

# 守谷市立地適正化計画 (案)

令和2年2月

守 谷 市



## 第1章 立地適正化計画の概要

1. 策定の背景及び目的	1-3
(1) 策定の背景	1-3
(2) 守谷市における立地適正化計画策定の意義	1-3
(3) 策定の目的	1-3
2. 計画の記載事項	1-4
3. 目標年次	1-5
4. 対象区域	1-5
5. 計画の位置づけ	1-6
6. 上位関連計画	1-7
(1) 上位計画	1-7
(2) 関連計画	1-11

## 第2章 守谷市の現状と課題

1. 守谷市の現状と将来見通し	2-3
(1) 市街地形成の経緯	2-3
(2) 人口動向	2-4
(3) 土地利用	2-9
(4) 都市機能分布	2-12
(5) 道路及び公共交通	2-13
(6) 防災	2-18
(7) 財政	2-21
(8) 地域経済	2-24
2. 本計画において重視すべき課題	2-28
(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	2-28
(2) 既存住宅市街地の活性化を図るまちづくり	2-29

## 第3章 まちづくりの基本方針

1. 立地適正化計画の基本方針	3-3
(1) 計画の全体像について	3-3
(2) 段階的な目標設定について	3-4
(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）	3-5
2. 拠点の設定方針	3-6
(1) 拠点設定の考え方	3-6
(2) 本計画での拠点設定箇所	3-8
3. 公共交通ネットワークの方針	3-9

## 第4章 居住誘導区域

1. 居住誘導区域の設定方針	4-3
(1) 居住誘導区域の基本的な考え方	4-3
(2) 守谷市における居住誘導区域の設定方針	4-5
2. 居住誘導区域の設定箇所	4-13
3. 居住誘導区域に係る届出制度	4-22

## 第5章 都市機能誘導区域

1. 都市機能誘導区域の設定方針	5-3
(1) 都市機能誘導区域の基本的な考え方	5-3
(2) 守谷市における都市機能誘導区域の設定方針	5-4
2. 都市機能誘導区域の設定箇所	5-7
3. 誘導施設の設定方針	5-9
(1) 誘導施設設定の基本的な考え方	5-9
(2) 守谷市における誘導施設の設定方針	5-10
4. 誘導施設の設定内容	5-20
5. 誘導施設に係る届出制度	5-21

## 第6章 誘導施策

1. 誘導施策の設定方針	6-3
(1) 居住誘導に係る施策設定の考え方	6-3
(2) 都市機能誘導に係る施策設定の考え方	6-4
(3) 公共交通に係る施策設定の考え方	6-5
2. 誘導施策の設定内容	6-6
(1) 誘導施策メニュー	6-6
(2) 誘導施策の内容	6-7

## 第7章 計画評価と進行管理

1. 目標値の設定	7-3
(1) 守谷市における目標値設定の考え方	7-3
(2) 目標値の設定	7-4
2. 進行管理	7-8

# 第1章

## 立地適正化計画の概要

本章では、立地適正化計画の策定の背景や目的を整理し、本計画の計画期間、計画で定める内容について整理します。



# 1. 策定の背景及び目的

## (1) 策定の背景

日本の都市が近年の急速な社会情勢の変化に十分対応できていない状況に鑑み、都市の再生の推進に関する基本方針を定めた都市再生特別措置法が2014年（平成26年）に制定されました。この過程で、都市における今後のまちづくりにおいては、持続可能な都市経営を可能とするため「コンパクトシティ+ネットワーク」の考え方で進めることが示され、立地適正化計画はこれを実現するための計画（市町村マスタープランの高度化版）として位置づけられました。

## (2) 守谷市における立地適正化計画策定の意義

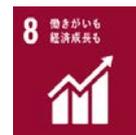
本市は東京都心から約40km圏内にあり、茨城県と千葉県の県境に位置しており、1970年代から隣接する取手市や千葉・東京方面への通勤者のベッドタウンとして計画的な宅地開発が行われてきました。その後もつくばエクスプレス開業を受けた開発が続き、人口増加が当面続くことが見込まれる都市となっています。

しかしながら、本市もいずれ人口が減少に転じることからは逃れられず、市街地のあり方もこれまでのような拡大基調ではなく、都市の持続的成長につながるような開発と、これまで整備されてきた市街地の都市基盤をいかに効率的に維持・再生していくかが問われる局面にあります。

こうした状況を受け、人口減少期にあっても持続的で安定的な都市経営を可能とするため「コンパクト・プラス・ネットワーク」を基本的な考え方とし、これを実現するための計画として、「守谷市立地適正化計画」を策定することとなりました。

## (3) 策定の目的

SDGs※を  
達成するために



立地適正化計画を策定するに当たっては、市民がより暮らしやすい環境を整えるために市街化区域内に、居住誘導区域（居住を誘導し人口密度を維持するエリア）と都市機能誘導区域（拠点に都市機能を誘導する区域）を指定します。また、これにより、都市整備を優先的に行うエリアを明確に示し、市中心部への都市機能の誘導につながる事業や、居住を誘導する地区の住環境の維持改善に資する事業への各種支援措置を受けることが可能となります。

守谷市においては、これまで大規模開発に合わせて市街地を順次拡大してきた経緯からコンパクトシティ+ネットワークのまちづくりが進められてきた面はあるものの、当面続く人口増加に対応して市の中心部である守谷駅周辺への都市機能集積を図り都市の魅力を高めること、人口減少が始まりつつある住宅団地における生活環境の維持に資する事業を展開していくことを目的として、本計画を策定するものです。

※SDGsについては資料編をご覧ください。

## 2. 計画の記載事項

人口減少及び高齢化が進む社会情勢にあって、将来の持続可能なまちづくりを実現するため、立地適正化計画は都市計画マスタープラン（市町村マスタープラン）の一部として、都市全体における都市機能や居住の配置，これを支える公共交通の充実を目指す包括的マスタープランとして位置づけられます。

これまでのまちづくりにおいては、土地利用規制や建築形態規制などにより都市を長期的な視点で量的にコントロールしてきましたが、立地適正化計画ではこれまでの手法を一步進め、市民や事業者の活動の活性化を促し、量だけでなく質にこだわって都市のマネジメントに取り組んでいくことが重要になります。

本計画では、計画の目的を達成するため、まちづくりの基本方針を定め、これに基づき居住誘導区域及び都市機能誘導区域を指定し、それぞれの誘導区域ごとに誘導施策を検討・策定し、計画の達成状況を定期的に評価し、適宜見直しを行うことにより実効性の高い施策を展開していきます。

### 守谷市立地適正化計画

#### 1. 立地適正化計画の概要

- ・ 策定の背景及び目的
- ・ 計画の記載事項
- ・ 目標年次
- ・ 対象区域
- ・ 計画の位置づけ
- ・ 上位関連計画

#### 2. 守谷市の現状と課題

- ・ 本市の現況と将来見通し
- ・ 本計画において重視すべき課題

#### 3. まちづくりの基本方針

- ・ 立地適正化計画の基本方針
- ・ 拠点の設定方針
- ・ 公共交通ネットワークの方針

#### 4. 居住誘導区域

- ・ 居住誘導区域の設定方針
- ・ 居住誘導区域の設定箇所
- ・ 居住誘導区域に係る届出制度

#### 5. 都市機能誘導区域

- ・ 都市機能誘導区域の設定方針
- ・ 都市機能誘導区域の設定箇所
- ・ 誘導施設の設定方針
- ・ 誘導施設の設定内容
- ・ 誘導施設に係る届出制度

#### 6. 誘導施策

- ・ 誘導施策の設定方針
- ・ 誘導施策の設定内容

#### 7. 計画評価と進行管理

- ・ 目標値の設定
- ・ 進行管理

#### 資料編

### 3. 目標年次

同時に策定している守谷市都市計画マスタープランは最新である国勢調査年次 2015 年度（平成 27 年度）を基準年次とし、おおむね 20 年後の都市の姿を展望して策定しています。立地適正化計画についても同様とし、2035 年度（令和 17 年度）を目標年次とします。

また、本計画はおおむね 5 年ごとに設定した各評価指標の定量的な分析、施策の進捗や達成度による検証・評価を行うとともに、上位計画である総合計画や都市計画マスタープランの改定等の際は、整合性を保ちながら必要に応じて見直しや変更を行うものとします。

基準年次：2015 年度（平成 27 年度）  
目標年次：2035 年度（令和 17 年度）

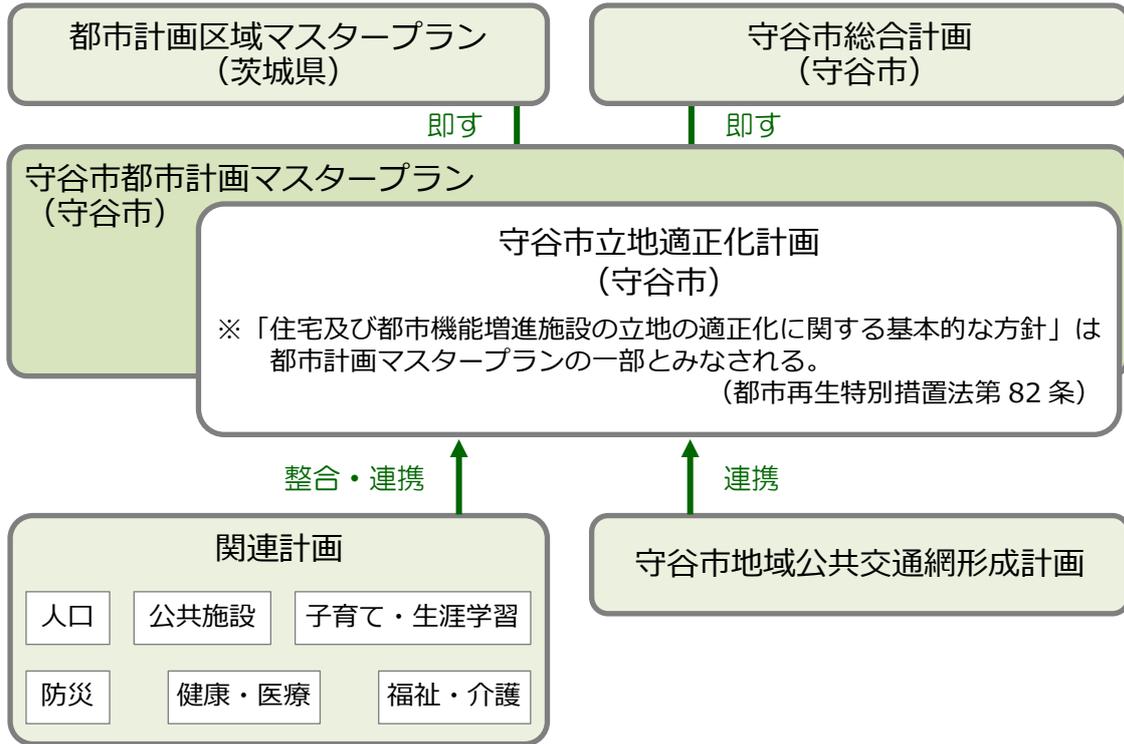
### 4. 対象区域

本計画は、取手都市計画区域の守谷市域の範囲（3,571ha＝守谷市全域）を対象区域とします。

## 5. 計画の位置づけ

本計画は都市全体を見渡して、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通網の充実など、多岐にわたるテーマを扱う包括的な計画です。関連する計画との整合性を図りながら策定します。

### ■本計画の位置づけ



## 6. 上位関連計画

### (1) 上位計画

#### ① 第二次守谷市総合計画（2012年3月）

##### ■計画期間

基本構想：2012（平成24）年度から  
2021（令和3）年度（10年間）

##### ■基本目標

将来都市像

～緑きらめき 人が輝く 絆つなぐまち もりや～

自然を守り，育て，緑が豊かにきらめくまち  
市民誰もが主人公となり，一人ひとりが輝くまち  
互いに手を取り，支え合い，助け合う，絆が育まれるまち

この大切な財産である「緑」「人」「絆」を次の世代につなぎ，すべての人が夢と希望にあふれ，もりやを愛し，誇りを持ち，ふるさとであるもりやを「終（つい）のすみか」と望み，「住んでよかった」と心から思えるまちづくりを進め，誰もが幸せに暮らし続けることができるまちを創ります。

##### ■まちづくりの基本姿勢

この将来像を実現するためのまちづくりの基本姿勢を次のとおり示します。

##### 緑をつなぐまちづくり

- これまで，人の暮らしとの関わりの中で，大切に守り育てられてきた豊かな自然を引き継ぎ，誰もが環境と調和した潤いと安らぎのある生活を送ることができ，この良好な環境と暮らしを次の世代につなぐまちづくりを進めます。

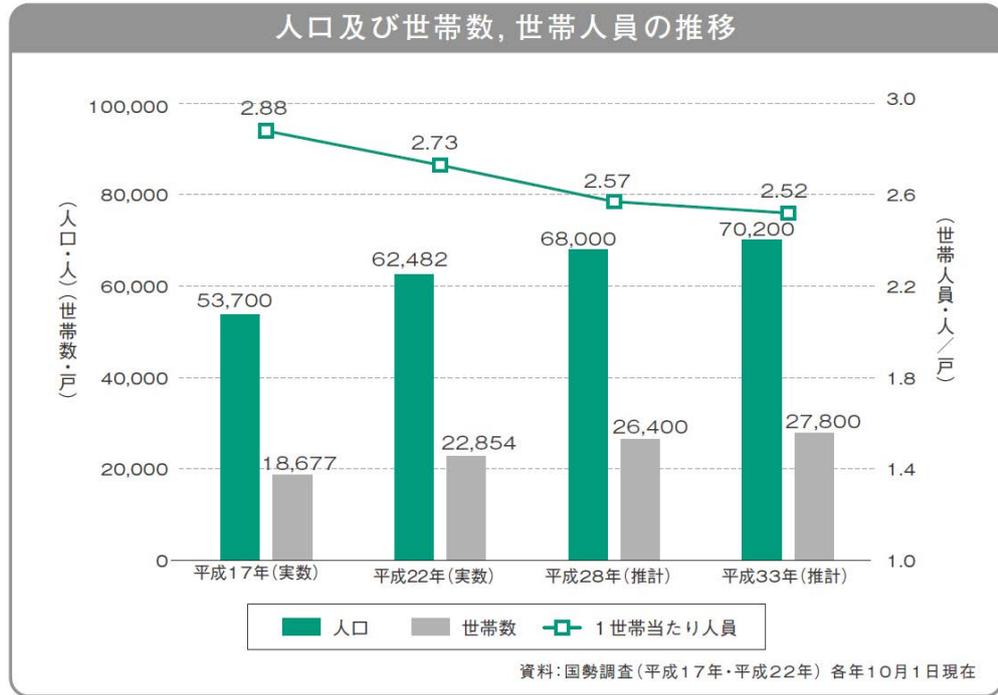
##### 人をつなぐまちづくり

- 市民や地域，団体，企業などが持つ知恵と力をつなぎ，それぞれの主体が同じ視点で責任と役割を認識しながら，誰もが積極的にまちづくりに参加できる協働のまちづくりを進めます。

##### 絆をつなぐまちづくり

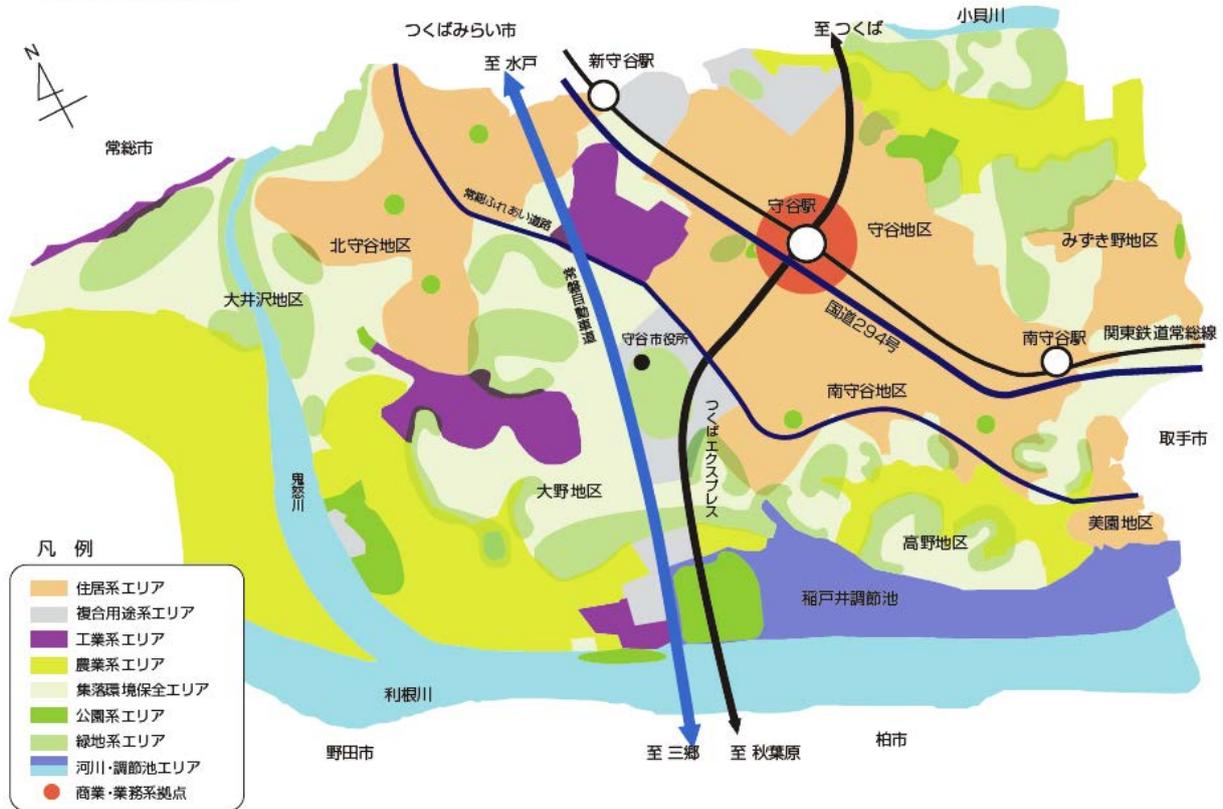
- 家族や地域の絆をつなぎ，支え合い，助け合う思いやりの心を育み，誰もが心の豊かさや幸せを実感し，安全に安心して暮らせるまちづくりを進めます。

■人口見通し（人口総数，世帯数，世帯人員）



■土地利用構想（第二次守谷市国土利用計画）

土地利用構想図



資料：守谷市「第二次守谷市国土利用計画」（2012年）

## ② 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

（2016 年 5 月）

### ■都市計画区域の名称及び範囲

名称：取手都市計画区域

範囲：取手市及び守谷市の全域

### ■都市づくりの基本理念

守谷地区では、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。

### ■地域ごとの市街地像

#### 守谷市街地地域

守谷駅周辺においては、持続可能で活力のある低炭素型都市づくりを目指し、つくばエクスプレス沿線の商業・業務機能の集積を進めるとともに、駅に隣接する地域において引き続き良好な居住機能の集積を図り、にぎわいと活力のある都市拠点の形成を図る。

また、既存の住宅地においては、道路や公園など都市施設の整備を進めるとともに、市街地やその周辺に残された緑地などの自然環境と調和した潤いのある住宅地の形成を図る。

#### 北守谷市街地地域

主に土地区画整理事業によって形成された本地域においては、良好な居住環境の維持・向上を図るとともに、活力のある産業拠点の形成を図る。

新守谷駅周辺は、地域を対象とした商業・業務施設や公共施設の集積を高めるとともに、良好な居住環境の形成を図る。

また、既に大規模な工場が立地している緑地区と立沢地区においては、今後とも良好な生産環境の維持・向上を図る。

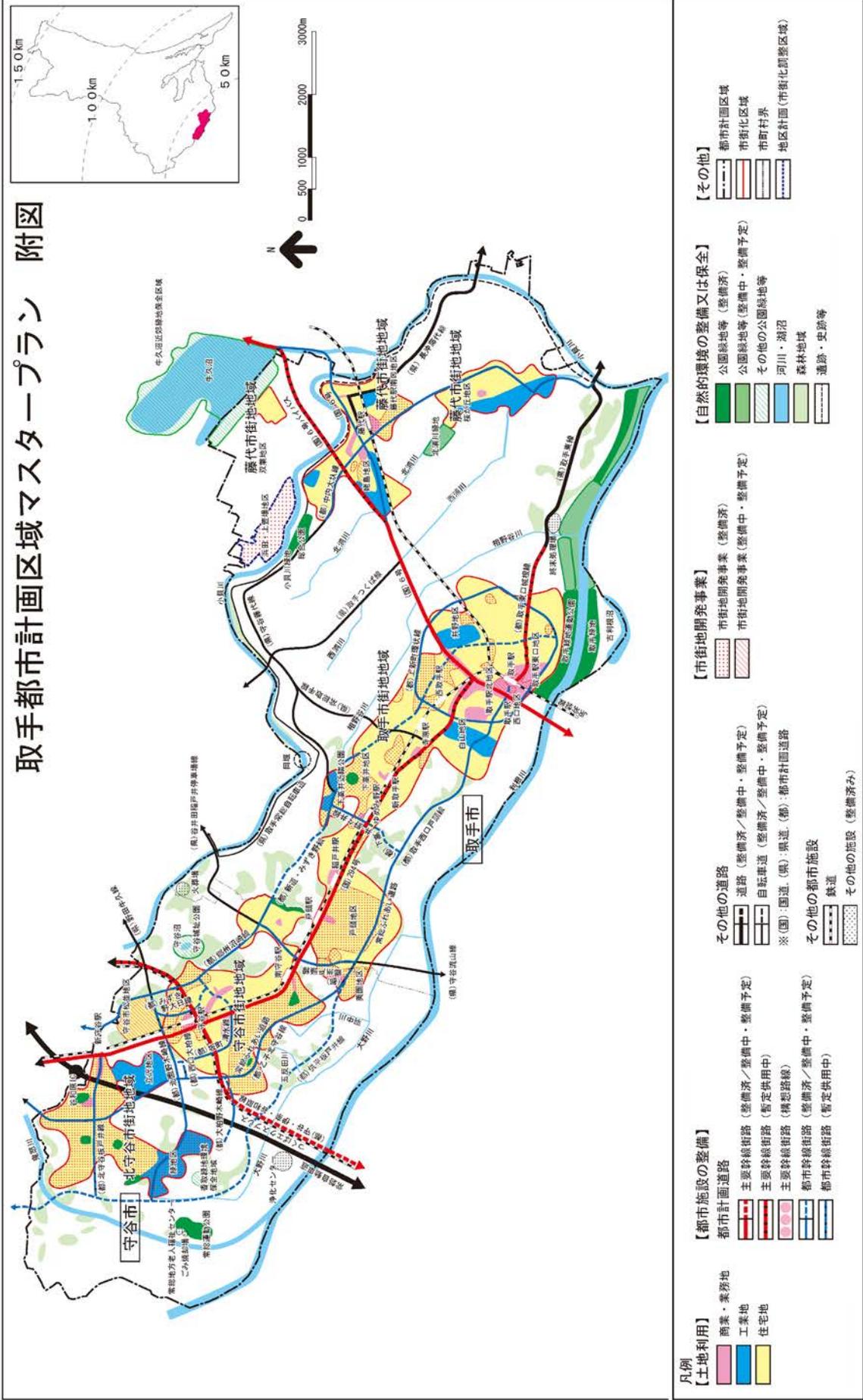
### ■区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針

本都市計画に区域区分を定めるものとする。

#### 〔人口・市街地面積〕

年次 区分	平成 22 年（2010 年） （基準年）	令和 2 年（2020 年） 基準年の 10 年後
都市計画区域内人口	172.1 千人	おおむね 169.8 千人
市街化区域内人口	143.5 千人	おおむね 142.0 千人
市街化区域面積	2,794ha	おおむね 2,794ha

# 取手都市計画区域マスタープラン 附図



- 凡例**
- 【土地利用】**
- 商業・業務地
  - 工業地
  - 住宅地
- 【都市施設の整備】**
- 都市計画道路
  - 主要幹線街路（整備済/整備中・整備予定）
  - 主要幹線街路（暫定供用中）
  - 主要幹線街路（構設路線）
  - 都市幹線街路（整備済/整備中・整備予定）
  - 都市幹線街路（暫定供用中）
- その他の道路**
- 道路（整備済/整備中・整備予定）
  - 自転車道（整備済/整備中・整備予定）
  - ※(国)：国道、(県)：県道、(都)：都市計画道路
- その他の都市施設**
- 鉄道
  - その他の施設（整備済み）
- 【市街地開発事業】**
- 市街地開発事業（整備済）
  - 市街地開発事業（整備中・整備予定）
- 【自然的環境の整備又は保全】**
- 公園緑地等（整備済）
  - 公園緑地等（整備中・整備予定）
  - その他の公園緑地等
  - 河川・湖沼
  - 森林地域
  - 遺跡・史跡等
- 【その他】**
- 都市計画区域
  - 市街化区域
  - 市町村界
  - 地区計画（市街北調整区域）

(2) 関連計画

① 守谷市人口ビジョン (2016年2月)

■ 目指すべき将来の方向性 (基本方針)

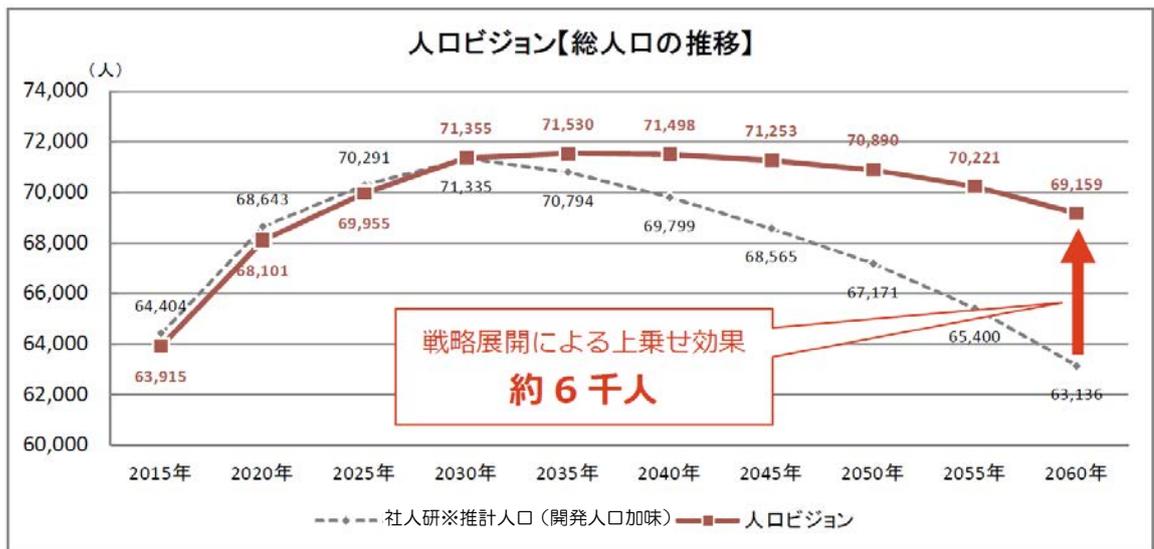
“住まう”まち (住み続けることができるまち) ・守谷の創造

【基本方針 (コンセプト) の展開により目指すもの】

- 市外からの転入超過 (社会増) の継続 (特に 20 歳代~40 歳代)
- 出生率の回復と、可能な限り長期的な自然増の継続
- 地域の持続可能性の確保 (時代にあった地域社会の創出)

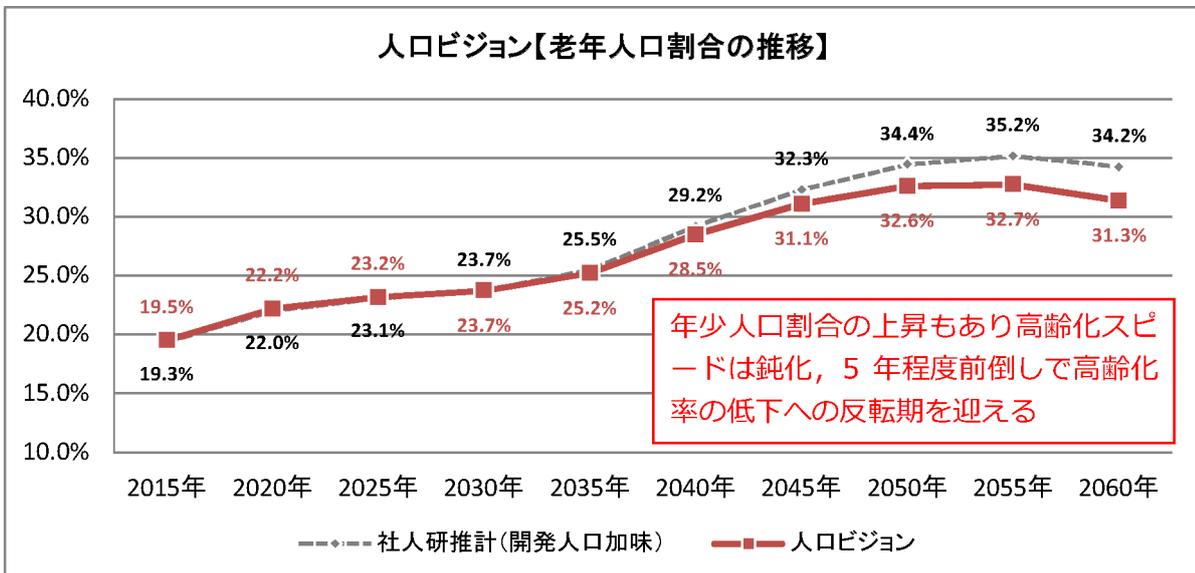
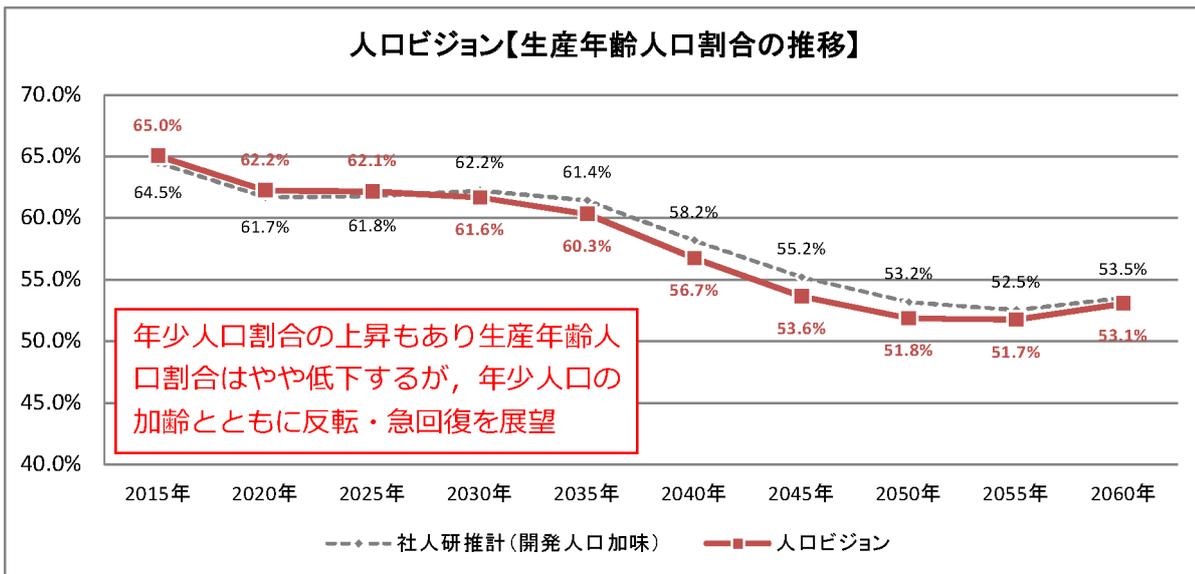
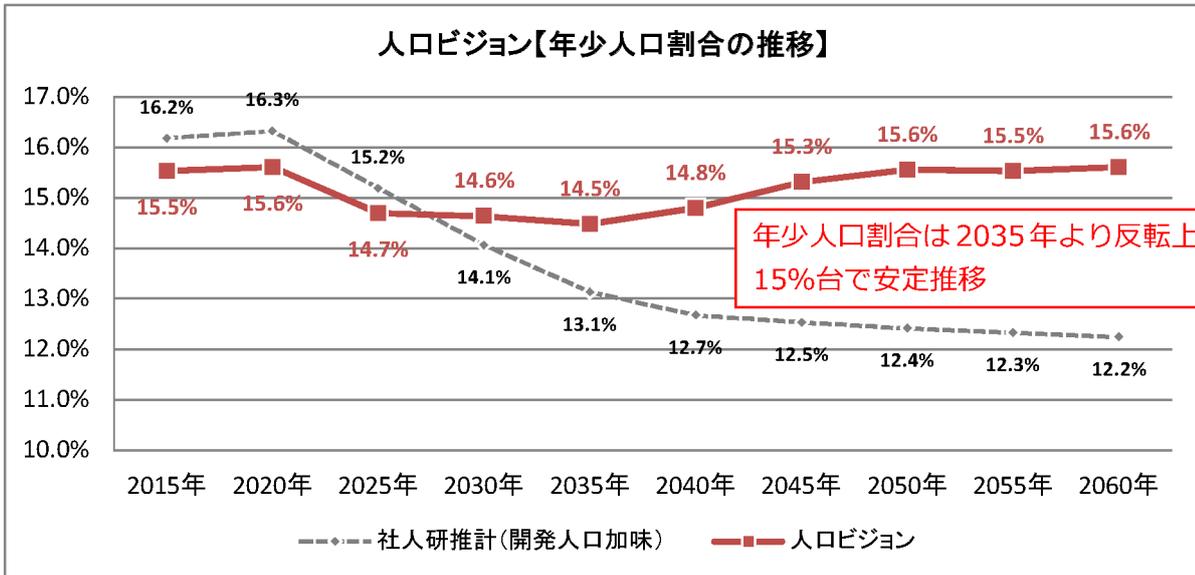
■ 人口の将来展望

人口目標水準：2060 (令和 42) 年に 7 万人程度の維持  
 人口構造：2060 (令和 42) 年までに  
 「若返り」への転換点を迎える



※社人研：「国立社会保障・人口問題研究所」の略。1938年に人口問題研究所として設立された国の研究機関であり、国勢調査結果を基にした将来人口の推計結果を公表している。

人口ビジョン【年齢別構成割合の推移(各年齢階層別整理)】



② 守谷市まち・ひと・しごと創生総合戦略（2016年2月）

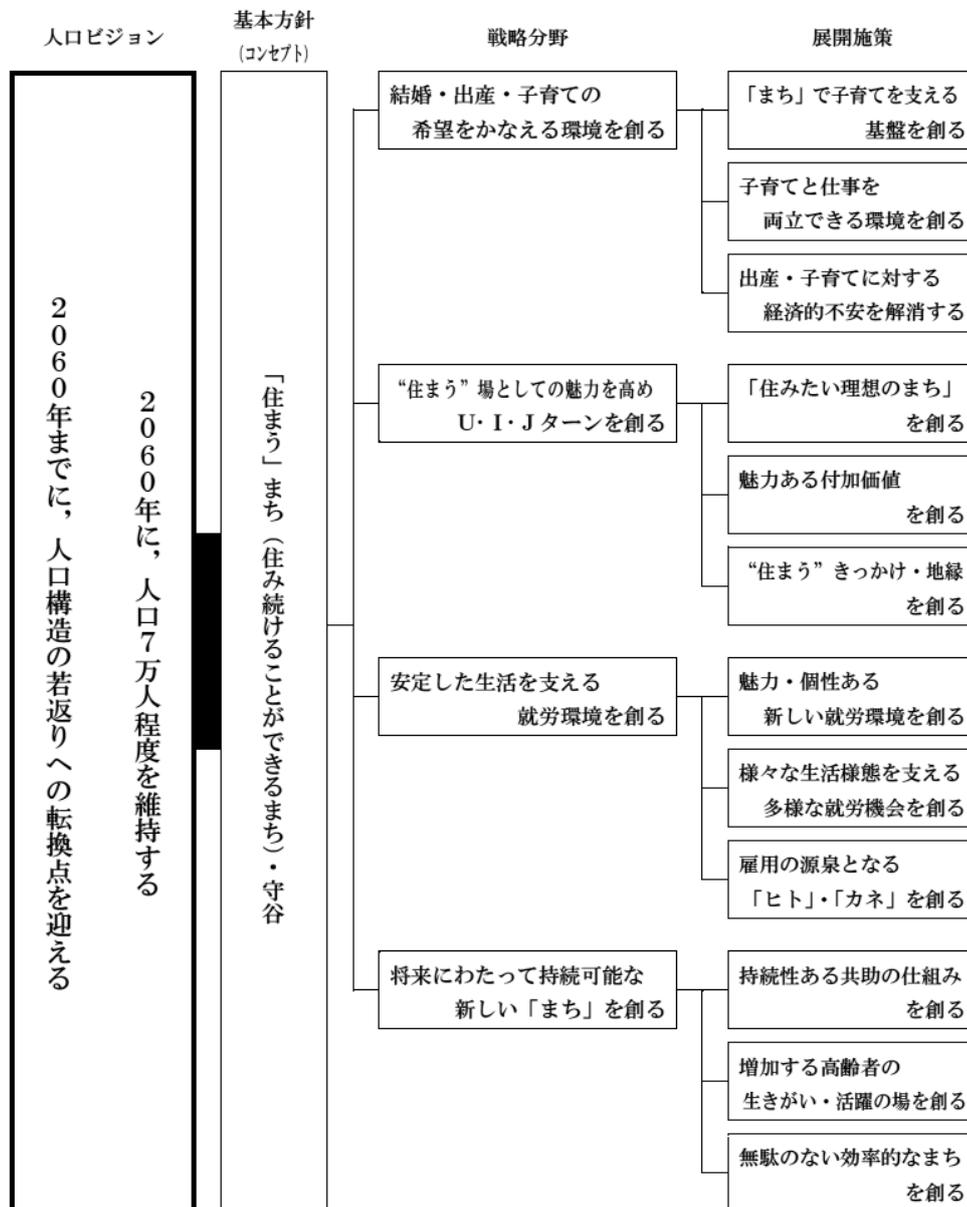
■ 計画策定の目的

地方版総合戦略は、地域の実情に応じながら、人口ビジョンの実現に向けた施策の基本的方向や具体的施策を取りまとめるものです。国の総合戦略を勘案しつつ、人口ビジョン実現に向けて効果の高い施策を集中的に実施するための「戦略」を策定します。

■ 対象期間

国が策定した「総合戦略」を踏まえ、本戦略の対象期間は、2015年度（平成27年度）から2019年度（平成31年度）の5年間とします。

守谷市まち・ひと・しごと創生総合戦略の体系





# 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、具体の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。



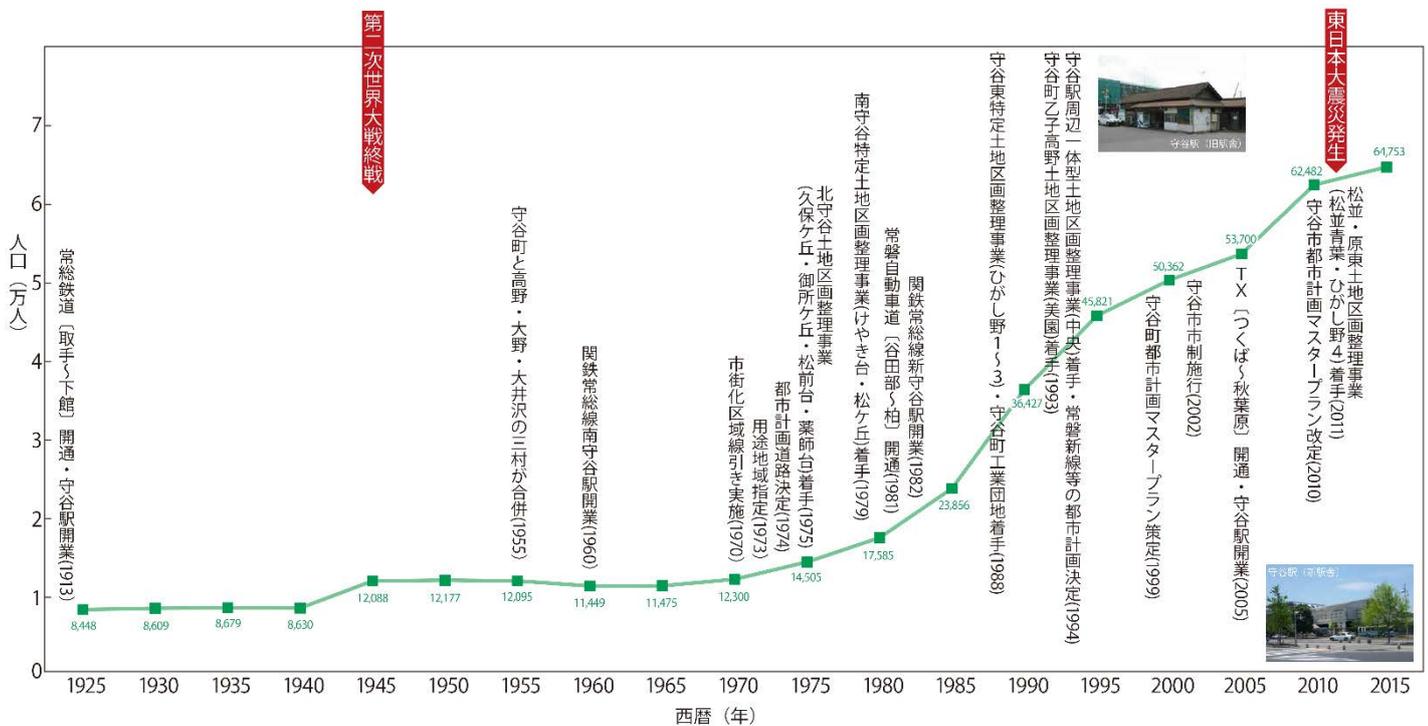
# 1. 守谷市の現状と将来見通し

## (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」

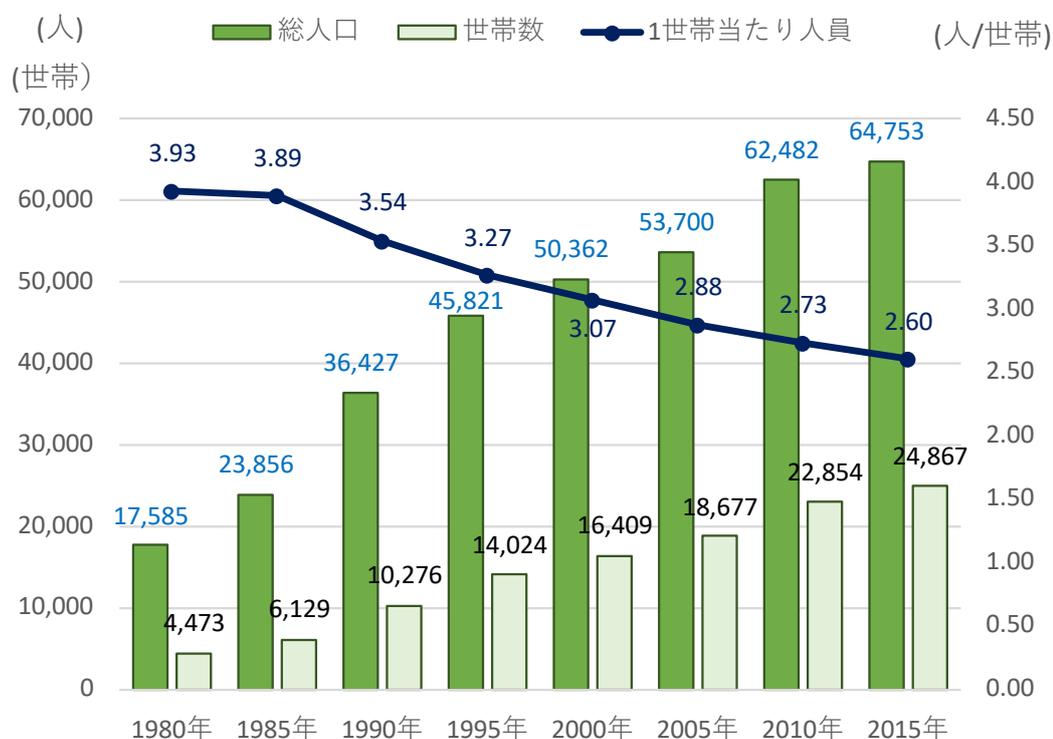
## (2) 人口動向

### 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、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歳以上の老年人口の割合）は、1995年（平成7年）以降増加傾向にありましたが、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



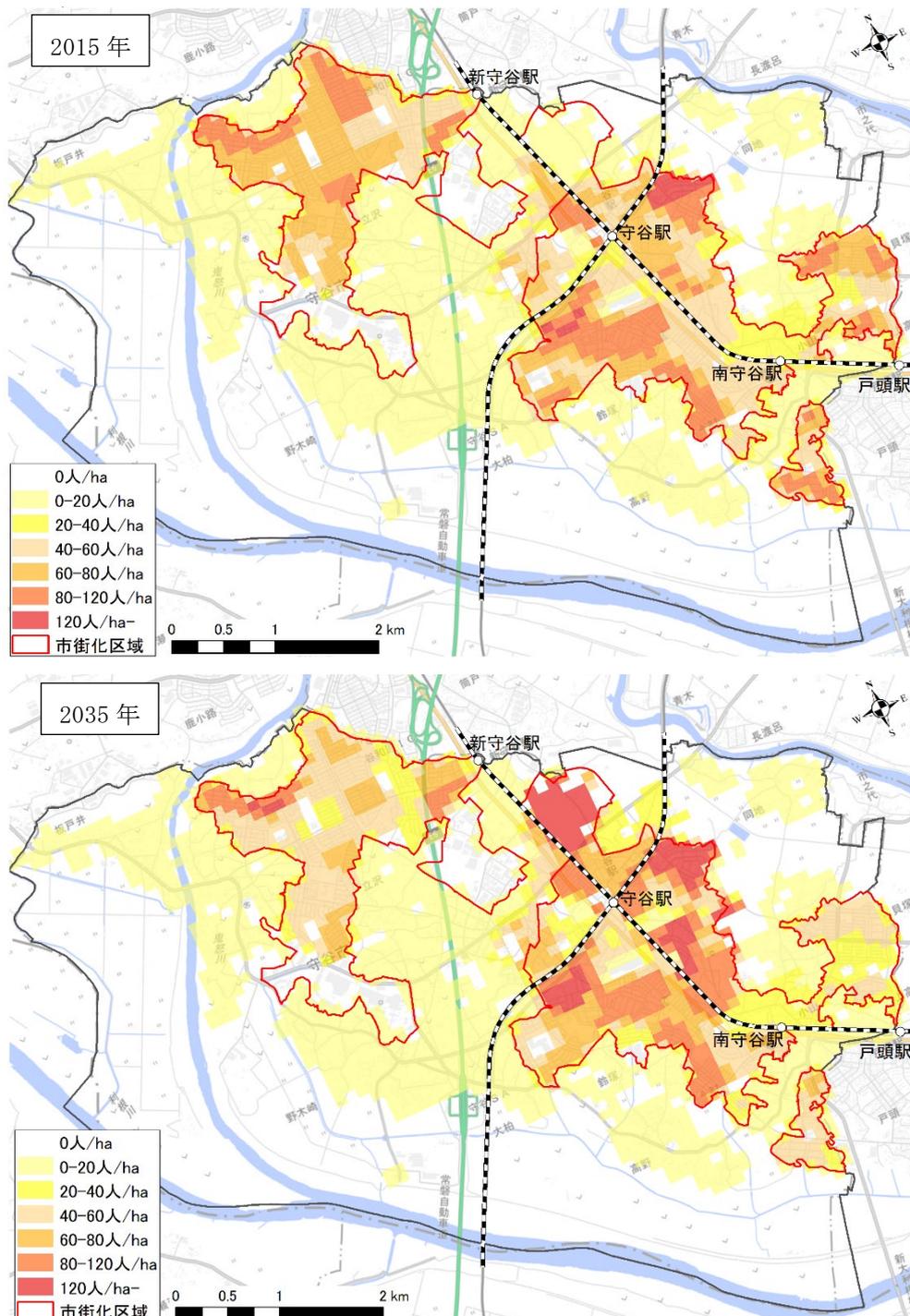
資料：実績値は総務省統計局「国勢調査」、推計値は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）」

## ② 地域別の人口分布の見通し

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。

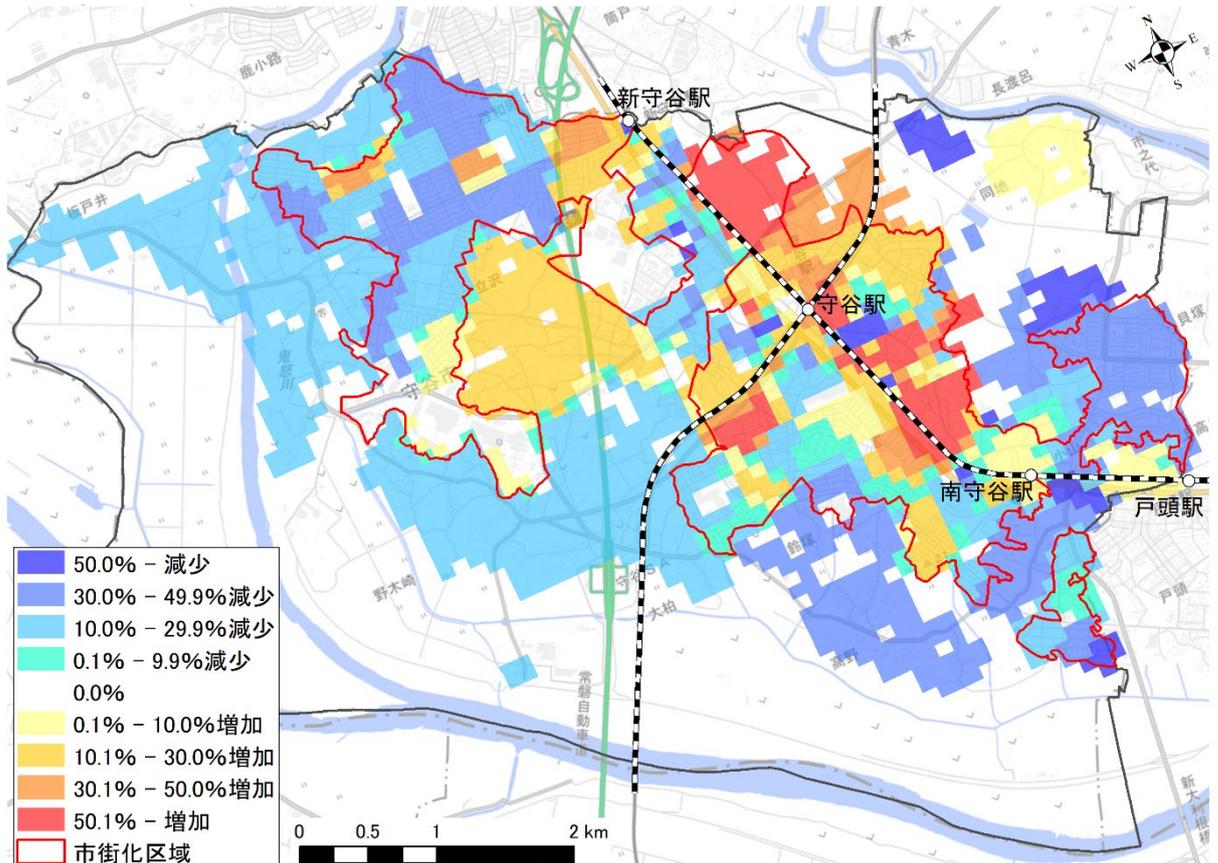
2015年（平成27年）時点では、市街化区域内はおおむね40人/ha以上となっていますが、2035年（令和17年）には守谷駅周辺や鉄道沿線に人口が集中する一方で、守谷駅から離れたみずき野地区・高野地区（美園）・北守谷地区など一部の地域で人口密度が低下する予測となっています。

### ◆人口密度分布（現況・将来予測）



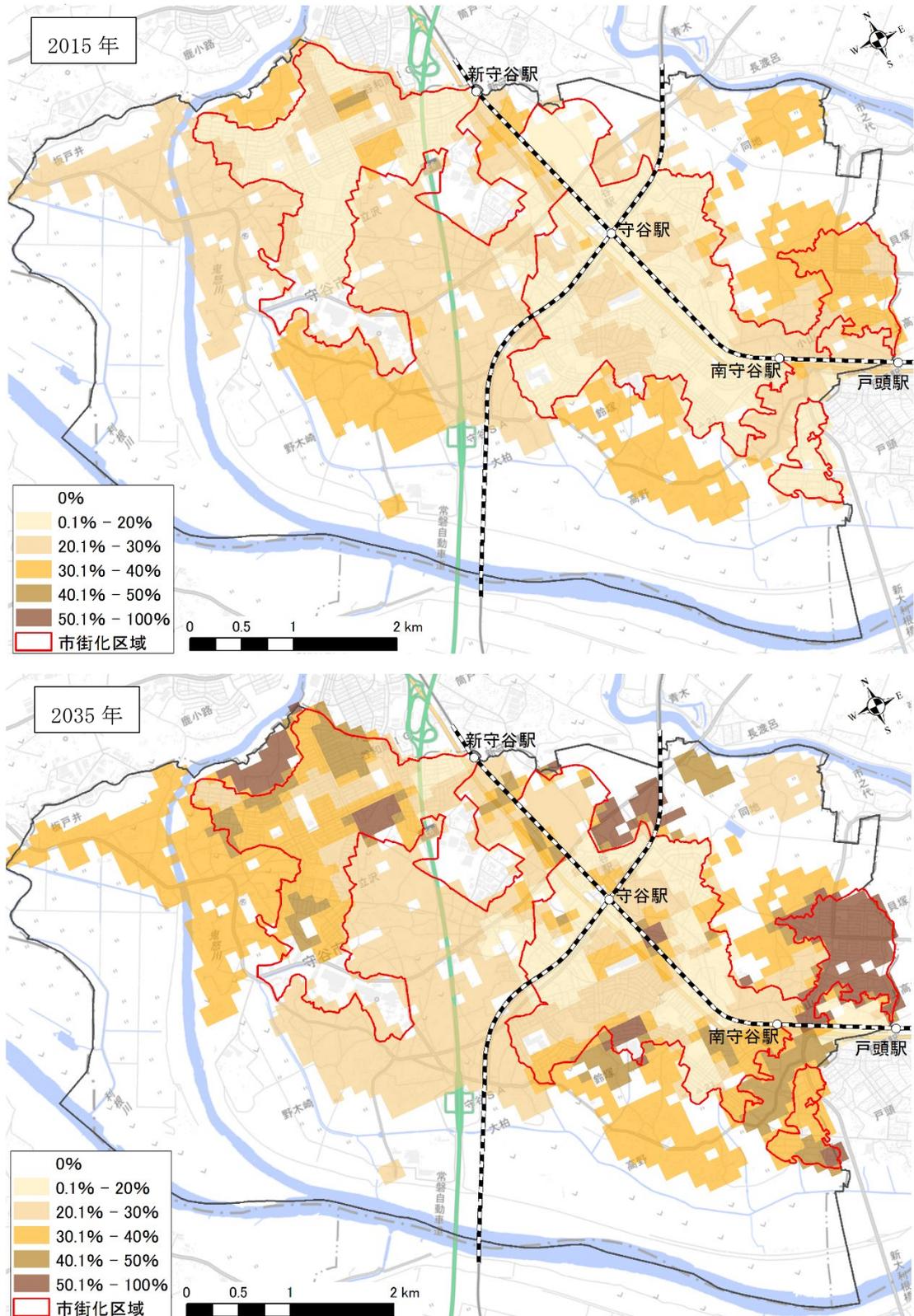
2015年（平成27年）から2035年（令和17年）の人口増減率を見ると、守谷駅周辺などで50%以上増加する地域が見られます。一方、みずき野地区や北守谷地区では減少する予測です。

◆人口増減率分布図（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坦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。

#### ◆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（㎡）		1件あたりの面積（㎡/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

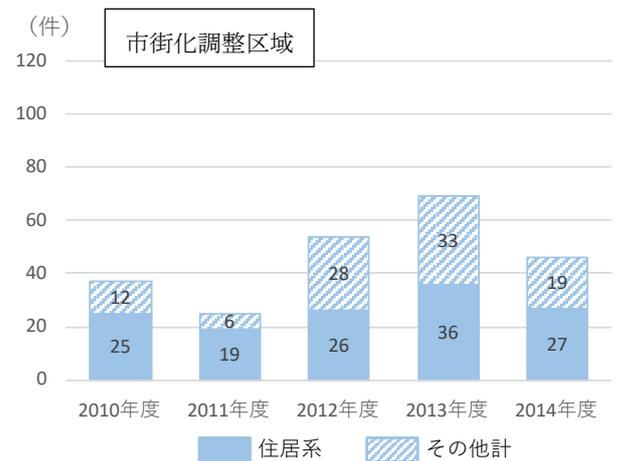
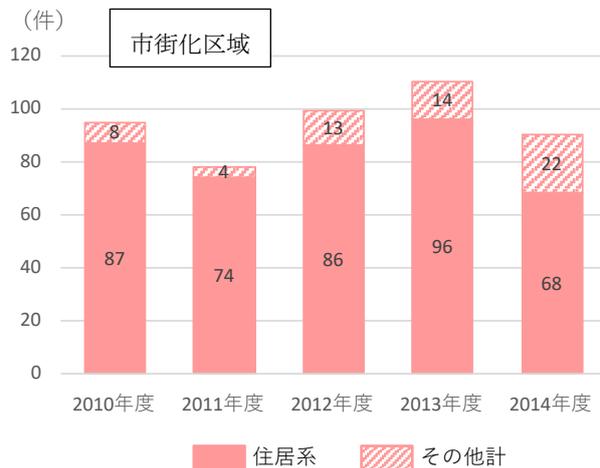


資料：都市計画基礎調査

#### 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※1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。

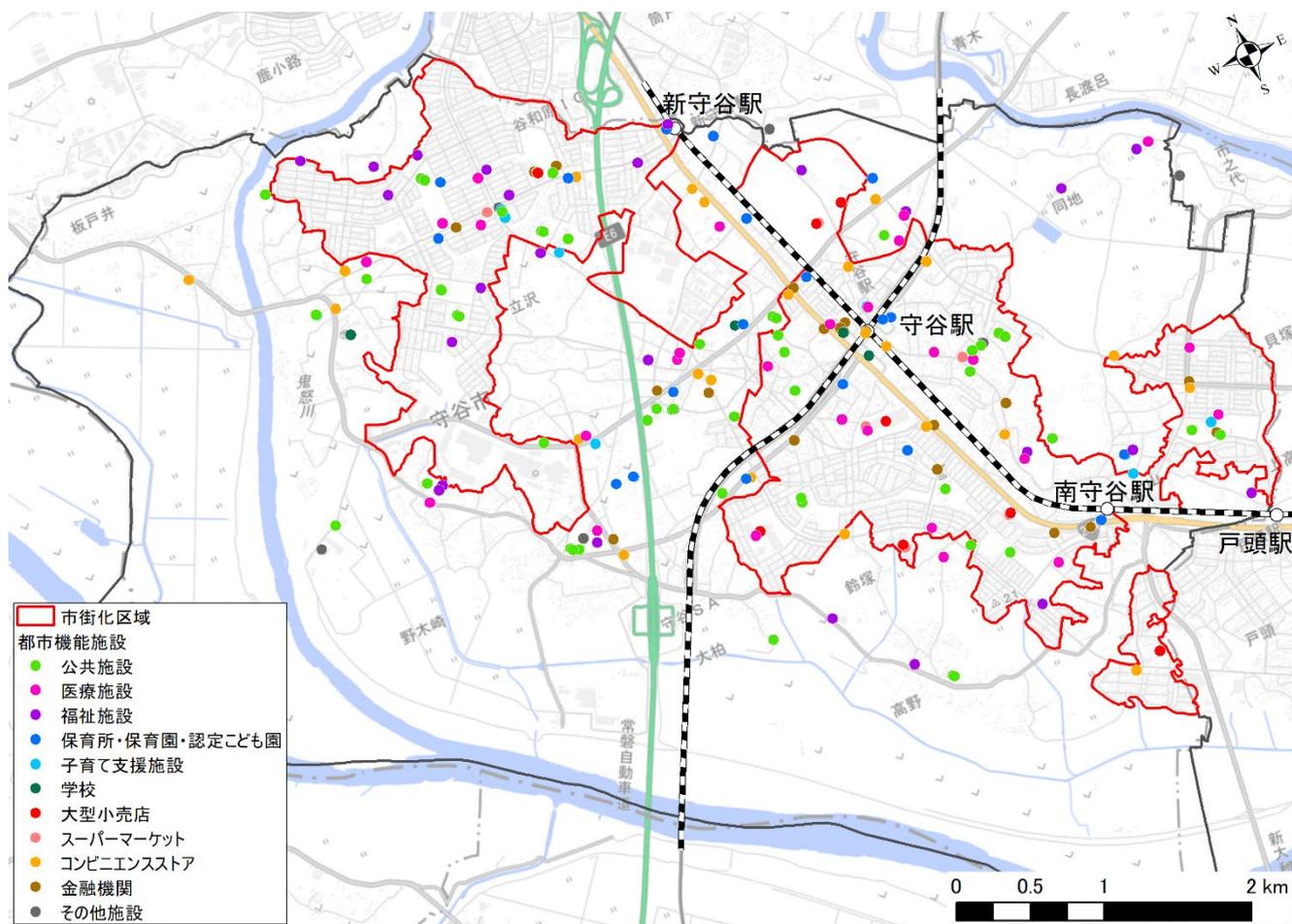
※1 「守谷市都市計画法に基づく開発行為等の許可の基準に関する条例」のこと。市街化調整区域にあっては、「守谷市都市計画法に基づく開発行為等の許可の基準に関する条例施行規則の運用基準」で定められた範囲内の開発行為を行うことが認められている。

#### (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、市の中心拠点である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



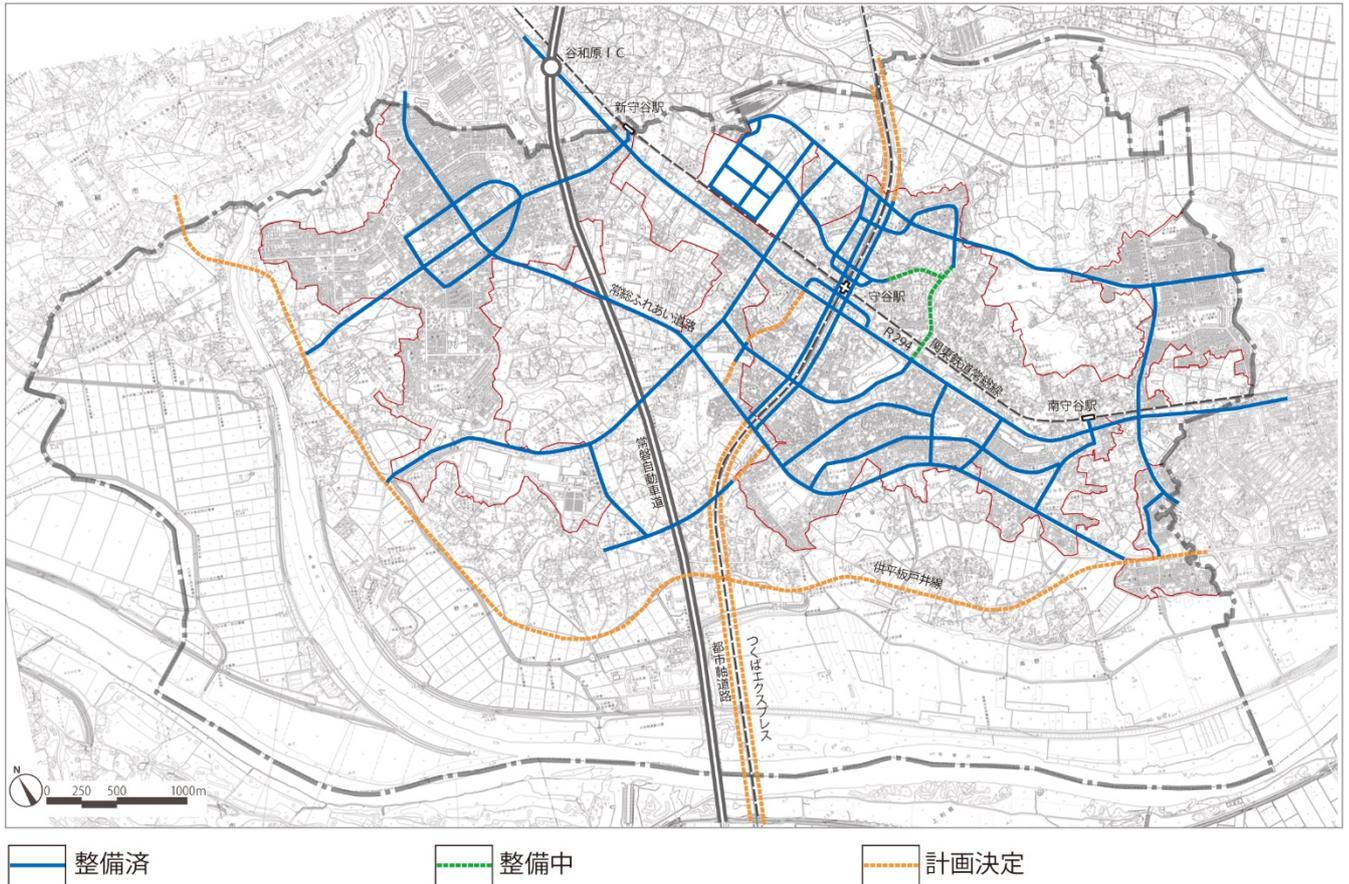
※施設分布は 2018 年現在

(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

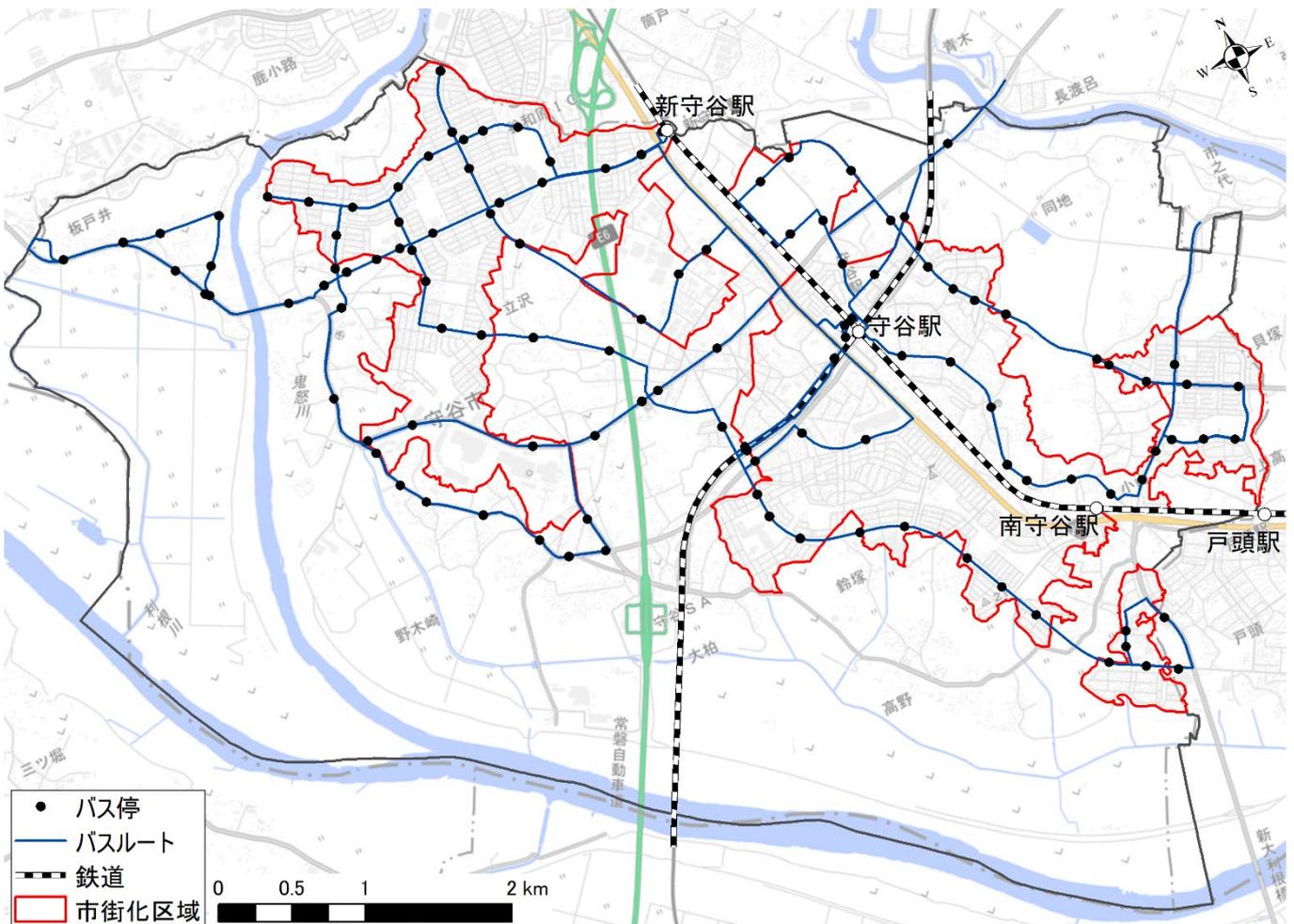
## ② 公共交通の状況

### 【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変更により、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

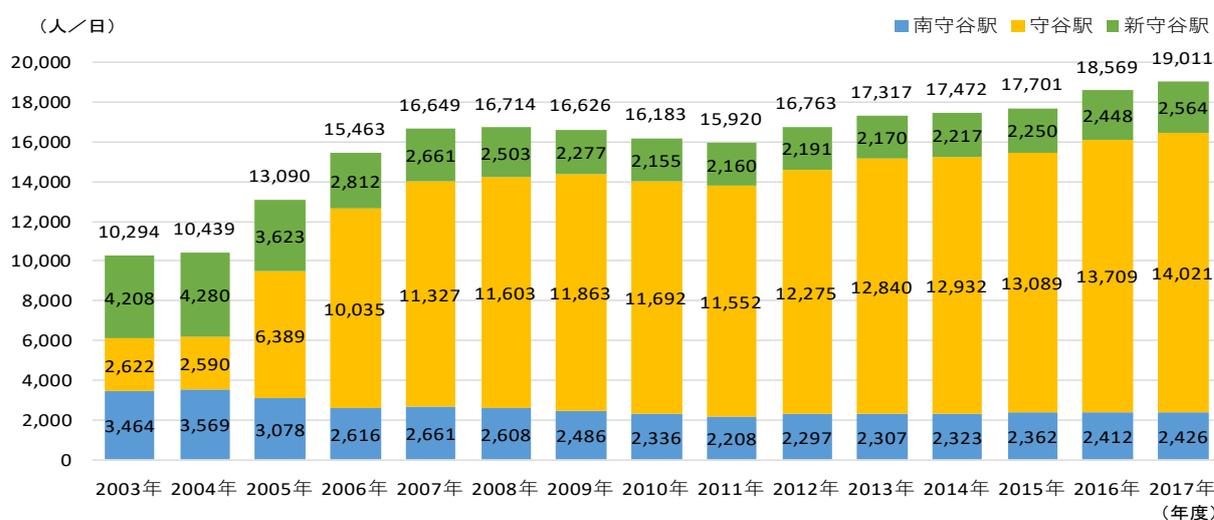


資料：都市計画基礎調査（2015年度）他

【鉄道利用状況】

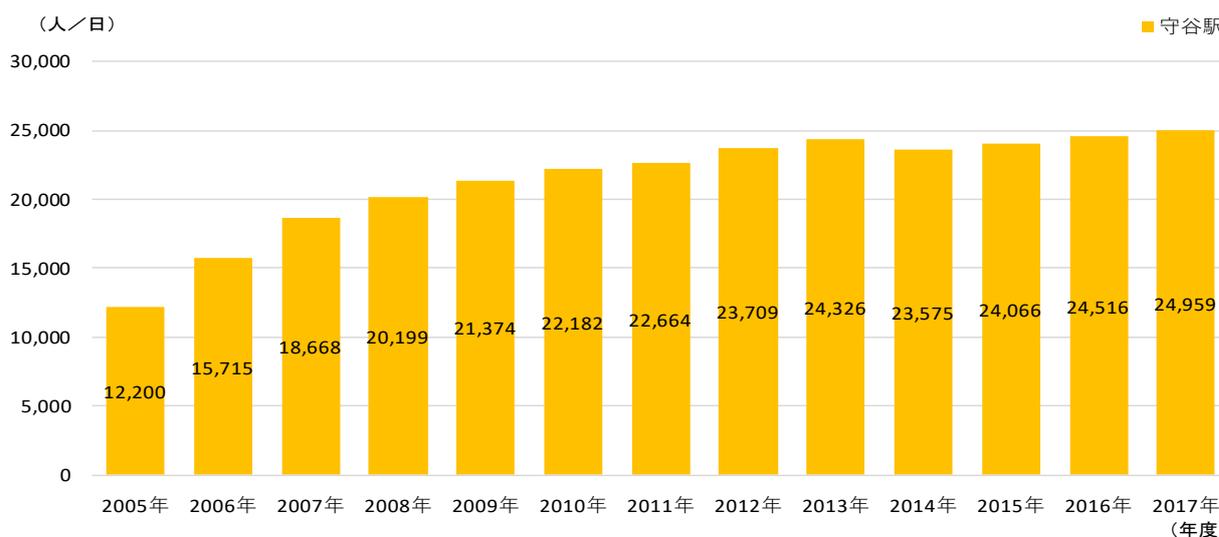
関東鉄道常総線の市内3駅の一日乗車人員はほとんどが守谷駅のものであり、南守谷駅及び新守谷駅の乗車人員数は少ないのが現状です。つくばエクスプレス守谷駅の乗車人員は、2005年（平成17年）の開業以来順調に増加を続けてきましたが、ピーク時の輸送力の限界もあり、近年は横ばいで推移しています。現在、輸送力の増強に向けた取組がなされており、将来的には再び増加に転じることが考えられます。

◆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」

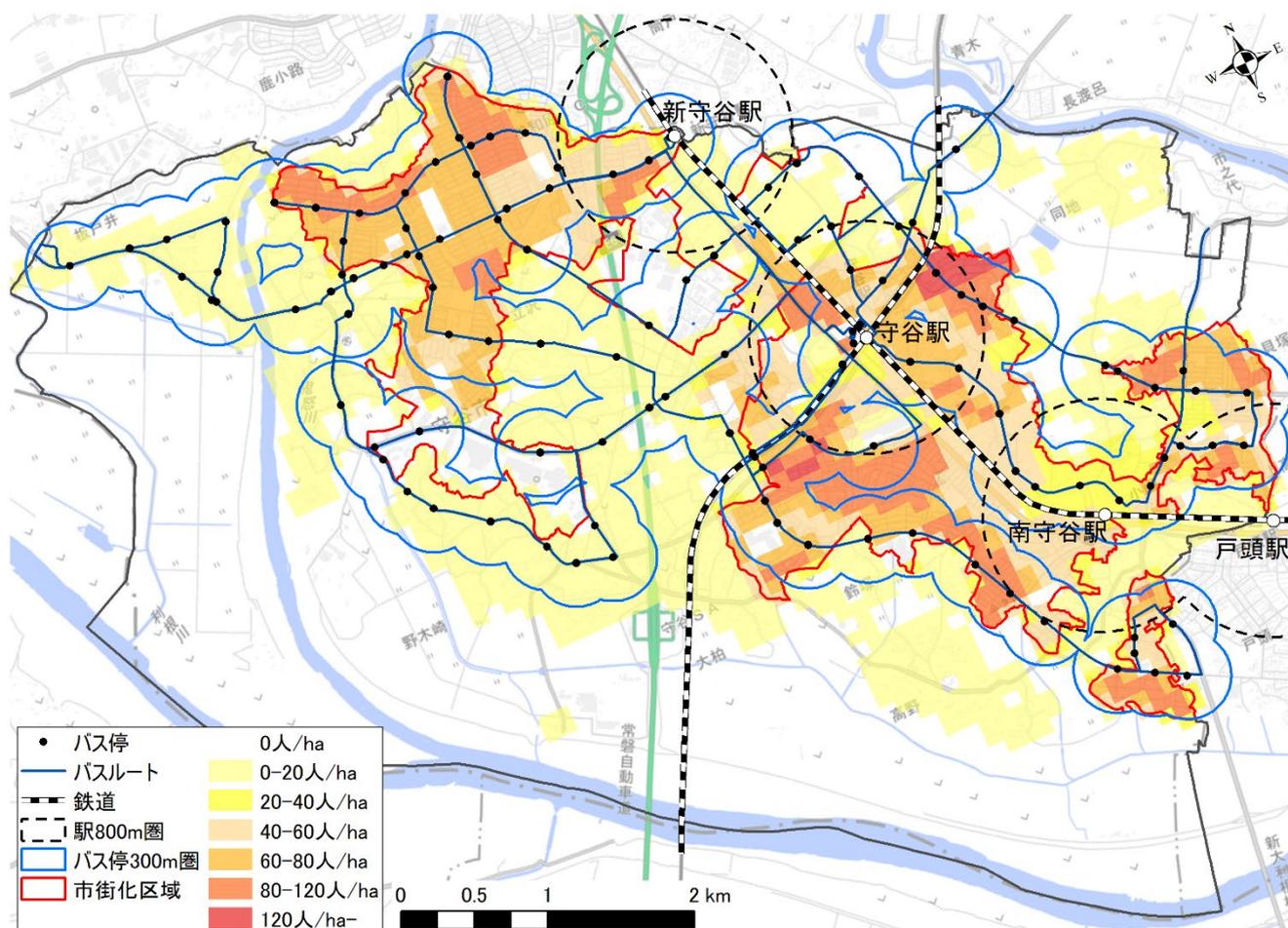
### 【公共交通徒歩圏人口密度】

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) 都市平均値
2015年	2025年	2035年		
31.2	32.7	32.7	32	26(33)



※公共交通沿線地域：鉄道駅から800m、バス停から300m

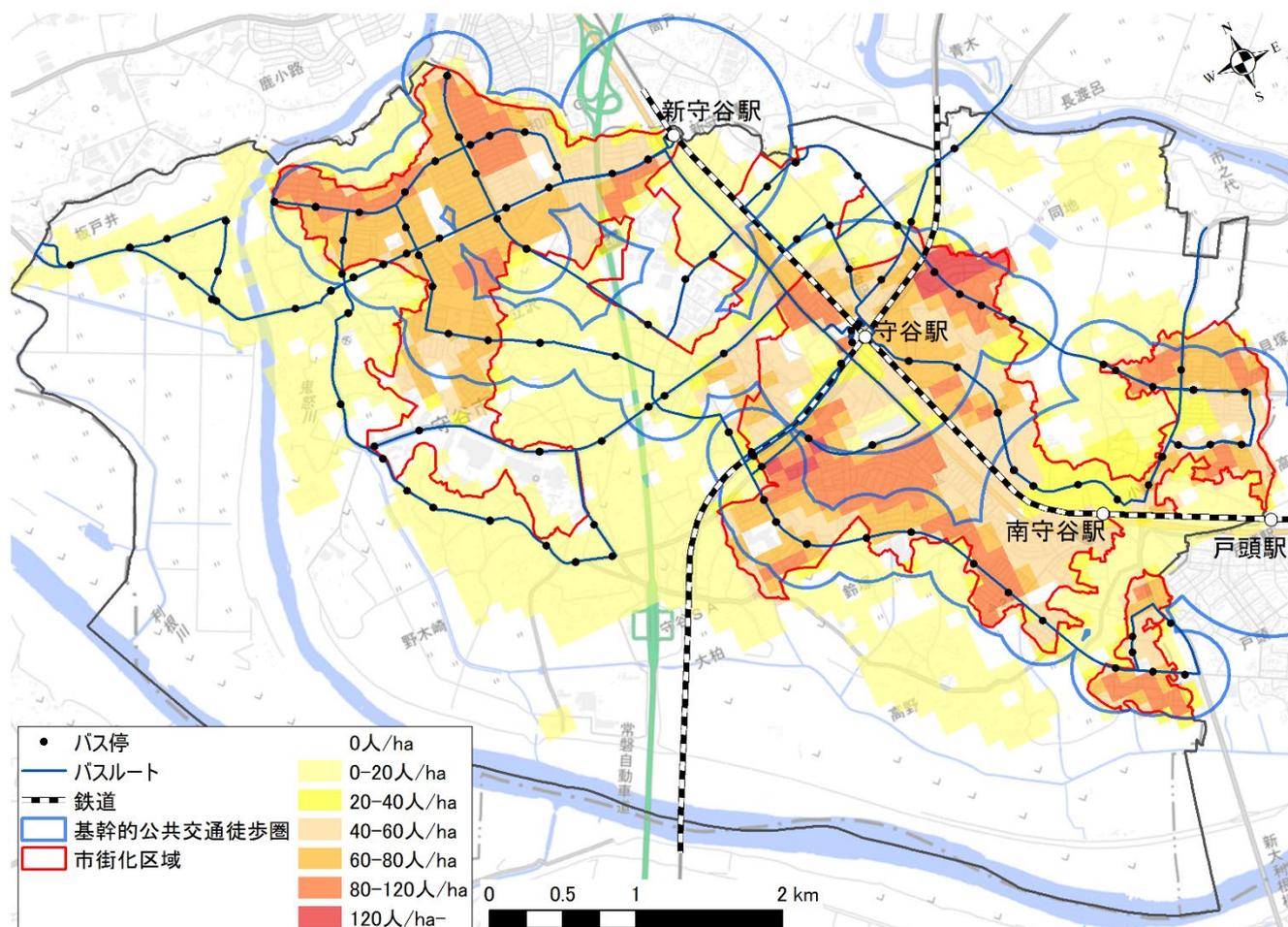
【基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー状況】

都市構造評価における指標である「基幹的公共交通路線の徒歩圏※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っており、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出来ます。

◆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	2035年		
75.5	72.7	71.3	41	38(48)



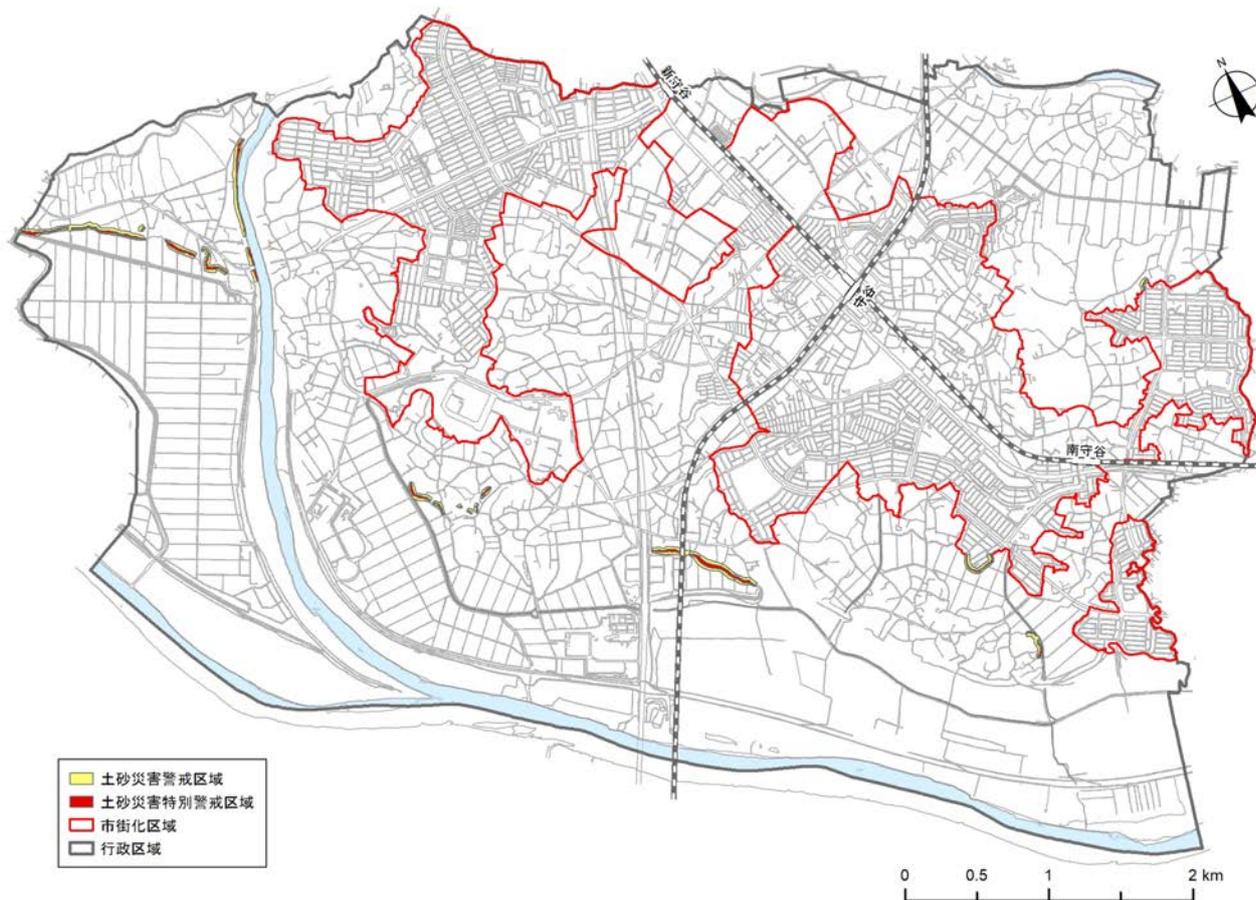
※基幹的公共交通路線徒歩圏：30本/日以上以上の運行頻度がある鉄道駅から800m、バス停から300m

## (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、市街化区域内では南守谷地区・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



資料：都市計画基礎調査（2015年度）

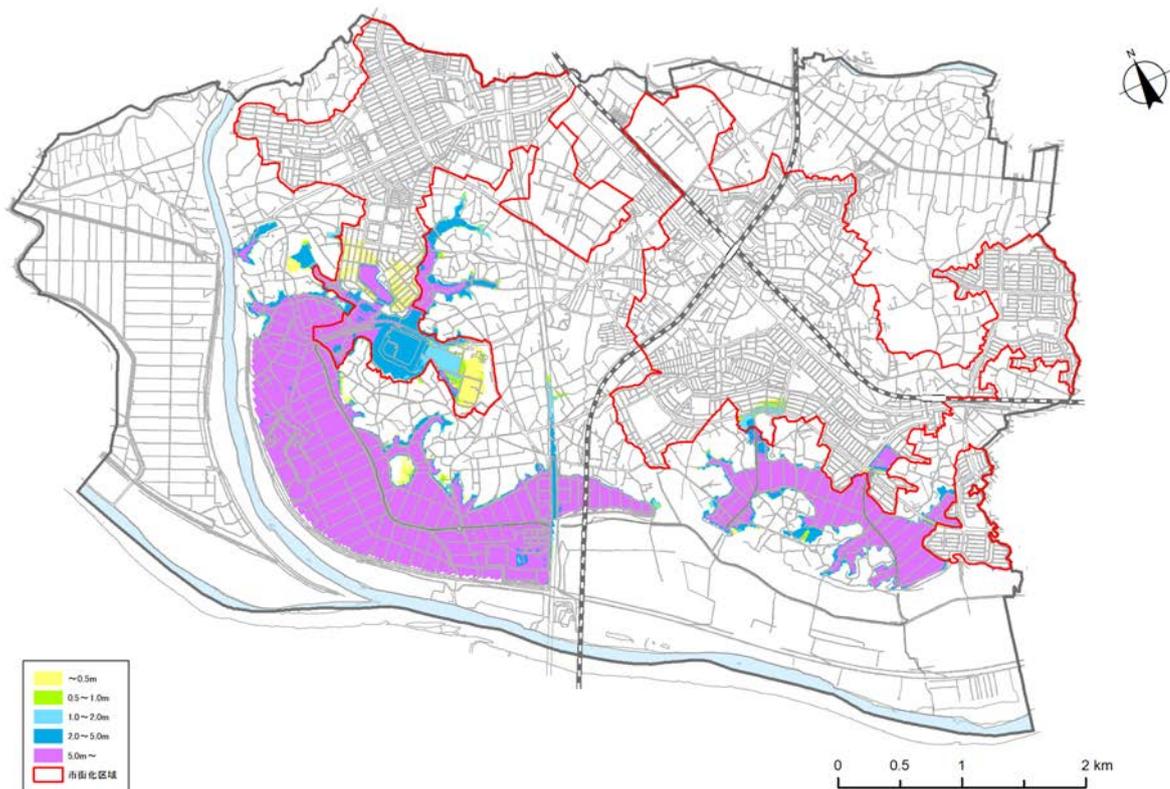
## ② 浸水想定区域

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。

利根川の浸水想定区域(最大規模)を見ると、市西部の田畑が広がる地域の中には浸水深が5m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、小貝川の浸水想定区域(最大規模)を見ると、浸水深が5m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、これら浸水想定区域が実際に浸水するまでには時間を要することが想定されており、避難勧告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。

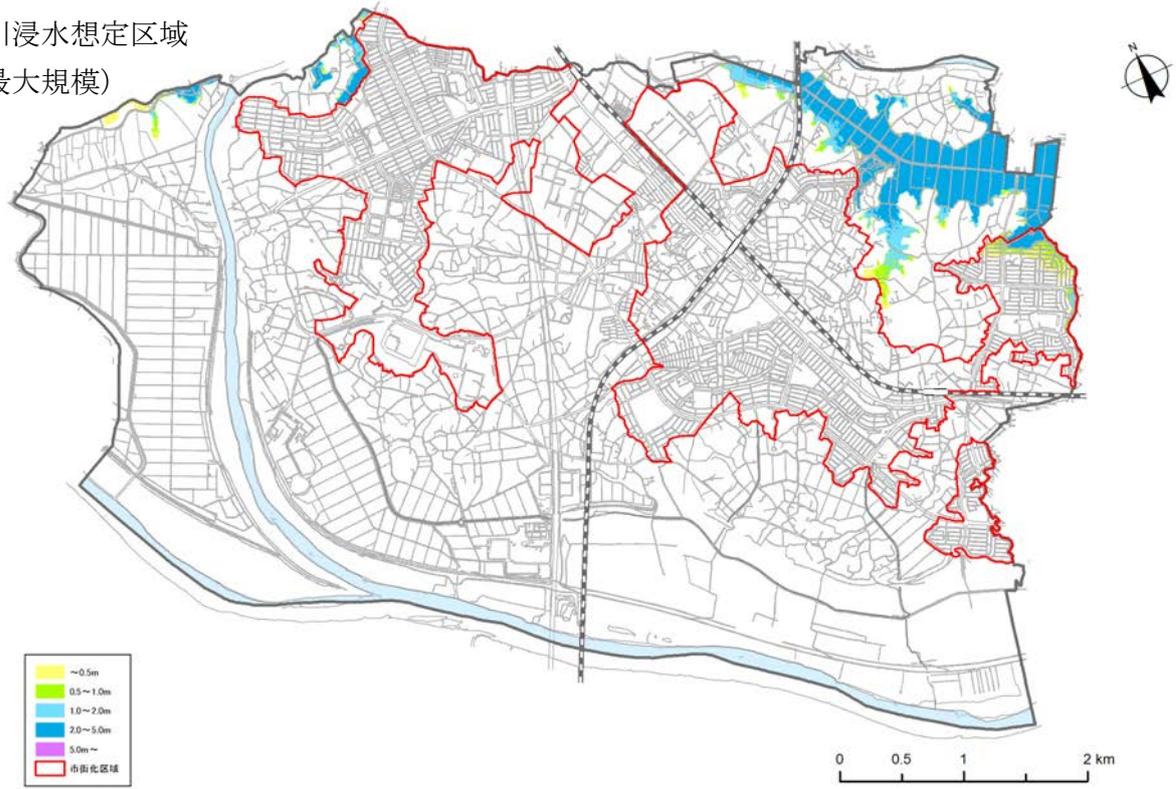
### ◆利根川浸水想定区域 (想定最大規模)



※稲戸井調節池及び菅生調節池は河川の急激な水位上昇を抑制するため湛水を行う施設であり、浸水想定区域には含まない。

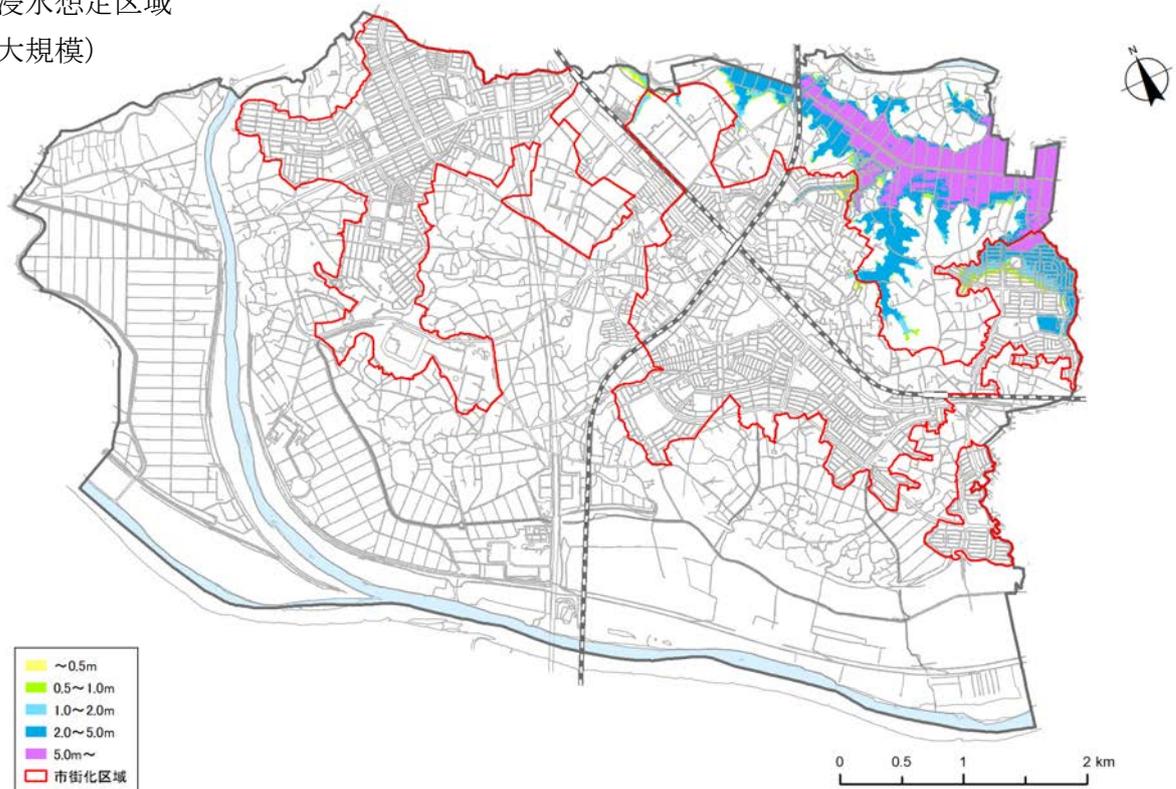
資料：利根川上流河川事務所「洪水浸水想定区域図データ」(2017年7月20日指定・公表)

◆鬼怒川浸水想定区域  
(想定最大規模)



資料：下館河川事務所「洪水浸水想定区域図データ」(2016年8月2日 指定・公表)

◆小貝川浸水想定区域  
(想定最大規模)



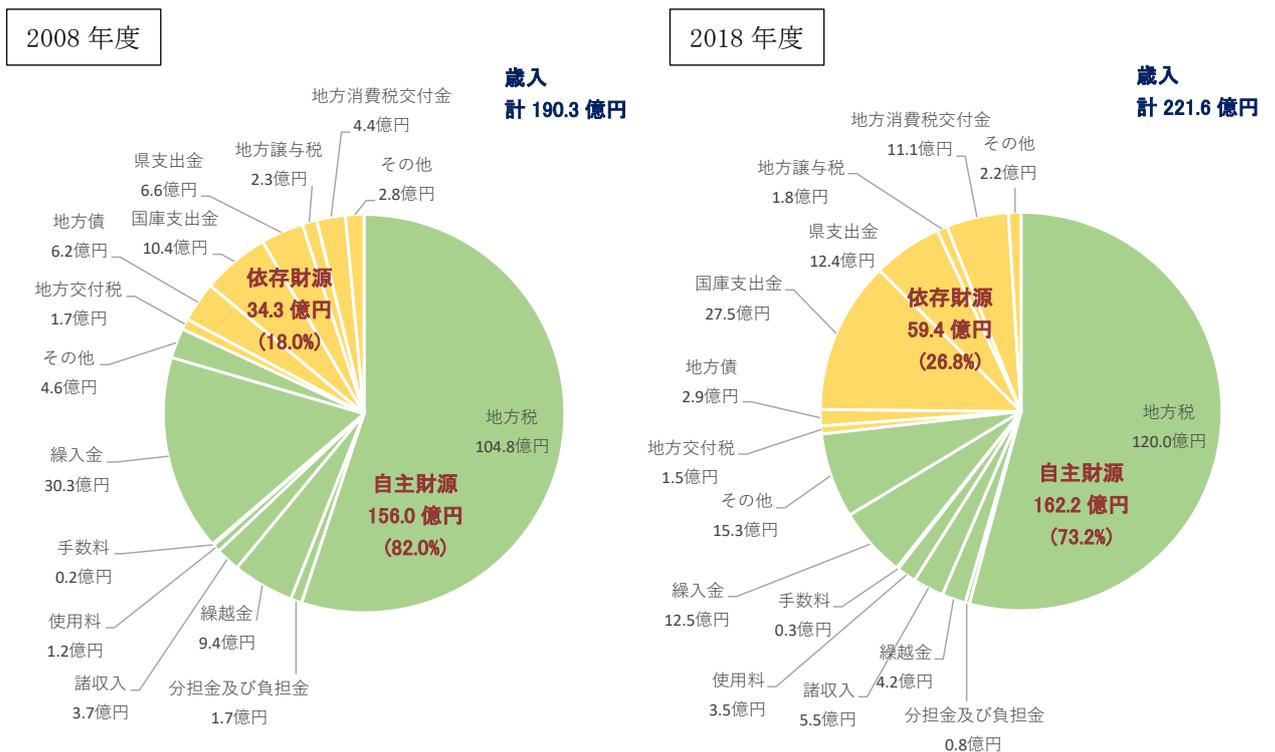
資料：下館河川事務所「洪水浸水想定区域図データ」(2017年3月21日 指定・公表)

(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。

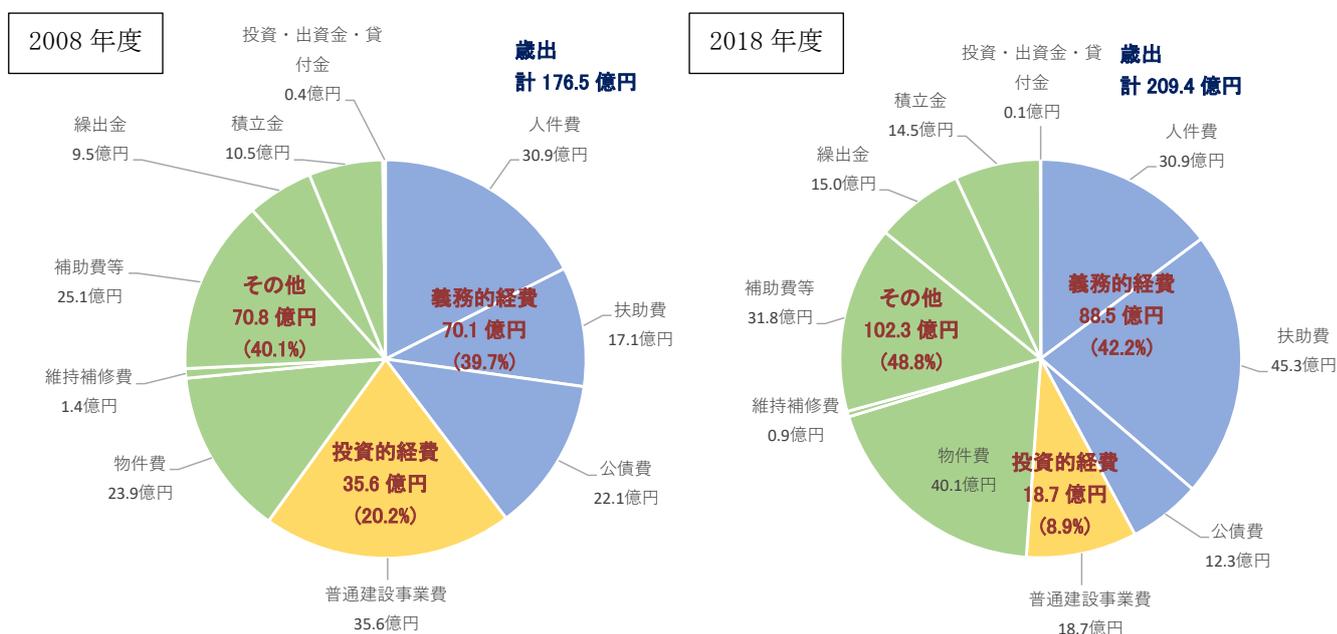
資料：守谷市「市町村決算カード」

## ② 歳出

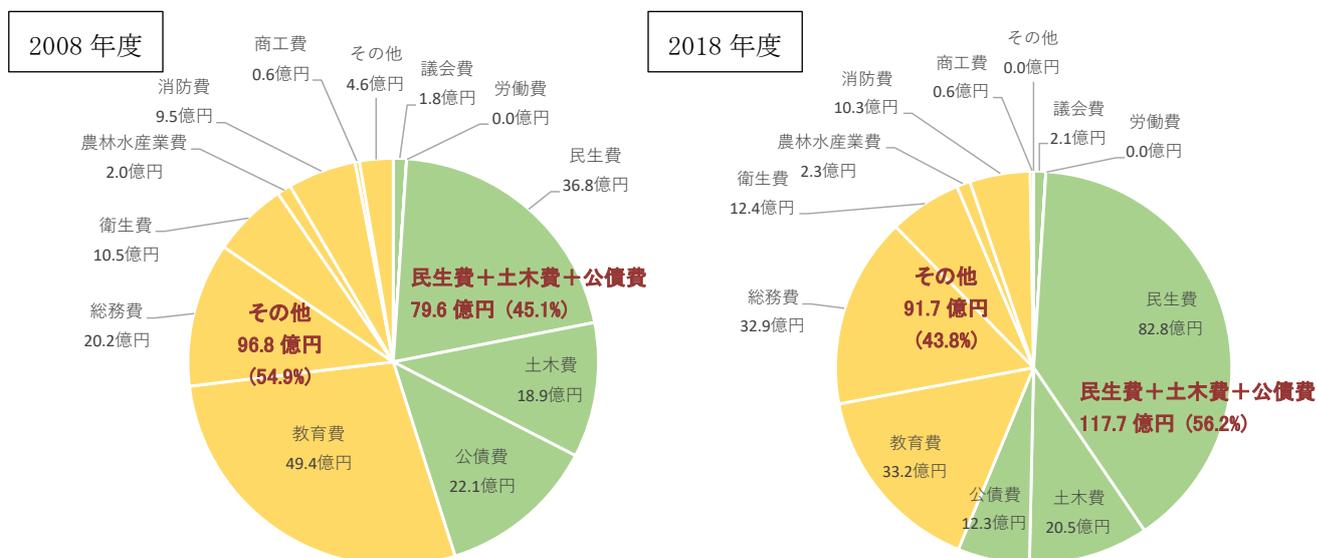
歳出の状況を見ると、2008年度（平成20年度）は176.5億円、2018年度（平成30年度）では209.4億円となっており、約32.9億円増加しています。

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4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㎡/135,378.84㎡)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、多額の費用が必要になることを示しています。

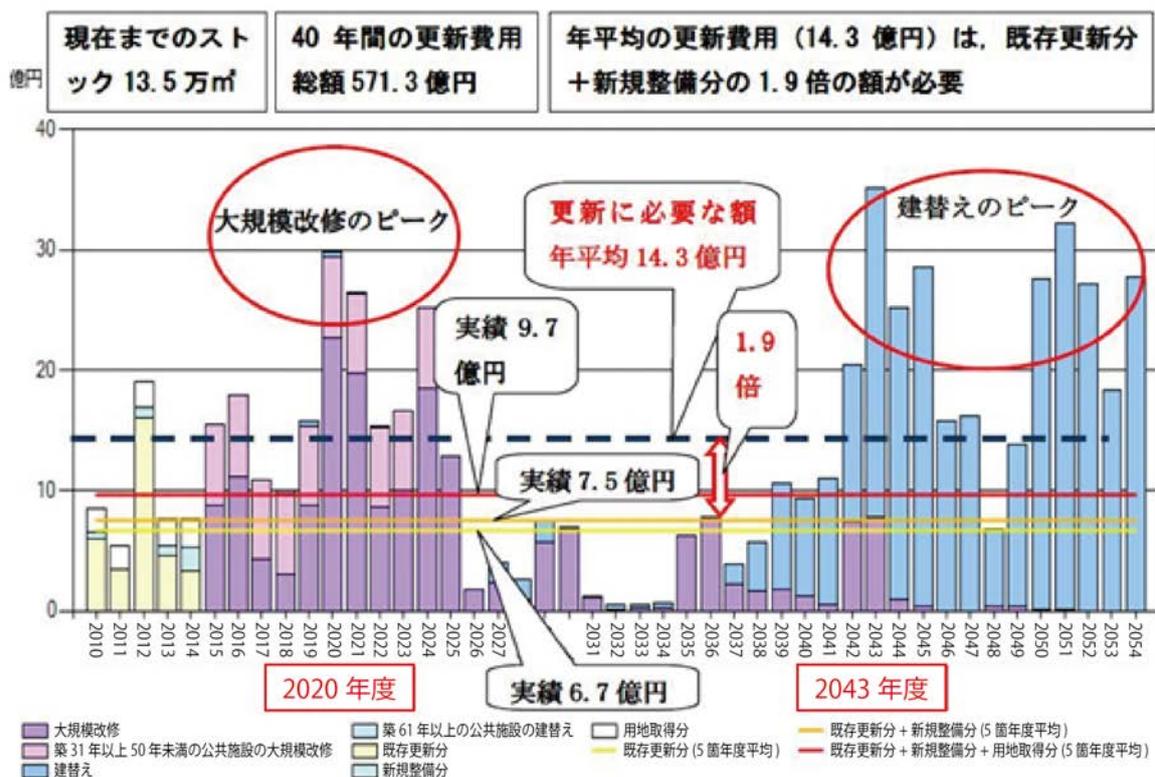
#### ◆市が保有する建物施設の経過年数の割合

建築経過年数	棟数	施設数	延床面積(㎡)	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



資料：守谷市公共施設等総合管理計画(2016年2月)

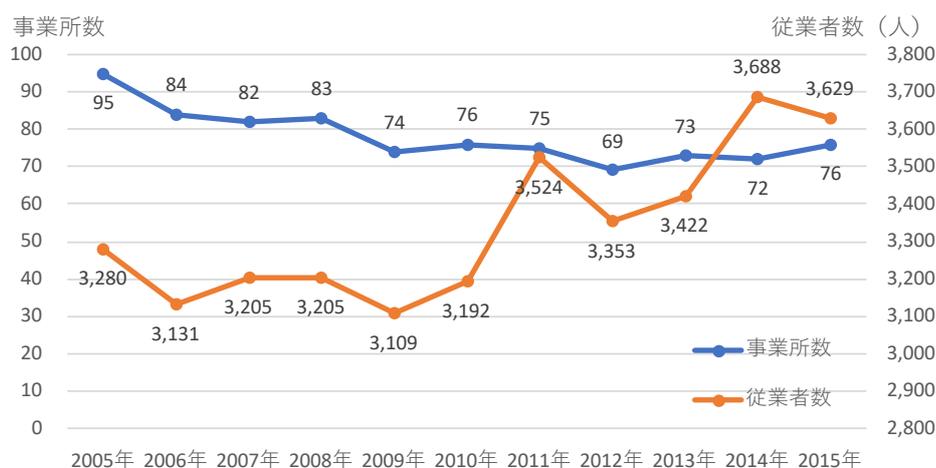
## (8) 地域経済

### 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。

#### ◆製造業事業所数・従業者数の推移

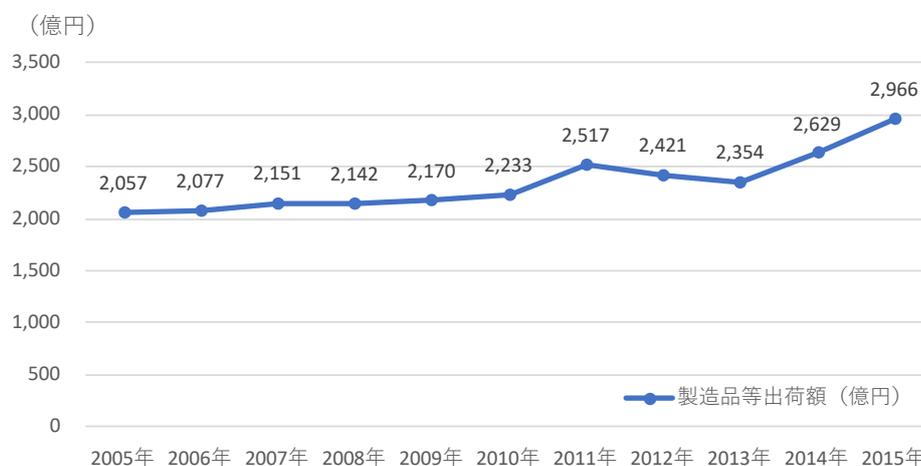


資料：工業統計調査，経済センサス

#### 【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



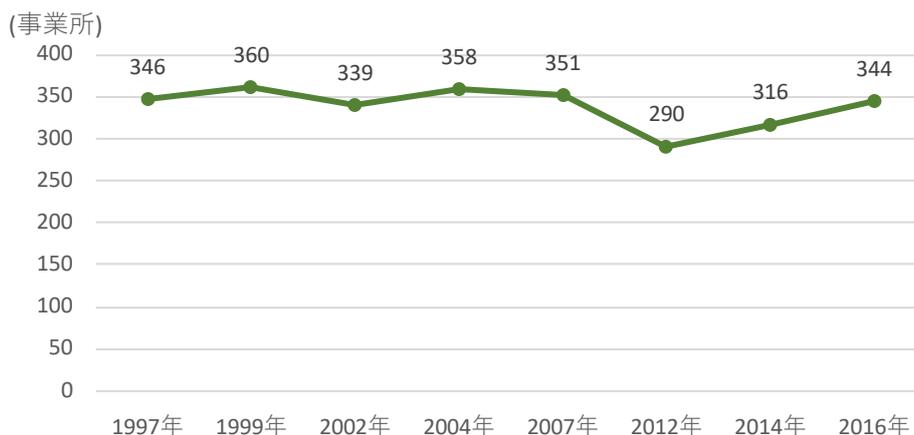
資料：工業統計調査，経済センサス

## 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（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

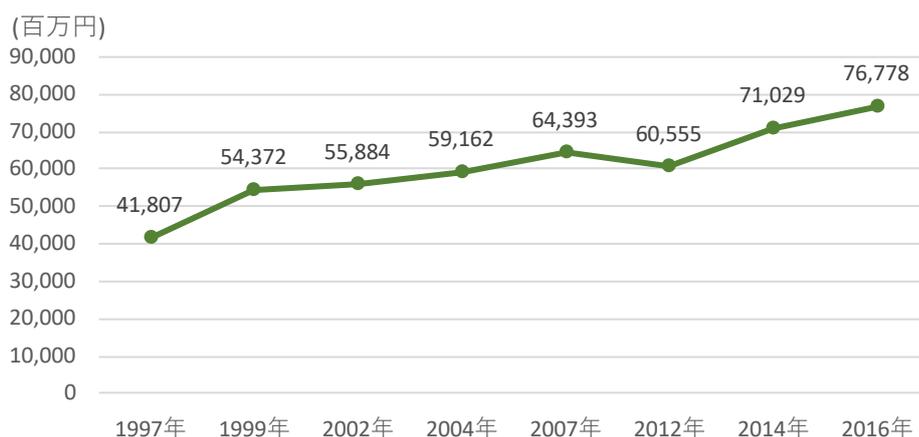


資料：商業統計（2012年・2016年は経済センサス活動調査）

## 【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

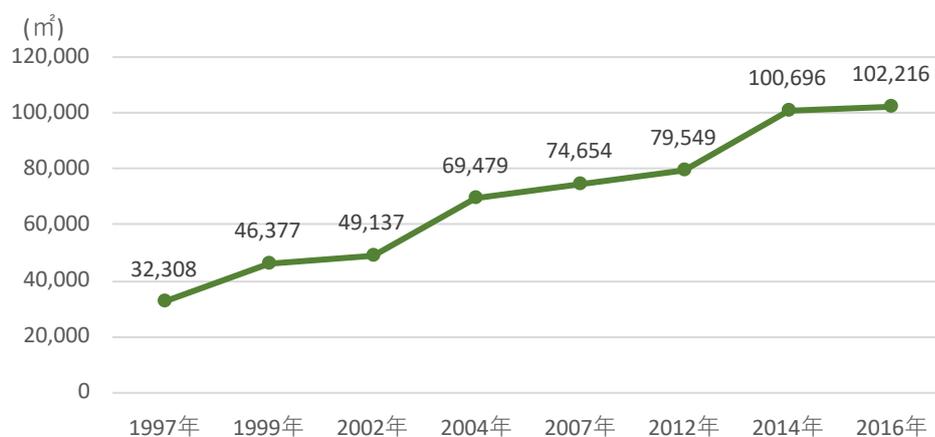


資料：商業統計（2012年・2016年は経済センサス活動調査）

## 【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102,216㎡となっています。

### ◆売場面積（小売業）の推移

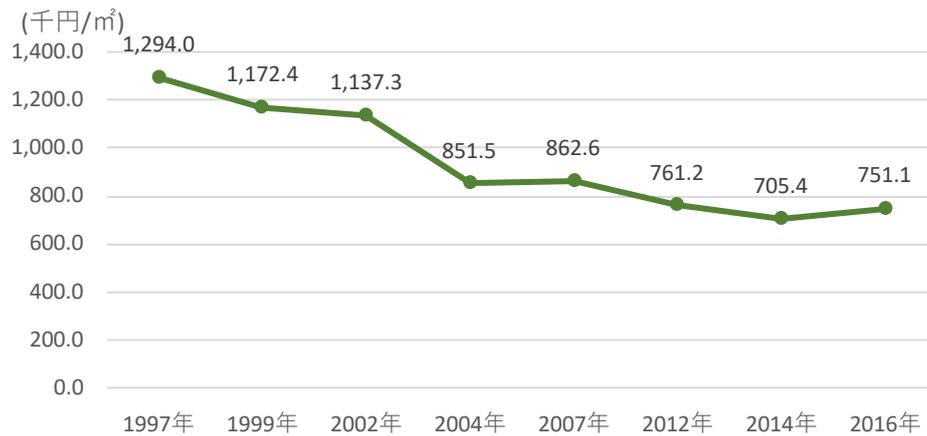


資料：商業統計（2012年・2016年は経済センサス活動調査）

【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/㎡となっています。

◆売場効率（小売業）の推移



資料：商業統計（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、この場所でのぎわいが創出され、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を期待でき、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。

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。

#### ◆守谷駅周辺



#### ◆つくばエクスプレス新型車両（3000系）イメージ



資料：首都圏新都市鉄道株式会社

## (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、本計画の目標年次である2035年（令和17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る必要があります。

### 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。現在行っている学生の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ます。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するためには、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。



# 第3章

## まちづくりの基本方針

本章では、第2章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活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。

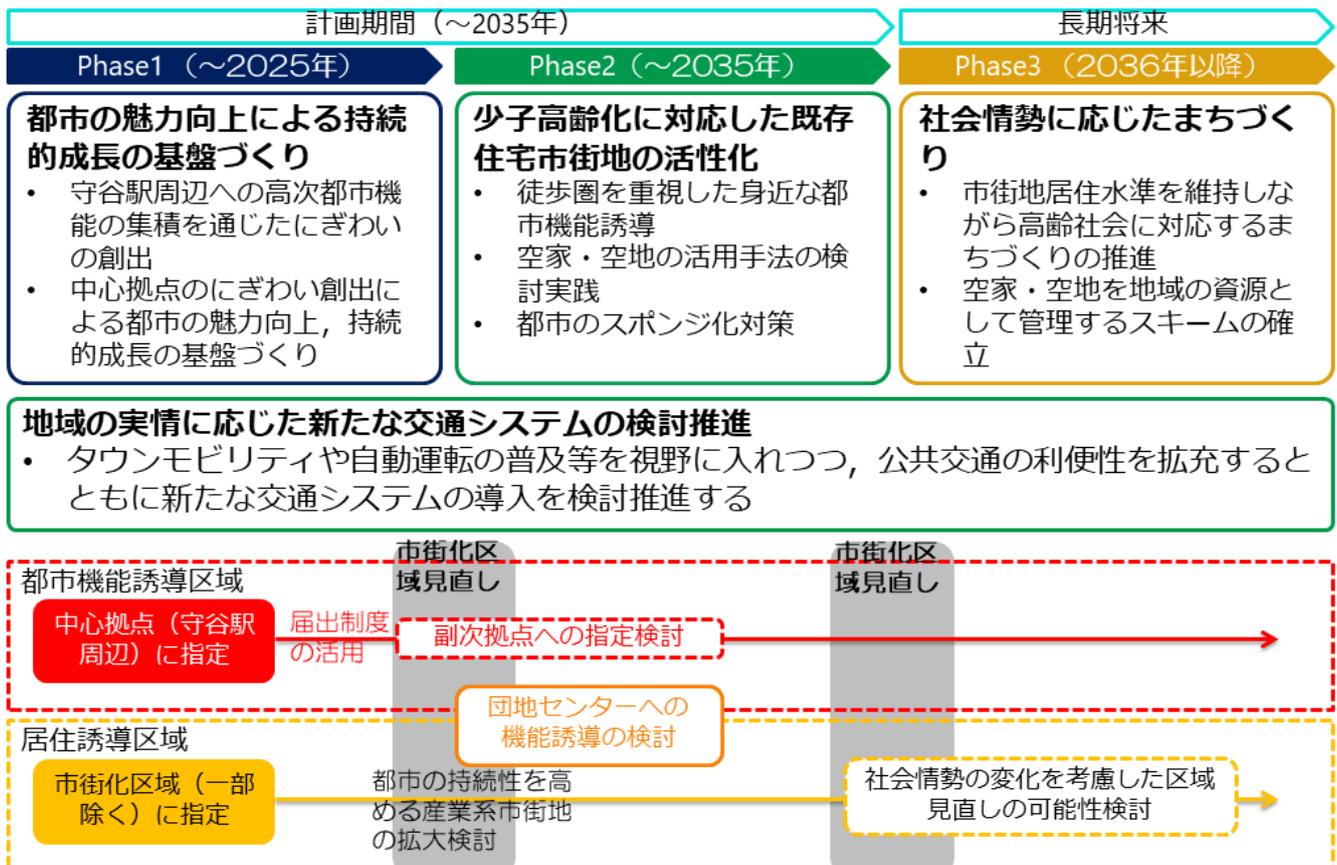
本計画は，計画期間内にまちづくりの方向性が転換することを前提に，誘導区域の設定や誘導施設の指定，まちづくり方策の適用を各段階で的確に行うことによって，スムーズに移行させることを計画の全体像として定めることとし，段階的な目標設定を行うものとします。

## (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

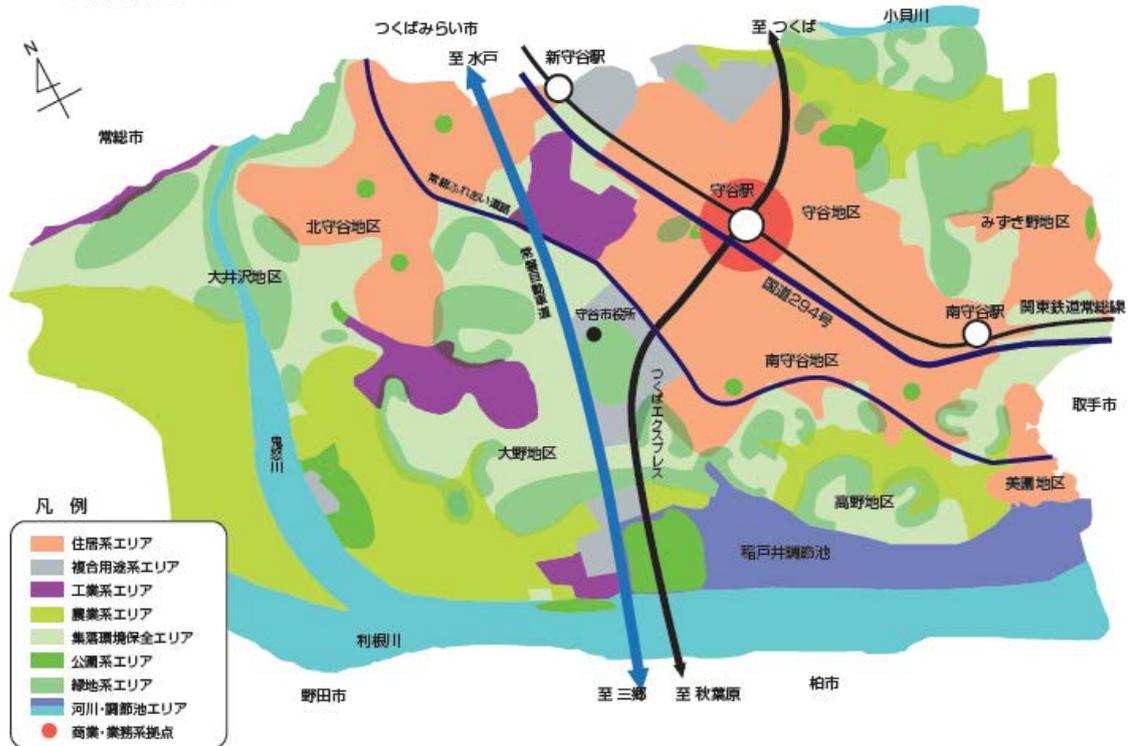
本計画の上位計画である「第二次守谷市総合計画（2012年（平成24年）3月策定）」や「守谷市都市計画マスタープラン（2020年（令和2年）3月改定）」では、各種都市機能の立地を検討する上で考慮すべき拠点として以下のような内容が定められています。

#### ①守谷市総合計画（2012年3月策定）

##### ◆計画における拠点の位置づけ

分類	位置	考え方
商業・業務系拠点	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

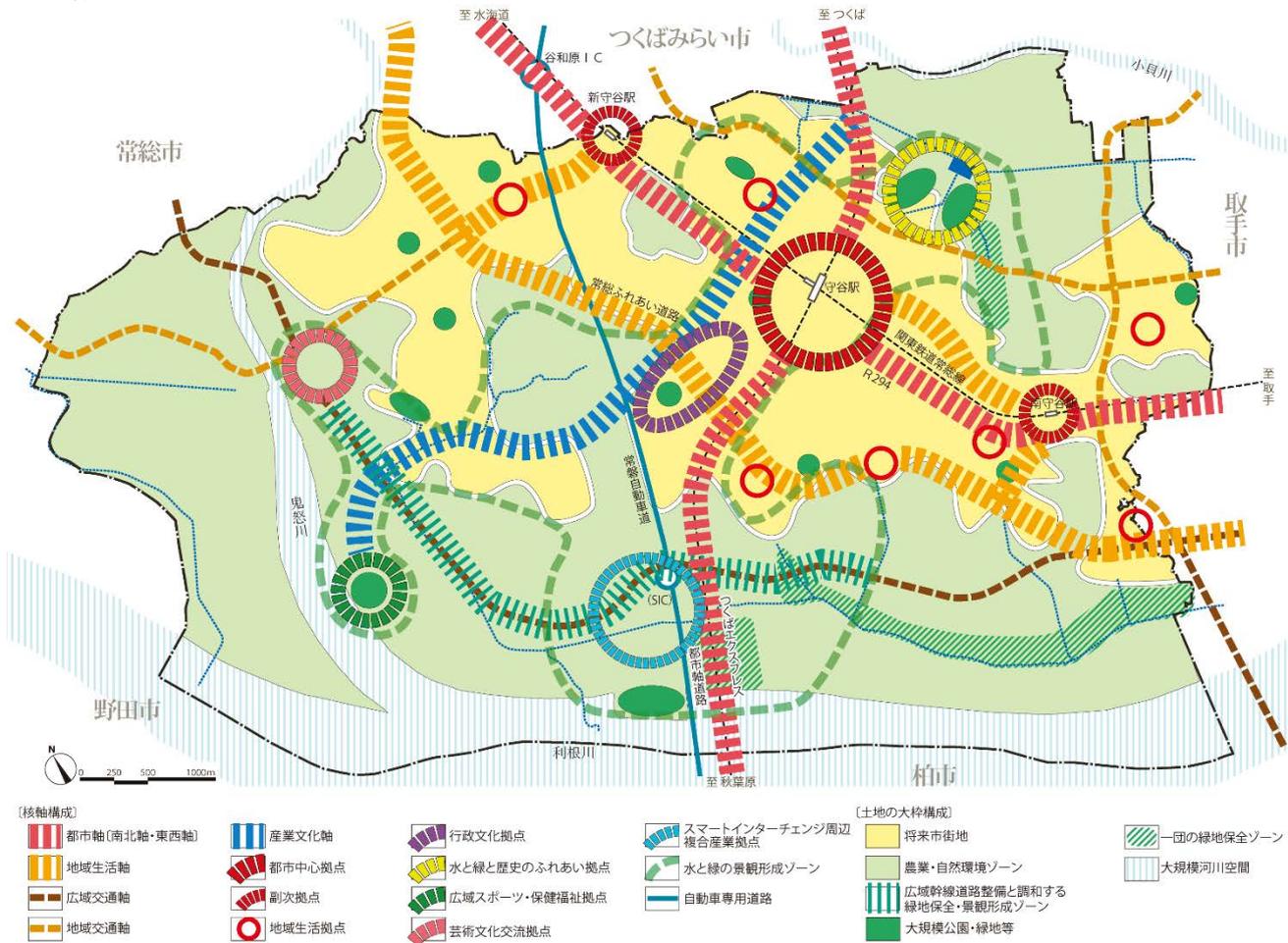


②守谷市都市計画マスタープラン（2020年3月改定）

◆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、地区の緑の資源を活かして、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「水と緑と歴史のふれあい拠点」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周辺地区を含めた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S I C（構想）周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>常磐自動車道守谷サービスエリア（S A）を活用した、都市計画道路供平坂戸井線の整備に合わせて、スマートインターチェンジ（S I C）の開設が検討・構想されており、開設構想S I C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・推進します。</li> </ul>

◆都市の骨格構造図



(2) 本計画での拠点設定箇所

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。

南守谷駅及び新守谷駅周辺は、公共交通の利用実態や周辺の土地利用の状況から見て、副次拠点にふさわしい機能集積が図られてこなかった面があり、より重要性の高い守谷駅周辺へ都市機能の誘導を優先する観点から、本計画において当面枢要的な都市機能を誘導すべき拠点としては総合計画で「商業・業務系拠点」、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を設定することとします。

副次拠点の2駅周辺については、今後の市街化の動向や幹線道路沿道への商業業務機能の立地動向を勘案して、線引き見直し等のタイミングに合わせて拠点への位置づけを検討します。

## 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（守谷駅を挟んで水海道方面と取手方面に各1駅）、合わせて3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經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・定時制の確保に努め、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みずぎ野・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。



# 第4章

## 居住誘導区域

本章では、第3章「まちづくりの基本方針」に基づき、計画的に居住を誘導するための居住誘導区域について整理します。



# 1. 居住誘導区域の設定方針

## (1) 居住誘導区域の基本的な考え方

居住誘導区域は、人口が減少していく中であっても人口密度を維持することによって生活サービスや公共交通が持続的に確保されるよう、人口の維持・誘導を定める区域に指定するものです。

「立地適正化計画作成の手引き（国土交通省）」では、居住誘導区域の望ましい区域像として、以下の考え方が示されています。

### ◆居住誘導区域の望ましい区域像（「立地適正化計画作成の手引き」より）

#### i) 生活利便性が確保される区域

都市機能誘導区域となるべき中心拠点、地域／生活拠点の中心部に徒歩、自転車、末端交通等を介して容易にアクセスすることのできる区域、及び公共交通軸に存する駅、バス停の徒歩、自転車利用圏に存する区域から構成される区域

#### ii) 生活サービス機能の持続的確保が可能な面積範囲内の区域

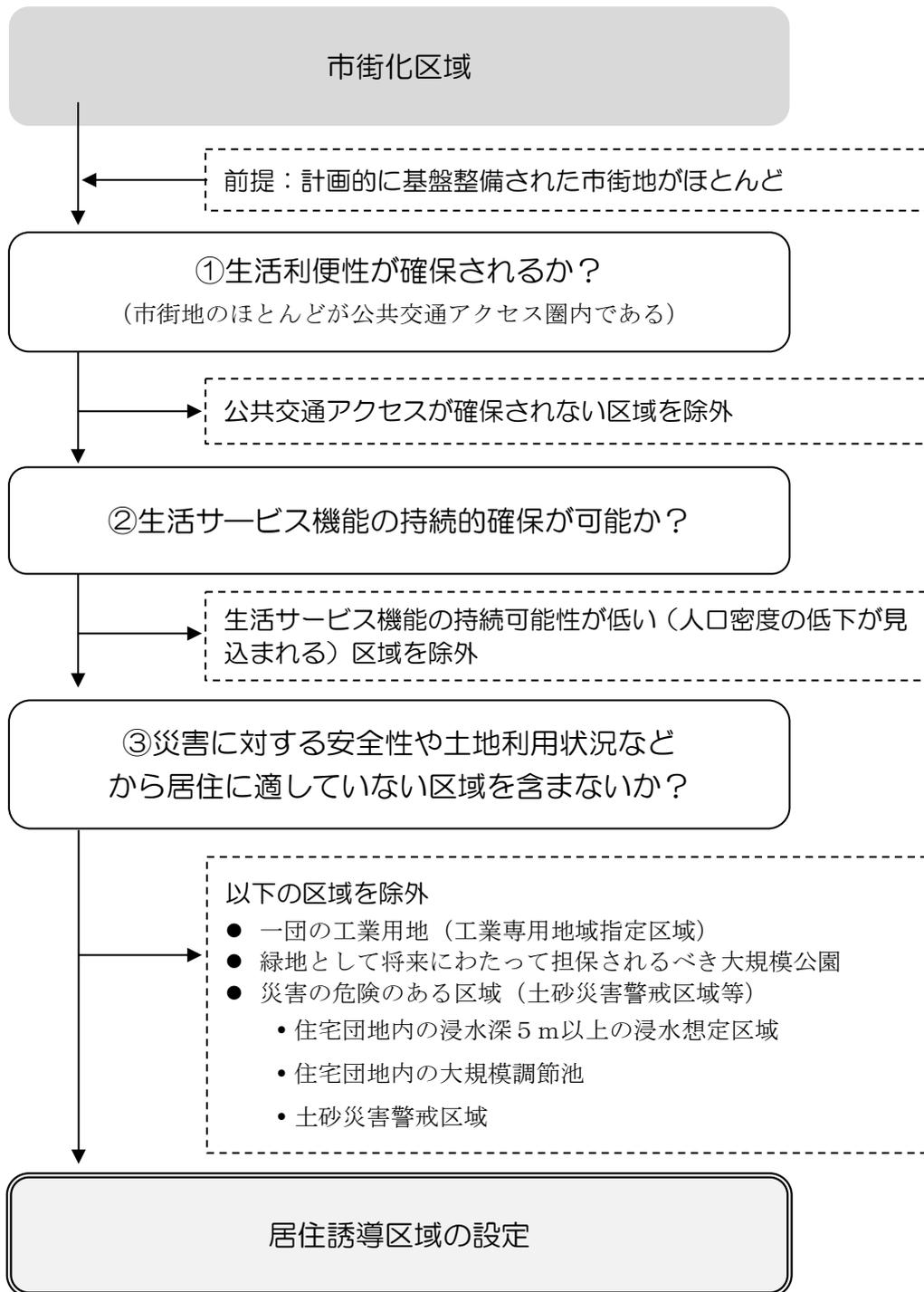
社会保障・人口問題研究所の将来推計人口等をベースに、区域外から区域内に現実的に誘導可能な人口を勘案しつつ、区域内において、少なくとも現状における人口密度を維持することを基本に、医療、福祉、商業等の日常生活サービス機能の持続的な確保が可能な人口密度水準が確保される面積範囲内の区域

※生活サービス機能の持続性確保に必要な人口密度としては、計画的な市街化を図るべき区域とされる市街化区域の設定水準が一つの参考となる。

#### iii) 災害に対する安全性等が確保される区域

土砂災害、津波災害、浸水被害等により甚大な被害を受ける危険性が少ない区域であって、土地利用の実態等に照らし、工業系用途、都市農地、深刻な空家・空地化が進行している郊外地域などには該当しない区域

◆本市における居住誘導区域決定の流れ



## (2) 守谷市における居住誘導区域の設定方針

前項の居住誘導区域の基本的な考え方を踏まえ、本市における居住誘導区域の設定方針を整理します。

### 1) 居住誘導区域設定の視点

計画的かつ効率的に行われてきた都市基盤整備への投資の効果を活かすためには、既に整備された市街地について、居住の維持・誘導を図っていく視点が必要です。

本市においては、1970年（昭和45年）の初回線引き※以来、計画的な開発を行った区域を順次市街化区域に編入してきた経緯があり、基盤整備水準の低い既成市街地はごく一部に限られています。計画的に整備された市街地の多くは「常総ニュータウン」と呼ばれている大規模開発住宅団地であり、一定の人口密度を維持してきました。

整備時期の比較的新しい守谷駅周辺地区や松並青葉地区は、現在ビルドアップが進められているところであり、2016年（平成28年）に策定された人口ビジョンでも、当面の間全市的に人口の増加が継続することが見込まれています。

これら住宅市街地については、整備から時間が経過した一部の住宅団地で高齢化等が懸念されるものの、当面の間一定の人口密度が維持されることが見通されており、基盤の整った良好な住環境を維持することにより居住を誘導すべき区域であることに変わりはありません。

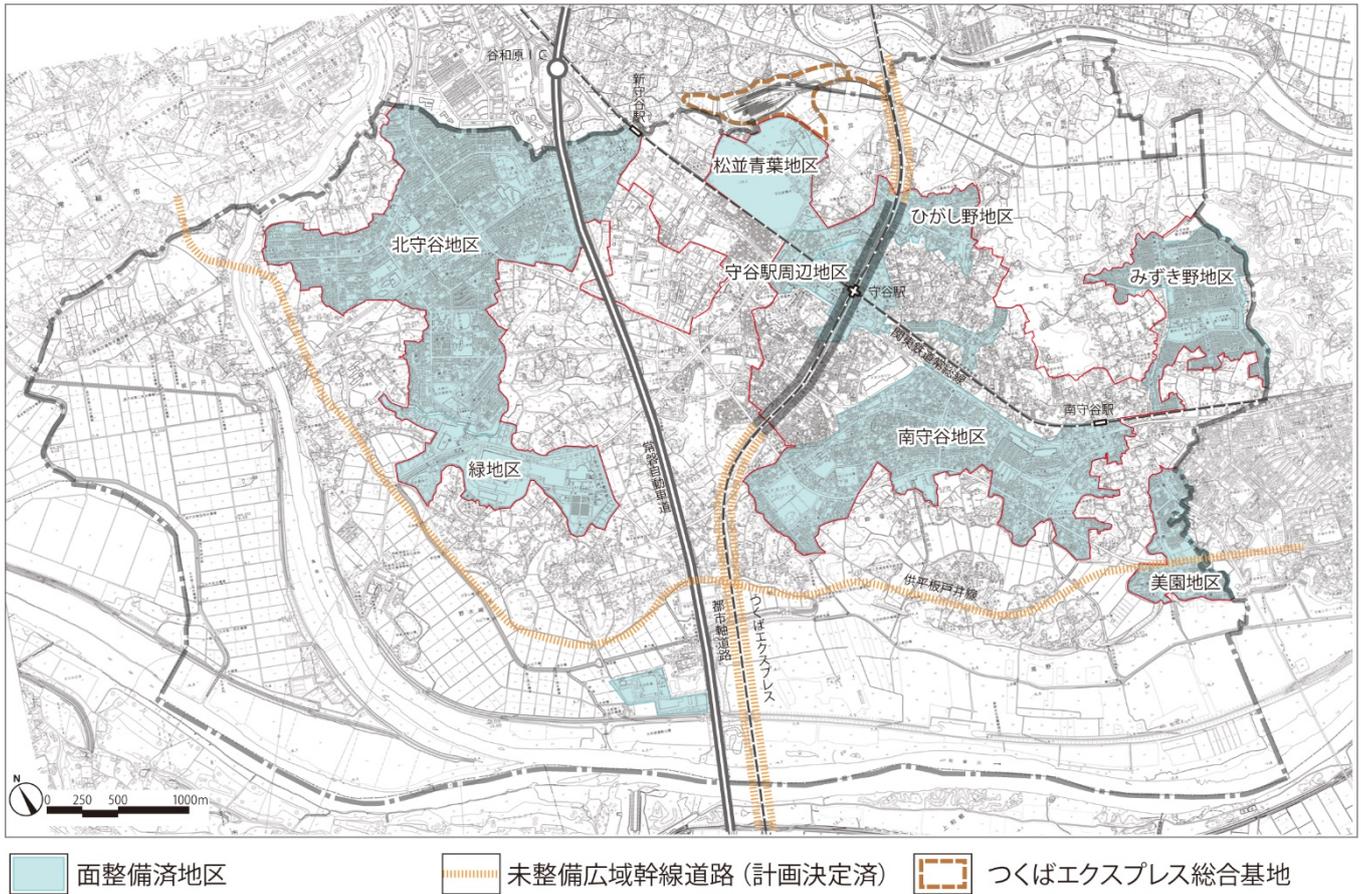
また、開発等により市街化調整区域から市街化区域への編入を行う際には、都市構造や誘導区域の見直しが必要となることから、併せて本計画の見直しを検討します。

なお、居住を誘導していくに当たっては、現況の土地利用との整合性確保や防災上の安全性などについても考慮する必要があります。

---

※ 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。

◆面整備状況図



資料：都市計画基礎調査（2015年度）

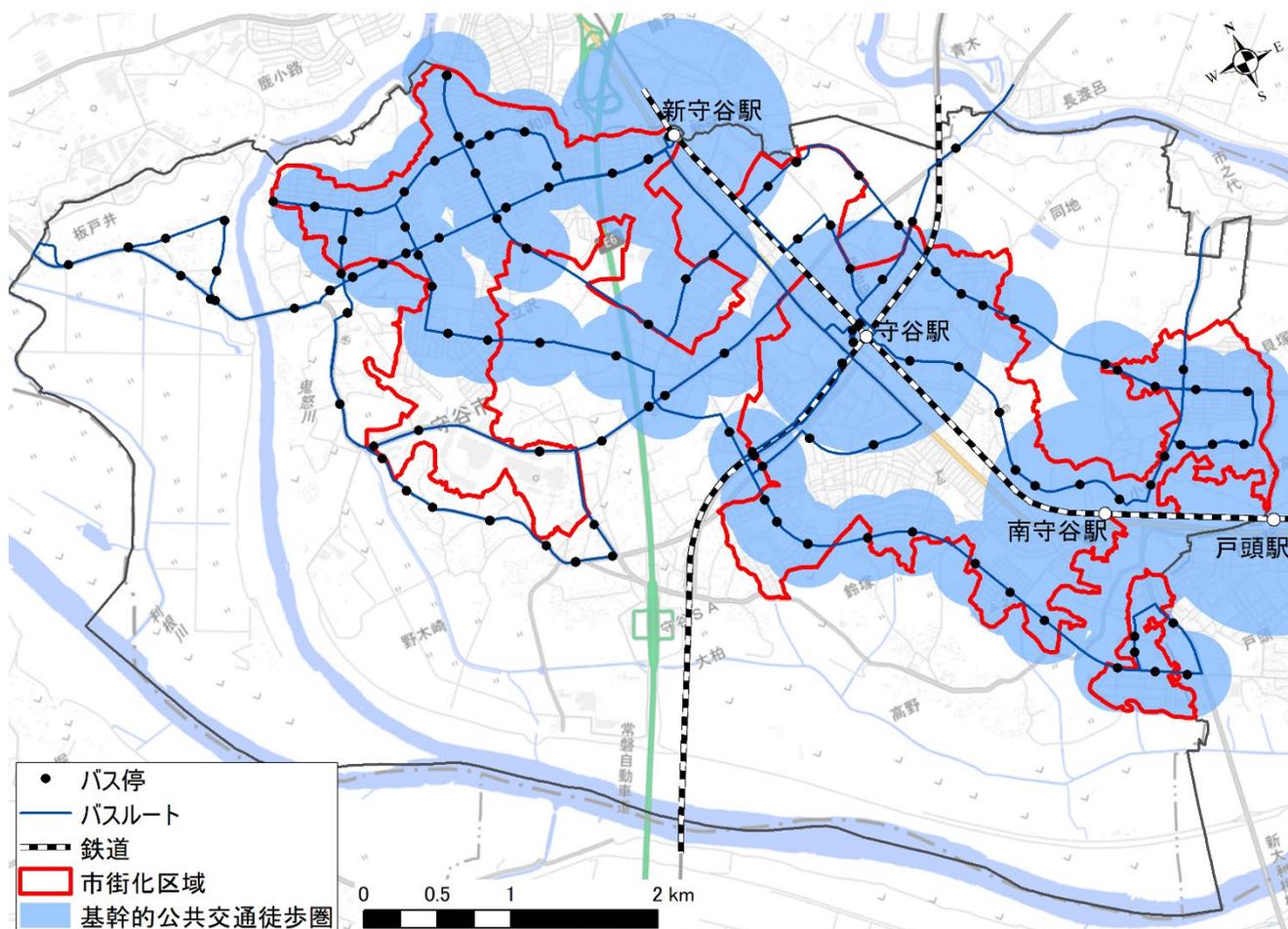
## 2) 居住誘導区域の設定方針

### ① 生活利便性が確保される区域

居住誘導区域は、まちづくりの中心となる拠点（守谷駅周辺）に公共交通により比較的容易にアクセスすることができる区域に定めます。

下図のとおり、現行市街化区域はほぼ基幹的バス路線網の徒歩圏によりカバーされており、これを補完するモコバスのルートも含めれば、現行市街化区域は「生活利便性が確保される区域」に該当します。また、市街化区域内にあってこれらの利用圏に含まれないエリアについても、デマンド乗合交通によりカバーされています。

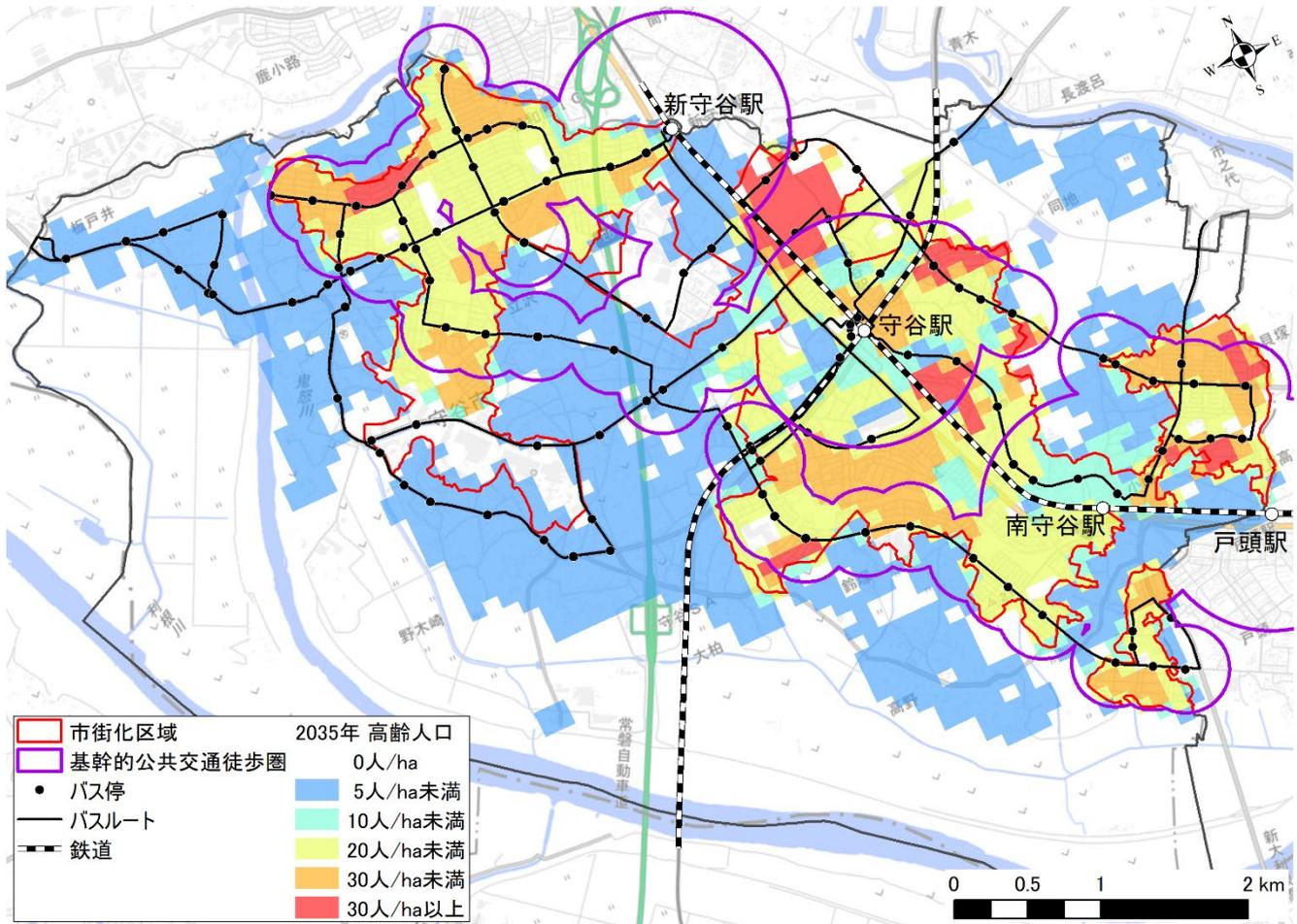
#### ◆ 基幹的公共交通路線徒歩圏



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

下図は高齢人口分布状況の将来見通しと、公共交通利用圏の関係を整理した重ね図です。この図によれば、現在の公共交通ネットワークを前提とした基幹的公共交通徒歩圏と、これを補完するモコバスやデマンド乗合交通が将来にわたって維持できれば、一層の高齢化が進んだ後もマイカー利用を前提としない市街地への移行が可能であり、原則として市街化区域内を居住誘導区域とします。

◆基幹的公共交通徒歩圏と高齢人口分布の将来見通し



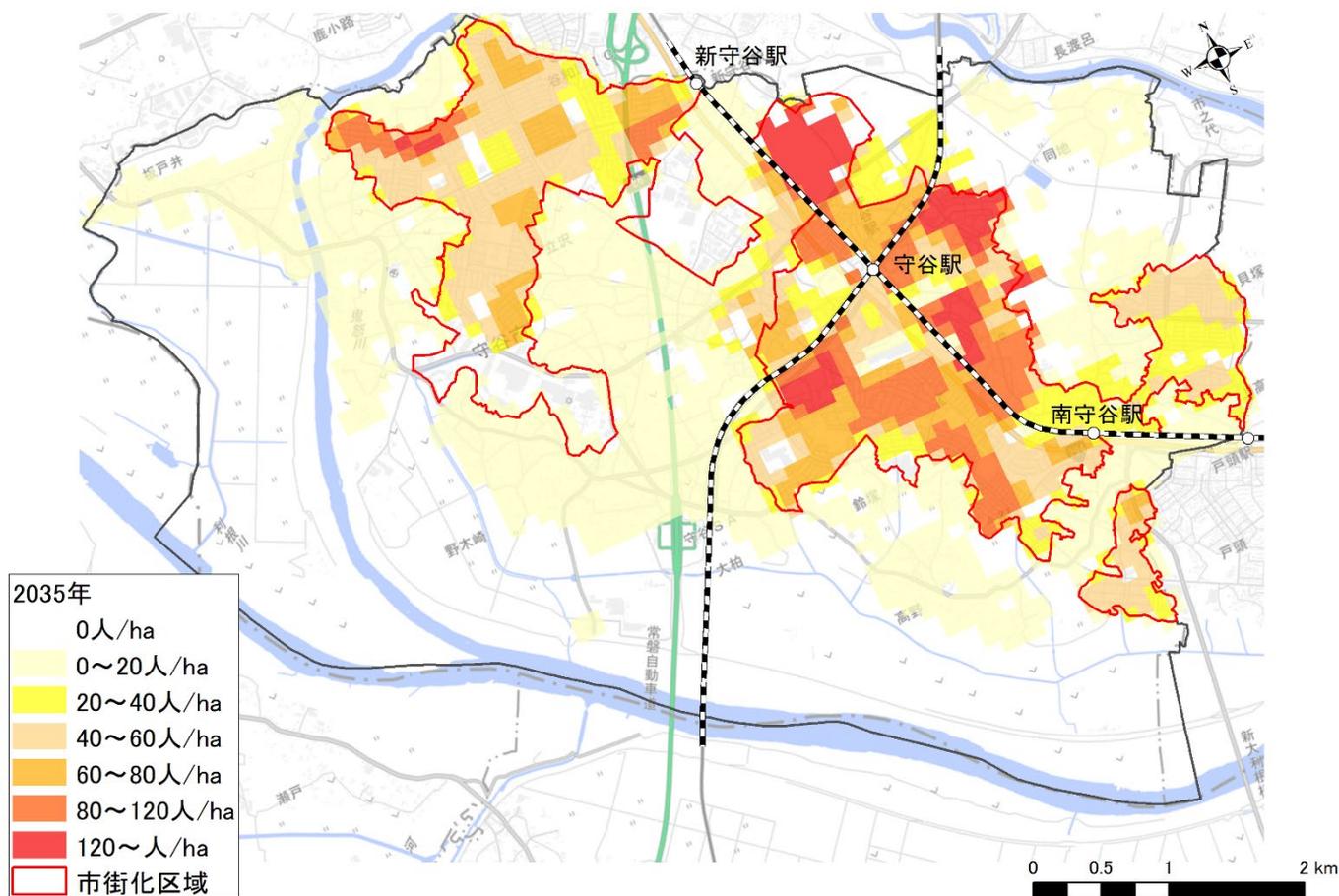
② 生活サービス機能の持続的確保が可能な区域

居住誘導区域は、医療・福祉・商業などの日常生活サービス機能の持続的確保が可能な人口密度が確保される区域に定めます。

下図は、国立社会保障・人口問題研究所の地域別将来人口を100mメッシュに配分して長期将来にわたってシミュレーションを行った結果です。一部40人/haを下回るメッシュが見られますが、一団の工業用地や公園・学校等の公共用地を含む元々密度の低いメッシュです。

計画的に開発した住宅団地を市街地としてきた本市では、現行市街化区域内について人口減少局面に入っても基本的に生活サービス機能の持続的確保が可能な人口密度の目安である40人/haを維持可能であり、原則として市街化区域内を居住誘導区域とします。

◆長期将来のメッシュ人口密度シミュレーション（2035年）



### ③ 災害に対する安全性や土地利用状況など居住に適していると判断される区域

居住誘導区域は、土砂災害などにより甚大な被害を受ける危険性が少ない区域であって、土地利用の実態に照らし居住に適していると判断される区域に定めます。

逆に、現行市街化区域内で上記方針に適合しない区域の類型としては、以下のものが考えられます。

- 現状の工業生産環境が維持されるべき工業専用地域  
(もりや工業団地, 立沢・百合ヶ丘地区工業専用地域)
- 将来にわたって緑地として担保されるべき、計画面積がおおむね2ha以上の近隣公園  
(立沢・大山・板戸井・松ヶ丘・けやき台・さくらの杜)
- 住宅団地内にあって浸水深5m以上の浸水想定区域及び大規模調節池・調整池  
(大野川防災調節池, 羽中川防災調節池, みずき野第1調整池, みずき野第2調整池)
- 土砂災害警戒区域 (p. 4-12 参照) (けやき台及びみずき野の一部)

#### ◆工業専用地域・都市計画決定している近隣公園・大規模調節池及び調整池の位置図

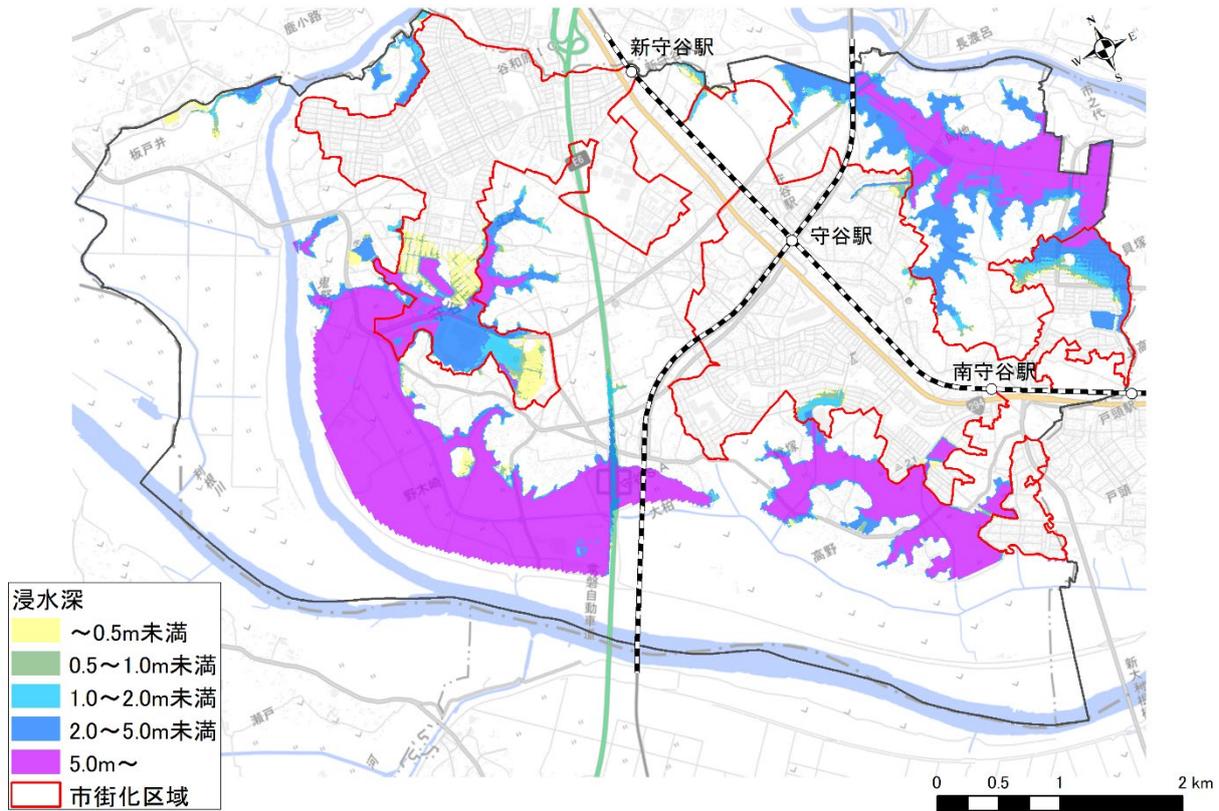


資料：都市計画基礎調査（2015年度）

最大規模（千年に一度）の洪水時に浸水が想定される区域は、次のとおりです。シミュレーションによれば、この浸水想定区域に含まれる住宅団地の宅地部分が実際に浸水するのは最短の鬼怒川ケースで破堤から21時間後となることが予測されており※、避難勧告発出から浸水までの間に徒歩により避難所に到達できるよう、系統的に避難所の配置と避難路の確保が行われています。市民に対しては、ハザードマップなどで日頃から避難の重要性の周知に努めることとし、最大浸水深5m未満の区域については居住誘導区域に含むものとします。

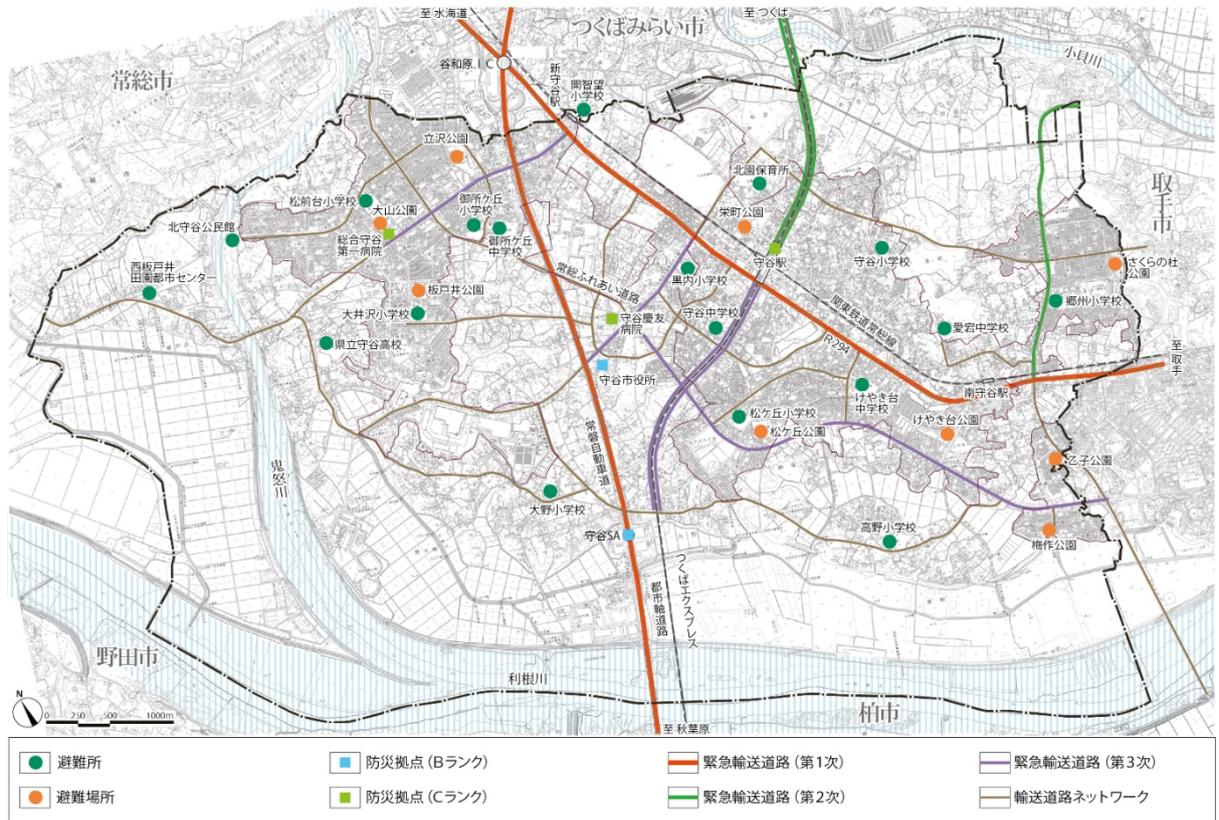
※シミュレーションの結果は資料編参照

◆浸水想定区域（浸水深）



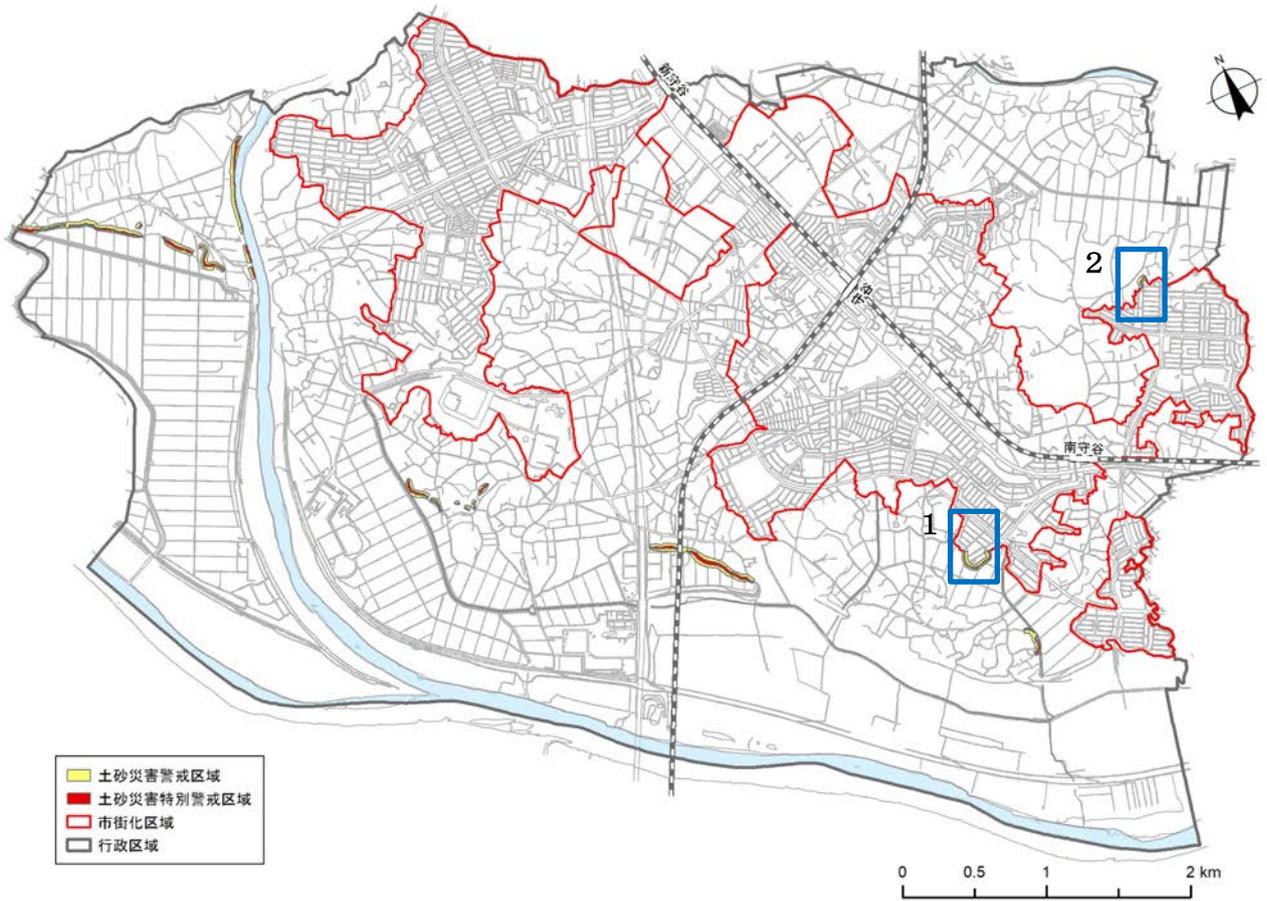
資料：利根川上流河川事務所及び下館河川事務所「洪水浸水想定区域図データ」より作成

◆避難所・避難場所位置図

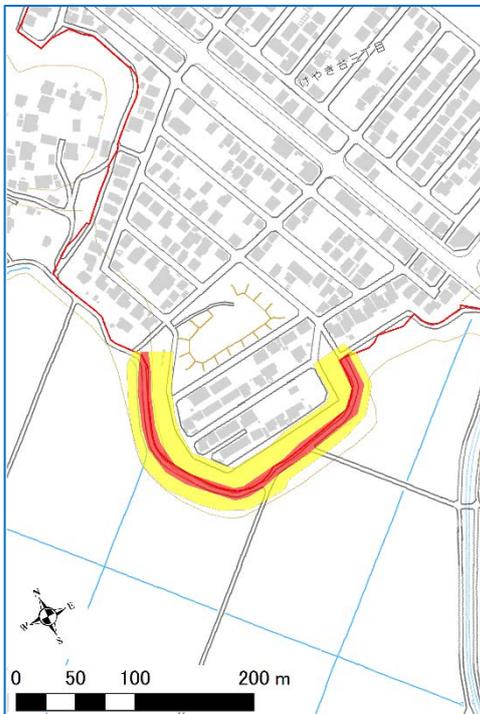


資料：守谷市地域防災計画（2019年）

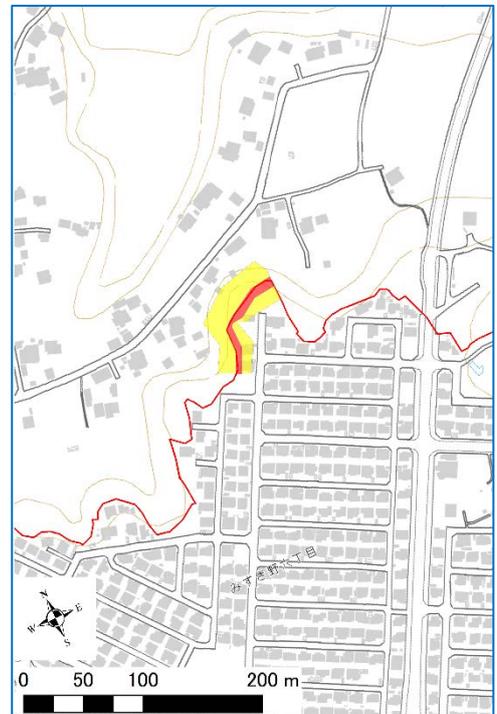
◆土砂災害警戒区域等の状況



拡大図1 けやき台



拡大図2 みずき野



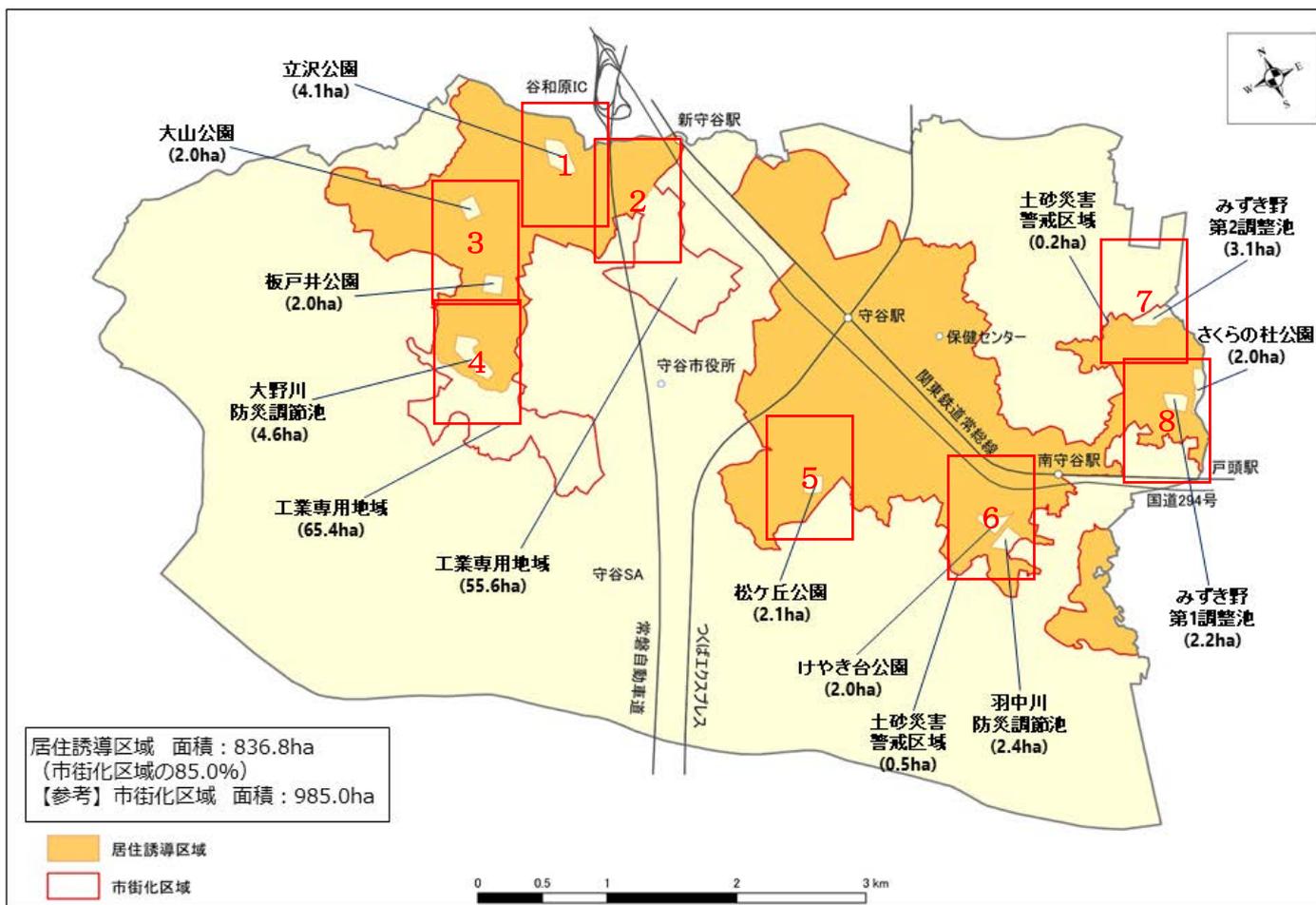
資料：都市計画基礎調査（2015年度）

## 2. 居住誘導区域の設定箇所

「1. 居住誘導区域の設定方針」で定めたとおり、現行市街化区域を基本として居住誘導区域を設定します。

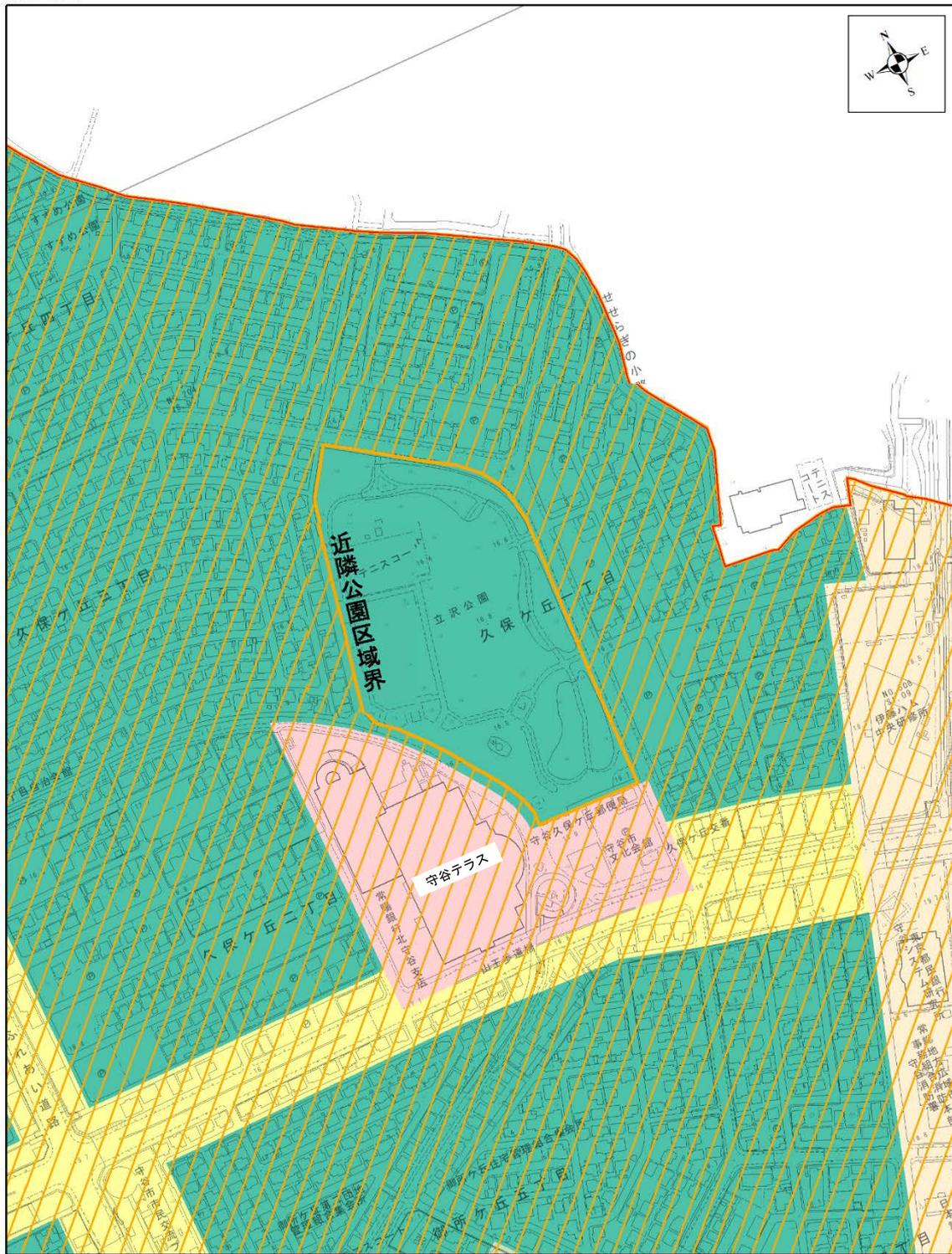
区域界の設定に当たっては、現行市街化区域界の他、地形地物界、用途地域界、都市施設の計画区域界を用いることとします。（p. 4-14 以降参照）

### ◆居住誘導区域（全市における位置図）



※拡大図は次頁以降を参照

拡大図1

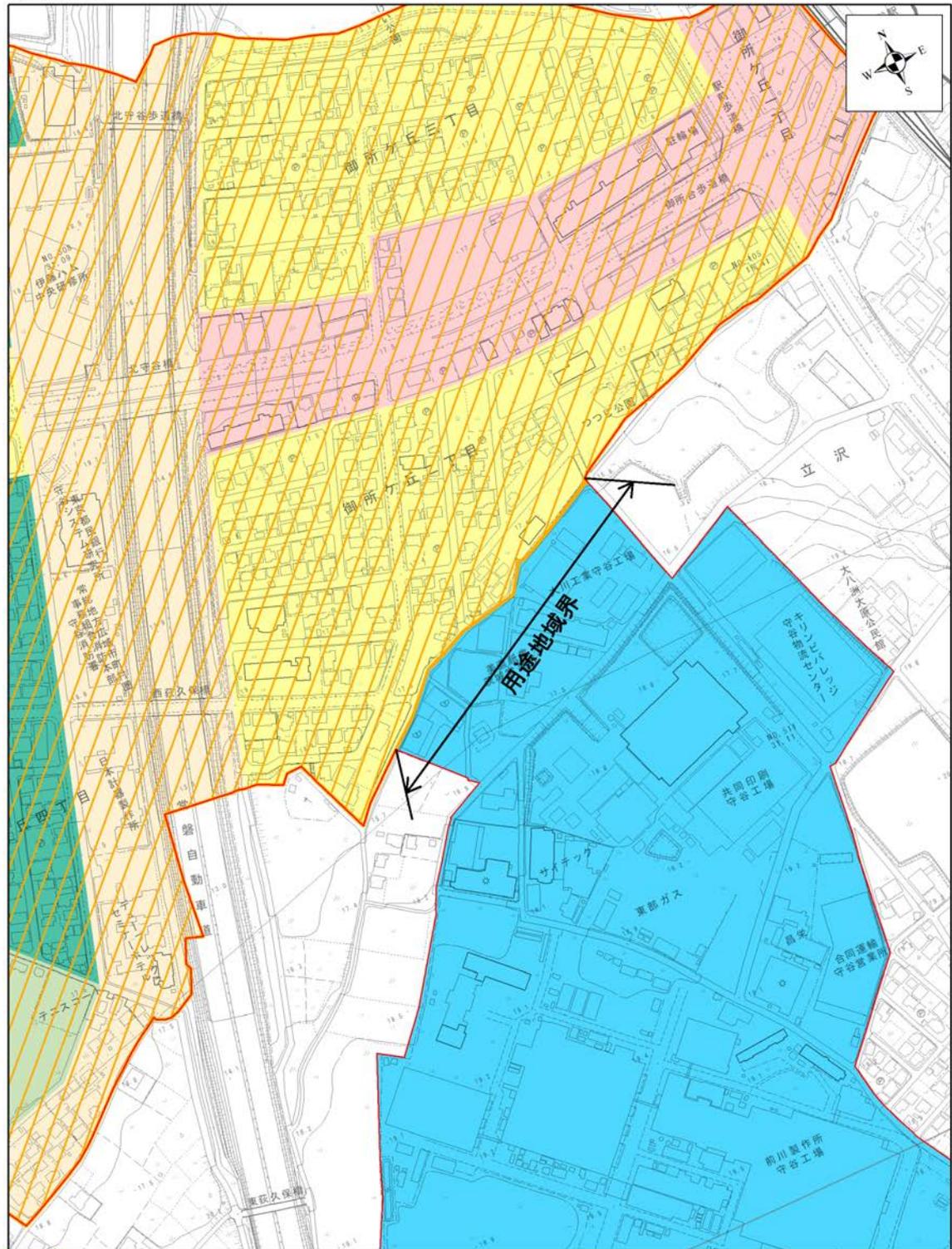


- |  |          |  |              |  |        |
|--|----------|--|--------------|--|--------|
|  | 居住誘導区域   |  | 第一種低層住居専用地域  |  | 準住居地域  |
|  | 市街化区域    |  | 第二種低層住居専用地域  |  | 近隣商業地域 |
|  | 土砂災害警戒区域 |  | 第一種中高層住居専用地域 |  | 商業地域   |
|  |          |  | 第二種中高層住居専用地域 |  | 準工業地域  |
|  |          |  | 第一種住居地域      |  | 工業地域   |
|  |          |  | 第二種住居地域      |  | 工業専用地域 |

0 50 100 200 m

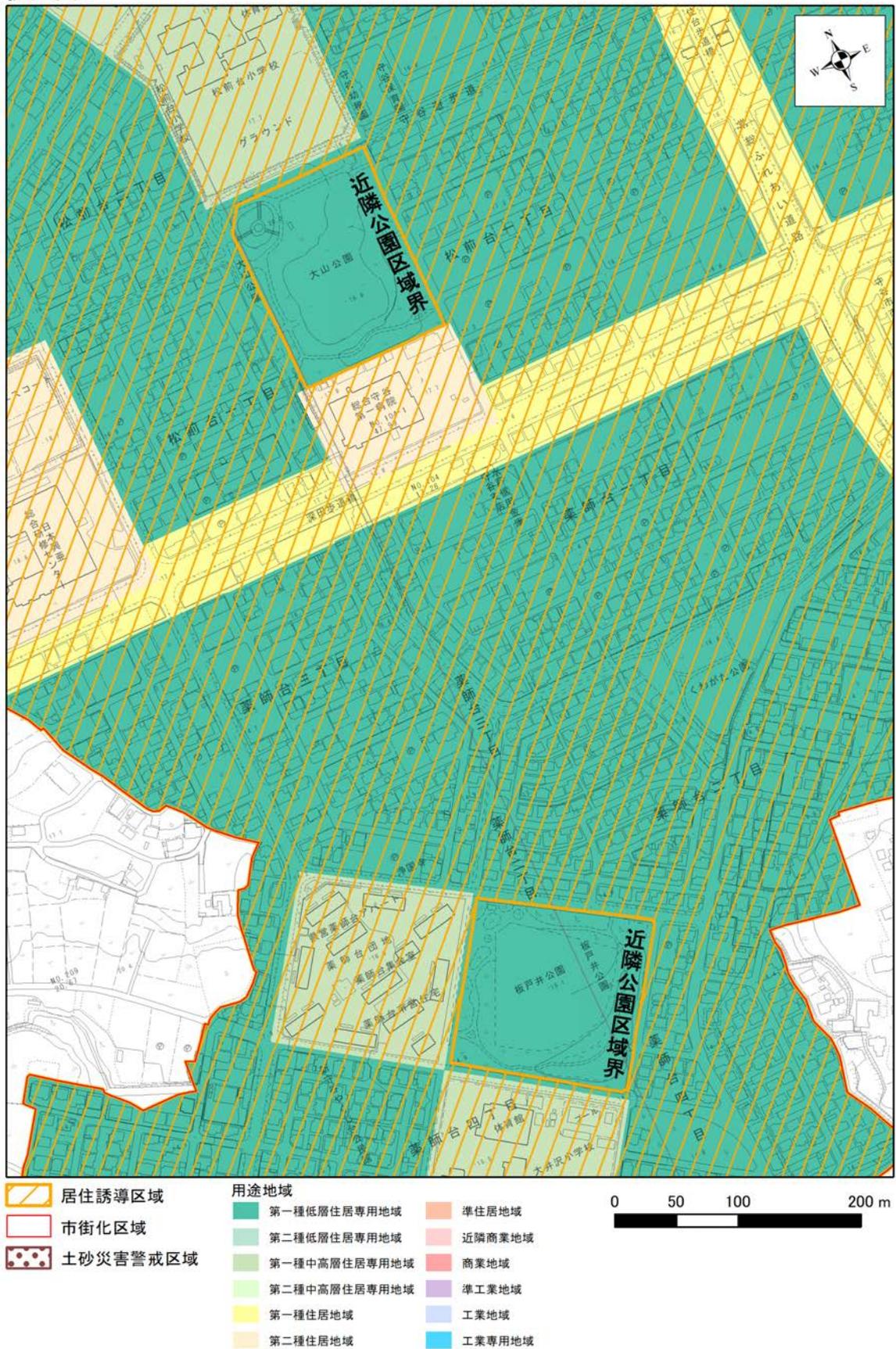
※記述がない居住誘導区域界は市街化区域界を根拠としている

拡大図2



※記述がない居住誘導区域界は市街化区域界を根拠としている

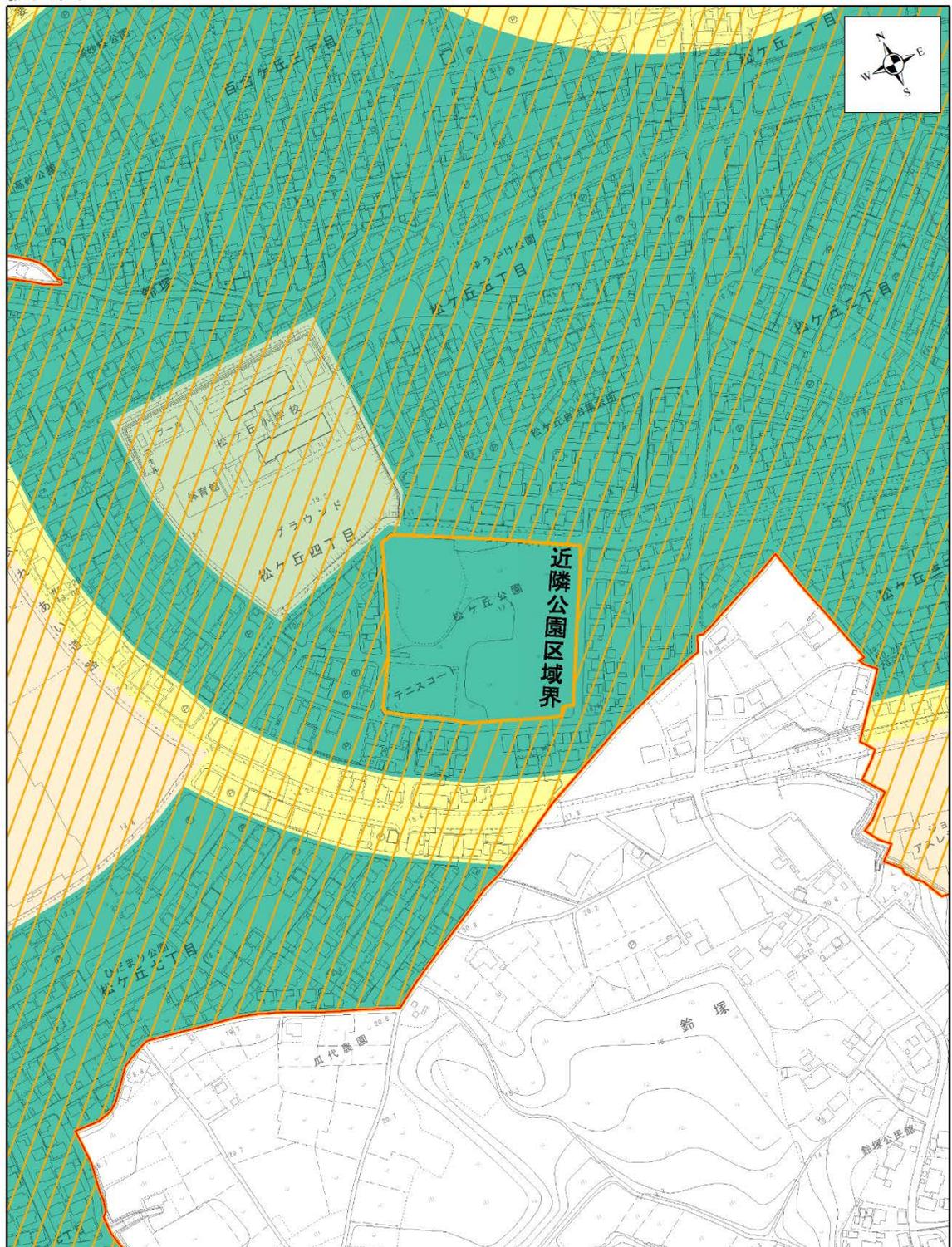
拡大図3



※記述がない居住誘導区域界は市街化区域界を根拠としている



拡大図5

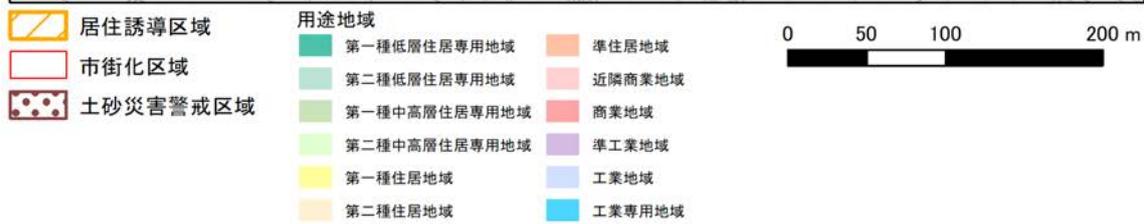
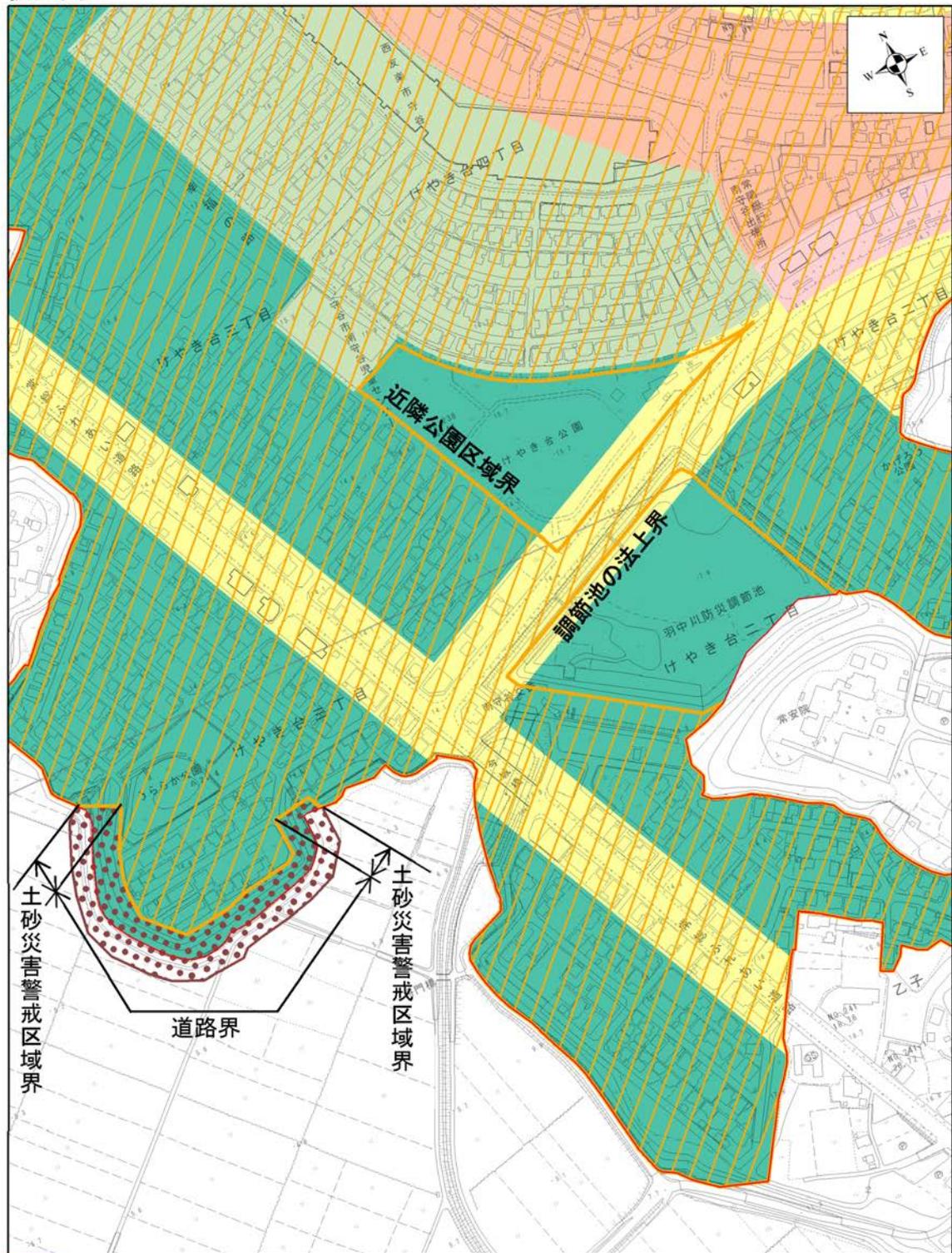


- |  |  |  |
|--|--|--|
|  居住誘導区域   | <b>用途地域</b>  |  準住居地域  |
|  市街化区域    |  第一種低層住居専用地域  |  近隣商業地域 |
|  土砂災害警戒区域 |  第二種低層住居専用地域  |  商業地域   |
|  |  第一種中高層住居専用地域 |  準工業地域  |
|  |  第二種中高層住居専用地域 |  工業地域   |
|  |  第一種住居地域      |  工業専用地域 |
|  |  第二種住居地域      |  |

0 50 100 200 m

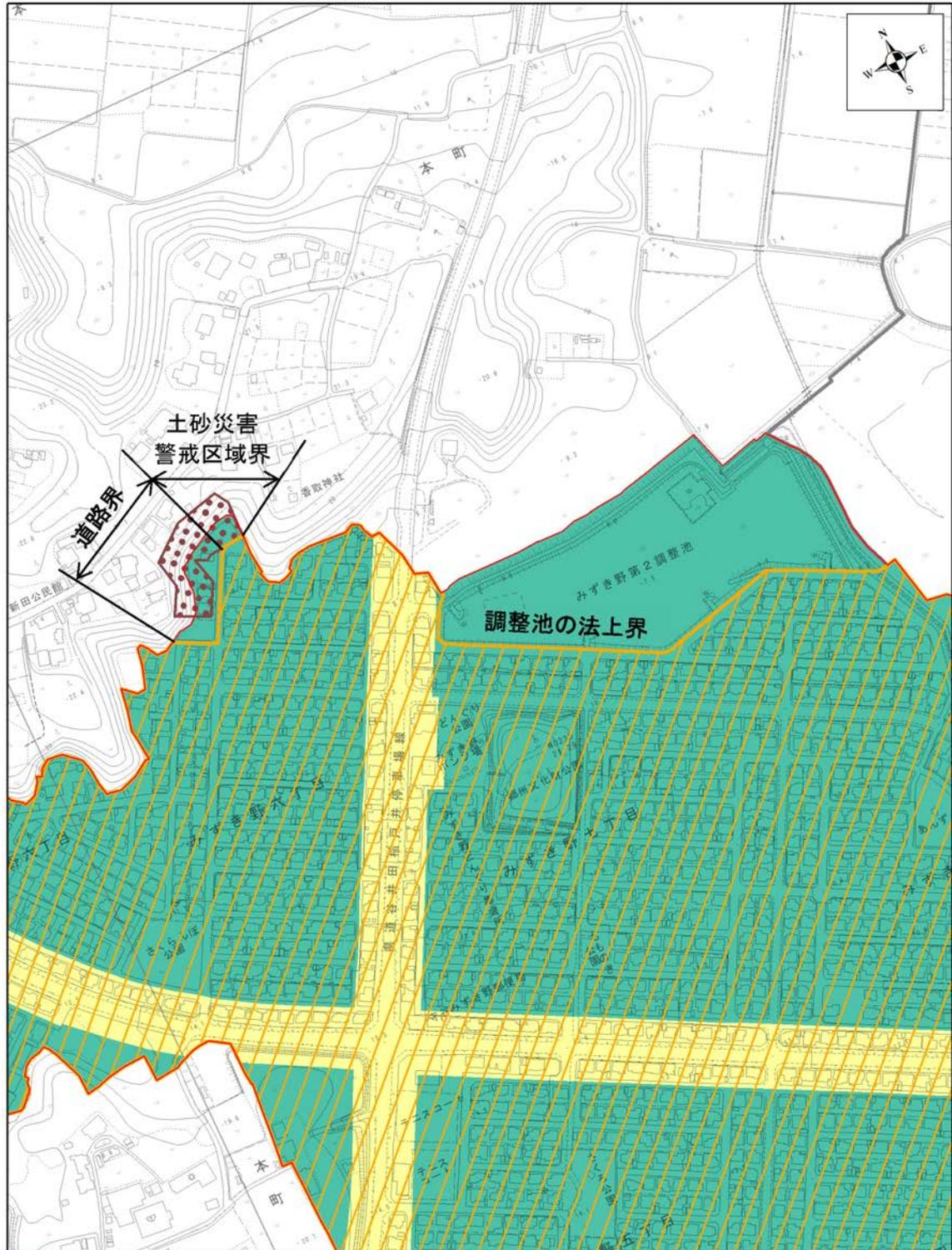
※記述がない居住誘導区域界は市街化区域界を根拠としている

拡大図6



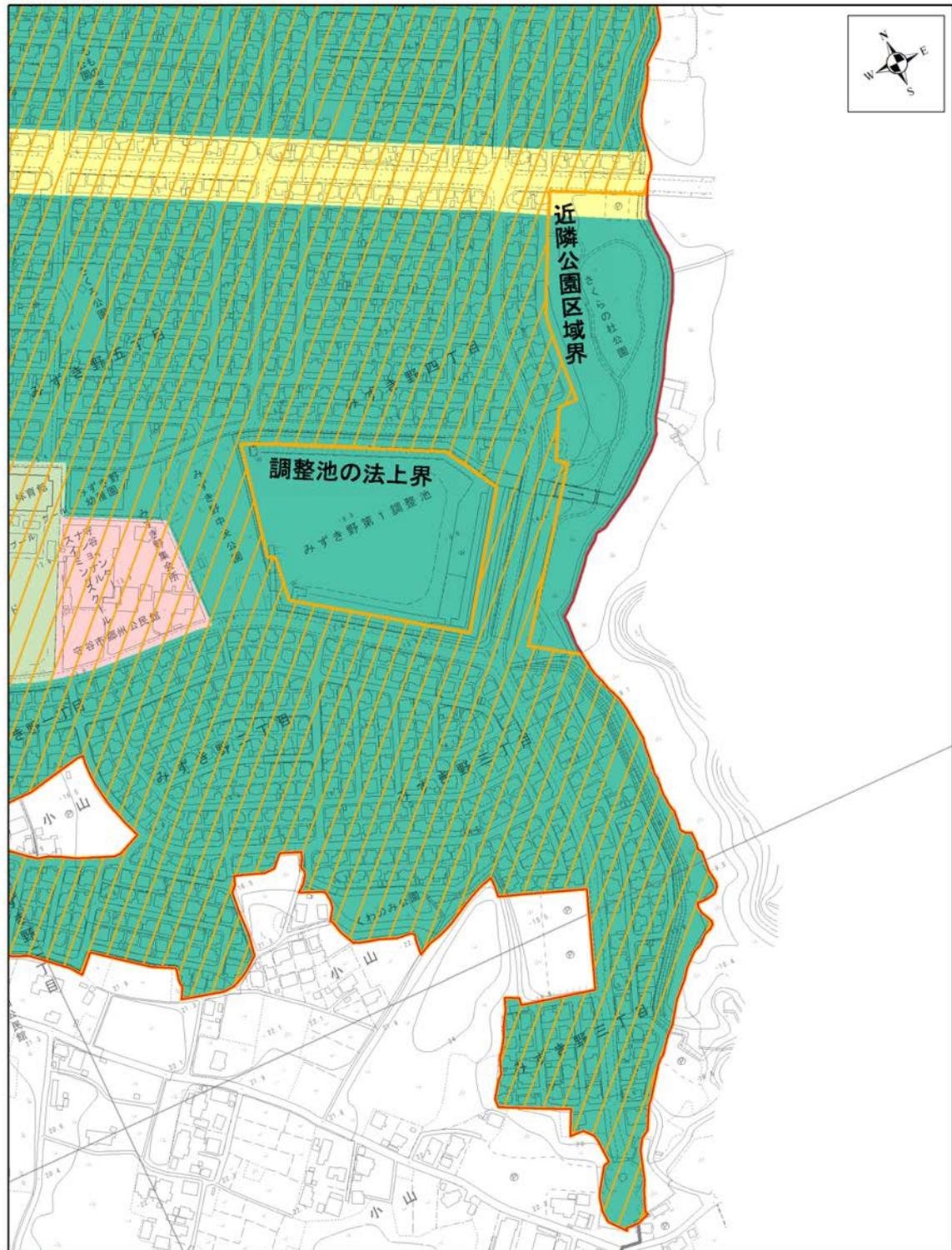
※記述がない居住誘導区域界は市街化区域界を根拠としている

拡大図7



※記述がない居住誘導区域界は市街化区域界を根拠としている

拡大図8



- |  |  |  |
|--|--|--|
|  居住誘導区域   | <b>用途地域</b>  |  準住居地域  |
|  市街化区域    |  第一種低層住居専用地域  |  近隣商業地域 |
|  土砂災害警戒区域 |  第二種低層住居専用地域  |  商業地域   |
|  |  第一種中高層住居専用地域 |  準工業地域  |
|  |  第二種中高層住居専用地域 |  工業地域   |
|  |  第一種住居地域      |  工業専用地域 |
|  |  第二種住居地域      |  |

0 50 100 200 m

※記述がない居住誘導区域界は市街化区域界を根拠としている

### 3. 居住誘導区域に係る届出制度

都市再生特別措置法第 88 条の規定に基づき、居住誘導区域外において以下の開発行為、建築行為等を行う場合、これらの行為に着手する日の 30 日前までに行為の種類や場所について市に届け出ることが義務づけられます。この届出制度は建築を規制する目的ではなく、誘導区域外における開発などの動きを把握することを目的としたものです。

#### ◆居住誘導区域外において届出の対象となる行為

##### ○開発行為

##### a. 3 戸以上の住宅の建築目的の開発行為

例)

3 戸の開発行為

届

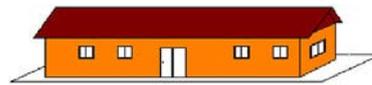


##### b. 1 戸又は 2 戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が 1,000m<sup>2</sup>以上のもの

例)

1,300m<sup>2</sup> 1 戸の開発行為

届



800m<sup>2</sup> 2 戸の開発行為

不要



##### c. 住宅以外で、人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものの建築目的で行う開発行為（例えば、寄宿舍や有料老人ホーム等）

##### ○建築等行為

##### a. 3 戸以上の住宅を新築しようとする場合

例)

3 戸の建築行為

届



1 戸の建築行為

不要



##### b. 人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものを新築しようとする場合（例えば、寄宿舍や有料老人ホーム等）

##### c. 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して住宅等（a、b）とする場合

※国土交通省資料より作成

# 第5章

## 都市機能誘導区域

本章では、都市機能を誘導するために拠点として設定する都市機能誘導区域について整理するとともに、都市機能誘導区域において維持誘導すべき施設（誘導施設）について整理します。

また、併せて都市機能の誘導を図るための届出制度についても整理します。



# 1. 都市機能誘導区域の設定方針

## (1) 都市機能誘導区域の基本的な考え方

都市機能誘導区域は、行政・福祉・子育て支援・医療・商業等の様々な都市機能増進施設について、都市の拠点となる地区に誘導・集積させることにより、各種サービスの効率的な提供を図り、住宅の立地の適正化や都市の持続性の向上を図るために定める必要があります。

「立地適正化計画作成の手引き（国土交通省）」等では、都市機能の誘導区域の望ましい区域像として以下の考え方が示されています。

### ◆都市機能誘導区域の望ましい区域像（「立地適正化計画作成の手引き」より）

各拠点地区の中心となる駅、バス停や公共施設から徒歩、自転車で容易に回遊することが可能で、かつ、公共交通施設、都市機能施設、公共施設の配置、土地利用の実態等に照らし、地域としての一体性を有している区域

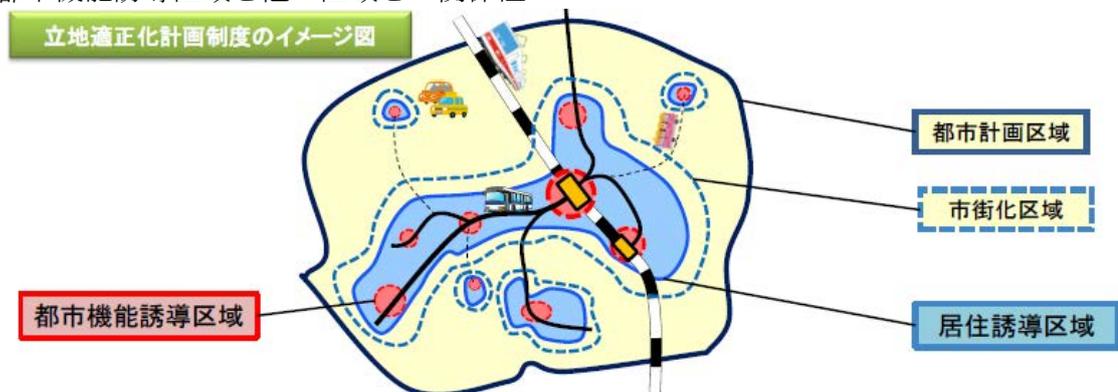
### ◆都市機能誘導区域を定めることが考えられる区域（「都市計画運用指針（第10版）」より）

- 都市全体を見渡し、鉄道駅に近い業務、商業などが集積する地域等、都市機能が一定程度充実している区域
- 周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等
- 都市の拠点となるべき区域

### ◆都市機能誘導区域の範囲（「都市計画運用指針（第10版）」より）

一定程度の都市機能が充実している範囲で、かつ、徒歩や自転車等によりそれらの間が容易に移動できる範囲

### ◆都市機能誘導区域と他の区域との関係性



※国土交通省資料より

## (2) 守谷市における都市機能誘導区域の設定方針

前項の都市機能誘導区域の設定の基本的な考え方を踏まえ、本市における都市機能誘導区域の設定方針を整理します。

### 1) 都市機能誘導区域設定の視点

#### ① 守谷駅周辺地区に定める

本市の都市機能誘導区域設定箇所は、現在の公共交通ネットワークが守谷駅をハブとした構成になっている状況や上位関連計画における拠点の位置づけに対応し、第3章で設定した「守谷駅周辺地区」一箇所にのみ定めます。

都市計画マスタープランで副次拠点に定められている南守谷駅及び新守谷駅周辺、同じく地域生活拠点に定められている団地センター、また本市の特徴でもある緑豊かな環境に囲まれた行政文化拠点（市街化調整区域）については、本計画と並行して改定する都市計画マスタープランの中で、それぞれまちづくりの方針を定めるものとし、本計画では当面都市機能誘導区域を定めないこととします。

#### ② 社会状況の変化に先立って新たな都市機能立地を守谷駅周辺に誘導する

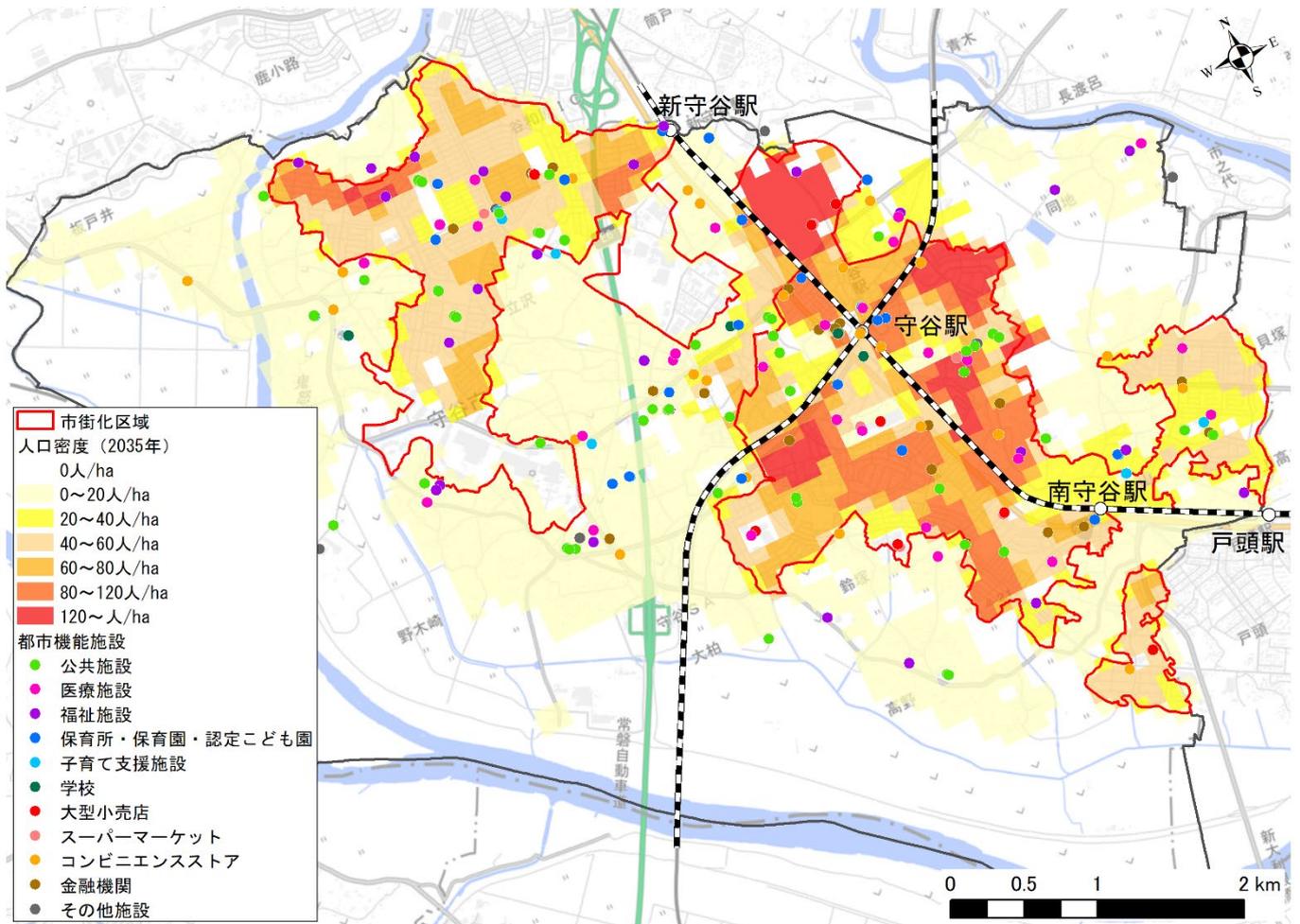
第2章で分析したとおり、本市の都市機能分布はマイカーによるアクセスを前提としたものであり、主要幹線道路沿道に立地する傾向が強く、新たに市街地整備が行われた守谷駅周辺には都市機能の集積が進まない傾向がありました。

守谷駅周辺における都市機能の不足は、マイカーを持たない転入者にとってデメリットと捉えられ、転入を抑制する要因となっています。また、今後の高齢化による利用交通手段の変化に対応した施設立地となっていないことが課題です。

現在、幹線道路沿道に立地している店舗等も、高齢化による人口密度分布の変化や利用交通手段の変化が生じた場合、存続が困難になり撤退するケースも考えられ、結果として市全域で都市機能へのアクセシビリティが低下することが懸念されます。

そこで、本計画では上記のような社会状況の変化に先立って、守谷駅周辺に都市機能誘導区域を定め、今後立地する都市機能施設を同区域内に誘導していくことにより、現在の守谷駅を中心とした公共交通ネットワークの利用促進、維持・活用を図り、市民が現在居住している地域から守谷駅周辺の都市機能にアクセスしやすくすることによって生活利便性を低下させずに住み続けられる都市構造を目指します。

◆人口密度の将来見通しと都市機能分布（現況）



## 2) 都市機能誘導区域の範囲

都市機能誘導区域の範囲は、以下のとおり定めます。

- 本市の都市拠点である守谷駅※1を中心に、おおむね500mの範囲に含まれる市街地整備事業区域内かつ住居専用系用途地域以外の区域
- 上記区域から連続する幹線道路沿道に定められた路線型用途地域の区域（近隣商業地域・準住居地域・第一種住居地域）で、直近の都市計画道路の交差部までの区域
- 上記の路線型用途地域と一体の土地利用が行われている一団の区域※2
- 区域設定に当たっては極力地形・地物に即して設定し、やむを得ない場合は用途地域界又は字界に即する。

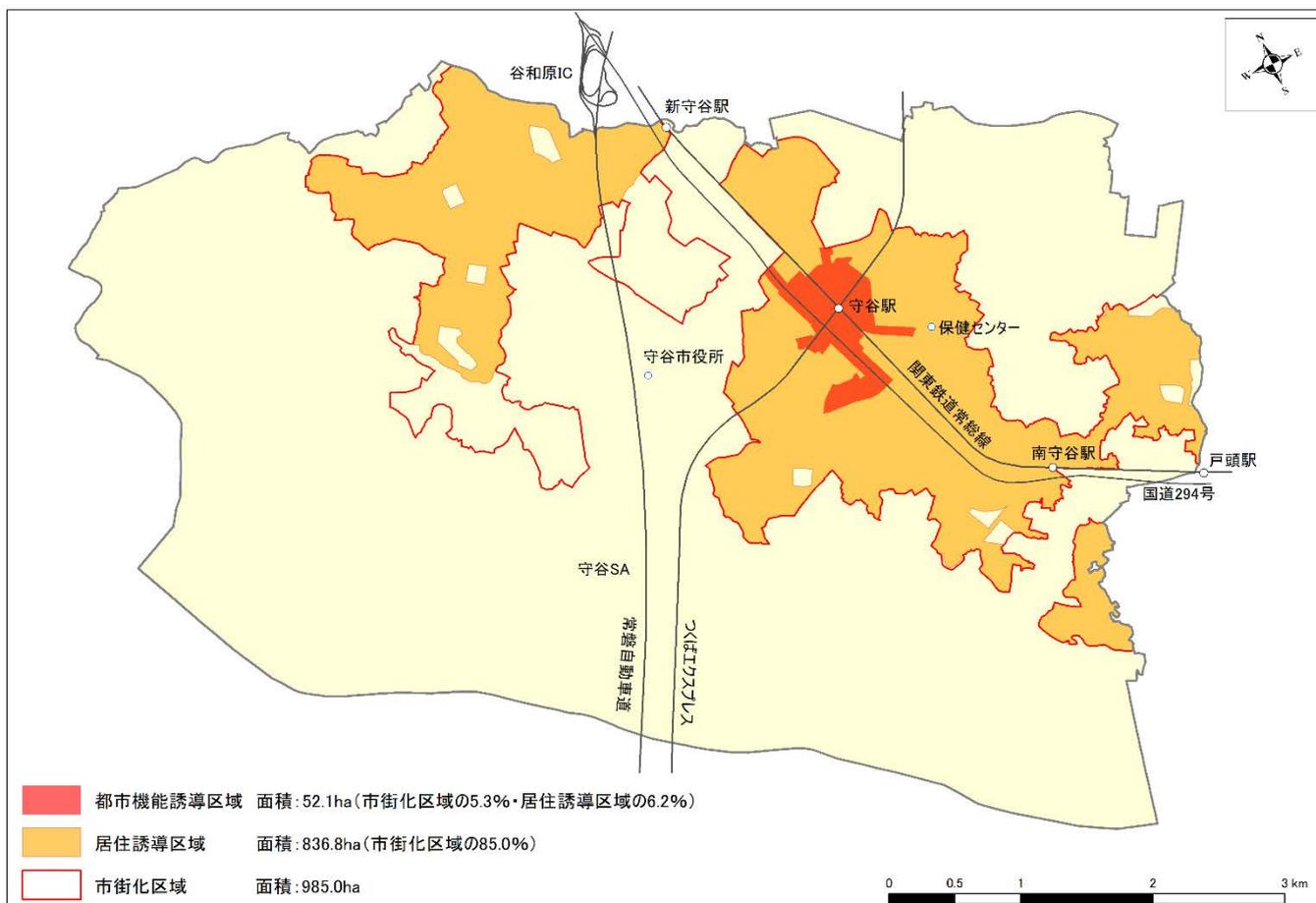
※1 つくばエクスプレスと関東鉄道常総線の軌道中心の交点を基準点とした

※2 既存ショッピングモール

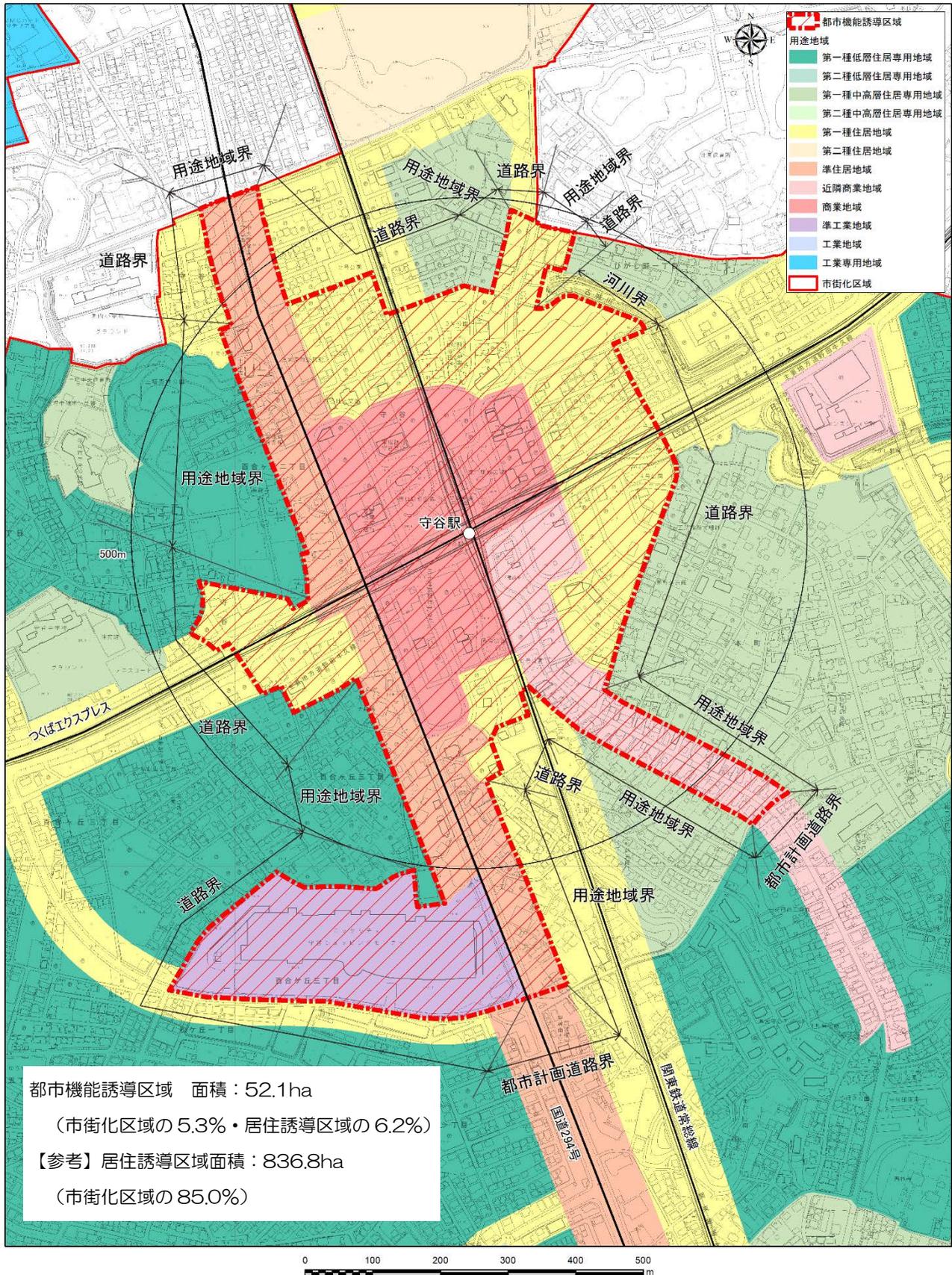
## 2. 都市機能誘導区域の設定箇所

前項の設定方針を踏まえ、本市の都市機能誘導区域は、下図のとおり守谷駅からおおむね500mの範囲とその周辺に設定します。なお、用途地域指定と区域の都市機能誘導区域の関係は次頁図のとおりです。

### ◆都市機能誘導区域（全市・居住誘導区域における位置図）



◆都市機能誘導区域（指定箇所拡大図）



## 3. 誘導施設の設定方針

### (1) 誘導施設設定の基本的な考え方

前項で、まちの中心となる都市拠点である守谷駅周辺に、都市機能を誘導する「都市機能誘導区域」を設定しました。

本項では、まちづくりの課題に対応し都市の魅力向上を図るため、都市機能誘導区域に誘導する都市機能増進施設（以下、「誘導施設」という）の設定を行います。

都市再生特別措置法において、誘導施設は「医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するもの」とされています。

また、都市計画運用指針（第10版）においては、誘導施設について、以下のような考え方が示されています。

#### ◆誘導施設の基本的な考え方～「都市計画運用指針（第10版）」より

誘導施設は都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき都市機能増進施設を設定するものであり、当該区域に必要な施設を設定することとなるが、具体の整備計画のある施設を設定することも考えられる。この際、当該区域及び都市全体における現在の年齢別の人口構成や将来の人口推計、施設の充足状況や配置を勘案し、必要な施設を定めることが望ましい。

#### ◆誘導施設の設定例～「都市計画運用指針（第10版）」より

- 病院・診療所等の医療施設、老人デイサービスセンター等の社会福祉施設、小規模多機能型居宅介護事業所、地域包括支援センターその他の高齢化の中で必要性の高まる施設
- 子育て世代にとって居住場所を決める際の重要な要素となる幼稚園や保育所等の子育て支援施設、小学校等の教育施設
- 集客力がありまちの賑わいを生み出す図書館、博物館等の文化施設や、スーパーマーケット等の商業施設
- 行政サービスの窓口機能を有する市役所支所等の行政施設

## (2) 守谷市における誘導施設の設定方針

### 1) 都市機能ごとに必要とする役割と対象施設

市民の利便性を高める上で一般的に必要なと考えられる施設を都市機能ごと、必要とされる役割ごとに整理すると下表のとおりです。

誘導施設を設定するに当たっては、これらの施設から都市機能誘導区域に誘導すべき施設を抽出します。

#### ◆都市機能ごとの役割と施設

都市機能	必要とする役割	対象施設
行政機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>市の中核となる行政機能</li> <li>地域の行政窓口機能</li> </ul>	■市役所（本庁舎）
		■支所・行政センター
医療機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>総合的な医療サービスや日常的な損料を受けることができる機能</li> </ul>	■地域医療支援病院
		■病院
		■診療所
福祉機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>介護福祉の拠点となる機能</li> <li>日常の介護や看護のサービスを受けられる機能</li> </ul>	■公共福祉施設 保健センター，障がい者福祉センター等
		■地域包括支援センター
		■訪問介護施設 訪問介護，夜間対応本問介護，訪問入浴介護，訪問看護，訪問リハビリテーション，定期巡回・臨時対応型介護看護等
		■通所介護施設 デイサービス，デイケア，認知症対応型通所介護施設等
		■地域密着型通所介護施設 ショートステイ，短期入所療養介護，小規模多機能型居住介護
子育て支援機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>子育て世帯が必要とする一時預かり等のサービスを提供する施設</li> </ul>	■子育て支援センター等
		■児童館
		■保育所・保育園
		■認定こども園
		■認可外保育施設
		■幼稚園
		■子ども発達支援センター
■放課後児童クラブ		
文化・交流機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民全体を対象とした教育文化サービス拠点機能</li> <li>地域の教育文化やレクリエーション活動支援機能</li> </ul>	■中央公民館・ホール
		■文化会館
		■コンベンション施設
		■博物館・美術館
		■映画館・劇場・観覧場
■図書館		

都市機能	必要とする役割	対象施設
教育機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市及び本市周辺に居住する児童生徒の教育を担う機能</li> </ul>	■ 大学・短期大学
		■ 専修学校
		■ 各種学校
		■ 高等学校
		■ 中学校
		■ 小学校
商業機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>多様なニーズに対応し、ワンストップで買物や食事等を提供できる機能</li> <li>日常生活に必要な生鮮品等の品ぞろえがある機能</li> </ul>	■ ショッピングモール系商業施設
		■ スーパーマーケット系商業施設
		■ コンビニエンスストア
金融機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>決済や融資などの有人窓口による金融サービスを提供する機能</li> <li>預払、振替等ができる機能</li> </ul>	■ 金融機関（銀行・信用金庫・郵便局・J A）

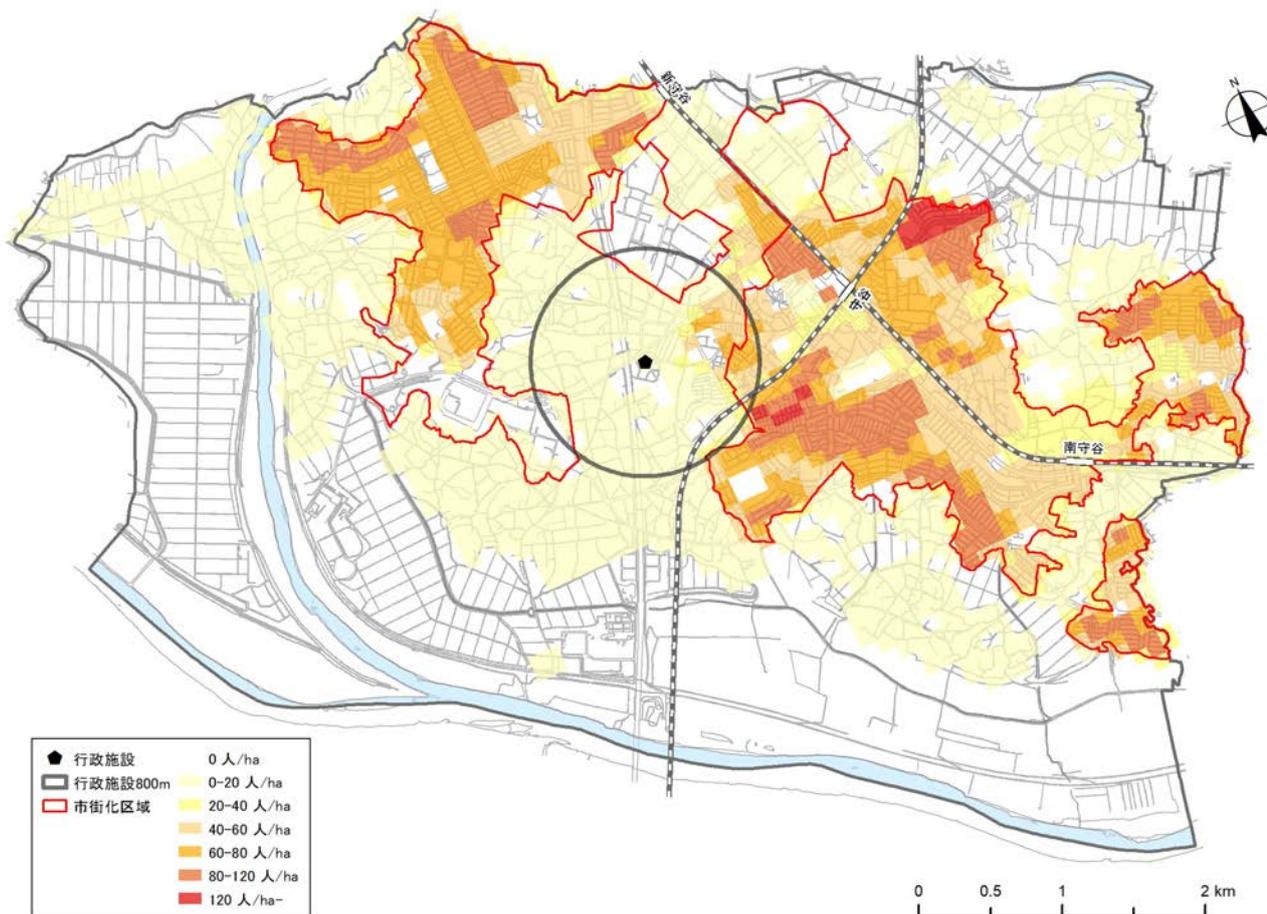
## 2) 都市機能分布状況からみた誘導が望ましい施設

2018年（平成30年）現在の都市機能施設分布状況から都市機能誘導区域に誘導したい施設を検討すると、以下のとおりです。

### ① 行政機関

本市の行政機能は大柏地区（市街化調整区域）に集約されており、これを補完する機能として支所のようなサービス窓口を駅周辺に設置することが課題となっています。

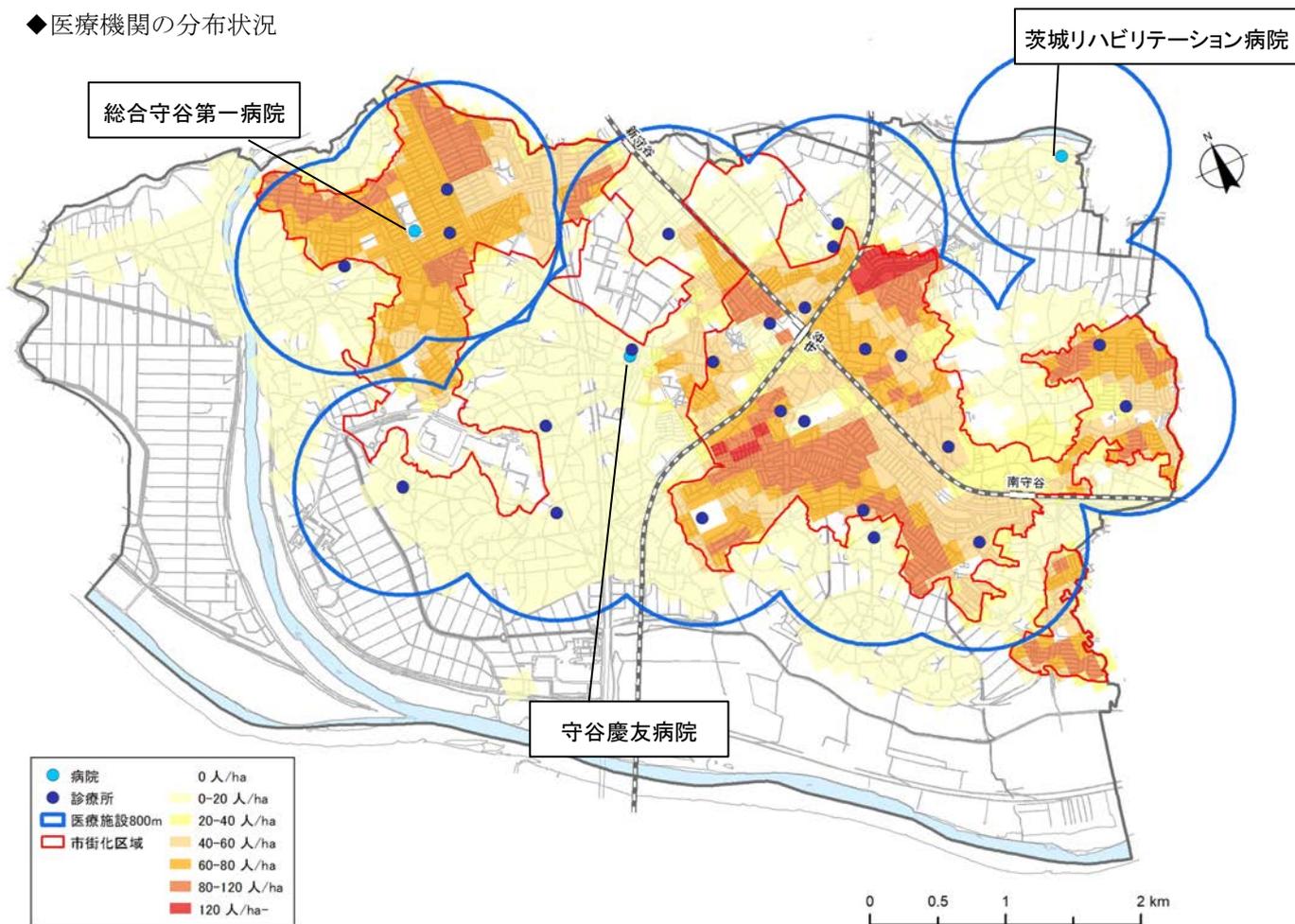
#### ◆行政機関の分布状況



## ② 医療施設

医療機関は、市街地をおおむねカバーする形で立地していますが、主要な病院は守谷駅から離れた場所（一部は市街化調整区域）に立地しており、アクセスに課題があります。専門性の高い医療機関やワンストップで利用しやすいクリニックモールのような施設は、市民がアクセスしやすい守谷駅周辺に立地していることが望ましいと考えられます。

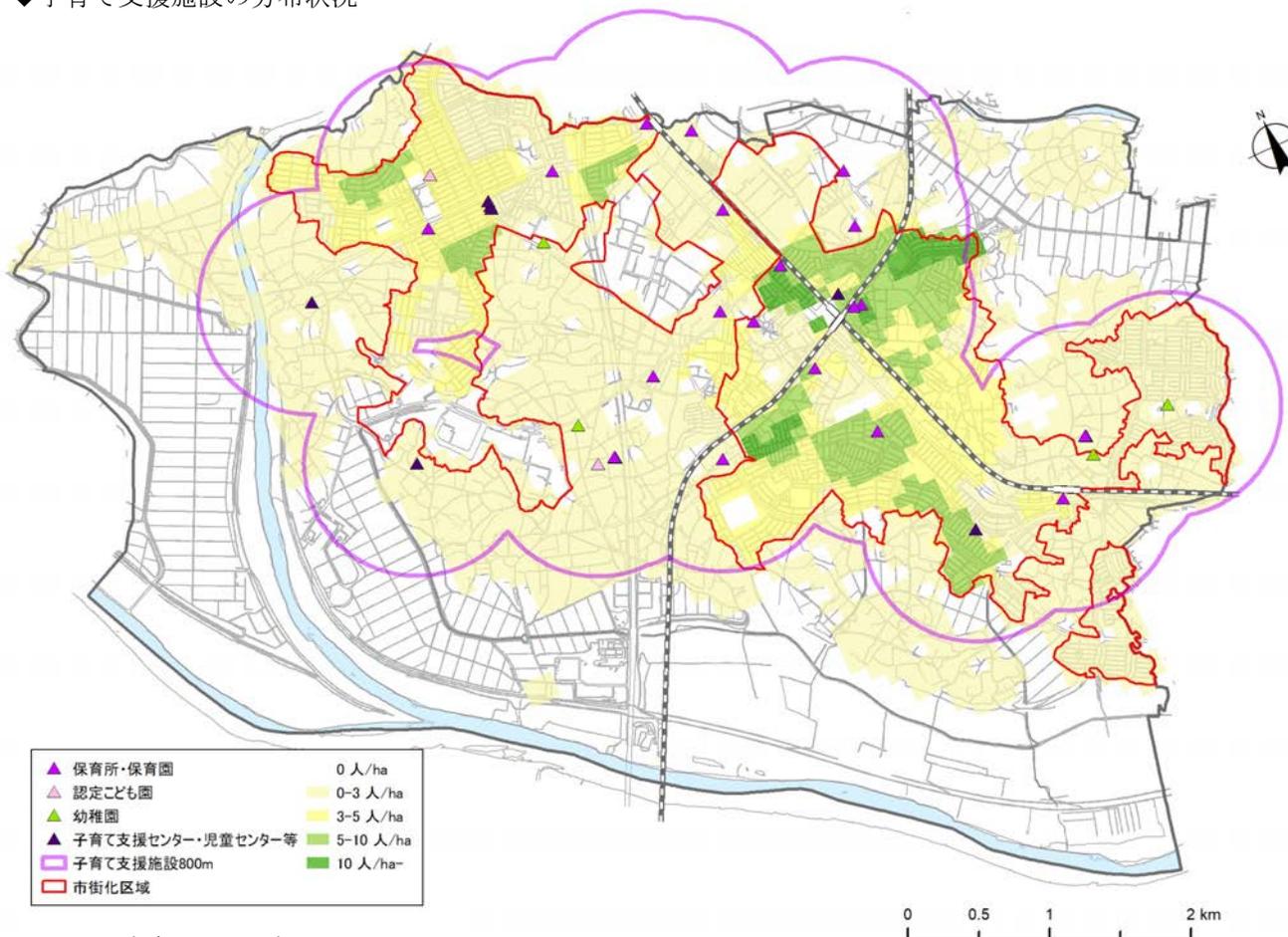
### ◆医療機関の分布状況



### ③ 子育て支援施設

保育所・保育園などの子育て支援施設は、徒歩圏で市街地をカバーする形で立地しているものの、一部施設は市街化調整区域に立地しています。また、都心に通勤する共働き世帯からは守谷駅周辺に託児施設の立地を望む声があります。

#### ◆子育て支援施設の分布状況

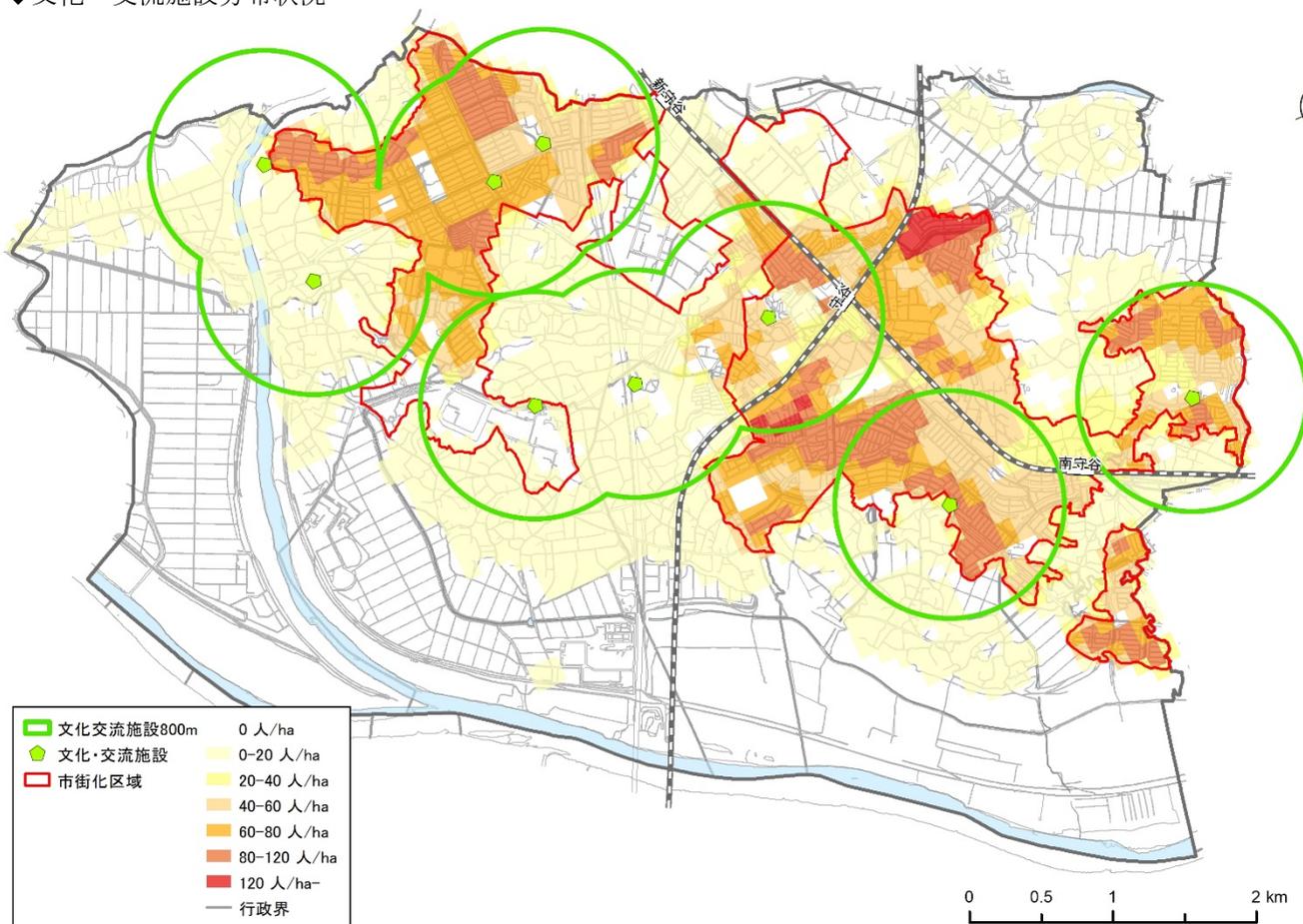


※人口密度は0～5歳人口のもの

#### ④ 文化・交流施設

文化・交流施設は、市役所周辺や各住宅団地付近、一部は市街化調整区域に立地しており、平成以降に市街地整備が行われた守谷駅周辺には立地していません。新たな施設が整備される際は、市外からもアクセスしやすい守谷駅周辺への整備が望ましいと考えられます。

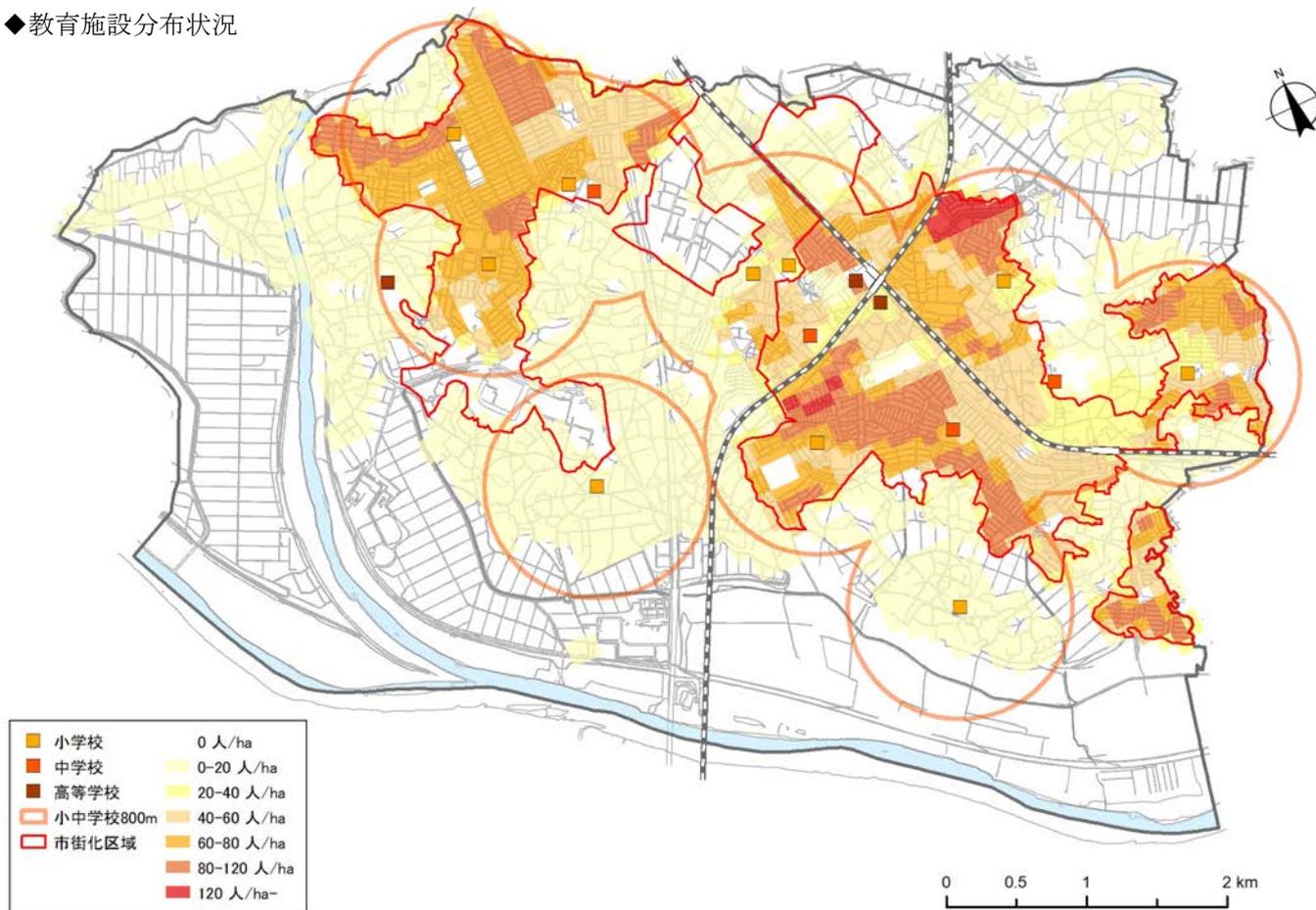
#### ◆文化・交流施設分布状況



⑤ 教育施設

教育施設は小中学校などが市街地をカバーする形で立地していますが、一部は市街化調整区域に立地しています。市内には通信制を含む高等学校が3施設あり、市外から通学している生徒もいます。市外からも生徒を集める高等学校や大学・専修学校・各種学校等は交通利便性の高い守谷駅周辺に立地することが望ましいと考えられます。

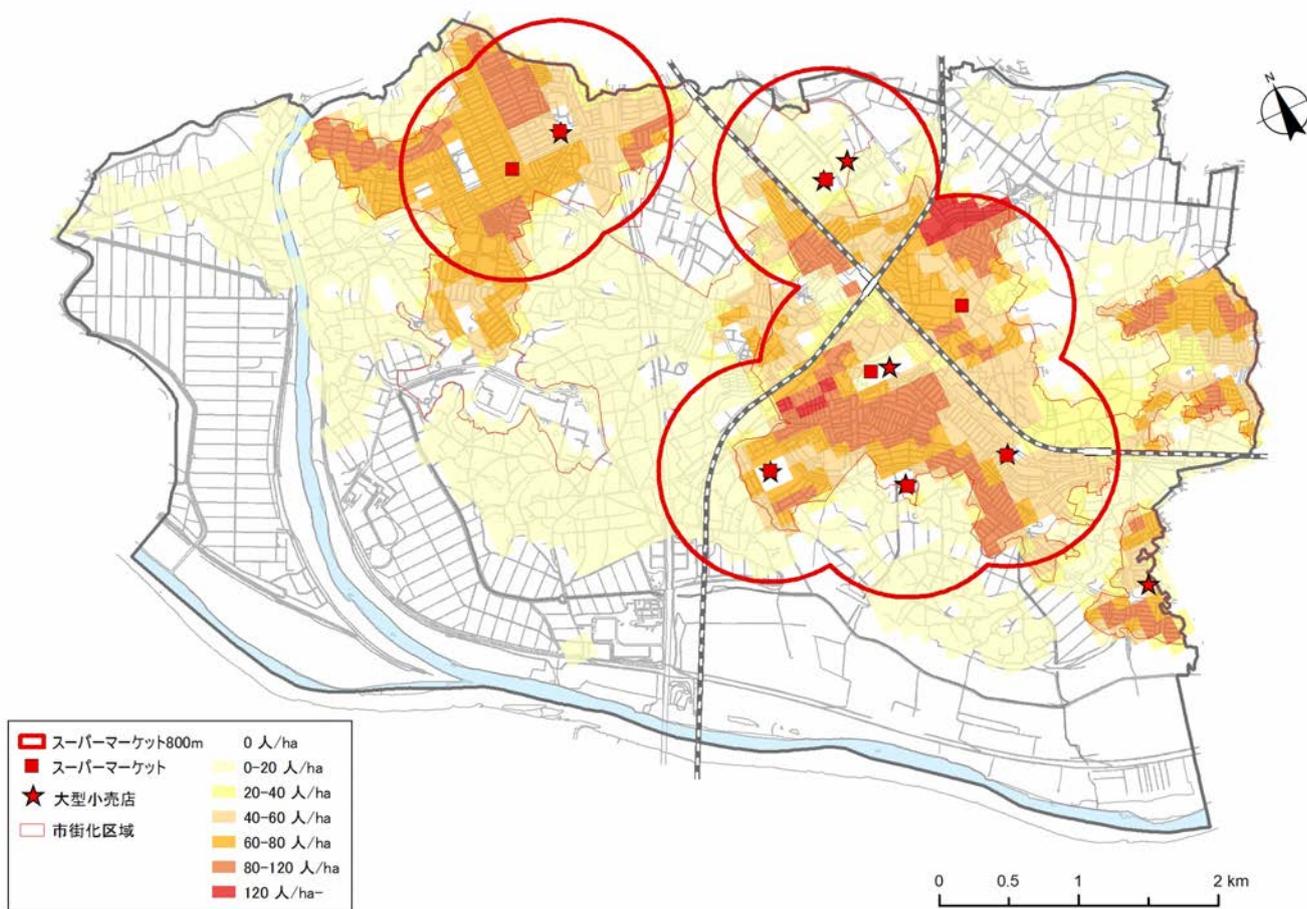
◆教育施設分布状況



## ⑥ 商業施設

商業施設は、幹線道路沿道や市街地外縁部に立地する傾向があり、みずき野地区・美園地区などはスーパーマーケットのサービス圏外となっています。守谷駅周辺は徒歩利用圏には含まれているものの、駅直近にはスーパーマーケットは立地しておらず、立地を求める声があります。

### ◆商業施設の分布状況



### 3) 都市機能配置の分類

都市機能には、その機能や利用対象の広がり、規模等に応じて、徒歩圏を基準に①市内全域に配置するのが望ましい施設、②都市機能誘導区域に誘導したい施設（拠点集積型施設・前項で検討）の2種類に大別することができます※1。「2. 都市機能誘導区域の設定箇所」で定めたとおり、本市では都市機能誘導区域を守谷駅周辺地区一箇所に指定することから、拠点集積型施設を誘導施設として定めることを基本とします。

その他、都市機能誘導区域内に立地している既存施設のうち、区域外に転出することが望ましくない③都市機能誘導区域に維持したい施設、加えて、都心居住が進んでいる状況に対応して、地区内住民のニーズに対応して充実整備が必要となっている④市民が望む施設については、①市内全域に配置するのが望ましい施設であっても誘導施設とすることが考えられます。

都市機能誘導区域における施設ニーズに関しては、計画策定への市民参画の一環として、2019年（令和元年）9月28日（土）・29日（日）の2日間にわたって開催した「まちづくりひろば・もりや」（パネル展示を中心としたオープンハウス）の中で、意見募集を行った結果を基に把握を行いました。

---

※1 ①と判断した理由：利用実態から、徒歩圏で利用しやすい分布で立地することが望ましく、市内に複数の立地が想定されると判断した施設。  
②と判断した理由：利用実態から一般的な施設が分散立地するよりも、高次の機能を持つ枢要な施設が都市機能誘導区域に集約立地することが望ましいと判断した施設。  
①②に分類しなかった理由：現状で立地が想定されていない施設や、現在の立地で課題が生じていない施設。

◆施設配置区分による対象施設分類

都市機能	対象施設	都市機能誘導区域内の施設有無(数)	配置区分				誘導施設に定める施設
			①市内全域に配置するのが望ましい施設	②都市機能誘導区域に誘導したい施設	③都市機能誘導区域に維持したい施設	④市民が望む施設(アンケート結果)	
行政機能	市役所(本庁舎)	—					
	支所・行政センター	—	○	○			○
医療機能	地域医療支援病院	—		○		○	○
	病院	—		○		○	○
	診療所	4	○				
福祉機能	公共福祉施設	—					
	地域包括支援センター	—					
	訪問介護施設	—	○				
	通所介護施設	—	○				
	地域密着型通所介護施設	—	○				
子育て支援機能	子育て支援センター等	1					
	児童館	—					
	保育所・保育園	2	○				
	認定こども園	—	○				
	認可外保育施設	—		○		○	○
	幼稚園	—	○				
	子ども発達支援センター	—					
放課後児童クラブ	—	○					
文化・交流機能	中央公民館・ホール	—					
	文化会館	—	○				
	コンベンション施設	—		○			○
	博物館・美術館	—		○			○
	映画館・劇場・観覧場	1		○			○
	図書館	—	○	○			○
教育機能	大学・短期大学	—		○			○
	専修学校	—		○			○
	各種学校	—		○			○
	高等学校	2		○			○
	中学校	—	○				
	小学校	—	○				
商業機能	ショッピングモール系商業施設	1		○	○	○	○
	スーパーマーケット系商業施設	1	○			○	
	コンビニエンスストア	4	○				
金融機能	金融機関(銀行・信用金庫・郵便局・JA)	6					

## 4. 誘導施設の設定内容

前項の誘導施設の設定方針を踏まえ、都市機能誘導区域に立地を誘導する「誘導施設」を下表のとおり設定します。併せて、それぞれの施設の定義を示します。

なお、前述のとおり、これまで市役所周辺を本市は行政・文化拠点と位置づけ、行政機能や文化施設等の配置・集積を図ってきました。既に行政・文化拠点に集積している施設の都市機能誘導区域への再配置の検討を行う予定はありませんが、新たな施設の整備や一部機能を複合した施設等の整備については、都市機能誘導区域への立地を検討することを前提として誘導施設に含めます。

### ◆誘導施設及びその定義

都市機能	対象施設	定義
行政機能	支所・行政センター	地方自治法第155条第1項
医療機能	地域医療支援病院	医療法第4条
	病院	医療法第1条の5
子育て支援機能	認可外保育施設	児童福祉法上の保育所に該当するが認可を受けていない保育施設（例．ベビーホテル，駅型保育所，駅前保育所等）
文化・交流機能	コンベンション施設	展示会や会議などを行うことを主な事業とする複合施設
	博物館・美術館	博物館法第2条第1項
	映画館・劇場・観覧場	興行場法第1条
	図書館	図書館法第2条
教育機能	大学・短期大学	学校教育法第1条
	専修学校	学校教育法第124条
	各種学校	学校教育法第134条
	高等学校	学校教育法第1条
商業機能	ショッピングモール系商業施設	大規模小売店舗立地法第2条第2項（店舗面積1,000㎡以上）

### 【「市内全域に配置するのが望ましい施設」としたが誘導施設に選定した施設】

「市内全域に配置するのが望ましい施設」としたが誘導施設に選んだ施設として、支所・行政センター、図書館があります。本市の市役所及び図書館は行政・文化拠点に集積していますが、証明発行業務や返本受付などの一部の機能を駅周辺に配置してほしいというニーズに将来的に対応するため誘導施設に選定しました。また、守谷駅周辺に保育所・保育園を求める市民の意見が多くあり、その中でも一時的託児や通常保育時間外の託児などに対応できる施設の需要があることから、認可外保育施設を誘導施設に選定しました。

## 5. 誘導施設に係る届出制度

都市機能誘導区域外において、前項で定めた誘導施設を対象に以下の行為を行おうとする場合には原則として届出が必要となります。この届出は、都市機能誘導区域外における誘導施設の整備の動きを把握するために行うものです。

### ◆届出の対象となる行為

都市機能誘導区域外の区域で誘導施設を対象に以下の行為を行おうとする場合は、原則として市への届出が必要となります。

(開発行為)

- ・ 誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為を行おうとする場合

(開発行為以外)

- ・ 誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合
- ・ 建築物を改築し、誘導施設を有する建築物とする場合
- ・ 建築物の用途を変更し、誘導施設を有する建築物とする場合

(休廃止の届出)

都市機能誘導区域内において、前項に定めた誘導施設を休止し、又は廃止する者は30日前までにその旨の届出を行うことが必要となります。

### ◆届出書類

届出は、以下の届出書類等を提出します。

(開発行為)

- ・ 開発行為に関する届出書
- ・ 添付図書
  - ◇ 案内図
  - ◇ 現況図（当該地及び周辺の公共施設を表示する図面）
  - ◇ 設計図
  - ◇ その他参考となる図書等

(開発行為以外)

- ・ 開発行為以外に関する届出書
- ・ 添付図書
  - ◇ 建築物等の位置図
  - ◇ 建築物等の立面図、平面図
  - ◇ その他参考となる図書等



# 第6章

## 誘導施策

本章では、第3章で整理した施策・誘導方針ごとに、居住及び都市機能の誘導等を行うための施策を整理します。



# 1. 誘導施策の設定方針

## (1) 居住誘導に係る施策設定の考え方

居住誘導区域の多くがかつて計画的に開発された大規模住宅団地である本市においては、各団地における高齢化や人口減少などに配慮し、各団地内において日常的に徒歩圏で利用されるサービスを維持すること、都市拠点である守谷駅周辺地区までの間を結ぶ公共交通の維持と利便性の向上を図ることを並行して進める必要があります。

本市の市街地にあつて、人口減少が先行することになる整備時期の早い住宅団地（北守谷・みずき野）については、人口密度の低下が懸念されますが、人口密度の低下が居住環境の悪化に繋がらないような土地利用のコントロール手法の検討・確立を目指して、関連施策を推進します。また、洪水時等に浸水が想定されるエリアに関しては、市独自の事業によりその解消を目指しつつ、建築届出の際の周知や避難対策の充実などに取り組む必要があります。

これら施策の推進に当たっては、人口動向に即した展開が必要であり、計画期間内の定期的な評価・検証においてその実効性を確認し、時機を捉えて地域の状況に応じた施策の展開を検討します。

## (2) 都市機能誘導に係る施策設定の考え方

本市では、つくばエクスプレスの開業に合わせて、今回本計画で都市機能誘導区域に指定する守谷駅周辺で土地区画整理事業を推進し、この中で、都市拠点にふさわしい商業業務機能の集積を図るべく土地利用の誘導を図ってきました。

つくばエクスプレスの開業により東京都心方面との接続が改善され、守谷駅周辺で人口が増加した一方で、駅周辺の徒歩圏内において、増加した人口に対応できる生活利便機能（買い物や飲食、サービス）は十分に提供できていない状況にあります。これらの機能は、東京都心やつくばエクスプレス沿線の他地域のものが利用されている状況であり、購買力等の市外への流出が生じています。

これまで東京都心方面への通勤のための乗車人員の増加が駅周辺のにぎわいの創出に必ずしも繋がらなかった現状を顧み、守谷駅周辺を「鉄道を利用する人が通過する場所」から「人が集い交流する空間」にすべく、都市機能誘導施策の展開を推進します。

つくばエクスプレスのピーク時輸送力はいずれ限界に達すると見込まれています。現在8両編成化による輸送力の増強に向けて施設の拡充が進められていますが、10年程度の期間を要するとされています。この間に、守谷駅周辺を沿線都市の中で魅力ある拠点性の高いエリアに育成すべく、駅周辺におけるにぎわいの創出を図る施策を集中して推進します。

施策の推進に当たっては、スピード感をもって施策展開を行うこととし、計画期間内の定期的な評価・検証の結果を受けて、計画期間内にあっても臨機応変に施策展開の方向性を柔軟に見直し、実効性ある施策展開を図ります。

### (3) 公共交通に係る施策設定の考え方

市内の公共交通については、「守谷市地域公共交通網形成計画」（2018年（平成30年）7月）に基づき、人口動向の変化等による交通需要の変化を的確に捉えて、バスルートの再編や交通結節点の機能強化を適宜図っていくことが必要です。

交通結節点の整備については、バス交通網の要となる守谷駅では土地区画整理事業に合わせて駅前広場が整備されましたが、バスネットワークの末端となる身近な交通結節点等については、その利便性や移動の円滑化の観点から改善が必要であると考えられます。

「守谷市地域公共交通網形成計画」に即して公共交通網の維持改善を図るとともに、交通結節点の機能強化に繋がる施策の展開を図り、守谷駅を中心とし各地区を公共交通で結ぶ都市構造の確立による「コンパクト+ネットワーク」のまちづくりを推進します。

## 2. 誘導施策の設定内容

### (1) 誘導施策メニュー

誘導施策の設定方針を踏まえ、まちづくりの方針に対応した施策メニューを以下のとおり設定します。

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	施策
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	引都 魅するの 力に あに るぎ 拠 点 の 成 長 を 満 ち け た ん	枢要な都市機能の集約による 守谷駅周辺の拠点性向上	◆誘導施設の届出催告制度（建設・休廃止）活用による、都市機能誘導区域内への都市機能の誘導【都市1】 ◆守谷駅周辺における歩いて暮らせるまちづくりの実現【都市2】 ◆低未利用土地利用等指針・低未利用土地利用権利促進計画の策定【都市3】 ◆低未利用公有地を活用した、官民連携によるにぎわい創出施設の整備【都市4】 ◆駅周辺の公共空間活用の担い手育成・活動環境の整備【都市5】
		市街地整備事業等に合わせた 拠点形成の検討	◆構想中の市街地整備事業と合わせた副次拠点機能の導入検討【居住1】
		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	◆地域包括ケアシステムの推進【居住2】 ◆団地センター等の低未利用地を活用した身近な都市機能導入の推進【居住3】
	既 住 環 境 の 維 持 ・ 再 生 に よ る 活 力 を 維 持	空家数増加抑制に資する 空家活用の推進	◆マッチング制度等を利用した空家活用施策の導入・推進【居住4】 ◆住替え支援施策の充実による空家数の増加抑制【居住5】 ◆移住者支援施策の推進【居住6】 ◆守谷学生シェアハウス事業の推進【居住7】
		緑豊かなゆとりある 住環境の形成	◆グリーンインフラを活用した官民連携まちづくりの推進【居住8】 ◆空地の地域管理に向けた枠組みの検討【居住9】 ◆都市農地の活用等を含めた空地のコントロール【居住10】
		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	◆沿線自治体との連携による鉄道の輸送力強化促進【交通1】 ◆送迎バス等を活用した公共交通網の充実【交通2】 ◆都市機能誘導区域との連絡を強化する道路網の整備【交通3】 ◆デマンド乗合交通の利用促進【交通4】
		交通結節機能の強化	◆鉄道駅周辺における適切な駐車場・自転車駐車場の確保【交通5】 ◆自転車やタウンモビリティとバスの相互利用を可能にする身近な交通結節点の整備【交通6】
	都 市 拠 点 と 各 主 要 住 宅 団 地 セ ン タ ー や 効 率 的 な 公 共 交 通 網 の 形 成	誰もが円滑に移動できる 交通環境の形成	◆鉄道駅、駅周辺、公共施設周辺、道路空間のバリアフリー化の推進【交通7】 ◆身近な交通結節点におけるバリアフリー化の推進【交通8】 ◆公共交通機関のバリアフリー化の推進【交通9】

## (2) 誘導施策の内容

前項で挙げた各施策の内容は以下のとおりです。今後、これらの施策を展開していくことによって、まちづくり方針の実現を目指します。

### 1) 都市機能誘導に係る施策

#### **都市1** 届出・勧告制度による都市機能の誘導

- 誘導施設を区域外に建築する場合は届出の対象とし、誘導施設の立地を適正なものとするために必要な勧告を行います。
- 都市機能誘導区域内で土地の取得が困難である場合については、土地の取得あっせんなどの必要な措置を講じます。

#### **都市2** 守谷駅周辺における歩いて暮らせるまちづくりの実現

- 都市機能誘導区域に指定する守谷駅周辺は、市内各所から公共交通でアクセスしやすい場所としていくため、公共交通ネットワークのハブとなります。同区域内については、基本的に自家用車に頼らずに暮らすことができるエリアとして、ハード・ソフト両面の取組を推進することにより、誰もが歩いて暮らせる、歩いて楽しいエリアづくりを推進します。

##### 【具体的な取組例】

- ・ 歩行空間のバリアフリー化
- ・ 回遊性を重視した歩行空間のネットワーク化
- ・ 歩道・広場などの公共空間を活用した憩いの場の創出
- ・ 中心市街地における多様な住宅供給の誘導

#### **都市3** 低未利用土地利用等指針・低未利用土地利用権利促進計画の策定

- 都市機能誘導区域の縁辺部においては、空き店舗や駐車場などの低未利用地が虫食い状に分布しており、いわゆる市街地のスポンジ化が進行している状況です。こうした状況に効果的に対応するため、行政が主導して低未利用地の集約等の能動的なコーディネートを行い、中心市街地に誘導すべき都市機能を導入する用地として活用していきます。

##### 【具体的な取組例】

- ・ 低未利用地土地権利設定等促進計画の策定
- ・ 同計画に基づく権利の設定及び移転の促進
- ・ 低未利用地の集約による用地の創出
- ・ 公民連携に基づく収益事業の展開によるにぎわい創出

#### 都市4 低未利用公有地を活用した、官民連携によるにぎわい創出施設の整備

- 守谷駅周辺の市有地には、守谷駅と近接する住宅団地を結ぶ経路上にあることから、日常的に市民が利用する施設が立地することが望ましいとされています。当該公有地については、駅周辺の拠点機能の強化につながる都市機能を導入するため、各種支援措置を活用し、公民連携による施設整備を推進します。

#### 【具体的な取組例】 守谷駅東口市有地利活用事業

##### 利活用方針

- ① 市の公有地として公益目的による利活用を図る。
- ② 守谷市の住みよさを象徴するようなオープンスペースによる利活用を基本とする。
- ③ 長期にわたり守谷駅周辺のまちづくりに資するような利活用を図る。
- ④ 民間活力を導入し、市民、市、民間事業者の協働により利活用を図る。
- ⑤ 公有地の利活用における市の財政負担を必要最小限とする。



#### 都市5 駅周辺の公共空間活用の担い手育成・活動環境の整備

- 利用者に近い視点から駅前広場や歩道空間のイベントスペースやオープンカフェとしての活用などを担う組織を育成し、駅周辺におけるにぎわいの創出を図ります。

## 2) 居住誘導に係る施策

### **居住1** 構想中の市街地整備事業と合わせた副次拠点機能の導入検討

#### a. 副次拠点にふさわしい複合都市機能の検討

- 守谷市都市計画マスタープランの将来都市構造で中心拠点（守谷駅周辺）の機能を補完する副次拠点に位置づけられた新守谷駅周辺において現在構想中の市街地整備事業の中で、複合系土地利用の導入を検討します。
- 複合系土地利用への誘導を行う中で、副次拠点に導入することがふさわしい都市機能を検討し、将来的には都市拠点を補完する副次拠点として都市機能誘導区域指定の可能性を検討します。

#### 【具体的な取組例】

- ・ 守谷駅周辺との機能分担により、身近な都市機能の立地を誘導する土地利用規制・誘導方針の検討
- ・ 近隣住宅団地住民の徒歩圏におけるニーズを充足する各種生活サービス機能の立地誘導

#### b. 生活利便性の確保

- 高齢化による交通弱者の増加が見込まれることから、マイカー以外でのアクセスが難しいロードサイドに立地することが望ましくない施設を検討し、副次拠点に誘導することを検討します。

#### 【具体的な取組例】

- ・ 現在、マイカーでのアクセスを前提としてロードサイドに立地している各種都市機能のうち、高齢者の利用が多いと想定される施設（医療施設・福祉施設）に関しては、将来的には高齢者の偏在状況に対応して既存大規模住宅団地センター地区への誘導を検討します。

### **居住2** 地域包括ケアシステムの推進

- 市民が要介護状態となっても住み慣れた地域で自分らしい生活を最後まで続けられるよう地域内で助け合う地域包括ケアシステムの実現に向けた体制の整備を推進します。
- 生きがいづくりや介護予防の観点から、地域の身近な活動の場の確保や地域のまちづくり活動への高齢者の参加機会の拡大等を推進します。

### **居住3** 団地センター等の低未利用地を活用した身近な都市機能導入の推進

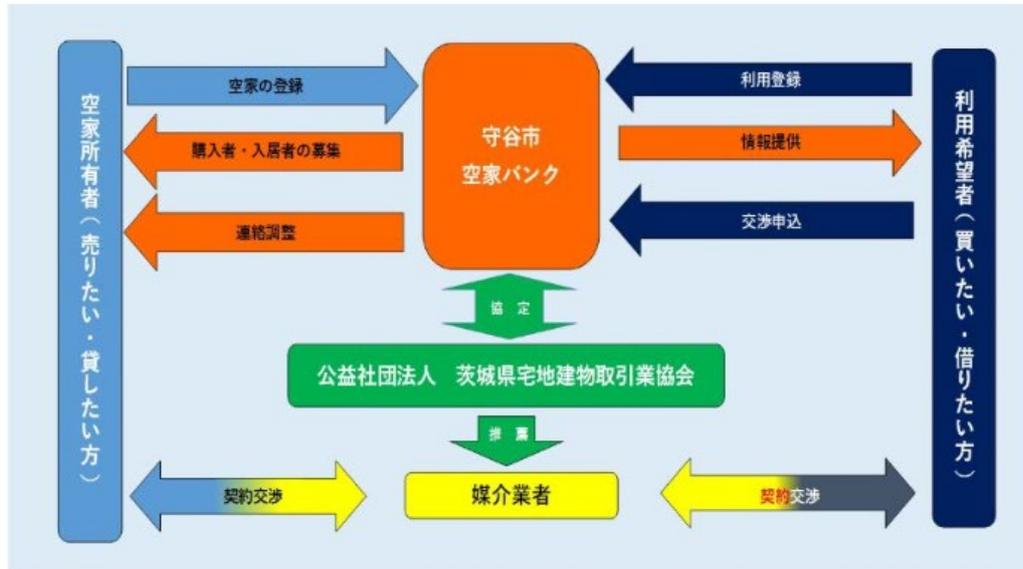
- 団地センターにおける低未利用地の土地活用を検討する場合、高齢者ニーズの高い施設の立地を誘導します。

#### 居住4 マatching制度等を利用した空家活用施策の導入・推進

- 2018年（平成30年）に開設された「守谷市空家バンク」の周知と利用促進を図り、空家所有者と空家利用希望者のマatchingを図ります。

##### 【具体的な取組例】

- ・ 守谷市空家バンク制度の仕組み



#### 居住5 住み替え支援施策の充実等による空家数の増加抑制

- ライフステージの変化により、居住している自己所有住宅以外の住宅への住み替えを検討するシニア層が市内で住み続けられるよう、居住する住宅を資産として活用し住み替えを実現する仕組みの周知を図ることにより、住宅ストックの有効活用を促進し、空家の増加を抑制します。

##### 【具体的な取組例】

- ・ 移住・住みかえ支援機構（JTI）「マイホーム借上げ制度」の概要



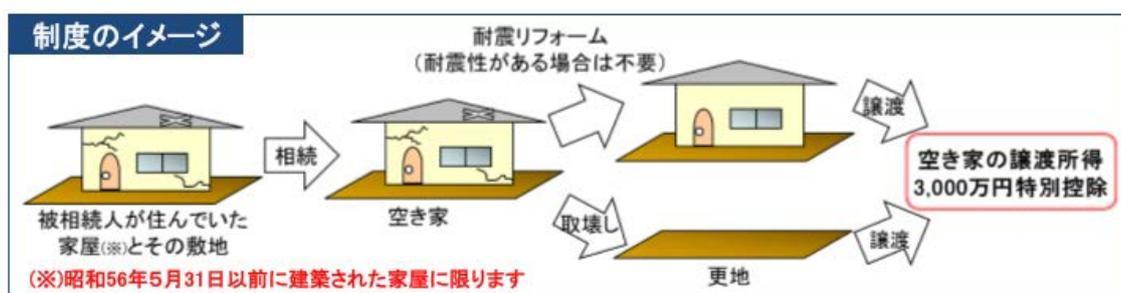
資料：（一社）移住・住みかえ支援機構

### 居住6 移住者支援施策の推進

- 交通利便性の高さや環境の良さ等を首都圏居住者に対してアピールするシティプロモーション活動の充実を図り、新規転入者の増大を図ります。
- 親との同居や近居などのため本市に転入を検討している人、空家を相続することとなった被相続人で転入を検討している人の市内への移住を後押しするため、住宅の面で支援を行います。

#### 【具体的な取組例】

- ・ 中古住宅のリフォーム・リノベーションに対する経済的支援の充実
- ・ 空家の発生を抑制するための税制上の特例措置の周知



資料：国土交通省

### 居住7 守谷学生シェアハウス事業の推進

- 交通の利便性を活かし、東京都心の大学等に通う学生の市内への移住を誘導し、地域の活性化、空家対策、学生支援に取り組む「守谷学生シェアハウス事業」（2016年度（平成28年度）開始）を推進します。

### 居住8 グリーンインフラを活用した官民連携まちづくりの推進

- グリーンインフラとは自然の機能を活かした多機能化により、自然を計画的なまちづくりの一部として取り入れていく考え方です。本市では守谷版グリーンインフラ事業として、「守谷野鳥のみち」「保存緑地事業」「市民農園事業」などに公民連携で取り組んできましたが、今後増大すると考えられる空地（空家除却後に生まれる都市的未利用地）を住環境の中の緑の資源として活用するなど新たな取組を検討・推進していきます。

## 居住9 空地の地域管理に向けた枠組みの検討

- 今後増大が予想される空地に関しては、各地域の特性に応じて柔軟な活用策が検討されるべきであり、その管理の主体も極力地域に委ねられることが望ましいと考えられます。地域管理により、空地を地域の資源として活用できる枠組みを実現するため、活用手法や管理主体の公募などに取り組んでいきます。

### 【具体的な取組例】

- ・ 千葉市のHELLO GARDEN（ハローガーデン）では、住宅地の中に生まれた空き地を地元の大学の卒業生が実験的に活用する取組を始め、この活動を地域が支援することにより、開かれたコミュニティスペースとして継続的に運営されるようになりました。現在では毎月イベントが行われるようになり、当初週末だけだった開放が平日も行われるようになりました。



資料：HELLO GARDEN Facebook ページ

## 居住10 都市農地の活用等を含めた空地のコントロール

- 都市農地賃借法（都市農地の賃借の円滑化に関する法律）が制定され、2018年（平成30年）に施行となり、都市農地の賃借の活性化が図られることとなりました。都市農業は地域に新鮮な野菜などを供給するのみならず、災害時の防災空間や緑地の提供などの多面的な機能を果たしています。今後は市街地内の緑の環境としての都市農地の更なる活用や、都市農地近接地や市街地縁辺部で空地が発生した場合に農業環境と一体となった活用の検討を図り、緑と触れ合う機会が充実した住環境の形成を図ります。

**【具体的な取組例】**

- ・ 以前は生産緑地を市民農園にした場合に納税猶予が受けられなくなるため賃貸借が進みませんでした。都市農地賃借法の施行により、各地にコミュニティ農園が生まれています。今後は隣接地に発生した空家を農園のサロンとして活用するなど、市街地内の空闲地を地域の生活を豊かにするための資源として活用していくことが考えられます。
- ・ 市街地縁辺部に空家・空地が発生した場合は、周辺の農業環境と一体のクライナガルテンとして整備することにより、住と農が調和した環境を形成することも考えられます。

### 3) 公共交通に係る施策

#### **交通 1** 沿線自治体との連携による鉄道の輸送力強化促進

- つくばエクスプレス沿線自治体と連携し、つくばエクスプレスの輸送力増強を鉄道事業者に要請していきます。
- 輸送力増強のために必要な施設の早期整備に協力していきます。

#### **交通 2** 送迎バス等を利用した公共交通網の充実

- 守谷駅と市内の工業団地や商業施設、交流施設を結ぶシャトルバスについては、事業者との連携により、公共交通を補完する交通手段としての利用を検討します。

#### **交通 3** 都市機能誘導区域との連絡を強化する道路網の整備

- 都市機能誘導区域と市内各地域を結ぶ道路網について、都市計画道路の未整備区間の早期整備やその他市道の改良事業の推進、県道整備事業の促進等により充実を図り、連絡の強化を図ります。

#### **交通 4** デマンド乗合交通の利用促進

- 2019年度（平成31年度）から運用を開始したデマンド乗合交通は、すべての市民が円滑に移動する手段を持続的に確保していくことを目的としています。高齢者の交通事故等が問題となっている状況を受け、高齢者の免許返納促進などの施策と並行してデマンド乗合交通の利用促進を図ります。

#### **交通 5** 鉄道駅周辺における適切な駐車場・自転車駐車場の確保

- 都市機能誘導区域内で安全・快適な交通環境の形成を目指し、駐車場が歩行者の移動上の利便性及び安全性を阻害しない形で適正に配置されるよう、駐車場で入口の集約や附置義務駐車場の集約化が可能となる駐車場配置適正化区域の指定を検討します。

#### **交通 6** 自転車やタウンモビリティとバスの相互利用を可能にする身近な交通結節点の整備

- 住宅団地のセンター地区等のバス停と近接して、自転車やタウンモビリティの駐車スペースを整備することにより、身近な交通結節点の整備を図ります。

### **交通7** 鉄道駅，駅周辺，公共施設周辺，道路空間のバリアフリー化の推進

- 鉄道駅構内のバリアフリー化の推進に加え，駅と周辺市街地を結ぶ経路のバリアフリー化を推進します。
- 公共施設やその周辺のバリアフリー化を推進します。
- 都市機能誘導区域など，歩いて暮らせるまちづくりを推進するエリアの主な道路については，歩行空間のバリアフリー化を重点的に推進します。

### **交通8** 身近な交通結節点におけるバリアフリー化の推進

- バス停やパークアンドライドの乗り換え拠点などの身近な交通結節点における点字ブロックの設置や音声ガイドの設置などを推進し，交通結節点のバリアフリー化に努めます。

### **交通9** 公共交通機関のバリアフリー化の推進

- 駅施設のバリアフリー施設の整備，路線バスへの超低床車両の導入や，タクシー・デマンド乗合交通への福祉車両の導入促進などを図り，誰もが市内を円滑に移動できる公共交通の実現を目指します。



# 第7章

## 計画評価と進行管理

本章では、施策の達成状況等の計画評価における目標値を設定するとともに、進行管理の内容について整理します。



# 1. 目標値の設定

## (1) 守谷市における目標値設定の考え方

立地適正化計画は、おおむね20年後の長期的視点を見据えて計画を策定しますが、計画の実効性を保つため、5年ごとに評価検証を行い、計画の進捗を確認します。

本市では、施策推進においてある程度目に見える効果が発現すると考えられる10年後（2030年（令和12年））を目標値設定年次とし、その達成状況により以降の目標設定を行うこととします。また、目標値の着実な達成に向けて、中間の2025年（令和7年）に実績値を検証することとし、達成度が低い場合は施策の改善等を検討します。

本計画の目標値は、第6章 誘導施策の3つの施策・誘導方針（ストーリー）ごとに設定することとします。

**I. 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**

**II. 住環境の維持・再生による既成住宅市街地の活力維持**

**III. 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**

## (2) 目標値の設定

### ① 施策誘導方針 I に対する目標値

#### 施策・誘導方針（ストーリー）

施策・誘導方針 I.

**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**

（重点項目）

- 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併せた拠点形成の検討
- 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

#### 定量的な目標値

目標 I-①：都市機能誘導区域内の商業系土地利用面積比率

実績値：2015 年（平成 27 年）基礎調査 23.9%

目標値：2030 年（令和 12 年）基礎調査 35.0%

考え方：守谷駅周辺の「駐車場用地」「その他空地」が商業系土地利用に転換され、駅周辺での経済活動が活性化された状態を目標として設定する。

#### 期待される定量的な効果

効果指標 I-①：守谷市まちづくり市民アンケート「あなたは、守谷駅前に、にぎわいがあると思いますか」における「ある」・「どちらかといえばある」の構成比合計

実績値：2018 年度（平成 30 年度） 26.0%

目標値：2030 年度（令和 12 年度） 40.0%

考え方：守谷駅周辺において土地利用の高度化が図られ、商業用地が展開することにより多くの市民が守谷駅周辺でにぎわいが創出されたと感じられ、中心拠点としての魅力が発揮されることを目標達成の効果として設定する。

② 施策誘導方針Ⅱに対する目標値

施策・誘導方針（ストーリー）

施策・誘導方針Ⅱ.

住環境の維持・再生による既成住宅市街地の活力維持

（重点項目）

- 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

定量的な目標値

目標Ⅱ-①：居住誘導区域の人口密度

実績値：2015年（平成27年） 64人/ha（53,600人/836.8ha）

目標値：2030年（令和12年） 64人/ha

考え方：当面の人口増加を受け市街地内の人口は増加。複合系市街地の編入を行った場合でも、現況人口密度を維持することを目標として設定する。

目標Ⅱ-②：空家バンクマッチング件数

実績値：2018年度（平成30年度）実績 1件/年

目標値：2030年度（令和12年度）実績 10件/年

考え方：空家バンク制度が周知され、空家を買いたい・借りたい方が市内で住宅を取得して実際に居住することで、空家の発生が予防される状態を目標として設定する。

期待される定量的な効果

効果指標Ⅱ-①：守谷市まちづくり市民アンケート「あなたは、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」における平均評価

実績値：2018年度（令和30年度） 6.4点（10点満点）

目標値：2030年度（令和12年度） 8.0点（ " ）

考え方：居住誘導区域の人口密度がおおむね維持され、生活利便性の低下が防がれた結果として、守谷市に居住する市民が市内の環境や暮らしやすさを評価し、市外の人に守谷市への移住を勧める状態を目標達成の効果として設定する。

### ③ 施策誘導方針Ⅲに対する目標値

#### 施策・誘導方針（ストーリー）

施策・誘導方針Ⅱ.

**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**

（重点項目）

- 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空間の形成

#### 定量的な目標値

目標Ⅲ-①：65歳以上人口に占める運転免許保有者数（守谷市）  
（「運転免許統計」茨城県警・住民基本台帳人口）

実績値：2018年（平成30年）末 67.5%（10,056人／14,889人）

目標値：2030年（令和12年）末 50.0%

考え方：後期高齢者人口の比率が高まることが想定されているが、デマンド乗合交通の導入など公共交通の維持増進及び利用促進が図られることにより、高齢者でも公共交通機関により円滑に中心拠点に出かけることができる環境が確立されることで運転免許証の返納が進み、高齢者の運転免許保有率が低下する状態を目標として設定する。

目標Ⅲ-②：一人当たり自動車CO<sub>2</sub>排出量推計（守谷市）

（環境省「交通量調査データ活用法による自動車CO<sub>2</sub>排出量推計」）

実績値：2015年（平成27年） 1.85 t／年・人

目標値：2030年（令和12年） 1.30 t／年・人

考え方：高齢化に対応し、自家用車に依存した交通体系から、公共交通で中心拠点に出かけやすい社会が実現することにより、市内における自動車の交通量が減少し、自動車に由来するCO<sub>2</sub>の排出量が減少する状態を目標として設定する。



### 期待される定量的な効果

効果指標Ⅲ-①：守谷市まちづくり市民アンケート「あなたは、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」における「そう思う」「どちらかといえばそう思う」の構成比合計

実績値：2018年度（平成30年度） 23.9%

目標値：2030年度（令和12年度） 35.0%

考え方：目標が達成され、市民誰もが市内の公共交通機関（バス）を便利に利用することができて、マイカーに依存しなくても生活できると感じられる状況が実現されることを効果として設定する。

## 2. 進行管理

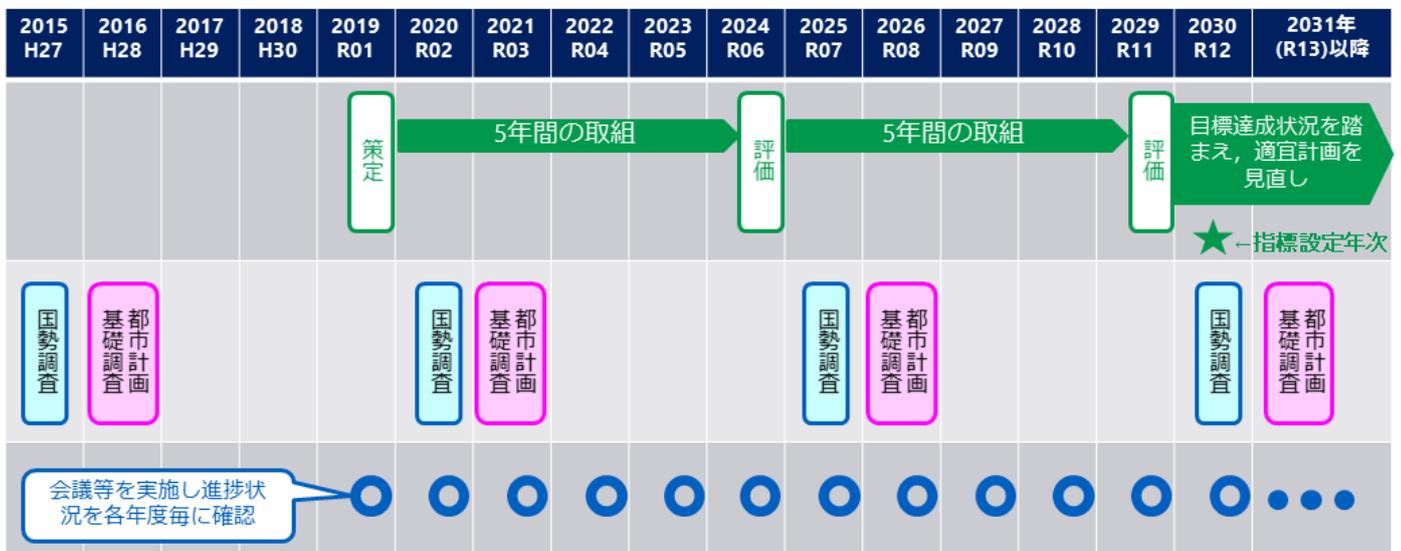
本計画の期間内に人口が増加から減少に転じるなど、社会的な動向の変化が予想されるため、上位計画や関連計画の見直しとの整合も図りつつ、おおむね5年ごとに前項で設定した数値目標の達成状況や、第6章で設定した誘導施策の進行状況の評価・検証を行います。

検証の結果、居住誘導及び都市機能誘導それぞれに関連する施策の進捗状況を確認し、必要に応じて、誘導施策・誘導施設・誘導区域などの見直しを行います。

なお、誘導施策の進捗確認や目標値の達成状況の検証に当たっては、社会経済状況等の要因だけでなく、施策の展開が都市経営の持続性に影響を及ぼしていないかといった視点からも検証していきます。

こうした施策の進捗確認や目標値の検証結果が、他の行政施策分野の関連計画の策定・見直しにフィードバックされるよう連携を図ります。

### ◆評価検証に基づく計画推進のイメージ



# 資料編

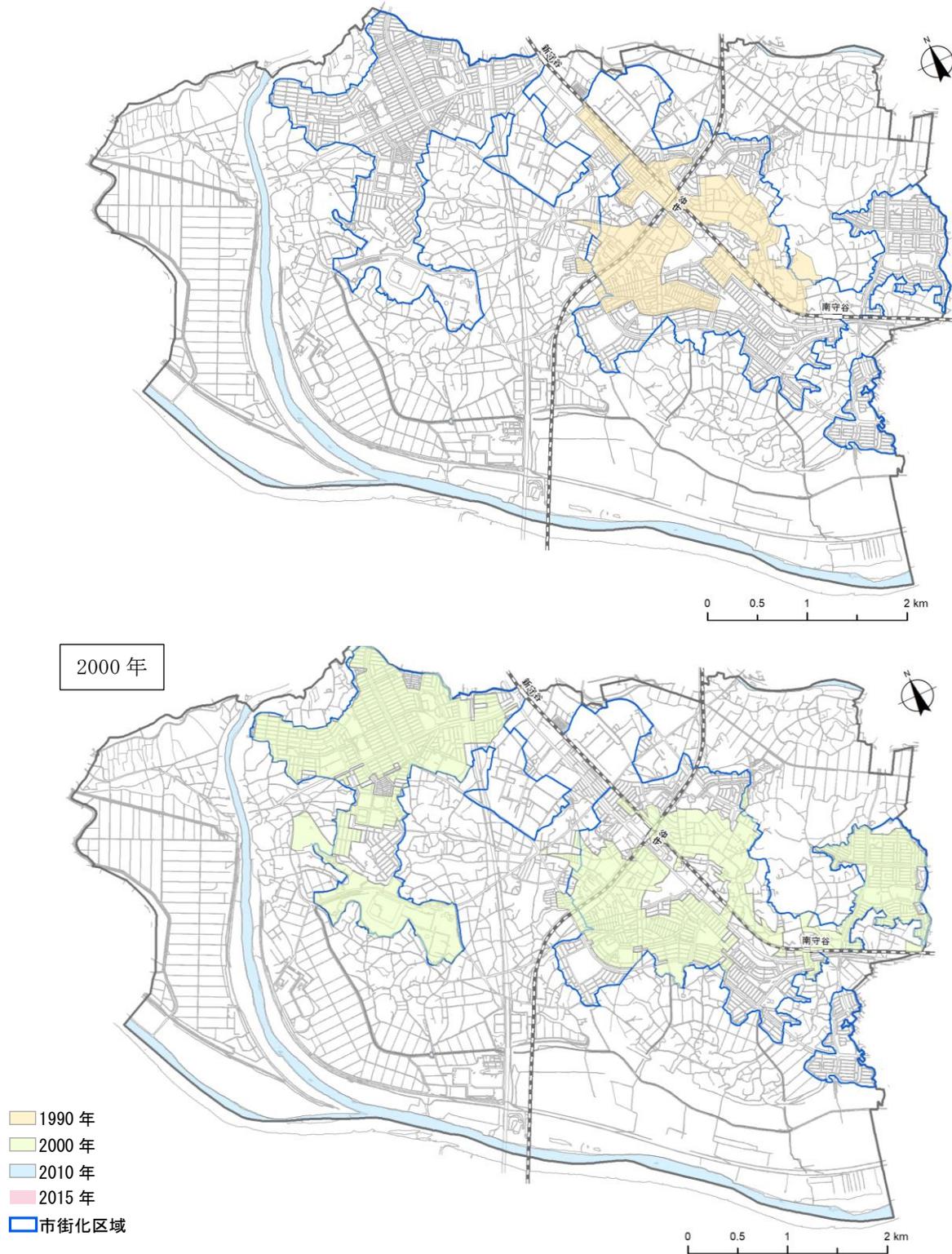
1. 人口集中地区（D I D）
2. その他の都市機能分布状況
3. 都市機能誘導区域周辺の都市機能分布状況
4. 都市構造評価指標による評価
5. 「守谷市公共交通網形成計画」の策定
6. 策定経緯
7. SDGs について
8. 最大規模の浸水想定について



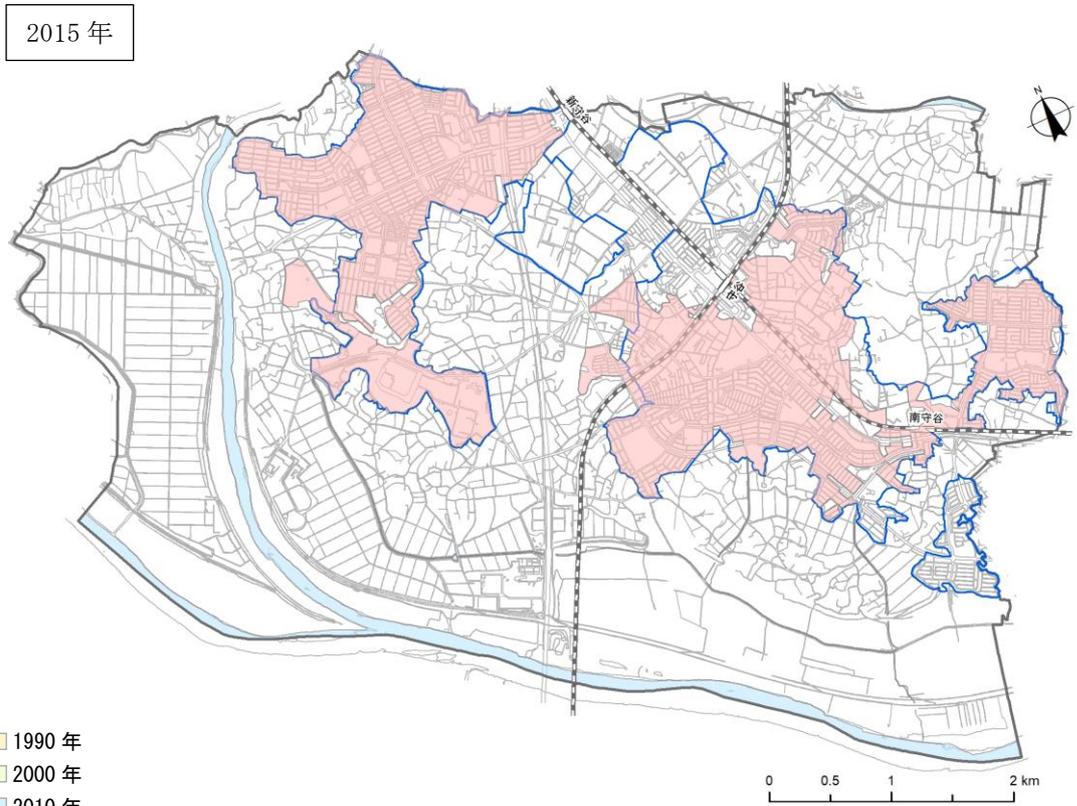
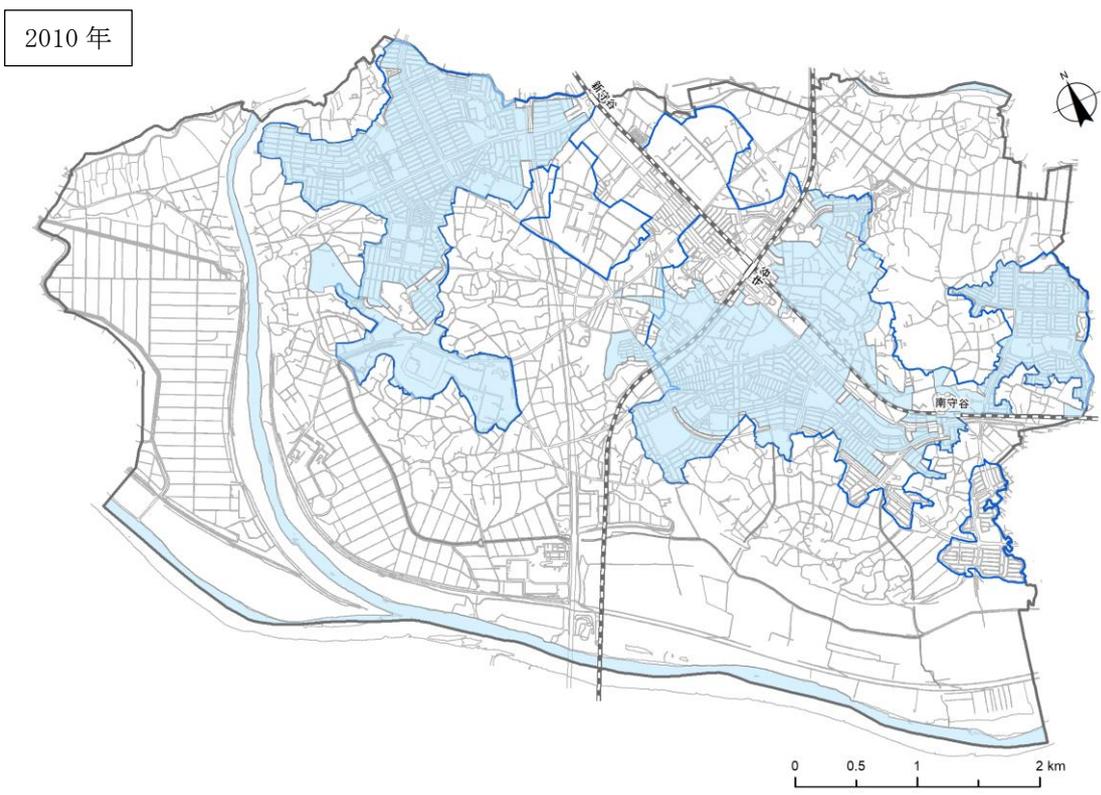
## 1. 人口集中地区（D I D）

### （1）人口集中地区（D I D）の変遷

人口集中地区（D I D）は、1990年から2000年にかけて大きく拡大し、2015年には北守谷地区、南守谷地区及びみずき野地区の全体に広がっています。



DIDの変遷（その1）



- 1990年
- 2000年
- 2010年
- 2015年
- 市街化区域

資料：国土数値情報（2018年）

### DIDの変遷（その2）

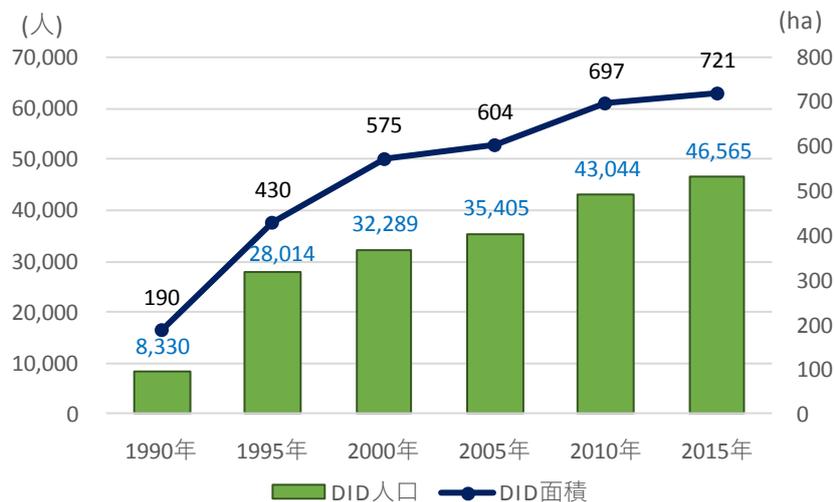
## (2) DID面積と人口密度

1990年から1995年にかけて、DID人口の大幅な増加がみられます。

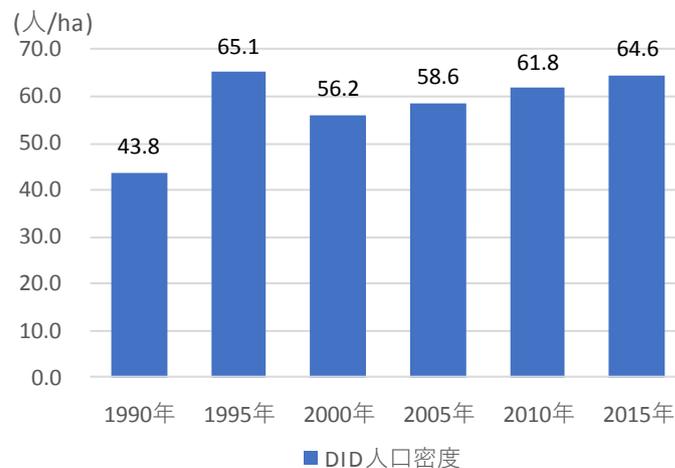
DID人口密度は1990年から1995年にかけて大きく上昇の後、2000年にかけて低下していますが、2015年にかけて再び上昇傾向にあり、64.6人/haです。

### DIDの状況

	DID人口(人)	DID面積(ha)	DID人口密度(人/ha)
1990年	8,330	190	43.8
1995年	28,014	430	65.1
2000年	32,289	575	56.2
2005年	35,405	604	58.6
2010年	43,044	697	61.8
2015年	46,565	721	64.6



### DID人口とDID面積の推移



資料：国勢調査（各年次）

### DID人口密度の推移

## 2. その他都市機能分布状況

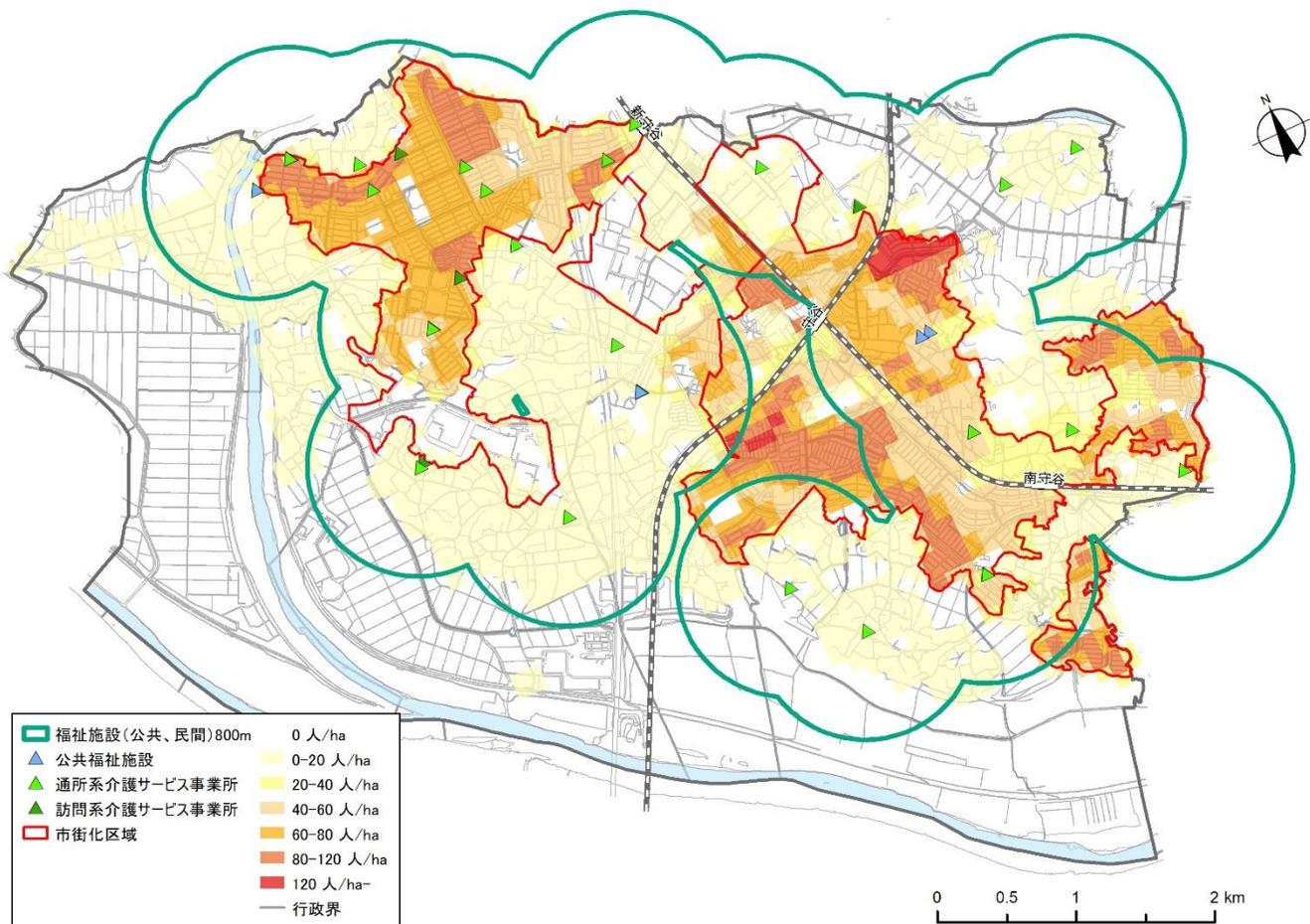
本編で整理していない都市機能施設の分布と人口カバー状況は、以下のとおりです。

### (1) 福祉施設

福祉施設は36施設立地しています。

おおむね市街化区域全体が、福祉施設の徒歩圏（800m 圏内）に含まれますが、守谷駅周辺及び駅南西部では、一部カバーされていないエリアも見られます。

また、市街化調整区域に立地している施設も多いです。



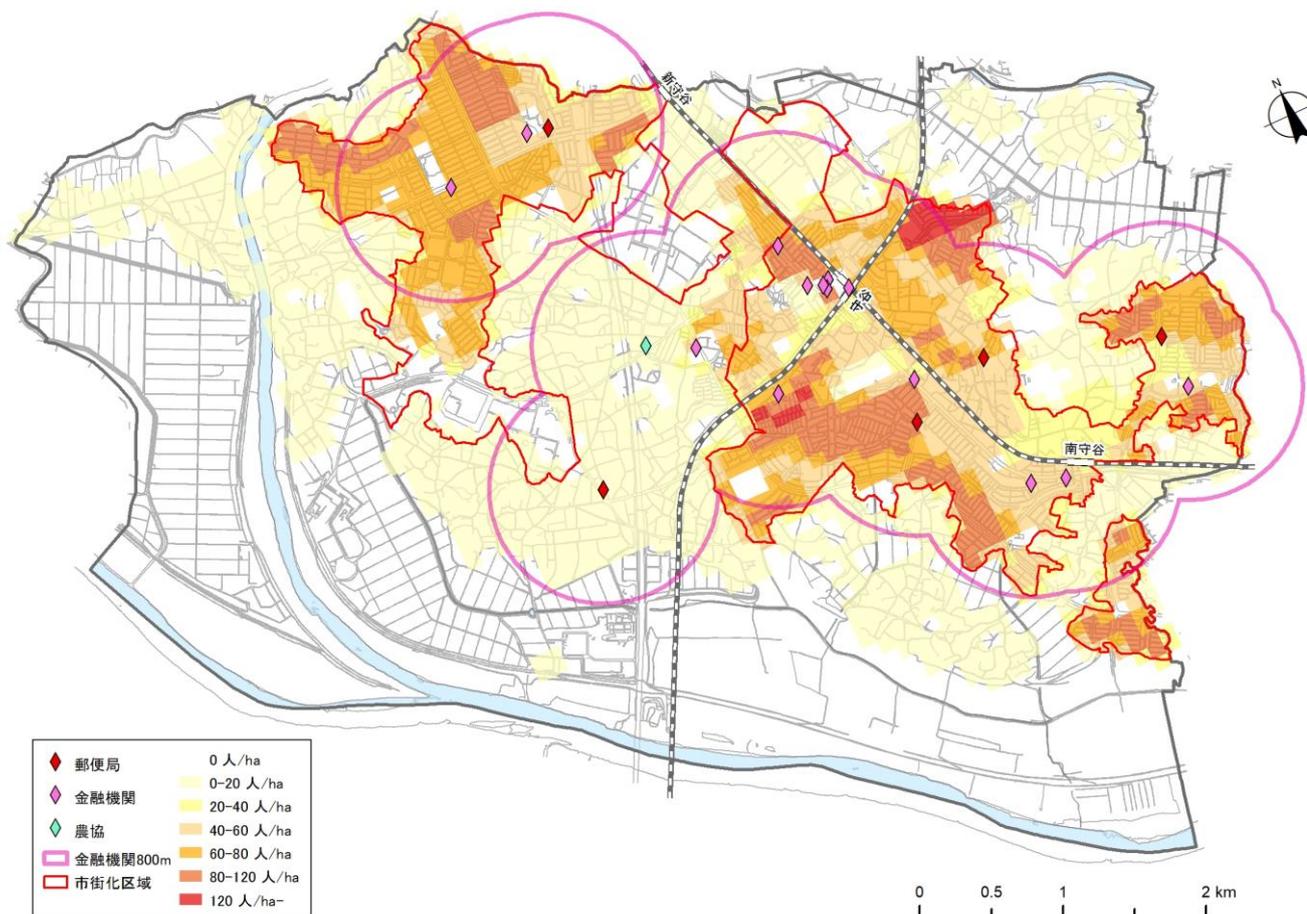
※福祉施設：いきいきプラザげんき館，障がい者福祉センター，子ども療育教室，保健センター，シルバー人材センター

資料：介護サービス事業所一覧（茨城県HP），もりやナビ

### 高齢者福祉施設と2015年老年人口

## (2) 金融施設

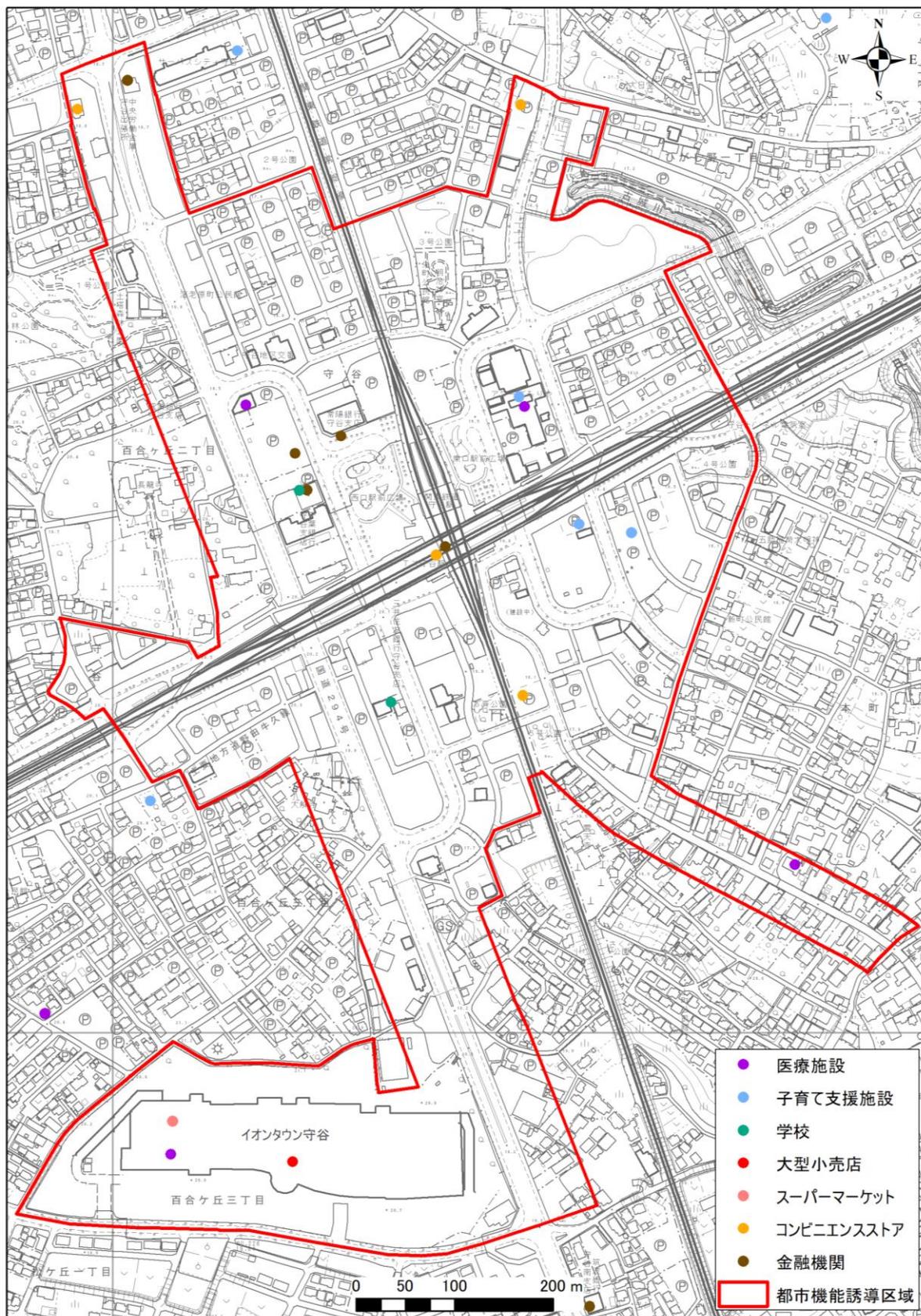
金融機関は、郵便局が5施設、農協が1施設、その他金融機関が14施設立地しています。おおむね市街化区域全体が、金融機関の徒歩圏（800m 圏内）に含まれます。なお、一部の施設は、市街化調整区域に立地しています。この他にも、コンビニエンスストアのATMなどが日常の預貯金の入出金や送金に対応しています。



資料：もりやナビ

金融機関と 2015 年人口

## 3. 都市機能誘導区域周辺の都市機能分布状況



資料：いばらき医療機関情報ネット，もりやナビ，市HP，  
iタウンページ，全国大型小売店総覧

#### 4. 都市構造評価指標による評価

「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省都市局）」に示される都市機能関連の指標について算出した結果を以下に示します。

##### （1）生活サービス施設の徒歩圏人口密度と人口カバー率

###### A) 医療

医療施設の徒歩圏人口密度は、2015年で28.4人/haとなっており、全国平均値の5～10万人都市平均と比較して高い状況です。

人口カバー率は、2015年で92.9%となっており、全国平均値の5～10万人都市平均値と比較して高い状況です。

※医療施設：内科，外科，整形外科を有する病院・診療所

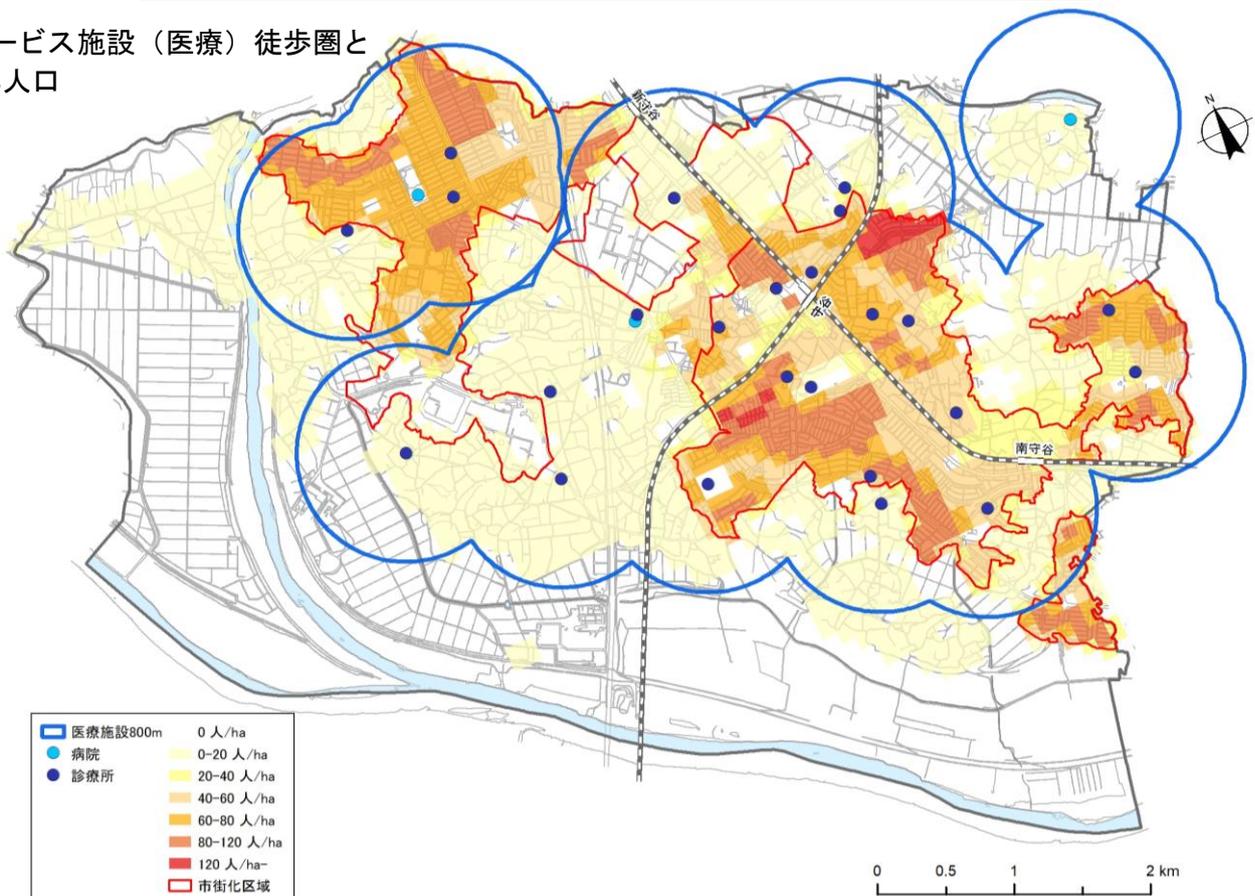
###### 人口密度（人/ha）

現況値	将来値		全国平均値	5～10万人(30万人) 都市平均値
	2025年	2035年		
2015年	2025年	2035年	18	15(21)
28.4	29.7	29.7		

###### 人口カバー率（%）

現況値	将来値		全国平均値	5～10万人(30万人) 都市平均値
	2025年	2035年		
2015年	2025年	2035年	68	70(80)
92.9	93.8	94.4		

生活サービス施設（医療）徒歩圏と  
2015年人口



## B) 福祉

福祉施設の徒歩圏人口密度は2015年で23.9人/haとなっており、全国平均値の5～10万人都市平均と比較して高い状況です。

人口カバー率は2015年で78.9%となっており、全国平均値、5～10万人都市平均と比較して高い状況です。

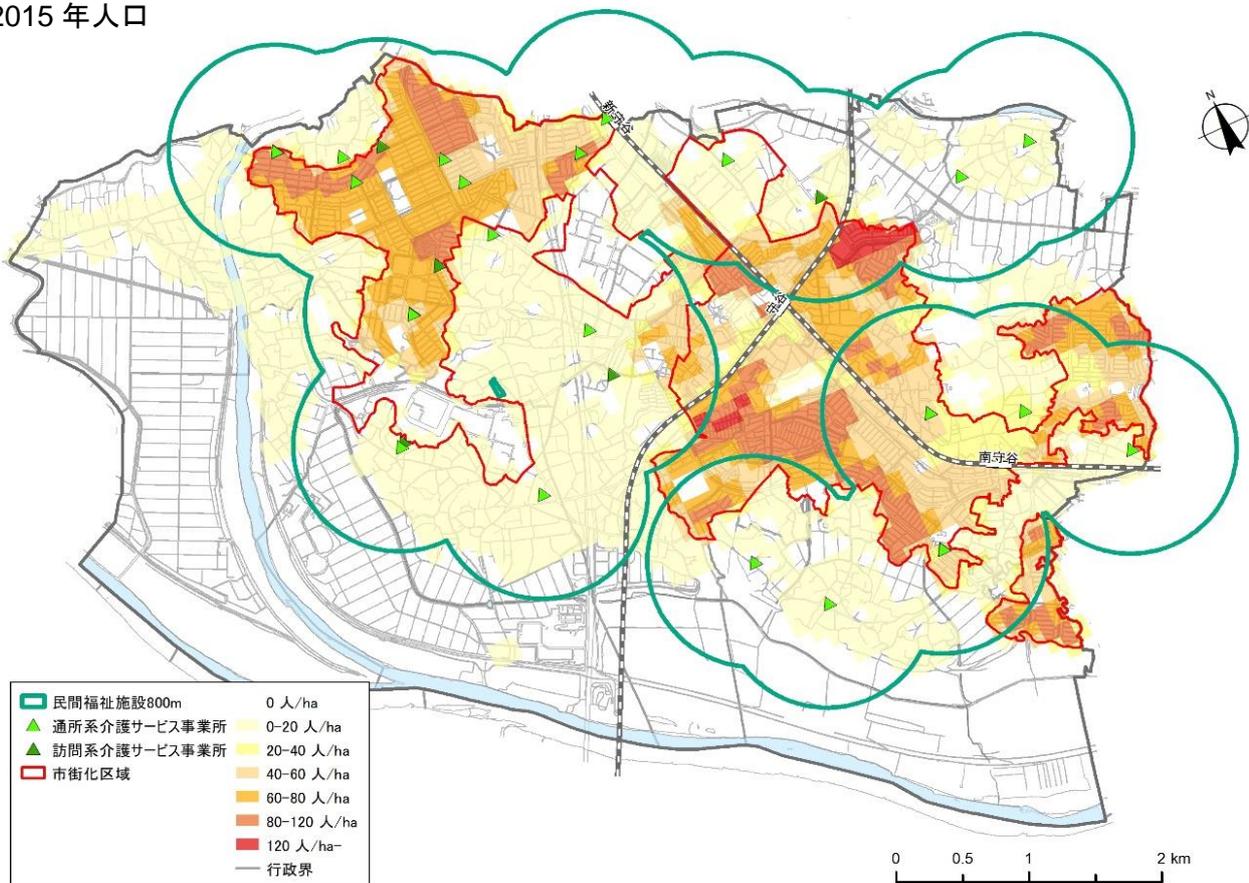
※福祉施設：通所系，訪問系

## 人口密度（人/ha）

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	2035年		
23.9	25.2	25.1	19	15(21)

## 人口カバー率（%）

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	2035年		
78.9	80.3	80.6	51	56(69)

生活サービス施設（福祉）徒歩圏と  
2015年人口

## C) 商業

商業施設の徒歩圏人口密度は、2015年で35.6人/haとなっており、全国平均値の5～10万人都市平均と比較して高い状況です。

人口カバー率は2015年で67.4%となっており、全国平均値の5～10万人都市平均と比較して高い状況です。

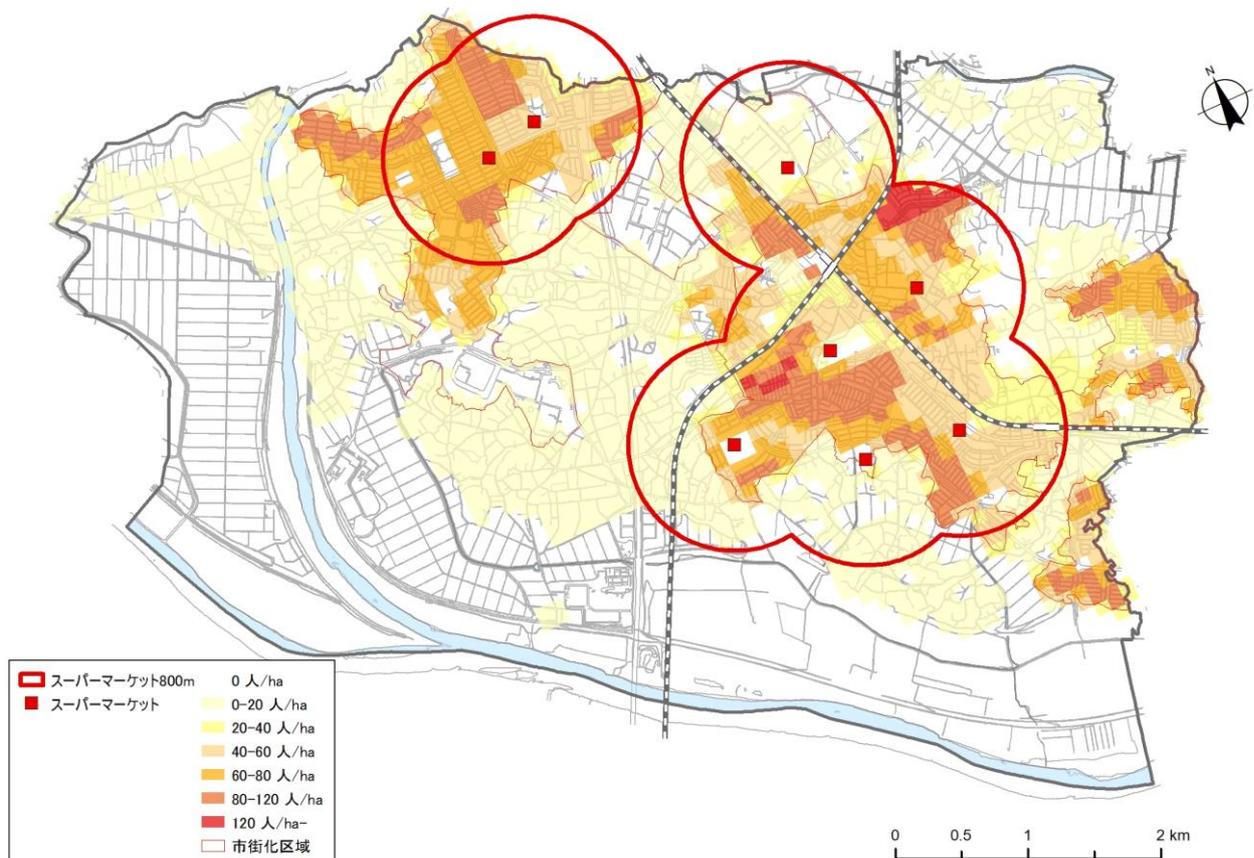
※商業施設：スーパーマーケット

## 人口密度（人/ha）

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	2035年		
35.6	39.4	41.2	23	20(27)

## 人口カバー率（%）

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	2035年		
67.4	72.0	75.9	49	50(62)

生活サービス施設（商業）徒歩圏と  
2015年人口

## (2) 日常生活サービスの徒歩圏充足率

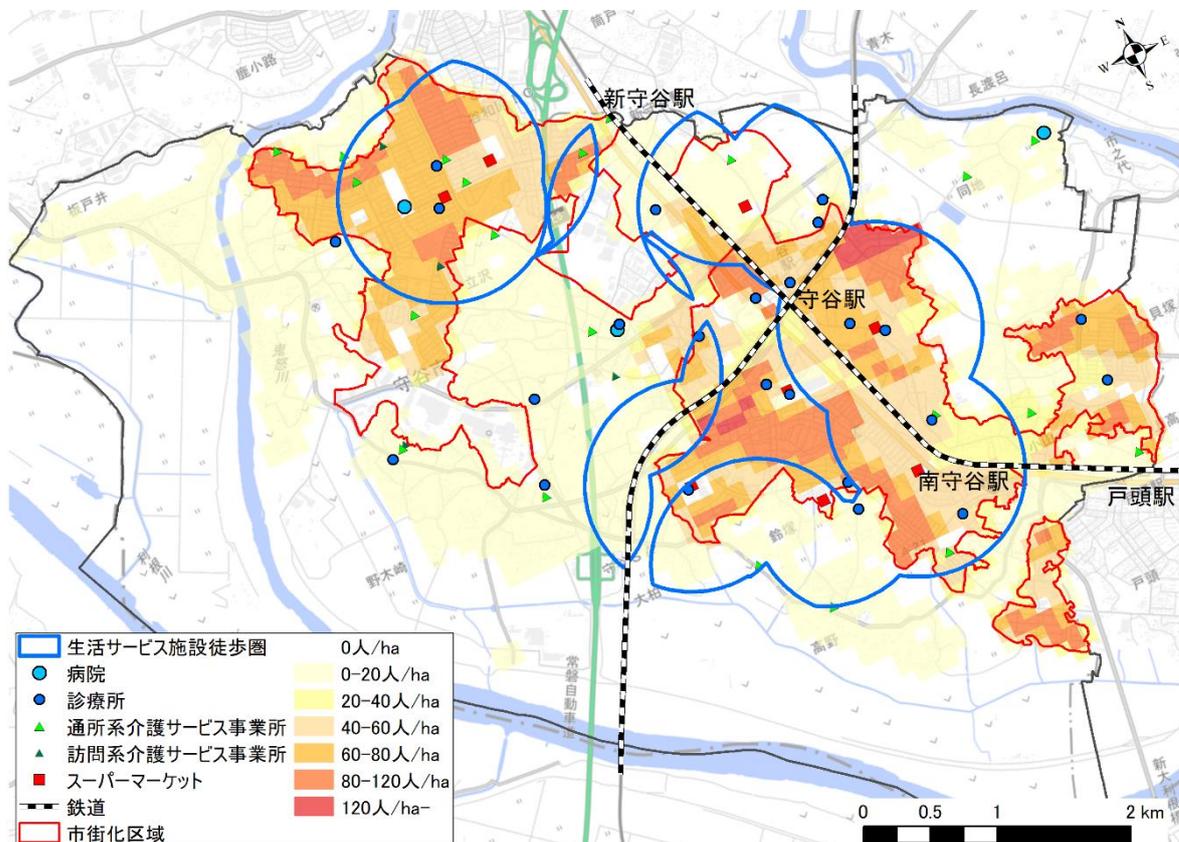
日常生活サービスの徒歩圏※充足率は、2015年で41.1%となっており、全国平均値の5～10万人都市平均と比較して高い状況です。

※日常生活サービス徒歩圏：生活サービス施設（医療、福祉、商業）から800mかつ基幹的公共交通路線の徒歩圏（鉄道駅から800m・バス停から300m）

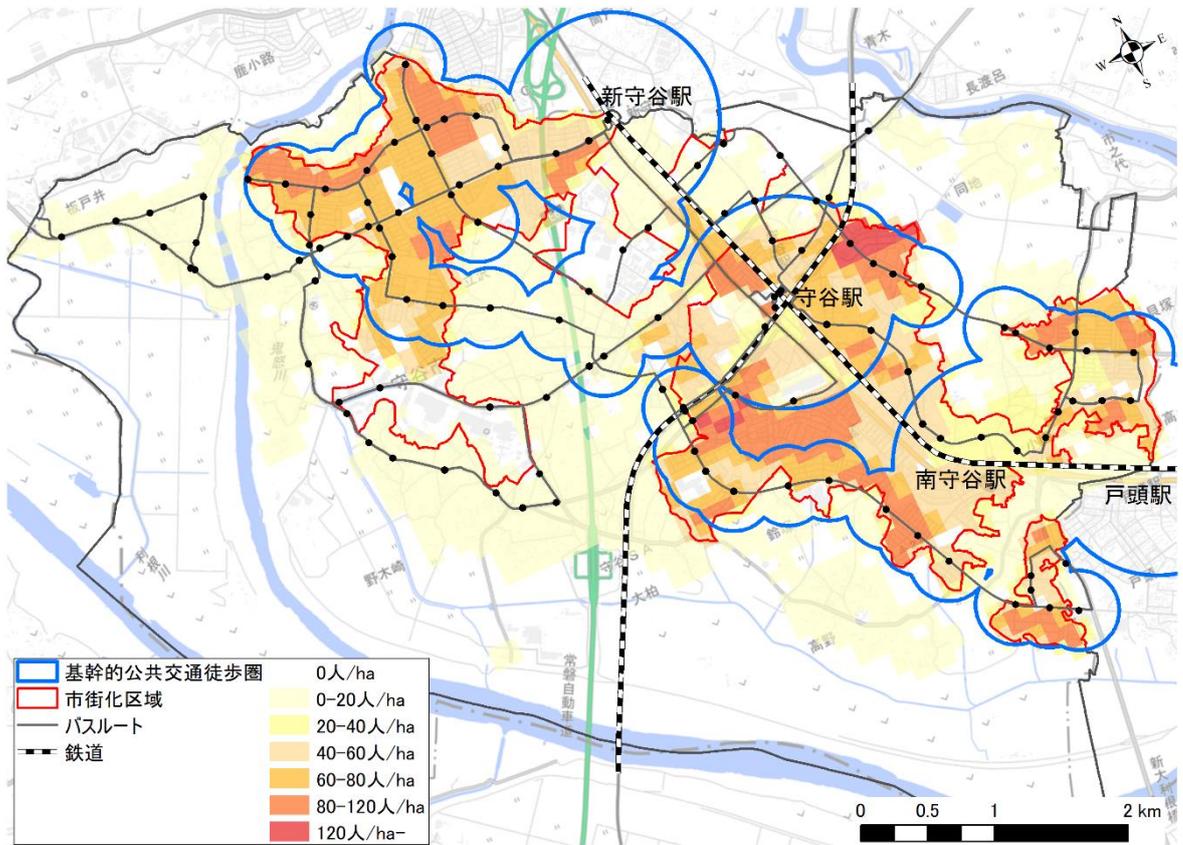
### 徒歩圏充足率（％）

現況値	将来値		全国平均値	5～10万人(30万人) 都市平均値
	2025年	2035年		
41.1	41.9	43.0	24	23(32)

### a. 生活サービス施設徒歩圏と2015年人口



## b. 基幹的公共交通徒歩圏と 2015 年人口



### (3) 高齢者福祉施設の1km圏域高齢人口カバー率

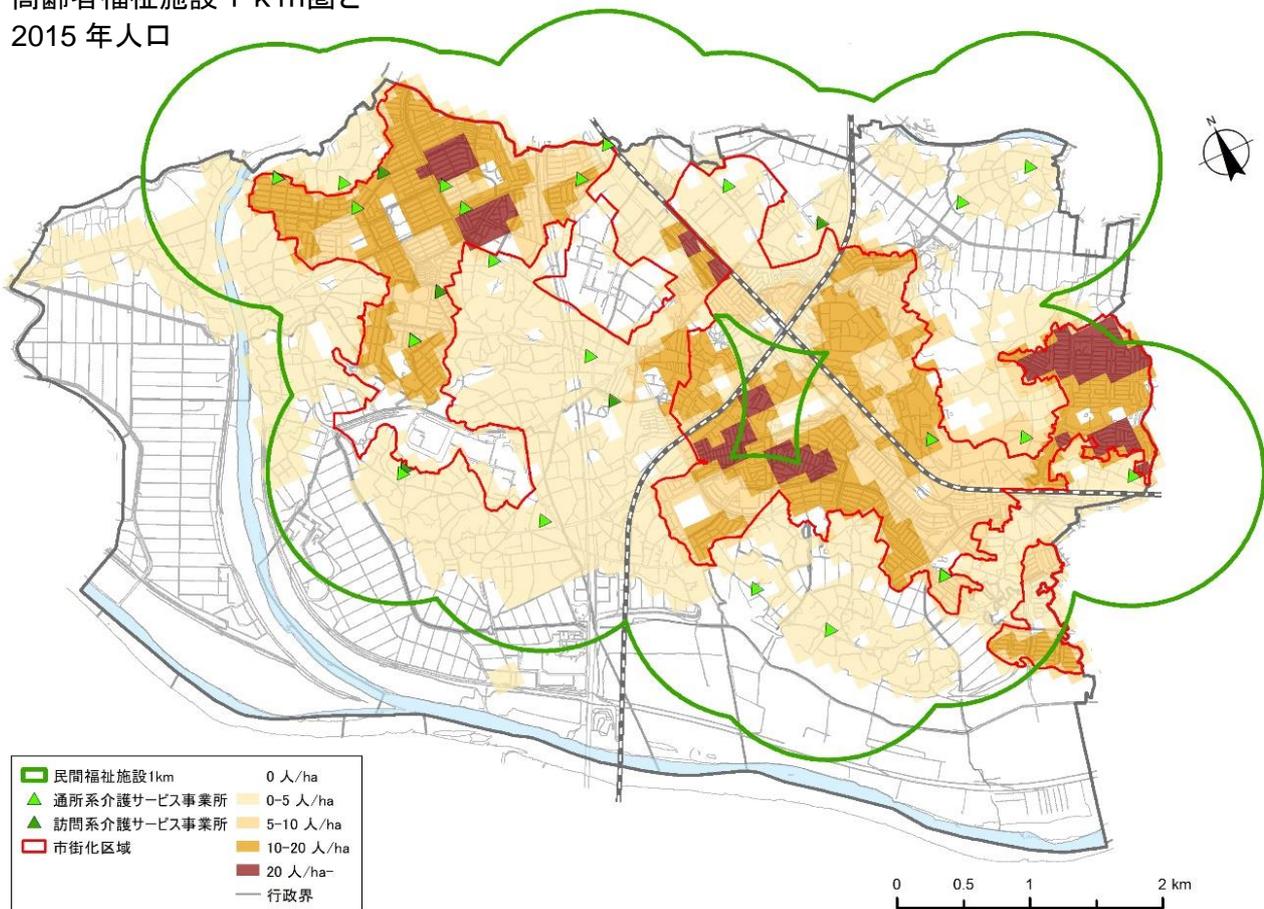
高齢者福祉施設の1km圏域高齢人口カバー率は、2015年で93.5%となっており、全国平均値の5～10万人都市平均と比較して高い状況です。

※高齢者福祉施設：通所系，訪問系

#### 人口カバー率 (%)

現況値	将来値		全国平均値	5～10万人(30万人) 都市平均値
	2025年	2035年		
93.5	94.6	95.3	58	63(74)

#### 高齢者福祉施設1km圏と 2015年人口



#### (4) 保育所の徒歩圏0～4歳人口カバー率

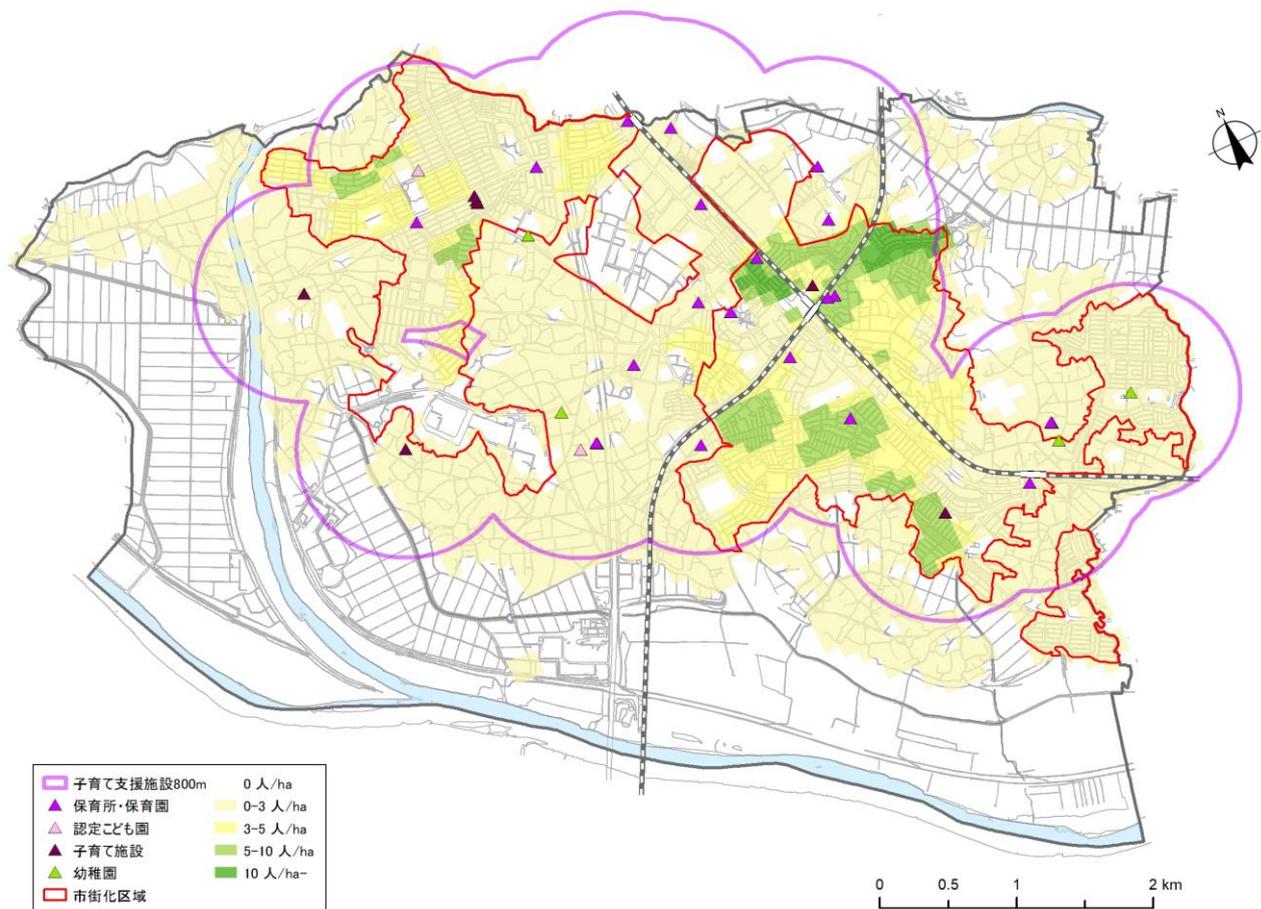
保育所の徒歩圏0～4歳人口カバー率は、2015年で93.5%となっており、全国平均値の5～10万人都市平均と比較して高い状況です。

※保育所：子育て支援施設（保育園、幼稚園、子育て施設等）

##### 人口カバー率（%）

現況値	将来値		全国平均値	5～10万人(30万人) 都市平均値
	2025年	2035年		
93.5	93.8	94.3	48	52(59)

#### 保育所と2015年0～4歳人口

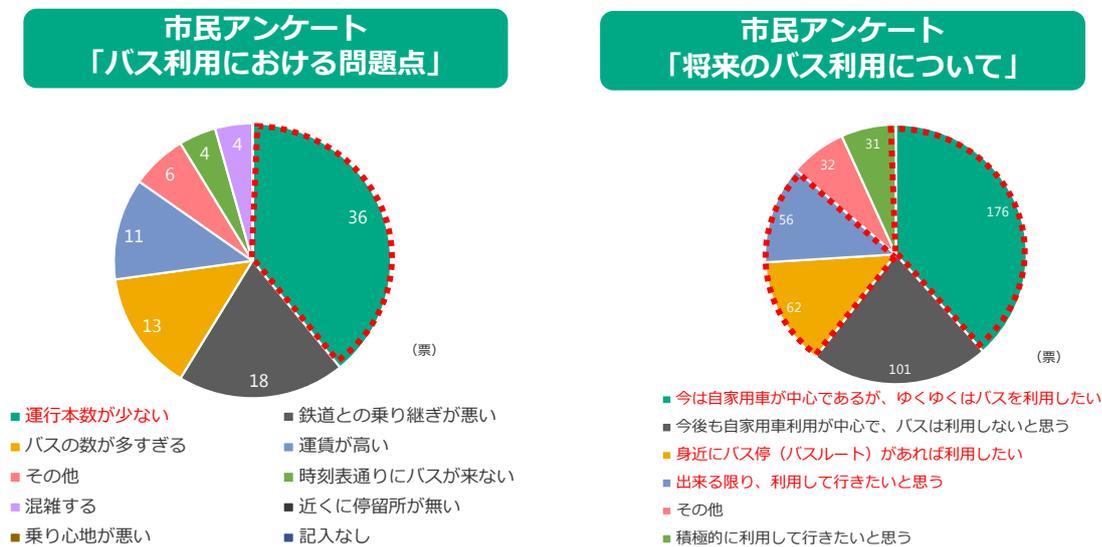


## 5. 「守谷市公共交通網形成計画」の策定

守谷市では、市民アンケートによるバス利用意向の調査結果等を踏まえ、「守谷市地域公共交通網形成計画」を策定しています。

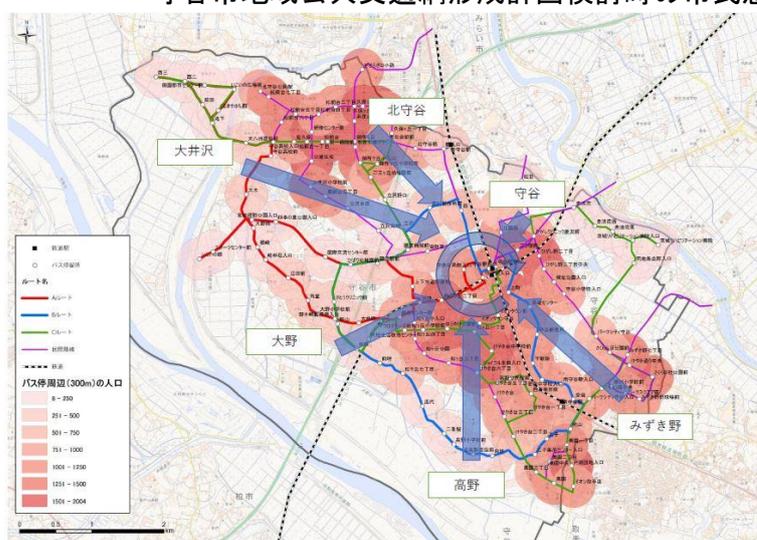
市民アンケートでは、「運行本数が少ない」、「鉄道との乗り継ぎが悪い」等の意見がありました。一方で、将来のバス利用については、「バスを利用したい」という意見が多くあり、バスの潜在的な需要が明らかとなりました。また、市民は郊外部から守谷駅周辺やイオンタウン守谷への移動が多く、市外に住む人は駅周辺の企業等への移動が多いことが把握されました。

これらの意向等を踏まえ策定した「守谷市地域公共交通網形成計画」では、郊外部の各地区の拠点から鉄道駅へのバスによるネットワークの確保を目指すことなどが盛り込まれています。



資料：守谷市地域公共交通網形成計画（2018年）

### 守谷市地域公共交通網形成計画検討時の市民意向調査結果



資料：守谷市地域公共交通網形成計画（2018年）

### 守谷市地域公共交通網形成計画におけるバスネットワークの考え方

## 6. 策定経緯

年 月		事 項
平成30年度	平成30年8月	第1回庁内検討委員会
	平成30年9月	第1回守谷市都市計画審議会
	平成31年1月	第2回庁内検討委員会
	平成31年2月	第2回守谷市都市計画審議会
令和元年度	令和元年7月	第1回庁内検討委員会
	令和元年8月	第1回守谷市都市計画審議会
	令和元年9月	守谷市商工まつり内で「まちづくりひろば もりや」を開催 (28日・29日 市民アンケートを実施)
	令和元年10月	第2回庁内検討委員会
	令和元年11月	第2回守谷市都市計画審議会 (守谷市立地適正化計画(案)に係る協議)
	令和元年11月	市民説明会 (16日・17日 4会場で開催)
	令和2年1月	まちづくり協議会意見交換会
	令和2年2月	第3回守谷市都市計画審議会 (守谷市立地適正化計画(案)の修正に係る協議)
	令和2年2月	守谷市議会(報告)
	令和2年2月	守谷市立地適正化計画(案)のパブリックコメント
	令和2年3月	第4回守谷市都市計画審議会 (諮問・答申)
	令和2年3月	守谷市立地適正化計画 計画書の公表 届出・勧告制度の運用開始

## 7. SDGs について

SDGs（「Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）」）は2015年9月の国連サミットで採択されたもので、国連加盟193か国が2016年から2030年の15年間で達成するために掲げた目標です。

 <p>1 貧困をなくそう</p>	あらゆる場所のあらゆる形態の貧困を終わらせる	 <p>10 人や国の不平等をなくそう</p>	各国内及び各国間の不平等を是正する
 <p>2 飢餓をゼロに</p>	飢餓を終わらせ、食料安全保障及び栄養改善を実現し、持続可能な農業を促進する	 <p>11 住み続けられるまちづくりを</p>	包摂的で安全かつ強靱(レジリエント)で持続可能な都市及び人間居住を実現する
 <p>3 すべての人に健康と福祉を</p>	あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する	 <p>12 つくる責任 つかう責任</p>	持続可能な生産消費形態を確保する
 <p>4 質の高い教育をみんなに</p>	すべての人々への包摂的かつ公正な質の高い教育を提供し、生涯学習の機会を促進する	 <p>13 気候変動に具体的な対策を</p>	気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる
 <p>5 ジェンダー平等を実現しよう</p>	ジェンダー平等を達成し、すべての女性及び女児の能力強化を行う	 <p>14 海の豊かさを守ろう</p>	持続可能な開発のために海洋・海洋資源を保全し、持続可能な形で利用する
 <p>6 安全な水とトイレを世界中に</p>	すべての人々の水と衛生の利用可能性と持続可能な管理を確保する	 <p>15 陸の豊かさも守ろう</p>	陸域生態系の保護、回復、持続可能な利用の推進、持続可能な森林の経営、砂漠化への対処、ならびに土地の劣化の阻止・回復及び生物多様性の損失を阻止する
 <p>7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに</p>	すべての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な近代的エネルギーへのアクセスを確保する	 <p>16 平和と公正をすべての人に</p>	持続可能な開発のための平和で包摂的な社会を促進し、すべての人々に司法へのアクセスを提供し、あらゆるレベルにおいて効果的で説明責任のある包摂的な制度を構築する
 <p>8 働きがいも経済成長も</p>	包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用ディーセント・ワークを促進する	 <p>17 パートナシップで目標を達成しよう</p>	持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する
 <p>9 産業と技術革新の基盤をつくろう</p>	強靱(レジリエント)なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る		※各項目の目標文章は外務省の仮訳による

## 8. 最大規模の浸水想定について

国土交通省では2015年（平成27年）の水防法改定に合わせて、想定最大規模の降雨を前提とした浸水想定区域を公表しました。浸水想定区域の指定に当たっては、地点別及び破堤箇所別の時系列のシミュレーション結果が公表されています。

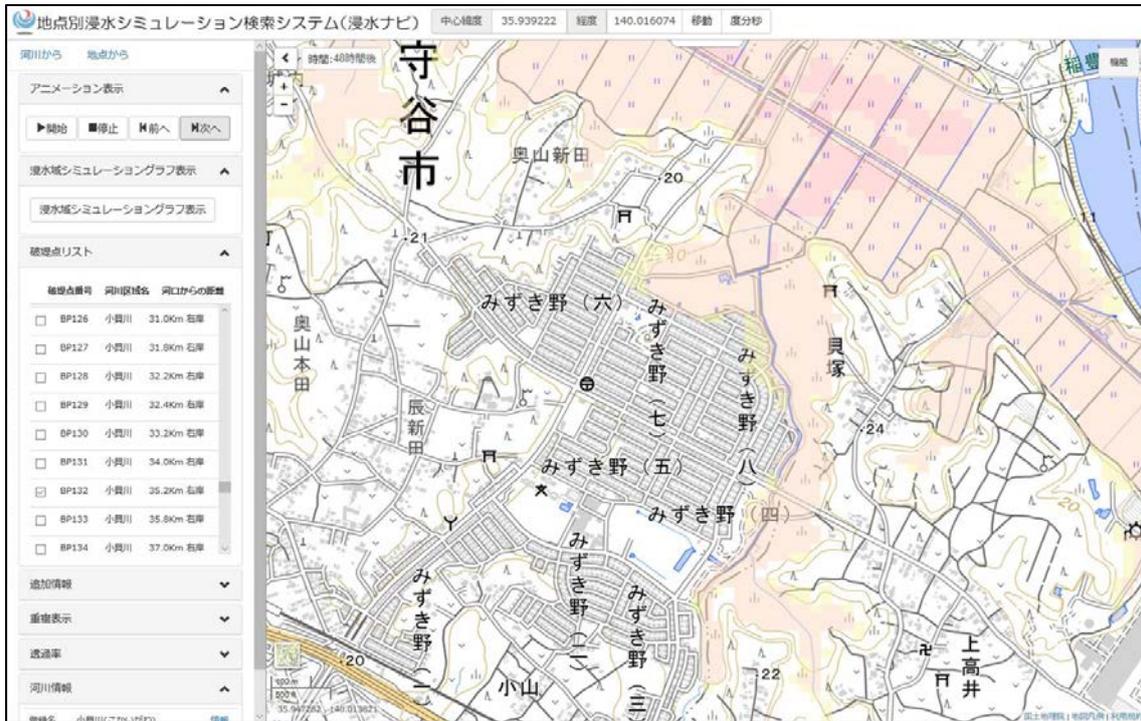
ここでは、小貝川と鬼怒川のケースのうち、本市で最も浸水被害が大きいケースの時系列シミュレーション結果を抜粋して掲載します。なお、このシミュレーション結果は2020年2月時点の掲載内容によるものです。

シミュレーションによれば、小貝川の場合は、みずき野地区の住宅地の浸水が始まるのは破堤から約48時間後であり、鬼怒川の場合は、みずき野地区の住宅地の浸水が始まるのは破堤から約21時間後と想定されています。

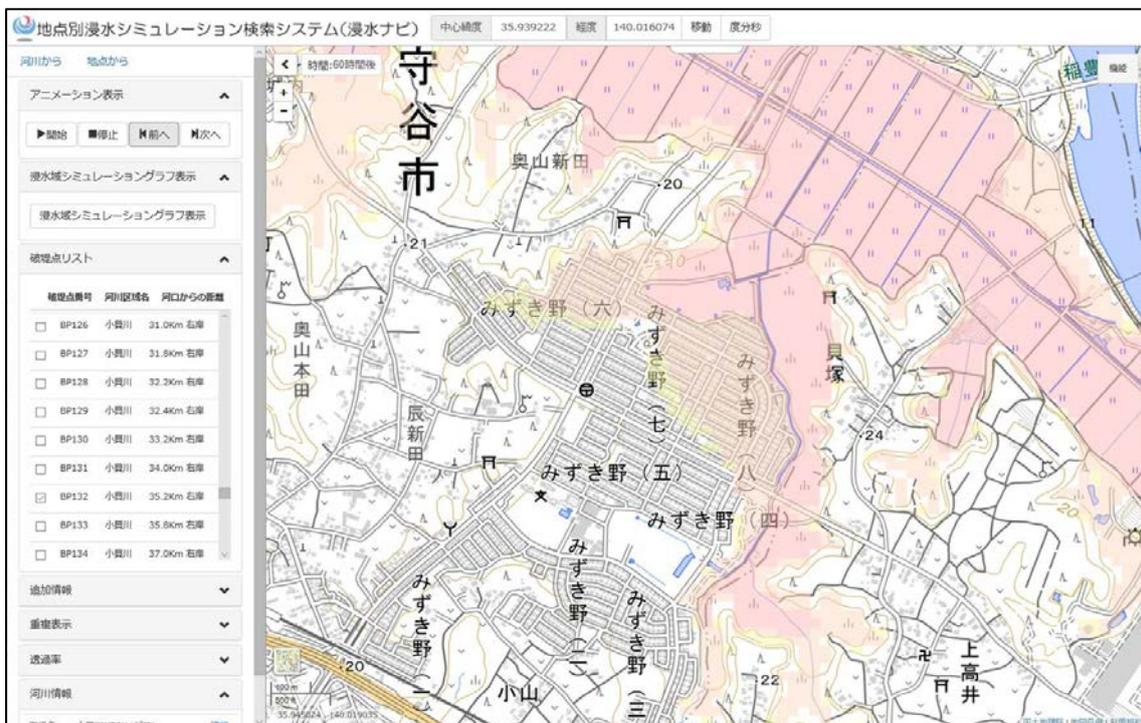
### ◆小貝川 破堤から約42時間後



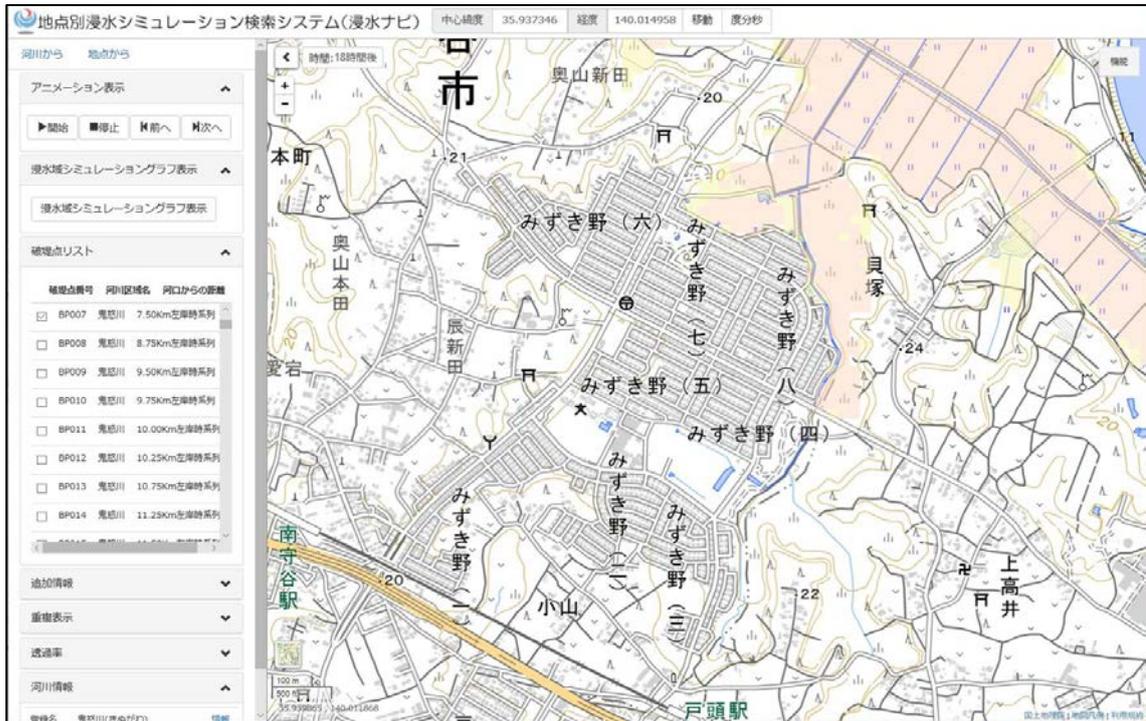
## ◆小貝川 破堤から約 48 時間後



## ◆小貝川 破堤から約 60 時間後



## ◆鬼怒川 破堤から約18時間後



## ◆鬼怒川 破堤から約21時間後

