

---

つくばみらい市

# 立地適正化計画

---

---

## 目次

### 第1章 つくばみらい市立地適正化計画の目的と位置づけ

<b>1</b>	計画策定の背景と目的	1
	1 計画策定の背景	1
	2 計画策定の目的	1
<b>2</b>	計画の構成と概要	2
<b>3</b>	計画年次	3
<b>4</b>	計画の位置づけ	4

### 第2章 都市構造の分析

<b>1</b>	都市構造の分析	5
	1 評価指標による分析（都市構造の評価に関するハンドブック）	6
	2 将来人口推計による分析	8
	3 都市構造分析	18
	4 都市構造分析結果	60
<b>2</b>	都市づくりの課題の整理	64
	1 都市全体での分析結果を踏まえた課題	64
	2 地域別での分析結果を踏まえた課題	66

### 第3章 本市が目指す将来都市像

<b>1</b>	都市づくりの理念と目標	69
	1 都市づくりの基本理念	69
	2 将来都市像と都市づくりの目標	71
	3 持続可能なまちづくりの方針	72

---

---

## 第4章 誘導区域および誘導施策等の設定

<b>1</b>	誘導区域等の設定方針	75
	1 本市が目指す都市像と誘導区域の関係	75
	2 居住誘導区域および都市機能誘導区域等の位置づけ	76
	3 各区域のイメージ	77
	4 居住誘導区域および都市機能誘導区域等のあり方	78
	5 徒歩圏の設定	78
	6 誘導区域等に含めない区域について	79
<b>2</b>	居住誘導区域及び一般居住区域の設定	82
	1 区域の設定方針	82
	2 区域設定の考え方	82
	3 居住誘導区域及び一般居住区域	84
<b>3</b>	都市機能誘導区域及び生活拠点の設定	86
	1 区域の設定方針	86
	2 区域設定の考え方	86
	3 都市機能誘導区域	87
	4 生活拠点	88
<b>4</b>	居住や都市機能の配置の方針	90
	1 居住や都市機能の配置の考え方	90
<b>5</b>	誘導施設	91
	1 誘導施設の基本的な考え方	91
	2 都市機能誘導区域内における都市機能の立地特性について	92
	3 本市における誘導施設の考え方	94
	4 居住や都市機能における誘導施設の施策と配置方針	95
<b>6</b>	届出制度	97
	1 居住誘導に関する届出	97
	2 都市機能誘導に関する届出	98

## 第5章 計画の推進にむけて

<b>1</b>	計画の推進方策	101
	1 計画の推進に当たっての留意点	101
	2 計画の進行管理	101
	3 圏域における広域連携の推進等	102
<b>2</b>	目標指標の設定と期待される効果の定量化	103
	1 居住に関する目標	103
	2 都市機能に関する目標	104
	3 交通に関する目標	104
	4 目標達成により期待される効果の定量化	105

---



# 第1章

つくばみらい市

立地適正化計画の目的と位置づけ



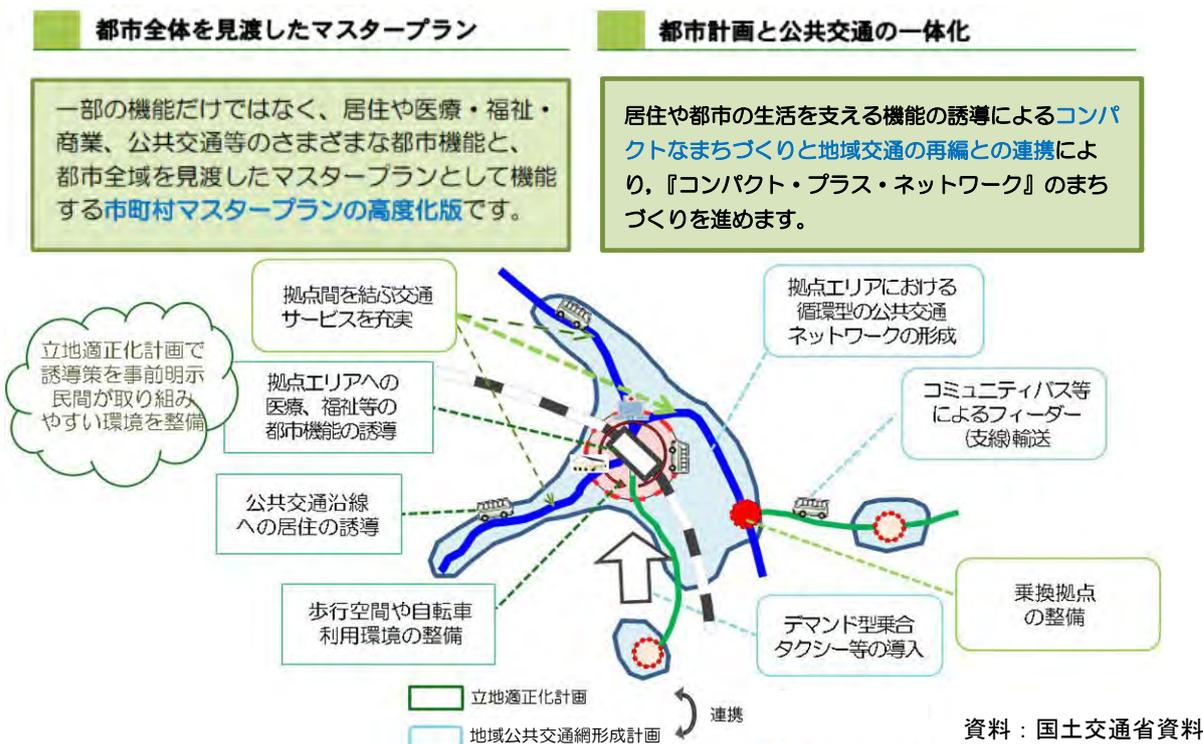
# 1 計画策定の背景と目的

## 1 計画策定の背景

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、都市に振り向ける投資余力を維持することが、大きな課題です。こうした中、医療・福祉施設、商業施設や住居など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、安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めることが重要です。

## 2 計画策定の目的

今後の人口減少・少子高齢化の進展に加えて、公共施設・都市インフラの老朽化や大規模災害への備えなどに対応していく社会を作っていくことが必要です。そのため、本市においても、都市計画区域を対象に、人口が減少する地区や高齢化が進む地区への対応を目的として、立地適正化計画を策定します。本計画では、生活サービス機能を計画的に誘導するために、拠点性を有するエリアを明示し、一定のエリアにおいて人口密度を維持していくことを計画の中で示すこととします。また、まちづくりにあたっては、民間活力による維持・誘導する仕組みを構築し、公共施設の再配置などを一体的に進めることで、暮らしに必要なサービスや居住環境の確保を図ります。



## 2 計画の構成と概要

本計画は、人口減少・少子高齢化の進行、公共施設・都市インフラの老朽化、大規模災害へ対応等のまちづくりの多様な課題に対応する多極ネットワーク型コンパクトシティの形成に向けた計画として、次の視点での取組を推進します。

### ■立地適正化計画の概要

- 医療・福祉・子育て支援・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に集約し、これらの生活サービスが効率的に提供されるようにすること。
- 拠点周辺や公共交通の沿線に居住を誘導し、居住者がこれらの生活サービスを利用できるようにするとともに、一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるようにすること。
- 居住者及び来訪者相互に利用しやすいよう、拠点へのアクセス及び拠点間のアクセスを確保するなど、公共交通等の充実を図ること。

### 【立地適正化計画の記載事項】

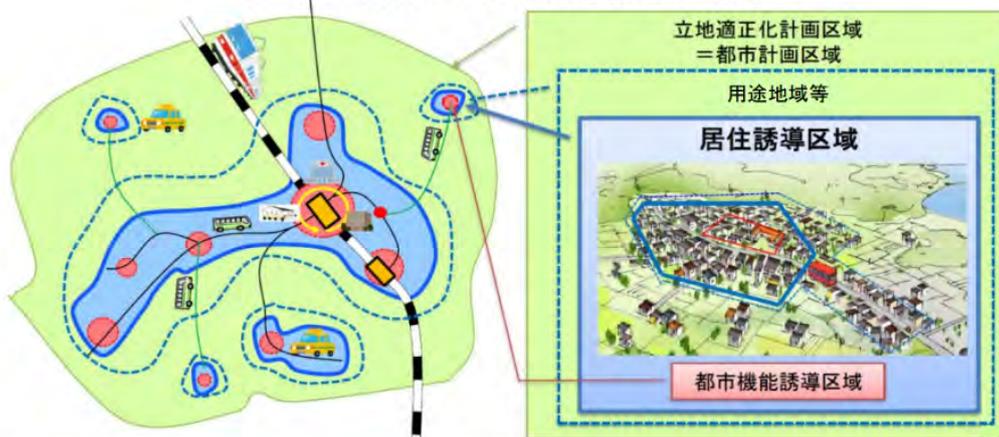
#### 必須事項

- 立地適正化計画の区域
- 立地の適正化に関する基本的な方針
- 都市機能誘導区域（区域や市が講ずる施策）
- 居住誘導区域（区域や市が講ずる施策）
- 誘導施設（都市機能誘導区域ごとの誘導施設の設定、誘導施設の整備事業等）

#### 任意事項

- 公共交通に関する事項

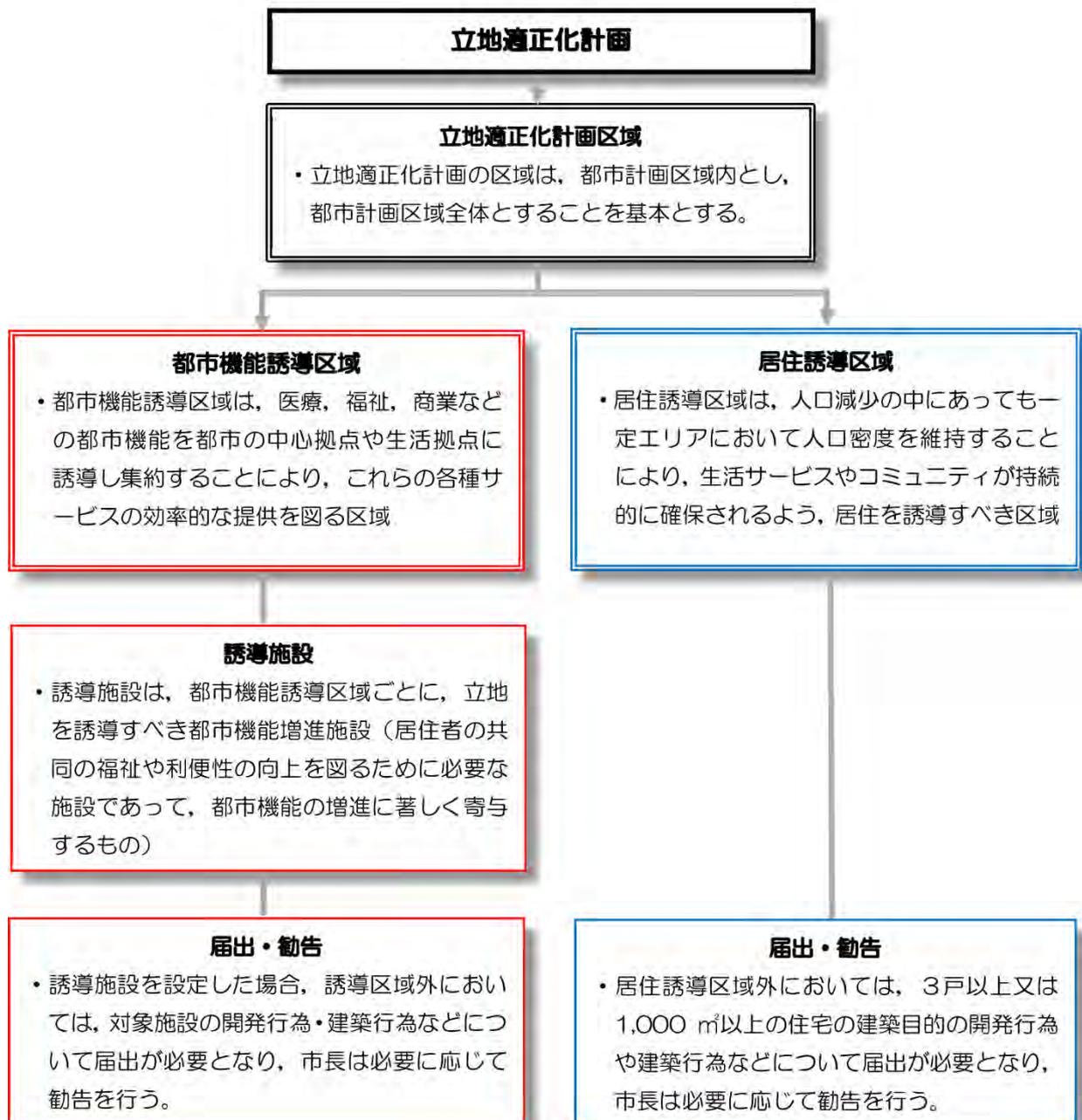
【立地適正化計画における誘導区域のイメージ】



- 都市機能誘導区域：生活サービスを誘導する区域
- 居住誘導区域：居住を誘導し、人口密度を維持する区域
- 公共交通：まちづくりと一体となった公共交通網の維持・形成
- 誘導施策の展開：届出・勧告（誘導区域外）  
：補助金・金融支援、税制優遇・容積率緩和等

資料：国土交通省資料

## ■立地適正化計画の構成



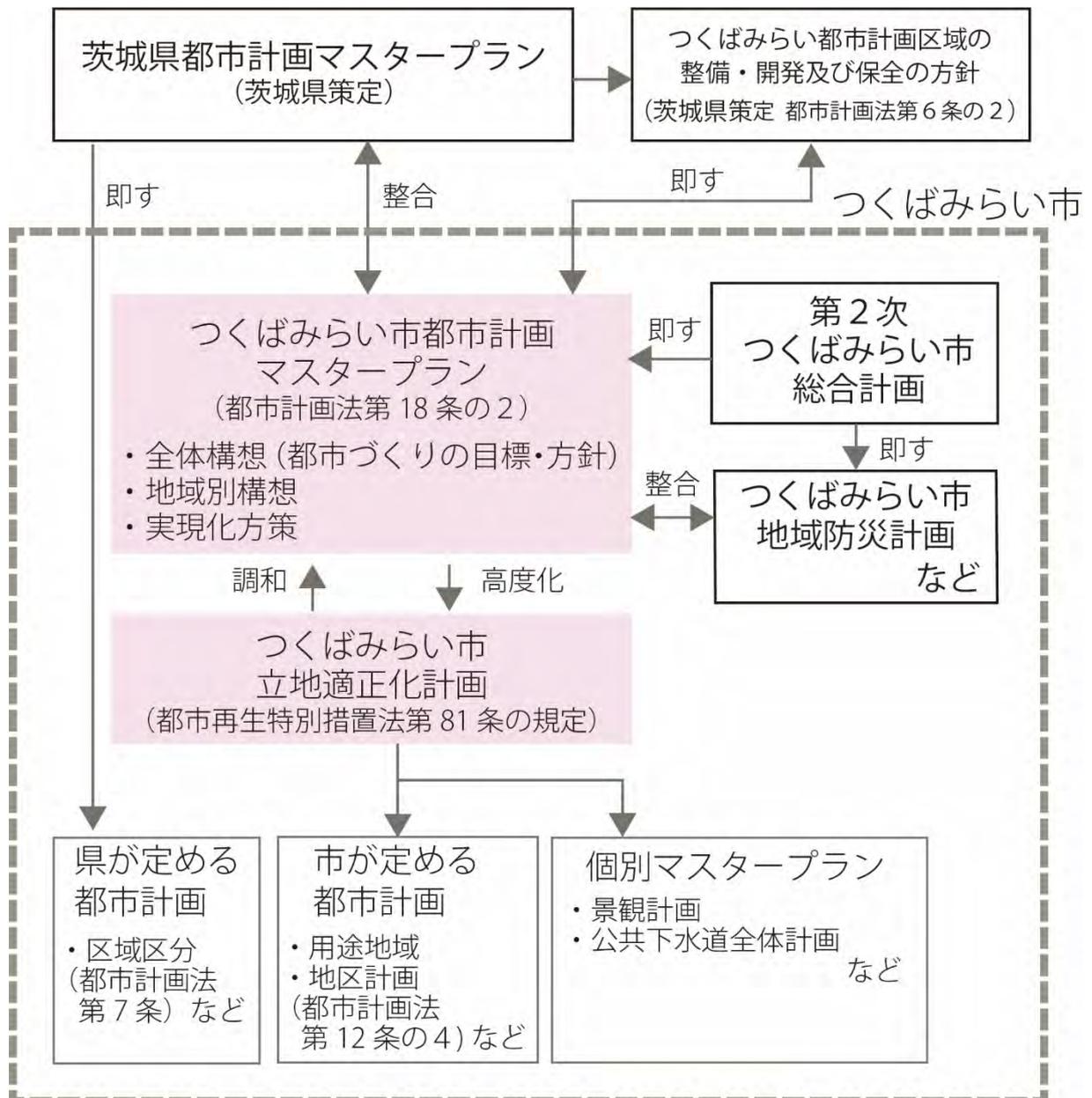
## 3 計画年次

立地適正化計画は、市町村の都市計画マスタープランの高度化版として位置づけられており、都市計画マスタープランと連携し、多極ネットワーク型コンパクトシティの実現にむけて取り組んでいきます。そのため、本計画の目標年次については、つくばみらい市都市計画マスタープランと連動し、計画期間を2020年度（令和2年度）から2040年度（令和22年度）の20年間とし、目標年次を2040年度（令和22年度）とします。

## 4 計画の位置づけ

つくばみらい市立地適正化計画の位置づけは、本市の総合計画、茨城県による「茨城県都市計画マスタープラン」や「つくばみらい都市計画区域マスタープラン（都市計画区域の整備、開発及び保全の方針）」を上位計画としてこれに即するものであり、居住や医療・福祉・商業、公共交通等のさまざまな都市機能の誘導により、都市全域を見渡したマスタープランとして位置づけられる市町村マスタープランの高度化版です。本市の都市計画マスタープランとの調和に配慮し、一体となって都市づくりを進めていきます。

コンパクトシティへの理解を進めるため、今後のまちの見通しとあるべき将来像、その実現に必要な各分野にわたる政策の内容やその効果等を可視化するとともに、住民生活に浸透するものとして整理を行います。



## 第2章 都市構造の分析



---

---

## 1 都市構造の分析

都市構造は、客観的かつ定量的な分析・評価を行うために、評価指標並びに将来人口推計による分析を行います。また、評価指標の分析結果と将来人口推計の分析結果を用いて、主に徒歩圏カバー率について重ね合わせ、都市構造の分析を行います。

### (1) 評価指標による分析

…日常生活に必要な都市機能の立地特性を評価する指標を設定し、類似規模都市平均値との比較や、他分野の評価結果との相互比較を行う。

### (2) 将来人口推計による分析

…現況と将来の人口増減率や人口密度、高齢者率などについて特性分析を行う。

### (3) 徒歩圏カバー率の重ね合わせ

…メッシュ人口データと徒歩圏カバー率を重ね合わせることにより、日常生活に必要な都市施設の分布状況を可視化し、将来人口推計を加味した特性分析を行う。

※) 地域別特性は、「本都市計画マスタープラン第4章地域別構想の各地域の現況」参照

※) つくばみらい市の現況の整理は、「都市計画マスタープラン第2章都市づくりの諸条件の整理」参照

# 1 評価指標による分析（都市構造の評価に関するハンドブック）

評価指標による分析は、「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省都市局都市計画課・平成30年4月）」を基に、日常生活に必要な都市機能の立地特性を評価する指標として以降の6つの評価分野で設定します。

## 【評価分野、評価軸及び評価項目（その1）】

評価分野・評価軸		具体評価項目
1) 生活利便性	①居住機能の適切な誘導	日常生活サービスの徒歩圏充足率
		居住人口密度（市街化区域（※））
		生活サービス（医療）施設の徒歩圏人口カバー率
		生活サービス（福祉）施設の徒歩圏人口カバー率
		生活サービス（商業）施設の徒歩圏人口カバー率
	②都市機能の適正配置	基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率
		生活サービス（医療）施設の利用圏人口密度
		生活サービス（福祉）施設の利用圏人口密度
	③公共交通の利用促進	生活サービス（商業）施設の利用圏人口密度
公共交通の機関分担率		
2) 健康・福祉	①徒歩行動の増加と 市民の健康の増進	公共交通沿線地域の人口密度
		徒歩と自転車の機関分担率
	②都市生活の利便性向上	高齢者徒歩圏に医療機関がない住宅の割合
		高齢者福祉施設の1km圏域高齢人口カバー率
		保育所の徒歩圏0～4歳人口カバー率
		買い物への移動手段における徒歩の割合
	③歩きやすい環境の形成	公共交通の機関分担率（再掲）
		歩道整備率
3) 安全・安心	①安全性の高い地域への 居住誘導	公園緑地の徒歩圏人口カバー率（市街化区域（※））
	②歩行者環境の安全性向上	防災上危険性が懸念される地域に居住する人口の割合
	③市街地の安全性の確保	歩道整備率（再掲）
		市民一人当たりの交通事故死者数
	④市街地荒廃化の抑制	公共空間率
	最寄り緊急避難場所までの平均距離	
		空き家率

※誘導区域設定前における評価（参考）とする

【評価分野，評価軸及び評価指標（その2）】

評価分野・評価軸		評価指標
4) 地域経済	①サービス産業の活性化	従業者一人当たり第三次産業売上高
		従業人口密度（市街化区域（※））
		都市全域の小売商業床面積当たりの売上高
	②健全な不動産市場の形成	小売商業床効率（市街化区域（※））
		空き家率（再掲）
		平均住宅宅地価格（市街化区域（※））
5) 行政経営	①都市経営の効率化	市民一人当たりの歳出額
		財政力指数
		市街化調整区域等における開発許可面積の市街化区域等における開発許可面積に対する割合（過去3年間の平均値）
		居住人口密度（再掲）（市街化区域（※））
		公共交通沿線地域の人口密度（再掲）
		徒歩と自転車の機関分担率（再掲）
	②安定的な税収の確保	市民一人当たり税収額（個人市民税・固定資産税）
		従業者一人当たり第三次産業売上高（再掲）
		小売商業床効率（再掲）（市街化区域（※））
		平均住宅宅地価格（再掲）
6) エネルギー・ 低炭素	①運輸部門の 省エネ・低炭素化	市民一人当たりのCO <sub>2</sub> 排出量
		公共交通の機関分担率（再掲）
	②民生部門の 省エネ・低炭素化	家庭部門における一人当たりのCO <sub>2</sub> 排出量
		業務部門における従業者一人当たりのCO <sub>2</sub> 排出量

※誘導区域設定前における評価（参考）とする

---

## 2 将来人口推計による分析

都市構造の分析にあたっては、現況（2015年度（平成27年度））と将来（2040年度（令和22年度））の2時点で行います。

### （1）人口推計方法

将来人口推計においては、コーホート要因法を用います。コーホート要因法は、男女・年齢5歳階級別人口を基準として、ここに人口動態率や転入出による移動率などの仮定値を当てはめて将来人口を計算する方法です。

都市構造の分析で用いる将来人口推計は、国土交通省が示した「立地適正化計画作成の手引き」に基づき、国立社会保障・人口問題研究所（以下「社人研」という。）の地域別将来推計人口の推計方法により実施します。

基準人口は2015年（平成27年）国勢調査小地域の男女・年齢（5歳階級）別人口とし、5歳以上の人口推計においては生残率と純移動率などの仮定値を用いて算出します。また、0～4歳の推計については、15～49歳の女性と0～4歳のこどもとの比率（こども女性比）及び0～4歳の男女の比率（0～4歳性比）を用いて算出します。最終の推計結果は、社人研の推計人口と一致するように男女年齢別補正值を用いて一律補正を行います。

なお、第2期つくばみらい市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略の中では、2015年（平成27年）から2019年（平成31年）の4月1日時点の住民基本台帳を基に増減率を設定し、合計特殊出生率や稼働率の仮定を踏まえ、将来推計人口を算出しています。

本計画と、第2期つくばみらい市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略では、将来推計人口の算出方法が異なり、推計値にも違いが生じますが、これは国勢調査が5年に1度実施されるもので最新調査年は2015年（平成27年）であることから、最新の住民基本台帳人口とのデータの違いが生じ、推計データにも影響を及ぼしていることが主な要因となっています。しかしながら、国勢調査は、個別のデータではなく集計結果を統計として利用することを前提に、就業や教育、住居の状況など行政施策の立案などに不可欠な事項を国が調査するものであり、国が策定する国土利用計画など、様々な計画の基礎データとしても活用されています。

また、他都市でも「立地適正化計画作成の手引き」に基づき、国勢調査の結果をもとにした社人研の将来推計人口を算出しており、自治体独自の数値を採用すると、統計上の比較ができなくなります。

こうしたことから、この計画においては、国勢調査の結果をもとにした社人研の推計値を基本として用いるものとします。

【参考】立地適正化計画作成の手引きから抜粋

国土交通省

**2. 都市が抱える課題の分析及び解決すべき課題の抽出について**

**(3) 都市が抱える課題の現状及び将来見通しの地域別（ミクロ）での分析**

**b. 人口の将来見通しに関する分析①**

○人口の将来見通しは、立地適正化計画の内容に大きな影響を及ぼすことから、**国立社会保障・人口問題研究所が公表している将来推計人口の値を採用すべき**であり、仮に市町村が独自の推計を行うとしても国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口の値を参酌すべきです。

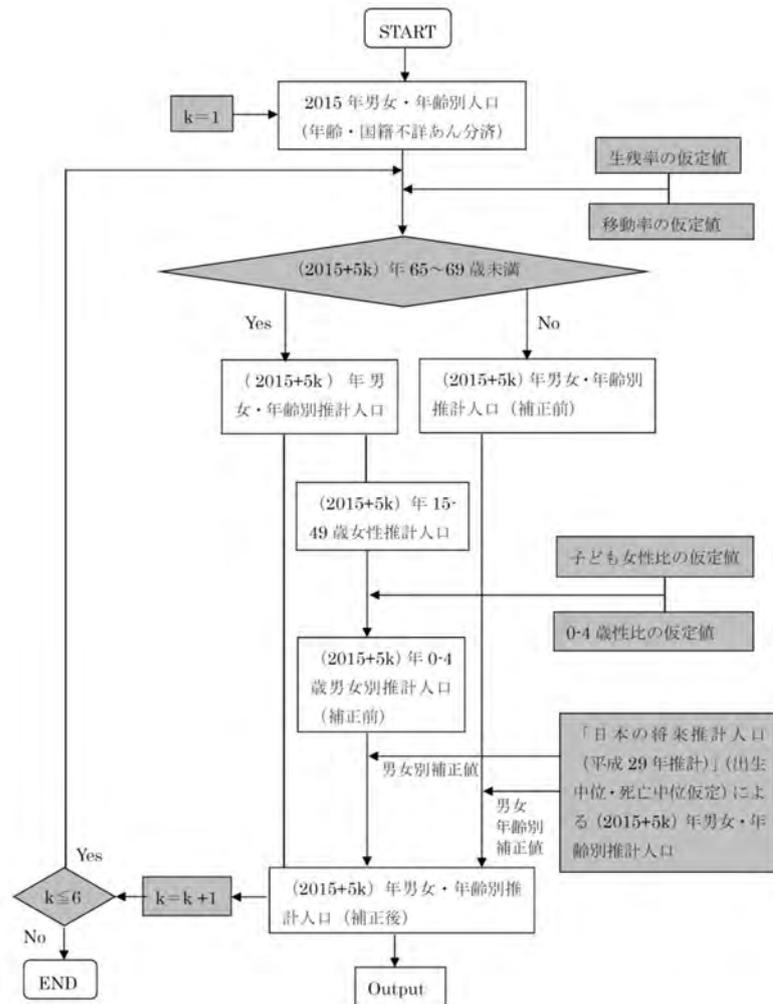
**〈立地適正化計画における将来推計人口の考え方〉**

- 立地適正化計画は、都市全体を見渡したマスタープラン及び目指すべき都市像を実現する「戦略」として位置付けられることから、計画に記載された「まちづくりの方針」や「目指すべき都市像」、「目標値」に基づき、将来にわたり様々な施策を実施することになります。
- 人口減少・少子高齢化に直面している我が国において、今後、人口減少等に対応したまちづくり・行政が求められている中、例えば、「地方人口ビジョン」を単純に引用するなど、**趨勢よりも過大・過小な出生率・移動率や地域住民の希望等を仮定しただけの将来推計人口に基づいて、立地適正化計画の方針等を設定した場合、拡散した都市構造を適正な規模へ再構築することが困難**になり、適確な都市経営が持続できない恐れがあります。
- そのため、都市の将来を展望するにあたっては、「都市計画運用指針」に示しているとおり、趨勢型である国立社会保障・人口問題研究所<sup>※</sup>が公表している将来推計人口の値を採用すべきであり、仮に市区町村が独自の推計を行うとしても国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口の値を参酌すべきと考えています。

※国立社会保障・人口問題研究所HP <<http://www.ipss.go.jp/>>

47 資料：国土交通省

【地域別将来人口推計のフローチャート】



## (2) 前提条件

人口推計を実施するにあたり設定する生残率，純移動率，子ども女性比及び0～4歳性比の前提条件は以下の通りとします。

### ①基準データ（集計単位・区域）

2015年度（平成27年度）国勢調査における小地域集計（町丁・字別に基本的な事項の結果について集計）の数値を用います。

小地域集計は，市区町村を細分した地域（学校区，町丁・字など）である基本単位区ごとに集計されていますが，最小単位の字・町丁目単位で数値が著しく小さい秘匿地区がある場合は，合算地域に含めるものとします。

### ②資料収集

人口推計を実施するにおいて，公開されている以下のデータを抽出します。

#### ●国勢調査

- ・平成27年小地域界 shape（統計GIS）
- ・平成27年小地域別男女・0歳階級別 csv（e-Stat）

#### ●社人研の公表資料

- ・平成27年男女・年齢（5歳）階級別の推計結果
- ・将来の生残率，純移動率，子ども女性比と0～4歳性比

### ③生残率，純移動率の仮定値

5歳以上の5歳階級別の人口推計をするための生残率及び純移動率は，社人研の値を用います。

### ④子ども女性比，0～4歳性比の仮定値

0～4歳の人口推計をするための子ども女性比及び0～4歳性比は，社人研の値を用います。

## 1) 推計人口の補正

上記の仮定値を用いて人口推計を実施し，推計した合計値が社人研の推計値の男女年齢別人口合計値となるように各推計値を補正します。

### 【つくばみらい市将来人口推計（社人研）】

年次	2015年度	2020年度	2025年度	2030年度	2035年度	2040年度
人口	49,136	50,834	52,078	52,868	53,180	53,140

※2020年以降は推計値

## 2) 人口・世帯数

本市の2015年(平成27年)における人口は49,136人、世帯数は18,137世帯となっています。その推移をみると、1975年(昭和50年)以降、人口は増加しつつもその増加率は年々減少し、2005年(平成17年)では微減することとなりました。しかし、2005年(平成17年)以降つくばエクスプレスの開業に伴う新たな流入により再び増加傾向にあります。一方、本市の世帯数は経年的に増加傾向にあり、2005年(平成17年)から2015年(平成27年)までの過去10年間で、5,574世帯の増加となっています。1世帯当たり人員は、1975年(昭和50)年の4.44人から2015年(平成27年)の2.71人と減少を続けています。核家族化による世帯の小規模化が進んでいることがうかがえ、今後も減少が続くものと想定されます。

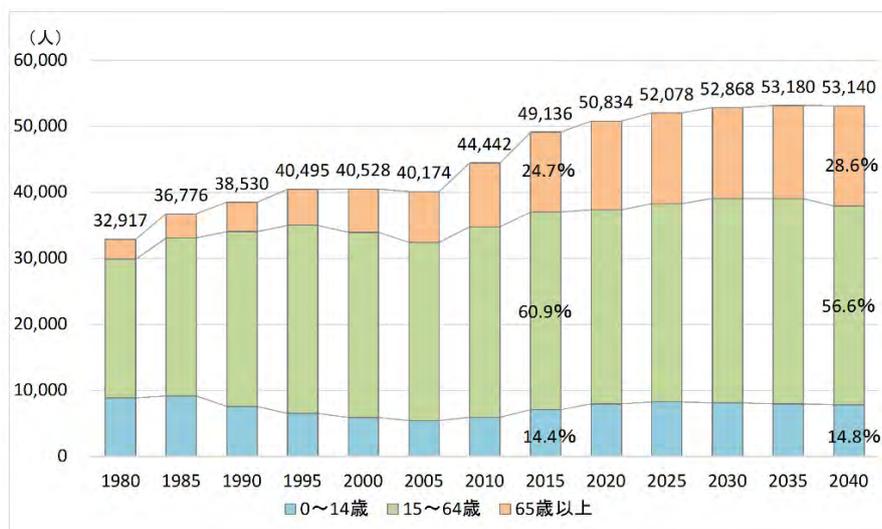
社人研の将来推計人口では、2035年(令和17年)の53,180人をピークに、以降、減少に転じると推計されています。

### 【人口と世帯数の推移】



資料：国勢調査

### 【将来推計人口】

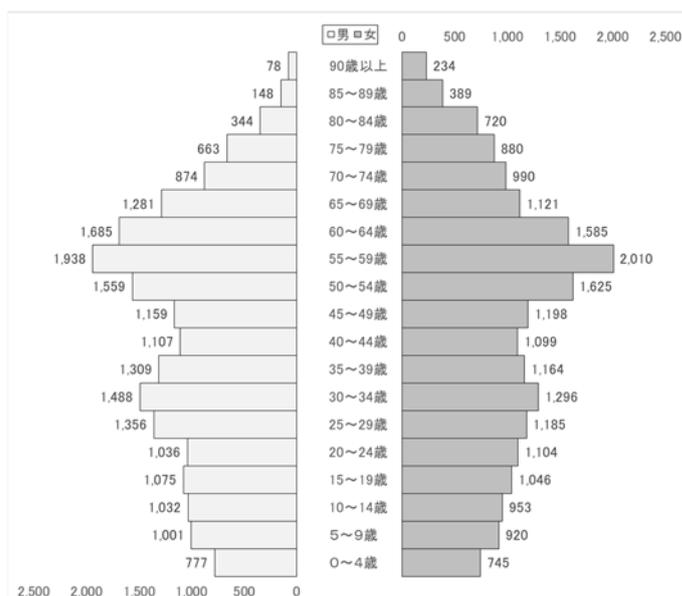


資料：国勢調査，社人研

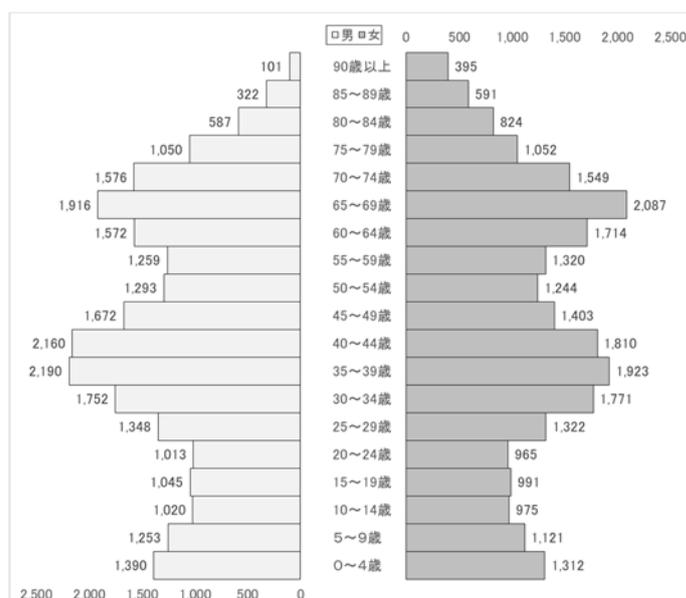
### 3) 人口構成

2015年（平成27年）の国勢調査における本市の年齢3区分別人口構成比は、年少人口（0～14歳）14.5%、生産年齢人口（15～64歳）60.9%、老年人口（65歳以上）24.6%となっており、2005年（平成17年）との比較では、65歳以上の老年人口割合が5.4ポイント増加し高齢化が進んでいます。

#### 【人口構成の推移】



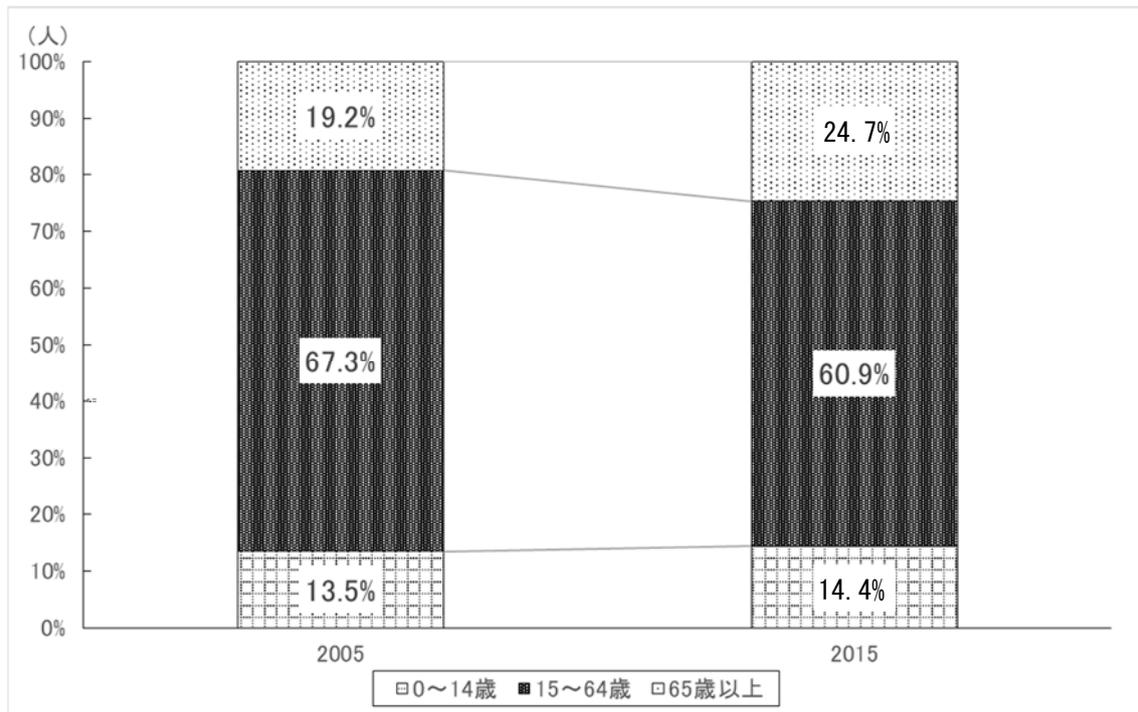
2005年



2015年

資料：国勢調査

### 【人口構成の推移】

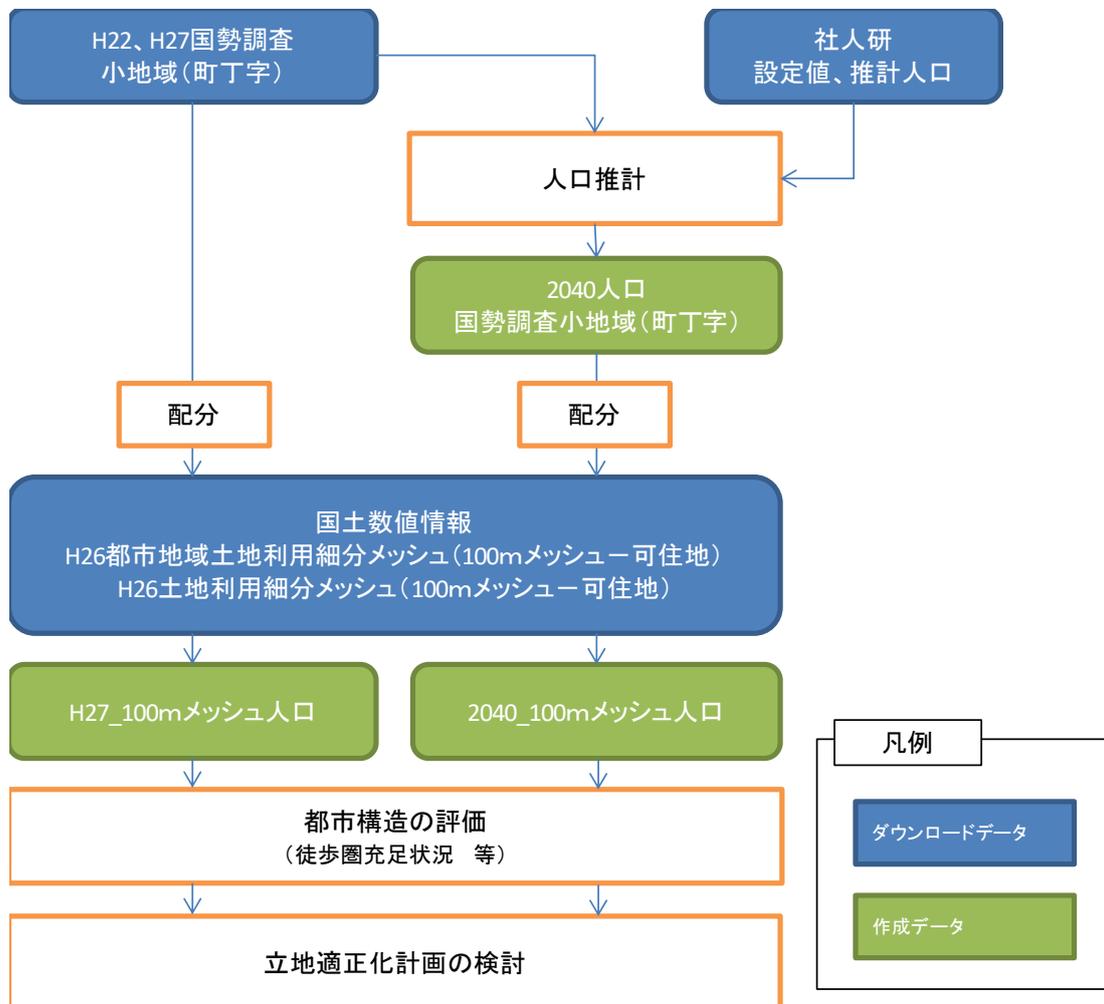


資料：国勢調査

### (3) 100m メッシュ人口データ作成方法

国勢調査の小地域単位で推計した人口を、100mメッシュの可住地に配分します。

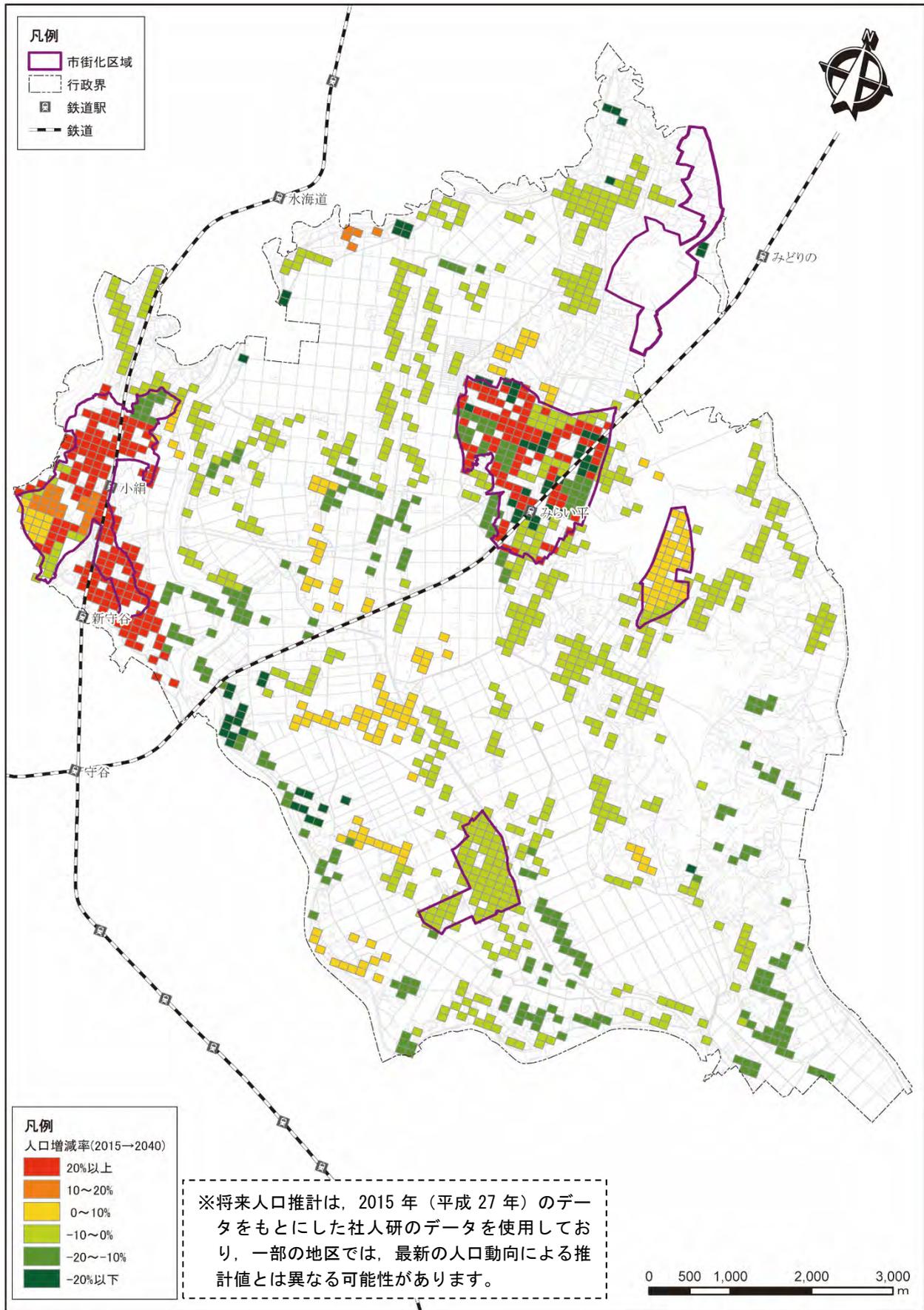
#### 【100m メッシュ人口データ作成フロー】



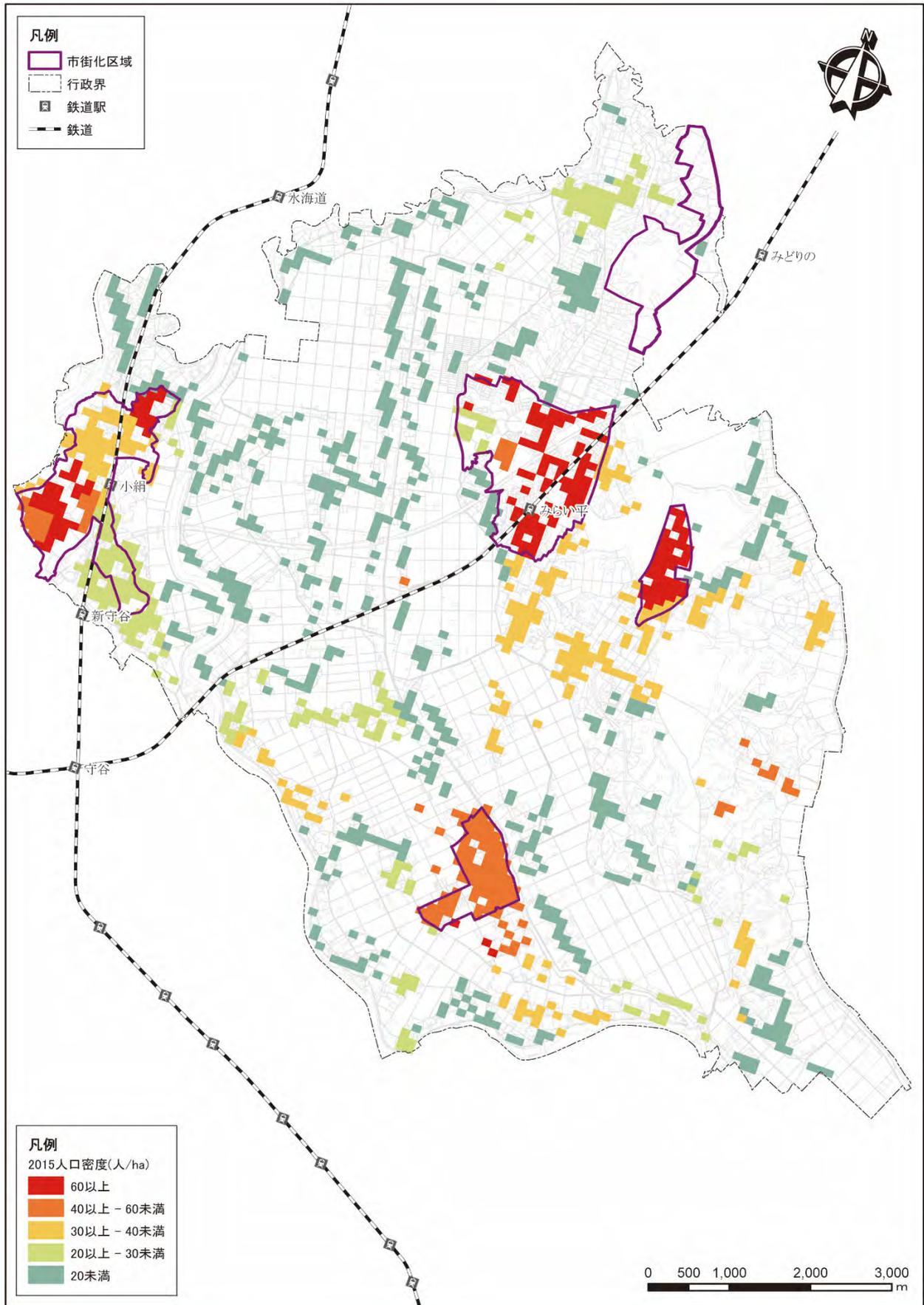
100mメッシュは、国土数値情報の都市地域土地利用細分メッシュデータを用い、土地利用種別が①高層建物、②低層建物、③低層建物（密集地）のメッシュを可住地とします。

なお、小地域で人口データがあるにもかかわらず、可住地メッシュが存在しない地域については、2015年（平成27年）国勢調査250mメッシュデータと航空写真のクロスチェックにより、住居が存在すると考えられる100mメッシュに配分します。

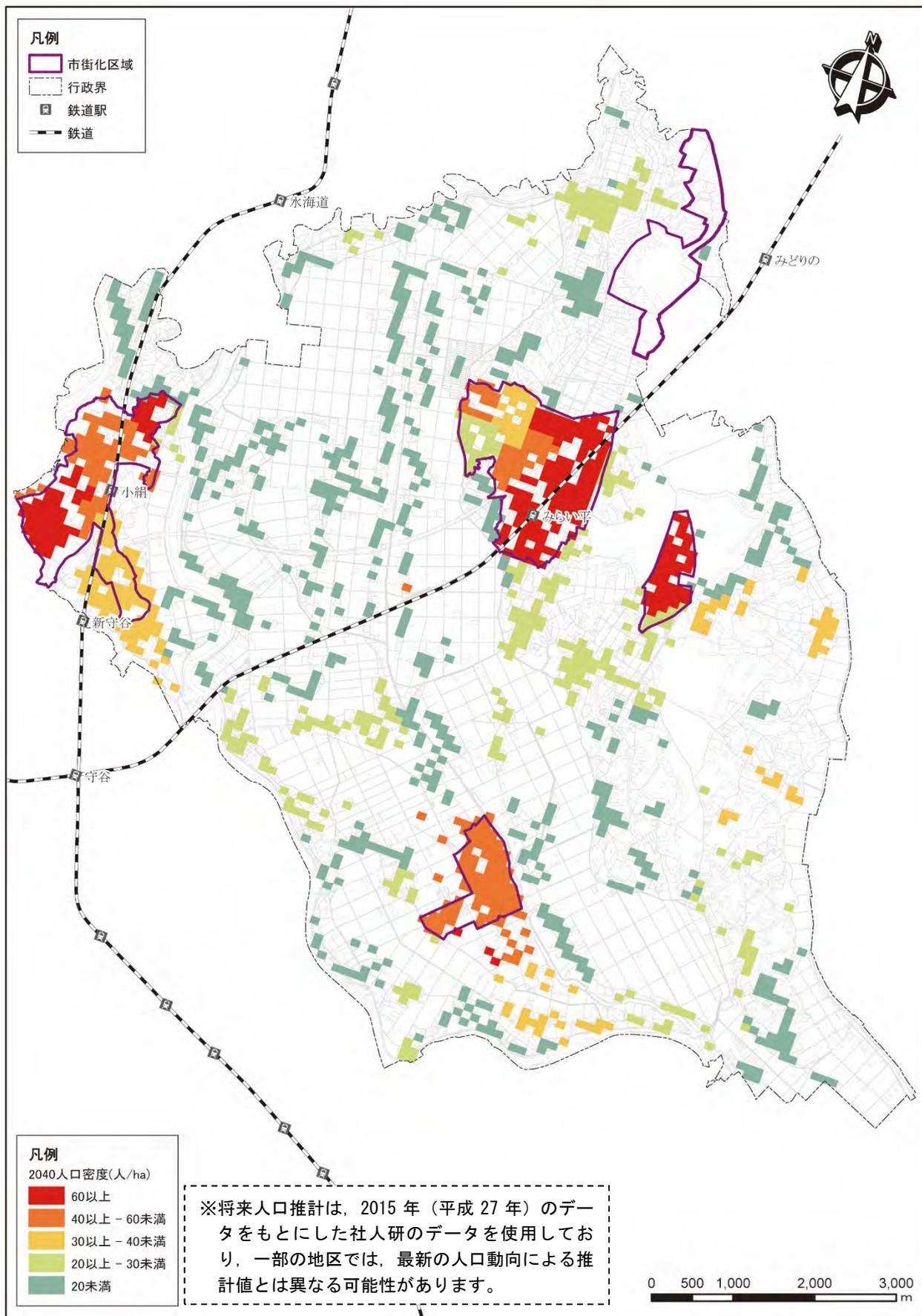
【人口増減率（2015年度→2040年度）】



【人口密度（2015年度）】



【人口密度（2040年度）】



### 3 都市構造分析

#### (1) 生活利便性

##### ① 居住の適切な誘導

本市における「居住の適切な誘導」について、下記の評価指標により分析を行います。

<p>■日常生活サービスの徒歩圏充足率</p> <p>医療施設、福祉施設、商業施設（徒歩圏 800m）及び基幹的公共交通機関（駅徒歩圏 800m・バス停徒歩圏 300m）を重ね合わせて分析します。</p> <p>■居住人口密度（市街化区域）</p> <p>便宜上、市街化区域（773ha 2015年度（平成27年度））を対象とします。</p> <p>■生活サービス（医療）施設の徒歩圏人口カバー率</p> <p>医療施設は、病院（内科及び外科）及び診療所を対象とします。</p> <p>■生活サービス（福祉）施設の徒歩圏人口カバー率</p> <p>福祉施設は、通所系施設、訪問系施設、小規模多機能施設を対象とします。</p> <p>■生活サービス（商業）施設の徒歩圏人口カバー率</p> <p>商業施設は、スーパーマーケット等を対象とします。参考として、コンビニエンスストアを対象とした分析も行います。</p> <p>■基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率</p> <p>日 30 本以上の運行頻度の鉄道・バス路線を対象とします。</p>
--

#### 【居住の適切な誘導の分析結果】

評価指標		単位	都市規模別平均値		つくばみらい市	
			全国	5～10万	2015年度	2040年度
日常生活サービスの徒歩圏充足率		%	24	23	19.2	22.9
居住人口密度（市街化区域）		人/ha	30	26	33.3	40.0
生活サービス施設の 徒歩圏人口カバー率 (※)	医療	%	68	70	56.2	59.5
	福祉	%	51	56	65.2	68.6
	商業	%	49	50	39.7	43.6
	(参考) コンビニエンスストア	%	—	—	69.4	72.2
基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率		%	41	38	27.2	31.8

※徒歩圏人口カバー率＝施設徒歩圏人口÷都市人口

本市における将来人口は2035年度（令和17年度）をピークとして減少傾向となると予測されているものの、おおむね2040年度（令和22年度）の将来予測値は2015年度（平成27年度）の現況値を上回っていることから、生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率は上昇する傾向にあります。また、市街化区域の人口密度も増加が予測されます。

生活サービス施設である医療、福祉、商業のそれぞれの施設の徒歩圏人口カバー率について、福祉施設は人口規模が同水準の都市平均値を上回っているものの、医療、商業施設の現況値は下回っています。この要因として、それぞれの施設は人口が集中している市街化区域内あるいはその周辺に分布しているものの、市街化区域内でも徒歩圏域（800m）から外れる空白地域が見られることが挙げられます。

また、基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率は、現況値、将来値ともに人口規模が同水準の都市平均値を下回っています。これは、鉄道のサービス水準は高いものの、バス路線のサービス水準が低いことが要因と考えられます。このことから、これらの評価指標を重ね合わせた日常生活サービスの徒歩圏充足率は低くなっています。

以上より、基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率は低いものの、生活サービス施設である医療、福祉、商業の徒歩圏カバー率については都市平均値を上回っており、将来に渡って居住機能を維持することが可能と考えられます。

#### 【前提となる根拠データ】

なお、徒歩圏など圏域算定の対象となる施設については、つくばみらい市内だけではなく、市域界から1km以内の隣接自治体の施設も抽出しています。

##### ■医療施設データ

内科または外科を診療科目に有する病院・診療所を抽出

- ・国土数値情報（平成26年9月時点） 国土交通省

<http://nlftp.mlit.go.jp/ksj/>

- ・地域医療情報システム（平成29年10月時点） 日本医師会

<http://jmap.jp/>

##### ■福祉施設データ

「通所系」「訪問系」「小規模多機能施設」を抽出

- ・国土数値情報（平成27年9月時点） 国土交通省

<http://nlftp.mlit.go.jp/ksj/>

- ・介護サービス情報公表システム（平成28年10月時点） 厚生労働省

<http://www.kaigokensaku.mhlw.go.jp/>

##### ■商業施設データ

スーパーマーケット、コンビニエンスストアを抽出

- ・iタウンページ

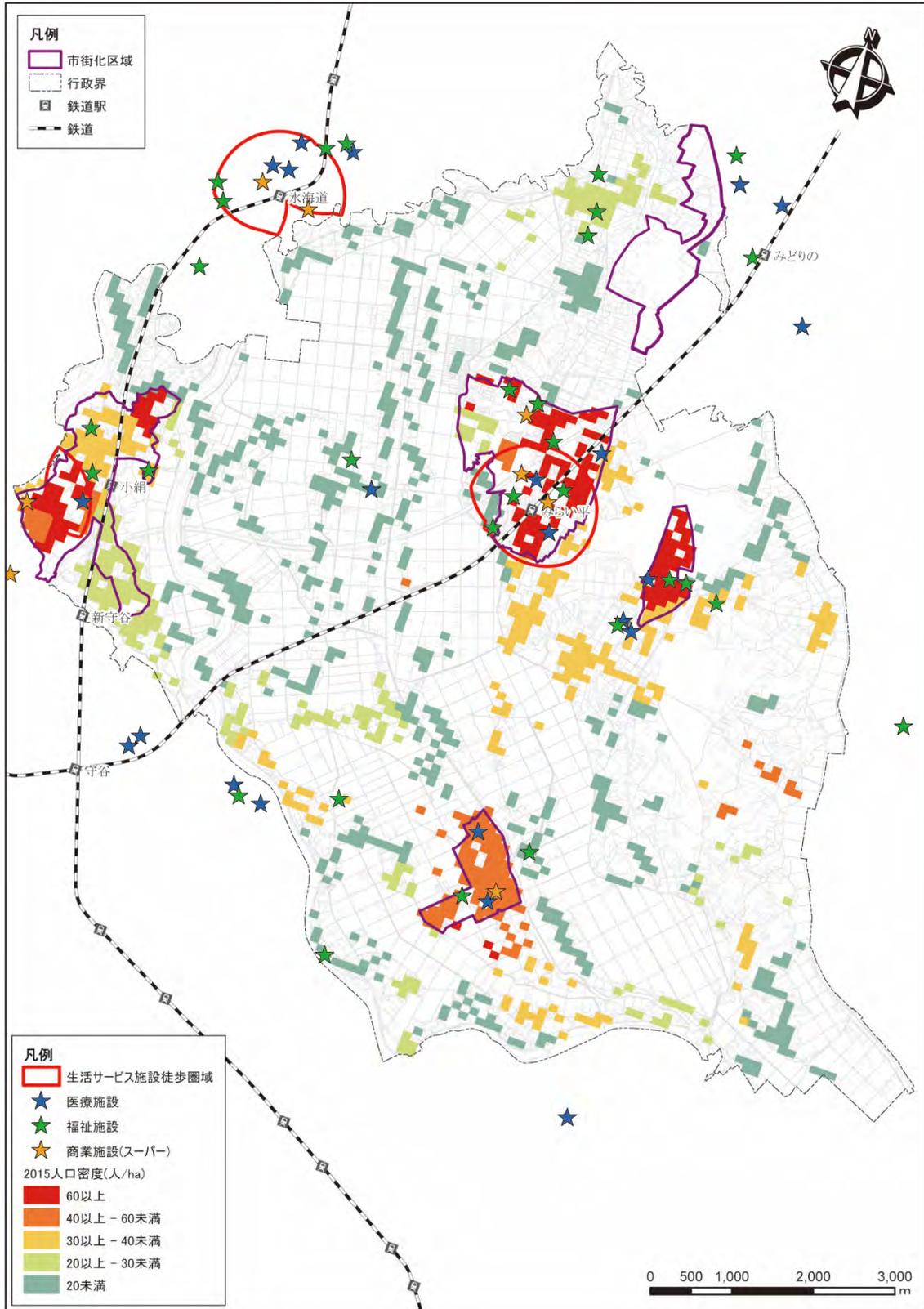
<https://itp.ne.jp>

##### ■公共交通データ

鉄道路線、鉄道駅、バス路線、バス停を抽出

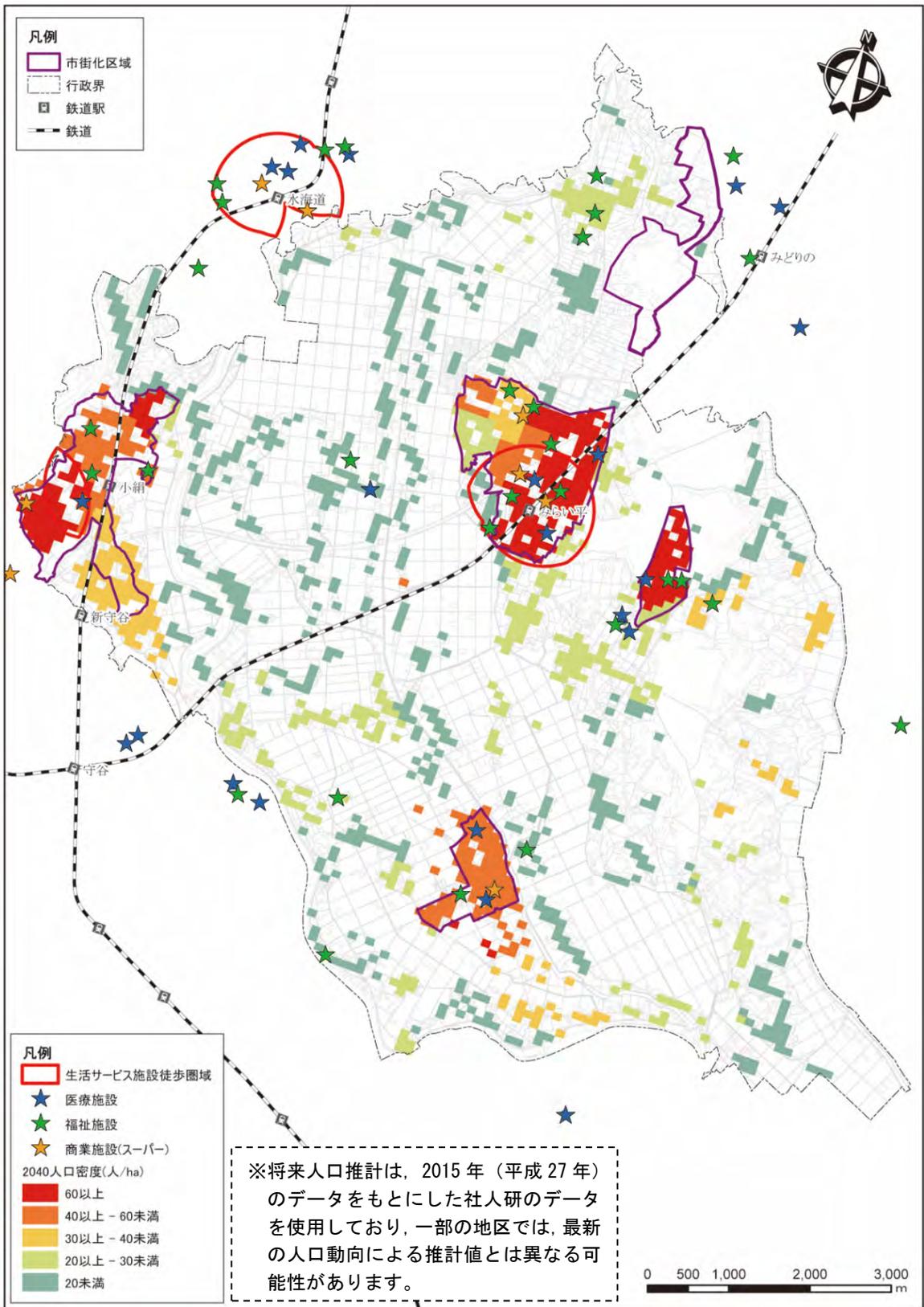
医療、福祉、商業施設は人口が集中する市街化区域を中心に分布しているものの、公共交通の利便性が低いことから日常生活サービス施設徒歩圏域はみらい平駅周辺及び小絹駅周辺に限定されます。

【日常生活サービスの徒歩圏充足率（2015年度）】



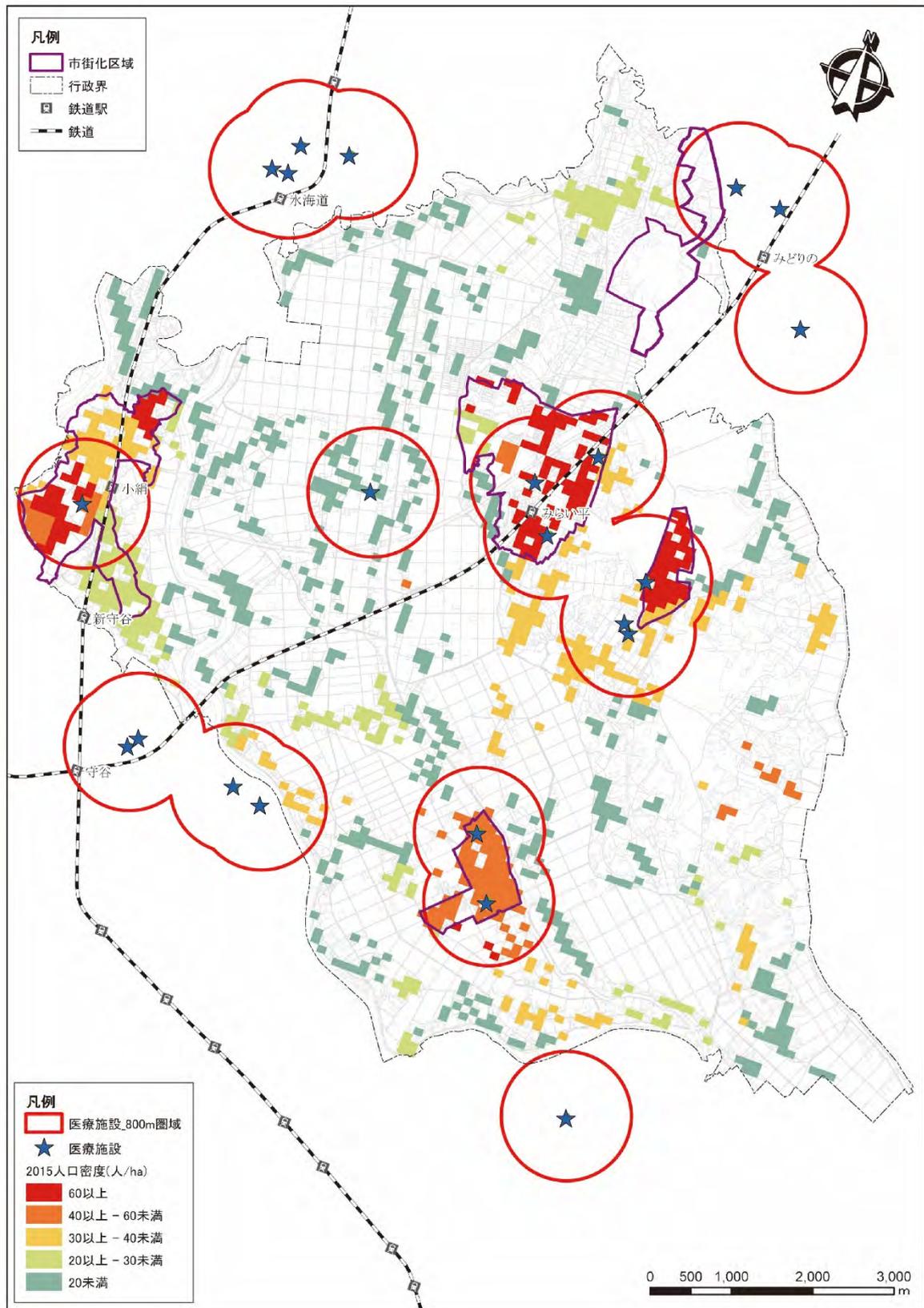
日常生活サービス施設徒歩圏における将来人口密度は増加すると予測されており，将来に渡って日常生活サービス施設は維持できると考えられます。

【日常生活サービスの徒歩圏充足率（2040年度）】



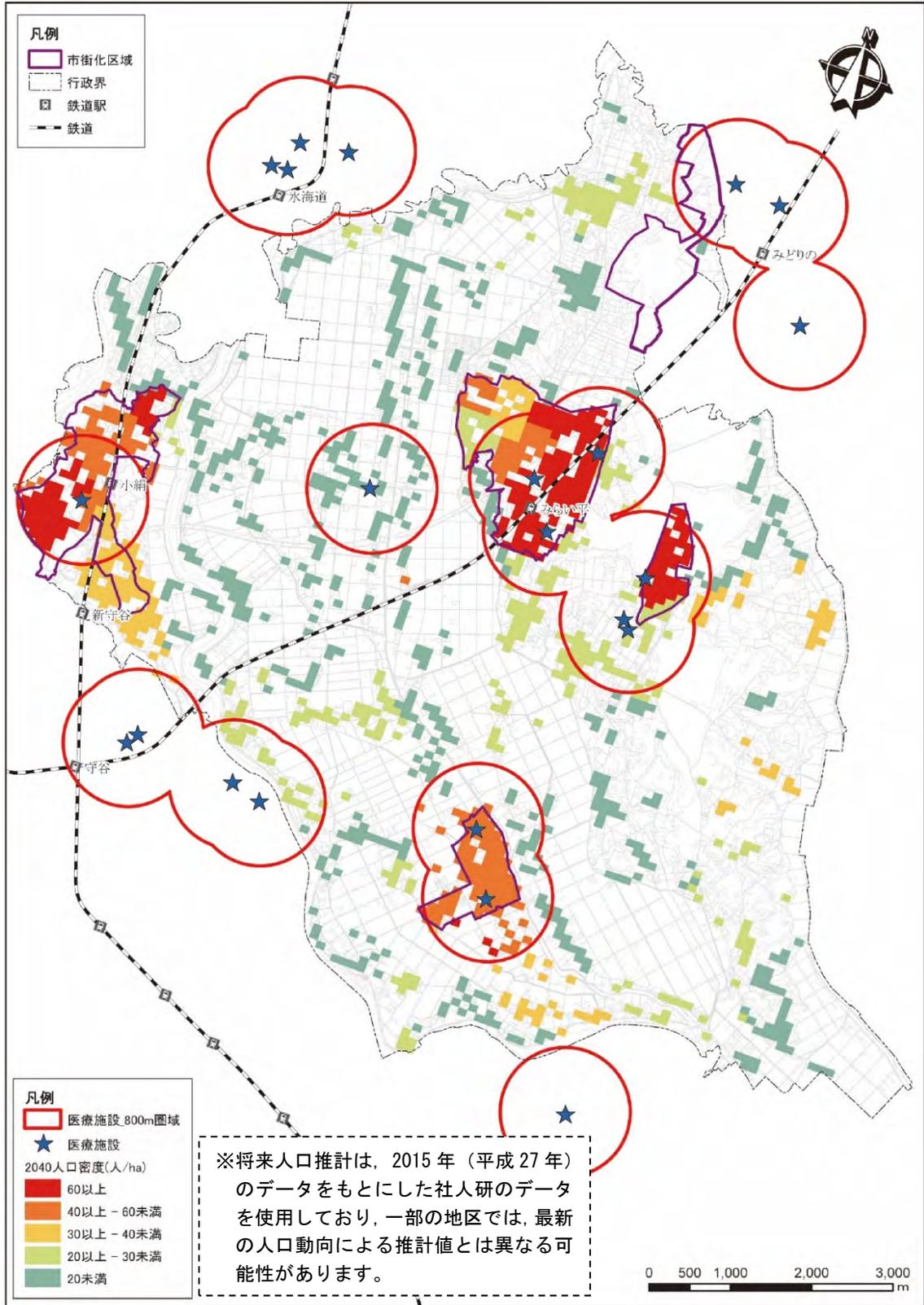
医療施設の徒歩圏域は、人口の集中している市街化区域及びその周辺に分布しています。一方で、市街化区域内の人口密度が 60 人/ha で徒歩圏域から外れる空白地域も見られます。

【生活サービス施設（医療）の徒歩圏人口カバー率（2015 年度）】



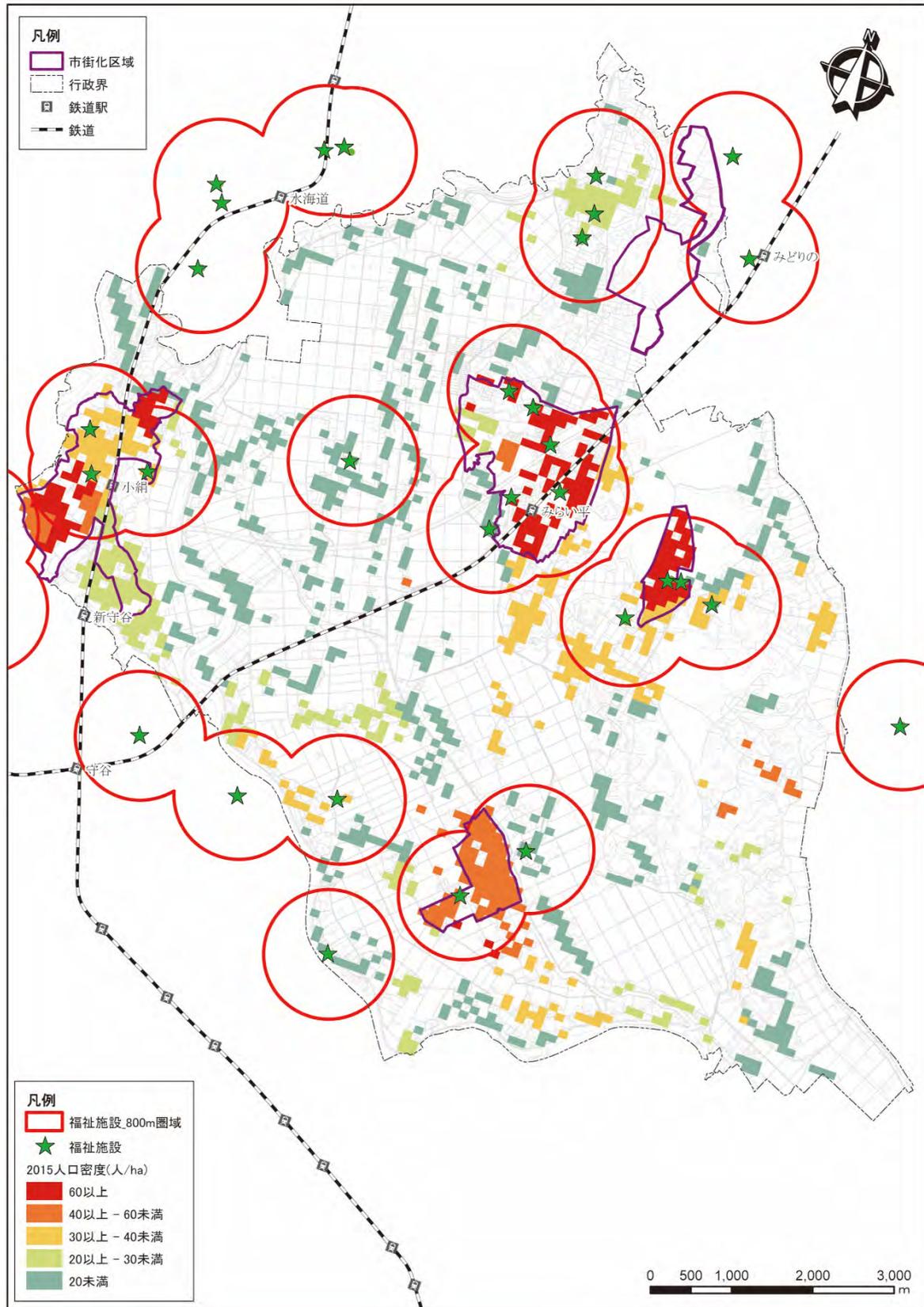
医療施設の徒歩圏域のうち、市街化区域内ではおおむね 40 人/ha 以上と予測されていることから、医療施設は将来に渡って維持できると考えられます。

**【生活サービス施設（医療）の徒歩圏人口カバー率（2040 年度）】**



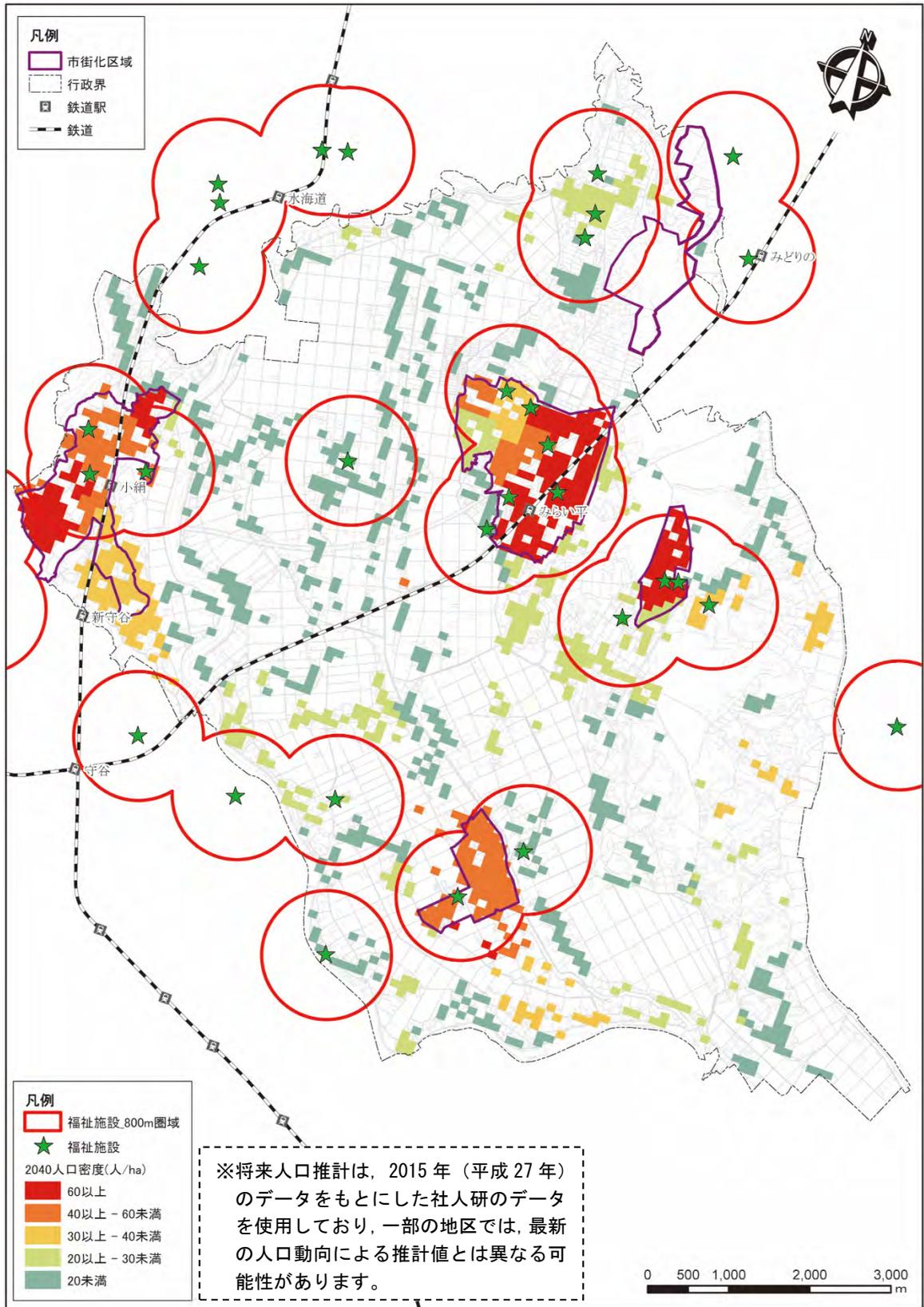
福祉施設は、医療、商業施設と比較すると市街化調整区域にも複数施設が分布しており、おおむね人口密度が40人/ha以上のエリアをカバーしています。

【生活サービス施設（福祉）の徒歩圏人口カバー率（2015年度）】



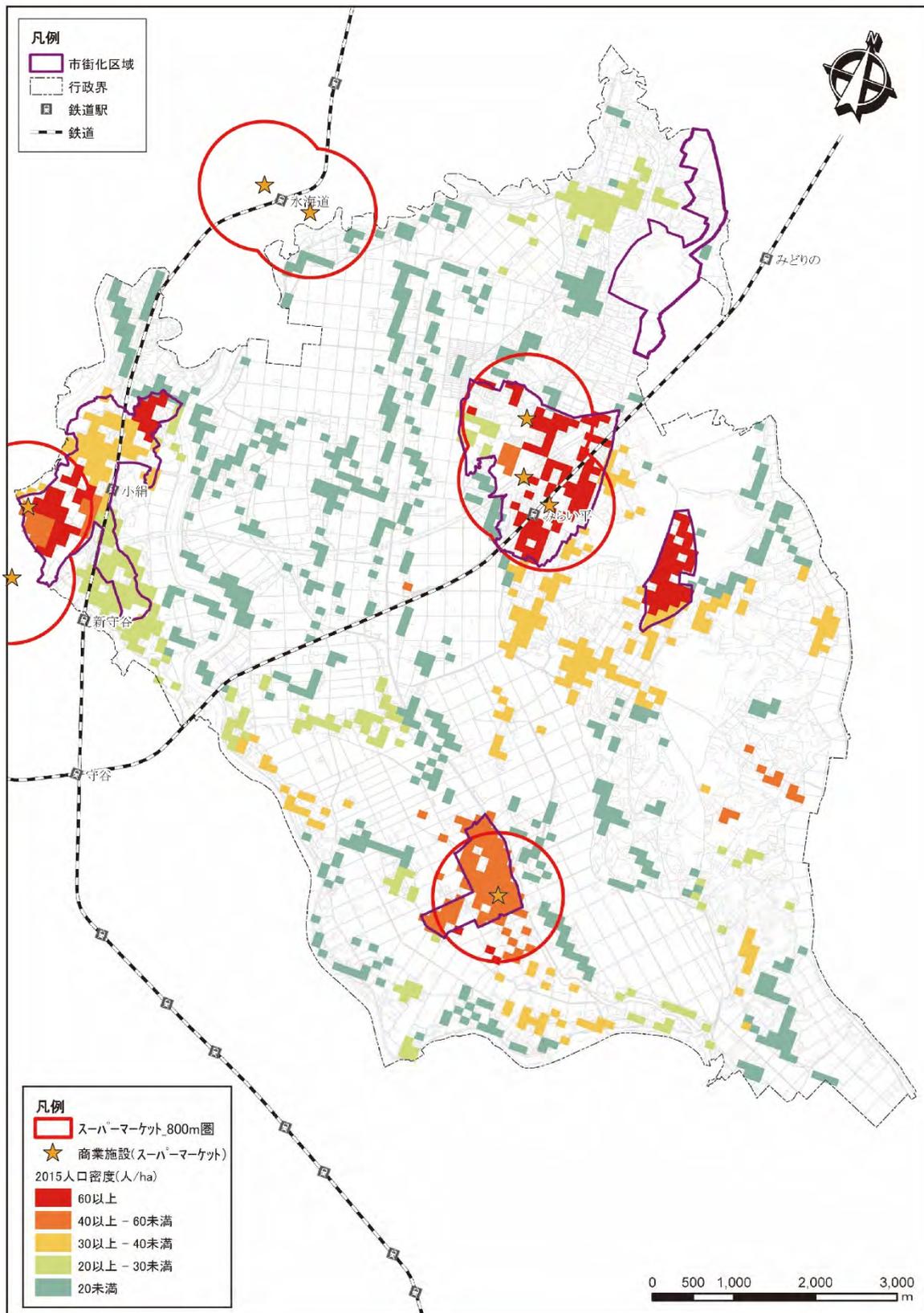
福祉施設の徒歩圏内では大幅に人口密度が減少するエリアは見られず、機能は維持されることが考えられます。

【生活サービス施設（福祉）の徒歩圏人口カバー率（2040年度）】



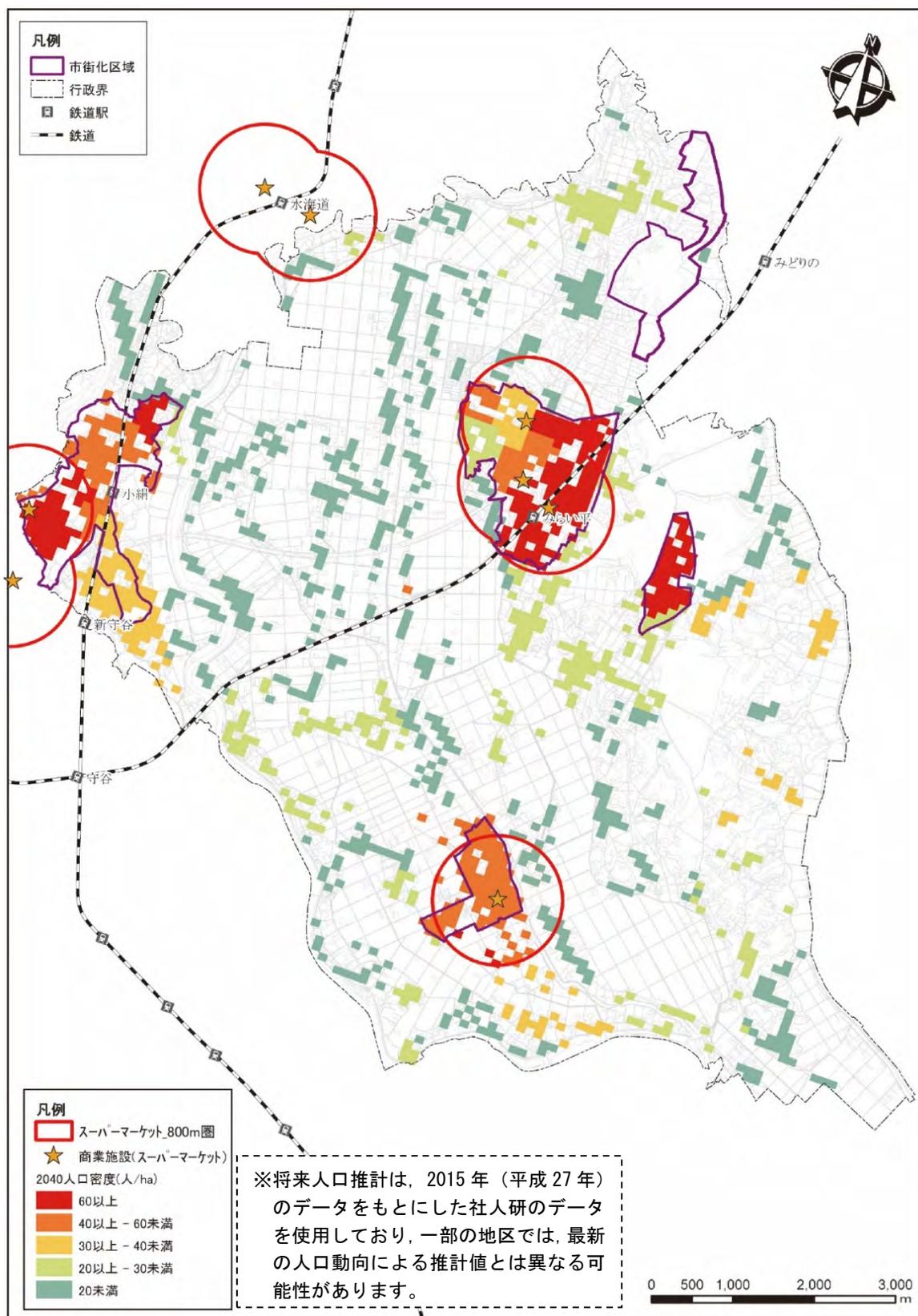
商業施設は伊奈東市街地を除く市街地に分布しており、市街化区域はおおむね徒歩圏内と  
なっていますが、一部 60 人/ha 以上で空白地域となっているエリアが見られます。

【生活サービス施設（商業：スーパーマーケット）の徒歩圏人口カバー率（2015 年度）】



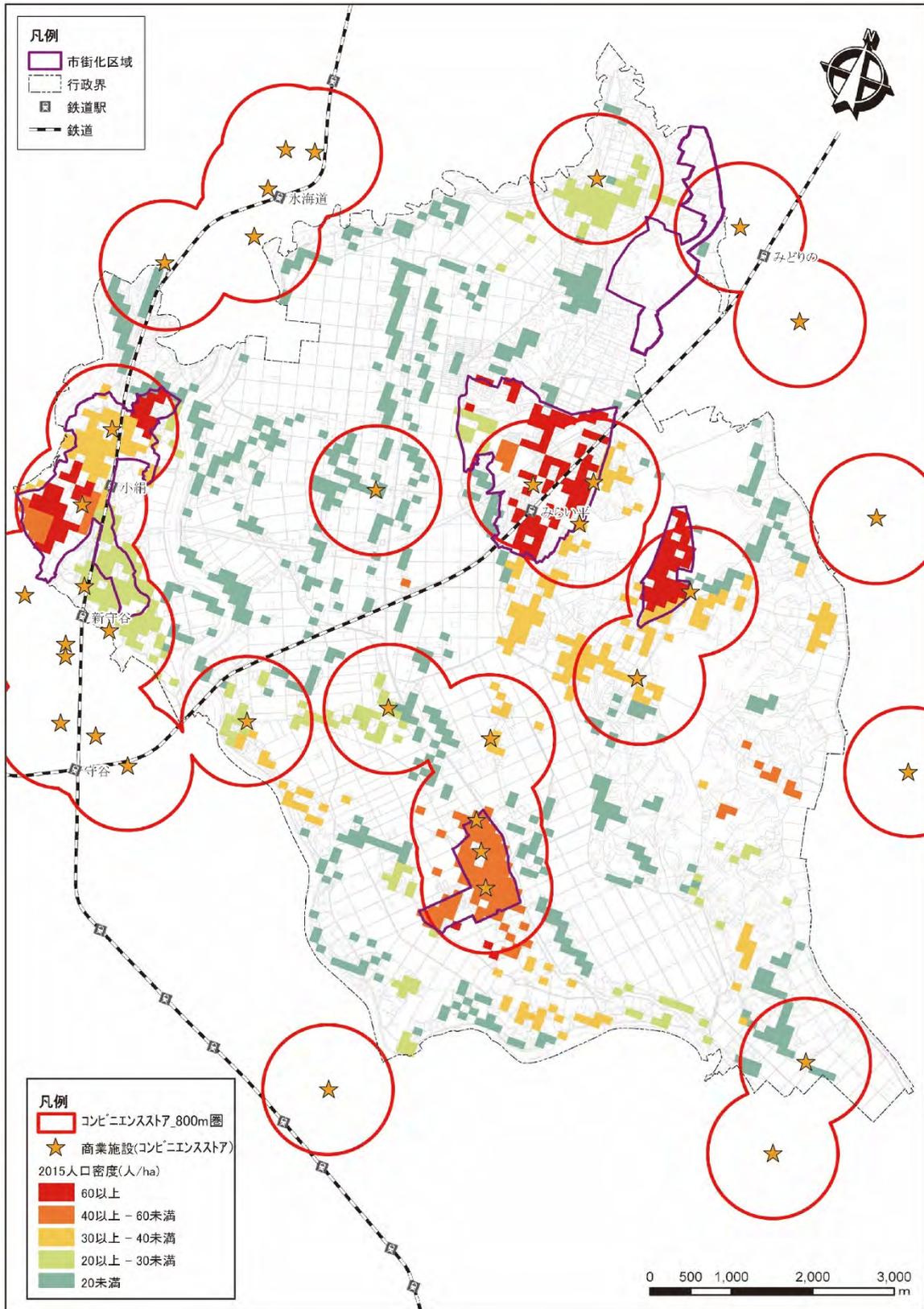
商業施設の徒歩圏内ではおおむね人口密度は上昇、あるいは維持されると予測されており、機能は維持されると考えられます。

【生活サービス施設（商業：スーパーマーケット）の徒歩圏人口カバー率（2040年度）】



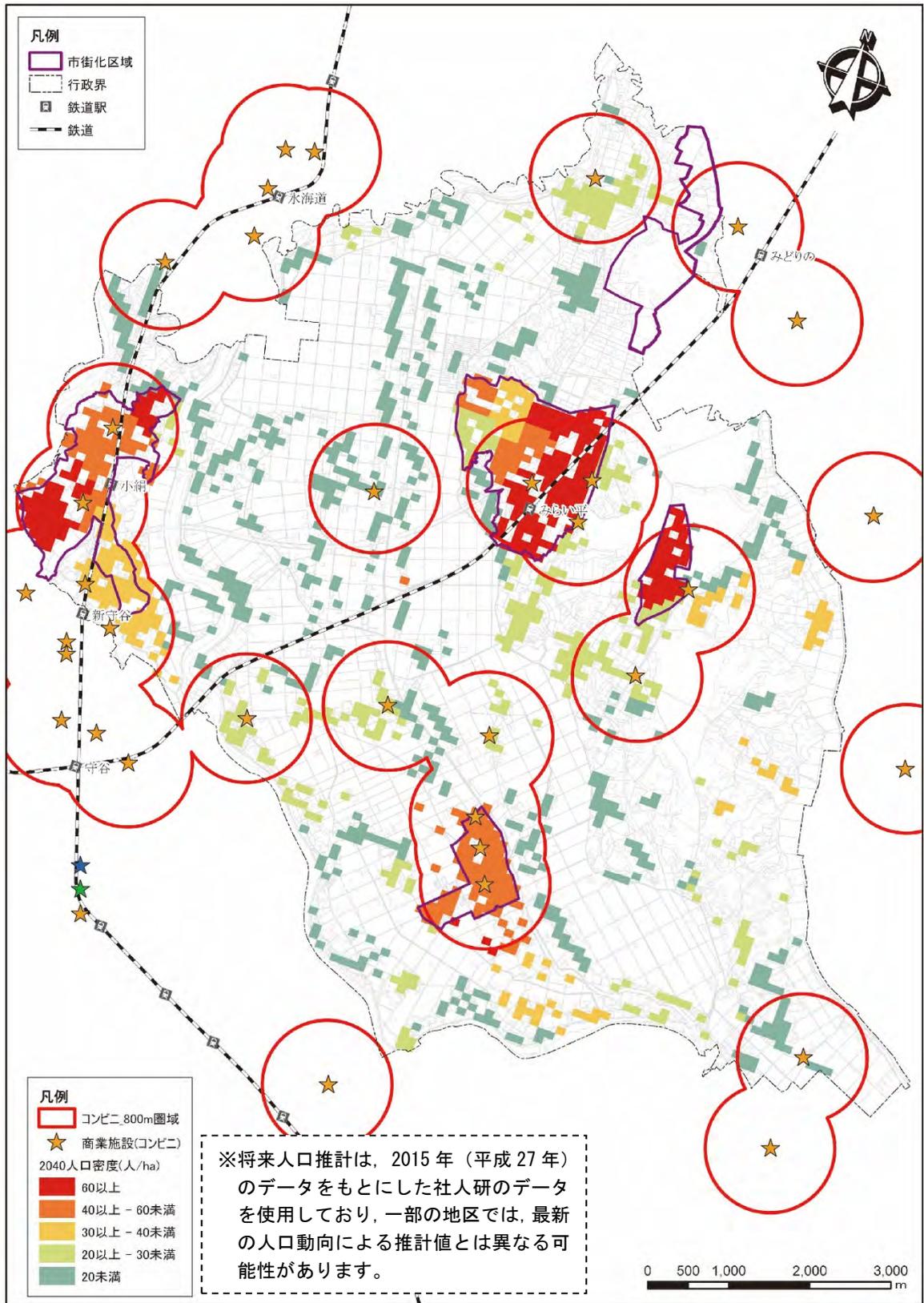
商業施設（コンビニエンスストア）は市内全域に分布しており、商業施設（スーパーマーケット）の空白地域を補完しています。

【生活サービス施設（商業：コンビニエンスストア）の徒歩圏人口カバー率（2015年度）】



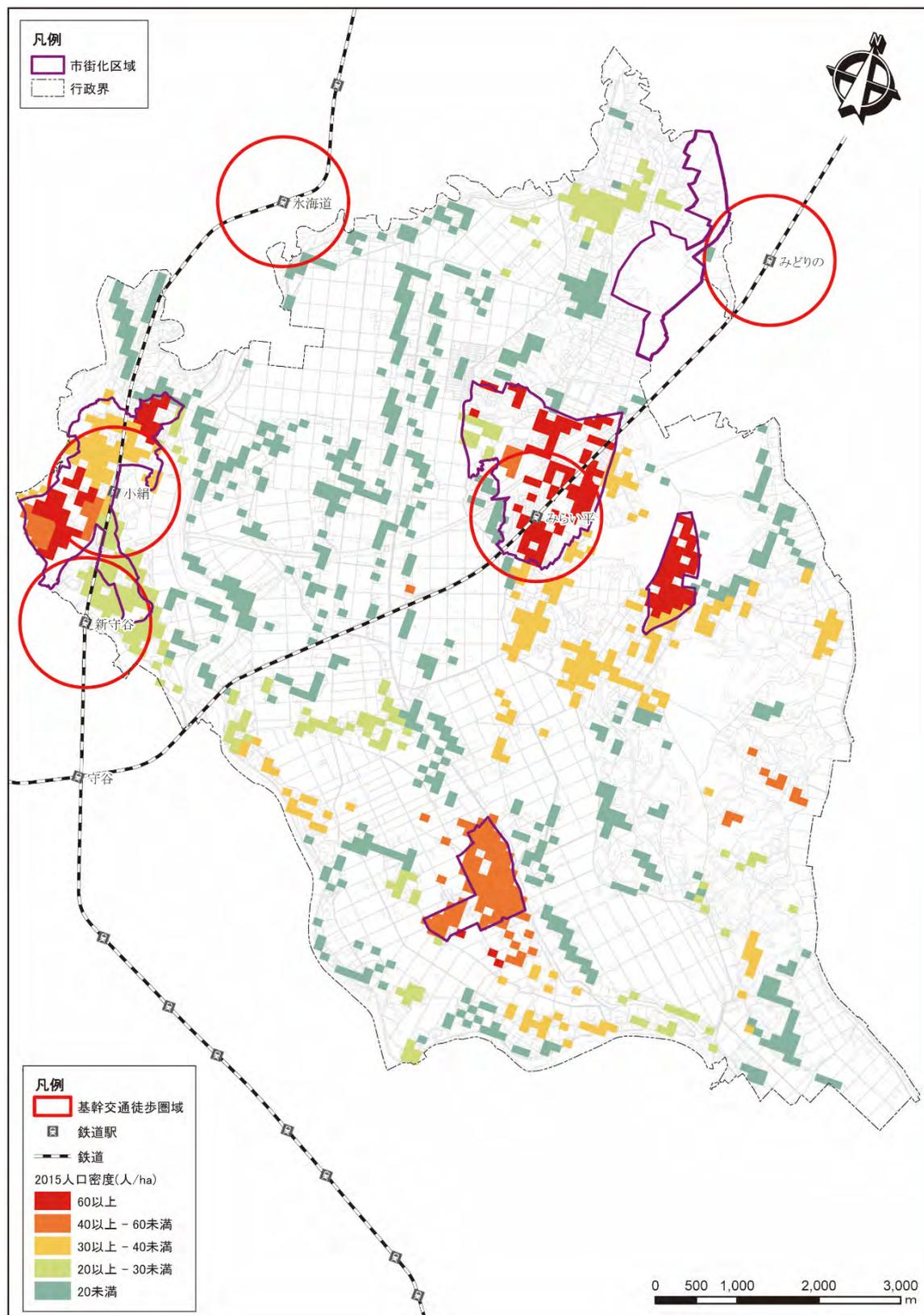
商業施設（コンビニエンスストア）の徒歩圏域のうち、市街化調整区域では人口密度が 20 人/ha 以下と予測されるエリアが見られます。

**【生活サービス施設（商業：コンビニエンスストア）の徒歩圏人口カバー率（2040 年度）】**



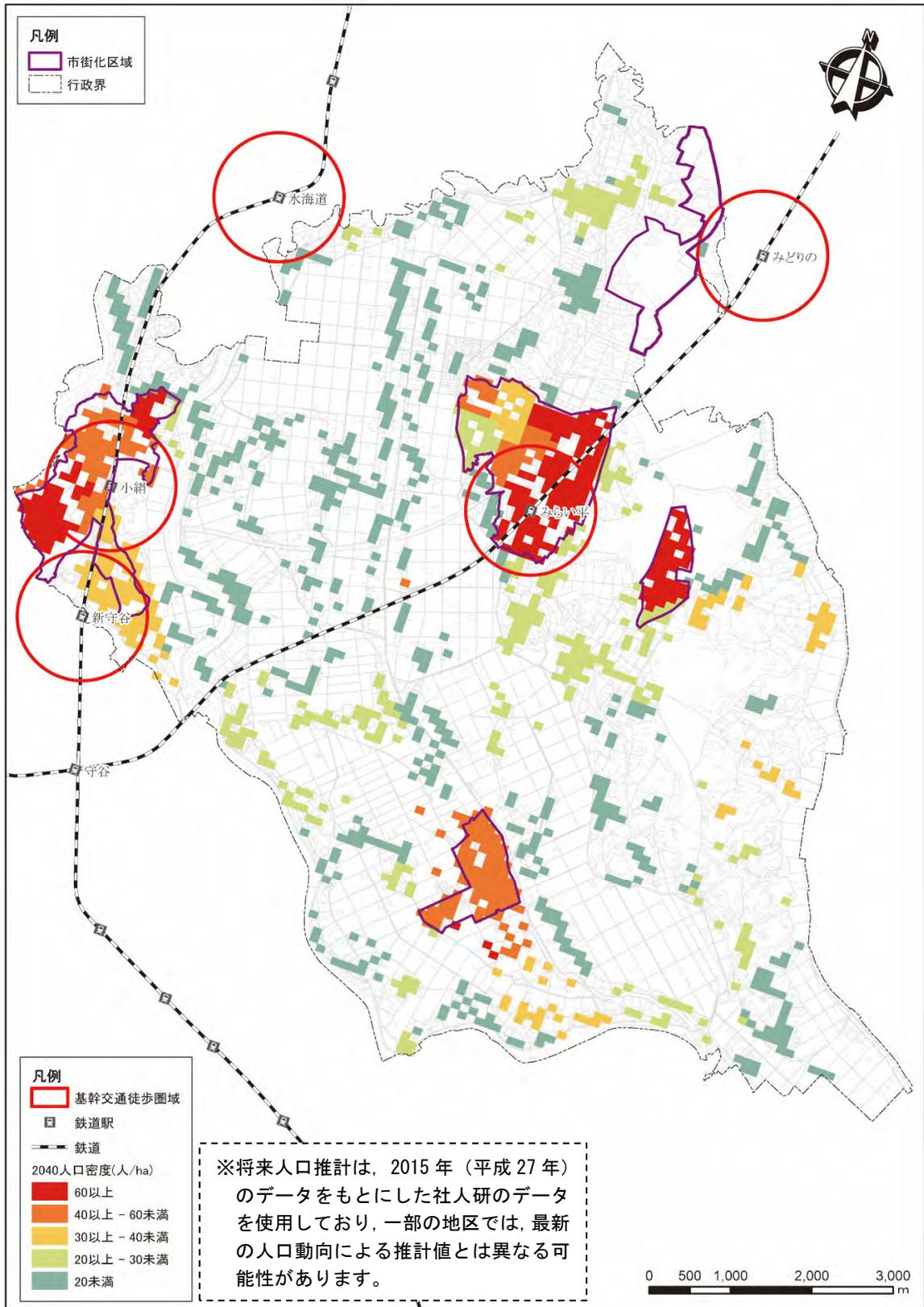
市内にはつくばエクスプレスと関東鉄道常総線の2つの鉄道と路線バスがあるものの、基幹的公共交通路線の定義に該当するバス路線がないため、鉄道駅周辺のみ徒歩圏域が限定されています。

【基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率（2015年度）】



基幹的公共交通路線の徒歩圏域では、人口密度が高まると予測されており、鉄道路線は将来にわたって維持されると考えられます。

【基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率（2040年度）】



## ②都市機能の適正配置

本市における「都市機能の適正配置」について、下記の評価指標により分析を行います。

### ■生活サービス施設の利用圏平均人口密度

医療施設，福祉施設，商業施設（※徒歩圏 800m）を対象とします。

表 都市機能の適正配置の分析結果

評価指標		単位	都市規模別平均値		つくばみらい市	
			全国	5～10万	2015年度	2040年度
生活サービス施設の 利用圏平均人口密度	医療	人/ha	18	15	53.3	53.8
	福祉	人/ha	19	15	46.5	46.4
	商業	人/ha	23	20	67.8	61.1
	(参考) コンビニエンスストア	人/ha	—	—	42.6	44.4

生活サービス施設である医療、福祉、商業のそれぞれの施設の利用圏平均人口密度について、全ての施設で人口規模が同水準の都市平均値を大きく上回っており、三大都市圏の平均値に匹敵する水準となっています。本市では市街化調整区域に相当数の人口が分布しているものの、その密度は低く抑えられており、計画的に開発が進められてきた地区を中心に人口の大半がまとまって分布しています。そして、それぞれの施設は人口が集中している市街化区域内、あるいはその周辺にまとまって分布していることが高水準となっている要因と考えられます。

本市の将来人口は 2035 年度（令和 17 年度）がピークになると予測されており、2015 年度（平成 27 年度）における人口を 2040 年度（令和 22 年度）の人口が上回ると予測されていますが、生活サービス施設の利用圏平均人口密度は福祉、商業施設で低下すると予測されています。これは、2040 年度（令和 22 年度）にかけてみらい平駅周辺で人口密度が高まる予測がされていることが要因と考えられます。

以上のことから、都市機能の適正配置に関しては、現在の配置では大きな課題は見られないものの、人口増加に伴う生活サービス施設の適正な配置が必要となることが予想されるため、施設の適切な誘導を図っていくことが求められます。

### ③公共交通の利用促進

本市における「公共交通の利用促進」について、下記の評価指標により分析を行います。

#### ■公共交通の機関分担率

平成20年東京都市圏パーソントリップ調査※における本市のデータを対象とします。

##### ■代表交通手段別分担率（私事目的）

	鉄道	バス	自動車	バイク	自転車	徒歩	全手段	公共交通 分担率
	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(a~f)	(a+b)
つくばみらい市	5.0%	0.3%	74.5%	0.8%	9.0%	10.4%	100.0%	5.3%

※パーソントリップ調査は、「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べた調査であり、鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができます。

#### ■公共交通沿線地域の人口密度

全ての鉄道駅徒歩圏 800m・バス停徒歩圏 300mを対象とします。

#### 【公共交通の利用促進の分析結果】

評価指標	単位	都市規模別平均値		つくばみらい市	
		全国	5~10万	2015年度	2040年度
公共交通の機関分担率	%	15※	9	11.6	-
公共交通沿線地域の人口密度	人/ha	32	26	41.6	41.9

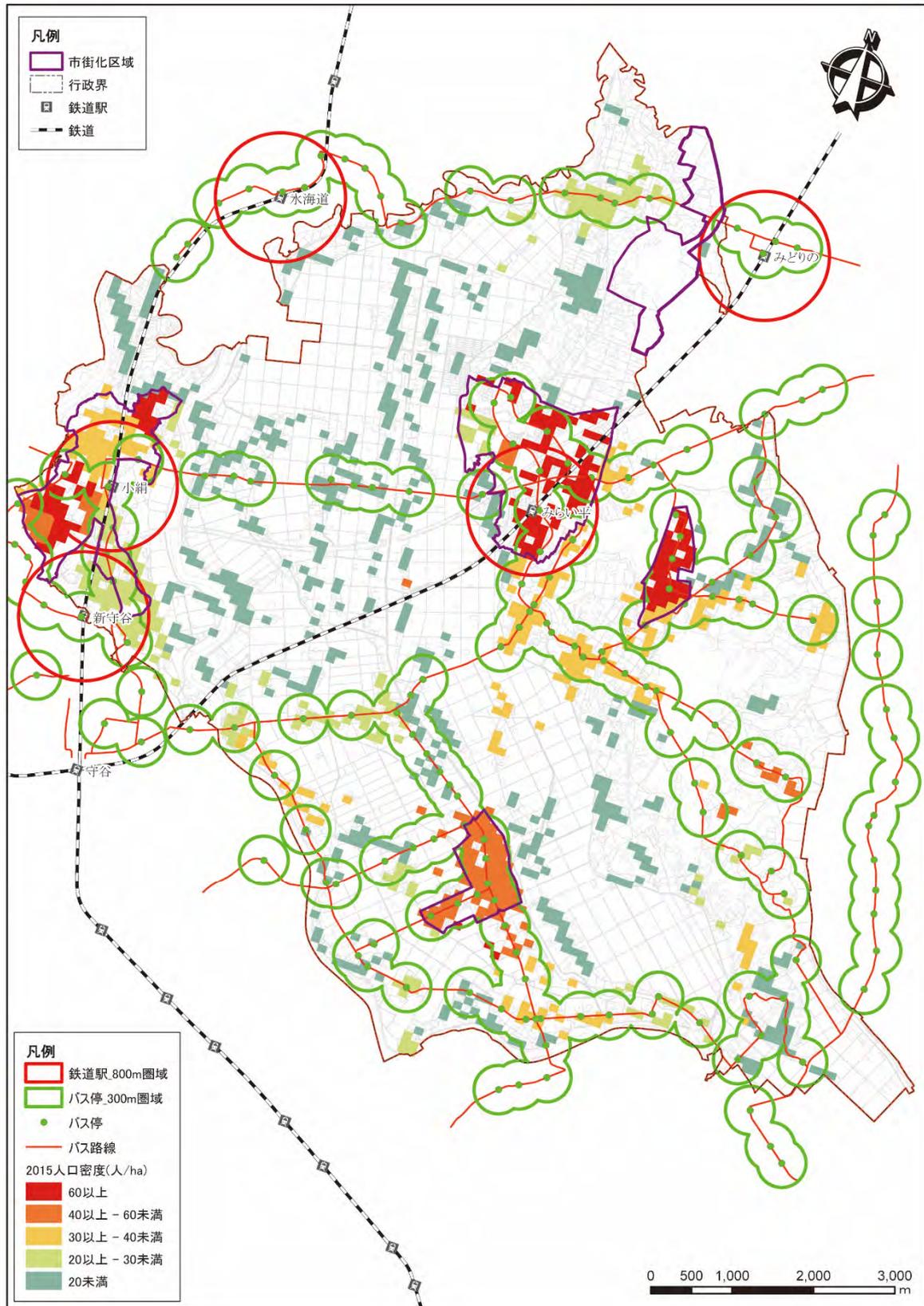
※【参考】平成27年全国都市交通特性調査の公共交通機関分担率：19.1%

公共交通の機関分担率は、おおむね人口規模が同水準の都市平均値より上回っておりますが、三大都市圏を含む全国平均値よりは低くなっています。この要因としては、地方都市で多く見られるように本市においても自動車への依存度が高いことが挙げられます。

一方で、公共交通沿線地域の人口密度は全国平均値を上回る高水準となっています。このことから、公共交通が将来にわたってもサービスを提供できるよう、日頃からの利用を促進するとともに、サービス水準の向上を図ることが求められます。

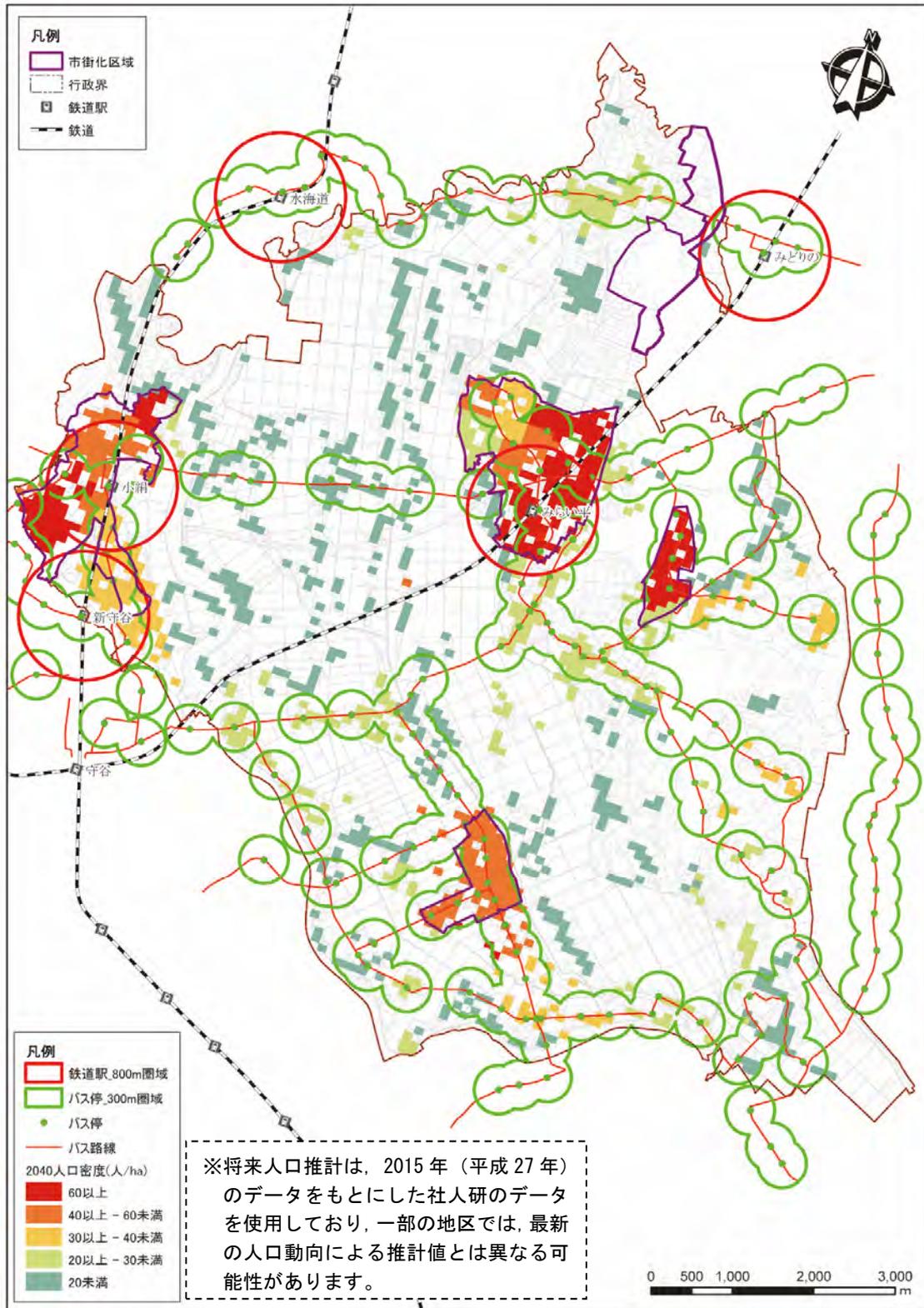
バス路線は人口密度が 20 人/ha 以上のエリアをおおむねカバーするように市内を運行しています。特に人口密度の高いみらい平と小絹など市内の各市街地を結ぶ重要な役割を果たしていますが、沿線の人口密度は低くなっています。

**【公共交通沿線地域の徒歩圏人口密度（2015 年度）】**



バス路線沿線では、ほとんどのエリアでは大きく人口密度が低下するところは見られませんが、みらい平駅周辺及び伊奈東市街地の南側や市南部では人口密度が低下すると予測されています。

**【公共交通沿線地域の徒歩圏人口密度（2040年度）】**



## (2) 健康・福祉

### ① 徒歩行動の増加と市民の健康の増進

本市における「徒歩行動の増加と市民の健康の増進」について、「徒歩と自転車の機関分担率」の評価指標により分析を行います。

<p><b>■徒歩と自転車の機関分担率</b></p> <p>平成 20 年東京都市圏パーソントリップ調査における本市のデータを対象とします。</p>								
<p><b>■代表交通手段別分担率（全目的）</b></p>								
	鉄道	バス	自動車	バイク	自転車	徒歩	全手段	公共交通 分担率
	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(a~f)	(a+b)
つくばみらい市	11.3%	0.3%	66.4%	1.3%	9.5%	11.2%	100.0%	11.6%

### 【徒歩行動の増加と市民の健康の増進の分析結果】

評価指標	単位	都市規模別平均値		つくばみらい市	
		全国	5~10万	2015年度	2040年度
徒歩と自転車の機関分担率	%	30※	22	20.7	—

※【参考】平成 27 年全国都市交通特性調査の徒歩と自転車の機関分担率：33.5%

徒歩と自転車の機関分担率は、全国及びおおむね人口規模が同水準の都市平均値をやや下回っています。そのため、市民の健康増進のために更なる徒歩行動の増加が求められます。

## ②都市生活の利便性向上

本市における「都市生活の利便性向上」について、下記の評価指標により分析を行います。

### ■高齢者徒歩圏に医療機関がない住宅の割合

本市の医療機関 500m（高齢者の一般的な徒歩圏）以上の住宅数と住宅・土地統計調査（平成 25 年）における住宅数（居住世帯あり）より算出します。

$$500\text{m 以上住宅数 } 13,150 \text{ / 住宅数 } 16,810 = 78.2\%$$

### ■高齢者福祉施設の1km圏域高齢人口カバー率

「(1) ①居住の適切な誘導 ■生活サービス（福祉）施設の徒歩圏人口カバー率（P17 参照）」の 1km 圏域における 65 歳以上人口を対象とします。

※高齢者福祉施設は、福祉施設と同様に、通所系施設、訪問系施設、小規模多機能施設を対象とします。

### ■保育所の徒歩圏0～4歳未満人口カバー率

保育所（認定こども園含む）の徒歩圏 800m 圏域における 0～4 歳人口を対象とします。

### ■買い物への移動手段における徒歩の割合

#### ■代表交通手段別分担率（私事目的）

	鉄道	バス	自動車	バイク	自転車	徒歩	全手段	公共交通 分担率
	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(a~f)	(a+b)
つくばみらい市	5.0%	0.3%	74.5%	0.8%	9.0%	10.4%	100.0%	5.3%

### ■公共交通の機関分担率（再掲）

「(1) ③公共交通の利用促進 ■公共交通の機関分担率（P33 参照）」を対象とします。

## 【都市生活の利便性向上の分析結果】

評価指標	単位	都市規模別平均値		つくばみらい市	
		全国	5～10 万	2015 年度	2040 年度
高齢者徒歩圏に医療機関がない住宅の割合	%	58	60	78.2	—
高齢者福祉施設の 1 km 圏域高齢人口カバー率	%	58	63	67.0	72.8
保育所の徒歩圏 0～4 歳人口カバー率	%	48	52	78.5	64.1
買い物への移動手段における徒歩の割合	%	18※	11	5.3	—
公共交通の機関分担率（再掲）	%	15※	9	11.6	—

※【参考】平成 27 年全国都市交通特性調査の公共交通機関分担率：9.2%、19.1%（上から順に）

---

都市生活の利便性向上に関しては、保育所の徒歩圏0～4歳人口カバー率及び高齢者福祉施設の1km圏域高齢人口カバー率は人口規模が同水準の都市平均値を上回っています。これは、公共交通の利便性の高いみらい平駅周辺に子育て世帯が多く居住していることや、高齢者が多く住んでいる市街地を中心に福祉施設が分布していることが要因と考えられます。

一方で、医療機関は、人口が集中している市街化区域に1施設以上分布しているものの、市街化区域の大きさに対して立地している数が少ない状況です。

また、買い物への移動手段における徒歩の割合についても、医療機関と同様に市街化区域に1施設以上分布しているものの、徒歩圏から外れる空白地域が多く見られることや、公共交通の利便性が低いこともあり、徒歩の割合が低くなっていると考えられます。

以上のことから、都市生活の利便性向上に向けては、日常生活サービス施設の適切な誘導、配置を進めるとともに、公共交通機関のサービス水準の向上が求められます。

### ③歩きやすい環境の形成

本市における「歩きやすい環境の形成」について、下記の評価指標により分析を行います。

#### ■歩道整備率

平成 27 年道路交通センサスにおける本市の歩道設置道路延長と道路区間延長より算出します。※つくばみらい市内の国道及び県道の区間データを抽出（高速道路は除外）

歩道設置道路延長 40.3 km / 道路区間延長 55.2 km = 73.0%

#### ■公園緑地の徒歩圏人口カバー率(市街化区域)

便宜上、市街化区域を対象として、都市公園（国土数値情報）の徒歩圏 800m 圏域における人口を対象とします。

### 【歩きやすい環境の形成の分析結果】

評価指標	単位	都市規模別平均値		つくばみらい市	
		全国	5～10 万	2015 年度	2040 年度
歩道整備率	%	50	52	73.0	—
公園緑地の徒歩圏人口カバー率 (市街化区域)	%	57	54	52.0	57.6

歩道整備率については、人口規模が同水準の都市平均値を大きく上回っており、高い水準となっています。一方で、公園緑地の徒歩圏人口カバー率については、人口規模が同水準の都市平均値を下回っています。将来的には全国平均値と同水準まで高まることが予測されていますが、これは公園緑地が多く整備されているみらい平駅周辺において人口密度が高まること为主要な要因となっています。都市公園は、伊奈東市街地では 1 箇所、谷井田市街地では整備されていない状況となっています。

以上のことから、歩きやすい環境の形成に向けては、歩道の整備は進んでいると言えます。一方で、公園緑地については計画的な整備が求められていると言えます。

#### 【前提となる根拠データ】

##### ■歩道整備延長データ

つくばみらい市内の国道及び県道の区間データを抽出（高速道路は除外）

- ・平成 27 年道路交通センサス一般交通量調査結果（平成 27 年 10 月時点）

国土交通省

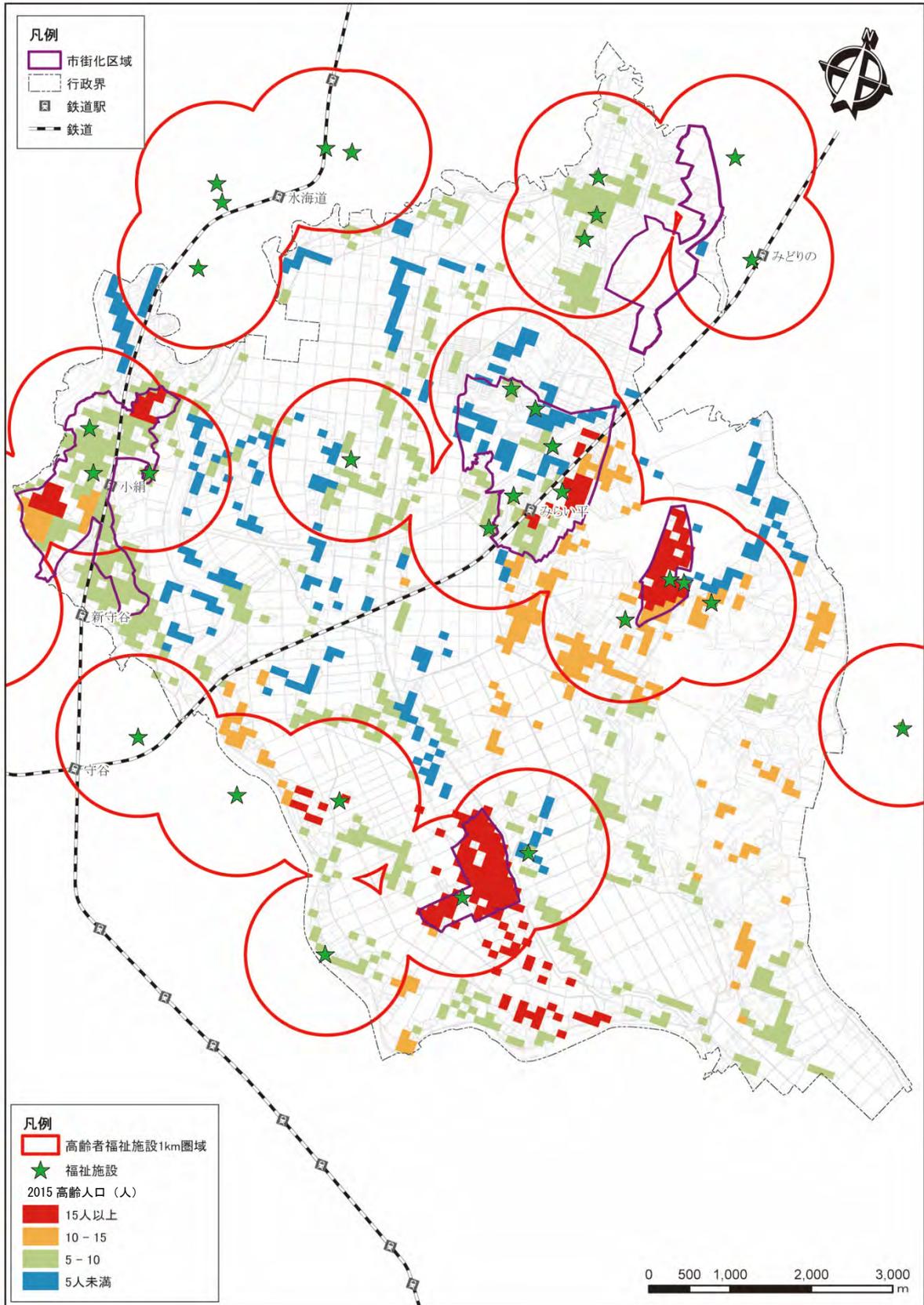
<http://www.mlit.go.jp/road/census/h22-1/index.html>

##### ■公園緑地データ

- ・国土数値情報（平成 22 年 3 月時点） 国土交通省

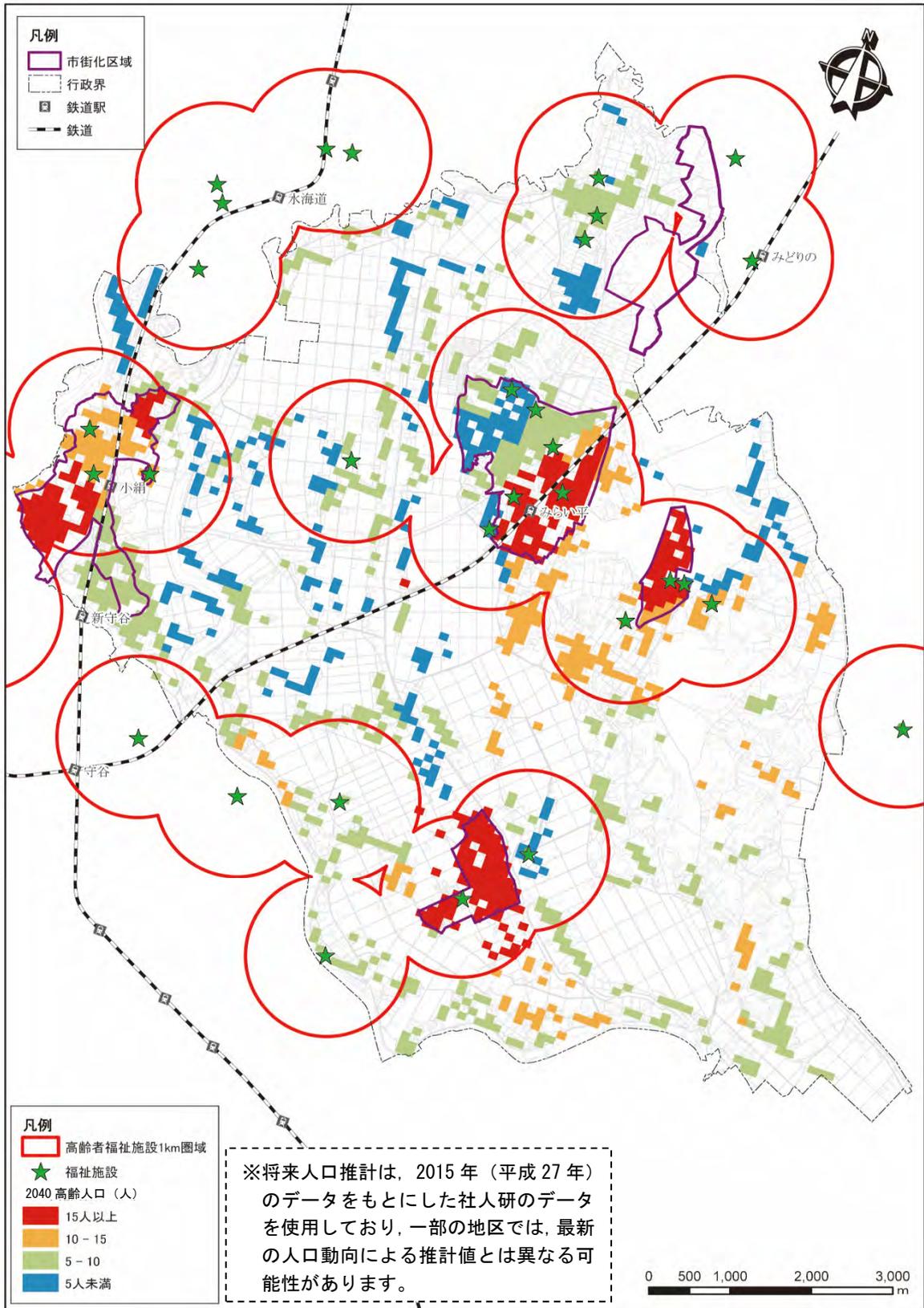
本市の高齢者は、既成市街地である谷井田市街地や伊奈東市街地周辺に多く居住しており、高齢者福祉施設はこれらの市街地や市街化区域周辺に分布しています。

【高齢者福祉施設の1km圏域高齢人口カバー率（2015年度）】



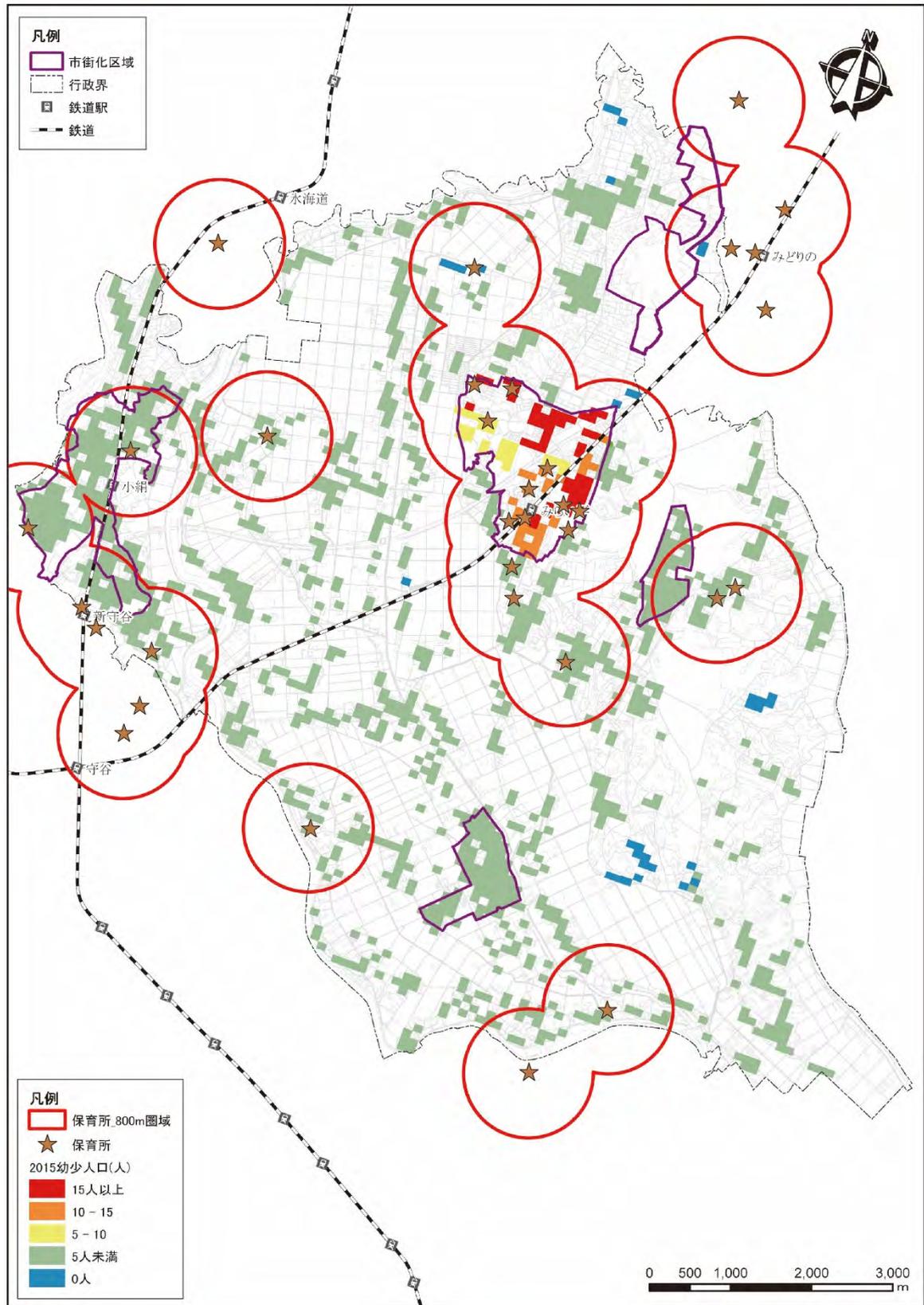
現状では高齢者が少ない，みらい平駅や小絹駅周辺においても高齢化が進展することにより，高齢者福祉施設の1km圏域高齢人口カバー率が上昇すると予測されます。

【高齢者福祉施設の1km圏域高齢人口カバー率（2040年度）】



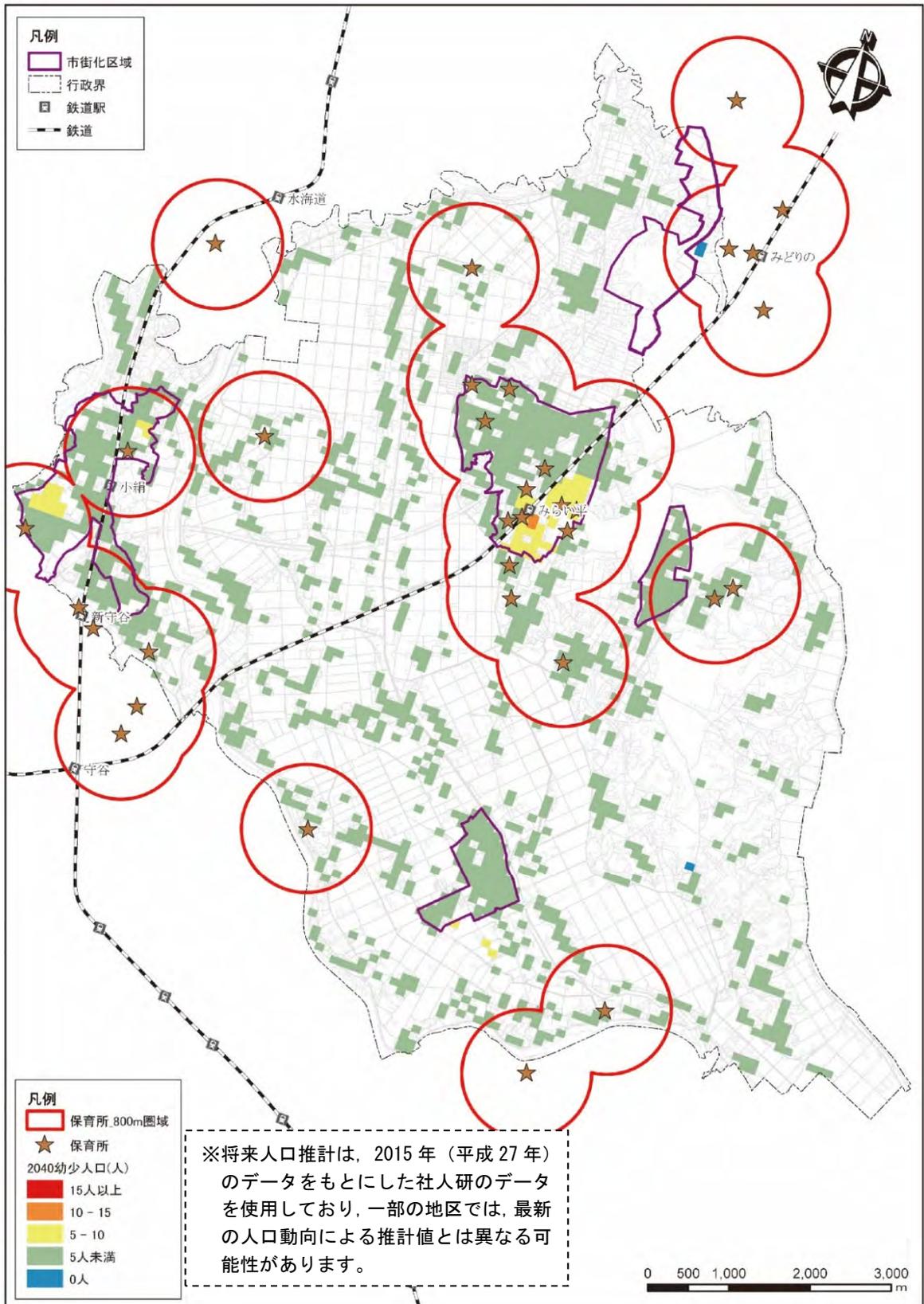
0歳～4歳の人口は市内全域に居住していますが、特にみらい平駅周辺に集中していることから、保育所についても同様に、みらい平駅周辺に多く分布しています。

【保育所の徒歩圏0～4歳人口カバー率（2015年度）】



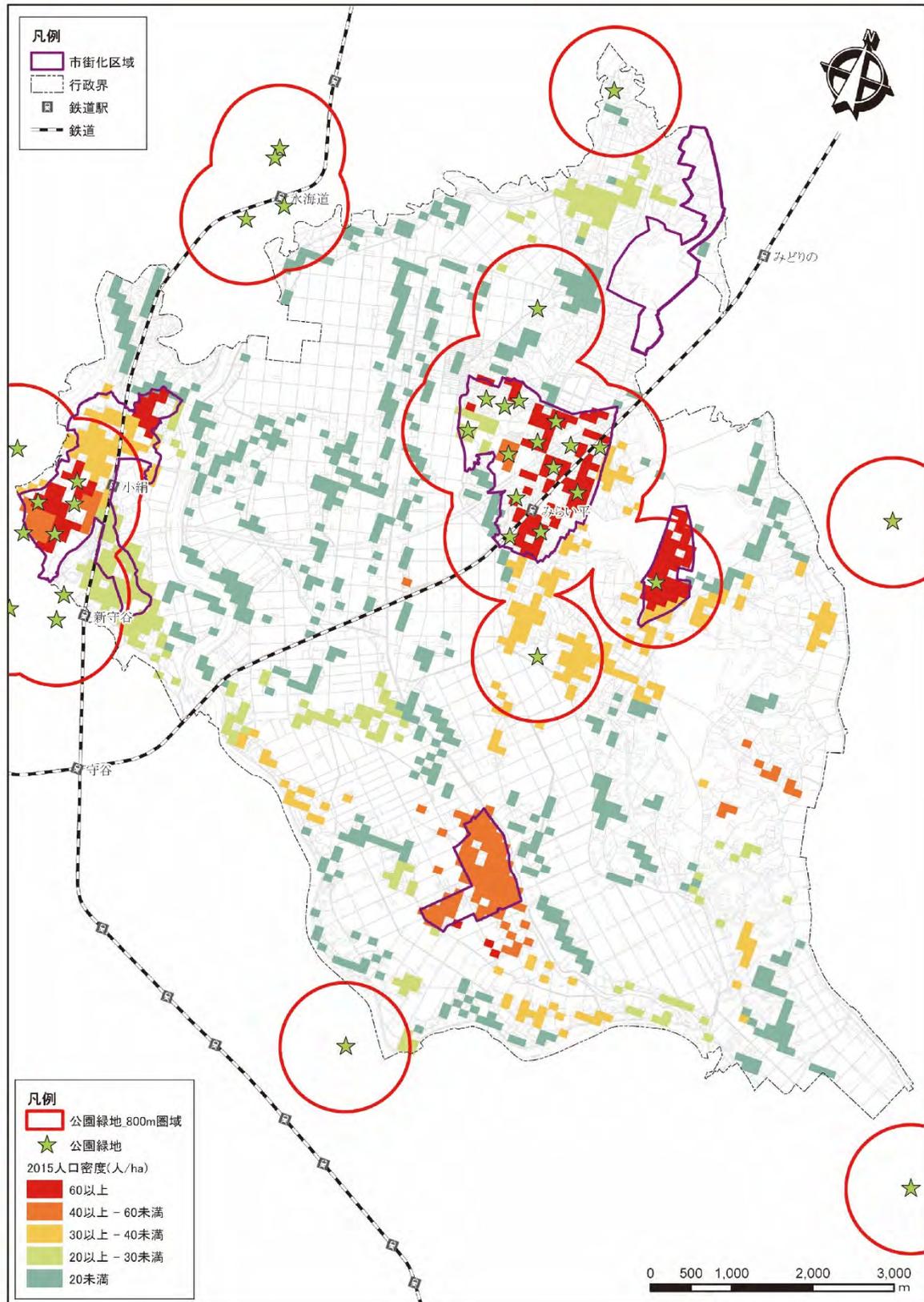
本市では今後も人口増加が予測されているものの、みらい平駅周辺地区及び小絹市街地において0歳～4歳の人口は減少すると予測されます。

【保育所の徒歩圏0～4歳人口カバー率（2040年度）】



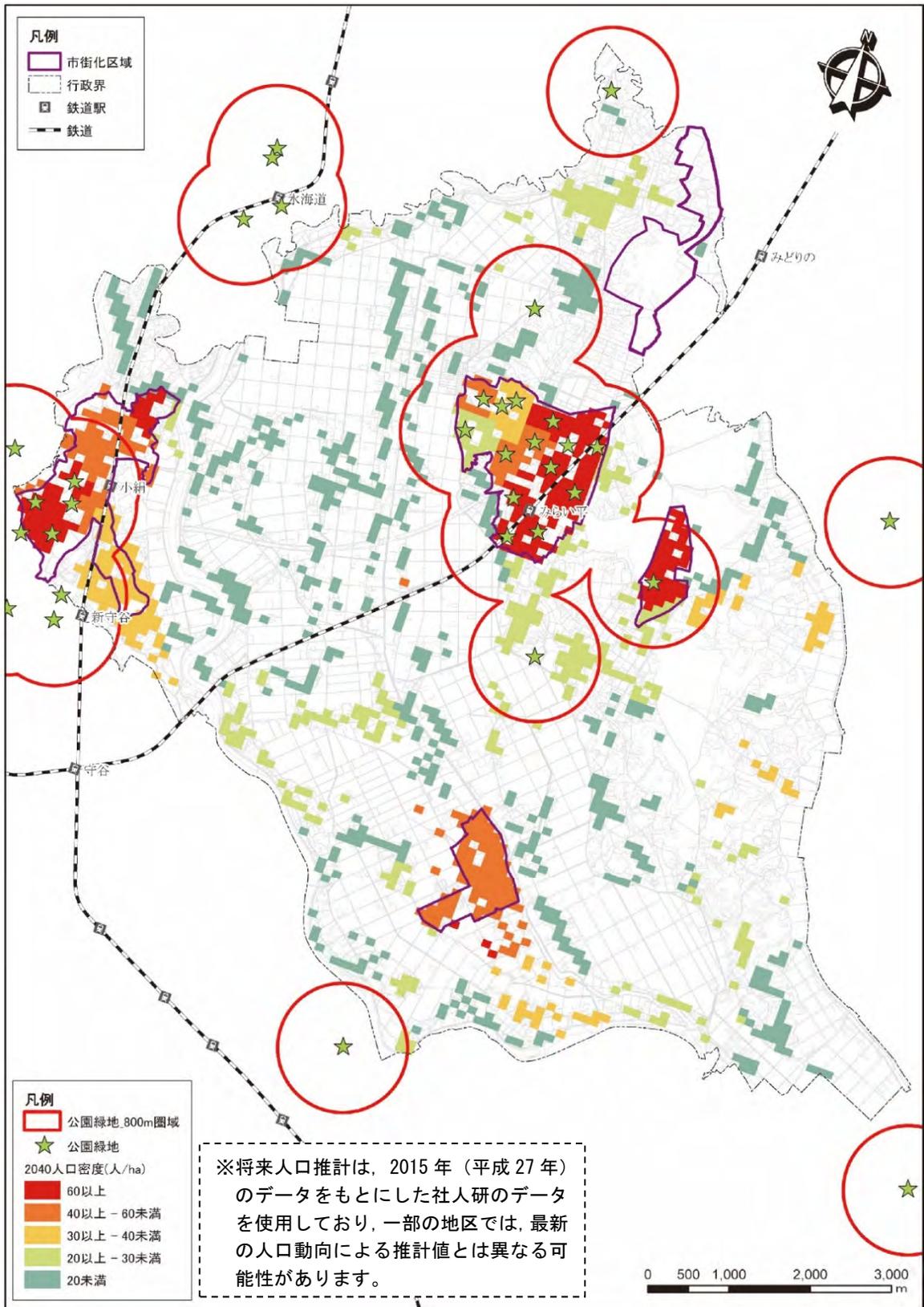
公園緑地は、みらい平駅周辺市街地及び小絹市街地に集中して分布しており、谷井田市街地には都市公園は整備されていません。このような偏りが見られることから、人口密度が40人/ha以上の地域も徒歩圏人口カバーエリアから外れています。

**【公園緑地の徒歩圏人口カバー率（2015年度）】**



公園緑地が多く分布しているみらい平駅周辺市街地及び小絹市街地、伊奈東市街地では人口密度が高まると予測されています。

【公園緑地の徒歩圏人口カバー率（2040年度）】



### (3) 安全・安心

#### ①安全性の高い地域への居住誘導

本市における「安全性の高い地域への居住誘導」について、下記の評価指標により分析を行います。

##### ■防災上危険性が懸念される地域に居住する人口割合

土砂災害警戒区域，浸水想定区域（平成 27 年都市計画基礎調査，参考：国土数値情報）を対象とします。

#### 【安全性の高い地域への居住誘導の分析結果】

評価指標	単位	都市規模別平均値		つくばみらい市	
		全国	5～10 万	2015 年度	2040 年度
防災上危険性が懸念される地域に居住する人口の割合	%	—	—	28.5	24.9

防災上危険性が懸念される地域について，土砂災害警戒区域は平地部と丘陵部の境にある斜面地に限定されていますが，浸水想定区域は小貝川沿岸を中心に市を縦断するように広がっており，谷井田市街地全域が含まれています。また，本市は津波による浸水はありません。

谷井田市街地を除くと，人口密度が 40 人/ha 以上の地域はおおむね防災上危険性が懸念される地域からは外れています。そのため，防災上危険性が懸念される地域では，無秩序な市街地拡大を抑制するほか，災害時における被害を想定した訓練の実施などの対策が求められます。

#### ②歩行者環境の安全性向上

本市における「歩行者環境の安全性向上」について，下記の評価指標により分析を行います。

##### ■歩道整備率(再掲)

「(2) ③歩きやすい環境の形成 ■歩道整備率 (P39 参照)」を対象とします。

#### 【歩行者環境の安全性向上の分析結果】

評価指標	単位	都市規模別平均値		つくばみらい市	
		全国	5～10 万	2015 年度	2040 年度
歩道整備率	%	50	52	73.0	—

歩道整備率については，人口規模が同水準の都市平均値を大きく上回っており，高い水準となっています。

### ③市街地の安全性の確保

本市における「市街地の安全性の確保」について、下記の評価指標により分析を行います。

<p><b>■市民一人当たりの交通事故死亡者数</b>          (公財) 交通事故総合分析センター全国市区町村別交通事故死者数 (平成 27 年) を対象とします。          ⇒ 0.82 人 (参考: 全国 0.31 人, 茨城県 0.52 人)</p>						
<p><b>■公共空間率</b>          便宜上, 市街化区域を対象とします。          公共空間面積 181.8ha / 市街化区域面積 773ha = 23.5%          (※平成 27 年都市計画基礎調査, 公共空間は土地利用コード「公共用地」, 「公園・緑地・公共用地」, 「道路」を対象に算定)</p>						
<p><b>■最寄り緊急避難場所までの平均距離</b>          住宅・土地統計調査 (平成 25 年) より算出します。          下表 ((A×125m+B×375m+C×750m+D×1,500m+E×3,000m) / 総数) =909m</p>						
総数	250m 未満 (A)	250~ 500m (B)	500~ 1,000m (C)	1,000~ 2,000m (D)	2,000m 以上 (E)	距離平均
16,810 戸	1,640 戸	3,570 戸	5,890 戸	5,210 戸	500 戸	909m

#### 【市街地の安全性の確保の分析結果】

評価指標	単位	都市規模別平均値		つくばみらい市	
		全国	5~10 万	2015 年度	2040 年度
市民一人当たりの交通事故死亡者数	人	0.68 ※	0.49	0.82	-
公共空間率	%	-	-	23.5	-
最寄り緊急避難場所までの平均距離	m	679	749	909	-

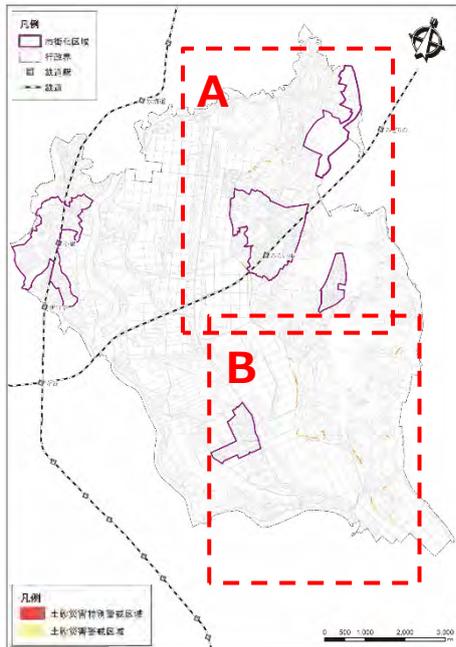
※【参考】(公財) 交通事故総合分析センター全国市区町村別交通事故死者数 (平成 27 年) による全国値: 0.31

市民一人当たりの交通事故死亡者数及び最寄り緊急避難場所までの平均距離は、人口規模が同水準の都市平均値を大きく上回っています。交通事故の発生に関しては、複数の要因により引き起こされますが、特に自動車分担率の高さが影響していると考えられます。そのため、公共交通機関の利用促進、歩行者、自転車の安全な歩行・走行空間の確保が求められます。

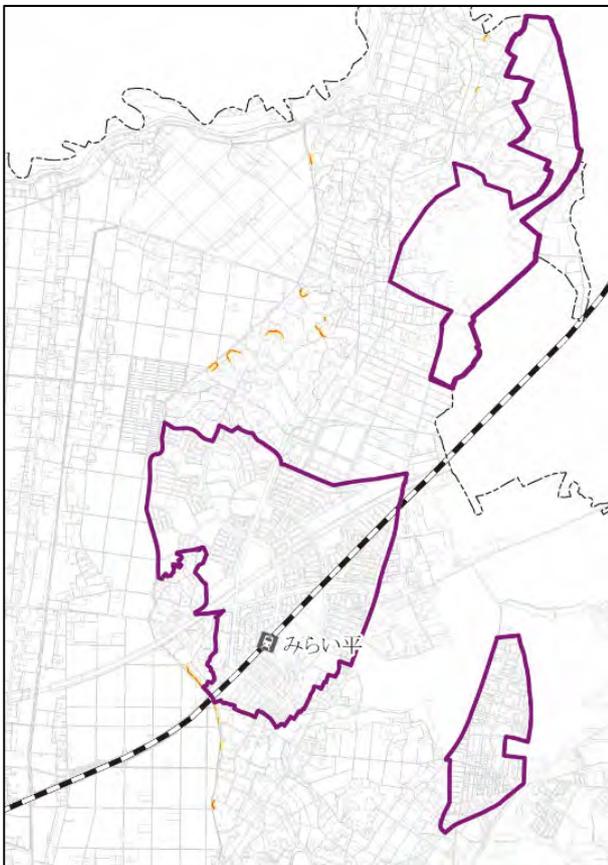
一方で、緊急避難場所への平均距離が長くなっていることについては、避難所が既成市街地である谷井田市街地や伊奈東市街地に集中していることが要因と考えられます。そのため、人口定着が進むみらい平駅周辺市街地周辺における避難所の適切な指定と、近年多く発生している集中豪雨への対応として、浸水想定区域外の避難所の確保が求められます。

本市における土砂災害警戒区域は平地部と丘陵部の境にある斜面地に点在しており、一部みらい平駅周辺市街地に接しているところが見られますが、市街化区域内では見られません。

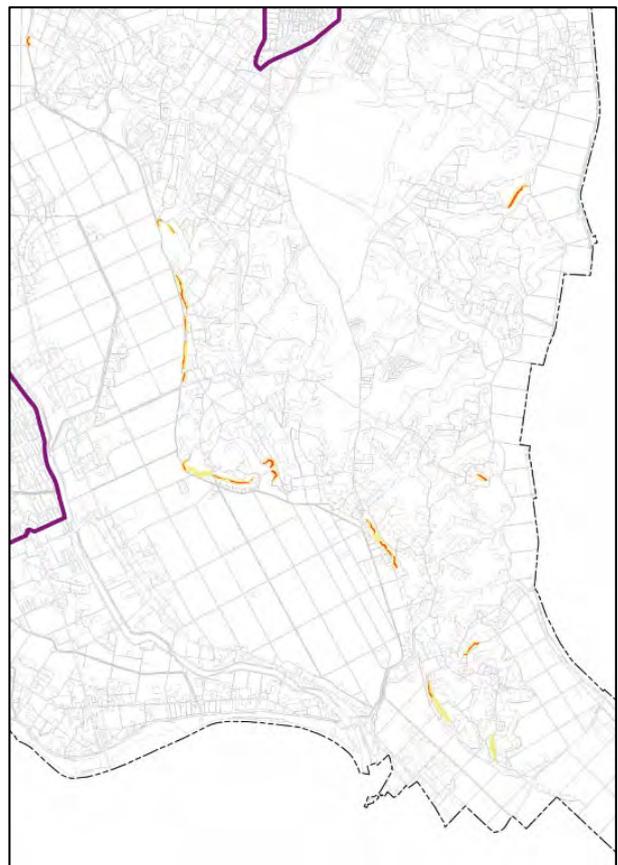
### 【土砂災害警戒区域】



A : 丘陵地域（北部エリア）

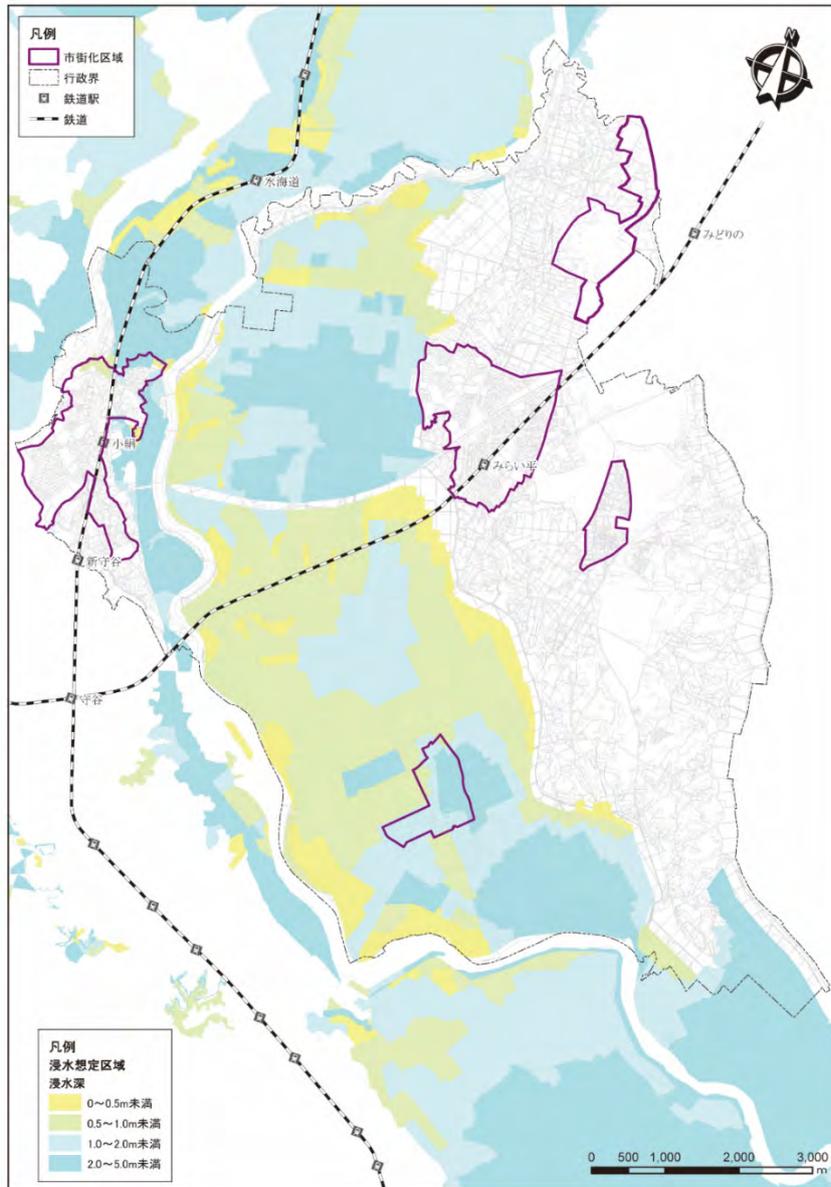


B : 丘陵地域（南部エリア）

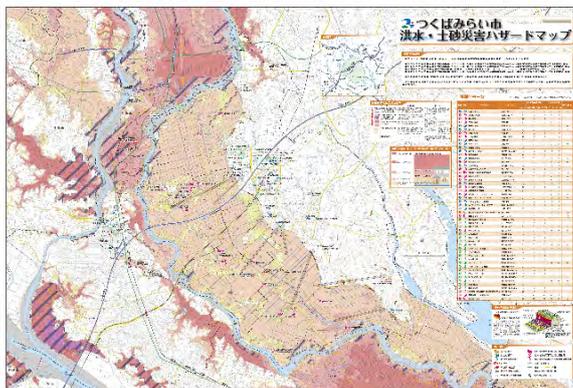


浸水想定区域については、小貝川がはん濫した場合に想定される浸水の範囲が本市の大半を占めており、特に谷井田市街地は全域で浸水が想定されています。

**【浸水想定区域（参考：国土数値情報）】**



**【つくばみらい市洪水・土砂災害ハザードマップ】**

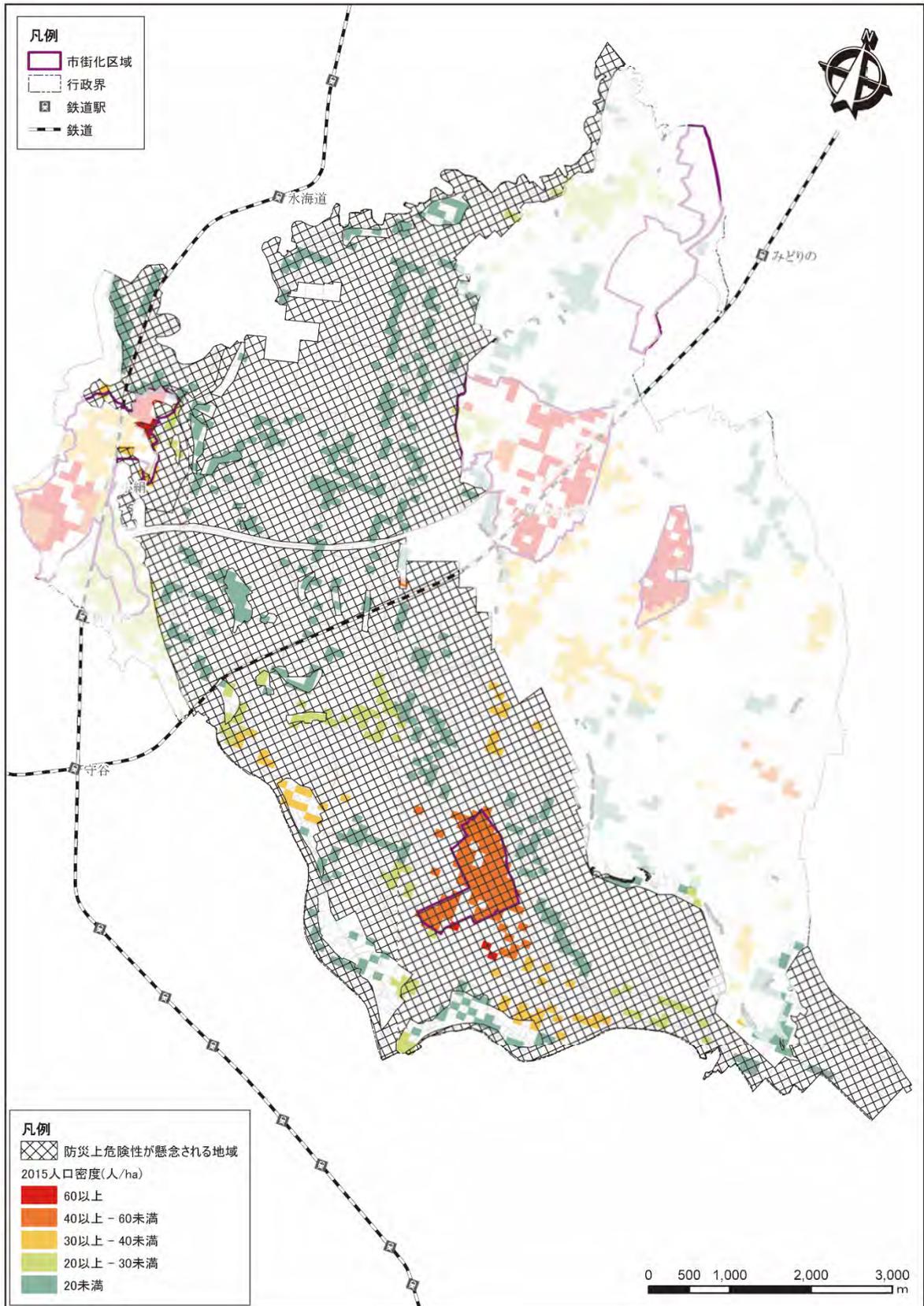


※本計画では平成 27 年の国土数値情報を基に分析を行っています。

なお、つくばみらい市では、平成 30 年 4 月に鬼怒川・小貝川がはん濫した場合に想定される浸水の深さを地図でまとめた「つくばみらい市洪水・土砂災害ハザードマップ」が更新しています。

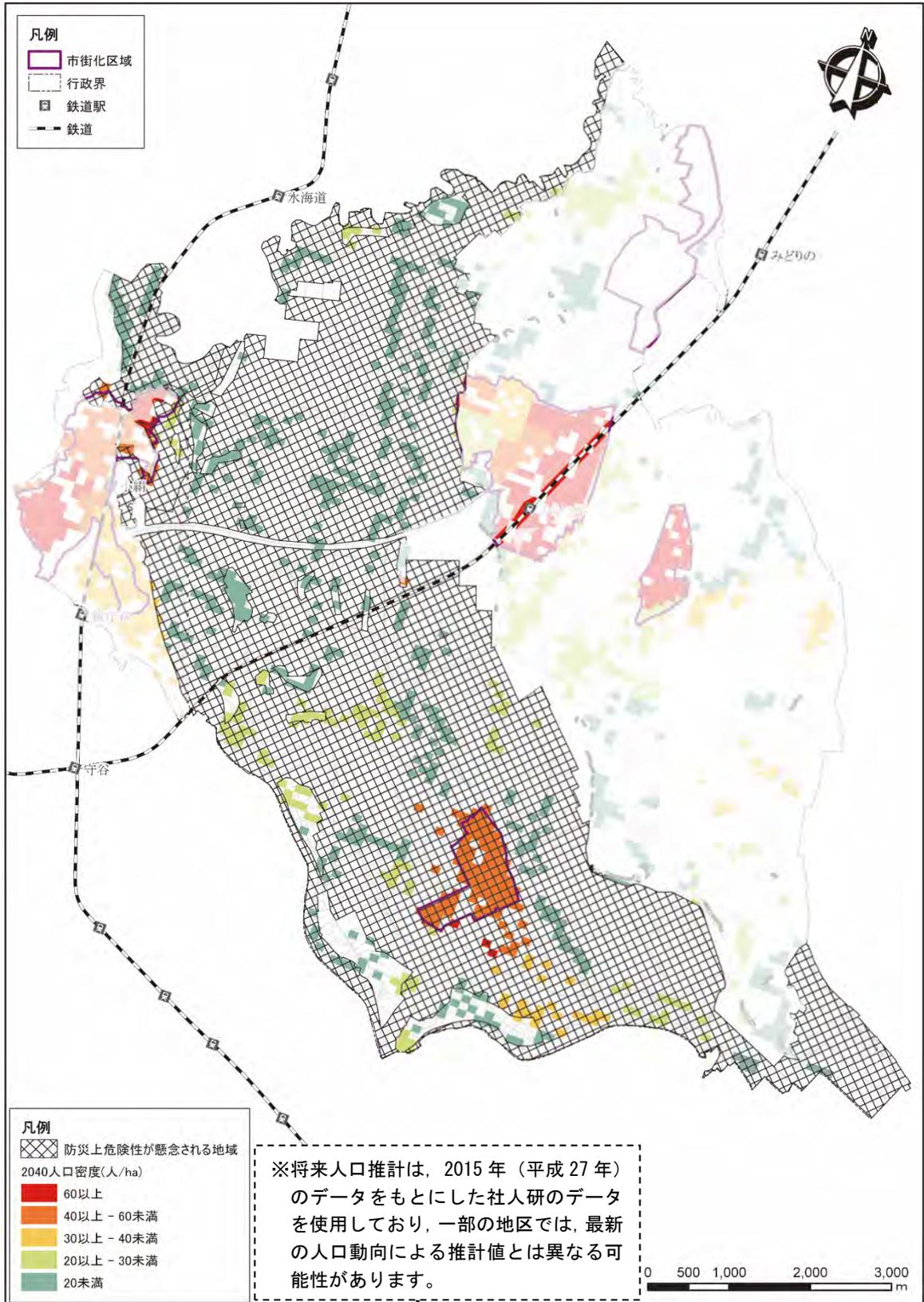
防災上危険性が懸念される地域のうち、人口が集中しているのは谷井田市街地となっており、大半の人口密度は20人/ha未満となっています。

【防災上危険性が懸念される地域に居住する人口（2015年度）】



防災上危険性が懸念される地域のうち、減少する区域が一部あるものの人口が集中しているのは 2015 年度（平成 27 年度）と同様に谷井田市街地となり、大半の人口密度は 20 人/ha 未満の予想となります。

**【防災上危険性が懸念される地域に居住する人口（2040 年度）】**



#### ④市街地荒廃化の抑制

本市における「市街地荒廃化の抑制」について、下記の評価指標により分析を行います。

##### ■空き家率

住宅・土地統計調査（平成 25 年）における本市の空き家数（その他の住宅）と住宅数（建築中の「空き家」を除く）より算出します。

$$\text{空き家 (1,110 戸)} \div \text{住宅数 (18,430 戸)} = 6.0\%$$

#### 【市街地荒廃化の抑制の分析結果】

評価指標	単位	都市規模別平均値		つくばみらい市	
		全国	5～10 万	2015 年度	2040 年度
空き家率	%	7.2	7.3	6.0	—

空き家率は人口規模が同水準の都市平均値よりも少ない比率となります。

今後、適切な居住誘導を進めていかなければ、人口密度が低下していく地域では空き家が増加することが予測されます。

そのため、人口密度が低下すると予測されている地域を中心に、空き家をストックとして適切に管理するとともに、居住を誘導していくことが市街地の荒廃化を防ぐ対策として求められます。

#### 【前提となる根拠データ】

##### ■避難所までの平均距離、空き家率データ

- 平成 25 年住宅・土地統計調査（平成 25 年 10 月データ） 総務省統計局  
<http://www.e-stat.go.jp/SG1/estat/NewList.do?tid=000001063455>

##### ■交通事故死亡者数データ

- 交通統計平成 28 年版（平成 27 年データ） （公財）交通事故総合分析センター  
<http://www.itarda.or.jp/>

## (4) 地域経済

### ① サービス産業の活性化

本市における「サービス産業の活性化」について、下記の評価指標により分析を行います。

#### ■ 従業者一人当たり第三次産業売上高

平成 26 年経済センサス（民営事業所の業務分類 F~R の合計）より算出します。

第三次産業売上高 168,780 百万円 / 第三次産業従業員数 10,962 人

= 15.4 百万円/人

#### ■ 従業人口密度(市街化区域)

便宜上、市街化区域を対象とし、平成 26 年経済センサスより算出します。

市街化区域の従業者数 6,826 人 / 市街化区域面積 773ha = 8.8 人/ha

#### ■ 都市全域の小売商業床面積当たりの売上高(小売商業床効率)

平成 26 年経済センサスより算出します。

小売商業売上高 54,657 百万円 / 小売商業床面積 79,373 m<sup>2</sup> = 68.9 万円/m<sup>2</sup>

### 【サービス産業の活性化の分析結果】

評価指標	単位	都市規模別平均値		つくばみらい市	
		全国	5~10 万	2015 年度	2040 年度
従業者一人当たり第三次産業売上高	百万円	12.6	13.3	15.4	-
従業人口密度(市街化区域)	人/ha	14	13	8.8	-
都市全域の小売商業床面積当たりの売上高	万円/m <sup>2</sup>	80.4	-	68.9	-

本市の従業者一人当たり第三次産業売上高は、人口規模が同水準の都市平均値を上回っているものの、従業人口密度、都市全域の小売商業床面積当たりの売上高は下回っています。

これは、本市の商業施設が人口に対して少ないこと、比較的規模の小さな商業施設に限定されていることを示唆していると言えます。今後、人口増加が見込まれる本市では、新規出店の開発圧力が高まることが予想されるため、適切な土地利用誘導が求められるとともに、地域の生活サービス機能の維持を含めたサービス産業全体の活性化が求められます。

## ②健全な不動産市場の形成

本市における「健全な不動産市場の形成」について、下記の評価指標により分析を行います。

### ■小売商業床効率(市街化区域)

便宜上、市街化区域を対象として、平成 26 年商業統計 1 km メッシュより算出します。

⇒ 71.5 万円/㎡

### ■空き家率(再掲)

「(3) ④市街地荒廃化の抑制 ■空き家率 (P52 参照)」を対象とします。

### ■平均住宅宅地価格(市街化区域)

便宜上、市街化区域を対象として、地価公示(平成 30 年)より算出します。

⇒ 36.0 千円/㎡

## 【健全な不動産市場の形成の分析結果】

評価指標	単位	都市規模別平均値		つくばみらい市	
		全国	5~10 万	2015 年度	2040 年度
小売商業床効率(市街化区域)	万円/㎡	84.8	65.1	71.5	—
空き家率(再掲)	%	7.2	7.3	6.0	—
平均住宅宅地価格(市街化区域)	千円/㎡	91	51	36.0 (※)	—

※平成 30 年の数値

市街化区域の小売商業床効率と空き家率は人口規模が同水準の都市平均値を上回っているのに対して、平均住宅宅地価格は平均値を下回っています。これは、居住や都市機能を誘導すべき市街化区域内に小売商業機能が誘導されていることを表しています。

また、本市は都心まで 40 分の通勤圏内にある利便性がありながら、平均住宅宅地価格は全国平均値の 3 分の 1 程度という水準にあることから、新規の住宅取得がしやすくなっていると言えます。

そのため、新規の住宅取得に関しては、居住を誘導すべき区域内に適切に誘導を図るとともに、今後増加することが予測される中古住宅についても適切に流通ができるよう、健全な不動産市場の形成に向けた取組が求められます。

## (5) 行政運営

### ① 都市経営の効率化

本市における「都市経営の効率化」について、下記の評価指標により分析を行います。

#### ■ 市民一人当たりの歳出額

平成 28 年度歳出決算総額統計要覧（平成 29 年度版）と平成 27 年国勢調査より算出します。

20,550,230 千円 / 人口総数 49,136 人 = 418.2 千円/人

#### ■ 財政力指数

統計でみる市町村のすがた 2018 を対象とします。 ⇒ 0.80（2015 年値）

#### ■ 市街化調整区域等における開発許可面積の市街化区域等における開発許可面積に対する割合（過去3年間の平均値）

下表の実績をもとに算出します。

年度	開発許可面積 (m <sup>2</sup> )		(a)/(b)
	調整区域 (a)	市街化区域 (b)	
27	48,233	29,570	163.1%
28	42,123	36,162	116.5%
29	18,541	5,210	355.9%
3 年間平均値			153.5%

#### ■ 居住人口密度（市街化区域）（再掲）

「(1) ①居住の適切な誘導 ■居住人口密度（市街化区域）（P18 参照）」を対象とします。

#### ■ 公共交通沿線地域の人口密度（再掲）

「(1) ③公共交通の利用促進 ■公共交通沿線地域の人口密度（P33 参照）」を対象とします。

#### ■ 徒歩・自転車の機関分担率（再掲）

「(2) ①徒步行動の増加と市民の健康の増進 ■徒歩と自転車の機関分担率（P36 参照）」を対象とします。

### 【都市経営の効率化の分析結果】

評価指標	単位	都市規模別平均値		つくばみらい市	
		全国	5～10万	2015年度	2040年度
市民一人当たりの歳出額	千円	543	481	418.2	－
財政力指数	－	0.56	0.57	0.80	－
市街化調整区域等における開発許可面積の 市街化区域等における開発許可面積に対す る割合（過去3年間の平均値）	%	390	254	153.5	－
居住人口密度（市街化区域）（再掲）	人/ha	30	26	33.3	40.0
公共交通沿線地域の人口密度（再掲）	人/ha	32	26	41.6	41.9
徒歩と自転車の機関分担率（再掲）	%	30※	22	20.7	－

※【参考】平成27年全国都市交通特性調査の徒歩と自転車の機関分担率：33.5%

市民一人当たりの歳出額、財政力指数は、全国平均値と比較しても高水準となっており、財政面においては現時点で効率的な経営ができていけると言えます。

また、市街化区域の人口密度、公共交通沿線地域の人口密度についても同様に高水準となっていることから、都市構造及び土地利用の観点からも効率的なまちづくりが進められていることを表しています。

しかしながら、将来における市街化区域の人口密度は低下すると予測されるとともに、徒歩と自転車の分担率は人口規模が同水準の都市平均値を下回っていることから、コンパクト・プラス・ネットワークの都市構造の実現という観点では、改善が求められます。

さらに、人口増加が進む本市においては、どのように土地利用を誘導していくのか、都市機能及び日常生活サービスを配置していくかによって、都市構造が大きく変化することも考えられます。そのため、増加する人口を適切に誘導しながら、将来にわたって持続することが可能な都市構造の実現に向けたまちづくりを進めていくことが求められます。

## ②安定的な税収の確保

本市における「安定的な税収の確保」について、下記の評価指標により分析を行います。

### ■市民一人当たり税収額(個人市民税・固定資産税)

平成 28 年度歳出決算総額統計要覧 (平成 29 年度版) と平成 27 年国勢調査より算出します。

(市民税 3,546,263 千円 + 固定資産税 3,303,933 千円) / 人口総数 49,136 人  
= 139.4 千円/人

### ■従業者一人当たり第三次産業売上高(再掲)

「(4)①サービス産業の活性化 ■従業者一人当たり第三次産業売上高(P53 参照)」を対象とします。

### ■小売商業床効率(市街化区域)(再掲)

「(4)②健全な不動産市場の形成 ■小売商業床効率(市街化区域)(P54 参照)」を対象とします。

### ■平均住宅宅地価格(市街化区域)(再掲)

「(4)②健全な不動産市場の形成 ■平均住宅宅地価格(市街化区域)(P54 参照)」を対象とします。

## 【都市経営の効率化の分析結果】

評価指標	単位	都市規模別平均値		つくばみらい市	
		全国	5~10 万	2015 年度	2040 年度
市民一人当たり税収額	千円	105	98	139.4	-
従業者一人当たり第三次産業売上高 (再掲)	百万円	12.6	13.3	15.4	-
小売商業床効率(市街化区域) (再掲)	万円/ m <sup>2</sup>	84.8	65.1	71.5	-
平均住宅宅地価格(市街化区域) (再掲)	千円/ m <sup>2</sup>	91	51	36.0	-

市民一人当たりの税収額及び従業者一人当たり第三次産業売上高は、全国平均値を上回っており、高水準となっています。また、市街化区域の小売商業床効率も全国平均値は下回っているものの、人口規模が同水準の都市平均値を上回っています。

本市では、税収額や第三次産業売上高は高水準にある一方で、平均住宅宅地価格が非常に低く、今後も人口増加が見込まれることから、将来にわたって安定的な税収が確保できると考えられます。

## (6) エネルギー・低炭素

### ① 運輸部門の省エネ・低炭素化

本市における「運輸部門の省エネ・低炭素化」について、下記の評価指標により分析を行います。

#### ■ 市民一人当たりの自動車 CO<sub>2</sub> 排出量

平成 27 年道路交通センサスと平成 27 年国勢調査より算出します。

45,659t-CO<sub>2</sub> (つくばみらい市全域の年間排出量) / 人口総数 49,136 人

= 0.93t-CO<sub>2</sub>/年

#### ■ 公共交通の機関分担率(再掲)

「(1) ③公共交通の利用促進 ■公共交通の機関分担率 (P33 参照)」

を対象とします。

### 【運輸部門の省エネ・低炭素化の分析結果】

評価指標	単位	都市規模別平均値		つくばみらい市	
		全国	5~10 万	2015 年度	2040 年度
市民一人当たりの自動車 CO <sub>2</sub> 排出量	t-CO <sub>2</sub> /年	1.34	1.23	0.93	-
公共交通の機関分担率 (再掲)	%	15※	9	11.6	-

※【参考】平成 27 年全国都市交通特性調査の公共交通機関分担率：19.1%

市民一人当たりの自動車 CO<sub>2</sub> 排出量、公共交通の機関分担率ともに人口規模が同水準の都市平均値よりも良い水準となっています。将来的に公共交通の利便性の高いエリアで人口が増加すると予測されていることや、バス路線のサービス水準の向上により、さらに水準を高めることが可能と考えられます。

## ②民生部門の省エネ・低炭素化

本市における「民生部門の省エネ・低炭素化」について、下記の評価指標により分析を行います。

### ■家庭部門における一人当たりのCO<sub>2</sub>排出量

平成26年排出量（平成30年茨城県環境白書より夜間人口比で按分）と平成26年人口（統計要覧平成29年度版）より算出します。

$$59,409\text{t-CO}_2 \text{（つくばみらい市全域の年間排出量）} \quad / \quad \text{人口総数 } 47,652 \text{ 人} \\ = 1.246\text{t-CO}_2/\text{年}$$

### ■業務部門における従業者一人当たりのCO<sub>2</sub>排出量

平成26年排出量（平成30年茨城県環境白書より夜間人口比で按分）と平成26年従業人口（平成26年経済センサス基礎調査）より算出します。

$$64,752\text{t-CO}_2 \text{（市全域の年間排出量）} \quad / \quad \text{全産業従業人口 } 19,559 \text{ 人} \\ = 3.31\text{t-CO}_2/\text{年}$$

## 【民政部門の省エネ・低炭素化の分析結果】

評価指標	単位	都市規模別平均値		つくばみらい市	
		全国	5～10万	2015年度	2040年度
家庭部門における一人当たりのCO <sub>2</sub> 排出量	t-CO <sub>2</sub> /年	0.49	—	1.246	—
業務部門における従業者一人当たりのCO <sub>2</sub> 排出量	t-CO <sub>2</sub> /年	1.32	—	3.31	—

家庭部門における市民一人当たりのCO<sub>2</sub>排出量、業務部門における従業者一人当たりのCO<sub>2</sub>排出量ともに全国平均値を大きく上回っています。家庭部門におけるCO<sub>2</sub>排出の要因としては、照明・家電が3割以上を占めており、次いで自動車が2割程度となっていることから、これらの省エネルギー化を進めるとともに、公共交通への移行が求められます。

また、市内には工業用地があることから、業務部門におけるCO<sub>2</sub>排出量が大きくなっていると考えられます。市内企業に対しても、省エネルギー化の推進を促す必要があります。

### 【参考資料】

全国地球温暖化防止活動推進センター ホームページ

[http://www.jccca.org/home\\_section/homesection01.html](http://www.jccca.org/home_section/homesection01.html)

## 4 都市構造分析結果

### (1) 分析結果総括表

都市構造分析結果の総括表を以下に示します。

#### 【都市構造分析結果一覧（その1）】

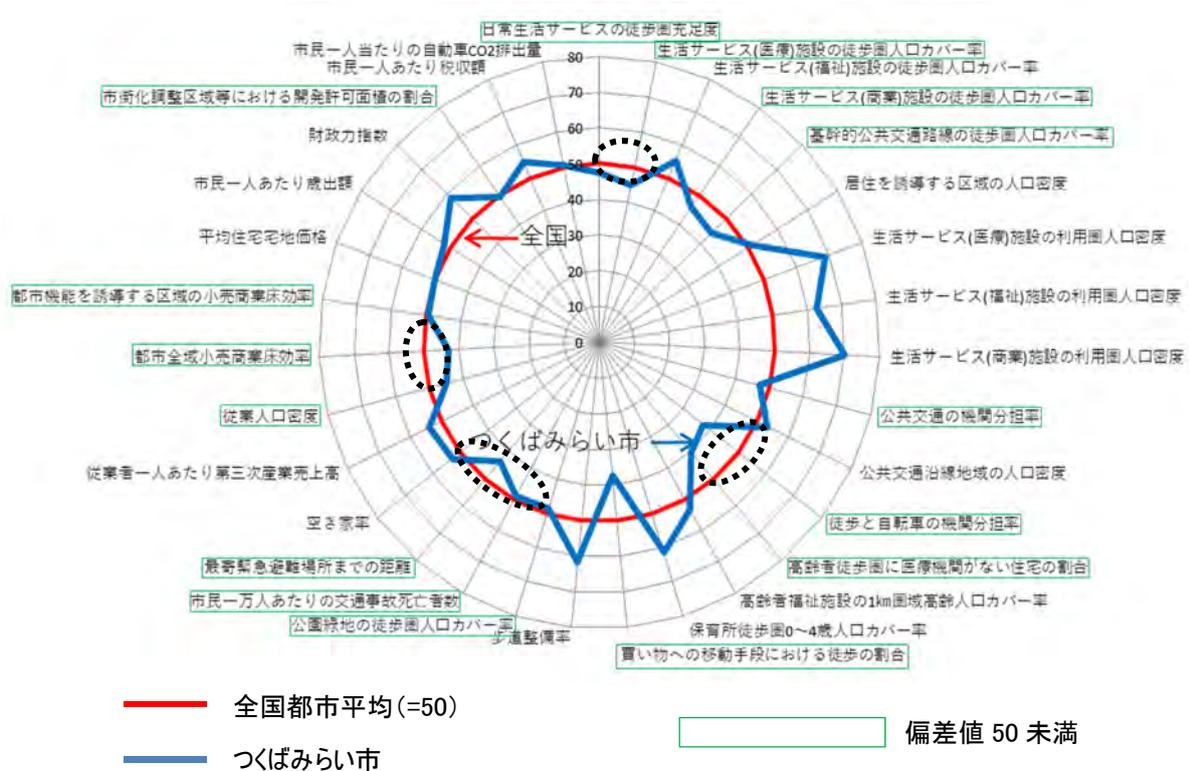
【生活利便性】	全国 平均値	人口規模 5～10万	つくばみらい市	
			2015年	2040年
日常生活サービスの徒歩圏充足度	24%	23%	19.2%	22.9%
生活サービス（医療）施設の徒歩圏人口カバー率	68%	70%	56.2%	59.5%
生活サービス（福祉）施設の徒歩圏人口カバー率	51%	56%	65.2%	68.6%
生活サービス（商業）施設の徒歩圏人口カバー率	49%	50%	39.7%	43.6%
基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率	41%	38%	27.2%	31.8%
居住人口密度（市街化区域）	30人/ha	26人/ha	33.3人/ha	40人/ha
生活サービス（医療）施設の利用圏人口密度	18人/ha	15人/ha	53.3人/ha	53.8人/ha
生活サービス（福祉）施設の利用圏人口密度	19人/ha	15人/ha	46.5人/ha	46.4人/ha
生活サービス（商業）施設の利用圏人口密度	23人/ha	20人/ha	67.8人/ha	61.1人/ha
公共交通の機関分担率	15%	9%	11.6%	—
公共交通沿線地域の人口密度	32人/ha	26人/ha	41.6人/ha	41.9人/ha
【健康・福祉】	全国 平均値	人口規模 5～10万	つくばみらい市	
日常生活における歩行量（歩数）	6,0千歩/日	5,7千歩/日		—
メタボリックシンドロームとその予備軍の割合	27%	—		—
徒歩と自転車の機関分担率	30%	22%	20.7%	—
高齢者徒歩圏に医療機関がない住宅の割合	58%	60%	78.2%	—
高齢者福祉施設の1km圏域高齢人口カバー率	58%	63%	67.0%	72.8%
保育所徒歩圏0～4歳人口カバー率	48%	52%	78.5%	64.1%
買い物への移動手段における徒歩の割合	18%	11%	5.3%	—
公共交通の機関分担率（再掲）	15%	9%	11.6%	—
歩道整備率	50%	52%	73.0%	—
公園緑地の徒歩圏人口カバー率（市街化区域）	57%	54%	52.0%	57.6%
【安心・安全】	全国 平均値	人口規模 5～10万	つくばみらい市	
防災上危険性が懸念される地域に居住する人口割合	—	—	28.5%	24.9%
歩道整備率（再掲）	50%	52%	73.0%	—
市民一人当たりの交通事故死者数	0.68人	0.49人	0.82人	—
公共空間比率	—	—	23.5%	—
最寄り緊急避難場所までの平均距離	679m	749m	909m	—
空き家率	7.2%	7.3%	6.0%	—

【都市構造分析結果一覧（その2）】

【地域経済】	全国 平均値	人口規模 5～10万	つくばみらい市	
			2015年	2040年
従業者一人当たり第三次産業売上高	12.6百万円/人	13.3百万円/人	15.4百万円/人	—
従業人口密度	14人/ha	13人/ha	8.8人/ha	—
都市全域小売商業床面積あたりの売上高	80.4万円/㎡	—	68.9万円/㎡	—
小売商業効率（市街化区域）	84.8万円/㎡	65.1万円/㎡	71.5万円/㎡	—
空き家（再掲）	7.2%	7.3%	6.0%	—
平均住宅宅地価格	91千円/㎡	51千円/㎡	36千円/㎡	—
【行政運営】	全国 平均値	人口規模 5～10万	つくばみらい市	
			2015年	2040年
市民一人当たりの歳出額	543千円/人	481千円/人	418.2千円/人	—
財政力指数	0.56	0.57	0.80	—
市街化調整区域等における開発許可面積の市街化区域等における開発許可面積に対する割合（過去3年間の平均値）	390%	254%	153.5%	—
居住人口密度（再掲）	30人/ha	26人/ha	33.3人/ha	40人/ha
公共交通沿線地域の人口密度（再掲）	32人/ha	26人/ha	41.6人/ha	41.9人/ha
徒歩と自転車の機関分担率（再掲）	30%	22%	20.7%	—
市民一人当たり税収額	105千円/人	98千円/人	139.4千円/人	—
従業者一人当たり第三次産業売上高（再掲）	12.6百万円/人	13.3百万円/人	15.4百万円/人	—
都市機能誘導区域における小売商業床効率（再掲）	84.8万円/㎡	65.1万円/㎡	71.5万円/㎡	—
平均住宅宅地価格（再掲）	91千円/㎡	51千円/㎡	36千円/㎡	—
【エネルギー・低炭素】	全国 平均値	人口規模 5～10万	つくばみらい市	
			2015年	2040年
市民一人当たりの自動車CO <sub>2</sub> 排出量	1.34t-CO <sub>2</sub> /年	1.23t-CO <sub>2</sub> /年	0.93t-CO <sub>2</sub> /年	—
公共交通の機関分担率（再掲）	15%	9%	11.6%	—
家庭部門における一人当たりCO <sub>2</sub> 排出量	0.49t-CO <sub>2</sub> /年	—	1.246t-CO <sub>2</sub> /年	—
業務部門における従業者一人当たりのCO <sub>2</sub> 排出量	1.32t-CO <sub>2</sub> /年	—	3.31t-CO <sub>2</sub> /年	—

## (2) 全国都市との比較

【全国都市との比較（全国都市の平均値を50とした場合の偏差値の比較）】



全国都市の平均値と比較をすると、おおむね全国平均値を上回っていますが、日常生活サービス、移動手段、防災・安全そして商業に関する項目で平均値を下回っています。

医療及び商業施設の徒歩圏人口カバー率、商業に関する項目が全国平均値を下回っていることから、人口規模に適した日常生活サービス、商業施設の適切な誘導が課題となっています。

また、移動手段に関しては、基幹的公共交通や公共交通及び徒歩と自転車の機関分担率、買い物への移動手段における徒歩の割合の項目が全国平均値よりも低くなっていることから、自動車に依存しない徒歩・公共交通によるネットワークの強化が課題となっています。

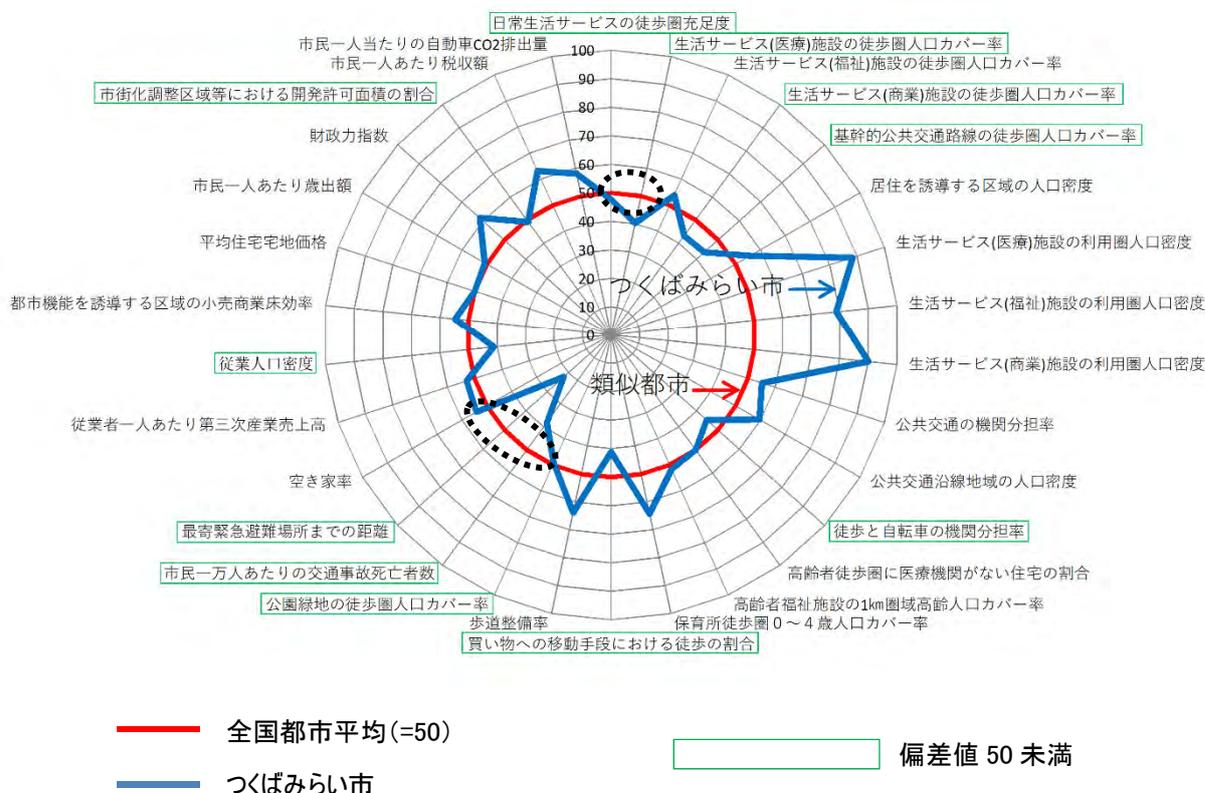
さらに、交通事故死亡者数や最寄り緊急避難場所までの距離などの安全・安心に関わる項目の水準も全国平均値を下回っていることから、防災・安全対策も課題となっています。

※以下の指標は、全国の市町村別個別値が公表されていないため、偏差値の算出を行っていない。

- ・ 防災上危険性が懸念される地域に居住する人口割合
- ・ 公共空間比率
- ・ 家庭部門における一人当たりの CO<sub>2</sub> 排出量
- ・ 業務部門における一人当たりの CO<sub>2</sub> 排出量

### (3) 類似都市（人口5～10万）との比較

#### 【類似都市との比較（類似都市の平均値を50とした場合の偏差値の比較）】



類似都市の平均値と比較した場合には、日常生活サービス、防災、安全・安心に関する項目を除いて、おおむねどの項目についても上回るか同水準となっています。

日常生活サービスについて、医療施設及び商業施設の徒歩圏人口カバー率が類似都市を下回っていることから、施設の適切な配置、誘導が課題となっています。

移動に関する項目について、公共交通の機関分担率は類似都市を上回っていますが、基幹的公共交通路線、徒歩や自転車の機関分担率は類似都市を下回る結果となっていることから、課題となっています。

一方で、交通事故死者数や最寄り緊急避難場所までの距離、そして医療施設の徒歩圏人口カバー率は、類似都市の平均値を大きく下回っていることから、防災、安全・安心の確保に向けた対策が課題となっています。

※以下の指標は、全国の市町村別個別値が公表されていないため、偏差値の算出を行っていない。

- ・ 防災上危険性が懸念される地域に居住する人口割合
- ・ 公共空間比率
- ・ 都市全域小売商業床効率
- ・ 家庭部門における一人当たりのCO<sub>2</sub>排出量
- ・ 業務部門における一人当たりのCO<sub>2</sub>排出量

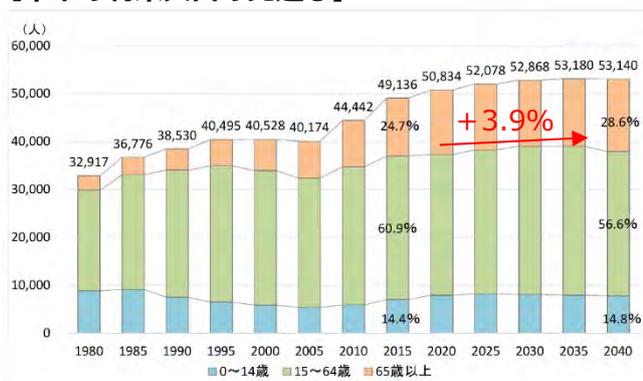
## 2 都市づくりの課題の整理

### 1 都市全体での分析結果を踏まえた課題

#### (1) 人口

本市の人口は増加傾向にありますが、2040年度（令和22年度）以降は減少に転じる見通しです。また、65歳以上の老年人口割合も増加傾向にあり、高齢化が進んでいく見通しです。

【本市の将来人口の見通し】



資料：国勢調査，社人研

#### (2) 土地利用 ～日常生活サービスの適切な誘導～

市街地における人口密度は高水準となっているものの、市街地内で日常生活サービスの徒歩圏から外れる空白地域が見られます。そのため、2035年（令和17年）をピークに、2040年（令和22年）は現状よりも人口増加が予測されている本市では、商業施設をはじめ、各種施設の進出が予想されます。

現状では、市街地を中心に適切に各種施設が配置されていますが、今後の施設の進出状況によっては個々の開発や土地利用が進むことが考えられます。

#### (3) 都市交通 ～多様な移動手段によるネットワークの強化～

本市と他都市を結ぶ基幹的な公共交通（鉄道）はサービス水準が高くなっているものの、市内を移動するバスのサービス水準が低くなっています。また、自動車の機関分担率が高く、徒歩・自転車の利用が低水準となっており、移動手段に大きな偏りが見られます。

公共交通沿線地域の人口密度は将来にわたって維持されると考えられますが、公共交通の機関分担率は低くなっており、利用促進が図られない場合はサービス水準がさらに低下するおそれがあります。

#### (4) 経済 ～サービス産業全体の活性化～

本市の従業人口密度、都市全域の小売商業床面積当たりの売上高は、人口規模が同水準の都市平均値に対して下回っており、本市の商業施設が人口に対して少ないこと、また、比較的規模の小さな商業施設に限定されていると考えられます。

今後、2035年（令和17年）をピークに、2040年（令和22年）は現状よりも人口増加が予測されている本市では、新規出店の開発圧力が高まることが予想されるため、適切な土地利用誘導が求められるとともに、地域の生活サービス機能の維持を含めたサービス産業全体の活性化への対応が求められています。

---

## **(5) 空き家 ～市街地荒廃化の抑制～**

空き家率は人口規模が同水準の都市平均値に対して下回っていますが、今後、人口密度が低下していく地域では、空き家が増加することが予測されます。

人口密度が低下すると予測される地域を中心に、空き家をストックとして適切に管理するとともに、適切に居住を誘導し、市街地の荒廃化を防ぐことが必要となっています。

## **(6) 安全・安心 ～安全・安心の確保～**

近年、交通事故死亡者数が多くなっている傾向にあります。今後は、公共交通のサービス水準低下による自動車への依存や、高齢化の進展により、安全・安心の確保が考えられます。

また、超大型の台風や集中豪雨などの様々な災害が近年増加傾向にあるため、様々な災害リスクに対応できる仕組みが必要となっています。

災害時の避難行動は、類似都市と比較して最寄り避難所までの距離が非常に遠くなっていることから災害時に課題があると言えます。

そのため、災害の種類、避難所設営の人員確保、避難所の増設などを検討していきます。

## **(7) エネルギー・低炭素 ～民生部門の省エネ・低炭素化～**

家庭部門における市民一人当たりのCO<sub>2</sub>排出量、業務部門における従業者一人当たりのCO<sub>2</sub>排出量ともに全国平均値を大きく上回っています。

家庭部門におけるCO<sub>2</sub>排出量抑制のため、省エネルギー化を進めるとともに、公共交通への移行が求められています。

また、業務部門におけるCO<sub>2</sub>排出量抑制のため、市内企業に対しても、省エネルギー化の推進を促す必要があります。

---

## 2 地域別での分析結果を踏まえた課題

地域別での分析にあたっては、前述の課題うち、人口、都市交通、都市災害、都市機能の4つに関わる項目について整理します。なお、将来人口推計については、社人研の地域別将来推計人口を用いて推計しています。

### (1) 人口

地区別に人口の増減を見ると、小絹地区、みらい平地区では増加しているものの、既成市街地やそれ以外の地区では人口が減少しているほか、高齢化の進展が顕著になっています。

人口密度については、市街地ではおおむね40人/haを維持すると予測される一方で、全ての市街地で高齢者数が増加すると予測されており、公共交通の維持・強化と市街地における日常生活サービス施設の空白地域への対応が課題となります。

### (2) 都市交通

バス路線は、人口密度が20人/ha以上の地域を中心に通っており、将来にわたって人口密度が大幅に減少することはないものの、公共交通の機関分担率は低くなっています。

そのため、将来的に事業者の経営の悪化や更なるサービス水準の低下が懸念されることから、公共交通の利用促進を図るとともに、サービス水準を向上させることが課題となっています。

### (3) 都市災害

大雨による浸水や、土砂災害警戒区域はあまりみられないものの、浸水想定区域は平地部の広範囲に広がっています。特に、谷井田市街地では高齢化が進展しており、今後も相当数の高齢者が浸水想定区域内で生活するものと予測されます。

また、浸水想定区域内に避難所が含まれることや、最寄り避難所までの距離が遠くなっていることから、災害時における安全性向上が課題となっています。

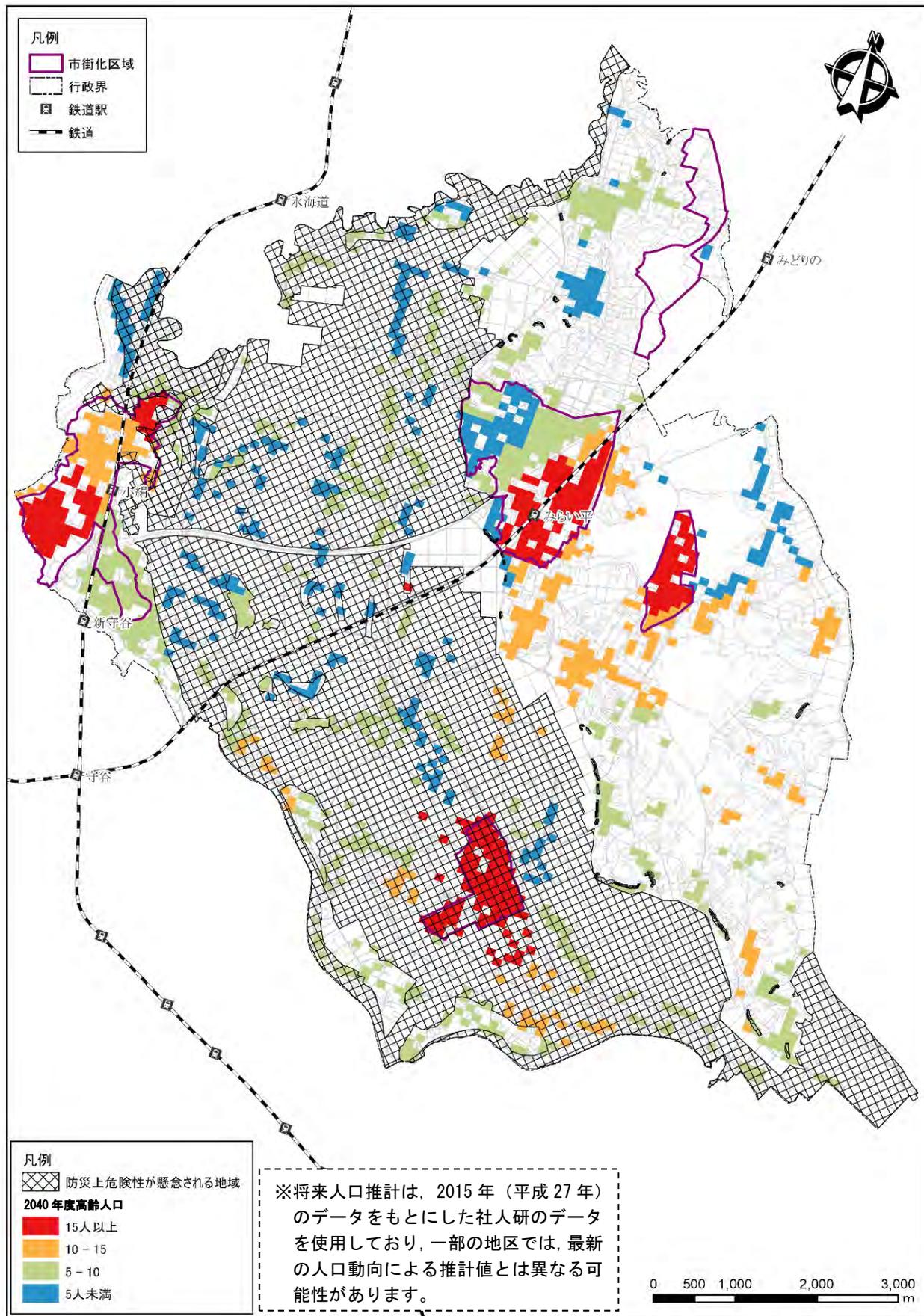
そのため、災害の種類、避難所設営の人員確保、避難所の増設などを検討していきます。

### (4) 都市機能

人口密度が大幅に低下する市街地は見られないことから、日常生活サービス施設の撤退の可能性は小さいと考えられます。しかしながら、高齢化の進展に伴って、市街化区域内の施設徒歩圏外の地域では、施設へのアクセスが難しくなることが懸念されます。

また、人口の増加は小絹駅周辺市街地やみらい平駅周辺市街地に限定されると考えられることから、高齢化が進む既成市街地では、高齢者の生活利便性の低下が懸念されます。

【高齢人口と災害危険区域の重ね合わせ（2040年度）】





## **第3章** 本市が目指す将来都市像



---

# 1 都市づくりの理念と目標

## 1 都市づくりの基本理念

都市づくりの基本理念は、都市づくりを進めていく上で普遍的に持ち続けていく「基本的な姿勢」となるものです。そのため、都市計画マスタープランで定めています本市の人口・世帯数、土地利用、都市構造の分析や地域別の課題などを整理し、社会経済情勢の変化や近年増加している自然災害への対応などを踏まえて都市づくりの基本理念を設定します。なお、将来人口推計については、社人研の地域別将来人口を用いて推計しています。

### (1) 本市の現況や課題

#### 1) 少子高齢化への対応

地区別に人口の増減を見ると、小絹地区、みらい平地区では増加しているものの、既成市街地やそれ以外の地区では人口が減少しているほか、高齢化が顕著になっています。

人口密度については、市街地ではおおむね 40 人/ha を維持すると予測される一方で、全ての市街地で高齢者数が増加すると予測されており、公共交通の維持・強化と市街地における日常生活サービス施設の空白地域への対応が課題となります。

また、空き家率は人口規模が同水準の都市平均値に対して下回っており、今後、人口密度が低下していく地区では、空き家が増加することが予想されるため、適切な管理や居住誘導により、市街地の荒廃化を防ぐことが必要となっています。

#### 2) 公共交通の利用促進

バス路線は、人口密度が 20 人/ha 以上の地域を中心に通っており、将来にわたって人口密度が大幅に減少することはないものの、公共交通の機関分担率は低くなっています。

そのため、将来的に事業者の経営の悪化や更なるサービス水準の低下が懸念されることから、安全・安心の確保をはじめ CO<sub>2</sub> 排出量抑制への寄与も念頭に置き、公共交通の利用促進を図るとともに、サービス水準を向上させることが課題となっています。

#### 3) 災害に備える

土砂災害警戒区域はあまりみられないものの、浸水想定区域は平地部の広範囲に広がっています。特に、谷井田市街地では高齢化が進展しており、今後も相当数の住民が浸水想定区域に生活すると予測され、浸水想定区域内に避難所が含まれることや、最寄り避難所までの距離が遠くなっていることから、災害時における安全性向上が課題となっています。

また、超大型の台風や集中豪雨などの様々な災害が近年増加傾向にあるため、様々な災害リスクに対応できる仕組みが必要となっています。

#### 4) 必要な生活利便施設の適正配置

人口密度が大幅に低下する市街地は見られないことから、日常生活サービス施設の撤退の可能性は小さいと考えられます。しかしながら、高齢化の進展に伴って、市街化区域内の施設徒歩圏外の地域では、施設へのアクセスが難しくなることが懸念されます。

また、人口の増加は小絹駅周辺市街地やみらい平駅周辺市街地に限定されると考えられることから、高齢化が進む既成市街地では、高齢者の生活利便性の低下が懸念されます。

---

## (2) 都市づくりの基本理念

### 理念1 市民一人ひとりが主役となって幸せを感じられる都市づくり

都市づくりにおいては、「生活の質」や「環境の質」を高め、主役である市民が安全で快適に働き、生活し、楽しみ、学ぶことができる都市づくりを行っていくことが大切です。そのため、都市づくりへの市民の参画、協力による「市民一人ひとりが主役となって幸せを感じられる都市づくり」へとさらなる充実を図りながら、市民が暮らしやすい質の高い都市づくりを進めていく必要があります。

### 理念2 持続可能な安全安心の都市づくり

人口減少や社会経済情勢の変化、様々な災害リスクの高まりに備え、社会、経済、環境の面からの持続可能性や防災を意識した都市づくりが必要です。そのため、都市機能や居住機能の適正な土地利用を図りつつ災害に強い都市構造を形成するとともに、防災・減災への対策に取り組み、「持続可能な安全安心の都市づくり」とする必要があります。

### 理念3 個性豊かで多様性のある都市づくり

都市間競争の時代においては、個性や多様性といったものを都市の魅力としながら本市の価値を高めていく必要があります。そのため、自然と都市が調和した良好な関係を保ちつつ、市内各地域の個性を生かし、そして「個性豊かで多様性のある都市づくり」を創造し、発展していくことが重要です。

## 2 将来都市像と都市づくりの目標

### (1) 将来都市像

「第2次つくばみらい市総合計画（2018年（平成30年）3月）」では、本市の将来像を「しあわせと笑顔あふれるみどりがつなぐ“みらい”都市」と掲げています。また、まちづくりのデザインとして、「豊かに暮らし続けられる市民の舞台づくり（ランドデザイン：土地利用構想）」「市民一人ひとりのライフスタイルに応じた豊かな暮らしの実現（ライフデザイン：暮らしづくり構想）」「市民が主体的に参加する新たな地域社会づくり（ソーシャルデザイン：地域社会づくり構想）」を掲げています。これらを踏まえ、本市の都市づくりに向けた将来都市像を次のように設定します。

『誰もが豊かに暮らせる しあわせ“みらい”都市』

### (2) 都市づくりの目標

都市づくりの将来像を具現化するため、都市づくりの目標を次のように設定します。

#### 目標1 新たな価値を創造し着実な発展を支える“活力”のある都市

- ・拠点の活性化と地域連携による活力あふれる都市づくり
- ・活力ある産業が充実した都市づくり
- ・特徴ある資源を連携させながら、地域力を高める都市づくり

#### 目標2 豊かな自然を尊重し環境負荷の低い“うるおい”のある環境共生都市

- ・環境と調和した適正規模の都市づくり
- ・うるおいある環境・歴史文化と共生する都市づくり
- ・環境に負荷を与えない持続可能な都市づくり

#### 目標3 安全で安心できる暮らしを大切にした“やすらぎ”のある生活都市

- ・安全で安心して暮らせる都市づくり
- ・様々なライフスタイルを支え、多様な住まい方を確保する都市づくり
- ・身近な利便性と快適性を確保する都市づくり

#### 目標4 市民とともに創り・育てる“協働”があふれる都市

- ・市民が主体的に参画する新たな地域社会を支える都市づくり
- ・市民協働の都市づくり

### 3 持続可能なまちづくりの方針

将来都市像である『誰もが豊かに暮らせる しあわせ“みらい”都市』の実現においては、少子高齢化に対応し、市内各地域における活力低下を防ぐため、将来にも持続可能な都市構造の実現を目指す必要があります。

持続可能な都市構造となる「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを念頭に置き、次に示す3つのまちの姿の実現に向けた、持続可能なまちづくりの方針及び居住誘導や都市機能誘導に対する基本的な考え方を設定します。

**少子高齢化に対応し、市内各地域における活力低下を防ぐため、将来にも持続可能な都市構造の実現を目指す**

- 子育て世代とお年寄りをはじめ、誰もが「しあわせ」に住み続けることのできるまち
- 徒歩や公共交通により、誰もが気軽に外出でき、健康で豊かな暮らしができるまち
- 将来にわたって、自然と都市が調和する緑豊かなうろおいが感じられるまち

#### (1) まちづくりの方針

**豊かな暮らしを支える拠点の活性化と連携の強化**

持続可能なまちづくりにおいては、豊かな暮らしを支える拠点の活性化と連携の強化が必要になると考えます。市民の交流を育み活性化を促す原動力となる拠点への適切な都市機能の配置や都市づくりの動脈となるネットワークの維持・強化、さらに災害への対策などが必要です。

市内の特色ある拠点が連携し、更なる活性化を図るため、公共施設をはじめとする都市機能の適正配置や公共交通を主体とするネットワークにより、新たな魅力を創出しバランスのとれた都市構造を構築していきます。これにより、子育て世代とお年寄りをはじめ、誰もが必要な生活サービスを楽しみ続けられるようになり、ひいては将来にわたって持続可能な都市構造が実現できると考えます。

##### 方針1 多様な世代が使いやすい都市機能の適正配置

本市では市街地ごとに人口の増減や年齢構成に違いが見られます。そのため、市街地の特性に合わせた機能の配置を行い、多様な世代が使いやすい市街地を形成し、生活利便性を高めます。

##### 方針2 ネットワークの維持・強化

公共交通の路線は複数あるものの、公共交通の機関分担率が低くなっています。自家用車の運転が難しくなったとしても、市内外への移動がスムーズにできるよう、ネットワークの維持・強化に努めます。

##### 方針3 災害対策の強化

水害による浸水が想定される区域では、浸水被害が想定されないエリアへ居住をゆるやかに誘導するとともに、安全な地域への都市機能の集積を図ります。また、浸水が想定されるエリアについては、避難所やルートの確保など、災害対策を強化します。

## (2) 居住誘導や都市機能誘導に対する基本的な考え方

居住誘導や都市機能誘導に対する基本的な考え方は、まちづくりの方針を踏まえ、以下のように設定します。

### 1 生活の利便性が維持できるエリアへの居住促進

中心拠点の周辺や地域拠点を中心に、日常生活や公共交通の利便性を将来にわたって維持・強化していくエリアを居住誘導区域として設定し、居住の促進を図ります。また、市内の地域特性に応じた居住環境の維持を図るため、一般居住区域を設定します。

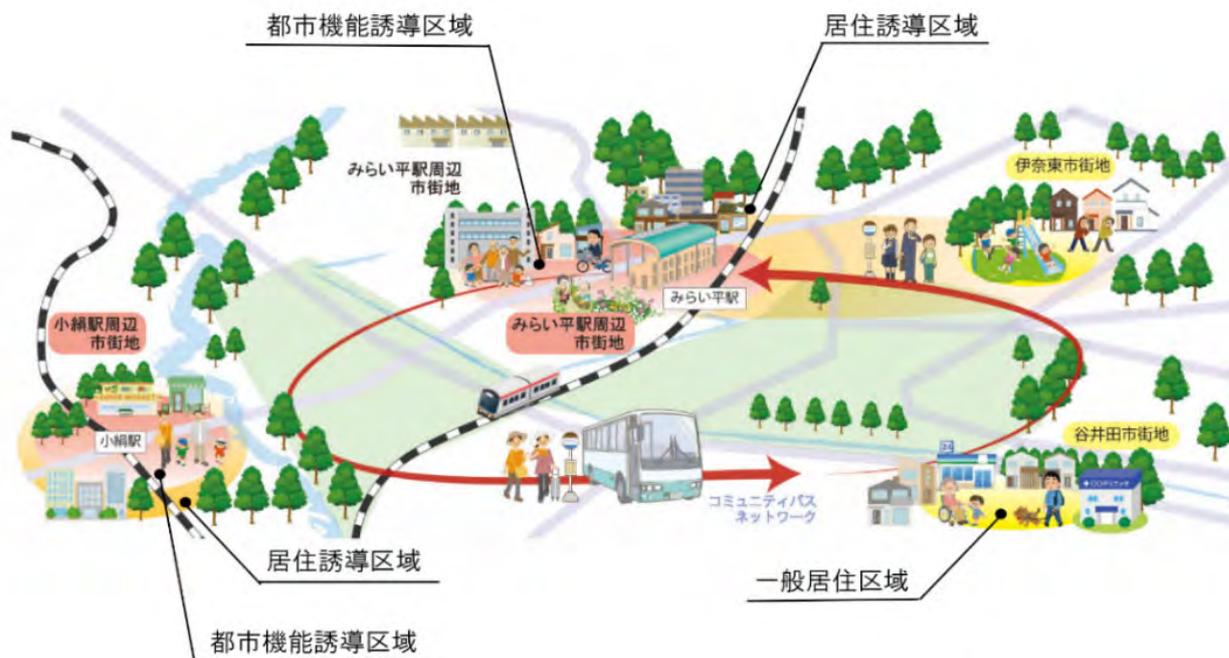
### 2 都市拠点への都市機能の適正配置

集約型都市構造（コンパクト・プラス・ネットワーク）の核となる拠点として都市機能誘導区域を設定し、拠点ごとの役割に応じた都市機能の適正な配置の誘導を図ります。なお、各庁舎については公共交通ネットワークによる連携・機能補完を図ります。

### 3 郊外の無秩序な開発の抑制

市街化調整区域においては、無秩序な開発の抑制と生活環境の維持を図ります。なお、開発圧力の高まりや産業系立地については、現行市街地や都市交通特性を考慮して検討します。

## 【将来的な都市構造のイメージ】





## **第4章** 誘導区域および誘導施策等の設定



# 1 誘導区域等の設定方針

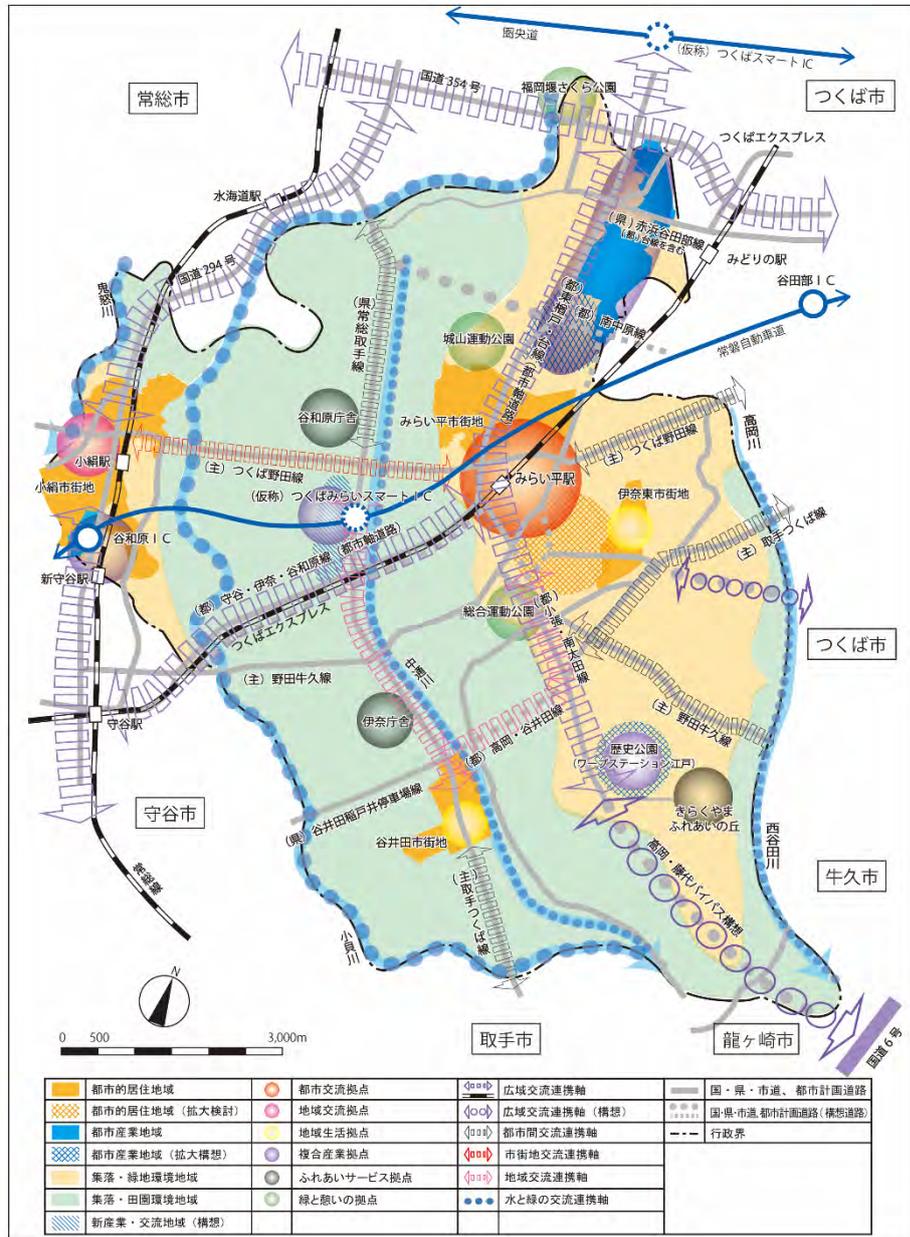
## 1 本市が目指す都市像と誘導区域の関係

本市が目指す将来の都市像は、「つくばみらい市都市計画マスタープラン」において、『誰もが豊かに暮らせる しあわせ“みらい”都市』とし、4つの都市づくりの目標を掲げています。

本計画では、将来に向けた都市づくりの考え方として、都市交流拠点や地域交流拠点への都市機能の集約化と中心市街地の活性化を推進するとともに、都心との連絡利便性を高め、公共交通政策の戦略的な展開により、緩やかな都市構造の集約化を進めることが重要です。

本計画では、これら拠点への都市機能の集積とともに、居住を誘導し、都市計画マスタープランで示す都市像の具現化を図ります。

【都市構造図】



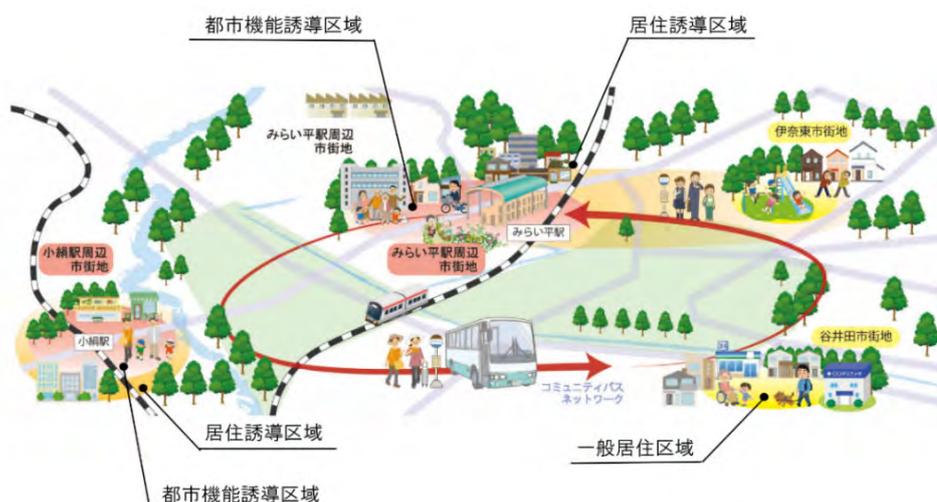
## 2 居住誘導区域および都市機能誘導区域等の位置づけ

都市計画マスタープランの将来都市像の具現化に向け、居住や都市機能の誘導に関する区域の位置づけを次に整理します。

区域	位置づけ	区域設定の考え方
居住誘導区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>日常生活に必要なサービス機能や一定水準の公共交通サービスを確保し、将来にわたり本市の居住の柱として、人口を維持する区域</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>＜都市計画マスタープランで都市的居住地域のうち鉄道駅周辺とするエリア＞</li> <li>・みらい平駅周辺及び伊奈東市街化区域：本市の根幹となる中心市街地とそれに近接する市街地を基本として設定（市街化区域と同範囲）</li> <li>・小絹駅周辺市街化区域：地域の中心地として発展してきた市街地を基本として設定（市街化区域と同範囲）</li> </ul>
都市機能誘導区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅に近く、様々な都市機能（商業、業務、居住、医療、福祉、教育、歴史・文化、観光など）が集積し、都市生活の利便性を確保することで賑わいを高める区域</li> </ul>	
都市交流拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・住宅地や商業業務地などが集積する本市の顔として、様々な都市機能を誘導する拠点</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>＜都市計画マスタープランで都市交流拠点とする地区＞</li> <li>・みらい平駅周辺地区：本市の中心地となる地区に設定</li> </ul>
地域交流拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な交通結節点として様々な交流と賑わいを創出する拠点</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>＜都市計画マスタープランで地域交流拠点とする地区＞</li> <li>・小絹駅周辺地区：国道 294 号及び（都）小絹停車場・大谷津線沿道に設定</li> </ul>
生活拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日常生活圏において、既存の商店施設などの地域生活を支える拠点</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>＜都市計画マスタープランで地域生活拠点とする地区＞</li> <li>・伊奈東地区に設定</li> </ul>
一般居住区域※	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日常生活に必要な施設を維持しながらこれまで通りに暮らし続けられる区域</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>＜都市計画マスタープランで都市的居住地域のうち鉄道駅周辺以外とするエリア＞</li> <li>・谷井田市街化区域：市街化区域（工業系市街化区域を除く）であって、居住誘導区域以外の区域を基本として設定</li> </ul>
生活拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日常生活圏において、既存の商店施設などの地域生活を支える拠点</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>＜都市計画マスタープランで地域生活拠点とする地区＞</li> <li>・谷井田地区の県道取手つくば線沿道地区に設定</li> </ul>

※一般居住区域は法的指定の区域ではなく、本市独自の区域として指定

### 【将来的な都市構造のイメージ】



### 3 各区域のイメージ

#### □都市機能誘導区域

- ・商店やオフィス, 文化施設などの様々な都市機能を誘導し, 賑わいある楽しい環境をつくることで, まちなかの魅力向上や便利な暮らしを支える拠点を形成します。

##### 《まちのイメージ》

- ・商店が充実していて, イベントもあって  
活気があるまち
- ・家族で一緒に楽しめるまち
- ・子育てしやすい便利なまち
- ・にぎやかで楽しいまち



#### □居住誘導区域

- ・公共交通の利便性の向上を図り, 住宅や暮らしに必要な施設などの誘導や地域コミュニティの維持・活性化により, 自動車での移動に頼ることなく, 安全・快適に暮らすことができる環境をつくります。

##### 《まちのイメージ》

- ・暮らしに身近な買い物が便利なまち
- ・地域の繋がりが感じられて, 子育てや  
高齢者も安心して暮らせるまち
- ・公共交通やコミュニティバスなどで,  
通勤・通学の便が良くて暮らしやすいまち



#### □一般居住区域（一般居住区域は法的指定の区域ではなく, 本市独自の区域として指定）

- ・空き地を活かした市民農園の開設やゆとりある住まいづくり, 家族との同居・近居, 住主体のまちづくりなどを進めることにより, 地域コミュニティの維持・活性化を図り, これまで通りの暮らしやすい環境を維持します。

##### 《まちのイメージ》

- ・田園の環境が近くにあって, 自然に  
親しみ, 地域産物も手に入りやすいまち
- ・みんなで話し合い, 多世代で暮らしや  
すい地域をつくるまち
- ・現在の暮らしやすいまちを引き続き,  
維持していくまち
- ・コミュニティバスなど, 通勤・通学  
の便が良くて暮らしやすいまち



## 4 居住誘導区域および都市機能誘導区域等のあり方

居住誘導区域および都市機能誘導区域，一般居住区域（以下「誘導区域等」という。）は，今後の人口減少や高齢化が進行したとしても，都市機能や居住が確保・維持され，本市の持続的な成長を支える区域であることを踏まえ，次の考え方を基本として区域を設定します。

### ◀居住誘導区域および都市機能誘導区域▶

- 全ての人口や都市機能の集約を図る区域ではなく，様々な都市機能や交通手段が存在し，多様な暮らしが実現できる区域として設定します。
- 都市機能誘導区域は，都市機能や賑わいの創出を図る区域であるとともに，居住誘導区域としての役割を併せ持つことを原則とします。
- 各種誘導施策などにより緩やかな誘導・集約を目指すことを基本とします。

### ◀一般居住区域※▶

- 必要な施設を維持しながら，これまで通りの暮らしを続けられることを目標とします。

※一般居住区域は法的指定の区域ではなく，本市独自の区域として指定します。

## 5 徒歩圏の設定

誘導区域等の設定にあたり，拠点や駅・バス停などから徒歩で移動ができる範囲，「徒歩圏」は，「都市構造の評価に関するハンドブック」「バスサービスハンドブック」を参考とし，次の通り設定します。

- 一般成人が抵抗なく，高齢者も移動が可能な距離として徒歩圏は「300m」を基本とします。
- つくばエクスプレス・関東鉄道の駅から800mを徒歩圏とします。

※公共交通重要路線の中でもサービスレベル（定時性・運行便数など）が高く，また駅前広場が整備され各種交通機関の重要な交通結節点として機能していることなどを考慮して設定します。（同等の機能を有する場合は追加を検討）

## 6 誘導区域等に含まない区域について

居住誘導区域や一般居住区域については、住宅や都市機能の誘導又は維持を図る区域であることから、次に示す災害リスクの高い区域や住宅の建築を制限している区域などは含まないこととします。

### ■居住誘導区域に含まない区域 【 】内は根拠法

- ①市街化調整区域【都市計画法】
- ②工業専用地域，特別用途地区（※）や地区計画で住宅の建築を制限する区域【都市計画法】
- ③地すべり防止区域【地すべり等防止法】
- ④急傾斜地崩壊危険区域【急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律】
- ⑤土砂災害特別警戒区域【土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律】
- ⑥土砂災害警戒区域【土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律】
- ⑦浸水想定区域（※）【水防法】

※特別用途地区は、本市に該当する区域はありません。

※平成 27 年基礎調査，参考：国土数値情報において，2.0mの浸水が想定される区域については，居住誘導区域には設定していません。

※小絹地区の一部 0～1.0mの浸水想定区域は，居住誘導区域に含めています。（次頁参照）

### ■一般居住区域に含まない区域

○上記「居住誘導区域に含まない区域」に示す①～⑥の区域

なお，都市再生特別措置法や都市計画運用指針において災害リスクが高い地域として示されている区域（上記に示す「居住誘導区域に含まない区域」に示す③～⑦の区域）については，区域の新規指定や見直しが行われた場合，その災害リスクなどを総合的に判断し，居住誘導区域や災害リスクに関する区域指定が解除された場合，安全性を総合的に判断し，誘導区域などへの編入を検討するものとします。

## ※小絹地区の一部を居住誘導区域に含めた根拠

- ・小絹地区の一部では0～1.0mの浸水想定区域であるが、徒歩による避難経路や避難所が近接に確保できているため、居住誘導区域に含めます。
- ・地域防災計画による各種施策・対策を定めています。

つくばみらい市地域防災計画は、防災に関する事項について、関係機関の協力を含めた総合的な計画を定め、市民の生命及び財産を災害から保護し、もって、地域社会の安寧の確保を目的とするとともに、風水や地震による被害を最小限化する「減災」の考え方を基本方針とし、たとえ被災したとしても人命が失われないことを最重視し、災害の予防、発生時の応急対策及び復旧対策を含む総合的な各種施策・対策を定めています。

## 【参考】浸水想定区域におけるハード面、ソフト面の対策

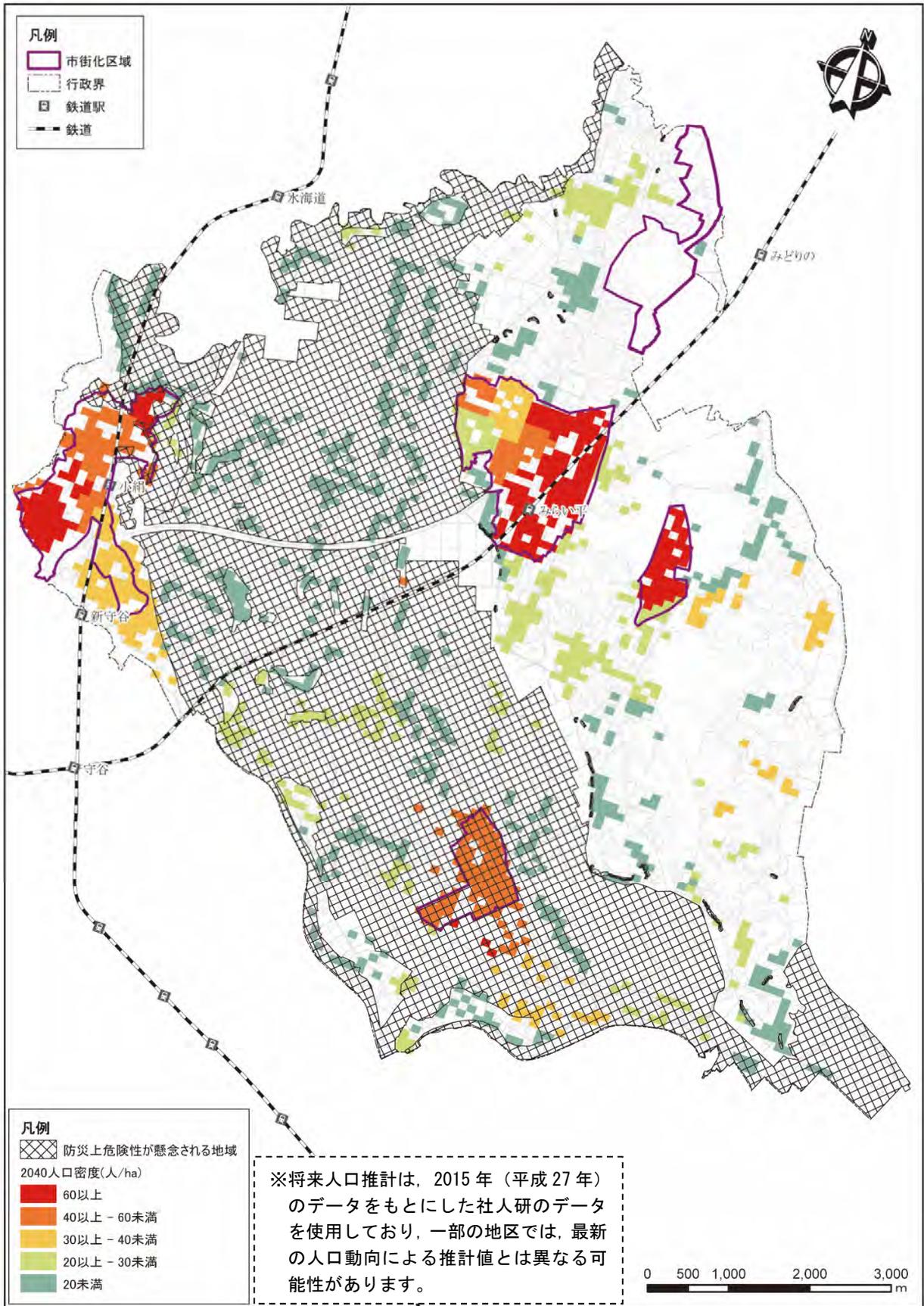
### ○ハード面の対策

- ・鬼怒川及び小貝川は、国土交通省の直轄河川で、河川氾濫などの災害防備対策が進んでいます。
- ・床上床下の浸水などを未然に防止するため、樋管の管理点検を行うとともに、排水施設の整備を図ることとしています。
- ・近接の都市計画道路守谷・小絹線は、現在の市道より約1.0～1.5m嵩上げされた道路として、整備工事が進められています。
- ・防災行政無線などにより、大雨、暴風、洪水、地震による災害の発生情報などを配信します。

### ○ソフト面の対策

- ・ハザードマップの作成・配布 市民に周知させるため、洪水・土砂災害ハザードマップの配布その他必要な措置を講じていきます。
- ・関東東北豪雨を踏まえ、市民一人ひとりが、避難に必要な防災情報を正しく理解し、自らの環境や地域の特性に合った避難行動をとれるよう、マイタイムライン講座を開催し、日頃より水害からの避難を考える取組を行っています。
- ・避難勧告などの判断基準・伝達方法マニュアルの作成 避難勧告等に関するガイドライン（内閣府防災担当）を参考に、国又は県及び水防管理者などの協力を得て災害事象の特性や収集できる情報を踏まえ、避難すべき区域、避難指示などの発令に係る具体的な判断基準及び伝達方法を明確にした実用性の高いマニュアルを利用し、判断基準を設けています。
- ・防災行政無線で放送した内容を配信するメール配信サービス、テレホンサービスでお知らせしています。あわせて、高齢者、障がい者などの災害時要配慮者にも配慮した判りやすい情報伝達体制の整備を進めています。
- ・雨量水位情報などの効率的な活用 市内の気象情報を収集できるように市内10箇所に超高密度気象観測・情報提供システム（POTEKA）を設置し、雨量などの情報の提供体制の整備を行っています。
- ・近隣自治体と広域避難や民間事業者、関係機関との間で災害協定を結び、各種応急復旧活動に関する人的・物的支援について、協力体制を構築しています。

■誘導区域等に含まない区域



## 2 居住誘導区域及び一般居住区域の設定

### 1 区域の設定方針

居住誘導区域は、つくばみらい市都市計画マスタープランで位置づけた「都市的居住地域」のうち鉄道駅周辺（市街化区域（工業系市街化区域を除く））を基本として設定します。

また、一般居住区域は、市街化区域（工業系市街化区域を除く）のうち居住誘導区域や災害リスクがある区域を除き、つくばみらい市都市計画マスタープランで「都市的居住地域」と位置づけた区域のうち鉄道周辺以外を基本として設定します。

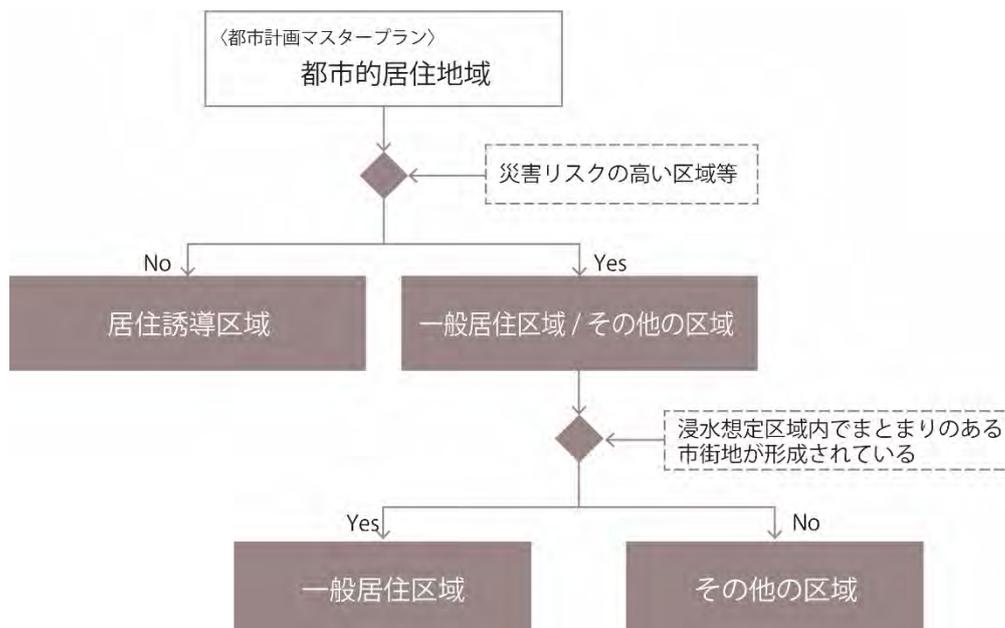
#### 【居住誘導区域および一般居住区域の設定方針】

位置づけ	区域設定の考え方
居住誘導区域	<都市計画マスタープランで都市的居住地域のうち鉄道駅周辺とするエリア> ・みらい平駅周辺及び伊奈東市街化区域：本市の根幹となる中心市街地とそれに近接する市街地を基本として設定（市街化区域と同範囲） ・小絹駅周辺市街化区域：地域の中心地として発展してきた市街地を基本として設定（市街化区域と同範囲）
一般居住区域 ※一般居住区域は法的指定の区域ではなく、本市独自の区域として指定	<都市計画マスタープランで都市的居住地域のうち鉄道駅周辺以外とするエリア> ・谷井田市街化区域：市街化区域（工業系市街化区域を除く）であって、居住誘導区域以外の区域を基本として設定

- ・上記で示す計画などが変更された場合は、変更の内容を総合的に判断した上で居住誘導区域の見直しを行います。
- ・居住誘導区域の境界がかかる土地で、一体的な建築行為等を行う土地は居住誘導区域に含めます。
- ・既に市街化区域に囲まれており、計画的な市街化を予定する区域又は本計画の趣旨に基づき新たに都市機能の集積を図る区域については、市街化区域への編入後に上記の設定方針に基づき区域を指定します。

### 2 区域設定の考え方

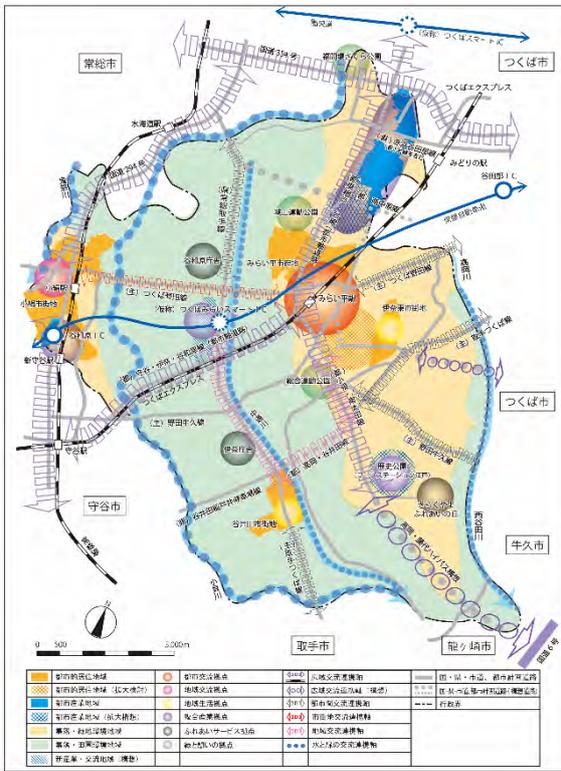
次のようなプロセスで居住誘導区域と一般居住区域を設定しました。



## ■居住誘導区域及び一般居住区域の設定

都市計画マスタープランの将来都市構造図や、第2章で行った都市構造の分析（人口増減率、防災上危険性が懸念される地域、基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率など）との整合を図り区域を設定しています。

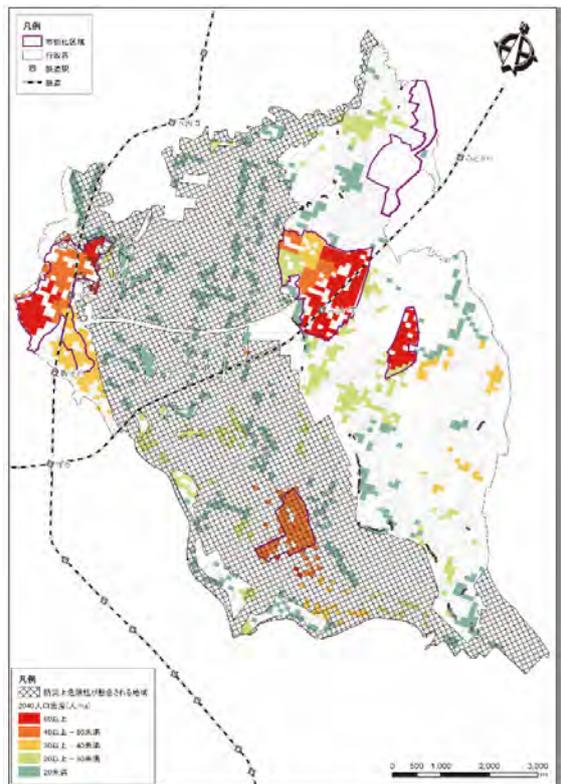
□都市計画マスタープラン（将来都市構造図）



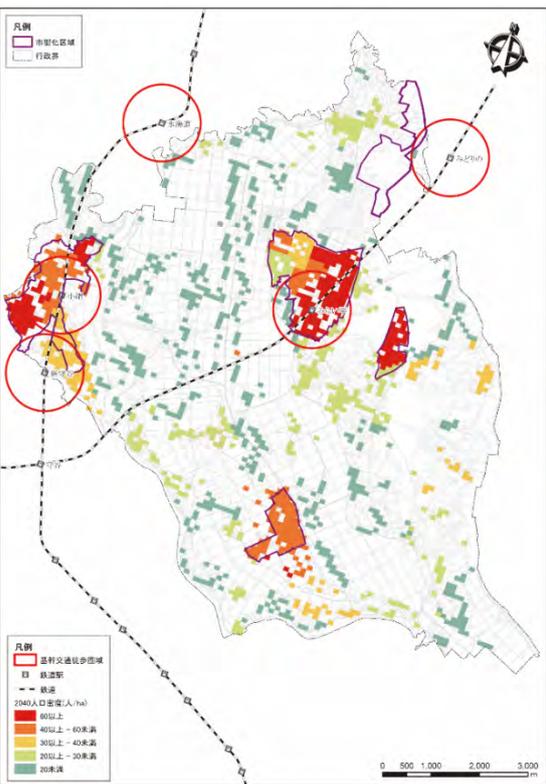
□人口増減率（2015年⇒2040年）



□防災上危険性が懸念される地域



□基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率

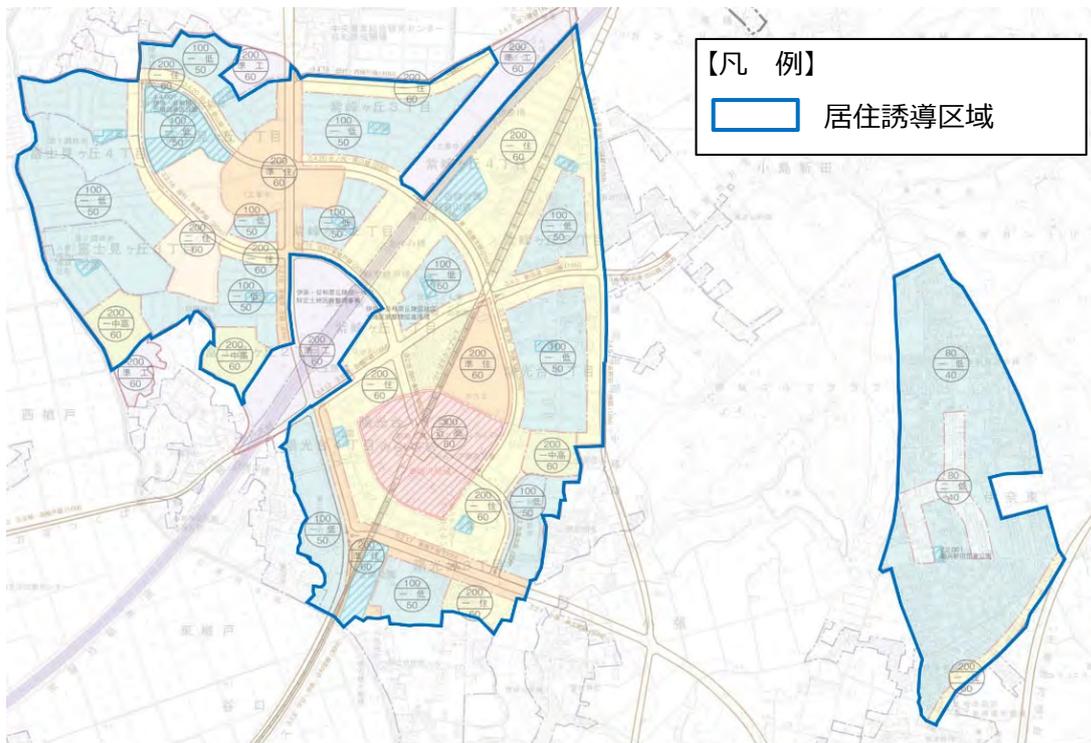


### 3 居住誘導区域及び一般居住区域

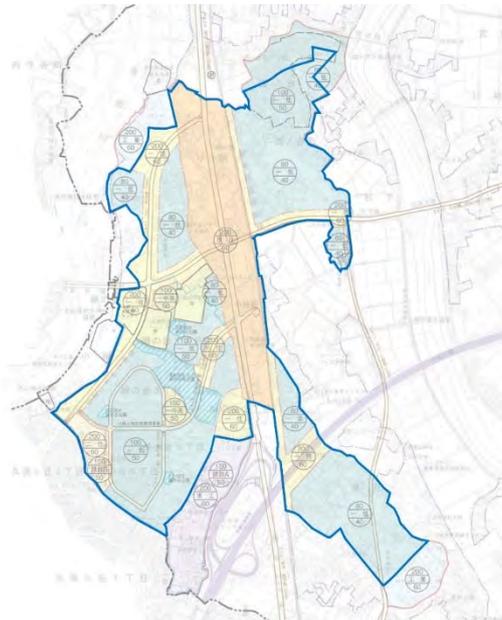
#### (1) 居住誘導区域

居住誘導区域は、市街化区域（工業系市街化区域を除く）のうち、つくばエクスプレスのみらい平駅の開業を機に発展した、みらい平地区並びにそれに近接する伊奈東地区、守谷市と近接し地域の市街地として発展してきた小絹地区を基本として設定します。ただし、工業系用途（準工業地域、工業地域）は居住誘導区域から全て除外しています。また、浸水想定区域にかかる範囲は一部除外しています。指定された区域では、通常の都市計画事業と同様に都市計画税を充当して改修事業を進めることが可能となります。

#### 【みらい平地区・伊奈東地区】



#### 【小絹地区】



## (2) 一般居住区域(※)

一般居住区域は、市街化区域(工業系市街化区域を除く)のうち、居住誘導区域以外の区域で面的な市街地整備がされている谷井田地区を基本として設定します。

ただし、以下の点に留意しながら、検討を行います。

- ・人口減少下において、人口密度にこだわらず、良好な自然環境に囲まれた豊かな生活など、新たなワークスタイル・ライフスタイルを実現する場ともなりうる地域であることから、これらのニーズを取り入れた地域づくりやコミュニティが円滑に進むよう必要な支援や対策のあり方を検討します。
- ・住宅などの跡地など、面的ではなく個々に空き地などが発生して居住環境の悪化などの外部不経済が発生する可能性があり、このような外部不経済を経過措置的に防止するため、空き地などが適切に利用管理される仕組みを整えることを検討します。

### 【谷井田地区】



※一般居住区域は法的指定の区域ではなく、本市独自の区域として指定

### 3 都市機能誘導区域及び生活拠点の設定

#### 1 区域の設定方針

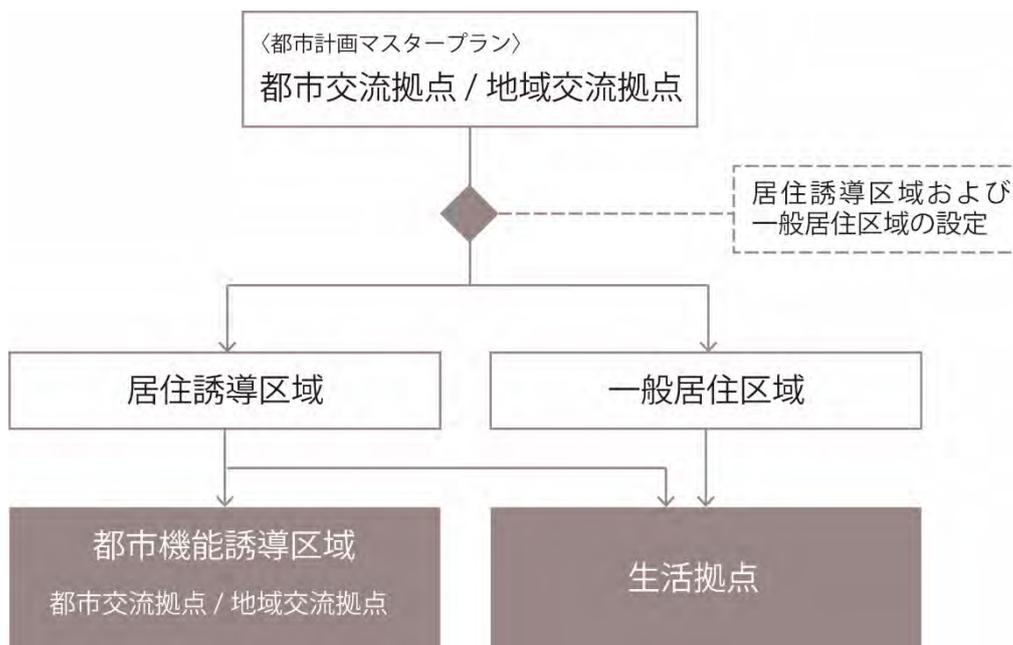
都市機能誘導区域は、つくばみらい市都市計画マスタープランで位置づけた「都市交流拠点」及び「地域交流拠点」とする地区を基本として設定します。

また、生活拠点は、つくばみらい市都市計画マスタープランで位置づけた「地域生活拠点」を基本として設定します。

位置づけ		区域設定の考え方
都市機能誘導区域	都市交流拠点	<都市計画マスタープランで都市交流拠点とする地区> ・みらい平駅周辺地区：本市の中心地となる地区に設定
	地域交流拠点	<都市計画マスタープランで地域交流拠点とする地区> ・小絹駅周辺地区：国道 294 号及び（都）小絹停車場・大谷津線沿道に設定
生活拠点		<都市計画マスタープランで地域生活拠点とする地区> ・伊奈東地区に設定 ・谷井田地区の県道取手つくば線沿道地区に設定

#### 2 区域設定の考え方

次のようなプロセスで都市機能誘導区域と生活拠点を設定しました。



### 3 都市機能誘導区域

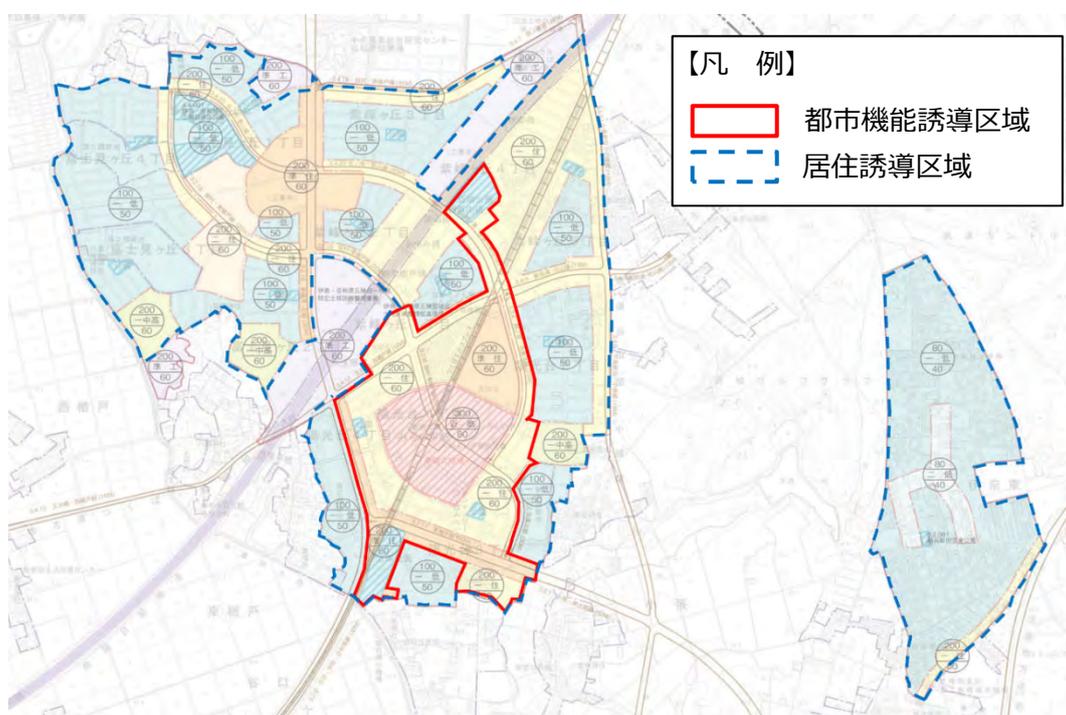
都市機能誘導区域は、鉄道駅を中心とするおおむね800m圏（10分程度で歩ける範囲）を基本とします。指定された区域では、通常の都市計画事業と同様に都市計画税を充当して改修事業を進めることが可能となります。

みらい平駅周辺地区と小絹駅周辺地区の具体的な区域設定にあたり、各地区の立地特性の把握と区域設定の考え方は以下のとおりとなります。

#### 【みらい平地区（約60.2ha）】

みらい平駅周辺地区においては、用途地域の指定状況や都市施設の立地状況を加味しつつ、市街地の一体性や生活圏の広がり、建物の立地状況などを勘案して区域を設定します。

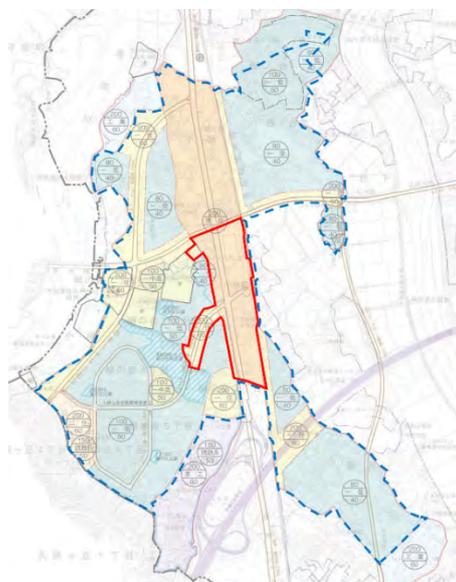
みらい平駅を中心とした近隣商業地域と、隣接する準住居地域や第一種住居地域を基本として、幹線道路で結ばれた都市計画公園を含む区域とします。



#### 【小絹地区（約17.1ha）】

小絹駅周辺地区においては、用途地域の指定状況や都市施設の立地状況を加味しつつ、市街地の一体性や生活圏の広がり、建物の立地状況などを勘案して区域を設定します。

小絹駅を含む準住居地域を基本とし、北側は幹線道路まで、西側は一部幹線道路沿いの第一種住居地域も合わせた区域とします。

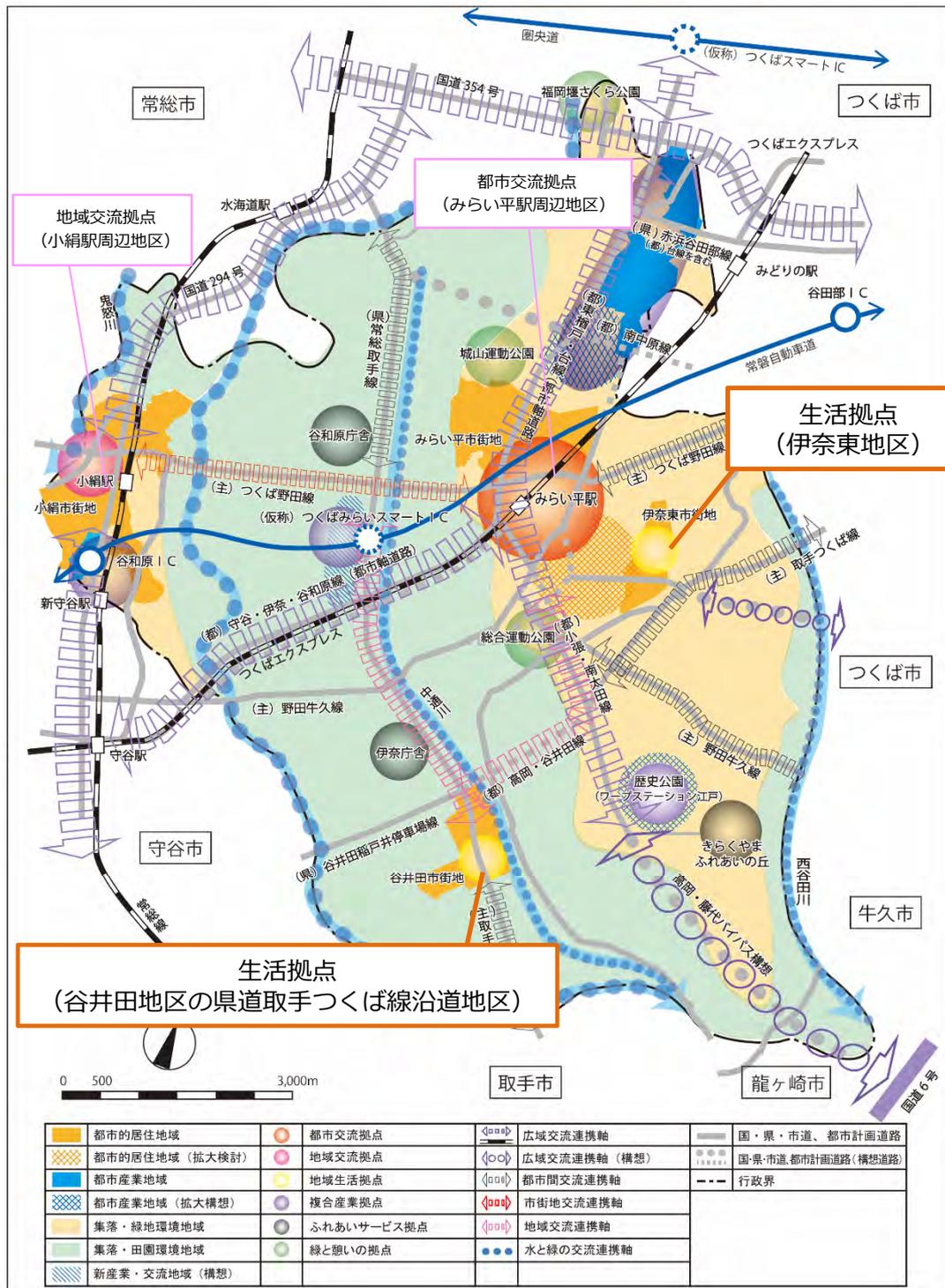


## 4 生活拠点

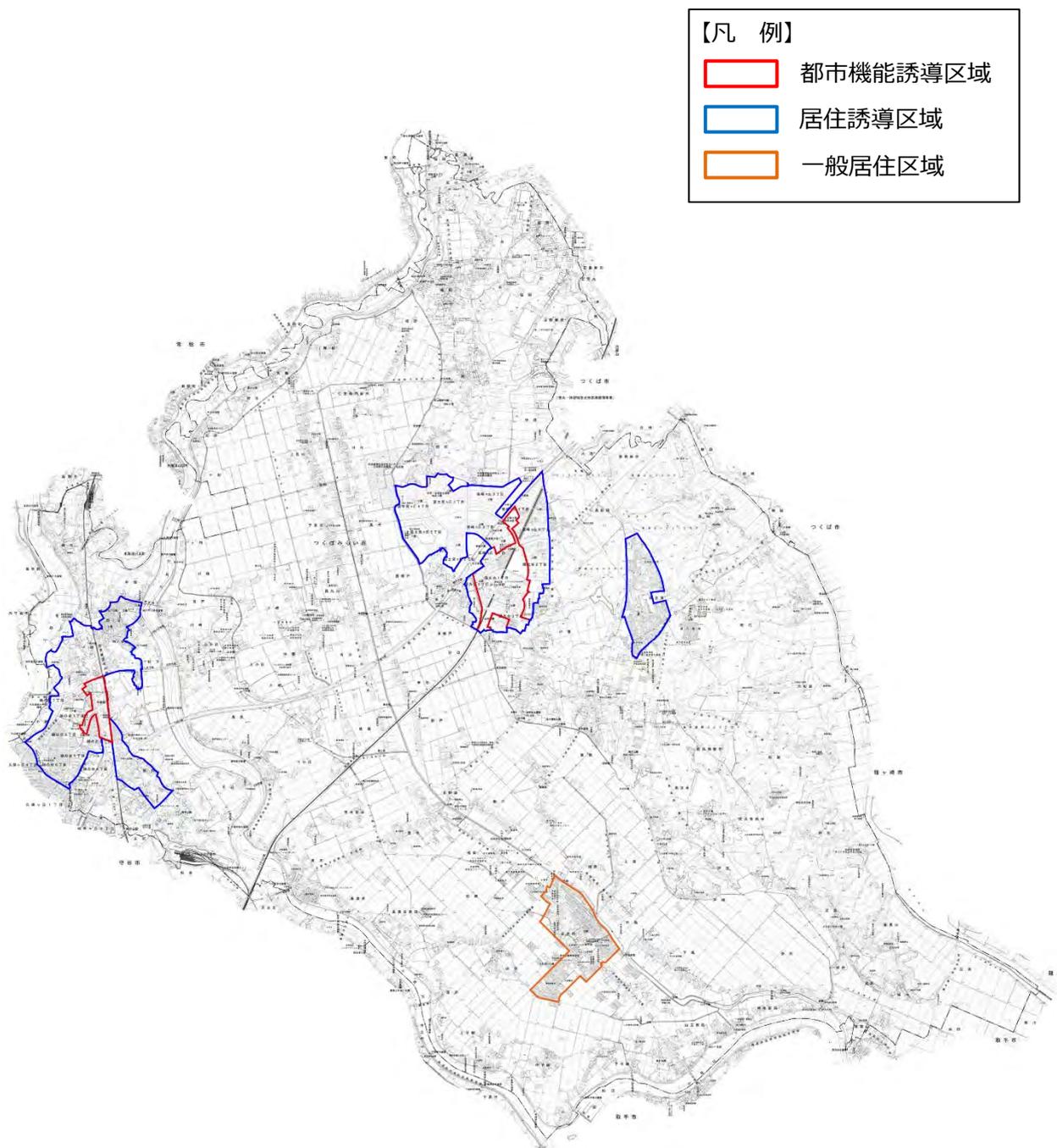
生活拠点は、日常生活圏において既存の商店施設などの地域生活を支える拠点として、都市計画マスタープランに示した地域生活拠点と同様とし、伊奈東地区及び、谷井田地区の県道取手つくば線沿道に設定します。

なお、都市機能誘導区域のうち、「みらい平駅周辺地区」は本市の中心地となる都市交流拠点、「小絹駅周辺地区」は国道 294 号及び（都）小絹停車場・大谷津線沿道の地域交流拠点です。

### 【参考：都市計画マスタープラン 将来都市構造図】



■都市機能誘導区域, 居住誘導区域, 一般居住区域



## 4 居住や都市機能配置の方針

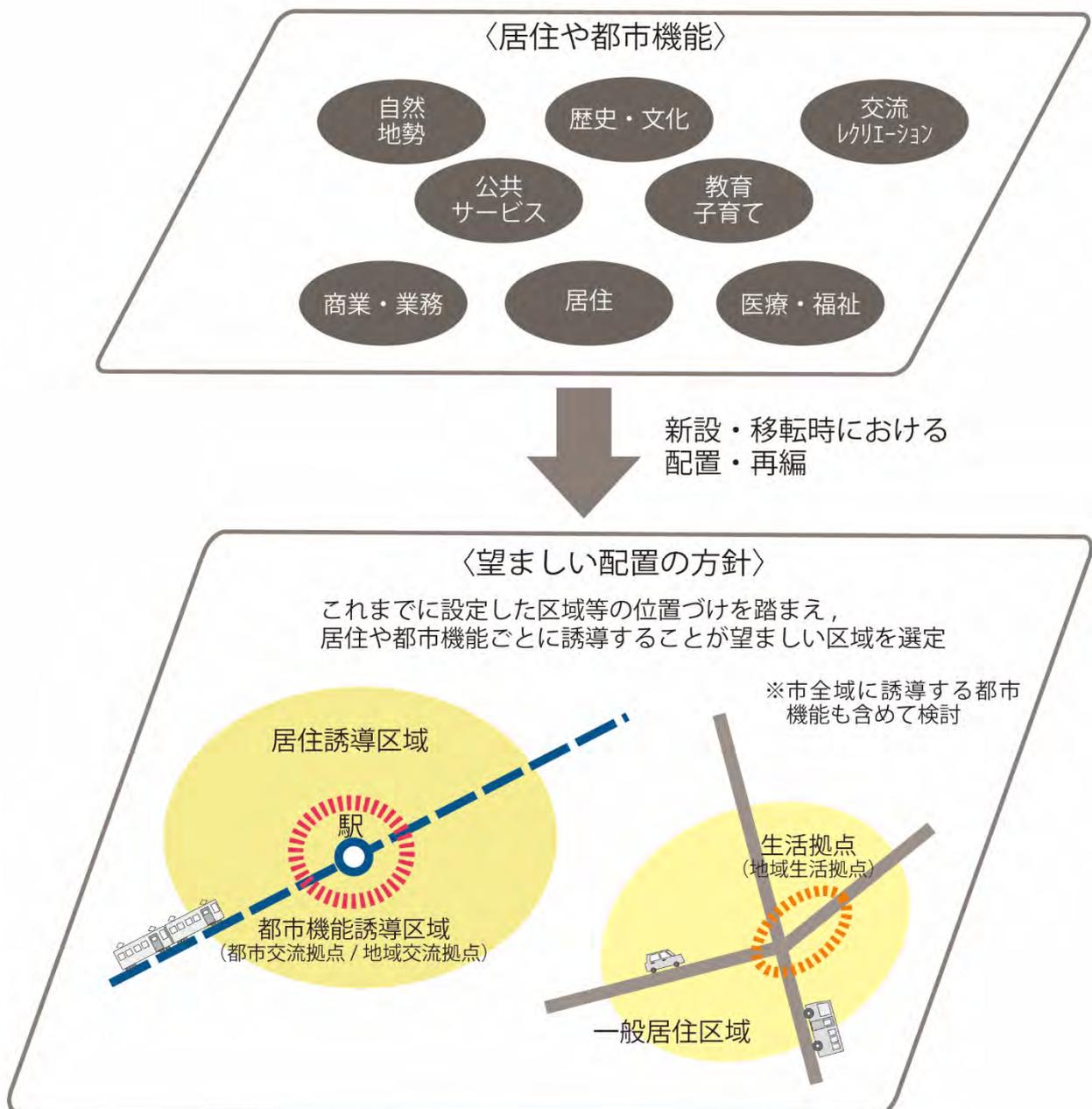
### 1 居住や都市機能の配置の考え方

本計画で定める誘導区域等は、全ての人口や都市機能を特定の区域に集約するものではなく、様々な都市機能や交通手段が存在し、多様な暮らしが実現できる区域を目指しています。

そのため、本計画で用いる「誘導」とは、長期的に、緩やかに、居住（住む場所）や都市機能の立地を推奨していくものであり、強制的に集めるものではありません。

これらを踏まえ、居住や各種都市機能が将来的に新設や移転を行う際の望ましい配置の考え方を整理し、都市機能ごとに“誘導する区域”を位置づけます。

#### 【居住や都市機能の配置に関する考え方】



## 5 誘導施設

### 1 誘導施設の基本的な考え方

誘導施設は、都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべきとされる都市機能増進施設（医療・福祉・商業施設など）です。各都市機能誘導区域において、まちの魅力づくりや居住者の利便性などの観点から検討し、現在不足している機能（施設）や、今後とも維持が求められる機能（施設）などを対象に設定するものです。国の指針では、都市機能誘導施設に定めることが考えられる施設として、下記の施設が示されています。

#### （５）誘導施設

##### ① 基本的な考え方

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

##### ② 誘導施設の設定

誘導施設は、居住者の共同の福祉や利便の向上を図るという観点から、

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

などを定めることが考えられる。

出典：第10版 都市計画運用指針（平成30年9月）国土交通省

## 2 都市機能誘導区域内における都市機能の立地特性について

誘導施設の配置については、都市機能立地の状況分析（種類や位置など）を行い、誘導施設の配置方針を示します。

### 【みらい平駅周辺地区 現在の都市機能の立地状況把握について】

みらい平駅周辺地区は、みらい平駅周辺地区の市街化区域内のうち駅からの徒歩圏 800m 圏内に約半数の都市機能を有した施設が立地しています。

各施設の立地状況が幹線道路沿いにあり、商業施設（コンビニエンスストア）や保育所など、駅直近には施設が立地をしていない状況です。

	市街化区域内 (みらい平駅周辺地区)	駅徒歩圏 800m圏内 (みらい平駅周辺地区)
○ 医療施設	3 施設	2 施設
□ 福祉施設	6 施設	3 施設
△ 商業施設（スーパーマーケット）	3 施設	2 施設
▽ 商業施設（コンビニエンスストア）	3 施設	1 施設
☆ 保育所	10 施設	6 施設
◇ 公園緑地	14 施設	5 施設



### 【小絹駅周辺地区の現在の立地特性】

小絹駅周辺地区は、小絹駅周辺地区の市街化区域内のうち駅からの徒歩圏 800m圏内に約半数の都市機能を有した施設が立地しています。

各施設の立地状況が幹線道路沿いにあり、商業施設（スーパーマーケット）については駅からの徒歩圏 800m圏内に施設が立地をしていない状況です。

	市街化区域内 (小絹駅周辺地区)	駅徒歩圏 800m圏内 (小絹駅周辺地区)
○ 医療施設	1 施設	1 施設
□ 福祉施設	3 施設	3 施設
△ 商業施設（スーパーマーケット）	1 施設	0 施設
▽ 商業施設（コンビニエンスストア）	2 施設	1 施設
☆ 保育所	2 施設	1 施設
◇ 公園緑地	4 施設	2 施設



### 【現在の都市機能の立地状況を踏まえた課題】

みらい平駅、小絹駅ともに駅直近に都市機能増進施設（医療・福祉・商業施設など）が立地していない状況で、幹線道路沿道に立地していることが特徴として挙げられます。

コンパクト・プラス・ネットワークの実現のために、都市機能増進施設を都市機能誘導区域内にさらに集約していく必要があります。

### 3 本市における誘導施設の考え方

誘導施設は、人口減少や少子高齢化社会においても、都市機能誘導区域に維持・確保すべき施設として、都市再生特別措置法第 81 条の中で定めることとなっています。

本市においては、前述の都市機能の配置の方針や立地特性などをふまえ、下表の施設を誘導施設として位置づけます。なお、該当する施設が立地する際には、各種支援制度に関する情報提供を行うとともに、必要に応じて事業者などとの協議・調整により、都市機能誘導区域での立地の誘導を図ります。

#### 【誘導施設の種類と誘導する拠点施設】

機能	施設
商業	食品スーパー、複合商業施設
金融	銀行・郵便局
医療	病院・診療所・薬局
健康・福祉	健康・福祉拠点施設
子育て支援	保育所、認定こども園
公共サービス	市役所支所、行政サービス機能を有する施設
業務	事務所(公共施設機能、交流機能(コワーキングスペース等)を有した施設)

---

## 4 居住や都市機能における誘導施設の施策と配置方針

本市が目指す都市づくり『誰もが豊かに暮らせる しあわせ“みらい”都市』の実現に向け、居住や都市機能などの都市構造の集約化を図るとともに、生活スタイルの転換を図る各種取組を総合的に展開します。

### 【居住誘導施策の考え方】

居住誘導区域における居住誘導施策の考え方は、以下のとおりとなります。

#### ①誘導施策の検討

- ・財政上、金融上、税制上の支援措置を検討する。
- ・公共交通サービスをはじめ、居住環境改善のための方策について検討する。

#### ②規制的手法の活用検討

- ・居住誘導区域内への人口誘導を効果的にするための都市計画の見直しについて検討する。

#### ③届出制度の活用検討

- ・一定の行為について届出対象外とするような、都市再生特別措置法第88条第1項4号に規定する条例の具体的内容を検討する。

### 【都市機能誘導施策の考え方】

都市機能誘導区域における誘導施設の施策の考え方は、以下のとおりとなります。

#### ①誘導施策の検討

- ・都市機能立地支援事業をはじめとした支援措置の活用について、施設整備などの事業に取り組む上での課題や方向性も見据えて検討する。
- ・用途地域変更、指定容積率緩和など、都市計画上の優遇措置を検討する。
- ・各担当部局から得る財政上、金融上、税制上の支援措置を整理する。
- ・民間事業者が活用可能な施策を検討する。

#### ②誘導施設の配置方針

- ・都市機能誘導区域内において、立地を誘導すべき施設について、施設の充足状況や関係部局・団体や民間事業者による施設整備事業の動向を庁内関連部署から情報提供や既存資料などにより把握を行い、誘導施設の配置方針は次ページの表のとおりとする。

#### ③規制的手法の活用検討

- ・都市機能誘導区域外における誘導施設の届出に対する調整や勧告、斡旋の基準について検討を行う。

## 【誘導施設の配置方針】

本市における、2つの都市機能誘導区域（みらい平駅周辺地区・小絹駅周辺地区）について、地域の人口規模や施設の立地状況などの分析を踏まえて、今後の都市機能として充足・維持する施設などを勘案し、誘導施設の配置方針を次のとおり設定しました。

### 【誘導施設】

◎：今後の都市機能を充足させるために設定する施設

○：今後の都市機能を維持するために設定する施設

機能	都市機能誘導区域		誘導施設	各施設の望ましい配置の方針 (将来的な新設, 移転時)
	都市交流拠点 (みらい平駅周辺)	地域交流拠点 (小絹駅周辺)		
商業	◎	◎	小売商業又はサービス業を営む店舗	・日常生活に必要な施設であるため誘導
	◎	◎	食料や日用雑貨など多数の品種を扱う小規模な店舗	・中心市街地や地域の賑わいを創出するため誘導
金融	○	◎	銀行	・日常生活に必要な施設であるため誘導
	◎	○	郵便局	
医療	◎	◎	病院	・高齢者等が容易に通院できるように誘導
	◎	◎	診療所	・日常生活に必要な施設であるため誘導
	◎	◎	調剤薬局	・病院・診療所と合わせて必要な施設であるため誘導
健康・福祉	○	○	高齢者介護予防健康増進施設	・高齢者等が容易に利用できるように誘導
	○	○	小規模多機能型居宅介護施設 ・介護予防小規模多機能型居宅介護施設	
	○	○	認知症対応型通所介護施設	
	○	○	障がい福祉サービスを提供する事業所	・日常生活に必要な施設であるため誘導
	○	○	障がい児通所支援を提供する事業所	
	○	○	健康増進施設	・不特定多数の利用を見込み、交通アクセス等を踏まえ適正に配置
子育て支援	○	○	保育所	・日常生活に必要な施設であるため誘導
	○	○	認定こども園	
	○	○	小規模保育施設	
	○	○	事業所内保育施設	
	○	○	地域子育て支援センター	
	○	○	病児病後児保育施設	
公共サービス	◎	○	市役所支所	・日常生活に必要な施設であるため誘導
	◎	○	教育施設	・中心市街地の賑わいを創出するため誘導
	○	○	地域交流センター・研修施設	・日常生活に必要な施設であるため誘導
	○	○	図書館	
業務	◎	○	事務所(公共施設機能, 交流機能 (コワーキングスペース等)を有した施設)	・中心市街地の賑わいを創出するため誘導

## 6 届出制度

### 1 居住誘導に関する届出

#### ①届出の義務

居住誘導区域外への住宅開発などの把握を目的として、居住誘導区域外で以下の行為を行う場合、都市再生特別措置法第 88 条第 1 項の規定に基づき、行為の種類や場所などについて、市長への届出が必要となります。

#### 【居住誘導区域外で届出が必要となる行為】

開発行為	建築等行為
① 3戸以上の住宅の建築目的の開発行為	① 3戸以上の住宅を新築しようとする場合
② 1戸又は2戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が1000㎡以上のもの	② 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して3戸以上の住宅とする場合
①の例示 3戸の開発行為  届	①の例示 3戸の建築行為  届
②の例示 1,300㎡ 1戸の開発行為  届	②の例示 1戸の建築行為  不要
800㎡ 2戸の開発行為  不要	

#### ②届出の時期

届出は、上記の行為に着手する 30 日前までに行う必要があります。

## 2. 都市機能誘導に関する届出

### ①届出の義務（都市機能誘導区域外への開発行為，建築等行為）

都市機能誘導区域外への誘導施設の立地状況の把握を目的として，都市機能誘導区域外で誘導施設を対象に以下の行為を行う場合，都市再生特別措置法第 108 条第 1 項に基づき，行為の種類や場所などについて，市長への届出が必要となります。なお，他区域で設定し，当該区域で設定していない誘導施設に関する開発行為や建築等行為を行う場合も届出が必要です。

### ②届出の義務（都市機能誘導区域内での誘導施設の休止または廃止）

都市機能誘導区域内の誘導施設の休止又は廃止を事前に把握することを目的として，都市機能誘導区域内で，誘導施設を休止または廃止しようとする場合は，都市再生特別措置法第 108 条の 2 の規定に基づき，市長への届出が必要です。

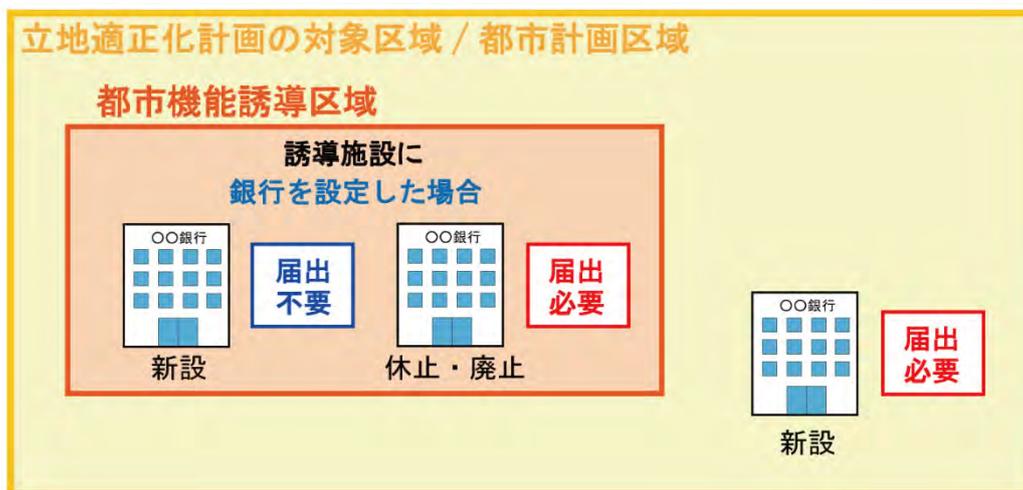
#### 【都市機能誘導区域外で届出が必要となる行為】

開発行為	① 誘導施設を有する建築物の建築を目的とする開発行為を行おうとする場合
建築等行為	① 誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合
	② 建築物を改築し誘導施設を有する建築物とする場合
	③ 建築物の用途を変更し誘導施設を有する建築物とする場合

#### 【都市機能誘導区域内で届出が必要となる行為】

休止・廃止	① 誘導施設を休止または廃止する場合
-------	--------------------

#### 【都市機能誘導区域内外での届出の例】



### ③届出の時期

届出は，上記の行為に着手する 30 日前までに行う必要があります。

#### ④届出の対象となる誘導施設

届出の対象となる誘導施設は以下のとおりとなります。

#### 【届出対象となる誘導施設】

機能	誘導施設	根拠法・対象施設
商業	小売商業又はサービス業を営む店舗	施設の例：コンビニエンスストア，小型スーパーマーケット
	食料や日用雑貨など多数の品種を扱う小規模な店舗	施設の例：スーパーマーケット（複合商業施設），ホームセンター，家具店
金融	銀行	銀行法第4条第1項の内閣総理大臣の免許を受けて銀行業を営む者
	郵便局	郵便窓口業務：簡易郵便局法第2条に規定する施設 銀行窓口業務：銀行法第2条第1項に規定する銀行を所属銀行として営む銀行代理業をとする施設 保険窓口業務：保険業法第2条第3項に規定する生命保険会社を所属保険会社等として営む保険募集及び関連保険会社の事務の代行をする施設
医療	病院	医療法第1条の5第1項に定める病院
	診療所	医療法第1条の5第2項に定める診療所
	調剤薬局	医療法第1条の2第2項に規定する調剤を実施する薬局
健康・福祉	高齢者介護予防健康増進施設	トレーニング機能の他，プール・体育館等を備えた，高齢者が運動機能向上に取り組める施設
	小規模多機能型居宅介護施設 ・介護予防小規模多機能型居宅介護施設	介護保険法第8条第19項及び第23条，第8条の2第14項に定める施設
	認知症対応型通所介護施設	介護保険法第8条18項，第8条の2第13項に定める施設
	障がい福祉サービスを提供する事業所	障害者の日常生活及び社会生活を総合的に支援するための法律に規定する以下の障がい福祉サービスを提供する事業所
	障がい児通所支援を提供する事業所	児童福祉法第21条の5の2に定める障害児通所支援を提供する事業所
	健康増進施設	体育館，水泳プール，運動場等のスポーツ施設及び集会場機能を備えた施設
子育て支援	保育所	児童福祉法第39条第1項に規定する施設
	認定こども園	就学前の子どもに関する教育，保育等の総合的な提供の推進に関する法律第2条第6項に規定する施設
	小規模保育施設	児童福祉法第6条の3第10項に規定する事業に関する施設
	事業所内保育施設	児童福祉法第6条の3第12項に規定する事業に関する施設
	地域子育て支援センター	児童福祉法第6条の3第6項に規定する事業に関する施設
	病児病後児保育施設	児童福祉法第6条の3第13項に規定する事業に関する施設
	子育て支援施設	児童福祉法第6条の3第2項に定める放課後児童健全育成事業を行う事業所，児童福祉法第6条の3第2項に定める放課後児童健全育成事業を行う事業所で小学生向け学習塾等の教育施設と学童保育サービスを併設した子育て支援施設
公共サービス	市役所支所	地方自治法第4条第1項に規定する事務所
	教育施設	学校教育法第1条に定める施設 (幼稚園，小学校，中学校，義務教育学校，高等学校，中等教育学校，特別支援学校，大学及び高等専門学校) 学校教育法第124条に定める施設（専修学校） 学校教育法第134条に定める施設（専門学校）
	地域交流センター・研修施設	地域住民の相互交流を目的とし，地域活性化の活動拠点として，文化・スポーツ・地域交流等の都市活動・コミュニティ活動を支える施設
	図書館	図書館法第2条で定める施設
業務	事務所(公共施設機能，交流機能(コワーキングスペース等)を有した施設)	建築基準法に規定する「事務所」の用途に係る施設(誘導用途に供する部分の床面積の合計の延べ面積に対する割合が2分の1を超えるものに限る。)で，事業の敷地面積が500㎡以上である施設



## 第5章 計画の推進に向けて



---

## 1 計画の推進方策

### 1 計画の推進に当たっての留意点

本計画は、主に市街地（市街化区域）を対象とし、都市構造とその使い方を見直し、長期的に集約型の都市づくりに転換を図ることを目的とした計画です。また、本市は魅力ある田園地域が展開されており、これらの地域の土地利用や暮らし方も併せて検討する必要があります。本計画と並行的に見直しを進めている「つくばみらい市都市計画マスタープラン」において、全市的な都市づくりのあり方と実現に向けた必要な施策を検討しています。

また、本計画を検討する過程で判断の基準となった都市計画の指定や様々な災害の指定などにおいて、新たな指定や変更、見直しが行われた場合、その内容と本計画の基準に基づいて、適宜、計画を見直します。

また、本計画や都市計画マスタープランの具体的な推進では、「第2次つくばみらい市総合計画」や「つくばみらい市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略」のほか、医療・福祉・子育て・行政運営などの関係部局と調整・整合を図ります。

なお、本計画が目指す都市構造などを実現するためには、茨城県（総合計画地域別構想、都市計画マスタープラン）や、つくばみらい都市計画区域マスタープラン及び周辺の各自治体（つくば市、常総市、守谷市、龍ケ崎市、取手市）などと歩調を合わせる必要があります。本計画の考え方や設定方法などと共有・整合が図られるように情報発信を行い、集約型の都市構造が広域的に構築されるよう調整を促します。

### 2 計画の進行管理

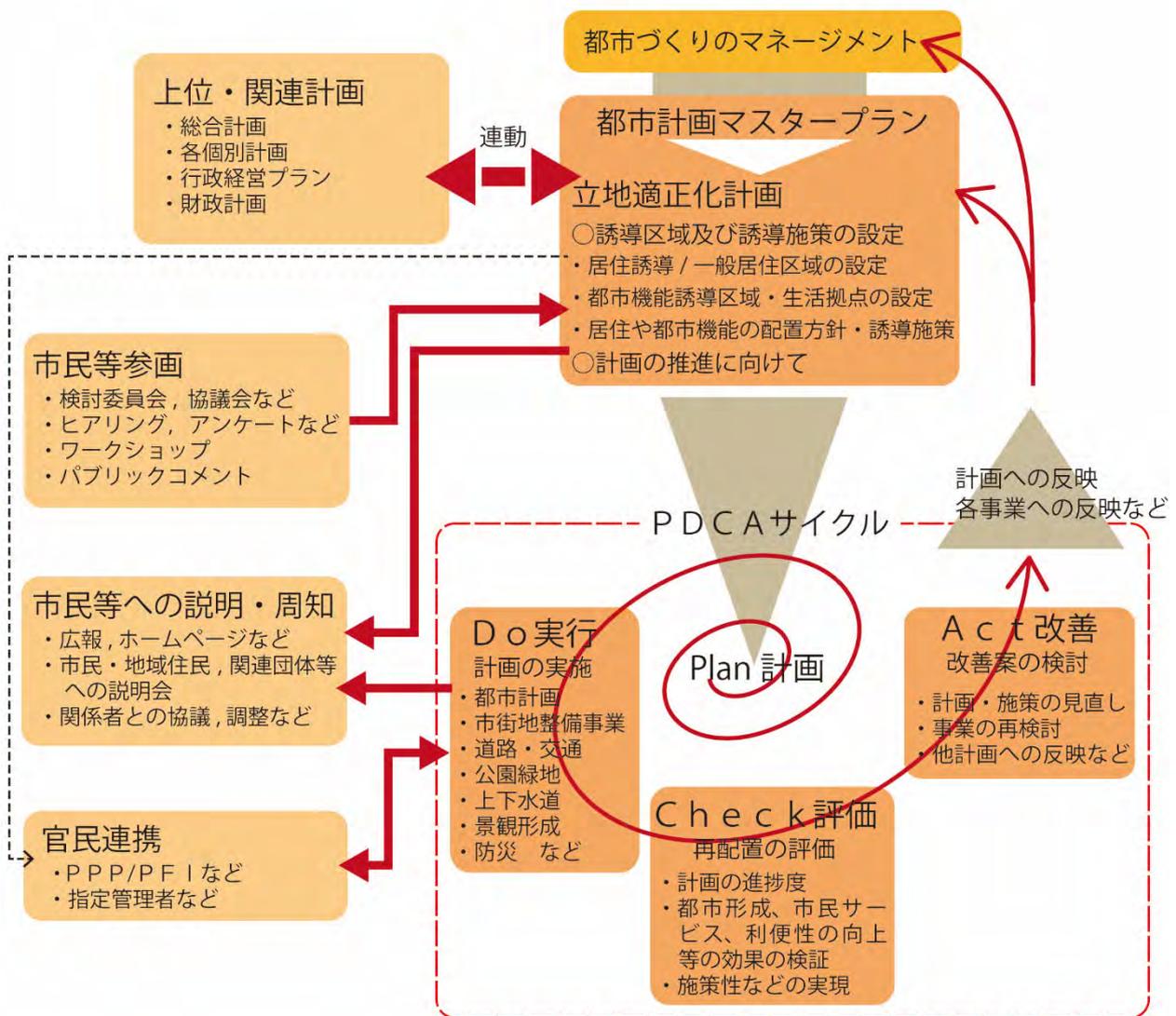
本計画は、約20年後の2040年度（令和22年度）を目標年次としています。これまで、市町村合併などにより拡大してきた地域を、つくばみらい市都市計画マスタープランで検討した将来都市構造などに基づき、将来を見据えた適切な都市構造に見直すものです。

このことから、関連する施策を具体化していくためには、さらに長期的な取組が必要と考えられ、その過程においては、計画の進捗を定期的に検証・評価し、将来人口推計の見直し、社会経済情勢の変化や上位関連計画の見直しなどを踏まえ、適宜、都市計画マスタープランと一体となった見直しを図る必要があります。

計画の見直しは、国勢調査や都市計画基礎調査（おおむね5年に1度実施）などの調査、市全体のまちづくりの方向を定める「つくばみらい市総合計画」、「つくばみらい市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略」などの見直しを考慮して、定期的に検討することを基本とします。また、災害に対する住民の安全を確保するため、ハザードエリアの見直しがあった場合には、必要に応じて居住誘導区域の見直しを検討します。

その過程や結果を市民に公表することで、都市に関わる変化やその対応について官民で共有し、市民や企業の主体的な参画のもと、取組の推進を図っていきます。

なお、計画の見直しにあたっては、住民などと意見交換を行う環境の整備を図ります。



### 3 圏域における広域連携の推進等

今後の人口減少下においても活力ある社会経済を維持するための拠点である連携中枢都市圏の形成や、つくばエクスプレス沿線都市圏、広域な圏域内の都市機能などを戦略的に確保する取組などについて、調査研究を行います。人口の縮減とともに、都市圏全体で維持できる行政サービスや施設の全体量縮減も考えられる中、自治体がそれぞれフルセットの行政を行うのではなく、圏域全体で必要なサービスが提供できるようにするために広域連携の推進を図っていきます。

## 2 目標指標の設定と期待される効果の定量化

本計画の将来像の実現にあたっては、中長期的な人口や市街地の変容が想定され、様々な取組を段階的に進める必要があります。本計画の目標年次である 2040 年は第 1 ステージとして位置づけられ、まずは“中心市街地をはじめとした拠点への居住や都市機能の誘導の促進”が重要になります。

そのため、居住や都市機能の誘導を図る“居住誘導区域”において、次の指標を設定し、計画の進捗管理や目標の評価・検証を継続的に行うこととします。安全・安心や環境、行財政のほか、都市の魅力や活動などに関する目標指標の追加や変更などにより、計画の実現による効果を市民が分かりやすく理解できるよう、引き続き検討します。

### 1 居住に関する目標

本市の将来における居住の柱として人口密度を維持することで、日常生活に必要な都市機能や一定水準の公共交通サービスなどの多様な移動手段を確保し、自家用自動車での移動に頼ることなく、安全・快適に暮らすことができる環境を目指します。将来推計では、人口の受皿となる面整備の実現性などを加味し、2040 年度（令和 22 年度）の居住誘導区域内の人口密度は、現状維持以上の 52.1 人/ha とします。

指標		現況値（2015 年度（平成 27 年度））	目標値（2040 年度（令和 22 年度））
人口密度 (※)	みらい平地区	43.9 人/ha	57.7 人/ha
	伊奈東地区	61.9 人/ha	66.1 人/ha
	小絹地区	36.1 人/ha	42.1 人/ha
	居住誘導区域 計	42.4 人/ha	52.1 人/ha

※国立社会保障・人口問題研究所の地域別将来推計人口の推計方法（「都市構造の分析」における将来人口の推計）に基づき、現況（2015 年）と将来（2040 年）において、国勢調査の小地域単位で推計した人口を 100mメッシュの可住地に配分した結果を、居住誘導区域で集計し、人口密度を算出した。

## 2 都市機能に関する目標

日常生活に必要な都市機能については、医療や商業、金融、教育機能などが考えられ、これらの都市機能が徒歩で移動できる範囲に存在することにより、自動車での移動に頼ることなく、安全・快適に暮らすことができると考えられます。また、これらの都市機能は人口密度の維持と相まって維持されることから、前述の人口密度の目標を加味し、徒歩圏内の都市機能の維持を目指します。なお、日常生活に必要な施設としては、医療施設と商業施設（※）を位置づけます。

指標		現況値（2015年度(平成27年度)）		目標値（2040年度(令和22年度)）	
居住誘導区域内における日常生活に必要な施設の徒歩圏面積カバー率 (医療・商業施設※)	医療施設	300m	20%	300m	20%
		1000m	81%	1000m	81%
	商業施設	300m	22%	300m	22%
		1000m	90%	1000m	90%

※金融施設はコンビニエンスストアなどのATMで対応できるほか、教育施設（保育所・幼稚園・認定こども園）は送迎者（主に親）の就業と合わせ自動車での送迎が多くを占めるため、目標指標から除外した。なお、各施設のデータの出典などは下記の通りである。

医療施設：医療施設は 病院（内科及び外科）及び診療所を対象とした。

商業施設：商業施設は スーパーマーケット 百貨店を対象とした。

## 3 交通に関する目標

自動車に過度に依存しない都市構造の実現に向け、公共交通重要路線沿線の人口密度の維持及び公共交通サービスの向上により、公共交通利用者の増加を図り、誰もが移動しやすい環境を目指します（目標値は、交通戦略などで定める目標値との整合を図り設定）。

※「第2章 都市構造の分析」－「1 都市構造の分析」－「(1) 生活利便性」

基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率：日30本以上の運行頻度の鉄道・バス路線を対象とし、駅徒歩圏800m、バス停徒歩圏300mと設定した。

指標	現況値（2015年度(平成27年度)）	目標値（2040年度(令和22年度)）
基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率※	徒歩圏 27%	徒歩圏 32%

※徒歩圏人口カバー率＝施設徒歩圏人口÷都市人口

---

## 4 目標達成により期待される効果の定量化

### ①居住の誘導

災害リスクの低い地域へ居住の誘導を促し、安全で利便性が高く暮らしやすい場所に公共施設などが充足したコンパクトな居住地が形成されていることを、世帯数により確認します。

### ②都市機能の誘導

都市機能の誘導効果により、都市機能誘導区域内に医療施設と商業施設が維持されて、徒歩で移動できる範囲で安全・快適に暮らすことができていることを、医療施設数と商業施設数により確認します。

### ③生活利便施設の維持向上（公共交通サービスの維持）

都市機能や居住の誘導効果により、都市機能誘導区域にアクセス可能な公共交通路線が形成されていることを鉄道乗降客数やコミュニティバスの乗降客数などにより確認します。