

3. まちづくり方針

3-1 まちづくり方針

(1) 基本方針

大竹市は比較的コンパクトにまとまったまちとなっています。しかしながら、国立社会保障・人口問題研究所の予測では、人口減少の進行により令和27（2045）年には人口が20,000人を下回る見込みとなっています。これにより、人口密度や公共交通、財政、防災といった様々な分野において大きな影響が出る可能性があります。

例えば、中心市街地の空洞化が進行したり、効率的な生活サービスの確保が困難となったり、公共交通の利便性が低下したりといったことが考えられます。

そこで、これらに対応するまちづくりの方向性として、「エリアの利便性向上・魅力向上」、「まちなかの良好な居住環境の確保」、「公共交通を軸としたまちづくり」の3つを設定します。

まちづくりの方向性と上位・関連計画を踏まえて、まちづくり方針としては「賑わいと住みよさをつなぐ、安全・安心なまちづくり」とします。

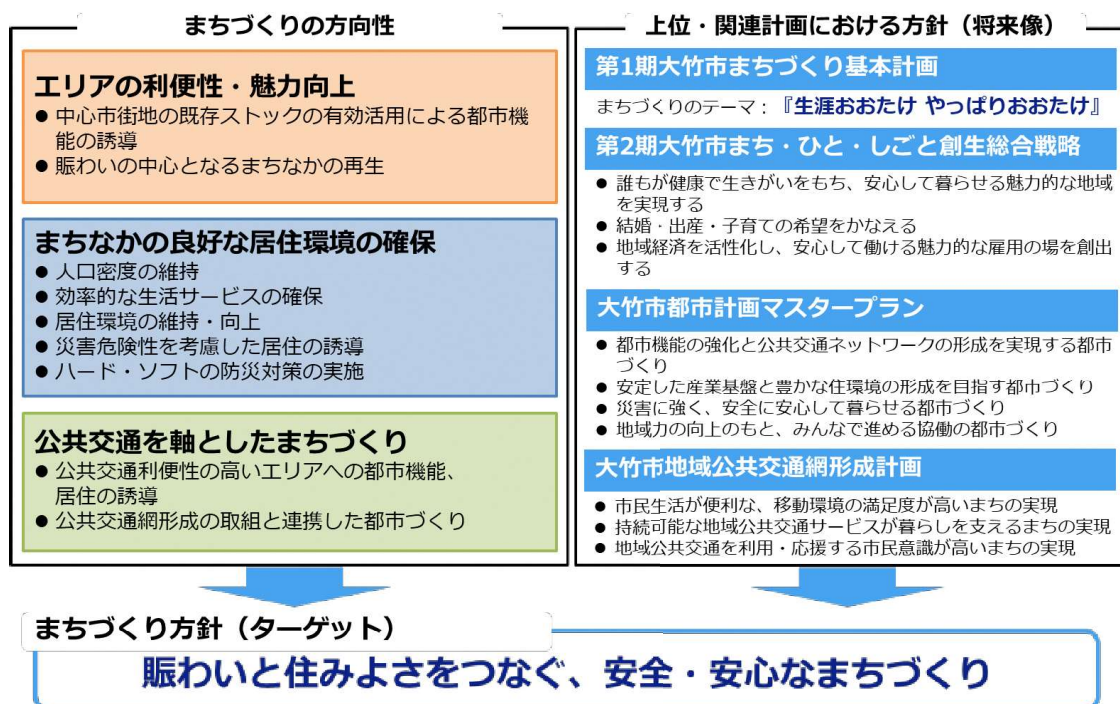


図 3-1 まちづくり方針

(2) 誘導方針

1) エリアの利便性・魅力向上

- 中心市街地においては、空き家・空き地等の未利用地や、公共施設等の既存ストックを有効活用することにより都市機能の誘導を図ります。
- 大竹駅周辺及び市役所周辺は、大竹市における賑わいの中心的位置付けであり、今後も賑わいのあるエリアとして存続させるため、まちなかの再生を図ります。

2) まちなかの良好な居住環境の確保

- 一定範囲内に居住を誘導し人口密度を維持することで、地域コミュニティの維持・活性化を図ります。
- 居住を誘導することにより、効率的な生活サービスを確保するとともに、居住環境の維持・向上を図ります。
- 居住の誘導にあたっては、生活利便性の向上にだけ着目するのではなく、災害危険性を考慮します。
- 居住の誘導だけでは拭い切れない災害リスクに対しては、防災指針を策定することによりハード・ソフトの防災対策の実施を進めます。

3) 公共交通を軸としたまちづくり

- 鉄道やこいこいバス等の公共交通によるアクセスの向上を図ることで、既存の都市機能や誘導施設へアクセスしやすい環境を構築します。
- まとまった空き家・空き地の活用を見据えて、公共交通の維持・向上を図ります。
- 既存の公共交通利便性の高いエリアへ都市機能、居住を誘導することにより、過度な自動車利用を抑制します。

3-2 目指すべき都市の骨格構造

大竹市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利便性の高い公共交通ネットワークを形成するまちづくり方針を踏まえ、目指すべき都市の骨格構造は以下のような構造とします。

大竹地域は、大規模な工場が集積するとともに、多くの商業・業務機能を有しており、各種公共施設も多く立地していることから、大竹駅周辺を産業の中心としての機能強化を図るとともに、広域的な市の玄関口にふさわしい駅周辺の整備を推進します。

小方地域には市役所が立地し、市街地の中央に位置していることから、晴海臨海地区は市民の集いの場として大きな可能性を有しています。また、JR山陽本線の小方新駅の建設構想や小方地区のまちづくり基本構想を策定し、大竹市全体の賑わいにもつながるような地域の魅力に取り組んでいることから、市役所周辺を商業・行政・レクリエーションの中心として、都市機能や居住の誘導による利便性の向上を図ります。

玖波地域は海岸部と山間部に挟まれた海と緑を身近に感じることができる地域であり、地形条件に応じた多様な居住の場が形成されています。また、玖波駅周辺には中核病院である国立病院機構「広島西医療センター」があるため、医療の中心と位置付け、利便性の高いまちの形成を図ります。

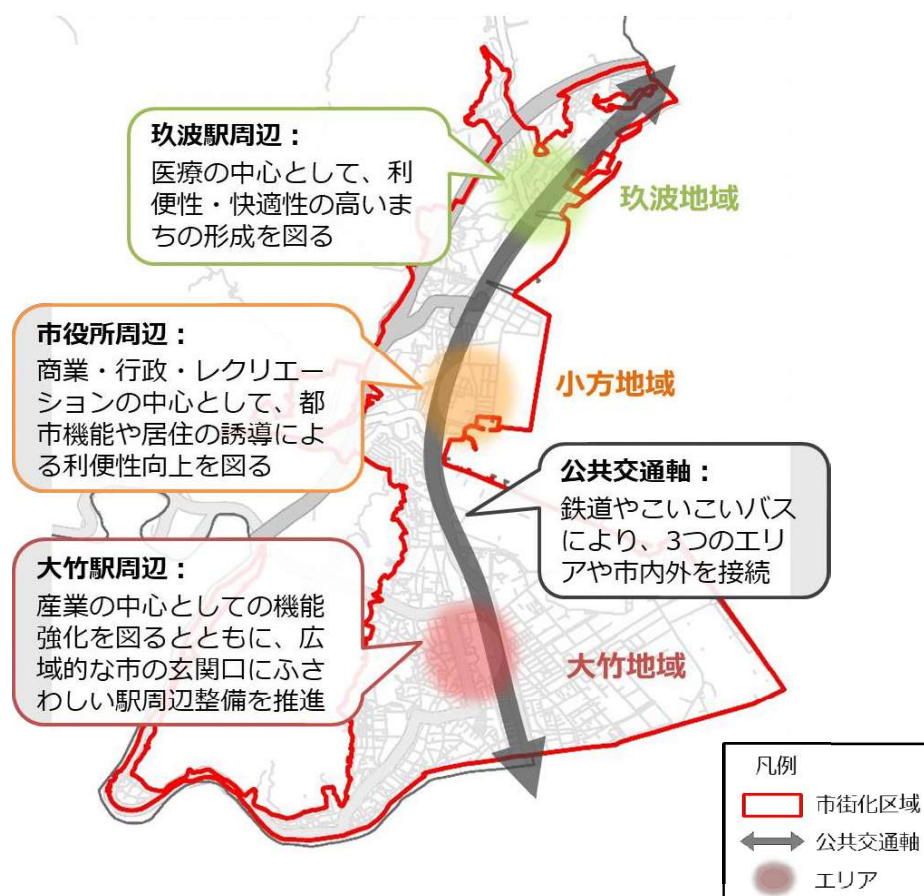


図 3-2 目指すべき都市の骨格構造

目指すべき都市の骨格構造で定めた3つの拠点エリアを結ぶ主要ネットワークについて設定します。コンパクト・プラス・ネットワークの考え方のもとに、災害時の避難や緊急車両の交通、幹線道路等を考慮した上で、以下の通り設定します。



図 3-3 拠点を結ぶ主要ネットワーク