

第6章 居住誘導区域外の考え方について

1. 居住誘導区域外の考え方

居住誘導区域については、区域外から居住誘導区域内への移転を強制するものではなく、持続可能な市の活性化のためには、本市の人口の大部分が居住している用途地域外におけるコミュニティの維持も欠かせません。

そのため、次項以降に示す「地域拠点」及び「公共交通に関する方針」を定め、居住誘導区域、都市機能誘導区域とのネットワークを強化し快適に暮らし続けられる都市の実現を目指します。

2. 地域拠点について

居住誘導区域外の地域の拠点となるエリアについて、都市機能の集積状況や公共交通アクセスの利便性等を勘案し、地域の暮らしに身近な拠点として位置づけられる区域を「地域拠点」として設定します。

地域拠点においては、必要な生活サービスが確保できる住環境の形成や、公共施設等を活用した交流の場づくり、都市機能誘導区域と地域拠点を結ぶ交通手段のさらなる検討等を進め、安全・安心に暮らし続けられる地域の維持を目指します。

(1) 地域拠点の設定条件

地域拠点は、以下の条件をいずれも満たすエリアを設定します。

① 生活サービスに係る都市施設が立地している地域

- ・生活サービスに係る、医療、子育て支援、介護福祉、商業、金融、行政、交流施設の7種類の施設の徒歩圏が4種類以上重なる地域

② 将来の人口密度が見込まれる地域

- ・用途地域外においても比較的人口密度の高い地域への居住誘導を図るため、人口密度が10人/ha以上の区域
- ※居住誘導区域は20人/ha以上を基本に区域を設定

③ 交通利便性が高い地域

- ・地域の公共交通の起点となる、バス停周辺（徒歩圏：300m）

④ 都市基盤が整備済み、または計画されている地域

- ・公共下水道等の都市基盤が既に整備されている、または、計画されている地域

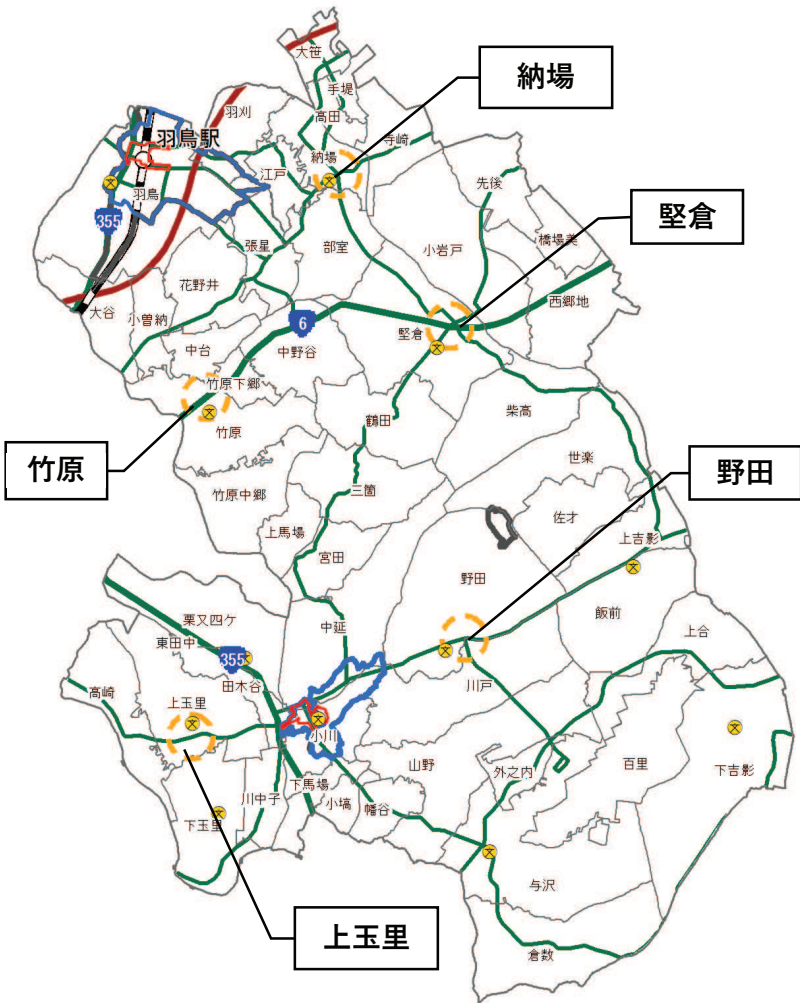
⑤ ①～④の条件を満たす地域の小学校の最寄りの交差点から、半径約400mの範囲

- ・地域拠点内を端から端まで歩ける距離とするため、一般的な徒歩圏である800mの半分の400mを半径とする。

(2) 地域拠点

設定条件を勘案して得られた地域を基に、居住誘導区域外における、地域の拠点となるエリアとして、以下の5つの地区（納場、堅倉、竹原、上玉里、野田）を設定します。

地域拠点



設定条件

- ①生活サービスに係る都市施設が立地している地域
- ②将来の人口密度が見込まれる地域
- ③交通利便性が高い地域
- ④都市基盤が整備済み、または計画されている地域
- ⑤①～④の条件を満たす地域の小学校の最寄りの交差点から、半径約400mの範囲

凡例

- 地区界
- 用途地域界
- 居住誘導区域
- 都市機能誘導区域
- 地域拠点
- ⊗ 小学校
- 道路**
- 国道
- 県道・主要地方道等
- 常磐自動車道
- 鉄道**
- JR常磐線
- 駅

3. 公共交通に関する方針

(1) 公共交通ネットワークに関する課題

本市の公共交通ネットワークの人口カバー率は約7割と高い状態にあります。

さらに、JR常磐線羽鳥駅は東京に直接アクセスできること、小川駅と石岡駅を結ぶBRTによる安定したバス運行が実施されていることなどを踏まえると、本市の公共交通の利便性は比較的高いと言えます。

一方で、現在は民間バスやコミュニティバスの運行本数を十分に確保できない箇所があることや、市民の自家用車への依存度も高いことなどから、公共交通ネットワークを利用した拠点間での移動が容易ではない状況もあります。

そのため、市民が快適に暮らし続けられる都市とするために、市民、事業者、行政が一体となって公共交通ネットワークの強化による利便性向上を図ることが必要です。

(2) 公共交通ネットワークの方針

公共交通ネットワークの骨格である「軸（公共交通機関、道路など）」と「点（拠点となる場所、施設、駅・バス停など）」、そしてこれらを利用、運行する「人（市民、事業者、行政）」が以下の方針に従い、一体となって機能の維持・充実化を目指します。

◆ 軸、点、人によるネットワーク強化のイメージ

方針①軸の強化

中心拠点や地域拠点間を多様な手段で移動できるネットワークを構築します。

方針②点の強化

公共交通ネットワーク利用促進に向け、交通結節点での利便性向上を目指します。

方針③人の強化

自家用車に頼らずに、健康的な暮らしをおくることができるよう利用者の意識を高めます。

