

第2章

都市構造上の現状と課題

第2章 都市構造上の現状と課題

本章では、都市構造に関する現状及び将来見通しを整理し、それらを踏まえた都市構造上の課題及び対応方針を整理します。

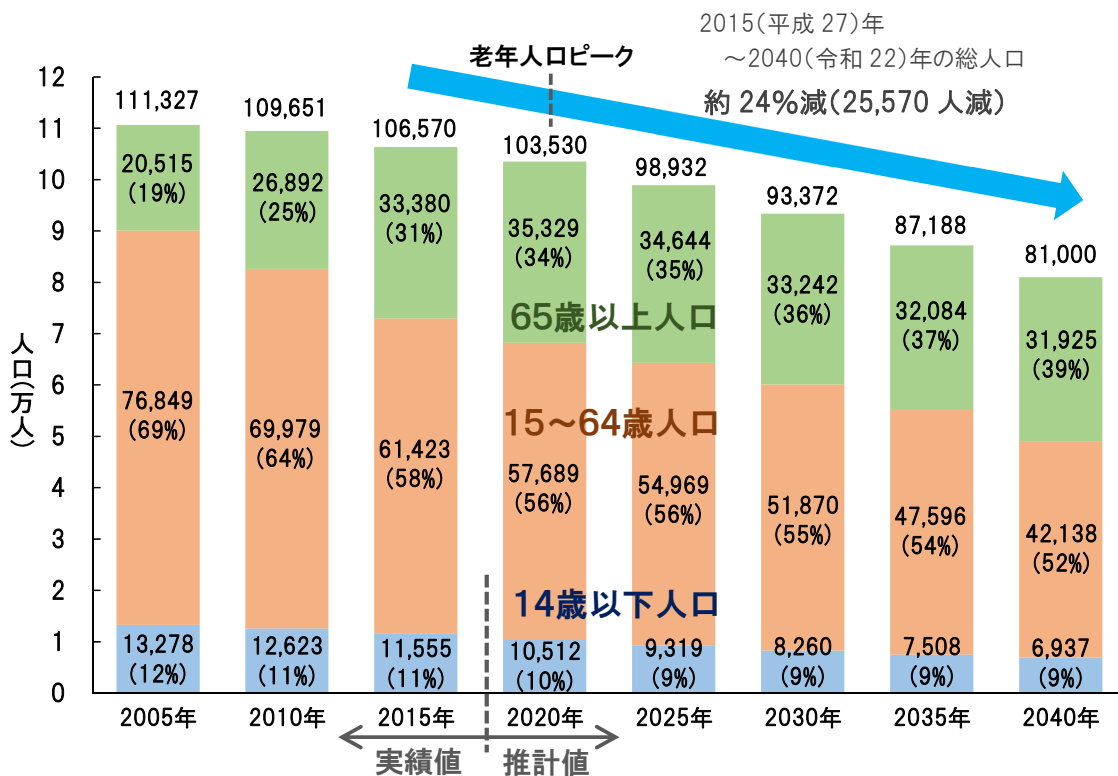
1 現状

(1) 人口動向

1) 全市的な人口推移

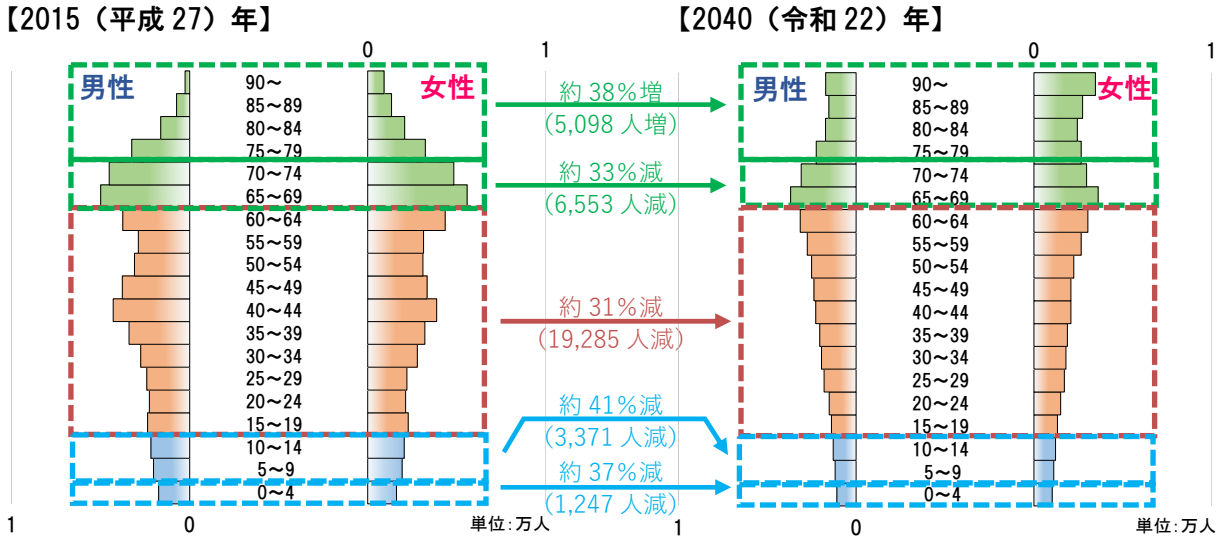
- 本市は、1960年代後半ごろから宅地開発が進み、首都圏のベッドタウンとして発展してきましたが、1995(平成7)年の118,282人をピークに人口は減少傾向にあります。
- 総人口は、2015(平成27)年現在で106,570人であり、2040(令和22)年にかけて約25,000人(約24%)減少する見込みとなっています。
- 年齢階層別人口では、74歳以下の年齢で減少する一方、75歳以上の後期高齢者数は約38%増と大幅に増加する見込みとなっています。

◆全市的な人口推移 (年齢3区分人口の推移)



出典:実績値:国勢調査(総務省)、推計値:地域別将来推計人口(2013(平成25)年3月、国立社会保障・人口問題研究所)
 ※2005(平成17)年、2010(平成22)年、2015(平成27)年の年齢3区分は年齢不詳を除いており、総数と一致しない。

◆全市的な人口推移（人口ピラミッド）

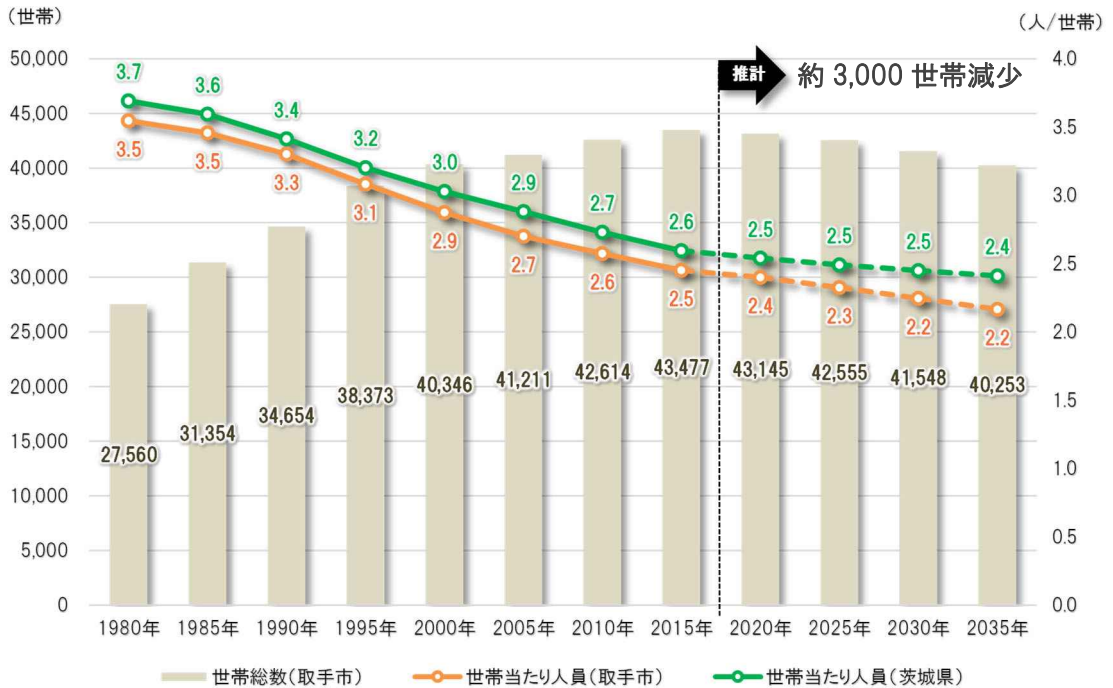


出典:実績値:国勢調査(総務省)、推計値:地域別将来推計人口(2013(平成25)年3月、国立社会保障・人口問題研究所)
 ※2015(平成27)年は年齢不詳を除く

2) 世帯数

○世帯総数は、2015(平成27)年をピークに今後減少し、2035(令和17)年には、2015(平成27)年から約3,000世帯が減少する予測となっています。

◆世帯総数・世帯当たり人員の推移



出典:国勢調査(総務省)、日本の世帯の将来推計(2014(平成26)年4月推計、国立社会保障・人口問題研究所)をもとに作成

※世帯総数推計方法:

国立社会保障・人口問題研究所が国勢調査(2010(平成22)年)をもとに行った「日本の世帯数の将来推計 都道府県別推計(2014(平成26)年4月推計)」で公表している、茨城県の推計世帯総数の増減率を、取手市の世帯総数に乘じ推計した。

3) 人口密度

- 2015(平成27)年では、既成市街地の人口密度の基準である1ha 当たり40人(都市計画法施行規則)を超える地区は、JR常磐線・関東鉄道常総線沿線の市街化区域内で多く、100人/haを超える地域も見られます。
- 市街化区域における人口密度は、2015(平成27)年には約50人/haですが、人口減少により2040(令和22)年には38.3人/haまで減少する見込みです。
- 市街化区域の人口密度別面積をみると、2015(平成27)年において40人/ha未滿の区域面積の占める割合は、約35%ですが、2040(令和22)年には約49%となり、市街化区域内の半数の区域が既成市街地の人口密度の基準である40人/haを下回ることとなります。
- 40人/ha以上の区域が減少することによって、生活に必要な商業・医療等の都市機能や、公共交通等の維持が困難となる可能性があります。

◆2015(平成27)年の人口密度



◆2040(令和22)年の人口密度



出典:2015(平成27)年国勢調査(総務省)、地域別将来推計人口(2013(平成25)年3月、国立社会保障・人口問題研究所)

◆市街化区域における人口・密度

	2015 (平成 27) 年	2040 (令和 22) 年
総人口	106,570 人	81,000 人
市街化区域人口	90,319 人	69,344 人
市街化調整区域人口	16,251 人	11,656 人
市域面積	6,994ha	
市街化区域面積	1,809ha	
市域人口密度	15.2 人/ha	11.6 人/ha
市街化区域人口密度	49.9 人/ha	38.3 人/ha

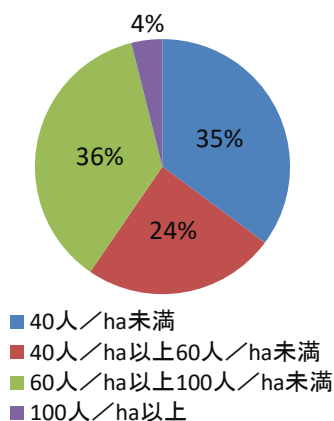
◆市街化区域内人口密度別人口・面積

	2015 (平成 27) 年		2040 (令和 22) 年	
	面積	人口	面積	人口
40 人/ha 未満	608ha (35.2%)	13,995 人 (15.5%)	844ha (48.8%)	19,679 人 (28.4%)
40 人/ha 以上 60 人/ha 未満	422ha (24.4%)	21,314 人 (23.6%)	674ha (38.9%)	33,740 人 (48.7%)
60 人/ha 以上 100 人/ha 未満	631ha (36.5%)	46,562 人 (51.6%)	207ha (12.0%)	15,123 人 (21.8%)
100 人/ha 以上	68ha (3.9%)	8,448 人 (9.4%)	6ha (0.3%)	802 人 (1.2%)

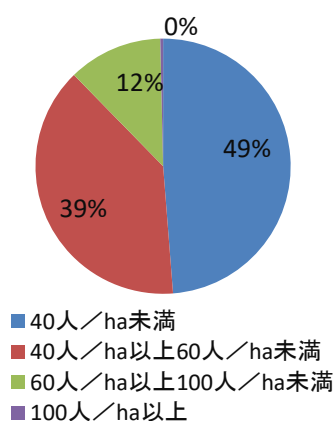
※人口密度別面積は、GIS で算出している。

※()内の割合は、市街化区域に対する面積割合、及び人口割合。ただし、面積割合は、人口密度別面積の合計をもとにした割合としている。四捨五入しているため、合計が 100 にならない場合がある。

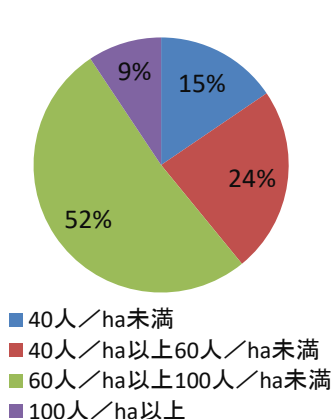
人口密度別面積割合(2015)



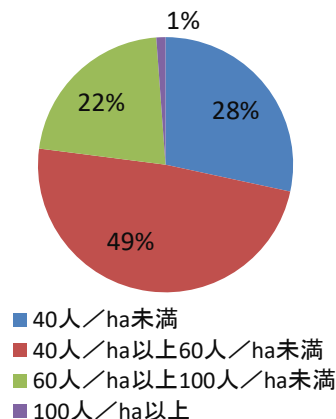
人口密度別面積割合(2040)



人口密度別人口割合(2015)

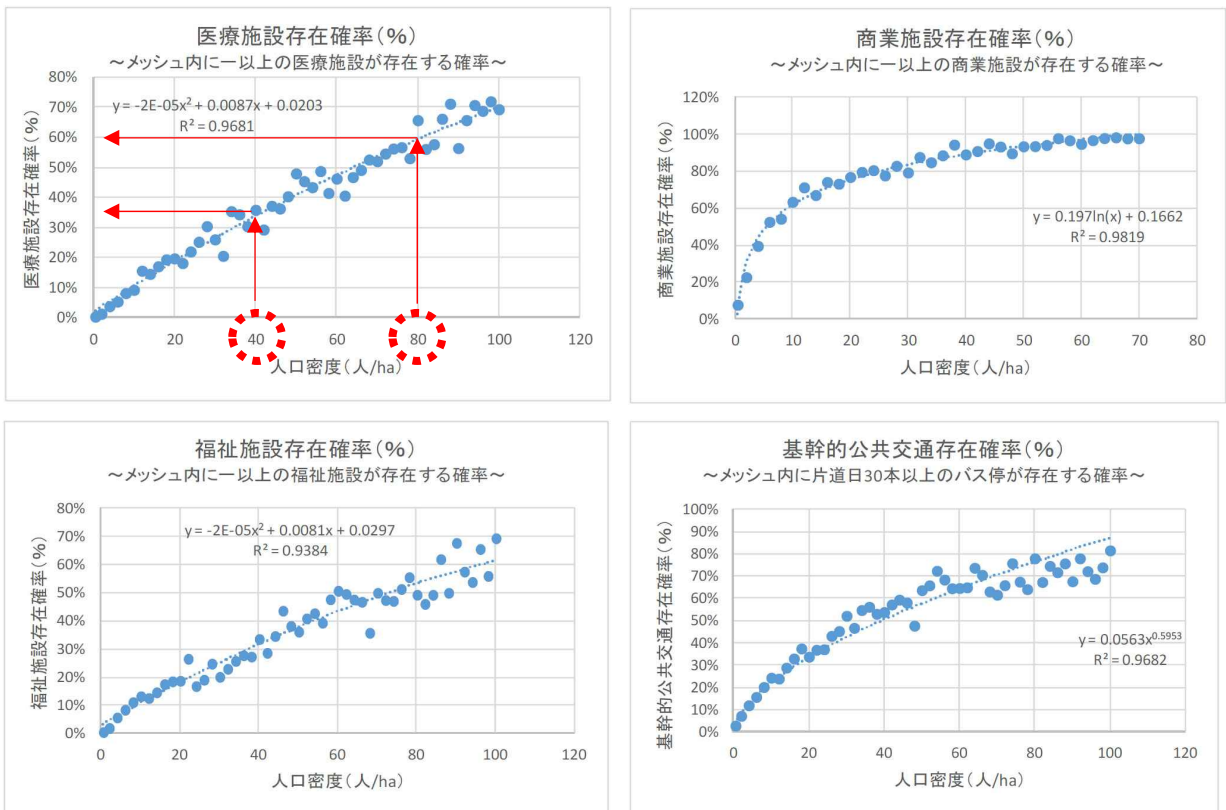


人口密度別人口割合(2040)



出典：2015(平成 27)年国勢調査(総務省)、地域別将来推計人口(2013(平成 25)年 3 月、国立社会保障・人口問題研究所)

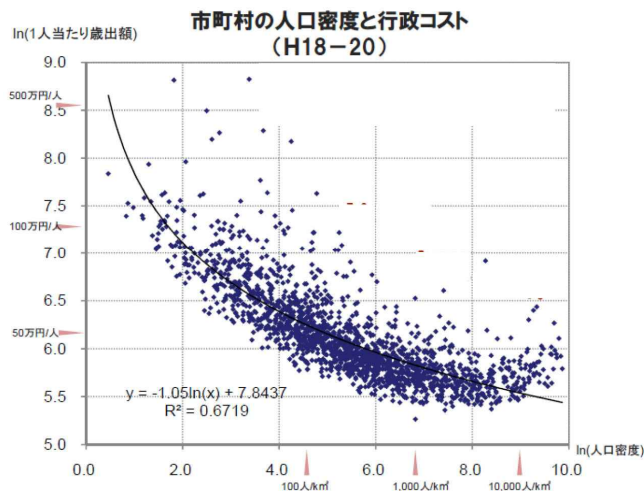
◆ <参考> 人口密度と施設の存在確率（全国的な傾向）



- ◆ 全国から抽出した 25 都市の全ての 500m メッシュデータを対象に、人口密度と医療施設数、商業施設数との関係、及び人口密度と当該メッシュを運行するバスの片道日運行本数との関係を分析。
- ◆ 当該分析をもとに、メッシュ人口密度階層毎に、一以上の都市機能施設が存在する確率、及び片道日 30 本以上のバスが運行されている確率を算出し、その関係をグラフ化。

出典：都市構造の評価に関するハンドブック(国土交通省)

◆ <参考> 人口密度と行政コストの関係（全国的な傾向）

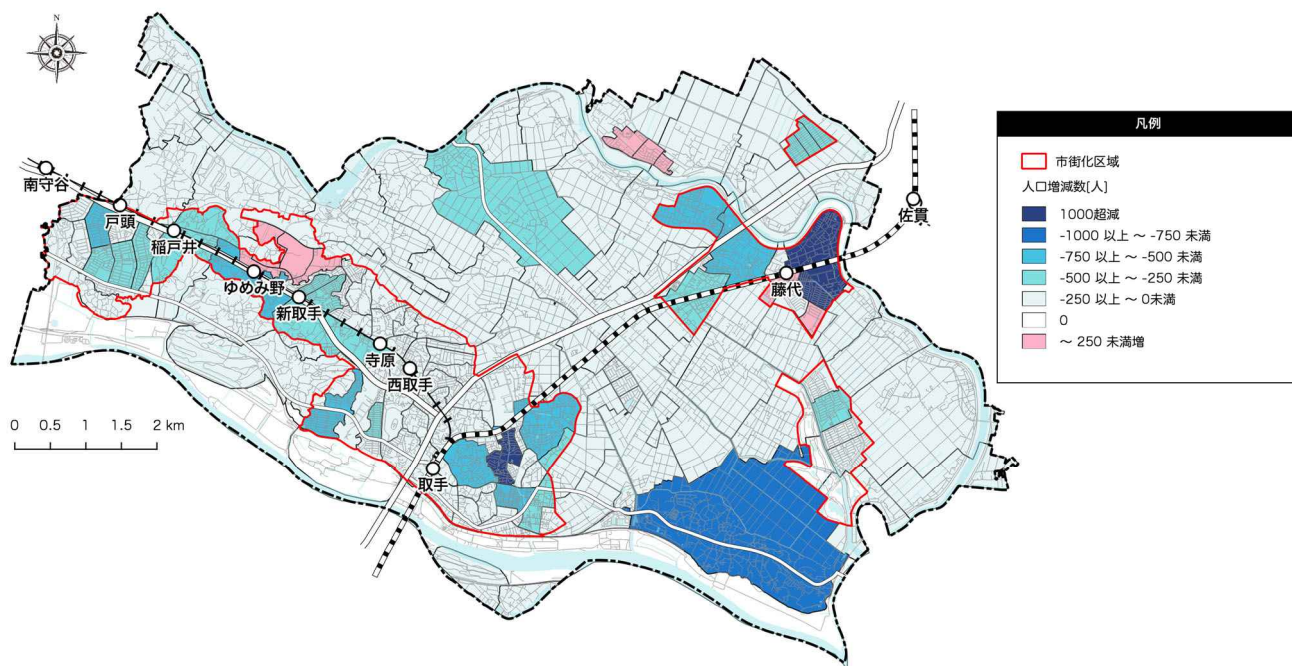


出典：都市構造の評価に関するハンドブック(国土交通省)

4) 人口増減

- 2015(平成 27)年～2040(令和 22)年の人口増減数を確認すると、市のほぼ全ての地域で減少する見込みとなっており、特に既成市街地である鉄道駅周辺で大幅に減少する見込みです。
- その間において市街地開発事業等により住宅が立地したゆめみ野、紫水、藤代南で増加傾向も見られます。

◆2015(平成 27)年～2040(令和 22)年の人口増減数



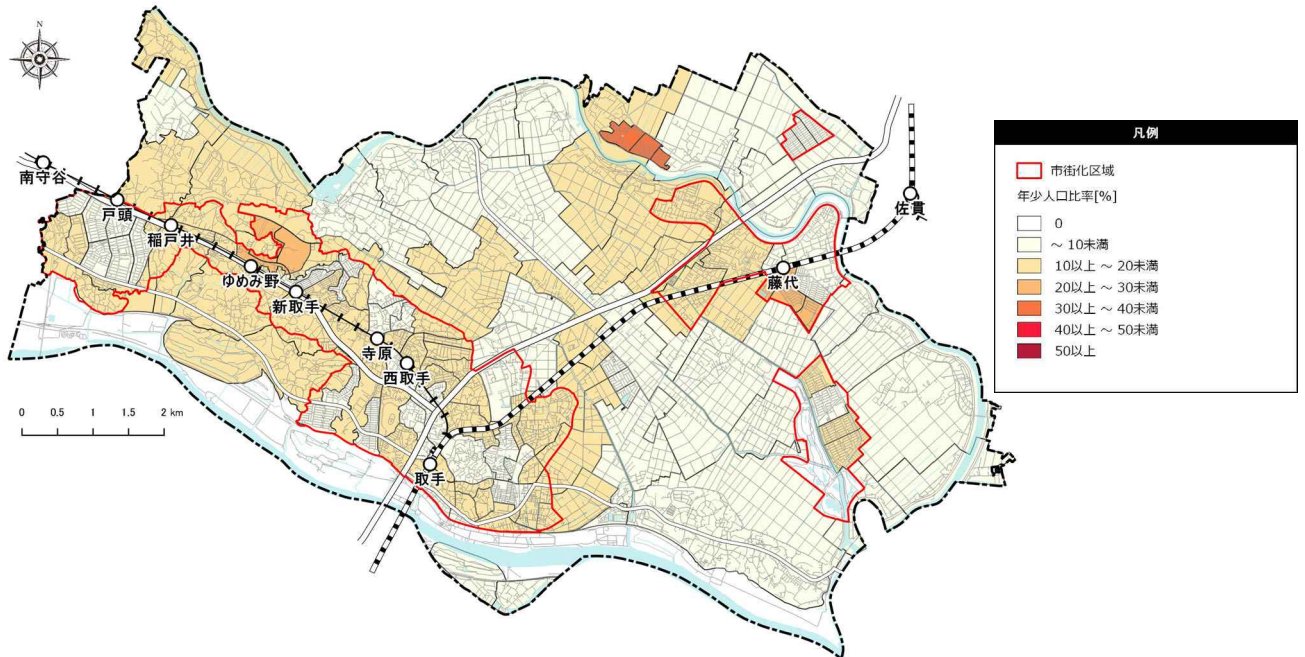
出典:2015(平成 27)年国勢調査(総務省)、
地域別将来推計人口(2013(平成 25)年 3 月、国立社会保障・人口問題研究所)

5) 年少人口比率

○0～14歳の比率を表す年少人口比率は、2015(平成27)年において市街化区域内で比較的高い割合となっており、特に近年土地区画整理事業を実施したゆめみ野や藤代南で高くなっています。

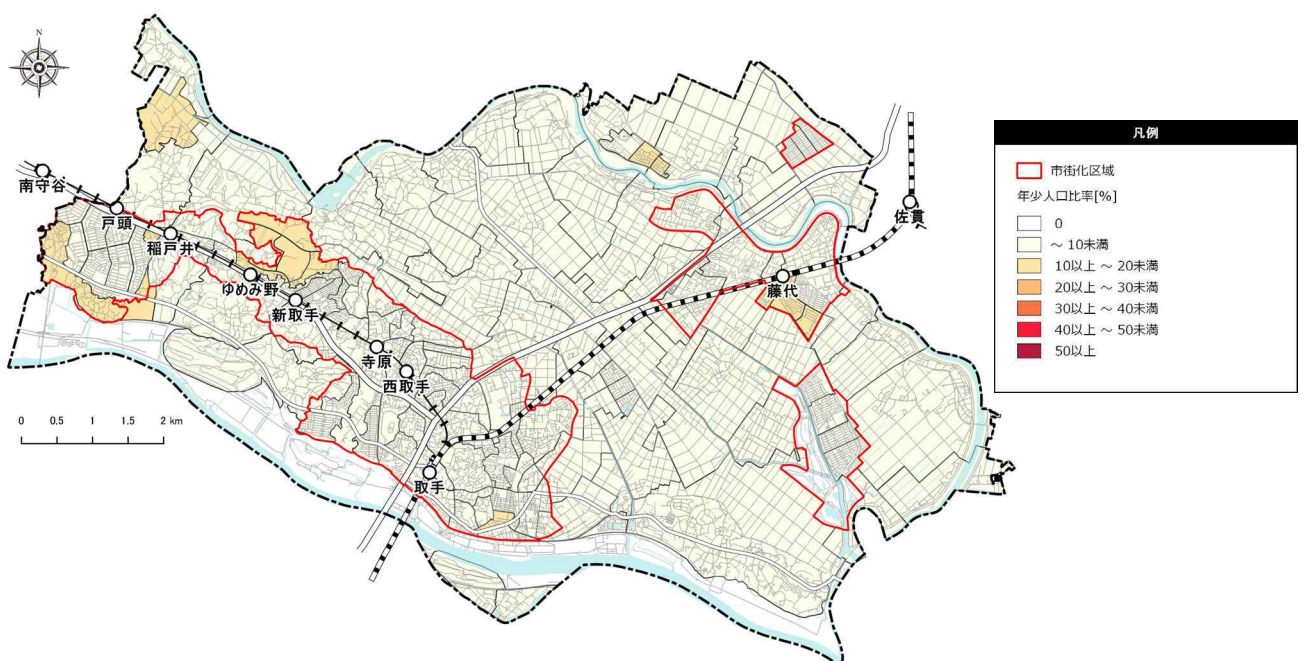
○年少人口比率が10%以上の面積割合は2015(平成27)年は38%(市街化区域では60%)であるのに対し、2040(令和22)年では、4%(市街化区域では11%)となり、市街化区域においても限定的となる見込みです。

◆2015(平成27)年の年少人口比率



出典: 2015(平成27)年国勢調査(総務省)

◆2040(令和22)年の年少人口比率



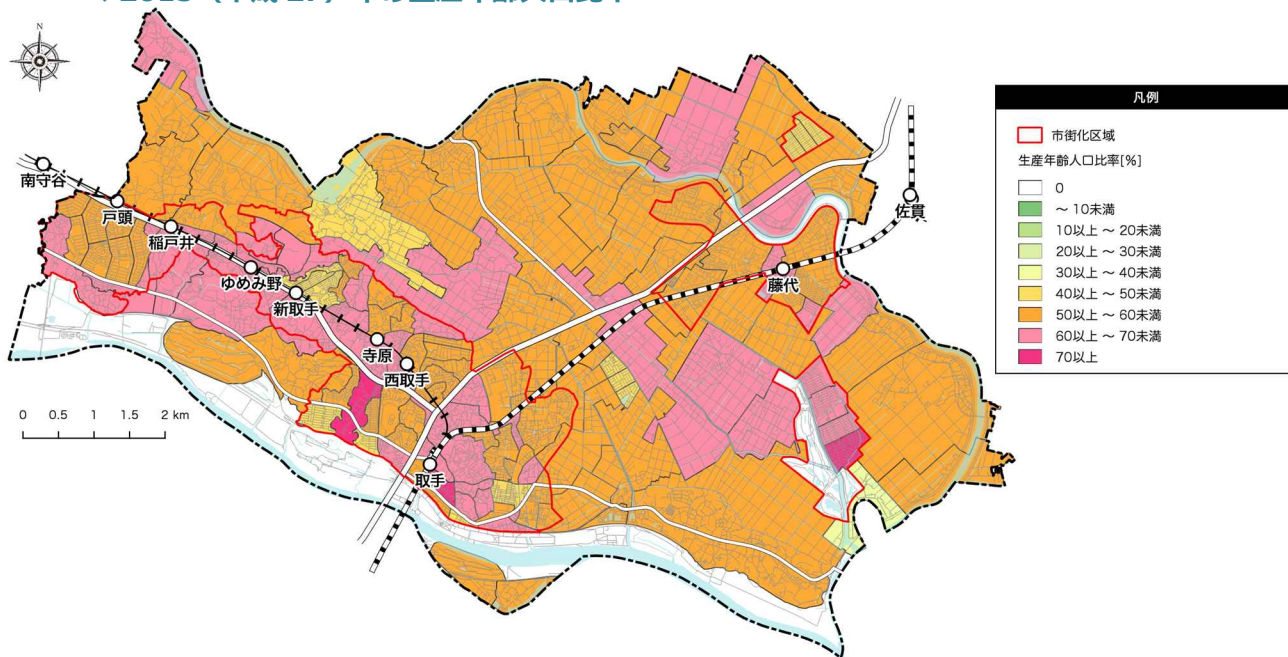
出典: 2015(平成27)年国勢調査(総務省)、
地域別将来推計人口(2013(平成25)年3月、国立社会保障・人口問題研究所)

6) 生産年齢人口比率

○15～64歳の比率を表す生産年齢人口比率は、2015(平成27)年において市街化区域内で比較的高い割合となっています。

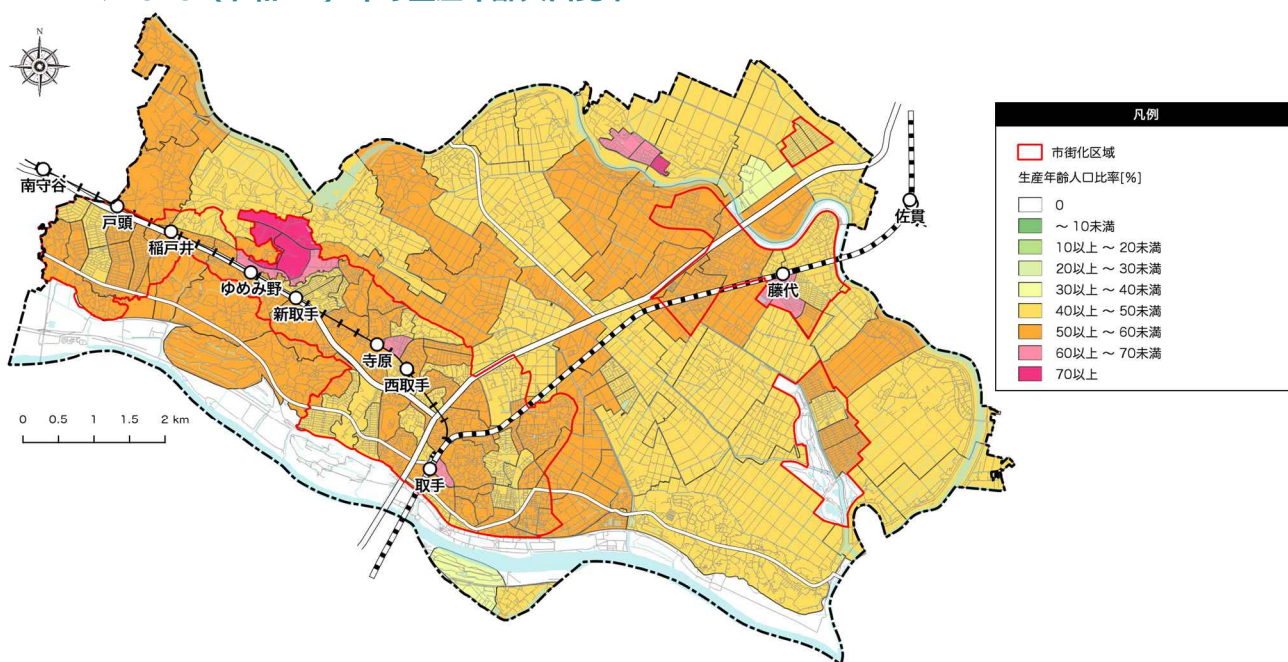
○生産年齢人口比率が50%以上の面積割合は2015(平成27)年は83%(市街化区域では85%)であるのに対し、2040(令和22)年では、40%(市街化区域では62%)となる見込みです。

◆2015(平成27)年の生産年齢人口比率



出典:2015(平成27)年国勢調査(総務省)

◆2040(令和22)年の生産年齢人口比率



出典:2015(平成27)年国勢調査(総務省)、
地域別将来推計人口(2013(平成25)年3月、国立社会保障・人口問題研究所)

7) 老年人口比率

○65 歳以上の人口である老年人口数は 2021(令和 3)年には全市的なピークを迎える見込みである中、65 歳以上の人口割合を示す老年人口比率は全市的に年々増加する見込みであり、老年人口比率が40%以上の面積割合は2015(平成 27)年は12%(市街化区域では10%)であるのに対し、2040(令和 22)年では、54%(市街化区域では35%)となる見込みです。

◆2015(平成 27)年の老年人口比率



出典:2015(平成 27)年国勢調査(総務省)

◆2040(令和 22)年の老年人口比率



出典:2015(平成 27)年国勢調査(総務省)、
地域別将来推計人口(2013(平成 25)年 3 月、国立社会保障・人口問題研究所)

8) DIDの変遷と地区内人口密度の推移

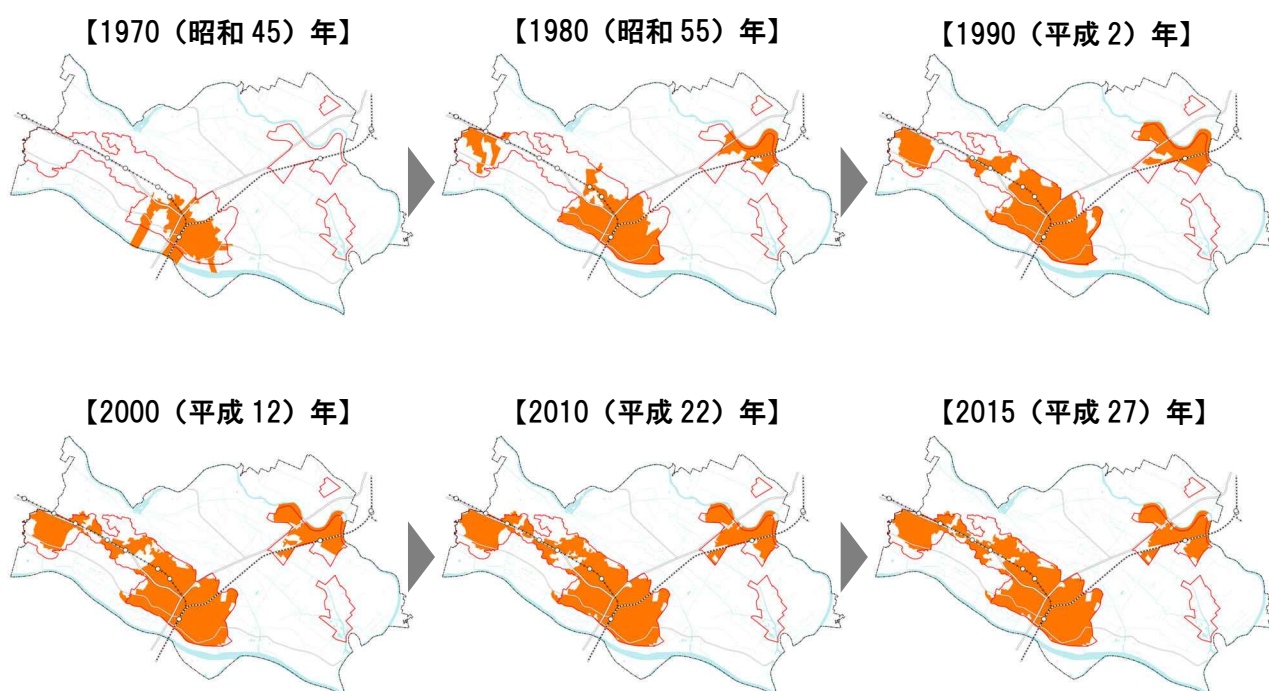
○DIDの変遷を見ると、1970(昭和45)年には取手駅周辺で市街地が拡大し、1980(昭和55)年になると藤代、戸頭においても市街化が進んでいます。その後、関東鉄道常総線沿線に連担してDIDが拡大しています。

○DID人口密度は、1990(平成2)年をピークに年々減少しており、都市の低密度化が進んでいます。

※DID(人口集中地区)

人口密度約40人/ha以上の国勢調査基本単位区がいくつか隣接し、あわせて人口5,000人以上を有する地域をいう。

◆DIDの変遷



◆DIDの面積と人口密度の推移

年次	総人口(人)	DID人口(人)	面積(km ²)	DID人口密度(人/ha)
1970(昭和45)年	56,596	24,571	3.8	64.7
1980(昭和55)年	97,715	55,515	8.1	68.5
1990(平成2)年	114,409	79,861	11.3	70.7
2000(平成12)年	115,993	83,065	12.07	68.8
2010(平成22)年	109,651	78,383	12.57	62.4
2015(平成27)年	106,570	76,546	12.78	59.9

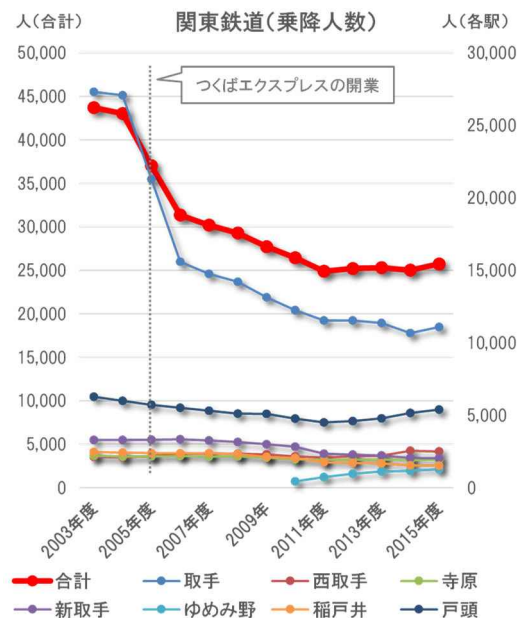
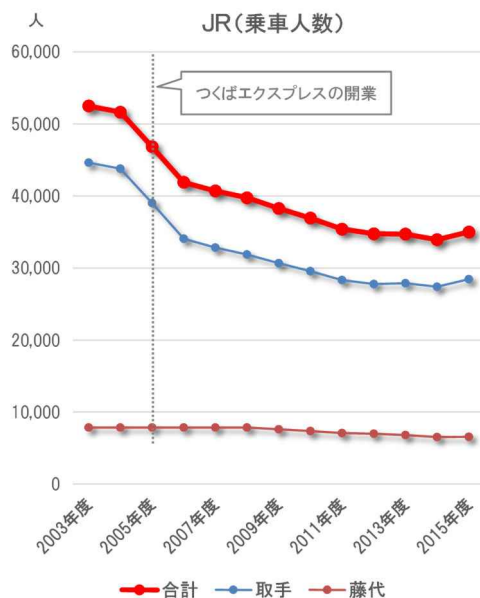
※1970(昭和45)年～2000(平成12)年の各数値は、藤代町分を合算し算出。

出典: 国土数値情報 人口集中地区 1970(昭和45)年、1980(昭和55)年、1990(平成2)年、2000(平成12)年、2010(平成22)年、2015(平成27)年(国土交通省)

(2) 公共交通

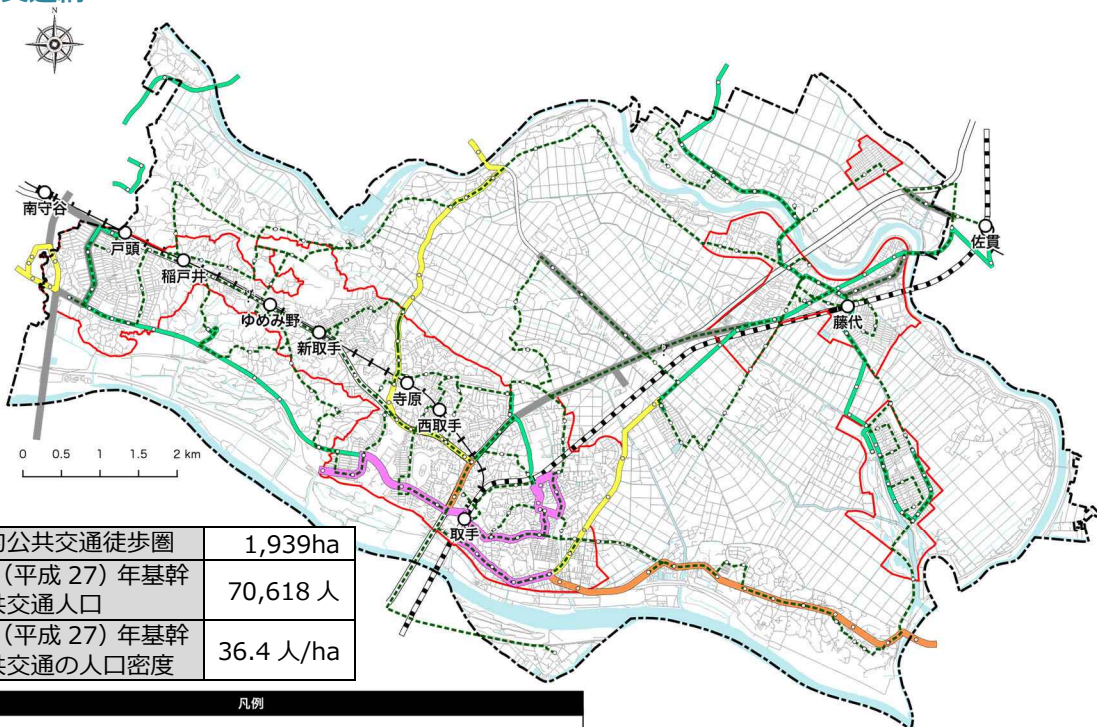
- 鉄道については、2005(平成17)年のつくばエクスプレスの開業時に、JR・関東鉄道常総線ともに利用者が大幅に減少していますが、近年は横ばい傾向になっています。
- 路線バスについては、取手駅と藤代駅を中心に各地域を結ぶネットワークが形成されています。利便性の高い路線(基幹的公共交通(運行頻度が1日片道30本以上))は、取手駅を発着としています。一部、廃止路線があり、廃止路線の大部分はコミュニティバスで補完されています。
- 2040(令和22)年における人口密度が比較的高い市街化区域の大部分は、基幹的公共交通の徒歩圏域(鉄道駅徒歩圏:半径800m 路線バス(30本/日以上)停留所徒歩圏:半径300m)となっていますが、桜が丘や双葉などは基幹的公共交通が無い状況となっています。

◆駅別乗車・乗降人数の推移(1日平均)

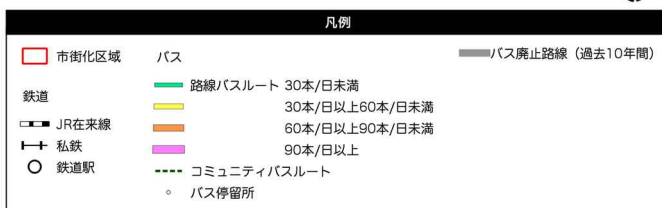


出典: 統計とりで、JRホームページ、関東鉄道(株)提供資料

◆公共交通網

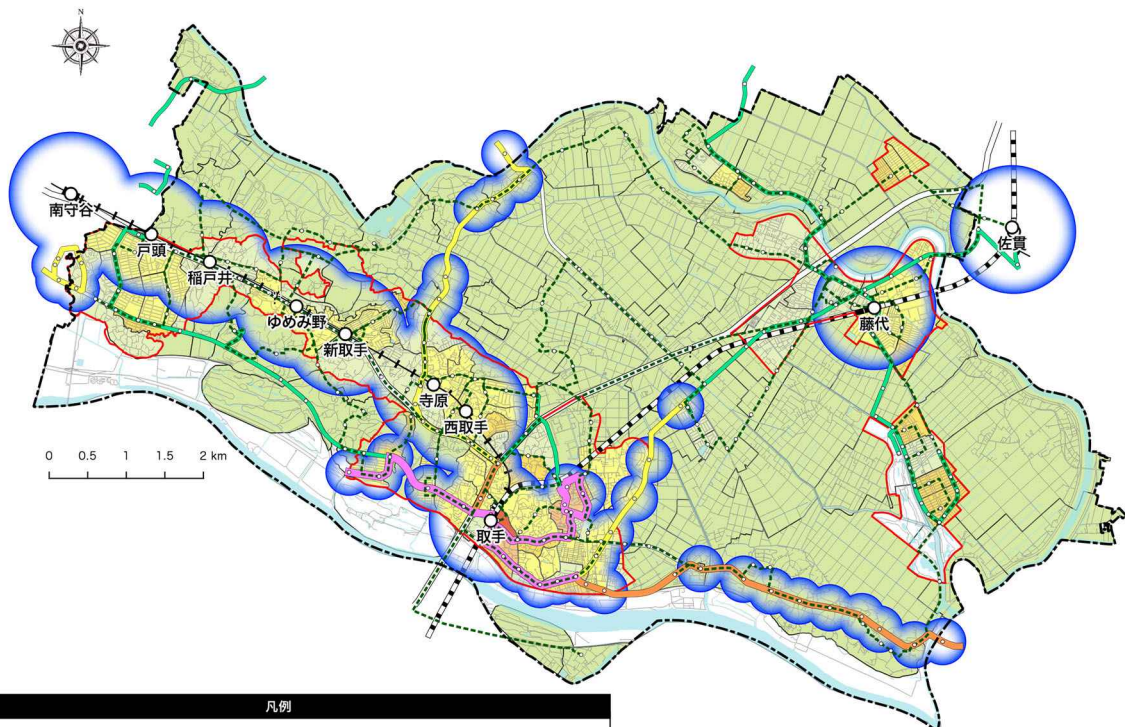


基幹的公共交通徒歩圏	1,939ha
2015(平成27)年基幹的公共交通人口	70,618人
2015(平成27)年基幹的公共交通の人口密度	36.4人/ha



出典: 路線図・時刻表(2017(平成29)年12月16日改正 関東鉄道株式会社)(2014(平成26)年4月16日改正 大和自動車交通)、コミュニティバス時刻表・運行ルート図(2016(平成28)年4月1日改正 取手市HP)、国土数値情報(国土交通省)

◆基幹的公共交通の徒歩圏と2040(令和22)年人口密度との重ね



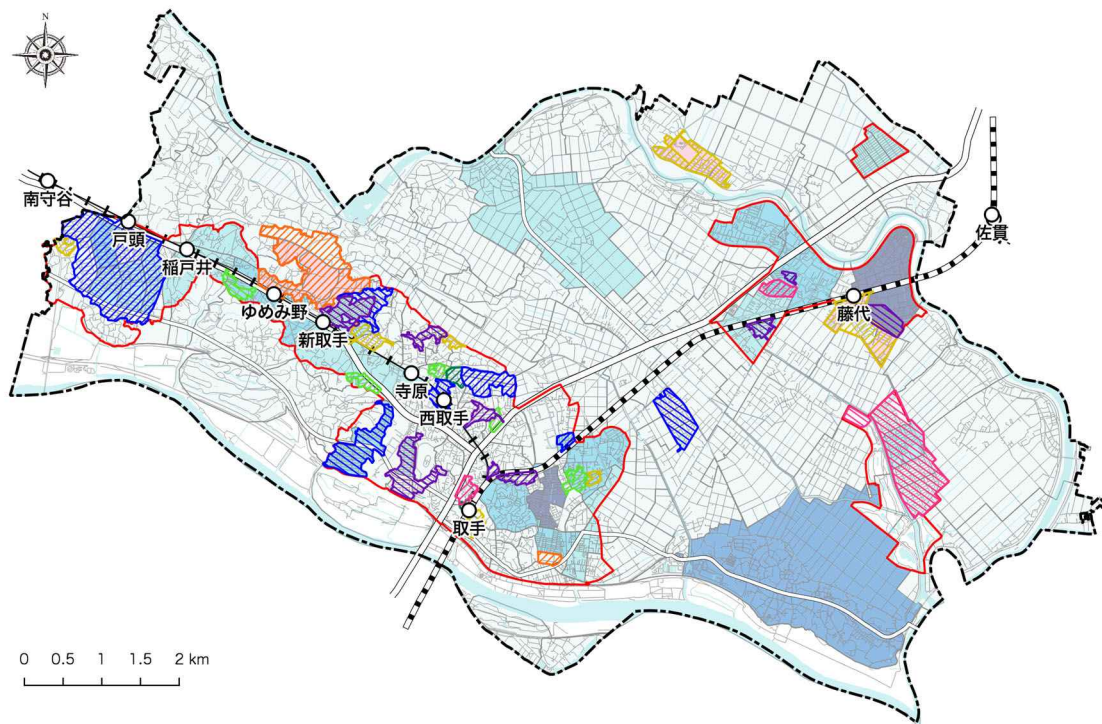
出典: 路線図・時刻表(2017(平成29)年12月16日改正 関東鉄道株式会社)(2014(平成26)年4月16日改正 大和自動車交通)、コミュニティバス時刻表・運行ルート図(2016(平成28)年4月1日改正 取手市HP)、国土数値情報(国土交通省)、2015(平成27)年国勢調査(総務省)、地域別将来推計人口(2013(平成25)年3月、国立社会保障・人口問題研究所)

(3) 土地利用・都市基盤整備

1) 市街地開発事業等の区域

- 事業完了年が平成10年代以降の地域、かつ良好な住環境の形成に向けて住居系の地区計画が指定されている地域(藤代南、紫水、ゆめみ野)においては、人口が増加する見通しです。
- 一方、事業完了年が昭和60年代以前の地域においては、今後人口が減少する見通しとなっています。

◆市街地開発事業等の区域と人口増減数(2015(平成27)年~2040(令和22)年)見通しの関係



凡例			
 市街化区域	人口増減数[人]	市街地開発事業完了年代	開発行為完了年代(5ha以上の住宅)
	1000超減	S40年代	S40年代
	-1000以上~-750未満	S50年代	S50年代
	-750以上~-500未満	S60年代	S60年代
	-500以上~-250未満	H元年代	H元年代
	-250以上~0未満	H10年代	H10年代
	0	H20年代	H20年代
	~250未満増	未完了	未完了

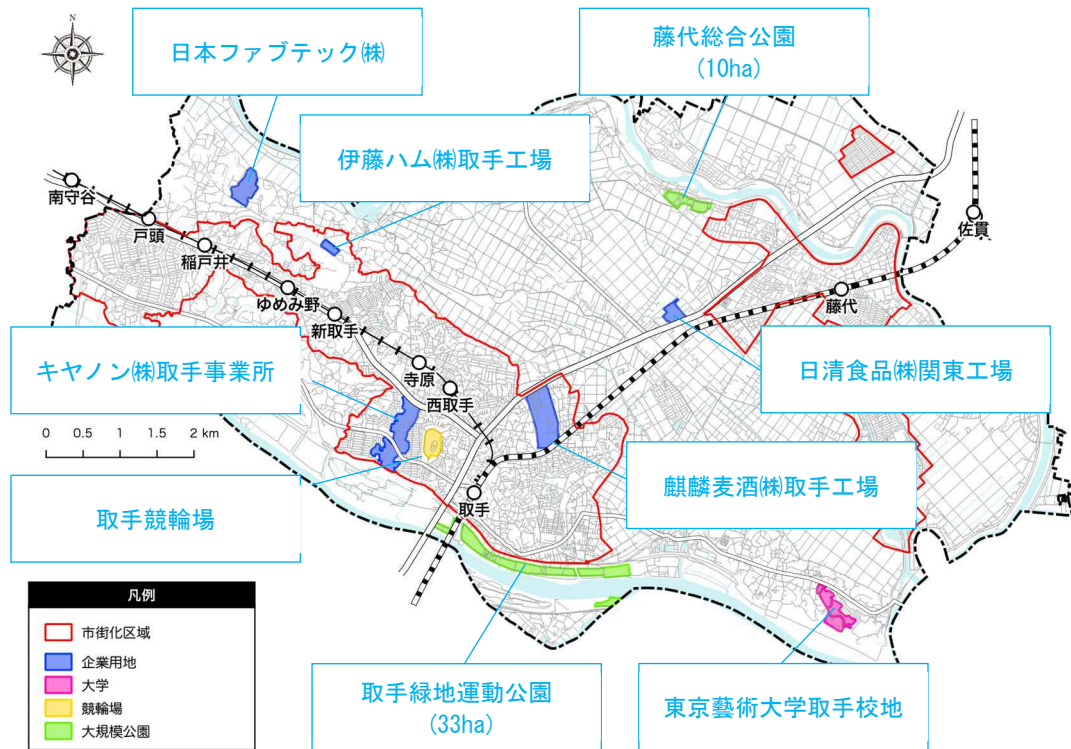
	市街地開発事業	開発行為	計
箇所数	23	11	34
面積 (ha)	364.9	219.7	584.6

出典: 2015(平成27)年国勢調査(総務省)、地域別将来推計人口(2013(平成25)年3月 国立社会保障・人口問題研究所)、2015(平成27)年度都市計画基礎調査

2) 大規模な企業用地・大学・公園の分布状況

○大規模な企業用地や大学等の文教用地、大規模公園は市内に点在しています。

◆大規模な企業用地・大学・公園の分布状況

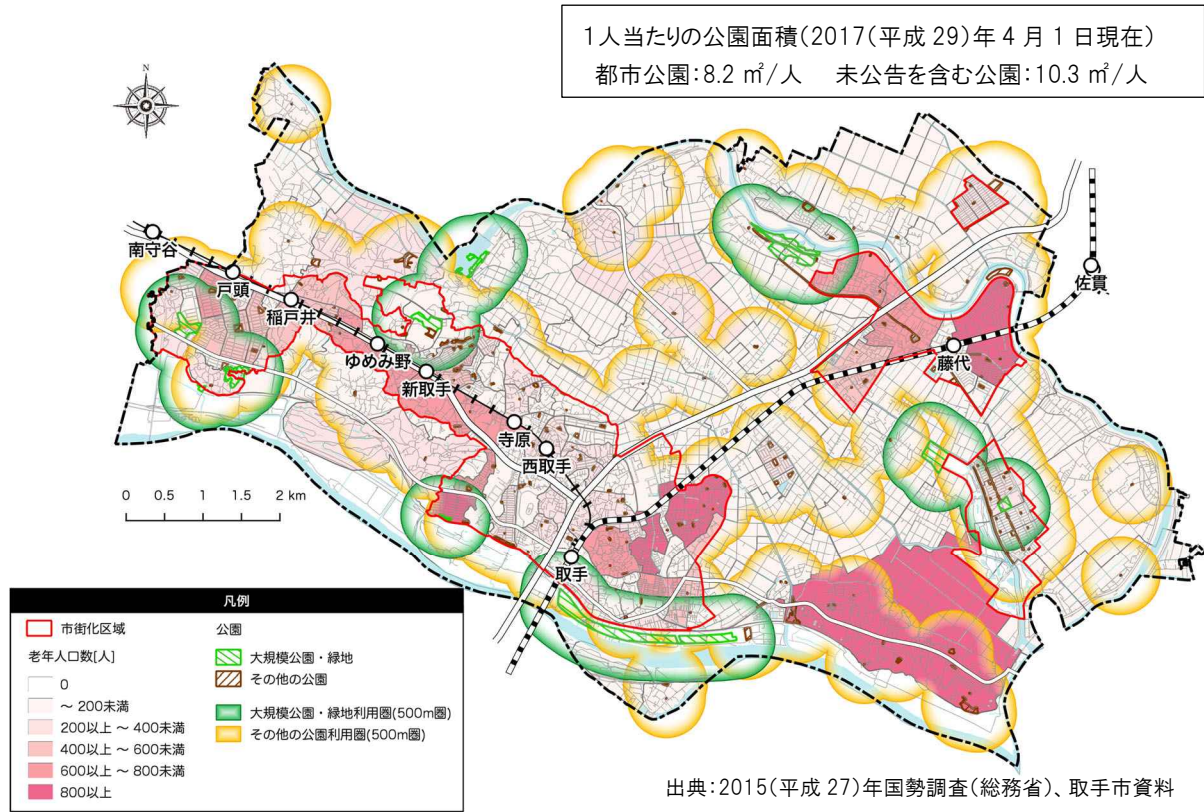


出典:2015(平成27)年度都市計画基礎調査

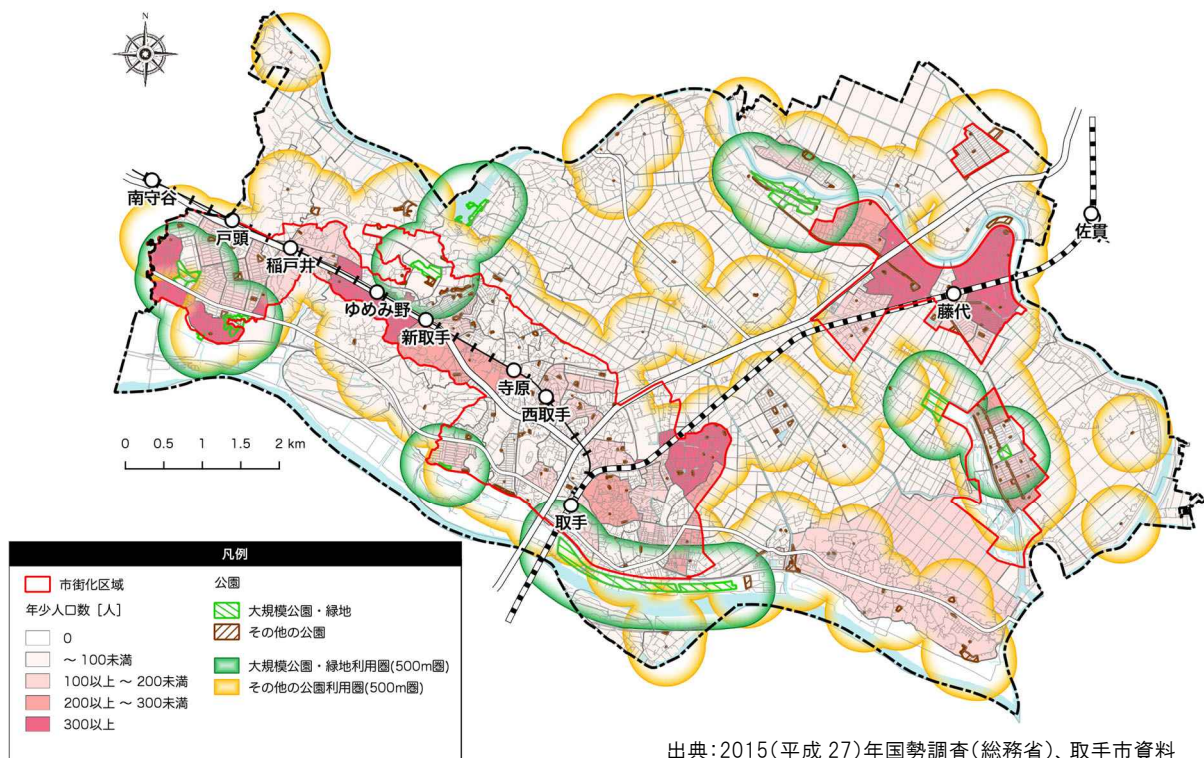
3) 公園の分布状況

○公園は、市内に分散して配置しており、老年人口や年少人口が多い地域は概ねカバーされています。

◆公園の分布状況と2015（平成27）年老年人口との重ね



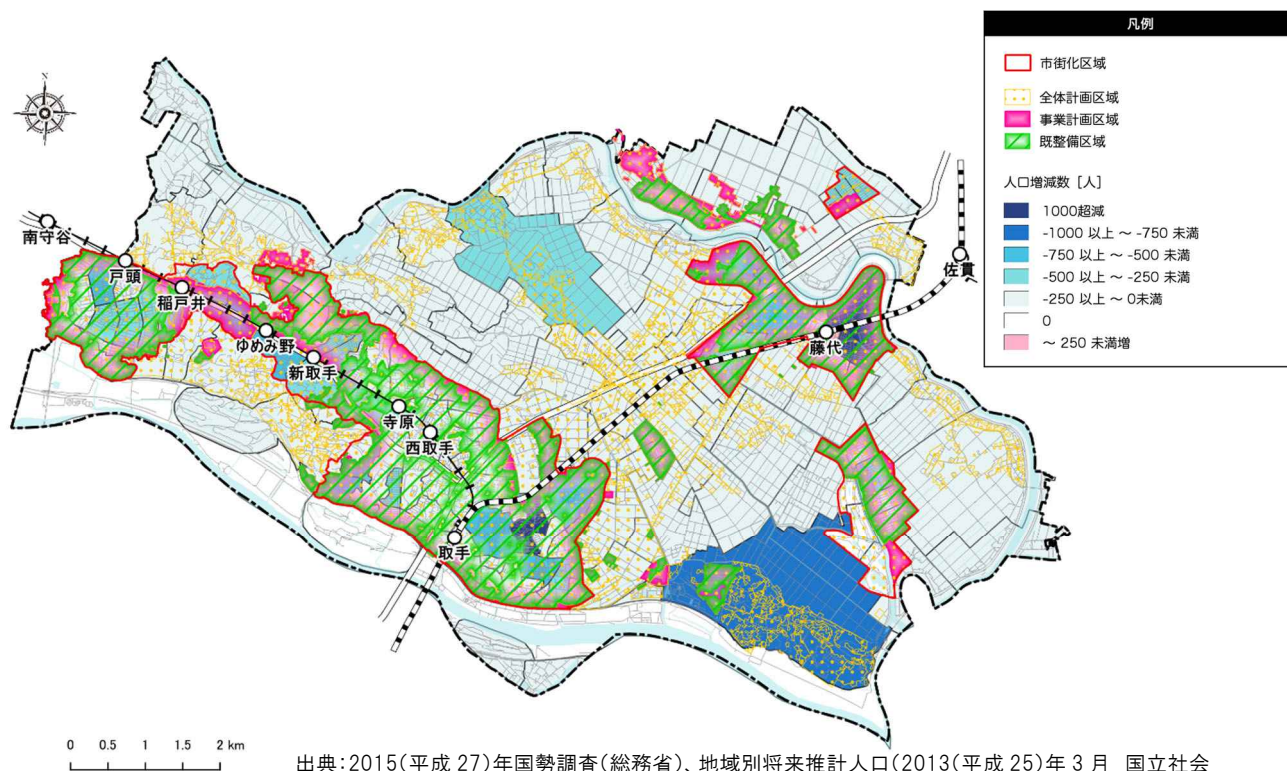
◆公園の分布状況と2015（平成27）年年少人口との重ね



4) 公共下水道（污水）の整備状況・計画と人口増減見通しの関係

- 事業計画区域内の下水道未整備箇所のすべてで人口が減少する見通しとなっています。
- 市街化区域内では、新取手駅周辺・ゆめみ野駅周辺・稲戸井駅周辺・双葉が未整備区域となっています。

◆公共下水道の整備状況・計画と人口増減数（2015（平成27）年～2040（令和22）年）見通しの関係



(4) 都市機能施設

1) 介護福祉

○訪問系施設や通所系施設等の介護福祉施設は、主に市街化区域内にて分散して立地しており、老年人口が多い地域は概ねカバーされています。市街化調整区域の老年人口が多い地域である小文間、山王において一部利用圏域外があります。

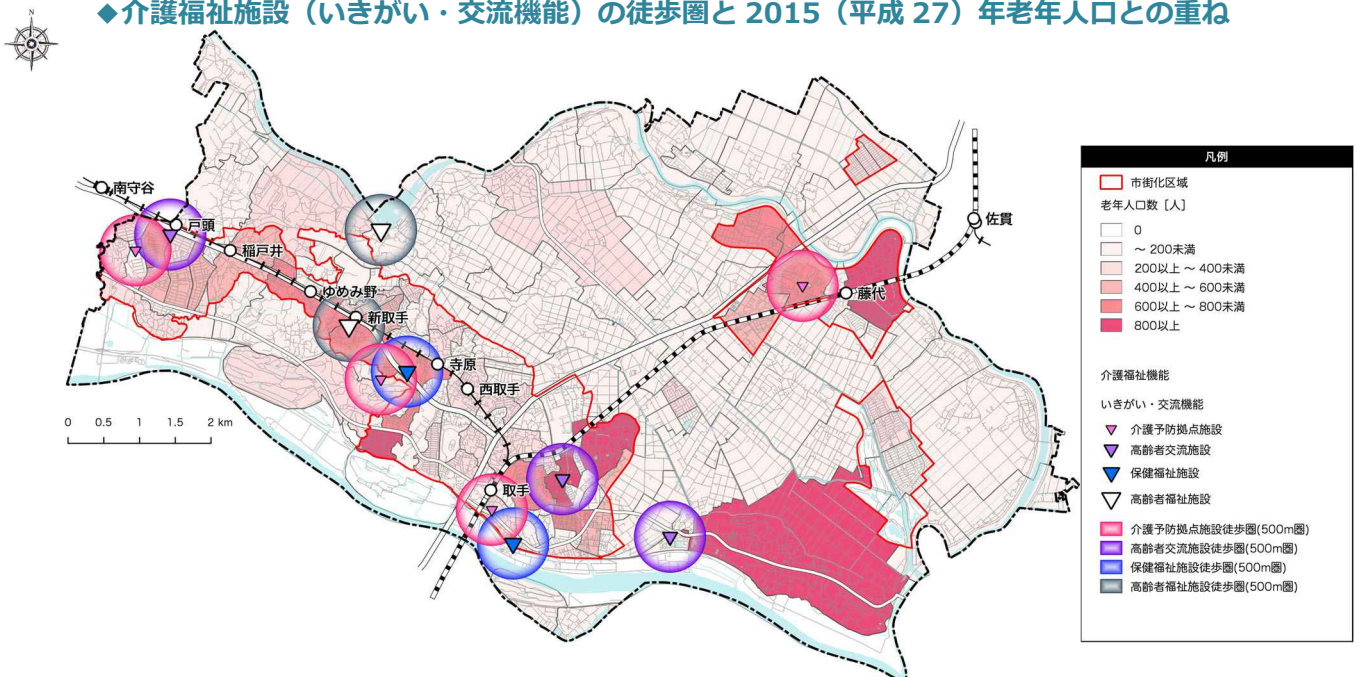
○高齢者のいきがい・交流の場となる施設は、主に市街化区域内に分散して立地しているものの、多くの範囲が徒歩圏外となっています。

◆介護福祉施設（介護福祉機能）の利用圏と2015（平成27）年老年人口との重ね



出典:2015(平成27)年国勢調査(総務省)、介護サービス事業所一覧(2017(平成29)年7月現在、茨城県HP)、地域包括支援センター一覧(2017(平成29)年現在 取手市HP)、取手市資料(2017(平成29)年10月時点)

◆介護福祉施設（いきがい・交流機能）の徒歩圏と2015（平成27）年老年人口との重ね

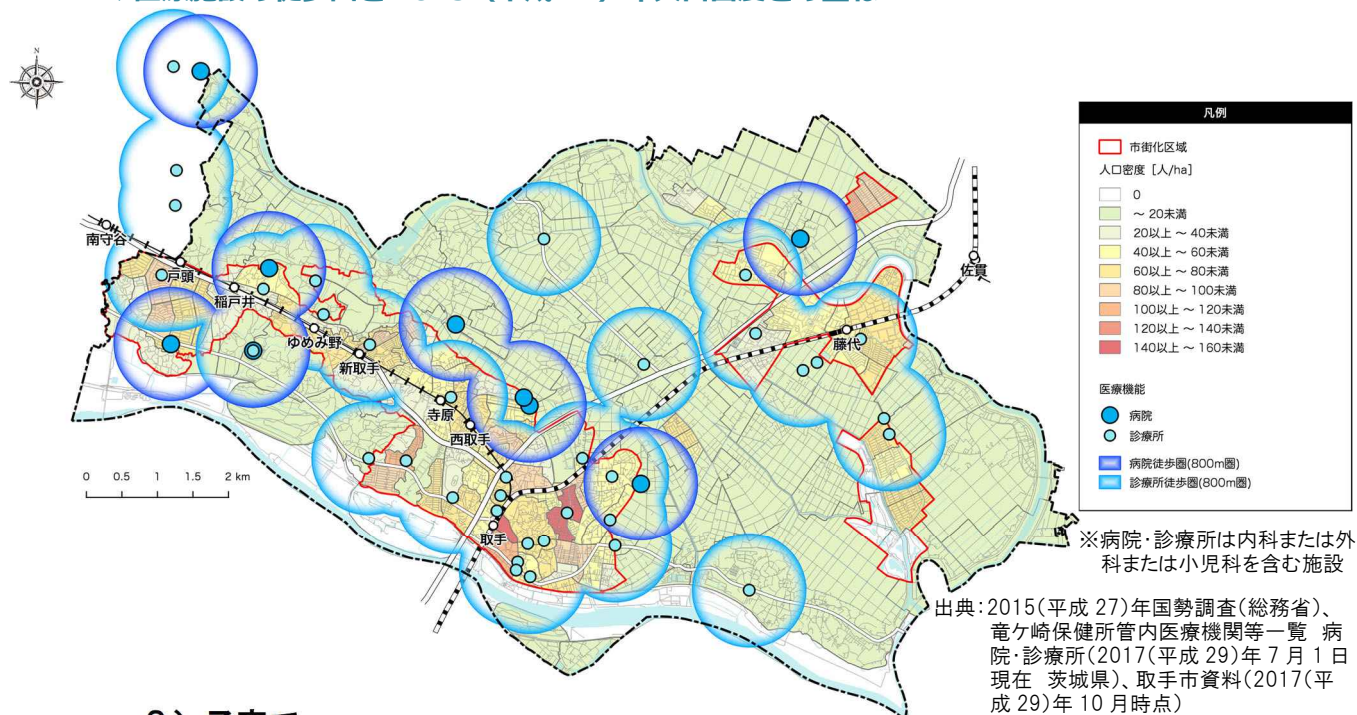


出典:2015(平成27)年国勢調査(総務省)、施設案内 地域交流施設(2017(平成29)年7月現在 取手市HP)、取手市資料(2017(平成29)年10月時点)

2) 医療

- 診療所(病床数 19 床以下)は、主に市街化区域内にて分散して立地していますが、病院(病床数 20 床以上)は、市街化区域縁辺部や市街化調整区域に立地しています。
- 医療施設の徒歩圏は、人口密度が高い地域を概ねカバーしています。

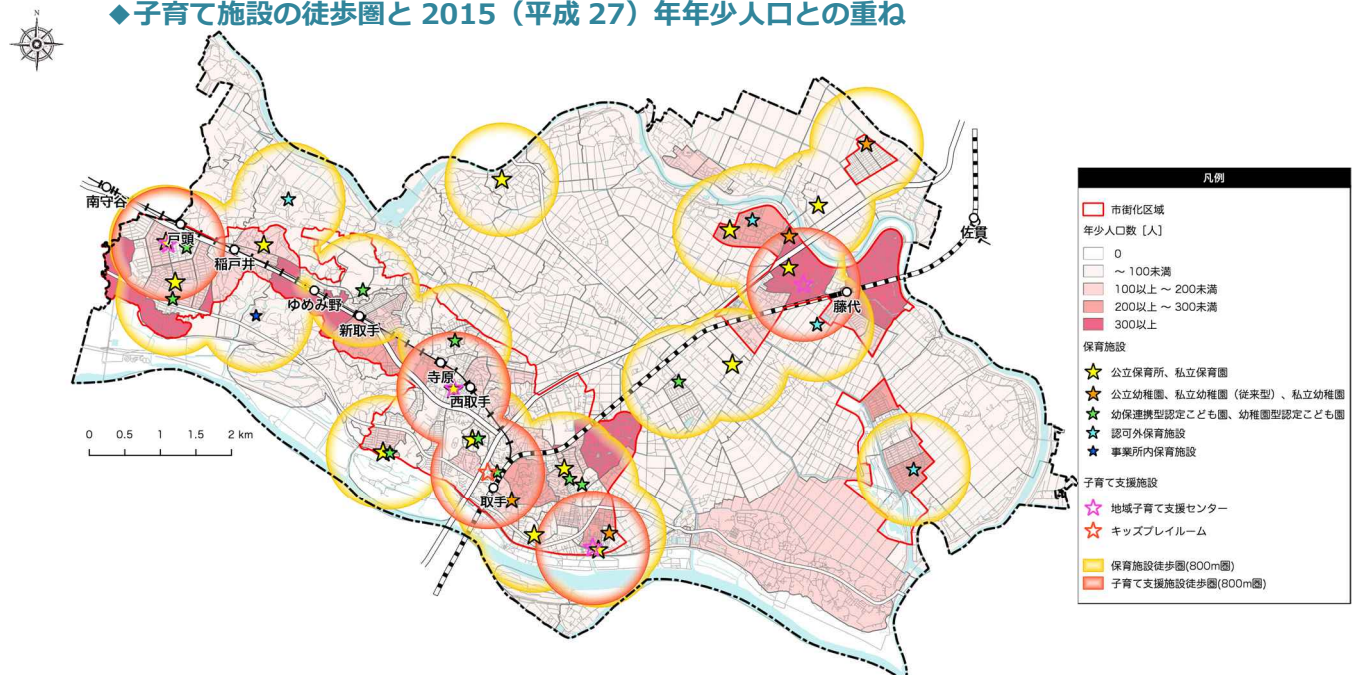
◆医療施設の徒歩圏と 2015 (平成 27) 年人口密度との重ね



3) 子育て

- 保育施設は、主に市街化区域内にて分散して立地しており、年少人口が多い井野、宮和田等で、一部、徒歩圏外がありますが、これらの地域は今後、年少人口が減少する見込みとなっています。
- 子育て支援施設である地域子育て支援センターは、藤代、戸頭、白山、青柳に1箇所ずつ設置されています。

◆子育て施設の徒歩圏と 2015 (平成 27) 年年少人口との重ね



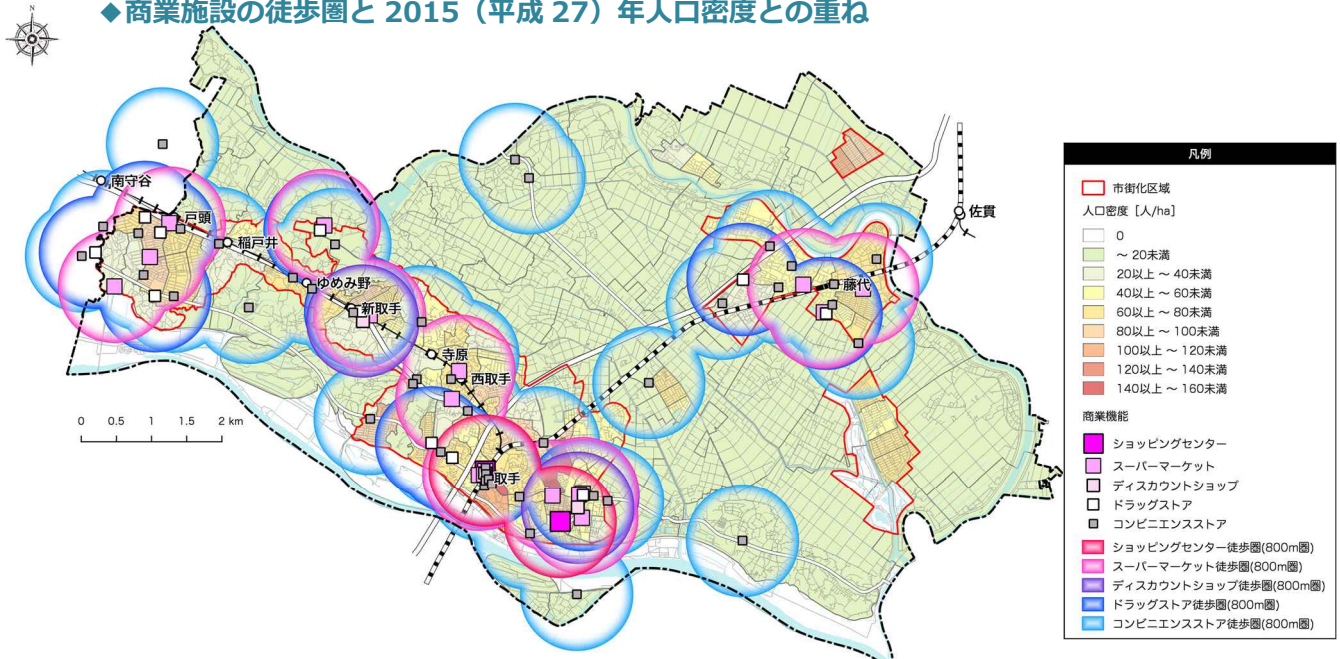
出典: 2015(平成 27)年国勢調査(総務省)、保育・子育て支援施設(2017(平成 29)年 7 月時点 取手市 HP)、取手市内の認可保育施設(2017(平成 29)年 7 月時点 取手市 HP)、保育施設ガイド(2017(平成 29)年 3 月現在 取手市 HP)、取手市資料(2017(平成 29)年 10 月時点)

4) 商業

○スーパーマーケットは、主に駅の周辺や大規模な団地など、市街化区域内の人口密度が高い箇所を中心に配置されていますが、西、野々井、双葉、桜が丘など一部の地区が徒歩圏外となっています。

○コンビニエンスストアやドラッグストアは、市内に分散して立地しており、市街化区域内は概ね全域が徒歩圏内となっています。

◆商業施設の徒歩圏と2015(平成27)年人口密度との重ね

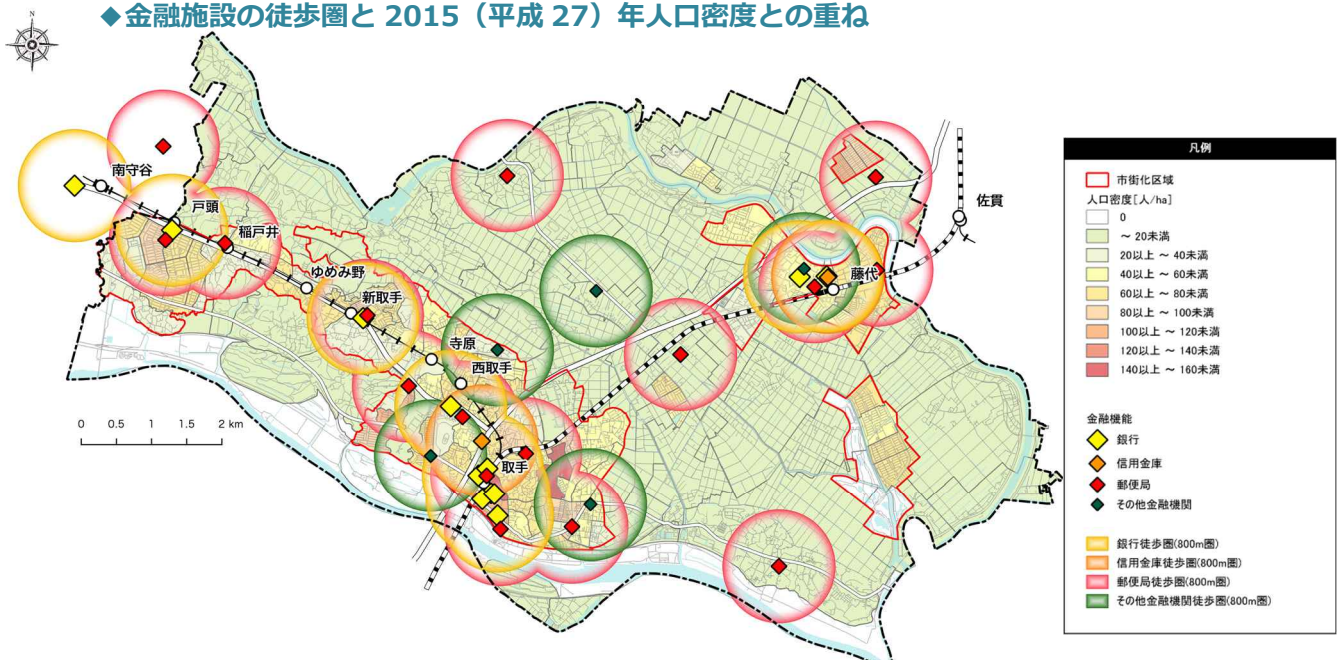


出典:2015(平成27)年国勢調査(総務省)、全国都道府県別SC一覧(2016(平成28)年12月末 一般社団法人日本ショッピングセンター協会)、全国スーパーマーケットマップ(2017(平成29)年7月現在 全国スーパーマーケットマップHP)、日本全国ドラッグストア・調剤薬局マップ(2017(平成29)年7月現在 日本全国ドラッグストア・調剤薬局マップHP)、コンビニマップ(2017(平成29)年7月現在 コンビニマップHP)、取手市都市整備部都市計画課

5) 金融

○銀行や信用金庫等は主に駅の周辺に立地し、郵便局は主に市街化区域内にて分散して立地しています。しかし、今後人口が増加する見通しのゆめみ野駅周辺は、金融施設の徒歩圏外となっています。

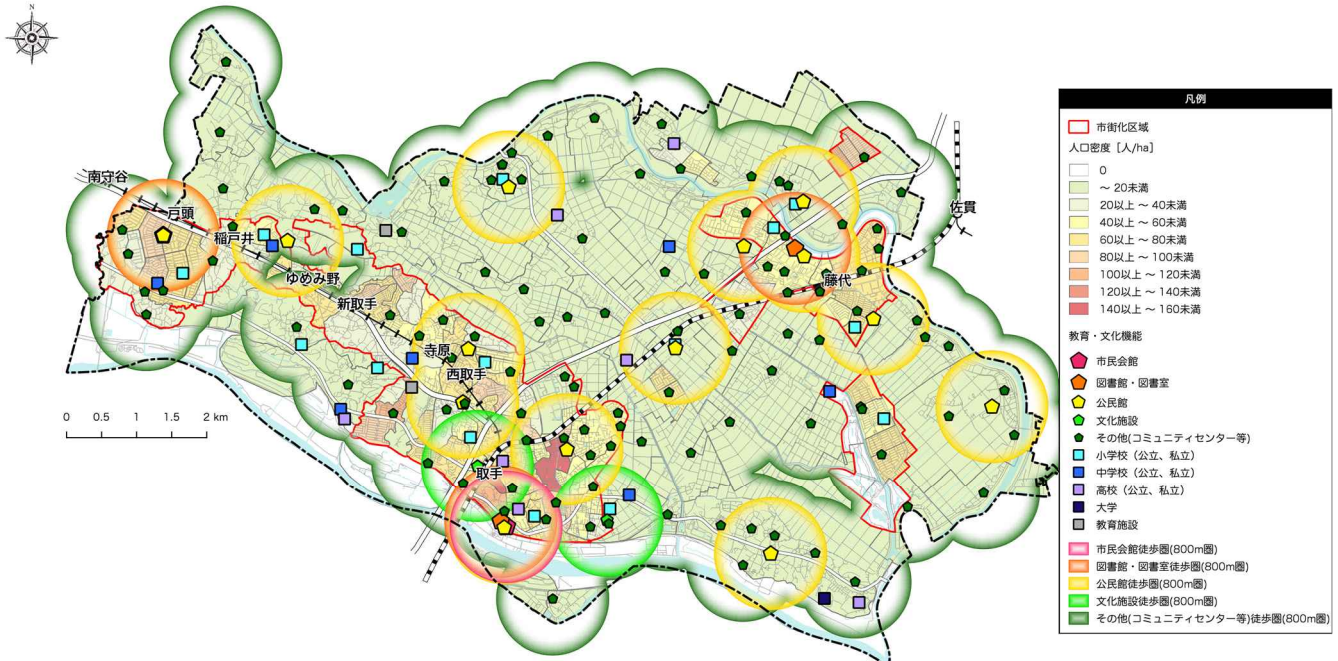
◆金融施設の徒歩圏と2015(平成27)年人口密度との重ね



6) 教育・文化

○市民会館や図書館は市の拠点となる取手駅や藤代駅周辺に立地しています。コミュニティセンター等は、市街化調整区域も含め市全域に分散して立地しており、市全域が概ね徒歩圏内となっています。

◆教育・文化施設（交流施設）の徒歩圏と2015（平成27）年人口密度との重ね



出典:2015(平成27)年国勢調査(総務省)、施設案内 生涯学習・文化施設(2017(平成29)年7月時点 取手市HP)、施設案内 高校・大学施設(2017(平成29)年10月時点 取手市HP)、市内各集会所(会館)状況一覧(2017(平成29)年7月 取手市)、取手市公共施設等総合管理計画(2016(平成28)年7月 取手市)、取手市資料(2017(平成29)年10月時点)

7) スポーツ・交流・健康増進

○スポーツ施設は、市内に4箇所(市街化区域内外に2箇所ずつ)立地しています。公園は市街化区域内の概ね全域が徒歩圏内となっており、市街化調整区域においても、集落等の人口が多い箇所に分散して配置されています。

◆スポーツ・交流・健康増進施設の徒歩圏と2015（平成27）年人口密度との重ね



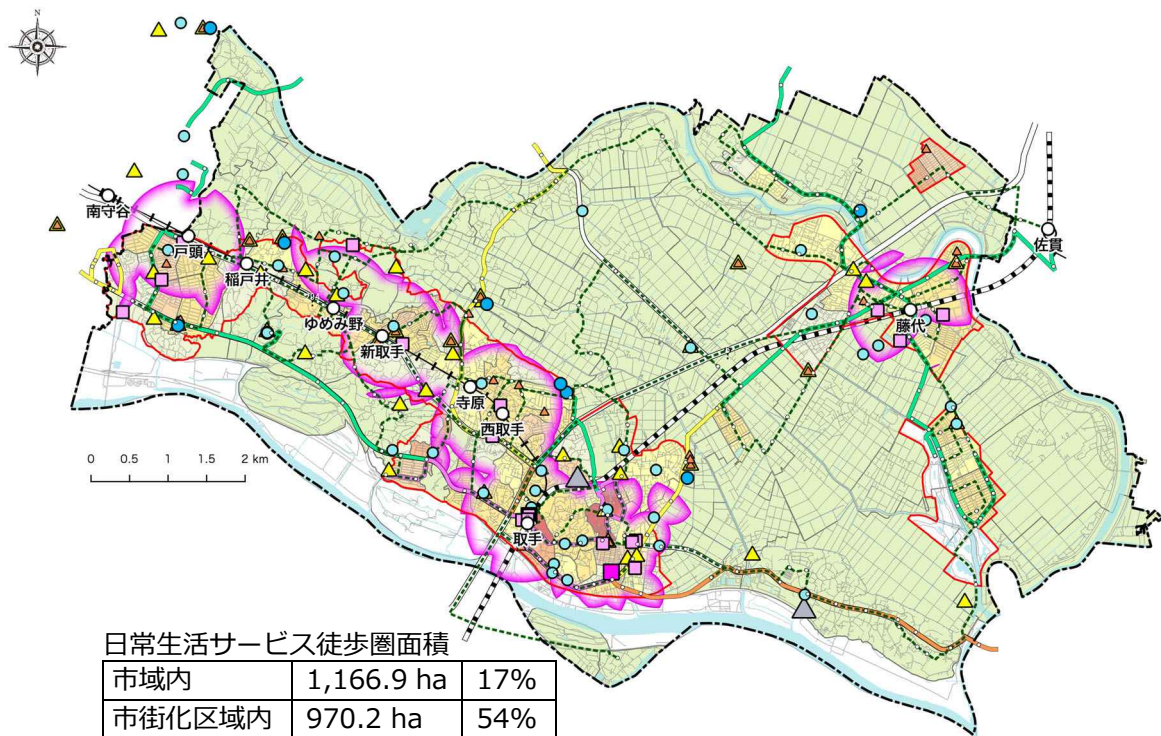
出典:2015(平成27)年国勢調査(総務省)、施設案内運動公園・スポーツ施設(2017(平成29)年8月現在 取手市HP)、取手市資料

8) 生活利便性の高い日常生活サービス徒歩圏

- 各駅の周辺においては、ほぼすべての地域で生活利便性の高い日常生活サービス徒歩圏となっていますが、稲戸井駅周辺・ゆめみ野駅南側及び、駅から離れた市街化区域は、日常生活サービス徒歩圏外となっています。
- 日常生活サービス徒歩圏外の要因となっている施設等の状況をみると、井野は商業施設・基幹的公共交通が不足、西は商業施設が不足、戸頭は基幹的公共交通が不足、稲戸井駅周辺・ゆめみ野駅南側は商業施設が不足、藤代駅西側は商業施設・基幹的公共交通が不足、双葉は商業施設・基幹的公共交通・医療施設が不足、桜が丘は商業施設・基幹的公共交通が不足している状況です。

日常生活サービス徒歩圏
 医療施設（内科または外科または小児科を含む病院・診療所）・福祉施設（通所系・訪問系・小規模多機能施設）・商業施設（ショッピングセンター、スーパーマーケット）及び基幹的公共交通路線（運行頻度が1日片道30本以上）の徒歩圏（バス停は半径300m、その他は半径800m）のすべてを満たすエリアのこと

◆生活利便性の高い日常生活サービス徒歩圏と2015（平成27）年人口密度との重ね



日常生活サービス徒歩圏面積

市域内	1,166.9 ha	17%
市街化区域内	970.2 ha	54%

凡例

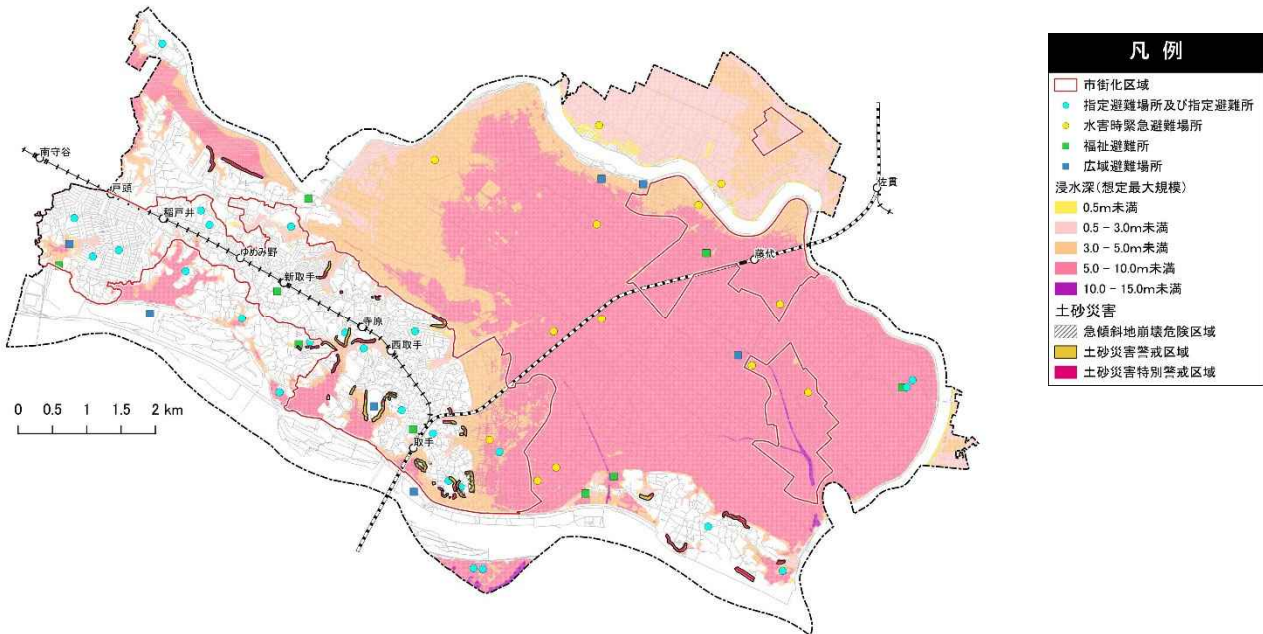
<ul style="list-style-type: none"> 市街化区域 人口密度(人/ha) 0 ～20未満 20以上～40未満 40以上～60未満 60以上～80未満 80以上～100未満 100以上～120未満 120以上～140未満 140以上～160未満 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道 JR在来線 私鉄 鉄道駅 バス 路線バスルート 30本/日未満 30本/日以上60本/日未満 60本/日以上90本/日未満 90本/日以上 コミュニティバスルート バス停留所 	<ul style="list-style-type: none"> 商業機能 ショッピングセンター スーパーマーケット 医療機能(内科または外科または小児科を有する施設) 病院 診療所 介護福祉機能 訪問系施設 通所系施設 小規模多機能施設 日常生活サービス徒歩圏
---	--	--

出典：2015(平成27)年国勢調査(総務省)、国土数値情報(国土交通省)、路線図・時刻表(2017(平成29)年12月16日改正、関東鉄道株式会社)(2014(平成26)年4月16日改正、大井根自動車交通)、コミュニティバス時刻表、運行ルート図(2016(平成28)年4月1日改正 取手市HP)、全国スーパーマーケットマップ(2017(平成29)年7月現在 全国スーパーマーケットマップHP)、竜ヶ崎保健所管内医療機関等一覧 病院・診療所(2017(平成29)年7月1日現在 茨城県)、介護サービス事業所一覧(2017(平成29)年7月現在 茨城県HP)、取手市資料(2017(平成29)年10月時点)

(5) 災害

- 本市は、南西部が小高く、北東部が低い地形であり、北東部のほぼ全域が浸水想定区域となっており、南西部に土砂災害に対する危険な箇所が多く分布しています。
- 避難所・避難場所は市街化区域を中心に各地に分散して配置されています。

◆災害リスクを有するエリアと避難所・避難場所の分布状況

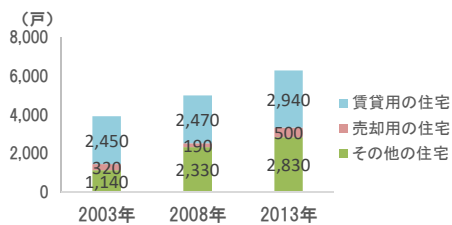


出典：取手市地域防災計画(2023(令和5)年10月)、取手市資料、茨城県資料
 ※広域避難場所：7箇所 避難場所及び避難所：38箇所 福祉避難所：9箇所

(6) 空き家

- 住宅の新築着工数は横ばいとなっていますが、空き家数は年々増加しています。
- 65歳以上の単身世帯が年々増加していることから、今後さらなる空き家の増加が懸念されます。

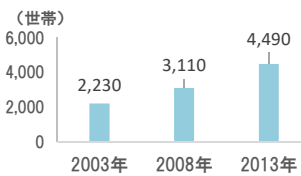
◆空き家数の推移



出典：2003(平成15)年・2008(平成20)年・2013(平成25)年住宅・土地統計調査

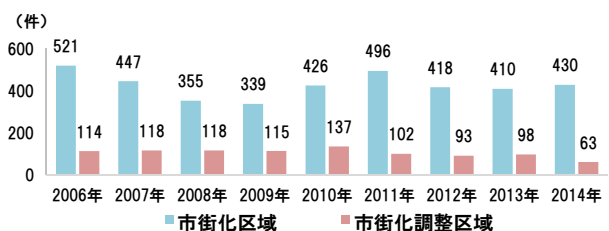
※空き家：賃貸用の住宅・売却用の住宅・その他の住宅(二次的住宅を除く)
 ※二次的住宅：別荘や普段住んでいる住宅とは別にたまに寝泊りしている人がいる住宅

◆65歳以上の単身世帯の推移



出典：2003(平成15)年・2008(平成20)年・2013(平成25)年住宅・土地統計調査

◆新築状況(住宅)の推移



出典：2015(平成27)年度都市計画基礎調査

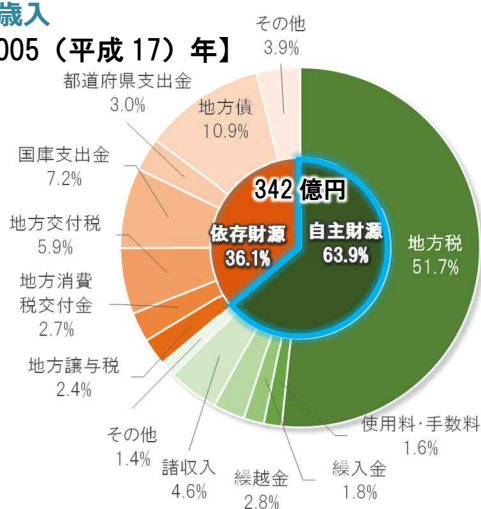
(7) 財政

1) 歳入歳出

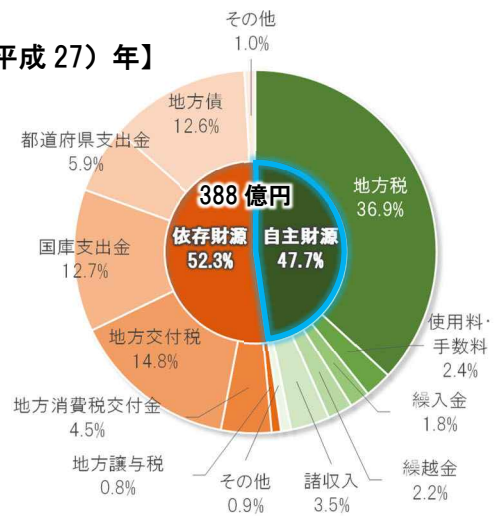
- 歳入をみると、10年間で、自主財源比率が大幅に低下しています。今後の人口減少により、さらに自主財源の確保が困難になるおそれがあります。
- 歳出をみると、民生費が大幅に増加しています。今後の高齢化等により、さらに民生費の増加が見込まれます。
- 土木費が減少している一方、1970年代等に建設された公共施設の老朽化により、維持・更新コストは今後大幅な増加が見込まれます。

◆歳入

【2005（平成17）年】

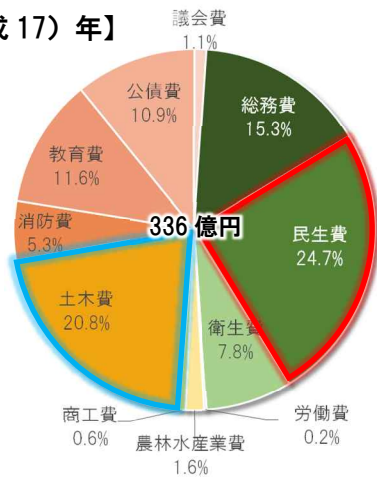


【2015（平成27）年】

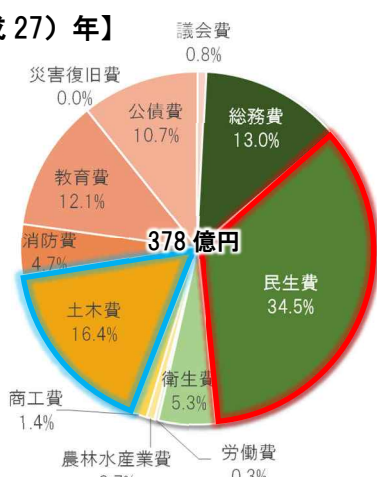


◆歳出

【2005（平成17）年】



【2015（平成27）年】



出典：市町村決算カード（総務省）

2) 地価の動向

- 地価が長期的に下落傾向にあり、特に駅周辺では、20年間で約1/3となっており、下落率は顕著となっています。

◆市内鉄道駅半径800m圏内・外における地価公示平均の推移

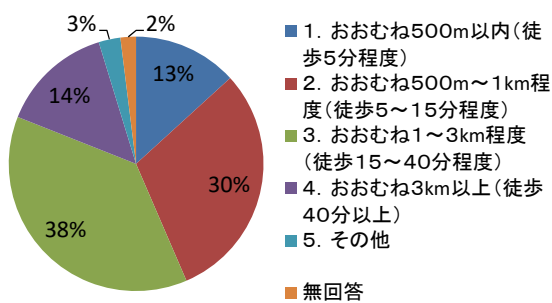


出典：国土数値情報（国土交通省）

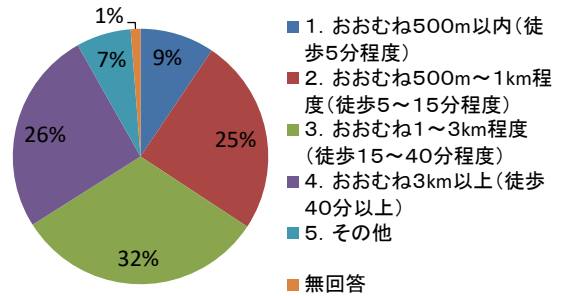
(8) 市民意向

- 本計画の策定にあたり、18歳以上の市民に取手市のまちづくりに関するアンケートを実施しました。(発送数 3,000 通、回答数 1,369 通(回収率 46%))
- 自宅から日常的な買い物や病院までの距離は、ともに 1km 以上が半数以上であり、距離 1km を超えると、距離に対する満足度が低下します。移動手段は車移動が大半(約 6 割)となっています。
- 「JR 取手駅・藤代駅周辺」に必要と思われる施設は、ショッピングモール・デパート、飲食店、病院の順となっています。また、「関東鉄道常総線駅周辺」は、スーパーマーケット、飲食店、ドラッグストア・コンビニエンスストアの順、「お住まいの周辺」は、スーパーマーケット、診療所、飲食店の順、「市街地周辺の郊外」は、ショッピングモール・デパート、病院、スポーツ施設の順となっています。
- 人口減少や少子高齢化等の進行による問題として、交通が不便になることが最も深刻な問題とされており、次いでスーパーや診療所等の身近な施設の撤退、空き家の増加等による防犯上の問題が心配されています。

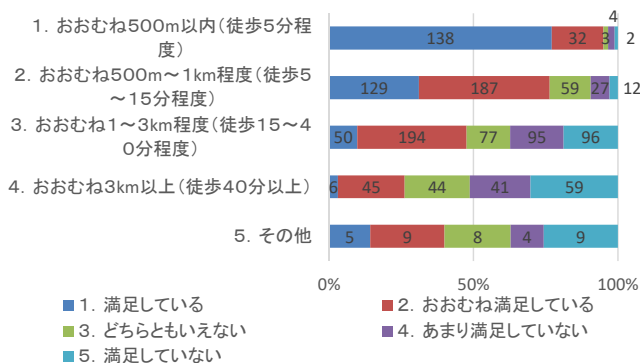
【日常的な買い物をする店までの自宅からの距離】



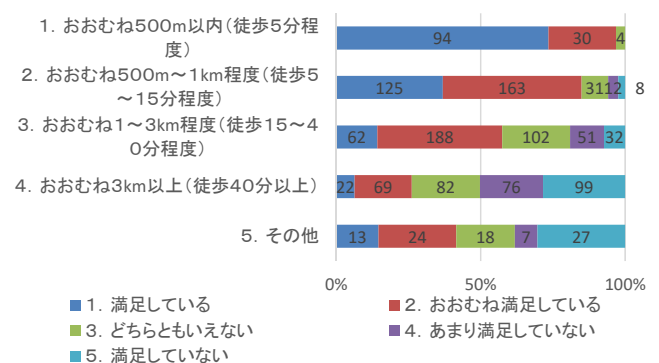
【病院・診療所までの自宅からの距離】



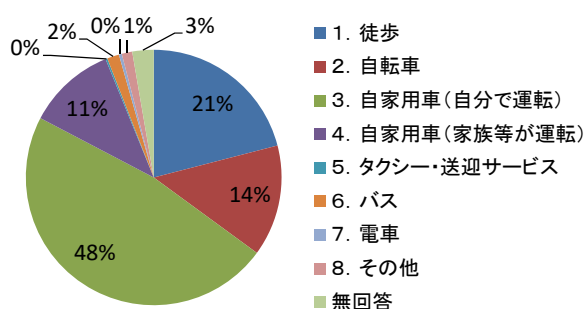
【買い物をする店までの距離と距離に対する満足度】



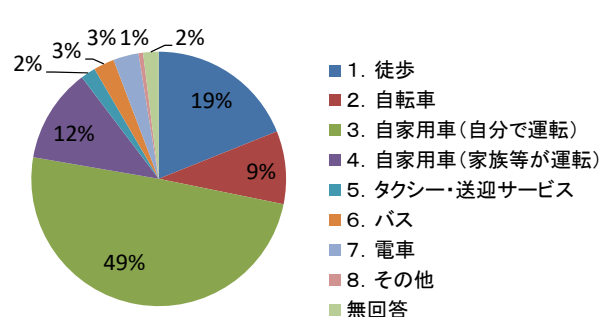
【病院・診療所までの距離と距離に対する満足度】



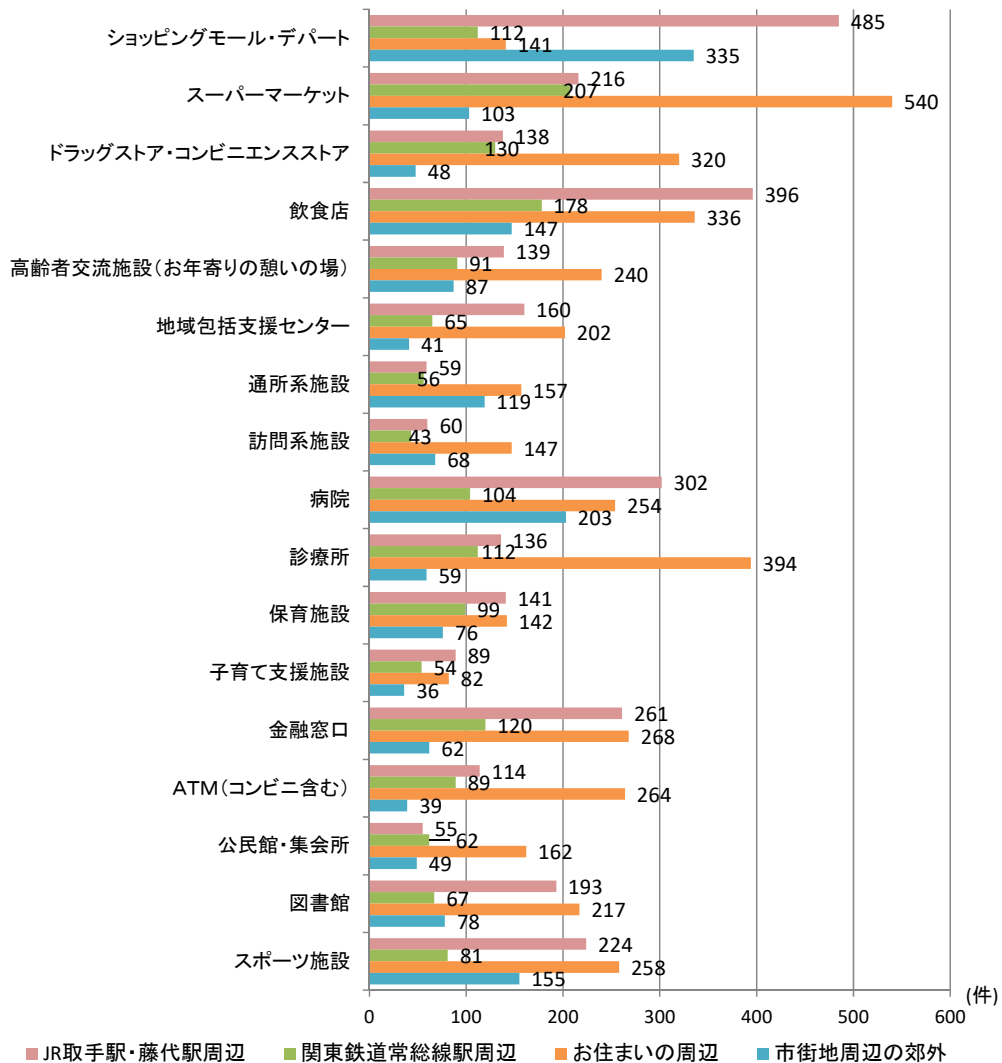
【買い物をする店までの移動手段】



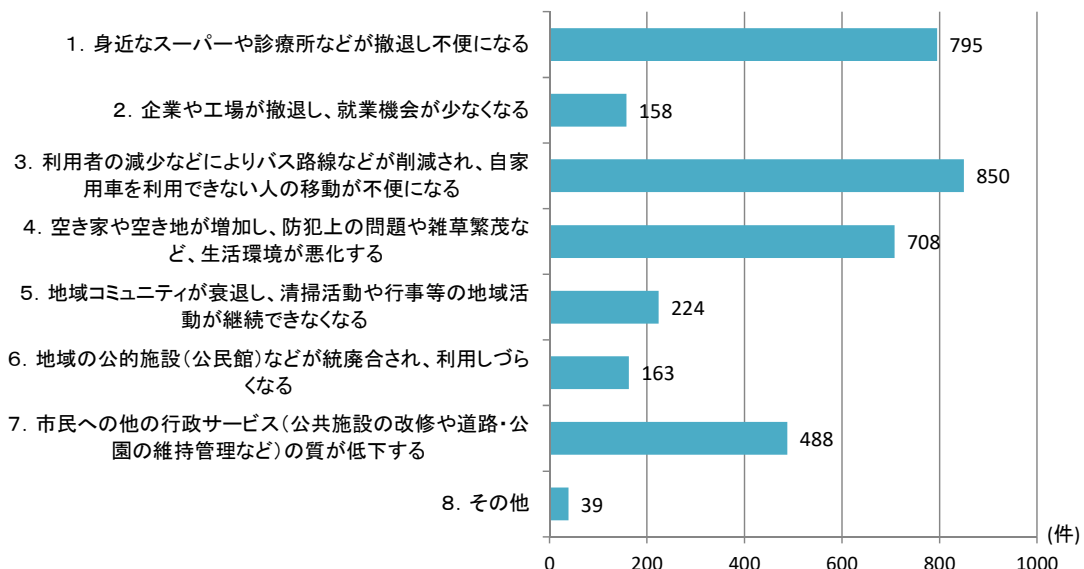
【病院・診療所までの移動手段】



【鉄道駅周辺、お住まいの周辺、及び郊外で特に必要と思われる施設】



【人口減少や少子高齢化が進行することで起こり得る深刻な問題】



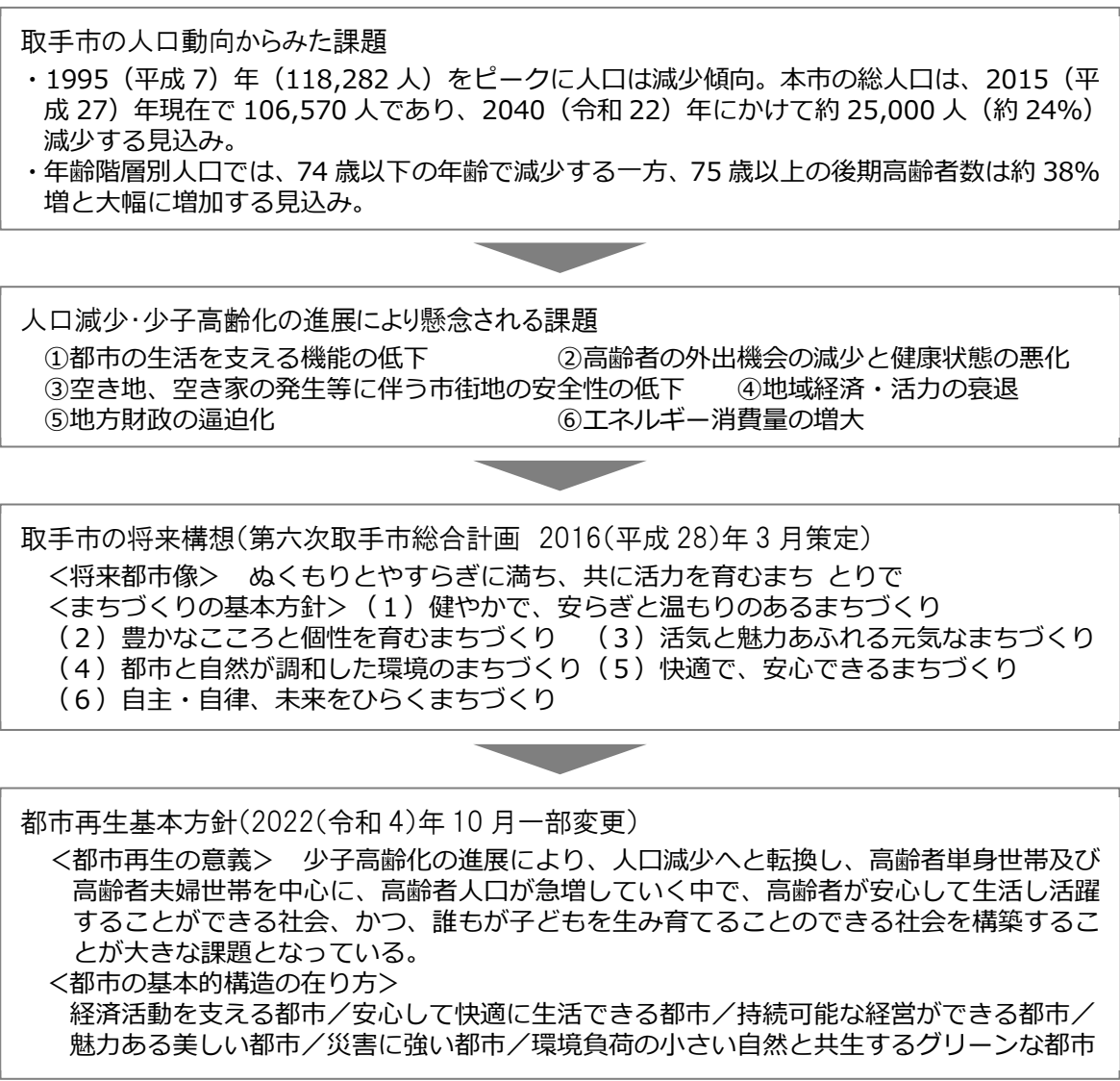
2 都市構造上の評価と課題

前述で整理した現状を踏まえ、本市の都市構造がどのような状況にあるのかまた将来どうなっていくのか、全国と比較し客観的評価をしたうえで、都市構造上の課題及び対応方針を整理します。

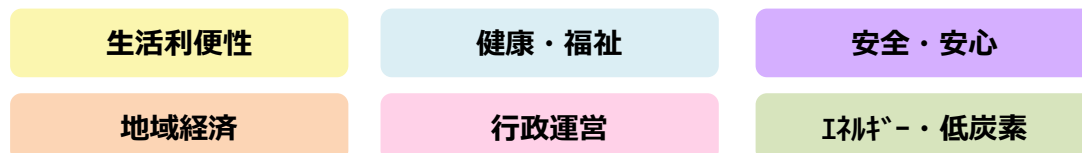
(1) 都市構造上の評価における視点

1) 都市構造の評価対象分野

本市の都市構造上の評価を行うにあたり、第六次取手市総合計画における本市の将来構想や、都市再生に関する国の共通の指針である都市再生基本方針における、目指すべきまちづくりの方向性を踏まえ評価分野と項目を設定します。



評価分野



2) 分野ごとの評価の視点

6つの評価対象分野について、取手市の将来構想からのキーワードと、都市において活動しているそれぞれの主体(市民・民間・行政)の要請を踏まえつつ、以下のとおり評価の視点を設定します。

分野	「取手市の将来構想」及び「都市再生基本方針」からのキーワード	評価の視点	
		大項目	小項目
生活 利便性	<ul style="list-style-type: none"> 子どもを安心して産み育てることができるまち 誰もが安心して快適に、健康な生活を送ることができる、持続可能な都市づくりの実現 市民が日常生活に必要な行政サービスや商業機能を楽しむことができる集約型都市構造の促進 市民の日常交通手段となる利便性の高い公共交通網の形成 	都市機能や居住機能を適切に誘導することにより、歩いて行ける範囲に、日常生活に必要な、医療、福祉、商業などの生活機能と公共交通サービス機能が充足した街の実現	利便性が高い区域で居住がなされているか
			都市機能が利用しやすい箇所に配置されているか
			公共交通を利用しやすい環境にあるか
			市民の健康増進につながる徒歩行動が多いか
健康 ・福祉	<ul style="list-style-type: none"> 誰もが安心して快適に、健康な生活を送ることができる、持続可能な都市づくりの実現【再掲】 将来にわたって住み慣れた地域で健康・快適にいきいきと暮らしつづけることができるまち 生涯を通じていきいきと自立した生活が送れるまち 健康な生活を営むことができる環境づくり 	市民の多くが歩いて回遊する環境を形成することにより、市民が健康に暮らすことのできる街の実現	都市生活の利便性が高いか
			歩きやすい環境になっているか
			市街地の安全性が確保されているか
			空き家等により市街地が荒廃化していないか
安全 ・安心	<ul style="list-style-type: none"> 子どもを安心して産み育てることができるまち【再掲】 誰もが安心して快適に、健康な生活を送ることができる、持続可能な都市づくりの実現【再掲】 安全で安心なまちづくりを進める 	災害や事故等による被害を受ける危険性が少ない街の実現	ビジネス環境が確保され、サービス産業が活性化しているか
			適正な地価水準が維持されているか
			市民が適切な行政サービスを楽しむことができるよう、自治体財政が健全に運営されている街の実現
			都市経営が効率的か
地域経済	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺を中心に賑わいを作りだす 活力と賑わいが持続するよう、地域で産業、雇用、消費が生まれ交流が活発に行われるまち 	持続可能な循環型社会を実現するため、エネルギー消費量、CO ₂ 排出量が少ない街の実現	運輸部門における省エネ化が図られているか
			市民が適切な行政サービスを楽しむことができるよう、自治体財政が健全に運営されている街の実現
			市民が適切な行政サービスを楽しむことができるよう、自治体財政が健全に運営されている街の実現
			市民が適切な行政サービスを楽しむことができるよう、自治体財政が健全に運営されている街の実現
行政運営	<ul style="list-style-type: none"> 行財政の面において費用対効果を見通した効率性が高い行政運営 	持続可能な循環型社会を実現するため、エネルギー消費量、CO ₂ 排出量が少ない街の実現	運輸部門における省エネ化が図られているか
			市民が適切な行政サービスを楽しむことができるよう、自治体財政が健全に運営されている街の実現
			市民が適切な行政サービスを楽しむことができるよう、自治体財政が健全に運営されている街の実現
			市民が適切な行政サービスを楽しむことができるよう、自治体財政が健全に運営されている街の実現
エネルギー ・低炭素	<ul style="list-style-type: none"> 持続可能な循環型社会 コンパクトな都市構造とあわせて郊外部における緑地や農地を活用するなど「都市と緑・農の共生」を目指す 	持続可能な循環型社会を実現するため、エネルギー消費量、CO ₂ 排出量が少ない街の実現	運輸部門における省エネ化が図られているか
			市民が適切な行政サービスを楽しむことができるよう、自治体財政が健全に運営されている街の実現
			市民が適切な行政サービスを楽しむことができるよう、自治体財政が健全に運営されている街の実現
			市民が適切な行政サービスを楽しむことができるよう、自治体財政が健全に運営されている街の実現

(2) 評価分野ごとの取手市の都市構造評価

1) 評価指標による取手市の評価

本市の基礎的な現況整理結果を活用しつつ、6つの分野ごとに、都市構造の評価に関するハンドブック(国土交通省)に例示される指標を参考に、本市の客観的評価を行います。

分野	評価の視点		評価指標	取手市 ^{※2}		(参考：偏差値 ^{※5})		平均値 ^{※1}			
	大項目	小項目		現状値	将来値(2040年)	現状偏差値	将来偏差値	全国	三大都市圏 ^{※3}	同規模都市 ^{※4}	
生活利便性	都市機能や居住機能を適切に誘導することにより、歩いて行ける範囲に、日常生活に必要な、医療、福祉、商業などの生活機能と公共交通サービス機能が充足した街の実現	利便性が高い区域で居住がなされているか	日常生活サービスの徒歩圏充足率 (%)	52.6	42.5	54.1	49.8	43.1	53.3	29.7	
			市街化区域等における人口密度 (人/ha)	49.9	35.2	44.8	39.3	63.9	79.3	44.1	
			S45DID 区域における人口密度 (人/ha)	58.4	41.9	47.9	42.3	64.6	83.3	43.7	
			生活サービス施設(医療)の徒歩圏人口カバー率 (%)	85.8	78.9	51.1	45.5	84.5	91.6	75.9	
			生活サービス施設(福祉)の徒歩圏人口カバー率 (%)	88.8	82.2	54.6	51.5	78.9	82.7	73.2	
			生活サービス施設(商業)の徒歩圏人口カバー率 (%)	62.5	56.0	41.7	37.3	74.7	82.6	65.2	
		都市機能が利用しやすい箇所に配置されているか	基幹的公共道路の徒歩圏人口カバー率 (%)	66.3	57.4	55	51.2	54.8	66.5	40.0	
			生活サービス施設(医療)の利用圏平均人口密度 (人/ha)	38.2	23.3	49.9	44.6	38.6	56.4	20.2	
			生活サービス施設(福祉)の利用圏平均人口密度 (人/ha)	38.8	24.0	50.4	45.3	37.6	56.1	18.7	
		公共交通を利用しやすい環境にあるか	生活サービス施設(商業)の利用圏平均人口密度 (人/ha)	43.6	28.5	50.4	45.1	42.3	60.3	23.6	
			公共交通の機関分担率 (%)	24.4	19.1	62.3	57.8	10.1	16.8	8.0	
			市民一人当たりの自動車総走行台キロ (台キロ/人)	8.4	10.9	57.2	54.4	15.0	10.7	10.4	
健康・福祉	市民の多くが歩いて回遊する環境を形成することにより、市民が健康に暮らすことのできる街の実現	市民の健康増進につながる徒歩行動が多いか	公共交通沿線地域の人口密度 (人/ha)	26.6	12.0	47.2	42.2	34.9	53.6	15.9	
			徒歩と自転車の機関分担率 (%)	26.6	23.4	45.9	41.5	29.6	33.8	27.5	
		都市生活の利便性が高いか	高齢者徒歩圏に医療機関がない住宅の割合 (%)	46.6	54.3	55.6	51.9	58.3	47.7	51.5	
			高齢者福祉施設の1km圏域高齢人口カバー率 (%)	94.7	86.6	60.5	56.7	72.4	75.5	67.0	
			保育所の徒歩圏0~5歳人口カバー率 (%)	82.1	73.4	55	49.4	74.3	81.5	65.8	
		歩きやすい環境になっているか	買い物への移動手段における徒歩の割合 (%)	18.1	13.2	49.2	44.6	19.0	24.6	16.4	
市街化区域等における公園緑地の徒歩圏人口カバー率 (%)	91.7		85.5	55	51.6	82.6	91.7	71.0			
安全・安心	災害や事故等による被害を受ける危険性が少ない街の実現	市街地の安全性が確保されているか	市民一人あたりの交通事故死者数 (人)	0.5	0.6	50.7	49.9	0.6	0.4	0.4	
			最寄りの緊急避難所までの平均距離 (m)	681.0	733.5	50	48.6	682.7	584.4	699.1	
地域経済	地域経済が活発化する環境の実現	ビジネス環境が確保され、サービス産業が活性化しているか	空き家等により市街地が荒廃化していないか	空き家率 (%)	5.9	6.7	53.5	51.5	7.3	5.6	6.2
			市街化区域等における従業人口密度 (人/ha)	14.6	8.5	41.9	37.5	25.7	29.9	19.8	
			都市全域の小売商業床面積あたりの売上高 (小売商業床効率) (万円/m ²)	82.6	76.3	51.3	47.6	80.4	88.6	71.1	
		市街化区域等における小売商業床効率 (万円/m ²)	68.8	61.9	39.5	35.6	87.3	95.2	76.6		
適正な地価水準が維持されているか	市街化区域等における平均住宅地価格 (円/m ²)	51,224.2	33,274.7	44.4	41.9	91,368.6	124,725.2	41,768.4			
行政運営	市民が適切な行政サービスを受容できるよう、自治体財政が健全に運営されている街の実現	都市経営が効率的か	市民一人当たりの歳出額 (千円)	346.4	378.2	55.5	55	695.9	451.0	432.1	
			財政力指数	0.73	0.66	58.4	55.9	0.49	0.72	0.66	
エネルギー・低炭素	持続可能な循環型社会を実現するため、エネルギー消費量、CO ₂ 排出量が少ない街の実現	運輸部門における省エネ化が図られているか	市民一人当たりの自動車CO ₂ 排出量 (t-CO ₂ /年)	0.7	0.9	57	53.2	1.1	0.9	0.9	

表の取手市の現状・及び将来のピンクのセルはすべての平均値(全国・三大都市圏・同規模都市それぞれの平均値)よりも良好なもの、青のセルはすべての平均(全国・三大都市圏・同規模都市それぞれの平均値)より劣っているもの。

※1:平均値は、「都市構造の評価に関するハンドブック指標例データ」(国土交通省提供)より。

※2:取手市の現状の数値は、人口は2015(平成27)年国勢調査、医療・福祉・商業・公共交通・公園は計画策定当初のデータ、その他についても上述の平均値を求める際に利用している統計等の計画策定当初のデータをもとに算出。

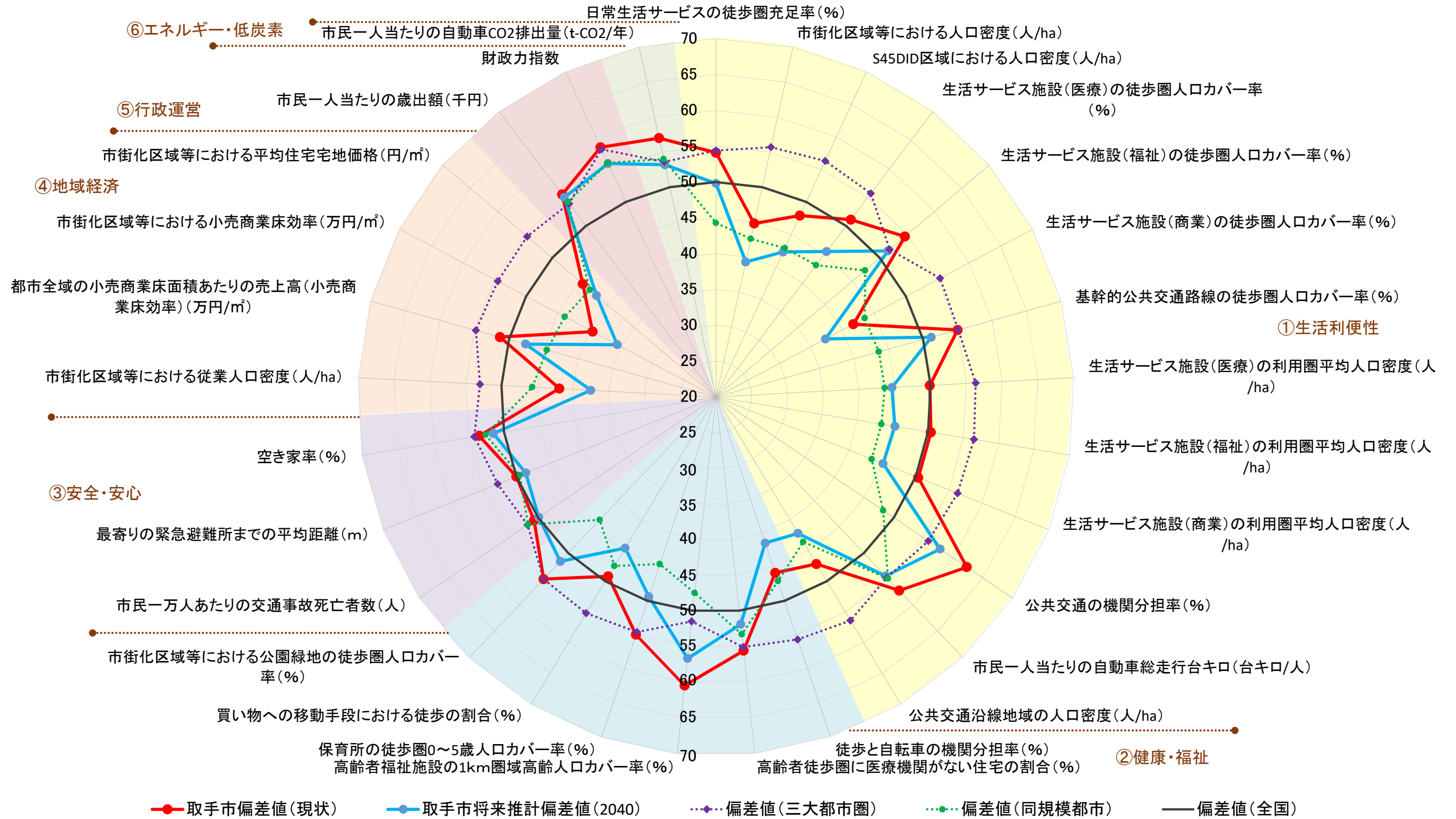
将来(2040(令和22)年)の数値は、2040(令和22)年の推計値人口を利用(他は同じ条件)し、各指標の人口密度との相関関係のグラフ(「都市構造の評価に関するハンドブック」(国土交通省))を参考に算出。

※3:三大都市圏とは、東京都、千葉県、神奈川県、愛知県、岐阜県、三重県、大阪府、京都府、兵庫県のこと。

※4:同規模都市とは、10~40万人都市のこと。

※5:全国の平均値を50として見たとき、取手市がどれくらいの位置にいるかを表したものの。

このグラフは、評価指標に基づき、平均値(全国)を50としたとき取手市の評価を偏差値で表したものです。



(3) 都市構造上の課題と課題解決のための方向性

6つの分野ごとに、前述の評価指標の結果をもとにした現状・将来の評価、本市の基礎的な現況、市民意向を整理し、課題及びその課題解決のための方向性を整理します。

分野	評価の視点		全国平均等との指標比較による評価		本市の基礎的な現況	市民の意向	課題	課題解決のための方向性
	大項目	小項目	現状	将来				
生活利便性	都市機能や居住機能を適切に誘導することにより、歩いて行ける範囲に、日常生活に必要な、医療、福祉、商業などの生活機能と公共交通サービス機能が充足した街の実現	利便性が高い区域で居住がなされているか	市街化区域内の徒歩圏人口カバー率が比較的高く、生活利便性の高い区域等に居住が誘導されていることが伺える	人口減少に伴い、市街化区域等における人口密度や医療・福祉・商業の徒歩圏人口カバー率は下がることも予想され、徒歩圏で必要な生活機能が享受できない環境になることが懸念	鉄道駅周辺の大部分が、日常生活サービスの徒歩圏となっている	年齢が上がるにつれ、徒歩・自転車での移動が多い傾向にあり、高齢者が歩ける範囲に施設が集積していることが求められる	今後、徒歩圏で必要な生活機能が享受できない環境になることが懸念される	一定の利便性が確保されている地域に居住を誘導することが必要
		都市機能が利用しやすい箇所に配置されているか	医療・福祉・商業の利用圏人口密度は全国平均並みで、都市機能が生活の拠点など適切な区域に立地・集積していることが伺える	医療・福祉・商業の利用圏平均人口密度は下がることも予想され、施設がある周辺の人口密度が低下することによって、既存の施設数が維持できなくなることが懸念	生活サービス施設は、市内に分散配置され、市街化区域内の概ね全域が徒歩圏内	人口減少や少子高齢化等の進行による問題として、スーパーや診療所等の身近な施設の撤退が多く挙げられている	今後、人口密度の低下等に伴い、施設の撤退等が懸念される	生活の拠点となる地域に、都市機能施設を集積することが必要
		公共交通を利用しやすい環境にあるか	公共交通の機関分担率が比較的高く、自動車走行距離が少ないことから、公共交通が利用されていると言える	公共交通沿線地域の人口密度が下がることも予想され、利用者の減少により既存の公共交通が維持できなくなることが懸念	利用者の減少に伴い、これまでに一部バス路線が廃止	人口減少や少子高齢化等の進行による問題として、交通が不便になることが最も深刻な問題とされている	利用者の減少に伴い、既存の公共交通が維持できず、交通が不便になることが懸念される	利用者の減少に伴い、既存の公共交通が維持できず、交通が不便になることが懸念される
健康・福祉	市民の多くが歩いて回遊する環境を形成することにより、市民が健康に暮らすことのできる街の実現	市民の健康増進につながる徒歩行動が多いか	徒歩と自転車の機関分担率が低く、市民の健康につながる徒歩行動はあまり行われていないことが伺える	歩ける範囲に施設が無くなることで、徒歩と自転車の機関分担率は下がることも予想され、徒歩行動が減少することが懸念	—	日常的な買い物や病院までは、半数以上が車との回答となっており、徒歩移動が少ない状況である	徒歩行動の減少による健康状態の悪化等が懸念される	徒歩圏域への施設集積や歩きやすい環境整備により、高齢者等の徒歩による外出意欲を喚起することが必要
		都市生活の利便性が高いか	福祉・子育て施設の徒歩圏人口カバー率が比較的高く、高齢者や子育て世代が利用する施設が徒歩圏域で充足していることが伺える	人口密度の低下に伴う施設の集約化などにより、福祉・子育て施設の徒歩圏人口カバー率が下がることも予想され、都市生活の利便性が低くなることが懸念	福祉施設については、今後の高齢化の進展により、施設数が不足することも懸念	年齢が上がるにつれ、徒歩・自転車での移動が多い傾向にあり、高齢者が歩ける範囲に施設が集積していることが求められる【再掲】	現在の歩いて回れるという利便性が低くなることが懸念される	既存の都市機能施設の維持や、高齢者がいきいきと暮らせるための施設、また子育て世代に対応した施設の誘導が必要
		歩きやすい環境になっているか	公園緑地も住まいの近くに配置されるなど、歩きやすい外出環境が整備されていると考えられる	人口減少により、維持管理の困難さから、歩いて行ける距離に公園が無い人が増えるなど、歩きやすい外出環境ではなくなることが懸念	取手市では、スマートウェルネスの実現を目指しており、さらなる歩きやすい環境整備の推進が求められる	—	取手市では、スマートウェルネスの実現を目指しているが、歩きやすい外出環境ではなくなることが懸念される	公共交通と一体となった歩きやすい外出環境の整備が必要

分野	評価の視点		全国平均等との指標比較による評価		本市の基礎的な現況	市民の意向	課題	課題解決のための方向性
	大項目	小項目	現状	将来				
安全・安心	災害や事故等による被害を受ける危険性が少ない街の実現	市街地の安全性が確保されているか	防災上危険な個所も多く存在するが、近くに避難所があり、 一定の安全性が確保されている と考えられる	高齢化の進展により、避難所まで自力で向えない人の増加などが考えられるため、 市街地の安全性の確保が懸念	市街化調整区域の大部分は、 浸水想定区域 であり、市街化区域内でも一部 土砂災害警戒区域等の災害リスクが存在	人口減少や少子高齢化等の進行による 問題 として、 空き家の増加等による防犯上の問題 が多く挙げられている	<p>防災上危険な個所も多く存在し、高齢化等により迅速な避難が難しくなることが懸念される</p> <p>さらなる空き家の増加による防犯上の問題や地域コミュニティの希薄化等が懸念される</p>	<p>災害に強い都市整備を進めるため、ハード・ソフト両面による防災・減災対策とともに、居住の誘導が必要</p> <p>既存住宅地等への居住の誘導を図り、空き家を防ぐことが必要</p>
		空き家等により市街地が荒廃化していないか	空き家率はあまり高くなく、 まだ市街地の荒廃化は進んでいない ことが伺える	高齢化の進展により、空き家率は上がるのが予想され、 さらなる空き家の増加による防犯上の問題や地域コミュニティの希薄化等が懸念	空き家数は増加しており、今後の人口減少・高齢化に伴い、さらなる 空き家の増加 が想定			
地域経済	地域経済が活発化する環境の実現	ビジネス環境が確保され、サービス産業が活性化しているか	市街化区域における従業員人口密度や小売商業床効率は低く、 街なかにおける地域経済が活発化する環境は、必ずしも十分でない ことが伺える	市街化区域における従業員人口密度や小売商業床効率は、下がることも予想され、 都市全体の活力低下につながってしまうことが懸念	取手駅や藤代駅周辺は、大規模な未利用地がない	「JR 取手駅・藤代駅周辺」には、 ショッピングモール・デパート、飲食店、病院 などの、求心力があり、昼間人口等の集積に寄与する施設が求められている また、「 ショッピングモール・デパート 」は、 市街地周辺の郊外 でも多く求められている	<p>産業構造が弱く、街なかの活力低下により、都市全体の活力低下へつながることが懸念される</p> <p>駅周辺の地価がさらに下落することが懸念される</p>	<p>市の中心となる地域の人口密度の維持や都市機能施設の集積、また新たな求心力のある場の創出が必要</p> <p>市の中心となる地域への人口密度の維持や都市機能施設の集積が必要</p>
		適正な地価水準が維持されているか	市街化区域における住宅地価格は低く、 街なかにおける適正な地価水準が維持されていない ことが伺える	市街化区域における住宅地価格はさらに下がることも予想され、 さらなる地価の下落が懸念	地価が長期的に下落傾向 にあり、特に駅周辺の下落率は顕著			
行政運営	市民が適切な行政サービスを受けられるよう、自治体財政が健全に運営されている街の実現	都市経営が効率的か	市民一人当たりの歳出額や財政力指数は良好で、 現状においては効率的な都市経営が図られている ことが伺える	人口減少に伴い、市民一人当たりの歳出額は増加することも予想され、 行政運営は厳しさを増すことが懸念	<ul style="list-style-type: none"> 今後、インフラの維持・更新費用が大幅に増加することが見込まれる一方で、市街化区域内にも下水道未整備箇所が存在 歳入について、生産年齢人口の減少や地価下落等に伴う税収低下が想定 今後の高齢化に伴う民生費の更なる増加とともに、都市基盤の新規整備にかけられる費用がさらに限定的となる見込み 	—	<p>人口減少に伴う税収低下や、公共施設の維持・更新コストの増加等により、行政運営は厳しさを増すことが懸念される</p>	<p>既存の都市基盤や民間施設を有効に活用した都市機能・居住の誘導や、生産年齢の増加に向けた環境整備が必要</p>
エネルギー・低炭素	持続可能な循環型社会を実現するため、エネルギー消費量、CO ₂ 排出量が少ない街の実現	運輸部門における省エネ化が図られているか	市民一人当たり自動車CO ₂ 排出量は少なく、 運輸部門における省エネ化が図られている ことが伺える	市民一人当たり自動車CO ₂ 排出量は増える予測となっており、人口減少に伴い、公共交通が撤退した場合、 自動車利用が増大し、CO₂排出量の増加につながる ことが懸念	—	—	<p>人口減少に伴い、公共交通が撤退した場合、自動車利用が増大し、CO₂排出量の増加につながる懸念される</p>	<p>公共交通や徒歩により、暮らせる環境をより充実させていくことが必要</p>

前項の課題及び課題解決のための方向性を再整理します。

生活利便性

■課題の整理

取手市では、市街化区域内においては、医療・福祉・商業施設や基幹的公共交通を徒歩で享受できる徒歩圏（800m）カバー率が類似都市や3大都市圏の都市と比べて比較的高く、その利用圏域の人口密度もほぼ全国平均であり、概ね適切な区域に立地・集積している状況にあります。

しかし、今後の人口減少社会においては、市街化区域等における人口密度の低下等により既存の都市機能の維持が困難になることも予想され、徒歩圏域で必要な生活機能を享受できない環境になることも想定されます。

また、公共交通に関しては、市民の公共交通利用率（機関分担率）も比較的高い状況にありますが、将来、公共交通沿線地域の人口密度の低下等により、路線バス等の維持が困難となり公共交通の利便性が維持できなくなる可能性も想定されます。

こうしたことにより、徒歩や公共交通を利用して医療・福祉・商業等の都市機能を享受できる環境が維持されないなど、生活利便性が低下する可能性が想定されます。

■対応方針

上記のような課題に対応して、医療・福祉・商業などの各種都市機能が引き続き存続され、市民の生活利便性を高めていくために、現在において一定の利便性が確保されている地域や公共交通の利便性の高い地域に居住を誘導する集約型都市構造を図る必要があります。

また、集落地域などにおいても利便性を維持・確保するため、街なかや主要な施設などへ移動できる公共交通網の維持・充実が必要です。

そうしたことにより、子育て世代や高齢世代をはじめ多世代の利便性を高め、また、民間の経済活動を促進し、行政運営の効率化を図ります。

健康・福祉

■課題の整理

市民の日常的な買い物や通院などの交通手段は約半数が自動車で、徒歩や自転車の機関分担率が低く、日常生活のなかでの健康につながる歩行行動は少ない状況にあります。今後はさらに、高齢化による自動車離れの進展により高齢者の外出機会の減少が懸念されます。

一方、福祉や子育て施設の徒歩圏人口カバー率は比較的高く、高齢者や子育て世代が利用する施設が徒歩圏域で概ね充足している状況にありますが、今後の高齢人口の増加に対応して施設不足も想定されます。

■対応方針

高齢者や子育て世代をはじめとする多世代が、徒歩により都市機能を享受し、健康的な生活を送ることのできる、自然と歩きたくなる環境づくりを進める必要があります。

そのため、既存の公園や緑地等のニーズに対応した魅力化を図るとともに歩道空間等の環境整備を図り、また、徒歩圏域内において医療・福祉・商業等の生活利便機能の充実と生きがい・交流、子育て支援施設等の充実を図ります。

安全・安心

■課題の整理

取手市の市域においては、市街化調整区域の多くの地域や市街化区域の一部において、浸水想定区域や土砂災害警戒区域等に指定されており、高齢化や人口密度の低下に伴う地域コミュニティの低下により、迅速な避難や対応が困難となることが想定されます。

また、空き家率については高い状況ではありませんが、今後、高齢者の一人暮らしや夫婦世帯の増加に伴う空き家の増加が想定され、人口密度の低下による地域の防犯力の低下やコミュニティの希薄化が懸念されます。

■対応方針

浸水想定区域や土砂災害警戒区域等の地域をはじめ市域全体において、災害に強い都市整備を進めるため、河川整備や災害に備えた避難所の設置などハード・ソフト両面による防災・減災対策を推進するとともに、居住の誘導を図っていきます。

また、既存住宅地等における戸建住宅等の空き家については、子育て世代等の住み替えの促進が図られるよう住宅地の魅力化と住み替え支援を進めます。

地域経済

■課題の整理

市街化区域における従業人口密度や小売商業床効率は、三大都市圏や類似都市と比較して低く、街なかにおける地域経済が活発化する環境が必ずしも十分でない状況にあり、今後の人口減少や高齢社会の進展に伴い、都市全体の活力の低下が懸念されます。

そのような中、取手駅や藤代駅周辺は大規模な未利用地が無く、中心市街地だけでは今後市全体の地域経済を支えることが難しいことが想定されます。

さらに、住宅地や商業地の土地価格も下落傾向が続いており、人口減少や高齢化に伴う購買力の低下により、商業等をはじめとした民間市場の低下につながり、更なる活力の低下が懸念されます。

■対応方針

市の中心となる地域では、市民全体の生活利便性やまちの魅力を発信する各種都市機能の集積と、来街者を迎え入れる交通結節機能の向上を図ります。

また、生活拠点となる地域においては、人口密度を高め、民間市場の活性化による地域住民の日常生活に必要な都市機能の充実を図るとともに、商業・産業の誘致や起業を支援し、働く場と雇用の創出を図ります。

さらに、市の中心となる地域に隣接し、今後公共交通が確保できるような場所において、広域圏を見渡した新たな求心力のある場の創出を図ります。

行政運営

■ 課題の整理

市の市民一人当たりの歳出額や財政指数は類似都市と比べて比較的良好で、現状においては効率的な都市経営が図られている状況にあります。しかし、今後更なる高齢化や生産年齢人口の減少、地価下落等に伴う税収低下が想定されるなか、民生費等の増加に相まって公共施設等の維持管理費等が限定的となることが懸念されます。

そうしたことから、公共施設等の集約化が求められますが、それにより市民の利便性の維持が困難になることや、人口密度の低下により都市基盤・施設整備が限定的になることも懸念されます。

■ 対応方針

健全な行財政運営に向けて、子育て世代をはじめとする生産年齢人口の拡大を図ることが必要です。

そのため、既成市街地等を中心に将来人口に見合った居住を誘導する区域を定め、まちの魅力や生活利便性を高める都市機能の誘導を図るとともに、民間の参入による産業の振興と雇用の場の拡大を図ります。

エネルギー・低炭素

■ 課題の整理

市の市民一人あたりの自動車 CO₂ 排出量は、三大都市圏や類似都市と比べて比較的小さい現状にありますが、今後人口の減少等により路線バス等の廃止路線が増えた場合、自動車交通に頼らなければならなくなり、CO₂ 排出量の増加が懸念されます。

また、人口減少社会において、現在の市街化区域等において低密度に住宅開発等が進むことにより、都市農地や樹林地などの緑地が減少し都市環境が悪化することも懸念されます。

■ 対応方針

自動車に頼らず、公共交通や徒歩等により生活に必要な各種都市機能が享受できる環境の整備を図ります。

また、郊外部における緑地や農地の活用を図り、「都市と緑・農の共生」を目指します。

