

Ⅱ．都市の現況と都市づくりの課題

1. 都市の広域的位置づけ

(1) 広域交通体系における都市の位置づけ

本市は東京都心から約 40 km 圏内にあり、茨城県と千葉県との県境に位置しています。鉄道の面では、東京都心と筑波研究学園都市を結ぶつくばエクスプレスにより秋葉原まで最短 32 分と都心に向かう交通の利便性は高く、関東鉄道常総線との乗換駅である守谷駅の 1 日平均乗車人員数は、つくばエクスプレスと関東鉄道常総線を合わせて約 4 万人に達しています。

道路交通の面では、市域を縦断する国道 294 号（都市計画道路取手守谷線）に谷和原インターチェンジで接続する常磐自動車道によって、東京都心や首都圏の各都市と連絡する高速自動車交通網につながっています。

また、関東鉄道常総線に並行する国道 294 号及び常総ふれあい道路（都市計画道路乙子北守谷線）が取手市で国道 6 号と結ばれており、これらが広域的な幹線道路のネットワークを形成しています。

加えて、つくばエクスプレスに沿って整備が進められている都市軸道路（都市計画道路守谷・伊奈・谷和原線）により、埼玉、千葉及びつくば市方面との連携が更に強化されることが期待されています。

◆ 図 2-1-1 守谷市に係る広域交通網



(2) 上位計画における位置づけ

都市整備の前提となる各種上位計画には、茨城県総合計画や守谷市総合計画などの様々なものがあります。これらの計画における本市の位置づけについて、主要なものを以下に整理します。

〔守谷市の将来像〕

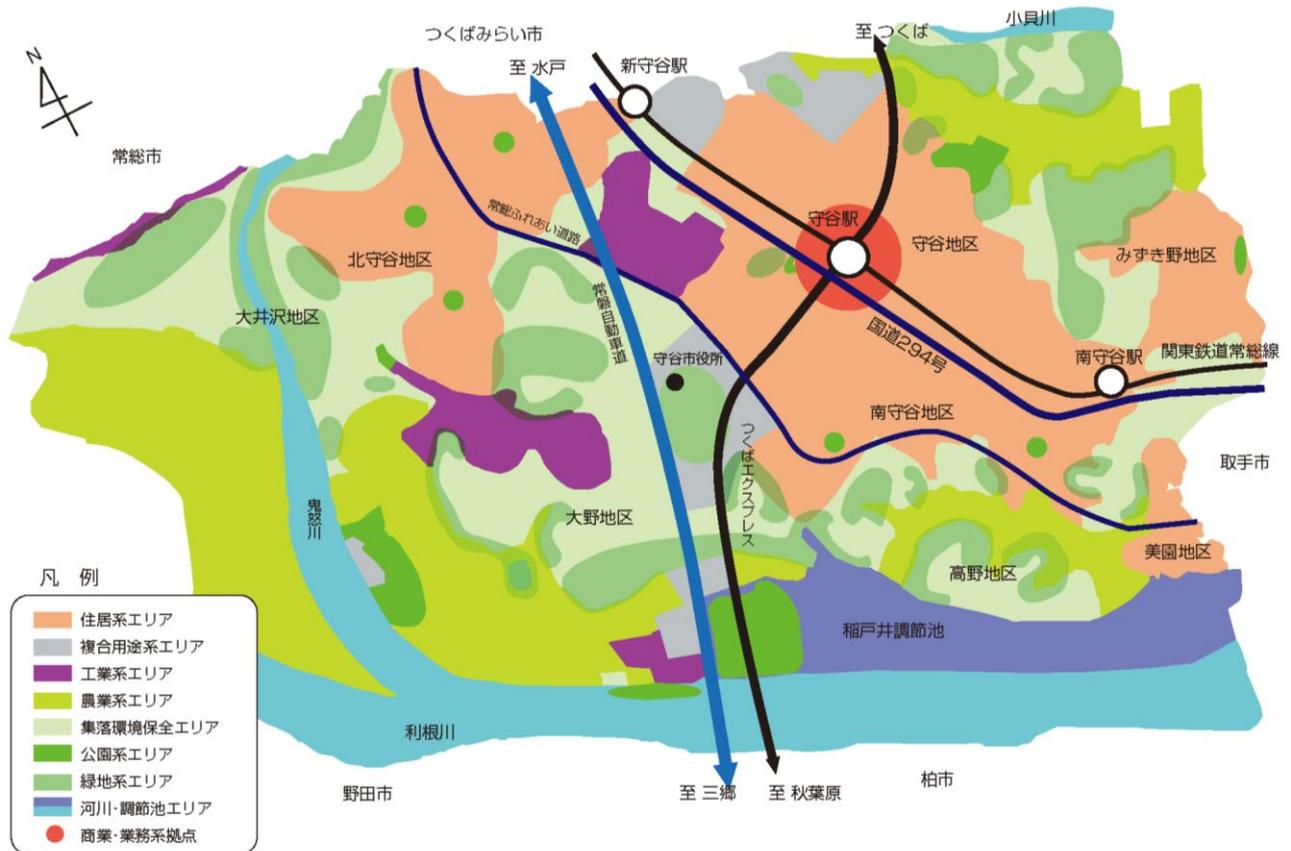
- 世界有数の科学技術の集積や霞ヶ浦・利根川などの豊かな水源、縦横に走る鉄道や高速道路などの交通インフラのもと、活力ある産業と豊かな自然が共生する潤いのある都市空間を形成する県南ゾーンのうち、ロボットやナノテクなどを中心とした世界最先端の研究開発拠点から新事業・新産業を創出するとともに、科学技術が日常生活に溶け込んだ快適な都市空間を形成するTXつくばスタイルゾーンの一部（茨城県総合計画：平成30年11月）
- 研究学園都市圏を構成する地区として、つくばエクスプレス沿線の整備と一体的に、「職・住・遊・学」の複合機能を有する都市の機能を更新するとともに、水と緑の環境や豊かな歴史風土と調和しつつ、快適に安心して暮らすことができる低炭素まちづくりの実現を目指す。（取手都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針：平成28年5月）
- 緑をつなぐまちづくり，人をつなぐまちづくり，絆をつなぐまちづくりによる「緑きらめき 人が輝く 絆つなぐまち もりや〜」（第二次守谷市総合計画 基本構想：平成24年3月）

〔土地利用の構想〕

第二次守谷市総合計画の基本構想第3章は「第二次守谷市国土利用計画」に当てられ、土地利用の基本方針として以下の3方針が掲げられるとともに、守谷市の土地を8つのエリア及び拠点に分けた土地利用構想図が示されています。

- 守谷市の原風景である斜面林や水辺の緑，豊かな実りと良好な景観をもたらす農地を保全し，次の世代に継承していきます。
- 市街地については，低未利用地に住宅地としての利用と，土地の高度利用を進めるとともに，緑と調和した良好な景観形成を図り，快適な住環境を保全・整備していきます。
- 地震や洪水などによる様々な被害の防止に努め，誰もが安全・安心で快適に暮らせる地域社会の構築を目指し，多様な施設が適切に配置された，機能的かつ良好な環境の整備と確保に努めます。

◆図 2-1-2 守谷市総合計画（国土利用計画）における土地利用構想図



出典：第二次守谷市総合計画（2012年3月）

2. 都市の現況と動向

(1) 都市の沿革

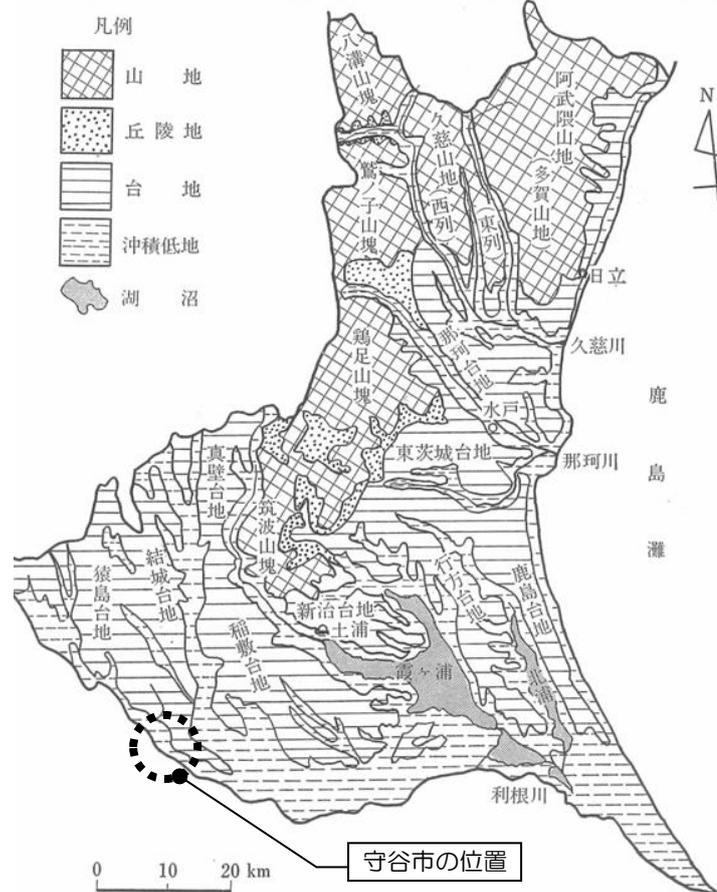
① 地勢

守谷市は、茨城県南部から千葉県北部にわたる大きな洪積台地「常総台地」から枝状に伸びる猿島台地の先端部分に位置しています。

現在、猿島台地は市内を流れる鬼怒川によって守谷市側と常総市側に分かれています。江戸時代初期の鬼怒川開削工事以前は常総市方面と連続した台地でした。

この鬼怒川開削工事とほぼ同時期に行われた利根川東遷工事によって、3方向を利根川、鬼怒川、小貝川に囲まれた現在の島状の地形となりました。

◆図 2-2-1 茨城県の地形図



出典：茨城県 地学のガイド

② 気象

本市の気候は、年間平均気温約 14.7℃、年間降水量約 1,362 mm(気象庁高層気象台[つくば・館野]の 2014 年～2018 年(平成 26 年～平成 30 年)の 5 年間平均)で、夏は湿度が高く雨量も多くなっています。

冬は、筑波山からの「筑波おろし」という季節風のために風が強く、空気も乾燥しています。

③ 歴史

〔古代〕

現在の守谷市域周辺には、先土器時代から人が暮らしていました。

以後、縄文・弥生時代を通じてこの地に人が暮らしていたことが周辺で発見された古墳や住居跡からうかがうことができます。

〔中世・近世〕

平安時代には、平将門がこの地に居を構えていたともいわれており、室町時代中期まで相馬御厨（そうまみくりや）と呼ばれる荘園が存在していました。

守谷のまちとしての成立は、土岐山城守定政が領主として入城し城下町が形成された頃（1590年）であるといわれています。

江戸時代初期に行われた利根川東遷工事や鬼怒川開削工事によって、この地は現在の北関東や東北地方と江戸を結ぶ水上交通の中継点としての役割を果たすこととなります。

また、現在の市道106号線（守谷駅からつくばみらい市への松並木線）は江戸時代には「銚子街道」と呼ばれ、筑西から常総、守谷を経て、銚子方面に通じており、幕府の奨励により守谷藩が植えた松並木が現在の松並青葉地区に残されています。

当時は板戸井・大木・野木崎に船着場ができ、にぎわっていたといわれています。

1681年に守谷城が廃城となり、91年間繁栄した城下町としての時代は終わりました。

〔近代・現代〕

1890年（明治23年）に利根運河が開通し、野木崎の鬼怒川・利根川合流点から直接江戸川方面に船が行けるようになり、中継点である守谷の役割の重要性がさらに高まり、蒸気船『通運丸』が毎日寄港するまでになりましたが、1913年（大正2年）の常総鉄道開業以降、利根川水運は衰退していきました。

守谷は1871年（明治4年）の廃藩置県の後、一時葛飾・印旛・千葉県などに属していましたが、1875年（明治8年）に茨城県の管轄下に入り、1889年（明治22年）の町制施行を経て、1955年（昭和30年）には現在の守谷市を構成する守谷町、高野村、大野村、大井沢村が合併しました。

1966年（昭和41年）に守谷市（当時の守谷町）は首都圏近郊整備地帯に指定され、以降は農村地域から近郊住宅都市への発展を遂げ、2002年（平成14年）には単独で市制を施行し、守谷市が誕生しました。

2005年（平成17年）には長年の悲願であったつくばエクスプレスが開業し、都心へのアクセス（交通の便）が飛躍的に向上するとともに、守谷駅周辺で土地区画整理事業による市街地整備が進展し、2016年（平成28年）に松並青葉地区の土地区画整理事業の換地処分が行われるなど、都心への通勤に便利で自然環境に恵まれた住宅都市としての発展を続けています。

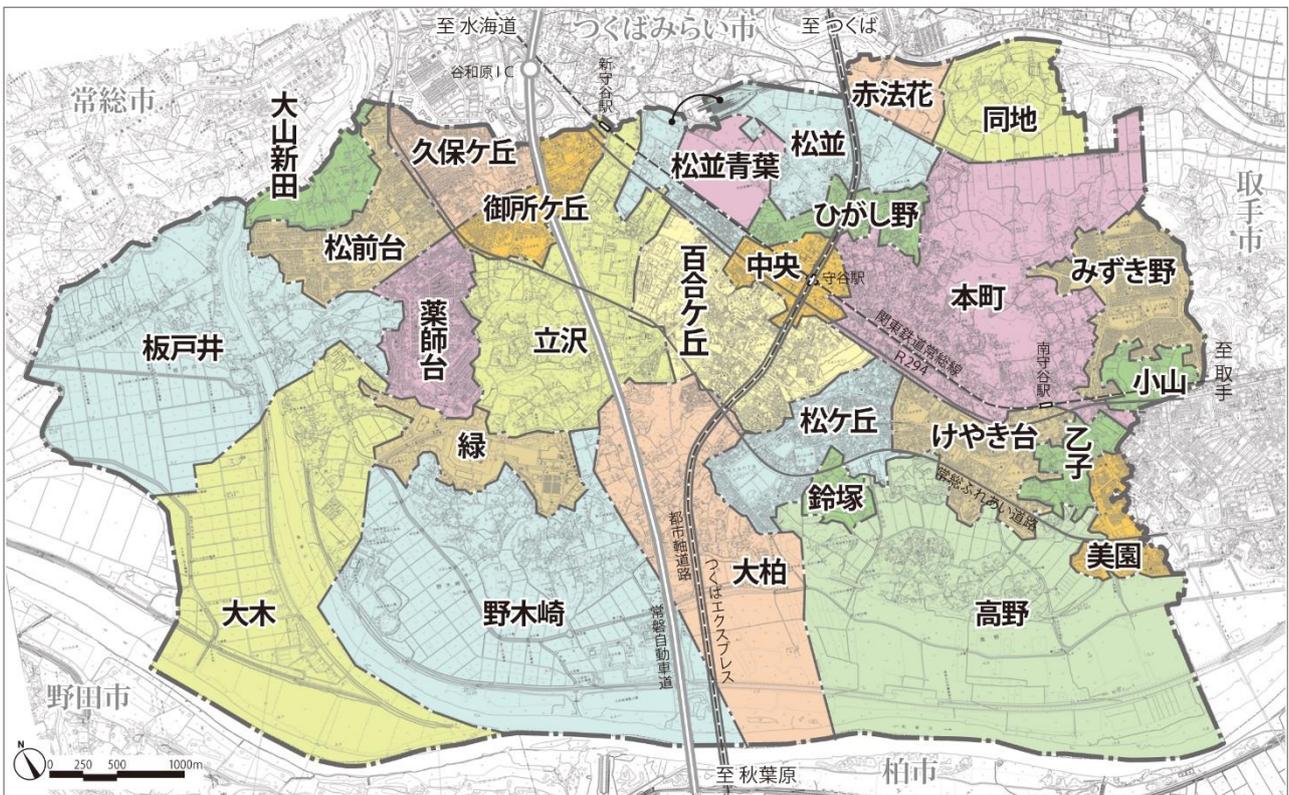
◆表 2-2-2 守谷市の歩み

西暦	人口 (人)	事 項
古代		先土器時代から、守谷市周辺には集落が形成されていたことが遺跡からわかっている。弥生時代には小貝川流域で稲作がはじまり、台地上で大規模集落が形成された。
600年		守谷地方は下総国相馬郡となる (645年)
700年		郡庁がおかれるようになる (701年)
1500年		土岐山城守定政入城により城下町ができる (1590年) 利根川河道東遷工事着工 (1594年)
1600年		鬼怒川開削工事完了とともに大木新田の開発始まる 利根川河道東遷工事完了 (1654年)
1800年		守谷城が廃城となり、以降衰退する (1681年) 高野村に渡船場が設置される (1873年・明治6年) 廃藩置県 (1871年・明治4年) 茨城県の管轄下に入る (1875年・明治8年) 町制施行 (1889年・明治22年) 利根運河通水式挙行 (1890年・明治23年)
1900年		蒸気船「通運丸 (東京～水海道)」就航 (1899年・明治32年)
1910年		常総鉄道、取手～下館間開通 (1913年・大正2年) 鬼怒川河川改修、右岸の築堤工事完了 (1917年・大正6年)
1925年	8,448	「通運丸」運行終了 (1920年頃・大正9年頃)
1930年	8,609	
1935年	8,679	高野村の渡船場が洪水のため閉鎖される (1935年頃・昭和10年頃)
1940年	8,630	
1945年	12,088	第1次農地改革実施 (1946年・昭和21年)
1950年	12,177	利根川が頻繁に氾濫する (1948～1952年・昭和23～27年)
1955年	12,095	守谷町と高野・大野・大井沢の3村が合併 (1955年・昭和30年) 滝下橋開通、板戸井、大木の渡船場を廃止 (1956年・昭和31年) 西大木の溢流堤決壊 (1959年・昭和34年)
1960年	11,449	常総線南守谷駅開業 (1960年・昭和35年) クレノートン(株)東京製造所操業開始 (1962年・昭和37年) 明星電気(株)守谷工場操業開始 (1964年・昭和39年)
1965年	11,475	首都圏近郊整備地帯の指定を受ける (1966年・昭和41年) 守谷沼圃場整備事業完成 (1968年・昭和43年)
1970年	12,300	市街化区域線引き実施 (1970年・昭和45年) (株)前川製作所守谷工場操業開始 (1970年・昭和45年) 日本住宅公団北守谷団地計画決定 (1971年・昭和46年) 常総地方広域市町村圏事務組合設立 (1972年・昭和47年) 日本住宅公団南守谷団地計画決定 (1973年・昭和48年) 都市計画法による用途地域指定 (1973年・昭和48年) 農業振興地域の整備に関する法律による農用地指定 (1974年・昭和49年) 都市計画道路計画決定 (1974年・昭和49年)
1975年	14,505	高野土地改良区圃場整備事業完成 (1977年・昭和52年) 大柏地区圃場整備事業完成 (1978年・昭和53年)
1980年	17,585	新大利根橋有料道路開通 (1980年・昭和55年) 常磐自動車道〔谷田部～柏〕開通 (1981年・昭和56年) 常総線新守谷駅開業 (1982年・昭和57年) 常総線寺原～南守谷間複線化 (1982年・昭和57年) 常総線新守谷～水海道間複線化 (1983年・昭和58年)
1985年	23,856	守谷東地区及び守谷町工業団地地区を市街化区域に編入・守谷東特定土地区画整理事業及び守谷町工業団地土地区画整理事業の都市計画決定 (1988年・昭和63年) 常総ふれあい道路開通 (1988年・昭和63年)
1990年	36,427	都市計画道路北園野木崎線開通 (1992年・平成4年) 守谷駅周辺一体型土地区画整理事業、常磐新線等の都市計画決定 (1994年・平成6年)
1995年	45,821	守谷町都市計画マスタープラン策定 (1999年・平成11年)
2000年	50,362	農業集落排水処理場竣工 (2000年・平成12年) 守谷市市制施行 (2002年・平成14年)
2005年	53,700	都市軸道路開通 つくばエクスプレス (つくば⇄秋葉原) 開業 (2005年・平成17年) 守谷駅東自転車駐車場・守谷駅西自転車駐車場開設 (2005年・平成17年) 守谷トンネル開通 (2006年・平成18年) 守谷市景観計画、守谷市景観法の施行等に関する条例を制定・施行 (2007年・平成19年) コミュニティバス「モコバス」運行開始 (2009年・平成21年)

西暦	人口(人)	事項
2010年	62,482	守谷駅周辺一体型土地区画整理事業換地処分(2010年・平成22年) 守谷市都市計画マスタープランの策定(2010年・平成22年) 東日本大震災(2011年・平成23年) 第二次守谷市総合計画策定・常総環境センター竣工(第三次)(2012年・平成24年) モコバスルート・ダイヤ改正(Cルート新設)(2013年・平成25年) 原東土地区画整理事業換地処分(2013年・平成25年)
2015年	64,753	守谷市低炭素まちづくり計画策定(2014年・平成26年) 守谷市人口ビジョン・総合戦略策定(2016年・平成28年) 取手都市計画(取手市・守谷市)都市計画区域の整備、開発及び保全の方針改定(2016年・平成28年) 松並土地区画整理事業換地処分(2016年・平成28年)
2020年		デマンド乗合交通運用開始(2019年・平成31年(4月)) 守谷市都市計画マスタープラン改定・守谷市立地適正化計画策定(2020年・令和2年)

出典：守谷市統計もりや(2018年)

◆図 2-2-3 守谷市大字界図(平成 31 年 7 月現在)



◆表 2-2-4 守谷市の大字・町の名称と読み方

名称表記	よみかた	名称表記	よみかた
赤法花	あかぼつけ	同地	どうち ※3
板戸井	いたどい ※1	野木崎	のぎさき ※4
大柏	おおがしわ	ひがし野	ひがしの
大木	おおき	本町	ほんちょう
大山新田	おおやましんでん	松ヶ丘	まつがおか
乙子	おとご	松並	まつなみ
久保ヶ丘	くぼがおか	松並青葉	まつなみあおば
けやき台	けやきだい	松前ヶ丘	まつまえだい
高野	こうや	みずき野	みずきの
御所ヶ丘	ごしょがおか	美園	みその
小山	こやま	緑	みどり
鈴塚	すずつか ※2	薬師台	やくしだい
立沢	たつざわ	百合ヶ丘	ゆりがおか
中央	ちゅうおう		

出典：日本行政区画便覧

※1：「板戸井」は、「いたどい」と呼称される場合もある
※2：「鈴塚」は、「すずか」と呼称される場合もある

※3：「同地」は、「どうち」と呼称される場合もある
※4：「野木崎」は、「のぎさき」と呼称される場合もある

(2) 都市の社会状況と現況

① 人口及び人口動態

〔人口・世帯数〕

守谷市では、面整備事業による市街地整備の進展もあり、人口が大幅に増加してきました。

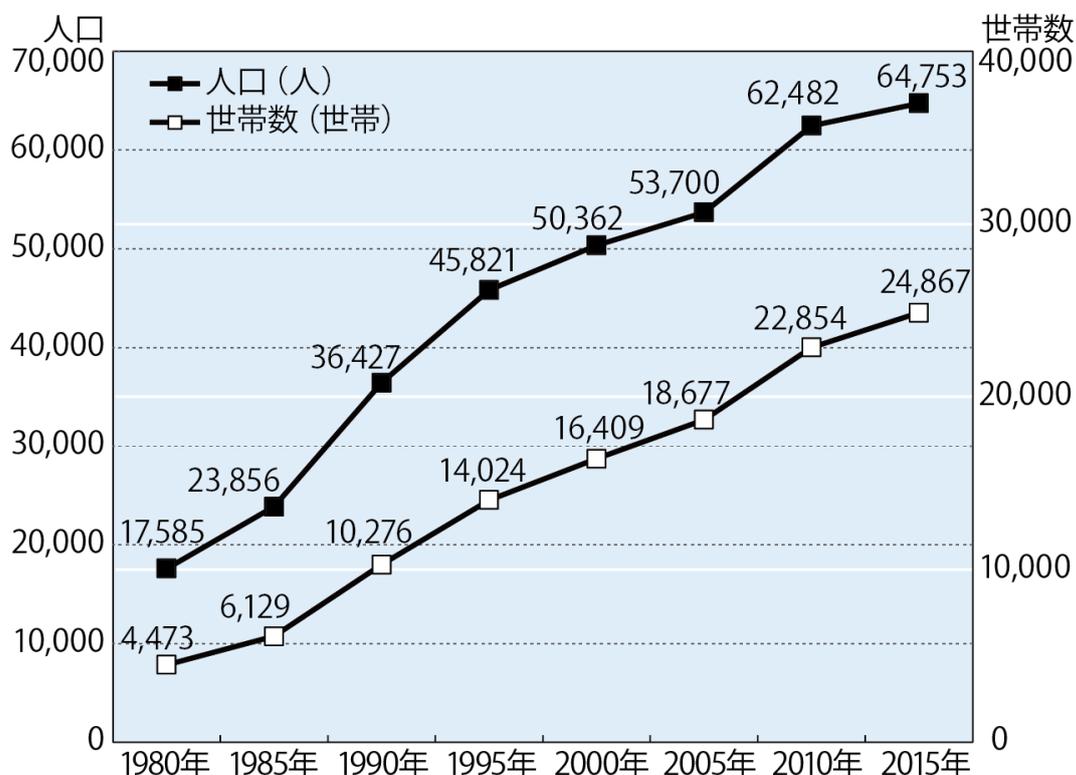
国勢調査によると、1985年（昭和60年）～1990年（平成2年）の間の人口増加率は52.7%で全国3位を記録しましたが、東日本大震災以降人口の伸びが減速し、2010年（平成22年）～2015年（平成27年）の人口増加率は3.6%にとどまっています。

世帯数は、1985年（昭和60年）～1990年（平成2年）の間、人口と同様に急増し（67.7%）、2010年（平成22年）～2015年（平成27年）の間は8.8%と近年になって伸び率が低下したものの、世帯を構成する人数（家族数）の減少により人口増加率を上回る勢いで増加しています。

今後も、当面の間は人口と世帯数の増加は続く予測され、整備済市街地のビルドアップと計画的な住宅地整備が都市づくりの課題となっています。

なお、長期的には、7万人程度をピークとして人口減少に転ずると予測されています。

◆図 2-2-5 人口・世帯数の推移

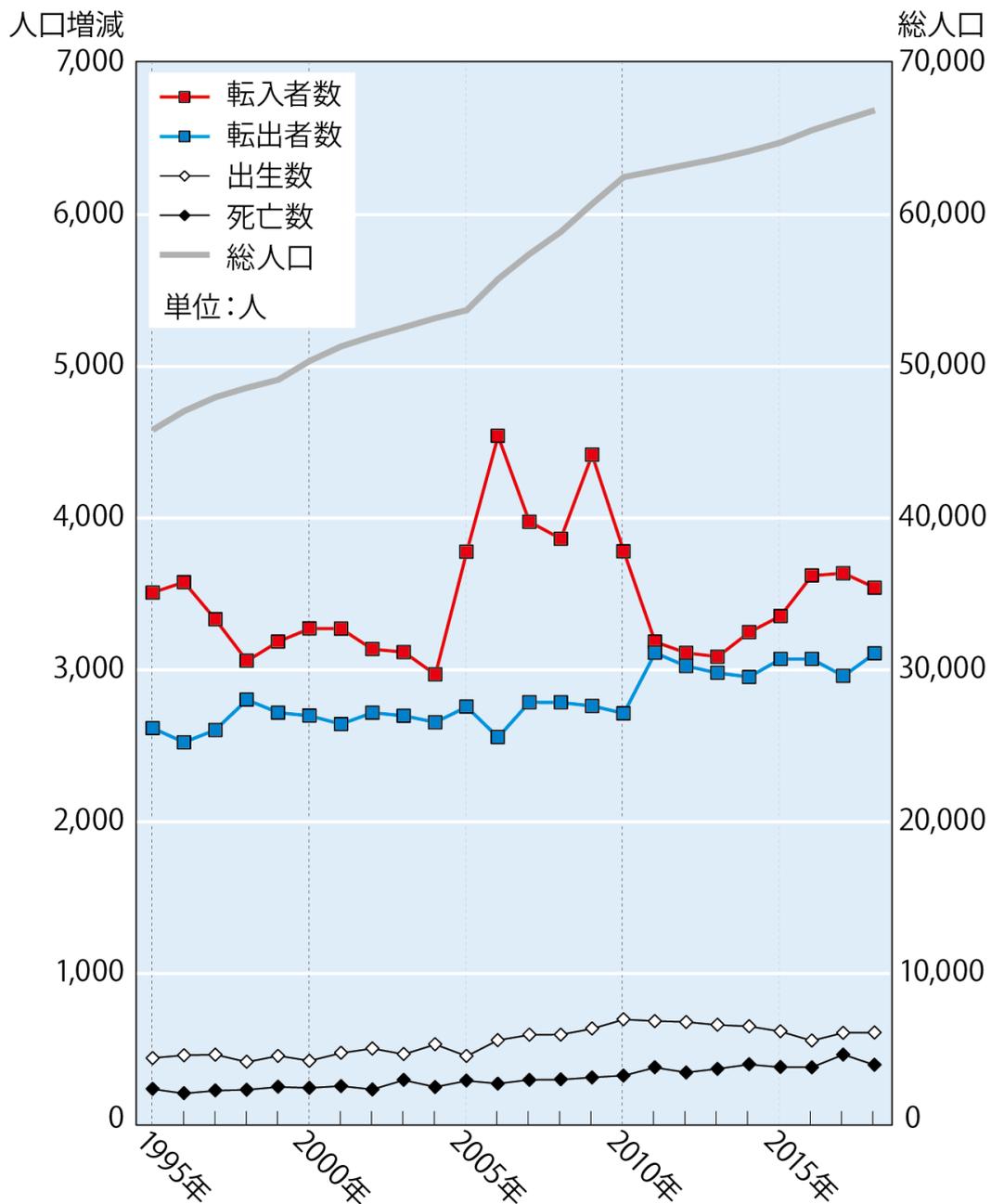


資料：国勢調査

〔人口動態〕

転入者数が転出者数を大幅に上回る転入超過傾向は、東日本大震災のあった2011年（平成23年）にはほぼ見られなくなりましたが、その後また転入超過基調に戻っています。この間、出生数が死亡数を上回る自然増が維持されており、結果として人口は増加を続けています。

◆図 2-2-6 人口動態



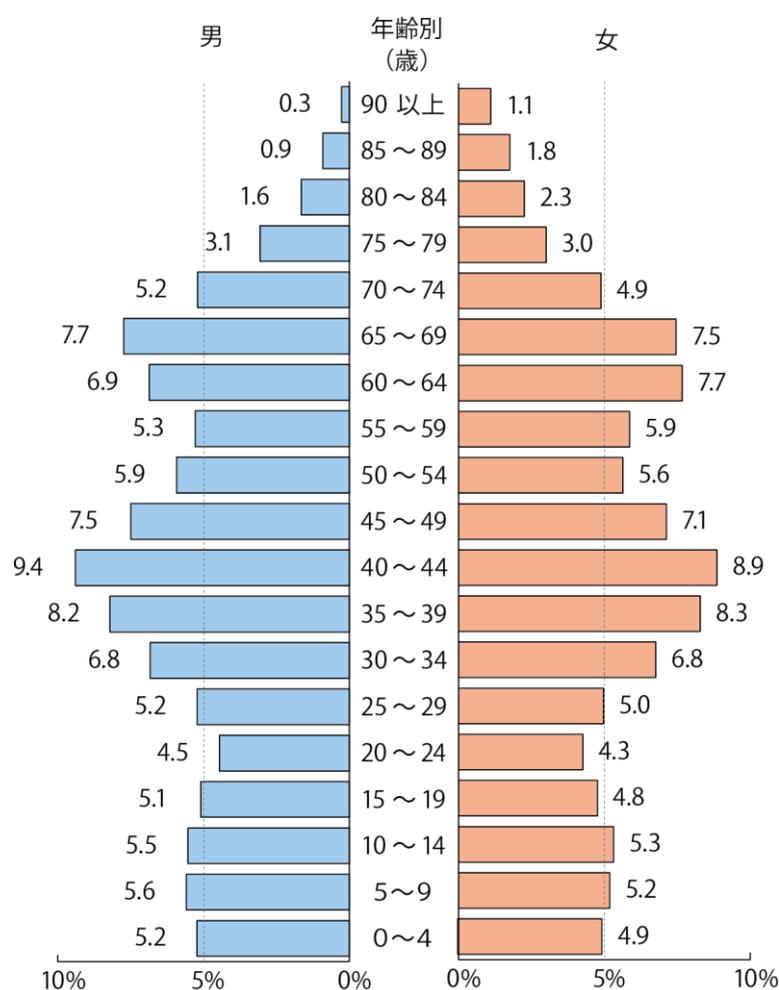
資料：守谷市統計もりや（2018年）

〔人口の年齢構成の変化〕

守谷市では、1990年代前半までの人口急増期に入居した世代である60歳代とその子どもの層に人口が偏っています。また、近年には、その子どもの世代である30～40歳代を世帯主とする新規の住宅取得、転入傾向が見られます。

このため、65歳以上の人口の比率は県平均（約27%）よりも低い約20%となっており、現状では高齢化はそれほど進んではないものの、いわゆる「団塊の世代」に大きく偏った年齢構成から、将来急速に高齢化が進んでいく可能性があります。

◆図 2-2-7 人口の男女、年齢構成



資料：国勢調査（2015年）

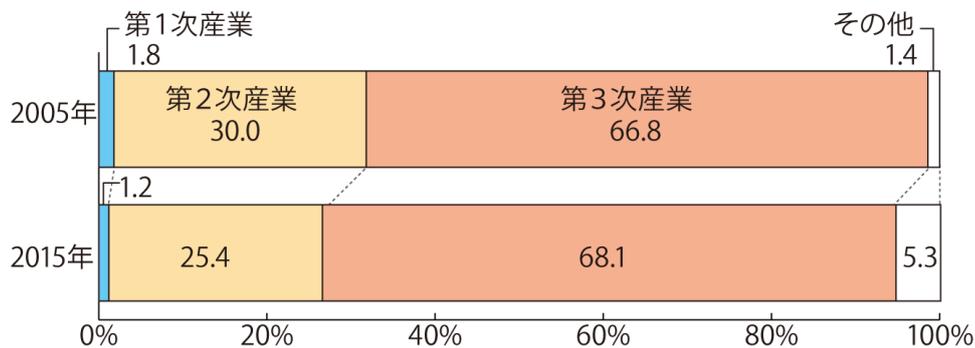
② 産業就業構造と人口流動

〔産業別就業者数～従業地ベース〕

守谷市で働く 15 歳以上就業者の産業別の内訳は、第 1 次産業が 1.2%、第 2 次産業が 25.4%、第 3 次産業が 68.1%となっています。

低下を続けていた農業就業者が下げ止まり、第 2 次産業から第 3 次産業へのシフトも、この 10 年間は比較的緩やかなものとなってきました。

◆図 2-2-8 従業者数（15 歳以上）の産業別構成



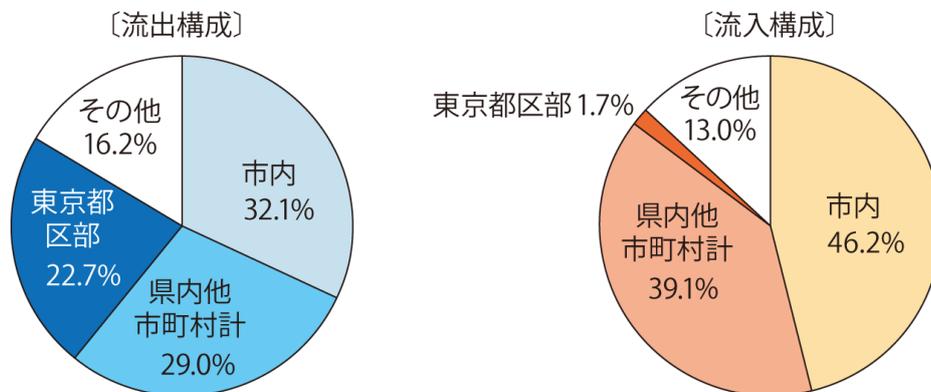
資料：国勢調査（2015 年）

〔通勤・通学流動〕

守谷市に居住する 15 歳以上の就業者・通学者のうち、市内で通勤・通学している人は 32.1%であり、29.0%は県内の他市町村へ、22.7%は東京都区部へ、16.2%が隣接県の千葉県、埼玉県等へ流出しています。

守谷市に通勤・通学する人のうち、市内に居住しているのは 46.2%であり、残りの多くは県内の他市町村から流入し、働く場としても拠点性を示しています。

◆図 2-2-9 通勤・通学流動の状況



資料：国勢調査（2015 年）

(3) 都市環境の現状と動向

① 土地利用の現況

〔用途別土地利用現況〕

鬼怒川右岸と小貝排水路両岸には田を中心とした大規模農用地，利根川左岸には畑を中心とした大規模農用地と耕作されていない農地（荒地）が広がっています。

また，これらの大規模農用地の周囲に，農地や山林などに囲まれた農業集落が形成されています。

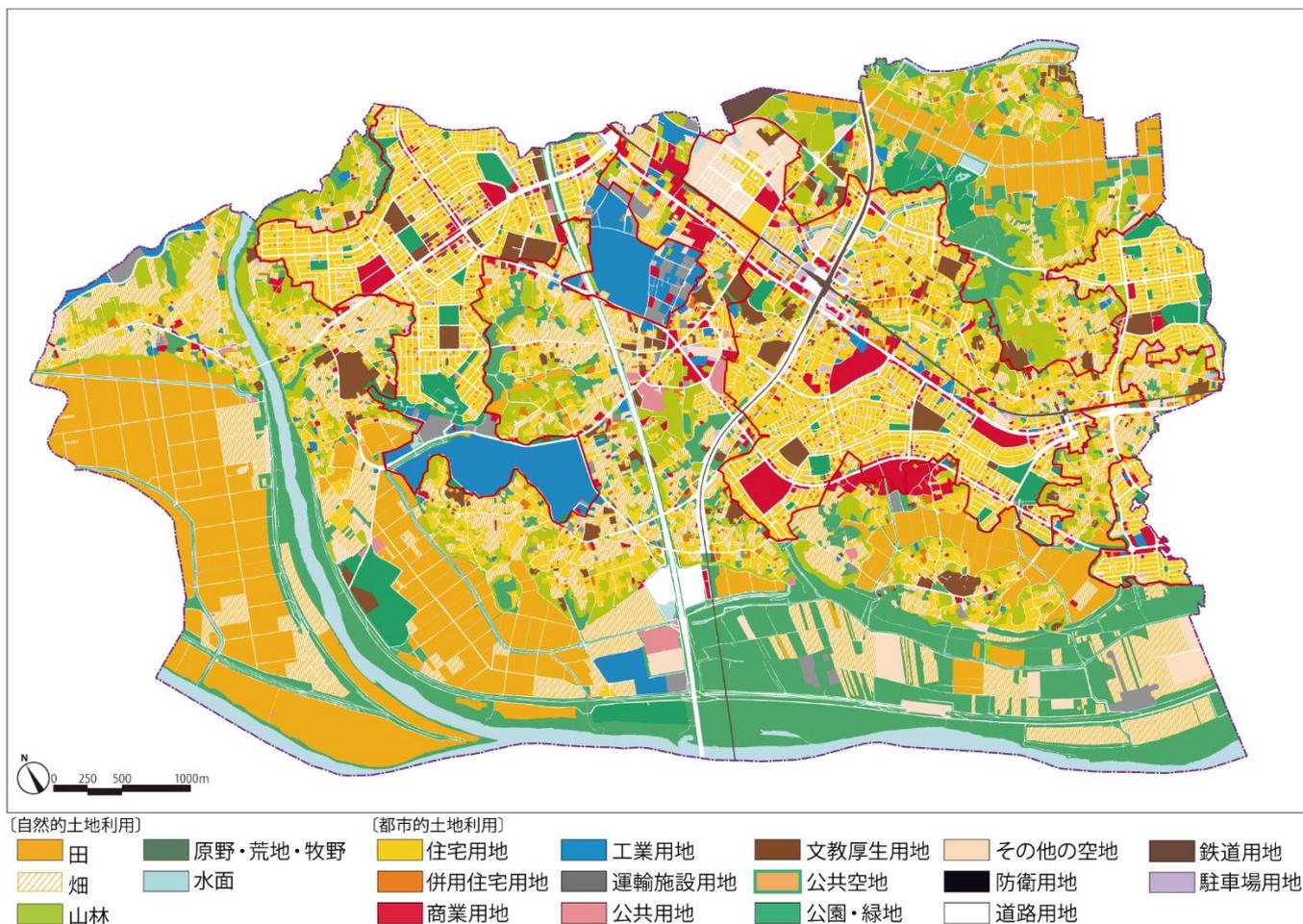
台地面の外縁部や谷津には傾斜地山林が分布しています。住宅系の土地利用は，緑に囲まれた大規模住宅団地（北守谷，南守谷，みずき野，美園）及び，守谷駅周辺の既成市街地を中心に分布しています。

商業系の土地利用は国道 294 号（都市計画道路取手守谷線）沿道，常総ふれあい道路（都市計画道路乙子北守谷線）沿道を中心に行われています。

工業系土地利用は主に県道野田牛久線（都市計画道路北園野木崎線），国道 294 号，常総ふれあい道路沿道を中心に分布しています。

近年には，松並青葉地区の土地区画整理事業により，自然的土地利用及び工業系土地利用から住宅系へ大規模な土地利用転換が進みました。

◆ 図 2-2-10 土地利用状況図（平成 27 年度）



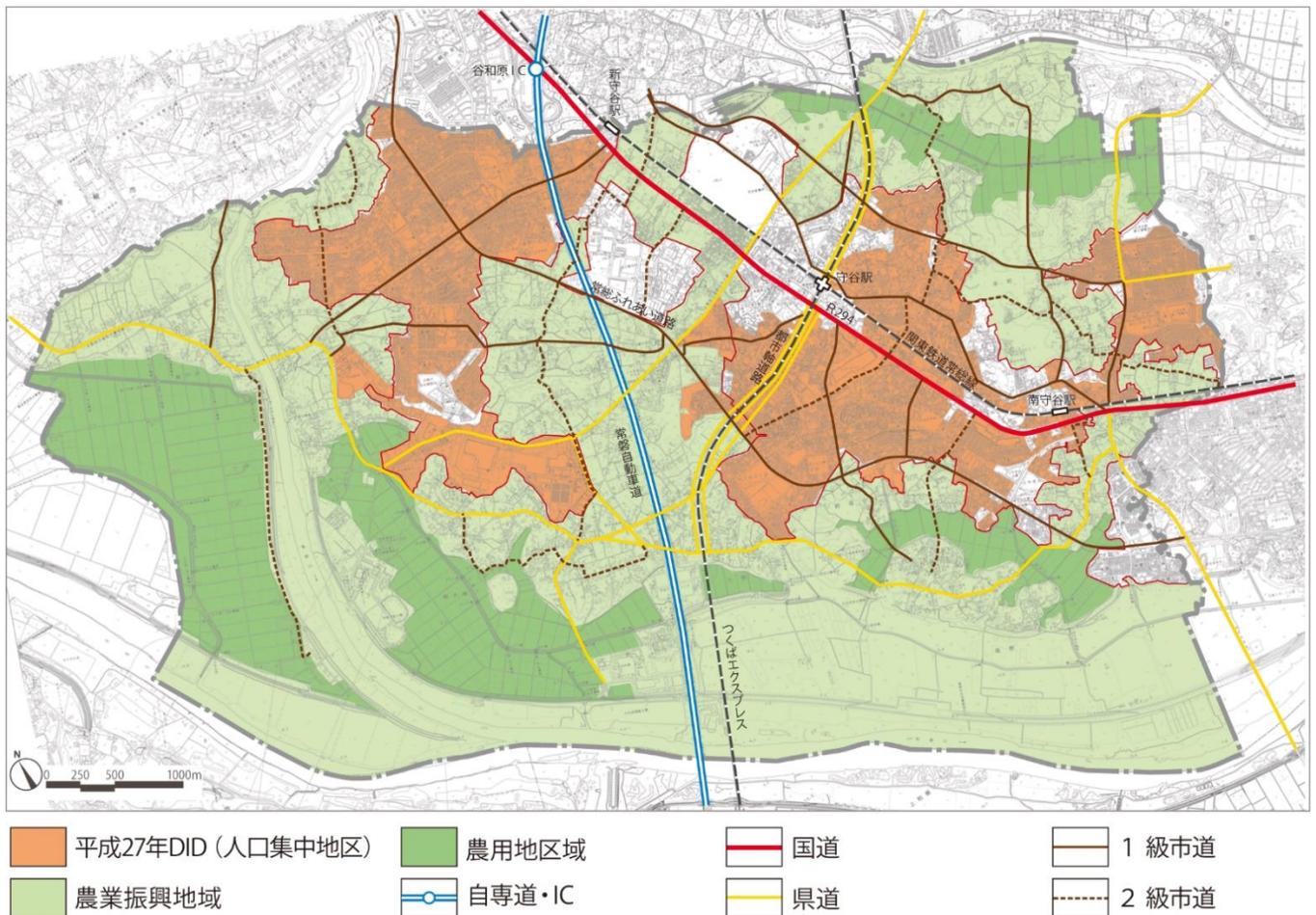
資料：都市計画基礎調査（2015 年度）

〔土地利用規制状況〕

昭和45年の都市計画の当初決定以降、北守谷地区、南守谷地区、みずき野地区、緑地区、美園地区、ひがし野地区、守谷駅周辺地区の一部を市街化区域に編入し、2011年（平成23年）には松並地区・原東地区の土地区画整理事業区域を更に市街化区域に編入して、現在の市街化区域面積は985ha（市域・都市計画区域：3,571haの27.6%）となっています。

また、市街化調整区域2,586ha（農業振興地域）では昭和49年の農用地指定以降、大柏・野木崎・大木・板戸井の各地における県営圃場整備事業を経て、現在487ha（市域の13.6%）が農用地区域として保全されています。

◆図2-2-11 都市フレーム図（平成29年度）



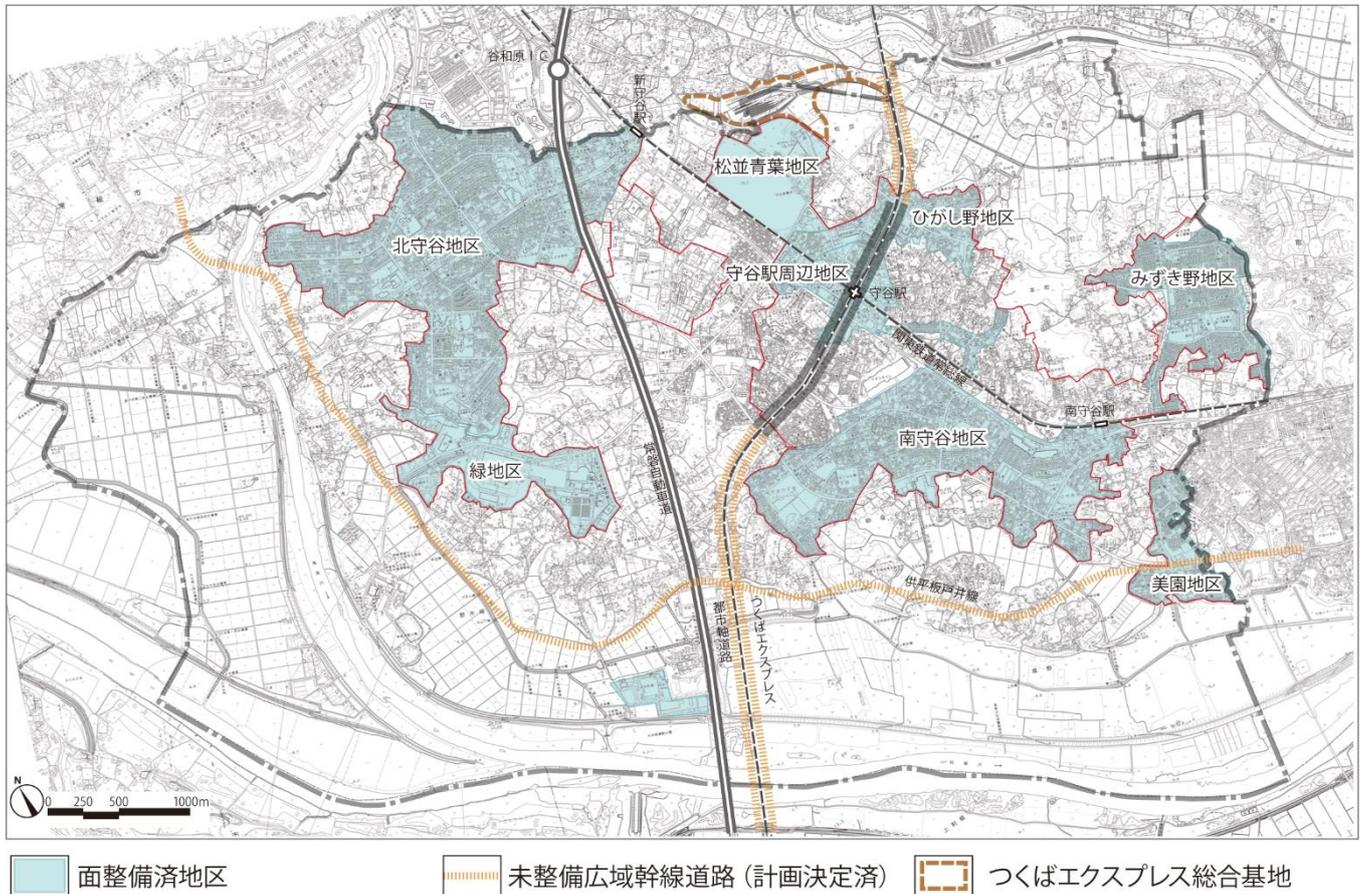
資料：国土数値情報（2015年）・都市計画基礎調査（2015年度）

② 都市整備の状況

〔面整備状況〕

北守谷地区，南守谷地区，みずき野地区，緑地区，美園地区，ひがし野地区，守谷駅周辺地区及び松並青葉地区は既に面整備済であり，地区計画制度や建築協定などの導入により，良好な市街地環境の形成が行われています。

◆図 2-2-12 面整備状況図（平成 27 年度）



資料：都市計画基礎調査（2015 年度）

〔道路整備状況〕

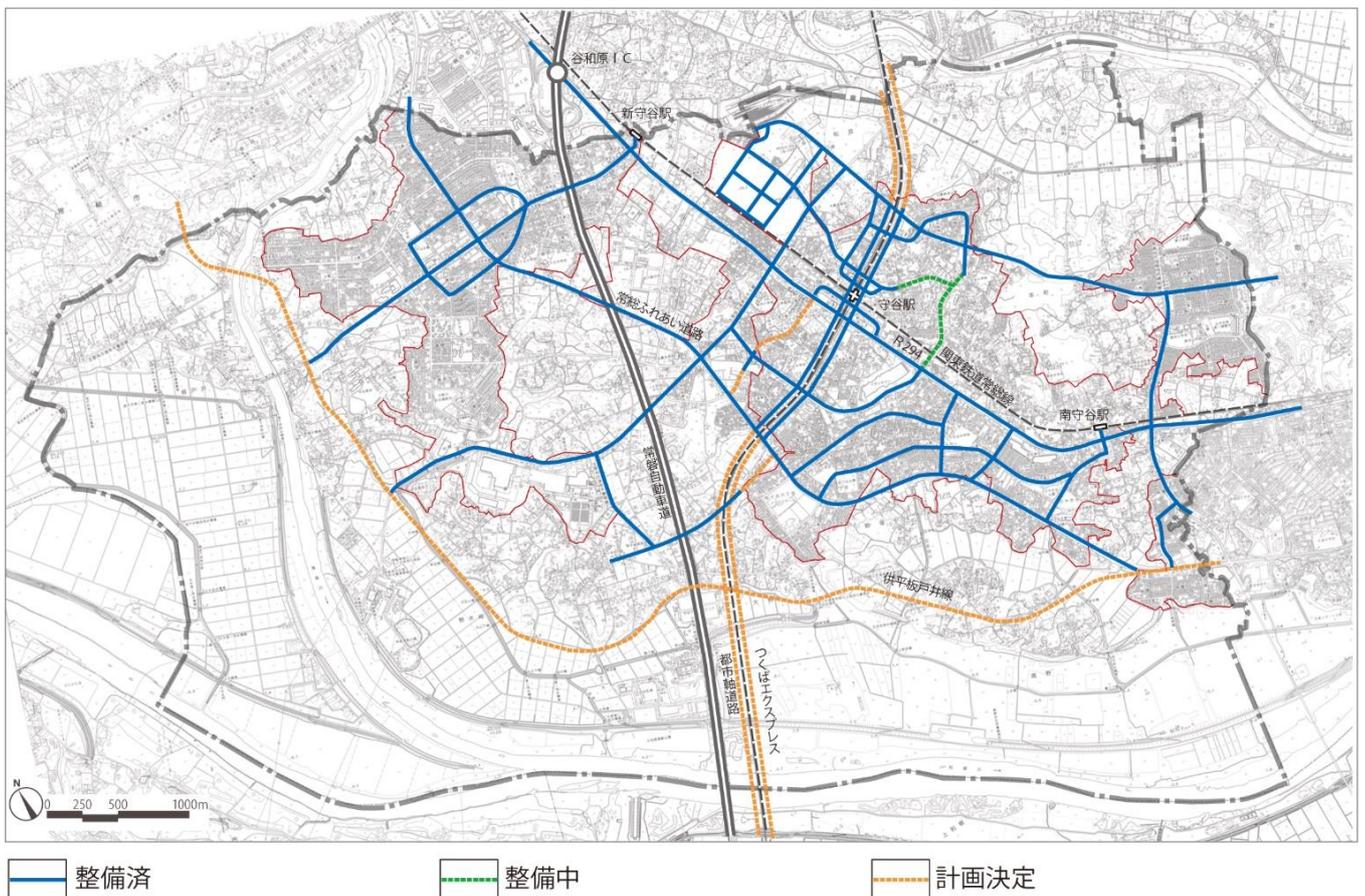
常磐自動車道が市の中心部を通っており、つくばみらい市で国道 294 号（都市計画道路取手守谷線）と接続しています。

主要幹線道路としては、国道 294 号と常総ふれあい道路（都市計画道路乙子北守谷線）が南北の主要道路軸を形成し、これをつなぐ形で東西の道路があり、ラダー（はしご）型の幹線道路ネットワークが形成されつつあります。

加えて、関東鉄道常総線東側の市街地を南北に連絡する都市計画道路郷州沼崎線が全線整備され、地域の道路交通状況の変化を踏まえて 2013 年度・2014 年度（平成 25 年度・平成 26 年度）に都市計画道路の見直しが行われました。

今後は東西市街地の効率的な連携を図るため、守谷駅周辺の東西方向の幹線道路の整備や、幹線道路の骨格をなす都市軸道路（都市計画道路守谷・伊奈・谷和原線）の未整備区間及び利根川・鬼怒川沿いの広域幹線道路である都市計画道路供平板戸井線の整備が課題となっています。

◆図 2-2-13 都市計画道路整備状況図（平成 27 年度）



資料：都市計画基礎調査（2015 年度）

〔公共公益施設の整備状況〕

ア. 学校教育施設等

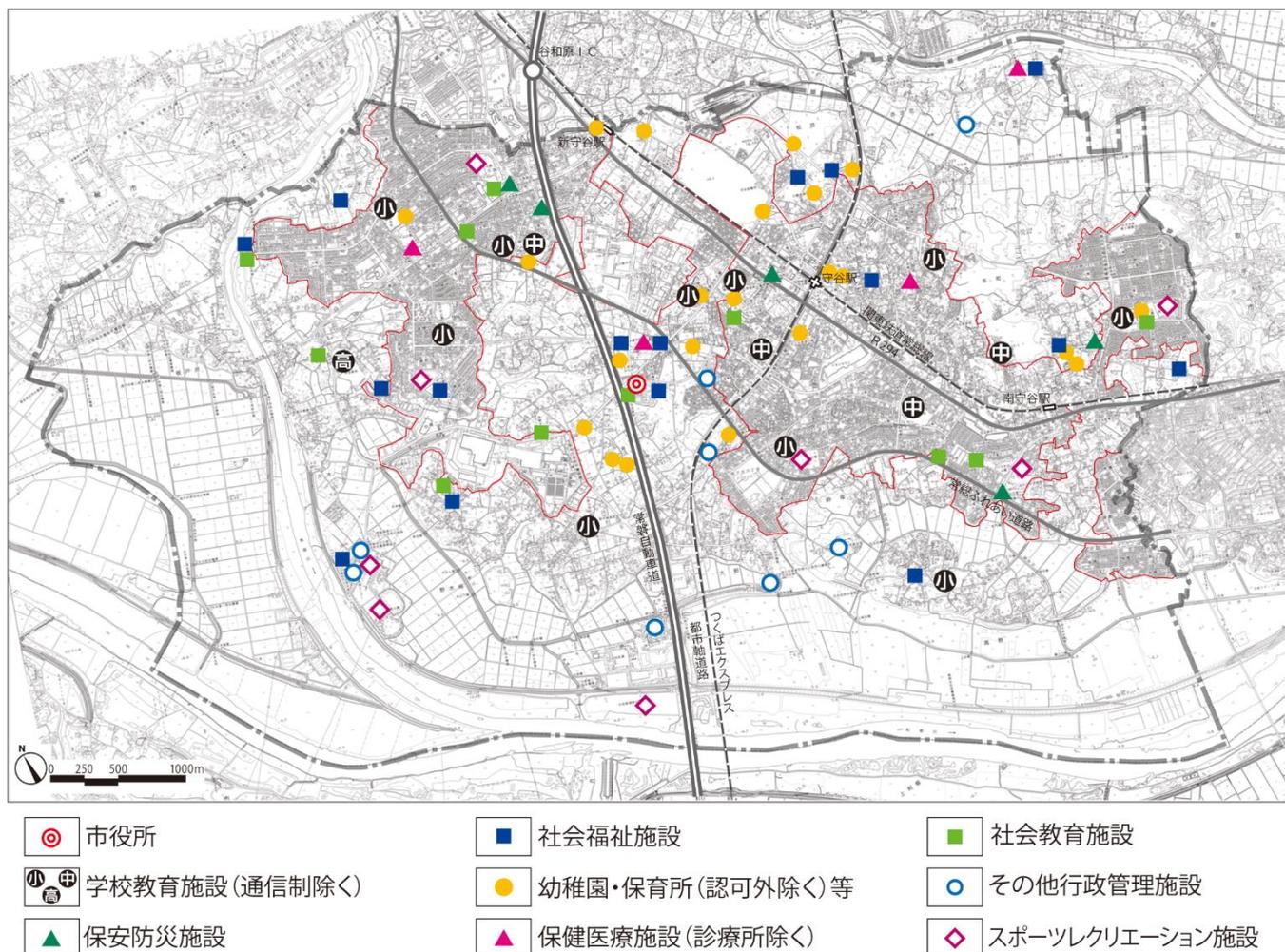
本市には幼稚園が4箇所、保育所が16箇所、認定こども園が2箇所あり、その多くが大規模住宅団地内やその周辺の集落地に配置されています。

また小学校10校、中学校4校、高校1校（他に通信制高校のスクーリング施設あり）がありますが、守谷駅周辺では土地区画整理事業の進捗により、通学区の児童生徒数が増加している小中学校があります。

イ. 保健・医療施設

市内には病院が3箇所、保健センター1箇所、一般診療所が34箇所あります。救急・高次医療については、周辺市と相互協力を行っています。

◆図 2-2-14 公共公益施設分布状況図（平成 27 年 4 月現在）

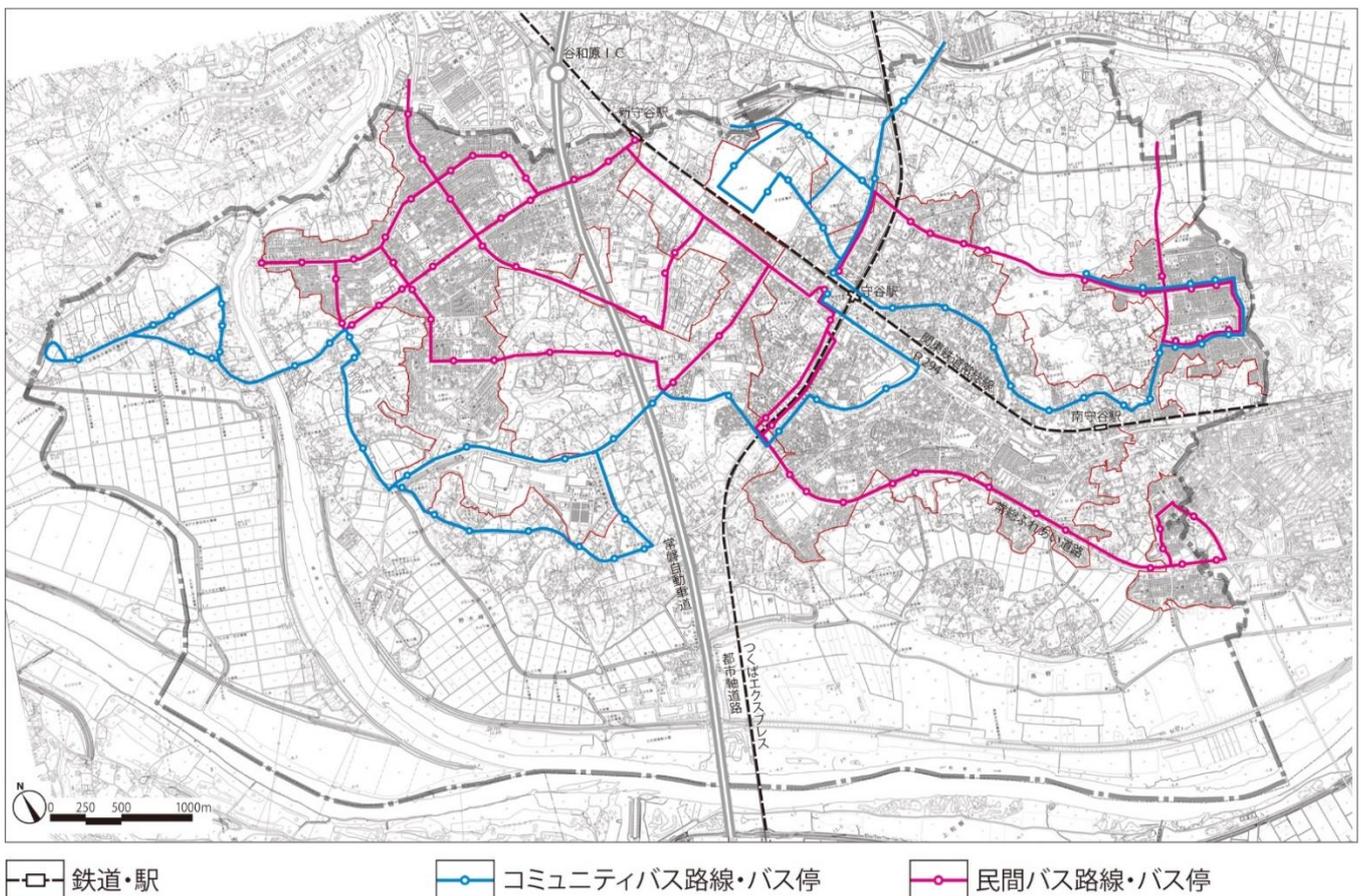


資料：守谷市ガイドマップ（2019年11月）他

〔公共交通〕

鉄道は、つくばエクスプレスと関東鉄道常総線があり、鉄道駅は、つくばエクスプレスと常総線の乗換駅である守谷駅と常総線の南守谷駅・新守谷駅の3駅があります。また、民間のバス路線が一部の住宅団地を經由して運行されており、これを補う形でコミュニティバス「モコバス」やデマンド乗合交通が運行されています。

◆図 2-2-15 公共交通網図（令和元年5月現在）



資料：守谷市内バス運行ルートマップ（2019年5月改定版）

〔公園整備状況〕

広域的なスポーツ・レクリエーションの拠点として常総運動公園，地域の環境・歴史・文化を生かした公園緑地として北園森林公園，守谷城址公園が配置されています。

各大規模住宅団地にはそれぞれ近隣公園及び街区公園が効率的に配置され，市民の需要に応じています。

また，守谷駅周辺の面整備事業により，新たな公園が整備されるとともに，松並木を保全・活用した道路整備や，谷津の自然環境の保全・管理につながる市民協働による歩行路の整備が進んでいます。

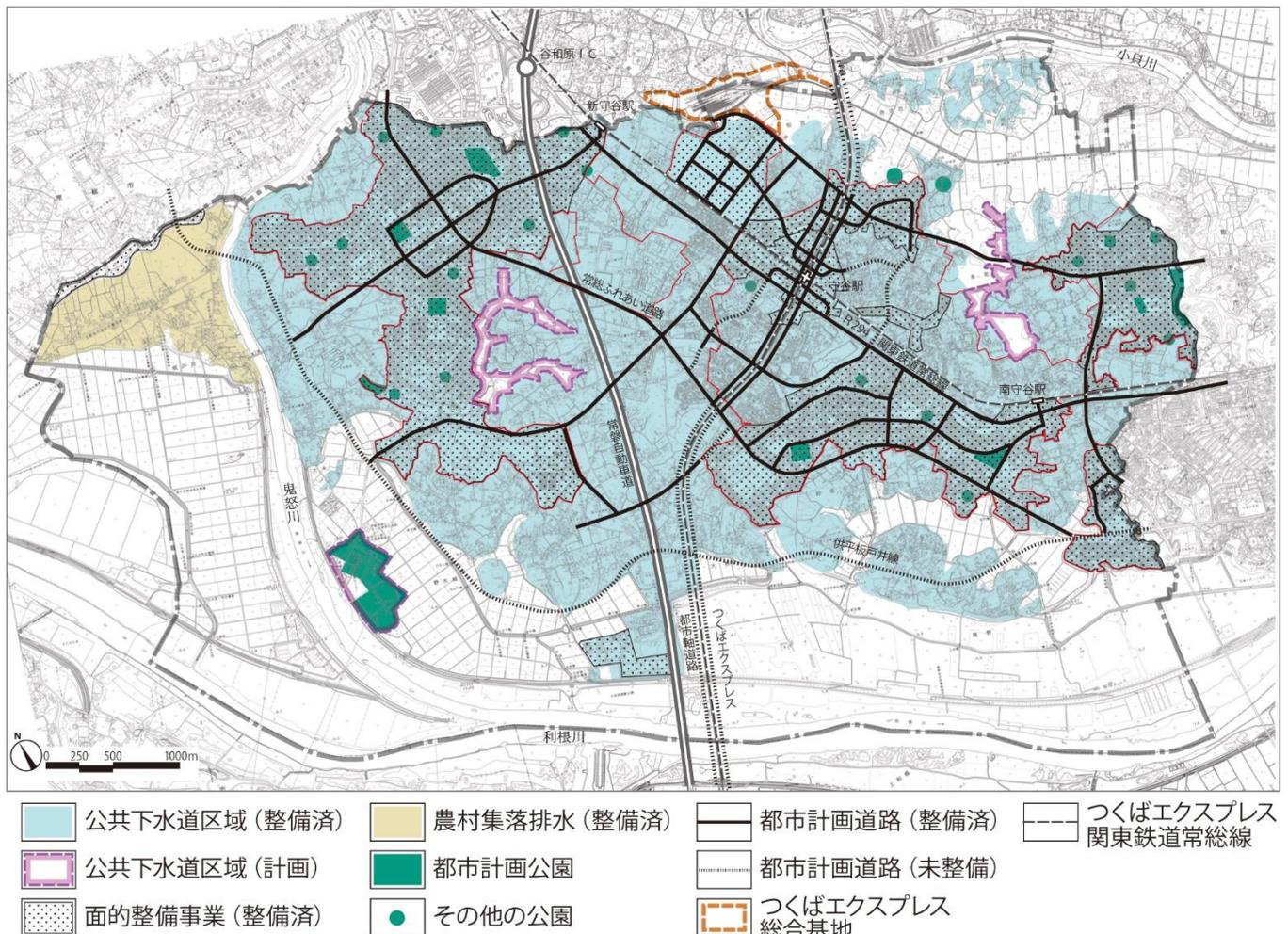
〔上・下水道の整備状況〕

旧守谷地区を給水区域として始まった簡易水道事業は，1978年（昭和53年）に上水道事業に変更され，同時に川西地区簡易水道事業が始まりました。

現在では，市域全体が上水道の給水区域となっています。

市の公共下水道は，大規模宅地開発に合わせて1975年（昭和50年）に計画決定され，現在では，既に市街化区域全域と市街化調整区域内の集落地が整備済となっています。

◆ 図 2-2-16 都市基盤施設整備状況図（平成 30 年度）



資料：都市計画基礎調査（2015年度）他

3. 都市づくりに係る市民意向【2018年度（平成30年度）実施】

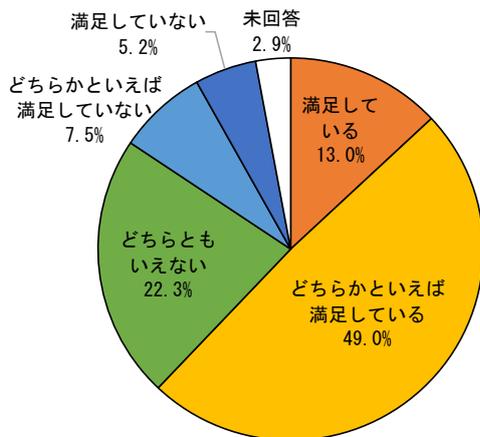
守谷市では、総合計画の成果水準を把握するため毎年市内在住の満18歳以上の市民3,000人を対象に「守谷市まちづくり市民アンケート」を実施しています。この中で、まちづくりに関するものを抜粋し、回答を分析すると以下のとおりです。

市民の居住継続意向については「終の住みか」としたいと思う市民が半数を超える状況となっています。市の現状（生活環境、自然環境、景観等）に対する評価はおおむね高く、土地利用のバランスについては調和しているという評価が多いものの、開発の規制のあり方については強化と現状維持が相半ばする結果となりました。また、市内のバスの利便性に対しては「便利だと思う」市民は1/4にとどまっています。

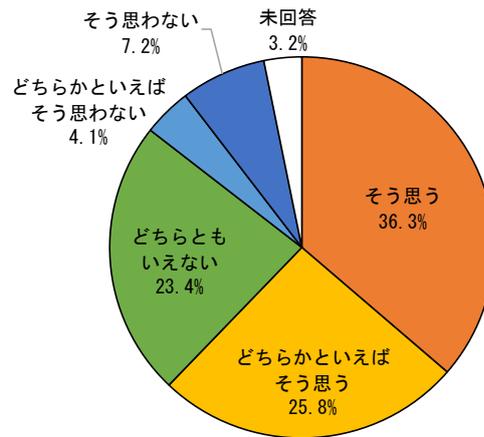
総じて、現在の豊かな自然環境を維持しながら生活の利便性を高めることが望まれています。

居住環境・満足度について

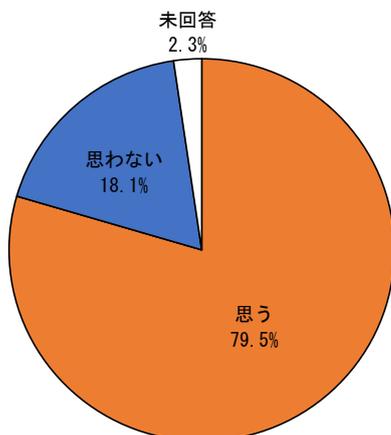
◆今の守谷市に満足していますか



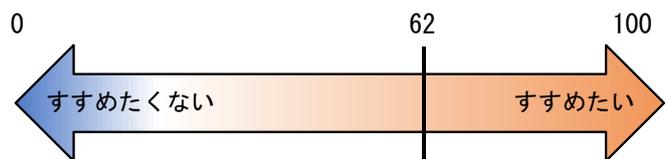
◆守谷市を「終（つい）の住みか」にしたいと思いますか



◆守谷市の生活環境が良好に保たれていると思いますか



◆守谷市をどれくらい知人や友人におすすめしたいですか

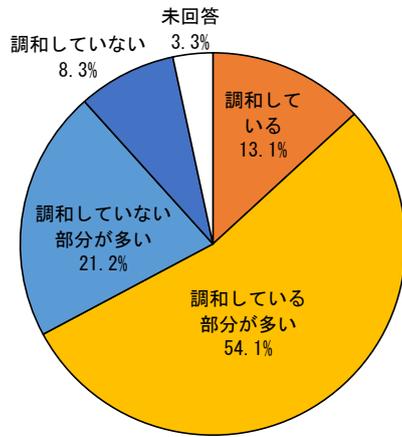


注：おすすめしたい度合いを10点満点でおたずねした設問。このグラフでは100点満点とし、10倍値を表示している。

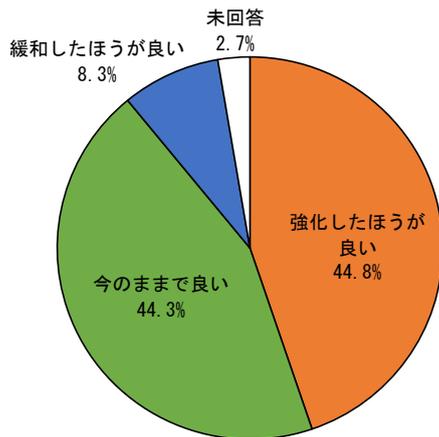
注：構成比（百分率）の数値の表示は小数点以下第2位を四捨五入したことにより合計が100.0にならない場合があります。

まちづくりについて

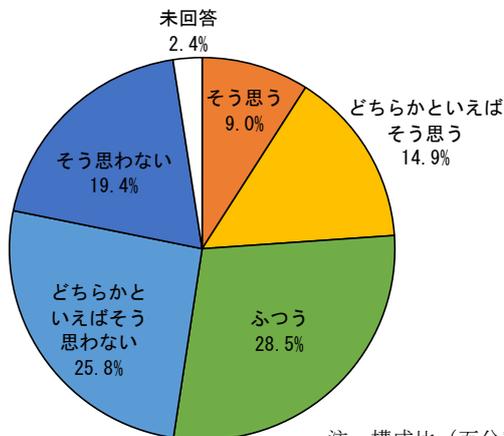
◆守谷市の住宅地，商業地，農地などが調和していると思いますか



◆乱開発などを防ぎ，秩序あるまちにしていくための規制についてどう思いますか



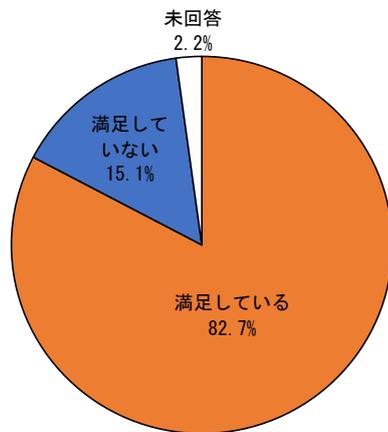
◆市内のバス（民間路線バス，コミュニティバス）は，便利に利用できると思いますか



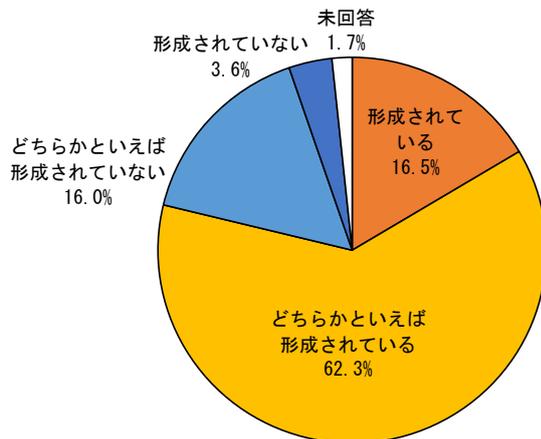
注：構成比（百分率）の数値の表示は小数点以下第2位を四捨五入したことにより合計が100.0にならない場合があります。

自然環境・景観について

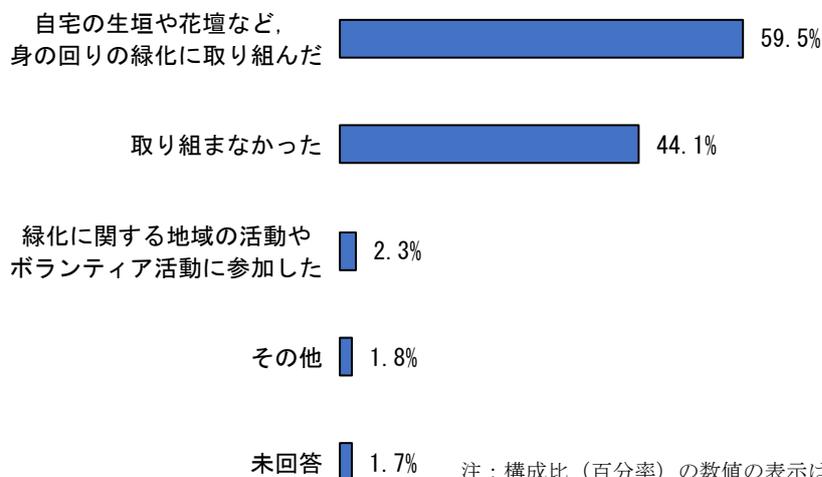
◆守谷市の自然環境に満足していますか



◆守谷市には緑を生かした美しい景観が形成されていると思いますか



◆この1年間に街並みの景観をより良くするために、どのようなことに取り組みましたか



注：構成比（百分率）の数値の表示は小数点以下第2位を四捨五入したことにより合計が100.0にならない場合があります。

資料：「まちづくり市民アンケート」（2018年）

4. 都市づくりの課題

(1) 課題検討の流れと視点

守谷市をとりまく社会経済情勢，広域圏の動向や都市の現況，動向，そして市民のまちづくりへの意向を踏まえて都市づくりの課題を検討し抽出しました。

課題検討は，以下の3つの視点から進めました。

〔都市社会，環境の問題〕

現状における主要な問題点としては…

- 急激な人口流入により住宅団地の年齢構成が住宅宅地購入世代に偏りが見られること。
- そのため，初期に開発された住宅団地では，近年に急速な高齢化と人口減少が見られること。
- 基盤整備された駅周辺市街地に建物が建っていない低未利用地が残されていること。
- 一部幹線道路に広域通過交通が集中し，地域連絡交通，生活交通に影響が出ていること。
- 都市の核となる地区や骨格的な構造が明確でなく都市の一体性，認識性が低いこと。
- 都市中心拠点であり鉄道乗降客の多い守谷駅周辺の市街地に，駅以外に人の集まる施設が少なく，にぎわいが感じられないこと。
- 誰もが働きやすく，社会参加しやすい，多様な職場や身近な職場が不足していること。

〔都市の利点，都市づくりの資源〕

都市の利点，都市づくりの資源としては…

- つくばエクスプレスにより，東京都心への公共交通の利便性は高く，常総線との乗換駅である守谷駅の周辺は広域交通の拠点である。
- 常磐自動車道谷和原インターチェンジにより，東京都心への距離は近く，広域自動車交通の利便性は高い。
- 人口流入により人口社会増を続けているため比較的若い世代が多い。
- 市内，周辺に職場を有し単なるベッドタウンではない。
- 大規模な住宅団地開発により市街地の多くの部分で面的基盤整備が完了している。
- 広々とした大河川空間，緑豊かな農村集落環境を有する。
- 細かな地形のひだがあり，谷津田と斜面の緑地が残されている。
- 守谷城址の歴史的環境が自然・農業環境と一体的に残されている。
- これらの自然環境，歴史的環境を結ぶ散策路「守谷野鳥のみち」が市民協働により整備・管理されるなど，“グリーンインフラ”の考え方に基づくまちづくりが進展している。

〔都市に求められる普遍的な性格・構造〕

我が国の社会経済の変化を考えると、これからの都市に求められるものは…

- 高齢社会での地域レベルの身近な暮らしや社会活動を支える基盤・システム
- 環境の有限性を認識した環境配慮型，資源循環型の都市社会・都市環境
- 市民との協働によるまちづくり，都市の管理運営

(2) 都市づくりの主要課題の整理

都市づくりの課題は、現在の都市社会や環境の問題点、欠点を是正し、都市の利点、都市づくりの資源を活用することで、成熟化する我が国の社会経済の中において都市の位置に則して求められる性格・構造を形成していくことにありますが、守谷市の主要な課題は、以下の5点に集約し整理することができます。

① 豊かな環境・風土の保全と継承

市民の都市の自然環境への高い評価と、環境保護意識の高まりを受けて、都市的な開発・土地利用を計画的にコントロールするとともに、SDGsを目指して環境負荷の少ない都市生活・産業活動を営むことにより、水と緑の環境、豊かな歴史的風土を保全し、市民の学習や憩いの資源として活用、管理して、次世代に継承していく必要があります。

② 美しく相互に調和の取れた都市景観・街並みの形成

急激な市街化を守谷の既存の豊かな自然環境や温かい地域コミュニティと融和するように計画的に受け入れるため、地区計画や景観計画などにより、隣接する自然環境や既存の住環境と調和の取れた優良な開発・建築を誘導し、美しい都市景観、にぎわいと温かみの感じられる街並みを形成していく必要があります。

③ 明確な都市構造、快適な都市空間の形成

高度な交通基盤の整備と都市機能の集積により、明確な都市構造と都市空間を形成し、都市の一体性、都市的な利便性の向上を図る必要があります。特に、都市中心拠点である守谷駅周辺地区への更なる都市機能集積により中心性を高めることが大きな課題となっています。

④ 高齢社会に対応し、人口減少を抑制する身近な生活基盤の整備と職場の確保

必然的に訪れる高齢社会に対応して、暮らしやすい地域の環境、地域社会を支える身近な生活基盤、安全で快適に利用できる交通基盤を整えていく必要があります。空家化・人口減少がみられるようになった住宅団地においては、生活交通の手段の確保、生活サービス施設の立地の維持・促進、住宅の更新整備の促進が課題となっています。

誰もが働きやすい職住近接の都市構造を維持・増進して、人口減少を抑制するため産業用地の計画的な開発整備が必要です。

また、子育てしやすい都市環境・地域社会を維持・形成するために、児童福祉施設について生活動線や公共交通利用も考慮した計画的配置や通学路の安全確保に取り組む必要があります。

⑤ 協働によるまちづくり

誰もが地域での役割を果たし生きがいを持って暮らし続けることができるまちとなるよう、市民、事業者、行政など、多様な主体の連携と協働により、地域の特性に応じた個性豊かで効果的なまちづくりを着実に進めていく必要があります。