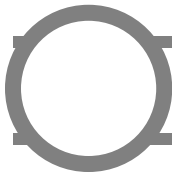




**桜川筑西IC周辺 都市整備構想
【骨子】**

平成20年12月

桜 川 市



目次

前文	1
1. 前提条件の整理	2
(1) 桜川市を取り巻く状況の変化	2
(2) 桜川市の特性	2
2. ICを活用したまちづくり方針	4
(1) 高速道路・ICの一般的な整備効果	4
(2) 桜川市において想定される高速道路・ICの効果	4
(3) 桜川市におけるIC活用のまちづくりの基本方針	5
(4) ICを活用したまちづくり施策(案)	6
(5) ICを活用した施策展開の基本的な考え方	8
3. IC周辺地域における土地利用構想	9
(1) IC周辺地域の特性	9
(2) IC周辺地域の位置づけ	10
(3) IC周辺地域における土地利用構想	11
4. 課題の整理と今後の進め方	13
(1) 実現化に向けた今後の課題	13
(2) 土地利用構想の実現化に向けた今後の進め方	14

前 文

我々の環境を取り巻く状況は、近年、日々大きな変化を続けている。

社会経済状況の変化と成熟・安定成長時代の到来、少子化に伴う人口減少や急激な高齢化社会の進行、地球温暖化などの環境問題の深刻化、農産物や災害・犯罪等に対する安心・安全社会への志向、情報通信技術の進歩による高度情報化社会の到来、各種競争の激化と多様化する交流など、時代の大きな転換期を迎えている。

これらの環境の変化は、地方自治体の在りように大きな変化をもたらした。地方分権の進展により、地方自治体は、地域の課題を自ら発見し、地域の将来像を自ら考え、地域のために必要な政策を自ら実行し、地域の自然・歴史・文化・社会状況に応じた個性ある地域社会を形成していくことを求められている。

そして、独自の行政サービスや住環境の提供は、地域間競争という形で表面化し、地域格差は拡大を続けている。今や全国の都市は、それぞれに序列ができ、一律であるとは言えない。

桜川市の将来を考えると、我々はこのような大きな時代の変化に対応し、これらの変化の中で、新たな地域社会を創造していくために、これまでの考え方、行政の進め方から脱却し、まずは、自らが変わり、「日々改善・即実行」の理念のもと、真に市民に求められている政策を形成すること、厳しい行財政運営の中、選択と集中による取り組みを徹底し、効率的で重点的な投資を行うこと、具体的な施策展開を早急に進めることを決断するに至った。

我々が働き、暮らす桜川市は平成 17 年 10 月に誕生し、平成 20 年 4 月 12 日には、北関東自動車道桜川筑西 I C が開設され、周辺地域における今後の発展が期待されているところである。このため、本年 8 月、桜川市都市計画審議会の中に「都市構想検討専門委員会」を設置し、I C 開設を契機とした地域の活性化に向けての取り組みやまちづくりについての検討を行い、この度「桜川筑西 I C 周辺都市整備構想」をとりまとめた。

今後は、この都市整備構想に基づき、行政や地域住民、企業や N P O などの各主体の力を合わせ、地域自らが考え、地域自らが責任を担い、創意工夫を重ねながら、地域の活性化に向け、地域特性や時代に対応した魅力あるまちづくりを進めてまいりたいと考える次第である。

1

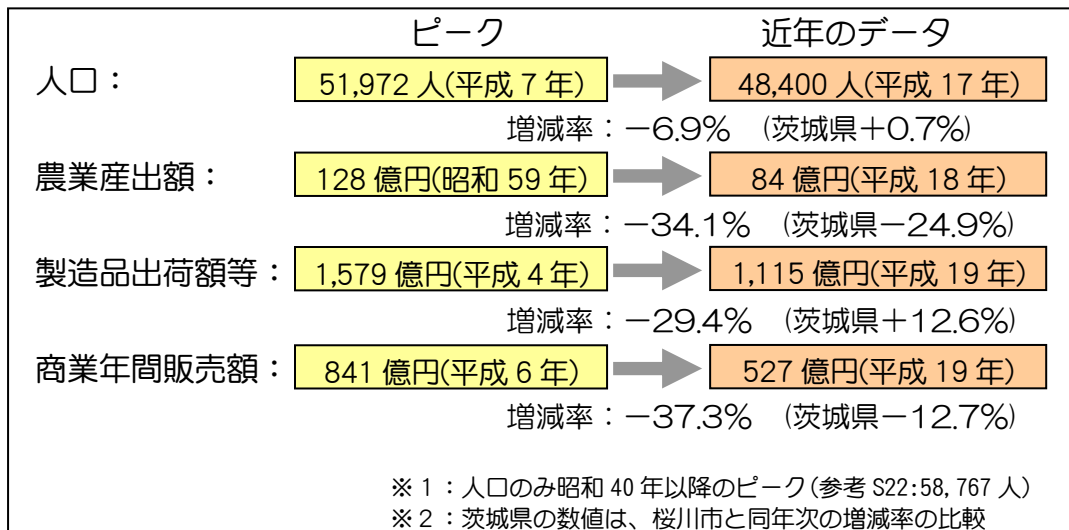
前提条件の整理

(1) 桜川市を取り巻く状況の変化

- 桜川市の誕生(H17. 10)
- 新市総合計画の策定(H19. 3)
- 北関東自動車道桜川筑西 I Cの開設(H20. 4)
- 北関東自動車道桜川筑西 I C～真岡 I C間(14. 9km)開通(H20. 12)
- 北関東自動車道全線(群馬県高崎市～茨城県ひたちなか市約 150km)：開通予定 H23

(2) 桜川市の特性

①人口と産業の現状



②位置・交通特性

■広域的な位置条件

- 東京から約 70~80 km 圏
- 水戸から約 34km、宇都宮から約 31km、つくばから約 33 kmにあり、主要都市のトライアングルの中心に位置(距離は市役所間直線距離)
- 東北自動車道と常磐自動車道の中間地点

■北関東自動車道桜川筑西 I Cの交通量 (H20. 6 東日本高速道路(株)調べ)

- 5,500 台/日(入：2,600 台・出 2,900 台)(H20. 6)

■一般国道 50 号の交通量 (H17. 10 交通センサス)

- 長方地内：平日 24,491 台/日(休日 18,847 台/日)

- ・ 上城地内 : 平日 28,562 台/日(休日 25,605 台/日)
- ・ 加茂部地内 : 平日 25,200 台/日(休日 22,543 台/日)

■主要地方道つくば益子線の交通量 (H17. 10 交通センサス)

- ・ 真壁町古城地内 : 平日 11,100 台/日(休日 9,838 台/日)
- ・ 犬田地内 : 平日 8,440 台/日(休日 6,507 台/日)

■主要地方道石岡筑西線の交通量 (H17. 10 交通センサス)

- ・ 真壁町下谷貝地内 : 平日 9,294 台/日(休日 8,112 台/日)

③地域資源の状況

●主な観光資源

上野沼やすらぎの里、雨引観音、真壁のまちなみ、観光みかん園

●観光客入れ込み客(茨城県観光客動態調査より)

H16 : 42.5 万人、H17 : 40.6 万人、H18 : 37.4 万人、H19 : 45.8 万人

- その他、筑波国定公園や笠間県立自然公園等の豊かな自然環境をはじめ、雨引観音や富谷観音等の寺社仏閣や真壁の古いまちなみ、さらに四季折々の祭りやイベントや地場産業の特産品などの地域資源が数多く存在



(1) 高速道路・I Cの一般的な整備効果

- ①移動時間短縮（人・物）
- ②円滑な交通の確保（一般道の渋滞緩和）
- ③環境向上（走行速度の向上による二酸化炭素や窒素酸化物の削減）
- ④経済効果（走行経費の削減・事故の減少）
- ⑤定時性・速達性・広域性の確保
- ⑥企業立地の促進・就業機会の増加
- ⑦交流圏の拡大・観光振興
- ⑧医療環境の向上（救急搬送時間の短縮・救急搬送範囲の拡大）
- ⑨通勤圏の拡大、定住人口の増加 等々

(2) 桜川市において想定される高速道路・I Cの効果

- ①**移動時間短縮（人・物）**
 - ・高速道路の開通で、桜川市役所～水戸市役所間(95分→65分)、桜川市役所～宇都宮市役所間(90→60分)と約30分の移動時間が短縮
- ②**円滑な交通の確保（一般道の渋滞緩和）**
 - ・広域交通が高速道路に転換し、一般国道50号の渋滞緩和が想定
- ③**環境向上（走行速度の向上による二酸化炭素や窒素酸化物の削減）**
 - ・渋滞緩和や高速道路の走行速度向上による燃費の効率化により、自動車の二酸化炭素や窒素化合物の排出量が減少
- ④**経済効果（走行経費の削減・事故の減少）**
 - ・周辺交通が高速道路に転換し、周辺道路の走行時間や事故が減少
- ⑤**定時性・速達性・広域性の確保**
 - ・高速道路の整備により、桜川市から他地域への移動時間が一定で見込めること（定時性）、一般道を利用しないため早く到着できること（速達性）、広域移動が容易になること（広域性）が確保
- ⑥**企業立地の促進・就業機会の増加**
 - ・東北道から常陸那珂港までダイレクトに接続すること、東京方面、水戸方面、宇都宮方面への輸送時間が短縮されることなどにより、企業立地が促進、また立地に伴う就業機会の増加が想定
- ⑦**交流圏の拡大・観光振興**
 - ・移動時間の短縮等により首都圏や周辺都市から桜川市へのアクセスが容易になり、交流圏域が拡大するとともに、拡大した圏域からの交流人口を呼び込むことで観光の振興が想定
- ⑧**医療環境の向上（救急搬送時間の短縮・救急搬送範囲の拡大）**
 - ・水戸や宇都宮などの救命救急医療機関への搬送時間が短縮され、医療環境が向上
- ⑨**通勤圏の拡大、定住人口の増加**
 - ・高速道路による通勤可能な圏域が拡大することで、従来の流出人口の抑制、郊外居住希望者の呼び込みによる定住人口の増加等の可能性が想定

(3) 桜川市におけるＩＣ活用のまちづくりの基本方針

桜川筑西ＩＣ開設や真岡ＩＣへの延伸による東北自動車道～常磐自動車道間の接続など広域交通ネットワークが整備されることで、移動時間の短縮や時間距離の短縮効果が現れ、アクセスや交流が可能となる圏域は大幅に拡大する。

また、東北自動車道～常磐自動車道間の接続により、新たなネットワークが誕生することから、ヒトやモノの流れが大きく変化していくことが予想される。

このようなことから、本市においてのＩＣ活用のまちづくりの基本方向について、次のように定める。

■基本方針

**ＩＣを活用して、
ヒト・モノを桜川市に呼び込み、地域の活性化に役立てる**

アクセスや交流が可能となる圏域が拡大することに対応し、ＩＣを活用して桜川市に積極的にヒトやモノを呼び込むための施策を展開していくとともに、呼び込んだヒトやモノを地域に循環させ地域の活性化を図るための施策に取り組んでいくことを基本方針とする。

■基本方向

①新たな企業や産業立地の誘導

工業や商業、流通業など多様な業種の企業や産業の新たな立地を積極的に誘導、誘致するとともに、立地の受け皿づくりを行う。 (※効果①・⑤・⑥)

②既存資源や産業の活用による交流人口の誘導

寺社仏閣、自然環境、イベント等の豊富な既存の地域資源や観光資源の活用、農業、商業、工業や石材業など地場産業の活用・連携等により、観光客等の交流人口を桜川市へ積極的に呼び込むとともに、交流人口の活用・循環を図り地場産業の振興を図る。 (※効果①・⑤・⑦)

③新たな交流機能の導入検討

交流人口の増加を図るため、既存の資源に加え、さらなる魅力づけとなる地域資源の再発掘や、従来にない新たな機能・施設の創出や導入についての検討を行う。 (※効果①・⑤・⑦)

④広域との連携の検討

広域交通ネットワークの整備に伴い、圏域が拡大することから、周辺市町村や周辺地域との連携、また港湾・鉄道・空港といった広域交通基盤との連携についての検討を行う。 (※効果①・⑤・⑥・⑦・⑨)

(4) ICを活用したまちづくり施策(案)

① 新たな企業や産業立地の誘導

◆ 交通利便性を活用した工場等の新たな企業の立地誘導や工業拠点の整備

- 工業団地等への工場、研究・開発施設等の企業誘致の積極的な推進
- 工業専用地域における工業団地の整備検討
- 企業立地に伴う地元雇用促進策や立地促進優遇策の拡充の検討

◆ 交通利便性を活用した物流センター、倉庫等の物流拠点の整備

- 企業の倉庫、流通センター、物流センター、配送センター、デポ(小型物流拠点)、倉庫等の物流施設誘致の積極的な推進
- 物流拠点の整備検討

◆ 自動車利用型、広域対応型の商業拠点の誘導

- 自動車利用型、広域対応型等の各種の商業施設の誘致の積極的な推進
- 商業施設と地元商業との連携の検討

② 既存資源や産業の活用による交流人口の誘導

◆ 交流人口を呼び込む農業の活用

- グリーンツーリズム等の都市農村交流の推進
- 体験型・滞在型農業の推進
- 田舎暮らし体験・農業体験施設の整備検討、空き家・農家民宿の情報提供の検討

◆ 特産品開発等による地場産品の活用・振興策の検討

- 地域固有の特徴ある地場産業や地場産品の掘り起こし
- 新たな特産品の開発や関連イベント等の実施検討

◆既存の観光資源やイベントの整備・充実

- 桜川のサクラ・真壁のまちなみなどの既存観光資源の充実
- 観光案内板・サインの整備
- 磯部桜まつり・大和石まつり・真壁のひなまつり等の祭事・イベントの充実
- 既存観光資源や観光イベントのPR・情報発信の検討・充実
- 市内資源のネットワーク化

◆自転車による観光の検討

- つくばりんりんロードや真壁のまちなみをはじめとして、市内を散策するためのレンタサイクルの導入・実施の検討
- つくばりんりんロード周辺情報を発信する案内板の設置検討
- つくばりんりんロードと連携した市内サイクリングロードの整備検討

③新たな交流機能の導入検討

◆地域の魅力を伝える地域情報発信や交流等の新たな機能・施設の導入検討

- 地元特産品の直売所、道路交通や観光案内等の情報、広場等の機能を有する交流機能の整備検討
- 観光機能や健康増進機能を有する温浴施設等の導入検討
- イベント広場・スペースの整備検討と新たなイベントの企画検討
- 市内既存商店街の再編・集約化や地元商工業者のアンテナショップなど、地域経済活性化のための機能の検討

④広域との連携の検討

◆周辺観光地や広域交通基盤との産業や観光面における連携の検討

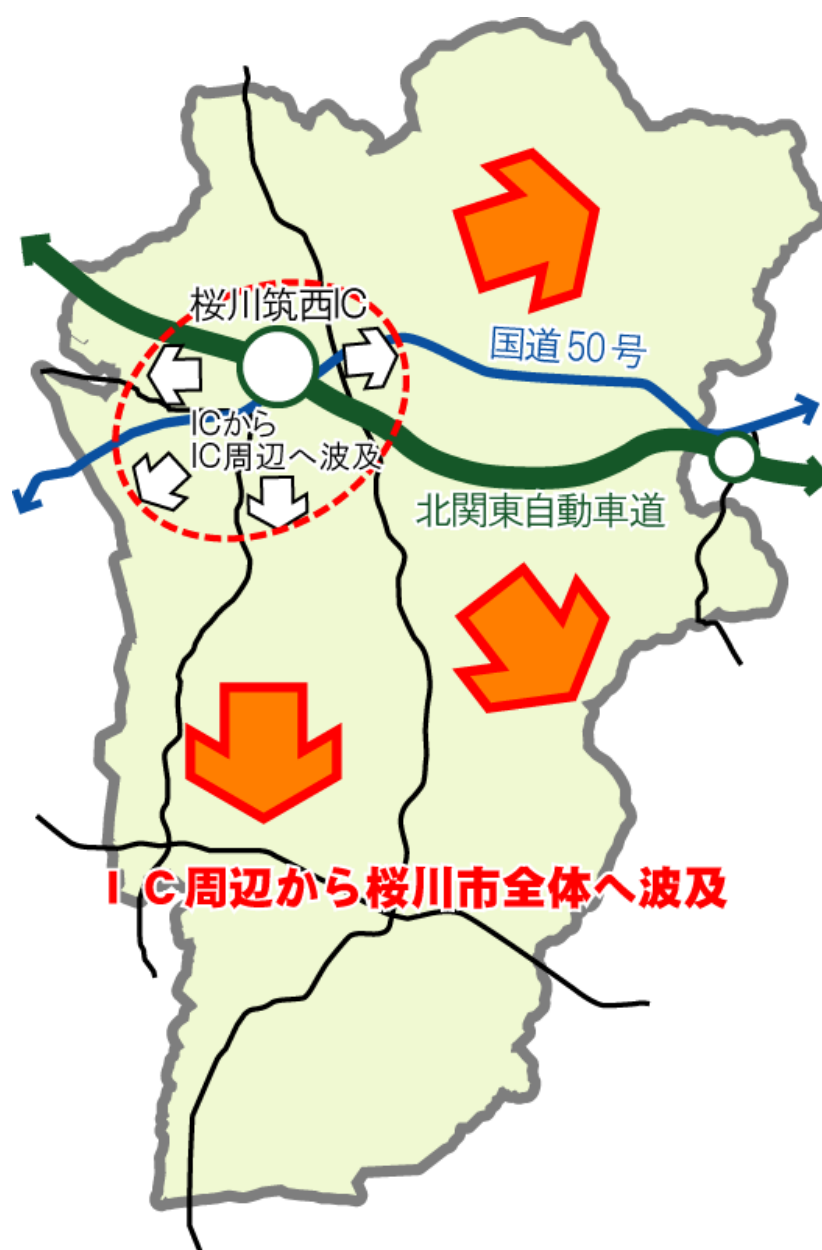
- 笠間、益子、つくばなど周辺観光地との連携の検討(広域周遊ルートの構築等)
- 常陸那珂港、つくばエクスプレス、百里飛行場等の広域交通基盤との産業や観光面における連携の検討
- 「広域連携物流特区」としての北関東自動車道沿線地域との産業面の連携の検討
- 筑波研究学園都市との連携による雇用の場の創出や新産業の創出の検討
- 救急搬送範囲の拡大、救急搬送時間の短縮等に伴う広域医療連携の検討
- 広域交通ネットワークやIC活用まちづくり施策を活かし、定住人口の拡大の検討

(5) ICを活用した施策展開の基本的な考え方

本市を取り巻く状況の変化や桜川市第一次総合計画の位置づけを踏まえ、北関東自動車桜川筑西IC開設を契機として、ICを活用したまちづくりを進めていくにあたっての基本的な考え方を次のように定める。

■ ICを活用したまちづくりの基本的な考え方

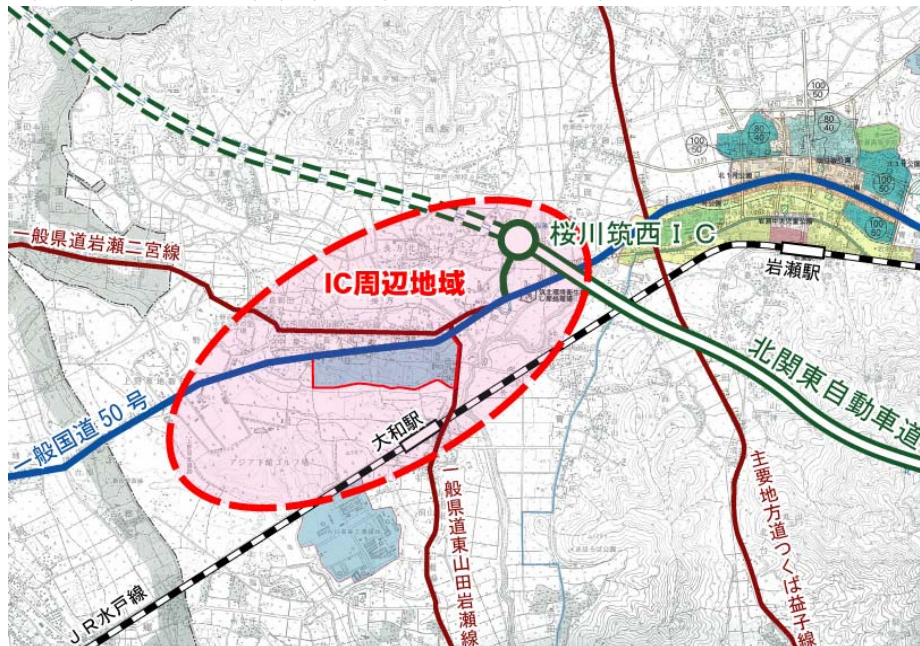
ICを活用したまちづくりを進め、その効果を
ICからIC周辺へ、IC周辺から桜川市全体へ波及



(1) I C周辺地域の特性

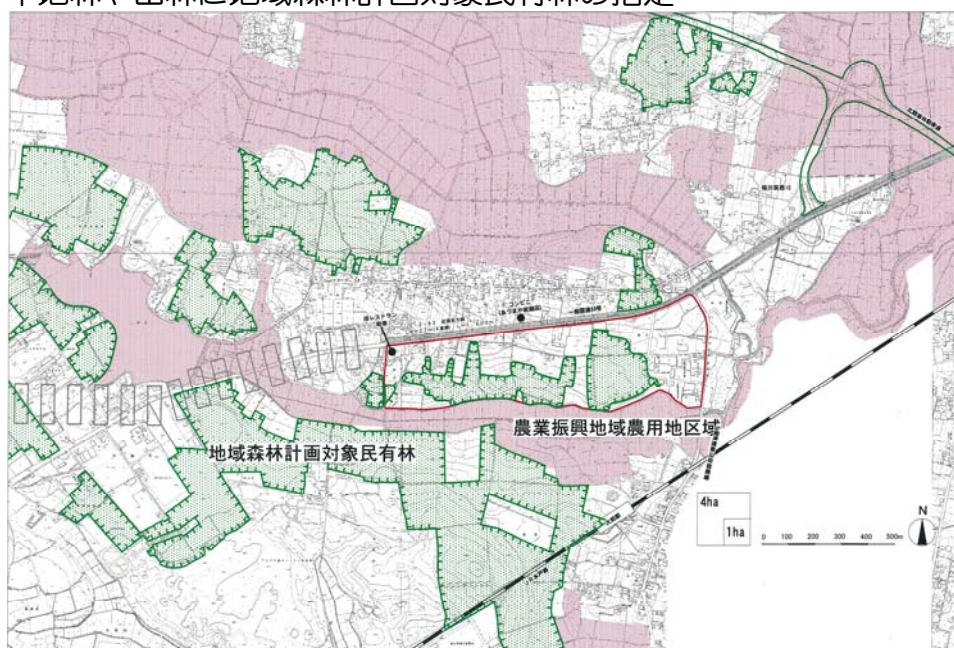
①交通条件

- 北関東自動車桜川筑西 I C (交通量 5,500 台/日 H20.6 現在)
- J R 水戸線大和駅
- 一般国道 50 号 (交通量 24,491 台/日(17,232 台/12h) H17 現在)
- 一般県道東山田岩瀬線、一般県道岩瀬二宮線



②法規制状況

- 長方地区が市街化区域(工業専用地域)である以外は、市街化調整区域
- 水田部を中心に農業振興地域農用地区域の指定
- 平地林や山林に地域森林計画対象民有林の指定



(2) IC周辺地域の位置づけ

桜川筑西IC周辺地域について、桜川市第一次総合計画の土地利用構想の中で「地域交流拠点」として位置づけており、その内容は以下の通りである。

■総合計画の土地利用構想における拠点整備の方針

●地域交流拠点：「インターチェンジや鉄道駅の交通機能を活かし、地域内外のヒト・モノが交流する地域交流拠点としての整備を進めます。」

IC周辺の地域特性や総合計画における位置づけを踏まえ、桜川筑西IC周辺地域の位置づけを整理すると、次の通りとなる。

■IC周辺地域の位置づけ（まとめ）

- ①交通利便性の高い位置特性の活用
- ②拠点形成の促進
- ③市全体へ波及させる役割を担う地域

①交通利便性の高い位置特性の活用

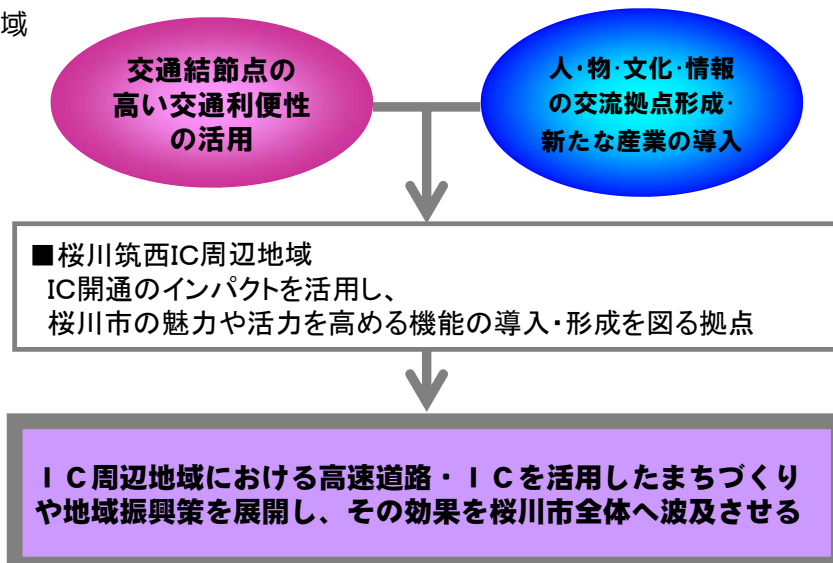
北関東自動車道及び桜川筑西ICの開通、幹線道路である一般国道50号、一般県道東山田岩瀬線、一般県道岩瀬二宮線、鉄道駅であるJR水戸線大和駅といった利便性の高い交通結節点に位置し、ICのインパクトを直接的に享受できる位置特性を積極的に活用する地域

②拠点形成の促進

交通拠点を活用して、地域内外のヒト・モノ・文化・情報等が交流する拠点の形成や新たな産業などの導入の促進を図る地域

③市全体へ波及させる役割を担う地域

IC開通のインパクトを桜川市全体のまちづくりへ波及させていく起爆剤となる役割を担う地域



(3) IC周辺地域における土地利用構想

1) 導入機能

①産業導入ゾーン

- 交通結節点による広域交通利便性を活かして、工業機能、物流・運輸機能、商業機能等の各種の産業系土地利用を積極的に導入するゾーン

②住宅誘導ゾーン

- 産業導入による企業進出による新規住宅需要、Uターン・Jターンや二地域居住^{*}など新たなライフスタイルへの対応、既存集落の維持・活性化など、新たなニーズや住宅需要動向が生じた場合に住宅系土地利用を誘導するゾーン

※二地域居住とは

都市住民が、本人や家族のニーズ等に応じて、多様なライフスタイルを実現するための手段の一つとして、農山漁村等の同一地域において、中長期(1~3ヶ月程度)、定期的・反復的に滞在すること等により、当該地域社会と一定の関係を持ちつつ、都市の住居に加えた生活拠点を持つこと。セカンドハウスは含むが、避暑・避寒は含まない。

2) 配置方針

①長方地区

- IC周辺地域における唯一既存の産業系の市街化区域、2路線の幹線道路に直接面すること、桜川筑西ICからの近接性、既存の工場立地等を活かして、産業導入ゾーンとする。
- また、市街化区域でありながら、大規模な未利用地があることから、大規模で多種多様な産業施設の立地を誘導し、複合的な産業の拠点とする。

②IC隣接地区(長方地区西側)

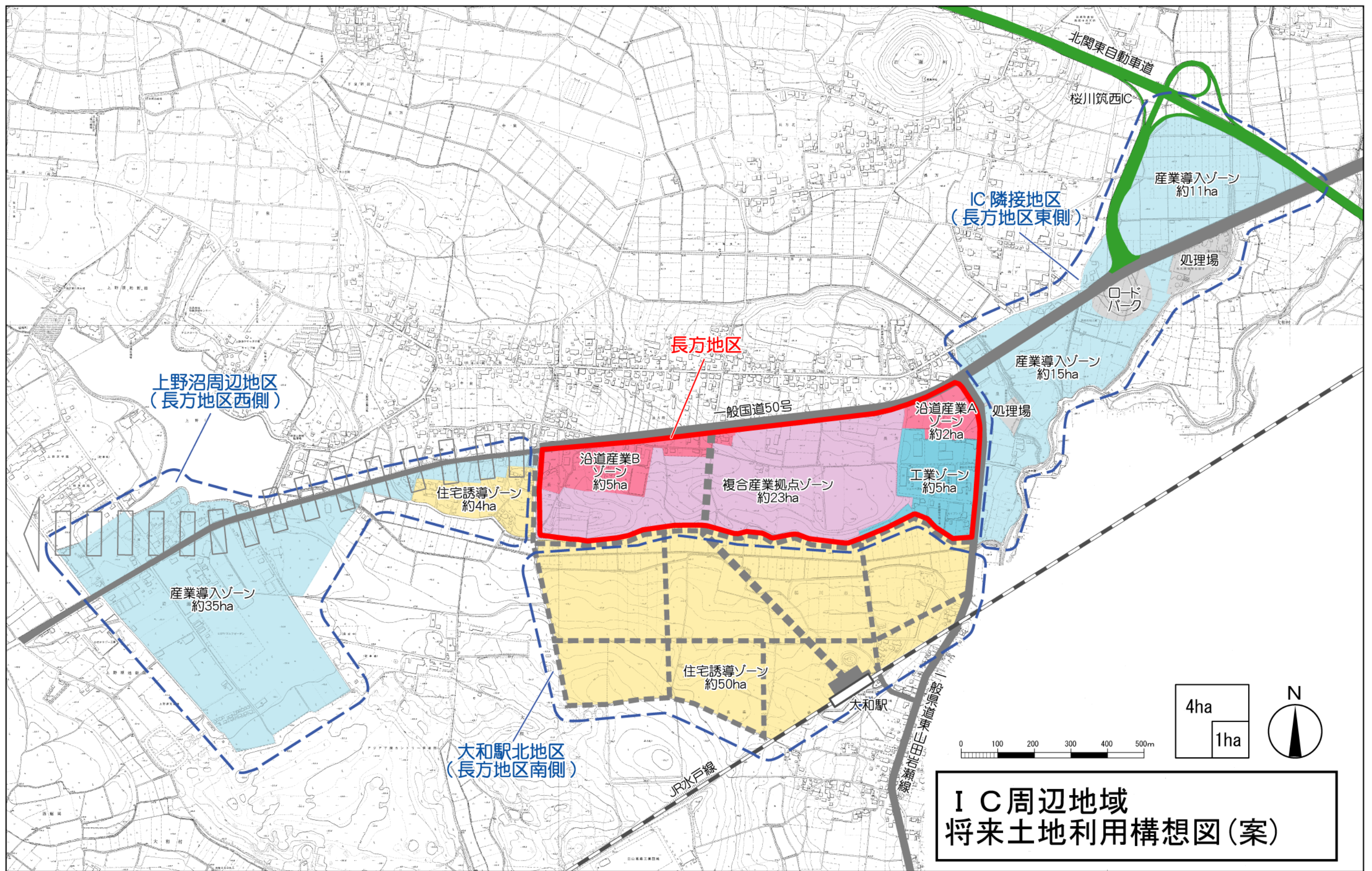
- 桜川筑西ICに隣接し、直接ICへのアクセスが可能であることなどを活かして、産業導入ゾーンとする。

③上野沼周辺地区

- 既存の運輸施設や道路休憩施設の立地、上野沼等の地域資源等を活かして、産業導入ゾーンとする。
- また、地区東部の立地する住居地域周辺を住宅誘導ゾーンとする。

④大和駅北地区

- 企業立地に伴う住宅需要や新たなライフ住宅需要が生じた場合にに応じて、大和駅との近接性、豊かな自然環境等を活かして、住宅誘導ゾーンとする。



I C 周辺地域
将来土地利用構想図(案)

4

課題の整理と今後の進め方

(1) ICを活用したまちづくり施策(案)の実現化に向けた今後の課題

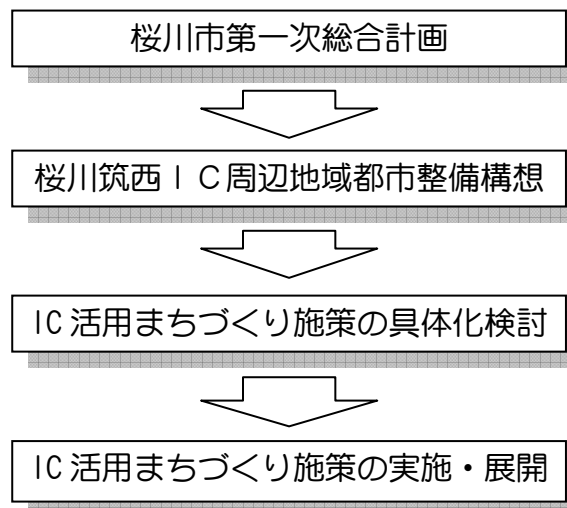
「2 ICを活用したまちづくり」において示したまちづくり施策(案)は、現段階で想定される方針やメニューである。

今後については、これらに掲げたメニューの中から、ターゲットやニーズの分析、社会動向や周辺動向の把握、財政状況や事業効果の検討、各種の支援制度の研究、行政や住民・各種団体等の意向や役割分担等について、個別に具体的な検討を行うとともに、優先順位等を精査し、官民一体となって取り組んでいくことが望ましいと考えられる。

■ ICを活用したまちづくり施策(案)の課題

- 施策内容の具体的な検討
- 呼び込み策のターゲットやニーズの分析
- 社会動向や周辺動向の把握
- 財政状況や事業効果の検討
- 各種の支援制度の研究
- 住民・各種団体の意向
- 行政、住民、各種団体の役割分担
- 優先順位の検討

■ ICを活用したまちづくり施策(案)の展開の進め方



(2) IC周辺地域土地利用構想の実現化に向けた今後の進め方

① IC周辺地域における法規制の対応と今後の進め方

IC周辺地域では、市街化調整区域に指定され、一部地域には農振農用地区域に指定されおり、開発や建築にあたっては、各種の法規制の解除や対応が必要となっている。

■ IC周辺地域における法規制状況

- 長方地区 : 市街化区域、一部に地域森林計画対象民有林
- 長方地区以外 : 市街化調整区域、一部に農業振興地域農用地区域、地域森林計画対象民有林

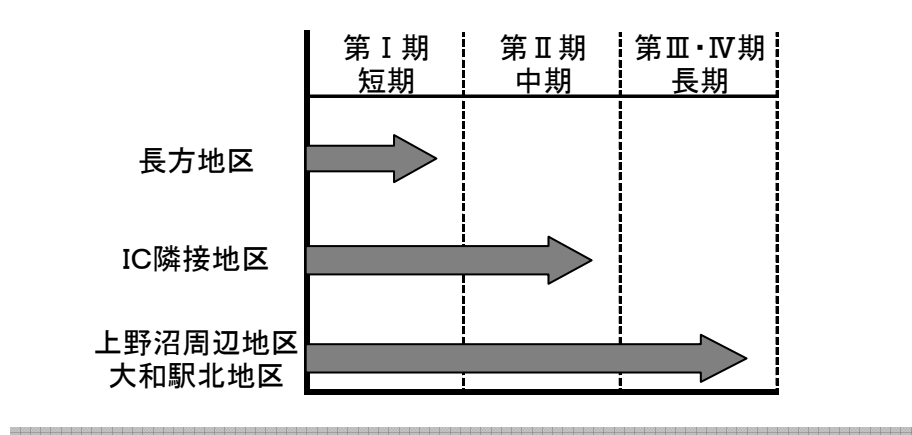
■ 法規制への対応

- 農振農用地区域除外手続き
→ 除外要件が難しい上、期間がかかる
- 市街化調整区域は、原則開発や建築を抑制する区域であるため、今後の土地利用構想の実現には、市街化調整区域における地区計画の指定が必要
→ 地区計画の指定にも、厳しい要件が定められている
→ 市街化調整区域における地区計画は、市街化区域内に未利用地がないことが要件

このため、既存の市街化区域であり、法規制への対応が少ない長方地区をIC周辺地域の先導的地区として位置づけ、早期の対応を図る。

また、長方地区以外については、法規制への対応や計画の具体化に期間がかかることから、中期・長期的な視点で対応していくこととする。

■ IC周辺地域全体の今後の進め方



②長方地区の今後の進め方

長方地区は、昭和 52 年の区域区分の決定(決定)と同時に、工業専用地域に指定された。これまで地区の一部に工業団地が整備された以外の大部分は、大規模な未利用地で、都市基盤施設も未整備である上、地区の一部には既存用途不適格建築が存在している。

長方地区については、I C 周辺地域の先導的地区としての役割を担うため、早期の対応を図ることが望まれる。

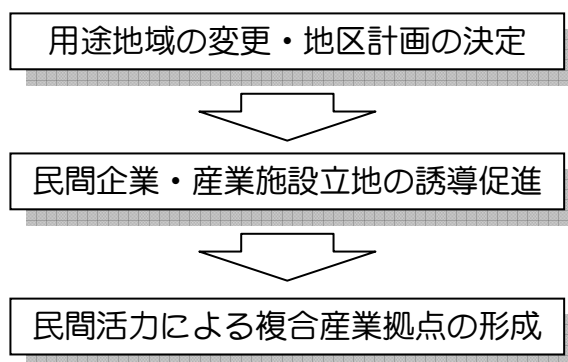
具体的には、複合的な産業拠点の形成を目指し、民間活力を活用して、多種多様な産業施設の立地を誘導するため、既存の用途地域(工業専用地域)を見直し、「用途地域の変更」を行う。

また、複合的な産業拠点の形成と住宅・工場等の既存建築物の立地環境の維持・保全を図るため、新たに「地区計画の指定」を行い、最低敷地規模や建築用途の制限を行う。

■長方地区の都市計画の対応

- 用途地域の変更：「工業専用地域」から「準工業地域・工業地域」に変更
- 地区計画の指定：複合産業拠点の形成、既存建物の立地環境の維持・保全を目的として、「建築物の敷地面積の最低限度(最低敷地規模)」と「建築物の用途の制限(建物用途制限)」を一部定める。

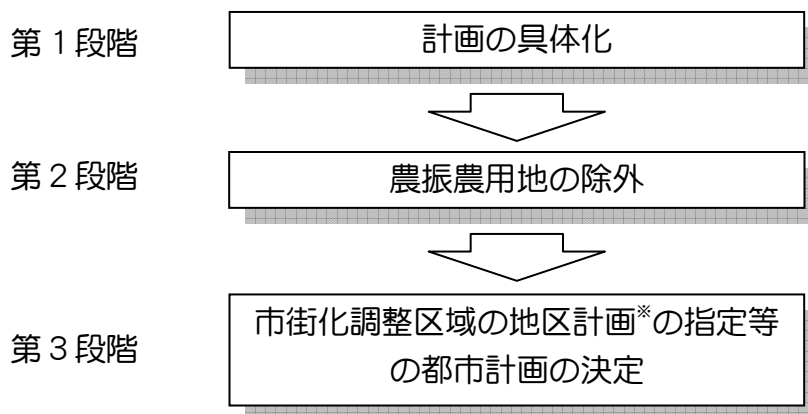
■長方地区の進め方



③ I C隣接地区・上野沼周辺地区・大和駅北地区の今後の進め方

I C隣接地区・上野沼周辺地区・大和駅北地区については、前述の通り厳しい土地利用規制があるため、計画の具体化、農業振興地域農用地区域の除外、市街化調整区域における地区計画の指定等を、段階的に進めていく。

■ I C隣接地区・上野沼周辺地区・大和駅北地区の進め方



※なお、市街化調整区域の地区計画等の都市計画の対応については、区域区分も含めた桜川市の都市計画の抜本的見直しについても検討した上で進めるものとする。

④今後の検討課題（機能・施設、土地利用、道路）

I C周辺地域土地利用構想の実現にあたり、具体的な施設や導入機能を整理するとともに、それに合わせた土地利用計画や道路計画を具体化していくことが必要であるため、今後とも継続的に検討していくものとする。

■今後の課題

- 各地区における導入機能・具体的施設の明確化
- 各地区の土地利用計画の具体化
- 各地区の道路計画の具体化（特に大和駅から長方地区へのアクセス道路）