

# 序章

## 計画の基本事項

- 1 計画の背景と目的
- 2 計画の策定に向けて



# 序章 計画の基本事項

## 1 計画の背景と目的

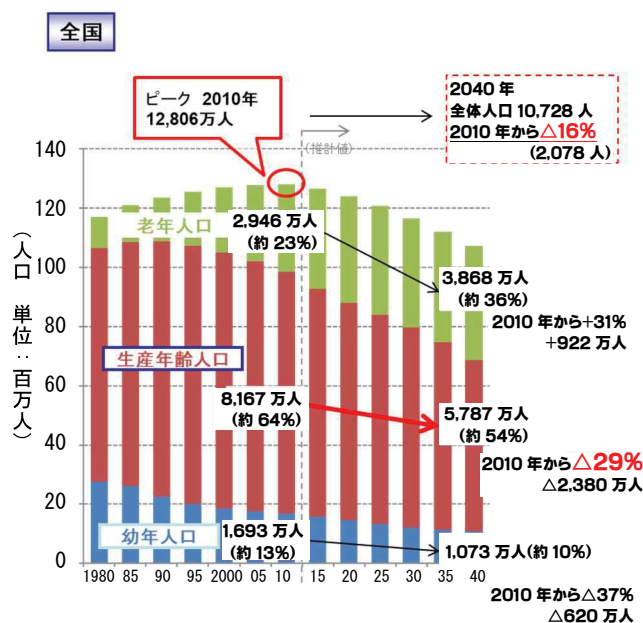
### (1) 我が国の現状

#### ①人口減少社会

現在の日本は少子高齢化が進行しており、今後ますますその傾向が強まるとの予測がされています。右図は2040年までの社会保障・人口問題研究所の将来推計結果を表したグラフですが、2010年と比較して、全国的には総人口が16%減少、生産年齢人口が29%減少し、年齢構成では老年人口が13ポイント上昇し約36%に達すると推計されています。

このような将来推計結果を踏まえますと、将来的に都市部においても人口密度が低下し、年齢構成が大きく変化することから今までのような都市のあり方は限界を迎えつつあります。

将来的に総人口の大きな伸びを想定しにくい現状を踏まえると、現在までの拡大型の都市計画では対応が困難であることから、都市を持続させるためには、都市のコンパクト化を図り、少ない人口に応じた器の大きさにする計画、いわゆる、「コンパクトシティ」の実現が求められているということです。



出典：国土交通省都市局都市計画課「立地適正化計画制度」  
をもとに一部改変

#### ②人口減少に伴う利便性の低下

日常生活における都市機能の多くは、それらを利用する消費者が生活している地理的な範囲（商圏人口）によって成り立っており、持続的に維持されるための目安として以下のような圏域人口が必要とされています。

周辺人口規模



※人口規模と機能の対応は概ねの規模のイメージであり、具体的には条件等により差異が生じると考えられる。

出典：国土交通省都市局都市計画課「立地適正化計画制度」

人口減少は、施設やサービス利用者の減少により生活利便性が低下することにつながり、人口の流出や転入の減少を引き起こし、さらに店舗等の経営悪化や規模縮小を引き起こすなど悪循環を生む可能性があります。

今の生活環境を維持するためには集約による人口密度の維持・増加によりこのような悪循環を回避する必要があります。



### ③地域公共交通の現状と課題

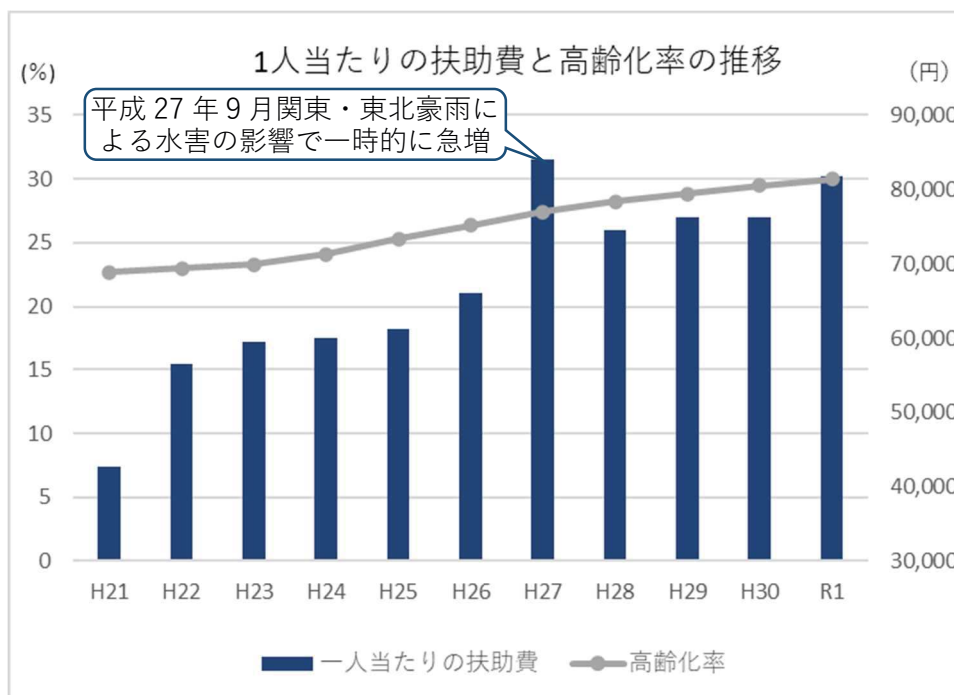
特に地方部ではモータリゼーションの進展により、地域公共交通の位置付けが相対的に低下し、鉄道や路線バス等の公共交通網が乏しい状況となっています。しかしその一方で、自動車の運転が困難である高齢者が増加しているため、日常の移動手段となりうる公共交通網の不足が深刻な問題となりつつあります。

公共交通を維持するには一定程度の利用者が必要となりますが、住宅や施設が分散したまちでは路線の設定が難しく、集約化による効率的な公共交通網の形成が求められています。

### ④行政サービスの縮減

人口減少に伴い市民税等の市税収入が減少する一方で、高齢化の進行により社会保障に関する支出である扶助費の増加などが見込まれるため、財政収支の悪化が懸念されます。

こうした状況の中でこれまでと同水準の行政サービスを維持していくためには、都市を集約化することで事業の効率を向上させていく必要があります。



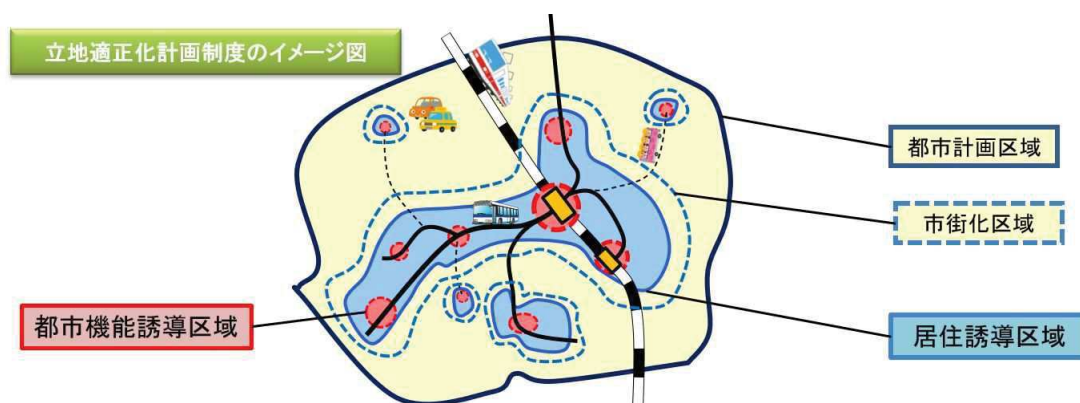
出典：茨城県常住人口調査，決算カード（平成 21 年～令和元年）

## (2) 立地適正化計画制度の概要

このような背景がある中、「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」が平成 26 年 8 月に施行され、行政と住民や民間事業者が一体となったまちづくりを促進するため、立地適正化計画制度が創設されました。

立地適正化計画制度は都市計画区域を対象に策定するもので、住宅の立地を誘導する「居住誘導区域」と、医療・福祉・商業などの日常生活に必要な施設を誘導する「都市機能誘導区域」を定めます。

都市機能誘導区域にはまちづくりの方針に応じて誘導する施設を設定する必要があります。具体的には行政機能、介護福祉機能、子育て機能、商業機能、医療機能、金融機能、教育・文化機能といった機能が想定されています。

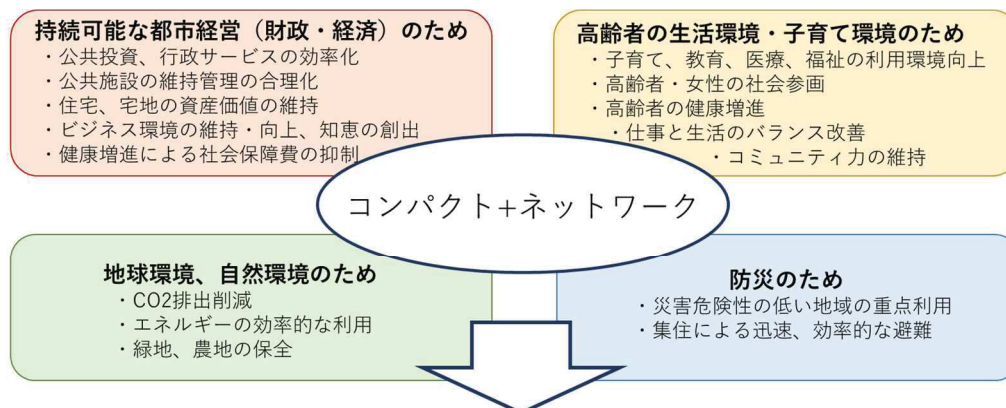


出典：国土交通省都市局都市計画課「立地適正化計画作成の手引き」令和 2 年 9 月改訂

なお、これらの区域はあくまで「誘導区域」であり、区域内への強制的な移転を迫るものではなく、区域外への立地を規制するものでもありません。ただし、区域外の立地動向を把握するため、また状況に応じて区域内への立地を促すため、建物の規模や用途によって届出が必要になります。

また、単一の拠点への集約を目指すのではなく、複数拠点への集約とそれらの拠点間を結ぶ公共交通網のネットワークを確保する『コンパクト・プラス・ネットワーク』として、拠点間相互の連携によるさらなる効率化を図るものです。

より効率的なコンパクトシティを実現するためには、様々な部局が連携し、整合性のある効果的な施策を展開していく必要があります。公共交通網の再編や中心市街地の活性化、防災、公共施設の維持管理、農業振興、地域福祉など様々な分野が相互に連携していくことが重要になります。



限られた資源の集中的・効率的な利用で  
持続可能な都市・社会を実現

出典：国土交通省都市局都市計画課「改正都市再生特別措置法等について」平成 27 年 6 月 1 日時点版

## 2 計画の策定に向けて

### (1) 本市の現状と計画策定の目的

本市においても全国的な人口動向と同様に少子高齢化が進んでおり、本市の持続性を高めるためにもコンパクトシティの実現が必要な状況になっています。

また、本市は鬼怒川や小貝川をはじめとして多くの河川が存在しており、市街地部においても氾濫流による家屋倒壊等氾濫想定区域や浸水想定区域が存在しています。持続性を高めるという観点においては、既成市街地というストックを活用しながらも、甚大な被害が想定される区域ではなく比較的安全な区域へ誘導を図るなど、これらのハザードとうまく折り合いをつけながらまちづくりを進めていく必要があります。

そこで本市においては、水害への備えを強化するとともに、コンパクト化することで人口が減少する中でもより一層の充実した生活を送れるようにするという「縮充（しゅくじゅう）」のまちづくりを進めるため、本計画を策定することとしました。

### (2) 計画の対象区域

立地適正化計画は、都市全体を見渡す観点から、都市計画区域全体を計画の対象区域とすることが基本であるため、行政区域と都市計画区域が同一である本市は、「市全域」を対象区域としました。

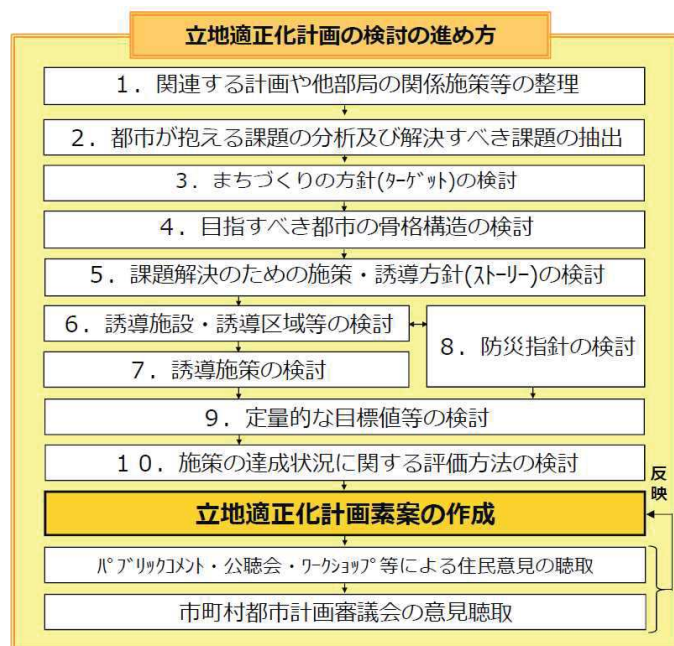
なお、本市には水海道都市計画区域（線引き）及び石下都市計画区域（非線引き）の2つの都市計画区域が存在します。これらの特性の違いを考慮しつつ、常総市として市全域の効率化を目的とした計画を策定することとします。



### (3) 計画の内容と流れ

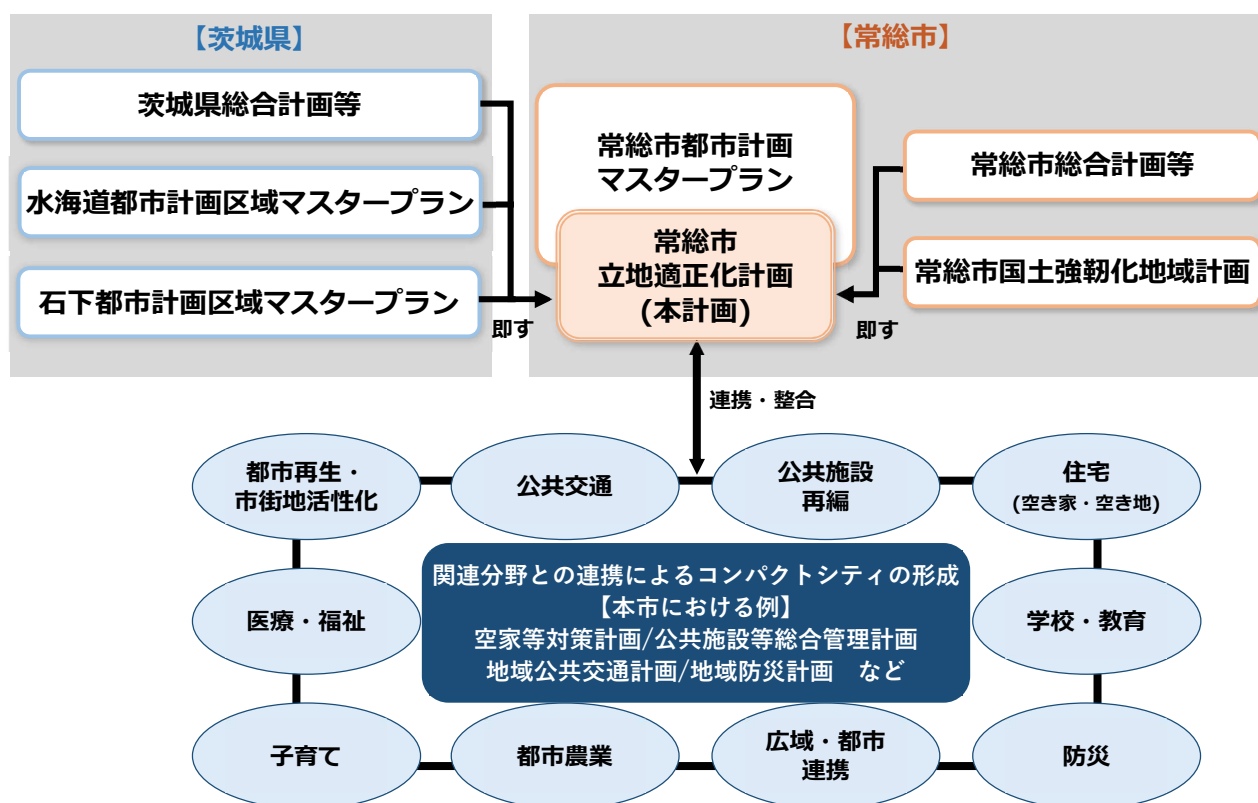
立地適正化計画は、国土交通省が定める『立地適正化計画作成の手引き(令和2年9月改訂版)』にあるとおり、下図のような流れで策定しました。

本市の立地適正化計画は、この内容を基にして、3年間の調査・策定期間で取り組みました。



### (4) 計画の位置付け

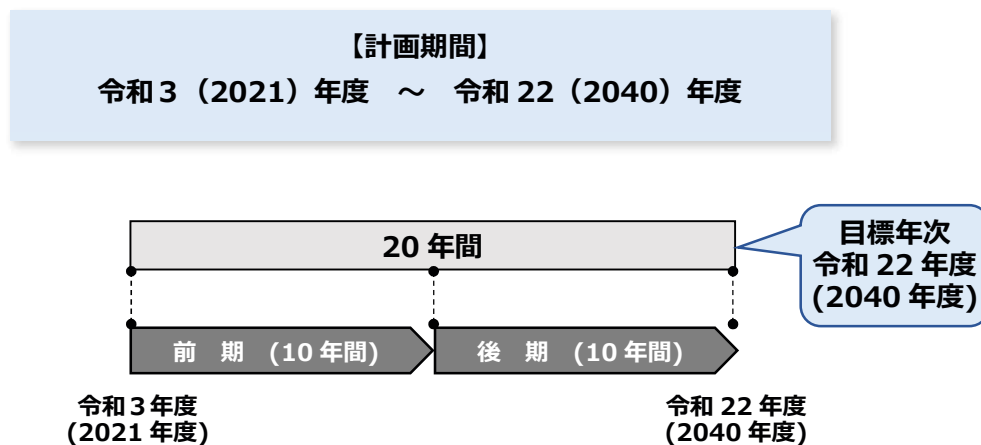
本計画は、都市計画マスタープランの一部をなすものとされており、都市計画分野の上位計画である「水海道都市計画区域マスタープラン」や「石下都市計画区域マスタープラン」,「常総市都市計画マスタープラン」と密接に関わるものです。



## (5) 計画の目標年次

一般的に都市計画は、おおむね 20 年後の都市の姿を展望しつつ事業や施策などを立案するとされているため、本計画は、策定から 20 年後となる令和 22 年(2040 年)を目標年次とします。

また、定期的(5 年毎)に検証・評価を行い、必要に応じて適時適切に見直しを行うこととします。



## (6) 計画の策定体制

本計画は、多様な分野と連携して取り組み、広範な視点から検討するため、下記の体制によって検討を行いました。

### 常総市立地適正化計画検討委員会

#### 【主な役割】

- それぞれの専門的見地から原案検討を行い、計画を策定する

#### 【委員構成】

- 都市計画や防災・交通等に関する学識経験者、各種団体代表者(交通, 医療, 商業等), 市民代表, 市議会代表, 市職員(関連部署) 等

### 常総市立地適正化計画ワーキング会議

#### 【主な役割】

- 担当分野や全庁的視点からの意見を提示し、計画の原案を作成する

#### 【委員構成】

- 市職員(関連部署)

