

笠間市立地適正化計画（検討案）

目 次

序章	調査の基本事項	1
第1章	各種基礎的データと笠間市の現況	5
1.	上位・関連計画の整理	5
2.	本市の都市計画やまちづくりに関わる経緯	14
3.	本市の集約と連携のまちづくりに関する前提条件	17
第2章	本市の都市構造評価と課題	49
1.	本市の都市構造評価	49
2.	都市構造評価の他都市比較	68
3.	本市の集約と連携のまちづくりに関する課題	73
第3章	立地適正化計画	75
1.	まちづくりの方針	75
2.	居住誘導区域の基本的な考え方	79
3.	笠間市独自区域の検討	103
4.	都市機能誘導区域と誘導施設の基本的な考え方	110
5.	公共交通等による連携方針	125
6.	誘導施策の方針	130
7.	定量的な目標値等の設定	143
8.	施策の達成状況に関する評価方法	146

序章 調査の基本事項

1-1 計画の背景と目的

我が国の都市における今後のまちづくりは、人口の急激な減少と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経営を可能とすることが大きな課題となっています。

こうした中、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、『コンパクト・プラス・ネットワーク』の考えで進めていくことが重要とされています。

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たところです。

これを踏まえて本市では、市街地において効率的で効果的に土地利用を行い、市民が快適な都市生活を実現できるよう、医療・福祉・商業・防災・住居機能等が市街地を中心に集約的に立地するよう誘導を図り、さらに市民などが自家用車に過度に頼ることなく公共交通などによって、市街地や市街地に集積する各種の都市機能や施設などにアクセスできる集約と連携の都市づくりを目指し、立地適正化計画の策定を行うこととしました。

1-2 計画の対象区域

立地適正化計画は、都市全体を見渡す観点から、都市計画区域全体を立地適正化計画の区域とすることが基本であるため、行政区域と都市計画区域が同一である本市は、笠間市全域を計画対象区域とします。

なお、本市における都市計画区域に関する経緯を見ると、合併前は、都市ごとに都市計画区域が指定されていましたが、旧 3 都市の合併により、一体的な都市として総合的に整備・開発・保全を図るため、平成 19 年 5 月に笠間都市計画区域として都市計画区域の統合が行われました。

また、区域区分(市街化区域と市街化調整区域の区分)については、これまでどの都市計画区域も区域区分は行われていない非線引き都市となっています。

市町村名	都市計画区域	当初決定年	区域区分	備考
笠間市	笠間都市計画区域	昭和 33 年(笠間市の一部)	なし	当初決定
友部町	友部都市計画区域	昭和 26 年(友部町の一部)	なし	当初決定
岩間町	岩間都市計画区域	昭和 51 年(岩間町の全域)	なし	当初決定



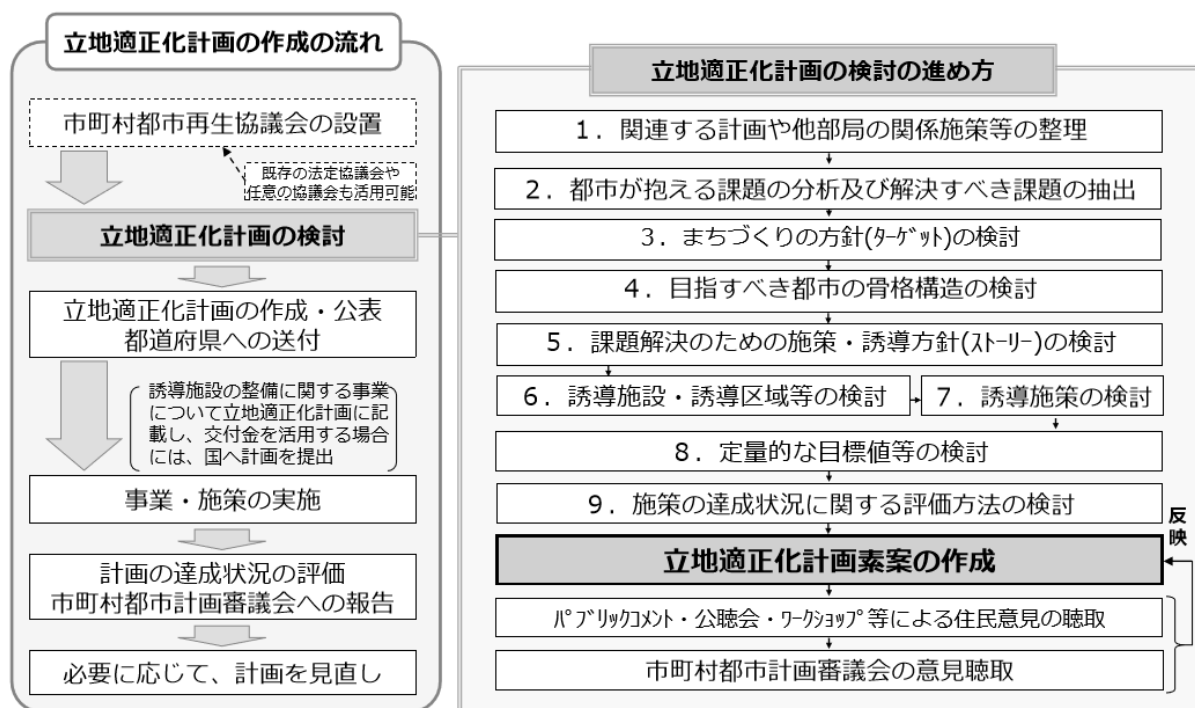
笠間市	笠間都市計画区域	平成 19 年(笠間市の全域)	なし	合併にともなう統合
-----	----------	-----------------	----	-----------

1-3 計画の内容と位置づけ

①計画の内容と流れ

立地適正化計画は、国土交通省が定める『立地適正化計画作成の手引き(平成30年4月25日版)』において下図のような進め方を想定しています。

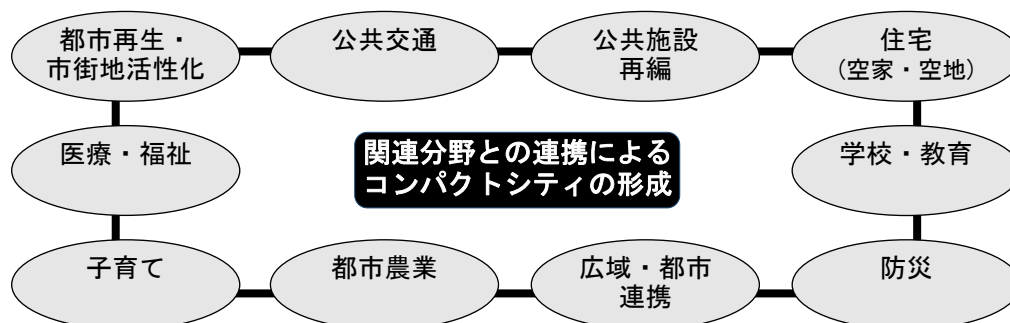
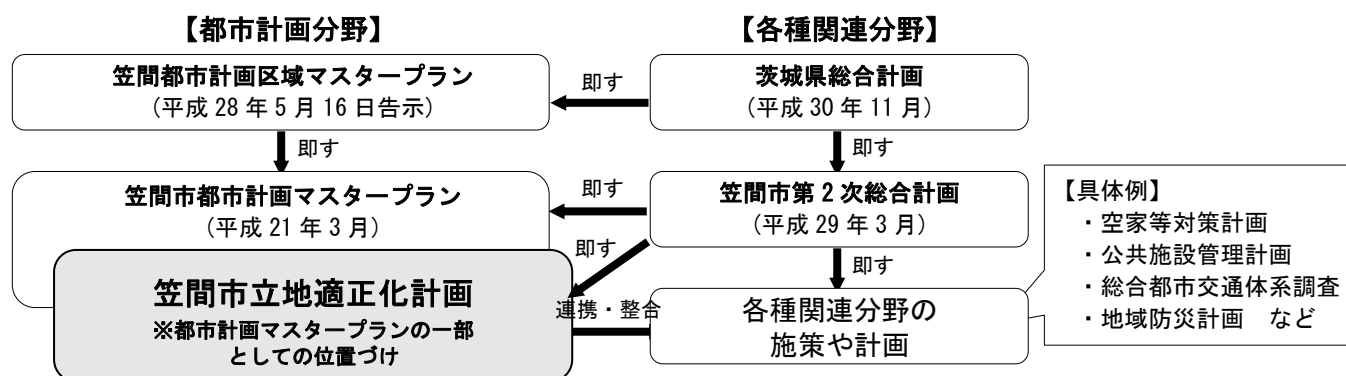
本計画は、平成28年度に調査された「土地利用構想策定業務委託」や、平成29年度に調査された「計画検討業務」の内容を適宜参考にし、立地適正化計画を策定することとしました。



②計画の位置づけ

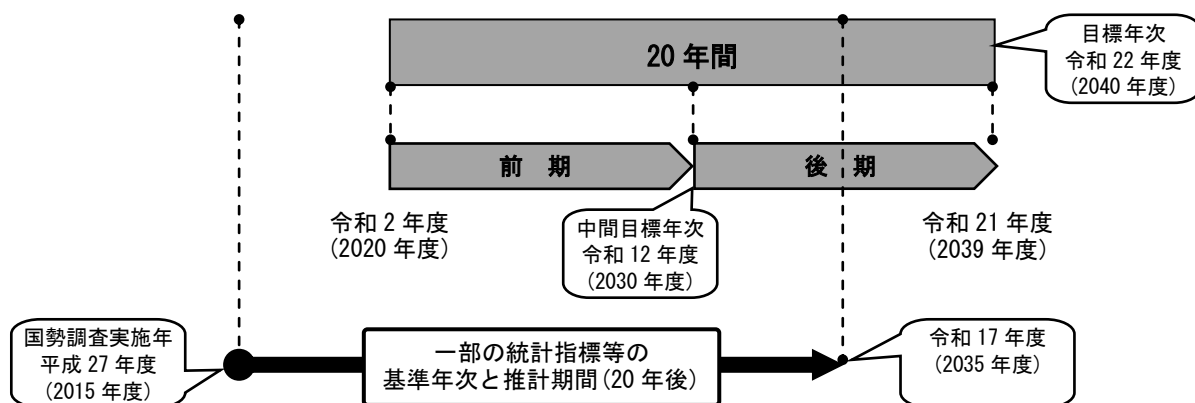
本計画は、都市計画分野での上位計画となる、茨城県が定める「笠間都市計画区域マスタープラン」、笠間市が定める「笠間市都市計画マスタープラン」と密接に関わるもので、「笠間市都市計画マスタープラン」の一部をなす位置づけとなります。

また、都市計画分野のみならず、コンパクトシティの形成に向けて多様な関連分野があることから、広範なまちづくりを網羅した「茨城県総合計画」や「笠間市第2次総合計画」との整合を図るとともに、これらにも十分に配慮した計画づくりを行います。



1-4 計画の目標年次

本計画は、「笠間市都市計画マスタープラン」の一部をなすもので、一般的に都市計画は20年後の都市の姿を展望しつつ事業や施策などを立案するとされているため、計画策定から20年後となる令和22年度(2040年度)を目標年次とします。また、社会経済情勢や地域情勢の変化や本計画に定める各種誘導施策の実施効果などを踏まえ、5年毎の定期見直しを基本として、必要に応じて適時適切に見直しを行うこととします。



1-5 策定体制

本計画は、市民などの意見を踏まえながら策定することが重要であるとともに、計画には多様な分野が関連することから、広範な視点から検討するために、下記の体制によって検討を行いました。

笠間市立地適正化計画 策定委員会

【主な役割】

- ・策定の主体となって、庁内意見の調整や原案の検討を行い、計画の決定を行う

【委員構成】

- ・学識経験者、各種団体(都市計画審議会、市議会、教育委員会、農業委員会、環境審議会、区長会、商工会、医師会、社会福祉協議会、地域公共交通会議)、関係行政機関

笠間市立地適正化計画 庁内検討会議

【主な役割】

- ・担当分野からの意見提示や全庁的視点での意見提示、原案の作成を行う

【委員構成】

- ・庁内関係部署職員(市長公室、総務部、市民生活部、保健福祉部、産業経済部、都市建設部、上下水道部、教育委員会、農業委員会)

【市民参加】

- ・広報「かさま」での周知
- ・説明会(地区別)の実施
- ・パブリックコメントの実施
- ・概要版の配布 など

周知・反映

【策定組織】

策定委員会

庁内検討会議

報告・意見
報告・調整

【笠間市都市計画審議会】 【笠間市議会】

【茨城県】
・報告会 など

第1章 各種基礎的データと笠間市の現況

1. 上位・関連計画の整理

集約と連携のまちづくりに関わる各種の上位計画や関連計画のうち、主要なものは次のとおりです。

1-1 総合計画系

①国土のグランドデザイン 2050

「国土のグランドデザイン 2050」は、急速に進む人口減少や巨大災害の切迫等、国土形成計画(平成 20 年(2008 年))策定後の国土を巡る大きな状況の変化や危機感を共有しつつ、2050 年を見据えた、国土づくりの理念や考え方を示すものです。

【時代の潮流と課題】	【キーワードと理念】	【基本戦略】
急激な人口減少と少子化	【コンパクト＋ネットワーク】	【国土づくりの理念 1】 多様性 「ダイバーシティ」 【国土づくりの理念 2】 連携 「コネクティビティ」 【国土づくりの理念 3】 災害への粘り強く しなやかな対応 「レジリエンス」
異次元の高齢化の進展		
都市間競争の激化などグローバル化の進展		
巨大災害の切迫・インフラの老朽化		
食料・水・エネルギーの制約・地球環境問題		
ICT の劇的な進歩など技術革新の進展		
		①小さな拠点と高次地方都市連合等の構築 ②攻めのコンパクト・新産業連合・価値創造の場づくり ③スーパー・メガリージョンと新たなリンクの形成 ④日本海・太平洋 2 面活用型国土と圏域間対流の促進 ⑤国の光を觀せる観光立国の実現 ⑥田舎暮らしの促進による地方への人の流れの創出 ⑦子どもから高齢者まで生き生きと暮らせるコミュニティの再構築 ⑧美しく、災害に強い国土 ⑨インフラを賢く使う ⑩民間活力や技術革新を取り込む社会 ⑪国土・地域の担い手づくり ⑫戦略的サブシステムの構築も含めたエネルギー制約・環境問題への対応

②茨城県総合計画 ～「新しい茨城」への挑戦～(平成30年11月策定)

【本市を含む県央地域の目指す将来像】

■ 県央地域は、本県の中心として、陸・海・空の広域交通ネットワークによって国内外と結ばれ、自然、歴史、芸術、文化と産業が融合した魅力的な中核的都市圏を形成しています。

【県央地域の中で本市を含む「観光 歴史 芸術・県都水戸ゾーン」の目指す将来像】

■観光 歴史 芸術・県都水戸ゾーンは、県都水戸を中心に、人・モノ・情報が活発に行き交い、北関東の発展を先導する中核的な都市圏を形成するとともに、周辺地域との強い連携体制を構築した産業拠点として発展しています。

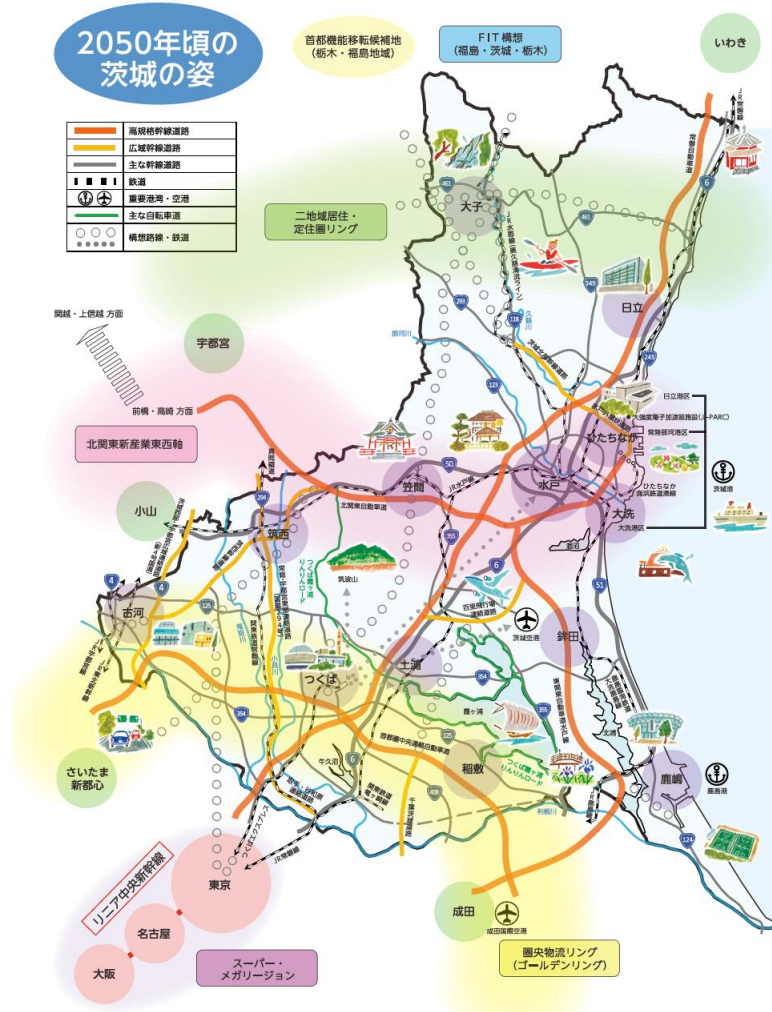
【地域づくりの取組】 本市関連のみを記載

■ J-PARCに代表される最先端科学技術やものづくりの集積を活かし、世界を視野に入れた産業や新たな時代を見据えた新産業の創出を図ります。また、茨城港常陸那珂港区・大洗港区、成田国際空港等とも結ばれる東関東自動車道水戸線の整備促進に取り組み、工業団地などへの企業誘致による産業基盤の強化を図ります。

■ ほしいも、栗などの特産品のブランド力強化や6次産業化等による付加価値向上に取り組むとともに、笠間焼や稲田みかげ石などの地場産業や、酪農、養鶏、加工・業務用野菜、水産物など、県央地域の特色を活かした産業振興を図ります。また、農林水産業や商工業などの分野における稼ぐ力を高めるため、ICTの活用や海外展開などにより、生産性の向上や新たな市場の開拓に取り組めます。

■ 取次館、偕楽園などの歴史的遺産や涸沼の自然、笠間の陶炎祭など多様な地域資源を活かすため、北関東自動車道や茨城港、茨城空港などの交通の要衝を中心とする広域交通ネットワークの強化を図り、国内外の観光客を受け入れる広域的かつ国際的な観光ネットワークの形成を図ります。

■「茨城県央地域定住自立圏」の形成など市町村の特徴を活かした相互の連携・協力体制を推進するとともに、都市基盤の整備促進を図り、人口減少下における福祉・医療・教育などが充実した先導的なまちづくり・地域連携に取り組みます。



③笠間市第2次総合計画(平成29年3月)

【まちづくりの基本方針】①安全・安心で快適な質の高い生活ができるまちづくり

②多様な産業が育ち、成長する活力あるまちづくり

③人が集い、賑わう、多様な魅力あるまちづくり

【将来像】

『文化交流都市 笠間 ～未来への挑戦～』

【土地利用構想】

■土地利用方針

- ・土地利用方針1 集めるための土地利用
- ・土地利用方針2 つなぐための土地利用
- ・土地利用方針3 魅力を高めるための土地利用

■拠点の配置

- ①生活拠点 : 笠間駅周辺、笠間稲荷周辺、赤坂周辺、友部駅周辺、鯉淵周辺、旭町周辺、岩間駅西周辺、岩間駅東周辺
- ②観光・農業交流拠点: 笠間稲荷周辺、佐白山周辺、笠間芸術の森公園周辺、北山公園周辺、笠間クラインガルテン周辺、石の百年館、愛宕山周辺、地場産物販売所(国道355号沿道)
- ③産業拠点 : 茨城中央工業団地(笠間地区)、岩間IC(インターチェンジ)周辺地区
- ④その他の主要拠点 : 畜産試験場跡地周辺

■ゾーニング

①自然的ゾーニング

- ・丘陵地・盆地ゾーン、平坦地ゾーン

②社会的ゾーニング

- ・生活機能強化ゾーン、都市機能強化ゾーン、企業立地推進ゾーン、観光交流強化ゾーン・農業交流強化ゾーン、自然環境保全・里山生活魅力向上ゾーン

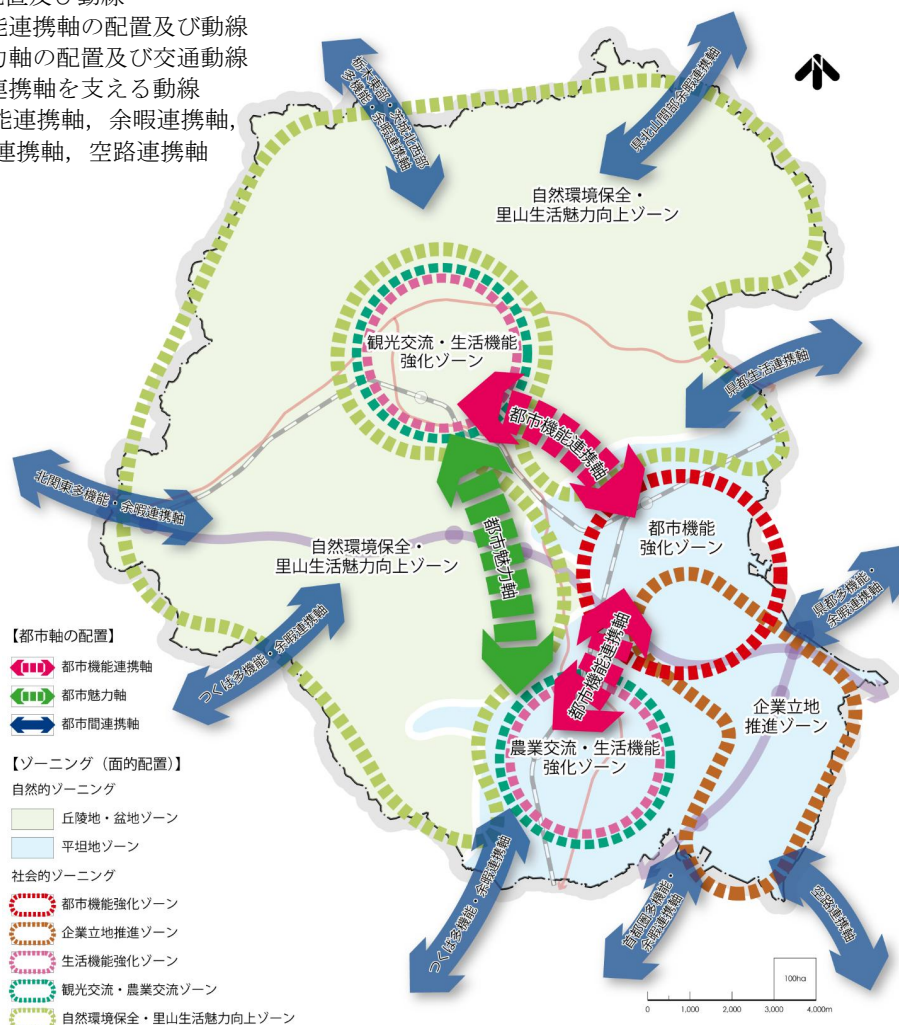
■都市軸の配置及び動線

①都市機能連携軸の配置及び動線

②都市魅力軸の配置及び交通動線

③都市間連携軸を支える動線

- ・多機能連携軸、余暇連携軸、生活連携軸、空路連携軸



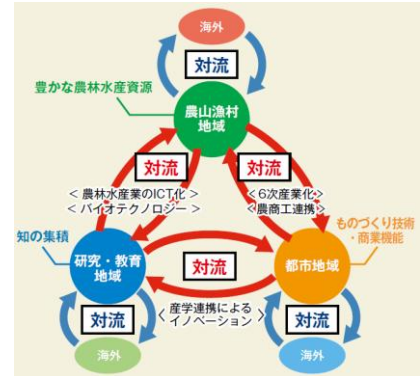
1-2 国土利用系

①国土形成計画 全国計画(平成 27 年 8 月)

- ①安全で、豊かさを実感することのできる国
- ②経済成長を続ける活力ある国
- ③国際社会の中で存在感を発揮する国

【国土の基本構想「対流促進型国土」】

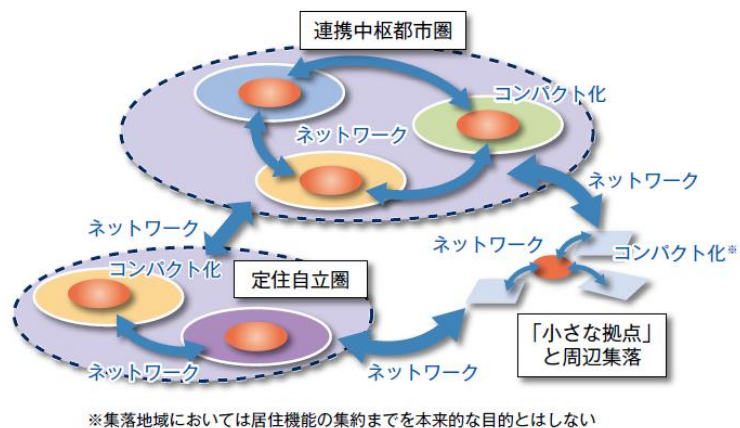
- ・対流：多様な個性を持つさまざまな地域が相互に連携して生じる地域間のヒト、モノ、カネ、情報の双方向の活発な動き
- ・「対流」それ自体が地域に活力をもたらすとともに、多様で異質な個性の交わり、結びつきによってイノベーション(新たな価値)を創出
 - 対流が全国各地でダイナミックにわき起こる国土を目指す<対流こそが日本の活力の源泉>
- ・地域の多様な個性が対流の原動力
 - 個性を磨くことが重要



【国土構造、地域構造：重層的かつ強靱な「コンパクト＋ネットワーク」】

- ・生活に必要な各種機能を一定の地域にコンパクトに集約し、各地域をネットワークで結ぶ
 - 利便性を向上、圏域人口を維持
 - 必要な機能を維持(人口減少社会の適応策)
- ・さまざまな「コンパクト＋ネットワーク」の国土全体への重層的かつ強靱な広がり
 - 生活サービス機能、高次都市機能、国際業務機能を維持・提供
 - 災害に対しても強くしなやかな国土構造を実現
 - 個性を際立たせるための産業等の密度の高い集積とネットワークにより、イノベーションを創出

■各地域の独自の個性を活かした、これからの時代にふさわしい国土の均衡ある発展



【東京一極集中の是正と東京圏の位置づけ】

- ・地方から東京への人口の流出超過の継続：地方の活力の喪失
 - 人の流れを変え、魅力ある地方の創出
- ・東京圏：依然として過密の問題が存在 首都直下地震等大規模災害の切迫
 - 「コンパクト＋ネットワーク」の国土づくり、対流促進型国土の形成、ICTの進化・活用等により東京一極集中を是正する必要
- ・東京は世界有数の国際都市としてさらに国際競争力を向上させ、「グローバルに羽ばたく国土」の形成に重要な役割

1-3 都市計画系

①茨城県都市計画マスタープラン(平成21年12月)

「茨城県都市計画マスタープラン」は、都市計画区域マスタープランの策定にあたり、地域の活性化や県民主体の今後の取り組みなど、本県におけるこれからの都市づくりの基本方針として、都市の望ましい将来像やその実現に向けた都市計画に関する基本方針を明らかにすることを目的として策定されたものである。

「茨城県都市計画マスタープラン」においては、本県の「都市づくりの基本理念」と「将来都市像」を次のように設定している。

都市づくりの基本理念

次世代を育み、未来につなぐ

「人が輝き、住みよい、活力ある」都市^{まち}

将来都市像

◆誰もが輝き、誇りをもつことのできる都市^{まち}

- 誰もが日々の生活や地域とのつながりにおいて、いきがいが感じられるまち
- 歴史や文化、自然などの地域資源を活用し、地域ブランドとして誇れるまち

◆機能を分担しあい、安心して暮らせる都市^{まち}

- 商業、福祉、雇用の場などの都市機能が適正に配置され、役割分担し相互につながれた、安心して暮らせるまち
- 環境にやさしく、快適で質の高い暮らしができるまち

◆活力が未来へつながる都市^{まち}

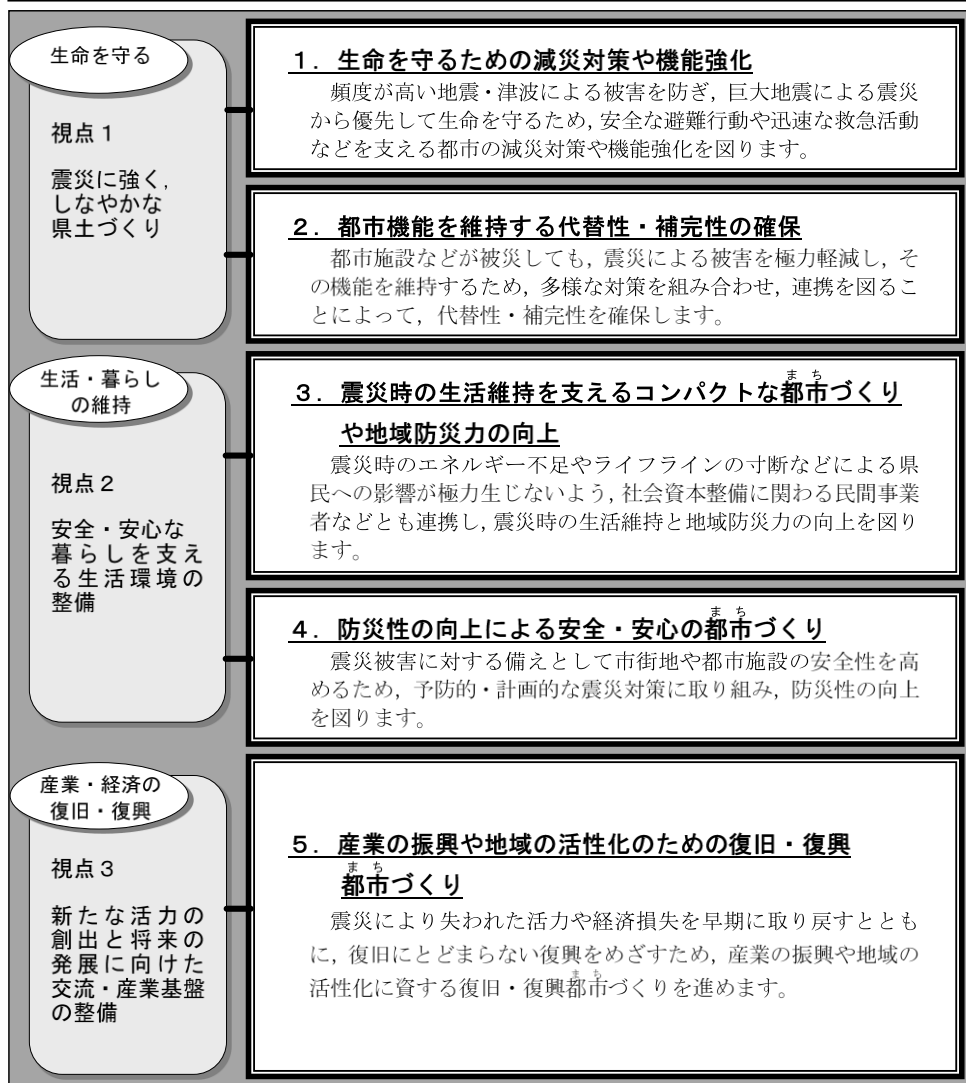
- 国際競争力のある産業基盤のつくられた活力のあるまち
- 人・もの・情報が活発に行き交い、多彩な交流が繰り広げられるまち

②茨城県都市計画マスタープラン 震災対策編(平成24年11月)

本県では、東日本大震災による被害や影響を踏まえると共に、将来の発生が危惧される首都直下地震や東海地震なども念頭におき、震災に強い安全で安心な都市づくりを実現するため、平成24年12月に「茨城県都市計画マスタープラン 震災対策編」を策定している。

ここでは、将来、大規模な地震が発生した場合においても、県民の生命・財産を守り、安全・安心な生活を継続的に維持し、産業や経済の復旧・復興を支援できるよう、震災に強い都市(まち)づくりの視点と基本的な考え方を次のとおり設定している。

【方針の柱となる基本的な考え方】



【県央ゾーンの基本方針】

■ 県都水戸を中心とした地震災害に強い中核都市圏づくり

■ 高次な都市機能を維持し、県民生活や産業活動を支える防災性の高い市街地の形成

■ 広域交通ネットワークを活かした産業・物流拠点の形成と、歴史・文化などを活かした観光交流空間づくり

③笠間都市計画区域マスタープラン(平成28年5月) ※一部抜粋・まとめ

■都市計画の目標(都市づくりの基本理念)

高速道路網や鉄道等の広域交通体系を活用して産業振興を図り、山林等の保全、笠間稲荷等の社寺・史跡、笠間焼等の伝統工芸・地場産業を活かすことにより、自然、歴史、文化等の地域特性にふさわしい活力ある都市を目指す。

■区域区分の決定の有無: 区域区分を定めない(非線引き)

■主要な都市計画の決定の方針

○土地利用

- ・笠間稲荷神社周辺に歴史的景観に配慮したまちづくりにより商業・業務・観光機能等が集積する観光交流拠点形成する。
- ・常磐道岩間 IC 周辺と友部 SA スマート IC 周辺に工業団地等を配置する。

○都市施設整備

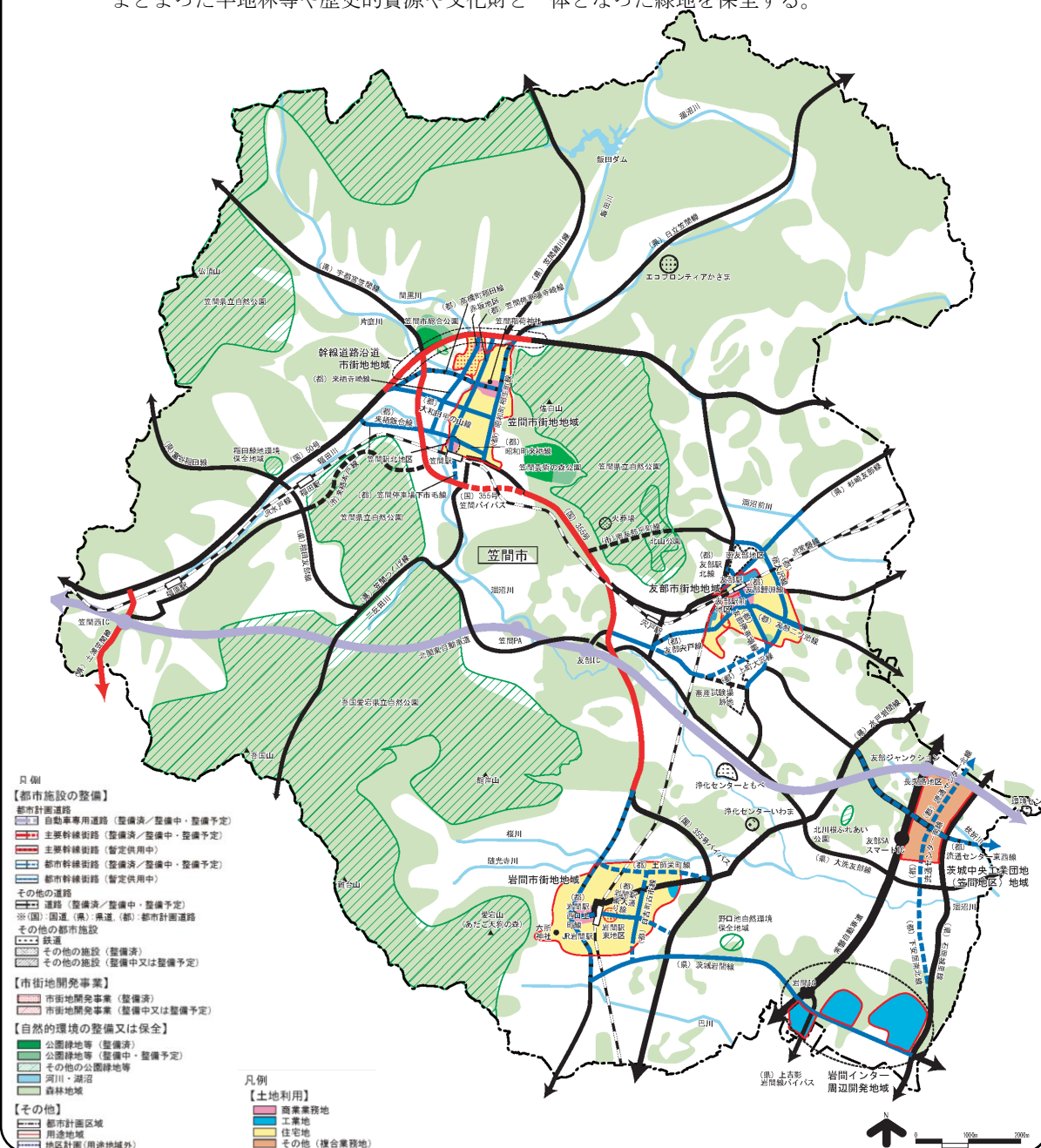
- ・常磐道、北関東道、国道 50 号、355 号等を中心に広域交通ネットワーク構築、都市間連携を図る。
- ・災害時に備えた、緊急輸送道路の強化や代替路の整備などを進める。

○市街地開発事業

- ・都市機能更新、居住環境改善、防災性向上を図る必要がある地区について適切な手法を活用する。
- ・都市的土地利用への転換に需要が予想される区域では、土地地区画整理事業等による整備を検討し、良好で計画的な市街地形成を図る。

○自然的環境の整備又は保全

- ・笠間県立自然公園や吾国愛宕県立自然公園等の山地や、台地に連なる斜面林、澗沼川等の周辺緑地、まとまった平地林等や歴史的資源や文化財と一体となった緑地を保全する。



④笠間市都市計画マスタープラン(平成 21 年 3 月)

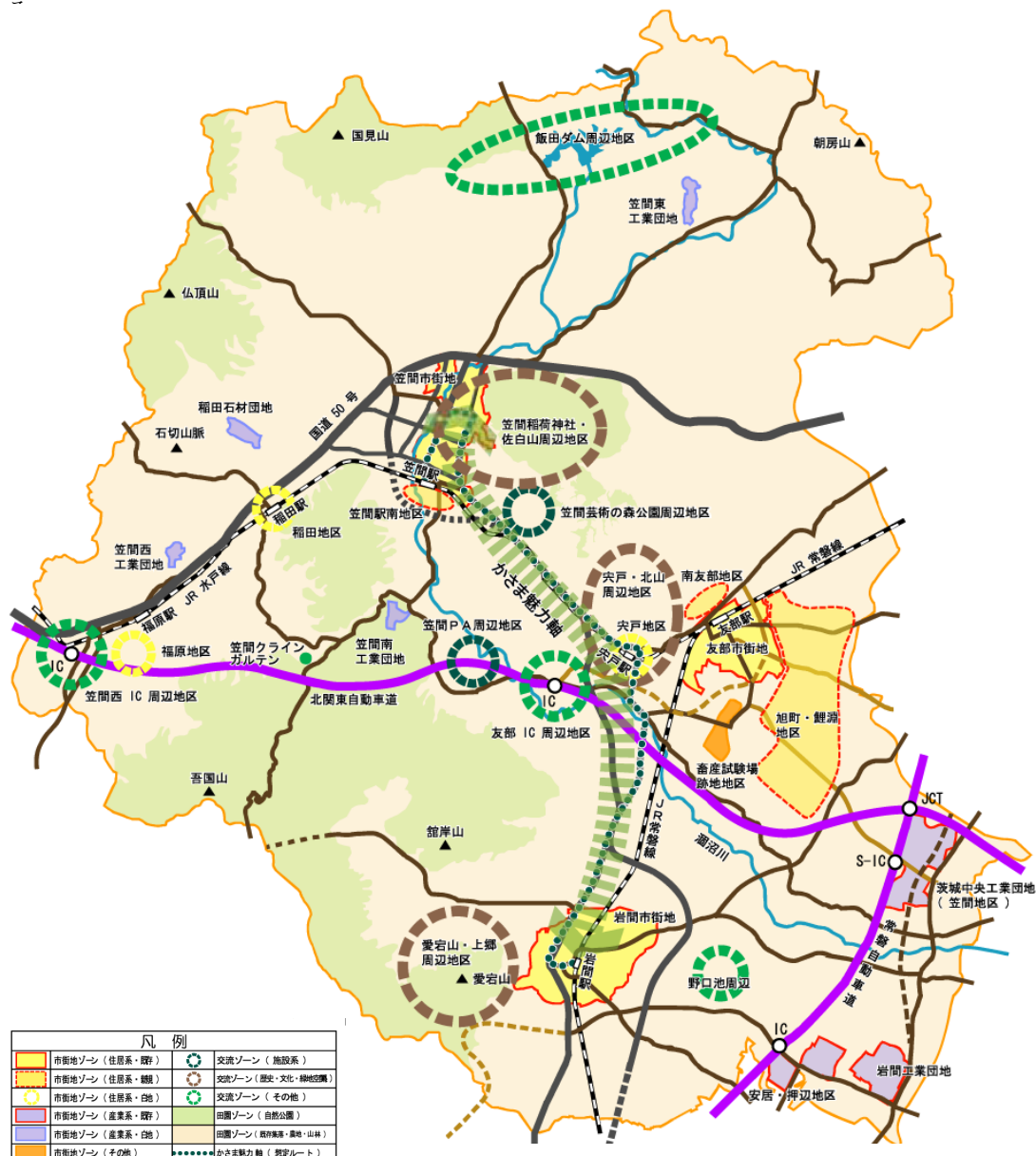
【都市づくりの理念】

『ようこそ、私たちが耀く「かさま」へ “暮らす幸せ”と“交流の喜び”のあるまち

【将来人口の設定】：81,200 人（平成 40 年）

【都市づくりの目標】

- 自然を身近に感じつつ「豊かさ」を実現できる生活環境の創造
 - ・ 3つの市街地を基本とする都市構造を実現
 - ・ 市街地と自然空間の近接性に着目
- 恵まれた位置特性を生かした産業集積と地場産業の振興
 - ・ 近年及び将来の産業構造の変容に対応した産業集積を進める。
 - ・ 窯業や石材業等の地場産業について将来においても笠間市を代表する産業として維持できる環境づくりを進める。
- 笠間の一体性を演出し人を惹きつける「かさま魅力軸」の形成
 - ・ 旧市町の地域資源の連携を図り、笠間市の新しい魅力づくりを進める。
 - ・ 「かさま魅力軸」を形成し、地域資源の活用、魅力の演出を進め、笠間市の一体性と、人々が交流する空間づくりを進める。
- 笠間の特性を考慮した土地利用誘導策の確立
 - ・ 土地利用誘導方策について、適切な土地利用誘導と規制の方策の検討を行う。
 - ・ 3つの市街地の機能強化と基盤整備、連携強化を図る。
 - ・ 用途地域外（白地地域）での適切な規制・誘導施策と併せ、集約化された都市づくりを進め



1-4 その他

①笠間市創生総合戦略並びに笠間市人口ビジョン(平成27年10月)

【笠間市創生総合戦略】

■基本的な考え方

- ・人口減少の抑制と「笠間らしさ」の確立
- ・「ひと・まち・もの」による都市モデルの確立

■基本目標と施策の方向性

- ひと：住む人の希望をかなえる環境を構築する。
 - ・結婚・出産・子育てから老年期までの安心感と期待感を向上する。
 - ・笠間市を知り、学び、発信する人材を育成する。
- まち：将来にわたって持続する都市を確立する
 - ・暮らしと都市経営（行政運営）における笠間モデルを創出する。
 - ・市内外のネットワーク機能を強化する。
- もの：生涯をとおして、楽しみ、働くことができる産業を支援する。
 - ・強みを生かした産業の創出と支援を強化する。
 - ・多世代が楽しみ、働くことができる産業を取り巻く環境を構築する。

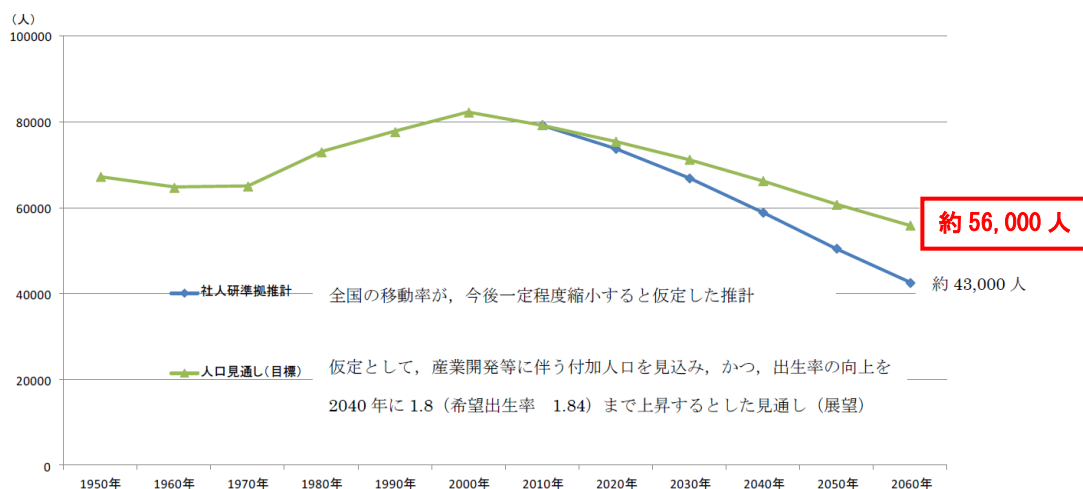
【人口ビジョン】

■目指すべき方向性

- ・若年層を中心とした転出超過対策、高齢化対策等を含めた人口減少の抑制と活力ある地域社会の実現を図る。
- ・あらゆる分野が一体、一丸となり、豊富な地域資源を生かした「笠間らしさ」の確立
- ・暮らしの向上につながる都市モデルの確立を基本的な方向性として取組を進める。

■人口の将来展望

- ・2040年に約59,000人、2060年には約43,000人となる。
- ・老年人口が2025年をピークに減少に転じる可能性も出ている。
- ・2060年に総人口で約56,000人、生産年齢人口割合が50%以上で維持される状態を展望。



2. 本市の都市計画やまちづくりに関わる経緯

本市における今後のまちづくりを展望するにあたり、これまでの経緯を俯瞰すると大きく4段階を経ていることがわかります。

【第1段階：戦後～高度経済成長期前】

- ・旧来から主要な街道が交差する宿場町、城下町、門前町として市街地が形成されていた笠間稲荷周辺や宍戸地区を中心として都市計画区域や都市施設が定められていた。
- ・しかし、都市計画区域自体が市域のごく一部に定められていたことからわかるように、市域全体としては農村地域の様相であり、都市としての成熟度は低い状況であった。

【第2段階：高度経済成長期】

- ・我が国における高度経済成長期にあつて、本県は農業県からの脱却を目指し、農工商全の理念で拠点開発や工業立地による産業振興が進んだ時期である。
- ・本市では、水戸市のベッドタウン化も相まって人口が急増し、友部地区に続いて笠間地区において都市計画道路が定められるなど、都市としての位置づけを踏まえて都市機能を支えるための都市基盤施設として道路などの具体的な整備を目指す動きが見られ始めた。

【第3段階：バブル経済期】

- ・昭和60年代を迎えると、我が国全体の好景気や人口増加を背景として、首都圏などの大都市部を皮切りに地方都市においても人口・産業のみならずあらゆる社会システム全体が急激に拡大・成長基調となった。
- ・本県においても、首都圏からの各種都市機能の郊外化や拡大・拡散の波を受け、近郊整備地帯付近での人口集積(いわゆるベッドタウンの開発)や、地方部でも主要な交通結節点付近での産業立地、余暇・リゾート関連の施設整備などの受け皿づくりが急激に進むとともに、それらを支える幹線道路などの都市基盤施設整備が求められるなど、都市構造の急激な変化とともに投機的な面も含めて土地バブルとなった。
- ・本市では、常磐道の供用開始や北関東自動車道の整備構想立案などを契機として、首都圏郊外における産業用地需要を受け止めるための工業団地等の構想や整備、さらにはこれら工業団地に立地する企業の従業員の受け皿となる住宅需要、また水戸都市圏における人口増加にともなう、いわゆるにじみだしとなる住宅需要など、幅広い都市機能が開発可能地を求めて拡散・拡大的に立地した。
- ・また、笠間市街地と岩間市街地における面的整備事業の着手・推進や、友部市街地周辺部における住宅や商業施設の小規模個別的・大規模一体的開発の進行、先端総合流通センター(現茨城中央工業団地笠間地区)や岩間工業団地の開発推進など、現在の本市の都市構造を形成する基になった時期であった。

【第4段階：バブル経済崩壊～現在】

- ・平成に入りバブル経済の崩壊や世界的な景気の低迷期となり、広範な社会システムが停滞・悪化し、次いで訪れたリーマンショックを経て、先進諸国の衰退と新興国の発展、各地での紛争勃発、気候変動や異常気象によると見られる大規模災害の発生などもあり、世界経済や政治の混乱や変革が生じた。
- ・我が国及び本県では、東日本大震災を初め大規模災害が頻発化するなど、国土の安全確保が急務となったことに加え、高度経済成長期に大量に整備・供給してきた各種インフラの維持・保全面での長寿命化の課題など、行財政の逼迫下にもかかわらず都市の脆弱性と維持の課題が露呈してきた。
- ・また、土地需要が著しく低下したことで、民間・公共ともに、いわゆる塩漬けの土地が大量に発生し、大きな課題となっている。これに追い打ちとなったのが、我が国全体での出生率低下と長寿命化による少子化・高齢化と人口減少は、従来の社会経済の右肩上がりのトレンドから、都市の縮退を前提としたまちづくりへの転換が求められることとなった。
- ・一方本市では、バブル経済の崩壊後の新たなまちづくりや北関東自動車道の供用開始を契機とした都市構造への影響など、社会情勢と地域情勢の変化を踏まえた新たな都市づくりを模索する必要性から、3市町において都市計画マスタープランが策定された。さらに、旧3市町効率的な行政運営による市民サービスの維持を図ることなどのため、市町合併が行われ、新生笠間市として地域間の役割分担と連携を図って来た。
- ・この間、バブル経済期に計画・着手された大規模な面的整備・開発事業が収束し、良好な都市基盤を有する市街地の整備が行われたものの、新たな都市的未利用地を生じることともなった。
- ・そして現在、市町合併から約10年となり当初の一体化のためのまちづくりからステップアップすべき時期に来ていることや、不回避となった人口減少と高齢化などを踏まえ、集約と連携による次世代のまちづくりを進める必要性が生じつつある。

	【笠間市の状況】	【周辺地域の状況】	【社会情勢】
昭和 30 年頃～	S26 友部都計区域決定(宍戸地区)	国道 50 号(旧 122 号)認定 東海村原子炉稼働	首都圏整備法 工場等制限法(首都圏都市部)
	S28 都計道決定(友部地区)		
	S33 笠間都計区域決定(旧笠間市の一部)		
	高度経済成長期(昭和 30 年代～昭和 40 年代)		
昭和 40 年頃～	S40 都計道決定(笠間地区)	鹿島開発(コンビナート起工)	線引き制度創設 日本列島改造論
昭和 50 年頃～	S51 岩間都計区域決定(旧岩間町)	常磐道開通(柏～谷田部)	
昭和 60 年頃～	S59 常磐道岩間 IC 供用	国道 355 号認定	商業施設郊外化
	バブル経済期(昭和 60 年代～平成初期)		首都改造計画
	H2 都計道決定(岩間地区)	大洗鹿島線開通	都市マス創設
平成 7 年頃～	H10 旧笠間市都市マス策定	常陸那珂港開港	都市再生特別措置法
	H11 石井北部土地区画整理事業完了		
平成 17 年頃～	H12 友部 SIC 供用(社会実験)	北関東道開通(友部～水戸南)	
	H15 旧友部町都市マス策定		
	H17 笠間駅北土地区画整理事業完了	笠間都計区域マス決定(当初)	
	H18 新笠間市誕生(1 市 2 町合併)		
平成 27 年頃～	H26 岩間駅東土地区画整理事業完了	東日本大震災	市民や社会の多様化等
	人口減少, 少子高齢化, 市街地の低密度化, 厳しい行政運営,		

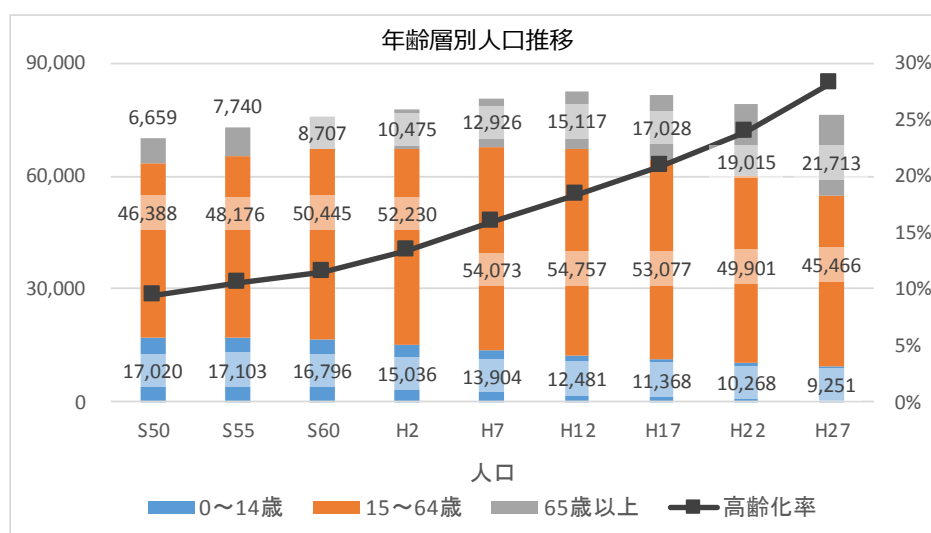
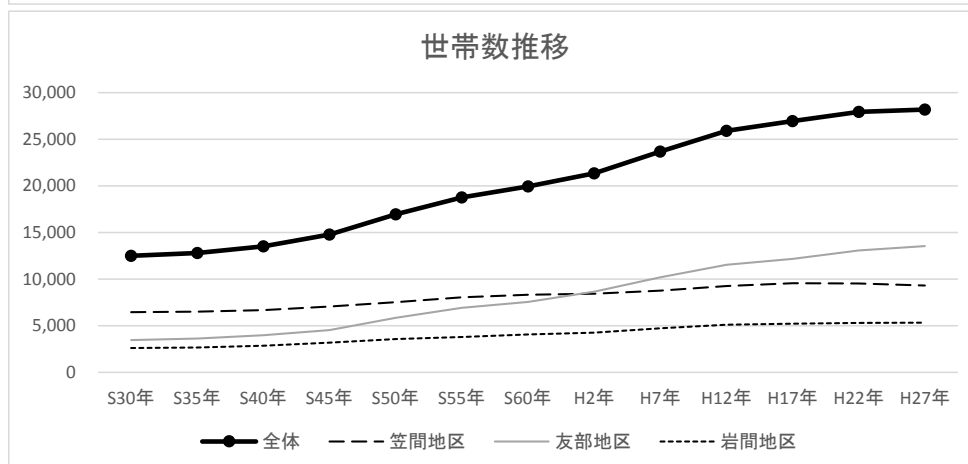
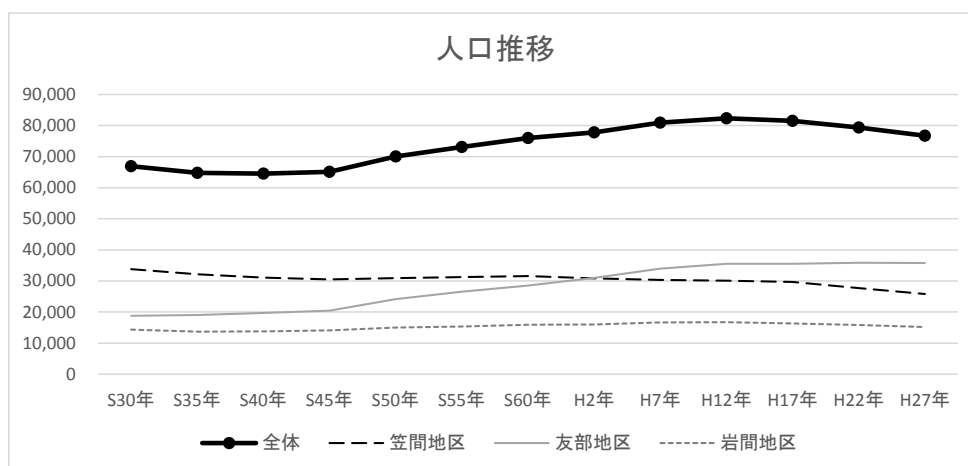
3. 本市の集約と連携のまちづくりに関する前提条件

本市において集約と連携のまちづくりを進めるにあたり、関連する本市の現状を把握します。

3-1 人口・世帯

市全体の人口としては、平成12年まで増加傾向が続いていましたが、平成17年から既に減少に転じています。一方で、世帯数については、平成27年まで増加傾向が続いていることから、一世帯当たりの人員が減少していることがわかります。

市全体の人口は平成12年をピークに減少傾向である一方、65歳以上の高齢者人口は増加を続けています。

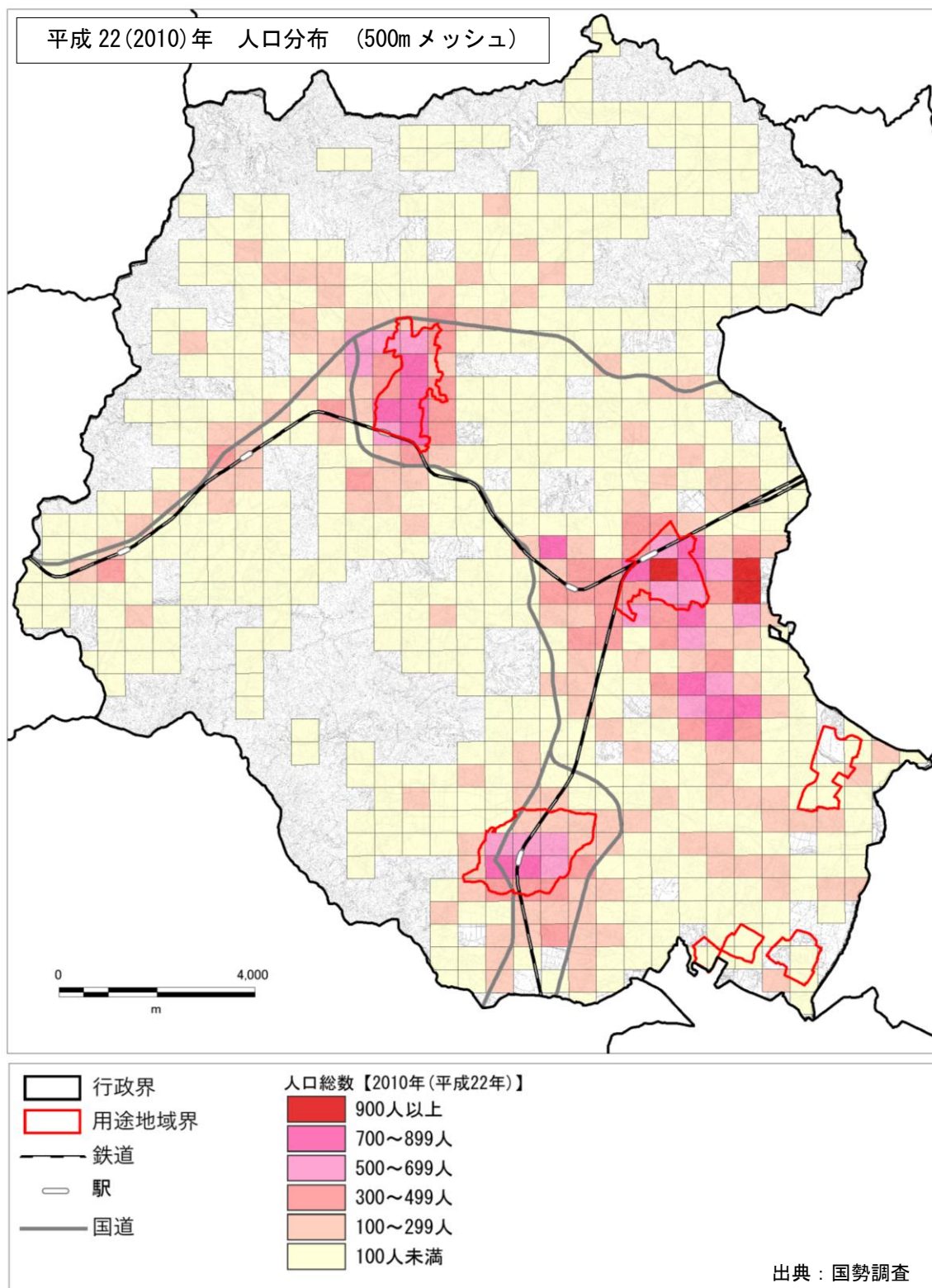


出典：国勢調査

注：年齢不詳を除く

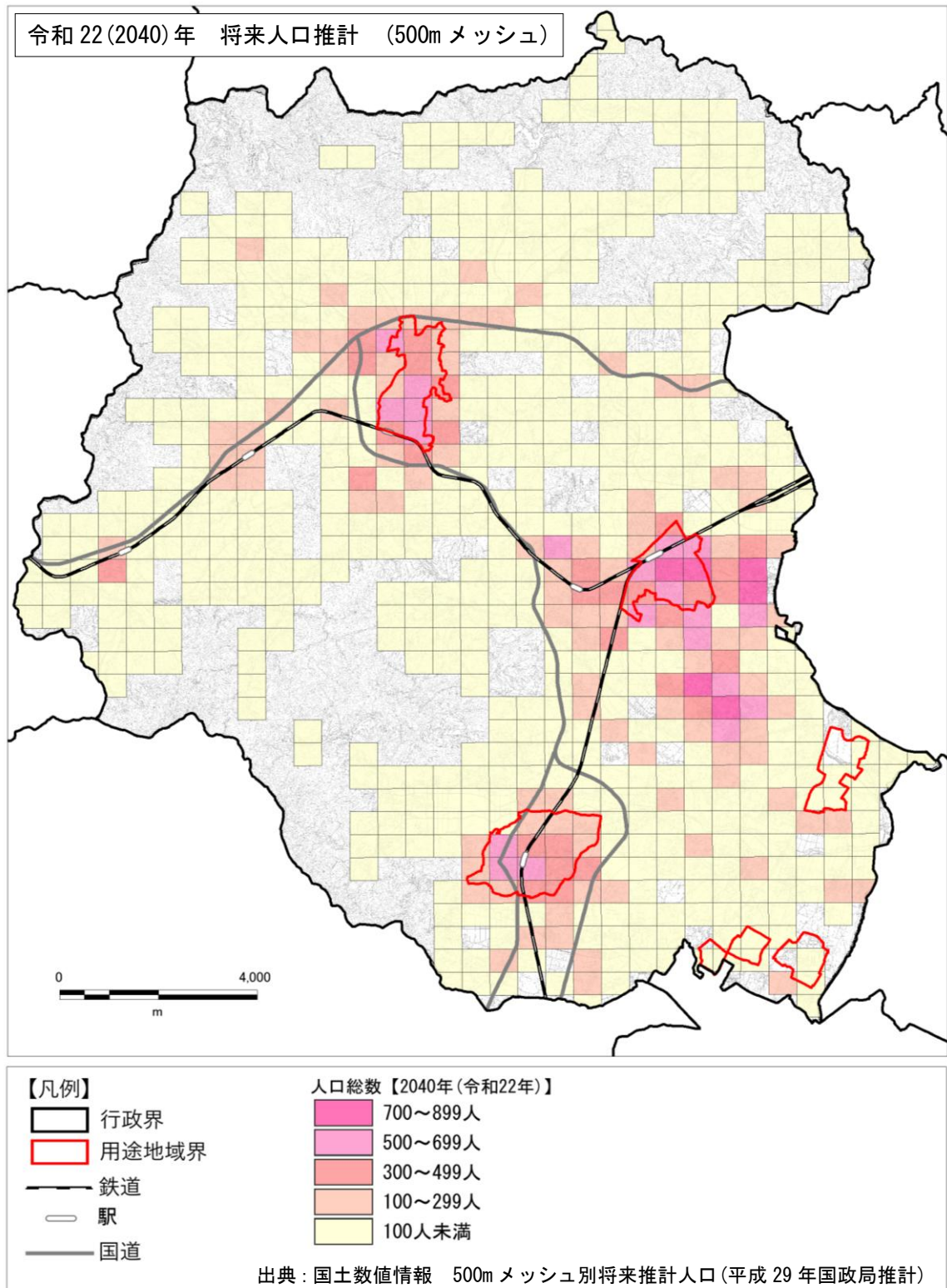
また、現在(基準年次である平成 22 年)の人口分布状況(人口メッシュ)を見ると、笠間駅・友部駅及び岩間駅周辺の用途地域が指定されている市街地を中心として人口が集積しているほか、友部市街地の東部及び南東部付近や郊外の住宅団地付近への集積が見られます。

そのほか、鉄道駅付近や主要な幹線道路沿道付近、郊外の主要な集落地に一定の人口集積が見られます。



次に、将来(本計画の目標年次である令和 22 年)の人口分布状況(人口メッシュ)を見ると、現在と同様に笠間駅、友部駅及び岩間駅周辺の用途地域が指定されている市街地を中心として引き続き人口の集積が予想されるほか、友部市街地の東部及び南東部付近や郊外の住宅団地付近への集積が見られます。

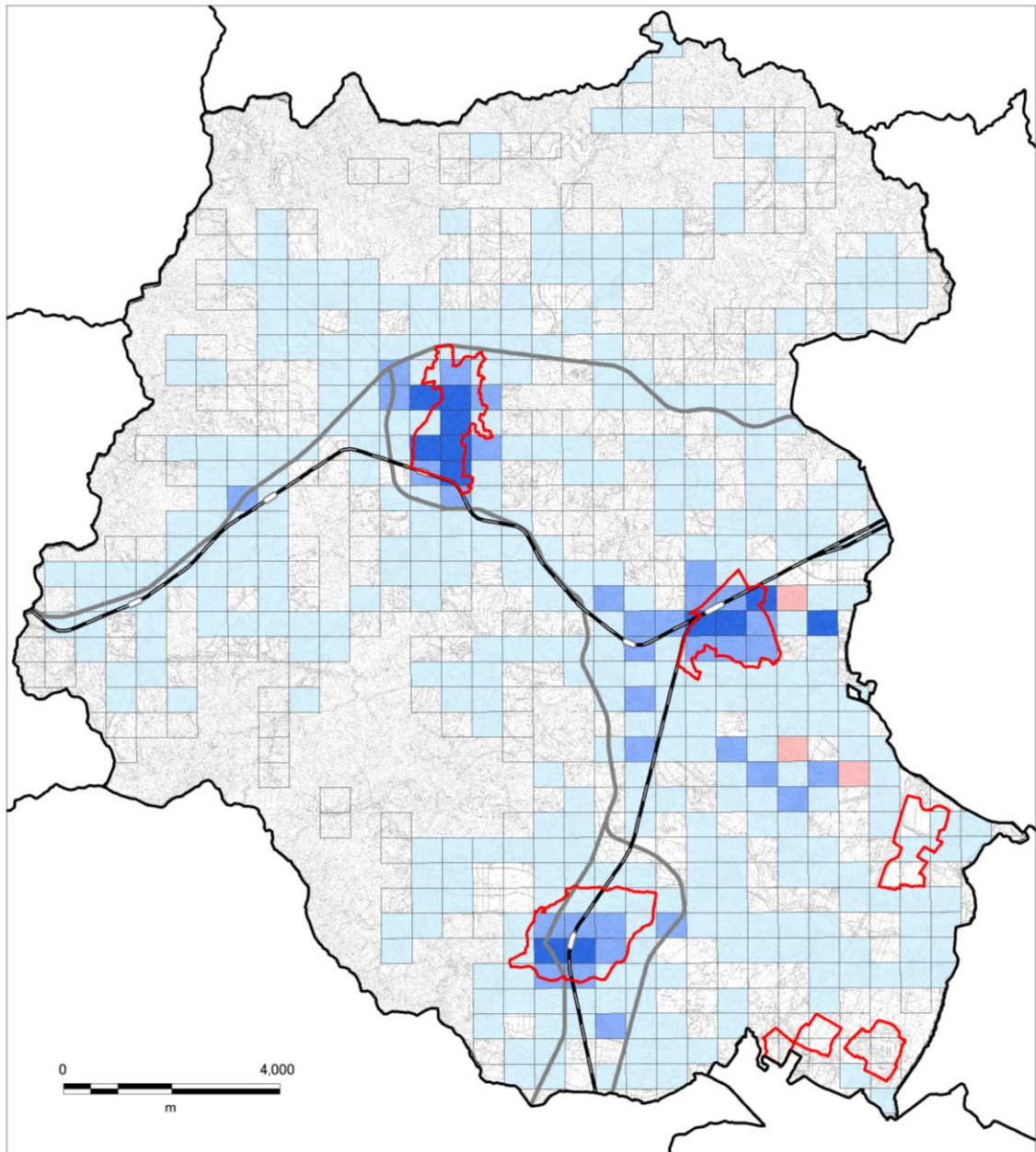
現在の人口分布状況と比べると、全体的に人口が多い場所が減少し、それぞれの場所での人口規模自体も低下する傾向にあります。



さらに、現在(基準年次である平成 22 年)と将来予測(本計画の目標年次である令和 22 年)の人口分布を比較します。

これによると、本来、人口を集積すべき用途地域内では、大きく人口の減少が進むと予想されます。一方、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、人口が増加傾向にあります。

将来増減推計(平成 22(2010)年と令和 22(2040)年の比較) (500m メッシュ)



【凡例】

- 行政界
- 用途地域界
- 鉄道
- 駅
- 国道

人口増減

【2010-2040年(平成22-令和22年)】

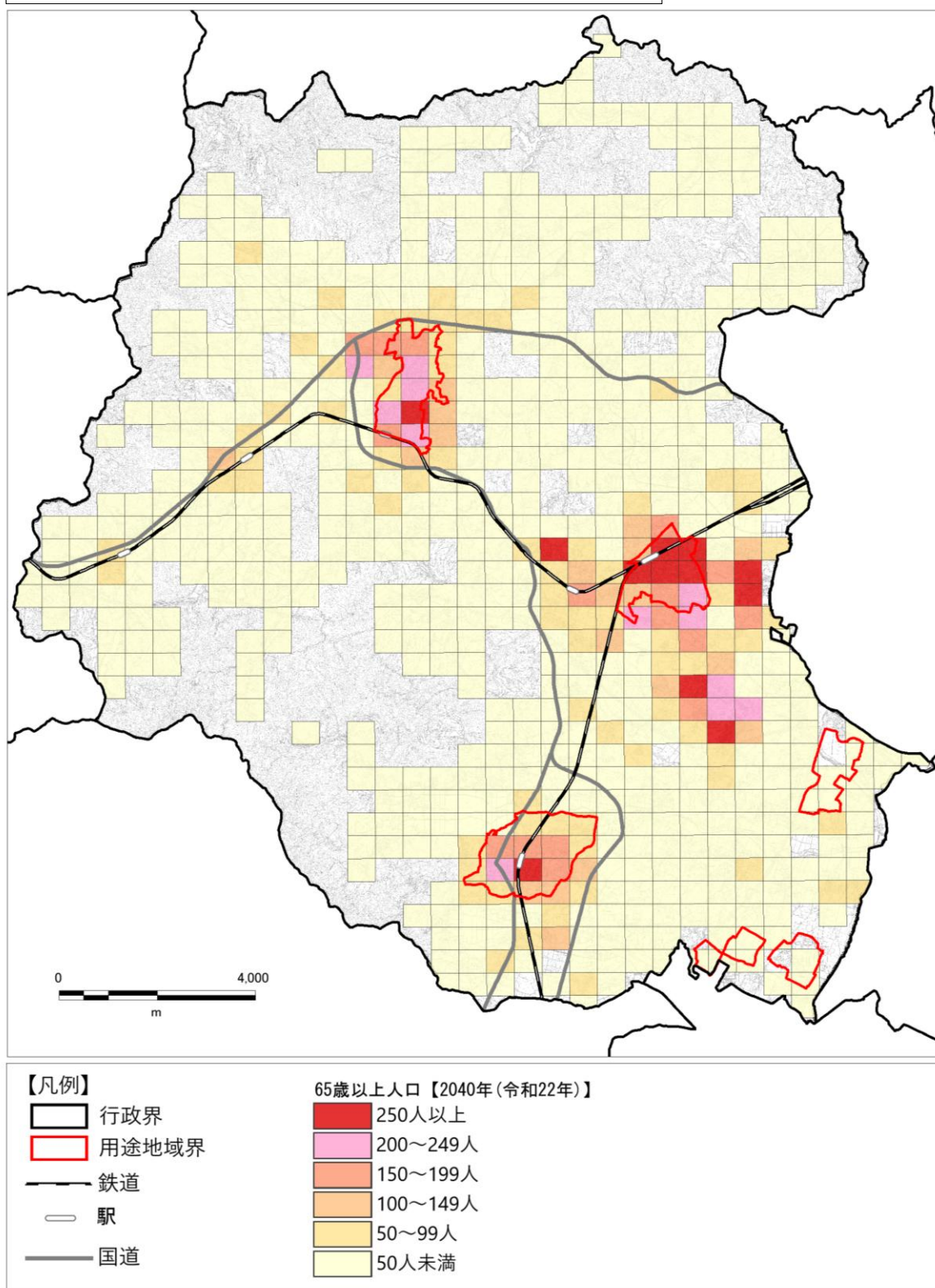
- 10人以上増加
- 10人未満の増減
- 10人以上の減少
- 100人以上の減少
- 200人以上の減少

出典：国勢調査，国土数値情報 500メッシュ別将来推計人口(平成 29 年国政局推計)

また、将来（令和 22 年）時点における高齢者(65 歳以上)人口を見ると、特に友部駅周辺、鯉淵地区付近、旭町地区付近、宍戸駅周辺の松山団地付近、笠間駅周辺、岩間駅周辺など、人口が集積している場所では高齢者人口も多くなっています。

高齢者が多い地域では、高齢者に対応した各種サービスの需要が高まると見られます。

令和 22(2040)年 将来 65 歳以上人口推計 (500m メッシュ)

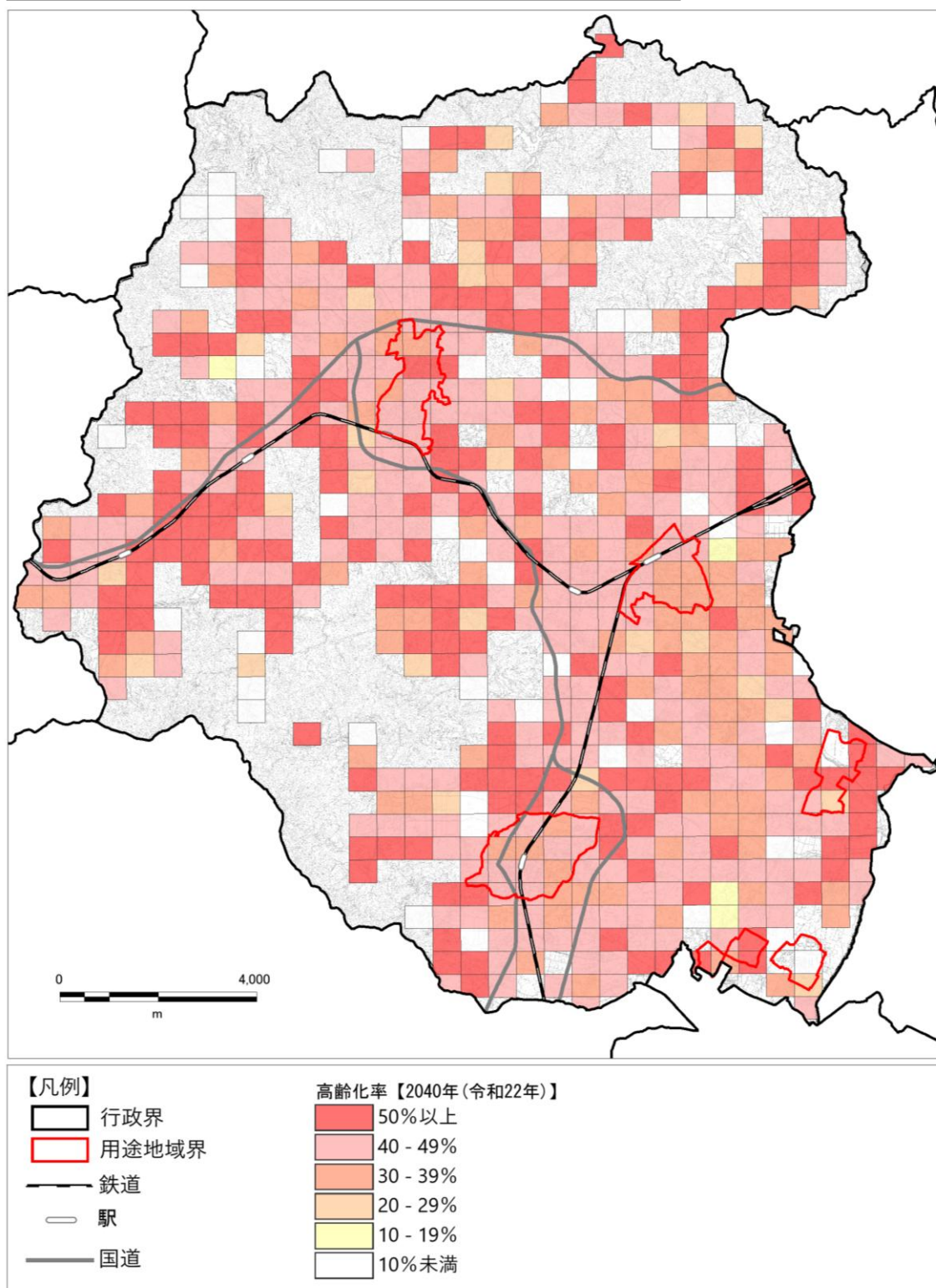


出典：国勢調査，国土数値情報 500m メッシュ別将来推計人口(平成 30 年国政局推計)

さらに、将来（令和 22 年）時点の高齢化率を見ると、笠間市内の大部分で高齢化率が 40%を超えると推計されています。

地域的な傾向を見ると、現時点で人口の集積する友部市街地や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）で比較的低く、郊外部は高い傾向にあります。

令和 22 (2040) 年 将来高齢化率 (500m メッシュ)



出典：国勢調査，国土数値情報 500m メッシュ別将来推計人口(平成 30 年国政局推計)

3-2 DIDの動向

本市のDID(国勢調査で定める人口集中地区)の変遷については、笠間周辺において昭和35年から平成22年まで設定されていましたが、昭和60年から人口の減少傾向が続いた結果、平成27年時点で人口集中地区の要件(※)を満たさなくなったため、人口集中地区から外れて準人口集中地区となっています。

友部周辺においては、平成2年から人口集中地区に設定されており、人口は一貫して増加傾向にあります。しかし、その一方で市街地自体も拡大・拡散傾向にあり、用途地域外から水戸市方向に人口集中地区が拡大しています。

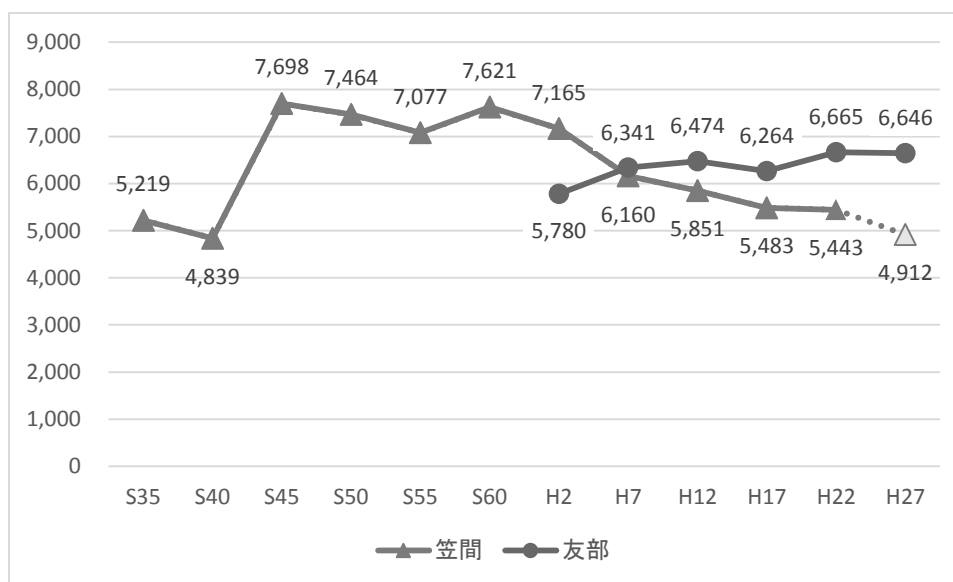
人口集中地区から外れることは、市民生活や経済活動に関して、その潜在需要が一定水準を下回ったことを示しており、日常生活の利便性を低下させる恐れがあります。また、行政運営面からは、効率的な市民サービスの提供に支障を来す可能性があるほか、各種補助事業の適用要件を満たさなくなるなど、集約的な都市構造による効果と反対に広範囲に悪影響を及ぼすと見られます。

表 DID人口推移

	S35	S40	S45	S50	S55	S60	H2	H7	H12	H17	H22	H27
笠間	5,219	4,839	7,698	7,464	7,077	7,621	7,165	6,160	5,851	5,483	5,443	(4,912*)
友部	-	-	-	-	-	-	5,780	6,341	6,474	6,264	6,665	6,646

出典：国勢調査
(準人口集中地区の値)

図 DID人口推移

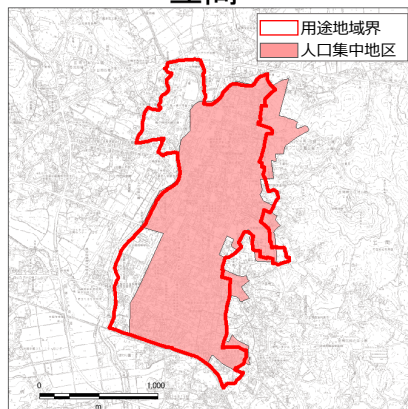


出典：国勢調査

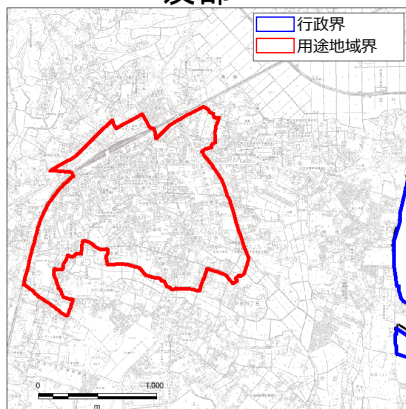
※人口集中地区の要件：人口密度が40人/ha以上の調査区の合計人口が5,000人以上である区域を中心として設定

昭和55年

笠間



友部



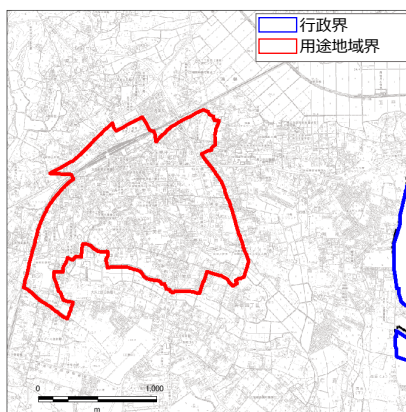
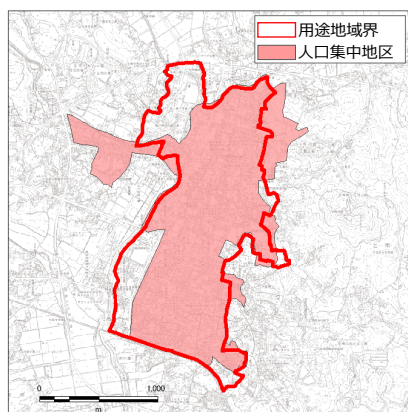
【笠間周辺】

人口 : 7,077人
面積 : 2.0km²
人口密度 : 約3,538人/km²

【友部周辺】

※人口集中地区無し

昭和60年



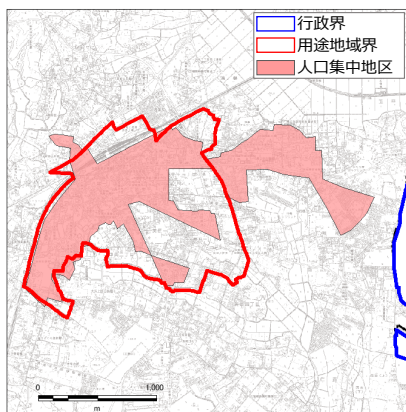
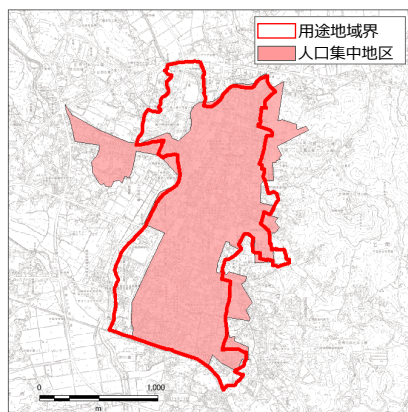
【笠間周辺】

人口 : 7,621人
面積 : 2.1km²
人口密度 : 約3,629人/km²

【友部周辺】

※人口集中地区無し

平成02年



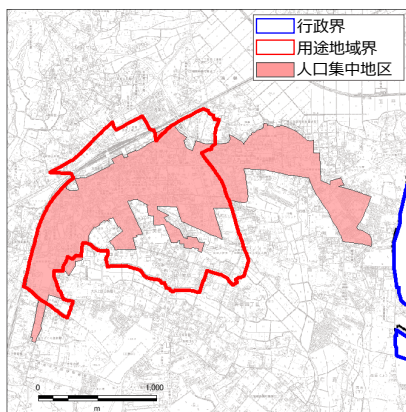
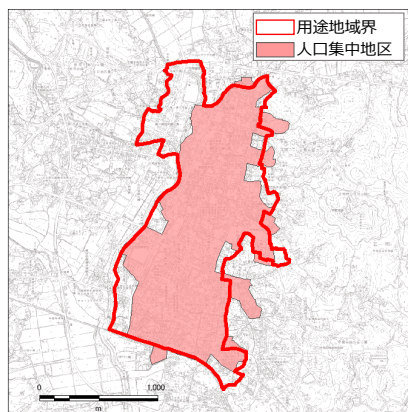
【笠間周辺】

人口 : 7,165人
面積 : 2.1km²
人口密度 : 約3,411人/km²

【友部周辺】

人口 : 5,780人
面積 : 1.4km²
人口密度 : 約4,128人/km²

平成07年



【笠間周辺】

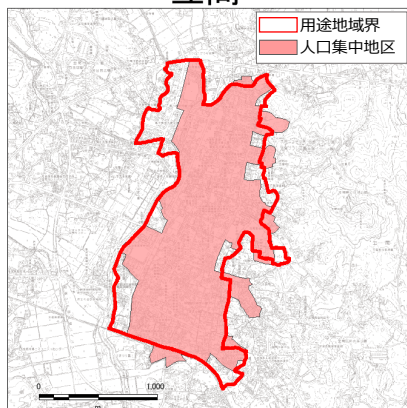
人口 : 6,160人
面積 : 1.8km²
人口密度 : 約3,422人/km²

【友部周辺】

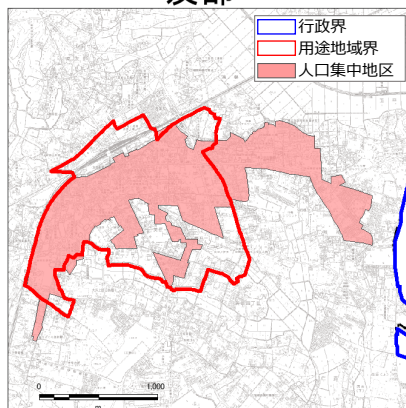
人口 : 6,341人
面積 : 1.6km²
人口密度 : 約3,963人/m²

平成12年

笠間



友部



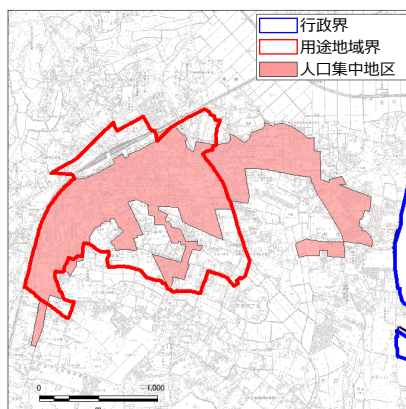
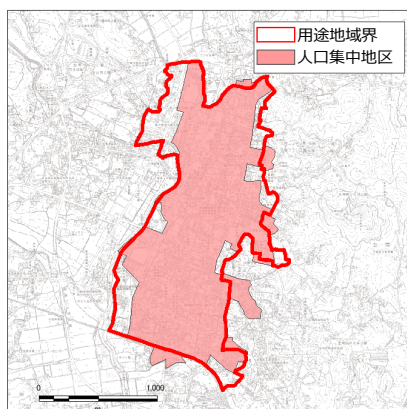
【笠間周辺】

人口 : 5,851人
面積 : 1.95km²
人口密度 : 約3,000人/km²

【友部周辺】

人口 : 6,474人
面積 : 1.63km²
人口密度 : 約3,971人/km²

平成17年



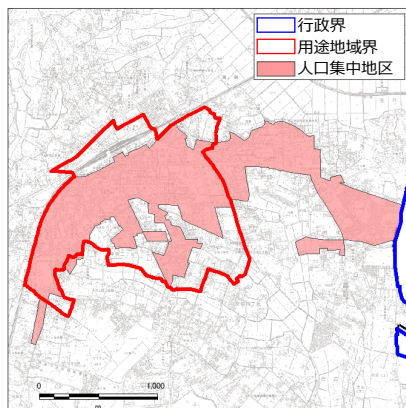
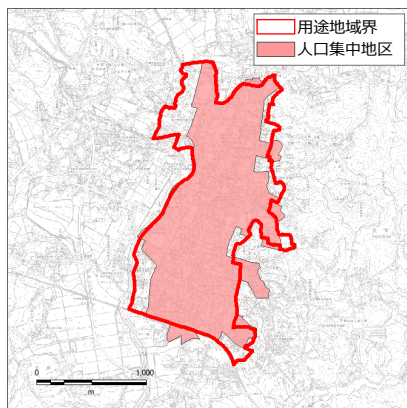
【笠間周辺】

人口 : 5,483人
面積 : 1.9km²
人口密度 : 約2,885人/km²

【友部周辺】

人口 : 6,264人
面積 : 1.67km²
人口密度 : 約3,750人/km²

平成22年



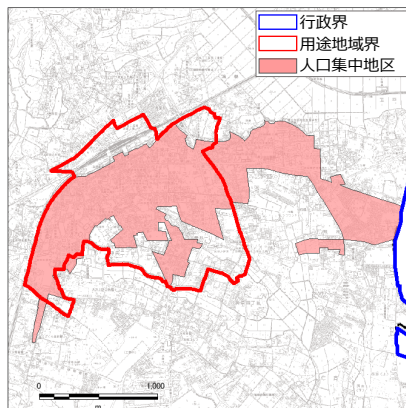
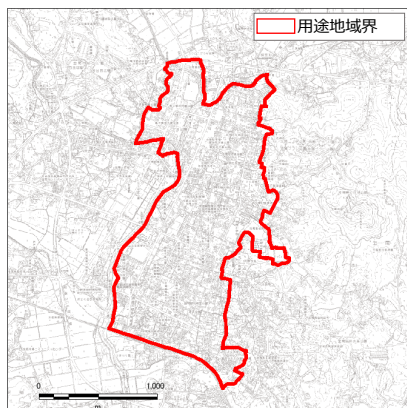
【笠間周辺】

人口 : 5,443人
面積 : 1.92km²
人口密度 : 約2,834人/km²

【友部周辺】

人口 : 6,665人
面積 : 1.79km²
人口密度 : 約3,723人/km²

平成27年



【笠間周辺】

※人口集中地区無し

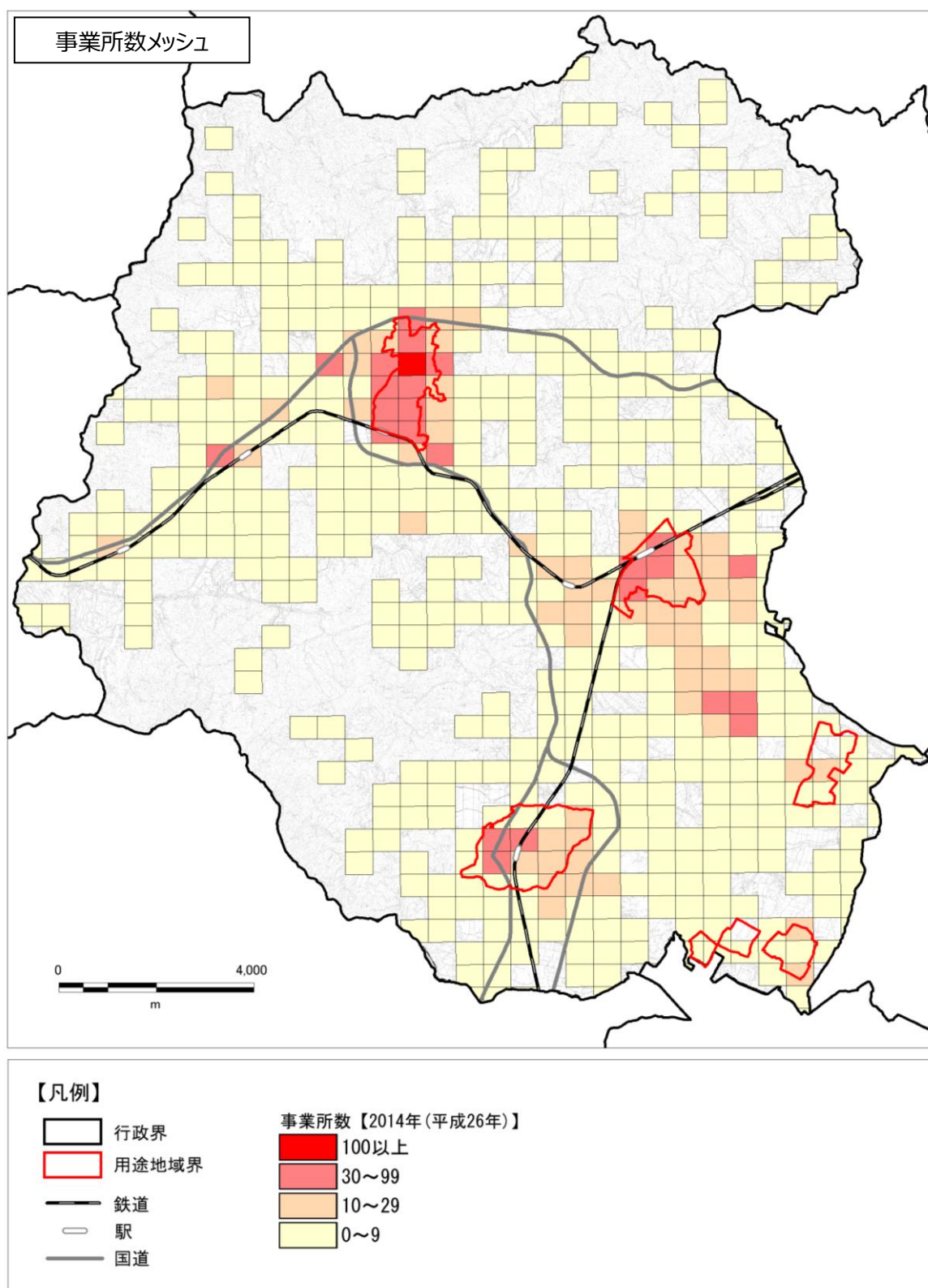
【友部周辺】

人口 : 6,646人
面積 : 1.83km²
人口密度 : 約3,631人/km²

※笠間周辺については、人口集中地区の要件である基本単位区内の人口が5,000人に満たないので人口集中地区から外れており、現在は準人口集中地区となった。

3-3 事業所の動向

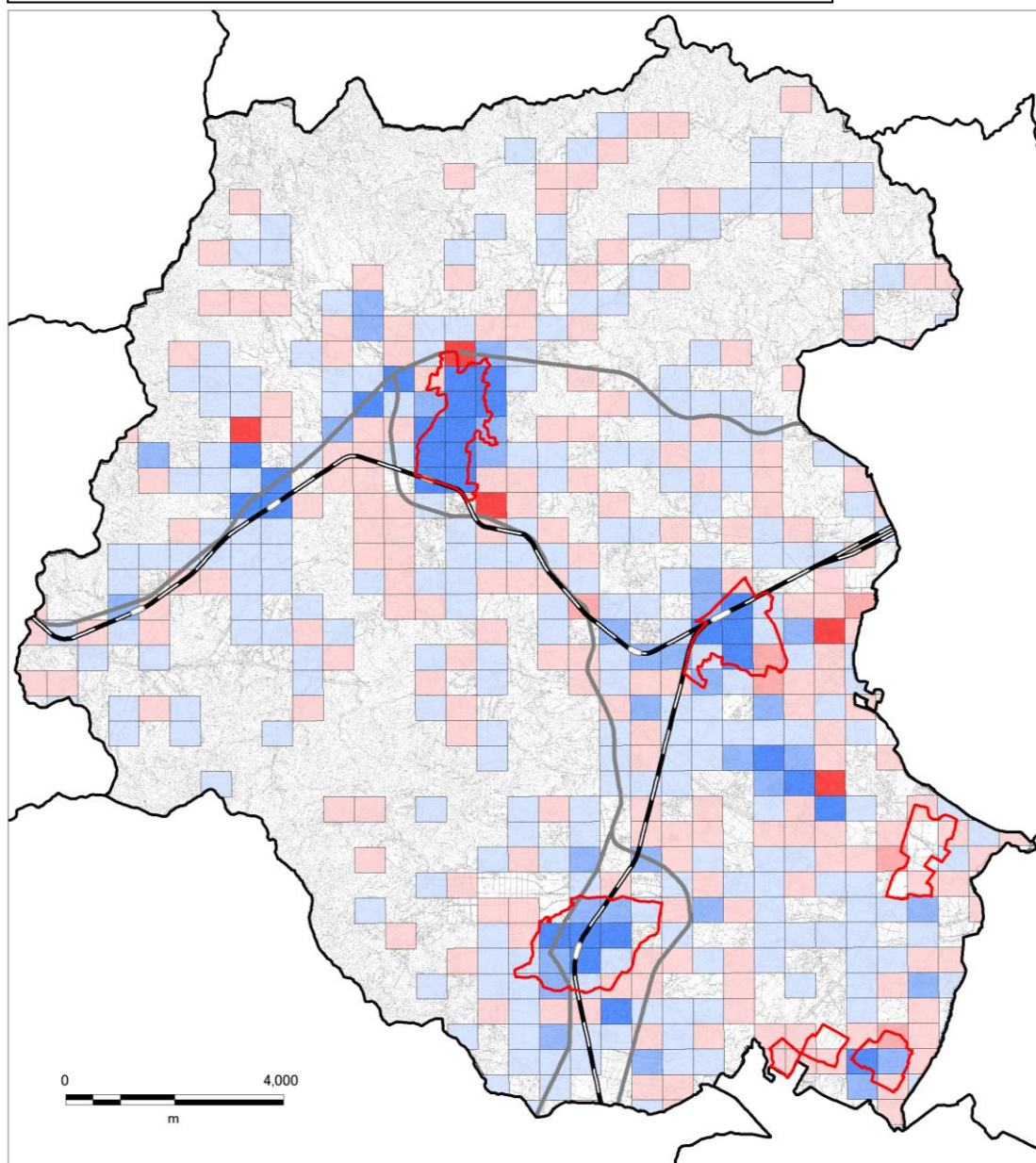
平成 26 年時点の市内の事業所数を見ると、用途地域を中心とした友部駅・笠間駅・岩間駅周辺地域に集中しており、特に笠間稲荷神社付近では、事業所数が 100 を超える地域もあり、経済・産業機能が集積していることがわかります。



出典：平成 26(2014)年 経済センサス

平成 13 年から平成 26 年までの事業所数の増減の動向を見ると、駅周辺の既成市街地を中心として減少して推移していることがわかります。一方、一団の市街地として計画的に開発・整備を行い、企業誘致を進め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、主要な幹線道路沿道での増加も見られます。

事業所数増減メッシュ (平成 13(2001)年 ~ 平成 26(2014)年)



【凡例】

- 行政区
- 用途地域界
- 鉄道
- 駅
- 国道

- 事業所数増減
【2001-2014年(平成13-26年)】
- 10以上の増加
 - 5以上の増加
 - 5未満の増加
 - 5未満の減少
 - 5以上の減少
 - 10以上の減少

出典：平成 26(2014)年 経済センサス ,平成 13(2001)年 事業所・企業統計調査

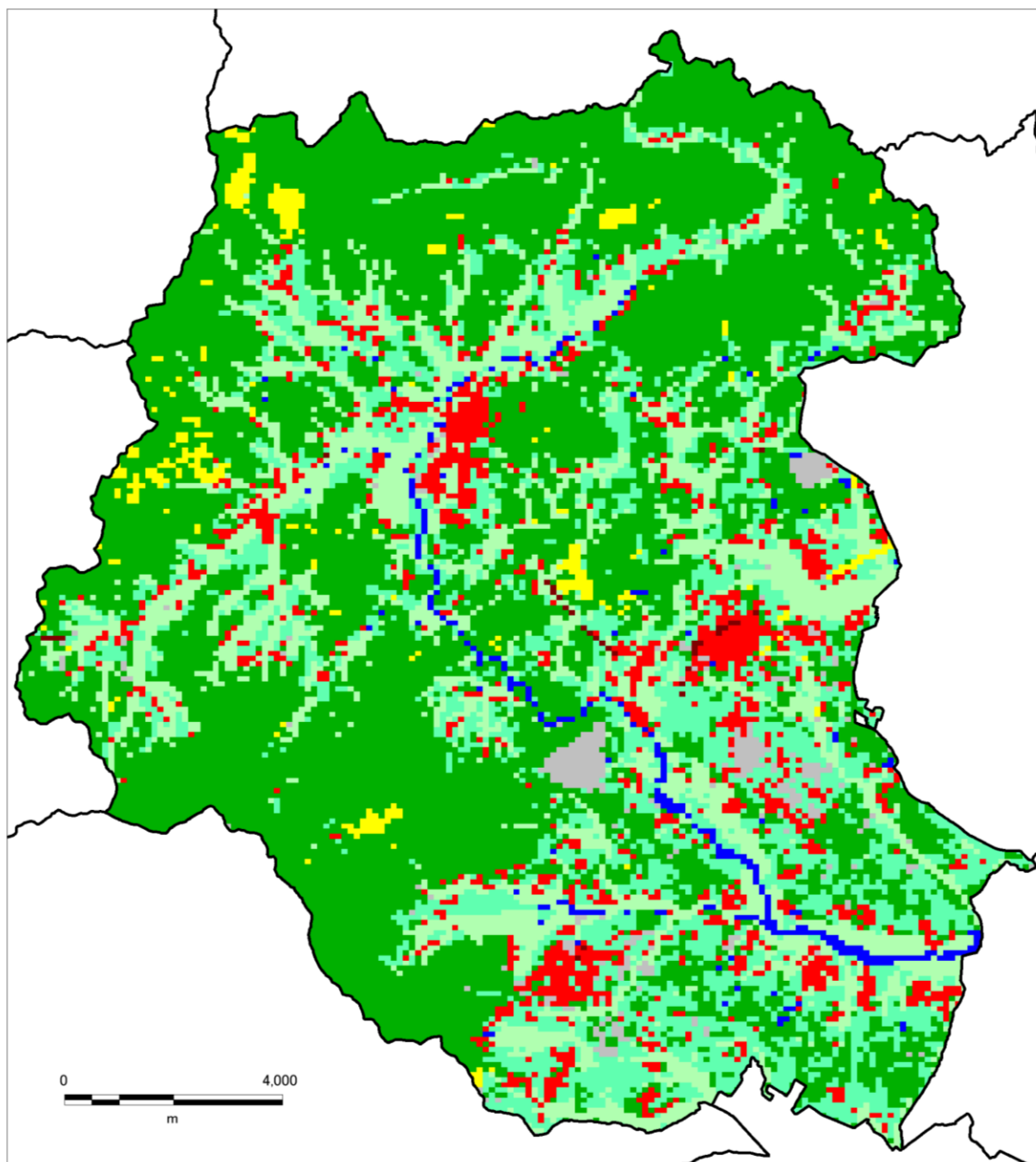
3-4 土地利用の動向

本市において最も人口増加率が高いなど都市的变化が最も著しかった昭和 40 年代以降の土地利用状況の地域的推移(昭和 51 年と平成 26 年の比較)を見ると、建物用地の拡大・拡散が顕著であるほか、複数のゴルフ場が立地したことが大きな変化です。

建物用地の変化を詳細に見ると、笠間、友部、岩間の各駅周辺の市街地付近への集積がある一方、山地や丘陵地を除く市街地外に広範囲に拡散しており、人口の集積や各種産業などの立地が進んだ一方、市街地外への拡散的な宅地化が顕著となっています。

これらのことから、本市では区域区分を行っていないことで建築物の立地の自由度がやや高い状況下で、人口の集積、産業施設や余暇施設等が立地して地域活性化に役立ったものの、自然的土地利用や農地の減少、建物用地のスプロール現象(虫食いの立地)や拡散傾向を招いたと見られます。

土地利用メッシュ (昭和 51(1976)年)



【凡例】



行政界

田

畑

果樹園等

森林

荒地

建物用地

幹線交通用地

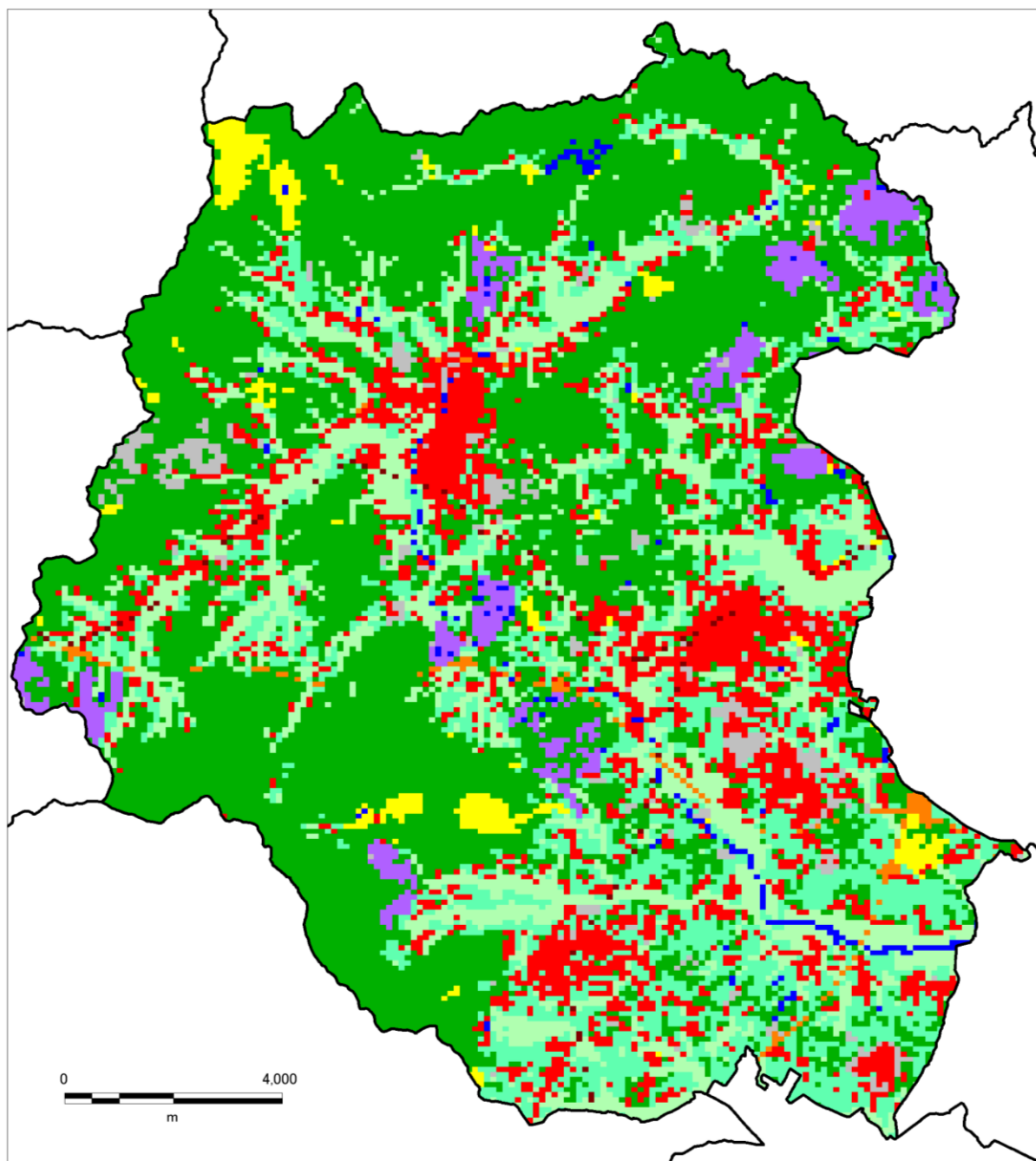
その他の用地

湖沼・河川地

出典：国土数値情報 土地利用細分メッシュ

注：昭和 51(1976)年と平成 26(2014)年で土地利用種別の分類が異なっている

土地利用メッシュ（平成 26(2014)年）



【凡例】

 行政界	 田	 道路
	 その他の農用地	 鉄道
	 森林	 その他の用地
	 荒地	 河川地及び湖沼
	 建物用地	 ゴルフ場

出典：国土数値情報 土地利用細分メッシュ

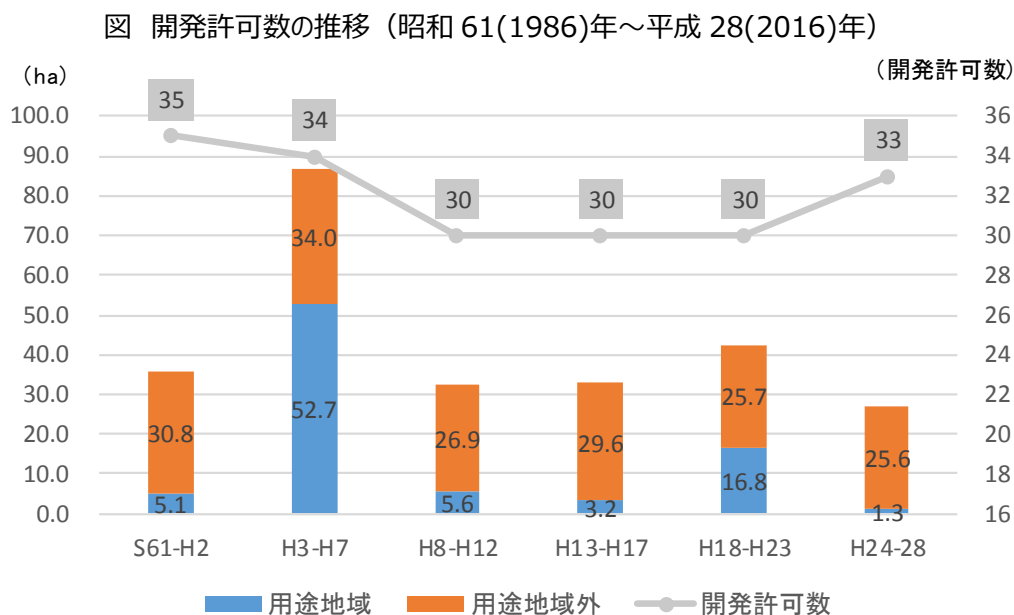
注：昭和 51(1976)年と平成 26(2014)年で土地利用種別の分類が異なっている

3-5 開発の動向

昭和 61 年から平成 28 年までの開発許可の動向を見ると、平成 3～7 年以外については用途地域内よりも用途地域外での開発許可面積が多くなっており、本市における開発による都市化は主に郊外で進行していることがわかります。その中でも特に、友部市街地東部や南東部における開発件数が多いことから、これらの地域では都市化が進行しやすい要因があると推察されます。

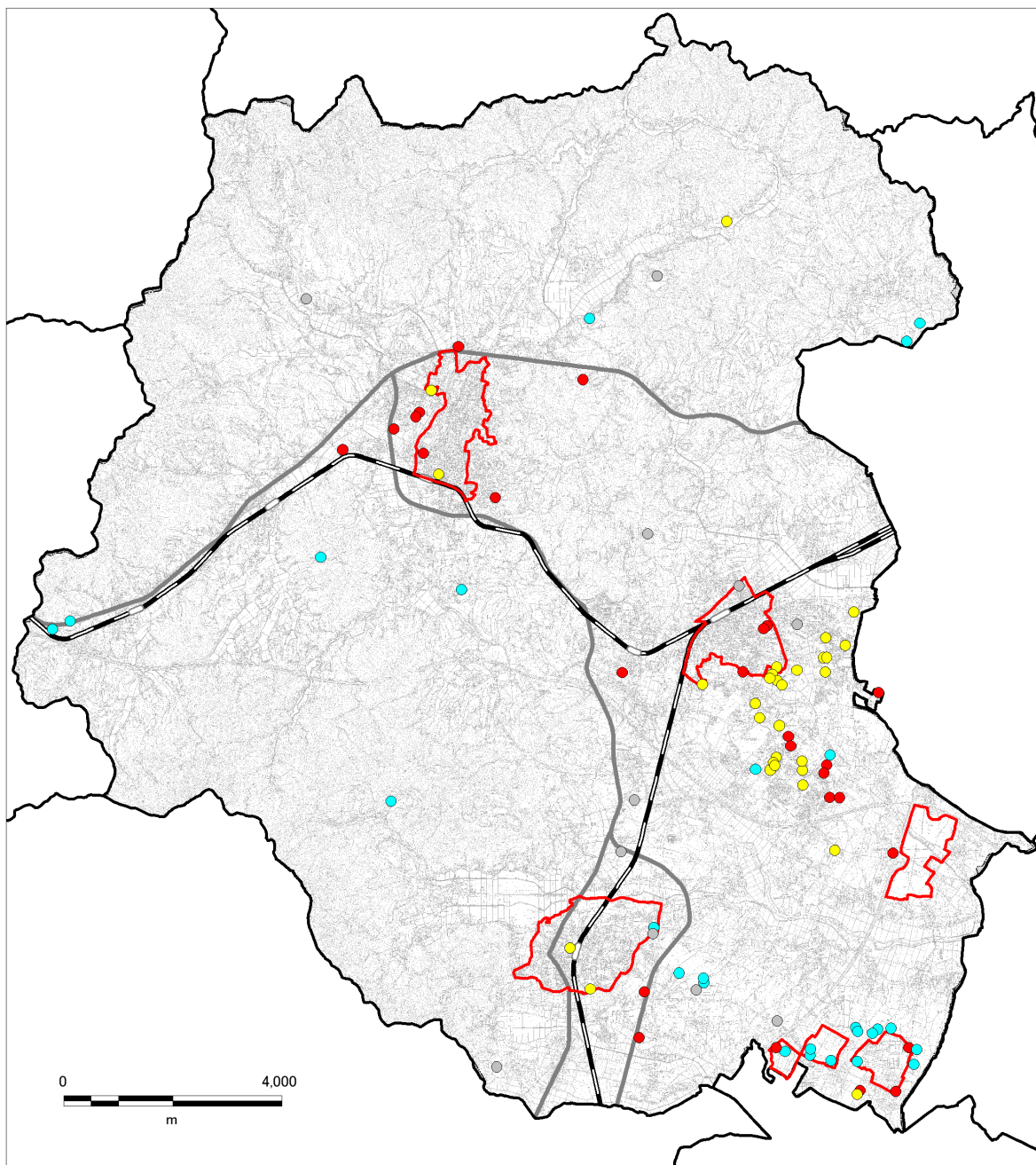
また、平成 3 年と平成 20 年には(財)茨城県開発公社によって岩間工業団地が整備されたことにより、用途地域内での開発許可面積が一時的に急増しています。

開発許可数としては、各 5 年間でおおむね 30～35 件で推移し、一定数を保っていますが、昭和 61～平成 2 年間に比べると近年はやや減少傾向にあります。



出典：昭和 61(1986)年～平成 12(2000)年 開発登録簿一覧，
平成 13(2001)年～平成 29(2017)年 都市計画基礎調査

開発許可の分布（平成 13(2001)年～）



【凡例】

- | | |
|-------|--------|
| 行政界 | 一般住宅 |
| 用途地域界 | 商業・流通系 |
| 鉄道 | 工業系 |
| 駅 | その他 |
| 国道 | |

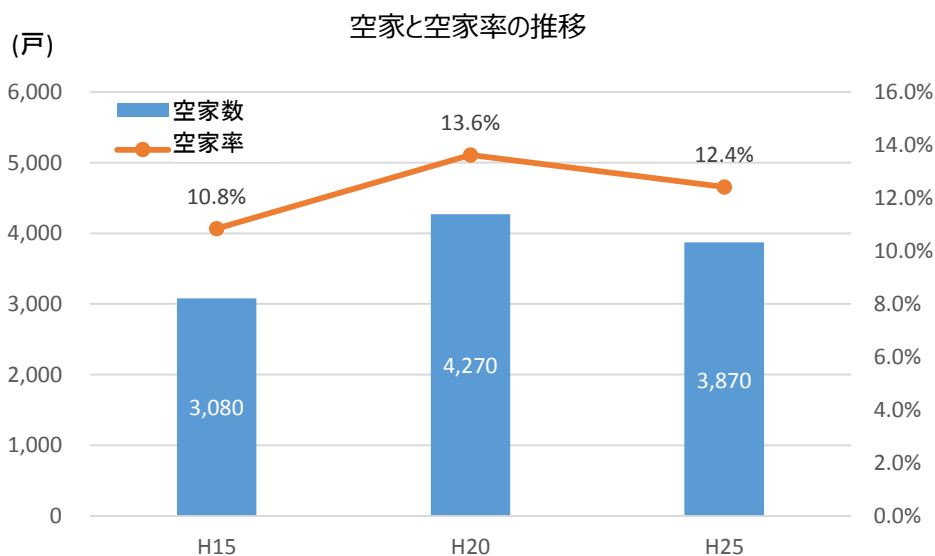
出典：平成 29(2017)年 都市計画基礎調査

3-6 空家及び住宅着工の動向

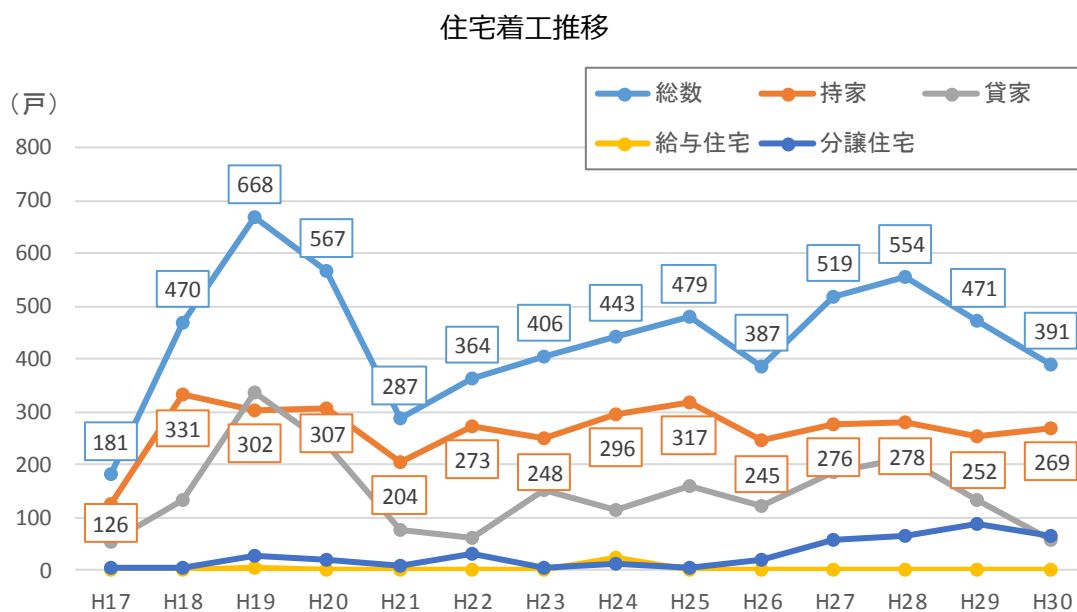
平成 15 年から平成 25 年の市内空家の推移を見ると、平成 20 年の時点で空家率・空家数共に頭打ちになっており、空家率は 13%，空家数は約 4,000 戸となっています。

また、市内の住宅着工総数を見ると平成 19 年にピークとなっているが、貸家の着工数が平成 19 年から平成 20 年にかけて一時的に増加していることが要因となっており、持ち家についてはほぼ横ばいで推移しています。

これらを総合すると、今後も市内の戸建て住宅のストック数が増加していくものと見られることから、空家が引き続き増加することが懸念されます。



出典：住宅土地統計調査



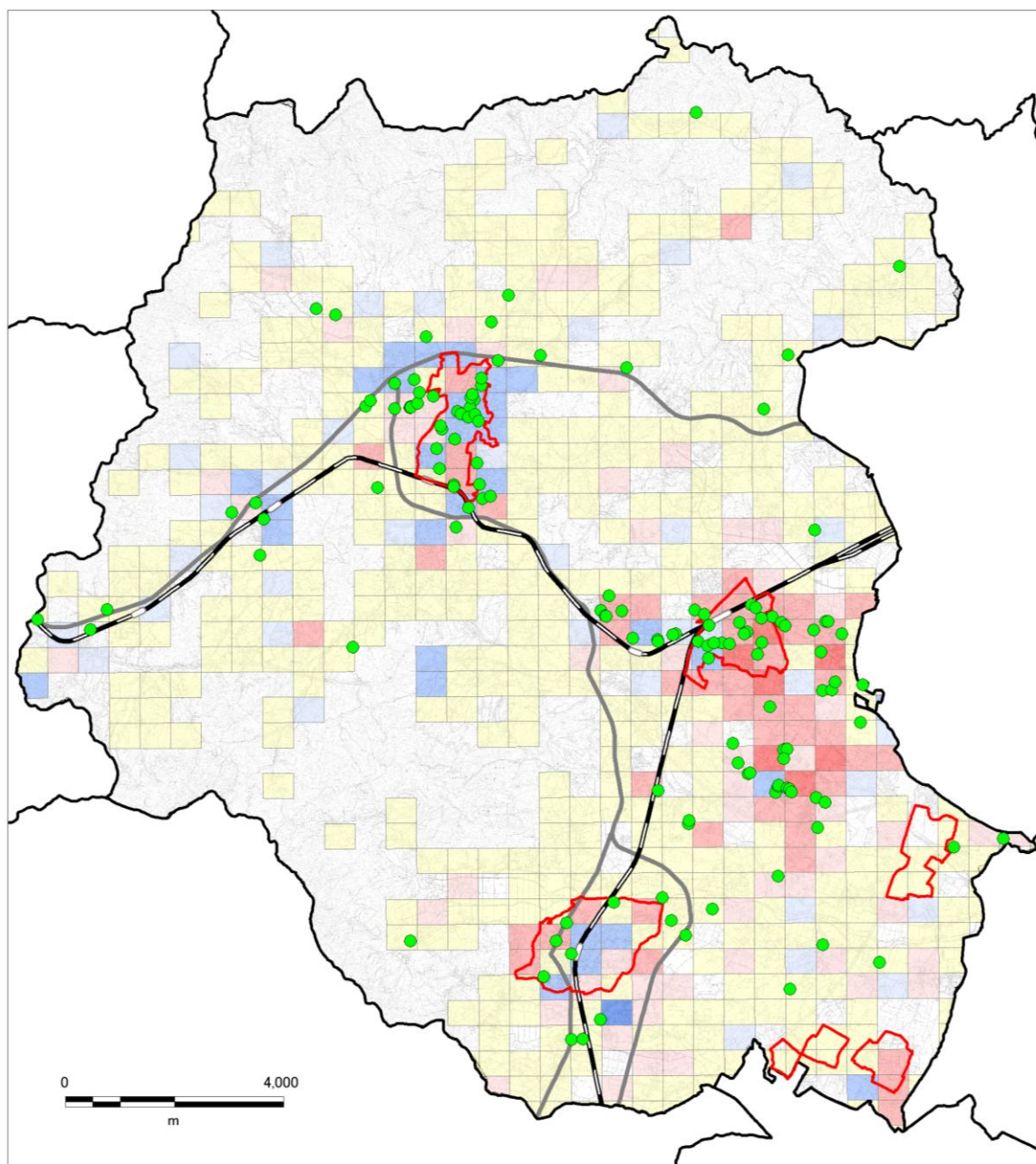
出典：茨城県 住宅着工データ

市内の空家の分布と世帯数増減状況を重ね合わせると、笠間地区と友部地区の用途地域内に空家が集積していることがわかります。

笠間市街地については、世帯数が減少している地区において空家が集積していますが、友部市街地については、世帯数が増加しているにも関わらず空家が集積しています。

この結果から、特に友部市街地においては、世帯増加要因があるものの、その器である既存の住宅ストックが活かされていないことがわかります。

空き家の分布と世帯数増減状況(平成 17(2005)年 ～ 平成 27(2015)年)の重ね合わせ



【凡例】

- 行政界
- 用途地域界
- 空き家
- 鉄道
- 駅
- 国道

- 世帯数増減
【2005-2015(平成17-27年)】
- 50世帯以上の増加
 - 10世帯以上の増加
 - 5世帯以上の増加
 - 5世帯未満の増減
 - 5世帯以上の減少
 - 10世帯以上の減少
 - 50世帯以上の減少

出典：25 笠まち（委）第 13 号空き家活用推進業務委託(平成 25 年(2013 年)), 国勢調査

3-7 空地の動向

本市全体での空地(※)の面積は2,049.6haとなっており、市域面積に占める割合は約8.5%となっています。

空地の分布を見ると、大規模な空地は郊外部に多く、用途地域及びその周辺の地域では小規模な空地が点在しており、面積は用途地域内で174.7ha(用途地域の18.0%)です。

また、住居系の市街地別に見ると岩間市街地は、用途地域の面積に占める割合が12.5%と3市街地の中で最も高くなっていることから、市街地における低未利用地化による拠点機能の低下が懸念され、空地の有効活用が望まれます。

なお、一団の工業系市街地の空地は、未分譲または未立地の用地があるためです。

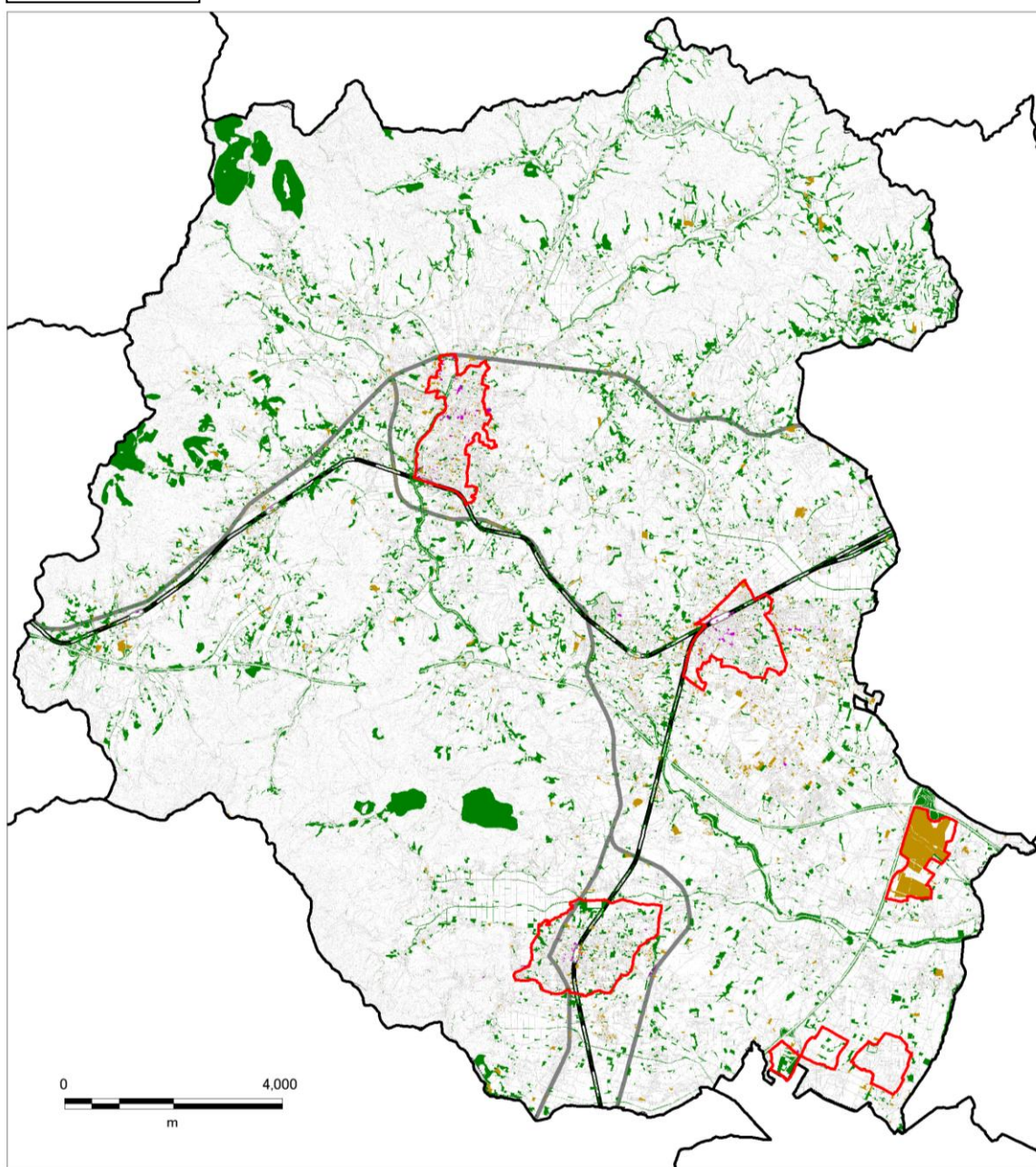
空き地率 (平成 29(2017)年)

区 域	面積 (ha)	空 地	
		面積 (ha)	割合 (%)
笠間市街地	215.0	16.8	10.8
友部市街地	199.0	23.2	8.4
岩間市街地	310.0	38.7	12.5
一団の工業系市街地	244.0	96.0	39.3
用途地域	968.0	174.7	18.0
用途地域外	23,072.0	1,874.9	8.1
笠間市全体	24,040.0	2,049.6	8.5

出典：平成 29(2017)年 都市計画基礎調査

※空地：都市計画基礎調査における「原野・荒地・牧野」、「その他の空き地」、「駐車場用地」の合計

空地の分布



【凡例】

- | | |
|-------|-----------|
| 行政界 | 空地 |
| 用途地域界 | 原野・荒地・牧野 |
| 鉄道 | その他の空地 |
| 駅 | 駐車場用地 |
| 国道 | |

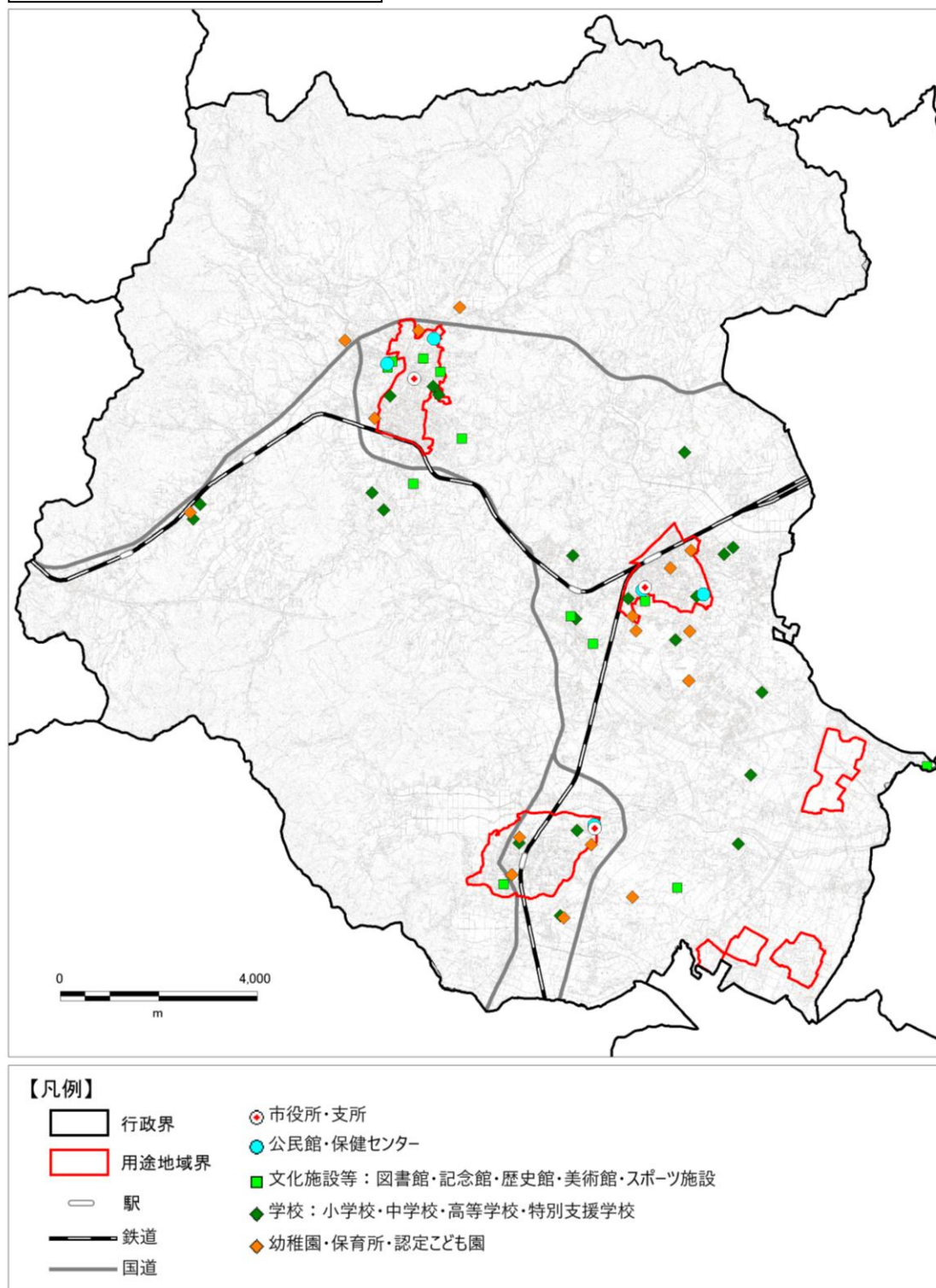
出典：平成 29(2017)年 都市計画基礎調査

3-8 各種都市機能

①公共施設及び教育施設

笠間市役所(旧友部町役場)は友部地区に立地しており、文化施設及び公民館等の公共施設は用途地域内に集積する傾向があります。一方、教育施設については、市内に分散しており、各学区を形成しています。

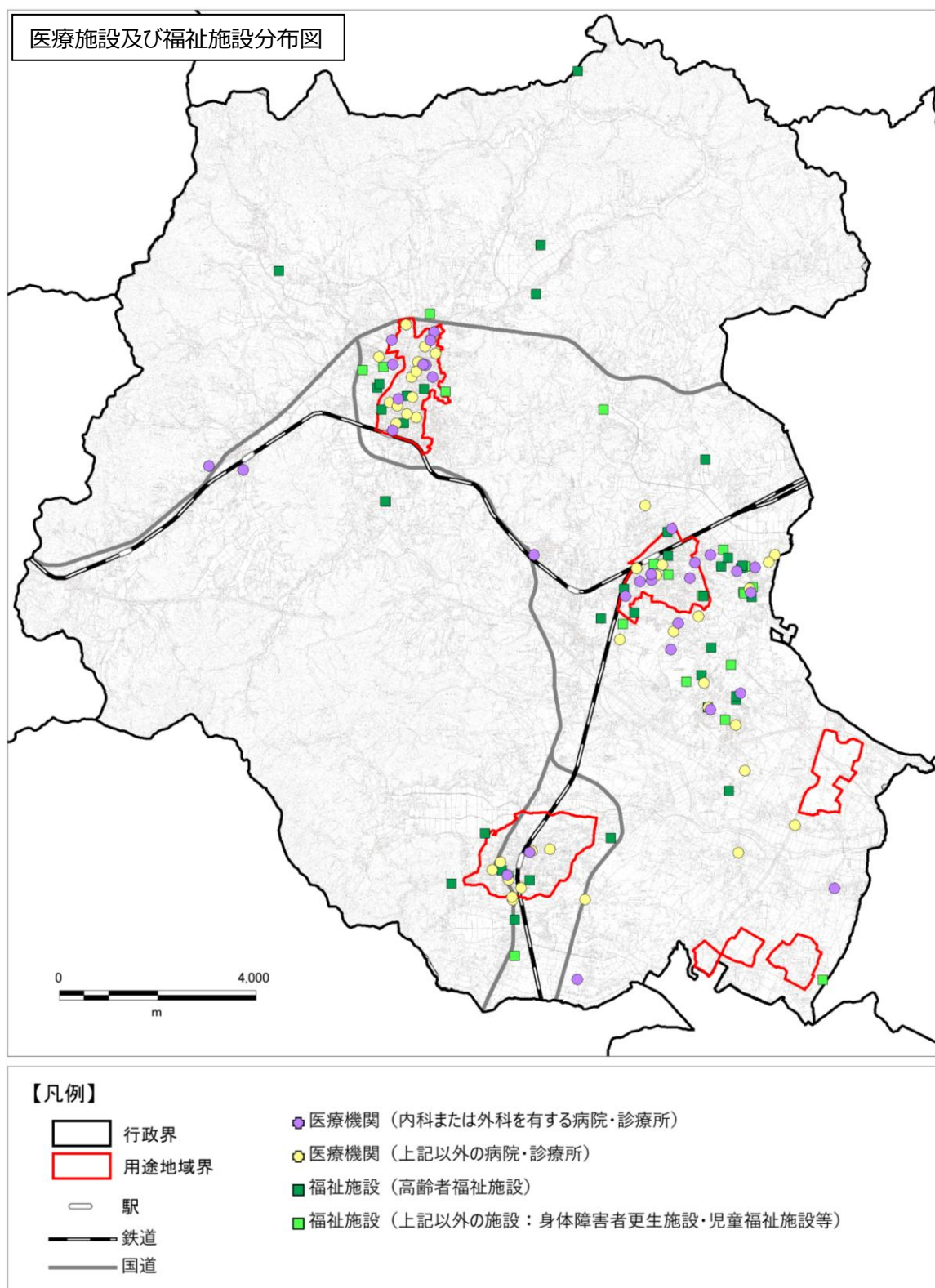
公共施設及び教育施設の分布図



出典：国土数値情報 市区町村役場データ(平成 22(2008)年),
文化施設データ(平成 25(2013)年),
学校データ(平成 25(2013)年)

②医療施設及び福祉施設

医療施設及び福祉施設は、用途地域内を中心に密集している傾向にあります。また、友部市街地周辺については、用途地域内を中心としつつも、周辺地域にも施設が立地している状況です。

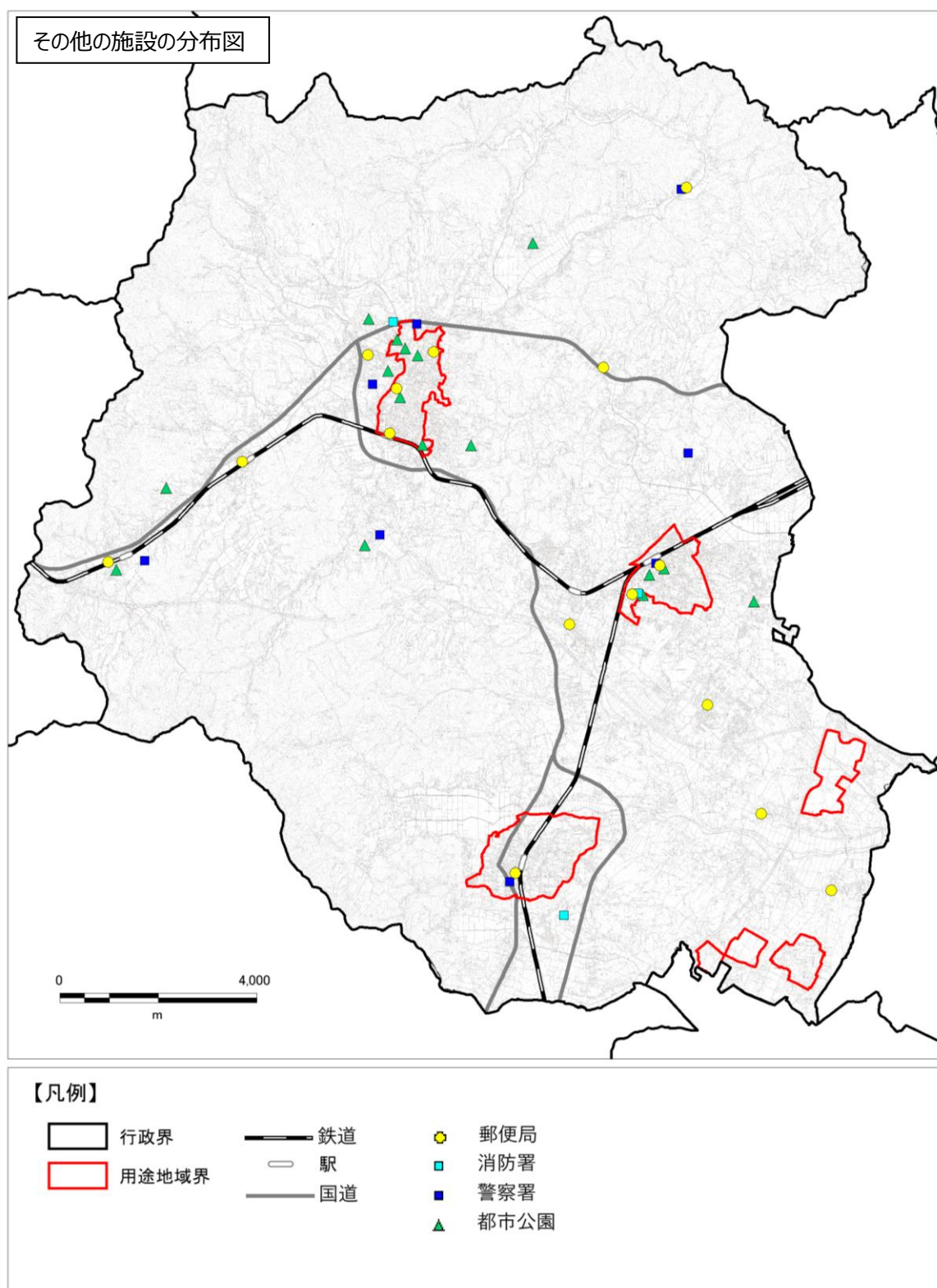


注：施設内の医務室等を除く

出典：国土数値情報 医療機関データ(平成 26(2014)年),
福祉施設データ(平成 27(2015)年),
介護サービス情報公開システム

③その他の施設

その他の都市施設として、郵便局、警察署・交番、都市公園は、市街地に限らず市内に分散して立地しています。また、消防署については、笠間市街地及び岩間市街地の用途地域外の近辺に位置しており、友部市街地のみ用途地域内に立地しています。



出典：国土数値情報 郵便局データ(平成 25(2013)年), 都市公園データ(平成 23(2011)年),
警察署データ(平成 24(2012)年), 消防署データ(平成 24(2012)年)

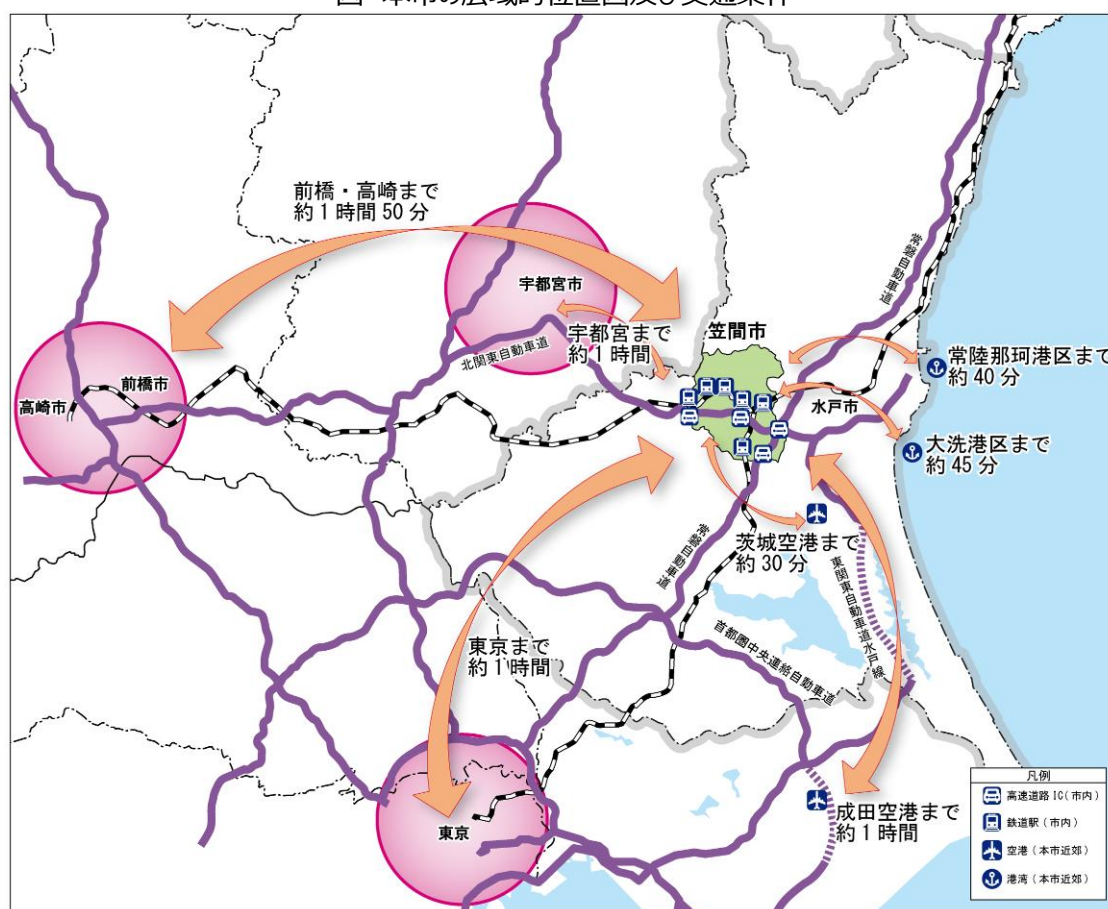
3-9 道路・交通

①道路

本市は茨城県のほぼ中央に位置し、広域的な交通条件としては、都心・成田空港・茨城空港・北関東の各県都・県内の各港までのアクセスが充実した広域交通網が整っています。

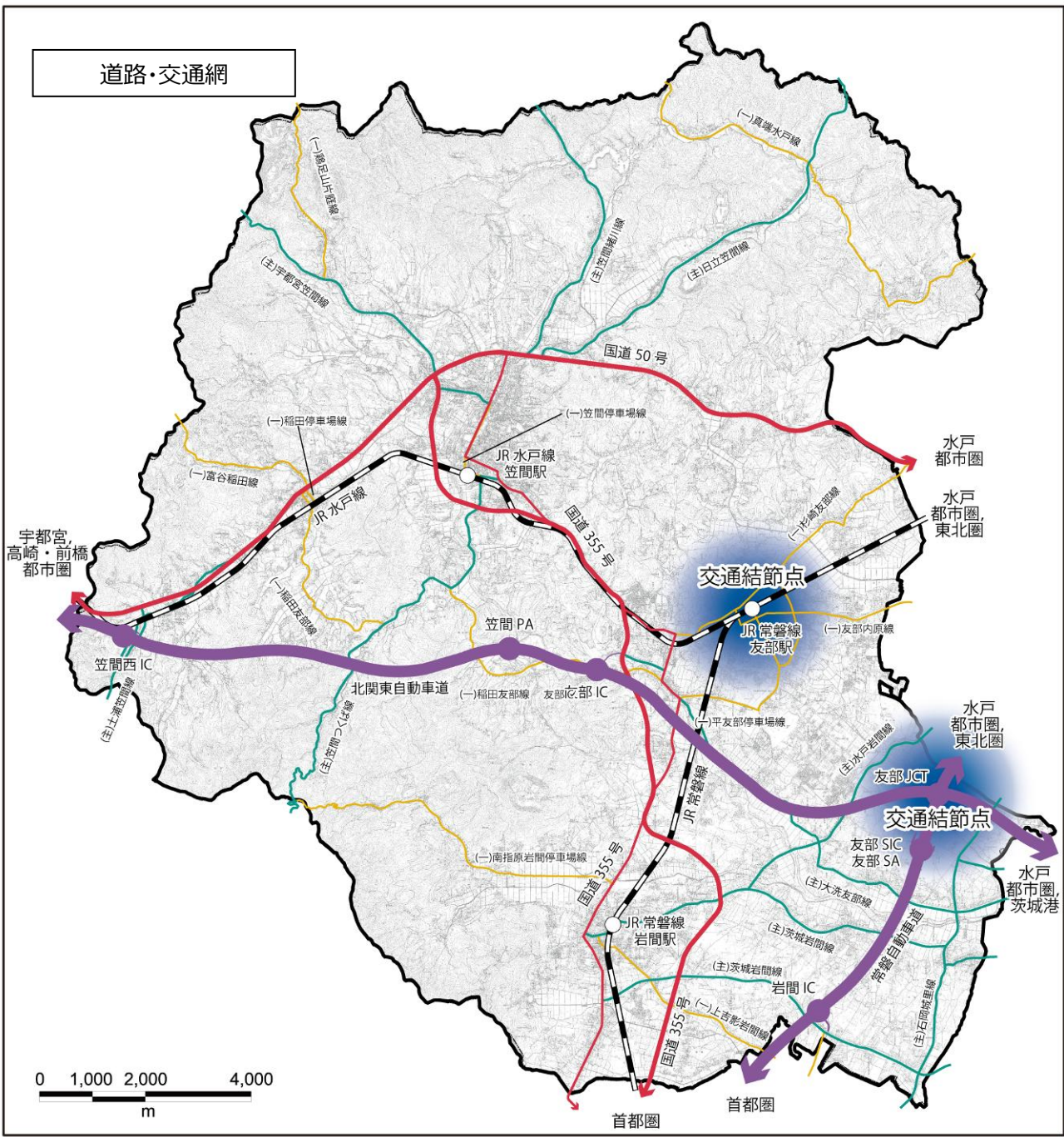
本市にある主要な道路網の状況としては、他県と本県を連絡し広域的な交通を処理する高速道路が2路線と国道が2路線あるほか、周辺都市と本市を連絡する幹線道路などとして主要地方道、9路線及び一般県道11路線があります。

図 本市の広域的位置図及び交通条件



出典：笠間市第2次総合計画
※本計画にて一部修正

道路・交通網



【凡 例】

-  高速道路
 国道
 県道(主要地方道)
 県道(一般県道)
 鉄道

出典：笠間市第2次総合計画
※本計画にて一部修正

②公共交通

市内を走る幹線鉄道として、JR 常磐線及び水戸線が運行しており、JR 常磐線は友部駅と岩間駅の2駅、JR 水戸線は友部駅、宍戸駅、笠間駅、稲田駅、福原駅の5駅が開設されています。

JR 常磐線については、1日の運行本数が30本以上あり、東と南方向の基幹的公共交通路線としての役割を果たしています。JR 常磐線の友部駅及び岩間駅の乗客数については、ほぼ横ばいの傾向で推移しており、JR 水戸線については笠間駅を除いて減少傾向が続いている状況です。

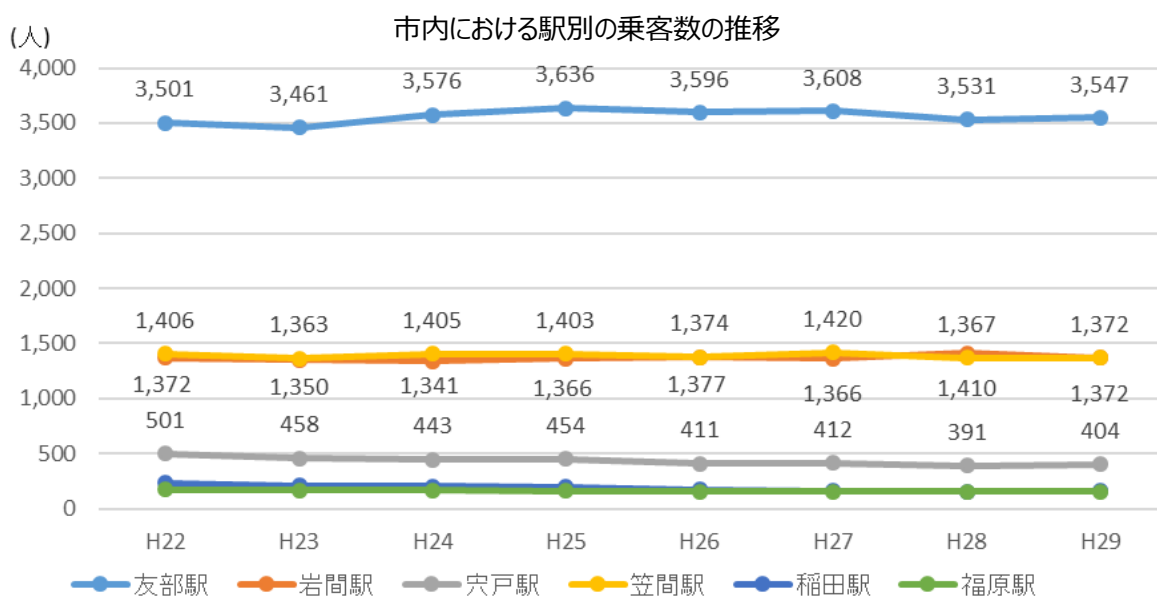
路線バスとしては、茨城交通が運行しており、友部駅、笠間駅、岩間駅を中心として市内の主要な地域や隣接する市町を結んでいます。

本市では、これらの道路網と鉄道網により、首都圏と東北圏を連絡する南北方向の交通軸と、北関東地域間を連絡する東西方向の交通が交わる交通結節点となっていることが特徴的です。

市内における駅別の乗客数の推移

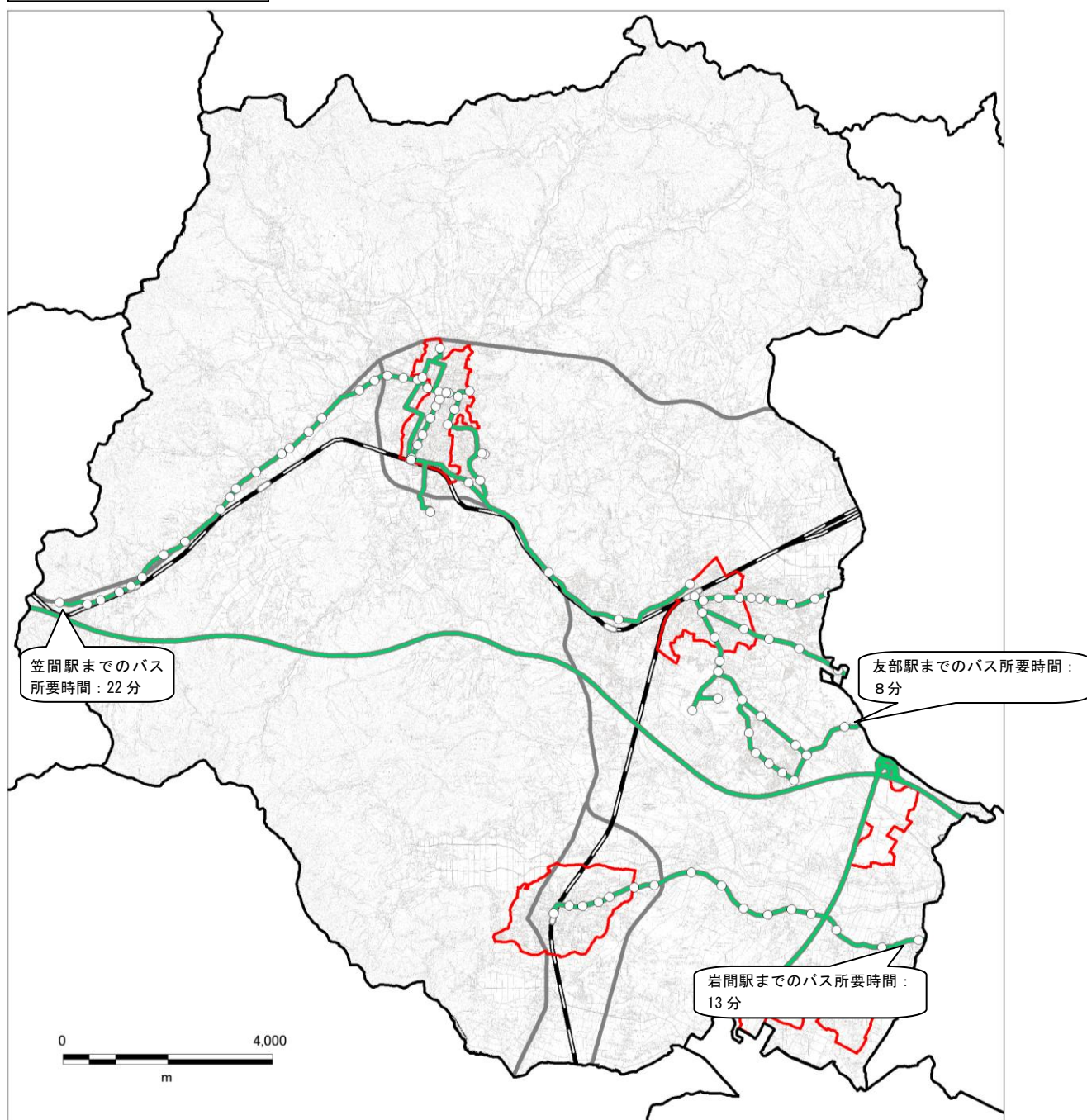
	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
友部駅	3,501	3,461	3,576	3,636	3,596	3,608	3,531	3,547
岩間駅	1,372	1,350	1,341	1,366	1,377	1,366	1,410	1,372
宍戸駅	501	458	443	454	411	412	391	404
笠間駅	1,406	1,363	1,405	1,403	1,374	1,420	1,367	1,372
稲田駅	232	212	205	200	176	161	155	162
福原駅	173	169	168	162	155	154	155	156

出典：JR 東日本 各駅の乗車人員



出典：JR 東日本 各駅の乗車人員

市内の公共交通機関



【凡例】

- | | |
|-------|-------|
| 行政界 | バス停留所 |
| 用途地域界 | バス路線 |
| 駅 | |
| 鉄道 | |
| 国道 | |

出典：国土数値情報 バスルートデータ(平成 23(2011)年), バス停留所データ(平成 22(2010)年), 鉄道データ(平成 26(2014)年), 笠間市 HP 路線バスマップ (平成 28(2016)年 3 月時点)

③交通手段

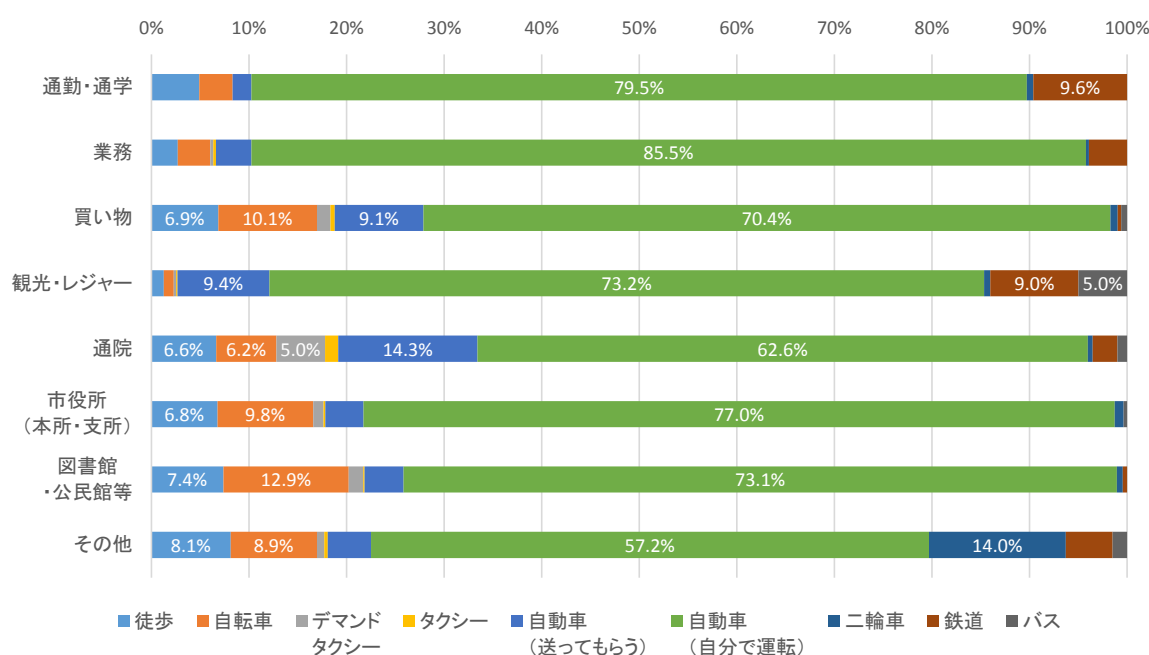
本市における目的別の利用交通手段を見ると、目的に係らず『自動車(自分で運転)』が最も多い状況です。また、『自動車(自分で運転)』に次いで多い利用交通手段としては、通勤・通学及び業務の場合は『鉄道』、買い物・市役所・図書館・公民館等の場合は『自転車』、観光・レジャー・通院の場合は『自動車(送ってもらう)』、その他を目的とした移動は『二輪車』となっています。

表 目的別の利用交通手段

		徒歩	自転車	デマンド タクシー	タクシー	自動車 (送ってもらう)	自動車 (自分で運転)	二輪車	鉄道	バス	計
通勤・通学	トリップ数	23	16	0	0	9	372	3	45	0	468
	割合	4.9%	3.4%	0.0%	0.0%	1.9%	79.5%	0.6%	9.6%	0.0%	100.0%
業務	トリップ数	9	11	1	1	12	284	1	13	0	332
	割合	2.7%	3.3%	0.3%	0.3%	3.6%	85.5%	0.3%	3.9%	0.0%	100.0%
買い物	トリップ数	93	137	19	6	123	955	10	5	8	1,356
	割合	6.9%	10.1%	1.4%	0.4%	9.1%	70.4%	0.7%	0.4%	0.6%	100.0%
観光・レジャー	トリップ数	10	8	2	1	74	575	5	71	39	785
	割合	1.3%	1.0%	0.3%	0.1%	9.4%	73.2%	0.6%	9.0%	5.0%	100.0%
通院	トリップ数	68	63	51	14	146	640	5	26	10	1,023
	割合	6.6%	6.2%	5.0%	1.4%	14.3%	62.6%	0.5%	2.5%	1.0%	100.0%
市役所 (本所・支所)	トリップ数	38	55	6	1	22	432	5	0	2	561
	割合	6.8%	9.8%	1.1%	0.2%	3.9%	77.0%	0.9%	0.0%	0.4%	100.0%
図書館 ・公民館等	トリップ数	50	87	10	1	27	495	4	3	0	677
	割合	7.4%	12.9%	1.5%	0.1%	4.0%	73.1%	0.6%	0.4%	0.0%	100.0%
その他	トリップ数	22	24	2	1	12	155	38	13	4	271
	割合	8.1%	8.9%	0.7%	0.4%	4.4%	57.2%	14.0%	4.8%	1.5%	100.0%
計	トリップ数	313	401	91	25	425	3,908	71	176	63	5,473
	割合	5.7%	7.3%	1.7%	0.5%	7.8%	71.4%	1.3%	3.2%	1.2%	100.0%

出典：平成 26(2014)年 公共交通需要調査（笠間市）

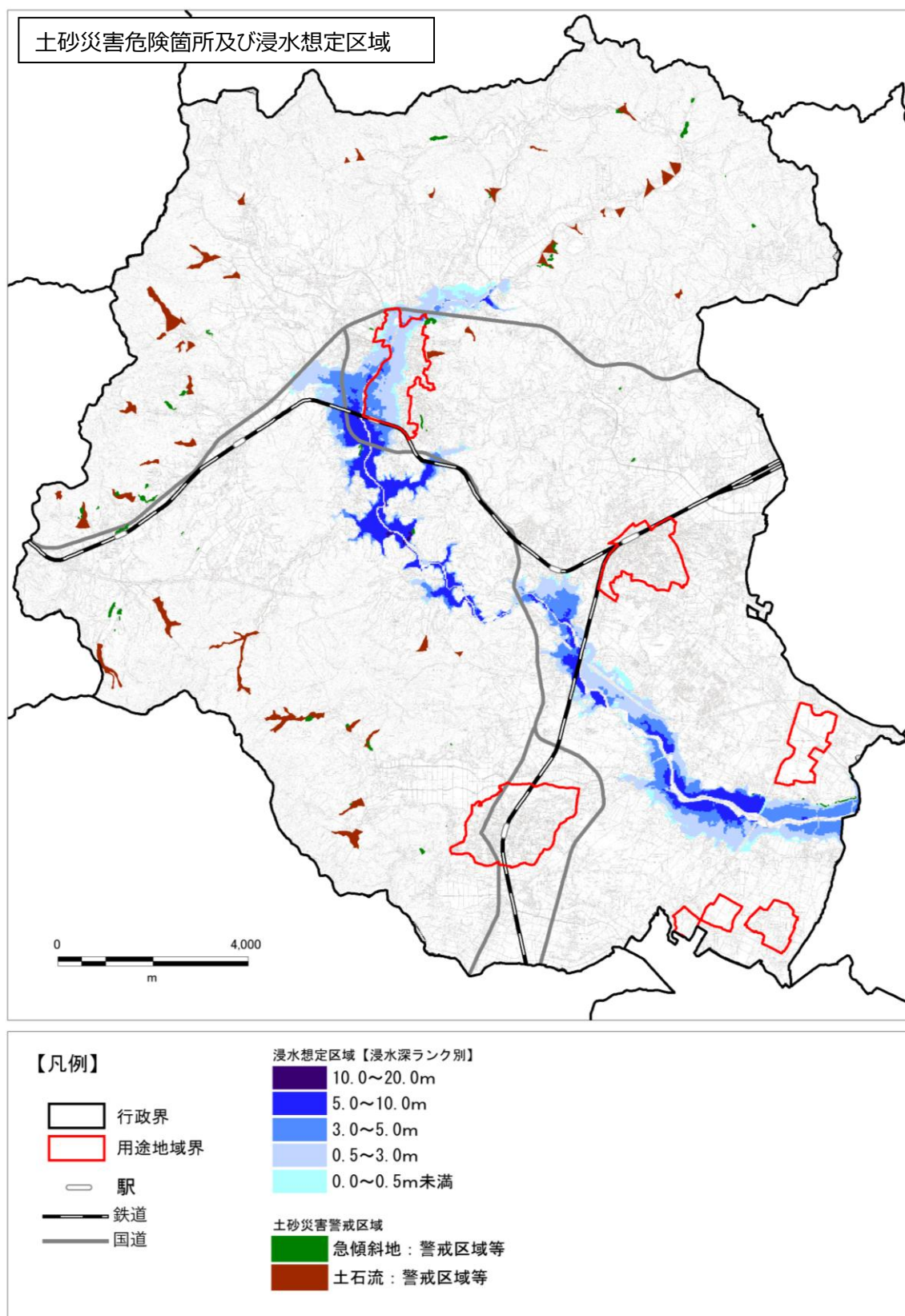
図 目的別の利用交通手段の割合



出典：平成 26(2014)年 公共交通需要調査（笠間市）

3-10 防災・安全

土石流危険区域については、丘陵地が多い本市の郊外部付近に点在している状況となっており、用途地域内には含まれていません。また、浸水想定区域については、涸沼川沿いの笠間駅周辺の市街地に浸水想定区域が指定されています。

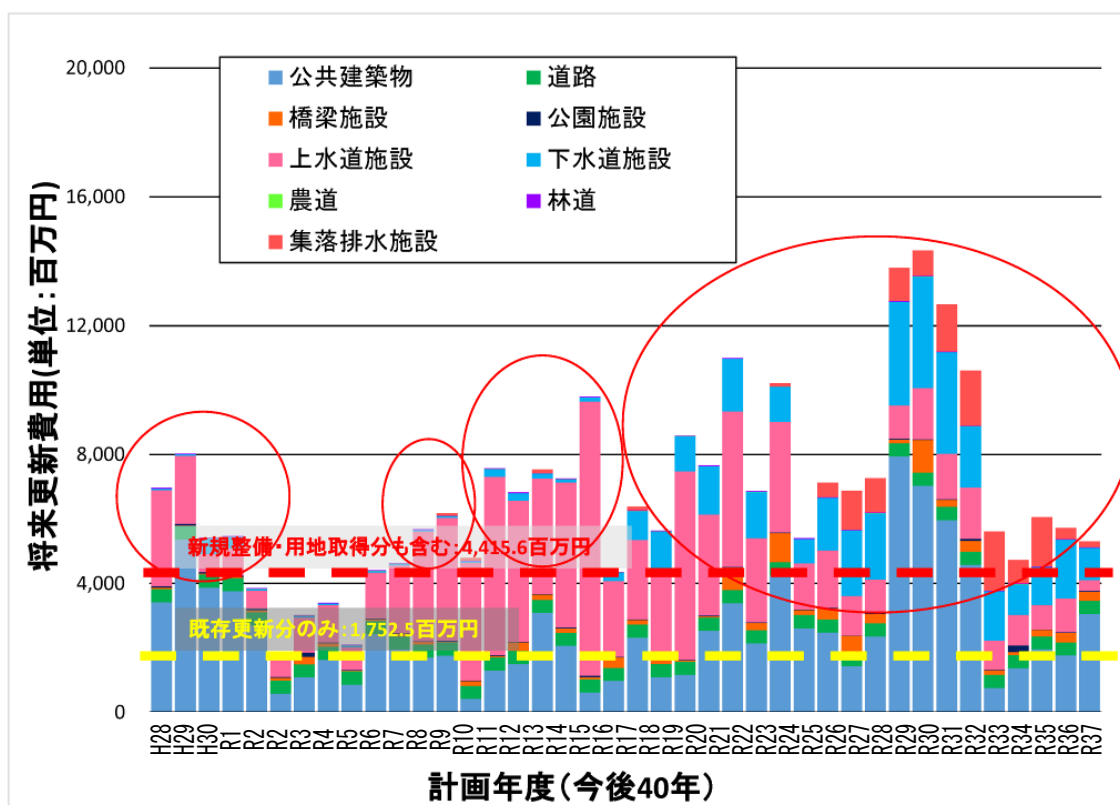


出典：国土数値情報 土砂災害警戒区域データ(平成 30(2018)年)
国土交通省 洪水浸水想定区域図・洪水ハザードマップ、
笠間市防災のしおり (ハザードマップ)

3-11 財政

本市における公共施設(公共建築物)の見通しとして、公共建築物とインフラ施設の将来更新費用を重ねて見ると、今後40年間の総更新費用は2710.2億円(年平均67.8億円)に達することがわかります。

これを時系列で見ると、平成28年に策定された笠間市公共施設等総合管理計画においては、平成28～29(2016～2017)年度、令和9～16(2027～2034)年度、令和18～37(2036～2055)年度に将来更新費用が充当可能な財源を大幅に上回るとしています。



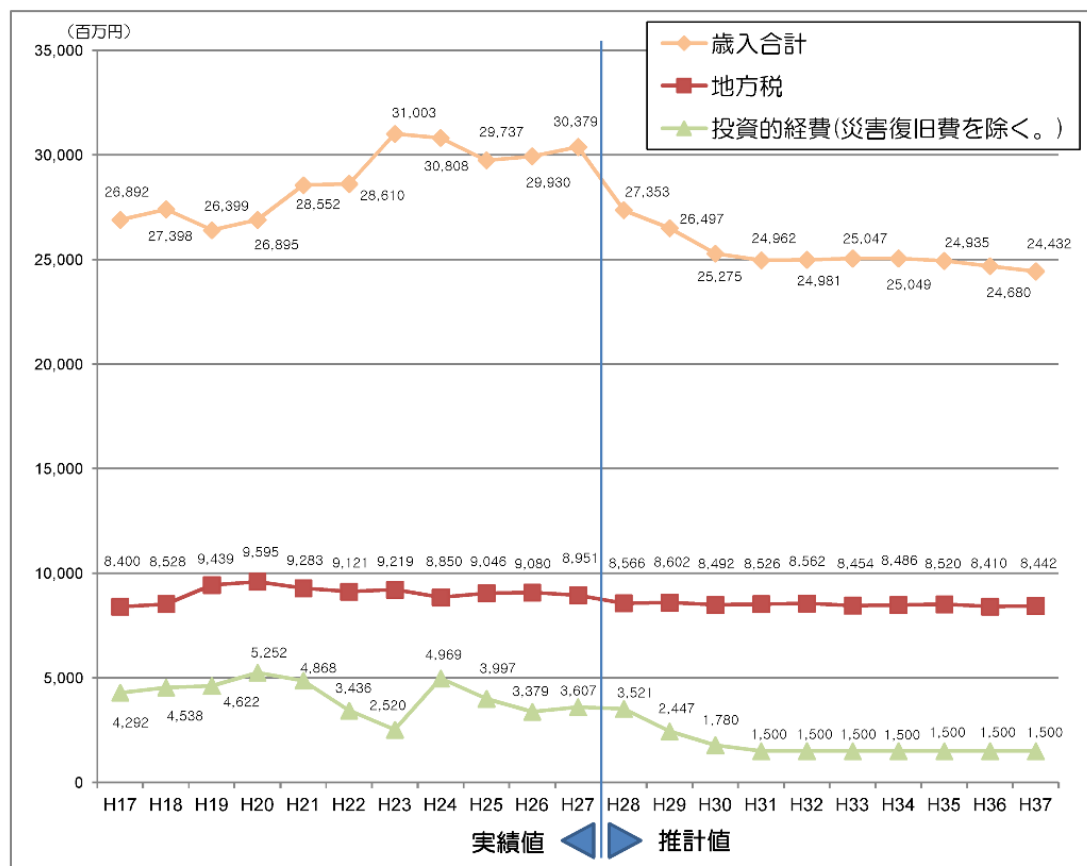
出典：笠間市公共施設等総合管理計画（平成28(2016)年）

※本計画にて一部修正

本市における投資的経費の見込みとして、歳入や地方税収入、投資的経費支出の見通しを見ると、平成 28 年に策定された笠間市公共施設等総合管理計画においては、平成 26 年度(2014)年度には約 299 億円であった歳入が、令和元年(2019)年度以降は約 250 億円のラインを推移し、下降するとされています。

また、同計画で地方税に関しては、人口減少の影響を強く受けることから、平成 26 年度(2014)には約 90 億円であったものが、令和 7 年度(2025)には約 84 億円にまで落ち込むとされています。

さらに、同計画で人口減少に伴う地方税と歳入が落ち込むという見通しから、平成 26 年度(2014)には約 34 億円であった投資的経費（災害復旧費を除く）が、平成 29 年度(2017)には約 24.5 億円、令和元年度(2019)以降は毎年 15 億円の見込みとされています。



今後の投資的経費（災害復旧費を除く。）の見込み推計（普通会計）

資料：新市建設（まちづくり）計画（第一回変更）財政計画

※H26、H27 は決算額に補正

出典：笠間市公共施設等総合管理計画（平成 28(2016)年）

第2章 本市の都市構造評価と課題

1. 本市の都市構造評価

国土交通省が作成した「都市構造の評価に関するハンドブック」に基づき、「レーダーチャート自動作成ツール(平成 29((2017)年度)」を活用し、類似他都市との比較を含めて、都市構造面から本市が抱える課題を分析します。

1-1 生活利便性

①医療施設

本市における医療施設の徒歩圏(800m)人口カバー率を他都市と比較するにあたり、対象とする医療施設は、「内科」と「外科」(整形外科を含む)とします。

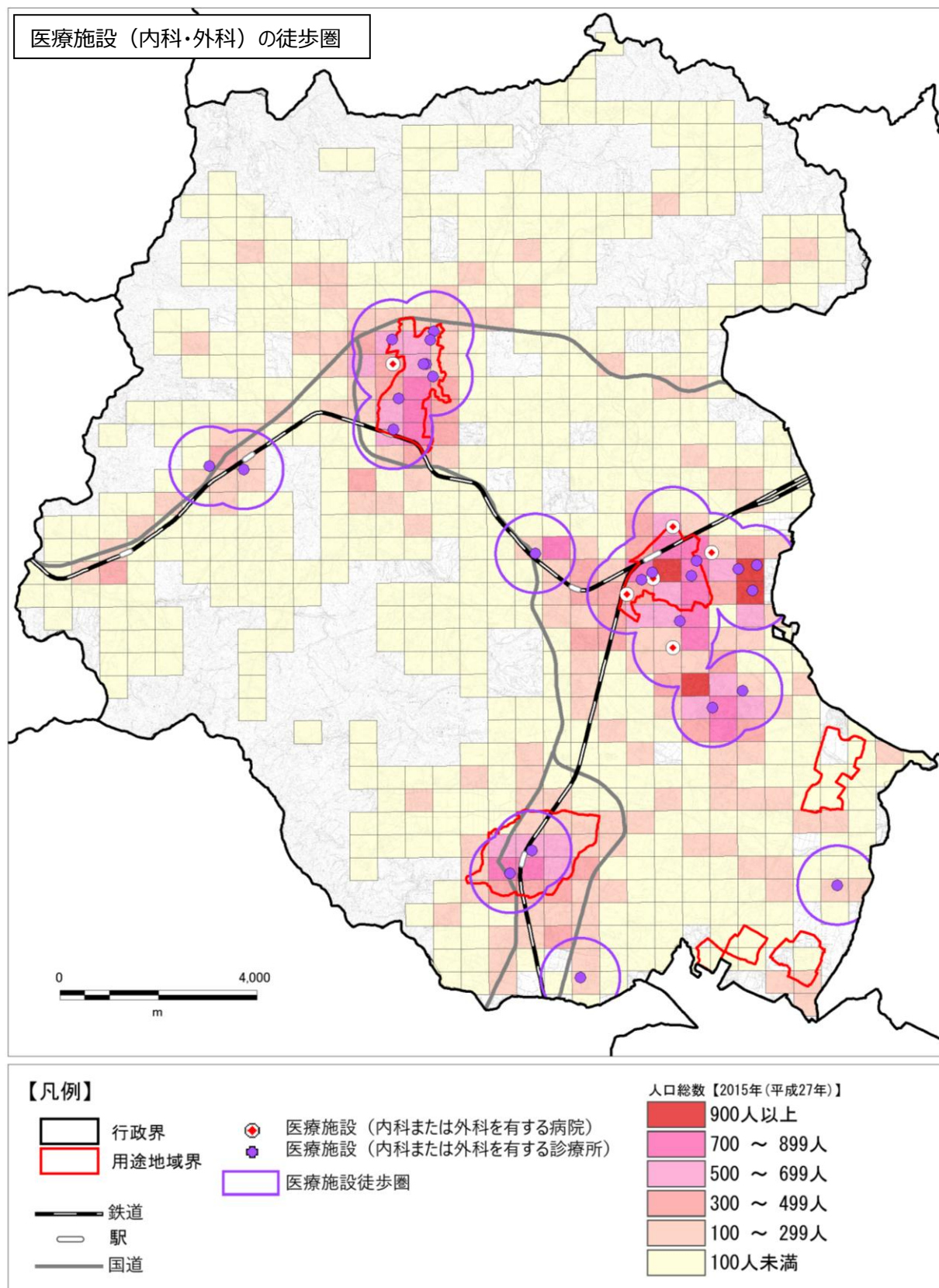
その結果、市内の内科・外科の徒歩圏人口カバー率を見ると、60.5%となっており、本市とおおむね同程度の人口規模である 10 万人以下の都市の平均と比較すると、充足度がやや高い状況です。

対 象 項 目	笠間市総人口 (人)	カバー人口 (人)	カバー率 (%)
医療施設(内科・外科)	76,739	46,427	60.5
【都市規模別参考値】			
全国平均			62.3
地方都市(人口 10 万人以下)			54.1

出典：国土交通省「レーダーチャート自動作成ツール(平成 29((2017)年度)」

国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成 30 年 7 月 12 日改定)

※本市のカバー人口は、カバー率からの逆算値



出典：国土数値情報 医療機関データ(平成 26(2014 年)),
国勢調査(平成 27(2015)年)

注：施設内の医務室等を除く

②福祉施設の徒歩圏人口カバー率

本市における福祉施設の徒歩圏(800m)人口カバー率を他都市と比較するにあたり、対象とする福祉施設は「介護施設」(通所系, 訪問系, 小規模多機能施設)とします。また, グループホームは入居施設であり, 本集計の対象外とします。

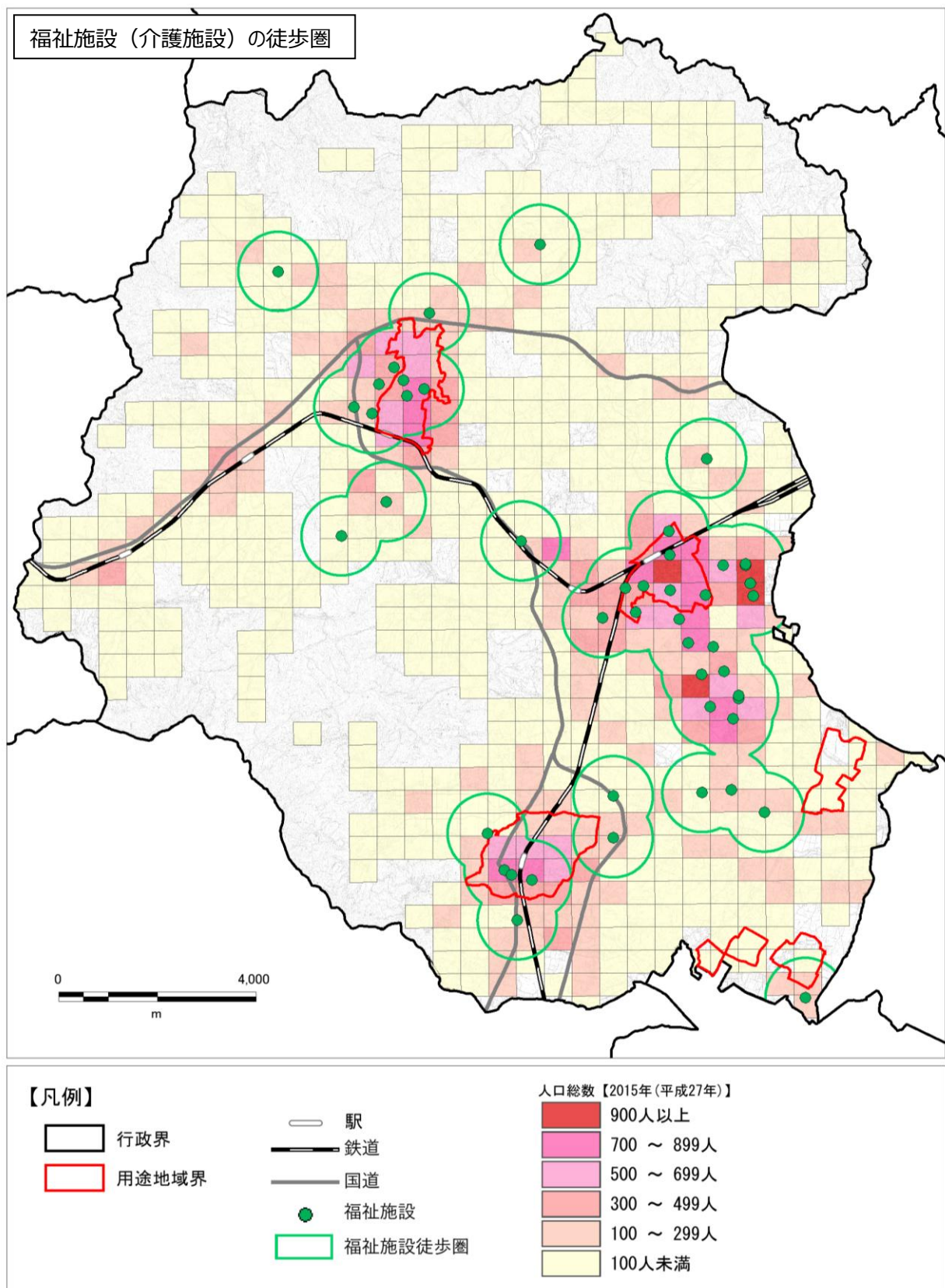
その結果, 市内の介護施設の徒歩圏人口カバー率を見ると, 52.9%となっており, 本市とおおむね同程度の人口規模である 10 万人以下の都市の平均と比較すると, 充足度が大きく上回っている状況です。

対 象 項 目	笠間市総人口 (人)	カバー人口 (人)	カバー率 (%)
福祉施設(介護施設)	76,739	40,595	52.9
【都市規模別参考値】			
全国平均			41.0
地方都市(人口 10 万人以下)			34.8

出典：国土交通省「レーダーチャート自動作成ツール(平成 29((2017)年度)」

国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成 30 年 7 月 12 日改定)

※本市のカバー人口は, カバー率からの逆算値



出典：国土数値情報 福祉施設データ(平成 27(2015)年),
介護サービス情報公開システム(令和元(2019)年 9 月時点),
国勢調査(平成 27(2015)年)

注 1：福祉施設（通所系，訪問系施設及び小規模多機能施設）

注 2：民間介護施設について，同施設別サービスを重複として 1 施設で計上

注 3：民間介護施設について，介護用品等のレンタルを行う事業所を除く

③商業施設の徒歩圏人口カバー率

本市における商業施設の徒歩圏(800m)人口カバー率を他都市と比較するにあたり、対象とする商業施設は「スーパー、百貨店」(延床面積 1,500 m²以上)とします。

その結果、市内のスーパー、百貨店の徒歩圏人口カバー率を見ると、43.3%となっており、本市とおおむね同程度の人口規模である 10 万人以下の都市の平均と比較すると、充足度が上回っている状況です。

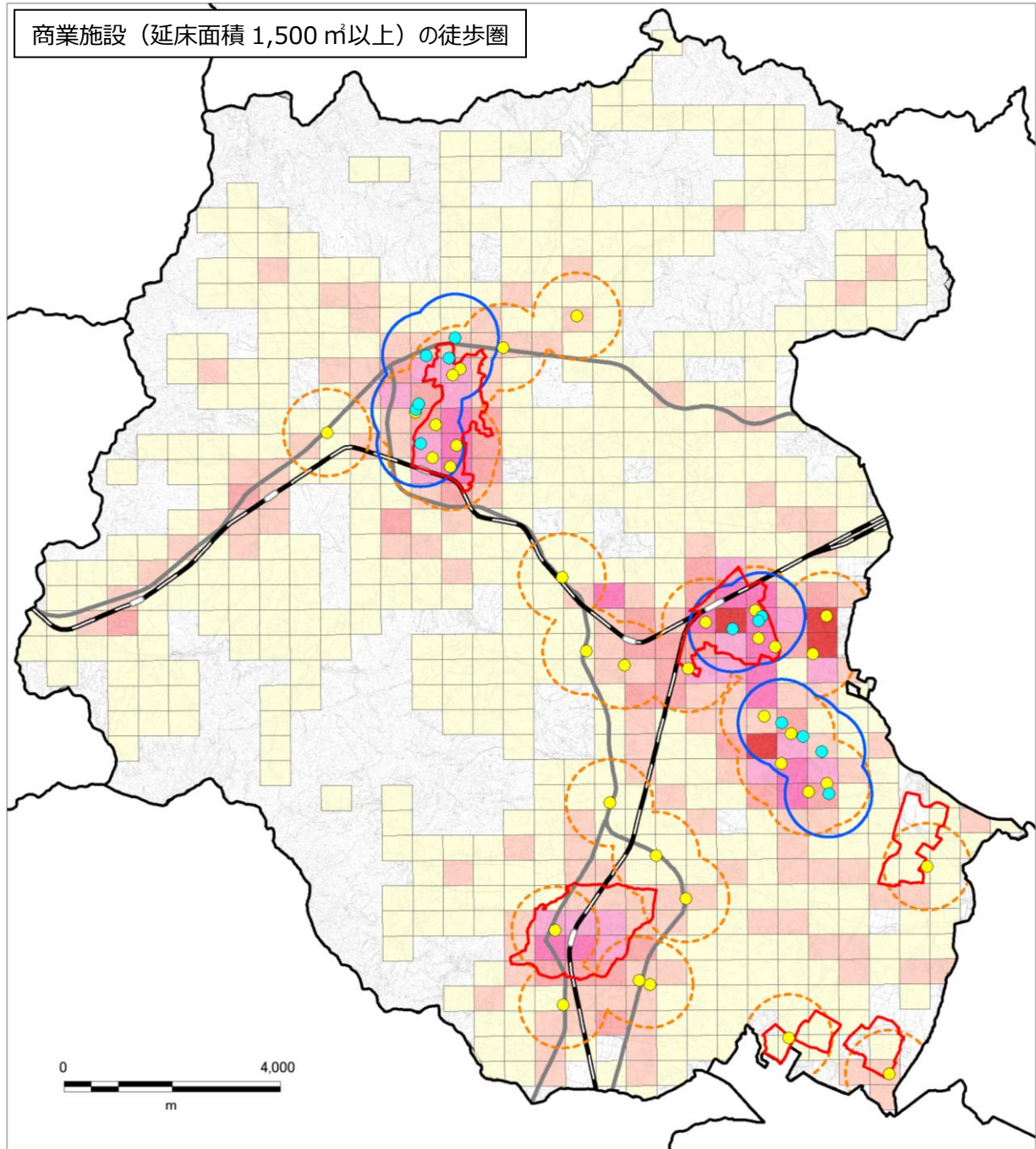
対 象 項 目	笠間市総人口 (人)	カバー人口 (人)	カバー率 (%)
商業施設(延床面積 1,500 m ² 以上)	76,739	33,228	43.3
【都市規模別参考値】			
全国平均			40.5
地方都市(人口 10 万人以下)			31.6

出典：国土交通省「レーダーチャート自動作成ツール(平成 29((2017)年度)」

国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成 30 年 7 月 12 日改定)

※本市のカバー人口は、カバー率からの逆算値

商業施設（延床面積 1,500 ㎡以上）の徒歩圏



【凡例】

行政界

用途地域界

鉄道

駅

国道

商業施設（1,500㎡以上）

商業施設の徒歩圏（1,500㎡以上）

【参考】 商業施設（コンビニ等を含む）

【参考】 商業施設の徒歩圏（コンビニ等を含む）

人口総数【2015年（平成27年）】

900人以上

700 ～ 899人

500 ～ 699人

300 ～ 499人

100 ～ 299人

100人未満

出典：笠間市都市計画基礎調査（平成 29(2017)年），
国勢調査(平成 27(2015)年)，
i タウンページ(平成 30(2018)年時点)等

④公共交通路線の徒歩圏人口カバー率

本市における基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率を算定するにあたり、鉄道駅は一般的な徒歩圏半径 800m、バス停は徒歩圏半径 300m とします。また基幹的公共交通路線は、1 日 30 本以上の運行(概ねピーク時片道 3 本以上に相当)頻度の鉄道路線及びバス路線としています。

市内の基幹的公共交通路線は、JR 常磐線の友部駅及び岩間駅が該当し、バス路線については茨城交通が運行している友部駅～中央病院区間と友部駅～旭台団地の循環路線が該当します。

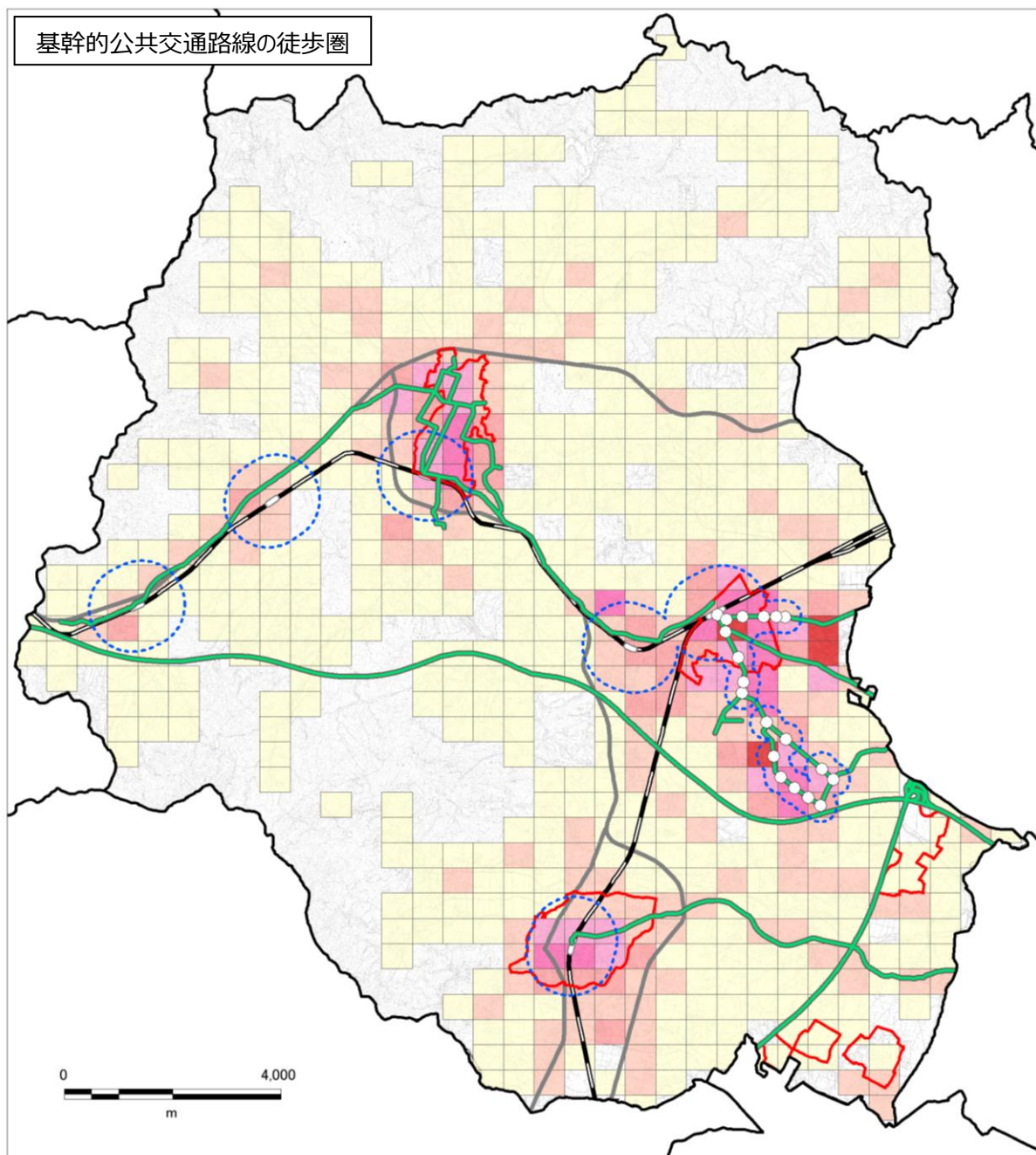
その結果、本市の公共交通路線の徒歩圏人口カバー率を見ると、22.9%となっており、本市とおおむね同程度の人口規模である 10 万人以下の都市の平均と比較すると、充足度がやや下回っている状況です。

対 象 項 目	笠間市総人口 (人)	カバー人口 (人)	カバー率 (%)
基幹的公共交通(鉄道, バス)	76,739	17,573	22.9
【都市規模別参考値】			
全国平均			35.4
地方都市(人口 10 万人以下)			26.7

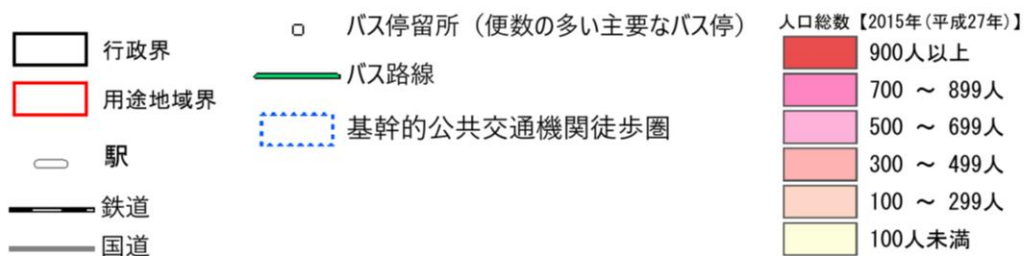
出典：国土交通省「レーダーチャート自動作成ツール(平成 29((2017)年度)」

国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成 30 年 7 月 12 日改定)

※本市のカバー人口は、カバー率からの逆算値

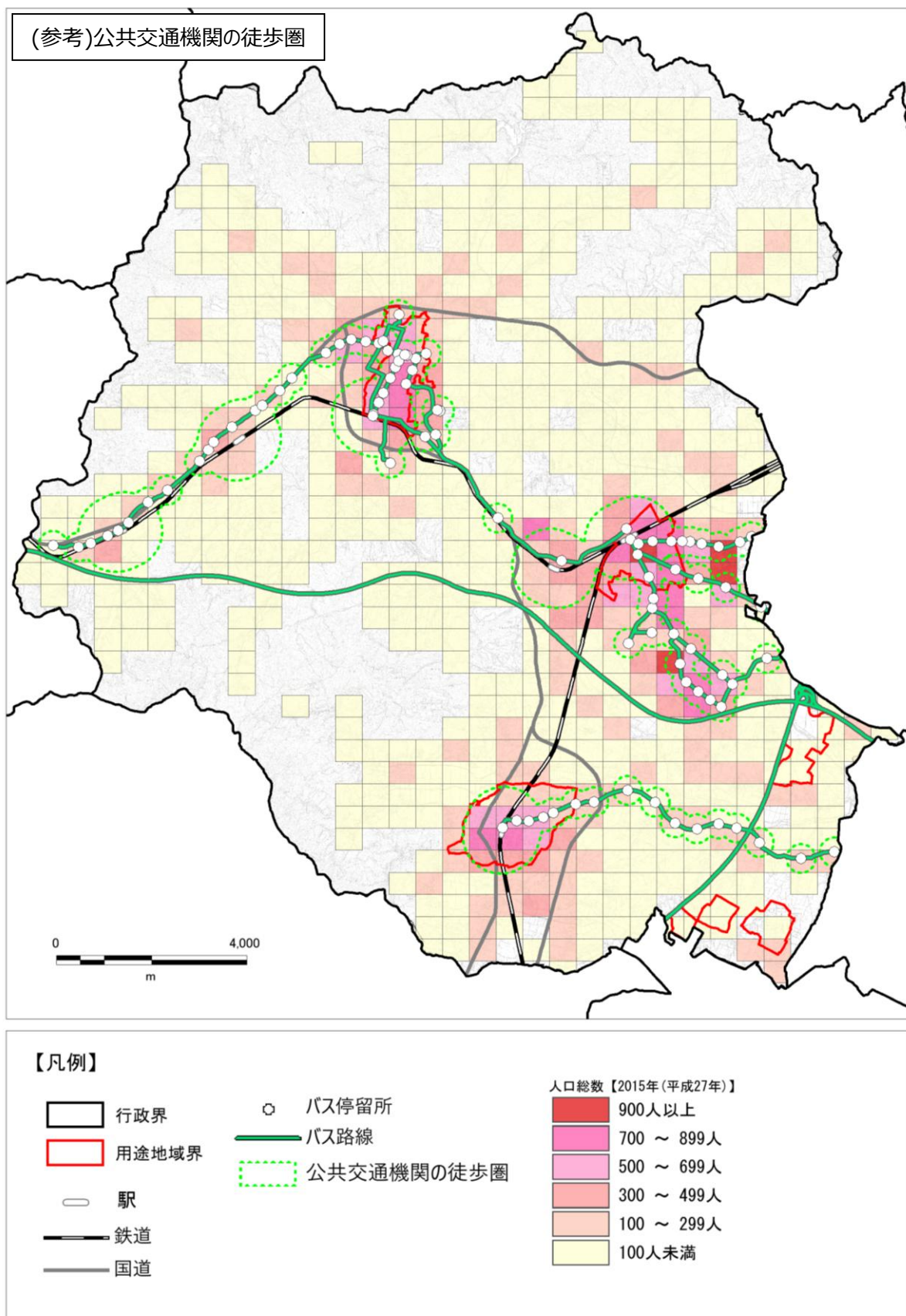


【凡例】



出典：国土数値情報 バスルートデータ(平成 23(2011)年), バス停留所データ(平成 22(2010)年),
 鉄道データ(平成 26(2014)年), 笠間市 HP 路線バスマップ (平成 28(2016)年 3 月時点),
 国勢調査(平成 27(2015)年)

注：基幹的公共交通路線とは 1 日 30 本以上の運行(おおむねピーク時片道 3 本以上に相当)頻度の鉄道路線及びバス路線



出典：国土数値情報 バスルートデータ(平成 23(2011)年), バス停留所データ(平成 22(2010)年),
 鉄道データ(平成 26(2014)年), 笠間市 HP 路線バスマップ (平成 28(2016)年 3 月時点),
 国勢調査(平成 27(2015)年)

⑤日常生活サービスの徒歩圏充足率

本市における日常生活サービスの徒歩圏充足率を算定するにあたり、対象とする施設は「生活サービス施設(医療施設、福祉施設、商業施設)」及び「基幹的公共交通機関」として、全ての施設を徒歩圏で享受できる人口の比率とします。

その結果、市内の日常生活サービスの徒歩圏充足率を見ると、13.4%となっており、本市とおおむね同程度の人口規模である 10 万人以下の都市の平均と比較すると、充足度がやや上回っている状況です。

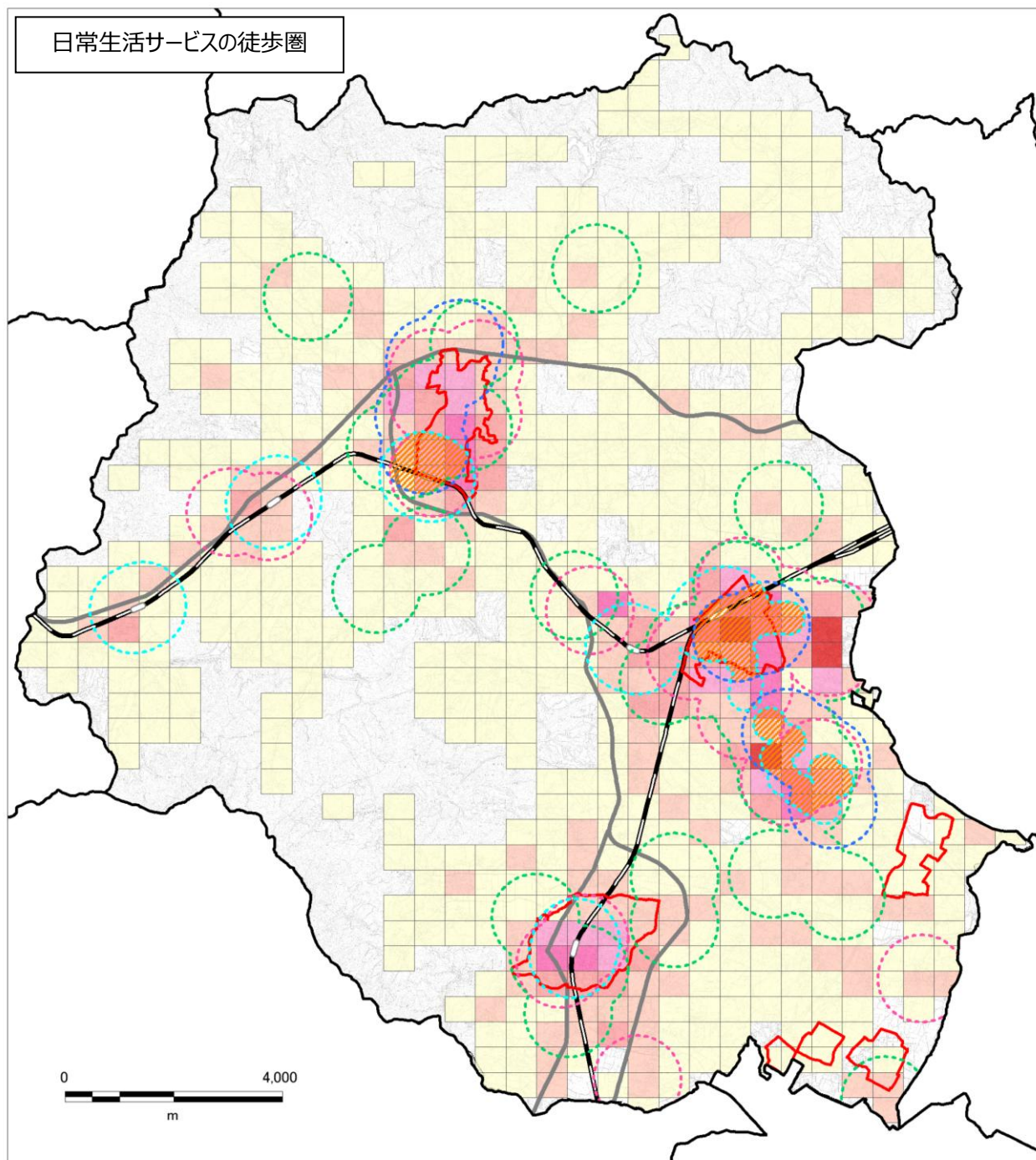
対 象 項 目	笠間市総人口 (人)	カバー人口 (人)	カバー率 (%)
日常生活サービス施設 ・ 医療施設(内科・外科) ・ 福祉施設(介護施設) ・ 商業施設(延床面積 1,500 m ² 以上) ・ 基幹的公共交通機関	76,739	10,283	13.4
【都市規模別参考値】			
全国平均			16.4
地方都市(人口 10 万人以下)			10.6

出典：国土交通省「レーダーチャート自動作成ツール(平成 29((2017)年度)」

国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成 30 年 7 月 12 日改定)

※本市のカバー人口は、カバー率からの逆算値

日常生活サービスの徒歩圏



【凡例】

- 行政界
- 用途地域界
- 駅
- 鉄道
- 国道

- 日常生活サービスの徒歩圏
- 医療施設（内科・外科）の徒歩圏
- 福祉施設（介護施設）の徒歩圏
- 基幹的公共交通機関の徒歩圏
- 商業施設（延床面積1,500㎡以上）の徒歩圏

人口総数【2015年（平成27年）】

- 900人以上
- 700 ～ 899人
- 500 ～ 699人
- 300 ～ 499人
- 100 ～ 299人
- 100人未満

⑥公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合

本市における公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合を他都市と比較するにあたり、対象とする公共交通利便性の高いエリアに存する住宅は「最寄交通機関までの距離が駅まで1km以内、もしくはバス停まで200m圏内の住宅」とします。

その結果、市内の公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合を見ると、48.5%となっており、本市とおおむね同程度の人口規模である10万人以下の都市の平均と比較すると、やや下回っている状況です。

対 象 項 目	笠間市総住宅数 (件)	住宅数 (件)	割合 (%)
公共交通利便性の高いエリアに存する住宅 の割合	27,100	13,144	48.5
【都市規模別参考値】			
全国平均			55.6
地方都市(人口10万人以下)			51.4

出典：国土交通省「レーダーチャート自動作成ツール(平成29((2017)年度)」

国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成30年7月12日改定)
「住宅土地統計調査」(平成25年)

※本市の住宅数は、割合からの逆算値

⑦公共交通の機関分担率

本市における公共交通の機関分担率を他都市と比較するにあたり、「鉄道分担率とバス分担率を集計して算出」とします。なお本市は、算出に用いるパーセントリッパ調査の対象範囲外であるため、本市が平成 26 年 10 月に独自に行った「公共交通需要調査」を元に算出することとします。

その結果、公共交通の機関分担率を見ると 4.4%となっており、本市とおおむね同程度の人口規模である 10 万人以下の都市の平均と比較すると、やや下回っていることから、本市では自動車依存がやや高いと見られます。

対 象 項 目	合計トリップ数 (トリップ)	バスまたは鉄道 の利用回数 (回)	割合 (%)
公共交通の機関分担率	5,473	239	4.4
【都市規模別参考値】			
全国平均			14.8
地方都市(人口 10 万人以下)			6.5

出典：国土交通省「レーダーチャート自動作成ツール(平成 29((2017)年度)」

国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成 30 年 7 月 12 日改定)
「公共交通需要調査」(平成 26 年 10 月)

⑧市民一人当たりの自動車総走行台キロ

本市における市民一人当たりの自動車総走行台キロを他都市と比較するにあたり、「乗用車の市区町村別自動車走行台キロを都市の総人口で除して算出」とします。

その結果、市民一人当たりの自動車総走行台キロを見ると 20.1 台キロ/日となっており、本市とおおむね同程度の人口規模である 10 万人以下の都市の平均と比較すると、同程度の状況です。

対 象 項 目	笠間市総人口 (人)	市内総走行 台キロ (台キロ/日)	一人当たりの 市内総走行 台キロ (台キロ/日)
市民一人当たりの自動車総走行台キロ	76,739	1,539,999	20.1
【都市規模別参考値】			
全国平均			17.9
地方都市(人口 10 万人以下)			20.6

出典：国土交通省「レーダーチャート自動作成ツール(平成 29((2017)年度)」

国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成 30 年 7 月 12 日改定)

1-2 健康・福祉

①医療施設から高齢者徒歩圏内でない住宅の割合

本市における医療施設から高齢者の徒歩圏域にない住宅の割合を他都市と比較するにあたり、対象とする住宅は「医療施設までの距離が 500m 圏外の住宅」とします。

その結果、医療施設から高齢者徒歩圏外の住宅の割合を見ると 48.6%となっており、本市とおおむね同程度の人口規模である 10 万人以下の都市の平均と比較すると、非常に恵まれている状況であり、本市では高齢者の徒歩圏である近距離の範囲に医療施設が多いと推測されます。

対 象 項 目	笠間市総住宅数 (件)	住宅数 (件)	割合 (%)
医療施設から高齢者徒歩圏内でない住宅の割合	27,100	13,160	48.6
【都市規模別参考値】			
全国平均			58.3
地方都市(人口 10 万人以下)			67.1

出典：国土交通省「レーダーチャート自動作成ツール(平成 29((2017)年度)」

国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成 30 年 7 月 12 日改定)

②高齢者福祉施設の 1km 圏域高齢人口カバー率

本市における高齢者福祉施設の 1km 圏に居住する高齢者(65 歳以上)のカバー率を他都市と比較するにあたり、対象とする福祉施設は「介護施設」(通所系, 訪問系, 小規模多機能施設)とします。(グループホームは対象外)

その結果、高齢者福祉施設の 1km 圏に居住する高齢者のカバー率は、59.5%となっており、本市とおおむね同程度の人口規模である 10 万人以下の都市の平均と比較すると、大きく上回っている状況です。

対 象 項 目	65 歳以上人口 (人)	カバー人口 (人)	割合 (%)
高齢者福祉施設の 1km 圏高齢人口カバー率	21,713	12,919	59.5
【都市規模別参考値】			
全国平均			46.1
地方都市(人口 10 万人以下)			40.2

出典：国土交通省「レーダーチャート自動作成ツール(平成 29((2017)年度)」

国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成 30 年 7 月 12 日改定)

③保育所の徒歩圏 0～4 歳人口カバー率

本市における保育所の徒歩圏 0～4 歳人口カバー率を他都市と比較するにあたり、対象とする施設は「保育所から 800m 圏内の施設」とします。

その結果、保育所から徒歩圏内に居住する 0～4 歳の人口カバー率を見ると 25.2%となっており、本市とおおむね同程度の人口規模である 10 万人以下の都市の平均と比較すると、非常に低い状況であり、本市では自動車依存度が高く、保育所の立地条件が人口集積地と一致しにくいことが影響していると推測されます。

対 象 項 目	0～4 歳人口 (人)	カバー人口 (人)	割合 (%)
保育所の徒歩圏 0～4 歳人口カバー率	2,739	690	25.2
【都市規模別参考値】			
全国平均			43.6
地方都市(人口 10 万人以下)			34.7

出典：国土交通省「レーダーチャート自動作成ツール(平成 29((2017)年度)」

国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成 30 年 7 月 12 日改定)

④歩道設置率

本市における歩道設置率を他都市と比較するにあたり、対象とする道路は「道路交通センサスの一般交通量調査対象道路」とします。(高速自動車国道、都市高速道路を除く)

その結果、歩道設置率は、58.7%となっており、本市とおおむね同程度の人口規模である 10 万人以下の都市の平均と比較すると、大きく上回っている状況です。本市では、道路交通センサスの主な調査対象路線である国・県道が多く、歩道整備水準が高いと見られます。

対 象 項 目	道路区間延長 (km)	歩道設置 道路延長 (km)	割合 (%)
歩道設置率	204.4	125.7	58.7
全国平均			48.1
地方都市(人口 10 万人以下)			43.4

出典：国土交通省「レーダーチャート自動作成ツール(平成 29((2017)年度)」

国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成 30 年 7 月 12 日改定)

⑤高齢者徒歩圏に公園がない住宅の割合

本市における高齢者徒歩圏に公園がない住宅の割合を他都市と比較するにあたり、対象は「公園までの距離が 500m 以上」とします。

その結果、高齢者徒歩圏に公園がない住宅の割合を見ると 68.4%となっており、本市とおおむね同程度の人口規模である 10 万人以下の都市の平均と比較すると、利便性がやや低い状況です。

対 象 項 目	笠間市総住宅数 (件)	住宅数 (件)	割合 (%)
高齢者徒歩圏に公園がない住宅の割合	27,100	1,8536	68.4
【都市規模別参考値】			
全国平均			54.9
地方都市(人口 10 万人以下)			62.7

出典：国土交通省「レーダーチャート自動作成ツール(平成 29((2017)年度)」

国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成 30 年 7 月 12 日改定)

※住宅数は、割合からの逆算値

1-3 安全・安心

①人口あたりの交通事故死亡者数

本市における人口あたりの交通事故死亡者数を他都市と比較するにあたり、対象は「人口 1 万人あたりの交通事故死亡者数」とします。

その結果、人口 1 万人あたりの交通事故死亡者数を見ると 0.4%となっており、本市とおおむね同程度の人口規模である 10 万人以下の都市の平均と比較すると、低い状況であり、本市では交通安全性が高いと推測されます。

対 象 項 目	笠間市 総人口 (人)	死亡者数 (人)	割合 (%)
人口当たりの交通事故死亡者数	76,739	3	0.4
【都市規模別参考値】			
全国平均			0.6
地方都市(人口 10 万人以下)			0.7

出典：国土交通省「レーダーチャート自動作成ツール(平成 29((2017)年度)」

国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成 30 年 7 月 12 日改定)

※死亡者数は、割合からの逆算値

②最寄り緊急避難所までの平均距離

本市における市街地の安全性の目安として、最寄りの緊急避難所までの平均距離を他都市と比較するにあたり、対象とする避難所は「最寄りの緊急避難場所までの距離の平均値」とします。

その結果、最寄り緊急避難所までの平均距離を見ると 1,373m となっており、本市とおおむね同程度の人口規模である 10 万人以下の都市の平均と比較すると、非常に遠距離の状況であり、大規模災害発生時などにおける安全性に課題があると推測されます。

対 象 項 目	笠間市総住宅数 (件)	住宅数 (件)	平均距離 (m)
最寄りの緊急避難所までの平均距離	27,100	0～250m 3,280 250～500m 4,530 500～1,000 6,230 1,000～2,000 5,840 2,000～ 7,220	1,373
【都市規模別参考値】			
全国平均			683
地方都市(人口 10 万人以下)			747

出典：国土交通省「レーダーチャート自動作成ツール(平成 29((2017)年度)」

国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成 30 年 7 月 12 日改定)

③空家率

本市における市街地の荒廃化の目安として、空家率を他都市と比較するにあたり、対象とする空家は「住宅及び住宅以外で人が居住する建物のうち空家(住宅土地統計調査におけるその他の住宅)」とします。

その結果、空家率を見ると 6.4%となっており、本市とおおむね同程度の人口規模である 10 万人以下の都市の平均と比較すると、やや低い状況です。

対 象 項 目	住宅+ 居住する建物 (戸)	空家 (戸)	空家率 (%)
空家率	31,180	2,010	6.4
【都市規模別参考値】			
全国平均			7.3
地方都市(人口 10 万人以下)			8.7

出典：国土交通省「レーダーチャート自動作成ツール(平成 29((2017)年度)」

国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成 30 年 7 月 12 日改定)

1-4 地域経済

①従業者一人当たり第三次産業売上高

本市におけるサービス産業の活性化に関する目安として、第三次産業の売上高を他都市と比較するにあたり、対象とする売上高は「従業者1人当たり売上高」とします。

その結果、従業者一人当たり第三次産業売上高を見ると10.3百万円/人となっており、本市とおおむね同程度の人口規模である10万人以下の都市の平均と比較すると、ほぼ同程度の状況です。

対 象 項 目	従業員数 合計 (人)	第三次産業 売上高 (百万円)	売上高 (百万円)
従業者一人当たり第三次産業売上高	17,111	175,910	10.3
【都市規模別参考値】			
全国平均			11.7
地方都市(人口10万人以下)			10.6

出典：国土交通省「レーダーチャート自動作成ツール(平成29(2017)年度)」

国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成30年7月12日改定)

1-5 行政運営

①市民一人当たりの歳出額

本市における都市経営の効率化に関する目安として、市民一人当たりの歳出額を他都市と比較するにあたり、対象とする歳出額は「公共施設(学校園、公民館・地域センター等)、インフラ(道路、公園、上下水道)、巡回型行政サービス(ごみ収集、公共交通、訪問・通所型公営福祉施設)の維持・管理・更新経費」とします。

その結果、市民一人当たりの歳出額を見ると369千円となっており、本市とおおむね同程度の人口規模である10万人以下の都市の平均と比較すると、非常に低い状況ですが、今後の公共建築物とインフラ施設の将来更新費用の増加を勘案すると、予断をゆるさない状況です。

対 象 項 目	笠間市 総人口 (人)	歳出額決算総額 (千円)	市民一人当たり 歳出額 (千円)
市民一人当たり歳出額	76,739	28,973,460	369
【都市規模別参考値】			
全国平均			695
地方都市(人口10万人以下)			802

出典：国土交通省「レーダーチャート自動作成ツール(平成29(2017)年度)」

国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成30年7月12日改定)

1-6 エネルギー・低炭素

①市民一人当たりの自動車 CO2 排出量

本市における省エネルギー・低炭素化に関する目安として、市民一人当たりの CO2 排出量を他都市と比較するにあたり、対象とする CO2 排出量は「運輸部門(自動車)における CO2 排出量」とします。

その結果、市民一人当たりの自動車 CO2 排出量を見ると 1.7t-CO2/年となっており、本市とおおむね同程度の人口規模である 10 万人以下の都市の平均と比較すると、同程度の状況です。

対 象 項 目	笠間市 総人口 (人)	自動車 CO2 排出量 (t-CO2/年)	一人当たり 自動車 CO2 排出量 (t-CO2/年)
市民一人当たりの自動車 CO2 排出量	76,739	130,456	1.7
【都市規模別参考値】			
全国平均			0.8
地方都市(人口 10 万人以下)			1.7

出典：国土交通省「レーダーチャート自動作成ツール(平成 29(2017)年度)」

国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成 30 年 7 月 12 日改定)

※自動車 CO2 排出量は、一人当たりからの逆算値

2. 都市構造評価の他都市比較

本市の都市構造に関する特徴を明らかにするため、全国の類似都市(本市とおおむね同程度の人口規模の10万人以下の都市)と比較し、本市の都市構造に関する強みや弱みを把握します。

1-1 生活利便性

医療施設・福祉施設の徒歩圏人口カバー率

- ・本市の医療施設や福祉施設からの徒歩圏人口を類似都市の平均と比較すると、充実した状況となっています。
- ・これは、本市では医療施設や福祉施設数が多いうえ、人口の集積している市街地などに立地していることなどが要因であると見られます。
- ・今後、仮に市街地の人口が減少していくと、これに連動して施設が減少していく可能性もあることから、施設が多く立地する利便性の高い場所に居住者を誘導していく施策が重要となります。
- ・一方、福祉施設の利用については、送迎サービスなどが用いられていることが多いため、立地条件が必ずしも利用者の利便性に直結しない面もありますが、サービス事業者側の業務効率性や医療施設との連携なども勘案すると、医療施設と同様に、できるだけ人口密度の高い市街地に誘導していくことが重要です。

商業施設の徒歩圏人口カバー率

- ・本市の商業施設からの徒歩圏人口を見ると、類似都市の平均値より高い状況となっており、本市では人口の多い市街地などに商業施設が多く立地しているためであると見られます。
- ・しかし、今後の人口減少の進展を勘案すると、このままでは商業施設の需要も低下する可能性があります。
- ・そこで、商業施設が多く立地する場所に居住者を誘導していくこと、あるいは交通手段を充実させることで広範囲の人が商業施設を利用しやすくすることなどの施策が重要となります。

公共交通路線の徒歩圏人口カバー率

- ・本市の公共交通路線のうち、運行本数が多く利便性が高い交通施設は、JR常磐線とJR水戸線の各駅周辺と平町から旭町付近のみであり、これら駅・バス停からの徒歩圏人口を見ると、類似都市の平均値より少なく、公共交通のサービス水準が低い状況です。
- ・将来の公共交通の維持を図るためには、需要を増やすことが必要ですが、本市において仮にこのままの状態でも人口減少が続く場合、運行本数や路線数の減少が進む可能性があります。
- ・このため、現在の公共交通網をできるだけ維持出来るよう、沿線地域に居住者や各種の日常生活サービス施設を誘導し、需要自体を高めることが重要となります。

日常生活サービス施設の徒歩圏充足率

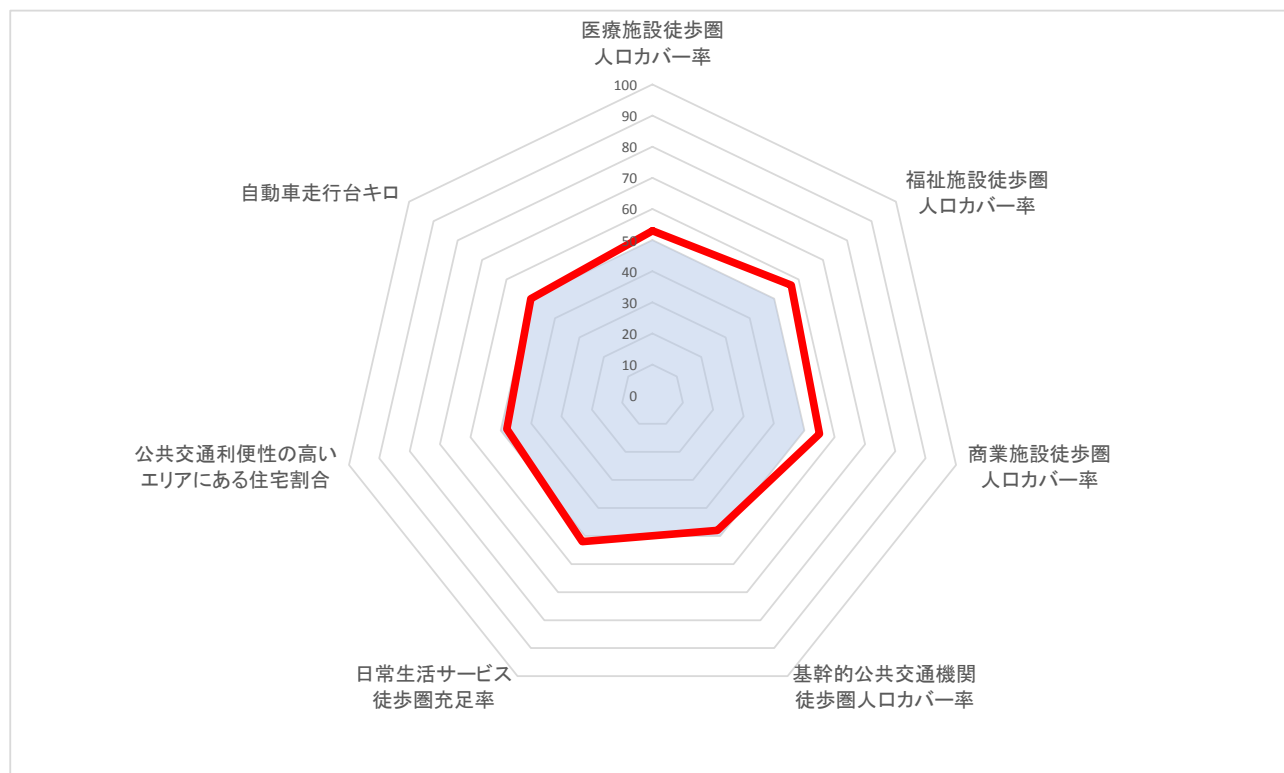
- ・医療施設、福祉施設、商業施設の日常生活サービス施設に基幹的公共交通機関を加えて、総合的な観点で日常生活サービスの徒歩圏人口を見ると、類似都市の平均をやや上回っている状況となっています。各種施設は類似都市を大きく上回っているものもある反面、公共交通のカバー率が低いことで、日常生活サービス施設全体ではこのような結果となっています。
- ・実際の充足圏域を図上で見ると、JR笠間駅付近とJR友部駅周辺の市街地の一部、旭町付近のみであり、市域面積の約2%程度に止まっています。
- ・需要と直接連動する各種の日常生活サービス施設や公共交通は、将来、本市においてこのまま人口減少が続くと、その利便性は確実に低下すると見られます。
- ・このため、現在、各種の日常生活サービス施設及び公共交通の利便性の高い市街地などの地域において、各種の日常生活サービス施設や居住者の誘導・集積をいっそう進めることで利便性を高め、現在の都市力を維持していくことが非常に重要です。

公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合

- ・公共交通利便性の高いエリア内の住宅を見ると、類似都市の平均値をやや下回っている状況となっています。
- ・一般的にこの要因としては、市街地などにおいて商業、業務、工業などの住宅以外の宅地がエリア内に多い可能性や、農地や山林などの自然的土地利用が多い可能性が想定されます。
- ・本市において公共交通利便性の高いエリアと地理利用現況を重ねて見ると、特に市街地以外の郊外部を中心として、自然的土地利用率が高いため、公共交通の利便性が高いエリアであってもその利便性を有効に生かし切れていないことがわかります。
- ・このため、本市においては、自然的土地利用から都市的土地利用に転換することや、空地、空家などの既存ストックを有効に活用することが重要です。

公共交通の機関分担率及び市民一人当たりの自動車総走行台キロ

- ・市民が日常生活において移動する際、公共交通機関をどの程度利用しているかを見ると、類似都市の平均より低い状況となっています。
- ・反面、自動車を利用する比率(自動車総走行台キロ)は、類似都市の平均よりも非常に高いことから、明らかに自動車依存社会となっていることがわかります。
- ・今後、本市においてもいっそう高齢化が進むため、自動車の運転が困難な市民が増加することが明らかですが、市民が自家用車に過度に依存することなく日常生活を送れるよう、公共交通や徒歩などの交通手段を主体とした生活スタイルに誘導していくことや、歩いて暮らせる都市構造などを目指すことが重要です。



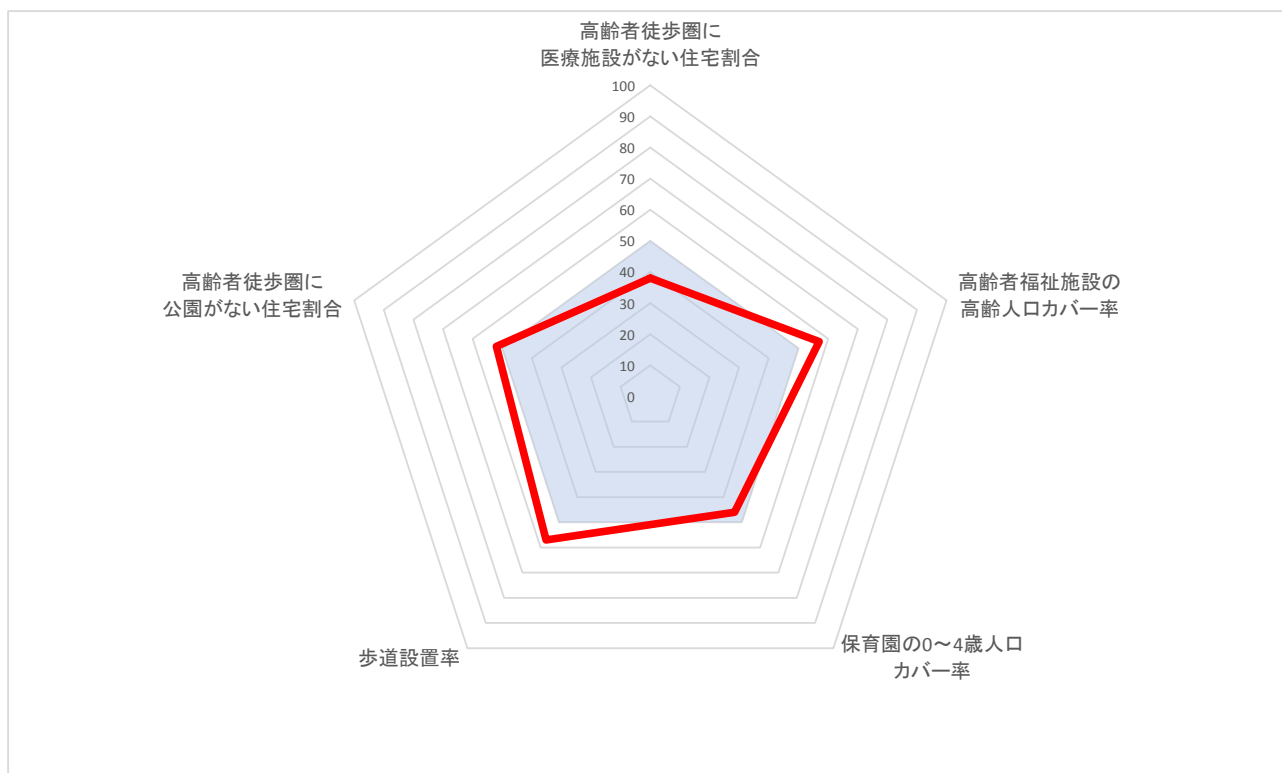
凡例

- 全国類似都市(地方都市(人口10万人以下))
- 笠間市

1-2 健康・福祉

医療施設・高齢者福祉施設・保育所・公園の徒歩圏充足と歩道整備状況

- ・本市の“高齢者でも無理なく移動できる範囲である徒歩圏域(500m 圏)に医療施設がない住宅の割合”は、類似都市の平均よりも少なく、既存の住宅ストックに関しては医療面での利便性が高い状況です。
- ・しかし、“高齢者でも無理なく移動できる徒歩圏域に公園がない住宅”は、類似都市よりもやや多めであり、健康増進面での利便性はやや低い状況です。
- ・一方、高齢者福祉施設の 1km 圏に居住する高齢者のカバー率は、類似都市の平均よりもやや高く、さらに歩道設置率もやや高いことから、高齢者にとっては、自らの足で高齢者福祉施設に通う環境が比較的整っている状況です。
- ・また、保育所の徒歩圏に居住する 0～4 歳人口のカバー率は、類似都市の平均よりも低いことから、居住地周辺には保育所が少なく、結果として自動車で通所する状態にあります。
- ・これらを勘案すると、本市においては、健康・福祉面で充実した状況にある既存の住宅や宅地を有効に活用していくことが重要となります。



凡例

- 全国類似都市(地方都市(人口10万人以下))
- 笠間市

1-3 安全・安心

交通事故・避難所・空家から見る安全・安心の状況

- ・本市における交通事故の死亡者数は、類似都市の平均よりも少なめであり、前述の歩道整備状況も相まって、安全性が高めです。
- ・また、空家の発生状況も少なめであり、市街地の荒廃面や治安面では、比較的恵まれた状況にあります。
- ・しかし、大規模な自然災害が発生した際に避難先となる避難所までの移動距離は、類似都市の平均よりも非常に長く、リスクがある状況です。
- ・これらを勘案すると、本市においては、日常生活における安全性は確保されているものの、緊急時のリスクが潜在的にあることから、市街地の総合的な安全性を高めることが必要です。

1-4 地域経済

第三次産業売上高から見る地域活力

- ・本市におけるサービス産業の活力は、類似都市の平均とほぼ同程度であるため、今後の人口減少による需要の低下に対して、市民生活の利便性を維持することに加えて、市街地の稼ぐ力を維持できるよう、商業やサービス業の集積を高め、産業面での活力を向上させることが必要です。

1-5 行政運営

行政歳出額から見る効率的な都市経営

- ・本市における行財政支出のうち、健全な都市経営状況であるか判断する目安として、公共施設やインフラを初めとする各種維持・管理・更新経費を見ると、類似都市の平均よりも低い状況であるため、比較的健全な行財政の状況に見えますが、今後の各種財政支出の増加を勘案すると、予断をゆるさない状況です。
- ・しかし、今後の人口減少や市内にある各種産業の稼ぐ力が低迷すると、行政における歳入が厳しくなるため、必要経費が行財政を圧迫することになります。
- ・このため、長期的な視点で行政支出のいっそうの健全化が重要となります。

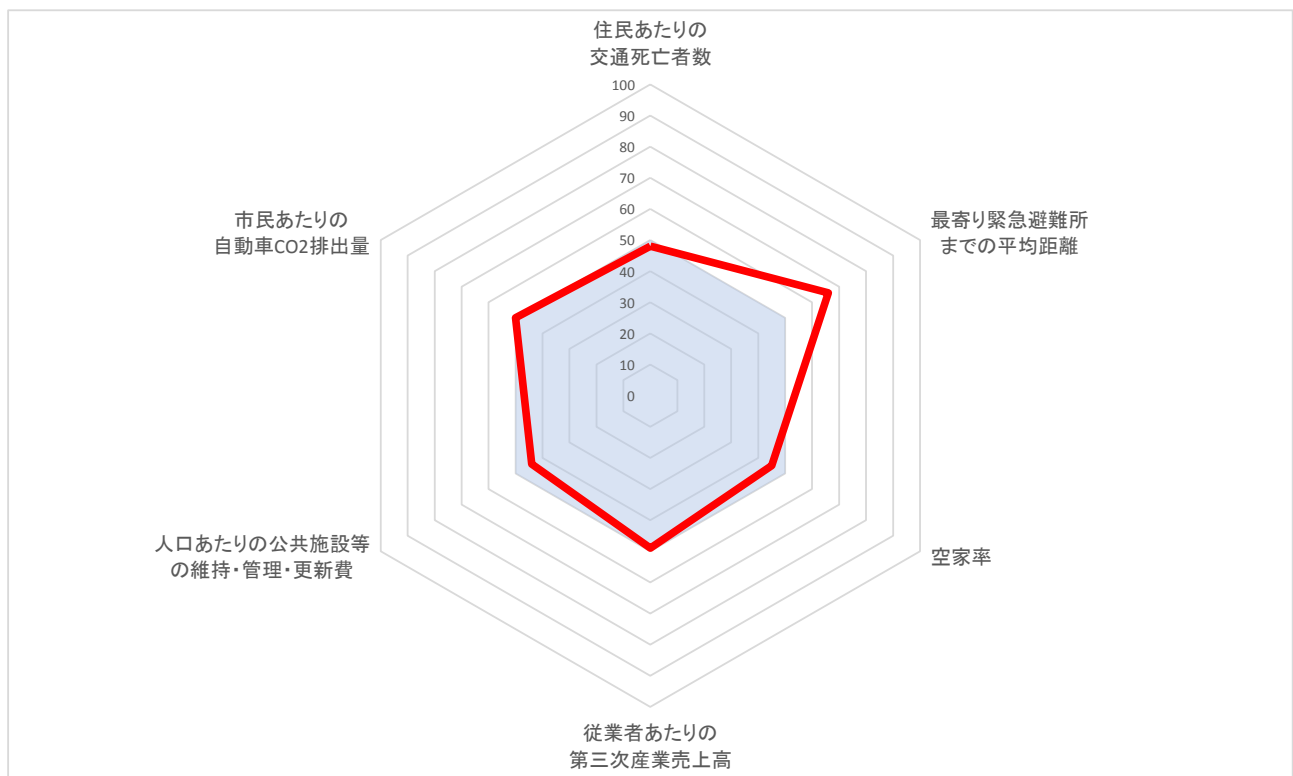
1-6 エネルギー・低炭素

自動車 CO2 排出量から見る省資源や低炭素への配慮

- ・本市においては、地方都市特有の傾向で、自動車依存度が高めではありますが、自動車から排出される CO2 は、類似都市の平均と同程度となっています。
- ・限りある資源の維持や地球環境の保護のほか、自然災害の予防や被害軽減のため、過度に自動車に依存しない暮らし方を実現することが重要です。

【まとめ】本市の都市構造面での強みと弱み

- ・本市の強み：一定の人口集積のある市街地などに医療、福祉、商業の施設が多く立地しており、比較的多くの人口や住宅ストックをカバーしている点に加えて、歩道整備水準が高いことを踏まえ、施設が充実した利便性の高い場所をうまく活用して人口を集約化するなどの歩いて暮らせる取り組みが重要
- ・本市の弱み：自動車依存型の都市であり、公共交通利便性に難があるため、人口や各種生活施設の集積効果を活かして公共交通の維持に取り組むことが重要であるほか、これまで際立った大規模災害の発生は少ないものの、大規模災害時の緊急避難対策など、市街地における総合的な安全性の確保が重要



凡例

- 全国類似都市（地方都市（人口 10 万人以下））
- 笠間市

3. 本市の集約と連携のまちづくりに関する課題

本市における集約と連携のまちづくりに向けて、次のような課題に対応していくことが求められます。

人 口 減 少

- ・本市では、既に人口は減少傾向に転じており、笠間市街地で人口集中地区がなくなるなど人口減少が進行し、これにともなって空地・空家の増加が顕在化し、市街地の低密度化(都市のスポンジ化)を生じており、都市全体で見ると居住地が余っている状態となっています。
- ・人口減少にともなう各種需要の低下により、居住者などに対する日常生活サービス機能も次第に減少していくことで、不便な状況が加速して一層の地域活力低下に向かうことが懸念されます。

拡 散 的 な 都 市 構 造

- ・本市では、都市化圧力が比較的高いものの、非線引き都市計画区域であるため、友部市街地の用途地域外をはじめ、市内各所で住宅、商業施設、サービス施設などが拡散的に立地し、都市全体で見ると都市的土地利用は低密度な状況となっています。
- ・今後、人口減少にともなって自然消滅的に各種都市機能が減少した場合、市内各所では商圈人口などが減少し、その結果、各種の商業・サービス施設が撤退するなど、都市機能の集積性に乏しく、いっそう低密・低利用型の土地利用となる可能性があります。

交 通 手 段 の 確 保

- ・本市の土地利用は、拡散的かつ低密度な配置となっているため、公共交通よりも自動車への依存度が高い状況です。
- ・JR 常磐線及び水戸線が通り、市内に6つの駅を有する鉄道交通の要衝でありながら、鉄道分担率が低い状況です。
- ・公共交通の徒歩圏カバー率が低水準となっています。
- ・今後の高齢化の一層の進展によって、自動車の運転が困難となる市民の増加が予想されます。
- ・地域の魅力ある観光資源（歴史・文化資源等）を活かすため、交通結節点からのネットワーク形成や、インバウンドへの対応が求められています。

財 政 状 況

- ・人口減少・少子高齢化が本格的に進展することにより、税収の減少や社会保障関連経費の更なる増大が予想されています。
- ・高度経済成長期に整備された公共施設の更新経費に多額の支出が懸念されます。
- ・拡散したインフラにより、非効率な維持・修繕を余儀なくされる懸念されます。
- ・緊急避難場所が不足していることも踏まえ、近年の自然災害の大規模化、頻発化、激甚化などから市街地などを守る安全対策が不可欠です。

本市の集約と連携に関する現状

本市における集約と連携の課題

【本市の人口は既に減少傾向】
・ 82,358 人 (H12) → 76,739 人 (H27)
・ 将来推計：57,646 人 (R22)

【市街地の低密度化が進む】
・ 望ましい人口密度：40 人/ha
・ 笠間市：23.4 人/ha

【人口集中地区 (DID) 面積の変化】
・ 笠間：2.1km² (H2) → 0km² (H27)
・ 友部：1.4km² (H2) → 1.83km² (H27)
・ 岩間：DID なく低密な市街地

【空地・空家の増加】
・ 空地：0.9% (H24) → 1.1% (H29)
・ 空家：3.1% (H15) → 6.4% (H25)

【用途地域外への住宅立地】
・ 友部駅周辺用途地域外 DID 拡大：
0.0ha (S60) → 68.3ha (H27)

【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%

【都市計画制度】
・ 旧笠間都市計画：非線引き (S33～)
・ 旧友部都市計画：非線引き (S26～)
・ 旧岩間都市計画：非線引き (S51～)

【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】
・ JR 常磐線：友部駅、岩間駅
・ JR 水戸線：笠間駅、尖戸駅、
稲田駅、福原駅

【観光客】
・ 入込客数 3,704 千人/年 (県内第 4 位)
・ 笠間稲荷神社、笠間日動美術館、
笠間芸術の森公園等

【投資的経費】
・ 歳入：約 50 億円減少
(304 億円 (H27) → 250 億円程度 (H31～))
・ 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】
・ R9～16 (2027～2034) 年度や R18～
37 (2036～2055) 年度に公共施設更新
費用が財源を大きく上回る予測

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

人口減少への対応が必要

各種都市機能の拡散に
よる集積度や密度の低
下が進む

拡散的な都市構造への対応
が必要

高齢化の進展や観光需
要面で公共交通への依
存度が高まるが、拡散
的かつ低密な都市構造

公共交通等の移動手段の確
保が必要

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

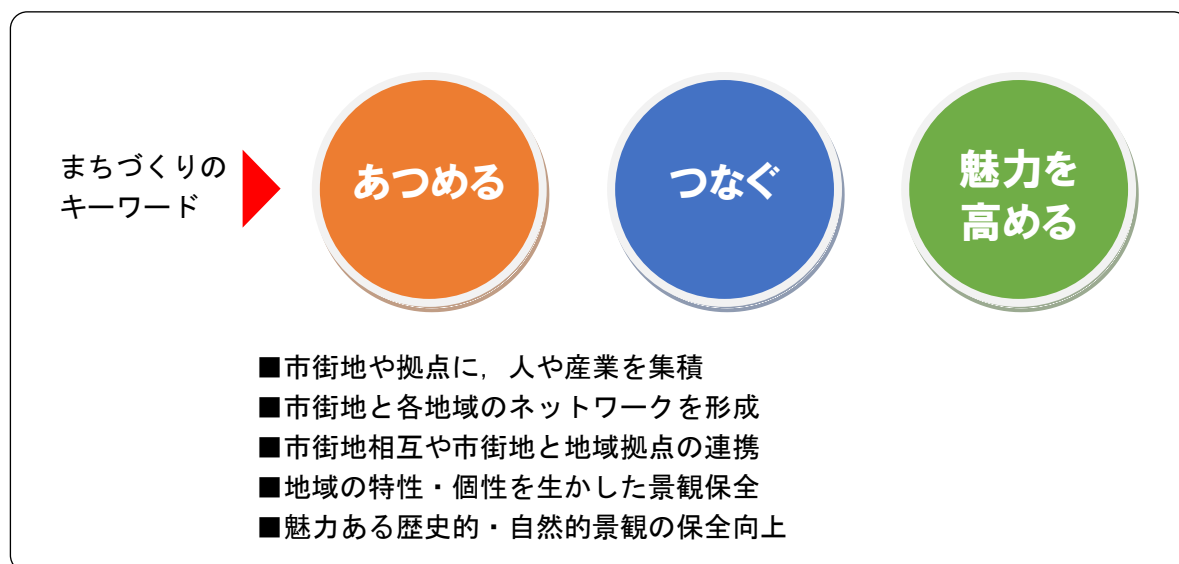
市民の安全・安心と安定的
行財政のバランスが重要

第3章 立地適正化計画

1. まちづくりの方針

1-1 基本理念

本市における立地適正化計画は、上位計画である笠間市第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。



1-2 まちづくりの目標

本市における集約と連携のまちづくりは、都市機能を集約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ふれる歴史・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。

また、本市の市街地ごとの特性を踏まえて、それぞれ次のような方針で集約と連携のまちづくりを進めます。

友部市街地における集約と連携のまちづくりの方針(ターゲット)

「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、本市の中心拠点を形成する」

■友部市街地の“あつめる”

- ・本市の都市的発展を牽引する都市機能強化ゾーンの中心として、高次な都市機能をはじめ、居住機能を集積させる
- ・長期的には、用途地域外の居住機能や各種都市機能の友部市街地への集積を目指す

■友部市街地の“つなぐ”

- ・友部駅は、常磐線と水戸線が接続し、複数のバス路線がアクセスする本市全体のターミナル駅として市内外の連携のハブとする

■友部市街地の“魅力を高める”

- ・高次な都市機能が集積する生活利便性の高さを魅力としていく
- ・笠間市の玄関口であり、笠間市の顔に相応しい都市景観を形成する

笠間市街地における集約と連携のまちづくりの方針(ターゲット)

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

■笠間市街地の“あつめる”

- ・ 涸沼川の浸水リスクに対して安全な市街地への居住を長期的に促していく
- ・ 観光客の集客効果を地域の賑わいや、経済面・公共交通面での需要増加に役立てる

■笠間市街地の“つなぐ”

- ・ 観光施設や笠間駅などを連絡する各種交通に来訪者需要を取り込み、市民の利便性を向上する
- ・ 運行距離が長く広域をカバーするバス路線により郊外部との連絡を担う

■笠間市街地の“魅力を高める”

- ・ 歴史資源、文化や観光施設の充実、街並みの整備などにより、歴史的風情による魅力を人の集積に役立てる

岩間市街地における集約と連携のまちづくりの方針(ターゲット)

「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」

■岩間市街地の“あつめる”

- ・ 用途地域面積が広く低い人口密度を長期的に岩間駅周辺や生活利便性が高い場所に集積していく

■岩間市街地の“つなぐ”

- ・ 本県の基幹交通軸である岩間駅を活かして周辺都市や市内との連携を図る
- ・ 運行距離が長く広域をカバーするバス路線により郊外部との連絡を担う

■岩間市街地の“魅力を高める”

- ・ 市街地付近の農業資源や自然資源などを活かし、都市と農業や自然との共存を目指す

1-3 まちづくりの方針

基本理念やまちづくりの目標を踏まえ、本市では次のような都市構造を構築する方針とします。

まちづくりの方針

【都市拠点の配置】

- ・市街地において主要な鉄道駅を有する交通結節点として中心性を有する友部、笠間、岩間の3市街地を拠点市街地として、本市の鉄道や高速道路などの恵まれた交通利便性や、首都圏及び周辺拠点都市などに近い位置関係を活かし、各種の高次な都市機能の立地・集積を図るための「都市拠点」を配置

【生活拠点と中心拠点の配置】

- ・3つの拠点市街地内の都市拠点の周辺に既存の人口集積に対応して「生活拠点」を配置して住宅の集積を促進するほか、これと合わせて市民などの快適な日常生活を支える各種生活機能を立地・集積
- ・生活拠点の中で特に友部駅周辺は、笠間市第2次総合計画における都市機能強化ゾーンの位置づけを踏まえ、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」とする

【地域拠点の配置】

- ・3つの拠点市街地以外の地域において、鉄道駅の立地や各種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、日常生活を支える各種生活機能を維持

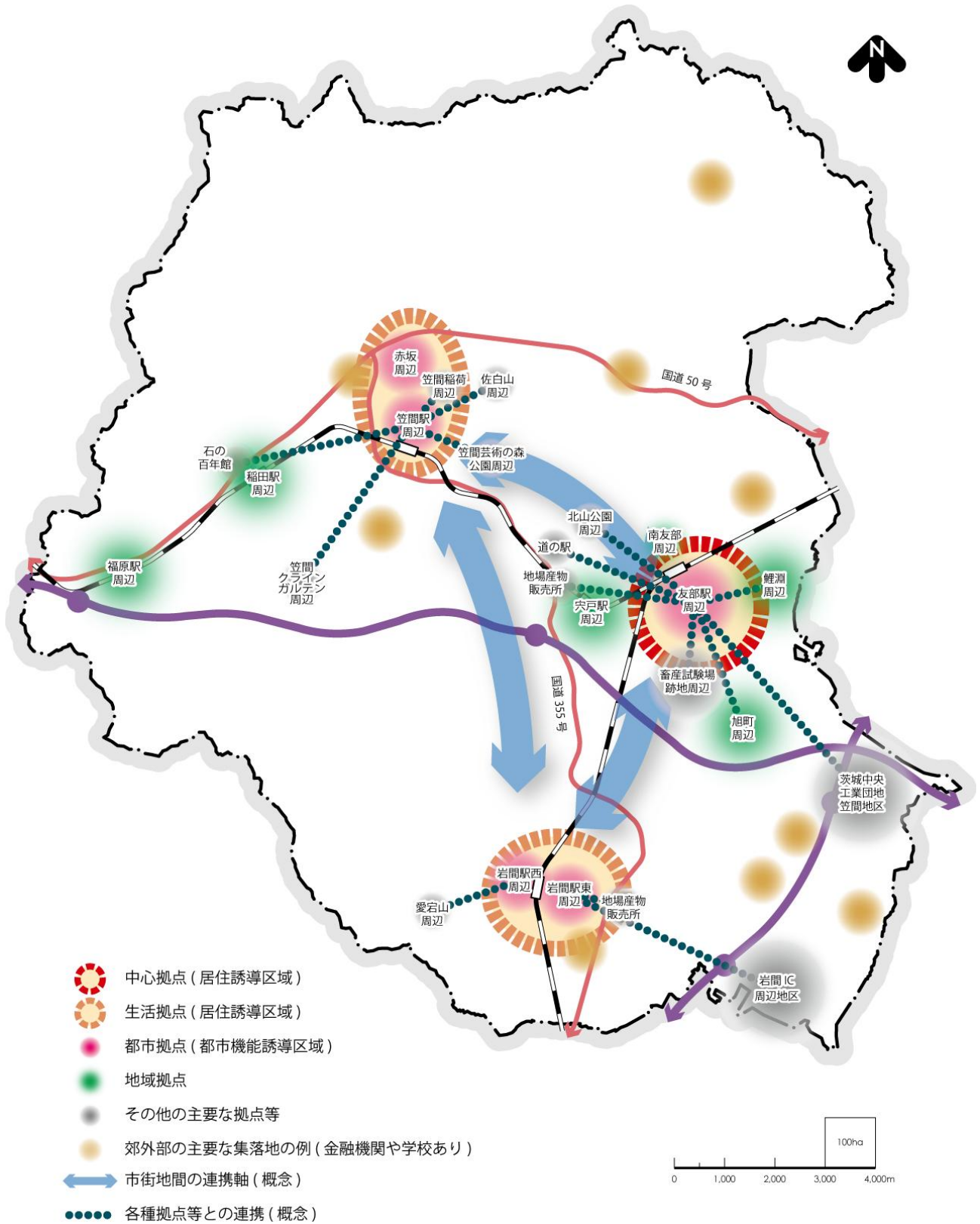
【集落地・郊外や各種拠点との連携】

- ・観光や歴史、文化、農業などの本市の特徴的な資源である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を向上
- ・幹線道路や鉄道に沿って形成されてきた主要な集落地や住宅団地については、既存の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や連担性を保つ
- ・郊外部などで金融機関や学校があるなどの拠点性を有する主要な集落地は、拠点としての利便性を活かして既存の地域コミュニティを維持

【周辺都市との連携】

- ・「茨城県央地域定住自立圏」を構成する9市町村や、JR常磐線や幹線道路などの基幹的な交通手段を介して結びつく本市周辺都市との連携により、市民生活や経済産業活動などで共生関係を構築

笠間市が目指す都市構造のイメージ



2. 居住誘導区域の基本的な考え方

2-1 誘導区域の方針と設定

本市の用途地域を基本として、原則として下記の考え方で居住誘導区域と都市機能誘導区域を配置していきます。なお、各種の誘導区域は、今後の社会経済・地域情勢の変化などを踏まえ、適宜見直すこととします。

Step1 除外することが考えられる区域

以下の視点に該当する区域を原則として除外する。

視点1 居住に不適と見られる区域

1-1 工業系用途地域

- ・工業等の操業環境を維持することが基本となる工業専用地域や工業地域
- ・住工の土地利用が混在する可能性のある準工業地域は住工比率等から判断

1-2 都市計画施設用地

- ・運動公園、総合公園等の都市基幹公園以上の大規模な公園や緑地等(計画地含む)
- ・その他の大規模な都市計画施設(計画地含む)

※ただし、今後の整備見通し等を総合的に勘案

視点2 安全が確保しにくい区域

2-1 土砂災害等規制地

- ・土砂災害特別警戒区域や土砂災害警戒区域
- ・急傾斜地崩壊危険区域

2-2 浸水想定区域

- ・河川の浸水想定区域

※ただし、災害リスク、警戒避難体制、災害防止・軽減施設等の整備状況や見通し等を総合的に勘案

Step2 含めることが考えられる区域

上記 Step1 の除外区域以外で、以下の視点のいずれかに該当する区域を原則として含める。

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)

1-1 日常生活利便施設の徒歩圏域

- ・商業、医療、福祉、教育施設等の各施設の全てから半径 800m の圏域(日常生活利便施設が充実した場所を中心に都市機能誘導区域候補とすることも勘案)

視点2 人口集積の可能性が高い区域

2-1 人口密度

- ・将来(令和 17 年(2035))も人口密度(20 人/ha 程度)を維持できると予想される区域

視点3 公共交通が充実した区域

3-1 鉄道駅の徒歩圏域

- ・便数が多い主要な鉄道駅から半径 800m の圏域

3-2 バス停留所の徒歩圏域

- ・便数が多い主要なバス停から半径 300m の圏域

視点4 都市基盤施設が整った区域

4-1 市街地開発事業等区域

- ・土地区画整理事業や開発行為等によって計画的に一体的かつ総合的に都市基盤施設を整備した特に良好な市街地環境を有する区域(計画地含む)

視点5 上位計画で位置づける拠点等の区域

5-1 総合計画等の都市的な拠点地区

- ・総合計画等の上位計画で各種都市機能を配置する位置づけのある区域

Step3 都市計画区域内かつ用途地域内

【居住誘導区域】

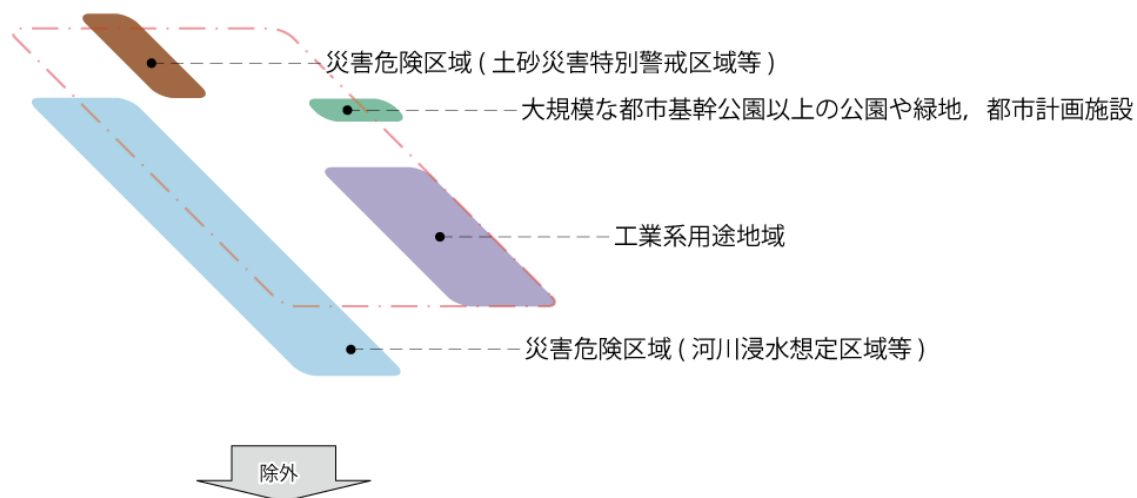
【都市機能誘導区域】

居住誘導区域内で特に各種の都市機能を誘導する区域を定める。

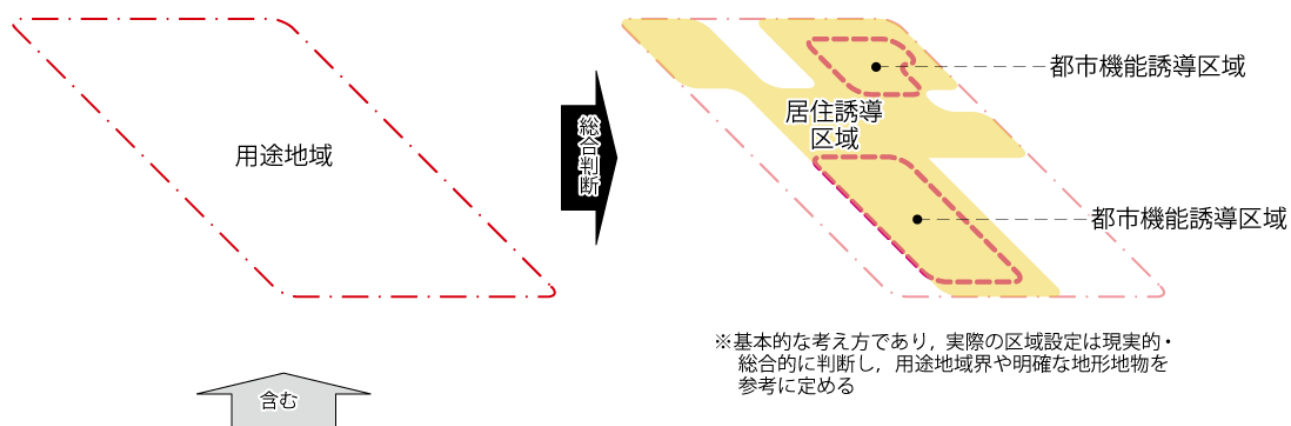
2-2 各種誘導区域の設定方針のイメージ

居住誘導区域や都市機能誘導区域の設定方針を図示すると下記のとおりとなります。

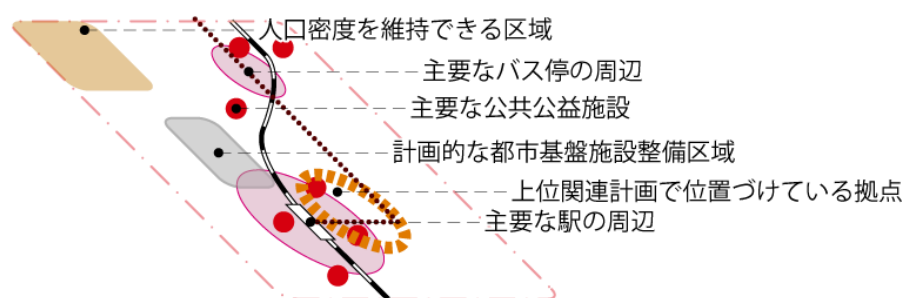
【区域に含めないことが考えられる要素】



【基本的な区域の素案】



※基本的な考え方であり、実際の区域設定は現実的・総合的に判断し、用途地域界や明確な地形地物を参考に定める



【区域に含むことが考えられる要素】

2－3 居住誘導区域の検討

本市の居住誘導区域は、前述の「誘導区域の方針と設定」に基づいて、住宅等を特に集積していくべき区域に指定します。

誘導区域の設定方針に基づき、特に日常生活に関する安全(災害リスクなど)と安心(生活利便性など)が確保でき、人口集積の可能性が高いと見込まれる市街地とします。

なお、居住誘導区域以外の住居系市街地や住宅団地、主要な集落地などについては、これまで同様に既存の住宅機能などを維持します。

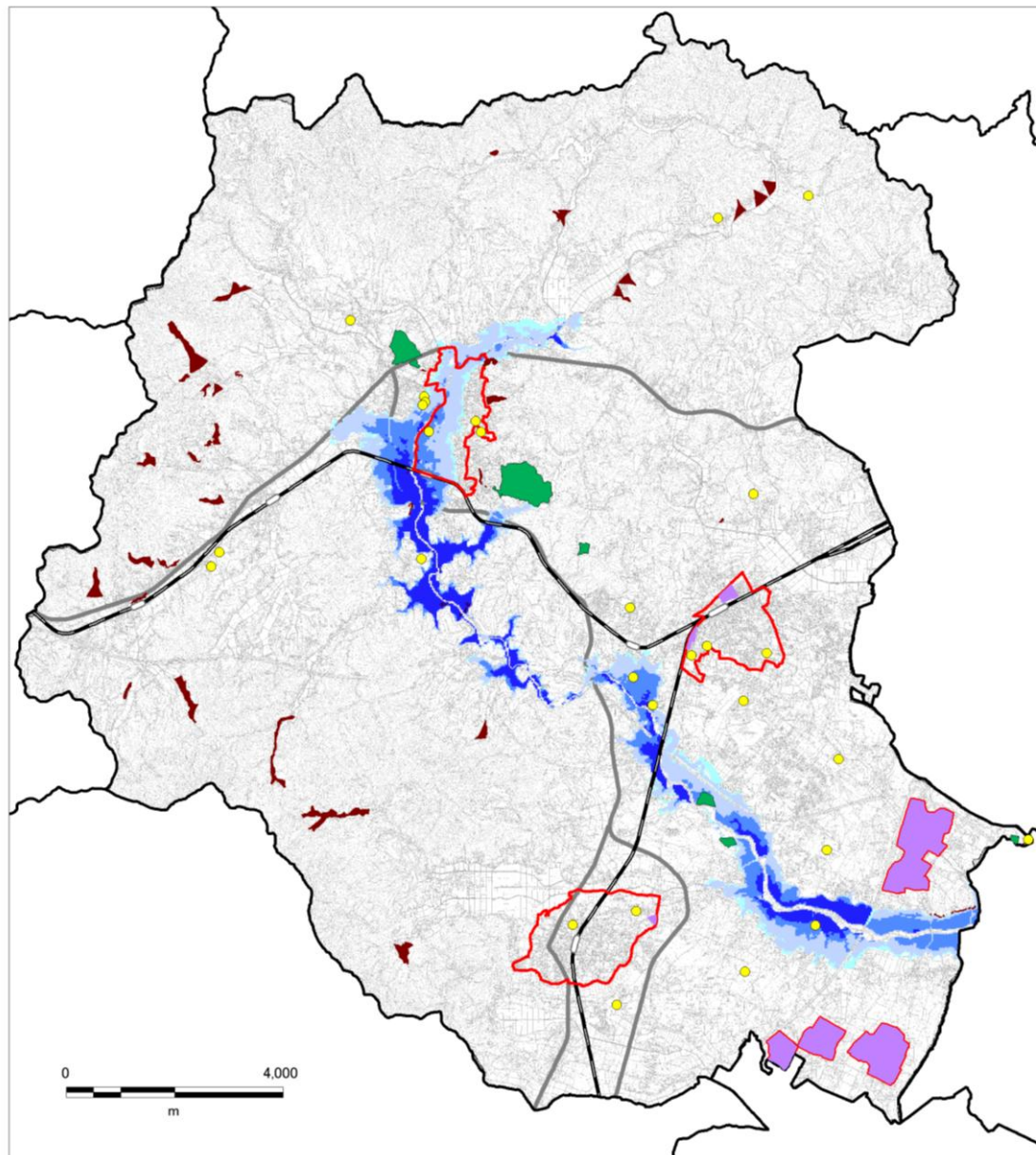
Step1 除外することが考えられる区域

視点1 居住に不適と見られる区域

- ・工業系用途地域
- ・大規模な都市計画施設用地(※ただし、今後の整備見通し等を総合的に勘案)

視点2 安全が確保しにくい区域

- ・土砂災害等規制地(土砂災害特別警戒区域・土砂災害警戒区域など)
- ・浸水想定区域(※ただし、災害リスク、警戒避難体制、災害防止・軽減施設等の整備状況や見通し等を総合的に勘案)



【凡例】

行政界	工業系用途地域	浸水想定区域_浸水深ランク別
用途地域界	大規模な都市計画施設用地	10.0~20.0m
駅	土砂災害警戒区域等	5.0~10.0m
鉄道	避難所	3.0~5.0m
国道		0.5~3.0m
		0.5m未満

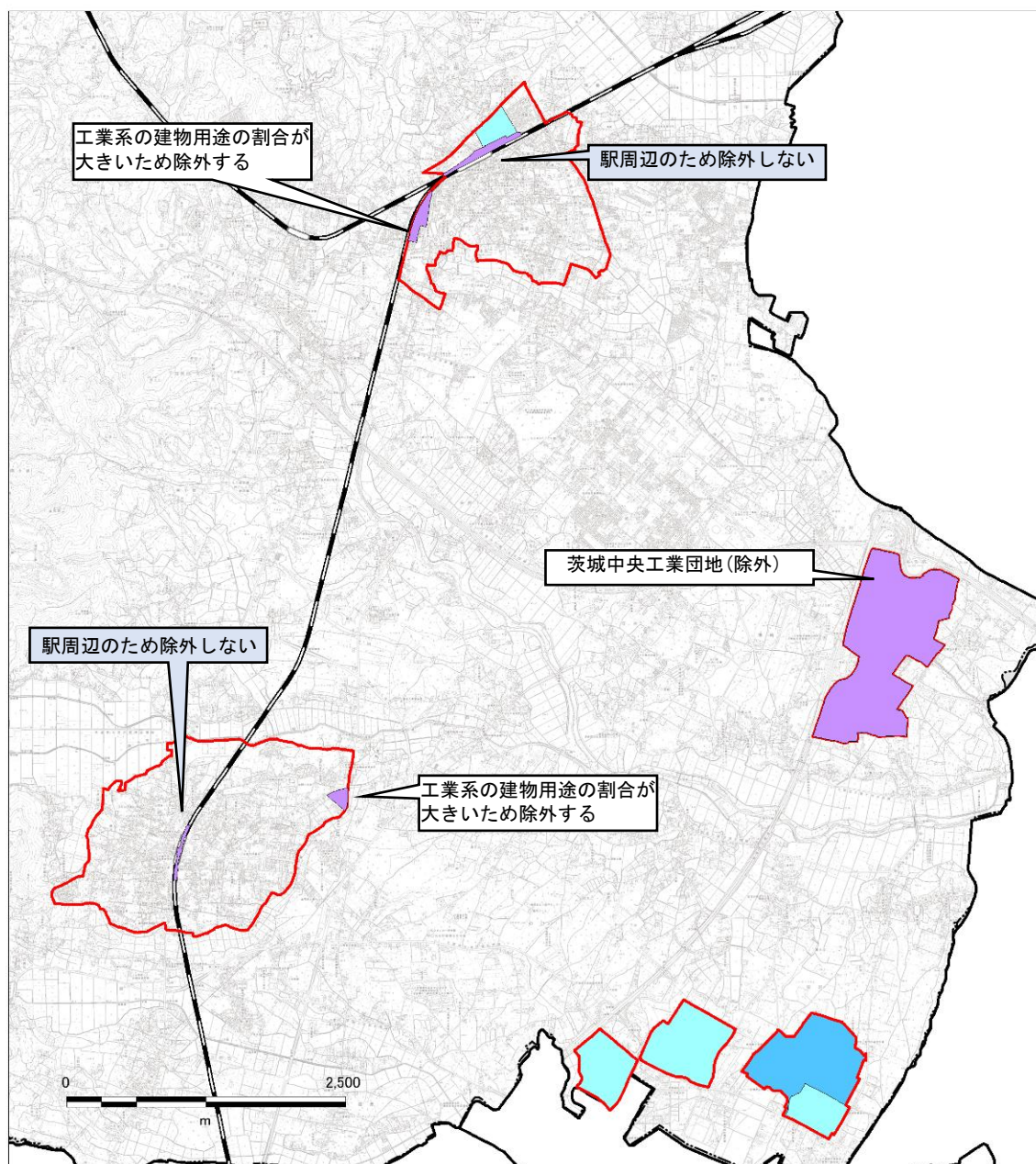
出典：国土数値情報 土砂災害警戒区域データ(平成 30(2018)年)
国土交通省 洪水浸水想定区域図・洪水ハザードマップ、
笠間市 HP(避難所情報、ハザードマップ)

視点1 居住に不適と見られる区域

1-1 工業系用途地域

- ・工業地域及び工業専用地域については『除外する』
- ・準工業地域については、友部駅・岩間駅周辺に指定されている区域は、駅舎等と一体的に建築物の整備を行う可能性などを勘案して『除外しない』
- ・それ以外の準工業地域については、工業系の建物用途の割合が高く実質的に一団の工業地等であるため『除外する』

図 笠間市内の準工業地域



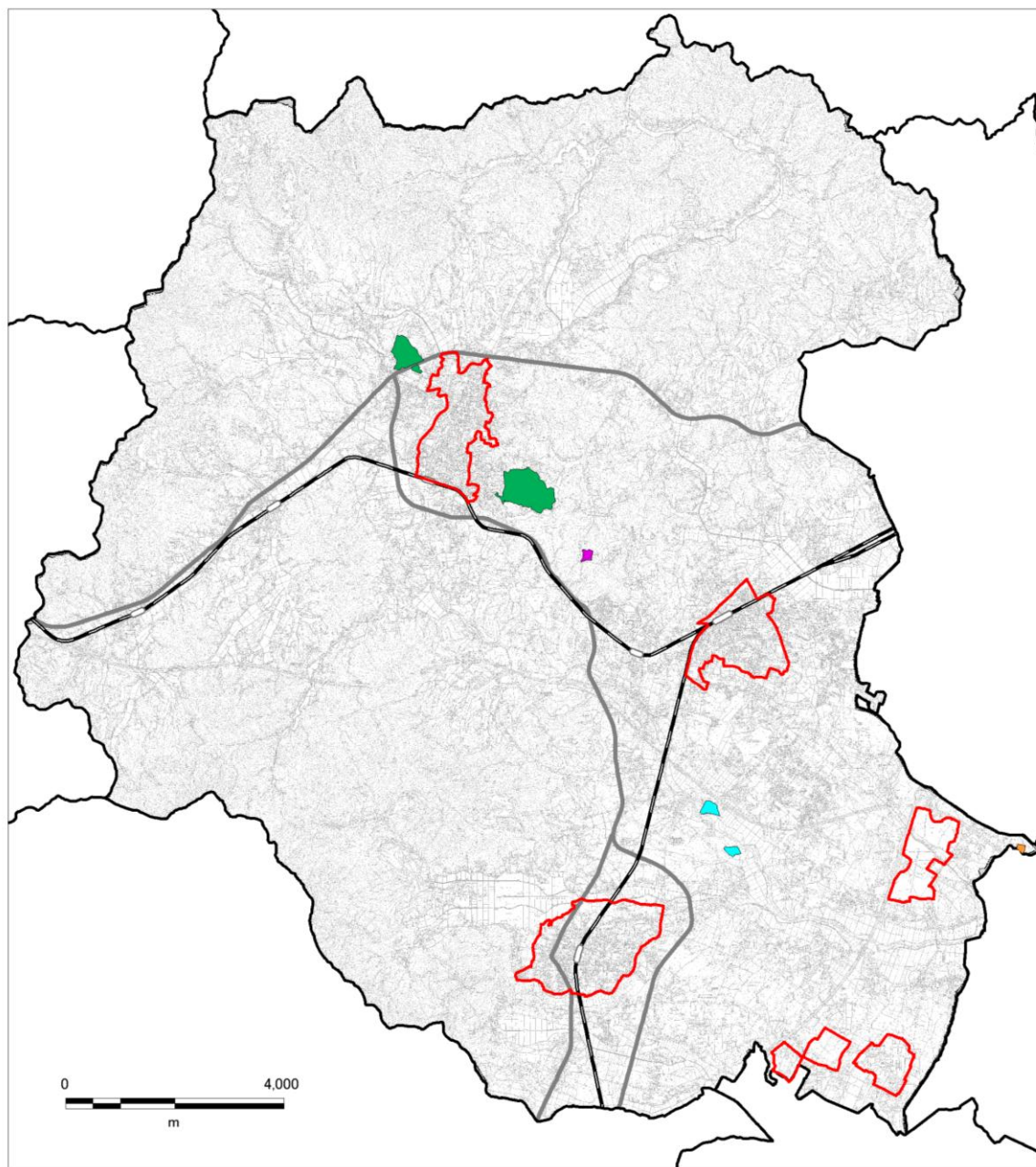
【凡例】

行政界	工業系用途地域
用途地域界	工業専用地域
	工業地域
	準工業地域

視点1 居住に不適と見られる区域

1-2 都市計画施設用地

- 都市計画決定済みの都市基幹公園以上(広域公園(笠間芸術の森公園), 笠間市総合公園)を『除外する』
- 都市計画決定済みのその他の大規模な都市計画施設(計画地含む)を『除外する』
→ごみ処理場(笠間水戸環境組合ごみ処理場), 火葬場(笠間地方広域斎場), 公共下水道処理場(2箇所)



【凡例】

行政界	都市計画施設用地
用途地域界	火葬場
鉄道	ごみ処理場
駅	公共下水道処理場
国道	

出典：都市計画基礎調査(平成 29(2017)年)等

視点2 安全が確保しにくい区域

2-1 土砂災害等規制地

- ・土砂災害特別警戒区域や土砂災害警戒区域を『除外する』
- ・急傾斜地崩壊危険区域を『除外する』

2-2 浸水想定区域

- ・原則として河川の浸水想定区域(想定最大規模)のうち浸水深 3.0m 以上の区域を『除外する』

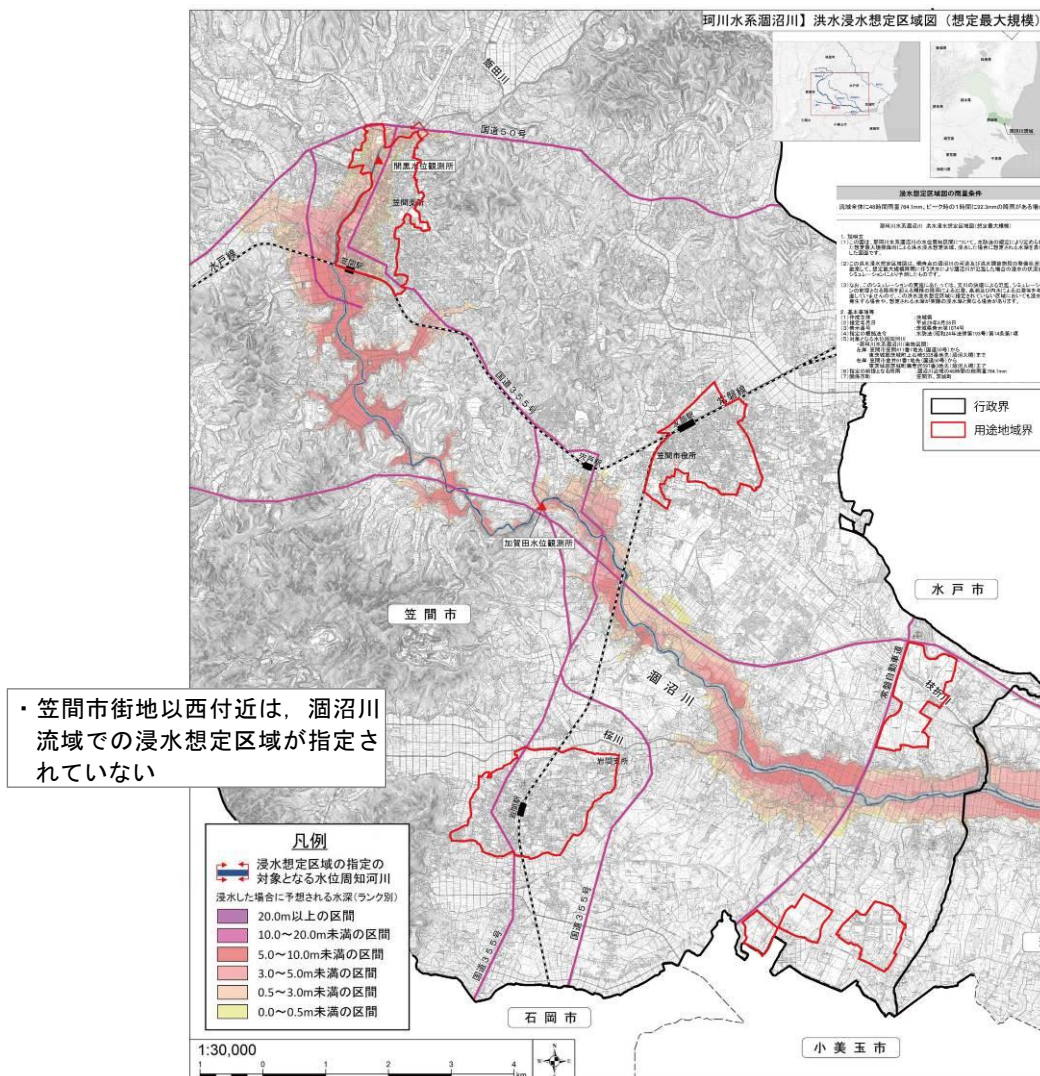
※浸水深 3.0m は、想定最大規模(降水確率 1/1,000)で見ると建物の 2 階の床部分や 1 階の屋根部分に相当する深度であり、かつ、計画規模(降水確率 1/100)で見ると 0.5m の浸水深で成人の膝部分に相当する深度

※浸水深 3.0m の区域であっても、笠間駅前の交通利便性や生活施設が充実した場所は、都市機能面で非常に重要であるため、地域防災計画等と整合を図り、各種の総合的な治水対策を行うことを前提として除外しない。

※笠間市街地に関する総合的な治水対策例

- ・ハード対策：酒沼川改修(築堤や浚渫、内水排除施設整備等)、防災調整池の整備や浸透性向上(舗装や浸透枳等)、避難場所や避難路の整備 等
- ・ソフト対策：山林や農地等の保全、避難システム整備(水防体制や警報システム、避難訓練)、市民周知(ハザードマップ普及、マイタイムライン(避難計画)作成) 等

洪水浸水想定区域図(想定最大規模)



- ・笠間市街地以西付近は、酒沼川流域での浸水想定区域が指定されていない

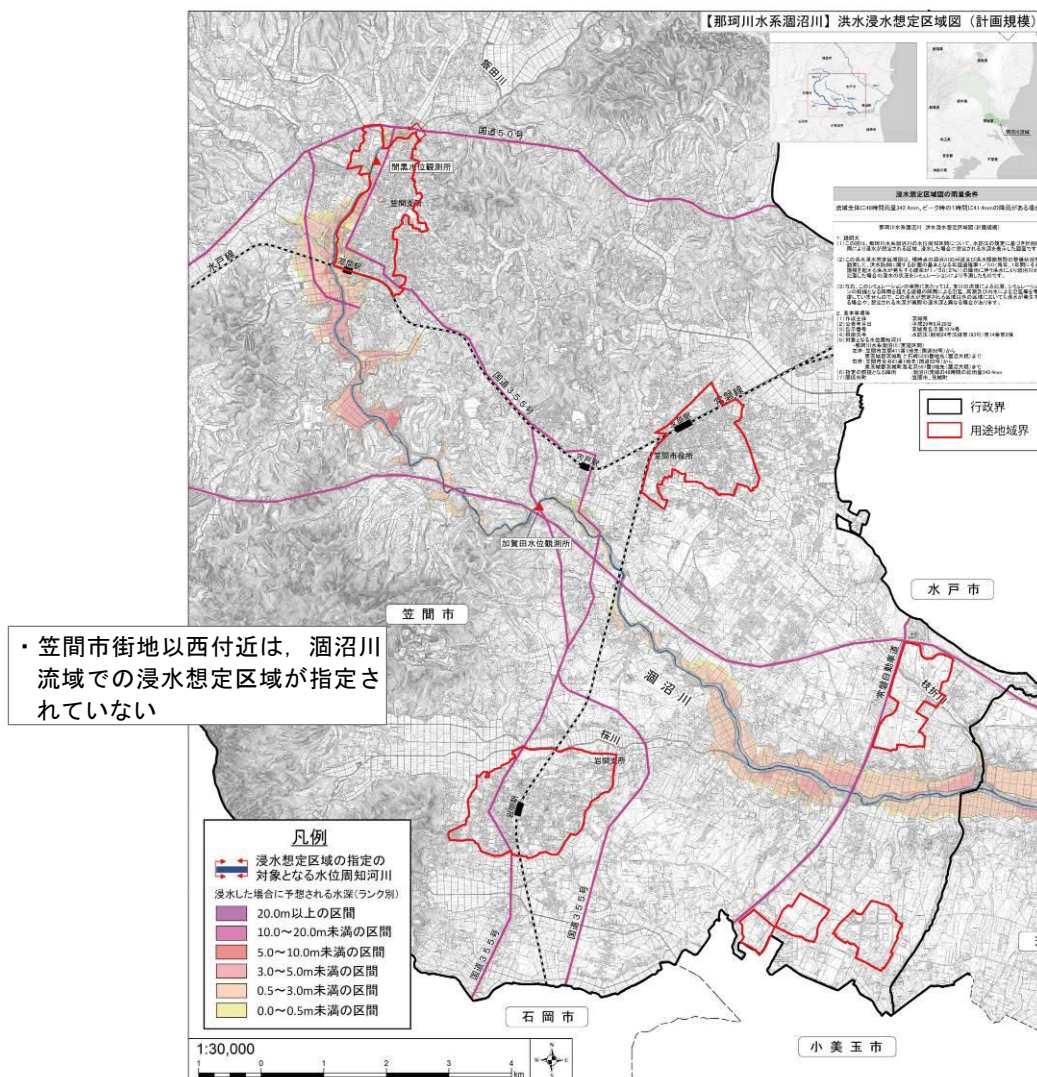
※浸水想定区域図の雨量条件：

流域全体に 48 時間雨量 764.1 mm、ピーク時の 1 時間に 92.3 mm の降雨がある場合(降水確率 1/1000 年)

※水防法の規定により定められた想定最大規模降雨による浸水が想定される区域、浸水した場合に想定される水深を表示

出典：茨城県洪水浸水想定区域図公表ページ

(参考) 洪水浸水想定区域図(計画規模)



※浸水想定区域図の雨量条件：

流域全体に48時間雨量342.4mm、ピーク時の1時間に41.4mmの降雨がある場合(降水確率1/100年)

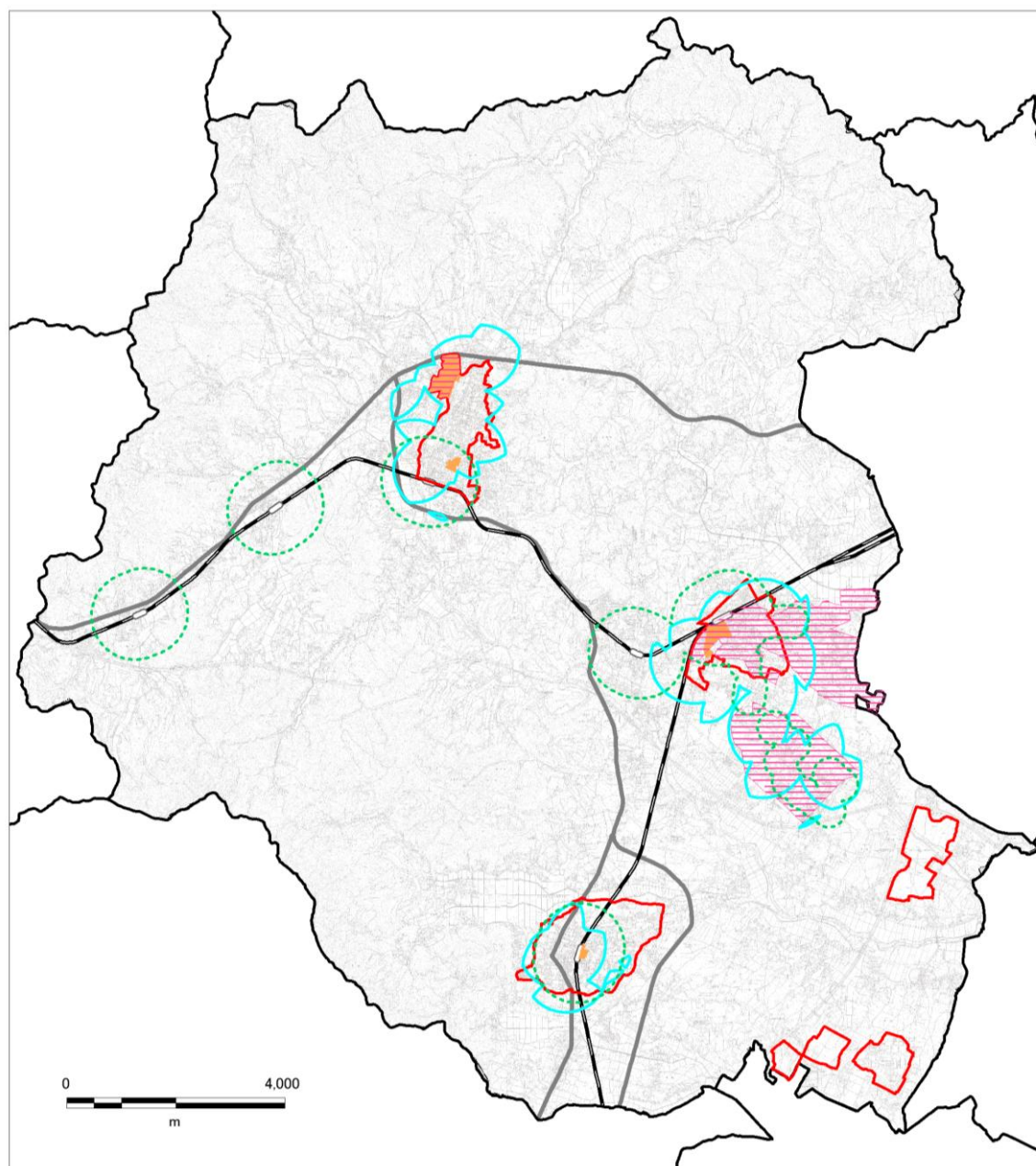
※水防法の規定に基づく計画降雨により浸水が想定される区域、浸水した場合に想定される水深を表示

出典：茨城県洪水浸水想定区域図公表ページ

Step2 含めることが考えられる区域

Step1 の除外区域以外で、以下の視点のいずれかに該当する区域を原則として含める。

- 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)
- 視点2 人口集積の可能性が高い区域
- 視点3 公共交通が充実した区域
- 視点4 特に良好な市街地環境が整った区域
- 視点5 上位計画で位置づける拠点等の区域



【凡例】

- 行政界
- 用途地域界
- 鉄道
- 駅
- 国道

誘導区域の設定条件

- 視点1 (日常生活利便性が高い)
- 視点2 (人口集積可能性が高い)
- 視点3 (公共交通が充実)
- 視点4 (都市基盤が充実)

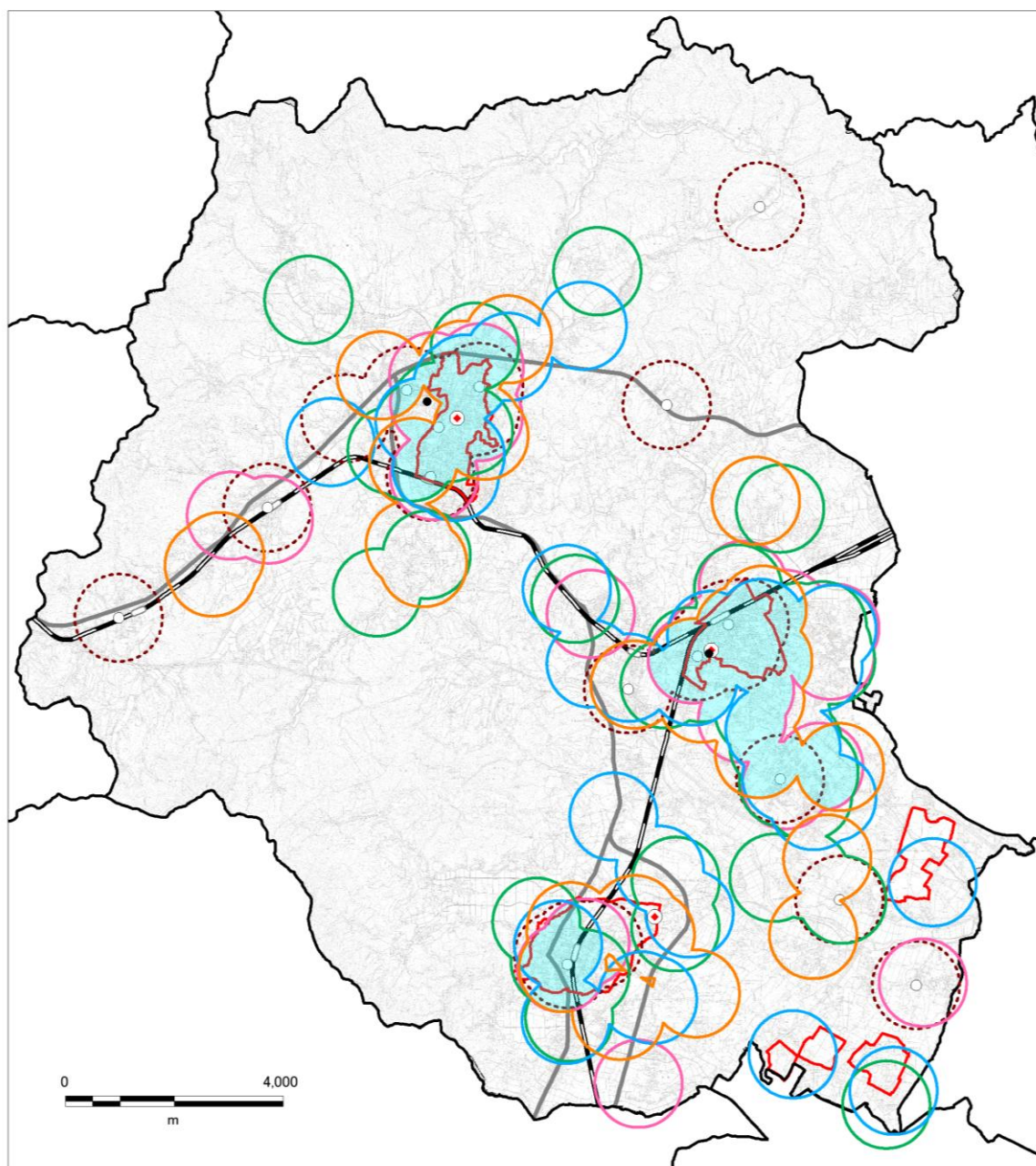
※「視点5 上位計画で位置付ける拠点等の区域」については、明確に図示されているものではないため、総合計画で位置付けている「生活拠点」付近の概ねの範囲を勘案している。

視点1 日常生活利便性が高い区域

1-1 日常生活利便施設の徒歩圏

- ・福祉，医療，商業，教育施設の全てから半径 800m の圏域を『含める』

日常生活利便施設からの徒歩圏



【凡例】

- 行政界
- 用途地域界
- 鉄道
- 駅
- 国道

日常生活利便性に関する各種条件

- 福祉施設の徒歩圏
- 医療施設の徒歩圏
- 商業施設徒歩圏
- 教育施設等徒歩圏
- 福祉・医療・商業・教育施設の全てが充実したエリア

- 【参考】金融機関徒歩圏
- 【参考】行政施設（本庁・支所）
- 【参考】公民館（公的なもの）
- 【参考】郵便局

※「徒歩圏」は一般的な徒歩圏である半径 800m を採用（「都市構造の評価に関するハンドブック」より）

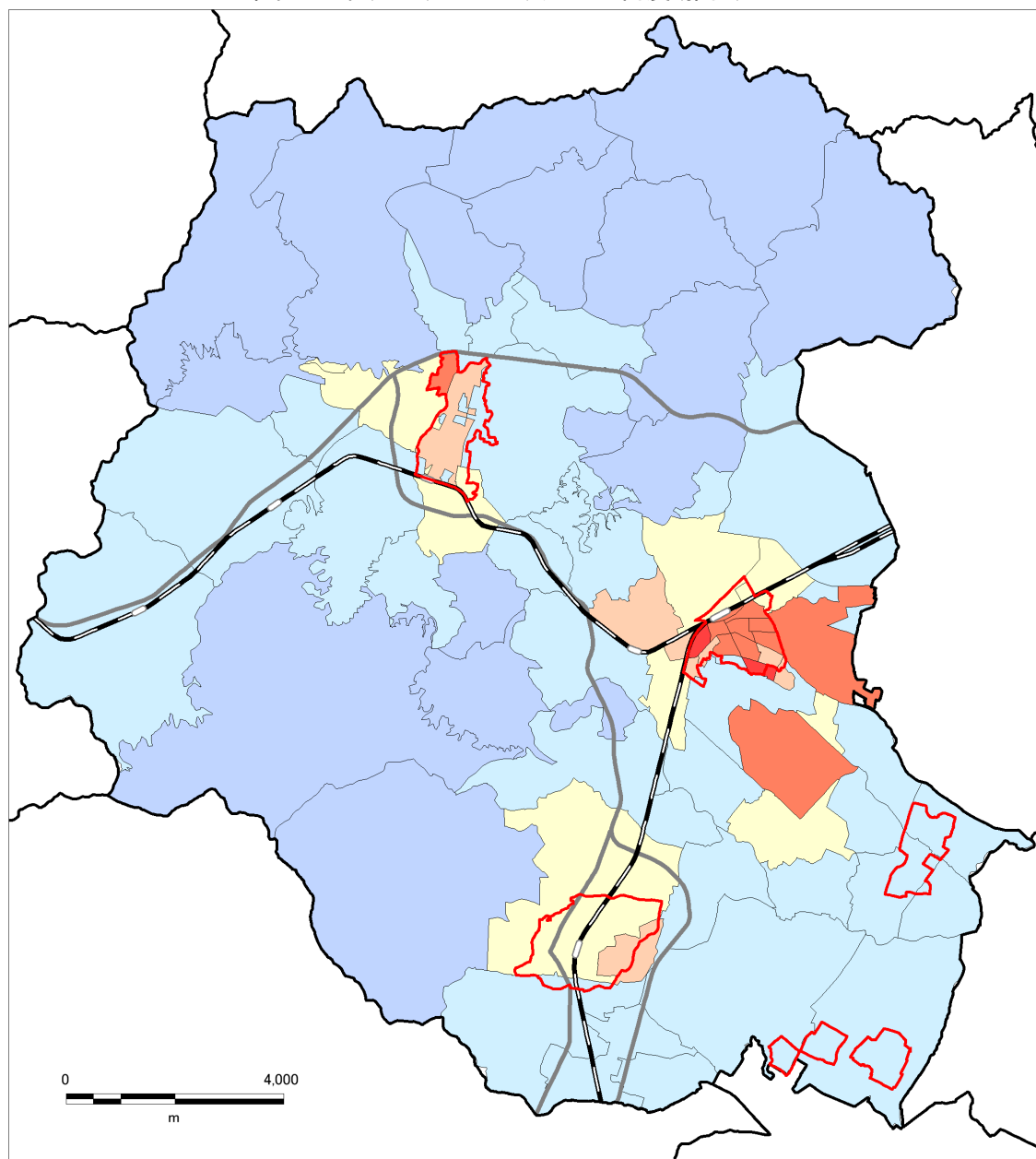
データ出典：「都市計画基礎調査（平成 24 年（2012））」、「国土数値情報 医療機関（平成 26 年（2014））」、「国土数値情報 福祉施設（平成 23 年（2011）・平成 27 年（2015））」、「介護サービス情報公開システム」，「国土数値情報 郵便局（平成 25 年（2013））」，「国土数値情報 学校（平成 25 年（2013））」，「国土数値情報 市町村役場等及び公的集会施設（平成 22 年（2010））」，i タウンページより作成

視点2 人口集積の可能性が高い区域

2-1 人口密度

- ・将来(令和17(2035)年)も人口密度(20人/ha程度)を維持できると予想される区域を『含める』
- ・令和17(2035)年時点の人口密度が「20人/ha以上」の小地域(町丁目・大字等)
(八雲一丁目, 八雲二丁目, 美原一丁目, 美原二丁目, 東平一丁目, 東平二丁目, 東平三丁目, 東平四丁目, 中央一丁目, 赤坂, 旭町, 鯉淵, 友部駅前)

令和17年(2035) 小地域別人口密度(推計)



【凡例】

- 行政界
- 用途地域界

- 駅
- 鉄道
- 国道

人口密度【2035年(令和17年)】

- 40人/ha以上
- 20人/ha以上
- 10人/ha以上
- 5人/ha以上
- 1人/ha以上
- 1人/ha未満

※国土交通省のマニュアルの「将来人口・世帯予測ツール」(国土技術政策総合研究所)により推計

視点3 公共交通が充実した区域

3-1 鉄道駅の徒歩圏

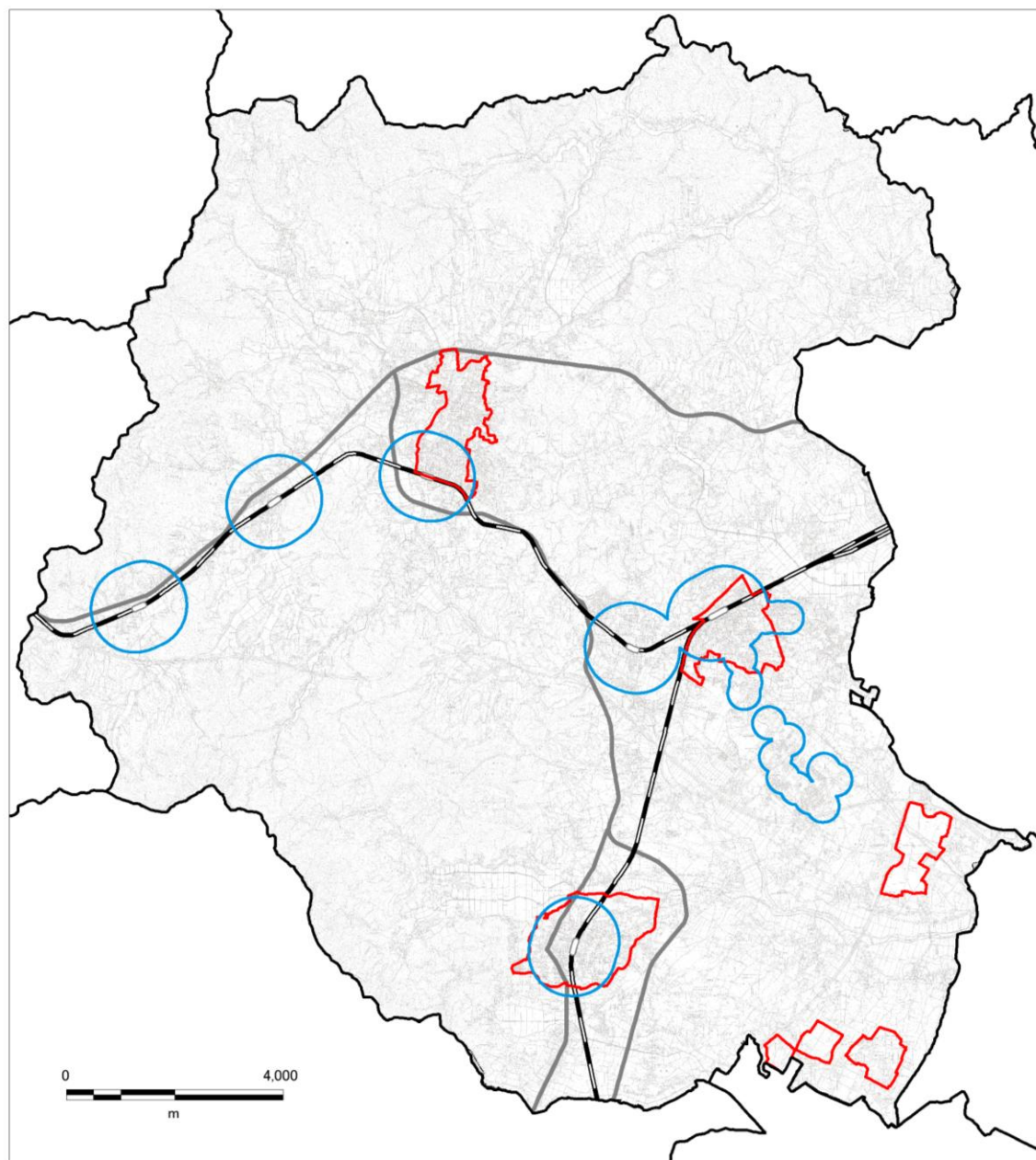
- ・便数が多い主要な鉄道駅(基幹的公共交通機関)から半径 800m の圏域を『含める』

3-2 バス停留所の徒歩圏

- ・便数が多い主要なバス停(基幹的公共交通機関)から半径 300m の圏域を『含める』

※基幹的公共交通機関は、一般的に 1 日あたり片道 30 本以上(または 1 時間あたり 3 本以上)の運行を基準とする

基幹的公共交通徒歩圏



【凡例】

- | | | |
|-------|----|---------------|
| 行政界 | 鉄道 | 基幹的公共交通機関の徒歩圏 |
| 用途地域界 | 駅 | |
| | 国道 | |

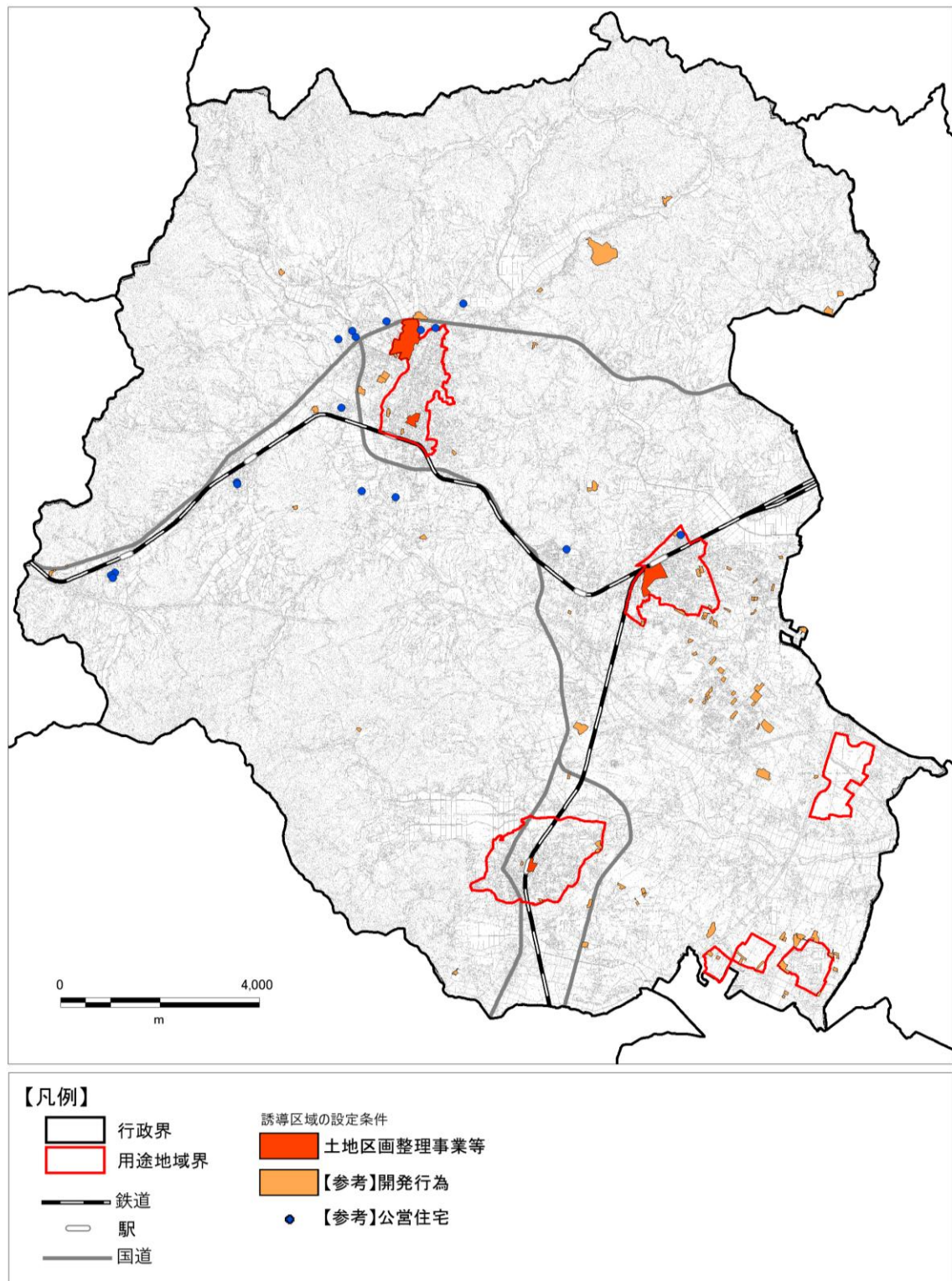
※「徒歩圏」は一般的な徒歩圏である半径 800m を採用。バス停は誘致距離を考慮し 300m を採用。
(「都市構造の評価に関するハンドブック」より)

視点4 都市基盤施設が整った区域

4-1 市街地開発事業等区域

- ・土地区画整理事業や開発行為等によって計画的に一体的かつ総合的に都市基盤施設を整備した特に良好な市街地環境を有する区域(計画地含む)を『含める』

特に良好な市街地環境が整った区域



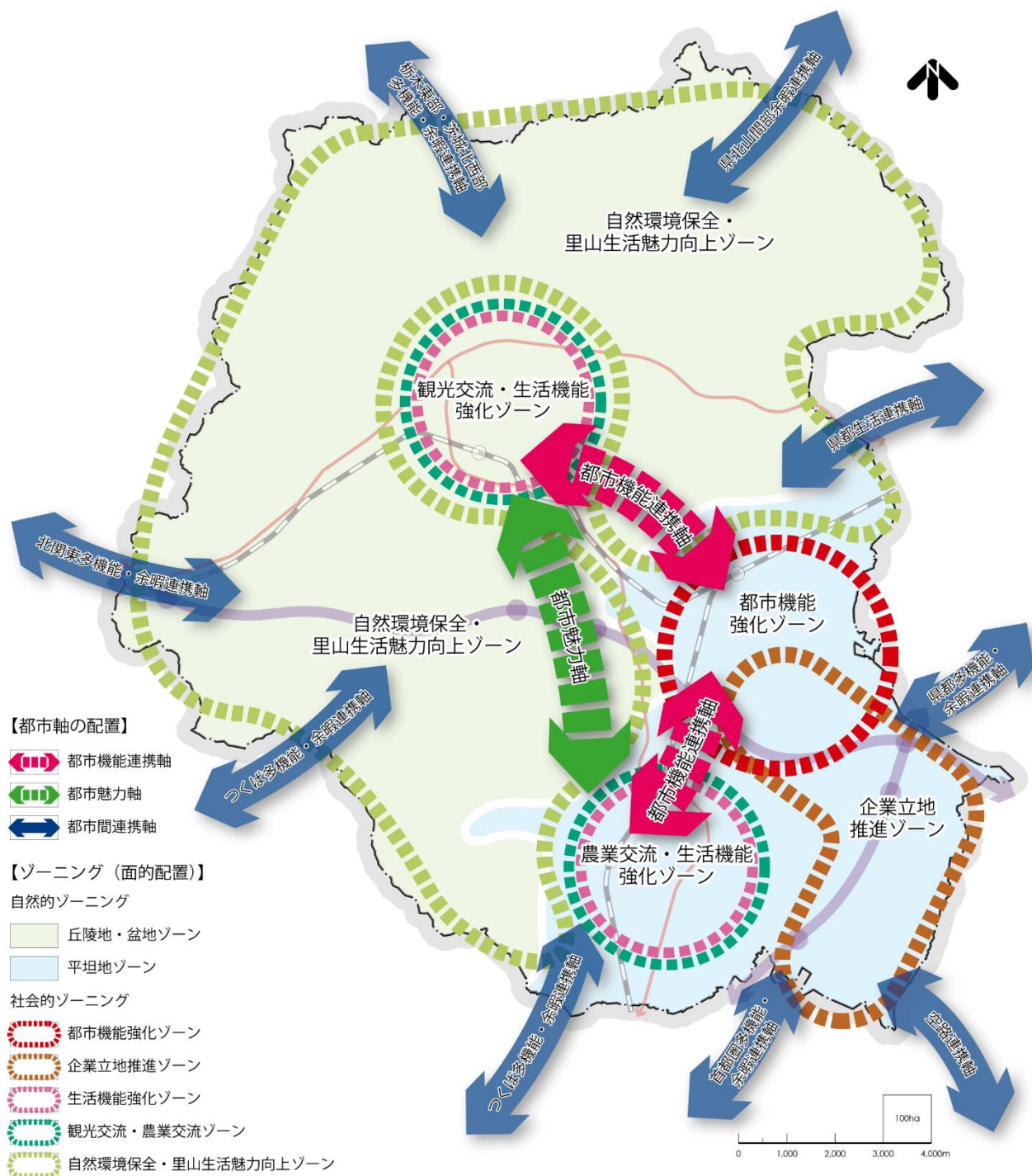
出典：都市計画基礎調査(平成 29(2017)年),
一般財団法人茨城県住宅管理センターHP 等

視点5 上位計画で位置づけのある拠点等の区域

5-1 総合計画等の都市的な拠点地区

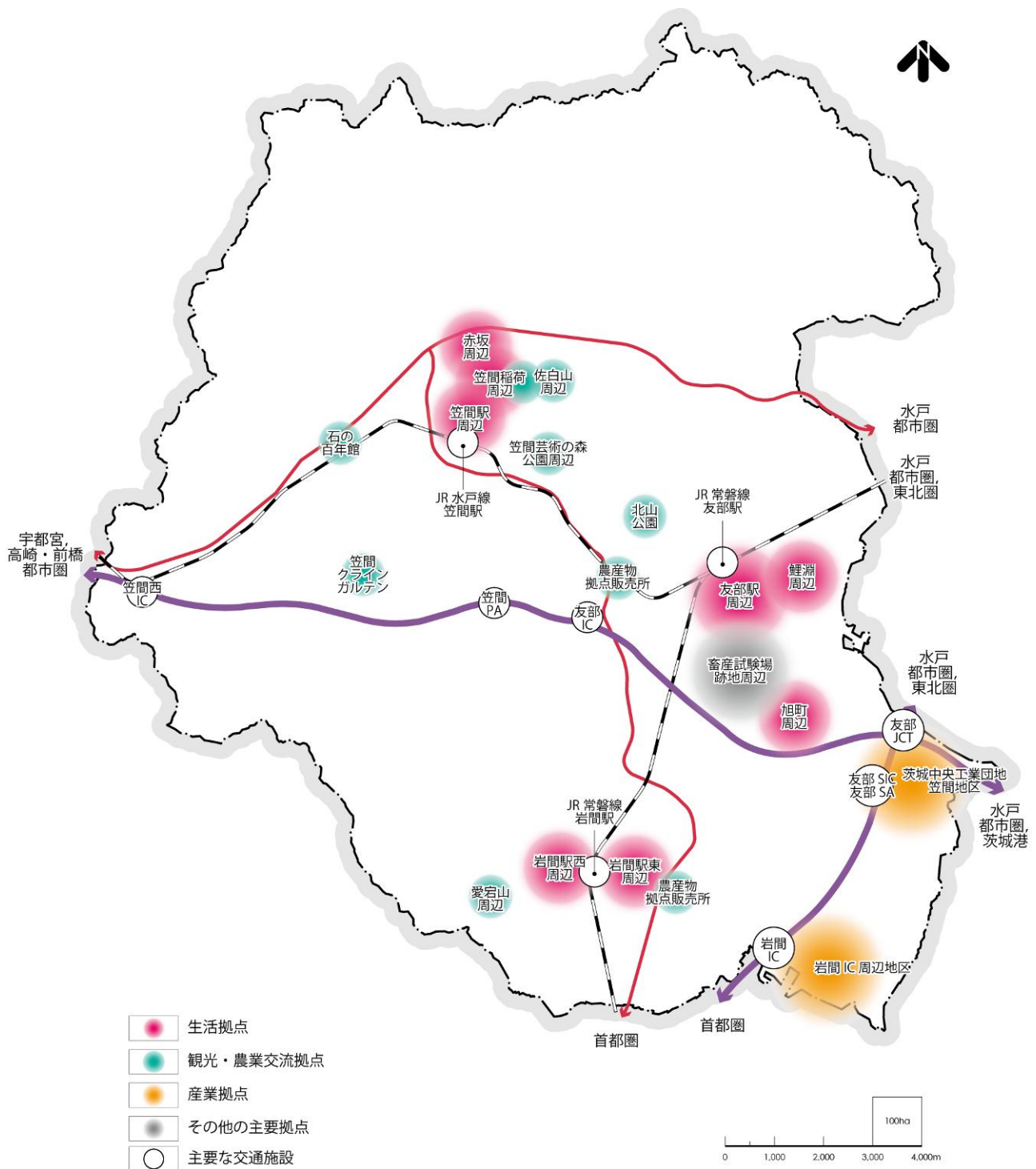
- ・総合計画等の上位計画で各種都市機能を配置する位置づけのある区域を『含める』
- ・本市の総合計画では、区域等が明確に図示されているものではないため、本計画において具体的な区域を定める際に詳細な区域を検討する

総合計画における土地利用構想図



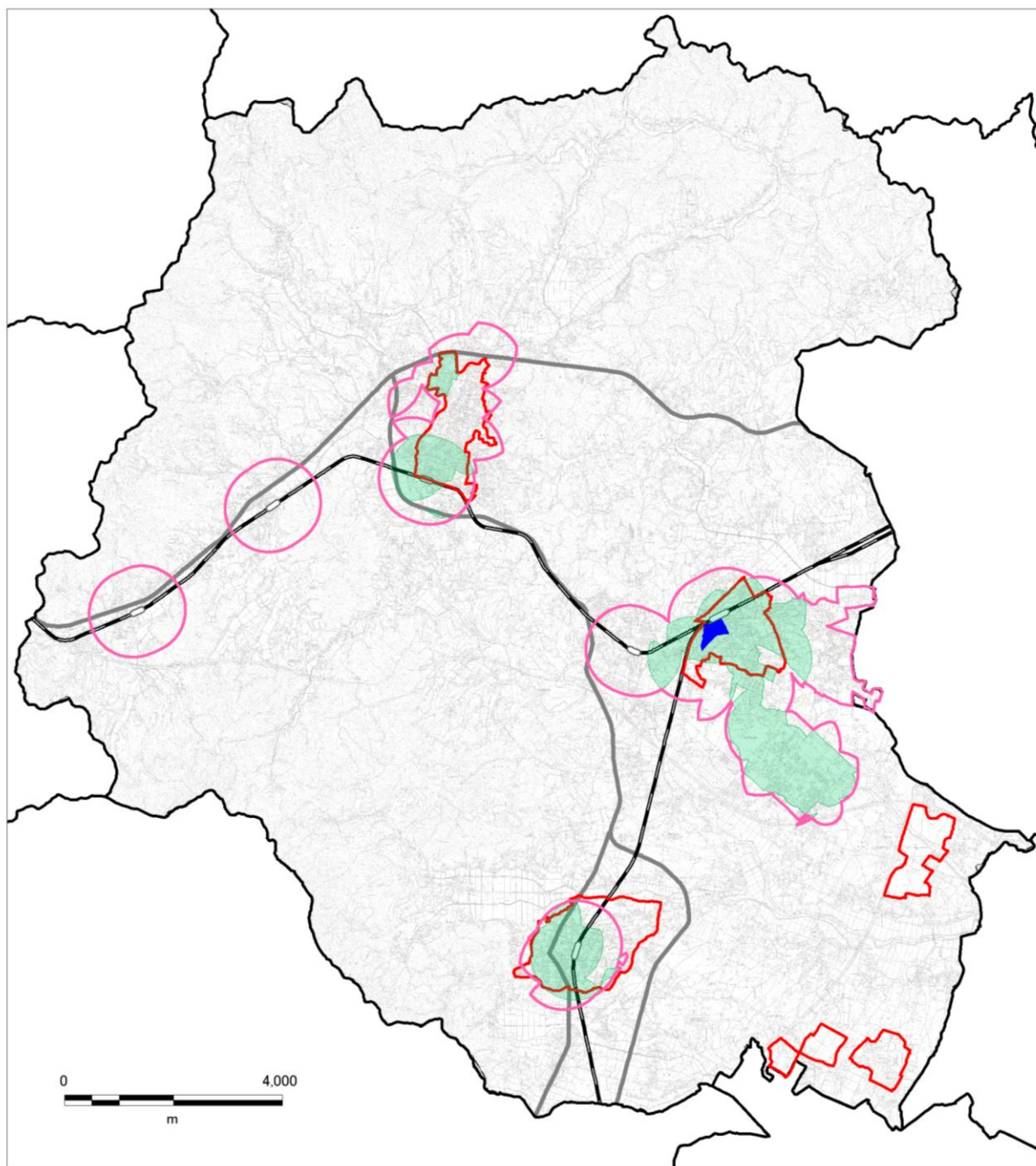
※「笠間市第2次総合計画より

総合計画における拠点の配置図



※「笠間市第2次総合計画より」

誘導区域 各種条件設定(各種条件の重ね合わせ)



【凡例】



行政界



用途地域界



鉄道



駅



国道

誘導区域の設定条件



視点 1 ～ 4 のうちいずれかを満たす区域



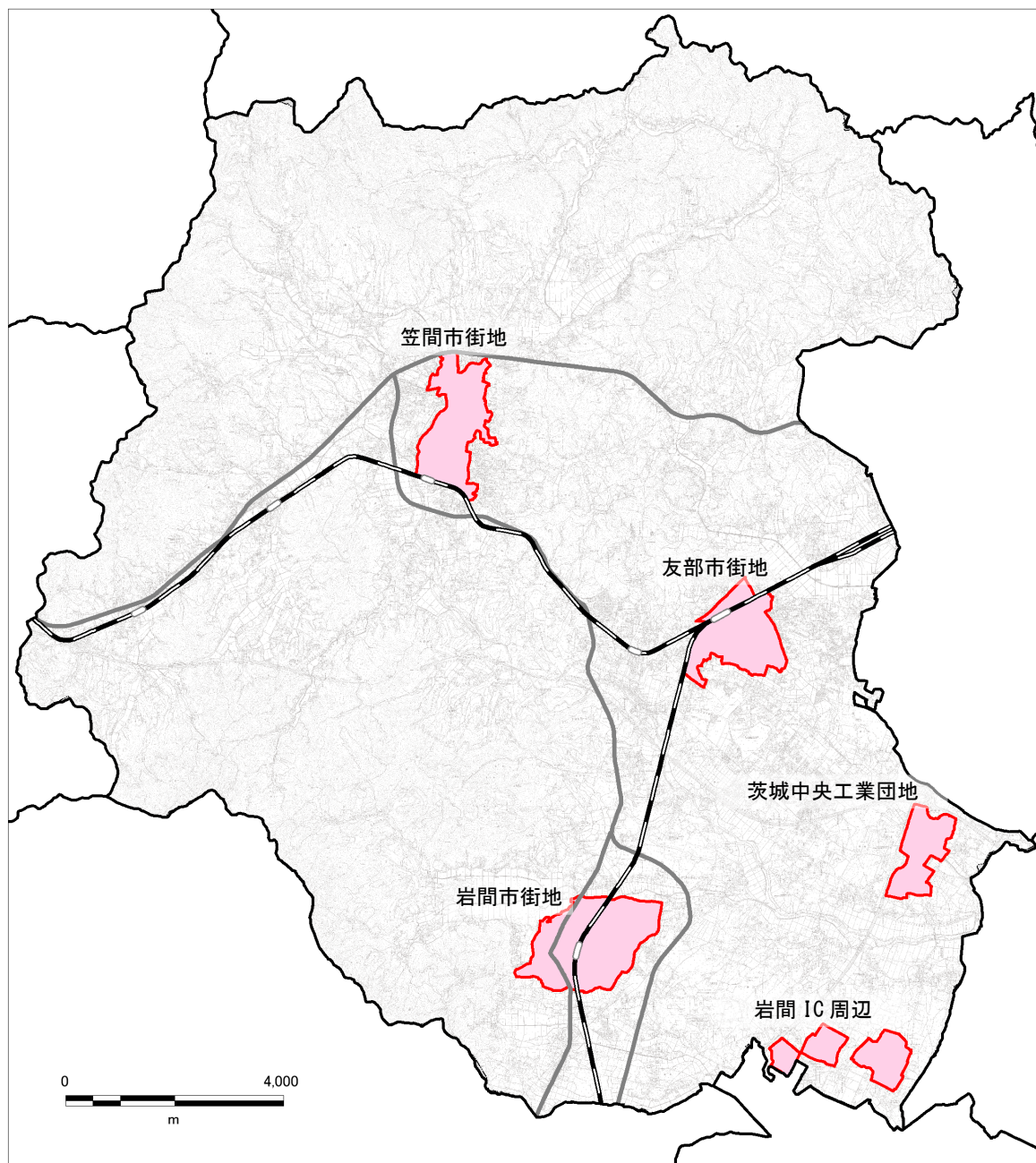
視点 1 ～ 4 のうち 2 つ以上を満たす区域



視点 1 ～ 4 のうち全てを満たす区域

Step3 都市計画区域内かつ用途地域内

これまで本市の都市計画において位置づけを行い、建築物の用途などを規制・誘導してきた経緯から、居住誘導区域は用途地域内に定めることとします。



【凡例】

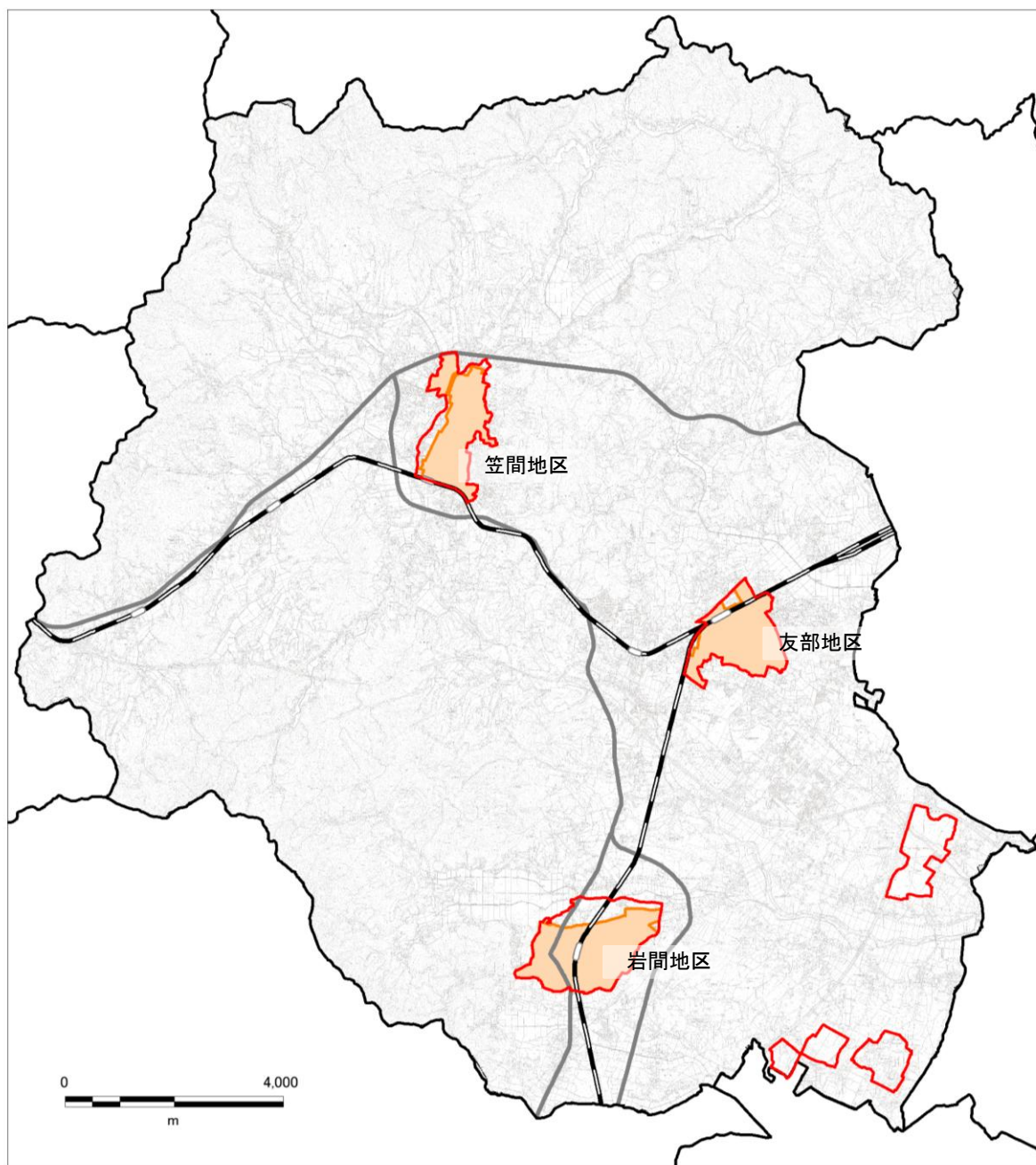
- 行政界
- 用途地域界
- 鉄道
- 駅
- 国道

本市のように市街化区域と市街化調整区域の区分(区域区分)を行っていない都市(非線引き都市)の場合、用途地域以外に各種誘導区域を定めることも可能です。

ただし、用途地域や特定用途制限地域などを指定することが必要とされています。

居住誘導区域

Step1～3 の設定方針とプロセスにより，下記の区域を居住誘導区域とします。



【凡例】

- | | |
|---|--|
|  行政界 |  居住誘導区域 |
|  用途地域界 | |
|  駅 | |
|  鉄道 | |
|  国道 | |

これまで複数の視点で検討してきた本市の居住誘導区域は、617.3ha(用途地域面積の63.8%相当)とすることとします。

これにより、現在の住居系の用途地域全体(笠間市街地、友部市街地、岩間市街地)で23.4人/haとなっている人口密度は、居住誘導区域で見ると23.3人/haとなっています。

今後は、居住誘導区域における各種都市機能の誘導や集積を図るための施策を展開することにより、極力、人口密度の維持を図っていくこととします。

居住誘導区域検討結果

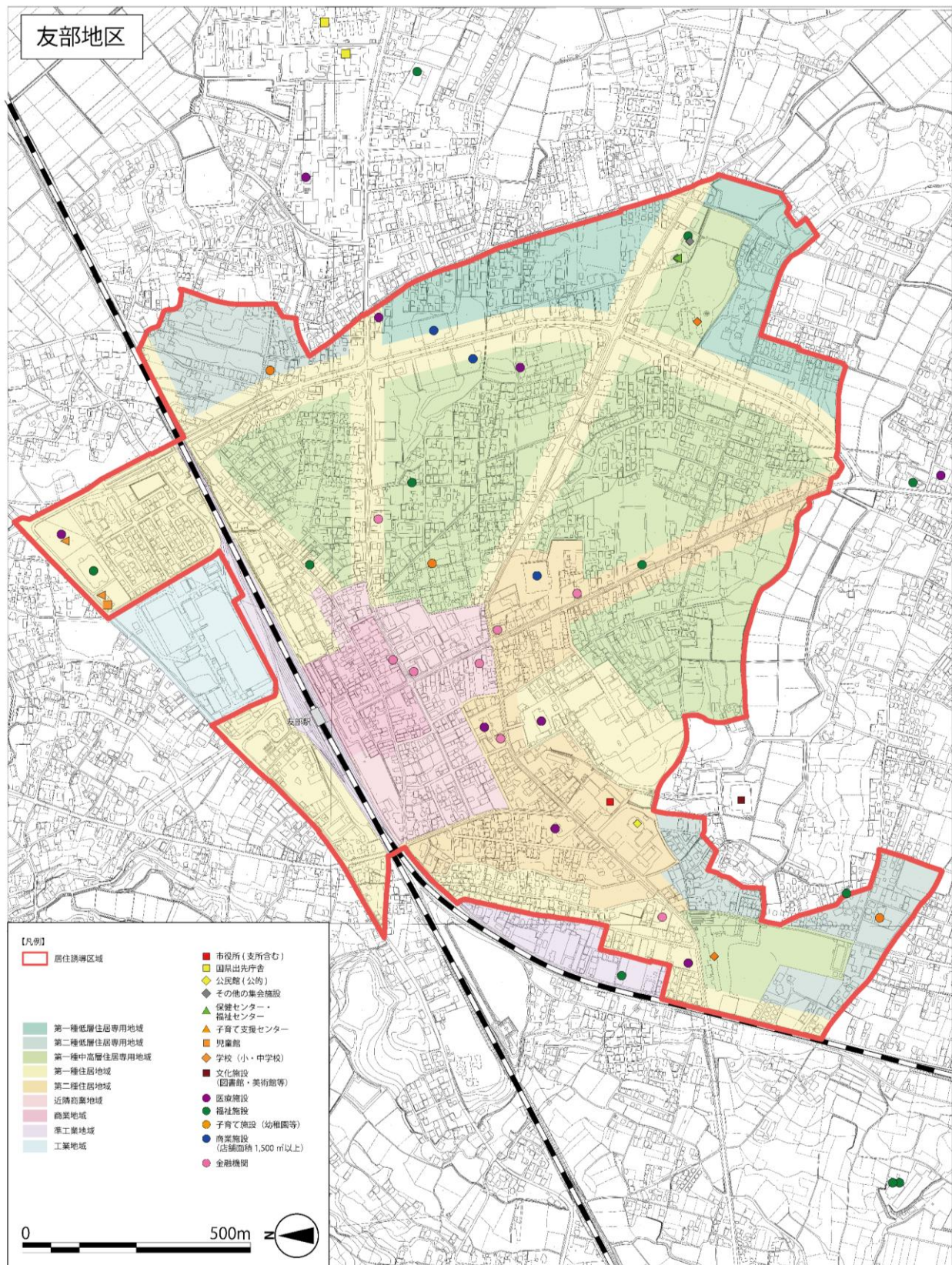
区域名	用途地域			居住誘導区域		
	面積 (ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)	面積 (ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)
友部地区	199.0	5,725	28.8	188.0	5,260	28.0
笠間地区	215.0	5,134	23.9	183.8	4,213	22.9
岩間地区	310.0	6,069	19.6	245.5	4,892	19.9
住居系市街地計	724.0	16,928	23.4	617.3	14,365	23.3
一団の工業系市街地	244.0	70	0.3	—	—	—
用途地域計	968.0 100.0%	16,998 100.0%	17.6	617.3 63.8%	14,365 84.5%	23.3
(参考)住居系市街地	724.0 100.0%	16,928 100.0%	23.4	617.3 85.3%	14,365 84.9%	23.3

※出典：国勢調査(平成27年(2015))，都市計画基礎調査(平成29年(2017))

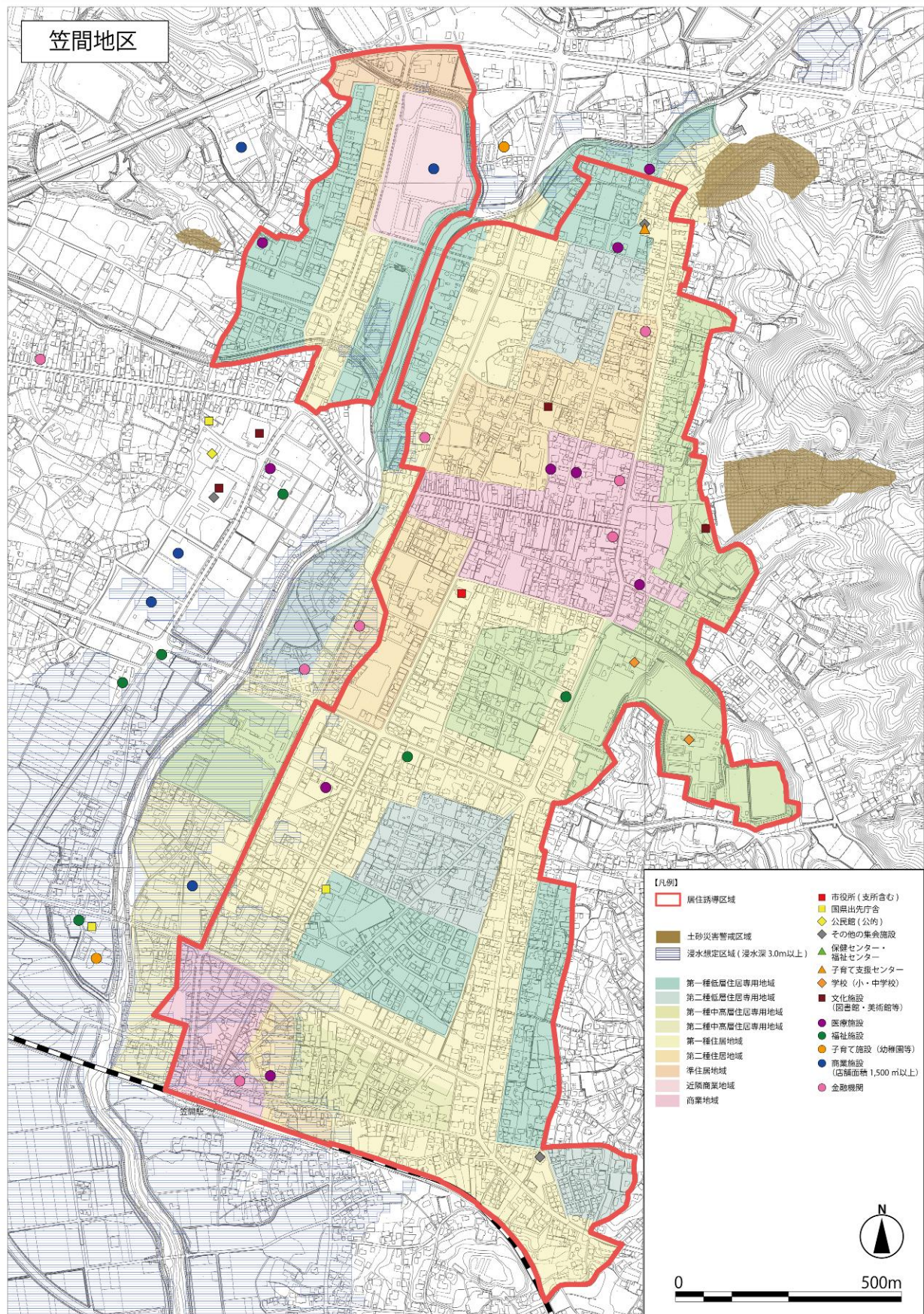
※一団の工業系市街地：岩間IC周辺，茨城中央工業団地

※居住誘導区域の人口は500mメッシュ人口を居住誘導区域の内外面積比で按分して算出

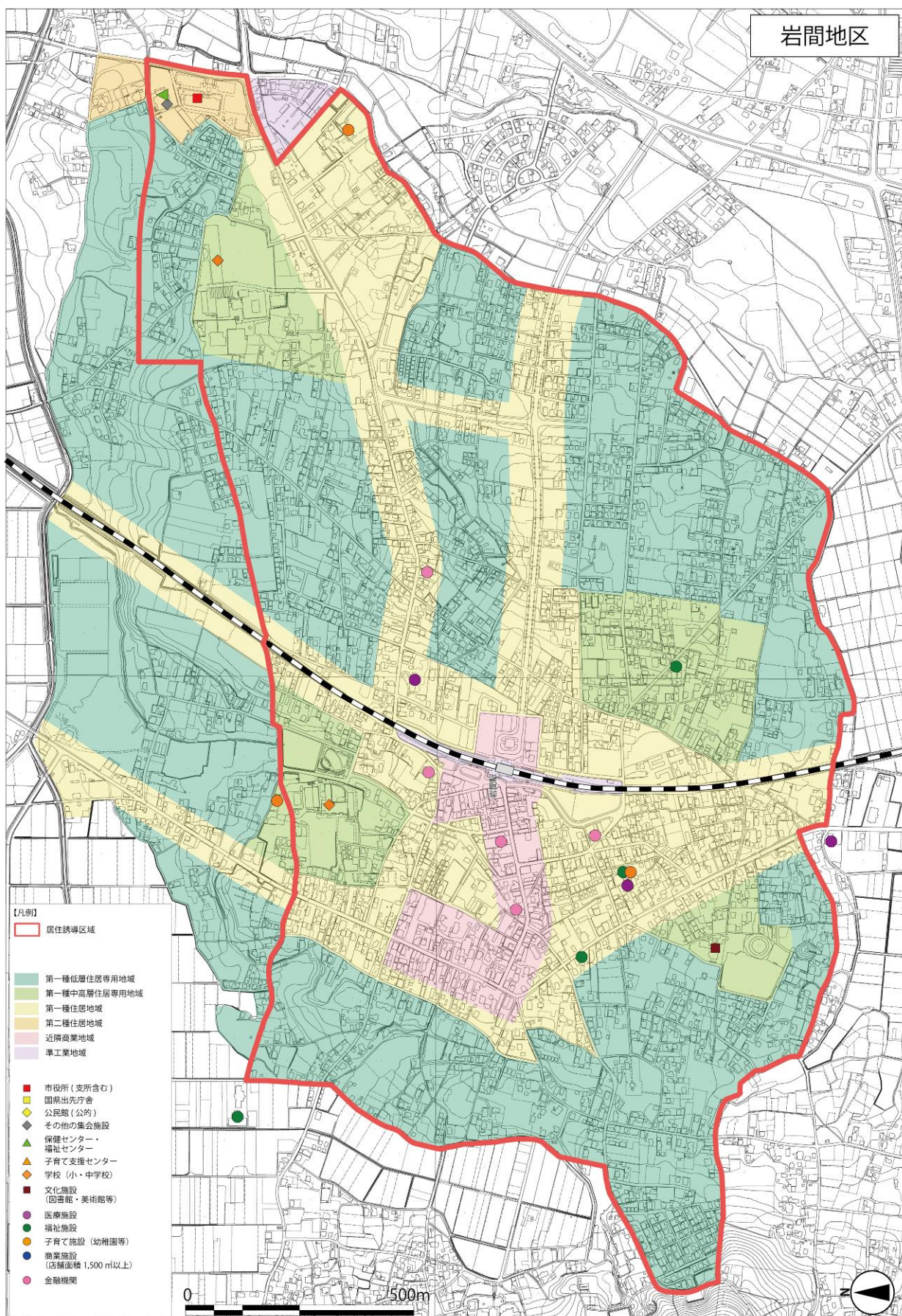
居住誘導区域(友部地区)



居住誘導区域(笠間地区)



居住誘導区域(岩間地区)



2-4 用途地域及び居住誘導区域の規模に関する検証

本市の用途地域及び居住誘導区域について、本市の現状や特性に照らし、規模に関する適切性を確認します。

①検証1 既存用途地域規模の整合

都市計画においては、人口及び産業の動向及びそのための都市的土地利用の需要の見通しなどを総合的に勘案して市街地の拡大・縮小を検討すべきとされており、この場合の市街地面積の算定方法として、いわゆる「人口フレーム方式」を基本にするとされています。

人口フレーム方式の基本的な考え方は、まず市街地における人口の将来予測(自然趨勢人口の推計)を行い、次に新たに産業が立地することでその就業者や家族が定住して人口が増加し、さらにその増加人口を支えるための商業や各種サービス業の就業者も新たに増加するなど、産業による付加人口を加味して人口規模を推計するものです。

この人口フレームの算定方法を参考として本計画でアレンジし、まず現在の笠間市の産業系市街地規模と住居系市街地規模のバランスが適切であったか検証しました。

その結果、都市計画において用途地域として定められている住居系市街地と産業系市街地のバランスは、適切であると見られます。

なお、一般的な「人口フレーム方式」の計算方法は、市街地人口密度を40人/ha(非線引き都市の場合)を用いることや、産業立地によって増加する人口のみならず既存の居住者も勘案するなどの方法ですが、本計画では居住誘導区域との関連性が強い用途地域の状況を簡易的に把握するための参考として用いています。

現在の産業系用途地域

- ・産業系用途地域面積 : 244.0ha(※1)
- ・敷地面積当たり従業員数 : 30人/ha(茨城県マニュアル設定値※2)
- ・従業員数 : 7,320人
- ・従業員扶養率 : 2.72(本市の世帯人員数参考(平成27年国勢調査より))
- ・笠間市への人口定着率 : 0.5(茨城県マニュアル設定値※)
- ・産業系開発付加人口 : 9,955人
- ・3次産業付加人口 : 6,969人(産業系開発付加人口×0.7(茨城県マニュアル設定値※))
- ・付加人口合計 : 16,924人



人口密度の維持(23.4人/ha)

住居系用途地域規模(人口密度からの逆算値)

- ・必要住居系用途地域面積 : 723.2ha



面積の整合性 : おおむね整合

現住居系用途地域面積 : 724.0ha

※1 一団の工業系用途地域である岩間IC周辺、茨城中央工業団地

※2 「市街化区域及び市街化調整区域に関する都市計画の見直しの手引き」(平成4年4月茨城県)

②検証 2 将来人口予測との整合

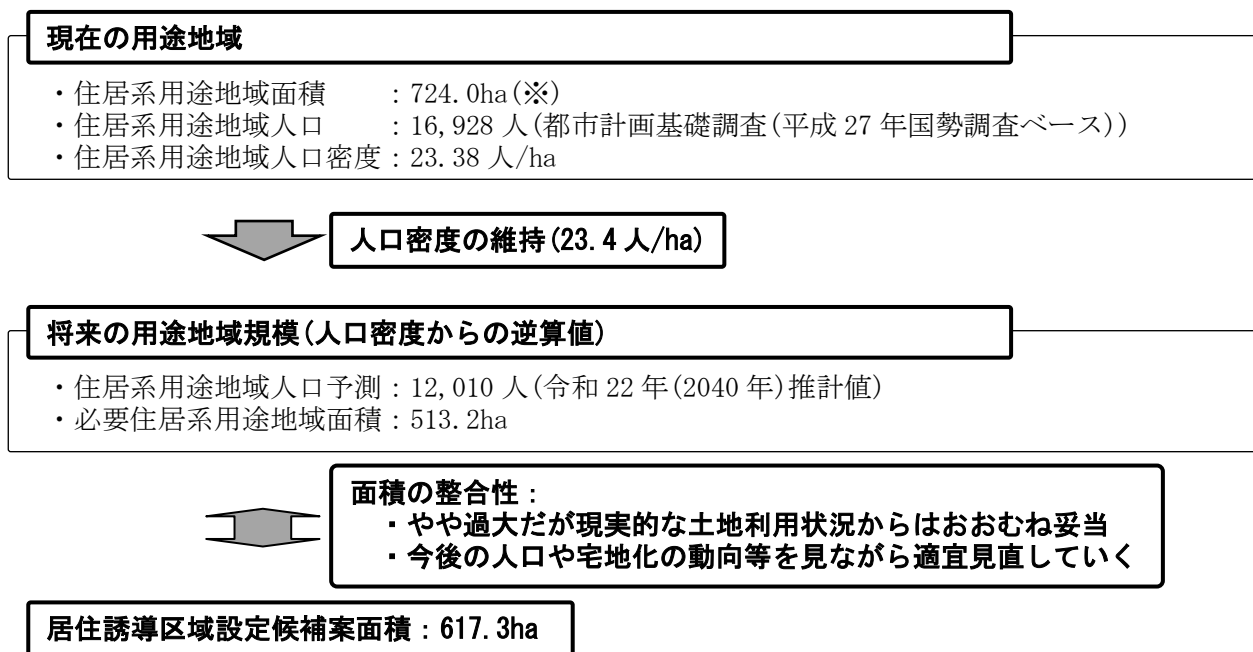
検証 1 で確認した結果、既存の用途地域規模自体は、おおむね適切であることが分かりましたが、今後、人口が減少していく場合、住居系市街地の規模が過大になることが予想されます。

そこで、今後、これまで同様に人口減少が続くとしても、本市が集約的なまちづくりを進めることで、市街地における現在の人口密度水準を維持していく仮定した場合、人口の受け皿となる用途地域規模はどの程度となるかを想定しました。

その結果、現在 16,928 人の住居系用途地域(※)の人口は、令和 22 年(2040 年)には 12,010 人に減少すると予想されますが、集約のまちづくりを進めることによって将来も現在と同じ人口密度(23.4 人/ha)を維持していく場合、住居系用途地域の最低限の面積は、約 513.2ha 程度が確保できればよいことがわかります。

本計画で定める居住誘導区域は、面積が 617.3ha であることから、必要面積に対してやや広めの区域ではありますが、既に住宅をはじめとする都市的土地利用が展開されている一団の範囲でもあるため、おおむね妥当であると見られます。

ただし、居住誘導区域は、今後、居住誘導区域付近における実際の人口推移や住宅の立地動向などを見ながら、居住誘導区域の範囲や面積を適時適切に見直すことも重要です。

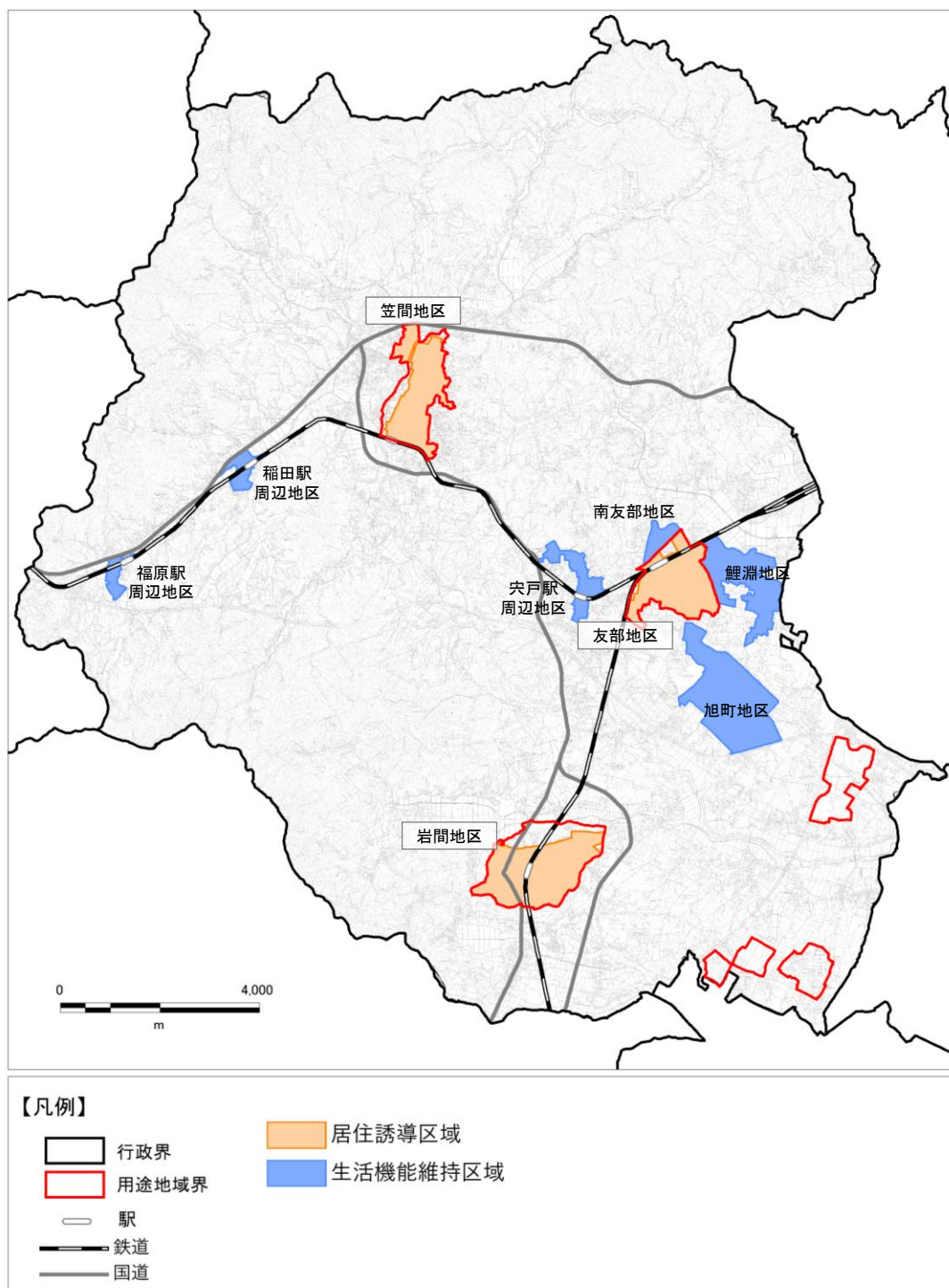


※一団の工業系用途地域(岩間 IC 周辺, 茨城中央工業団地)を除く

3. 笠間市独自区域の検討

Step1～3のプロセスを経て居住誘導区域を抽出しましたが、用途地域外であるために居住誘導区域を設定することはできないものの、Step2の検証の結果でいずれかの視点(例：人口集積、公共交通の充実等)を満たし、一定の利便性や拠点性が確保されているほか、上下水道が整備済みであり、農業の振興に関する位置づけがなされていないなど、都市的土地利用が比較的容易に図れる場所があります。さらに、用途地域外で地区計画(南友部地区)や特定用途制限地域(福原地区付近)が定められ、良好な居住環境の維持、適切な建築物や土地利用の誘導などを都市計画に位置づけている地区があります。

これについて、笠間市が独自に位置づける区域として、まちづくりの方針に示した日常生活を支える各種生活機能を維持する地域拠点として、「生活機能維持区域」を定めることとします。



居住誘導区域抽出プロセス(Step1~3)

- ・用途地域外で Step2 の検証の結果でいずれかの視点(例：人口集積，公共交通充実等)を満たしている場所(一定の利便性や拠点性が確保されている場所)



独自区域の視点 その1

下記の①～③を満たす場所

- ①上下水道が整備済みの場所
- ②農振地域農用地に指定されていない場所
- ③-1 用途地域隣接地付近：将来(2035 年)の人口密度が 20 人/ha 以上(メッシュ人口)の場所付近
または
- ③-2 鉄道駅付近：将来(2035 年)の人口密度が 10 人/ha 以上(メッシュ人口)の場所付近

独自区域の視点 その2

下記の①～③をおおむね満たすほか，用途地域外で都市計画による地区整備に関する方針(地区計画または特定用途制限地域)が定められている場所

- ①上下水道が整備済みの場所
- ②農振地域農用地に指定されていない場所
- ③-1 用途地域隣接地付近：将来(2035 年)の人口密度が 20 人/ha 以上(メッシュ人口)の場所付近
または
- ③-2 鉄道駅付近：将来(2035 年)の人口密度が 10 人/ha 以上(メッシュ人口)の場所付近



笠間市独自の区域 「生活機能維持区域」

※実際の区域設定は現実的・総合的に判断し，用途地域界や明確な地形地物界を参考に定める。

生活機能維持区域 検討結果

区域名	面積 (ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)
南友部地区	27.8ha	486	17.5
鯉淵地区	160.4ha	3,731	22.5
旭町地区	263.3ha	5,914	23.3
宍戸駅周辺地区	59.1ha	1,105	18.7
稲田駅周辺地区	32.4ha	327	10.1
福原駅周辺地区	22.9ha	273	11.9
生活機能維持区域計	565.9ha	11,836	20.9

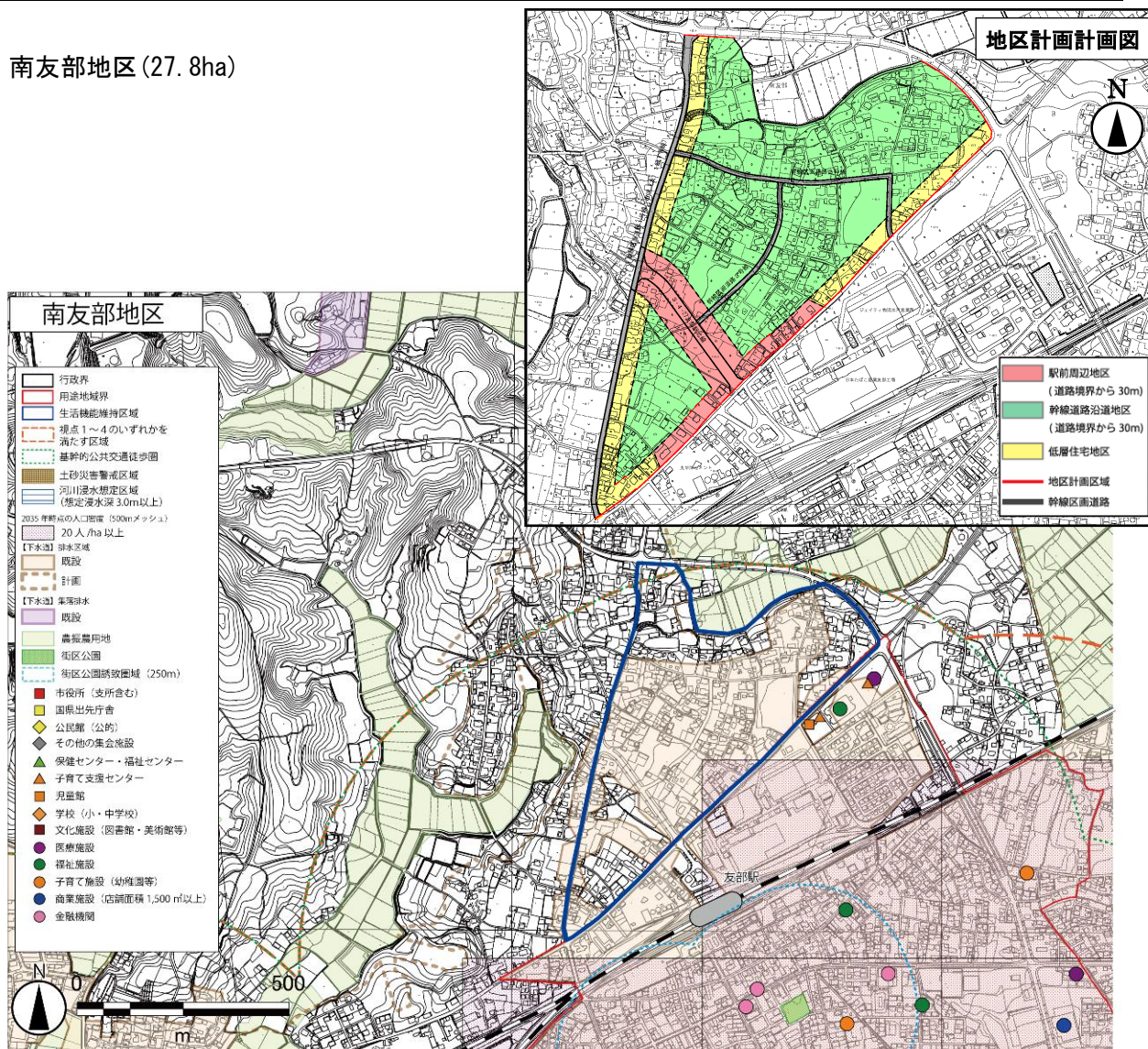
出典：国勢調査(平成 27 年(2015))

※生活機能維持区域の人口は，500mメッシュ人口を生活機能維持区域の内外面積比で按分して算出(個々の宅地分布状況とは完全に連動していない場合もある。)

①生活機能維持区域のまちづくりの方針(南友部地区)

まちづくりの基本的な方針	・用途地域外において良好な住環境を維持・創出するための地区計画に則り、居住環境の維持を図る ・居住者の高齢化による地域活力の低下や、空家と空地の増加などが危惧されるため、建物の用途・機能の転換などを検討していく
居住・都市機能に関する方針	【基本方針】 ・地区計画に基づいて整備された生活道路を活かし、良好な住環境の向上を目指す ・常磐線と水戸線の鉄道結節点である友部駅の交通利便性を活かした生活機能の維持を図る 【具体的都市機能(施設)配置方針】 ・駅前周辺地区や幹線道路沿道地区において、日常的な商業施設(個人商店やコンビニエンスストア、小規模スーパー等)、生活サービス施設(理容店、美容室、診療所)、集会所、福祉施設(子育て支援、高齢者支援)等を初めとする日常生活に必要な各種施設の立地を維持・確保していく ・そのほかの低層住宅地区では、低層住宅を中心とした土地利用を図る
市街地との連携に関する方針	・JR 常磐線で中心市街地と分断されているものの、JR 友部駅の自由通路などを活用して徒歩などによる中心市街地などとの連携を図る
事業・制度・施策等の展開方針	・地区計画をはじめとする都市計画法並びに建築基準法等の適用により、良質な開発・建築を誘導していく ・社会資本整備総合交付金事業を初めとする総合的な事業により、地域状況に応じて多様な分野を連携して取り組む

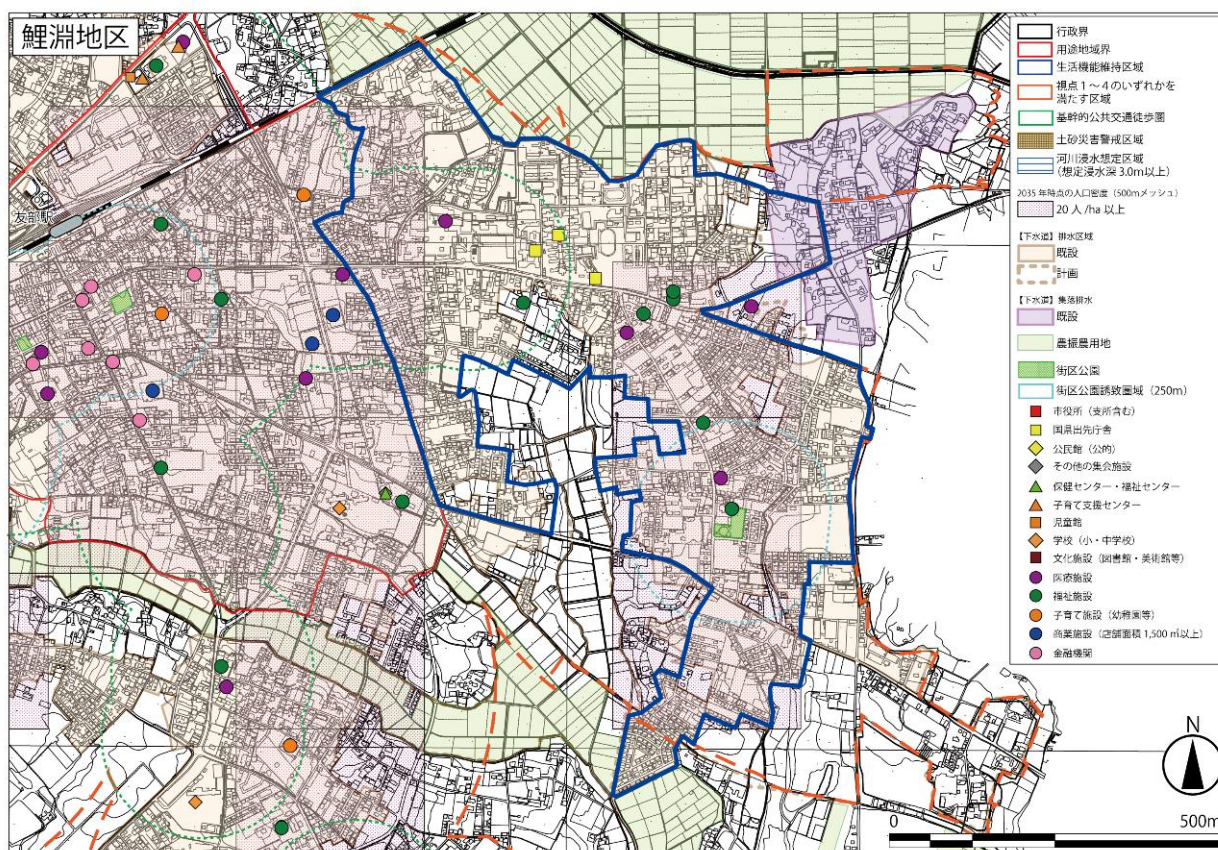
南友部地区 (27.8ha)



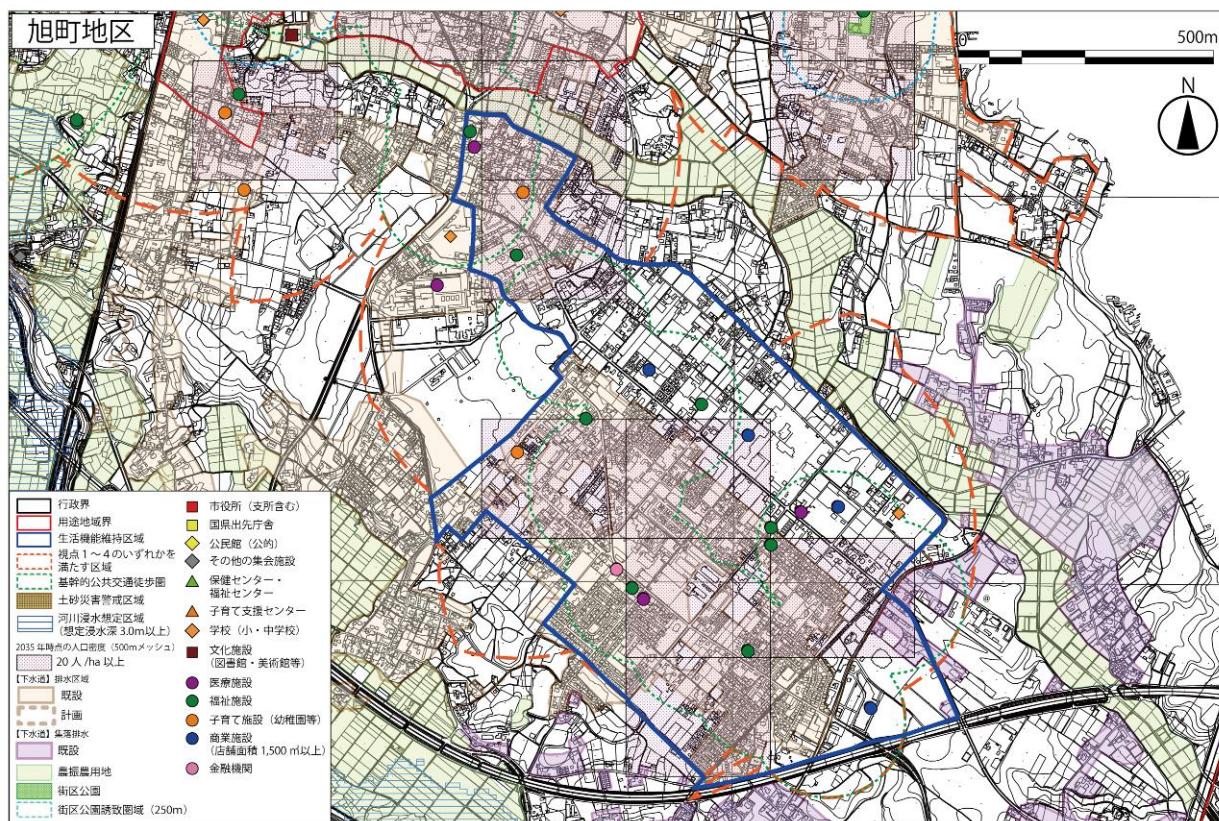
②生活機能維持区域のまちづくりの方針(鯉淵地区、旭町地区)

まちづくりの基本的な方針	・人口の集積や充実した生活環境を活かし、生活施設などの維持を図る ・一団の住宅開発地においては、長期的に居住者の高齢化による地域活力の低下や、空家と空地の増加などが危惧されるため、団地のリノベーションや建物の用途・機能の転換などを検討していく
居住・都市機能に関する方針	【基本方針】 ・日常的な商業・各種サービス等の施設を活かし、生活機能の充実した地域拠点の形成を目指す ・生活利便の特性や都市基盤施設の充実状況などを踏まえ、鯉淵地区や旭町地区の生活機能の維持を図る 【具体的都市機能(施設)配置方針】 ・日常的な商業施設(個人商店やコンビニエンスストア、小規模スーパー等)、生活サービス施設(理容店、美容室、診療所)、集会所、福祉施設(子育て支援、高齢者支援)等を初めとする日常生活に必要な各種施設の立地を維持・確保していく
市街地との連携に関する方針	・両地区とも JR 友部駅などと連絡する路線バスを基幹交通としつつ、デマンドタクシーを補完交通として、公共交通などによる中心市街地などとの連携を図る
事業・制度・施策等の展開方針	・都市計画法並びに建築基準法等の適用により、良質な開発・建築を誘導していく ・社会資本整備総合交付金事業を初めとする総合的な事業により、地域状況に応じて多様な分野を連携して取り組む

鯉淵地区(160.4ha)



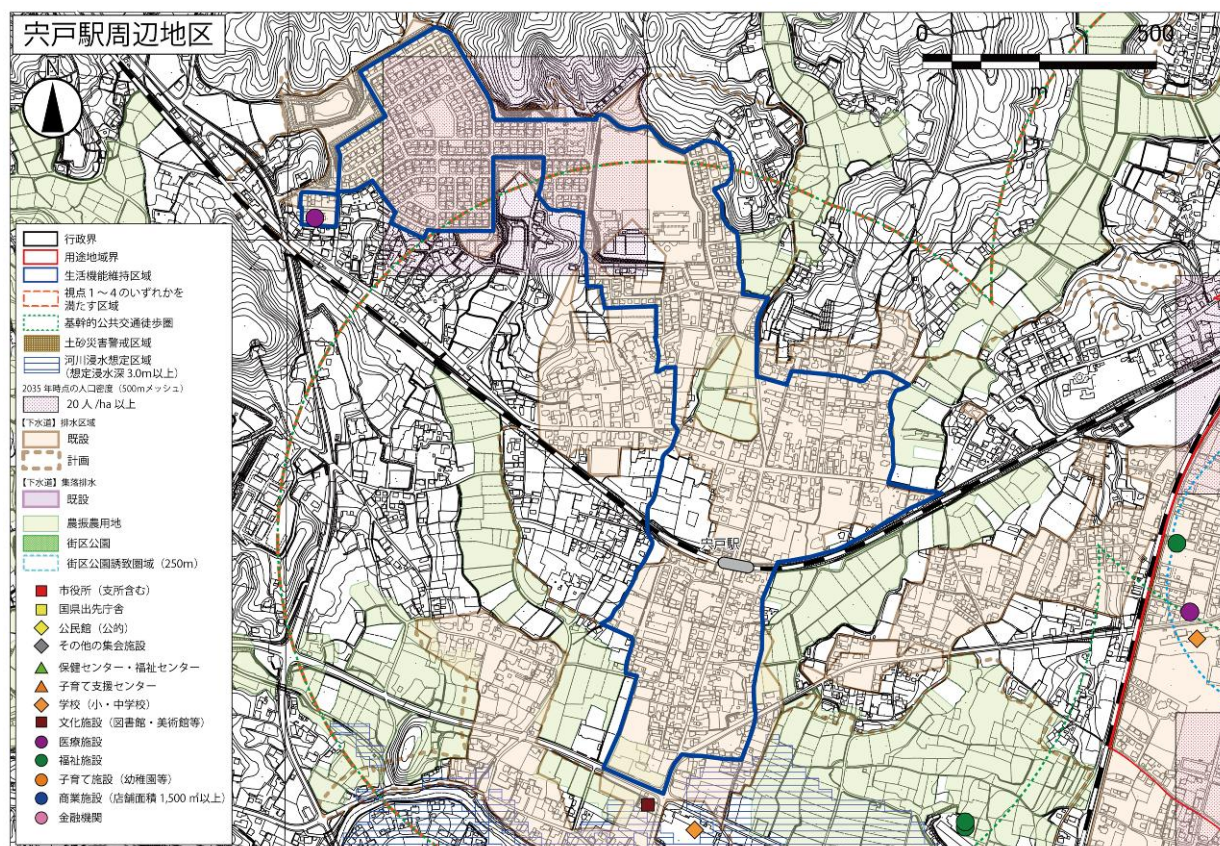
旭町地区 (263.3ha)



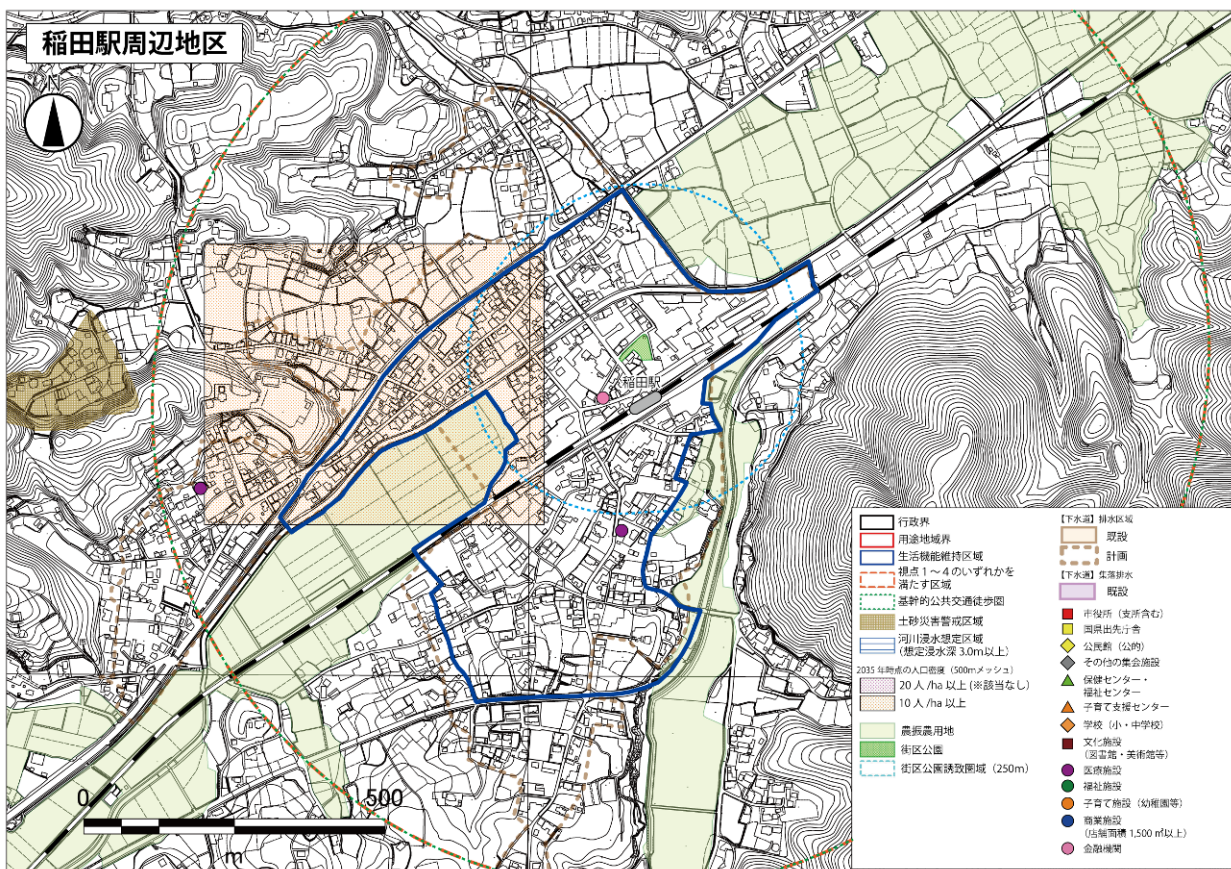
③生活機能維持区域のまちづくりの方針(穴戸駅周辺地区、稲田駅周辺地区、福原駅周辺地区)

まちづくりの基本的な方針	・既存の生活施設などの維持を図る ・増加する空家や空地の環境改善，荒廃する農地対策，買物などの日常生活対策，地域コミュニティ対策，高齢者福祉対策などと整合を図る ・居住者の高齢化による地域活力の低下や，空家と空地の増加などが危惧されるため，建物の用途・機能の転換などを検討していく
居住・都市機能に関する方針	【基本方針】 ・日常的な商業・各種サービス等の施設を活かし，生活機能の充実した地域拠点の形成を目指す ・生活利便の特性や都市基盤施設の充実状況などを踏まえ，3つの生活機能維持区域での生活機能の維持を図る 【具体的都市機能(施設)配置方針】 ・日常的な商業施設(個人商店やコンビニエンスストア，小規模スーパー等)，生活サービス施設(理容店，美容室，診療所)，集会所，福祉施設(子育て支援，高齢者支援)等を初めとする日常生活に必要な各種施設の立地を維持・確保していく
市街地との連携に関する方針	・3地区とも JR 駅に近接するため，鉄道を介して市内の拠点駅付近との連携を図る ・3地区の郊外に位置する集落地などからデマンドタクシーなどを活用した交通結節点とする
事業・制度・施策等の展開方針	・都市計画法並びに建築基準法等の適用により，良質な開発・建築を誘導していく ・社会資本整備総合交付金事業を初めとする総合的な事業により，地域状況に応じて多様な分野を連携して取り組む

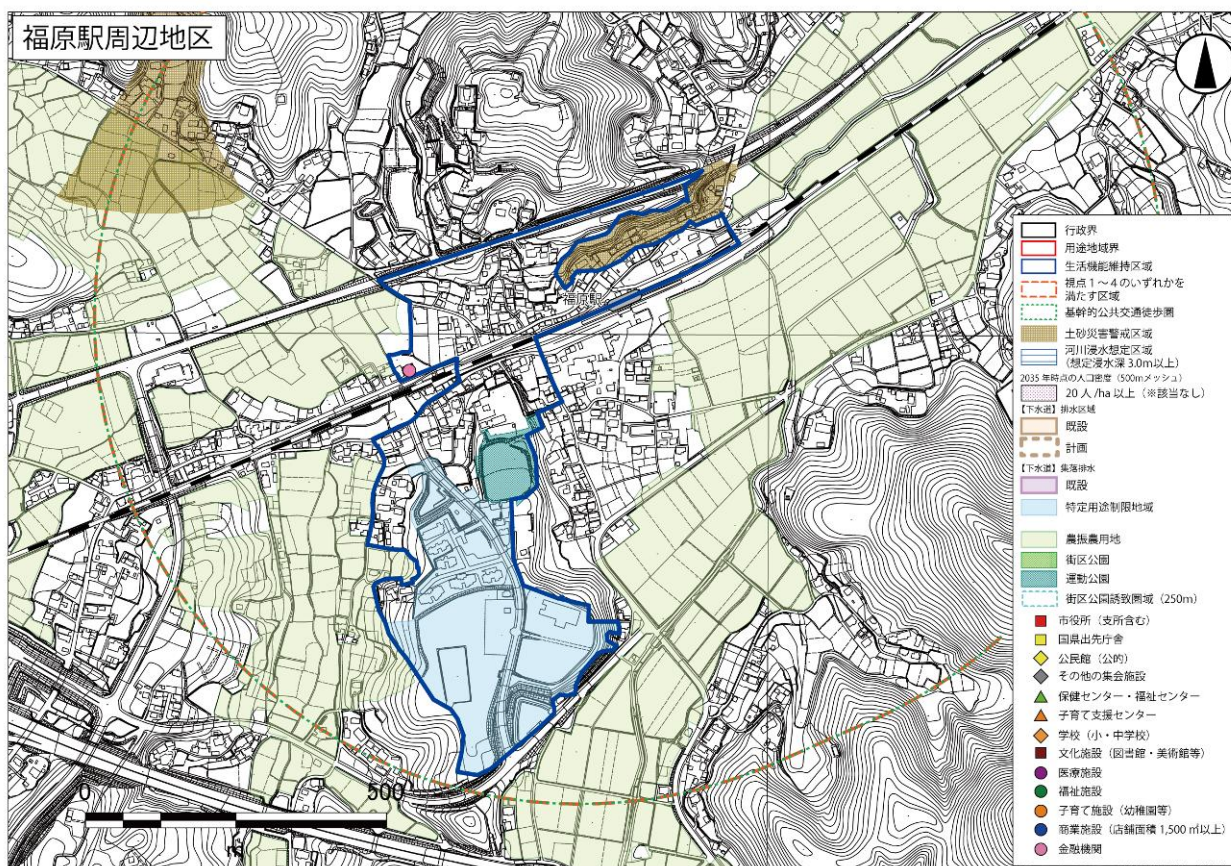
穴戸駅周辺地区(59.1ha)



稲田駅周辺地区 (32.4ha)



福原駅周辺地区 (22.9ha)



4. 都市機能誘導区域と誘導施設の基本的な考え方

4-1 都市機能誘導区域の考え方

都市機能誘導区域の設定については、「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)において示されている考え方を踏まえ、本市の都市機能誘導区域は、次のとおりとします。

1. 「都市計画運用指針」(国土交通省)における都市機能誘導区域の考え方

原則として、都市機能誘導区域は、居住誘導区域内において設定されるものであり、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供が図られるよう定める。

■都市機能誘導区域の場所

- ・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
- ・都市の拠点となるべき区域

■都市機能誘導区域の規模

- ・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

2. 「立地適正化計画の手引き」(国土交通省)における都市機能誘導区域の考え方

- ・各拠点地区における生活サービス施設等の土地利用の実態や都市基盤(基幹的な公共交通路線、道路等)、公共施設、行政施設等の配置を踏まえ、徒歩等の移動手段による各種都市サービスの回遊性など地域としての一体性等の観点から具体の区域を検討



笠間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)、主要な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な区域について、生活施設、公共交通施設、公益施設の配置、土地利用の実態等を照らし合わせながら、都市機能誘導区域に位置付ける区域を定めます。

【詳細な区域界の設定方針】

- ・商業系用途地域などの都市機能が立地可能な用途地域を基本とする
- ・土地利用現況との整合を図るため、現在、住宅が中心となっている場所は極力避ける
- ・国県道を初めとする幹線道路の沿道に位置し、交通利便性に恵まれた場所を勘案する
- ・区域界の設定は、地形地物を基本とし、やむを得ない場合は筆界も用いる

4-2 誘導施設の考え方

本市の誘導区域は、それぞれ地域特性や位置づけなどが異なることから、この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ることとします。

なお、現在、各地区にあるさまざまな機能や施設は、当面は維持・存続することとし、そのうち誘導施設として位置づける施設(次頁以降参照)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新たに配置(新設)または統合等による再配置(集約的移転等)を行うこととします。

また、誘導施設の立地を検討する際は、まず、市街地や各種誘導区域内にある空地や空家、各種施設跡地などの既存ストックの有効活用も含めて検討することを基本とします。

【できるだけ立地・集積を促す施設】

- ・市街地や都市機能誘導区域の役割やまちづくりの方針などに沿い、市民生活の利便性や地域活力の向上に役立つ施設であれば、都市再生特別措置法に基づいて定める誘導施設以外のものでも都市機能誘導区域などへの立地をできるだけ促進したい施設



法令に基づいて定める施設

【誘導施設として位置づける施設】

- ・都市再生特別措置法に基づいて都市機能誘導区域内に積極的に誘導する施設
- ・施設が立地や休廃止を行う際に法に基づいてコントロール(誘導)する
- ・施設の維持や立地等へのインセンティブを用意
- ・本市全体などに分散して立地させることが望ましい施設(例：集落等の集会所、コンビニエンスストア等の小規模店舗、小学校や幼稚園、高齢者福祉施設など)は、都市機能誘導施設のみに集約すべきでないため誘導施設として位置づけない

①友部駅周辺地区

本地区の役割や将来像を踏まえ、友部駅周辺地区は、本市の中で最も中心的な役割を果たす拠点とするため、都市機能誘導区域内に行政、商業、業務、娯楽、教育などの都市機能について、本市を代表するような高次の施設の立地や集積を促進していきます。

友部駅周辺地区の役割や将来像

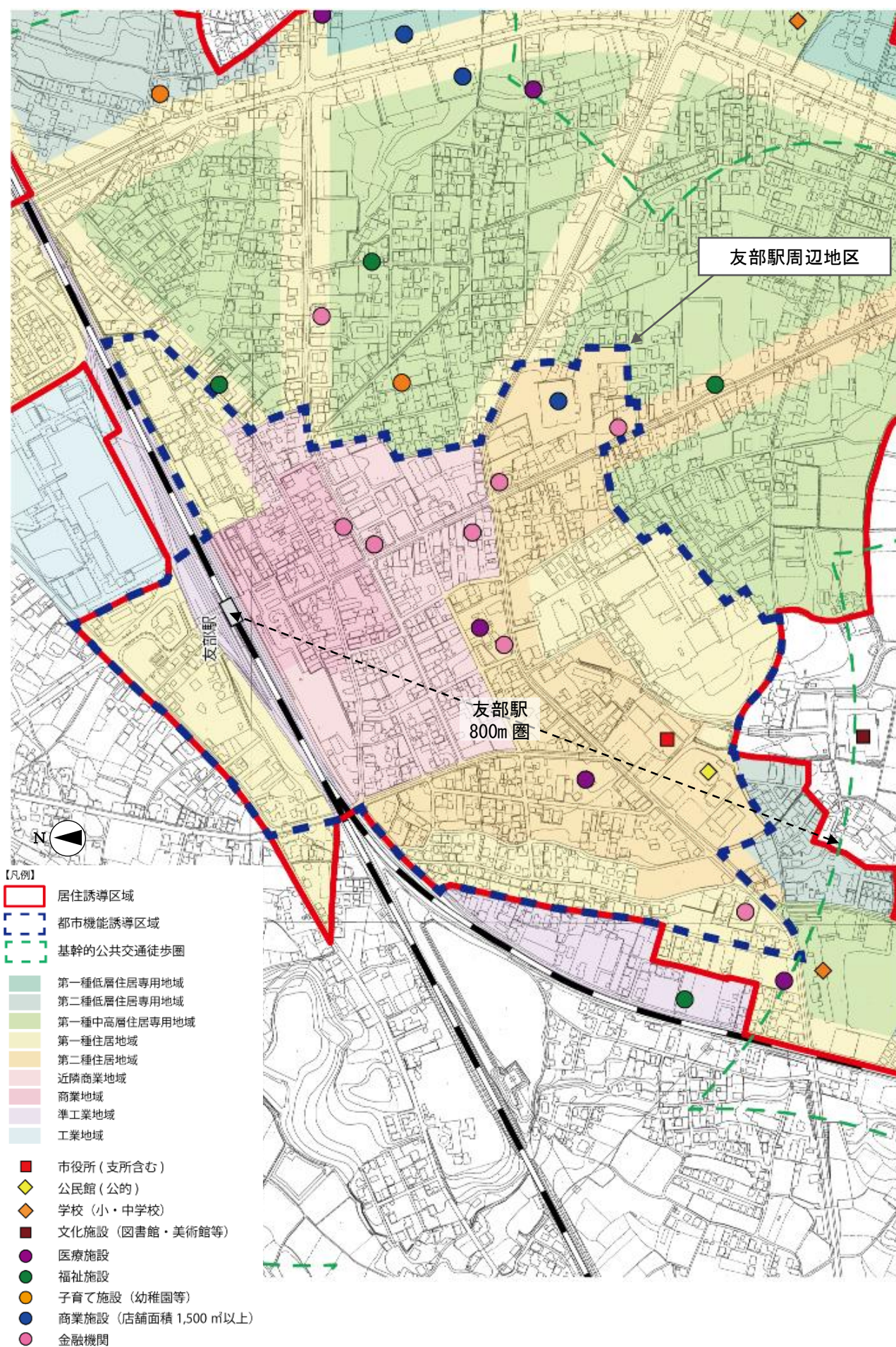
ターミナル駅である友部駅などを活かし、本市の都市的発展を牽引するような高次の都市機能を積極的に誘導するとともに、都市としての魅力を高める「中心拠点」とする。

【市街地としての特性】

- ・ 特急列車が停車する常磐線と水戸線の鉄道結節点である友部駅の徒歩圏域に位置する
- ・ バス路線とバス停が多く公共交通の利便性が高い
- ・ 高度な医療施設や商業施設、サービス施設、行政施設等の都市機能が集積する
- ・ 人口集中地区に該当する人口密度で人口増加傾向
- ・ 総合計画の位置づけは、都市機能強化ゾーンであり、友部駅周辺には生活拠点を配置
- ・ 大部分が住居系の用途地域に指定

【都市機能誘導区域面積】 55.1ha

分類	【できるだけ立地・集積を促す施設】	【誘導施設として位置づける施設】
行政機能	市役所本庁舎、市役所出先庁舎 等	市役所本庁舎、市役所出先庁舎
福祉機能	本市の中心的な保健センターや福祉センター、各種高齢者福祉施設 等	保健センター、福祉センター
子育て機能	本市の中心的な保健センターや子育て支援センター、認定こども園、保育所、幼稚園 等	保健センター、子育て支援センター、児童館
商業機能	個人商店、コンビニエンスストア、スーパーマーケット、小規模～大規模な店舗等(店舗面積10,000㎡未満まで)	店舗面積1,000㎡以上10,000㎡未満の店舗(スーパーマーケット、大規模な店舗)や複合商業施設
業務機能	各種業務施設	—
娯楽機能	映画館、都市型娯楽施設 等	—
医療機能	診療所、病院、重篤患者に対応する病院等(1次～3次医療施設)	病院
金融機能	金融機関	金融機関
教育機能	小・中学校、高校、高等専門学校、専門学校、大学 等	高等専門学校、専門学校、大学
文化機能	図書館、公民館 等	図書館、公民館
観光機能	—	観光案内所(市役所出先庁舎、事務所)
居住機能	一般住宅、集合住宅、マンション 等	—



②笠間駅周辺地区

本地区の役割や将来像を踏まえ、笠間駅周辺地区は、歴史・文化・芸術等の魅力ある資源を活かしつつ、市民の日常生活を支える拠点とするため、都市機能誘導区域内に商業、文化、観光などの都市機能に関わる施設の立地や集積を促進していきます。

笠間駅周辺地区の役割や将来像

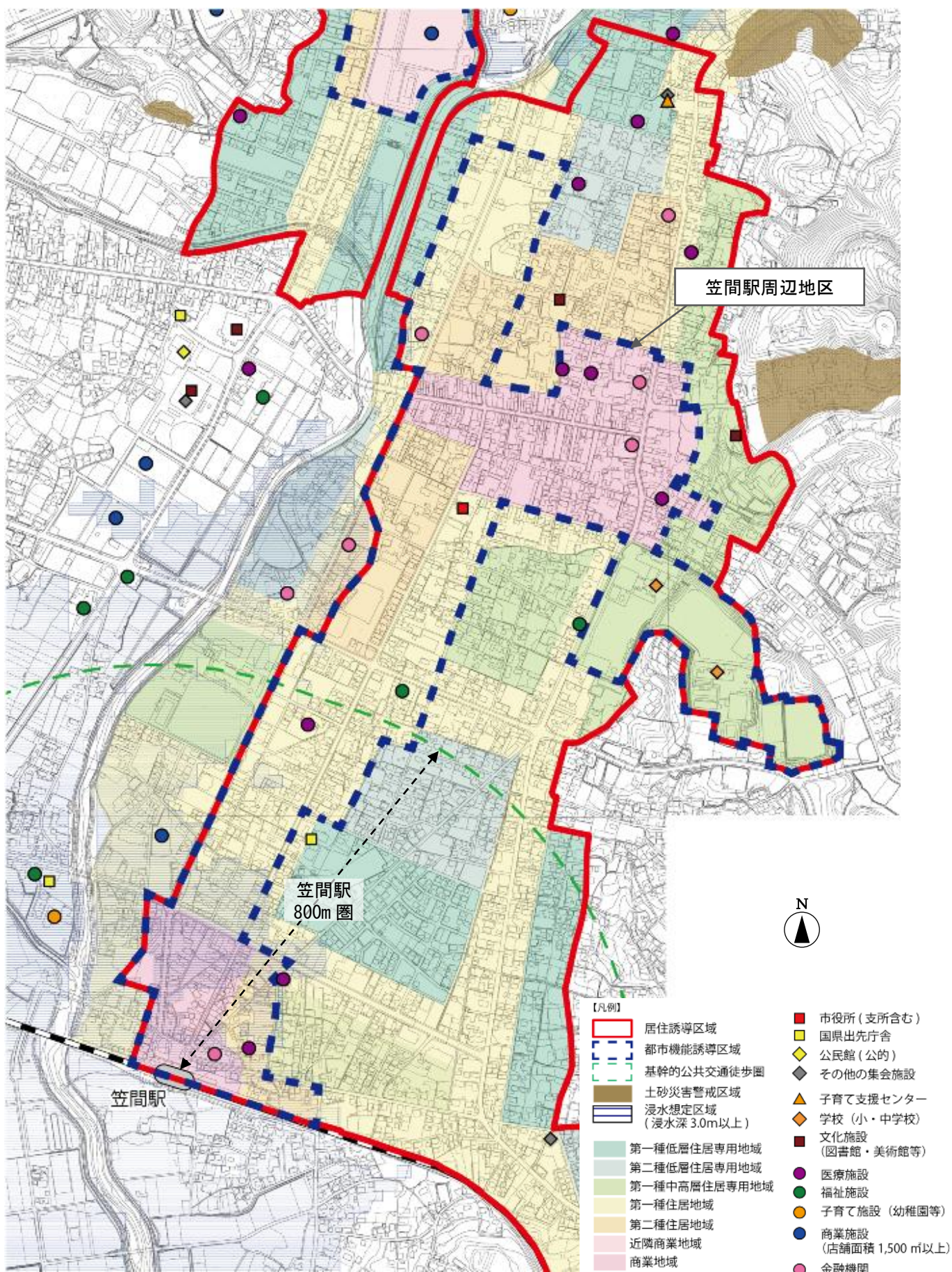
笠間駅や歴史・文化・芸術等の資源を活かし、市民の日常生活向けの都市機能を誘導するとともに、来訪者向けの各種サービスも考慮する「生活拠点」とする。

【市街地としての特性】

- ・笠間駅のおおむね徒歩圏域
- ・近傍に歴史や文化や芸術等の資源があり観光客多い
- ・総合計画の位置づけは、観光交流と生活機能強化ゾーンの一部で生活拠点を配置
- ・大部分が住居系の用途地域に指定

【都市機能誘導区域面積】 65.1ha

分類	【できるだけ立地・集積を促す施設】	【誘導施設として位置づける施設】
行政機能	市役所支所，市役所出先庁舎 等	市役所支所，市役所出先庁舎
福祉機能	各種高齢者福祉施設 等	—
子育て機能	認定こども園，保育所，幼稚園 等	子育て支援センター，児童館
商業機能	個人商店，コンビニエンスストア，スーパーマーケット，小規模～中規模な店舗等（店舗面積 3,000 m ² 未満まで）	店舗面積 1,000 m ² 以上 3,000 m ² 未満の店舗（スーパーマーケット，中規模な店舗）
医療機能	診療所や入院設備のある病院（1次～2次医療施設） 等	病院
金融機能	金融機関	金融機関
教育機能	小・中学校，高校 等	—
文化機能	博物館，美術館，図書館，集会所 等	博物館，美術館，図書館
観光機能	観光関連施設，宿泊施設，観光案内所等	観光案内所（市役所出先庁舎，事務所）
居住機能	一般住宅，集合住宅 等	—



③赤坂周辺地区

本地区の役割や将来像を踏まえ、赤坂周辺地区は、国道2路線に近接する交通利便性や既存の大規模商業施設や各種生活サービス施設の立地を活かし、市民の日常生活を支える拠点とするため、都市機能誘導区域内に比較的大規模な商業をはじめ、文化などの都市機能に関わる施設の立地や集積を促進していきます。

赤坂周辺地区の役割や将来像

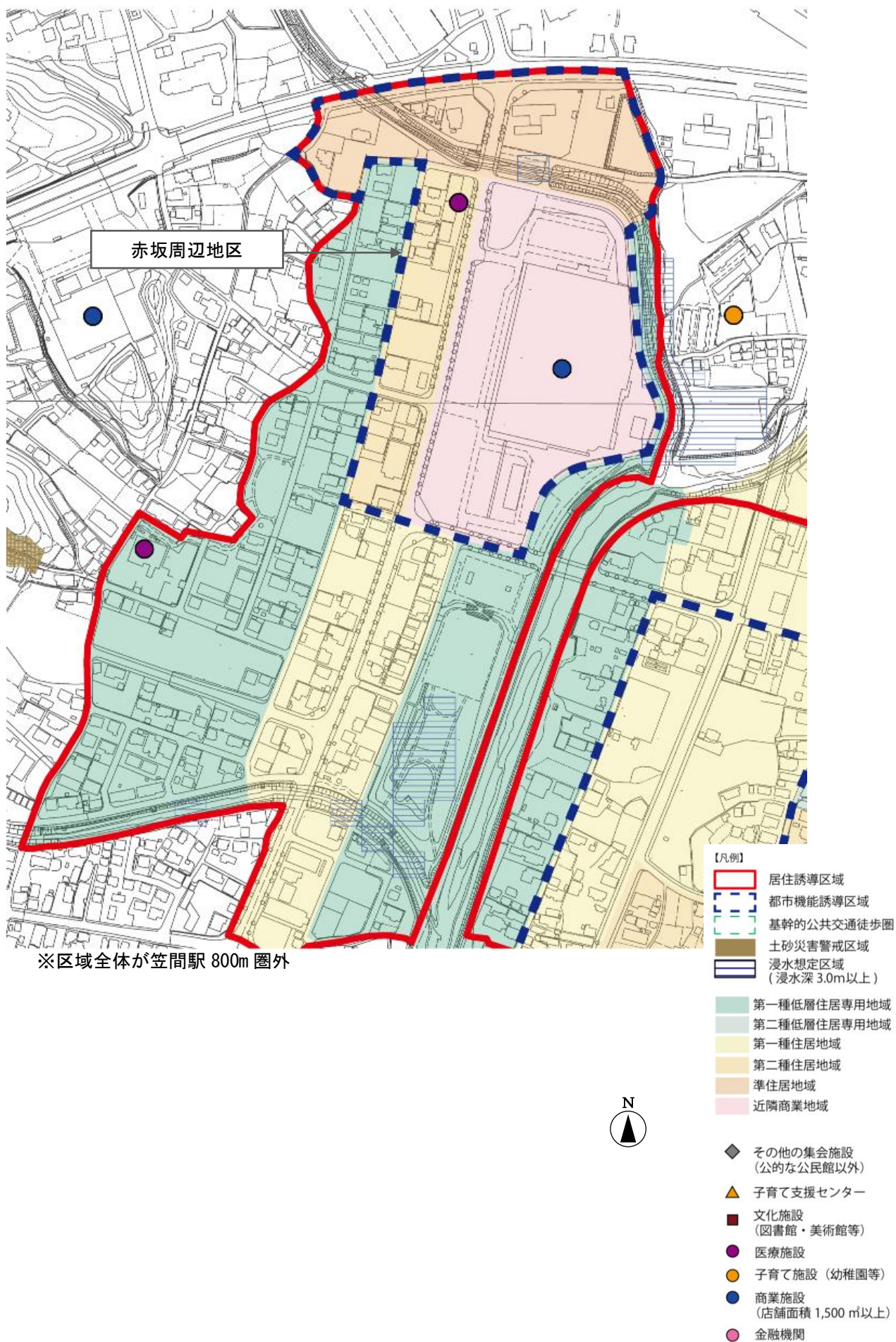
幹線道路の利便性や良好な都市基盤を活かし、市民の日常生活に役立つ都市機能を誘導する「生活拠点」とする。

【市街地としての特性】

- ・ 笠間駅の徒歩圏外だが国道50号や国道355号に近接
- ・ 市街地開発事業による良好な住環境で人口増加
- ・ 大規模商業施設などの商業施設などが立地
- ・ 総合計画の位置づけは、観光交流と生活機能強化ゾーンの一部で生活拠点を配置
- ・ 大部分が住居系の用途地域に指定

【都市機能誘導区域面積】 9.6ha

分類	【できるだけ立地・集積を促す施設】	【誘導施設として位置づける施設】
福祉機能	各種高齢者福祉施設 等	—
子育て機能	認定こども園、保育所、幼稚園 等	子育て支援センター、児童館
商業機能	個人商店、コンビニエンスストア、スーパーマーケット、小規模～大規模な店舗等(店舗面積10,000㎡以上可)	店舗面積1,000㎡以上の店舗(スーパーマーケット、大規模な店舗)や複合商業施設
業務機能	各種業務施設 等	—
娯楽機能	映画館、都市型娯楽施設 等	—
医療機能	診療所や入院設備のある病院(1次～2次医療施設) 等	病院
金融機能	金融機関	金融機関
教育機能	小・中学校 等	—
文化機能	図書館、集会所 等	図書館、公民館
居住機能	一般住宅、集合住宅 等	—



④岩間駅周辺地区

本地区の役割や将来像を踏まえ、岩間駅周辺地区は、常磐線駅への近接性や既存の各種生活サービス施設の立地を活かし、市民の日常生活を支える拠点とするため、都市機能誘導区域内に商業、医療などの都市機能に関わる施設の立地や集積を促進していきます。

岩間駅周辺地区の役割や将来像

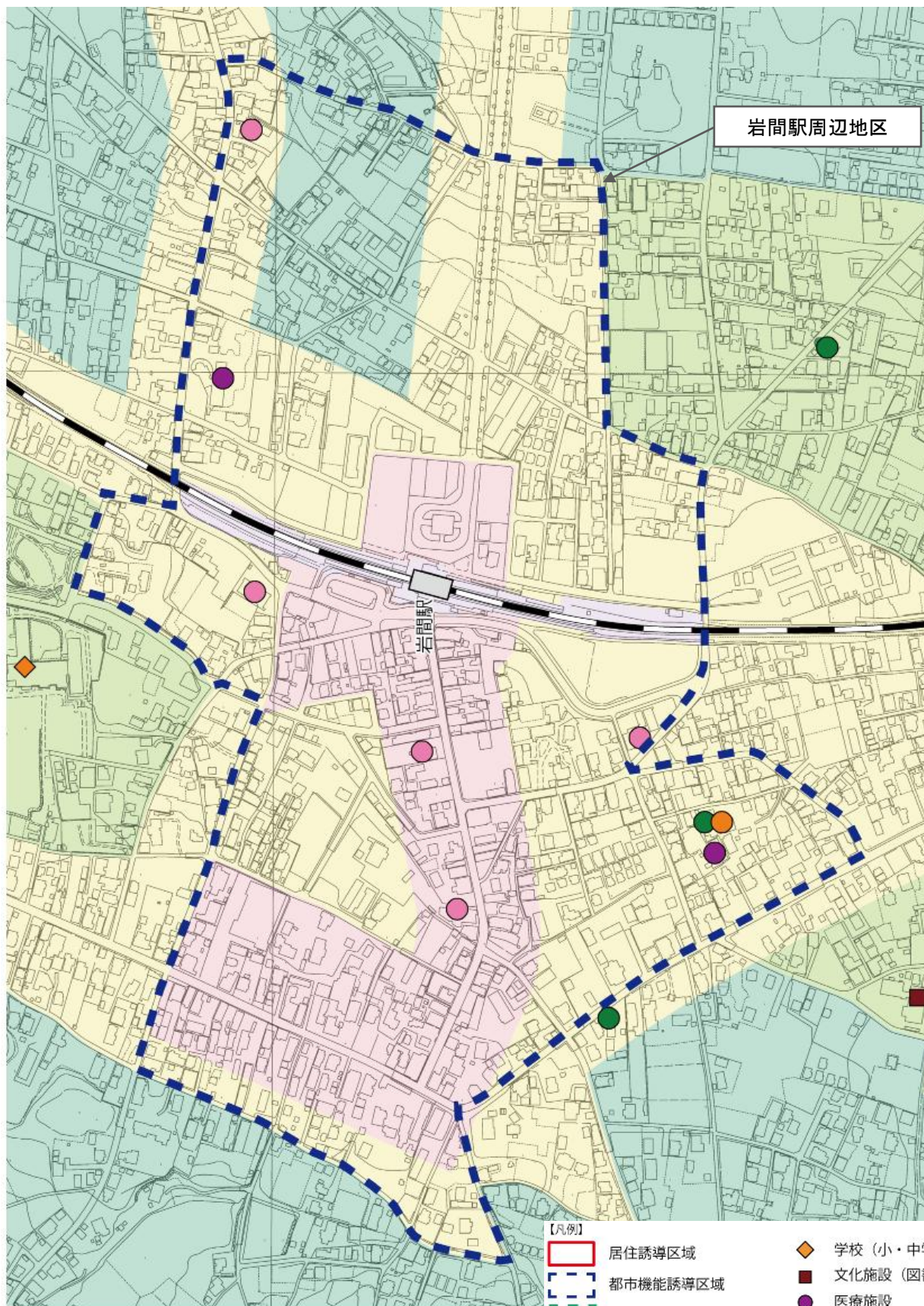
岩間駅や歴史・自然・農業資源、良好な都市基盤を活かし、市民の日常生活に役立つ都市機能を誘導する「生活拠点」とする。

【市街地としての特性】

- ・岩間駅の徒歩圏域で岩間駅の自由通路で東西市街地を連絡
- ・東口側は市街地開発事業による良好な市街地、西口側は愛宕山や愛宕山神社の玄関口
- ・住宅と農地や農村集落等が混在
- ・総合計画の位置づけは、農業交流と生活機能強化ゾーンの一部で生活拠点を配置
- ・大部分が住居系の用途地域に指定

【都市機能誘導区域面積】 43.6ha

分類	【できるだけ立地・集積を促す施設】	【誘導施設として位置づける施設】
行政機能	市役所支所、市役所出先庁舎 等	市役所出先庁舎
福祉機能	各種高齢者福祉施設 等	—
子育て機能	認定こども園、保育所、幼稚園 等	子育て支援センター、児童館
商業機能	個人商店、コンビニエンスストア、スーパーマーケット、小規模～中規模な店舗等(店舗面積1,500㎡未満まで)	店舗面積1,000㎡以上1,500㎡未満の店舗(スーパーマーケット、中規模な店舗)
医療機能	診療所や入院設備のある病院(1次～2次医療施設)等	病院
金融機能	金融機関	金融機関
教育機能	小・中学校 等	—
文化機能	図書館、集会所 等	博物館、美術館、図書館、公民館
観光機能	—	観光案内所(市役所出先庁舎、事務所)
居住機能	一般住宅、集合住宅 等	—



※区域全体が岩間駅 800m 圏内



⑤岩間支所周辺地区

本地区の役割や将来像を踏まえ、岩間支所周辺地区は、既存の行政施設や教育施設などの立地を活かし、行政サービスの拠点とするため、都市機能誘導区域内に行政、文化などの都市機能に関わる施設の立地や集積を促進していきます。

岩間支所辺地区の役割や将来像

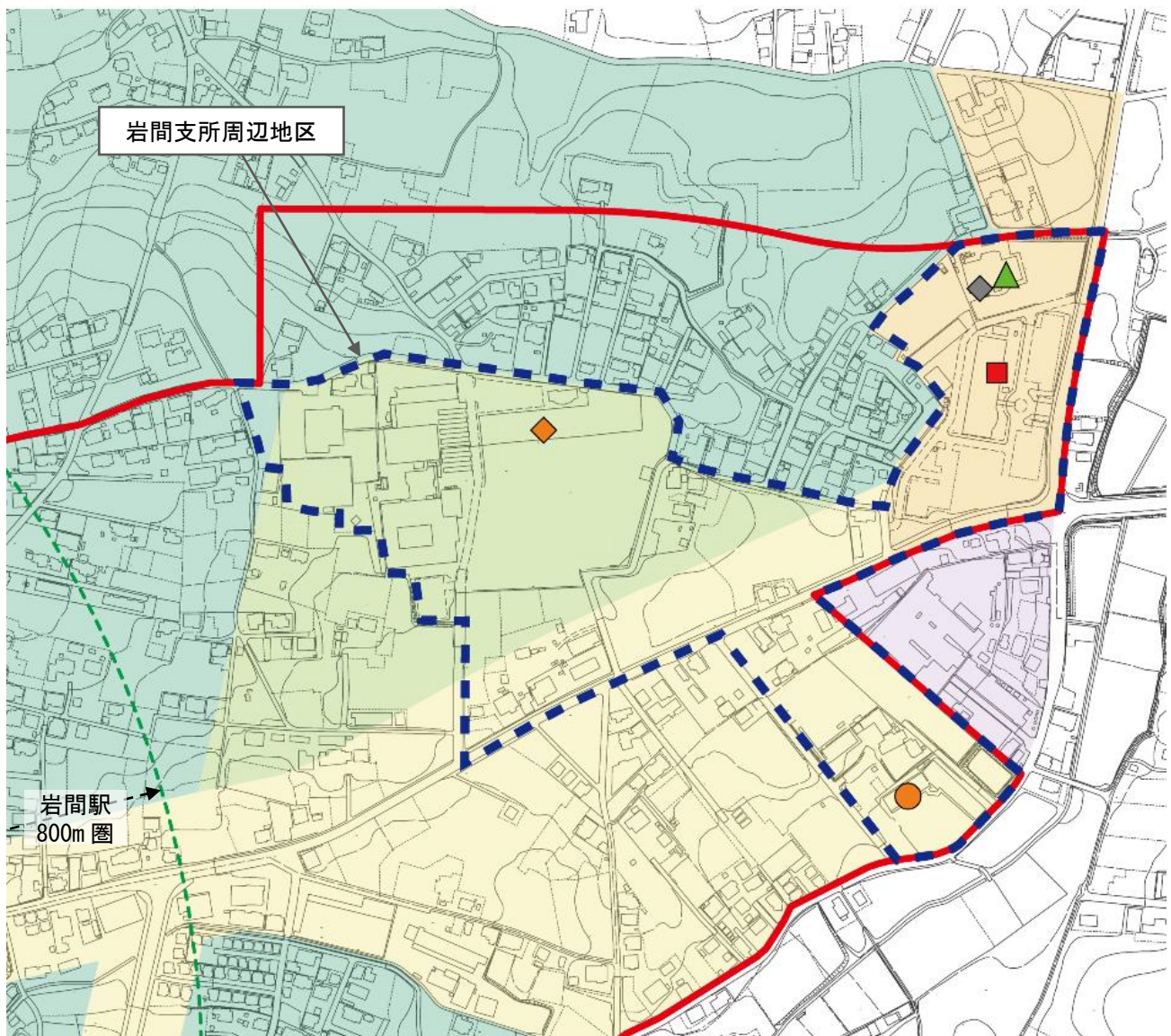
岩間市街地などの市民に対する行政サービスを提供するための都市機能を誘導する「行政サービス拠点」とする。

【市街地としての特性】

- ・ 主要地方道水戸岩間線の沿道に位置
- ・ 笠間市役所岩間支所や岩間中学校、岩間第一幼稚園などの公共公益施設が集積
- ・ 大部分が住居系の用途地域に指定

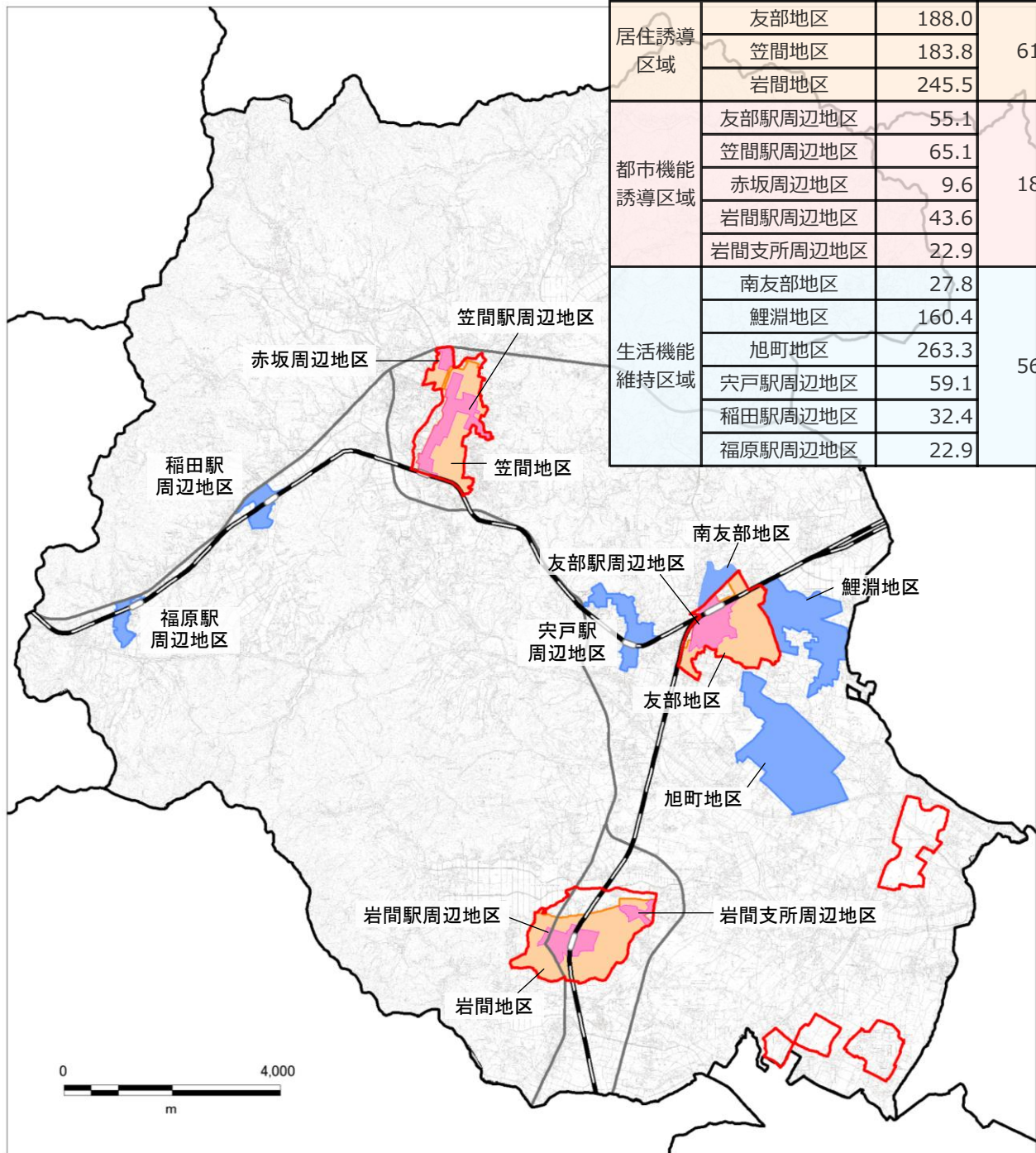
【都市機能誘導区域面積】 13.0ha

分類	【できるだけ立地・集積を促す施設】	【誘導施設として位置づける施設】
行政機能	市役所支所、市役所出先庁舎 等	市役所支所、市役所出先庁舎
福祉機能	各種高齢者福祉施設 等	—
子育て機能	認定こども園、保育所、幼稚園 等	—
商業機能	個人商店、コンビニエンスストア、スーパーマーケット、小規模～中規模な店舗等(店舗面積3,000㎡未満まで)	—
教育機能	小・中学校 等	—
文化機能	図書館、集会所 等	図書館、公民館
居住機能	一般住宅、集合住宅 等	—



- 【凡例】
- 居住誘導区域
 - 都市機能誘導区域
 - 基幹的公共交通徒歩圏
-
- 第一種低層住居専用地域
 - 第一種中高層住居専用地域
 - 第一種住居地域
 - 第二種住居地域
 - 準工業地域
-
- 市役所（支所含む）
 - その他の集会施設
 - 保健センター・福祉センター
 - 学校（小・中学校）
 - 子育て施設（幼稚園等）

居住誘導区域・都市機能誘導区域・生活機能維持区域



区域名		面積(ha)	合計面積(ha)
居住誘導区域	友部地区	188.0	617.3
	笠間地区	183.8	
	岩間地区	245.5	
都市機能誘導区域	友部駅周辺地区	55.1	186.4
	笠間駅周辺地区	65.1	
	赤坂周辺地区	9.6	
	岩間駅周辺地区	43.6	
	岩間支所周辺地区	22.9	
生活機能維持区域	南友部地区	27.8	565.9
	鯉淵地区	160.4	
	旭町地区	263.3	
	穴戸駅周辺地区	59.1	
	稲田駅周辺地区	32.4	
	福原駅周辺地区	22.9	

【凡例】

- 行政界
- 用途地域界
- 居住誘導区域
- 都市機能誘導区域
- 生活機能維持区域
- 駅
- 鉄道
- 国道

⑦各種誘導施設等の定義

各種都市機能を有する施設や文言の定義は下記のとおりです。

機能	施設名称	定義（根拠・対象）
行政機能	市役所本庁舎	地方自治法第4条第1項に規定する「事務所」
	市役所支所	地方自治法第155条第1項に規定する「支所」
	市役所出先庁舎	地方自治法第4条第1項に規定する「事務所」又は地方自治法第155条第1項に規定する「支所」での業務を遂行するために付属的に設ける施設
福祉機能	保健センター	地域保健法第18条に規定する「市町村保健センター」
	福祉センター	身体障害者福祉法第31条に規定する「身体障害者福祉センター」、障害者の日常生活及び社会を総合的に支援するための法律第5条第27項に規定する「地域活動支援センター」、笠間市地域福祉センターの設置及び管理に関する条例第2条に規定する「センター」
	各種高齢者福祉施設	老人福祉法第20条の7に規定する「老人福祉センター」、介護保険法第115条の46に規定する「地域包括支援センター」、その他の介護保険サービス事業所
子育て機能	保健センター	地域保健法第18条に規定する「市町村保健センター」
	子育て支援センター	児童福祉法第6条の3第6項に規定する「地域子育て支援拠点事業を行う事業所」
	児童館	児童福祉法第40条に規定する「児童厚生施設」
商業機能	複合商業施設	物販施設・飲食施設などの店舗のほか、映画館、娯楽施設が複合的に集積した施設 店舗面積は大規模小売店舗立地法第2条第1項に規定する「店舗面積」
業務機能	業務施設	各種事務所や事業所、オフィスビル
娯楽機能	都市型娯楽施設	温泉施設、各種スポーツ施設、アミューズメント施設等の娯楽機能を中心に飲食店等が集積した複合娯楽施設
医療機能	診療所	医療法第1条の5第2項に規定する診療所のうち、診療科目に内科、外科、小児科のいずれかを含むもの（病床数19床以下）
	病院	医療法第1条の5第1項に規定する病院のうち、診療科目に内科、外科、小児科のいずれかを含むもの（病床数20床以上）
		1次医療施設：外来診療により患者の医療を担当し、日常生活での軽度のけがや病気に対応
		2次医療施設：入院治療を必要とする重症患者の医療を担当し、地域の中核的病院や専門外来、一般的な入院医療に対応 3次医療施設：2次医療機関で対応できない複数の診療科領域にわたる重篤患者を担当し、高度医療や先端医療に対応
金融機能	銀行、郵便局、農協	金融取引に関する業務に関し、預貯金取扱を行うもので、「普通銀行」、「中小企業金融機関」、「農林水産金融機関」
教育機能	大学	学校教育法第1条に規定する「大学」（短期大学を含む）
	専門学校	学校教育法第124条に規定する「専修学校」又は第134条に規定する「各種学校」
	高等専門学校	学校教育法第115条に規定する「高等専門学校」
	高校	学校教育法第1条に規定する「高等学校」又は「中等教育学校」
文化機能	公民館	社会教育法第20条に規定する「公民館」その他一般市民が利用できるホール・会議室を有する施設
	図書館	図書館法第2条第1項に規定する「図書館」
	博物館・美術館	博物館法第2条第1項に規定する「博物館」及び同29条に規定する「博物館に相当する施設」
観光機能	観光案内所	自治体または各種団体が設置・運営し、来訪者に観光・レクリエーションに関する情報提供等のサービスを行う施設

⑧各種誘導施設の立地状況

各都市機能誘導区域に定める誘導施設の立地状況は次のとおりです。

機能	施設名称	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	○	—	○	○	
	複合商業施設	—		○		
業務機能	業務施設					
娯楽機能	都市型娯楽施設					
医療機能	病院	△	—	—	—	
金融機能	金融機関	○	○	△	○	
教育機能	大学	—				
	専門学校	△				
	高等専門学校	—				
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，△：近隣立地施設（同一市街地付近），—：未立地施設

■：誘導施設に位置づけない施設

5. 公共交通等による連携方針

本市において持続可能なまちづくりを進めるためには、誰もが利用できる公共交通を基本として連携方針を立案することが重要です。

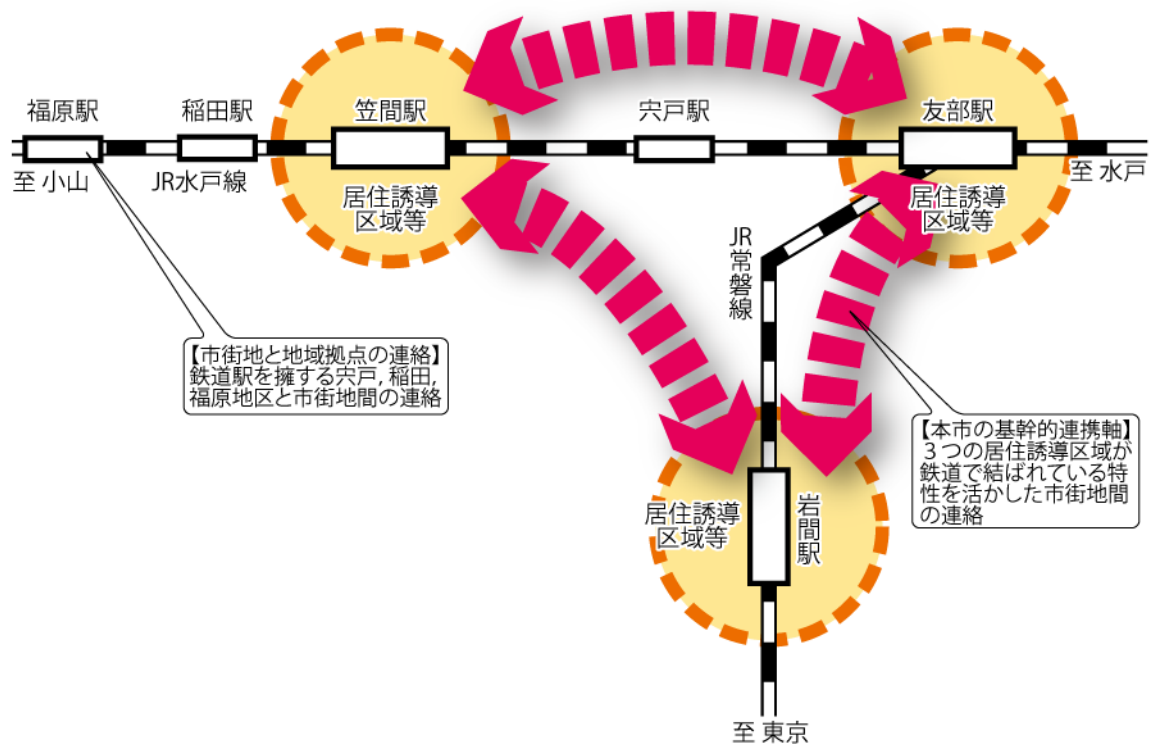
そこで本市では、まず恵まれた鉄道網を最も中心的な基幹交通とし、次にこの鉄道駅と市内各所を多様な公共交通等によって円滑に連絡することを連携の基本とします。

また、各公共交通の利便性や接続性などの交通利用環境を向上させることによって、市民などが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などへの連絡を確保する

- ・本市の拠点的な市街地であり、居住誘導区域とする友部、笠間、岩間の3つ地区間が鉄道で連絡されているうえ、3駅以外にも穴戸駅、稲田駅、福原駅があり、市内各所での鉄道利便性が高いことから、鉄道を市街地間の連絡を図る公共交通軸とします。
- ・友部市街地を最も中心的な都市機能を有する市街地と位置づけ、高次の都市機能の集積を図るほか、3つの居住誘導区域間で性格の異なる各種都市機能を有するため、都市機能を相互に利用する補完関係の構築に鉄道を活用します。

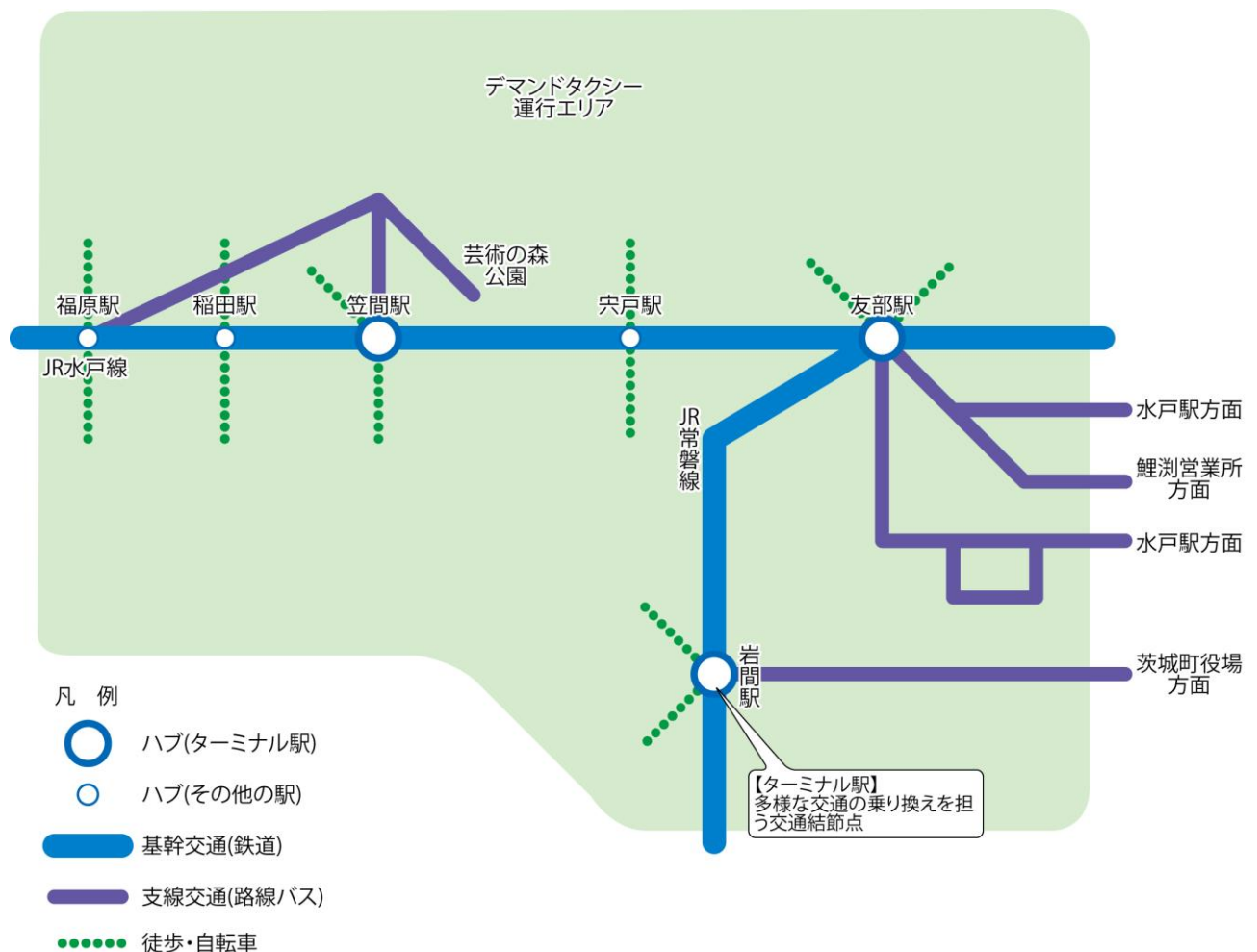
【鉄道網を活用した市街地などの連絡のイメージ図】



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

- ・本市は、市内に 6 駅を有し、広範囲な地域で鉄道利便性が高いため、鉄道駅を公共交通乗り換えのハブとして活用します。
- ・各地域のハブ駅を起点として、各地域の特性や交通需要などを踏まえて総合的に判断し、デマンドタクシーを中心としながら、路線バス、自転車や徒歩などの多様な交通手段を用いて連絡を図ります。
- ・多様な利用者の利便性を向上するため、駅周辺整備と一体となった交通結節点のバリアフリー化を初めとする、駐車場や駐輪場の確保、送迎のための交通混雑対策、公共公益施設も活用した待合機能の強化、地域のハブらしいシンボル性の確保など、総合的な乗り換え環境や拠点性の向上を図ります。

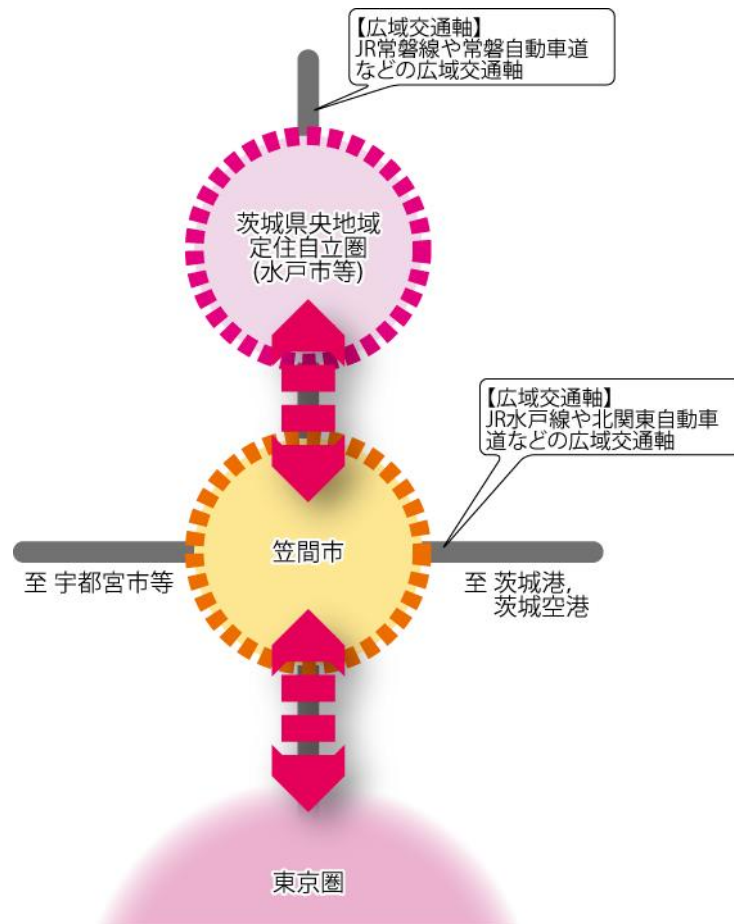
【鉄道駅をハブとした市内連携のイメージ図】



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

- ・本市を含む茨城県中央地域定住自立圏の中心市である水戸市など、本市周辺の拠点都市などにある高次の都市機能を利用しやすいよう、JR常磐線と水戸線を活用した連携を図ります。
- ・本市は、東京圏などからの観光レクリエーションでの来訪者が多いため、東京圏との連携軸を強化することを通じて、市民の利便性向上や本市の魅力向上につなげます。

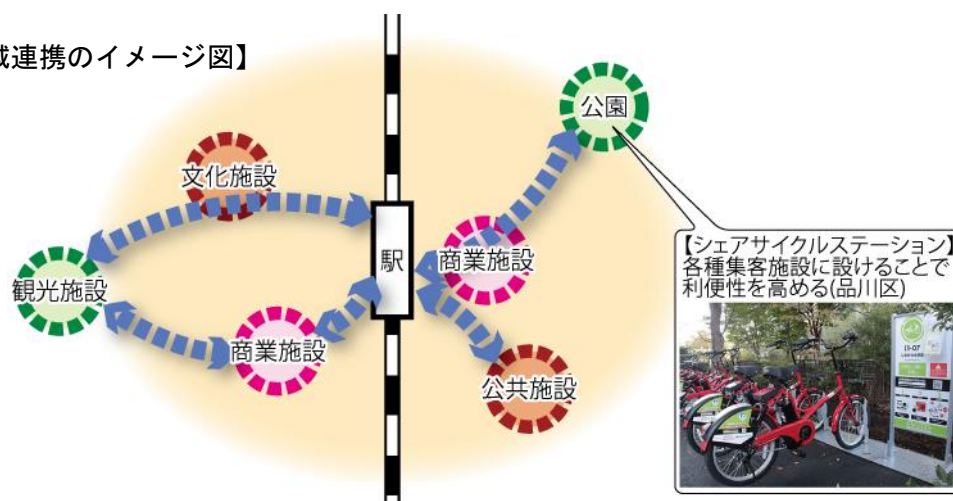
【広域連携のイメージ図】



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を促進する

- ・本市の居住誘導区域は、比較的平坦な地形条件で徒歩や自転車の利用条件に恵まれているため、徒歩や自転車を取り巻く交通環境の総合的な拡充対策により、市民が無理なく日常生活で利用できる環境を整えます。
- ・本市では、観光やレクリエーションの来訪者が多いため、各種資源を巡る散策などのアクティビティとしての活用も念頭におき、レンタサイクルやシェアサイクルの仕組みなどの利用環境の向上により、市民の日常的な移動手段としても充実を図ります。
- ・徒歩や自転車を取り巻く交通環境の拡充としては、幹線道路を中心とした広幅員歩道の活用や新たな整備、主要な交通結節点や公共公益施設などの利用者が多い場所でのバリアフリー環境の充実、自転車駐輪場の確保などを検討します。
- ・本市の恵まれた歴史や文化、自然などの各種資源を巡る探索、健康増進の取り組みなど、徒歩や自転車利用に関連するイベントの実施などにより、市民が日常的に無理なく徒歩や自転車を利用できる素地を整えます。

【広域連携のイメージ図】



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を模索する

- ・公共交通政策に関する総合的な取り組みの推進に向けて、公共交通網の再編に向けた検討を進めます。
- ・技術革新のめざましい ICT 技術を活用した多様なスマートシティの取り組みなどにより、公共交通の利便性を向上し、市民などの利用増進を目指します。
- ・中長期的には、小型モビリティ(シニアカー、一人乗り車両など)、乗り物シェアリング(乗用車、自転車など)をはじめとする多様な交通手段の活用を検討します。
- ・健康維持対策、観光やレクリエーション施策などと連携し、歩くことや自転車を活用することの促進(イベント実施、生涯学習活動等)を検討します。
- ・将来的に自動運転車両や乗り合い(ライドシェア)なども含めて多様な交通手段の実現を検討していくこととします。



医療機関との連携でバス乗降時の顔認証による自動受付やキャッシュレス自動会計の実証実験(つくば市)



自動運転サービス実証実験(常陸太田市)

【公共交通等を中心とした連携方針図】



出典：笠間市 HP 路線バスマップ (平成 28(2016)年 3 月時点)

6. 誘導施策の方針

6-1 本市における集約と連携のまちづくりの方針

今後、人口減少や少子高齢化が進む中で、集約と連携のまちづくりを推進していくため、立地適正化計画に関連する商業・医療・福祉・子育て・教育・住宅・文化・環境など多様な分野が連携して取り組む必要があります。

そこで、市内をはじめとする多様な組織などの連携に加えて、民間企業や団体、市民などの取り組みにより、既存の各種都市機能を維持しつつ、さらに必要な居住機能や都市機能を誘導していくための施策を展開していきます。

本市における誘導施策は、次のような方針で取り組むこととします。

①居住環境の維持・向上に関する方針

これまで本市においては、住宅の分散的な立地によって、市域全体的に居住地が拡散していることから、今後、友部、笠間、岩間の各駅周辺に定め、居住地を集積させていく居住誘導区域においては、既存の各種生活施設の立地や公共交通網、都市基盤施設などを良好に保つことにより、居住者の日常生活の利便性や快適性を維持することとします。

これに加えて居住誘導区域においては、今後、居住地をより集積・集約していくため、住宅立地を誘導するさまざまな個別施策に積極的に取り組むこととします。

そこで、居住誘導区域内の居住環境の向上、公共交通の確保等、居住の誘導を図るために、財政・金融・税制上の支援措置等を行います。

②都市機能の維持・向上に関する方針

本市においては、住宅等が拡散して立地したことにより、市民の日常生活を支える各種生活サービス施設である商業、医療、福祉などの都市機能も幹線道路沿道などを中心として分散的に立地する傾向にありました。このため、居住環境の維持・向上に関する方針に示したように、今後、友部、笠間、岩間の各駅周辺の都市機能誘導区域において、都市機能を集積させていくため、拠点地区に相応しい既存の各種生活施設の立地や公共交通網、都市基盤施設などを良好に保つこととします。

さらに、都市機能誘導区域においては、今後、各種の都市機能をより集積・集約していくため、立地を誘導するさまざまな個別施策に積極的に取り組むこととします。

そこで、都市機能誘導区域内への各種誘導施設の誘導を図るため、財政・金融・税制上の支援措置等を行います。

③既存ストックの有効活用

居住誘導区域に住宅の立地を促進する際や、都市機能誘導区域に各種誘導施設の立地を促進する際は、区域内にある空地や空家、各種跡地などの既存ストックを有効に活用するよう、開発や建築を行う事業者などに働きかけることとします。

また、笠間市などの自治体が保有する施設跡地などの公有財産が存在する場合は、官民連携による活用を含めて利用促進を検討します。

6-2 関連する多様な事業や施策との連携

本市において集約と連携のまちづくりを効果的に推進していくためには、立地適正化計画に関連する広範な分野(庁内関係部署や各種組織・団体など)との連携による取り組みが重要となります。

広範な分野に跨がる施策や取り組みの一例としては、下記のようなものが考えられます。これらを踏まえて、関係者が協力して取り組むことが重要です。

都市再生・中心市街地活性化分野の役割や連携

■日常生活に必要な都市機能の誘導の促進

- ・都市機能誘導区域内に集約すべき機能(都市機能誘導施設)が誘導されるよう、庁内での予算や税制面での工夫を行うほか、金融・規制緩和等による支援措置を実施します。
- ・友部、笠間、岩間の都市機能誘導区域や居住誘導区域において、都市的発展の基礎となるよう、市街地の実情に応じて、面的整備事業や都市基盤施設の整備などの柔軟な市街地整備の推進を図ります。

■公的不動産の活用やリノベーションの推進

- ・まちの賑わい創出や地域価値の向上のため、特に友部駅周辺や笠間駅周辺、岩間駅周辺の中心市街地や都市機能誘導区域にあるPRE(Public Real Estate：公的不動産)をはじめとして、既存建築物等を活用した民間都市再生を支援します。

■中心市街地の商業の活性化等

- ・本市の商業や業務機能の拠点として重要性の高い友部駅周辺地区をはじめとして、笠間駅並びに岩間駅付近の都市機能誘導区域などにおいて、波及効果の高い民間プロジェクトに対する予算等の重点的支援等を行います。

地域公共交通分野の役割や連携

■持続可能な地域公共交通ネットワークの形成

- ・公共交通の乗り換え拠点として、ターミナル性を有する友部駅、笠間駅、岩間駅や、都市の中心拠点等にアクセスするための生活交通の確保・維持等の事業等について支援を行います。
- ・観光やレクリエーション分野での自転車活用と連携し、主要な公共公益施設や観光レクリエーション施設などを結び、市民と観光客が共用できるシェアサイクルの仕組みを検討します。
- ・鉄道やバスの事業者との協議の場を通じて、運行状況の改善や乗り換えの利便性向上などを働きかけます。

公共施設再編分野の役割や連携

■まちづくりと公共施設再編の連携促進

- ・「まちづくりのための PRE 有効活用ガイドライン」の庁内関係課への周知等を通じて、まちづくりと連携した公的不動産の積極的な再編・活用の推進を図ります。

■国公有財産の最適利用の推進

- ・市町村、財務局、関係機関等で構成する協議会の設置等を通じ、地域における公用財産等の最適利用について調整します。
- ・協議会等を通じて、国有財産の整備等の構想や空きスペースの情報についても提供するなど、関係者間での情報共有を充実させます。
- ・畜産試験場跡地等の用途地域外にある用地については、上位計画の方針を踏まえつつ、望ましい土地利用を検討し、適宜、用途地域への編入や居住誘導区域等の見直しを経て計画的に活用します。

■公共施設再編における官民連携の推進

- ・地域における検討組織などを立ち上げ、PPP/PFI 手法を活用した公共施設再編等に関する情報・ノウハウの共有、官民の対話を通じた取り組みを推進します。

医療・福祉・子育て分野の役割や連携

■地域医療・地域包括ケアシステム・子育て支援との連携促進

- ・地域医療施策、地域包括ケアシステム施策、子育て支援施策とコンパクトシティ施策との一体的推進を図ります。（仕組みと施設の共有や連携を居住誘導区域付近で効率的に推進）

■コンパクトシティの取組と整合する介護施設等の整備の推進

- ・介護施設等の整備の支援において、コンパクトシティ施策との整合に配慮します。（友部、笠間、岩間駅周辺の都市機能誘導区域への集積など）

・ PRE : パブリック・リアル・エスレート 地方公共団体等が保有する各種不動産の合理的な管理・活用に関する用語
・ PPP/PFI : パブリック・プライベート・パートナーシップ 公と民が連携して公共サービスの提供を行う仕組みの総称で、主に PFI(プライベート・ファイナンス・イニシアティブ)と称する、公共施設などの設計・建設・維持・管理・運営などに民間の資金やノウハウを活用することで、効率的・効果的な公共サービスを提供するもの

住宅分野の役割や連携

■空き家の活用・除却に係る取組の促進

- ・民間事業者(不動産事業者や金融機関など)と連携した総合的な空き家対策への支援等により、空き家対策特措法に基づく本市の取組を促進します。

■中古住宅・リフォーム市場活性化による住み替え円滑化

- ・住宅ストックの質の向上と適正な中古住宅流通・リフォーム市場の活性化を図り、住み替えを円滑化します。

■スマートウェルネス住宅の実現やサービス付き高齢者向け住宅の適切な立地の促進

- ・サービス付き高齢者住宅等の整備に関し、笠間市のまちづくりに即したものに支援を重点化します。
- ・波及効果の高い民間プロジェクトに対する予算等の重点的支援等を行います。
- ・笠間版 CCRC の取り組みと連携を図り、居住誘導区域などへの誘導を図ります。

学校・教育分野の役割や連携

■学校を拠点としたまちづくりの推進

- ・学校を拠点とした地域コミュニティの形成のため、学校施設と社会教育施設等との複合化や余裕教室等の活用等を地域コミュニティと共に検討し、推進します。

農業分野の役割や連携

■都市と緑・農が共生するまちづくりの推進

- ・都市農業振興基本法の制定を受け、居住誘導区域外の用途地域内にある農地の保全や活用等を図るための具体的施策のあり方及び必要な措置を検討します。(家庭菜園や市民農園、教育・福祉分野と連携した教材や癒やしでの活用など)

防災分野の役割や連携

■きめ細かな災害リスク情報の提供

- ・居住誘導区域のリスクを周知、共有するため、笠間市街地における浸水想定や床上浸水発生頻度図、都市計画図に浸水深を重ね合わせた図など、きめ細かい災害リスク情報の提供を図ります。
- ・居住地などの安全性を高めるためのハード整備を引き続き推進します。

- ・スマートウェルネス住宅：エネルギー性能と健康性能を両立する新しい住宅の考え方
- ・CCRC：コンティニューイング・ケア・リタイアメント・コミュニティーズ 東京圏をはじめとする高齢者が、自らの希望に応じて地方に移り住み、地域社会において健康でアクティブな生活を送るとともに、医療介護が必要な時には継続的なケアを受けることができるような地域づくりとされている

また、より効率的な行政運営や広域化する市民活動面からの利便性を勘案すると、本市単独で各種都市機能の維持や充実を図ることは、必ずしも効果的ではない可能性もあります。

そこで、高次な都市機能の分担を中心として、水戸市をはじめとする本市周辺の都市間において広域的な連携を図ることも考えられます。

広域連携分野の役割や連携

■鉄道沿線まちづくりの推進

- ・鉄道沿線を軸とした都市構造を生かした都市機能の再編を進めるため、JR 常磐線沿線や水戸線沿線の自治体間で都市機能の分担・連携、公共交通機能の強化を図る「鉄道沿線まちづくり」を推進します。

■連携中枢都市圏構想の推進

- ・一定の圏域人口を有し活力ある社会経済を維持するための都市圏を形成する取組を支援していきます。

■茨城県央地域定住自立圏の取組

- ・水戸市を中心市として本市を含む9都市(ひたちなか市、那珂市、小美玉市、茨城町、大洗町、城里町、東海村)で構成する茨城県央地域定住自立圏において、中心市での圏域全体の暮らしに必要な都市機能の集約的な整備とともに、近隣市町村での必要な生活機能の確保や、相互の役割分担と連携・協力により、圏域全体の活性化を図ります。

6-3 国などによる集約と連携のための各種支援

国においては、立地適正化計画を策定して集約と連携のまちづくりを推進する自治体に対し、「都市機能立地支援事業」や「都市再構築戦略事業」による支援を行っています。

本市においても、これらの事業を積極的に活用し、都市機能誘導区域などにおいて都市の活力を高めることに役立つ都市機能増進施設の誘導に対する支援を行っていきます。

都市機能立地支援事業(民間事業者向け直接補助事業)

【概要】

- ・地方都市においては、人口減少による人口密度の低下が進むことで、都市の生活を支える機能(医療、福祉、子育て支援、教育文化)の維持が困難となる恐れがある。
- ・このため、まちの活力の維持・増進(都市再生)、持続可能な都市構造への再構築の実現に向けて、まちの拠点となるエリアにおいて医療・福祉等の都市機能を整備する民間事業者に対し、市町村が学校跡地等の公的不動産を安価で賃借させる場合等に、国から民間事業者へ直接支援を行う補助制度。
- ・なお、本事業は、立地適正化計画において誘導施設の位置付けが行われており、都市再生整備計画の区域内で都市再生整備計画に位置付けられていることが必要。

【特徴】

①民間事業者への直接補助

生活に必要な都市機能を都市機能誘導区域内に誘導するため、都市機能整備を実施する民間事業者に対して国から直接支援を行う。(補助基本額(2/3)のうち補助率 1/2)

②市町村による柔軟な支援

民間事業者に対する公有地等賃料の減免額や固定資産税等の減免額等を市町村の支援額として取り扱うことで、民間事業者に対して国から直接支援を行うことが可能。

■公的不動産(所有者は市区町村限定)を活用して都市機能を整備する場合

→公有地等賃料の減免や公有地等譲渡の際の減免

■民有地等を活用して都市機能を整備する場合

→固定資産税や都市計画税の減免

③土地負担の増分の一部を支援

都市機能誘導区域外から区域内へ誘導施設を移転する場合に土地負担の増分の一部を支援。

④交付対象事業費のかさ上げ措置

低未利用地の活用や既存ストックを活用、複数敷地の集約や整序、都市機能の複合整備などを行う場合、交付対象事業費のかさ上げが行われ、民間の負担軽減が図れる。

⑤タイプ別の支援策

地域特性に応じて「人口密度維持タイプ」や「高齢社会対応タイプ」がある。

■人口密度維持タイプ

→まちの拠点となるエリアに医療等の都市機能を誘導し、まちの活力の維持や増進(都市の再生)、接続可能な都市構造への再構築の実現を図る。

■高齢化社会対応タイプ

→高齢社会における社会保障費の節減を進めるため、公共交通の活用や歩いて通える施設を駅等に近接して適切に配置し、高齢者の健康増進・介護予防の推進を図る。

都市再構築戦略事業(社会資本整備総合交付金)

【概要】

- ・国では、社会経済情勢の変化に応じた都市の再構築(リノベーション)を行うことが喫緊の政策課題であるとの認識から、「地方都市リノベーション事業」を創設し、その後、事業内容の拡充にあわせて「都市再構築戦略事業」に事業名称を変更して取り組みを進めている。
- ・前述の都市機能立地支援事業は、民間事業者に対して直接補助であるのに対して、本事業は、都市再生整備計画事業の一環であり、市町村に対する交付金制度となる。(対象となる区域や誘導施設等は、都市機能立地支援事業と同様)

【交付対象事業】

- ・本事業は、都市の再構築に必要となる都市施設(道路、河川、下水道等)に加え、その他の基幹事業とあわせて整備を行うことが可能。

【特徴】

①対象施設の追加

■中心拠点区域

→医療、社会福祉、教育文化の分野で誘導すべき施設を対象

■生活拠点区域

→誘導施設は、公共交通利用者が安全で快適に利用できる設備が必要

②かさ上げ措置要件の追加

一定の要件(例：低未利用地活用、複数敷地の集約や整序等)を満たす場合、交付対象事業費(設計費除く)に1.20を乗じた交付額にかさ上げ。

③土地負担増分の一部支援の追加

事業の実施前と比べて事業実施後の土地価格が高くなる場合、土地価格の一部を支援することが可能。

④高齢社会対応タイプ創設

高齢者交流施設に限定し、交付率40%にて実施。

税制措置(課税に対する特例制度)

【税制措置の概要】

- ・本計画で定める誘導施設に関し、民間事業者が誘導施設を有する建築物の整備を行う際、誘導施設の整備に関する事業計画(民間誘導施設等整備事業計画)を作成し、国土交通大臣の認定を受けた場合などに税制措置が受けられる。

1. 誘導施設を整備した事業者が当該誘導施設とともに整備した公共施設等に係る課税標準の特例(固定資産税・都市計画税)

【概要】

- ・市町村が必要と考える都市機能の整備に民間事業者が協力する際、あわせて公共施設等を民間事業者が自発的に整備・管理することを促すため、保有コストの負担を軽減する固定資産税等に係る特例。
- ・特例を受けるためには、市町村が作成した立地適正化計画に則り、「民間誘導施設等整備事業計画」を作成し、国土交通大臣の認定を受ける必要がある。

【特徴】

- ・民間事業者が誘導施設の整備にあわせて整備した公共施設・都市利便施設について、固定資産税等の課税標準を軽減する。(5年間で4/5に軽減)
- ・この課税標準を参酌基準とし、市町村の条例で定める割合に軽減することが可能。(7/10～9/10の範囲内)

■税の特例対象

- 公共施設(道路、公園、広場、下水道、緑地等)
- 都市利便施設(緑化施設、通路)

2. 都市機能誘導区域の外から区域内への特定の事業用資産の買換え等の特例

【概要】

- ・都市機能の計画的な配置を促進するため、都市機能誘導区域外の資産(種類不問)を、国土交通大臣が認定した民間誘導施設等整備事業計画に記載された誘導施設(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)に買い換える場合の税制上の特例。

【特徴】

- ・個人又は法人が都市機能誘導区域外に保有する事業用資産を譲渡し、民間誘導施設等整備事業計画に記載された誘導施設に買い換える場合、譲渡資産の譲渡益の80%について課税を繰り延べできる。(損金算入)

3. 誘導施設の整備の用に供する土地等を譲渡した場合の譲渡所得の課税の特例

【概要】

- ・都市機能の導入事業(民間誘導施設等整備事業計画)において事業者が用地確保(土地等取得)する場合、土地等を譲渡した者に対して税制上の優遇措置を行う。

【特徴】

- ・本特例の適用対象事業は、任意の民間再開発事業(特定民間再開発事業または特定の民間再開発事業)であることが前提。
- ・要件については、地上階数4以上の中高層耐火建築物の建築を目的とする事業で、建築主の申請に基づいて都道府県知事又は国土交通大臣が認定する。

4. 都市再生推進法人等に土地等を譲渡した場合の譲渡所得の特例

【概要】

- ・都市再生推進法人等が立地適正化計画の推進に係る土地取得業務を行う場合、土地等を譲渡した場合の譲渡取得の特例が受けられる。

【特徴】

- ・軽減措置①：誘導施設の整備等に関する事業のために土地等を譲渡する場合に軽減税率適用
- ・軽減措置②：公共施設の整備等に関する事業のために土地等を譲渡する場合に軽減税率適用

税制措置(課税に対する特例措置)は、都市機能誘導区域に都市機能の誘導を促すため、民間事業者や土地所有者等が民間誘導施設等整備事業計画を立案して行う事業に対する、特例措置であり、これをまとめると以下のとおりです。

市 町 村

市町村が策定する立地適正化計画において「都市機能誘導区域」を設定



民間事業者

「都市機能誘導区域」において誘導すべき施設を整備する場合に「民間誘導施設等整備計画」を作成し、国土交通大臣の認定を得る



特 例 措 置

特例 1

民間事業者が誘導施設の整備に併せて「公共施設や都市利便施設」を整備

【対象者】→民間事業者

【特例内容】→固定資産税の課税標準を 4/5 に軽減(5 年間)

※公共施設：道路、公園、広場、下水道等

※都市利便施設：緑化施設、通路等

特例 2

個人や法人が都市機能誘導区域外の資産を事業計画に記載された誘導施設に買換え

【対象者】→個人または法人

【特例内容】→譲渡資産の譲渡益の 80%について課税繰延(損金算入)

特例 3

事業計画に記載された誘導施設の整備の用に供する土地等を譲渡

【対象者】→土地を譲渡する者

【特例内容】→特定民間再開発事業

・買換えの場合：買換特例(居住用資産 100%繰延)

・売却(地区外転出)の場合：軽減税率適用

→特定の民間再開発事業

・個人の場合：5 年以上の長期保有の土地譲渡に軽減税率適用(所得税と個人住民税)

・法人の場合：土地譲渡益に対する 5%の重課の適用除外

特例 4

都市再生推進法人等に土地等を譲渡

【対象者】→土地を譲渡する者

【特例内容】→1,500 万円の特別控除適用

・個人の場合：5 年以上の長期保有の土地譲渡に軽減税率適用(所得税と個人住民税)

・法人の場合：土地譲渡益に対する 5%の重課の適用除外

6-4 笠間市による集約と連携のための各種支援

前述の国による各種支援などに加えて、笠間市独自の支援策を検討し、実施していきます。

①居住環境の維持・向上に関する笠間市独自の支援策

本市の居住誘導区域において、住宅などの立地や集積を促進するための笠間市独自の取り組みとして、下記の支援施策を検討・実施します。

施策等名称	施策内容
生涯活躍のまち事業 未来型居住空間創出	・空家や空地も含めて、公民連携によるテーマ型の居住地域の形成事業を推進する。
サテライトオフィス 推進事業	・東京圏から約1時間という地理的優位性を生かし、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。
幹線道路の整備	・拠点間を結ぶ幹線道路の整備
生活道路の整備	・生活道路の利便性・安心・安全の確保
河川の整備	・河川改修等の治水対策
地域防災計画の策定	・地域の安全を高めるための総合的な防災計画の策定
配水管整備事業	・居住誘導区域において、安全な水道水を安定的に供給するため、配水管整備を優先的に実施する。(配水管布設敷地は公道のみ)
空家・空地対策	・「笠間市空家活用支援補助金」の居住誘導区域での割増を検討する。 ・「笠間市空家・空地バンク登録物件流通促進事業補助金」の居住誘導区域での割増を検討する。 ・「笠間市空家解体撤去補助金」の居住誘導区域での割増を検討する。
都市計画施設の優先 整備	・居住誘導区域に定められている都市計画施設を優先的に整備する。

②都市機能の維持・向上に関する笠間市独自の支援策

本市の都市機能誘導区域において、各種の誘導施設の立地や集積を促進するための笠間市独自の取り組みとして、下記の支援施策を検討・実施します。

施策等名称	施策内容
サテライトオフィス推進事業	・東京圏から約1時間という地理的優位性を生かし、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。
企業誘致活動強化事業	・本社機能移転にともなう立地補助(茨城県)を活用した企業誘致
笠間市公共施設等総合管理計画	・市の公共施設の機能向上・財政負担の平準化等に資するための長寿命化・統廃合等を推進する指針となる計画に基づいて適正に管理する。
公共施設等適正配置計画	・地域に即した公共施設の適正な配置を計画する。
歩道整備	・通学路の他、市街地の幹線道路における高質歩道の整備
無電柱化	・高質歩道整備にともなう無電柱化の推進
河川の整備	・河川改修等の治水対策
地域防災計画の策定	・地域の安全を高めるための総合的な防災計画の策定
配水管整備事業	・居住誘導区域において、安全な水道水を安定的に供給するため、配水管整備を優先的に実施する。(配水管布設敷地は公道のみ)
都市計画施設の優先整備	・居住誘導区域に定められている都市計画施設を優先的に整備する。

③その他の広範な集約と連携に関する笠間市独自の支援策

本市の都市機能誘導区域と居住誘導区域や郊外部の集落地などを連携するための笠間市独自の取り組みとして、下記の支援施策を検討・実施します。

施策等名称	施策内容
スマートシティの形成(交通分野)	・モビリティを軸としたスマートシティ(公共交通再編, シェアリングエコノミー等)の形成
公共交通の再編・充実	・鉄道などの広域交通網の機能維持, 向上策の展開とともに, デマンドタクシー, 路線バス等の市内交通の向上に向けた再編検討を行う。
高齢者運転免許自主返納支援事業	・近年増加傾向にある高齢者の交通事故を減少させるため, 運転に不安のある高齢者の運転免許の自主返納を支援する
ヘルスロード利活用の推進	・ヘルスロードマップによる市民への周知, 看板や路面表示等の修繕・更新を行う。
自転車道の整備	・車道における自転車道整備の促進

6-5 届出制度

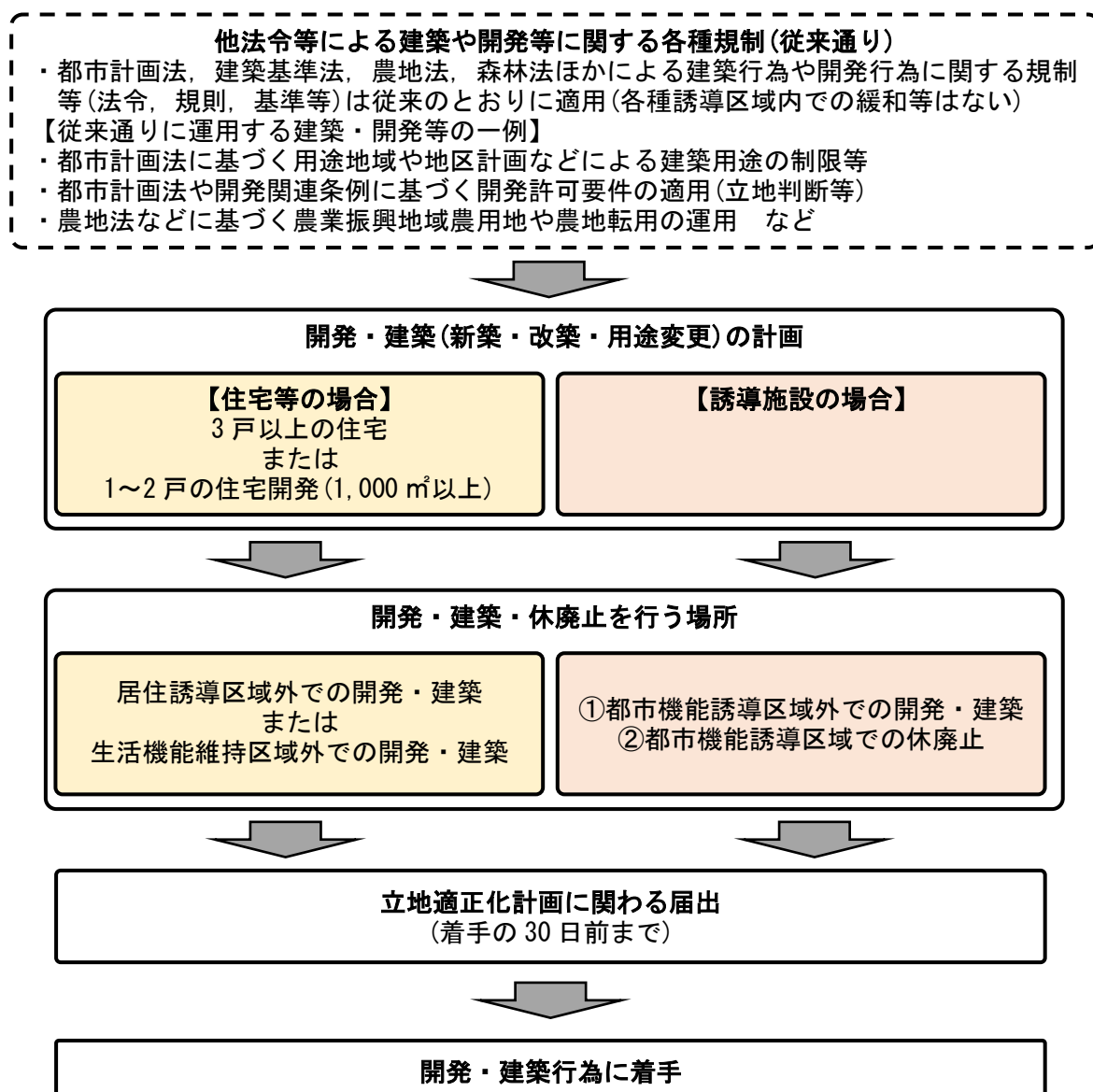
住宅や誘導施設の立地を進めるためには、居住誘導区域や生活機能維持区域の区域外において一定規模以上の住宅を開発または建築する場合や、都市機能誘導区域外に各種誘導施設の開発または建築を行う場合は、都市再生特別措置法第88条や第108条の規定及び本計画にもとづいて、下記のような届出を行うことになります。

立地適正化計画における届出は、住宅及び都市機能を緩やかにコントロールしようとするものであり、届出を受ける笠間市では、住宅や誘導施設の立地動向を把握できるほか、届出内容に応じて、各種区域内への立地を勧告・あつせんできることになります。

なお、この届出は、立地適正化計画の策定(公表)後からの適用となります。

さらに、都市再生特別措置法に定める誘導施設であっても、建築基準や立地基準等の緩和などはありませんので、各種関連法令に基づく従来通りの運用となります。

【届出の流れ】



※届出後に計画内容に変更が生じた場合は、変更の届出が必要

※「生活機能維持区域」は笠間市の条例に基づく独自の区域

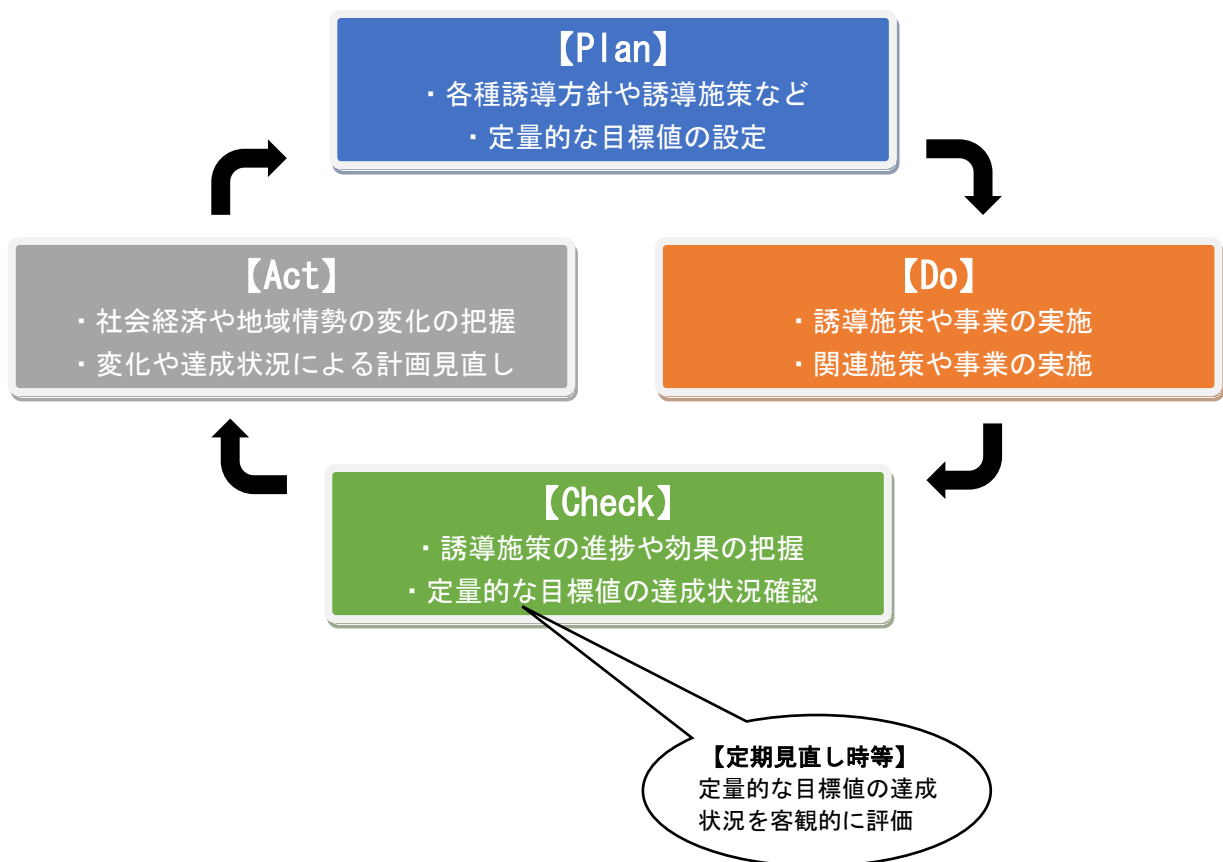
7. 定量的な目標値等の設定

7-1 定量的な目標値の基本的な考え方

定量的な目標値は、立地適正化計画の策定や集約と連携のまちづくりなどに関する必要性・妥当性を市民等の関係者に客観的かつ定量的に提示するとともに、PDCA サイクルが適切に機能する計画とするため、課題解決のための施策・誘導方針(ストーリー)において、目指す目標を定量化するとともに目標達成により期待される効果などを明確にするものです。

これにより、本市が目指す集約と連携の実現に向けたまちづくりが、より実効性ある計画となります。

【立地適正化計画における PDCA サイクルと定量的な目標値等の役割】



7-2 定量的な目標値の設定

本計画で定める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、持続可能な都市経営、高齢者や子育て世代の生活環境の向上、地球環境や自然環境の維持・改善、都市防災性の向上などが図られ、限られた資源の集中的・効率的な利用による持続可能な都市・社会が実現されるなどの効果が期待されています。

そこで、定量的な目標値は、前述のPDCAサイクルのCheckプロセスにおいて、これらの効果が実際に現れているかの把握・評価に用いるために定めます。

本市の立地適正化計画では、課題解決のための施策・誘導方針(ストーリー)として、「あつめる・つなぐ・魅力を高める」を掲げていることから、この実現に直結する項目を選定し、次の3つの目標を設定します。

目標値1 市街地人口密度の維持に関する目標「居住誘導区域人口密度」

■目標値の視点

- ・本市における集約と連携のまちづくりが目指す「あつめる・つなぐ・魅力を高める」の基本方針に沿って、人口の面から「あつめる」取り組みが効果的に役立っているか確認する。
- ・本市の市街地(住居系用途地域)における平成27(2015)年度の人口密度は、23.4人/haとなっているが、仮にこのまま自然趨勢的に推移した場合、令和22(2040)年度には16.6人/haまで低密度化すると予想されるため、市街地内で人口を集積すべき居住誘導区域の人口密度が現在の水準(23.3人/ha)から引き続き維持され、活力が保たれているか把握する。

■現況値と目標値

- ・現況値：23.3人/ha(2015年度) … 現在の居住誘導区域内人口密度
- ・目標値：23.3人/ha(2040年度) … 将来の居住誘導区域内人口密度

■算定方法

- ・本市の居住誘導区域における人口密度とする。
- ・国勢調査における調査区別人口を居住誘導区域内外に区分して算定する。

■統計データ出典

- ・国勢調査(2040年実施想定)

目標値 2 公共交通の維持や活用に関する目標「公共交通徒歩圏人口カバー率」

■目標値の視点

- ・本市における集約と連携のまちづくりが目指す「あつめる・つなぐ・魅力を高める」の基本方針に沿って、「つなぐ」取り組みが効果的に役立っているか確認する。
- ・より多くの市民が、「つなぐ」手段として特に重要な公共交通機関の徒歩圏内に居住することで、快適な日常生活を送れているか把握する。
- ・本市の総合計画における公共交通政策に関する方針との整合を図り、同計画で採用している「公共交通徒歩圏人口カバー率」を参考として準用する。

■現況値と目標値

- ・現況値：22.9%(2017 年度)
- ・目標値：32.2%(2040 年度)

■算定方法

- ・公共共通は「デマンドタクシーかさま」を除く鉄道、路線バス等とする。
- ・鉄道駅は一般的な徒歩圏である半径 800m、バス停は徒歩圏半径 300m とする。
- ・公共交通徒歩圏の人口が本市全体の人口に占める割合を算定する。
- ・本市の総合計画における現況値 31.6%(平成 27(2015)年度)と目標値 40.0%(平成 33(令和 3 年度(2021))年度)の年当たり上昇率(1.4%)を準用し、本計画の目標年次に当てはめて算出する。

■統計データ出典

- ・国土交通省「レーダーチャート自動作成ツール(平成 29(2017)年度)」より

目標値 3 誘導施設の立地や集積に関する目標「誘導施設の都市機能誘導区域立地数」

■目標値の視点

- ・本市における集約と連携のまちづくりが目指す「あつめる・つなぐ・魅力を高める」の基本方針に沿って、高次な都市機能や日常的な生活施設の利用しやすさの面から「魅力を高める」取り組みが効果的に役立っているか確認する。
- ・本市が定める誘導施設が都市機能誘導区域内にさらに立地・集積していくことにより、居住誘導区域などにおける市民の利便性が向上しているか把握する。
- ・目標値は、各都市機能誘導区域内に未立地の誘導施設が新たに立地した数とする。

■現況値と目標値

- ・現況値：0 施設(2019 年度)
- ・目標値：14 施設(2040 年度)

■算定方法

- ・本計画で定める誘導施設が、都市機能誘導区域に立地した施設数を算定する。

■統計データ出典

- ・現況：未立地施設を目標の対象としているため 0 施設
- ・将来：施設の新設や移転にともなう届出状況並びに国土数値情報並びに現況図から誘導施設を確認し、新たに立地した施設を算定

8. 施策の達成状況に関する評価方法

本計画では、PDCA サイクルに基づいて適時適切に見直しを行い、より効果的に事業や施策を展開していくことが重要です。

そこで、本計画の策定後、定期的に目標達成状況などを評価し、必要に応じて計画を見直します。

評価・見直しの時期

①定期

- ・評価時期：総合計画等の見直し時期と整合を図り、原則として5年毎に達成状況評価を実施
- ・定量的な目標値の達成状況評価：定量的な目標値について、各種統計データの公表等を踏まえて達成状況を確認
- ・事業や施策の達成状況評価：誘導施策などとして定めている事業や施策について、実施状況を確認

②不定期

- ・社会経済や地域情勢の変化への対応：本市の都市計画やまちづくりに大きな影響を及ぼすと見られる社会情勢や地域情勢の変化が生じた際、本計画を見直す必要性を確認

評価・見直しの対象

①評価対象

- ・本計画で定める施策の進捗状況や定量的な目標値の達成状況

②見直し対象

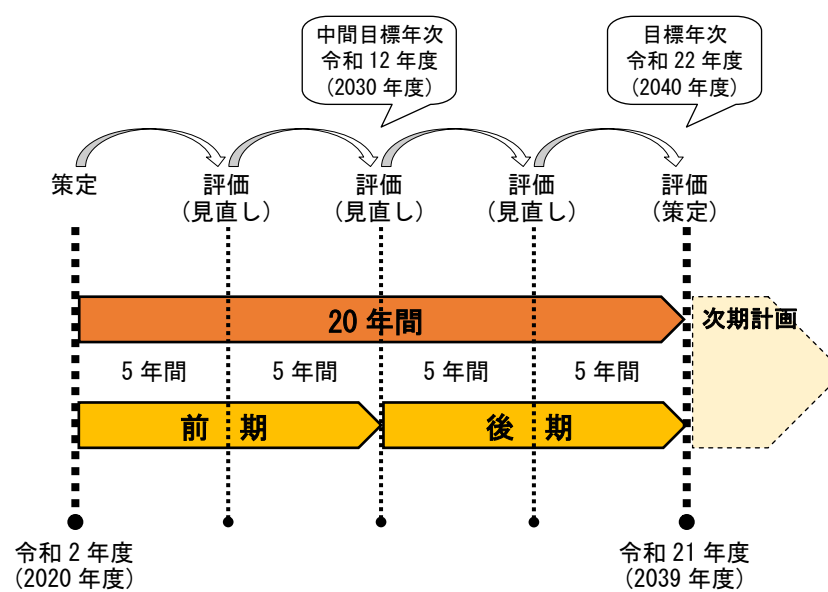
- ・本計画で定める誘導区域、誘導施設、誘導・連携施策等

評価・見直しの方法

○組織体制

- ・事務局において定量的な目標値の達成状況等を把握し、庁内関係部署との会議体により事業や施策の実施状況を共有することで計画の見直しの要否等を検討
- ・計画の見直しの状況や程度に応じて、有識者や関係団体などの外部メンバーが参加する「外部委員会」を設けて計画内容を見直し

【評価・見直しの流れ】



※評価時の見直しは，必要に応じて実施