

## 計画の背景と目的

近年全国的に、人口減少や少子高齢化を背景として、高齢者や子育て世代にとって安心できる健康で快適な生活環境を実現すること、財政面及び経済面において持続可能な都市運営を可能とすること等が課題となっています。

このため我が国では、都市再生特別措置法が改正され、行政と住民や民間事業者が一体となったコンパクトなまちづくりを促進するため、「立地適正化計画」制度が創設されました。

本計画を策定することで、市街地の効率的かつ効果的な土地利用を行い、市民の快適な生活が実現できるよう、医療・福祉・商業機能等が集約的に立地するよう誘導を図り、公共交通によってアクセス可能な「集約と連携のまちづくり」の実現を目指します。

## 立地適正化計画とは

◇医療、福祉、商業施設や住居等がまとまって立地し、公共交通によりアクセス可能な「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の都市構造の実現を目指す計画であり、規制ではなく、居住や都市機能の誘導を目指すものです。なお、本計画は都市計画マスタープランの一部と見なされます。

【本計画の区域】 都市計画区域全体を本計画の区域とすることが基本となります。  
当市においては市内全域が対象です。

### ◆居住誘導区域

一定のエリアに人口密度を維持することで、生活サービスやコミュニティが確保されるよう、居住を誘導する区域です。

### ◆都市機能誘導区域

医療、福祉、商業等のサービスが効率的に提供できるよう、これらの都市機能を誘導する区域です。  
(居住誘導区域内に設定)

### ◆誘導施設

都市機能誘導区域ごとに誘導する医療、福祉、商業等の施設です。  
(例：病院、保健センター、店舗等)

本計画のイメージ図

### ◆当市が独自に設定する区域

居住誘導区域以外で、同等の利便性や拠点性を満たす箇所を市独自の区域に設定します。

### ◆公共交通

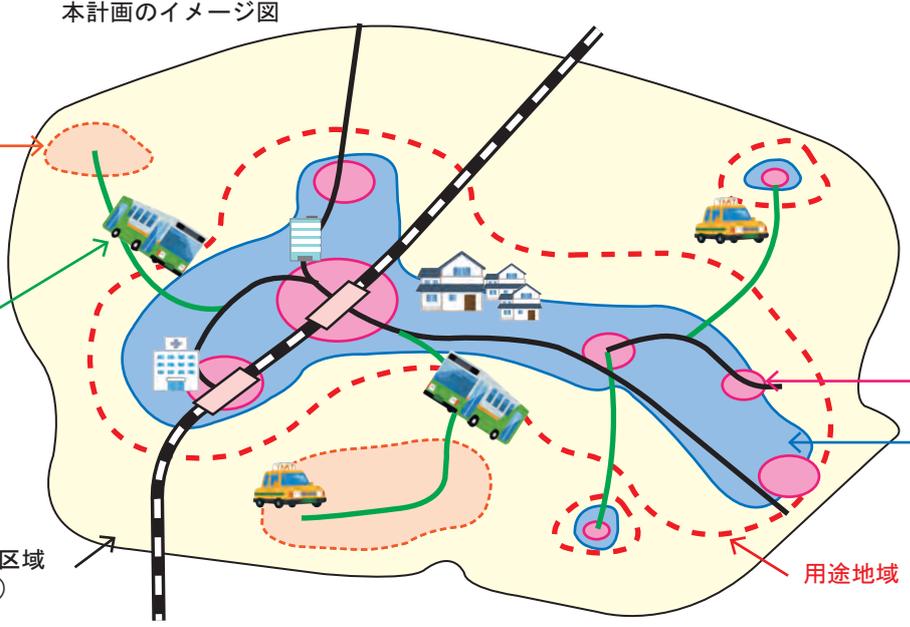
市内の各拠点間を鉄道やバス等の公共交通で結び、アクセス可能なネットワークを形成します。



笠間のいな吉®

立地適正化計画区域  
(=市内全域)

用途地域



Q. 1番大きな拠点1か所に、全てを集約させるの？

A. 中心的な拠点1か所だけではなく、旧市町の中心となっている生活拠点も含めた、多極型の拠点をつなぐことで、まち全体を考えてコンパクト化を図ります。

Q. 将来、引っ越さないといけないの？

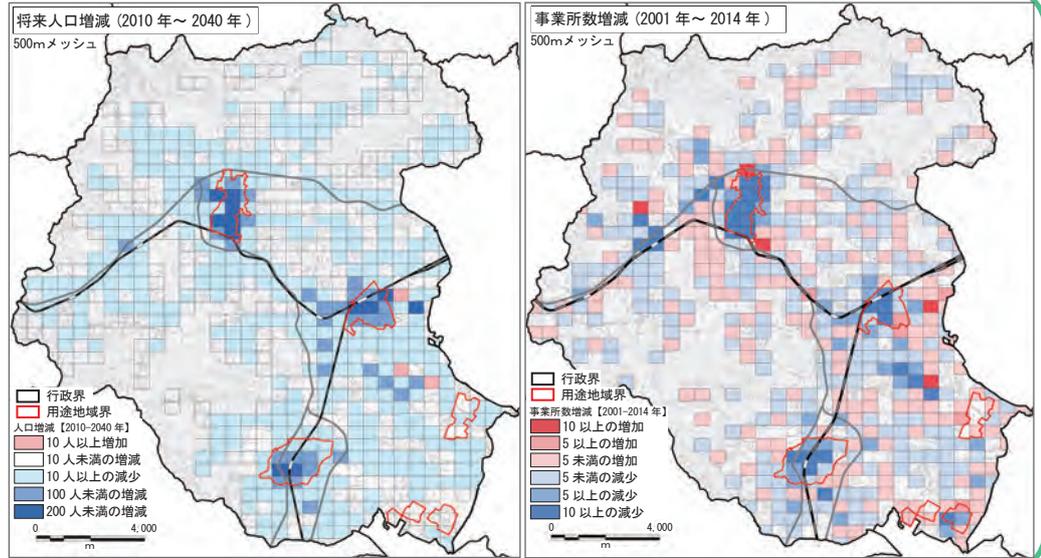
A. 農業を営む方が農地周辺に住むこと、先祖から受け継いだ土地に住み続けようと思うことは当然のことです。一定の区域の人口密度を維持するため、緩やかに居住を誘導するもので、生活の場所を強制するものではありません。

「集約」に対する疑問



## 当市の現状

- 将来人口増減 (2010年～2040年)
  - ・ 本来人口を集積すべき用途地域内での人口減少が進むと予想される
  - ・ 用途地域外となる友部市街地の東部(鯉淵地区付近)や南東部(旭町地区付近)では増加傾向
- 事業所数増減 (2001年～2014年)
  - ・ 駅周辺の既成市街地を中心として事業所数が減少している
  - ・ 茨城中央工業団地周辺では若干の増加傾向が見られるほか、主要幹線道路沿いでの増加が見られる



## 集約と連携のまちづくりに関する課題

### 当市の集約と連携に関する現状

- 【当市の人口は既に減少傾向】
  - ・ 82,358人(2000年)⇒76,739人(2015年)
  - ・ 将来推計: 57,646人(2040年)
- 【人口集中地区(DID)の変化】
  - ・ 笠間: 2.1km<sup>2</sup>(1990年)⇒0km<sup>2</sup>(2015年)
  - ・ 友部: 1.4km<sup>2</sup>(1990年)⇒1.8km<sup>2</sup>(2015年)
  - ・ 岩間: DIDがなく低密な市街地
- 【空地・空家の増加】
  - ・ 空地: 0.9%(2012年)⇒1.1%(2017年)
  - ・ 空家: 3.1%(2003年)⇒6.4%(2013年)
- 【新築動向の用途地域内外比率】
  - ・ 用途地域内: 26.6%
  - ・ 用途地域外: 73.4%
- 【公共交通機関分担率】
  - ・ 笠間市: 4.4%(239/5,473トリップ)
  - ・ 同規模都市平均: 6.5%
  - ・ 全国平均: 14.8%
- 【一人当たり乗用車利用】
  - ・ 笠間市: 20.1台キロ/日
  - ・ 同規模都市平均: 20.6台キロ/日
- 【鉄道】
  - 友部駅, 笠間駅, 岩間駅, 宍戸駅, 稲田駅, 福原駅
- 【観光客】
  - ・ 入込客数: 3,704千人/年(県内第4位)
- 【投資的経費】
  - ・ 歳入: 約50億円減少(304億円(2015年)⇒250億円(2019年～))
  - ・ 地方税は横ばい, 投資的経費は変動
- 【公共施設更新費用の財源超過】
  - ・ 2027～2034年度
  - ・ 2036～2055年度
  - ⇒公共施設更新費用が財源を上回る予測

人口減少にともなう  
各種需要の低下が  
生活サービスの減少  
や地域活力低下へ

各種都市機能の拡散  
による集積度や密度の  
低下が進む

高齢化の進展や観光  
需要面で公共交通への  
依存が高まるが、  
拡散的かつ  
低密な都市構造

少子高齢化と相まって  
行財政が逼迫する中で、  
膨大な社会インフラの  
更新や維持コスト、  
安全対策の負担増

### 集約と連携に関する課題

人口減少への対応が必要

拡散的な都市構造への  
対応が必要

公共交通等の移手段  
の確保が必要

市民の安全・安心と  
安定的な行財政の  
バランスが重要

## まちづくりの方針

### ①基本理念

当市における立地適正化計画は、笠間市第2次総合計画をはじめとする上位・関連計画を踏まえ、集約と連携のまちづくりを進めます。

まちづくりの  
キーワード

あつめる

つなぐ

魅力を  
高める

- 市街地や拠点に、人や産業を集積
- 市街地と各地域のネットワークを形成
- 市街地相互や市街地と地域拠点の連携
- 地域の特性・個性を生かした景観保全
- 魅力ある歴史的・自然的景観の保全向上

### ②まちづくりの目標

当市における集約と連携のまちづくりは、都市機能を誘導し利便性を高めた市街地拠点と郊外部のゆとりある既存集落や魅力ある歴史・文化資源をつなぎ共存する、持続可能な文化交流都市笠間の実現を目指します。

#### 【友部市街地におけるまちづくりの方針】

○恵まれた公共交通利便性を活かして、高次な都市機能を集積し、笠間市の中心拠点を形成する

#### 【笠間市街地におけるまちづくりの方針】

○歴史的風情を尊重しつつ市街地の安全を高め、来訪者による各種需要を活力向上につなげる

#### 【岩間市街地におけるまちづくりの方針】

○広く低密度な市街地において、駅周辺などに各種都市機能を集約化し、農業と共存する

### ③まちづくりの方針

#### 【生活拠点の配置】

- ・友部、笠間、岩間駅周辺に既存の人口集積に対応して「生活拠点」を配置し、住宅の集積を促進、市民の快適な日常生活を支える各種生活機能を立地集積します。
- ・特に友部駅周辺は、本市の都市的発展を牽引する都市機能を積極的に誘導する「中心拠点」とします。

#### 【都市拠点の配置】

- ・中心拠点、生活拠点の内側に、各種都市機能を立地集積する「都市拠点」を配置します。

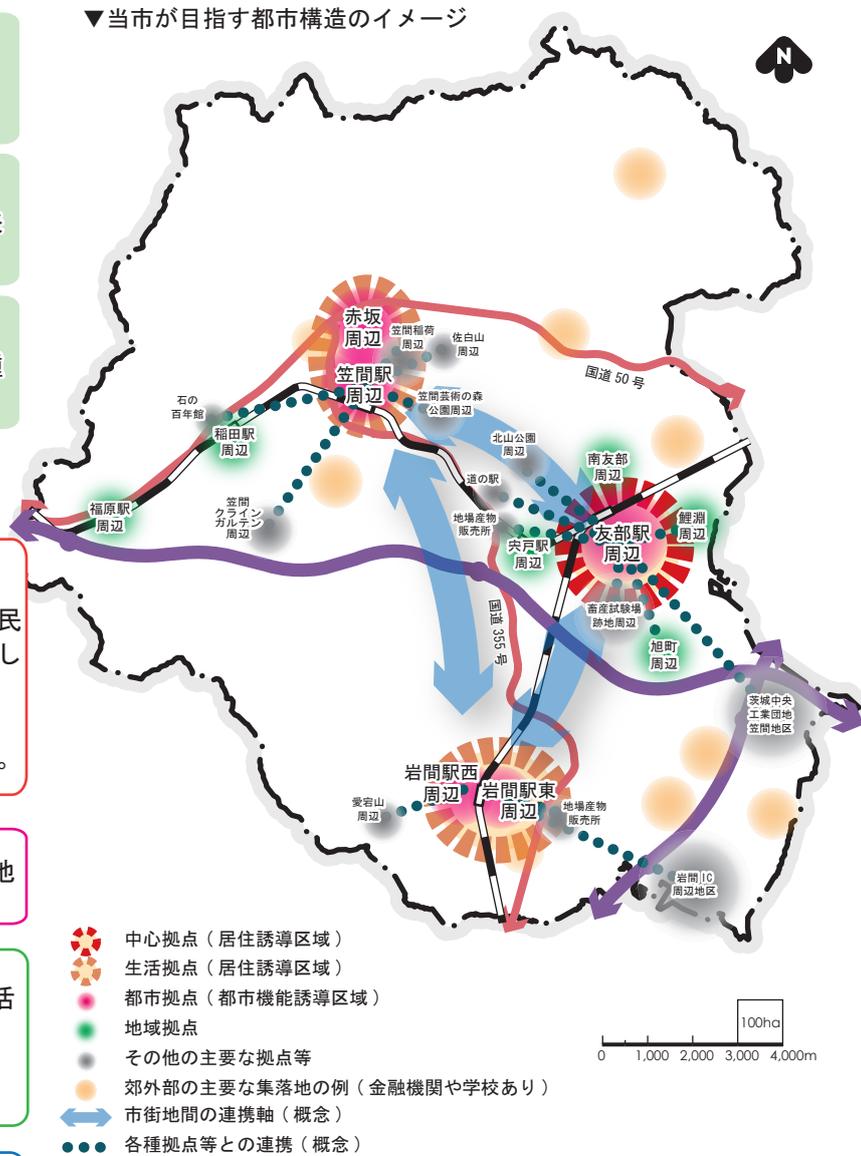
#### 【地域拠点の配置】

- ・中心拠点、生活拠点以外にも、鉄道駅の立地や生活施設の集積が見られ、その周辺地域の中で拠点的な役割を有する場所に「地域拠点」を配置し、日常生活を支える生活機能を維持します。

#### 【集落地・郊外や各種拠点との連携】

- ・各種拠点と市街地などを連携し、市民の日常生活や来訪者にとっての魅力向上させます。
- ・幹線道路や鉄道に沿って形成された主要な集落地や住宅団地は、既存コミュニティを維持しながら市街地と軸状に連なる構造として連続性・連坦性を保ちます。
- ・郊外部で拠点性を有する主要な集落は、既存の地域コミュニティを維持します。

▼当市が目指す都市構造のイメージ



#### 【周辺都市との連携】

- ・「茨城県中央地域定住自立圏」を構成する9市町村や、基幹的な交通手段を介して結びつく周辺都市との連携により、各種都市機能などの共有、市民生活や経済産業活動などで連携する共生関係を構築します。

## 誘導区域の方針と設定

次の考え方を基に、「居住誘導区域」と当市が独自に位置付ける「生活機能維持区域」を設定します。なお、各区域は、今後の社会経済・地域情勢の変化などを踏まえ、適宜見直しを行います。

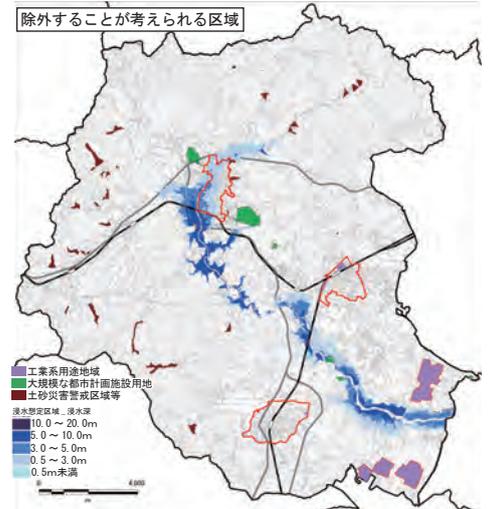
### 【Step 1 除外することが考えられる区域】

#### ◇視点1：居住に不適とみられる区域

- ・工業系用途地域（工業専用地域、工業地域等）
- ・都市計画施設用地（大規模な都市計画施設用地等）

#### ◇視点2：安全性が確保しにくい区域

- ・土砂災害等規制地（土砂災害警戒区域等）
- ・浸水想定区域（※災害リスクと防災対策等を総合的に勘案）



### 【Step 2 含めることが考えられる区域】

#### ◇視点1：日常生活利便性が高い区域（都市機能誘導区域候補）

- ・商業、医療、福祉、教育施設等の各施設の全てから半径800m圏域

#### ◇視点2：人口集積の可能性が高い区域

- ・将来（2035年）も人口密度（20人/ha程度）を維持可能と予想される区域

#### ◇視点3：公共交通が充実した区域

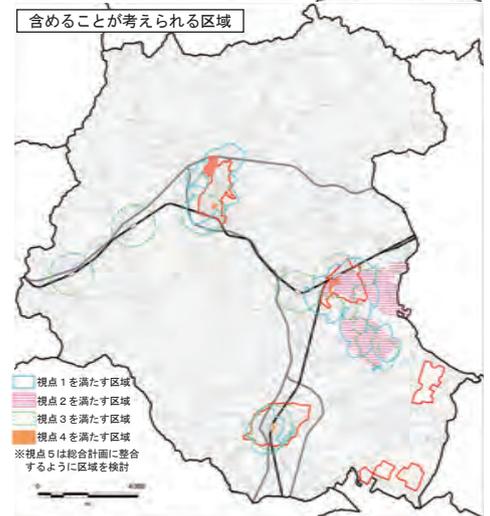
- ・鉄道駅の徒歩圏域（半径800m圏域）
- ・主要なバス停の徒歩圏域（半径300m圏域）

#### ◇視点4：都市基盤施設が整った区域

- ・土地区画整理事業により特に良好な市街地環境を有する区域

#### ◇視点5：上位計画で位置付ける拠点等の区域

- ・総合計画等の都市的な拠点地区



### 【Step 3 都市計画区域内かつ用途地域内】

### 【用途地域外】

上記を満たす用途地域外の区域を対象に、笠間市独自の区域を検討

地形地物等で区域を整形化

## 居住誘導区域

## 都市機能誘導区域

居住に適した区域を抽出するため、次の条件を勘案します。

- ◇上下水道が整備済み
- ◇農業の振興に関する位置づけがなされていない
- ◇用途地域外で地区計画により、良好な居住環境の維持や適切な建築物・土地利用の誘導等を図る地区

地形地物等で区域を整形化

## 生活機能維持区域

（日常生活を支える各種生活機能の維持を図る区域）



笠間のいな吉®

## 都市機能誘導区域の考え方

「立地適正化計画の作成の手引き」（国土交通省）や「都市計画運用指針」（国土交通省）で示されている考え方を踏まえ、「都市機能誘導区域」を次のとおり設定します。

### 【当市における都市機能誘導区域の基本的な考え方】

3つの居住誘導区域の中心となる駅（友部駅、笠間駅、岩間駅）や主要なバス停、公共施設から、徒歩や自転車で容易に回遊することが可能な区域について、公共公益施設、公共交通施設の配置、土地利用の実態等を照らし合わせながら、都市機能誘導区域を定めます。



## 誘導施設の考え方

当市の誘導区域は、それぞれ地域特性や位置付けが異なるため、特性に応じた役割を定め、役割に相応しい「誘導施設」を定めます。なお、現在、各地区にある様々な機能や施設は、当面は維持・存続を図ることとし、誘導施設に位置付ける施設については、長期的に新設や統合等を行う際、各地区の誘導方針に沿って再配置を行うこととします。

### 友部駅周辺地区の役割

友部駅を活かし、本市の都市的発展を牽引するような高次な都市機能を誘導し、都市の魅力を高める「中心拠点」

### 笠間駅周辺地区の役割

笠間駅や歴史・文化・芸術等の資源を活かし、市民の日常生活向けの都市機能を誘導するとともに、来訪者のことも考慮する「生活拠点」

### 赤坂周辺地区の役割

幹線道路の利便性や良好な都市基盤を活かし、市民の日常生活に役立つ都市機能を誘導する「生活拠点」

### 岩間駅周辺地区の役割

岩間駅や歴史・自然・農業資源、良好な都市基盤を活かし、市民の日常生活に役立つ都市機能を誘導する「生活拠点」

### 岩間支所周辺地区の役割

岩間市街地などの市民に対する行政サービスを提供するための都市機能を誘導する「行政サービス拠点」

### ▼都市機能誘導区域ごとの誘導施設

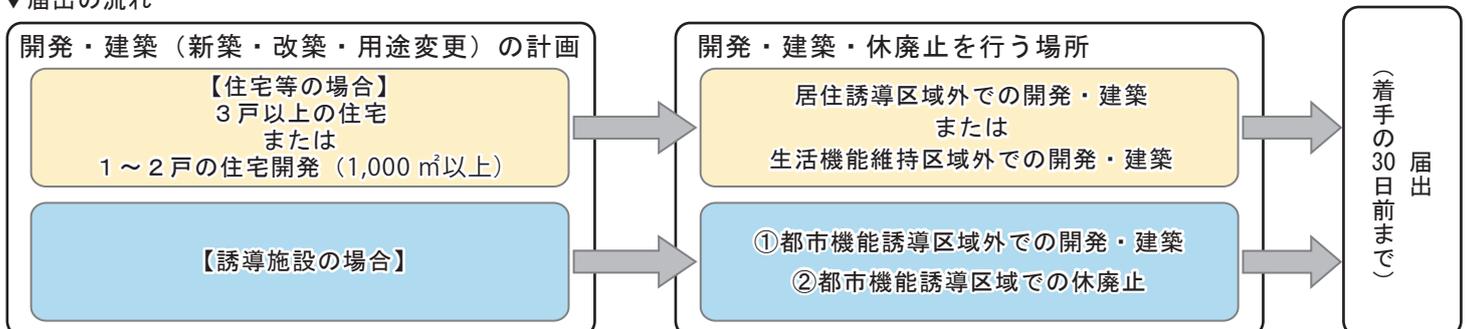
分類	誘導施設	友部市街地	笠間市街地		岩間市街地	
		友部駅周辺地区	笠間駅周辺地区	赤坂周辺地区	岩間駅周辺地区	岩間支所周辺地区
行政機能	市役所本庁舎	○				
	市役所支所		○			○
	市役所出先庁舎	○	△	△	△	○
福祉機能	保健センター	△				
	福祉センター	△				
子育て機能	保健センター	△				
	子育て支援センター	△	—	—	—	
	児童館	△	—	—	—	
商業機能	店舗（スーパーマーケット、大規模な店舗等）	○	—	○	○	
	複合商業施設	—		○		
医療機能	病院	△	—	—	—	
金融機能	金融機関	○	○	△	○	
教育機能	大学・高等専門学校	—				
	専門学校	△				
文化機能	図書館	△	△	△	△	○
	公民館	○		△	△	○
	博物館・美術館		△			
観光機能	観光案内所	—	○		—	

○：既存立地施設    △：近接立地施設（同一市街地付近）    —：未立地施設    □：位置付けない施設

## 誘導施設と届出制度

本計画の公表後、各誘導区域外又は生活機能維持区域外で、次の開発・建築を行う場合や、都市機能誘導区域内で誘導施設を休廃止しようとする場合には、市への届出が必要になります。

### ▼届出の流れ



## 公共交通等による連携方針

当市では、恵まれた交通網を最も中心的な基幹交通とし、次に鉄道駅と市内各所を多様な公共交通等により円滑に連絡することを連携の基本とします。また、交通利用環境の向上により、利用しやすい公共交通網の実現を図ります。

### ◆連携方針1 恵まれた鉄道網を活かして居住誘導区域等への連絡の確保

- ・市街地間の連携を図る公共交通軸として鉄道を活用
- ・性格の異なる都市機能を有する3つの居住誘導区域間の補完関係を構築するため、鉄道を活用

### ◆連携方針2 鉄道駅をハブとした多様な交通手段で市内各所をつなぐ

- ・鉄道駅を公共交通乗り換えのハブとして活用
- ・各地域のハブ駅を起点として、デマンドタクシーを中心とした多様な交通手段を用いて連絡を図る
- ・多様な利用者の利便性を向上するため、総合的な乗り換え環境や拠点性の向上を図る

### ◆連携方針3 周辺の拠点都市や東京圏などとの広域連携を図る

- ・本市周辺の拠点都市などにある高次な都市機能を利用しやすいよう JR 常磐線・水戸線を活用した連携を図る
- ・東京圏からの来訪者が多いため、東京圏との連携軸強化により、市民の利便性向上や魅力向上につなげる

### ◆連携方針4 笠間らしい特性を活かした徒歩や自転車の活用の促進

- ・徒歩や自転車を取り巻く交通環境の総合的な拡充により、市民が無理なく日常生活で利用できる環境を整える
- ・レンタサイクルやシェアサイクル等の利用環境向上により、市民の日常的な移動手段としても充実を図る

### ◆連携方針5 ICT技術の活用や他分野との連携などの多面的な展開の模索

- ・公共交通政策に関する総合的な取組の推進に向けて、公共交通網の再編に向けた検討を進める
- ・ICT技術を活用した多様なスマートシティの取組などにより、公共交通の利便性向上、市民の利用増進を目指す
- ・将来的に自動運転車両や乗り合い（ライドシェア）等も含めて、多様な交通手段の実現を検討していく

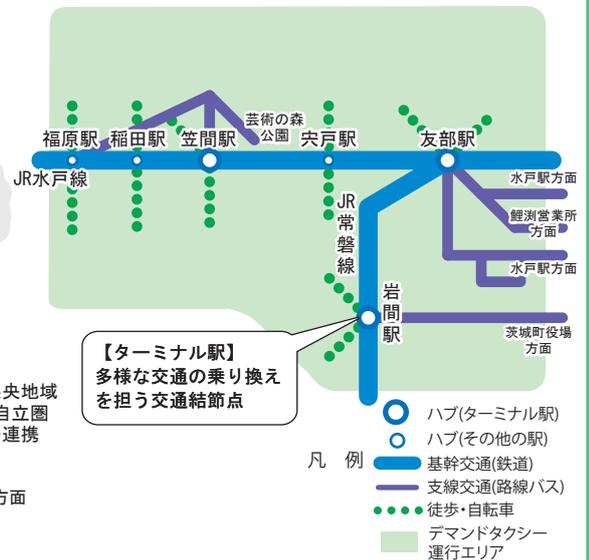


笠間のいぬ吉®

▼公共交通等を中心とした連携方針図



▼鉄道駅をハブとした市内連携のイメージ図



【ターミナル駅】  
多様な交通の乗り換えを担う交通結節点

- 凡例
- ハブ(ターミナル駅)
  - ハブ(その他の駅)
  - 基幹交通(鉄道)
  - 支線交通(路線バス)
  - 徒歩・自転車
  - デマンドタクシー運行エリア

- 凡例
- 居住誘導区域(都市中心拠点)
  - 居住誘導区域(生活拠点)
  - 都市機能誘導区域
  - デマンドタクシー市内共通エリア(どのエリアからでも乗り換え不要の行き先)
  - 市街地間の連携
  - 市街地やターミナル駅と郊外等の連携(路線バス、デマンドタクシー、徒歩等)
  - その他の駅と郊外等の連携(デマンドタクシー、徒歩等)
  - 路線バス運行ルート
  - ターミナル駅
  - その他の駅

## 誘導施策

集約と連携のまちづくりを推進するため、当市独自の支援策を検討し、実施していきます。

### 居住環境の維持・向上に関する支援策

- ・空地や空家を含めて、公民連携によるテーマ型の居住地域の形成を推進
- ・空家等を活用した企業のサテライトオフィスを誘導・推進を図る
- ・拠点間を結ぶ幹線道路の整備 / 生活道路の利便性・安心・安全の確保
- ・河川改修等の治水対策の推進
- ・地域の安全性の向上（総合的な防災計画）
- ・居住誘導区域における配水管整備の推進
- ・空家活用における居住誘導区域内の支援拡充の検討
- ・居住誘導区域内の都市計画施設の整備の推進

### 都市機能の維持・向上に関する支援策

- ・空家等を活用した企業のサテライトオフィスを誘導・推進を図る
- ・企業誘致の推進
- ・公共施設の適正な管理の促進 / 地域に即した適正な配置の推進
- ・通学路や市街地の幹線道路における高質歩道の整備 / 無電柱化の推進
- ・河川改修等の治水対策の推進
- ・地域の安全性の向上（総合的な防災計画）
- ・居住誘導区域における配水管整備の推進
- ・居住誘導区域内の都市計画施設の整備の推進

### その他の広範な集約と連携に関する支援策

- ・モビリティを軸としたスマートシティ形成の推進
- ・デマンドタクシーや路線バス等の市内交通の向上に向けた再編の検討
- ・運転に不安のある高齢者の運転免許の自主返納の支援
- ・ヘルスロード利活用の推進
- ・車道における自転車帯整備の推進

## 目標値の設定

まちづくりの方針に基づいて、集約と連携のまちづくりを進めることにより、これらの効果が実際に現れているか把握・評価するため、定量的な目標値を定めます。当市では、基本理念に掲げる「あつめる」、「つなぐ」、「魅力を高める」に関連する項目を選定し、目標値を設定します。

### あつめる

居住誘導区域  
人口密度

現況：23.3人/ha

目標：23.3人/ha

### つなぐ

公共交通  
徒歩圏人口カバー率

現況：22.9%

目標：32.2%

### 魅力を高める

都市機能誘導区域内に未立地  
である誘導施設の立地数

現況：0施設

目標：14施設

## 評価・見直し

本計画の策定後、定期的に目標達成状況等を評価し、必要に応じて見直しを実施します。

### 【評価・見直しの対象】

#### ◇評価対象

- ・施策の進捗状況や目標値の達成状況

#### ◇見直し対象

- ・誘導区域、誘導施設、誘導施策等

### 【評価・見直しの方法】

#### ◇組織体制

- ・庁内関係部署と計画の見直しの可否等を検討
- ・必要に応じて「外部委員会」を設置し、計画の見直しを実施

