

## 2 構想策定にあたっての基本事項

### (1) 上位関連計画の概要

#### ① 第五次大竹市総合計画（平成23年3月策定）

総合計画（基本構想）は、まちづくりを行う上での最上位に位置付けられる計画であり、まちづくりの目標やその実現に向けた方策を示したものです。

総合計画は、「基本構想」「基本計画」「実施計画」の3つで構成されており、現在、基本構想と前期基本計画が策定されています。

#### 【計画期間】

- ・基本構想：平成23年度～平成32年度（10年間）
- ・前期基本計画：平成23年度～平成27年度（5年間）

#### 【まちづくりを進めるにあたっての基本理念】

- 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 ～

#### 【まちづくりの基本目標】

- 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

#### 【主要指標】

- ・総人口30,000人（平成32年度において）
- ・市内企業従事者の市内定住者の割合を増やす など

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

#### 【公共交通機関の整備促進】

##### ■基本方針

- ・将来にわたり、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。また、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。
- ・鉄道については、一層の利便性の向上に向けて取組むとともに、鉄道施設の安全性の向上を関係機関に要請します。

##### ■主な取り組み

施策・事業名	内 容	期 間
大竹駅周辺整備事業	駅橋上化の是非も含めて、大竹駅周辺整備新構想を策定し、駅東西間を結ぶ跨線橋の自由通路と交通広場などを整備し、交通ネットワークの形成を推進します。	H23～H30

#### 【交通安全対策の充実】

##### ■基本方針

- ・安全で円滑な交通を確保するため、交通安全施設や道路環境の整備・維持に努めます。

##### ■主な取り組み

施策・事業名	内 容	期 間
バリアフリー事業	高齢者、障害者、妊婦、けが人などの移動や施設の利便性・安全性を向上させるため、公共交通機関、建築物、公共施設のバリアフリー化を推進するとともに、駅を中心としたエリアの重点的なバリアフリー化を推進します。	継 続

## ② 大竹市都市計画マスタープラン（平成12年4月策定）

都市計画マスタープランは、総合計画（基本構想）等に即して、都市づくりの具体性のある将来ビジョンを示したものです。

### 【目標年次】

- ・概ね平成30年

### 【都市づくりの理念】

- A. 安心して暮らせるやさしい都市をつくる**
- B. 水と緑と歴史文化に彩られた快適な都市をつくる**
- C. 多様な活動と交流が生まれる都市をつくる**
- D. 活力と躍動感のある都市をつくる**
- E. みんなが参加して都市をつくる**

### 【都市づくりの目標（都市像）】

「都市の生命力を育む自立・連帯の豊かさ実感おたけ」の創造  
～ 人と自然と都市の活力が共生する豊かさを目指して ～

## ③ 大竹市地域公共交通総合連携計画（平成21年3月策定）

大竹市地域公共交通総合連携計画は、人口減少・高齢化の進展等を背景に、運営が困難になりつつも、必要性が高まりつつあるバス・タクシー等の地域に密着した公共交通について、サービス水準の向上や持続可能な体系を構築するために、その基本方針を定め、具体の計画・事業等を立案したものです。

### 【計画期間】

- ・平成21年度～平成25年度

### 【計画の基本方針】

- ・**市民の移動を守る**（将来にわたり、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る。）
- ・**住民自らが守り育てる**（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る。）
- ・**まちづくりを支援**（交通環境の整備を通じて、まちの活性化を支援する。）

### 【今後の公共交通体系の整備コンセプト】

- ・沿岸地域の3拠点（大竹地区、小方地区、玖波地区）間の連絡性が向上する交通手段（幹線バス）を導入する。その際、沿岸地域は、居住者が多いこと、また公共施設や生活関連施設への移動ニーズが高いことを踏まえ、サービス水準の高い手段の導入を念頭に置く。
- ・住宅地と拠点施設や幹線バスとを接続するフィーダー交通（支線交通）を導入する。その際、鉄道等との連絡性確保に留意するとともに、路線バス、タクシー、スクールバス等との連携強化を図り、居住者が少ない地域にも対応できる仕組みの導入を念頭に置く。
- ・沿岸地域と内陸地域の連絡性が向上するような、公共交通ネットワークを再編・導入する。

※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計画・事業を抜粋します。

### 【大竹市コミュニティバス（幹線バス）運行事業】

- ・沿岸地域における3拠点（大竹地区、小方地区、玖波地区）間の連絡性向上を目的とする、高いサービス水準のコミュニティバス（幹線バス）を運行する。

### 【フィーダー交通システム運行事業】

- ・地域の生活交通を守るため、小型車両を活用した定路線の予約型交通システムを導入する。

### 【交通結節点整備事業】

- ・バス停の整備（バス停デザインの検討、バス停整備）
- ・バス停など待合い環境の検討（バス待合室として活用できる建物検討、ベンチ等の設置）

#### ④ 大竹市障害者基本計画（平成19年3月策定）

大竹市障害者基本計画は、本市における障害者施策全般に関する基本的・総合的な計画です。

##### 【計画期間】

- ・平成18年度～平成23年度（※平成26年度まで延長）

##### 【計画の基本目標】

～ ふれあい、そして自立と社会参加 ～

##### 【障害者施策の3つの柱】

- ・「**ともに支えあう 安心して暮らせるまちづくり**」をめざす  
— 障害者の「主体性・自立性」の尊重と市民参加
  1. ライフステージに対応した保健・医療・福祉サービスの充実
  2. 総合的なサービス提供体制の充実
  3. 総合相談・情報提供体制の充実
  4. 安全な暮らしの確保
  5. 安心して暮らせる住まいの確保
- ・「**障壁のない ふれあい豊かなまちづくり**」をめざす  
— ノーマライゼーションの理念・人権意識の浸透と  
バリアフリー、ユニバーサルデザインの推進
  1. ノーマライゼーションの理念の浸透と交流の促進
  2. 人権の擁護
  3. 障壁のない社会基盤の整備
  4. 公共的空間の整備
  5. 移動手段の充実
- ・「**一人ひとりが いきいきと輝くまちづくり**」をめざす  
— 社会的自立の促進と生活の質（QOL：Quality of Life）の向上
  1. 就労へ向けた支援
  2. 生涯学習の推進

※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施策を抜粋します。

##### 【障壁のない社会基盤の整備】

- ・今後も障害者をはじめ、だれもが利用しやすい地域社会を実現するため、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れた公共施設や民間建築物、道路などの整備を推進・促進します。

##### 【公共的空間の整備】

- ・障害者が利用しやすい場を創出するために、公園などの身近なふれあいの場を整備するとともに、公共施設における障害者専用駐車スペースを確保します。

##### 【移動手段の充実】

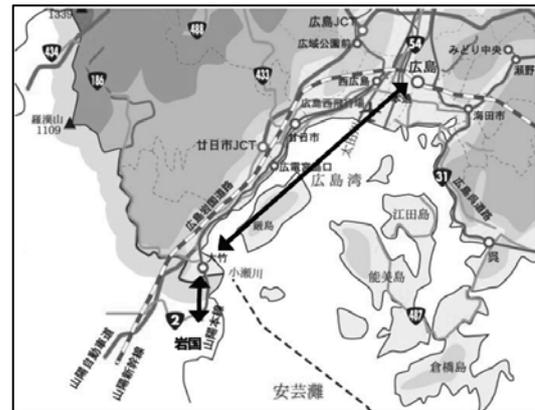
- ・障害者が安心して自由に外出できるよう、日常生活に欠くことのできない移動・交通環境を整備します。

## (2) 地域の概況

### ① 大竹市の立地特性

主要都市への距離は、大竹市役所を起点として、直線距離で広島市役所まで約27km、岩国市役所まで約8kmで、広島市とは相互に通勤圏におさまり、岩国市とはさらに緊密な日常的交流が行われる位置にあります。

■大竹市の位置図



### ② 人口

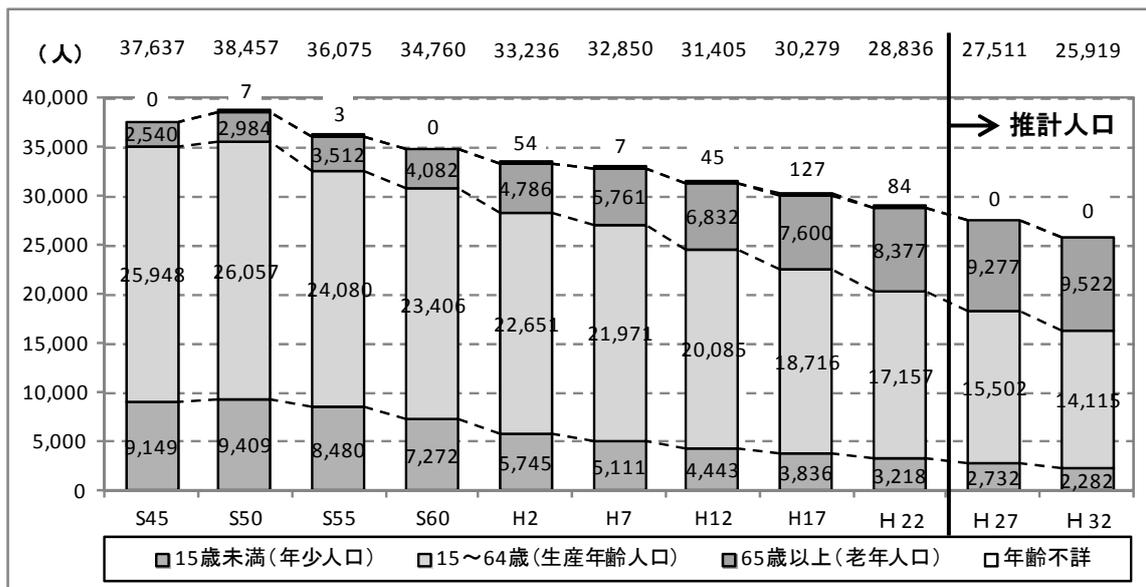
#### <大竹市全体>

国勢調査によると、本市の総人口は平成22年現在28,836人で、昭和50年以降、年々減少しており、平成7年から平成22年の15年間で4,014人減少しています。

一方、年齢（3区分）別人口の推移を見ると、平成7年から平成22年の15年間で、年少人口（1,893人減）と生産年齢人口（4,814人減）は減少しているのに対し、老年人口（2,616人増）は急増しています。また、平成22年の年少人口比率は全国平均13.2%、大竹市11.2%、老年人口比率は全国平均23.0%、大竹市29.1%となっており、本市での少子高齢化は全国平均を上回っている状況です。

なお、これらの人口減少・少子高齢化の傾向は、今後も続いていく見通しで、国立社会保障・人口問題研究所によると、平成32年の大竹市の年少人口比率は8.8%、老年人口比率は36.7%と推計されています。

■大竹市の総人口と年齢（3区分）別人口の推移



資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

注1：H27とH32の人口は、国立社会保障・人口問題研究所がH17の国勢調査による人口を基準としてコーホート要因法で算出した推計値。

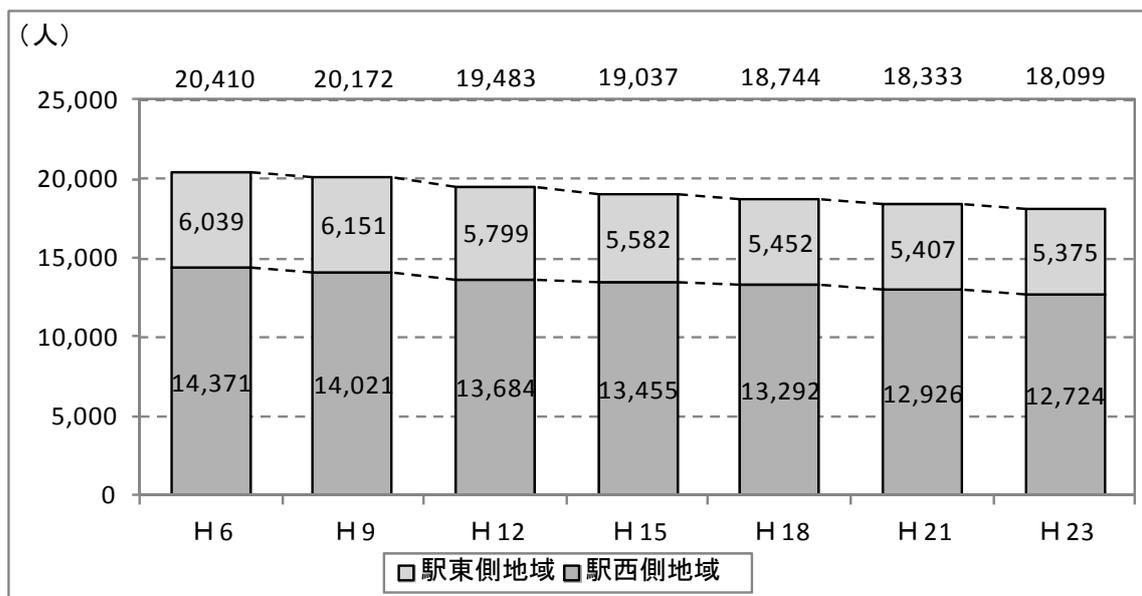
注2：コーホート要因法とは、ある年の男女・年齢別人口を基準として、ここに人口動態率や移動率などの仮定値を当てはめて将来人口を推計する方法。

## <大竹地域>

住民基本台帳によると、大竹地域の人口は平成23年現在18,099人で、大竹市全体の約6割が、大竹地域に暮らしています。

大竹地域のなかでは、駅西側地域は 12,724 人、駅東側地域は 5,375 人となっており、西と東の人口比率は概ね 7：3 となっています。

■大竹地域の総人口と駅東側地域・駅西側地域別の人口の推移



資料：住民基本台帳（各年度とも4月1日の人口）

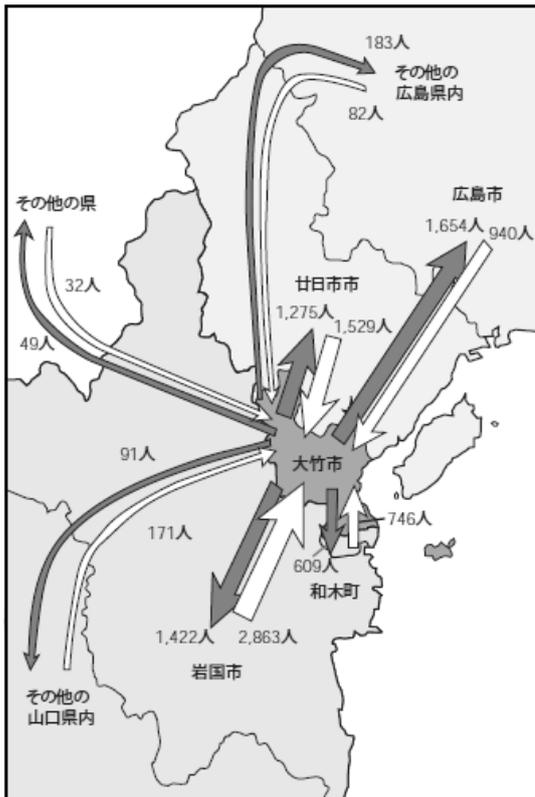
### ③ 通勤・通学流動

平成 17 年の国勢調査によると、本市に住む就業者・通学者は 15,295 人で、このうち、9,023 人が市内、6,272 人が市外に通勤・通学しています。

市外から本市に通勤・通学する者は 6,694 人であるため、本市では、流出より流入が 422 人上回っており、夜間人口よりも、昼間人口が多い都市となっています。

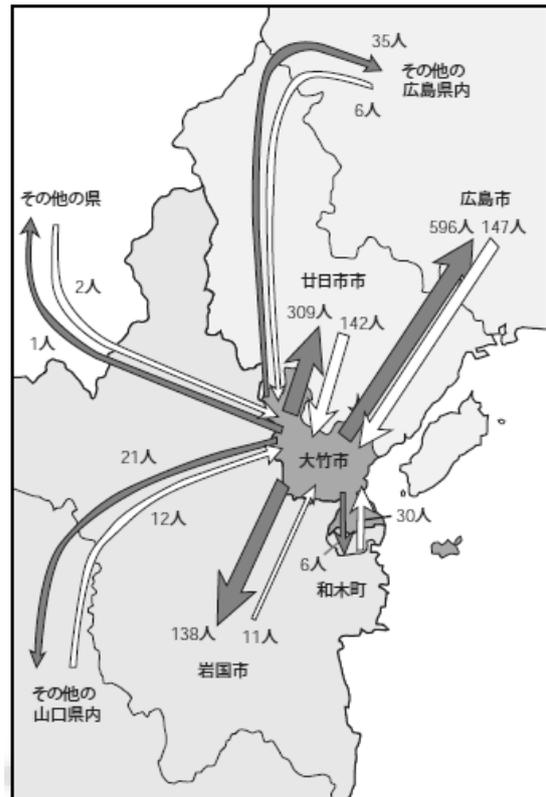
流入・流出の内訳を見ると、流入元は岩国市、廿日市市、広島市、流出先は広島市、廿日市市、岩国市の順で多くなっています。

■大竹市の通勤の流入・流出状況



主な流入元		主な流出先	
岩国市	2,863 人	広島市	1,654 人
廿日市市	1,529 人	岩国市	1,422 人
広島市	940 人	廿日市市	1,275 人
和木町	746 人	和木町	609 人
柳井市	65 人	府中町	88 人
その他	220 人	その他	235 人
合計	6,363 人	合計	5,283 人

■大竹市の通学の流入・流出状況



主な流入元		主な流出先	
広島市	144 人	広島市	539 人
廿日市市	130 人	廿日市市	292 人
和木町	29 人	岩国市	103 人
その他	28 人	東広島市	15 人
		周防大島町	14 人
		その他	26 人
合計	331 人	合計	989 人

資料：国勢調査（平成 17 年）

注 1：主な流入元、主な流出先は、通勤については 50 人以上、通学については 10 人以上の市町村。

注 2：国勢調査の基準日（平成 17 年 10 月 1 日）以降に合併した旧市町村の人数は、合併後の市の人数に含まれています。

#### ④ 土地利用

##### <現況・動向>

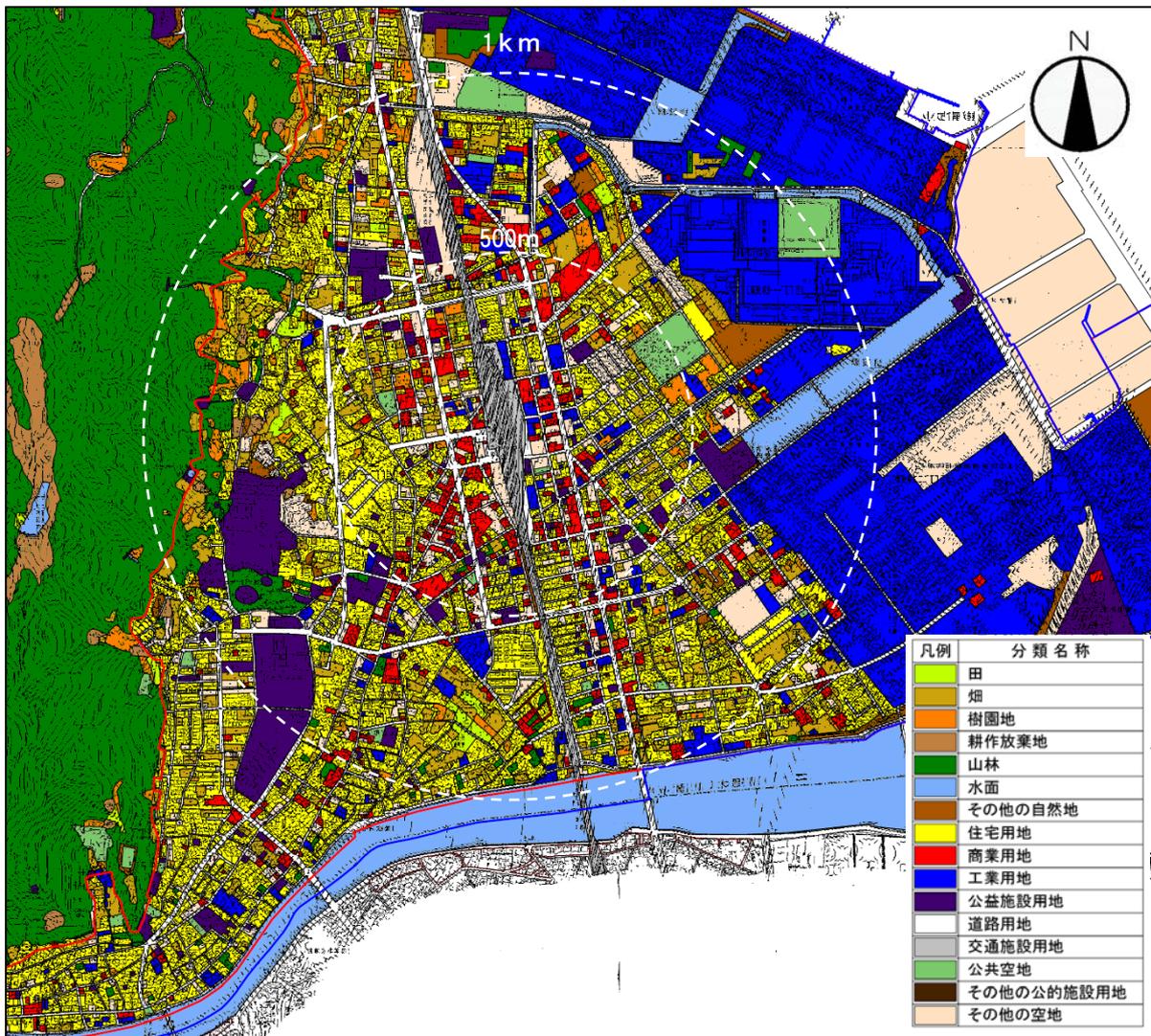
大竹地域は、海際に瀬戸内地域で有数の臨海工業地区が形成され、その他の平野部に住宅用地を中心とした土地利用が広がっています。

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ます。

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ります。

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）が増加しつつあります。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りますが、これらの土地利用の増進はなかなか進まない状況にあります。

■土地利用現況図



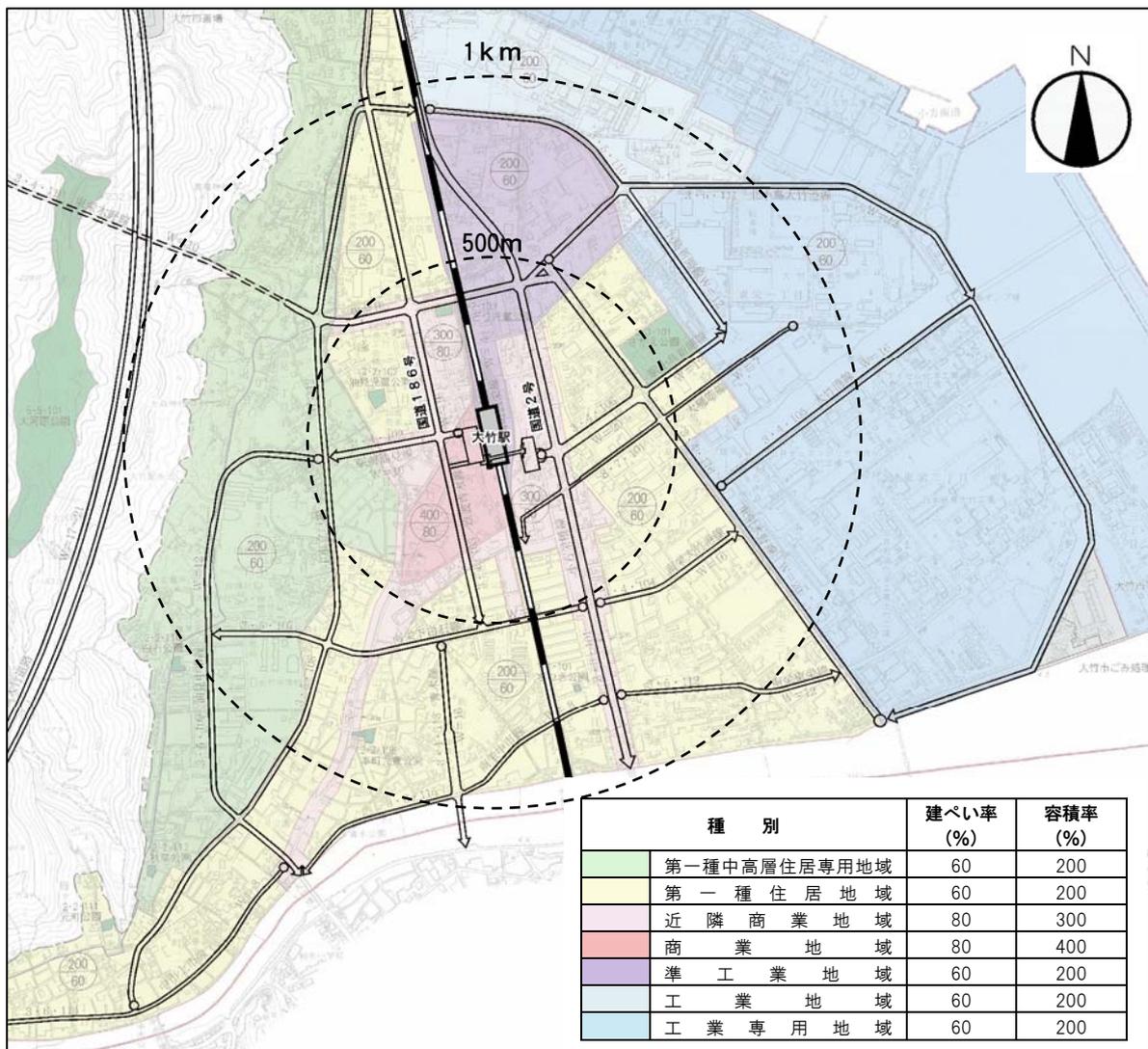
資料：平成20年度広島県都市計画基礎調査

## <法規制（用途地域）>

大竹駅周辺の西側地域は、「商業地域（400/80）」，国道 186 号沿道などに「近隣商業地域（300/80）」が指定されており，商業系の用途地域が中心となっています。

大竹駅周辺の東側地域は，国道 2 号沿道などに「近隣商業地域（300/80）」が指定され，西側と同様に商業系の用途地域が中心となっていますが，大竹駅や鉄道敷を含むかたちで北部に「準工業地域（200/60）」が指定されています。

■用途地域の指定状況図



資料：大竹市都市計画図

## ⑤ 主要施設

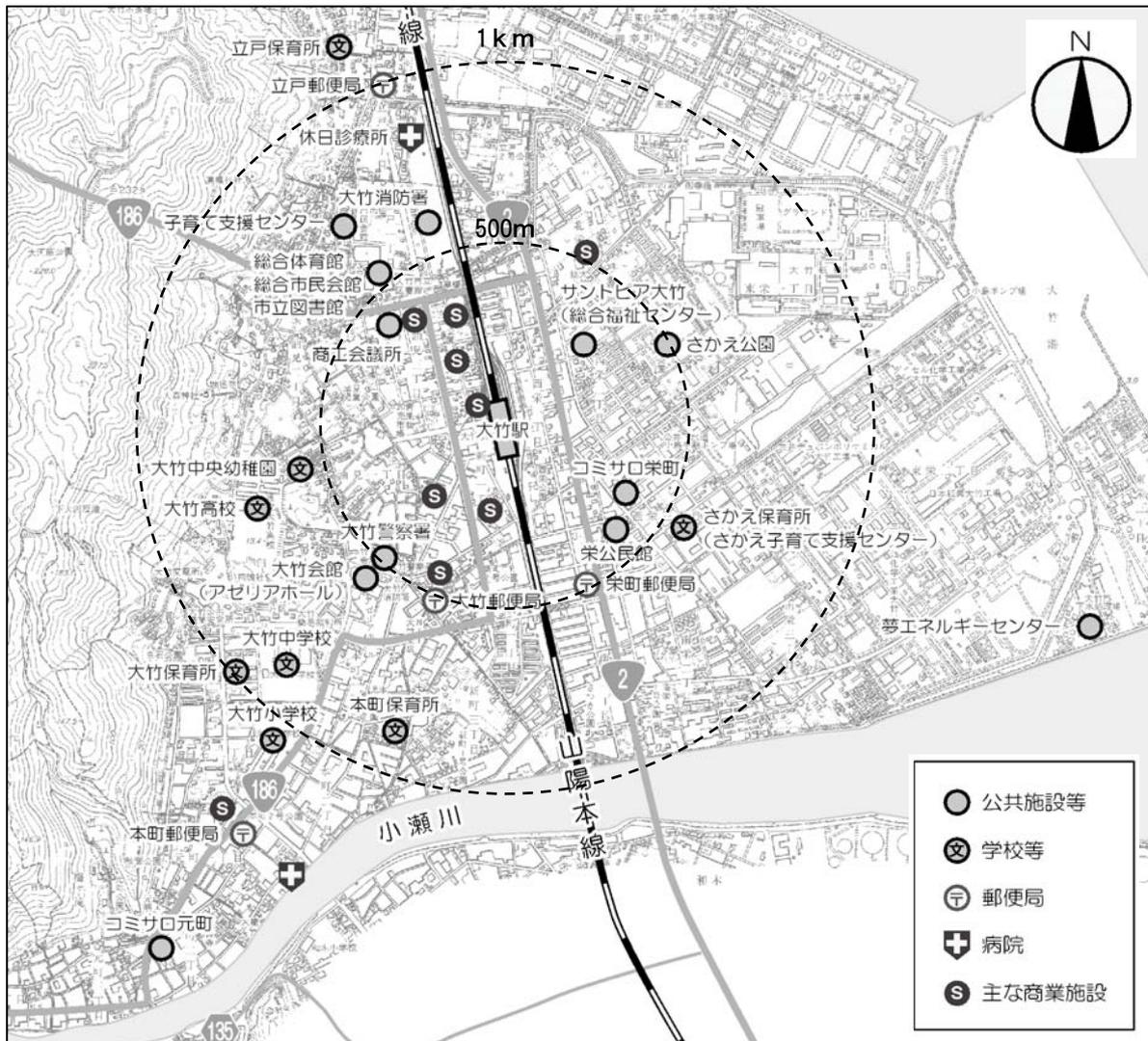
大竹地域には、総合体育館、総合市民会館、市立図書館など、全市民が利用する公共施設や、大竹小学校、大竹中学校、大竹高等学校などの学校施設が、駅西側地域に多く立地しています。

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ます。

これらの主要施設の多くは大竹駅を中心に概ね半径 1 km の範囲内にあり、概ね徒歩圏にあるといえますが、500m以上離れているものが多く、歩いて行くには少し遠い位置に立地しているともいえます。

主な商業施設は、駅西側地域に多く立地しており、駅東側地域にはスーパー等がないため不便な状況にあります。また、大竹駅や大竹駅の近くには、コンビニ、ファーストフード店などがなく、電車やバスの待時間に気軽に利用できる店舗・飲食店が少ないため、不便な状況にあります。

■主要施設位置図



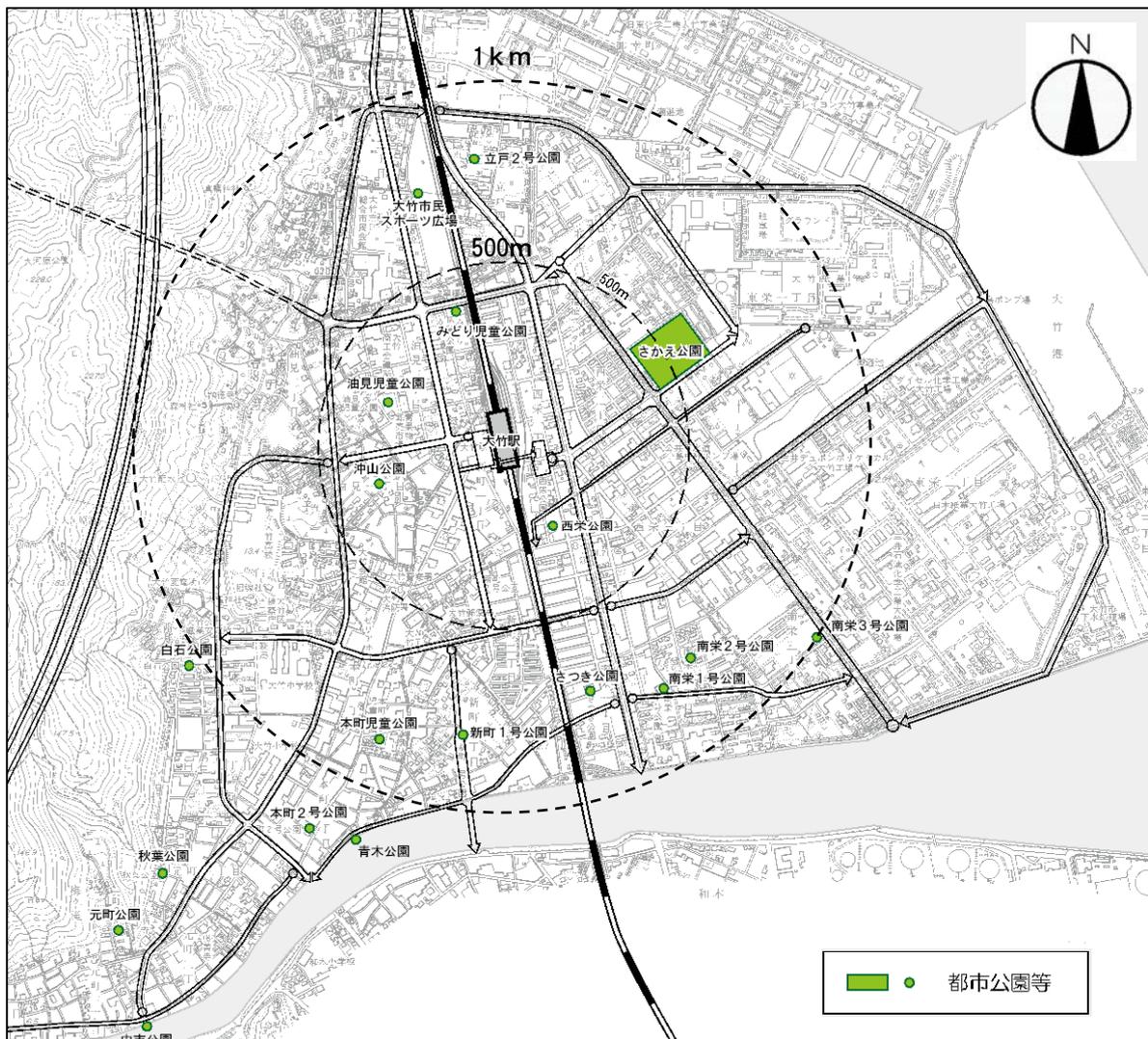
## ⑥ 公園・広場

大竹地域には、比較的規模の大きい公園として、駅東側地域に「さかえ公園」がありますが、駅西側地域からのアクセス性・利用のしやすさの向上や、公園の魅力の強化などに努め、地域に愛され、密着した公園として改善していくことが求められています。

また、大竹駅周辺（駅を中心に概ね半径500m以内）には、さかえ公園、みどり児童公園、油見児童公園、沖山公園、西栄公園などの公園がありますが、これらは、駅から一番近いものでも200m程度離れています。

現在の大竹駅西口広場は、主に、駐車場、バス、タクシー等の交通のための空間であり、人が集い・憩えるような広場がない状況です。

■都市公園等の位置図



## ⑦ 交通

### <都市計画道路の整備状況>

駅西側地域では、ネットワーク上重要な区間で未整備のものが多く、骨格道路のネットワーク向上が望まれています。

一方、駅東側地域では、整備済の区間はわずかしかないものの、多くの区間が概成済（都市計画道路と同程度の機能を果たしうる道路を有する区間）となっています。

大竹駅周辺で、東西間横断の整備済路線は、東栄木野線（国道186号）の1路線のみとなっています。

### <自由通路について>

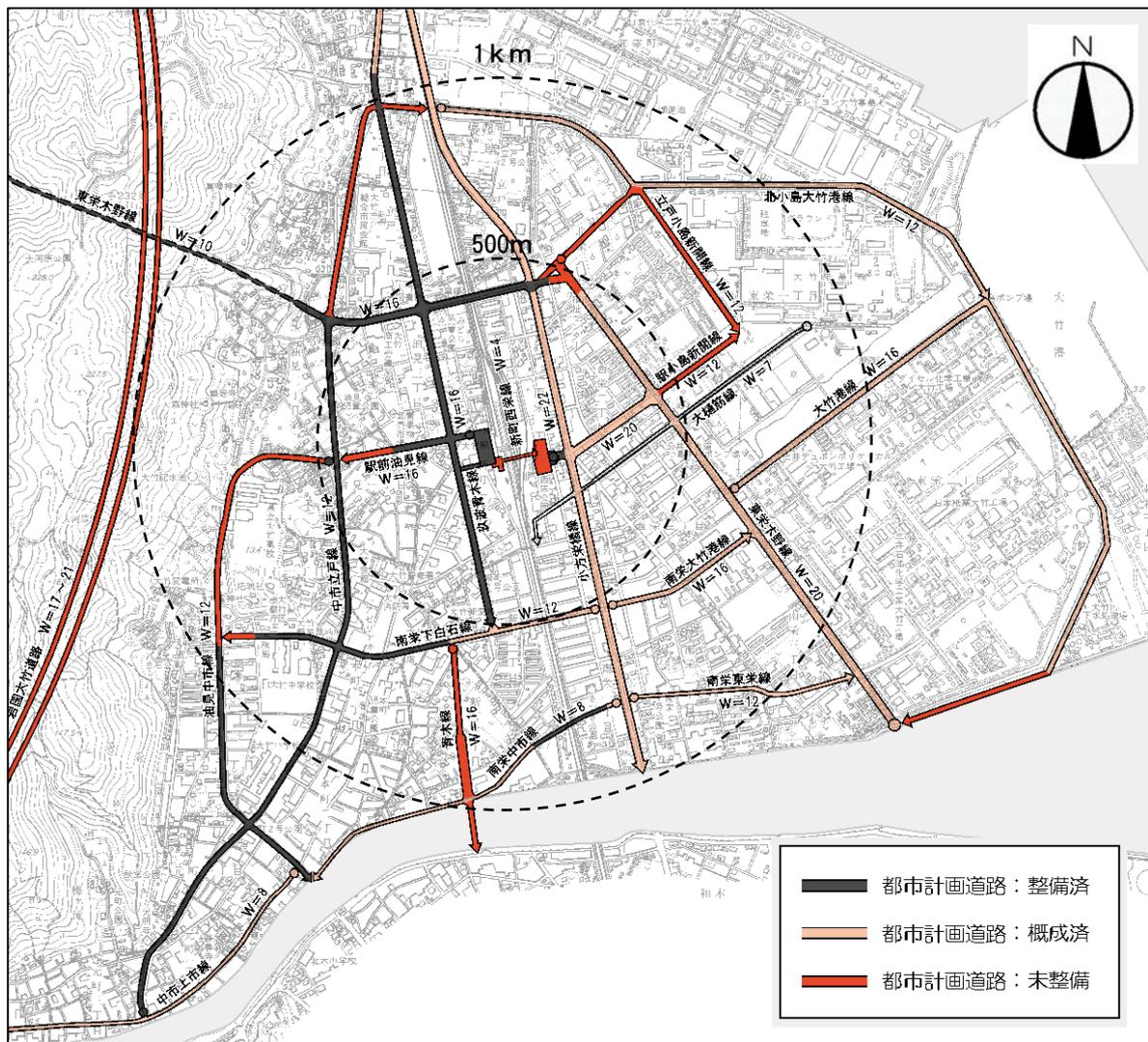
自由通路は、新町西栄線（幅員4m、延長約100m）として、平成6年に都市計画決定（エレベーター設置のため平成7年に区域を変更）しましたが、未整備の状況です。

### <駅前広場の状況>

西口広場は駅前油見線の一部として都市計画上、整備済となっていますが、交通処理、交流・憩い、バリアフリー、景観などの観点から改善の必要性が高まっています。

東口広場（交通広場）は駅小島新開線の一部として、平成6年に都市計画決定しましたが、小方栄橋線（国道2号）との接続部を除き、未整備の状況です。

■都市公計画道路の整備状況図

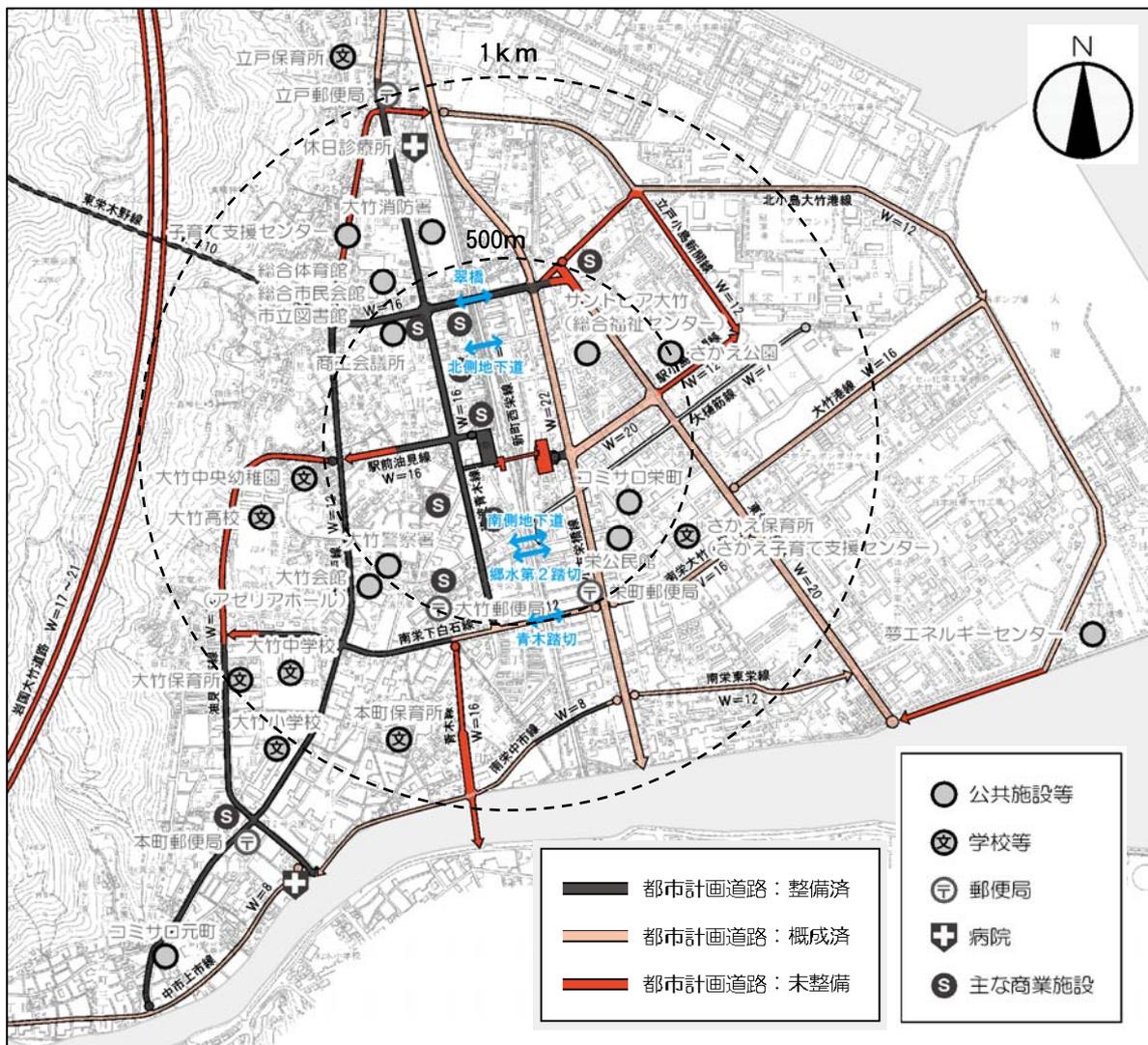


## ＜歩行者ネットワーク、東西の横断の状況＞

駅西側地域にある総合体育館，総合市民会館，市立図書館，大竹小学校，大竹中学校，大竹高等学校や，駅東側地域にあるサントピア大竹（総合福祉センター），さかえ公園へのアクセス性を向上するために，未整備・概成済の都市計画道路の早期整備が望まれます。また，整備済の都市計画道路や，その他の主要な歩行経路についても，バリアフリー化等により，歩行環境の改善に取り組んでいくことが必要と考えられます。

現在，大竹駅周辺で線路を東西に横断する道路は，北から順に翠橋（東栄木野線（国道186号）），北側地下道，南側地下道，郷水第2踏切，青木踏切（南栄下白石線）の5箇所あり，駅から一番近い南側地下道でも200m程度離れているため，駅東側地域から改札口が西側にしかない大竹駅の利用は大変不便な状況にあります。また，地下道は「暗い」「汚い」「スロープが急」，踏切は「遮断時間が長い」「道路幅員が狭い」「歩道が整備されていない」など快適性・利便性・安全性上の問題があることから，まさに，まちが東西に分断されている状況にあるといえます。

■主要施設の位置と都市計画道路の整備状況，線路を東西に横断する道路の位置



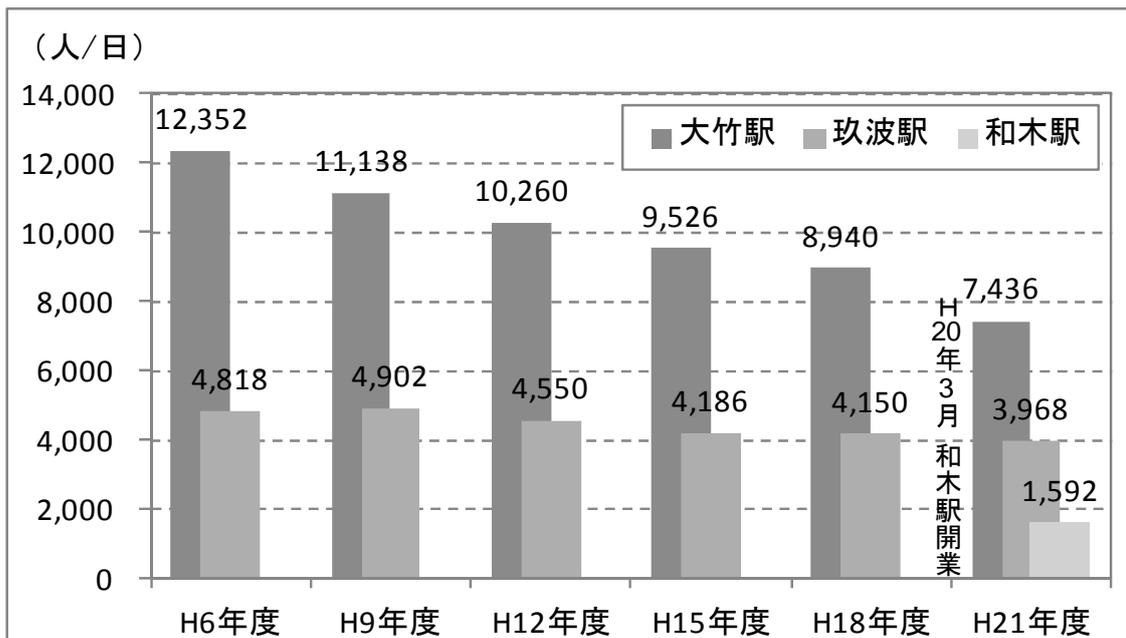
## <鉄道乗降客数>

大竹駅の乗降客数は年々減少傾向にあり、平成21年度は7,436人で、平成6年度の12,352人と比べると、15年間で約4,900人減少しています。なかでも、平成18年度から平成21年度にかけては、平成20年3月に隣駅の和木駅（和木町）が開業したことから、大きく減少しています。

一方、同じ大竹市内にある隣駅の玖波駅は、平成21年度は3,968人で、平成6年度の4,818人と比べると、15年間で850人減少しています。

大竹駅と玖波駅の乗降客数の減少傾向を比べると、大竹駅では和木駅開業の影響を大きく受けているという違いがあるものの、大竹駅の方が玖波駅よりも減少傾向が大きい状況が見てとれます（大竹駅：平成21年度／平成6年度 $\div$ 0.60，玖波駅：平成21年度／平成6年度 $\div$ 0.82）。

■大竹駅と隣駅（玖波駅，和木駅）の乗降客数の推移（1日平均）



資料：西日本旅客鉄道（株）広島支社

## <路線バス等>

大竹駅・大竹地域には、幹線バスとして、大竹市地域公共交通総合連携計画（H21.3）に基づき運行を進めているコミュニティバス「おおたけ幹線バス（愛称：こいこいバス）」と既存バス路線「坂上線」があり、いずれも大竹駅西口を発着点としています。また、既存バス路線「大竹・栗谷線」も、平日の1便は大竹駅に乗り入れています。

「おおたけ幹線バス」は沿岸地域の3拠点（大竹地区、小方地区、玖波地区）を結ぶ幹線バス路線、「坂上線」は川手地区を経由して大竹駅と山間地域を結ぶ既存バス路線、「大竹・栗谷線」は沿岸地域と栗谷地区・松ヶ原地区を結ぶ既存バス路線となっています。

これらのバス路線は、大竹駅の西側地域が中心となっていますが、本市ではその他に、移動が困難な地域においては、住民が主体となって住宅地と地域の拠点、幹線バスとを接続する支線交通を検討することができるよう行政施策を実施しています。現在、大竹市内では、2地区で実証運行しており、3地区で支線交通の導入に向けて検討が進められています。大竹地域では、大竹駅の東側地域である小島地区において、支線交通の導入が検討されています。

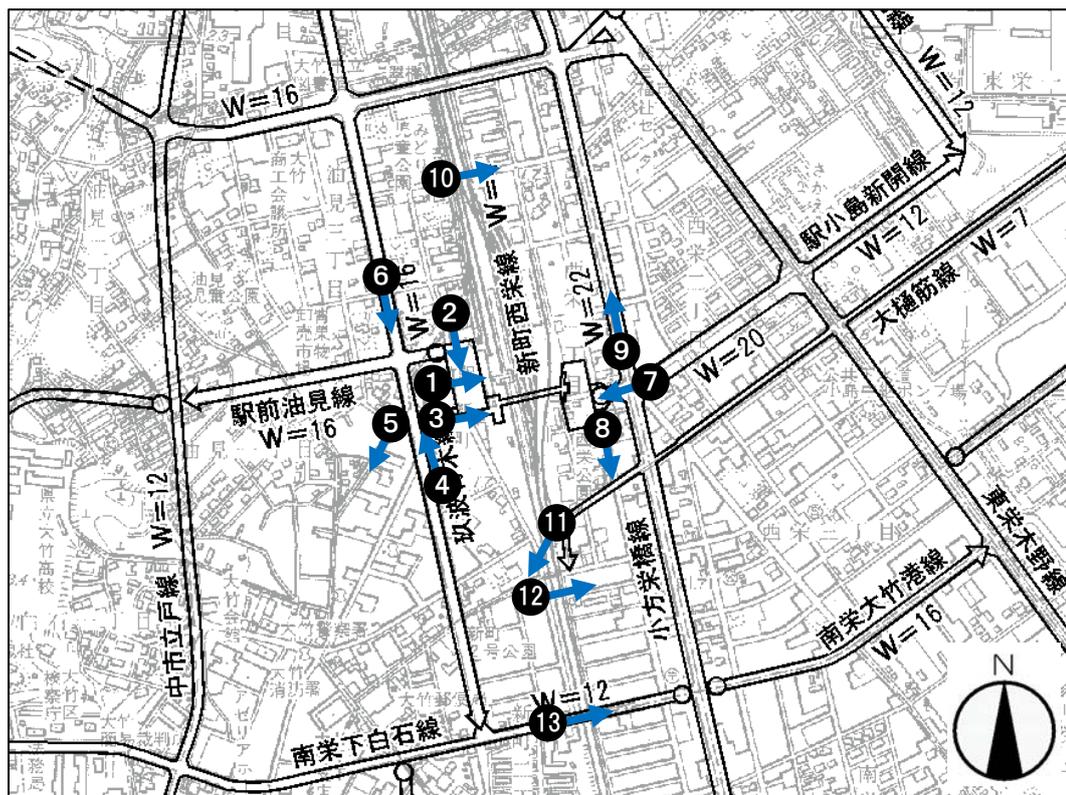
駅前広場（東西）の整備にあたっては、幹線バス、既存バス路線、支線交通との接続も考慮する必要があります。

### ■地域公共交通のネットワーク状況



## ⑧ 大竹駅周辺の現況

■対象施設・写真撮影位置図



### <1 大竹駅>

- ・現在の駅舎は、昭和48年に改築され、駅構内にはエレベーターがないなど、バリアフリー設備が不十分の状況です。
- ・待合スペースは、半屋外型で広さも充分でなく、快適性に欠けています。



## < 2 西口広場 >

- ・現在の西口広場は、昭和 49 年に整備されました。
- ・自家用車の乗降場が路面や案内板で明確に表示されていないため、送迎の際、どの場所に車を止めたら良いか、どこで待機すれば良いか分かりにくい状況であり、朝夕は送迎の車で混雑しています。



## < 3 南側進入路（県道大竹停車場） >

- ・歩道が非常に狭いため、歩行者が車道を歩く場面が多く見受けられ、歩行環境を改善する対策が必要と考えられます。



## < 4 花の道広場 >

- ・市民が花壇を手入れし、一年を通して花が咲いています。
- ・また、「巨石アート」が数多く設置され、年末年始にはイルミネーションが行われる等、市民の憩いの場として定着しています。



## < 5 商店街 >

- ・道路はタイル舗装され、公共サインはスペインを意識した意匠である等、景観の統一が図られています。
- ・近年、空き店舗が増加してきています。



### <6 玖波青木線（国道186号）沿道>

- ・沿道には、駐車場を備えたスーパーや本屋が立地していますがコンビニ等の立地はありません。
- ・両側の歩道は広く点字ブロックが設置されています。
- ・植栽が行われていますが、枯死等が原因で、部分的に植栽がないままになっています。



### <7 東口広場計画地周辺>

- ・国道2号から東口広場計画地へのアクセス道路が暫定部分供用をしています。
- ・大竹駅東口広場整備事業の用地買収率は92%（H22年度末現在）です。



### <8 市道北栄南栄1号線>

- ・歩道がなく、片方には蓋のない水路があり、歩行者・自転車の通行環境を改善する対策が必要と考えられます。



### <9 小方栄橋線（国道2号）沿道>

- ・沿道には、自動車アクセスしやすいように駐車場を備えたコンビニ、飲食店等が立地していますが、スーパー等の立地はありません。



### <10 北側地下道>

- ・歩行者、自転車（手押し）の利用を目的として整備された施設であるため、高齢者や体の不自由な人にとってはスロープが急で利用し難い状況です。また、通路内は灯が少なく、日中も暗い状況です。
- ・コンクリート壁等のひび割れや汚れによる老朽化が目立ちます。



### <11 南側地下道>

- ・郷水第2踏切に隣接する地下道です。
- ・歩行者、自転車（手押し）の利用を目的として整備された施設であるため、高齢者や体の不自由な人にとってはスロープが急で利用し難い状況です。また、通路内は灯が少なく、日中も暗い状況です。



### <12 郷水第2踏切>

- ・大竹駅からの距離が近く、貨物の入替えもあるため、踏切遮断時間が長くなり、渋滞が発生しています。
- ・南側地下道があるため、踏切遮断時には歩行者、自転車は地下道を利用しています。



### <13 青木踏切（南栄下白石線）>

- ・歩道が整備されていないため、通勤・通学時間帯には、自転車・歩行者が錯綜しています。



### (3) 社会動向とまちづくりの潮流

「大竹駅周辺地区総合再生計画基本計画（平成 8 年 3 月）」の策定から 15 年が経過し、その間、わが国では、人口減少・少子高齢化、地球温暖化の進展など、社会環境が大きく変化してきました。

また、こうした変化に対応するため、まちづくりの潮流も変化してきており、大竹駅周辺のまちづくりにおいても、こうした全国的な社会動向やまちづくりの潮流を踏まえ、時代に適したものとして見直すことが必要となってきました。

#### <社会動向>

- 人口減少・少子高齢化の進展
- 地球温暖化の進展
- ライフスタイル多様化
- 地方分権・都市間競争の激化
- 中心市街地の衰退
- モータリゼーションの進展
- 産業構造の変化
- 自然災害の多発・激化
- 景気低迷・地域活力の衰退
- 財政の悪化
- 成熟社会化の進展
- グローバル社会化の進展
- 都会への人口一極集中の進展

#### <まちづくりの潮流>

- 集約型都市構造への転換
- 環境負荷の小さい低炭素型都市の実現
- 都心居住
- 駅周辺の中心拠点の活性化・顔づくり
- 公共交通の重要性の高まり、  
モータルシフト
- 災害に対する安全性の向上
- 住民自治・地域コミュニティ強化
- 官民連携， エリアマネジメント
- 観光活性化， 交流人口拡大
- ユニバーサルデザインの思想の徹底
- 歴史・文化等を活かした魅力的な景観づくり
- 人口流出防止， 定住まちづくり