

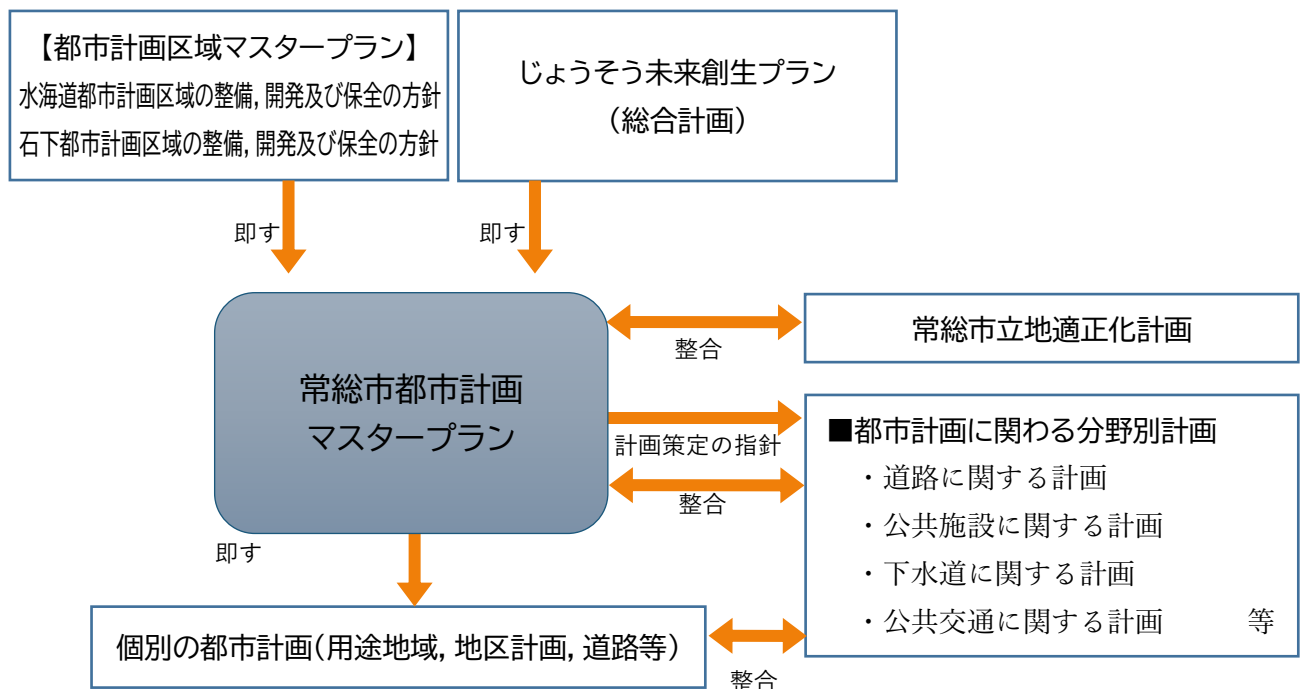
常総市都市計画マスタープラン

序章 常総市都市計画マスタープランの位置づけと背景

1. 常総市都市計画マスタープランの位置づけ

都市計画マスタープランは、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を明らかにする計画です。また、都市計画法第6条の2に基づき都道府県が策定する「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」及び市町村が策定する「市町村総合計画」に即して定めることとされています。本計画は、本市のまちづくりを実現するための部門別計画に対する基本的な指針としての役割を担います。市町村が定める都市計画には道路・公園等の都市施設、土地区画整理事業等の市街地開発事業、地区計画等がありますが、今後、これらを定める場合には、本計画に即すことが求められます。

図－都市計画マスタープランの位置づけ



2. 都市計画マスタープランの対象区域と目標年次

本計画は、本市の都市計画に関する基本方針であることから、市全域を計画の対象区域とします。

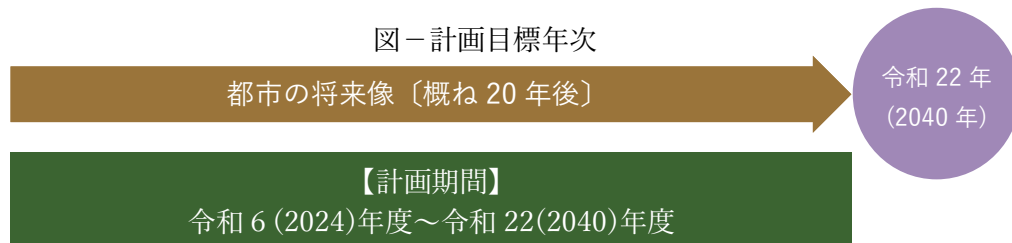
本市は、水海道都市計画区域（近郊整備地帯※、線引き）と石下都市計画区域（非線引き）から構成されていることから、それぞれの都市計画区域マスタープランに即して策定することとします。

図－本市の都市計画区域



※首都圏整備法に基づく政策区域制度の一つ。無秩序な市街地化を防止するため、計画的に市街地を整備すべき区域と、緑地を保全する区域をあわせて指定したもの。

また、計画の目標年次については、概ね 20 年後を展望し、先に策定した常総市立地適正化計画と整合を図りながら、令和 22 年（2040 年）を目標年次として目指すまちの姿を設定し、本市の掲げる将来都市像の実現に向けたまちづくりの方針を示します。このような計画の評価・検証と、社会経済情勢の変化などにより必要が生じた場合には、適切な対応を図るための見直しを行うこととします。



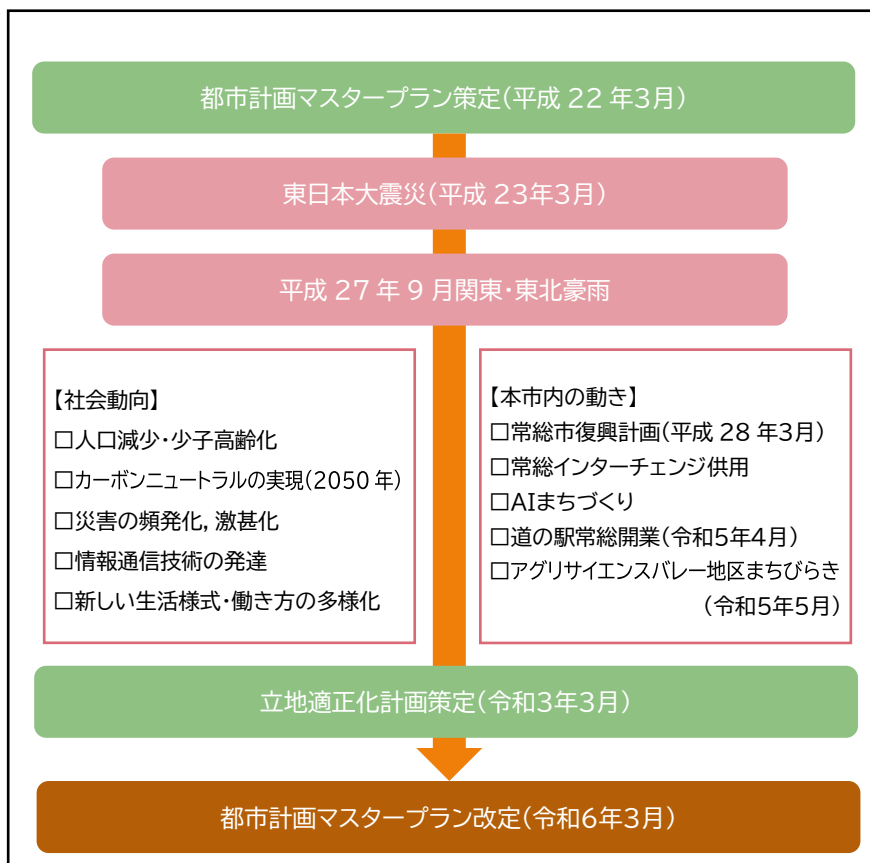
3. 常総市都市計画マスタープラン改定の背景

本市では、平成 22 年（2010 年）に、「常総市都市計画マスタープラン」を策定しました。以降、平成 23 年 3 月東日本大震災や平成 27 年 9 月関東・東北豪雨等の自然災害に見舞われる一方、首都圏中央連絡自動車道常総インターチェンジ（以下、「IC」）が供用開始となり、常総 IC 周辺では、アグリサイエンスバレー地区が整備され、企業立地や道の駅の開業による新たな活力や賑わいが創出されています。

さらに、令和 4 年 6 月 30 日には本田技術研究所と、AI や自動運転などの先進技術を活用した智能化マイクロモビリティとそれらを支えるまちづくりの実現を目指した「AI まちづくりへ向けた技術実証実験に関する協定」を締結しました。

また、本市においては、人口減少や高齢化等の課題に対応するため、令和 3 年 3 月に「常総市立地適正化計画」を策定し、自然災害との共生を踏まえながら、コンパクトで利便性の高いまちづくりを進めています。

このような背景の中で、今回の都市計画マスタープランの改定では、都市的利便性と自然環境が共存する地域として、人や企業が未来を共有し創造を続けるまちづくりを目指したいと考え、本市の都市計画における課題を踏まえつつ、20 年後の将来像を定め、都市計画に関する方針を定めるものです。



4. 都市計画を巡る環境の変化

(1) 人口構造の変化

我が国の人口は、2008年(平成20年)以降減少局面に入っています。国立社会保障・人口問題研究所の推計では、2040年(令和22年)頃にかけて人口減少は加速していくと推計されています。

また、高度経済成長期には、地方でも住宅団地や工業団地の開発が進められ、市街地の拡大が図られてきましたが、今後予想される人口減少下においては、都市の低密度化が進み、生活利便施設の立地可能性の低下、公共交通の輸送効率の低下、投資効率の低下等が予想されます。また、空き地・空き家の発生も予想され、地域環境や景観、治安の悪化なども懸念されます。

このような人口減少と年齢構成の変化により、都市においては、都市機能維持、教育や地域環境の維持、地域経済活動の縮小、高齢者の生活環境の維持などが課題になるとされており、これまでの拡大型の都市計画から、コンパクト化を目指した都市計画が求められます。

(2) 働き方や暮らし方の変化

人口減少や情報技術の発達、社会保障政策の変更などに伴い、働き方や雇用のあり方が変化しています。さらに、新型コロナウイルス感染症対策のためのテレワークの拡大もみられるなど、従来のような職住分離の暮らし方から、組織や場所にとらわれない多様で柔軟な働き方、暮らし方を選択できる社会となることが予想されています。

また、女性や高齢者の労働参加が増加しており、保育ニーズが増加しているほか、買い物などについても、インターネット通販の拡大など効率的なライフスタイルが求められます。さらに、生活様式の変化、地域での経済活動の減少により、中心市街地の活力の低下が課題となっています。

(3) インフラの維持・管理コストの拡大

公益施設や道路、上下水道等の様々なインフラについては、老朽化が進み更新等の必要性が急速に高まることが予想されており、今後の人口減少や高齢化を考慮すると、将来世代の負担の増加を抑制するため、長寿命化や更新時期・費用の平準化、統廃合等が必要となっています。

また、人口減少に伴う利用者や使用量の減少による一人当たりの維持管理費の増加が懸念され、より効率的、集約的な運営が求められます。

(4) 災害リスクの高まり

近年、大規模な自然災害に見舞われることが多く、今後も南海トラフ地震、首都直下型地震等の発生が想定されるほか、気候変動による風水害の局地化、激甚化も指摘されています。

このような災害リスクの高まりに対して、地域での防災力や消防力の維持・強化とともに、災害ハザードエリア等での都市的土地利用の抑制も必要となっています。

(5) 情報技術の進展

Society5.0の到来をはじめ、今後も予想できない新たな技術が登場する可能性があるといわれています。第一に、IoTによって様々な情報が共有され、人材不足や距離により、従来は対応困難であった個人や地域の課題に対して、きめ細やかに対応できるようになる可能性が指摘されています。さらに、AIにより、雇用や産業構造の変化も予想されており、このような情報技術の進展による変化に対応したまちづくりが求められています。

5. 常総市都市計画マスタープラン改定を巡る動き

(1) 第2次茨城県総合計画 ～「新しい茨城」への挑戦～ (令和4年3月)

2050年頃の茨城のグランドデザインを、「強い“産業”」、「夢・希望にあふれる“人”」、「豊かな“暮らし”」としています。

第2項 茨城のグランドデザイン(2050年頃)

(1) 茨城の将来像

<強い“産業”>

- 本県の強みの磨き上げ
- 競争力の強化と、未来を切り拓く発展
- 茨城ブランドの確立と、世界における茨城の存在感の高まり

<夢・希望にあふれる“人”>

- グローバル社会で活躍する“茨城そだち”の人財
- 郷土に愛着と誇りを持ち、住民自治を実践する人財
- ダイバーシティ社会の形成

<豊かな“暮らし”>

- 地域社会と革新的技術で支える安心安全な暮らし
- 絆の育みと、持続可能で温かく充実した暮らし

(2) 県土を支える社会資本

<道路・鉄道・公共交通機関>

- ◆広域交流と地域間連携を支えるネットワークの構築
- ◆三大都市圏等とのアクセス性向上と、県内への波及

<港湾・空港>

- ◆産業を支え国内外と夢をつなぐ首都圏のニューゲートウェイ

<暮らしを支える社会資本>

- ◆県民の命と財産を守る社会資本の整備・長寿命化



また、本市が位置する県西地域の目指す

将来像については、次のように示され、情報技術を生かした農業の高度化、広域ネットワークを背景とした産業集積が期待されています。

【県西地域の基本方向】

生活関連機能の充実が図られることで、東京圏に近接する立地環境を活かし、定住の促進が図られるとともに、歴史ある街並みや伝統文化、自然環境を活かして交流人口の拡大が図られ、賑わいが創出されています。

また、農地集積・集約化やスマート農業の導入が図られ、経営規模の拡大が進み、東京圏の食を支える農産物の一大供給拠点として発展しています。

さらに、広域交通ネットワークが充実し、自動車産業をはじめとした各種製造業の立地により、地域産業が活性化した一大産業拠点を形成しているとともに、伝統的な地場産業についても販路拡大が図られているなど新たな発展が図られています。

(2) じょうそう未来創生プラン後期基本計画（令和5年3月）

令和9年度のまちの将来像を定めた基本構想を実現するため、平成30年度から令和4年度にかけて設定された前期基本計画で位置づけた施策の実施、周辺環境により変化した市情勢を踏まえた新たな目標などを策定しています。

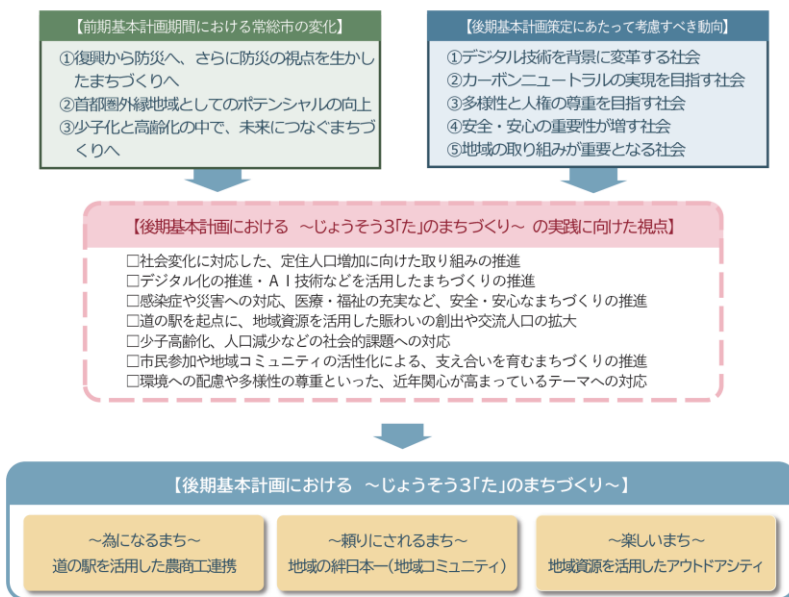
後期基本計画における基本的な考え方として、「道の駅を活用した農商工連携」、「地域の絆日本一（地域コミュニティ）」、「地域資源を生かしたアウトドアシティ」を掲げています。

1. 後期基本計画の策定の基本的な考え方

(1) 後期基本計画における「～じょうそう3「た」のまちづくり～」の実践

基本構想においては、～じょうそう3「た」のまちづくり～を掲げ「**楽しいまち**=みんなでつくるまちづくり」「**～為になるまち**=みんなに役立つまちづくり」「**～頼りにされるまち**=みんなが支えあうまちづくり」という3つの基本理念を示しました。

後期基本計画においても、～じょうそう3「た」のまちづくり～に基づき、各施策の推進を図りますが、前期基本計画の成果や、その間の社会の潮流の変化などを踏まえた視点を設定し再定義します。



(3) 常総市立地適正化計画

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、都市機能誘導区域と居住誘導区域を定めています。また、水害への備えをハードとソフトの両面から強化しながら市街地の集約化を図ることで持続可能なまちづくりを進めています。



(4) 未来産業基盤強化プロジェクト

茨城県では、企業の立地ニーズに応じて新たな産業用地の開発が推進されるよう、市町村の開発計画等を積極的に支援しています。この中では、つくばJCT以西の圏央道IC周辺及びつくばJCT以南の常磐道IC周辺を「重点区域」に設定しています。

(5) SDGs (持続可能な開発目標)

持続可能な開発目標 (SDGs : Sustainable Development Goals) とは、2015年9月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない (leave no one behind)」ことを誓っており、本市においてもカーボンニュートラルやAIまちづくりの取り組みを推進しています。



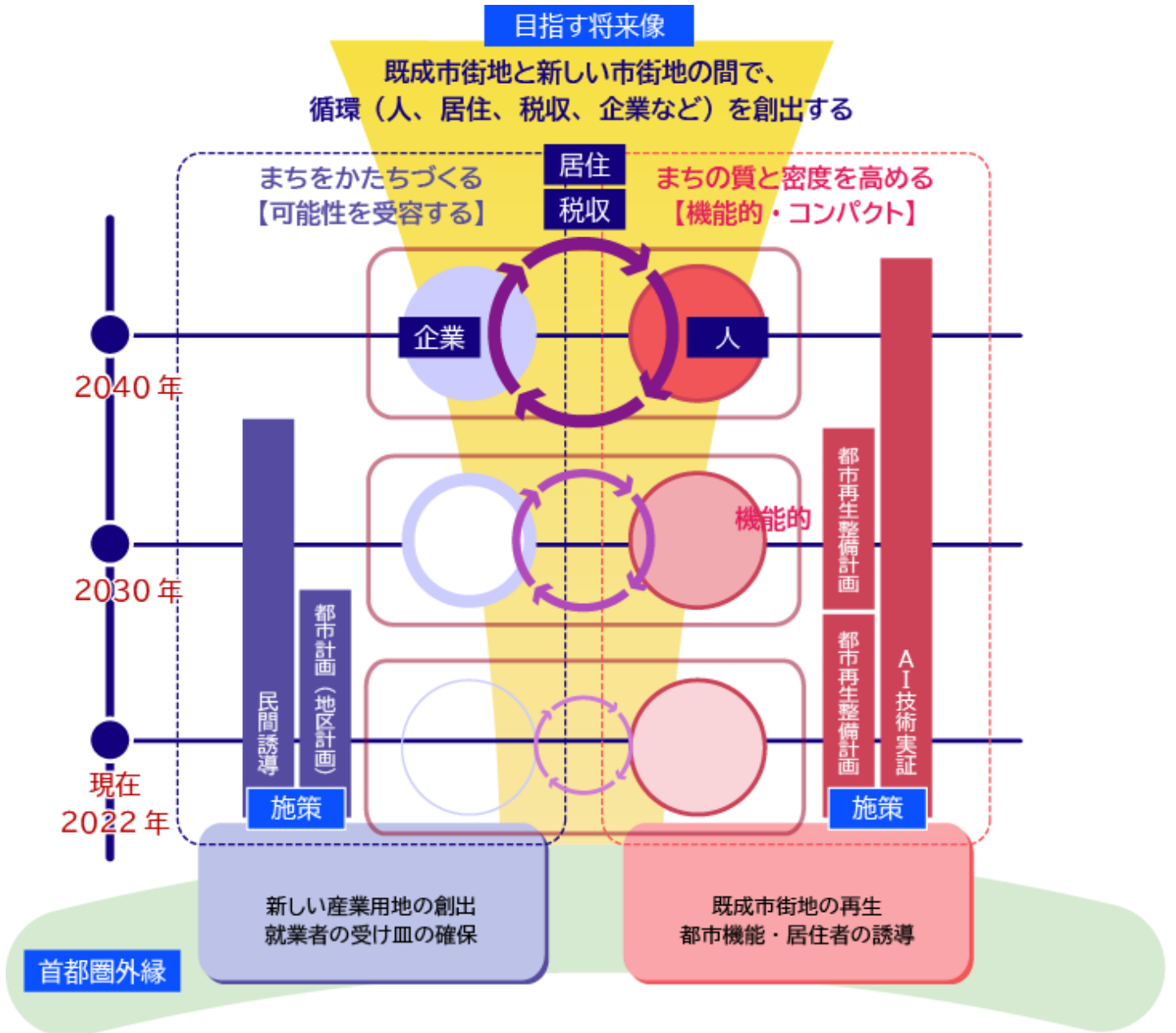
6. 常総市都市計画マスタープラン改定の考え方

都市計画を巡る環境の変化，常総市都市計画マスタープラン改定を巡る動きを踏まえ，既成市街地においては，機能的かつコンパクトなまちづくりにより，まちの質と密度を高めるとともに，圏央道常総 I C の供用に伴う産業需要など，新しい可能性を受け入れることができるまちづくりを進めるため，本計画の改定の考え方を以下のとおりとします。

表－改定の考え方

<p>既成市街地</p> 	<p>まちの質と密度を高める 【機能的・コンパクト】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○機能的かつコンパクトなまちづくりへの誘導に向けた都市機能や居住を誘導します。 ○2つの都市計画区域における施策動向を反映した均衡あるまちづくりを進めます。
<p>新市街地</p> 	<p>まちをかたちづくる 【将来の可能性を受容】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○圏央道常総 I C の供用を契機とする，産業需要を計画的誘導します。 ○西幹線沿道における地域づくりの方向を示します。
<p>都市全体</p> 	<p>都市を再構築する 【循環の創出】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○集約化を進める既成市街地と新市街地の連携を強化し，人や企業活動，居住や税収の新しい循環を創出します。
<p>首都圏外縁</p> 	<p>首都圏外縁のまちを創る 【位置特性の活用】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○都市環境と田園環境が共存する地域として，多様な居住ニーズ，アウトドアなどの交流を創出します。
<p>協働</p> 	<p>市民・事業者と協働する 【将来像を共有】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○地域づくりの主体となる市民や民間事業者と計画を共有し，将来像の実現に向け，それぞれの立場から知恵を出し合い，まちづくりを担います。
<p>施策・事業</p> 	<p>まちづくりを推進する 【施策・事業の活用】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○都市の創り方を明確にした上で，特に当面 10 年間に想定される施策・事業や取り組みなどについて明確化します。

図－都市計画マスタープラン改定のご概念



第 I 章 常総市のすがた

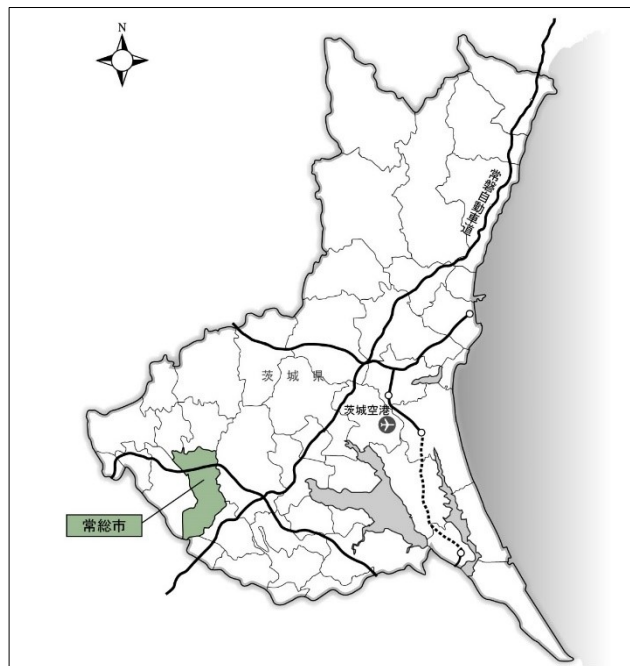
1. 位置・地勢

常総市は茨城県の南西部，都心から約 55km と、首都圏 50km 圏内に位置しています。東はつくば市及びつくばみらい市，西は坂東市，南は守谷市，千葉県野田市，北は八千代町及び下妻市に接しています。

行政区域は，南北に約 20km，東西は約 10km と南北に長く，面積は，123.64km² となっています。市域のほぼ中央を一級河川鬼怒川，東部のつくば市との行政界を一級河川小貝川が流れ，市域東部は低地となっており，市街地のほか水田地帯が形成されています。一方，鬼怒川西部は丘陵地となっており，集落や畑地，平地林が広がっているほか，工業団地，ゴルフ場などが整備されています。

市域南北を縦断する国道 294 号，東西を横断する国道 354 号が道路体系の骨格となっており，これらを補完する形で主要地方道や一般県道があります。さらに，本市のほぼ中央部に首都圏中央連絡自動車道常総 I C が設置され，広域への利便性が向上しています。また，市域南北に関東鉄道常総線が走り，取手方面と下妻・筑西方面を結び，守谷において T X と接続し，都心などへのアクセスも向上しています。

図－常総市の位置

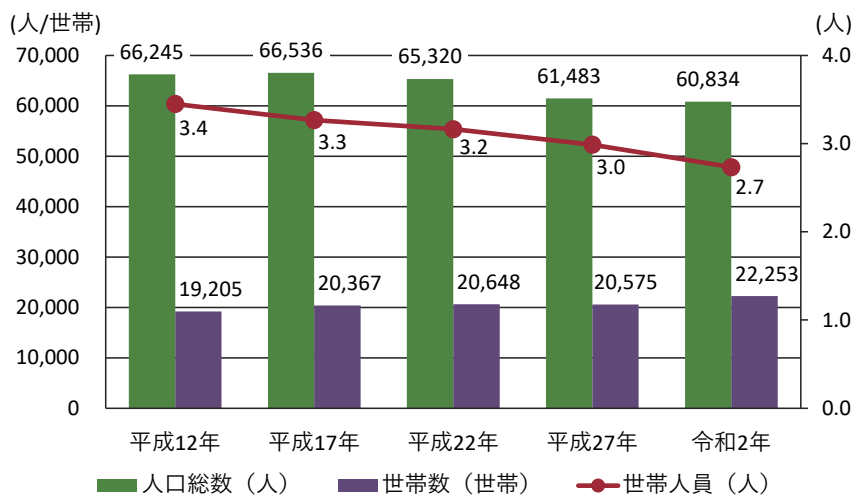


2. 人 口

(1) 人口及び世帯数の推移

○国勢調査による人口は，平成 17 年の 66,536 人をピークに減少しています。一方で，世帯数は増加しており，世帯の小規模化が進行しています。

図－人口及び世帯数の推移

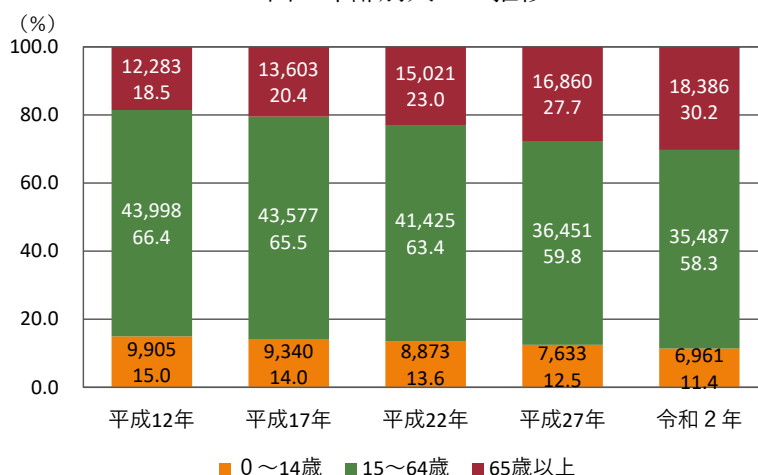


資料) 国勢調査

(2) 年齢別人口の推移

○年齢別人口は、少子高齢化が進行しており、令和2年の国勢調査では、65歳以上の人口が18,386人と総人口の30%を超過する一方で、0～14歳の年少人口は11.4%となっています。

図一年齢別人口の推移

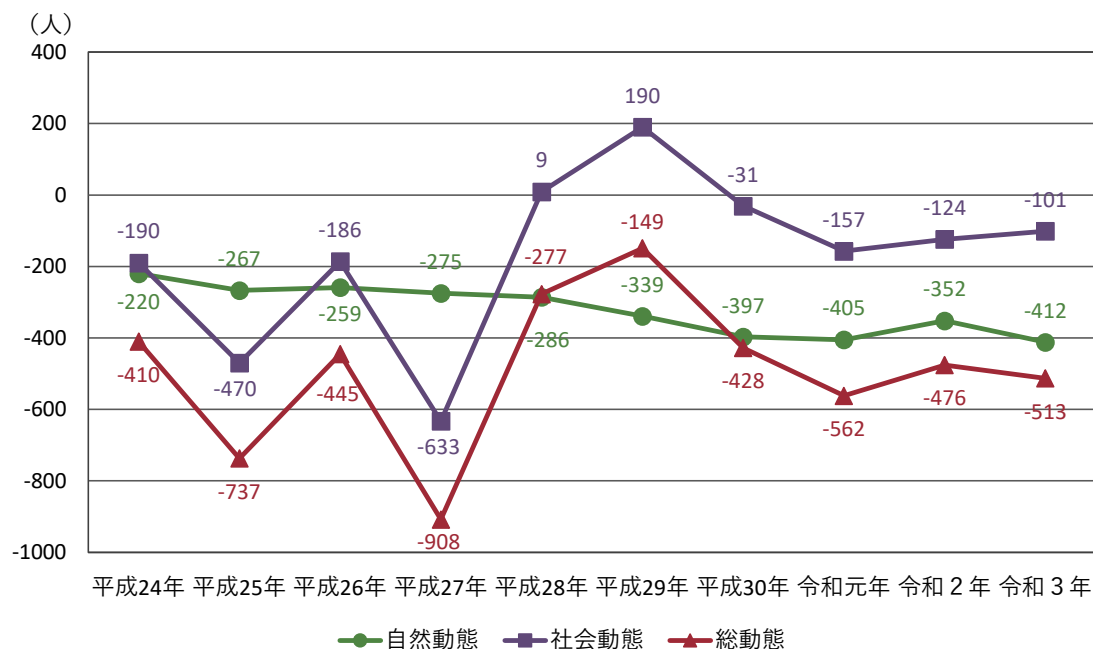


資料) 国勢調査

(3) 人口動態

○出生・死亡による自然動態、転出・転入による社会動態については、いずれも減少傾向を示しています。自然動態については、年々減少する傾向となっており少子高齢化の影響が窺えます。企業活動の影響もあり、社会動態についても近年は減少傾向を示しており、自然動態と社会動態を合わせた総動態も減少傾向を示しています。

図一人口動態



資料) 茨城県常住人口調査

(4) 市街化区域（用途地域）人口

市街化区域（用途地域）面積は，都市計画区域（行政区）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(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
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）

(5) 人口集中地区（D I D）※

○人口集中地区（D I D）は，水海道市街地，豊岡市街地に指定されています。地区面積は拡大していますが，人口密度は低下傾向となっています。

表－人口集中地区（D I D）の推移

年次	人口(人)			面積(ha)			人口密度(人/ha)	
	行政区	DID	割合(%)	行政区	DID	割合(%)	行政区	DID
昭和55年	40,435	8,104	20.0	7,962	150.0	1.9	5.1	54.0
昭和60年	41,715	9,534	22.9	7,962	190.0	2.4	5.2	50.2
平成2年	42,340	11,604	27.4	7,962	250.0	3.1	5.3	46.4
平成7年	42,683	12,670	29.7	7,968	270.0	3.4	5.4	46.9
平成12年	42,015	12,785	30.4	7,968	282.0	3.5	5.3	45.3
平成17年	66,536	12,821	19.3	12,352	282.0	2.3	5.4	45.5
平成22年	65,320	12,046	18.4	12,352	287.0	2.3	5.3	42.0
平成27年	61,483	10,655	17.3	12,364	287.0	2.3	5.0	37.1
令和2年	60,834	11,176	18.4	12,364	288.0	2.3	4.9	38.8

※DID 地区は旧水海道市のみに指定。

※昭和 50 年から平成 7 年までは，旧水海道市の値。平成 17 年以降は，常総市全体（旧水海道市と旧石下町の合計）の値。

資料) 国勢調査

図－D I D地区の変遷



※人口集中地区（DID=Densely Inhabited Districts）

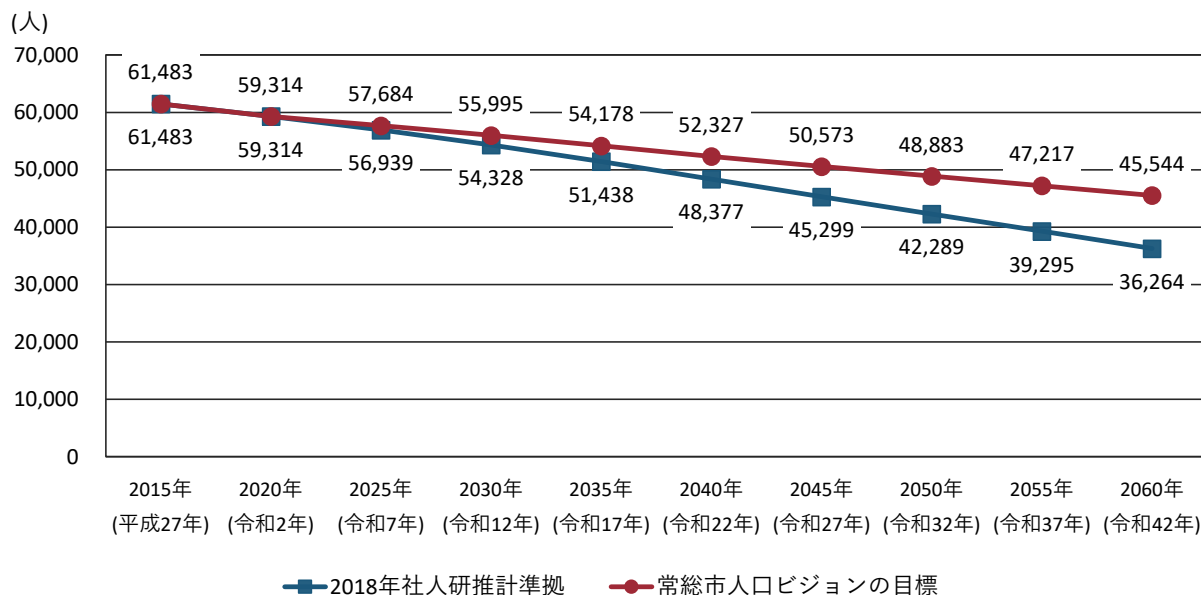
統計データに基づいて一定の基準により設定され，平成 12 年国勢調査では，国勢調査基本単位数等を基礎単位として，1.「原則として人口密度が 1 平方キロメートル当たり 4,000 人以上の基本単位数等が市区町村の境域内で互いに隣接」して，2.「それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に 5,000 人以上を有する地域」とされました。

(6) 将来人口の見込み

①常総市人口ビジョン

常総市人口ビジョンでは、国立社会保障人口問題研究所の将来人口推計に基づき、2040年の人口は52,327人と設定しています。

図－常総市人口ビジョンによる人口推計



資料) 常総市人口ビジョン

②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

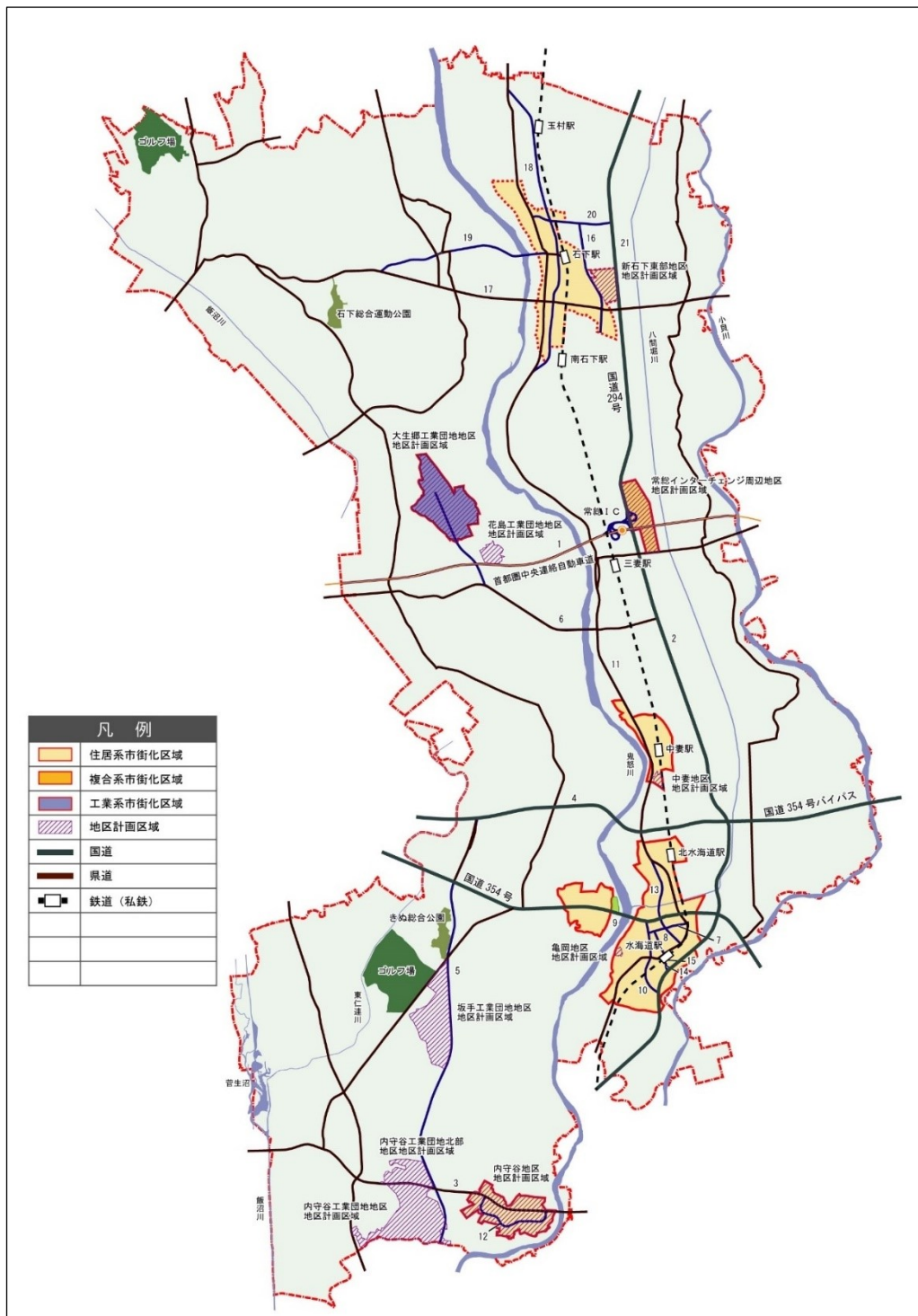
出典) 常総市立地適正化計画

3. 市街地（市街化区域及び用途地域）の配置

(1) 区域区分等の状況

- 市街地（市街化区域及び用途地域）は、鬼怒川東部に多く位置しています。鬼怒川東部については、浸水想定区域に指定されており、本市の市街地の多くは浸水想定区域内にあります。
- 鬼怒川西部には豊岡市街地と、工業専用地域である大生郷工業団地が位置しています。また、地区計画制度により市街化調整区域において工業系の土地利用が位置づけられている地区があります。

図－市街地（市街化区域及び用途地域）の配置



(2) 常総市及び周辺自治体の区域区分の状況

本市では、区域区分がなされている水海道都市計画区域に、市街化区域 524ha が指定されています。また、区域区分がなされていない石下地区には用途地域が 198ha 指定されています。これらの市街地における人口密度は、それぞれ 30.1 人/ha, 23.9 人/ha であり、周辺自治体と比較すると、守谷市やつくばみらい市よりも低いものの、つくば市や坂東市よりも高くなっています。

一方、市街地形成を促進べき区域である市街化区域の面積について、都市計画区域面積に占める割合は 6.6% であり、周辺自治体の多くと比べて低いことから、人口に対し市街化区域面積が少ないといえます。

図－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	市街化調整区域(白地)面積	市街化区域(用途地域)面積	市街化区域(用途地域)人口(H27)	市街化区域人口/市街化区域面積(人口密度)	
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%

(※)非線引き都市計画区域

4. 市街地開発事業

表－市街地開発事業の状況

市街地開発事業については、土地区画整理事業が 14 地区(238.6ha)、工業団地造成事業が 1 地区(68.6ha) 施行されています。

事業手法	地区名	事業種別	総面積(ha)	事業着手(年月日)	事業完了(年月日)	備考
土地区画整理事業	森下地区	住居系	19.2	S43.12.12	S48.5.31	水海道都市計画区域
	水海道駅南地区	住居系	28.9	S49.3.11	S55.7.3	水海道都市計画区域
	内守谷地区	住居系	66.3	H2.9.3	H15.2.27	水海道都市計画区域
	亀岡地区	住居系	1.1	H15.6.12	H18.5.15	水海道都市計画区域
	中妻地区	住居系	2.6	H8.1.18	H9.9.11	水海道都市計画区域
	常総インターチェンジ	工業系	30.7	H30.3.19	R6.3.31	水海道都市計画区域
	石下駅東地区	住居系	49.4	S44.8.9	S52.11.21	石下都市計画区域
	御城地区	住居系	15.6	S49.3.20	S55.1.28	石下都市計画区域
	本石下寺浦地区	住居系	5.3	S51.7.8	S55.3.31	石下都市計画区域
	新石下寺浦地区	住居系	7.1	S51.10.22	S55.9.11	石下都市計画区域
	大橋南地区	住居系	2.9	S55.12.3	S58.7.4	石下都市計画区域
	薬師堂裏地区	住居系	0.4	S56.4.23	S57.4.12	石下都市計画区域
	芝原北地区	住居系	0.3	S57.9.13	S58.6.16	石下都市計画区域
	西原地区	住居系	8.8	S60.3.28	S62.2.5	石下都市計画区域
小計			238.6			
工業団地造成事業	大生郷工業団地	工業系	68.6	S48.2.26	S55.3.25	水海道都市計画区域
合計			307.2			

資料) 令和 2 年度都市計画基礎調査

5. 地区計画

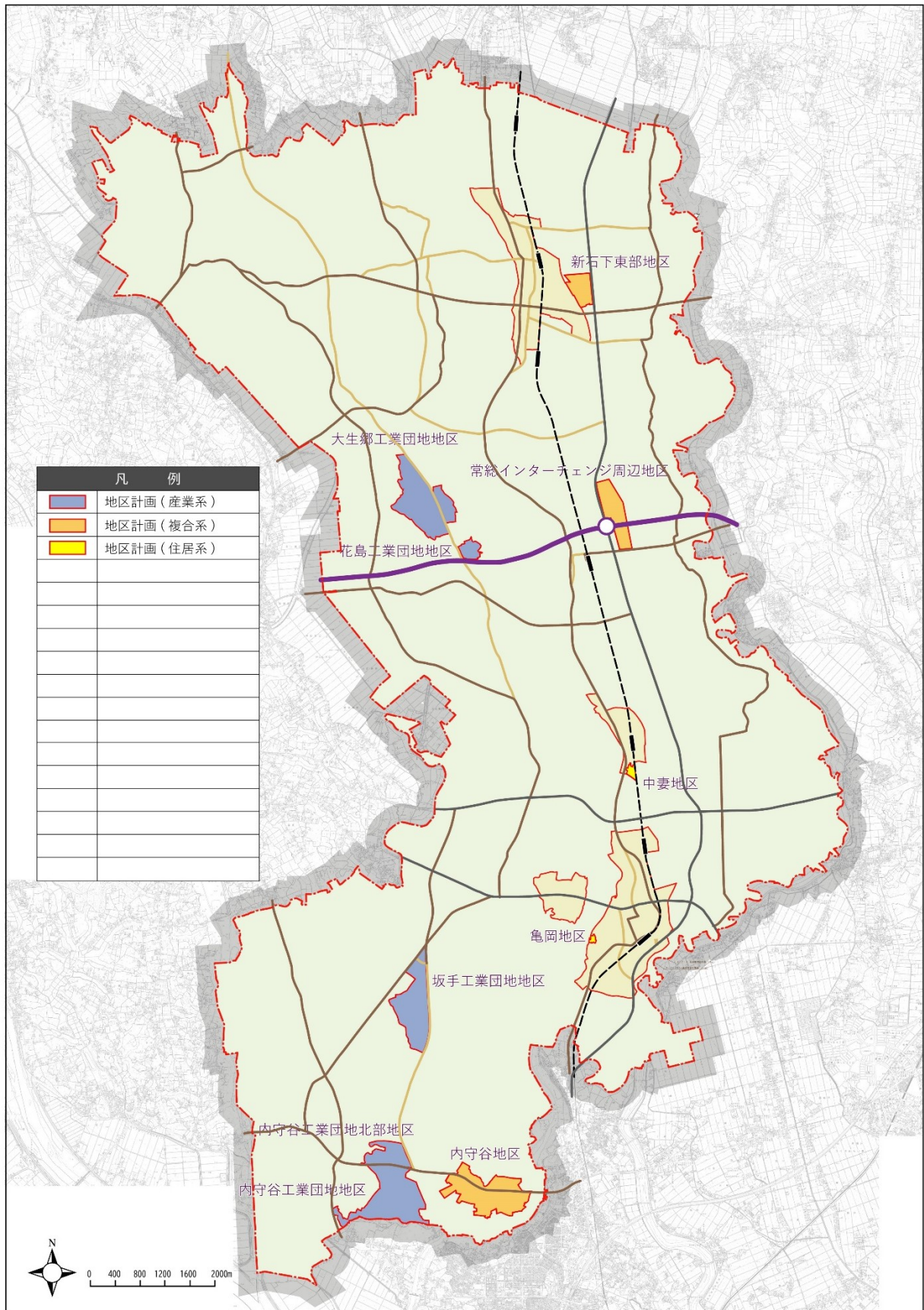
本市では 10 地区で地区計画が都市計画決定されています。このうち 4 地区は、市街化調整区域における産業系の地区計画となっています。

表－地区計画の状況

地区名	用途	総面積 (ha)	都市計画決定	区域区分
中妻地区	住居系	2.6	平成8年12月20日	市街化区域
内守谷地区	複合系	66.3	平成12年1月12日	市街化区域
亀岡地区	住居系	1.1	平成16年12月1日	市街化区域
大生郷工業団地地区	産業系	75.4	平成28年5月16日	市街化区域
常総インターチェンジ周辺地区	複合系	34.1	平成29年12月7日	市街化区域
内守谷工業団地北部地区	産業系	22.0	平成25年5月30日	市街化調整区域
坂手工業団地地区	産業系	56.9	平成27年3月31日	市街化調整区域
花島工業団地地区	産業系	8.5	平成29年3月3日	市街化調整区域
内守谷工業団地地区	産業系	71.9	平成30年3月9日	市街化調整区域
新石下東部地区	複合系	16.6	令和3年10月20日	非線引き
合 計		355.4		

資料) 常総市 HP

図一 地区計画位置図



6. 市街化調整区域における区域指定

本市では、水海道都市計画区域の市街化調整区域内において、都市計画法第34条11号及び12号による区域指定※を行っています。令和4年4月に、都市計画法の改正に伴い災害ハザードエリア（浸水想定区域における想定浸水深3メートル以上の区域及び家屋倒壊等氾濫想定区域）が除外され、11号区域を158.2ha、12号区域を238.9ha指定しています。

開発許可件数は、11号区域に比べ12号区域が多く年間30件前後で推移しています。

表－区域指定集落一覧

【11号】						【12号】					
集落番号	集落形態	集落名	面積(ha)	宅地率	備考 (令和4年4月変更)	集落番号	集落形態	集落名	面積(ha)	宅地率	備考 (令和4年4月変更)
11-1	第1種	高野	0	-	指定解除	12-1	第6種	五郎兵衛新田	9.6	49.0%	
11-2	第3種	山田	0	-	指定解除	12-2	第6種	天神下	17.7	38.0%	
11-3	第1種	豊岡町西	55.3	50.0%		12-3	第6種	大生郷新田	18.3	36.0%	
11-4	第3種	豊岡町東	23.6	55.1%	区域縮小	12-4	第1種	中新田・駒込	13.4	49.0%	
11-5	第3種	羽生	17.6	67.4%	区域縮小	12-5	第1種	上口	19	36.0%	
11-6	第3種	沖の内	12.5	46.0%		12-6	第6種	上大輪	0	-	指定解除
11-7	第1種	小山戸・後宿	30.1	41.0%	区域縮小	12-7	第1種	三妻駅周辺	15.4	47.3%	区域縮小
11-8	第3種	相野谷	1.7	65.2%	区域縮小	12-8	第1種	白畑・山戸内	5.1	36.1%	区域縮小
11-9	第1種	新井木	0	-	指定解除	12-9	第1種	三坂	16.5	39.0%	区域縮小
11-10	第3種	向地	17.4	48.0%		12-10	第6種	上蛇	26.5	40.4%	区域縮小
合 計			158.2			12-11	第6種	川崎	13.5	58.1%	区域縮小
						12-12	第1種	染色団地	8.7	56.0%	
						12-13	第1種	菅生	75.2	52.0%	
						合 計		238.9			

資料) 常総市HP

表－開発許可件数の推移

区 分	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	R2年度	R3年度	
		50	42	44	40	42	32	37	48	44	39
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	

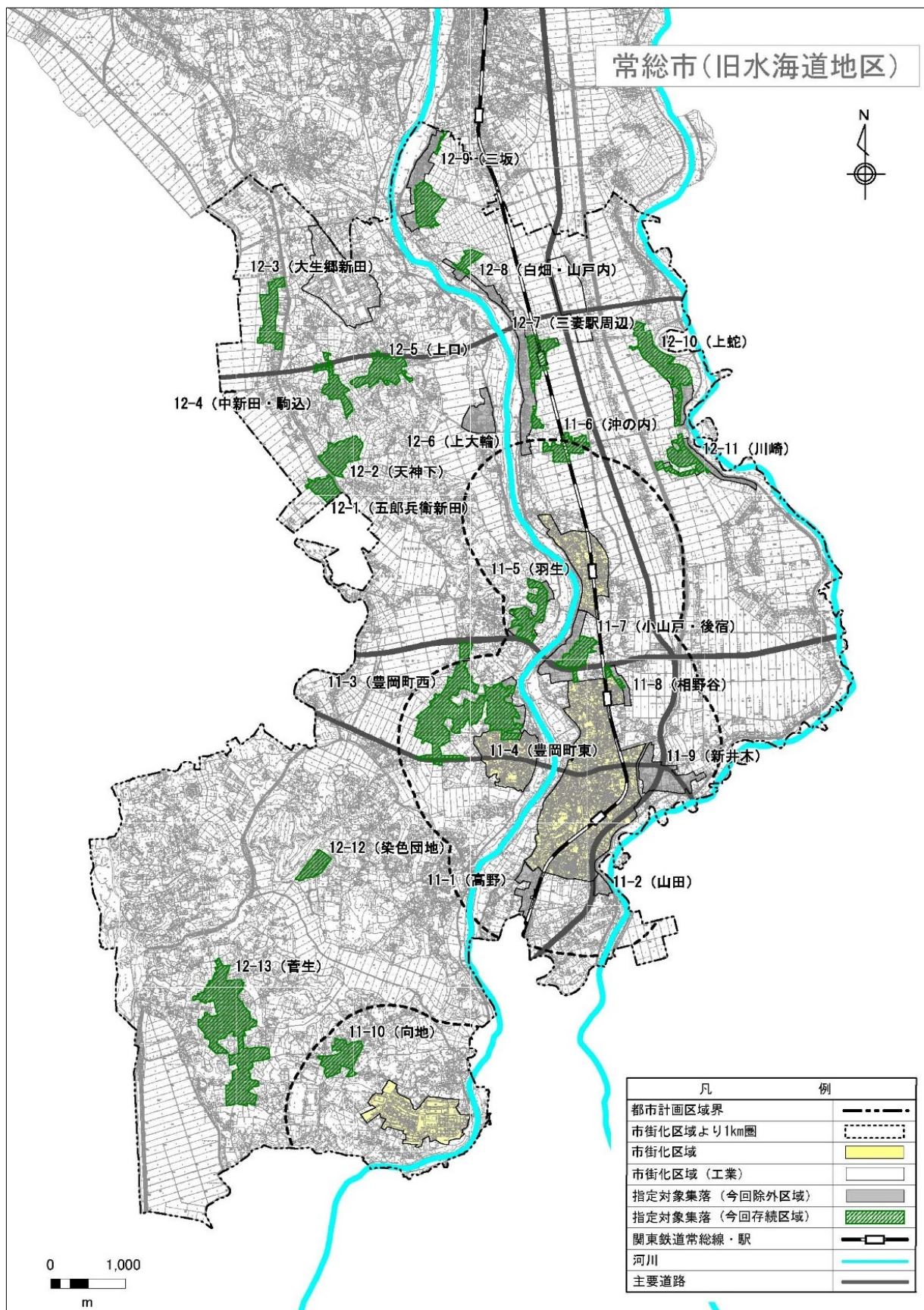
資料) いばらきの土地

※都市計画法第34条11号及び12号による区域指定

市街化調整区域の指定区域内であれば集落の出身要件などを問うことなく、誰でも住宅等、一定の用途の建築物を建てることができる制度。

- ・11号区域とは、直近の市街化区域からおおむね1キロメートル以内で、50以上の建築物が連たんし、宅地率が40パーセント以上の区域。
- ・12号区域とは、11号区域以外の市街化調整区域内において、50以上の建築物が連たんし、宅地率が30パーセント以上の区域。

図一 区域指定位置図（令和4年4月変更後）



資料) 常総市HP

7. 都市計画道路

都市計画道路は、21 路線が都市計画決定されており、87.6%が整備済及び概成済となっています（令和2年4月1日現在）。本市の都市計画道路は、市街地が多く分布する鬼怒川東部を中心に配置されている一方で、産業系土地利用が多く分布する鬼怒川西部における配置は十分ではないといえます。

表－都市計画道路の路線別整備状況

	図面 番号	路線番号	路線名	幅員 (m)	計画決定 延長(m)	改良済		概成済		改良済+概成済	
						延長 (m)	整備率 (%)	延長 (m)	整備率 (%)	延長 (m)	整備率 (%)
水 海 道 都 市 計 画	1	1・3・2	首都圏中央連絡自動車道	25	6,370	0	0.0	6,370	100.0	6,370	100.0
	2	3・3・1	川又三坂線	25	10,740	10,740	100.0	0	0.0	10,740	100.0
	3	3・3・9	玉台橋菅生線	12~25	3,400	1,320	38.8	2,080	61.2	3,400	100.0
	4	3・3・1 1	相野谷細谷線	25	4,420	4,420	100.0	0	0.0	4,420	100.0
	5	3・3・1 2	鹿小路細谷線	25	6,920	0	0.0	4,800	69.4	4,800	69.4
	6	3・4・8	美妻橋大生郷線	16	3,630	1,730	47.7	1,400	38.6	3,130	86.2
	7	3・5・2	栄町諏訪町線	12~15	620	80	12.9	0	0.0	80	12.9
	8	3・5・3	水海道停車場線	15	370	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	9	3・5・4	豊岡大和橋線	15	3,010	920	30.6	1,750	58.1	2,670	88.7
	10	3・5・5	宝町山田線	14~22	1,190	1,190	100.0	0	0.0	1,190	100.0
	11	3・5・6	高野美妻橋線	12	7,800	1,280	16.4	6,520	83.6	7,800	100.0
	12	3・5・1 0	奥山西原線	14	1,480	1,480	100.0	0	0.0	1,480	100.0
	13	3・6・7	淵頭森下線	11	1,420	0	0.0	450	31.7	450	31.7
	14	3・5・1 3	水海道南停車場線	14	130	130	100.0	0	0.0	130	100.0
	15	8・7・1	水海道駅南北線	5	40	40	100.0	0	0.0	40	100.0
石 下 都 市 計 画	16	3・5・1	横堤松並線	14	1,820	1,820	100.0	0	0.0	1,820	100.0
	17	3・4・2	本豊田鴻野山線	16	6,220	5,510	88.6	710	11.4	6,220	100.0
	18	3・4・3	大房原宿線	16	4,760	2,740	57.6	0	0.0	2,740	57.6
	19	3・5・4	石下駅中沼線	12	2,950	630	21.4	0	0.0	630	21.4
	20	3・5・5	丁張本上線	14	1,290	1,290	100.0	0	0.0	1,290	100.0
	21	3・3・6	収納谷小保川線	25	5,590	5,590	100.0	0	0.0	5,590	100.0
合計					74,170	40,910	55.2	24,080	32.5	64,990	87.6

資料) 都市計画課

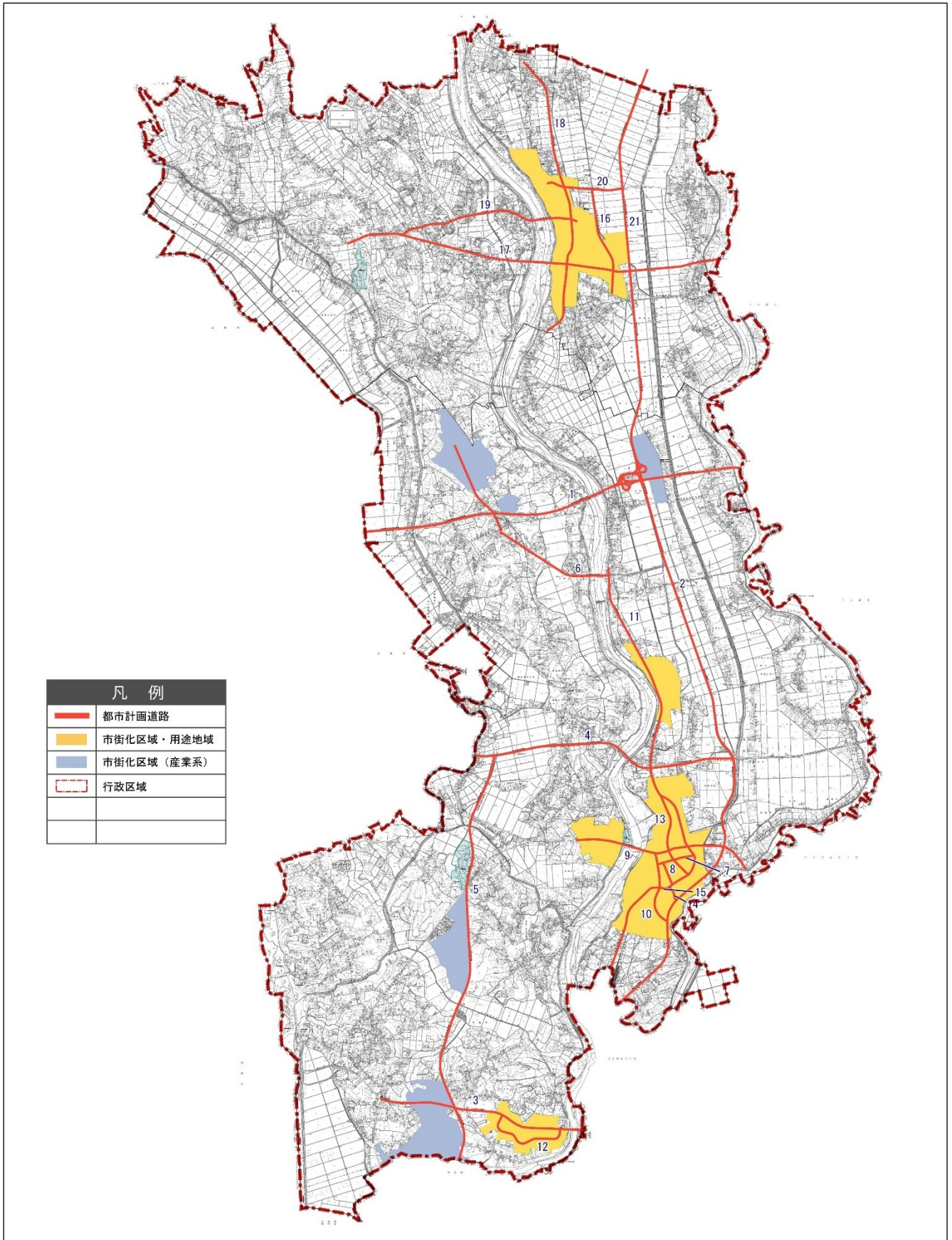
※令和2年4月1日現在

※改良：計画幅員通り確保・整備されており、一般の通行の用に供している道路延長

概成：改良済以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる道路

(概ね計画幅員の2/3以上または、2車線以上の幅員を有する道路を有する区間でその道路に対応する都市計画道路延長)

図－都市計画道路網図



8. 地 価

令和4年の地価は、住宅地、商業地とも平成25年に比べて8割程度に下落しており、商業地よりも住宅地の下落率がやや大きくなっています。

表－住宅地地価

	地点No.	地価(円/㎡)		対平成25年比 (B/A)	土地利用
		平成25年(A)	令和4年(B)		
基準地価 (7月)	1	26,200	21,700	82.8%	住宅地
	2	35,400	27,000	76.3%	住宅地
	3	28,000	22,000	78.6%	住宅地
	5	15,600	14,900	95.5%	住宅地
	6	27,800	25,000	89.9%	住宅地
	7	12,800	11,600	90.6%	住宅地
	平均	24,300	20,367	83.8%	—
地価公示 (1月)	1	24,600	19,500	79.3%	住宅地
	2	30,100	23,000	76.4%	住宅地
	3	35,600	27,300	76.7%	住宅地
	4	36,400	30,000	82.4%	住宅地
	5	26,600	23,700	89.1%	住宅地
	6	25,900	21,100	81.5%	住宅地
	7	30,200	26,800	88.7%	住宅地
	8	28,800	23,100	80.2%	住宅地
	9	12,800	11,000	85.9%	住宅地
	10	29,200	23,900	81.8%	住宅地
	11	12,200	10,300	84.4%	住宅地
	平均	26,582	21,791	82.0%	—

資料) 国土交通省「標準地・基準地検索システム」

※比較可能な同一地点のみ抽出

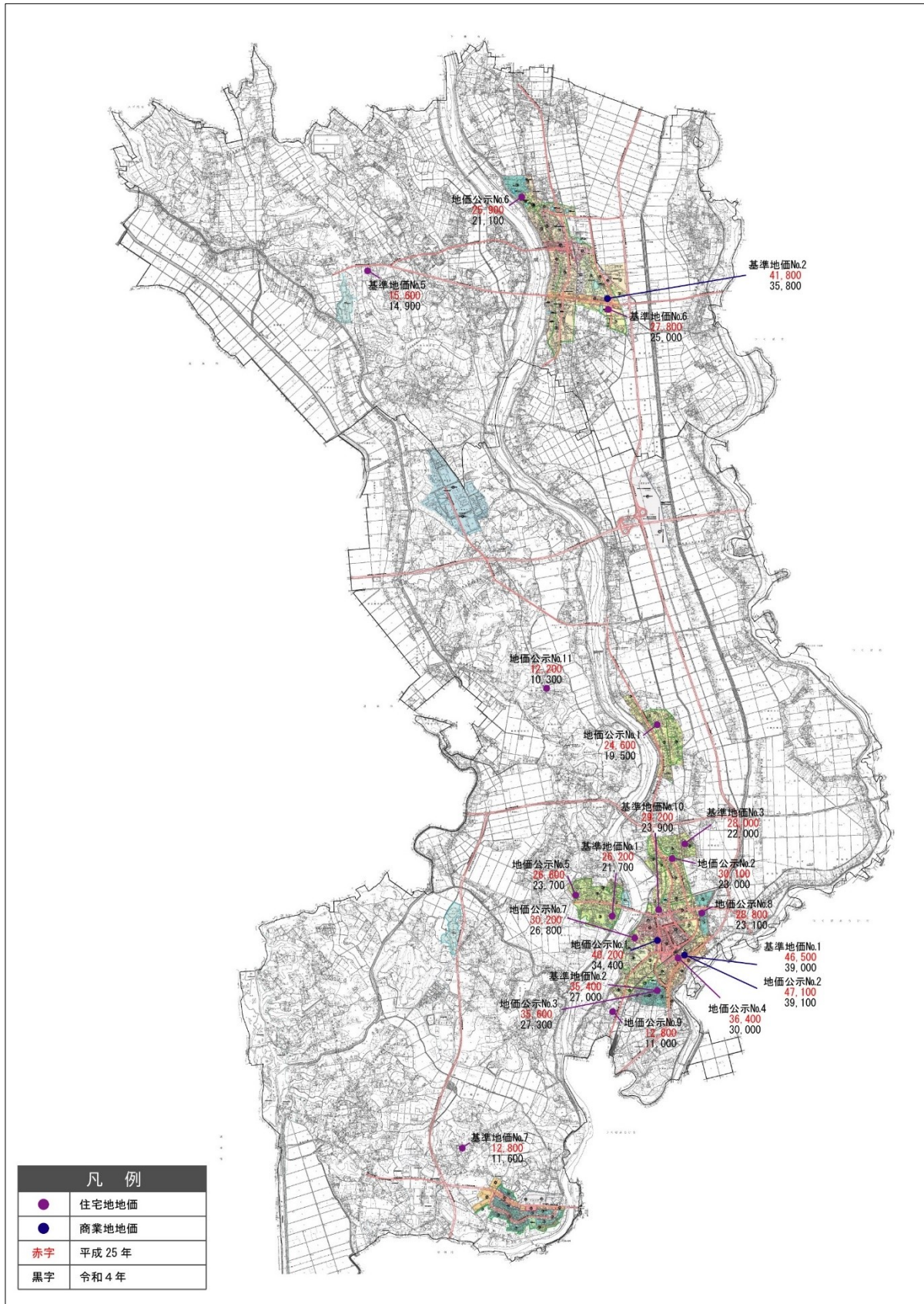
表－商業地地価

	地点No.	地価(円/㎡)		対平成25年比 (B/A)	土地利用
		平成25年(A)	令和4年(B)		
基準地価 (7月)	1	46,500	39,000	83.9%	商業地
	2	41,800	35,800	85.6%	商業地
	平均	44,150	37,400	84.7%	—
地価公示 (1月)	1	40,200	34,400	85.6%	商業地
	2	47,100	39,100	83.0%	商業地
	平均	43,650	36,750	84.2%	—

資料) 国土交通省「標準地・基準地検索システム」

※比較可能な同一地点のみ抽出

図－基準地価・公示地価比較地点位置図



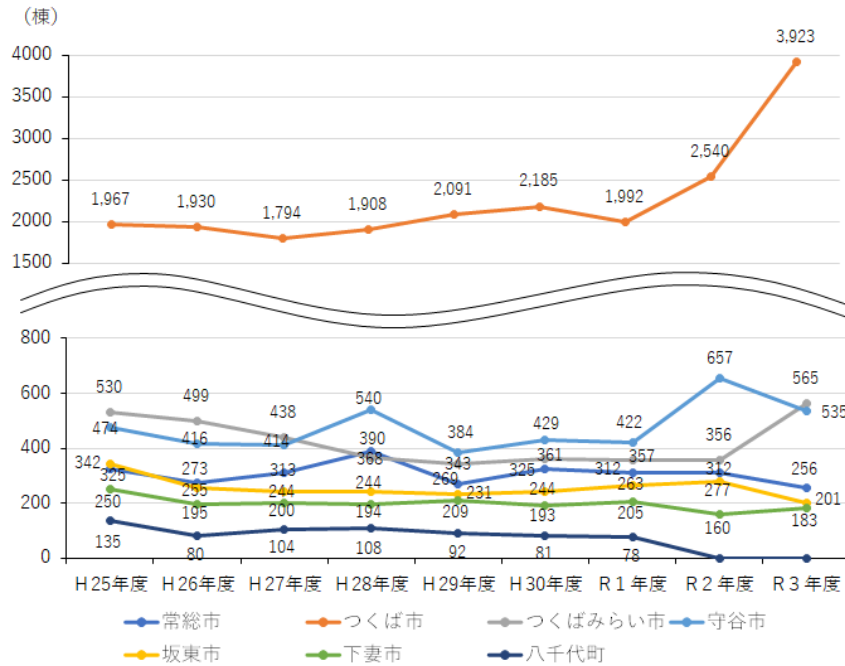
資料) 国土交通省「標準地・基準地検索システム」

9. 住 宅

(1) 住宅着工件数

本市及び周辺自治体の住宅着工件数は、令和元年度以降、隣接するつくば市や守谷市、つくばみらい市で増加傾向を示す一方、本市においては、平成30年度以降微減となっています。

図－住宅着工件数



資料) いばらきの土地

(2) 空 家

本市の空家は、住宅総数の12.63%と推計されます(平成30年)。また、分布状況は、ほぼ市内全域に点在していますが、比較的市街地に集中しているように見受けられます。

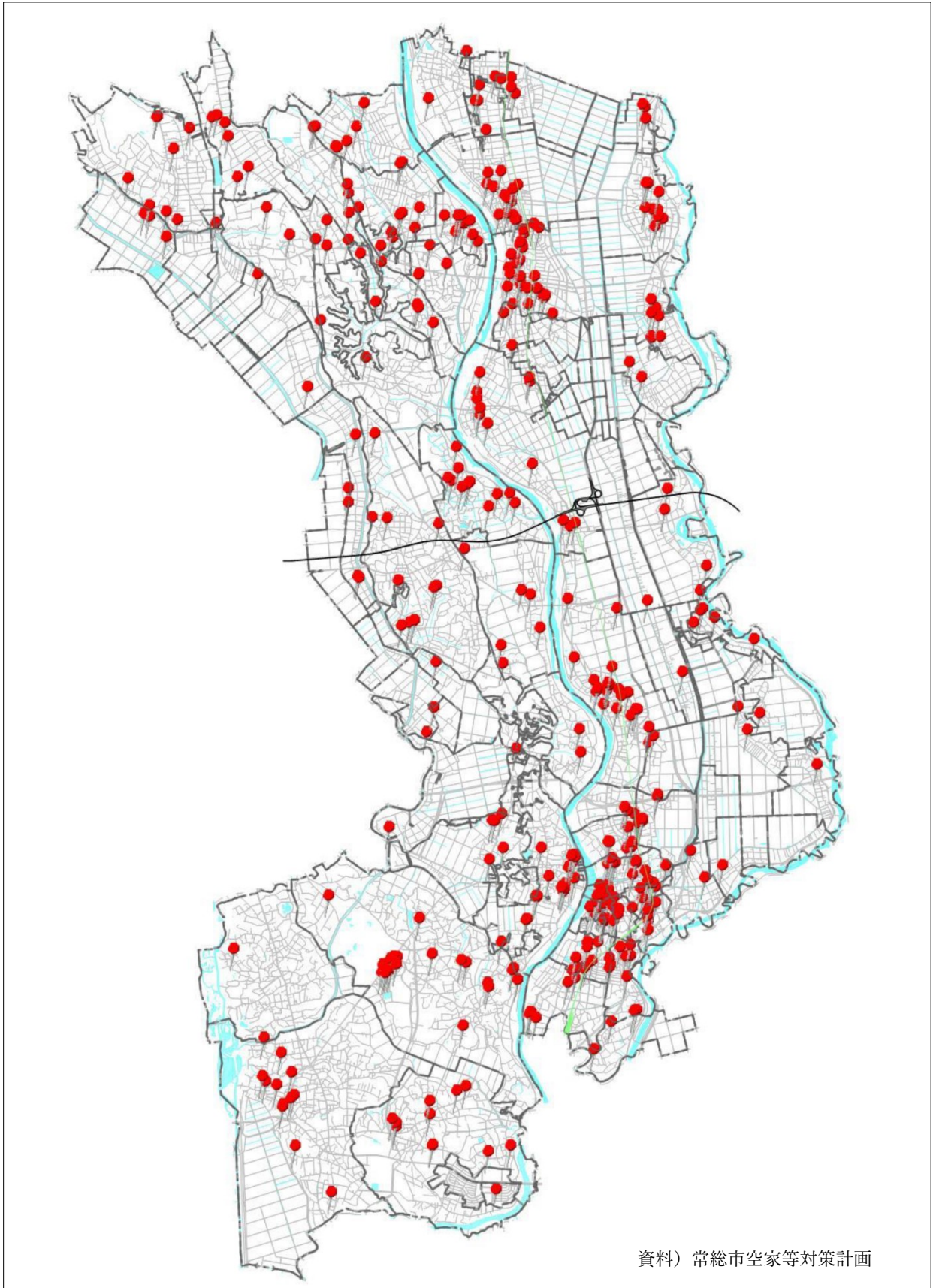
表－住宅総数と空家の推移

(単位：戸)

区分	住宅総数	空家総数	空家総数の内訳				空家率 (その他の住宅)	空家率 (総数)	
			二次的住宅	賃貸用の住宅	売却用の住宅	その他の住宅			
平成20年	全 国	57,586,000	7,567,900	411,200	4,126,800	348,800	2,681,100	4.66%	13.14%
	茨城県	1,223,800	178,400	8,400	107,200	6,900	55,900	4.57%	14.58%
	常総市	23,190	2,790	40	1,900	40	820	3.54%	12.03%
平成30年	全 国	62,407,400	8,488,600	381,000	4,327,200	293,200	3,487,200	5.59%	13.60%
	茨城県	1,328,900	197,200	9,000	105,400	4,500	78,200	5.88%	14.84%
	常総市	24,150	3,050	0	1,750	80	1,230	5.09%	12.63%

資料) 住宅・土地統計調査

図一 空家分布図



第Ⅱ章 都市計画マスタープラン改定にあたっての課題

1. 都市計画マスタープラン改定にあたっての課題

本市の現状から、常総市都市計画マスタープラン改定にあたっての課題として以下の7項目を設定します。

■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、本計画の改定にあたっては、人口減少や少子高齢化、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、将来像の実現に向けた効果的な都市計画制度の活用方針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)	市街化区域人口(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

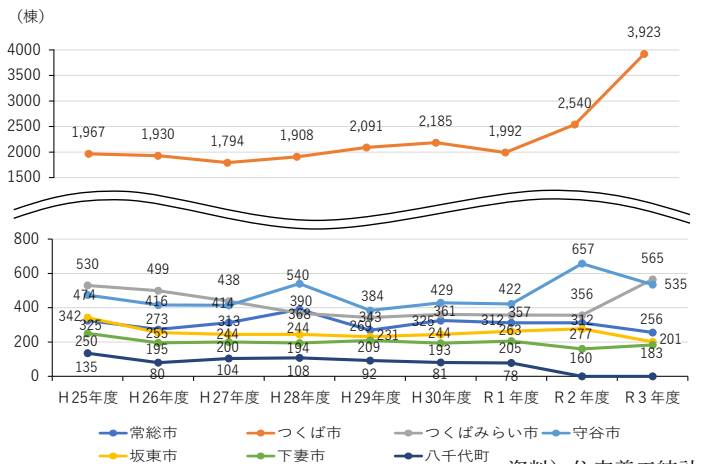
資料) 茨城の土地

◆常総市における開発許可の状況

区 分	(単位: 件)									
	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	R2年度	R3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
	12号	29	25	27	25	30	21	16	30	26
	その他	8	5	11	5	5	5	10	11	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



資料) 住宅着工統計

都市計画制度の課題 解決策

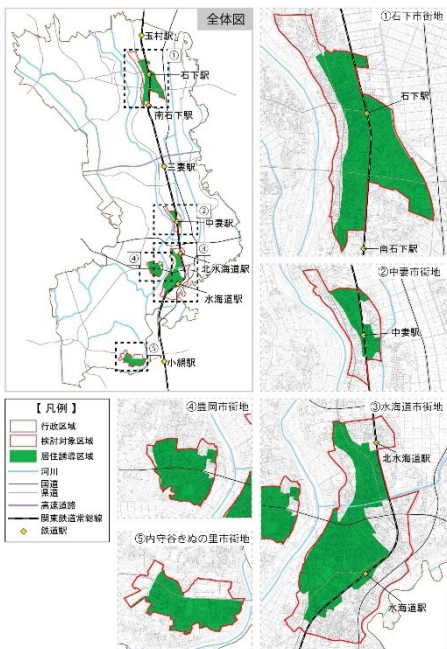
- ・都市計画制度の活用方針の設定
(地区計画の活用, 用途地域の変更, 市街化区域の拡大, 都市施設の見直し等)
- ・市街化区域内の土地利用更新 (空き家・空き地, 公共施設等の更新)
- ・産業系土地利用の増加に対応した住居系土地利用 (就業者の受け皿) の確保
- ・市街化調整区域における集落機能の維持 (地区計画, 区域指定制度による集落機能の維持)
- ・民間事業者との連携によるまちづくりの推進

■課題－2 集約型まちづくり（コンパクト・プラス・ネットワークの実現）

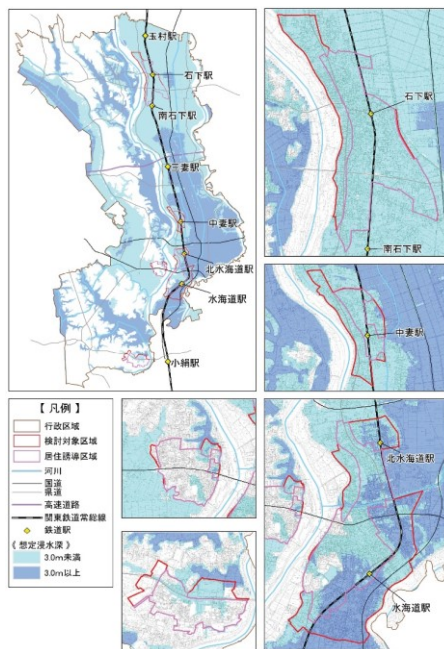
本市では、人口減少に対応し、持続可能なまちづくりに向けた取り組みを強化するため、令和3年に常総市立地適正化計画を策定しています。既成市街地における機能の集積を維持・活用するため、都市機能誘導区域及び居住誘導区域を定めています。一方で、既成市街地の多くが位置する鬼怒川東部の大部分は浸水想定区域に含まれていることから、災害リスクとの共生を踏まえて移住・定住施策との連携を検討していく必要があります。

既成市街地においては、空き家・空き店舗・空き地などの増加や、公共施設の老朽化が進んでおり、土地利用更新の促進に向けた取り組みを強化することも必要です。また、郊外への大規模商業施設の立地やライフスタイルの変化等により、既成市街地の商業・業務機能が低下しており、中心市街地の賑わいや機能の衰退が課題となっています。

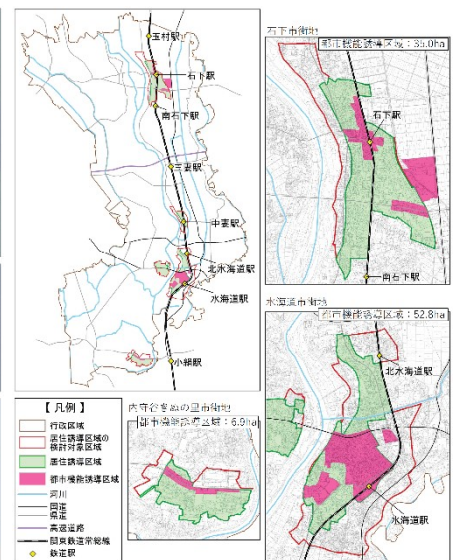
◆居住誘導区域



◆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

集約型まちづくりの課題 解決策

- ・ 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

■課題－3 都市機能

◆誘導施設の設定（立地適正化計画）

本市では、人口減少による既成市街地の空洞化が進行しており、生活利便性の低下が課題となっています。

また、ライフスタイルの多様化などを背景とした、保育や教育等の子育てにおける環境や利便性に対する若年層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。高齢化の進行に対応した、健康づくりや医療機能等の充実と、若い世代のニーズとの調和を図りながら、常総市立地適正化計画に基づき、既成市街地へ都市機能を誘導し、利便性の向上を目指します。

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	—	—	—	○
	保健センター	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。	○	—	—
子育て機能	総合福祉センター	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。	—	○	—
	幼稚園・認可保育園	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	日常生活に必要な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・地域拠点にも立地していることが望ましい。	○	○	○
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。	—	○	—

◆目指す骨格構造

(立地適正化計画)



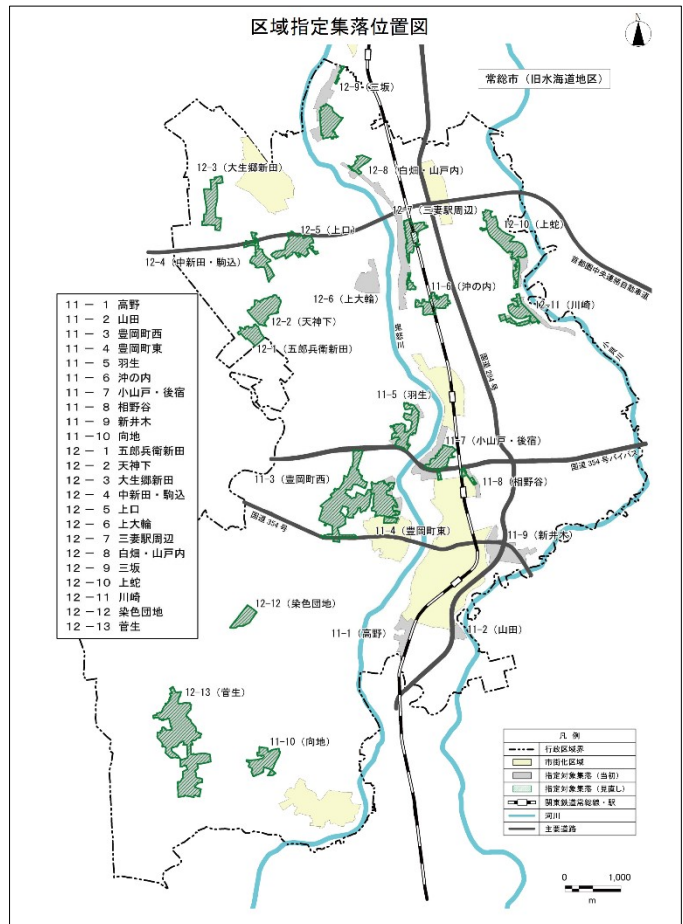
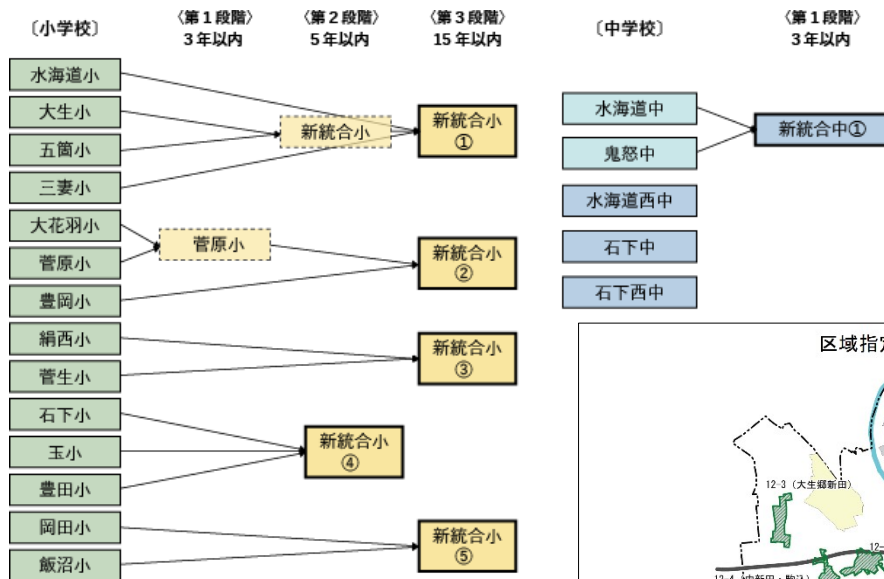
都市機能の課題 解決策

- ・ 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

■課題－4 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の適正配置が進むなど、地域共生社会の実現に向けて、新たな地域のあり方が求められます。関連分野と連携を図りながら、市街地以外の地域においても、既存集積や集落を活用し、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



出典) 常総市HP

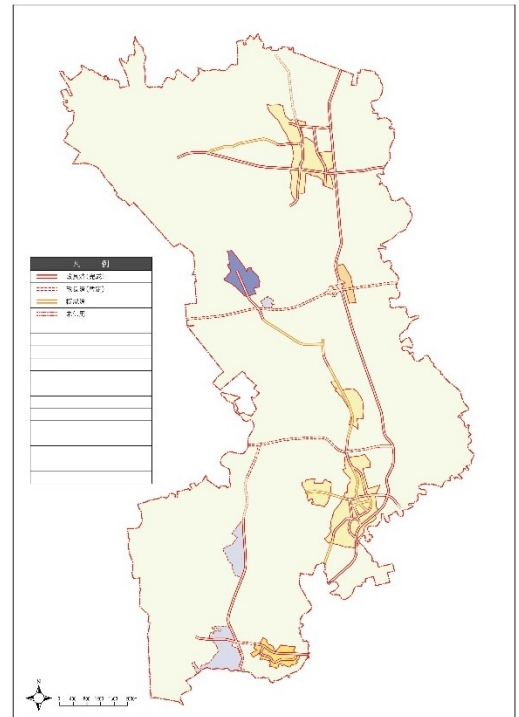
日常生活圏の課題 解決策

- ・ 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)

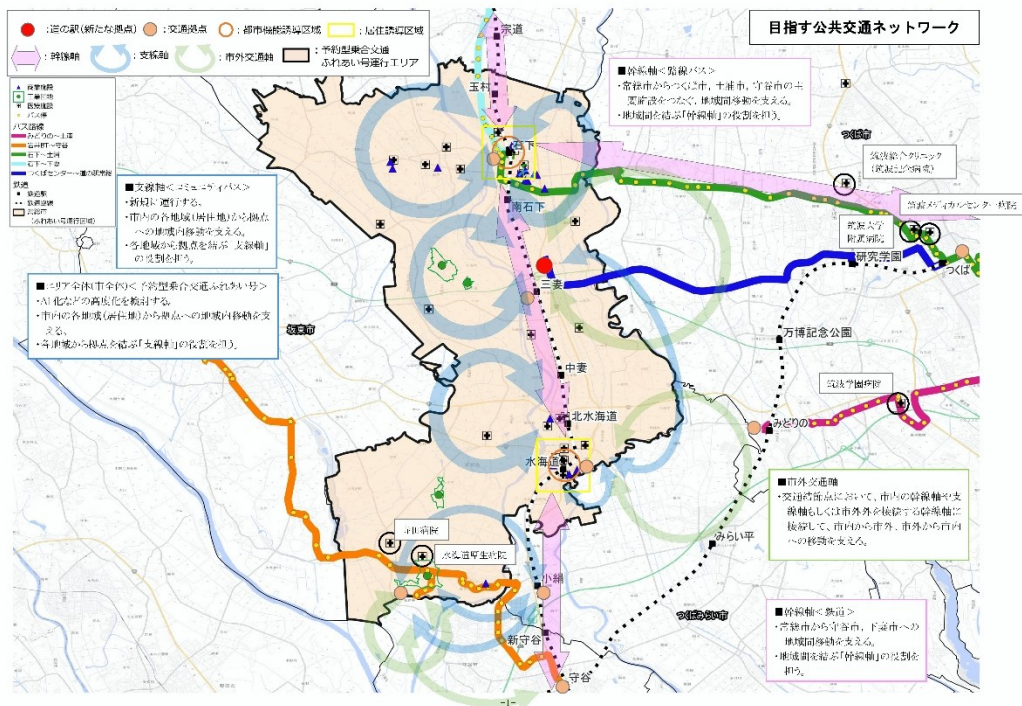
■課題－5 都市ネットワーク

持続可能なまちづくりのために、コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けて、都市内の拠点の形成と合わせ、拠点間を連携する公共交通ネットワークの構築が必要です。道路ネットワークの形成を活かした自家用車による自動車交通のほか、鉄道や路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー等を組み合わせた誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供による拠点間の連携の確保が必要です。また、現在取り組んでいる「A Iまちづくり」を始め、情報技術の活用による移動の利便性・効率性の向上にも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

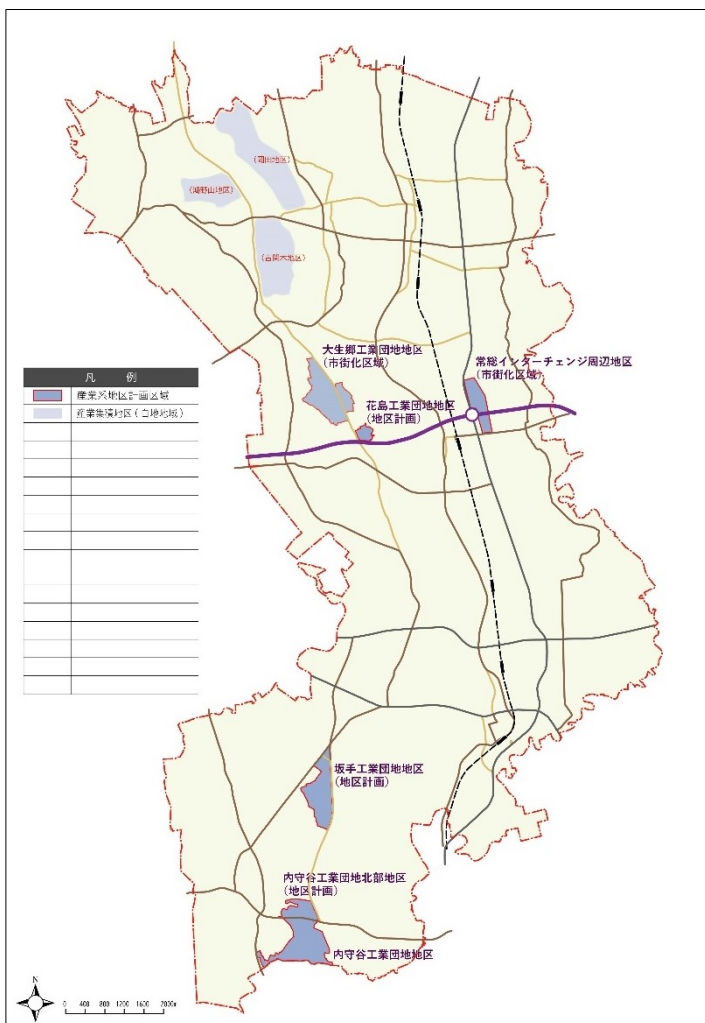
都市ネットワークの課題 解決策

- ・ 拠点連携の推進 (公共交通の維持・再編, A I 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)
- ・ 公共交通による都市内移動の確保 (鉄道の活用, 路線バスの活用, ラストワンマイル対策)

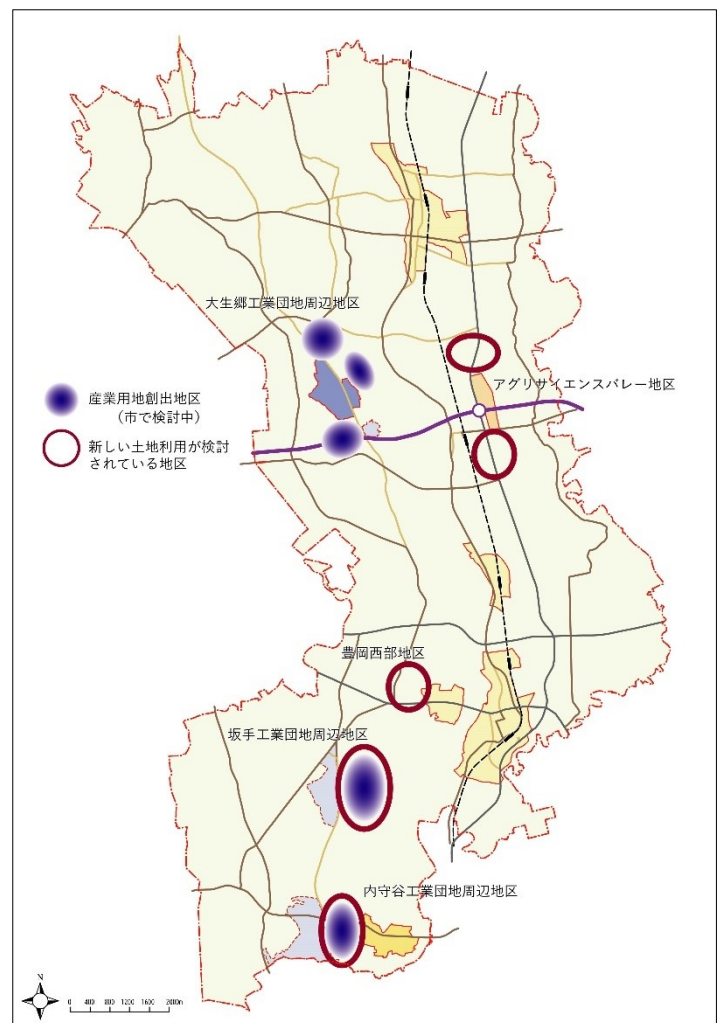
■課題－6 産業環境

圏央道の供用開始に伴い、産業系土地利用の需要が拡大しています。一方、本市においては、地域の雇用や活力創出のため、企業誘致を重要な戦略として位置づけていますが、既存工業団地等には余地がなく、新たな団地の供給が課題となっています。また、石下地区においては、白地地域を中心に蚕食的に工場等が立地しており、計画的な土地利用の誘導が課題となっています。そのため、既存の住環境や営農環境と調和を図りながら、大規模開発の適切な誘導を図る必要があります。現在、産業用地創出地区の検討を行っています。さらに、常総 IC 周辺地区（アグリサイエンスバレー地区）に整備された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



産業環境の解決策

- ・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 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、マイクロモビリティの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（ICT）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くり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の智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 CKMA			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	手ぶらで楽しくお出かけ	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	荷物も一緒に移動	人混みも歩ける

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地区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「A I まちづくり」を進めていきます。



6 出典) 常総市HP

情報技術の課題 解決策

- ・ 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）
- ・ ICTを活用したインフラの管理

2. 課題への対応方針

前項で設定した課題を「第IV章 分野別方針」において、次のように示します。

図－課題と分野別方針との関係性

課題	課題に対する計画の方向	分野別方針の関連の強さ					
		都市計画制度の活用	土地利用	都市施設等	都市環境	都市機能	活力と賑わいの創出
■課題－1 都市計画制度 ・都市計画制度の活用方針の設定 ・市街化区域内での土地利用更新 ・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 ・民間事業者の連携によるまちづくりの推進	区域区分の方針や土地利用規制のあり方、開発誘導等についての方針を示します。	●	●			●	●
■課題－2 集約型まちづくり ・既存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	常総市立地適正化計画を踏まえ、川との共生や集約型まちづくりの実現に向けた方針拠点形成のあり方を示します。		●	●	●	●	
■課題－3 都市機能 ・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	居住や商業、業務等、市民生活に必要なまちの機能についての方針を示します。			●	●	●	●
■課題－4 日常生活圏 ・既存集積や集落を活用した拠点づくり ・拠点エリアの位置づけ ・公共施設跡地利用との整合	周辺都市との連携を踏まえつつ、市内における生活空間の形成について示します。		●		●	●	●
■課題－5 都市ネットワーク ・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）	拠点連携を確保するネットワークのあり方、公共交通の方針を示します。		●	●	●	●	●
■課題－6 産業環境 ・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	民間需要の取り込みによる活力創出に向け、土地利用や開発誘導、官民連携のあり方を示します。	●	●	●			●
■課題－7 情報技術 ・情報技術活用を支援する都市基盤の整備 ・AI活用による都市環境の付加価値づけ ・ICTを活用したインフラの管理	AIまちづくりを推進し、知能化モビリティによる移動の確保、AIに対応したインフラのあり方を示します。		●	●	●	●	●

※●の大きさは、関連の強さを示しています。

第Ⅲ章 将来都市構造

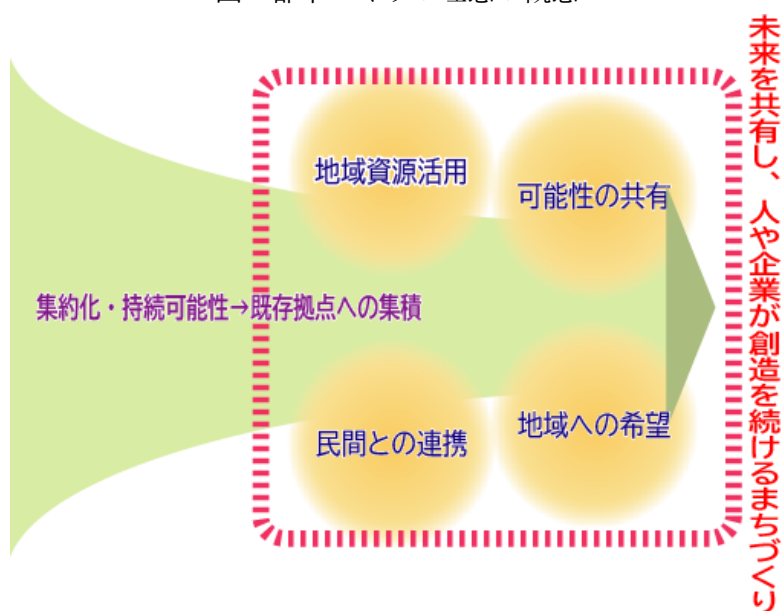
1. 都市づくりの理念・基本方針

【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，自然災害等と共存できる環境づくりに対し，「集約化」と「持続可能の視点」を踏まえたコンパクトなまちづくりを基本的な志向性としつつ，本計画においてはTX沿線地域に隣接し，首都圏外縁の圏央道軸に位置する立地特性を活かし，都市と自然が共存する地域として，「コンパクトで可能性のある都市づくり」を目指し，市民や企業が「常総」で活動することに希望を感じ，未来を共有することで次世代に向けた年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

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。

具体的には、既に策定している常総市立地適正化計画に基づき、人口減少に対応した機能的でコンパクトなまちづくりを進めるとともに、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。

■基本方針－2 首都圏外縁地域の特性を活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地域としての特性を活かし、農業・農村環境や自然環境と調和した都市環境の形成を目指します。

また、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ていることから、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を形成します。

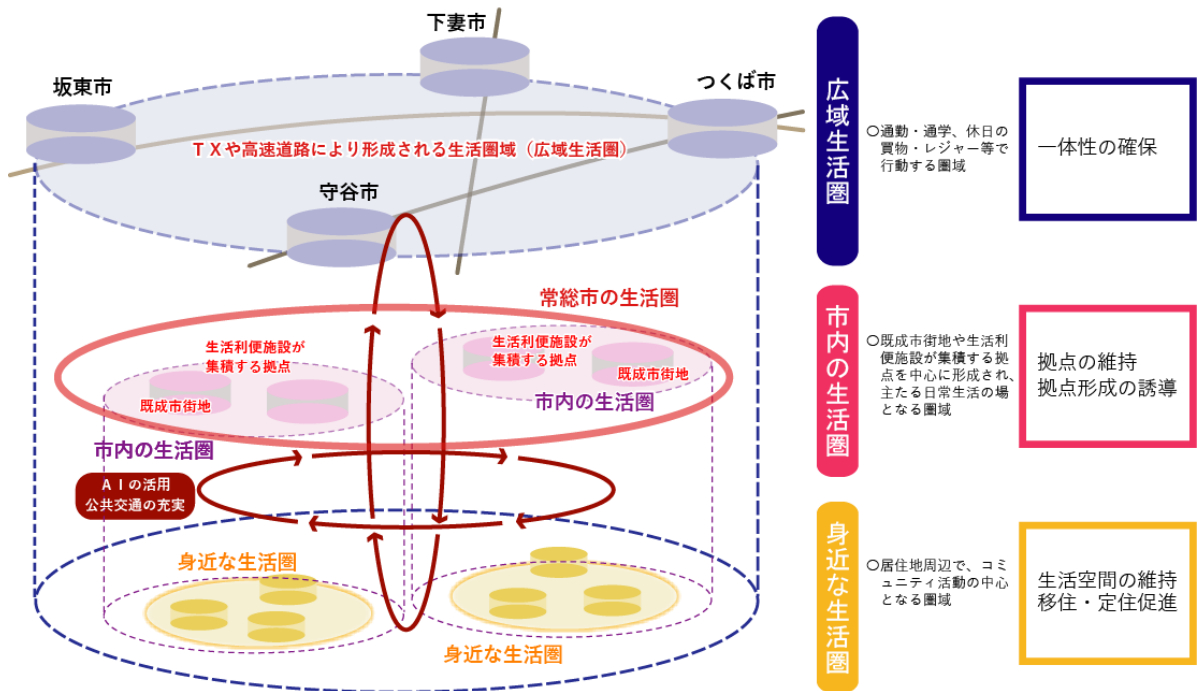
■基本方針－3 変化する市民生活に寄り添う都市基盤と機能の充実

現在本市では、教育施設の適正化、AIを活用したまちづくりなど、新たなインパクトとなる取り組みを進めており、これからの市民生活の変化が想定されます。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を活用しつつ、賑わいの創出だけでなく、外国人市民との共生やインクルーシブの視点を含めた公民連携による新たな設えを行うことより、市民生活に寄り添う機能を充足します。

■基本方針－4 周辺地域との関係性、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、本市の主観的視点だけでなく、生活や通勤・通学をはじめとして、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、本市が取り組むAIまちづくりにより、高齢化への対応や環境負荷の低減、「SDGs(持続可能な開発目標)」の達成についても配慮した持続可能なまちづくりを目指します。

図－周辺都市との関係性と市内の生活拠点を考慮した都市づくりの方向性



(2) コンパクトで可能性のある都市づくり

本計画で目指す「コンパクトで可能性のある都市づくり」は、「既存拠点への集積」によりコンパクトで利便性の高いまちづくりを進めつつ、首都圏外縁に位置する利点を生かした「将来に向けた可能性を受容できる都市づくり」を具体化するものです。

コンパクトで利便性の高いまちづくりを進めるため、常総市立地適正化計画に基づき、都市機能及び居住の集約化と利便性の確保を図ります。その際、都市機能誘導区域及び居住誘導区域には浸水想定区域も多く含まれていることから、災害リスクが低い地域での都市的土地利用についても検討の必要性があります。

既存拠点と新たな都市的土地利用の新旧二つの土地利用が相互に関係性を創出しながら、既成市街地の再生や定住促進、賑わいの再生、地域経済の活性化などの相乗効果を発揮できる土地利用を誘導します。

なお、新たな都市的土地利用の展開の際、住居系土地利用については、市街地や駅等の既存ストック周辺において生活利便機能の立地推進を図ることにより、新たな市街地の形成と既成市街地の環境向上の両立を図ります。また、産業系土地利用についても、既存の工業団地等の集積地を中心とした産業用地の創出を図るものとします。



	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
考え方	<ul style="list-style-type: none"> ○常総市立地適正化計画に基づき、都市機能及び居住の集約化と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。 	<ul style="list-style-type: none"> ○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。 ○新たな企業立地に伴う居住ニーズは既存の土地利用の周辺に配置します。
エリア	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/>市街化区域 <input type="checkbox"/>用途地域 	<ul style="list-style-type: none"> <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)

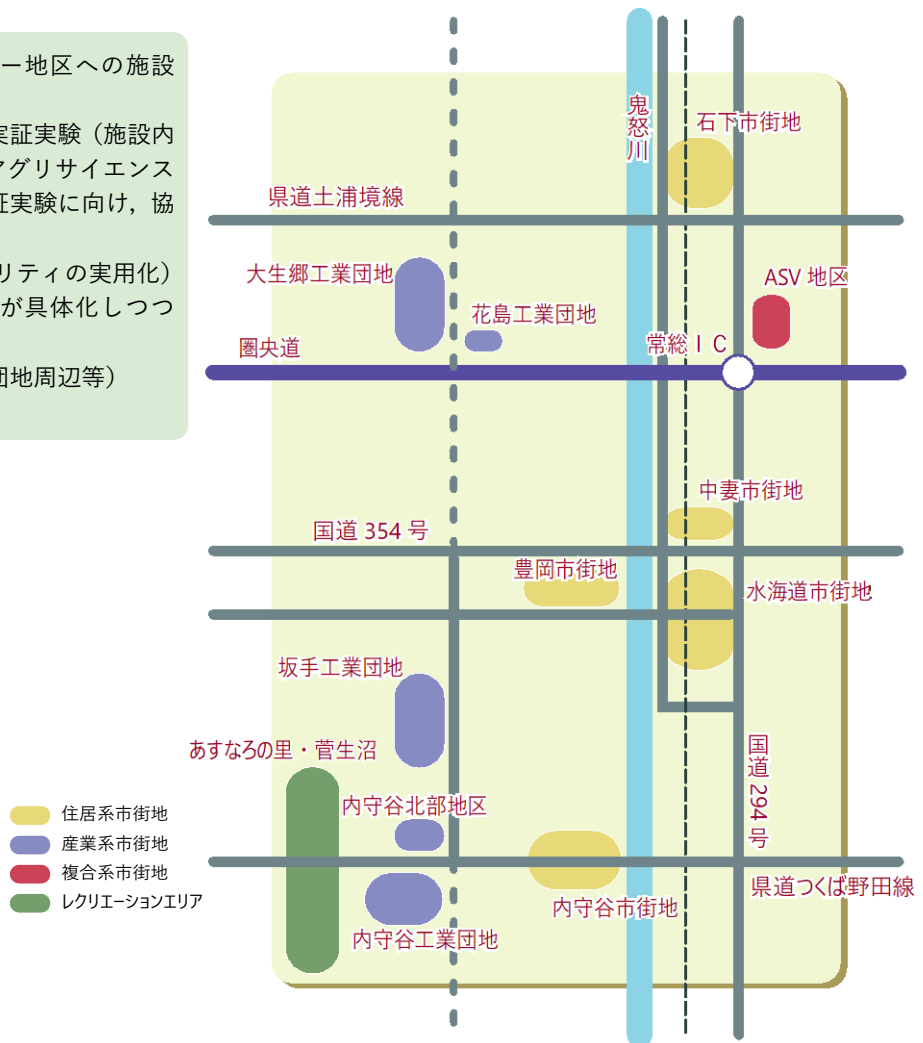
3. 本市が目指す都市構造と実現のシナリオ

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必要であり、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

- アグリサイエンスバレー地区への施設立地が進んでいる。
- AI まちづくりの技術実証実験（施設内実施段階）が行われ、アグリサイエンスバレー地区での技術実証実験に向け、協議が進められている。
（2030 年に智能化モビリティの実用化）
- 民間事業者による開発が具体化しつつある。
（坂手、内守谷工業団地周辺等）



■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

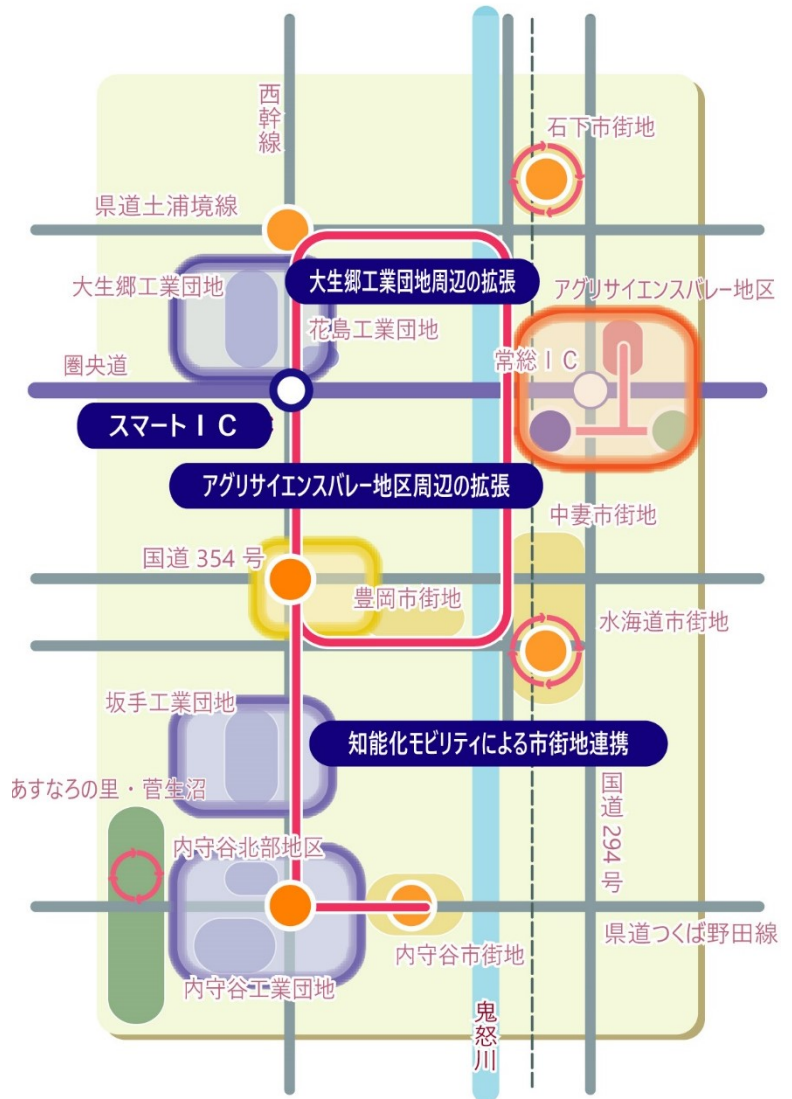


■2040年のシナリオ■

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
- 市街地や生活拠点間を連携する道路の知能化モビリティへの対応

- 住居系市街地
- 産業系市街地
- 複合系市街地
- レクリエーションエリア
- 住居系(拡張)
- 産業系(拡張)
- 複合系(拡張)
- 生活拠点
- 知能化モビリティによる連携

4. 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。

4-1. 既存の集積を活用する市街地・拠点

常総市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区域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、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み、石下駅中沼線沿道でのまちづくりを推進します。 ○基盤整備された土地地区画整理事業施行地区では、石下駅と石下庁舎周辺（東部拠点）の連携の強化に向け、A I まちづくりによる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、沿道において住居系への土地利用転換を図ります。
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。
アグリサイエンスバレー地区	<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り、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ながら、操業環境の維持に努めます。

4-2. 新たな集積を誘導する地区

拠点形成が進んでいるアグリサイエンスバレー及び圏央道常総 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、アグリサイエンスバレー地区、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	○アグリサイエンスバレー地区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図ります。	
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、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。

5. 交通ネットワークの考え方

本市では、自動車交通が主要な交通手段となっていますが、高齢化の進行やカーボンニュートラルの実現等の社会動向を鑑み、持続可能な都市形成のため、公共交通やA I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

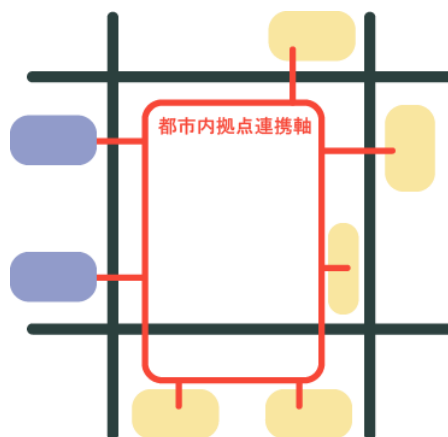
①都市幹線ネットワーク

南北系の幹線軸として、鬼怒川東部での国道 294 号に加え、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。東西系の幹線軸として、国道 354 号、県道土浦境線、県道つくば野田線を位置づけ、これらの幹線ネットワークによって、通過交通の処理や市街地や拠点への広域からのアクセス性の確保を図ります。

②都市内拠点連携軸

都市幹線軸と並行する県道や市道を活用し、都市の拠点となる市街地等の連携を図るため、知能化モビリティをはじめとする新たな交通手段を収容できる道路空間の確保について検討します。

図－都市内拠点連携軸のイメージ

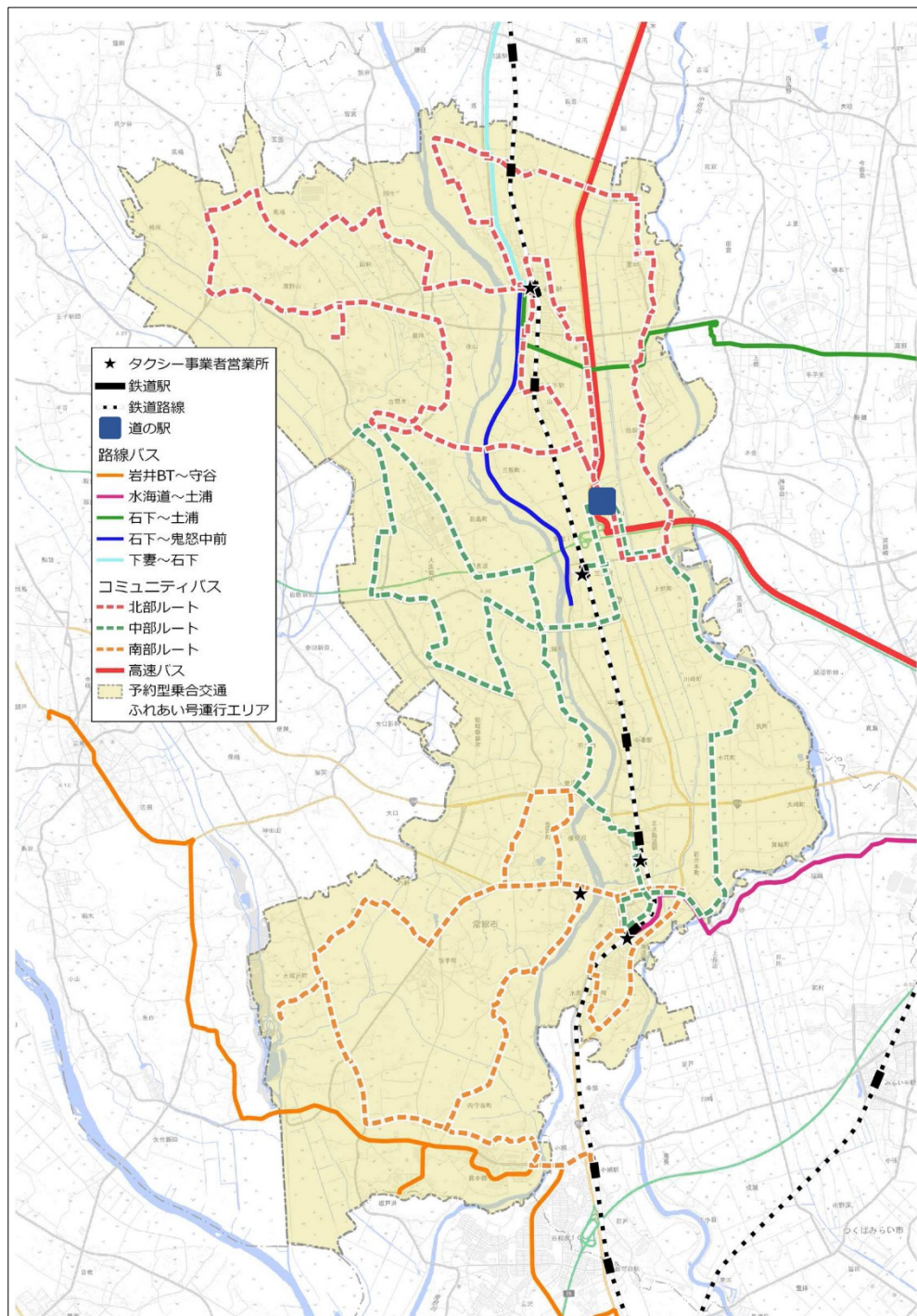


(2) 公共交通

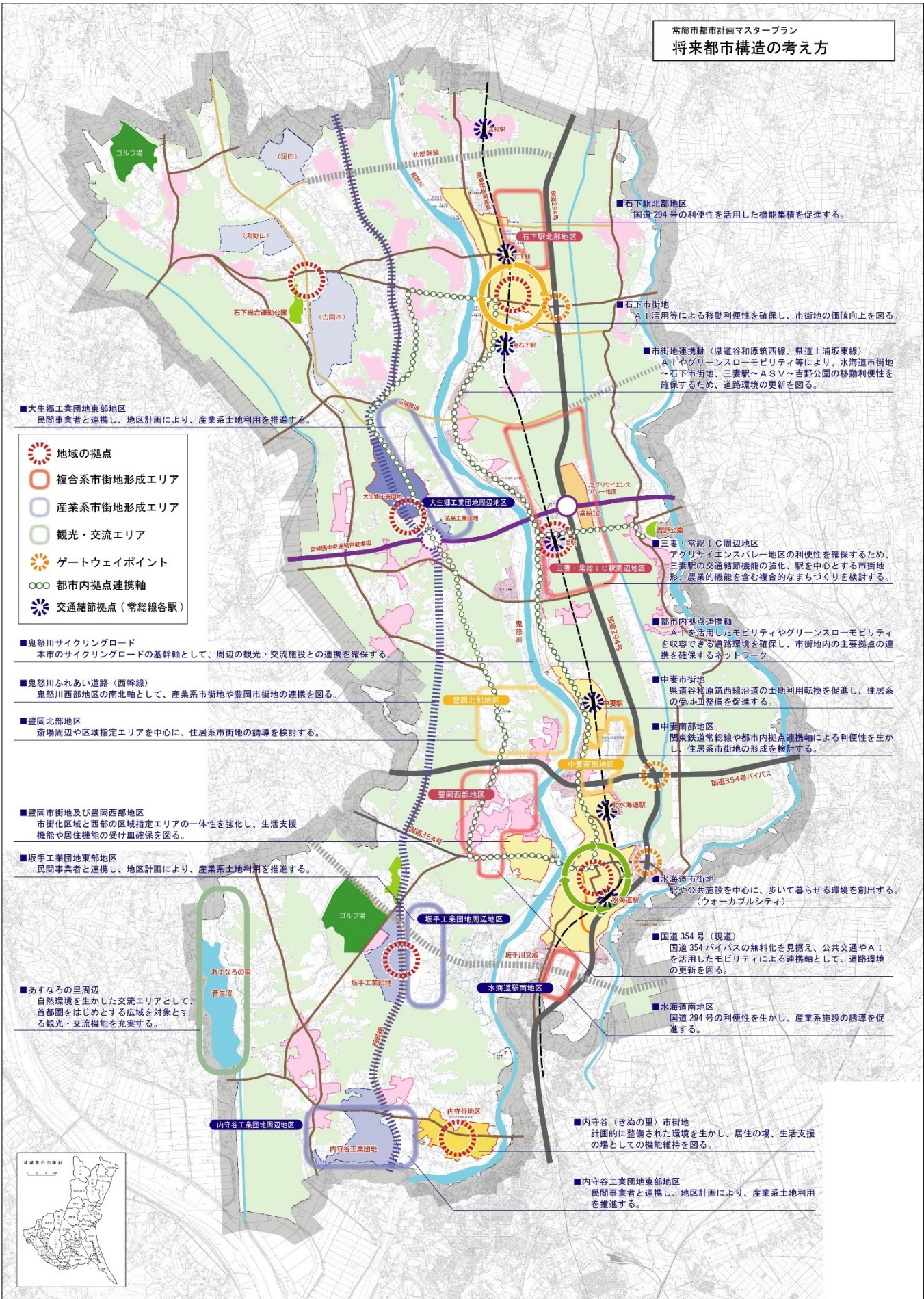
公共交通については、「常総市地域公共交通計画」に基づき、関東鉄道常総線及び路線バスによって、広域的なアクセス性を確保しながら、コミュニティバス及び乗合タクシー（デマンド交通）によって地域内交通と連携します。さらに将来的には、グリーンスローモビリティや技術実証実験に取り組んでいるAIを活用したモビリティ等を組み合わせ、シームレスに利用できる環境を整備することにより、移動利便性の確保を目指します。

一方で、鉄道や路線バスは、公共交通の幹線として重要であることから、関東鉄道常総線各駅については、公共交通の拠点と位置づけ、交通結節機能や駅周辺の整備を図ります。

【参考－公共交通ネットワーク（案）】



常総市都市計画マスタープラン
将来都市構造の考え方



- 地域の拠点
- 複合系市街地形成エリア
- 産業系市街地形成エリア
- 観光・交流エリア
- ゲートウェイポイント
- 都市内拠点連携軸
- 交通結節拠点（常総線各駅）

■大生郷工業団地東部地区
民間事業者と連携し、地区計画により、産業系土地利用を推進する。

■石下駅北部地区
国道294号の利便性を活用した機能集積を促進する。

■石下市街地
A1活用等による移動利便性を確保し、市街地の価値向上を図る。

■市街地連携軸（県道谷和原筑西線、県道土浦坂東線）
A1やグリーンズローモビリティ等により、水海道市街地～石下市街地、三妻駅～ASV～吉野公園の移動利便性を確保するため、道路環境の更新を図る。

■大生郷工業団地周辺地区
民間事業者と連携し、地区計画により、産業系土地利用を推進する。

■三妻・常総IC周辺地区
アグリサイエンスバレー地区の利便性を確保するため、三妻駅の交通結節機能の強化、駅を中心とする市街地形成、農業的機能を含む複合的なまちづくりを検討する。

■鬼怒川サイクリングロード
本市のサイクリングロードの基幹軸として、周辺の観光・交流施設との連携を確保する。

■鬼怒川ふれあい道路（西幹線）
鬼怒川西部地区の南北軸として、産業系市街地や豊岡市街地の連携を図る。

■豊岡北部地区
斎場周辺や区域指定エリアを中心に、住居系市街地の誘導を検討する。

■中委市街地
県道谷和原筑西線沿道の土地利用転換を促進し、住居系の受皿整備を促進する。

■中委南部地区
関東鉄道常総線や都市内拠点連携軸による利便性を生かし、住居系市街地の形成を検討する。

■豊岡市街地及び豊岡西部地区
市街化区域と西部の区域指定エリアの一体性を強化し、生活支援機能や居住機能の受け皿確保を図る。

■坂手工業団地東部地区
民間事業者と連携し、地区計画により、産業系土地利用を推進する。

■水海道市街地
駅や公共施設を中心に、歩いて暮らせる環境を創出する。（ウォーカーフレンドリー）

■国道354号（現道）
国道354バイパスの無料化を見据え、公共交通やA1を活用したモビリティによる連携軸として、道路環境の更新を図る。

■水海道南部地区
国道294号の利便性を生かし、産業系施設の誘導を促進する。

■あすなるの里周辺
自然環境を生かした交流エリアとして、首都圏をはじめとする広域を対象とする観光・交流機能を充実する。

■内守谷（きぬの里）市街地
計画的に整備された環境を生かし、居住の場、生活支援の場としての機能維持を図る。

■内守谷工業団地東部地区
民間事業者と連携し、地区計画により、産業系土地利用を推進する。

第IV章 分野別方針

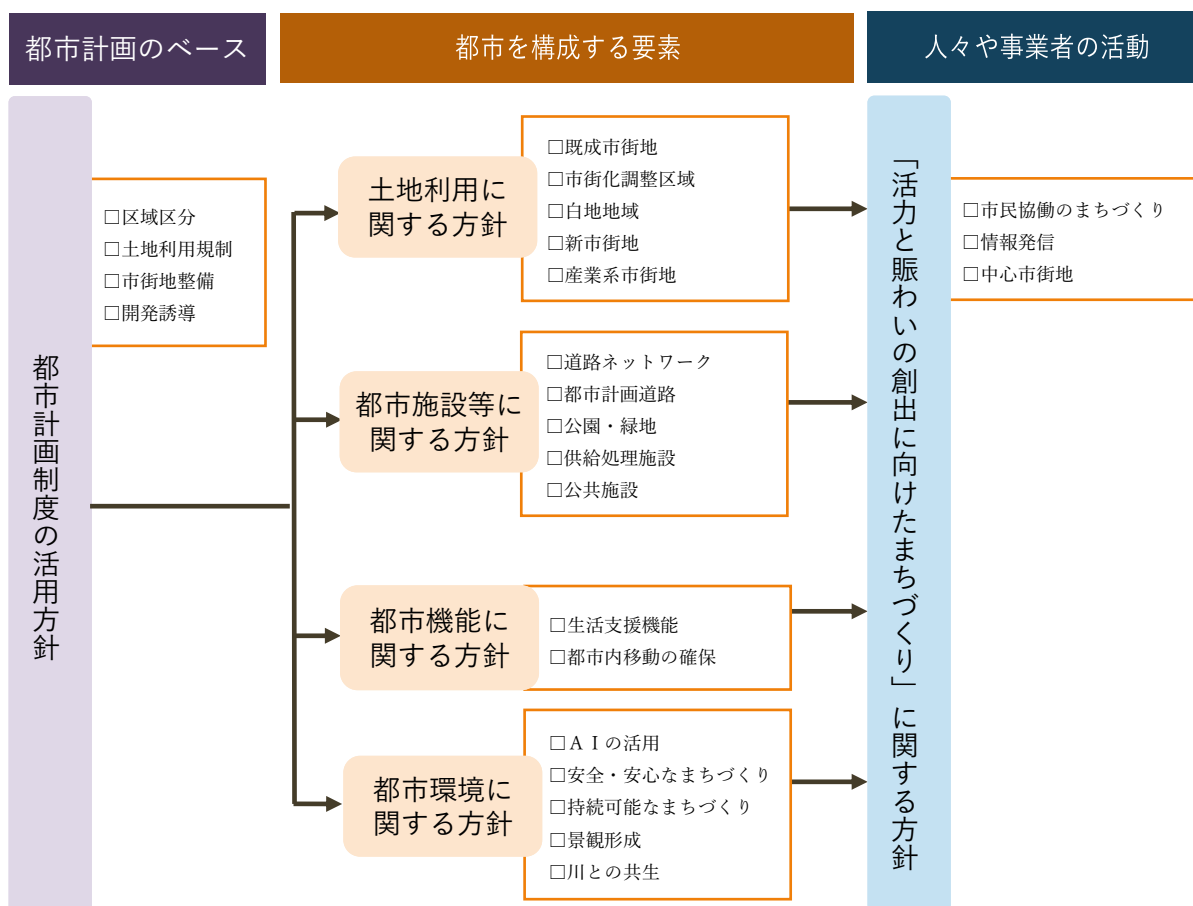
IV-1 分野別方針の構成

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」、「都市施設等」、「都市機能」、「都市環境」と都市を構成する要素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しに、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 アグリサイエンスバレー地区 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しながら、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し、必要に応じて廃止や変更を進め、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）の具体化に取り組み、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り、また、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、A I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及び石下駅へのアクセス強化、交通結節機能の強化を図ります。
- 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、土地利用更新を促進します。
- 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、常総市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。
- 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、地区計画制度を活用します。また、既に地区計画が決定されている地区については、市街化区域への編入についても検討します。
- 既存の集落環境や地域コミュニティの維持・保全に向け、区域指定制度を活用し、集落の維持を図ります。また、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、A I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、操業環境や周辺地区の生活環境や交通安全等の確保を図ります。
- 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。
- 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（豊岡市街地西部、大生郷工業団地周辺等）を図ります。
- 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り、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 I C 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、産業系機能の維持を図り、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図ります。

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

○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、A Iを活用した公共交通の収容についても検討します。
- 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、近隣市町村と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します。合わせて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も検証し、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。また、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。
- 市の中央を鬼怒川が南流する本市においては、市域の東西連携を確保するために橋梁が不可欠であることから、橋梁の長寿命化、老朽化した橋梁の架け替え等について、関係機関との協議を進めます。
- 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。
- 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、民間活力の導入（Park-PFI等）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。
- アグリサイエンスバレー地区内においては、民間事業者等と連携を図りながら、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み、地域住民のニーズに合う公園としてのリニューアルも検討します。
- 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ため、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、既存公園の活用及びポケットパークの整備等を検討します。

(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み、近年多くなっている太陽光発電施設の設置について、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し、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

上水道については、人口減少や施設の老朽化、自然災害への対応等が必要となっており、今後も、安定的な供給を確保ため、「常総水道ビジョン」に基づき、老朽化施設の更新、耐震化の推進に取り組みます。また、産業施設の誘致にあたっては、工業用水の確保について、関係機関との調整を進めます。

(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、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り、市街地内での内水氾濫に対する検討、流末水路の確保、流域における浸透能力の確保等の雨水排水機能の充実について検討します。

4. 河川・水路の整備に関する方針

鬼怒川及び小貝川等の河川については、関係機関や流域市町村と連携しながら治水事業に取り組み、川と共生する地域づくりに向け、サイクリング利用の促進や自然環境の保全を図ります。

また、近年の短時間降雨や降水量の増加に対応し、河川の流下能力の確保も必要となっていることから、市街地等からの雨水排水の流末となっている河川については、流下能力の確保、向上に向けた検討を行います。

5. 公共施設等の整備に関する方針

公共施設については、人口減少や高齢化が進む中で、利便性の確保、機能転換への対応等を考慮し、公共施設等総合管理計画に基づき、既存の集積や既存施設の活用をしながら、多機能化・複合化を図ります。

IV-2-4 都市機能に関する方針

1. 生活支援機能に関する方針

- 既成市街地の生活利便性の確保，コンパクトなまちづくりを実現するため，常総市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。
- 水海道駅や石下駅周辺については，駅における交通結節機能の充実と連携しながら，駅周辺における住居系機能の再構築を図り，歩いて暮らせるまちづくりの実現を目指します。
- 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図ります。
- 生活支援機能の集積においては，買物，医療・福祉などの機能に加え，コミュニティ形成を担う機能など，1つの場所や拠点への複合化・多機能化を促進します。

2. 都市内移動の確保に関する方針

- 「常総市地域公共交通計画」に基づき，鉄道や路線バス等の既存の公共交通及び今後運行開始を予定しているコミュニティバス等により，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。
- 公共交通と連携しながら，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。
- 異なる交通モードの連携を確保するため，常総線各駅や主要な公共施設においては，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。
- 鬼怒川西部では，本市の中でも常総線各駅や市街地へのアクセスが弱い地域となっているため，駅や市街地への公共交通による連携確保について検討します。

表ー常総市において想定される移動と対応する交通モード

移動目的	対応する交通モード	交通モードの役割	
周辺市町村や広域への移動	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，買物等に対応 	AIモビリティ
	路線バス		
市内の生活拠点や施設への移動	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。 	
市内の生活拠点や施設への移動(「個」の移動)	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交通手段。 	
医療・福祉施設等への移動	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。 	

IV-2-5 都市環境に関する方針

1. 情報技術の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、情報技術によりまちに新しい価値づけを行い、時代に応じたまちづくりに転換するため、現在取り組んでいる「常総市から始めるAIまちづくり」を推進します。
- 市街地においては、マイクロモビリティ、グリーンスローモビリティ等による都市内移動の実現に向け、既に取り組んでいるアグリサイエンスバレー地区、あすなるの里での技術実証実験の他、市街地における移動の確保を目指すこととし、次のような活用を想定します。
- 市街地環境づくりにおいては、市街地をAIの社会実装の場として位置づけ、知能化モビリティ等の導入に必要なインフラの更新・整備、交通規制のあり方についての研究等に取り組みます。

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、「みんなでつく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

対 象	導入の視点
既成市街地 (水海道, 石下, 中妻, 豊岡)	<ul style="list-style-type: none"> ○市街地内の拠点連携の確保 ○市街地における歩いて暮らせる環境づくりの確保 ○駅周辺における公共交通を利用できる居住環境創出
土地区画整理区域等	<ul style="list-style-type: none"> ○整備された都市基盤へのAI導入による、市街地の付加価値創出
三妻駅, アグリサイエンスバレー地区, 吉野公園周辺	<ul style="list-style-type: none"> ○交通(鉄道駅), 産業(就業の場), 賑わい(レクリエーションの場)の拠点の連携強化
知能化モビリティによる連携	<ul style="list-style-type: none"> ○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、既に取り組んでいるマイタイムラインを始め、情報技術を活用した防災・減災対策に取り組めます。

(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めます。

○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、市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。また、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、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。

○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）対策が必要になっていることから、現状の把握及び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し、市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めます。

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、それぞれの個性を尊重し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、市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。
- 市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立地特性を活用するため、都市と田園が有するそれぞれの景観特性の活用及び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-2-6 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・資金などが必要です。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、エリアマネジメントや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します。

アグリサイエンスパレー地区	○道の駅常総や地区内に立地する企業，周辺の農業生産機能と連携し，農業や交流をテーマとしたまちづくりを進めます。
水海道市街地 石下市街地 中妻市街地	○常総線各駅を拠点とするコンパクトなまちづくりを進めるため，都市機能や居住機能の整備・誘導に取り組みます。
豊岡市街地 内守谷市街地	○浸水リスクの少ない地域であることや鬼怒川ふれあい道路を生かし，民間事業者と連携したまちづくりを進めます。
都市計画提案制度の活用	○民間事業者の資金やノウハウを，適正にまちづくりに活用するため，既に整備した都市計画提案制度を活用したまちづくりを進めます。
公共施設管理への民間資金活用	○公募設置管理制度（Park-PFI）や指定管理制度等，民間の資金やノウハウを活用した施設管理を検討します。
資金調達の多様化	○公共施設整備・管理について，ふるさと納税やガバメントクラウドファンディングを活用した資金調達を検討します。

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り、市民や事業者の理解や関りが不可欠であることから、次のような手法を効果的に組み合わせ都市計画に関する理解の醸成に取り組みます。

情報発信の充実	○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る都市計画情報の発信を行います。 ○GISデータの公開を推進し，都市計画情報のオープンデータ化やいばらきデジタルマップによる閲覧の充実に取り組みます。
住民参加機会の提供	○説明会やワークショップの機会を創出し，現状や課題の共有化，都市計画策定に関するプロセスの公開を推進します。

3. 中心市街地

水海道市街地、石下市街地のうち、古くから商店街が形成されてきた中心市街地については、既存のストックの活用を前提に、公共交通の利便性や公共施設、生活サービス施設の立地を生かし、全ての世代が暮らしやすい環境づくりを目指します。