

第2章

市の動向と改定の方針

第2章 市の動向と改定の方針

1 市の動向

(1) 位置・概要

本市は、広島県の瀬戸内沿岸部の中央に位置し、東は三原市、北と西は東広島市、南は海を介して大崎上島町や愛媛県今治市と接しています。

地形は、瀬戸内海に開く形で平地部と山地部が構成され、市域の中央を貫流する賀茂川沿いや沿岸部の平地部などに市街地が形成されています。

また、南側に広がる瀬戸内海には、大久野島をはじめとした島々が分布し、多島美の景観が広がっています。

交通は、内陸部の東西方向に国道2号、南北方向に国道432号、沿岸部に国道185号とJR呉線が通っています。

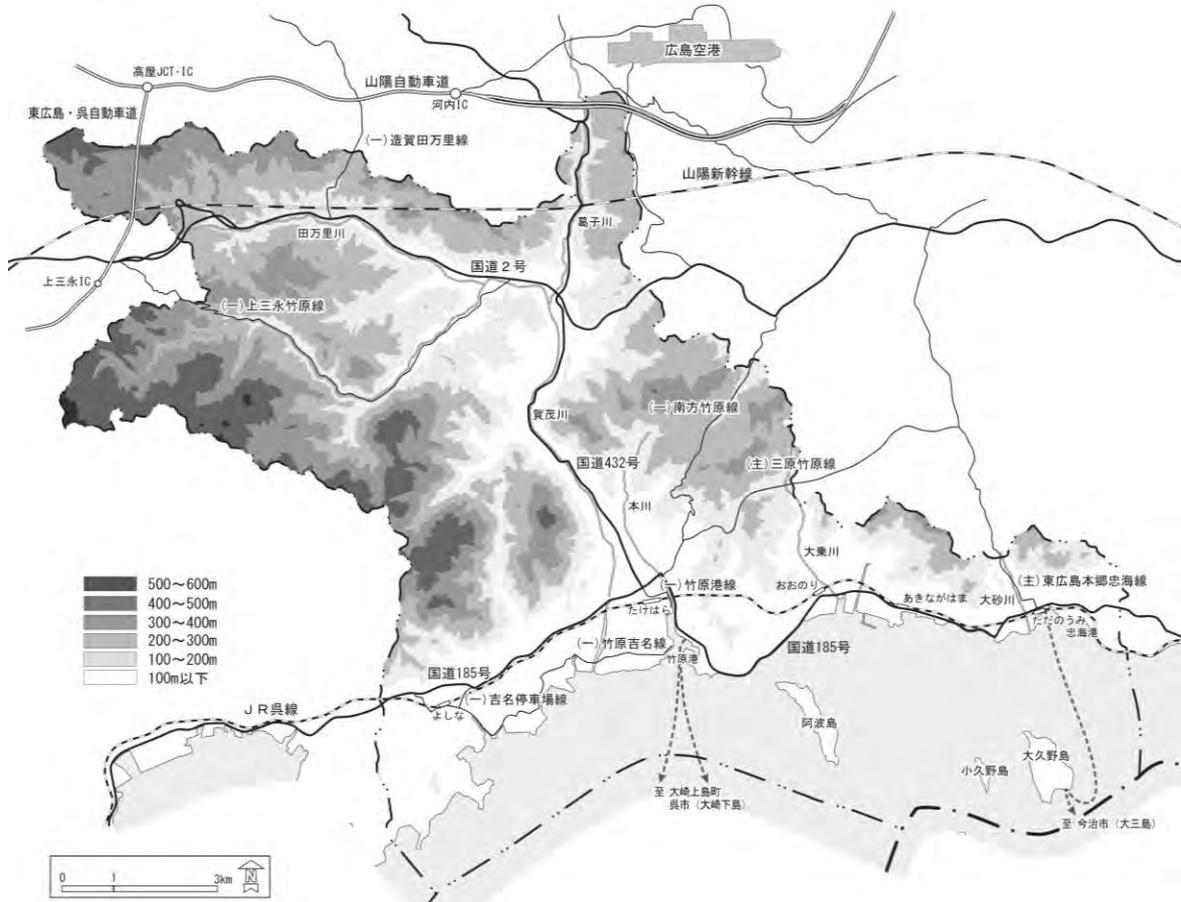
また、地方港湾竹原港、同忠海港があり、島しょ部と航路で結ばれています。

さらに、北側には山陽自動車道河内インターチェンジ及び広島空港、西側には東広島呉自動車道上三永インターチェンジがあり、広域的に連絡しています。

図 本市の位置



図 地形・交通体系

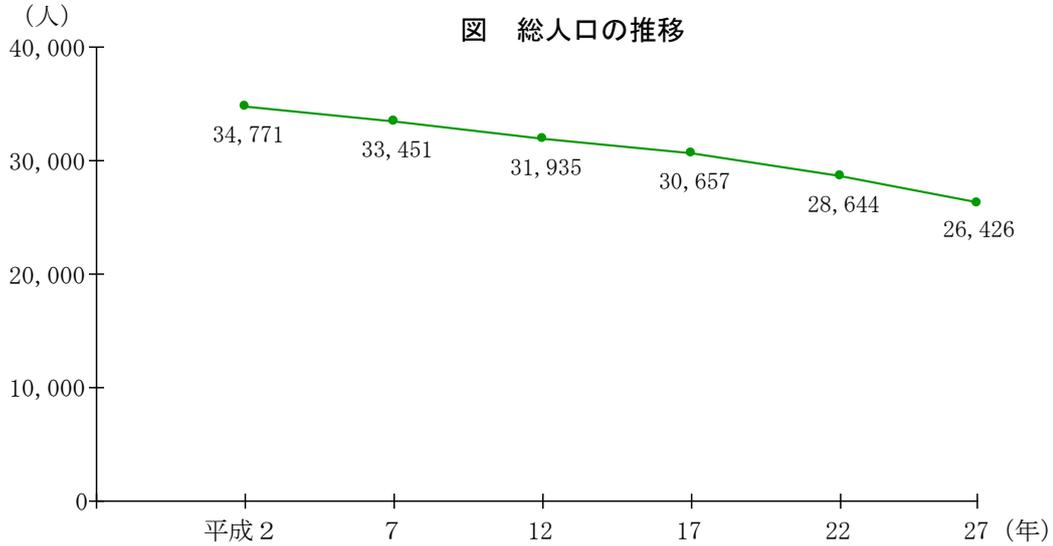


(2) 人口・世帯数の動向

ア 人口の動向

(7) 総人口の推移

人口は減少傾向にあり，平成27年時点で26,426人となっています。
平成17～27年の10年間の減少率は13.8%と大きくなっています。

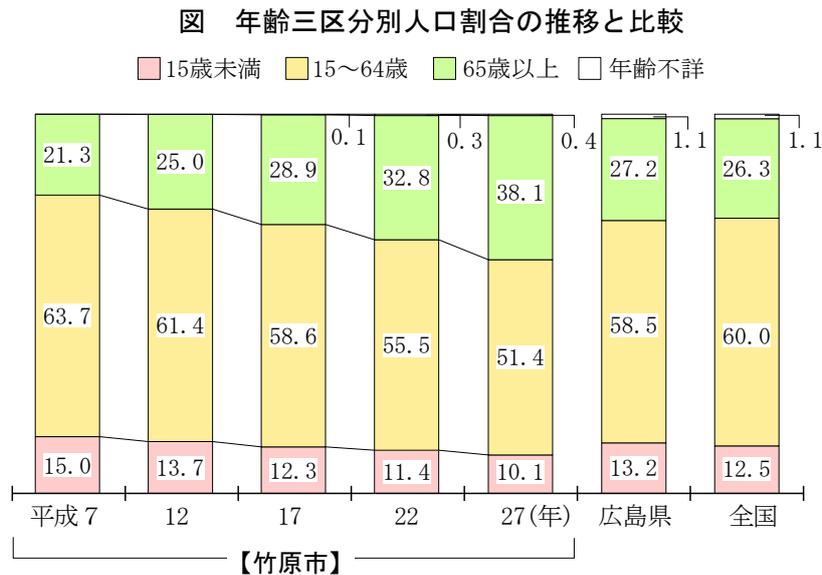


資料：国勢調査

(イ) 年齢三区分別人口の推移

年齢三区分別人口割合は，0～15歳未満の年少人口と15～65歳未満の生産年齢人口割合が低下，65歳以上の老年人口割合が上昇傾向にあります。

平成27年時点の65歳以上の高齢者の割合は38.1%と総人口の約4割を占めており，広島県や全国と比較して高い割合となっています。

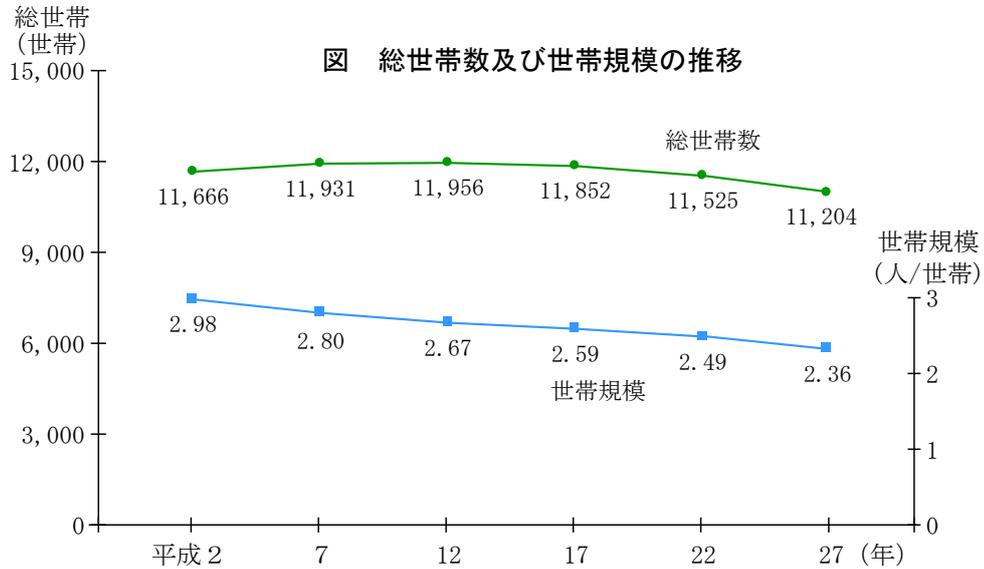


資料：国勢調査（広島県，全国は平成27年国勢調査）

イ 世帯の動向

(7) 総世帯数の推移

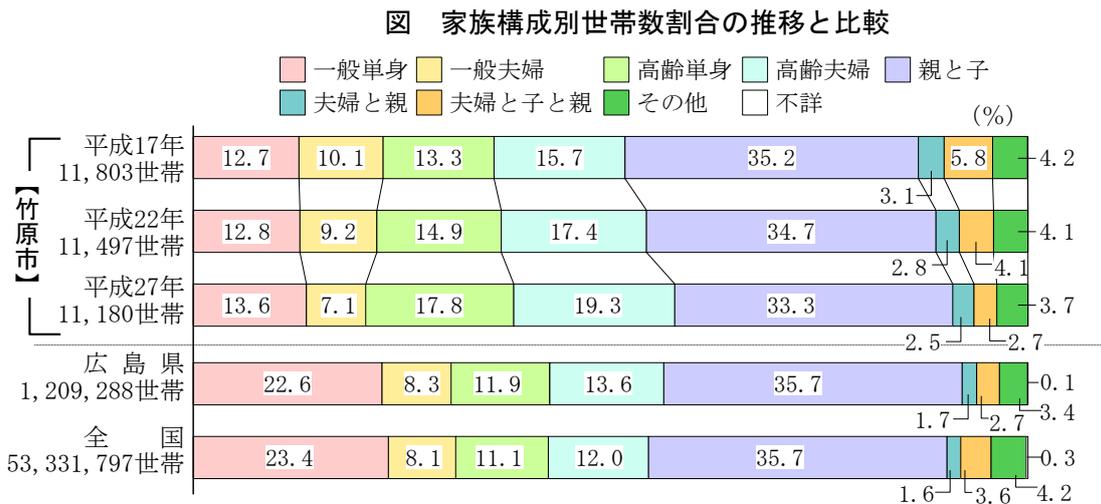
総世帯数は、平成12年以降減少傾向にあり、平成27年時点で11,204世帯となっています。
世帯規模は、縮小傾向が続いており、平成27年時点で2.36人／世帯となっています。



資料：国勢調査
注：世帯規模は、総人口／総世帯数により算出

(イ) 家族構成の推移

家族構成別世帯数割合は、一般単身、高齢単身、高齢夫婦世帯が上昇傾向にあります。
このうち、高齢単身と高齢夫婦を合わせた割合は、平成27年時点で37.1%と世帯数の約4割を占めており、広島県や全国と比較して高齢者のみの世帯の割合が高くなっています。

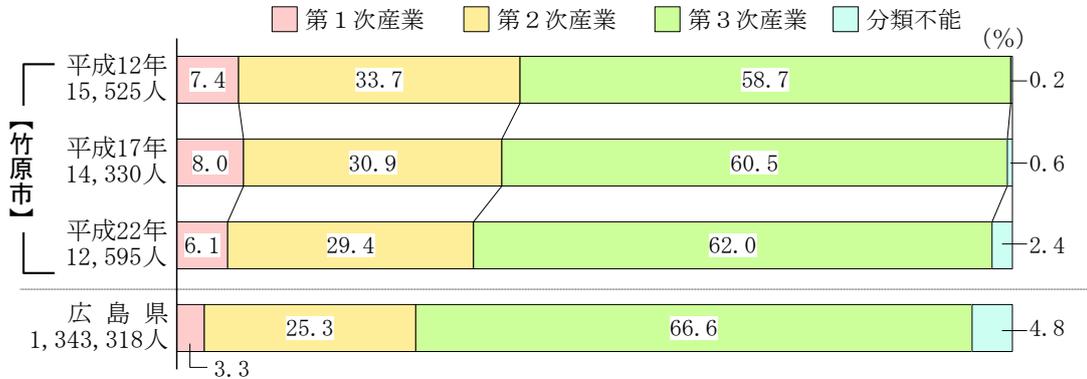


資料：国勢調査（広島県、全国は平成27年国勢調査）
注-1：世帯数は一般世帯
注-2：高齢単身は65歳以上の単身世帯，高齢夫婦はどちらか一方が65歳以上の夫婦世帯とした。

ウ 就業者数の動向

就業者数は減少傾向にあり、平成22年時点で12,595人となっています。
 産業分類別就業者数割合は、第1次及び第2次産業で低下傾向が続いています。
 これを広島県と比較すると、第1次及び第2次産業とも高い割合となっています。

図 産業分類別就業者数割合の推移と比較



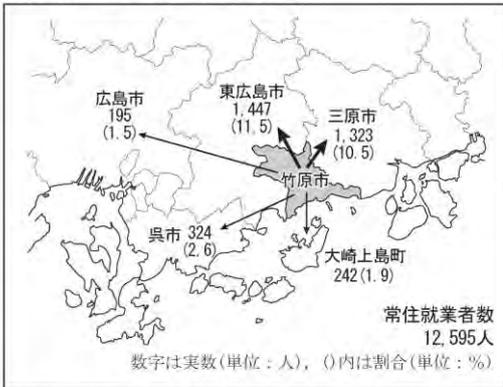
資料：国勢調査（広島県は平成22年国勢調査）
 ※平成28年10月現在、平成27年国勢調査の結果が出ていないため未掲載

エ 通勤・通学の状況

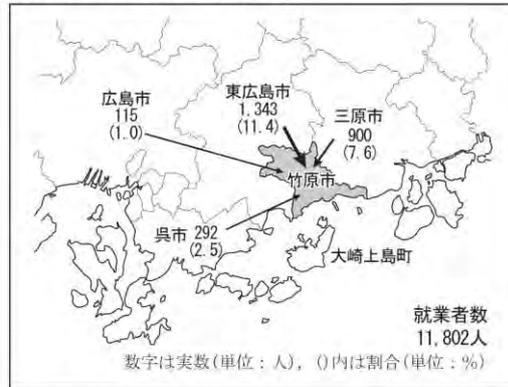
通勤は、市外への通勤者、市内への通勤者ともに東広島市及び三原市の割合が高くなっています。一方、通学は、呉市、東広島市、三原市間の通学者が多くなっています。

図 通勤・通学の状況

通勤（常住地ベース）
 【自市：8,591人（68.2%）】

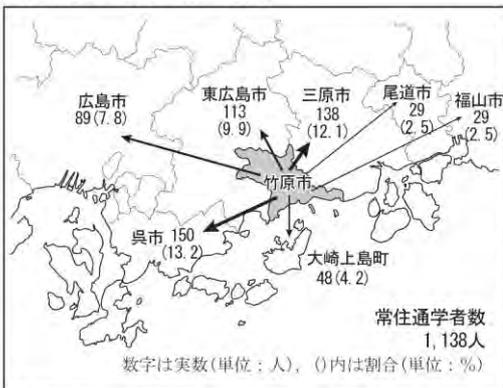


通勤（就業地ベース）
 【自市：8,591人（72.8%）】

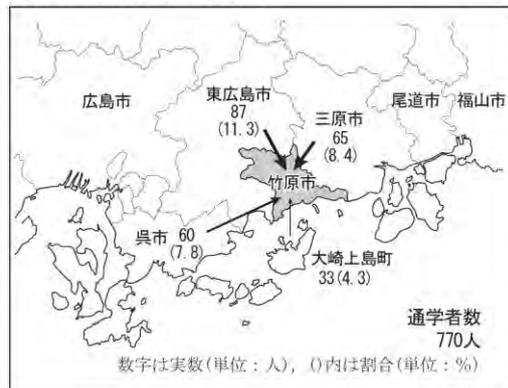


資料：平成22年国勢調査（15歳以上就業者）
 注：割合 1.0%以上を表示

通学（常住地ベース）
 【自市：475人（41.7%）】



通学（通学地ベース）
 【自市：475人（61.7%）】

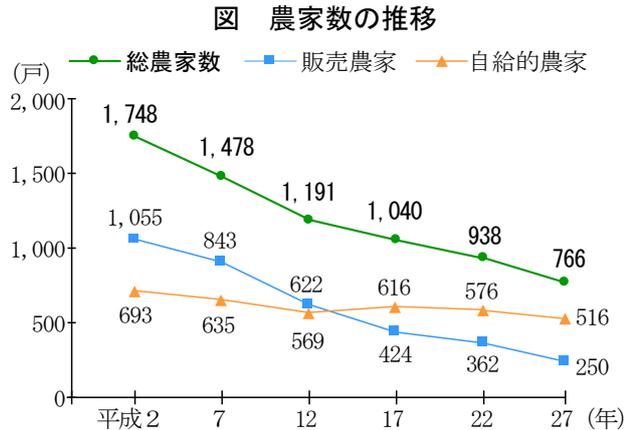


資料：平成22年国勢調査（15歳以上通学者）
 注：割合 1.0%以上を表示

(3) 産業の動向

ア 農業

農家数は、減少傾向が顕著で、平成27年時点の農家数は766戸、このうち販売農家は250戸となっています。

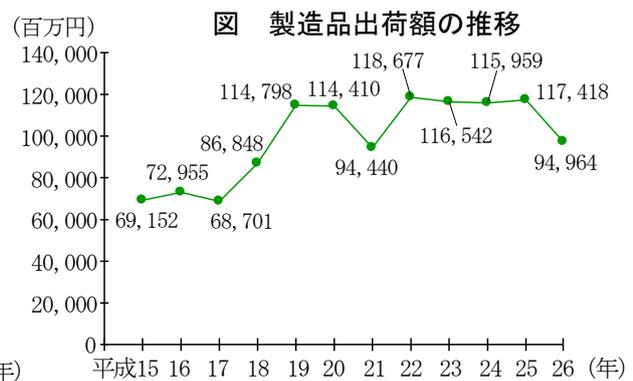
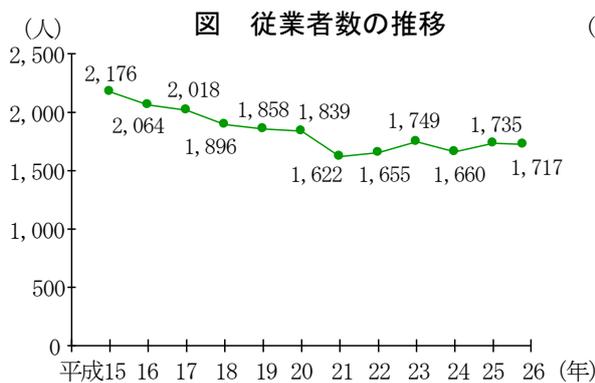
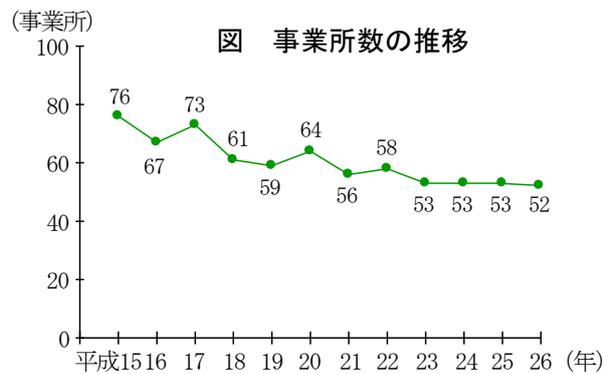


資料：農林業センサス（平成27年は速報値），世界農林業センサス

イ 工業

工業は、事業所数、従業者数とも減少傾向が続いていましたが、近年は横ばいで推移しています。

製造品出荷額は、平成17～19年、平成21～22年は増加していますが、近年は概ね横ばいで推移し、平成26年では減少しています。

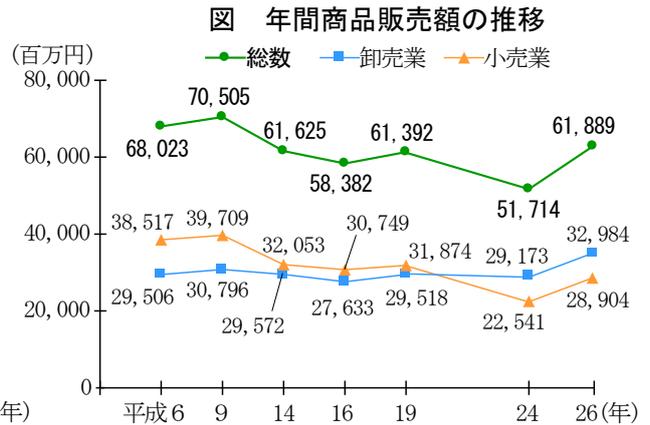
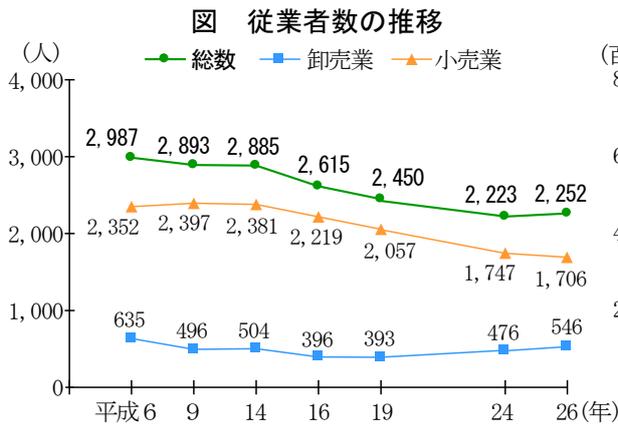
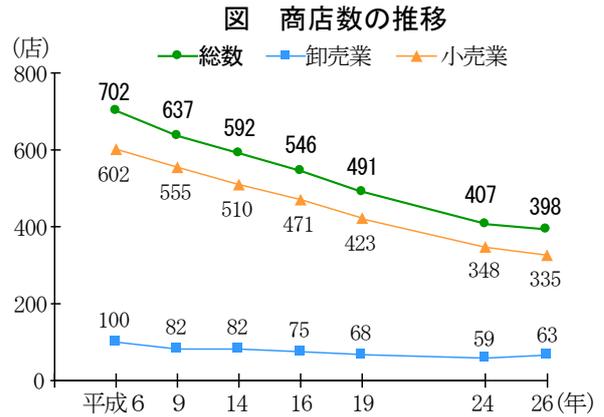


資料：工業統計調査
注：従業者4人以上の事業所

ウ 商業の動向

商業は、商店数と従業員数については、卸売業、小売業とも減少傾向が続いています。

販売額については、卸売業は横ばい傾向、小売業は減少傾向にありましたが、平成26年時点ではともに増加しています。

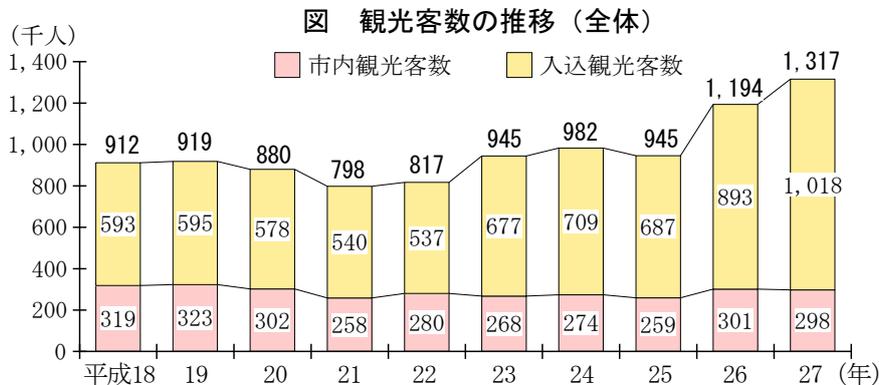


資料：平成19年まで、平成26年は商業統計調査（平成11年・16年は簡易調査）、平成24年は経済センサス

エ 観光客数の動向

観光客数は、平成25年まで約80～90万人で横ばい傾向にありましたが、平成26年以降大きく増加し、近年は100万人を超えています。

入込観光客数の割合は年々増加し、平成23年以降は総観光客数の7割を超えています。

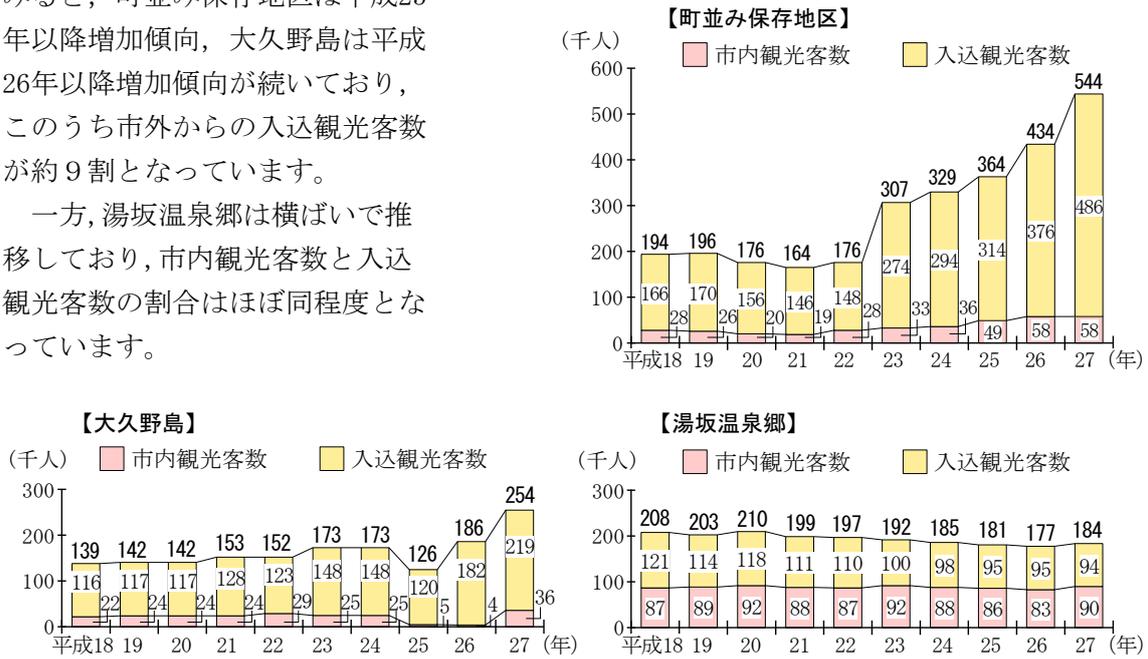


資料：竹原市データ
注：四捨五入の関係により、市内観光客数及び入込観光客数の合計値と総数は、必ずしも一致しない。

主な観光地の観光客数の推移をみると、町並み保存地区は平成23年以降増加傾向、大久野島は平成26年以降増加傾向が続いており、このうち市外からの入込観光客数が約9割となっています。

一方、湯坂温泉郷は横ばいで推移しており、市内観光客数と入込観光客数の割合はほぼ同程度となっています。

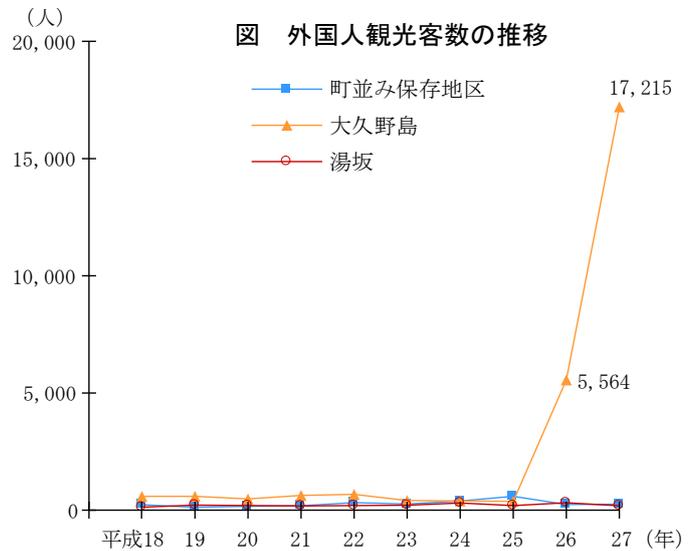
図 主な観光地の観光客数の推移



資料：竹原市データ
注：四捨五入の関係により、市内観光客数及び入込観光客数の合計値と総数は、必ずしも一致しない。

外国人観光客数の推移をみると、平成25年までは年間1,000人程度で推移していましたが、近年急激に増加し、平成26年は約6,000人、平成27年は約18,000人となっています。

このうち、大久野島への観光客が特に増加しており約9割となっています。



資料：竹原市データ
注：人数は、1,000人以上を示した。

表 外国人観光客数の推移 (人)

	平成18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
町並み保存地区	240	131	169	196	328	263	388	600	243	261
大久野島	600	600	480	633	679	421	397	378	5,564	17,215
湯坂温泉郷	130	221	204	180	202	214	313	207	321	193
合計	970	952	853	1,009	1,209	898	1,098	1,185	6,128	17,669

(4) 土地利用の動向

ア 土地利用の状況

賀茂川の下流域にあたる竹原地域にまとまりのある市街地が、沿岸部や内陸部の国道 432号沿道に小規模な市街地が形成されています。

このうち、住宅地は、竹原地域のほか、吉名地域、大乘地域、忠海地域の沿岸部と北部地域の国道 432号沿道に分散して形成されています。

商業地は、竹原地域のほか、忠海地域に小規模に形成されており、工業地は、各地域の臨海部と北部の竹原工業・流通団地に形成されています。

これらの市街地の周辺や内陸部の河川沿いに農地及び集落が、その周辺に山林が広範囲に分布しています。

図 土地利用現況



イ 市街地の人口動向

(7) 人口の推移

平成12～22年の10年間の人口推移は、用途地域内外ともに減少傾向にあり、減少率は用途地域内の方が高くなっています。

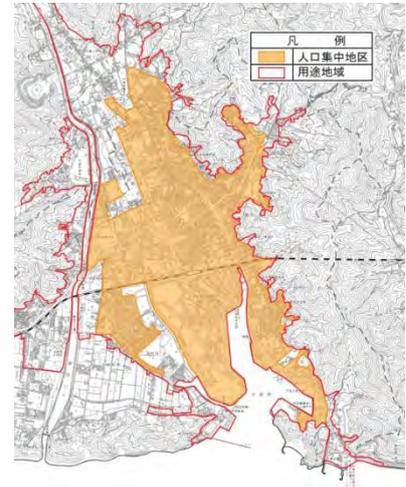
人口集中地区では10年間の減少率が15.5%と高くなっており、中心市街地における人口減少傾向が強くなっています。

表 用途地域内外別人口の推移

区域	推移値		増減率	
	平成12年	平成22年	平成12～22年の増減	
	人口(人)	人口(人)	人口(人)	率(%)
都市計画区域(行政区域)	31,935	28,644	△3,291	△ 10.3
用途地域内	23,624	20,869	△2,755	△ 11.7
うち人口集中地区	8,395	7,093	△1,302	△ 15.5
用途地域外	8,311	7,775	△ 536	△ 6.4

注-1：都市計画区域（行政区域），人口集中地区人口は国勢調査，用途地域内外別人口は，平成25年度都市計画基礎調査による。
 -2：△は減少を示す。

図 人口集中地区

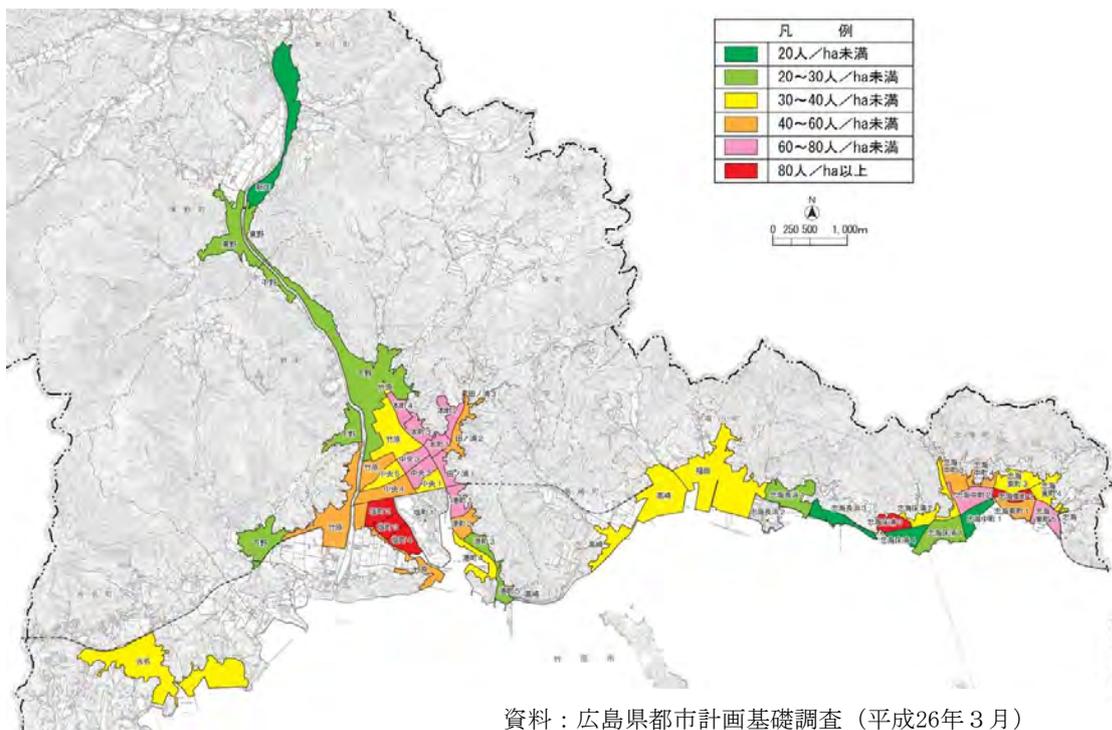


(イ) 用途地域内の人口密度

用途地域内の人口密度は、竹原地域のJR呉線南側，JR竹原駅及び町並み保存地区周辺，忠海地域の一部などで60人/ha以上と比較的高密度な状況にあります。

一方，その他の地域では40人/ha未満と低密度な状況にあります。

図 用途地域内の人口密度



資料：広島県都市計画基礎調査（平成26年3月）

(5) 道路・公共交通等の状況

ア 主要道路

主要道路は、東西方向に国道2号と国道185号、南北方向に国道432号が通っており、本市の骨格を形成しています。

このうち国道432号は、山陽自動車道河内インターチェンジを経て広域的に連絡しており、また、主要地方道三原竹原線、同東広島本郷忠海線が本市と近隣都市を連絡しています。

イ 交通量

交通量は、国道2号（田万里，13,826台／12時間），国道432号（下野町，11,720台／12時間）などで多くなっていますが、平成17年に比べ、ほとんどの観測地点で減少しています。

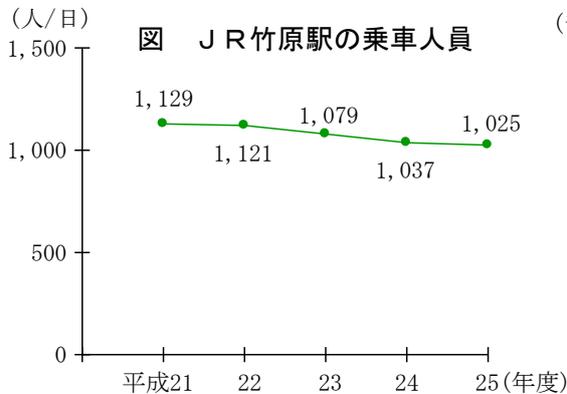
ウ 公共交通等

公共交通は、JR呉線、高速バス、路線バス、乗合タクシー及び航路（旅客船、フェリー）があり、また、高齢者などの外出支援策の一環として、市内を循環する福祉バス、福祉タクシーが運行されています。

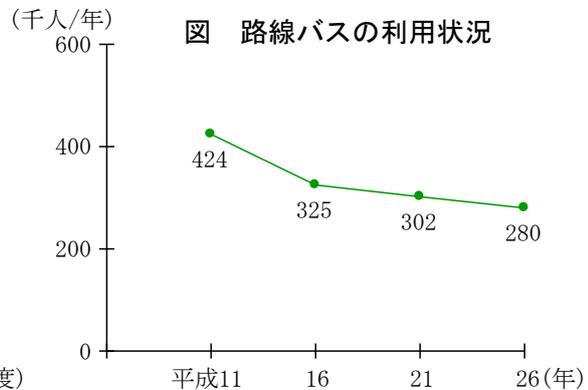
JR呉線、路線バス、乗合タクシー（仁賀地区）については、利用者が減少傾向にあります。乗合タクシー（小梨地区）は、利用者が増加傾向にあります。

航路については、竹原港、忠海港ともに増加傾向にあり、特に忠海港については観光客数の増加により近年急激に増加しています。

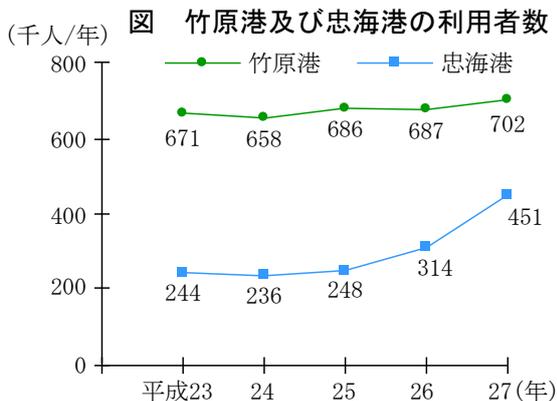
また、高齢者の外出支援のために運行している福祉バス（4路線）、福祉タクシー（2路線）については、利用者がともに減少傾向にあります。



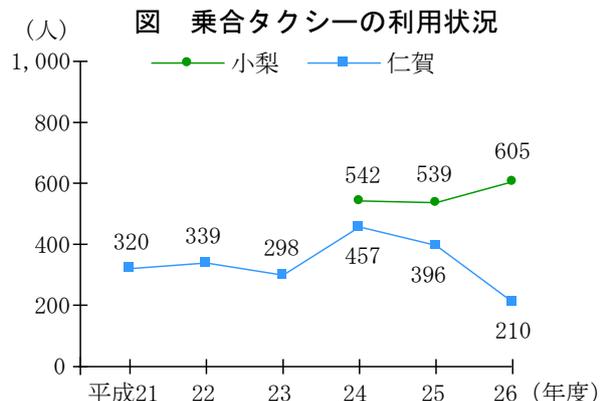
資料：広島県統計年鑑



資料：竹原市データ（高速バスは除く。）

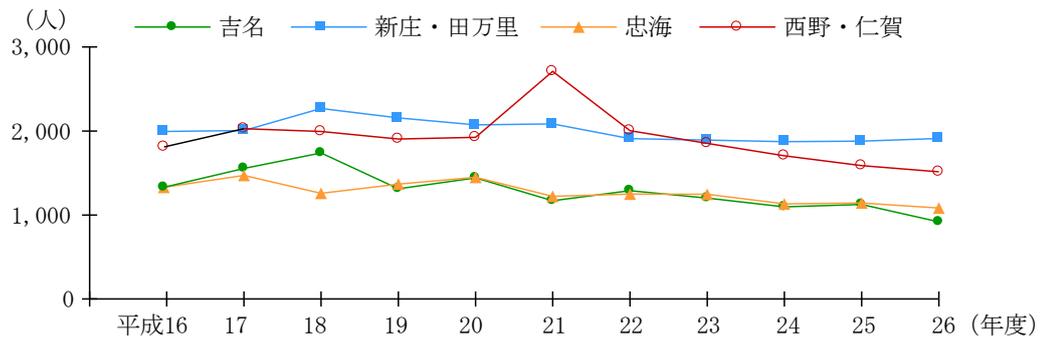


資料：竹原市データ



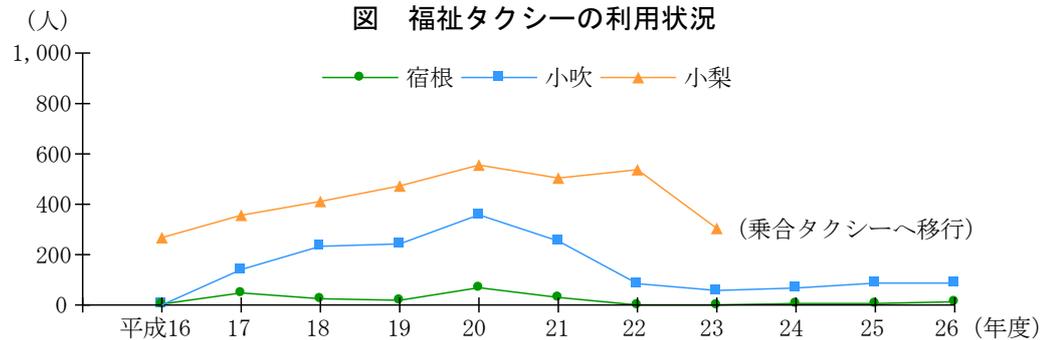
資料：竹原市データ

図 福祉バスの利用状況



資料：竹原市データ

図 福祉タクシーの利用状況



資料：竹原市データ

表 福祉バス、福祉タクシーの利用状況

(人)

		平成16 年度	平成17 年度	平成18 年度	平成19 年度	平成20 年度	平成21 年度	平成22 年度	平成23 年度	平成24 年度	平成25 年度	平成26 年度
福祉バス	吉名	1,344	1,555	1,740	1,313	1,443	1,172	1,290	1,203	1,098	1,126	920
	新庄・田万里	1,978	2,006	2,268	2,157	2,073	2,086	1,909	1,892	1,873	1,880	1,913
	忠海	1,335	1,471	1,258	1,369	1,450	1,222	1,250	1,247	1,133	1,144	1,083
	西野・仁賀	1,808	2,030	1,996	1,906	1,926	2,712	2,005	1,853	1,705	1,585	1,515
	合計	6,465	7,062	7,262	6,745	6,892	7,192	6,454	6,195	5,809	5,735	5,431
福祉タクシー	宿根	1	48	25	19	69	30	0	0	6	6	14
	小吹	0	141	233	243	358	254	85	58	68	87	77
	小梨	264	357	411	473	556	504	532	304	74	93	91
	合計	265	546	669	735	983	788	617	362	74	93	91

図 主要道路・交通量の状況

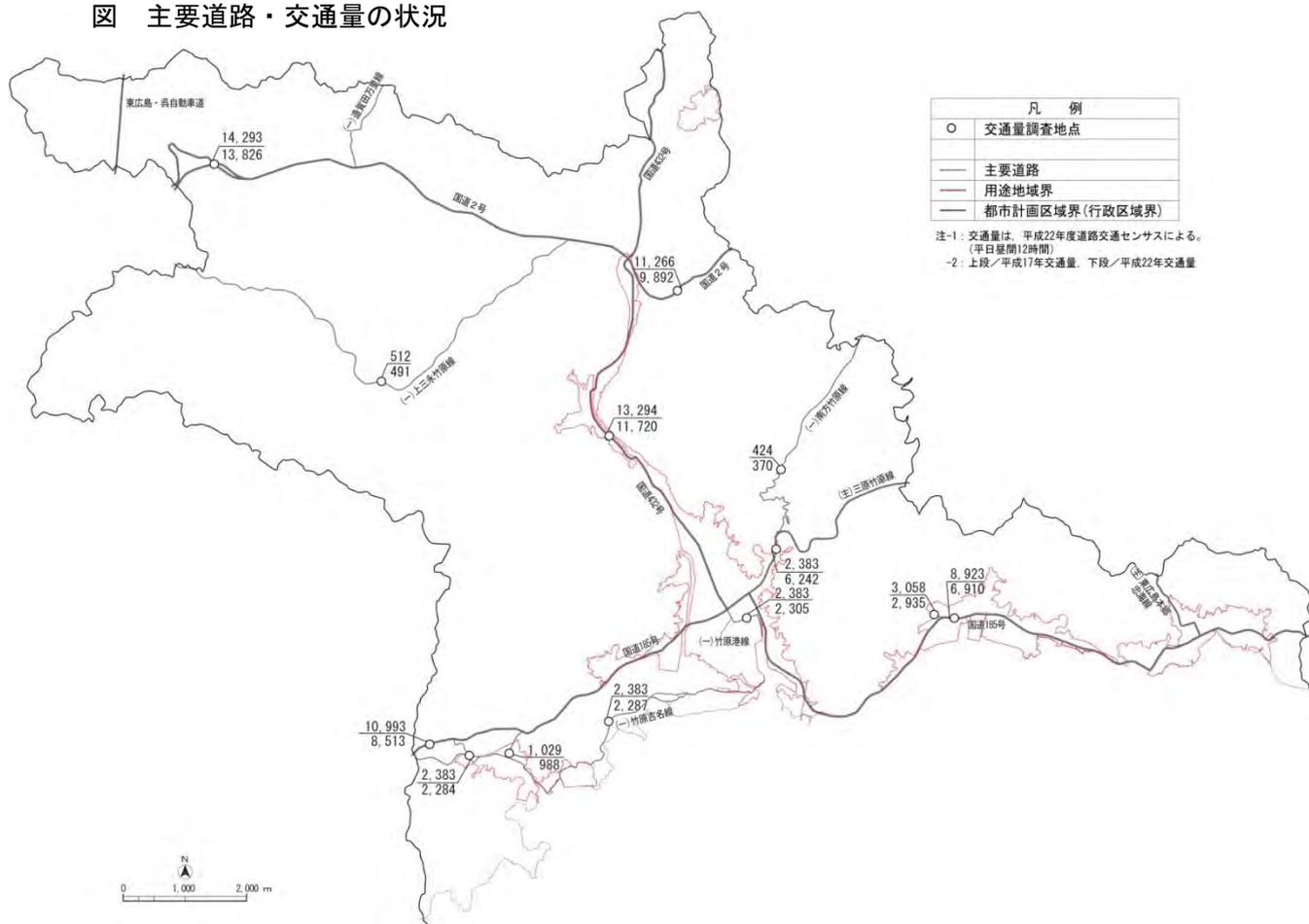
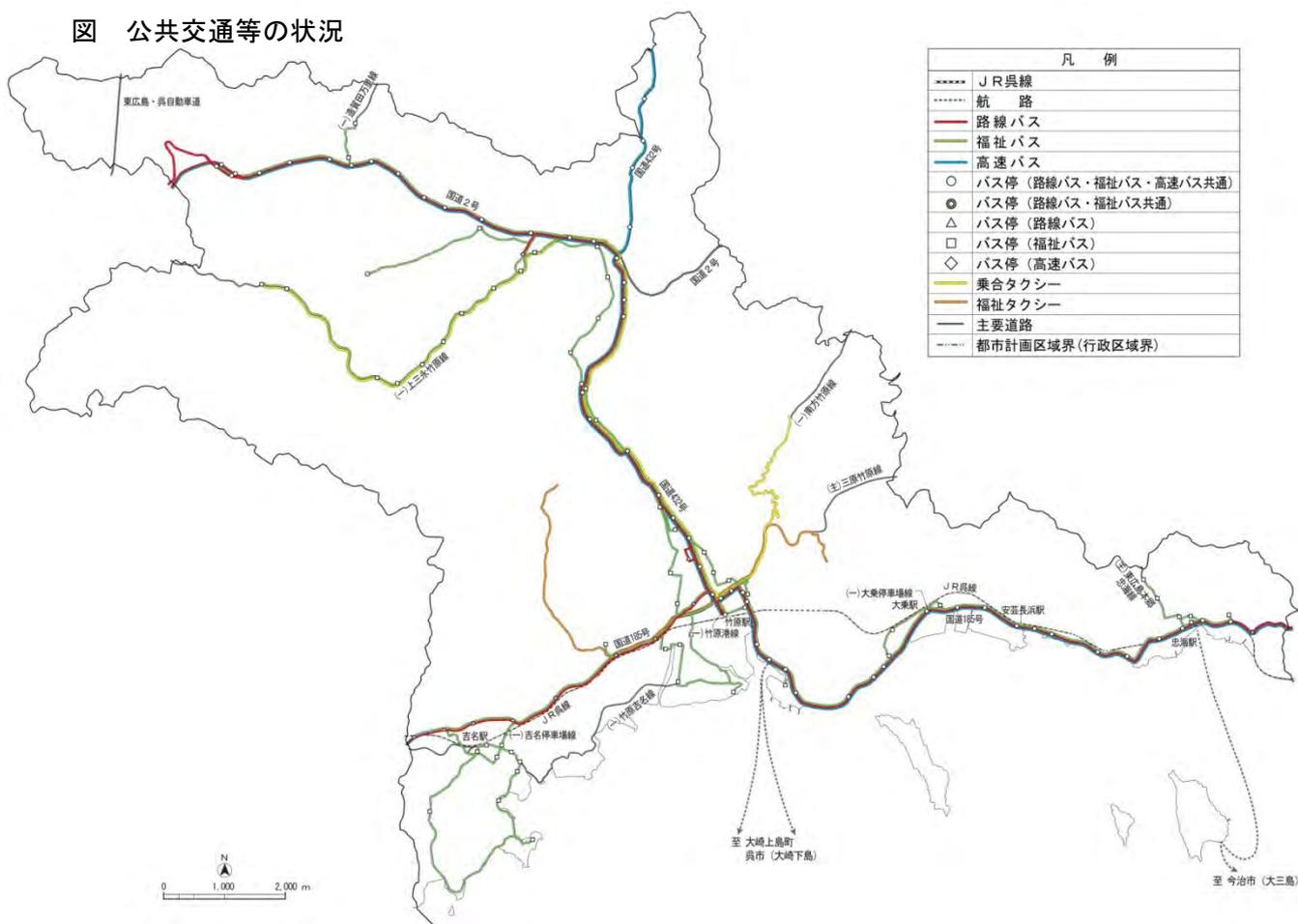


図 公共交通等の状況



2 時代背景の変化と都市計画の課題

(1) 都市計画を取り巻く時代背景の変化

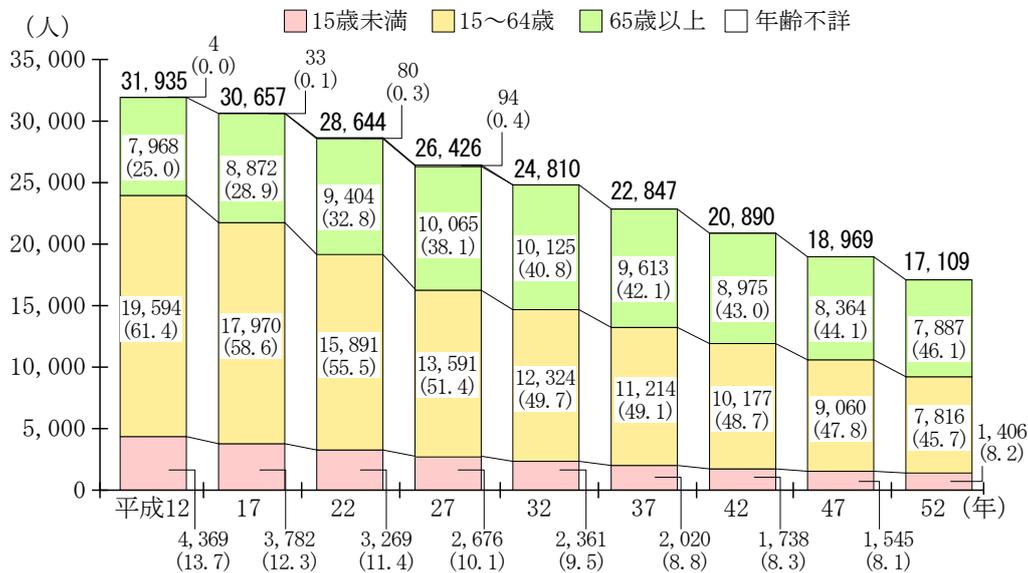
ア 人口減少と少子高齢化の進行

国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、本市の人口は、概ね25年後の平成52年には約17,000人へと減少し、平成27年人口の約6割になると見込まれています。

また、15歳未満の年少人口と15～64歳の生産年齢人口の大幅な減少が見込まれる中で、65歳以上の高齢者の割合は46.1%に達するものと推計されています。

こうした傾向が続くと、都市生活や産業活動における活力の低下、公共施設の維持の困難化、公共サービス水準の低下などの問題が深刻化することが懸念され、人口の回復を図る必要があります。

図 人口の推移と将来見通し



注-1：平成12～27年は国勢調査
 -2：平成32年以降は、国立社会保障・人口問題研究所推計値（平成25年3月）
 -3：（ ）内数値は割合（%）

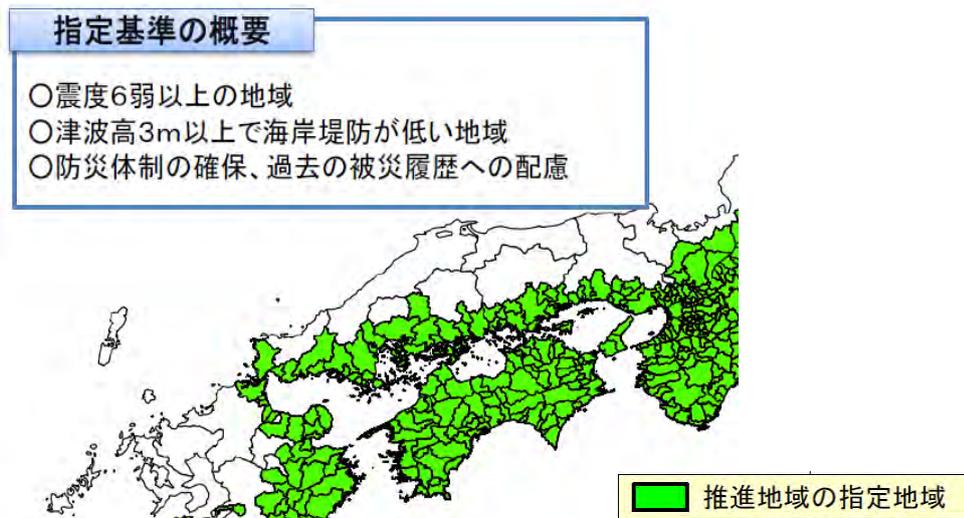
イ 災害リスクの増大

平成24年8月に内閣府が示した南海トラフ巨大地震に関する検討報告において、本市は最大震度が6弱と予想され、南海トラフ地震防災対策推進地域に指定されるなど、大規模災害に対する備えが必要となっています。

また、近年は気候変動による豪雨災害が多発しており、平成26年8月20日に発生した広島豪雨災害を機に、市街地周辺における土砂災害対策が喫緊の課題になるなど、災害リスクの増大への対応が求められています。



図 南海トラフ地震防災対策推進地域の指定



ウ まちづくりに対する市民ニーズへの対応

我が国の社会は、量から質へ、ものの豊かさ中心から文化性を加味した豊かさへと人々の志向が移り、個々の選択の自由に基づき生活スタイルが多様化しています。

平成25年3月に実施した「竹原市まちづくりアンケート調査」においても、重視するまちづくりの要素として回答者の割合の高い項目は、「子どもを産み育てやすいまち」、「防災意識」、「歩行者等への交通安全対策」、「自然災害への安全性」などをはじめ、多岐にわたっており、これらの市民ニーズに対応したまちづくりを進めることが求められています。

図 まちづくりの要素に対する評価と重要度に関する市民意識

回答者数 824人 (%)		<不満率>	<重要度>
都市基盤・交通	生活道路の利便性	42.7	46.2
	バスの利便性	39.2	33.5
	鉄道の利便性	54.2	47.2
防災・安全	自然災害への安全性	41.0	51.1
	防災意識	33.0	55.1
	歩行者等への交通安全対策	54.5	54.6
	犯罪の少ないまち	16.4	35.2
環境・景観	水質保全	30.3	37.9
	自然環境の保全・活用	35.7	45.0
	景観保全・形成	11.2	27.9
福祉・子育て	誰もが暮らしやすいまち	33.7	42.5
	子どもを産み育てやすいまち	51.7	58.1
	子どもの遊び場・居場所づくり	37.9	43.9
文化	文化・スポーツ施設の整備・充実	34.1	37.4
産業	商業機能強化、買い物の利便性向上	36.9	41.0
	観光振興	29.6	45.1

資料：竹原市まちづくりアンケート調査（平成25年度）

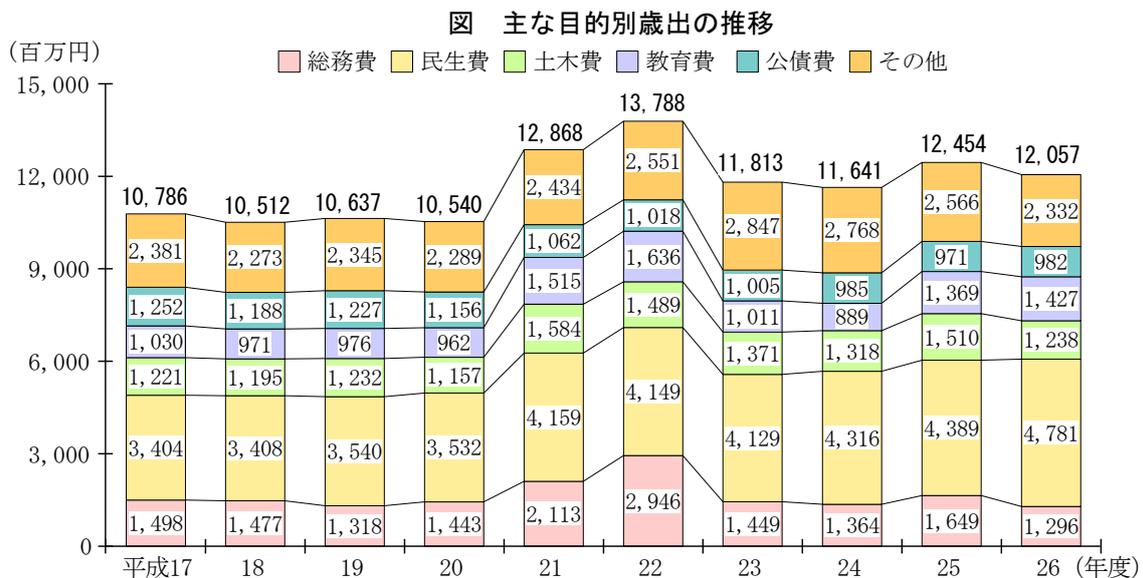
注：地域での暮らし（都市計画に関する項目）について、現在の状況・満足度と今後の取組に対する重要度を質問
 不満率：まちづくりの要素に対する評価について、「満足していない」など否定的な回答をした人の割合
 重要度：今後の取組で「力を入れてほしい」と回答した人の割合

注：調査対象は16歳以上の市民2,000人を無作為抽出
 （配布数 2,000票、回収数 824票、回収率 41.2%）

エ 厳しい財政的制約

歳出のうち、道路・港湾・公園・下水道などの都市基盤の整備や維持管理における割合の高い土木費は、平成17～20年度は11～12億円程度と横ばい傾向でしたが、平成21～25年度で13～16億円程度に増加しました。平成26年度は、12億円程度となっています。

今後は、人口減少と高齢化の進行などに伴う市税収入の減少と社会保障関連経費などの増加が予想される中で、土木費に対する財政的制約が大きくなることを見込まれ、都市基盤の整備における民間活力の活用と運営の効率化など、将来にわたり社会インフラを維持できる都市づくりに取り組む必要があります。

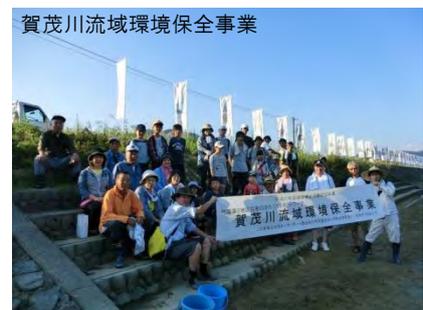


資料：決算カード（竹原市）

注：「その他」は、議会費、衛生費、労働費、農林水産業費、商工費、消防費、災害復旧費の合計

オ 地方分権と協働のまちづくり

地方分権は、「地域の行政は、地域の住民が自分たちで決定し（自己決定）、その責任も自分たちが負う（自己責任）」という行政システムを構築、「全国的な統一性や公平性を重視する「画一と集積」の行政システムから住民や地域の視点に立った「多様と分権」の行政システムに変革」とされています。



こうした流れの中で、行財政基盤の強化や地域特性に応じた都市基盤の整備・維持管理の効率化などを図るとともに、市民等と行政が主体となって協働の取組を一層進める必要があります。

(2) 都市計画の主要な課題

ア 少子高齢化への対応

人口減少と少子高齢化の進行が見込まれる中で、人口構造の若返りを図るため、就業機会の確保、生活の利便性の確保、子育て環境の充実などの定住条件を整備する必要があります。

また、高齢化の進行に対応して、高齢者、障害者が暮らしやすい都市づくりを進める必要があります。

イ 産業の活性化と就業機会の確保

長引く経済の低迷や少子高齢化の進展などによって、産業は停滞傾向にあり、産業基盤の整備、商業環境の整備、観光・交流環境の整備などにより、産業の活性化と就業機会の確保を図る必要があります。

ウ 人口減少を見通した都市構造の再編

人口減少と財政的制約が見込まれる中で、都市施設の整備と維持管理、都市的サービスの効率化などを図るため、都市機能の集約化と市街地のコンパクト化を図る必要があります。

また、市街地や集落などにおける生活の利便性を確保するため、公共交通ネットワークの充実を図るなど、人口減少を見通した都市構造の再編を進める必要があります。

エ 公共交通の充実

利用者は総じて減少傾向にあり、都市機能の集約化に対応した中心地などへの公共交通の確保、近隣都市への通勤・通学等の利便性の確保、来訪者が利用しやすい公共交通の提供などのため、公共交通の充実を図り、利便性の高い都市づくりを進める必要があります。



オ 災害リスクの増大への対応

大規模地震災害、気候変動による豪雨災害の多発など、災害リスクの増大に対応して、自然災害の防止と低減を図るため、適切な土地利用の規制・誘導、防災対策、都市構造の防災化、地域における防災力の向上などに取り組む必要があります。

カ 地域の特性を活かした都市づくり

歴史的な町並みを有する竹原地区伝統的建造物群保存地区をはじめ、貴重な自然資源、豊富な歴史的・文化的資源、緑豊かな田園景観など、多様な地域資源や地域特性を有しており、これらを活かした個性豊かな都市づくりを進める必要があります。

キ 観光・交流資源等を活かした都市づくり

近年、道の駅の整備、ドラマやアニメなどの影響により、町並み保存地区や大久野島などの観光地において観光客の増加が続いており、特に大久野島においては外国人観光客が急増しています。

こうした傾向を定着させ、地域の活性化につなげるためには、観光・交流資源などを活用しながら、誰もが訪れやすい観光地づくりを進める必要があります。



ク 市民ニーズに対応した都市づくり

市民のまちづくりに対するニーズは、子育て環境の充実、防災対策、交通安全対策など多岐にわたっており、これらの多様なニーズに対応したまちづくりを進める必要があります。

ケ 協働のまちづくりの推進

市民等の多様なニーズに対応しつつ、地域特性を活かしたまちづくりを効果的に進めるため、協働のまちづくりの取組をより一層進める必要があります。

3 改定の方針

(1) 改定の視点

ア 上位計画などと整合した計画づくり

「竹原市総合計画」，「竹原都市計画区域の整備，開発及び保全の方針」に即するとともに，各種計画，国や県の計画と整合した計画を策定します。

イ 「竹原らしさ」を感じさせる計画づくり

竹原市総合計画の目指す都市の構造に掲げる，「竹原らしさを形づくる地域の特性を活かしたまちづくり」は，これからのまちづくりを進める上で欠かせない視点であり，自然資源，歴史的・文化的資源などの地域資源を活かした魅力ある都市づくりと賑わいの創出に向けた計画を策定します。



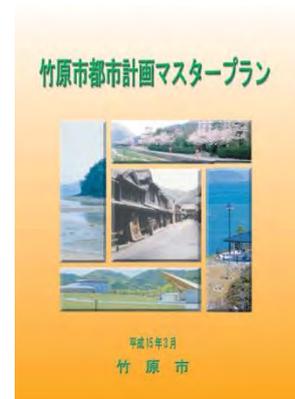
ウ 時代背景の変化に対応した計画づくり

本格的な人口減少・少子高齢社会の中で，持続可能な都市づくりを進めるため，次のような視点から，国の動きや社会情勢の変化に適切に対応した計画を策定します。

- 人口減少・少子高齢化への対応
- 都市機能の集約化とコンパクトな市街地の形成
- 市民生活を支える持続可能な公共交通ネットワークの充実
- 災害の防止とリスクの低減への対応 など

エ 前回計画を検証・継承する計画づくり

計画策定を都市づくりに着実につなげるためには，計画の適切な管理，市民等や行政における情報の共有，継続的な都市づくりの取組などが必要であり，計画の見直しにあたっては，前回計画を評価・検証するとともに，必要な取組を継承する計画を策定します。



第2次都市計画マスタープラン

オ 市民等との協働による計画づくり

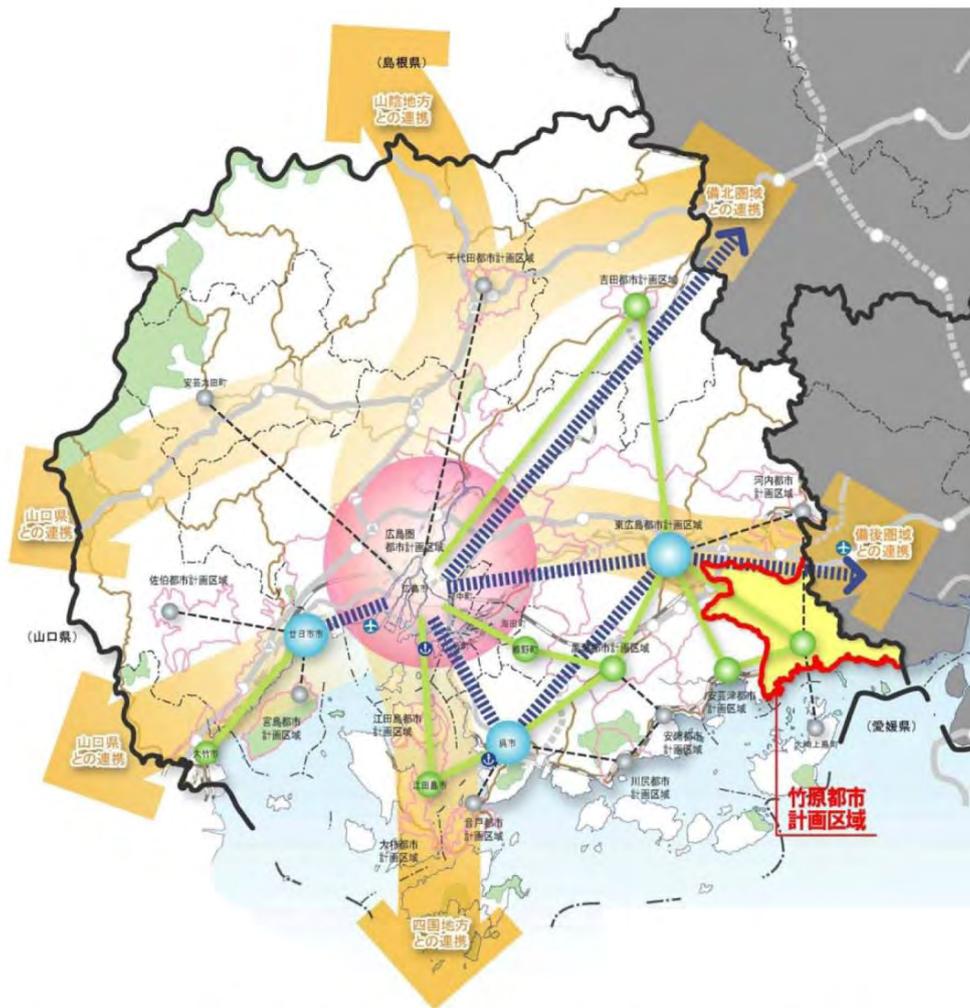
市民等のまちづくりに対するニーズを適切に反映するとともに，まちづくりアンケート調査の実施や市民ワークショップの開催，広報などによる情報共有を行い，市民等との協働による将来都市像の実現に向けた計画を策定します。

■竹原都市計画区域の広域的位置づけと将来都市構造図（上位計画）

【広域的位置づけ】『竹原市の都市活動の拠点的作用を担う都市拠点』

- 高度医療や高度人材育成、産業支援機能等の高次都市機能については、東広島市中心部及び広島中枢拠点による補完を受けつつ、通常の保健医療機能をはじめ、衣料品や家電製品等の買回り品の商業など、広域的都市機能の強化を図る。
- 地方港湾竹原港があり、大崎上島町からの玄関口としての役割を担う。
- 広島空港や山陽自動車道への近接性を活かしたさらなる物流・工業機能の充実による産業拠点としての機能の強化を図る。

【将来都市構造図】



	整備済み	整備予定
高規格幹線道路等	———	-----
国道	———	
鉄道	—+—	
空港	⊕	
重要港湾	⊕	

拠点	
中枢拠点 中核拠点	●
広域拠点	●
都市拠点	●
地域拠点	●

中四国地域連携軸	⇄
広域連携軸	
都市間連携軸	———
地域間連携軸	-----
都市ゾーン (都市計画区域)	■
自然環境保全ゾーン (国立公園等)	■
陸域	■
海域	■

竹原都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（平成23年5月 広島県）

(2) 前回計画の検証

第2次竹原市都市計画マスタープランについて次の手順により検証を行いました。

作業のステップ	作業の内容
1) 施策，事業などの進捗状況の整理	○前回計画に位置づけられた施策，事業などの進捗状況及び関連する市の取組状況を整理し，評価・検証しました。
2) まちづくりに係る国や県，民間等の動きの整理	○前回計画の策定後に制定された法律，まちづくりに係る国や県，民間等の新たな動き，時代背景の変化などについて整理しました。
3) 市民ワークショップにおける提案の整理	○市民ワークショップにおいて提案されたまちづくりの基本的方向と主要な取組について整理しました。
4) 改定の方向性の考察	○1)～3)を踏まえ，次の視点から改定の方向について考察しました。 <ul style="list-style-type: none"> ・取組の必要な施策，事業などの見直し（重点化，方向転換など） ・国や県，民間等の動きを踏まえた見直し ・時代背景の変化を踏まえた見直し ・市民ワークショップの成果を反映した見直し ・部門別構想と地域別構想の整合

ア 施策，事業に係る実施見通しを踏まえた計画づくり

前回計画に位置づけられた主な施策，事業については，都市計画道路竹原駅新庄線（国道432号）や同忠海中央線（主要地方道東広島本郷忠海線）などの幹線道路の整備，公共下水道の整備，新開土地地区画整理事業などに重点的に取り組んだ結果，一定の進捗が得られたものの，都市計画道路や公共下水道の整備率は依然として低い状況にあり，引き続き事業に取り組む必要があります。

今後の取組については，人口減少や財政的制約の拡大が見込まれる中で，持続可能な都市づくりの視点から地域に最適な手法を見いだしつつ，施策，事業の実施見通しを踏まえた計画の改定を行う必要があります。

イ まちづくりに係る国や県，民間等の動きを踏まえた計画づくり

近年，国や県においては，少子高齢化，地球温暖化，災害リスクの高まりなどの社会環境の変化を背景とし，持続可能な都市づくりの視点から，都市構造の集約化，地域公共交通の再生，防災対策など多岐にわたる新たな施策が打ち出されています。

本市においても，こうした動きを踏まえて，持続可能な都市づくりに向けた計画の改定を行う必要があります。

ウ 市民ワークショップの成果を反映した計画づくり

市民ワークショップにおいては，地域の自然資源，歴史・文化資源，産業・社会資源を活用した都市の魅力づくりの取組，地域の課題に対応した取組など，地域の特性を活かした個性豊かなまちづくり構想が提案されました。

これらのまちづくり構想をもとに，各地域における協働のまちづくりを着実に進めるため，市民ワークショップの成果を反映した計画の改定を行う必要があります。

(3) 改定の方針

改定の視点と前回計画の検証を踏まえ、次のような方針で改定を行います。

ア 持続可能な都市構造の構築

これまでの市街地の拡散傾向を抑制し、集約型都市構造に誘導するため、持続可能な都市づくりに向けた土地利用の規制・誘導、都市機能の集積化、都市基盤の計画的な整備と維持管理などを進めます。

イ 市民生活を支える公共交通ネットワークの充実

集約型都市構造への誘導に合わせて、市民の日常生活の利便性や来訪者の交通利便性を確保するため、公共交通の充実を図ります。

ウ 地域資源を活かした都市の魅力づくりと賑わいの創出

豊富な歴史的・文化的資源、特徴のある町並み景観、緑豊かな田園景観、海と山に育まれた自然資源など、地域資源を活かした都市の魅力づくりと賑わいの創出を進めます。

エ 自然災害の多発に対応した防災都市づくり

自然災害の多発などの災害リスクの増大に対応するため、市街地の不燃化、防災空間の確保、災害時の緊急輸送機能の確保を図るなど、災害に強い防災都市づくりを進めます。

オ すべての世代が暮らしやすい都市環境の整備

本市の主要課題である人口減少・少子高齢化に対応するため、若者、子育て世帯、高齢者などのすべての世代が暮らしやすい都市環境の整備に重点的に取り組みます。

■都市構造再編のイメージ（国土交通省資料）

