

第1章 立地適正化計画の概要

1.1 策定の背景と目的

本市においては、平成25年3月に「竹田市都市計画マスタープラン」を策定し、その中で、将来都市構造に向けた重点プロジェクトとして『竹田版コンパクトシティの実現』を掲げ、施策を推進してまいりました。

この間も、本市における少子高齢化や人口減少は急速なペースで進行しており、地域社会の担い手不足や地域経済の縮小、ひいては都市の活力低下という状況が進展しています。

平成26年、都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画制度が新設され、「コンパクト+ネットワーク」型の都市づくりの推進が全国的な潮流となっています。本市が今後も奥豊後地域の拠点として、都市機能を維持していくには、歩いて暮らせる範囲内に住居と商業・医療などの生活サービスを集約し、良好な都市環境を創出することが必要です。あわせて、広大な面積を有する本市にとって、市内全域の人々が中心市街地の都市サービスを楽しむことができるよう、中心市街地と市内各地を結ぶ公共交通ネットワークの維持・充実を同時に進める必要があります。

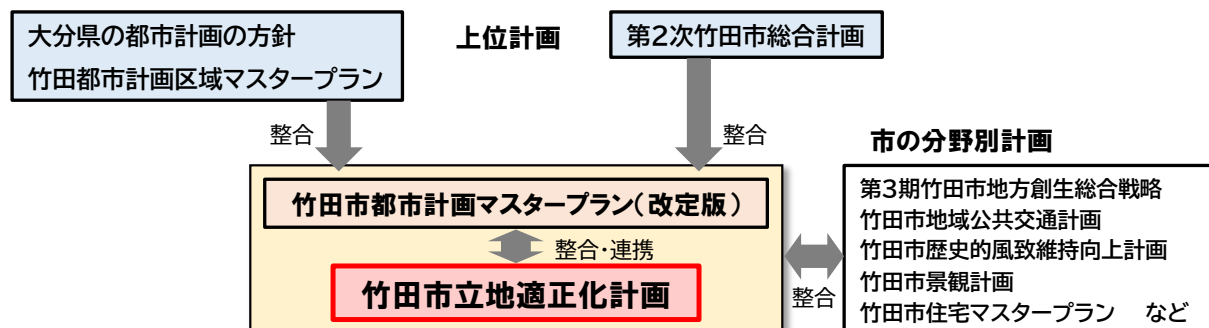
加えて、旧城下町の風情が色濃く残るまちなみなど、竹田市独自の歴史・文化資源を維持・活用しながら、観光客などの来訪者と、生活者の双方にとって満足できる都市環境の維持・創出が必要です。

そこで、本市における都市サービスを効率的かつ持続的に確保され、かつ地域コミュニティが継続可能となるように、居住機能や都市機能を中心市街地へ誘導し、コンパクトなまちづくりを推進するため、竹田市立地適正化計画を策定します。

1.2 計画の位置づけ

本計画は、「竹田市都市計画マスタープラン」の一部として位置付けられ、大分県が定める「竹田都市計画区域マスタープラン」や、竹田市の上位計画「第2次竹田市総合計画」と整合性を保ちつつ、本市における公共交通、住宅、歴史まちづくり等、分野別の各種計画と一貫性を持たせながら策定します。

■ 竹田市立地適正化計画の位置づけ ■

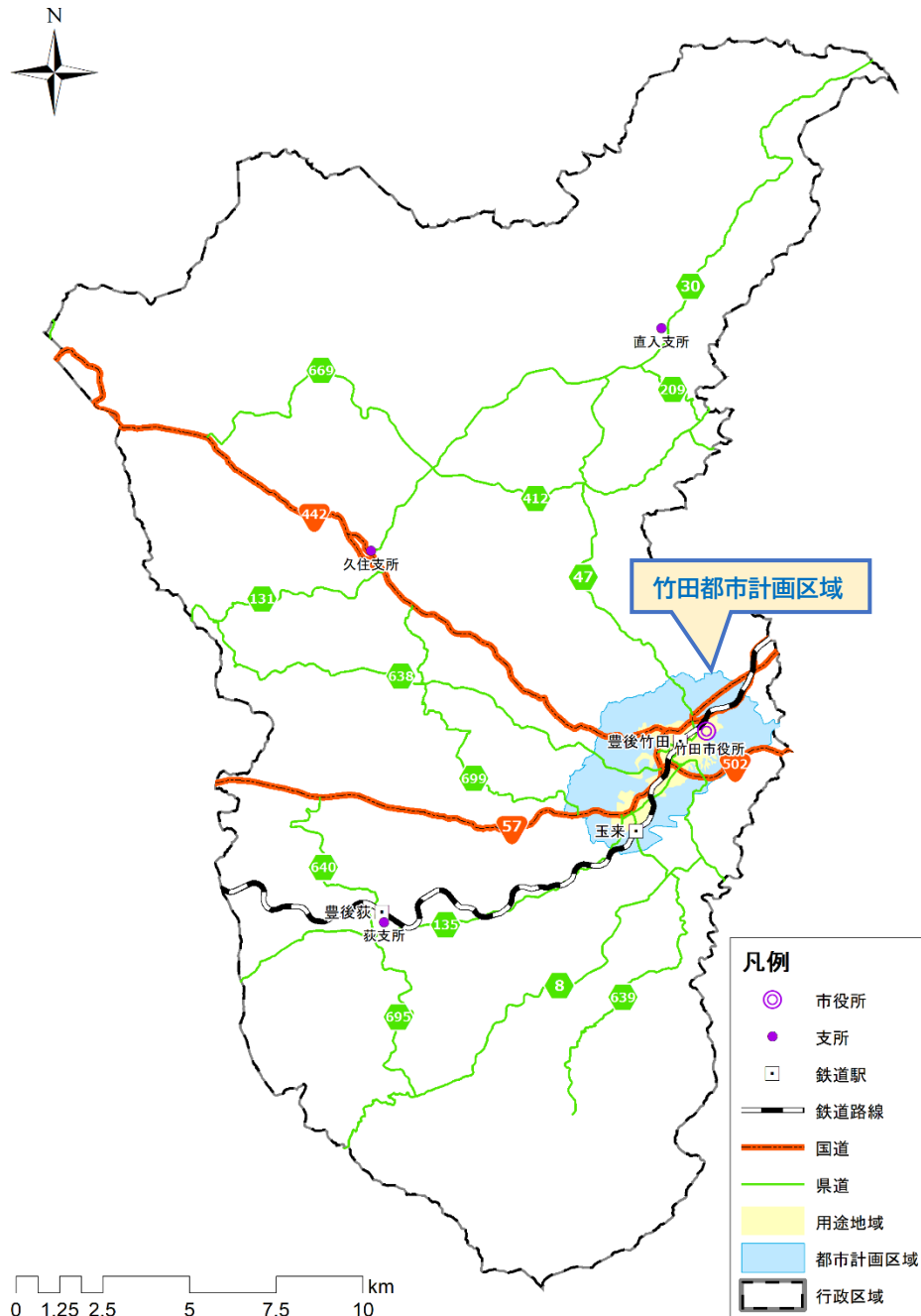


1.3 計画の対象区域と目標年次

本計画の対象区域は、竹田都市計画区域とします。

ただし、旧3町(荻、久住、直入)の中心部における地域拠点地区のまちづくりの視点や、中心市街地と各地域を結ぶ交通ネットワーク等に関する事項については、竹田市全域を対象とします。

計画の目標年次は、「第2期竹田市人口ビジョン」で掲げる将来目標人口の年次と整合をとり、2045(令和27)年とします。



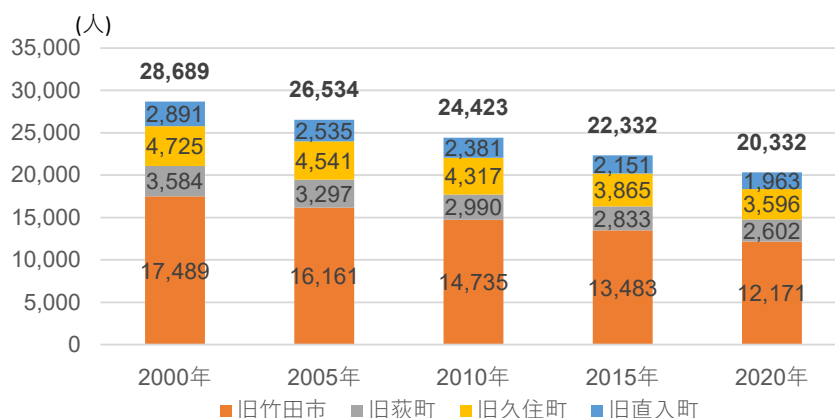
第2章 竹田市の都市構造の現状と課題

2.1 人口

(1) 総人口

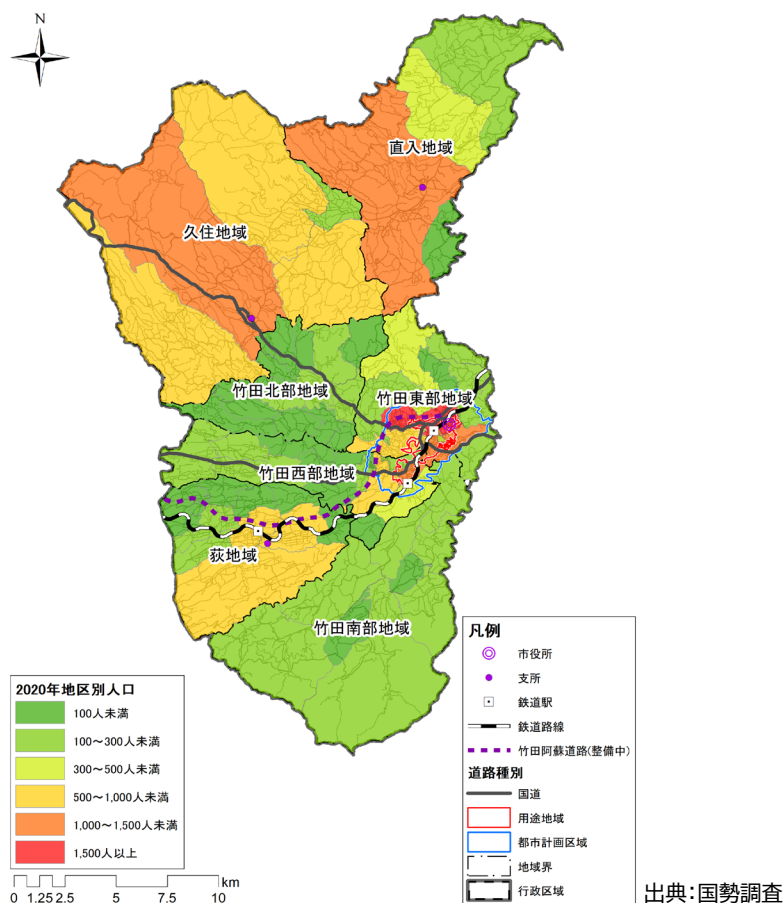
本市の人口は、2000年の国勢調査を基準としてみると、5年毎に約2千人ずつ減少し、2020年現在は、20,332人となっており、2000年(28,689人)に比べて30%近く減少しています。2005年の合併前の旧市町単位では、2000～2020年の間に旧竹田市が約5,000人、その他旧3町がそれぞれ約1,000人減少しています。

■ 人口の推移(2000～2020年) ■



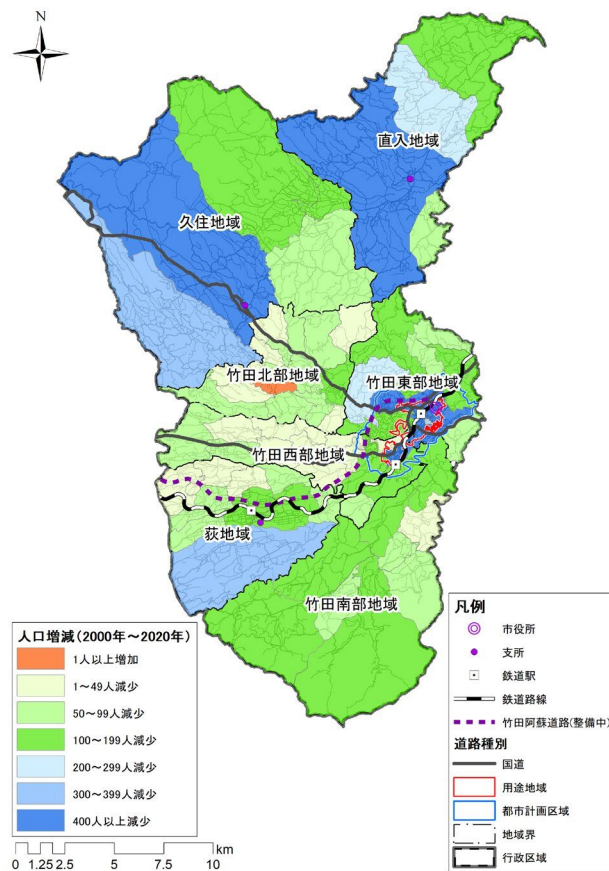
地区別人口を見ると、市役所、支所や駅のある地区では、500人以上の人口が見られますが、その他地区では300人未満の地区が多くなっています。

■ 地区別人口(2020年) ■



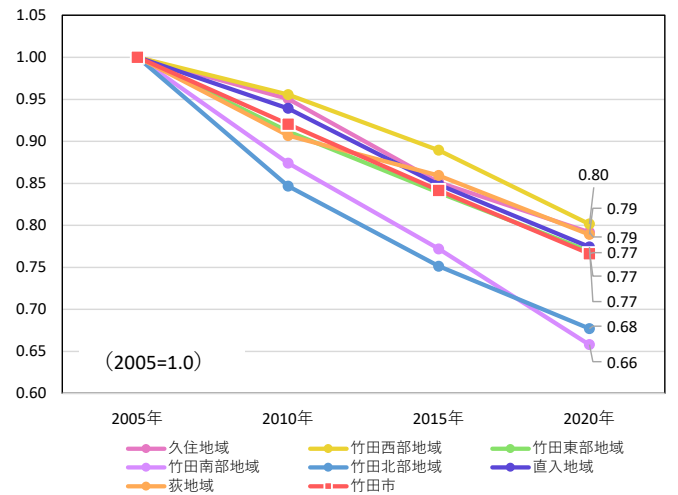
人口はほとんどの地区において減少傾向にあります。特に、人口の少ない竹田南部地域や竹田北部地域は、減少率も30%以上と高く、今後さらなる人口の減少が懸念されています。

■ 地区別人口の増減(2000～2020年) ■



出典:国勢調査

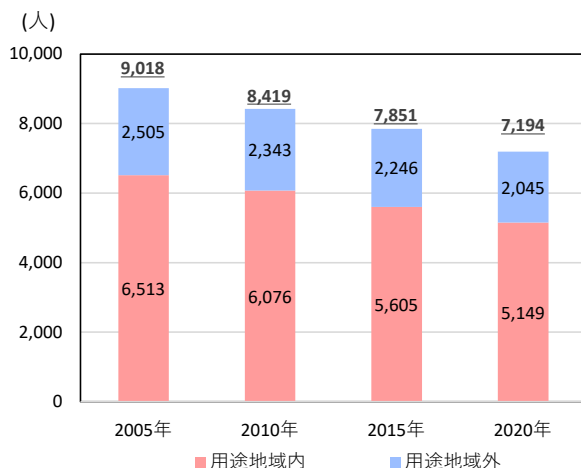
■ 地区別人口伸び率の推移 ■



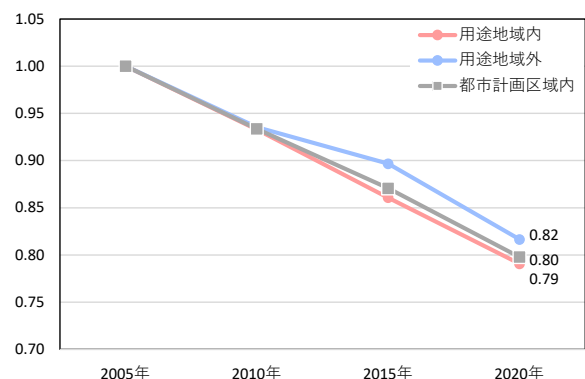
出典:都市計画基礎調査(2020年度)

都市計画区域内の人口は、2020年には7,194人で、用途地域内外ともに減少傾向となっています。2005年を1としたときの2020年の人口は、用途地域内に比べて用途地域外の方が減少のペースが緩やかとなっています。

■ 都市計画区域の人口の増減 (2005～2020年) ■



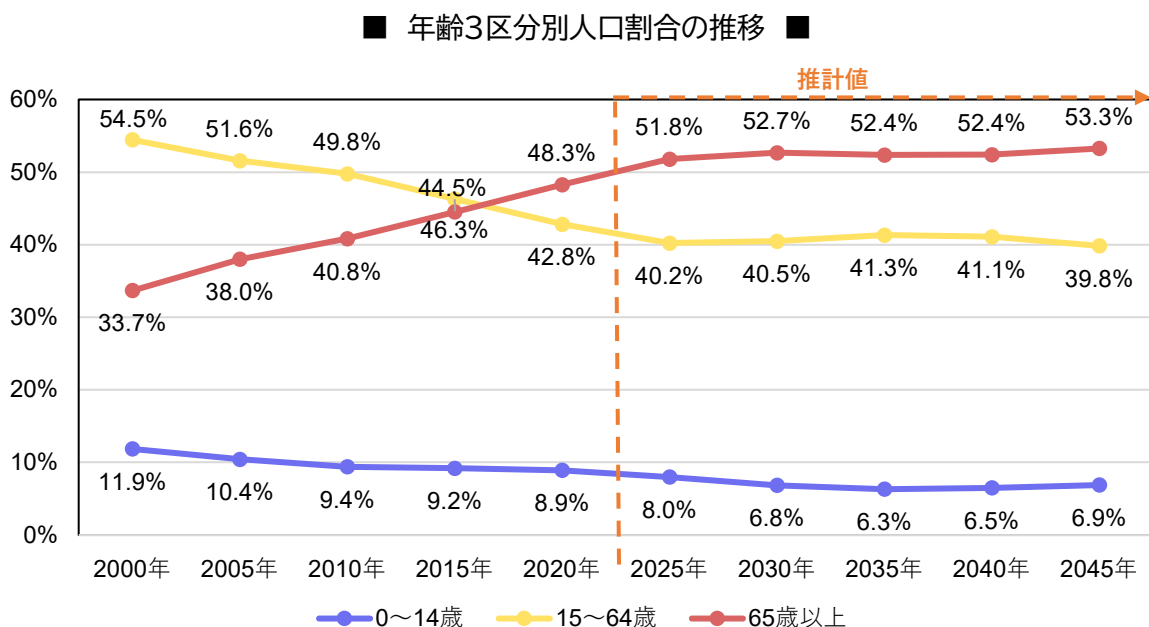
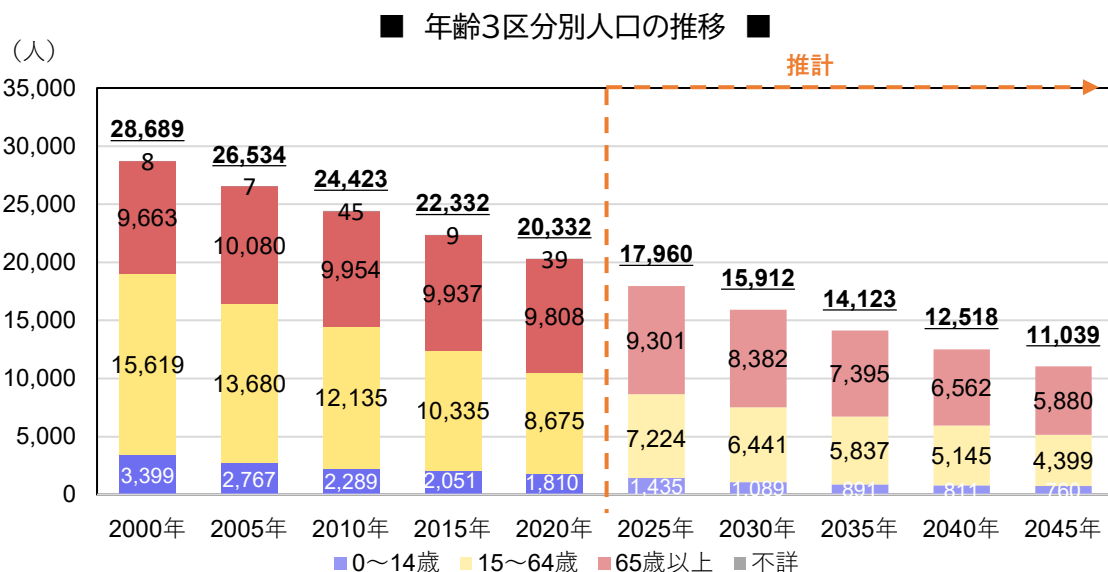
■ 都市計画区域人口(伸び率)の推移 (2005～2020年) ■



(2)年齢別人口

年齢3区分(年少人口、生産年齢人口、老年人口)別では、全階層において減少で推移しており、国立社会保障・人口問題研究所(以下、社人研)による将来人口推計では、2045年には11,039人まで減少すると予測されています。

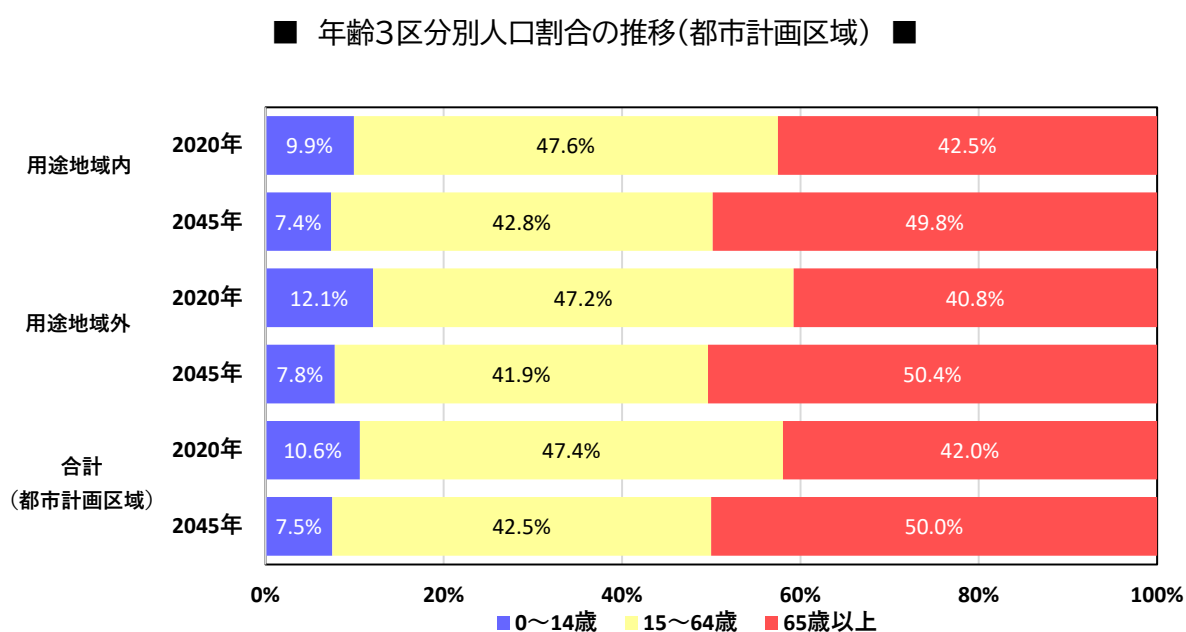
人口構成では、少子高齢化の進行により、65歳以上の老年人口の割合は増加しており、2020年時点で老年人口が全体の約48%を占めています。また15～64歳の生産年齢人口が急速に減少しており、2020年には約43%と、老年人口の割合を下回っています。



都市計画区域内について、年齢3区分別人口割合の推移を見ると、全体の傾向として、2020年から2045年にかけて、0～14歳の年少人口の割合が約3ポイント、15～64歳の生産年齢人口の割合が約5ポイント減少し、65歳以上の老年人口の割合が8ポイント以上増加しています。

また、用途地域内外で比較すると、用途地域外の方が、老年人口の割合の増加率が高くなっています。

2020年現在の都市計画区域内人口は、約47%が生産年齢人口、約42%が老年人口という内訳になっています。しかし、2045年には老年人口が生産年齢人口の割合を上回り、年少人口が全体の約1割、老年人口が約5割を占める人口構成となっており、さらなる少子高齢化の進行が懸念されます。



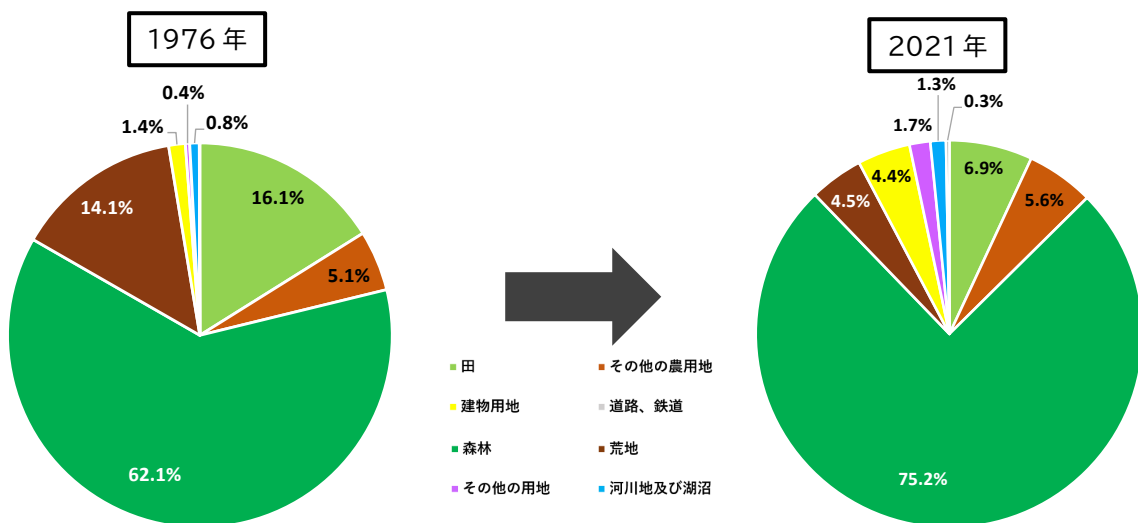
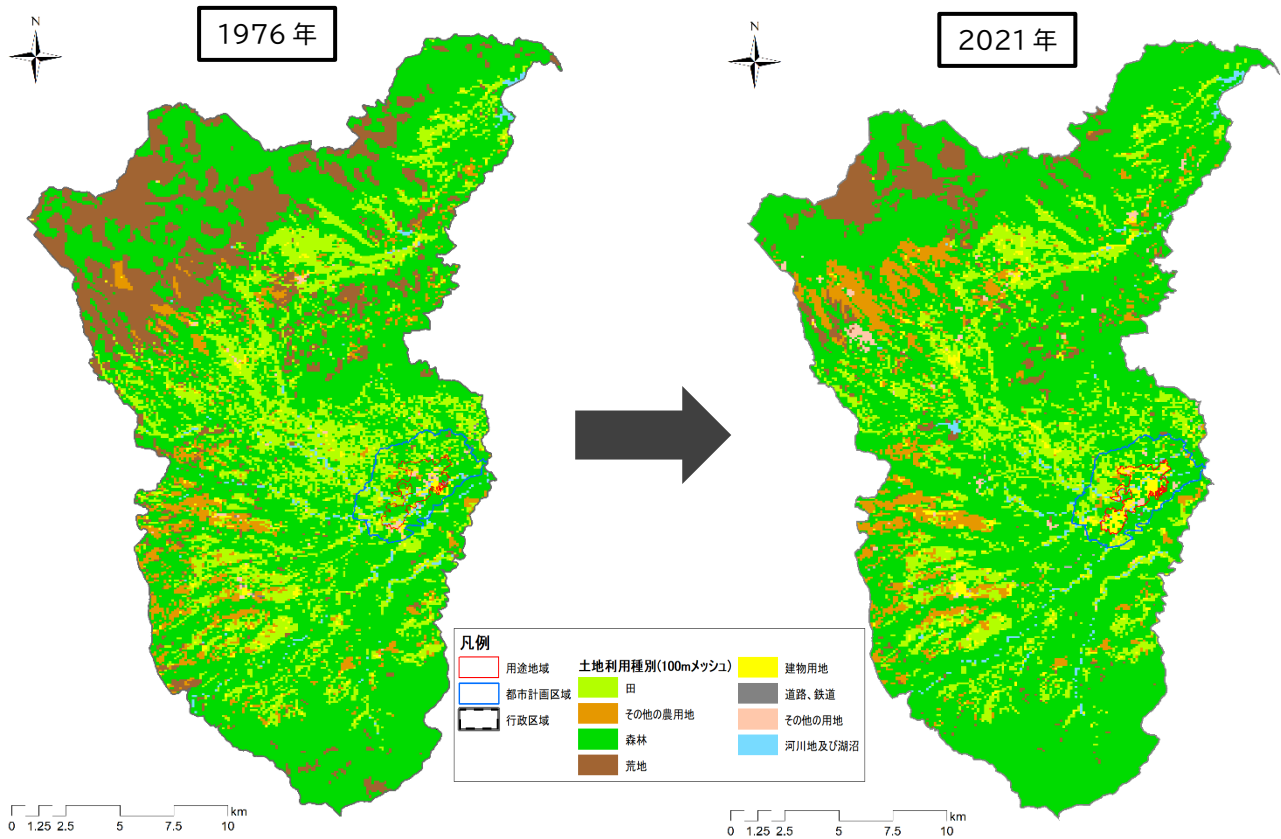
出典：2020年国勢調査、国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツール

2.2 土地利用

(1) 土地利用の変化

1976年～2021年の45年間で、田や荒地が増加し、代わりに森林が増加しています。また、建物用地も、1.4%から4.4%と約3ポイント増加しています。

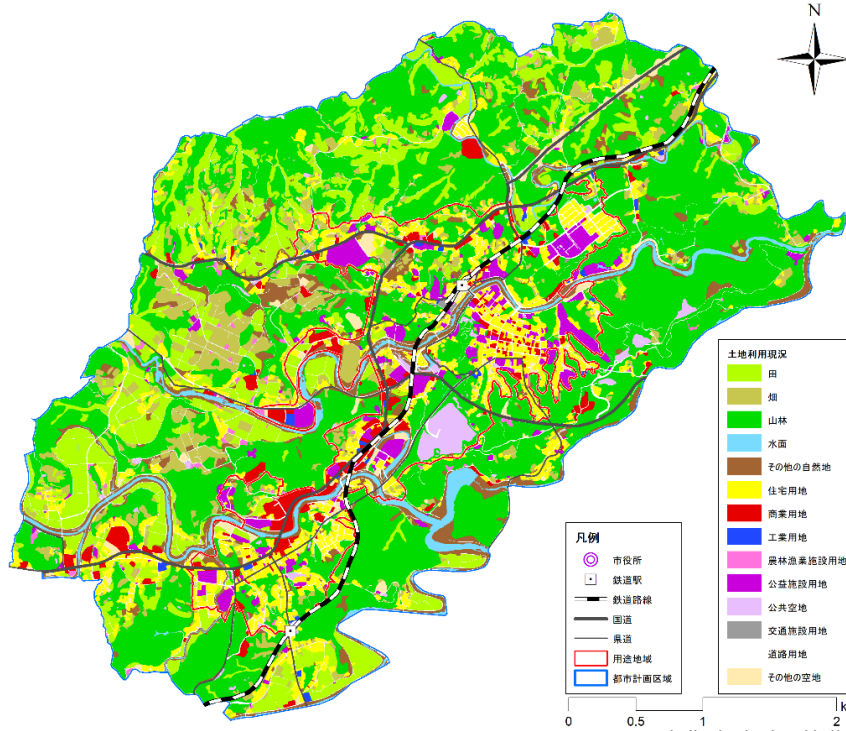
■ 土地利用の変化(1976年→2021年) ■



(2) 都市的土地利用

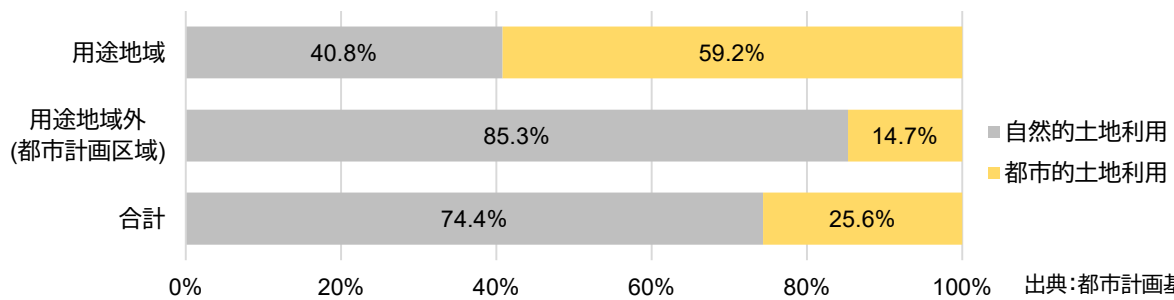
本市は、竹田地区の旧城下町エリアに中心市街地が形成されており、都市計画区域内をJR豊肥本線が縦断しています。都市計画区域内の土地利用は、4割が山林、2割が農地(田、畑)となっており、自然的土地利用が7割台半ばを占めています。用途地域内の約6割が都市的土地利用となっており、一方で、用途地域外では、自然的土地利用が8割以上を占めています。

■ 土地利用現況(都市計画区域) ■



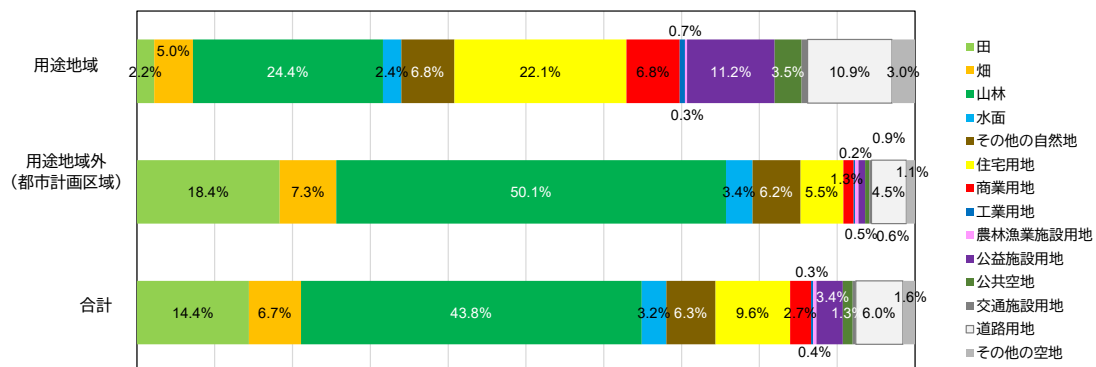
出典:都市計画基礎調査(2022年度)

■ 自然的・都市的土地利用面積比率(都市計画区域) ■



出典:都市計画基礎調査(2022年度)

■ 土地利用別面積の割合(都市計画区域、2022年) ■



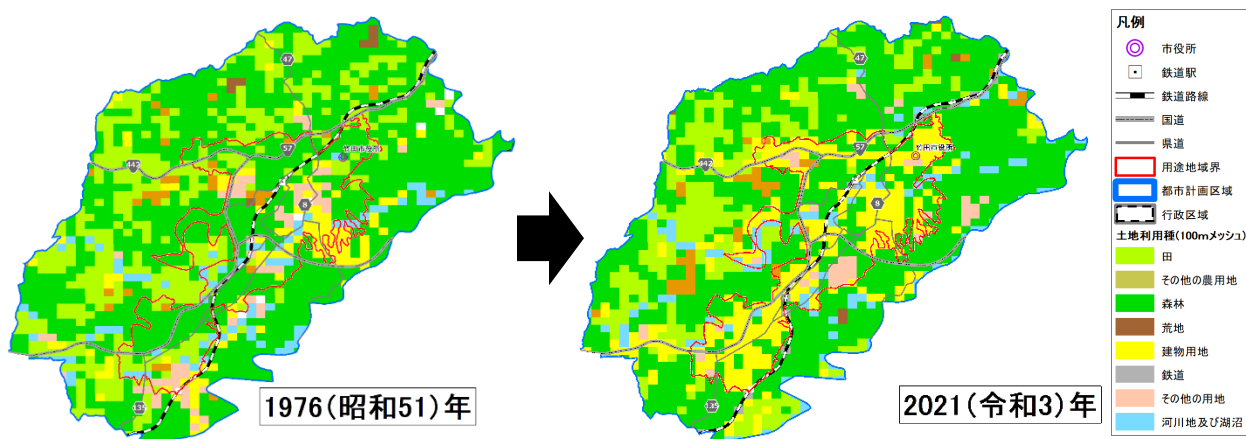
出典:都市計画基礎調査(2022年度)

(3)農地・緑地等の推移

農地・緑地等の推移をみると、1976年時の用途地域内の都市的土地利用は約20.4%であったが、2021年には60.6%と増加しており、主に豊岡地区や玉来地区へ建物用地が大きく拡大しています。また、1976年～2021年の45年間で、田、森林が減少し、建物用地が大幅に増加しています。

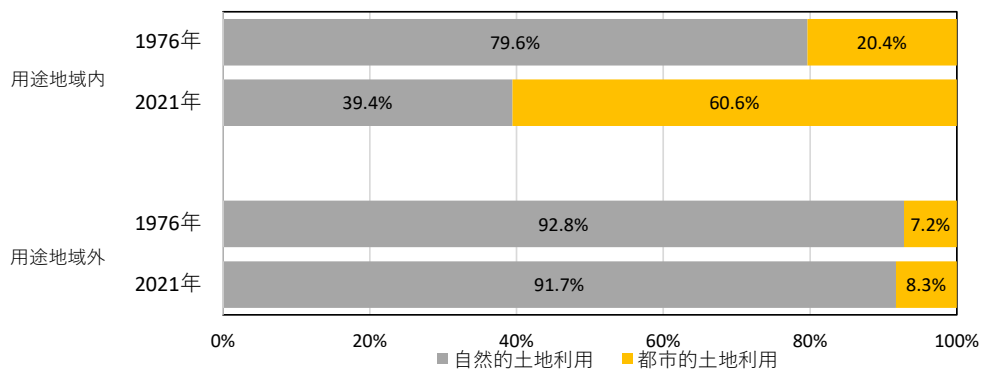
また、用途地域外においても、都市的土地利用の割合が1976年の7.2%から、2021年には8.3%まで増加し、用途地域界を超えて宅地等の開発が広がりをを見せています。

■ 土地利用の推移(都市計画区域) ■



出典:国土数値情報

■ 土地利用割合の推移(都市計画区域) ■



出典:国土数値情報

(4)開発行為

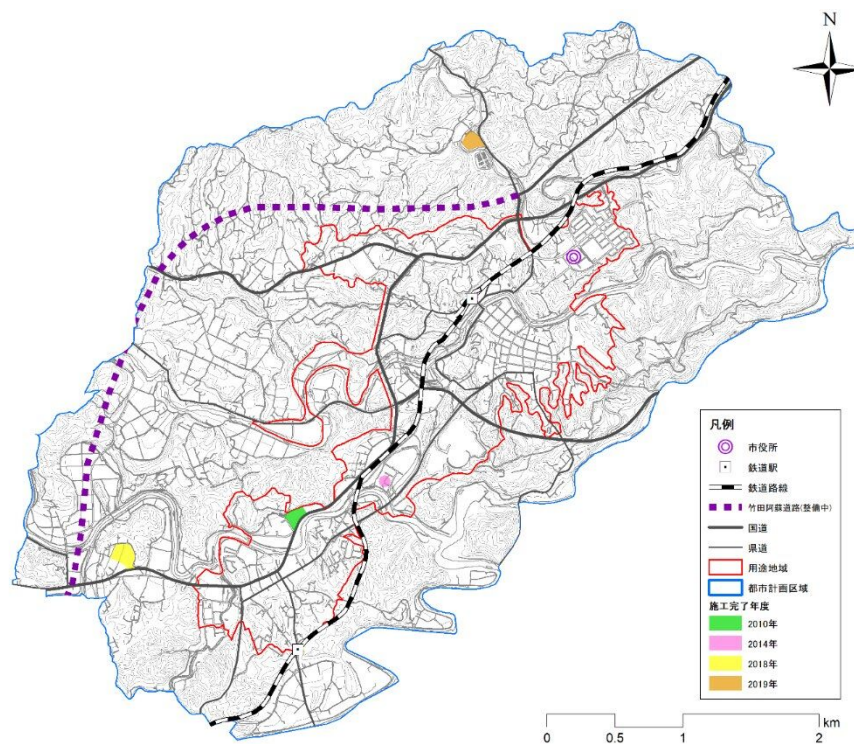
近年における本市の開発行為は、2010 年ならびに 2018 年に完了の商業用地が計 2 件、2014 年ならびに 2019 年完了の住宅用地が計 2 件となっています。開発行為の位置は、用途地域内、用途地域外で 2 件ずつとなっています。

■ 開発許可状況 ■

施行年度		主要用途	施行区域面積(ha)	
着手	完了			農用地面積
-	2010年	商業	1.22	0
2009年	2014年	住宅	0.55	0
2018年	2018年	商業	2.36	0
2018年	2019年	住宅	1.60	0

出典：都市計画基礎調査(2022 年度)、開発許可に関する資料(県、市)

■ 開発許可位置図 ■

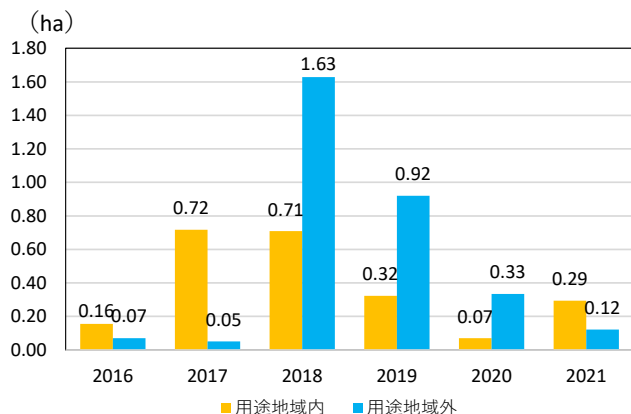


出典：都市計画基礎調査(2022 年度)、開発許可に関する資料(県、市)

(5)新築着工

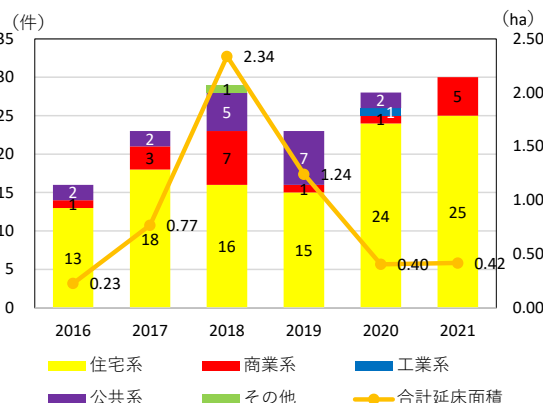
本市の新築着工は、2018年～2020年にかけて用途地域外に集中していますが、2021年には用途地域内が多くなっています。主に市役所周辺や、幹線道路を中心に点在しており、住宅系の新築着工が多くなっています。

■ 新築着工の区域別開発面積の推移 ■



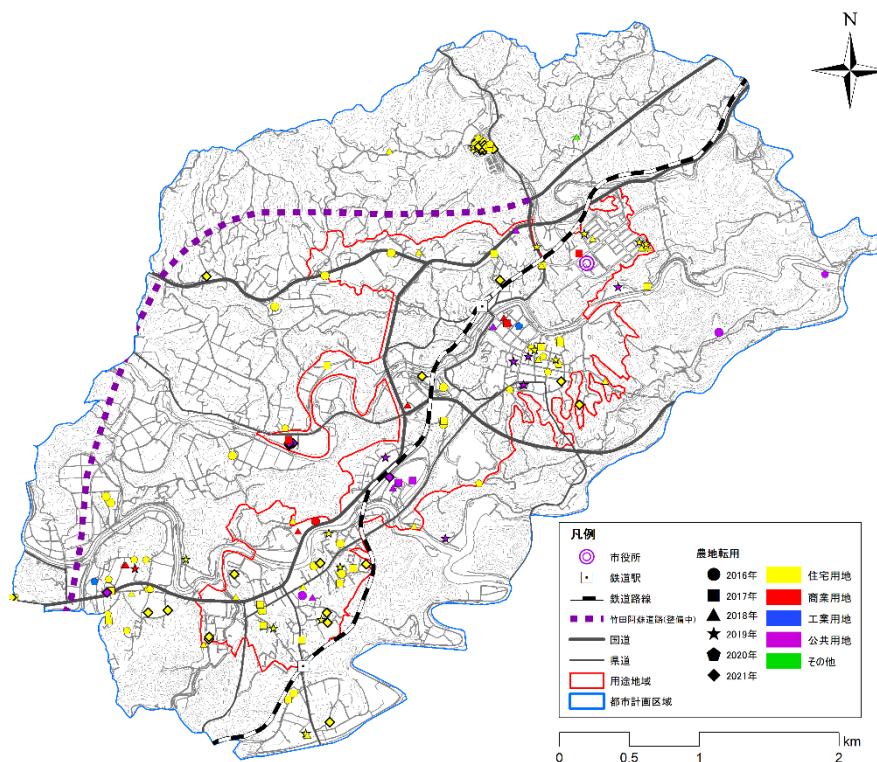
出典:都市計画基礎調査(2022年度)

■ 用途別新築着工件数の推移 ■



出典:都市計画基礎調査(2022年度)

■ 新築着工位置図 ■

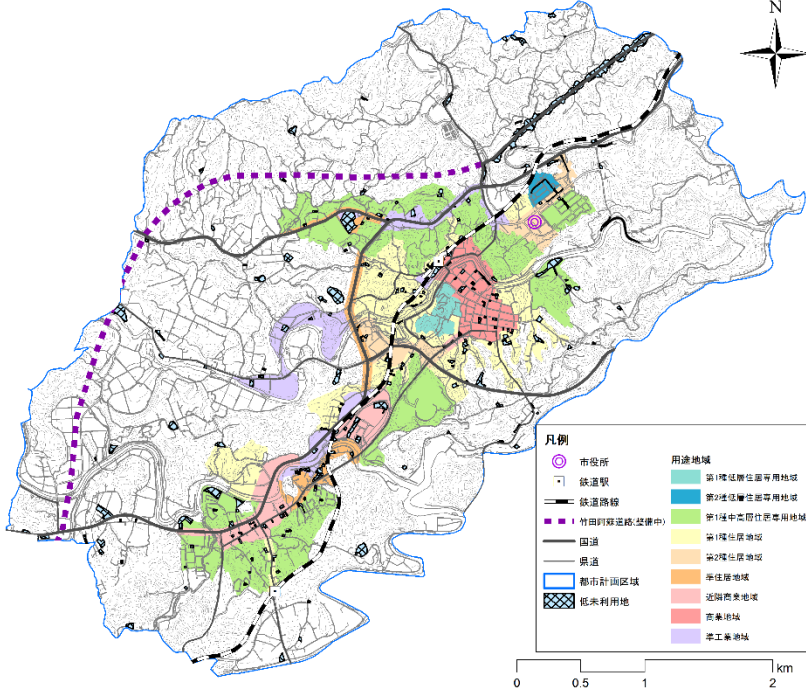


出典:都市計画基礎調査(2022年度)

(6)低未利用地の状況

本市の都市計画区域内の低未利用地は約 28.3ha あり、用途地域内の鉄道や国道沿いを中心に分布しています。用途地域別では、住居系用途地域に約 7.1ha、商業系用途地域内に約 3.1ha、工業系用途地域内に約 2.6ha ありますが、1つの土地で 1.0ha を超えるものは存在していません。

■ 低未利用地の分布(都市計画区域) ■



※低未利用地=土地利用分類での「その他の空地」

出典:都市計画基礎調査(2022年度)

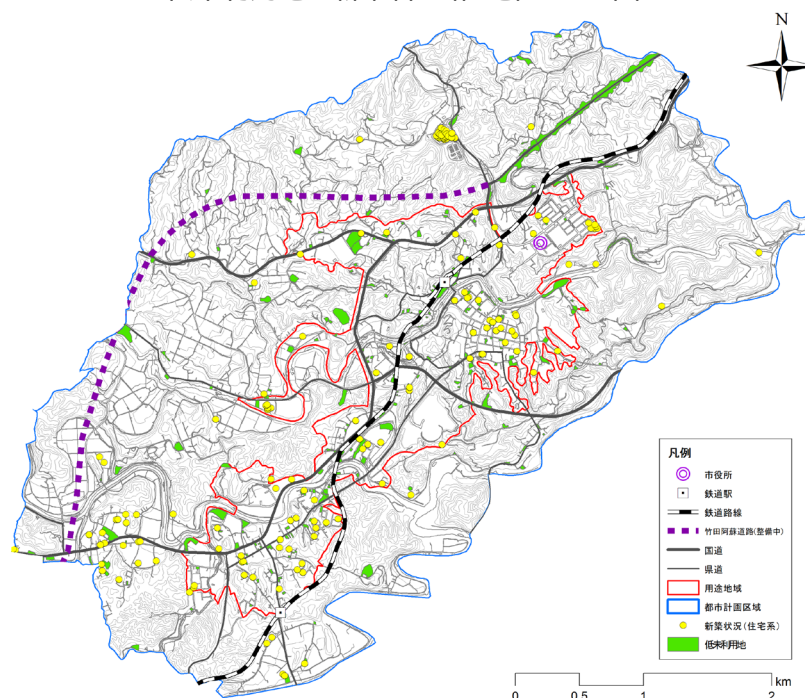
■ 低未利用地の用途別箇所数・面積 ■

区分	用途地域	箇所	面積(ha)
住居系	第1種低層住居専用地域	0	0.0
	第2種低層住居専用地域	0	0.1
	第1種中高層住居専用地域	31	3.3
	第1種住居地域	46	2.5
	第2種住居地域	3	0.3
	準住居地域	13	0.9
	計	93	7.06
商業系	近隣商業地域	28	2.2
	商業地域	24	1.0
	計	52	3.14
工業系	準工業地域	18	2.6
	用途地域外	53	15.46
	総計	216	28.29

出典:都市計画基礎調査(2022年度)

低未利用地と住宅系新築着工の分布を重ねたところ、低未利用地の周辺での新築着工はあまり見られず、住宅系用途による低未利用地の活用がなされていないと考えられます。

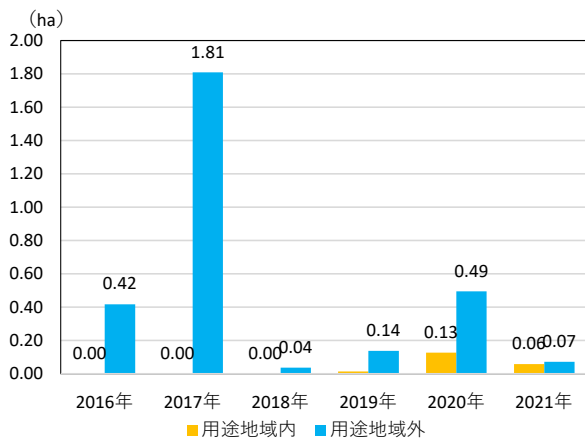
■ 低未利用地と新築着工(住宅)の重ね図 ■



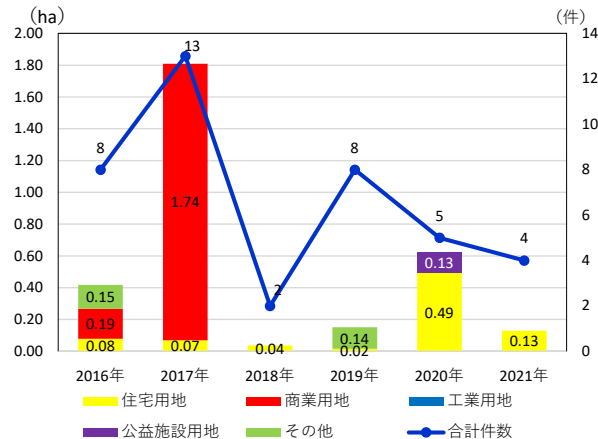
(7)農地転用

本市の農地転用は、用途地域外でなされることが多くなっています。転用後の用途は、「商業用地」が最も多く、次いで住宅用地が多くなっています。件数の推移では、2017年が13件と突出して多く、ほかの年は10件未満にとどまっています。

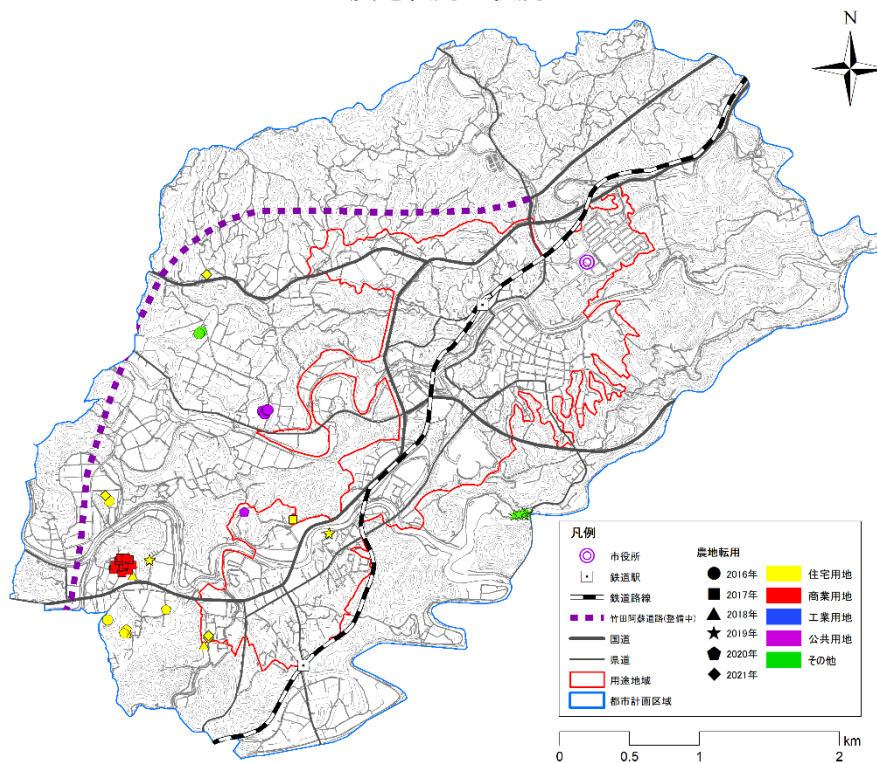
■ 区域別農地転用面積 ■



■ 用途別農地転用の推移 ■



■ 農地転用の状況 ■



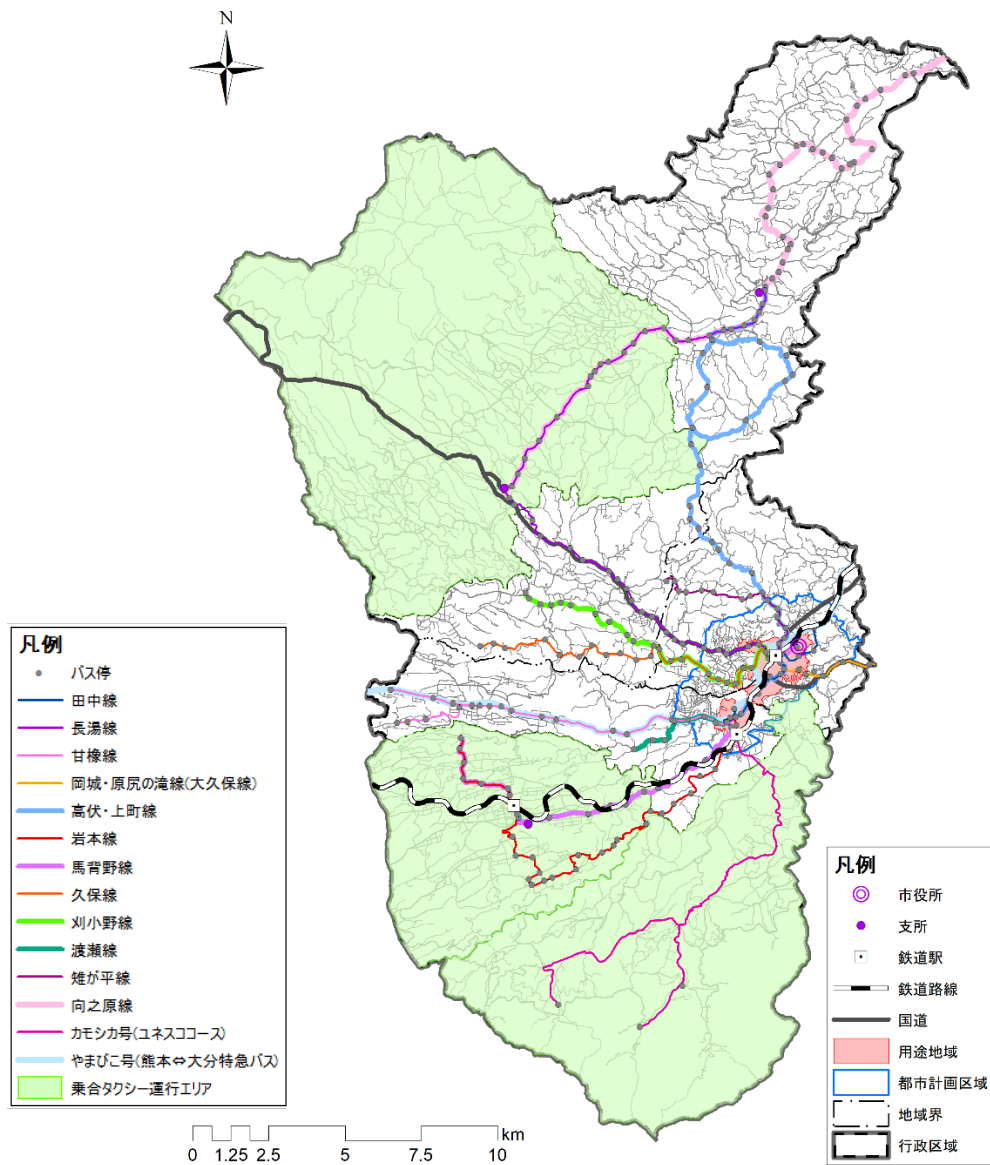
2.3 交通

(1) 公共交通

1) 公共交通網

本市では、主に広域交通を担うJR豊肥本線及び高速バス、周辺地域間もしくは市内の交通を担う路線バス、コミュニティバス、予約型乗合タクシーが運行されています。

■ 公共交通網 ■



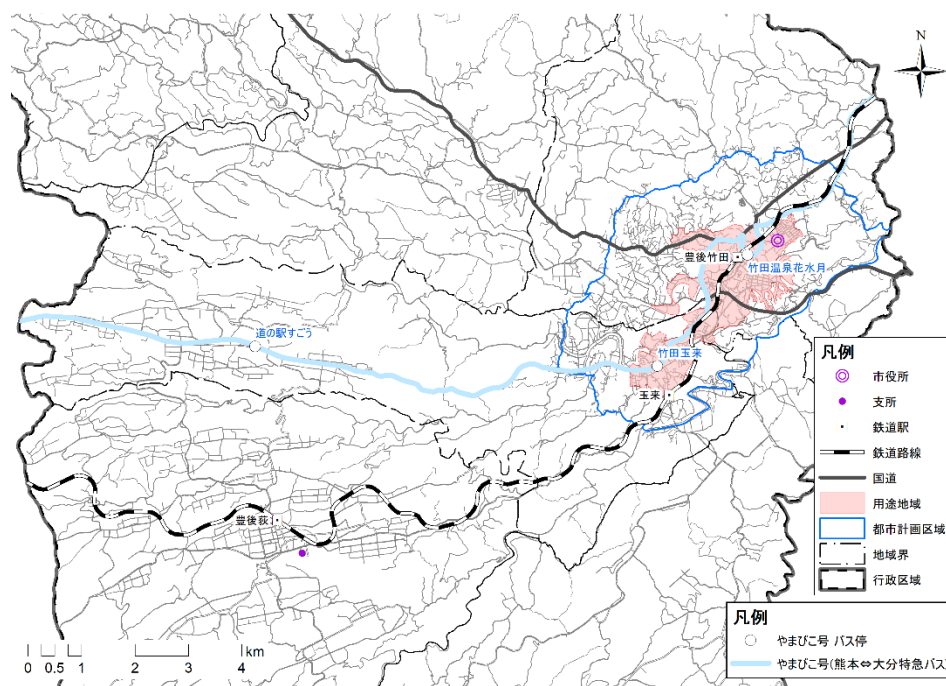
出典:庁内資料、竹田市バス路線総合案内 HP

JR豊肥本線は、本市を通る唯一の鉄道路線で、大分市から豊後大野市を經由して本市を横断し、阿蘇市、熊本市方面を結んでいます。本市内には豊後竹田駅、玉来駅、豊後萩駅の3駅が所在しています。

特急列車は、豊後竹田駅と豊後萩駅に3往復6便停車します。普通列車は、豊後竹田駅からは大分方面に18便、熊本方面に5便運行しており、玉来駅と豊後萩駅では豊後竹田・大分方面6便、熊本方面5便の運行便数となっています。

また、高速バス「やまびこ号」が熊本市と大分市の間を3往復6便運行しており、竹田市内では「道の駅すごう」、「竹田玉来」、「竹田温泉花水月」の3か所に停車します。

■ 鉄道駅及び高速バス停の位置 ■

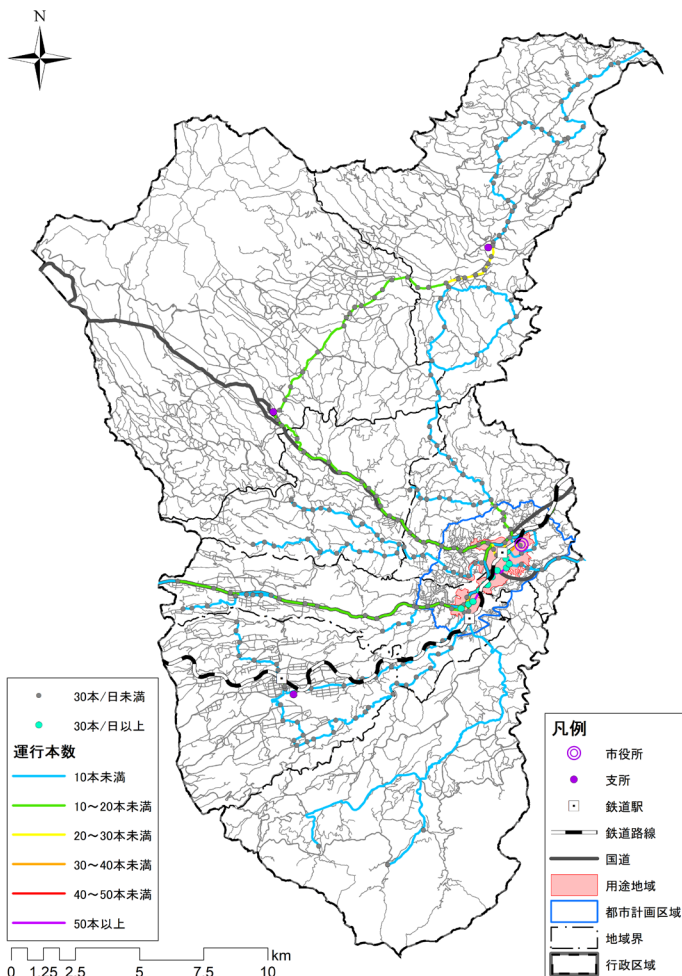


本市内のバスは、大野竹田バス(株)が路線バス4路線、コミュニティバス8路線を運行しています。運行本数は、竹田地区と玉来地区を結ぶ区間(竹田温泉花水月～西玉来)は30本/日(平日)を超えており、本市の基幹的な公共交通路線と位置づけられます。その他、市役所までの区間、中心部～久住～直入(長湯)の区間、国道57号菅生方面の区間は、運行本数が10本/日(平日)以上ありますが、それ以外の大部分では、10本/日未満のバス路線が多くなっています。

市内の予約型乗合タクシーは、「カモシカ号」、「クロウシ号」、「クマタカ号」を運行しています。「カモシカ号」は、竹田南部地域で宮砥コース、姫岳コースの2コースが、月～土曜に運行されています。「クロウシ号」は、久住地域で久住・白丹コース、都野コースの2コースが、水・金曜に運行されています。「クマタカ号」は、萩地域で萩コース、柏原コースの2コースが、火・水曜に運行されています。いずれも利用には事前の利用者登録と電話予約が必要です。

また、豊後竹田駅と祖母山登山口または越敷岳登山口を結ぶ「カモシカ号(ユネスココース)」が、月～土曜に往路・復路各2便設定されており、前日までの電話予約により利用できるコースです。

■ バスの1日あたり運行本数 ■



■ 「カモシカ号」乗降所マップ・料金 ■



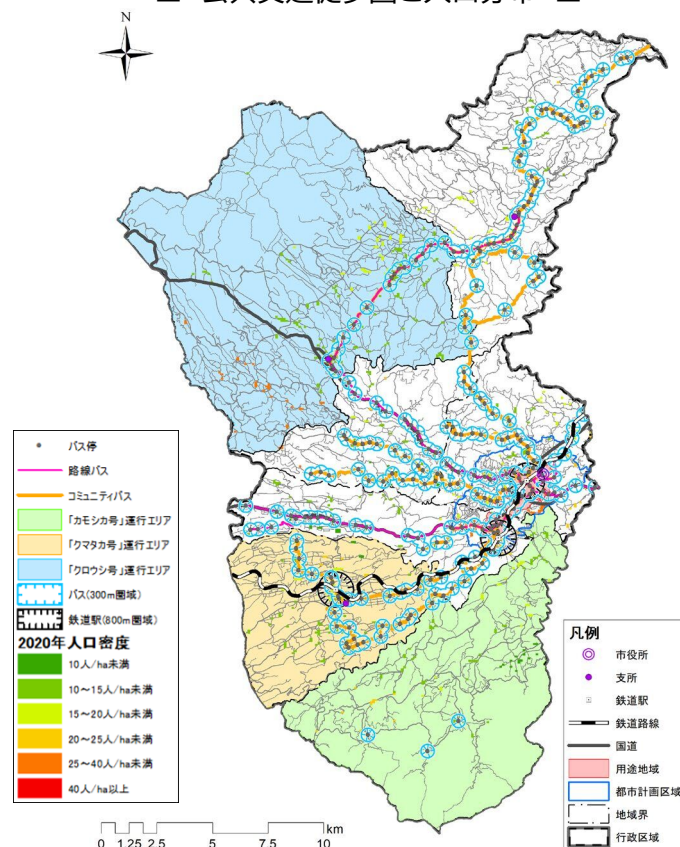
2)公共交通のサービス水準

本市の公共交通の徒歩圏人口のカバー率は、2020年時点で 82.4%となっており、人口の約 8 割をカバーしています。竹田西部地域は、市内で最もカバー率が高く、80%を超えています。

竹田南部地域、荻地域、久住地域では、予約型デマンドタクシーが運行を開始しているため、現在のカバー率は100%で、今後も同様に推移するものとしています。

2045年では、人口減少が進むことから市全体のカバー率は増加していますが、徒歩圏人口密度は低下することが予想されます。

■ 公共交通徒歩圏と人口分布 ■



※公共交通徒歩圏
= 鉄道駅から半径 800m 以内、
バス停から半径 300m 以内

出典：庁内資料、竹田市バス路線総合案内 HP、
国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツール

■ 公共交通の徒歩圏人口とカバー率 ■

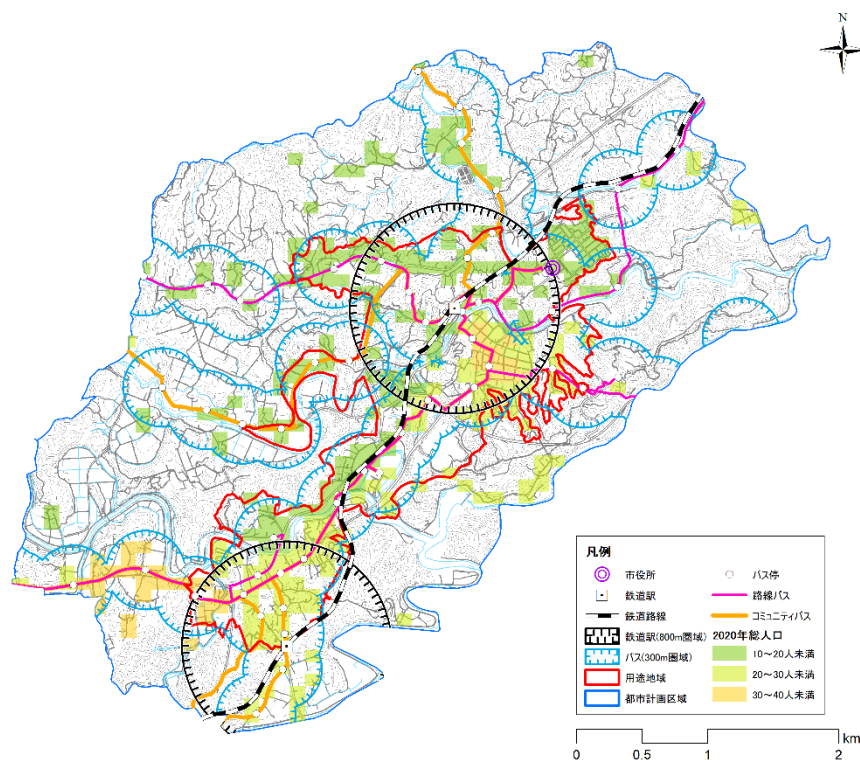
地域	総人口 (人)		徒歩圏人口		圏域面積 (ha)	徒歩圏人口密度(人/ha)		カバー率	
	2020年	2045年	2020年	2045年		2020年	2045年	2020年	2045年
竹田東部地域	5,598	3,040	4,077	2,253	1227.7	3.3	1.8	72.8%	74.1%
竹田西部地域	3,916	2,393	3,243	2,030	1031.9	3.1	2.0	82.8%	84.8%
竹田南部地域	1,333	558	1,333	558	113.0	11.8	4.9	100.0%	100.0%
竹田北部地域	1,324	595	754	341	877.4	0.9	0.4	57.0%	57.4%
荻地域	2,602	1,486	2,602	1,486	817.9	3.2	1.8	100.0%	100.0%
直入地域	1,963	1,029	1,149	601	1061.1	1.1	0.6	58.5%	58.4%
久住地域	3,596	1,941	3,596	1,941	663.1	5.4	2.9	100.0%	100.0%
竹田市	20,332	11,043	16,754	9,211	5792.2	2.9	1.6	82.4%	83.4%

出典：庁内資料、竹田市バス路線総合案内 HP、
国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツール

都市計画区域内における公共交通の徒歩圏人口カバー率は、2020年時点で85.3%と、区域内人口の約8割をカバーしています。

バスだけの圏域で見ると、用途地域内全域、都市計画区域内の人口のメッシュが見られる箇所を概ね網羅しています。

■ 公共交通徒歩圏と人口分布(都市計画区域) ■



出典:庁内資料、竹田市バス路線総合案内 HP、
国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツール

■ 公共交通の徒歩圏人口とカバー率(都市計画区域) ■

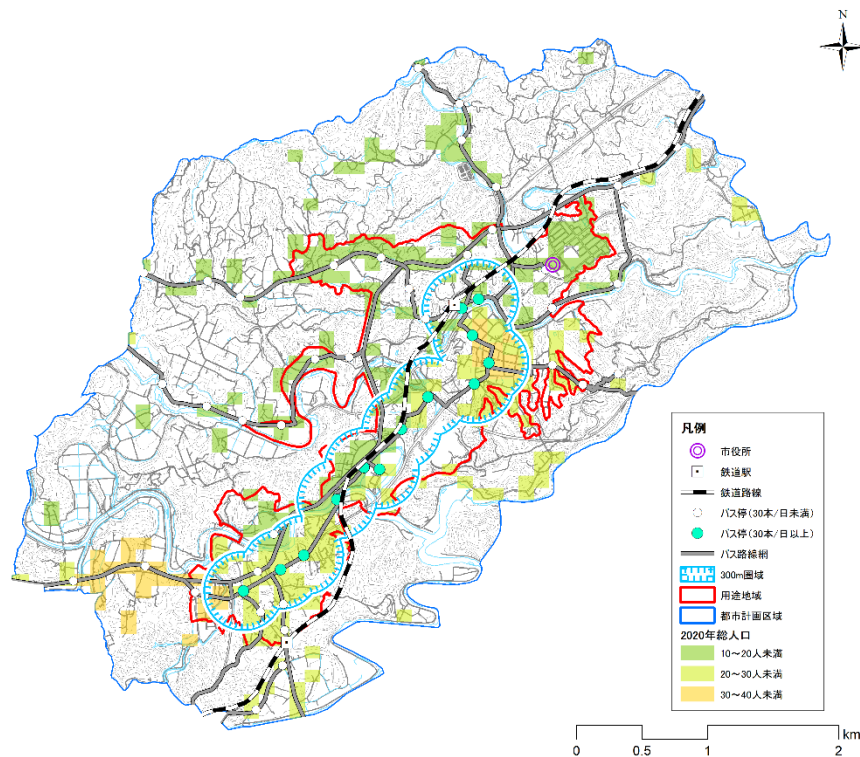
地域	総人口		徒歩圏人口		圏域面積 (ha)	徒歩圏人口密度(人/ha)		カバー率	
	2020年	2045年	2020年	2045年		2020年	2045年	2020年	2045年
用途地域内	4,917	2,942	4,514	2,691	383.4	11.8	7.0	91.8%	91.5%
用途地域外	2,290	1,391	1,634	1,039	585.2	2.8	1.8	71.4%	74.7%
都市計画区域内	7,207	4,333	6,147	3,730	968.6	6.3	3.9	85.3%	86.1%

出典:庁内資料、竹田市バス路線総合案内 HP、
国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツール

基幹的公共交通を形成する30本/日のカバー率は、39.0%となっていますが、用途地域内は、56.8%、用途地域外は0.9%と、大きな乖離があります。

今後、人口減少が進むにつれて、利用者数の減少が懸念されます。

■ 基幹的公共交通の徒歩圏と人口分布(都市計画区域) ■



※基幹的公共交通
=運行本数 30 本/日以上

出典:庁内資料、竹田市バス路線総合案内 HP、
国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツール

■ 基幹的公共交通の徒歩圏人口とカバー率(都市計画区域) ■

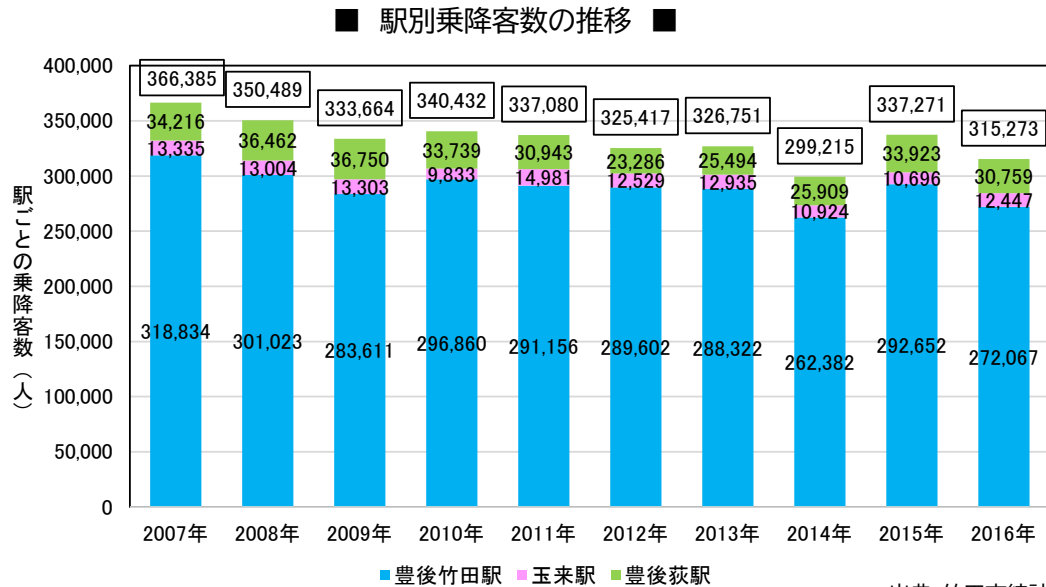
地域	総人口		徒歩圏人口		圏域面積 (ha)	徒歩圏人口密度(人/ha)		カバー率	
	2020年	2045年	2020年	2045年		2020年	2045年	2020年	2045年
用途地域内	4,917	2,942	2,791	1,617	196.2	14.2	8.2	56.8%	55.0%
用途地域外	2,290	1,391	20	10	18.1	1.1	0.6	0.9%	0.7%
都市計画区域内	7,207	4,333	2,811	1,627	214.3	13.1	7.6	39.0%	37.5%

出典:庁内資料、竹田市バス路線総合案内 HP、
国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツール

3) 鉄道の利用状況

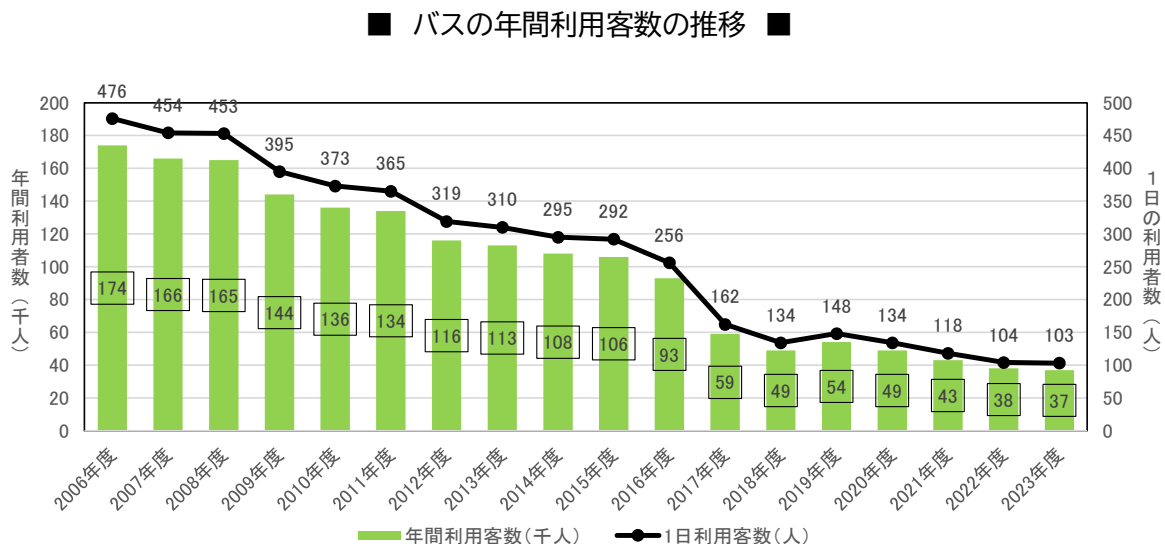
市内にはJR豊肥本線の駅が3駅(豊後竹田駅、玉来駅、豊後萩駅)立地しており、2016年の乗降客数は、約 31.5 万人となっています。乗降客数は、概ね減少傾向で推移しています。

駅別では、豊後竹田駅の乗降客数が最も多く、2016年は約 27.2 万人で、市内3駅の乗降客数の約8割を占めています。豊後竹田駅の乗降客数はやや減少傾向、玉来駅及び豊後萩駅の乗降客数は、ほぼ横ばいで推移しています。



4) バスの利用状況

バスの年間利用客数は、年々減少傾向にあり、2006年度の17.4万人(1日当たり476人)から、2023年度には3.7万人(1日当たり103人)と8割以上減少しています。



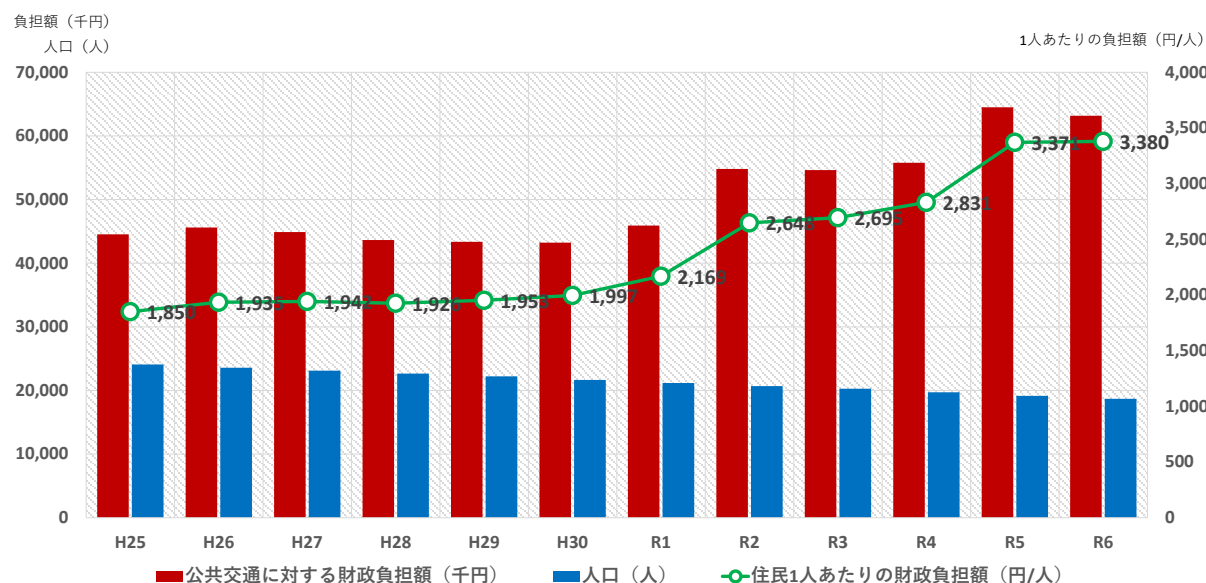
※大野竹田バス(株)竹田営業所管内(竹田市、豊後大野市の一部)の利用客数
 ※利用客数には、竹田市コミュニティバスを含む(ただし大分駅線を除く)

5)公共交通に対する財政負担

本市の公共交通に対する財政負担額は、2014(平成26)年度から2018(平成30)年度までは微減していましたが、2019(令和元)年度から市内路線バスに対して市が財政的な負担を開始したことで、負担額が増加に転じています。

本市の公共交通に対する住民1人あたりの財政負担額は、2018(平成30)年度までは概ね1,900円台で推移していましたが、2019(令和元)年度から市内路線バスに対して市が財政的な負担を開始したことや、2020(令和2)年度からのコロナ禍による利用者減少などの影響で、増大傾向にあります。

■ 公共交通に対する財政負担額の推移 ■



出典：竹田市地域公共交通計画

(2)道路交通

1)中九州横断道路

国により大分市から熊本市に至る約 120km の地域高規格道路として、中九州横断道路の整備が進められており、現在、豊後大野市の犬飼インターチェンジ(以下「IC」という)から竹田 IC までの区間が開通しています。

現在、竹田 IC 以西の区間を竹田阿蘇道路(約 22.5km)として事業が進められており、本市内では新たに3か所にIC((仮称)竹田久住IC、(仮称)竹田西IC、(仮称)荻IC)が設置される予定です。

今後、広域交通網の利便性向上にともない、IC設置予定地付近において開発圧力が高まることが予想されるため、その影響を見据えた土地利用や市街地整備のあり方を検討する必要があります。

■ 中九州横断道路(竹田阿蘇道路)事業予定区間 ■

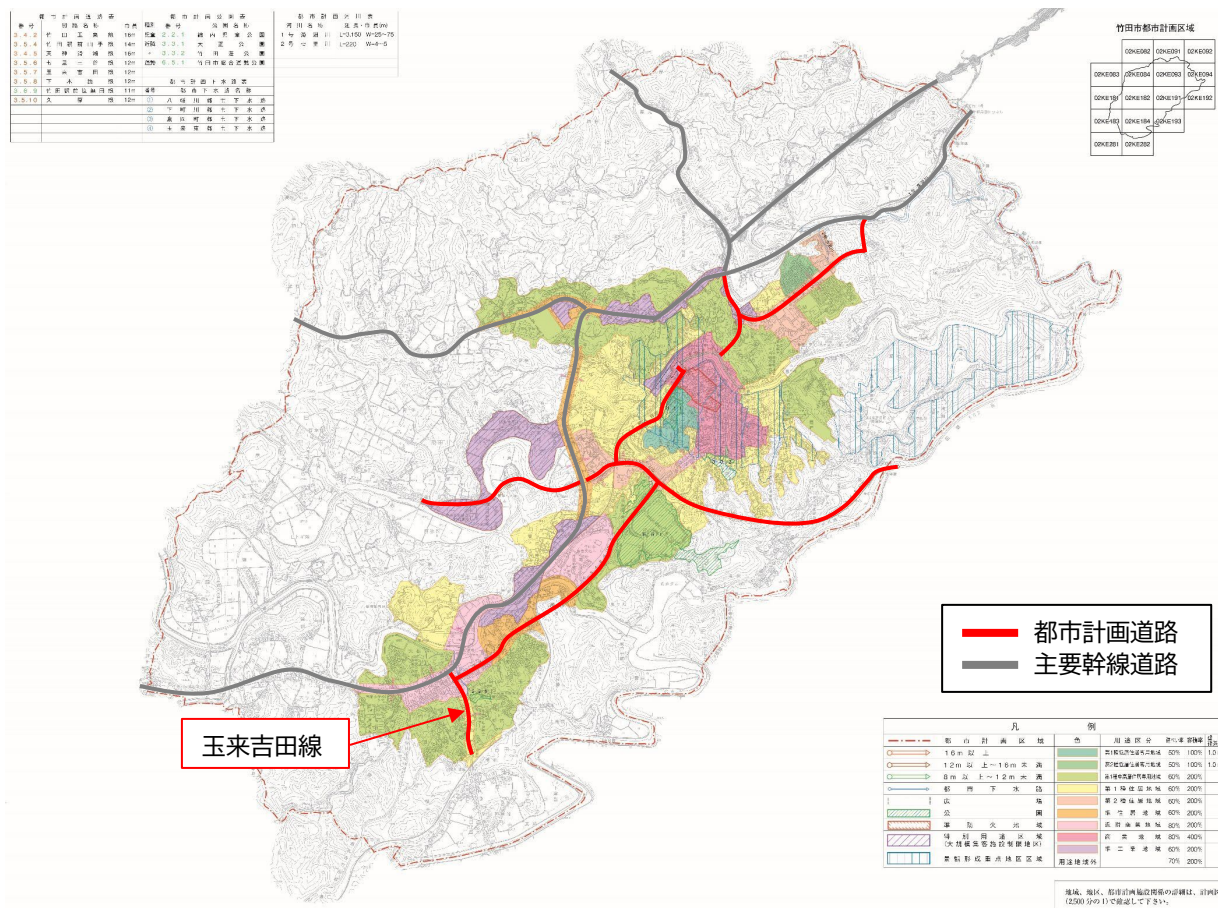


出典:国土交通省 佐伯河川国道事務所 HP

2) 都市計画道路

本市には、都市計画道路が8路線あります。

現在、玉来吉田線について整備が進められており、現道の拡幅による南部方面へのアクセス性向上と、歩道設置による安全性向上が図られることとなります。

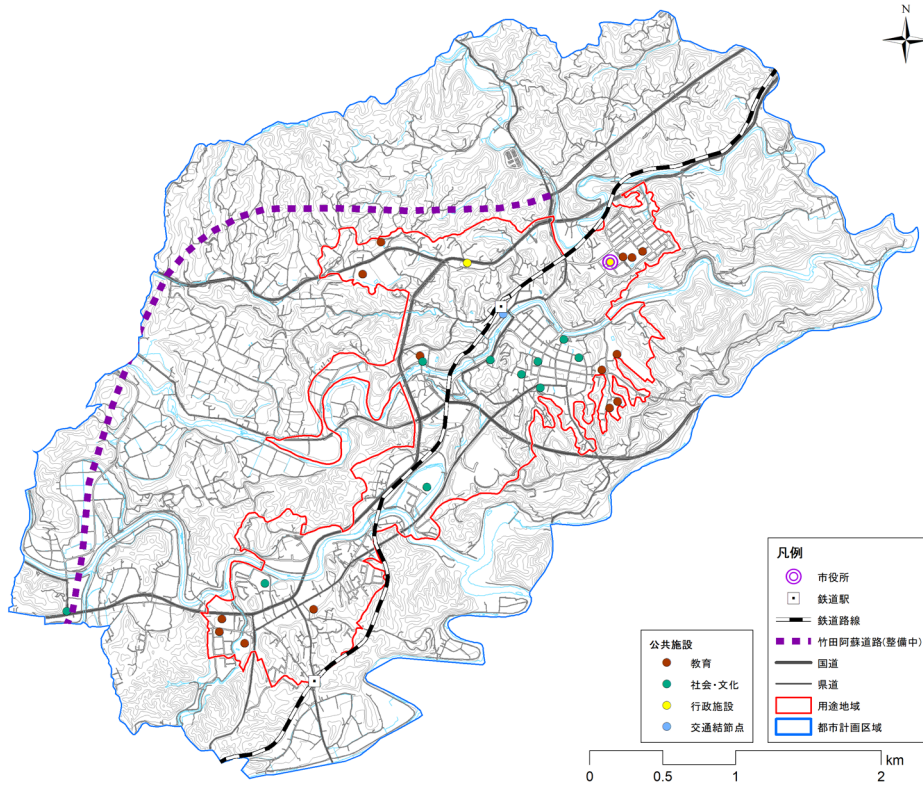


2.4 都市機能

(1) 公共施設

公共施設は、概ね用途地域内に点在しています。そのうち、学校等の教育系施設は、竹田地区の中心市街地南東側の外縁部や市役所付近、玉来地区に多く立地しています。また、社会・文化系施設は、竹田地区の中心市街地に集中して立地しています。

■ 公共施設の分布状況 ■



出典:国土数値情報、庁内資料

■ 公共施設一覧(都市計画区域内) ■

カテゴリ	名称	名称
行政施設	竹田市役所	竹田市消防本部/竹田消防署
社会・文化	竹田市歴史文化館・由学館	瀧廉太郎記念館
	竹田市城下町交流プラザ	竹田分館
	竹田市総合文化ホール グランツたけた	豊岡分館
	竹田市立図書館	玉来分館
	佐藤義美記念館	松本分館
教育	竹田小学校	竹田幼稚園
	南部小学校	南部幼稚園
	豊岡小学校	竹田保育所
	竹田中学校	小羊保育園
	竹田南部中学校	玉来保育園
	竹田高等学校	しらゆり幼稚園
	稲葉学園高等学校(旧竹田南高等学校)	あさひヶ丘保育園
	竹田支援学校	
交通結節点	豊後竹田駅	

出典:国土数値情報、庁内資料

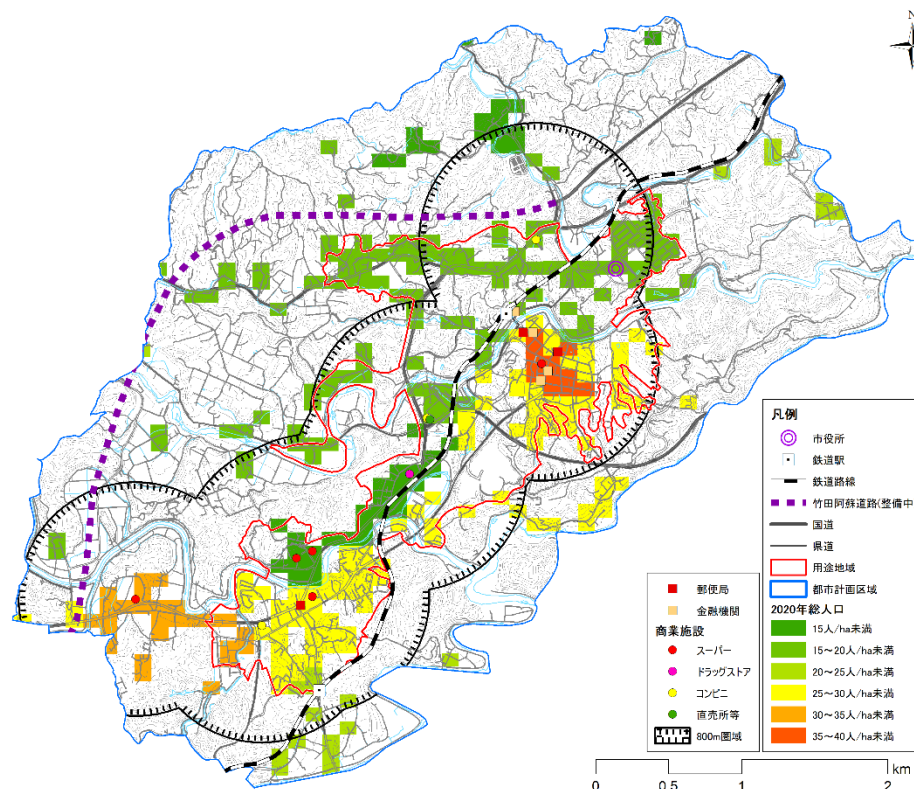
(2)商業施設・郵便局・金融機関

商業施設(スーパー・ドラッグストア・コンビニ・直売所等)は、都市計画区域内に 10施設、うち 9施設は用途地域内にあります。

また、郵便局が竹田地区に 2 箇所、玉来地区に 1 箇所あり、金融機関は竹田地区に 4 店舗あります。

都市計画区域における 2020年の商業施設の徒歩圏(800m)人口カバー率は、用途地域内では90.0%、用途地域外では 50.5%となっており、都市計画区域内でも大きな乖離がありません。また、商業施設の徒歩圏(800m)人口密度は、6.2人/ha となっています。

■ 商業施設・郵便局・金融機関の立地状況ならびに商業施設の人口カバー状況 ■



■ 商業施設(スーパー・ドラッグストア・コンビニ・直売所等)の人口カバー率 ■

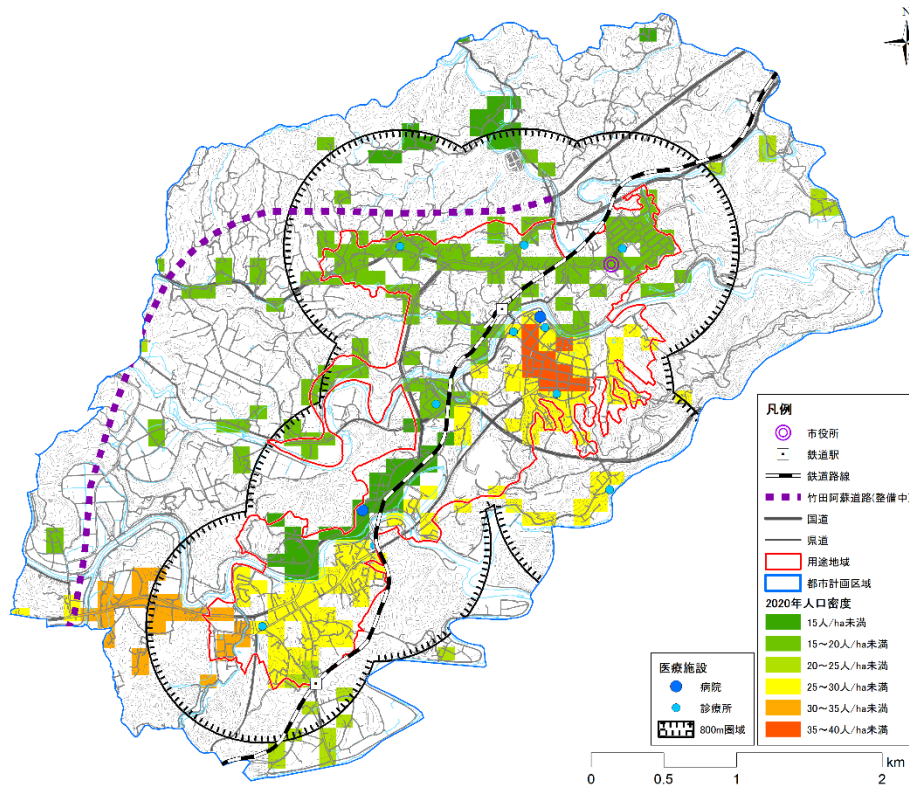
地域	総人口		徒歩圏人口		圏域面積 (ha)	徒歩圏人口密度(人/ha)		カバー率	
	2020	2045	2020	2045		2020	2045	2020	2045
用途地域内	4,917	2,942	4,426	2,613	392.8	11.3	6.7	90.0%	88.8%
用途地域外	2,333	1,414	1,178	768	510.6	2.3	1.5	50.5%	54.3%
都市計画区域内	7,251	4,356	5,603	3,381	903.4	6.2	3.7	77.3%	77.6%

(3) 医療施設

医療施設は、都市計画区域内に 12 施設、うち 11 施設は用途地域内に立地しています。総合病院は都市計画区域内に2施設あり、診療所は用途地域内に点在しています。

都市計画区域における 2020年の医療施設の徒歩圏(800m)人口カバー率は、用途地域内は全域をカバーしています。また、医療施設の徒歩圏(800m)人口密度は5.9人/ha となっていますが、用途地域内は 11.7人/ha、用途地域外は 1.7人/ha と大きな乖離があります。

■ 医療施設(内科・外科)の人口カバー状況 ■



■ 医療施設(内科・外科)の人口カバー率 ■

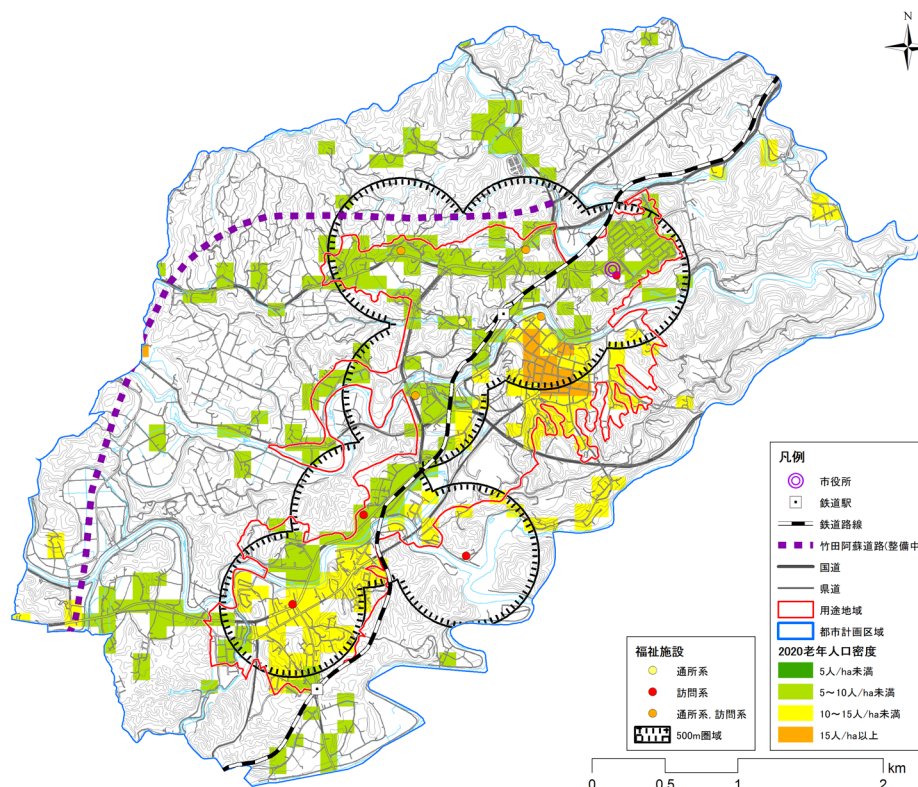
地域	総人口		徒歩圏人口		圏域面積 (ha)	徒歩圏人口密度(人/ha)		カバー率	
	2020	2045	2020	2045		2020	2045	2020	2045
用途地域内	4,917	2,942	4,917	2,942	420.7	11.7	7.0	100.0%	100.0%
用途地域外	2,333	1,414	1,028	623	588.9	1.7	1.1	44.1%	44.1%
都市計画区域内	7,251	4,356	5,945	3,565	1,009.7	5.9	3.5	82.0%	81.8%

(4) 福祉施設

都市計画区域内には、福祉施設(通所系、訪問系)が9施設立地しており、うち用途地域内に7施設が立地しています。

都市計画区域における2020年の福祉施設の徒歩圏(500m)老年人口カバー率は56.1%となっており、徒歩圏(500m)老年人口密度は、3.1人/haとなっています。用途地域の境界付近には、圏域から外れ、徒歩での移動が困難な箇所が存在しています。

■ 福祉施設(通所系、訪問系)の人口カバー状況 ■



※福祉施設の徒歩圏は、高齢者徒歩圏である半径500mを採用

■ 福祉施設(通所系、訪問系)の人口カバー率 ■

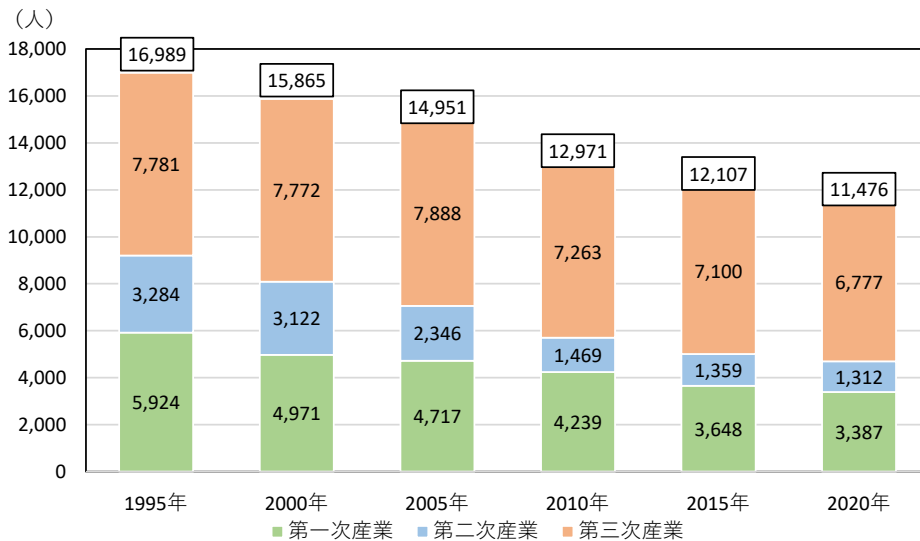
地域	老年人口		徒歩圏老年人口		圏域面積 (ha)	徒歩圏老年人口密度(人/ha)		カバー率	
	2020	2045	2020	2045		2020	2045	2020	2045
用途地域内	2,086	1,465	1,595	1,191	333.5	4.8	3.6	76.4%	81.3%
用途地域外	932	703	97	68	210.2	0.5	0.3	10.4%	9.7%
都市計画区域内	3,018	2,168	1,692	1,259	543.7	3.1	2.3	56.1%	58.1%

2.5 経済活動

(1) 産業別就業人口

本市で就業する人の産業分類は、第三次産業(商業・サービス業等)が最も多く、全体の約6割を占め、次いで第一次産業(農林業)が約3割、第二次産業(製造業・建設業等)が約1割となっています。なかでも第二次産業は、就業人口が1995～2020年の間に約6割減と、著しく減少しています。

■ 産業別就業人口の割合 ■



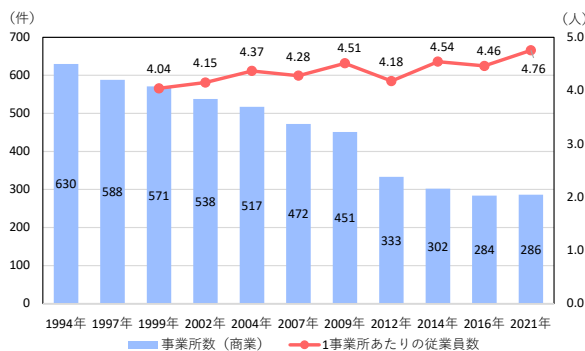
出典: 国勢調査

(2) 事業者数、従業員数

本市の1994年以降の事業所数(商業)は減少しており、2021年は1994年(630件)の半数以下の286となっています。一方、1事業所当たりの従業員数は、微増で推移しており、2021年現在は約4.8人となっています。

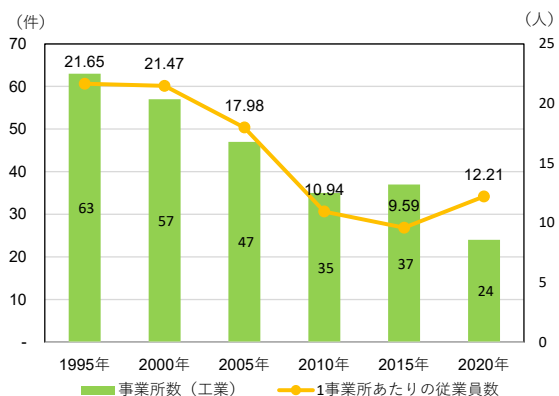
また、工業も商業と同様に、1995年以降の事業者数は減少しており、2020年には1995年(63件)の4割未満の24件となっています。1事業所当たりの従業員数は、2000年までは20人以上でしたが、それ以降は減少し、2020年は約12.2人となっています。

■ 事業者数、従業員数の推移(商業) ■



出典: 1994～2007年、2014年商業統計調査、2009、2012、2016、2021年経済センサス

■ 事業者数、従業員数の推移(工業) ■



出典: 工業統計調査、経済センサス(2015年の値のみ)

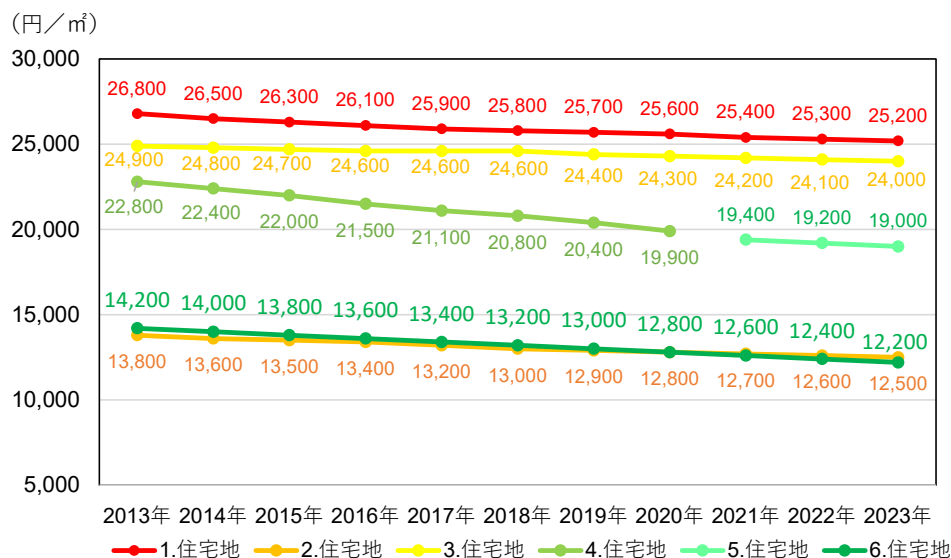
(3)地価

都市計画区域内における住宅地の地価は、2013年～2023年の間に約0.1～約0.3万円/㎡の下落があり、2023年は約1.3～約2.5万円/㎡となっています。基準箇所と比較すると、鉄道路線の東側と西側で約1万円/㎡の差があり、東側(中心市街地側)が高値となっています。

また、商業地の地価も、住宅地と同様に下落傾向にあり、2023年は竹田地区中心部で約3.7万円/㎡、玉来地区で約2.7万円/㎡となっています。他用途よりも比較的高値ですが、2013年以降の下落幅が最も大きい用途となっています。

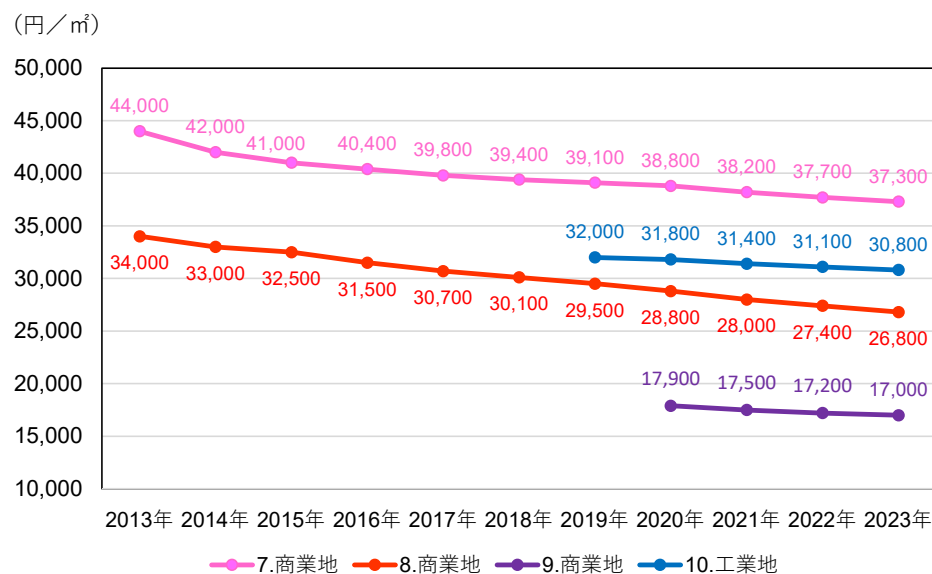
工業地の地価は、2019年～2023年の4年間で1,200円/㎡の下落となっています。

■ 地価公示、県地価調査の推移(住宅地) ■



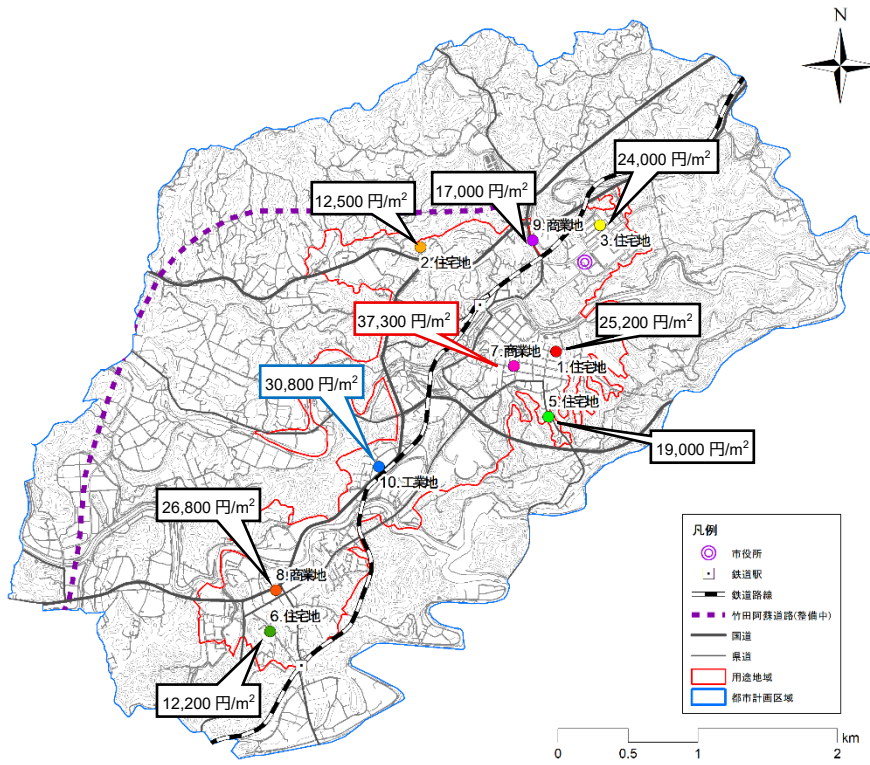
出典:国土数値情報

■ 地価公示、県地価調査の推移(商業地・工業地) ■



出典:国土数値情報

■ 地価公示、県地価調査の基準箇所及び地価(2023年) ■



出典: 国土数値情報

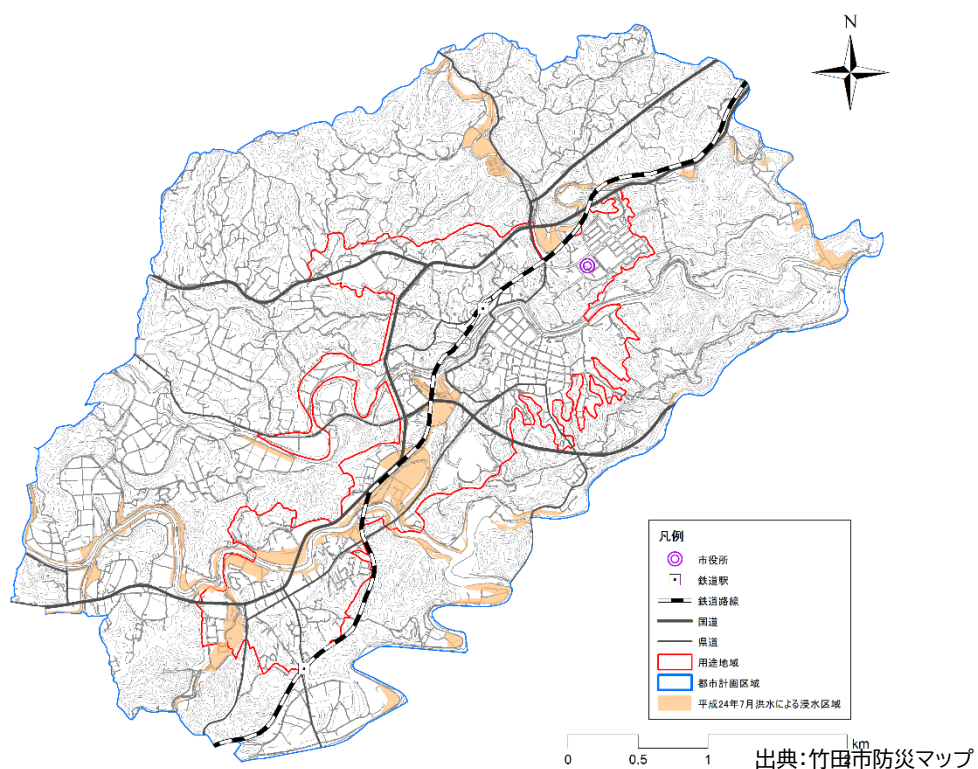
2.6 災害

(1) 災害の履歴

本市は、2016年の熊本地震では、4月14日の前震で震度4、4月16日の本震で震度5強を観測しました。

また、2012年、2017年、2020年に豪雨災害が発生しました。特に2012年7月の九州北部豪雨では、玉来川が氾濫し、死者2名、負傷者(軽傷)3名、住宅の全壊12棟、床上浸水202棟という大きな被害が発生しました。

■ 2012年7月の豪雨による浸水範囲 ■

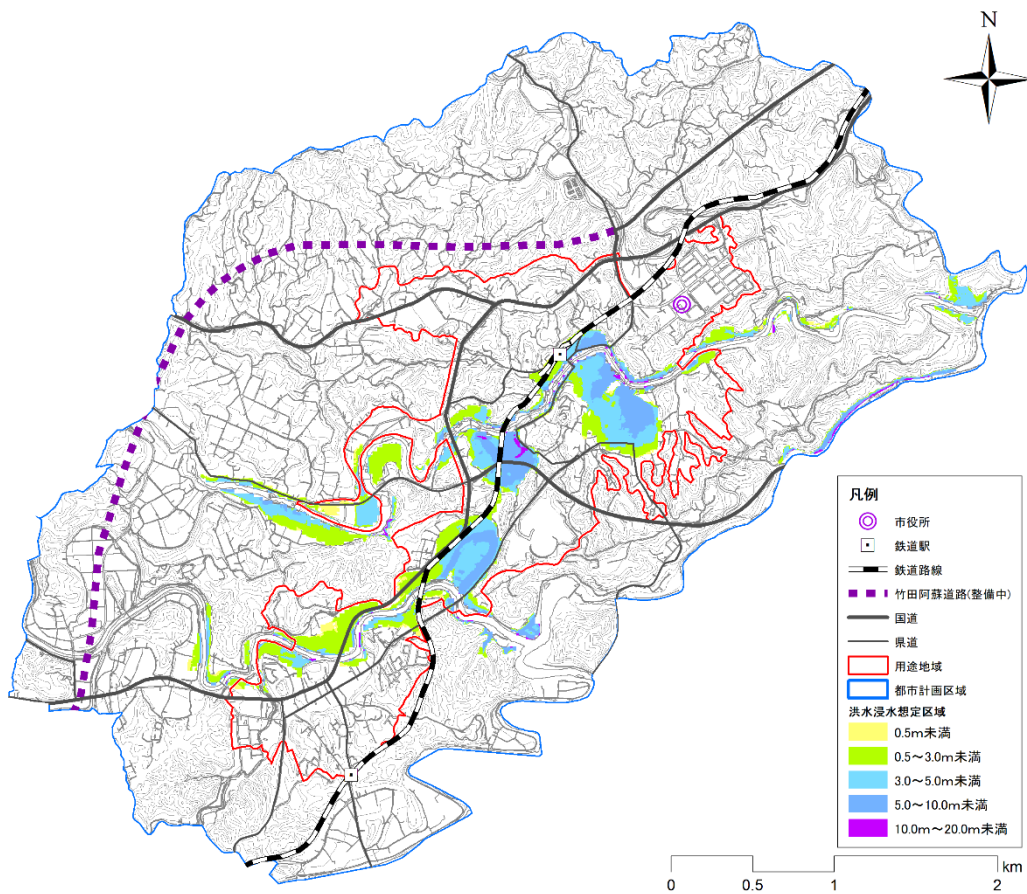


(2)洪水浸水想定区域

本市の都市計画区域内には、大野川、稲葉川、玉来川等が流れており、浸水想定が用途地域内の広範囲に設定されています。

そのため、過去に何度も氾濫した玉来川流域に治水ダム(玉来ダム)を建設し、洪水調節の役割を持たせることとして、2017年に建設工事が始まり、2022年度に竣工しました。

■ 洪水浸水想定区域(想定最大規模) ■

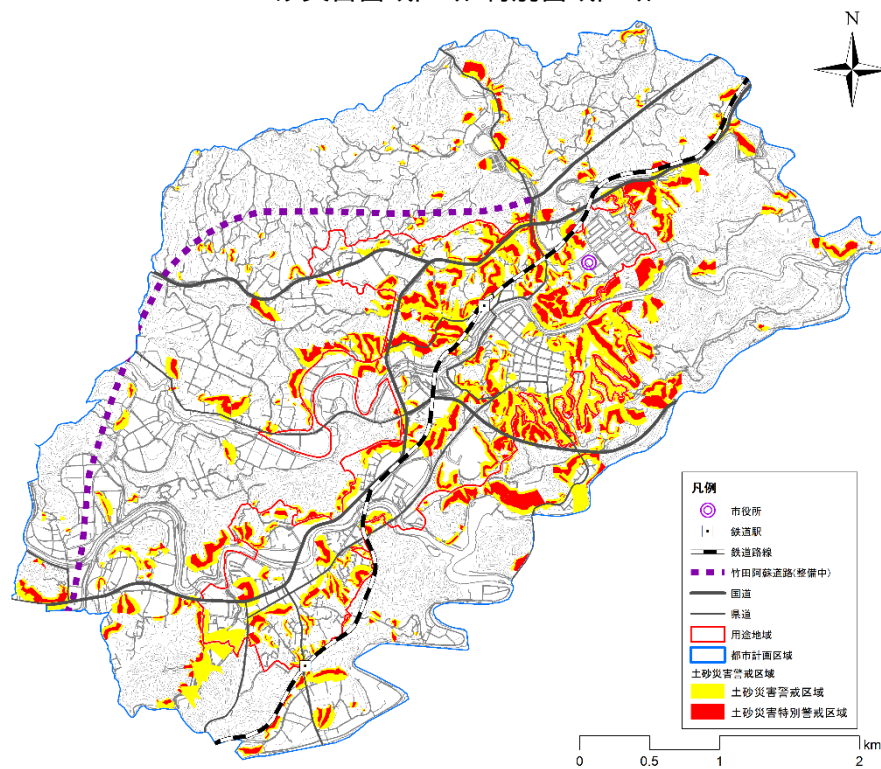


出典:大分県洪水浸水想定区域図(L2:想定最大規模)

(3)土砂災害警戒区域

都市計画区域内には、土砂災害警戒区域が多数存在し、旧城下町エリアを取り囲む山すそや幹線道路沿いなど、至るところに分布しています。建物の立地に制約が生じる土砂災害特別警戒区域(レッドゾーン)も多く存在しています。

■ 土砂災害警戒区域・特別警戒区域 ■



出典:国土数値情報

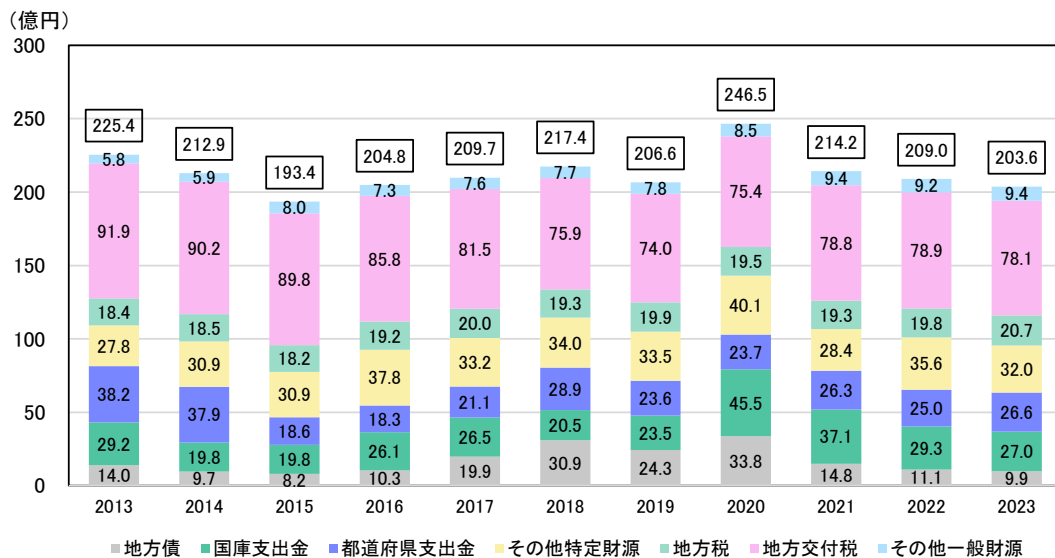
2.7 財政

(1) 歳入

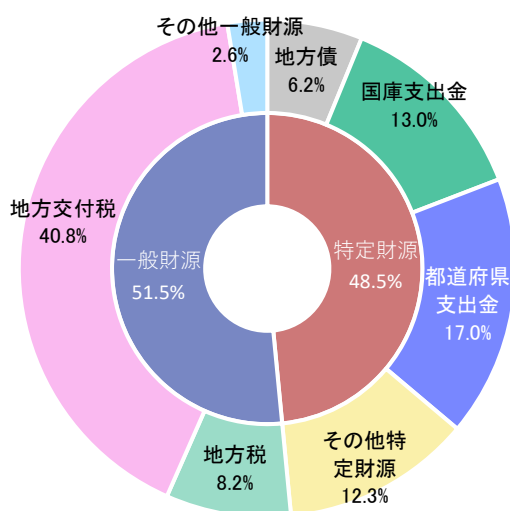
2023年の歳入総額は203.6億円で、概ね200億円前後で推移しています。地方債は、2020年の約34億円をピークに減少し、2023年には10億円を下回っています。また、地方交付税は、2019年まで減少傾向が続いていましたが、2020年から増加し、2023年には約78億円となっています。

歳入割合では、2023年は2013年に比べて地方債の割合が約4ポイント減少し、市が所有する土地や物品の売却に伴う財産収入や市民から受ける寄附金などが含まれる「その他特定財源」の割合が約3ポイント増加しています。

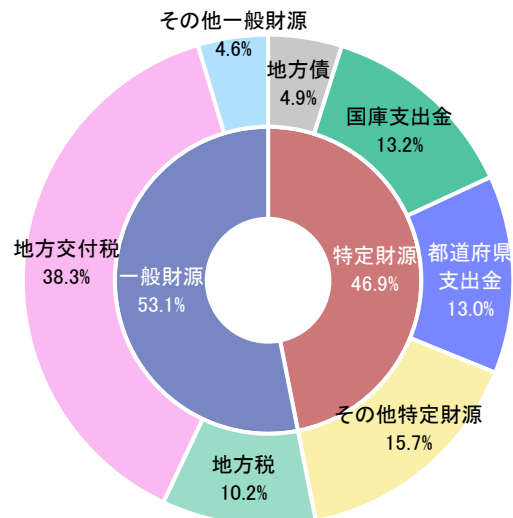
■ 歳入の推移 ■



2013年歳入割合



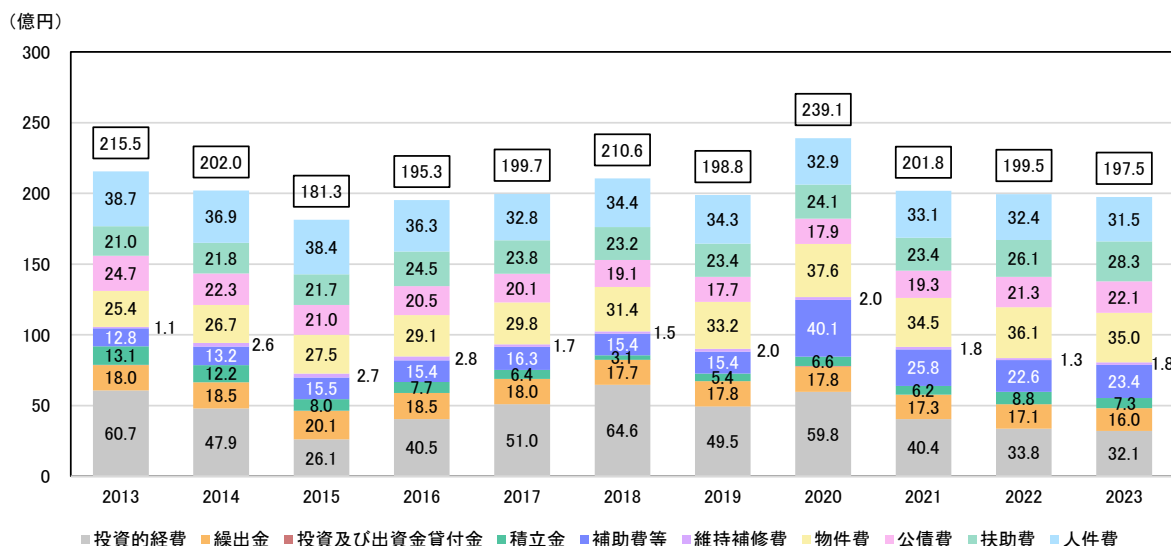
2023年歳入割合



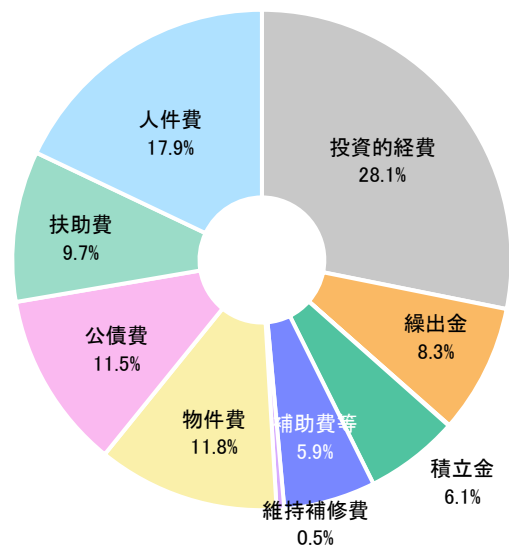
(2)歳出

2023年の歳出総額は、197.5億円となっています。各費目の推移では、投資的経費の変動が大きく、2020年まで増加傾向にあった物件費は、2021年以降は約35億円前後で推移しています。歳出割合を見ると、2023年は2013年に比べて扶助費や物件費、補助費が増加し、一方で積立金や人件費が減少しています。

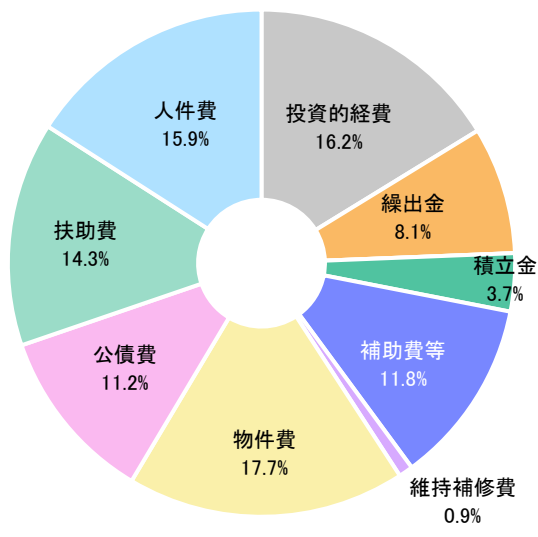
■ 歳出の推移 ■



2013年歳出割合



2023年歳出割合

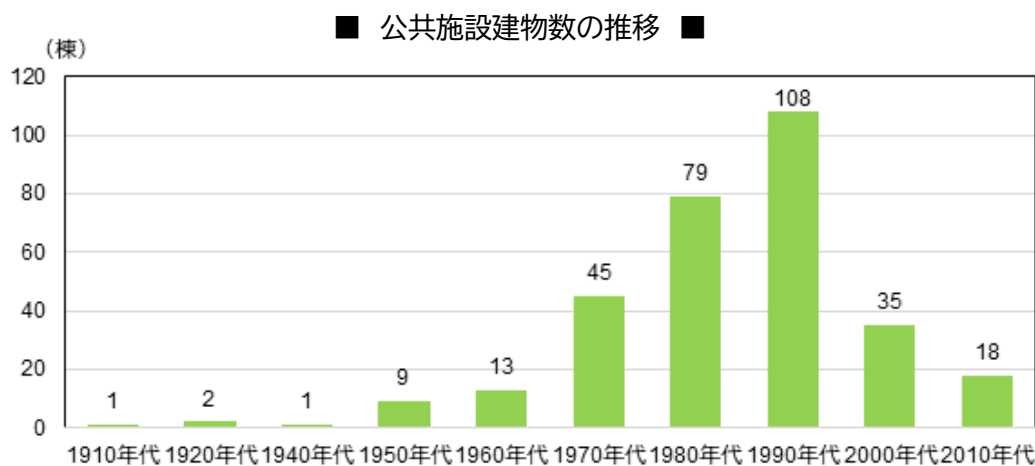


(3) 公共施設の管理

本市が有している施設は、311 施設あります。総延べ床面積は 261,798 m²、市民一人当たりの延床面積は 11.72 m²で、全国平均の 3.22 m²(公共施設及びインフラ資産の将来の更新費用の比較分析に関する調査結果)と比較すると約 3.6 倍となっています。

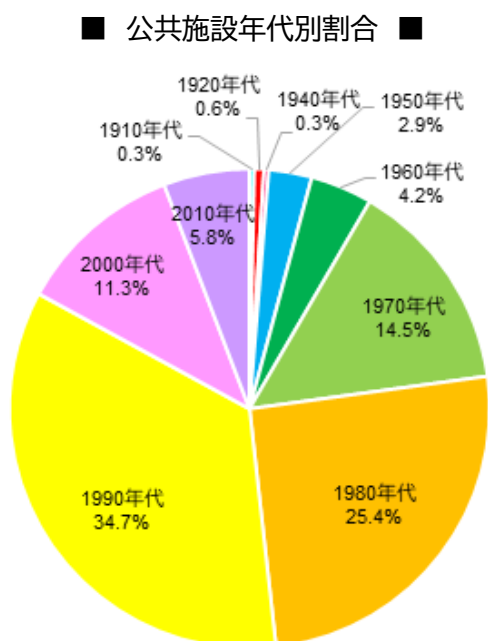
1990 年代に建築された施設が 108 施設で最も多く、全施設のおよそ3割を占めています。また、旧耐震基準下である 1970 年代以前に建築された施設が 71 施設と、全施設の2割強存在しています。

竹田市公共施設等総合管理計画において試算した結果、現状の公共施設(ハコモノ)をすべて維持すると仮定した場合、今後 40 年間で約 1,040 億円(年平均 26.1 億円)の改修・更新費用が必要とされています。



※修繕している施設は、修繕年度を建築年度としている。

出典:竹田市公共施設等総合管理計画



出典:竹田市公共施設等総合管理計画

■ 分類別公共施設数 ■

分類	延床面積(m ²)	施設数
市民文化系施設	9,169	33
社会教育系施設	19,843	21
スポーツ・レクリエーション系施設	38,217	48
学校教育系施設	81,429	27
産業系施設	18,856	24
子育て支援施設	2,573	5
保健・福祉施設	8,633	8
行政系施設	21,910	39
市営住宅	29,306	32
公園	667	12
供給処理施設	9,036	16
その他	22,159	46
計	261,798	311

出典:竹田市公共施設等総合管理計画

2.8 市民意識

(1) 市民アンケート調査

1) 調査の概要と回答状況

市民のまちづくりに対する満足度等を把握するため、市内に在住する18歳以上の市民2,000人を対象に、アンケート調査を実施しました。

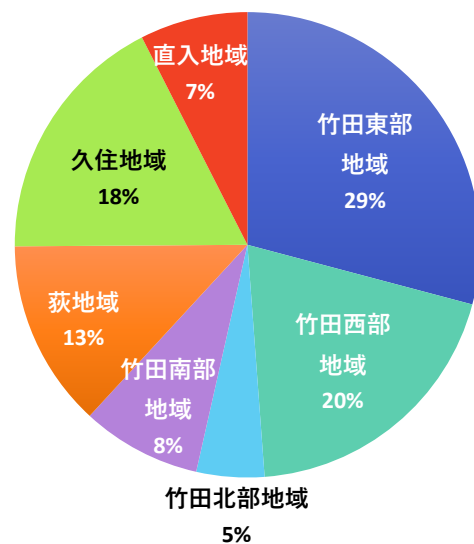
■ 市民アンケート調査の実施概要 ■

調査対象	18歳以上の市民2,000人を無作為抽出 (ただし、市内7地域別のサンプル数を、人口比で配分)
実施方法	郵送配布、郵送回収
実施時期	令和2年10～11月

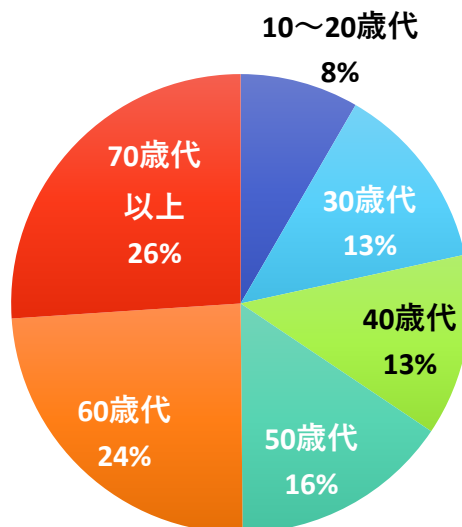
■ 地域別配布・回収数と回収率 ■

地域名称	配布数 (枚)	回収数 (枚)	回収率 (%)
竹田東部地域	542	210	39
竹田西部地域	402	142	35
竹田北部地域	121	34	28
竹田南部地域	121	60	50
萩地域	256	94	37
久住地域	362	127	35
直入地域	196	54	28
合計	2,000	721	36

■ 回答者の地域別割合 ■

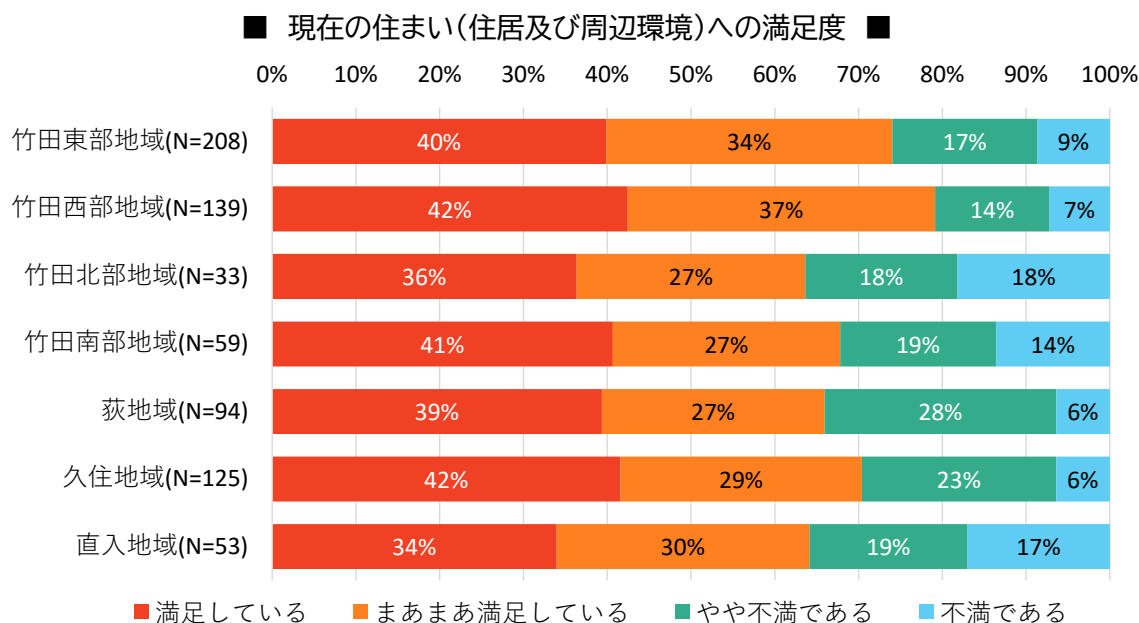


■ 回答者の年代構成 ■



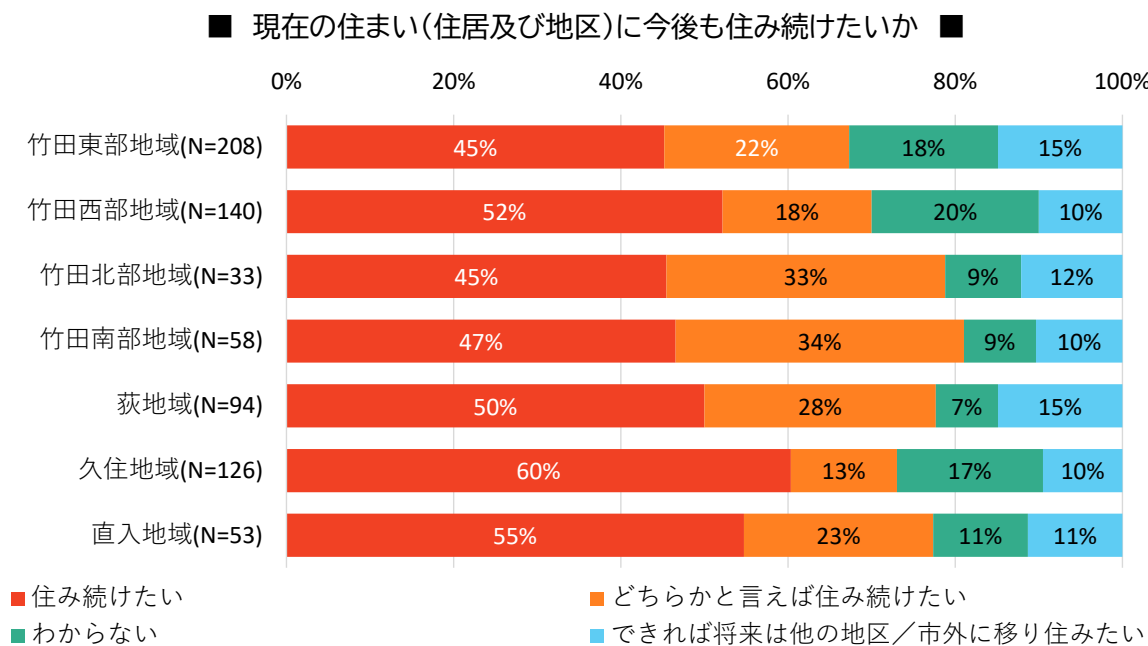
2)現在の住まい(住居及び周辺環境)への満足度

どの地域でも、概ね6～7割が現在の住まいに満足しています。一方、竹田北部地域や直入地域では、「やや不満である」「不満である」の割合が高くなっています。



3)現在の住まい(住居及び地区)に今後も住み続けたいか

概ね7～8割が今の住居や地区に住み続けたいと回答しており、特に竹田南部地域で高くなっています。一方、竹田東部地域や荻地域では、「できれば移り住みたい」と回答する割合が15%と比較的高くなっています。

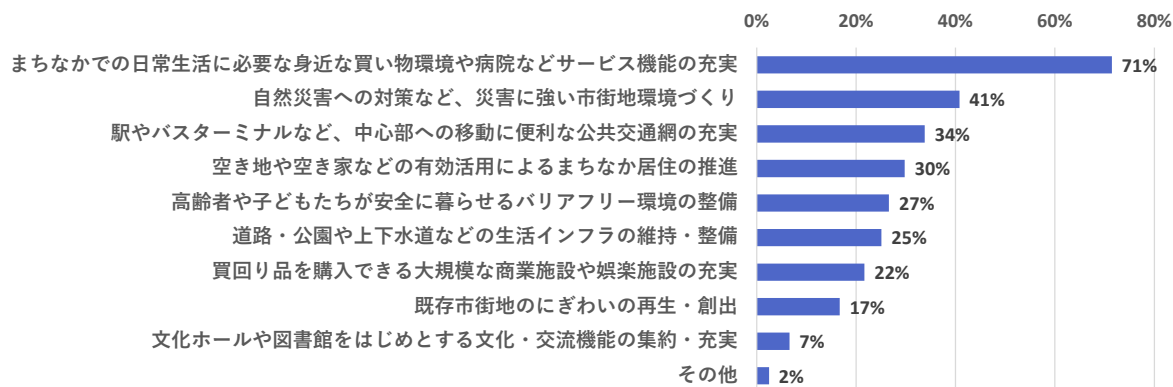


4)まちづくりで重視すべき点

①竹田市中心部

「買い物や病院などサービス機能の充実」を重視する回答が最も多く70%以上を占めています。次いで、「災害に強い市街地環境」、「便利な公共交通網の充実」、「まちなか居住の推進」の順に多くなっています。

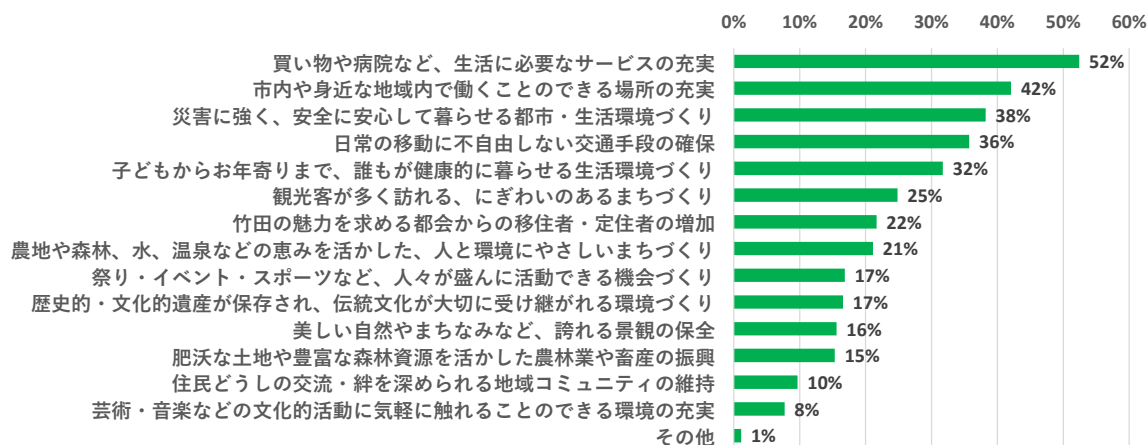
■竹田市中心部におけるまちづくりで重視すべきこと



②竹田市全域

「買い物や病院など、生活に必要なサービスの充実」を重視する回答が最も多く50%以上を占めています。次いで、「働くことのできる場所」、「災害に強く、安全に安心して暮らせる」、「交通手段の確保」「誰もが健康的に暮らせる生活環境」の順に多く、市内で働ける場の充実に関することが上位にきています。

■竹田市全体におけるまちづくりで重視すべきこと



③各地域

自分の住む地域でのまちづくりで重視すべきことについて、各地域での回答の上位3つまでを掲げました。

竹田東部地域、竹田西部地域、久住地域では「生活に必要なサービスの充実」が、竹田北部地域では「誰もが健康的に暮らせる生活環境づくり」が、竹田南部地域及び荻地域では「交通手段の確保」が最上位となりました。また、直入地域は「生活に必要なサービスの充実」「災害に強く、安全に安心して暮らせる」「交通手段の確保」が同率1位となりました。

これより、元来から中心部に生活サービス施設が立地していた地域ほど、「生活に必要なサービスの充実」を求める傾向があると考えられます。また、久住地域では、3位に「働くことのできる場所の充実」が挙がっており、身近な場所で就労環境を確保することも、今後のまちづくりで一層重要になると考えられます。

■竹田市全体におけるまちづくりで重視すべきこと ■

地域名称	各地域のまちづくりで重視すべきこと(多い順に3つ)
竹田東部地域	①買い物や病院など、生活に必要なサービスの充実(47%) ②災害に強く、安全に安心して暮らせる都市・生活環境づくり(38%) ③日常の移動に不自由しない交通手段の確保(37%)
竹田西部地域	①買い物や病院など、生活に必要なサービスの充実(56%) ②災害に強く、安全に安心して暮らせる都市・生活環境づくり(46%) ③日常の移動に不自由しない交通手段の確保(42%)
竹田北部地域	①子どもからお年寄りまで、誰もが健康的に暮らせる生活環境づくり(56%) ②日常の移動に不自由しない交通手段の確保(41%) ②災害に強く、安全に安心して暮らせる都市・生活環境づくり(41%)
竹田南部地域	①日常の移動に不自由しない交通手段の確保(50%) ②災害に強く、安全に安心して暮らせる都市・生活環境づくり(48%) ③子どもからお年寄りまで、誰もが健康的に暮らせる生活環境づくり(30%)
荻地域	①日常の移動に不自由しない交通手段の確保(49%) ②買い物や病院など、生活に必要なサービスの充実(45%) ③子どもからお年寄りまで、誰もが健康的に暮らせる生活環境づくり(41%)
久住地域	①買い物や病院など、生活に必要なサービスの充実(47%) ②日常の移動に不自由しない交通手段の確保(34%) ③市内や身近な地域内で働くことのできる場所の充実(33%)
直入地域	①買い物や病院など、生活に必要なサービスの充実(35%) ①災害に強く、安全に安心して暮らせる都市・生活環境づくり(35%) ①日常の移動に不自由しない交通手段の確保(35%)

(2)中学生アンケート調査

1)調査の概要と回答状況

今後10年以内に成人を迎え、竹田市の担い手となる中学生を対象に、まちづくりに対する意見を把握するとともに、まちづくりへの関心を深めてもらうことを目的に、アンケート調査を実施しました。

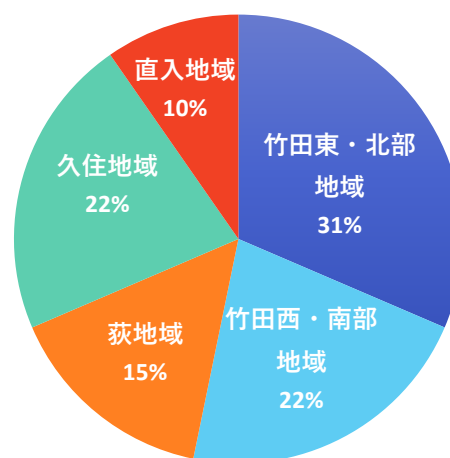
■ 中学生アンケート調査の実施概要 ■

調査対象	竹田市内の全中学校の2年生(全員)
実施方法	各中学校に対し生徒への配布・回収を依頼
実施時期	令和2年11～12月

■ 学校別回収数 ■

地域名称	回収数(枚)
竹田中学校	37
竹田南部中学校	27
緑ヶ丘中学校	19
久住中学校	19
都野中学校	9
直入中学校	13
合計	124

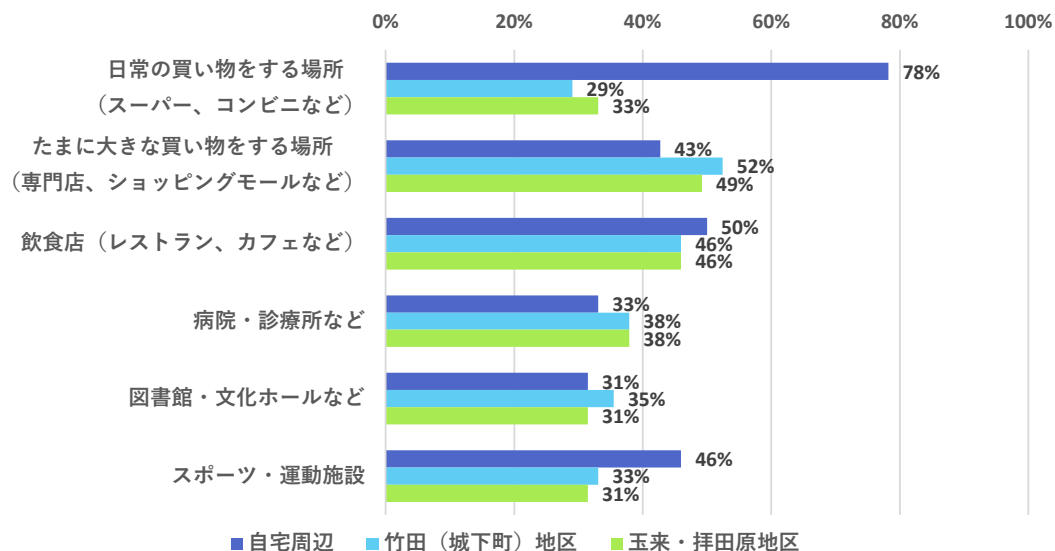
■ 回答者の地域別割合 ■



2)必要な施設(場所別)

「日常の買い物をする場所」は、自宅周辺に欲しいという回答の割合が約80%を占めています。「たまに大きな買い物をする場所」や「病院・診療所」は、自宅周辺よりも竹田地区や玉来・拝田原地区のような拠点に必要と回答する割合が大きくなっています。

■ 必要な施設(場所別) ■

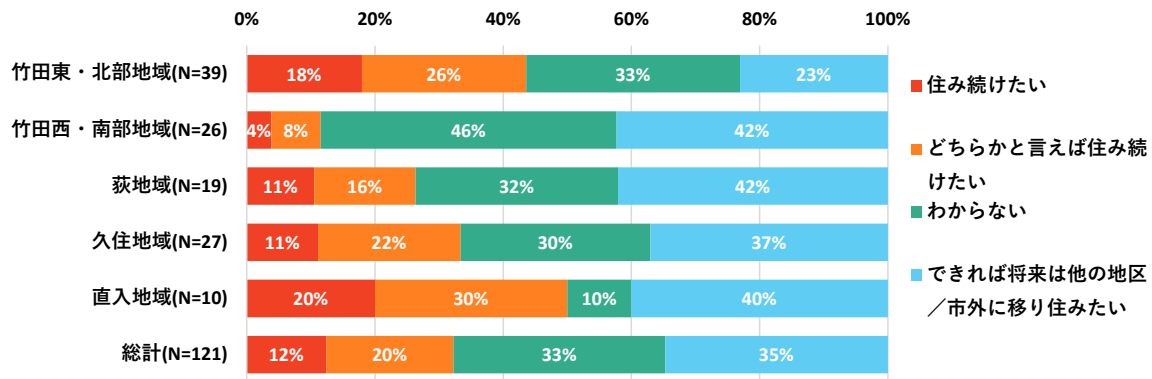


3)現在の住まい(住居及び地区)に今後も住み続けたいか

「住み続けたい」「どちらかと言えば住み続けたい」との回答は竹田東・北部地域、直入地域で約40～50%と多い一方、竹田西・南部地域では12%と非常に少なくなっています。

「できれば将来は他の地区／市外に移り住みたい」との回答が最も多く、竹田西・南部地域、荻地域、直入地域では40%以上を占めています。

■ 現在の住まい(住居及び地区)に今後も住み続けたいか ■



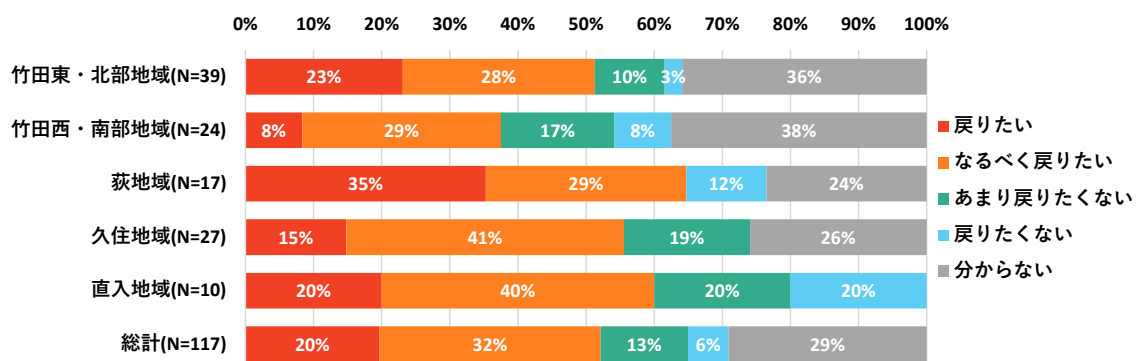
■ 住み続けたい／住み続けたくない理由(上位3つ、複数回答) ■

	住み続けたい理由	住み続けたくない理由
1位	生まれ育ったまちだから(92%)	他の場所にも住んでみたいから(67%)
2位	友達や知り合いが多く住んでいるから(87%)	買い物や病院の利用が不便だから(55%)
3位	自然環境が良いから(59%)	遊べる場所が少ないから(43%)

4)将来、竹田市に戻りたいか

「戻りたい」「なるべく戻りたい」の合計が52%と過半数を占めており、「あまり戻りたくない」「戻りたくない」(合計19%)に比べてかなり多くあり、特に旧3町(荻、久住、直入の各地域)で割合が高くなっています。

■ 将来、竹田市に戻りたいか ■



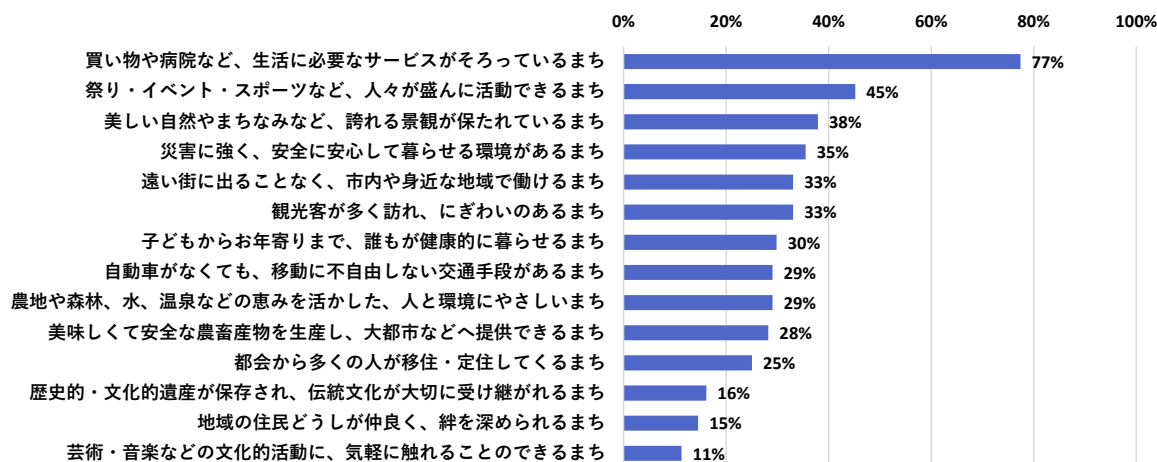
■ 竹田市に戻りたい／戻りたくない理由(上位3つ、複数回答) ■

	戻りたい理由	戻りたくない理由
1位	生まれ育ったまちだから(84%)	他の場所の方が魅力的だから(64%)
2位	家族が住んでいるから(79%)	買い物や病院の利用が不便だから(55%)
3位	友達や知り合いが多く住んでいるから(69%)	就職先や仕事が少ないから(50%)

5) 将来の竹田市は、どのようなまちになったら良いか

「生活に必要なサービスがそろっているまち」と利便性に関する回答の割合が最も高く、次いで「人々が盛んに活動できるまち」という活力、「誇れる景観が保たれているまち」という竹田の特色に関することが上位に挙がりました。

■ 将来の竹田市は、どのようなまちになったら良いか ■

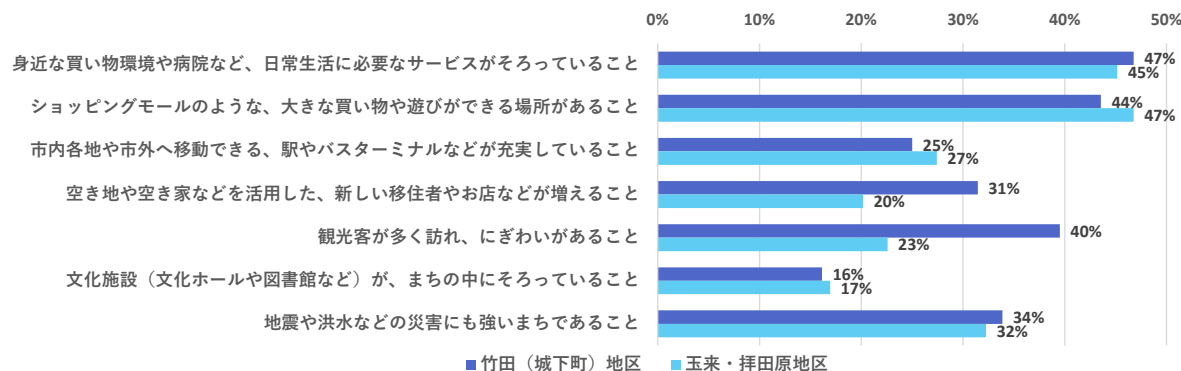


6) 竹田市の中心部が、今後活気のあるまちになるために重要だと思うこと

竹田(城下町)地区では、買い物や病院などの日常生活サービスが、玉来・拝田原地区では、大きな買い物や遊びができる場所が、それぞれ回答が最も多くなっています。

また、竹田(城下町)地区では、観光やにぎわい、空き地・空き家活用などの回答も多くありました。

■ 竹田市の中心部が、今後活気のあるまちになるために重要だと思うこと ■



2.9 課題の整理

(1)都市の現況・問題点

①人口の集中する都市計画区域内も減少が進行

- ・2005～2020年の15年間で、用途地域内・外ともに人口が減少しています。用途地域内は約21%、用途地域外は約18%の減少となっています。
- ・都市計画区域の高齢化率は、2020年時点で約42%と市全体の平均より低いが、2045年には生産年齢人口の割合を上回り、約50%に達する見込みです。
- ・人口は、竹田地区や玉来地区に集中しているほか、国道57号に沿って連担しています。

②宅地が市街地周縁部へ拡大

- ・過去45年間(1976～2021年)で建物用地が、特に豊岡地区や玉来地区へ大きく拡大しており、さらに用途地域外へも開発が広がっています。
- ・新築着工件数は、ここ数年は概ね20件程度で推移し、大部分が住宅系となっています。
- ・低未利用地は、1ha以下の小規模なものが点在しています。また、住宅系用途による低未利用地の活用はあまりなされていません。
- ・農地転用は、用途地域外でなされることが多くなっています。

③公共交通の利用者減少と広域交通網の変化

- ・公共交通は、用途地域内では人口の9割以上をカバーしており、竹田～玉来間は30本/日以上バスが運行するなど、公共交通を利用しやすい環境にあります。
- ・特にバスは利用者の減少が顕著で、路線の存続や運行の継続が危ぶまれています。
- ・竹田阿蘇道路(中九州横断道路)の開通により、IC予定地を中心に新たな都市機能等の立地が見込まれます。

④都市機能(特に文化施設)の集積が進展

- ・商業施設や医療施設、福祉施設は、ほとんどが用途地域内に立地しており、徒歩圏人口の大部分をカバーしています。
- ・近年、総合文化ホール(グランツたけた)や歴史文化館・由学館、城下町交流プラザ等の文化施設が相次いで整備され、中心市街地における文化・交流機能が向上しています。

⑤災害に対する脆弱性

- ・市全域で土砂災害リスクが高いですが、用途地域内においても土砂災害の恐れのある箇所が多く存在しています。
- ・稲葉川や玉来川の氾濫による浸水リスクの高い住宅地が少なくないため、治水ダム(玉来ダム)の整備が進められています。

⑥市の活力の低下

- ・1995～2020年の25年間で、第二次産業の就業人口ならびに市内の事業所数(商業、工業)は、半分以下に減少しています。
- ・市内の地価は概ね低下傾向で、商業地の方が住宅地に比べて低下の幅が大きくなっています。

⑦公共施設の財政に与える影響

- ・現状の公共施設数は、1人あたり延べ床面積ベースで全国平均の3.6倍であり、これら施設を維持する場合、年間約26億円の改修・更新費用が必要となります。

⑧住民意見(一般)

- ・現在お住まいの住居及び地区には概ね満足しており、今後も住みたいという意見が多くなっています。
- ・まちづくりで重視すべき点としては、身近な生活サービスの充実や、働く場の充実を望む意見が多くなっています。
- ・中心部で重視すべき点に関しては、生活サービスのほか、災害に強い市街地環境を望む意見が多くなっています。また、中心部への移動に便利な公共交通網の充実、空き家や空き地の活用によるまちなか居住の推進に関する意見も多くなっています。

⑨住民意見(中学生)

- ・将来、「竹田市に戻りたい」という意見が概ね過半数を占める一方、「できれば将来は他の地区／市外に移り住みたい」との意見も3割強あります。
- ・本市の将来像に関しては、「生活に必要なサービスがそろっている」「人々が盛んに活動できる」「誇れる景観が保たれている」ということが上位に挙がっています。
- ・竹田地区には、買い物や病院など日常生活に身近なサービスを、玉来地区には大きな買い物や遊びができる場所を求める意見が多くなっています。

(2)課題の整理

都市の現況・問題点を受けて、都市づくりの課題を以下のとおり整理しました。

①中心市街地のコンパクト化と利便性向上の促進

- ・現状の人口に見合わず拡大した市街地をコンパクトに集約し、歩いて暮らせるまちづくりを進める必要があります。
- ・都市機能を中心市街地に集約し、歩いて暮らせる範囲内の利便性向上を図る必要があります。

②交流の場としての中心市街地の活用

- ・近年、中心市街地に相次いで整備された文化・交流施設の活用による、交流人口の増加が必要です。
- ・中心市街地を地域の人々のまちづくり拠点として活用する場づくりが必要です。
- ・中九州横断道路によって竹田を訪れる人々を中心市街地へ誘導するための魅力を向上させる必要があります。

③災害に強いまちづくりの推進

- ・高齢化が進行する中、災害リスクの十分な理解を促し、安全に暮らすことのできるまちづくりを進める必要があります。
- ・災害リスクの高い地域では、土地利用や立地の規制などの導入による安全な市街地づくりを進める必要があります。

④市内各地から訪れることのできる交通ネットワークの維持

- ・市内の各方面から中心市街地へアクセスできる公共交通網を維持することで、本市の一体性ならびに中心市街地の拠点性の維持を図る必要があります。

第3章 都市づくりの基本方針

3.1 コンパクトなまちづくりの基本方針

立地適正化計画の策定によりコンパクトなまちづくりを進めるにあたり、竹田市が将来目指すべきまちづくりの方針を以下の通り設定しました。

住んでよし、訪れて良しのみんなでつくる “コンパクトシティたけた”の実現

上記の大方針に基づく、まちづくりの基本方針を下記の通り定めます。

1. 歩いて暮らせる範囲で生活サービスが事足りる市街地の形成 (ヒューマンスケール)

- ・身近に商業施設や医療施設などのサービス機能が充実し、歩いて暮らせるまちなかの居住環境を実現するため、都市機能の中心市街地への誘導を進めます。

2. 生活者と観光客など、人と人との交流が盛んなまちの形成 (コミュニケーション)

- ・中心市街地の文化交流施設や歴史的なまちなみなど、住んでいる人、訪れる人の双方にとって魅力的な空間を活用・発信し、生活者と観光客の交流を推進します。
- ・地域の人々がみんなの魅力あるまちづくりを進められる場としての基盤づくりを推進します。
- ・中九州横断道路の整備を機会に、竹田を訪れる人が増加し、観光と交流の場として活用されるまちづくりを推進します。

3. 安全に安心して住まうことのできる、顔を合わせられる距離での居住環境の実現 (リバブル)

- ・防災面での安全性を確保した上で、中心市街地の人口密度を確保し、コミュニティの繋がりを確保する程度での居住を誘導します。

4. 市内各地から来訪・利用できる公共交通の維持・充実 (ネットワーク)

- ・広大な竹田市域において、まちの核である拠点に無理なく来訪できるよう、公共交通ネットワークの維持・充実を図ります。

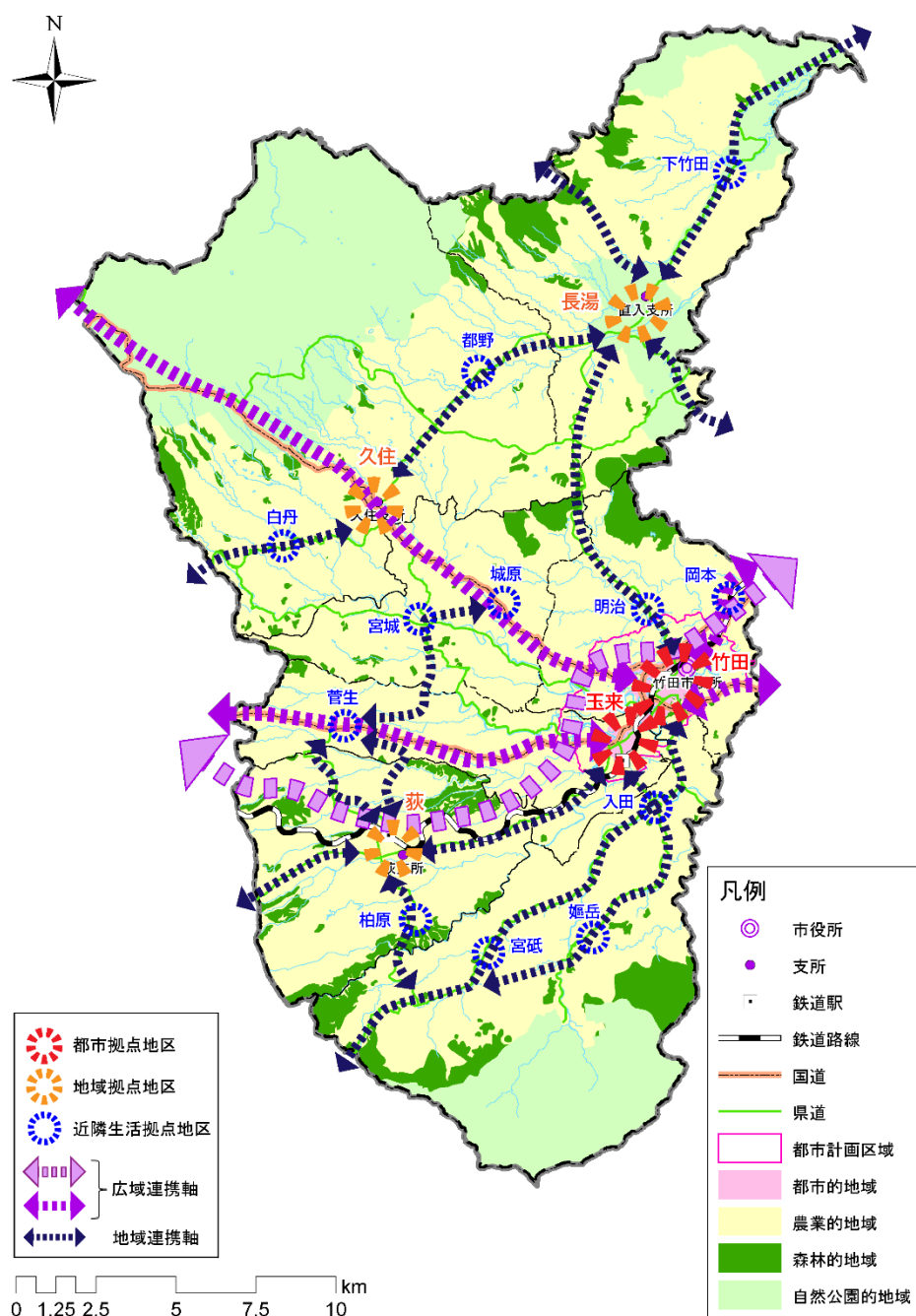
3.2 竹田市がめざす将来の都市構造

まちづくりの基本方針に基づき、本市がめざす将来の都市構造を、下記の通り定めます。

本市全域に関しては、中心市街地を構成する竹田地区・玉来地区を「都市拠点地区」、支所のある萩地区、久住地区、長湯地区を「地域拠点地区」、そのほか昭和の大合併以前の旧村単位での中心地を「近隣生活拠点地区」と位置づけ、各拠点に応じた生活サービス機能の確保・維持を図ります。

また、本市と近隣の市町村や大分市、熊本市などの主要都市とを結ぶ交通軸、本市の拠点間を結ぶ交通軸を「連携軸」と位置づけます。連携軸のうち、前者を「広域連携軸」、後者を「地域連携軸」と区分し、整備・充実を図ります。

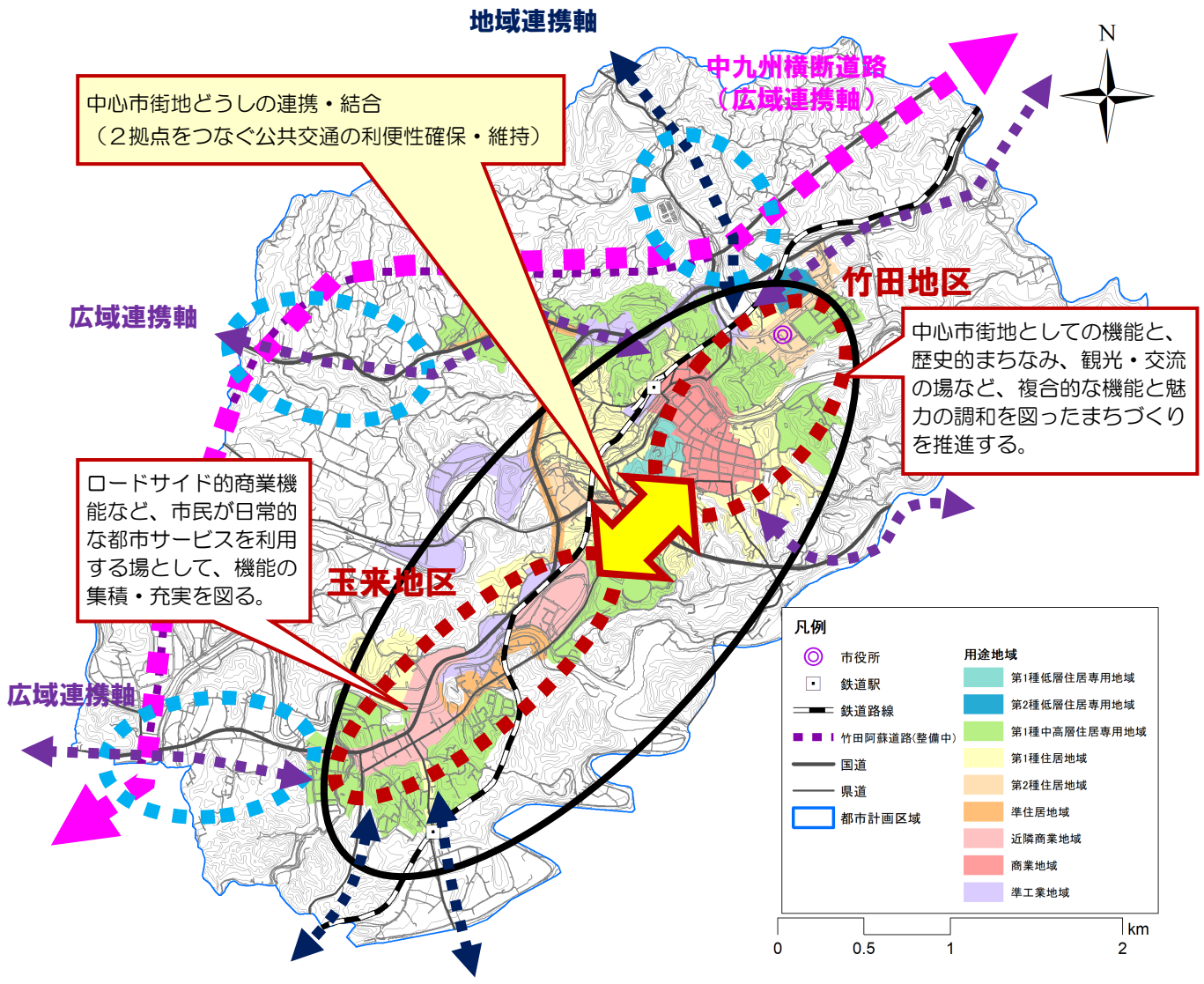
■ 竹田市(全域)の将来都市構造 ■



立地適正化計画の対象となる竹田都市計画区域に関しては、将来の都市構造を以下のとおり定めます。

日常的な生活サービス提供と、観光・交流拠点の複合的な要素をあわせもつ「竹田地区」と、日常的な生活サービス機能提供を中心とした「玉来地区」という、位置づけの異なる2つの都市拠点を設定します。また、これらを基幹的な公共交通路線で結び、2つの都市拠点が連携した中心市街地を形成します。

■ 竹田都市計画区域の将来都市構造 ■



3.3 課題解決のための施策・誘導方針(ストーリー)の検討

(1)歩いて暮らせる範囲で生活サービスが事足りる市街地(ヒューマンスケール)の形成に向けて

- ・現在、中心市街地にある商業施設や医療施設などのサービス機能の立地を維持するとともに、施設の立地誘導を図ります。
- ・それらのサービス機能を、歩いて利用できる範囲で生活できるよう、空き家や空き地等を活用した居住の誘導を図ります。

(2)生活者と観光客など、人と人との交流の盛んなまち(コミュニケーション)の実現に向けて

- ・グランツたけた、城下町交流プラザ等の文化施設を活用したイベント等の定期的な開催や豊後竹田駅の滞留機能により、市内外の人々の交流を継続する仕掛けを創出します。
- ・空き家等の活用により、子どもやお年寄りなど、多世代が交流できる空間の創出を促進します。
- ・中九州横断道路の整備により、市街地へ来訪者・観光客を誘導させるための案内サインやフリンジパーキング(市街地外縁部の駐車場)等の充実を図ります。あわせて、中心部を巡る二次交通としての公共交通の維持・充実を推進します。

(3)安全に安心して住まうことのできる、顔を合わせられる距離での居住環境(リバブル)の実現に向けて

- ・本市の人口が減少傾向にある中、中長期的にはリスクの低い地域へ居住機能を誘導し、水害や土砂災害などリスクの高い地域からの住居の撤退を図ります。
- ・居住機能の誘導にあたっては、市街地に存在する空き家・空き地等を活用し、市街地の高密度化を図ることで、顔を合わせられる距離で居住地が集約され、地域コミュニティの維持・存続を図っていきます。

(4)市内各地から来訪・利用できる公共交通(ネットワーク)の維持・充実に向けて

- ・鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、タクシー等の公共交通に加え、スクールバス、病院送迎等の他の移動サービスとも連携し、移動サービス全体が持続的に運営できる環境づくりを推進します。
- ・豊後竹田駅の駅前広場を整備し、公共交通(鉄道・バス・タクシー等)の利用者、竹田市の来訪者にとって使いやすく、一大交通結節点としての機能の集約を図ります。