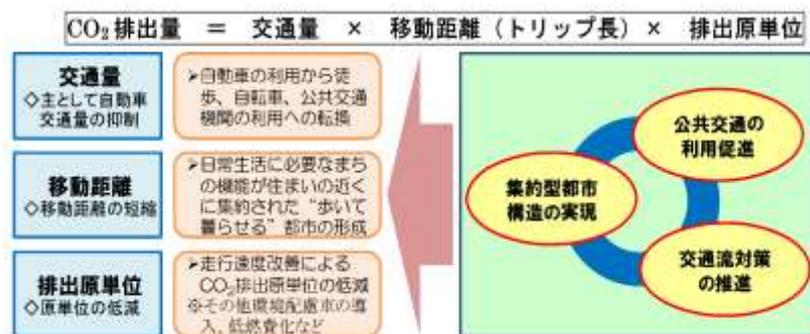
図 5-4 都市構造分野に係るCO₂排出量算定の考え方

5.4.2 交通分野

(1) 公共交通(鉄道・バス)の利用促進

<算定の考え方>

都市構造分野と交通分野の両方の施策として、公共交通利用促進策(増便・運行時間の拡大等)により、自家用車から公共交通機関への転換が促進されると想定し、施策によるCO₂削減量を算定する。



出典: 低炭素まちづくり実践ハンドブック資料編(2013年、国土交通省)

図 5-5 交通分野に係るCO₂排出量算定の考え方

<算定方法>

$$\text{施策によるCO}_2\text{削減量 (t-CO}_2\text{)} = \text{計画区域内利用者増加数}^* \text{ (人キロ)} \times (\text{自家用車CO}_2\text{排出原単位} - \text{鉄道又はバスのCO}_2\text{排出原単位 (t-CO}_2\text{/人キロ)})$$

※計画区域内利用者増加数(人キロ) = (利用者増加人数 × 平均移動距離)

市民アンケートにおいて「改善策を実施すれば、交通手段を鉄道やバスに変えてもよい」と回答した人数に、居住地と行き先の地点間の距離(往復)をかけて算定する

(2) 次世代自動車の導入促進

<算定の考え方>

宇部市内の乗用車(ガソリン車)について、次世代自動車(電気自動車等)への乗換えが進み、1台当たりの環境負荷が低減するものとして施策によるCO₂削減量を算定する。

<算定方法>

$$\text{施策によるCO}_2\text{削減量 (t-CO}_2\text{)} = \text{計画区域内次世代自動車導入量}^* \text{ (台)} \times \text{1台当たりCO}_2\text{削減量 (t-CO}_2\text{/台)}$$

※次世代自動車導入量(台) = 計画区域内乗用車台数(台) × 導入率(%)

計画区域内乗用車台数 = 宇部市全域台数(台) × 按分比(%(世帯数))

(3) 都市構造分野・交通分野の施策による CO₂ 削減量算定結果

都市構造分野・交通分野の施策を実施することにより、短期の施策による CO₂ 削減量は 96,825t-CO₂ となる。

表 5-3 都市構造分野・交通分野の短期削減量まとめ

取組	施策名		削減量算定の考え方	短期削減量 (t-CO ₂)
取組 1 都市機能の集約化 取組 2 公共交通の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・拠点や核への都市機能の集約 ・利便性の高い市街地周辺への居住誘導 ・環境負荷の少ない公共交通手段への転換 	鉄道の利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道の利便性向上施策の実施により、610,354 人キロの利用者増加を見込む。 出典：低炭素まちづくり計画に関する市民アンケート(2014 年) 	23,140
		バスの利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの利便性向上施策の実施により、639,808 人キロの利用者増加を見込む。 出典：低炭素まちづくり計画に関する市民アンケート(2014 年) 	17,979
	自転車、次世代自動車への転換による環境負荷の低減	次世代自動車への転換促進	<ul style="list-style-type: none"> ・計画区域内の自動車の 75% が次世代自動車に転換すると想定 	55,706
都市構造・交通分野における削減量 小計				96,825

5.4.3 エネルギー分野

(1) 省エネ性能の高い機器・設備等の導入促進

<算定の考え方>

省エネ性能の高い機器・設備等の導入により、エネルギー消費量が削減され、その結果 CO₂ も削減されることから、この施策による CO₂ 削減量を算定する。

<算定方法>

家庭：施策による CO ₂ 削減量 (t-CO ₂) = 計画区域内機器導入量 ^{※1} (台) × 1 台当たり CO ₂ 削減量原単位 (t-CO ₂ /台)
業務：施策による CO ₂ 削減量 (t-CO ₂) = 施策削減量の全国値 ^{※2} (t-CO ₂) × 全国に対する計画区域内の第三次産業就業者数比率 (%)

※1「低炭素まちづくりに関する市民アンケート(2014年)」の結果をもとに算定する

※2「対策導入量の根拠資料(国立環境研究所、2012年)」をもとに設定する

(2) 建築物の環境性能の向上

<算定の考え方>

建築物の環境性能の向上は、住宅、建築物の断熱化により削減される空調エネルギーを対象に取り組むものである。建築物の環境性能の向上により、空調エネルギー消費量が削減され、その結果 CO₂ も削減されることから、この施策による CO₂ 削減量を算定する。

<算定方法>

家庭：施策による CO ₂ 削減量 (t-CO ₂) = 断熱化世帯数 ^{※1} (世帯) × 1 世帯当たり CO ₂ 削減量 (t-CO ₂ /世帯)
業務：施策による CO ₂ 削減量 (t-CO ₂) = 施策削減量の全国値 ^{※2} (t-CO ₂) × 全国に対する計画区域内の第三次産業就業者数比率 (%)

※1「低炭素まちづくりに関する市民アンケート(2014年)」の結果をもとに算定する

※2「対策導入量の根拠資料(国立環境研究所、2012年)」をもとに設定する

(3) 住宅・事業所における太陽エネルギーの活用

<算定の考え方>

宇部市内の住宅、業務ビル等に太陽光発電施設を導入することにより、化石燃料由来のエネルギー消費量が削減され、CO₂ 排出量が削減されることから、この施策による CO₂ 削減量を算定する。

<算定方法>

太陽光発電 (家庭)	： 施策による CO ₂ 削減量 (t-CO ₂) = 太陽エネルギーによる代替エネルギー量 ^{※1} (kWh) × 電力排出係数 (t-CO ₂ /kWh)
太陽熱温水器 (家庭)	： 施策による CO ₂ 削減量 (t-CO ₂) = 機器導入量 (台) × 太陽エネルギーによる LP ガス代替エネルギー量 (kg) × LP ガス排出係数 (t-CO ₂ /kg)
太陽光発電 (業務)	： 施策による CO ₂ 削減量 (t-CO ₂) = 太陽エネルギーによる代替エネルギー量 ^{※2} (kWh) × 電力排出係数 (t-CO ₂ /kWh)

※1「低炭素まちづくりに関する市民アンケート(2014年)」の結果をもとに算定する

※2「宇部市再生可能エネルギー指針(2013年)」をもとに算定する

(4) エネルギー分野の施策による CO₂ 削減量算定結果

エネルギー分野の施策を実施することにより、短期の施策による CO₂ 削減量は 197,583t-CO₂となる。

表 5-4 エネルギー分野の削減量まとめ

取組	施策名		削減量算定の考え方	短期削減量 (t-CO ₂)
取組 3 建築物の省エネ化、エネルギーの効率的利用	建築物の低炭素化	省エネ性能の高い機器・設備等の導入促進(家庭)	・市民アンケートで「導入済み」「3年以内に導入」及び「今後導入」並びに、「安くなれば導入」と回答した市民の2割が導入すると想定	31,166
		建築物の環境性能の向上促進の検討(家庭)	出典：低炭素まちづくり計画に関する市民アンケート(2014年)	20,499
		省エネ性能の高い機器・設備等の導入促進(業務)	・全国の施策削減量(2020年)を第三次産業従業者数比率で按分して推計	45,600
		建築物の環境性能の向上促進の検討(業務)	出典：「対策導入量の根拠資料(2012年、国立環境研究所)」	9,600
	再生可能エネルギーの導入促進	住宅における太陽エネルギーの活用	○太陽光発電 ・国の導入目標(2030年)と同程度を想定 ○太陽熱温水器 ・市民アンケートで「導入済み」「3年以内に導入」及び「今後導入」並びに、「安くなれば導入」と回答した市民の2割が導入すると想定 出典：低炭素まちづくり計画に関する市民アンケート(2014年)	84,046
		事業所における太陽エネルギーの活用	○太陽光発電 ・短期導入量：12,022kW 導入と想定 資料：宇部市再生可能エネルギー導入指針(2014年)をもとに推計	6,672
	エネルギー分野における削減量 小計			

5.4.4 みどり分野

(1) 市街地の緑化の推進・保全

<算定の考え方>

都市計画区域における緑地の保全を通して、CO₂の吸収源が確保されることから、この施策によるCO₂削減量を算定する。

<算定方法>

$$\text{CO}_2\text{削減量} = \text{緑地面積（間伐更新等あり）}^{*1} \text{（ha）} \times \text{吸収係数（間伐更新等あり）}$$

*1 緑地面積(間伐更新等あり)…緑地面積(山林、原野その他これらに類するもの)874.2ha
(平成24年宇部市都市計画基礎調査)

吸収係数 4.95t-CO₂/ha(低炭素まちづくり実践ハンドブック資料編)

(2) 緑のネットワークの創出

<算定の考え方>

民地への高木植栽や街路樹整備によるCO₂の吸収源も確保することから、この施策によるCO₂削減量を算定する。

<算定方法>

$$\text{CO}_2\text{削減量} = \text{高木本数}^{*} \text{（本）} \times \text{吸収係数（t-CO}_2\text{/本・年）}$$

*高木本数…街路樹 5,735 本(宇部市公園緑地課データ(2012年))

吸収係数 0.0385t-CO₂/本/年(低炭素まちづくり実践ハンドブック資料編)

(3) みどり分野の施策によるCO₂削減量算定結果

みどり分野の施策を実施することにより、短期の施策によるCO₂削減量は4,548t-CO₂となる。

表 5-5 みどり分野の削減量まとめ

取組	施策名		削減量算定の考え方	短期削減量 (t-CO ₂)
取組 4 みどりの保全・創出	みどりの保全・創出	市街地の緑化の推進・保全	都市内における公園緑地等が保全され、温室効果ガスの吸収源として機能すると想定	4,327
	緑と花と彫刻による宇部市の顔づくりの推進	緑のネットワークの創出	都市内における民地への高木、街路樹整備により、温室効果ガスの吸収源が確保されると想定	221
みどり分野における削減量 小計				4,548

5.5 宇部市にぎわいエコまち計画における削減目標

5.5.1 施策別の短期削減量

宇部市にぎわいエコまち計画において掲げる都市構造、交通、エネルギー、みどりの各分野の施策を推進することによる短期削減量を以下に示す。

表 5-6 宇部市にぎわいエコまち計画における施策別削減目標

取組	施策名		短期削減量 (t-CO ₂)	部門
取組 1 都市機能の集約化	<ul style="list-style-type: none"> ・拠点や核への都市機能の集約 ・利便性の高い市街地周辺への居住誘導 ・環境負荷の少ない公共交通手段への転換 	鉄道の利便性向上	23,140	運輸 (自動車)
		バスの利便性向上	17,979	運輸 (自動車)
取組 2 公共交通の利用促進	自転車、次世代自動車への転換による環境負荷の低減	次世代自動車への転換促進	55,706	運輸 (自動車)
都市構造・交通分野小計			96,825	
取組 3 建築物の省エネ化、エネルギーの効率的利用	建築物の低炭素化	省エネ性能の高い機器・設備等の導入促進(家庭)	31,166	民生 (家庭)
		建築物の環境性能の向上促進の検討(家庭)	20,499	民生 (家庭)
		省エネ性能の高い機器・設備等の導入促進(業務)	45,600	民生 (業務)
		建築物の環境性能の向上促進の検討(業務)	9,600	民生 (業務)
	再生可能エネルギーの導入促進	住宅における太陽エネルギーの活用	84,046	民生 (家庭)
		事業所における太陽エネルギーの活用	6,672	民生 (業務)
エネルギー分野小計			197,583	
取組 4 みどりの保全・創出	みどりの保全・創出	市街地の緑化の推進・保全	4,327	その他
	緑と花と彫刻による宇部市の顔づくりの推進	緑のネットワークの創出	221	その他
	みどり分野小計		4,548	
合計(みどり部門を除く)			294,408	
合計			298,956	

5.5.2 宇部市にぎわいエコまち計画の CO₂ 削減目標値

施策による短期削減量を部門別に集計すると、民生（家庭）部門で 135 千 t-CO₂、民生（業務）部門で 62 千 t-CO₂、運輸（自動車）部門で 97 千 t-CO₂となる。

宇部市にぎわいエコまち計画の計画区域の 2011 年度の CO₂ 総排出量から施策による CO₂ 総削減量を差し引くと、2024 年度の計画区域における CO₂ 総排出量は 476 千 t-CO₂となる。

表 5-7 計画区域における CO₂ 排出量と削減目標

	排出量			削減目標		
	1990 年度	2011 年度	2024 年度	削減量 2024 年度	削減率 1990 年度比	削減率 2011 年度比
民生(家庭)部門	218	297	162	135	-26%	-45%
民生(業務)部門	161	169	107	62	-34%	-37%
運輸(自動車)部門	275	304	207	97	-25%	-32%
総量	654	770	476	294	-27%	-38%

※1990年度は、国勢調査データから宇部市の小学校区別人口が把握できないため、2010年度の按分比を使用して推計した

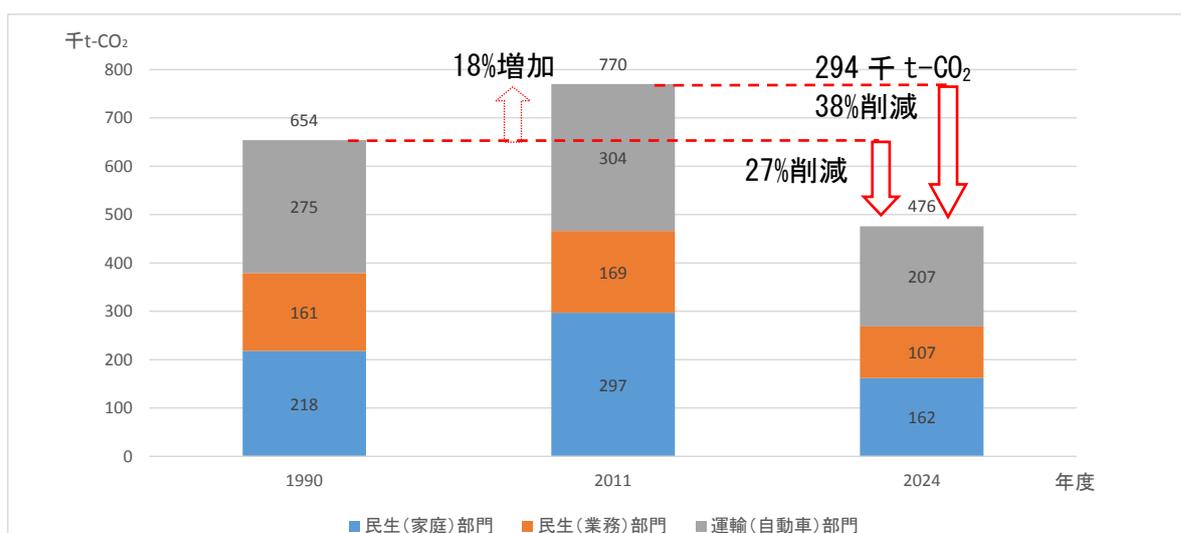


図 5-6 宇部市にぎわいエコまち計画の CO₂ 削減目標

「宇部市にぎわいエコまち計画」では、各施策の実施により、短期(2024 年度)に 2011 年度から 294 千 t-CO₂ 削減(1990 年度比 27%削減、2011 年度比 38%削減)することを目標とする。

なお、中期目標(2034 年度)については、現段階では目標設定を行わず、今後、国のエネルギー情勢を踏まえて設定する。

宇部市にぎわいエコまち計画における CO₂ 削減目標

計画区域内の CO₂ 総排出量を、短期(2024 年度)に 2011 年度から 294 千 t-CO₂ 削減する

6.1 中心市街地のまちづくりの必要性

中心市街地は、本市の歴史的、文化的背景が相まった中心的役割を担う「まちの顔」として、極めて重要な場所となっているものの、様々な問題点・弱みを抱えている。これまで蓄積された都市施設などのポテンシャルを活かし、都市拠点としての中心市街地の整備を「総合的整備計画」として先導的に進め、にぎわい創出を図る。総合的整備計画では、都市機能の集約化や公共交通の強化により、利便性の高いまちなか居住による人口密度の増加を図るとともに、コミュニティ全体で電力を無駄なく効率よく使うスマートコミュニティなどの新たなまちづくりに取り組む。



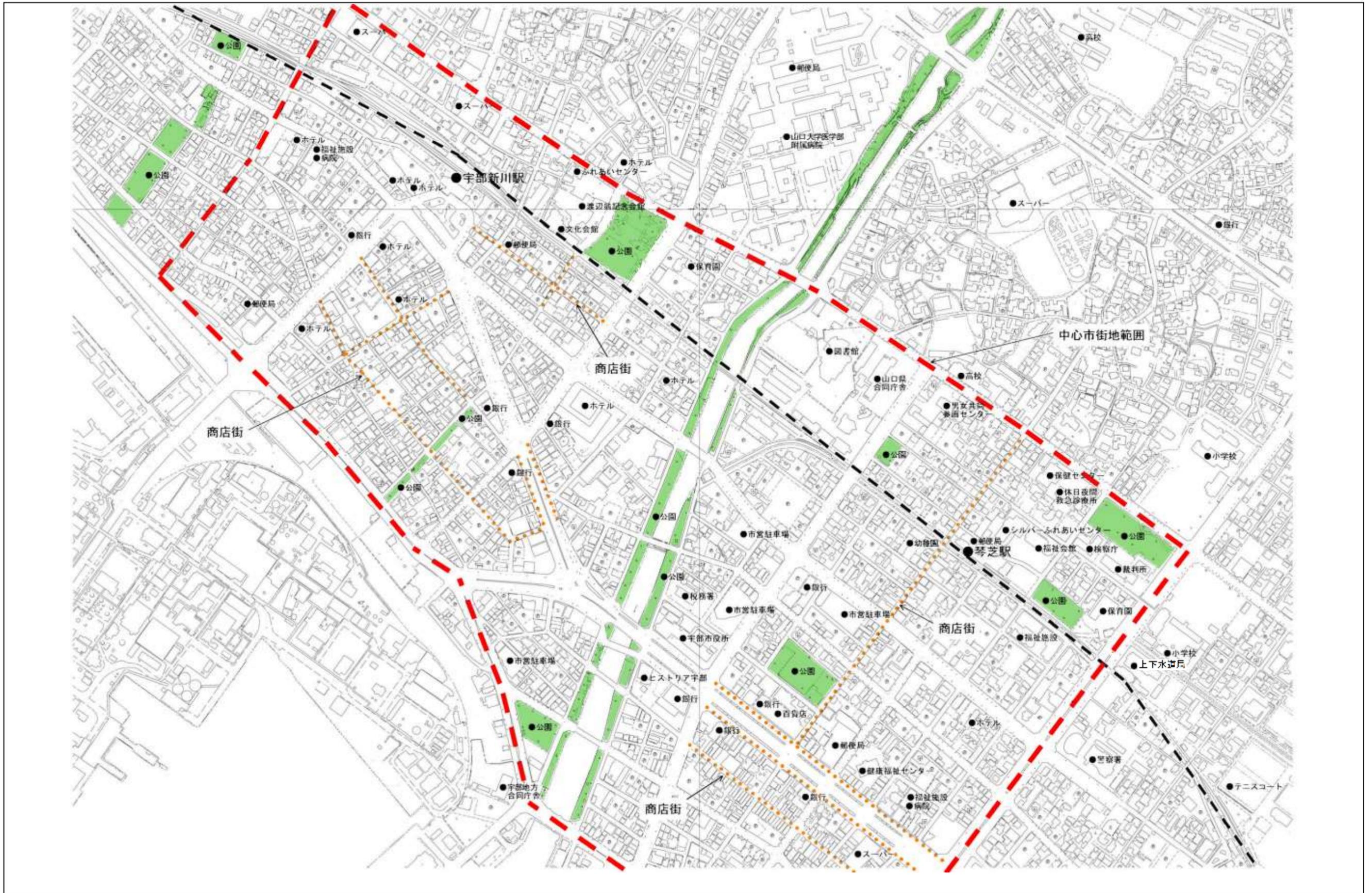


図 6-1 中心市街地の現況都市機能配置

6.2 「総合的整備計画」の基本方針と将来像

中心市街地は、これまで、中心市街地活性化基本計画に沿って、様々な事業に取り組んできたが、「にぎわいエコまち計画」では、「市役所周辺地区」「宇部新川駅周辺地区」「中央町三丁目地区」を重点整備地区と位置付け、3地区を連携させた総合的整備計画を盛り込み、にぎわいの創出と地域経済の活性化を図る。

表 6-1 各地区の課題と将来像等

	宇部新川駅周辺地区	市役所周辺地区	中央町三丁目地区
地区概要の課題	<p>まちの玄関口としての宇部新川駅や駅前広場を中心としたエリアであり、渡辺翁記念会館等の文化施設も集積している。</p> <p>ホテル等の宿泊機能も立地している事からも、市民のみならず市外からの来街者にも対応しながら、市民と来街者の交流を促し、にぎわいを創出していくことが求められる。</p>	<p>市役所を中心に行政機能や金融、商業、医療、福祉などの多様な都市機能が複合的に集積している。</p> <p>これらの機能を必要に応じて更新・維持・強化しながら、利便性を高め、利用者の増加に繋がる連鎖反応により、にぎわいを創出していくことが求められる。</p>	<p>第一地区は、土地画整理事業により、良好な住宅ストックが形成されている。</p> <p>第二地区は、住宅市街地総合整備事業により、良好な住環境を創出するとともに、職住がそろったまちづくりによって新しい居住ニーズを掘り起こすなど、まちの活力の基礎となる居住人口の増加を図り、にぎわいを創出していくことが求められる。</p>
地区名称	にぎわいエントランスゾーン	セントラルゾーン	宇部式まち・ひと・しごと創出ゾーン
将来像	<p>市の玄関口としての魅力ある機能や空間がまちに人を誘い、多くの交流や文化・経済活動が行われ、にぎわいが生まれている。</p> <p>スマートコミュニティ化により、エコなまちになっている。</p>	<p>複合的な機能、優れた環境性能を持つ新市庁舎の整備やスマートコミュニティ化によるエコなまちづくりが、周辺の業務・商業施設の再整備を促し、利用者が快適に過ごしている。</p> <p>水と緑豊かな市役所周辺において、多くの人が潤いを感じながら交流している。</p>	<p>宇部新川駅との近接性を活かし、多様な世代が利用する便利な職住や生活支援機能がそろうとともに、スマートコミュニティ化により、エコな宇部のまちなか居住のライフスタイルが確立している。</p>
想定されるターゲット	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 公共交通を利用する全市民 ✓ 通勤・通学・通院等の周辺機能利用者 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 市役所等を利用する全市民 ✓ 市外から市役所等を利用する来街者 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 中央町三丁目地区及びその周辺の住民 ✓ 若者 ✓ 子育て世帯
まちづくりの方向性	<p>宇部市の玄関口としてバス等のアクセス機能を強化するとともに、公共交通利用者をまちに誘う仕掛けを行う。</p> <p>既存文化機能との相乗効果に着目し、文化交流・経済交流が行われるような魅力的な空間を整備する。</p>	<p>都市機能の素地を活かしながら、それをより複合化・高度化する事により、利用者の利便性の一層の向上を図る。</p> <p>水と緑の軸の交点(中心市街地の中心)としてのシンボリックな交流空間を整備する。</p>	<p>中心市街地住民の日常生活を支える身近な福祉や子育て支援機能と一体的に居住機能の強化を行う。</p> <p>新しいまちなか居住のニーズを掘り起こす、ベンチャー企業等を支援する機能等を導入する。</p>
重点誘導機能	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 交流機能 ➢ 文化機能 ➢ 情報発信機能 ➢ 子育て支援機能 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 行政機能(機能更新) ➢ 交流機能 ➢ 業務機能 ➢ 商業機能 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 居住機能 ➢ 子育て支援機能 ➢ インキュベーション(カルチャー・創業)機能

「にぎわいエコまち計画」においては、中心市街地の再生に向けた整備として、「宇部新川駅周辺地区」「市役所周辺地区」「中央町三丁目地区」への都市機能誘導を核に、中心市街地の総合的な整備を行う。

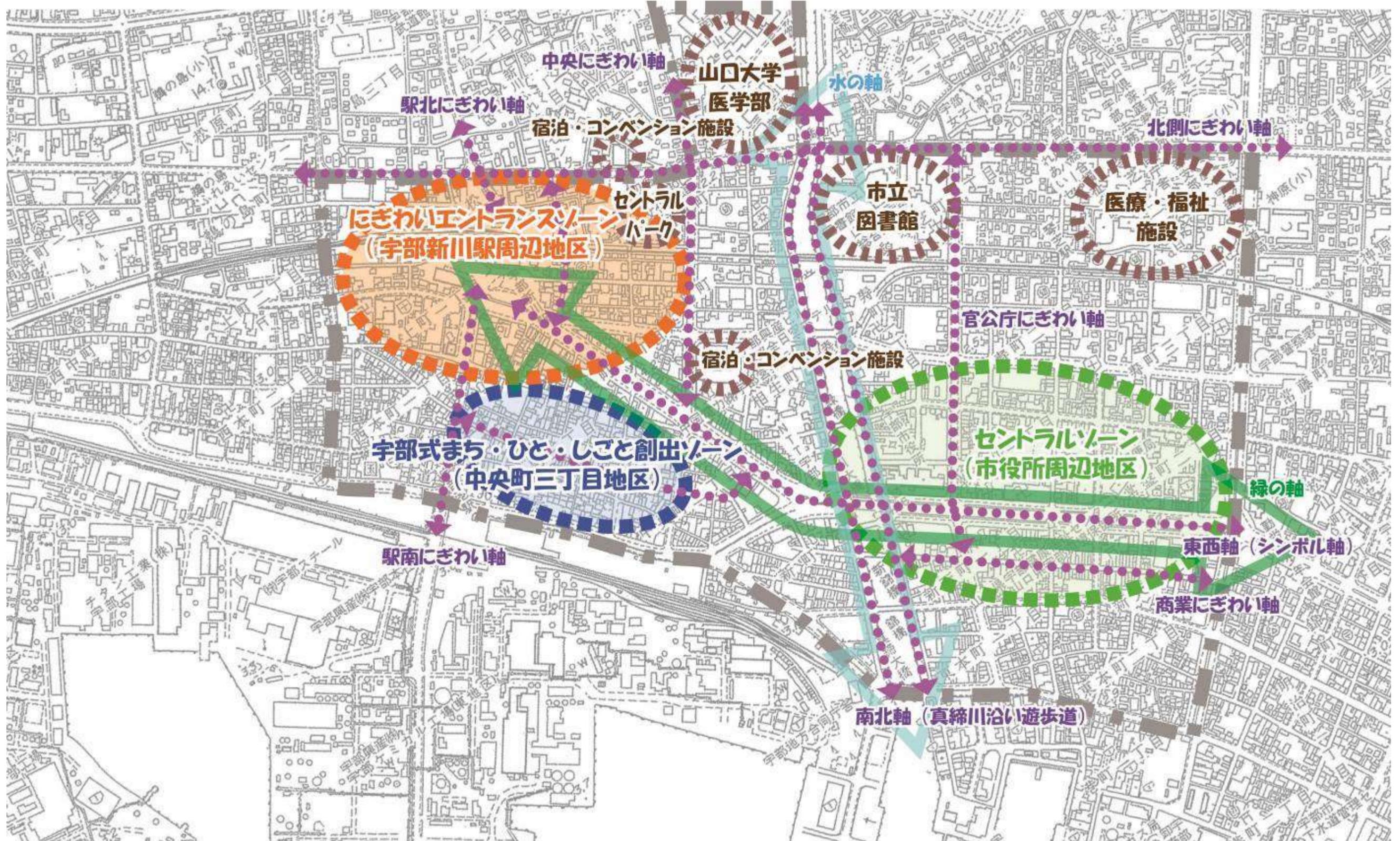


図 6-2 3地区の役割分担と連携のイメージ

6.3 宇部新川駅周辺地区の整備

6.3.1 宇部新川駅周辺地区の現状・問題点・整備課題

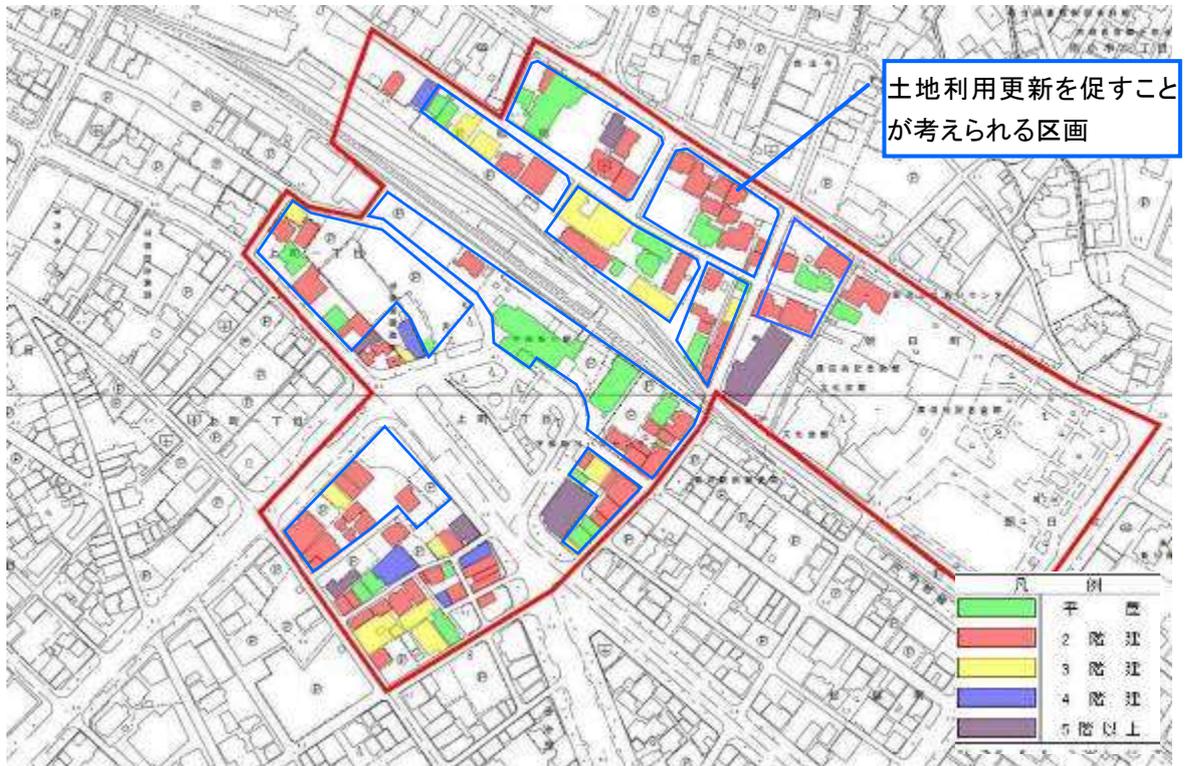
1) 宇部新川駅周辺地区の現状・問題点

宇部新川駅は、本市の玄関口となる場所であり、市民や市外からの来街者等多くの利用者が見込まれる場所である。一方で、以下のような多くの現状・問題点を抱えているために、都市の玄関口としての役割を十分に果たせていない状況となっている。

<p><シンボル性に欠ける駅舎> ・老朽化した駅舎(1948年築)など、宇部らしさやまちのシンボル性に欠ける</p> 	<p><コミュニティ施設の老朽化> ・公共施設(新川ふれあいセンター:1976年築)が老朽化している</p> 	<p><駅を中心とした歩行者ネットワークの不足> ・駅北側から新川ふれあいセンター、渡辺翁記念公園への道路幅員が狭く、駅と周辺施設を繋ぐ歩行者動線が不足している</p> 	
<p><駅周辺のポテンシャルを活かせない土地利用> ・駅南北ともに駅周辺の都市機能の集積が乏しく、土地の高度利用がなされていない</p> 			<p><駅南北間の動線の不足> ・駅南北間の移動の際、歩行者も踏切を経由する必要がある</p>
<p><利便性の低い東西駐輪場> ・東西で利用率が異なり、屋根も無いため利便性が低い</p> 			<p><駅周辺の交流機能の不足> ・駅周辺には交流スペースが少なく、にぎわいが生まれにくい (次頁参照)</p>
<p><安全性・利便性の低い駅前広場> ・バス、タクシー、一般車、歩行者の動線が交わり、安全性と利便性に問題がある ・乗降場付近で鉄道・バス間の乗り換え情報がなく、利便性が低い ・タクシー乗降場に屋根がなく、雨天時が不便である ・多くの利用が見込まれる山口大学医学部附属病院や県立宇部工業高等学校等の立地する北口方面の交通結節機能がない</p>  			<p><連続的な景観形成の不足> ・連続的な景観が形成されておらず、資源(彫刻など)も活かされていない</p>

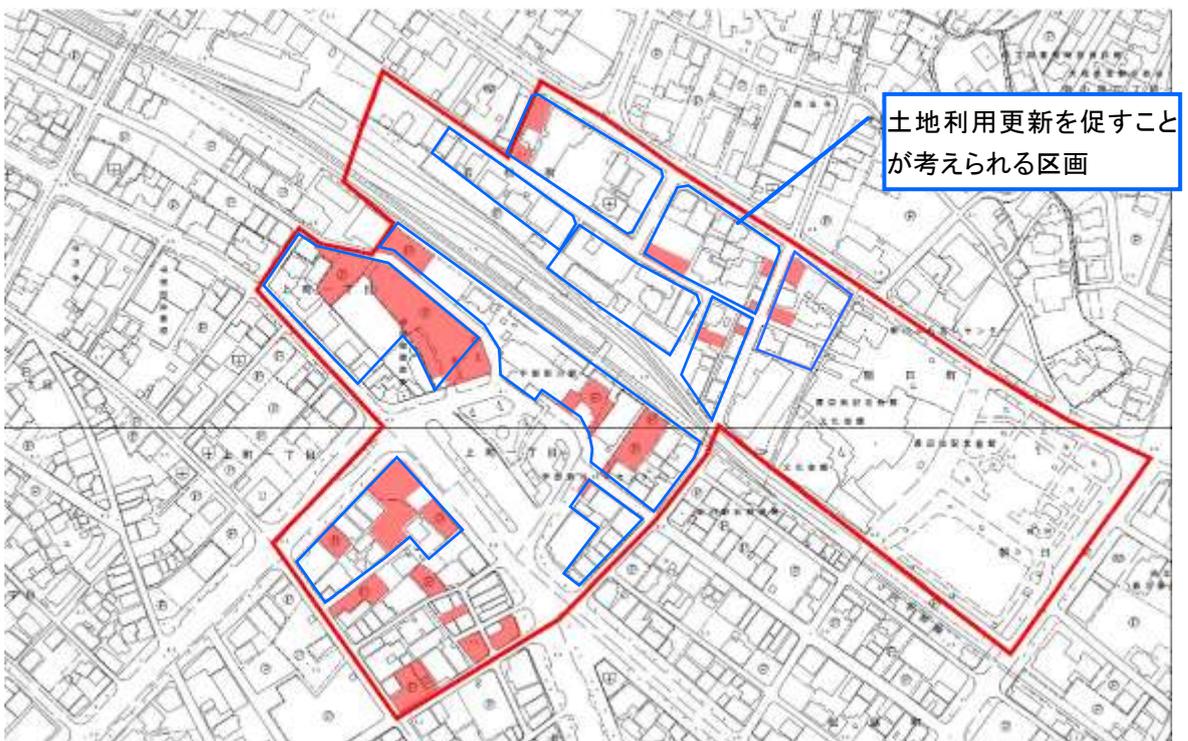
① 建物階層図

駅周辺には、低層（平屋～3階建て）の建物が多く、土地の高度利用がなされていない。低層建物が多い区画については、行政・民間の双方から土地利用の更新・高度化を促していく必要がある。



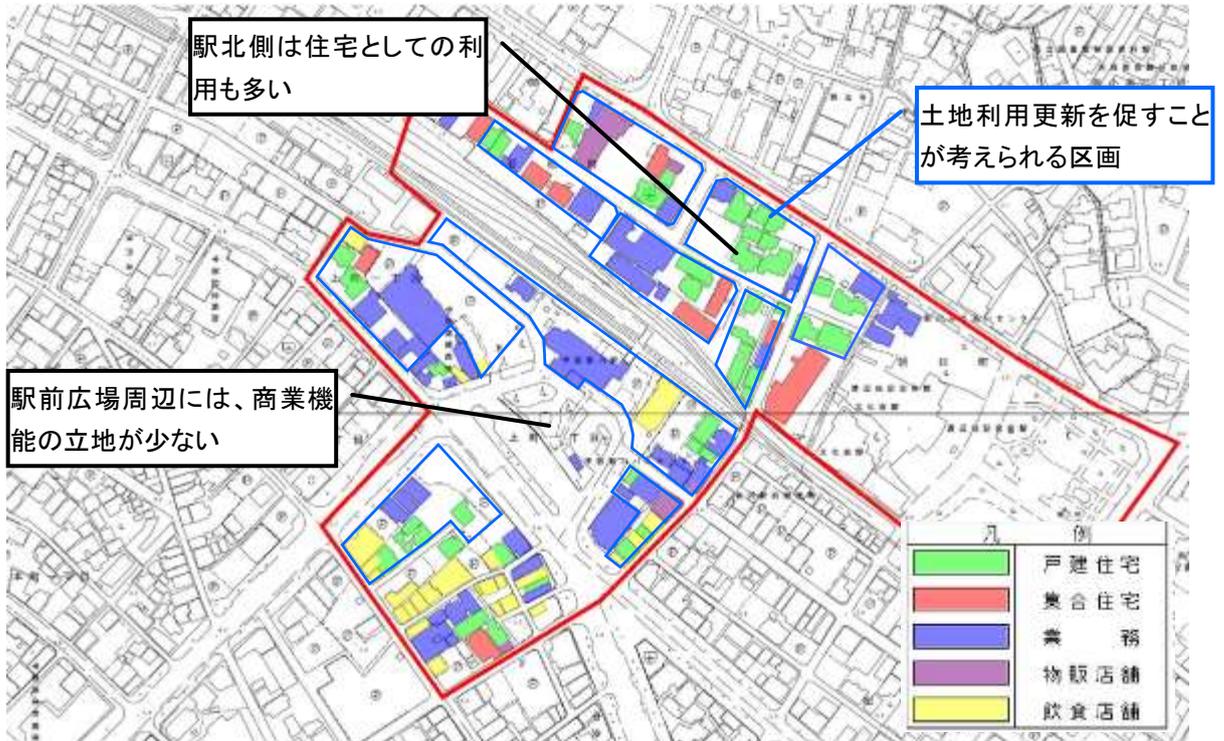
② 低・未利用地の状況

低・未利用地は、駅南側の駅前広場付近に多く分布している。



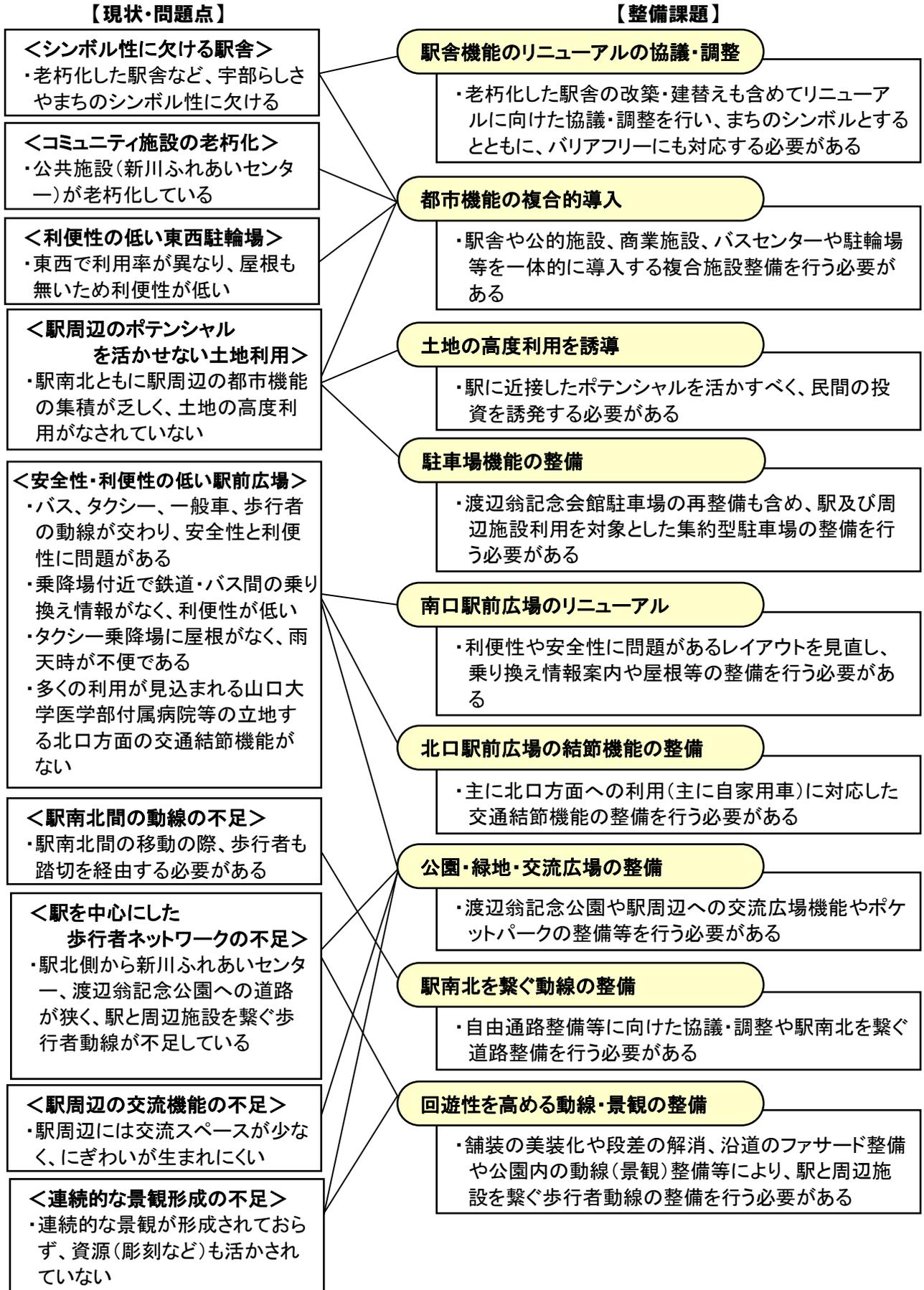
③ 建物用途図

駅周辺には業務機能が点在しており、特に駅北側については、駅直近に戸建住宅としての利用が見られるなど、住宅としての利用も多い状況にある。南北ともに駅や駅前広場に面した箇所に商業機能（物販店舗、飲食店舗）が少ない状況にある。



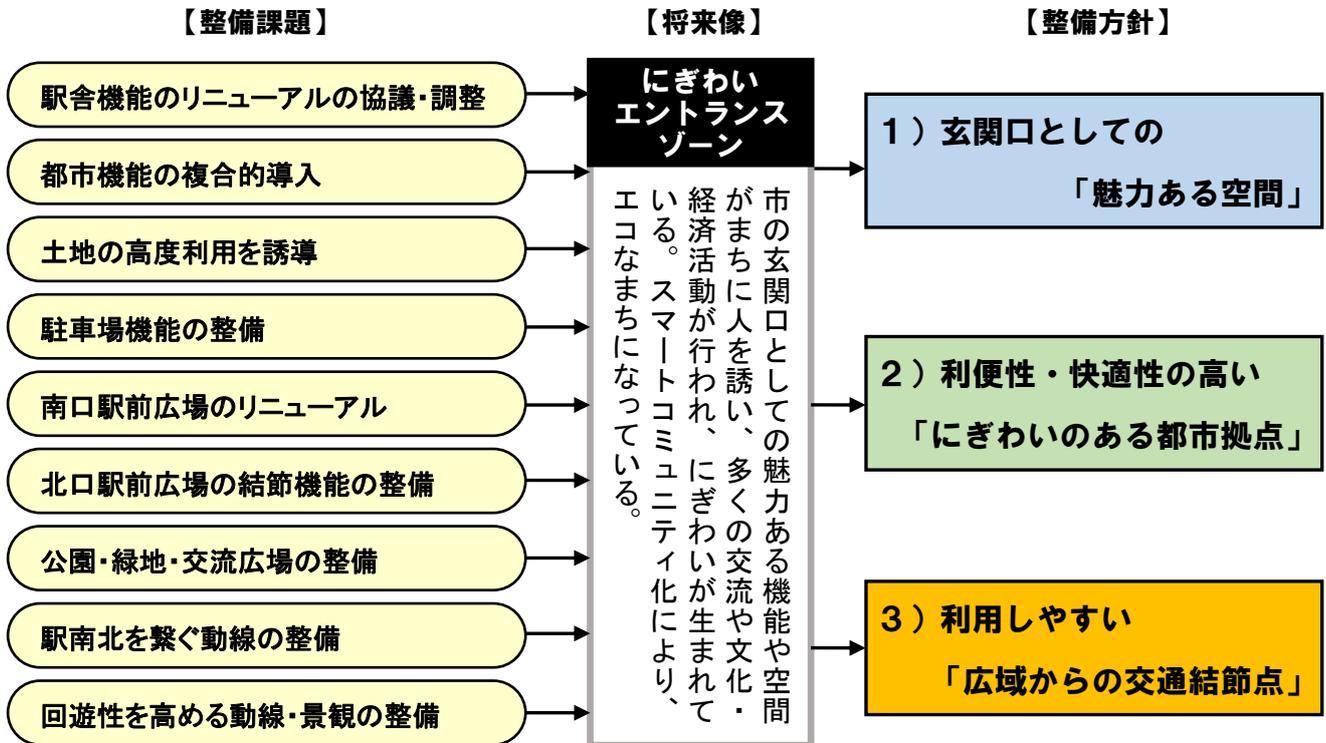
2) 宇部新川駅周辺地区の整備課題

先に示した宇部新川駅周辺の現状・問題点より、整備課題を以下のように掲げる。



6.3.2 宇部新川駅周辺地区の整備方針

中心市街地の3地区毎に掲げた将来像をもとに、先に挙げた整備課題を踏まえた駅周辺の整備方針を以下のように掲げる。



1) 玄関口としての「魅力ある空間」

① 宇部の顔としてのシンボリックな空間の創出

- ✓ 駅舎を建て替えることにより、新しいまちのシンボルとする
- ✓ 駅前広場を再整備し、広場内に交流・イベントスペースを設け、駅前ににぎわいを創出する
- ✓ 市の玄関口として、情報発信機能を持たせる
- ✓ 宇部を感じられるデザイン性の高い駅舎・駅前広場とする

② まちへ人を誘うための空間の創出

- ア. 駅を中心とした歩行者・自転車ネットワークの形成
- ✓ 周辺施設との位置関係にも配慮しながら、歩行者動線を明確にし、快適な歩行空間を創出する
 - ✓ 駅北側への新しい動線整備について検討する（自由通路など）
 - ✓ 案内サイン等により、人をまちなかに誘導する
 - ✓ ポケットパーク等、回遊中に休憩し、憩える空間を形成する
- イ. 宇部を感じられるまちなかの景観形成
- ✓ 地域資源である彫刻の再配置や緑の充実、道路と沿道の一体的な景観形成、連続的な景観形成を検討する

2) 利便性・快適性の高い「にぎわいのある都市拠点」

① 定住人口、交流人口、滞在時間の増加に繋がる都市機能の創出

- ✓ 駅南北を一体的にとらえた都市機能を集積する
- ✓ 住宅・商業の一体的導入等、複合的な都市機能の集積を検討する
- ✓ 駅前広場内の交流空間と連携した、利便性の高い交流空間・イベント空間を検討する
- ✓ 駅周辺への都市施設の導入により、来街者の利便性が向上する都市機能を検討する

② 小規模な土地利用をとりまとめ、利便性の高いまちづくりを推進

- ✓ 都市機能の導入（土地の高度利用）に向けて土地の集約化について検討する
- ✓ 集約駐車場（地区での駐車場の共同利用）施設について検討する

3) 利用しやすい「広域からの交通結節点」

① 各交通機関の乗り換え利便性の向上

- ✓ 駅前広場をリニューアルし、鉄道、バス、タクシー、一般車の安全性と利便性を両立した乗り換え空間・動線を整備する
- ✓ 駅改札口やバス乗降場等で乗り換えの情報を提供することにより、利便性を向上する

② 利便性の高い駐車場・駐輪場の整備

- ✓ 駅に隣接し、様々な利用形態に応じた駐車場・駐輪場の整備を検討するとともに、周辺施設との一体的な運用について検討する
- ✓ 回遊手段としてのレンタサイクルの強化についても検討する

③ バリアフリーに対応し、快適な公共交通利用を促進

- ✓ バリアフリー化を含め、駅舎や駅前広場のリニューアルと一体的に待合いスペース（室）やトイレ等の整備について検討する

6.3.3 宇部新川駅周辺地区におけるゾーン別の整備方針

宇部新川駅周辺の整備を検討するにあたって、既存の施設の立地状況等から以下の3つのゾーンを設定し、検討を進めるものとした。

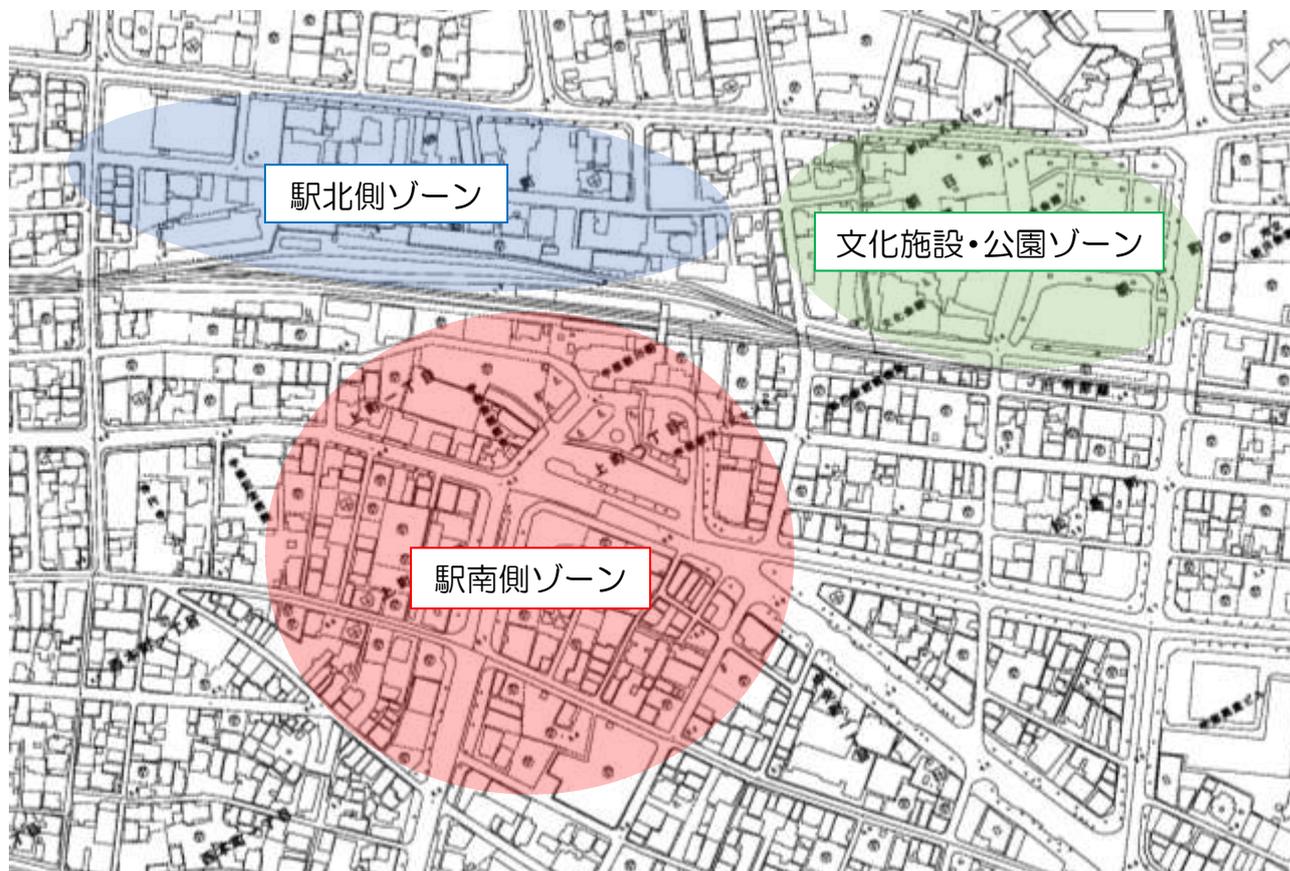


図 6-3 駅周辺のゾーニング

1) ゾーン別の将来像及び整備方針

先に示した3つのゾーンが相互に連携し、駅周辺全体が「にぎわいエントランスゾーン」として機能するためにめざしていくべきゾーン毎の将来像や整備方針を具体化するための関連施策等を以下のように位置付ける。

表 6-2 ゾーン別の将来像と関連施策

	将来像	整備方針	関連施策等
駅南側ゾーン	<p>本市の玄関口として、シンボル性のある駅舎・駅前広場を行政が整備することにより、交流機能、情報発信機能が強化されている。</p> <p>将来的には、交通結節点の利便性や民間活力が高まるような、エコなまちづくりが進んでいる。</p>	玄関口としての「魅力ある空間」	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅舎の建替え(バリアフリー化、スマートコミュニティ化) ● 南側駅前広場への交流機能の付与 ● 駅北側への動線(自由通路等)の整備 ● ■ 緑・彫刻を活かした一体的景観形成 ● 魅力的な街路空間の整備
		利便性・快適性の高い「にぎわいのある都市拠点」	<ul style="list-style-type: none"> ● ■ 複合施設整備(スマートコミュニティの導入) ■ 土地の高度利用の誘導(民間再開発)
		利用しやすい「広域からの交通結節点」	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅前広場のリニューアル ● 利便性の高い駐車場・駐輪場の整備 ● 各公共交通機関の乗り換え情報の提供
駅北側ゾーン	<p>北側駅前広場、自由通路を行政が整備することにより、南北の分断が解消され、生活利便性が向上している。</p> <p>将来的には、民間による複合施設の整備が進み、居住人口の増加によりにぎわいが増加している。</p>	玄関口としての「魅力ある空間」	<ul style="list-style-type: none"> ● 文化施設・公園ゾーンへの一体的な景観整備と案内サインの整備 ● 回遊性を高める歩行者動線の整備
		利便性・快適性の高い「にぎわいのある都市拠点」	<ul style="list-style-type: none"> ● ■ 土地の高度利用の誘導(民間再開発)
		利用しやすい「広域からの交通結節点」	<ul style="list-style-type: none"> ● 利便性の高い駐車場・駐輪場の整備 ● 北側駅前広場の整備(送迎者に対応した結節機能)
文化施設・公園ゾーン	<p>渡辺翁記念公園がセントラルパーク化され、市民の憩いの場となるとともに、市民イベント等開催によりにぎわいが創出される。</p> <p>また、野外美術館として野外彫刻の展示が行われ、新たな観光資源として機能している。</p>	玄関口としての「魅力ある空間」	<ul style="list-style-type: none"> ● 公園の修景整備、園内の動線整備 ● 温室効果ガスの吸収源対策等に資する公園・緑地の整備 ● 一体的な景観整備と案内サインの整備 ● 回遊性を高める歩行者動線の整備

● 行政中心 ■ 民間投資

2) ゾーン別の機能配置の考え方

宇部新川駅周辺地区は、市の玄関口としての交通結節点であり、また、文化交流拠点である渡辺翁記念会館（重要文化財）が立地するなど、中心市街地の中でもポテンシャルの高い地区である。そのポテンシャルをより発揮し、まちの顔としての役割を果たすため、駅周辺の3つのゾーン毎に都市機能の維持・誘導を図る。他の2地区（市役所周辺・中央町三丁目周辺）との機能分担を見据えて重点誘導機能として位置付けた都市機能や市外からの利用が見込まれる機能については、戦略的にシンボルロードとの繋がりなどから玄関口としての性格が強い南側ゾーンに配置するものとする。

表 6-3 都市機能配置の考え方(一部既存機能を含む)

		機能	検討可能な具体的な例
駅南側ゾーン	重点誘導機能	交流機能	・ 市民や来街者の交流による文化活動の活性化、新しい経済(産業)活動への波及に繋げるなど、まちのにぎわいを創出する駅前の交流スペース 等
		文化機能	・ 駅周辺の新たな利用に繋げる、市民や来街者が利用する渡辺翁記念会館や文化会館と一体的に利用される図書館サテライトや学習室、貸しスタジオ 等
		情報発信機能	・ 駅を利用する来街者が市の情報や文化に触れ、宇部のおもてなしを感じる観光案内所 等
		子育て支援機能	・ 中心市街地住民や中心市街地従業者・来街者が利用する保育施設・子どもプラザ 等
	誘導機能	行政機能	・ 駅周辺利用者の利便性向上のため、証明書自動交付機の設置検討 等
		商業機能	・ 近隣住民の生活を支え、公共交通利用者が利用するような小売店や飲食店がそろったモール 等
		娯楽機能	・ 駅周辺の新しい利用を掘り起こす展示会場やカルチャースクール、フィットネスクラブ 等
		宿泊機能	・ 市外から訪れたビジネス・観光客が利用するホテル 等
		医療福祉機能	・ 中心市街地住民や公共交通利用者が利用する総合病院・介護保険施設 等
		業務機能	・ 国内有数の企業が立地するまちの玄関口として利用が見込まれる駅前のオフィス ・ 鉄道を日常的に利用する学生が学ぶ学習塾 ・ セントラルゾーンに多く立地する金融機関を駅前でも利用できる出張所(ATM) 等
	ゾーン北側	誘導機能	居住機能
医療福祉機能			・ 近隣住民が利用する診療所・薬局 等
商業機能			・ 近隣住民の生活を支える小売店や飲食店 等
公園ゾーン 文化施設・	重点誘導機能	交流機能	・ 渡辺翁記念会館や文化会館を訪れる人達が憩うことのできる広場 等

先に示した都市機能配置の考え方を機能配置図として表すと以下のとおりとなる。ゾーン間の回遊動線を合わせて整備することにより、これらの機能を相互に利用しやすくすることで相乗効果の発揮や駅周辺のにぎわいの増加に繋げていく。

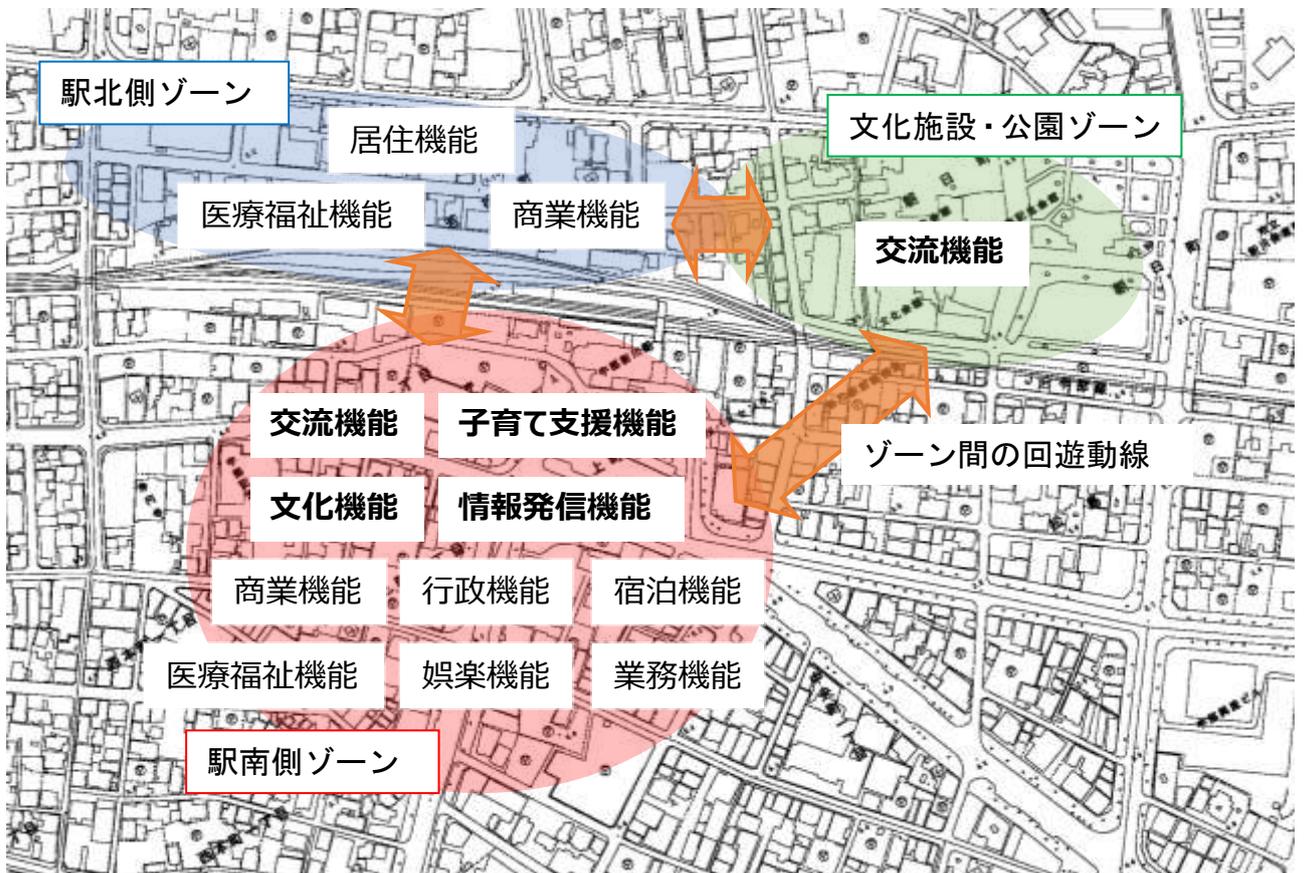


図 6-4 宇部新川駅周辺地区の機能配置図

6.3.4 宇部新川駅周辺地区の整備素案

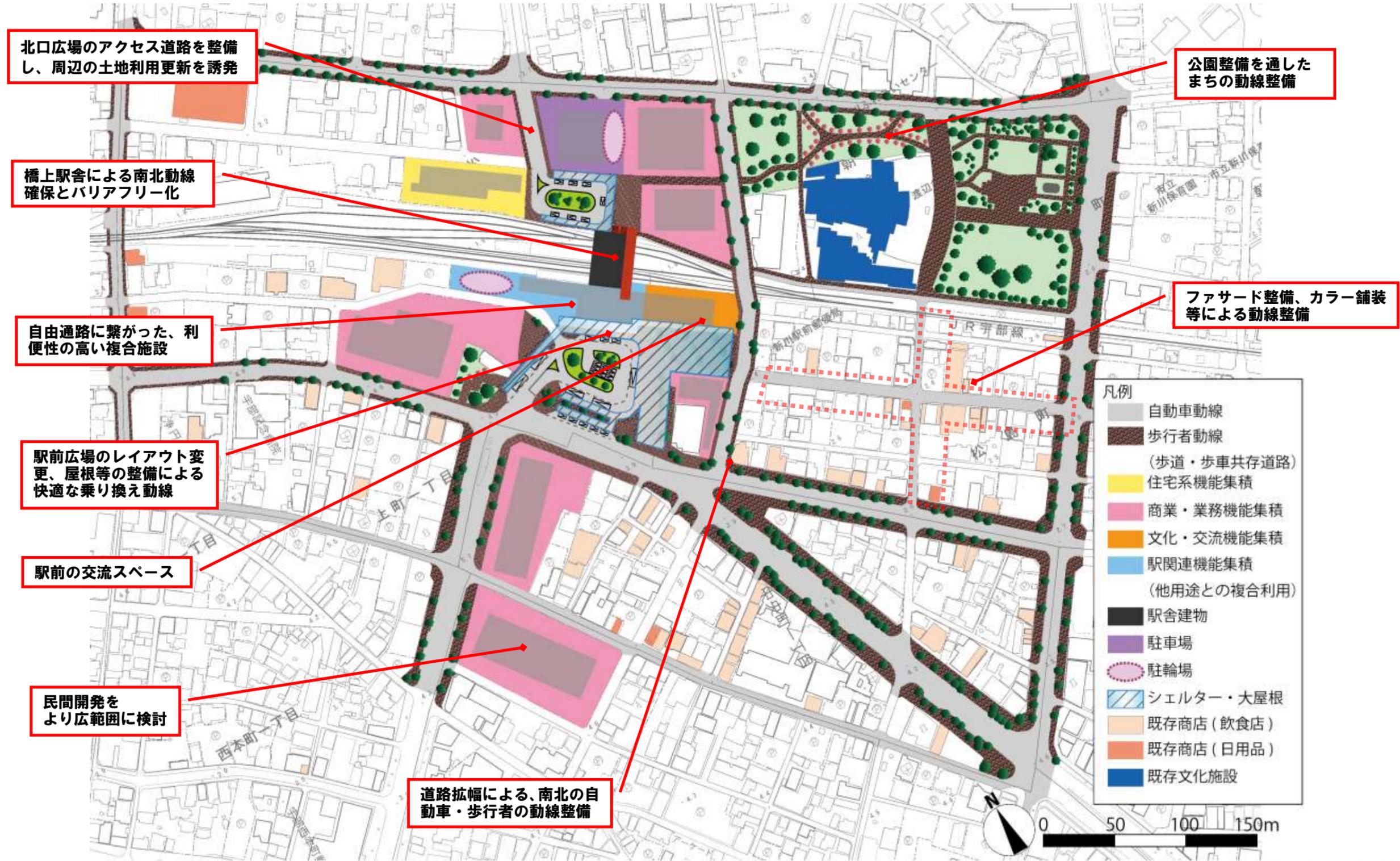
以上の整備の考え方等に基づき、整備計画素案を2パターンとりまとめた。ただし、駅周辺のまちづくりにおいては、民間事業者や権利者、住民等の多様なまちづくり主体との協議・調整が必要となる。本整備計画を基にまちづくり主体の意向等を調査し、施策の具体化・段階的な整備へと進んでいく。

表 6-4 整備計画素案

素案	整備方針	整備内容の特徴
共通	<p>駅北側について駅前広場の整備や公園の景観整備を実施し、駅周辺の生活利便性を高める</p> <p>地区内を縦断する道路を拡幅し、南北の自動車交通を円滑化する</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・駅南側への複合施設整備 ・南側駅前広場リニューアル(乗換え機能、交流機能の増加) ・北側駅前広場の整備 ・公園の景観整備 ・駐輪場の整備 ・立体駐車場の整備 ・地区内を縦断する道路の拡幅
素案 1	<p>駅前広場周辺地域について、行政が主導して民間開発を促進し、商業機能や居住機能の強化を図る案</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・橋上駅舎及び自由通路の整備 ・都市計画道路の整備(北側広場接続) ・駅前広場周辺地域について、民間開発を促進
素案 2	<p>公共施設整備主導により民間開発を促進する案</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・駅舎リニューアル(地上駅) ・北口からの駅利用動線の検討 ・北側広場の接続は、既存の道路を活用 ・北側広場利用者の利便性確保のため、広場位置を調整、交流空間の付与 ・民間開発を促進する地域を駅前広場に隣接する土地に限定

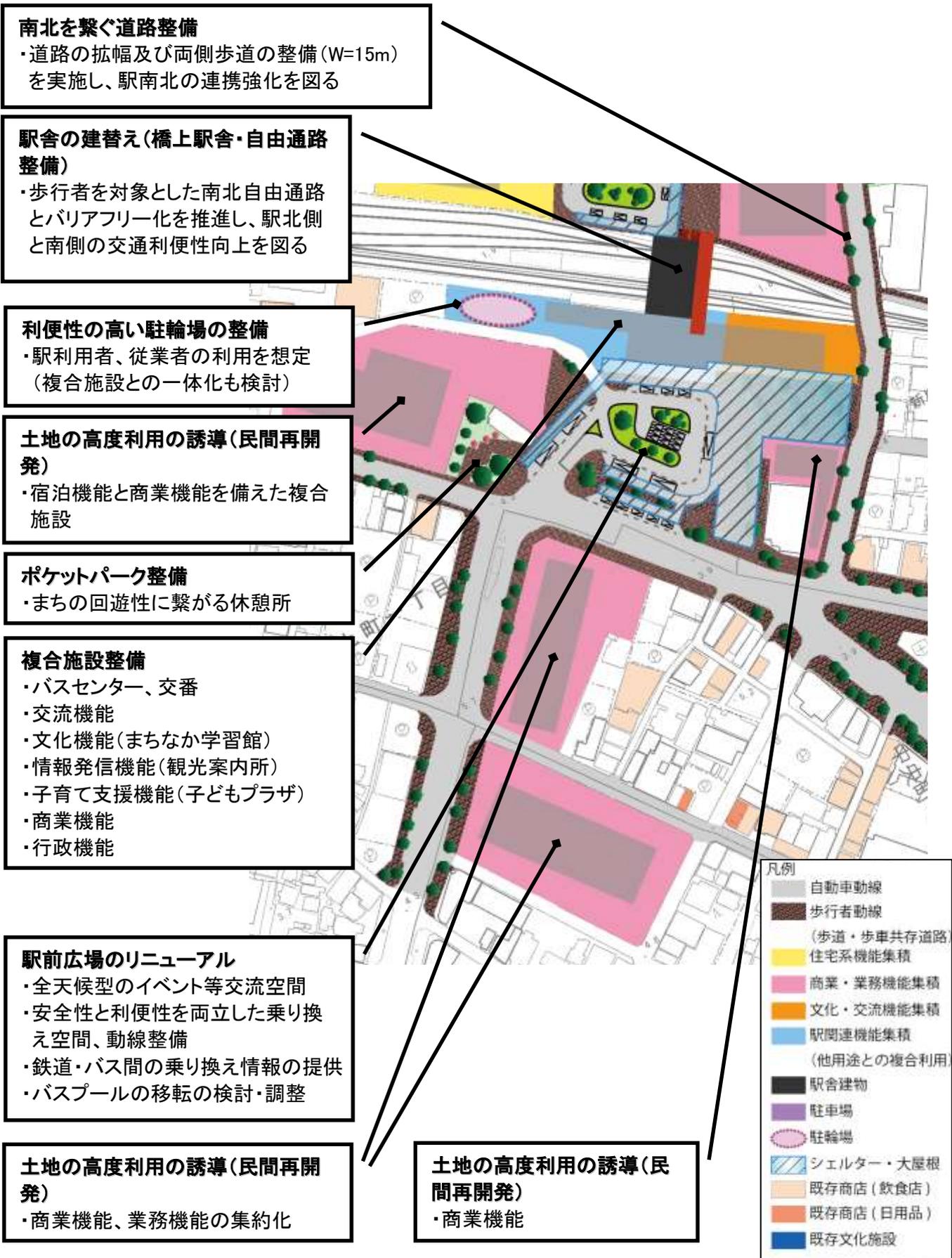
1) 素案①

素案①については、以下のようにとりまとめた。なお、特徴的な整備メニューは図中に示すとおりであり、より詳細なものは次ページ以降、ゾーン別に示す。



※この素案は、市が作成したもので、鉄道事業者を含む地権者と調整したものではありません

素案① [駅南側ゾーン]



※この素案は、市が作成したもので、鉄道事業者を含む地権者と調整したものではありません

素案① [駅北側ゾーン]



※この素案は、市が作成したもので、鉄道事業者を含む地権者と調整したものではありません

素案① [文化施設・公園ゾーン]

公園の修景整備、園内の動線整備
 ・彫刻等を活用し、緑豊かな渡辺翁記念公園と調和のとれた景観を整備

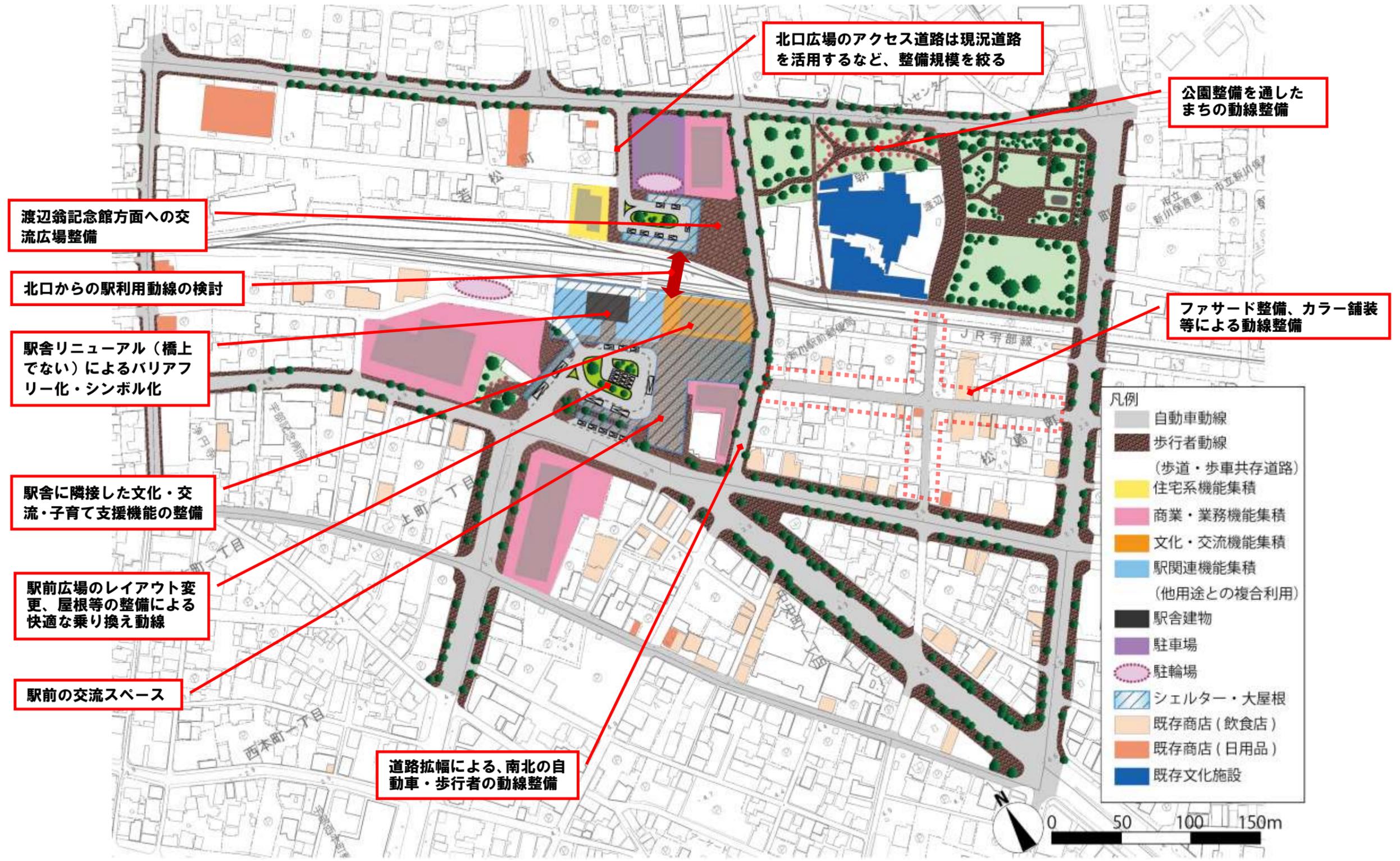


歩道・一方通行
 ・歩行者動線の安全性向上のため歩道を確保し、渡辺翁記念公園方面への一方通行とする

※この素案は、市が作成したもので、鉄道事業者を含む地権者と調整したものではありません

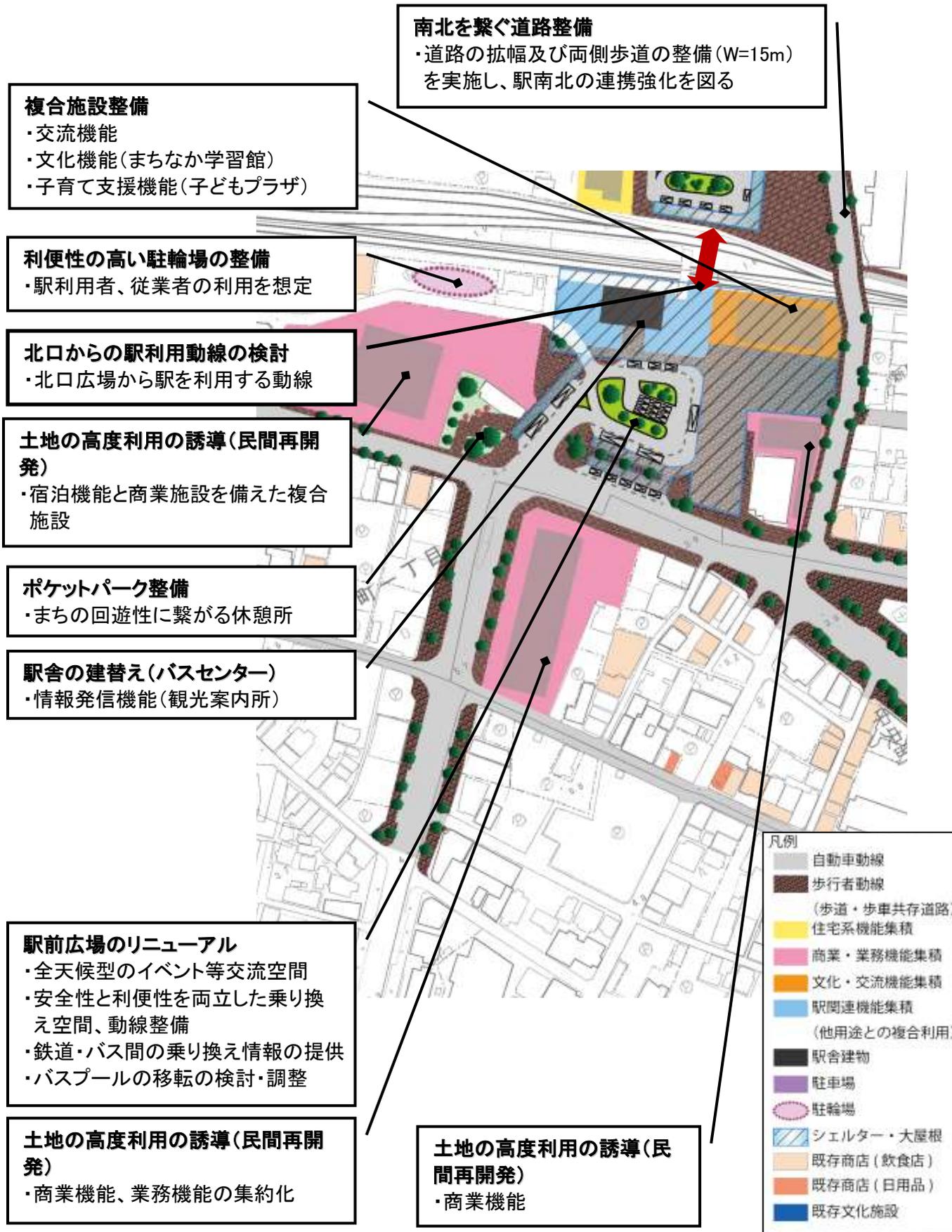
2) 素案②

素案②については、以下のようにとりまとめた。なお、特徴的な整備メニューは図中に示すとおりであり、より詳細なものは次ページ以降、ゾーン別に示す。



※この素案は、市が作成したもので、鉄道事業者を含む地権者と調整したものではありません

素案② [駅南側ゾーン]



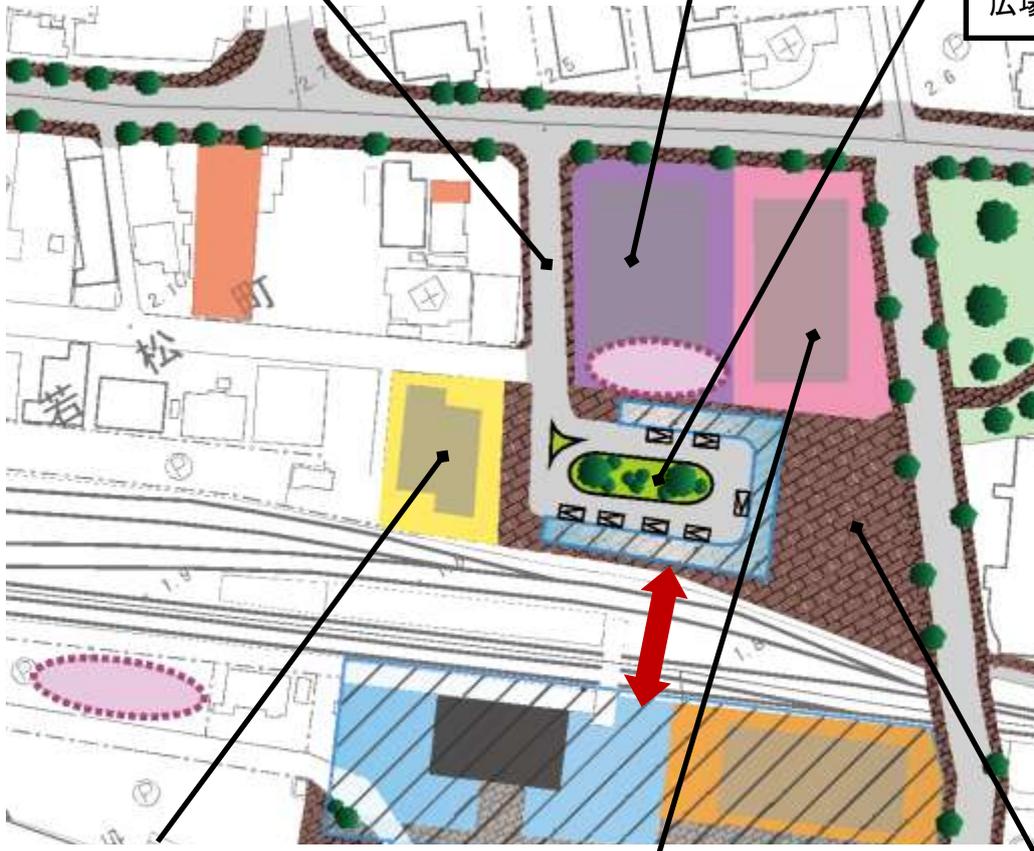
※この素案は、市が作成したもので、鉄道事業者を含む地権者と調整したものではありません

素案② [駅北側ゾーン]

北口広場アクセス道路
 ・北側ロータリーに乗り入れるための道路は、既存の道路を活用し、民地の利用を最小限に抑える(W=12m)

利便性の高い立体駐車場・駐輪場の整備
 ・文化会館、渡辺翁記念公園及び駅近辺への来街者の利用を想定

北側駅前広場の整備
 ・北側利用者に対応する送迎者向けの駅前広場整備



凡例

自動車動線
歩行者動線
(歩道・歩車共有道路)
住宅系機能集積
商業・業務機能集積
文化・交流機能集積
駅関連機能集積
(他用途との複合利用)
駅舎建物
駐車場
駐輪場
シェルター・大屋根
既存商店(飲食店)
既存商店(日用品)
既存文化施設

土地の高度利用の誘導(民間再開発)
 ・北側の地権者の受け皿としての居住機能

土地の高度利用の誘導(民間再開発)
 ・商業・医療・福祉・居住機能が一体となった複合機能

回遊性を高める歩行者導線の整備
 ・北側駅前広場から渡辺翁記念会館方面への歩道を広場と一体的整備

※この素案は、市が作成したもので、鉄道事業者を含む地権者と調整したものではありません

素案② [文化施設・公園ゾーン]

公園の修景整備、園内の動線整備
 ・彫刻等を活用し、緑豊かな渡辺翁記念公園と調和のとれた景観を整備



歩道・一方通行
 ・歩行者動線の安全性向上のため歩道を確認し、渡辺翁記念公園方面への一方通行とする

※この素案は、市が作成したもので、鉄道事業者を含む地権者と調整したものではありません

6.4 市役所周辺地区の整備

6.4.1 市役所周辺地区の現状・問題点・整備課題

1) 市役所周辺地区の現状・問題点

市役所周辺地区は、市役所を中心に行政・医療・商業・金融等の多様な機能がそろい、全市の市民生活を支えている地区である。一方、市役所に代表されるように老朽化が進んでいる施設や低未利用地が存在するなど、その施設更新や維持・向上に関する問題等を抱えている。

<市役所の老朽化>

・市行政の中核的な施設であるが、老朽化(1958年築)し快適性が低下するとともに、防災上の懸念が残る



<駐車枠も設定されている緩速車線>

・国道190号に設けられた緩速車線はタクシー乗り場等として運用されているが、長時間駐車も見受けられる



<虫食いな駐車場の立地>

・平面駐車場が地区内に多く立地しており、土地の有効利用がなされていない



<真締川公園のにぎわい不足>

・緑化や彫刻設置がされているものの、にぎわいが感じられにくい



<回遊・交流空間の不足>

・ヒストリア宇部や市役所の周辺に交流スペースが少なく、まちなぎわいに繋がりにくい



<商店街機能の低下>

・地区南側の商店街でも空き店舗が目立ち、人通りも少ない



① 建物階層図

特に南側商店街の周辺においては、2階建の建物が多い。また、国道190号北側においては、中高層建物も見られるが、商店街と同様に2階建の建物が多い。



② 低・未利用地の状況

低・未利用地の多くが駐車場であり、小規模な駐車場が地区内に分散している。



③ 建物用途図

国道 190 号を中心に業務・物販施設が集積し、商店街の多くが物販と住宅の共用建物となっている。地区北側においては、戸建住宅も多く立地している。



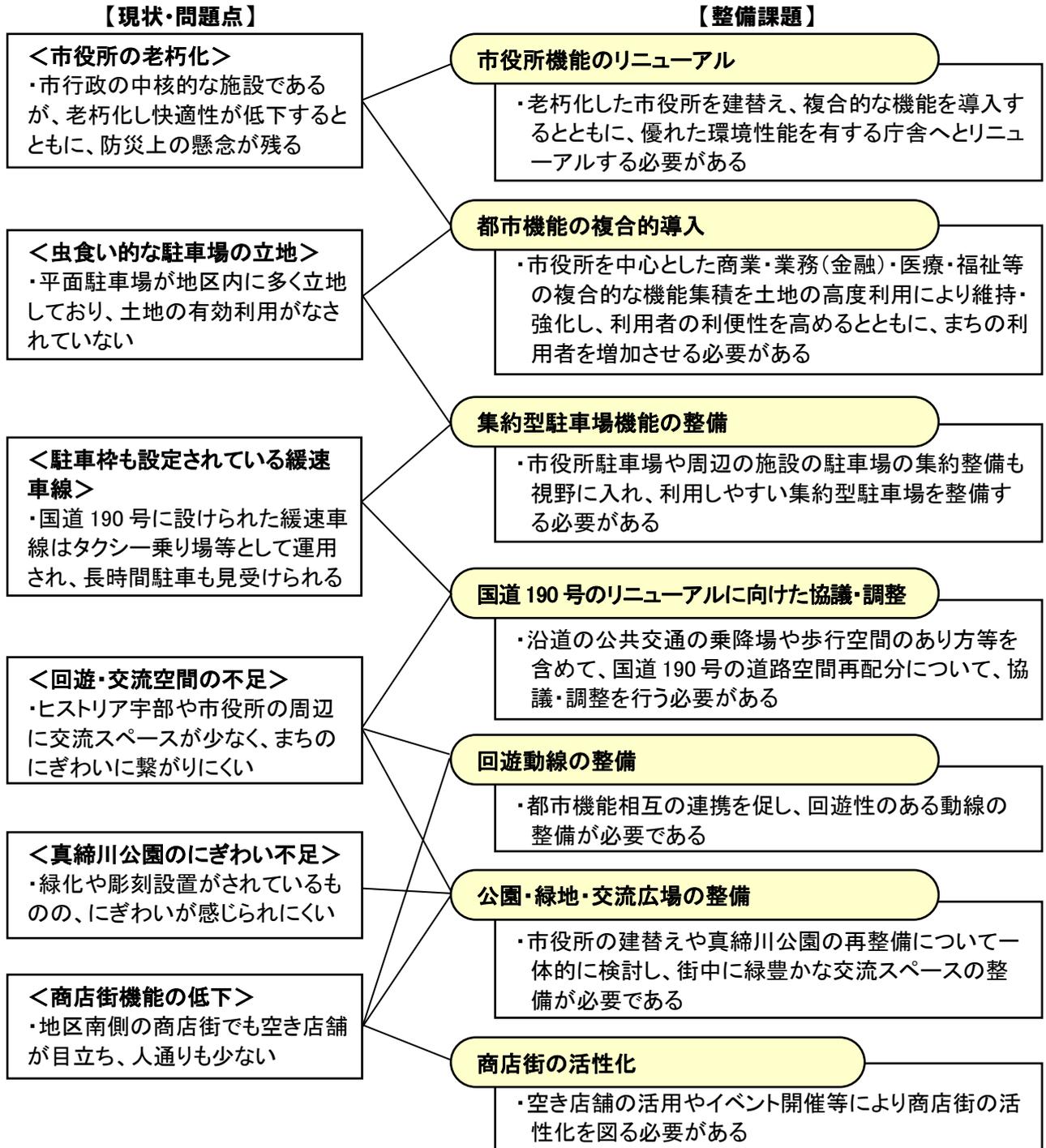
④ 建物構造図

RC・鉄筋建物も存在するが、特に南側商店街においては木造建物が多く残っている。



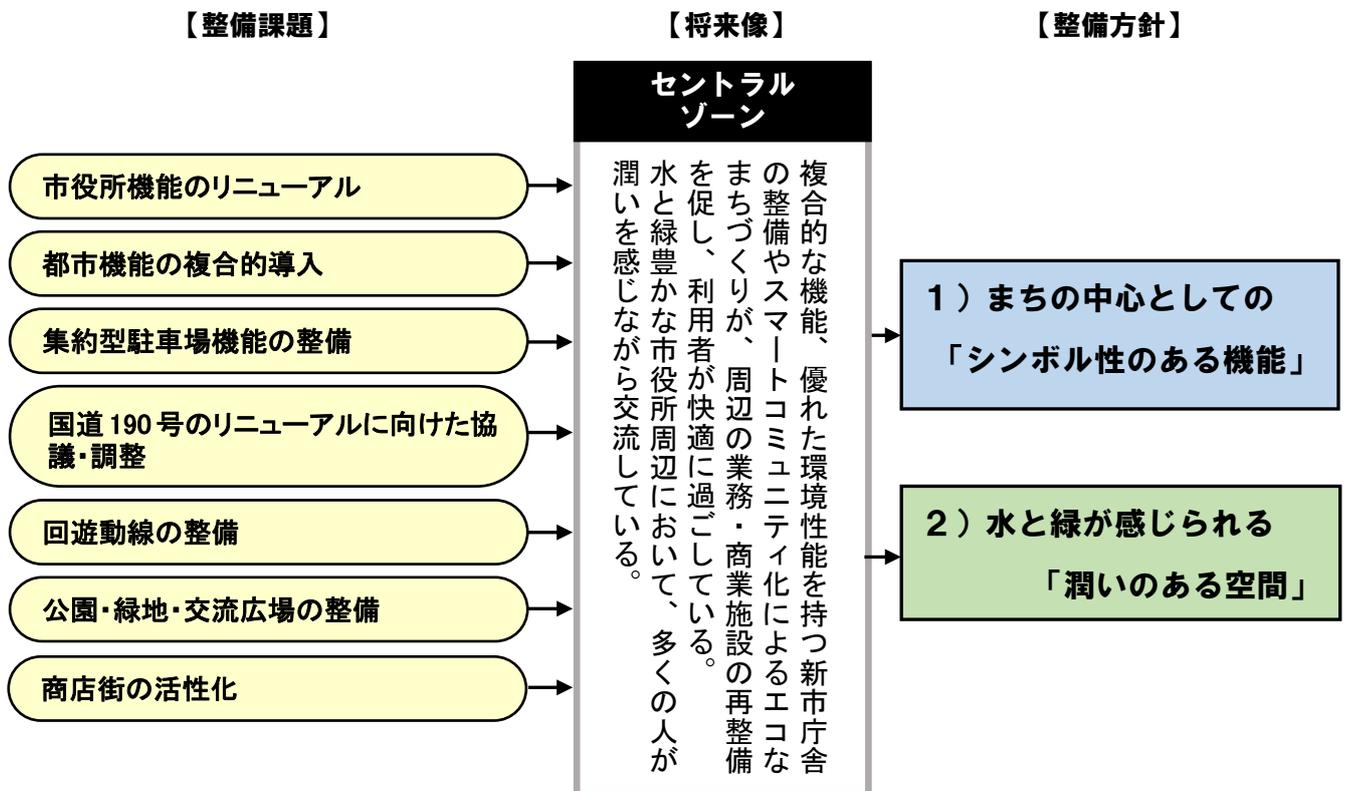
2) 市役所周辺地区の整備課題

先に示した市役所周辺地区の現状・問題点より、整備課題を以下のように掲げる。



6.4.2 市役所周辺地区の整備方針

中心市街地の3地区毎に掲げた将来像をもとに、先に挙げた整備課題を踏まえた市役所周辺地区の整備方針を以下のように掲げる。



1) まちの中心としての「シンボル性のある機能」

- ✓ 複合的な機能と優れた環境性能を有した市役所へと再整備し、宇部市エコまちづくりのシンボルとする
- ✓ 市街地再開発事業や共同建替え等、土地の有効利用により都市機能を誘導する
- ✓ 空き店舗の活用、まちなかイベント広場の開設、イベント開催等、商店街の活性化によりにぎわいを創出する
- ✓ 国道190号沿道において、アクセスしやすい集約型駐車場や公共交通拠点を整備する

2) 水と緑が感じられる「潤いのある空間」

- ✓ 真締川公園を水が感じられる公園へとリニューアルし、市役所と一体的に交流機能を整備する
- ✓ その他の公園の再整備や、壁面緑化、歩道緑化により、緑が感じられる空間を整備する
- ✓ シンボルロード（国道190号）のリニューアルに向けた協議・調整を行い、緑と花と彫刻を身近に感じられる回遊動線を整備する
- ✓ 市役所や商店街等を繋ぐ動線を緑陰歩道化等により強化し、潤いが感じられ、にぎわいに繋がる回遊動線を整備する

6.4.3 市役所周辺地区におけるゾーン別の整備方針

市役所周辺の整備を検討するにあたって、既存の施設の立地状況等から以下の4つのゾーンを設定し、検討を進めることとした。

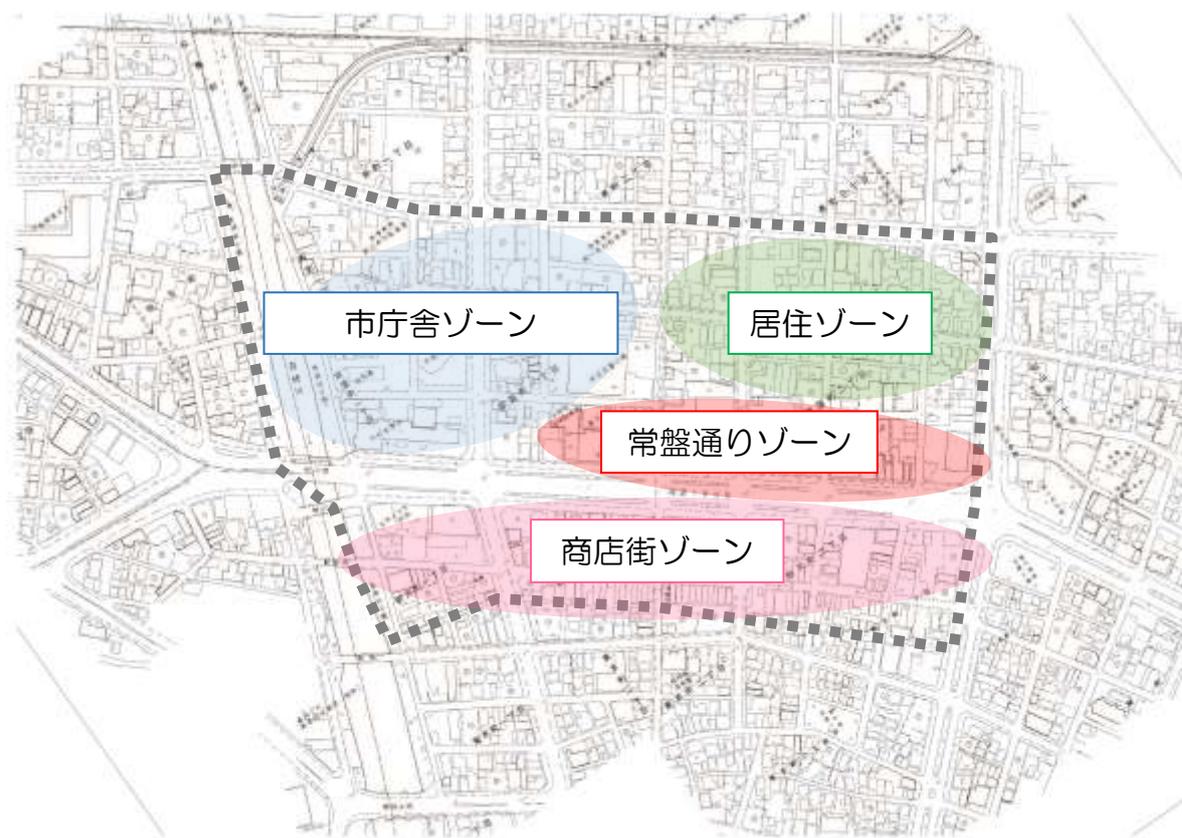


図 6-5 市役所周辺地区のゾーニング

1) ゾーン別の将来像及び整備方針

先に示した4つのゾーンが相互に連携し、市役所周辺全体として「セントラルゾーン」として機能するためにめざしていくべきゾーン毎の将来像や駅周辺の整備方針を具体化するための関連施策等を以下のように位置付ける。

表 6-5 ゾーン別の将来像と関連施策

	将来像	整備方針	関連施策等
市庁舎ゾーン	環境性能に優れた市庁舎を核に複合的な機能集積が進み市民の利便性が向上している。 シンボルロードと真締川が交差するまちの中心において潤いのある空間で多くの交流が生まれ、にぎわいが生まれている。	まちの中心としての「シンボル性のある機能」	<ul style="list-style-type: none"> ●市庁舎の建替え(スマートコミュニティの導入) ●公共交通拠点(路線バス等)の整備 ●■集約型駐車場の整備 ■住宅・業務等の土地の高度利用化(スマートコミュニティの導入)
		水と緑が感じられる「潤いのある空間」	<ul style="list-style-type: none"> ●市民の憩いの場の整備 ●■緑化等の推進(土地の高度利用に伴う緑化) ●真締川公園の再整備 ●琴芝街区公園の再整備 ●歩きやすい歩道整備
常盤通りゾーン	シンボルロード沿道として高度の土地利用が行われるとともに、沿道の歩行空間が緑豊かなものになるなど、回遊性も向上している。	まちの中心としての「シンボル性のある機能」	<ul style="list-style-type: none"> ■土地の高度利用の誘導(スマートコミュニティの導入)
		水と緑が感じられる「潤いのある空間」	<ul style="list-style-type: none"> ●国道190号の道路空間再編に向けた協議・調整 ●■街路樹・花・テーマ性のある彫刻などによる修景整備 ■ファサード整備
商店街ゾーン	市役所等を訪れた人が商店街に繰り出すなど、商店街の利用者が増加し、にぎわいが生まれている。	まちの中心としての「シンボル性のある機能」	<ul style="list-style-type: none"> ■商店街の活性化 ■土地の高度利用の誘導(スマートコミュニティの導入)
		水と緑が感じられる「潤いのある空間」	<ul style="list-style-type: none"> ●■歩きやすい歩道整備 ●■緑化等の推進(土地の高度利用に伴う緑化) ■ファサード整備
ゾーン居住	市役所や商店街、医療機関と隣接した利便性が高く、ゆとりのあるまちなか居住が実現している。	水と緑が感じられる「潤いのある空間」	<ul style="list-style-type: none"> ■宅地内の緑化 ■壁面・屋上緑化 ●幹線道路の緑化

●行政中心 ■民間投資

2) ゾーン別の機能配置の考え方

市役所周辺の4つのゾーン毎に都市機能の維持・誘導を図る。特に市役所との位置関係、シンボルロードと真締川の交差するまちの中心との位置関係に配慮しながら、機能を以下のように配置する。これら機能の誘導とともに、回遊動線を整備することにより、これらの機能の相互利用を促し、市役所周辺のにぎわいの増加に繋げていく。

表 6-6 都市機能配置の考え方(一部既存機能を含む)

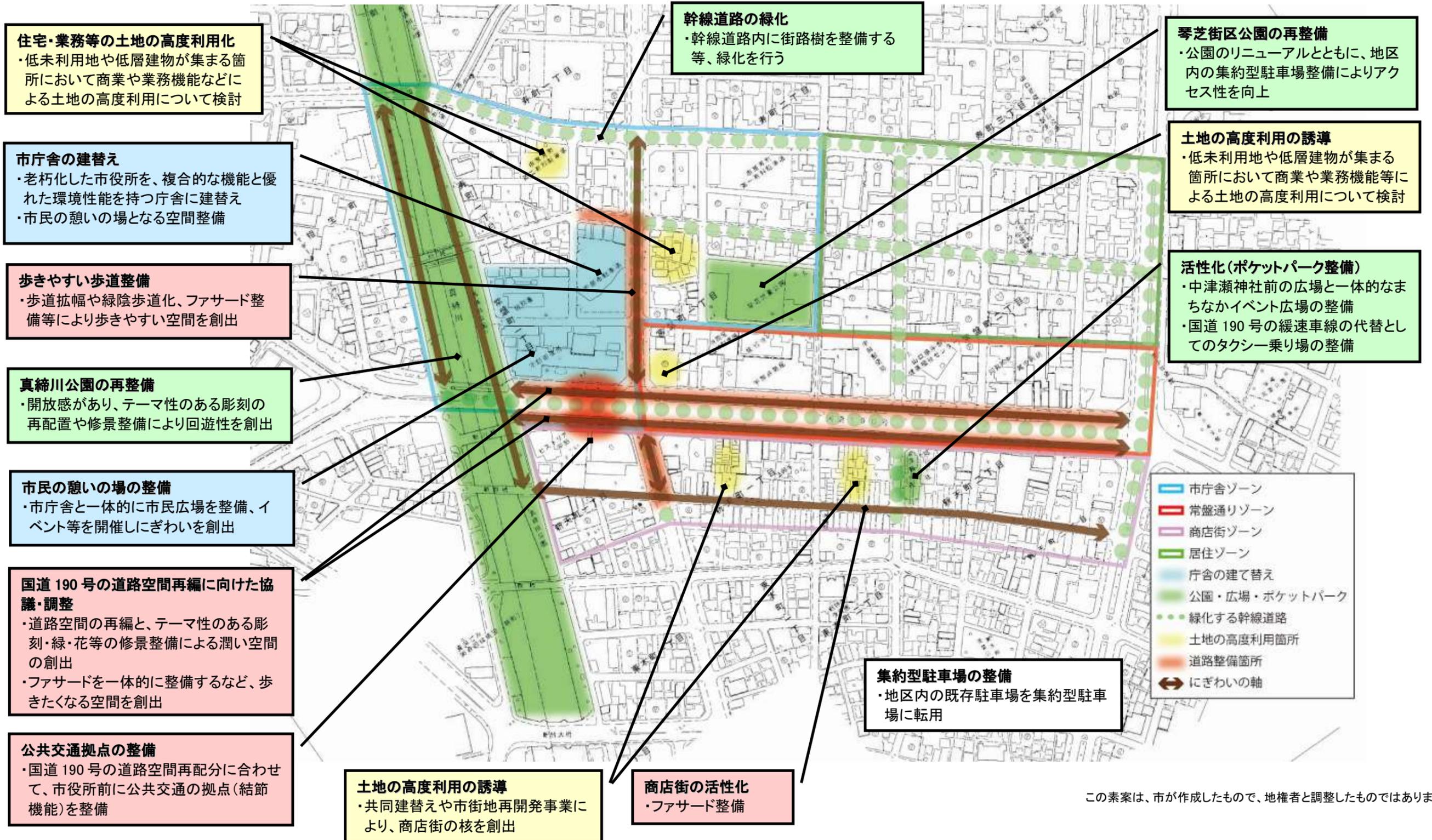
		機能	検討可能な具体的な例
市庁舎ゾーン	重点誘導機能	行政機能	・ 環境性能に優れ、ユニバーサルデザインにも適応した新しい市役所庁舎 等
		交流機能	・ 新しい庁舎と一体的にシンボルロードと真締川が交わるまちの中心にある交流空間 等
		業務機能	・ 市庁舎との隣接性を活かしたオフィス機能や金融機関 等
	誘導機能	居住機能	・ 多様な機能が立地する市役所周辺地区の利便性を享受できる中高層住宅 等
		医療福祉機能	・ 総合病院や近隣住民が利用できる診療所 等
常盤通りゾーン	重点誘導機能	業務機能	・ 市庁舎との隣接性を活かしたオフィス機能や金融機関 等
		商業機能	・ 市民が快適に利用できる大規模商業施設 等
	機能誘導	医療福祉機能	・ 総合病院や近隣住民が利用する診療所 ・ 介護保険施設もしくは特定入居者生活介護の指定を受けた有料老人ホーム 等
ゾーン 商店街	重点誘導機能	商業機能	・ 近隣住民や市役所利用者等の来街者が買いまわりを楽しむ商店街 等
ゾーン 居住	誘導機能	居住機能	・ 中低層住宅 等
		医療福祉機能	・ 地区内の診療所と、近隣住民も利用できる地区内の病院



図 6-6 市役所周辺地区の機能配置図

6.4.4 市役所周辺地区の整備素案

市役所周辺地区の整備素案については、以下のようにとりまとめた。なお、特徴的な整備メニューは図中に示すとおりである。



この素案は、市が作成したもので、地権者と調整したものではありません

6.5 中央町三丁目地区の整備

6.5.1 中央町三丁目地区の現状・問題点・整備課題

1) 中央町三丁目地区の現状・問題点

中央町三丁目地区は、既に一部土地区画整理事業が実施されるなど、居住機能を核としながら機能集積を進めている地区である。一方、整備に着手していない箇所は、道路幅員が狭く、建物の密集が見られ、防災面の問題等も抱えている。

<防災上の問題>

- ・戦災を免れたために、面的整備が行われず、道路幅員が狭いうえに、老朽化した建物が密集しており、防災面で問題がある



<小規模平面駐車場の立地>

- ・幅員の狭い道路に小規模な平面駐車場が多く立地している



<整備済建物の空室>

- ・整備済の第一地区においても、空室が見受けられる



<商店街の機能低下>

- ・老朽化した空き店舗の増加により、商店街の機能が低下している



<交流広場・緑地の不足>

- ・地区内に街区公園が設けられているものの、公園以外のオープンスペースが少なく、潤いを感じられない



① 建物階層図

中央町三丁目地区は、一部中高層の建物が建築されているものの、2階建の建物が多くを占めている。



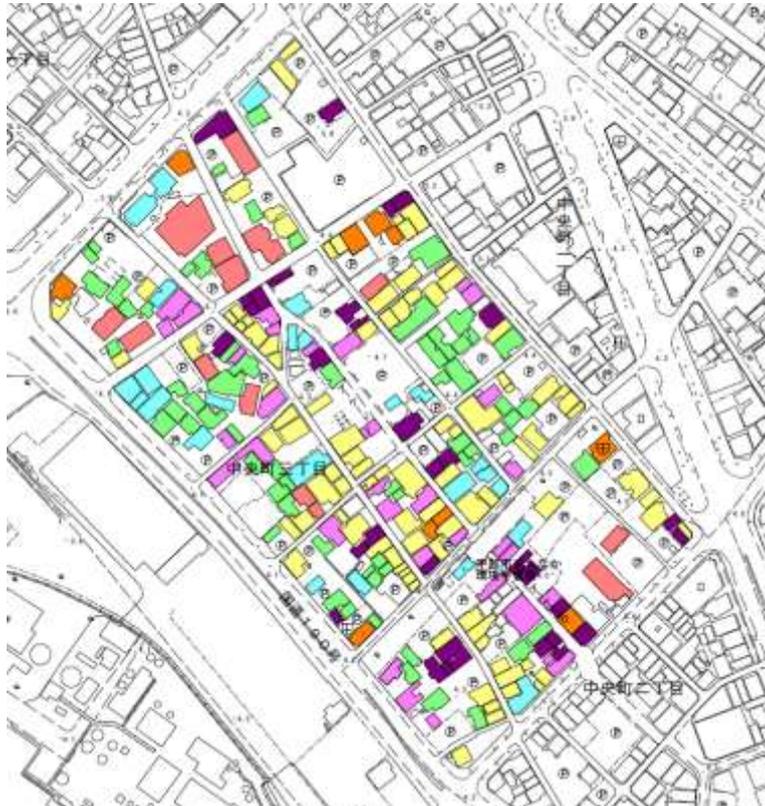
② 低・未利用地の状況

低・未利用地の多くが駐車場であり、小規模な駐車場が地区内に分散している。



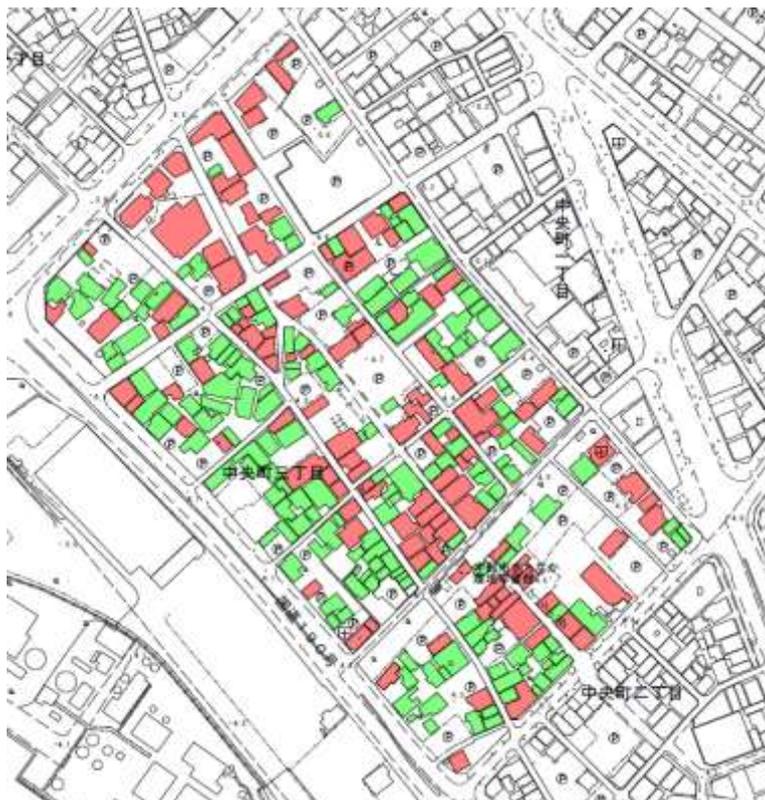
③ 建物用途図

飲食店舗や物販店舗・戸建住宅等が混在した用途となっている。また、地区内には空き家・空き店舗も多く見受けられる。



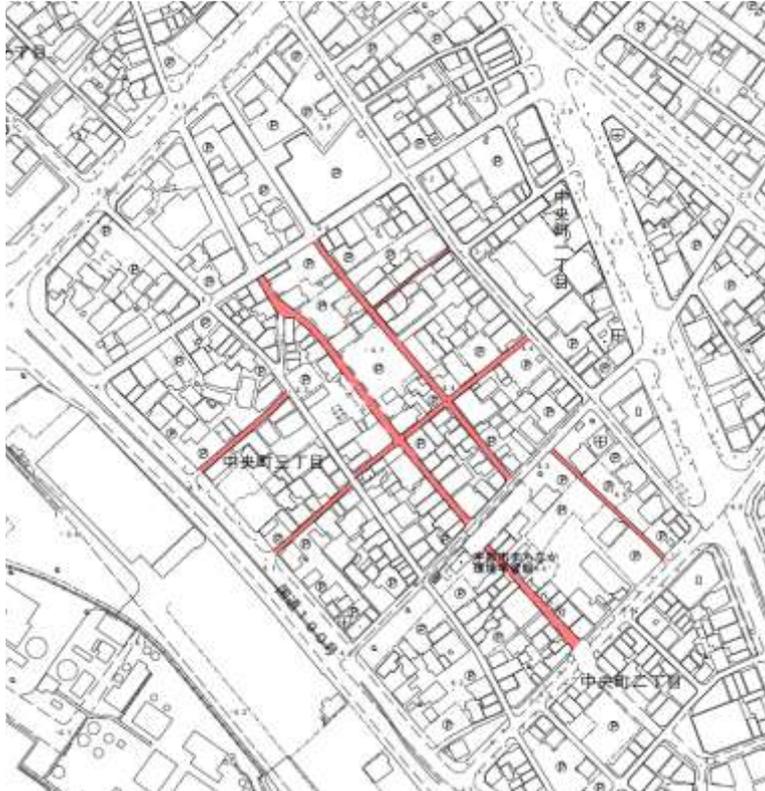
④ 建物構造図

RC・鉄筋建物も存在するが、未だ多くの木造建物が残っており、その多くが小規模な建物となっている。



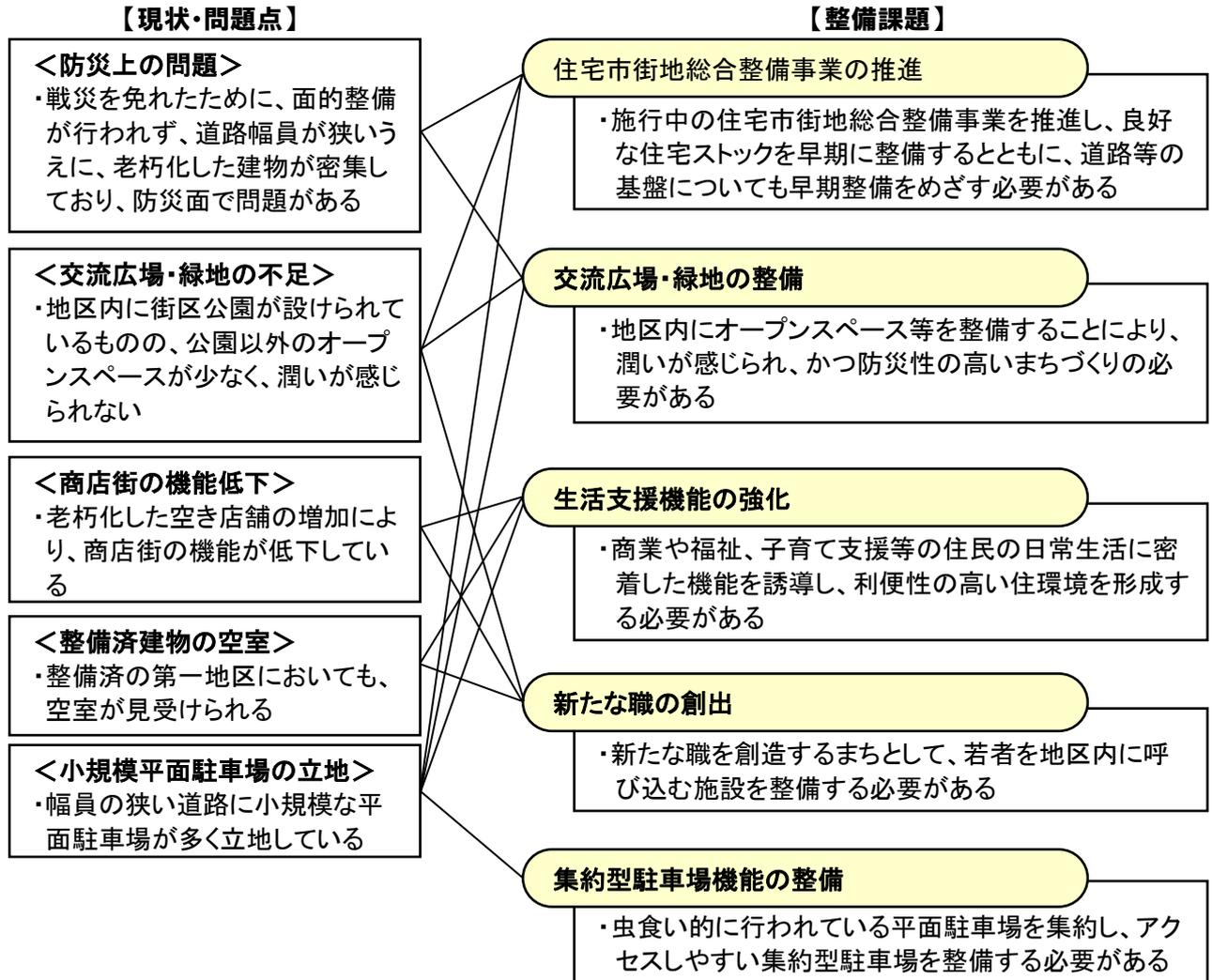
⑤ 狭幅員道路図

幅員 4m に満たない道路が多く残っている。



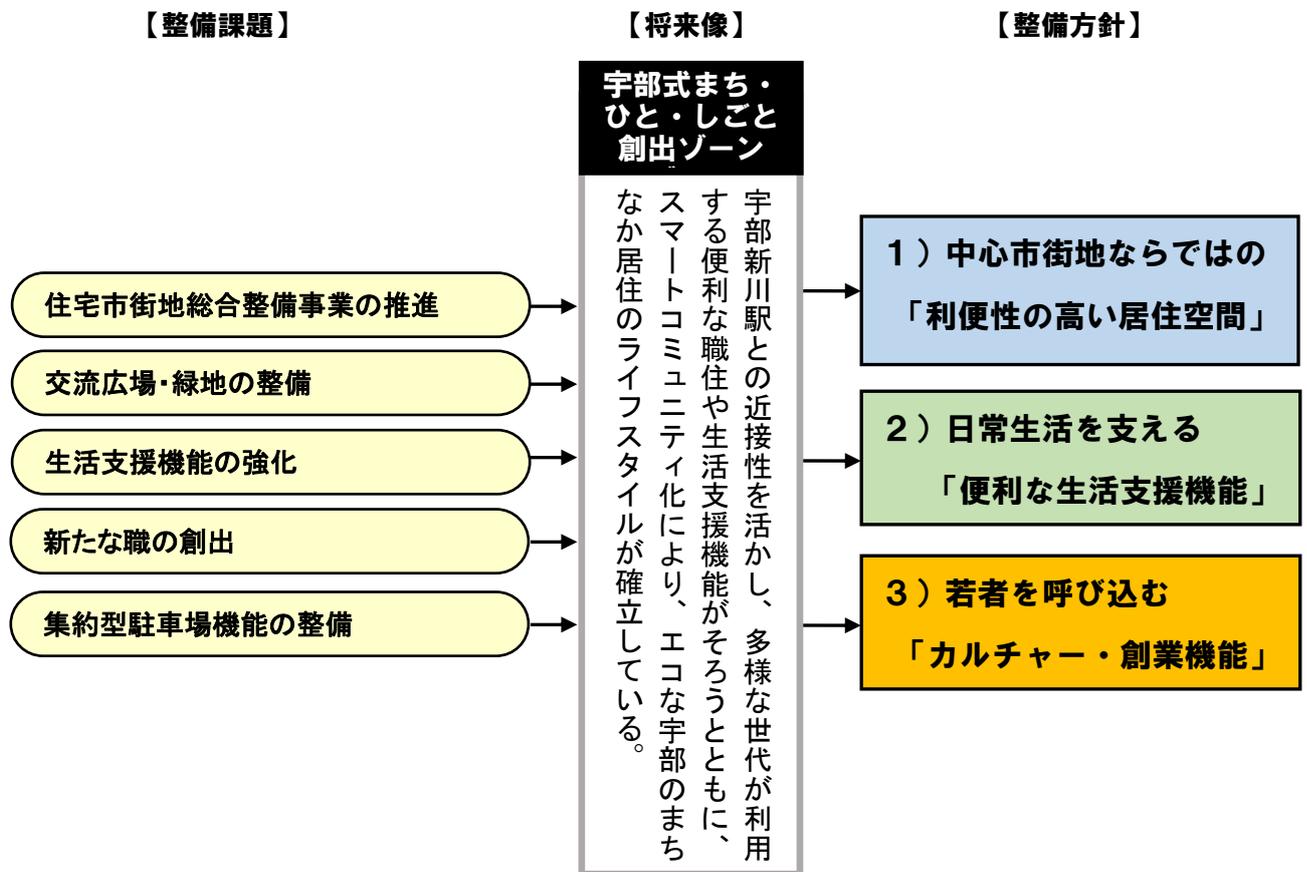
2) 中央町三丁目地区の整備課題

先に示した中央町三丁目地区の現状・問題点より、整備課題を以下のように掲げる。



6.5.2 中央町三丁目地区の整備方針

中心市街地の3地区毎に掲げた将来像をもとに、先に挙げた整備課題を踏まえた中央町三丁目地区の整備方針を以下のように掲げる。



1) 中心市街地ならではの「利便性の高い居住空間」

- ✓ 中心市街地に集積している各種機能や、公共交通との近接性を活かしたまちなか居住を実現する住宅ストックを整備する

2) 日常生活を支える「便利な生活支援機能」

- ✓ 近隣住民の日常生活を支える身近な商業・医療・福祉・子育て支援等の生活支援機能を誘導し、利便性の高い居住環境を構築する

3) 若者を呼び込む「カルチャー・創業機能」

- ✓ 工学・医学系大学の市内への立地や全国有数の企業が立地しているポテンシャルを活かし、インキュベーション（カルチャー・創業）機能等、ベンチャー企業を支援する機能を誘導し、本市のまちなか居住に対する新しい需要を喚起する

表 6-7 将来像と関連施策

将来像	整備方針	関連施策等
宇部新川駅との近接性を活かし、多様な世代が利用する便利な職住や生活支援機能がそろうとともに、スマートコミュニティ化により、エコな宇部のまちなか居住のライフスタイルが確立している。	中心市街地ならではの「利便性の高い居住空間」	●■共同建替えの推進(スマートコミュニティの導入)
		●生活道路・歩行者回遊動線の整備
		●交流広場・緑地・ポケットパークの整備
		●■中央町三丁目地区土地区画整理事業
	日常生活を支える「便利な生活支援機能」	●■集約型駐車場の整備
		■住宅と一体的な商店街の再建(スマートコミュニティの導入)
若者を呼び込む「カルチャー・創業機能」	■福祉・子育て支援施設等の誘導	
	●■新たな職の創造に繋がる施設等の導入	
	■インキュベーションオフィス(創業支援施設)やラボ施設の誘導	
		●交流広場のリニューアル

●行政中心 ■民間投資

6.5.3 中央町三丁目地区への機能配置の考え方

中央町三丁目地区においては、主にまちなか居住の実現に必要な居住機能や生活支援機能の維持・誘導をめざし、以下の機能の導入を想定する。

表 6-8 都市機能配置の考え方(一部既存機能を含む)

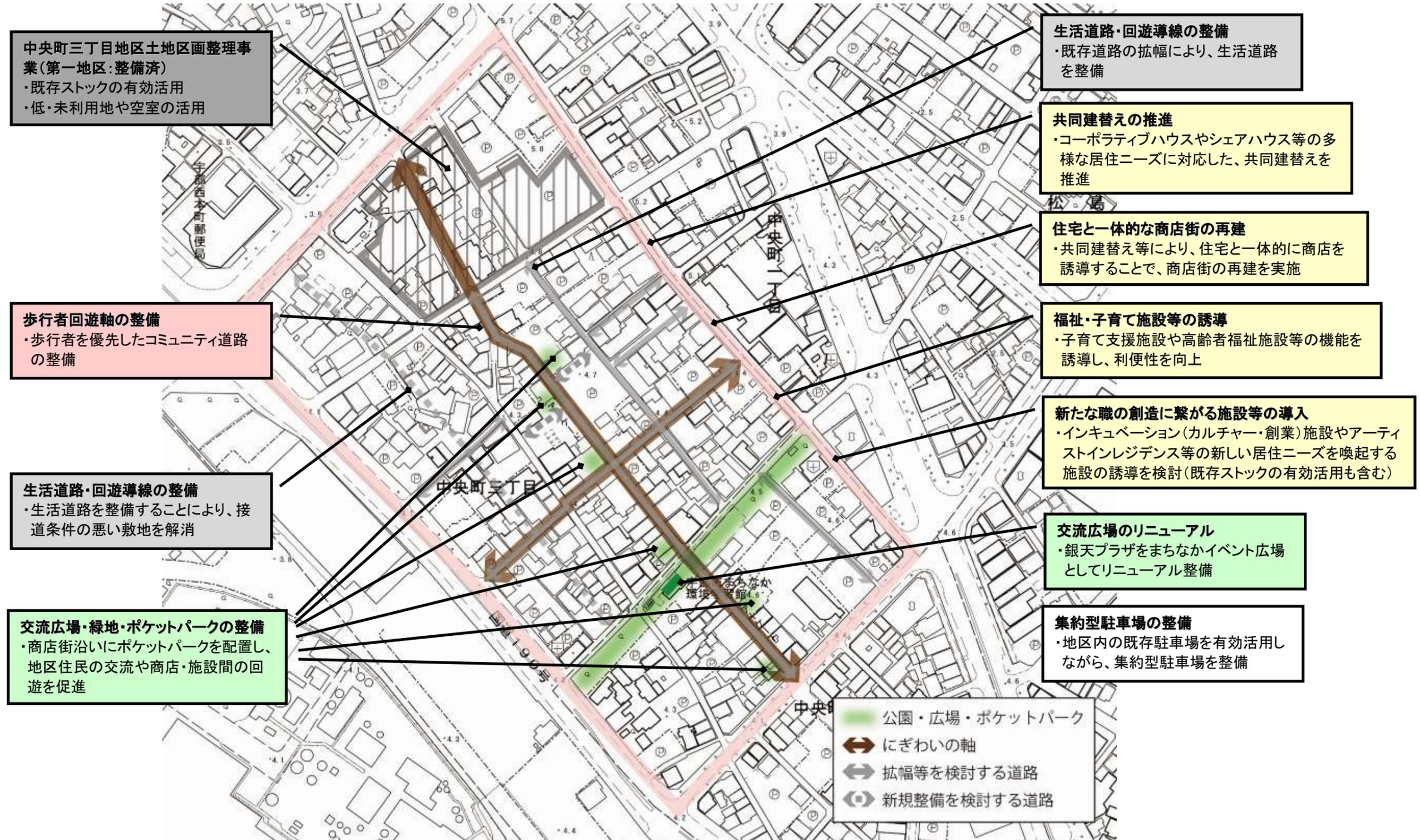
機能		具体的な例
重点誘導機能	居住機能	・ 利便性の高い「まちなか居住」を実現するための中低層住宅・コーポラティブハウス 等
	子育て支援機能	・ 近隣住民が日常的に利用できる保育施設の検討 等
	インキュベーション(カルチャー・創業)機能	・ 本市の産業を活性化するとともに、新しいまちなか居住の需要を掘り起こすためのベンチャー企業を支援する、インキュベーションオフィス(創業支援施設)や学生向けラボ(研究所) 等
誘導機能	商業機能	・ 近隣住民が食料品や日用品等の日常生活に必要なものを買えられる商店 等
	医療福祉機能	・ 近隣住民が日常的に利用できる診療所、通所型の介護施設 等



図 6-7 中央町三丁目地区の機能配置図

6.5.4 中央町三丁目地区の整備素案

中央町三丁目地区の整備素案については、以下のようにとりまとめた。なお、特徴的な整備メニューは図中に示すとおりである。



※この素案は、市が作成したもので、地権者と調整したものではありません

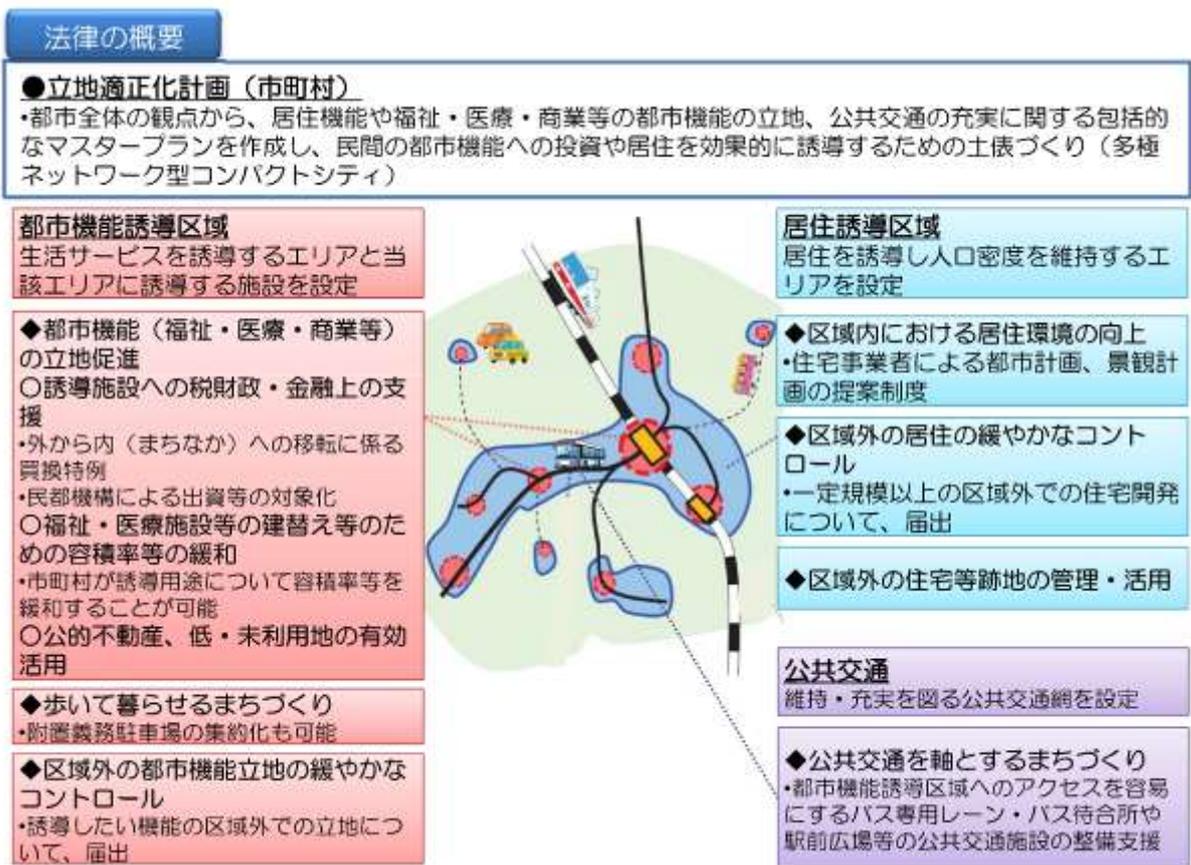
7.1 立地適正化計画の策定

1) 「立地適正化計画」について

本市では、「にぎわいエコまち計画」で掲げる多極ネットワーク型コンパクトシティの実現に向けて、「立地適正化計画」を作成する。

「立地適正化計画」は、都市全体の観点から、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的なマスタープランを作成し、民間の都市機能への投資や居住を効果的に誘導するための土俵づくりを行うものである。

この計画において、都市機能誘導区域に機能施設を誘導するとともに、居住誘導区域を設定し、段階的に居住を誘導していき都市拠点や地域拠点の再生をめざす。



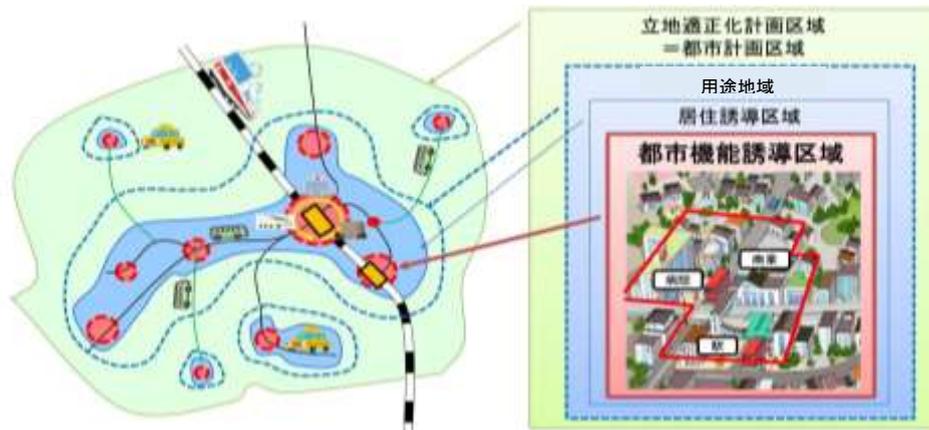
出典：改正都市再生特別措置法等について（国土交通省資料を加工して作成）

図 7-1 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の概要

2) 都市機能誘導区域設定の考え方

都市機能誘導区域設定の考え方を以下に示す。

- ・ 鉄道駅に近い業務商業などが集積する地域等で、これらの機能が一定程度充実している区域
- ・ 周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域
- ・ 都市の拠点となるべき区域



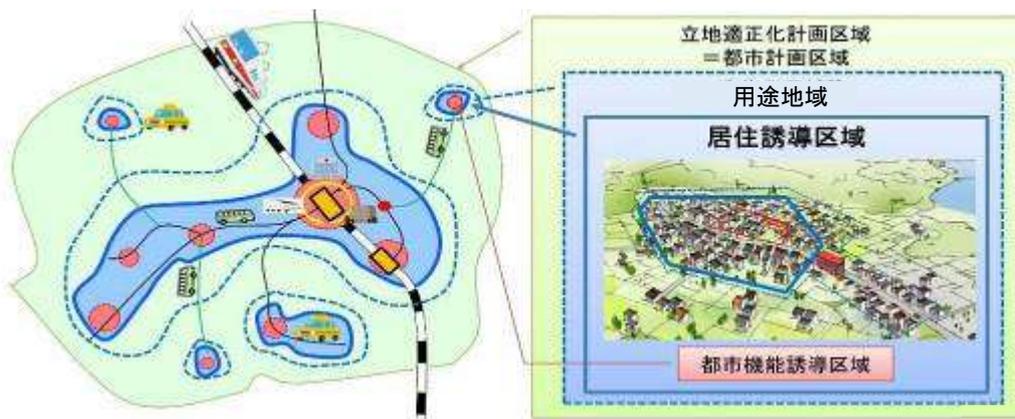
出典: 改正都市再生特別措置法等について(国土交通省資料を加工して作成)

図 7-2 都市機能誘導区域のイメージ

3) 居住誘導区域設定の考え方

居住誘導区域設定の考え方を以下に示す。

- ・ 都市機能や居住が集積している都市・地域拠点、地域コミュニティ核とその周辺
- ・ 拠点・核に容易に公共交通で移動できる公共交通軸の周辺



出典: 改正都市再生特別措置法等について(国土交通省資料を加工して作成)

図 7-3 居住誘導区域のイメージ

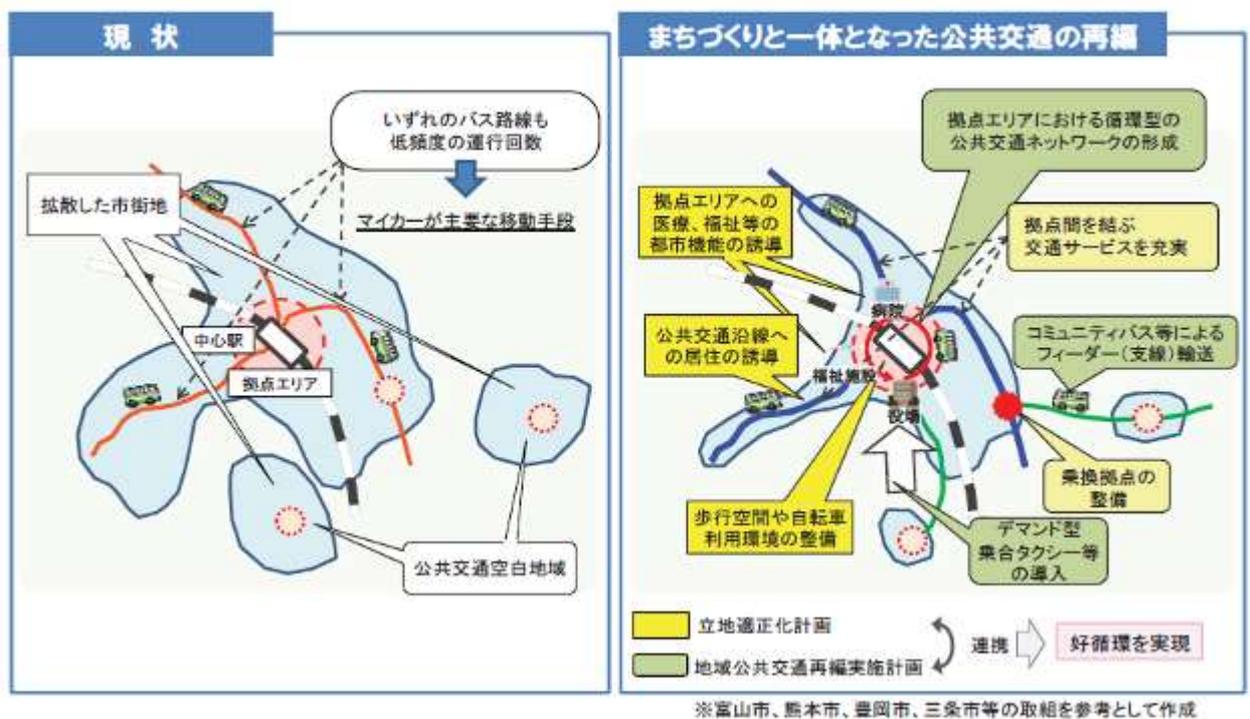
7.2 地域公共交通網形成計画の策定

1) 「地域公共交通網形成計画」について

「にぎわいエコまち計画」で掲げた多極ネットワーク型コンパクトシティを実現するために、先述した「立地適正化計画」と、地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークを再構築することが必要とされる。

このため、「にぎわいエコまち計画」で定めた「公共交通の軸（案）」を基に、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を図り、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにするマスタープランとしての役割を果たす「地域公共交通網形成計画」を作成する。

コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編のイメージ

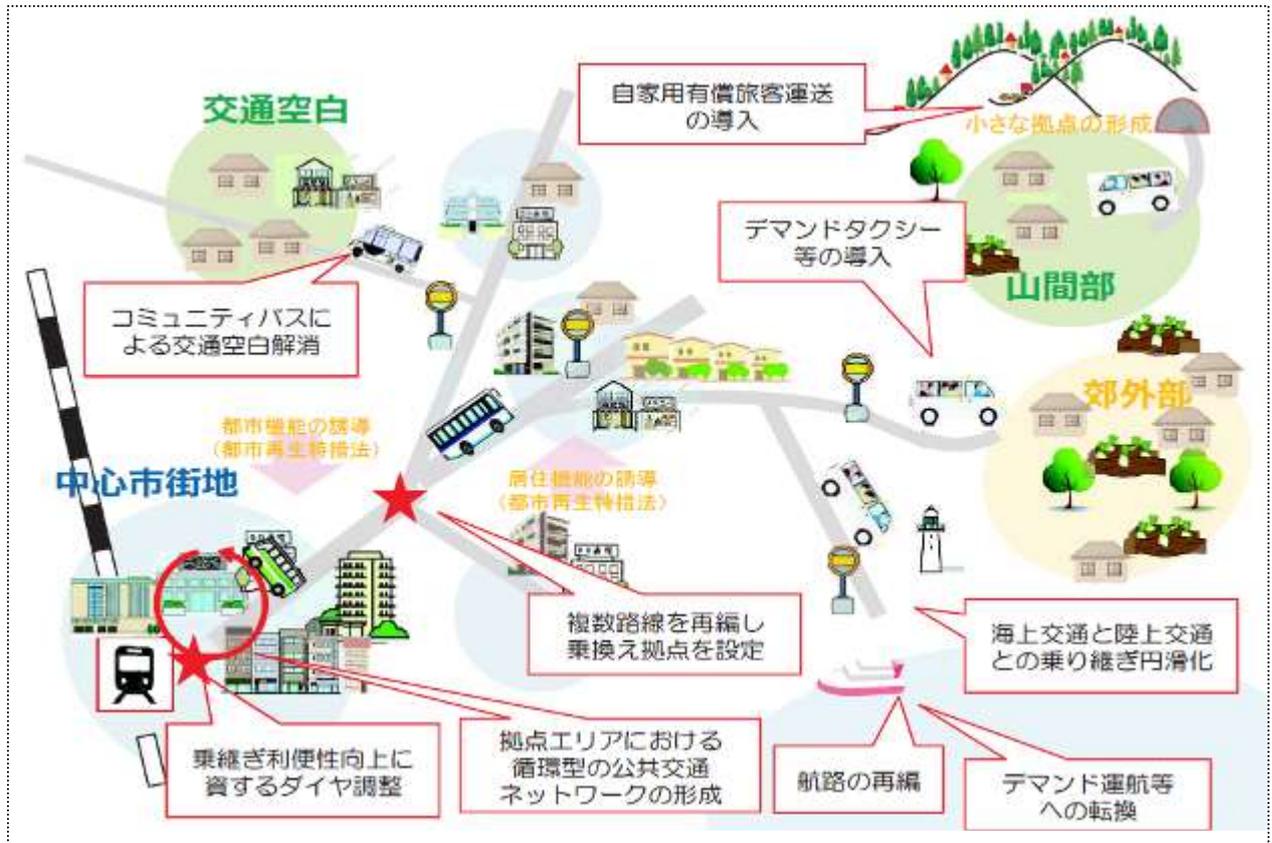


出典:改正地域公共交通活性化再生法の概要(国土交通省資料)

図 7-4 コンパクトなまちづくりと一体になった公共交通再編のイメージ

2) 公共交通再編の考え方

公共交通再編のイメージ図を以下に示す。



出典:「人とまち、未来をつなぐネットワーク」(国土交通省資料)

図 7-5 公共交通再編のイメージ

8

推進体制・進行管理

8.1 推進体制

本計画に示した各分野の取組については、対象エリアや対象施策ごとに市と関係者による協議会等の組織を作り、にぎわいのあるエコなまちづくりを推進する。

8.2 進捗状況の評価方法

本計画に示したエコまちづくりの基本方針に基づき、計画に定めた施策を着実に推進していくため、PDCA サイクルに基づくマネジメントを実施し、進捗管理を行う。また、各施策の進捗状況の評価にあたっては、都市計画マスタープランや上位・関連計画と整合を図るとともに、環境基本計画など関連計画の進捗状況を踏まえ、必要な見直しを5年毎に行うこととする。



図 8-1 計画実現に向けた進捗状況評価の方法

宇部市にぎわいエコまち計画の進捗管理指標を以下に示す。

表 8-1 宇部市エコまち計画における進捗管理指標

取組	施策名		短期削減量 (t-CO ₂)	部門	成果指標	成果指標値	把握方法
取組 1 都市機能の集約化 取組 2 公共交通の利用促進	拠点や核への都市機能の集約 利便性の高い市街地周辺への居住誘導	鉄道の利便性向上	23,140	運輸 (自動車)	鉄道の転換交通量	2024年度 610,354人キロ	交通量調査等
		バスの利便性向上	17,979	運輸 (自動車)	バスの転換交通量	2024年度 639,808人キロ	交通量調査等
	自転車、次世代自動車への転換による環境負荷の低減	次世代自動車への転換促進	55,706	運輸 (自動車)	次世代自動車普及率	2024年度 75%	「総務省全国消費実態調査」より次世代自動車普及量を把握
取組 3 建築物の省エネ化、エネルギーの効率的利用	建築物の低炭素化	省エネ性能の高い機器・設備等の導入促進(家庭)	31,166	民生 (家庭)	民生家庭部門のCO ₂ 排出量 省エネ機器の普及台数	2024年度 高効率給湯器：29,307台 省エネ家電：50,311台 省エネナビの導入15,700台 高効率照明：50,450台	一般電気事業者の市域における販売実績をもとに、民生家庭部門CO ₂ 排出量をモニタリング、「総務省全国消費実態調査」より省エネ機器普及量を把握
		建築物の環境性能の向上促進の検討(家庭)	20,499	民生 (家庭)			
		省エネ性能の高い機器・設備等の導入促進(業務)	45,600	民生 (業務)			
		建築物の環境性能の向上促進の検討(業務)	9,600	民生 (業務)			
	再生可能エネルギーの導入促進	住宅における太陽エネルギーの活用	84,046	民生 (家庭)	太陽光発電の導入規模	2024年度 57,180kW導入	「経済産業省固定価格買取制度導入状況公表値」、 「総務省全国消費実態調査」より把握
		事業所における太陽エネルギーの活用	6,672	民生 (業務)			
取組 4 みどりの保全・創出	みどりの保全・創出	市街地の緑化の推進・保全	4,327	その他	緑地面積 (間伐更新あり)	2024年度 山林、原野その他これらに類するもの：874.2ha	都市計画基礎調査における現存緑地量の把握
	緑と花と彫刻による宇部市の顔づくりの推進	緑のネットワークの創出	221	その他	街路樹本数	2024年度 5,735本	公園緑地課資料

◎用語説明

用語	説明
あ行	
アーティストインレジデンス	国内外の芸術活動・創作活動を行う人を一定期間ある土地に招聘し、その土地に滞在しながら地域との交流を通じて、作品制作を行わせる事業のこと。地域活性化のユニークな取組みの一つとして注目されている。
インセンティブ	ある目標を達成するために、人々の意思決定や行動を変化させるような動機付けのこと。
インキュベーション機能	創業を目指す人、創業間もない企業及び新分野へ展開しようとする企業に対して不足する資源（ソフト支援サービスや、低賃料スペース等）を提供し、その成長を促進させる機能のこと。
インフラ	産業や生活の基盤として整備される施設のことであり、道路・鉄道・上下水道・送電網・港湾・ダム・通信施設などの総称のこと。
エネルギーマネジメントシステム（EMS）	エネルギーマネジメントシステムは、「エネルギー方針及びエネルギー目的を確立する、相互に関連した、又は相互に作用する要素の集合、並びにそれらの目的を達成するためのプロセス及び手順」。略して、EMS(Energy Management System)。
エネルギーの見える化（EMS）	企業や家庭で消費している電力量を計測し、その結果をパソコンなどの機器を通して目でわかるようにするエネルギーマネジメントシステムのこと。見える化により、現時点でのエネルギー消費を日別、週別に把握できると共に、対策の効果を把握出来る。
温室効果ガス	大気圏において、地表から放射された赤外線の一部を吸収することにより、温室効果をもたらす気体の総称のことであり、これらの増加によって地球温暖化がもたらされている。温室効果ガスには、二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素、フロンガスがある。
か行	
協働	市民等と行政が一体となり、まちづくりを進めることや、地域での問題点などを解決していくこと形態のこと。
建築環境総合性能評価システム（CASBEE）	建築物を環境性能で評価し格付けする手法のこと。省エネルギーや環境負荷の少ない資機材の使用といった環境配慮のほか、室内の快適性や景観への配慮等も含めた建物の品質を総合的に評価するシステムのこと。
公共交通	路線バス、鉄道、地下鉄、都市モノレール、路面電車など不特定の人々を大量、かつ、効率的に運ぶことのできる交通手段のこと。
高効率機器	エネルギーの消費効率に優れた機器の総称のこと。従来の機器に比べて、設備費は高いが、二酸化炭素排出削減量やランニングコストの面で優れている。
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り換え・乗り継ぎ施設のこと。具体的な施設としては、鉄道駅、バスターミナル、自由道路や階段、駅前広場やバス交通広場、歩道などがある。
コージェネレーション	ガスエンジン等で発電して、発電に伴う排熱を用いて給湯や空調などの熱を配給するエネルギー効率の高い熱電併給システムのこと。
コーホート要因法	年齢別人口の加齢にともなって生ずる年々の変化をその要因（死亡、出生、および人口移動）ごとに計算して将来の人口を推計する方法のこと。
コーポラティブハウス	入居希望者が集まり組合を結成し、組合が事業主となって、土地の取得から建物の設計、工事の発注など、建設行為の全てを行い、集合住宅（マンション）を建て管理していく方式のこと。
コミュニティサイクル	レンタサイクルの形態のひとつで、まちの一定範囲内で、至るところに設置してある自転車を好きな場所で借りたり、返却することができる新しい交通手段のこと。

用語	説明
コミュニティ	同じ地域や組織、あるいは、同じ趣味・思考等において深く結びついている人々の集まりのこと。
さ行	
再生可能エネルギー	有限で枯渇の危険性を有する石油・石炭などの化石燃料や原子力と対比して、太陽光、太陽熱、水力、バイオマス、風力、地熱、波力等、自然環境の中で繰り返し起こる現象から取り出すエネルギーの総称のこと。
次世代自動車	運輸部門からの二酸化炭素削減を目的とした、ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル自動車、天然ガス自動車等のこと。
小水力発電	一般河川、農業用水、砂防ダム、上下水道、工業用水など、落差と流量のあるところで導入可能となる 1000kW 以下の小規模の水力発電のこと。RPS 法（電気事業者による新エネルギー等の利用に関する特別措置法）の対象となっている。
スマートコミュニティ	情報通信技術（ICT）を活用しながら、電力、熱、水、交通、医療、生活情報など、あらゆるインフラの統合的な管理・最適制御を実現した社会全体のスマート化を目指すコミュニティのこと。
市街地再開発事業	都市再開発法に基づき、市街地の土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るために、建築物及び敷地の整備とあわせて公共施設の整備を行う事業のこと。
た行	
太陽光発電	太陽の光エネルギーを、太陽電池を用いて直接電力に変換する発電方式のこと。ソーラー発電とも呼ばれる。
太陽熱利用	太陽の光エネルギーが集熱器へ照射することで発生する熱エネルギーで水などを温めて利用するシステムのこと。給湯や暖房などに多く利用されている。
中心市街地	商業・業務・住居などの都市機能が相当程度集積しており、その存在している市町村の中心として役割を果たしている市街地のこと。
超小型 EV	自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる 1 人～2 人乗り程度の電気自動車のこと。
都市機能	都市に必要とされる様々な働きやサービスのことで、居住、商業、業務、工業、交通、政治、行政、教育、福祉、医療などの諸活動によって担われる。
都市計画道路	都市計画法に基づき計画された道路のこと。都市の骨格を形成し、安心して安全な市民生活と機能的な都市活動を確保する都市交通における最も基幹的な都市施設のこと。
は行	
パーク＆ライド（P&R）	都市中心部の道路混雑の緩和や環境負荷の低減、公共交通機関の利用促進を目的として、自動車で駅等に隣接した駐車場まで行き、そこに自動車を駐車し、鉄道、バス等の公共交通機関に乗り換える方式のこと。
バイオマス	生物資源（bio）の量（mass）を表す概念で、再生可能な生物由来の有機性資源で化石資源を除いたもののこと。バイオマスの種類には、①廃棄物系バイオマス（食品廃棄物・廃材等）、②未利用バイオマス（稲わら・麦わら等）、③資源作物（サトウキビ等）がある。

用語	説明
バリアフリー	高齢者や障害のある人が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去すること。もともとは段差解消などのハード面の意味合いが強いが、現在では、高齢者や障害のある人の社会参加を困難にしている社会的・制度的・心理的なすべての障壁の除去という意味も含んでいる。
ビルエネルギーマネジメントシステム（BEMS）	電力使用量の可視化、節電の為に機器制御、再生可能エネルギーや蓄電池の制御等を行うシステムをEMS（エネルギー管理システム）といい、HEMSは家庭内、BEMSはビル内のエネルギー管理のこと。
ホームエネルギーマネジメントシステム（HEMS）	
ヒートポンプ	ヒートポンプ（HP）とは、大気や地中からの熱を圧縮機と膨張弁を使い効率よく移動させることによって、冷却や加熱を行なうシステムのこと。エアコンや冷蔵庫に多く使用されている。
ヒートアイランド	都市の中心部の気温が郊外に比べて島状に高くなる現象のこと。空調器等から出される排熱や自動車の排熱や人工的な被覆（アスファルト等）の増加により引き起こされると考えられている。
ファサード	建物の正面のこと。一般的には玄関のある面を指すが、外観として重要な面であれば、側面または背面もファサードと呼ぶ場合がある。
ポケットパーク	道路沿いや街区内の空き地など、少ない面積の土地を利用した小さな公園又は休憩所のこと。地域の生活環境の向上を図り、気軽に休める憩いの場所。
ま行	
モビリティマネジメント（MM）	多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す交通政策のこと。具体的には、公共交通や徒歩、自転車の利用を誘導するための情報提供やコミュニケーションを行うことで、自動車からの自発的な行動の転換・促進を図る。
や行	
用途地域	都市計画法の地域地区のひとつ。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、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地域で、住宅系・商業系・工業系など12種類に区分して定める。
ユニバーサルデザイン	高齢者・障害者等が社会生活をしていくうえで障壁（バリア）となるものを除去（フリー）すること。物理的、社会的、制度的、心理的な障壁、情報面での障壁などすべての障壁を除去するという考え方のこと。
A～Z	
ICT	Information and Communication Technology の略で、情報処理および情報通信に関連する諸分野における技術・産業・設備・サービスなどの総称のこと。情報通信技術のこと。
EV	Electric Vehicle の略で電気自動車のこと。
EVステーション	電気自動車用の充電サービスを提供する施設のこと。
ESCO事業	エネルギーを大量に消費する施設を対象に、ビルオーナーに省エネルギーの提案、施設の提供、維持・管理など、包括的なエネルギーサービスを提供し、ランニングコストを下げるかわりに軽減した電気代などの光熱費、水道料金から一定の割合を受け取るビジネスモデルのこと。



宇部市にぎわいエコまち計画

－概要版－

宇部市土木建築部 都市政策推進課

〒755-8601 宇部市常盤町一丁目7番1号

TEL : 0836-34-8465 FAX : 0836-22-6050