

# 第3章

## 立地適正化計画で目指す将来の姿

# 第3章 立地適正化計画で目指す将来の姿

## 1 まちづくりの方針

分野ごとの対応方針を踏まえ、まちづくりの方針(本計画のターゲット)を設定します。

### 【対応方針】

分野	対応方針
生活利便性	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
健康・福祉	<p>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。</p> <p>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。</p>
安全・安心	<p>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、災害に備えた避難所の設置や食料等の備蓄の充実を図るとともに、災害に強い都市整備を進めるため、居住の誘導を図っていきます。</p> <p>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。</p>
地域経済	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
行政運営	<p>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。</p> <p>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。</p>
エネルギー・低炭素	<p>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。</p> <p>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。</p>

## 【まちづくりの方針（本計画で目指すまちづくりのターゲット）】

## ライフスタイルのコンパクト化による、 快適で活力ある健康的なまちづくり

### ～「住む街」「働く街」「訪れる街」のスマートシティへ～

今後の人口減少・少子高齢社会に向けて、生活利便性が高く、環境にもやさしい「住む」「働く」「訪れる」をコンセプトとした快適で活力あるスマートシティを目指します。

そのため、生活地域においては、市民が住み慣れた地域で、自主的にまたは地域の支援を得て快適に生き生きと歩いて健康に暮らすための生活利便機能の適正な配置を進め、また、都心地域においては、都心居住や商業等の各種都市機能の集積によりまちの活力を創出する拠点性を高め、居住や雇用、交流人口の拡大を図ります。

安全・安心な都市基盤整備や緑と農の共生による都市環境形成、そして、公共交通網の充実と相まって、子育て世代や高齢者をはじめとするあらゆる世代が、「健康・医療・福祉、そして環境」の各種都市機能を楽しみ、安定した地域経済に支えられ、住み・働き、スマートに生活を楽しむまちづくりを進めます。

### 方針① 市民の多様なライフスタイルを支える、求心力のある街なかへ

- ◇市の中心市街地である取手駅周辺地区については、全市民や来街者を対象として「健康・医療・福祉」に係る都市機能をはじめ、賑わい・交流・文化・居住など様々な活動を促す都市機能を集積するとともに、交通結節機能を向上させ、便利で魅力的な街なかを形成します。また、取手駅周辺地区と緊密に連携する桑原周辺地区に新たな活力を創出する産業・商業拠点を形成し、「働くまち」「訪れるまち」としての求心力を高めます。
- ◇鉄道駅を核として地域の中心的役割を持つ藤代駅周辺地区や戸頭駅周辺地区については、周辺地域に居住する市民の日常的な暮らしや健康づくり、交流拠点として必要な都市機能を誘導し、地域住民にとって利便性・快適性を備えた街なかを形成します。その他の鉄道駅周辺や住宅団地のセンター地区などにおいては、市民の日常的な生活を支える生活利便機能の適正な配置を進めます。

### 方針② 優れた利便性のなかで、安心して暮らし続けられる住環境へ

- ◇市街地内の人口や都市機能が集積する、生活利便性が高いエリアを基本に居住の誘導を図り、生活利便性の持続的な確保を図るとともに、歩きたくなる環境をつくり、高齢者をはじめ若い世代が「住みやすい街」を形成します。
- ◇災害リスクを有する箇所での居住の抑制や防災対策の充実、空き家対策等により暮らしの安全性を確保し、災害や防犯面からも安心できる居住地の形成を誘導します。
- ◇街なかへの居住の誘導により、市街化区域郊外部や集落地域における緑地・農地の保全と活用を図るとともに、自然と共生したゆとりある住環境を形成します。
- ◇大規模企業用地の継続や就業人口の確保により、職住近接の環境を形成します。

### 方針③ 街なかと居住地がつながったまちへ

- ◇街なかや主要な施設などに移動できる公共交通ネットワークの維持・充実を図ります。
- ◇高齢化に伴い増加する交通弱者などの移動手段として、ニーズに合った利便性の高い公共交通を確保します。

## 2 都市の骨格構造

前述のとおり、本市では、今後の人口減少・少子高齢社会に向けて、生活利便性が高く、環境にもやさしい『**ライフスタイルのコンパクト化による、快適で活力ある健康的なまちづくり～「住む街」「働く街」「訪れる街」のスマートシティへ～**』を目指しています。

そこで、上記のまちづくりの方針の実現に向けて、将来のための新たな**都市の骨格構造**を検討します。

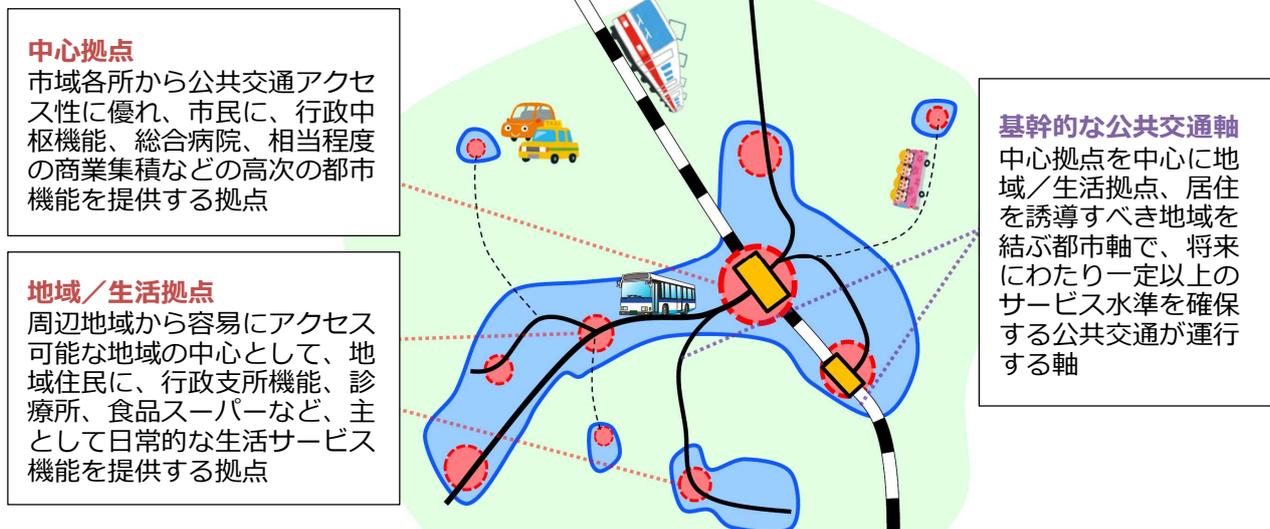
骨格構造の検討にあたっては、まず、**まちづくりの方針①「市民の多様なライフスタイルを支える、求心力のある街なかへ」**の実現に向けて、市民はもとより来街者が商業や健康・医療、教育・文化などの各種都市機能を利用しやすくなり、また、人々が交流し経済活動が活発に営まれる**「拠点」**を設定します。

さらに、**まちづくりの方針②「優れた利便性のなかで、安心して暮らし続けられる住環境へ」**の実現のためには、市街地内の人口や都市機能が集積する生活利便性が高いエリアを基本に、居住の誘導を図ることが必要であることから、生活利便性の高いエリア等を示す**「ゾーン」**を設定します。

さらに、**まちづくりの方針③「街なかと居住地がつながったまちへ」**を実現するためには、各拠点と居住地をつなぎいつでも利便性の高い環境を享受できるように主要な公共交通のネットワークの維持が必要であることから、それらを示した**「基幹的な公共交通軸」**を設定します。

なお、上述をもとに、「拠点」を中心に様々な都市機能を集積する**「都市機能誘導区域」**を定めていくとともに、「ゾーン」をもとに居住を誘導していく区域である**「居住誘導区域」**を定めていきます。

### <主要拠点と基幹的な公共交通軸>



出典：立地適正化計画作成の手引き(国土交通省)(一部加工)

## (1) 拠点の設定

将来に向けた新たな都市の骨格構造の検討にあたっては、都市機能の集積により市民生活の利便性や交流、経済活動の活性化を担う「拠点」となる地域の検討を行うこととします。

立地適正化計画は、居住機能、医療、福祉、商業、公共交通等の様々な都市機能の誘導により、都市全域を見渡した都市計画マスタープランの一部(高度化版)とみなされています。そこで、基本的に、**都市計画マスタープランの将来都市構造を踏まえた、立地適正化計画における拠点を検討**します。

### 1) 立地適正化計画作成の手引きに示される拠点のイメージ

立地適正化計画作成の手引き(国土交通省)では、目指すべき都市の骨格構造のうち、拠点について下表の考え方が示されています。

なお、拠点類型として「中心拠点」、「地域／生活拠点」が示されていますが、本市においては、既に施設が集積して比較的コンパクトな街が形成されているため、より拠点性を高めるため、市全域の拠点であり更なる都市機能の集積を図る「**中心拠点**」と、中心拠点を補完する「**地域拠点**」を設定します。

拠点類型	地区の特性	設定すべき場所の例	地区例
中心拠点	市域各所からの公共交通アクセス性に優れ、市民に、行政中枢機能、総合病院、相当程度の商業集積などの高次の都市機能を提供する拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特に人口が集積する地区</li> <li>・各種の都市機能が集積する地区</li> <li>・サービス水準の高い基幹的な公共交通の結節点として市内各所から基幹的公共交通等を介して容易にアクセス可能な地区</li> <li>・各種の都市基盤が整備された地区</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○中心市街地活性化基本計画の中心市街地</li> <li>○市役所や市の中心となる鉄軌道駅の周辺</li> <li>○業務・商業機能等が集積している地区等</li> </ul>
地域／生活拠点	地域の中心として、地域住民に、行政支所機能、診療所、食品スーパーなど、主として日常的な生活サービス機能を提供する拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺地域に比して人口の集積度合いが高い地区</li> <li>・日常的な生活サービス施設等が集積する地区</li> <li>・徒歩、自転車又は端末公共交通手段を介して、周辺地域から容易にアクセス可能な地区</li> <li>・周辺地域に比して都市基盤の整備が進んでいる地区</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○行政支所や地域の中心となる駅、バス停の周辺</li> <li>○近隣商業地域など小売機能等が一定程度集積している地区</li> <li>○合併町村の旧庁舎周辺地区 等</li> </ul>

出典:立地適正化計画作成の手引き(国土交通省)(一部加工)

## 2) 拠点の設定における視点の整理

まず、拠点を検討するための視点を整理します。視点の整理にあたっては、立地適正化計画作成の手引きに位置づけられている考え方と、本計画のまちづくりの方針で整理した考え方をもとに、拠点の設定における視点を5つ導き出します。

### 視点1 上位関連計画や市の歴史的背景から、市の中心地としての役割を担う地区

「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」及び「都市計画マスタープラン」等に中心市街地としての位置づけがあり、今後も市の拠点的な役割を担うべき地区を選定する。

### 視点2 都市機能施設が集積している地区

まちの活力を創出する拠点性を高め、居住や雇用、交流人口の拡大を図るため、様々な機能（医療、介護福祉、子育て、商業、金融、教育・文化、スポーツ・交流・健康増進）が集積している地区を選定する。

### 視点3 基幹的公共交通の結節点

拠点に集積する各種都市機能を市内外の多くの人々が享受し、交流や経済活動が可能となるよう、基幹的公共交通路線の結節点であり、周辺地域からのアクセスが可能である地区を選定する。

### 視点4 人口が集積している地区

「拠点」となる地域に集積された都市機能施設は将来においても持続され、市民の利便性を確保していく必要がある。そのため、拠点となる地区の人口密度は将来にわたっても一定割合を保つ必要があり、住宅地としての基本となる人口密度である60人/ha以上（都市計画運用指針）の地区を中心に選定する。

### 視点5 市街地開発事業等による都市基盤整備が実施または計画されている地区

本市の活力の維持・向上と市民の利便性向上のため、都市機能施設が集積が可能となる市街地開発事業等が実施または計画されている地区を選定する。

①評価

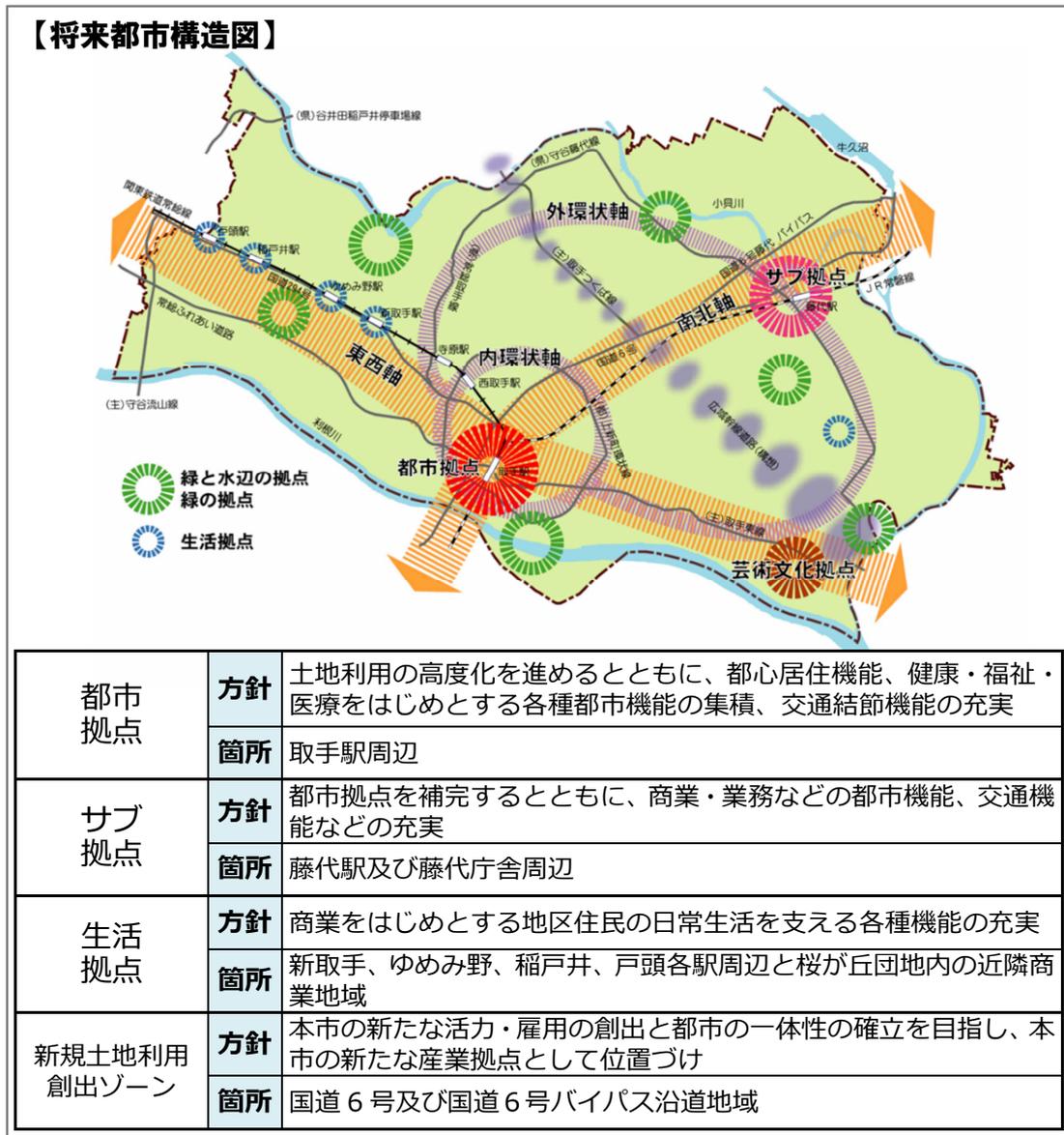
前述の設定の視点に基づき、それぞれの視点の状況を確認します。

**視点1 上位関連計画や市の歴史的背景から、市の中心地としての役割を担う地区**

＜都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（茨城県 2016（平成 28）年 5 月）における拠点の考え方＞

取手駅周辺	J R 常磐線の輸送能力強化を背景に公共交通のネットワークを活かし、周辺拠点との連携を深め、土地の高度利用や <b>商業・業務などの都市機能の集積</b> を進めるとともに、少子高齢社会に対応した <b>健康・医療・福祉・環境の諸機能を整備・誘導</b> し、都市間及び生活交流機能の充実による、にぎわいと魅力のある <b>都市拠点の形成を図る</b> 。
藤代駅周辺	にぎわいと魅力のある <b>都市拠点の形成を目指して</b> 、駅前広場や道路などの都市施設の整備を進めるとともに、 <b>商業・業務などの都市機能の集積</b> を高める。

＜都市計画マスタープラン（取手市 2011（平成 23）年 3 月）における拠点の考え方＞

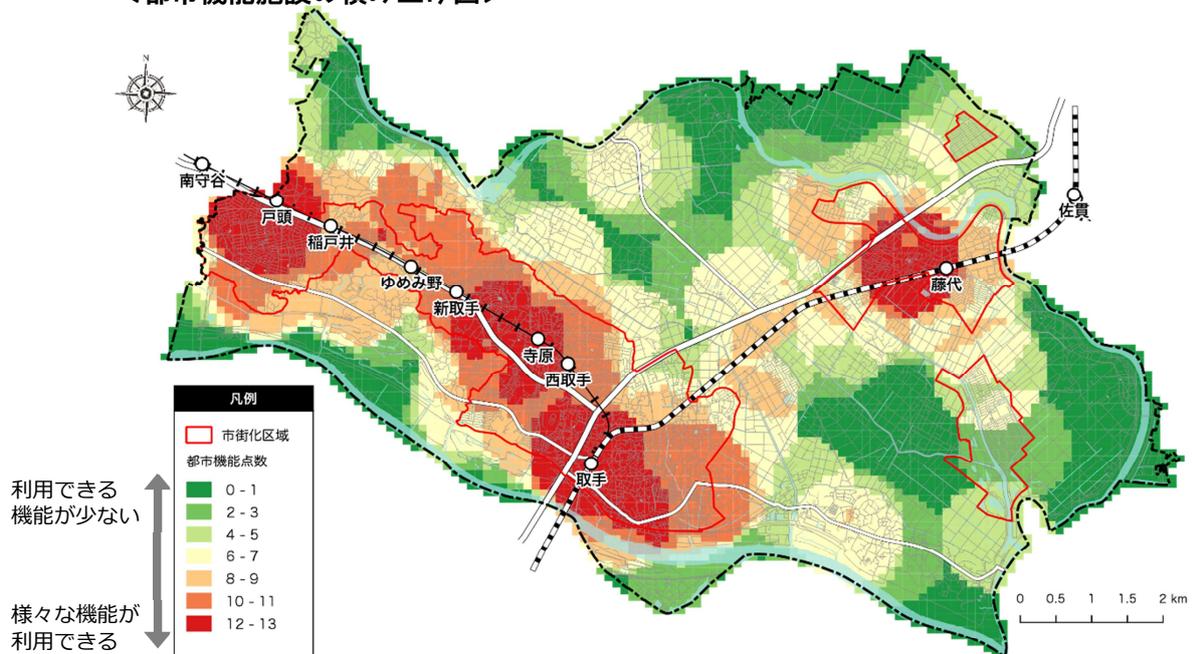


<視点1のまとめ>

項目 都市 マス拠点	整備・開発・ 保全の方針	都市マス	本計画の まちづくりの方針	歴史的背景
取手駅 周辺	周辺拠点との連 携を深め、土地 の高度利用と都 市機能の集積に より都市拠点を 形成	都市拠点 (土地利用の高度化を進める とともに、都心居住機能、 健康・福祉・医療をはじめ とする各種都市機能の集 積、交通結節機能の充実)	全市民や来街者を対 象に、交通結節機能の 向上と都市機能の集 積により便利で魅力 的な街なかを形成	本市の中心市街地 としての位置づけ (※中心市街地活 性化基本計画 2001(平成13) 年3月策定)
藤代駅及 び藤代庁 舎周辺	にぎわいと魅力 のある都市拠点 の形成	サブ拠点 (都市拠点を補完するとと もに、商業・業務などの都市 機能、交通機能などの充実)	周辺地域住民に必要 な都市機能を誘導し、 利便性・快適性を備え た街なかを形成	旧藤代町の中心市 街地として発展の 中心を担ってきた
戸頭駅 周辺	-			本市の市街地形成 の成り立ち上、旧 来からの拠点的な 市街地
新取手駅 周辺	-	生活拠点 (商業をはじめとする地区住 民の日常生活を支える各種 機能の充実)	その他の鉄道駅周辺 や住宅団地のセンタ ー地区などにおいて は、市民の日常的な生 活を支える機能を配 置	-
ゆめみ野 駅周辺	-			-
稲戸井駅 周辺	-			-
桜が丘 団地	-			-

視点2 都市機能施設が集積している地区

<都市機能施設の積み上げ図>



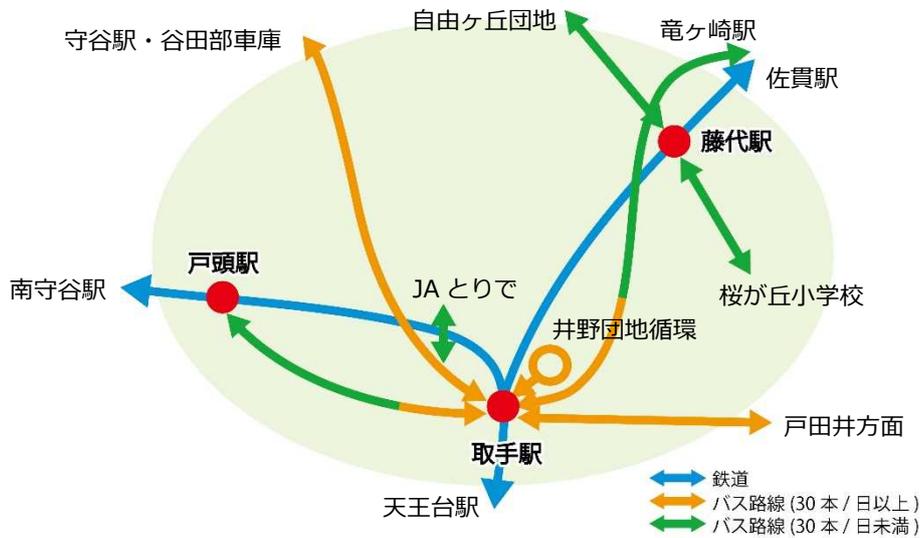
※「都市構造上の現状と課題」で整理した各都市機能施設の立地状況(徒歩圏800m)を100mメッシュごとに点数化し、都市機能等の集積状況を点数で示した図。対象施設と点数の配分は以下のとおり。「都市構造の評価に関するハンドブック(国土交通省)」にて生活サービス施設と位置づけられている施設については、2点、その他は1点としている。

<2点> 商業(スーパー、ショッピングセンター)、医療、介護(通所系、訪問系、小規模多機能)

<1点> 行政、介護(上記以外の介護)、子育て、商業(ディスカウントストア・ドラッグストア、コンビニエンスストア)、金融、教育文化、スポーツ・交流・健康増進

取手駅周辺、藤代駅周辺、戸頭駅周辺、寺原駅周辺が様々な機能が利用できる利便性が高い地域となっている。

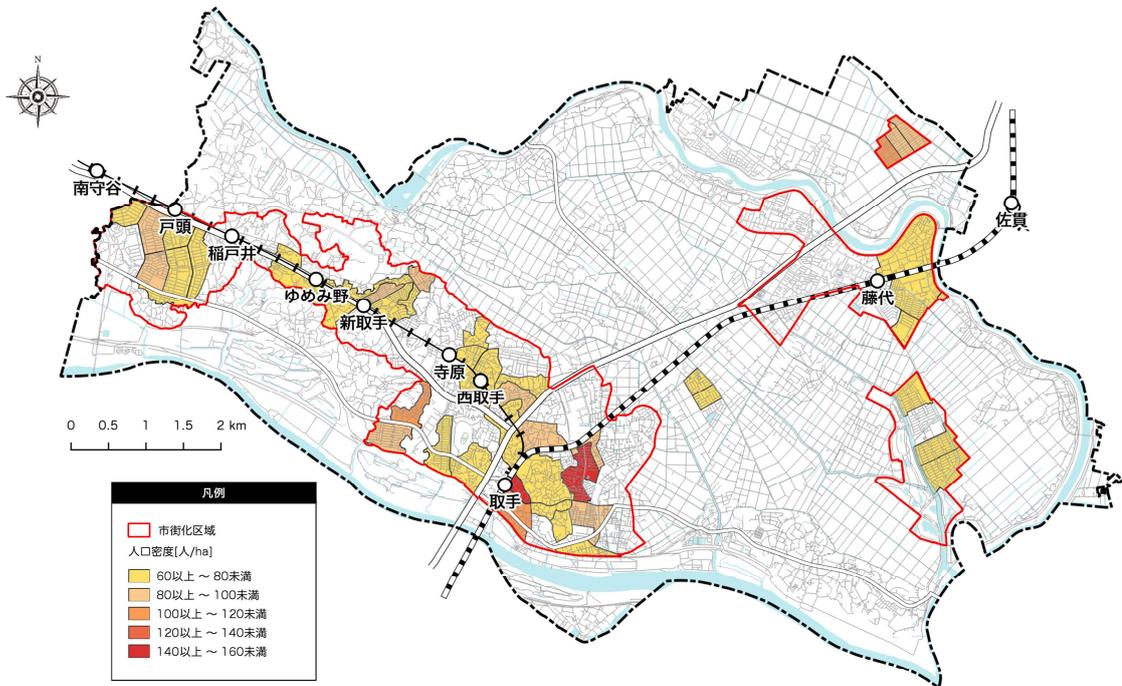
視点3 基幹的公共交通の結節点



本市の公共交通は、JR常磐線の取手駅で関東鉄道常総線が結節し、路線バス網が取手駅、藤代駅、戸頭駅に結節して運行されている。取手駅からは、つくば市方面や龍ヶ崎市方面、利根町方面など近隣市町に延びる路線のほか、駅周辺地区の住宅市街地や医療施設等を結ぶ路線が配置され、一日あたりの本数が30本を超える基幹的公共交通路線となっている。また、藤代駅からは、30本/日未満であるが、つくば市方面や住宅市街地を結ぶバス路線網が配置され、また、戸頭駅には、取手駅とを結ぶバス路線が結節している。

視点4 人口が集積している地区

<2015（平成27）年 人口密度 60人/ha以上>



各駅の周辺や、市街地開発事業等が実施された区域で人口密度が60人/ha以上となっている。

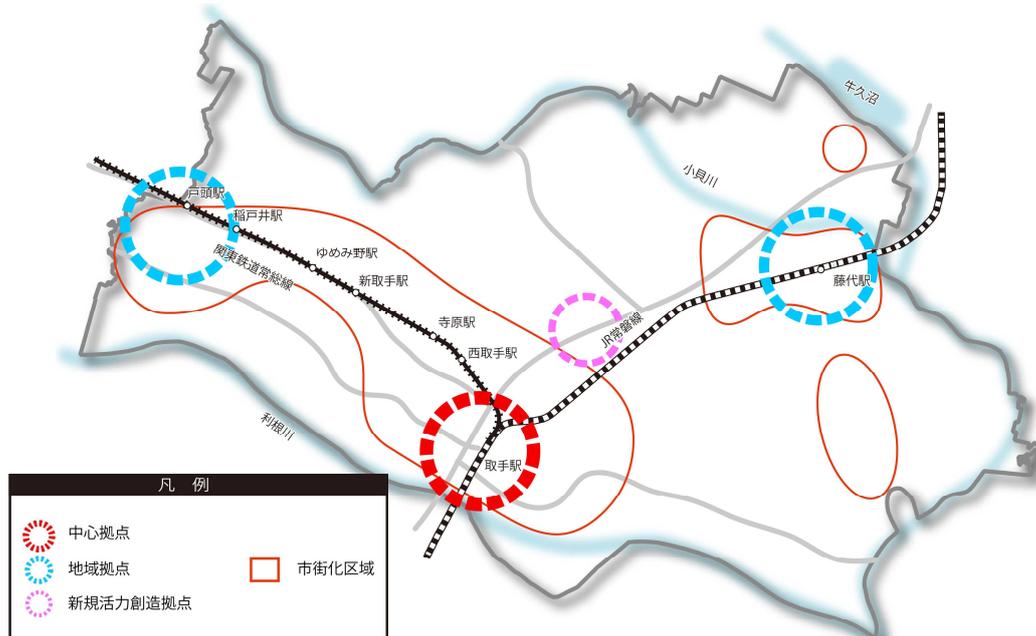
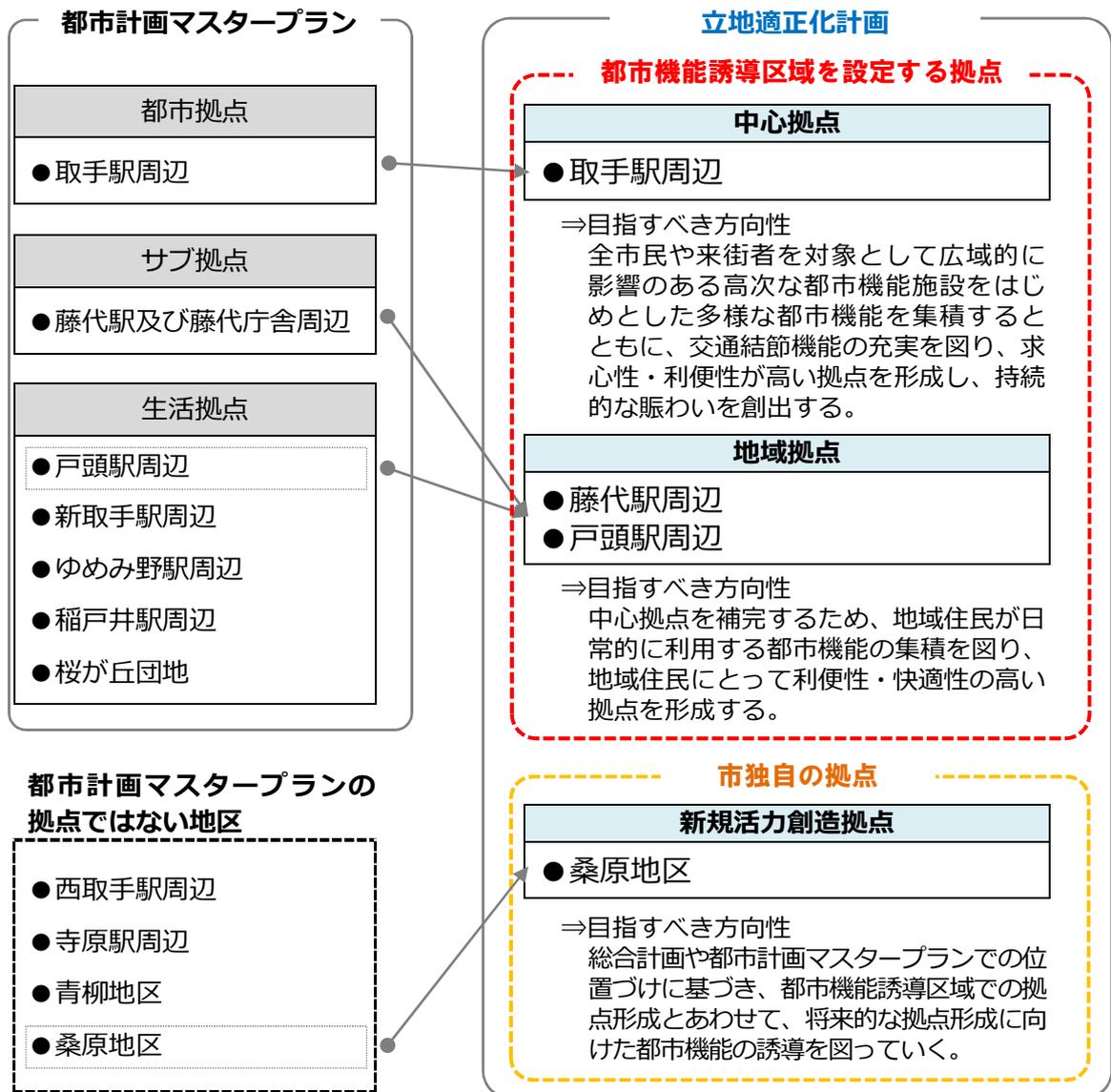


各視点を再整理し、拠点を以下のとおり設定します。

評価項目	視点 1	視点 2	視点 3	視点 4	視点 5	評価結果
	◎：整開保の位置づけあり ○：都市マスで主要な位置づけ △：その他 ×：位置づけなし	◎：12.13点 ○：10.11点 △：8.9点 ×：それ以外	◎：鉄道駅でバスの発着場所 ○：鉄道駅 △：基幹的なバス路線あり ×：それ以外	◎：60人/ha以上 ×：それ以外	◎：プロジェクト等有 ×：プロジェクト等無し	
<b>都市計画マスタープランにおける拠点</b>						
取手駅周辺	◎	◎	◎	◎	◎	上位計画等や本計画のまちづくりの方針での位置づけで拠点性があること、また、本市の中心市街地であり、市内各所や市外からの公共交通アクセスにも優れていることから、 <b>中心拠点として位置づける。</b>
藤代駅及び藤代庁舎周辺	◎	◎	◎	◎	×	上位計画等や本計画のまちづくりの方針での位置づけで拠点性があること、また、藤代駅周辺は、旧藤代町の中心市街地として発展の中心を担ってきたことから、 <b>地域拠点として位置づける。</b>
戸頭駅周辺	○	◎	◎	◎	×	本計画のまちづくりの方針での位置づけで拠点性があること、また、本市の市街地形成の成り立ち上、旧来から拠点的な市街地としての発展してきたことから、 <b>地域拠点として位置づける。</b>
新取手駅周辺	△	○	○	◎	×	一定程度の施設や人口の集積は見られるが、これらの拠点は鉄道沿線にあり、取手駅及び戸頭駅により補完できるため、 <b>拠点として位置づけない。</b>
ゆめみ野駅周辺	△	○	○	◎	×	
稲戸井駅周辺	△	○	○	×	×	
桜が丘団地	△	×	×	◎	×	
<b>都市計画マスタープランの地区拠点ではないが、各視点の候補となる地区</b>						
西取手駅周辺	×	○	○	◎	×	一定程度の施設や人口の集積は見られるが、これらの拠点は鉄道沿線にあり、取手駅により補完できるため、 <b>拠点として位置づけない。</b>
寺原駅周辺	×	◎	○	◎	×	
青柳地区	×	○	△	◎	×	一定程度の施設や人口の集積は見られるが、取手駅により補完できるため、 <b>拠点として位置づけない。</b>
桑原地区	○	×	×	×	◎	都市計画マスタープランでは新規土地利用創出ゾーンとなっておりプロジェクトが進行中である。また、地域経済の活性化のため、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ることが必要なことから、 <b>市独自で規定する「新規活力創造拠点」として位置づける。</b>

## ②拠点の設定

前項までの考え方を踏まえ、本計画の拠点の設定を整理するとともに、各拠点における目指すべき方向性を整理します。



## (2) ゾーンの検討

市街地内の人口や都市機能が集積する、生活利便性が高いエリアを基本に、今後居住の誘導を図る必要があることから、生活利便性の高いエリア等を示す「ゾーン」を以下の考え方をもとに設定します。

### 視点1 拠点となる場所に公共交通の利用等により容易にアクセスできる区域

基幹的公共交通徒歩圏

(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)

※基幹的公共交通：「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、運行頻度が1日片道30本以上(概ねピーク時に片道3本/1h以上に相当)の公共交通。市民の利便性が確保されている路線と判断。

※徒歩圏は、「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、鉄道は一般的な徒歩圏である半径800m、バス停は誘致距離を考慮し半径300mとしている。

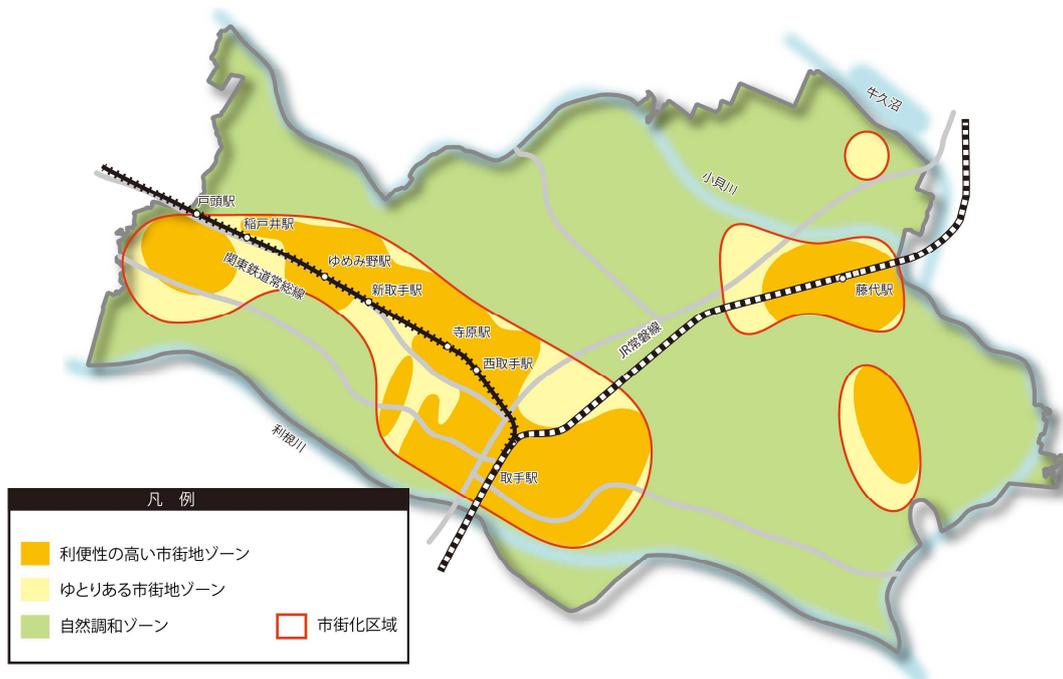
### 視点2 生活サービス機能を維持するために一定以上の人口が集積している区域

2015(平成27)年人口密度が既成市街地の人口密度の基準である40人/ha(都市計画運用指針)以上の区域

### 視点3 持続可能な行政運営のため、良好な都市基盤ストックがある区域

市街地開発事業等区域または開発行為区域(5ha以上)

- ・視点1～3を2つ以上満たす区域については、今後、居住の誘導を検討する区域として「**利便性の高い市街地ゾーン**」として位置づけます。
- ・「利便性の高い市街地ゾーン」以外の市街化区域内においては、「**ゆとりある市街地ゾーン**」と位置づけ、低密度なゆとりある土地利用を誘導します。
- ・市街化調整区域は「**自然調和ゾーン**」として設定し、自然と調和した土地利用を誘導します。



### (3) 基幹的な公共交通軸の検討

「基幹的な公共交通軸」の検討にあたって、立地適正化計画作成の手引きでは、目指すべき都市の骨格構造のうち、基幹的な公共交通軸について、以下の考え方が示されています。

基幹的な公共交通軸のイメージ		
	公共交通軸の特性	対象となる公共交通路線の考え方
基幹的な公共交通軸	中心拠点を中心に地域／生活拠点、居住を誘導すべき地域を結ぶ都市軸で、将来にわたり一定以上のサービス水準を確保する公共交通が運行する軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>一定以上のサービス水準を有する路線であり、一定の沿線人口密度があり、かつ公共交通政策でも主要路線として位置づけられるなど、サービス水準の持続性が確保されると見込まれる路線</li> <li>中心拠点と地域／生活拠点、各拠点と居住を誘導すべき地域とを結ぶ路線</li> </ul>

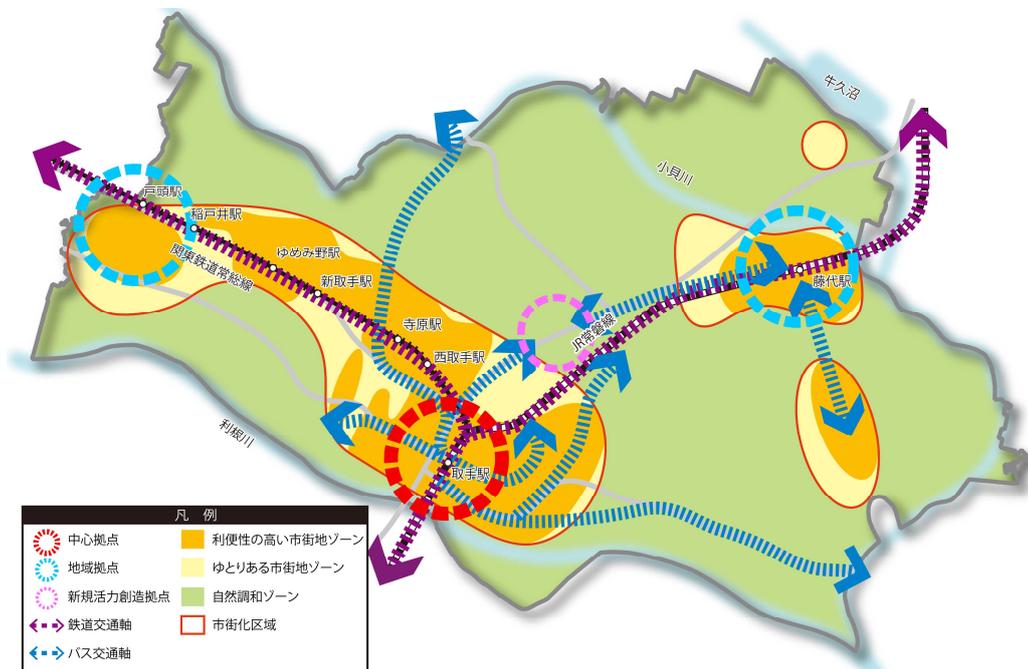
出典：立地適正化計画作成の手引き(国土交通省)(一部加工)

上記の立地適正化計画作成の手引きに示される基幹的な公共交通軸のイメージを踏まえ、以下の視点をもとに、基幹的な公共交通軸を確認します。

**視点1 現状における基幹的な公共交通(運行頻度が1日片道30本以上の公共交通)**

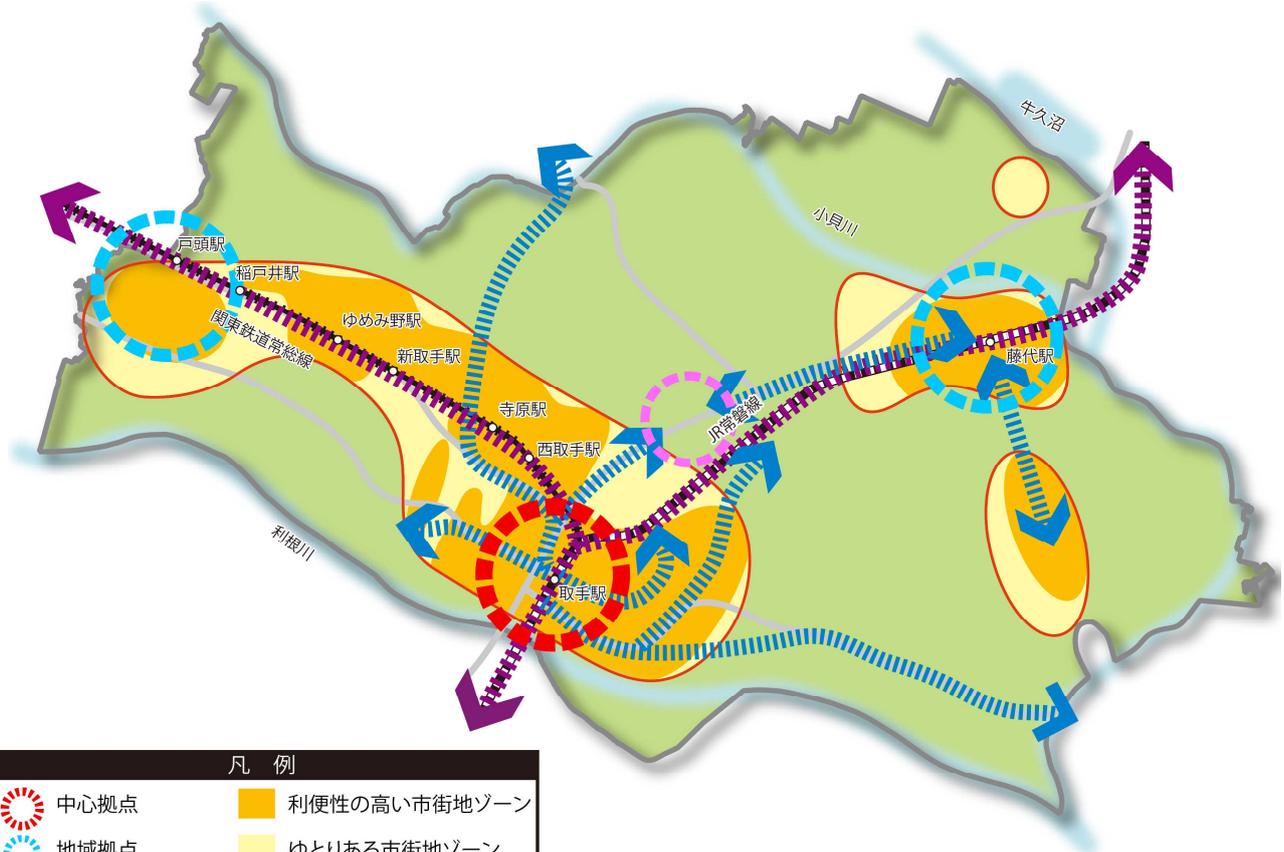
**視点2 拠点間、各拠点と居住を誘導すべき地域をつなぐ公共交通**

- ・JR常磐線及び関東鉄道常総線の2路線は、市内外への移動における市民の移動手段として重要な役割を担っており、将来にわたり維持・充実を目指す観点から、基幹的な公共交通軸に位置づけます。
- ・バス交通の中で、現在、視点1を満たす路線は、市民の市内移動の足として必要性・重要性が高いため、基幹的な公共交通軸に位置づけ、交通事業者と連携しながら維持を図ります。
- ・また、視点2として、現在は基幹的な公共交通ではないものの、拠点間の結びつきを高める観点から「新規活力創造拠点」を結ぶ路線を基幹的な公共交通軸に位置づけます。さらに、居住を誘導すべき「利便性の高い市街地ゾーン」に位置づけられた桜が丘と、最も近い拠点である藤代駅周辺を結ぶ路線についても、今後の居住の利便性を確保するために基幹的な公共交通軸に位置づけます。
- ・さらに、基幹的な公共交通軸には位置づけないものの、居住地域から基幹的な公共交通軸までをコミュニティバスなどで補完します。



### (4) 都市の骨格構造のイメージ

拠点・ゾーン・基幹的な公共交通軸の考え方を踏まえ「都市の骨格構造」のイメージを以下に整理します。



凡 例	
	中心拠点
	地域拠点
	新規活力創造拠点
	鉄道交通軸
	バス交通軸
	利便性の高い市街地ゾーン
	ゆとりある市街地ゾーン
	自然調和ゾーン
	市街化区域

区分		主な場所	目指すべき方向性
拠点	中心拠点	取手駅周辺	全市民や来街者を対象として広域的に影響のある高次な都市機能施設をはじめとした多様な都市機能を集積するとともに、交通結節機能の充実を図り、求心性・利便性が高い拠点を形成し、持続的な賑わいを創出する。
	地域拠点	藤代駅周辺、戸頭駅周辺	中心拠点を補完するため、地域住民が日常的に利用する都市機能の集積を図り、地域住民にとって利便性・快適性の高い拠点を形成する。
	新規活力創造拠点	桑原地区	総合計画や都市計画マスタープランでの位置づけに基づき、都市機能誘導区域での拠点形成とあわせて、将来的な拠点形成に向けた都市機能の誘導を図っていく。
ゾーン	利便性の高い市街地ゾーン	拠点となる場所に容易にアクセスできる区域や、現在人口密度が高い地域	今後、居住の誘導を検討する区域とする。
	ゆとりある市街地ゾーン	上記以外の市街化区域	低密度なゆとりある土地利用を誘導する。
	自然調和ゾーン	市街化調整区域	自然と調和した土地利用を誘導する。
基幹的な公共交通軸	鉄道交通軸	JR 常磐線、関東鉄道常総線	将来にわたり維持・充実を目指す。
	バス交通軸	基幹的なバス路線、拠点間を繋ぐバス路線	

