

常総市都市計画マスタープラン(案)

目 次

| | |
|-----------------------------|----|
| 序章 都市計画マスタープランの位置づけと背景 | 1 |
| 1. 都市計画マスタープランの位置づけ | 1 |
| 2. 都市計画マスタープランの対象区域と目標年次 | 1 |
| 3. 都市計画マスタープラン改定の背景 | 2 |
| 4. 都市計画を巡る環境の変化 | 3 |
| 5. 常総市都市計画マスタープラン改定を巡る動き | 4 |
| 6. 常総市都市計画マスタープラン改定の基本的な考え方 | 6 |
| 第Ⅰ章 常総市のすがた | 8 |
| 1. 位置・地勢 | 8 |
| 2. 人口 | 8 |
| 3. 環境 | 12 |
| 4. 市街地(市街化区域及び用途地域)の配置 | 15 |
| 5. 市街地開発事業 | 16 |
| 6. 地区計画 | 17 |
| 7. 市街化調整区域における区域指定 | 19 |
| 8. 都市計画道路 | 21 |
| 9. 公共交通 | 23 |
| 10. 都市公園 | 24 |
| 11. 地価 | 25 |
| 12. 住宅 | 27 |
| 13. 財政 | 29 |
| 第Ⅱ章 都市計画マスタープラン改定にあたっての課題 | 30 |
| 1. 都市計画マスタープラン改定にあたっての課題 | 30 |
| 2. 課題への対応方針 | 37 |
| 第Ⅲ章 将来都市構造 | 38 |
| 1. 都市づくりの理念・基本方針 | 38 |
| 2. コンパクトで可能性のある都市づくり | 42 |
| 3. 市街地や拠点形成の考え方 | 43 |
| 4. 交通ネットワークの考え方 | 45 |
| 5. 本市が目指す都市構造と実現のシナリオ | 47 |

| | |
|---------------------------------------|----|
| 第IV章 分野別方針 | 50 |
| IV-1 分野別方針の構成 | 50 |
| IV-2 分野別方針 | 51 |
| IV-2-1 都市計画制度の活用方針 | 51 |
| 1. 都市計画区域 | 51 |
| 2. 区域区分 | 51 |
| 3. 地域地区 | 51 |
| 4. 都市施設 | 51 |
| 5. 市街地開発事業 | 52 |
| 6. 地区計画 | 52 |
| IV-2-2 土地利用に関する方針 | 53 |
| 1. 既存市街地における土地利用及び整備の方針 | 53 |
| 2. 市街化調整区域における土地利用の方針 | 53 |
| 3. 白地地域における土地利用の方針 | 54 |
| 4. 新しい市街地形成に関する方針 | 54 |
| 5. 産業系市街地形成に関する方針 | 54 |
| IV-2-3 都市施設等に関する方針 | 55 |
| 1. 道路ネットワークに関する方針 | 55 |
| 2. 都市内のオープンスペースに関する方針 | 57 |
| 3. 供給処理施設に関する方針 | 58 |
| 4. 公共施設等の整備に関する方針 | 58 |
| IV-2-4 都市機能に関する方針 | 59 |
| 1. 生活支援機能に関する方針 | 59 |
| 2. 都市内移動の確保に関する方針 | 59 |
| IV-2-5 都市環境に関する方針 | 60 |
| 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 | 60 |
| 2. 安全・安心な都市環境づくりに関する方針 | 61 |
| 3. インクルーシブな都市環境づくりに向けた方針 | 61 |
| 4. 脱炭素・循環型都市づくりに向けた方針 | 61 |
| 5. 既存ストックの利活用の方針 | 62 |
| 6. 空き家・空き地対策に関する方針 | 62 |
| 7. 景観形成に関する方針 | 62 |
| 8. 川と共生する都市づくりに向けた方針 | 62 |
| 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 | 63 |
| 1. 中心市街地・既成市街地 | 63 |
| 2. 市民・事業者と行政の協働によるまちづくりの方針 | 63 |
| 3. 都市計画に関する情報発信の方針 | 63 |

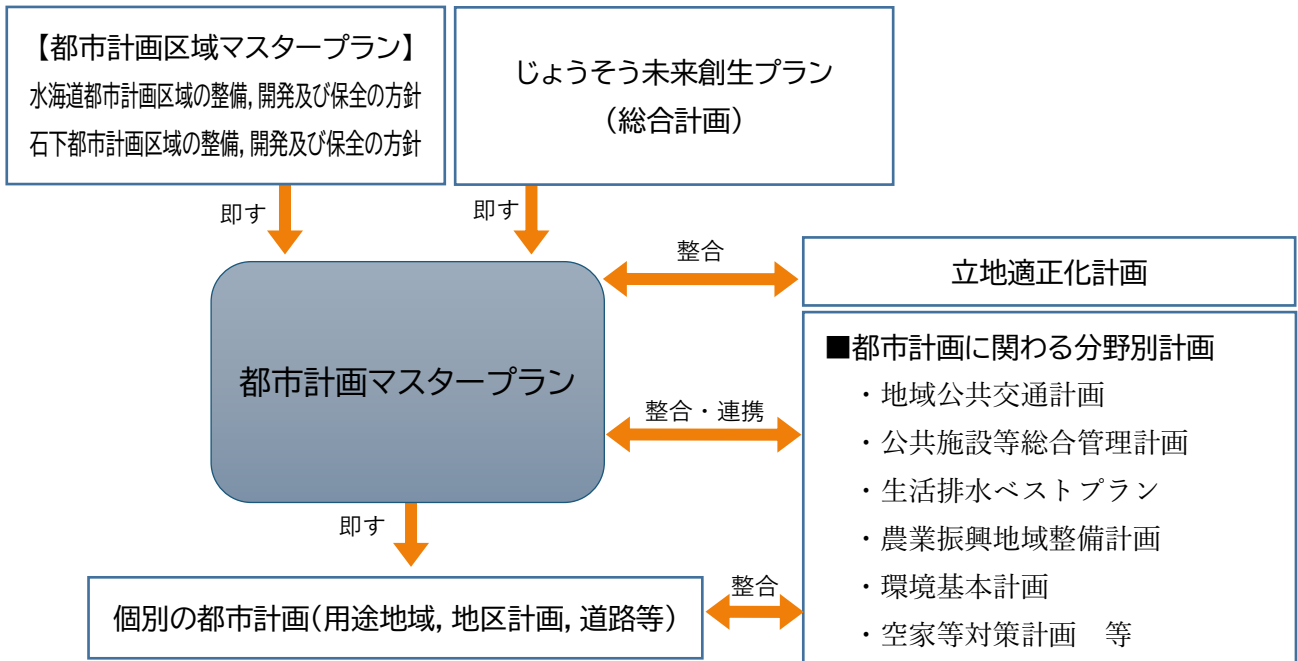
| | |
|--|----|
| 第V章 地域別構想 | 66 |
| V-1 地域別構想の策定単位と全体像 | 66 |
| 1. 地域別構造の位置づけと策定単位 | 66 |
| 2. コンパクトで可能性のある都市づくりに向けた地域づくりの方向 | 67 |
| 3. 地域別構造の全体像 | 68 |
| V-2 地域別構想 | 69 |
| 1. 地域づくりの方針と地域の将来像 | 69 |
| 2. 地域の現状と課題 | 70 |
| 3. まちづくりの施策 | 71 |
| V-2-2 石下西地区 | 72 |
| 1. 地域づくりの方針と地域の将来像 | 72 |
| 2. 地域の現状と課題 | 73 |
| 3. まちづくりの施策 | 74 |
| V-2-3 水海道北東部地区 | 75 |
| 1. 地域づくりの方針と地域の将来像 | 75 |
| 2. 地域の現状と課題 | 76 |
| 3. まちづくりの施策 | 77 |
| V-2-4 水海道北西部地区 | 78 |
| 1. 地域づくりの方針と地域の将来像 | 78 |
| 2. 地域の現状と課題 | 79 |
| 3. まちづくりの施策 | 80 |
| V-2-5 水海道南東部地区 | 81 |
| 1. 地域づくりの方針と地域の将来像 | 81 |
| 2. 地域の現状と課題 | 82 |
| 3. まちづくりの施策 | 83 |
| V-2-6 水海道南西部地区 | 84 |
| 1. 地域づくりの方針と地域の将来像 | 84 |
| 2. 地域の現状と課題 | 85 |
| 3. まちづくりの施策 | 86 |
| 第VI章 本計画の推進に向けて | 89 |
| 1. 計画推進にあたっての視点 | 89 |
| 2. 都市づくりの戦略 | 89 |
| 3. 計画の評価・検証 | 92 |
| 4. 計画の見直し | 93 |

都市計画マスタープランの位置づけと背景

1. 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・公園等の都市施設や土地区画整理事業等の市街地開発事業及び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。

図一 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

本計画における対象区域は市全域とします。

また、本市の都市計画区域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）から構成されており、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。

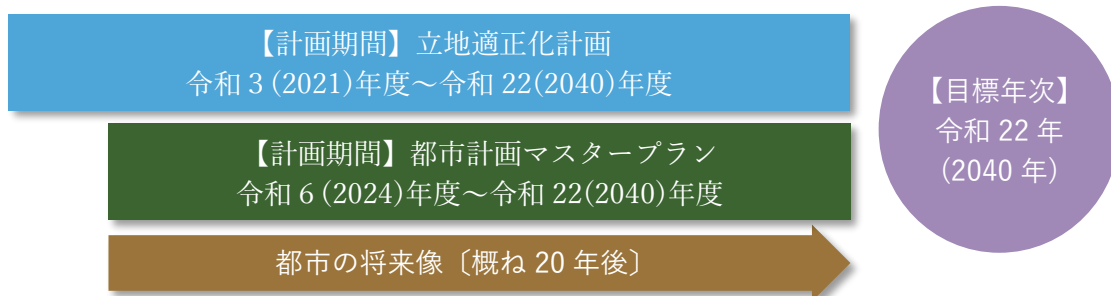
※首都圏整備法に基づく政策区域制度の一つ。無秩序な市街地化を防止するため、計画的に市街地を整備すべき区域と緑地を保全する区域をあわせて指定したもの。

図一 本市の都市計画区域



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。ただし、計画の評価・検証や社会経済情勢の変化などに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います。

図－計画目標年次

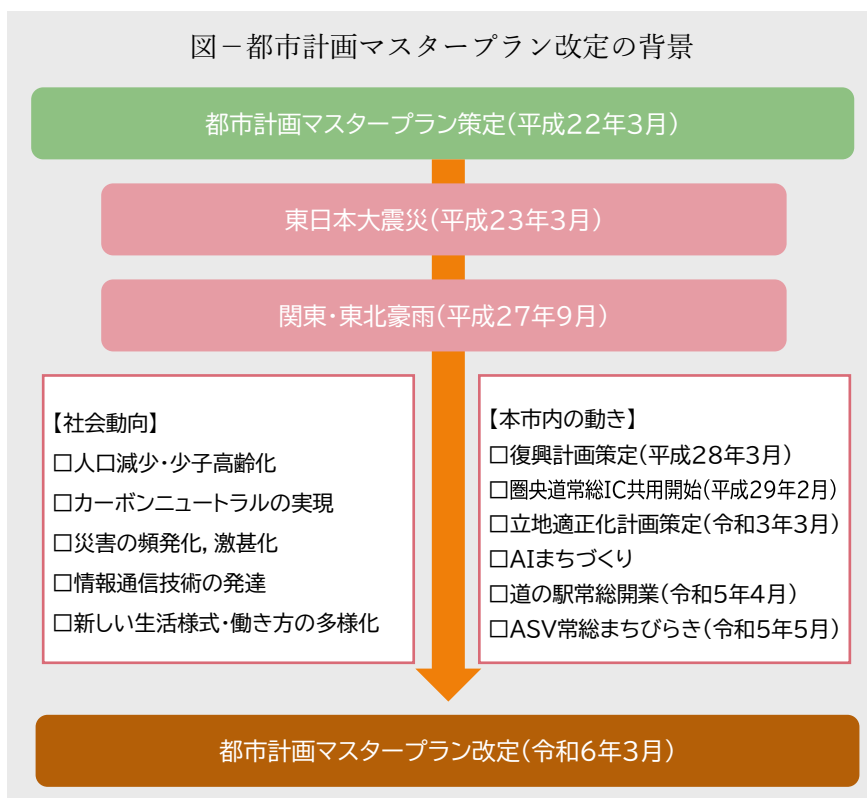


3. 都市計画マスタープラン改定の背景

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「圏央道常総 IC」）が供用開始となり、圏央道常総 IC 周辺ではアグリサイエンスバレー常総（以下「ASV 常総」）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。

また、本市においては人口減少や少子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、想定される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ています。

(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や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ています。さらに、生活様式の変化や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、上下水道などの様々なインフラについては、老朽化が進み、更新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、統廃合など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、より効率的かつ集約的な都市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、首都直下型地震など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や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など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、人材不足や物理的距離により、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可能性が指摘されています。さらに、AIの活用が進むことなどにより、雇用や産業構造が変化していくことも考えられ、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)

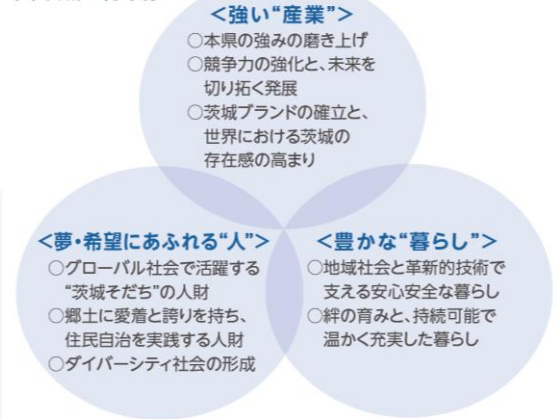
2050年頃の茨城のグランドデザインを、「強い“産業”」、「夢・希望にあふれる“人”」、「豊かな“暮らし”」としています。また、本市が位置する県西地域の目指す将来像については、情報技術を生かした農業の高度化、広域ネットワークを背景とした産業集積が期待されています。

【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。

第2項 茨城のグランドデザイン(2050年頃)

(1) 茨城の将来像



(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

(2) 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の取り組みを推進しています。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



(3) 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。開発の見通しのあるものを「産業用地開発地区」に選定し、地域未来投資促進法に基づく農地転用の特例措置の活用等により、造成工事着手までの期間短縮を目指し、スピーディな産業用地の確保を図る取り組みです。令和5年12月に「坂手工業団地東部地区」が新たに産業用地開発地区(第3次)に選定されました。

(4) じょうそう未来創生プラン後期基本計画（令和5年3月）

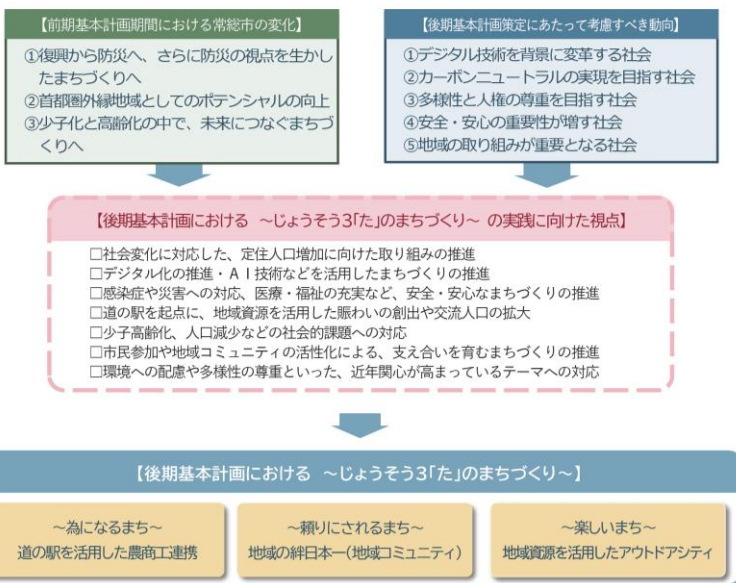
本市の最上位計画となる総合計画であり、令和9年度のまちの将来像を定めた基本構想を実現するため、平成30年度から令和4年度にかけて設定された前期基本計画で位置づけた施策の実施や、周辺環境の変化や市情勢を踏まえた新たな目標などを策定しています。後期基本計画では、基本的な考え方として、前期基本計画期間での本市の変化や社会動向を踏まえ、基本構想における【～じょうそう3「た」のまちづくり～】について、「道の駅を活用した農商工連携」、「地域の絆日本一（地域コミュニティ）」、「地域資源を生かしたアウトドアシティ」と定め、これに基づく施策を位置づけています。

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

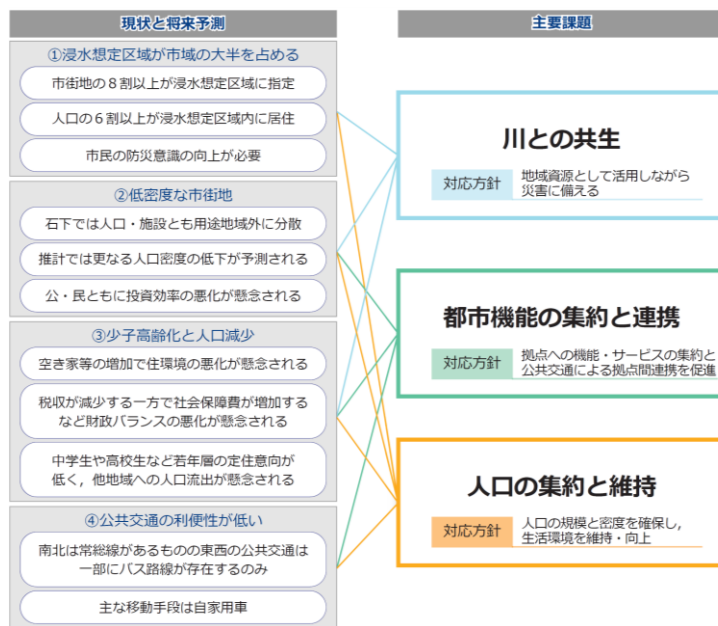
基本構想においては、～じょうそう3「た」のまちづくり～を掲げ「**楽しいまち**=みんなで作るまちづくり」「**為になるまち**=みんなに役立つまちづくり」「**頼りにされるまち**=みんなが支えあうまちづくり」という3つの基本理念を示しました。

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。



(5) 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。



6. 常総市都市計画マスタープラン改定の基本的な考え方

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やこれまでの背景を踏まえ、本計画における基本的な考え方を以下のとおりとします。

川との共生

ポイント

安全安心のまちづくり ～防災先進都市の推進～

公民連携の推進

ポイント

持続可能なまちづくり ～未来へつなぐ JOSO CITY～

地域産業の活性化

ポイント

魅力あるまちづくり ～農商工連携した産業環境の形成～

本市の中央を南北に流れる鬼怒川と東部を流れる小貝川はこれまでも河川流域でたびたび水害を繰り返してきた歴史がある一方で、豊かな水資源を活用し平坦で良質な関東平野の水田地帯として利用してきました。「川」は本市において共に歴史を歩むパートナーであり、市民や企業が災害リスクや防災に対する知識を深め、災害発生時には自らの安全を守るとともに、共に助け合うことができるまちづくりを進めます。

また、人口構造の変化やライフスタイルの多様化により社会環境が変化していることから、複雑化するニーズに対して行政の取り組みだけでは適切に対応することが困難になってきており、地域社会を構成する市民、事業者、各種団体、教育機関等の多様な主体との更なる協働・連携を進めながら地域課題解決に取り組むことで、将来にわたり持続可能な都市の形成を図る必要があります。

A S V常総の開業は常総市にとって新たなまちづくりのスタートでもあり、今後は市内全域にその効果を波及させるとともに地域産業の活性化と新しい産業の創出を推進します。そのうえで本市の基幹産業である農業を守り、魅力あるまちの強みとして生かすため、圏央道常総 I C周辺においては付加価値を生み出す新たな農業を育て、周辺環境と共生した産業環境の形成を進めていきます。

前項に示した本計画の基本的な考え方を踏まえ、以下の点について明確化を図ります。

○都市の将来像と必要な施策

本計画は、概ね 20 年後を目標として策定しますが、本市を取り巻く状況や情報技術の進展等に伴うライフスタイルや社会環境の変化を踏まえつつ、都市の将来像を明確にした上で、特に当面 10 年間の施策を示します。

○区域区分の特性を尊重した都市計画の再構築

市域が水海道都市計画区域と石下都市計画区域という区域区分制度が異なる 2 つの都市計画区域で構成されている特性を尊重するとともに、農業振興地域整備計画と整合を図りながら、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方針を策定します。

○首都圏外縁地域の特性を生かしたコンパクトで可能性のある都市づくりの方針

市街化区域や用途地域が指定されている誘導区域である既存拠点への集積により、機能的かつコンパクトで利便性の高い集約型の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、常総 IC 周辺や既存工業団地周辺などの産業系市街地において、将来に向けた可能性を受け入れられる都市づくりの方針を定めます。

○「コンパクトで機能的なまち」に魅力を加える施策の構築

まちの魅力向上に向けて、生活支援機能や都市空間等に付加価値を誘導するため、コミュニティバス運行開始を契機とした公共交通網の再構築や、公民連携まちづくりにより、第Ⅲ章で示す将来都市構造の実現に向け、関連分野におけるまちづくり方針を策定します。

○環境変化や周辺地域との関係性に対応した都市計画

人口減少や少子高齢化、地域間競争等を背景に、市民生活や企業活動が広域化する中で、地域防災が実施できるように住民を確保しつつ、身近な生活圏を形成し、周辺地域との関係性や市内の生活拠点形成の必要性を踏まえ、都市づくりの方向性を示します。

○鬼怒川西部に関する将来像の策定

鬼怒川西部は、本市の中では災害リスクが相対的に低く、また圏央道常総 IC の開通を契機に産業系の土地利用需要が高まっていることから、民間事業者の動きを計画的に誘導するため、鬼怒川ふれあい道路（西幹線）沿道における地域づくりの将来像を具体的に示します。

○身近な地域の将来像を共有できる地域づくり方針の策定

第Ⅴ章で示す地域別構想においては、地区の人口動向とともに、公共施設や教育施設の統廃合などの関連施策と整合を図りながら、地域資源を生かした地域づくり方針を示します。また、地域づくりの主体となる市民や民間事業者と共有できる計画とするため、計画策定プロセスへの参加機会を確保し、多様な情報発信を行います。

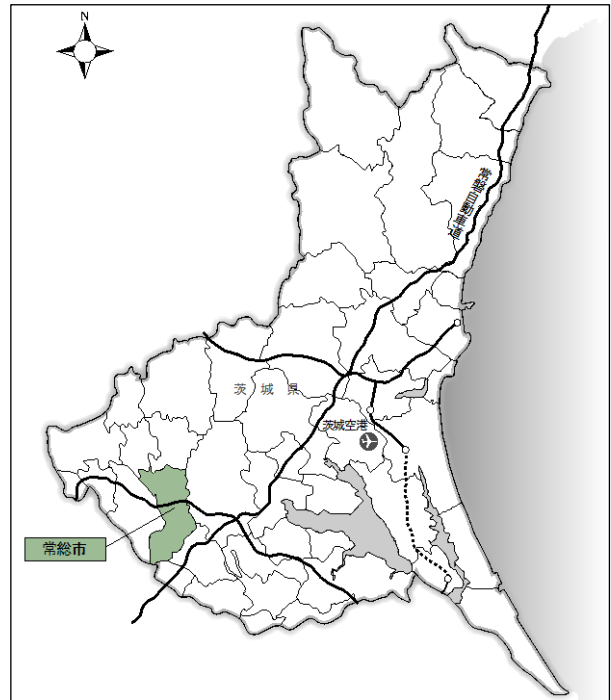
1. 位置・地勢

本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圏央道常総 IC が設置され，広域への利便性が向上しています。また，市域南北を通る関東鉄道常総線（以下「常総線」）が走り，取手方面と下妻・筑西方面を結び，守谷駅における首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス（以下「TX」）との接続により，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

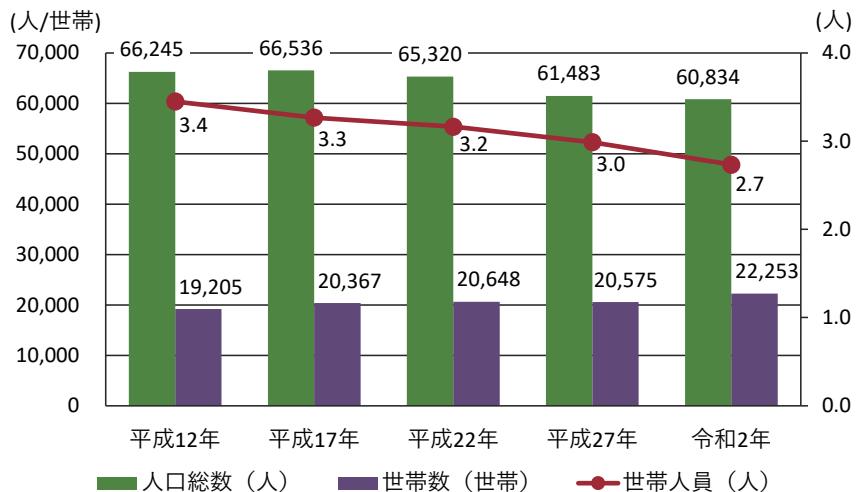


2. 人 口

(1) 人口及び世帯数の推移

本市の人口推移は，平成 17 年の 66,536 人をピークに減少に転じています。一方で，世帯数は近年増加傾向にあり，世帯の小規模化が進行しています。

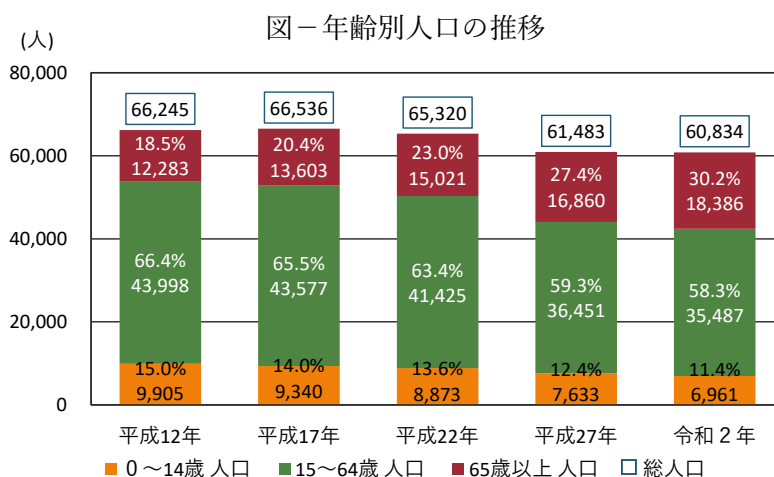
図－人口及び世帯数の推移



資料) 国勢調査

(2) 年齢別人口の推移

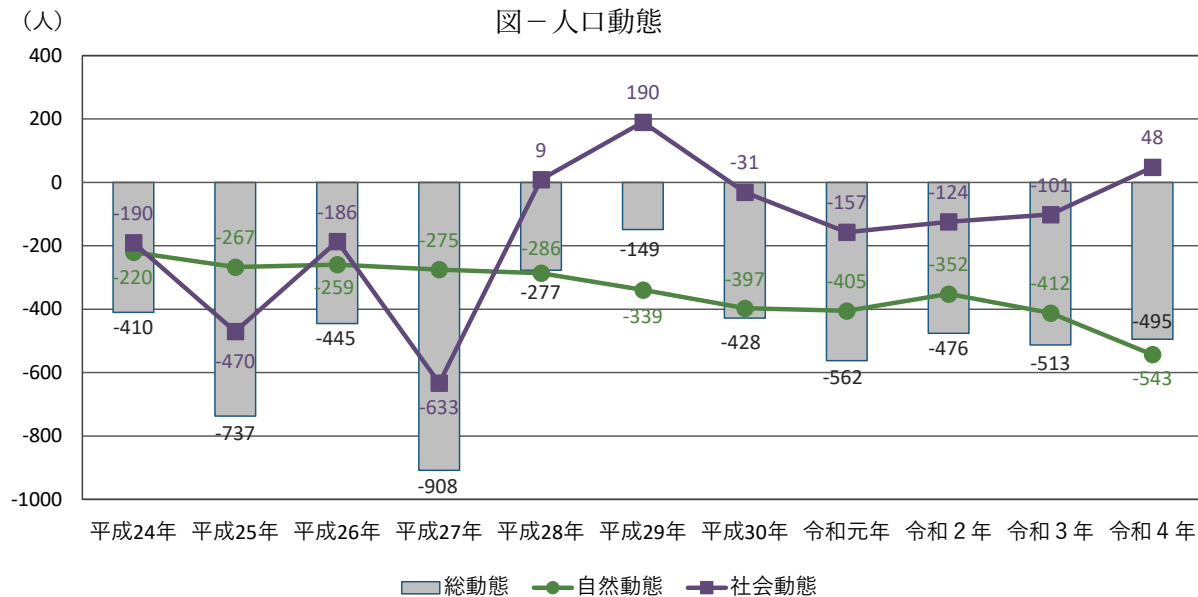
少子高齢化が進行しており、令和2年には、65歳以上の人口が18,386人と総人口の30%を超過する一方で、0～14歳の年少人口は減少を続け11.4%となっています。



資料) 国勢調査

(3) 人口動態

出生・死亡による自然動態については一定して減少傾向にあり、少子高齢化の影響が窺えます。転出・転入による社会動態については平成27年までの減少傾向から増加傾向に変わりつつありますが、自然動態と社会動態を合わせた総動態については一定して減少傾向となっています。



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 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), 都市計画基礎調査

※市街化区域(用途地域)面積は、常総 I C 周辺地区の市街化区域編入前の面積

(5) 居住誘導区域人口

立地適正化計画においては、工業系市街地を除く市街化区域（水海道都市計画区域）及び、用途地域（石下都市計画区域）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 |

資料) 常総市立地適正化計画

(6) 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。

表一人口集中地区（D I D）の推移

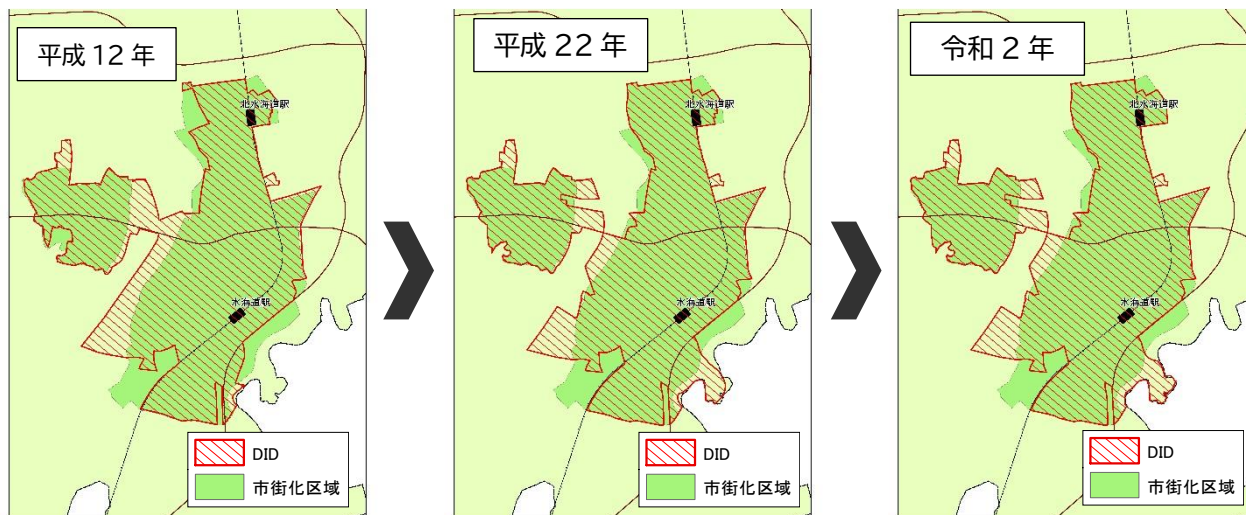
| 年次 | 人口(人) | | | 面積(ha) | | | 人口密度(人/ha) | |
|-------|--------|--------|-------|--------|-------|-------|------------|------|
| | 行政区域 | DID | 割合(%) | 行政区域 | DID | 割合(%) | 行政区域 | DID |
| 昭和55年 | 40,435 | 8,104 | 20.0 | 7,962 | 150.0 | 1.9 | 5.1 | 54.0 |
| 昭和60年 | 41,715 | 9,534 | 22.9 | 7,962 | 190.0 | 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

図一 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、国勢調査基本単位区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 人以上の基本単位区等が市区町村の境界内で互いに隣接」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。

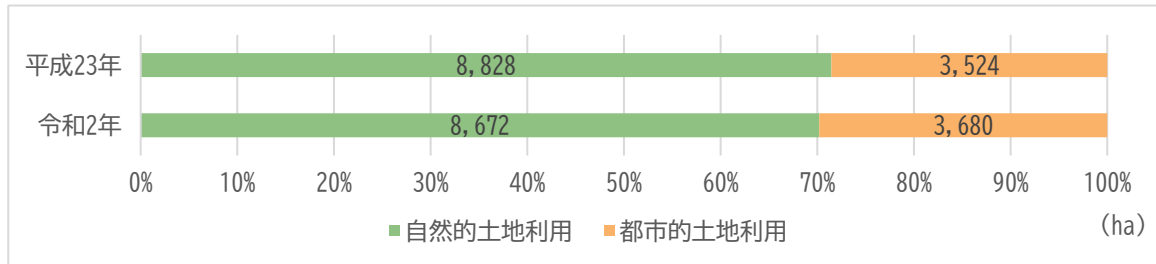
資料) 国勢調査

3. 環 境

(1) 土地利用

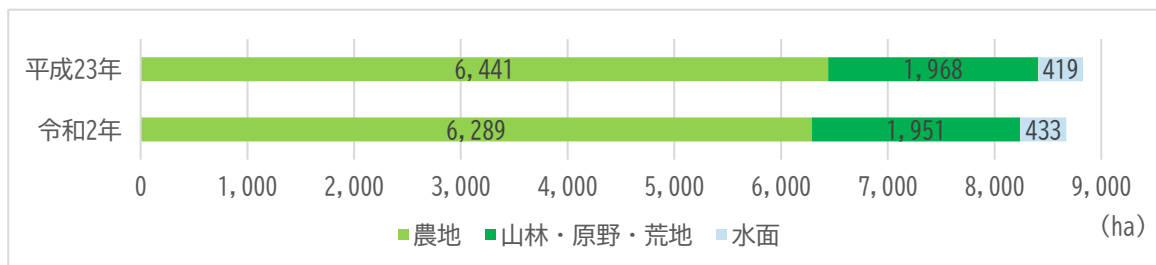
都市計画基礎調査から平成23年と令和2年の土地利用の推移を見ると、農地や山林等の自然的土地利用の割合が減少し、住宅用地や商業用地及び工業用地等の都市的土地利用の割合が増加していることが分かります。

表－土地利用分類別の推移



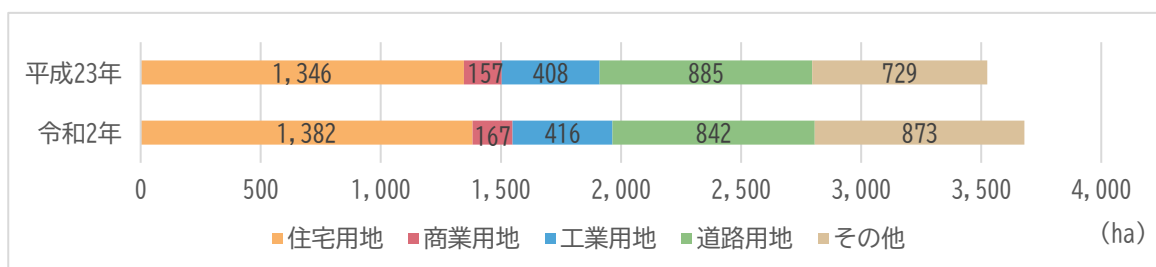
資料) 都市計画基礎調査をもとに作成

表－土地利用の推移（自然的土地利用）



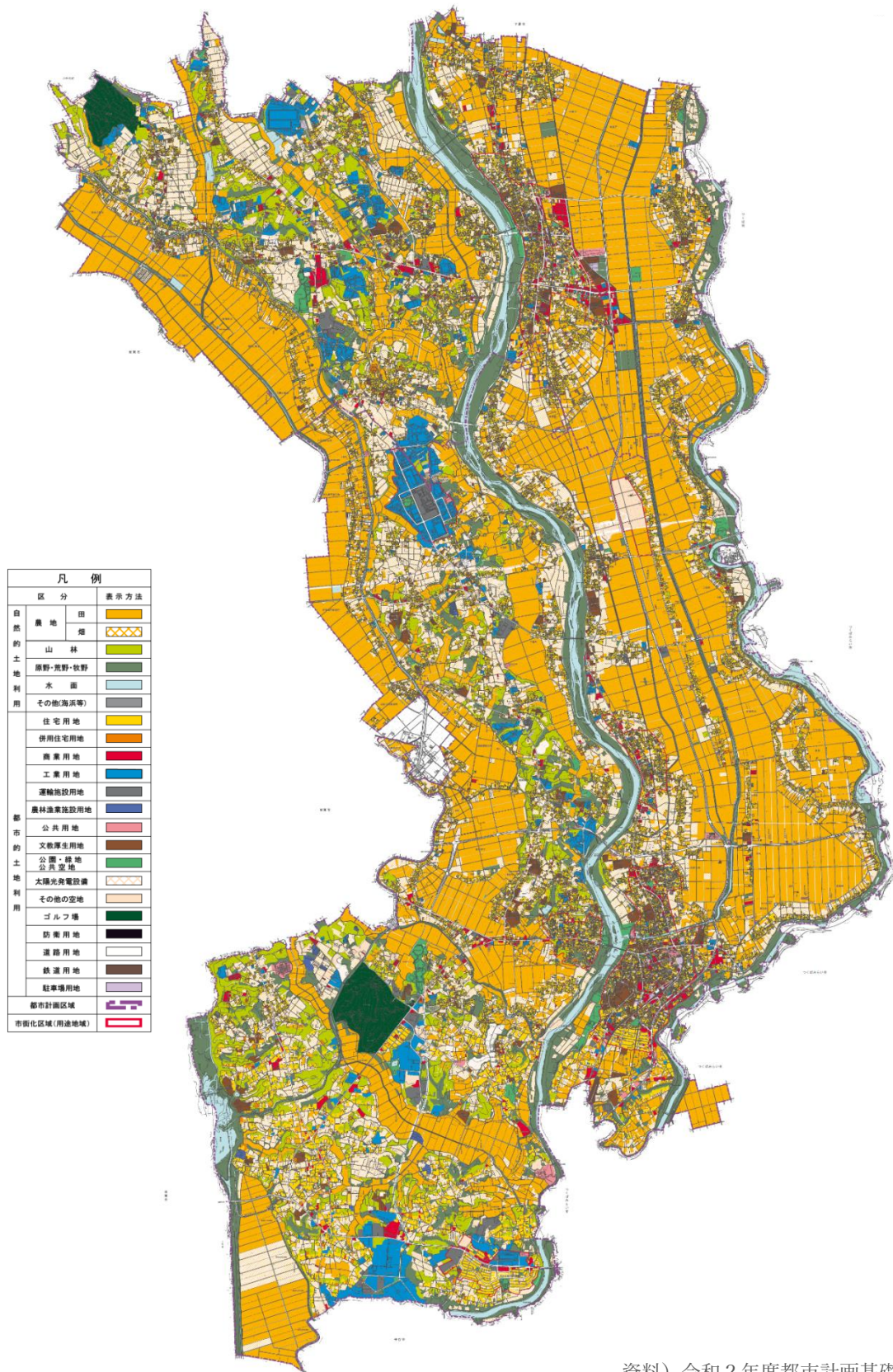
資料) 都市計画基礎調査をもとに作成

表－土地利用の推移（都市的土地利用）



資料) 都市計画基礎調査をもとに作成

図一 土地利用現況図

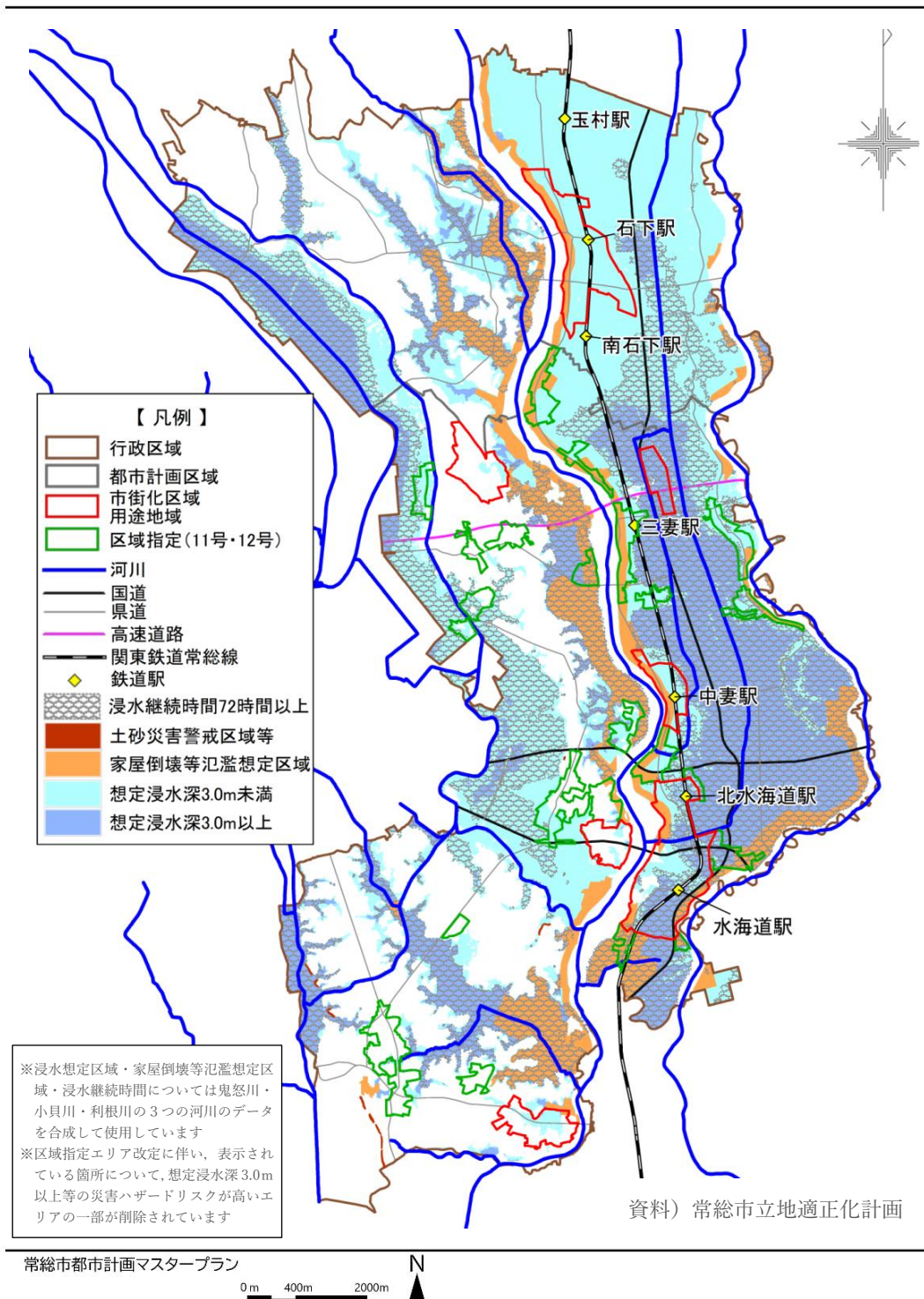


資料) 令和2年度都市計画基礎調査

(2) 災害リスク

本市の中央を鬼怒川、東部を小貝川が南北に縦断し、その他にも多くの河川が存在しており、市街地を含め市域の大半が洪水浸水想定区域に指定されています。昭和 61 年 8 月には小貝川（本豊田地先）が台風 10 号による豪雨で堤防が決壊、平成 27 年 9 月には台風 18 号の影響により、鬼怒川の上流域で記録的な豪雨となり、市内で堤防が決壊（三坂町地先）するなど、市域の約 1/3 に相当する約 40 km²が浸水する大規模な水害を経験しています。

図－想定される市内の災害リスク



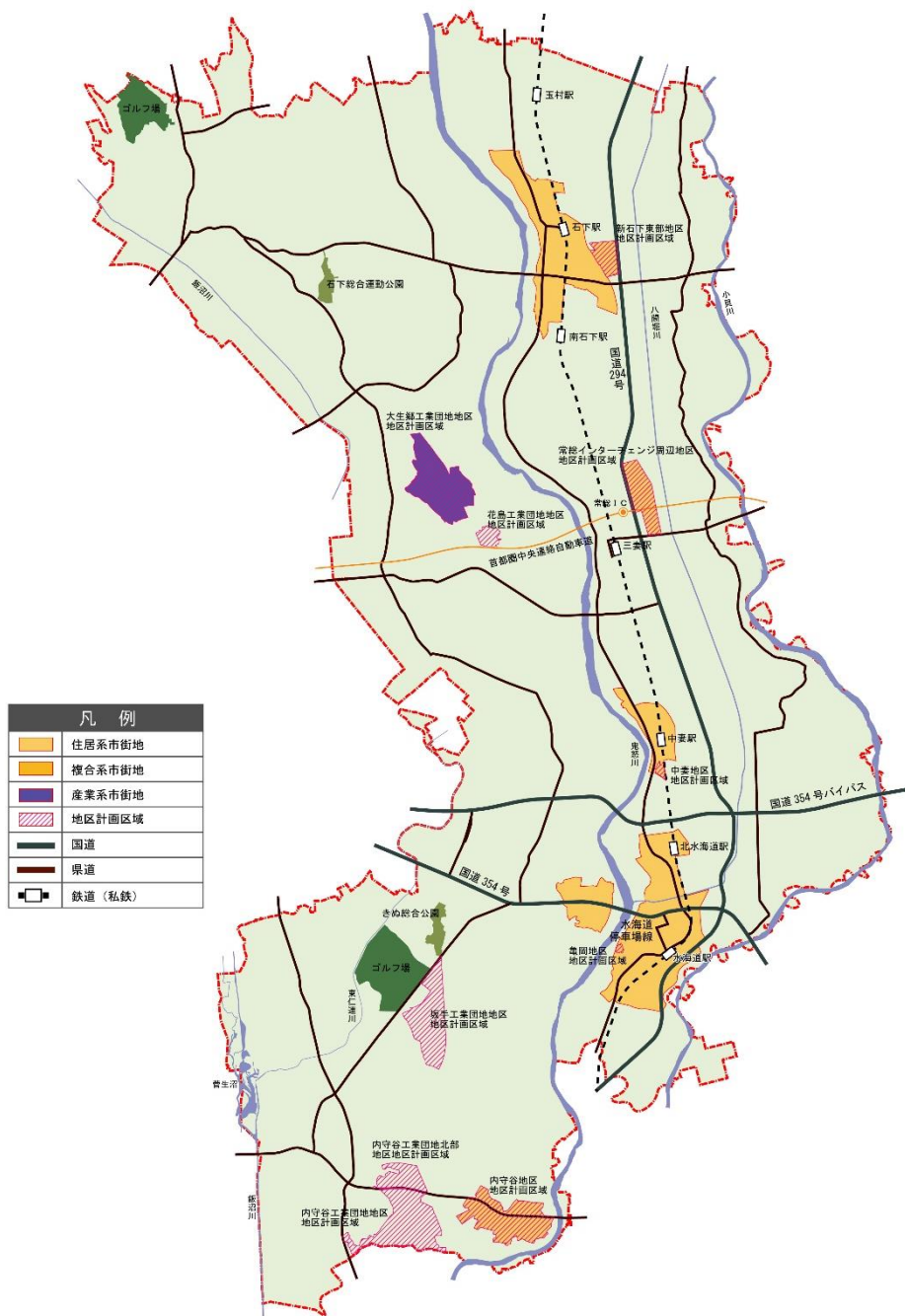
4. 市街地(市街化区域及び用途地域)の配置

(1) 区域区分等の状況

市街地（市街化区域及び用途地域）は、常総線水海道駅や石下駅等を中心に鬼怒川東部に形成されていますが、市街地の多くは洪水浸水想定区域内にあります。

鬼怒川西部には豊岡市街地、内守谷市街地、産業系市街地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。

図一 市街地（市街化区域及び用途地域）の配置



常総市都市計画マスタープラン

0m 400m 2000m



(2) 常総市及び周辺自治体の区域区分の状況

水海道都市計画区域(線引き)に市街化区域 524ha が指定されており、石下都市計画区域(非線引き)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、市街地形成を促進すべき区域である市街化区域(用途地域)の面積について、都市計画区域面積に占める割合は 5.8% であり、周辺自治体と比べて都市計画区域面積に対し市街化区域面積が低くなっています。

表－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

5. 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(238.5ha)、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 | 2.5 | H8.1.18 | H9.9.11 | 水海道都市計画区域 |
| 〃 | 常総 I C 周辺地区 | 工業系 | 30.7 | H30.3.19 | R5.4.27 | 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 | | | 238.5 | | | |
| 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 | | | 307.1 | | | |

資料) 常総市都市計画課

6. 地区計画

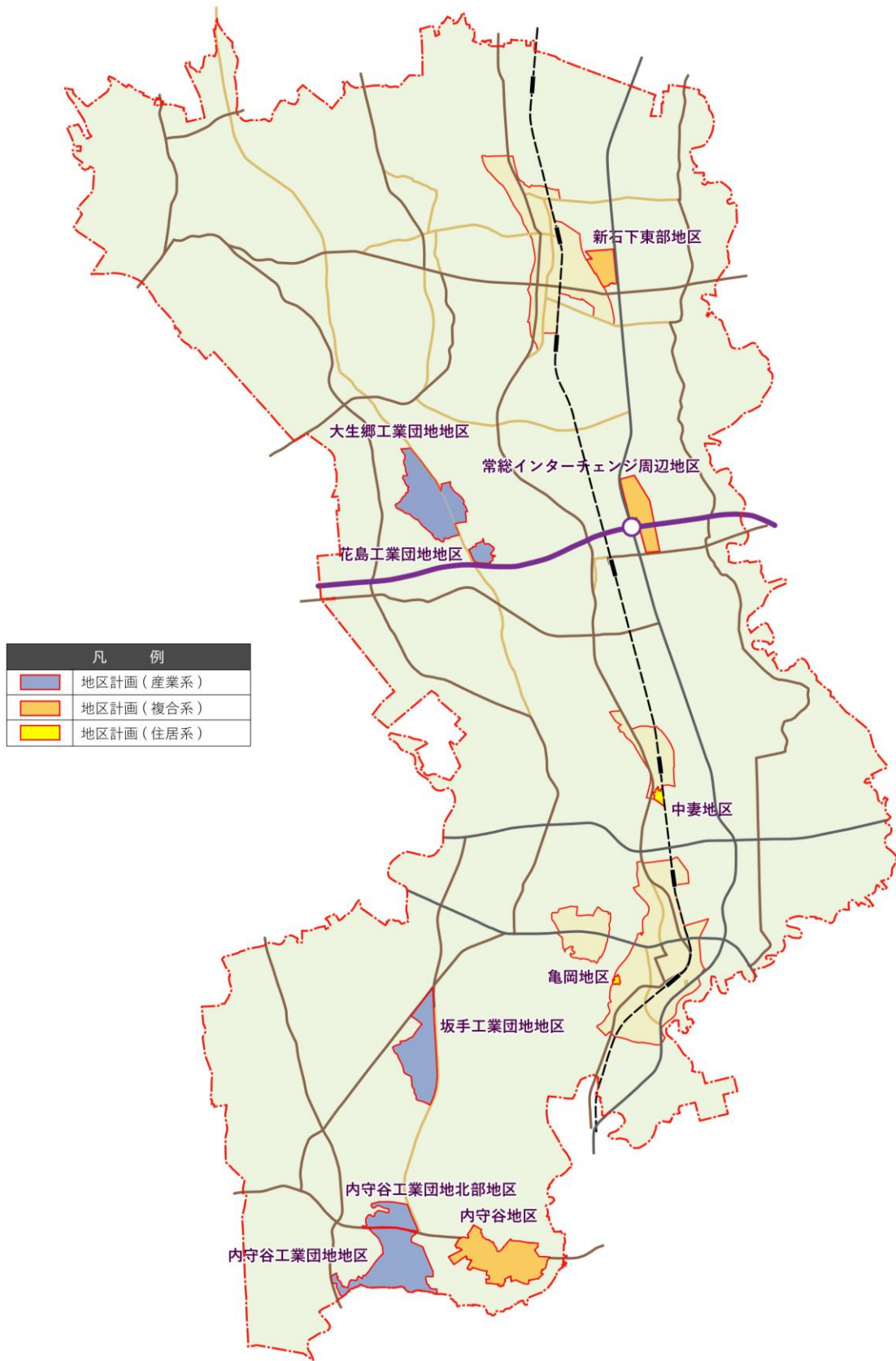
本市では 10 地区で地区計画が都市計画決定されています。このうち 4 地区は、市街化調整区域における産業系の地区計画となっています。

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 I C 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) 常総市都市計画課

図一 地区計画位置図



7. 市街化調整区域における区域指定

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（洪水浸水想定区域における想定浸水深3m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140.9ha、12号区域を238.9ha指定しています。また、都市計画法第29条における開発許可件数は、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 | 12.8 | 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 | | | 140.9 | | | 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) 常総市都市計画課

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 | |

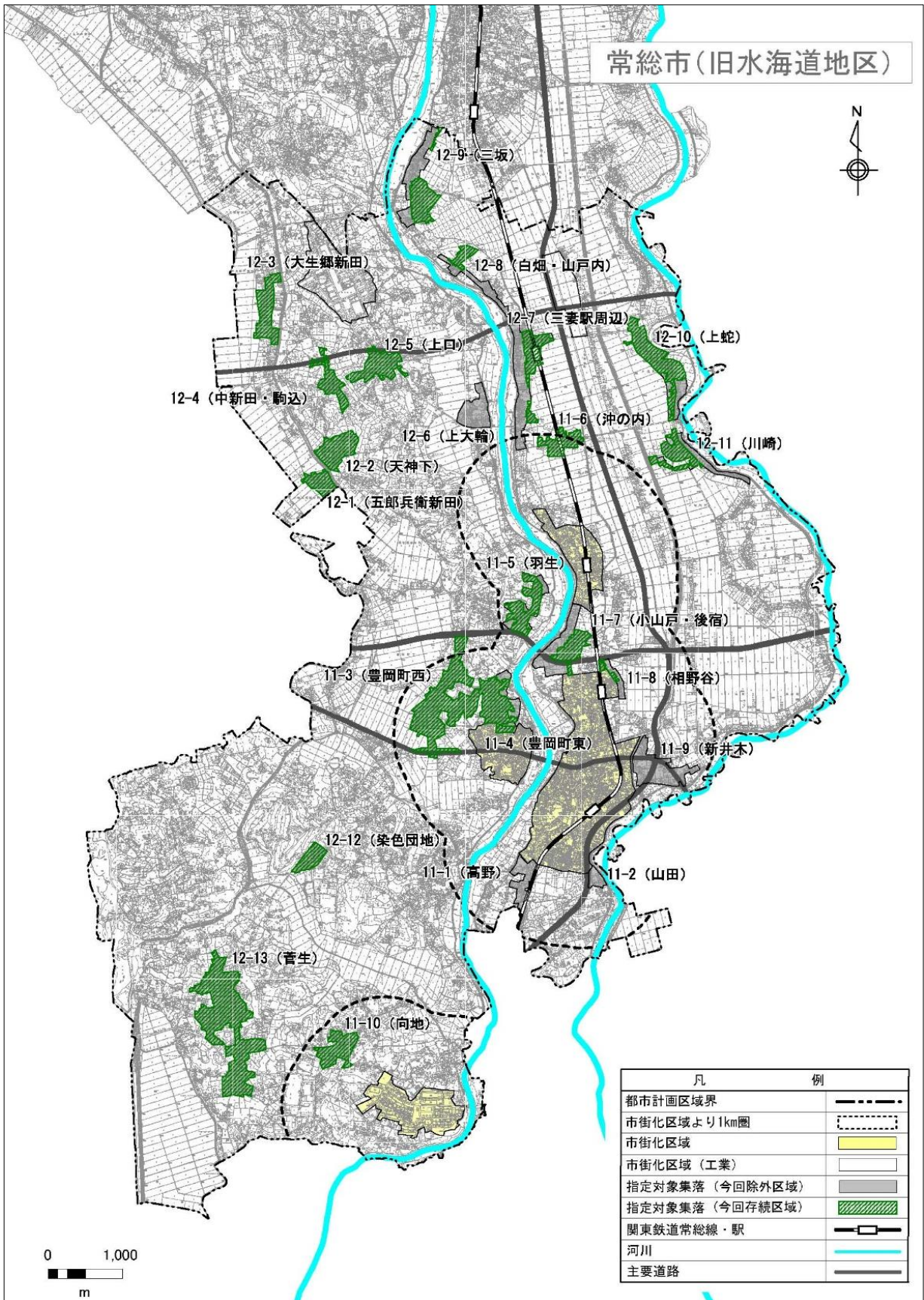
資料) 「いばらきの土地」及び「常総市都市計画課資料」に基づき作成

※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、一定の用途の建築物を建てることのできる制度。

- ・「11号区域」 直近の市街化区域からおおむね1km以内で、50以上の建築物が連たんし、宅地率が40%以上の区域
- ・「12号区域」 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%以上の区域
- ・「第1種集落」 幹線道路に沿って発達した既存集落
- ・「第2種集落」 住宅団地であって、線引き前に造成された既存集落
- ・「第3種集落」 第1種、第2種以外で市開発許可基準条例第4条第1項の規定に該当する既存集落
- ・「第4種集落」 地形・地物等の状況により集落が拡大するおそれのない既存集落、かつ農用地区域等に囲まれている
- ・「第5種集落」 300以上の建築物が連たん、かつ既存集落に係る戸数密度が市街化区域における計画戸数密度と概ね同程度
- ・「第6種集落」 第1～5種集落以外の既存集落

図－区域指定位置図



資料) 常総市都市計画課

8. 都市計画道路

都市計画道路は総延長 74,170m、21 路線を都市計画決定しており、整備状況としては改良済及び概成済が 88.0%となっています。現在、首都圏中央連絡自動車道、鹿小路細野線、石下駅中沼線の整備が進んでいる一方で、整備率が低い路線のあり方や新たな土地利用の需要に応じた新規路線を検討する必要があります。

表一 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 | 相野谷細野線 | 25 | 4,420 | 4,420 | 100.0 | 0 | 0.0 | 4,420 | 100.0 |
| | 5 | 3・3・1 2 | 鹿小路細野線 | 25 | 6,920 | 0 | 0.0 | 5,100 | 73.7 | 5,100 | 73.7 |
| | 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 | 浏頭森下線 | 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 | 取納谷小保川線 | 25 | 5,590 | 5,590 | 100.0 | 0 | 0.0 | 5,590 | 100.0 |
| 合計 | | | | | 74,170 | 40,910 | 55.2 | 24,380 | 32.9 | 65,290 | 88.0 |

資料) 常総市都市計画課

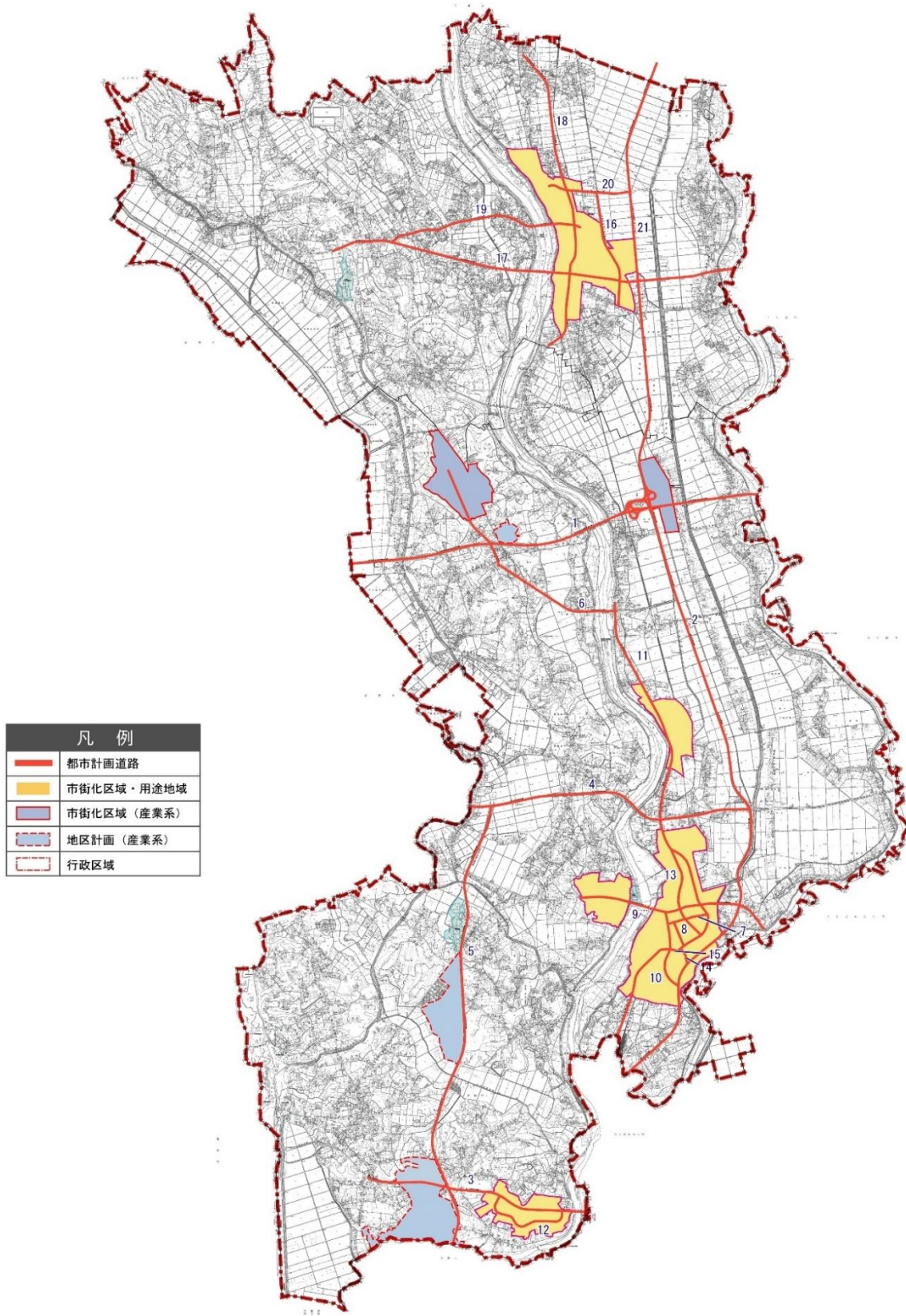
※令和 5 年 4 月 1 日現在

※改良済：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

概成済：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



常総市都市計画マスタープラン



9. 公共交通

本市では、人口減少の進行による公共交通利用者の減少や公費負担が増大する状況から、公共交通網の抜本的な見直しが課題となっていました。また、自家用車を保有していないもしくは運転できない高齢者や学生にとって移動しづらい環境であることや、交通渋滞・交通事故・環境問題などから、過度な自動車依存からの脱却が必要となっています。

また、本市は、南北に長く平坦な地形のため居住地が多極化・分散化していることから、医療・福祉・商業などの都市機能を有するエリアと、郊外や中山間地などの居住エリアを公共交通でつなぐことにより、市民生活の利便性を維持する必要があります。

こうした状況を踏まえ、令和3年3月に策定した「常総市地域公共交通計画」では、「まちづくりに対応した地域公共交通網の構築」を基本目標としており、居住地から拠点への地域内移動の利便性を向上し、まちづくりに寄与する移動手段の提供を目指しています。市内及び広域に運行する鉄道、路線バスのほか、市内全域においてコミュニティバスやデマンド交通（乗合タクシー）を運行することにより、交通空白地帯の解消を図っています。

10. 都市公園

都市公園は 15 ヶ所が都市計画決定されており、合計 39 ヶ所の公園・緑地が開設されています。

表一 都市公園一覧

| 都市計画 | 公園種別 | 名称 | 計画番号 | 計画決定日 | 供用開始日 |
|-------------|----------|--------------------|----------|-----------|-----------|
| 水海道 都市計画 | 街区公園 | 御城公園 | 2・2・001 | S40.12.28 | S51.11.22 |
| | | 駅南児童公園 | 2・2・002 | S54.1.13 | S56.3.20 |
| | 近隣公園 | 内守谷近隣公園(巢立山公園) | 3・3・002 | H8.4.5 | H11.8.2 |
| | 総合公園 | きぬ総合公園 | 5・5・001 | S57.4.15 | S60.12.27 |
| 石下 都市計画 | 街区公園 | 駅東第一児童公園 | 2・2・001 | S48.9.1 | S51.12.24 |
| | | 駅東中央児童公園 | 2・2・002 | S48.9.1 | S53.3.31 |
| | | 駅東第三児童公園(駅東第二児童公園) | 2・2・003 | S48.9.1 | S51.12.24 |
| | | 御城第一児童公園【未整備】 | 2・2・004 | S51.10.1 | - |
| | | 御城第二児童公園 | 2・2・005 | S51.10.1 | S54.3.26 |
| | | 御城第三児童公園 | 2・2・006 | S51.10.1 | S57.1.25 |
| | | 本石下寺浦児童公園 | 2・2・007 | S55.4.22 | S56.1.26 |
| | | 大橋南児童公園 | 2・2・008 | S57.9.25 | S58.12.5 |
| | | 西原第一児童公園 | 2・2・009 | S61.4.14 | S62.3.11 |
| | 西原第二児童公園 | 2・2・010 | S61.4.14 | S62.3.11 | |
| | 運動公園 | 石下総合運動公園 | 6・5・001 | H5.1.14 | H9.3.24 |
| 都市計画 | 公園種別 | 名称 | | | 供用開始日 |
| - | 街区公園 | 相野谷公園 | | | S53.7.15 |
| | | 相野谷南公園 | | | S55.3.31 |
| | | 森下児童公園 | | | S51.11.22 |
| | | 出山公園 | | | S55.3.31 |
| | | 湊頭公園 | | | S61.4.1 |
| | | きぬ住宅団地公園 | | | S61.4.1 |
| | | せせらぎ公園 | | | H3.5.1 |
| | | リバーサイド中妻住宅団地公園 | | | H11.8.2 |
| | | 中妻緑住公園 | | | H11.8.2 |
| | | 1号街区公園(びかびか) | | | H15.4.1 |
| | | 2号街区公園(ゆらゆら) | | | H15.4.1 |
| | | 3号街区公園(そよそよ) | | | H15.4.1 |
| | | 4号街区公園(くるくる) | | | H15.4.1 |
| | | 観水公園 | | | H16.4.20 |
| | 近隣公園 | 原山近隣公園 | | | S55.3.31 |
| | | 花鳥近隣公園 | | | S55.3.31 |
| | 都市緑地 | 駅南緑地 | | | S57.6.1 |
| | | 出山緑地 | | | S57.6.1 |
| | | 宝町緑地 | | | S61.4.1 |
| | | きぬ住宅団地緑地 | | | S61.4.1 |
| | | 大目台緑地 | | | S61.4.1 |
| | | 永野緑地 | | | S63.4.1 |
| | | 森下緑地 | | | H19.12.18 |
| きぬの里緑地 | | | H20.3.31 | | |
| 緩衝緑地 | 上口緑地 | | | S55.3.31 | |

資料) 常総市都市計画課

11. 地 価

令和5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

| | 令和5年 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5年(B) | | |
| 地価調査 (7月) | 1 | 26,200 | 21,500 | 82.1% | 住宅 |
| | 2 | 35,400 | 26,600 | 75.1% | 住宅 |
| | 3 | － | 21,800 | － | 住宅 |
| | 4 | － | 11,600 | － | 住宅 |
| | 5 | 15,600 | 14,900 | 95.5% | 住宅 |
| | 6 | 27,800 | 25,000 | 89.9% | 住宅 |
| | 7 | － | 37,800 | － | 住宅 |
| 地価公示 (1月) | 1 | 24,600 | 19,200 | 78.0% | 住宅 |
| | 2 | － | 23,700 | － | 住宅 |
| | 3 | 35,600 | 26,800 | 75.3% | 住宅 |
| | 4 | 36,400 | 30,000 | 82.4% | 住宅 |
| | 5 | － | 10,200 | － | 住宅 |
| | 6 | 25,900 | 21,000 | 81.1% | 住宅 |
| | 7 | 30,200 | 26,700 | 88.4% | 住宅 |
| | 8 | 28,800 | 22,900 | 79.5% | 住宅 |
| | 9 | 12,800 | 11,000 | 85.9% | 住宅 |
| | 10 | － | 22,700 | － | 住宅 |
| | 11 | － | 23,600 | － | 住宅 |

表－商業地地価

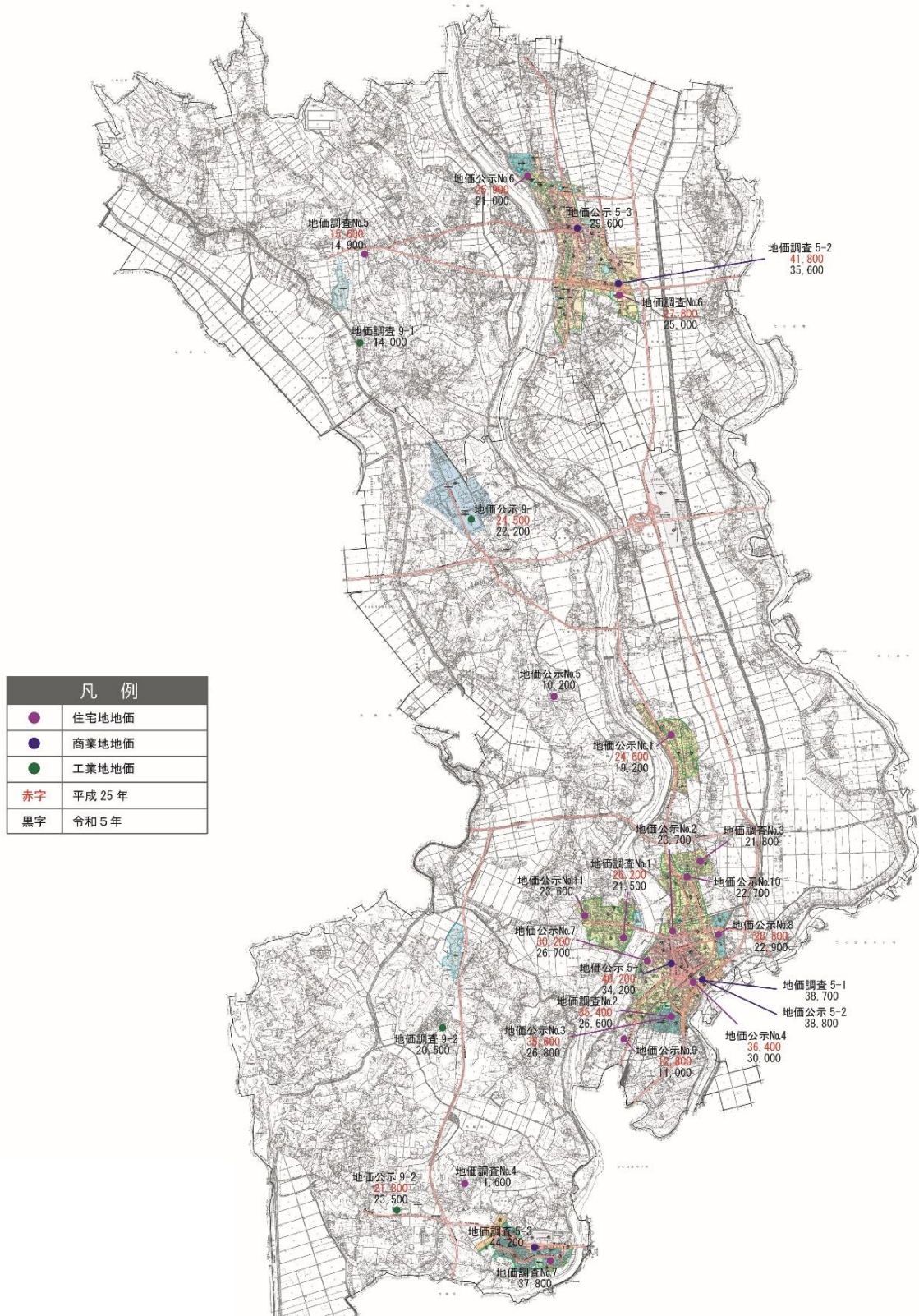
| | 令和5年 地点No. | 地価(円/㎡) | | 対平成25年比 (B/A) | 土地利用 |
|--------------|---------------|----------|---------|------------------|------|
| | | 平成25年(A) | 令和5年(B) | | |
| 地価調査 (7月) | 5-1 | － | 38,700 | － | 店舗 |
| | 5-2 | 41,800 | 35,600 | 85.2% | 店舗 |
| | 5-3 | － | 44,200 | － | 店舗 |
| 地価公示 (1月) | 5-1 | 40,200 | 34,200 | 85.1% | 店舗 |
| | 5-2 | － | 38,800 | － | 店舗 |
| | 5-3 | － | 29,600 | － | 店舗 |

表－工業地地価

| | 令和5年 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5年(B) | | |
| 地価調査 (7月) | 9-1 | － | 14,000 | － | 工場 |
| | 9-2 | － | 20,500 | － | 工場兼事務所 |
| 地価公示 (1月) | 9-1 | 24,500 | 22,200 | 90.6% | 工場 |
| | 9-2 | 21,800 | 23,500 | 107.8% | 事務所 |

資料) 国土交通省「標準地・基準地検索システム」

図一 地価調査・地価公示比較地点位置



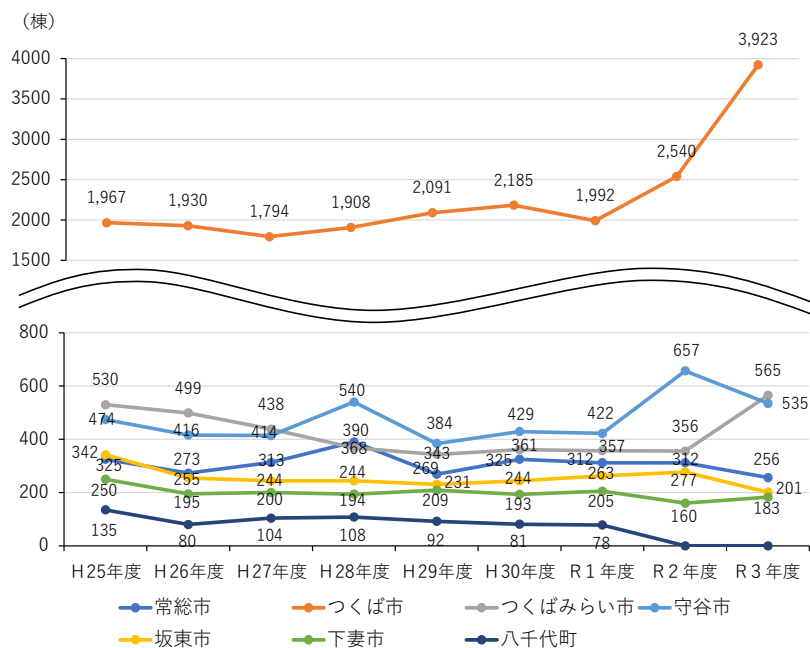
資料) 国土交通省「標準地・基準地検索システム」

12. 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) 空き家

本市の空き家は住宅総数の12.63%と推計されています(平成30年)。また、令和4年4月1日現在の空き家分布状況については、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。

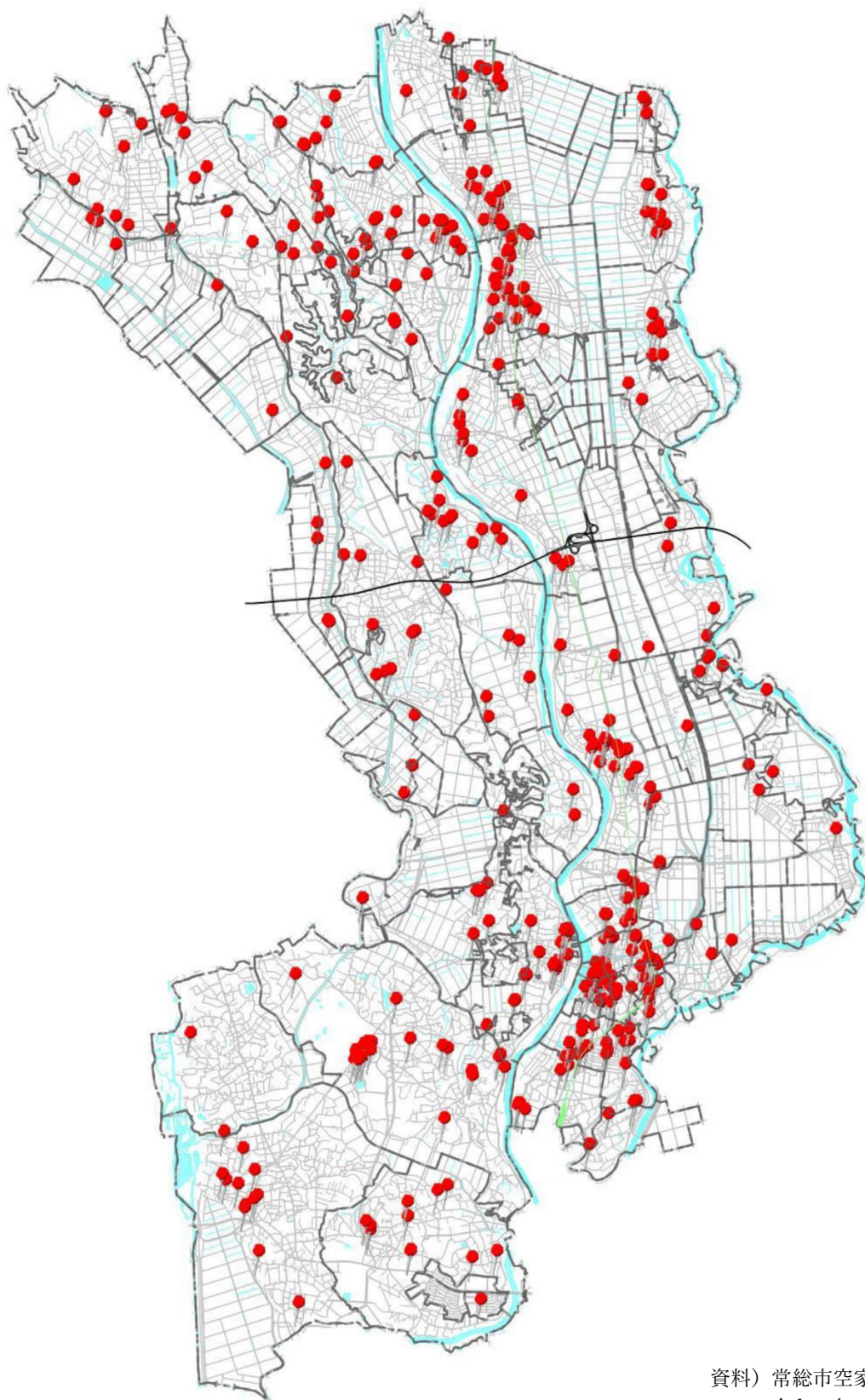
表－住宅総数と空き家の推移

(単位：戸)

| 区分 | 地域 | 住宅総数 | 空き家総数 | | | | 空き家率 | | |
|-------|-----|------------|-----------|---------|-----------|---------|-----------|-------|--------|
| | | | 二次的住宅 | 賃貸用の住宅 | 売却用の住宅 | その他の住宅 | その他の住宅 | 総数 | |
| 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－空き家分布図



資料) 常総市空家等対策計画
令和4年4月1日現在

常総市都市計画マスタープラン

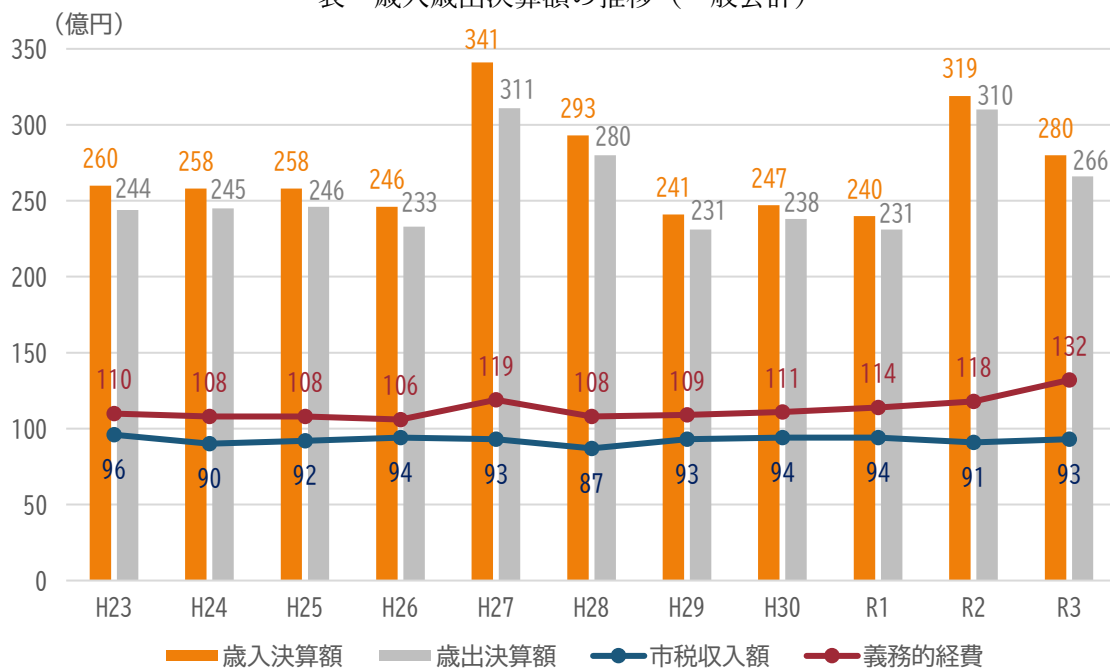
0 m 400m 2000m



13.財 政

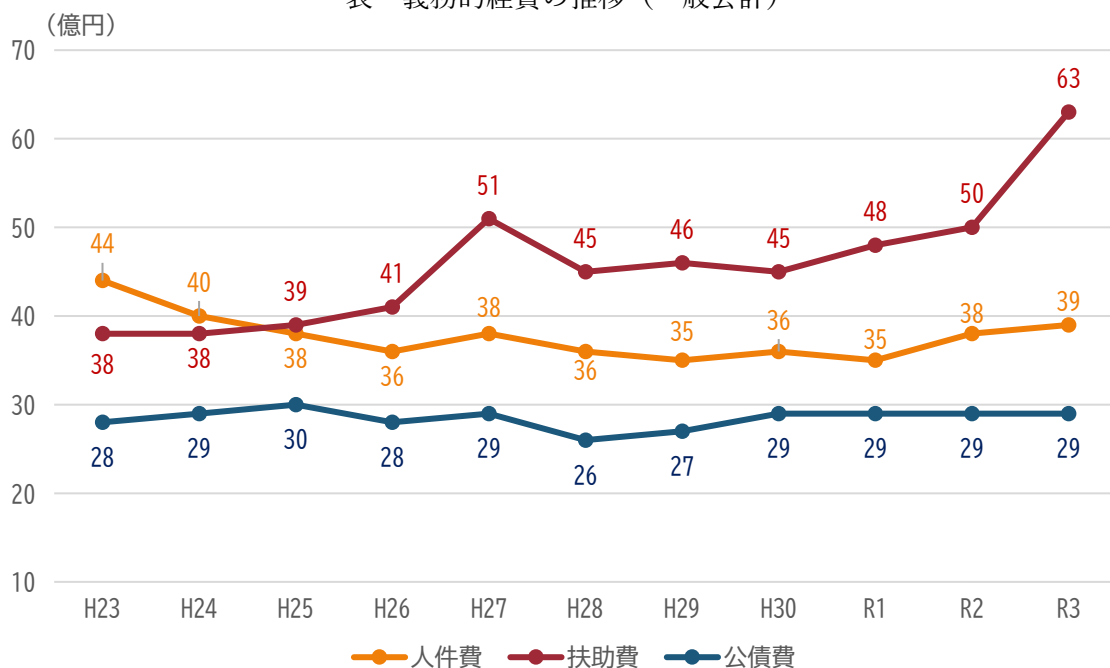
本市の財政状況については、少子高齢化の進行に伴う人口減少による税収の低下や医療や介護需要の増加による扶助費の増加が見込まれ、また、生産年齢人口の減少に伴う現役世代の所得・消費の縮小等により、今後は歳出の増加と収入の減少が懸念されます。

表－歳入歳出決算額の推移（一般会計）



資料) 常総市統計書をもとに作成

表－義務的経費の推移（一般会計）



資料) 常総市統計書をもとに作成

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踏まえ、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。

◆圏央道常総IC周辺におけるASV常総の整備状況



都市計画制度の課題 解決策

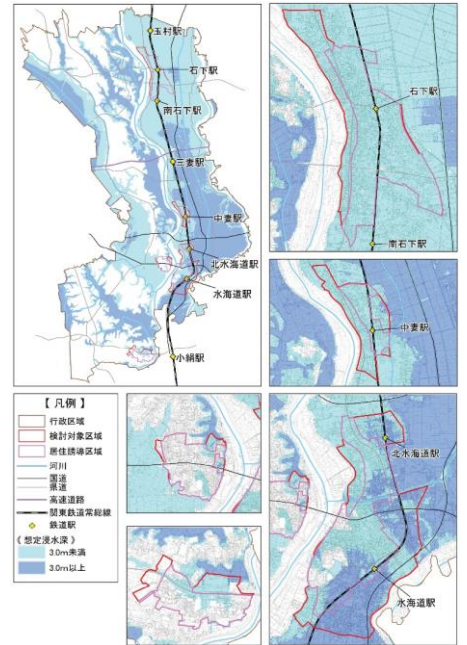
- ・都市計画制度の活用方針の設定
(地区計画の活用、用途地域の変更、市街化区域の拡大、都市施設の見直し等)
- ・市街化区域内の土地利用更新(空き家・空き地、公共施設等の更新)
- ・産業系土地利用の増加に対応した住居系土地利用(就業者の受け皿)の確保
- ・市街化調整区域における集落機能の維持(地区計画、区域指定制度による集落機能の維持)
- ・民間事業者との連携によるまちづくりの推進

■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、立地適正化計画を策定し、既成市街地における機能の集積を維持・活用するために、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洪水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。

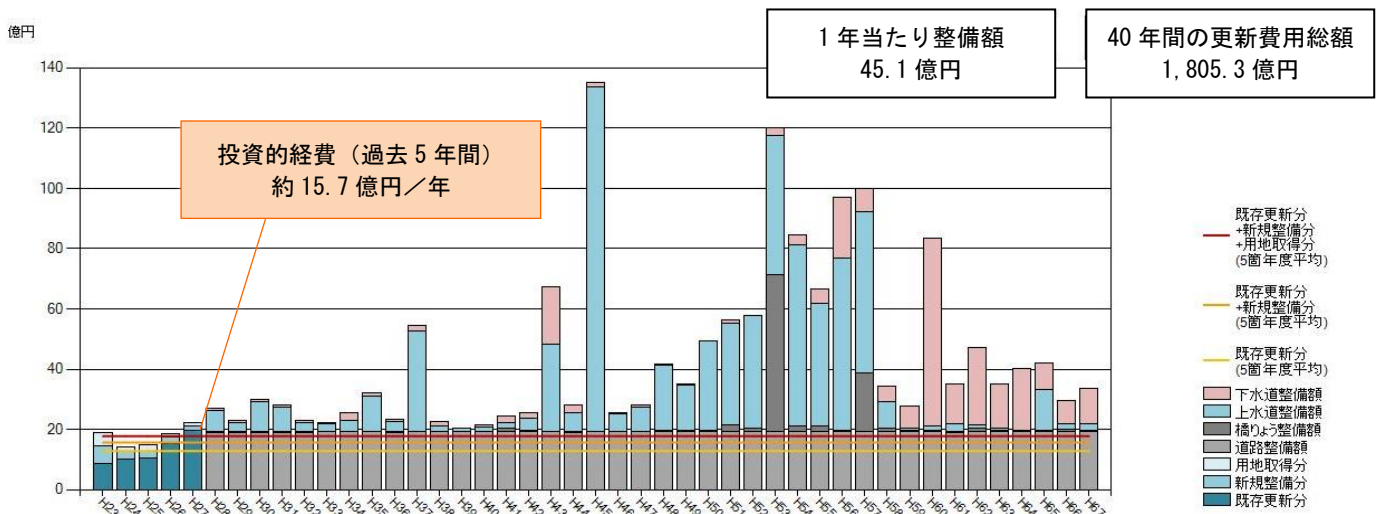
また、生産年齢人口の減少に伴う税収減も懸念され、義務的経費も増加の見込みであり、インフラ資産などの更新に必要な投資的経費の確保が難しくなることが想定されます。今後は更新費用の適切なコントロールを図り、設備投資の選択と集中及び予防保全・修繕を行うなど、財政負担の軽減や平準化を図りつつ、新たなニーズに伴う新規事業にも対応していく必要があります。

◆居住誘導区域内の浸水想定区域



資料) 常総市立地適正化計画

◆インフラ資産の将来の更新等費用推計



資料) 常総市公共施設等総合管理計画

集約型まちづくりの課題 解決策

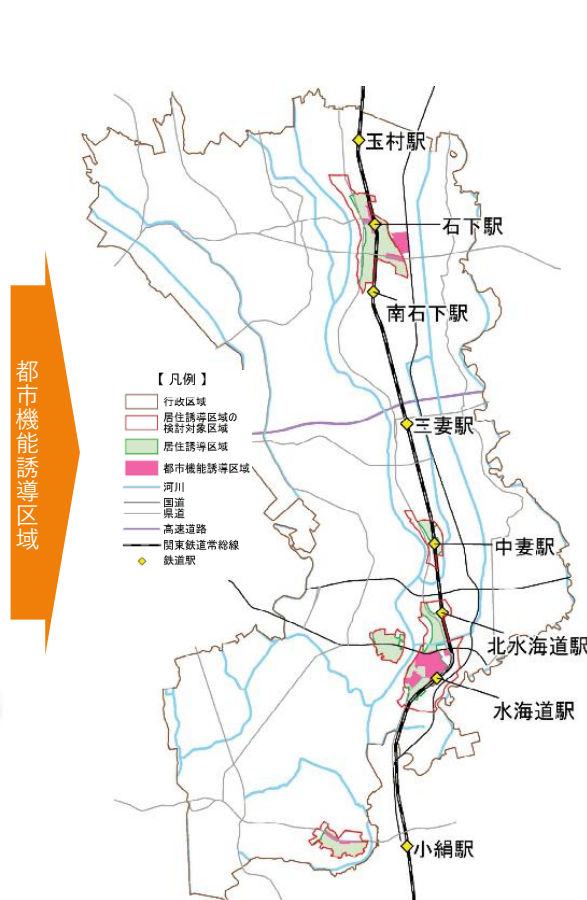
- ・ 既成市街地の賑わい創出（都市機能集積の活用，既存施設のリノベーション）
- ・ 市街地空洞化への対応（空き家，空き地の利活用促進，土地利用更新）
- ・ 持続可能なまちづくり（環境共生，都市経営コスト，カーボンニュートラル）
- ・ 移住・定住施策との連携，産業系土地利用と連携した受け皿づくり
- ・ 河川（水災害リスク）と共存できるまちづくり

■課題－3 都市機能

本市では、人口減少による空き家・空店舗・空き地などの増加や公共施設の老朽化等、既成市街地の空洞化が進行しており、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る中心市街地の商業・業務機能や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、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す必要があります。

◆目指す骨格構造



資料) 常総市立地適正化計画

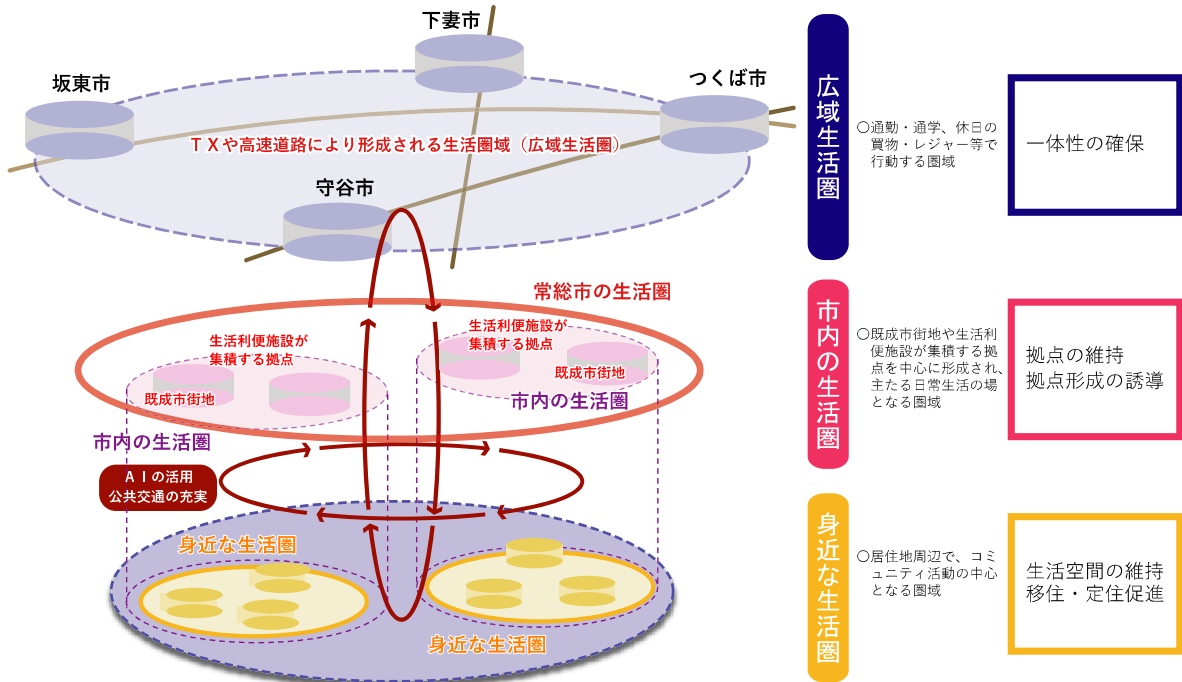
都市機能の課題 解決策

- ・ 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ています。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、既存の拠点や集落を活用し、生活空間を維持するため、身近な生活拠点の形成を促進する必要があります。

◆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



日常生活圏の課題 解決策

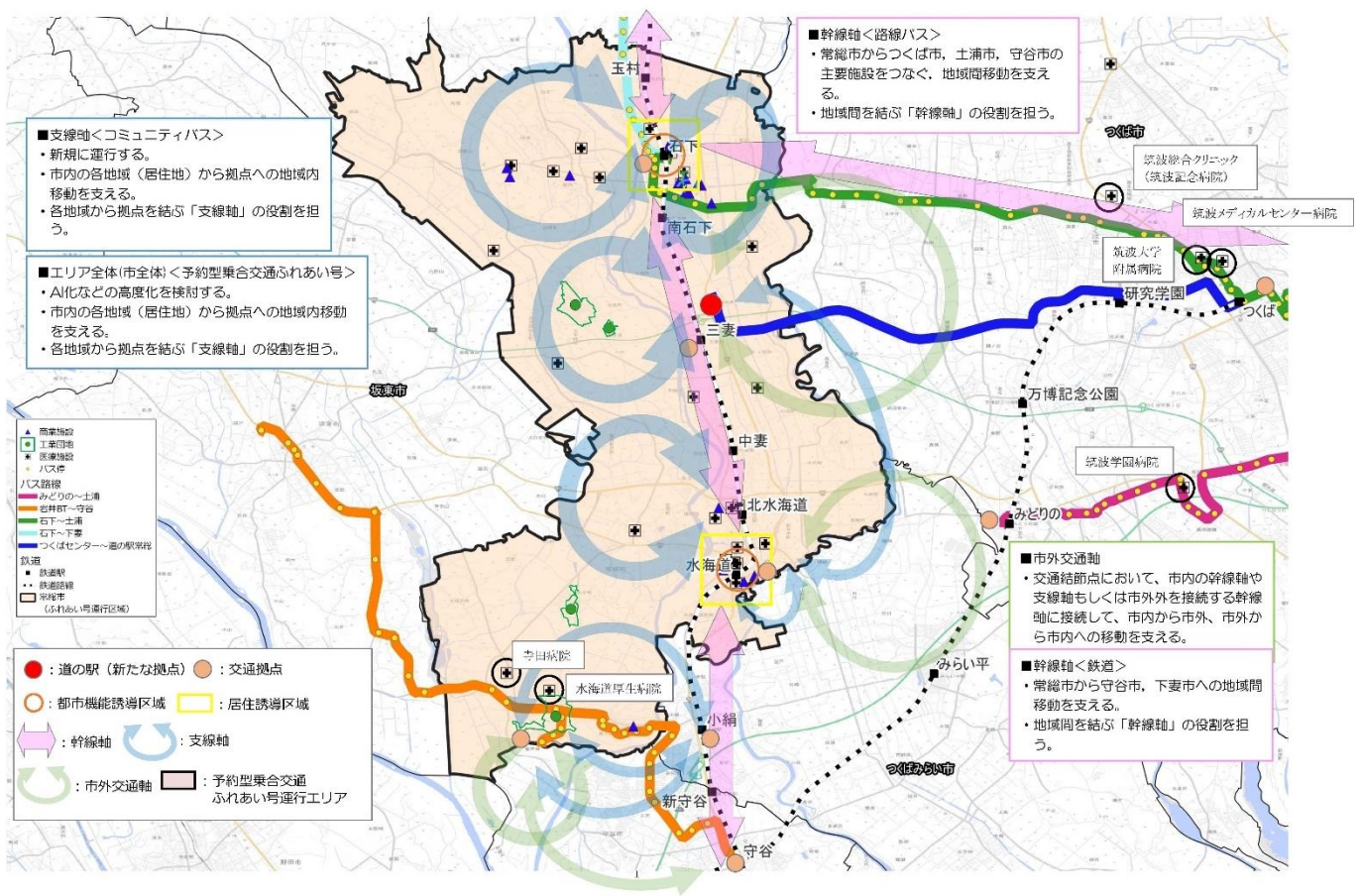
- ・ 既存の拠点や集落を活用した生活拠点形成
(拠点機能の設定, 区域指定制度の活用, 関連分野との連携)
- ・ 拠点エリアの位置づけ
- ・ 公共施設跡地利用との整合 (小中学校)

■課題－5 拠点間ネットワーク

持続可能なまちづくりのためには、道路ネットワークを活かした自家用車による自動車交通のほか、公共交通ネットワークの構築が必要です。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て、鉄道や路線バス、コミュニティバス、デマンド交通等を組み合わせた、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接続の確保が課題となっています。

また、情報技術の活用による移動の利便性や効率性の向上を図るため、「A Iまちづくり」を推進します。

◆目指す公共交通ネットワーク



資料) 常総市公共交通計画

拠点間ネットワークの課題 解決策

- ・ 地域拠点間の接続推進
(公共交通の維持・再編, コンパクト・プラス・ネットワークの実現, 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)
- ・ 鬼怒川西部における南北軸の形成 (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

圏央道常総 I C の供用開始や鬼怒川ふれあい道路（西幹線）整備の進捗に伴い、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。

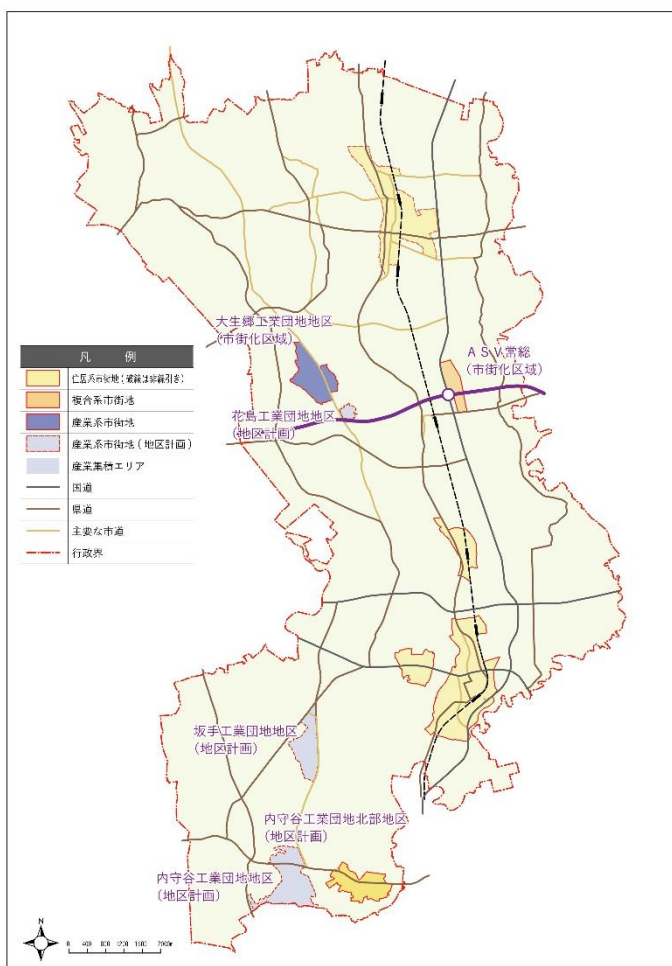
また、石下地区においては、白地地域を中心に分散して工場等が立地しており、計画的な土地利用の誘導が課題となっています。そのため、既存の住環境や営農環境と調和を図りながら、企業誘致を促進するための産業用地創出が求められています。

さらに、A S V常総に整備された道の駅常総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ています。

◆企業立地が進む鬼怒川ふれあい道路沿道



◆既存産業集積エリア



産業環境の解決策

- ・ 産業用地創出に向けた計画的な土地利用の誘導（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、担い手不足による影響）
- ・ 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、AI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AI（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に取り組む必要があります。

◆常総市から始めるAI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) <small>* Cooperative-Intelligence KOMA</small> 高精度地図レスで「らくらく移動」 | | | WaPOCHI[®] (ワポチ) <small>* Walking Support POCHI</small> 「らくらく歩き」をサポート | | |
| いつでもどこでも乗れる | 意のままに操り行きたいところへダイレクト移動 | 降りたいところで乗り捨て | 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) | |
| 移動しながら持ち合わせ | 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 | 荷物も一緒に運ぶ | 歩みも歩 | |
| | | | | | |

出典) (株)本田技術研究所

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。



資料) 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
- ・ AI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 | 都市機能 | 都市環境 | 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 (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 | 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 | 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 ・既存の拠点や集落を活用した生活拠点形成 (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) | 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 拠点間ネットワーク ・地域拠点間の接続推進 (公共交通の維持・再編、コンパクト・プラス・ネットワークの実現、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) ・鬼怒川西部における南北軸の形成(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) | 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 ・産業用地創出に向けた計画的な土地利用の誘導(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、担い手不足による影響) ・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(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 | AIまちづくりを推進し、AIを活用した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。

1. 都市づくりの理念・基本方針

【都市づくりの理念】

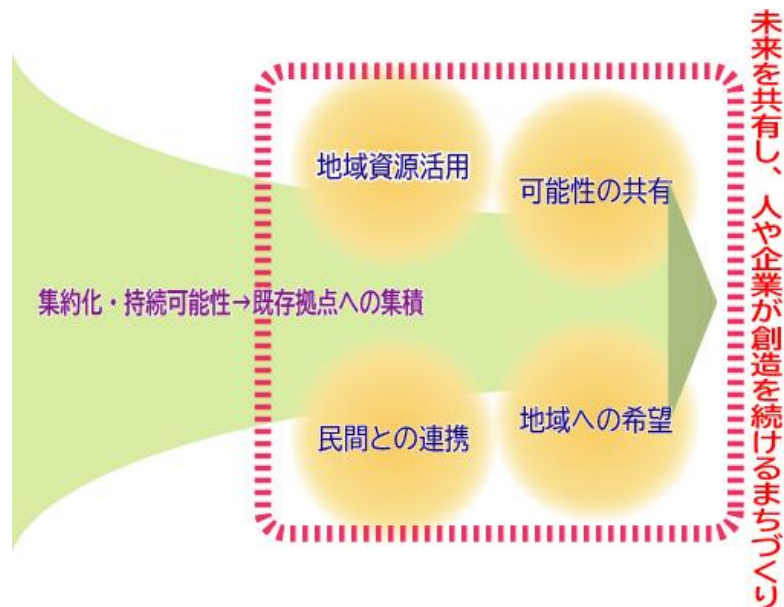
未来を共有し、人や企業が創造を続けるまちづくり

本計画では、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「持続可能な視点」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ます。

そして、A S V常総の開業を、本市にとっての新たなまちづくりのスタートと位置づけます。A S V常総の効果波及させ、地域産業の活性化や新しい産業の創出、付加価値を生み出す新たな農業の育成等を進めます。

このようなまちづくりは、本市において共に歴史を歩むパートナーである「川」との共生を前提に、変化する社会環境や複雑化するニーズに対し、行政だけでなく、市民、事業者、各種団体、教育機関等の多様な主体との協働・連携の深化を図りながら推進する必要があります。そのため、本計画において「常総市の未来」を共有し、次世代に向けた都市を創造するまちづくりを進めます。

図一 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に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、ASV 常総の開業を契機とした新たな交流や体験の創造を目指しながら、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

教育施設の適正化やAIを活用したまちづくりなどにより、これからの市民生活が変化することが想定されます。市民生活の舞台となる都市基盤については、これまでの既存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により、市民生活に寄り添う機能を充足します。

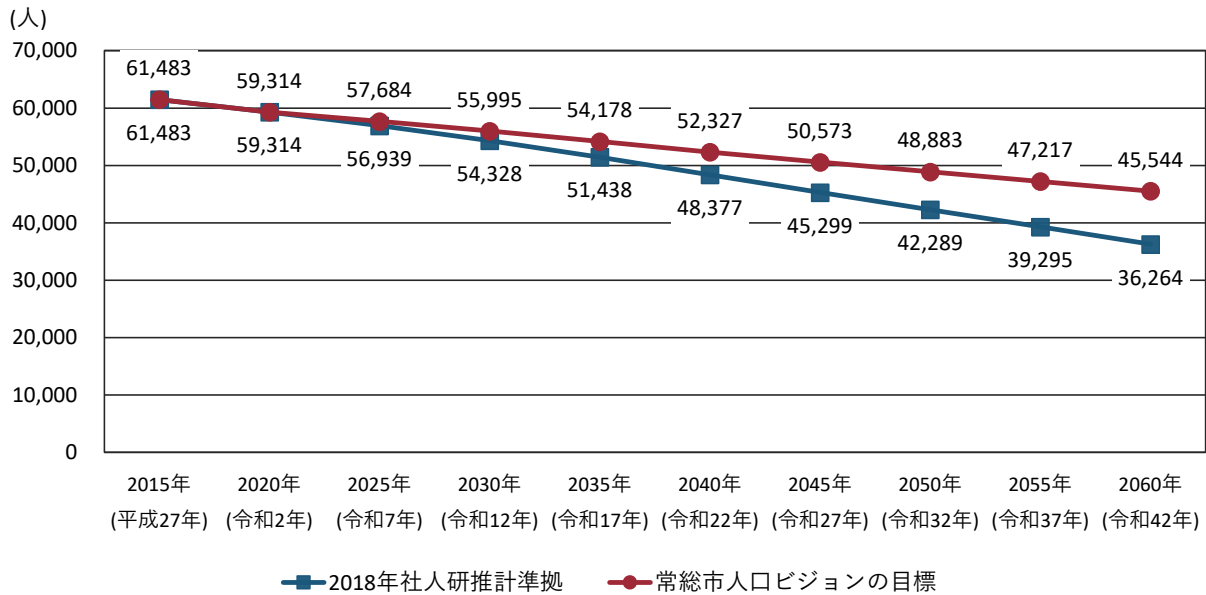
基本方針－4 周辺地域との関係性、市民との対話を意識した都市計画の推進

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、自治体の主観的視点だけでなく、生活や通勤・通学をはじめ、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、自然災害への備えや環境負荷の低減、「SDGs（持続可能な開発目標）」の達成についても配慮したまちづくりを目指します。

【将来人口推計】

常総市人口ビジョン（令和3年3月23日策定）では、国立社会保障人口問題研究所の将来人口推計方法に従い、2060年の人口目標45,000人を維持と示しています。なお、本計画と立地適正化計画の目標年次である2040年の目標人口は52,327人と設定しており、本計画においても人口ビジョンによる人口推計を目標値とします。

図一 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

※「社人研推計準拠」による推計値

(2020年までの実績)

総務省「国勢調査」及び茨城県常住人口調査

(2025年以降の推計)

内閣府「将来人口推計のためのワークシート(社人研推計準拠)」を基に作成した推計値

※「常総市人口ビジョンの目標」による推計値

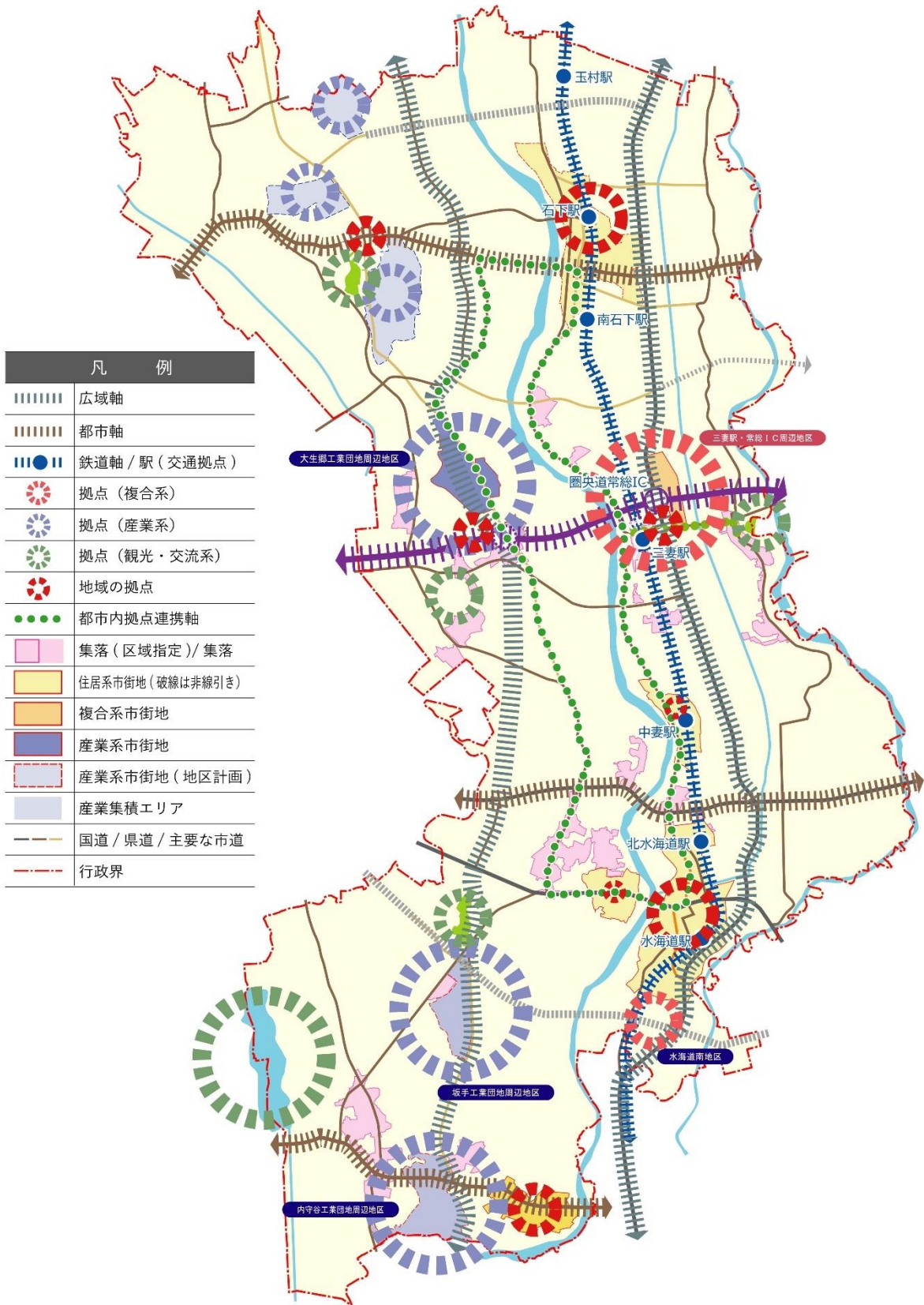
(2020年までの実績)

総務省「国勢調査」及び茨城県常住人口調査

(2025年以降の推計)

内閣府「将来人口推計のためのワークシート(社人研推計準拠)」を基に、常総市人口ビジョン合計特殊出生率目標及び人口移動条件(社会増減±0)を加味した推計値

図一 将来都市構造図



常総市都市計画マスタープラン

0 m 400m 2000m



将来都市構造図

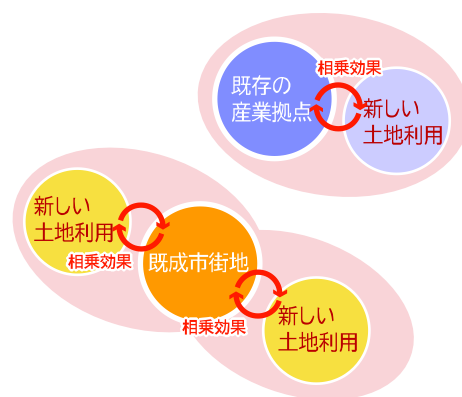
2. コンパクトで可能性のある都市づくり

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、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、市民生活の安全・安心の確保に向け、防災・減災に向けたハード面の整備を進めると同時に、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が必要です。

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。



新旧二つの土地利用が相互に関係性を創出できる土地利用を誘導

| | 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"> ○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"/>圏央道常総 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. 市街地や拠点形成の考え方

3-1. 既存の拠点を活用する市街地・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区域が指定されている市街化区域や用途地域その他、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についても、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考慮しながら位置づけます。

(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、都市機能の集約化と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。 ○今後想定される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、(都)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区画整理事業施行地区では、石下駅と石下庁舎周辺(石下東部拠点)の接続を強化するため、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・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、水海道市街地との接続を図る機能を明確化します。 |
| 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、沿道において居住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ため、市街地環境、都市機能の維持を図ります。 |
| A S V 常総 | <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農業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やグリーンスローモビリティの導入により、三妻駅・吉野公園周辺の拠点間の接続を確保します。 |

(2) 産業系

| 市街地・拠点 | 市街地や拠点形成の方向性 |
|---------------|---|
| 大生郷工業団地及び周辺地区 | <ul style="list-style-type: none"> ○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 | <ul style="list-style-type: none"> ○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 | <ul style="list-style-type: none"> ○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 | <ul style="list-style-type: none"> ○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。 |

3-2. 新たな集積を誘導する地区

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、産業機能集積に伴う受け皿を確保するための拠点形成を位置づけます。また、住居系の拠点形成の方向性については、長期的な視点と既存市街地との連続性を持たせた市街地形成を位置づけます。

(1) 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 常総、吉野公園周辺との接続確保を図りつつ、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 常総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、立地特性を生かした産業や先進的な農業の取組等を含む複合的なまちづくりについて検討します。 |
| 水海道南地区 | ○ 国道 294 号による交通利便性を生かし、商業・業務系、産業系施設の誘導に取り組みます。 | |
| 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。 | |

(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 | ○ 常磐自動車道谷和原 I C（以下「常磐道谷和原 IC」）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) 住居系

| 市街地・拠点 | 市街地や拠点形成の方向性 |
|----------|--|
| 中妻南部地区 | ○ 常総線沿線に位置し、鉄道の利便性を確保できることから、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。 |
| 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と、住居系機能を補完する市街地形成を検討します。 |
| 豊岡北部地区 | ○ 斎場や区域指定エリアの土地利用を踏まえ、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。 |
| 南石下駅周辺地区 | ○ A S V 常総に近接していることから、新たな就業者の受け皿として、計画的な住居系市街地形成について検討します。 |

4. 交通ネットワークの考え方

自動車交通が主要な移動手段となっている本市では、拠点間を接続する道路及び公共交通ネットワークの構築が不可欠です。交通弱者への対応やカーボンニュートラル等の施策動向を踏まえ、自家用車から公共交通への転換を図り、持続可能な都市を形成するため、地域の実情に即した基盤整備と移動手段の確保を目指します。

(1) 道路ネットワーク

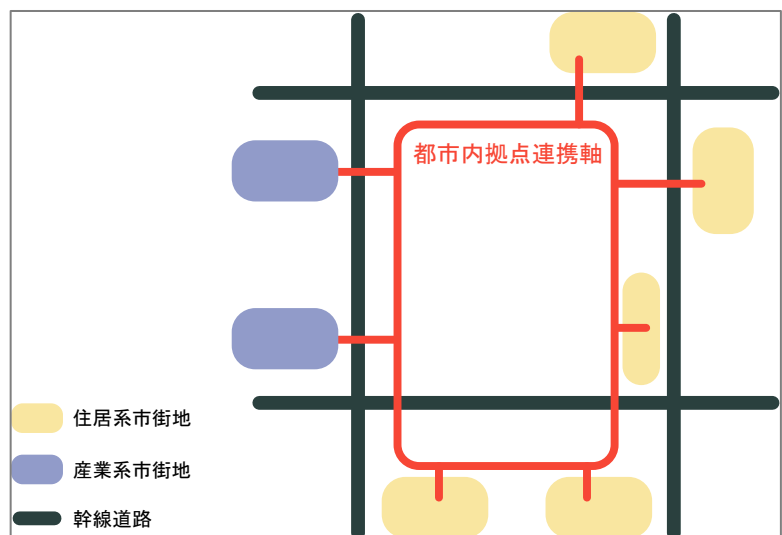
①都市幹線軸

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，AI を活用したモビリティをはじめとする都市内の接続を図るネットワークと新たな交通手段を構築する道路空間の確保について検討します。

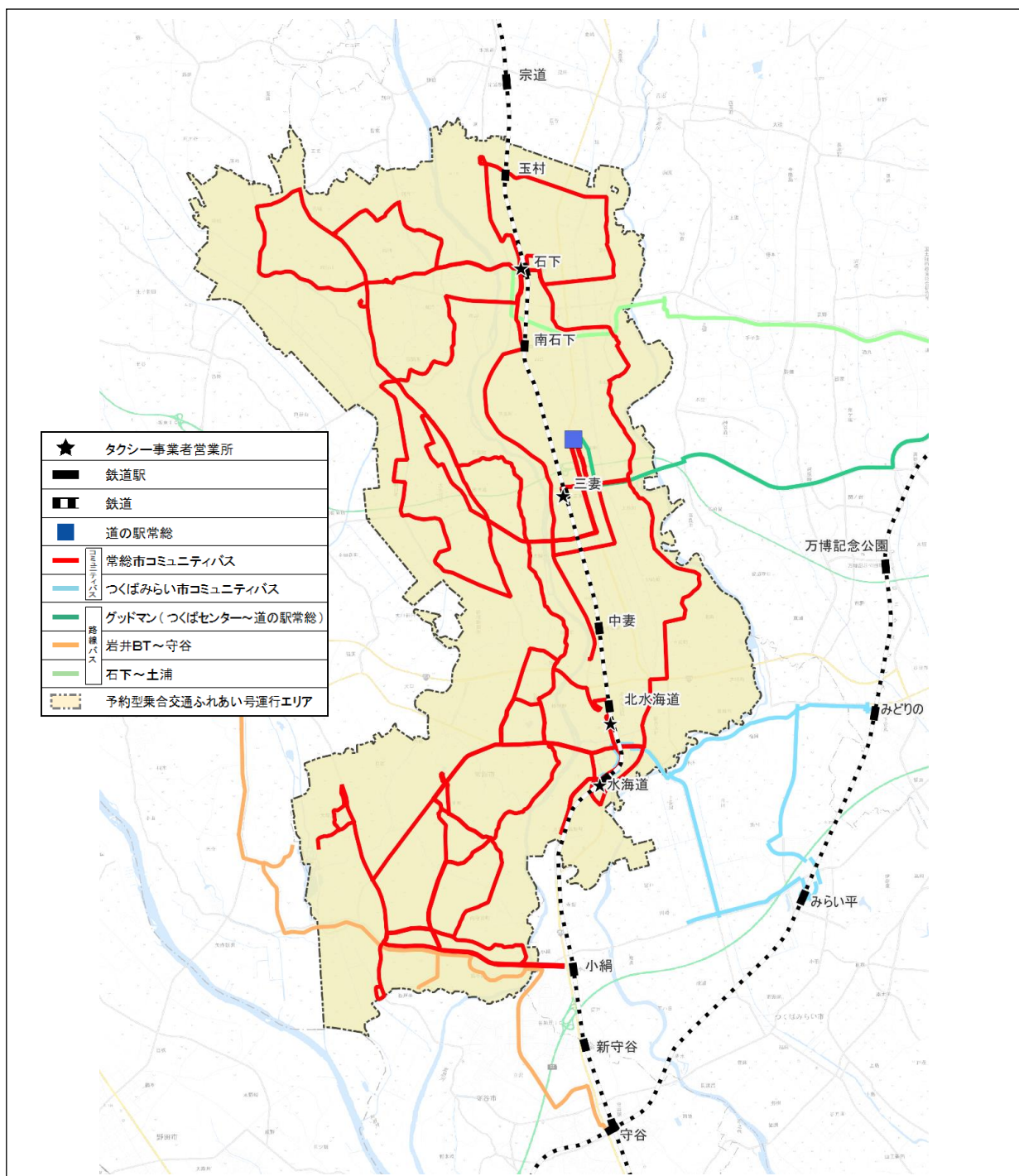
図－都市内拠点連携軸のイメージ



(2) 公共交通

「地域公共交通計画」に基づき、基本方針である「まちづくりに対応した地域公共交通網の構築」を実現するため、コミュニティバスやデマンド交通（乗合タクシー）等により地域内交通と連携し、交通不便地域の解消を図りながら、常総線及び路線バスとの接続により広域的なアクセス性を確保します。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公共交通の環境を整備することにより、移動利便性の向上を図ります。また、公共交通の幹線である鉄道や路線バスの結節点となる常総線各駅については、交通結節機能強化や駅周辺の整備により拠点化を図ります。

図-公共交通ネットワーク



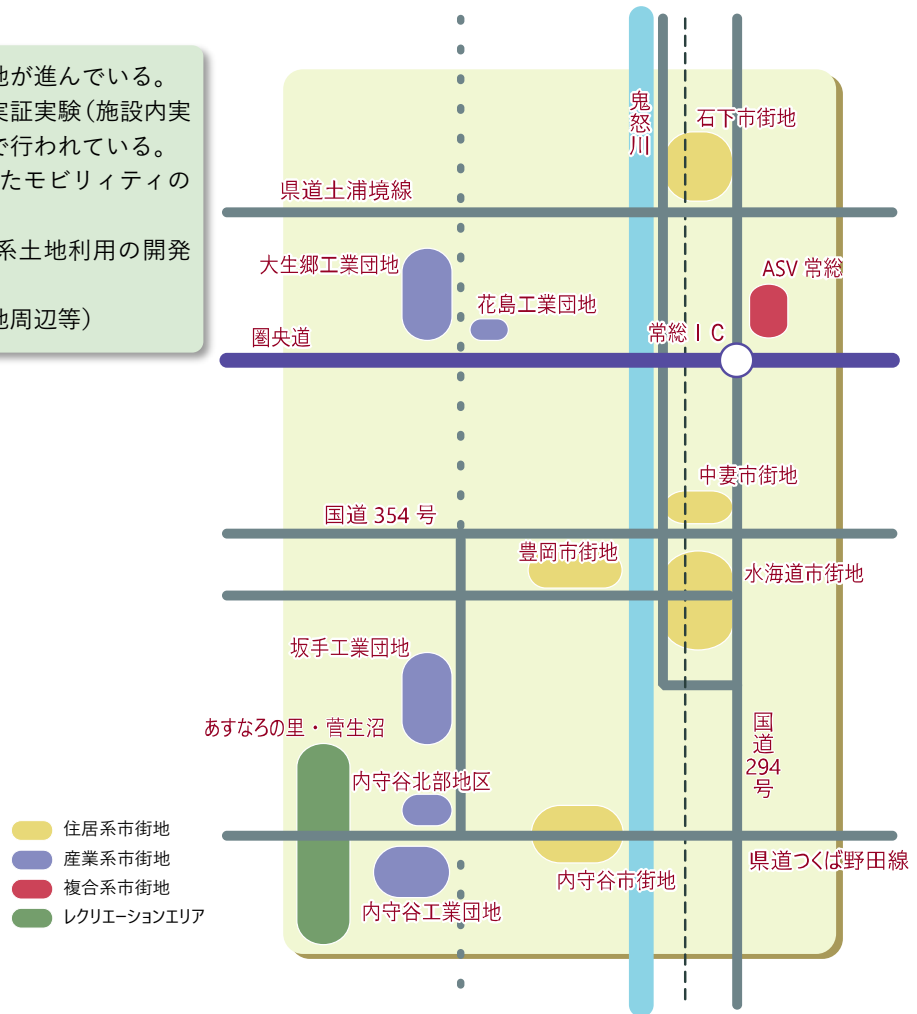
5. 本市が目指す都市構造と実現のシナリオ

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

- A S V 常総への施設立地が進んでいる。
- A I まちづくりの技術実証実験（施設内実施段階）が A S V 常総で行われている。（2030 年に AI を活用したモビリティの実用化）
- 民間事業者による産業系土地利用の開発が具体化しつつある。（坂手、内守谷工業団地周辺等）

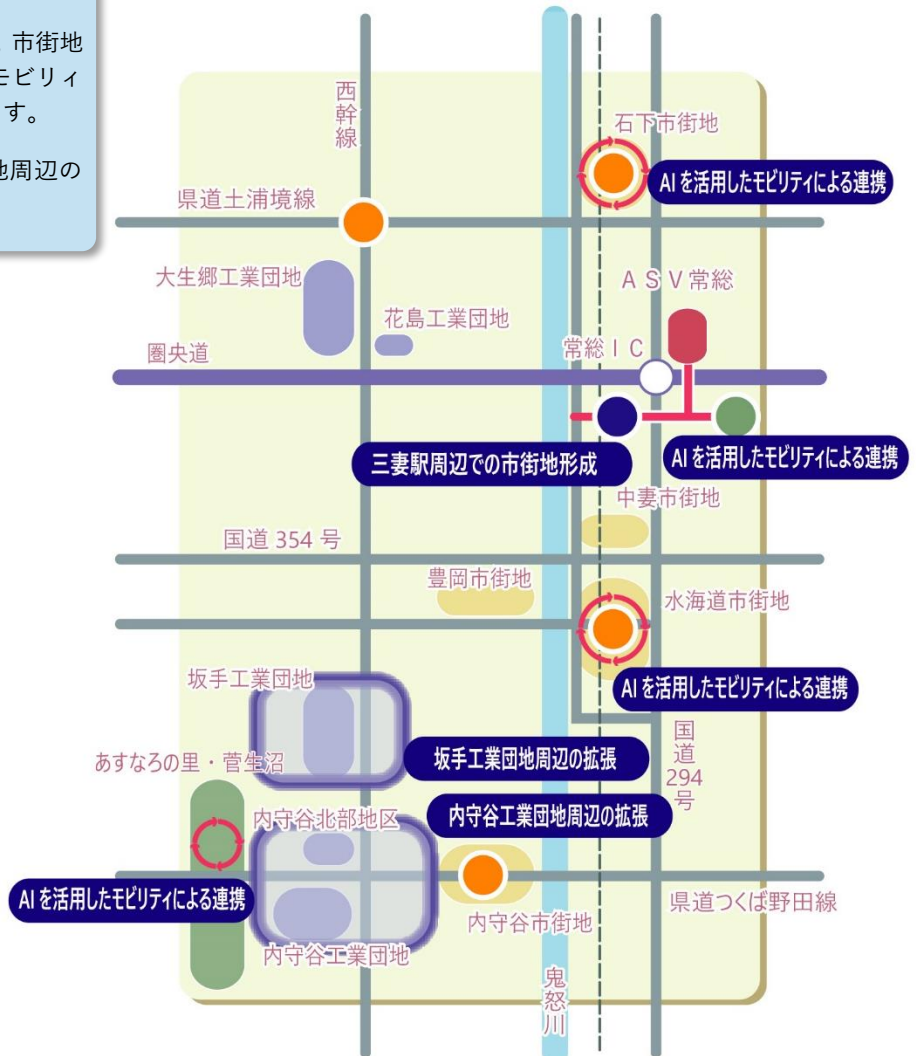


■2030年のシナリオ■

目指す都市構造

目指す状態

- 三妻駅周辺とA S V常総がAIを活用したモビリティにより拠点間が接続され、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AIを活用した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）
- AIを活用したモビリティによる拠点間連携
 - ・三妻駅とA S V常総の拠点間の接続
 - ・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

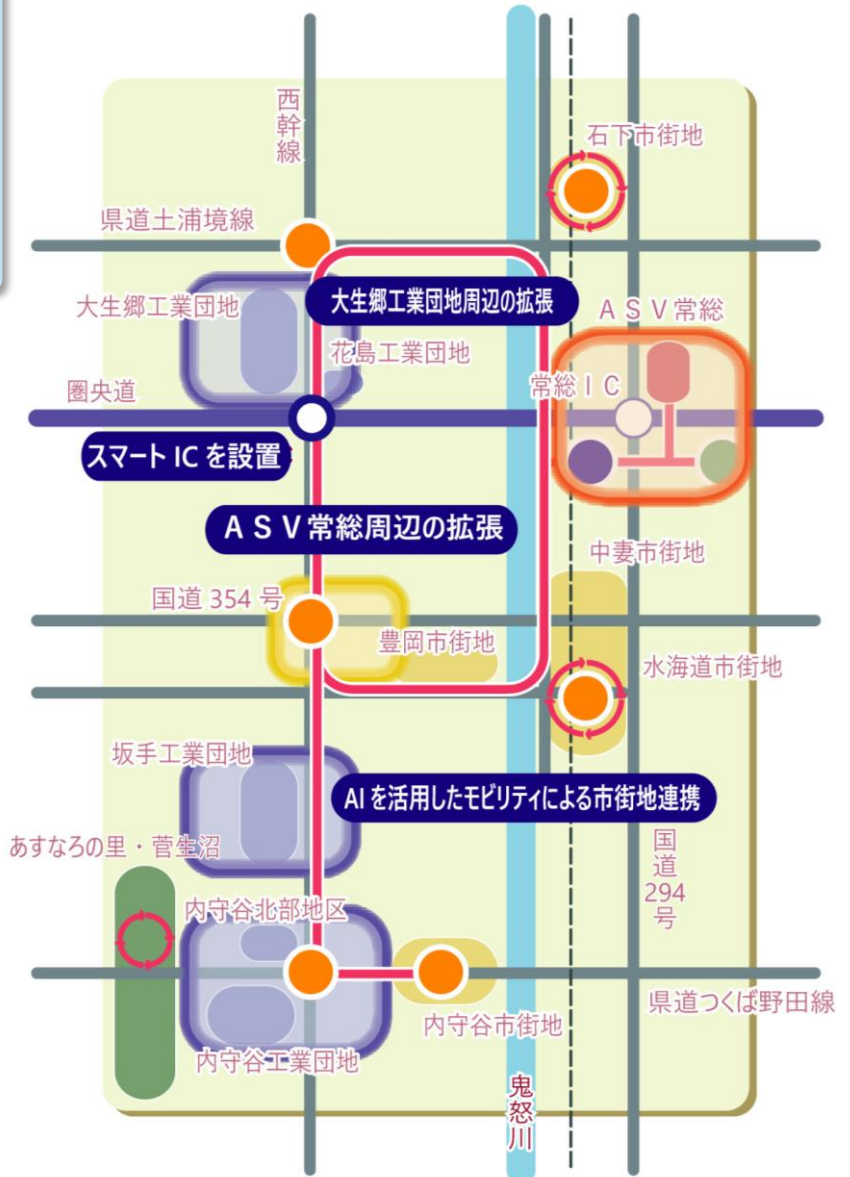
- | | |
|---------------|---------|
| 住居系市街地 | 住居系(拡張) |
| 産業系市街地 | 産業系(拡張) |
| 複合系市街地 | 複合系(拡張) |
| レクリエーションエリア | 生活拠点 |
| 知能化モビリティによる連携 | |

■2040年のシナリオ■

目指す都市構造

目指す状態

- A S V 常総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 I C 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。
- AI を活用したモビリティにより市街地間が接続されています。



必要な取組み

- A S V 常総周辺への機能集積
 - ・ 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 I C の設置及び西幹線との接続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機能を補完する市街地形成
- 市街地や生活拠点間を接続する道路での AI を活用したモビリティへの対応

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

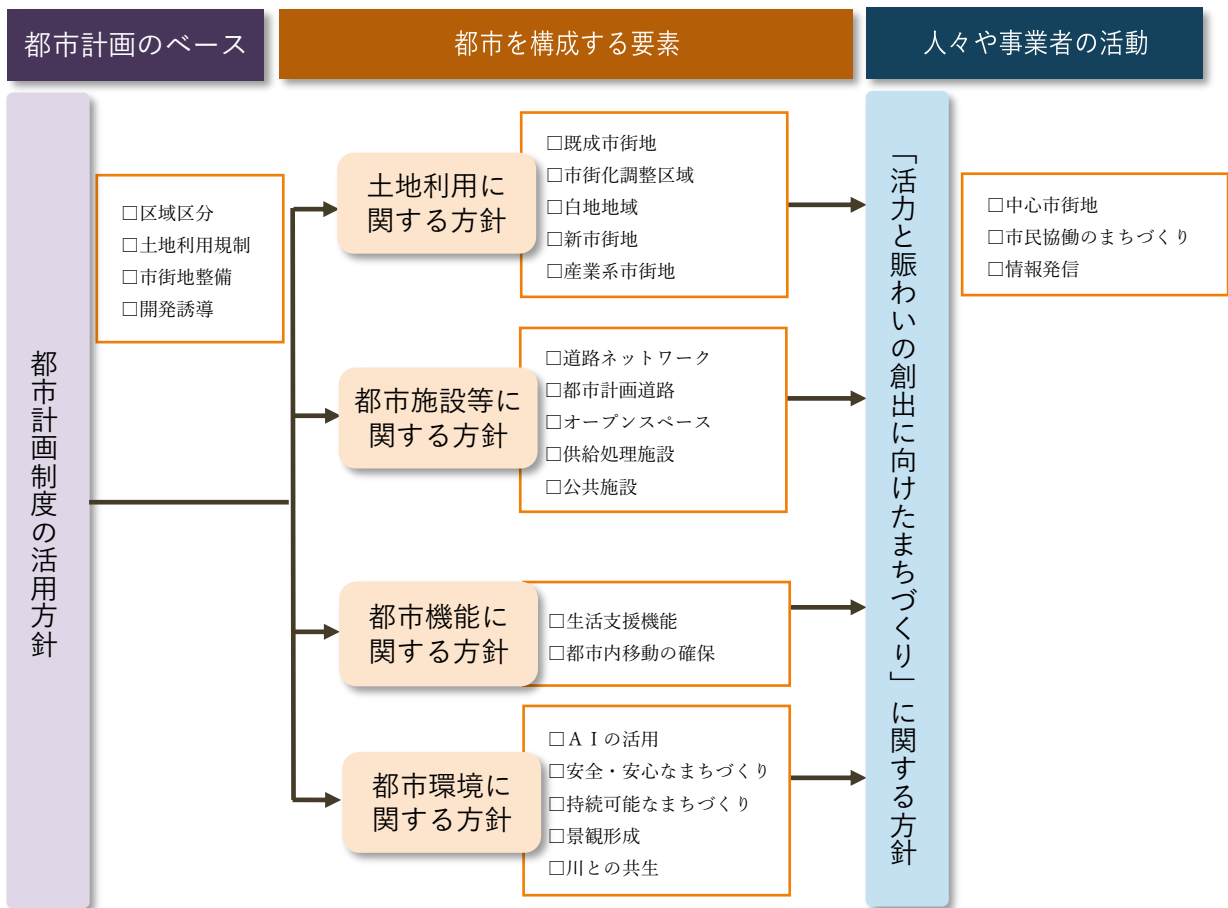
IV-1 分野別方針の構成

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」を策定します。また、都市を構成する要素である「土地利用」「都市施設等」「都市機能」「都市環境」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、本市を構成する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）による一市二区域を基本とします。

2. 区域区分

○本市では線引きと非線引きの性格が異なった二つの都市計画が共存する都市として、それぞれの地域特性を踏まえながら一つの「市」として一体感のあるまちづくりを進めていく必要があります。あわせて区域区分制度の研究を行います。

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、豊岡、きぬの里の市街地 常総 I C 周辺地区 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ます。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めます。

○都市施設のうち都市計画道路については、A S V 常総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）の整備を推進し、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.市街地開発事業

- 新たにまちづくりを行う区域において、総合的な計画に基づき、道路や公園、排水施設等の都市基盤と宅地等を一体的に整備することができる土地区画整理事業や工業団地造成事業等の活用を検討します。
- 既に整備された市街化区域においては、都市基盤の整備・更新を図るため、市街地開発事業の活用を検討します。

6.地区計画

- 地区計画については、地域の特性に合わせた良好な環境を整備・開発・保全するための制度として活用します。
- 市街化区域における未利用地や低利用地の地区では、将来的なまちの姿や公共施設整備のあり方等を示すための制度として活用を検討します。
- 新たな市街地や拠点地区においては、将来の良好な都市環境を確保するための制度として活用を検討します。また、既に市街地環境が整備された地区においても引き続き都市環境の維持・保全のために活用します。
- 市街化調整区域において地区計画を定めて開発・整備を行う場合は、秩序ある土地利用の形成を図るため、「市街化調整区域における地区計画の知事同意又は協議にあたっての判断指針（茨城県）」を踏まえて検討します。また、区域に農地等を含む場合には、「都市計画と農林漁業との調整措置（農林水産省）」に基づき、関係機関と農林漁業関係施策等について十分な連絡調整を行い、検討を進めます。

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、水海道公民館や旧報徳銀行、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(都)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、立地適正化計画に基づく都市機能の誘導を促進します。
- 圏央道常総 I C 周辺については、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、鉄道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。
- 社会経済状況や防災安全性等を踏まえ、市民の利便性向上や地域振興に資する地域活性化拠点の立地及び工業地等の確保を図るため、地区計画制度等の活用を検討します。また、既に地区計画が指定されている地区においては市街化区域への編入を検討します。
- 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。
- 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、A S V 常総の最寄り駅となることから、A I を活用した A S V 常総との拠点間の接続強化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。
- 白地地域における開発については、農業的土地利用との調和を図ります。
- 白地地域における開発の適正化を進めるため、開発指導要綱の改正や特定用途制限地域の活用を検討します。
- 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、既存市街地が形成されている鬼怒川東部の大部分が洪水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。
- 三妻駅周辺については、A S V常総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、A S V常総に近接し、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ます。また、周辺地域については、鬼怒川ふれあい道路（西幹線）の整備や将来的な圏央道スマート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。さらに、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。
- 地区計画が定められている花島工業団地地区、坂手工業団地地区、内守谷工業団地北部地区、内守谷工業団地地区については、産業系機能の維持を図ります。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。
- 大生郷工業団地、坂手工業団地、内守谷工業団地周辺においては、産業系土地利用を図るため、地区の特性や将来像を踏まえながら、民間事業者等との連携についても検討します。あわせて、関連するインフラ整備にも取り組みます。
- A S V構想によるまちづくりを周囲に波及させ、新たな産業の創出を推進するため、A S V常総周辺において、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推進します。

(1) 道路ネットワーク形成の考え方

○道路ネットワークについては、周辺都市との連携、市内の市街地や拠点との接続確保を図るため、広域幹線ネットワークと都市幹線ネットワークで構成します。

| 区 分 | ネットワーク形成の考え方 |
|-------|--|
| 広域連携 | 広域及び周辺地域との接続を確保するネットワークとして、自動車専用道路及び地域高規格道路（国道 294 号）、国・県道を位置づけます。 |
| 都市内連携 | 周辺都市・地域、都市内の市街地・拠点を接続するネットワークとして、国・県道、幹線市道を位置づけます。 |

(2) 広域幹線ネットワーク

| 路 線 | 方 針 |
|-------------|---|
| 首都圏中央連絡自動車道 | <ul style="list-style-type: none"> ○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IC設置について検討します。 |
| 南北軸 | <ul style="list-style-type: none"> ○国道 294 号 ○鬼怒川ふれあい道路（西幹線） |
| | <ul style="list-style-type: none"> ○鬼怒川東部の南北軸であり、宇都宮都市圏との接続確保を担うことから、走行性の維持を図ります。 ○鬼怒川西部の産業系市街地の接続とともに、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。 ○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 | <ul style="list-style-type: none"> ○国道 354 号バイパス ○県道土浦境線 ○県道つくば野田線 ○県道土浦坂東線 ○その他 |
| | <ul style="list-style-type: none"> ○水海道有料道路の無料化を見据え、東西軸としての機能充実を図ります。 ○市域北部の東西軸として位置づけます。 ○市域南部の東西軸として位置づけます。 ○市域中部の東西軸として位置づけます。 ○広域農道（アグリロード）や主要市道を位置づけ、南北に長い行政区域のネットワークを補完します。 |

(3) 都市幹線ネットワーク

○南北軸と東西軸を中心として、市内の生活拠点を接続する道路として、県道や幹線市道によるネットワークを構築します。また、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も検討します。

| 路 線 | 方 針 |
|------------|---|
| 国道 354 号 | ○都市内幹線道路としての機能を明確にし、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、石下市街地を接続する軸として位置づけます。また、これらの路線については、A I を活用した公共交通の導入についても検討します。 |
| 北部幹線 | ○市北部の東西接続を確保するための北部幹線、水海道市街地南部の東西接続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。 |
| 坂手川又線 | ○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。 |
| その他県道、幹線市道 | ○広域幹線道路を補完し、市内の拠点間接続を担う道路として位置づけます。 |

(4) 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。
- A S V 常総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。

(5) 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、市域の東西接続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、橋梁長寿命化計画に基づき、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. 都市内のオープンスペースに関する方針

(1) 公 園

- 都市公園については、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。
- A S V常総の公園用地については、民間事業者等と連携を図りながら整備を検討します。
- 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) 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むとともに、川と共生する地域づくりに向け、鬼怒川小貝川かわまちづくり計画に基づき、サイクルネットワークを構築することで、サイクリング利用の促進や回遊性の向上により、広域での賑わい創出を図ります。
- 近年の短時間豪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。

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するため、「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

- 汚水処理については、事業認可区域の下水道整備を引き続き進めながら、経営計画や需要見込等の検証を行い、適宜認可区域の拡大や縮小を検討します。あわせて、工業団地等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も検討します。
- 既存の処理施設については、維持管理を適切に行いながら老朽化した施設の長寿命化・修繕等を計画的に実施します。また、将来の効率的な事業運営に向け、広域化・共同化の施設の統廃合等についても検討します。
- 公共下水道、大生郷特定公共下水道、農業集落排水事業認可区域外の地域については、合併処理浄化槽を適宜活用し、適切に処理します。

②雨水排水

- 短時間豪雨の頻発化に対応するため、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. 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、既存の拠点や施設の活用をしながら、多機能化・複合化を推進します。

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と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。
- 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踏まえ、既存の拠点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

- 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令和6年度に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。

表一 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) | AIを活用したモビリティ | ・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 |
| | 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】 | | ・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) | | ・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 | | ・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 | ・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、「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ASV常総、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、AIを活用したモビリティ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めます。

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。



| 対象 | 導入の視点 |
|---------------------------------|--|
| 既成市街地 (水海道, 石下, 中妻, 豊岡, 内守谷) | <ul style="list-style-type: none"> ○市街地内の拠点間接続の確保 ○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 ○AIを活用したモビリティによる拠点間接続 |
| 土地区画整理事業区域等 | <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, ASV常総, 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)の拠点間の接続強化 |

2. 安全・安心な都市環境づくりに関する方針

○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」を大切にする常総』を生かした防災まちづくりを推進するとともに、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

○鬼怒川東部の大部分が洪水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、「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、大部分が洪水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。また、既に多くのストックが集積していること、A S V常総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し、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、洪水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、多頻度化及び降水量の増加がみられる中で、市街地における湛水（内水）対策が必要なことから、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おり、公共施設や民間施設の耐震化を推進するとともに、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、それぞれの個性を尊重しながら共生す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、未来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、空家等対策計画に基づき関係部署と連携しながら、空き家の適正な管理と利活用に取り組みます。また、市内に存在する空き家物件の把握と掘り起こしを進めます。
- 所有者不明土地及び低未利用土地対策については、令和5年11月に「常総市所有者不明土地及び低未利用土地対策計画」を策定し、今後所有者が不明な土地の発生を抑制するため、低未利用土地に対して、所有者による利活用や適正な管理の促進に取り組みます。
- 市街地内への居住を誘導し、人口密度や宅地利用を維持するため、居住誘導区域において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。また、現行法令の改正や新たな制度創設を活用し、空き家の新たな利活用に向けた検討を進めます。
- 市街化調整区域において、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と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し、これらが調和した個性ある景観を創出します。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、魅力ある景観を形成します。

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、流域治水により河川の防災・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、洪水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. 中心市街地・既成市街地

- 水海道市街地及び石下市街地において商店街が形成されてきた中心市街地については、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、既存ストックを活用しながら、全ての世代が暮らしやすい環境づくりを目指します。
- 土地利用の高度化や住宅との複合化により賑わいの創出を図り、市街地の再構築とあわせて道路網等の都市基盤の整備を行い、市内の回遊性向上を図ります。
- 市街地の再構築にあたっては地域の状況や地区の特性に応じた手法を選択し、安心・安全で良好な環境の形成を目指します。

2. 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。

| | |
|--------------------|--|
| A S V常総 | ○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て、農業や交流をテーマとしたまちづくりを進めます。 |
| 市街地 (水海道・石下・中妻) | ○常総線各駅を交通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計画的な整備・誘導に取り組みます。 |
| 市街地 (豊岡・内守谷) | ○洪水浸水リスクの少ない地域であることや、整備が進む鬼怒川ふれあい道路(西幹線)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、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)や指定管理制度等の民間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。 |

3. 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，次のような手法を効果的に組み合わせて，都市計画に関する理解の醸成に取り組みます。

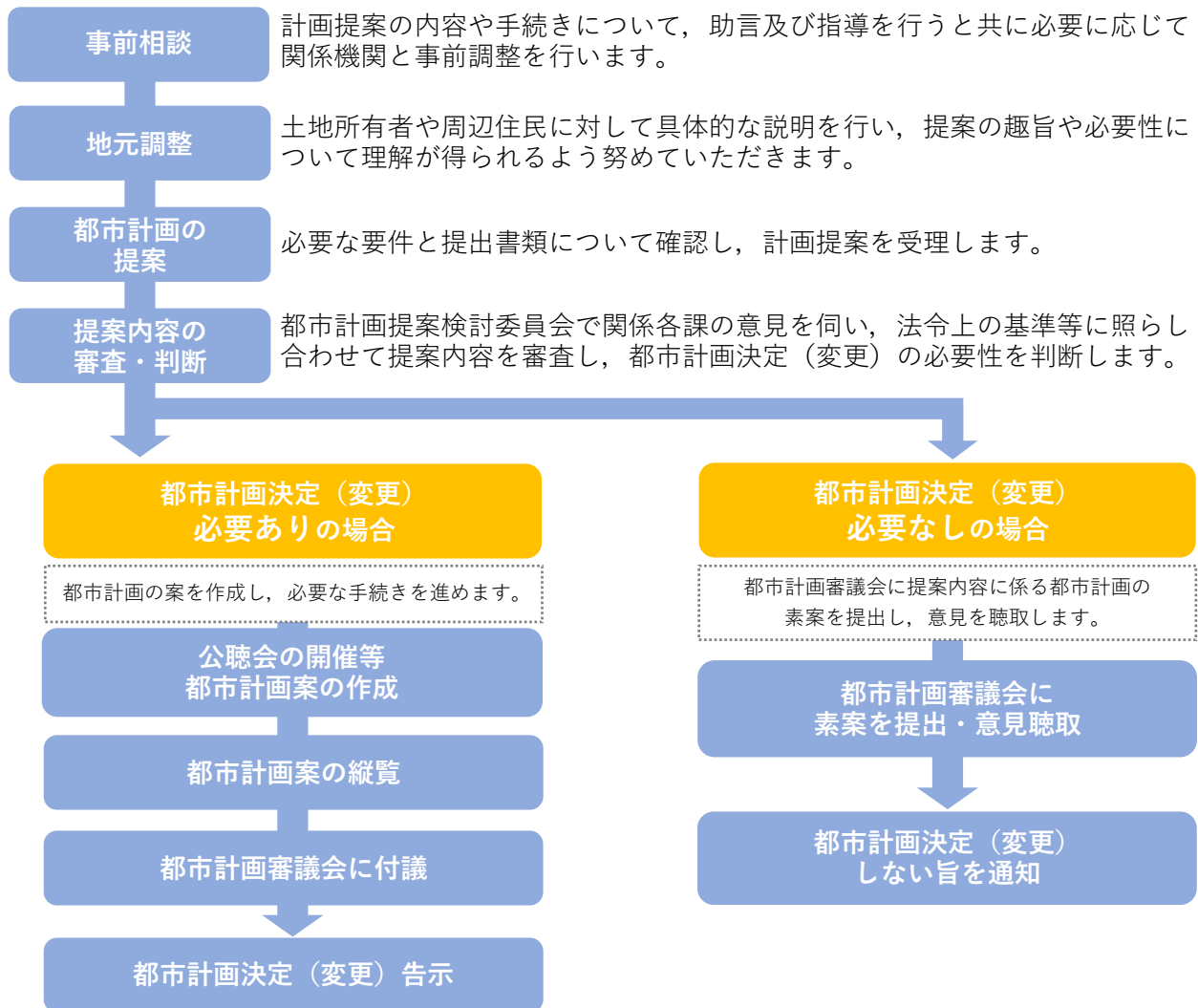
| | |
|-----------|---|
| 情報発信の充実 | <ul style="list-style-type: none">○ホームページへの情報掲載，パブリックコメントの実施などによる都市計画情報の発信を行います。○GISデータの公開を推進し，都市計画情報のオープンデータ化やいばらきデジタルマップによる閲覧の充実に取り組みます。 |
| 住民参加機会の提供 | <ul style="list-style-type: none">○説明会やワークショップの機会を創出し，現状や課題の共有化，都市計画策定に関するプロセスの公開を推進します。 |

都市計画提案制度

都市計画提案制度とは土地所有者等が一定の条件を満たしたうえで、県・市に都市計画の決定又は変更することを提案できる制度です。本市においては令和5年6月に「常総市都市計画の提案に関する要綱」を定め、運用を開始しています。

【制度の概要】

| | |
|-----------|--|
| 提案主体 | <input type="checkbox"/> 土地所有者 <input type="checkbox"/> まちづくり NPO 法人 <input type="checkbox"/> まちづくりの推進に関して知識と経験を有する団体等 |
| 提案要件 | <input type="checkbox"/> 0.5ha 以上の一団の土地であること <input type="checkbox"/> 都市計画法の規定に基づく基準に適合していること <input type="checkbox"/> 土地所有者等の 2/3 以上の同意を得ていること |
| 必要書類 | <input type="checkbox"/> 都市計画提案書 <input type="checkbox"/> 都市計画の素案 <input type="checkbox"/> 計画提案同意書 等 |
| 提案できる都市計画 | <input type="checkbox"/> 地域地区（用途地域，特別用途地区，高度地区，景観地区，生産緑地地区等） <input type="checkbox"/> 都市施設（道路，公園・緑地，下水道，火葬場等） <input type="checkbox"/> 市街地開発事業（土地区画整理事業，市街地再開発事業等） |

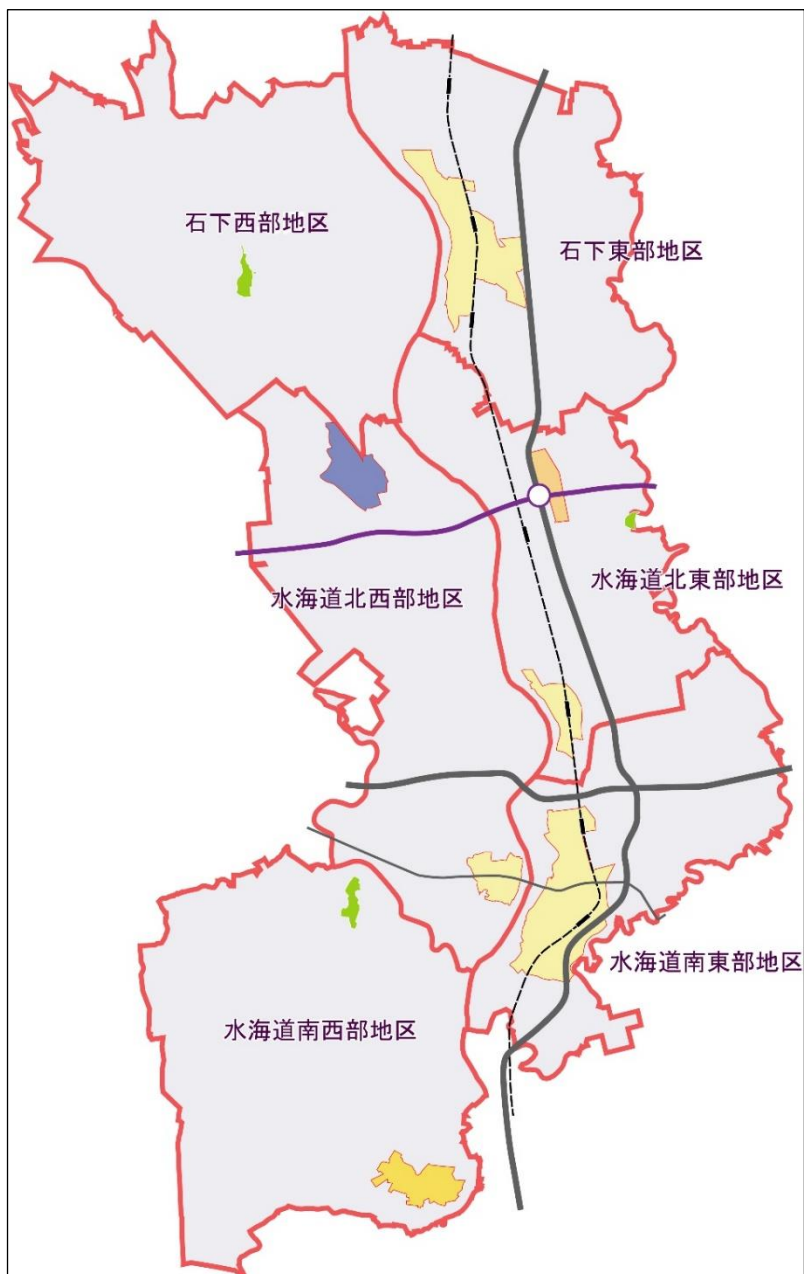


V-1 地域別構想の策定単位と全体像

1. 地域別構造の位置づけと策定単位

地域別構想では、前章までの将来都市構造及び分野別方針を受け、日常生活において生活の拠点となる市街地や拠点の状況、河川や幹線道路等の状況を考慮し、本市を6つの地域に区分して地域づくりの方針を定め、地域の将来像を実現するためのまちづくりの施策を示します。

図－地域別構想の策定単位



2. コンパクトで可能性のある都市づくりに向けた地域づくりの方向

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あり、地域特性を考慮しながら、次のような視点に基づき地域別方針を策定します。

■鬼怒川西部
→既存の産業系市街地を中心とするまちづくり

- 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
→既存の住居系市街地を中心とするまちづくり

- 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、既成市街地の再生及び拠点の形成を図ります。
- 既成市街地では、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、既成市街地については、AIを活用したモビリティによる連携や、生活空間としての新しい価値の創造を目指します。

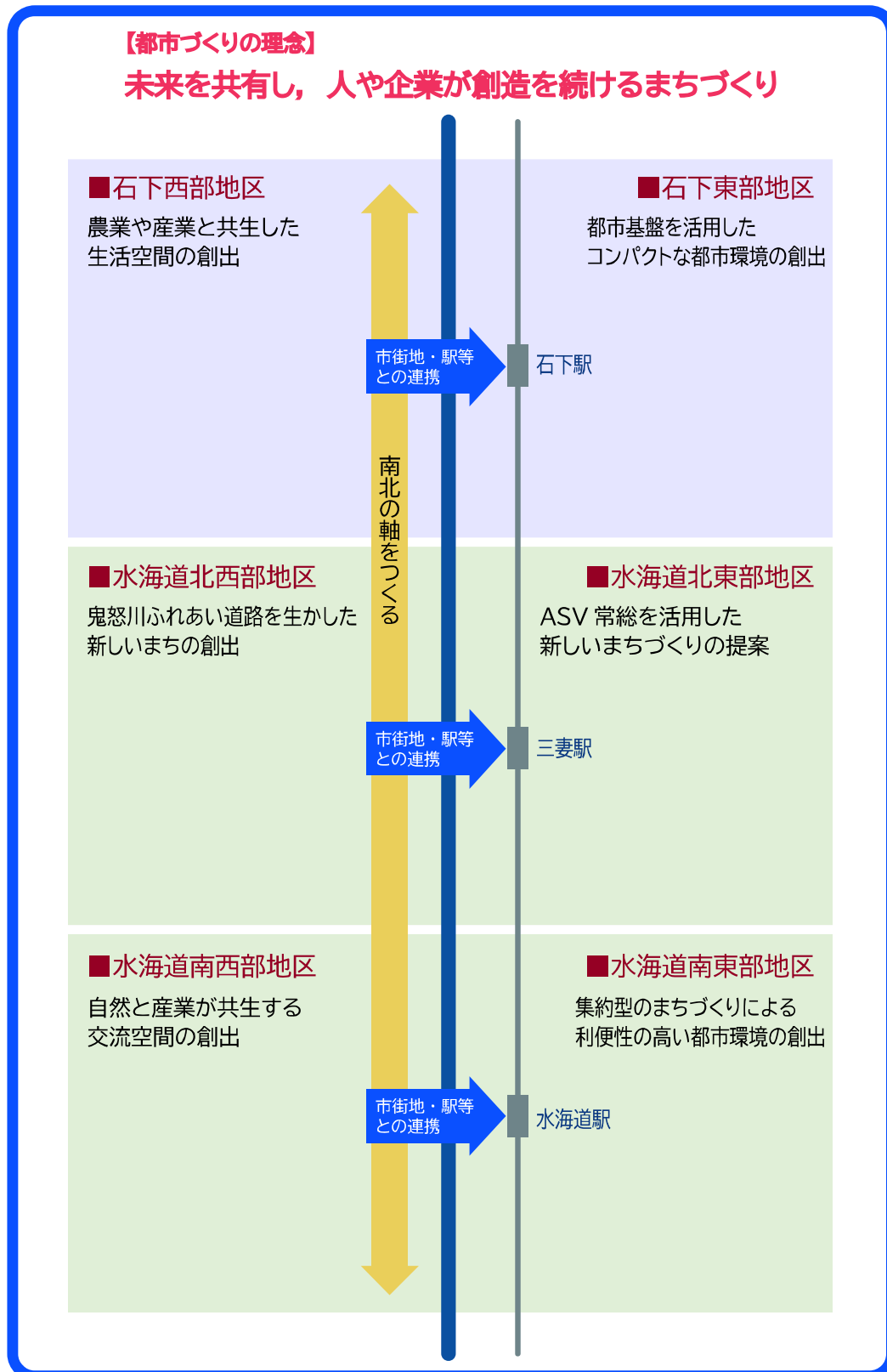
既存の産業集積地（坂手工業団地）



3. 地域別構造の全体像

地域別構想は、「未来を共有し，人や企業が創造を続けるまちづくり」という本計画の基本理念のもとに，各地区の特性や課題を考慮しながら，下図のような関係性を有する地域づくりを目指します。

図－地域別構想の全体像



V-2 地域別構想

V-2-1 石下東部地区

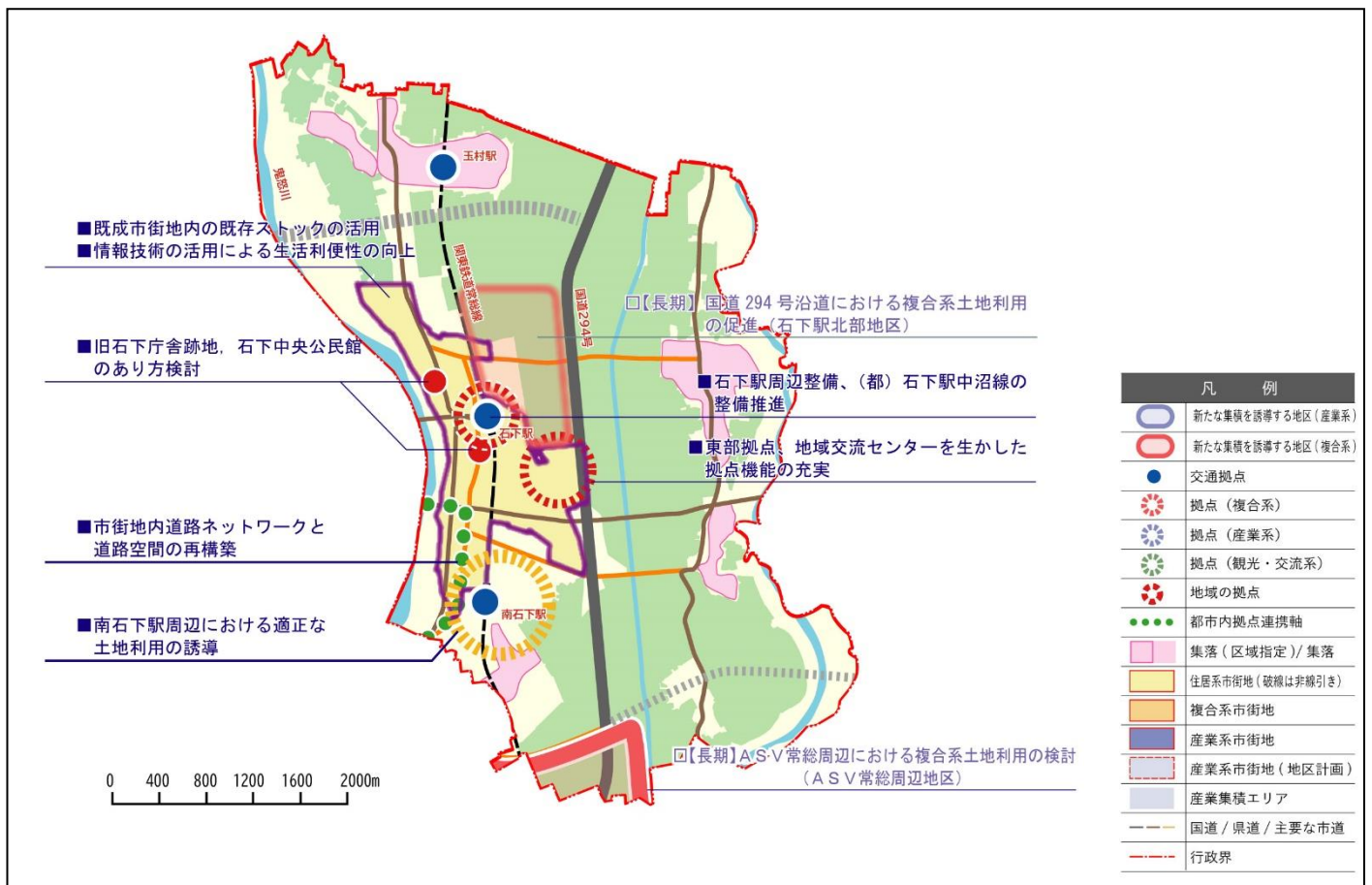
1. 地域づくりの方針と地域の将来像

【地域づくりの方針】

都市基盤を活用したコンパクトな都市環境の創出

【地域の将来像】

- 河川と共生しながら、土地区画整理事業によって整備された市街地を生かし、石下駅や石下東部拠点を中心として、暮らしやすい環境や多様な交流が創出されています。
- 空き家・空き地の利活用や空店舗のリノベーションなどが促進され、新しい住民の定住や多様な働き方が創出されています。
- 国道 294 号沿道では、農業地域との調和を図りながら、ASV常総と連携した新たな土地利用が進められています。



2. 地域の現状と課題

| 現 状 | 課 題 |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ○石下駅を中心に用途地域が指定され、市街地が形成されています。 ○石下駅については、(都)石下駅中沼線、都市再生整備計画を活用した駅前広場整備が検討されています。 ○市街地西部の県道谷和原筑西線沿道には商店街が形成されていますが、空店舗が多くなっています。 ○市街地東部には、常総市役所石下庁舎、石下総合福祉センター、地域交流センターが立地しており、東部拠点として位置づけられています。 ○南石下駅周辺では、近年宅地化の進行がみられています。 | <ul style="list-style-type: none"> □(都)石下駅中沼線整備と連携した石下駅周辺の拠点機能充実 □東部拠点での賑わい機能充実 □東部拠点と石下駅の拠点間接続強化 □立地適正化計画に位置づけられた都市機能の確保 □災害リスクと共生した居住空間の整備 □石下駅を中心とする移動利便性の確保 |



地域交流センター（豊田城）



(都)石下駅中沼線整備中



石下庁舎・石下総合福祉センター



AIモビリティパーク紫峰

3. まちづくりの施策

| 施策 | 概要 |
|----------------------------|--|
| (1) 既成市街地内の既存ストックの活用 | <p>○石下市街地では、用途地域の約 45.6%で土地区画整理事業が行われていることから、このような都市基盤を生かし、都市的未利用地の活用や多様な交通モードの導入などを進め、既存の都市機能や都市基盤などのストックを活用したまちづくりを推進します。</p> <p>○居住誘導区域に指定された住居系市街地として、良好な居住環境を維持・確保するため、空き家・空き地の活用や住居系土地利用の更新を推進します。</p> |
| (2) 石下駅・東部拠点を中心とするまちづくりの推進 | <p>○石下駅周辺では、現在進めている（都）石下駅中沼線整備と連携しながら、駅周辺での賑わい創出を目指し整備を推進します。鉄道の利便性が高いことを生かし、生活利便施設の誘導、自転車や歩行者の安全性の向上、マイクロモビリティの導入などを進め、より利便性の高い環境づくりを推進します。</p> <p>○令和 3 年 2 月に策定した「石下駅周辺及び東部拠点まちづくり構想」に基づき、石下市街地拠点の再生と東部拠点機能の強化により、まちなかの賑わいを創出します。</p> |
| (3) 市街地内の拠点の再構築 | <p>○石下市街地内の公共施設、公共空間を活用したまちづくりの推進に向け、旧石下庁舎跡地、石下中央公民館のあり方の検討、東部拠点及び地域交流センターを生かした拠点機能の充実を進めます。</p> |
| (4) 市街地内道路ネットワークと道路空間の再構築 | <p>○石下駅については、交通結節点としての機能充実に向け、駅前駐車場や駐輪場の整備、バリアフリー化に取り組みます。</p> <p>○市街地内の道路については、車両の走行性を確保しつつ、賑わいや回遊の軸としての活用を図るため、都市構造再編集中事業などを活用しながら、自転車や歩行者の通行空間における環境整備を進めます。</p> |
| (5) 南石下駅周辺における適正な土地利用の誘導 | <p>○南石下駅周辺では、白地地域ではありますが、A S V 常総の整備などにより宅地需要が増加していることから、周辺の営農環境や居住環境と調和の取れた土地利用誘導に取り組みます。</p> |
| (6) 幹線道路を生かしたまちづくり | <p>○広域との連携を確保する国道 294 号を活用し、石下駅北部地区において、営農環境との調和を図りながら、幹線道路沿道という特性を生かした複合的な土地利用を検討します。</p> |
| (7) 情報技術の活用による生活利便性の向上 | <p>○本市が推進している「A I まちづくり」の社会実装の場として活用し、移動手段の確保など、地域課題に対応した生活利便性の向上を図ります。</p> |

V-2-2 石下西部地区

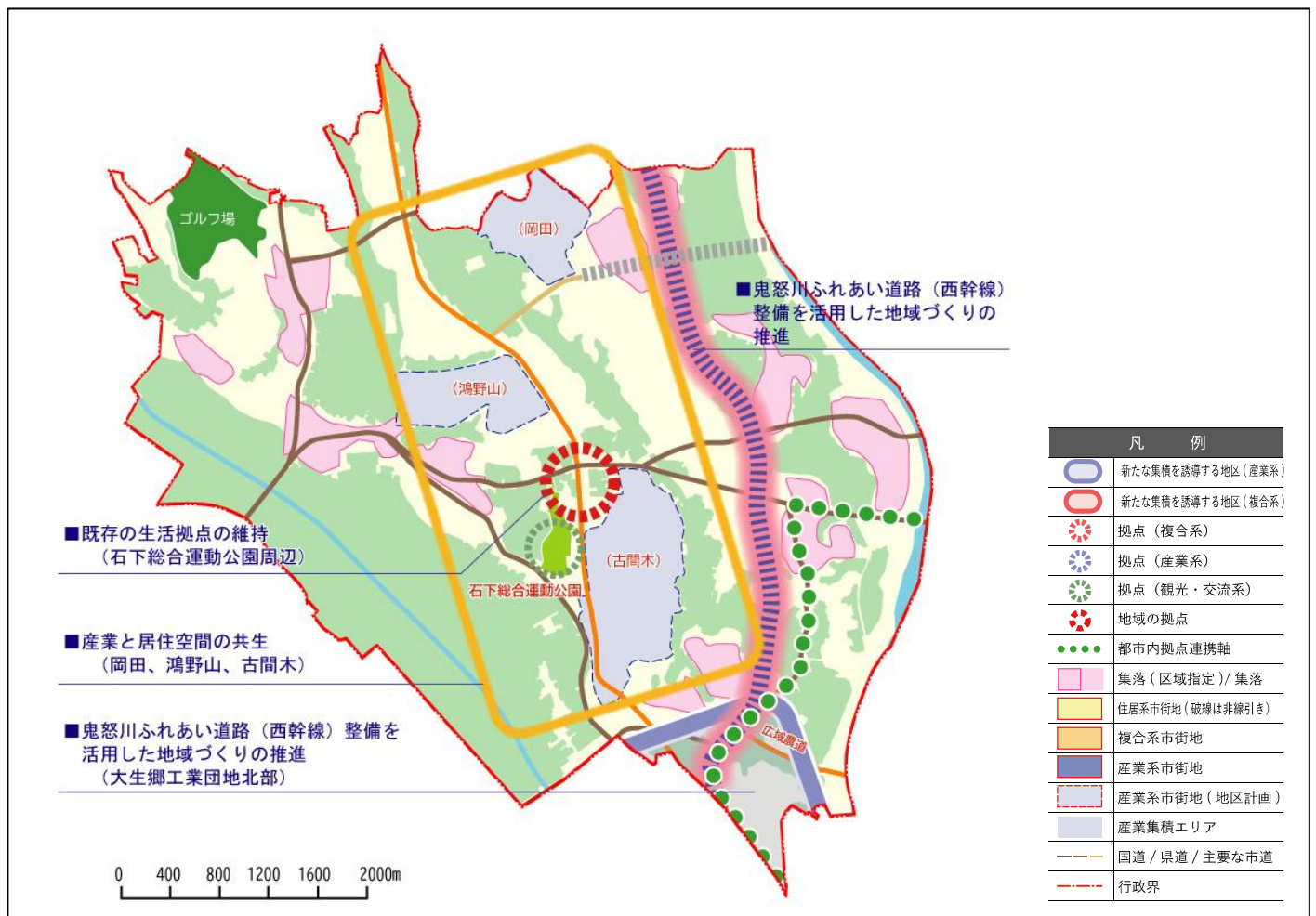
1. 地域づくりの方針と地域の将来像

【地域づくりの方針】

農業や産業と共生した生活空間の創出

【地域の将来像】

- 石下総合運動公園周辺には生活拠点が確保されており、田園環境と産業、居住が調和した環境が形成されています。
- 鬼怒川ふれあい道路（西幹線）が整備され、大生郷工業団地と連携することで、地域に活力をもたらす機能の集積が進んでいます。



2. 地域の現状と課題

| 現 状 | 課 題 |
|--|--|
| <p>○石下総合運動公園周辺には、商業施設や教育施設が立地しており、地域の生活拠点となっています。</p> <p>○白地地域ではありますが、鴻野山、岡田、古間木地区では、産業系施設も多く立地しています。</p> <p>○県道高崎坂東線の整備が進められています。</p> | <p>□日常生活を支える生活支援機能の維持・充実</p> <p>□鬼怒川ふれあい道路（西幹線）の整備推進</p> <p>□産業系土地利用と住居系土地利用との調和の確保</p> <p>□市街地や駅との拠点間接続</p> |



整備された幹線道路



畑地帯総合整備事業（鴻野山）



にじいろ幼稚園



石下総合運動公園

3. まちづくりの施策

| 施策 | 概要 |
|---------------------------------|--|
| (1) 既存の生活拠点の維持 | ○石下総合運動公園周辺には、教育施設や商業施設など、地域住民の生活を支える機能が集積しています。本地区は白地地域ではありますが、このような集積を維持するとともに、計画的に施設誘導を図り、生活拠点としての機能を確保します。 |
| (2) 産業と居住空間が共生できる地域づくり | ○地区内の鴻野山地区や岡田地区では、白地地域ではありますが産業集積が進み、多くの企業が立地しています。また、古間木地区でも、県道高崎坂東線の整備を契機に新たな産業集積が進んでいます。これらについては、既存集落と近接して立地していることから、児童生徒の通学環境における安全性の確保をはじめ、生活空間である集落や農地との共生を図ります。 |
| (3) 鬼怒川ふれあい道路（西幹線）を活用した地域づくりの推進 | ○鬼怒川ふれあい道路（西幹線）については、本市における鬼怒川西部の南北軸として機能することから、営農環境との調和を図りながら、沿道における土地利用のあり方を検討します。 |
| (4) 公共交通の利用環境の整備 | ○本地域は鉄道駅からの利便性が低いことから、公共交通（コミュニティバス等）を活用して、鉄道駅との接続について利便性の向上を図ります。 |

V-2-3 水海道北東部地区

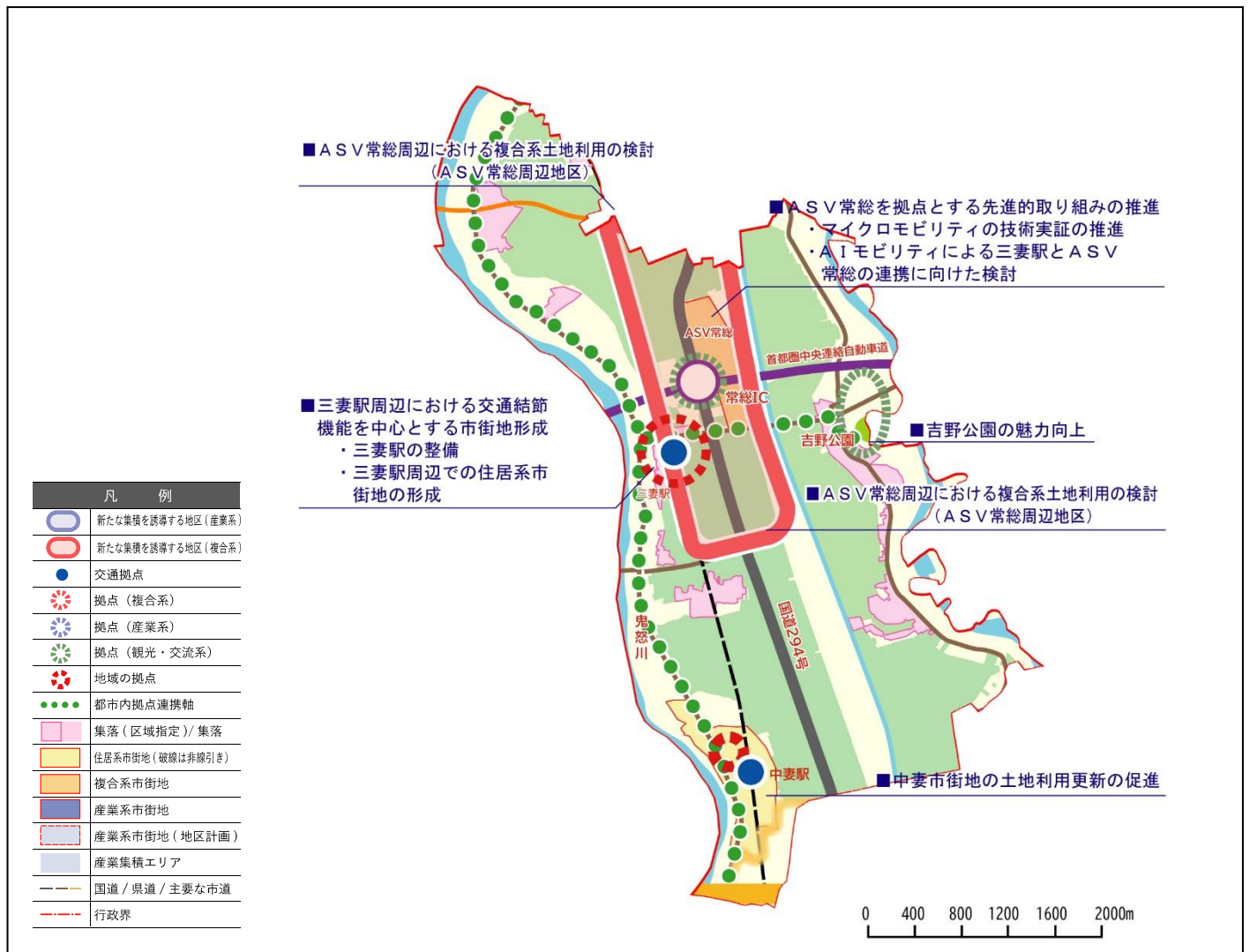
1. 地域づくりの方針と地域の将来像

【地域づくりの方針】

ASV常総を活用した新しいまちづくりの提案

【地域の将来像】

- ASV常総と三妻駅周辺地区の拠点間の接続が確保され、河川と共生しながら本市の新しい拠点として、ASV常総周辺で新たな土地利用が進められています。
- 道の駅や吉野公園周辺を拠点として、体験交流型のレクリエーション機能の充実が進んでいます。



2. 地域の現状と課題

| 現 状 | 課 題 |
|---|--|
| <p>○圏央道常総 I C が位置する A S V 常総では、道の駅や産業施設の立地が進んでおり、周辺では民間事業者による新たな開発の検討が進められています。</p> <p>○A S V 常総では、道の駅や周辺の農業施設による集客機能の充実が進んでいます。</p> <p>○三妻駅は、A S V 常総への最寄り駅ですが、鉄道利用が進んでいません。</p> | <p>□A S V 常総の整備効果を活用し、地域資源との連携を図ることによる交流の促進</p> <p>□A S V 常総と三妻駅の拠点間接続の強化及び三妻駅の交流結節機能強化</p> <p>□災害リスクを踏まえた居住空間の整備</p> <p>□中妻駅の交通結節機能の充実と市街地環境の活用</p> <p>□集落機能の維持と営農環境の保全</p> |



道の駅常総



鬼怒川サイクリングロード



常総線三妻駅



土地改良事業（三坂町）

3. まちづくりの施策

| 施策 | 概要 |
|---------------------------------|--|
| (1) A S V常総を拠点とする先進的取組の推進 | <p>○A S V常総では、道の駅や企業の立地が進む土地区画整理事業区域と周辺の農業的土地利用との連携によるまちづくりを土台として、マイクロモビリティの技術実証を推進するなど、先進的なまちづくりの具体化に取り組みます。</p> <p>○A S V常総へのアクセス向上と常総線の利用促進を図るため、A Iモビリティによる三妻駅とA S V常総の接続について、企業や関係機関との協議を進め、必要な環境整備に取り組みます。</p> |
| (2) 三妻駅周辺における交通結節機能を中心とする市街地形成 | <p>○三妻駅周辺は、市街化調整区域となっているものの、郵便局が立地し、以前は商業的機能も有する地区であったことから、交通結節機能を担う三妻駅を拠点とする市街地形成を目指します。駅舎、駅前広場、アクセス道路の整備を行い、A S V常総の就業者の受け皿となる住居系市街地を形成するため、浸水リスクを考慮した市街化区域の設定も視野に入れ、土地利用計画等の策定を進めます。</p> |
| (3) A S V構想と連携できる民間開発の適正な誘導 | <p>○A S V常総を拠点として、地域の活力を創出する機能を導入するため、A S V常総のコンセプトに即した機能の拡充に向け、A S V常総周辺地区での農業の高付加価値化等を支援する機能の導入を目指します。</p> |
| (4) 中妻市街地の土地利用更新の促進 (居住誘導区域) | <p>○居住誘導区域に指定された中妻市街地については、県道谷和原筑西線沿道に分布する空店舗の利活用を促進し、良好な居住環境を維持・確保するため、中妻駅の交通結節機能の強化と住居系土地利用の更新を推進します。</p> |
| (5) 中妻市街地南部における土地利用の検討 | <p>○中妻市街地南部においては、県道谷和原筑西線沿道を中心に宅地利用が進んでいることから、A S V常総の就業者の受け皿として、水海道市街地との連続性を重視した市街地形成について検討します。</p> |
| (6) 吉野公園を中心とする体験交流機能の充実 | <p>○吉野公園周辺は、親水機能を有する公園となっていますが、総合計画で位置づけられるアウトドアシティを具体化する場として、体験交流機能の充実を図ります。</p> |
| (7) 市街化調整区域における集落機能の維持 | <p>○市街化調整区域に位置する集落においては、人口減少が顕著になっている一方で、田園環境での居住ニーズもあることから、浸水リスクを考慮し、区域指定制度を活用した集落の維持や定住の促進を図ります。</p> <p>○集落以外の区域においては、農地や営農環境の保全を図るため、開発行為の適正化と環境保全に取り組みます。</p> |

V-2-4 水海道北西部地区

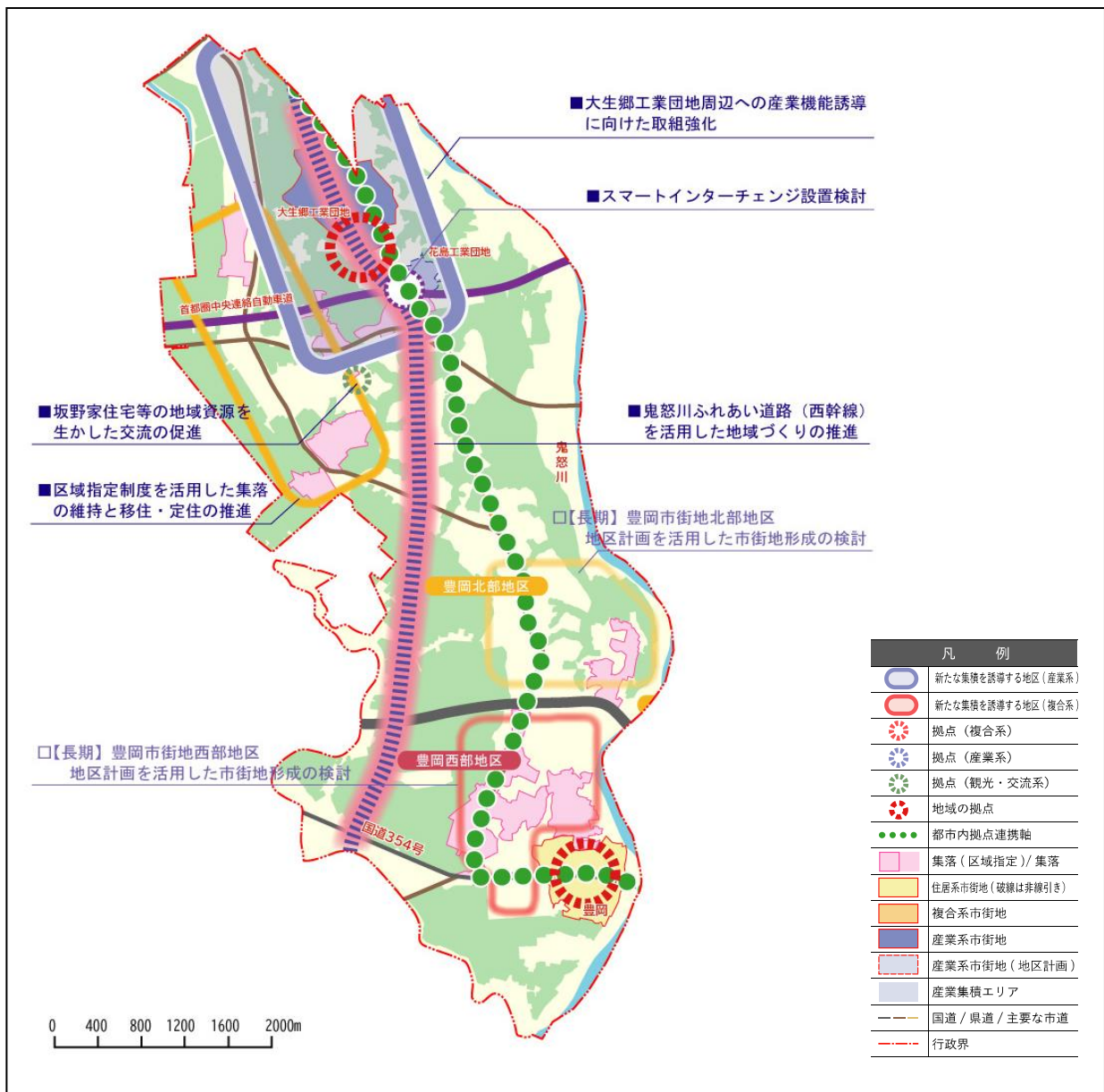
1. 地域づくりの方針と地域の将来像

【地域づくりの方針】

鬼怒川ふれあい道路を生かした新しいまちの創出

【地域の将来像】

- 豊岡市街地と連携しながら，生活支援機能の誘導や居住環境の整備が進んでいます。
- 鬼怒川ふれあい道路（西幹線）の整備や，圏央道スマートICの整備により，地域に活力をもたらす機能の集積が進んでいます。
- 地域の歴史的資源や良好な自然環境を生かし，観光交流の場づくりが進んでいます。



2. 地域の現状と課題

| 現 状 | 課 題 |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ○鬼怒川西部に豊岡市街地が形成されています。 ○大生郷工業団地を中心に産業集積が進んでいます。 ○鬼怒川ふれあい道路（西幹線）整備の検討が進んでいます。 ○歴史・文化資源も多く分布しており，国指定重要文化財の坂野家住宅や茨城県緑地環境保全地域に指定されている大生郷天満宮は，良好な自然環境を有した観光資源にもなっています。 | <ul style="list-style-type: none"> □豊岡市街地周辺における住居系土地利用の確保 □日常生活を支える生活支援機能の維持・充実 □鬼怒川ふれあい道路（西幹線）の整備推進 □大生郷工業団地の産業拠点としての魅力向上 □地域資源を活用した交流の促進 □集落機能の維持と営農環境の保全 |



3. まちづくりの施策

| 施策 | 概要 |
|---------------------------------|---|
| (1) 豊岡市街地を中心とする居住環境の整備 | <p>○洪水浸水想定区域による影響が少ない市街地であることから、都市的未利用地の活用や市街地としての魅力や機能の充実など、既存の都市機能や都市基盤などのストックを活用し、居住機能を担うまちづくりを推進します。</p> <p>○居住誘導区域に指定された住居系市街地として、良好な居住環境を維持・確保するため、空き家・空き地の活用や住居系土地利用の更新を推進します。</p> <p>○一方、鬼怒川ふれあい道路（西幹線）の整備に合わせ、豊岡市街地西部や北部地区においては、既存の区域指定エリアを中心に、市内への産業立地による宅地需要に対応するため、地区計画の活用を検討するとともに、水海道有料道路の無料化を見据えた、生活利便機能の導入を目指します。</p> |
| (2) 鬼怒川ふれあい道路（西幹線）を活用した地域づくりの推進 | <p>○鬼怒川ふれあい道路（西幹線）については、坂手地区や内守谷地区といった産業系市街地の連携を担うとともに、鬼怒川西部の南北軸として機能することから、営農環境との調和を図りながら沿道における土地利用のあり方を検討します。</p> |
| (3) 大生郷工業団地周辺への産業機能誘導に向けた取組強化 | <p>○大生郷工業団地周辺においては、鬼怒川ふれあい道路（西幹線）の整備に伴い、鬼怒川西部での南北へのアクセスが向上することが期待されることから、既存工業団地周辺において、道路整備と連携した産業用地の確保と圏央道スマート I C 設置の検討を進めます。</p> |
| (4) 市街化調整区域における集落機能の維持 | <p>○市街化調整区域に位置する集落においては、人口減少が顕著になっている一方で、田園環境での居住ニーズもあることから、区域指定制度を活用し、集落機能の維持や定住の促進を図ります。</p> <p>○集落以外の区域においては、農地や営農環境の保全を図るため、開発行為の適正化と環境保全に取り組みます。</p> |
| (5) 坂野家住宅等の地域資源を生かした交流の促進 | <p>○本地区に位置する坂野家住宅や大生郷天満宮は、地域の歴史・文化を生かした交流資源となっています。そのため、鬼怒川サイクリングロードとの連携を図り、良好な自然環境を保全しながら交流拠点としての魅力向上を図ります。</p> |
| (6) 公共交通の利用環境の整備 | <p>○本地域は鉄道駅からの利便性が低いことから、公共交通（コミュニティバスなど）の充実により、鉄道駅との接続について利便性の向上を図ります。</p> |

V-2-5 水海道南東部地区

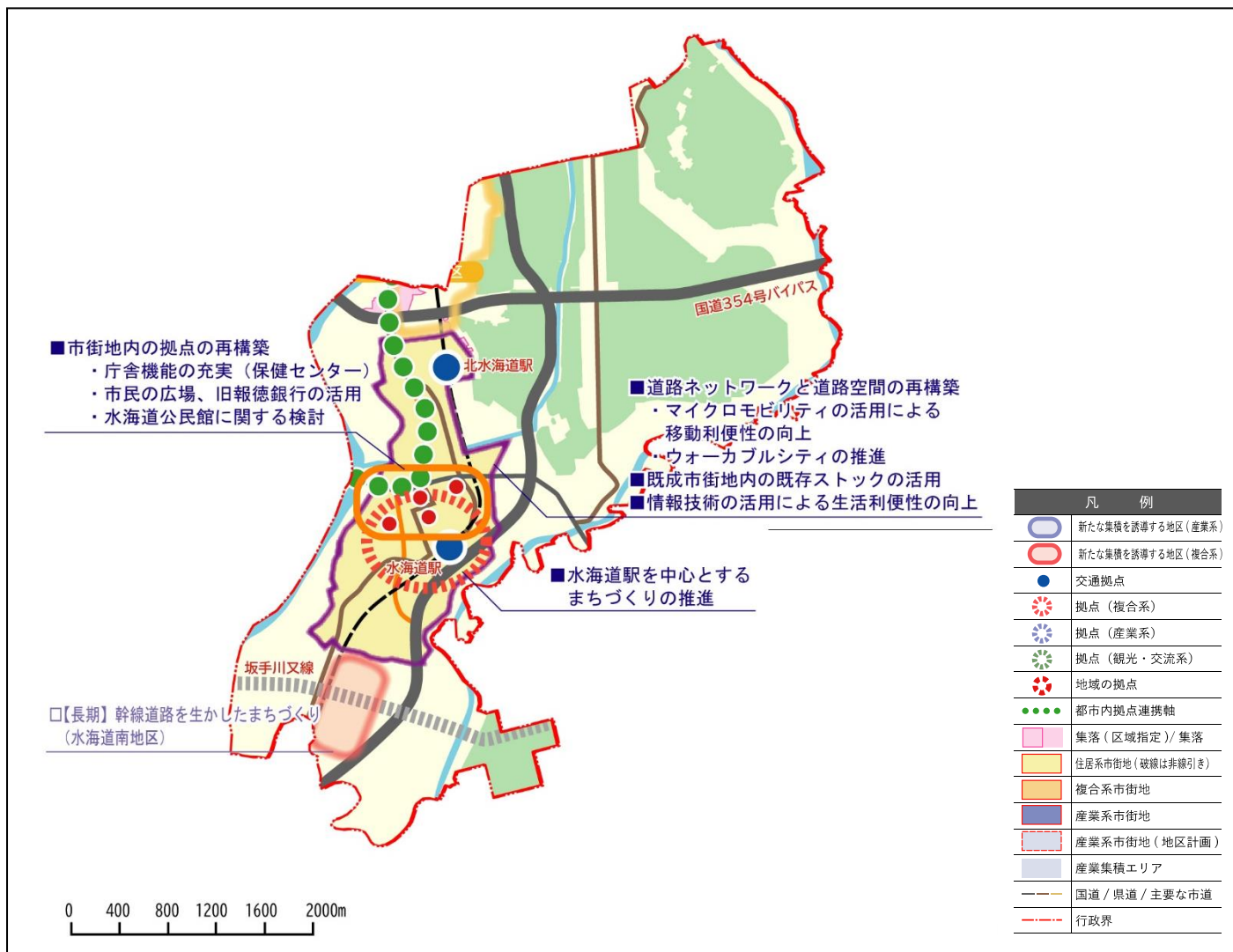
1. 地域づくりの方針と地域の将来像

【地域づくりの方針】

集約型のまちづくりによる利便性の高い都市環境の創出

【地域の将来像】

- 河川と共生しながら、市街地内に行政や生活、交流などの多様な拠点が形成され、これらの拠点が徒歩や自転車ネットワーク、マイクロモビリティなどで結ばれています。
- 既成市街地では、水海道駅の交通結節機能と街なかの賑わい創出機能の充実が進み、人々が交流するまちづくりが進められています。
- 空き家や空き地の利活用、空店舗のリノベーションなどが促進され、新しい住民の定住や多様な働き方が創出されています。



2. 地域の現状と課題

| 現 状 | 課 題 |
|--|--|
| <p>○水海道市街地と中妻市街地が位置しており、水海道市街地には市役所等の公共施設や金融機関が多く立地し、都市機能誘導区域に指定されています。</p> <p>○水海道駅は南北が（都）水海道駅南北線（自由通路）で連携され、それぞれに駅前広場が設置されています。</p> <p>○市街地内の商店街には空店舗が多くなっていますが、市内に居住する外国人市民向けの店舗もみられます。</p> <p>○中妻市街地では、県道谷和原筑西線沿道で空店舗の増加が進んでいます。</p> | <p>□集約型まちづくりに向けた市街地環境の再構築</p> <p>□公共施設を核とした賑わいと拠点機能の創出</p> <p>□立地適正化計画に基づく都市機能の確保</p> <p>□災害リスクに配慮した居住空間の整備</p> <p>□水海道駅を拠点とした移動利便性の確保</p> |



3. まちづくりの施策

| 施策 | 概要 |
|------------------------------|--|
| (1) 市街地内の既存ストックを活用したまちづくりの推進 | <p>○水海道市街地においては、洪水浸水想定区域となっていることを考慮しつつ、都市的未利用地を活用し、市街地としての魅力や機能を充実させるとともに、都市機能や都市基盤などの既存ストックを活用したまちづくりを推進します。</p> <p>○市街地内の公園については、利用者のニーズに応じたリノベーションや公共空間のオープン化に向けた新たな使い方を検討します。</p> <p>○居住誘導区域に指定された住居系市街地として、良好な居住環境を維持・確保するため、空き家・空き地の活用、住居系土地利用の更新を推進します。</p> |
| (2) 水海道駅を中心とするまちづくりの推進 | <p>○水海道駅周辺においては、水海道市街地の中でも鉄道の利便性が高いことを生かし、生活利便施設の誘導、自転車や歩行者の安全性の向上、マイクロモビリティの導入などを推進し、より利便性の高い環境づくりを推進します。</p> |
| (3) 市街地内の拠点の再構築 | <p>○水海道市街地内の公共施設については、水海道庁舎における行政・文化機能の充実、市民の広場や旧報徳銀行を活用した拠点づくり、水海道公民館や保健センターのあり方の検討、ふれあい館の利活用など、公共施設の再編・集積と複合化を推進します。</p> |
| (4) 交通ネットワークと道路空間の再構築 | <p>○水海道駅や北水海道駅については、交通結節点としての機能を充実させるため、駅周辺における駐車場や駐輪場の整備、バリアフリー化を推進します。</p> <p>○市街地内の道路については、車両の走行性を確保しつつ、賑わいや回遊の軸としての機能を強化するため、都市構造再編集中事業などを活用しながら、自転車や歩行者の通行環境を整備します。</p> <p>○国道 354 号については、他の市街地との連携を図る道路軸として、公共交通や自転車・歩行者の利便性向上を重視し、望ましいあり方を検討します。</p> |
| (5) 情報技術の活用による生活利便性の向上 | <p>○「A Iまちづくり」の社会実装の場として活用し、移動手段の確保や地域課題の解決など、生活利便性の向上を図ります。</p> |
| (6) 幹線道路を生かしたまちづくり | <p>○広域連携を確保する道路（国道 354 号や国道 294 号など）を生かし、水海道南地区をはじめとして、営農環境との調和を図りつつ、幹線道路沿道という特性を生かした土地利用を検討します。</p> |
| (7) 市街化調整区域における集落機能の維持 | <p>○市街化調整区域に位置する集落では、人口減少が顕著になる一方で、田園環境の中での居住ニーズも存在することから、浸水リスクを考慮した区域指定制度を活用し、集落機能の維持や定住の促進を図ります。</p> <p>○集落以外の区域においては、農地や営農環境の保全を図るため、開発行為の適正化と環境保全に取り組みます。</p> |

V-2-6 水海道南西部地区

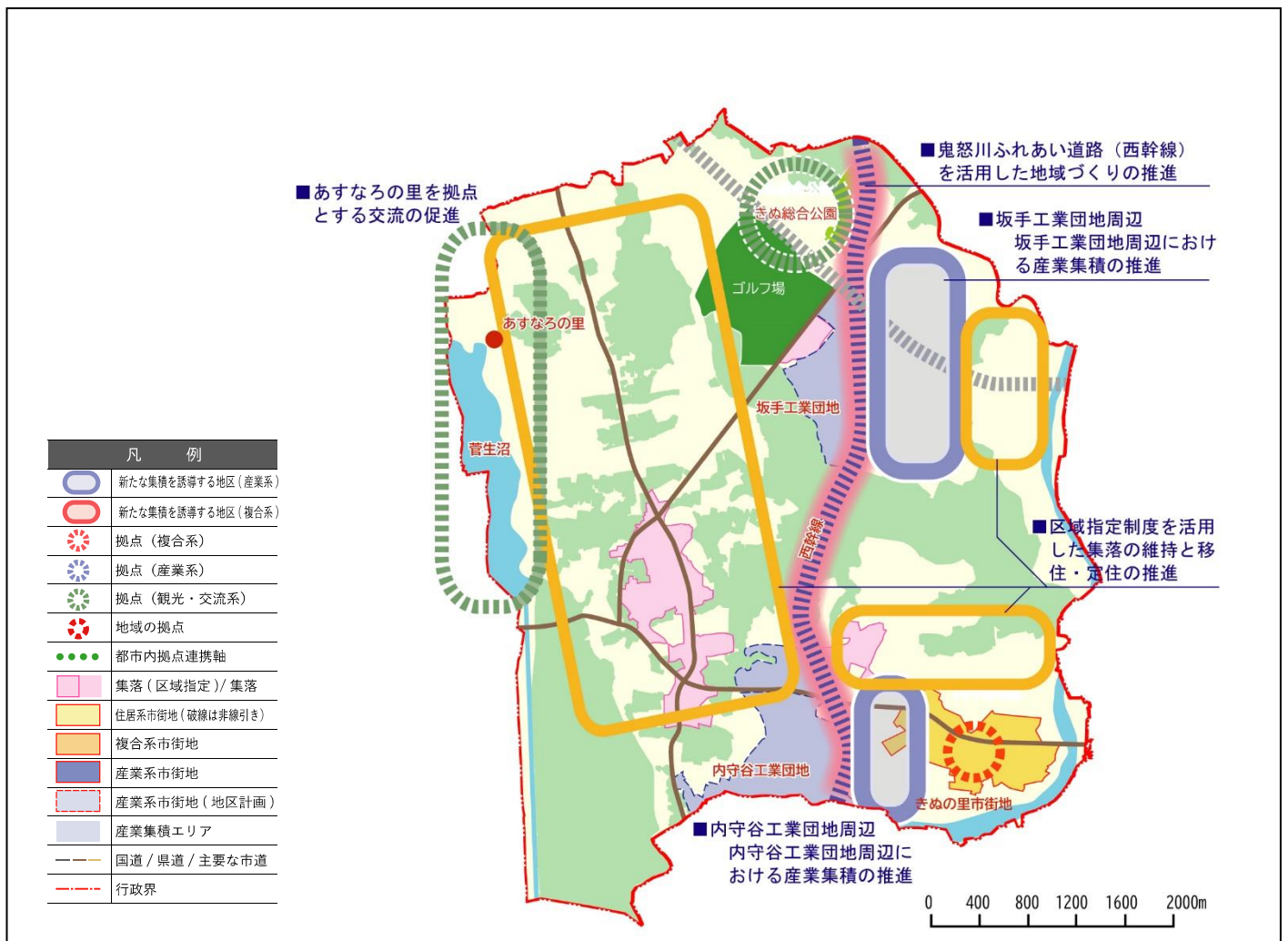
1. 地域づくりの方針と地域の将来像

【地域づくりの方針】

自然と産業が共生する交流空間の創出

【地域の将来像】

- 整備された鬼怒川ふれあい道路の活用により、内守谷工業団地や坂手工業団地周辺で新たな産業集積が進んでいます。
- きぬの里市街地や区域指定制度を活用した集落などにおいて、移住や定住の推進により、多様な暮らし方が提案できる地域づくりが進んでいます。
- あすなろの里や菅生沼の良好な自然環境を生かした体験交流型のレクリエーション機能の充実が進んでいます。



2. 地域の現状と課題

| 現 状 | 課 題 |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ○きぬの里地区のほか、内守谷工業団地、坂手工業団地が面的に整備されています。 ○常磐道谷和原 I Cからのアクセスが良いことから、産業系土地利用の需要が高まっています。 ○あすなろの里が位置し、周辺の豊かな自然を生かした体験交流拠点となっています。 | <ul style="list-style-type: none"> □内守谷工業と坂手工業団地周辺における産業系土地利用誘導 □日常生活を支える生活支援機能の維持と充実 □きぬの里地区への都市機能の導入 □鬼怒川ふれあい道路（西幹線）の整備 □地域資源を活用した交流の活性化 □集落機能の維持と営農環境の保全 |



3. まちづくりの施策

| 施策 | 概要 |
|---------------------------------|---|
| (1)あすなろの里を拠点に交流を創出するまちづくり | ○あすなろの里は、菅生沼の豊かな自然環境に恵まれた地域に位置していることから、首都圏 50km 圏における都市住民との交流拠点としての魅力向上に取り組みます。 |
| (2)きぬの里地区の地域生活拠点としての機能充実 | ○きぬの里地区は、都市機能誘導区域に設定されていることから、商業施設、医療・福祉施設等の生活利便施設の集積を促進するとともに、居住誘導区域にもなっていることから、人口動向を注視しながら、居住環境の維持・向上に取り組みます。 |
| (3) 鬼怒川ふれあい道路（西幹線）を活用した地域づくりの推進 | ○鬼怒川ふれあい道路（西幹線）は、坂手地区や内守谷地区における産業系市街地の連携を担い、本市における鬼怒川西部の南北軸として機能することから、営農環境との調和を図りつつ、沿道における土地利用のあり方を検討します。 |
| (4)民間事業者と連携した産業機能集積の推進 | ○坂手工業団地周辺、内守谷工業団地周辺においては、地区計画の決定以降、地区計画区域内において産業集積が進んできましたが、圏央道の供用開始に伴い、産業用地の需要が一層高まっています。このような動向に対応するため、民間事業者との連携を強化し、産業機能集積を推進します。 |
| (5) 市街化調整区域における集落機能の維持 | ○市街化調整区域に位置する集落においては、人口減少が顕著に進む一方で、田園環境の中での居住ニーズもあることから、区域指定制度を活用して、集落の維持や定住の促進を図ります。さらに、坂手地区については、公共下水道区域内であることから、周辺の動向を考慮しながら、地区計画の活用も検討します。 ○集落以外の区域においては、農地や営農環境の保全を図るため、開発行為の適正化と環境保全に取り組みます。 |
| (6) 公共交通の利用環境の整備 | ○本地域は、鉄道駅からの利便性が低いことから、公共交通（コミュニティバス等）による鉄道駅や市街地との接続について、利便性の向上を図ります。 |
| (7) 鬼怒川ふれあい道路（西幹線）未整備区間の具体化 | ○鬼怒川ふれあい道路（西幹線）については、本地域の北部と南部が未整備となっていることから、未整備区間の具体化を図ることとし、特に、南側区間については、常磐道（仮称）守谷 SA スマート I C へのアクセス機能も担うことから、整備に向けた協議を進めます。 |

1. 計画推進にあたっての視点

都市づくりの実現に向けては、都市計画マスタープラン改定の基本的な考え方で掲げた「川との共生」「公民連携の推進」「地域産業の活性化」を推進することが重要です。そのため、本章において、将来都市構造の視点を明確に定め、戦略的に必要な施策を推進します。

| 「川との共生」 安全安心のまちづくり | 「公民連携の推進」 持続可能なまちづくり | 「地域産業の活性化」 魅力あるまちづくり |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> □「川」は歴史を共に歩むパートナーであり、河川堤防整備等による水災害への備えとともに、水辺空間を活用した回遊性向上を目指す「かわまちづくり」を推進します。 □SDGs(持続可能な開発目標)に掲げられた「住み続けられるまちづくりを」達成目標に全ての人が安心して暮らせる環境づくりを目指します。 | <ul style="list-style-type: none"> □住民ニーズが多様化する中で、地域課題解決のため、様々な主体(住民・事業者・地域組織・NPO・教育機関等)が参画し協働するまちづくりを推進します。 □都市を構成する要素は多様であり、都市計画分野以外での連携が必要なため、関連分野との調整を行いながら施策の連携を推進します。 | <ul style="list-style-type: none"> □基幹産業である農業を守り、魅力あるまちの強みとして生かすため、ASV 常総を基点に、周辺環境と調和した産業環境の形成に取り組みます。 □都市を巡る様々な課題に対し、AI技術の活用や都市計画情報の3D都市モデル整備等を進め、まちづくりDXの推進やスマートシティの社会実装を目指します。 |
| 課 題 | | |
| <ul style="list-style-type: none"> □洪水浸水想定区域における水災害リスク □災害時における市西部の道路交通網の脆弱性 | <ul style="list-style-type: none"> □人口減少による税収減 □少子高齢化による歳出増 □既存ストック(公共施設, 空き家等)の利活用 □公共交通網の利便性向上 | <ul style="list-style-type: none"> □農業の担い手不足 □産業系土地利用の需要増に対応した計画的な誘導 □就業者の受け皿となる住居系市街地の整備 |

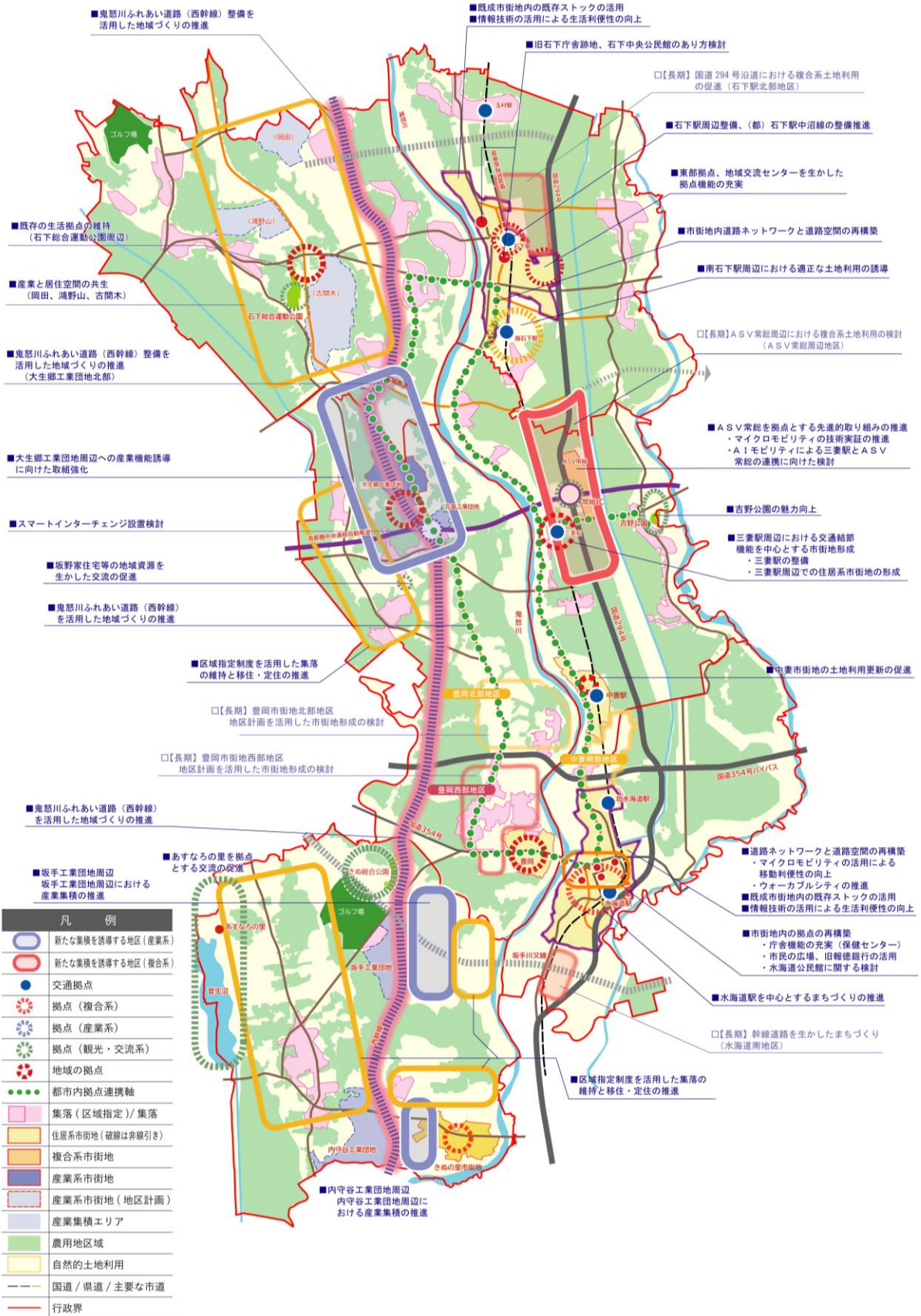
2. 都市づくりの戦略

第III章の将来都市構造を実現するため、計画目標年次である令和22年(2040年)までを短期・中期・長期の三期に区分し、本市が目指す都市構造と実現のシナリオで示した「必要な取組み」で位置づけた施策等のロードマップを次のように設定します。

| 項目 | 内容 |
|-------------------|---|
| 短期 (2024～2026) | <ul style="list-style-type: none"> ○直近の都市計画の課題に対応する施策を展開するとともに、2030年の目指す都市構造に向け、市街地再整備に向けた都市再生整備計画を策定します。またコミュニティバス運行開始による利用状況データや都市計画基礎調査に基づき、持続可能な運行経路の最適化に向けた検討を行います。 ○鬼怒川ふれあい道路（西幹線）整備に向けて、都市計画道路再検討調査に基づき、都市計画道路の見直しを行い、未整備区間の具体化を図ります。 ○産業用地の創出に向け、都市計画提案制度を活用した官民連携での取り組みや、茨城県が支援する未来産業基盤強化プロジェクトを活用し、庁内で横断的な検討体制を構築します。 |
| 中期 (2027～2030) | <ul style="list-style-type: none"> ○都市再生整備計画事業を活用し、市街地（水海道・石下・中妻・豊岡・内守谷きぬの里）の拠点整備や三妻駅周辺におけるASV常総との交通結節機能の向上と就業者の居住促進に向けた住居系市街地の整備検討を進めます。 ○ASV常総周辺における複合系市街地機能の集積を推進します。 ○産業用地の拡張に伴い、既存の工業団地及び周辺（大生郷・坂手・内守谷・花島）やASV常総周辺において市街化区域編入に向けた検討を具体的に進めます。 ○AIを活用したモビリティによる拠点間連携（三妻駅とASV常総、水海道・石下市街地の回遊性確保、あすなろの里のレクリエーションエリアへの導入）の構築に取り組みます。 ○鬼怒川ふれあい道路（西幹線）の整備が進み、新たな産業集積に対応するため、圏央道スマートICの設置を検討します。 |
| 長期 (2031以降) | <ul style="list-style-type: none"> ○ASV常総周辺において、農業の高付加価値等を支援する複合系市街地の拡張に取り組みます。 ○大生郷工業団地周辺において、産業用地の拡張を推進します。 ○豊岡市街地周辺での住居系機能を補完する市街地形成を推進します。 ○AIを活用したモビリティによる市街地間の接続を目標に、運行に必要な道路整備を進めます。 |

| 必要な取組み | 2030年 | | 2040年 | |
|------------------------------------|-------|----|-------|--|
| | 短期 | 中期 | 長期 | |
| 市街地の再整備 (水海道・石下・中妻・豊岡・内守谷きぬの里) | → | | | |
| 三妻駅周辺整備 | → | → | | |
| AIを活用したモビリティによる拠点間連携 | → | | | |
| 坂手工業団地周辺への産業用地の拡張 | → | | | |
| 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 | → | | | |
| ASV常総周辺への機能集積 | → | → | | |
| 大生郷工業団地周辺 | → | | | |
| 豊岡市街地周辺での住居系市街地の拡張 | → | | → | |
| 市街地や生活拠点間を接続する道路でのAIを活用したモビリティへの対応 | → | | | |

図-まちづくりの施策



常総市都市計画マスタープラン

0m 400m 2000m

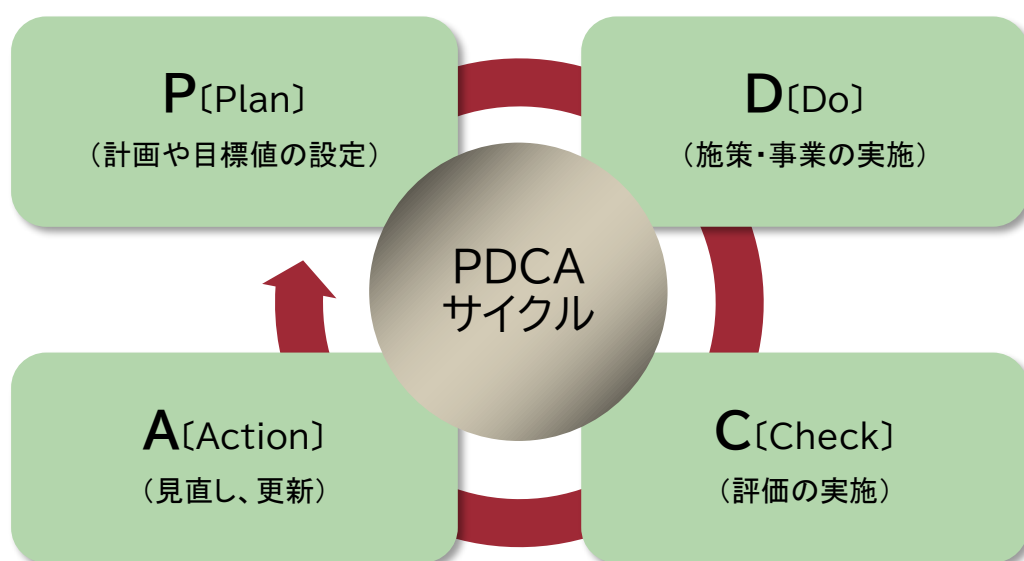


3. 計画の評価・検証

都市計画マスタープランは、長期的な視点に立った都市計画に関する基本的な方針を示す計画です。計画には将来都市像のほか、土地利用や拠点に関する位置づけ、都市施設や都市機能のあり方等が示されており、今後のまちづくりの施策・事業、本市における各種計画の道標の役割を担います。また、まちづくりは、相当に時間を要する取り組みであり、施策・事業の継続性が求められる一方で、社会経済動向の変化への対応も求められます。

そのため、計画の推進においては、計画の立案（Plan）、各種施策・事業の実施（Do）、評価・検証（Check）、改善・見直し（Action）のマネジメントサイクルによる適正な進行管理を行うこととし、評価・検証のために参考とする指標を設定します。

| 評価・検証のための参考指標 | 現状値 | 目標値 |
|-----------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| 市街化調整区域の地区計画(産業系)の地区数 | 4 地区 〔令和 5 年度 (2023 年)〕 | 6 地区 〔令和 12 年度 (2030 年)〕 |
| 1日あたりの関東鉄道常総線利用者数 (市内7駅) | 4,170 人 〔令和 3 年度 (2021 年)〕 | 5,576 人 〔令和 9 年度 (2027 年)〕 |
| 居住誘導区域内の人口密度 | 26.3 人/ha 〔平成 27 年度 (2015 年)〕 | 26.3 人/ha 〔令和 12 年度 (2030 年)〕 |



4. 計画の見直し

都市計画マスタープランは、概ね 20 年後の都市の姿を展望したうえで定めることが望ましいことから、先に策定した立地適正化計画の計画期間と整合を図り、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、将来都市像の実現に向けたまちづくりの方針を示しています。着実に計画の実現に向けた取り組みを推進しつつ、上位計画の改定や、今後の法制度の改正、急激な社会経済情勢等の変化にも対応できるよう、柔軟な見直しを検討するものとします。

図一 計画の見直しイメージ

