

現況・課題とまちづくりの 方向性・骨格構造

令和3年8月4日(水)

建設部 都市計画課

目次

1. 大竹市の現況及び課題

- 人口
- 土地利用・市街地形成
- 公共交通
- 産業
- 財政
- 防災
- 都市構造評価
- 分野別課題のまとめ

2. 上位・関連計画における方針(将来都市像)

- 大竹市都市計画マスタープラン

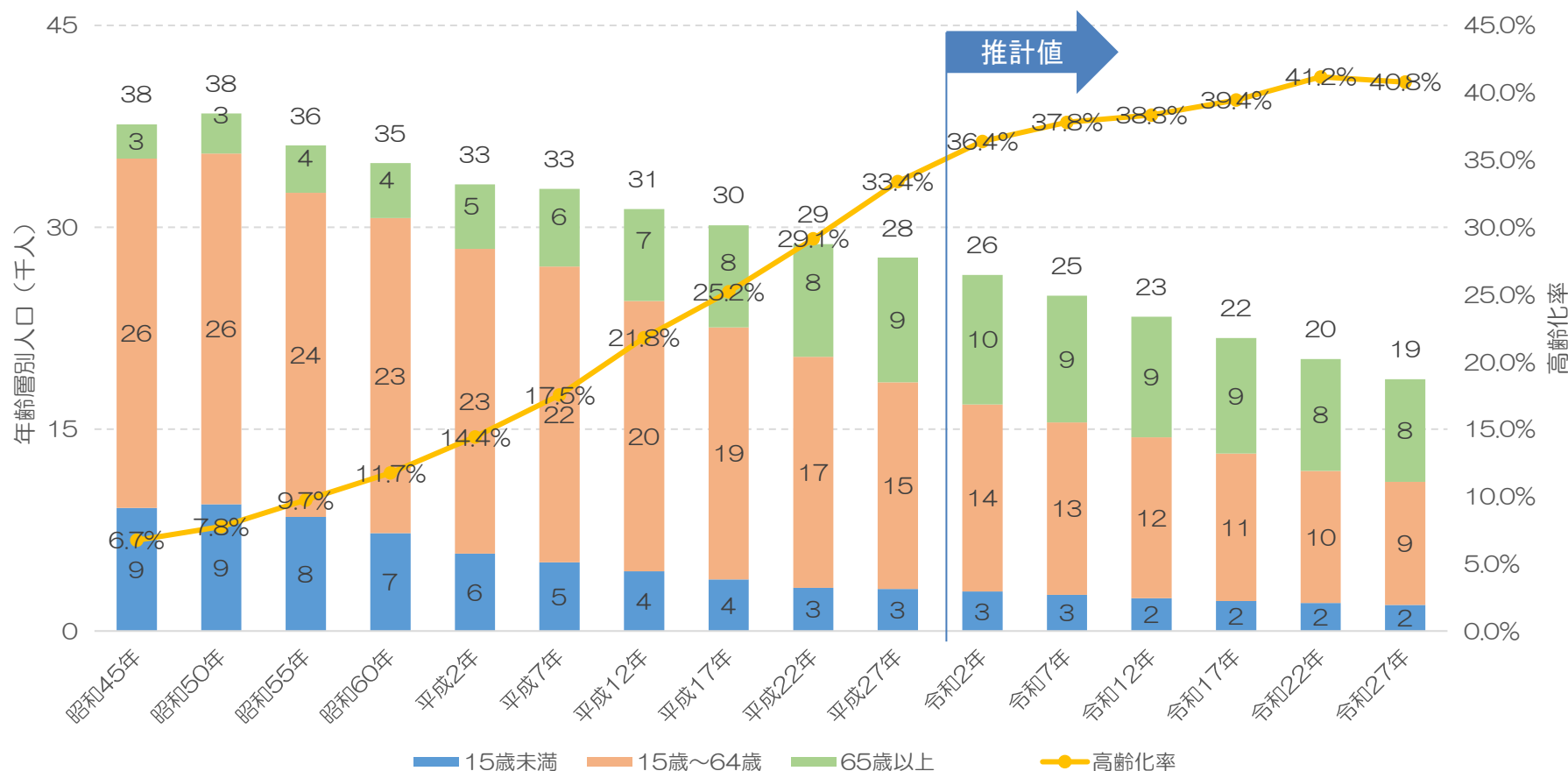
3. まちづくりの方針(ターゲット)の検討

4. 目指すべき都市の骨格構造の検討

1. 大竹市の現況及び課題(人口)

人口減少・少子高齢化の進行

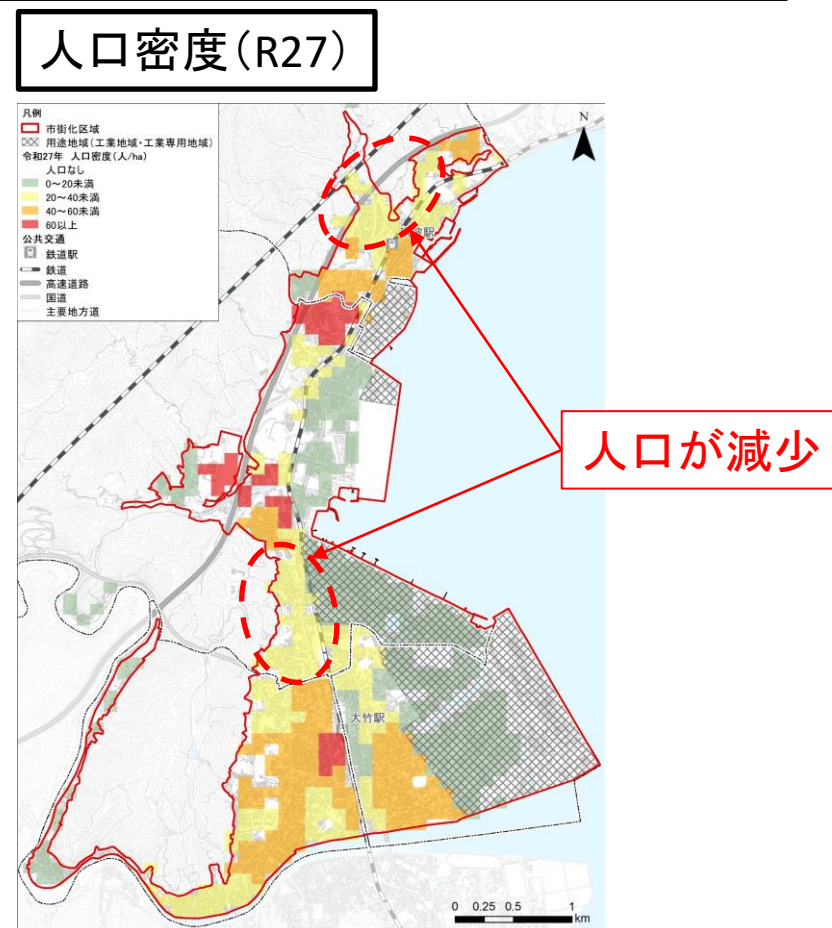
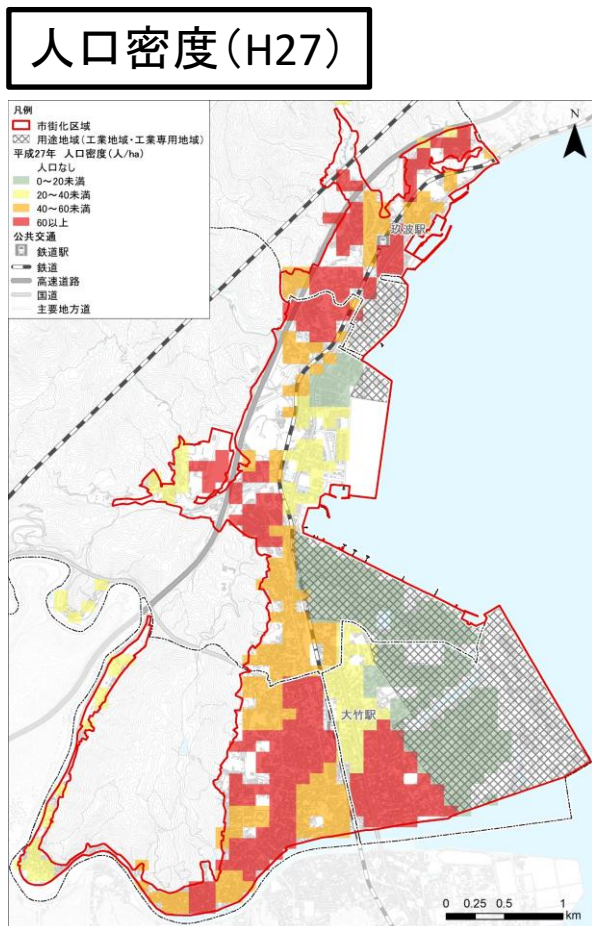
- 総人口は昭和50(1975)年の38,000人を境に**減少傾向**となっており、令和27(2045)年には**20,000人を下回る予測**となっている
 - 高齢化率も上昇を続け、令和22(2040)年には**40%を超える予測**となっている
- ⇒人口減少と高齢化の進行、生産年齢人口の減少が顕著である



1. 大竹市の現況及び課題(人口)

人口密度の低下

- 地域別の将来人口予測では、小方地区(立戸地区)や玖波地区(玖波5丁目、玖波6丁目)などで人口密度が著しく低下する予測となっている
⇒**地域の衰退につながる可能性がある**



1. 大竹市の現況及び課題(人口)

【現況】

- 総人口の減少と高齢化率の増加
- 生産年齢人口の減少
- 地域の衰退



【課題】

- 人口密度の維持
- 雇用の創出
- 地域の維持

1. 大竹市の現況及び課題(土地利用・市街地形成)

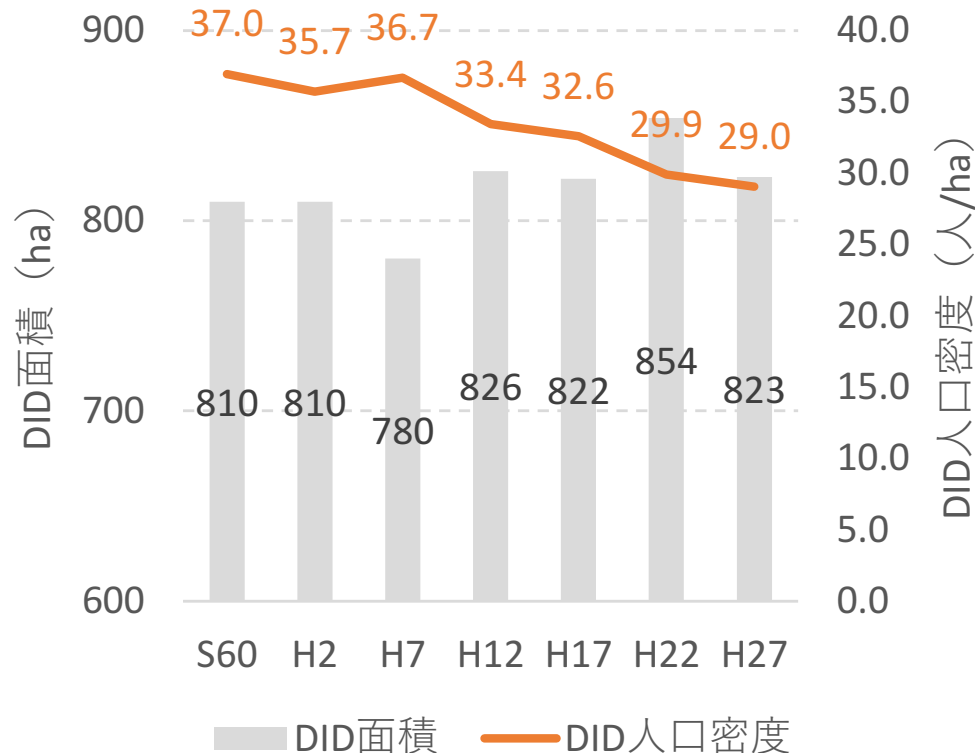
人口の低密度化

※DID(Densely Inhabited District) : 市区町村の区域内で

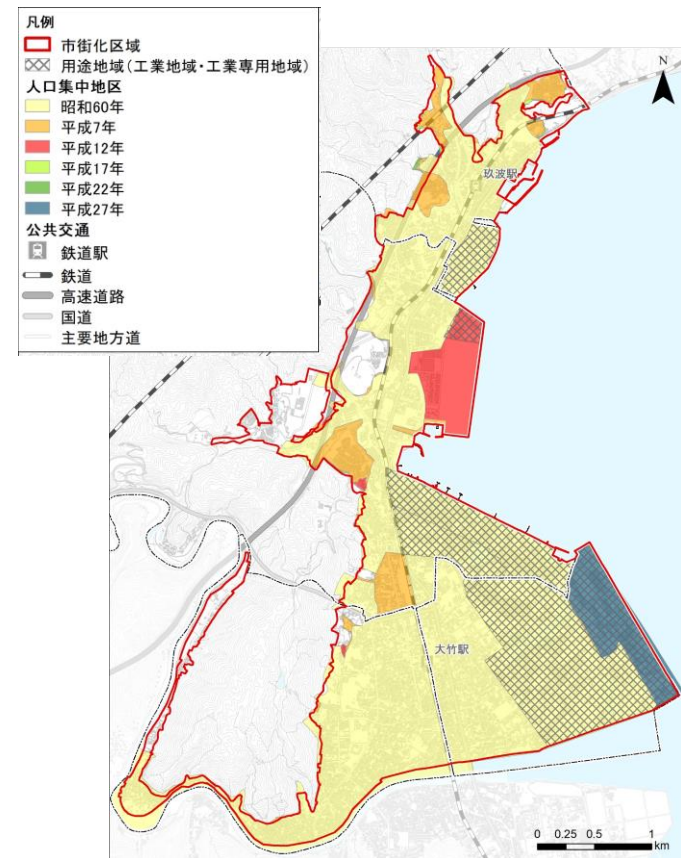
人口密度が4,000人/km²以上の基本単位区が互いに隣接して人口が5,000人以上となる地区

- DID面積は昭和60(1985)年から平成27(2015)年にかけて横ばいで推移しているが、DID人口密度は減少傾向にある

⇒市街地の拡散と人口密度の低下がみられる



図：DID人口と人口密度の推移



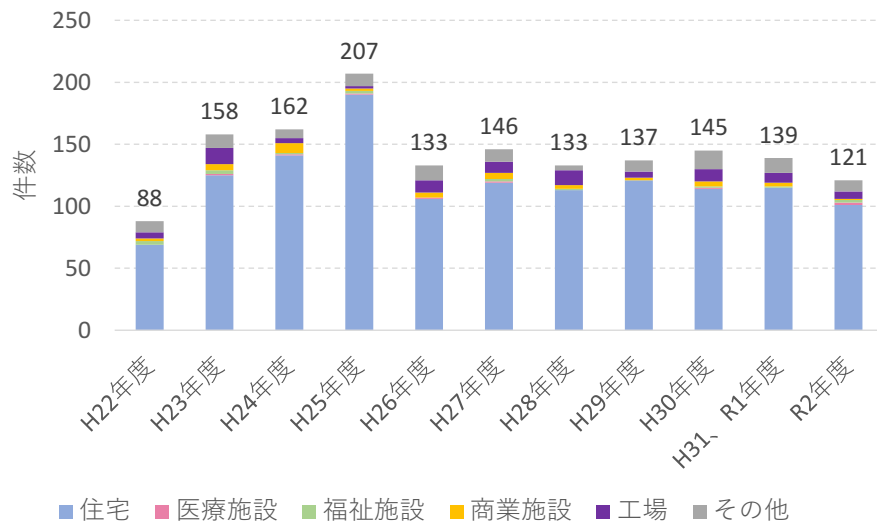
図：DID推移

1. 大竹市の現況及び課題(土地利用・市街地形成)

建築確認申請の状況

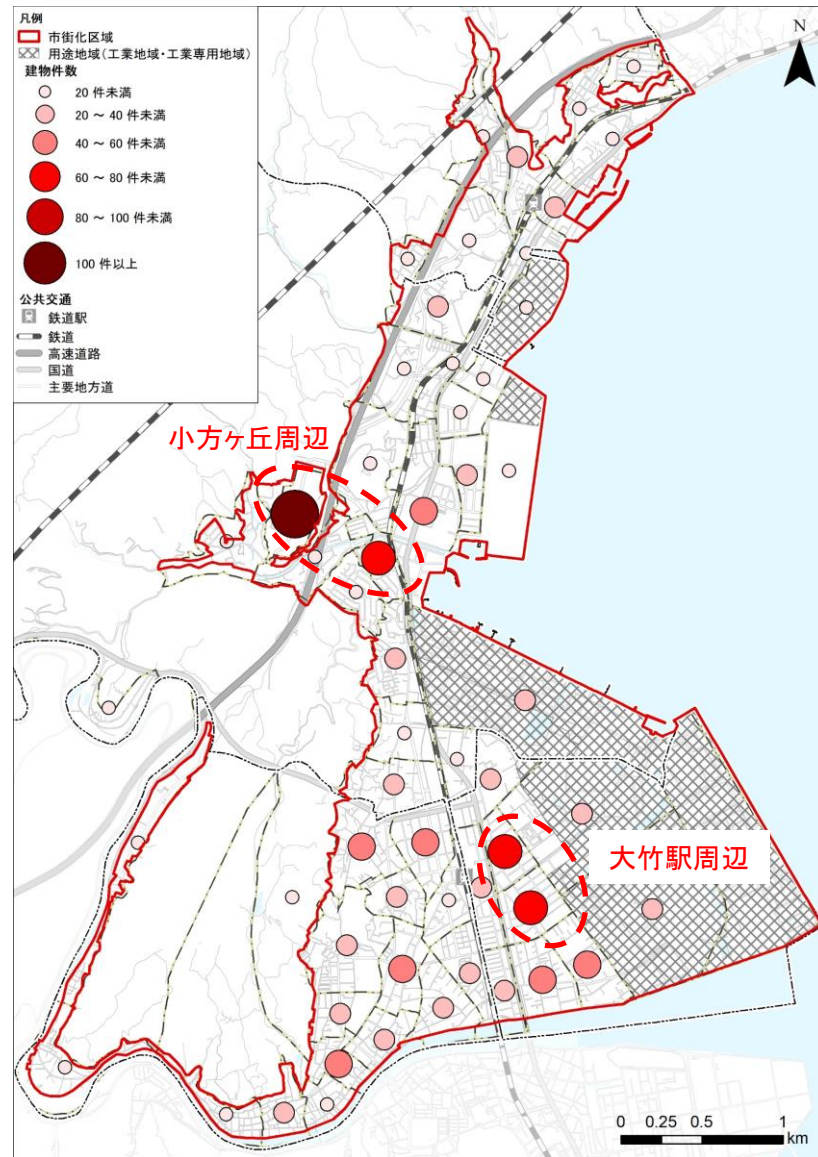
- 平成22年から令和2年にかけて市街化区域全域で建築確認申請が行われている。特に小方ヶ丘周辺や大竹駅周辺では多くの申請がある。
- 申請件数は平成26年以降140件程度で横ばいに推移している

⇒都市のスポンジ化を防ぐため、計画的に建築していく必要がある



図：建築確認申請件数の推移

出典：大竹市 建築確認申請書処理簿

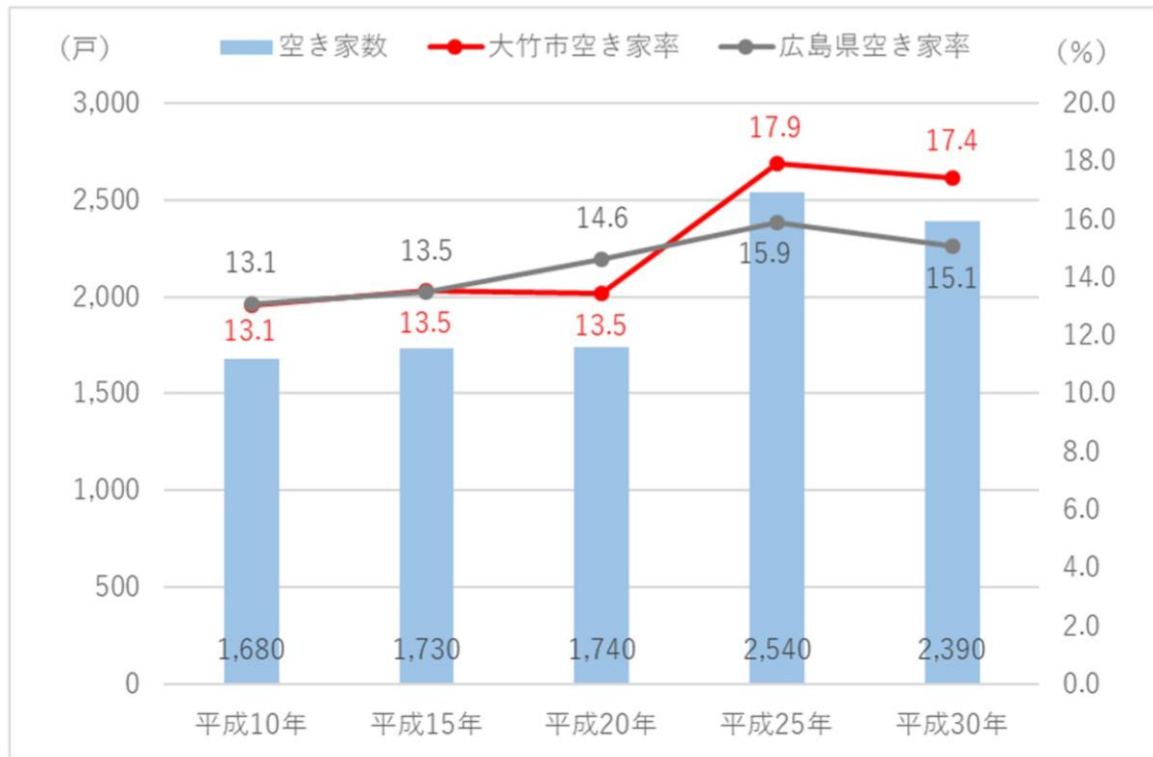


図：建築確認申請件数の状況 (H22～R2)

1. 大竹市の現況及び課題(土地利用・市街地形成)

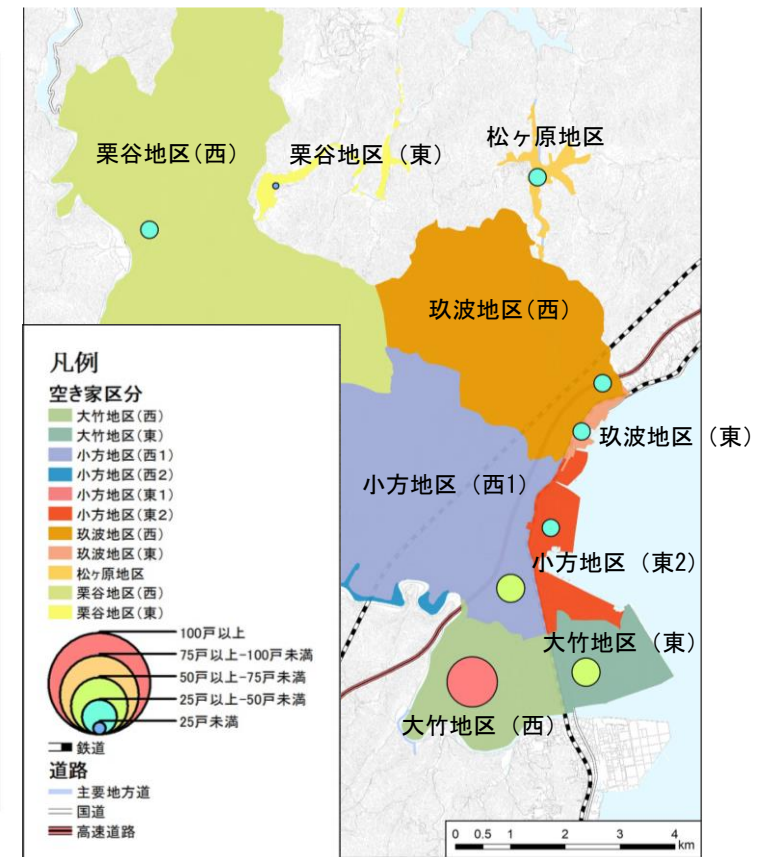
空き家の状況

- 平成20年から平成25年にかけて大竹市の空き家率が上昇している
- 市街化区域内で見ると、大竹地区を中心に空き家が多く点在
⇒**空き家の増加による住環境の悪化の可能性**がある



図：空き家の動向

出典：住宅・土地統計調査



図：空き家の点在状況

1. 大竹市の現況及び課題(土地利用・市街地形成)

【現況】

- DID人口密度の減少
- 市街化区域縁辺での開発
- 大竹地区を中心とした空き家の点在



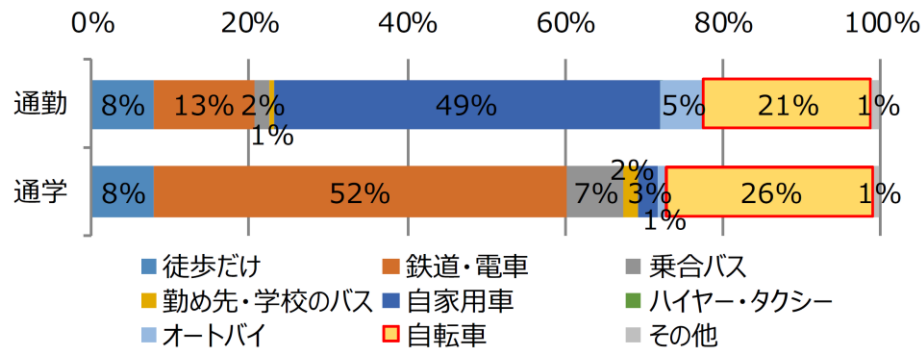
【課題】

- 都市のスポンジ化への対応

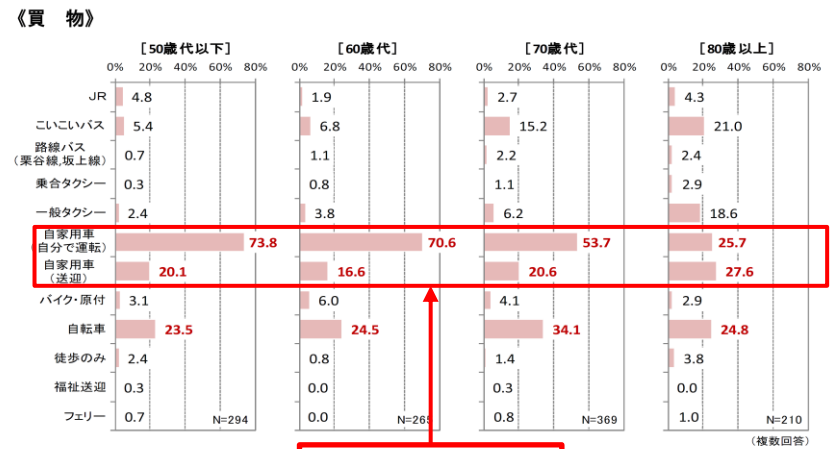
1. 大竹市の現況及び課題（公共交通）

高い自動車依存度

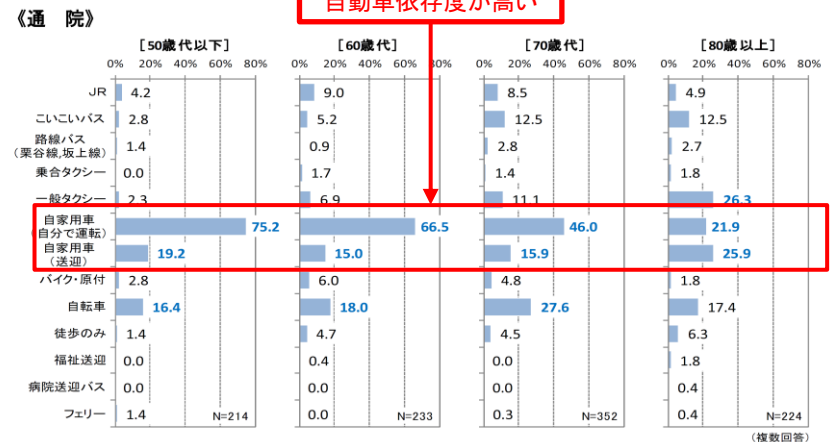
- 通勤、買い物、通院の自動車依存が高く、公共交通はあまり利用されていない状況
 - 一方、65歳以上の自動車免許保有割合は年々低下傾向
- ⇒ 高齢化率上昇により、自動車での移動が困難な高齢者が増加する



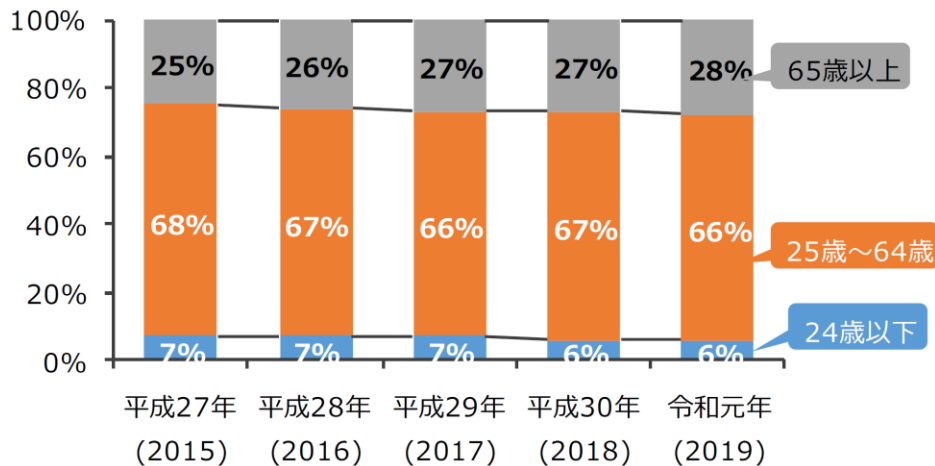
図：大竹市における通勤・通学の交通手段分担率
出典：大竹市自転車活用推進計画



自動車依存度が高い



図：大竹市における買い物と通院の交通手段
出典：大竹市地域公共交通網形成計画



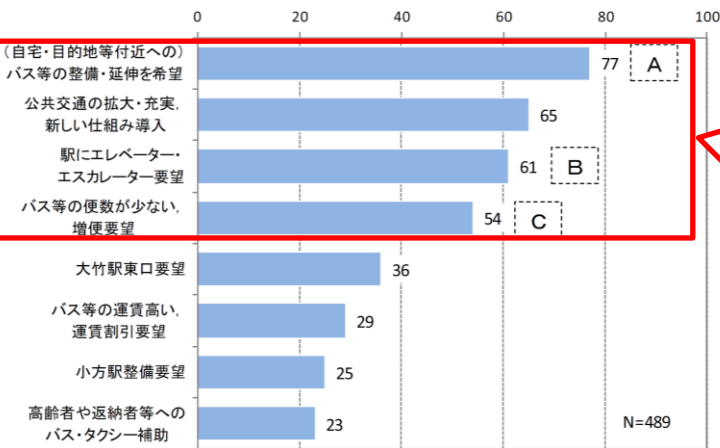
図：大竹市における年齢別自動車免許保有割合
出典：大竹市自転車活用推進計画

1. 大竹市の現況及び課題(公共交通)

公共交通未カバー

- 公共交通(鉄道・バス・デマンドタクシー)でカバーされていないエリアが存在している
- 地域住民の公共交通に係る意見として、自宅や目的地付近への整備・延伸や拡大・充実、増便を望む声が多い

⇒公共交通の維持・サービス効率の悪化が懸念



公共交通を整備・延伸・拡大・充実・増便を希望する声が多い

- ※アンケート調査の自由意見を、項目別にカウントした上で、多い意見をグラフ化(自由回答の記載は 489 件)
- A: バス路線の新規導入・延伸の希望者の居住地**
 大竹地域(西): 28件, 大竹地域(東): 7件, 小方地域: 20件,
 玖波地域: 9件, 小瀬川沿岸地域: 6件, 栗谷地域: 7件
- B: エレベーター等の整備希望者がよく使う鉄道駅**
 大竹駅: 43件, 玖波駅: 11件 (利用駅が不明: 7件)
- C: 増便を希望する路線 (記載内容、または居住地より想定)**
 こいこいバス: 30件, 坂上線: 14件, 大竹・栗谷線: 8件, 支線交通: 2件

図: 公共交通に求めるもの 出典: 市民アンケート(R2)

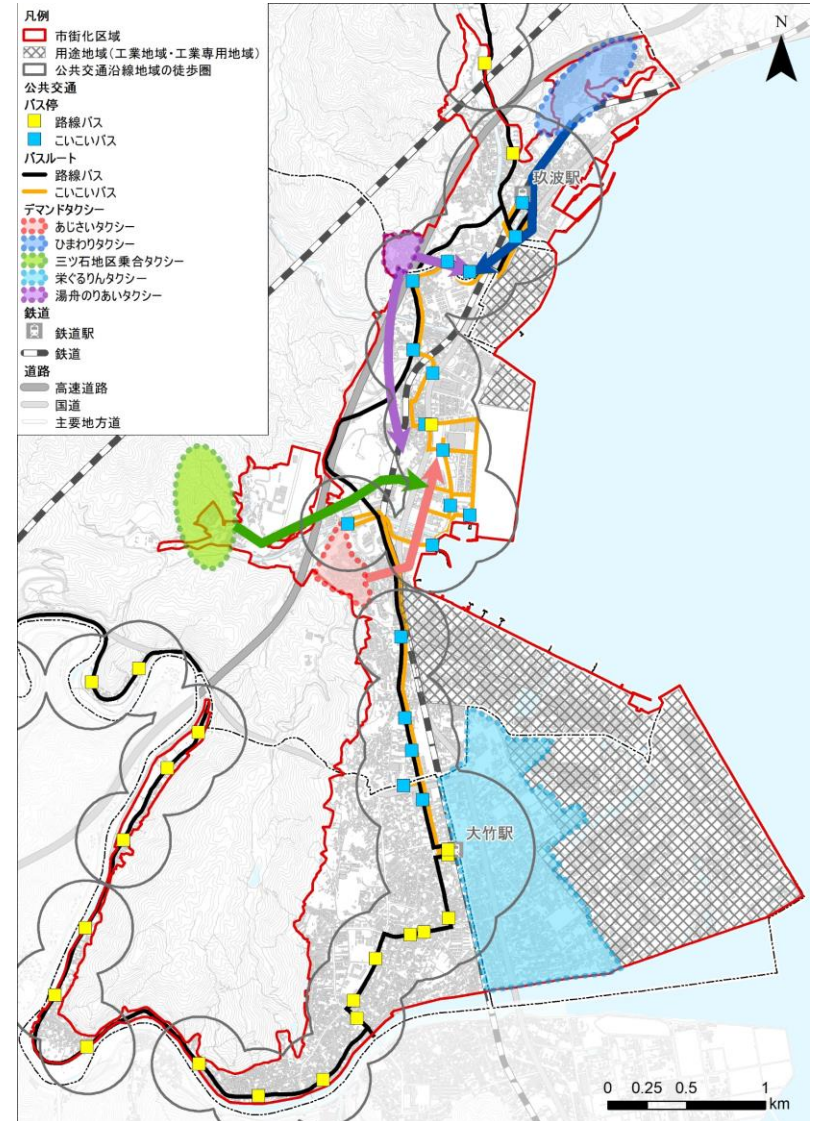


図: 市街化区域の公共交通カバー状況

1. 大竹市の現況及び課題(公共交通)

【現況】

- 自動車への依存度が高い
- 公共交通空白地域が存在



【課題】

- 公共交通を中心とした利便性の高いまちづくり
- 人口減少が見込まれる中での、公共交通利便性の維持や運行の効率化

1. 大竹市の現況及び課題(産業)

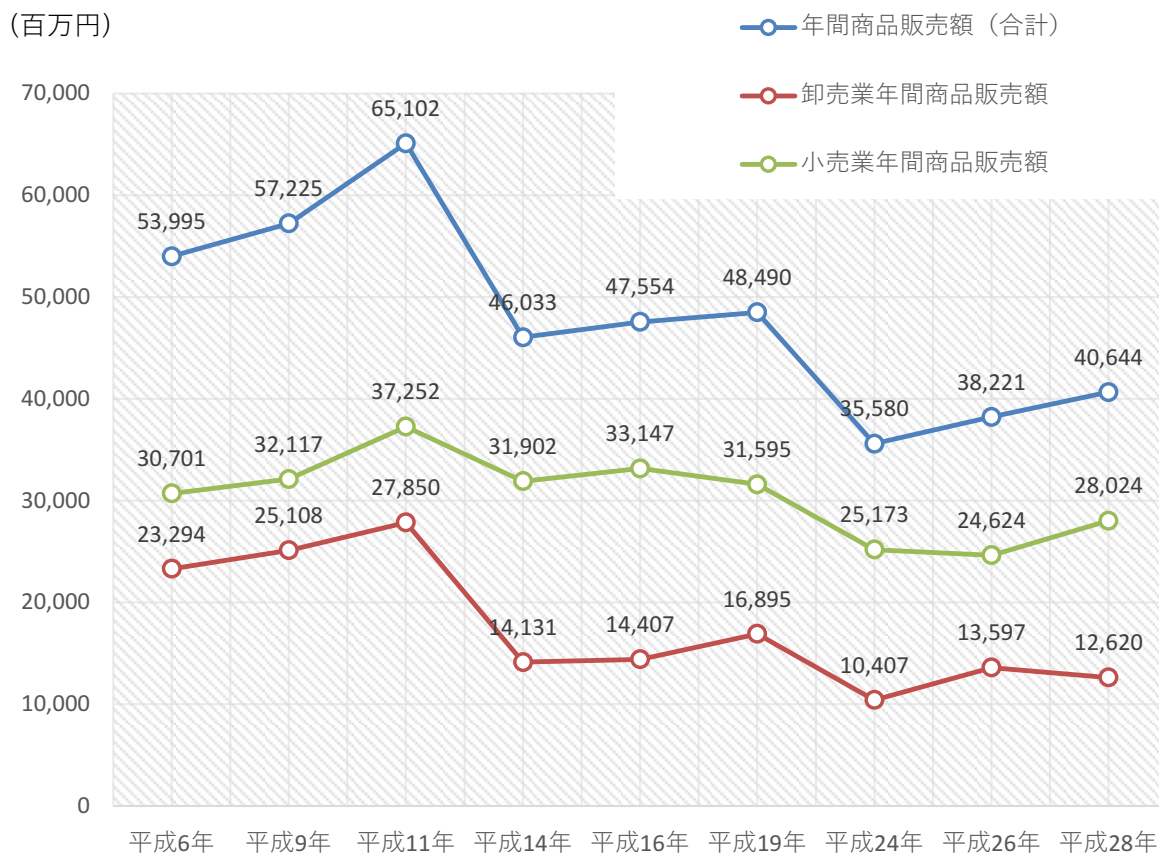
産業の状況

- 主要産業である第2次産業(製造業等)の就業者数は年々低下傾向
- また、小売業年間販売額もピーク時(平成11年)と比較して約15%減少
⇒産業の衰退が懸念



図：産業別就業者数の推移

出典：国勢調査



図：各種年間販売額の推移

出典：経済センサス

1. 大竹市の現況及び課題(産業)

【現況】

- 第2次産業就業者数の減少
- 小売業年間販売額の低下



【課題】

- 雇用の創出
- 小売業の維持

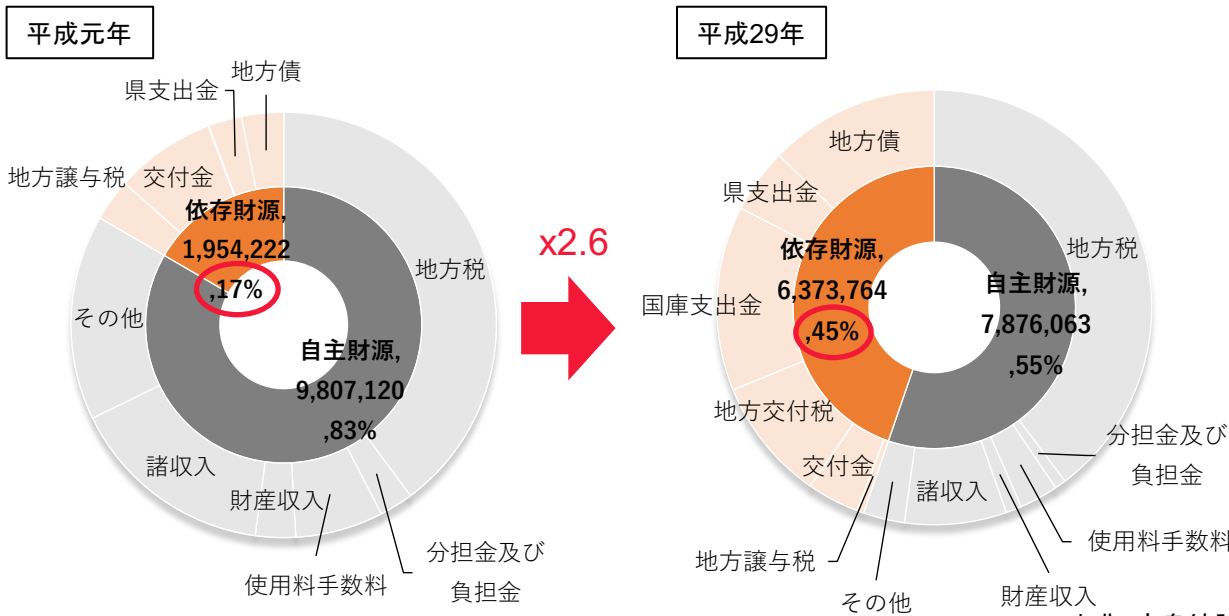
1. 大竹市の現況及び課題(財政)

財政の状況

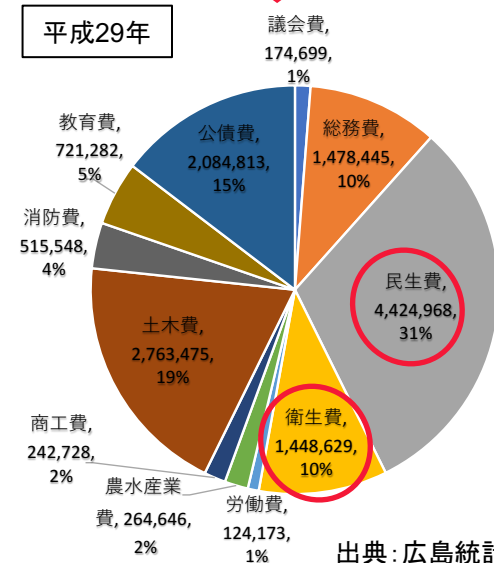
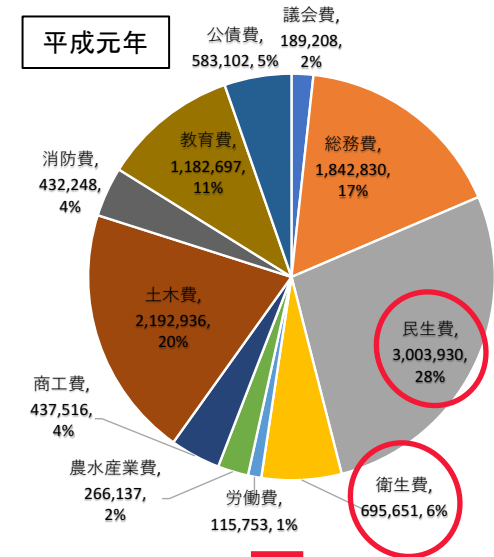
- 少子高齢化の進行に伴い衛生費(用途:健康増進、疾病予防、環境保全など)、民生費(用途:障害者福祉、児童福祉、高齢者福祉、生活保護など)の歳出が増加
- その結果、歳入における依存財源(地方債などの借金など)の割合が平成元年から平成29年にかけて約2.6倍増

⇒財政状況が厳しくなる可能性がある

■ 財源別歳入 (千円,%)



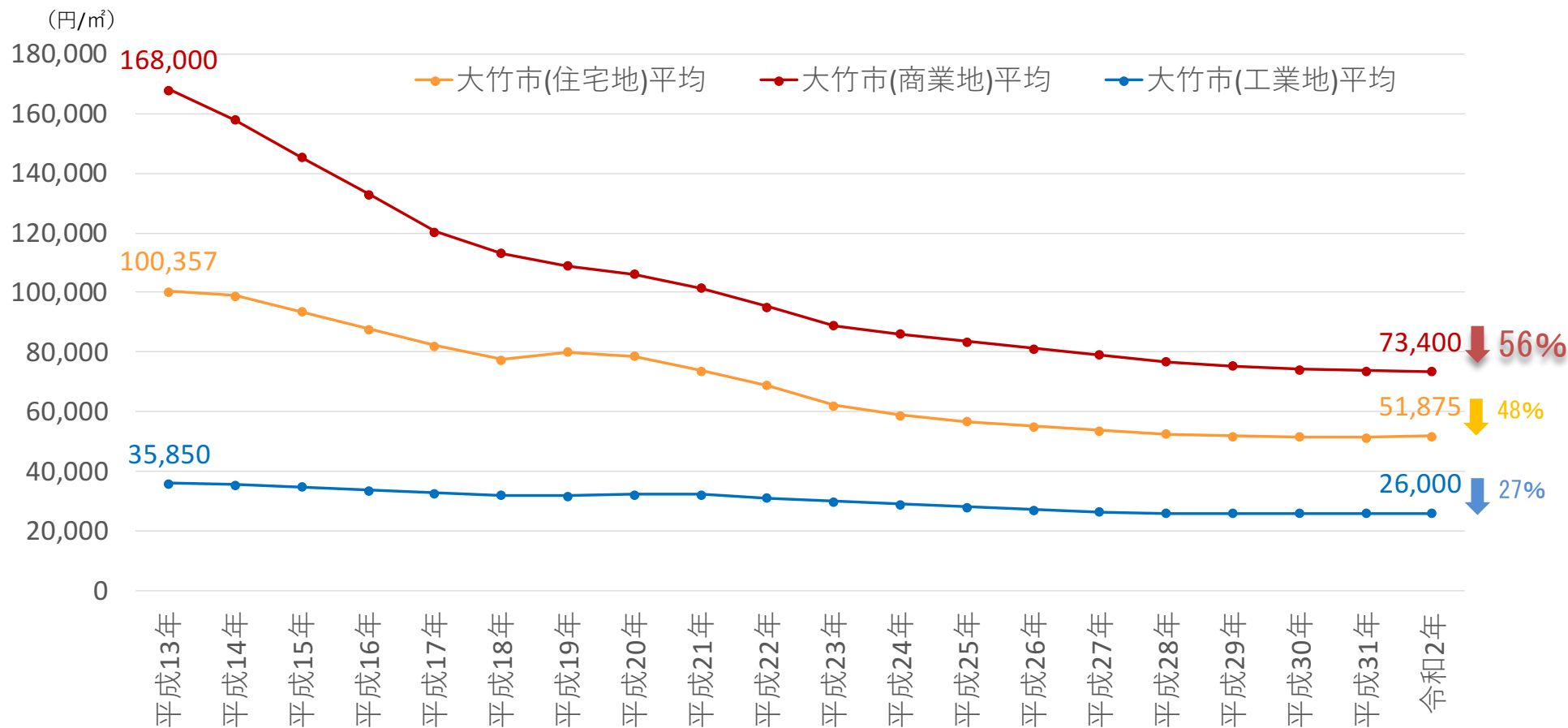
■ 目的別歳出 (千円,%)



1. 大竹市の現況及び課題(財政)

地価の状況

- 公示地価は下落傾向、特に商業地での下落率は56%と顕著である
⇒地価の下落による税収の減少が見込まれる



図：公示地価の推移

1. 大竹市の現況及び課題(財政)

【現況】

- 依存財源の増加
- 地価の下落



【課題】

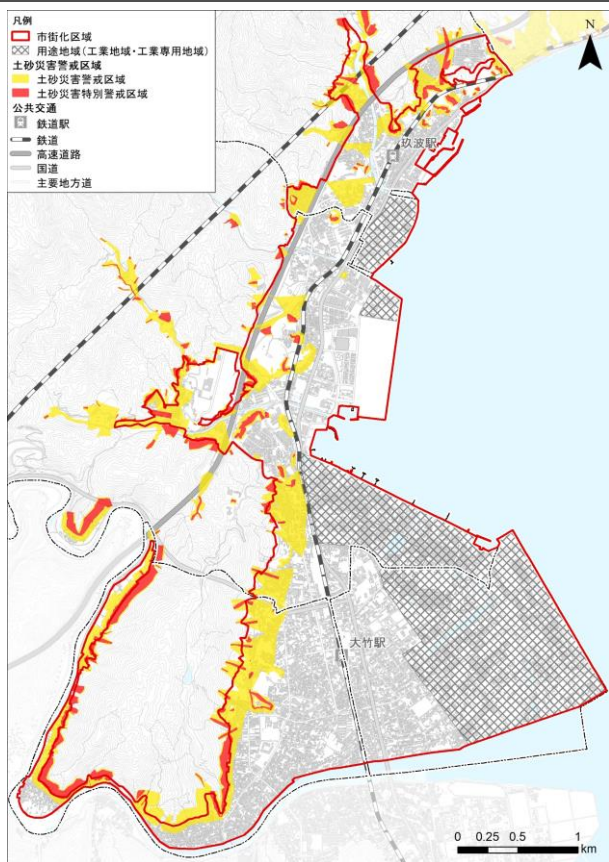
- より効率的な行政(都市)経営

1. 大竹市の現況及び課題(防災)

災害の状況

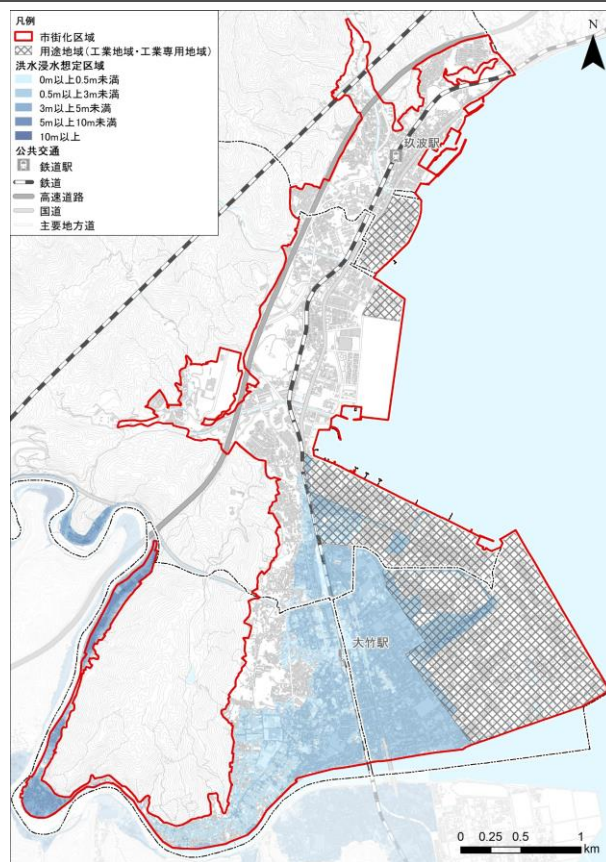
- 市街化区域西側は土砂災害(特別)警戒区域にかかっており、大竹地区や小方地区においては浸水想定区域がかかるエリアが存在

⇒人口密度の高い区域(DID)に土砂災害や浸水区域が存在



図：土砂災害(特別)警戒区域

出典：国土数値情報



図：浸水想定区域

※小瀬川流域の24時間総雨量428mmを想定最大規模降雨として、想定最大規模の浸水想定区域を設定

1. 大竹市の現況及び課題(防災)

【現況】

- 人口密度の高い区域に土砂災害や浸水想定区域が存在



【課題】

- 災害危険性の低い土地利用の推進
- 災害に強いまちづくりの推進

1. 大竹市の現況及び課題(都市構造評価)

日常生活サービス全体

- 医療施設、福祉施設、商業施設及び基幹的公共交通路線の全てを徒歩圏で享受できる圏域の人口の割合は、平成27年時点で36.3%となっており、30万人以下都市の平均値は上回っているが、全国平均を下回っている

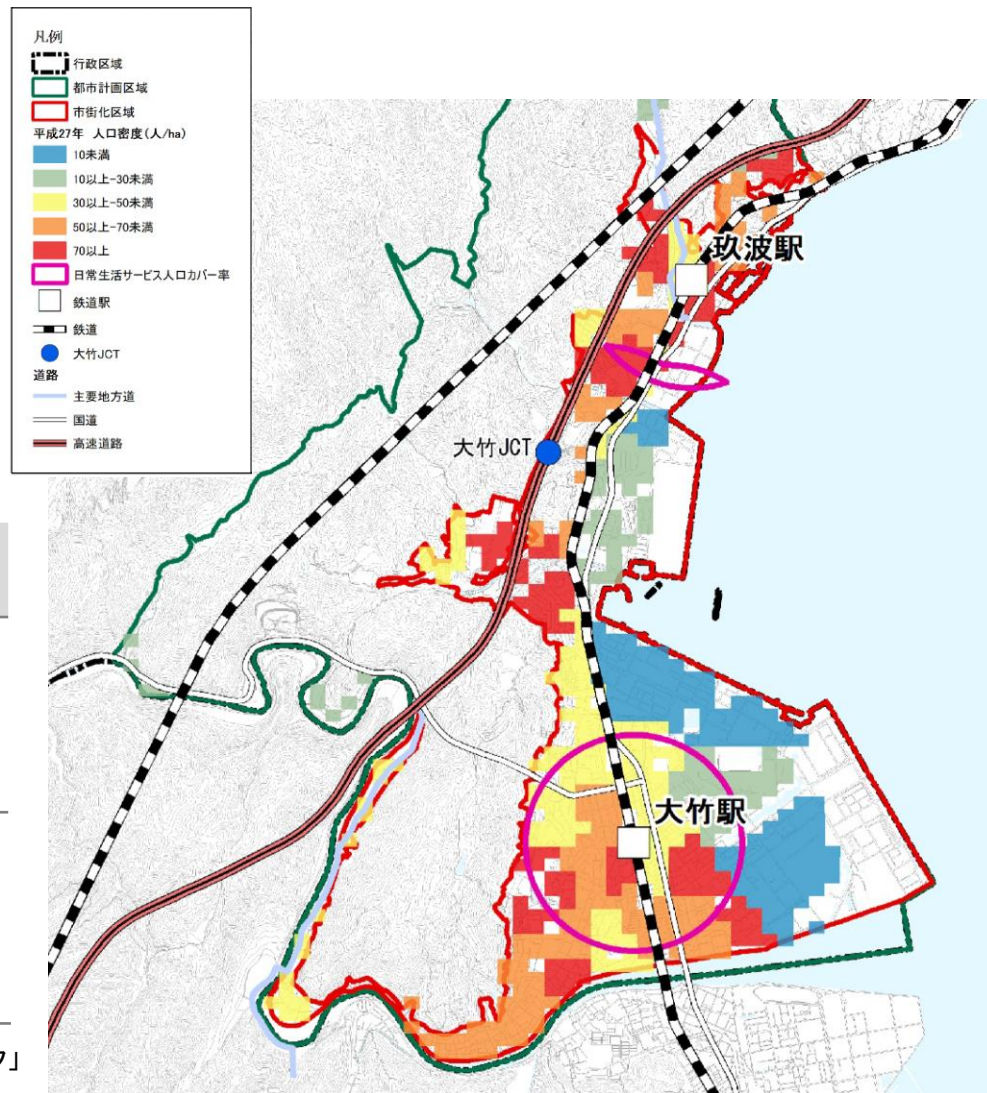
表：日常生活サービス徒歩圏充足率の比較

	大竹市	全国 平均値	政令市	概ね 50万人	概ね 30万人	概ね 10万人
日常生活サービス徒歩圏充足率	36.3%	43.0%	63.0%	47.0%	30.0%	-

【算定式】

充足率＝医療、福祉、商業、公共交通のデータを活用し、各施設の徒歩圏(バス停は300m、その他は800m)のすべてが重複するエリアに居住する人口を都市の総人口で除して算出

出典：国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」



図：日常生活サービス徒歩圏人口カバー状況 (H27)

1. 大竹市の現況及び課題(都市構造評価)

都市構造評価:レーダーチャートによる同類型(～10万人)との比較

- 同類型都市と比べ、交通手段分担率や災害系の課題が目立つ
- 同程度の人口の都市と比べ、空き家率が高い

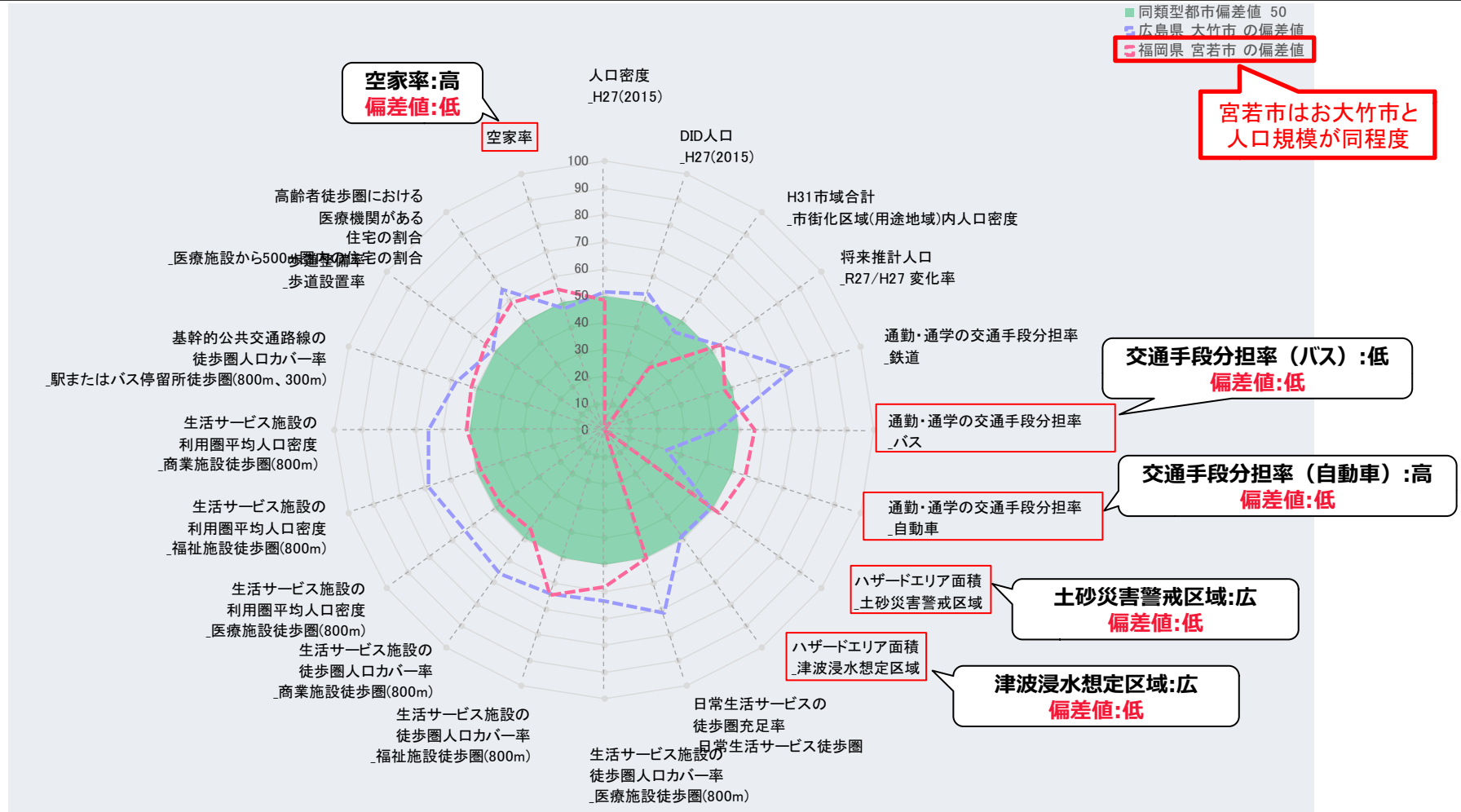


図: 都市モニタリングシートに基づくレーダーチャート偏差値

1. 大竹市の現況及び課題(都市構造評価)

【現況】

- 日常生活サービス全体を徒歩圏で享受できる圏域の人口割合は、全国平均より低い



【課題】

- 生活利便性の高いエリアの特性を生かした有効活用

1. 大竹市の現況及び課題(分野別課題のまとめ)

人口

- 人口密度の維持
- 雇用の創出
- 地域の維持

土地利用・市街地形成

- 都市のスポンジ化への対応

公共交通

- 公共交通を中心とした利便性の高いまちづくり
- 人口減少が見込まれる中での、公共交通利便性の維持や運行の効率化

産業

- 雇用の創出
- 小売業の維持

財政

- より効率的な行政(都市)経営

防災

- 災害危険性の低い土地利用の推進
- 災害に強いまちづくりの推進

都市構造評価

- 生活利便性の高いエリアの特性を生かした有効活用

目次

1. 大竹市の現況及び課題

- 人口
- 土地利用・市街地形成
- 公共交通
- 産業
- 財政
- 防災
- 都市構造評価
- 分野別課題のまとめ

2. 上位・関連計画における方針(将来都市像)

- 大竹市都市計画マスタープラン

3. まちづくりの方針(ターゲット)の検討

4. 目指すべき都市の骨格構造の検討

2. 上位・関連計画における方針(将来都市像)

- 令和元(2019)年10月策定の大竹市都市計画マスタープランでは、今後も発展を続けていくために都市づくりの4つの主要課題を設定
- また、将来フレームとして2039年時点での将来人口を約22,000人と想定

■都市づくりの目標

目標
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

目標
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

目標
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

目標
4

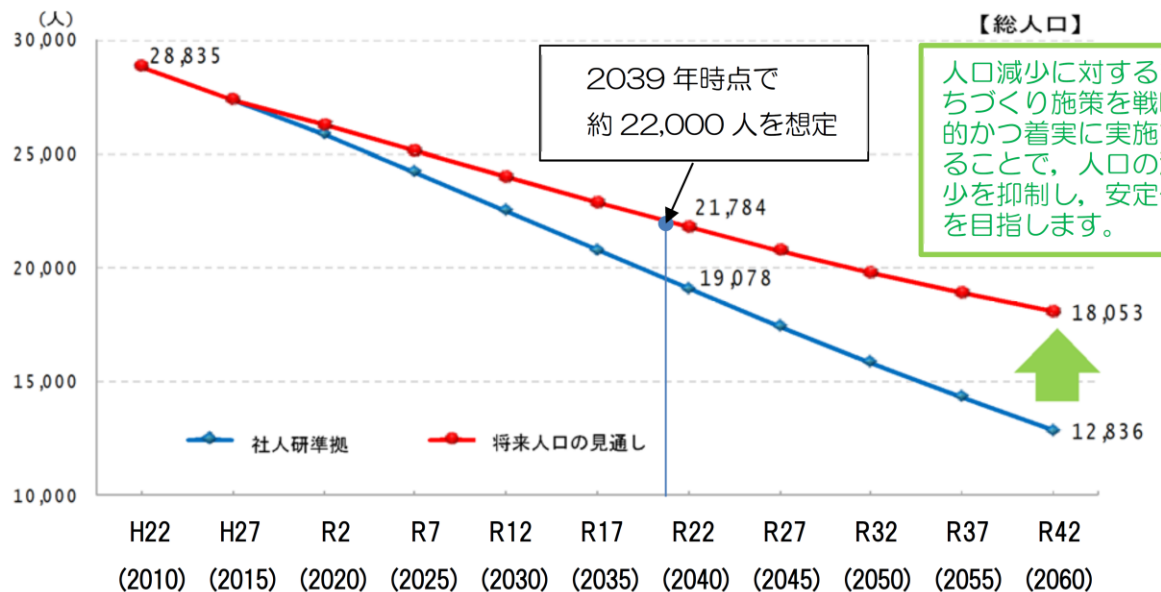
地域力の向上のもと、みんなで進める協働の都市づくり

■将来フレーム

将来フレーム

将来人口：22,000人

(目標年次を策定から20年後の2039年とします。)

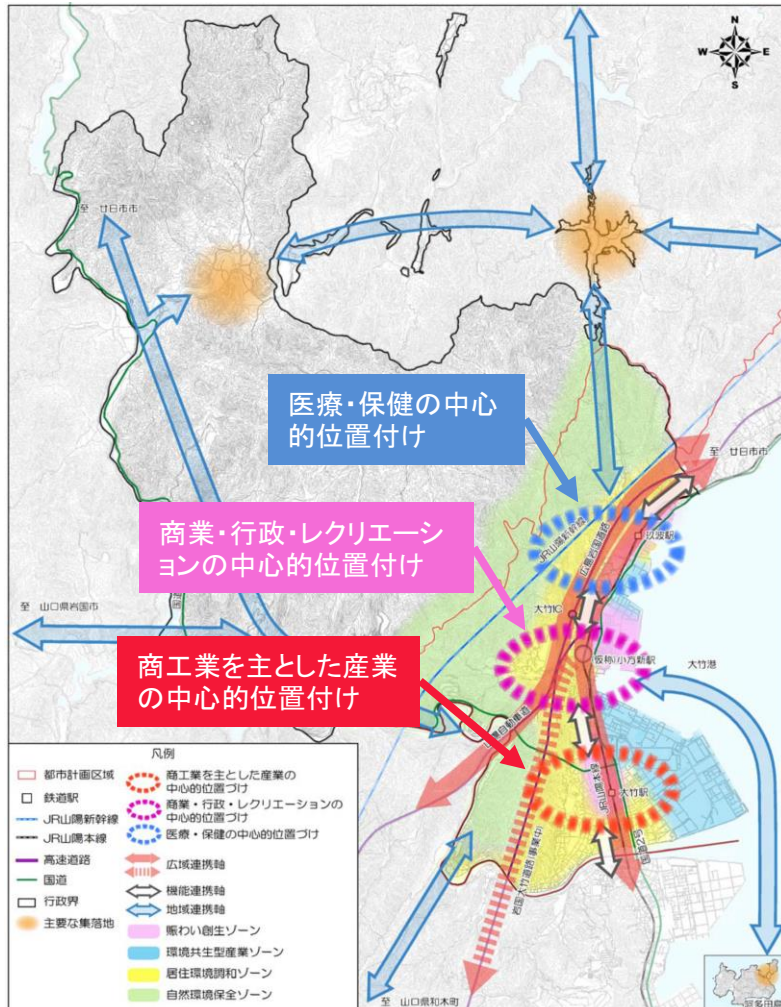


(資料：大竹市人口ビジョン)

2. 上位・関連計画における方針(将来都市像)

- 令和元(2019)年10月策定の大竹市都市計画マスタープランでは、地域の特性を踏まえ3つのエリアと4つのゾーン(地区)を位置付け、連携軸でつなぐこととしている

■将来都市構造図



■エリア

エリア	機能	考え方
大竹駅を中心としたエリア	商工業を主とした産業の中心的位置付け	交通結節点としての利便性向上のための整備
市役所周辺エリア	商業・行政・レクリエーションの中心的位置付け	本市全体の賑わいにつながる地域の魅力向上に取り組む
玖波駅周辺エリア	医療・保健の中心的位置付け	広島西医療センターを有するなど医療・保健機能を備える

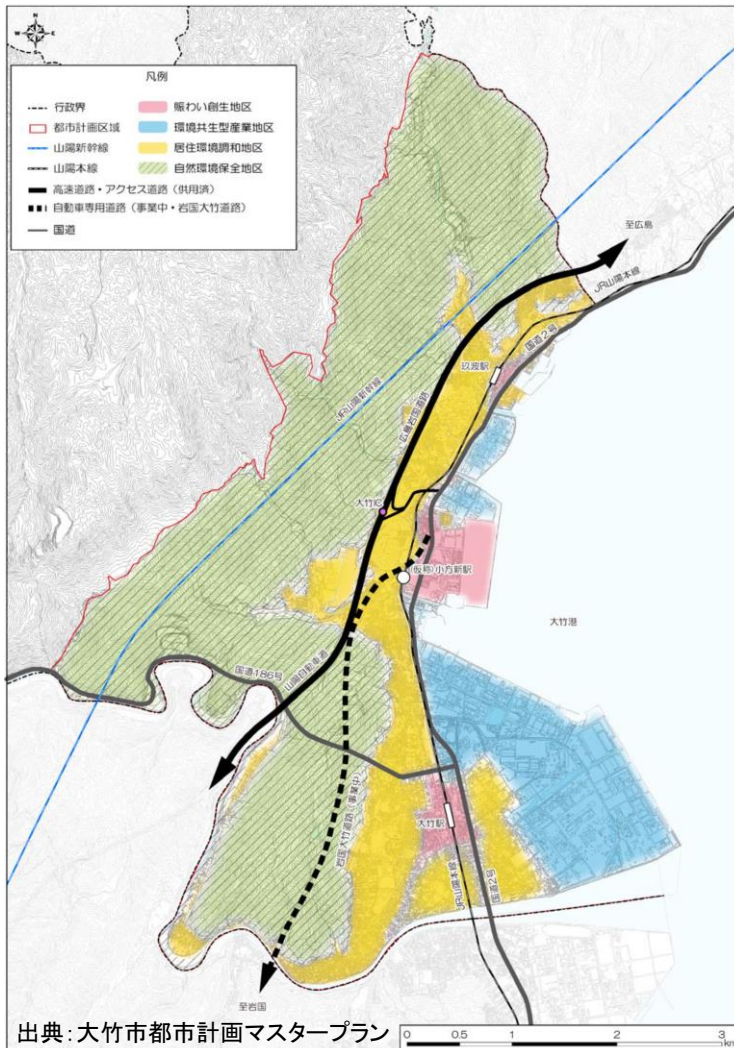
■ゾーン

ゾーン	場所 (市街化区域関連抜粋)	考え方
賑わい創生ゾーン	大竹、小方、玖波地域の商業系用途地域周辺	計画的な市街地の整備・開発を進める
環境共生型産業ゾーン	市街化区域内の工業系用途地域周辺	居住環境と調和し、都市景観としての魅力も生み出す工場の生産・流通を強化
居住環境調和ゾーン	市街化区域内の住居系用途地域周辺	生活環境の維持と、近隣の自然とが調和した豊かな居住環境を形成
自然環境保全ゾーン	市街化区域内の自然地区	自然環境や自然が生み出す景観を保全

2. 上位・関連計画における方針(将来都市像)

- 市街地の健全な発展と秩序ある整備を推進し、農地や森林地域等を保全・活用
- 無秩序な市街地の広がりを抑制し、災害や治安に対する安全・安心を確保

■土地利用方針図



■ゾーン

ゾーン	土地利用の方針	誘導の方針
賑わい創生ゾーン	賑わいや活力を生み出し、計画的な市街地の整備・開発を進める地区	<ul style="list-style-type: none"> ● 商店街整備の促進などによる都市機能整備 ● 駅周辺の商業機能拡充による賑わい拠点の形成 ● 臨海公園整備によるアメニティ・レクリエーション拠点の形成 ● 大規模な未利用地の活用
環境共生型産業ゾーン	居住環境と調和し、都市景観としての魅力も生み出す工場の生産・流通を強化する地区	<ul style="list-style-type: none"> ● 国際化・高度情報化等の進展による社会環境の変化に対応した産業の基盤を充実し、成長・発展が見込まれる分野の進出を促進 ● 大竹港東栄地区は、県西部の流通拠点となるよう港湾施設の利便性を向上
居住環境調和ゾーン	生活環境の維持と、近隣の自然とが調和した豊かな居住環境を形成する地区	<ul style="list-style-type: none"> ● ゆとりと緑のある環境を維持・向上するための地区計画の活用 ● 丘陵地での眺望確保のための建築物の配置などのルールづくり ● 住宅地周辺の景観に配慮した整備 ● 用途混在や日照障害を防ぐためのルールづくり ● 住工混在の解消による良好な住環境の形成
自然環境保全ゾーン	自然環境や自然が生み出す景観を保全し活用する地区	<ul style="list-style-type: none"> ● 自然環境を保全し、市民参加や学校教育の場として適切な活用を推進 ● 大河原公園は特色ある交流や憩いの場として整備 ● 都市部との交流促進による森林空間の多目的な活用の推進 ● 自然環境の保全を前提として、地域振興のための計画的な土地利用や既存ストックの活用を検討

目次

1. 大竹市の現況及び課題
 - 人口
 - 土地利用
 - 公共交通
 - 産業
 - 財政
 - 防災
 - 都市構造評価
 - 分野別課題のまとめ
2. 上位・関連計画における方針(将来都市像)
 - 大竹市都市計画マスタープラン
3. まちづくりの方針(ターゲット)の検討
4. 目指すべき都市の骨格構造の検討

3. まちづくりの方針(ターゲット)の検討

本市の抱える課題



立地適正化計画における
まちづくりの方向性(案)

※方向性については引き続き検討していく

人口

- 人口密度の維持
- 雇用の創出
- 地域の維持

市街地形成

- 都市のスポンジ化への対応

公共交通

- 公共交通を中心とした利便性の高いまちづくり
- 人口減少が見込まれる中での、公共交通利便性の維持や運行の効率化

産業

- 雇用の創出
- 小売業の維持

財政

- より効率的な行政(都市)経営

防災

- 災害危険性の低い土地利用の推進
- 災害に強いまちづくりの推進

都市構造

- 生活利便性の高いエリアの特性を生かした有効活用

エリアの利便性・魅力向上

- 空洞化が進む中心市街地の既存ストックの有効活用による都市機能、居住の誘導
- 賑わいの中心となるまちなかの再生
- 低未利用地の有効活用

公共交通を軸としたまちづくり

- 公共交通利便性の高いエリアへの都市機能、居住の誘導
- 公共交通網形成の取組と連携した都市づくり

まちなかの良好な居住環境の確保

- 人口密度の維持
- 効率的な生活サービスの確保
- 居住環境の維持・向上
- 災害危険性を考慮した居住の誘導
- ハード・ソフトの防災対策の実施



3. まちづくりの方針（ターゲット）の検討

まちづくりの方向性

エリアの利便性・魅力向上

- 空洞化が進む中心市街地の既存ストックの有効活用による都市機能、居住の誘導
- 賑わいの中心となるまちなかの再生
- 低未利用地の有効活用

公共交通を軸としたまちづくり

- 公共交通利便性の高いエリアへの都市機能、居住の誘導
- 公共交通網形成の取組と連携した都市づくり

まちなかの良好な居住環境の確保

- 人口密度の維持
- 効率的な生活サービスの確保
- 居住環境の維持・向上
- 災害危険性を考慮した居住の誘導
- ハード・ソフトの防災対策の実施

上位・関連関連計画における方針（将来像）

第1期大竹市まちづくり基本計画

まちづくりのテーマ：『生涯おおたけ やっぱりおおたけ』

第2期大竹市まち・ひと・しごと創生総合戦略

- 誰もが健康で生きがいをもち、安心して暮らせる魅力的な地域を実現する
- 結婚・出産・子育ての希望をかなえる
- 地域経済を活性化し、安心して働ける魅力的な雇用の場を創出する

大竹市都市計画マスタープラン

- 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
- 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
- 災害に強く、安全に安心して暮らせる都市づくり
- 地域力の向上のもと、みんなで進める協働の都市づくり

大竹市地域公共交通網形成計画

- 市民生活が便利で、移動環境の満足度が高いまちの実現
- 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
- 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

まちづくりの方針（ターゲット）（案）

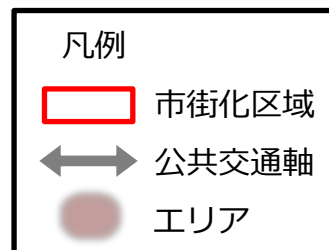
移動しやすく快適で安全・安心なまちづくり

目次

1. 大竹市の現況及び課題
 - 人口
 - 土地利用
 - 公共交通
 - 産業
 - 財政
 - 防災
 - 都市構造評価
 - 分野別課題のまとめ
2. 上位・関連計画における方針(将来都市像)
 - 大竹市都市計画マスタープラン
3. まちづくりの方針(ターゲット)の検討
4. 目指すべき都市の骨格構造の検討

4. 目指すべき都市の骨格構造の検討

- 立地適正化計画では、都市計画マスタープランで中心的位置付けとされている3つのエリア（大竹駅周辺・市役所周辺・玖波駅周辺）を中心に、**都市機能／居住誘導区域**を検討する。
- それに対して、3つのエリアや市内外を結ぶ公共交通路線を**基幹的公共交通**と位置付け、エリア同士が連携・交流を図ることができるような**利便性の高い公共交通ネットワーク**を形成する。



▲都市の骨格構造（案）