

大竹駅周辺地区 バリアフリー基本構想(案)

令和2年8月

大 竹 市

目 次

1. 基本構想の概要	1
1.1 策定の目的	1
1.2 基本構想の位置づけ	2
1.3 目標年次	2
2. 大竹市の概況	3
2.1 立地特性	3
2.2 道路・交通の状況	4
2.3 高齢者・障害者の状況	5
3. 大竹駅周辺の現況と課題	7
3.1 大竹駅周辺の現況	7
3.2 大竹駅周辺のバリアフリー状況	9
3.3 大竹駅周辺の上位・関連計画の整理	16
3.4 大竹駅周辺のバリアフリーに関する課題の整理	25
4. 移動等円滑化に関する基本方針	26
5. 重点整備地区の区域設定	27
6. 生活関連施設及び生活関連経路の設定	29
6.1 生活関連施設の設定	29
6.2 生活関連経路の設定	29
6.3 道路整備の考え方	29
7. 移動等円滑化の整備方針	30
8. 実施すべき特定事業及びその他の事業	31
8.1 公共交通特定事業	31
8.2 道路特定事業	31
8.3 建築物特定事業	32
8.4 その他の事業	32
9. おわりに	33

1. 基本構想の概要

1.1 策定の目的

我が国では、近年、高齢化や障害者等の増加が顕著であり、今後さらなる高齢化の進行、障害の重度化などが懸念される。

こうした状況下では、ノーマライゼーションの理念のもとに、高齢者や障害者等を含む全ての人が自立した日常生活を送り、社会参加できる環境の早急な整備が求められる。

このような背景のもと、不特定多数の人や、主に高齢者や身体障害者等が使う建築物のバリアフリー化を進めるため、「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律（ハートビル法）」が平成6年に制定された。また、平成12年には、公共交通機関と駅などを中心とした地区のバリアフリー化を図るため、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（交通バリアフリー法）」が制定された。

さらに、より一体的・連続的な移動空間を形成するための総合的なバリアフリー施策の推進を目的として、ハートビル法と交通バリアフリー法を統合し、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）」が平成18年6月に制定、令和2年5月に改正された。

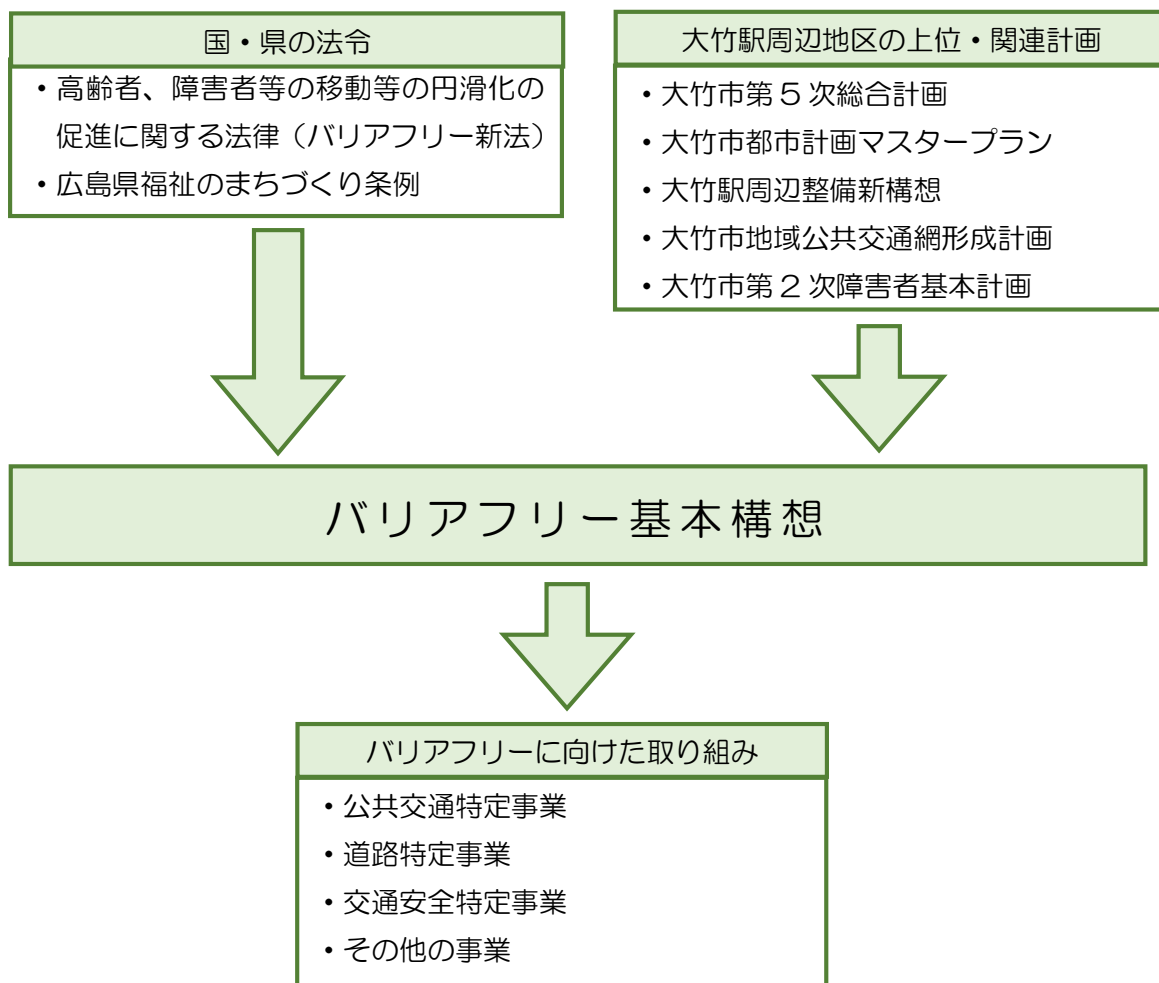
このバリアフリー新法においては、市町村は、国が定める基本方針に基づき、単独で又は共同して、当該市町村の区域内の旅客施設を中心とする地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区について、移動等円滑化の促進に関する方針（移動等円滑化促進方針）又は移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想（基本構想）を作成するよう努めるものとされている。

本市においても、特定旅客施設である大竹駅周辺地区の基本構想を策定し、重点整備地区や特定事業を定めることにより、公共交通機関・道路・建築物等の一体的な整備を推進し、誰もが安心・安全に、まちを移動し、施設が利用できるバリアフリー化されたまちの実現を目指す。

1.2 基本構想の位置づけ

大竹駅周辺地区は、バリアフリー新法に基づくとともに、広島県福祉のまちづくり条例や、本地区のまちづくりの方向性を示す上位・関連計画との整合を図りながら策定することとする。

策定にあたっては、「大竹市バリアフリー基本構想策定委員会」を設置し、学識経験者、交通事業者、道路管理者、福祉団体代表等、多くの関係者の参画により検討を進めた。



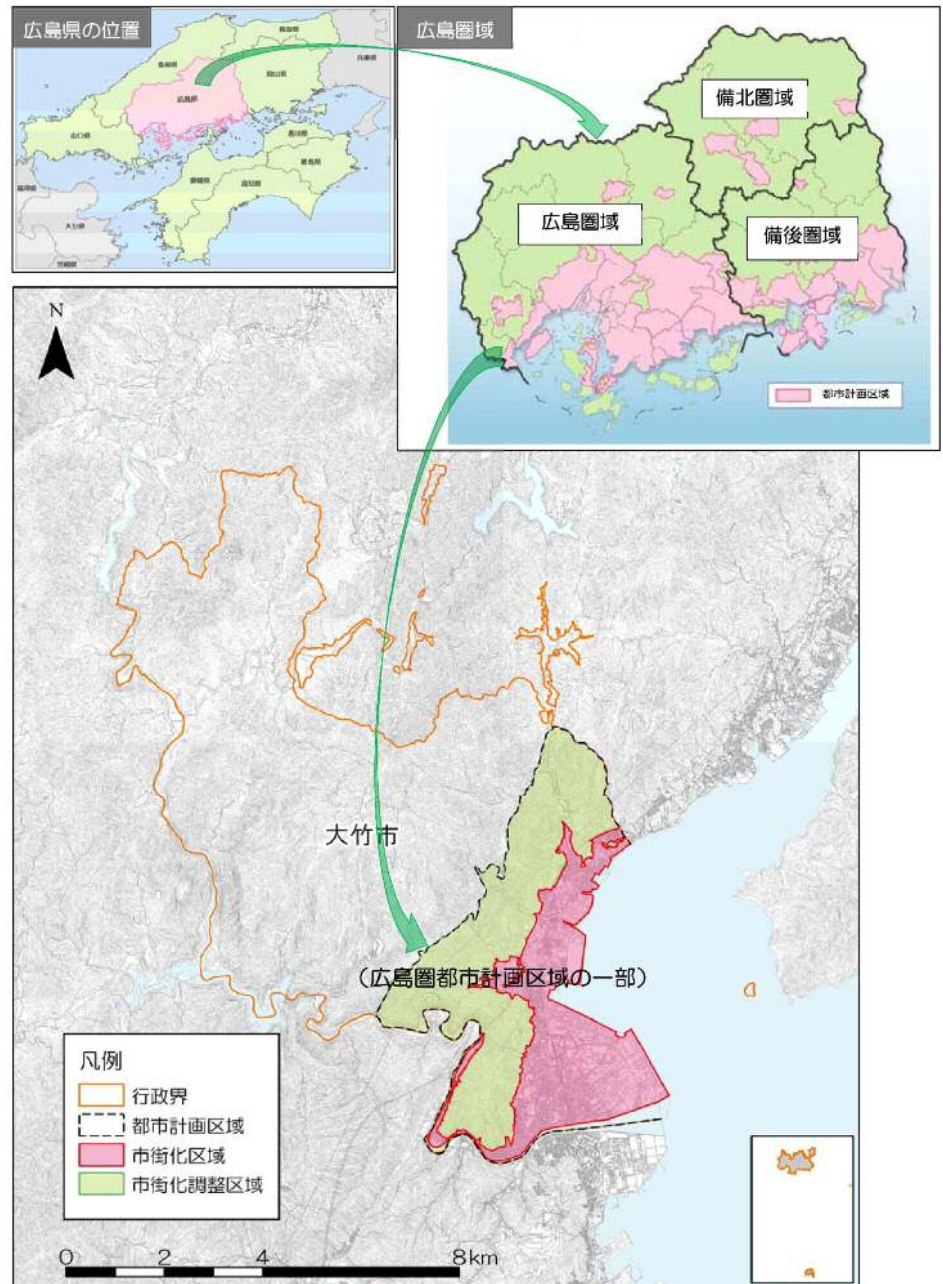
1.3 目標年次

目標年次については、概ね5年後である2025年（令和7年）とする。

2. 大竹市の概況

2.1 立地特性

大竹市は、広島県の西端に位置し、人口 26,954 人(平成 31 年 4 月)、総面積 78.66km²の市である。北は廿日市市、東は瀬戸内海、南と西は小瀬川を挟んで山口県岩国市と和木町に接している。海上沖合いには、阿多田島^{あたたじま}、猪子島^{いのこじま}、可部島^{かべじま}、甲島^{かぶとじま}（南半分は山口県岩国市）があり、また内陸部では、廿日市市の中に松ヶ原^{まつがはら}、広原^{ひろはら}、谷尻^{たにじり}、後原^{うしろばら}地区が、それぞれ飛び地として点在している。



(資料：大竹市都市計画マスタープラン)

図 1：大竹市の位置図

2.2 道路・交通の状況

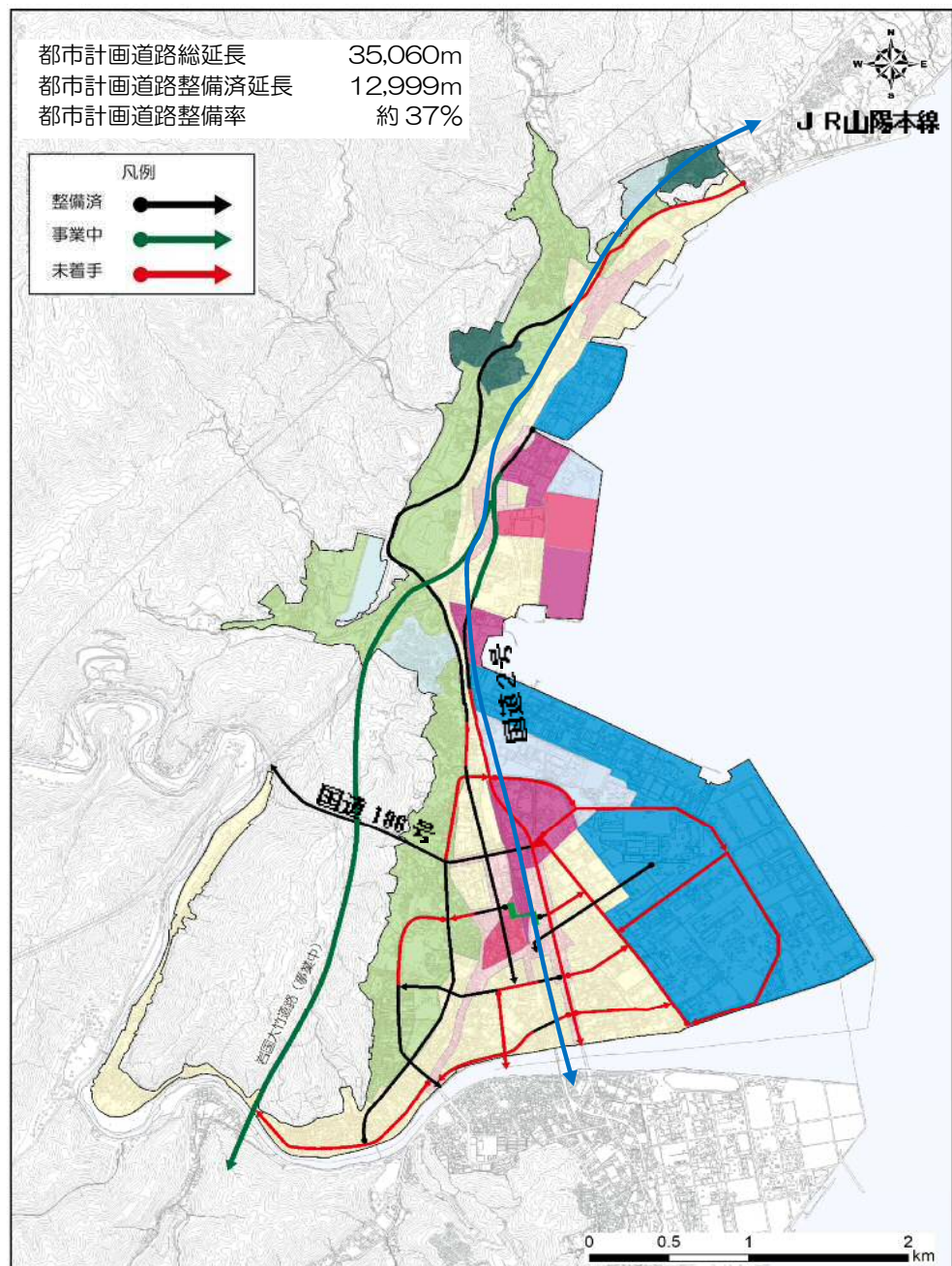
市内の主要交通をみると、J R山陽本線が市域を南北に走っている。また、道路は、国道2号が南北方向に、国道186号が東西方向に走っている。

都市計画道路は、自動車専用道路1路線を含む計19路線を指定しており、平成31年3月時点における整備率は、計画延長35,060mに対し、12,999mで約37%となっている。

特に東西方向の未整備路線・区間が多く、大竹駅西側地域と東側地域間の交通利便性が低い状況にある。

(資料：大竹市都市計画マスタープラン)

図2：都市計画道路整備状況図

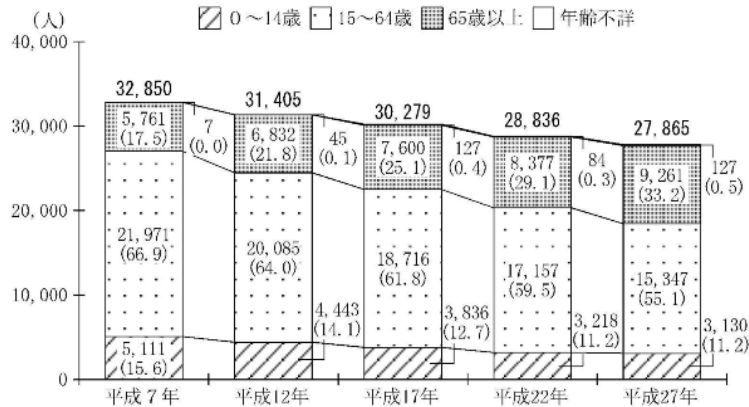


2.3 高齢者・障害者の状況

①人口の動向

本市の総人口は減少を続けており、平成27年は27,865人となっている。
 また、年齢三区分別にみると、0～14歳、15～64歳人口は減少、65歳以上人口が増加しており、少子高齢化が進んでいる。

平成27年の高齢化率（65歳以上人口の割合）は33.2%で、広島県より6.0ポイント上回っている。



資料：国勢調査
 注：図中()内数値は、割合(%)を示す。

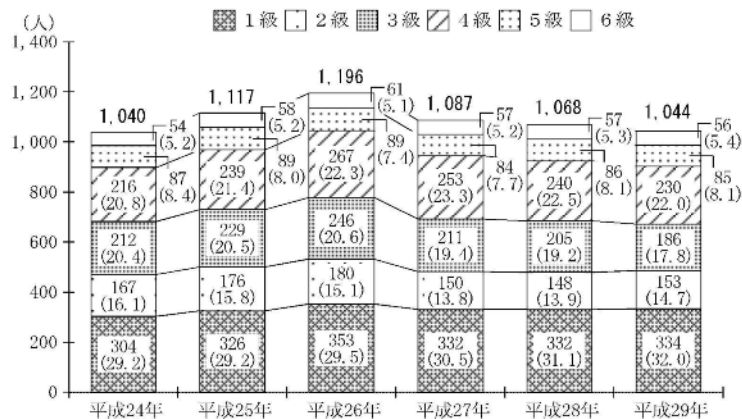
(資料：大竹市第2次障害者基本計画)

図3：年齢三区分別人口の推移

②身体障害者（身体障害者手帳所持者）数の推移

【等級別】

身体障害者手帳所持者数は、平成29年1,044人となっている。
 推移をみると、第3期計画期間中は増加していたが、第4期計画の初年度である平成27年に減少に転じ、その後も減少が続いている。
 等級別にみると、最重度である1級が最も多く、次いで4級、3級の順となっている。



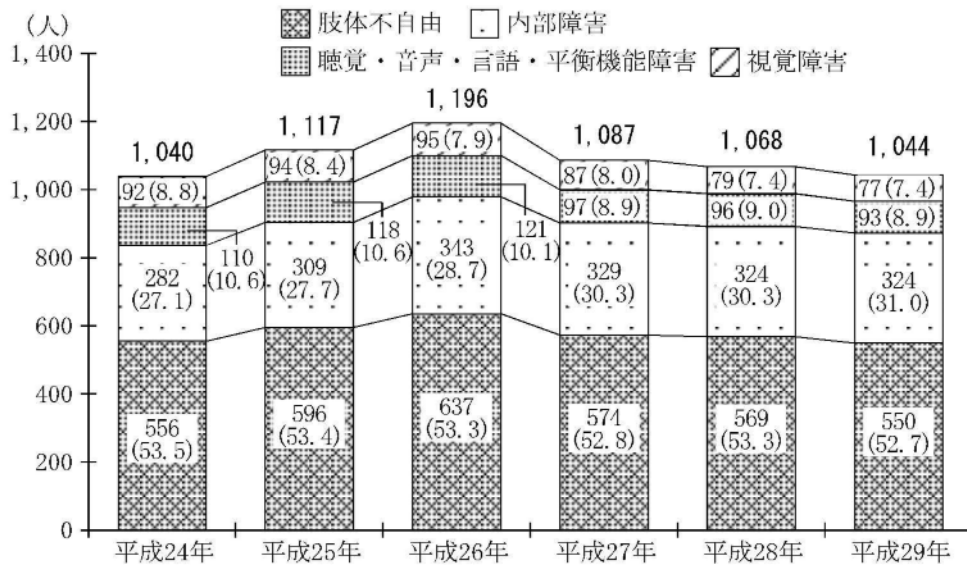
注-1：各年4月1日時点
 注-2：区中()内数値は、割合(%)を示す。

(資料：大竹市第2次障害者基本計画)

図4：身体障害者手帳所持者数（等級別）の推移

【部位別】

部位別に身体障害者手帳所持者数の推移をみると、肢体不自由が最も多くなっている。



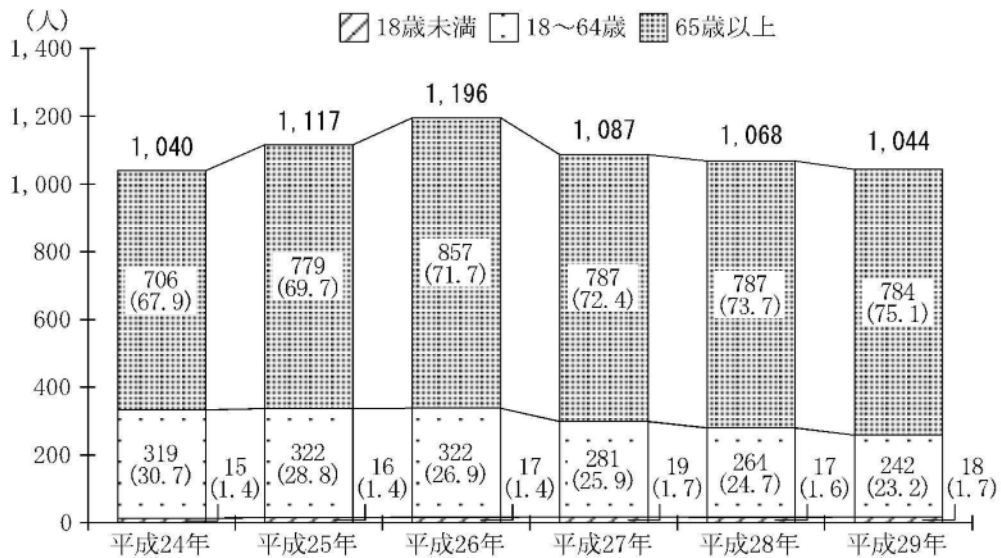
注-1：各年4月1日時点
 -2：図中()内数値は、割合(%)を示す。

(資料：大竹市第2次障害者基本計画)

図5：身体障害者手帳所持者数(部位別)の推移

【年齢別】

年齢別に身体障害者手帳所持者数をみると、平成27年以降、18～64歳が減少、18歳未満、65歳以上は概ね横ばいで推移している。



注-1：各年4月1日時点
 -2：図中()内数値は、割合(%)を示す。

(資料：大竹市第2次障害者基本計画)

図6：年齢階層別の身体障害者人口の推移

3. 大竹駅周辺の現況と課題

3.1 大竹駅周辺の現況

(1) 土地利用の状況

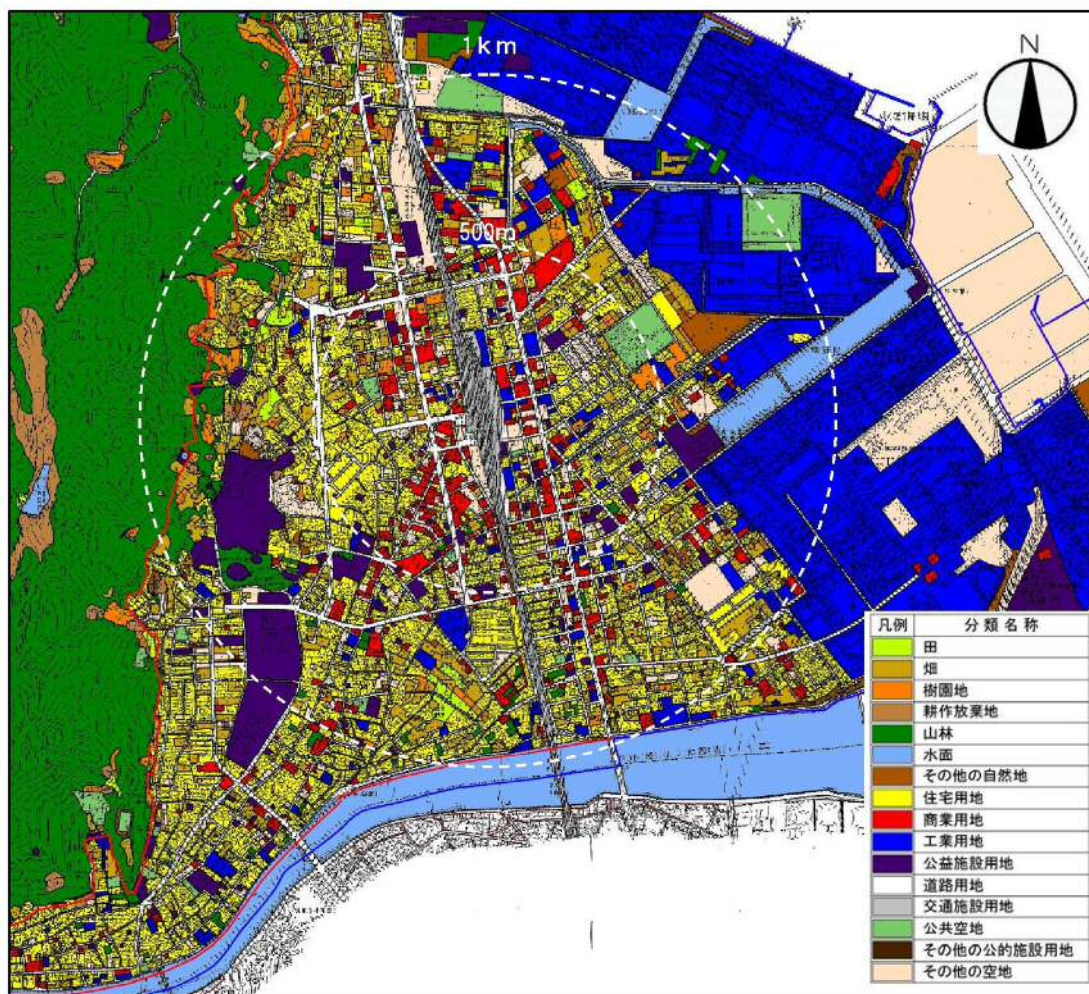
大竹地域は、海際に瀬戸内地域で有数の臨海工業地区が形成され、その他の平野部に住宅用地を中心とした土地利用が広がっている。

商業用地は、大規模な商業用地はないものの、地域密着型の商店街、小規模～中規模な店舗が、大竹駅周辺や国道2号沿いに分布している。

大竹地域の特徴としては、大竹駅を中心に、商業用地～住宅用地～工業用地・山林と土地利用が広がっており、大竹駅を中心に概ね半径1kmの範囲内に市街地がコンパクトにまとまっているところにある。

近年、空き店舗が増加する一方で、国道2号や国道186号沿道では、駐車場付きで比較的規模の大きいチェーン店（いわゆるロードサイドショップ）が増加しつつある。

一方、大竹駅周辺には、空地、青空駐車場、農地等の低未利用地が比較的多くあるが、これらの土地利用はなかなか進まない状況にある。



(資料：平成20年度広島県都市計画基本調査)

図7：土地利用現況図

(2) 主要施設の分布状況

大竹駅西側地域には、総合体育館、総合市民会館、市立図書館など、全市民が利用する公共施設や、大竹小学校、大竹中学校、大竹高等学校などの学校施設が立地している。大竹駅東側地域には、サントピア大竹（総合福祉センター）や、さかえ公園などが立地している。これらの主要施設の多くは大竹駅を中心に概ね半径1kmの範囲内に存在する。



(資料：大竹駅周辺整備新構想)

図8：大竹駅周辺の主要施設位置図

3.2 大竹駅周辺のバリアフリー状況

(1) 道路空間のバリアフリー状況

1) 歩行者空間

- ・市道西栄東栄1号線、北側地下道、郷水第2踏切南側地下道とその周辺には、自転車歩行者専用道路が存在する。



市道西栄東栄1号線



郷水第2踏切南側地下道

- ・大竹駅周辺の都市計画道路は、ほとんどの区間で歩道が設置されているが、その中でも車イス同士がすれ違える幅員2m以上の歩道が設置されている路線は、国道2号、県道大竹停車場線（県道202号線）、東栄中市線、中市立戸線、玖波青木線、駅前油見線である。
- ・一方で、歩道が整備されている道路においても、一部の箇所では段差が見られる。
- ・点字ブロックが設置されているのは、県道大竹停車場線（県道202号線）及び中市立戸線、JR大竹駅付近、市立図書館付近、大竹警察署付近と少なく、また連続性が確保されていない。



市道駅前油見線

- ・歩道未設置区間のうち、市道西栄本町1号線の一部区間のほか、新町1丁目交差点～大竹郵便局、青木踏切～大竹郵便局前交差点及び本町交差点～大和橋(北)交差点の一部区間で路肩が、カラー舗装されている。
- ・歩道が設置されておらず、かつ水路の蓋掛けがされていない路線が多数存在する。特に市道北栄南栄1号線は、幅員が狭く、比較的交通量も多いため危険な区間となっている。



市道西栄本町1号線



市道北栄南栄1号線

- ・音響信号が設置されているのは、北栄交差点、西栄3丁目交差点、大竹駅(北)交差点、新町交差点、大竹市会館交差点の5箇所である。一方で、音響信号の設置箇所周辺には、点字ブロックが設置されていない、あるいは部分的である等、バリアフリー対策の連携が図られていない。

(2) 公共交通のバリアフリー状況

1) 鉄道

市内にはJR山陽本線が南北方向に走っている。大竹駅を含めた周辺JR駅の利用状況及びバリアフリー施設整備状況は以下のとおりとなっている。

表1：JR各駅の利用状況及びバリアフリー施設整備状況

路線名	駅名	乗降客数 (人/日)	エレベーター の有無		備考
			改札外	改札内	
JR 山陽本線	広島	154,348	○	○	
	新白島	22,088	○	-	
	横川	34,032	-	○	
	西広島	18,778	-	×	工事中 (橋上化に伴うバリアフリー化)
	新井口	16,981	×	×	改札内岩国方面のみエレベーター設置
	五日市	27,238	○	○	
	廿日市	7,932	×	○	
	宮内串戸	10,141	○	○	
	阿品	4,699	○	○	
	宮島口	9,208	-	○	
	前空	4,193	○	○	
	大野浦	3,416	○	○	
	玖波	3,595	-	-	簡易バリアフリー済み
	大竹	6,747	-	×	
	和木	2,021	-	○	
岩国	11,942	○	○		

○：あり，×：なし，-：必要なし

(資料：国土数値情報(2017年)，西日本旅客鉄道(株))

改札やホームへアクセスするエレベーターは、大部分の駅で設置されている一方で、1日平均利用者数が5,000人以上である西広島駅や新井口駅、大竹駅では設置されていない。

特定旅客施設（大竹駅）の状況を見ると、出入り口から改札口及び改札口から1番のりば（宮島口・広島方面）へ段差なしに移動が可能である。一方で、改札口から3番のりば（岩国・柳井方面）への移動は階段のみとなっている。また、点字ブロックは、駅構内及び出入り口（階段を除く）、及び県道接続部まで設置済みである。

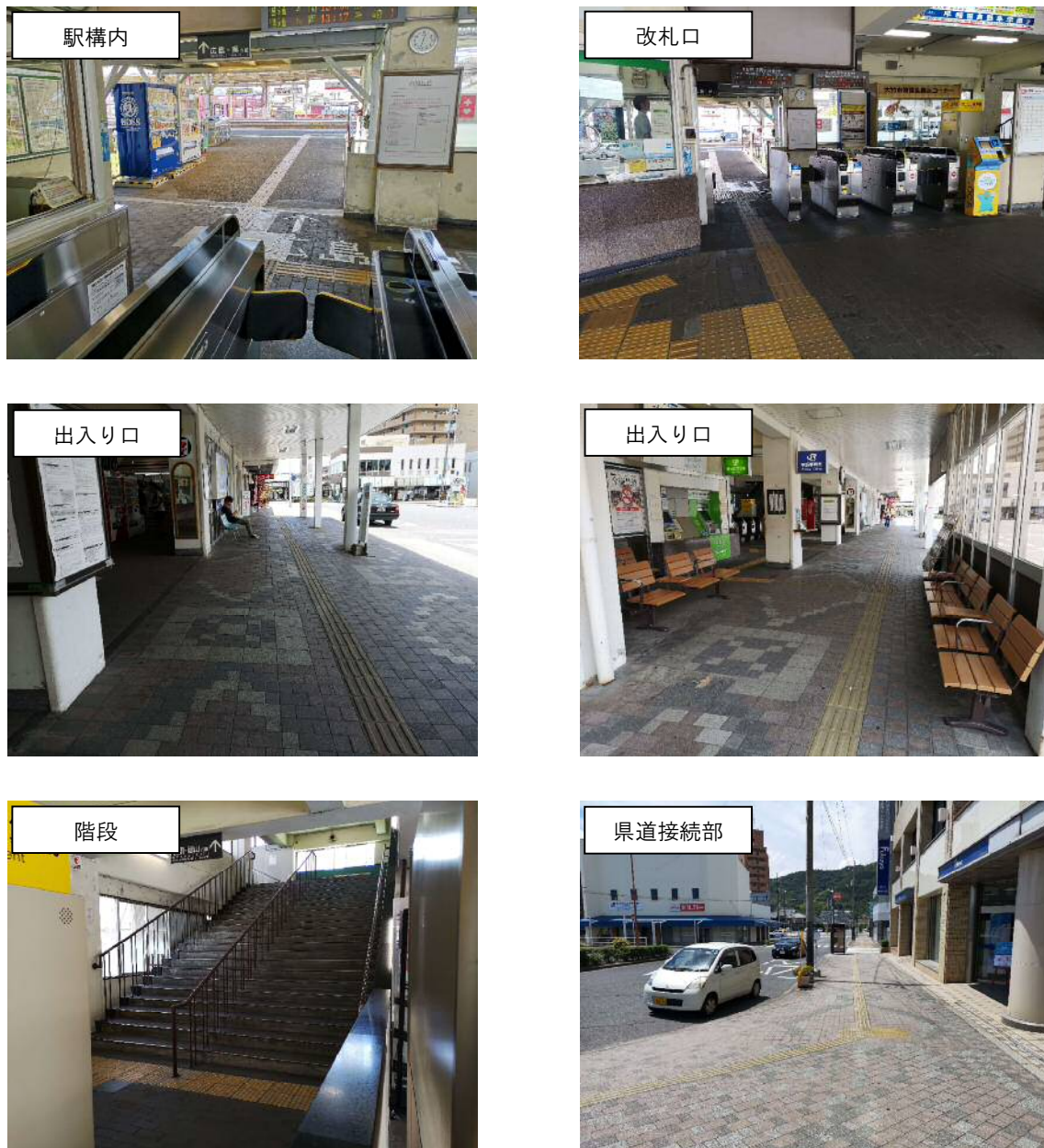


図9：大竹駅のバリアフリー状況

2) バス

本市内には、2つの民間会社により路線バスが運行されており、市の沿岸地域と内陸の栗谷地区を連絡する大竹・栗谷線と、大竹駅と岩国市美和町鮎谷地区を連絡する坂上線がある。路線バスのほか、人口や生活施設が集積している沿岸地域を運行するコミュニティバス（こいこいバス）がある。

これらのバスのうち坂上線とこいこいバスにはノンステップバス（車イス対応）が導入されているが、大竹・栗谷線はワンステップバスの導入に留まっている。

表2：大竹市内を運行するバスの低床車両導入状況

路線名	運行事業者	バス種別
路線バス（大竹・栗谷線）	（有）大竹交通	ワンステップバス
路線バス（坂上線）	（有）大竹タクシー	ノンステップバス（車イス対応）
コミュニティバス（こいこいバス）	（有）大竹交通 （有）大竹タクシー	ノンステップバス（車イス対応）



路線バス（坂上線）



コミュニティバス（こいこいバス）

図10：大竹市内を運行するバス

(3) 公共施設のバリアフリー状況

大竹駅周辺の主要公共施設のバリアフリー状況は以下の通りである。

表3：大竹駅周辺の主要公共施設のバリアフリー状況

主要公共施設バリアフリー状況

内容		市立図書館	総合市民会館	大竹会館	総合体育館	サントピア大竹	コミュニティサロン栄町	子育て支援センター	さかえ子育て支援センター	栄公民館	さかえ公園
駐車場	車椅子使用者駐車区画の数	2	2	1	2	1	1	0	0	0	1
	外部出入口等からの距離	50m	72m	35m	72m	13m	11m	10m	100m	20m	40m
敷地内通路	幅(120cm以上)	145cm	150cm	116cm	247cm	80cm 歩200cm +車600cm	310cm	50cm	-	137cm	200cm
	高低差がある場合の傾斜路の有無	○	○	○	○	○	○	-	-	○	○
	道等への誘導用床材または音声誘導装置その他の装置の設置の有無	○	○	○	○	○	○	×	-	×	×
外部出入口	幅(内のり80cm以上)	160cm	140cm	169cm	140cm	180cm	145cm	90cm	100cm	163cm	150cm
	戸の形式(自動ドア・引き戸・開き戸等)	自動ドア	自動ドア	自動ドア	自動ドア	自動ドア	自動ドア	開き戸	引き戸	開き戸	なし
居室への出入口	幅(内のり80cm以上)	160cm	115cm	116cm	180cm	120cm	85cm	90cm	90cm	83cm	-
	戸の形式(自動ドア・引き戸・開き戸等)	開き戸 +引き戸	開き戸 +引き戸	開き戸 +引き戸	開き戸	引き戸	引き戸	引き戸	引き戸	開き戸 +引き戸	-
廊下	幅(120cm以上)	160cm	278cm	211cm	250cm	-	-	160cm	-	210cm	-
	高低差がある場合の傾斜路の有無	-	○	-	-	-	-	-	-	-	-
	外部出入口から受付等までの誘導床材または音声誘導装置その他の装置の有無	×	×	×	×	○	-	○	-	×	-
階段	主たる階段はまわり階段としないこと	○	○	○	○	×	-	-	-	○	-
	手すりの有無	○	○	○	○	○	-	-	-	○	-
昇降機	車椅子使用者・視覚障害者が円滑に利用できる昇降機の数	1	1	0	0	2	-	0	-	0	0
共同トイレ	車椅子使用者便房の数	1	3	1	1	8	1	1	0	1	2
	戸の形式(自動ドア・引き戸・開き戸等)	引き戸	引き戸	引き戸	引き戸	自動ドア +引き戸	引き戸	引き戸	-	引き戸	引き戸
カウンター記載台	カウンター記載台の高さ(70cm程度)	70cm	72cm	94cm	108cm	70cm	90cm	-	-	90cm	-
	下部に車椅子のフットレストが入るスペースを確保していること	○	○	×	×	○	×	-	-	×	-
自動販売機	車椅子使用者が円滑に利用できる自動販売機設置の有無	×	○	○	○	○	-	-	-	○	-
公衆電話	障害者が円滑に利用できる電話機の設置の有無	×	×	○	×	○	×	-	-	×	-
案内板	主要な外部出入口の付近に設置する案内板の有無	×	×	○	×	○	×	-	-	×	○
	点字による表記の有無	×	×	×	×	○	-	-	-	×	×
呼び出し設備	主要な外部出入口の呼び出し設備の設置の有無	×	○	○	○	×	○	-	-	○	×
	案内者常駐の有無	○	○	○	○	○	○	-	-	○	×
休憩場所	休憩スペースの設置	-	○	○	○	○	-	-	-	○	×

○：あり，×：なし，-：該当なし

3.3 大竹駅周辺の上位・関連計画の整理

(1) 大竹市第五次総合計画（平成23年3月）、後期基本計画（平成28年3月）

【まちづくりを進めるにあたっての基本理念】

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">① 地域資源を活かし、みんなでつくるまちづくり② 効率的な行財政運営で、実りの多いまちづくり |
|---|

【まちづくりのテーマ】

～ 住みたい、住んでよかったと感じるまち ～

【将来像】

～ 笑顔・元気 かがやく大竹 ～

子どもからお年寄りまで、様々な人がふれあい、みんなが毎日笑っていただける明るく活発なまちづくりに取り組んでいきます。また、お互いに尊重するという意識を育て、人々にやさしく、一人ひとりが輝くまちを目指します。

【基本計画】

1. 大竹を愛する人づくり
2. 生活基盤が整ったまち
3. 安全なまち
4. 安心できるまち
5. 心にゆとりを感じるまち
6. 行政・社会の仕組みづくり

※以下に、大竹駅周辺のまちづくりや整備に係る主要な方針・取り組みを抜粋する。

【公共交通機関の整備促進】

■基本方針

- ・市民が快適かつ安心して外出・活動できる交通環境を整えます。
- ・交通環境の整備を通じて、まちの活性化を支援します。
- ・市民の交通手段を確保するため、鉄道・バス・離島航路の利便性を高めるとともに、機能強化に努めます。
- ・鉄道の利便性向上や鉄道施設の安全性の向上を関係機関に要請します。
- ・幹線バス・フィーダー交通システムを確立するため、地域の交通は住民が主体となり、行政・事業者と協働で創り・守り・育てるという意識を高めます。
- ・公共交通については、運行（航）経費の削減に努め、利用を促進するとともに、適正な運賃を設定するなど収入の確保に努めます。

■4年後（平成31年度末）にめざす姿

- ・現在運行している公共交通（陸上交通・離島航路）が、将来にわたり持続できるよう、地域住民などと一緒に利用状況などを検証し、必要に応じて運行内容の見直しなどを実施しています。
- ・市民が快適かつ安心して外出・活動できる交通環境を整備するため、公共交通を必要としている地域の住民と一緒に運行内容などを検討し、運行を開始または検討を進めています。
- ・大竹駅周辺整備事業に伴う自由通路や橋上駅舎、東西駅広場の建設工事着手に向けて、関係する鉄道事業者などと協議し、実施協定が締結されています。

■実現に向けての課題

- ・公共交通は、必要とする住民と一緒にあって、一から検討し整備するため、完成形がありません。
- ・地域住民のニーズや利用意向などの把握が不十分なため、利用が低迷している路線があります。また、沿線地区の過疎化・高齢化により、年々利用者が減少している路線があります。
- ・大竹駅周辺整備事業の円滑な実施のため、関係する鉄道事業者などと協働体制を築く必要があります。

■取組の方針・方向性

- ・住民自らが守り育てる公共交通となるよう、本当に必要としている方々と一緒に整備を検討します。
- ・運行中の公共交通は、随時、利用状況などを地区住民などと検証し、必要に応じて運行内容などを変更します。
- ・大竹駅の橋上化や周辺整備を進め、駅東西を結ぶ連絡道により回遊性を向上させます。
- ・まちの魅力を高めることで、交通だけでなく、にぎわいや暮らしの拠点を形成し、整備により周辺への住宅立地を促します。
- ・大竹駅周辺整備事業実施のために必要な財源について、さまざまな施設整備等補助金の導入を検討します。
- ・鉄道事業者と基本的推進合意した計画のとおり、工事着手や供用ができるよう関係機関などと協議します。

■主要な取組

大事業の名称	内 容		
大竹駅周辺整備事業 【戦3①3(3)】 都市計画課	○自由通路と一体となった橋上駅舎整備と東西駅広場の整備・改良により、ほかの交通機関などとの交通結節機能を改善・向上させます。 <<主な事業名>> ○大竹駅周辺整備事業		
指 標	指標のねらい	現況値(H26)	目標値(H31)
大竹駅の整備率（事業費ベース）	大竹駅の整備が進むと、交通結節機能が向上します。	*122.3%	*139.1%
*2大竹駅周辺エリアの転入・転出者数（累計）	大竹駅周辺整備が進むとエリアでの宅地造成などが進み居住する人が増加します。	413人	2,100人 (H27-H31)

※1 指標の数値は、総合戦略策定時の見込値です。概算事業費の策定後、変更になる可能性があります。

(2) 大竹市都市計画マスタープラン（令和元年10月）

【都市づくりの基本理念】

都市の魅力向上と地域経済を活性化するとともに、良好な居住環境を創出し、強い地域力を持って、誰もが安全に安心して、元気で心豊かに暮らせる、持続可能な都市づくりを進める

【都市づくり目標・施策展開の方針】

1. 都市機能の強化と公共交通ネットワークの形成を実現する都市づくり

本市は、地理的要件により都市機能が比較的コンパクトに集約されています。今後も本市の魅力を増やしながら持続可能な都市づくりを進めていくために、各地域が有する都市機能を結ぶ公共交通ネットワークの整備を進めるとともに、本市の地域特性を活かした効率的な都市づくりを目指します。

また、快適な生活環境の質的向上・充足を目指し、身近な生活圏で暮らしを支える買い物や行政・福祉・医療サービスなどの利便性の向上や、公共施設などの適正な統廃合や再配置など、誰もが快適に暮らせる優しい都市づくりを目指します。

2. 安定した産業基盤と豊かな住環境の形成を目指す都市づくり

本市は製紙、化学繊維、石油化学等の基幹産業において県内でも有数の工業地帯を有し、産業基盤が一定レベル整っています。これらの、産業環境の維持・向上とともに、地場産業の育成を視野に入れた土地利用誘導、都市基盤整備を進め、地域経済が活性化する都市づくりを目指します。

また、産業と住環境の良好な関係を形成するために、双方の環境づくりに取り組み、本市の魅力を増やし、快適な住環境が形成される都市づくりを目指します。

3. 災害に強く、安全に安心して暮らすことのできる都市づくり

異常気象に起因した集中豪雨、密集市街地での大規模火災など、様々な災害に対応するために、戦略的に土地利用の規制・誘導を行い、道路や緑地、公園、避難所などの基盤整備を進めるとともに、自助・共助・公助といったソフト面での取り組みを推進し、災害に強い都市づくりを目指します。

また、市民が利用する公共施設の老朽化対策に取り組むとともに、不特定多数の人が利用する建物、道路、公園などについてバリアフリー化を進めるなど、誰もが安全に安心して暮らすことのできる都市づくりを目指します。

4. 地域力の向上のもと、みんなで進める協働の都市づくり

市民・行政・学校教育ほか、様々な主体が役割分担しながら、連携・協力し、地域の課題解決に向けた取り組みを進めることで、地域の実状やニーズに応じた、きめ細かなサービスが行える都市づくりを目指します。

また、本市が有する自然や歴史、地域が有するコミュニティや文化などを学習し、後世にも引き継いでいくために、地域ごとの取り組みを推進するとともに、本市の魅力を効果的に発信するなど、観光誘客の取り組みを進めます。さらに、市内各地で有する特色のある地域コミュニティを維持・向上することで、市民の参画による住みよい都市づくりを目指します。

※次に、大竹駅周辺のまちづくりや整備に関係する主要な方針・取り組みを抜粋する。

【公共交通整備の方針】

●バリアフリー化の推進

- ・「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方に基づき、公共交通施設のバリアフリー化を推進します。

●大竹駅周辺整備の推進

- ・大竹駅の橋上化とともに周辺整備を進め、駅東西を結ぶ連絡道により回遊性を向上させ、まちの魅力を高めることで、交通の利便性向上と賑わいを創出します。
- ・JR 大竹駅の東西交通広場の整備を進めます。

●公共交通施設の利便性の向上

- ・公共交通については、市民の暮らしやまちづくりを支える地域公共交通網を形成・維持するため、利便性・持続性の高い運行サービスの実施や支援、改善等を検討します。

(3) 大竹駅周辺整備新構想（平成24年2月）

【基本コンセプト】

すべての人が利用しやすく、住みやすいまちへ
～「交通・賑わい・シンボル・生活・交流」拠点づくり～

【目標・基本方針】

- ① 東西に分断されたまちの一体化・回遊性の向上
- ② 駅及び周辺空間のバリアフリー・ユニバーサルデザイン化
- ③ 駅及び周辺空間の賑わいづくり、魅力的で便利な生活拠点づくり
- ④ 交通拠点・交通結節点としての機能の改善・向上
- ⑤ 交流・憩い空間の創出と魅力的な景観の形成

【施策・事業の方針】

(1) 自由通路の整備、周辺道路網の改善

「まちづくりの目標・基本方針」で掲げた「東西に分断されたまちの一体化・回遊性の向上」や「駅及び駅周辺のバリアフリー・ユニバーサルデザイン化」、「交通拠点・交通結節点としての機能の改善・向上」などの実現に向けては、今後も引き続き「自由通路の整備」に取り組むとともに、周辺道路網を改善することが必要です。

(2) 橋上駅舎の整備

「まちづくりの目標・基本方針」で掲げた「東西に分断されたまちの一体化・回遊性の向上」や「駅及び周辺空間のバリアフリー・ユニバーサルデザイン化」などの実現に向けては、「自由通路の整備、周辺道路網の改善」や「駅周辺機能の再編（既存駅舎空間の有効活用）」と併せて、橋上駅舎化することが必要です。

(3) 駅周辺機能の再編（既存駅舎空間の有効活用）

「まちづくりの目標・基本方針」で掲げた「駅及び周辺空間の賑わいづくり、魅力的で便利な生活拠点づくり」や「交流・憩い空間の創出と魅力的な景観の形成」の実現に向けては、駅周辺機能の再編に取り組み、既存駅舎空間を有効活用することが必要です。

(4) 西口広場の改良、東口広場の整備

「まちづくりの目標・基本方針」で掲げた「交通拠点・交通結節点としての機能の改善・向上」や「交流・憩い空間の創出と魅力的な景観の形成」の実現に向けては、「西口広場の改良」や「東口広場の整備」が必要です。

(4) 大竹市地域公共交通網形成計画（平成31年3月）

【地域公共交通網形成に向けた基本的な考え方】**■市民の移動環境を確保・維持する**

多様な主体の協働により、将来にわたり市民が快適かつ安心して外出・活動できる移動環境を確保し、維持する。

■暮らしやまちづくりを支える

移動環境の整備を通じて、市民の暮らしやまちの活性化を支える。

■市民自らが守り育てる

市民自らが主体的な立場で、移動環境を創り・守り・育てるという意識の向上を図る。

【網形成に向けた取り組み方針】

1. 市民生活を支えている現行の公共交通サービスは維持を基本とする。
2. 持続可能なサービスとするため、公共交通の効率性を高める取り組みを推進する。
3. 地域住民との協働により、移動環境の向上に有効かつ需要に適した地域内交通の整備を推進する。
4. 鉄道事業者等関係機関との協働により、バリアフリー施策等、公共交通の利便性を高める取り組みを推進する。
5. 公共交通サービスの維持に向けて、市民の公共交通の利用意識、及び支援する意識を高める。

※以下に、大竹駅周辺のまちづくりや整備に関係する主要な方針・取り組みを抜粋する。

【地域公共交通網の整備コンセプト（概念）】**【沿岸地域】**

- 沿岸地域内の移動及び広域的な移動を担う「幹線交通（鉄道、こいこいバス）」、「支線交通」、「航路」の維持・活性化に取り組む。
- 住宅地と幹線交通とを接続する「支線交通」は、一定の需要があり、また運行事業者等の条件が整った場合に、地域住民の主導で新規導入に取り組む。

【内陸地域】

- 内陸地域と沿岸地域とを連絡する「路線バス」の維持・活性化に取り組むとともに、将来にわたり移動サービスを確保することを念頭に、公共交通のあり方を検討する。

【目標及び計画事業】

目標1：市民生活が便利な、移動環境の満足度が高いまちの実現

計画事業1：暮らしを支える地域公共交通網の形成

市民の暮らしやまちづくりを支える地域公共交通網を形成・維持するため、利便性・持続性の高い運行サービスの実施や支援、改善等を行う。

[施策]

- (1) 路線バスの運行・改善
- (2) 地域コミュニティ交通の運行・改善・導入
- (3) 広原地区及び谷和地区タクシー運行補助事業
- (4) 阿多田島航路の運航支援
- (5) 大竹駅自由通路・橋上駅舎化等整備及び鉄道関連の取り組み

目標2：持続可能な地域公共交通サービスが暮らしを支えるまちの実現

計画事業2：地域公共交通の待合い環境などの改善

公共交通をより便利で利用しやすい移手段とするため、待合い環境の改善に資する取り組みを推進する。

[施策]

- (1) バス停留所における待合い環境の整備
- (2) バスロケーションシステムの導入検討

目標3：地域公共交通を利用・応援する市民意識が高いまちの実現

計画事業3：地域公共交通の利用促進施策の推進

市民の公共交通の利用意識、運営を応援する意識を高めるため、関連情報の発信、意識醸成に資する取り組みを推進する。

[施策]

- (1) 公共交通の利用促進に繋がる情報提供の推進
- (2) 公共交通に係る意識向上に繋がる施策の推進

(5) 大竹市第2次障害者基本計画（平成30年3月）

【基本理念】

- | |
|---|
| ○障害者の能力を最大限発揮し、生かすことのできる社会の実現
○地域社会において、障害者が自立し、安心して住み続けられる環境づくり |
|---|

【計画の目標】

～ とともに認めあい、支えあうまち ～

【障害者施策の方針】

- (1) 健康で安心して暮らせるまちづくり
障害者一人ひとりに応じた障害福祉サービス等の提供、保健サービスの利用の促進、介助者に対する支援の充実等により、障害者やその家族が、住み慣れた地域において、健康で安心して暮らせるまちづくりを進めます。
- (2) 元気に生き生きと暮らせるまちづくり
障害者に対する就労支援の充実、地域活動等や文化・スポーツ活動等に親しむことのできる環境整備等により、障害者が生きがいをもって、元気に生き生きと暮らせるまちづくりを進めます。
- (3) ふれあい豊かな共生のまちづくり
福祉教育の推進等による障害に対する理解の促進、権利擁護等に係る取組等により、誰もが支え合う、ふれあい豊かな共生のまちづくりを進めます。
- (4) 安全で快適に暮らせるまちづくり
安心して暮らせる居住の場の確保、公共施設、公共交通機関等のバリアフリー化等を進めるとともに、災害時における避難支援体制の整備等により、安全で快適に暮らせるまちづくりを進めます。
- (5) 地域で支える総合的な体制づくり
保健・福祉・医療の連携強化、相談支援体制の充実、情報提供体制の構築、人材の育成等により、障害者を地域全体で支える総合的な体制づくりを進めます。

※次に、大竹駅周辺のまちづくりや整備に関係する主要な方針・取り組みを抜粋する。

安全で快適に暮らせるまちづくり

【基本的な考え方】

- ・地域において、安心して暮らせる居住の場の確保を図ります。
- ・公共施設や公共交通機関のバリアフリー化など、まちのバリアフリー化を進めます。
- ・災害時における安全の確保、防犯対策、交通安全対策に取り組みます。

(2) まちのバリアフリー化の推進

ア 福祉のまちづくりの推進

- ・バリアフリー法、広島県福祉のまちづくり条例の普及啓発を行います。
- ・施設整備やまちづくり事業の際には、ユニバーサルデザインの視点を取り入れた整備を進めます。
- ・障害者の社会参加を促進するため、障害者専用駐車スペースの確保を促進するとともに専用スペースを利用しやすくするための「思いやり駐車場制度」の市民への啓発に努めます。

イ 公共施設のバリアフリー化

(ア) 公共施設整備の推進

- ・誰もが安全で快適に利用できる公共施設整備を推進します。
- ・障害者の利用に配慮し、主な公共施設への多目的トイレ（オストメイト対応多目的トイレ）の整備を進めます。

(イ) 道路、歩行者空間のバリアフリー化

- ・国や広島県と連携し、道路空間のバリアフリー化を推進します。
- ・「大竹市高齢者、障害者等の移動等の円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める条例」等に基づき、歩道と車道の段差の解消、視覚障害者用誘導ブロックの設置・改善に努めるとともに、バス乗車場の改善、放置自転車や歩行に支障のある看板の撤去等、誰もが安全に安心して通行できる歩行者空間の確保を図ります。
- ・音響式信号機など、交通安全施設の整備を関係機関に要請します。

(ウ) 公園の整備

- ・身近なふれあいの場である公園については、「大竹市高齢者、障害者等の移動等の円滑化のために必要な特定公園施設の設置に関する基準を定める条例」等に基づき、出入口の段差解消、利用しやすいトイレの整備、ベンチの設置などにより、ユニバーサルデザインに配慮した公園となるよう努めます。

ウ 公共交通機関のバリアフリー化

- ・市内ＪＲ各駅において、段差の解消、エレベーター等の設置について事業者働きかけバリアフリー化を促進します。
- ・こいこいバスでは低床バスが導入されていますが、他のバスについても引き続き、低床バスの導入を促進します。

3.4 大竹駅周辺のバリアフリーに関する課題の整理

ここでは、「大竹駅周辺の概況整理」、「大竹駅周辺のバリアフリー状況」、「上位・関連計画の整理」の結果を踏まえ、大竹駅周辺のバリアフリーに関する課題を整理する。

1) 大竹駅自由通路・橋上駅舎化及び東口広場整備に伴うバリアフリー整備

大竹駅では、今後、橋上駅舎化と東西自由通路の設置、さらには東口広場の整備を予定している。これに伴い、駅東側方面の市街地化が促進されることが予想され、また、大竹駅から東側方面の既存の生活利便施設へのアクセスが増加することが想定されることから、これらに対応したバリアフリー整備が求められる。

2) 利便性・快適性向上のための公共交通の整備

大竹駅に発着するバスでは、ノンステップバス(車イス対応)の導入が一部に留まっており、また、大竹駅についても改札口からホームへの昇降機が未設置であるなど、公共交通のバリアフリー化は、十分進んでいるとはいえない。今後は、上位・関連計画の方針に基づき、また関係機関との連携を図りながら、公共交通のバリアフリー整備により、高齢者や障害者等の利便性や快適性を高めていくことが望まれる。

3) 主要な公共施設や生活利便施設でのバリアフリーの向上

大竹駅周辺の主要公共施設では、廊下等の移動やトイレ・駐車スペースなど、ほとんどの設備でバリアフリー対応となっているが、案内板などバリアフリー対応となっていない設備も存在する。今後は、主要公共施設の更なるバリアフリー化を進めるとともに、日常利用の多い民間施設についてもバリアフリー化が求められる。

4) 安全・快適に利用できる歩行者空間の形成

大竹駅周辺の歩道は、幹線道路を中心として設置されている区間は多いが、一部区間で途切れていたり、段差がみられるなど課題は多い。点字ブロックや音響信号は部分的に設置されているものの、連続性がなく、その効果が十分に発揮されていない。今後は、特に大竹駅から公共施設や生活利便施設への経路となる区間において、バリアフリーに対応した連続性のある歩行者空間の形成を行っていく必要がある。

5) 誰もが優しくサポートできるまちづくり

バリアフリーのまちづくりを実現するためには、ハード面の施設整備だけでなく、市民一人ひとりが助けあいの精神を持つ環境づくりを行うことが必要である。このためには、ソフト面の取り組みを通じて、市民一人ひとりがバリアフリーについて理解を深めるとともに、ボランティア意識を高め、誰もが高齢者や障害者等に対して優しくサポートできる「心のバリアフリー」の社会を実現していく必要がある。

4. 移動等円滑化に関する基本方針

「バリアフリー新法」や「広島県福祉のまちづくり整備マニュアル」の考え方、「現状と課題の整理」結果を踏まえ、大竹駅周辺地区における移動等円滑化に関する基本方針を以下のとおりに定める。

■大竹駅周辺のバリアフリー化の推進

大竹駅構内及び東西移動の円滑化を図ることで、すべての人が快適に利用できる大竹駅を形成する。さらに、大竹駅と接続するバスなどの他の公共交通においても、バリアフリー化を推進し、シームレスな交通体系の構築を図る。

■主要な生活関連施設のバリアフリー化の推進

大竹駅から徒歩圏内にある主要な公共施設や病院、利用者の多い商業施設など、生活する上で欠かせない生活関連施設のバリアフリー化を推進し、誰もが暮らしやすいまちの実現を図る。

■安心・快適に移動できる連続的・面的な歩行空間の確保

大竹駅と周辺的生活関連施設を結ぶ区間・エリアにおいては、歩道の段差解消や点字ブロック・音響信号の設置など、歩行者が安全で快適に移動できるよう連続的かつ面的なバリアフリー化を推進する。

■事業の優先度の設定

重要度や実現性の面から優先順位を設定し、特に大竹駅周辺など、短期的に取り組む事業内容を選択する。また、短期的に実施できない事業内容についても、継続的に調査・計画を進め、より効果的なバリアフリー化を推進していく。

■心のバリアフリーの推進

高齢者や障がい者などが抱える困難さや不自由さを市民一人ひとりが理解し、互いに尊重し、支え合う精神を育む必要がある。このため、バリアフリーに関する啓発・広報活動・福祉教育など取り組みを通じて、ボランティアに関する意識の向上など、心のバリアフリーを推進する。

5. 重点整備地区の区域設定

＜重点整備地区の区域設定の考え方＞

- ・バリアフリー基本構想は、一般的に、旅客施設（鉄道駅など）を中心とした徒歩圏域や、高齢者・障がい者等が利用する施設が集まった地区などを「重点整備地区」として定め、公共交通機関、建築物、道路、路外駐車場、都市公園、信号機等のバリアフリー化を面的かつ一体的に推進していくものである。
- ・一方、本市の特定旅客施設であるJR大竹駅では、橋上駅舎化と東西自由通路の設置、さらには東口広場の整備を予定しており、特に駅東方面の市街化促進に伴い、歩行者動線や歩行者交通量が大きく変動していくことが予想されている。こうしたことから、JR大竹駅周辺地区のバリアフリー基本構想の策定にあたっては、まずは重点整備地区を「JR大竹駅及び東西駅前広場」に絞り、短期的かつ重点的にバリアフリー化を推進していくこととする。
- ・なお、中長期的には、JR大竹駅周辺における施設整備や道路整備などの土地利用動向、歩行者動線や歩行者交通量の状況等を踏まえ、重点整備地区を拡大し、面的かつ一体的なバリアフリー化を推進していくこととする。

2020年を基準として、

- 【短期】・・・概ね5年後（～2025）
- 【中期】・・・概ね10年後（～2030）
- 【長期】・・・概ね20年後（～2040）



6. 生活関連施設及び生活関連経路の設定

6.1 生活関連施設の設定

生活関連施設は、「高齢者、障がいのある人等が日常生活または社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設」を設定し、まちの一体的なバリアフリー化をすすめるものである。

現在のバリアフリー整備状況、安全性や実現性を考慮し、下図のとおり設定した。

6.2 生活関連経路の設定

生活関連経路は、生活関連施設相互間の経路であり、施設間の移動のしやすさを確保するものである。

生活関連施設へのアクセス動線やバリアフリー整備の実現性を考慮し、下図のとおり設定した。

6.3 道路整備の考え方

生活関連経路ではないが、将来的に人通りが多くなると予想される道路についてもバリアフリー対応に整備するため、重点整備地区として、下図のとおり設定する。

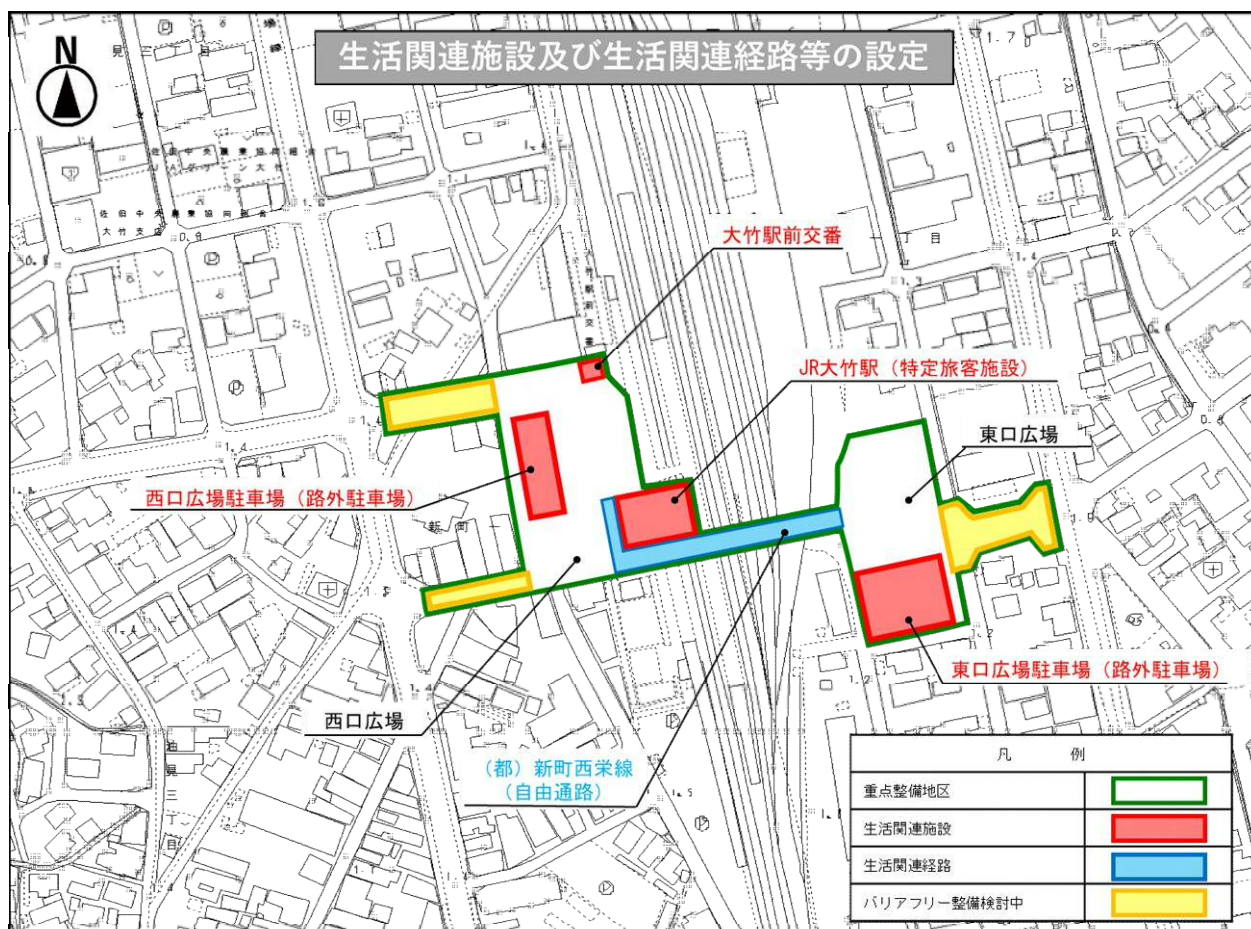


図 11：生活関連施設及び生活関連経路等

7. 移動等円滑化の整備方針

(1) 大竹駅周辺地区の整備方針

- ・利用者が駅構外から改札口、列車ホームまでの間を安心して快適に移動できるように、昇降設備等の施設整備を進めるとともに、視覚障がい者誘導用ブロックを連続的に設置する。
- ・駅前広場の整備においては、高齢者や障害者等に配慮したバリアフリーの環境づくりに配慮するため、十分な歩道幅員の確保、段差の解消、休憩施設の設置などに努める。
- ・JR大竹駅周辺地区のバリアフリー推進にあたっては、「バリアフリー新法」や「広島県福祉のまちづくり条例」等への適合に努める。
- ・JR大竹駅へ乗り入れる公共交通は、わかりやすい路線体系への再編を検討するとともに、高齢者や障害者等が利用しやすいバリアフリー化された車両への転換を図る。

(2) 心のバリアフリーの推進

1) 啓発・広報活動の実施

- ・市の広報誌やホームページを活用して、高齢者や障害者等に配慮したまちづくりの考え方や、バリアフリーについての情報提供や啓発を図り、人にやさしいまちづくりを進める。

2) 福祉教育の実施

- ・学校や事業所内などにおいて、高齢者や障害者等への心遣いや基本的マナーなどについての教育や啓発を図り、心のバリアフリーを進める。

8. 実施すべき特定事業及びその他の事業

重点整備地区の区域内において、バリアフリー化に向けて各事業者が取り組むべき事業を以下に定める。

なお、各特定事業者は、この基本構想に基づき、具体的な事業内容を定めた特定事業計画を作成する。本市では、この計画の進捗状況を適宜把握し、計画通り実施されるように各事業者働きかける。

8.1 公共交通特定事業

事業	事業者	事業内容	備考
JR 大竹駅	西日本 旅客鉄道(株)	駅構外～改札口～ホームへの昇降設備等の設置	
		ホームと列車乗降口の段差解消	
		駅舎内の視覚障がい者誘導用ブロックの設置	
		階段への手すりの設置	
		多目的トイレの設置	
		情報提供装置(列車出発時刻の案内)の設置	調整中
		文字等による列車近接案内設備の整備 (聴覚障がい者への対応)	
		音声・音響案内装置の設置(視覚障がい者への対応)	
		鉄道車両のバリアフリー化(車いすスペースの確保等)	
		係員呼び出し用インターホンの設置	遠隔センターへ 接続
		バリアフリー化に対応した券売機の設置	
社員へのバリアフリーに対する教育・訓練及び実践	年1回実施		
路線バス・ コミュニ ティバス	(有)大竹交通 (有)大竹タクシー	低床バスの導入	
		社員へのバリアフリーに対する教育・訓練及び実践	

8.2 道路特定事業

事業	事業者	事業内容	備考
(都)新町 西栄線 (自由通路)	大竹市	歩道有効幅員の確保	
		歩道の段差・勾配・凹凸の解消	
		照明、休憩施設の設置検討	
		視覚障がい者誘導用ブロックの設置	

8.3 建築物特定事業

事業	事業者	事業内容	備考
大竹駅前 交番	広島県 公安委員会	・ 交番入口までの視覚障がい者誘導用ブロックの設置	調整中
		・ 手すりの設置	調整中
		・ 車イス使用者の利用に配慮した受付カウンターを設置	調整中
		・ 職員へのバリアフリーに対する教育・訓練及び実践	

8.4 その他の事業

事業	事業者	事業内容	備考
東口広場	大竹市	滑りにくく、水はけの良い舗装の整備	
		照明、休憩施設の設置検討	
		視覚障がい者誘導用ブロックの設置	
		タクシー乗り場への上屋の整備	
		案内誘導施設・サインの設置	
		身体障がい者用駐車場の整備	
		身体障がい者用乗降口の整備	
		駐輪場の整備	
		歩行に支障となる自転車・看板・植栽・電柱などの撤去・移設	
西口広場	大竹市	滑りにくく、水はけの良い舗装の整備	
		照明、休憩施設の設置検討	
		視覚障がい者誘導用ブロックの設置	
		バス停へ休憩施設の整備	
		バス停及びタクシー乗り場への上屋の整備	
		案内誘導施設・サインの設置	
		身体障がい者用駐車場の整備	
		身体障がい者用乗降口の整備	
		歩行に支障となる自転車・看板・植栽・電柱などの撤去・移設	
		(有)大竹交通 (有)大竹タクシー	低床バスに合わせた利用しやすいバス停整備
		バス停の時刻表の視認性向上	
ソフト施策	大竹市	ホームページ等による情報の共有化	
		職員のバリアフリーに対する教育訓練	

9. おわりに

この基本構想の中では、大竹駅地区周辺における効果的なバリアフリー環境を実現していくために、移動等円滑化に関する整備方針や実施すべき事業などについて定めてきた。今後、この基本構想を実効性のあるものとし、着実な事業実施を推進するためには、各事業者だけでなく、市民や行政がそれぞれの役割を認識し、相互に連携を図って協力していくことが重要である。

今回の基本構想の中では、JR 大竹駅の橋上駅舎化と東西自由通路の設置、東口広場の整備が周辺の土地利用や歩行者動線・交通量に与える影響が大きいと判断し、重点整備地区の範囲をJR 大竹駅及び東西駅前広場に限定し、短期的なバリアフリー施策を展開していくこととした。

一方で、今後は JR 大竹駅周辺の土地利用や歩行者動線・交通量の変化を見極めつつ、駅からの徒歩圏内における生活関連施設及び生活関連経路を設

定し、面的かつ一体的なバリアフリー化を推進していくことが重要であり、継続的な基本構想の見直し・更新を行っていく必要がある。