

# 第 3 章

## まちづくりの基本方針

本章では、第 2 章「守谷市の現状と課題」で整理した本市の現状と課題を踏まえ、計画の全体像や段階的な目標像を設定するとともに、立地適正化計画が目指すまちづくりの方針と課題解決のための施策・誘導の方針を整理します。

また、誘導区域の設定や施策検討の前提となる将来都市構造について、整理を行います。



## 1. 立地適正化計画の基本方針

### (1) 計画の全体像について

#### ～持続的成長を維持し、住宅市街地の活性化を図る～

本市では、つくばエクスプレスの開業を受けて当面の間人口の増加が見込まれており、この間の人口増加を都市の持続的成長にどのようにして生かしていくかが大きなテーマとなります。現在の計画目標年次（2035年（令和17年））以降、人口が減少していくことは確実であるため、つくばエクスプレスによる人口増加だけでなく、市内産業の活性化による雇用機会の充実等と連動した住み続けられるまちづくりへの転換を図り、住宅市街地の活性化を図ることがテーマになります。

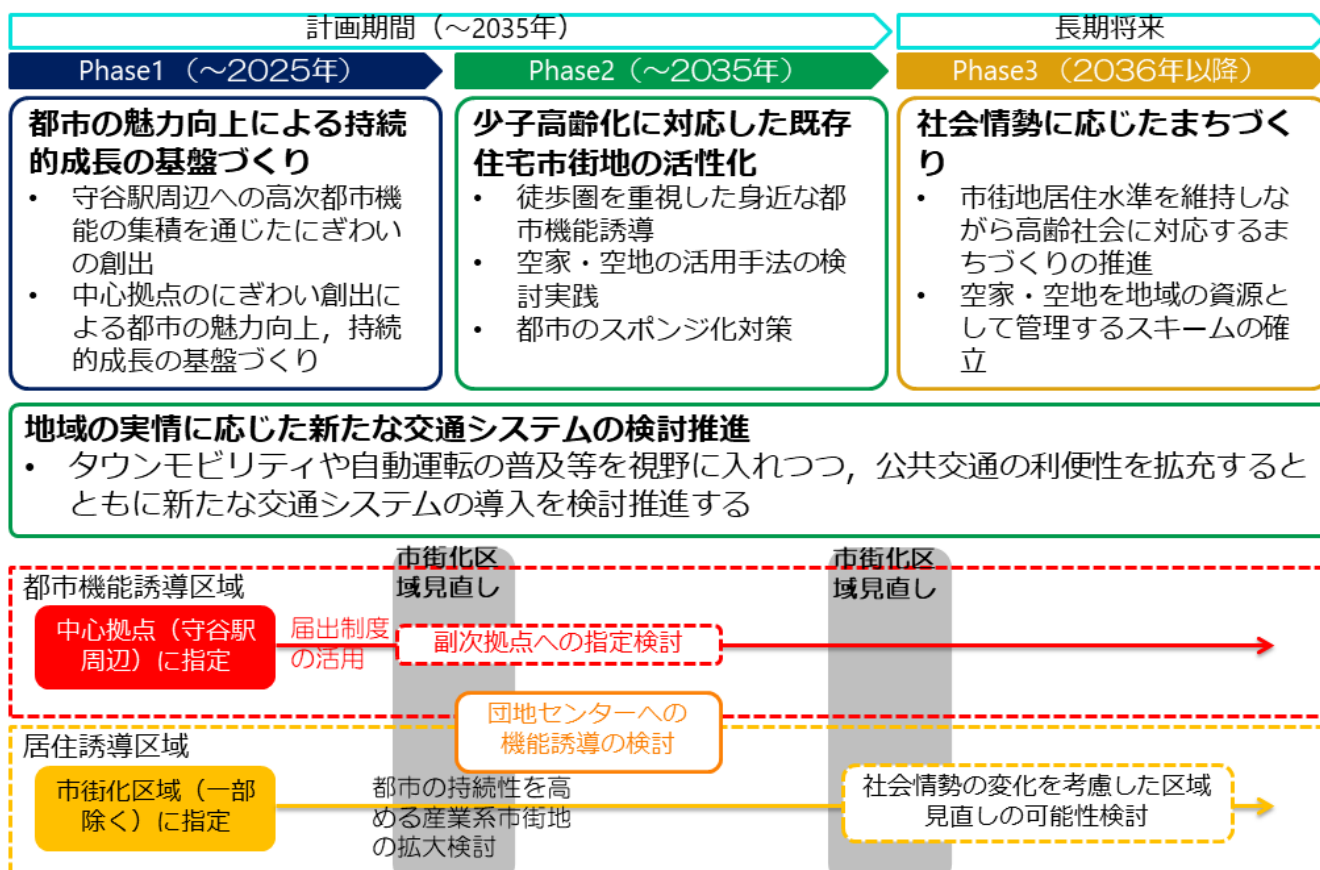
本計画は、計画期間内にまちづくりの方向性が転換することを前提に、誘導区域の設定や誘導施設の指定、まちづくり方策の適用を各段階で的確に行うことによって、スムーズに移行させることを計画の全体像として定めることとし、段階的な目標設定を行うものとします。

## （２）段階的な目標設定について

立地適正化計画は、おおむね 20 年後を見据えた長期的な視野に基づく計画ですが、スピード感のある施策展開により計画の実効性を確保するために、短期的なサイクルによる評価・検証も必要であり、おおむね 5 年ごとに評価検証を行うこととなっています。

本計画では、初期の取組の成果が表れると考えられる 2025 年（令和 7 年）の目標を設定し、その検証結果を次の 10 年間（目標年次 2035 年（令和 17 年））の施策展開に反映していくこととします。

### ◆人口の変化に応じた段階的な目標設定



### (3) まちづくりの方針（ターゲット）と施策・誘導方針（ストーリー）

前項の「計画の全体像」や「段階的な目標設定」に対応した取組を明確にするため、本計画におけるまちづくりの方針（ターゲット）を掲げ、方針に対応した課題解決につながる施策・誘導方針（ストーリー）を整理します。併せて取組の方向性を整理します。

#### ◆まちづくりの方針（ターゲット）と施策・誘導方針（ストーリー）

まちづくりの方針 （ターゲット）	施策・誘導方針 （ストーリー）	重点項目
都市的利便性の高い 拠点と緑豊かな住環境により都市の持続的成長を維持しつつ、 住宅市街地の活性化を図る	都市の持続的成長をけん引する、にぎわいに満ちた魅力ある拠点の形成	枢要な都市機能の集約による守谷駅周辺の拠点性向上
		市街地整備事業等に合わせた拠点形成の検討
	住環境の維持・再生による既成住宅市街地の活性化	地域の高齢化動向やニーズの変化に対応した拠点形成の検討
		空家数増加抑制に資する空家利活用の推進
		緑豊かなゆとりある住環境の形成
	都市拠点と各主要住宅団地センターや行政文化拠点等を結ぶ、効率的な公共交通網の形成	誰もが移動しやすく持続可能性の高い道路網・公共交通網の構築
		交通結節機能の強化
		誰もが円滑に移動できる交通環境の形成

## 2. 拠点の設定方針

### (1) 拠点設定の考え方

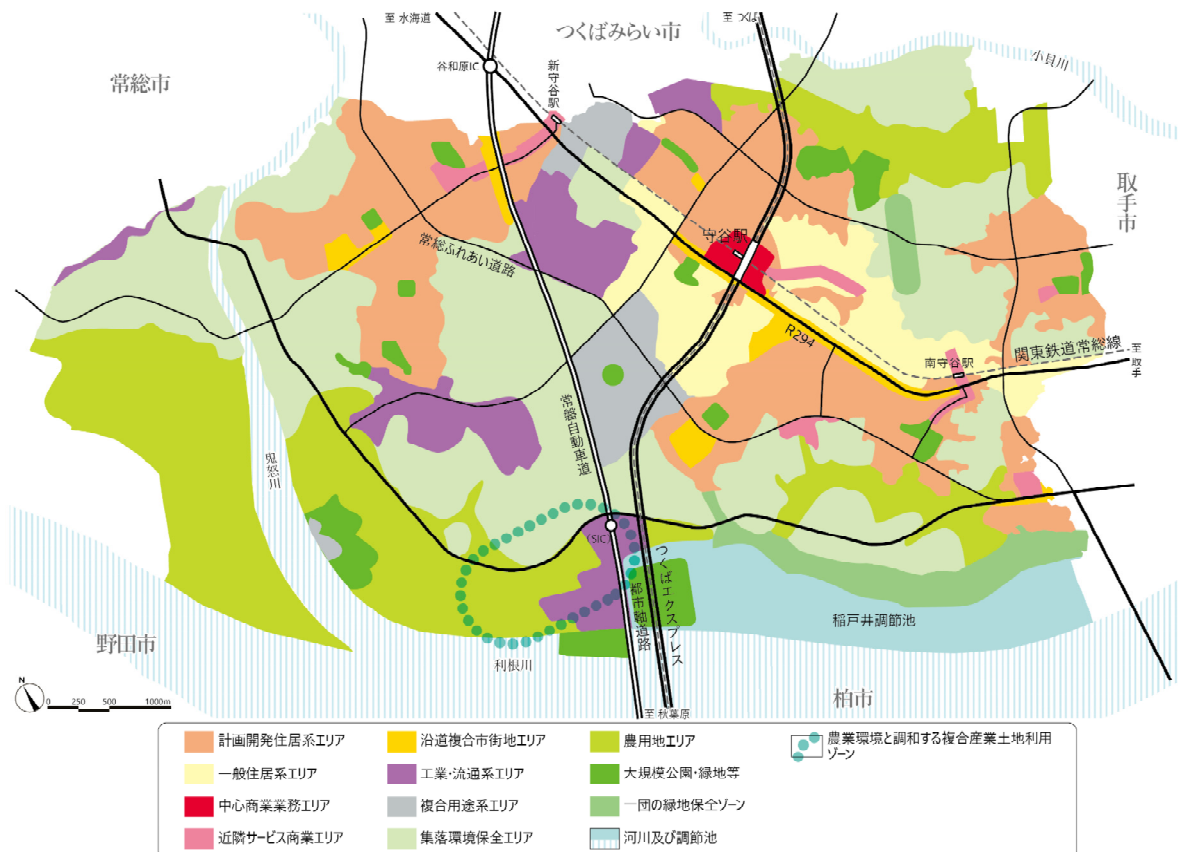
本計画の上位計画である「第三次守谷市総合計画（2022年（令和4年）3月策定）」や「守谷市都市計画マスタープラン（2020年（令和2年）3月改定）」では、各種都市機能の立地を検討する上で考慮すべき拠点として以下のような内容が定められています。

#### ① 守谷市総合計画（2022年（令和4年）3月策定）

##### ◆計画における拠点の位置づけ

区分	位置	考え方
中心商業業務エリア	守谷駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>つくばエクスプレスと関東鉄道常総線との結節駅となる守谷駅周辺については、中心拠点として適切な誘導・規制等を行い、商業・業務機能の集積に努めます。</li> <li>また、市内各地に点在する商業・業務地区については、地域の生活拠点ととらえ、その地域に適用した土地利用に努めます。</li> </ul>

##### ◆土地利用構想図



## ② 守谷市都市計画マスタープラン（2020年（令和2年）3月改定）

### ◆計画における拠点の位置づけ

分類	位置	考え方
都市中心拠点	守谷駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>南北軸と東西軸の交差する守谷駅周辺地区を都市中心拠点に位置づけ、広域的な都市機能や都市の枢要な都市機能を立地誘導するとともに、にぎわいのある都市空間を形成し、公共交通の利便性向上などにより、各地区へ行きやすくなるようにして、拠点としての機能の強化を図ります。</li> </ul>
副次拠点	南守谷駅及び新守谷駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>大規模な住宅団地の最寄駅である南守谷駅及び新守谷駅の周辺地区を都市の南部、北部の副次拠点に位置づけ、周辺市街地と連絡する道路の整備やデマンド乗合交通の利便促進などにより、各地区へ行きやすくなるようにして、道路沿道への生活サービス施設の立地誘導などにより地域の生活拠点としての機能の強化を図ります。</li> </ul>
地域生活拠点	各住宅団地のセンター地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>各住宅団地のセンター地区を地域生活拠点に位置づけ、地域の日常生活を支援する商業サービス施設、地域保健福祉施設など身近な生活サービス機能の拡充・維持を図るとともに、各地区へ行きやすくなるように努めます。</li> </ul>
行政文化拠点	市役所・図書館周辺（市街化調整区域）	<ul style="list-style-type: none"> <li>市役所・図書館周辺地区を行政文化拠点に位置づけ、地区の緑の資源を生かして、各種行政機能の立地整備、緑あふれる豊かなオープンスペースの整備を進めます。</li> </ul>
水と緑と歴史のふれあい拠点	守谷城址周辺（市街化調整区域）	<ul style="list-style-type: none"> <li>守谷城址、守谷沼、北園森林公園一帯の、谷津の周辺の斜面緑地と谷津田及び水路・沼の空間、歴史的風土を、水と緑と歴史の環境に市民がふれる「拠点」と位置づけます。</li> <li>そこでは、谷津の一団の樹林地・農地などの環境・景観の保全整備を図るとともに、ひがし野地区の「プロムナード水路」や本町地区の「守谷野鳥のみち」等の親水性のある歩行路により、守谷駅周辺地区（都市中心拠点）や南守谷の市街地との連携機能を充実します。</li> </ul>
広域スポーツ・保健福祉拠点	常総運動公園周辺（市街化調整区域）	<ul style="list-style-type: none"> <li>鬼怒川・利根川河畔の常総運動公園や常総広域地域交流センター・いこいの郷の周辺地区を広域スポーツ・保健福祉拠点に位置づけ、広域圏・市内各地域からも広域スポーツ施設・保健福祉施設を使いやすくします。</li> </ul>
芸術文化拠点	「もりや学びの里」周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>1995年（平成7年）から茨城県による様々なアートプロジェクト「アーカスプロジェクト」が催されてきた“もりや学びの里”（元大井沢小学校）周辺地区を、より地域に開かれた芸術文化交流拠点として機能拡充を図ります。</li> </ul>
スマートインターチェンジ周辺複合産業拠点	常磐自動車道SIC（構想）周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画道路供平板戸井線の整備に合わせて、常磐自動車道守谷サービスエリア（SA）を活用したスマートインターチェンジ（SIC）の開設が検討・構想されており、開設構想SIC周辺を農業生産環境と調和する複合産業拠点と位置づけ、産業機能の立地誘導を検討します。</li> </ul>



## ◆都市の骨格構造図



## (2) 本計画での拠点設定箇所

守谷市都市計画マスタープランでは、つくばエクスプレスと関東鉄道常総線の結節駅である守谷駅周辺を「都市中心拠点」に、併せて関東鉄道常総線の南守谷駅及び新守谷駅周辺を「副次拠点」に位置づけています。

本計画において都市機能を誘導すべき拠点として、守谷市都市計画マスタープランで「都市中心拠点」と定めた守谷駅周辺地区と、「副次拠点」と定め、線引き※見直しにおいて市街化区域に編入され、計画的な整備が進む新守谷駅周辺地区を設定することとします。

もう 1 つの副次拠点である南守谷駅周辺については、今後の市街化の動向に合わせて拠点への位置づけを検討します。

※線引き：市街化を促進する地域と抑制する地域に分け、効率的な住環境の形成を促進すると同時に無秩序な開発を防止することを目的に、都市計画区域を市街化区域と市街化調整区域に分けること。都市計画法でいう「区域区分」と同じ。



### 3. 公共交通ネットワークの方針

高齢者、子育て世代、次代を担う若者たち等、本市に住まい、活動する多くの人が、都市中心拠点である守谷駅周辺と市内の各地域の間を円滑に移動できるよう、自家用車に依存しない公共交通の維持・充実化を図る視点が必要です。

本市では、2018年（平成30年）7月に守谷市地域公共交通網形成計画を策定し、「誰もがいきいきと活動でき、安全・快適な生活を支える交通環境の創出」を目標に地域公共交通施策を展開しています。本計画においては、地域公共交通網形成計画を基本とし、以下の方向性により将来的な公共交通ネットワークの構築を進めていきます。

#### 【鉄道】

本市には、つくばエクスプレスと関東鉄道常総線の守谷駅の他、関東鉄道常総線の新守谷駅・南守谷駅の2駅（守谷駅を挟んで常総方面と取手方面に各1駅）の合わせて4駅が営業しています。

#### つくばエクスプレス

つくばエクスプレスは、2005年（平成17年）に開業した千葉・埼玉・東京都心方面と筑波研究学園都市を結ぶ広域的で速達性の高い鉄道路線であり、既に大動脈ともいえるべき鉄道路線です。

#### 関東鉄道常総線

関東鉄道常総線は、取手駅を起点として水海道駅を経由し県西の下館駅と結ぶ、茨城県南西部の歴史ある鉄道路線であり、沿線地域住民の日常の移動の足となっています。

上記の鉄道2路線が本市の主要な公共交通ネットワークの軸を形成していることから、今後とも輸送力の増強や利便性向上などを鉄道事業者に要請していくとともに、利用促進に取り組みます。

## 【バス】

### 路線バス

民間バス事業者によって運行されるバス系統です。守谷駅を中心として方面別に①新守谷駅、②北守谷公民館、③岩井バスターミナル・内守谷工業団地・きぬの里、④美園循環、⑤取手駅の5方面を結ぶスター型ネットワークが形成されており、②を除き平日に片道30本以上の運行本数を持つ基幹的交通路線としての機能を有しています。

これら路線バス系統は、守谷駅と市内の主要住宅団地等を結ぶ交通需要を担う軸であり、市民の生活利便と守谷駅周辺のにぎわいを支えるためにも運行の持続が必要です。そのため、民間バス交通軸については、市内の公共交通ネットワークの骨格として速達性・定時性の確保に努め、利便性の向上を目指すとともに利用の促進を図ります。

### モコバス

モコバスは、路線バスのない公共交通空白地域をカバーし、補完する役割を担うため2009年（平成21年）8月から運行しています。

2019年（平成31年）4月1日のデマンド乗合交通導入に合わせ、①市役所・板戸井ルート、②みずき野・松並青葉ルートの2ルートに再編され、一日合計17便の運行が行われています。

今後とも路線バスの機能を補完する交通手段として、運行の維持と利用の促進を図ります。

## 【その他】

### デマンド乗合交通

市では、事前利用登録を行った障害者手帳・療育手帳交付者及び65歳以上の市民が利用できるデマンド乗合交通を2019年度（平成31年度）から開始しました。

デマンド乗合交通は利用時に電話予約を行うことにより、利用者の自宅等から市内の指定の場所（医療機関、店舗、公共施設等）まで運行するものであり、タクシー車両を用いて行われます。

「モコバス」と相互補完する形で公共交通の持続性を支える仕組みであり、適正な利用が図られるよう周知に努めていきます。

## 【交通結節点】

### 守谷駅

市内で唯一の広域的な交通結節点である守谷駅については、土地区画整理事業によって駅前広場等の整備が完了しています。今後とも交通結節機能を維持するとともに、タウンモビリティや自動運転などの新たな交通への対応を検討します。

日常的に利用される交通結節点にふさわしい機能が提供されるよう、公共空間の有効活用や周辺の民有地の土地利用の高度化等を誘導します。

### 新守谷駅・南守谷駅

公共交通機関同士の結節点としての機能が弱い新守谷駅・南守谷駅ですが、常総市方面や取手市方面とのアクセスに日常的に利用される駅となっています。今後とも守谷駅を中心とする交通ネットワークには変化はないと考えられますが、関東鉄道常総線の運行維持の観点から鉄道の利用促進に努めるとともに、ニーズの変化に対応した機能強化を検討します。

### その他

各住宅団地のセンターに位置するバス停留所は、守谷駅に向かう公共交通ネットワークの結節点であり、住宅団地内における自家用車による送迎や自転車・徒歩、セニアカー等のタウンモビリティとバスとの結節点となります。

市内の公共交通を利用した移動の円滑化のため、バリアフリー化やバスシェルターの整備など、身近な交通結節点の機能強化を図ります。



