

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約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・プラス・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成長を維持しつつ住環境により活性化を図る	都市の魅力ある拠点の成長を促す	重要な都市機能の集約による 守谷駅周辺の拠点性向上	◆誘導施設の届出勧告制度（建築・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】
		市街地整備事業等に合わせた 拠点形成の検討	◆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】
		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	◆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】
	既存住宅市街地の維持・再生による 住環境の活性化	空家数増加抑制に資する 空家利活用の推進	◆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】
		緑豊かなゆとりある 住環境の形成	◆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【居住1】
			◆地域包括ケアシステムの推進【居住2】
	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を結ぶ	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	◆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】
			◆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】
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	◆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】	
		◆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】	
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	◆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】	
		◆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】	
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	◆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	誰もが円滑に移動できる 交通環境の形成	◆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】	
		◆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】	
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	◆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

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、高齢者の利用が多いと想定される施設等については、徒歩や公共交通によるアクセスが可能になるよう副次拠点に誘導することを検討します。

【具体的な取組例】

- ・ 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。
- 生きがいつ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

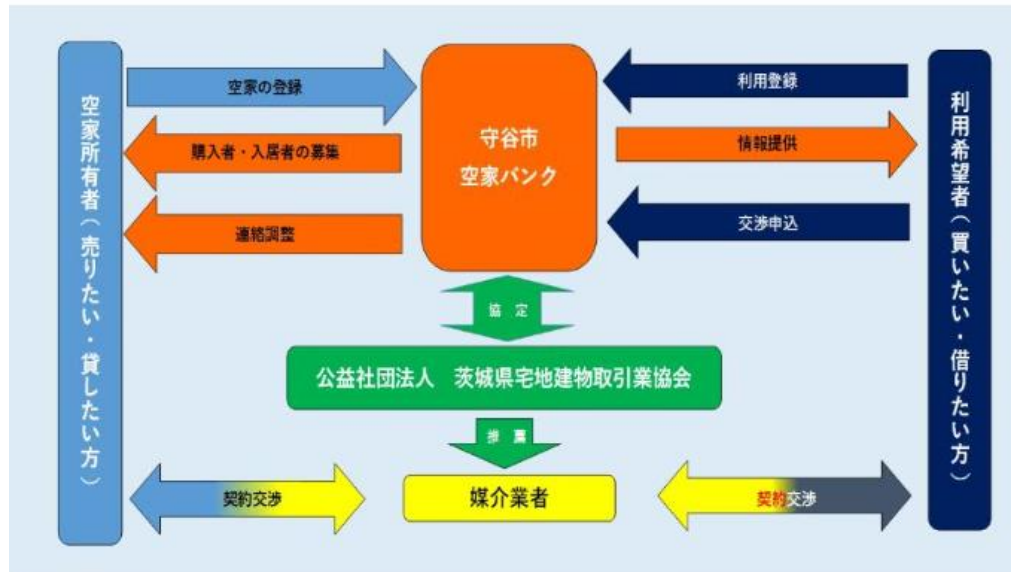
- 団地センターにおける低未利用地の土地活用を検討する場合、高齢者ニーズの高い施設の立地を誘導します。

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

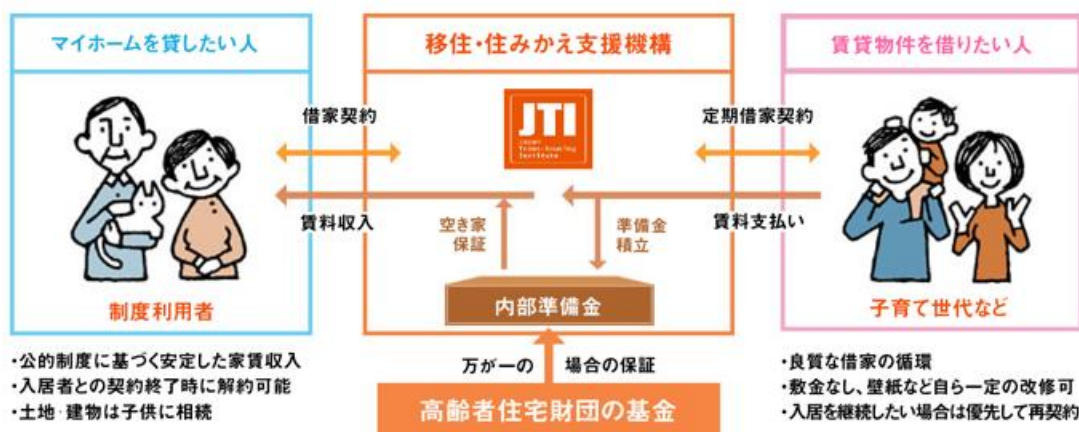


居住5 住み替え支援施策の充実等による空家数の増加抑制

- 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



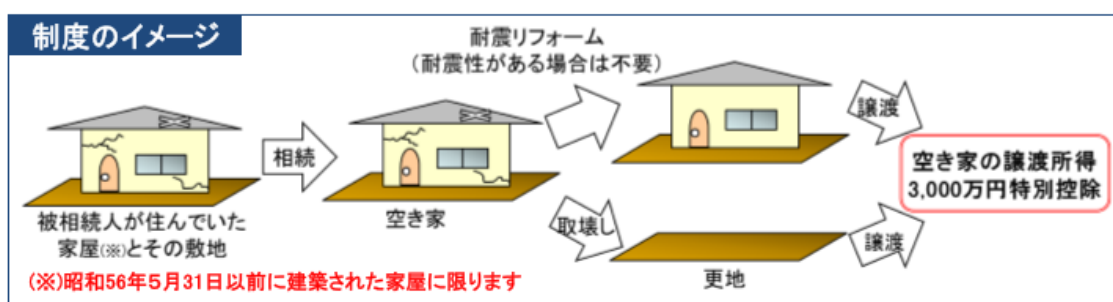
資料：（一社）移住・住みかえ支援機構

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

- 交通の利便性を生かし、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生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（都市農地の貸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ン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に図り、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いては、バス停屋根の設置等による利便性向上を図るとともにアクセス道路の改善、点字ブロックの設置、音声ガイドの設置などを推進し、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。