

## 5 大竹駅周辺整備の施策・事業の方向性

大竹駅周辺整備の基本コンセプト及び目標・基本方針の実現に向けて、大竹駅周辺整備の施策・事業の分野別に、その方向性を次のように定めます。

### (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。

#### ① 自由通路の整備

##### <整備の意義・目的・効果・必要性など>

- ・現在、大竹駅は、駅西側地域にしか改札口がなく、駅東側地域の住民の大竹駅の利用は、開かずの踏切や、高架橋、地下道による迂回を強いられ、非常に不便な状況にあります。自由通路が整備されれば、駅東側地域からの大竹駅の利便性も含めて、東西間の交通利便性が向上します。
- ・さらに、交流の増進、商業の活性化、マンション等による空地の土地利用増進など、さまざまな駅周辺のまちづくりへの好影響が期待されます。

##### <整備の規格・水準など>

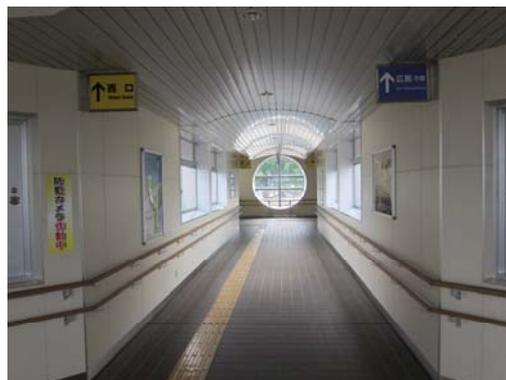
(以下は、都市計画決定済)

- ・快適性等を考慮し、高架形式とします。
- ・高齢者等の利便性に配慮し、エレベーターを設置します。
- ・有効幅員は4.0mとします。
- ・延長は約100mとします。

(以下は、今後、総事業費、整備効果のバランス等を考慮し、要検討)

- ・利便性、雨風対策等を考慮し、屋根の設置を検討します。
- ・防犯性、快適性等を考慮し、明るく、開放的なつくりを検討します(例:シースルーガラス)。
- ・防犯性を考慮し、監視カメラ、防犯ブザーの設置を検討します。
- ・100mの長い距離を飽きさせず楽しく歩けるような工夫や、空間の有効活用を検討します。
- ・地域性を活かしつつ、地域のシンボルにふさわしい魅力的なデザインを検討します。

#### ■自由通路の事例(和木駅)



## ② 周辺道路網の改善

### ＜整備の意義・目的・効果・必要性など＞

- ・大竹駅周辺は、地域の「交通・賑わい・シンボル・生活・交流」拠点として多くの人々が利用する場所であり、「すべての人が利用しやすく、住みやすいまち」の実現に向け、歩行空間の確保や交通円滑化により、安心・安全・便利・快適な道路環境を整えていくことが必要です。

### ＜現状の問題点・課題、整備の方向性など＞

- ・現在の大竹駅周辺では、都市計画道路のほとんどの区間で歩道が設置されていますが、南栄下白石線で歩道のネットワークが途切れています。
- ・玖波青木線等の整備済の都市計画道路においても、歩きやすさを向上させるために、歩道の段差解消等の改良整備に取り組んでいくことが必要です。
- ・翠橋東詰（東栄木野線（国道 186 号））は、車道幅員が狭く通行し難い状況で、交通渋滞を引き起こしています。
- ・駅東側にある貨物ヤードは大型トレーラーが出入りしますが、国道 2 号からの進入が難しく、国道 2 号の交通渋滞を引き起こしています。また、こうした大型車が地域内の道路を右往左往することは快適な歩行環境を阻害する要素となっており、進入路等を明確にし、歩道を整備することが必要です。
- ・小方栄橋線（国道 2 号）、玖波青木線（国道 186 号）、東栄木野線（国道 186 号）、南栄下白石線に囲まれた範囲では、歩道が設置されている道路はありませんが、比較的交通量の多い市道北栄南栄 1 号線等では、水路の蓋がけ等により、安全性の向上と歩行空間の確保を両立する整備等が必要で
- ・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）、さかえ公園などでは大竹駅を経由した広域的な利用があるため、その経路は特に、バリアフリー化・ユニバーサルデザイン化（段差がなく広い歩道、誘導ブロックの設置など）を重点的に推進していくことが必要です。
- ・東西を横断する道路は、既存のもので、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（南栄白石線）の 5 箇所ありますが、これらは、自由通路整備後も東西を横断する歩行者道・自転車道として必要なものであり、利用環境の改善に取り組んでいくことが必要です。
- ・西口広場への南側進入路（県道大竹停車場線）は、駅から商店街へと通じる道ですが、歩道が狭く、歩きにくい状況であり、歩道の拡幅整備や歩車共存化の検討が必要です。
- ・西口広場の南側にある道路（市道新町 1 号線）は一方通行規制であり、沿道住民は、西口広場を迂回してアクセスしなければならず、大変不便な状況にあります。また、こうした一方通行規制は緊急車両の円滑なアクセスを妨げる要因にもなることから、西口広場とあわせた交通規制・交通処理方法の見直し検討が必要です。

### ＜主要施策・事業＞

- ・青木踏切（南栄白石線）の歩道整備
- ・翠橋東詰（東栄木野線（国道 186 号））の車道拡幅
- ・国道 2 号交差点の改良及び市道西栄 1 号線の歩道整備
- ・市道北栄南栄 1 号線の水路の蓋がけ・歩道空間の確保
- ・地下道の美装化・防犯設備の設置検討
- ・西口広場南側進入路（県道大竹停車場線）の歩行環境の改善
- ・市道新町 1 号線の西口広場とあわせた交通規制・交通処理方法の見直し検討 など

## (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。

### <橋上駅舎化の意義・目的・効果・必要性など>

- ・現在の大竹駅の改札口は駅西側にしかないため，自由通路が整備されたとしても，駅東側地域の利用者が駅西側まで回らないと鉄道が利用できないという不便な状況は変わりありません。「すべての人が利用しやすく，住みやすいまち」の実現に向けては，駅東側地域からの大竹駅のさらなる利便性の向上を図るため，橋上駅舎化することが必要です。
- ・橋上駅舎化により駅東側地域からの大竹駅の利便性が向上すれば，マンション等による空地の土地利用増進や，駅東側地域での商業の活性化など，さまざまな駅周辺のまちづくりへの好影響が期待されます。
- ・橋上駅舎化することにより，既存駅舎空間を，賑わい・交流施設などに活用することができます。
- ・本構想の策定にあたって実施した「アンケート調査」により，橋上駅舎化により「期待される効果」として「駅東側地域からの利用がしやすくなる」「駅舎施設のバリアフリー化が進み利用しやすくなる」「駅舎が新しくなり，大竹市イメージ向上につながる」などといったことに，多くの住民の共感が得られています。

### <整備・推進の方向性・施策・体制など>

- ・駅舎は都市施設ではなく，JR西日本の施設であるため，橋上駅舎化にあたっては，JR西日本と協議・調整して進めていくことが必要です。しかしながら，橋上駅舎化は鉄道利用者数の向上が大いに期待できるものでなければ，JR西日本が事業費を負担して整備する可能性は極めて低いと考えられます。
- ・本橋上駅舎化は，現状では既存の鉄道利用者の環境改善であるため，市が事業費を負担する必要があります。ただし，昨今の厳しい財政事情を考慮し，橋上駅舎化にあたっては，コスト縮減に努めていきます。

■橋上駅舎の事例（宮内串戸駅）



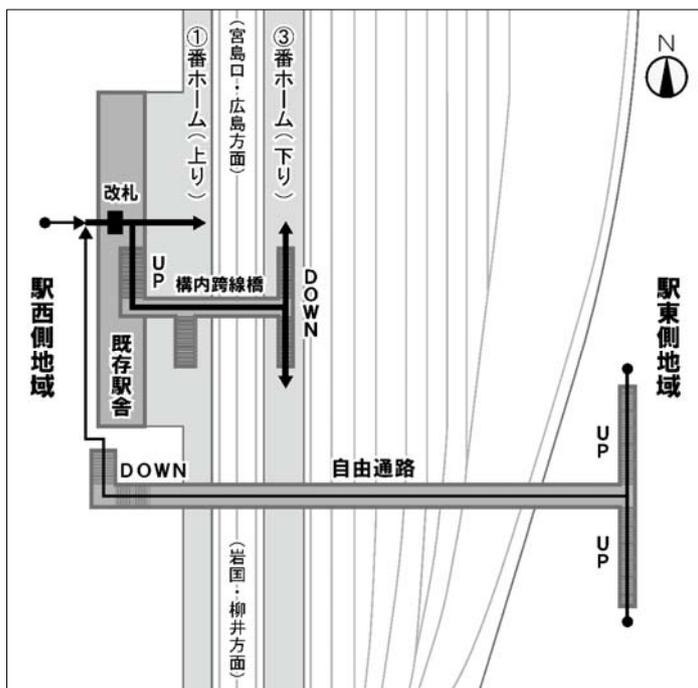
■橋上駅舎の事例（阿品駅）



## <整備の規格・水準など（今後、要検討）>

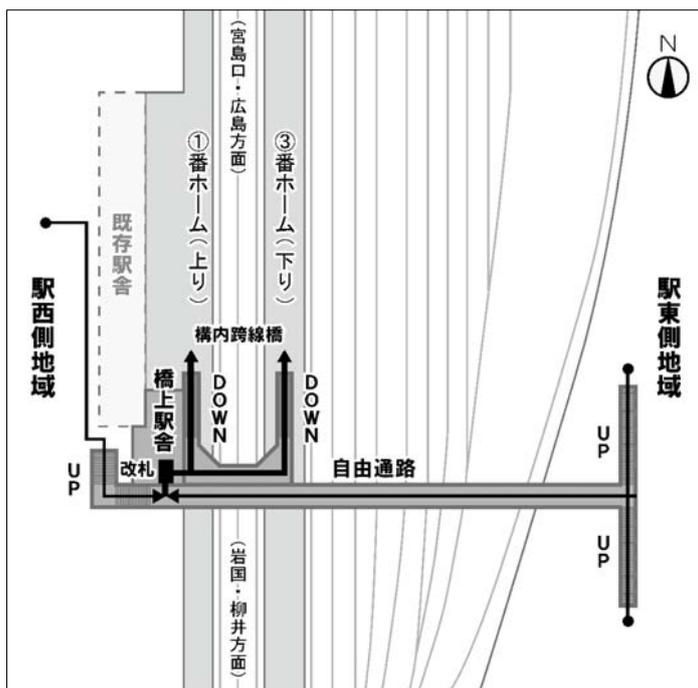
- ・橋上駅舎の整備の規格・水準・機能は、利便性・経済性・施行性を考慮し、今後、JR西日本と協議・調整し検討していきます。
- ・構内跨線橋は、橋上駅・自由通路の整備に併せ、バリアフリー化を進めます。
- ・地域性を活かしつつ、地域のシンボルにふさわしい魅力的なデザインを検討します。

### ■自由通路整備だけの場合



現在の大竹駅の改札口は駅西側にしかないため、自由通路が整備されたとしても、駅東側地域の利用者が駅西側まで回らないと鉄道が利用できないという不便な状況は変わりありません。

### ■自由通路整備+橋上駅舎化の場合



自由通路整備に併せて、橋上化すれば、駅東側地域の利用者は、駅西側へ下りなくても、自由通路から直接、駅を利用することができます。さらに、既存駅舎空間もその他の用途に有効活用することができます。

### (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。

#### <既存駅舎空間の有効活用の意義・目的・効果・必要性など>

- ・「駅及び駅周辺の賑わいづくり，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，既存駅舎だけでなく，周辺の広場や周辺地域と一体に取り組んでいくことも重要ですが，まずは，「交通・賑わい・生活・交流・シンボル」拠点の中心である大竹駅（既存駅舎）から取り組み，賑わい再生の起爆剤とすることが必要です。
- ・また，アンケートから把握した住民ニーズや，地域が抱える課題を解決していくためには，民間事業者発意のような守りの姿勢では実現が難しく，大竹市（行政）がより積極的に望ましい・施設・機能へと導くとともに，官民連携で取り組むことが必要です。

#### <導入機能・施設の方向性>

##### （賑わい・商業系→コンビニエンスストア・飲食店）

- ・現在，駅周辺の西側地域には，コンビニエンスストアやファミリーレストラン，ファーストフード店のように，電車やバスの待時間に気軽に利用できる飲食店が少なく，非常に不便な状況にあります。
- ・また，本構想の策定にあたって実施した「アンケート調査」では，「将来の大竹駅周辺にあったら良いと思う施設」として「2位：コンビニエンスストア」「3位：飲食店」となっており，これらを考慮し，「コンビニエンスストア」「飲食店」の機能・施設の導入を積極的に検討していきます。

##### （交流・憩い・待合系→待合い・談話室・学習室（交流サロン））

- ・「待合い機能」は快適性の向上に向けて，屋内空間化を検討します。
- ・また，「待合い機能」は，鉄道利用・バス利用等を兼用することで，空間の有効活用とコスト縮減に取り組みます。
- ・重点的にバリアフリー・ユニバーサルデザイン化を推進する駅及び駅周辺は，交通弱者である高齢者等が訪れやすい場所であり，こうした特性を活かして「高齢者等の憩い・交流空間」としての機能を導入することが有効と考えられます。
- ・現在，大竹駅の利用者は，学生が多く，学生の待ち時間を有意義に活用するために「学習室・自習室（椅子とテーブルがある室内空間）」としての機能を導入することが有効と考えられます。

##### （交流・憩い・待合系→情報提供施設（行政・観光情報等））

- ・駅及び駅周辺は，来訪者等の玄関口であり，こうした特性を活かして「観光情報案内・大竹市の魅力の情報発信」などの機能を導入することが有効と考えられます。

### (その他→トイレ)

- ・「公衆トイレ」は、適切な維持管理・清掃等による快適性の向上や、ユニバーサルデザイン化（多目的トイレ（身体障害者，オストメイト対応））に取り組めます。

### <整備イメージ・整備手法など>

- ・前述の機能・施設の導入にあたっては、多様な交流を生みだし、多くの人が集う“賑わい”を創出する観点から、「一体的で、誰もが気軽に利用しやすいような開放的な空間づくり」を行うことが有効と考えられます（高速道路のSAや、道の駅のイメージ）。
- ・地域性を活かしつつ、地域のシンボルにふさわしい魅力的なデザインを検討します。
- ・既存駅舎はJR西日本の施設であるため、大竹市（行政）がより積極的に望ましい・施設・機能へと導くとともに、官民連携で取り組みます。
- ・既存駅舎の耐震性・耐久性を確認し、施設の有効活用（増改築による利用）の可能性を検討します。しかしながら、整備内容（導入機能・施設），耐用年限（長寿命化），コスト削減の観点からは、既存駅舎を撤去し、新築した方が合理的な可能性もあるため、今後の整備内容の具体化と併せて判断するものとします。

#### ■既存駅舎空間の有効活用のイメージ（事例：宮島SA）



## (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。

### ① 西口広場の改良

#### <現状の問題点・課題>

- ・ 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す。
- ・ 一方通行規制などによる交通処理上の問題があります。
- ・ 市民や来訪者が集えるような比較的規模の大きい広場がありません。

#### <整備の規格・水準，整備イメージ・整備手法など>

- ・ 自由通路の端部や既存駅舎の前に，憩い・交流・イベント等に対応可能な交流広場の整備を検討します。
- ・ 今後，交通量調査により把握した交通量をもとに，バス・タクシー・自家用車の駐車・停車の規模・台数，交流広場の適正規模等を検討します。
- ・ 大竹市地域公共交通総合連携計画に基づき進めている，幹線バス，既存バス路線，支線交通との接続を考慮するとともに，周辺地域とあわせて交通規制・交通処理方法の見直しを検討します。
- ・ 地域性を活かしつつ，地域のシンボルにふさわしい魅力的なデザインを検討します。

### ② 東口広場の整備

#### <整備の規格・水準，整備イメージ・整備手法など>

- ・ アンケート結果による要望が高い，「公衆トイレ」の設置を検討します。
- ・ 西口広場の検討と併せて，バス・タクシー・自家用車・自転車の駐車・停車の規模・台数，交流広場の適正規模を検討します。
- ・ また，大竹市地域公共交通総合連携計画に基づき進めている，支線交通との接続も考慮して検討します。
- ・ 地域性を活かしつつ，地域のシンボルにふさわしい魅力的なデザインを検討します。

#### ■ 駅前広場の事例（広島駅）



# 大竹駅周辺整備構想図

大竹小学校, 大竹中学校, 大竹高校  
大竹会館(アゼリアホール)へ



総合体育館  
総合市民会館  
市立図書館

**■西口広場の改良**  
・自家用車の乗降場等の確保・明確化  
・幹線交通・支線交通等の乗降場等の確保・明確化  
・周辺地域とあわせた交通規制・交通処理方法の見直し検討  
・交流広場の設置  
・魅力的な景観づくり など

**□周辺道路網の改善**  
・西口広場南側進入路(県道大竹停車場線)の歩行環境の改善

**■既存駅舎空間の有効活用**  
・コンビニ, 飲食店等の導入検討  
・待合い・談話室・学習室(交流サロン)の導入検討  
・情報提供施設の導入検討 など

**□周辺道路網の改善**  
・青木踏切(南栄白石線)の歩道整備

**□周辺道路網の改善**  
・市道新町1号線の西口広場とあわせた交通規制・交通処理方法の見直し検討

**■橋上駅舎の整備**  
**■跨線橋のバリアフリー化**

**□周辺道路網の改善**  
・南側地下道の美装化・防犯設備の設置検討

**■自由通路の整備**

**□周辺道路網の改善**  
・北側地下道の美装化・防犯設備の設置検討

**■東口広場の整備**  
・バス・タクシー・自家用車の乗降場等の整備  
・支線交通の乗降場等の検討・実施  
・駐車場・駐輪場の整備  
・魅力的な景観づくり など

**【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

**□周辺道路網の改善**  
・市道北栄南栄1号線の水路の蓋がけ・歩道空間の確保

**□周辺道路網の改善**  
・翠橋東詰(東栄木野線(国道186号))の車道拡幅

**□周辺道路網の改善**  
・国道2号交差点の改良及び市道西栄1号線の歩道整備

サントピア大竹  
(総合福祉センター)

さかえ公園へ

主要な歩行経路

S=1/3,000