

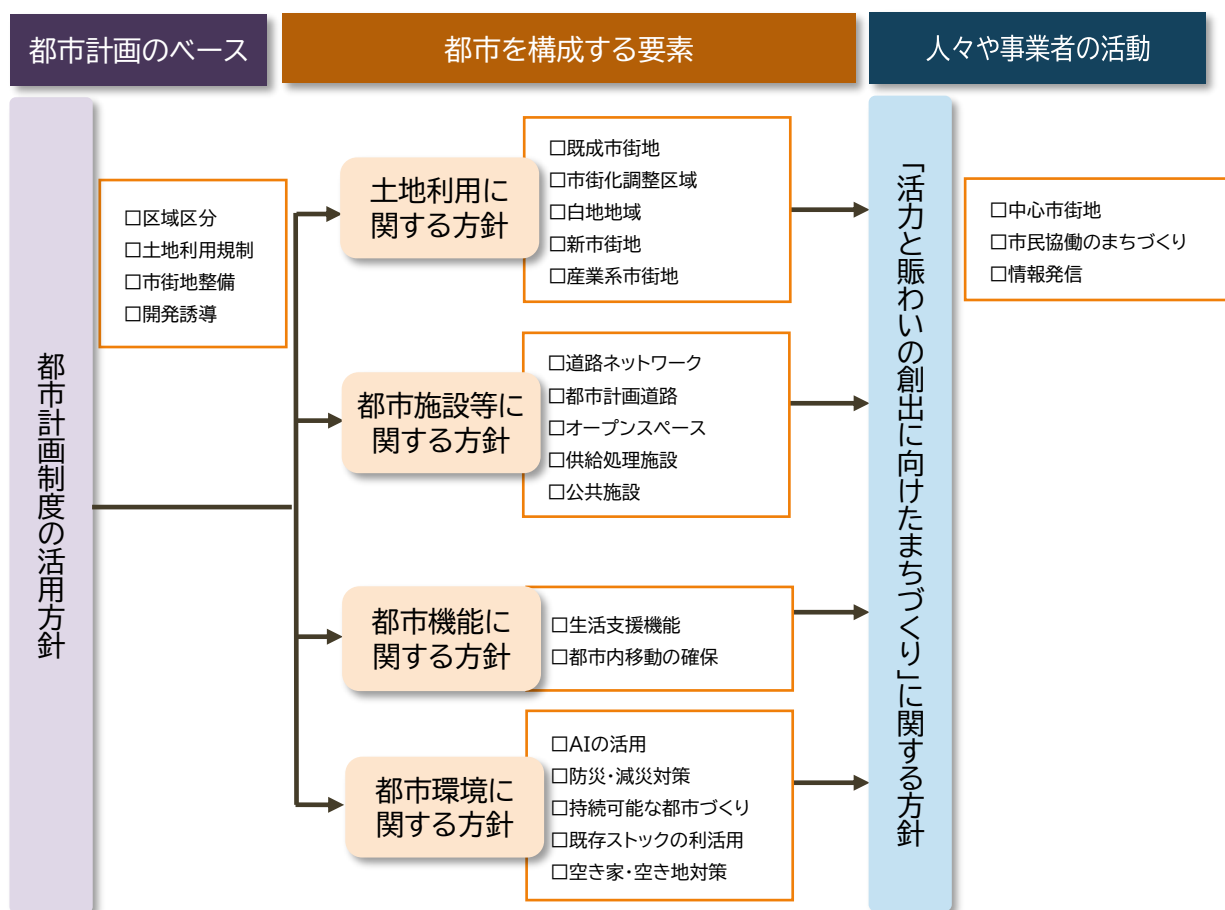
IV-1 分野別方針の構成

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, 内守谷の市街地 常総IC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みます。
- 都市施設のうち都市計画道路については、ASV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。
- 市街化区域縁辺部においては、既存集落等を考慮しながら、良好な居住環境の創出や宅地供給を促進するため、地区計画や区域指定制度の活用について検討します。
- 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）」及び都市計画運用指針（国土交通省）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、AIを活用したモビリティの導入、空き家・空き地などの利活用促進、土地利用更新の促進、拠点機能の充実・強化に取り組みます。
- 水海道市街地については、水海道公民館や旧報徳銀行、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。
- 内守谷市街地については、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IC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及び公共施設跡地利活用の方向性等を踏まえ、市民の利便性向上や既存集落の維持活性を目的とした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(産業系)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、地区計画や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、ASV常総の最寄り駅となることから、AIを活用したモビリティなどによるASV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、既成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、ASV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、ASV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。
- ASV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、ASV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		○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	国道294号	○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。
	鬼怒川ふれあい道路 (西幹線)	○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	国道354号バイパス	○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。
	県道土浦境線	○市域北部の東西軸として位置づけます。
	県道つくば野田線	○市域南部の東西軸として位置づけます。
	県道土浦坂東線	○市域中部の東西軸として位置づけます。
その他		○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、AIを活用したモビリティ(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。また、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。
- ASV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。
- ASV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。また、学校教育系施設及び子育て支援施設等の統合や複合化により生じる施設跡地については、売却や貸付等を含めた資産の有効活用を進めます。

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－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
	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
	デマンド交通	
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、「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、あすなろ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,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技術活用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・減災対策や、平時から復興まちづくりのための準備をする復興事前準備の取組を推進します。

(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みます。
- 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、ASV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、震災発生時の建物等の倒壊を抑制するため、耐震改修促進計画に基づき、公共施設や民間施設等の耐震化を推進します。
- 避難路や輸送路となる道路機能を確保するため、ブロック塀の安全確保に向け、耐震診断の促進、除却及び生垣やフェンスへの転換促進に取り組みます。

(3)交通安全

- 市街地や幹線道路については、歩行者や自転車の安全確保に向け、関係機関と連携しながら、交通安全対策に取り組みます。
- 児童生徒の通学の安全性を確保するため、通学路や教育施設周辺での交通安全対策に取り組みます。
- 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、都市基盤のバリアフリー化を推進するとともに、公共交通による移動手段の確保に取り組みます。

3. インクルーシブな都市環境づくりに向けた方針

○インクルーシブ社会の実現に向け、都市を構成する要素について、ユニバーサルデザインの導入等のハード面の取り組みや、地域交流及びマイノリティ[※]への理解等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。
- 公共施設跡地等の既存ストックについては、行政需要や地域ニーズ、民間事業者等の活用方針の意向を考慮しながら、将来を見据えた検討を行います。
- 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

- 平成27年9月関東・東北豪雨の後、鬼怒川下流域(茨城県区間)においては、「水防災意識社会」の再構築を目指し、国、茨城県、常総市など7市町が主体となり、ハードとソフトが一体となった水害対策である鬼怒川緊急対策プロジェクトが実施され、今後は鬼怒川・小貝川流域における浸水被害の軽減を図ることを目的に、総合的かつ多層的な水災害対策である流域治水を推進します。
- 台風等の接近により、河川の水位が上昇するときに、自分自身がとる標準的な防災行動を時系列に整理したマイ・タイムラインの取り組みを推進します。
- 豊かな自然である観光資源や貴重なオープンスペースとしての価値を有する河川敷地において、快適でにぎわいのある水辺空間の創出を推進する河川空間のオープン化に取り組みます。

鬼怒川緊急対策プロジェクトの概要

『鬼怒川緊急対策プロジェクト』（ハード対策）	『鬼怒川緊急対策プロジェクト』（ソフト対策）
<p>特に被害の大きかった鬼怒川下流域において、「平成27年9月関東・東北豪雨」が再び起こった場合に被害が発生しないよう、鬼怒川で河川激甚災害対策特別緊急事業等を活用し、堤防整備（かさ上げ・拡幅）、漏水対策、河道掘削等を実施するとともに、八間堀川で堤防整備（かさ上げ・拡幅）、河道の拡幅等を実施するなど、緊急的・集中的に治水対策を実施します。</p>	<p>「平成27年9月関東・東北豪雨」で多数の孤立者が発生したことを踏まえ、『避難勧告に着目したタイムライン』の整備とこれに基づく訓練の実施、関係機関の参加による広域避難に関する仕組みづくりなど、住民の避難を促すためのソフト対策を進めます。</p>
<p>【鬼怒川(直轄事業:国土交通省)】</p> <p>○河川激甚災害対策特別緊急事業 事業概要: 洪水等による激甚な災害に対して、概ね5年間の緊急的な集中投資による河川改修により再度災害防止を図る事業。 事業内容: 堤防整備(堤防のかさ上げ、拡幅)、漏水対策 等 実施期間: 平成27年度～平成32年度(6年間)</p> <p>○河川災害復旧事業 事業概要: 洪水等により被災した施設を原則として原形に復旧する事業。 事業内容: 決壊した堤防の復旧(堤防のかさ上げ、拡幅)、漏水が発生した堤防の対策 実施期間: 平成27年度～平成28年度(2年間)</p> <p>○河川大規模災害関連事業 事業概要: 堤防の整備水準を大きく上回る大規模な洪水による災害が発生した河川において、被災施設の原形復旧のみでは必要な治水安全度が得られない場合に、河道掘削などの河川改修により再度災害防止を図る事業。 事業内容: 河道掘削等 実施期間: 平成27年度～平成32年度(6年間)</p>	<p>■「避難勧告に着目したタイムライン」の整備とこれに基づく訓練の実施</p>  <p>この図は、気象・水象情報、河川事務所、市、住民等が連携して行う避難行動のタイムラインを示しています。-7:20には気象情報（大雨警報、暴風警報、暴風特別警報、大雨特別警報）が発表され、河川事務所は水位監視を開始し、市は避難準備の呼びかけを行います。-4:00には避難勧告が発令され、住民は避難を開始します。-2:00には避難勧告が解除され、住民は帰宅を開始します。-1:00には避難勧告が発令され、住民は避難を開始します。-12:00には避難勧告が解除され、住民は帰宅を開始します。</p>
<p>【八間堀川等(補助事業:茨城県)】</p> <p>○河川改修事業 事業概要: 自然災害により被災した地域において、再度災害の防止対策を迅速に実施し、住民の安全・安心の確保に資する事業。 事業内容: 堤防整備(堤防のかさ上げ、拡幅)、河道拡幅 等 実施期間: 平成27年度</p> <p>○河川災害復旧事業 事業概要: 洪水等により被災した施設を原則として原形に復旧する事業。 事業内容: 決壊した堤防の復旧(堤防のかさ上げ、拡幅) 等 実施期間: 平成27年度～平成29年度(3年間)</p> <p>○河川等災害関連事業 事業概要: 被災施設の原形復旧のみでは効果が限定される場合等において、被災箇所を含めて改良復旧することにより再度災害を防止する事業。 事業内容: 堤防の整備(堤防のかさ上げ)、河道の拡幅 等 実施期間: 平成27年度～平成29年度(3年間)</p> <p>○県単河川災害復旧事業 事業概要: 国補助の災害復旧事業の採択要件に合致しない小規模の被災箇所等を復旧する事業 事業内容: 堤防の法削れ等の復旧 実施期間: 平成27年度</p>	<p>■洪水に対しリスクが高い区間について市町、水防団、地域住民等との「共同点検」を毎年開催</p>  <p>■最大クラスの洪水に対応した洪水浸水想定区域図、ハザードマップ、決壊地点毎に想定した時系列の氾濫シミュレーション、家屋倒壊等氾濫想定区域等のホームページ等での公表と住民への周知とこれに基づく訓練の実施</p>  <p>この図は、洪水浸水想定区域図、ハザードマップ、決壊地点毎に想定した時系列の氾濫シミュレーション、家屋倒壊等氾濫想定区域等のホームページ等での公表と住民への周知とこれに基づく訓練の実施を示しています。図には、洪水浸水想定区域図（想定する最大規模降雨時で作成）、洪水ハザードマップ（市町で作成）、決壊地点毎に想定した時系列の氾濫シミュレーション、家屋倒壊等氾濫想定区域図（家屋の損壊・流失をもたらすような堤防決壊に伴う激しい氾濫流や河床侵食が発生することが想定される区域）が示されています。</p>

資料)国土交通省HP

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た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。

ASV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	○住民等がより主体的かつ積極的に都市計画に関わっていくことを目的として、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	○財政資金の効率的使用や行政の効率化等を図る PPP/PFI※手法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※等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	○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	○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。