

常総市都市計画マスタープラン

将来都市構造及び分野別方針協議資料

令和5年8月7日

第Ⅱ章 都市計画マスタープラン策定にあたっての課題

本市の現状及び社会経済動向から、都市計画マスタープラン策定にあたっての課題を以下のように設定します。

■課題－1 都市計画制度

本市の都市計画は、昭和41年に近郊整備地帯に指定され、その際に決定された区域区分や都市施設が基本となっていますが、人口減少や高齢化、圏央道供用後の活発な民間事業者の動向、災害に関する法規制等を考慮しながら、都市計画制度の効果的活用に向けたあり方を検討する必要があります。

◆常総市及び周辺自治体の区域区分の状況

市町村名	区域区分			人口(H27)		市街化区域面積/都市計画区域面積 (%)
	都市計画区域面積 (ha)	市街化調整区域(白地)面積 (ha)	市街化区域(用途地域)面積 (ha)	市街化区域(用途地域)人口 (人)	市街化区域人口/市街化区域面積 (人/ha)	
常総市	12,352	11,630	722	20,478	28.4	5.8
うち水海道	7,968	7,444	524	15,753	30.1	6.6
うち石下	4,384	4,186	198	4,725	23.9	4.5
つくば市	28,407	23,060	5,347	126,934	23.7	18.8
つくばみらい市	7,914	7,109	805	27,256	33.9	10.2
守谷市	3,563	2,578	985	53,118	53.9	27.6
坂東市	12,303	11,549	754	14,487	19.2	6.1
下妻市	8,088	7,521	567	10,249	18.1	7.0
八千代町	5,899	5,755	144	1,922	13.3	2.4

資料) 茨城の土地

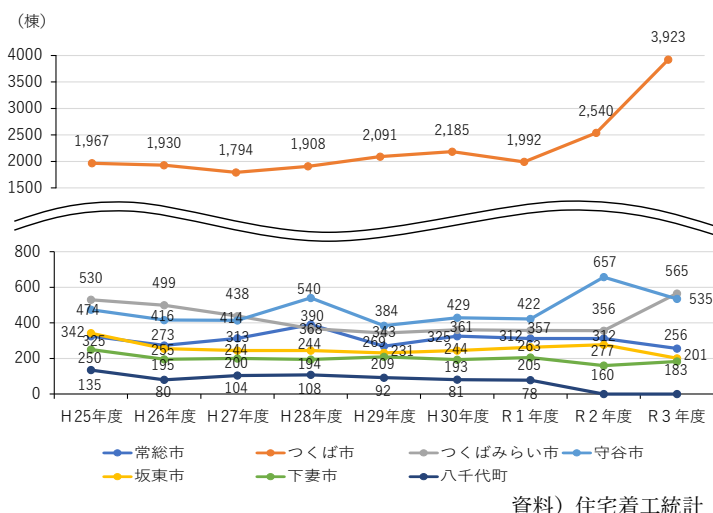
◆常総市における開発許可の状況

(単位: 件)

区 分	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R2	R3
	年度	年度	年度	年度	年度	年度	年度	年度	年度	年度
市街化区域	6	0	3	1	4	0	0	0	2	1
市街化調整区域	42	40	40	37	36	29	31	47	41	36
うち 11号	5	10	2	7	1	3	5	6	10	5
12号	29	25	27	25	30	21	16	30	26	26
その他	8	5	11	5	5	5	10	11	5	5
非線引き	2	2	1	2	2	3	6	1	1	2

資料) 茨城の土地

◆住宅着工件数



- ・都市計画制度の活用方針の設定
(地区計画の活用, 用途地域の変更, 市街化区域の拡大, 都市施設の見直し等)
- ・市街化区域内での土地利用更新(空き家・空き地, 公共施設等の更新)
- ・産業系土地利用の増加に対応した住居系土地利用(受け皿)の確保
- ・市街化調整区域における土地利用誘導(地区計画, 区域指定)
- ・民間事業者の連携によるまちづくりの推進

■課題－2 情報技術

本市では、A I まちづくりに取り組んでいます。まちづくりへの情報技術の導入・活用においては、移動空間となる道路やオープンスペースの計画的な配置、整備が望まれることから、情報技術（I C T）やA I（人工知能）の積極的な活用を支える都市環境づくりとともに、これらを備えることによるまちの魅力づけなどに取り組む必要があります。

◆常総市から始めるA Iまちづくり

(参考)Hondaの知能化マイクロモビリティに関するコンセプト

- Hondaは「いつでも・どこでも・どこへでも」人とモノの安全・自由な移動を実現する”をコンセプトに、「Honda CI」と呼ぶ「協調人工知能」を用いて、**2種類のマイクロモビリティを開発**されています。
- **CiKoMa（サイコマ）**は、好きなところで乗れて、自動走行技術で安全に移動、到着したらその場で乗り捨てできる**搭乗型マイクロモビリティ**です。
- **WaPOCHI（ワポチ）**は、人の“歩きたい”を支える**マイクロモビリティロボット**です。

地図がなくても自動走行したり、ユーザーの意図を理解して、自らの行動が判断できるマイクロモビリティを開発中

CiKoMa' (サイコマ) 高精度地図レスで「らくらく移動」 * Cooperative-Intelligence KOMA			WaPOCHI' (ワポチ) 「らくらく歩き」をサポート * Walking Support POCHI	
いつでも・どこでも乗れる	意のままに降りたいところへダイレクト移動	降りたいところで降り捨て	手ぶらで楽しく出かけ	人混みでもらくらく歩ける(高齢者)
移動しながら待ち合わせ	バイクや自転車のように軽快に移動	駐車場を探さなくていい	電踏車のように歩行	歩みも楽

出典) (株)本田技術研究所

- 「A Iモビリティパーク紫峰」を拠点に、2つのマイクロモビリティの技術実証。
- 水海道あすなるの里及びアグリサイエンスバレー等の実際に人が集まる場所で技術実証実験を実施。

AIを活用したまちづくりのイメージ

- 常総市は、人口減・若者の流出、少子高齢化、公共交通網の脆弱性、事業の後継者不足等の様々な課題があり、**時代に応じたまちづくりに転換していくことが重要**と考えます。
- そこで、Hondaの“人とモノの安全な移動”を実現する技術をはじめ、様々な企業の**先端技術を活用**することを通じて、課題解決を行い、「みんなで作るしあわせのまちじょうそう」の実現に向けてまちを発展させていく「AIまちづくり」を進めていきます。



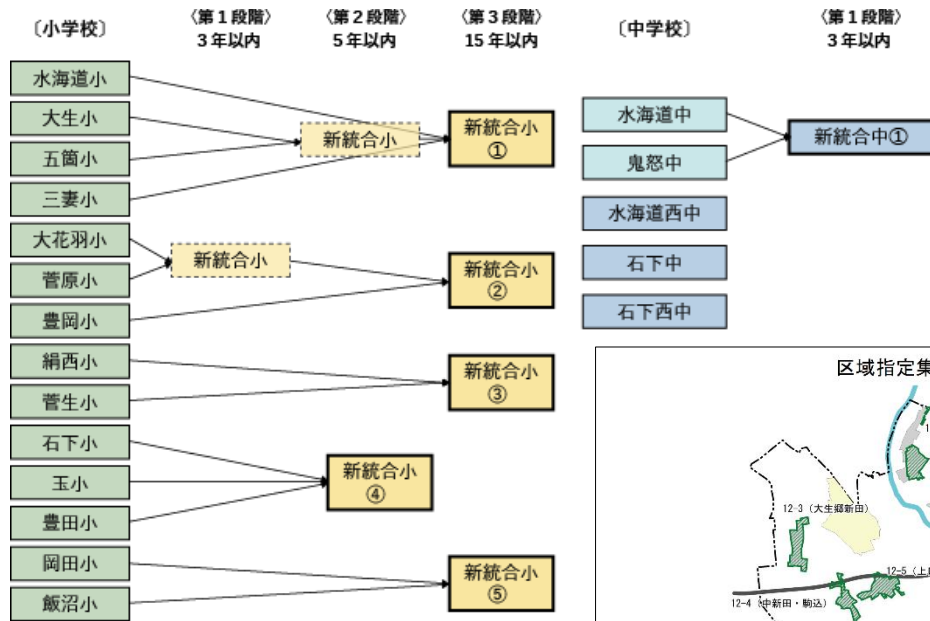
6 出典) 常総市HP

- ・ 情報技術活用を支援する都市基盤の整備
- ・ A I活用による都市環境の付加価値づけ（移動や配送支援、基盤整備済み区域の魅力向上）
- ・ I C Tを活用したインフラの管理

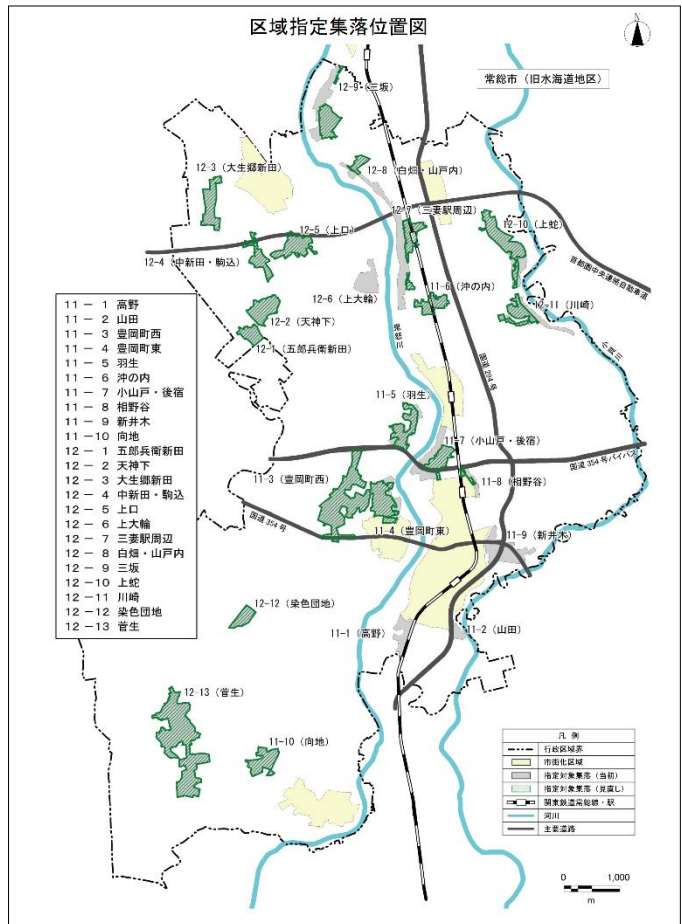
■課題－3 日常生活圏

人口減少や少子高齢化の進行により、身近な生活環境も大きく変化しており、本市においても小中学校適正配置や地域共生社会の実現など、新たな地域のあり方が求められるようになることから、関連分野との連携を図りながら、人口減少や少子高齢化に対応した日常生活圏における身近な生活拠点の形成を促進する必要があります。

◆市内小中学校の統合計画



資料) 常総市立小中学校適正配置実施計画



出典) 常総市HP

- ・ 既存集積や集落を活用した拠点づくり
(拠点機能の設定, 区域指定制度の活用, 関連分野との連携)
- ・ 拠点エリアの位置づけ
- ・ 公共施設跡地利用との整合 (小中学校)

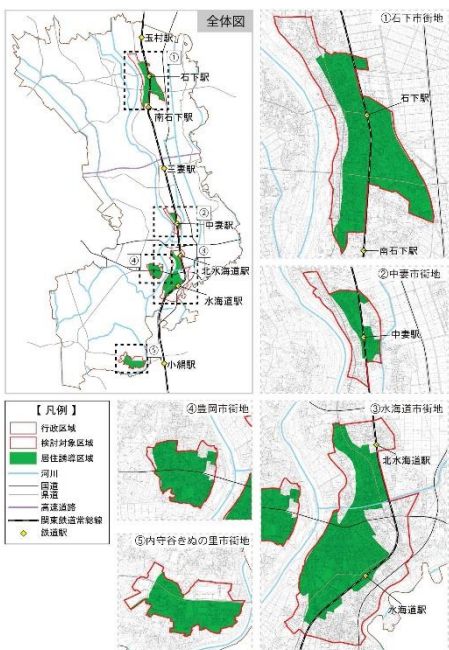
■課題－4 集約型まちづくり（コンパクトシティの形成）

本市では、令和3年に立地適正化計画を策定し、まちのコンパクト化の誘導と集積の維持、想定される災害を踏まえ、都市機能誘導区域、居住誘導区域が定められています。そのため、既成市街地の再生や持続可能なまちづくりに向けた取り組みを強化する必要があります。

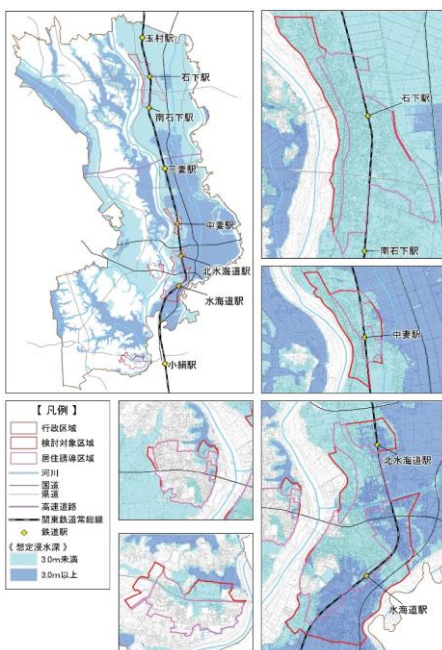
このような中で既成市街地においては、空き家、空き店舗、空き地などの増加とともに、公共施設の老朽化も進んでおり、土地利用更新の促進に向けた取り組みを強化する必要があります。

また、移住・定住施策や産業施設の立地による就業者への対応も必要となっていますが、既成市街地が位置する鬼怒川以東の大部分が浸水想定区域となっていることから、このような施策との連携や災害リスクとの共生についても検討が必要です。

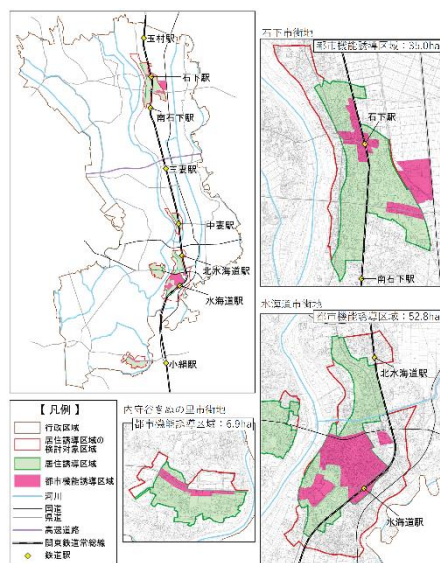
◆居住誘導区域



◆居住誘導区域内の浸水想定区域



◆都市機能誘導区域



出典) 常総市立地適正化計画

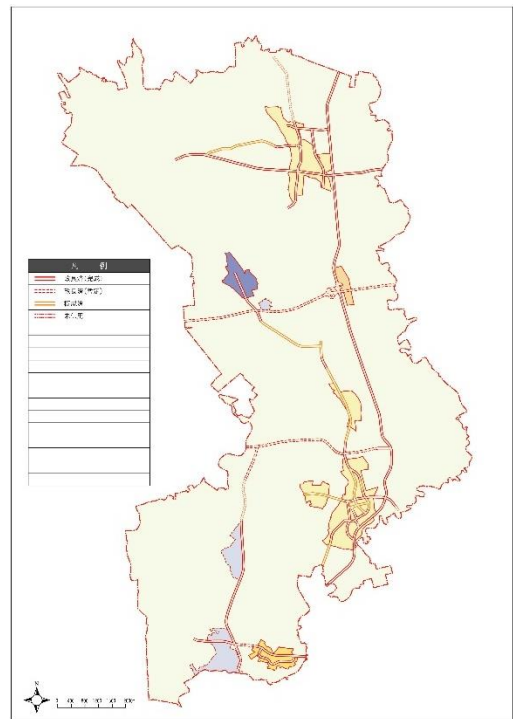
- ・ 既成市街地の賑わい創出（都市機能集積の活用、既存施設のリノベーション）
- ・ 市街地空洞化への対応（空き家、空き地の利活用促進、土地利用更新）
- ・ 持続可能なまちづくり（環境共生、都市経営コスト、カーボンニュートラル）
- ・ 移住・定住施策との連携、産業系土地利用と連携した受け皿づくり
- ・ 河川（水（災）害リスク）と共存できるまちづくり

※災害リスクを許容する考え方の整理

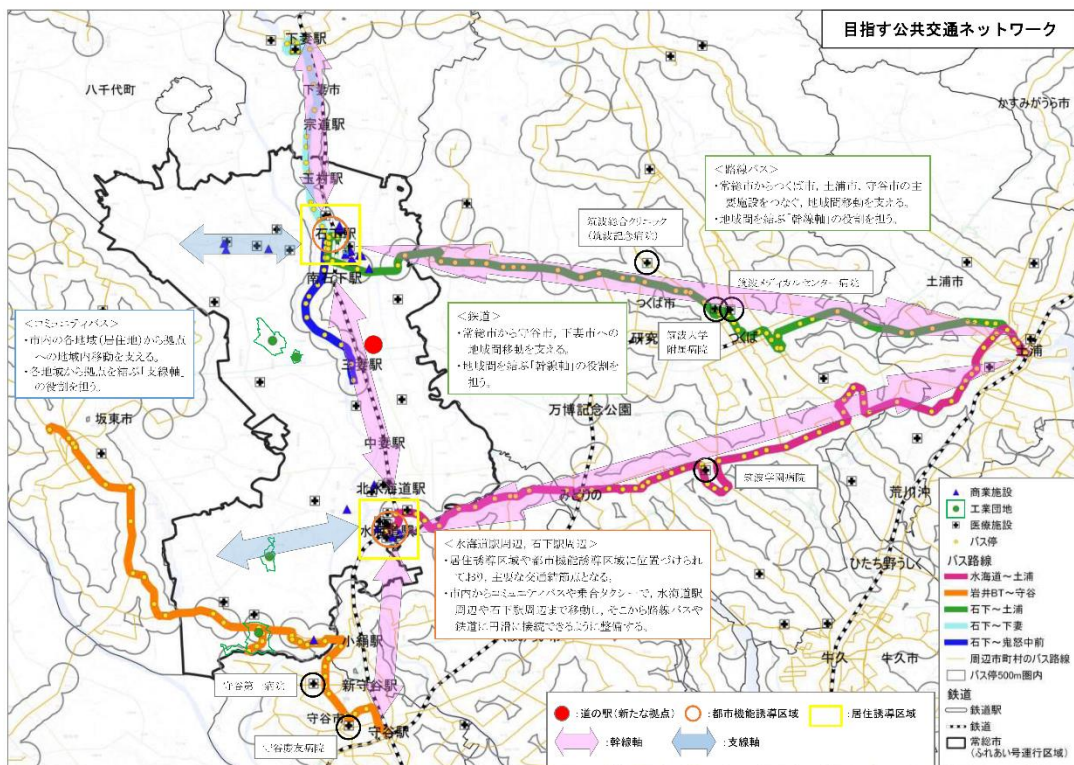
■課題－5 都市ネットワーク

コンパクトシティの実現に向けては、生活拠点の形成と合わせ、拠点を連携するネットワークの構築が不可欠です。ネットワークについては、全ての市民の移動円滑化を確保するため、自動車交通の他、鉄道や路線バスといった公共交通といった交通モードのあり方とともに、情報技術を活用した利便性・効率性の向上といったテーマに取り組む必要があります。

◆都市計画道路網



◆目指す公共交通ネットワーク



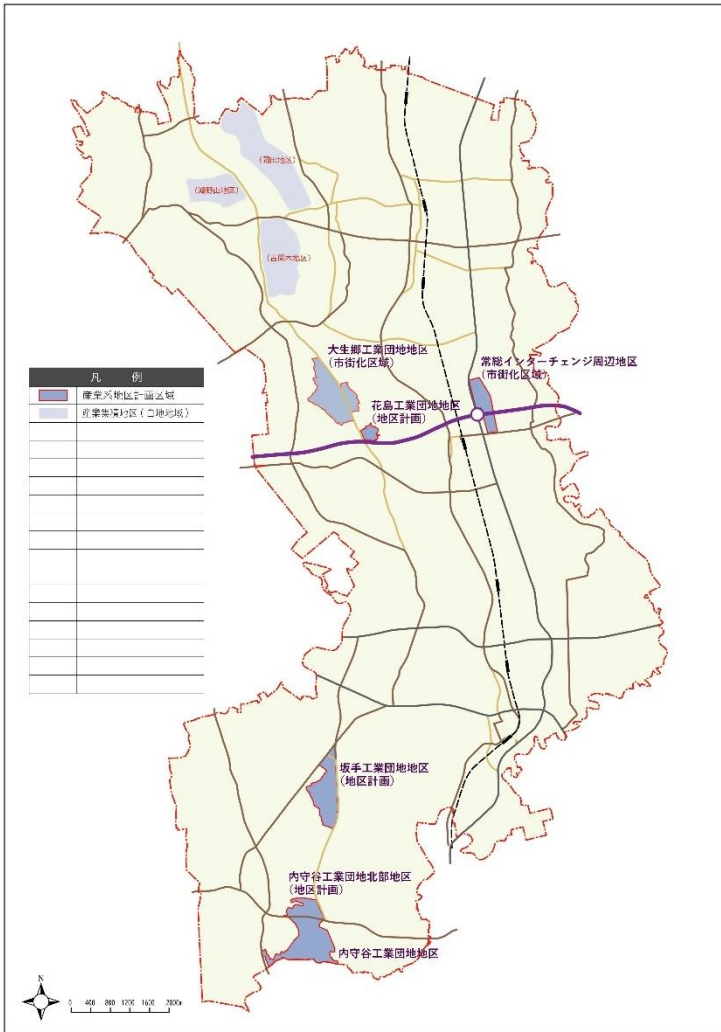
出典) 常総市公共交通計画

- ・拠点連携の推進 (公共交通の維持・再編, AI活用)
- ・都市計画道路ネットワークの再構築 (将来都市像, 土地利用計画, 拠点形成との整合)
- ・南北軸の形成 (鬼怒川ふれあい道路)
- ・公共交通による移動円滑化の確保 (鉄道の活用, 路線バスの活用, ラストワンマイル対策)

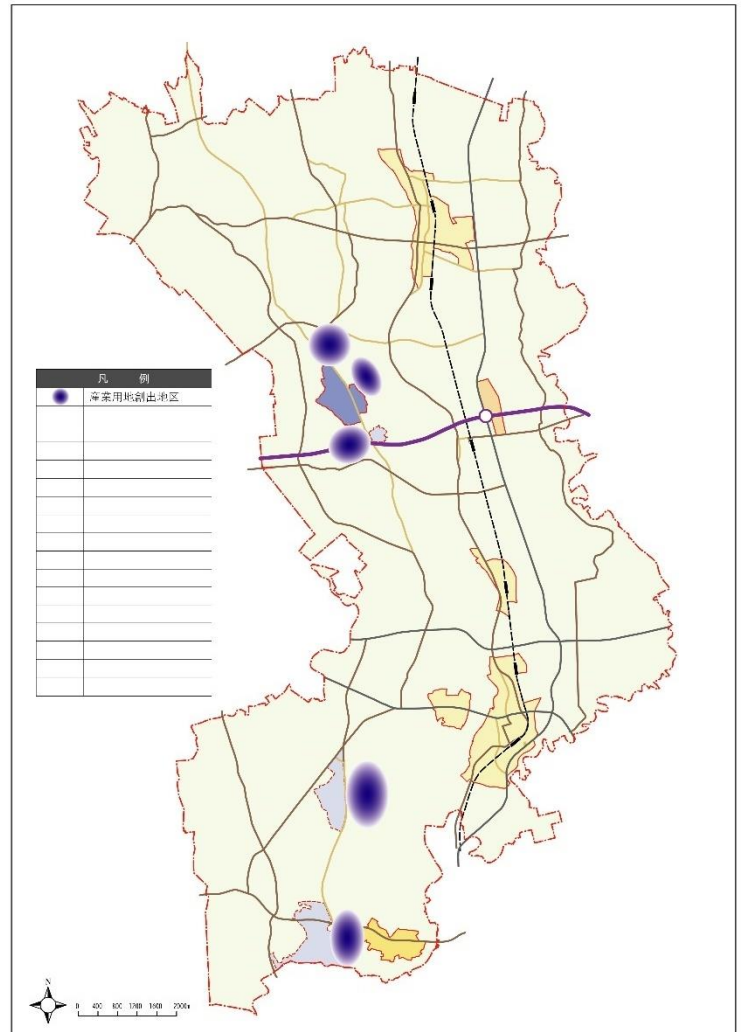
■課題－6 産業環境

圏央道の供用に伴い、産業系土地利用の需要が拡大しています。そのため、既存の営農環境との調和を図りながら、大規模開発の適切な誘導を図る必要があります。産業用地創出地区を設定し検討を行っています。さらに、道の駅の開業を契機として、自然や歴史などの地域資源を生かした観光・交流の振興も求められます。

◆既存産業集積エリア



◆産業用地創出地区



- ・大規模開発の適切な誘導（居住環境や営農環境との調和）
- ・農業振興施策との調和の確保（農業振興との調和、後継者不足による影響）
- ・自然環境との調和（自然環境保全、太陽光発電のあり方）
- ・観光・交流の推進

■課題－7 都市機能

◆誘導施設の設定（立地適正化計画）

働き方や家族構成の変化などを背景に、ライフスタイルの多様化が進んでいます。特に若年層においては、共働き世帯が増加する中で、保育や教育を含めた子育てにおける環境や利便性に対する関心も高くなっていることから、このような世代のニーズに対応したまちの環境を具体化する必要があります。さらに、引き続き高齢化も進行することから、若い世代のニーズとの調和を図りながら、健康づくりや医療機能の充実に努める必要があります。

都市機能	誘導施設分類	設定の考え方	中心拠点	副次拠点	地域拠点
医療機能	病院	全市民及び周辺の市外居住者を対象とした施設として、中心拠点・副次拠点に立地していることが望ましい。	○	○	—
	診療所	日常生活の利便性を向上させる施設として、中心拠点・副次拠点・地域拠点にも立地していることが望ましい。	○	○	○
福祉機能	通所型施設	災害リスクの少ない地域に立地することが望ましく、災害リスクのある区域については届出制度を活用し、浸水等の情報提供や対策の提案を行うことで、利用者の安全性向上を図る。	—	—	○
	入所型施設	全市民対象の施設として、中心拠点に立地していることが望ましい。	○	—	—
	保健センター	全市民対象の施設として、既存施設を活かし副次拠点に立地していることが望ましい。	—	○	—
子育て機能	幼稚園・認可保育所	子育て世代の日常生活の利便性を向上させる施設であり、居住の誘導を図るためにも、中心拠点・副次拠点・地域拠点にも立地していることが望ましい。	○	○	○
	子育て支援センター	子育て世代を支援する施設として、中心拠点・副次拠点に立地していることが望ましい。	○	○	—
	児童館	市全域を対象とした施設であるため、中心拠点・副次拠点に立地していることが望ましい。	○	○	—
商業機能	スーパーマーケット	日常生活に必要不可欠な施設であるため、中心拠点・副次拠点・地域拠点に立地していることが望ましい。	○	○	○
金融機能	銀行	日常生活の利便性を向上させる施設であり、市全域からの利用が見込まれるため、中心拠点・副次拠点に立地していることが望ましい。	○	○	—
	郵便局	日常生活の利便性を向上させる施設であり、中心拠点・副次拠点・地域拠点にも立地することが望ましい。	○	○	○
文化機能	図書館	全市民対象の施設であり、中心拠点に立地していることが望ましい。	○	—	—
	公民館	各地区のコミュニティの拠点施設として中心拠点・副次拠点・地域拠点にも立地していることが望ましい。	○	○	○
	生涯学習センター	全市民対象の施設であり、中心拠点に立地していることが望ましい。	○	—	—
	地域交流センター	全市民対象の施設として、既存施設を活かし副次拠点に立地していることが望ましい。	—	○	—
行政機能	市役所	全市民を対象とした行政サービスを提供する施設であるため、中心拠点・副次拠点に立地していることが望ましい。	○	○	—
防災機能	指定避難所 (水害時不適を除く)	災害時の安全性を確保するため、中心拠点・副次拠点・地域拠点にも立地していることが望ましい。	○	○	○

◆目指す骨格構造
(立地適正化計画)



- ・移住・定住施策との連携（居住地の確保）
- ・子育ての利便性を確保するまちづくり
- ・学校適正配置や教育ニーズの変化に対応したまちづくり
- ・世帯構成の変化，働き方や就業意識の変化に対応したまちづくり（ワンストップ）
- ・高齢化に対応したまちづくり

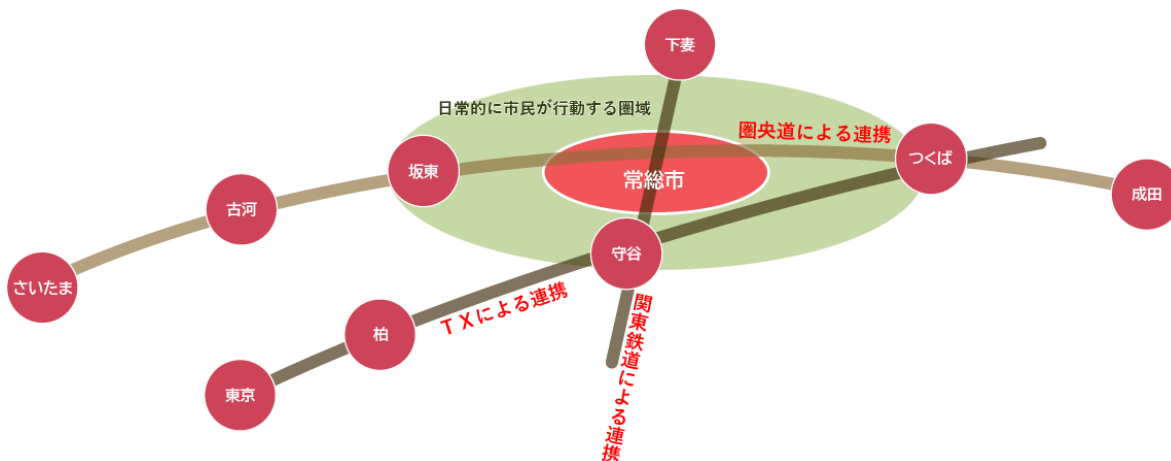
2. 都市づくりの理念・基本方針

(1) 都市づくりの方向性

人口減少や少子高齢化，カーボンニュートラルなどを背景に，コンパクトで持続可能なまちづくりを推進する施策の重要性が高まっています。また，本市では，平成 27 年 9 月関東・東北豪雨による浸水被害等を経験し，災害リスクとの共存がより一層求められています。持続可能な都市づくりのために，今後の市街地整備においては，立地適正化計画で示す既成市街地の維持とともに，災害リスクの少ない地域での市街地形成についても検討する必要があります。

本市は概ね平坦な地形であることから，市全域が生活の場となってきました。さらに，周辺に立地する拠点性の高い都市と道路網や鉄道網により接続されていることから，生活圏は，周辺都市と一体になった構造となっています。

図一 周辺都市との関係性

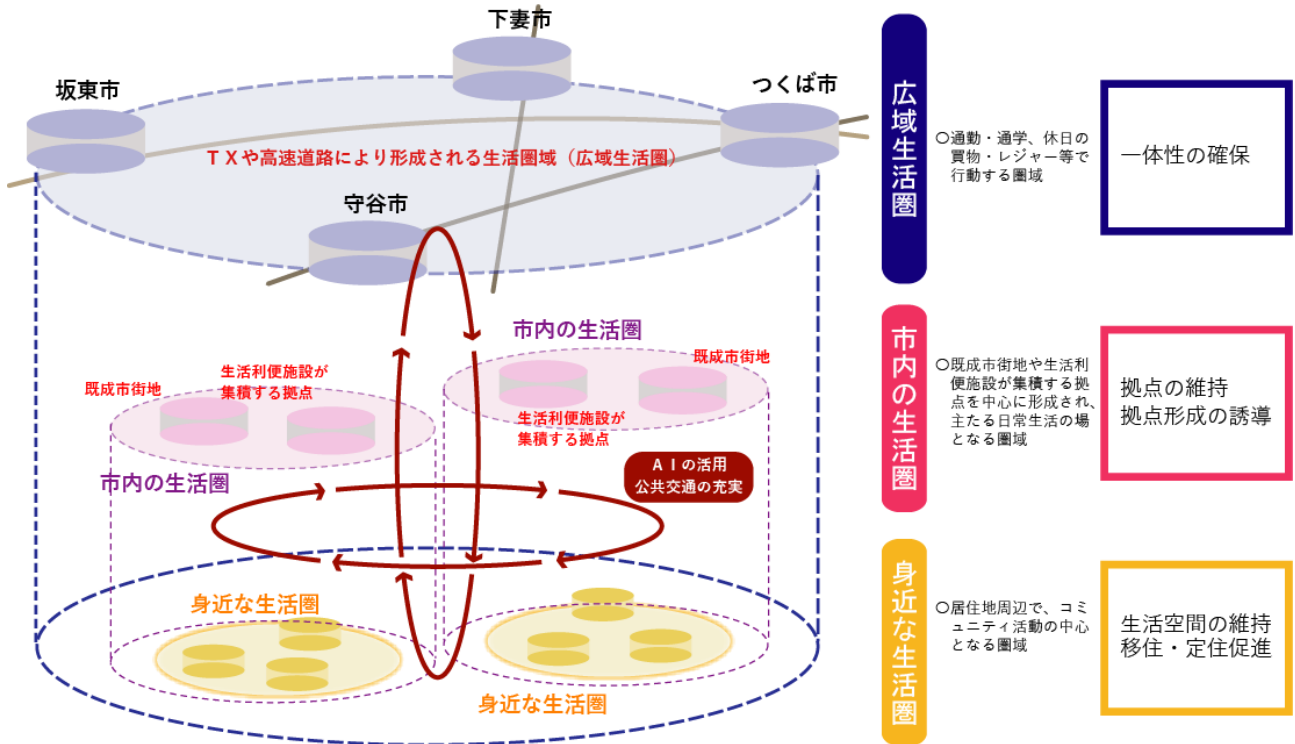


水海道地区では，区域区分に基づき「市街化区域」と「市街化調整区域」を指定し，都市機能を市街化区域に集積してきました。一方で，石下地区では，区域区分のない都市計画区域であることから，「用途地域」の指定のない「白地地域」においても，自動車の利用を中心とした生活様式を背景に，日常生活を支える都市機能の分散が進んでおり，地域における拠点の形成が課題となっています。

以上のような状況から，本計画では本市における居住の場や生活圏域，都市機能の立地のあり方を検討します。そのうえで持続可能なまちづくりを進めるため，日常生活の利便性を確保する拠点の維持や誘導を進め，その機能や魅力を高める施策を展開します。さらに各拠点と生活空間とを連携するため，公共交通ネットワークの充実やAI等の活用により，市民にとって利便性の高い生活環境の形成を目指します。

また，広域生活圏においては，周辺都市と一体性のある生活圏域の維持・形成を図ります。

図一本計画が目指す都市づくりの方向性



一方、圏央道の供用を契機として、市内での民間事業者の動向が活発化し、このような民間の動きを生かしたまちづくりの機会になっています。そのため、これらを将来に向けた活力の源泉として活用するため、土地利用規制や開発、民間事業者と連携したまちづくりのあり方を示す必要があります。また、圏央道沿線地域は、首都圏外縁地域であり、都市環境と農村環境が共生する地域づくりの可能性を有していることを考慮する必要もあります。

本計画においては、生活環境の形成や都市機能を適正に誘導するため、都市計画の基本となる土地利用規制については、「市街化区域」と「市街化調整区域」、「用途地域」と「白地地域」という、4つが存在することを前提として、それぞれの現状や課題、特性を考慮した土地利用方針を示す必要があります。

また、交通ネットワークの形成については、既存のネットワークの検証を行いつつ、常総ICの供用や鬼怒川西部での産業機能の集積、さらには、AIまちづくりの取り組みを含めたネットワークの構築を目指します。

このような土地利用と交通ネットワークの形成により、生活の場が分散し、生活圏が周辺と一体化しているという特性を踏まえつつ、人口減少や高齢化、さらに、国際的にも取り組みが進められている「SDGs (持続可能な開発目標)」の達成についても配慮した、集約型のまちづくりを目指します。

図-SDGsの17の目標



(2) 都市づくりの理念

都市づくりの方向性を踏まえ、「集約化」、「持続可能性」を踏まえたコンパクトなまちづくりを基本的な方向性としつつ、本計画においては、つくば市をはじめとするTX沿線地域に隣接し、首都圏外縁の圏央道軸に位置するという立地特性を最大限活用し、民間事業者の活動、都市と自然が共存する地域という特性を活かします。

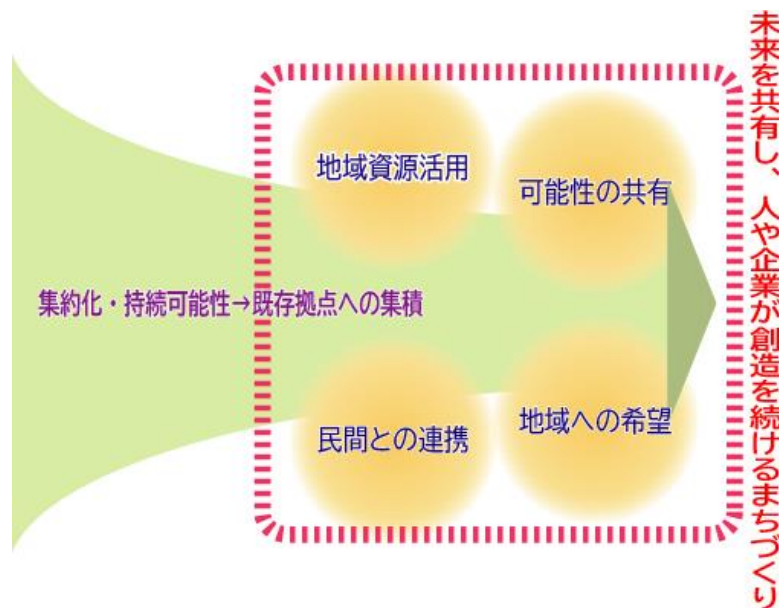
このようなまちづくりを進めることにより、国全体で人口が減少する中で、人や企業から選ばれる都市を目指し、「コンパクトで可能性のある都市づくり」を指向することとし、都市づくりの理念を次のように設定します。

【都市づくりの理念】

未来を共有し、人や企業が創造を続けるまちづくり

人口減少や少子高齢化などの社会動向、自然災害などと共存できる環境づくりに対し、集約化・持続可能性という視点を持ちながら、首都圏外縁の都市的要素と田園的要素を活用します。そして、市民や企業が、「常総」で活動することに希望を感じ、常総市の未来を共有することで、次世代に向けた都市を創造するまちづくりを進めます。

図－都市づくりの理念の概念



【基本方針】

- 基本方針－1 持続可能なまちづくりを実現するための都市計画の再構築
- 基本方針－2 首都圏外縁という特性を生かした都市環境の形成
- 基本方針－3 変化する市民生活に寄り添う都市基盤と機能の充実
- 基本方針－4 周辺との関係性、市民との対話を意識した都市計画の推進

(3) 基本方針

■基本方針－1 持続可能なまちづくりを実現するための都市計画の再構築

今後の都市づくりにおける基本として、持続可能なまちづくりを掲げ、それを実現するための都市計画の再構築を進めます。持続可能なまちづくりを進めるうえでは、単に、人口減少に対応した集約化を進めるのではなく、未来への地域の継承、本市のポテンシャル活用という視点を持った都市計画を再構築します。

【主な取り組み】

- ・市街地整備（既成市街地の再生、住居系市街地の拠点形成）の検討
- ・スポンジ化（空家）への対応
- ・産業系土地利用の誘導
- ・住居系市街地の確保
- ・交通ネットワークの再構築
- ・災害リスクとの共生
- ・民間事業者との連携によるまちづくりの推進
- ・都市経営コストの適正化

■基本方針－2 首都圏外縁という特性を生かした都市環境の形成

首都圏約 50km に位置し、都市的要素と農業的要素が共生するエリアとしての特性を活用し、都市環境と農業・農村環境、自然環境が調和した都市環境の形成を目指します。

特に、本市においては、道の駅の開業を契機として、新たな交流や体験の創造を目指し、暮らし方や住まい方においても、多様なニーズに対応できる都市環境を形成します。

【主な取り組み】

- ・相互に調和した都市と農村の環境づくり（区域指定制度、白地地域の誘導）
- ・体験や交流を育むアウトドアシティの形成（自然環境：あすなろの里、吉野公園活用）
- ・道の駅を活用した交流の推進

■基本方針－3 変化する市民生活に寄り添う都市基盤と機能の充実

現在、教育施設の適正化、A Iを活用したまちづくりなど、これからの市民生活において新たなインパクトとなる取り組みが進められ、これからの市民生活も変化することが考えられます。そのため、このような市民生活の舞台となる都市基盤については、これまでのストックの活用を意識しつつ、公民連携で新たな設えを行うことより、市民生活に寄り添うことができる機能を充足します。

【主な取り組み】

- ・コミュニティ（学校区再編）との連携
- ・暮らしの拠点の形成

(教育, 健康, 福祉などとの連携も意識した地域生活支援機能の配置)

- ・ 情報技術や A I を活用したまちづくりの推進
- ・ 都市基盤と情報技術が連携した居住環境の創造 (区画整理区域の価値づけ)

■基本方針-4 周辺との関係性, 市民との対話を意識した都市計画の推進

市民生活や企業活動が広域化する中で, 都市計画の策定や推進においては, 常総市の主観的視点だけでなく, 生活や通勤・通学における動きをはじめとして, 常総市を取り巻く要素に対する理解と対話を意識する必要があります。そのため, 周辺地域との関係性やまちづくりの担い手となる市民・事業者との関係づくりを意識したまちづくりを進めます。

【主な取り組み】

- ・ 生活行動圏域の広域化に対応した周辺地域との一体性の確保
- ・ 首都圏からの利便性向上 (鉄道駅の拠点機能強化, 公共交通の活用)
- ・ 市民とともに創るまちづくり (市民協働)

第Ⅲ章 将来都市構造

1. 本市が目指す都市構造

(1) 既存拠点への集積と将来に向けた可能性を受容する都市づくり

前章で示した、都市づくりの理念及び基本方針を踏まえ、本計画においては、人口減少、少子高齢化に対応するための「既存拠点への集積」によるコンパクトで利便性の高いまちづくりを進めるとともに、首都圏外縁に位置するというポテンシャルを生かした「将来に向けた可能性を受容できる都市づくり」を具体化します。

	既存拠点への集積	将来に向けた可能性を受容する都市づくり
エリア	<input type="checkbox"/> 市街化区域 <input type="checkbox"/> 用途地域	<input type="checkbox"/> 常総 I C 周辺 <input type="checkbox"/> 産業系市街地(地区計画区域含む) <input type="checkbox"/> 鬼怒川西部(災害リスクの低い区域)
考え方	○立地適正化計画に基づき、都市機能や居住の集約化や利便性の確保を図ります。 ○都市再生整備計画による補助事業を活用した既存拠点の再整備や地方創生に向けた事業等に取り組み、市街地の活性化を図ります。	○T X や圏央道、鬼怒川ふれあい道路(西幹線)等の交通網を生かし、産業系機能の導入を図ります。 ○周辺地域での生活支援、移住・定住の受け皿づくりなど、将来に向けた新たな土地利用を検討します。
対象地区	<input type="checkbox"/> 水海道市街地 <input type="checkbox"/> 豊岡市街地 <input type="checkbox"/> 中妻市街地 <input type="checkbox"/> 石下市街地 <input type="checkbox"/> きぬの里市街地	<input type="checkbox"/> アグリサイエンスバレー(A S V)周辺 <input type="checkbox"/> 三妻駅周辺 <input type="checkbox"/> 既存工業団地周辺 <input type="checkbox"/> 鬼怒川ふれあい道路(西幹線)沿道

【鬼怒川西部】

○鬼怒川ふれあい道路(西幹線)の整備を目指し、沿道において、既存の産業集積地を活かした拠点形成や、市街地周辺での新しい機能導入を進めることにより、拠点性の向上を目指します。



【鬼怒川東部】

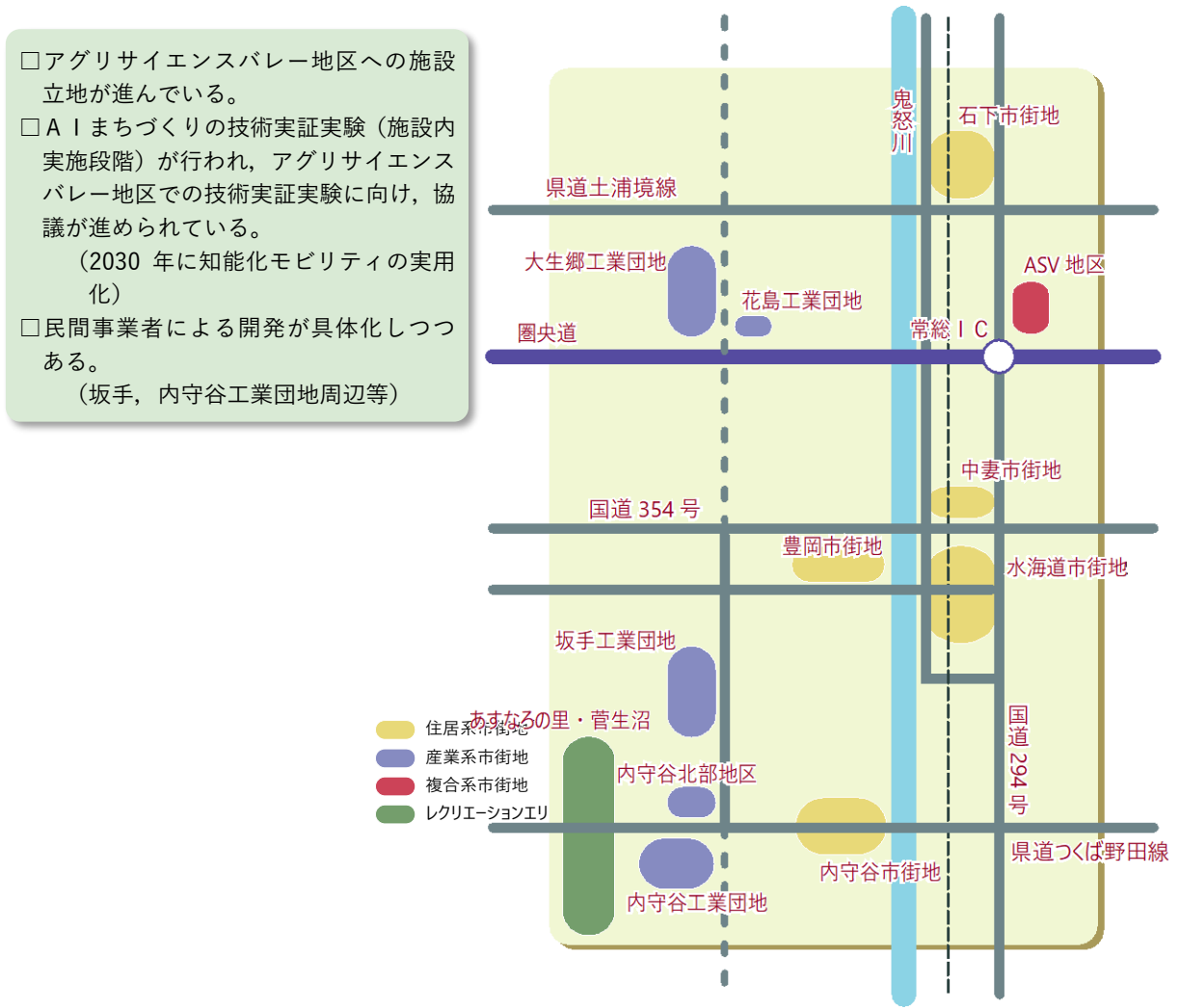
○リスクコミュニケーションを含めた防災・減災対策を図りながら、生活環境や産業環境確保のため、既存市街地の再生、拠点形成を図ります。
 ○既存市街地では、既存ストック(公共施設、公共空間、跡地利用等)を活かしたリノベーションまちづくりを進めます。
 ○また、A I を活用したモビリティにより、分散する市街地や拠点の連携確保、市街地内のマイクロモビリティの技術実証実験と連携した既存のインフラの更新に取り組み、既存市街地に生活空間としての新しい価値を付加します。

(2) 本市が目指す都市構造実現のシナリオ

本市が目指す都市構造の実現に向けては、行政と民間事業者による取り組みの連携が不可欠であり、現在の動向を踏まえ、目標年次とする 2040 年（令和 22 年）に向けて、次のようなシナリオを想定します。

■現在(2023 年)■

現在の都市構造

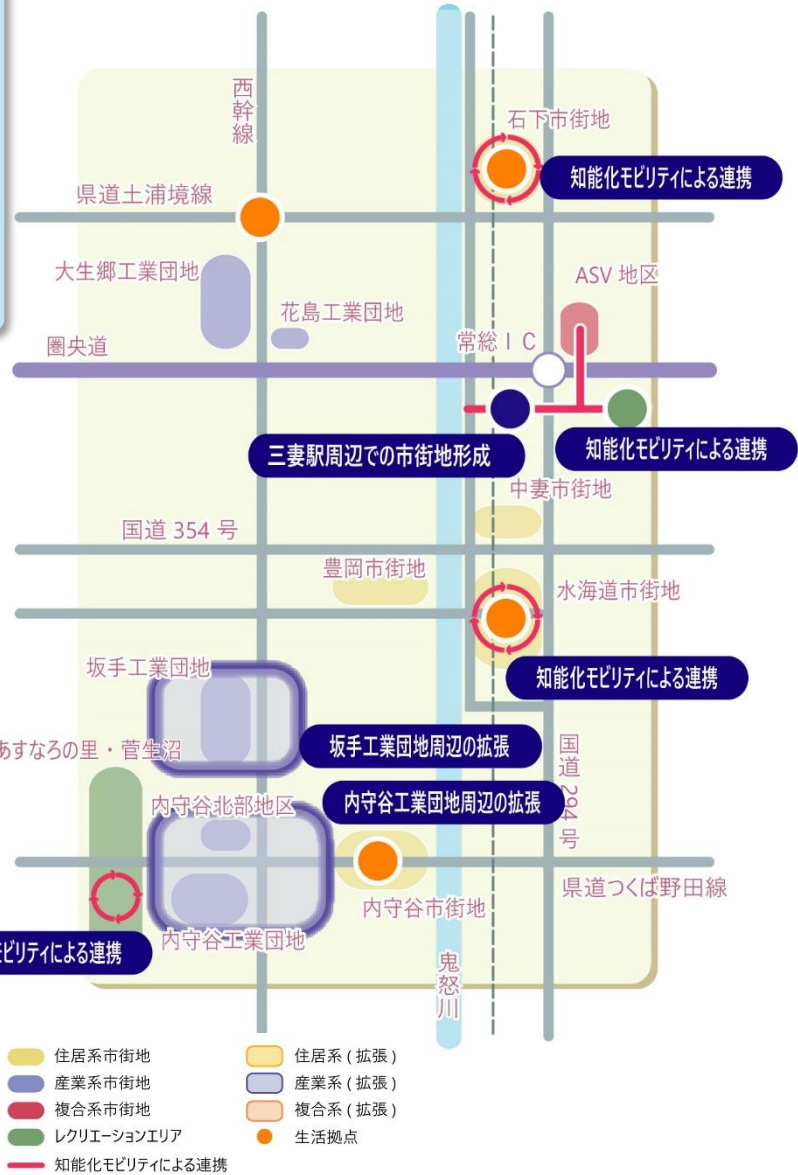


■2030年のシナリオ■

目指す都市構造

目指す状態

- 三妻駅周辺とアグリサイエンスバレー地区が知能化モビリティで連携され、市街地形成が進んでいます。
- 水海道市街地、石下市街地などでは、市街地の再整備とあわせて知能化モビリティによる回遊性向上が進んでいます。
- 坂手工業団地周辺、内守谷工業団地周辺の産業用地の拡張が進んでいます。



必要な取組み

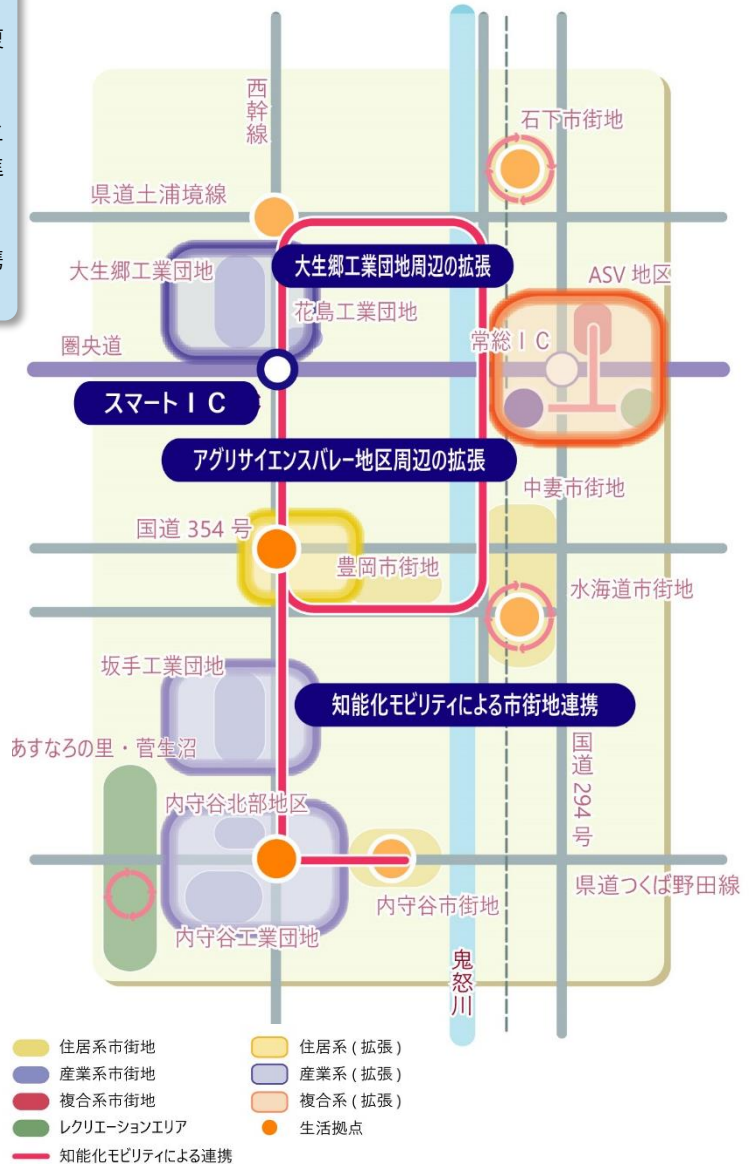
- 水海道市街地・石下市街地の再整備
 - ・(例)都市再生整備計画事業等を活用したインフラ整備及び市街地の活性化
- 三妻駅周辺整備
 - ・交通結節機能, 住居系市街地 (就業者の居住促進)
- 知能化モビリティによる連携
 - ・三妻駅とアグリサイエンスバレー地区の連携
 - ・水海道, 石下市街地内における回遊性の確保
 - ・あすなるの里などレクリエーションエリアへの導入
- 坂手工業団地, 内守谷工業団地周辺への産業用地の拡張
- 鬼怒川ふれあい道路(西幹線)整備

■2040年のシナリオ■

目指す都市構造

目指す状態

- アグリサイエンスバレー地区周辺での複合系土地利用の拡張が進んでいます。
- 圏央道スマートICの設置により、大生郷工業団地周辺での産業用地の拡張が進んでいます。
- 知能化モビリティにより市街地間が連携されています。



必要な取組み

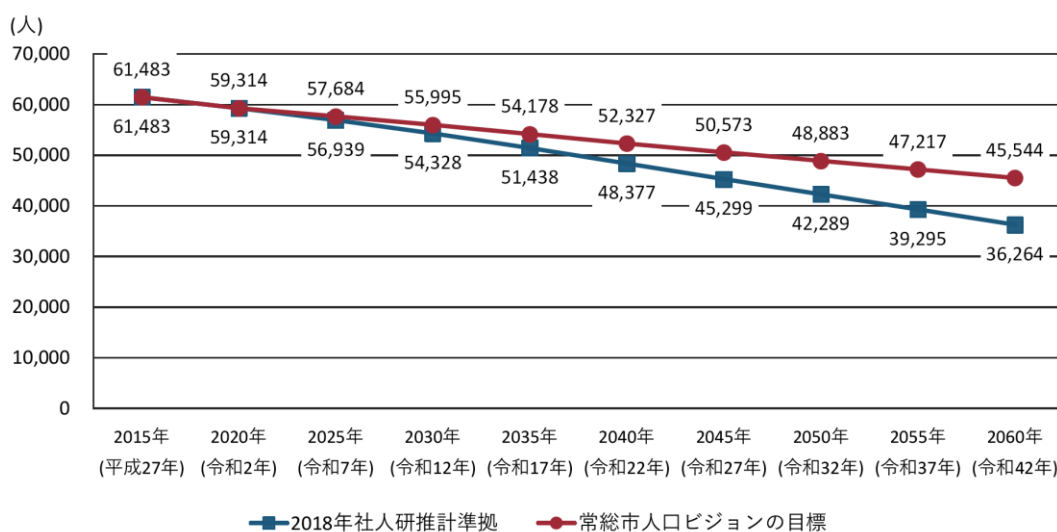
- アグリサイエンスバレー地区周辺への機能集積
 - ・農業の高付加価値化等を支援する複合系市街地の拡張
- 大生郷工業団地周辺
 - ・圏央道スマートICの設置及び西幹線との連携を活かした産業集積
- 豊岡市街地周辺での住居系市街地の拡張
 - ・鬼怒川ふれあい道路（西幹線）の整備を背景に、区域指定集落を含む区域での住居系市街地形成
- 知能化モビリティによる市街地，生活拠点間の連携

(3) 将来人口の見込み

①都市全体の将来人口

第2期常総市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン総合戦略においては、人口目標を、2060年（令和42年）の国勢調査で45,000人を維持するとしています。この推計においては、本計画の目標年次である2040年（令和22年）に見込まれる人口は52,327人で、令和2年国勢調査の人口（60,834人）と比較すると、約8,500人減少すると考えられます。

表－第2期常総市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン総合戦略における目標人口と推計値



	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年	2050年	2055年	2060年
社人研推計準拠	61,483	59,314	56,939	54,328	51,438	48,377	45,299	42,289	39,295	36,264
改訂版人口目標	61,483	59,314	57,684	55,995	54,178	52,327	50,573	48,883	47,217	45,544
合計特殊出生率	1.40	1.50	1.65	1.80	1.95	2.10	2.10	2.10	2.10	2.10

出典) 第2期常総市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン総合戦略

②市街化区域（用途地域）人口

市街化区域（用途地域）は、都市計画区域（行政区域）の5.6%となっています。人口は平成27年の国勢調査で20,478人、人口密度は29.8人/ha、本市の人口の33.3%が居住しています。

表－市街化区域（用途地域）人口（平成27年）

市町村名	区域区分				人口			
	都市計画区域 面積(ha)	市街化調整区域 (白地)面積 (ha)	市街化区域 (用途地域) 面積(ha)	市街化区域 /都市計画区域	行政区域 (ha)	市街化区域 (用途地域) 人口(人)	人口密度 (人/ha)	市街化区域(用 途地域)/行政区 域
常総市	12,352	11,630	688	5.6%	61,483	20,478	29.8	33.3%
うち水海道	7,968	7,444	490	6.1%	—	15,753	32.1	—
うち石下	4,384	4,186	198	4.5%	—	4,725	23.9	—

資料) 国勢調査（平成27年）

③居住誘導区域人口

常総市立地適正化計画においては、市街化区域（用途地域）の61.3%に相当する351.2haが指定されており、全体の人口は9,222人（総人口の約15%）、人口密度は26.3人/haとなっています。

表－居住誘導区域における人口

	検討対象範囲		居住誘導区域				
	面積 (ha) A	構成比 (%)	面積 (ha) B	構成比 (%)	面積比 (%) B/A	人口 (人)	人口密度 (人/ha)
対象地域（5市街地）	573.2	100.0	351.2	100.0	61.3	9,222	26.3
水海道都市計画区域	396.6	69.2	221.5	63.1	55.9	6,675	30.1
水海道市街地	233.9	40.8	116.6	33.2	49.9	3,521	30.2
中妻市街地	49.3	8.6	19.5	5.6	39.6	446	22.9
豊岡市街地	47.8	8.3	41.1	11.7	86.0	1,346	32.7
内守谷きぬの里市街地	65.6	11.4	44.3	12.6	67.5	1,362	30.7
石下都市計画区域	176.6	30.8	129.7	36.9	73.4	2,547	19.6
石下市街地	176.6	30.8	129.7	36.9	73.4	2,547	19.6

出典) 常総市立地適正化計画

2. 市街地・拠点の考え方

前項の都市構造を構成する市街地や拠点形成の方向性を以下の通りとします。なお、市街地や拠点形成においては、常総市立地適正化計画や、現在取り組んでいる教育施設や公共施設の適正化との整合を図りながら位置づけます。

2-1. 既存の集積を活用する市街地・拠点

立地適正化計画において居住誘導区域又は都市機能誘導が指定されている市街化区域や用途地域の他、市街化調整区域において地区計画が定められている区域等を位置づけます。

(1) 住居系・複合系

市街地・拠点	市街地や拠点形成の方向性
水海道市街地	<ul style="list-style-type: none"> ○水海道駅や市庁舎を中心に、都市機能の集約化、既存ストックや公共施設跡地の活用に取り組みます。また、このような拠点を連携するため、マイクロモビリティの社会実装を目指すとともに、都市再生整備計画を活用し、歩いて暮らせるまちづくりを目指します。 ○都市機能の集約化と連携し、市街地内の空き家・空き地を利活用することにより、居住の場としての魅力向上を目指します。 ○国道 354 号については、令和 9 年度の水海道有料道路の無料化に伴い、将来的に通過交通の減少が想定されることから、国道 354 号を含めた市街地内の幹線道路については、歩行者や自転車、マイクロモビリティに配慮した道路としての再整備を進めます。
石下市街地	<ul style="list-style-type: none"> ○石下駅周辺における交通結節機能の充実に取り組むとともに、石下駅中沼線沿道でのまちづくりを推進します。 ○基盤整備された区画整理施行地区では、石下駅と石下庁舎周辺（東部拠点）の連携の強化に向け、マイクロモビリティの社会実装による移動円滑化の確保など、居住空間としての魅力向上を目指します。
豊岡市街地	<ul style="list-style-type: none"> ○現在の国道 354 号について、歩行者や自転車、マイクロモビリティに配慮した道路としての再整備を進め、水海道市街地との連携を図る機能の明確化を図ります。
中妻市街地	<ul style="list-style-type: none"> ○県道谷和原筑西線沿道において、商業・業務系施設の空洞化が進んでいることから、県道谷和原筑西線への A I を活用したモビリティ、グリーンスローモビリティの導入を推進し、沿道において住居系への土地利用転換を促進します。
きぬの里地区	<ul style="list-style-type: none"> ○計画的に整備された市街地であることから、市街地環境、都市機能の維持を図ります。
A S V 地区	<ul style="list-style-type: none"> ○道の駅を基点として、地区内に立地する民間事業者や周辺の農業機能等と連携したまちづくりを継続するため、エリアマネジメントのあり方について検討します。 ○地区へのアクセス向上を目指し、A I を活用したモビリティ、グリーンスローモビリティの導入により、三妻駅、吉野公園との連携確保に取り組みます。

(2) 産業系

市街地・拠点	市街地や拠点形成の方向性
大生郷工業団地及び周辺地区	○市街化区域となっている大生郷工業団地については、近接する花島工業団地（地区計画）とともに、既存の操業環境を維持します。
内守谷工業団地及び周辺地区	○地区計画が決定されている内守谷工業団地と、北部に隣接する内守谷工業団地北部地区を中心として産業系土地利用の維持を図ります。
坂手工業団地及び周辺地区	○坂手工業団地地区計画区域における産業系土地利用の維持を図るとともに、就業者や周辺地域の生活支援サービス機能の誘導を図ります。
鴻野山・岡田・古間木地区	○白地地域ですが、既に多くの産業施設が立地する地区となっていることから、周辺環境との調和に留意しつつ、操業環境の維持に努めます。

2-2. 新たな集積を誘導する地区

拠点形成が進んでいる A S V 及び常総 I C 周辺や鬼怒川ふれあい道路沿道等において、産業系や産業機能集積に伴う人口の受け皿を確保するための拠点形成を位置づけます。

(1) 住居系・複合系

市街地・拠点	市街地や拠点形成の方向性	
三妻・常総 I C 周辺地区	三妻駅周辺	○A I を活用したモビリティにより、A S V 地区、吉野公園との連携確保を図りつつ、三妻駅での交通結節機能の整備、就業者の受け皿となる住居系機能を有する市街地形成を図ります。
	常総 I C 周辺	○A S V の整備効果を背景に、I C や農業を生かしたまちづくりを推進するため、I C を生かした産業や、農業的機能等を含む複合的なまちづくりについて検討します。
中妻南部地区	○関東鉄道常総線沿線に位置し、鉄道の利便性確保が可能であることから、水海道市街地、中妻市街地と一体となった市街地形成を目指します。	
水海道駅南地区	○国道 294 号による交通利便性を生かし、商業・業務系、産業系施設の誘導を促進します。	
豊岡西部地区	○豊岡市街地と区域指定エリアの一体性を確保しつつ、鬼怒川西部での生活支援拠点の誘導、宅地需要の受け皿として整備します。	
豊岡北部地区	○斎場や区域指定エリアの土地利用を鑑みながら、長期的な視点での住居系市街地形成について検討します。	
石下駅北部地区	○国道 294 号の利便性を活用した機能集積について検討します。	
南石下駅周辺地区	○アグリサイエンスバレー地区に近接しており、新たな就業者の受け皿として、計画的な誘導を検討します。	

(2) 産業系

市街地・拠点	市街地や拠点形成の方向性
大生郷工業団地 周辺地区	○市街化調整区域に隣接して産業系施設が立地することから、鬼怒川ふれあい道路（西幹線）の整備や圏央道スマート IC の設置検討と合わせ、大生郷工業団地の周辺での産業系土地利用を推進します。
内守谷工業団地 周辺地区	○谷和原インターチェンジからの近接性、鬼怒川ふれあい道路（西幹線）沿道というポテンシャルを生かし、内守谷工業団地東部及び北東部を含む周辺地区での整備を推進します。
坂手工業団地周 辺地区	○既存の坂手工業団地を中心として、坂手工業団地東部及び北東部での産業系土地利用を推進します。

3. 交通ネットワークの考え方

交通ネットワークについては、自動車交通を主要な交通手段としつつ、高齢化や情報技術の活用、カーボンニュートラルの実現等の社会動向を鑑み、公共交通やAIを活用したモビリティによるネットワーク形成を目指します。

(1) 道路ネットワーク

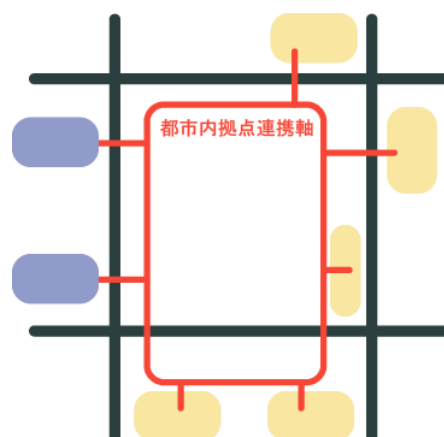
①都市幹線ネットワーク軸

南北系のネットワークとして、鬼怒川東部での国道 294 号に加え、鬼怒川西部において鬼怒川ふれあい道路（西幹線）の整備を位置づけます。東西系のネットワークとして、国道 354 号、県道土浦境線、県道つくば野田線を位置づけ、通過交通の処理、市街地や拠点への広域からのアクセスを確保します。

②都市内拠点連携軸

都市幹線ネットワーク軸と並行する県道や市道を活用し、AIを活用したモビリティやグリーンスローモビリティを収容できる道路機能を確保します。都市内拠点連携軸については、新しい交通モードの導入を想定することから、自動車に加えこれらを収容できる道路環境の整備について検討します。

図一 都市内拠点連携軸のイメージ



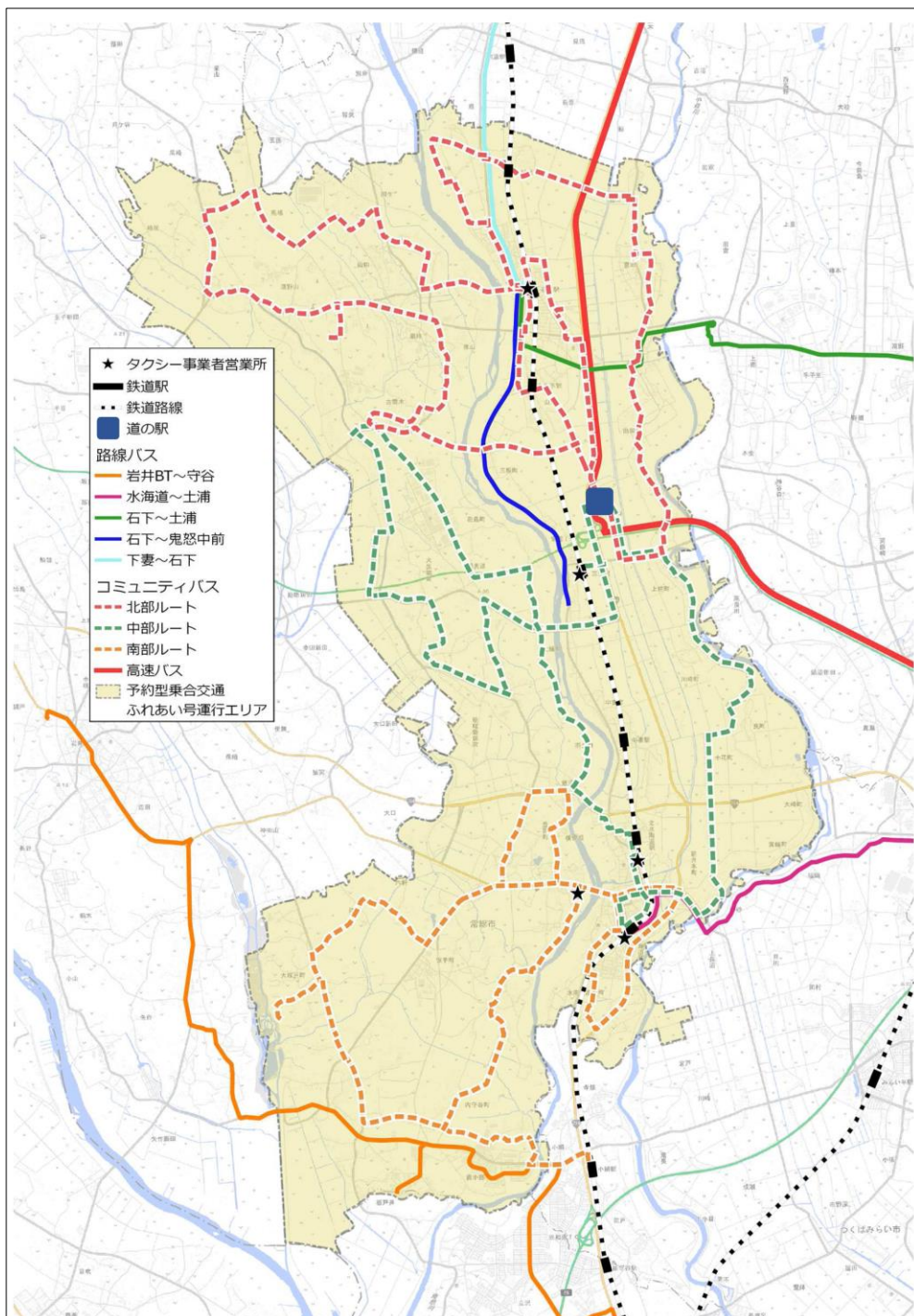
(2) 公共交通

関東鉄道常総線，路線バス，グリーンスローモビリティを位置づけ，各交通モードの利便性向上，交通結節機能の充実によりネットワーク強化を図ります。さらに，「常総市地域公共交通計画」に基づき，コミュニティバスの導入により，移動円滑化を確保します。また，常総線各駅については，交通結節機能の充実を図ります。

(3) AIを活用したモビリティ

自動車交通，公共交通とともに，新しい移動を確保するため，技術実証に取り組んでいるAIを活用したモビリティの導入を想定します。

【参考ー公共交通ネットワーク（案）】



第IV章 分野別方針

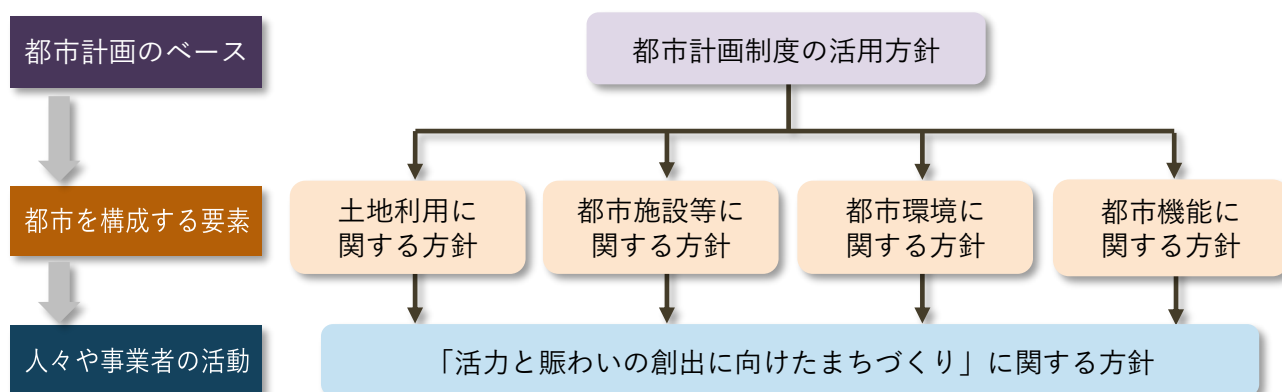
IV-1 分野別方針の構成

将来都市構造を実現するため、都市計画の各分野における方針を策定します。

本計画においては、基本方針で定めた土地利用誘導や都市施設に関する都市計画の方針や都市計画を巡る環境変化等を踏まえ、都市計画のベースとなる「都市計画制度の活用方針」を策定し、これを踏まえ「土地利用」及び「都市施設等」、「都市環境」、「都市機能」といった都市を構成する要素に関する方針により分野別方針を構成します。

さらに、都市が土地利用規制や施設計画だけでなく、人々や事業者の活動により構成されることを踏まえ、これらの活動に注目して民間事業者の活用やソフト面の施策も含めた「活力と賑わいの創出に向けたまちづくり」に関する事項を策定します。

図一分野別方針の構成



IV-2 分野別方針

IV-2-1 都市計画制度の活用方針

1. 都市計画区域

○都市計画区域については、現在の水海道都市計画区域（線引き）と石下都市計画区域（非線引き）を基本とします。

2. 区域区分

○区域区分制度については、現在の制度を維持しますが、産業系土地利用の増加による宅地や居住地確保の需要に対応するため、市街化区域の拡大を検討するとともに、線引きと非線引きの都市計画が共存する都市として、区域区分制度のあり方についても研究を行います。

表－本市の区域区分の概要

都市計画区域	区域区分		例
水海道都市計画	線引き	市街化区域	水海道、中妻、内守谷等の市街地 A S V地区 大生郷工業団地
		市街化調整区域	上記以外の地区
石下都市計画	非線引き	用途地域	石下市街地
		白地地域	上記以外の地区

3. 地域地区

○地域地区制度については、土地利用や建築物の適切な誘導を図る制度として、引き続き適切な運用に努めるとともに、幹線道路の整備や市街地環境の変化、拠点機能の形成等に対応した変更を行います。なお、中心市街地については、従来の基幹的な機能であった商業・業務機能の動向を考慮するとともに、人口や年齢構成の推移、駅周辺における暮らしの場としてのニーズ等、コンパクトシティの形成に向けた変更についても検討します。

4. 都市施設

○既存の都市施設については、人口減少や高齢化、公共施設の維持コストの適正化等を考慮し、当該施設の必要性について検証するとともに、必要に応じて廃止や変更を進めるとともに、施設の長寿命化に取り組みます。

○都市施設のうち、都市計画道路については、アグリサイエンスバレー地区における施設の開業や、鬼怒川西部地区での産業機能の集積が進んでいることから、従来から構想が位置づけられていた鬼怒川ふれあい道路（西幹線）の具体化に取り組むとともに、市街地や産業拠点に対応したネットワーク形成を図ります。

5. 地区計画

○市街化区域のうち、未利用地や低利用地となっている地区、面的整備が行われる地区について、将来的なまちの姿や公共施設整備のあり方を示すため、地区計画の活用を検討します。

○市街化区域のうち、既に市街地が形成されている地区については、市街地環境の維持、公共施設の整備を促進するための制度として活用を検討します。

○市街化調整区域においては、集落環境や機能の維持や産業系施設の誘導等を図るための制度として活用します。

6. その他

○市街化区域の基盤施設の整備・更新を図るため、市街地整備事業の活用を図る他、立地適正化計画による各種制度を活用します。

IV-2-2 土地利用に関する方針

1. 既成市街地における土地利用及び整備の方針

- 既成市街地については、災害リスクを考慮しながら、暮らしの場としての魅力を高めるため、AIを活用したモビリティの導入、空き家・空き地などの利活用促進、土地利用更新の促進、拠点機能の充実・強化に取り組みます。
- 水海道市街地については、水海道公民館や報徳銀行跡地、市民の広場、市庁舎敷地などの市街地の拠点となる施設について、施設の更新や活用を検討します。また、水海道駅周辺の土地利用更新やアクセスの向上についても検討し、必要に応じて都市計画の変更を行います。
- 石下市街地については、石下駅周辺及び石下駅中沼線の整備を推進し、駅へのアクセス強化、交通結節機能の強化を進めます。
- 中妻市街地、豊岡市街地については、災害リスクを考慮しながら、暮らしの場としての魅力を高めるため、空き家・空き地などの利活用促進、土地利用更新の促進に取り組みます。
- きぬの里市街地については、計画的に整備された市街地環境の維持を図り、暮らしの場としての機能を維持するとともに、立地適正化計画に基づく都市機能の誘導を促進します。
- アグリサイエンスバレー地区については、広域性のある機能を有する市街地として、民間事業者と連携した都市機能の充実、魅力向上を継続します。
- 既成市街地のうち、駅周辺のエリアについては、交通結節機能や交流機能、賑わい創出のための機能導入について検討します。

2. 市街化調整区域における土地利用及び誘導の方針

- 市街化調整区域については、市街化を抑制する区域として、市街化区域周辺などにおける無秩序な開発を抑制し、都市的土地利用と農業的土地利用との健全な調和を図ることにより、農地や山林などの保全に努めます。
- 一方で、既存の市街化区域との連携による地域の魅力向上に資する機能の導入、産業系機能の導入等について、農業的土地利用や集落環境の維持との調和を図りながら推進することとします。
- 市街化調整区域における産業系市街地の形成においては、民間事業者の活力を活用しながら、地区計画制度による土地利用の誘導を図ります。また、既に地区計画が決定されている地区については、操業環境の維持を図るとともに、市街化区域への編入についても検討します。
- 集落環境やコミュニティの維持を図るため、区域指定制度の活用により、移住・定住の推進、空き家・空き地の利活用に取り組みます。
- 関東鉄道常総線各駅周辺については、交通結節点としての機能を高めるため、駅周辺の整備を進めます。特に三妻駅については、アグリサイエンスバレー地区の最寄り駅となることから、AIを活用したアグリサイエンスバレー地区との連携や市街地形成についても検討します。

3. 白地地域における土地利用及び誘導の方針

- 区域区分及び用途地域が指定されていない白地地域のうち、既に産業集積が進んでいる地区については、民間事業者との連携強化を図り、操業環境や周辺地区の生活環境や交通安全等の確保に対する取り組みを強化します。
- 白地地区における開発については、農業的土地利用と調和した誘導を行います。
- 鬼怒川ふれあい道路沿線においては、道路ネットワークを活用した土地利用を検討します。

4. 新しい市街地形成に関する方針

- 本市では、既成市街地が形成されている鬼怒川東部の大部分が浸水想定区域となっていることから、鬼怒川西部における市街地形成について検討します。
- 鬼怒川西部地区においては、今後整備を推進する鬼怒川ふれあい道路（西幹線）沿道においての市街地形成を推進することとし、豊岡市街地西部、大生郷工業団地周辺等における市街地形成を検討します。
- 三妻駅周辺については、アグリサイエンスバレー地区の就業者の公共交通の利用や居住ニーズに対応するため、災害リスクと共生できる市街地形成について検討します。
- 南石下駅周辺については、アグリサイエンスバレー地区に近接し、宅地需要も増加していることから、適正な土地利用に向けた誘導を行います。

5. 産業系市街地形成に関する方針

- 大生郷工業団地については、定められている用途地域及び地区計画に即し、産業系機能の維持を図るとともに、周辺地域については、鬼怒川ふれあい道路（西幹線）の整備や将来的なスマートＩＣの設置可能性と連携した産業系市街地の形成を検討します。また、就業者や周辺地域に対する生活支援機能の導入についても検討します。
- 地区計画が定められている、花島工業団地、坂手工業団地、内守谷工業団地北部地区、内守谷工業団地については、地区計画に即し、産業系機能の維持を図るとともに、就業者や周辺地域に対する生活支援機能の導入についても検討します。
- 大生郷工業団地、坂手工業団地、内守谷工業団地の周辺においては、民間事業者との連携による産業系土地利用を推進するため、地区計画の活用や関連インフラの整備に取り組みます。
- アグリサイエンスバレー構想によるまちづくり、新たな産業の創出を推進するため、地区周辺において、農業の高度化や6次産業化を目指した関連産業等の集積を誘導します。

6. 市街地におけるＡＩまちづくりの推進

- 市街地環境づくりにおいては、現在推進している「ＡＩまちづくり」の社会実装の場として位置づけ、ＡＩを活用した移動の円滑化を目指し、必要なインフラの更新・整備に取り組みます。

IV-2-3 都市施設等に関する方針

1. 道路ネットワークに関する方針

○道路ネットワークについては、基幹交通となっている自動車交通を支える基盤として、市内においては、市街地や拠点の配置に対応したネットワーク形成を図るとともに、周辺自治体との利便性を確保するネットワーク形成を目指します。

(1) 広域幹線道路

- 首都圏中央連絡自動車道について、4車線化を推進するとともに、4車線化後の交通量に対応した道路ネットワークを検討します。
- 首都圏中央連絡自動車道を活用した地域づくりを強化するため、大生郷工業団地南部へのスマートインターチェンジ設置について検討します。
- 南北軸については、国道294号と鬼怒川ふれあい道路（西幹線）を位置づけます。鬼怒川ふれあい道路（西幹線）については、鬼怒川西部の産業系市街地の連携とともに、災害時等に国道294号を補完する道路として具体化に取り組みます。
- 鬼怒川ふれあい道路（西幹線）は、上位計画における位置づけに基づき、市内の整備推進に取り組むとともに、関係自治体区間の整備についても協議を進めます。
- 東西軸については、国道354号バイパスを中心として、県道土浦境線、県道土浦坂東線、県道つくば野田線を位置づけるとともに、広域農道（アグリロード）や主要市道により構成します。

(2) 都市内幹線道路

- 都市内幹線道路は、本市における拠点を連携する道路として、南北軸（国道294号及び鬼怒川ふれあい道路（西幹線））、東西軸（国道354号、県道土浦境線、県道土浦坂東線、県道つくば野田線）を中心として、県道や幹線市道によるネットワークを構築します。
- 現在の国道354号については、都市内幹線道路としての機能を明確化し、県道谷和原筑西線とともに、水海道市街地、豊岡市街地、中妻市街地、石下市街地を連携する軸として位置づけ、これらの路線については、AIを活用した公共交通の収容についても検討することとします。
- 市北部の東西連携を確保するための北部幹線、水海道市街地南部の東西連携を確保するための坂手川又線を将来的な構想道路として位置づけます。なお、坂手川又線については、鬼怒川ふれあい道路（西幹線）以西区間において一部事業化されていることから、坂東市との協議を行いながら整備を推進します。
- 幹線道路としての円滑な交通処理を確保するため、交差点の集約や変更についても検討します。

(3) 都市計画道路

- 既存の都市計画道路については、「茨城県都市計画道路再検討指針」に基づき、長期未整備路線について、整備の必要性・妥当性について検証するとともに、将来の市街地や拠点形成を見据えた都市計画道路の必要性について検証し、適宜、都市計画決定を行います。
- 水海道市街地や石下市街地に関連する都市計画道路については、市街地内の状況や将来の土地利用を踏まえ、都市計画道路ネットワークを検証します。
- アグリサイエンスバレー地区や鬼怒川西部での産業系土地利用の集積に対応した道路ネットワークの構築を図るため、将来的な交通量の推計を行い、必要な道路について都市計画決定を行います。

(4) 道路環境

- 幹線道路については、自動車の走行性を確保しつつ、安全な道路環境の確保を目指し自転車や歩行者の空間確保、段差の解消等を進めます。
- 道路や橋梁の維持・管理については、常総市橋梁長寿命化計画に基づき、道路管理コストの平準化や効率化を図ります。あわせて道路管理における情報技術の活用についても検討します。
- 市街化区域や用途地域内の幹線道路については、沿道土地利用との調和を図りながら、自転車や歩行者の安全性確保と利用促進、賑わい創出につながる道路環境づくりを進めます。
- 市街地内の道路については、市街地における宅地利用を促進するため、居住誘導区域を中心として、狭隘道路の整備、側溝の改善等に取り組みます。

2. 公園・緑地に関する方針

(1) 公園

- 都市公園については、常総市公園施設長寿命化計画に基づき、公園施設の維持・更新、管理コストの平準化を図ります。
- 都市公園法の改正等により、公園の管理・運営方法も多様化していることから、都市計画公園としての位置づけを活用しつつ、民間活力の導入や多様化するニーズに対応した機能の導入等について検討します。
- A S V地区内においては、民間事業者との連携を図りながら、既に確保している公園用地について都市公園の整備を検討します。
- 住宅地内においては、住区基幹公園や小規模公園の維持管理の適正化に取り組むとともに、地域住民のニーズにあった公園としてのリニューアルについても検討します。
- 市街地においては、歩いて暮らせる環境づくりのために重要な施設となることから、市街地内の拠点となる施設や道路ネットワークを考慮しながら、既存公園の活用、ポケットパークの整備を検討します。

(2) 緑 地

- 本市固有の資源である河川や湖沼沿岸の緑地については、自然環境の保全や災害との共生を図る空間として保全・活用を図ります。
- 平地林については、不法投棄の防止に取り組むとともに、近年多くなっている太陽光パネルの設置について、必要に応じて自然環境や周辺環境との調和に向けた取り組みを検討します。
- 生産緑地については、所有者の意向を踏まえつつ、市街地内のオープンスペースとしての活用を検討するとともに、必要に応じて新たな指定を含めて、適宜見直しを進めます。

3. 供給処理施設に関する方針

(1) 上水道

安定的な供給を確保ため、老朽化施設の更新、耐震化の推進に取り組みます。

(2) 下水道

①汚水排水

令和8年度までに現在の認可区域が整備完了の見込みとなっていることから、経営計画や需要見込みとの検証を行いながら適宜認可区域の拡大を進めるとともに、工業団地などの産業系土地利用区域についての汚水排水施設の整備について検討します。

②雨水排水

短時間豪雨の頻発化に対応し、開発行為や宅地における雨水処理の適正化を図るとともに、市街地内での内水氾濫に対する検討、流末水路の確保などの雨水排水機能の充実について、検討を進めます。

IV-2-4 都市環境に関する方針

1. AI活用による新しい都市環境の創出に関する方針

○人口減少、少子高齢化、脆弱な公共交通等の課題を有する本市の都市環境に対し、新しい価値づけをするため、現在取り組んでいる「常総市から始めるAIまちづくり」を推進することとし、既に取り組んでいるアグリサイエンスバレー地区、あすなろの里での技術実証実験の他、次のような活用を想定します。

- 市街地における歩いて暮らせる環境づくりへの活用
- 区画整理地区内の基盤を生かした、生活空間での活用
- 三妻駅、アグリサイエンスバレー地区、吉野公園周辺の連携強化への活用
- 水海道市街地、豊岡市街地、中妻市街地、石下市街地の連携への活用

2. 安全・安心な都市環境づくりに関する方針

○既に構築されている防災・減災対策に基づき、常総市復興計画の基本理念である『川と向き合い、川とともに育ち、「住みたい」を大切にす常総』を生かした防災まちづくりを進めるとともに、情報技術を活用した防災・減災対策に取り組みます。

(1) 風水害対策

- 本市は、平成27年9月関東・東北豪雨による被災経験を有しています。鬼怒川東部地域の大部分が浸水想定区域に指定されており、河川の防災・減災対策とともに、常総市地域防災計画に基づき、リスクコミュニケーションの充実に取り組みます。
- 鬼怒川東部の市街化区域は、大部分が浸水想定区域となっていますが、既に居住や産業の場として機能していることから、立地適正化計画に示された防災指針に基づく施策を講じます。
- 一方で、既に多くのストックが集積していること、アグリサイエンスバレー地区の整備が進んでいること、災害想定が大規模であること等を考慮すると、一律に都市機能や居住機能の集積を規制することは現実的でないことから、浸水想定区域内においても、災害リスクの想定を十分にを行い、都市機能や居住機能の確保についても検討することとします。
- また、近年、多頻度化、降水量の増加がみられる中で、市街地における湛水（内水）対策も必要になっていることから、現状の把握とともに排水機能の確保について検討します。

(2) 地震対策

- 地震災害については、南海トラフ地震の発生が大きなリスクとして注目されていることから、公共施設や民間施設の耐震化を推進するとともに、地域防災計画を踏まえ、輸送路となる道路の整備を推進します。

(3) 交通安全

- 高齢化が進む中で、高齢者が関係する事故も多くなっていることから、市街地や幹線道路における交通安全対策に取り組みます。

3. インクルーシブな都市環境づくりに向けた方針

○近年関心が高まっている、インクルーシブ社会（障がいの有無や国籍、年齢、性別などに関係なく、違いを認め合い、共生していくことを目指す社会）の実現に向け、都市を構成する様々な要素について、ユニバーサルデザインの導入等のハード面の取り組みをはじめ、教育や福祉分野等との連携により、地域の交流やマイノリティへの理解などのソフト面の充実を進め、多様性を受け入れるだけでなく、多様性を尊重し、それぞれの個性が尊重されながら共生している都市づくりを目指します。

4. 脱炭素・循環型都市づくりに向けた方針

○身近な自然環境の保全・活用を通じて、カーボンニュートラル（脱炭素社会）の実現に向けた取り組みの具体化を目指します。

○持続可能な循環型都市づくりに向け、スマートシティの推進や省資源・省エネルギー化、廃棄物の減量化、再生可能エネルギーの導入等に取り組み、次世代へつなぐ都市づくりを目指します。

○地球温暖化の防止を推進するため、バス・鉄道などの公共交通機関の利便性の向上により、自動車交通量の抑制に努めます。一方、自転車は環境保全の観点からも有効な交通手段であるため、自転車活用推進計画に基づき自転車交通の役割拡大に向けた快適な自転車通行空間の整備に取り組みます。

5. 既存ストックの利活用の方針

○持続可能なまちづくりを推進するため、既存の公共施設やインフラの適正管理と長寿命化に取り組みます。

○既成市街地内においては、拠点施設としての機能を高めるため、施設の集約化などを考慮しながら、既存施設の利活用を検討します。

○公共施設等総合管理計画に基づく面積の適正化や施設の集約化に取り組むとともに、変化し続ける社会情勢や市民ニーズに対応しながら、人口減少や長期的な財政負担を考慮した公共施設等の全体最適化と持続可能な行政運営を目指します。

6. 空き家・空き地対策に関する方針

○空き家については、関係部署と連携しながら空き家の発生防止、管理の適正化に取り組みます。

○市街地内への居住を誘導し、人口密度、宅地利用を維持するため、居住誘導区域においては、都市再生整備計画の活用による都市構造の集約化と、空き家の利活用による居住促進を推進します。

○市街化調整区域においては、多様な暮らし方に対応できる空き家の利活用を促進するため、区域指定制度の拡充、既存集落維持活性型地区計画の導入を検討します。

7. 景観形成に関する方針

都市的要素と農村的要素を持つ首都圏外縁の地域という環境を活用するため、都市と田園が有するそれぞれの景観特性の活用と、これらが調和した個性ある景観創出に取り組みます。また、貴重な自然的景観の保全と歴史的資源の保全継承により地域の付加価値を高めるシビックプライドを高め、魅力ある景観の形成を図ります。

8. 川と共生する都市づくりに向けた方針

本市は、鬼怒川、小貝川が市域を流れ、川と密接に関わりを持っていることから、関係機関と連携し河川の防災・減災対策に取り組みつつ、河川景観や河川空間を活用した観光・交流や自然体験の場としての活用、浸水想定区域におけるリスクコミュニケーションの充実に積極的に取り組みます。

IV-2-5 都市機能に関する方針

1. 生活支援機能に関する方針

- 市街化区域においては、コンパクトなまちづくりを実現するため、立地適正化計画で位置づけられた都市機能誘導区域への誘導施設の集約を促進します。
- 一方、市街化区域以外にも居住の場が広がっていることを考慮し、既存の集積や市街化調整区域における地区計画や区域指定のエリアを中心に、身近な地域での生活利便性を確保するため、地域における生活支援拠点の形成を促進します。

2. 移動円滑化の確保に関する方針

- 公共交通については、「常総市地域公共交通計画」に基づき、既存の公共交通の他、今後運行開始を予定しているコミュニティバスにより、各交通モードの特性を生かしたネットワークを構築します。
- 異なる交通モードの連携を確保するため、常総線各駅においては、駅前広場や自転車置き場等の整備を進め、交通結節機能の強化を図ります。
- 公共交通とともに、AIを活用したモビリティの導入を図り、人とモノの安全な移動を確保します。
- 鬼怒川以西地区では、常総線各駅や市街地への利便性が不十分であることから、公共交通による連携確保について検討します。

表－常総市地域公共交通計画における交通手段の概要

交通手段	役割及び目的
鉄道（常総線）	<ul style="list-style-type: none"> ・市域をまたいで周辺市町村と本市を結ぶ広域的な路線。 ・定時定路線を基本とし、通勤、通学、通院、買物などに対応。
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・市域をまたいで周辺市町村と本市を結ぶ広域的な路線。 ・定時定路線を基本とし、通勤、通学、通院、買物などに対応。
コミュニティバス 【新設】	<ul style="list-style-type: none"> ・各地域を起点に中心拠点や交流拠点を結ぶ路線。 ・地域住民の日常生活の移動に対応。 ・市内の通勤、通学、通院、買物などに対応。
乗合タクシー （デマンド交通）	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の需要に応じて経路を決める区域運行。 ・鉄道や路線バス等を補完し、市内の交通空白地帯を解消する。
乗用タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・自由な時間帯とエリア制限のない移動に対応できる移動手段。
福祉輸送	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用が困難な方を対象に、ドア・ツー・ドアの移動手段を提供する。

出典）常総市地域公共交通計画

IV-2-6 活力と賑わいの創出に向けたまちづくりに関する方針

1. 市民・事業者と行政の協働によるまちづくりの方針

都市計画や都市づくりは、行政だけで実現できるものではなく、市民の理解や事業者のノウハウ・資金などが不可欠です。そのため、身近な環境整備や開発について、市民・事業者との公民連携による取り組みを進めるとともに、都市計画提案制度の運用により市民・事業者が都市計画に参加できる環境づくりを推進するとともに、A S V地区などの計画的に開発された市街地については、エリアマネジメントによる地区の魅力向上に取り組めます。

2. 都市計画に関する情報発信の方針

都市計画は、都市全体だけでなく、市民の身近な環境を形成するためのルールを定めるものであることから、ホームページへの情報掲載、パブリックコメントの実施等により、都市計画に関する情報の発信と市民意向の把握に努めます。