

# 取手駅北土地利用構想

平成23年 7月

取 手 市



## 目 次

1. 調査の目的・背景と進め方 .....	1
1-1. 背景と目的 .....	1
1-2. 調査の進め方 .....	2
1-3. 調査対象範囲 .....	3
2. 取手駅西口周辺に関わる現況及び課題 .....	4
2-1. 中心市街地の求心性の低下 .....	4
2-2. 中心市街地の活性化の必要性 .....	15
3. 少子・超高齢社会と持続可能な中心市街地 .....	21
3-1. 我が国における少子高齢化問題 .....	21
3-2. 取手市における少子高齢化問題 .....	22
3-3. 取手市の医療費の増大 .....	23
3-4. 取手市における高齢者の居住と健康づくり .....	24
3-5. 市民のまちづくり提案より .....	28
4. 新たなまちづくりの目標と基本方針 .....	29
5. 市街地整備及び街区毎の土地利用方針等の検討 .....	33
5-1. 市街地整備方針 .....	33
5-2. 街区毎の土地利用方針 .....	41
5-3. 歩行者回遊機能の整備方針 .....	44
6. 市街地の景観形成の考え方 .....	47
6-1. 景観形成の方針 .....	47
6-2. 街区別の景観形成方針 .....	47
6-3. 街路の景観形成方針 .....	48
7. 土地利用構想 .....	49
7-1. A街区土地利用構想 .....	49
7-2. B街区土地利用構想 .....	50
7-3. C街区土地利用構想 .....	51
7-4. 北部・西部地区の土地利用構想 .....	51
8. 街路空間の整備イメージ .....	52
8-1. 取手西口・戸頭線（はなのき通り） .....	52
8-2. 取手西口・白山線（治助坂） .....	54
8-3. 片町・白山前線 .....	56
8-4. その他の街路 .....	56

9. 実現化方策.....	58
9-1. A街区の実現化方策.....	58
9-2. B街区の実現化方策.....	61
9-3. C街区の実現化方策.....	65
10. 街の運営について.....	67
10-1. エリアマネジメントの展開に対する方針.....	67
10-2. エリアマネジメントの進め方.....	68
10-3. エリアマネジメントの要素.....	69
10-4. エリアマネジメントに係わる主体の役割分担と連携.....	69
10-5. 多様な世代が連携するエリアマネジメントの推進体制の提案.....	70
11. まとめ、事業スケジュール.....	72
11-1. コンセプト展開のまとめ.....	72
11-2. スケジュール.....	73
12. 整備イメージ図.....	74

# 1. 調査の目的・背景と進め方

## 1-1. 背景と目的

取手駅周辺地区は、鉄道網や道路交通網が結節する茨城県南地域の交通の要衝としての役割を担い、そうした背景により、商業施設や公益施設が集積され、周辺市町村圏住民の日常生活拠点として、また、通勤・通学のための交通拠点としての役割を担ってきた地域である。

取手市においても、そうした期待に応えるべく、駅東西市街地において再開発事業や土地地区画整理事業による都市基盤整備を進める一方、平成12年には中心市街地活性化基本計画を策定し、市民と行政が一体となり活性化のために取り組む施策展開を検討してきたところである。

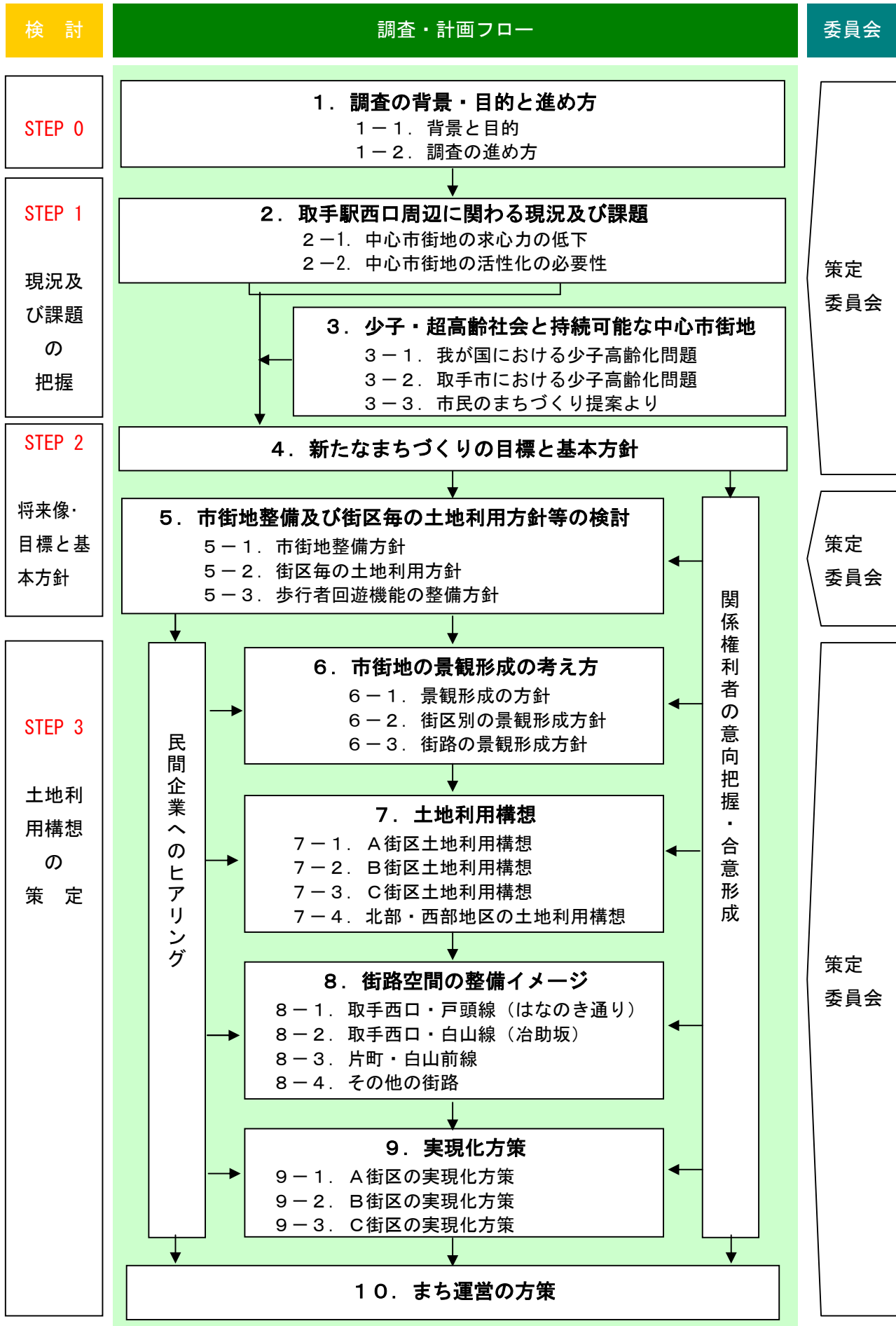
しかしながら、昨今の社会状況やつくばエクスプレスの開業による交通機能の分散、そして、商業機能の郊外分散などにより、取手駅周辺地区の中心市街地としての役割に大きな変化が表れつつあることは、否めない状況となっている。

取手駅周辺地区は、古くから培われてきた交通の利便性や都市機能、そして、市民文化が集積された地域であることから、今後も取手市の顔となり、市民生活の拠り所として、都市間交流の拠点としての役割を担っていくべき地域であり、今後の社会構造の変化に対応した持続可能な中心市街地を、どのように再構築していくべきかが大きな課題となっている。

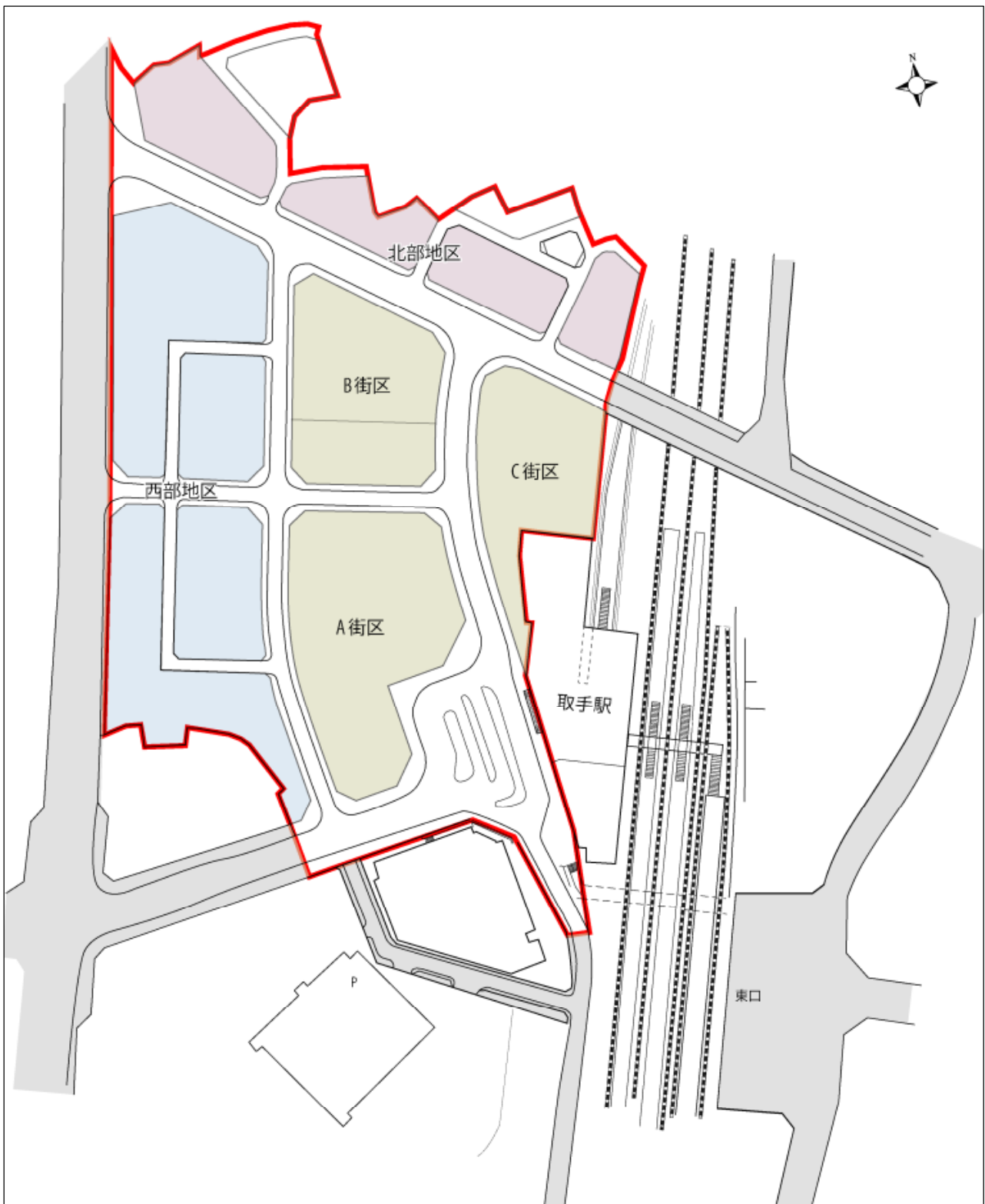
そこで、取手市では、平成21年度に市民からの「取手駅西口地区まちづくり企画提案公募」を実施したところである。

本年度は、これらの提案も参考にしながら、現在取手駅西口地区で施行中である取手駅北土地地区画整理事業と一体となって進めるべき土地利用に係る構想の再立案を行い、今後の社会環境の変化に対応した新たなまちづくりの目標・方針（活性化戦略）の策定を行うことを目的としている。

1-2. 調査の進め方



1-3. 調査対象範囲



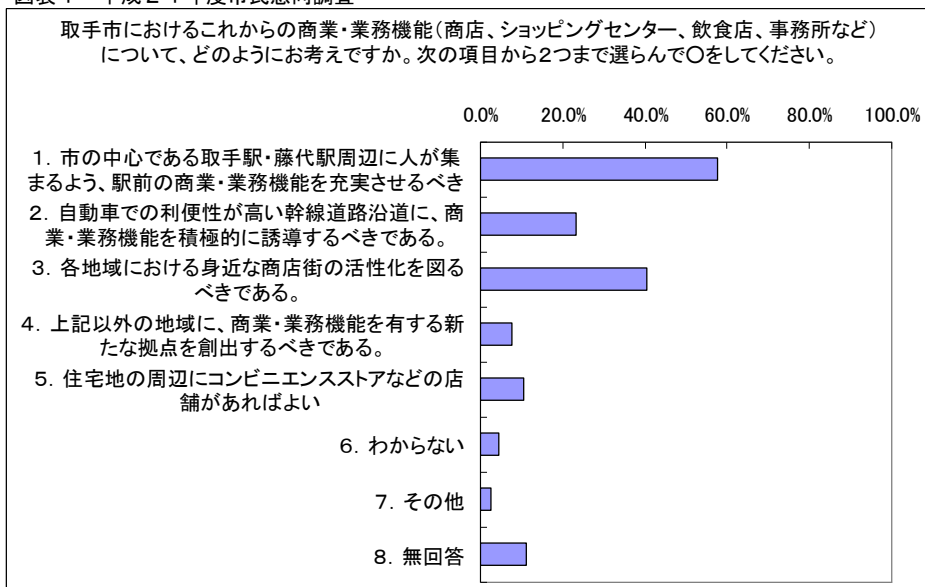
## 2. 取手駅西口周辺に関わる現況及び課題

### 2-1. 中心市街地の求心性の低下

#### (1) 市の位置づけ・概況

- ・取手市は、古くは水戸街道の宿場町、近年は都心の東の玄関口、茨城県南部の拠点都市として発展し、東京都心部と土浦等の業務核都市を結ぶ軸線上に位置することから、都市間を円滑に連携する役割を担っている。
- ・特に、取手駅付近は、常磐線と関東鉄道常総線、国道6号と294号、常総ふれあい道路の結節点として、これまで商業を中心とした市街地整備を図ってきた。
- ・平成21年度に実施された市民意向調査（図表1）では、駅周辺を「人が集まる場所、市の中心部」と捉えている意見が多く見られ、市民において「駅周辺＝中心市街地」としての意識が定着している。
- ・他方、駅周辺地区では人口の減少及び商業の空洞化が見られる。また、取手駅の1日平均乗車数が減少の一途であるのに対し、平成17年につくばエクスプレスが開通した守谷駅ではつくばエクスプレス、関東鉄道ともに乗車数が増加しており、取手駅の鉄道結節力は弱まっている。

図表1 平成21年度市民意向調査

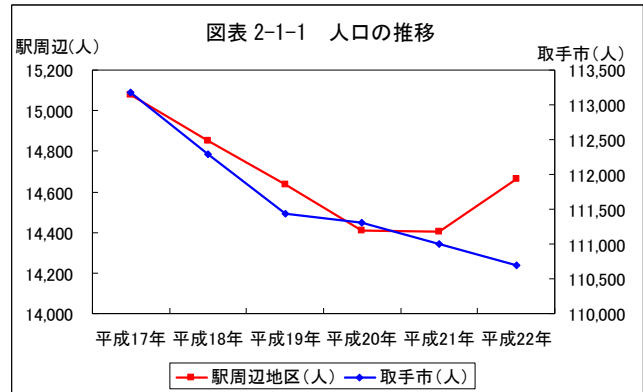




## (2) 人口動態

### 1) 市全域の人口動向

- 取手市、駅周辺地区ともに人口は概ね減少傾向にある。(図表 2-1-1) 特に社会増減による影響が大きく、定住人口が流出している。(図表 2-1-2)
- 駅前のマンション(2009年9月入居開始)建設による人口の増加が見られることから(図表 2-1-1)、潜在的な住宅需要の見込める地域であることが分かる。



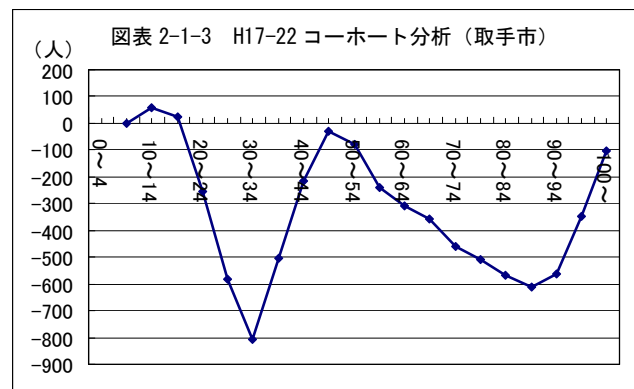
資料：住民基本台帳

図表 2-1-2 取手市人口の増減

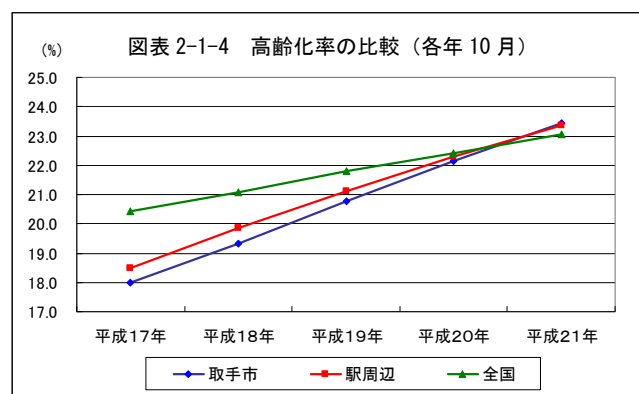
	純増減	自然動態			社会動態		
		自然増加	出生	死亡	社会増加	転入	転出
平成17年	△757	79	622	543	△836	3669	4505
平成18年	△939	△123	808	931	△816	4801	5617
平成19年	△480	△30	816	846	△450	4695	5145
平成20年	△728	△193	730	923	△535	4685	5220
平成21年	△246	△59	810	869	△187	4926	5113

資料：統計とりで

- 全世代で人口が流出しており、特に20~40代の子育て世代の流出が目立つ。(図表 2-1-3)
- 取手市の高齢化率は毎年1%程度増加しており、市全域、駅周辺地区ともに全国平均を上回る増加率である(図表 2-1-4)。今後さらに人口減少が続けば、増加率は加速する。
- 平成21年には市全域(23.4%)、駅周辺地区(23.4%)ともに高齢化率が全国平均(23%)を上回っている。



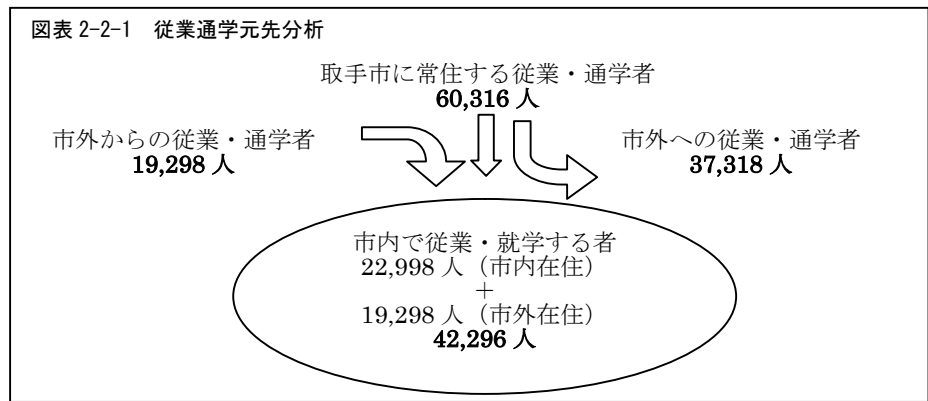
資料：住民基本台帳



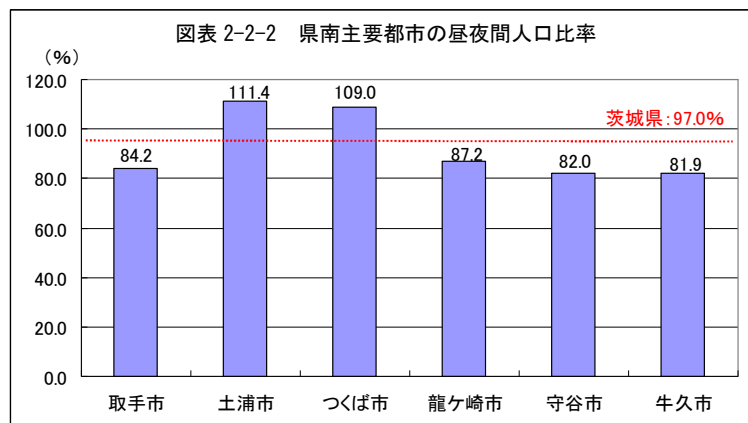
資料：住民基本台帳、全国値のみ総務省統計局

## 2) 昼間人口の動向

- ・市外への通勤通学者 37,318 人に対し、市外からの通勤通学者は 19,298 人と流出超過の状態にある。(図表 2-2-1)
- ・市外への通勤通学先として、県外で最も多いのは東京都 (43%)、次いで千葉県 (22%) である。また、県内他市へは 32% となっており、守谷市 (6%)、龍ヶ崎市 (5%) が最も多い。
- ・市外からの通勤通学者のうち 72% が県内他市からで、龍ヶ崎市が 14% と最も多く、次いで守谷市 12% となっている。また、県外からの通勤通学者のうち千葉県から 72% と最も多い。
- ・取手市の昼夜間人口比率は県平均を下回る 84.2% となっている。(図表 2-2-2)



資料：統計とりで (平成 17 年国勢調査)



資料：平成 17 年度国勢調査

### 現況の課題とその対応

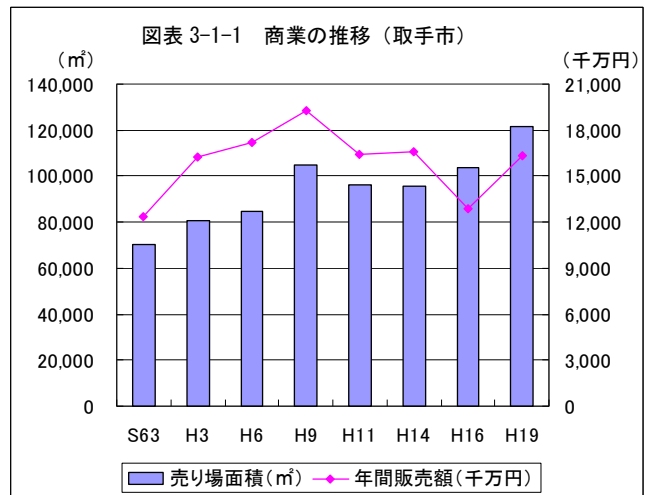
- 人口の流出、特に、子育て世代の流出の阻止、高齢化への対応が必要不可欠である。
- あらゆる世代の生活を支援する機能(高齢者施設、子育て支援施設、行政機能、身近な店舗等)を交通結節拠点である駅前に充実させることにより、駅周辺の賑わいの創出、人口流出・高齢化への対応が必要である。

定住化 (子育て世代)・高齢化への対応、  
駅周辺の求心力向上を図る生活支援機能の充実が必要

### (3) 商業の低迷

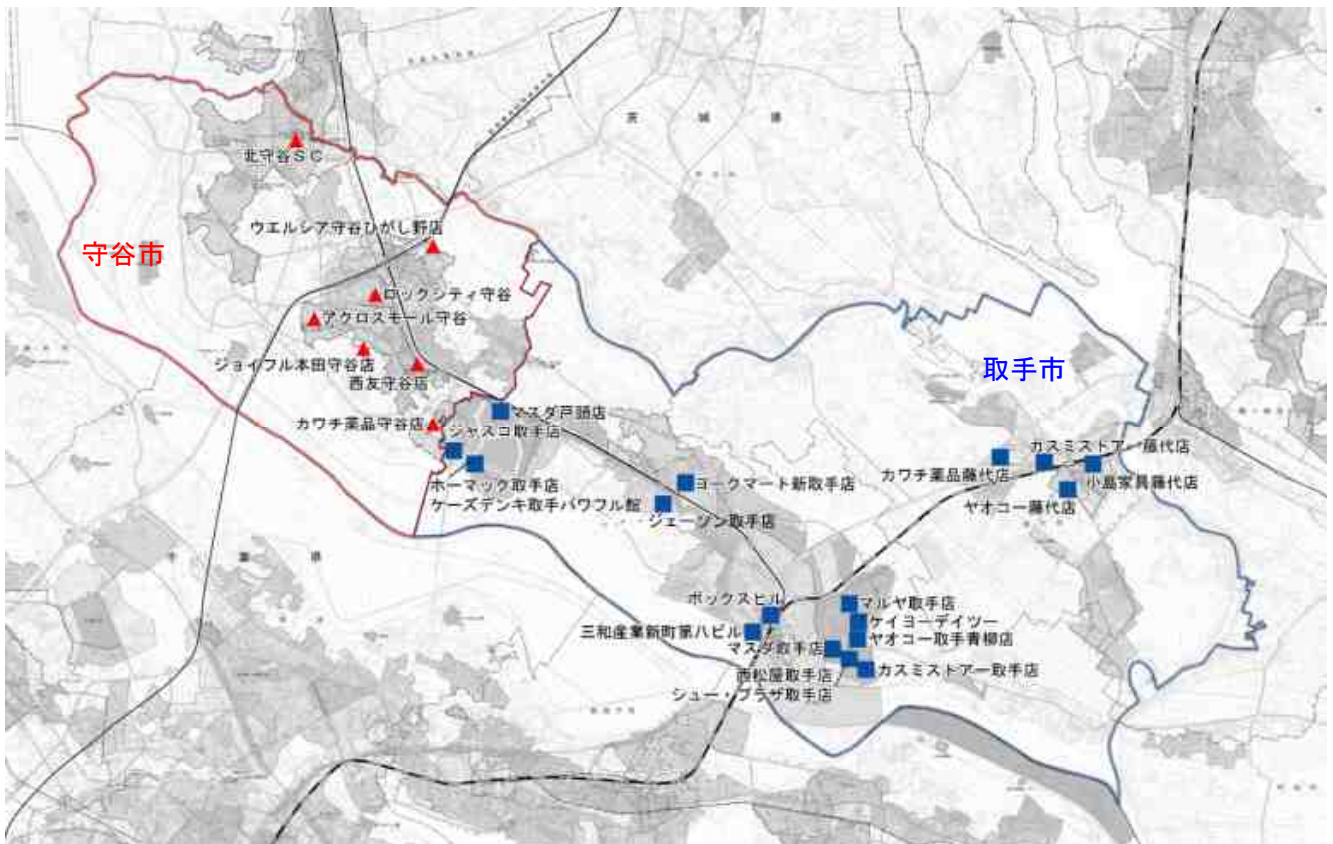
#### 1) 店舗面積、販売額の推移

- ・取手市の大型小売店の売り場面積は H19 年まで概ね増加傾向にある。(図表 3-1-1)
- ・100 ㎡以上の大型小売店舗の総売り場面積は平成 22 年 9 月現在 71,964 ㎡である(平成 19 年 4 月:98,531 ㎡/大型小売店舗総覧 2008、2011 より)。
- ・取手市の年間販売額は平成 9 年を境に減少していたが、平成 17 年の藤代町との合併により増加した。(図表 3-1-1)

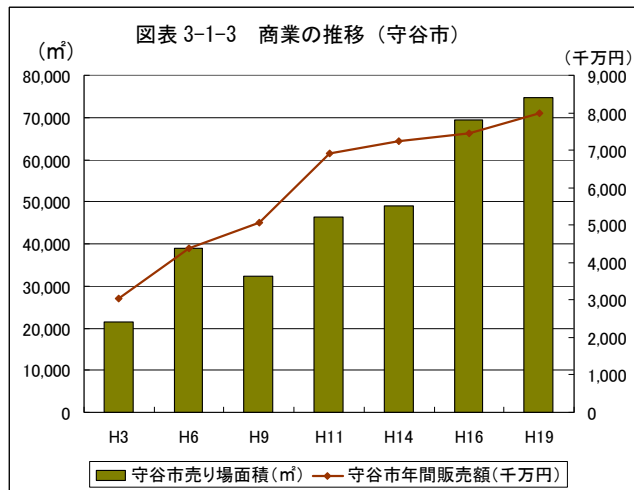


- ・イトーヨーカ堂閉店後(平成 13 年)に出店したマルエツが平成 17 年に閉店し、平成 19 年には完全閉鎖となったカタクラショッピングセンター(店舗面積 11,688 ㎡)、平成 22 年 8 月に閉店した取手とうきゅう(店舗面積 11,991 ㎡、以上全て全国大型小売店総覧 2008、2011)等駅前の大規模商業施設が次々に撤退している。
- ・市内郊外や市外には大型商業施設が次々に立地し、取手駅前の商業は低迷している。(図表 3-1-2)

図表 3-1-2 取手市及び守谷市の大型小売店舗立地状況

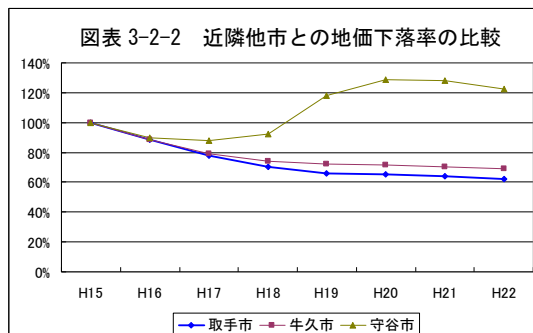
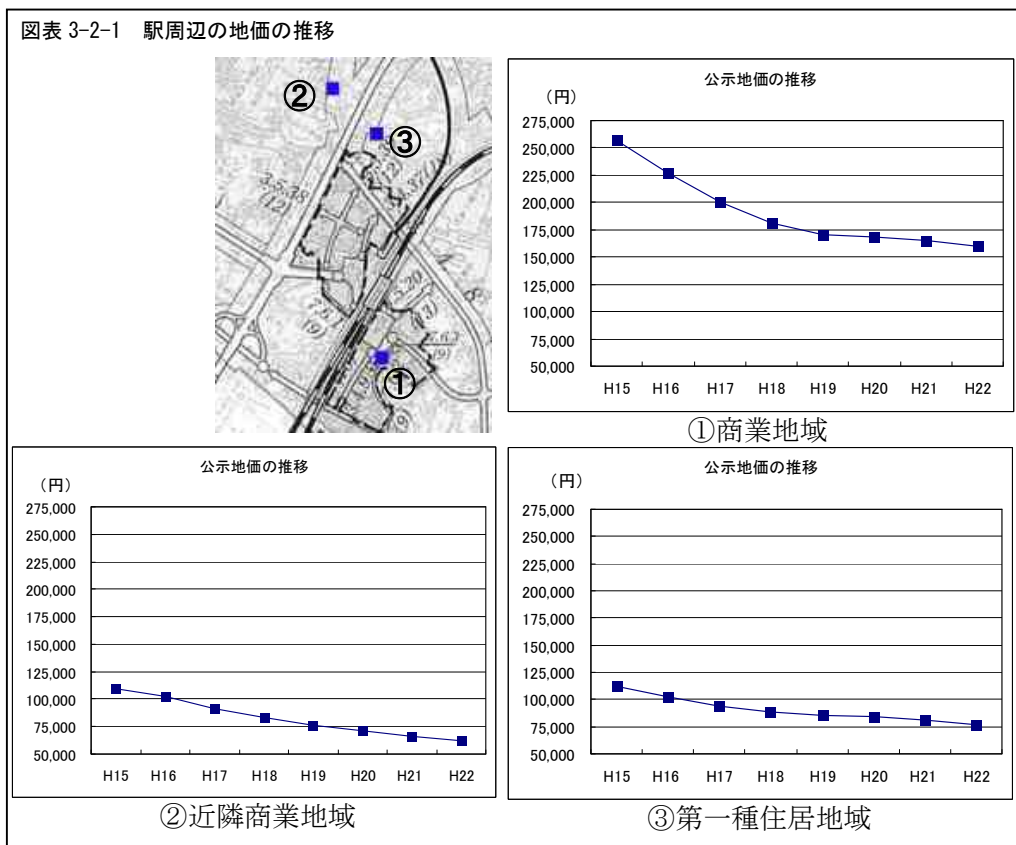


- 一方、隣接する守谷市の年間販売額、売り場面積は増加傾向が続いており（図表 3-1-3）、特につくばエクスプレスの開通（平成 17 年）と前後して複数の郊外型大規模ショッピングセンターが開業している。



## 2) 地価の下落

- 近年の取手駅周辺の地価は、全ての用途地域で減少傾向にあり、特に、商業地域については、つくばエクスプレスが開通した平成 17 年にかけて減少が顕著であり、駅周辺の商業ポテンシャルは明らかに低下している。（図表 3-2-1）
- 近隣他市と比較しても取手市の地価下落率が最も顕著である。（図表 3-2-2）



取手駅、牛久駅、守谷駅から最も近い商業系の用途地域で算出。  
 取手（図中①の地点）  
 ・商業地域  
 ・容積率 500%  
 牛久  
 ・商業地域  
 ・容積率 400%  
 守谷  
 ・近隣商業地域  
 ・容積率 200%

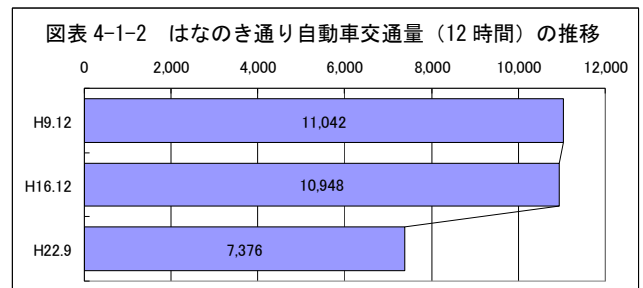
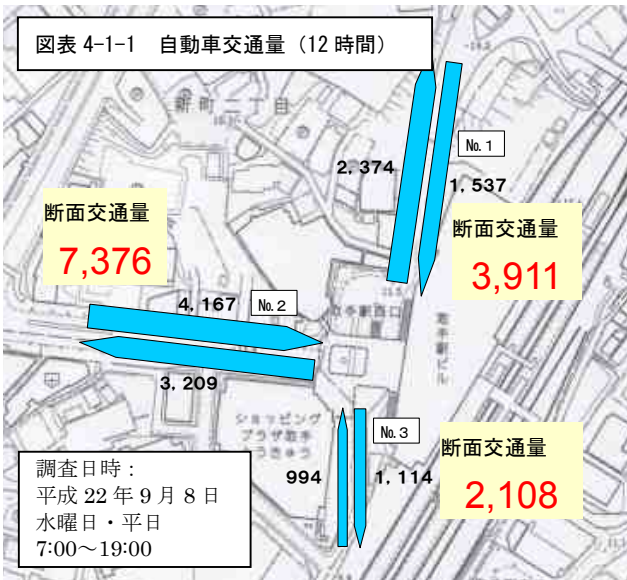
資料：全て <http://chika.m47.jp/>（地価公示・地価調査マップ）

#### (4) 駅周辺の交通実態

##### 1) 駅流出入交通量の現状

###### 【自動車】

- ・取手駅への主たるアクセス動線は、はなのき通りで約 7,376 台/12h の交通量がある。(図表 4-1-1)
- ・流出入交通量に差があることや現在片町・白山前線が国道 6 号方向への一方通行であること等を考慮すると、駅前を経由して駅東口方面へ抜ける通過交通が進入しているものと考えられる。
- ・平成 16 年時点のデータと比較すると約 3 割程度減少している。(図表 4-1-2)

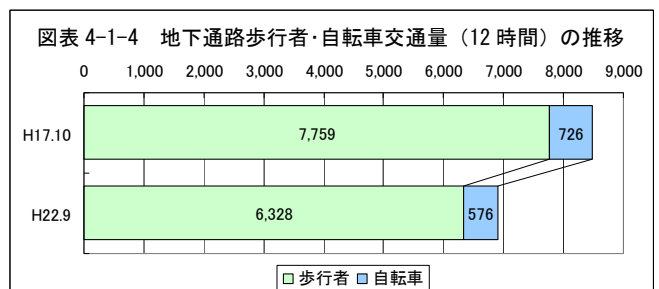
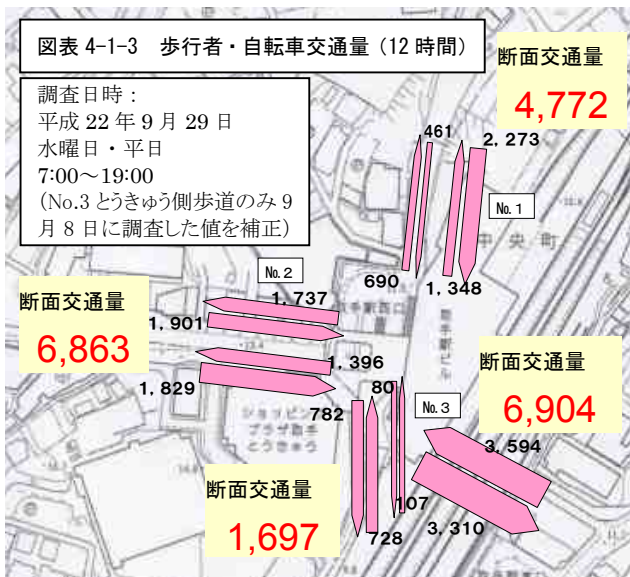


###### 【歩行者・自転車】

- ・取手駅への主たるアクセス動線は、はなのき通りで約 6,863 人/12h (内自転車約 534 台) の交通量がある。
- ・片側歩道断面でもっとも交通量が多かったのは、四谷橋から駅前広場に向かう取手西口・白山線の線路側の歩道で、3,621 人/12h (内自転車約 474 台) とはなのき通り東急側の歩道よりも多くなっている。(図表 4-1-3)

###### 【地下通路 (ギャラリーロード)】

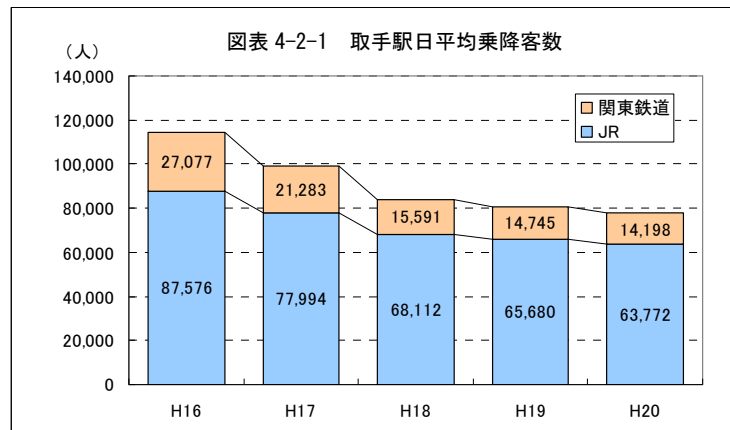
- ・約 6,904 人/12h (内自転車約 576 台) の交通量であるが、平成 17 年時点のデータと比較すると約 2 割程度減少している。(図表 4-1-4)



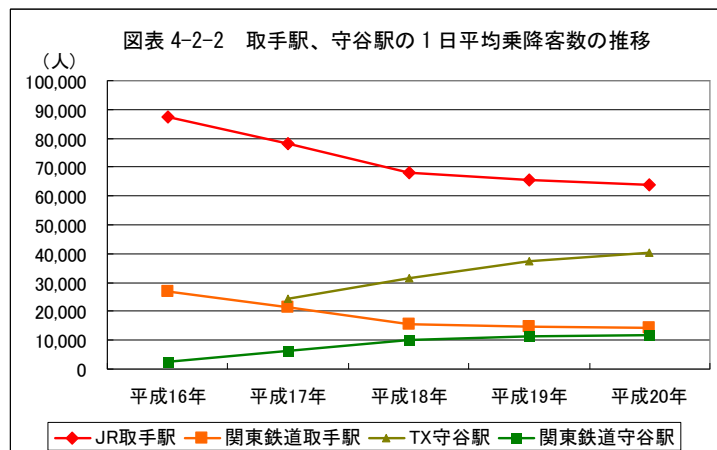
## 2) 駅前広場の現状

### 【鉄道】

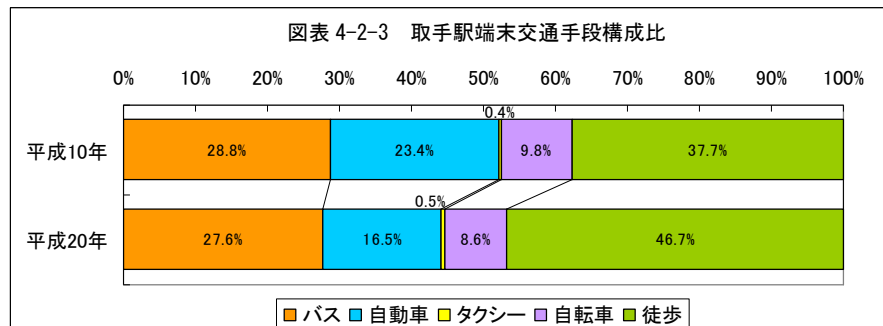
- ・平成 20 年の取手駅の日平均乗降客数は 77,970 人であり、近年減少傾向である（図表 4-2-1）。また守谷駅と比較すると、守谷駅は平成 17 年のつくばエクスプレスの開業と前後して乗降客数を伸ばしているのに対し、取手駅では平成 16 年から平成 18 年にかけて、毎年 JR 常磐線が 1 割、関東鉄道常総線が 2 割以上の割合で乗降客数が減少している。（図表 4-2-2）
- ・端末交通手段は、徒歩（47%）、バス（28%）、自動車（17%）の順となっている。（図表 4-2-3）



資料：関東鉄道(株)、JR 東日本(株)



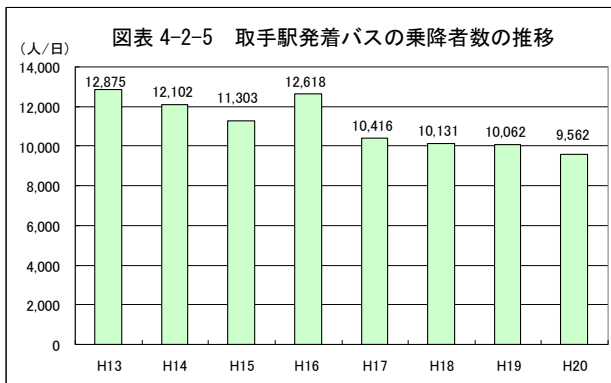
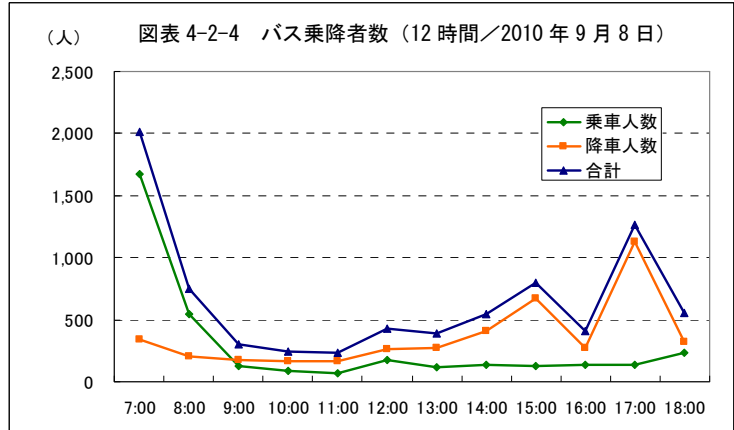
資料：関東鉄道(株)、JR 東日本(株)（取手駅）  
統計もりや（守谷駅）



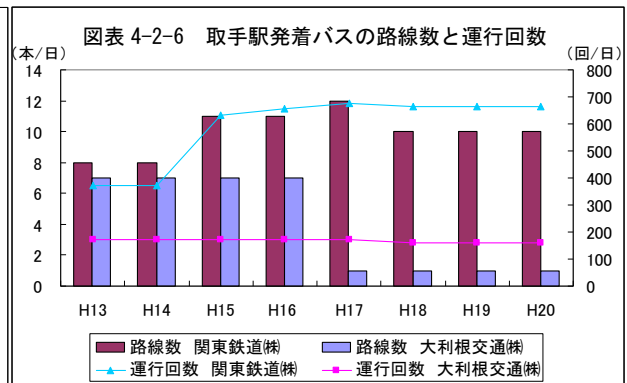
資料：東京都市圏パーソントリップ調査

【バス】

- ・駅前広場には、路線バス停留所が降車専用を含めて4箇所設置され、7,933人/12hの乗降客があり朝夕の通勤・通学時間帯を中心に利用しているが(図表4-2-4)、近年減少傾向を示している。(図表4-2-5)
- ・路線バスの運行回数は平成15年より概ね維持されているものの、つくばエクスプレスの開通(平成17年)以降路線数は減少している。(図表4-2-6)



資料：統計とりで



資料：統計とりで

【一般車】

- ・一般車の停車スペースは駅前広場内にはないが、バス停やはなのき通りの停車帯や他の道路の路側帯を活用して送迎のための停車(キス&ライド)を行っている。(図表4-2-7)

図表 4-2-7 はなのき通りのキス&ライド状況 (8時台)



### 3) 駅前広場の交通の錯綜

- ・駅前広場には、3方向に道路が取り付いており、通過交通と広場利用交通により車両が錯綜している。(図表 4-3-1、図表 4-3-2、図表 4-3-3)
- ・とくに、キス&ライド車両については朝夕の通勤通学時間帯を中心に広場入口の路側帯およびバス停に集中し、停車車両と走行車両の錯綜が見られる。(図表 4-3-4、図表 4-3-5)
- ・さらに、乗降者が車道を横断するケースも見られ、危険な状態となっている。

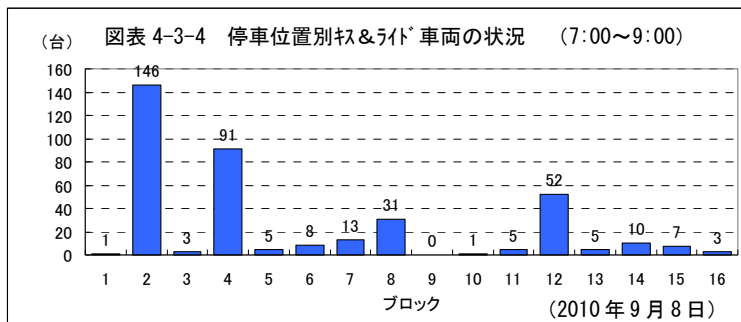
図表 4-3-1 デッキから北街区方向 (8時台)



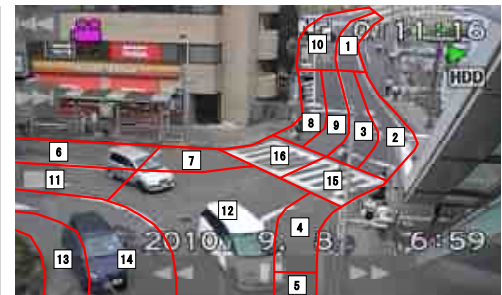
図表 4-3-2 デッキから西街区方向 (7時台)



図表 4-3-3 デッキから南街区方向 (7時台)



図表 4-3-5 ブロック位置





#### 4) 送迎バスの運行状況

- ・ 取手駅東西口からは、企業の通勤バスやゴルフ場及び病院の送迎バス、スクールバス等が多数発着している。
- ・ 取手駅周辺から送迎バスを運行する市内企業のうち、ヒアリング調査を実施した企業においては、バスが取手駅に停車する時間帯は概ね午前7時～8時30分の間集中していた。
- ・ 東京藝大のスクールバスは、取手駅発着とともに午前8時台～午後20時台の間で1時間に1～2本が運行している。
- ・ ヒアリング調査を実施した企業の送迎バスは、取手駅西口周辺で利用者を乗降させているが、特に朝の通勤者用の迎車用バスは、停車スペースのない西口の駅前広場を避けて周辺の道路にバスを停車させている。また駅に向かう送車バスについては、状況をみながら既存バス停や空きスペースに停車し降車させており、ピーク時には集中する他の車両との錯綜もみられ、利用者の安全性が損なわれている。東京藝大のスクールバスにおいても、東口駅前広場を避けて停車している。(図表4-4-1)

図表4-4-1 ヒアリング調査を実施した企業及び東京藝術大学の送迎バスの運行状況

	運行時間帯と本数	乗降場所
キヤノン株式会社 取手事務所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 朝は7時～8時10分間に22便。雨天時など、関東鉄道の判断で増便がある。</li> <li>・ 夕方は16時45分～20時30分間に22便(16時30分終業)</li> <li>・ 日中(8時～16時)は、17往復している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 日中のバスは、取手駅西口のエスカレーターを下りて左側の喫茶店の前に停める(ロータリーの中)。関東鉄道のバスの隙間をぬって停めている。警察や関東鉄道との協議があったものと思う。</li> <li>・ 朝夕のバスは、関東鉄道のバスブースの中に停める。朝は西口のバチンコ店の前のあたりである。</li> </ul>
日清食品株式会社 関東工場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 朝の迎えは大型一台のみ。</li> <li>・ 2交代の生産をしているので、夕方の迎えは15時40分に取手駅を出発する。中型かマイクロバスを使う。</li> <li>・ 増産体制になると、便数が変わる。夕方の迎えが2便になる際は、16時40分駅発である。</li> <li>・ 昼間の従業員を駅に送るのは17時過ぎ。残業があれば18時過ぎ。</li> <li>・ 2交代の従業員を送るのは22時20分、遅い組は23時20分。</li> <li>・ 基本的に月～金だが、増産時は土曜と祝日にも生産している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 朝は松本眼科の近くの路上に停車している。道路の混雑が読めないため、早めに行って待つ必要があり、駅前には長い時間停められないため。</li> <li>・ 夕方は取手駅西口のロータリーの中で降ろす。</li> <li>・ 停車位置について、協議の有無は不明。</li> </ul>
株式会社 東京鐵骨橋梁 取手工場	(迎え) <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 取手駅発7時20分、7時40分、8時</li> <li>・ 守谷駅発7時30分、8時10分</li> </ul> (送り) <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 取手駅行き17時25分、17時40分、18時10分</li> <li>・ 守谷駅行き17時30分、18時10分</li> <li>・ 残業バスは取手、守谷ともに19時10分発</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 朝は旧取手とうきゅうの入り口付近の路上に停める。</li> <li>・ 夕方はロータリーの空いているところに停める。</li> </ul>
東京藝術大学 取手キャンパス	(取手駅東口→東京藝大) <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 9時～19時50分 1～2本/時間</li> </ul> (東京藝大→取手駅東口) <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 8時40分～20時20分 1～2本/時間</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東口旧カタクラ先。大型バスのため、東口ロータリーに入れないため。</li> </ul>

### 5) 駐輪場の利用状況

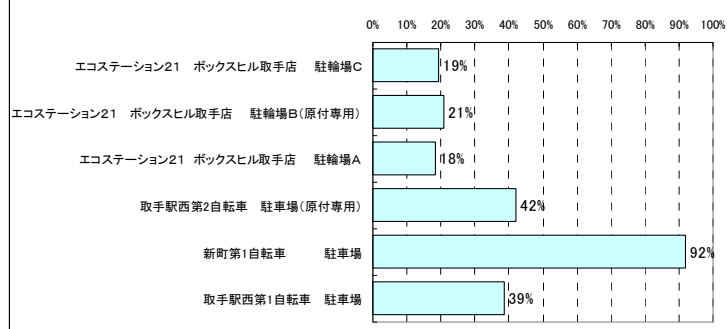
- ・現在、区画整理区域内の駐輪場の収容台数は1,299台、契約台数は742台となっている。
- ・時間帯で見ると、駐輪場の利用が最も多いのは13時台で48%、次いで9時台で42%、18時台で38%となっている。(図表 4-5-1)
- ・駐輪場の利用状況(13時台)は、駅から離れている新町第1自転車駐車場の利用率が92%と高くなっている。(図表 4-5-2)

図表 4-5-1 駐輪場利用調査

調査年月日:平成22年9月29日(水) 天候:晴れ

No.	駐輪場名	収容台数	契約台数	開始前	9:00台	13:00台	18:00台
1	エコステーション21 ボックスヒル取手店 駐輪場C	31	—	0%	0%	19%	26%
2	エコステーション21 ボックスヒル取手店 駐輪場B(原付専用)	24	—	8%	21%	21%	4%
3	エコステーション21 ボックスヒル取手店 駐輪場A	174	—	3%	13%	18%	9%
4	取手駅西第2自転車 駐輪場(原付専用)	100	68	14%	33%	42%	35%
5	新町第1自転車 駐輪場	300	306	35%	82%	92%	82%
6	取手駅西第1自転車 駐輪場	670	368	14%	36%	39%	28%
合計		1299	742	17%	42%	48%	38%

図表 4-5-2 駐輪場利用状況(13時台)



### 6) 駅前景観・街路景観

- ・取手駅前には取手市の玄関口とも言うべき場所でありながら、狭く、周辺の商業ビルなどによる圧迫感が感じられ、魅力的な空間となっていない。(図表 4-6-1、図表 4-6-2)
- ・駅周辺には、駅前広場や主要な通り沿いに少量の街路樹が見られるのみで、やや潤いに欠ける沿道空間となっている。(図表 4-6-3、図表 4-6-4)

図表 4-6-1 駅前景観①



図表 4-6-2 駅前景観②



図表 4-6-3 街路景観①



図表 4-6-4 街路景観②



#### 現況の課題とその対応

- 取手駅西口の自動車交通量は減少している。また、ギャラリーロードの歩行者・自転車交通量についても減少傾向にあり、駅周辺の来街者が減少していることが考えられる。
- 誰もが行きやすく、行きたい街となるよう、乗り換えや各施設へのアクセス性を高めるとともに、安全で便利な交通体系の構築が望まれる。
- 区画整理事業により取り壊される駐輪場の代替地及び、新たな土地利用による利用者の増加を見越した駐輪場の整備が必要である。
- 限られた駅前広場空間は主に公共交通に分担し、企業等の送迎バスについては、公共交通の円滑な運行と利用者の安全性を確保するため、広場以外への停車スペースの確保が望まれる。

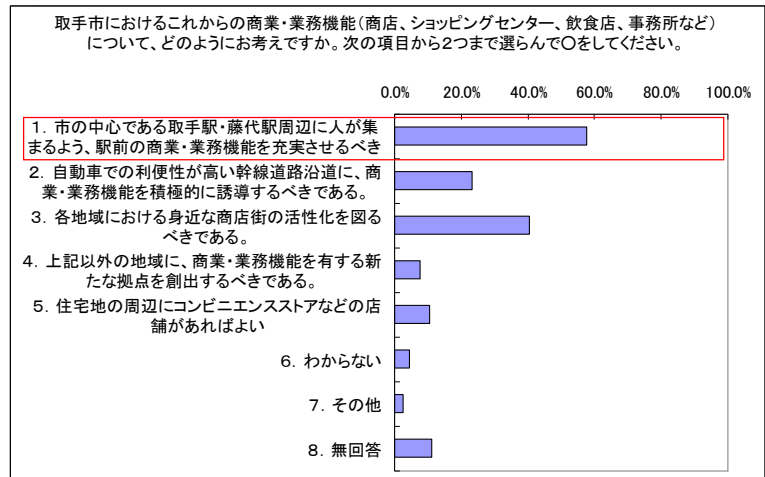
アクセス性の確保及び円滑な交通処理が必要

## 2-2. 中心市街地の活性化の必要性

### (1) 社会資本の集積

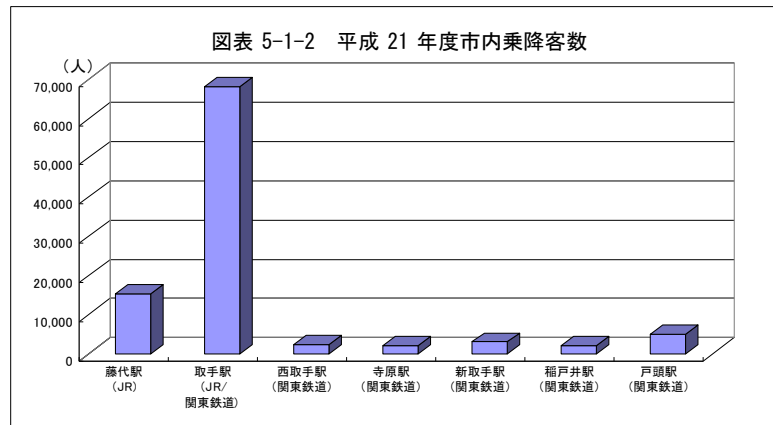
平成 21 年度に実施された市民意向調査（図表 5-1-1）の商業・業務機能に関する質問において、「1. 市の中心である取手駅・藤代駅周辺に人が集まるよう、駅前の商業・業務機能を充実させるべき」と回答した人が最も多く、取手駅周辺での商業・業務機能の充実が望まれている。

図表 5-1-1 平成 21 年度市民意向調査



取手駅には JR 常磐線と関東鉄道常総線の 2 路線が乗り入れており、また乗降客数は市内の駅の中で突出していることから、取手市内におけるターミナル駅としての中心性を持っているといえる。（図表 5-1-2）

図表 5-1-2 平成 21 年度市内乗降客数



資料：関東鉄道㈱、JR 東日本㈱

取手駅の利便性の高さから、駅周辺には各種公共施設や、取手駅を最寄駅とする高等学校、大学が立地している。（図表 5-1-3）

図表 5-1-3 市内公共施設の立地状況



資料：とりで生活便利帳

- ・取手駅周辺は、取手市内で最も市街地整備の進んだ地域である。(図表 5-1-4、図表 5-1-5)
- ・取手駅周辺は商業地域（容積率 500%）に指定されており、高度な土地利用を図っていく地域となっている。また、西口周辺は高度利用地区にも指定されている。



- ・駅周辺の公共サービスの利用状況には増加傾向が見られることから、駅周辺の各種公共施設が市民によってよく利用されていることがわかる。(図表 5-1-6)

図表 5-1-6 取手駅周辺の公共サービス利用状況

		平成19年度	平成20年度	平成21年度
駅前窓口コーナー	各種証明書交付	18,301件	18,238件	30,037件
	徴収税・手数料等	23,450件	26,078件	25,403件
	合計	41,751件	44,316件	55,440件
取手支所	戸籍・異動届関係	850件	757件	783件
	各種証明書交付	12,339件	11,081件	10,286件
	徴収税・手数料等	13,015件	9,627件	9,834件
	その他	6,967件	6,480件	5,424件
合計	33,171件	27,945件	26,327件	
取手図書館	入館者数	187,056人	182,250人	190,857件
	貸出者数	86,553人	88,743人	91,449件
	貸出冊数	297,743冊	299,164冊	301,944冊
アートギャラリー「きらり」	入場者数	15,889人	16,235人	15,631人
	利用日数	257日	268日	256日

(2) 交通結節

- 取手駅には市内で最も多い 11 路線の路線バスが発着し、コミュニティバス（ことバス）は全 11 路線のうち 9 路線が取手駅発着または経由している。（図表 6-1-1、図表 6-1-2）

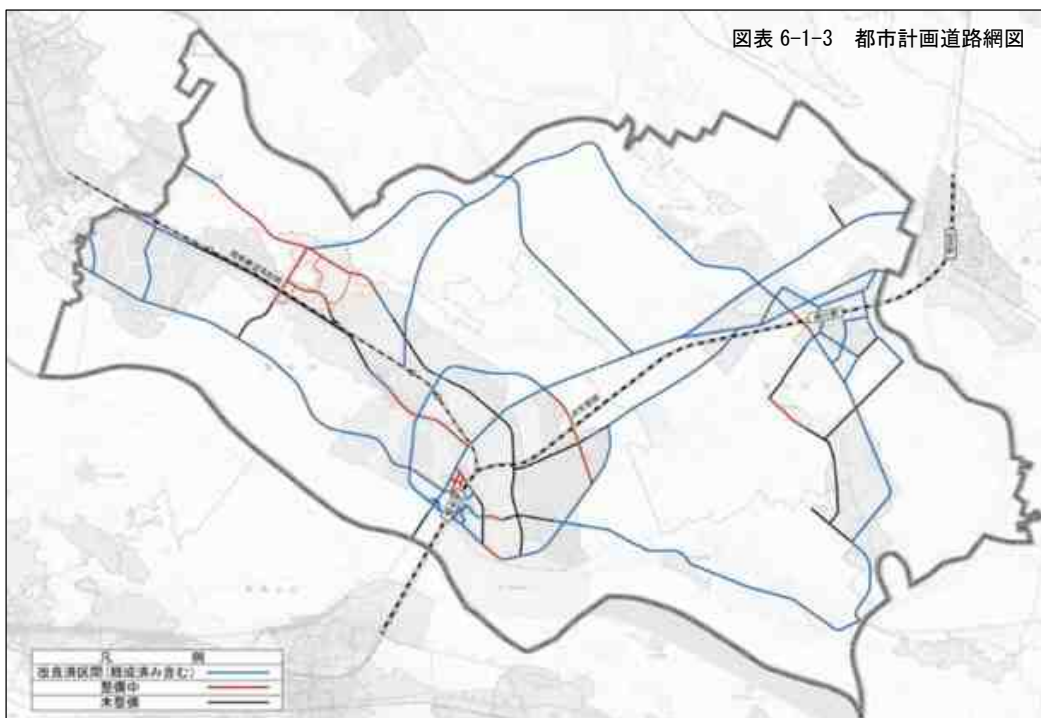
図表 6-1-1 平成 22 年取手駅発着バス運行状況

	路線バス		ことバス	
	運行会社	路線数	運行本数	運行本数
取手駅	関東鉄道	10	626	9
	大利根交通	1	77	
藤代駅	関東鉄道	3	62	5

資料：http://www.bus-ibaraki.jp/index.html

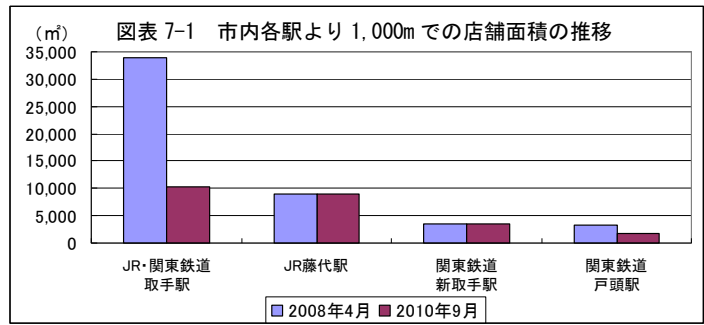


- 道路網についても、南北の大動脈である国道 6 号、東西の幹線道路である国道 294 号が近接し（図表 6-1-2）、また、取手駅周辺を中心とした都市計画道路網が構築されている。（図表 6-1-3）
- JR 取手駅より上野駅までは常磐線快速で 45 分、関東鉄道取手駅は TX 乗り換えの守谷駅まで 16 分とアクセス性に優れている。さらに JR 東日本（株）では、「東北縦貫線計画」（2013 年完成予定）の中で常磐線の東京駅乗り入れ及び東海道線との直通運転を想定しており、実現すれば取手駅から東京へのアクセス性がさらに向上することとなる。



### (3) 取手駅周辺での商業・業務の集積

- 取手市内の大型商業施設は取手駅、JR藤代駅、関東鉄道新取手駅、関東鉄道戸頭駅周辺に集積している。
- 駅から半径1,000mのエリアでの1,000㎡以上の大型小売店舗の店舗面積の合計を比較すると、2010年9月現在、取手駅周辺が10,217㎡と最も多く、次いで藤代駅が8,895㎡となっている。



資料：2008、2011年全国大型小売店総覧

(図表 7-1)

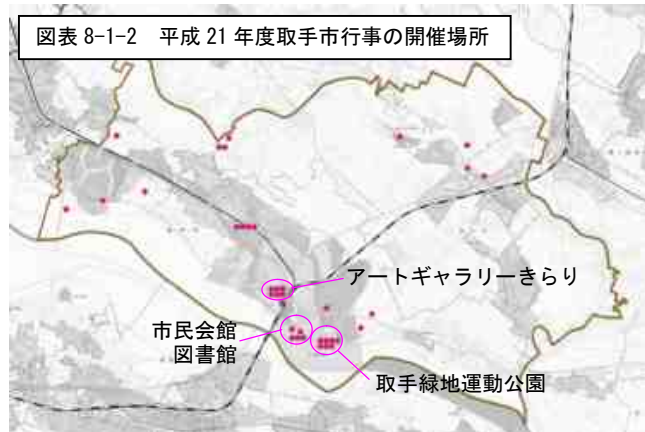
- 取手駅周辺の店舗面積は2008年から2010年にかけて約24,000㎡減少しており、商業の衰退の傾向は見られるものの、駅周辺には再生の足がかりとなるような活用しうる建築ストックが多数立地していることが分かる。

### (4) 人が集まる場所としてのポテンシャル

#### 1) 取手市内におけるイベント会場等の立地状況

- 利根川の河川敷はスポーツやレジャーを楽しむ場として市民に親しまれている。(図表 8-1-1)
- 平成21年度の取手市の行事は取手駅周辺で多く開催されており、このエリアが人が集まる場となっていることが考えられる。(図表 8-1-2)

図表 8-1-1 利根川河川敷の様子



資料：取手市ホームページ

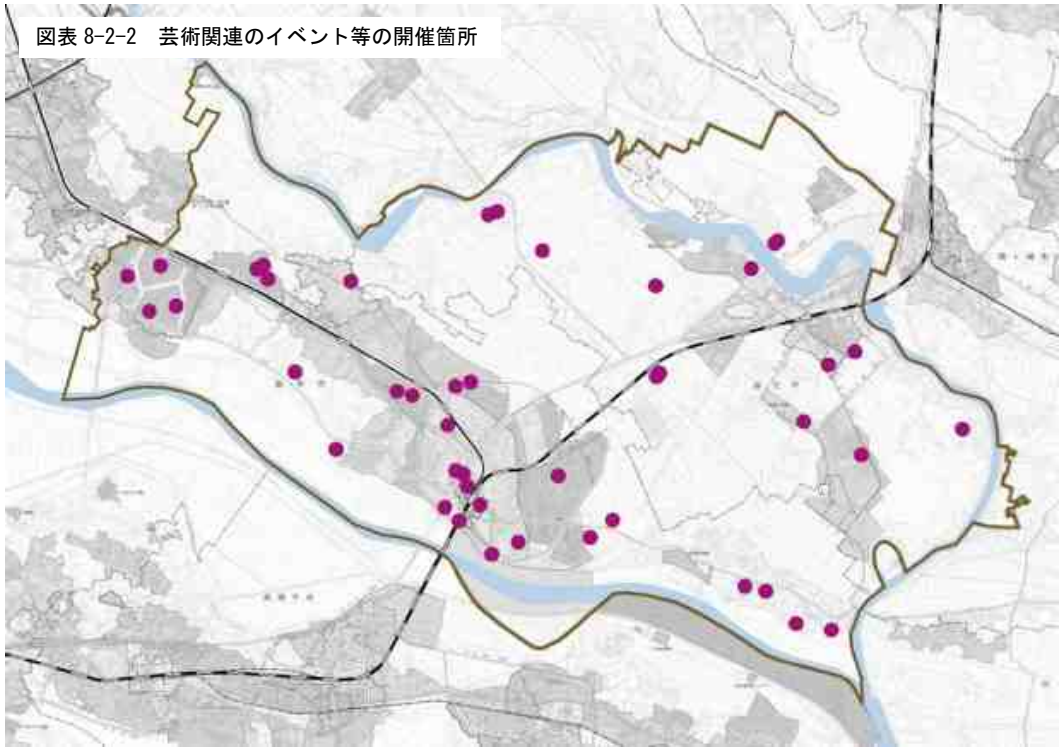
## 2) 東京藝術大学と連携したイベント等の開催状況

- ・東京藝術大学取手キャンパスでは、美術学部の学生が絵画、彫刻、工芸、デザイン、建築等を学んでおり、これまで東京藝術大学の教員や学生らと、取手市民との交流が様々な形で図られてきた（図表 8-2-1）。
- ・近年では取手駅周辺を拠点として活動する東京藝術大学OBや若いアーティストらがあり、取手駅周辺には芸術を通して駅周辺の活性化が行える人材が多数存在する。全7室からなる井野アーティストヴィレッジでは、展示等を行う1室を除く6戸で若いアーティストらが創作活動を行っている。（図表 8-2-2）
- ・「壁画制作によるまちづくり」や「ストリートアートステージ」、「コミュニティバス車両デザイン」等、東京藝術大学との交流の中で、取手駅周辺の街づくりに関わるものも行われている。（図表 8-2-3、8-2-4）
- ・平成22年には西口県学生寮跡地において野外映画祭が開催され、ショートショートフィルムコンテストには76作品もの短編映画作品の応募があるなど、芸術に関連する催しに対する関心が集まっていることが考えられる。

図表 8-2-1 芸術関連のイベント一覧

活動	内容	開催時期	場所	備考
炎の祭り	陶芸教室	平成9年度～平成20年度	藝大取手校	藝大との協働
親子土器作り教室	土器作り	平成10年度	公民館	藝大との協働
壁画によるまちづくり	壁画制作	平成12年度～平成20年度	市内陸橋など	藝大との協働
取手松陽高校公開講座	学校公開講座(陶芸教室)	平成10年度	松陽高校	藝大との協働
ふれあいコンサート	藝大生によるクラシックコンサート	平成11年度～	公民館等	藝大との協働
室内音楽演奏会	オペラとブラスアンサンブル	平成10年度	取手市民会館	藝大との協働
取手利根川花火大会演奏	花火大会開催前に打楽器を演奏	平成11年度	取手緑地運動公園	藝大との協働
中学生バンドフェスティバル	市内中学校吹奏楽部によるフェスティバルに藝大生がゲスト参加	平成11年度	取手市民会館	藝大との協働
市制30周年記念式典演奏	藝大生と助教授によるクラシック演奏	平成12年度	市民会館	藝大との協働
取手駅東口区画整理事業竣工記念式典演奏	藝大生によるクラシック・声楽の演奏	平成12年度	BOXヒル内クリスタルホール	藝大との協働
出張コンサート	小中学校、自治体の要請でコンサートを行う	平成12年度～	体育館、公民館	藝大との協働
東京藝術大学取手校地創作展	作品展示	平成9年度	市民会館展示室	藝大との協働
取手校地非常勤講師展	作品展示	平成9年度	市民会館地下駐車場	藝大との協働
日本画教官展	作品展示	平成9年度	大学美術館	藝大との協働
取手アートプロジェクト	現代アートの公募展や地元アーティストのオープンスタジオを開催	平成11年度	市内各所	藝大との協働
ストリートアートステージ	藝大生の彫刻(金属)、工芸(鍛金)作品を歩道に設置したステージに設置	平成12年度～	取手駅東口付近	藝大との協働
取手市長賞	藝大の卒業制作に市長賞を授与、その後市内にて展示	平成4年度～	市内各施設 公共広場(展示)	藝大との協働
小中学校との交流事業	藝大生による美術や吹奏楽の指導	平成9年度～	市内小中学校	藝大との協働
健康づくりシンボルマーク審査委員	健康づくり標語・シンボルマークの募集にあたり審査委員を依頼	平成10年度	-	藝大との協働
第0研究室企画の活動	全国芸術系学生のネットワーク構築、作品などの運用、駅前でのポスタープロジェクトなど	平成15年度～	取手駅東口付近 (活動拠点)	藝大大学院卒業生が中心となり活動
井野アーティストヴィレッジ	URの協力を得て井野団地のショッピングセンターを若い芸術家のアトリエとして貸出し	平成19年度～	井野団地	藝大との協働
JOBANアートライン	JR常磐線沿線自治体の、アートを基調とした活性化事業	平成18年度～	-	藝大、常磐線沿線自治体との協働
コミュニティバス車両デザイン	藝大助教日々野克彦氏による車両デザイン	平成18年度	-	藝大との協働
取手野外映画祭	取手市制40周年記念事業 ダンス、音楽等のショー、ショートショートフィルムコンテスト、映画の上映など	平成22年度	取手駅西口県寮跡地	取手市制40周年記念事業

図表 8-2-2 芸術関連のイベント等の開催箇所



図表 8-2-3 壁画によるまちづくり



図表 8-2-4 ストリートアートステージ

- 取手駅周辺は、これまでも取手市の中心地として社会資本整備が進められてきた地域である。
- 取手駅周辺は公共交通が結節しており、市内で最も利便性が高いことから、少子高齢化に対応し得る地域であるといえる。

**社会資本や交通結節点としての機能を活かし、時代の変化に対応しながら  
今後とも中心市街地として持続していくことが必要である。**

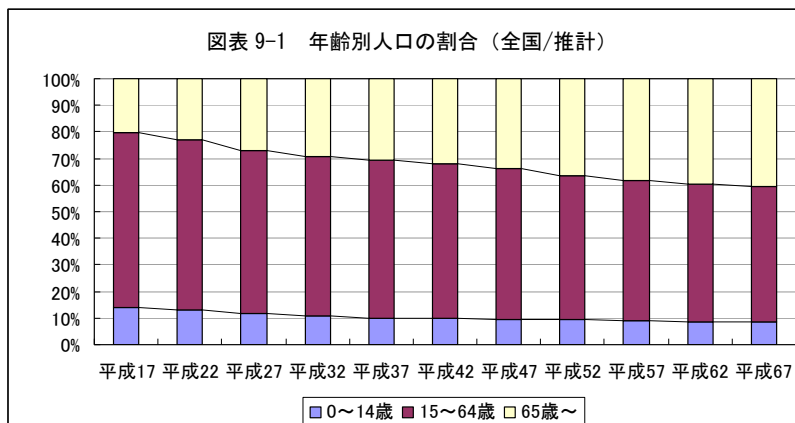


### 3. 少子・超高齢社会と持続可能な中心市街地

#### 3-1. 我が国における少子高齢化問題

##### (1) 我が国の少子高齢化の現状

- ・我が国の65歳以上の人口は、平成18年の推計によると、25年後の平成42年には31.8%、50年後の平成67年には40.5%となっており、実に5人に2人が高齢者という超高齢社会となることが予測されている。(図表9-1)
- ・14歳以下の若年層は、同じく平成18年の推計によると年々減少を続け、平成42年には9.7%、平成67年には8.4%となっている。



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

##### (2) 国の施策

- ・将来の少子高齢化の進行に対応すべく、平成22年6月18日に閣議決定された新成長戦略では高齢者支援、子育て支援それぞれについての文言が含まれている。また、平成13年の高齢社会対策大綱では「地域における健康づくり施設の整備等を推進」、平成15年の次世代育成支援では「安心して外出できるような環境整備」「子育てを支援する良質な住居・居住環境を整備」等、高齢者や子育て支援のまちづくりに関する提言も見られる。(図表9-2)

図表 9-2 国の施策

#### 【国の施策】

##### ●新成長戦略(平成22年6月18日閣議決定)

###### ■高齢者支援関連

○全ての高齢者が、家族と社会のつながりの中で生涯生活を楽しむことができる社会をつくる。

○高齢者が元気に活動している姿は、健全な社会の象徴である。

###### ■子育て支援関連

2020年までの目標(抜粋)

誰もが安心して子どもを産み育てられる環境の実現による出生率の継続的上昇を通じ、人口の急激な減少傾向に歯止め

##### ●高齢社会対策大綱(平成13年12月閣議決定)

生涯にわたる健康づくりに資するため、地域における健康づくり施設の整備等を推進するとともに、自然とのふれあいの中で健康づくりができるよう、必要な施設等の整備等を推進する。

##### ●次世代育成支援

###### (平成15年3月少子化対策推進関係閣僚会議決定)

妊婦や乳幼児を連れた人が安心して外出できるような環境整備を行うとともに、子育てを支援する良質な住居・居住環境を整備する

### 3-2. 取手市における少子高齢化問題

#### (1) 取手市上位計画における位置づけ

- ・第5次取手市総合計画において、重点テーマとして、取手アートタウンの実現と団塊ジュニア世代の定住化の促進が挙げられている。(図表 10-1)
- ・現在策定中の都市マスタープラン案では、「住み続けることの出来る快適な都市づくり」が基本理念として掲げられており、特に取手駅周辺地区は「市の発展を中心となってリードする都市拠点」と位置づけられ、「健康・医療・福祉をはじめとする各種都市機能の集積」「交通結節機能や情報発信機能の充実」を図るとされている。

図表 10-1 取手市上位計画

### 【取手市上位計画】

**●第5次取手市総合計画(平成19年策定)**

■基本理念  
「人と自然が共生し、芸術の香りが漂い、賑わいと活力に満ちたまち“とりで”」

■将来都市像  
「水と緑を育み、美と文化を創る生き生きリビングタウン」

■重点テーマ：「取手アートタウン」の実現と 「団塊ジュニア世代の定住化」の促進

■取手駅周辺の位置づけ等

- 商業・業務機能を適正に誘導できるような環境整備を行い、商業・芸術・文化機能の充実を図る。
- 商業・芸術・文化機能の充実をはじめ、市民や都市間の交流・交通機能の充実による活性化を図る。

**●都市マスタープラン(案)**

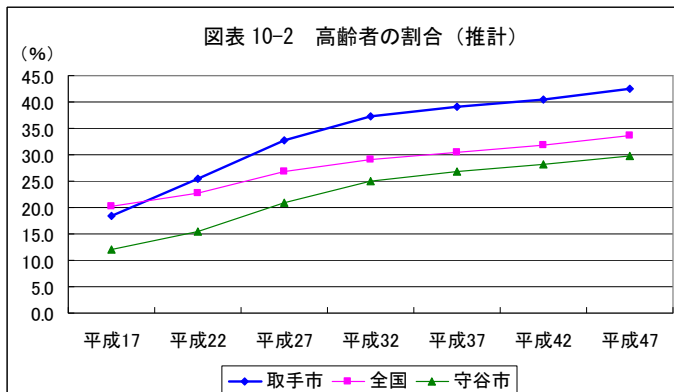
■基本理念  
「生活・産業・自然が調和し安心して 住み続けることのできる 快適な都市づくり」

■取手駅周辺の位置づけ等

- 本市の発展を中心となってリードする都市拠点として位置づけ、各種都市機能の適正配置と 魅力ある景観形成を図る
- 都心居住機能や、今後の少子高齢社会に対応した 健康・福祉・医療をはじめとする各種都市機能の集積を図る。
- 市内の各拠点を有機的に結ぶ 交通結節機能や情報発信機能の充実を図る。

#### (2) 取手市の高齢化の現状

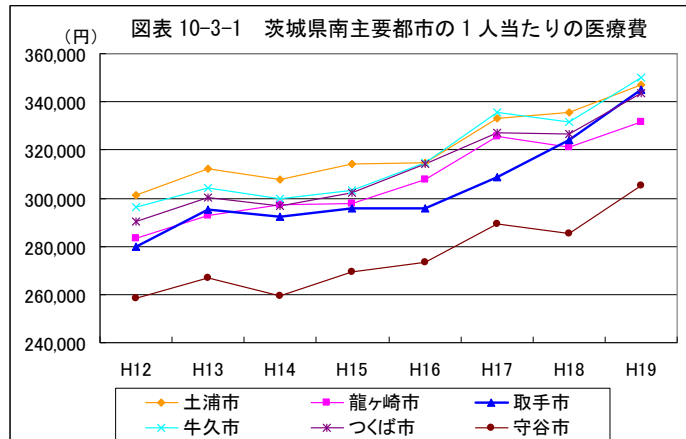
- ・平成17年度の日本の人口に占める高齢者の割合は20.2%、取手市の人口に占める高齢者の割合は18.5%であった(国勢調査より)。
- ・平成18年の推計によると、取手市の人口における65歳以上の高齢者の割合は、平成22年には25.5%となり全国平均の22.8%を超え、15年後の平成32年には全国平均26.9%に対し取手市は37.2%、25年後の平成42年には40.4%となり、隣接する守谷市の28.1%、全国平均の31.8%を大きく超えると推計されている。(図表 10-2)



資料：http://www.ipss.go.jp/ (国立社会保障・人口問題研究所)

### 3-3. 取手市の医療費の増大

- 取手市の医療費は近隣他市と比較しても急激な増加傾向にある。(図表 10-3-1)



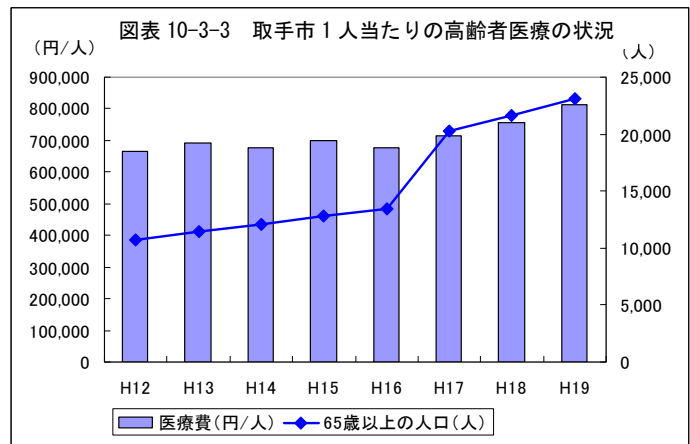
資料：茨城県厚生総務課国民健康保険室

- 平成 20 年度の財政状況は厳しいながらも健全な状態であるといえるが(図表 10-3-2)、平成 22 年度より取手市は交付団体となり、取手市財政運営緊急対応指針にも示されたとおり、財政は厳しい状況にある。
- 高齢化の進行に伴い、医療費が増大していく中で、今後より厳しい状況となることが懸念される。(図表 10-3-3)

図表 10-3-2 取手市の財政状況

指標	H20決算データ	H20類似団体平均	類似団体(35団体)順位
財政力	1.04	0.91	10位
経常収支比率	90.7%	93.8%	8位
実質公債費比率	12.0%	7.6%	29位
将来負担率	89.0%	48.8%	20位

資料：取手市ホームページ

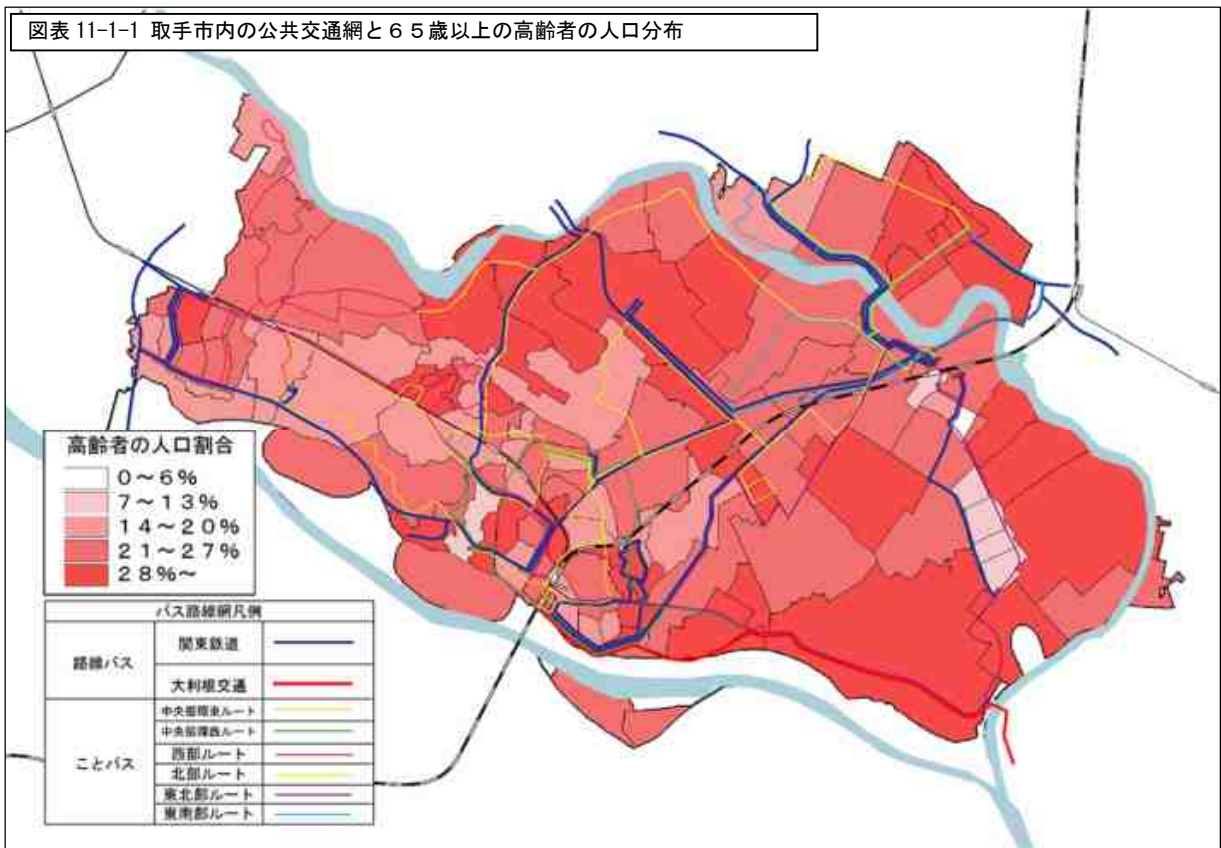


資料：茨城県厚生総務課国民健康保険室

### 3-4. 取手市における高齢者の居住と健康づくり

#### (1) 地域ごとの高齢者の割合と医療関係施設へのアクセス性

- ・市内のほぼ全域が高齢化社会の基準である高齢化率 7%を超えており、特に市外周部では 28%を超える地域も多い。(図表 11-1-1)
- ・取手駅を起点に、北東へ J R 常磐線、西へ関東鉄道常総線が市内を横断するように延びているが、高齢者の多い地域の鉄道の利便性が高いとは言えない。(図表 11-1-1)
- ・取手駅周辺から離れるにつれて少なくなる路線バスをコミュニティバスが補う形で、取手駅へのアクセス性はある程度保たれていることがわかる。(図表 11-1-1)



- ・決められた日程で受診する健康診断会場は市全域にあるが、日常的に健康診断や健康相談が受けられる場が、日常的に利用する駅周辺にあることが望ましい。(図表 11-1-2、図表 11-1-3)
- ・病院及びリハビリ施設を持つ病院・診療所は高齢者の多い地域に少なく、交通利便性の良い駅周辺での立地が望まれる。さらに、市内には取手・竜ヶ崎保健医療圏(※P26「(2)保健医療圏における位置づけ」参照)の中核的な病院と位置づけられている取手協同病院(平成23年4月よりJAとりで総合医療センターに名称変更)、取手北相馬保健医療センター医師会病院をはじめ8箇所の病院が立地しているが、ほぼ市西側に集中しており、利便性の高い駅周辺でそれらの医療が受けられることが望ましい。(図表 11-1-4、図表 11-1-5)

図表 11-1-2 取手市内の健診会場

	ヘルスアップ検診	胃・大腸がん検診	乳がん検診	子宮がん検診	骨粗しょう症検診	呼吸器検診 肝炎ウイルス検査 前立腺がん検診
白山公民館	○					○
寺原公民館	○	○	○	○		○
あけぼの 井野公民館	○	○	○	○		○
福祉会館	○	○	○	○	○	○
小文間公民館	○	○	○	○		○
保健センター	○	○	○	○	○	○
戸頭公民館	○	○	○	○		○
久賀公民館	○	○	○	○		○
山王公民館	○	○	○	○		○
相馬南公民館	○	○	○	○		○
藤代保健センター	○	○	○	○	○	○
高須公民館	○	○	○	○		○
桜が丘第一集会所	○	○	○	○		○
六郷公民館	○	○	○	○		○
小堀集会所	○	○	○	○		○
永山公民館	○	○	○	○		○
かたらいの郷	○	○	○	○		○
福祉交流センター	○	○	○	○		○

資料：取手市HP(平成22年度)

図表 11-1-3 取手市内の健康診断会場と公共交通網



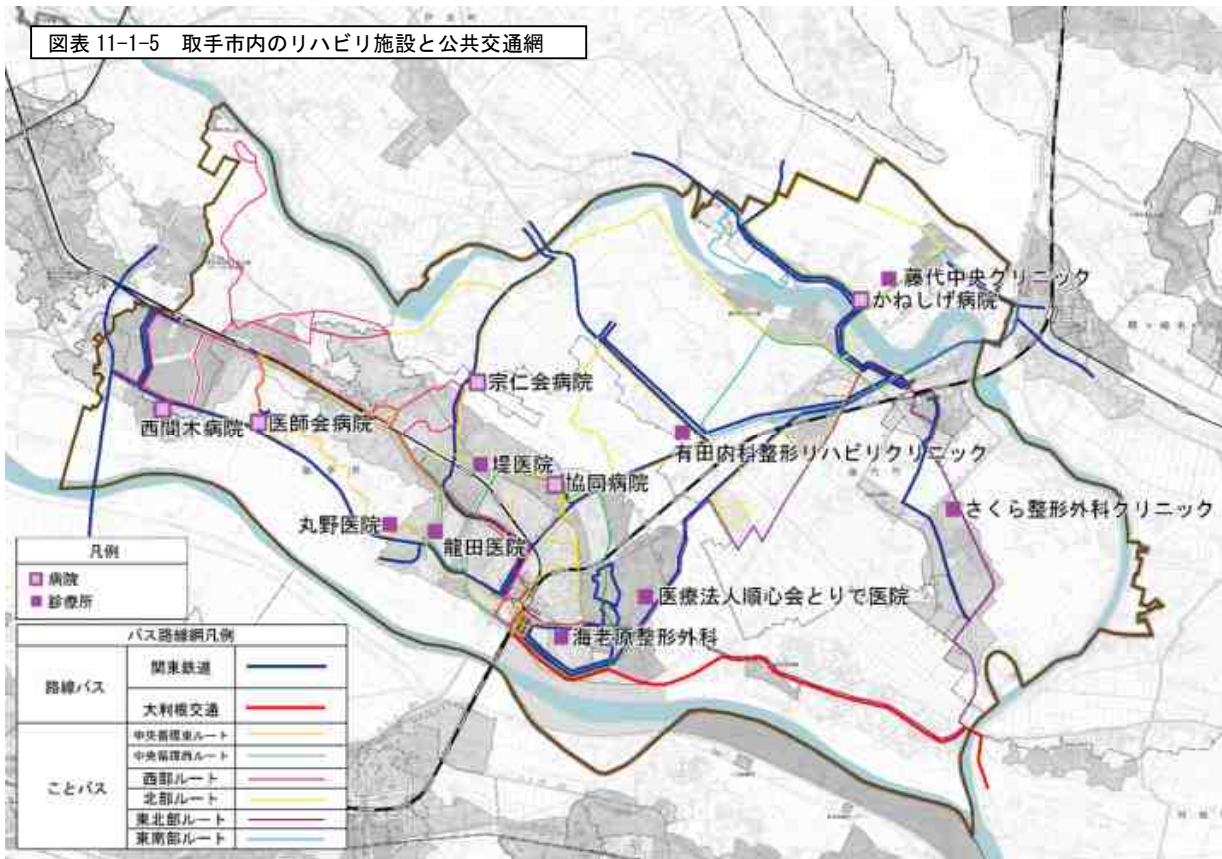
資料：取手市HP(平成22年度)

図表 11-1-4 取手市内の病院と公共交通網



資料（病院）：いばらき医療機関情報ネット  
<http://www.ibaraki.medinfo.ne.jp/>

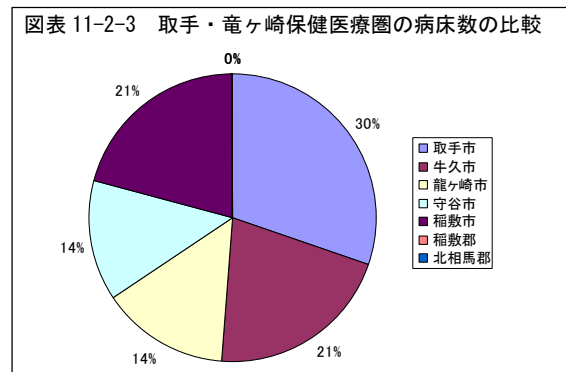
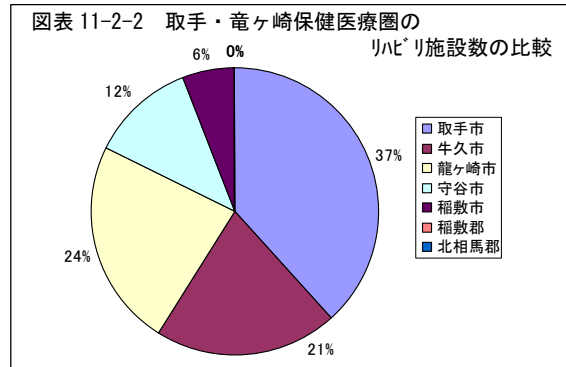
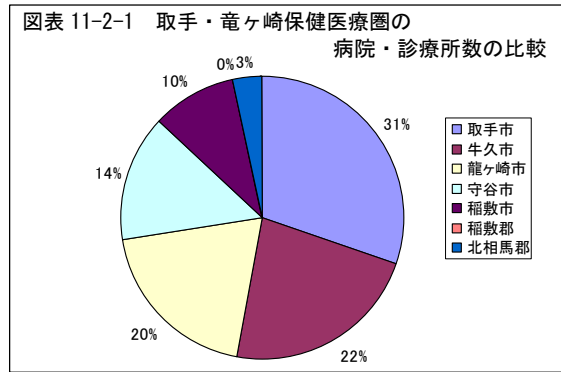
図表 11-1-5 取手市内のリハビリ施設と公共交通網



資料（リハビリ施設）：いばらき医療機関情報ネット  
<http://www.ibaraki.medinfo.ne.jp/>

## (2) 保健医療圏における取手市の位置づけ

- 取手・竜ヶ崎保健医療圏※（取手市、龍ヶ崎市、牛久市、守谷市、稲敷市、稲敷郡、北相馬郡）において、病院数、病床数、リハビリのできる病院及び診療所の数等は取手市がもっとも多い。（図表 11-2-1、11-2-2、11-2-3）（※二次保健医療圏。詳細は下図《参考》参照）
- 地域医療支援病院は地域の病院・診療所の支援を行い、二次保健医療圏における中核的な病院である。地域医療支援病院は、二次保健医療圏あたりに 1 つ以上配置されるのが望ましいとされている。取手・竜ヶ崎保健医療圏内に地域医療支援病院は 2 つあるが、どちらも取手市内の病院であり、取手市が取手・竜ヶ崎保健医療圏における中心的な役割を担っていると考えられる。



資料：いばらき医療機関情報ネット  
(<http://www.ibaraki.medinfo.ne.jp/>)

### 《参考》



### 【※二次保健医療圏を設定する社会的条件】

- 圏域を構成する市町村住民の受療割合が高く、圏域として独立が高い。
- 中核病院が存在。
- 圏域内から中核病院までの所要時間が乗用車で概ね 1 時間以内。
- 既存の医療に関する行政、団体の圏域を考慮。

### 3-5. 市民のまちづくり提案より

- ・「取手駅西口地区まちづくり企画提案公募」に寄せられた 31 の提案のコンセプトをまとめると、「居住者のためのまちづくり」「少子高齢化への対応」「集客力の向上」「歩行者優先、環境型のまちづくり」「交通結節点として整備」「文化、芸術、街のイメージづくり」「市民活動を支援」の7つに分類できる。
- ・このうち、「少子高齢化への対応」はもちろん、他のまちづくりのテーマについても、子育ての支援や高齢化への対策等、福祉的視点からアプローチした提案がみられた。(備考欄参照)

提案書のコンセプト	まちづくりのテーマ	備考
住みやすい街 住みやすい街 居住者中心のコンパクトな街 利便性のある街 職住一体型の生活環境整備	居住者のためのまちづくり	・中高所得者向けマンションをつくり、一階に医療施設、飲食店など生活必需分野のテナントがほしい。(居住に特化したまちづくりを提案) ・交通の便の良い駅前に高齢期の生活に適した住宅があると良い。
高齢期の居住エリア 少子高齢化に対応したコンパクトシティ	少子高齢化への対応	・アクセス性の良いところに医療・介護施設の充実を図る。 ・高齢になると他地域の総合病院へ車で通うのが困難になる。外来専門のクリニックが駅前にあると良い。 ・生活を支える駅直結の施設がほしい。(行政サービス、医療、福祉関係)
福祉と集客 巨大ショッピングモール 地域の情報を発信 市内の情報を発信	集客力の向上	・駅直結の医療・介護施設を設置し、通院、見舞いの合間に立ち寄れるような商業施設、文化施設を設ける。
歩いて楽しむ街 歩行者・自転車の優先と景観性 行政主導の活性化と低炭素社会 自然に触れ合える街	歩行者優先、環境型のまちづくり	・バリアフリー化をすすめて、全ての人が移動しやすいようにする。
中継地点として整備 中継地点としてパークアンドステイアンドライドが出来 交通結節点としてのまちづくり 駅前を各種施設のハブに。	交通結節点として整備	・駅前に、各保育所へ子どもを送迎する送迎保育ステーションがあると良い。
歴史・芸術のある街 芸術と文化のある街 シンボルのある街 取手ミュージアムタウンを意識した個性的な景観 取手アートタウンを強調 余裕のあるまちづくり	文化、芸術、街のイメージづくり	・絵画の鑑賞や実際に絵を書くことなどが豊かな老後を送る良い材料になる。
健康、コミュニケーション ソフト(活動)重視のまちづくり 市民参加のまちづくり 市民によるまちづくり 若者が活動する街	市民活動を支援	・公園での園芸療法を念頭に計画

#### 現況の課題とその対応

○少子高齢化が全国的な社会問題となっている中、取手市の少子高齢化は深刻な状況となることが予測されており、まちづくりの面でも高齢化への対応が重要課題といえる。

⇒**生き生きとした高齢期の生活を楽しみ、一人暮らしになっても安心して長寿を全うでき、子育て世代にとっても地域の支えによって安心して暮らせるまちづくりが望まれている。**

○取手市の医療関連施設は充実しているといえるが、高齢者の利用のしやすさを考慮すると、アクセスのしやすい中心市街地での医療関連施設の集積が望まれる。

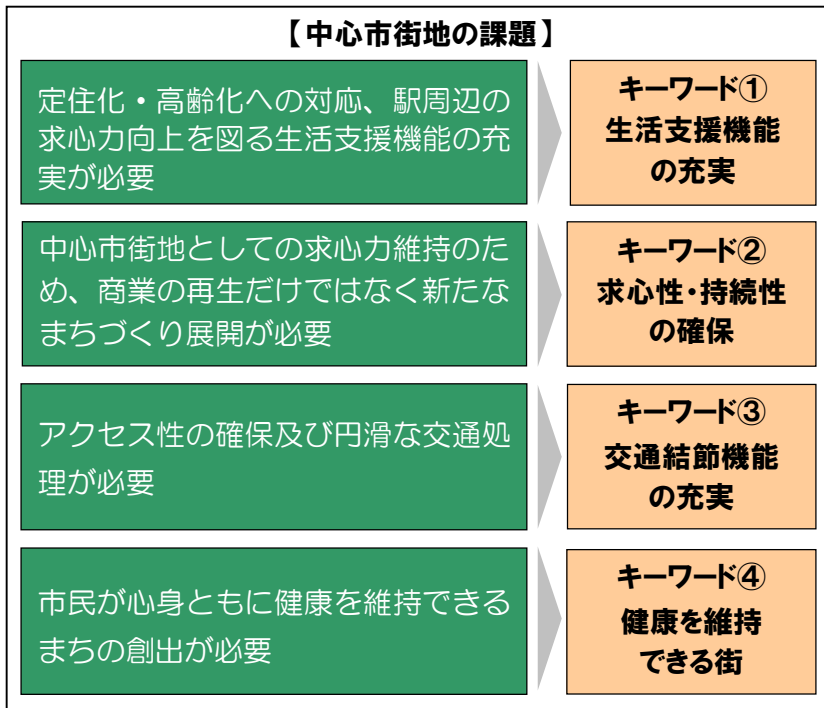
○高齢化の進展に伴い、医療費が増大し、財政的にもさらに厳しい状況となることが考えられる。

○今後は、市民自らの健康意識を促し、市民の健康維持を図り、医療費を抑えることが重要であり、運動の場等各種施設の整備に加え、文化・芸術、自然に触れる場を設け、心身両面での健康を意識したまちづくりが必要である。

市民が心身ともに健康を維持できるまちの創出が必要

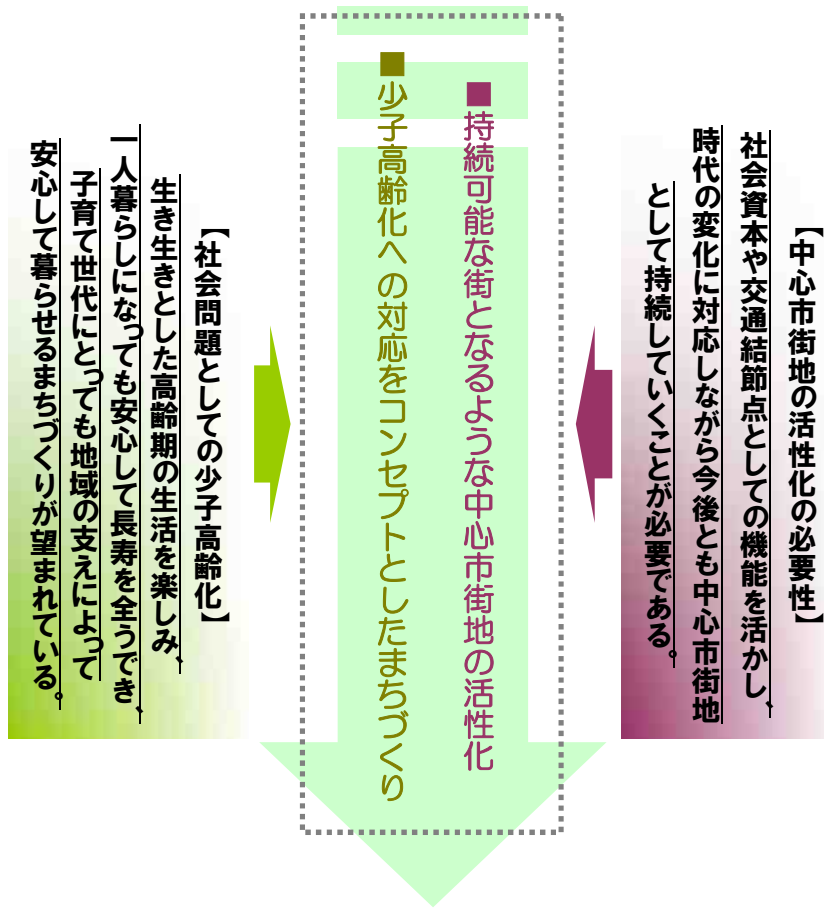


## 4. 新たなまちづくりの目標と基本方針



取手市の現況を分析し、中心市街地の課題を次の4点に設定した。

- ・中心市街地としての求心力維持のため、商業の再生だけではなく新たなまちづくり展開が必要
- ・定住化・高齢化への対応、駅周辺の求心力向上を図る生活支援機能の充実が必要
- ・アクセス性の確保及び円滑な交通処理が必要
- ・市民が心身ともに健康を維持できるまちの創出が必要



これらの課題を踏まえ、今後取手駅周辺のまちづくりを進めるに当たり、特に重点を置くものとして「生活支援機能の充実」「求心性・持続性の確保」「交通結節機能の充実」「健康を維持できる街」の4つのキーワードを設定した。

取手市の現況の分析を元に設定されたそれらのキーワードに加え、全国的な問題となっている少子高齢化問題から「少子高齢化への対応をコンセプトにしたまちづくり」、さらに中心市街地の活性化の必要性という観点からの「持続可能な街となるような中心市街地の活性化」という視点を加え、取手駅西口周辺のまちづくりの目標を「市民の健康を増進し、活力を創出する中心市街地－ウェルネス・タウン取手の創造」とした。

**【まちづくりの目標】**  
 -市民の健康を増進し、活力を創出する中心市街地－  
**ウェルネス・タウン取手の創造**

### 【まちづくりの目標】

-市民の健康を増進し、活力を創出する中心市街地-  
**ウェルネス・タウン取手の創造**

また、まちづくりの目標である「市民の健康を増進し、活力を創出する中心市街地－ウェルネス・タウン取手の創造」を実現するため、以下の6つの基本方針を設定した。

### 【まちづくりの基本方針(案)】

まち全体の健康・医療・福祉施策と連携し、  
そのハブ機能となる中心市街地の形成

運動（リハビリ）のできるまちづくり

芸術と調和するまちづくり

ユニバーサルデザインによる、  
多世代の人々が交流するまちづくり

ウェルネス・タウンを支える  
商業・業務機能が集積するまちづくり

環境を優先させるまちづくり

- ・まち全体の健康・医療・福祉施策と連携し、そのハブ機能となる中心市街地の形成
- ・運動（リハビリ）のできるまちづくり
- ・芸術と調和するまちづくり
- ・ユニバーサルデザインによる、多世代の人々が交流するまちづくり
- ・ウェルネス・タウンを支える商業・業務機能が集積するまちづくり
- ・環境を優先させるまちづくり

ウェルネス・タウンの実現に向け、健康・医療・福祉の視点から、商業その他の機能の展開を図り、さらに芸術や環境の要素を加えながら、今後のまちづくりを展開していく。

\* ウェルネスとは、世界保健機関(WHO)が国際的に提示した「健康」の定義をより踏み込んで、広範囲な視点から見た健康観を意味し、食生活を改善し運動を日常的に取り入れながら、健康的に日々の暮らしを送るための「生活の質」を高めて、生涯にわたる健康的なライフスタイルの確立を目指す生き方を提唱した概念です。日本ウェルネス協会では、人づくり、まちづくり、ものづくり、ネットワークづくり、ふれあいづくりを目指して地域が連携し総合的に取り組む必要性を提唱しています。

## まちづくりの目標

—市民の健康を増進し、活力を創出する中心市街地—

### ウェルネス・タウン取手の創造

まち全体の健康・医療・福祉施策と連携し、そのハブ機能となる中心市街地の形成

少子・高齢社会においては、子供を安心して産み育てることができ、また、住み慣れた地域で、健康で安心して自分らしく老いることができる地域づくりが必要です。

そのため、公共交通の利便性に恵まれた取手駅西口地区に、市内に点在する健康・医療・福祉に関するサテライト機能や拠点機能を配置し、公・民各種の子育て支援や医療・福祉に係るサービスと情報提供機能を配置します。

特に、医療機能については、内科や歯科、眼科などをはじめ日帰り手術などにも対応する各種診療のモール化により、通勤や通学をはじめ多目的に取手駅周辺地区に訪れる多世代の市民の利便性の向上を図ります。

また、高齢者をはじめ多世代が安心して住むことのできる住宅や公・民による各種在宅療養支援サービス機能を配置するなど、健康・医療・福祉に係る商業や業務機能と一体となった市民の生活交流拠点となるまちづくりを進めます。



#### 運動（リハビリ）のできるまちづくり

年齢を重ねることによる生活の変化は、健康（身体・精神）、経済（資産、収入）、社会関係（家族、友人）にあらわれるといわれます。特に、健康面においては、成人病などの早い時期からの予防が大切であり、また、り患後においては、リハビリによる障がいの回復が大切です。

そのため、街なかで気軽に運動をし、また、リハビリのできる環境整備を進めます。



街なかのバリアフリー経路で結ばれた歩道や商業施設、公園を歩いて散策できる「街なかウォーキングコース」や気軽に立ち寄って運動のできるトレーニングジム、また、街なかや利根川河川空間をサイクリングできるレンタサイクルなど、子供を連れて散歩する人や仕事帰りのサラリーマン、障がいのリハビリに励む人など、あらゆる世代のみなさんが街を楽しみながら気軽に運動とリハビリのできる環境を創造します。

#### 芸術と調和するまちづくり

健康を維持するためには、日々のストレスを緩和し心を豊にすることも大切なことです。

そのため、街なかのいたるところで芸術に触れ鑑賞し、憩い交流する滞留スポットを整備します。そして、バリアフリー経路で結ばれた公園では、東京藝術大学の学生や市民の芸術イベントが定期的開催され、多世代の市民交流や都市間の交流が創造される環境を整備します。



## ユニバーサルデザインによる、多世代の人々が交流するまちづくり

健康・医療・福祉によるウェルネス・タウン取手を目指したまちづくりを進めるためには、妊婦や子育て世代、そして高齢者や障がいを持つみなさんをはじめ多世代が、安心して安全にそして快適に街なかを回遊し、滞留し、憩える環境が必要です。

そのため、起伏の激しい東西市街地を一体的に回遊できる歩車分離による歩行者空間及び、厳しい日差しや紫外線から身を守り、立ち止まって休憩し憩える、木陰のある広々とした空間を整備します。

また、街なかの案内標識や信号機などは、視覚や聴覚に障がいをもつみなさんにもわかりやすい色や文字に配慮し、音声による案内・誘導機能の導入も併せて進めます。

さらには、土地区画整理事業によって建て替えが進められる商業・業務施設等については、建築物内のバリアフリー化を誘導し、街なかの歩行空間と一体的なバリアフリー経路の整備を公民連携により進めます。



## ウェルネス・タウンを支える商業・業務機能が集積するまちづくり

ウェルネス・タウンを目指す取手駅周辺地区には、東口地区の商業地区とも連携し市民のさまざまなニーズに対応した商業や業務機能の集積が図られる必要があります。

そのため、市民の健康や医療を支える商業機能や福祉を支える公・民の在宅療養支援サービスなどの業務機能のほか、街を訪れた人々が休憩し食事をするレストラン、毎日の生活を支えるショッピングセンターなどの集積を図ります。



## 環境を優先させるまちづくり

健康・医療・福祉に係る各種の施策が集積し、多世代の市民が交流する場となるためには、環境に優れた都市空間でなければなりません。

そのため、バスやタクシー、送迎車両など多種多様な交通が錯綜する交通結節機能の改善を図り、自動車交通と分離し各種建築物と連携した歩行空間の確保を進め、各種樹木により緑化された公園を整備します。



また、建築物や街灯などの整備にあたっては、壁面や屋上の緑化のほか、太陽光発電などを利用した実験的な取り組みも官民一体となって推進し、利根川から流れる風の道などにも配慮した都市空間づくりを進めます。



＊ウェルネスとは、世界保健機関（WHO）が国際的に提示した「健康」の定義をより踏み込んで、広範囲な視点から見た健康観を意味し、食生活を改善し運動を日常的に取り入れながら、健康的に日々の暮らしを送るための「生活の質」を高めて、生涯にわたる健康的なライフスタイルの確立を目指す生き方を提唱した概念です。

## 5. 市街地整備及び街区毎の土地利用方針等の検討

### 5-1. 市街地整備方針

- 「4. 新たなまちづくりの目標と基本方針」で検討したまちづくりの目標並びに基本方針の実現に向けて、まちづくりの基本方針毎に、各種都市機能の具体的な配置に向けた考え方及び方針等を整理する。

#### 【まちづくりの基本方針1】

まち全体の健康・医療・福祉施策と連携し、  
そのハブ機能となる中心市街地の形成

#### 配置する都市機能1：医療機関のサテライトや医療モール機能

市内には、地域医療支援病院が2機関設置されており、取手・竜ヶ崎保健医療圏の中核的役割を担っている。また、地域密接型の医療機関として、市内各地に病院や診療所が開院され地域医療が施されている。

しかし、一方では、高齢化の進展等により自家用車から公共交通への利用転換が進みつつあり、また、通勤や通学経路にあたる交通の利便性の高い取手駅周辺地区への需要も高まりつつある。

こうしたことから、市内の中核的医療機関と連携しつつ初期医療を担う各種診療機能の集積を図り、少子高齢化の多用なニーズに対応するものとする。

これらの機能の配置については、駅や路線バスが発着する交通広場と近接する公共用地が集積する街区を候補地とし、医療・福祉関係事業者等の民間による公益性や地域貢献性の高い事業提案により実現を図るものとする。

**配置する機能：中核的医療機関と連携しつつ初期医療を担う各種診療機能**

**配置する場所：交通広場と近接する公共用地が集積する街区**

**実現化の方法：民間による公益性や地域貢献性の高い事業提案により実現を図る**



#### 配置する都市機能2：健康・福祉機能のサテライトや拠点機能

子育て世代が抱える子供の健康や育児に係る相談等に応じる公民各種のサービス機能や高齢者の在宅療養を支援する地域包括支援機能、そして、多世代の健康相談窓口となる保健機能を配置することとする。

これによって、乳幼児を連れた保護者が公共交通等を利用して安全に訪れる環境はもとより、市民が自らの健康を管理し、また、介護等に係る相談を享受するための利便性の向上に寄与するものと考えられる。

これらの機能の配置については、公共用地が集積する街区を候補地とし、公民連携による実現を図るものとする。

**配置する機能：子育て世代への相談等のサービス機能、高齢者への地域包括支援機能  
多世代の健康相談等保健機能**

**配置する場所：公共用地が集積する街区**

**実現化の方法：公民連携により実現を図る**



### 配置する都市機能3：多世代が安心して住める都市型住宅機能

交通の利便性が高い都市の中心部への居住志向は、近年ますます高まりつつある。特に、高齢世帯の住み替え需要も見られるところであり、健康・医療や商業機能などの各種都市機能の充実と連携しつつ、多世代の需要を喚起する都市型住宅機能を配置する。

これらの機能については、主に土地区画整理事業施行区域の外縁部の街区に配置するものとし、その整備にあたっては、国等の施策と連携した支援施策を検討しつつ民間事業により実現を図るものとする。

**配置する機能：多世代の需要を喚起する都市型住宅機能**

**配置する場所：土地区画整理事業施行区域外縁部の街区**

**実現化の方法：民間事業により実現を図る**



### 配置する都市機能4：健康・医療・福祉を支える商業・業務機能

市民の健康維持や介護等に必要となる各種用品を販売する商業施設や福祉サービスの提供を図る業務施設の集積を図る。

これらの機能の配置については、交通広場に面し各種商業が集積し、街の顔となる街区を主な候補地とし、それら機能の受け皿となる建物の整備にあたっては、国等の施策と連携した支援施策を検討しつつ、可能な限り敷地の共同化等により実現を図るものとする。

**配置する機能：健康・福祉関連商品等を販売する商業機能、福祉サービスを提供する業務機能**

**配置する場所：各種商業が集積し、街の顔となる街区**

**実現化の方法：敷地の共同化等により実現を図る**



## 【まちづくりの基本方針2】

### 運動（リハビリ）のできるまちづくり

### 配置する都市機能5：商業施設や医療機能、公園などと結ばれたバリアフリー経路

多世代の市民や他都市からの来街者が訪れる駅周辺地区においては、駅構内や交通広場はもとより主な歩行経路についてバリアフリー化を図るものとする。

特に、子供連れや身体に障がいを持つ来街者が、公園や商業施設等で休憩をしながら街なかを快適に回遊し、軽度の運動やリハビリなどでもできる環境づくりを進める。

そのため、起伏の激しい西口地区においては、主要な経路において歩行者デッキ等による歩行者回遊機能を配置するものとし、商業施設や医療・福祉施設等と連続した一体的な整備により実現を図るものとする。

**配置する機能：バリアフリー化した歩行経路**

**配置する場所：主要な歩行経路**

**実現化の方法：商業・医療・福祉施設等と連続した一体的な整備により実現を図る**



## 配置する都市機能6：「街なかウォーキング」機能

取手駅周辺を発着点として、駅周辺地区の商店街や歴史・史跡、利根川の河川空間を經由して散歩やジョギングなどができる街なかウォーキング機能を配置する。

そのため、歩車分離、バリアフリー化を進めた歩行空間を整備し、発着機能（着替えやシャワーなど）とトレーニング機能などとの一体的な整備により実現を図るものとする。

**配置する機能：街なかウォーキングコース**

**配置する場所：歩車分離・バリアフリー化した歩行空間**

**実現化の方法：発着機能、トレーニングジム機能などとの一体的な整備で実現を図る**



## 配置する都市機能7：健康増進を図るトレーニングジム機能

介護予防や低体力者の身体機能の回復、生活習慣病予防などを目的に、医師や専門のトレーナーによる指導を受けながら運動やリハビリの出来るトレーニング機能を配置する。

これらの機能の配置については、健康・福祉機能と一体的な配置を行うこととし、公共用地が集積する街区を候補地とし、公民連携による実現を図るものとする。

**配置する機能：健康相談を受けながらできるトレーニング機能**

**配置する場所：公共用地が集積する街区**

**実現化の方法：公民連携により実現を図る**



### 《参考》取手プラン 生命（いのち）の樹

個人の健康管理能力向上を支援するプログラム。取手市内に存在する介護認定を受けていない高齢者（65歳以上）を対象として、現在の健康状態を保持あるいは増進させ、医療や介護に頼らず、自らの健康を管理する知識と能力の習得を促し、日常生活を活動的に営んでいけるように支援する。

1. 参加者募集→2. 体力測定・問診票記入→3. 学習カウンセリング→4. フォローアップ（機能回復）教室→5. 生活習慣改善の為の側面的支援の一連の内容を3ヵ年同じ対象者に実施。

（平成17年度より、取手グリーンスポーツセンターにおいて実施）

## 配置する都市機能8：駅周辺を発着点とするレンタサイクル機能

近年、環境への意識や運動志向の高まりから、身近な乗り物である自転車の利用者が増加している。通勤や通学はもとより、休日を利用して街なかや自然空間を楽しむ愛好家も多い。

こうしたことから、市内の歴史・史跡を回遊する観光目的のほか、通勤・通学やサイクリスポーツを目的としたレンタサイクル機能を、着替えやシャワーなどを利用できる発着機能やトレーニングジム機能などとあわせて、健康・福祉機能と一体的な配置を行うこととし、公共用地が集積する街区を候補地として、公民連携により実現を図るものとする。

また、これらの機能の配置と合わせて、市域全体を自転車で散歩できるネットワークづくりを進める。

**配置する機能：レンタサイクル機能**

**配置する場所：公有地が集積する街区**

**実現化の方法：公民連携により実現を図る**



## 【まちづくりの基本方針3】

### 芸術と調和するまちづくり

#### 配置する都市機能9：歩行者空間整備に併せた「芸術・交流スポット」

歩道や建築物等の整備にあわせて、市民の待ち合わせや休憩場所となる都市空間として、歩行者が休憩しながら、芸術を楽しめる場として芸術・交流スポット機能を配置する。

配置にあたっては、歩道や公共用地の一部を活用するほか、民間施設の整備に合わせて、その敷地の一部を活用するなど、民間の協力を得ながら芸術・交流スポットの実現を図るものとする。また、芸術作品については、芸術を志す学生の発表の場として活用するなど、東京藝術大学や市内在住の芸術家等と連携しながら実現を図るものとする。



**配置する機能：休憩しながら、芸術を楽しめる芸術・交流スポット**

**配置する場所：歩道や公共用地の一部、民間施設敷地の一部**

**実現化の方法：民間の協力による場所の確保、東京藝大との連携により実現を図る**

#### 配置する都市機能10：芸術イベントが開催できる公園やギャラリー・コンベンション機能

駅前という都心部で、芸術イベントやさまざまな市民イベントが開催できる屋外公共空間を公園機能と一体的に配置する。

また、市民の芸術文化活動や多目的に開催される集会に対応するギャラリーやコンベンション機能は、商業・業務施設の整備に併せて配置を行い、まちづくりや芸術に関するソーシャルビジネス及びNPOの活動拠点としても活用する。整備にあたっては、敷地の共同化及び公民連携によりその実現を図る。



さらに、ギャラリーを拠点とし、市内の学校の空き教室等を活用した巡回ギャラリーの展開を図る。

**配置する機能：市民イベントが開催可能な屋外公共空間、ギャラリー、コンベンション機能**

**配置する場所：公園機能と一体的に配置、商業・業務施設と併せて配置**

**実現化の方法：商業・業務施設の整備に併せて、公民連携によりその実現を図る**



## 【まちづくりの基本方針4】

### ユニバーサルデザインによる多世代の人々が交流するまちづくり

#### 配置する都市機能 11：東西市街地を一体的に回遊できる歩行者回遊機能

取手駅東西市街地は、地形的な制約に加えて常磐線によって分断され、市街地の広がりや人の回遊が制約され、駅利用にも来街者には不便さが残されている。

こうしたことから、取手駅のコンコース部分を活用して、西口市街地に配置する歩行者デッキと東口市街地とを連続して結ぶ歩行回遊機能を配置する。地上レベルと結ぶエスカレーターなどの昇降施設についても、歩行者交通量等に配慮しつつ配置を行う。

これらの機能の配置については、鉄道事業者と連携を図りつつ、その実現を図るものとする。

**配置する機能：西口市街地の歩行者デッキと東口市街地を連続して結ぶ歩行者回遊機能**

**配置する場所：取手駅コンコースを延長**

**実現化の方法：鉄道事業者との連携を図り、実現を図る**

#### 配置する都市機能 12：木陰のある街なか空間

来街者が街なかを快適に回遊するためには、歩行者が、強い日差しを避け休憩・滞留できる場も必要である。そのため、芸術・交流スポット等とあわせて街路樹の植栽により木陰空間の確保を図る。

配置にあたっては、歩道や公共用地の一部を活用するほか、民間施設の整備に合わせて、その敷地の一部を活用するなど、民間の協力を得ながら木陰空間の実現を図る。

**配置する機能：街路樹の植栽により木陰空間**

**配置する場所：歩道や公共用地の一部、民間施設敷地の一部**

**実現化の方法：民間の協力を得ながら木陰空間の実現を図る**



#### 配置する都市機能 13：ユニバーサルデザインに対応した案内・誘導機能

多世代の市民や他都市からの来街者が訪れ回遊する街なかにおいては、歩道などのバリアフリー化にあわせて、音声やピクトグラム<sup>i)</sup> (P40 参照) を活用するなどユニバーサルデザインに対応した案内標識など、視覚や聴覚に障がいを持つみなさん、子供から高齢者まで誰でもわかりやすく、安全・快適に回遊できる機能を配置する。

これらの機能の配置については、歩行空間の整備と一体的に、道路管理者や公安委員会などの関係機関と連携しつつその実現を図る。

**配置する機能：誰でもわかりやすく、安全、快適に回遊できる機能**

**配置する場所：歩行者空間と一体的に配置**

**実現化の方法：道路管理者や公安委員会などの関係機関と連携し実現を図る**



## 配置する都市機能 14：ユニバーサルデザインに対応した歩行空間を有する商業・業務機能

公共・公益的施設はもちろん、民間の商業・業務施設もバリアフリーをはじめとするユニバーサルデザインへの対応を誘導する。また、民間の協力を得ながら、民間施設内で歩行者デッキ等と連続するユニバーサルデザインに対応した公共歩行空間を確保するなど、公民一体となって市街地の歩行回遊機能の実現を図る。



**配置する機能：**ユニバーサルデザインに対応した建物内の公共歩行空間

**配置する場所：**民間の商業・業務施設

**実現化の方法：**民間の協力を得ながら、公民一体となって実現を図る

### 【まちづくりの基本方針5】

ウェルネス・タウンを支える商業・業務機能が集積するまちづくり

## 配置する都市機能 15：市民の毎日の生活を支え、賑わいを生む商業・業務機能

駅周辺地区の居住者はもとより市内各地の市民の日常の生活を支え、賑わいを生む商業機能、業務機能の配置を進めるものとする。

特に、商業機能については、ギャラリーやコンベンション機能と連携しながら、市民の日常生活を支える食品スーパーを核としたライフスタイルセンター<sup>ii)</sup>となる商業機能の誘導を図る。

これらの機能の配置については、街のシンボリックな機能となることから交通広場に近接した街区に配置するものとし、可能な限り敷地の共同化等により、土地の有効活用を図りながらその実現を図る。



**配置する機能：**市民の日常の生活を支え、賑わいを生む商業機能、業務機能。特に、商業機能は、**ライフスタイルセンターとなる商業機能**

**配置する場所：**街のシンボリックな機能となることから交通広場に近接した街区

**実現化の方法：**敷地の共同化等により、土地の有効活用を図りながらその実現を図る

### 《参考》ライフスタイルセンター

ライフスタイルセンターとは、待ち合わせやイベントの場、買い物や公共施設を利用する際に井戸端会議をするような場、癒しの空間となるような場などといった「地域の交流の場」となる要素を持つショッピングセンターのことである。

近年の新たなライフスタイル及びビジネスチャンスとして注目を集めている「ロハス(LOHAS=Lifestyle of Health & Sustainability 健康と地球の持続可能性を志向するライフスタイル)」が、ライフスタイルセンターをつくる上でも重要なコンセプトとなると言え、取手駅西口地区において展開する際には、子どもから高齢者まで、心身の健康と環境に配慮した生活を営むことができるよう、自然食品を扱う店舗や安全な野菜を育てる野菜工場、ヘルシーな食事を提供する飲食店も取り入れることを想定している。

## 【まちづくりの基本方針6】

### 環境を優先させるまちづくり

#### 配置する都市機能 16：各種樹木により緑化された公園機能

市民共有の空間であり、憩い、集い、活動するための公園を配置する。その配置にあたっては、各方面からの歩行動線が交差する中心部を候補地とし、取手の豊かな自然環境イメージさせるなど、各種樹木による緑化を進めた公園を公共整備により進め、その実現を図る。



**配置する機能：**憩い、集い、活動するための公園を配置

**配置する場所：**各方面からの歩行動線が交差する中心部を候補地

**実現化の方法：**緑化を進めた公園を公共整備より進め、その実現を図る

#### 配置する都市機能 17：安全・安心・快適な各種交通機関の乗り換えができる交通結節機能

駅西口地区には、路線バスやタクシーのほかキスアンドライドの送迎車両や商業施設等への荷さばき車両、さらには通過車両など多目的な車両が侵入し錯綜している。

これらの交通を目的別にその利便性と安全性を確保するために、交通広場や駐車施設をはじめとする交通結節機能を確保するとともに、各種交通の乗換え機能の向上を図ることとする。



自動車駐車施設については、既存の大規模路外駐車場や大規模建築物等に附置される駐車施設によって、その機能の実現を図るものとし、また、区画整理事業による既存施設の廃止が予定されている

自転車駐車施設については、新たな機能の実現を図ることとする。さらに、企業バスやキスアンドライドの送迎車両の一時停車スペース等についても、現在の交通広場から離れた場所で、その需要を把握しつつ機能配置を図るものとする。これらの整備に際しては、公民が一体となって実現を図るものとする。

**配置する機能：**各種交通の乗換え機能の向上

**配置する場所：**自動車駐車施設は、既存の駐車場、附置義務駐車場で確保

駐輪場は、新たな機能として確保

企業バスやキスアンドライドの送迎車両の一時停車スペース等は、現在の交通広場から離れた場所

**実現化の方法：**公民が一体となって実現を図る

## 配置する都市機能 18：壁面や屋上緑化、太陽光の活用などエコ都市環境機能

訪れた来街者が快適に街なかを回遊し散策できるエコな環境に配慮した都市環境を実現するため、歩行空間や公園の緑化にあわせて、各種建築物等の壁面や屋上緑化を推進する。また、太陽光パネルによる発電を利用した街路灯など実験的な取り組みを推進し、市民の環境に対する意識の啓発を図る。それらの取組について、市街地整備に合わせて実現を図るものとする。



**配置する機能：環境に配慮したエコ都市環境機能（緑化、太陽光パネル、風力等）**

**配置する場所：歩行者空間、公園、建築物**

**実現化の方法：市街地整備に併せて実現を図る**

i) ピクトグラム：一般に「絵文字」「絵単語」などと呼ばれ、何らかの情報や注意を示すために表示される視覚記号（サイン）の一つ。地と図に明度差のある 2 色を用いて、表したい概念を単純な図として表現する技法で、ピクトグラムは視覚に訴えるようなデザインではなく、情報を誰にでも伝わりやすいデザインに単純化したサインである。

例)



非常口のピクトグラム



上りエスカレーターの  
ピクトグラム



タクシー乗り場の  
ピクトグラム



案内所のピクトグラム

ii) ライフスタイルセンター：核となる店舗と専門店の集積による相乗効果で成立していたこれまでのショッピングセンターとは異なり、地域の交流の場となる第三の空間を核要素として持ち、その集客力で成立する業態。日本では明確な定義は確立されていないが、ここでは地域密着型・時間消費型の、来街者のコミュニティやコミュニケーションを集客及び環境への配慮の基軸とする商業施設をイメージしている。

ライフスタイルセンターの最大の特徴は、「地域の交流の場」となる要素を持つことであり、商店街の良さを取り入れたショッピングセンターであると言える。具体的には、待ち合わせやイベントの場、買い物や公共施設を利用する際に井戸端会議をするような場、いやしの空間となるような場をあわせ持ったショッピングセンターである。



## 土地利用方針の基本的な考え方

各街区の土地利用については、まちづくりの目標である「ウェルネス・タウン取手の創造」の実現に向け、各街区が、健康・医療・福祉等の機能を分担しながら連携する土地利用を図ることを基本とする。

また、まちづくりを推進するためには、市街地整備方針で示したハードの取組だけでなく、高齢者の起業支援など高齢者の雇用創出や生きがいがいづくりにつながるコミュニティビジネスの様な取組の展開、ギャラリーや芸術・交流スポット等において整備される芸術作品を活用した芸術療法の展開、地域が一体となったエリアマネジメントの展開、など事業者やNPO、市民などが参画しながら、「街を運営する」ためのソフトのまちづくりも必要である。

そのため、土地利用方針の作成に当たっては、ソフトのまちづくりが展開されるプラットフォームとなるように、各街区に都市機能の集積や導入を図るものとする。

### 1. A街区の土地利用方針

A街区は、交通広場に面し、街の顔となる街区である。そのため、市民の日常の生活を支え、賑わいを生む商業機能、業務機能を中心とした土地利用を図り、市民の芸術文化活動や多目的に開催される集会に対応するギャラリーやコンベンション機能も導入する。

商業・業務機能については、健康維持や介護等に必要となる各種用品を販売する商業施設や福祉サービスの提供を図る業務施設の集積を図るとともに、市民の日常生活を支え、賑わいを創出する商業機能として、ギャラリーやコンベンション機能と連携する食品スーパーを核としたライフスタイルセンターとなる商業機能の誘導を図る。

また、歩行者に配慮し、街の魅力を高めるため、民間施設の整備に併せて、市民の待ち合わせや休憩場所として、休憩しながら、芸術を楽しめる芸術・交流スポット機能を配置する。

整備にあたっては、国等の支援施策を活用し、関係権利者の協力を得て敷地の共同化等による土地有効活用により実現を図るものとする。

**土地利用方針：市民の日常の生活を支え、賑わいを生む商業・業務機能**

**健康・医療・福祉を支える商業・業務機能**

**市民の芸術文化活動や多目的利用できるギャラリーやコンベンション機能**

**実現化の方法：国等の支援施策を活用し、敷地の共同化等による土地の有効活用により実現を図る**

### 2. B街区の土地利用方針

B街区は、各方面からの歩行動線が交差する中心部に近く、駅前の交通広場から離れた公有地が集積する街区である。そのため、市民共有の空間となり、憩い、集い、活動するための公園や健康・福祉機能を中心とした土地利用を図る。

公園は、各種樹木による緑化を進めるとともに、市民イベントが開催できる屋外公共空間や歩行者が休憩しながら芸術を楽しめる場となる芸術・交流スポット機能を有した公園として整備を図る。

健康・福祉機能は、子供の健康や育児に係る相談等に応じる公民各種のサービス機能、高齢者の在宅療養を支援する地域包括支援機能、多世代の健康相談窓口となる保健機能、及びこれらと関連・連携する機能として、専門のトレーナーによる健康相談を受けながらできるトレーニング機能や、着替えやシャワーなどを利用できる発着機能を備えたレンタサイクル機能などからなる「(仮称)ウ

エルネスプラザ」を配置する。

なお、現在、B街区には自転車駐輪場があるが、この機能はレンタサイクル機能に代替させるものとする。また、B街区は、現在の交通広場から離れた場所にあるため、企業バスやキスアンドライドの送迎車両の一時停車スペース等の配置を検討するものとする。

整備に当たっては、公有地であるため、公民連携による取組により実現を図るものとする。

**土地利用方針：憩い、集い、活動するための公園**

**子育て世代への相談等のサービス施設、高齢者への地域包括支援施設**

**多世代への健康相談等保健機能、トレーニング機能、レンタサイクル機能**

**企業バスやキスアンドライドの送迎車両の一時停車スペース**

**実現化の方法：公有地であるため、公民連携による取組により実現を図る**

### 3. C街区の土地利用方針

C街区は、取手駅や交通広場と近接した利便性が高く、公有地が集積する街区である。そのため、市内の中核的医療機関と連携しつつ、初期医療を担う各種診療機能等の集積による土地利用を図る。

また、C街区の施設を活用することで、西口市街地の歩行者デッキと片町・白山前線の高低差を解消するバリアフリーの動線が確保できるため、C街区まで歩行者デッキを連続させると共に、C街区の施設内を活用して、ユニバーサルデザインに対応した公共歩行空間を確保する。

整備に当たっては、医療・福祉関係事業者等の民間による公益性や地域貢献性の高い事業提案により実現を図るものとする。

また、区画整理事業により廃止が予定されている自転車駐車施設の代替施設として、放置自転車対策や通勤・通学その他の自転車需要に対応する自転車駐車施設を配置する。

**土地利用方針：初期医療を担う各種診療機能等の集積**

**実現化の方法：民間による公益性や地域貢献性の高い事業提案により実現を図る**

### 4. 北部・西部地区の土地利用方針

土地区画整理事業施行区域の外縁部の街区である、北部地区・西部地区については、A～C街区の健康・医療や商業機能などの各種都市機能と連携し、多世代の需要を喚起する都市型住宅と沿道型商業機能が一体となった土地利用を図る。

また、西部地区においては、駅前交通広場機能の一端を担う、ギャラリー等の荷さばき車両や、企業バスおよびキスアンドライドの送迎車両の一時停車スペースの配置を検討する。

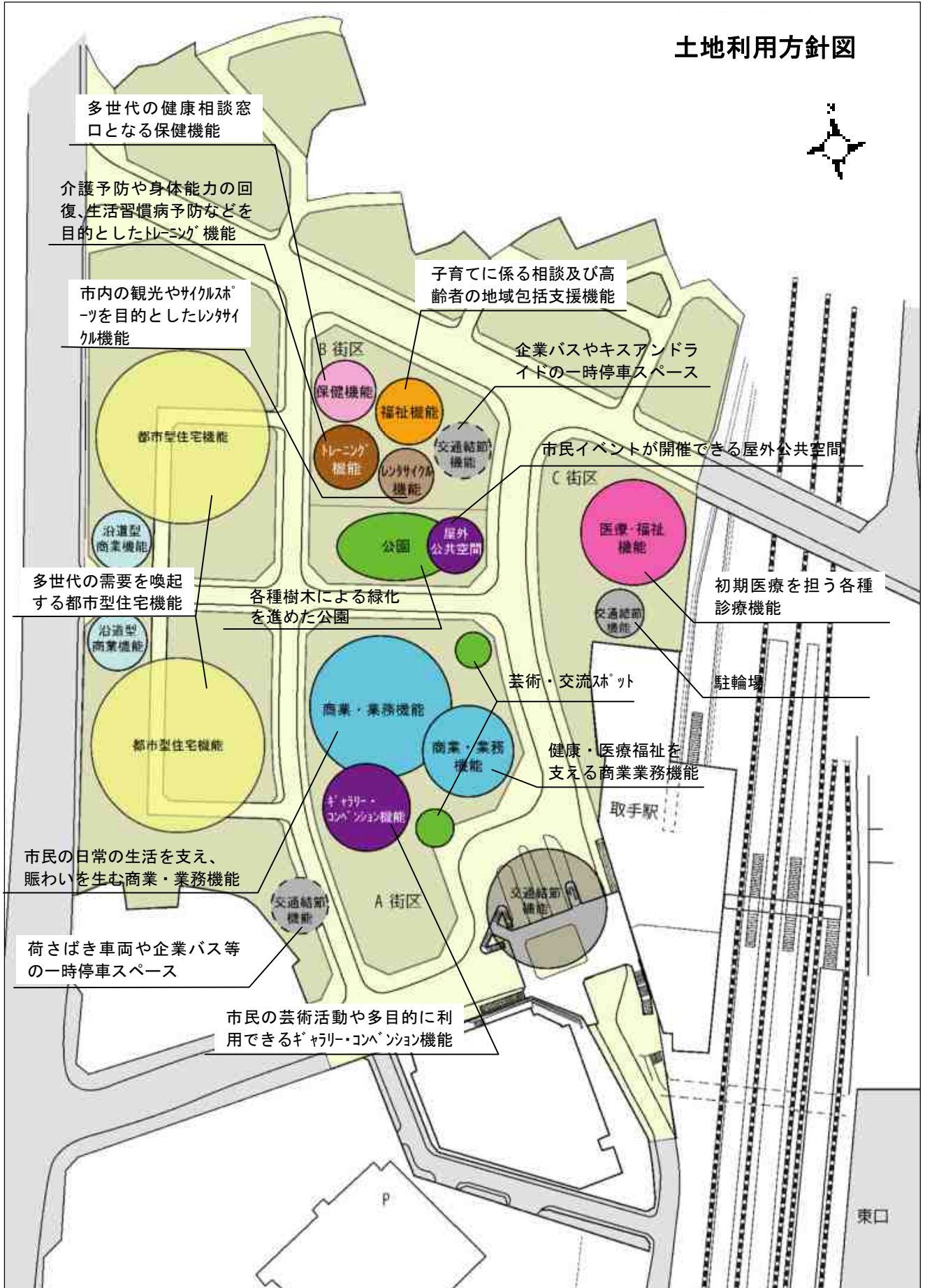
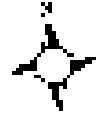
整備にあたっては、都市型住宅については国等の施策と連携した支援施策を検討しつつ民間事業により実現を図るものとする。

**土地利用方針：多世代の需要を喚起する都市型住宅と沿道型商業機能**

**荷さばき車両、企業バスおよびキスアンドライドの送迎車両の一時停車スペース**

**実現化の方法：都市型住宅については、適切な支援施策を検討しつつ民間事業により実現を図る**

# 土地利用方針図



### 5-3. 歩行者回遊機能の整備方針

- ・市街地整備方針の検討を踏まえ、取手駅西口地区の各街区の土地利用の方針を整理する。

## 1. 歩行経路のバリアフリー化

起伏の激しい西口地区においては、歩車分離を図る歩行者デッキ等の配置や、地上レベルと結ぶエスカレーターなどの昇降施設の設置など、主要な歩行経路については、バリアフリー化を図るものとする。また、バリアフリー化する主要な歩行経路については、音声やピクトグラムを活用するなどユニバーサルデザインに対応した案内標識など、誰でもわかりやすく、安全・快適に回遊できる機能を備えたものとする。

また、バリアフリー化する歩行経路については、子供連れや身体に障がいを持つ来街者が、公園や商業施設等で休憩をしながら街なかを快適に回遊し、軽度の運動やリハビリなどもできる環境を整備する。

整備にあたっては商業施設や医療・福祉施設等と連続した一体的な整備により実現を図るものとする。

**回遊路の整備：歩行者デッキ、ユニバーサルデザインに対応した案内標識、軽度の運動やリハビリなどもできる環境を整備**

**実現化の方法：商業施設や医療・福祉施設等と連続した一体的な整備により実現を図る**

## 2. 「芸術・交流スポット」のある歩行者回遊路

歩道や建築物等の整備にあわせて、市民の待ち合わせや休憩場所となる都市空間として、歩行者が休憩しながら、芸術を楽しめる場として芸術・交流スポット機能を配置する。

その整備は、歩道や公共用地の活用、民間施設の敷地の一部を活用するなど、民間の協力を得ながら芸術・交流スポットの実現を図るものとする。また、芸術作品については、芸術を志す学生の発表の場として活用するなど、東京藝術大学や市内在住の芸術家等と連携しながら実現を図るものとする。

**回遊路の整備：休憩しながら、芸術を楽しめる場として芸術・交流スポット**

**実現化の方法：東京藝術大学や市内在住の芸術家等と連携しながら実現を図る**

## 3. 歩行者デッキと連続する公共歩行空間

歩車分離された歩行者回遊路となる歩行者デッキと連続する公共歩行空間として、民間の協力を得ながら、民間施設内でユニバーサルデザインに対応した公共歩行空間を確保するとともに、取手駅のコンコース部分を活用し、西口市街地からと東口市街地を結ぶ公共歩行空間（取手駅自由通路）を確保する。

これらの機能の配置については、民間との協力や鉄道事業者と連携を図りつつ、公民一体となってその実現を図るものとする。

**回遊路の整備：民間施設内でユニバーサルデザインに対応した公共歩行空間、西口市街地からと東口市街地を結ぶ公共歩行空間（取手駅自由通路）**

**実現化の方法：民間との協力や鉄道事業者と連携を図りつつ、公民一体となってその実現を図る**

## 4. 街なかウォーキングコースの配置

取手駅周辺を発着点として、駅周辺地区の商店街や歴史・史跡、利根川の河川空間を經由して散歩やジョギングなどができる街なかウォーキング機能を配置する。

そのため、歩車分離、バリアフリー化を進めた歩行空間の整備し、発着機能（着替えやシャワーなど）とトレーニング機能などとの一体的な整備により実現を図るものとする。

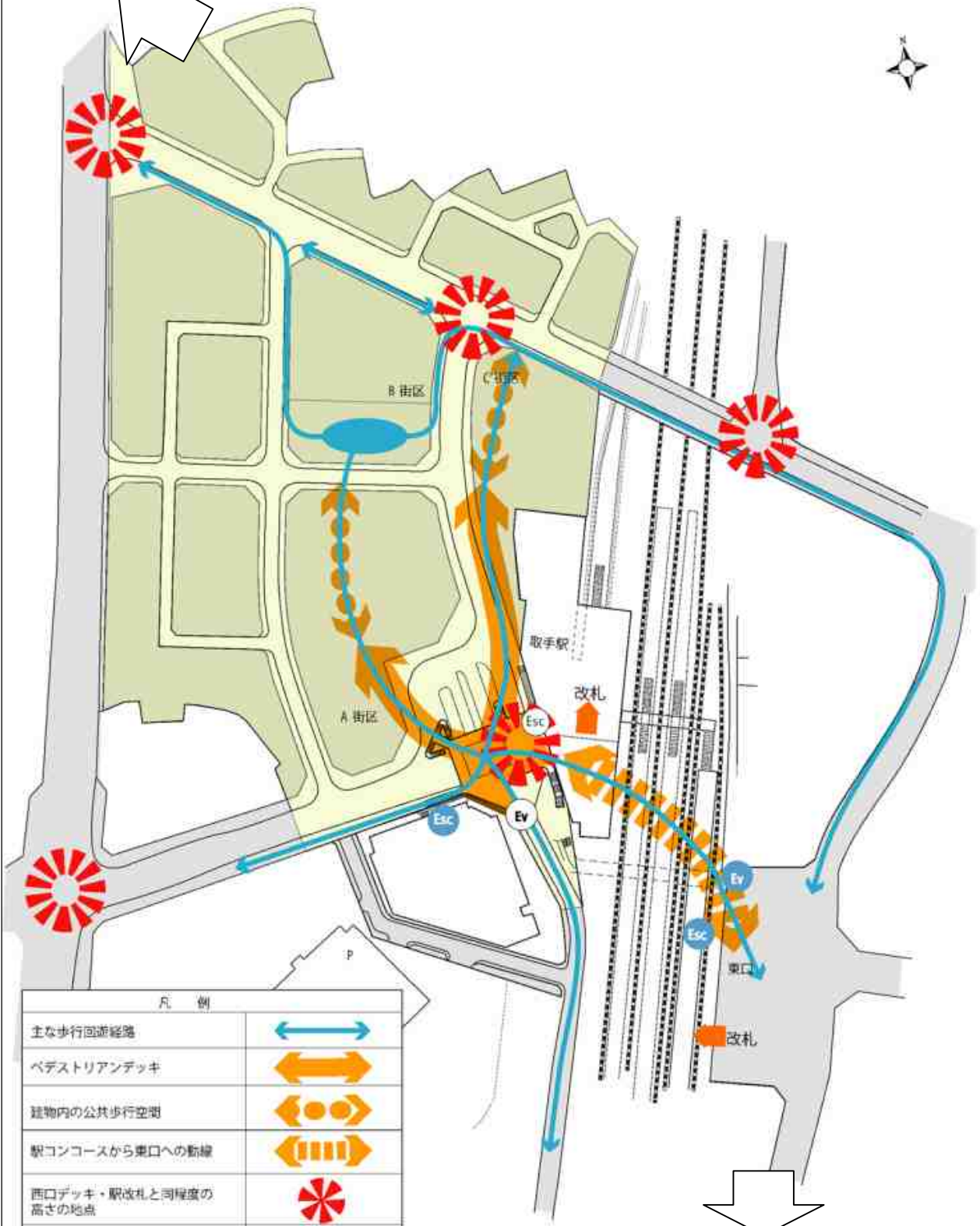
**回遊路の整備：街なかウォーキングコース**

**実現化の方法：発着機能とトレーニング機能などとの一体的な整備により実現を図る**



白山  
商店街

# 歩行回遊機能の整備方針図



凡 例	
主な歩行回遊経路	
ペDESTリアンデッキ	
建物内の公共歩行空間	
駅コンコースから東口への動線	
西口デッキ・駅改札と同程度の 高さの地点	
既設の昇降施設	 エスカレーター エレベーター
新たに整備する昇降施設	 エスカレーター エレベーター

利根川河川敷

## 街なかウォーキングコース（案）

着替えやシャワーなどが利用できる発着機能を有した B 街区を発着点とし、西回りコースと東回りコースを検討した。左図の青い数字は史跡を、赤い数字は芸術関連施設を示しており、高齢者にも利用のしやすいコースとなるよう、各コースに数箇所ずつ、休憩の出来るスポットを設けた。

また、今回の案では駅周辺を歩いて回るコースを示しているが、レンタサイクル等と連携し、来街者らによって広範囲の街なか観光が展開されることを想定している。

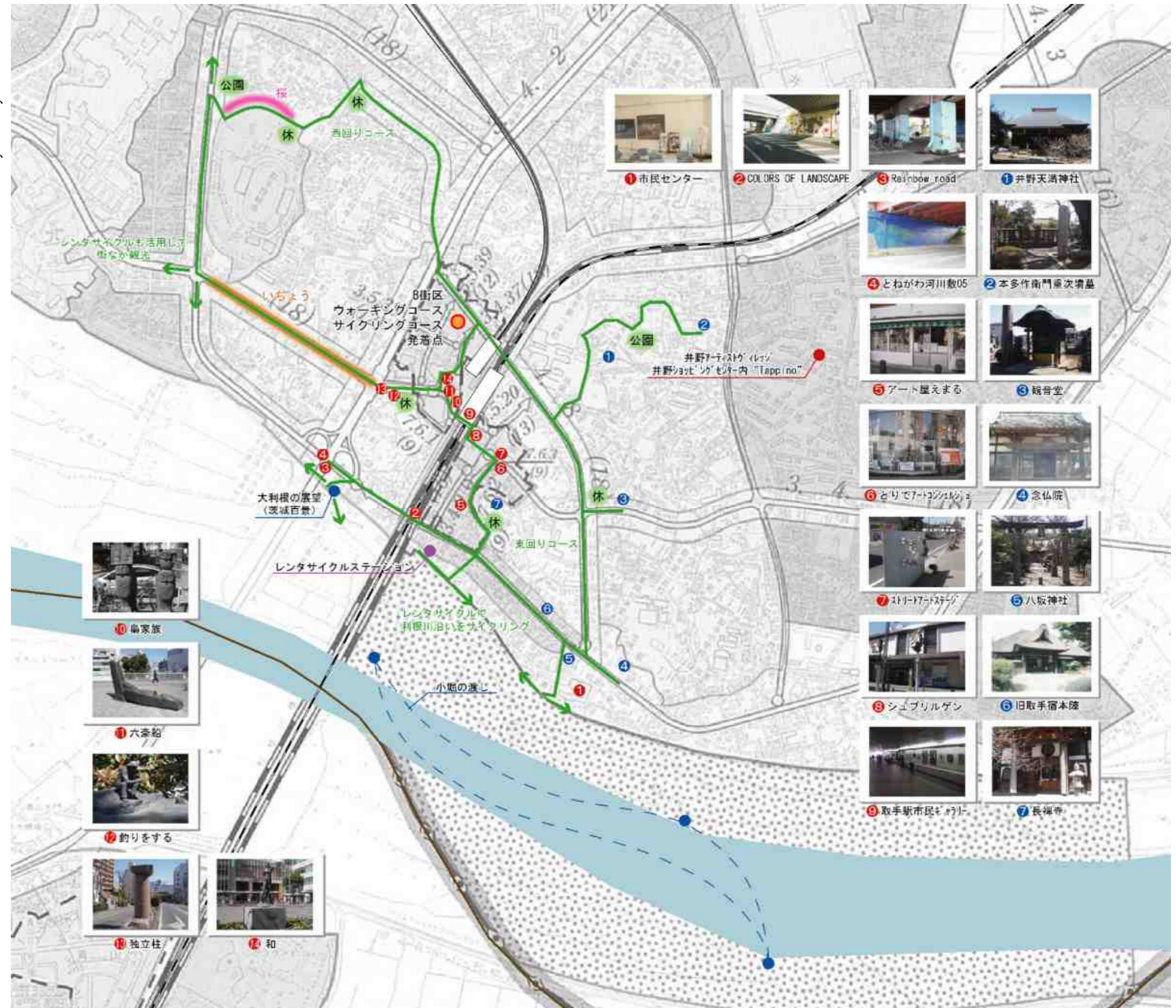
これらのコースについて、歩車分離やバリアフリー化といった歩道空間の整備を進めるとともに、市民が楽しく歩けるような魅力づくりや仕掛けづくりなどのソフト面においても積極的に取り組むことを検討している。

### ○西回りコース

- ・ B 街区から白山商店街を通り、春には取手競輪場北側の桜、秋には競輪場南側のいちよう並木などの自然に触れ、取手駅西口の芸術作品を鑑賞しながら B 街区へ戻るコース。
- ・ 全長約 3 キロメートル。

### ○東回りコース

- ・ B 街区から四ッ谷橋を渡り、取手商店街を通り、取手宿本宿、長禅寺を見学し、取手駅東口の芸術作品を鑑賞し、ギャラリーロードを通って B 街区へ戻るコース。
- ・ 途中で①～⑤の史跡の見学や、①市民センターでの芸術作品の鑑賞、高架下の壁画の鑑賞や茨城百景の大利根の展望を見渡すことも可能である。
- ・ 取手商店街から土手に上がり、利根川の河川空間にて自然に触れたり、サイクリングや小堀の渡しからの舟運観光が可能である。
- ・ 全長約 5 キロメートル。



## 6. 市街地の景観形成の考え方

### 6-1. 景観形成の方針

取手駅西口周辺の整備に際して、新しいまちづくりとして、施設意匠や各街区の一体感、街路空間のデザインなど景観形成の方針を定め、統一感のある街並み等の形成が必要である。そのため、以下のような景観形成方針にもとづいて、まちづくりを推進する。

①地域の景観特性の活用	取手固有の「アート」を個性的な景観資源として活かすとともに、取手の持つ自然環境の良さを表現する緑の多いオープンスペースなど落ち着いた雰囲気を感じることができるよう配慮する。 また、取手駅東西の景観的調和を図り、一体感のある街並みを創出する。
②建築物の景観形成	建築物は、街区を特徴づける主要な景観要素となる。そのため、各施設の導入機能や周辺環境を踏まえ、街区としてのまとまりに留意しながら、質の高い街並みを形成するため、壁面の色彩等の適切な誘導や建物高さの統一を図る。
③緑化に関する景観形成	歩道や道路、他街区の建物との調和を図りながら街区内の植栽、広場の展開をはかる。また、屋上緑化や敷地内緑化等を積極的に推進、誘導し、西口地区の緑地環境を向上させ、潤いのある景観を形成する。
④歩行空間に関する景観形成	歩道と施設敷地内の空地の舗装をそろえるなど、一体的な歩行者空間として修景を図る。また、舗装、植栽、ストリートファニチャーなどの色彩、デザインの調和を図り、質の高い空間として景観形成を図る。 街灯は、デザイン性に配慮することに加え、バリアフリーに配慮した照度を確保する。その際、太陽光を用いるなど、環境に配慮した実験的な取り組みとして推進する。

### 6-2. 街区別の景観形成方針

A街区景観形成	<ul style="list-style-type: none"><li>・取手駅西口からアイストップとなる街区として、特徴的なデザインを持つ建物を誘導し、賑わいや活力の感じられる景観を創出する。</li><li>・街区内で芸術や緑に触れられるようにする。特に取手駅西口周辺には、シンボルとなるような植栽を配置する。</li><li>・案内板等のサインは、突出した色調を避け、ペDESTリアンデッキや建物壁面と調和した色彩及びデザインを採用する。</li><li>・建物壁面及びペDESTリアンデッキの色彩は、暖かみのある落ち着いた色彩を基調とし、各所に配したアートによって印象的な景観を創出する。</li></ul>
B街区景観形成	<ul style="list-style-type: none"><li>・街区内の公園に面する建物は、建物の低層部ファサード（外観）デザインが公園と一体的な景観を形成するように配慮する。</li><li>・建物壁面の色調は、公園の緑や北側の住宅地にも配慮し、落ち着いた色彩とする。</li><li>・公園内には市民が日常的に触れられ、健康増進に繋がるようなアートを配置して景観的なアクセントとする。</li><li>・公園内にまとまった植栽を配置し、うるおいのある景観形成をはかる。</li></ul>

<p>C街区景観形成</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・取手駅前からつながるペDESTリアンデッキは、A街区につながるのペDESTリアンデッキとの統一感を持たせた色調・デザインとする。</li> <li>・建物壁面は他の街区との調和がとれ、清潔感のある無彩色系を用いる。</li> <li>・沿道の民有地の施設に配慮した建物高さなど、景観的な配慮を行う。</li> </ul>
<p>北部・西部地区の景観形成</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市型住宅機能等を誘導するところは、周辺の住宅地にも配慮し、壁面の色彩は、突出した色合いを避け、安らぎや落ち着きが感じられるように誘導する。</li> <li>・各住宅には生垣や柵を設け、緑が感じられ統一感のある街並みを誘導する。</li> <li>・各住宅の駐車場や駐輪場、その他付帯設備には目隠しとなるような植栽等を配置するように誘導する。</li> </ul>

### 6-3. 街路の景観形成方針

<p>都市計画道路 3・3・1号 (取手西口・戸頭線) はなのき通り</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・取手駅と国道6号を繋ぐメインストリートとして、歩道の路面を落ち着いた色調で統一するとともに、季節感の感じられる街路樹を配置して質の高い街路景観を演出する。</li> <li>・デザイン性の高い街灯やベンチなどのストリートファニチャーの配置や、簡単な運動器具となるアート作品を配置し、街路景観のポイントとすると共に、アートが感じられる街路空間を演出する。</li> <li>・街区内のオープンスペースと歩道空間の舗装のデザイン、色彩の統一をはかり、一体感のある歩行空間を形成する。</li> <li>・屋外看板及び案内板等のサインのデザインや色調の統一を図る。</li> </ul>
<p>都市計画道路 3・4・37号 (取手西口・白山線) 治助坂</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・季節感の感じられる街路樹の配置やストリートファニチャーの配置など坂道を楽しく歩ける空間として、坂道の演出を図る。</li> <li>・はなのき通りと同種の樹木を街路樹として使用し、通りの景観に一体感を持たせる。</li> <li>・街区内のオープンスペースと歩道空間の舗装のデザイン、色彩の統一をはかり、一体感のある歩行空間を形成する。</li> <li>・屋外看板及び案内板等のサインのデザインや色調の統一を図る。</li> </ul>
<p>都市計画道路 3・4・8号 (片町・白山前線)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両の死角にならないように配慮した樹木を街路樹として使用し、通りの連続性や景観に一体感を持たせる。</li> <li>・はなのき通り、治助坂と同様の舗装のデザイン、色彩を採用し、西口市街地の主要動線としての一体感を演出する。</li> <li>・屋外看板及び案内板等のサインは、突出した色調を避ける。</li> </ul>
<p>その他の街路</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公園に面する歩道は、公園と一体感のある景観となるよう配慮する。</li> <li>・落ち着いた色調の舗装を行う。</li> </ul>

## 7. 土地利用構想

### 7-1. A街区土地利用構想

**土地利用方針：市民の日常の生活を支え、賑わいを生む商業・業務機能**  
**健康・医療・福祉を支える商業・業務機能**  
**市民の芸術文化活動や多目的利用できるギャラリーやコンベンション機能**

A街区は、まちづくりの目標である「ウェルネス・タウン取手」を象徴する街区として、土地利用方針に基づく都市機能を誘導し、取手の顔にふさわしい土地利用を図る。

#### (1) 施設の配置等

- ・関係する権利者の協力を得ながら、敷地の共同化を促進し、一体的な土地利用を図る。
- ・コミュニティやコミュニケーションが生まれる「地域の交流の場」の機能を持った、「ライフスタイルセンター」として、ギャラリーやコンベンション施設と商業施設が一体となった施設配置を誘導する。
- ・取手駅西口からのアイストップとなる街区であるため、施設の配置やデザインについては、治助坂、駅前広場、はなのき通りに面して建物の表情が出るように配置すると共に、特徴的な建物デザインを誘導する。また、建物の高さやファサード（外観）デザインの統一をはかり、街区としての一体感を創出する。

#### (2) 街区内の動線

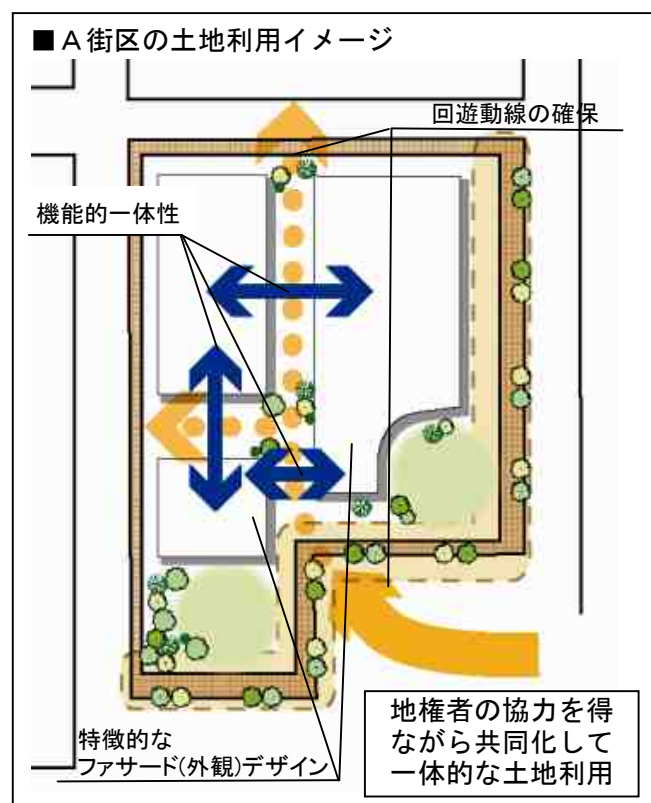
- ・街区内の地権者等の協力を得ながら、民間施設や屋外共有空間を活用し、取手駅西口のペデストリアンデッキから、A街区を通りB街区に繋がる公共的な歩行者動線を確保する。
- ・これらの歩行者動線と建物が有機的に連結し、安全に回遊できるユニバーサルデザインに対応した回遊路として確保する。

#### (3) 街区内のオープンスペース

- ・治助坂、駅前広場、はなのき通りに面する部分は、建物の壁面位置を後退させ街区内部でのオープンスペースを確保し、歩道と一体となった歩行者空間とする。
- ・駅前広場に面する角地に、休憩しながら芸術を楽しめる芸術・交流スポットとなるオープンスペースを確保する。

#### (4) 街区内の緑化

- ・街区内のオープンスペースは、歩道部の街路樹と一体となりながら、景観的な修景に配慮した植栽を行う。また、夏場の日差しを遮る木陰空間の確保に配慮した植栽を行う。
- ・建物においても屋上緑化や壁面緑化等の積極的な緑化をはかり、緑を感じられる潤いのある空間を確保する。



## 7-2. B街区土地利用構想

### 土地利用方針：憩い、集い、活動するための公園

子育て世代への相談等のサービス施設、高齢者への地域包括支援施設

多世代への健康相談等保健機能、トレーニング機能、レンタサイクル機能

企業バスやキスアンドライドの送迎車両の一時停車スペース（需要等による）

B街区は、公有地が集積する街区であるため、健康増進のための運動やリハビリ、福祉サービス等の拠点として公共施設の誘導を図る。また、市民の共有の空間として、健康・福祉機能の中心となると共に、市民が憩い、集い活動する場としての土地利用を図る。

#### (1) 施設の配置等

- ・公有地である特性を活かし、(仮称) ウェルネスプラザとして、健康・福祉にかかわる公共施設を配置すると共に、トレーニング施設やレンタサイクル施設などを配置する。
- ・緑の多い土地利用を図り、施設は森の中にあるような配置とする。また、保健・福祉・トレーニングの施設は一体的に配置し、機能的な連携が図りやすい配置とする。
- ・建物は、低層の施設としファサード(外観)デザイン、色彩については、公園等の緑と一体的な景観形成に配慮した利用を図る。
- ・街区の南側に土地区画整理事業で整備される公園を配置し、歩道空間と連続した公園とする。
- ・公園内に、市民イベント等の開催が可能な屋外公共空間を整備し、公園と一体的に配置する。
- ・企業バスやキスアンドライドの一時停車スペースを、B街区への車両の動線を確保しやすい、片町・白山前線沿いに配置する。また、レンタサイクル機能についても街区の北側で配置を行う。

#### (2) 街区内の動線

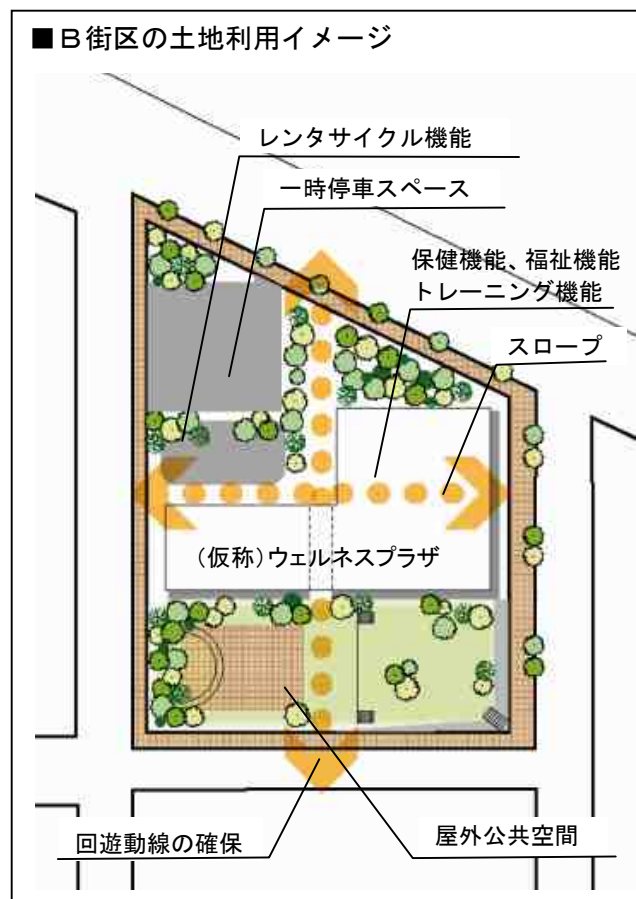
- ・A街区からB街区南側の公園を経由し、B街区区内を抜ける歩行者動線を確保する。また、歩行者動線については、緑に囲まれた潤いを感じられる空間として確保する。
- ・南側の公園部分と北側の施設を配置する部分は、バリアフリーに配慮した動線として確保する。

#### (3) 街区内のオープンスペース

- ・冷助坂に面する部分は、歩道と同じ地盤高で敷地を後退させ、街区区内でのオープンスペースを確保し、歩道と一体となった歩行者空間とする。

#### (4) 街区内の緑化

- ・取手駅西口市街地に森を創出するように、街区区内は、南側の公園と一体となりながら、緑の多い空間とし、夏場の日差しを遮る木陰空間の確保に配慮した植栽を行う。



### 7-3. C街区土地利用構想

#### 土地利用方針：初期医療を担う各種診療機能等の集積

C街区は、公有地が集積する街区であるため、公有地を活用した民間事業者の事業提案により、初期医療を担う各種診療機能を持った医療モールや、福祉施設等による土地利用を図る。また、接道する片町・白山前線と高低差のある土地のため、敷地の高低差を活用した土地利用を図る。

#### (1) 施設の配置等

- ・高低差のある敷地であるため、高低差を活用した一棟の施設として施設配置を行う。
- ・建物への歩行者の主要動線は、ペDESTリアンデッキの延伸部分及び片町・白山前線からアクセスできる配置とする。
- ・周辺の民有地に配慮した建物の高さやファサード(外観)デザインとし街区としての統一感を持たせる。
- ・街区の南側に、駅利用者のための公共駐輪場を配置する。

#### (2) 街区内の動線

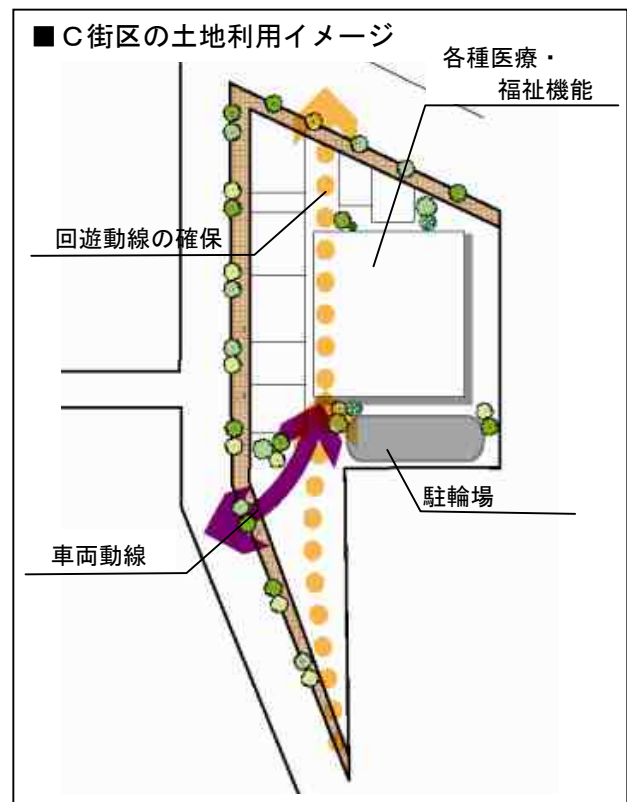
- ・取手駅からの歩行者動線の確保のため、一棟の施設として配置する施設内で、ペDESTリアンデッキの延伸部分から片町・白山前線に抜ける公共通路を確保する。
- ・施設への車両の動線としては、南側の駐輪場の敷地を一部活用して、建物低層部(駐車場)へのアクセスを確保する。

#### (3) 街区内のオープンスペース

- ・敷地規模、形状から街区内のオープンスペースの確保が困難なため、施設内に整備する公共通路をゆとりある通路として確保する。

#### (4) 街区内の緑化

- ・街区内のオープンスペースと同様に、敷地規模、形状から街区内で緑化スペースの確保が困難なため、施設内に整備する公共通路において緑化に配慮した施設とすることを誘導する。



### 7-4. 北部・西部地区の土地利用構想

#### 土地利用方針：多世代の需要を喚起する都市型住宅と沿道型商業機能

北部・西部地区については、都市型住宅の誘導を基本とした土地利用を図る。また、国道6号沿線については、都市型住宅と一体となった沿道型商業による土地利用を誘導する。

#### (1) 施設の配置等

- ・北部・西部地区については、各地権者等による民間事業による都市型住宅の整備を想定するため、適切な施設配置や周辺の住宅地と調和し、安らぎと落ち着きが感じられる土地利用を誘導する。
- ・荷さばき車両や、企業バスおよびキスアンドライドの一時停車スペースを、A街区のギャラリー等への動線を確保しやすい西部地区に配置する。

#### (2) 街区内の緑化

- ・各住宅敷地において、生け垣等の緑化を誘導し、緑と潤いの感じられる街並みを誘導する。

## 8. 街路空間の整備イメージ

### 8-1. 取手西口・戸頭線（はなのき通り）

都市計画道路 3・3・1 号（取手西口・戸頭線）は、電線地中化が図られる街路であるため、取手駅西口のメインストリートとして、質の高い街路空間を整備する。

#### （1）街路樹・植栽帯

- ・5.5mの歩道幅員を活かし、季節感の感じられる高木の落葉樹を配置する。また、横断防止機能を兼ねた低木の植栽帯を整備し、安全で潤いの感じられる歩道空間として整備する。
- ・街路樹は複列で配置し、低木の植栽帯及びストリートファニチャーやサインと一体的に配置する。
- ・一体的な歩行者空間とするため、A街区のオープンスペースや芸術・交流スポットでも同種の樹種を用いた修景を行う。

#### （2）舗装

- ・歩道空間の舗装は、従来より西口で採用されている平板舗装とし、バリアフリーに配慮するため、透水性を有し、表面が滑りにくい材質を用いるとともに、歩行性や車椅子利用の快適性を考慮した目地間隔や素材を用いた舗装面とする。
- ・舗装面の剥離や破損等への対応が容易なように、ブロック形状の舗装面とする。
- ・舗装面の基本色は落ち着いたあるグレーや薄茶色などとし、交差点部や芸術・交流スポット部分では、色合いの変化やグラデーションによる舗装とし、移動と滞留を感じさせる舗装とする。

#### （3）ストリートファニチャー

- ・芸術・交流スポット周辺や幅員に余裕のある部分において、デザイン性の高いストリートファニチャーを配置する。
- ・ストリートファニチャーは、東京藝術大学等と連携し、簡単な運動器具にもなるアート作品としてデザインする。

#### （4）サイン

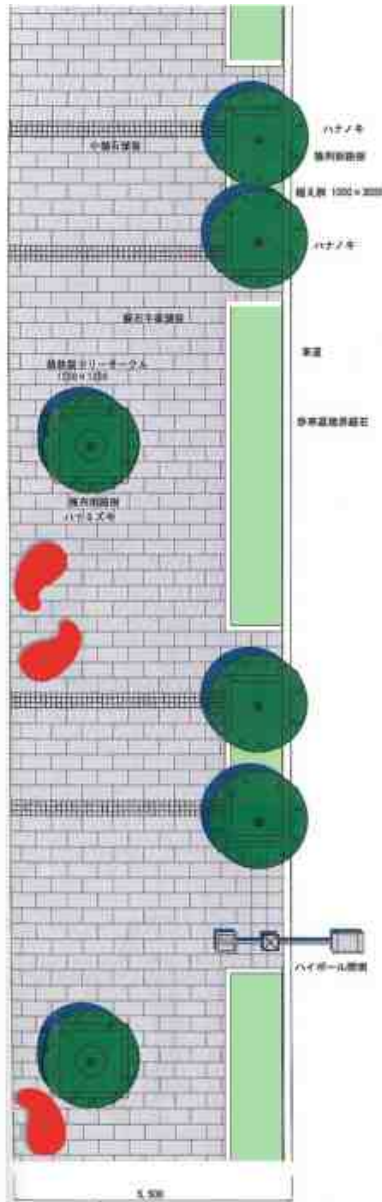
- ・交差点部や芸術・交流スポットなど人の滞留する部分において、案内サイン、誘導サインを配置する。

#### （5）照明灯

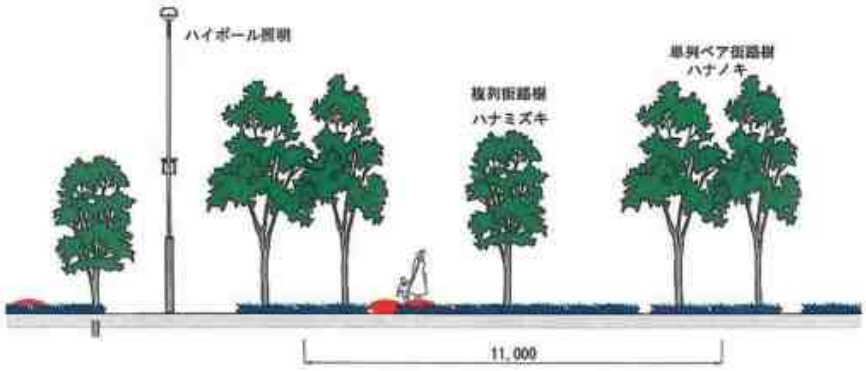
- ・照明灯は、歩行者空間の主たる構造物となり街並みのイメージを形成する要因となるものであるため、景観的な配慮を持って配置する。
- ・東京藝術大学等と連携して照明灯のデザインを行い、取手独自の街の風景を演出する。また、信号機や標識との共架ユニットや商店街のパナー取付などにも配慮したデザインとする。
- ・照明灯は、ハイポール、ローポール、グラウンド照明を組み合わせ、夜間の歩行安全を確保する共に、落ち着いた雰囲気演出できるように配置する。



はなのき通り平面図



はなのき通り立面図



街路樹と植栽帯



デザイン性が高く、運動も出来るストリートファニチャー  
(はなのき通り、治助坂共通)



交差点部などのサイン  
(はなのき通り、治助坂共通)



デザイン性の高い街路灯  
(はなのき通り、治助坂共通)

## 8-2. 取手西口・白山線（治助坂）

都市計画道路 3・4・37 号（取手西口・白山線）も、電線地中化が図られる街路であり、A街区、B街区、C街区を繋ぐ西口市街地の主要な街路となる。そのため、はなのき通りと同様に、質の高い街路空間を整備する。

### （1）街路樹

- ・はなのき通りと一体感を持たせた街路とするため、はなのき通りと同様に、季節感の感じられる高木の落葉樹を配置する。また、安全で潤いの感じられる歩道空間として整備する。
- ・街路樹は単列ペアで配置し、低木の植栽柵やサインと一体的に配置する。

### （2）舗装

- ・歩道空間の舗装は、はなのき通りと同様の材質を用いた舗装面とする。
- ・舗装面の基本色は落ち着いたあるグレーや薄茶色などとし、はなのき通りと同様の色合いとする。また、公園に面する交差点部は、色合いの変化やグラデーションによる舗装とし、移動と滞留を感じさせる舗装とする。

### （3）ストリートファニチャー

- ・公園に面する交差点部の空間を活用し、デザイン性の高いストリートファニチャーを配置する。
- ・ストリートファニチャーは、東京藝術大学等と連携し、簡単な運動器具にもなるアート作品としてデザインする。

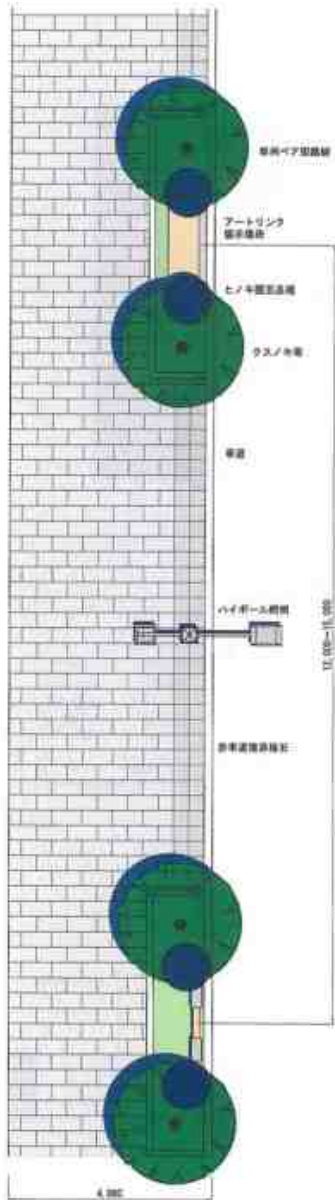
### （4）サイン

- ・交差点部など人の滞留する部分において、案内サイン、誘導サインを配置する。

### （5）照明

- ・はなのき通りと同様のデザインの照明灯を配置する。
- ・ハイポール、ローポール、グラウンド照明を組み合わせ、夜間の歩行安全を確保する共に、落ち着いた雰囲気を演出できるように配置する。特に、公園にアクセスする交差点部は、屋外公共空間（公園内のイベント空間）への導入部としての演出を図る。

治助坂平面図

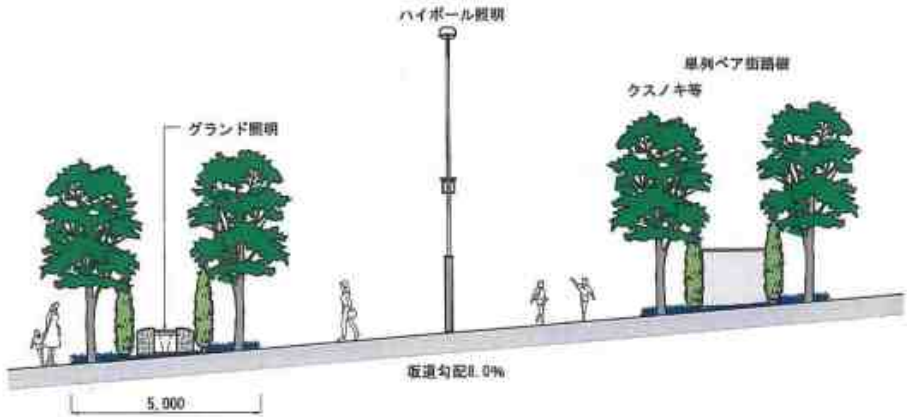


公園に面する交差点部イメージ  
(グラデーション)



公園導入部の照明イメージ

治助坂立面図



### 8-3. 片町・白山前線

都市計画道路 3・4・8 号（片町・白山前線）は、電線地中化を行う取手駅西口市街地の主要動線である。そのため、はなのき通りや治助坂と同様に、質の高い街路空間を整備する。

#### （1）街路樹

- ・はなのき通りや治助坂と一体感を持たせた街路とするため、季節感の感じられる高木の落葉樹を配置する。また、安全で潤いの感じられる歩道空間として整備する。
- ・街路樹は、単列シングルで低木の植栽柵やサインと一体的に配置する。

#### （2）舗装

- ・歩道空間の舗装は、はなのき通りや治助坂と同様の材質を用いた舗装面とする。
- ・舗装面の基本色は落ち着いた色のあるグレーや薄茶色などとし、はなのき通りや治助坂と同様の色合いとする。また、交差点部は、色合いの変化やグラデーションによる舗装とし、移動と滞留を感じさせる舗装とする。

#### （3）サイン

- ・交差点部など人の滞留する部分において、案内サイン、誘導サインを配置する。

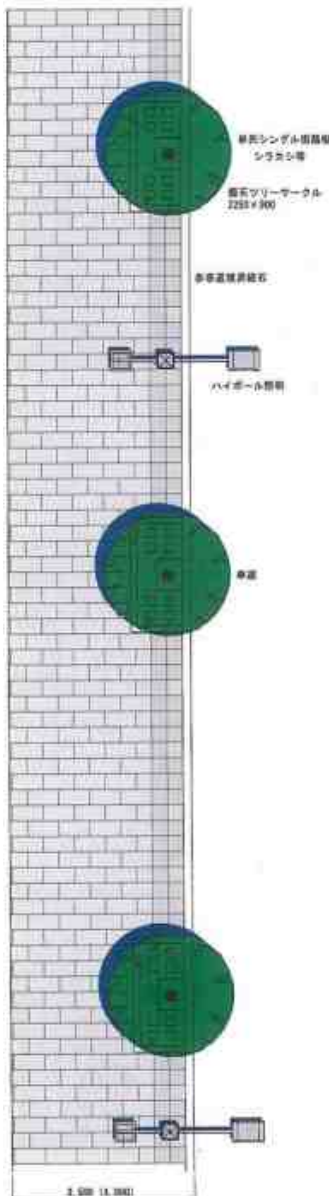
#### （4）照明

- ・はなのき通りや治助坂と同様のデザインの照明灯を配置する。
- ・ハイポール、ローポール、グラウンド照明を組み合わせ、夜間の歩行安全を確保する共に、落ち着いた雰囲気を演出できるように配置する。

### 8-4. その他の街路

- ・歩道空間の舗装は、主要動線と同様の材質や色合いとし、西口市街地としての一体感を創出する。交差点部など、人が滞留する部分は、色合いの変化やグラデーションによる舗装とする。
- ・歩道幅員から街路樹等の配置は困難であるが、照明灯を配置するなどして歩行の安全性に配慮する。

片町・白山前線平面



片町・白山前線立面



街路樹

## 9. 実現化方策

### 9-1. A 街区の実現化方策

**実現化方策：国等の支援施策を活用し、関係権利者の協力を得て、敷地の共同化等による土地の有効活用により実現を図る。**

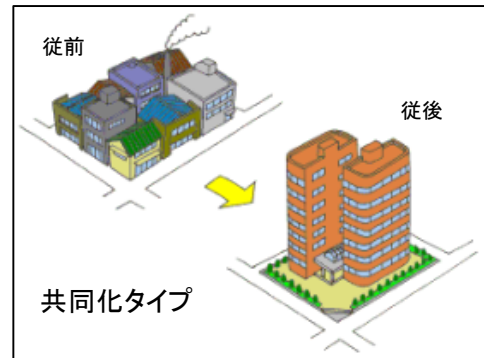
- ・ A 街区の土地利用構想を実現するためには、複数の地権者がいる街区であるため、地権者の協力を得ながら、敷地の共同化等を実現する方策が必要である。
- ・ 地権者が協力しながら敷地の共同化等を行うための手法としては以下の様な方策がある。
  - 優良建築物等整備事業を活用して共同化を図る。
  - 市街地再開発事業により街区全体で共同化を図る。

#### (1) 優良建築物等整備事業

- ・ 優良建築物等整備事業は、土地の合理的な高度利用と空地等の整備による良好な市街地環境の形成を図ろうとするもので、一定の要件を満たす優良な建築物等の整備を行なう施行者に対して補助するものである。
- ・ この制度は、都市再開発法に基づく市街地再開発事業とは異なり、法定手続きを必要としない任意の事業であり、都市計画決定や高度利用地区の指定、組合設立認可、権利変換手続等に縛られることなく手軽に活用できる手法である。地区面積 1,000 ㎡から補助が受けられ、補助率は、補助対象額×2/3 以内となる。

#### A 街区での適用

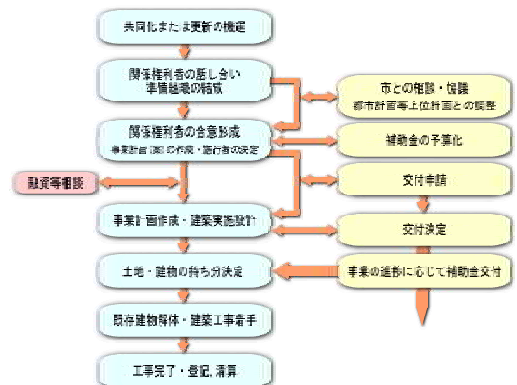
- ・ A 街区での共同化では、優良建築物等整備事業のうち「共同化タイプ」が活用できる。「共同化タイプ」は、2 人以上の地権者が、複数の敷地に共同ビルを建設する事業（ただし、地権者が 2 人の場合は、200 ㎡未満の狭小敷地または不整形の土地を含むこと）であり、市街地再開発事業の任意事業版とも言えるタイプである。
- ・ 優良建築物等整備事業を活用するためには、権利者同士が協議し、合意形成を図ることが必要である。A 街区の土地利用構想を実現するためには、複数の地権者がまとめ、優良建築物等整備事業を活用しながら、連鎖的に展開していくことが考えられる。



#### ■ 補助対象項目

区分	項目
調査設計計画	事業計画作成費、地盤調査費、建築設計費
土地整備	建築物除去等費、補償費等
共同施設整備	空地等整備費、供給処理施設整備費
	その他の施設整備費
附帯事務	附帯事務費

#### ■ 事業の進め方



出所：盛岡市 HP

#### ■ 優良建築物等整備事業事例

地区	盛岡駅前 A-1 地区
地区面積	2,200 ㎡
総事業費	1,557,000 千円
主要用途	ホテル、店舗、事務所、住宅
事業タイプ	市街地環境形成タイプ



従 前



従 後

## (2) 市街地再開発事業

- 市街地再開発事業は、都市計画法と都市再開発法に基づく事業となる。市街地再開発事業は、個人施行事業を除き、都市計画決定に基づく、都市計画事業として施行することが原則となる。
- 市街地再開発事業は、下表に示すように、第1種事業と第2種事業があり、事業の施行者、施行区域、権利の調整・保護の方向が異なる。

### ■市街地再開発事業の種類

項目	第1種市街地再開発事業	第2種市街地再開発事業
施工区域の要件	以下の(1)または(2)の区域であること	以下の(1)及び(2)の区域であること
	(1) 市街地再開発促進区域内  (2) 次の条件に該当する土地の区域内 ①高度利用地区等であること ②耐火建築物※の建築面積合計が、区域内の全建築物の建築面積の概ね1/3以下であること。 ※耐用年限2/3経過したもの、高度地区で定める指定容積の1/3未満のもの、機能低下したもの、建築面積150㎡未満等は耐火建築物の面積から除く ③区域内の十分な公共施設がなく、土地利用の細分化等により、土地利用状況が著しく不健全 ④区域内の土地の高度利用を図ることが都市機能更新に寄与すること	(1) 第1種市街地再開発事業の施工区域の要件の(2)を満たしている区域  (2) 面積0.5ha以上で、次のいずれかの条件に該当する土地の区域内、または被災市街地復興推進地域内 ①区域内に安全上または防火上支障のある一定の建築物の数の割合または延床面積の全建築物に対する割合が7割以上であり、それらが密集し、災害発生の恐れが著しく環境が不良であること ②区域内に早急に整備する必要がある駅前広場、避難広場、公園等、防災上重要な公共施設の整備と建築物、建築敷地の整備を一体的に行うことが合理的
権利調整・保護方法	権利変換方式 事業施行前の各権利者の権利の種類とその資産額の大きさに応じて、事業完了後に権利床を与える。これ以外を保留床とよび、この処分により事業が成立する。権利変換を希望しない者に対しては、従前の資産に見合った価値を金銭で補償する	管理処分方式 事業施行前の各権利者の権利を個別的に用地買収していく。最終的には、取用権も付与されている。但し、地区内に残留を希望する権利者に対しては、その権利に見合ったビルの敷地や床の権利を付与する

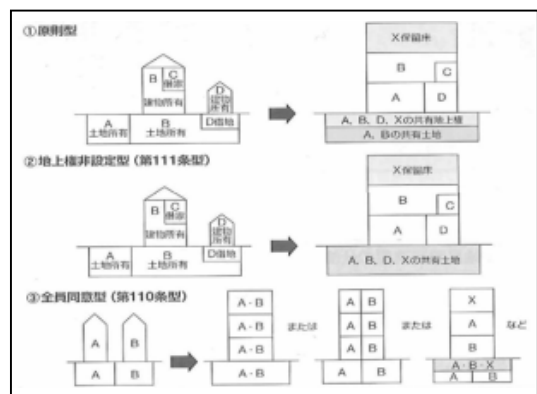
### A街区での適用

- A街区に市街地再開発事業を導入する場合は、地権者合意を前提に、権利変換方式をとる第1種市街地再開発事業の導入が考えられる。
- 施行者は、地権者で市街地再開発組合を設立し、組合が施行者となることが考えられ、権利変換のタイプとしては、全員同意型(第110条型)が考えられる。この場合、権利者のそれぞれの希望にあった権利形態を実現できるが、同意形成に時間を要する。
- また、A街区では、コンベンション機能やギャラリー機能の導入を想定している。これらの機能を公共施設として導入し、A街区の市街地再開発事業を推進することも考えられる。また、この場合、PFIを活用した市街地再開発事業としての展開も考えられる。
- PFIを活用した市街地再開発事業は、具体例は少ないが、市街地再開発事業における特定建築者を「公共施設の管理者等」つまり、市を特定建築者として位置づけ、特定施設建築物の整備をPFI事業として実施するものである。

### ■再開発事業の施行者

	第1種事業	第2種事業
個人(数人)	○	×
市街地再開発組合	○	×
再開発会社	○	○
地方公共団体	○	○
都市再生機構	○	○

### ■権利変換方式のタイプ



### ■PFI活用スキーム

再開発事業 「施行者」 ▼(選定)	PFI
「特定建築者」	「公共施設等の 管理者等」 ▼(選定) PFI事業者

■再開発事業事例 【サザンスカイタワー八王子】

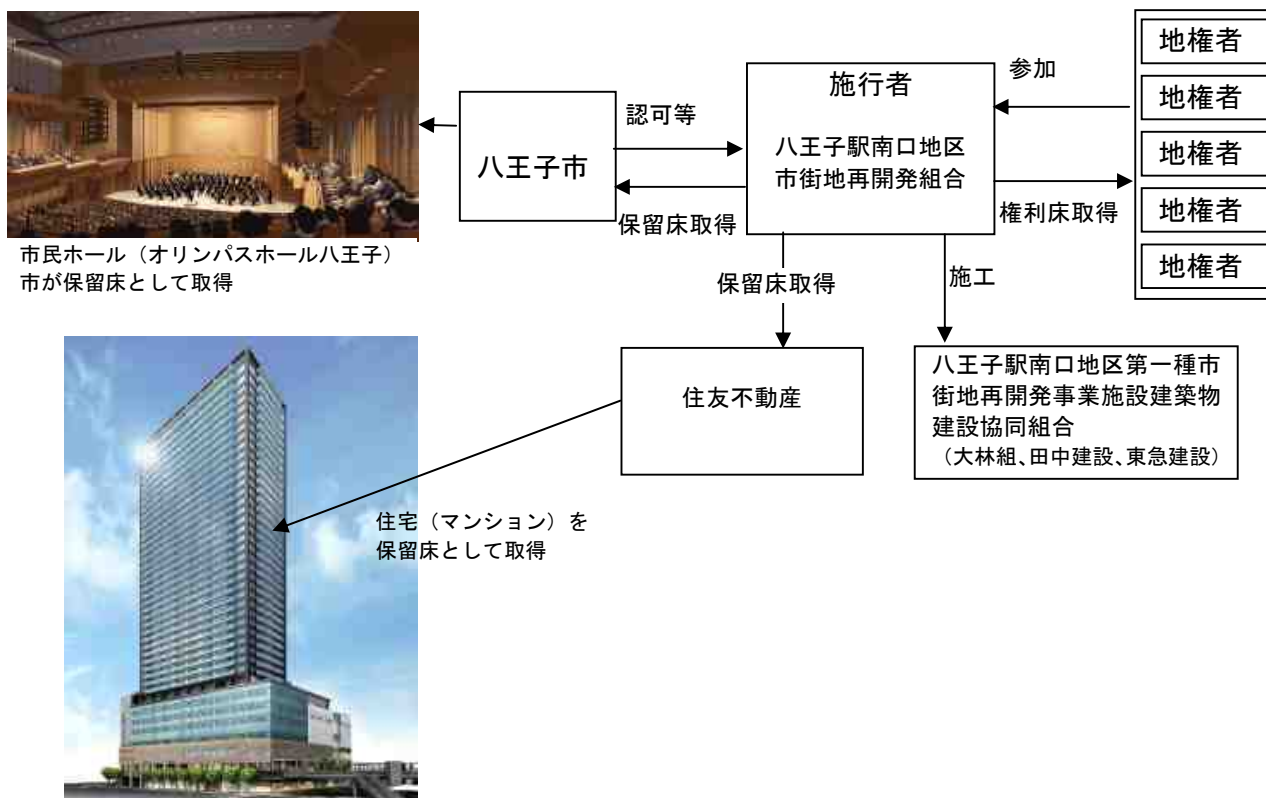
○事業概要

所在地	東京都八王子市子安町 4-7-1					
事業手法	第一種市街地再開発					
敷地面積	10,279.39 m <sup>2</sup> (施行区域面積 約 2.0 ヘクタール)					
延床面積	99,769.87 m <sup>2</sup>					
建物階数	地下 2 階、地上 41 階、塔屋 2 階 高さ 約 158m					
主な用途	住宅 (390 戸)、業務オフィス、市民ホール (オリンパスホール八王子)、市役所総合事務所、商業、医療、駐車場 (機械式 44 台×3、自走式 217 台)、駐輪場、バイク置き場、(ペDESTリアンデッキ)					
権利者数		従前	従後		従前	従後
	土地所有	22	16	借家	2	1
	借地	2	2	合計	27	19
	建物所有	1	0			
施工者	八王子駅南口地区第一種市街地再開発事業施設建築物建設協同組合					

○事業経過

初動時期 (契機) 基本計画作成	1981 年 3 月 (基本計画 S56.3) 1982 年 3 月 (A 調査) 1985 年 3 月 (事業化案)	1986 年 3 月 (B 調査) 1988 年 3 月 (採算調査) 1990 年 3 月 (事業計画素案)
初動時期 (契機) 準組織結成	1991 年 5 月 25 日 ※八王子駅南口地区市街地再開発準備組合	
都市計画決定	1993 年 3 月 18 日 (変更後 1) 2000 年 12 月 20 日 (変更後 2) 2006 年 1 月 17 日	
事業認可	2006 年 8 月 9 日 (変更 1) 2007 年 7 月 12 日 (変更 2) 2008 年 8 月 27 日 (変更 3) 2010 年 12 月 10 日	
権利変換計画書	2007 年 11 月 2 日 (変更 1) 2008 年 9 月 17 日 (変更 2) 2010 年 7 月 1 日	
工事完了公告	2010 年 9 月 22 日	

○事業スキーム





9-2. B 街区の実現化方策

実現化の方法：公有地であるため、公民連携による取組により実現を図る。

- ・ B 街区は、公有地が集積する街区であるため、健康増進のための運動やリハビリ、福祉サービス等の拠点として公共施設の誘導を図る街区である。
- ・ 公共施設としては、健康・福祉にかかわる公共施設を配置するとともに、民間によるトレーニング施設やレンタサイクル施設の配置を想定しており、民間活力を活用しながら施設整備や施設運営を行う方策が必要である。
- ・ B 街区では、公共主体による従来型の市直接建設方式の他、民間活力を活用しながら施設整備や施設運営を行う方策として、以下の2つが考えられる。

■PFI 事業による施設整備・運営

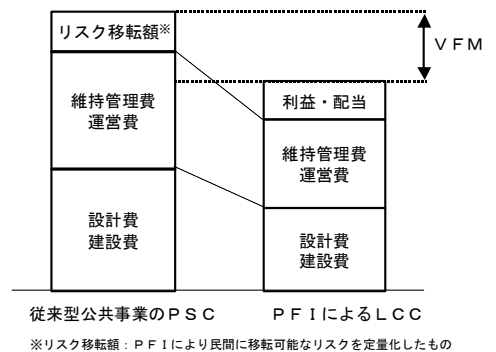
■定期借地権を活用した民間事業誘導

(1) PFI 事業による施設整備・運営

- ・ PFI 事業は、公共施設の整備・運営を民間事業者の施設整備や施設運営のノウハウを活かして、効率的、効果的に行う手法である。
- ・ PFI 事業では、従来型手法では、仕様発注であったものを性能発注とし、民間の創意工夫が発揮できる仕組みとしている。また、PFI 事業とするか否かは、VFM (バリュー・フォー・マネー) の有無によって判断される。VFM は、公共が従来型手法で当該事業を行った場合の財政支出 (PSC) と、民活型事業で行った場合の公共の財政支出を比較して算定される。前者の費用対効果 (一定の財政的支出に対して提供されるサービスの量、および質) が大きい場合、民活型事業が導入されることになる。
- ・ また、施設整備後の公共施設運営については、PFI 事業にあわせて指定管理者制度を導入することも可能であり、近年の PFI 事業で整備される公共施設 (「公」の施設の場合) は、PFI 事業と指定管理者制度をあわせて活用している事例が多い。

【VFM (Value for Money)】

一般に、「一定の支払いに対し、最も価値の高いサービスを提供する。」という考え方であり、民活事業における最も重要な概念の一つである。この考え方に従えば、民活事業による場合と、従来型の公共事業による場合とを比較し、前者の費用対効果 (一定の財政的支出に対して提供されるサービスの量及び質) が大きい場合において民活事業が導入されることになる。



B 街区での適用

- ・ PFI 事業が導入できるか否かについては、全体の事業規模等にもよるが、B 街区に PFI 事業を導入した場合、以下のような官民の役割分担で事業を実施することが考えられる。

	民間の役割	官(市)の役割
企業バスやキスアンドライドの送迎車両の一時停車スペース	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 施設整備</li> <li>・ 一時停車スペースの維持管理</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 民間へ対価の支払い</li> <li>・ 民間業務のモニタリング</li> <li>・ 利用する企業等との調整</li> </ul>
子育て世代への相談等のサービス施設、高齢者への地域包括支援施設、多世代への健康相談等保健機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 施設整備</li> <li>・ 施設の維持管理</li> <li>・ 市民サービス業務の一部</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 民間へ対価の支払い</li> <li>・ 民間業務のモニタリング</li> <li>・ 民間では対応できない市民サービス</li> </ul>
トレーニング機能、レンタサイクル機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 施設整備</li> <li>・ 施設の維持管理</li> <li>・ 運営業務 (一部独立採算)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 民間へ対価の支払い</li> <li>・ 民間業務のモニタリング</li> </ul>

※B 街区の公園については、土地区画整理事業で整備されることを想定。

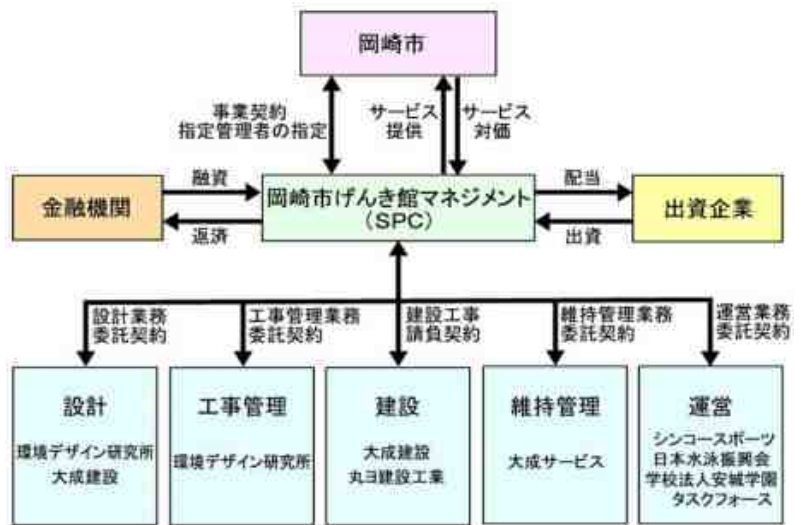
## ■PFI 事業の事例【岡崎市：岡崎げんき館】

### ○事業概要

所在地	岡崎市若宮町二丁目1番地1
敷地面積	約13,200㎡
延床面積	約7,300㎡
建物階数	鉄骨鉄筋コンクリート（既存棟）、鉄筋コンクリート（新設棟） 地上3階、一部4階
導入施設	保健衛生関連施設（保健所）、健康づくり関連の施設（フィットネス・プール等の運動施設）、子育て関連施設（病後児保育等）、市民交流施設（市民活動室等）
事業手法	PFI 事業、指定管理者制度
事業者	岡崎げんき館マネジメント会社
事業の概要	本施設は、維持管理運営期間が25年間のBT0方式を採用している。基本的には、サービス購入型のPFI事業であるが、運動施設の空き時間を事業者が自由に使っても良い建付となっており、その部分のプログラムの運営は独立採算型となっている。保健所機能部分は、従前からあった施設の改修である。また、公の施設として指定管理者制度を活用しており、事業契約締結の議決に合わせてSPCが指定管理者としての指定を受けて施設運営をしている。

### ○事業スキーム

本事業を実施するために設立された特別目的会社（SPC=Special Purpose Company）である岡崎げんき館マネジメント株式会社が、岡崎市と事業契約を結ぶとともに指定管理者の指定を受けて、施設の設計・建設・維持管理・運営等の業務を実施。施設整備・運営に必要な、各業務は、岡崎げんき館マネジメント株式会社を構成する各企業がSPCとの契約に基づいて実施。



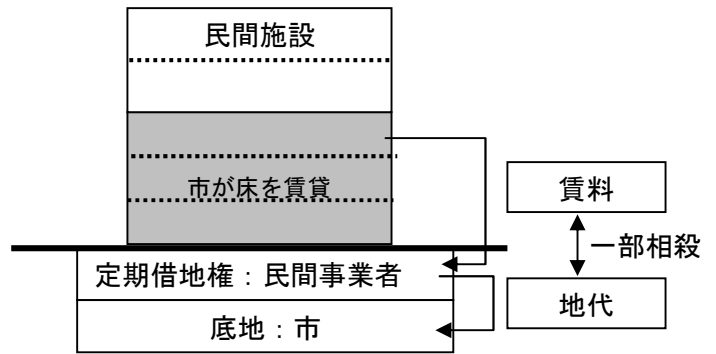
### ○施設計画



(2) 定期借地権を活用した民間事業誘導

- ・ B 街区は、公有地であるため、その特性を活かし、定期借地権を活用した PPP (Public Private Partnership) 事業の展開も考えられる。
- ・ 具体的には、以下の様なスキームとなる。

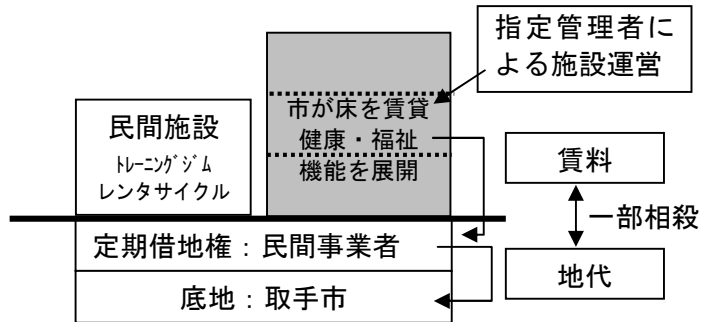
- ①公有地を民間事業者にて定期借地権 (30 年～50 年) で貸し付ける。
- ②民間事業者が施設を建設し、借地期間中所有する。
- ③民間事業者は、市が利用したい床面積を市に賃貸する。(市は、地代と賃料を一部相殺)
- ④民間事業者は、余剰となる床を民間テナント等に賃貸する。



B 街区での適用

- ・ 定期借地権を活用した PPP 事業を B 街区に適用した場合は以下のような事業の枠組みとなる。

- ①市は、公園を除いた部分の土地を民間事業者にて定期借地権 (30 年～50 年) で貸し付ける。
- ②事業に参画する事業者を公募、選定し、選定された民間事業者が、施設を建設し、借地期間中建物所有する。
- ③民間事業者は、健康・福祉に係わる機能及び企業バスの一時停車スペース等の交通機能部分を展開する床面積を市へ賃貸する (市は、地代と賃料を一部相殺)。市は、借りた床において市民サービスを提供する (指定管理者制度等の活用を含む)
- ④民間事業者は、トレーニング機能、レンタサイクル機能を民間施設としてテナントを誘致する等により運営する。また、余剰床については、民間の賃貸事業として運営する。



■定期借地権を活用した民間事業誘導【高座渋谷駅前複合ビル】

○事業概要

所在地	大和市福田地内 換地計画 23 街区
敷地面積	約 5,300 m <sup>2</sup> 民間事業者に対し、敷地を定期借地権 (30 年) により貸付
延床面積	19,757 m <sup>2</sup> (公共 3,829 m <sup>2</sup> 。民間 7,900 m <sup>2</sup> 。共有 3,256 m <sup>2</sup> )、駐車場 4,772 m <sup>2</sup> )
建物階数	鉄骨、一部鉄骨鉄筋コンクリート 地下一階地上 6 階
主な用途	公共施設：多目的ホール、図書室、多世代間交流スペースなど 民間施設：駅前立地を生かした賑わいを創出するための用途 (フィットネス、レストラン、コンビニ、ドラッグストア、駐車駐輪場) その他：駐車・駐輪場、駅周辺や周辺道路と一体となった外構施設



### (3) B街区に設置する一時停車スペースとレンタサイクルの利用について

#### ①設置する一時停車スペース

取手駅周辺企業及び東京藝術大学の送迎バスの運行状況より生じている、取手駅周辺の道路の混雑緩和及び事故防止のために、送迎バス等が利用できる一時停車スペースの設置が有効である。また、一時停車スペースの設置により、送迎バスの安全性及び利便性が向上し、自家用車通勤から公共交通への転換が期待され、地球温暖化ガスの削減による良好な都市環境の実現にも寄与することが考えられる。

一時停車スペースの利用については、時間帯や目的によって右表の効果的な運用が可能ではないかと想定している。

取手駅より送迎バスを運行する企業へのヒアリング結果より、出勤のための企業バスの取手駅周辺での停車は、概ね7時から8時半の間に集中している。

この時間帯はB街区の一時停車スペースを企業バスのロータリー及び取手駅より鉄道を利用する通勤者らのキスアンドライドの駐車スペースとして利用する。

通勤時間帯後の昼間の時間帯は、A街区のコンベンション利用者的大型バスや、ギャラリーの荷おろし車両等が利用する。その後、帰宅時間である17時前後より深夜にかけて、再び企業バスのロータリー及びキスアンドライド車両の駐車スペースとして利用する。

一時停車スペースの活用例	
時間	停車する車両
朝	<ul style="list-style-type: none"> <li>取手駅周辺企業通勤バス他、送迎バス</li> <li>キス&amp;ライド車両</li> </ul>
昼間	<ul style="list-style-type: none"> <li>取手駅周辺企業来客用バス及び一部の通勤バス他、送迎バスが利用</li> <li>A街区コンベンション施設利用者的大型バスやコンベンション施設の荷おろしの車両が利用</li> </ul>
夕方～夜間	<ul style="list-style-type: none"> <li>取手駅周辺企業通勤バス他、送迎バス</li> <li>キス&amp;ライド車両</li> </ul>

#### ②レンタサイクル

B街区のレンタサイクル機能については、周辺に利根川河川敷をはじめとする自然環境や多くの歴史的史跡が分布しているため、主に運動やレクリエーションを目的としたサイクリングや、市内の史跡めぐり等の観光での移動手段としての利用を想定したレンタサイクルステーションを設置することが考えられる。

レンタサイクル機能の実現にあたっては、取手駅周辺の坂道に対応した電動アシスト付自転車や、藝大生によるデザインの施された自転車など、利用者の視点に立った自転車を導入する。

また、取手駅周辺だけではなく、市内全域で安全にサイクリングができるよう、市内に自転車レーンのネットワークを構築する。

### 9-3. C 街区的実現化方策

**実現化の方法：民間による公益性や地域貢献性の高い事業提案により実現を図る。**

- ・ C 街区は、公有地が集積する街区であるため、公有地を活用した民間事業者の事業提案により、初期医療を担う各種診療機能を持った医療モールによる土地利用を図ることとしている。
- ・ 各種診療機能を持った医療モールを展開する民間事業者を誘致する方策としては、以下のような方策が考えられる。

**■条件付き民間事業提案公募により行う。**

**(1) 条件付き用地売却**

- ・ 公共の用地を活用するに当たり、周辺のまちづくりや環境整備を考慮し、一定の条件を付して民間による用地活用を行う手法がある。
- ・ 民間事業者を選定する場合は、金額の多寡だけでなく、付した条件をクリアしてどのような土地利用を図るのかを企画提案させ、金額評価と提案評価を総合的に判断するプロポーザルコンペ方式による選定が多い。

**C 街区での適用**

- ・ C 街区の場合、市と県が所有している土地を民間活用させるため、市と県で用地活用について協定等により、一定の取り決めをしておくことが必要となる。
- ・ 用地活用に際しては、医療モール等の公益性、地域貢献性のある事業の実施を条件として、価格も含めたプロポーザルコンペにより選定を行うことが考えられる。
- ・ 事業の実施に際しては、取手駅方向からくるペDESTリアンデッキとの連結や自由通路の設置なども条件として提示しておく必要がある。
- ・ 民間による活用に際しては、用地売却の他、定期借地権を活用した手法など民間のニーズを踏まえた手法が考えられる。

**■条件付き用地売却の事例【大阪府千里留学生会館跡地活用事業コンペ】**

**○事業概要**

所在地	吹田市佐竹台一丁目他
敷地面積	10,035.51 m <sup>2</sup>
延床面積	7,318 m <sup>2</sup> (案)
建物階数	地上 6 階
導入施設	留学生宿舎、研究者用ゲストハウス、日本語・日本文化等教育施設（留学生別科）、地域交流施設、イベント広場（企画提案より）
概要	昭和 39 年に大阪府の職員寮として建設され、平成 2 年より千里留学生会館として、財団法人大阪府国際交流財団により管理運営されてきた築後 44 年の建物が、老朽化や耐震面の問題から、平成 21 年 3 月末をもって閉館した。大阪府では、大阪府千里留学生会館跡地の土地を活用して、民間の活力や自由な発想により、良好な留学生向けの宿舎確保とまちづくりを行うため、事業計画案と土地の買い取り希望価格の提案を募り、それらが総合的に優れた提案者を事業者として決定し、土地の売却を行った。優先交渉権者として決定した学校法人関西大学では、2012 年 4 月開科予定の「留学生別科」の開科に合わせ、同科の学生らの教育施設及び留学生宿舎からなる「関西大学南千里国際プラザ」を建設する。



## (2) C 街区に設置する駐輪場の利用について

C 街区の駐輪場については、主に通勤・通学者の定期駐輪場として整備を検討する。

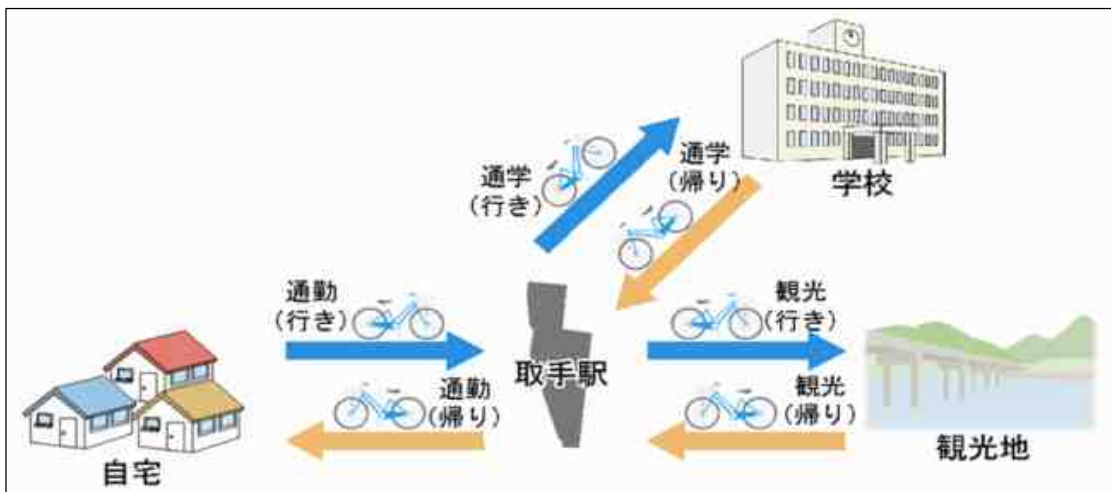
駐輪場の整備台数については、取手駅西口第1自転車駐輪場（自転車：契約台数 368 台）、取手駅西口第2自転車駐輪場（原付：契約台数 68 台）、新町第1自転車駐輪場（契約台数 306 台）が土地区画整理事業によりなくなるため、その契約台数 742 台を確保すると共に、通勤通学及び整備される各施設の利用者等の一時利用を考慮し、800～1,000 台の整備台数を検討する。なお、これらの駐輪台数を確保した駐輪場として、機械式駐輪場もしくは自走式立体駐輪場による整備を検討する。

また、整備される駐輪場の一部を活用し、レンタサイクル機能の導入も検討する。このレンタサイクル機能は、観光客だけでなく、通勤、通学者も利用するタイムシェア型のサービス提供を検討する。具体的には、以下のような利用を想定する。

- ① 朝、通勤者らが自宅より C 街区の駐輪場まで自転車に乗車し駐輪場に返却。
- ② 取手駅を利用する市内高校等へ通学する学生が、朝返却された自転車をレンタルして登校。
- ③ 昼間の時間帯には、駐輪場に駐車している自転車を来街者がレンタルし、街中の移動手段として利用
- ④ 夕方、学生が学校から C 街区の駐輪場まで利用し、駐輪場に返却。
- ⑤ 夜、通勤者が、学生が返却した自転車をレンタルし、通勤者らが自宅までの移動手段として利用する。



機械式駐輪場（登戸駅）



## 10. 街の運営について

- ・ 取手駅西口周辺市街地の整備後、「街の運営」を関係権利者や市民、市民団体、行政が協働して担っていくことが必要である。
- ・ このような取組は、「エリアマネジメント」として日本各地で取組が行われている。
  - ①住宅地におけるエリアマネジメント
    - ・ 建築協定等で、良好な街並み景観の形成・維持や広場や集会所等を共同で管理するなど管理行為を手がかりとした取組がなされている。
  - ②商業・業務地におけるエリアマネジメント
    - ・ 市街地の整備と連動した街並みの誘導や、地域の美化活動やイベント開催、広報等の地域プロモーションの展開などの取組がなされている。
- ・ 取手駅西口周辺市街地においてもエリアマネジメントとして、「街の運営」を推進することを検討する。

### 10-1. エリアマネジメントの展開に対する方針

- ・ 取手駅西口周辺市街地のエリアマネジメントを展開する上で以下のような事項を基本的な方針とする。

#### 方針1：街を育てる取組を推進する

- ・ 取手駅西口周辺市街地の土地区画整理事業等により街のハード的な整備はなされるが、その後の街の維持管理・運営について、関係者が協働して担い、取手駅西口市街地を「育てること」が必要である。そのため、市街地の整備後に具体的な取組を推進する必要がある。

#### 方針2：行政主導ではなく、関係権利者、市民、市民団体が主体的に取り組む

- ・ 土地区画整理事業等の市街地の整備は、行政主導で整備が進められている。今後も、ハード的なまちづくりには、民間開発のコントロールなど行政が中心となった取組も必要となる。しかし、市街地の整備後のまちづくりに関しては、関係権利者、市民、市民団体等の地域の担い手が、まちづくりを身近な問題と捉え、活動することが必要である。具体的には、高齢者等が主体となりながら高齢者の起業支援、雇用創出につながるコミュニティビジネスの展開など、まちづくりに係わるソフト事業の構築などが考えられる。

#### 方針3：多くの主体、多世代が関わり合いながら取り組む

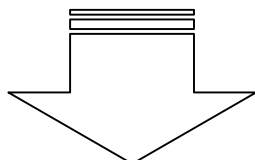
- ・ エリアマネジメントは、限られた地域の主体による取組ではなく、多くの関係権利者、市民、市民団体が様々に関わり合い、連携しながら総合的に行う必要がある。また、必要に応じて、行政や専門家、地区外の組織と関わりを持ちながら推進することも必要である。
- ・ 多様な主体が関わり合いながらエリアマネジメントを推進するに当たっては、経験の豊富な高齢者からこれからの時代を担う若年世代まで、多様な世代が交流・連携しながら推進することが大切である。

## 10-2. エリアマネジメントの進め方

- ・ エリアマネジメントを推進するためには、以下のような基本的なステップ（進め方）で推進することが必要である。

### ステップ1

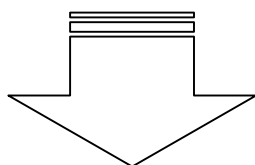
#### 活動の契機



- 取手駅西口周辺市街地の整備を契機として、エリアマネジメントについて地域で考える。
- 公園、芸術交流スポットなどの広場、ストリートファニチャー、街のイベントの運営など地域で共有できる財産の維持管理や運営を地域で担うことを考えることからスタート
- 地権者によるまちづくり協議会等の組織化からスタート

### ステップ2

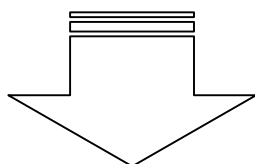
#### 問題意識等の共有



- 街を良好な状態で維持するために、防犯の推進、美化・緑化の推進、活性化のためのイベント活動や広報活動の推進など、地域に対する意識や理解を共有する。
- 活動を通して、地権者以外の市民や市民団体を巻き込み、活動に対する賛同者・理解者を増やす。
- 地域の目標を検討し、関係者で目指すべき方向を共有する。

### ステップ3

#### 活動と仕組みづくり



- エリアマネジメントの活動を支える組織づくり、活動のルールづくりを行う。
- 関係者が増加することで、活動を律するために、継続できる組織体制・形態、組織内の取り決め、手続を明確にする。
- 必要に応じて、行政の協力・支援、専門家の参画、他の地域の活動等との連携を図る。

### ステップ4

#### さらなる展開

- 公園、芸術交流スポットなどの広場、ストリートファニチャー、街のイベントの運営などソフトな活動で、街を育てる活動を推進し、状況に応じてハード的な部分も含め、街をつくることや独自の財源確保の活動にも繋げていく。
- 任意的な組織として活動していた組織を、法的な根拠のある組織として発展させていく。



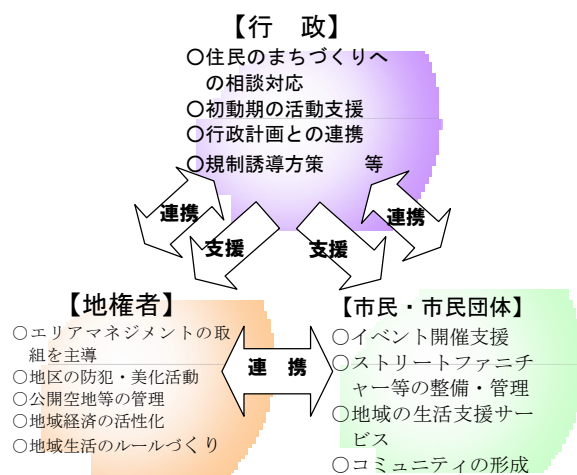
### 10-3. エリアマネジメントの要素

- ・ エリアマネジメントは、地権者、市民、市民団体などの地域の主体自らの自主的な活動となるが、エリアマネジメントの活動の要素としては、以下の様な要素が考えられる。

活動	考えられるエリアマネジメントの要素の例	
共有物・公物等の管理	○共有物等の維持管理	・芸術・交流スポットなどの共用空間の一体的な管理 ・ストリートファニチャー等の一体的な管理 ・生け垣・外壁等の一体的な管理
	○公物の維持管理	・公園、歩道の植栽等の管理
地区の環境や活性化に関する活動	○地域の防犯性の維持・向上	・地域内のパトロール活動 ・防犯灯・防犯カメラ等の設置・管理
	○地域の快適性の維持・向上	・地域の美化・緑化活動の推進 ・迷惑駐車・駐輪の防止 ・園芸療法にも資する花いっぱい運動の推進
	○地域のPR	・ホームページ等による情報発信 ・地域に関するイベントの開催 ・地域のプロモーション活動
	○地域経済の活性化	・地域の名産物のPR、販売 ・企業家、新規商業者への起業支援
	○環境問題への対応	・省エネ、省資源化の啓発活動 ・太陽光パネル、小規模風力等の設置・管理
サービスの提供やコミュニティ形成の活動	○地域生活のルール	・ゴミ出し、清掃活動等に関するルールづくり
	○地域の生活支援サービスなどコミュニティビジネスの展開	・高齢者の起業支援や雇用創出事業 ・高齢者への生活支援サービス ・医療に関わる緊急通報サービス ・子育て支援サービスの提供 ・レンタサイクル等の運営 ・居住者だけでなく、就業者に対するサービス
	○コミュニティ形成	・地域イベント（祭り等）の開催 ・防災訓練の開催 ・サークル活動ができる環境作り ・組織間のネットワーク形成・調整 ・企業間のコミュニティの形成支援

### 10-4. エリアマネジメントに係わる主体の役割分担と連携

- ・ 取手駅西口周辺市街地におけるエリアマネジメントは、地域の地権者、市民、市民団体が主体となり、行政が協力・支援することが必要である。



#### 10-5. 多様な世代が連携するエリアマネジメントの推進体制の提案

- ・ 地域の地権者、市民、市民団体などの多様な主体、世代が参画しながら、エリアマネジメントを展開するためには、全体をコーディネートし、エリアマネジメントに係わる各々の活動や業務を展開するための組織体制が必要となる。
- ・ 一方で、取手市では、高齢者の増加が見込まれており、今後、元気高齢者が増加することが予想される。そのため、これら元気高齢者のこれまでの仕事経験や社会経験、人生経験を活かし、元気高齢者が生きがいを感じ、生き生きと活動できる場の提供も必要となる。
- ・ そこで、取手駅西口周辺地区のエリアマネジメントを推進する要として、地域の元気高齢者を人材として活用し、若年世代も関わりながら推進する組織体制を提案する。また、エリアマネジメントの活動を通じて、高齢者の起業支援や雇用創出の機会を創出する。

① エリアマネジメントを推進するための方針や意思決定を行う組織として、地域の関係者により構成される「エリアマネジメント協議会」を組織する。

② エリアマネジメントを実践するため、その事務局機能や地域の元気高齢者によるコミュニティビジネスの展開等の支援をソーシャルビジネスとし展開する「まちづくり法人」を組織する。「まちづくり法人」は、会社組織やNPOなど公に認められる法人組織として組織する。

※ソーシャルビジネス: 解決が求められる社会的課題に取り組む活動をビジネスとして継続的に行う展開する事業

※コミュニティビジネス: 地域が抱える課題を、地域資源を活かしながらビジネス的な手法によって解決しようとする事業

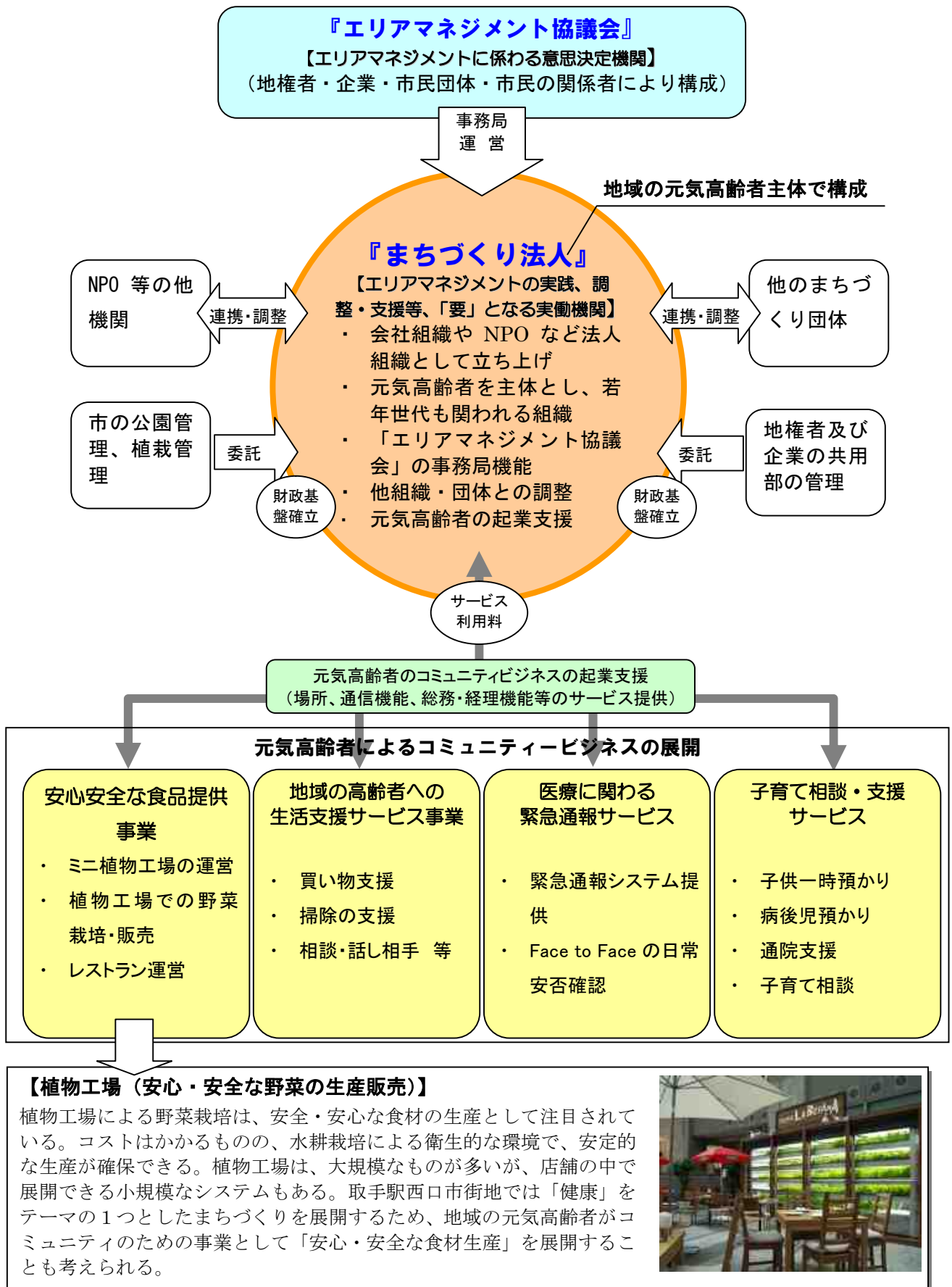
③ 「まちづくり法人」は、元気高齢者を主体としながら、これからの街を担う若年世代なども関われる組織とする。「まちづくり法人」が、元気高齢者によるコミュニティビジネスの起業を支援すると共に、エリアマネジメント協議会の事務局機能や他組織・団体のまちづくり活動と協議・調整機能を担い、エリアマネジメントを展開する要の組織となる。

④ 「まちづくり法人」は、「場所（事務所）」「電話等の通信機能」「総務・経理機能」等のサービスを低廉な価格で提供し、元気高齢者の起業を支援する。起業家となる元気高齢者達は、「まちづくり法人」からのサービスについて、サービス利用料金を支払いながら自らのコミュニティビジネスを展開する。

Ex: 地域の高齢者への生活支援サービス、緊急通報サービス、子育て相談・支援サービス、安心安全な食品提供（植物工場）

⑤ 「まちづくり法人」は、市が行う公園管理や植栽管理、地権者及び企業の行う屋外共用部の清掃管理などの業務を委託業務として受け、財政的な基盤を確立する。

⑥ 起業家となる元気高齢者達は、「まちづくり法人」からの支援を受けて、起業コスト抑えつつ、自らの経験を活かし、地域の課題解決のためのコミュニティビジネスを展開する。また、コミュニティビジネスの展開により元気高齢者の雇用創出を図る。



# 11. まとめ、事業スケジュール

## 11-1. コンセプト展開のまとめ

	A 街区土地利用 優建事業、再開発事業による 共同化で実現を図る	B 街区土地利用 公共主体の整備の他、PFI 事業、定借 を活用した PPP 事業で実現を図る	C 街区土地利用 公有地の条件付き民間活用で 実現を図る	北部・西部地区土地利用 地権者等の自立的な民間事業で 実現を図る	街路空間の整備 施設整備等との一体的整備、 公民一体の事業で実現を図る
まち全体の健康・医療・福祉 施策と連携し、そのハブ機能 となる中心市街地の形成	健康・医療・福祉を支える 商業・業務機能	健康・福祉機能の サテライトや拠点機能	医療機関のサテライトや 医療モール機能	健康・医療・福祉・環境にかかわる取組の推進	多世代が安心して住める都 市型住宅機能
運動(リハビリ)のできるまち づくり	商業施設や医療機能、公園などと結ばれたバリアフリー経路				商業施設や医療機能、 公園などと結ばれた バリアフリー経路
ユニバーサルデザインによる 多世代の人々が交流するま ちづくり	ユニバーサルデザインに対応した歩行空間を有する商業・業務機能				東西市街地を一体的に回遊 できる歩行者回遊機能
	木陰のある街なか空間機能				ユニバーサルデザインに 対応した案内・誘導機能
					木陰のある街なか空間機能
芸術と調和するまちづくり	「芸術・交流スポット」 芸術イベントが開催できる公園や ギャラリー・コンベンション機能		芸術に係わる取組の推進		「芸術・交流スポット」
ウェルネス・タウンを支える商 業・業務機能が集積するまち づくり	賑わいを生む商業・ 業務機能				
環境を優先するまちづくり		各種植樹により 緑化された公園機能		壁面や屋上緑化、太陽光の活用などエコ都市環境機能	各種交通機関の乗り換えができる交通結節機能

「健康・医療・福祉そして環境」と「芸術」が融合したまちづくりの展開

地権者・市民・行政の協働による  
エリアマネジメントの展開

多くの主体が参画して  
街を育てる取組を推進

まちづくりの目標であるウェルネス・タウン取手の実現

11-2. スケジュール

		23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度
土地区画整理事業の推進			西部南地区の整備 B街区の整備	A街区の整備			
街路空間の整備		3・4・8号の整備	3・5・38号の整備 3・5・39号の整備		3・3・1号の整備 (はなのき通り) 交通広場の整備		
A街区の土地利用		事業手法検討、 地権者の合意形成 施設計画検討		事業者選定 建築設計等	建築施工		
B街区の土地利用	(仮称)ウェルネスプラザの整備	施設計画検討 事業手法検討	建築設計 事業者公募	建築施工			
	公園の整備	施設計画検討	公園設計	公園整備			
C街区の土地利用	民間事業提案による医療福祉施設の整備	事業者公募・選定	建築設計・施工				
	歩行者デッキの整備	設計等	整備施工				
	駐輪場の整備	設計等	整備施工				
北部・西部地区の土地利用		事業手法検討、 地権者の合意形成	事業者選定 建築設計等		建築施工		

12. 整備イメージ図

