

# 第2章

## 守谷市の現状と課題

本章では、計画の作成に向けて、具体的な区域設定や誘導施策の検討に先立ち、都市全体の社会経済状況等を分析し、都市の持続可能性を確保すべく、まちづくりの課題を整理します。



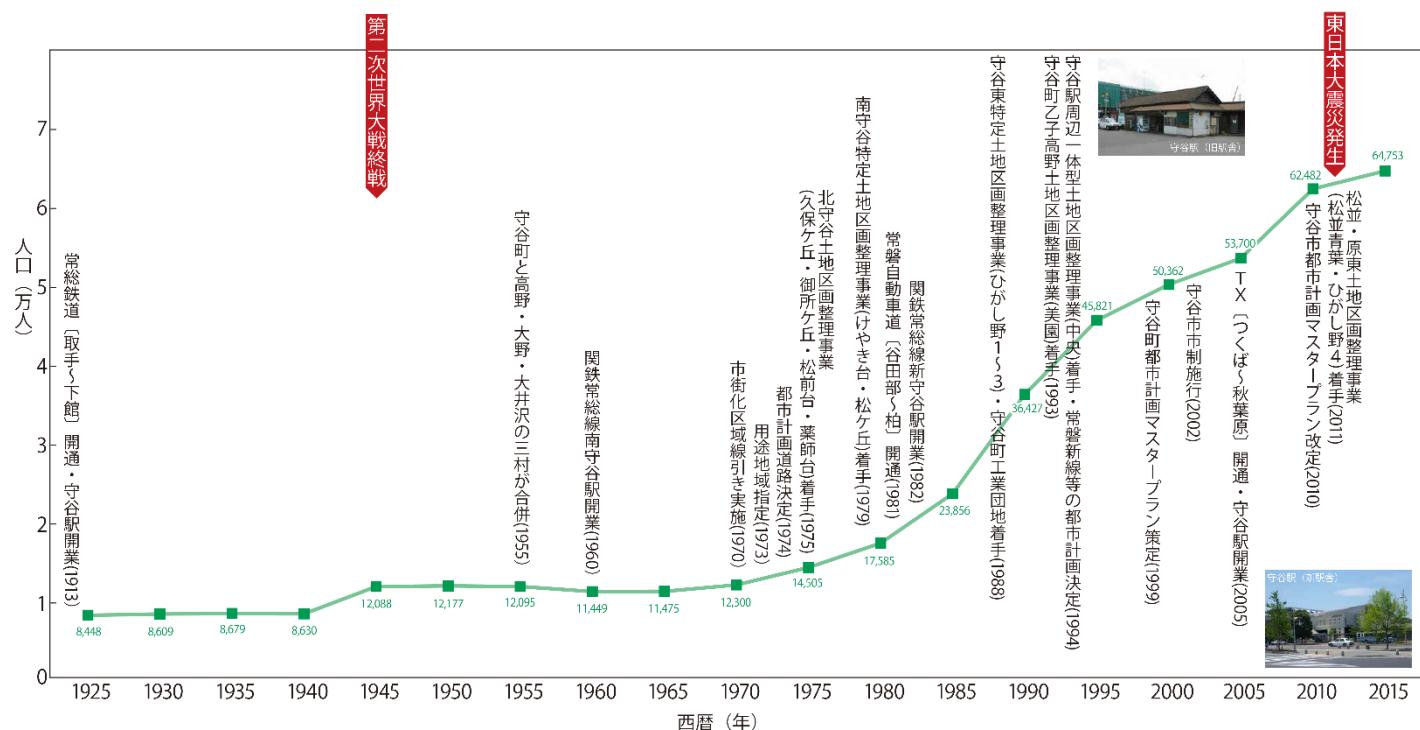
# 1. 守谷市の現状と将来見通し

## (1) 市街地形成の経緯

守谷市では1970年（昭和45年）の市街化区域線引き実施以降、計画開発に合わせて市街地の拡大が順次行われてきました。まずは北守谷と南守谷で土地区画整理事業による住宅団地開発が着手され、続いて工業団地開発やつくばエクスプレスの開業を見込んだ市中央部における土地区画整理事業による住宅団地開発が行われ、直近では守谷駅周辺の松並青葉の住宅団地が市街化区域に編入されています。

1970年（昭和45年）から2015年（平成27年）の間、市の総人口は5.3倍増加しましたが、市街化区域の面積は1.8倍の増加に留まっています。

### ◆都市整備の歩みと人口の推移



資料：国勢調査、守谷市「統計もりや」

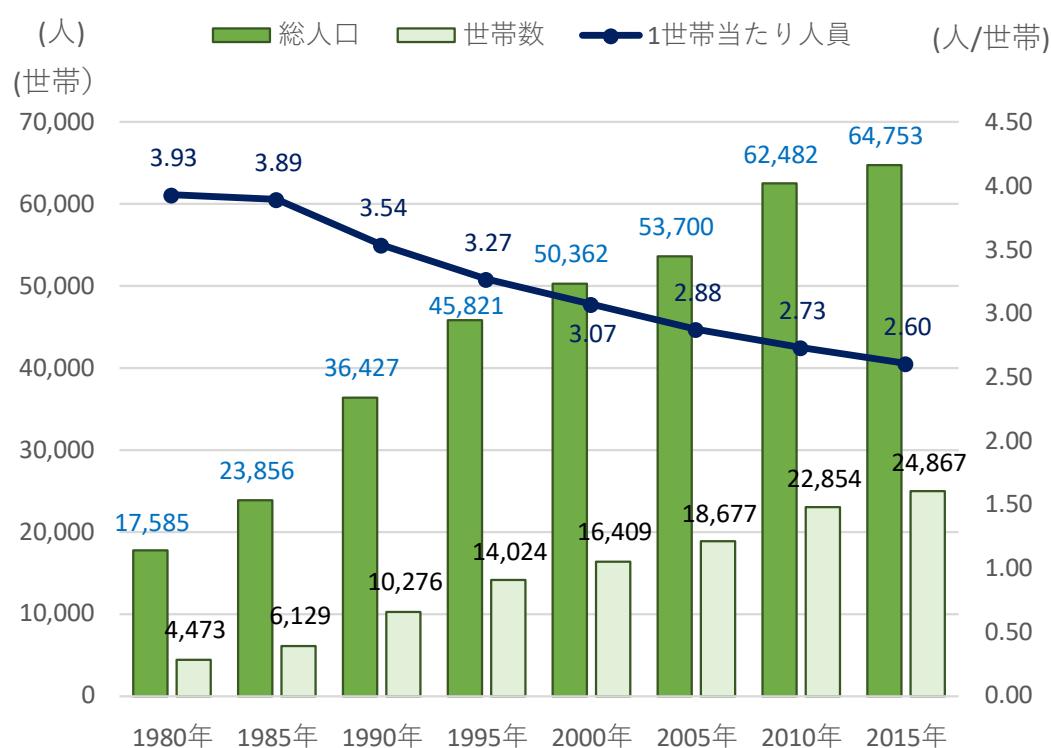
## (2) 人口動向

### ① 総人口

高度成長期を通じて約1万1千人～1万2千人で推移してきた本市の人口は、1970年（昭和45年）の市街化区域線引き実施以降は急激な増加傾向が続き、1990年（平成2年）には約3万6千人に達し、その後は増加の勢いを弱めながらつくばエクスプレス開業の2005年（平成17年）には約5万4千人、続く5年間で約9千人の増加を見たのちに人口の伸びは鈍化し、2015年（平成27年）には約6万5千人となりました。

今後、松並青葉地区の人口定着が進んだとしても大きな人口の伸びは見込まれないことから、人口の伸びはいずれピークを迎える、自然減により緩やかに減少していくことが見込まれています。

#### ◆人口・世帯数・世帯当たり人員数の推移



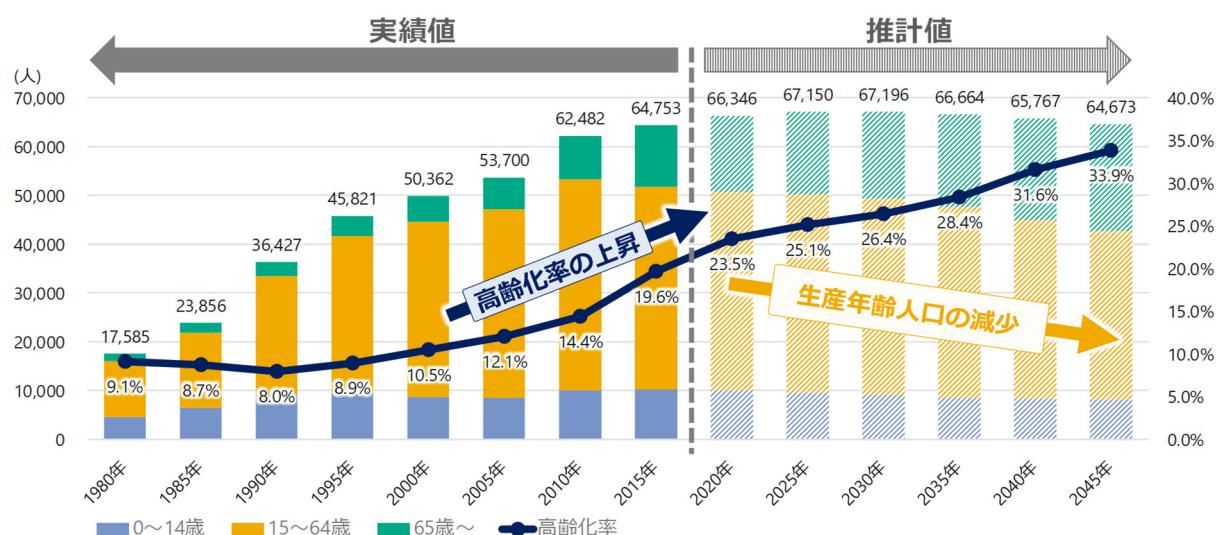
資料：国勢調査

## ② 年齢構成

守谷市の年齢3区分別人口の推移を見ると、1980年（昭和55年）から2010年（平成22年）までは15～64歳（生産年齢人口）が増加傾向でしたが、2015年（平成27年）に減少に転じました。高齢化率（65歳以上の老人人口の割合）は、1995年（平成7年）以降増加傾向にあり、特に2010年（平成22年）から2015年（平成27年）にかけての伸びが大きくなっています。0～14歳（年少人口）は若干の増減は見られるものの一定程度の人口を保ったまま推移しています。

国立社会保障・人口問題研究所が行った守谷市の将来人口推計（「守谷市人口ビジョン」の「将来人口展望」のベースとなっている推計）を見ると、総人口は2030年（令和12年）をピークに微減の予測ではあるものの、2045年（令和27年）時点ではおおむね2015年（平成27年）と同等の人口規模が維持されるものと推測されています。しかしながら、年齢構成は大幅に高齢化が進むことが予測されています。

### ◆人口の年齢構成の推移



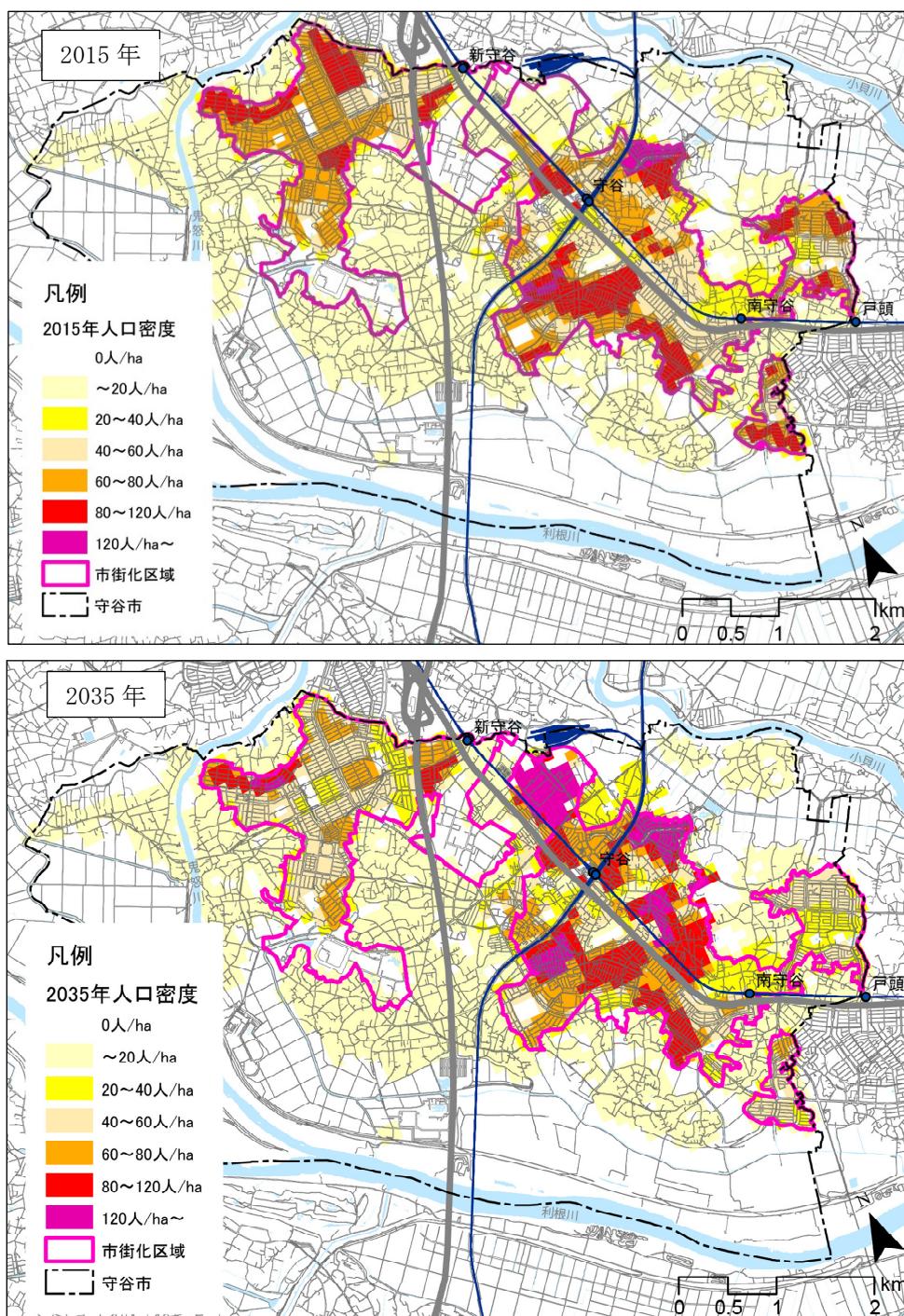
資料：実績値は総務省統計局「国勢調査」、推計値は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）」

### ③ 地域別の人団分布の見通し

2015年（平成27年）の現況と2035年（令和17年）の将来予測における総人口の分布をメッシュ別にシミュレーションした結果は、下図のとおりです。

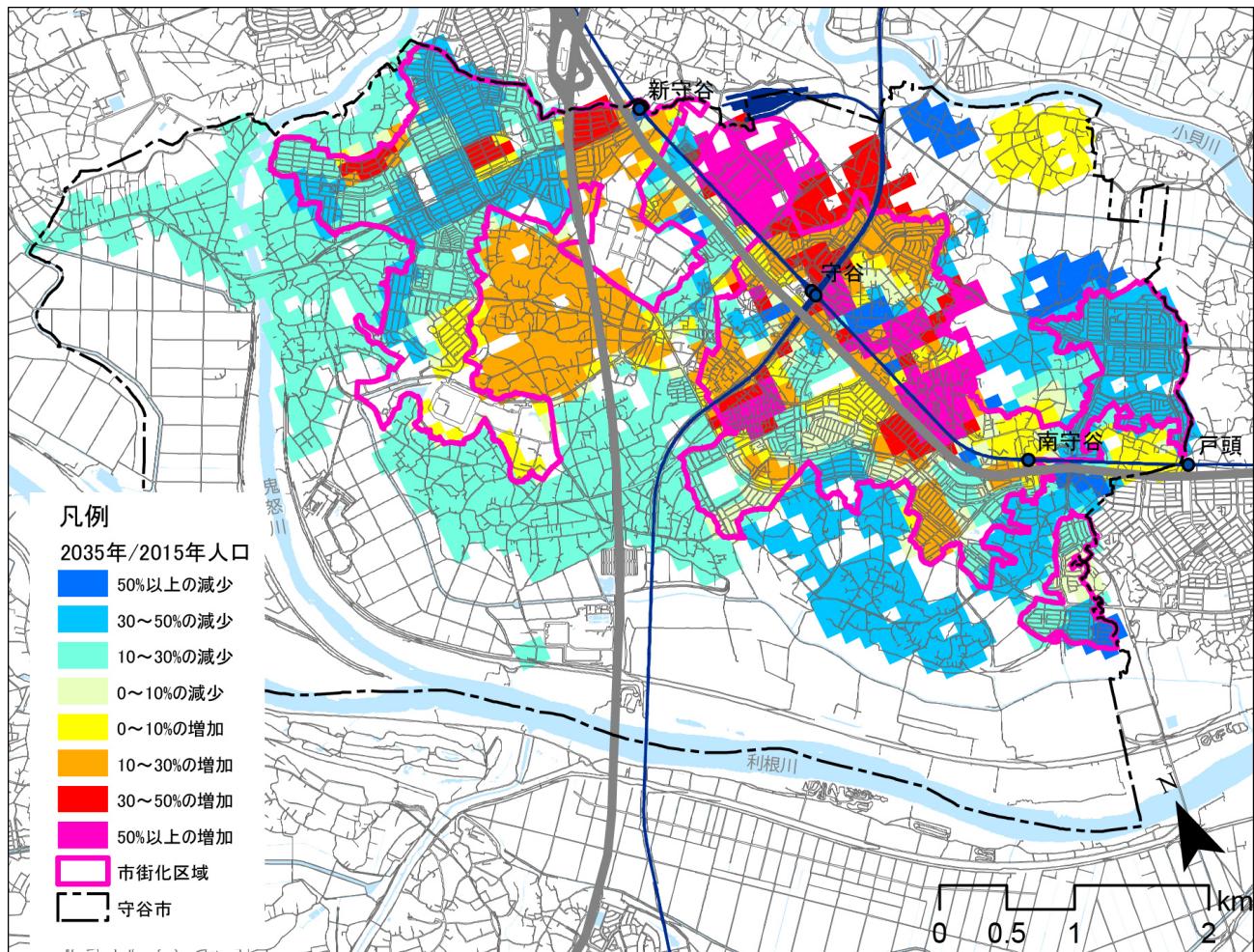
2015年（平成27年）時点では、市街化区域内はおおむね40人/ha以上となっていますが、2035年（令和17年）には守谷駅周辺や鉄道沿線に人口が集中する一方で、守谷駅から離れたみずき野地区・高野地区（美園）・北守谷地区など一部の地域で人口密度が低下する予測となっています。

#### ◆人口密度分布（現況・将来予測）



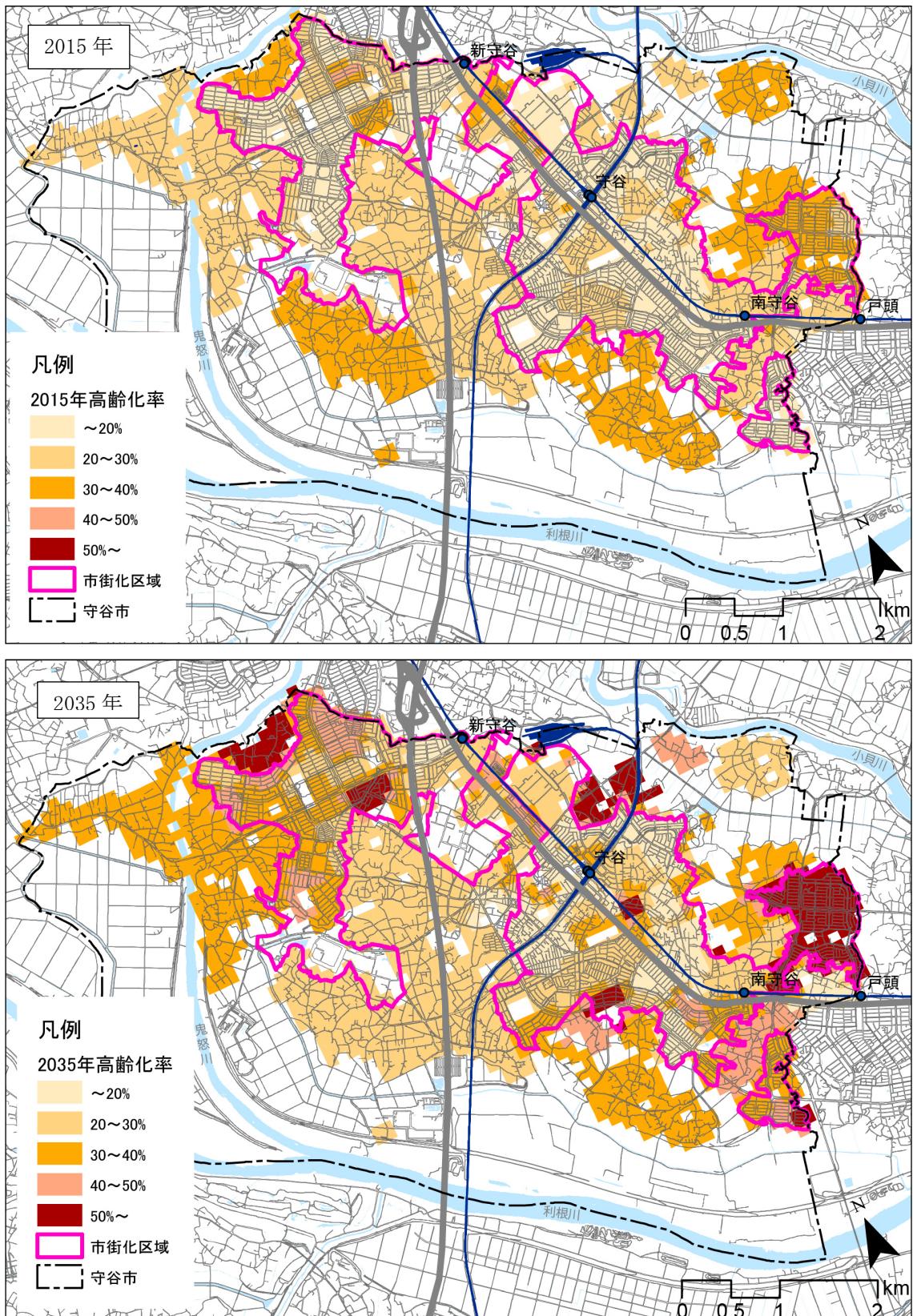
2015年（平成27年）から2035年（令和17年）の人口増減率を見ると、守谷駅周辺などで50%以上増加する地域が見られます。一方、みずき野地区や北守谷地区では減少する予測です。

◆人口増減率分布（2015年⇒2035年）



入居時の人口年齢構成が偏りがちな住宅団地では高齢化が急激に進むことが予測されており、みずき野地区でこの傾向が顕著です。

### ◆高齢化率分布の変化予測



### (3) 土地利用

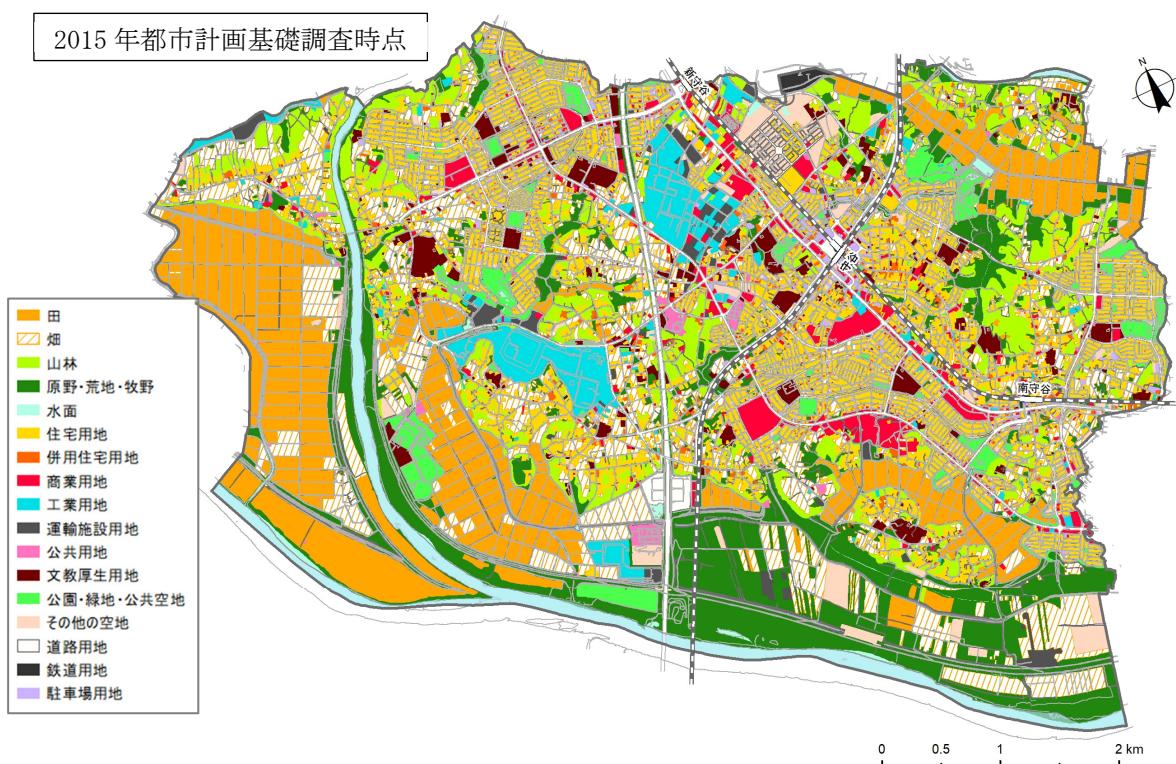
#### ① 土地利用現況

本市は小貝川、利根川及び鬼怒川の大河川に囲まれ、人工的に開削された鬼怒川を除けば、川沿いは主に水田が広がる平たんな低地となっています。利根川沿岸については採草放牧地が広がっています。利根川と小貝川沿いの低地に挟まれた台地は猿島台地の一部に当たり、台地上部が住宅団地として造成されています。住宅団地の外周部には緑地が多く残されており、特に南守谷のみずき野団地と本町との間には小貝川沿いの低地から入り込んだ特徴的な谷津の景観が残されています。

工業用地は、国道294号へのアクセスが良好な市中央部に集中しており、共に工業専用地域が指定されています。商業地は駅周辺や住宅団地センターに集約される形ではなく、国道294号や常総ふれあい道路の沿道に分散しています。（松前台の商業用地は業務系）

守谷駅周辺には、今後の都市機能誘導を見据えて駐車場などの暫定的な土地利用が行われている土地が多く見受けられ、市有地の活用などによる土地利用誘導が課題となっています。また、新守谷駅周辺は、住宅と商業施設が点在しており、現在進められている市街地整備事業による計画的な土地利用誘導と都市機能の充実が課題となっています。

#### ◆土地利用現況図



資料：都市計画基礎調査（2015年度）

## ② 土地利用動向

2010年度（平成22年度）から2014年度（平成26年度）の新築動向を見てみると、東日本大震災直後の2011年度（平成23年度）の落ち込みから徐々に回復していることが分かります。市街化調整区域でも一定の新築が行われているのが実態です。

### ◆新築件数推移

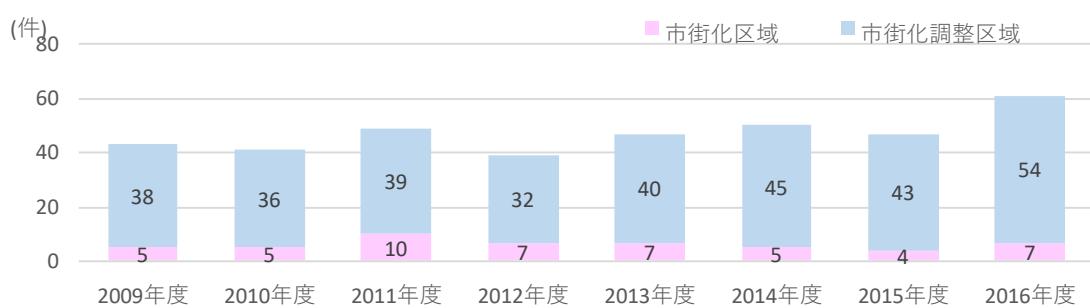
		件数(件)		面積(m <sup>2</sup> )		1件あたりの面積(m <sup>2</sup> /件)	
		市街化区域	市街化調整区域	市街化区域	市街化調整区域	市街化区域	市街化調整区域
住居系	2010年度	302	82	71,466.20	14,501.20	236.64	176.84
	2011年度	218	64	34,334.10	8,730.70	157.50	136.42
	2012年度	237	71	38,259.20	10,411.30	161.43	146.64
	2013年度	313	55	41,783.20	7,495.20	133.49	136.28
	2014年度	352	102	81,186.60	27,441.20	230.64	269.03
商業系	2010年度	12	5	11,731.90	1,045.60	977.66	209.12
	2011年度	7	3	3,228.20	271.90	461.17	90.63
	2012年度	4	1	425.50	208.10	106.38	208.10
	2013年度	7	1	2,671.20	208.10	381.60	208.10
	2014年度	10	6	10,547.80	917.30	1,054.78	152.88
工業系	2010年度	6	0	48,693.00	0.00	8,115.50	—
	2011年度	3	0	20,374.40	0.00	6,791.47	—
	2012年度	2	1	2,447.90	15,292.80	1,223.95	15,292.80
	2013年度	2	3	357.70	472.20	178.85	157.40
	2014年度	2	1	178.30	651.40	89.15	651.40
その他	2010年度	3	1	110.70	0.00	36.90	0.00
	2011年度	1	0	13.20	0.00	13.20	—
	2012年度	0	0	0.00	0.00	—	—
	2013年度	0	0	0.00	0.00	—	—
	2014年度	0	1	0.00	347.80	—	347.80

資料：都市計画基礎調査（2015年度）

## ③ 開発許可の動向

市街化区域内の開発許可件数は毎年度10件以下となっていますが、市街化調整区域では30～60件／年程度の許可が行われています。

### ◆開発許可件数の推移

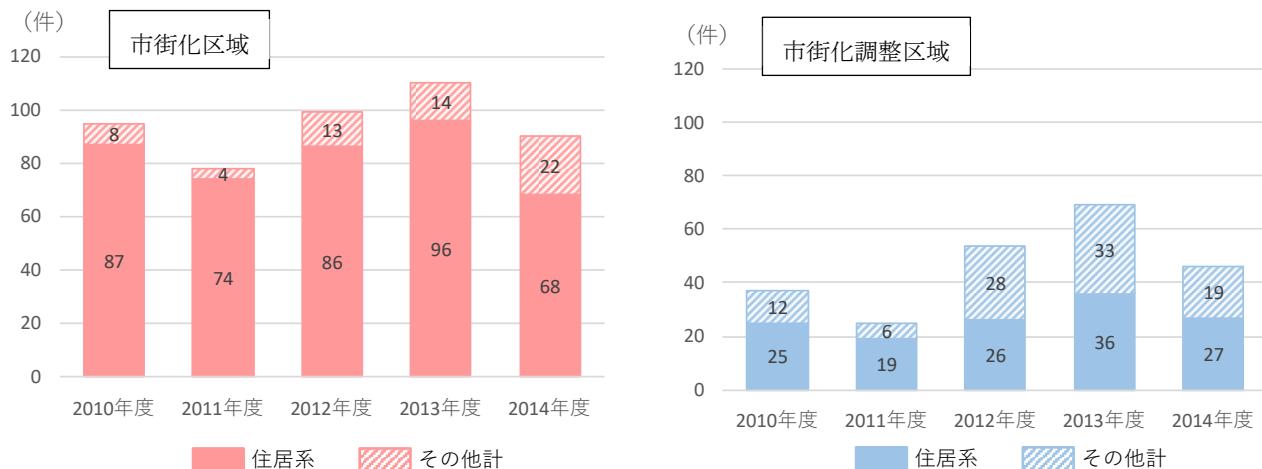


資料：都市計画基礎調査

#### ④ 農地転用の動向

市街化区域内での農地転用はおおむね毎年度100件前後となっており、ほとんどが住居系への転用です。市街化調整区域では毎年度50件前後となっています。

##### ◆農地転用件数の推移



資料：都市計画基礎調査（2015年度）

#### ⑤ 市街化調整区域

本来市街化調整区域では開発は抑制されていますが、守谷市では条例※に基づいて一定の範囲内で市街化調整区域における開発行為が認められています。

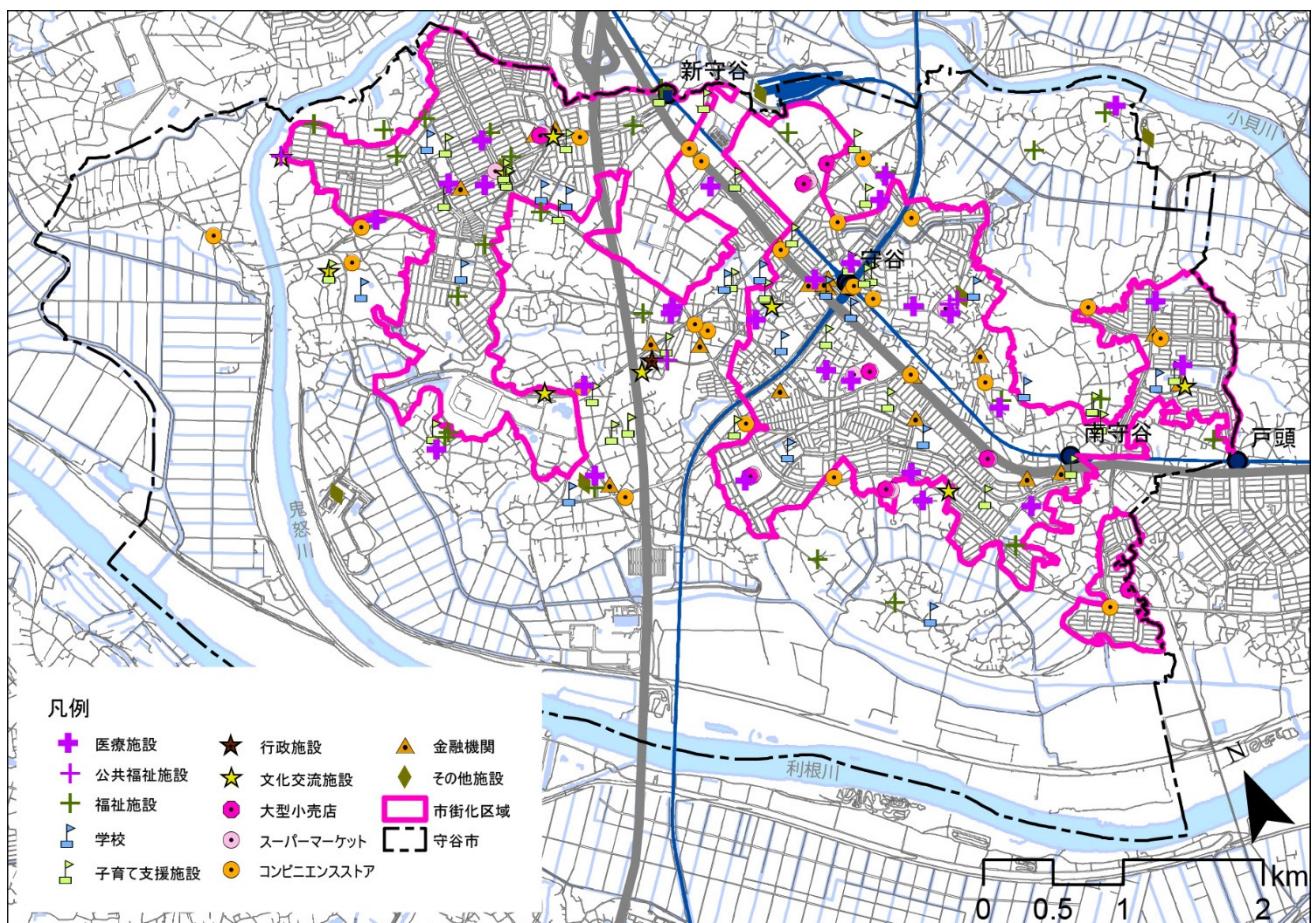
※ 「守谷市都市計画法に基づく開発行為等の許可の基準に関する条例」

## (4) 都市機能分布

本市における都市機能施設の分布状況は、下図のとおりです。計画的に形成された市街地である住宅団地内の骨格幹線道路沿線、国道294号沿線や主要地方道取手豊岡線沿線に分散しており、市の都市中心拠点である守谷駅周辺と副次拠点である新守谷駅周辺に都市機能の集約がなかなか進まない傾向が見受けられます。

なお、本市の市役所本庁舎は市街化調整区域の大柏地区に立地しており、周辺に各種行政文化施設が集約されていることが特徴となっています。

### ◆都市機能施設の分布状況

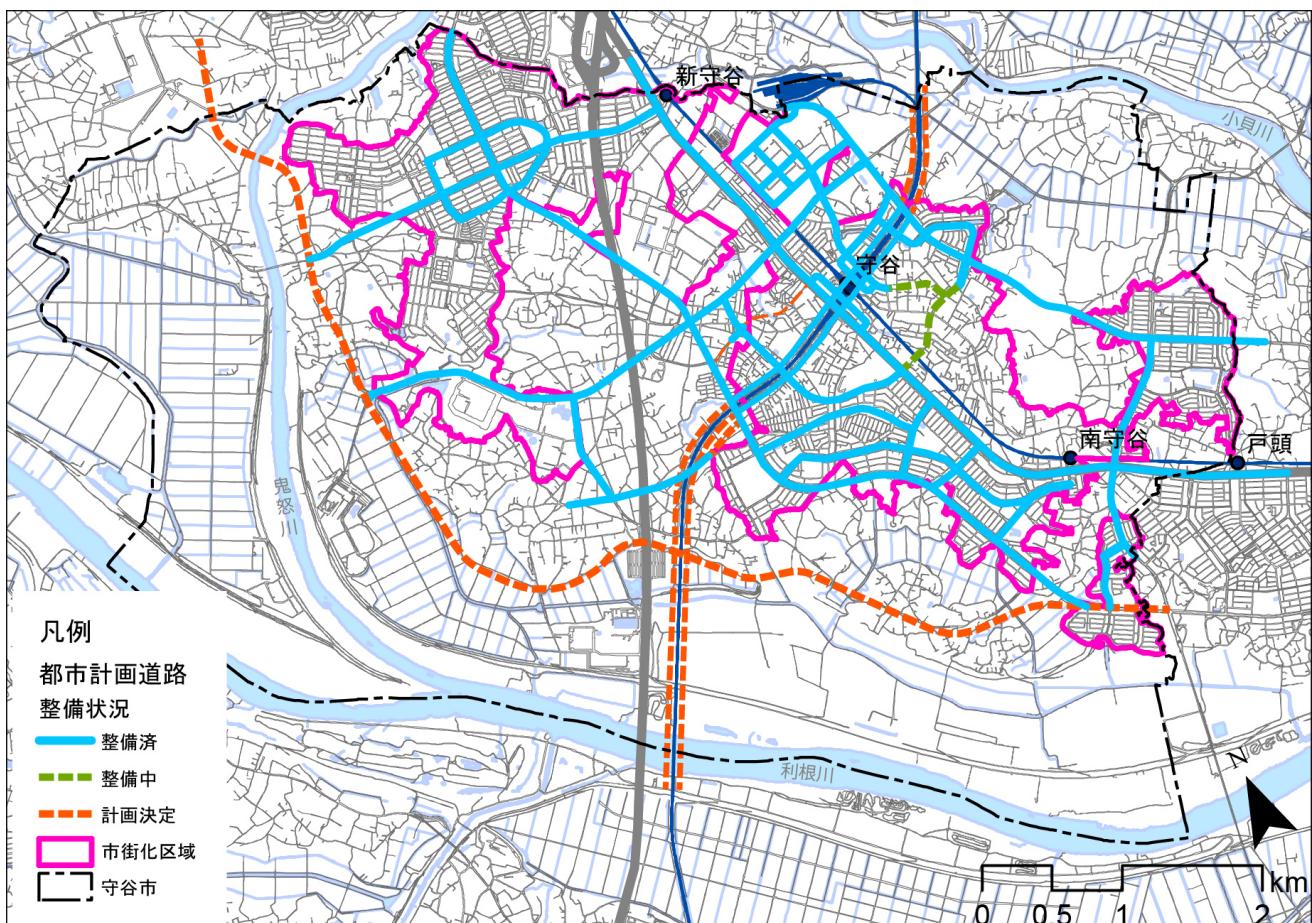


## (5) 道路及び公共交通

### ① 都市計画道路

本市の2019年（平成31年）3月末時点における都市計画道路の整備率は72.4%（市道のみ92.8%）となっています。茨城県の整備率（2017年（平成29年）：64.6%）と比べると比較的高い状況です。

#### ◆都市計画道路整備状況図



資料：都市計画基礎調査（2015年度）他

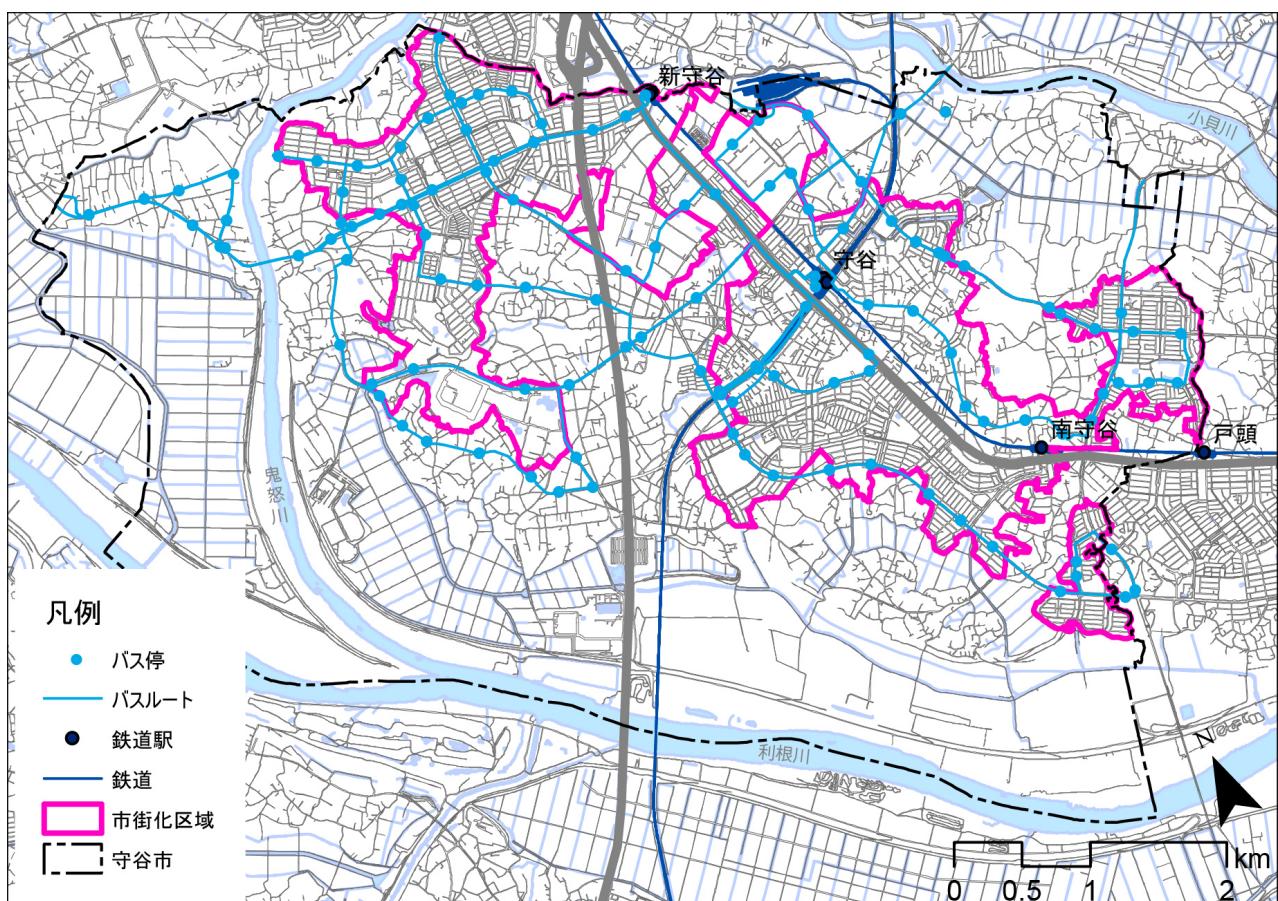
## ② 公共交通の状況

### 【公共交通網】

鉄道は、つくばエクスプレスが秋葉原方面とつくば方面を、関東鉄道常総線が下館・水海道方面と取手方面を結んでおり、守谷駅はその結節点となっています。

路線バスは、関東鉄道バス5路線が守谷駅を起点として運行しており、これを補完する形でモコバスが運行されています。2019年（平成31年）からモコバスのルートの再編により、デマンド乗合交通が交通不便区域をカバーする形態となりました。

### ◆公共交通の状況

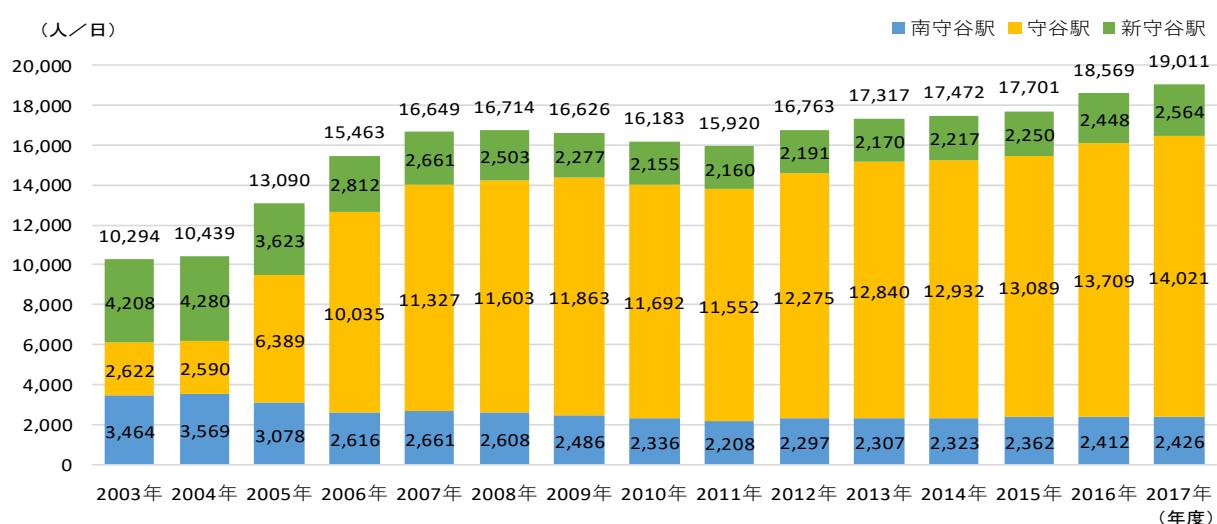


資料：都市計画基礎調査（2015年度）他

## 【鉄道利用状況】

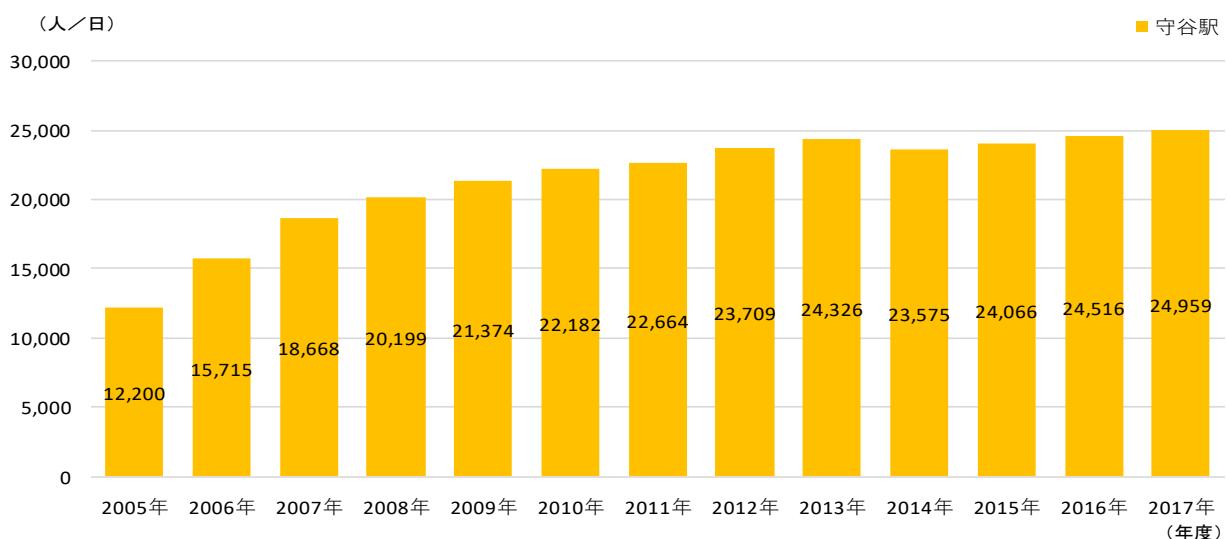
関東鉄道常総線の市内3駅の一日平均乗車人員は多くが守谷駅の利用であり、南守谷駅及び新守谷駅の乗車人員数は少ないので現状です。つくばエクスプレス守谷駅の乗車人員は、2005年（平成17年）の開業以来順調に増加を続けてきましたが、ピーク時の輸送力の限界もあり、近年は横ばいで推移しています。現在、輸送力の増強に向けた取組がなされており、将来的には再び増加に転じることが考えられます。

### ◆関東鉄道常総線市内3駅の一日平均乗車人員の推移



資料：守谷市「統計もりや」

### ◆つくばエクスプレス守谷駅一日平均乗車人員の推移



資料：守谷市「統計もりや」

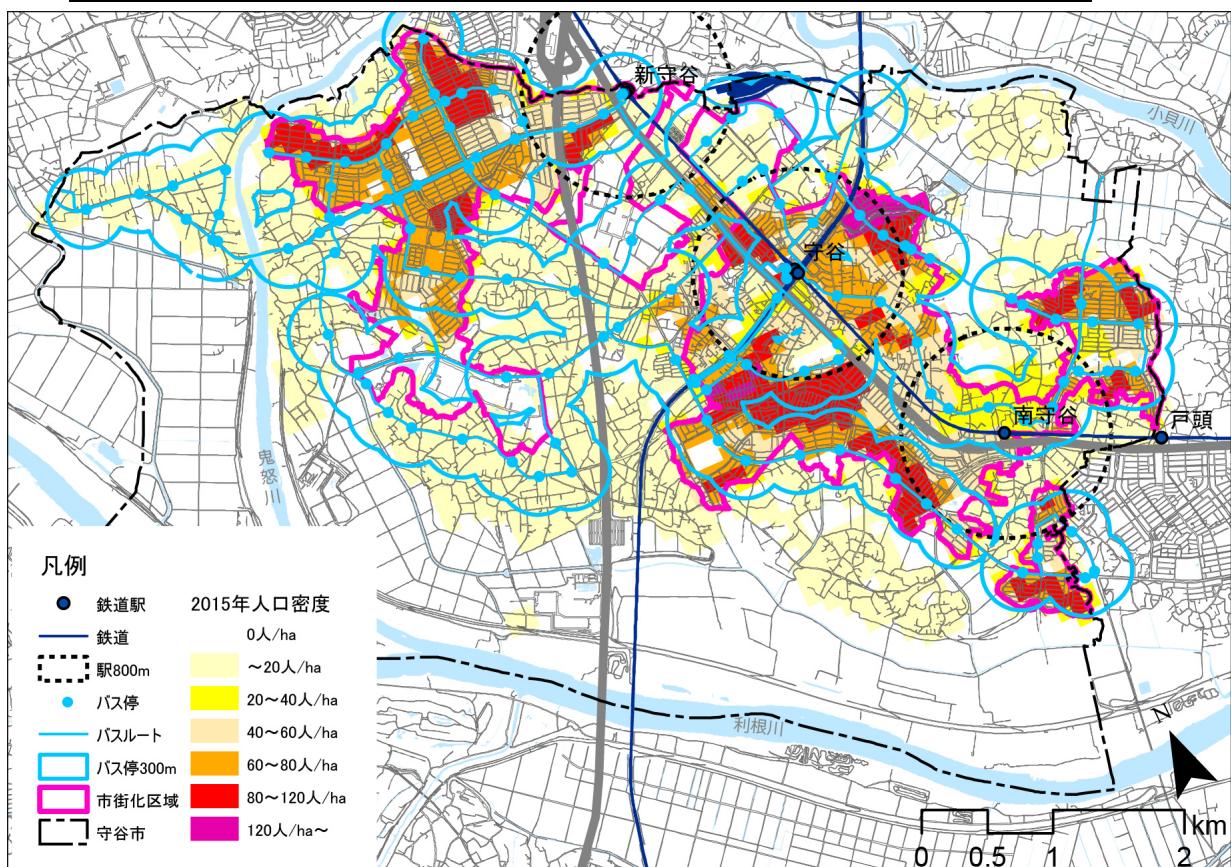
## 【公共交通徒歩圏人口密度】

都市構造評価における公共交通の持続性を計る指標「公共交通徒歩圏人口密度」は、2015年（平成27年）の現況で31.2人／haとなっており、全国平均を若干下回る水準となっています。この人口密度は、将来にわたって維持されることが予測されています。

### ◆公共交通沿線地域※の人口密度

単位：人／ha

現況値	将来値		全国平均値	5~10万人(30万人)
	2015年	2025年		都市平均値
31.2	32.7	32.7	32	26(33)



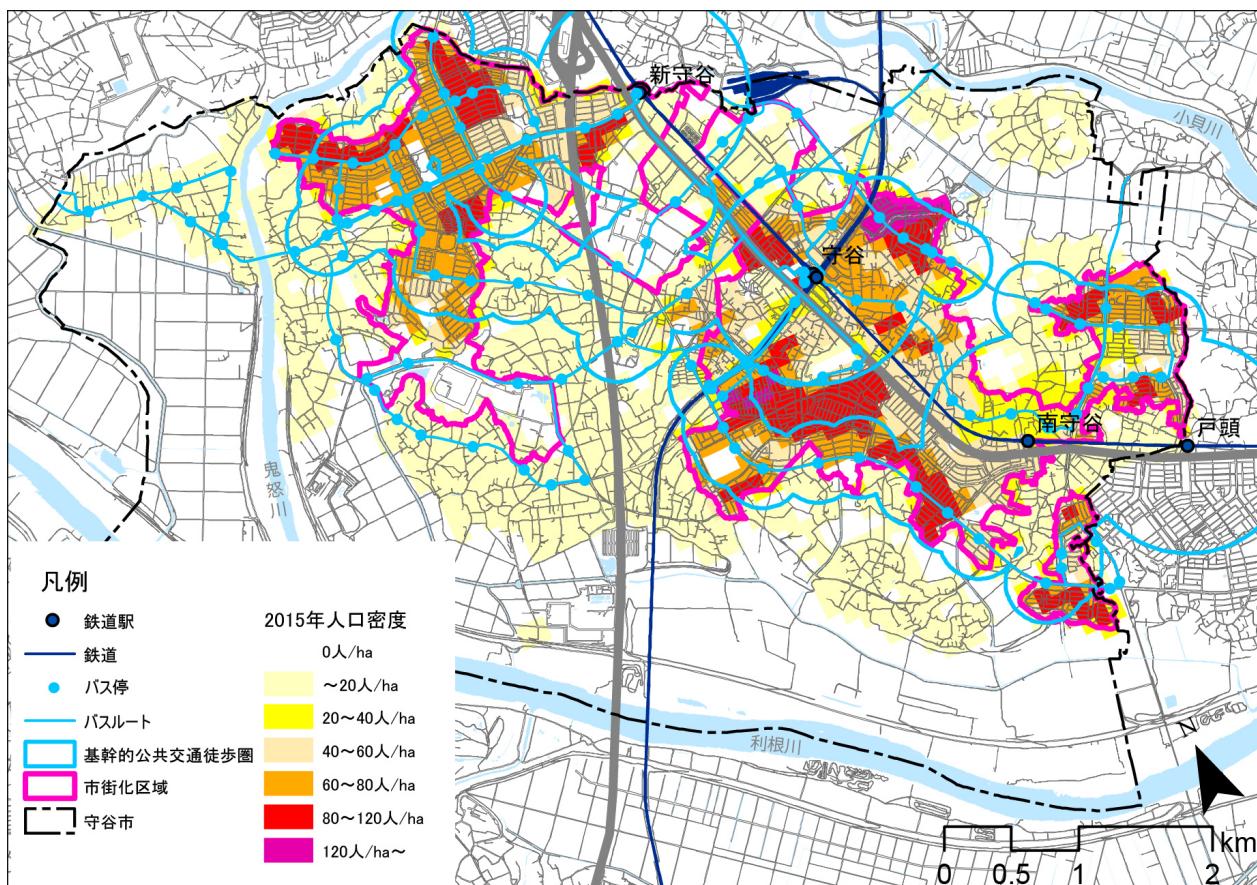
### 【基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー状況】

都市構造評価における指標である「基幹的公共交通路線徒歩圏※人口カバー率」は、2015年(平成27年)の現況で全国の都市平均値と比較して大幅に高いカバー率となつており、公共交通へのアクセス性の高い都市であるということができます。

#### ◆人口カバー率

単位：%

現況値	将来値		全国平均値	5~10万人(30万人) 都市平均値
	2015年	2025年		
74.4	71.7	70.4	41	38(48)



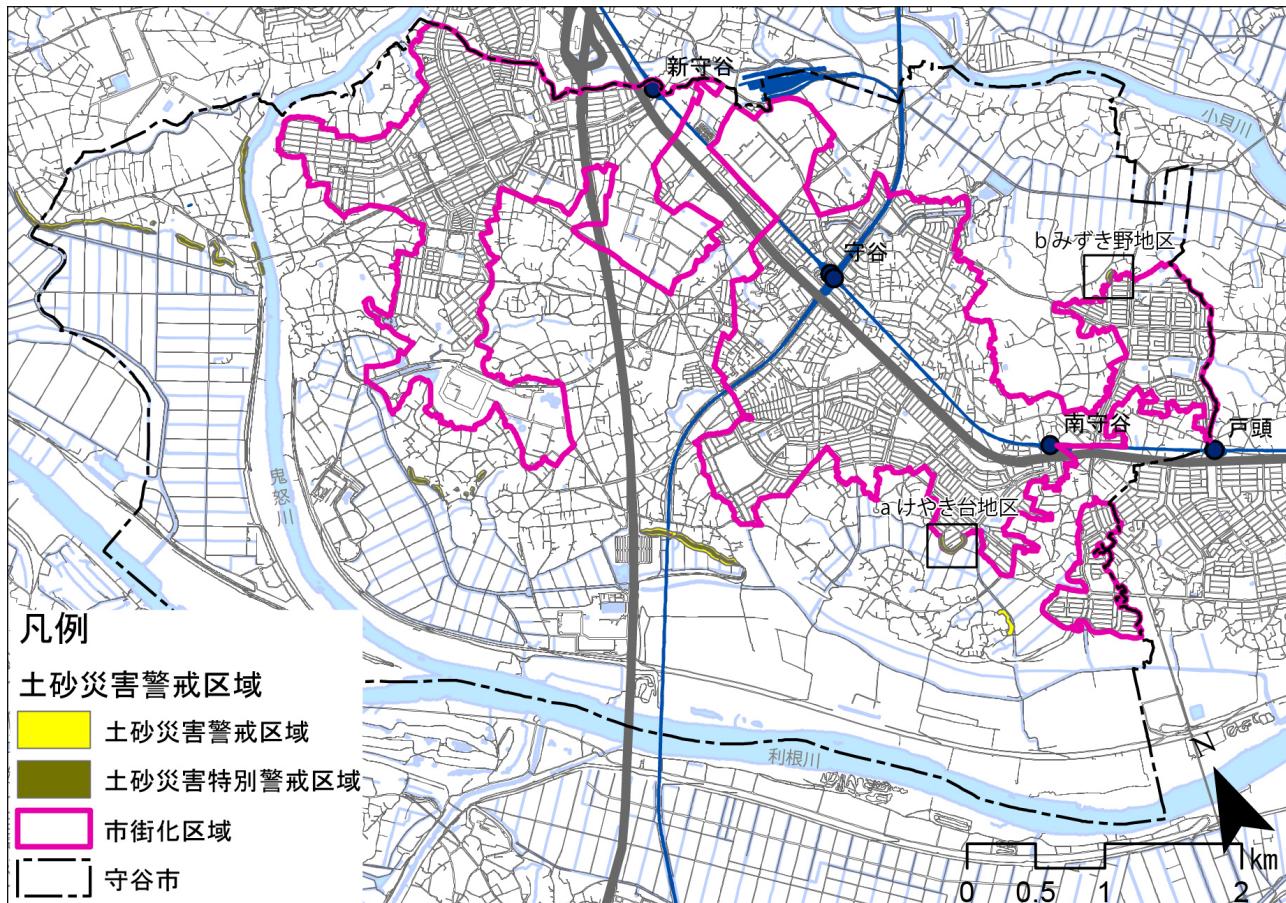
※基幹的公共交通路線徒歩圏：30本／日以上の運行頻度がある鉄道駅から800m、バス停から300m

## (6) 防災

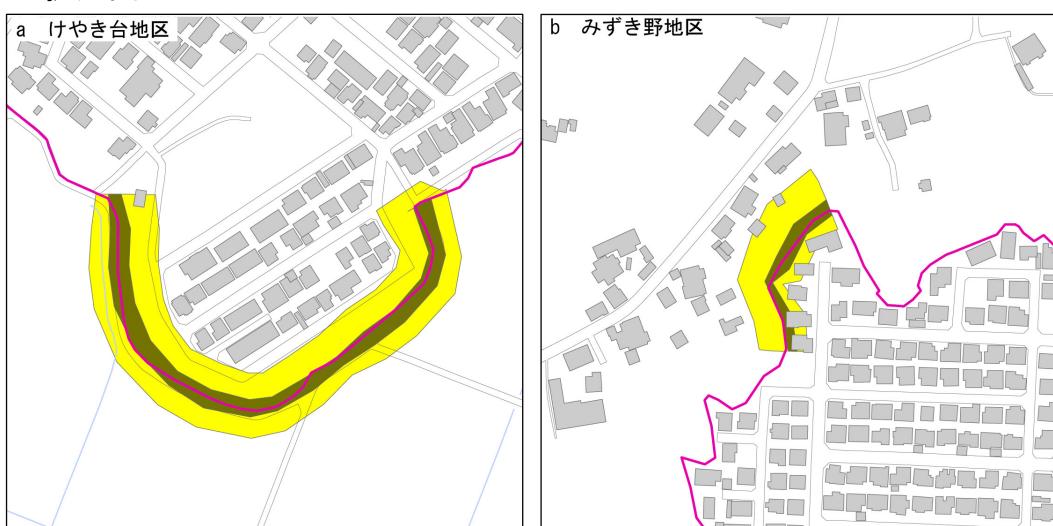
### ① 土砂災害警戒区域等

土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域は、市街化区域内ではけやき台地区・みずき野地区の縁辺部付近に一部存在しています。

#### ◆土砂災害警戒区域等の状況



#### ◆拡大図



資料：都市計画基礎調査（2015年度）

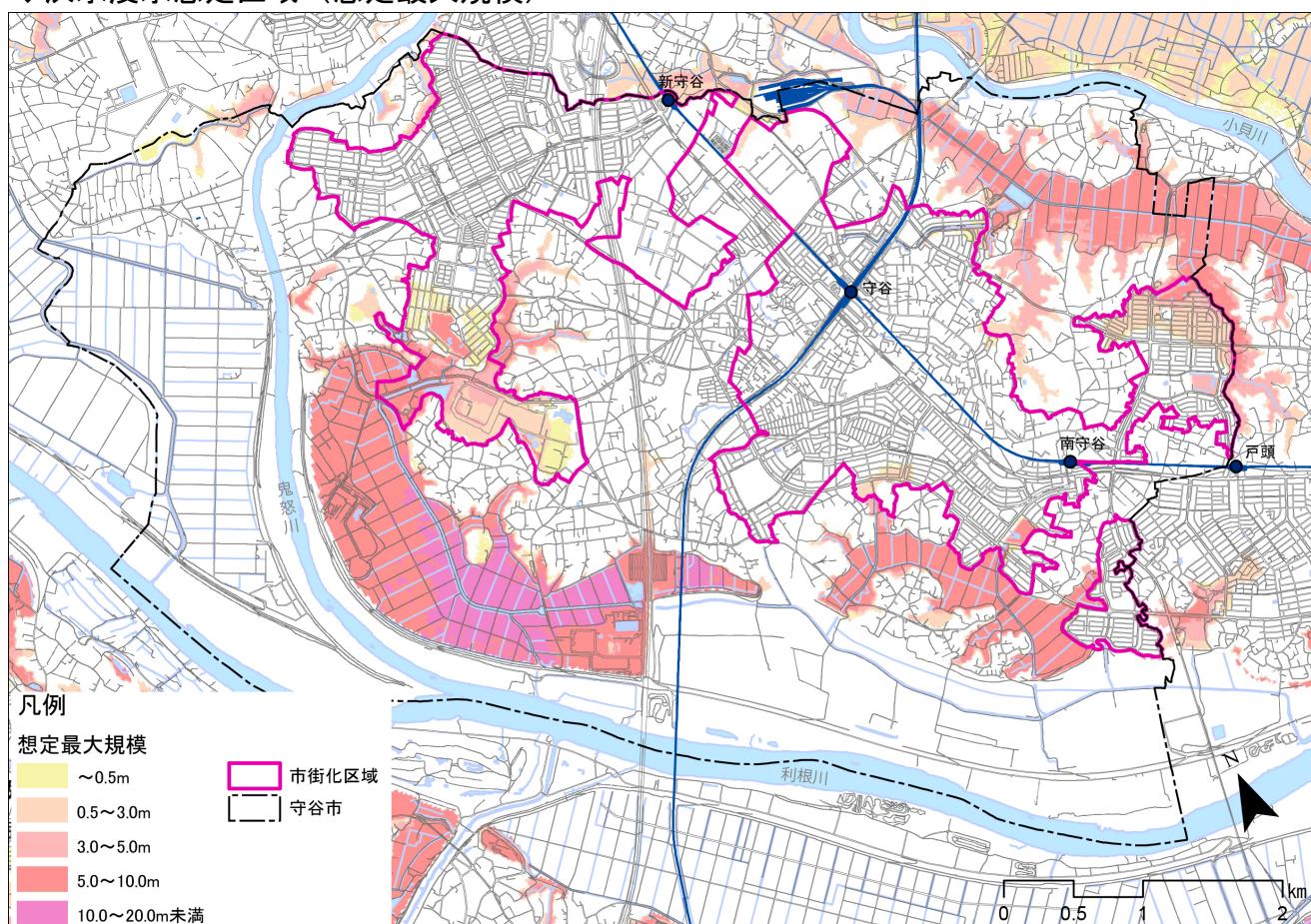
## ② 洪水浸水想定区域

近年の気象状況の変化により 2015 年（平成 27 年）の関東東北豪雨による鬼怒川水害など、全国的に大規模な水害が頻発する傾向にあります。

利根川の洪水浸水想定区域（想定最大規模）を見ると、市西部の田畠が広がる地域の中には浸水深が 5 m を超える地域が存在します。また、市街化区域の一部についても浸水区域と想定されている区域があります。同様に、小貝川の洪水浸水想定区域（想定最大規模）を見ると、浸水深が 5 m を超える地域が存在し、市街化区域の一部が浸水区域と想定されている区域があります。

なお、これら洪水浸水想定区域が実際に浸水するまでには時間が必要することが想定されており、避難指示発出後に徒歩圏内に系統的に配置された避難所に到達できるようになっています。日頃から、ハザードマップなどを通じて避難に関する情報を市民に周知しているところです。

### ◆洪水浸水想定区域（想定最大規模）



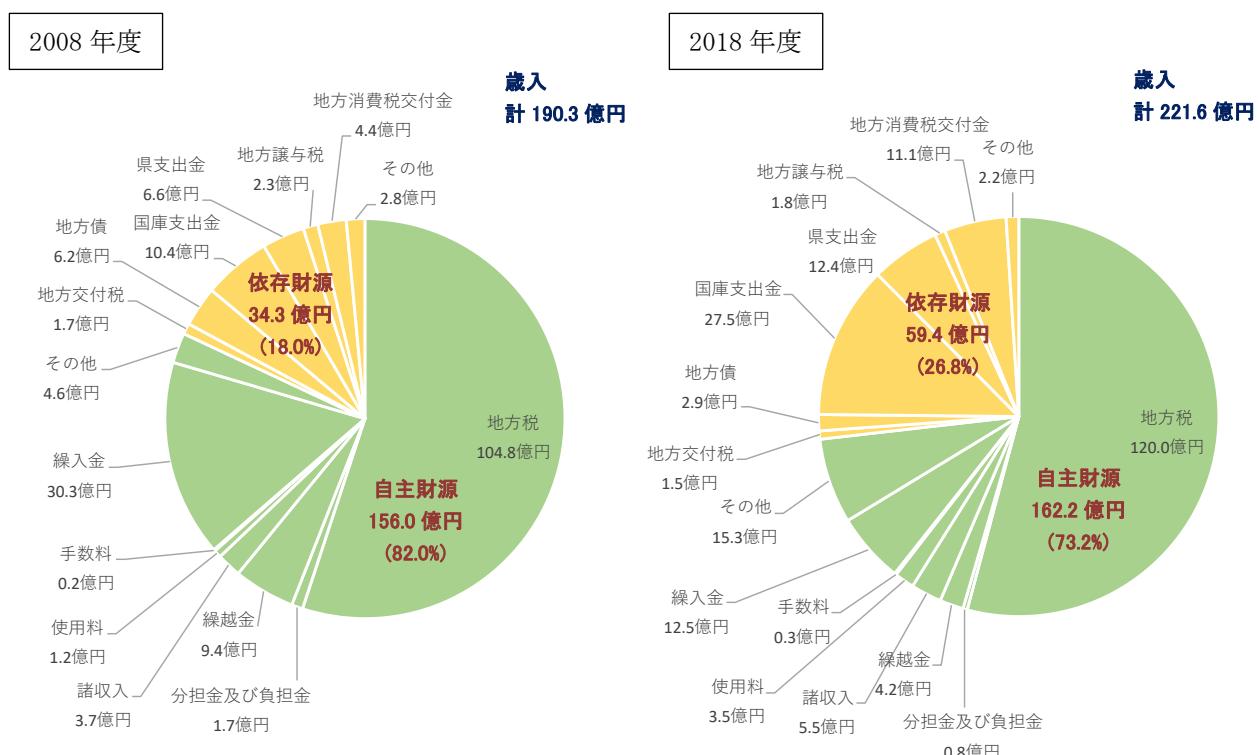
資料：利根川上流河川事務所、下館河川事務所「洪水浸水想定区域図データ」

## (7) 財政

### ① 歳入

歳入の状況を見ると、2008 年度（平成 20 年度）では 190.3 億円、2018 年度（平成 30 年度）では 221.6 億円となっており、約 31.3 億円増加しています。自主財源の割合は若干低下しています。

#### ◆歳入の状況



※四捨五入により合計と内訳が合致しない場合がある。

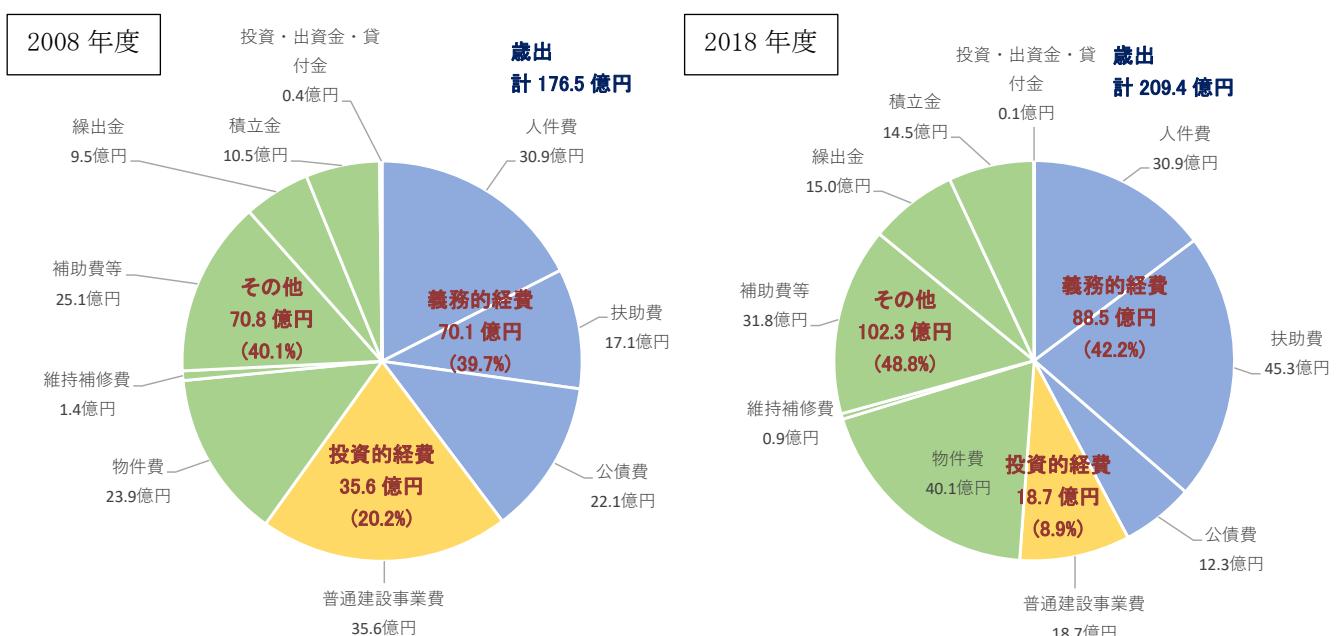
資料：守谷市「市町村決算カード」

## ② 岁出

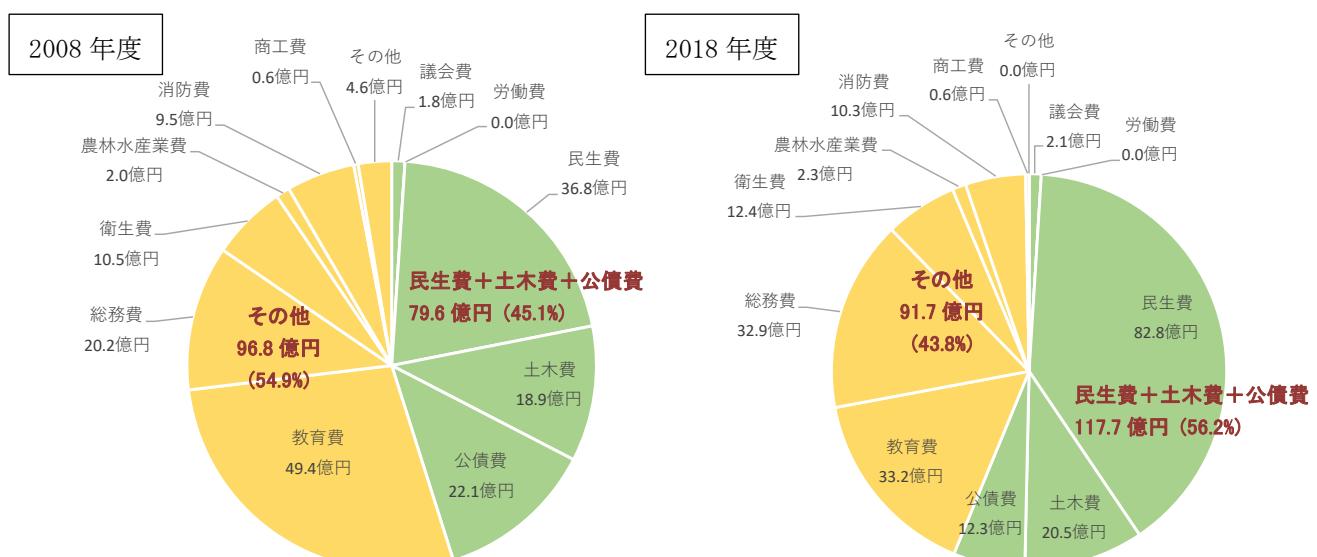
歳出の状況を見ると、2008年度（平成20年度）は176.5億円、2018年度（平成30年度）では209.4億円となっており、約32.9億円増加しています。

性質別の歳出を見ると、2008年度（平成20年度）と比較して2018年度（平成30年度）では義務的経費の割合が高まっていて、特に扶助費の増加が顕著です。一方で投資的経費は、2018年度（平成30年度）には2008年度（平成20年度）の約5割程度となっています。目的別歳出を見ると、民生費の増加が顕著です。

### ◆歳出の状況（性質別）



### ◆歳出の状況（目的別）



※四捨五入により合計と内訳が合致しない場合がある。  
資料：守谷市「市町村決算カード」

### ③ 市が保有する建物施設の維持管理費

今後、歳出の増加が見込まれる費目としては、市が保有する建物施設の維持管理費があります。

市が保有している建物施設のうち、一般に大規模改修を行う目安とされる築後30年を経過している建築物は、全体の34.3% ( $46,381.74\text{ m}^2 / 135,378.84\text{ m}^2$ ) を占めています（2016年（平成28年）2月時点の延床面積から算出）。

このことは、近い将来多くの建物施設が改修・建替時期を迎える、多額の費用が必要になることを示しています。

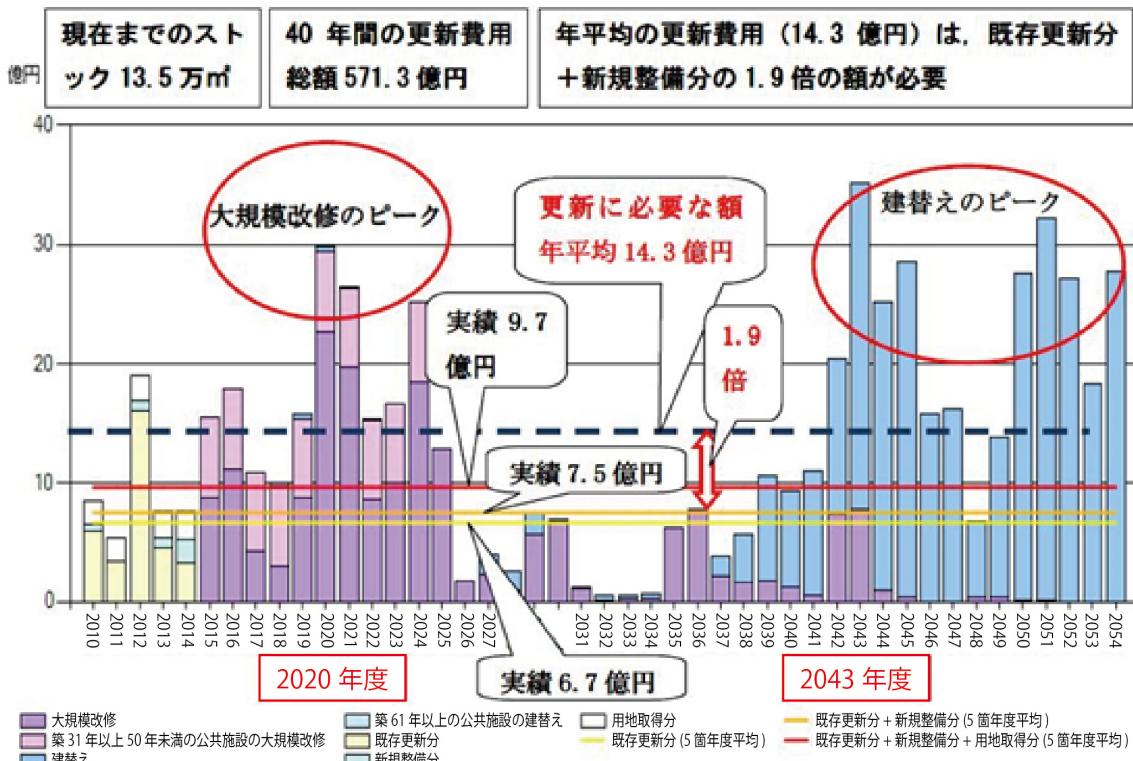
#### ◆市が保有する建物施設の経過年数の割合

建築経過年数	棟数	施設数	延床面積( $\text{m}^2$ )	割合(%)
10年未満の建築物	28	19	14,768.42	10.9
10年～20年未満	41	21	16,829.00	12.4
20年～30年未満	72	26	57,399.68	42.4
30年～40年未満	67	23	44,390.41	32.8
40年～50年未満	5	4	1,658.33	1.2
50年以上	2	2	333.00	0.3
合計	215	95	135,378.84	100.0

※ 施設数は建築経過年数に各施設が重複しているため、実施設数（63施設）より多くなっています。

資料：守谷市公共施設等総合管理計画（2016年2月）

#### ◆市が保有する建物施設の経過推移



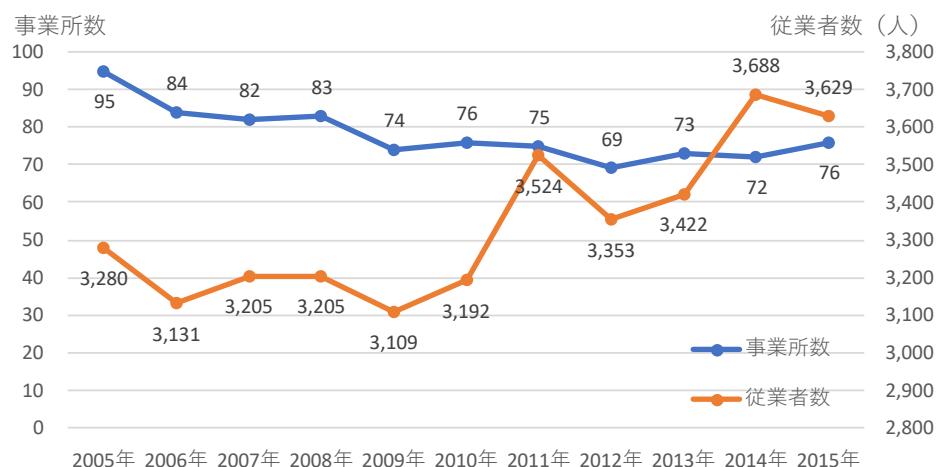
## (8) 地域経済

### ① 製造業

#### 【事業所・従業者数】

製造業事業所数は減少を続けていましたが、近年増加傾向に転じています。製造業従業者数はおおむね増加傾向が続いています。

#### ◆事業所数・従業者数（製造業）の推移

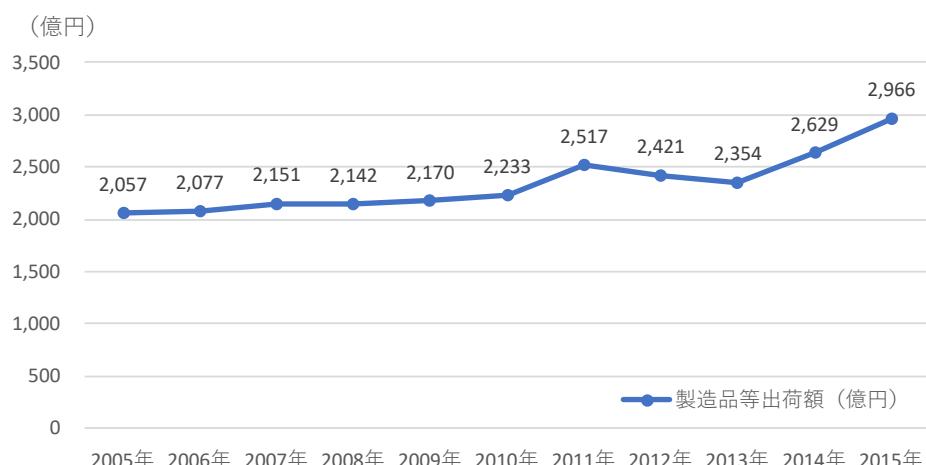


資料：工業統計調査（2011年・2015年は経済センサス活動調査）

#### 【製造品等出荷額】

2005年（平成17年）以降、製造品出荷額は伸長を続けており、近年上昇傾向を強めています。

#### ◆製造品出荷額の推移



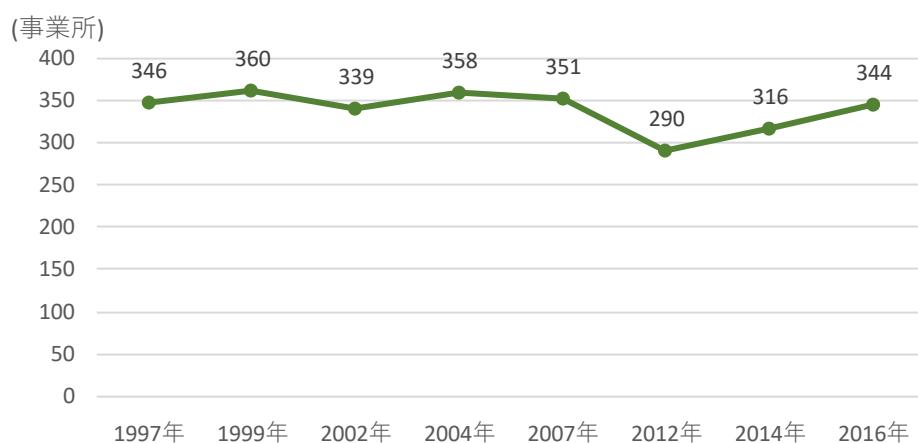
資料：工業統計調査（2011年・2015年は経済センサス活動調査）

## ② 小売業

### 【事業所数】

事業所数は2012年（平成24年）に減少しましたが、2016年（平成28年）にかけて増加傾向であり、2016年（平成28年）は344事業所となっています。

#### ◆事業所数（小売業）の推移

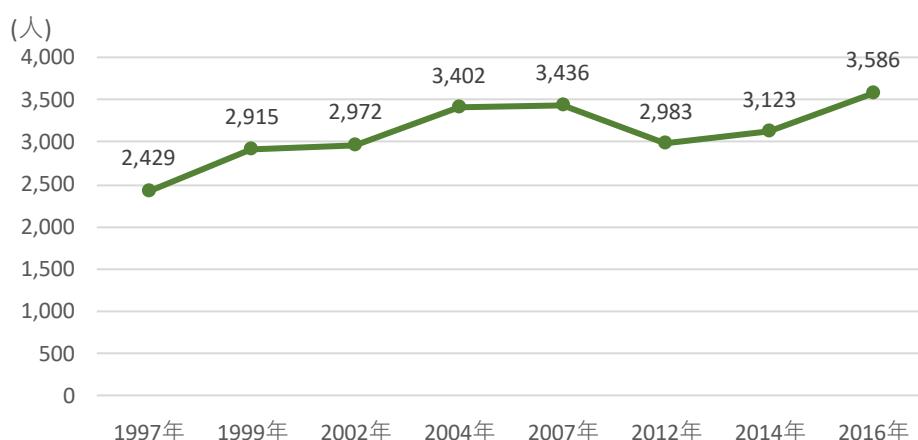


資料：商業統計調査（2012年・2016年は経済センサス活動調査）

### 【従業者数】

従業者数は1997年（平成9年）から2007年（平成19年）にかけて増加していましたが、2012年（平成24年）に減少、その後増加しており、2016年（平成28年）には3,586人となっています。

#### ◆従業者数（小売業）の推移

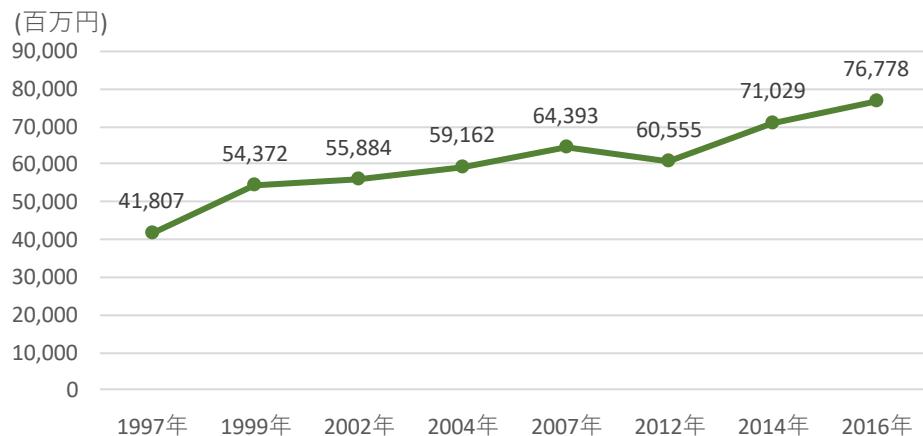


資料：商業統計調査（2012年・2016年は経済センサス活動調査）

### 【年間販売額】

年間販売額（小売業）は2012年（平成24年）に減少しましたが、1997年（平成9年）から増加傾向であり、2016年（平成28年）は76,778百万円となっています。

#### ◆年間販売額（小売業）の推移

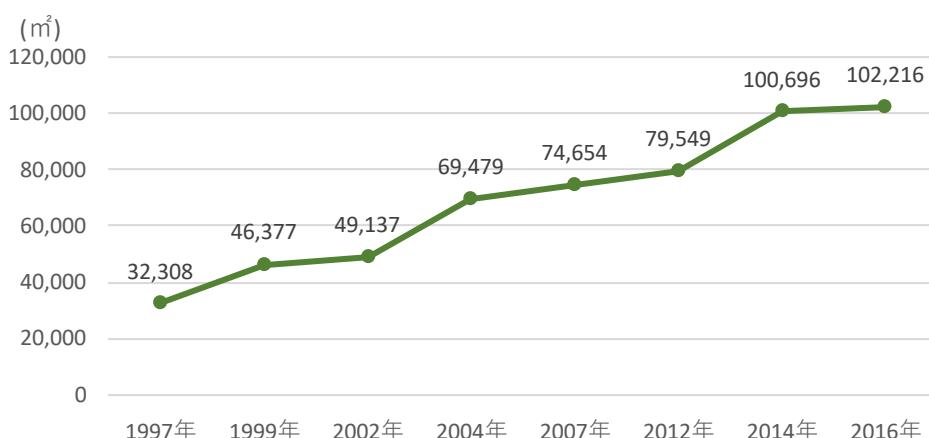


資料：商業統計調査（2012年・2016年は経済センサス活動調査）

### 【売場面積】

売場面積（小売業）は1997年（平成9年）から一貫して増加傾向にあり、2016年（平成28年）は102,216m<sup>2</sup>となっています。

#### ◆売場面積（小売業）の推移

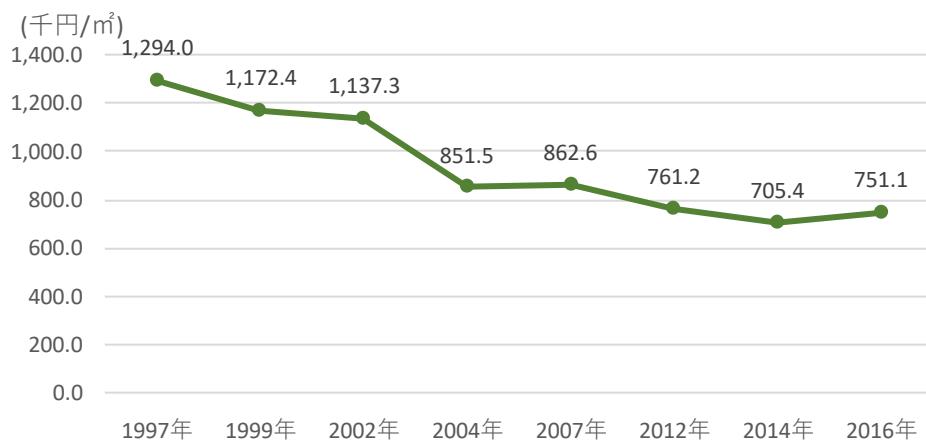


資料：商業統計調査（2012年・2016年は経済センサス活動調査）

## 【売場効率】

売場効率（小売業）は、1997年（平成9年）から減少傾向にありましたが、2016年（平成28年）に増加に転じており、2016年（平成28年）は751.1千円／m<sup>2</sup>となっていきます。

### ◆売場効率（小売業）の推移



資料：商業統計調査（2012年・2016年は経済センサス活動調査）

## 2. 本計画において重視すべき課題

前項の現状と将来見通しの整理に基づき、本計画において重視すべき課題を整理すると以下のことが挙げられます。

### (1) 都市の持続的成長をけん引する守谷駅周辺の魅力向上

守谷駅は、つくばエクスプレスと関東鉄道常総線の乗換駅であると同時に市内のバス路線のハブでもあり、千葉・東京方面から茨城県への玄関口となっています。

守谷駅周辺の市街地は、現状では専ら鉄道利用のための空間となっていますが、この場所でぎわいが創出され、交流や経済活動の場としての魅力が向上することは、今後とも発展が見込まれるつくばエクスプレス沿線都市の中における本市の位置づけの向上につながることが期待でき、結果として都市の持続的成長の可能性が高まるものと考えられます。

都市中心拠点としての魅力を高めるためには、現在の交通結節点としての機能の向上を図るとともに、市民・来街者の活動や市内各所で展開される産業活動を支えるハブとしての都市機能の誘導を図っていくことが課題です。

また、これまで市内の各地区と守谷駅を結ぶ幹線道路沿いなどに立地しがちであった都市機能や、東京都心などに依存していた高次都市機能の導入、施設維持管理コストの低減につながる老朽化した公共施設の合築統合を守谷駅周辺に立地誘導・集約していくことも課題となっています。

さらに、大規模な住宅団地の最寄り駅であり、市街地整備事業が進行している新守谷駅周辺の活性化が守谷駅の魅力向上にもつながると期待されるため、副次拠点である新守谷駅周辺において都市機能の誘導を図っていくことも課題となっています。

#### ◆守谷駅周辺



## (2) 既存住宅市街地の活性化を図るまちづくり

これまで、本市は計画的な住宅開発によりコンパクトで人口密度の比較的高い市街地を形成し、人口増加を続けてきました。今後も基盤整備済み市街地における人口定着等により、2030年（令和12年）まで市総人口の増加が続くことが予測されているため、本市においては市街地を縮小する必要はありませんが、地区によって高齢化が急速に進行することが予測されるなど、住宅市街地の活性化を図るまちづくりを進め必要があります。

### ① 地域活力を維持する住環境の維持・再生

既に人口減少が始まっている住宅団地では、地域活力を維持するための取組が課題となっています。シェアハウスなどのマッチングを拡充することにより、空家の発生を極力抑制するほか、避けられない空地の発生を地域環境の悪化につながらないような取組が課題となります。

### ② 多様な就労機会を提供する市内産業の活性化

本市では、つくばエクスプレスの開業を受けて、東京都心等への通勤者を中心に新たな住民が転入することにより人口が増加してきましたが、いずれ人口はピークを迎えることが予測されています。都市の持続的成長のためには、単なるベッドタウンとしての発展にとどまらず、都市内で働きながら住み続けられる職住近接都市を目指す必要があり、魅力・個性ある新しい就労機会、様々なライフスタイルを支える多様な就労機会の創出につながる市内産業の活性化が課題となっています。

### ③ マイカーに依存しないまちづくり

誰もが守谷市に住み続けられるようになるためには、これまでのマイカー利用を前提とした都市構造から、マイカーを持たない市民やマイカーを手放す市民が増加しても公共交通を利用して生活利便性を維持できる都市構造への転換を時代に合わせて図ることが課題となります。

マイカーに依存しない都市構造への転換を推進していくためには、市街化調整区域の幹線道路沿線などにおける土地利用規制・誘導を適正に行うこと、守谷駅を中心とした現在の公共交通網を安定的に維持しつつ、これに対応する形で都市機能を守谷駅周辺に誘導していくことなどが必要です。