

# 取手市立地適正化計画

## 目次

<b>第1章 はじめに</b>	<b>1</b>
1. 計画策定の背景と目的	2
2. 計画の位置づけ	3
3. 計画の対象区域	5
4. 計画の目標年次	5
<b>第2章 都市構造上の現状と課題</b>	<b>7</b>
1. 現状	8
2. 都市構造上の評価と課題	33
<b>第3章 立地適正化計画で目指す将来の姿</b>	<b>43</b>
1. まちづくりの方針	44
2. 都市の骨格構造	46
<b>第4章 都市機能誘導区域と誘導施設</b>	<b>59</b>
1. 都市機能誘導区域に求められる都市機能施設	60
2. 都市機能誘導区域と誘導施設の設定の考え方	65
3. 都市機能誘導区域と誘導施設の設定	68
<b>第5章 居住誘導区域</b>	<b>79</b>
1. 居住誘導区域の設定の考え方	80
2. 居住誘導区域の設定	87
3. 居住誘導区域外のエリアの考え方	92
<b>第6章 都市機能及び居住を誘導するための施策</b>	<b>95</b>
1. 誘導施策	96
<b>第7章 計画の推進に向けて</b>	<b>109</b>
1. 進行管理の考え方	110
2. 目標指標の設定	111
3. 届出制度	116
<b>参考資料</b>	<b>119</b>
用語集	120
人口	122
評価指標の算出方法	124
徒歩圏の考え方	126
検討経緯	127



# 第1章

はじめに

# 第1章 はじめに

本章では、本計画策定の背景・目的や、計画の位置づけ、対象区域、目標年次等について整理します。

## 1 計画策定の背景と目的

近年、全国的な人口減少及び少子高齢化の到来を背景として、安全で快適な生活環境の実現、財政面等における持続可能な都市経営等を可能とするため、都市全体の構造の見直しが求められています。

本市においても、高齢化が急速に上昇する見込みとなっていると同時に、人口の遞減が続いており、それに伴う住宅団地内の空き家が増えるなど、都市の低密度化が進行しています。

これらの課題に対する取組として、これまで本市では、2011(平成23)年3月に本市の目指すべき都市の姿を定めた取手市都市計画マスタープランを策定し、各種施策に取り組んできました。

こうしたなか、国においては、2014(平成26)年8月に都市再生特別措置法等の一部を改正する法律が施行され、医療・福祉・商業などの都市機能や居住の誘導、公共交通網の形成等によって、コンパクトシティ・プラス・ネットワーク型の都市づくりを目指す「立地適正化計画」を作成できることとなりました。

そのため、本市においても、人口減少・少子高齢化の進展のなかでも持続可能なまちづくりをさらに推進するため、立地適正化計画を策定することとしました。

### <参考：立地適正化計画とは>

立地適正化計画は、市町村が都市全体の観点から作成する、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実等に関する包括的なマスタープランです。



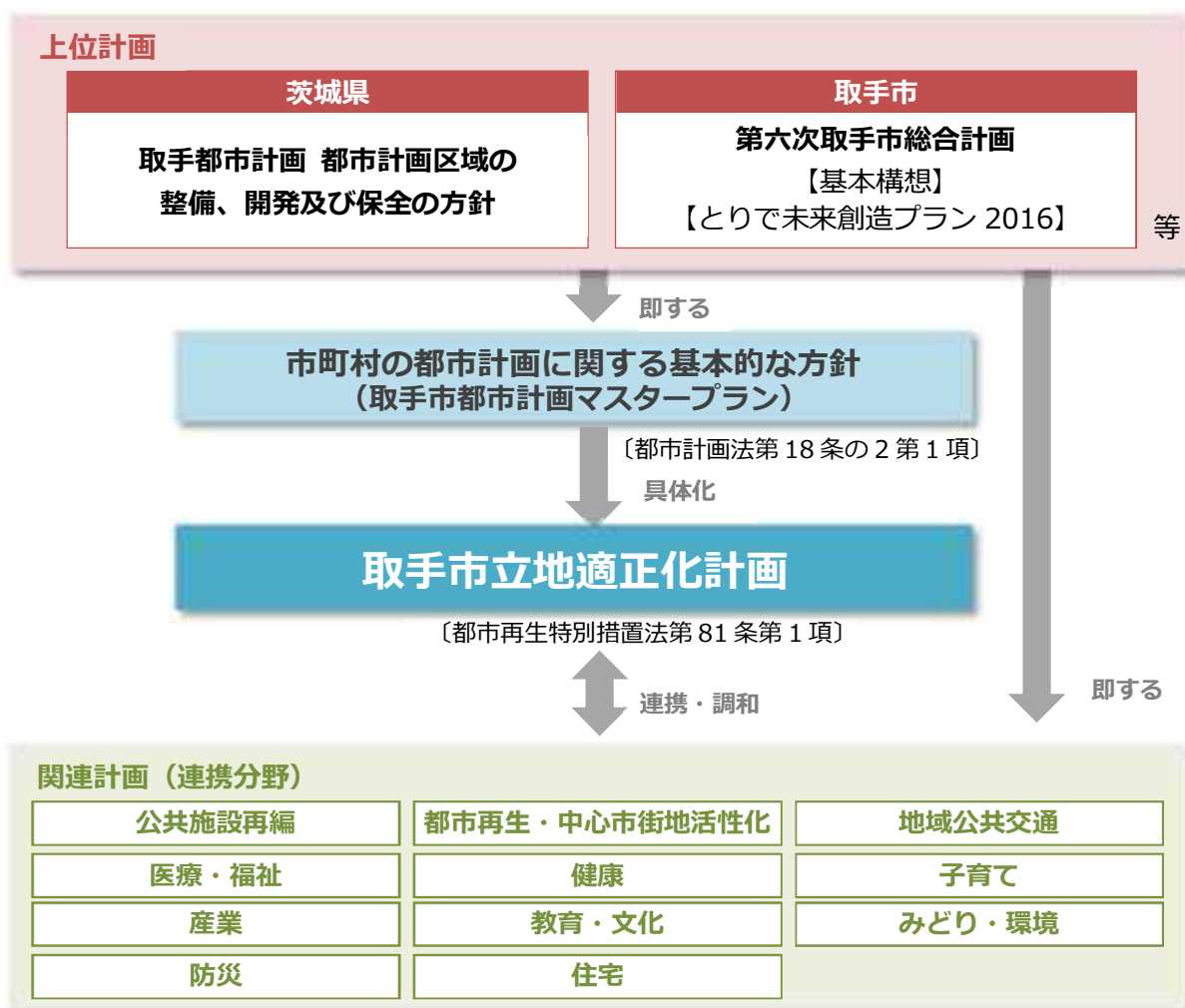
出典：立地適正化計画制度(国土交通省)、立地適正化計画の作成に係るQ&A(国土交通省)

## 2 計画の位置づけ

### (1) 上位・関連計画との関係性

立地適正化計画は、「第六次取手市総合計画」や茨城県が都市計画区域ごとに定める広域的な都市計画の指針である「取手都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」を上位計画とし、取手市都市計画マスタープランとの調和を保ちます。また、居住並びに商業、医療、福祉及び公共交通等の都市機能に関連する事項について、分野別の関連計画と整合を図ります。

#### ◆上位・関連計画との関係性



## (2) 立地適正化計画で定める事項と各区域等の関係性

立地適正化計画は、計画の対象区域、立地の適正化に関する基本的な方針、居住誘導区域、都市機能誘導区域、誘導施設等を定めます。また、コンパクトなまちづくりと連携した公共交通のネットワークを形成します。各区域等の関係性は、以下の図表のとおりです。



### 立地適正化計画区域

⇒都市計画区域全体となり、本市の場合、市域全域となります。

### 市街化区域

#### 居住誘導区域

⇒人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持し、生活サービスや公共施設等が持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域を設定します。  
⇒市街化区域の中に定めます。

#### 都市機能誘導区域

⇒福祉・医療・商業等の都市機能を都市の拠点に誘導して集積することで、各種サービスの効率的な提供を図る区域を設定します。  
⇒原則、居住誘導区域の中に定めます。

#### 誘導施設

⇒都市機能誘導区域ごとに、地域の人口特性等に応じて必要な都市機能を検討し、立地を誘導すべき施設を設定します。

#### 居住調整地域 (※任意事項)

⇒住宅地化を抑制するために居住誘導区域外の市街化区域内に定めることができる地域地区です。

#### 跡地等管理区域 (※任意事項)

⇒居住誘導区域外において空き地が増加しつつある既存集落や住宅団地等にて空き地の雑草の繁茂等を防止し、良好な生活環境等を維持するため、跡地等の適正な管理を行う区域です。







# 第2章

## 都市構造上の現状と課題

## 第2章 都市構造上の現状と課題

本章では、都市構造に関する現状及び将来見通しを整理し、それらを踏まえた都市構造上の課題及び対応方針を整理します。

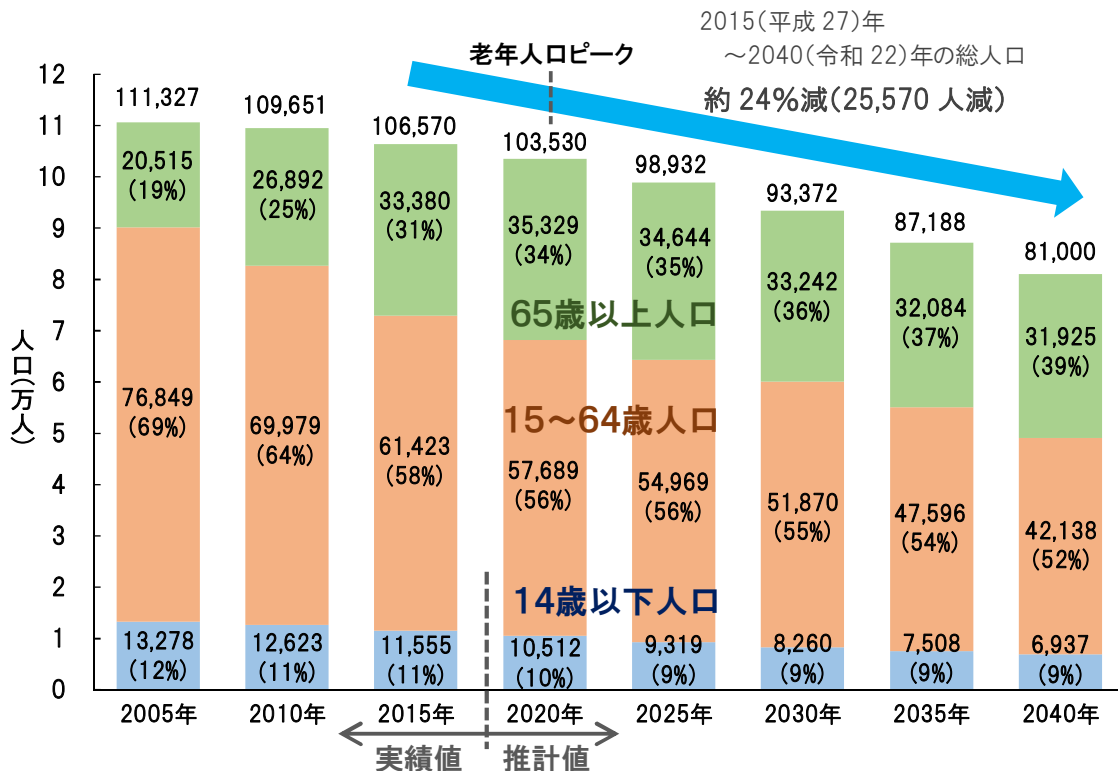
### 1 現状

#### (1) 人口動向

##### 1) 全市的な人口推移

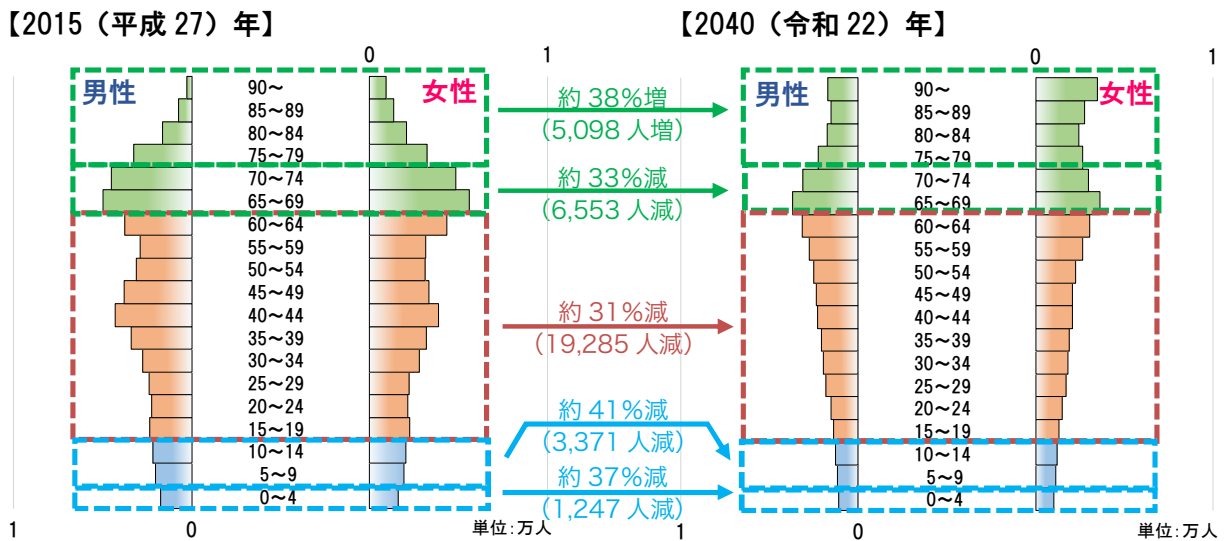
- 本市は、1960年代後半ごろから宅地開発が進み、首都圏のベッドタウンとして発展してきましたが、1995(平成7)年の118,282人をピークに人口は減少傾向にあります。
- 総人口は、2015(平成27)年現在で106,570人であり、2040(令和22)年にかけて約25,000人(約24%)減少する見込みとなっています。
- 年齢階層別人口では、74歳以下の年齢で減少する一方、75歳以上の後期高齢者数は約38%増と大幅に増加する見込みとなっています。

#### ◆全市的な人口推移 (年齢3区分人口の推移)



出典:実績値:国勢調査(総務省)、推計値:地域別将来推計人口(2013(平成25)年3月、国立社会保障・人口問題研究所)  
 ※2005(平成17)年、2010(平成22)年、2015(平成27)年の年齢3区分は年齢不詳を除いており、総数と一致しない。

◆全市的な人口推移（人口ピラミッド）



出典:実績値:国勢調査(総務省)、推計値:地域別将来推計人口(2013(平成25)年3月、国立社会保障・人口問題研究所)  
 ※2015(平成27)年は年齢不詳を除く

2) 世帯数

○世帯総数は、2015(平成27)年をピークに今後減少し、2035(令和17)年には、2015(平成27)年から約3,000世帯が減少する予測となっています。

◆世帯総数・世帯当たり人員の推移



出典:国勢調査(総務省)、日本の世帯の将来推計(2014(平成26)年4月推計、国立社会保障・人口問題研究所)をもとに作成

※世帯総数推計方法:

国立社会保障・人口問題研究所が国勢調査(2010(平成22)年)をもとに行った「日本の世帯数の将来推計 都道府県別推計(2014(平成26)年4月推計)」で公表している、茨城県の推計世帯総数の増減率を、取手市の世帯総数に乘じ推計した。

### 3) 人口密度

- 2015(平成27)年では、既成市街地の人口密度の基準である1ha 当たり40人(都市計画法施行規則)を超える地区は、JR 常磐線・関東鉄道常総線沿線の市街化区域内で多く、100人/ha を超える地域も見られます。
- 市街化区域における人口密度は、2015(平成27)年には約50人/ha ですが、人口減少により2040(令和22)年には38.3人/ha まで減少する見込みです。
- 市街化区域の人口密度別面積をみると、2015(平成27)年において40人/ha 未満の区域面積の占める割合は、約35%ですが、2040(令和22)年には約49%となり、市街化区域内の半数の区域が既成市街地の人口密度の基準である40人/ha を下回ることとなります。
- 40人/ha 以上の区域が減少することによって、生活に必要な商業・医療等の都市機能や、公共交通等の維持が困難となる可能性があります。

#### ◆2015(平成27)年の人口密度



#### ◆2040(令和22)年の人口密度

出典:2015(平成27)年国勢調査(総務省)



出典:2015(平成27)年国勢調査(総務省)、  
地域別将来推計人口(2013(平成25)年3月、国立社会保障・人口問題研究所)

◆市街化区域における人口・密度

	2015 (平成 27) 年	2040 (令和 22) 年
総人口	106,570 人	81,000 人
市街化区域人口	90,319 人	69,344 人
市街化調整区域人口	16,251 人	11,656 人
市域面積	6,994ha	
市街化区域面積	1,809ha	
市域人口密度	15.2 人/ha	11.6 人/ha
市街化区域人口密度	49.9 人/ha	38.3 人/ha

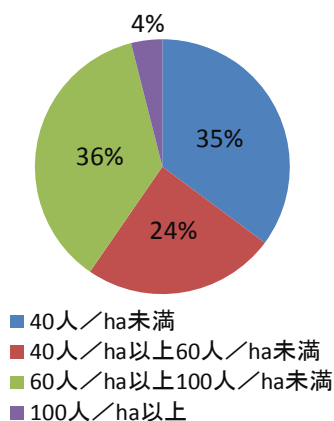
◆市街化区域内人口密度別人口・面積

	2015 (平成 27) 年		2040 (令和 22) 年	
	面積	人口	面積	人口
40 人/ha 未満	608ha (35.2%)	13,995 人 (15.5%)	844ha (48.8%)	19,679 人 (28.4%)
40 人/ha 以上 60 人/ha 未満	422ha (24.4%)	21,314 人 (23.6%)	674ha (38.9%)	33,740 人 (48.7%)
60 人/ha 以上 100 人/ha 未満	631ha (36.5%)	46,562 人 (51.6%)	207ha (12.0%)	15,123 人 (21.8%)
100 人/ha 以上	68ha (3.9%)	8,448 人 (9.4%)	6ha (0.3%)	802 人 (1.2%)

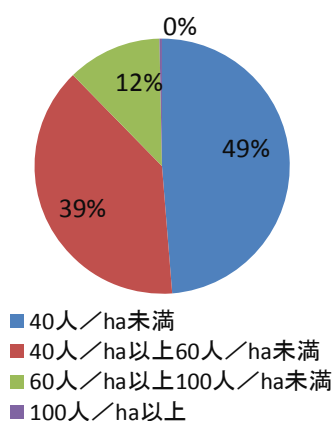
※人口密度別面積は、GIS で算出している。

※( )内の割合は、市街化区域に対する面積割合、及び人口割合。ただし、面積割合は、人口密度別面積の合計をもとにした割合としている。四捨五入しているため、合計が 100 にならない場合がある。

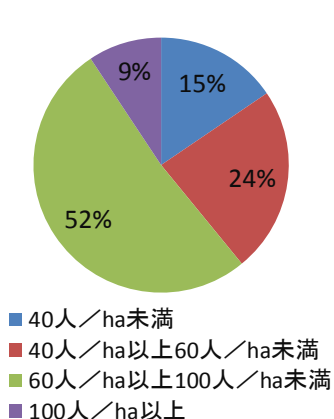
人口密度別面積割合(2015)



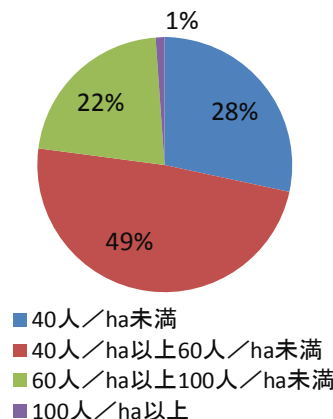
人口密度別面積割合(2040)



人口密度別人口割合(2015)



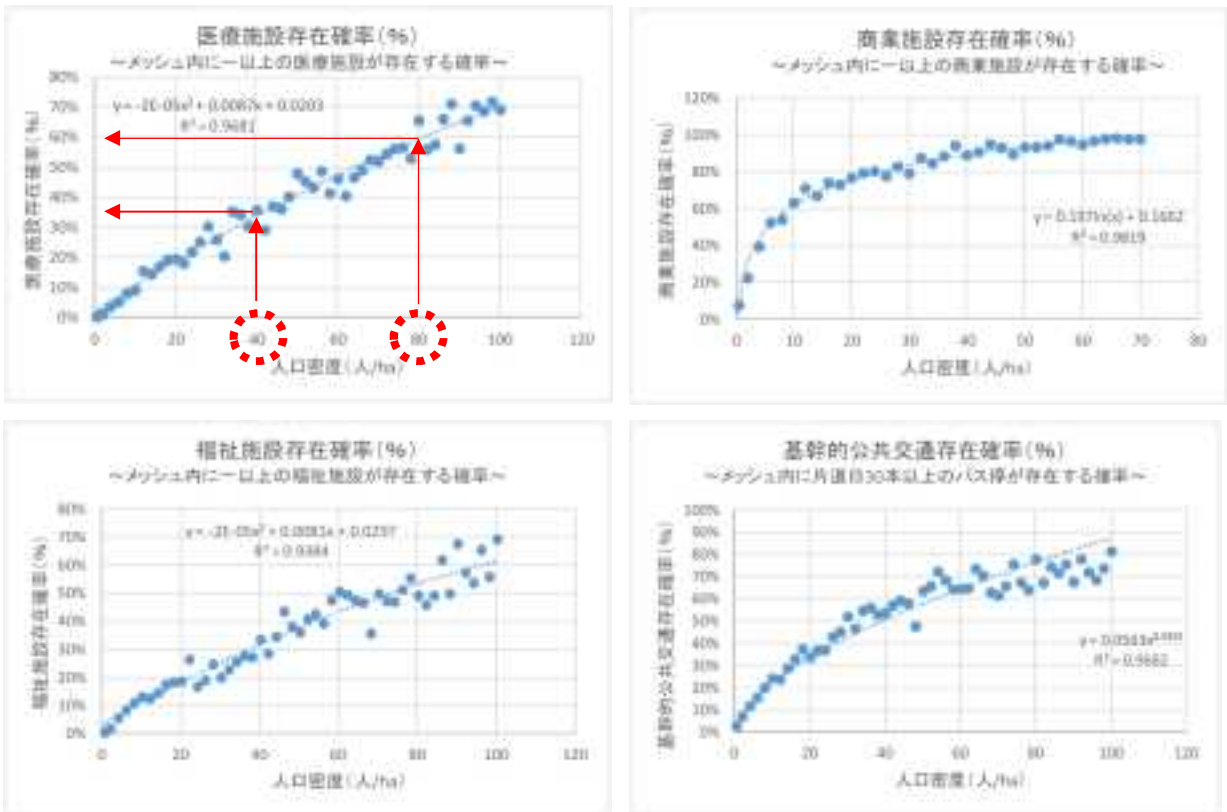
人口密度別人口割合(2040)



出典：2015(平成 27)年国勢調査(総務省)、地域別将来推計人口(2013(平成 25)年 3 月、国立社会保障・人口問題研究所)



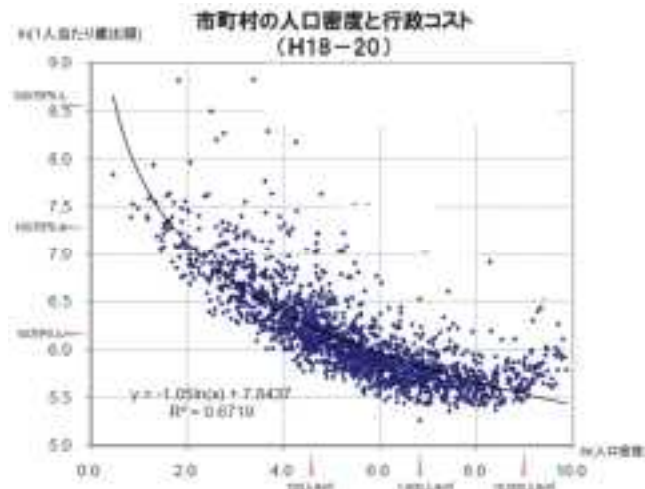
◆ <参考> 人口密度と施設の存在確率 (全国的な傾向)



- ◆ 全国から抽出した 25 都市の全ての 500m メッシュデータを対象に、人口密度と医療施設数、商業施設数との関係、及び人口密度と当該メッシュを運行するバスの片道日運行本数との関係进行分析。
- ◆ 当該分析をもとに、メッシュ人口密度階層毎に、一以上の都市機能施設が存在する確率、及び日片道 30 本以上のバスが運行されている確率を算出し、その関係をグラフ化。

出典: 都市構造の評価に関するハンドブック(国土交通省)

◆ <参考> 人口密度と行政コストの関係 (全国的な傾向)



出典: 都市構造の評価に関するハンドブック(国土交通省)

#### 4) 人口増減

○2015(平成 27)年～2040(令和 22)年の人口増減数を確認すると、市のほぼ全ての地域で減少する見込みとなっており、特に既成市街地である鉄道駅周辺で大幅に減少する見込みです。

○その間において市街地開発事業等により住宅が立地したゆめみ野、紫水、藤代南で増加傾向も見られます。

#### ◆2015(平成 27)年～2040(令和 22)年の人口増減数



出典:2015(平成 27)年国勢調査(総務省)、  
地域別将来推計人口(2013(平成 25)年 3 月、国立社会保障・人口問題研究所)

### 5) 年少人口比率

○0～14歳の比率を表す年少人口比率は、2015(平成27)年において市街化区域内で比較的高い割合となっており、特に近年土地区画整理事業を実施したゆめみ野や藤代南で高くなっています。

○年少人口比率が10%以上の面積割合は2015(平成27)年は38%(市街化区域では60%)であるのに対し、2040(令和22)年では、4%(市街化区域では11%)となり、市街化区域においても限定的となる見込みです。

#### ◆2015(平成27)年の年少人口比率



出典:2015(平成27)年国勢調査(総務省)

#### ◆2040(令和22)年の年少人口比率



出典:2015(平成27)年国勢調査(総務省)、  
地域別将来推計人口(2013(平成25)年3月、国立社会保障・人口問題研究所)



## 6) 生産年齢人口比率

○15～64歳の比率を表す生産年齢人口比率は、2015(平成27)年において市街化区域内で比較的高い割合となっています。

○生産年齢人口比率が50%以上の面積割合は2015(平成27)年は83%(市街化区域では85%)であるのに対し、2040(令和22)年では、40%(市街化区域では62%)となる見込みです。

### ◆2015(平成27)年の生産年齢人口比率



出典:2015(平成27)年国勢調査(総務省)

### ◆2040(令和22)年の生産年齢人口比率

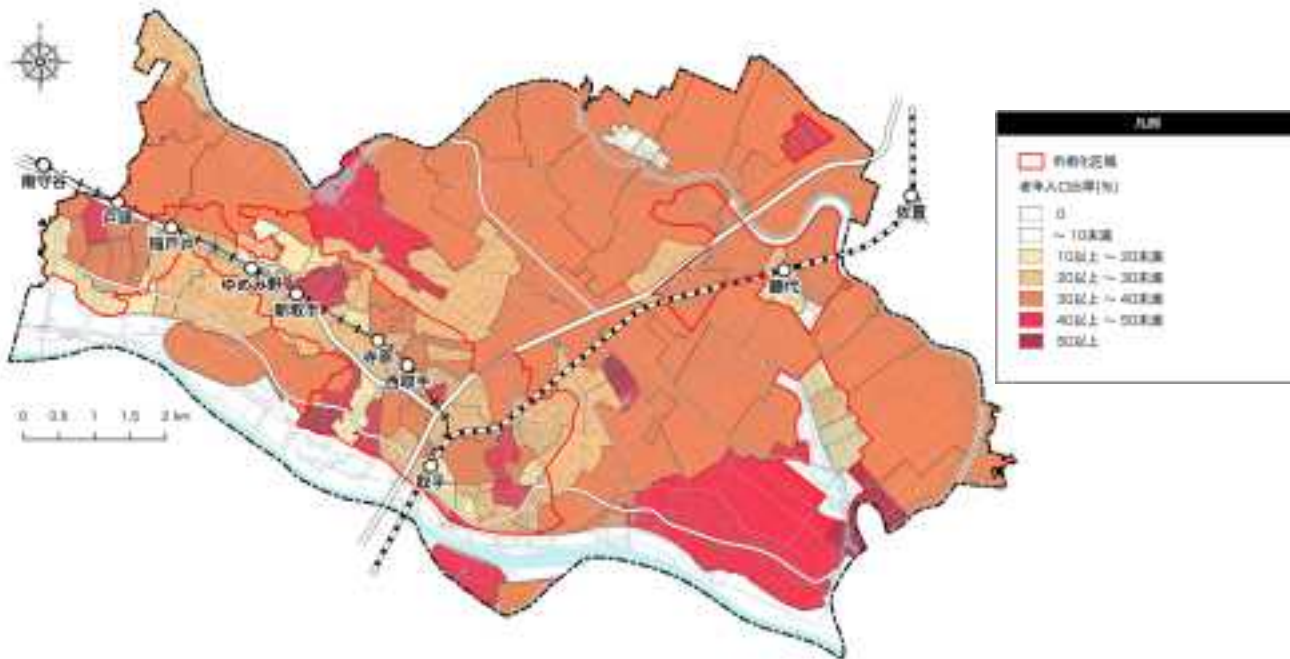


出典:2015(平成27)年国勢調査(総務省)、  
地域別将来推計人口(2013(平成25)年3月、国立社会保障・人口問題研究所)

### 7) 老年人口比率

○65 歳以上の人口である老年人口数は 2021(令和 3)年には全市的なピークを迎える見込みである中、65 歳以上の人口割合を示す老年人口比率は全市的に年々増加する見込みであり、老年人口比率が40%以上の面積割合は2015(平成 27)年は12%(市街化区域では10%)であるのに対し、2040(令和 22)年では、54%(市街化区域では35%)となる見込みです。

#### ◆2015(平成 27)年の老年人口比率



出典:2015(平成 27)年国勢調査(総務省)

#### ◆2040(令和 22)年の老年人口比率



出典:2015(平成 27)年国勢調査(総務省)、  
地域別将来推計人口(2013(平成 25)年 3 月、国立社会保障・人口問題研究所)

### 8) DIDの変遷と地区内人口密度の推移

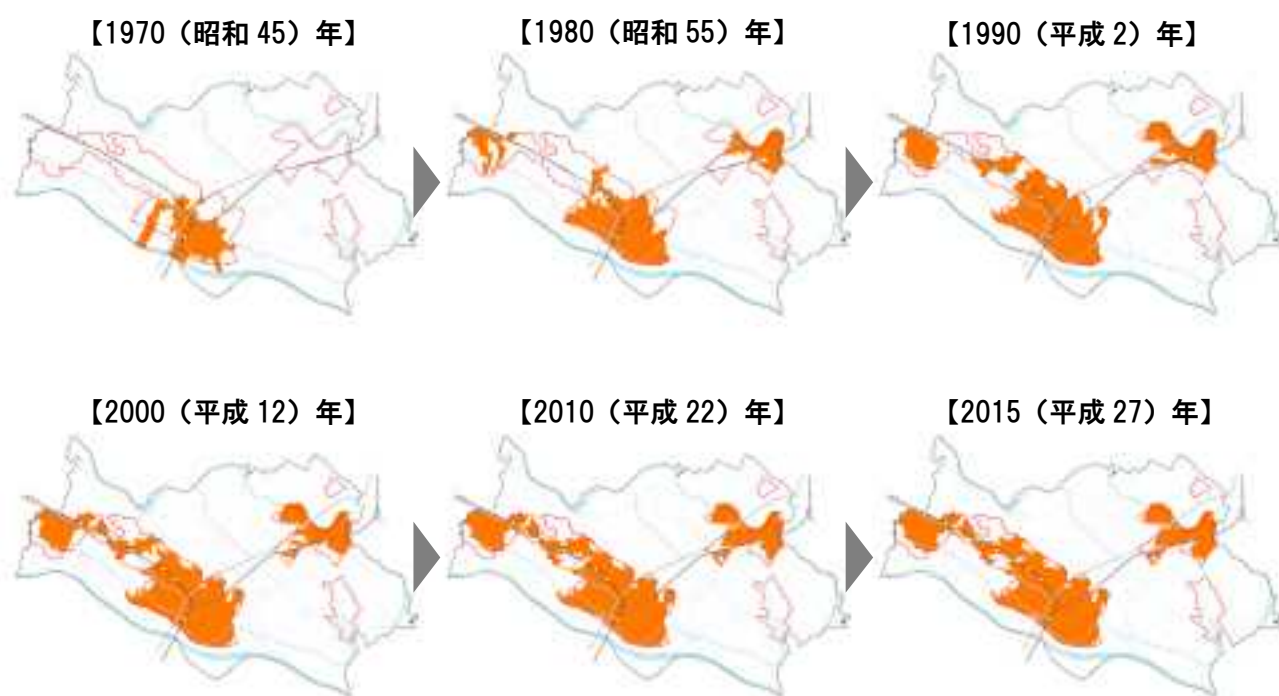
○DIDの変遷を見ると、1970(昭和 45)年には取手駅周辺で市街地が拡大し、1980(昭和 55)年になると藤代、戸頭においても市街化が進んでいます。その後、関東鉄道常総線沿線に連担してDIDが拡大しています。

○DID人口密度は、1990(平成 2)年をピークに年々減少しており、都市の低密度化が進んでいます。

※DID(人口集中地区)

人口密度約 40 人/ha 以上の国勢調査基本単位区がいくつか隣接し、あわせて人口 5,000 人以上を有する地域をいう。

#### ◆DIDの変遷



#### ◆DIDの面積と人口密度の推移

年次	総人口(人)	DID人口(人)	面積(km <sup>2</sup> )	DID人口密度(人/ha)
1970(昭和 45)年	56,596	24,571	3.8	64.7
1980(昭和 55)年	97,715	55,515	8.1	68.5
1990(平成 2)年	114,409	79,861	11.3	70.7
2000(平成 12)年	115,993	83,065	12.07	68.8
2010(平成 22)年	109,651	78,383	12.57	62.4
2015(平成 27)年	106,570	76,546	12.78	59.9

※1970(昭和 45)年～2000(平成 12)年の各数値は、藤代町分を合算し算出。

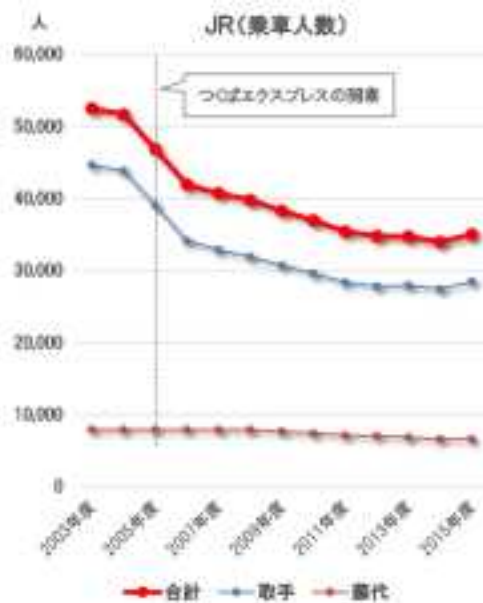
出典：国土数値情報 人口集中地区 1970(昭和 45)年、1980(昭和 55)年、1990(平成 2)年、2000(平成 12)年、2010(平成 22)年、2015(平成 27)年(国土交通省)



## (2) 公共交通

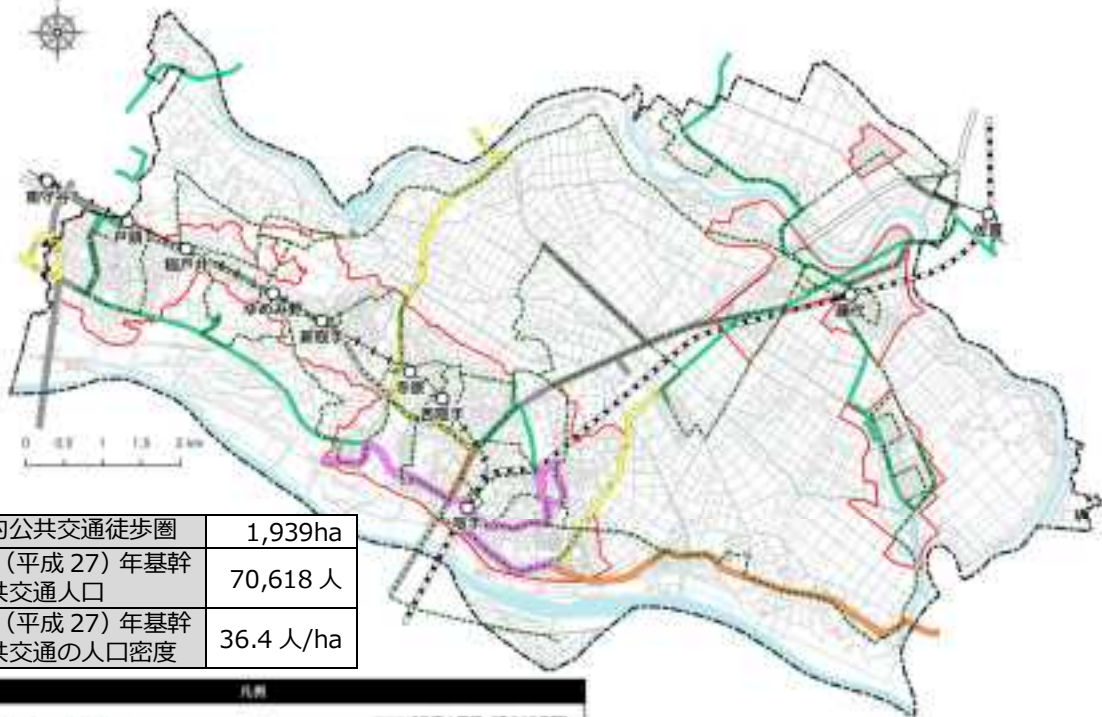
- 鉄道については、2005(平成17)年のつくばエクスプレスの開業時に、JR・関東鉄道常総線ともに利用者が大幅に減少していますが、近年は横ばい傾向になっています。
- 路線バスについては、取手駅と藤代駅を中心に各地域を結ぶネットワークが形成されています。利便性の高い路線(基幹的公共交通(運行頻度が1日片道30本以上))は、取手駅を発着としています。一部、廃止路線があり、廃止路線の大部分はコミュニティバスで補完されています。
- 2040(令和22)年における人口密度が比較的高い市街化区域の大部分は、基幹的公共交通の徒歩圏域(鉄道駅徒歩圏:半径800m 路線バス(30本/日以上)停留所徒歩圏:半径300m)となっていますが、桜が丘や双葉などは基幹的公共交通が無い状況となっています。

### ◆駅別乗車・乗降人数の推移(1日平均)

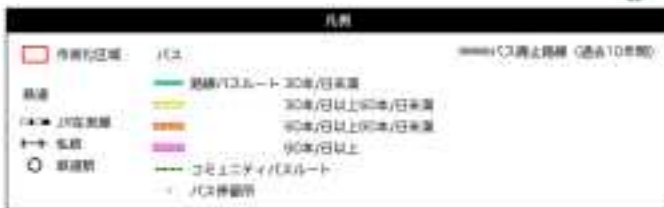


出典:統計とりで、JRホームページ、関東鉄道(株)提供資料

◆公共交通網

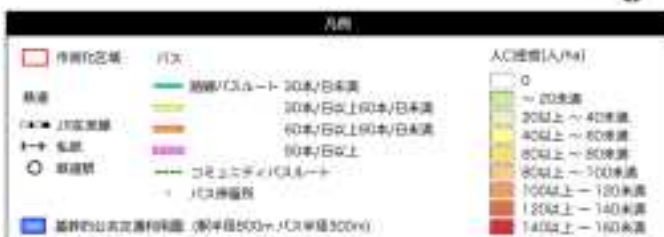
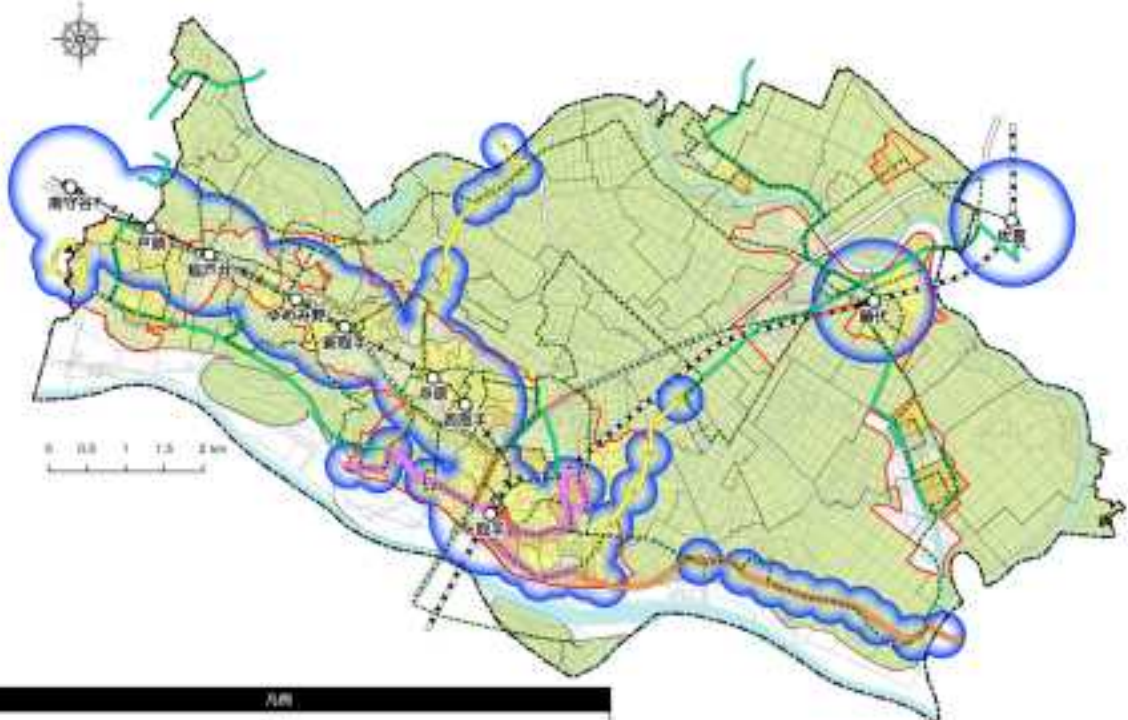


基幹的公共交通徒歩圏	1,939ha
2015(平成27)年基幹的公共交通人口	70,618人
2015(平成27)年基幹的公共交通の人口密度	36.4人/ha



出典: 路線図・時刻表(2017(平成29)年12月16日改正 関東鉄道株式会社)(2014(平成26)年4月16日改正 大利根自動車交通)、コミュニティバス時刻表・運行ルート図(2016(平成28)年4月1日改正 取手市HP)、国土数値情報(国土交通省)

◆基幹的公共交通の徒歩圏域と2040(令和22)年人口密度との重ね



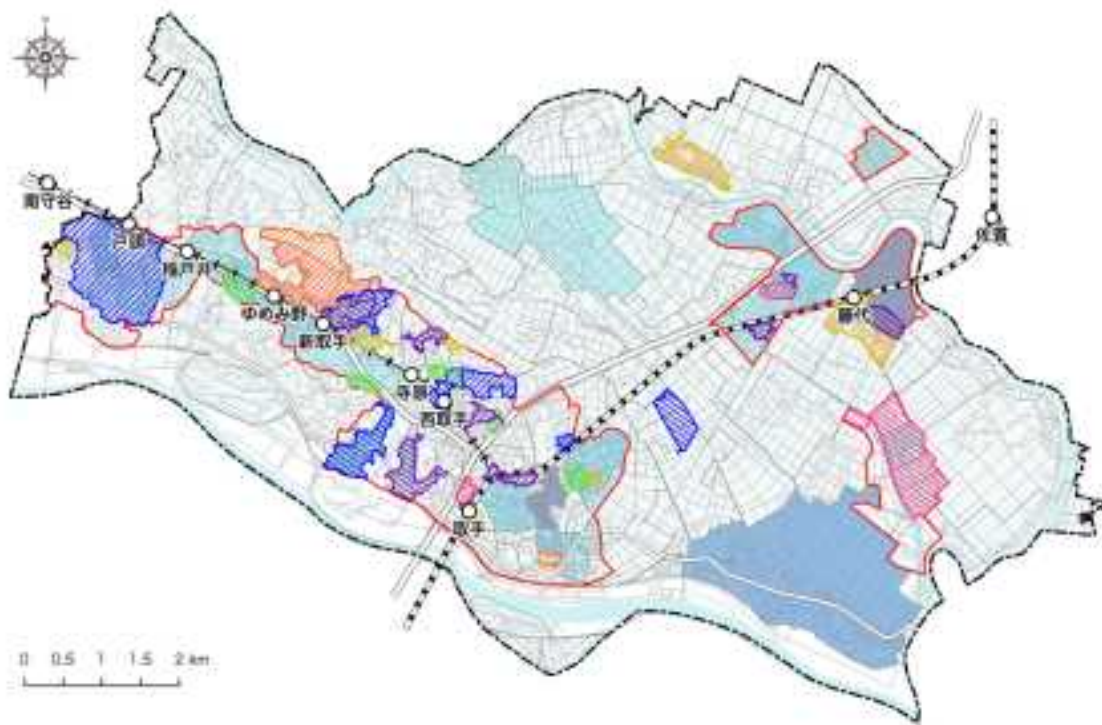
出典: 路線図・時刻表(2017(平成29)年12月16日改正 関東鉄道株式会社)(2014(平成26)年4月16日改正 大利根自動車交通)、コミュニティバス時刻表・運行ルート図(2016(平成28)年4月1日改正 取手市HP)、国土数値情報(国土交通省)、2015(平成27)年国勢調査(総務省)、地域別将来推計人口(2013(平成25)年3月、国立社会保障・人口問題研究所)

### (3) 土地利用・都市基盤整備

#### 1) 市街地開発事業等の区域

- 事業完了年が平成 10 年代以降の地域、かつ良好な住環境の形成に向けて住居系の地区計画が指定されている地域(藤代南、紫水、ゆめみ野)においては、人口が増加する見通しです。
- 一方、事業完了年が昭和 60 年代以前の地域においては、今後人口が減少する見通しとなっています。

#### ◆市街地開発事業等の区域と人口増減数(2015(平成27)年~2040(令和22)年)見通しの関係



凡例			
市街地開発事業区域	人口増減数[人]	市街地開発事業完了年代	開発行為完了年代(5ha以上の区域)
	1000増減	S40年代	S40年代
	-1000以上~-750未満	S50年代	S50年代
	-750以上~-500未満	S60年代	S60年代
	-500以上~-250未満	H元年代	H元年代
	-250以上~0未満	H10年代	H10年代
	0	H20年代	H20年代
	~250未満増	未完了	未完了

	市街地開発事業	開発行為	計
箇所数	23	11	34
面積 (ha)	364.9	219.7	584.6

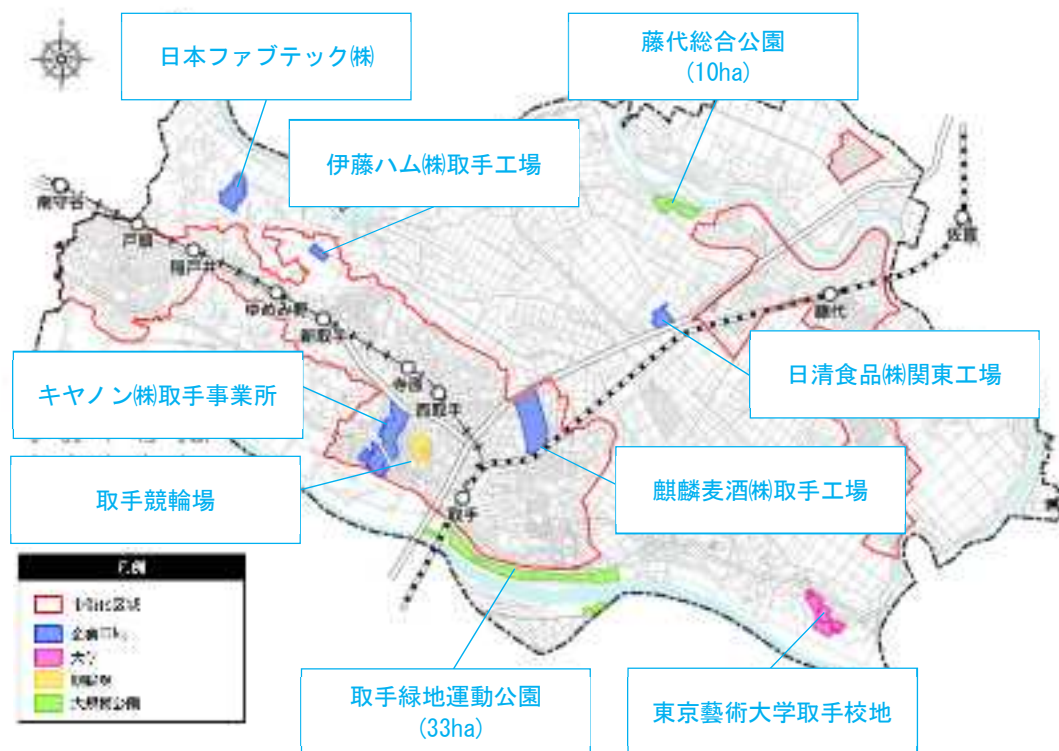
出典: 2015(平成27)年国勢調査(総務省)、地域別将来推計人口(2013(平成25)年3月 国立社会保障・人口問題研究所)、2015(平成27)年度都市計画基礎調査



## 2) 大規模な企業用地・大学・公園の分布状況

○大規模な企業用地や大学等の文教用地、大規模公園は市内に点在しています。

### ◆大規模な企業用地・大学・公園の分布状況

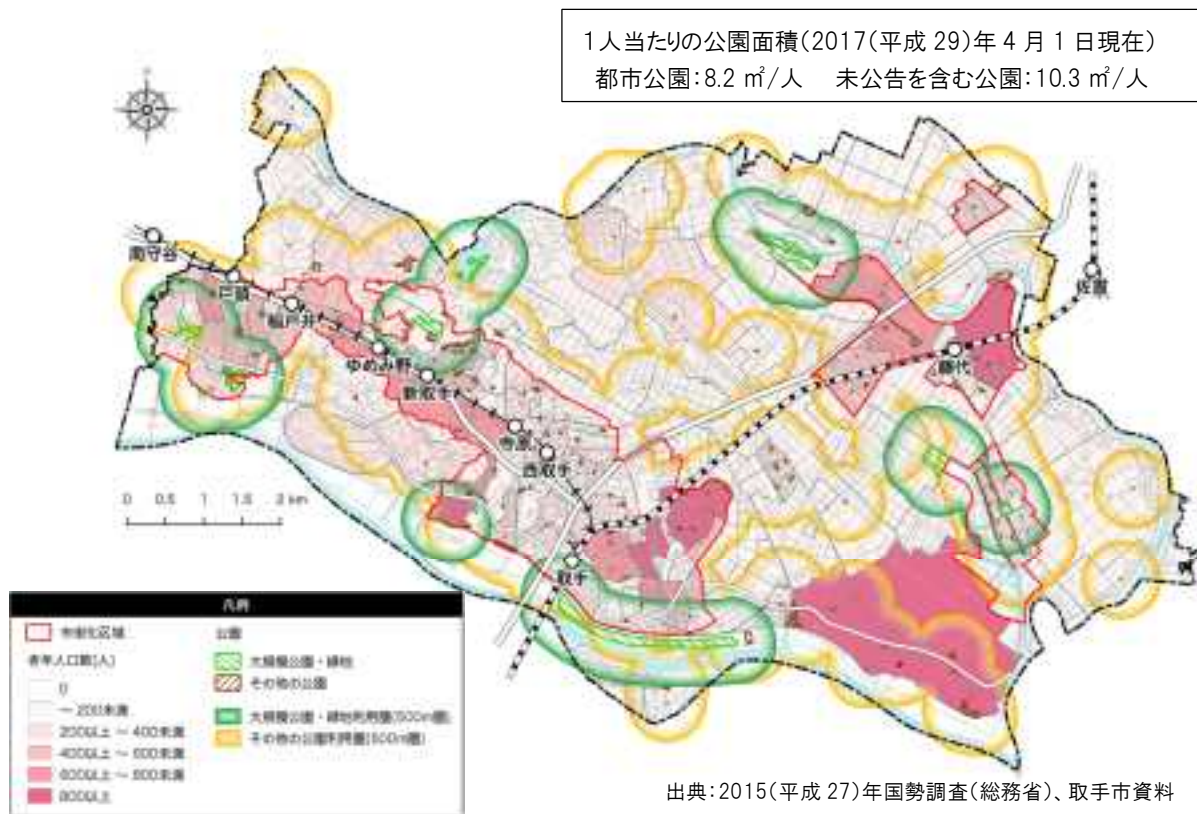


出典:2015(平成27)年度都市計画基礎調査

### 3) 公園の分布状況

○公園は、市内に分散して配置しており、老年人口や年少人口が多い地域は概ねカバーされています。

#### ◆公園の分布状況と2015（平成27）年老年人口との重ね



#### ◆公園の分布状況と2015（平成27）年年少人口との重ね





#### 4) 公共下水道（汚水）の整備状況・計画と人口増減見通しの関係

- 事業計画区域内の下水道未整備箇所のすべてで人口が減少する見通しとなっています。
- 市街化区域内では、新取手駅周辺・ゆめみ野駅周辺・稲戸井駅周辺・双葉が未整備区域となっています。

#### ◆公共下水道の整備状況・計画と人口増減数（2015（平成27）年～2040（令和22）年）見通しの関係



## (4) 都市機能施設

### 1) 介護福祉

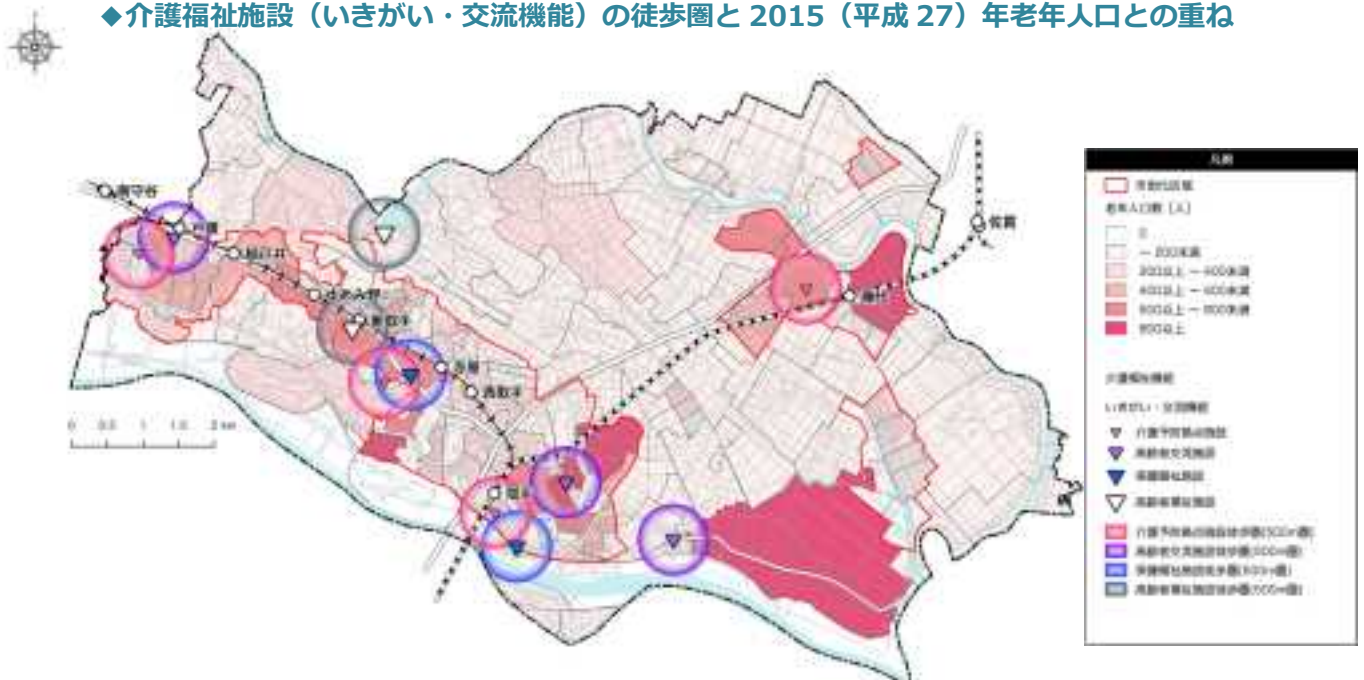
- 訪問系施設や通所系施設等の介護福祉施設は、主に市街化区域内にて分散して立地しており、老年人口が多い地域は概ねカバーされています。市街化調整区域の老年人口が多い地域である小文間、山王において一部利用圏域外があります。
- 高齢者のいきがい・交流の場となる施設は、主に市街化区域内に分散して立地しているものの、多くの範囲が徒歩圏外となっています。

#### ◆介護福祉施設（介護福祉機能）の利用圏と2015（平成27）年老年人口との重ね



出典：2015(平成27)年国勢調査(総務省)、介護サービス事業所一覧(2017(平成29)年7月現在、茨城県HP)、地域包括支援センター一覧(2017(平成29)年現在 取手市HP)、取手市資料(2017(平成29)年10月時点)

#### ◆介護福祉施設（いきがい・交流機能）の徒歩圏と2015（平成27）年老年人口との重ね



出典：2015(平成27)年国勢調査(総務省)、施設案内 地域交流施設(2017(平成29)年7月現在 取手市HP)、取手市資料(2017(平成29)年10月時点)



## 2) 医療

○診療所(病床数 19 床以下)は、主に市街化区域内にて分散して立地していますが、病院(病床数 20 床以上)は、市街化区域縁辺部や市街化調整区域に立地しています。

○医療施設の徒歩圏は、人口密度が高い地域を概ねカバーしています。

### ◆医療施設の徒歩圏と 2015 (平成 27) 年人口密度との重ね



## 3) 子育て

○保育施設は、主に市街化区域内にて分散して立地しており、年少人口が多い井野、宮和田等で、一部、徒歩圏外がありますが、これらの地域は今後、年少人口が減少する見込みとなっています。

○子育て支援施設である地域子育て支援センターは、藤代、戸頭、白山、青柳に1箇所ずつ設置されています。

### ◆子育て施設の徒歩圏と 2015 (平成 27) 年年少人口との重ね



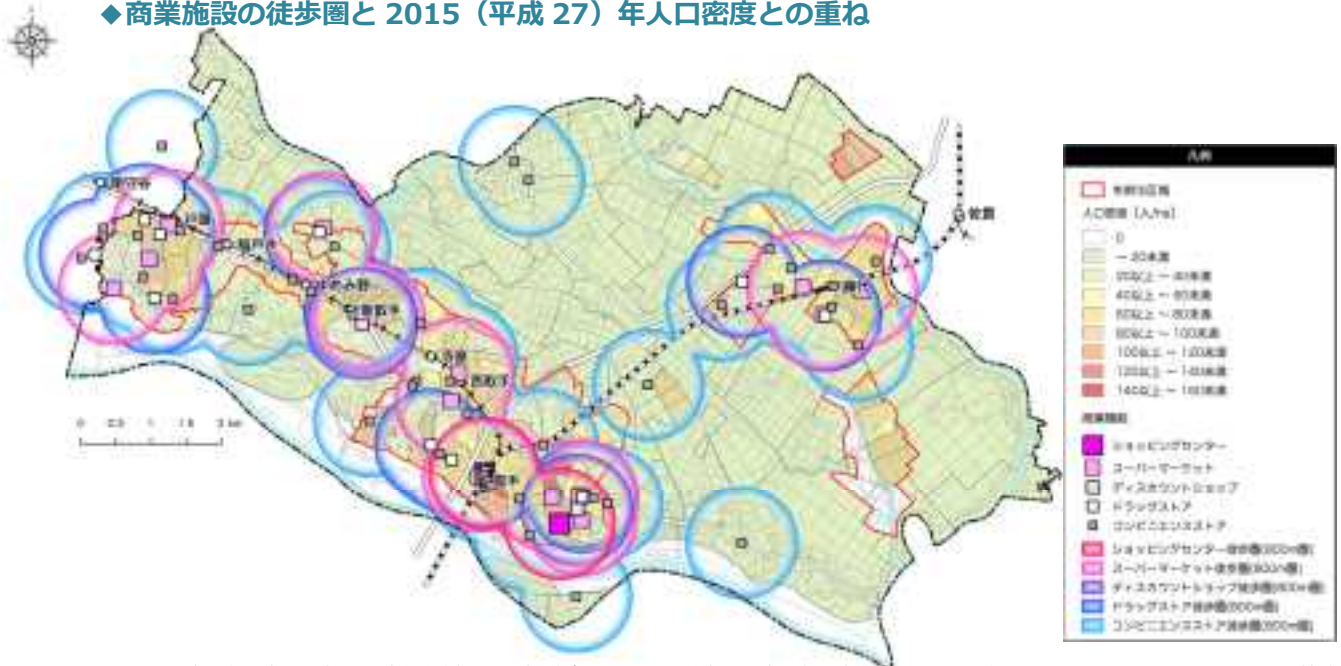
出典: 2015(平成 27)年国勢調査(総務省)、保育・子育て支援施設(2017(平成 29)年 7 月時点 取手市 HP)、取手市内の認可保育施設(2017(平成 29)年 7 月時点 取手市 HP)、保育施設ガイド(2017(平成 29)年 3 月現在 取手市 HP)、取手市資料(2017(平成 29)年 10 月時点)

#### 4) 商業

○スーパーマーケットは、主に駅の周辺や大規模な団地など、市街化区域内の人口密度が高い箇所を中心に配置されていますが、西、野々井、双葉、桜が丘など一部の地区が徒歩圏外となっています。

○コンビニエンスストアやドラッグストアは、市内に分散して立地しており、市街化区域内は概ね全域が徒歩圏内となっています。

##### ◆商業施設の徒歩圏と2015(平成27)年人口密度との重ね

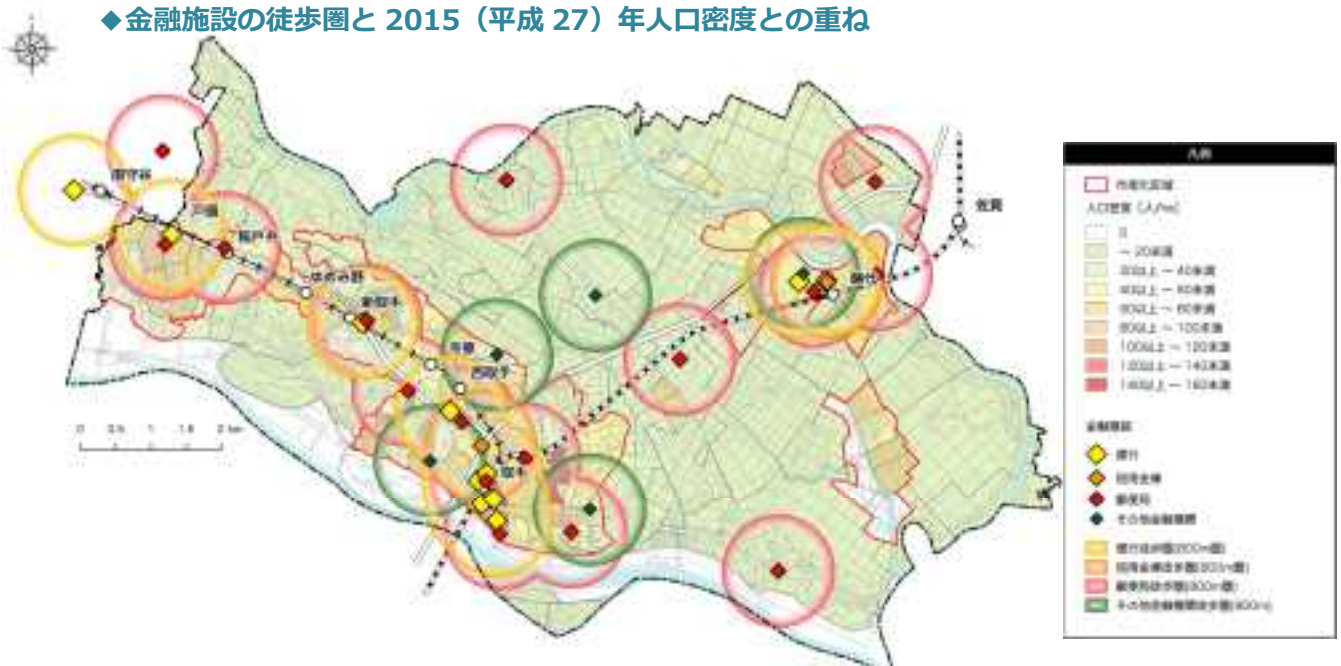


出典:2015(平成27)年国勢調査(総務省)、全国都道府県別SC一覧(2016(平成28)年12月末 一般社団法人日本ショッピングセンター協会)、全国スーパーマーケットマップ(2017(平成29)年7月現在 全国スーパーマーケットマップHP)、日本全国ドラッグストア・調剤薬局マップ(2017(平成29)年7月現在 日本全国ドラッグストア・調剤薬局マップHP)、コンビニマップ(2017(平成29)年7月現在 コンビニマップHP)、取手市都市整備部都市計画課

#### 5) 金融

○銀行や信用金庫等は主に駅の周辺に立地し、郵便局は主に市街化区域内にて分散して立地しています。しかし、今後人口が増加する見通しのゆめみ野駅周辺は、金融施設の徒歩圏外となっています。

##### ◆金融施設の徒歩圏と2015(平成27)年人口密度との重ね



出典:2015(平成27)年国勢調査(総務省)、日本全国銀行・ATMマップ(2017(平成29)年7月現在 日本全国銀行・ATMマップHP)



## 6) 教育・文化

○市民会館や図書館は市の拠点となる取手駅や藤代駅周辺に立地しています。コミュニティセンター等は、市街化調整区域も含め市全域に分散して立地しており、市全域が概ね徒歩圏内となっています。

### ◆教育・文化施設（交流施設）の徒歩圏と2015（平成27）年人口密度との重ね



出典：2015(平成27)年国勢調査(総務省)、施設案内 生涯学習・文化施設(2017(平成29)年7月時点 取手市HP)、施設案内 高校・大学施設(2017(平成29)年10月時点 取手市HP)、市内各集会所(会館)状況一覧(2017(平成29)年7月 取手市)、取手市公共施設等総合管理計画(2016(平成28)年7月 取手市)、取手市資料(2017(平成29)年10月時点)

## 7) スポーツ・交流・健康増進

○スポーツ施設は、市内に4箇所(市街化区域内外に2箇所ずつ)立地しています。公園は市街化区域内の概ね全域が徒歩圏内となっており、市街化調整区域においても、集落等の人口が多い箇所に分散して配置されています。

### ◆スポーツ・交流・健康増進施設の徒歩圏と2015（平成27）年人口密度との重ね



出典：2015(平成27)年国勢調査(総務省)、施設案内運動公園・スポーツ施設(2017(平成29)年8月現在 取手市HP)、取手市資料

### 8) 生活利便性の高い日常生活サービス徒歩圏

- 各駅の周辺においては、ほぼすべての地域で生活利便性の高い日常生活サービス徒歩圏となっていますが、稲戸井駅周辺・ゆめみ野駅南側及び、駅から離れた市街化区域は、日常生活サービス徒歩圏外となっています。
- 日常生活サービス徒歩圏外の要因となっている施設等の状況をみると、井野は商業施設・基幹的公共交通が不足、西は商業施設が不足、戸頭は基幹的公共交通が不足、稲戸井駅周辺・ゆめみ野駅南側は商業施設が不足、藤代駅西側は商業施設・基幹的公共交通が不足、双葉は商業施設・基幹的公共交通・医療施設が不足、桜が丘は商業施設・基幹的公共交通が不足している状況です。

**日常生活サービス徒歩圏**  
 医療施設（内科または外科または小児科を含む病院・診療所）・福祉施設（通所系・訪問系・小規模多機能施設）・商業施設（ショッピングセンター、スーパーマーケット）及び基幹的公共交通路線（運行頻度が1日片道30本以上）の徒歩圏（バス停は半径300m、その他は半径800m）のすべてを満たすエリアのこと

◆生活利便性の高い日常生活サービス徒歩圏と2015（平成27）年人口密度との重ね



日常生活サービス徒歩圏面積

市域内	1,166.9 ha	17%
市街化区域内	970.2 ha	54%



出典：2015(平成27)年国勢調査(総務省)、国土数値情報(国土交通省)、路線図・時刻表(2017(平成29)年12月16日改正、関東鉄道株式会社)(2014(平成26)年4月16日改正、大和自動車交通)、コミュニティバス時刻表、運行ルート図(2016(平成28)年4月1日改正 取手市HP)、全国スーパーマーケットマップ(2017(平成29)年7月現在 全国スーパーマーケットマップHP)、竜ヶ崎保健所管内医療機関等一覧 病院・診療所(2017(平成29)年7月1日現在 茨城県)、介護サービス事業所一覧(2017(平成29)年7月現在 茨城県HP)、取手市資料(2017(平成29)年10月時点)



## (5) 災害

○本市は、南西部が小高く、北東部が低い地形であり、北東部のほぼ全域が浸水想定区域となっており、南西部に土砂災害に対する危険な箇所が多く分布しています。

○避難所・避難場所は市街化区域を中心に各地に分散して配置されています。

### ◆災害リスクを有するエリアと避難所・避難場所の分布状況



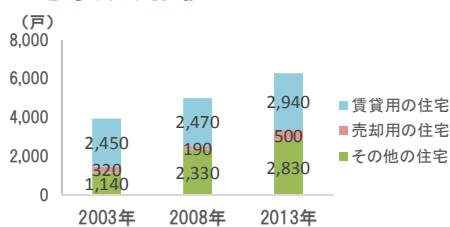
- ※広域避難場所：地震災害時の延焼火災の発生に備え設置(7箇所)
- 避難場所：延焼火災、崖崩れ、建物倒壊等から避難者の生命を保護することを目的とし設置(35箇所)
- 避難所：被災者の住宅が復旧されるまで、あるいは、応急仮設住宅へ入居するまでの一時的な生活の場所(34箇所)
- 福祉避難所：要配慮者のために一般の避難所とは別に指定する避難所(10箇所)
- 水害時避難場所・避難所：水害時に各地区から安全に避難できる場所(12箇所)
- 第2次避難場所・避難所：水害時避難施設の収容能力を超えた場合開設する場所(5箇所)
- 水害時緊急避難場所：第1次、第2次避難施設に到達できない時に、緊急に避難する場所(16箇所)

## (6) 空き家

○住宅の新築着工数は横ばいとなっていますが、空き家数は年々増加しています。

○65歳以上の単身世帯が年々増加していることから、今後さらなる空き家の増加が懸念されます。

### ◆空き家数の推移

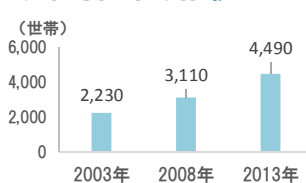


出典：2003(平成15)年・2008(平成20)年・2013(平成25)年住宅・土地統計調査

※空家：賃貸用の住宅・売却用の住宅・その他の住宅(二次的住宅を除く)

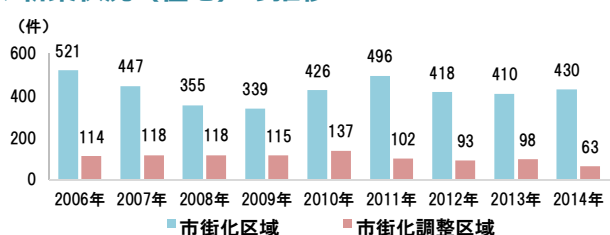
※二次的住宅：別荘や普段住んでいる住宅とは別にたまに宿泊している人がいる住宅

### ◆65歳以上の単身世帯の推移



出典：2003(平成15)年・2008(平成20)年・2013(平成25)年住宅・土地統計調査

### ◆新築状況(住宅)の推移



出典：2015(平成27)年度都市計画基礎調査

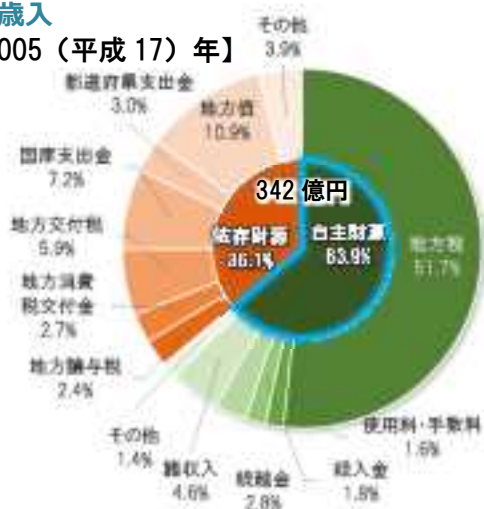
## (7) 財政

### 1) 歳入歳出

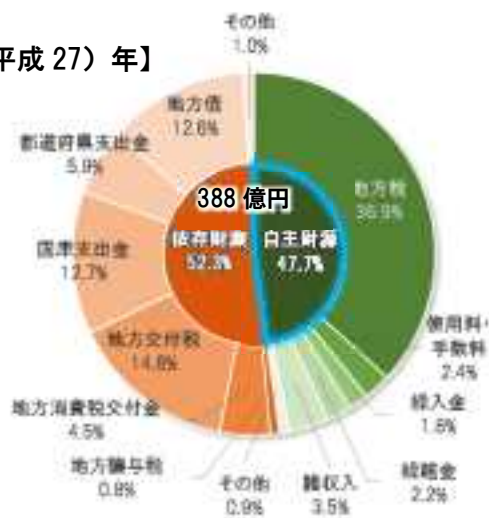
- 歳入をみると、10年間で、自主財源比率が大幅に低下しています。今後の人口減少により、さらに自主財源の確保が困難になる恐れがあります。
- 歳出をみると、民生費が大幅に増加しています。今後の高齢化等により、さらに民生費の増加が見込まれます。
- 土木費が減少している一方、1970年代等に建設された公共施設の老朽化により、維持・更新コストは今後大幅な増加が見込まれます。

#### ◆歳入

【2005（平成17）年】

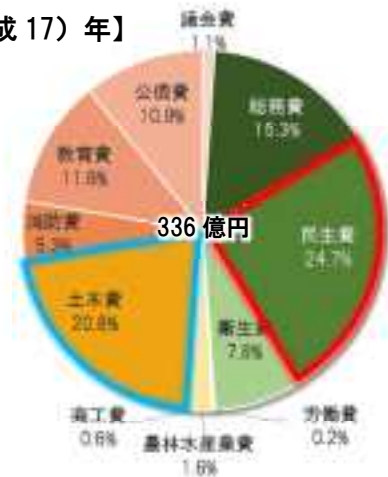


【2015（平成27）年】



#### ◆歳出

【2005（平成17）年】



【2015（平成27）年】



出典：市町村決算カード(総務省)

### 2) 地価の動向

- 地価が長期的に下落傾向にあり、特に駅周辺では、20年間で約1/3となっており、下落率は顕著となっています。

#### ◆市内鉄道駅半径800m圏内・外における地価公示平均の推移



出典：国土数値情報(国土交通省)



## (8) 市民意向

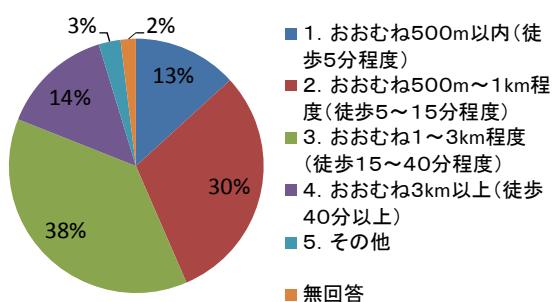
○本計画の策定にあたり、18歳以上の市民に取手市のまちづくりに関するアンケートを実施しました。(発送数3,000通、回答数1,369通(回収率46%))

○自宅から日常的な買い物や病院までの距離は、ともに1km以上が半数以上であり、距離1kmを超えると、距離に対する満足度が低下します。移動手段は車移動が大半(約6割)となっています。

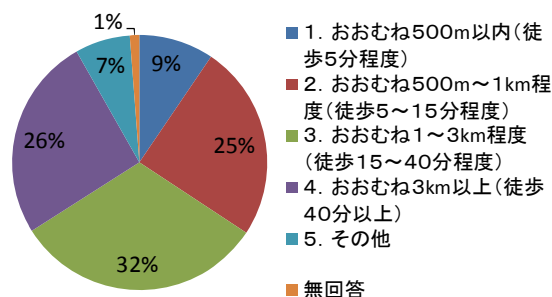
○「JR取手駅・藤代駅周辺」に必要と思われる施設は、ショッピングモール・デパート、飲食店、病院の順となっています。また、「関東鉄道常総線駅周辺」は、スーパーマーケット、飲食店、ドラッグストア・コンビニエンスストアの順、「お住まいの周辺」は、スーパーマーケット、診療所、飲食店の順、「市街地周辺の郊外」は、ショッピングモール・デパート、病院、スポーツ施設の順となっています。

○人口減少や少子高齢化等の進行による問題として、交通が不便になることが最も深刻な問題とされており、次いでスーパーや診療所等の身近な施設の撤退、空き家の増加等による防犯上の問題が心配されています。

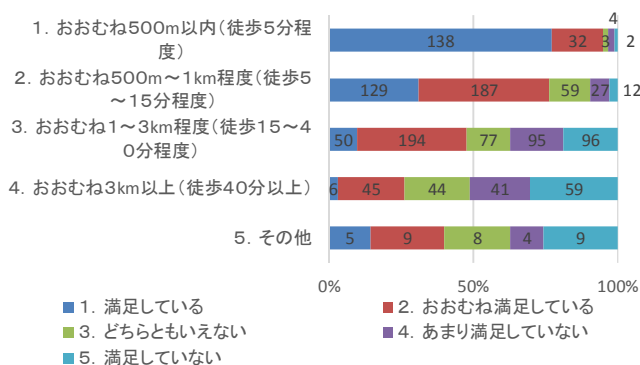
【日常的な買い物をする店までの自宅からの距離】



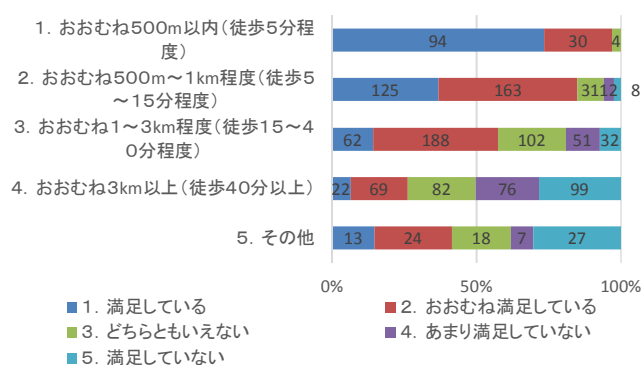
【病院・診療所までの自宅からの距離】



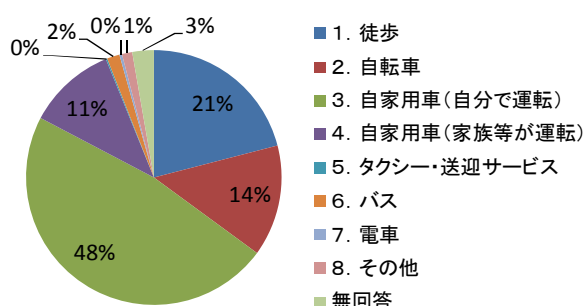
【買い物をする店までの距離と距離に対する満足度】



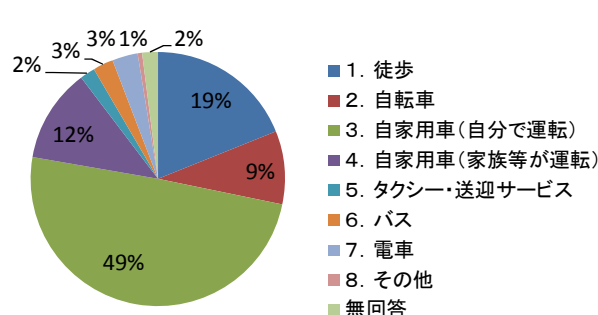
【病院・診療所までの距離と距離に対する満足度】



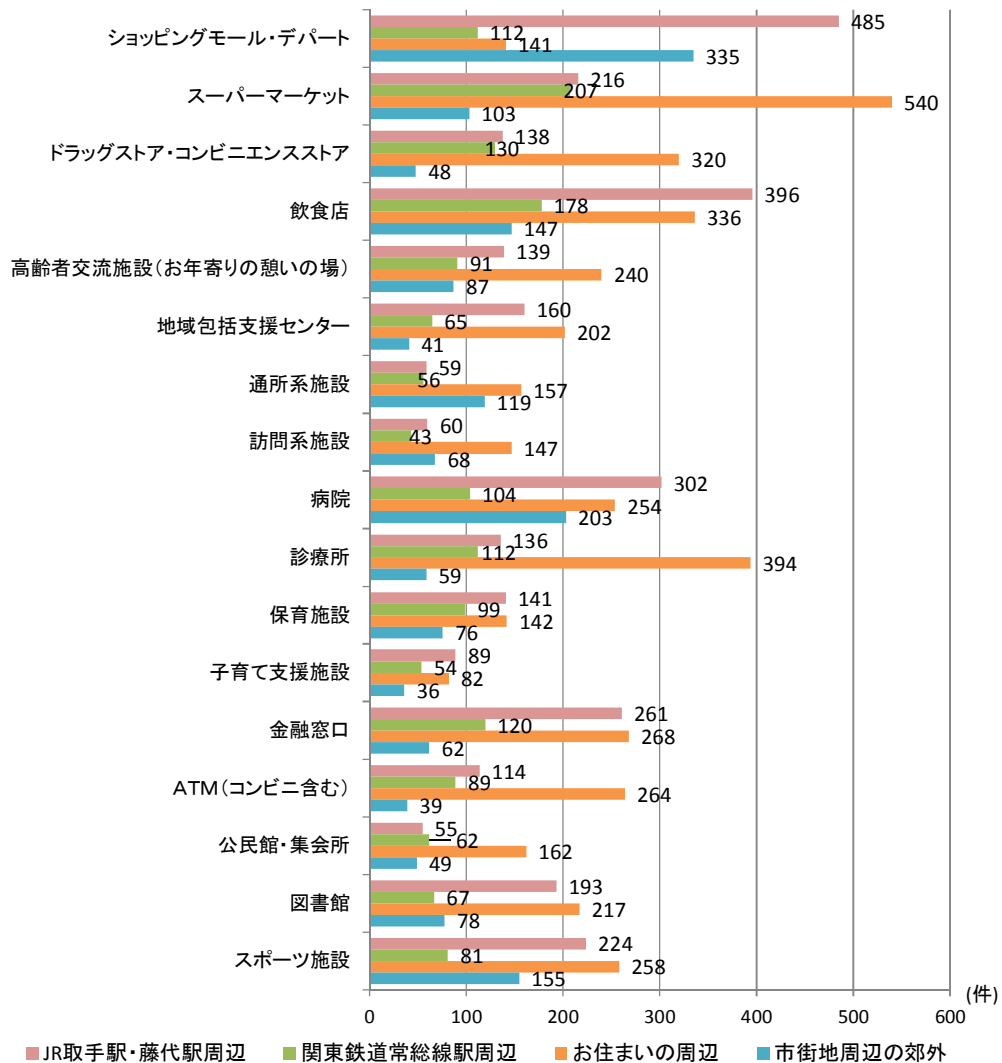
【買い物をする店までの移動手段】



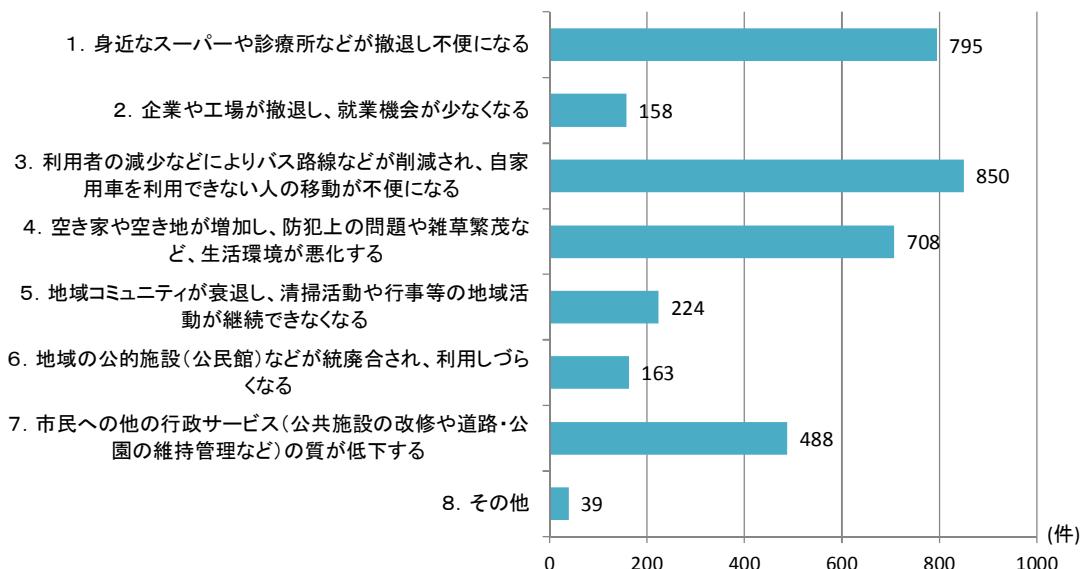
【病院・診療所までの移動手段】



【鉄道駅周辺、お住まいの周辺、及び郊外で特に必要と思われる施設】



【人口減少や少子高齢化が進行することで起こり得る深刻な問題】



## 2 都市構造上の評価と課題

前述で整理した現状を踏まえ、本市の都市構造がどのような状況にあるのかまた将来どうなっていくのか、全国と比較し客観的評価をしたうえで、都市構造上の課題及び対応方針を整理します。

### (1) 都市構造上の評価における視点

#### 1) 都市構造の評価対象分野

本市の都市構造上の評価を行うにあたり、第六次取手市総合計画における本市の将来構想や、都市再生に関する国の共通の指針である都市再生基本方針における、目指すべきまちづくりの方向性を踏まえ評価分野と項目を設定します。

##### 取手市の人口動向からみた課題

- ・1995（平成7）年（118,282人）をピークに人口は減少傾向。本市の総人口は、2015（平成27）年現在で106,570人であり、2040（令和22）年にかけて約25,000人（約24%）減少する見込み。
- ・年齢階層別人口では、74歳以下の年齢で減少する一方、75歳以上の後期高齢者数は約38%増と大幅に増加する見込み。

##### 人口減少・少子高齢化の進展により懸念される課題

- ①都市の生活を支える機能の低下
- ②高齢者の外出機会の減少と健康状態の悪化
- ③空き地、空き家の発生等に伴う市街地の安全性の低下
- ④地域経済・活力の衰退
- ⑤地方財政の逼迫化
- ⑥エネルギー消費量の増大

##### 取手市の将来構想(第六次取手市総合計画 2016(平成28)年3月策定)

- <将来都市像> めくもりとやすらぎに満ち、共に活力を育むまち とりで
- <まちづくりの基本方針> (1) 健やかで、安らぎと温もりのあるまちづくり
- (2) 豊かなところと個性を育むまちづくり (3) 活気と魅力あふれる元気なまちづくり
- (4) 都市と自然が調和した環境のまちづくり (5) 快適で、安心できるまちづくり
- (6) 自主・自律、未来をひらくまちづくり

##### 都市再生基本方針(2014(平成26)年8月一部変更)

- <都市再生の意義> 少子高齢化の進展により、人口減少へと転換し、高齢者単身世帯及び高齢者夫婦世帯を中心に、高齢者人口が急増していく中で、高齢者が安心して生活し活躍することができる社会、かつ、誰もが子どもを生み育てることのできる社会を構築することが大きな課題となっている。
- <都市の基本的構造の在り方>  
経済活動を支える都市／安心して快適に生活できる都市／持続可能な都市経営／魅力ある美しい都市／災害に強い都市／環境負荷の小さい自然と共生した都市

##### 評価分野

生活利便性

健康・福祉

安全・安心

地域経済

行政運営

IT・デジタル・低炭素

## 2) 分野ごとの評価の視点

6つの評価対象分野について、取手市の将来構想からのキーワードと、都市において活動しているそれぞれの主体(市民・民間・行政)の要請を踏まえつつ、以下のとおり評価の視点を設定します。

分野	「取手市の将来構想」及び「都市再生基本方針」からのキーワード	評価の視点	
		大項目	小項目
生活 利便性	<ul style="list-style-type: none"> <li>子どもを安心して産み育てることができるまち</li> <li>誰もが安心して快適に、健康な生活を送ることができる、持続可能な都市づくりの実現</li> <li>市民が日常生活に必要な行政サービスや商業機能を楽しむことができる集約型都市構造の促進</li> <li>市民の日常交通手段となる利便性の高い公共交通網の形成</li> </ul>	都市機能や居住機能を適切に誘導することにより、歩いて行ける範囲に、日常生活に必要な、医療、福祉、商業などの生活機能と公共交通サービス機能が充足した街の実現	利便性が高い区域で居住がなされているか
			都市機能が利用しやすい箇所に配置されているか
			公共交通を利用しやすい環境にあるか
健康 ・福祉	<ul style="list-style-type: none"> <li>誰もが安心して快適に、健康な生活を送ることができる、持続可能な都市づくりの実現【再掲】</li> <li>将来にわたって住み慣れた地域で健康・快適にいきいきと暮らしつづけることができるまち</li> <li>生涯を通じていきいきと自立した生活が送れるまち</li> <li>健康な生活を営むことができる環境づくり</li> </ul>	市民の多くが歩いて回遊する環境を形成することにより、市民が健康に暮らすことのできる街の実現	市民の健康増進につながる徒歩行動が多いか
			都市生活の利便性が高いか
			歩きやすい環境になっているか
安全 ・安心	<ul style="list-style-type: none"> <li>子どもを安心して産み育てることができるまち【再掲】</li> <li>誰もが安心して快適に、健康な生活を送ることができる、持続可能な都市づくりの実現【再掲】</li> <li>安全で安心なまちづくりを進める</li> </ul>	災害や事故等による被害を受ける危険性が少ない街の実現	市街地の安全性が確保されているか
			空き家等により市街地が荒廃化していないか
地域経済	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅周辺を中心に賑わいを作りだす</li> <li>活力と賑わいが持続するよう、地域で産業、雇用、消費が生まれ交流が活発に行われるまち</li> </ul>	地域経済が活発化する環境の実現	ビジネス環境が確保され、サービス産業が活性化しているか
			適正な地価水準が維持されているか
行政運営	<ul style="list-style-type: none"> <li>行財政の面において費用対効果を見通した効率性が高い行政運営</li> </ul>	市民が適切な行政サービスを楽しむことができるよう、自治体財政が健全に運営されている街の実現	都市経営が効率的か
エネルギー ・低炭素	<ul style="list-style-type: none"> <li>持続可能な循環型社会</li> <li>コンパクトな都市構造とあわせて郊外部における緑地や農地を活用するなど「都市と緑・農の共生」を目指す</li> </ul>	持続可能な循環型社会を実現するため、エネルギー消費量、CO <sub>2</sub> 排出量が少ない街の実現	運輸部門における省エネ化が図られているか



## (2) 評価分野ごとの取手市の都市構造評価

### 1) 評価指標による取手市の評価

本市の基礎的な現況整理結果を活用しつつ、6つの分野ごとに、都市構造の評価に関するハンドブック(国土交通省)に例示される指標を参考に、本市の客観的評価を行います。

分野	評価の視点		評価指標	取手市 <sup>※2</sup>		(参考:偏差値 <sup>※5</sup> )		平均値 <sup>※1</sup>		
	大項目	小項目		現状値	将来値(2040年)	現状偏差値	将来偏差値	全国	三大都市圏 <sup>※3</sup>	同規模都市 <sup>※4</sup>
生活利便性	都市機能や居住機能を適切に誘導することにより、歩いて行ける範囲に、日常生活に必要な、医療、福祉、商業などの生活機能と公共交通サービス機能が充足した街の実現	利便性が高い区域で居住がなされているか	日常生活サービスの徒歩圏充足率 (%)	52.6	42.5	54.1	49.8	43.1	53.3	29.7
			市街化区域等における人口密度 (人/ha)	49.9	35.2	44.8	39.3	63.9	79.3	44.1
			S45DID 区域における人口密度 (人/ha)	58.4	41.9	47.9	42.3	64.6	83.3	43.7
			生活サービス施設(医療)の徒歩圏人口カバー率 (%)	85.8	78.9	51.1	45.5	84.5	91.6	75.9
			生活サービス施設(福祉)の徒歩圏人口カバー率 (%)	88.8	82.2	54.6	51.5	78.9	82.7	73.2
			生活サービス施設(商業)の徒歩圏人口カバー率 (%)	62.5	56.0	41.7	37.3	74.7	82.6	65.2
		都市機能が利用しやすい箇所に配置されているか	基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率 (%)	66.3	57.4	55	51.2	54.8	66.5	40.0
			生活サービス施設(医療)の利用圏平均人口密度 (人/ha)	38.2	23.3	49.9	44.6	38.6	56.4	20.2
			生活サービス施設(福祉)の利用圏平均人口密度 (人/ha)	38.8	24.0	50.4	45.3	37.6	56.1	18.7
		公共交通を利用しやすい環境にあるか	生活サービス施設(商業)の利用圏平均人口密度 (人/ha)	43.6	28.5	50.4	45.1	42.3	60.3	23.6
			公共交通の機関分担率 (%)	24.4	19.1	62.3	57.8	10.1	16.8	8.0
			市民一人当たりの自動車総走行台キロ (台キロ/人)	8.4	10.9	57.2	54.4	15.0	10.7	10.4
健康・福祉	市民の多くが歩いて回遊する環境を形成することにより、市民が健康に暮らすことのできる街の実現	市民の健康増進につながる徒歩行動が多いか	公共交通沿線地域の人口密度 (人/ha)	26.6	12.0	47.2	42.2	34.9	53.6	15.9
			徒歩と自転車の機関分担率 (%)	26.6	23.4	45.9	41.5	29.6	33.8	27.5
		都市生活の利便性が高いか	高齢者徒歩圏に医療機関がない住宅の割合 (%)	46.6	54.3	55.6	51.9	58.3	47.7	51.5
			高齢者福祉施設の1km圏域高齢人口カバー率 (%)	94.7	86.6	60.5	56.7	72.4	75.5	67.0
			保育所の徒歩圏0~5歳人口カバー率 (%)	82.1	73.4	55	49.4	74.3	81.5	65.8
		歩きやすい環境になっているか	買い物への移動手段における徒歩の割合 (%)	18.1	13.2	49.2	44.6	19.0	24.6	16.4
市街化区域等における公園緑地の徒歩圏人口カバー率 (%)	91.7		85.5	55	51.6	82.6	91.7	71.0		
安全・安心	災害や事故等による被害を受ける危険性が少ない街の実現	市街地の安全性が確保されているか	市民一人あたりの交通事故死亡者数 (人)	0.5	0.6	50.7	49.9	0.6	0.4	0.4
			最寄りの緊急避難所までの平均距離 (m)	681.0	733.5	50	48.6	682.7	584.4	699.1
		空き家等により市街地が荒廃化していないか	空き家率 (%)	5.9	6.7	53.5	51.5	7.3	5.6	6.2
地域経済	地域経済が活発化する環境の実現	ビジネス環境が確保され、サービス産業が活性化しているか	市街化区域等における従業人口密度 (人/ha)	14.6	8.5	41.9	37.5	25.7	29.9	19.8
			都市全域の小売商業床面積あたりの売上高 (小売商業床効率) (万円/m <sup>2</sup> )	82.6	76.3	51.3	47.6	80.4	88.6	71.1
		市街化区域等における小売商業床効率 (万円/m <sup>2</sup> )	68.8	61.9	39.5	35.6	87.3	95.2	76.6	
適正な地価水準が維持されているか	市街化区域等における平均住宅地価格 (円/m <sup>2</sup> )	51,224.2	33,274.7	44.4	41.9	91,368.6	124,725.2	41,768.4		
行政運営	市民が適切な行政サービスを受容できるよう、自治体財政が健全に運営されている街の実現	都市経営が効率的か	市民一人当たりの歳出額 (千円)	346.4	378.2	55.5	55	695.9	451.0	432.1
			財政力指数	0.73	0.66	58.4	55.9	0.49	0.72	0.66
エネルギー・低炭素	持続可能な循環型社会を実現するため、エネルギー消費量、CO <sub>2</sub> 排出量が少ない街の実現	運輸部門における省エネ化が図られているか	市民一人当たりの自動車CO <sub>2</sub> 排出量 (t-CO <sub>2</sub> /年)	0.7	0.9	57	53.2	1.1	0.9	0.9

表の取手市の現状・及び将来のピンクのセルはすべての平均値(全国・三大都市圏・同規模都市それぞれの平均値)よりも良好なもの、青のセルはすべての平均(全国・三大都市圏・同規模都市それぞれの平均値)より劣っているもの。

※1:平均値は、「都市構造の評価に関するハンドブック指標例データ」(国土交通省提供)より。

※2:取手市の現状の数値は、人口は2015(平成27)年国勢調査、医療・福祉・商業・公共交通・公園は現状の最新データ、その他は上述の平均値を求めるときに利用している統計等の最新データをもとに算出。

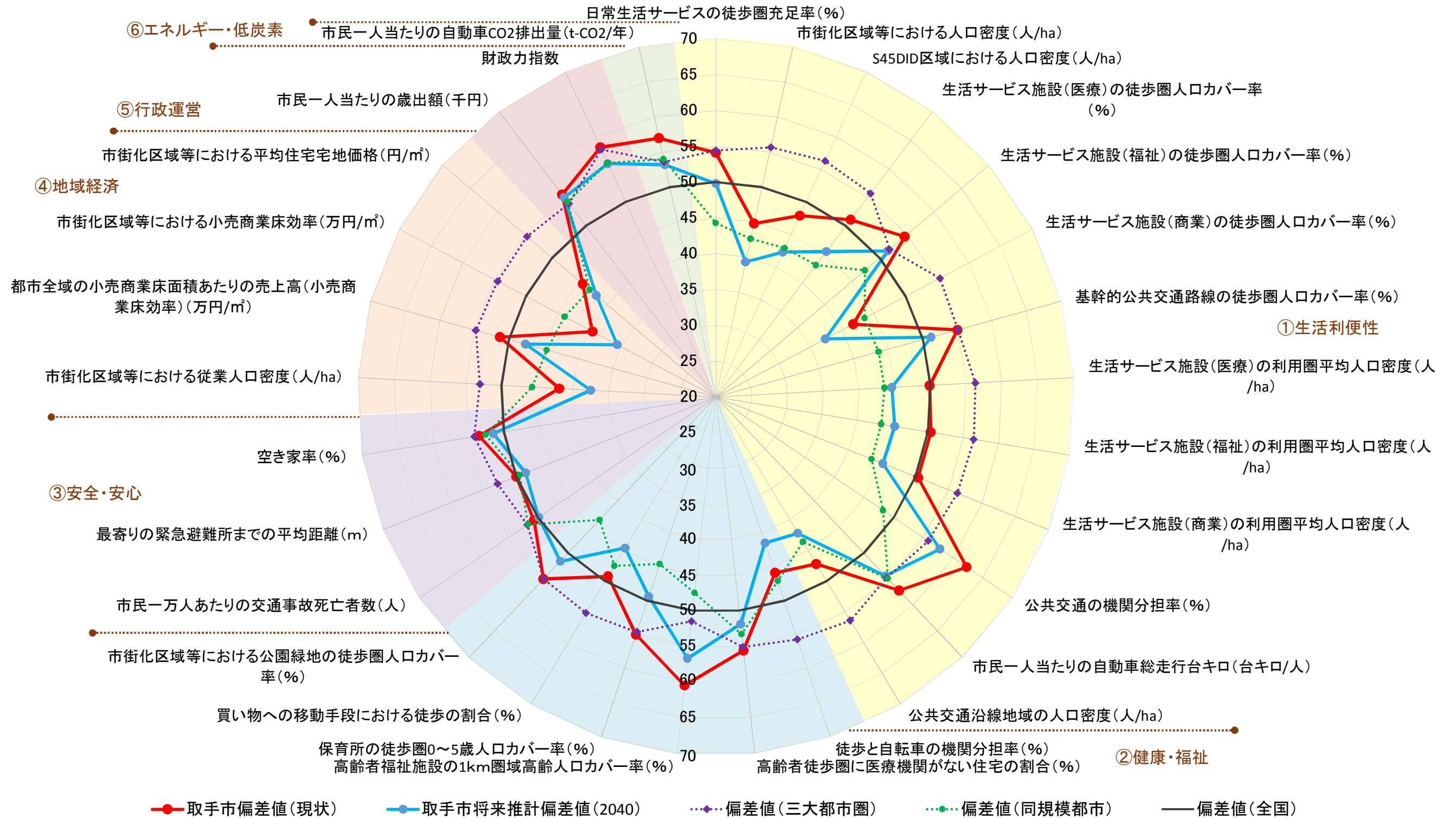
将来(2040(令和22)年)の数値は、2040(令和22)年の推計値人口を利用(他は同じ条件)し、各指標の人口密度との相関関係のグラフ(「都市構造の評価に関するハンドブック」(国土交通省))を参考に算出。

※3:三大都市圏とは、東京都、千葉県、神奈川県、愛知県、岐阜県、三重県、大阪府、京都府、兵庫県のこと。

※4:同規模都市とは、10~40万人都市のこと。

※5:全国の平均値を50として見たとき、取手市がどれくらいの位置にいるかを表したものの。

このグラフは、評価指標に基づき、平均値(全国)を50としたとき取手市の評価を偏差値で表したものです。





### (3) 都市構造上の課題と課題解決のための方向性

6つの分野ごとに、前述の評価指標の結果をもとにした現状・将来の評価、本市の基礎的な現況、市民意向を整理し、課題及びその課題解決のための方向性を整理します。

分野	評価の視点		全国平均等との指標比較による評価		本市の基礎的な現況	市民の意向	課題	課題解決のための方向性
	大項目	小項目	現状	将来				
生活利便性	都市機能や居住機能を適切に誘導することにより、歩いて行ける範囲に、日常生活に必要な、医療、福祉、商業などの生活機能と公共交通サービス機能が充足した街の実現	利便性が高い区域で居住がなされているか	市街化区域内の徒歩圏人口カバー率が比較的高く、生活利便性の高い区域等に居住が誘導されていることが伺える	人口減少に伴い、市街化区域等における人口密度や医療・福祉・商業の徒歩圏人口カバー率は下がることも予想され、徒歩圏で必要な生活機能が享受できない環境になることが懸念	鉄道駅周辺の大部分が、日常生活サービスの徒歩圏となっている	年齢が上がるにつれ、徒歩・自転車での移動が多い傾向にあり、高齢者が歩ける範囲に施設が集積していることが求められる	今後、徒歩圏で必要な生活機能が享受できない環境になることが懸念される	一定の利便性が確保されている地域に居住を誘導することが必要
		都市機能が利用しやすい箇所に配置されているか	医療・福祉・商業の利用圏人口密度は全国平均並みで、都市機能が生活の拠点など適切な区域に立地・集積していることが伺える	医療・福祉・商業の利用圏平均人口密度は下がることも予想され、施設がある周辺の人口密度が低下することによって、既存の施設数が維持できなくなることが懸念	生活サービス施設は、市内に分散配置され、市街化区域内の概ね全域が徒歩圏内	人口減少や少子高齢化等の進行による問題として、スーパーや診療所等の身近な施設の撤退が多く挙げられている	今後、人口密度の低下等に伴い、施設の撤退等が懸念される	生活の拠点となる地域に、都市機能施設を集積することが必要
		公共交通を利用しやすい環境にあるか	公共交通の機関分担率が比較的高く、自動車走行距離が少ないことから、公共交通が利用されていると言える	公共交通沿線地域の人口密度が下がることも予想され、利用者の減少により既存の公共交通が維持できなくなることが懸念	利用者の減少に伴い、これまでに一部バス路線が廃止	人口減少や少子高齢化等の進行による問題として、交通が不便になることが最も深刻な問題とされている	利用者の減少に伴い、既存の公共交通が維持できず、交通が不便になることが懸念される	利用者の減少に伴い、既存の公共交通が維持できず、交通が不便になることが懸念される
健康・福祉	市民の多くが歩いて回遊する環境を形成することにより、市民が健康に暮らすことのできる街の実現	市民の健康増進につながる徒歩行動が多いか	徒歩と自転車の機関分担率が低く、市民の健康につながる徒歩行動はあまり行われていないことが伺える	歩ける範囲に施設が無くなることで、徒歩と自転車の機関分担率は下がることも予想され、徒歩行動が減少することが懸念	—	日常的な買い物や病院までは、半数以上が車との回答となっており、徒歩移動が少ない状況である	徒歩行動の減少による健康状態の悪化等が懸念される	徒歩圏域への施設を集積や歩きやすい環境整備により、高齢者等の徒歩による外出意欲を喚起することが必要
		都市生活の利便性が高いか	福祉・子育て施設の徒歩圏人口カバー率が比較的高く、高齢者や子育て世代が利用する施設が徒歩圏域で充足していることが伺える	人口密度の低下に伴う施設の集約化などにより、福祉・子育て施設の徒歩圏人口カバー率が下がることも予想され、都市生活の利便性が低くなることが懸念	福祉施設については、今後の高齢化の進展により、施設数が不足することも懸念	年齢が上がるにつれ、徒歩・自転車での移動が多い傾向にあり、高齢者が歩ける範囲に施設が集積していることが求められる【再掲】	現在の歩いて回れるという利便性が低くなることが懸念される	既存の都市機能施設の維持や、高齢者がいきいきと暮らせるための施設、また子育て世代に対応した施設の誘導が必要
		歩きやすい環境になっているか	公園緑地も住まいの近くに配置されるなど、歩きやすい外出環境が整備されていると考えられる	人口減少により、維持管理の困難さから、歩いて行ける距離に公園が無い人が増えるなど、歩きやすい外出環境ではなくなることが懸念	取手市では、スマートウェルネスの実現を目指しており、さらなる歩きやすい環境整備の推進が求められる	—	取手市では、スマートウェルネスの実現を目指しているが、歩きやすい外出環境ではなくなることが懸念される	公共交通と一体となった歩きやすい外出環境の整備が必要

分野	評価の視点		全国平均等との指標比較による評価		本市の基礎的な現況	市民の意向	課題	課題解決のための方向性
	大項目	小項目	現状	将来				
安全・安心	災害や事故等による被害を受ける危険性が少ない街の実現	市街地の安全性が確保されているか	防災上危険な個所も多く存在するが、近くに避難所があり、 <b>一定の安全性が確保されている</b> と考えられる	高齢化の進展により、避難所まで自力で向えない人の増加などが考えられるため、 <b>市街地の安全性の確保が懸念</b>	市街化調整区域の大部分は、 <b>浸水想定区域</b> であり、市街化区域内でも一部 <b>土砂災害警戒区域等が存在</b>	人口減少や少子高齢化等の進行による <b>問題</b> として、 <b>空き家の増加等による防犯上の問題</b> が多く挙げられている	<p>防災上危険な個所も多く存在し、高齢化等により迅速な避難が難しくなることが懸念される</p> <p>さらなる空き家の増加による防犯上の問題や地域コミュニティの希薄化等が懸念される</p>	<p>災害に強い都市整備を進めるため、居住の誘導が必要</p> <p>既存住宅地等への居住の誘導を図り、空き家を防ぐことが必要</p>
		空き家等により市街地が荒廃化していないか	空き家率はあまり高くない、 <b>まだ市街地の荒廃化は進んでいない</b> ことが伺える	高齢化の進展により、空き家率は上がるのが予想され、 <b>さらなる空き家の増加による防犯上の問題や地域コミュニティの希薄化等が懸念</b>	空き家数は増加しており、今後の人口減少・高齢化に伴い、さらなる <b>空き家の増加</b> が想定	人口減少や少子高齢化等の進行による <b>問題</b> として、 <b>空き家の増加等による防犯上の問題</b> が多く挙げられている【再掲】		
地域経済	地域経済が活発化する環境の実現	ビジネス環境が確保され、サービス産業が活性化しているか	市街化区域における従業員人口密度や小売商業床効率は低く、 <b>街なかにおける地域経済が活発化する環境は、必ずしも十分でない</b> ことが伺える	市街化区域における従業員人口密度や小売商業床効率は、下がることも予想され、 <b>都市全体の活力低下につながってしまうことが懸念</b>	取手駅や藤代駅周辺は、大規模な未利用地がない	「JR取手駅・藤代駅周辺」には、 <b>ショッピングモール・デパート、飲食店、病院</b> などの、求心力があり、昼間人口等の集積に寄与する施設が求められている また、「 <b>ショッピングモール・デパート</b> 」は、 <b>市街地周辺の郊外</b> でも多く求められている	<p>産業構造が弱く、街なかの活力低下により、都市全体の活力低下へつながることが懸念される</p> <p>駅周辺の地価がさらに下落することが懸念される</p>	<p>市の中心となる地域の人口密度の維持や都市機能施設の集積、また新たな求心力のある場の創出が必要</p> <p>市の中心となる地域への人口密度の維持や都市機能施設の集積が必要</p>
		適正な地価水準が維持されているか	市街化区域における住宅地価格は低く、 <b>街なかにおける適正な地価水準が維持されていない</b> ことが伺える	市街化区域における住宅地価格はさらに下がることも予想され、 <b>さらなる地価の下落が懸念</b>	<b>地価が長期的に下落傾向</b> にあり、特に駅周辺の下落率は顕著	—		
行政運営	市民が適切な行政サービスを受けられるよう、自治体財政が健全に運営されている街の実現	都市経営が効率的か	市民一人当たりの歳出額や財政力指数は良好で、 <b>現状においては効率的な都市経営が図られている</b> ことが伺える	人口減少に伴い、市民一人当たりの歳出額は増加することも予想され、 <b>行政運営は厳しさを増すことが懸念</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>今後、インフラの維持・更新費用が大幅に増加することが見込まれる一方で、<b>市街化区域内にも下水道未整備箇所が存在</b></li> <li>歳入について、<b>生産年齢人口の減少や地価下落等に伴う税収低下</b>が想定</li> <li>今後の高齢化に伴う<b>民生費の更なる増加</b>とともに、<b>都市基盤の新規整備にかけられる費用がさらに限定的</b>となる見込み</li> </ul>	—	人口減少に伴う <b>税収低下</b> や、 <b>公共施設の維持・更新コストの増加等</b> により、 <b>行政運営は厳しさを増す</b> ことが懸念される	既存の都市基盤や民間施設を有効に活用した <b>都市機能・居住の誘導</b> や、 <b>生産年齢の増加</b> に向けた <b>環境整備</b> が必要
エネルギー・低炭素	持続可能な循環型社会を実現するため、エネルギー消費量、CO <sub>2</sub> 排出量が少ない街の実現	運輸部門における省エネ化が図られているか	市民一人当たり自動車CO <sub>2</sub> 排出量は少なく、 <b>運輸部門における省エネ化が図られている</b> ことが伺える	市民一人当たり自動車CO <sub>2</sub> 排出量は増える予測となっており、人口減少に伴い、公共交通が撤退した場合、 <b>自動車利用が増大し、CO<sub>2</sub>排出量の増加につながる</b> ことが懸念	—	—	人口減少に伴い、公共交通が撤退した場合、 <b>自動車利用が増大し、CO<sub>2</sub>排出量の増加</b> につながる <b>ことが懸念</b> される	公共交通や徒歩により、 <b>暮らせる環境をより充実</b> させていくことが必要



前項の課題及び課題解決のための方向性を再整理します。

## 生活利便性

### ■課題の整理

取手市では、市街化区域内においては、医療・福祉・商業施設や基幹的公共交通を徒歩で享受できる徒歩圏（800m）カバー率が類似都市や3大都市圏の都市と比べて比較的高く、その利用圏域の人口密度もほぼ全国平均であり、概ね適切な区域に立地・集積している状況にあります。

しかし、今後の人口減少社会においては、市街化区域等における人口密度の低下等により既存の都市機能の維持が困難になることも予想され、徒歩圏域で必要な生活機能を享受できない環境になることも想定されます。

また、公共交通に関しては、市民の公共交通利用率（機関分担率）も比較的高い状況にありますが、将来、公共交通沿線地域の人口密度の低下等により、路線バス等の維持が困難となり公共交通の利便性が維持できなくなる可能性も想定されます。

こうしたことにより、徒歩や公共交通を利用して医療・福祉・商業等の都市機能を享受できる環境が維持されないなど、生活利便性が低下する可能性が想定されます。

### ■対応方針

上記のような課題に対応して、医療・福祉・商業などの各種都市機能が引き続き存続され、市民の生活利便性を高めていくために、現在において一定の利便性が確保されている地域や公共交通の利便性の高い地域に居住を誘導する集約型都市構造を図る必要があります。

また、集落地域などにおいても利便性を維持・確保するため、街なかや主要な施設などへ移動できる公共交通網の維持・充実が必要です。

そうしたことにより、子育て世代や高齢世代をはじめ多世代の利便性を高め、また、民間の経済活動を促進し、行政運営の効率化を図ります。

## 健康・福祉

### ■課題の整理

市民の日常的な買い物や通院などの交通手段は約半数が自動車で、徒歩や自転車の機関分担率が低く、日常生活のなかでの健康につながる歩行行動は少ない状況にあります。今後はさらに、高齢化による自動車離れの進展により高齢者の外出機会の減少が懸念されます。

一方、福祉や子育て施設の徒歩圏人口カバー率は比較的高く、高齢者や子育て世代が利用する施設が徒歩圏域で概ね充足している状況にありますが、今後の高齢人口の増加に対応して施設不足も想定されます。

### ■対応方針

高齢者や子育て世代をはじめとする多世代が、徒歩により都市機能を享受し、健康的な生活を送ることのできる、自然と歩きたくなる環境づくりを進める必要があります。

そのため、既存の公園や緑地等のニーズに対応した魅力化を図るとともに歩道空間等の環境整備を図り、また、徒歩圏域内において医療・福祉・商業等の生活利便機能の充実と生きがい・交流、子育て支援施設等の充実を図ります。

## 安全・安心

### ■課題の整理

取手市の市域においては、市街化調整区域の多くの地域や市街化区域の一部において、浸水想定区域や土砂災害警戒区域等に指定されており、高齢化や人口密度の低下に伴う地域コミュニティの低下により、迅速な避難や対応が困難となることも想定されま

す。  
また、空き家率については高い状況ではありませんが、今後、高齢者の一人暮らしや夫婦世帯の増加に伴う空き家の増加が想定され、人口密度の低下による地域の防犯力の低下やコミュニティの希薄化が懸念されます。

### ■対応方針

浸水想定区域や土砂災害警戒区域等の地域をはじめ市域全体において、災害に備えた避難所の設置や食料等の備蓄の充実を図るとともに、災害に強い都市整備を進めるため、居住の誘導を図っていきます。

また、既存住宅地等における戸建住宅等の空き家については、子育て世代等の住み替えの促進が図られるよう住宅地の魅力化と住み替え支援を進めます。

## 地域経済

### ■課題の整理

市街化区域における従業人口密度や小売商業床効率は、三大都市圏や類似都市と比較して低く、街なかにおける地域経済が活発化する環境が必ずしも十分でない状況にあり、今後の人口減少や高齢社会の進展に伴い、都市全体の活力の低下が懸念されます。

そのような中、取手駅や藤代駅周辺は大規模な未利用地が無く、中心市街地だけでは今後市全体の地域経済を支えることが難しいことが想定されます。

さらに、住宅地や商業地の土地価格も下落傾向が続いており、人口減少や高齢化に伴う購買力の低下により、商業等をはじめとした民間市場の低下につながり、更なる活力の低下が懸念されます。

### ■対応方針

市の中心となる地域では、市民全体の生活利便性やまちの魅力を発信する各種都市機能の集積と、来街者を迎え入れる交通結節機能の向上を図ります。

また、生活拠点となる地域においては、人口密度を高め、民間市場の活性化による地域住民の日常生活に必要な都市機能の充実を図るとともに、商業・産業の誘致や起業を支援し、働く場と雇用の創出を図ります。

さらに、市の中心となる地域に隣接し、今後公共交通が確保できるような場所において、広域圏を見渡した新たな求心力のある場の創出を図ります。

## 行政運営

### ■課題の整理

市の市民一人当たりの歳出額や財政指数は類似都市と比べて比較的良好で、現状においては効率的な都市経営が図られている状況にあります。しかし、今後更なる高齢化や生産年齢人口の減少、地価下落等に伴う税収低下が想定されるなか、民生費等の増加に相まって公共施設等の維持管理費等が限定的となることが懸念されます。

そうしたことから、公共施設等の集約化が求められますが、それにより市民の利便性の維持が困難になることや、人口密度の低下により都市基盤・施設整備が限定的になることも懸念されます。

### ■対応方針

健全な行財政運営に向けて、子育て世代をはじめとする生産年齢人口の拡大を図ることが必要です。

そのため、既成市街地等を中心に将来人口に見合った居住を誘導する区域を定め、まちの魅力や生活利便性を高める都市機能の誘導を図るとともに、民間の参入による産業の振興と雇用の場の拡大を図ります。

## エネルギー・低炭素

### ■課題の整理

市の市民一人あたりの自動車 CO<sub>2</sub> 排出量は、三大都市圏や類似都市と比べて比較的小さい現状にありますが、今後人口の減少等により路線バス等の廃止路線が増えた場合、自動車交通に頼らなければならなくなり、CO<sub>2</sub> 排出量の増加が懸念されます。

また、人口減少社会において、現在の市街化区域等において低密度に住宅開発等が進むことにより、都市農地や樹林地などの緑地が減少し都市環境が悪化することも懸念されます。

### ■対応方針

自動車に頼らず、公共交通や徒歩等により生活に必要な各種都市機能が享受できる環境の整備を図ります。

また、郊外部における緑地や農地の活用を図り、「都市と緑・農の共生」を目指します。



# 第3章

## 立地適正化計画で目指す将来の姿

# 第3章 立地適正化計画で目指す将来の姿

## 1 まちづくりの方針

分野ごとの対応方針を踏まえ、まちづくりの方針(本計画のターゲット)を設定します。

### 【対応方針】

分野	対応方針
生活利便性	<p>医療・福祉・商業などの各種都市機能が引き続き存続され、市民の生活利便性を高めていくために、現在において一定の利便性が確保されている地域や公共交通の利便性の高い地域に居住を誘導する集約型都市構造を図る必要があります。</p> <p>また、集落地域などにおいても利便性を維持・確保するため、街なかや主要な施設などへ移動できる公共交通網の維持・充実が必要です。</p> <p>そうしたことにより、子育て世代や高齢世代をはじめ多世代の利便性を高め、また、民間の経済活動を促進し、行政運営の効率化を図ります。</p>
健康・福祉	<p>高齢者や子育て世代をはじめとする多世代が、徒歩により都市機能を享受し、健康的な生活を送ることのできる、自然と歩きたくなる環境づくりを進める必要があります。</p> <p>そのため、既存の公園や緑地等のニーズに対応した魅力化を図るとともに歩道空間等の環境整備を図り、また、徒歩圏内において医療・福祉・商業等の生活利便機能の充実と生きがい・交流、子育て支援施設等の充実を図ります。</p>
安全・安心	<p>浸水想定区域や土砂災害警戒区域等の地域をはじめ市域全体において、災害に備えた避難所の設置や食料等の備蓄の充実を図るとともに、災害に強い都市整備を進めるため、居住の誘導を図っていきます。</p> <p>また、既存住宅地等における戸建住宅等の空き家については、子育て世代等の住み替えの促進が図られるよう住宅地の魅力化と住み替え支援を進めます。</p>
地域経済	<p>市の中心となる地域では、市民全体の生活利便性やまちの魅力を発信する各種都市機能の集積と、来街者を迎え入れる交通結節機能の向上を図ります。</p> <p>また、生活拠点となる地域においては、人口密度を高め、民間市場の活性化による地域住民の日常生活に必要な都市機能の充実を図るとともに、商業・産業の誘致や起業を支援し、働く場と雇用の創出を図ります。</p> <p>さらに、市の中心となる地域に隣接し、今後公共交通が確保できるような場所において、広域圏を見渡した新たな求心力のある場の創出を図ります。</p>
行政運営	<p>健全な行財政運営に向けて、子育て世代をはじめとする生産年齢人口の拡大を図ることが必要です。</p> <p>そのため、既成市街地等を中心に将来人口に見合った居住を誘導する区域を定め、まちの魅力や生活利便性を高める都市機能の誘導を図るとともに、民間の参入による産業の振興と雇用の場の拡大を図ります。</p>
エネルギー・低炭素	<p>自動車に頼らず、公共交通や徒歩等により生活に必要な各種都市機能が享受できる環境の整備を図ります。</p> <p>また、郊外部における緑地や農地の活用を図り、「都市と緑・農の共生」を目指します。</p>



## 【まちづくりの方針（本計画で目指すまちづくりのターゲット）】

## ライフスタイルのコンパクト化による、 快適で活力ある健康的なまちづくり

### ～「住む街」「働く街」「訪れる街」のスマートシティへ～

今後の人口減少・少子高齢社会に向けて、生活利便性が高く、環境にもやさしい「住む」「働く」「訪れる」をコンセプトとした快適で活力あるスマートシティを目指します。

そのため、生活地域においては、市民が住み慣れた地域で、自主的にまたは地域の支援を得て快適に生き生きと歩いて健康に暮らすための生活利便機能の適正な配置を進め、また、都心地域においては、都心居住や商業等の各種都市機能の集積によりまちの活力を創出する拠点性を高め、居住や雇用、交流人口の拡大を図ります。

安全・安心な都市基盤整備や緑と農の共生による都市環境形成、そして、公共交通網の充実と相まって、子育て世代や高齢者をはじめとするあらゆる世代が、「健康・医療・福祉、そして環境」の各種都市機能を楽しみ、安定した地域経済に支えられ、住み・働き、スマートに生活を楽しむまちづくりを進めます。

### 方針① 市民の多様なライフスタイルを支える、求心力のある街なかへ

- ◇市の中心市街地である取手駅周辺地区については、全市民や来街者を対象として「健康・医療・福祉」に係る都市機能をはじめ、賑わい・交流・文化・居住など様々な活動を促す都市機能を集積するとともに、交通結節機能を向上させ、便利で魅力的な街なかを形成します。また、取手駅周辺地区と緊密に連携する桑原周辺地区に新たな活力を創出する産業・商業拠点を形成し、「働くまち」「訪れるまち」としての求心力を高めます。
- ◇鉄道駅を核として地域の中心的役割を持つ藤代駅周辺地区や戸頭駅周辺地区については、周辺地域に居住する市民の日常的な暮らしや健康づくり、交流拠点として必要な都市機能を誘導し、地域住民にとって利便性・快適性を備えた街なかを形成します。その他の鉄道駅周辺や住宅団地のセンター地区などにおいては、市民の日常的な生活を支える生活利便機能の適正な配置を進めます。

### 方針② 優れた利便性のなかで、安心して暮らし続けられる住環境へ

- ◇市街地内の人口や都市機能が集積する、生活利便性が高いエリアを基本に居住の誘導を図り、生活利便性の持続的な確保を図るとともに、歩きたくなる環境をつくり、高齢者をはじめ若い世代が「住みやすい街」を形成します。
- ◇災害リスクを有する箇所での居住の抑制や防災対策の充実、空き家対策等により暮らしの安全性を確保し、災害や防犯面からも安心できる居住地の形成を誘導します。
- ◇街なかへの居住の誘導により、市街化区域郊外部や集落地域における緑地・農地の保全と活用を図るとともに、自然と共生したゆとりある住環境を形成します。
- ◇大規模企業用地の継続や就業人口の確保により、職住近接の環境を形成します。

### 方針③ 街なかと居住地がつながったまちへ

- ◇街なかや主要な施設などに移動できる公共交通ネットワークの維持・充実を図ります。
- ◇高齢化に伴い増加する交通弱者などの移動手段として、ニーズに合った利便性の高い公共交通を確保します。

## 2 都市の骨格構造

前述のとおり、本市では、今後の人口減少・少子高齢社会に向けて、生活利便性が高く、環境にもやさしい『**ライフスタイルのコンパクト化による、快適で活力ある健康的なまちづくり**～「住む街」「働く街」「訪れる街」のスマートシティへ～』を目指しています。

そこで、上記のまちづくりの方針の実現に向けて、将来のための新たな**都市の骨格構造**を検討します。

骨格構造の検討にあたっては、まず、**まちづくりの方針①「市民の多様なライフスタイルを支える、求心力のある街なかへ」**の実現に向けて、市民はもとより来街者が商業や健康・医療、教育・文化などの各種都市機能を利用しやすくなり、また、人々が交流し経済活動が活発に営まれる「**拠点**」を設定します。

さらに、**まちづくりの方針②「優れた利便性のなかで、安心して暮らし続けられる住環境へ」**の実現のためには、市街地内の人口や都市機能が集積する生活利便性が高いエリアを基本に、居住の誘導を図ることが必要であることから、生活利便性の高いエリア等を示す「**ゾーン**」を設定します。

さらに、**まちづくりの方針③「街なかと居住地がつながったまちへ」**を実現するためには、各拠点と居住地をつなぎいつでも利便性の高い環境を享受できるように主要な公共交通のネットワークの維持が必要であることから、それらを示した「**基幹的な公共交通軸**」を設定します。

なお、上述をもとに、「拠点」を中心に様々な都市機能を集積する「**都市機能誘導区域**」を定めていくとともに、「ゾーン」をもとに居住を誘導していく区域である「**居住誘導区域**」を定めていきます。

### <主要拠点と基幹的な公共交通軸>

#### 中心拠点

市域各所から公共交通アクセス性に優れ、市民に、行政中枢機能、総合病院、相当程度の商業集積などの高次の都市機能を提供する拠点

#### 地域／生活拠点

周辺地域から容易にアクセス可能な地域の中心として、地域住民に、行政支所機能、診療所、食品スーパーなど、主として日常的な生活サービス機能を提供する拠点



#### 基幹的な公共交通軸

中心拠点を中心に地域／生活拠点、居住を誘導すべき地域を結ぶ都市軸で、将来にわたり一定以上のサービス水準を確保する公共交通が運行する軸

出典：立地適正化計画作成の手引き(国土交通省)(一部加工)

## (1) 拠点の設定

将来に向けた新たな都市の骨格構造の検討にあたっては、都市機能の集積により市民生活の利便性や交流、経済活動の活性化を担う「拠点」となる地域の検討を行うこととします。

立地適正化計画は、居住機能、医療、福祉、商業、公共交通等の様々な都市機能の誘導により、都市全域を見渡した都市計画マスタープランの一部(高度化版)とみなされています。そこで、基本的に、**都市計画マスタープランの将来都市構造を踏まえた、立地適正化計画における拠点を検討**します。

### 1) 立地適正化計画作成の手引きに示される拠点のイメージ

立地適正化計画作成の手引き(国土交通省)では、目指すべき都市の骨格構造のうち、拠点について下表の考え方が示されています。

なお、拠点類型として「中心拠点」、「地域／生活拠点」が示されていますが、本市においては、既に施設が集積して比較的コンパクトな街が形成されているため、より拠点性を高めるため、市全域の拠点であり更なる都市機能の集積を図る「**中心拠点**」と、中心拠点を補完する「**地域拠点**」を設定します。

拠点類型	地区の特性	設定すべき場所の例	地区例
中心拠点	市域各所からの公共交通アクセス性に優れ、市民に、行政中枢機能、総合病院、相当程度の商業集積などの高次の都市機能を提供する拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特に人口が集積する地区</li> <li>・各種の都市機能が集積する地区</li> <li>・サービス水準の高い基幹的な公共交通の結節点として市内各所から基幹的公共交通等を介して容易にアクセス可能な地区</li> <li>・各種の都市基盤が整備された地区</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○中心市街地活性化基本計画の中心市街地</li> <li>○市役所や市の中心となる鉄軌道駅の周辺</li> <li>○業務・商業機能等が集積している地区等</li> </ul>
地域／生活拠点	地域の中心として、地域住民に、行政支所機能、診療所、食品スーパーなど、主として日常的な生活サービス機能を提供する拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺地域に比して人口の集積度合いが高い地区</li> <li>・日常的な生活サービス施設等が集積する地区</li> <li>・徒歩、自転車又は端末公共交通手段を介して、周辺地域から容易にアクセス可能な地区</li> <li>・周辺地域に比して都市基盤の整備が進んでいる地区</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○行政支所や地域の中心となる駅、バス停の周辺</li> <li>○近隣商業地域など小売機能等が一定程度集積している地区</li> <li>○合併町村の旧庁舎周辺地区 等</li> </ul>

出典:立地適正化計画作成の手引き(国土交通省)(一部加工)

## 2) 拠点の設定における視点の整理

まず、拠点を検討するための視点を整理します。視点の整理にあたっては、立地適正化計画作成の手引きに位置づけられている考え方と、本計画のまちづくりの方針で整理した考え方をもとに、拠点の設定における視点を5つ導き出します。

### 視点1 上位関連計画や市の歴史的背景から、市の中心地としての役割を担う地区

「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」及び「都市計画マスタープラン」等に中心市街地としての位置づけがあり、今後も市の拠点的な役割を担うべき地区を選定する。

### 視点2 都市機能施設が集積している地区

まちの活力を創出する拠点性を高め、居住や雇用、交流人口の拡大を図るため、様々な機能（医療、介護福祉、子育て、商業、金融、教育・文化、スポーツ・交流・健康増進）が集積している地区を選定する。

### 視点3 基幹的公共交通の結節点

拠点に集積する各種都市機能を市内外の多くの人々が享受し、交流や経済活動が可能となるよう、基幹的公共交通路線の結節点であり、周辺地域からのアクセスが可能である地区を選定する。

### 視点4 人口が集積している地区

「拠点」となる地域に集積された都市機能施設は将来においても持続され、市民の利便性を確保していく必要がある。そのため、拠点となる地区の人口密度は将来にわたっても一定割合を保つ必要があり、住宅地としての基本となる人口密度である60人/ha以上（都市計画運用指針）の地区を中心に選定する。

### 視点5 市街地開発事業等による都市基盤整備が実施または計画されている地区

本市の活力の維持・向上と市民の利便性向上のため、都市機能施設が集積が可能となる市街地開発事業等が実施または計画されている地区を選定する。



①評価

前述の設定の視点に基づき、それぞれの視点の状況を確認します。

**視点1 上位関連計画や市の歴史的背景から、市の中心地としての役割を担う地区**

＜都市計画区域の整備，開発及び保全の方針（茨城県 2016（平成 28）年 5 月）における拠点の考え方＞

取手駅周辺	J R 常磐線の輸送能力強化を背景に公共交通のネットワークを活かし、周辺拠点との連携を深め、土地の高度利用や <b>商業・業務などの都市機能の集積</b> を進めるとともに、少子高齢社会に対応した <b>健康・医療・福祉・環境の諸機能を整備・誘導</b> し、都市間及び生活交流機能の充実による、にぎわいと魅力のある <b>都市拠点の形成を図る</b> 。
藤代駅周辺	にぎわいと魅力のある <b>都市拠点の形成を目指して</b> 、駅前広場や道路などの都市施設の整備を進めるとともに、 <b>商業・業務などの都市機能の集積</b> を高める。

＜都市計画マスタープラン（取手市 2011（平成 23）年 3 月）における拠点の考え方＞

**【将来都市構造図】**



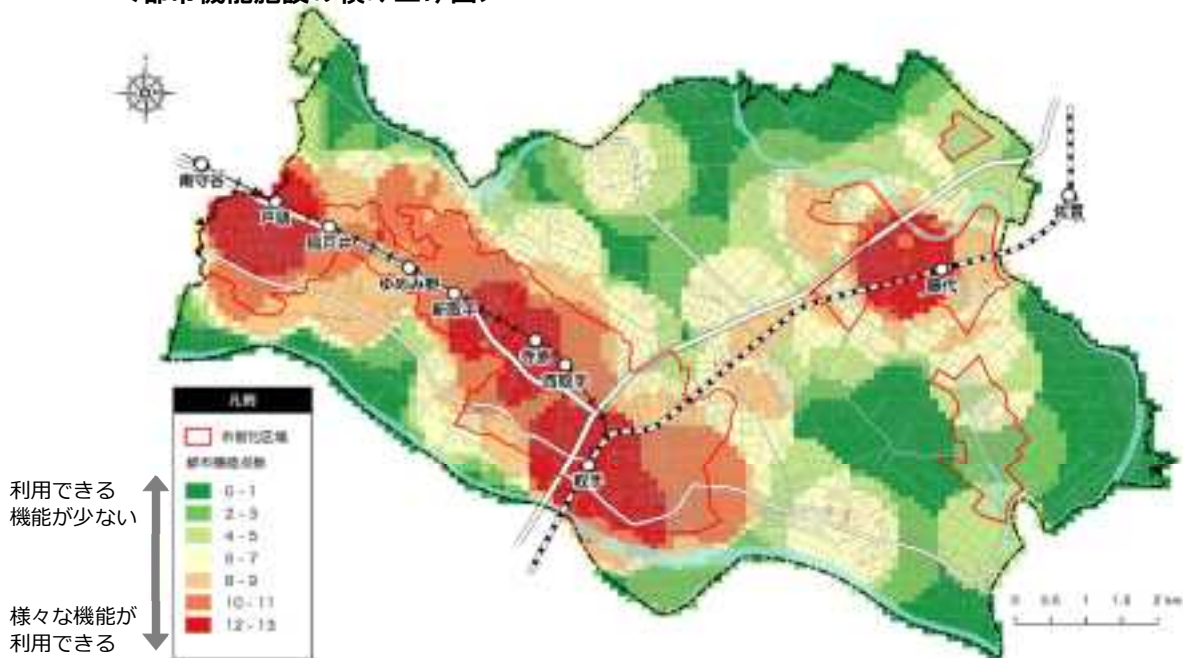
都市拠点	方針	土地利用の高度化を進めるとともに、都心居住機能、健康・福祉・医療をはじめとする各種都市機能の集積、交通結節機能の充実
	箇所	取手駅周辺
サブ拠点	方針	都市拠点を補完するとともに、商業・業務などの都市機能、交通機能などの充実
	箇所	藤代駅及び藤代庁舎周辺
生活拠点	方針	商業をはじめとする地区住民の日常生活を支える各種機能の充実
	箇所	新取手、ゆめみ野、稲戸井、戸頭各駅周辺と桜が丘団地内の近隣商業地域
新規土地利用創出ゾーン	方針	本市の新たな活力・雇用の創出と都市の一体性の確立を目指し、本市の新たな産業拠点として位置づけ
	箇所	国道 6 号及び国道 6 号バイパス沿道地域

<視点1のまとめ>

項目 都市 マス拠点	整備・開発・ 保全の方針	都市マス	本計画の まちづくりの方針	歴史的背景
取手駅 周辺	周辺拠点との連 携を深め、土地 の高度利用と都 市機能の集積に より都市拠点を 形成	都市拠点 (土地利用の高度化を進める とともに、都心居住機能、 健康・福祉・医療をはじめ とする各種都市機能の集 積、交通結節機能の充実)	全市民や来街者を対 象に、交通結節機能の 向上と都市機能の集 積により便利で魅力 的な街なかを形成	本市の中心市街地 としての位置づけ (※中心市街地活 性化基本計画 2001(平成13) 年3月策定)
藤代駅及 び藤代庁 舎周辺	にぎわいと魅力 のある都市拠点 の形成	サブ拠点 (都市拠点を補完するとと もに、商業・業務などの都市 機能、交通機能などの充実)	周辺地域住民に必要 な都市機能を誘導し、 利便性・快適性を備え た街なかを形成	旧藤代町の中心市 街地として発展の 中心を担ってきた
戸頭駅 周辺	-			本市の市街地形成 の成り立ち上、旧 来からの拠点的な 市街地
新取手駅 周辺	-	生活拠点 (商業をはじめとする地区住 民の日常生活を支える各種 機能の充実)	その他の鉄道駅周辺 や住宅団地のセンタ ー地区などにおいて は、市民の日常的な生 活を支える機能を配 置	-
ゆめみ野 駅周辺	-			-
稲戸井駅 周辺	-			-
桜が丘 団地	-			-

視点2 都市機能施設が集積している地区

<都市機能施設の積み上げ図>



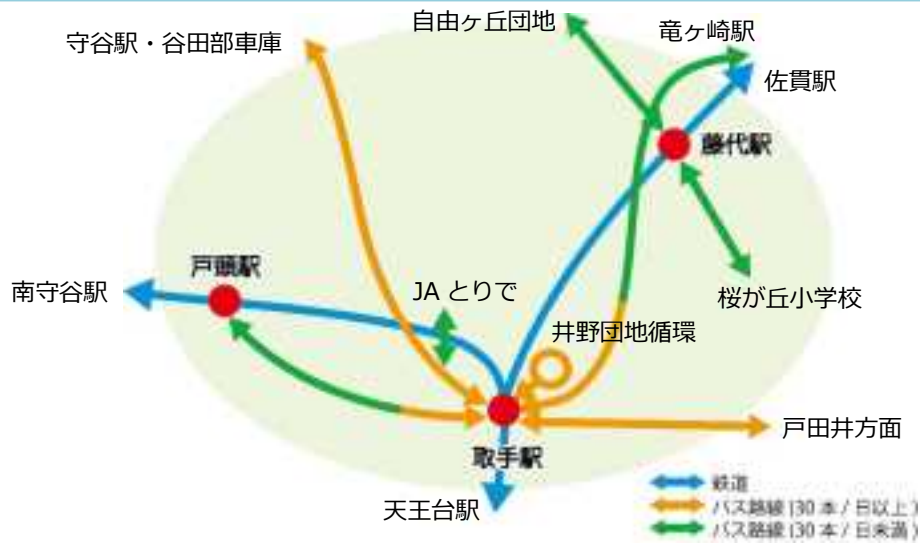
※「都市構造上の現状と課題」で整理した各都市機能施設の立地状況(徒歩圏800m)を100mメッシュごとに点数化し、都市機能等の集積状況を点数で示した図。対象施設と点数の配分は以下のとおり。「都市構造の評価に関するハンドブック(国土交通省)」にて生活サービス施設と位置づけられている施設については、2点、その他は1点としている。

<2点> 商業(スーパー、ショッピングセンター)、医療、介護(通所系、訪問系、小規模多機能)

<1点> 行政、介護(上記以外の介護)、子育て、商業(ディスカウントストア・ドラッグストア、コンビニエンスストア)、金融、教育文化、スポーツ・交流・健康増進

取手駅周辺、藤代駅周辺、戸頭駅周辺、寺原駅周辺が様々な機能が利用できる利便性が高い地域となっている。

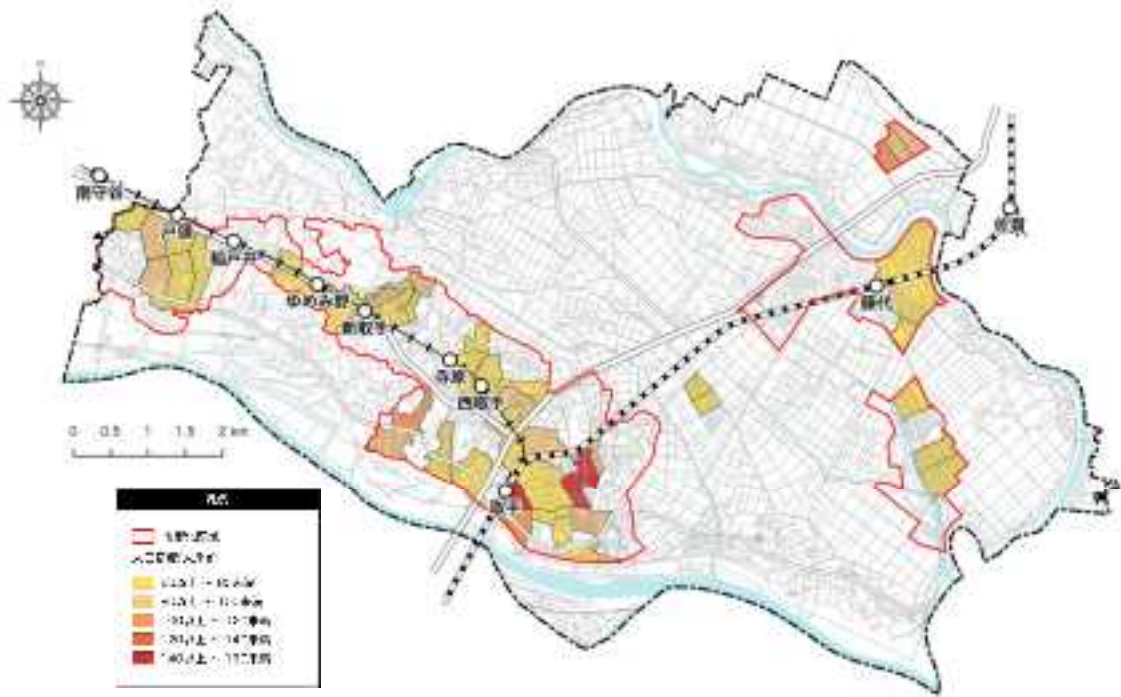
視点3 基幹的公共交通の結節点



本市の公共交通は、JR常磐線の取手駅で関東鉄道常総線が結節し、路線バス網が取手駅、藤代駅、戸頭駅に結節して運行されている。取手駅からは、つくば市方面や龍ヶ崎市方面、利根町方面など近隣市町に延びる路線のほか、駅周辺地区の住宅市街地や医療施設等を結ぶ路線が配置され、一日あたりの本数が30本を超える基幹的公共交通路線となっている。また、藤代駅からは、30本/日未満であるが、つくば市方面や住宅市街地を結ぶバス路線網が配置され、また、戸頭駅には、取手駅とを結ぶバス路線が結節している。

視点4 人口が集積している地区

<2015(平成27)年 人口密度 60人/ha以上>



各駅の周辺や、市街地開発事業等が実施された区域で人口密度が60人/ha以上となっている。



視点5 市街地開発事業等による都市基盤整備が実施または計画されている地区



＜桑原周辺地区土地利用基本構想＞

- ・桑原周辺地区は、都市計画マスタープランで、本市の新たな活力・雇用の創出と都市の一体性の確立を目指し、本市の新たな産業拠点として位置づけられている。
- ・約68haの本地区では、新たな取手の「求心力」を担う活力創造拠点づくりを目指しており、大規模な商業施設をはじめ、低層の各種物販専門店を誘導するゾーンなどが設定されている。

■将来土地利用ゾーニング図



出典：桑原周辺地区土地利用基本構想(取手市)

＜取手駅周辺地区＞

- ・取手駅周辺は、中心市街地として位置づけられている。(中心市街地活性化基本計画 2001(平成13)年3月策定)
- ・駅東側は、取手駅東口土地区画整理事業により既に整備済み(5.6ha、2001(平成13)年度完了)となっている。
- ・駅西口では、現在取手駅北土地区画整理事業が実施中(6.5ha、2022(令和4)年度完了予定)で取手ウェルネスプラザをはじめ、商業・業務施設・文化施設及び中高層住宅等の建設が推進されている。
- ・あわせて、(仮称)取手駅西口A街区(0.7ha)では再開発事業が実施予定で、商業・業務機能、公共公益機能、都市型集合住宅、広場空間の機能を持つ、駅西口の新たなシンボル創出を目指す。

■取手駅周辺地区の事業区域



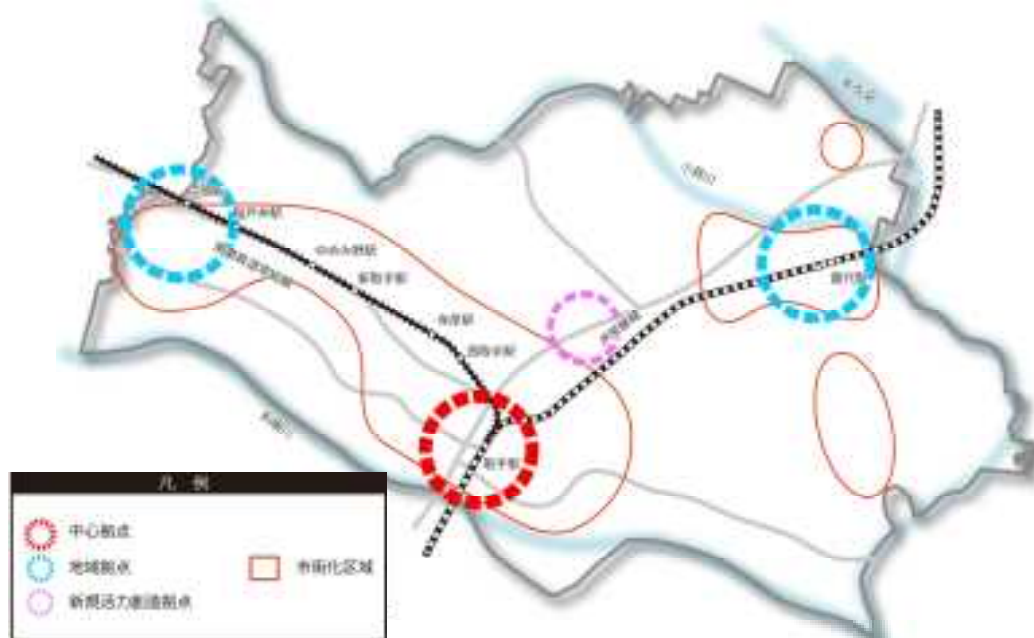
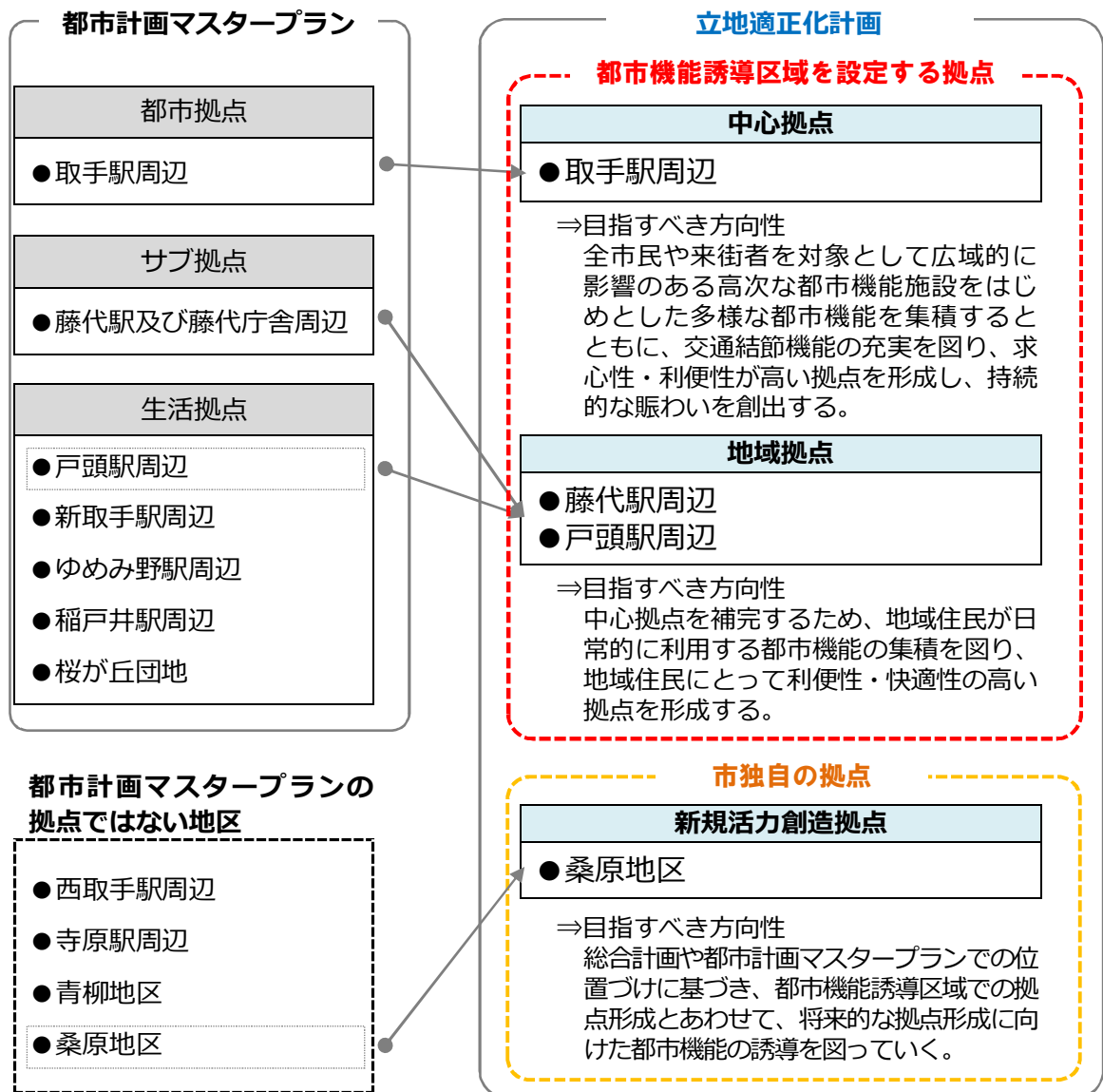


各視点を再整理し、拠点を以下のとおり設定します。

評価項目	視点 1	視点 2	視点 3	視点 4	視点 5	評価結果
	◎：整開保の位置づけあり ○：都市マスで主要な位置づけ △：その他 ×：位置づけなし	◎：12.13点 ○：10.11点 △：8.9点 ×：それ以外	◎：鉄道駅でバスの発着場所 ○：鉄道駅 △：基幹的なバス路線あり ×：それ以外	◎：60人/ha以上 ×：それ以外	◎：プロジェクト等有 ×：プロジェクト等無し	
<b>都市計画マスタープランにおける拠点</b>						
取手駅周辺	◎	◎	◎	◎	◎	上位計画等や本計画のまちづくりの方針での位置づけで拠点性があること、また、本市の中心市街地であり、市内各所や市外からの公共交通アクセスにも優れていることから、 <b>中心拠点として位置づける。</b>
藤代駅及び藤代庁舎周辺	◎	◎	◎	◎	×	上位計画等や本計画のまちづくりの方針での位置づけで拠点性があること、また、藤代駅周辺は、旧藤代町の中心市街地として発展の中心を担ってきたことから、 <b>地域拠点として位置づける。</b>
戸頭駅周辺	○	◎	◎	◎	×	本計画のまちづくりの方針での位置づけで拠点性があること、また、本市の市街地形成の成り立ち上、旧来から拠点的な市街地としての発展してきたことから、 <b>地域拠点として位置づける。</b>
新取手駅周辺	△	○	○	◎	×	一定程度の施設や人口の集積は見られるが、これらの拠点は鉄道沿線にあり、取手駅及び戸頭駅により補完できるため、 <b>拠点として位置づけない。</b>
ゆめみ野駅周辺	△	○	○	◎	×	
稲戸井駅周辺	△	○	○	×	×	
桜が丘団地	△	×	×	◎	×	
<b>都市計画マスタープランの地区拠点ではないが、各視点の候補となる地区</b>						
西取手駅周辺	×	○	○	◎	×	一定程度の施設や人口の集積は見られるが、これらの拠点は鉄道沿線にあり、取手駅により補完できるため、 <b>拠点として位置づけない。</b>
寺原駅周辺	×	◎	○	◎	×	
青柳地区	×	○	△	◎	×	一定程度の施設や人口の集積は見られるが、取手駅により補完できるため、 <b>拠点として位置づけない。</b>
桑原地区	○	×	×	×	◎	都市計画マスタープランでは新規土地利用創出ゾーンとなっておりプロジェクトが進行中である。また、地域経済の活性化のため、市の中心となる地域に隣接し、今後公共交通が確保できるような場所において、広域圏を見渡した新たな求心力のある場の創出を図ることが必要なことから、 <b>市独自で規定する「新規活力創造拠点」として位置づける。</b>

## ②拠点の設定

前項までの考え方を踏まえ、本計画の拠点の設定を整理するとともに、各拠点における目指すべき方向性を整理します。



## (2) ゾーンの検討

市街地内の人口や都市機能が集積する、生活利便性が高いエリアを基本に、今後居住の誘導を図る必要があることから、生活利便性の高いエリア等を示す「ゾーン」を以下の考え方をもとに設定します。

### 視点1 拠点となる場所に公共交通の利用等により容易にアクセスできる区域

基幹的公共交通徒歩圏

(鉄道駅徒歩圏:半径 800m 路線バス(30 本/日以上)停留所徒歩圏:半径 300m)

※基幹的公共交通:「都市構造の評価に関するハンドブック(国土交通省)」を参考に、運行頻度が1日片道30本以上(概ねピーク時に片道3本/1h以上に相当)の公共交通。市民の利便性が確保されている路線と判断。

※徒歩圏は、「都市構造の評価に関するハンドブック(国土交通省)」を参考に、鉄道は一般的な徒歩圏である半径800m、バス停は誘致距離を考慮し半径300mとしている。

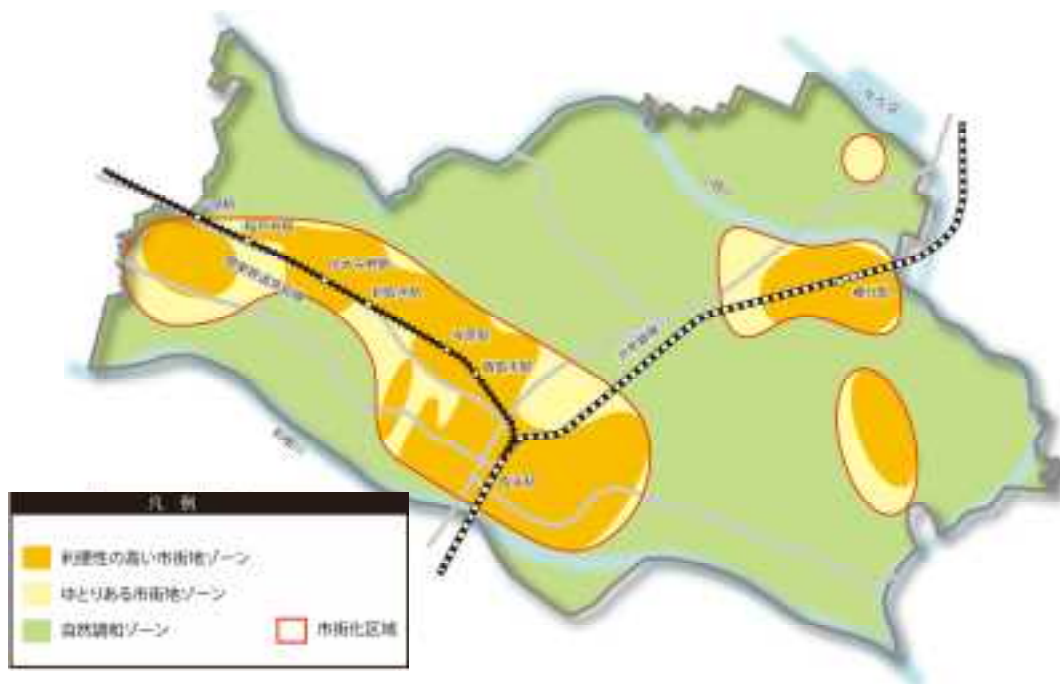
### 視点2 生活サービス機能を維持するために一定以上の人口が集積している区域

2015(平成27)年人口密度が既成市街地の人口密度の基準である40人/ha(都市計画運用指針)以上の区域

### 視点3 持続可能な行政運営のため、良好な都市基盤ストックがある区域

市街地開発事業等区域または開発行為区域(5ha以上)

- ・視点1~3を2つ以上満たす区域については、今後、居住の誘導を検討する区域として「**利便性の高い市街地ゾーン**」として位置づけます。
- ・「利便性の高い市街地ゾーン」以外の市街化区域内においては、「**ゆとりある市街地ゾーン**」と位置づけ、低密度なゆとりある土地利用を誘導します。
- ・市街化調整区域は「**自然調和ゾーン**」として設定し、自然と調和した土地利用を誘導します。



### (3) 基幹的な公共交通軸の検討

「基幹的な公共交通軸」の検討にあたって、立地適正化計画作成の手引きでは、目指すべき都市の骨格構造のうち、基幹的な公共交通軸について、以下の考え方が示されています。

基幹的な公共交通軸のイメージ		
	公共交通軸の特性	対象となる公共交通路線の考え方
基幹的な公共交通軸	中心拠点を中心に地域/生活拠点、居住を誘導すべき地域を結ぶ都市軸で、将来にわたり一定以上のサービス水準を確保する公共交通が運行する軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>一定以上のサービス水準を有する路線であり、一定の沿線人口密度があり、かつ公共交通政策でも主要路線として位置づけられるなど、サービス水準の持続性が確保されると見込まれる路線</li> <li>中心拠点と地域/生活拠点、各拠点と居住を誘導すべき地域とを結ぶ路線</li> </ul>

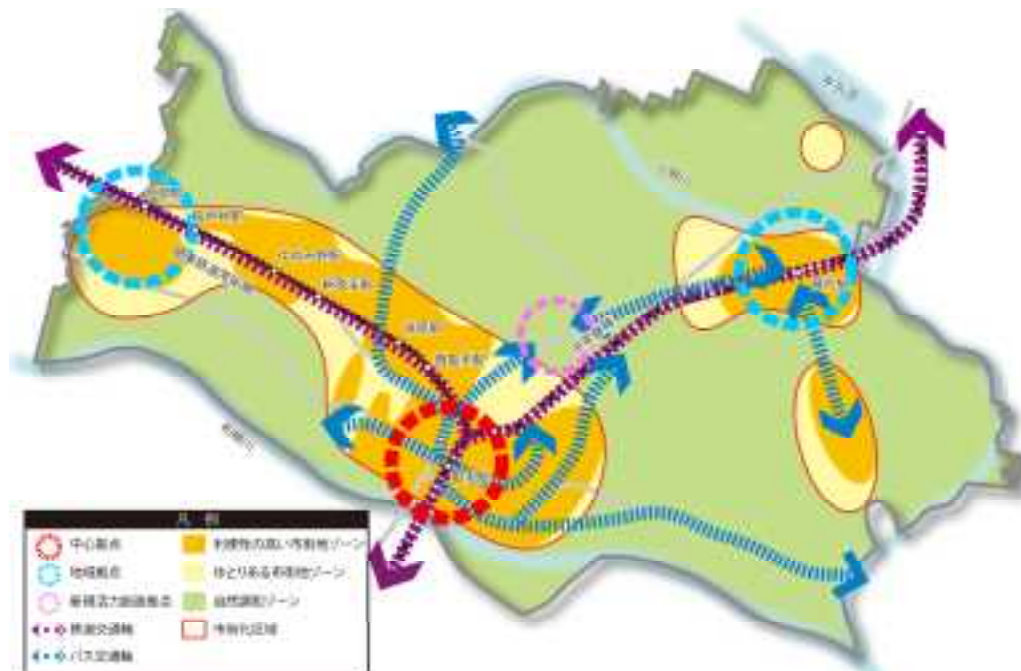
出典：立地適正化計画作成の手引き(国土交通省)(一部加工)

上記の立地適正化計画作成の手引きに示される基幹的な公共交通軸のイメージを踏まえ、以下の視点をもとに、基幹的な公共交通軸を確認します。

**視点1 現状における基幹的な公共交通(運行頻度が1日片道30本以上の公共交通)**

**視点2 拠点間、各拠点と居住を誘導すべき地域をつなぐ公共交通**

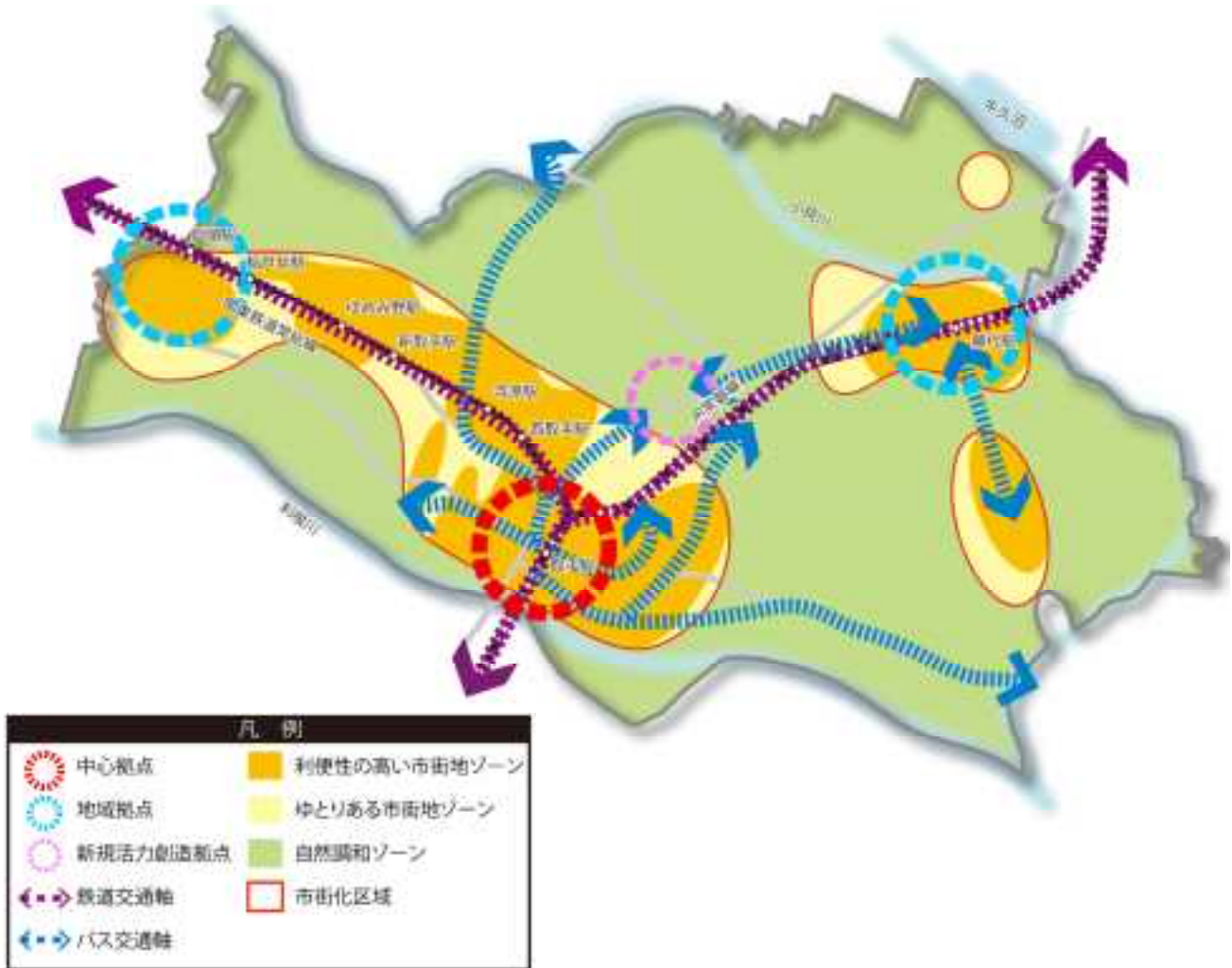
- ・JR 常磐線及び関東鉄道常総線の2路線は、市内外への移動における市民の移動手段として重要な役割を担っており、将来にわたり維持・充実を目指す観点から、基幹的な公共交通軸に位置づけます。
- ・バス交通の中で、現在、視点1を満たす路線は、市民の市内移動の足として必要性・重要性が高いため、基幹的な公共交通軸に位置づけ、交通事業者と連携しながら維持を図ります。
- ・また、視点2として、現在は基幹的な公共交通ではないものの、拠点間の結びつきを高める観点から「新規活力創造拠点」を結ぶ路線を基幹的な公共交通軸に位置づけます。さらに、居住を誘導すべき「利便性の高い市街地ゾーン」に位置づけられた桜が丘と、最も近い拠点である藤代駅周辺を結ぶ路線についても、今後の居住の利便性を確保するために基幹的な公共交通軸に位置づけます。
- ・さらに、基幹的な公共交通軸には位置づけないものの、居住地域から基幹的な公共交通軸までをコミュニティバスなどで補完します。





### (4) 都市の骨格構造のイメージ

拠点・ゾーン・基幹的な公共交通軸の考え方を踏まえ「都市の骨格構造」のイメージを以下に整理します。



区分		主な場所	目指すべき方向性
拠点	中心拠点	取手駅周辺	全市民や来街者を対象として広域的に影響のある高次な都市機能施設をはじめとした多様な都市機能を集積するとともに、交通結節機能の充実を図り、求心性・利便性が高い拠点を形成し、持続的な賑わいを創出する。
	地域拠点	藤代駅周辺、戸頭駅周辺	中心拠点を補完するため、地域住民が日常的に利用する都市機能の集積を図り、地域住民にとって利便性・快適性の高い拠点を形成する。
	新規活力創造拠点	桑原地区	総合計画や都市計画マスタープランでの位置づけに基づき、都市機能誘導区域での拠点形成とあわせて、将来的な拠点形成に向けた都市機能の誘導を図っていく。
ゾーン	利便性の高い市街地ゾーン	拠点となる場所に容易にアクセスできる区域や、現在人口密度が高い地域	今後、居住の誘導を検討する区域とする。
	ゆとりある市街地ゾーン	上記以外の市街化区域	低密度なゆとりある土地利用を誘導する。
	自然調和ゾーン	市街化調整区域	自然と調和した土地利用を誘導する。
基幹的な公共交通軸	鉄道交通軸	JR 常磐線、関東鉄道常総線	将来にわたり維持・充実を目指す。
	バス交通軸	基幹的なバス路線、拠点間を繋ぐバス路線	



# 第4章

## 都市機能誘導区域と誘導施設

# 第4章 都市機能誘導区域と誘導施設

「都市の骨格構造」で中心拠点、地域拠点に位置づけた3地域について、地域ごとに詳細な確認を行い「都市機能誘導区域」を設定します。

なお、都市機能誘導区域の設定の際には、その都市機能誘導区域に集積すべき「誘導施設」を設定します。

## 1 都市機能誘導区域に求められる都市機能施設

都市機能誘導区域と誘導施設を検討する前段として、まず、都市機能誘導区域を設定する拠点の特性を踏まえ、その拠点に求められる都市機能施設を検討します。

### (1) 前提とする考え方

立地適正化計画では、都市機能誘導区域ごとに、地域の人口特性等に応じた都市機能増進施設※を検討し、「誘導施設」を定める必要があります。

※都市機能増進施設:医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設であつて、都市機能の増進に著しく寄与するもの  
(出典:都市再生特別措置法 第八十一条)

都市機能には、行政、介護福祉、子育て、商業、医療、金融、教育・文化等の様々な機能があり、立地適正化計画作成の手引きでは、想定される都市機能と施設が以下のとおり例示されています。

◆拠点の特性に応じて想定される都市機能の配置の考え方

	中心拠点	地域/生活拠点
行政機能	■中核的な行政機能 例、本庁舎	■日常生活を営む上で必要となる行政窓口機能等 例、支所、福祉事務所など各地域事務所
介護福祉機能	■市町村全域の市民を対象とした高齢者福祉の推進・相談の窓口や活動の拠となる機能 例、総合福祉センター	■高齢者の自立した生活を支え、又は日々の介護、見守り等のサービスを受けられる機能 例、地域包括支援センター、在宅介護相談、正に(10)等
子育て機能	■市町村全域の市民を対象とした児童福祉に関する指導・相談の窓口や活動の拠となる機能 例、子育て総合支援センター	■子どもを持つ世代が日々の子育てに必要なサービスを受けられる機能 例、保育園、こども園、児童クラブ、子育て支援センター、児童館等
商業機能	■時短消費型のショッピングコースなど、様々なコースに対応した買い物、食事を提供する機能 例、相当規模の商業集積	■日々の生活に必要な生鮮品、日用品等の買い回りができる機能 例、延床面積100m <sup>2</sup> 以上の食品スーパー
医療機能	■総合的な医療サービス(二次医療)を受けられることができる機能 例、病院	■日常的な診療を受けられることができる機能 例、延床面積100m <sup>2</sup> 以上の診療所
金融機能	■決済や融資などの金融機能を提供する機能 例、銀行、信用金庫	■日々の引出出し、預け入れなどができる機能 例、郵便局
教育・文化機能	■市民全体を対象とした知識を広く提供し得る機能 例、文化ホール、中央図書館	■地域における教育文化活動を支える拠点となる機能 例、図書館支所、社会教育センター

出典:立地適正化計画作成の手引き(国土交通省)



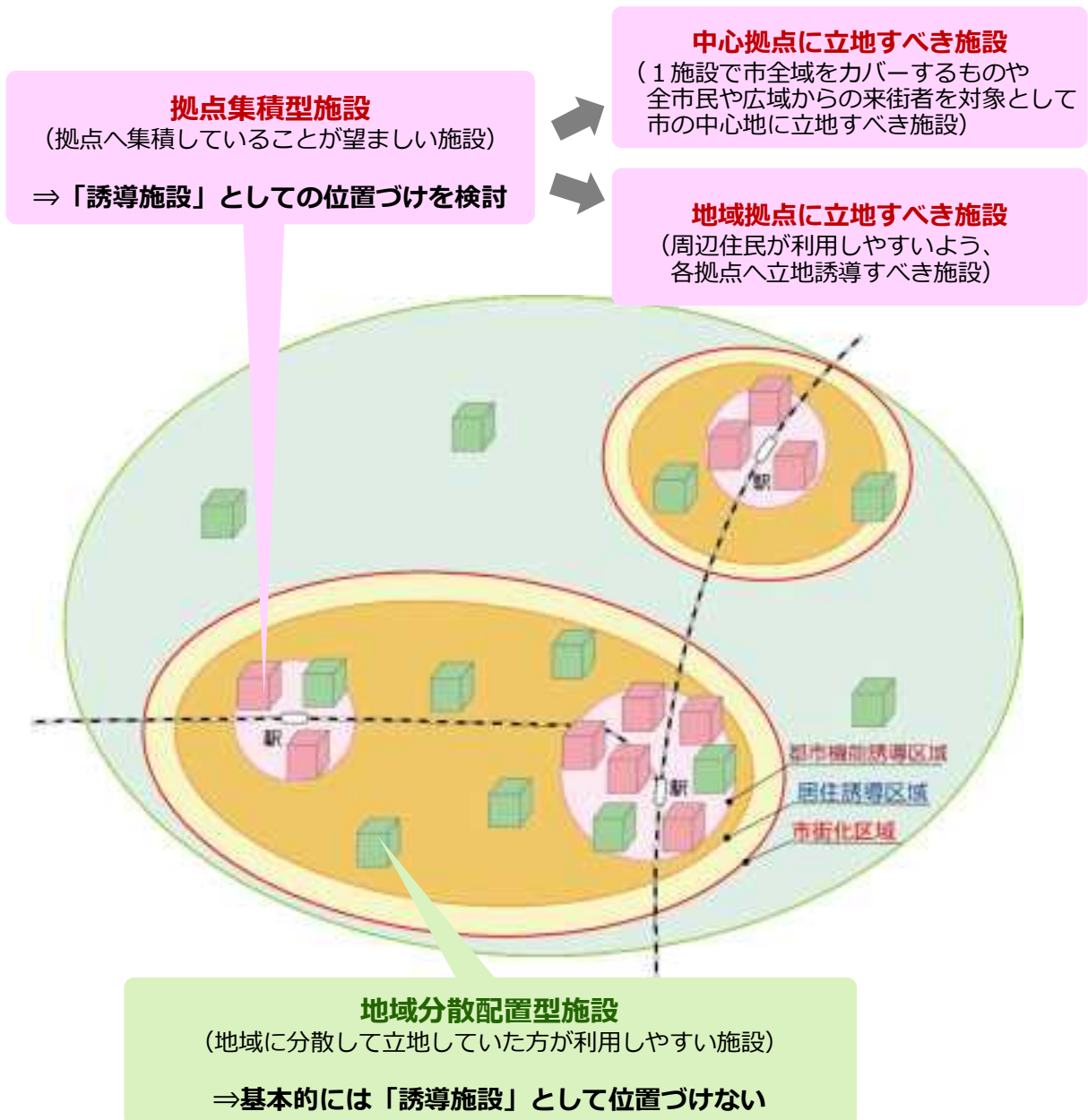
## (2) 本市における都市機能施設の候補

前述の立地適正化計画作成の手引きと「都市構造上の現状と課題」で整理した本市の施設立地の状況等を踏まえながら、都市機能誘導区域に求められる都市機能施設の候補は以下のとおりと考えます。

機能	施設選定の考え方	施設の候補	例示
行政	中枢的な行政機能のほか、行政窓口を有する施設を選定。	支所・出張所等	－
医療	総合的な医療サービスを提供する施設、及び日常的な医療サービスを提供する施設を選定。	病院 診療所	内科または外科または小児科を有する施設(病院:病床数20床以上、診療所:19床以下)
介護福祉	高齢化の中で必要性の高まる施設のうち、日常的に利用する施設を選定。 ※長期入所系施設は除外	訪問系施設	ヘルパーさんなどが自宅に訪問しお世話をしてくれる拠点施設
		通所系施設	デイサービス等
		短期入所系施設	ショートステイ等
		小規模多機能施設	施設への「通い」を中心として、「宿泊」や「訪問」を組合せられる施設
		地域包括支援センター	介護で困った事や問い合わせの窓口となる事務所
		介護予防拠点施設	げんきサロン、いきいきプラザ
		高齢者交流施設	お休み処等
		保健福祉施設	福祉交流センター、福祉会館
子育て	子育て世代にとって居住場所を決める際の重要な要素となる、日常的な子育てサービスを提供する施設を選定。	保育施設	保育所(園)、幼稚園、認定こども園、認可外保育施設、事業所内保育施設
		子育て支援施設	乳幼児一時預かり施設、子ども送迎センター、キッズプレイルーム
		地域子育て支援施設	地域子育て支援センター
商業	集客力があり、まちの賑わいを生み出す商業施設を選定。 また、日々の生活に必要な食料品、日用品等を提供する施設を選定。	ショッピングセンター	－
		スーパーマーケット	－
		ディスカウントストア・ドラッグストア	－
		コンビニエンスストア	－
金融	日常的な引き出し、預け入れや、決済、融資等の窓口業務を行う施設を選定。	銀行・その他金融機関	銀行、信用金庫、信用組合、JAバンク
		郵便局	－
教育・文化	市民の文化活動を支える施設のうち、集客力がありまちの賑わいを生み出す施設や交流の場となる施設を選定。	文化ホール	市民会館
		図書館・図書室	－
		公民館	－
スポーツ・交流・健康増進	スポーツ施設など、健康増進につながる施設を選定。	スポーツ施設	グリーンスポーツセンター、藤代総合公園、武道場等
		交流・健康増進施設	取手ウェルネスプラザ
		地域交流施設	市民活動交流センター
		その他集会施設	コミュニティセンター、集会所等

### (3) 都市機能施設の分類

誘導施設の設定にあたっては、施設ごとの特性や立地状況、まちづくりに関する住民アンケート等を踏まえて、拠点内(都市機能誘導区域)への立地を誘導することが望ましい「拠点集積型施設」、拠点内のみへの誘導は行わず地域に分散していた方が望ましい「地域分散配置型施設」に分類するとともに、「拠点集積型施設」においては、「中心拠点に立地すべき施設」と、「地域拠点に立地すべき施設」に分類します。



前述の考え方や各拠点における目指すべき方向性を踏まえ、施設候補を「拠点集積型施設」と「地域分散配置型施設」に分類します。

機能	「誘導施設」としての位置づけを検討		基本的には「誘導施設」として位置づけない
	拠点集積型施設		地域分散配置型施設 (左記拠点を含む市内全域)
	中心拠点に立地すべき施設 (取手駅周辺)	地域拠点に立地すべき施設 (藤代駅周辺・戸頭駅周辺)	
行政	支所・出張所等		—
医療	病院		—
	—	—	診療所
介護福祉	—	—	訪問系施設
	—	—	通所系施設
	—	—	短期入所系施設
	—	—	小規模多機能施設
	—	—	地域包括支援センター
	介護予防拠点施設		—
	—	—	高齢者交流施設
	—	—	保健福祉施設
子育て	—	—	高齢者福祉施設
	子育て支援施設		—
	—	—	地域子育て支援施設
商業	ショッピングセンター	—	—
	スーパーマーケット		—
	—	—	ディスカウントストア・ドラッグストア
	—	—	コンビニエンスストア
金融	銀行・その他金融機関		—
	—	—	郵便局
教育・文化	文化ホール	—	—
	図書館・図書室		—
	—	—	公民館
スポーツ・交流・健康増進	—	—	スポーツ施設
	交流・健康増進施設		—
	地域交流施設		—
	—	—	その他集会施設

◆ (参考) 分類理由

機能	施設	分類理由
行政	支所・出張所等	・支所・出張所は、地域単位での利用が想定されるため、1施設で各地域をカバーするものとして各拠点に配置。
医療	病院	・病院は、市内だけではなく市外からの利用も想定される広域的な都市機能であるため、アクセス等を考慮し、交通利便性の良い各拠点に配置。
	診療所	・診療所は、既存の配置が分散的になっているとともに、日常的な診療を徒歩圏で受診が可能ないように、市内各地に分散して配置。
介護福祉	訪問系施設	・訪問系施設、通所系施設、短期入所系施設、小規模多機能施設は、現状の立地状況を踏まえつつ、日常的な利用が想定されるため、市内各地に分散して配置。
	通所系施設	
	短期入所系施設	
	小規模多機能施設	
	地域包括支援センター	・地域包括支援センターは、高齢者が住み慣れた自宅や地域で暮らし続けられるよう、相談に応じる窓口となる施設であり、センターの担当地域は日常生活圏ごとに分かれていることから、日常生活圏域内で適正に配置。
	介護予防拠点施設	・介護予防拠点施設は、現在市内に4箇所あり、既存の配置を考慮するとともに、高齢者が地域の中で仲間と集う拠点となる施設であるため、多くの高齢者が利用しやすい各拠点に配置。
	高齢者交流施設 保健福祉施設 高齢者福祉施設	・高齢者の生きがいづくりや、交流を目指す施設であることから、高齢者が日常的に利用できるよう、居住地から徒歩で利用できる市内各地に分散して配置。
子育て	保育施設	・保育施設は、子育て世代が毎日利用する施設であることから、居住地から徒歩で利用できる地域に分散して配置。
	子育て支援施設	・子育てを支援する乳幼児の一時預かりや子ども送迎機能等を有する機能、市内に住む未就園・未就学児とその保護者を対象に子どもが安心して遊べる場や親子交流の場は、駅周辺の公共交通利便性の高いエリアに立地していることで通勤途中や買い物途中での利用ができるなど、利用者のアクセス性を考慮し、各拠点へ配置。
	地域子育て支援施設	・地域子育て支援施設は、「子ども・子育て支援事業計画」において、市内を4つのエリアに分割し子育て支援センターを拠点にしていくとあるため、既存の立地を考慮し、分散して配置。
商業	ショッピングセンター	・ショッピングモール等の広域的な商業施設は、市外を含めた広域的な集客力を持ち、市全体に賑わいをもたらすため、交通利便性を考慮し、中心拠点へ配置。
	スーパーマーケット	・スーパーマーケットは、日常生活利便性を考慮するとともに、拠点形成の方向性に基づき各拠点へ配置。
	ディスカウントストア・ドラッグストア	・ディスカウントショップは、日常的な利用が想定されるため市内各地に分散して配置。
	コンビニエンスストア	・コンビニエンスストアは、日常的な利用が想定されるため市内各地に分散して配置。
金融	銀行・その他金融機関	・各金融機能は、日常生活における現金の引き出しのほか、融資や金融商品の販売等を行う施設であるため、商業・業務機能が集積している拠点へ配置。
	郵便局	・郵便局は、既存の配置が分散型になっているとともに、日々の引き出し、預け入れ等を行うため、日常的な利便性を考慮して、市内各地に分散して配置。
教育・文化	文化ホール	・文化ホールは、大規模な文化施設であり、全市民による利用が想定され、1施設で市全域をカバーする施設であるため、中心拠点へ配置。
	図書館・図書室	・図書館は、地域の教育文化施設として、拠点となる地域へ配置。
	公民館	・公民館は、コミュニティ活動を支える市民に身近な公共施設であるため、市内各地に分散して配置。
スポーツ・交流・健康増進	スポーツ施設	・スポーツ施設は、既存の立地を考慮し、分散して配置。
	交流・健康増進施設	・交流・健康増進施設(ウェルネスプラザ)は、市民の健康づくりを推進し、並びに子育て支援及び市民交流の促進を図るとともに、中心市街地の活性化に寄与するための施設であるため、既存の立地を考慮し、中心拠点へ配置。
	地域交流施設	・地域交流施設は、賑わいや交流を生み、拠点求心力を高める施設であり、駅周辺の公共交通利便性の高いエリアに立地していることにより、より多くの市民が利用しやすいと考えられるため、各拠点に配置。
	その他集会施設	・その他集会施設は、コミュニティ活動を支える市民に身近な公共施設であるため、市内各地に分散して配置。



## 2 都市機能誘導区域と誘導施設の設定の考え方

まちづくりの方針のひとつである「市民の多様なライフスタイルを支える、求心力のある街なかへ」の実現に向けて、福祉、子育て、医療、商業等の様々な都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、各種サービスの効率的な提供を図る「都市機能誘導区域」を設定します。この「都市機能誘導区域」を設定するにあたっての基本的な考え方を整理します。

### (1) 都市機能誘導区域設定の考え方

#### 1) 前提とする考え方

##### ①立地適正化計画における取手市のまちづくりの方針

立地適正化計画における「まちづくりの方針」の①～③のうち、「都市機能誘導区域」の設定に係る方針①を以下に示します。

##### 方針① 市民の多様なライフスタイルを支える、求心力のある街なかへ

- ◇市の中心市街地である取手駅周辺地区については、全市民や来街者を対象として「健康・医療・福祉」に係る都市機能をはじめ、賑わい・交流・文化・居住など様々な活動を促す都市機能を集積するとともに、交通結節機能を向上させ、便利で魅力的な街なかを形成します。また、取手駅周辺地区と緊密に連携する桑原周辺地区に新たな活力を創出する産業・商業拠点を形成し、「働くまち」「訪れるまち」としての求心力を高めます。
- ◇鉄道駅を核として地域の中心的役割を持つ藤代駅周辺地区や戸頭駅周辺地区については、周辺地域に居住する市民の日常的な暮らしや健康づくり、交流拠点として必要な都市機能を誘導し、地域住民にとって利便性・快適性を備えた街なかを形成します。その他の鉄道駅周辺や住宅団地のセンター地区などにおいては、市民の日常的な生活を支える生活利便機能の適正な配置を進めます。

##### ②国における都市機能誘導区域の考え方

###### 【基本的な考え方】（都市計画運用指針より）

原則として、都市機能誘導区域は、居住誘導区域内において設定されるものである。

###### 【望ましい姿】（立地適正化計画作成の手引きより）

各拠点地区の中心となる駅、バス停や公共施設から徒歩、自転車で容易に回遊することが可能で、かつ、公共交通施設、都市機能施設、公共施設の配置、土地利用の実態等に照らし、地域としての一体性を有している区域。

###### 【定めることが考えられる区域】（都市計画運用指針より）

都市機能誘導区域は、例えば、都市全体を見渡し、鉄道駅に近い業務、商業などが集積する地域等、都市機能が一定程度充実している区域や、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等、都市の拠点となるべき区域を設定することが考えられる。また、都市機能誘導区域の規模は、一定程度の都市機能が充実している範囲で、かつ、徒歩や自転車等によりそれらの間が容易に移動できる範囲で定めることが考えられる。

## 2) 本市における都市機能誘導区域設定の考え方

本計画のまちづくりの方針で整理した考え方と、国における都市機能誘導区域の考え方をもとに、本市における都市機能誘導区域設定の考え方を導き出します。

なお、本計画は、概ね5年ごとに評価を行い、必要に応じて都市機能誘導区域の見直しを行います。

### ●周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高く、都市機能が一定程度充実している区域

都市機能誘導区域は、拠点を中心として、都市機能が一定程度充実している区域や、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高く、徒歩や自転車等により容易に移動できる区域等を考慮して設定します。

- ・各「拠点」の鉄道駅徒歩圏：半径800mを概ねの目安とする  
※徒歩圏は、「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）」を参考に、一般的な徒歩圏である半径800mとしている。

### ●都市機能の立地誘導がふさわしい用途地域

一定の範囲に様々な都市機能施設を集積させ、さらに人口密度を高めるためには、土地利用の高度化が必要であるため、高度利用が可能な用途地域を考慮して設定します。

- ・第一種住居地域 ・第二種住居地域 ・準住居地域 ・近隣商業地域 ・商業地域  
などが想定される

### ●プロジェクト区域や大規模な低未利用地

新たな都市機能施設の立地が期待されるプロジェクト区域や、学校跡地などの大規模な低未利用地については、地域に不足する都市機能施設等の充実を図る観点から区域を考慮します。また、中心市街地などこれまで政策的にまちづくりを行ってきた区域については継続性を重視して区域を考慮します。

- ・プロジェクト区域（実施中、予定）  
・大規模低未利用地  
・政策的にまちづくりを実施してきた区域

### ●災害リスクのある区域への配慮

都市機能誘導区域は、居住誘導区域内に原則含まれているべきものであるため、居住誘導区域で考慮すべき災害リスクのある区域として、都市計画運用指針に記載されている以下の区域については、地区の状況を考慮して設定します。

- ・居住を誘導する区域に含まないこととされている区域：災害危険区域  
・原則居住を誘導すべきでない区域：土砂災害特別警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域  
・防災体制等を総合的に勘案し居住を誘導することが適当でないと判断される場合は居住を誘導すべきでない区域：土砂災害警戒区域、浸水想定区域

## (2) 誘導施設の設定の考え方

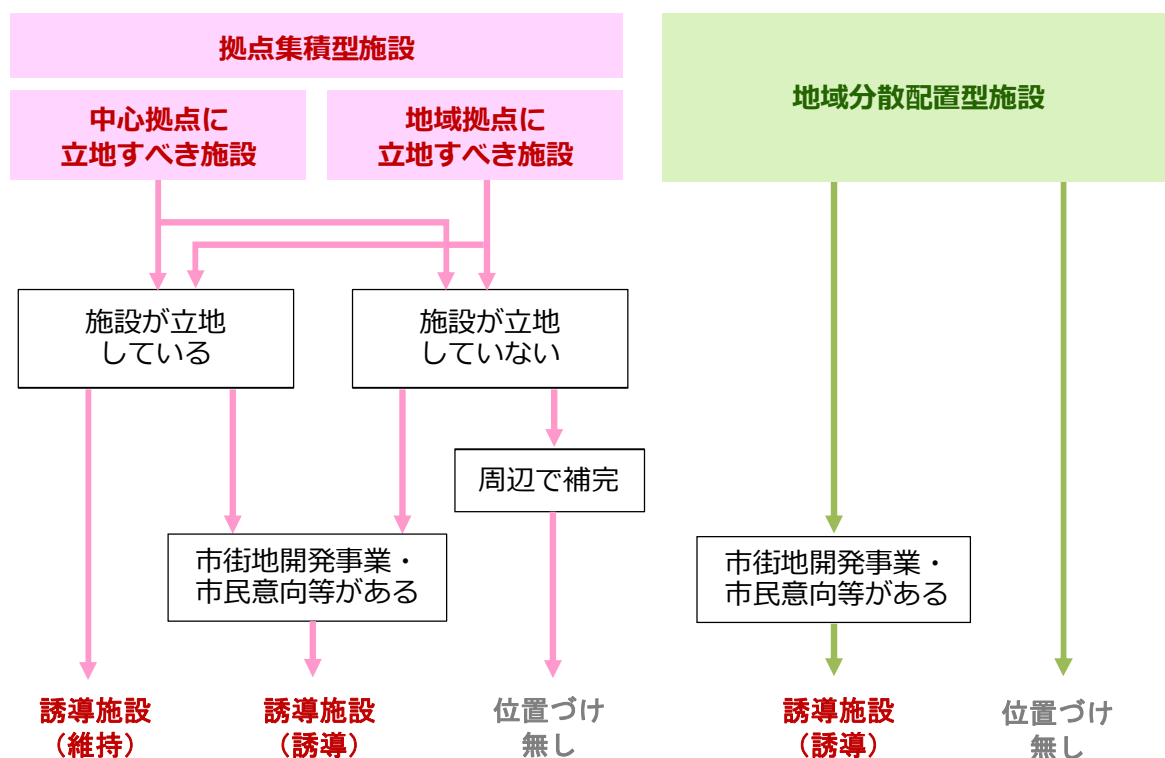
前述の「都市機能施設の種類」を踏まえ、都市機能施設の各拠点での立地状況を確認します。

「誘導施設」の位置づけの考え方として、「中心拠点に立地すべき施設」及び「地域拠点に立地すべき施設」に位置づけられている施設のうち、現状で立地がないものについては誘導施設として位置づけ、区域内への積極的な誘導を図り、居住環境の向上を図ります。また、区域内に既に立地しており、周辺地区の利便性を確保するために維持し続けることが求められる施設について、機能を維持していくために誘導施設として位置づけます。

また、今後の市街地開発事業や市民意向等で求められているものについては、「地域分散配置型施設」になっている施設についても、誘導施設に位置づけます。

なお、公的不動産について、取手市公共施設等総合管理計画に基づき、公共施設を新たに整備、あるいは移転等を行う際には、複合化の導入を検討するとともに、都市機能の誘導にあたっては、民間機能への活用等も視野に入れ、公的不動産の有効活用を図りながら、都市機能誘導区域内への施設誘導を図ります。

### ◆ 誘導施設の設定の考え方



### 3 都市機能誘導区域と誘導施設の設定

都市機能誘導区域の設定の考え方、及び誘導施設の設定の考え方を踏まえ、各拠点の都市機能誘導区域及び誘導施設を設定します。

#### (1) 取手駅周辺

##### 1) 都市機能誘導区域

前述の「都市機能誘導区域設定の考え方」に基づいて、取手駅周辺における区域設定の考え方を整理します。

都市機能誘導区域設定の考え方	取手駅周辺における区域設定の考え方
周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高く、都市機能が一定程度充実している区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>取手駅周辺は、本市の中心市街地として幅広い機能集積が求められる拠点であるため、拠点の中心からの徒歩圏（半径 800m）をもとに設定する。</li> </ul>
都市機能の立地誘導がふさわしい用途地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>土地利用の高度化を図るため、多様な都市機能が立地できる商業地域、近隣商業地域を含めた区域を都市機能誘導区域として設定する。</li> </ul>
プロジェクト区域や大規模な低未利用地	<ul style="list-style-type: none"> <li>取手駅周辺では、取手駅北土地区画整理事業が実施中で、(仮称)取手駅西口A街区地区第一種市街地再開発事業も実施予定となっていることから、その区域を含むエリアを都市機能誘導区域として設定する。</li> <li>中心市街地区域（取手市中心市街地活性化基本計画（2001（平成13）年3月））を考慮する。</li> <li>移動円滑化基本構想に基づく重点整備地区（取手市移動円滑化基本構想（2003（平成15）年3月））を考慮する。</li> <li>駐車場整備地区（商業地域または近隣商業地域内で、道路の効用の保持、道路交通の円滑化のため、駐車場の整備を必要とする地区を定めたもの（49ha））を考慮する。</li> </ul>
災害リスクのある区域への配慮	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害リスクのある区域について配慮するものの、具体的な検討は、居住誘導区域の検討で行い、その内容を都市機能誘導区域にも反映することとする。（83 ページ参照）</li> </ul>



◆取手駅周辺都市機能誘導区域

都市機能誘導区域：約 52ha



※土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域は都市機能誘導区域から除外する。区域の具体的な場所については、「土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律」及び「急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律」に基づき、茨城県が指定する区域により確認を行う。

## 2) 誘導施設

拠点形成の方向性や拠点集約が望まれる都市機能の立地状況及び機能補完状況を踏まえつつ、地域性等を考慮したうえで、都市機能誘導区域における誘導施設は下表のとおり設定します。

なお、既に立地している誘導施設については、現状の機能の維持を図り、不足している施設については新たな立地につなげていきます。

機能	中心拠点に立地すべき施設 (取手駅周辺)	立地状況		今後の市街地開発事業や市民意向	誘導施設への設定
		① 拠点徒歩圏内 (半径 800m) の立地	② 都市機能誘導区域内 の立地		
行政	支所・出張所等	○	○		○
医療	病院	×	×	・取手駅・藤代駅周辺に求める施設 3 位 (アンケート)	●
介護福祉	介護予防拠点施設	○	○		○
子育て	子育て支援施設	○	○	・(仮称) 取手駅西口 A 街区地区第一種市街地再開発事業で、乳幼児一時預かり施設、子ども送迎センターを検討中	●
商業	ショッピングセンター	○	○	・取手駅・藤代駅周辺に求める施設 1 位 (アンケート)	○
	スーパーマーケット	○	○		○
金融	銀行・その他金融機関	○	○		○
教育・文化	文化ホール	△ (市民会館)	○		○
	図書館・図書室	○	○		○
スポーツ・交流・健康増進	交流・健康増進施設	○	○		○
	地域交流施設	×	×	・(仮称) 取手駅西口 A 街区地区第一種市街地再開発事業で市民観光交流センターを検討中	●

### <立地状況>

- ：立地あり
- △：周辺に機能を補完している施設あり
- ×

### <誘導施設への設定>

- 維持型：当該都市機能誘導区域内に既に立地しており、その維持や更なる充実を図るため、誘導施設に設定する。
- 誘導型：当該都市機能誘導区域内に立地していない、もしくはさらに誘導が必要なため、誘導施設に設定する。

## (2) 藤代駅周辺

### 1) 都市機能誘導区域

前述の「都市機能誘導区域設定の考え方」に基づいて、藤代駅周辺における区域設定の考え方を整理します。

都市機能誘導区域設定の考え方	藤代駅周辺における区域設定の考え方
<b>周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高く、都市機能が一定程度充実している区域</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>藤代駅周辺は、地域の重要な施設である藤代庁舎を含むとともに、各種都市機能施設の回遊性を考慮し、施設の集積が多い駅北側を中心に、拠点の中心からの徒歩圏（半径 800m）をもとに設定する。</li> </ul>
<b>都市機能の立地誘導がふさわしい用途地域</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>土地利用の高度化を図るため、多様な都市機能が立地できる商業地域、近隣商業地域を含めつつ、店舗や事務所等の建築が許容されている第一種住居地域も考慮する。</li> </ul>
<b>プロジェクト区域や大規模な低未利用地</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>藤代駅周辺では、藤代駅北口周辺地区整備計画が実施されており、その区域を含むエリアを都市機能誘導区域として設定する。</li> <li>藤代駅周辺地区バリアフリー基本構想に基づく重点整備地区（藤代駅周辺地区バリアフリー基本構想（2005（平成 17）年 3 月））を考慮する。</li> </ul>
<b>災害リスクのある区域への配慮</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害リスクのある区域について配慮するものの、具体的な検討は、居住誘導区域の検討で行い、その内容を都市機能誘導区域にも反映することとする。（83 ページ参照）</li> </ul>



◆ 藤代駅周辺都市機能誘導区域

都市機能誘導区域：約 50ha





## 2) 誘導施設

拠点形成の方向性や拠点集約が望まれる都市機能の立地状況及び機能補完状況を踏まえつつ、地域性等を考慮したうえで、都市機能誘導区域における誘導施設は下表のとおり設定します。

なお、既に立地している誘導施設については、現状の機能の維持を図り、不足している施設については新たな立地につなげていきます。

機能	地域拠点に立地すべき施設 (藤代駅周辺)	立地状況		今後の市街地開発事業や市民意向	誘導施設への設定
		① 拠点徒歩圏内 (半径 800m) の立地	② 都市機能誘導区域内 の立地		
行政	支所・出張所等	○	○		○
医療	病院	×	×	・取手駅・藤代駅周辺に求める施設3位(アンケート)	●
介護福祉	介護予防拠点施設	○	○		○
子育て	子育て支援施設	×	×	・乳幼児一時預かりを実施する私立保育園を整備予定	●
商業	スーパーマーケット	○	○		○
金融	銀行・その他金融機関	○	○		○
教育・文化	図書館・図書室	○	○		○
スポーツ・交流・健康増進	地域交流施設	○	○		○

### <立地状況>

- ：立地あり
- △：周辺に機能を補完している施設あり
- ×：施設なし

### <誘導施設への設定>

- 維持型：当該都市機能誘導区域内に既に立地しており、その維持や更なる充実を図るため、誘導施設に設定する。
- 誘導型：当該都市機能誘導区域内に立地していない、もしくはさらに誘導が必要なため、誘導施設に設定する。

### (3) 戸頭駅周辺

#### 1) 都市機能誘導区域

前述の「都市機能誘導区域設定の考え方」に基づいて、戸頭駅周辺における区域設定の考え方を整理します。

都市機能誘導区域設定の考え方	戸頭駅周辺における区域設定の考え方
<p>周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高く、都市機能が一定程度充実している区域</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・戸頭駅周辺は、拠点の中心からの徒歩圏(半径 800 m) をもとに設定する。</li> </ul>
<p>都市機能の立地誘導がふさわしい用途地域</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・店舗や事務所等の建築が許容されている第一種住居地域を含めた区域を都市機能誘導区域として設定する。</li> </ul>
<p>プロジェクト区域や大規模な低未利用地</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後機能誘導の種地となるべき低未利用地が存在するため、それらの区域を含むエリアを都市機能誘導区域として設定する。</li> <li>・移動円滑化基本構想に基づく重点整備地区(取手市移動円滑化基本構想(2003(平成15)年3月))を考慮する。</li> </ul>
<p>災害リスクのある区域への配慮</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害リスクのある区域について配慮するものの、具体的な検討は、居住誘導区域の検討で行い、その内容を都市機能誘導区域にも反映することとする。(83 ページ参照)</li> </ul>

◆戸頭駅周辺都市機能誘導区域

都市機能誘導区域：約 51ha



## 2) 誘導施設

拠点形成の方向性や拠点集約が望まれる都市機能の立地状況及び機能補完状況を踏まえつつ、地域性等を考慮したうえで、都市機能誘導区域における誘導施設は下表のとおり設定します。

なお、既に立地している誘導施設については、現状の機能の維持を図り、不足している施設については新たな立地につなげていきます。

機能	地域拠点に立地すべき施設 (戸頭駅周辺)	立地状況		今後の市街地開発事業や市民意向	誘導施設への設定
		① 拠点徒歩圏内 (半径 800m) の立地	② 都市機能誘導区域内 の立地		
行政	支所・出張所等	○	○		○
医療	病院	×	×	・地域医療福祉連携施設(取手市住宅団地再生検討報告書)	●
介護福祉	介護予防拠点施設	○	○		○
子育て	子育て支援施設	○	○		○
商業	スーパーマーケット	○	○	・関東鉄道常総線駅周辺に求める施設1位(アンケート)	○
金融	銀行・その他金融機関	○	○		○
教育・文化	図書館・図書室	○	○		○
スポーツ・交流・健康増進	地域交流施設	×	×	・地域コミュニティの場となる市民交流機能(取手市住宅団地再生検討報告書)	●

### <立地状況>

- : 立地あり
- △ : 周辺に機能を補完している施設あり
- × : 施設なし

### <誘導施設への設定>

- 維持型 : 当該都市機能誘導区域内に既に立地しており、その維持や更なる充実を図るため、誘導施設に設定する。
- 誘導型 : 当該都市機能誘導区域内に立地していない、もしくはさらに誘導が必要なため、誘導施設に設定する。



### (4) 誘導施設のまとめ

各都市機能誘導区域における誘導施設を一覧として整理します。あわせて、誘導施設の定義は以下のとおりです。

#### ◆ 誘導施設一覧

機能	誘導施設	定義	取手駅周辺	藤代駅周辺	戸頭駅周辺
行政	支所・出張所等	市の行政事務を取り扱う施設や窓口業務を行う施設	○	○	○
医療	病院	医療法第4条の2に定める特定機能病院、医療法第4条に定める地域医療支援病院、医療法第1条の5に定める病院のうち、内科・外科・小児科のいずれかを含む施設	●	●	●
介護福祉	介護予防拠点施設	高齢者ができる限り要介護状態に陥ることを予防するための取手市立の介護予防拠点施設	○	○	○
子育て	子育て支援施設	乳幼児一時預かり施設（一時預かり事業実施要綱等の国が定める基準に従い施設を整備・運営するものに限る）及びこども送迎センター（広域的保育所等利用事業実施要綱等の国が定める基準に従い施設を整備・運営するものに限る）	●	●	○
商業	ショッピングセンター	大規模小売店舗立地法第2条第2項に規定する店舗面積10,000㎡以上の商業施設（共同店舗・複合施設含む施設）	○	—	—
	スーパーマーケット	大規模小売店舗立地法第2条第2項に規定する店舗面積1,000㎡以上10,000㎡未満の商業施設で、生鮮食料品を取り扱う施設	○	○	○
金融	銀行・その他金融機関	銀行法第2条に規定する銀行、農水産業協同組合貯金保険法第2条第4項第1号に規定する信用事業、信用金庫法に規定する信用金庫を行う施設	○	○	○
教育・文化	文化ホール	「取手市立市民会館の設置及び管理に関する条例」に基づく市民会館	○	—	—
	図書館・図書室	図書館法第2条第1項に定める図書館	○	○	○
スポーツ・交流・健康増進	交流・健康増進施設	市民の健康づくりを推進し、並びに子育て支援及び市民交流の促進を図るとともに、中心市街地の活性化に寄与するための施設  社会教育法第5条第4号に規定する社会教育施設のうち、社会教育調査規則第3条第13号に規定する体育館、水泳プール、運動場等の体育施設	○	—	—
	地域交流施設	社会資本整備総合交付金交付要綱に定める表10-(1)第12項第1号に掲げる地域交流センター	●	○	●

- 誘導施設（維持型：当該都市機能誘導区域内にすでに立地しており、その維持や更なる充実を図る施設）
- 誘導施設（誘導型：当該都市機能誘導区域内に立地していない、もしくはさらに誘導が必要な施設）



# 第5章

## 居住誘導区域

# 第5章 居住誘導区域

## 1 居住誘導区域の設定の考え方

人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスや公共交通が持続的に確保され、利便性の高い生活が維持されるように、居住の誘導を図る区域である「居住誘導区域」を設定するにあたって、設定の基本的な考え方を整理します。

### (1) 前提とする考え方

#### 1) 立地適正化計画における取手市のまちづくりの方針

立地適正化計画における「まちづくりの方針」の①～③のうち、「居住誘導区域」の設定に係る方針②を以下に示します。

##### 方針② 優れた利便性のなかで、安心して暮らし続けられる住環境へ

- ◇市街地内の人口や都市機能が集積する、生活利便性が高いエリアを基本に居住の誘導を図り、生活利便性の持続的な確保を図るとともに、歩きたくなる環境をつくり、高齢者をはじめ若い世代が「住みやすい街」を形成します。
- ◇災害リスクを有する箇所での居住の抑制や防災対策の充実、空き家対策等により暮らしの安全性を確保し、災害や防犯面からも安心できる居住地の形成を誘導します。
- ◇街なかへの居住の誘導により、市街化区域郊外部や集落地域における緑地・農地の保全と活用を図るとともに、自然と共生したゆとりある住環境を形成します。
- ◇大規模企業用地の継続や就業人口の確保により、職住近接の環境を形成します。

#### 2) 国における居住誘導区域の考え方

##### 【基本的な考え方】(都市再生特別措置法より)

以下の区域は居住誘導区域に含まないこととされている。

- ・市街化調整区域
- ・災害危険区域のうち、条例により住居の用に供する建築物の建築が禁止されている区域
- ・農用地区域又は政令で定める農地若しくは採草放牧地

##### 【望ましい姿】(立地適正化計画作成の手引きより)

###### (1) 生活利便性が確保される区域

都市機能誘導区域となるべき中心拠点、地域/生活拠点の中心部に徒歩、自転車、端末交通等を介して容易にアクセスすることのできる区域、及び公共交通軸に存する駅、バス停の徒歩、自転車利用圏に存する区域から構成される区域

###### (2) 生活サービス機能の持続的確保が可能な面積範囲内の区域

社会保障・人口問題研究所の将来推計人口等をベースに、区域外から区域内に現実的に誘導可能な人口を勘案しつつ、区域内において、少なくとも現状における人口密度を維持することを基本に、医療、福祉、商業等の日常生活サービス機能の持続的な確保が可能な人口密度水準が確保される面積範囲内の区域

※生活サービス機能の持続性確保に必要な人口密度としては、計画的な市街化を図るべき区域とされる市街化区域の設定水準が一つの参考となる。

###### (3) 災害に対する安全性等が確保される区域

土砂災害、津波災害、浸水被害等により甚大な被害を受ける危険性が少ない区域であって、土地利用の実態等に照らし、工業系用途、都市農地、深刻な空き家・空き地化が進行している郊外地域などには該当しない区域



## (2) 本市における居住誘導区域設定の考え方

本計画のまちづくりの方針で整理した考え方と、国における居住誘導区域の考え方をもとに、本市における居住誘導区域設定の考え方を導き出します。

なお、本計画は、概ね5年ごとに評価を行い、必要に応じて居住誘導区域の見直しを行います。

### 1) 居住を誘導すべき区域

#### ●一定以上の人口が集積している区域

市街地として必要とされる人口密度とされる40人/ha(都市計画運用指針)以上の人が集積している場所については、すでに基幹的な公共交通があり施設が集積しているなど、利便性が高い地域となっているため、今後もその環境を維持していくために居住を誘導すべき区域の基本とします。

現在すでに人口密度が40人/ha未満の地域は、今後の人口減少下において人口密度が高まることは考えにくいと基本的には対象としませんが、公共交通があり、すでに施設が集積しているような利便性が高い場所は、今後人口集積の可能性が見込めるため対象とします。

- ・2015(平成27)年人口密度が40人/ha(都市計画運用指針)以上の区域

#### ●拠点となる場所に容易にアクセスできる区域

様々な都市機能が集積している都市機能誘導区域へ、徒歩や自転車、路線バス等の公共交通によりアクセスが容易な区域を基本とします。

- ・基幹的公共交通徒歩圏  
(鉄道駅徒歩圏：半径800m 路線バス(30本/日以上)停留所徒歩圏：半径300m)
- ※基幹的公共交通：「都市構造の評価に関するハンドブック(国土交通省)」を参考に、運行頻度が1日片道30本以上(概ねピーク時に片道3本/1h以上に相当)の公共交通。市民の利便性が確保されている路線と判断。
- ※徒歩圏は、「都市構造の評価に関するハンドブック(国土交通省)」を参考に、鉄道は一般的な徒歩圏である半径800m、バス停は誘致距離を考慮し半径300mとしている。

#### ●日常的に必要な生活サービス機能が利用しやすい区域

日々の食料等の買い物に必要な商業機能や、通院や急な病気の際に必要な医療機能については、日常的な利用が行われることから、歩いて利用できる範囲にあることが望めます。そのため、商業機能、医療機能の徒歩圏を対象とします。

なお、福祉施設については車による送迎が想定される通所系施設や、ホームヘルパーが自宅へ来る訪問系施設が多いため対象とはしません。

- ・商業(ショッピングセンター、スーパーマーケット)徒歩圏(半径800m)
- ・医療(病院、診療所)徒歩圏(半径800m)
- ※徒歩圏は、「都市構造の評価に関するハンドブック(国土交通省)」を参考に、一般的な徒歩圏である半径800mとしている。

#### ●持続可能な行政運営のため、良好な都市基盤ストックがある区域

市内では、昭和40年代から市街地開発事業等が進められ、良好な居住環境を有する住宅地が形成されています。

そのため、都市インフラの有効活用によるストック効果の最大化を図る観点から、市街地開発事業等が実施された区域を含みます。

- ・市街地開発事業等区域または開発行為区域(5ha以上)
- ※良好な都市基盤ストックとして有効活用するためには、一定規模以上の開発であることが必要と考えられるため、5ha以上を基準としている。

前述の各条件より、居住を誘導すべき区域は以下のいずれかを満たす区域とします。

**①人口密度が 40 人/ha 以上であり、基幹的公共交通の徒歩圏内で、商業・医療の各都市機能のいずれかの徒歩圏内であること。**

現在すでに人口密度が高く、基幹的公共交通があり、日常的に必要な商業または医療機能の徒歩圏である地域は、すでに利便性が高い地域となっているため、今後もその環境を維持していくために居住を誘導すべき区域とします。

**②人口密度が 40 人/ha 以上であり、基幹的公共交通の徒歩圏外であるが、商業・医療の各都市機能のいずれもの徒歩圏内であること。**

基幹的公共交通の徒歩圏外であるものの、すでに人口密度が高く、商業・医療機能が両方も立地している地域は、すでに生活圏内において利便性の高い環境となっているため、それらを将来的にも維持していくために居住を誘導すべき区域とします。

**③人口密度が 40 人/ha 未満であるが、基幹的公共交通の徒歩圏内であり、商業・医療の各都市機能のいずれもの徒歩圏内であること。**

40 人/ha 未満であっても、基幹的公共交通の徒歩圏で商業・医療機能両方の徒歩圏である区域は、利便性が高く今後の人口密度の集積が可能と考えられるため、居住を誘導すべき区域とします。

**④市街地開発事業等区域または開発行為区域（5 ha 以上）**

都市インフラの有効活用によるストック効果の最大化を図る観点から、市街地開発事業等が実施された区域を居住を誘導すべき区域とします。

	人口密度	基幹的公共交通	都市機能	
			商業	医療
①	40 人/ha 以上	○	いずれかの徒歩圏内	
②	40 人/ha 以上	×	○	○
③	40 人/ha 未満	○	○	○
④	市街地開発事業等区域または開発行為区域（5 ha 以上）			

## 2) 居住誘導区域に含めない区域

次に掲げる区域については、都市再生特別措置法第81条第14項、同法施行令第24条において、居住誘導区域に含めないこととされています。そのため、以下については、居住誘導区域からは除外します。

### ●市街化調整区域（都市計画法第7条第1項）

### ●災害危険区域のうち、条例により住居の用に供する建築物の建築が禁止されている区域（建築基準法第39条第1項）

- ・取手市の場合、取手市建築基準条例第55条により「急傾斜地崩壊危険区域」を災害危険区域としており、住居の建築を禁止しています。

### ●農用地区域又は政令で定める農地若しくは採草放牧地（農業振興地域の整備に関する法律第8条第2項第1号、農地法第5条第2項第1号ロ）

## 3) 居住の誘導を考慮すべき区域

### ●災害リスクのある区域

本市の中には、災害が懸念される地域が存在しており、安心・安全な居住環境を形成するために、都市計画運用指針に記載されている以下の区域については、地区の状況を考慮して設定します。

○原則として居住誘導区域に含めないこととすべき区域

#### ・土砂災害特別警戒区域

《対応状況》

・急傾斜地の崩壊や土石流が発生した場合に、建築物に損壊が生じ住民等の生命または身体に著しい危害が生ずる恐れがあると認められる区域であり、土砂災害特別警戒区域に建築物を建てる場合には、外壁や構造耐力上主要な部分を鉄筋コンクリート造とする、開口部は原則として設けない、厚さは15cm以上とするなど建築基準法施行令第80条の3、2001（平成13）年3月30日国土交通省告示第383号に適合した構造にしなければならないと定められています。

《居住誘導区域への設定方針》

⇒急傾斜地の崩壊が発生した場合に、住民等の生命または身体に危害が生ずるおそれがあるとともに、建築物を建てる際の基準が厳しく、建築物を誘導するのは難しいと判断されるため、**居住誘導区域から除外します。**

#### ・急傾斜地崩壊危険区域

・「2) 居住誘導区域に含めない区域 ●災害危険区域のうち、条例により住居の用に供する建築物の建築が禁止されている区域」に含まれるため、**居住誘導区域から除外します。**

○それぞれの区域の災害リスク、警戒避難体制の整備状況、災害を防止し、又は軽減するための施設の整備状況や整備見込み等を総合的に勘案し、居住を誘導することが適当ではないと判断される場合は、原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき区域

・土砂災害警戒区域

《対応状況》

- ・土砂災害警戒区域は、急傾斜地の崩壊や土石流が発生した場合に、住民等の生命または身体に危害が生ずるおそれがあると認められる区域であり、傾斜度 30 度以上で高さが 5m 以上の区域等が指定され、市内では 32 箇所が指定されています。(取手市においては急傾斜地の崩壊のみ該当し、他の指定区分である土石流や地すべりによる指定を受けている箇所はありません。)
- ・土砂災害警戒区域に建築物を建築する場合は、法律上の特別な制限はありませんが、安全な擁壁を設けなければならないという取手市建築基準条例第 5 条に適合させる必要があります。

《居住誘導区域への設定方針》

⇒急傾斜地の崩壊が発生した場合に、住民等の生命または身体に危害が生ずるおそれがあるため、**居住誘導区域から除外します。**

・浸水想定区域

《対応状況》

- ・取手市地域防災計画においては、利根川、小貝川及びその支流となる河川水系の氾濫浸水の災害並びに台風及び多発するいわゆる「ゲリラ豪雨」の災害等を想定して、「風水害等予防計画」「風水害等応急対策計画」「風水害等復旧・復興対策計画」ごとに推進すべき各種施策・対策を定めています。
- ・取手市地域防災計画では、「風水害等対策として、東北地方太平洋沖地震のような大規模地震に耐えうる堤防や排水樋管等の整備強化を図ることを国に求め、風水害や土砂災害などさまざまな災害に応じた防災基盤の整備を進める」ことを方針として掲げています。
- ・利根川及び小貝川は、国土交通省の直轄河川で、河川氾濫等の災害防備対策が進んでいます。国・県は、今後過去に例をみない気象現象などによる水害等に備え、関係機関の協力を得て、総合的な治水対策の推進を図り、市は、集中豪雨等により内水処理機能が飽和状態に達し、低地帯における家屋の床上・床下浸水等を未然に防止するため、樋門・樋管の管理点検を行うとともに、逐次排水施設の整備を図ることとしています。
- ・2015（平成 27）年の水防法の一部改正により、洪水に係る浸水想定区域について、河川整備の基本となる降雨を前提とした区域から、想定し得る最大規模の降雨を前提とした区域に拡充されました。それに伴い、取手市においても、2019（平成 31）年 2 月に新たな浸水想定区域に対応した洪水ハザードマップの作成を行いました（2019（令和元）年 5 月全戸配布済み）。
- ・水害に備え、地域ごとに第 1 次水害時避難場所及び避難所が指定されています。また、それらの施設の収容人数を超える避難者が発生する事態に対応するための第 2 次水害時避難場所及び避難所や、避難場所等に到達できない場合に利用できる緊急避難場所も指定されていますが、想定区域の全域が浸水する事態が発生した場合は、市内の高台地域にある避難場所等だけでは避難者を収容できないため、近隣自治体と広域避難についての協議を茨城県主導のもと行っています。(鬼怒川・小貝川下流域の広域避難に関する検討会)



- ・当市の浸水想定区域内の人口数は約 65,400 人、そのうち想定避難者数は約 26,200 人となっています。(過去の水害時統計をもとに区域内人口数の 4 割で計算) 市内の高台地域にある避難場所等の収容人数が約 14,700 人であるため、市外への避難者数は約 11,500 人と想定されます。
- ・広域避難の計画書を策定しており、その計画に基づいて 2019 (令和元) 年 5 月に構成自治体で協定を締結しました。協定による避難先自治体はつくば市、守谷市、つくばみらい市、龍ケ崎市、坂東市です。
- ・県内で暴風・豪雨・地震等による災害が発生し、被災市町村独自では応急措置が実施できないようなときに、市町村が相互間で応援を円滑に行うことができるよう、1994 (平成 6) 年に県内市町村で災害時等の相互応援に関する協定を締結しており、物資や避難施設の提供などの応援が行える仕組みが構築されています。
- ・耐水型地域整備事業の一環として、桜が丘地域周辺と光風台地域周辺には、水害発生時の避難時間の確保を目的として、氾濫流制御施設(嵩上げされた道路)が整備されています。

《居住誘導区域への設定方針》

⇒ソフト面、ハード面で対策を実施しているため、**居住誘導区域に含めます。**

### ●市の経済活力を保ち人の流れを呼び込むため現状の土地利用を維持する区域

市の経済活力を保ち、人の流れを呼び込むため、工業の操業環境を維持する観点から、原則、工業専用地域、工業地域は居住誘導区域から除外します。

- ・工業専用地域
- ・工業地域

### ●既存集落区域

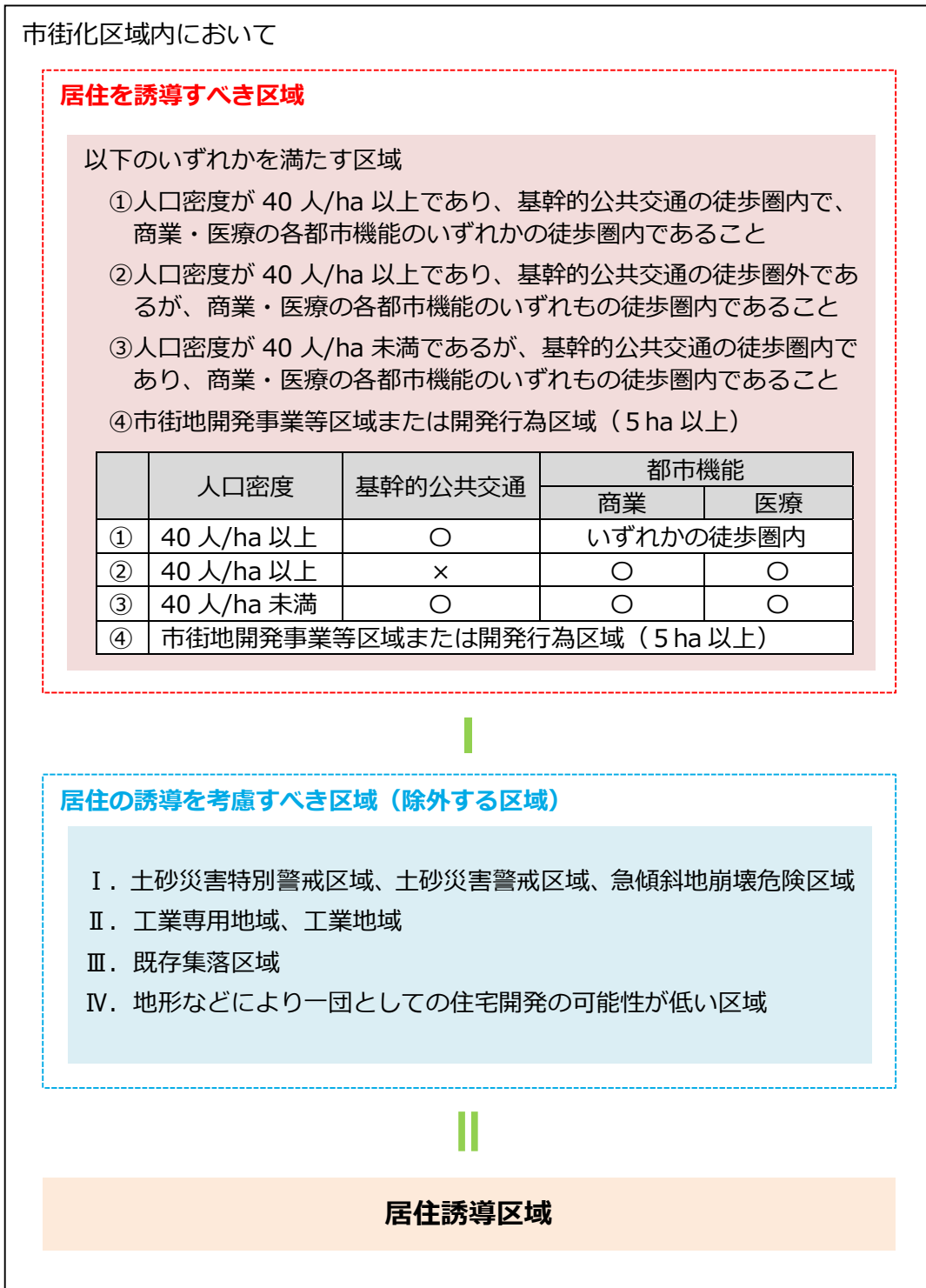
既存の農家集落等は、市街化区域郊外部や集落地域における緑地・農地の保全と活用を図るとともに、自然と共生したゆとりある住環境を形成するために、地域の状況等を確認したうえで除外します。

### ●地形などにより一団としての住宅開発の可能性が低い区域

高低差等の地形的要因から、今まで開発が行われておらず今後も開発の余地が少ない区域は除外します。

### (3) 居住誘導区域設定のフロー

前述の「本市における居住誘導区域設定の考え方」をもとに、以下のフローに基づき居住誘導区域を設定します。



## 2 居住誘導区域の設定

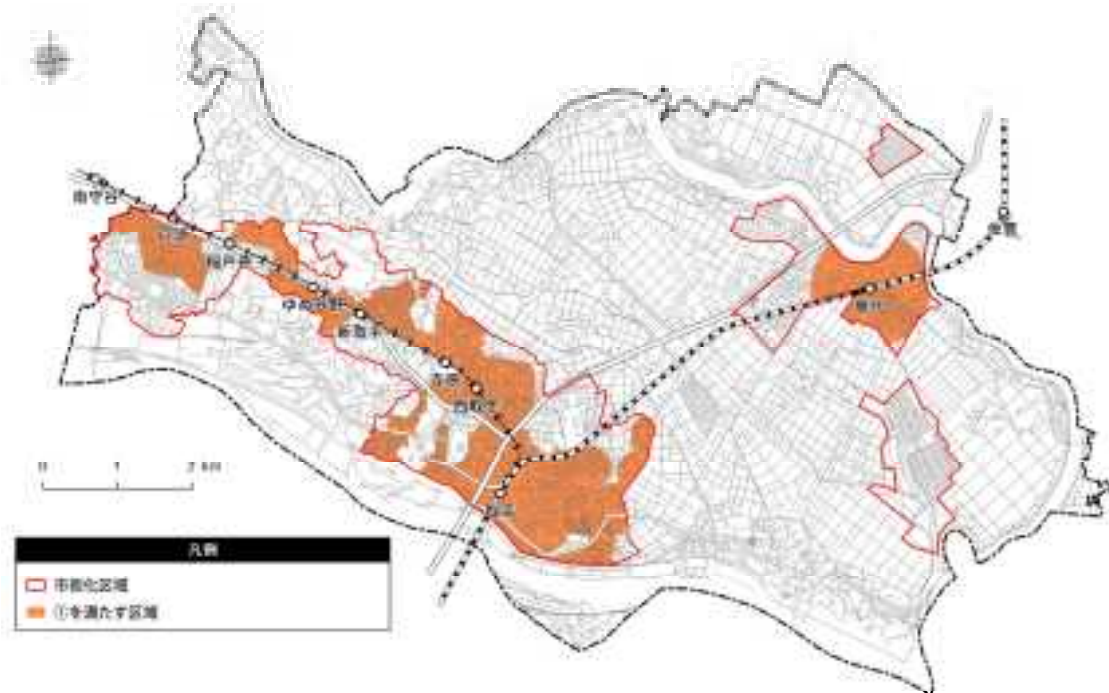
### (1) 居住誘導区域の設定

前述の「居住誘導区域設定のフロー」に基づき居住誘導区域を設定します。

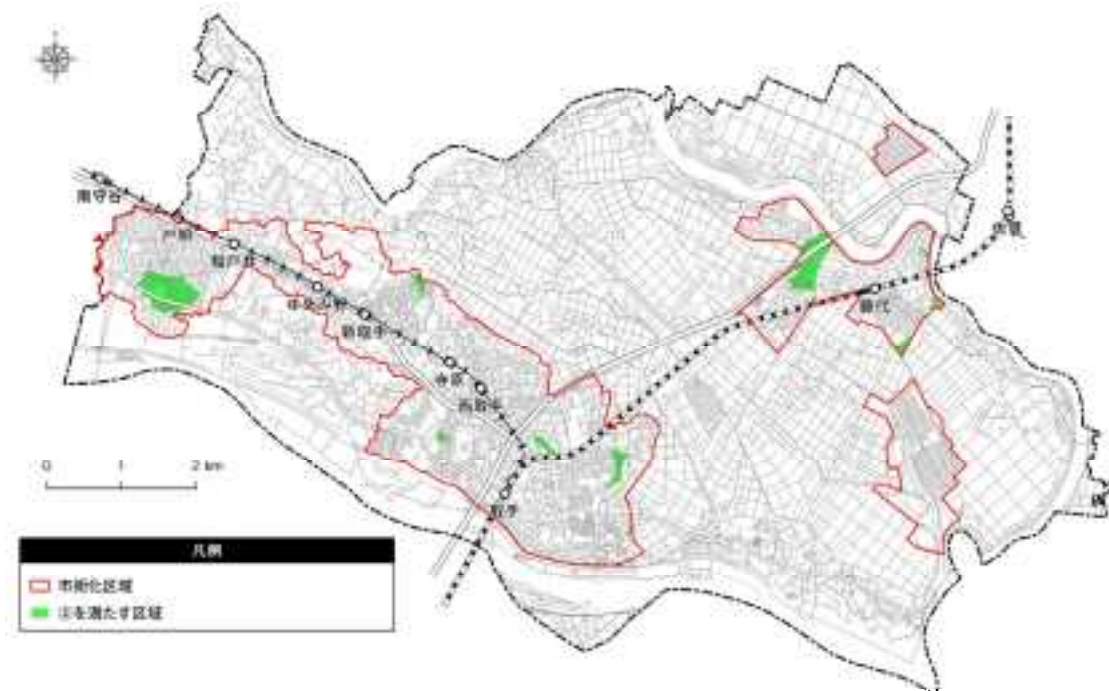
なお、具体的な区域の設定にあたっては、道路・鉄道・河川等の地形地物を考慮します。

#### <居住を誘導すべき区域>

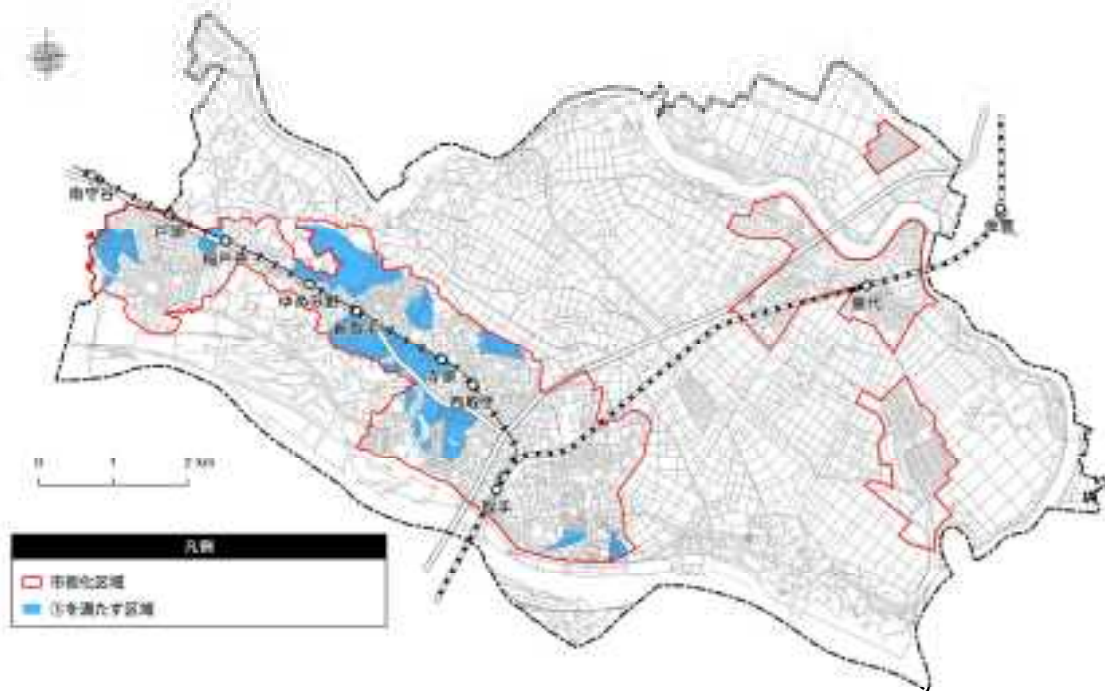
- ①人口密度が40人/ha以上であり、基幹的公共交通の徒歩圏内で、商業・医療の各都市機能のいずれかの徒歩圏内



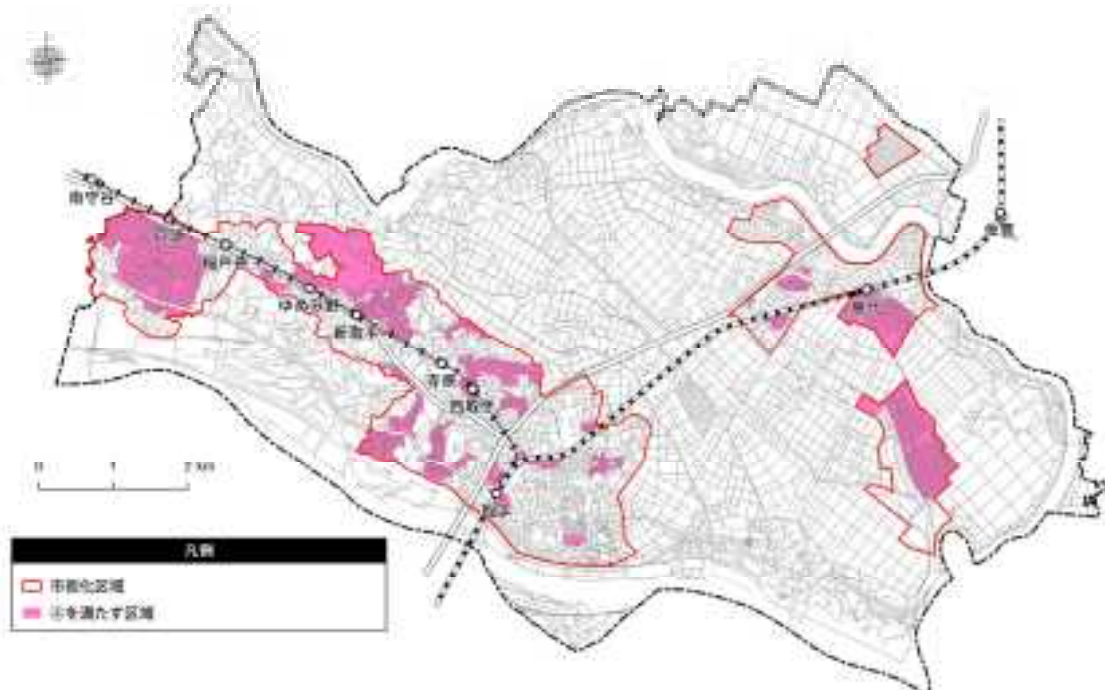
- ②人口密度が40人/ha以上であり、基幹的公共交通の徒歩圏外であるが、商業・医療の各都市機能のいずれかの徒歩圏内



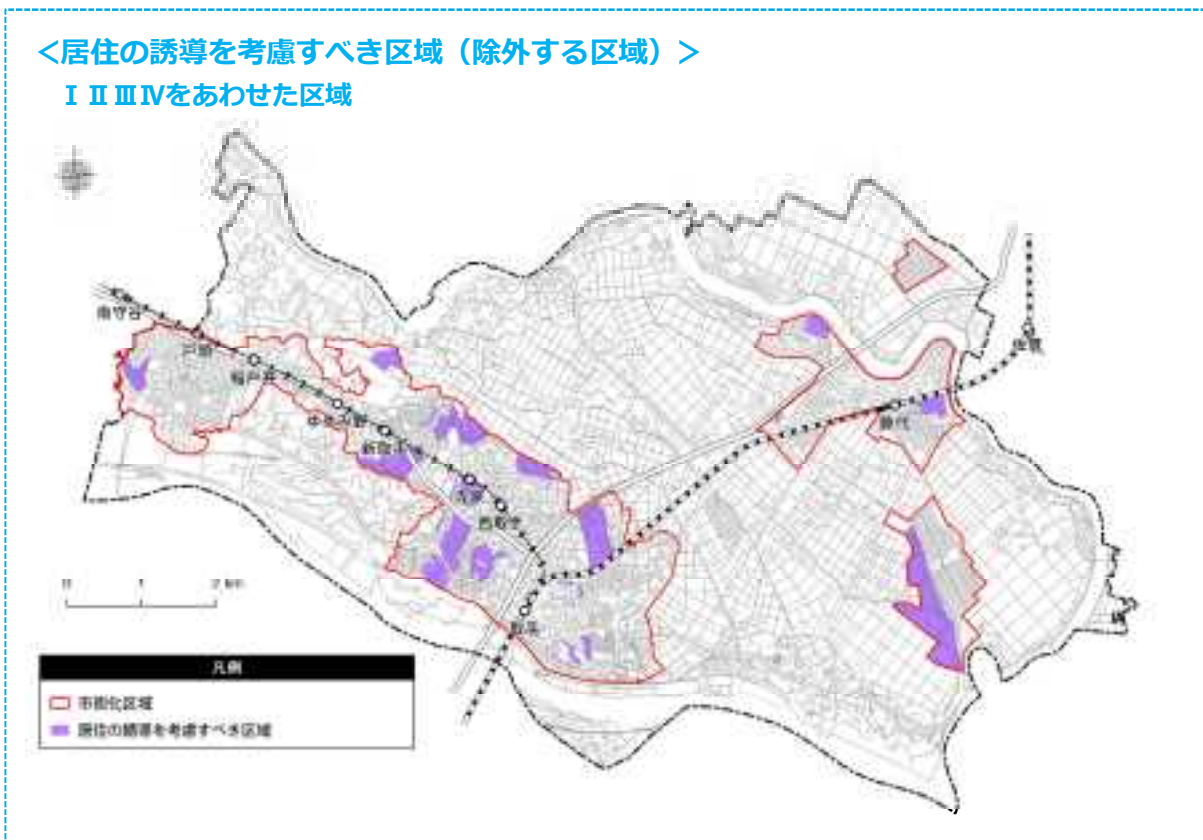
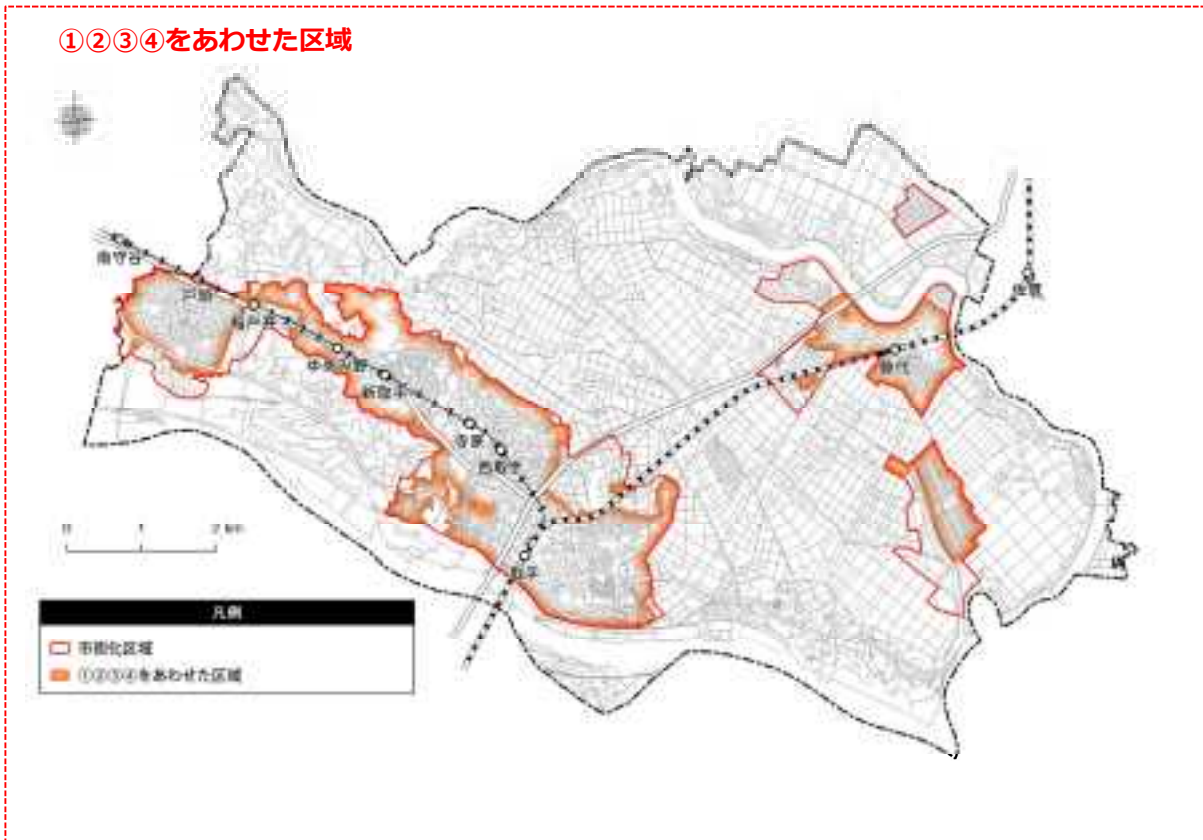
③人口密度が 40 人/ha 未満であるが、基幹的公共交通の徒歩圏内であり、商業・医療の各都市機能のいずれもの徒歩圏内



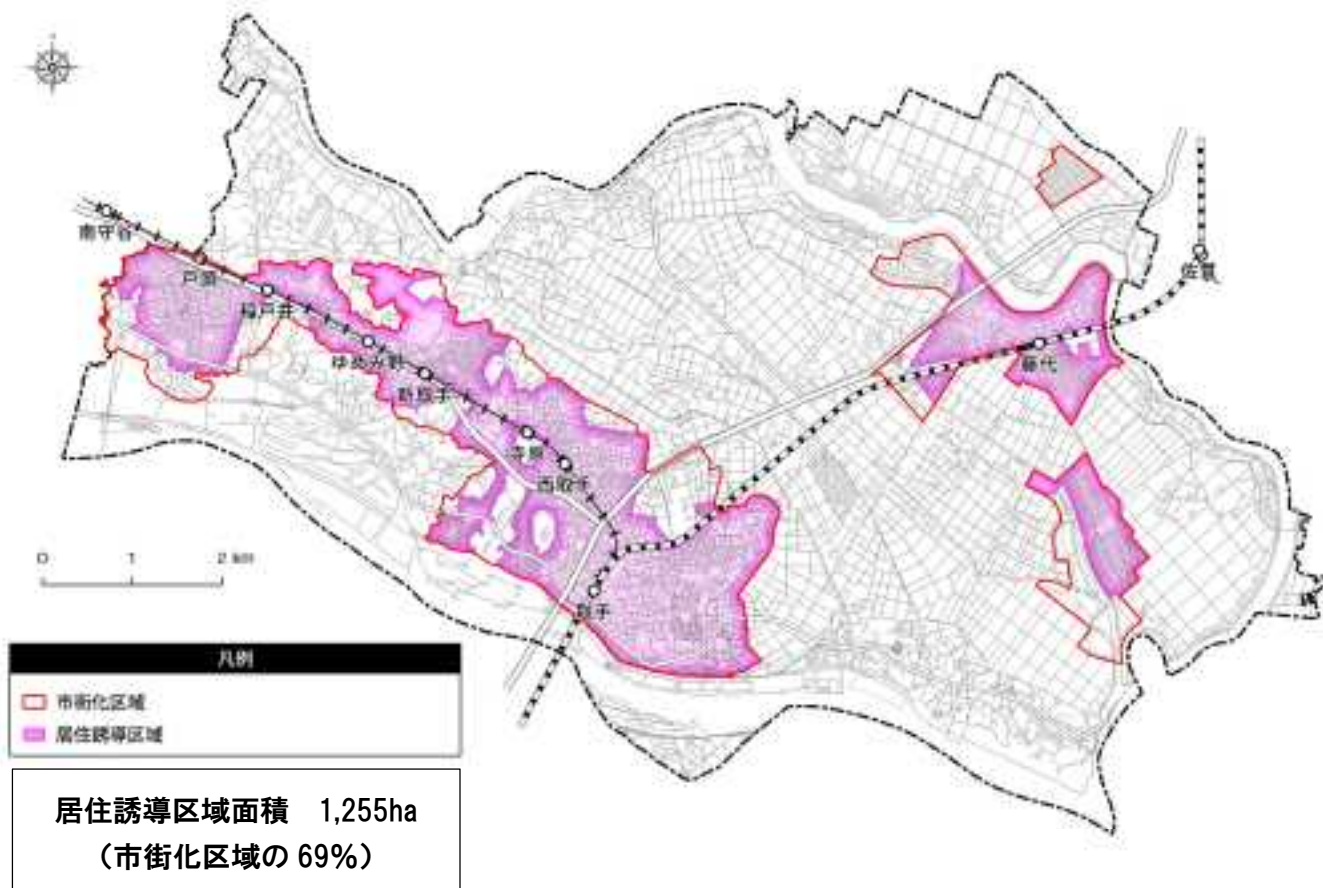
④市街地開発事業等区域または開発行為区域（5 ha 以上）







<居住誘導区域>

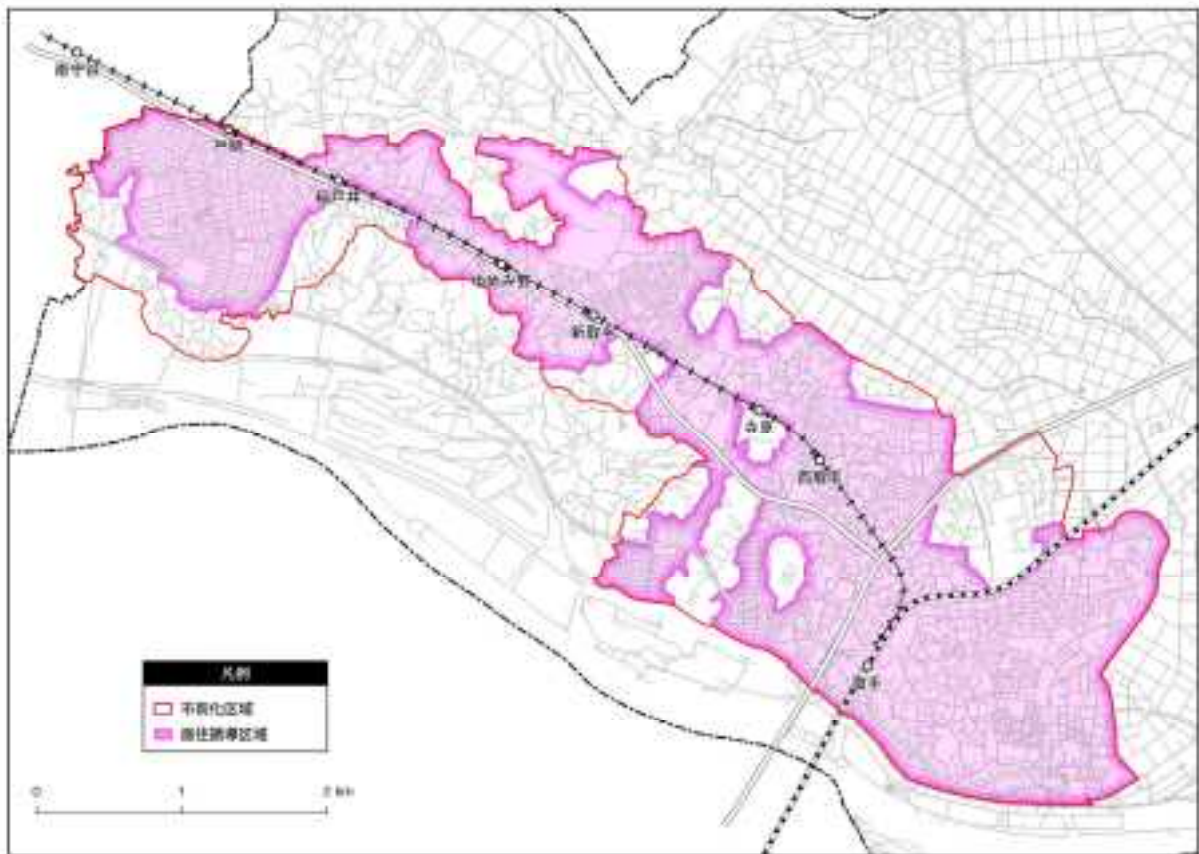
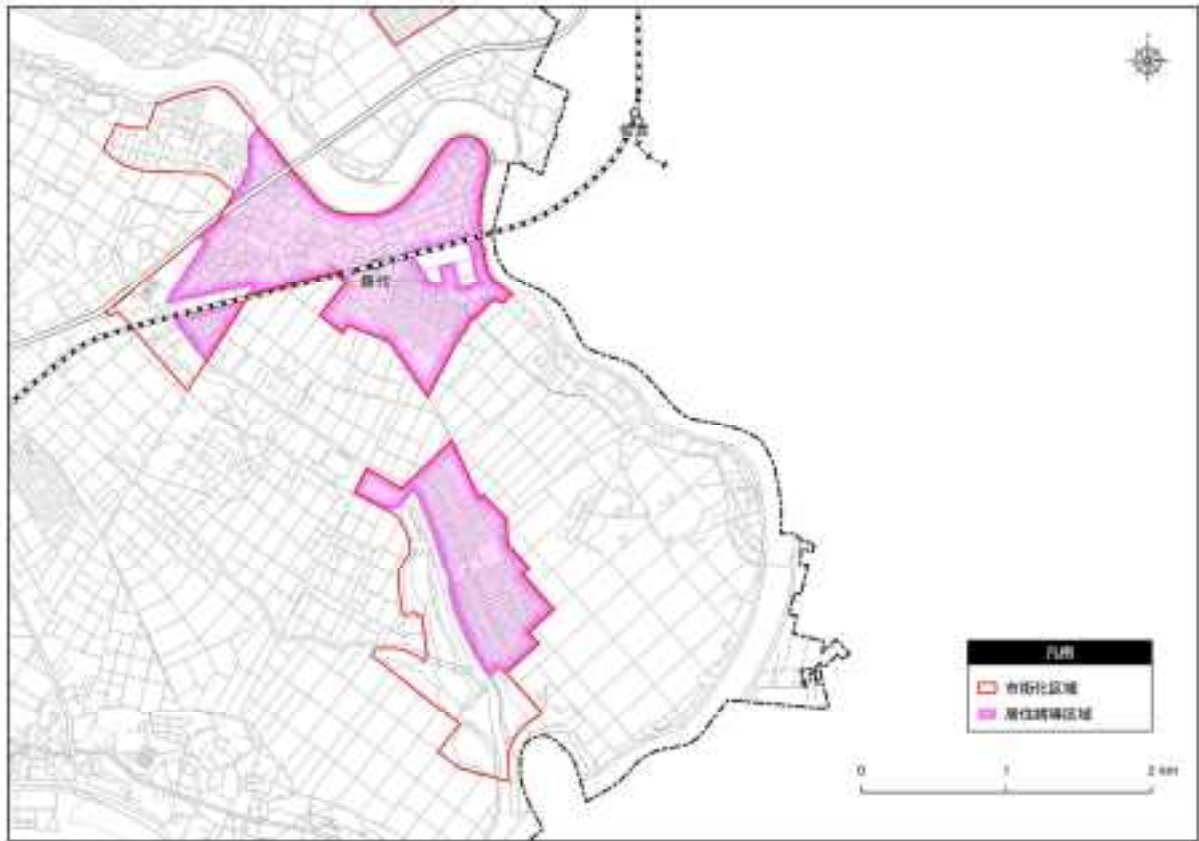


※土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域は居住誘導区域から除外する。  
区域の具体的な場所については、「土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律」及び「急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律」に基づき、茨城県が指定する区域により確認を行う。

◆区域別人口及び人口密度

	2015 (平成 27) 年		2035 (令和 17) 年		2040 (令和 22) 年	
	人口(人)	人口密度 (ha)	人口(人)	人口密度 (ha)	人口(人)	人口密度 (ha)
市内全域	106,570	15.2	87,188	12.5	81,000	11.6
市街化区域内	90,319	49.9	74,523	41.2	69,344	38.3
<b>居住誘導区域内</b>	<b>75,300</b>	<b>60.0</b>	<b>62,233</b>	<b>49.6</b>	<b>57,924</b>	<b>46.2</b>
居住誘導区域外 (市街化区域内)	15,019	27.1	12,290	22.2	11,420	20.6

◆ (参考) 居住誘導区域の拡大図





### 3 居住誘導区域外のエリアの考え方

本市では、居住誘導区域外においても多くの人が居住しており、地域によっては従来からの集落として地域の生活の拠点となるエリアが存在していることから、それらの地域の特性に応じた居住環境を形成し、生活利便性や地域コミュニティ等が失われないよう努める必要があります。

そこで、本計画では居住誘導区域としての位置づけは行わないものの、総合計画や都市計画マスタープランをはじめ関連計画等に基づき、居住誘導区域外における取組を今後も進めていきます。

#### (1) 居住誘導区域外の市街化区域

##### 1) 農と共生したゆとりある居住環境の維持

居住誘導区域外の農地と住宅が混在する既存の集落地域等においては、新たな用途地域である「田園住居地域」の指定等により、小規模開発等によるスプロールを未然に防ぎ、農業の利便の増進を図りつつこれと調和したゆとりある低層住宅の環境を維持していきます。

##### 2) 農業環境、工業の操業環境の維持

居住誘導区域外には、良好な農地が広がっているととも大規模な工業地が見られます。そこで、現在優良な農地や工業系の土地利用が形成されている地域においては、環境保全や市の活力維持を図る観点から、営農環境や操業環境を維持していきます。

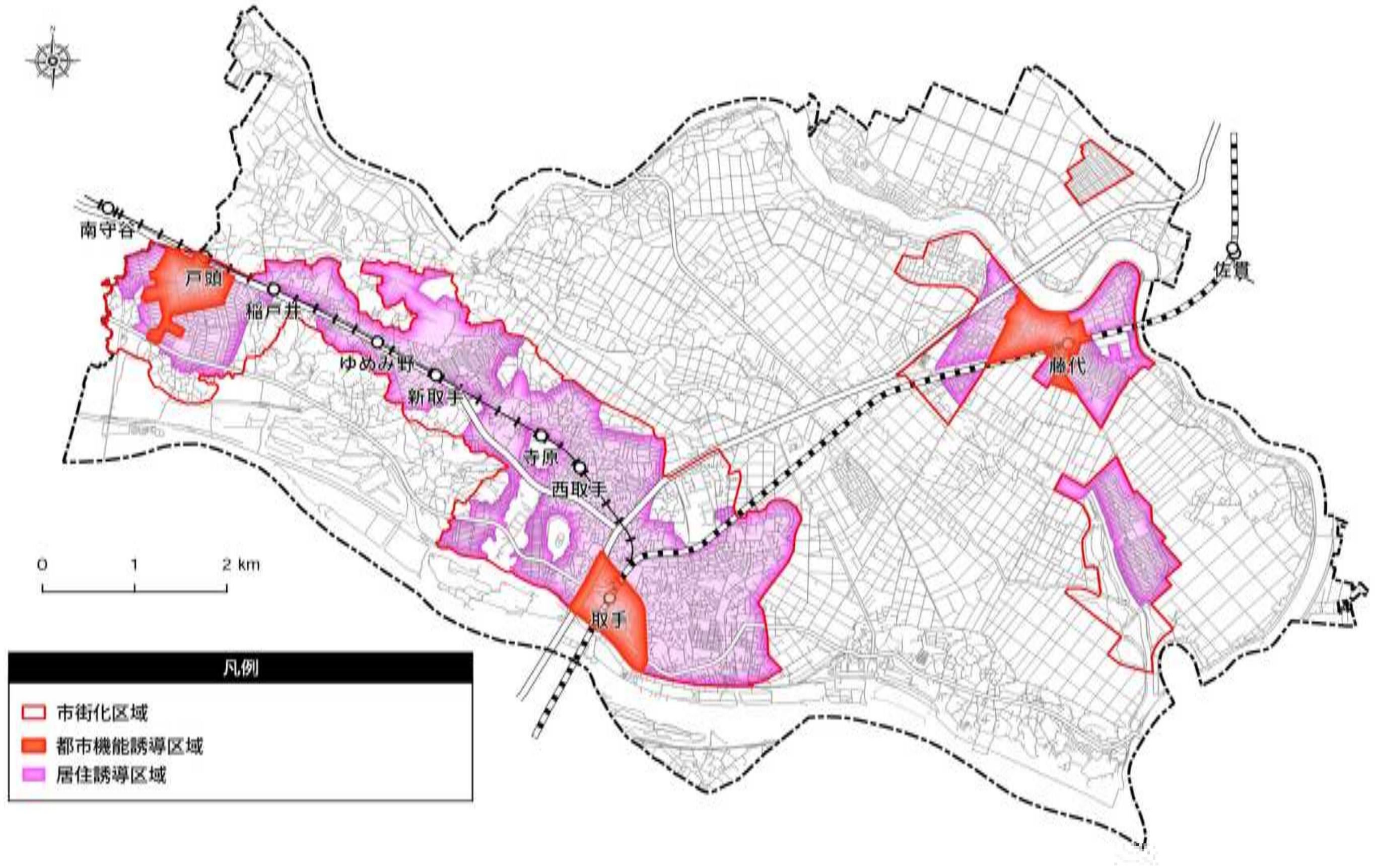
#### (2) 市街化調整区域

##### 1) 生活の拠点となる場所の生活環境の維持

市街化調整区域においても、従来からの集落として地域の拠点となっているエリアや、一体的な基盤整備によるまとまった住宅地などが存在しています。そこで、それらの地域の生活の拠点と、取手駅周辺の中心拠点、藤代駅周辺、戸頭駅周辺の地域拠点を公共交通でネットワーク化し、将来にわたって安心して暮らせる地域の維持を目指します。



◆ (参考) 都市機能誘導区域と居住誘導区域





# 第6章

## 都市機能及び居住を 誘導するための施策

## 第6章 都市機能及び

# 居住を誘導するための施策

都市機能誘導区域・居住誘導区域への都市機能及び居住の誘導を行うための施策を整理します。

### 1 誘導施策

立地適正化計画では、都市機能誘導区域・誘導施設、居住誘導区域の設定をもとに、届出制度を適切に運用することで、緩やかな誘導を図っていくことを基本としますが、それらの誘導を促進するための各種施策をあわせて実施することで、計画の実効性を高めていきます。

それら誘導施策の整理にあたっては、まちづくりの方針で掲げた「都市機能誘導」「居住誘導」「公共交通ネットワーク」の3つに大別して整理します。

なお、計画期間は2039(令和21)年度ですが、計画期間までに都市機能の誘導や居住の誘導を図っていくため、施策は概ね10年以内に実施する施策を整理し、今後見直しの際に施策も見直していくこととします。

### ライフスタイルのコンパクト化による、 快適で活力ある健康的なまちづくり

～「住む街」「働く街」「訪れる街」のスマートシティへ～

方針① 市民の多様なライフスタイルを支える、求心力のある街なかへ

⇒都市機能誘導に係る施策により具体化

方針② 優れた利便性のなかで、安心して暮らし続けられる住環境へ

⇒居住誘導に係る施策により具体化

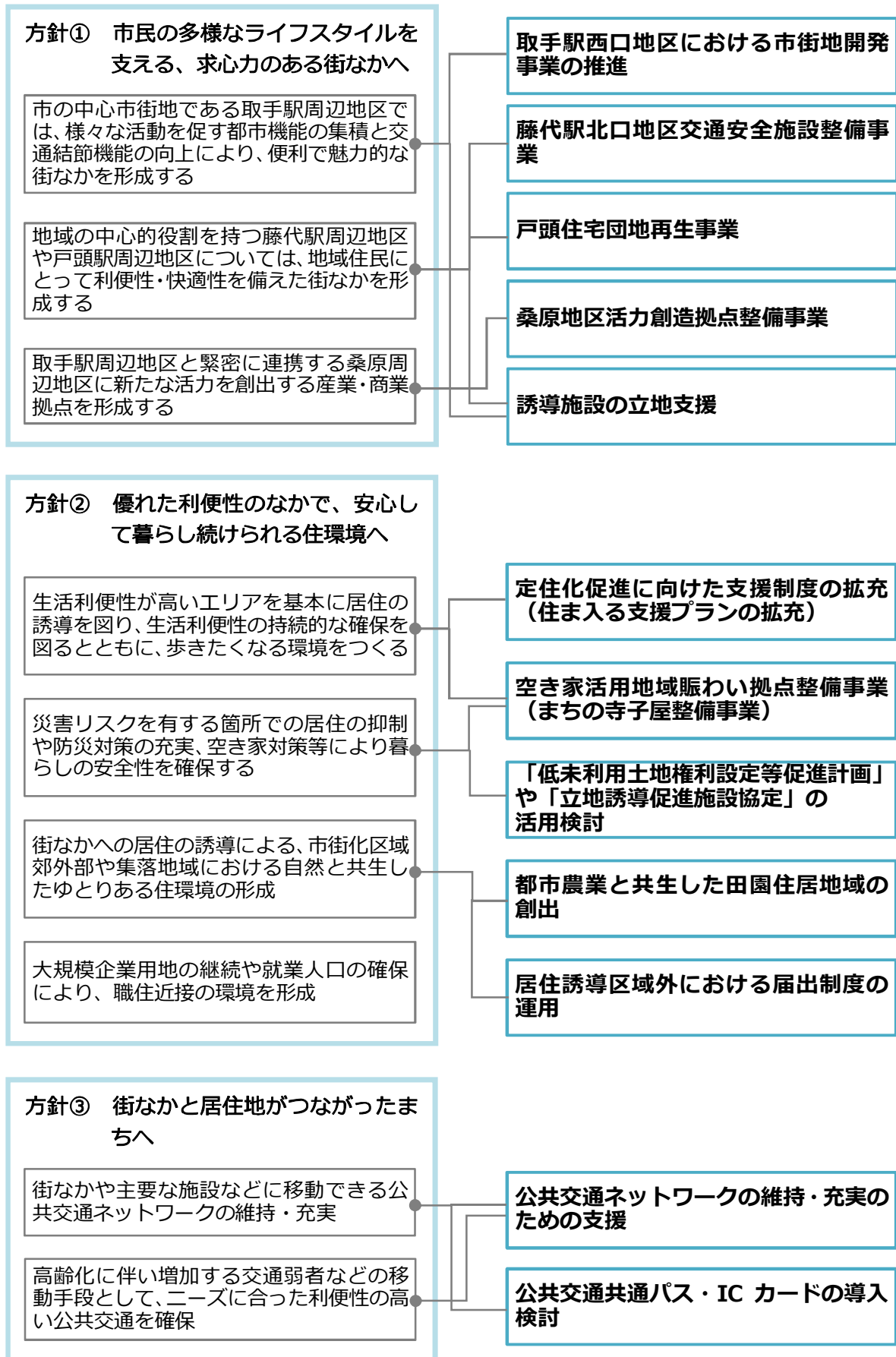
方針③ 街なかと居住地がつながったまちへ

⇒公共交通に係る施策により具体化



まちづくりの方針

施策



## (1) 都市機能誘導に係る施策

### 取手駅西口地区における市街地開発事業の推進

継続

都市機能誘導区域として位置づけた取手駅周辺地区においては、既に集積している多くの都市機能を維持しつつ、新たな都市機能の誘導を図り、市の中心拠点としての機能を果たすべく、現在進めている土地区画整理事業による都市基盤整備にあわせて、市街地再開発事業により、都市機能の集積を進めていくものとします。

そのため、「取手駅北土地区画整理事業」により、拠点機能の重要な役割を担う交通結節機能（交通広場）や来街者が安全・快適に市街地を回遊できる歩行空間機能の整備を進めるとともに、市街地再開発事業等により、都心居住機能をはじめ医療等の新たな都市機能や市民の交流機能、子育て支援機能等の更なる充実を図っていくものとします。

#### ①取手駅北土地区画整理事業

取手駅西口周辺地区の駅前にふさわしい土地の高度利用を進めるための都市基盤整備を目的に1993（平成5）年度に事業着手し進めている事業で、これまでに約83%（総事業費ベース）が進捗し（2018（平成30）年3月）、主な都市機能としては、「サイクルステーション（駐輪場）」や「歩行者デッキ」などの交通施設のほか、市民の交流と健康づくりの拠点となる「ウェルネスプラザ」や「医療モール」などが、区画整理事業と一体となって整備され、「健康・医療・福祉、そして環境」をコンセプトとしたまちづくりを進めているところです。

今後は、2022（令和4）年度の完了をめざして、市街地再開発事業が予定されているA街区の都市基盤整備と交通広場の整備を進めていきます。

<施行区域面積> 約6.5ha

<施行期間> 1993（平成5）年度～2022（令和4）年度

<交通広場面積> 約7,000㎡（内嵩上げ式広場：約1,500㎡）

<対象区域> 取手駅周辺都市機能誘導区域内

#### ■宅地造成進捗状況図



②取手駅西口 A 街区第一種市街地再開発事業

取手駅北土地地区画整理事業施行区域内の A 街区（約 0.7ha）において、市街地再開発事業が計画され、関係権利者と事業協力者による検討が進められています。

商業施設や公共・公益施設等による「市民サービス機能」や人々が滞留する広場を核とする「都市環境機能」、訪れた来街者が安全に回遊できる「歩行空間機能」、そして高層住宅による「都心居住機能」などの集積を市街地再開発事業により実現を図るもので、2024（令和 6）年度の完成を目指します。

<施行区域面積> 約 0.7ha

<主な都市機能と施設>

取手駅西口 A 街区再開発基本構想（2017（平成 29）年度）に基づく主な都市機能は以下のとおりです。

**市民サービス機能（子育て支援施設・地域交流施設・商業）**

市民や来街者の利便性を高める公共公益施設等、市民サービス機能を配置。あわせてまちの賑わいを生み出す商業機能を配置。

**都市環境機能（文化芸術・商業）**

緑化空間を創出し、オープンテラスを備えた飲食店や屋外ギャラリー機能を配置。またファサードの統一による都市景観の創出。

**都心居住機能**

駅と結ばれ通勤や通学に便利な都市型住宅を配置。

**歩行空間（ペDESTリアンデッキ・歩道）**

駅西口と結ばれる既設のペDESTリアンデッキと連続して、敷地内歩行空間を配置。

<対象区域> 取手駅周辺都市機能誘導区域内

■ A 街区の機能の概念図



**藤代駅北口地区交通安全施設整備事業**

継続

藤代駅周辺地区には、行政機能や図書館、公民館などの教育・文化機能、子育て支援機能などが集積し、藤代駅北口は、鉄道はもとよりバス交通による来街者が周辺の各種都市施設に訪れる発着地となっています。

そうしたことから、公共交通等を利用して訪れた人々が歩いて安全・快適に各種都市機能を楽しむことができる環境を整えることが必要であり、歩車分離となる歩行空間の整備を推進します。

路線バスやコミュニティバスの発着となる交通広場は2018（平成30）年度に完了し、今後は、茨城県等の関係機関との連携を図りつつ、北口周辺の道路整備事業にあわせた歩行空間の確保等交通安全施設の整備を推進します。

<対象区域> 藤代駅周辺都市機能誘導区域内

**■藤代駅北口整備計画図**





戸頭住宅団地再生事業

新規

戸頭住宅団地（戸頭一丁目～九丁目）は、昭和40年代後半に現在のUR都市機構により整備され、2015（平成27）年現在の人口は9,138人、世帯数は4,087世帯の住宅団地です。

地域内には、小中学校や保育所・幼稚園をはじめ商業、医療、福祉機能等が一定程度集積し、住宅団地内住民をはじめ近隣住民の生活の拠点となっています。

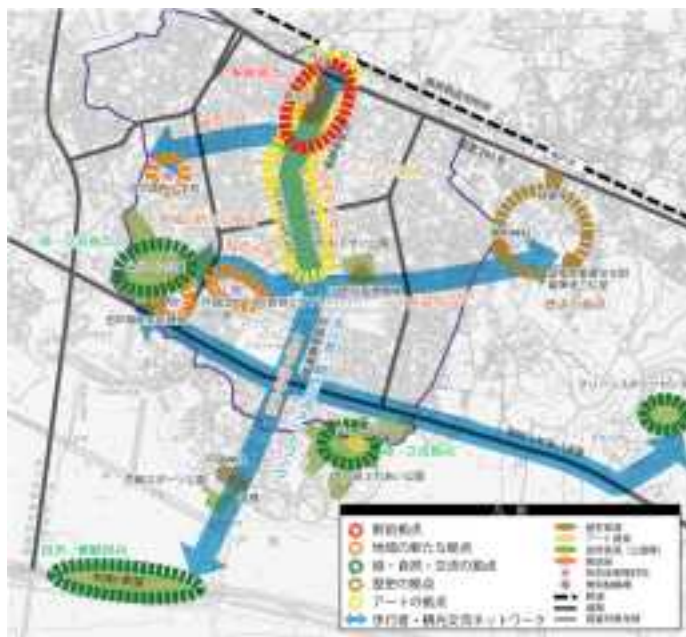
しかし、今後の人口動態をみると、2035（令和17）年には約7,161人、4,004世帯にまで減少し、高齢化率も約40%に達すると推計されており、現在地域住民の生活を支えている都市機能を維持し、生活利便性を確保していく必要があります。

そうしたことから、区域内及び周辺地域の地域資源を活かして「多彩な魅力のなかで誰もが健康的に過ごせる歩いて楽しいまち“戸頭”」をテーマに、「若い世代が住みたくなる環境づくり」「高齢者が住み慣れた地域で安心して住み続けられる環境づくり」「人々を惹きつけ呼び込む地域の付加価値づくり」を基本方針とした団地再生事業を進めます。

- 地域資源のネットワーク化  
地域内の歴史、アート、自然等の資源の魅力化とそれらを有機的に結ぶ歩行ネットワーク化を進めます。
- 高齢者を地域でサポートする体制づくり  
高齢者の買い物等の外出機会を確保するボランティア活動を支援し、「団地タクシー」等の取組を進めます。
- 地域の活性化に向けた有効活用検討地への都市機能の誘導
  - ◇旧戸頭西小学校・・・市民交流施設、地域防災施設、教育文化施設等の整備
  - ◇旧戸頭終末処理場・・・公園と一体となった商業施設、公共公益施設の整備
  - ◇戸頭団地（UR賃貸エリア）の一部・・・医療・福祉連携施設、子育て施設、市民交流施設
- 居住促進に向けた支援  
子育て世代をはじめとした若い世代の定住促進を図るため、空き家等を活用してアーティストの滞在や居住を促進し、地域に開かれた交流の場の創出を図ります。

<対象区域> 戸頭駅周辺都市機能誘導区域内

■まちづくり方針図



■団地タクシーイメージ



桑原地区活力創造拠点整備事業

継続

新規活力創造拠点として位置づけた「桑原地区」は、取手駅から概ね2kmの距離にあり、都市計画道路環状線で中心拠点である取手駅周辺地区と結ばれた区域です。取手駅周辺地区は、少子・高齢社会に対応し、その交通利便性を活かして「健康・医療・福祉、そして環境」をコンセプトとしたまちづくりを進める一方、桑原地区については、時間消費型商業機能を核として、雇用や来街者の増加等による地域経済の活性化を図ることを目的とするものであり、約68haの区域に商業施設を核としつつ、自然空間を活用した野外活動機能や隣接した河川空間と一体となった親水機能、地元企業や産業と連携したシティプロモーション機能、茨城県内等の観光・産業等のインフォメーション機能・災害時の物資供給機能を整備するものです。

現在は、土地区画整理事業に向けて関係権利者及び事業協力者により事業計画立案に向けた検討を進めており、拠点化の実現に向けて事業を推進します。

<対象区域> 新規活力創造拠点

■将来土地利用ゾーニング図



出典：桑原周辺地区土地利用基本構想（取手市）

**誘導施設の立地支援**

新規

各都市機能誘導区域において設定した誘導施設の立地については、国において一定の条件に該当する場合に支援制度を設けており、取手市においてもこうした支援制度を活用しつつ誘導施設の立地を推進します。

<対象区域> 都市機能誘導区域内

**■都市機能立地支援事業及び都市再構築戦略事業の概要**

**【都市機能立地支援事業】**

**【都市再構築戦略事業】**

**概要**

- ・生活に必要な都市機能を都市機能誘導区域内へ誘導するため、都市機能整備を行う民間事業者に対し市町村による支援+国から直接支援
- ・民間事業者に対する公有地等賃料の減免額や固定資産税等の減免額等を地方公共団体からの支援として取り扱うことにより、国から直接支援を行うことが可能

- ・市町村が自ら事業を実施する場合（または民間事業者等の整備費を一部負担する場合）に社会資本整備総合交付金（都市再生整備計画）によって支援

**対象区域**

**中心拠点区域**

- ・人口集中地区（DID）内
- ・鉄道・地下鉄駅から半径1kmの範囲内、又は基幹的バス停留所から半径500mの範囲内
- ・公共用地率15%以上

**生活拠点区域**

- ・中心拠点区域に接続するバス・鉄軌道の停留所・停車場から半径100mの範囲内
- ・中心拠点区域の中心から半径5kmの範囲内
- ・市街化区域内

**対象施設**

**中心拠点誘導施設**

- ・医療施設
- ・社会福祉施設
- ・教育文化施設
- ・子育て支援施設

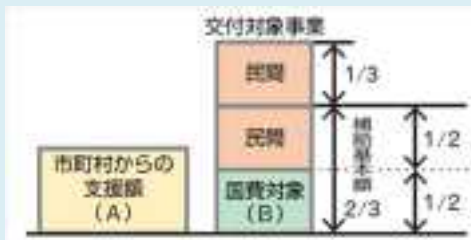
**生活拠点誘導施設**

- ・医療施設
- ・地域交流センター
- ・体育施設

**補助率・額**

**都市機能立地支援事業**

- ・(A) と (B) のいずれか低い額



**都市再構築戦略事業**

- ・立地適正化計画に定められた、都市機能誘導区域内の誘導施設の整備事業については、交付率40%→50%に高上げ

## (2) 居住誘導に係る施策

### 定住化促進に向けた支援制度の拡充（住ま入る支援プランの拡充）

継続

現在本市において行われている定住化促進住宅補助制度「とりで住ま入る（スマイル）支援プラン」では、住宅の取得やリノベーション、シニア世帯の持ち家活用等に対する支援を行っています。

今後、居住誘導区域内への更なる定住化促進を図るため、支援対象の見直しと拡充について検討を進めます。

<対象区域> 居住誘導区域内

#### ■とりで住ま入る（スマイル）支援プラン概要

- 1.住宅取得補助金（長期優良住宅に認定された新築住宅または一定の住宅性能が表示された新築マンションの取得）
- 2.住宅リノベーション補助金（購入した中古住宅の改修・増築または世帯員増加に対応するための改修・増築）
- 3.シニア世帯の持ち家活用による住み替え支援補助金（貸主がシニア世帯、借主が子育て世帯の賃貸借契約）

#### ○住宅取得補助金の場合

(補助額)	+	(加算額)	=	(補助限度額)
金融機関からの 借入額 3% 上限 40万 円		子どものいる 世帯 5万円		50万円
		(加算額)		
		市内就業世帯 5万円		

### 空き家活用地域賑わい拠点整備事業（まちの寺子屋整備事業）

新規

今後の人口減少社会の進展に伴って、既存の住宅地における空き家や空き地の増加と地域コミュニティの維持が課題となっています。

そうしたことから、住宅地における空き家・空き地をリノベーションし、地域の交流施設等への活用を促進するための支援事業を進めます。

そこで、空き家を活用して、地域住民の家庭菜園等による野菜販売や地域住民を講師とした生涯学習活動、地域住民が気軽に立ち寄ることができる溜り空間づくり、アーティスト等による創作活動とギャラリーなどを展開することにより、地域住民のコミュニティ形成と高齢者等の外出機会の創出並びに子育て世代等のコミュニケーションづくりを進め、住宅市街地の魅力化による定住化促進を図ります。

<対象区域> 居住誘導区域内

#### ■取組イメージ図



【広島県庄原市】  
延焼住宅を交流・展示施設として活用

出典：空き家再生等推進事業の概要  
(国土交通省)



「低未利用土地権利設定等促進計画」や「立地誘導促進施設協定」の活用検討

新規

既に発生したスポンジ化への対処として低未利用土地の解消に向けた取組や、まだスポンジ化が顕在化していない地域での予防措置としてエリア価値の維持・向上に向けた取組などを積極的に推進するため、今後、「低未利用土地権利設定等促進計画」や「立地誘導促進施設協定」の活用についても検討します。

＜対象区域＞ 都市機能誘導区域内、居住誘導区域内

1. 低未利用土地の有効活用と適正管理のための指針

(1) 低未利用土地利用等指針

空き地・空き家等の低未利用土地が時間的・空間的にランダムに発生する都市のスポンジ化問題に対応するため、低未利用土地に対しては、適切な管理を促すだけではなく、有効利用を促します。

利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・オープンカフェや広場など、商業施設、医療施設等の利用者の利便を高める施設や、その地域に不足するパブリックスペース（交流施設、交流広場、緑地等）としての利用を推奨する</li> <li>・リノベーションによる既存住宅の再生及び良好な居住環境整備のための敷地統合等による利用を推奨する</li> </ul>
管理	<p>空き家：定期的な空気の入れ換え等の適切な清掃を行うこと</p> <p>空き地等：雑草の繁茂及び害虫の発生を予防するための定期的な除草や、不法投棄等を予防するための適切な措置を講じ、適切な管理を行うこと</p>

(2) 低未利用土地権利設定等促進事業区域

＜低未利用土地権利設定等促進事業区域＞ 都市機能誘導区域又は居住誘導区域

＜低未利用土地権利設定等促進事業に関する事項＞

促進すべき権利設定等の種類：地上権、賃借権、所有権等

立地を誘導すべき誘導施設等：都市機能誘導区域における誘導施設  
居住誘導区域における住宅 等

2. 立地誘導促進施設協定に関する事項

(1) 立地誘導促進施設の一体的な整備又は管理が必要となると認められる区域

都市機能誘導区域又は居住誘導区域

(2) 立地誘導促進施設の一体的な整備又は管理に関する事項

居住者等の利便を増進し、良好な市街地環境を確保するために、区域内の一団の土地の所有者及び借地権等を有する者は、以下の施設の一体的な整備又は管理を適切に行うこととします。

種類	<p>広場、広告塔、並木など、居住者、来訪者又は滞在者の利便の増進に寄与する施設等であって、居住誘導区域にあっては住宅の、都市機能誘導区域にあっては誘導施設の立地の誘導の促進に資するもの</p>
----	---

■低未利用土地権利設定等促進計画活用イメージ ■立地誘導促進施設協定活用イメージ



出典：都市のスポンジ化対策活用スタディ集(国土交通省)

都市農業と共生した田園住居地域の創出

新規

市街化区域内の居住誘導区域外の区域は、農地が介在する既存の集落地域や農地と住宅が混在する風景が広がり、両者が調和して良好な居住環境と営農環境が形成されています。こうした地域においては、小規模開発等によるスプロールを未然に防ぎ、営農環境を保全していく必要があります。

こうしたことを背景に、市街化区域に定める用途地域に「田園住居地域」が新たに加わり、これまで低層住居専用地域に許容されていた建築物に加えて、農業用施設や農産物直売所、農家レストラン等の建築が許容されました。

取手市においても、居住誘導区域外の市街化区域については、都市農地の持つ環境機能に着目し、また、地産地消等の促進による農業生産性や市民の健康意識の向上を目的として、都市計画用途地域に田園住居地域の指定を検討します。

<対象区域> 市街化区域内の居住誘導区域外

■制度概要

開発規制

- 現況農地における①土地の造成、②建築物の建築、③物件の堆積を許可とする
- 駐車場・資材置き場のための造成や土石等の堆積も規制対象
- 市街地環境を大きく改変するおそれがある一定規模(300㎡を想定)以上の開発等は、原則不許可

建築規制

- 用途規制**
- 低層住居専用地域に建築可能なもの
- ・住宅・老人ホーム、診療所 等
  - ・日用品販売店舗、食堂・喫茶店、サービス業店舗 等 (150㎡以内)
- 農業用施設**
- 農業の利便増進に必要な店舗・飲食店 等 (500㎡以内)  
農産物直売所、農家レストラン、自家販売用の加工所等
  - 農産物の生産、集荷、処理又は貯蔵に供するもの  
 ・害しい騒音を生ずるものとして国土交通大臣が指定するものを除く。  
 ※原動機の出力の合計が、【平成23年国土交通省告示第100号】  
 218を超えるもの(米・大豆等の乾燥、茶の精選に供する建築物)  
 418を超えるもの(米等のもみすりに供する建築物)
  - 農産物の生産資材の貯蔵に供するもの：農機具収納施設等
- 形態規制** 低層住居専用 容積率：50～20%、建蔽率：30～60%  
 地域と同様 高さ：10or12m 等
- ※ 低層住居専用地域と同様の形態規制により、日影等の影響を受けず営業継続可能



農産物直売所



農家レストラン

出典：都市緑地法等の一部を改正する法律の施行について(国土交通省)

居住誘導区域外における届出制度の運用

新規

居住誘導区域外における住宅の立地動向を把握するとともに、まちづくりの方針などの情報提供・調整などを行う機会として活用するため、都市再生特別措置法に基づく届出対象及び必要に応じて条例に定めるものについて、計画で定めた居住誘導区域外において届出制度を運用します。

<対象区域> 居住誘導区域外

■届出の対象

開発行為	①3戸以上の住宅の建築目的の開発行為 ②3戸未満の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が1,000㎡以上のも ③住宅以外で、人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものの建築目的で行う開発行為(寄宿舍や有料老人ホーム等)
建築行為等	①3戸以上の住宅を新築しようとする場合 ②人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものを新築しようとする場合(寄宿舍や有料老人ホーム等) ③建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して住宅等(①、②)とする場合

### (3) 公共交通に係る施策

#### 公共交通ネットワークの維持・充実のための支援

継続

基幹的公共交通軸に位置づけられた取手駅や藤代駅を発着として複数市町村間を運行するバス路線の維持を図るため、国・県・沿線市と協力して、複数市間を運行する地域間幹線系統として広域的に必要なバス路線の運行に対し、運行経費の負担を行っていきます。また、拠点である取手駅や藤代駅から桑原地区を結ぶ公共交通路線を検討するとともに、現在基幹的な公共交通となっていない藤代駅と桜が丘を結ぶ路線の拡充について検討を行います。

さらに、現在公共交通ネットワークがない既存集落区域等について、地域の利用特性にみあった交通手段の検討を行います。

<対象区域> 市内全域

#### ■都市の骨格構造のイメージ



#### 公共交通共通バス・ICカードの導入検討

新規

市民が利便性良く各種都市機能を楽しむためには、路線バスや鉄道、コミュニティバス等の公共交通機関を継ぎ目なく利用できる環境が必要であり、特に、高齢者等の外出機会を増やし健康増進を図るためには、高齢者等にもわかりやすい乗り継ぎが必要と考えられます。

こうしたことから、鉄道事業者やバス事業者等と連携して、市内の「公共交通共通バス」の導入について検討を進めることとします。

現在は、路線バス、鉄道、コミュニティバスがそれぞれ高齢者等を対象とした割引バスを発行し、高齢者等の利便性を高めているところですが、各公共交通機関を共通して利用できるバスの発行により、公共交通の利用促進を図ります。

また、現在、一部の路線バスやコミュニティバスでは料金箱による現金決済となっていますが、交通系ICカードの導入により、区間内乗降客数の把握、決済処理速度の向上による乗降時間の短縮、運転手の負担軽減等により、安定したバスの運行が期待できることから、導入について事業者と検討していきます。

<対象区域> 市内全域

#### ■取組イメージ図



(4) 施策の実施スケジュール

分類	施策	前期 ～5年	後期 5～10年
		都市機能誘導に係る施策	
藤代駅北口地区交通安全施設整備事業			
戸頭住宅団地再生事業			
桑原地区活力創造拠点整備事業			
誘導施設の立地支援			
居住誘導に係る施策		定住化促進に向けた支援制度の拡充 (住ま入る支援プランの拡充)	拡充について見直し 支援
		空き家活用地域賑わい拠点整備事業 (まちの寺子屋整備事業)	
		「低未利用土地権利設定等促進計画」や 「立地誘導促進施設協定」の活用検討	調査・検討 必要に応じて 計画・協定策定
		都市農業と共生した田園住居地域の創出	調査・検討 必要に応じて 都市計画決定
		居住誘導区域外における届出制度の運用	
公共交通に係る施策		公共交通ネットワークの維持・充実のための支援	
		公共交通共通パス・ICカードの導入検討	公共交通事業者と検討 運用



# 第7章

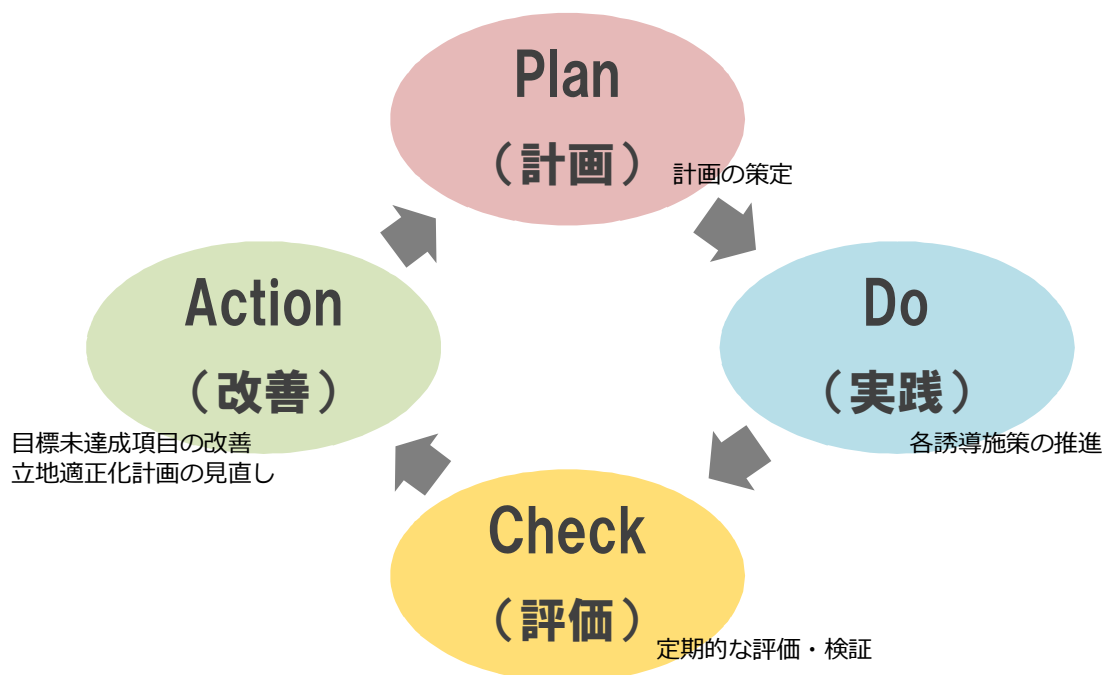
## 計画の推進に向けて

## 第7章 計画の推進に向けて

計画の進行管理について整理するとともに、計画に基づく取組の達成状況等を評価するための評価指標を設定します。

### 1 進行管理の考え方

立地適正化計画は、概ね 20 年後の都市の姿を展望して策定するものですが、社会動向の変化等も予想される中、上位計画や関連計画の見直しとの整合を図りつつ、概ね 5 年ごとに、目標値の達成状況や、誘導施策の進行状況等の評価・検証をPDCAサイクルに基づき行うものとされ、その検証結果をもとに、必要に応じて、計画の見直しを行うことが望ましいとされています。



## 2 目標指標の設定

### (1) 指標の設定の考え方

指標の設定にあたっては、以下の考え方のもと設定します。

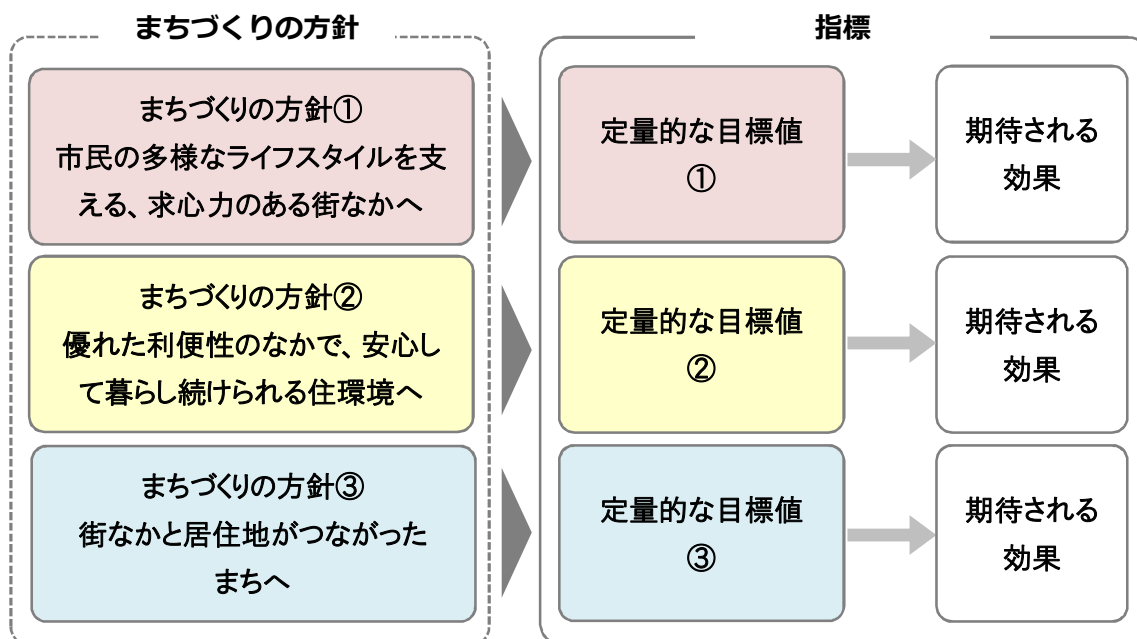
- ◆指標の設定にあたっては、「定量的な目標値」を設定し、その目標の達成により「期待される効果を定量化」することにより、都市構造の転換の進捗状況を可視化したうえで、施策の実効性を評価することが求められています。

そのため、「定量的な目標値」を設定し、その目標の達成により「期待される効果を定量化」する2層の設定により、進捗状況を可視化します。

- ◆具体的な目標指標は、本計画の3つのまちづくりの方針に基づく施策の効果等を確認できるものであることが望まれます。

そこで、3つのまちづくりの方針ごとに、都市機能誘導・居住誘導・公共交通ネットワークの3つの視点による評価ができるように指標を設定します。

- ◆目標年次は、計画期間である2039(令和21)年を踏まえ、その振り返りのための期間を考慮し2038(令和20)年としますが、人口を利用する指標については、国勢調査が行われる年である2035(令和17)年とします。



## (2) 指標の設定

まちづくりの方針① 市民の多様なライフスタイルを支える、求心力のある街なかへ

### <定量的な目標値>

指標	現状値	目標値
<b>中心拠点（取手駅周辺地区）の歩行者交通量</b>	2017（平成 29）年 <b>11,725 人/12h</b>	2038（令和 20）年 <b>12,400 人/12h</b>
<p>《内 容》</p> <p>市の中心拠点として位置づけた取手駅周辺地区では、定期的に歩行者交通量の調査をしており、2010（平成 22）年から 2017（平成 29）年で 0.77%増加しています。増加の要因として 2015（平成 27）年オープンのウェルネスプラザ（3,000 m<sup>2</sup>）等が考えられます。現在計画されている再開発事業の公共・公益施設及び商業施設の面積は 10,000 m<sup>2</sup>で、ウェルネスプラザの 3 倍の床面積であることから、増加率も 3 倍になると想定されます。（11,725 人×1.0231 = 11,996 人）</p> <p>さらに居住機能として 250 戸が計画されており、取手市の平均世帯人口（2.42 人（2015（平成 27）年国勢調査））をかけると 605 人が居住することになります。その 605 人のうち 1/3 が調査時に往復すると想定し、市民サービス機能の床面積の影響を考慮した歩行者数（11,996 人）に、居住機能を考慮した歩行者数（403 人）を足して、中心拠点（取手駅周辺地区）の歩行者交通量として 12,400 人を目指します。</p> <p>《計算方法》 取手駅西口の 2 地点による合計値</p> <p>《利用データ》 市が実施する歩行者交通量調査</p>		



### <期待される効果>

指標	現状値	目標値
<b>取手駅周辺地区が中心拠点として、魅力的であると感じる市民の割合</b>	2017（平成 29）年 <b>24.9%</b>	2038（令和 20）年 <b>32%</b>
<p>《内 容》</p> <p>2017（平成 29）年の取手市民アンケートにおいて、取手駅周辺地区はまちの顔として魅力を感じるかという問いに、「そう思う」「どちらかというと思う」と回答した人の割合は、24.9%（JR 取手駅東口と西口の平均値（東口：22.3%、西口 27.4%））であり、2015（平成 27）年にウェルネスプラザが西口にオープンして以来、取手西口において、4.3%上昇しています。</p> <p>取手駅西口地区においては、土地区画整理事業が 2022（令和 4）年に完了の予定とされており、交通広場の拡張やペDESTリアンデッキ等により、歩行者のバリアフリー化された動線や公共交通の利便性の向上が図られます。また、区画整理施行地区内の A 街区においては、再開発事業が計画されており、公共公益機能や商業等の市民の日常生活に密接な都市機能の配置が計画されています。</p> <p>そこで、目標年次において、西口地区においては、交通広場の整備や再開発事業による効果を 10%と想定し、また、東口においてもその相乗効果により 5%を想定し、東口と西口の平均値である 32%まで上昇することが期待されます。</p> <p>《計算方法》 「取手駅・藤代駅の周辺地区は中心市街地として利用しやすく、「まちの顔」として魅力を感じるか」という問いに対し、「そう思う」「どちらかというと思う」の割合を合計した値</p> <p>《利用データ》 取手市民アンケート調査</p>		



## &lt;定量的な目標値&gt;

指標	現状値	目標値
市街化区域における小売業床効率	2014（平成26）年 68.8万円/㎡	2038（令和20）年 90万円/㎡
<p>《内 容》</p> <p>2014（平成26）年における商業統計調査によると、市街化区域にかかるメッシュ内の小売業の年間商品販売額は、5,297,000万円、小売業売り場面積は77,000㎡で、市街化区域における小売業床効率は、68.8万円/㎡です。</p> <p>取手市では、中心拠点や桑原活力創造拠点において、商業等の都市機能の集積が計画されており、市街化区域の編入を想定している桑原地区では、売り場面積が90,000㎡の大型商業施設が予定されています。郊外ショッピングセンターの床効率の平均は、108.7万円（スーパーマーケット年次統計調査報告書）とあり、新たな大型商業施設の年間商品販売額は、9,783,000万円と想定されます。</p> <p>そこで、目標年次における市街化区域における小売業床効率は、90万円/㎡を目指します。</p> <p>《計算方法》</p> <p>商業統計メッシュデータにより公表される500mメッシュデータを利用し、市街化区域に該当するメッシュにおける小売業の年間商品販売額を小売業の売り場面積で除して算出</p> <p>《利用データ》</p> <p>商業統計メッシュデータ</p>		



## &lt;期待される効果&gt;

指標	現状値	目標値
卸売業・小売業従業者数 （雇用の促進）	2016（平成28）年 6,284人	2038（令和20）年 10,000人
<p>《内 容》</p> <p>2016（平成28）年度における卸売業・小売業従業者数は6,284人です。</p> <p>現在計画されている桑原地区の大型商業施設（売り場面積90,000㎡）で、郊外ショッピングセンターの1,000㎡あたりの従業者数は43.2人（スーパーマーケット年次統計調査報告書）とあることから、新たな従業者数は3,888人と想定されます。そこで、目標年次における従業者数は約10,000人（6,284人+3,888人）になることが期待されます。</p> <p>《計算方法》</p> <p>経済センサスにより公表される産業中分類「卸売業、小売業」の従業者数</p> <p>《利用データ》</p> <p>経済センサスにより公表される産業中分類「卸売業、小売業」の従業者数</p>		

まちづくりの方針② 優れた利便性のなかで、安心して暮らし続けられる住環境へ

<定量的な目標値>

指標	現状値	目標値
<b>居住誘導区域内の人口密度の低下の抑制</b>	2015（平成 27）年 <b>60.0 人/ha</b>	2035（令和 17）年 <b>56 人/ha</b>
<p>《内 容》 2015（平成 27）年現在、居住誘導区域内の人口密度が 60.0 人/ha（居住誘導区域内の人口：75,300 人、面積：1,255ha）であるが、趨勢では国立社会保障・人口問題研究所の推計値をもとに算出すると、2035（令和 17）年に 49.6 人/ha（居住誘導区域内の人口：62,233 人、面積：1,255ha）となる見込みとなっています。 取手市人口ビジョンでは、雇用・定住支援・結婚支援・子育て支援・まちの活性化等の取組により、人口の減少抑制を目指しており、2035（令和 17）年には 95,645 人を目指しています。（国立社会保障・人口問題研究所の推計では 87,188 人） 目標値は、2035（令和 17）年における国立社会保障・人口問題研究所推計と取手市人口ビジョンの差(8,457 人)の人口のうち 9 割の人（7,611 人）が、本計画における様々な施策を講じることにより、居住誘導区域内に住むことを想定し、趨勢で想定される居住誘導区域内の人口（62,233 人）に足した人口（69,844 人）を居住誘導区域内面積（1,255ha）で割った、56 人/ha とします。</p> <p>《計算方法》 居住誘導区域内人口（人）を居住誘導区域面積で除して算出 《利用データ》 国勢調査により公表される小地域（町丁・字等別）人口</p>		



<期待される効果>

指標	現状値	目標値
<b>居住誘導区域に占める日常生活サービス徒歩圏の割合</b>	2017（平成 29）年 <b>67.8%</b>	2038（令和 20）年 <b>67.8%以上</b>
<p>《内 容》 2017（平成 29）年における居住誘導区域内に占める日常生活サービス徒歩圏の割合は 67.8%（居住誘導区域面積：1,255ha、日常生活サービス徒歩圏面積：851ha）となっています。 今後、人口密度の低下が抑制されることで、利便性の高い日常生活サービス徒歩圏が維持されることが期待されます。</p> <p>《計算方法》 日常生活サービス徒歩圏（医療施設（内科または外科または小児科を含む病院・診療所）・福祉施設（通所系・訪問系・小規模多機能施設）・商業施設（ショッピングセンター、スーパーマーケット）及び基幹的公共交通路線の徒歩圏（運行頻度が 1 日片道 30 本以上。バス停は半径 300m、その他は半径 800m）のすべてを満たすエリアのこと）</p> <p>《利用データ》 医療：竜ヶ崎保健所管内医療機関等一覧（茨城県 HP） 福祉：介護サービス事業所一覧（茨城県 HP）、取手市資料 商業：全国都道府県別 SC 一覧、全国スーパーマーケットマップ 交通：公共交通事業者ホームページ等</p>		

## まちづくりの方針③ 街なかと居住地がつながったまちへ

## &lt;定量的な目標値&gt;

指標	現状値	目標値
<b>基幹的公共交通沿線地域の人口密度</b>	2015 (平成 27) 年 <b>36.4 人/ha</b>	2035 (令和 17) 年 <b>34 人/ha</b>
<p>《内 容》</p> <p>取手市の基幹的公共交通沿線地域の人口密度は、36.4 人/ha (基幹的公共交通沿線地域面積：1,939ha、人口：70,618 人) となっているが、趨勢では 29.8 人/ha (基幹的公共交通沿線地域面積：1,939ha、人口：57,851 人) となる見込みです。</p> <p>取手市人口ビジョンでは、2035 (令和 17) 年には 95,645 人を目指しています。(国立社会保障・人口問題研究所の推計では 87,188 人)</p> <p>目標値は、2035 (令和 17) 年における国立社会保障・人口問題研究所推計と取手市人口ビジョンの差(8,457 人)の人口のうち 9 割の人 (7,611 人) が、本計画における様々な施策を講じることにより、基幹的公共交通沿線地域に住むことを想定し、趨勢で想定される基幹的公共交通沿線地域の人口 (57,851 人) に足した人口 (65,462 人) を基幹的公共交通沿線地域面積 (1,939ha) で割った、34 人/ha を目標値とします。</p> <p>《計算方法》</p> <p>基幹的公共交通徒歩圏 (運行頻度が 1 日片道 30 本以上。鉄道は半径 800m、バス停は半径 300m) 内の人口を基幹的公共交通徒歩圏面積で除して算出</p> <p>《利用データ》 人口：国勢調査により公表される小地域 (町丁・字等別) 人口 基幹的公共交通徒歩圏：公共交通事業者ホームページ等</p>		

## &lt;期待される効果&gt;

指標	現状値	目標値
<b>市民の市内移動のために利用する 主な交通手段に占める公共交通割合</b>	2017 (平成 29) 年 <b>8.3%</b>	2038 (令和 20) 年 <b>17%</b>
<p>《内 容》</p> <p>2017 (平成 29) 年の取手市民アンケートでは、市民の市内移動のために利用する主な交通手段に占める公共交通割合は 8.3%ですが、今後高齢化の進展により高齢者比率が上がることにより、公共交通の利用の増加が想定されます。そこで、2015 (平成 27) 年の高齢者比率は 31%であるのに対し、2035 (令和 17) 年は 37%であることから、利用者割合は 9.9%になると想定されます。</p> <p>また、アンケート内で、今後公共交通を利用したいとの意見が 38%あることから、基幹的公共交通沿線地域の利便性の高い地域に人が集まり、共通バス等の施策によりさらに交通利便性が高くなることで、高齢者の運転免許証の返還等も進み、市内移動の公共交通分担率が高まることが想定されるため、現在自家用車と回答している 71.2%のうち、1 割が公共交通に移行すると考え、17% (9.9%+7.1%) となることが期待されます。</p> <p>《計算方法》</p> <p>「今、買い物その他の用事で、市内の移動のために利用する主な交通手段は何か」という問に対し、「鉄道」「路線バス」「コミュニティバス」と答えた割合の合計値</p> <p>《利用データ》 取手市民アンケート調査</p>		

### 3 届出制度

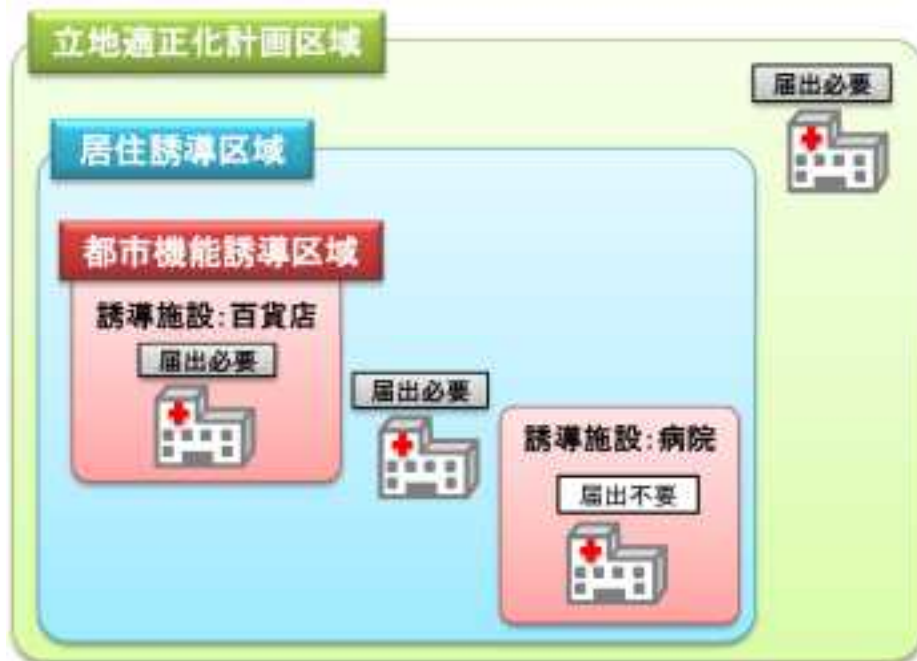
#### (1) 届出

居住誘導区域外・都市機能誘導区域外で一定規模以上の開発行為、建築行為等を行おうとする場合、または都市機能誘導区域内で誘導施設の休廃止を行う場合に、事前に届出が義務付けられます。

##### 【誘導施設の整備（都市機能誘導区域）】

都市機能誘導区域外の区域で、誘導施設を整備しようとする場合には、原則として、市長への届出が義務付けられる。(都市再生特別措置法第108条第1項)

<b>開発行為</b>	誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為を行おうとする場合
<b>建築行為等</b>	①誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合 ②建築物を改築し誘導施設を有する建築物とする場合 ③建築物の用途を変更し誘導施設を有する建築物とする場合



出典:改正都市再生特別措置法等について(国土交通省)

##### 【誘導施設の休廃止（都市機能誘導区域）】

都市機能誘導区域内で、誘導施設を休止又は廃止しようとする場合には、市長への届出が義務付けられる。(都市再生特別措置法第108条の2第1項)



出典:改正都市再生特別措置法等について(国土交通省)



【住宅開発等（居住誘導区域）】

居住誘導区域外の区域で一定規模以上の住宅開発等を行おうとする場合には、原則として、市長への届出が義務付けられる。（都市再生特別措置法第 88 条第 1 項）

<p>開発行為</p>	<p>①3戸以上の住宅の建築目的の開発行為                  ②3戸未満の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が1,000㎡以上のもの                  ③住宅以外で、人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものの建築目的で行う開発行為(寄宿舍や有料老人ホーム等)</p> <p>①の例示                  3戸の開発行為  </p> <p>②の例示                  1,300㎡                  1戸の開発行為  </p> <p>800㎡                  2戸の開発行為  </p>
<p>建築行為等</p>	<p>①3戸以上の住宅を新築しようとする場合                  ②人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものを新築しようとする場合（寄宿舍や有料老人ホーム等）                  ③建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して住宅等（①、②）とする場合</p> <p>①の例示                  3戸の建築行為  </p> <p>1戸の建築行為  </p>

出典：改正都市再生特別措置法等について（国土交通省）



# 參考資料

# 用語集

<b>あ行</b>	
インフラ	道路、橋りょう、都市排水、河川施設、農業集落排水、公園など。
<b>か行</b>	
開発行為	主として建築物の建築又は特定工作物の建設の用に供する目的で行う土地の区画形質の変更。
居住誘導区域	人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスや公共交通が持続的に確保され、利便性の高い生活が維持されるように、居住の誘導を図る区域。
国勢調査	国内の人口・世帯の実態を把握し、各種行政施策その他の基礎資料を得ることを目的とした調査。
国立社会保障・人口問題研究所	厚生労働省に所属する国立の研究機関であり、人口や世帯の動向を捉えるとともに、社会保障政策や制度についての研究を行っている。
<b>さ行</b>	
市街化区域	都市計画法により指定された、既に市街地を形成している区域及び概ね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。
市街化調整区域	都市計画法により指定された、市街化を抑制すべき区域。
スプロール化	都心部から郊外に宅地が無秩序・無計画に広がっていくこと。
総合計画	地方自治法に基づき地方自治体が策定する基本構想であり、自治体のすべての計画の基本となり、行政運営の総合的な指針となる計画。
<b>た行</b>	
大規模小売店舗立地法	大規模小売店舗の立地に関し、その周辺の地域の生活環境の保持のため、大規模小売店舗を設置する者によりその施設の配置及び運営方法について適正な配慮がなされることを確保することにより、小売業の健全な発達を図ることを目的とした法律。
地区計画	住民の生活に身近な空間を対象とした地区を単位に、道路、公園等の配置や建築物に関する制限などについて、地区の状況に応じてきめ細かく定めるまちづくりの計画。
中心市街地活性化基本計画	市町村が、地域住民、関連事業者等の様々な主体の参加・協力を得て、自主的・自立的な取組を内容とする中心市街地の活性化、ひいては当該地域の活性化にも応じた取組施策を推進するための基本的な計画。
田園住居地域	農業の利便の増進を図りつつ、これと調和した低層住宅に係る良好な住居の環境を保護することを目的に創設された用途地域。低層住居専用地域内に建築可能な建築物に加えて、農業に必要な倉庫や農産物直売所等の建築が可能となる。
都市機能誘導区域	福祉、子育て、医療、商業等の様々な都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、各種サービスの効率的な提供を図る区域。



都市計画運用指針	国として、今後、都市政策を進めていくうえで都市計画制度をどのように運用していくことが望ましいと考えているか、また、その具体的な運用が、各制度の趣旨からして、どのような考え方の下でなされることを想定しているか等についての原則的な考え方を示した指針（国土交通省作成）。
都市計画区域	市町村などの行政区域にとらわれず、都市として総合的に整備、開発及び保全が必要な区域であり、道路、公園、下水道などの整備や土地利用に関する都市計画を考えるうえで最も基本となる区域。取手市は、守谷市とともに取手都市計画区域となっている。
都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	都市計画法に基づき、都道府県が都市計画区域を対象に広域的な見地から定める都市計画の基本的な方針。区域区分、地域地区、都市施設等の都市計画の基本となるものであり、当該市町村の発展の動向、当該都市計画区域における人口や産業の見通し等を勘案して、長期的視点に立った都市の将来像を明確にするとともに、その実現に向けての道筋を明らかにするもの。都市計画区域マスタープランともいわれる。
都市計画法	都市計画の内容及びその決定手続、都市計画制限、都市計画事業その他都市計画に関し必要な事項を定めた法律。
都市計画マスタープラン	都市計画法第 18 条の 2 に基づく市町村の都市計画に関する基本的な方針。市町村がその創意工夫のもとに、市民の意見を反映して、都市の将来のあるべき姿や都市づくりの方向性を定めるもの。
都市構造の評価に関するハンドブック	各都市におけるコンパクトなまちづくりに向けた取組を支援する参考図書として、都市構造の評価手法をとりまとめたもの（国土交通省作成）。
都市再生特別措置法	社会経済情勢の変化に対応した都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上等を図ることにより、社会経済構造の転換を円滑にして、国民経済の健全な発展及び国民生活の向上に寄与することを目的とした法律のこと。
都市のスポンジ化	都市の内部において、空き地、空き家等の低未利用の空間が、小さな敷地単位で、時間的・空間的にランダム性をもって、相当程度の分量で発生する現象。
土地区画整理事業	土地の交換分合（換地）により、道路・公園などの公共施設の整備改善を行い、土地の区画形質を整え、健全な市街地の形成や良好な住宅地の供給などを行う事業。

## や行

誘導施設	都市の居住者の共同の福祉や利便のため必要な施設。
用途地域	都市計画法に基づく地域地区の一種で、都市地域の土地の合理的利用を図り、市街地の環境の整備、都市機能の向上を目的とした建築物の建築を用途や容積などにより規制する制度。目指すべき市街地像に応じて、13 種類の用途に分類される。

# 人口

## 【市街化区域人口】

町丁目	2015(平成27)年					2040(令和27)年				
	総人口	年少	生産年齢	老年	人口密度 (人/ha)	総人口	年少	生産年齢	老年	人口密度 (人/ha)
ゆめみ野丁目	1,096	253	702	140	14	1,145	135	809	200	14
下高井	1,344	138	717	484	51.3	943	80	461	402	36.0
戸頭	2,311	353	1,520	437	34.1	2,128	220	1,229	679	31.4
戸頭丁目	9,138	821	5,005	3,295	69.9	6,529	526	3,282	2,721	49.9
上高井	207	23	120	64	33.0	158	14	84	59	25.1
米ノ井	1,497	170	922	403	36.7	1,196	100	641	455	29.3
野々井	3,052	383	1,887	779	64.9	2,489	221	1,291	977	52.9
井野台丁目	5,177	630	3,233	1,301	64.3	4,293	379	2,378	1,535	53.3
稲	375	42	217	115	25.8	279	23	146	109	19.2
駒場丁目	2,690	316	1,618	755	45.0	2,153	186	1,121	845	36.0
桑原	473	34	277	163	10.7	337	28	160	149	7.6
寺田	2,394	283	1,451	651	32.1	1,903	168	981	754	25.5
新取手丁目	3,312	273	1,637	1,397	75.2	2,161	175	985	1,001	49.1
新町丁目	3,653	395	2,110	1,129	64.0	2,800	229	1,453	1,118	49.1
西丁目	3,175	197	1,491	1,486	98.0	1,903	128	825	950	58.7
中央町	0	0	0	0	0.0	0	0	0	0	0.0
中原町	366	15	189	160	60.9	227	15	107	105	37.8
白山丁目	4,517	394	2,777	1,338	38.9	3,435	277	1,751	1,407	29.6
本郷丁目	2,905	351	1,663	885	51.9	2,264	199	1,210	854	40.4
井野	3,076	365	1,834	872	57.5	2,458	219	1,350	890	45.9
井野丁目	1,867	214	1,079	568	62.0	1,462	134	805	523	48.5
井野団地	3,291	189	1,697	1,390	153.6	2,079	141	927	1,011	97.0
吉田	303	39	170	94	33.0	232	20	122	91	25.3
取手丁目	2,708	346	1,797	553	111.4	2,385	217	1,323	844	98.1
青柳	1,739	219	1,018	491	57.8	1,399	133	782	485	46.5
青柳1丁目	446	87	280	79	49.0	407	38	239	131	44.8
台宿	135	20	86	29	82.2	119	11	59	49	72.3
台宿丁目	3,181	324	1,908	931	73.0	2,503	210	1,328	964	57.4
東丁目	3,664	389	2,064	1,209	64.1	2,721	229	1,382	1,110	47.6
小文間	0	0	0	0	0.0	0	0	0	0	0.0
桜が丘丁目	5,025	704	3,475	842	64.7	4,425	414	2,334	1,676	57.0
渋沼	0	0	0	0	0.0	0	0	0	0	0.0
神浦	0	0	0	0	0.0	0	0	0	0	0.0
宮和田	5,732	471	3,205	2,045	74.3	4,042	319	1,944	1,779	52.4
小浮気	247	35	148	64	26.4	203	18	111	75	21.7
双葉丁目	2,437	153	1,182	1,098	91.9	1,478	96	624	759	55.7
谷中	1,690	184	936	568	37.9	1,247	108	654	486	28.0
藤代	2,588	344	1,446	795	42.7	2,025	184	1,128	713	33.4
藤代南丁目	1,841	468	1,166	207	57.3	1,886	209	1,179	498	58.7
平野	85	5	52	28	83.8	63	6	31	25	62.1
片町	404	33	262	108	49.6	317	26	153	137	38.9
櫛木	2,178	235	1,158	781	48.7	1,554	133	801	620	34.7
<b>市街化区域計</b>	<b>90,319</b>	<b>9,894</b>	<b>52,497</b>	<b>27,733</b>	<b>49.9</b>	<b>69,344</b>	<b>5,968</b>	<b>36,192</b>	<b>27,185</b>	<b>38.3</b>

【市街化調整区域人口】

町丁目	2015(平成27)年					2040(令和27)年				
	総人口	年少	生産年齢	老年	人口密度 (人/ha)	総人口	年少	生産年齢	老年	人口密度 (人/ha)
下高井	814	84	434	293	5.0	571	49	279	243	3.5
貝塚	69	4	41	24	1.2	54	7	30	18	1.0
戸頭	8	1	5	2	0.5	7	1	4	2	0.5
市之代	111	13	67	31	1.6	86	7	48	31	1.3
上高井	493	55	285	153	4.6	375	34	200	142	3.5
米ノ井	8	1	5	2	0.2	6	1	3	2	0.2
野々井	570	71	352	145	5	465	41	241	182	4.5
稲	711	79	412	219	4.6	529	44	277	207	3.4
桑原	147	10	86	51	1.2	105	9	50	46	0.9
寺田	307	36	186	84	1.6	244	22	126	97	1.3
取手	0	0	0	0	0.0	0	0	0	0	0.0
新町丁目	0	0	0	0	0.0	0	0	0	0	0.0
西丁目	0	0	0	0	0.0	0	0	0	0	0.0
井野	114	14	68	32	3.2	91	8	50	33	2.6
吉田	401	52	224	125	8.1	307	26	161	120	6.2
取手	24	1	13	10	0.5	16	1	6	8	0.4
取手丁目	0	0	0	0	0.0	0	0	0	0	0.0
小堀	317	22	188	107	11.8	214	15	98	102	8.0
青柳	195	25	114	55	2.8	157	15	88	54	2.3
長兵衛新田	277	21	155	101	7.6	190	9	104	78	5.2
東丁目	0	0	0	0	0.0	0	0	0	0	0.0
小文間	2,218	145	1,155	916	5.4	1,431	112	688	631	3.5
押切	214	15	127	72	2.5	152	11	76	64	1.8
光風台丁目	1,389	93	589	705	63.3	814	58	361	395	37.1
高須	555	45	320	190	2.1	385	29	174	182	1.4
渋沼	137	11	83	43	2.0	97	6	48	42	1.4
小泉	120	5	68	47	1.3	78	6	35	37	0.8
神浦	211	19	78	114	4.3	105	8	49	48	2.1
清水	486	27	300	156	2.7	346	28	168	150	1.9
大留	89	6	50	33	1.0	57	3	26	28	0.6
中田	219	9	133	76	1.8	137	7	63	68	1.1
米田	117	10	61	46	3.8	79	6	38	35	2.6
毛有	169	21	96	52	2.3	131	12	69	50	1.8
下萱場	215	19	120	76	2.5	150	13	75	62	1.7
萱場	96	5	53	38	2.8	59	3	24	32	1.7
宮和田	118	10	65	42	1.2	83	7	40	36	0.8
紫水丁目	1,053	367	610	76	37.4	1,131	119	769	244	40.2
小浮気	80	11	48	21	1.7	66	6	36	24	1.4
上萱場	417	29	255	133	3.0	304	24	151	129	2.2
新川	398	23	231	144	3.6	262	19	118	126	2.4
大曲	121	9	74	38	2.0	88	7	46	36	1.5
谷中	18	2	10	6	1.3	13	1	7	5	0.9
藤代	117	16	65	36	1.9	92	8	51	32	1.5
浜田	319	32	170	117	3.5	224	20	108	95	2.4
平野	92	5	56	31	1.7	68	7	34	27	1.3
片町	0	0	0	0	0.0	0	0	0	0	0.0
櫛木	542	58	288	194	3.9	387	33	199	154	2.8
岡	383	29	191	163	2.6	251	23	122	106	1.7
山王	823	70	445	308	3.5	567	49	270	248	2.4
神住	144	7	83	54	1.6	96	6	43	46	1.1
中内	255	28	140	87	2.3	182	17	96	69	1.6
配松	156	14	84	58	2.7	107	9	48	50	1.8
和田	414	32	240	142	3.1	297	24	151	121	2.3
河川敷	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

市街化調整区域計	16,251	1,661	8,925	5,646	3.1	11,656	969	5,946	4,739	2.2
市域計	106,570	11,555	61,422	33,380	15.2	81,000	6,937	42,138	31,925	11.6

※表示端末未満を四捨五入しているため、合計値が一致しない場合がある。  
 ※2015(平成27)年の総人口は、年齢不詳を含む。

## 評価指標の算出方法

分野	評価指標	算出方法
生活利便性	日常生活サービスの徒歩圏充足率 (%)	医療施設・福祉施設・商業施設・基幹的公共交通を徒歩圏で享受できる市民の割合。各施設の徒歩圏（バス停は半径 300m、その他は半径 800m）の全てが重複するエリアに居住する人口を都市の総人口で除して算出
	市街化区域等における人口密度 (人/ha)	市街化区域内人口 (人) ÷ 市街化区域面積 (ha)
	S45DID 区域における人口密度 (人/ha)	1970 (昭和 45) 年の DID における 2015 (平成 27) 年の人口 ÷ 1970 (昭和 45) 年の DID (ha)
	生活サービス施設 (医療) の徒歩圏人口カバー率 (%)	医療施設 (内科又は外科又は小児科を有する病院・診療所) から半径 800m の圏域内人口を都市の総人口で除して算出
	生活サービス施設 (福祉) の徒歩圏人口カバー率 (%)	福祉施設 (通所系、訪問系施設及び小規模多機能施設) から半径 800m の圏域内人口を都市の総人口で除して算出
	生活サービス施設 (商業) の徒歩圏人口カバー率 (%)	商業施設 (専門・総合スーパー、百貨店) から半径 800m の圏域内人口を都市の総人口で除して算出
	基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率 (%)	運行頻度が片道 30 本/日以上サービスの水準を有する鉄道駅又はバス停の徒歩圏 (鉄道については半径 800m、バス停については半径 300m) に居住する人口を都市の総人口で除して算出
	生活サービス施設 (医療) の利用圏平均人口密度 (人/ha)	医療施設 (内科又は外科又は小児科を有する病院・診療所) から半径 800m の圏域に該当する各小地域の人口密度を算出し、その平均値を算出
	生活サービス施設 (福祉) の利用圏平均人口密度 (人/ha)	福祉施設 (通所系、訪問系施設及び小規模多機能施設) から半径 800m の圏域に該当する各小地域の人口密度を算出し、その平均値を算出
	生活サービス施設 (商業) の利用圏平均人口密度 (人/ha)	商業施設 (専門・総合スーパー、百貨店) から半径 800m の圏域に該当する各小地域の人口密度を算出し、その平均値を算出
	公共交通の機関分担率 (%)	全国都市交通特性調査の「鉄道分担率」と「バス分担率」を集計して算出
	市民一人当たりの自動車総走行台キロ (台キロ/人)	乗用車の市区町村別自動車走行台キロを都市の総人口で除して算出 ※走行台キロ：自動車走行距離 (交通量×延長) の総和で、道路交通需要を示す (10 台の車が 10km 走ると 100 台キロ)
	公共交通沿線地域の人口密度 (人/ha)	鉄道駅から半径 800m、及びバス停から半径 300m の圏域の人口密度を算出
健康・福祉	徒歩と自転車の機関分担率 (%)	全国都市交通特性調査の「徒歩分担率」と「自転車分担率」を集計して算出
	高齢者徒歩圏に医療機関がない住宅の割合 (%)	市町村別の最寄医療機関までの距離別住宅数の総数に占める 500m 以上の住宅数の割合
	高齢者福祉施設の 1km 圏域高齢人口カバー率 (%)	高齢者福祉施設の半径 1km 圏域の 65 歳以上人口を、都市の 65 歳以上総人口で除して算出
	保育所の徒歩圏 0~5 歳人口カバー率 (%)	保育所の半径 800m 圏域の 0~5 歳人口を、都市の 0~5 歳総人口で除して算出 (※データ制約上 (5 歳階級別) により、0~4 歳データで代替)
	買い物への移動手段における徒歩の割合 (%)	全国都市交通特性調査の「私事目的」の代表交通手段分担率の「徒歩・その他」を集計



	市街化区域等における公園緑地の徒歩圏人口カバー率 (%)	市街化区域内の都市公園から半径 800m の圏域内人口を都市の総人口で除して算出
安心・安全	市民一人あたりの交通事故死亡者数 (人)	市民 1 万人あたり死者数
	最寄りの緊急避難所までの平均距離 (m)	最寄の緊急避難場所までの距離帯別住宅数に、距離帯の中間値を乗じた値を合計し、住宅総数で除して算出
	空き家率 (%)	空き家数 (その他住宅) を住宅総数で除して算出
地域経済	市街化区域等における従業人口密度 (人/ha)	市街化区域に該当するメッシュにおける従業者人口密度の平均値を算出
	都市全域の小売商業床面積あたりの売上高 (小売商業床効率) (万円/m <sup>2</sup> )	都市全域における小売業の年間商品販売額を小売業の売場面積で除して算出
	市街化区域等における小売商業床効率 (万円/m <sup>2</sup> )	市街化区域に該当するメッシュにおける小売業の年間商品販売額を小売業の売場面積で除して算出
	市街化区域等における平均住宅宅地価格 (円/m <sup>2</sup> )	市街化区域内の用途区分が住宅地に該当する公示地価の平均値を算出
行政運営	市民一人当たりの歳出額 (千円)	歳出決算総額を都市の総人口で除して算出
	財政力指数	財政力指数 ※財政力指数：基準財政収入額を基準財政需要額で除して得た数値の過去 3 年間の平均値をいう。財政力指数が高いほど自主財源の割合が高く、財政力が強い団体といえる。
・エネルギー	市民一人当たりの自動車 CO <sub>2</sub> 排出量 (t-CO <sub>2</sub> /年)	小型車の自動車交通量 (走行台キロ/日) に、実走行燃費を除いて燃料消費量を求め、燃料別 CO <sub>2</sub> 排出係数 (ガソリン) を乗じて、年換算して CO <sub>2</sub> 排出量を算出 小型車走行台キロ×ガソリン車燃費 0.1l/km×CO <sub>2</sub> 排出係数 2.32kg-CO <sub>2</sub> /l (国土交通白書) ×365÷1,000

※平均値(「都市構造の評価に関するハンドブック指標例データ」(国土交通省提供))の算出方法と、データを更新した取手市の算出方法は、一部異なる場合がある。

## 徒歩圏の考え方

各徒歩圏は、都市構造の評価に関するハンドブック(2014(平成 26)年 国土交通省)を参考にし、下記の考え方で整理しています。

徒歩圏を設定している項目	徒歩圏(半径)	設定の考え方・根拠
基幹的公共交通	鉄道駅徒歩圏：半径 800 m 路線バス(30 本/日以上) 停留所 徒歩圏：半径 300m	鉄道は一般的な徒歩圏である半径 800mを採用 バス停は誘致距離を考慮し 300 mを採用
介護福祉施設 (介護福祉機能)	1,000m	厚生労働省の「地域包括ケアシステム」の日常生活圏域の 1,000mを採用
介護福祉施設 (いきがい・交流機能)	500m	高齢者の一般的な徒歩圏である半径 500mを採用
医療施設	800m	一般的な徒歩圏である半径 800 mを採用
子育て施設		
商業施設		
金融施設		
教育・文化施設		
スポーツ・交流・健康増進施設		
公園利用圏	500m	高齢者の一般的な徒歩圏である半径 500mを採用
日常生活サービス徒歩圏	医療施設(内科または外科または小児科を含む病院・診療所)・福祉施設(通所系・訪問系・小規模多機能施設)・商業施設(ショッピングセンター、スーパーマーケット)及び基幹的公共交通路線(運行頻度が1日片道30本以上)の徒歩圏(バス停は半径300m、その他は半径800m)のすべてを満たすエリア	一般的な徒歩圏である半径 800 mを採用 バス停は誘致距離を考慮し 300 mを採用
都市機能施設の積み上げ圏	各都市機能施設 800m	施設の集積状況の確認であるため、各都市機能施設とも統一的に、一般的な徒歩圏である半径 800mを採用

# 検討経緯

## ◆取手市立地適正化計画策定委員会設置要綱

### 取手市立地適正化計画策定委員会設置要綱

#### (設置)

第1条 少子高齢化の進展，人口減少に伴う都市の低密化，都市施設の老朽化，中心市街地及び地域公共交通の衰退等の課題に対応する，快適で利便性の高い「コンパクト・プラス・ネットワーク」の理念に基づく都市構造の実現に向け，都市再生特別措置法（平成14年法律第22号。以下「法」という。）に基づく取手市立地適正化計画（以下「計画」という。）を策定するに当たり，計画に専門的な知見及び多角的な視点を反映させるため，取手市立地適正化計画策定委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

#### (所掌事項)

第2条 委員会は，次に掲げる事項について調査及び研究を行い，その結果を市長に提言するものとする。

- (1) 計画の策定に関すること。
- (2) 住宅団地再生の方針の策定に関すること。
- (3) その他計画の策定に関し必要な事項に関すること。

#### (組織)

第3条 委員会は，委員15人以内をもって組織する。

2 委員は，次に掲げる者のうちから市長が委嘱し，又は任命する。

- (1) 学識経験を有する者
- (2) 産業に関する知見を有する者
- (3) 医療関係者
- (4) 公共交通事業関係者
- (5) 福祉団体関係者
- (6) 独立行政法人都市再生機構の職員
- (7) 市議会議員
- (8) 副市長
- (9) 前各号に掲げるもののほか，市長が必要と認める者

#### (任期)

第4条 委員の任期は，委嘱又は任命の日から法第81条第15項の規定による計画の公表の日までの期間とする。

#### (委員長及び副委員長)

第5条 委員会に委員長及び副委員長を置く。

2 委員長は，委員の互選によってこれを定め，副委員長は，委員のうちから委員長が指名する。

- 3 委員長は、委員会を代表し、会務を総理する。
- 4 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるとき、又は委員長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 委員会の会議（以下この条及び第9条において「会議」という。）は、必要に応じて委員長が招集し、委員長が会議の議長となる。ただし、委員の委嘱又は任命後最初に開かれる会議は、市長が招集する。

- 2 会議は、委員の過半数の出席がなければ開くことができない。
- 3 会議の議事において議決する必要がある場合にあっては、出席した委員の過半数をもって決し、可否同数のときは議長の決するところによる。
- 4 委員長は、必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求め、説明若しくは意見を聴き、又は必要な資料の提出を求めることができる。

(調整会議)

第7条 委員会が行う調査及び研究に係る市内の総合調整を図るため、取手市立地適正化計画策定市内調整会議（以下「調整会議」という。）を設置する。

- 2 調整会議の構成員は、別表に掲げる職にある者をもって充てる。
- 3 調整会議の会議は、必要に応じて市長が招集する。
- 4 市長は、必要があると認めるときは、調整会議の会議に構成員以外の者の出席を求め、説明若しくは意見を聴き、又は必要な資料の提出を求めることができる。

(庶務)

第8条 委員会及び調整会議の庶務は、都市整備部において処理する。

(その他)

第9条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は委員長が会議に諮り別に定めるものとし、調整会議の運営に関し必要な事項は市長が別に定めるものとする。

付 則

この要綱は、平成29年7月20日から施行する。

別表（第7条関係）

安全安心対策課長	市民協働課長	政策推進課長	文化芸術課長	財政課長	公共施設整備課長
社会福祉課長	高齢福祉課長	障害福祉課長	子育て支援課長	健康づくり推進課長	保健センター長
産業振興課長	農政課長	管理課長	水とみどりの課長	都市計画課長	中心市街地整備課長
教育委員会教育総務課長					



## ◆取手市立地適正化計画策定委員会の開催経緯

回数	開催日	議題
第1回	2017（平成29）年 8月24日（木）	(1) 立地適正化計画について (2) 今年度の検討概要と計画策定スケジュールについて (3) 取手市の現況について (4) 戸頭地域の概要（住宅団地再生計画）について (5) 取手市のまちづくりに関するアンケートについて
第2回	2017（平成29）年 11月7日（火）	(1) 取手市立地適正化計画検討の流れ (2) 都市機能に係る取手市の状況 (3) 取手市の実態と課題の整理 (4) 戸頭団地のアンケート調査について
第3回	2018（平成30）年 2月14日（水）	(1) 都市構造上の課題とまちづくり方針（案） (2) 戸頭住宅団地の再生に関する検討
第4回	2018（平成30）年 7月26日（木）	(1) 取手市立地適正化計画検討の流れと今年度の検討内容について (2) 取手市住宅団地再生検討報告書について
第5回	2018（平成30）年 11月22日（木）	(1) 昨年度検討内容の振り返り (2) 立地適正化計画で目指す将来の姿（都市の骨格構造） (3) 都市機能誘導区域と居住誘導区域の設定の考え方 (4) 地域別方針
第6回	2019（平成31）年 3月20日（水）	(1) 取手市立地適正化計画策定に係る検討 ・誘導区域及び誘導施設      ・誘導施策 ・定量的な目標値及び期待される効果
第7回	2019（令和元）年 12月18日（水）	(1) 素案の修正について (2) パブリックコメント及び住民説明会の結果について (3) 素案概要説明 (4) 公表までのスケジュールについて (5) 届出制度について

## ◆取手市立地適正化計画策定委員会名簿（敬称略）

氏名	所属	役職	備考
大澤 義明	筑波大学システム情報系社会工学域	教授	委員長
黒崎 誠	帝京大学	客員教授	副委員長
宇田川 滋隆	宇田川(株)	代表取締役副社長	
宇田川 雅明	取手駅北地区まちづくり協議会	会長	前任者
鈴木 正喜	(株)カスミ 開発本部店舗開設部	用地開発次長	
横山 恵利香	(株)アトレ	営業課	
眞壁 文敏	公益社団法人取手市医師会	会長	
武藤 成一	関東鉄道(株)	常務取締役	
内藤 義彦	社会福祉法人取手市社会福祉協議会	会長	
椎名 一夫	地域支え合いづくり推進協議会	委員	
佐野 陽一	UR 都市機構東日本賃貸住宅本部ストック事業推進部	担当部長	
間瀬 昭一	UR 都市機構東日本賃貸住宅本部ストック事業推進部	部長	前任者
大関 幸作	戸頭町会	会長	
齋藤 久代	取手市議会	議員	
吉田 雅弘	取手市	副市長	
野口 龍一	取手市	副市長	前任者

---

取手市立地適正化計画

令和2年4月

発行 取手市

編集 取手市都市整備部都市計画課

---