

3 大竹駅周辺整備の主要課題

(1) アンケート結果の要約

本構想の策定にあたっては、大竹駅及び周辺地区についての利用状況、満足度、将来のまちづくりや駅周辺整備に関する住民意向を把握するために、アンケートを実施しました。

【将来の大竹駅周辺のまちのイメージ】

- 1位：高齢者や体の不自由な人など、あらゆる人が利用しやすい「やさしい場所」
- 2位：多くの人が行きかう「活気のある場所」
- 3位：都市の機能が集約された「便利な場所」

【将来の大竹駅周辺にあったら良いと思う施設】

- 1位：ショッピングセンター（※特に東側地域居住者からの希望が高い）
- 2位：コンビニエンスストア（※特に西側地域居住者からの希望が高い）
- 3位：飲食店

【現在の大竹駅周辺（西側）の利用のしやすさ（全体的な満足度）】

- 全体：「不満+やや不満：33%」
駅西側地域居住者：「不満+やや不満：26%」
駅東側地域居住者：「不満+やや不満：49%」
※駅の利用に迂回を強いられる駅東地域居住者では、約半数の人が不満を持っている。

【現在の大竹駅周辺（西側）の利用のしやすさ（不満度が高いこと）】

- ※「そう思う+ややそう思う」が50%以上を占めていたもの
- 駅東側からのアクセスが不便（70.6%）
 - 駅構内はエレベーターがなく利用しづらい（54.7%）
 - 駅構内は休憩・待ち合わせスペースが少ない（59.8%）
 - 駅前広場に停車スペースが少なく送迎に不便（60.7%）
 - 駅前で休憩や待ち合わせできるスペースが不十分（60.3%）

【東口広場の整備に関して、特に希望すること】

- 1位：公衆トイレの整備
- 2位：送迎用の停車スペースの整備
- 3位：安全な歩行空間の整備

【橋上駅舎化により「期待される効果」】

- ※「そう思う+ややそう思う」が多い順
- 1位：駅東側からの利用がしやすくなる（87.1%）
 - 2位：駅舎施設のバリアフリー化が進み利用しやすくなる（81.1%）
 - 3位：駅舎が新しくなり、大竹市のイメージ向上につながる（65.4%）
 - 4位：駅東側と駅西側での一体的な発展が期待できる（54.5%）
 - 5位：駅東側地域のにぎわいが期待できる（51.7%）
 - 6位：駅西側地域のにぎわいが期待できる（35.7%）

(2) 大竹駅周辺整備の主要課題

地域の概況、上位関連計画、社会動向とまちづくりの潮流、アンケート結果などを踏まえると、大竹駅周辺整備の主要課題は、次のようにまとめることができます。

① バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進，地域の回遊性の向上

大竹駅の平成 21 年度の 1 日平均の乗降客数は 7,436 人で、多くの人が大竹駅を利用していますが、現在の大竹駅は、エレベーターがなく、休憩・待ち合わせスペースなども充分ではないため、アンケートでもこれらに対する不満が高くなっています。

また、大竹駅周辺は鉄道敷によってまちが東西に分断されており、駅の改札口が西側にしかないため、駅東側地域からの大竹駅の利用は大変不便な状況にあります。さらに、東西の横断も「駅の近くに横断できる道がない」「横断する地下道が暗い、汚い、スロープが急」「踏切の遮断時間が長い」といった問題があります。

一方、平成 22 年における本市の老年人口比率は 29.1%で全国平均を上回っている状況であり、平成 32 年には 36.7%に増加し、今後ますます高齢化が進展する見通しにあります。

以上のように、現在の大竹駅の利用者数の多さ・利用のし難さ、深刻化する高齢化問題などを考慮すると、今後、大竹駅及び大竹駅周辺では、子どもから高齢者まで、また障害の有無にかかわらず、すべての人が安心・安全・便利・快適に利用できるような環境を整えていくことが重要であり、周辺道路網の整備・改善等を進め、バリアフリー・ユニバーサルデザインを推進するとともに、地域の回遊性の向上に取組むことが必要です。

② 「交通拠点（交通結節点）」としての整備

近年、高齢化、地球温暖化の進展などを背景に、交通弱者である高齢者などの移動手段の確保や、環境負荷を低減する必要性が高まっており、自家用車主体から公共交通を主体とした交通体系に転換することや、歩いて暮らせる都市づくりが求められています。

本市では、「大竹市地域公共交通総合連携計画（H21.3）」に基づき、幹線バス、既存バス路線、支線交通の充実に取り組んでいますが、今後も、こうした取り組みを継続するとともに、併せて、道路網の改善や、鉄道利便性の向上に取り組んでいくことも必要です。

このようななか、大竹駅や大竹駅周辺においては「交通拠点（交通結節点）」としての位置付け・重要性が高まりつつあり、幹線バス、既存バス路線、支線交通との接続を考慮した整備や、バリアフリー・ユニバーサルデザインの観点を交えて、鉄道と他の交通手段（バス、タクシー、自家用車）との乗り継ぎを円滑にしていくための整備が必要となっています。

また、現在の西口広場は、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などの問題があり、駅前広場としての改良整備が必要です。

③ 「賑わい・シンボル拠点」「生活拠点」としての再生

大竹駅周辺は、古くからまちの中心地として栄えてきた場所であり、近年は、モータ

リゼーションの進展，産業構造の変化，人口減少・少子高齢化の進展，施設の老朽化などを背景に，鉄道利用者や人の往来が減少するとともに，商業的な賑わい・活力，シンボル性が低下してきています。

しかしながら，現在も，大竹駅周辺には小規模・中規模の商業施設が多く立地しており，大竹駅周辺が大竹市の中で最も人（市民や来訪者）の往来・利用が多い場所のひとつであることや，大竹市の「玄関口・顔・シンボル」であることは昔も今も変わりはないことから，「市民やまちの誇り」のために，これにふさわしい「賑わい・シンボル拠点」として再生することが必要です。

また，人口減少・少子高齢化，地球温暖化の進展などを背景に必要性が高まりつつある「集約型都市構造への転換」の推進にあたっては，大竹駅周辺を，商業・業務施設，公共公益施設，交通結節機能（鉄道・バス）など，多様な都市施設・機能が集積し，大竹地域の生活・活動の中心となるような「生活拠点」として再生していくことも必要です。

④ 「交流拠点（憩い空間）」としての整備

大竹駅周辺は，大竹市の中で最も人（市民や来訪者）の往来・利用が多い場所のひとつであるとともに，大竹駅周辺が大竹地域の中心に位置することなどから，地域の人々が最も集まりやすく，訪れやすい場所であるといえ，交流・出会いを育む場として非常に高い潜在力を秘めています。

しかしながら，現在の大竹駅や大竹駅周辺には，市民や来訪者が集えるような比較的規模の大きい広場や空間がなく，「交流拠点（憩い空間）」として整備することが必要です。

⑤ 定住促進，低未利用地の土地利用増進への貢献

本市や大竹地域の人口は年々減少していますが，本市では，さまざまな定住促進策を打ち出すことにより，人口を増加させることを目指しています。また，大竹駅周辺では空地・農地等の低未利用地が比較的多く，これらの有効利用が望まれています。

大竹駅周辺整備においては，駅周辺の利便性や快適性，大竹市への愛着を高めるような魅力の向上を図ることなどにより，定住促進や低未利用地の土地利用増進に貢献することも必要です。

⑥ 着実かつ効率的で効果的な整備の実施

人口減少や景気低迷などを背景に，今後ますます厳しくなる財政状況下において，多様化・高度化する社会・まちづくりの問題に対応していくためには，より効率的で効果的な整備を実施していくことが必要です。

大竹駅周辺整備においては，住民，地域，NPO，企業，行政など多様な主体が連携・協働して取組むとともに，民間活力を活用することなどにより，より一層のコスト縮減に取り組んでいくことが必要です。また，真に必要な整備を見極め，適正な整備内容・水準・優先順位などを検討していくことも必要です。さらに，本整備は，事業規模が大きく，莫大な総事業費を要することが予想されることから，早期実現を目指しつつも，中長期的に着実かつ計画的に取り組んでいくことも必要です。