

## 第6章 都市機能誘導区域の設定

---



## 第6章 都市機能誘導区域の設定

### 6-1 基本的な考え方

人口減少・少子化に歯止めをかけ、将来に向かって持続可能な都市としてあり続けるためには、「竹原市の将来を担う若者が定住し、安心して子育てができる環境づくり」を進めるとともに、「住みたい、住み続けたい」と感じる魅力あるまちづくりを展開していく必要があります。

本市ではこれまで、人口増加やモータリゼーションの進展等を背景に市街地が拡大してきました。拡大した市街地のままで、人口が減少すれば、生活関連サービスの立地に必要な人口規模を割り込み、地域からサービス産業の撤退が進むなど、今まで身近に利用できた商業・医療機能や公共交通等の日常生活に必要な機能が失われ、現在の暮らしやすさが損なわれてしまうことが懸念されます。

そこで、人口減少下においても、一定のエリアに人口密度を維持する居住誘導区域の中に、日常生活サービス機能を将来にわたり維持・確保を目指す都市機能誘導区域を設定することで、人口減少が進行した場合においても、地域生活圏に居住する住民の暮らしを守ることができると考えています。

このように、都市機能誘導区域は、医療、福祉、子育て、商業といった生活サービス施設の立地を図りながら、市全体が持続するために必要な中枢的な拠点を形成するために定める区域です。その位置は、駅やバスターミナルなどに近く、業務や商業施設などが集中して、都市機能が一定程度充実し、また、公共交通による周辺からのアクセスの利便が高い区域で、徒歩や自転車などで容易に移動できる範囲に定めることが想定されています。

### 6-2 竹原市における都市機能誘導区域の考え方

人口減少・少子高齢化が進展する中で、都市の将来像である『瀬戸内に映える持続可能な都市づくり』を実現するためには、地域の特性に応じた都市機能施設を適切に配置することで、各地域の生活利便性の確保や新たな交流人口を創出することにより、都市の活力が発展するものであると考えます。

また、高齢者や子育て世代が過度に自動車に依存することなく、誰もが都市機能施設を利用でき公共交通や徒歩で移動できる位置に都市機能施設を確保するとともに、外出機会を創出することにより健康増進に寄与し、歩いて暮らせるまちの実現を目指すものです。

なお、郊外部に居住する住民においても、地域の特性に応じた公共交通等を利用できる環境を維持することにより、都市部の都市機能施設を、将来に渡り持続的に利用できる環境を確保することが重要です。

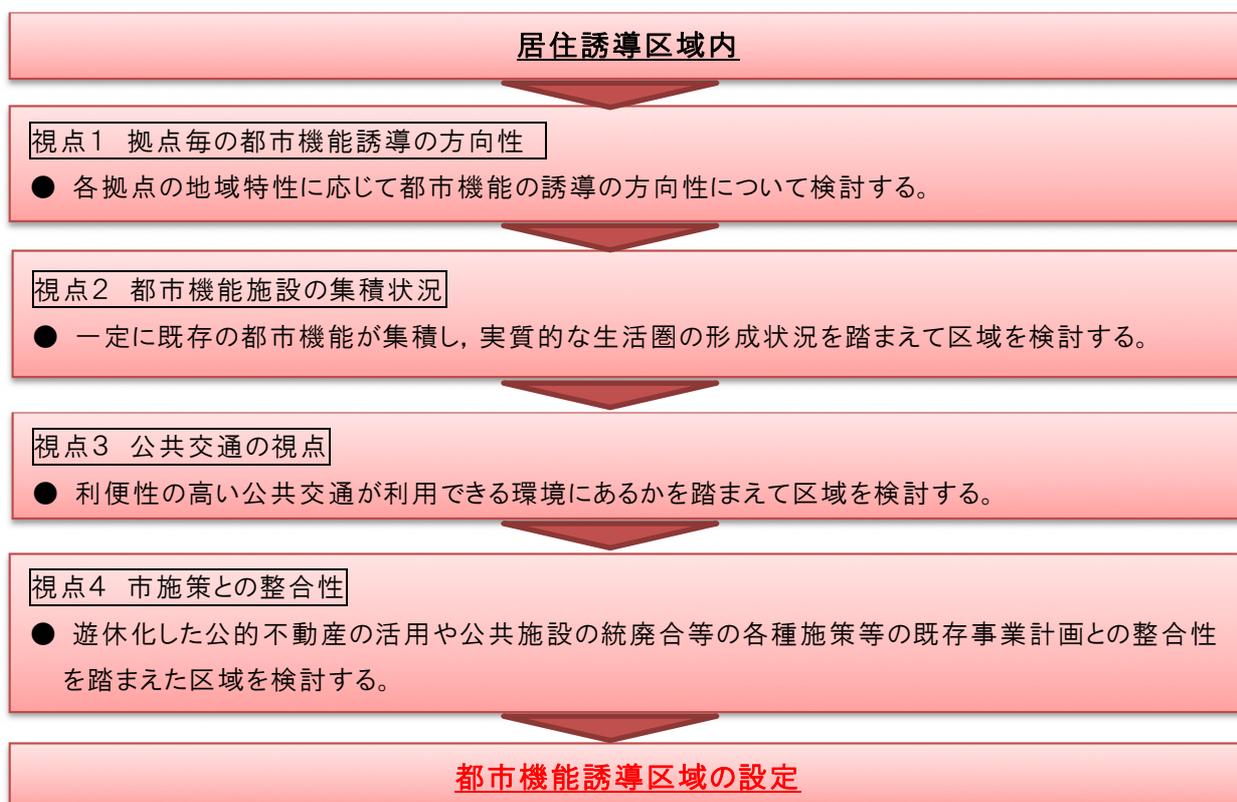
竹原市都市計画マスタープランにおける集約型都市構造形成の方向性については、以下の通りです。

拠 点	都市機能集約化の方向性
都市拠点 (竹原地域)	○市の中心地としての都市機能の集積 ・全市域を対象とした都市的サービス機能 ・業務機能 ・観光・交流機能 ・交通機能
地域拠点 (忠海地域) (吉名地域) (大乘地域) (北部地域)	○日常生活圏の中心地としての都市機能の充実 ・地域を対象とした都市的サービス機能 ・地域特性に応じた観光，交流機能 ・交通機能

### 6-3 都市機能誘導区域の設定

#### 1. 都市機能誘導区域の設定方法

本市における都市機能誘導区域は、交通の現状及び将来の見通しを勘案し、適切な都市機能増進施設の立地を必要な区域に誘導することにより、住宅の立地の適正化が効果的に図られるように定めます。本市における区域は、下記の視点から区域の検討を行います。

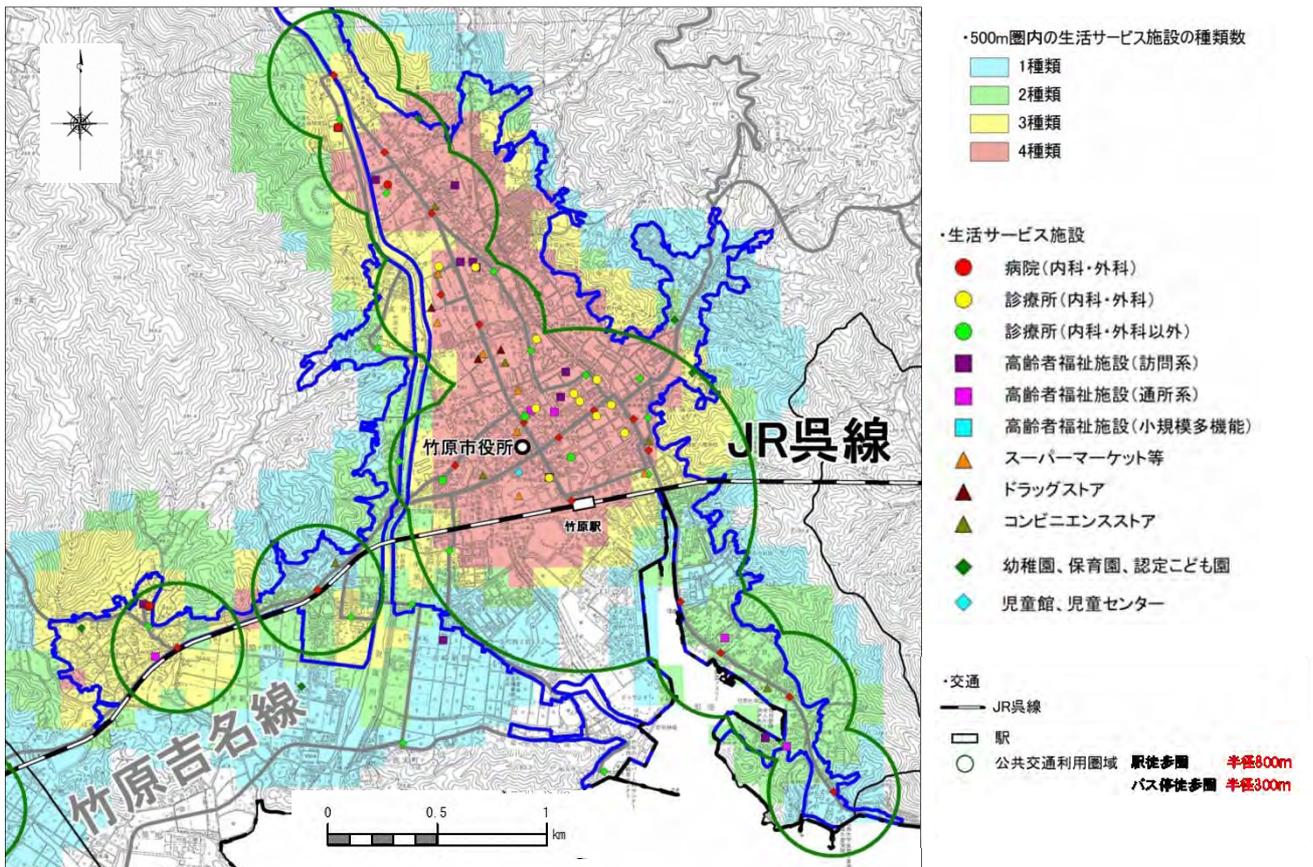


## 2. 都市機能誘導区域の設定についての検討

都市機能誘導の方向性を、生活サービス、公共交通、居住の視点から整理し、都市機能誘導区域の設定について検討しました。

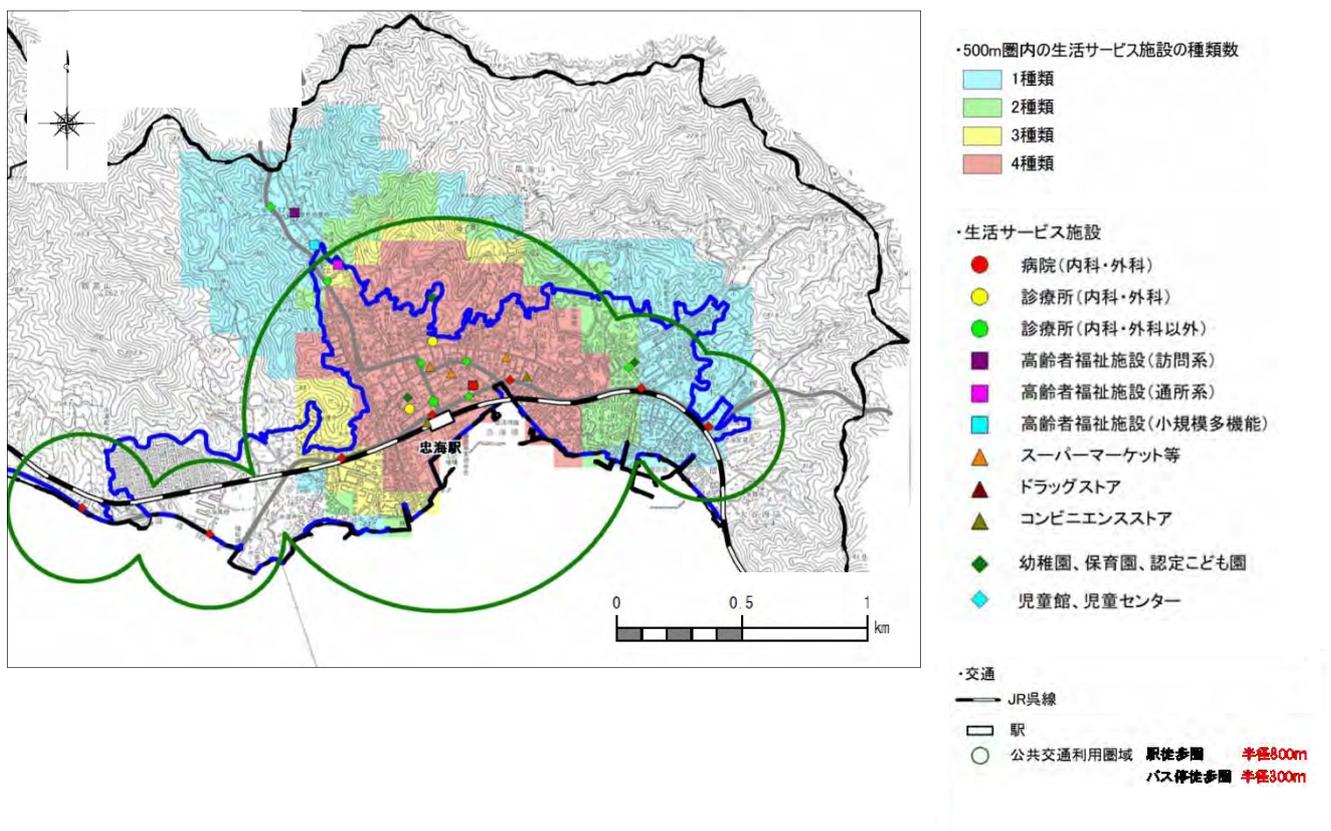
### (1) 竹原地区

機能	都市機能誘導の方向性	都市機能誘導区域の設定
生活サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利便性の高い駅やバス停周辺に行政・商業・業務・文化・医療・福祉等の本市の中核機能と全市民を対象としたサービス機能を配置</li> <li>・歴史文化の町並みを活かし、観光・交流機能を配置</li> </ul>	設定する
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域交通や各拠点を結ぶ域内交通など、鉄道・バスの交通結節点</li> <li>・回遊性が高いまちを支える公共交通の検討</li> <li>・基幹交通・デマンド交通への乗り換え拠点</li> </ul>	
居住	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高密度な人口集積</li> <li>・多様なライフスタイルに対応した居住</li> <li>・利便性の高い生活機能</li> </ul>	



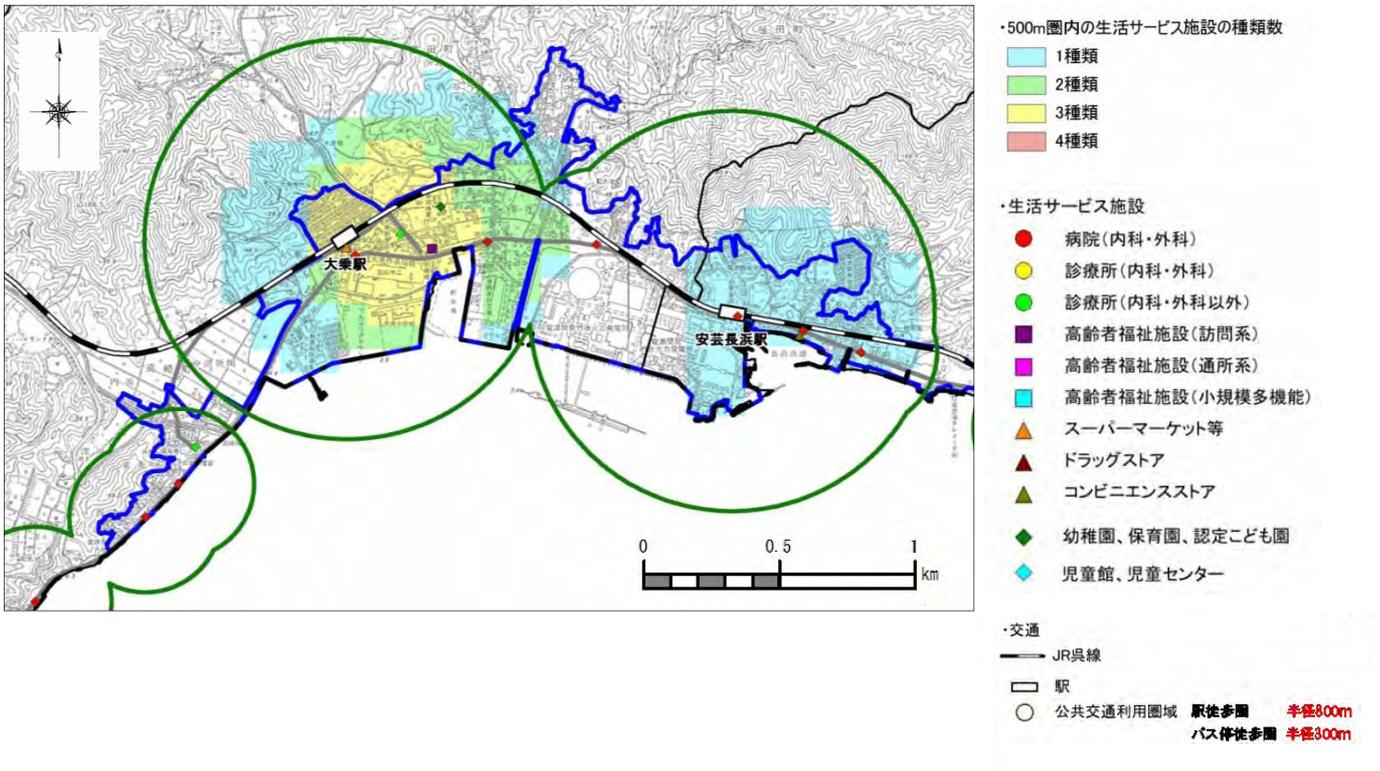
(2) 忠海地区

機能	都市機能誘導の方向性	都市機能誘導区域の設定
生活サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市拠点の補完を受けつつ、利便性の高い駅やバス停周辺にスーパーマーケット等の日常的なサービス施設や地域コミュニティづくり機能を配置</li> <li>広域的交通接点ともなる地域特性を活かし、観光交流機能を配置</li> </ul>	設定する
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>広域・各拠点を結ぶ鉄道・バスの交通結節点</li> <li>都市拠点への高いアクセス性</li> </ul>	
居住	<ul style="list-style-type: none"> <li>現状の人口密度程度の人口集積を維持</li> <li>利便性の高い、生活機能周辺に家族世帯等の居住を誘導</li> </ul>	



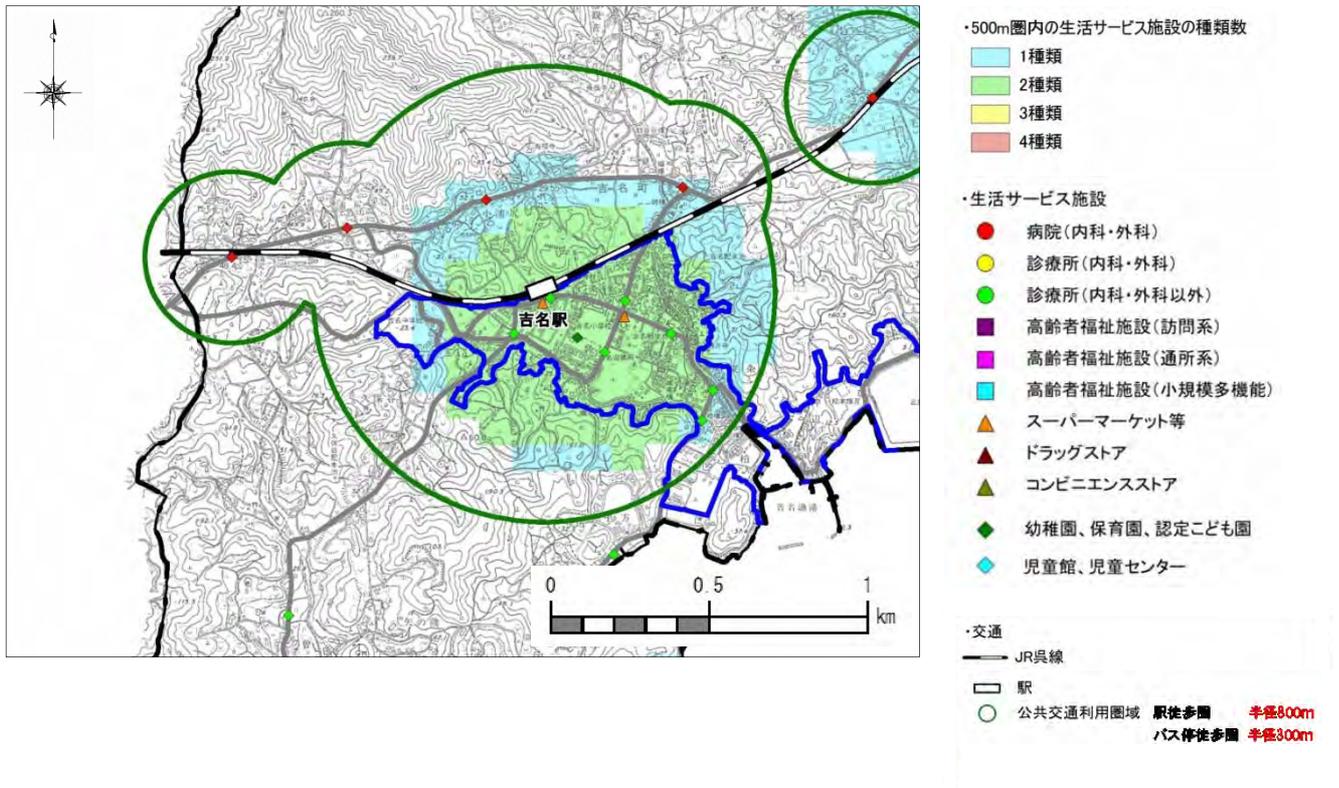
(3) 大乗地区

機能	都市機能誘導の方向性	都市機能誘導区域の設定
生活サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市拠点の補完を受けつつ、利便性の高い駅やバス停周辺に日常生活機能を配置</li> <li>・地域のコミュニティづくりにつながる集会機能</li> </ul>	設定する
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市拠点への高いアクセス性</li> </ul>	
居住	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現状の人口密度程度の人口集積を維持</li> <li>・利便性の高い、生活機能周辺に家族世帯等の居住を誘導</li> </ul>	



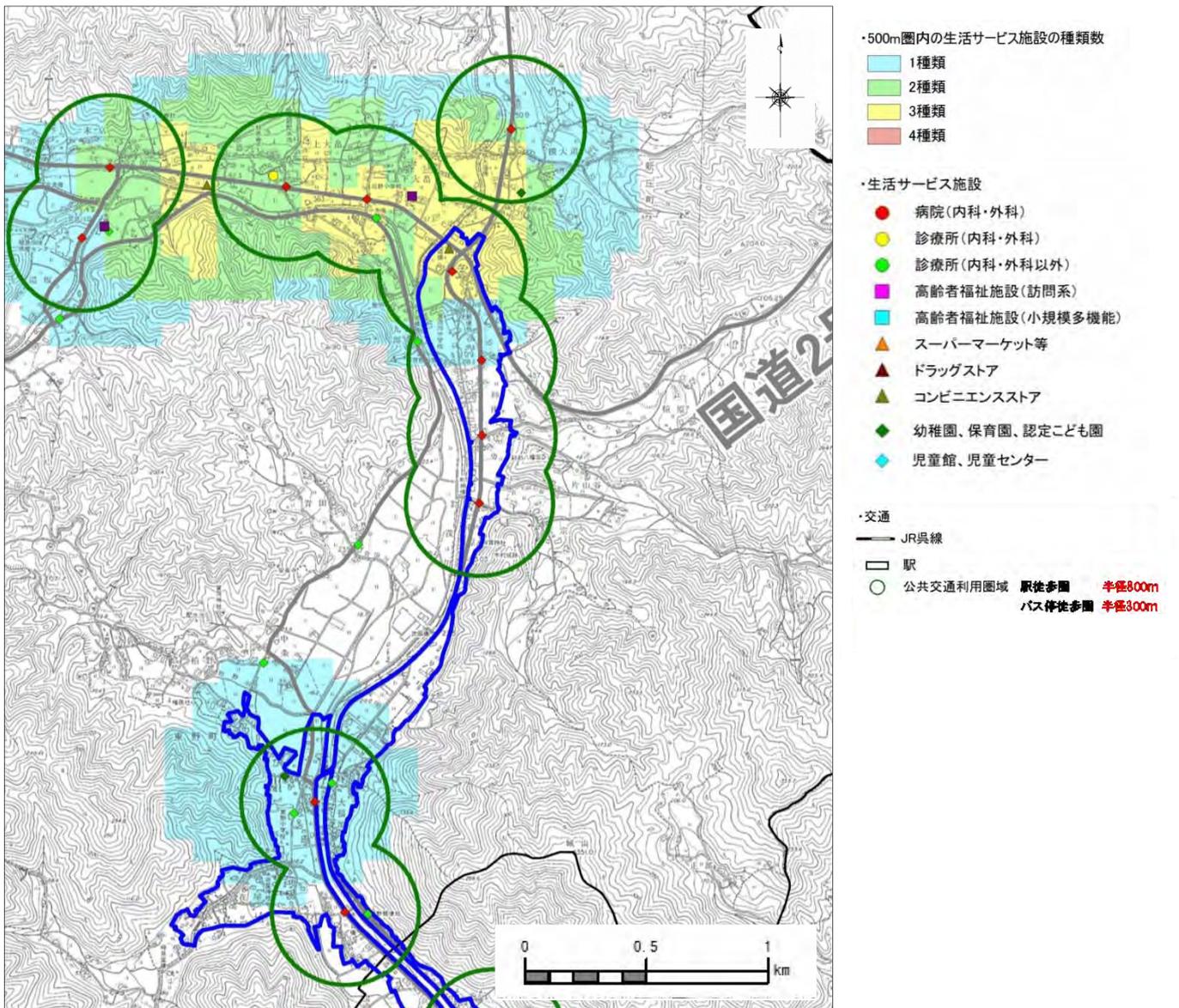
(4) 吉名地区

機能	都市機能誘導の方向性	都市機能誘導区域の設定
生活サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市拠点の補完を受けつつ、利便性の高い駅やバス停周辺へ日常生活機能を配置</li> <li>・地域のコミュニティづくりにつながる集会機能</li> </ul>	設定する
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市拠点への高いアクセス性</li> </ul>	
居住	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現状の人口密度程度の人口集積を維持</li> <li>・利便性の高い、生活機能周辺に家族世帯等の居住を誘導</li> </ul>	



(5) 北部地区

機能	都市機能誘導の方向性	都市機能誘導区域の設定
生活サービス	・地域拠点としての行政・集会機能を維持 ・日常生活機能は、公共交通の充実などにより都市拠点と連携し補完	設定しない
公共交通	・都市拠点への高いアクセス性	
居住	・農業や田園景観と調和の取れたゆとりある居住を進めるものとし、 <b>都市的な居住の誘導は行わない</b>	

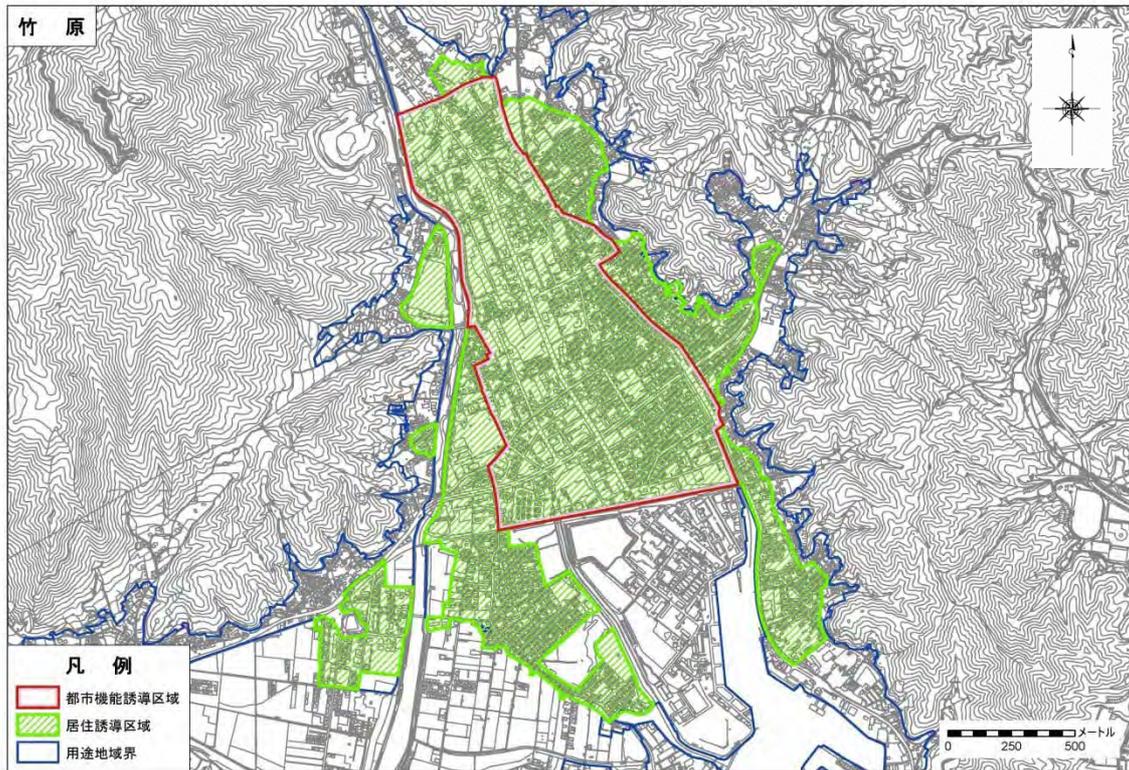


### 3. 都市機能誘導区域の設定

竹原，忠海，大乘，吉名地区の都市機能誘導区域を以下に示します。

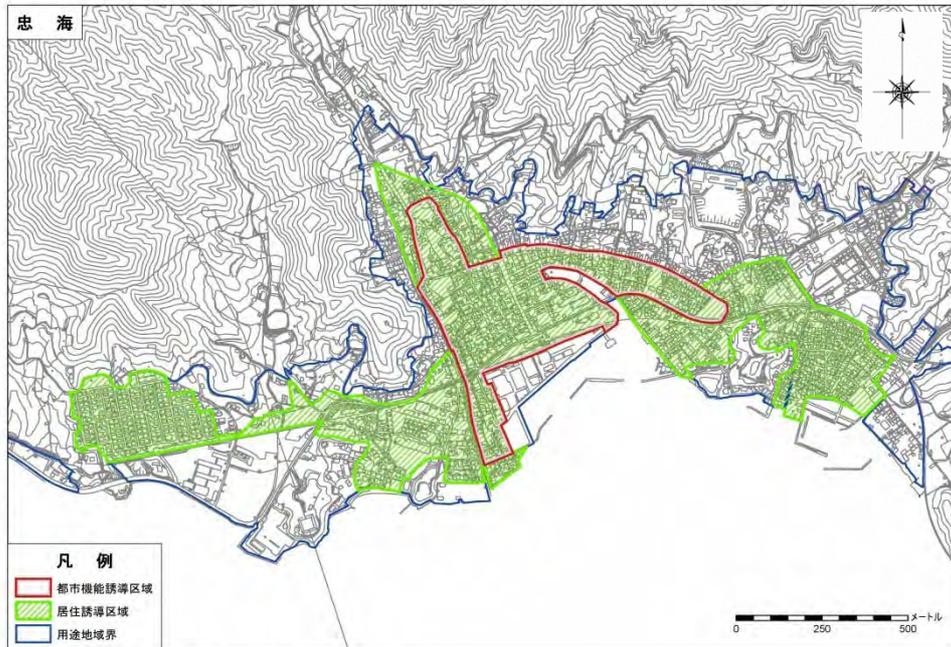
#### (1) 竹原地区

名称	面積 (ha)	平成 22 年区域内 人口 (人)	平成 22 年 区域人口密度 (人/ha)
都市機能誘導区域	111.5	3,387	30.4



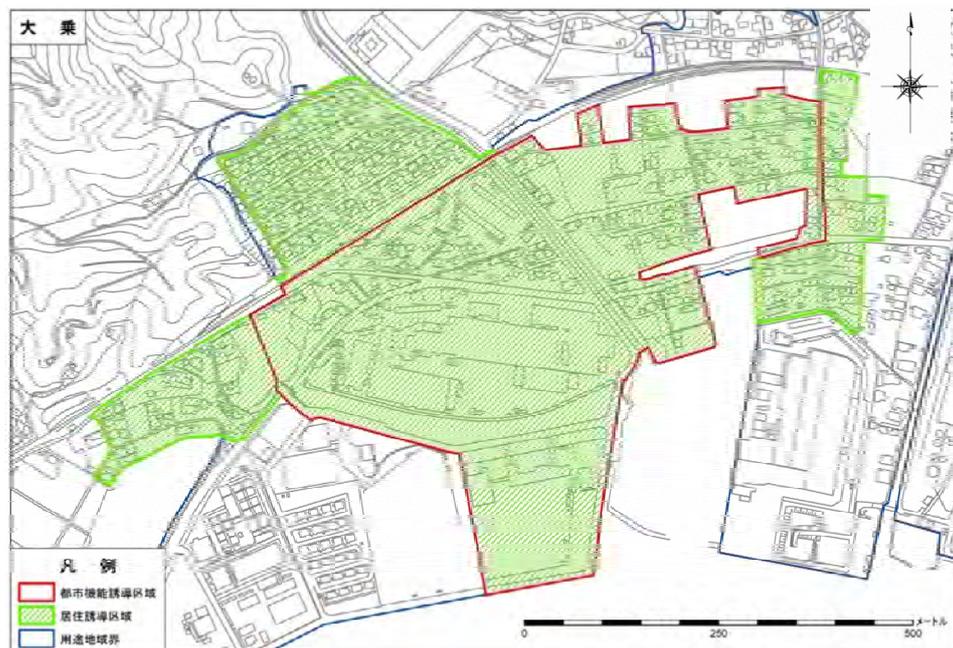
(2) 忠海地区

名称	面積 (ha)	平成 22 年区域内人口 (人)	平成 22 年区域人口密度 (人/ha)
都市機能誘導区域	21.7	878	40.4



(3) 大乗地区

名称	面積 (ha)	平成 22 年区域内人口 (人)	平成 22 年区域人口密度 (人/ha)
都市機能誘導区域	22.5	418	18.6



(4) 吉名地区

名称	面積 (ha)	平成 22 年区域内 人口 (人)	平成 22 年 区域人口密度 (人/ha)
都市機能誘導区域	23.9	912	38.1

