

第 1 章

古河市の概況

- 1 本市を取り巻く概況
- 2 広域的状況の変化
- 3 本市が抱える都市づくりの主要課題

第 1 章 古河市の概況

1 本市を取り巻く概況

(1) 概況

本市は、東京都心から 50 km 圏内、関東平野のほぼ中央、茨城県の最西端に位置し、東は結城市、八千代町、南から西にかけては坂東市、境町、利根川を挟んで五霞町、埼玉県加須市、北は栃木県野木町、小山市と接しています。

古河という地名は、「万葉集」や「吾妻鏡」に名前が出てくるなど、その歴史は古代にさかのぼります。江戸時代においては日光街道の宿場町として、また下総国の古河城の城下町として栄えました。

総面積は 123.58 km²、標高は 10～25m でほぼ全域にわたって平坦な地形となっています。気候も概ね温暖であることから、生活の場・生産の場として恵まれた自然条件にあるといえます。

JR 東北本線をはじめ、国道 4 号や新 4 号国道等の交通ネットワークが整備されていることから、さいたま新都心、小山、宇都宮との交流が盛んであり、人口・住宅・工業化の集積が進んできました。

平成 17 年 9 月 12 日には、古河市・総和町・三和町の 1 市 2 町が合併して現在の「古河市」が誕生しました。平成 29 年 2 月には本市に近接する圏央道（首都圏中央連絡自動車道）の県内区間の全面開通もあり、県西の拠点として今後ますますの発展が期待されています。



上空から見た古河市

(2) 人口・世帯

① 人口・世帯の動向

本市の人口は、近年微減傾向にあり、2015 年には 140,946 人となっています。0～14 歳の年少人口は 1985 年以降減少傾向にあり、15～64 歳の生産年齢人口も 1995 年をピークに減少しています。65 歳以上の老年人口は大幅に増加し、1985 年では 10,752 人でしたが 2015 年では 35,974 人と 3.34 倍になっています。また、人口減少にもかかわらず、世帯数は増加傾向にあります。

高齢化率は、2010 年以降超高齢社会に突入し、1985 年では 8.3%に対して、2015 年では 25.5%と 17.2 ポイントの上昇となっており、現在も高齢化が進んでいます。

■人口・世帯数の推移

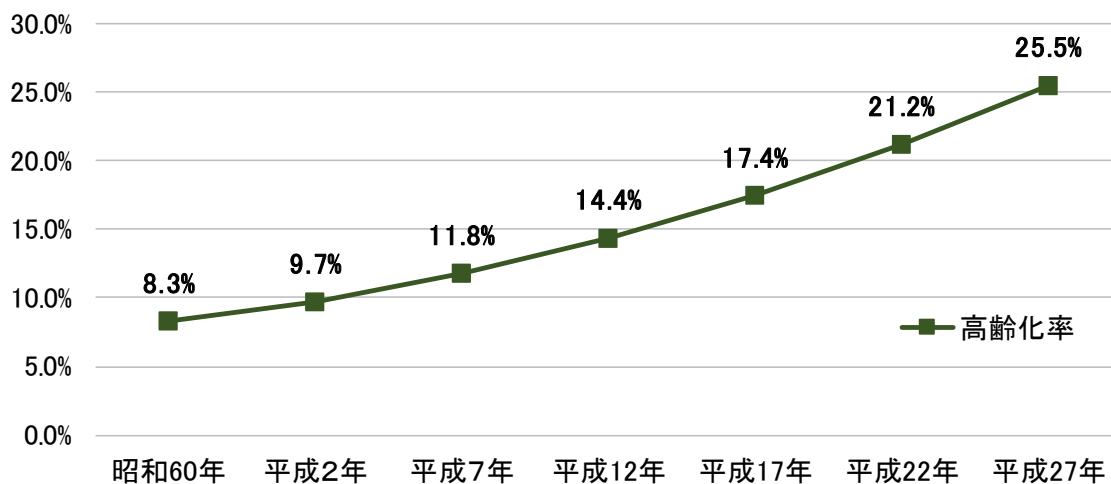
(人、世帯)



※合計は年齢不詳を含む

出典：国勢調査

■高齢化率の推移



出典：国勢調査

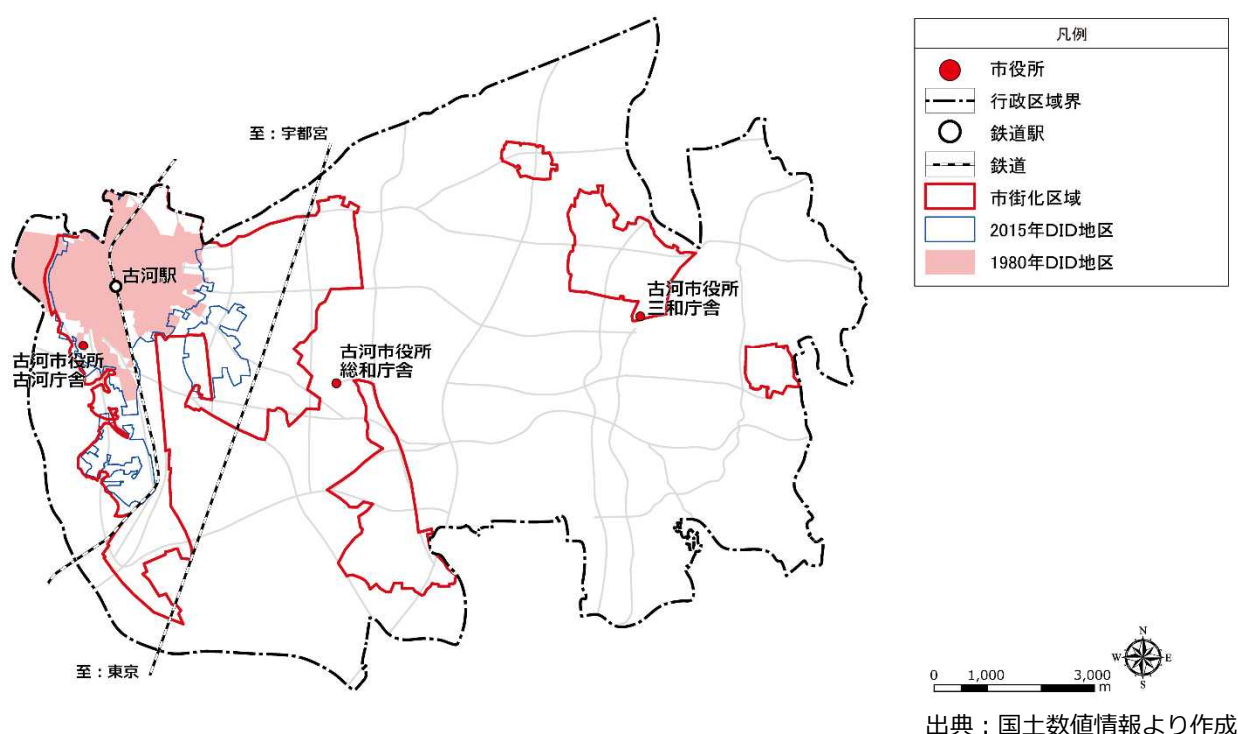
② 人口集中地区（DID）の推移

人口集中地区（DID）の変遷をみると、1980 年は古河駅周辺に集中していましたが、2015 年には古河駅を中心とする鉄道沿線、けやき平周辺、総和地区の上辺見周辺に広がっています。

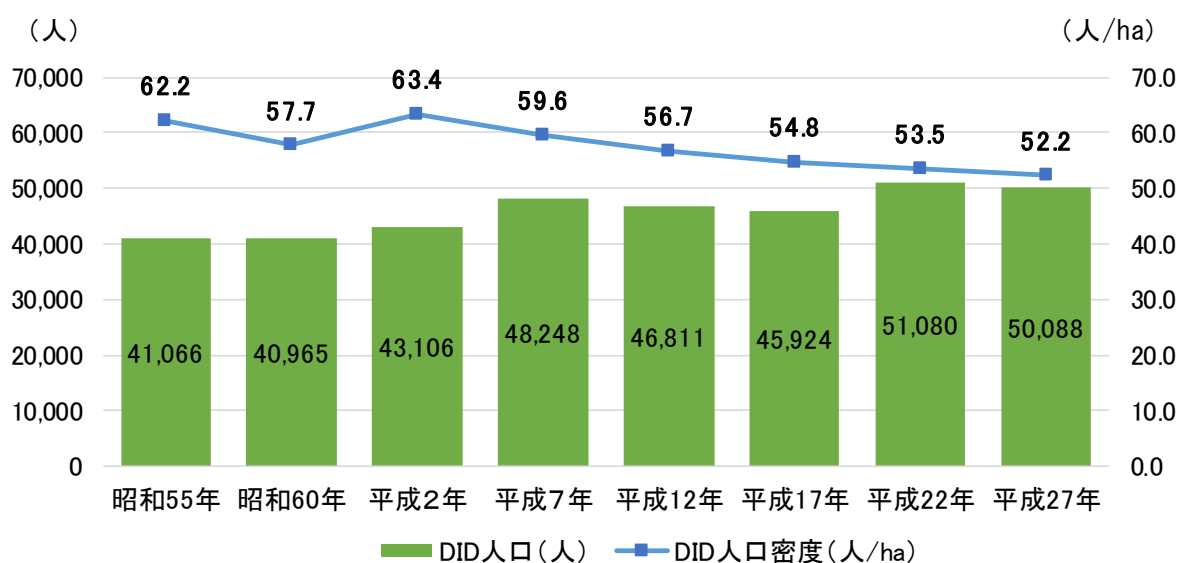
DID 地区の人口は、増減を繰り返しながらも、全体としては増加傾向にあり、2015 年には 50,088 人となっています。

DID 人口密度は、1990 年の 63.4 人/ha をピークに減少傾向にあり、2015 年は 52.2 人/ha となっています。

■人口集中地区の区域図（1980 年、2015 年）



■人口集中地区の人口密度の推移

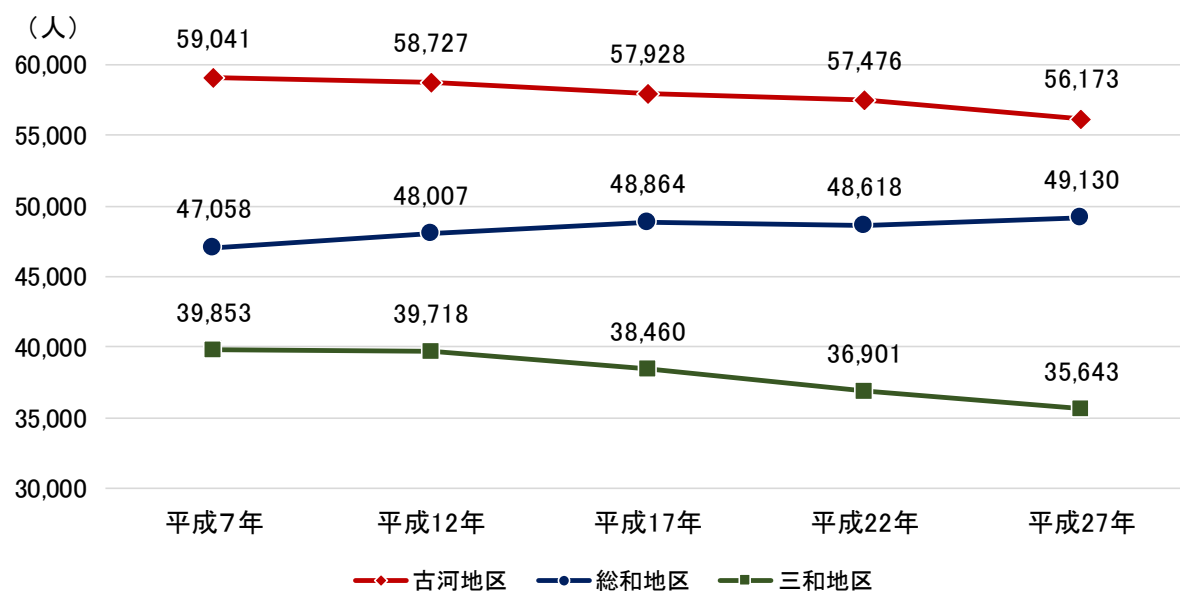


③ 地区別の人口動向

地区別の人口動向をみると、総和地区では1995年から2015年の最近20年間で2,072人の増加となっています。古河地区、三和地区においては1995年以降、減少傾向にあります。

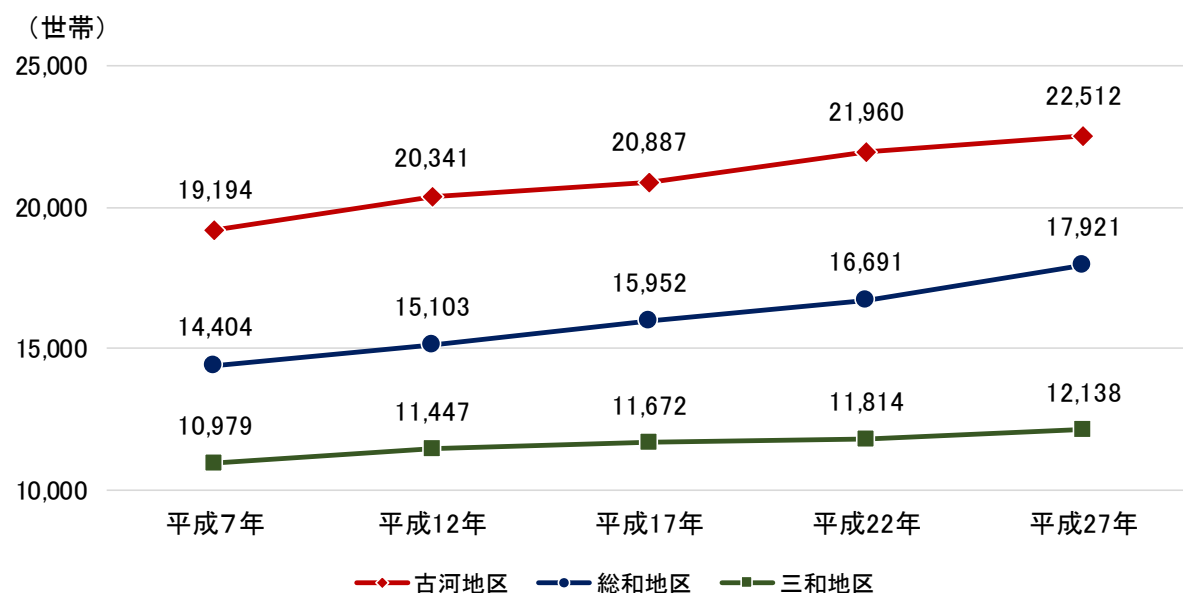
地区別の世帯数動向においては、全地区において1995年以降の世帯数の増加がみられます。

■地区別の人口動向



出典：国勢調査

■地区別の世帯数動向



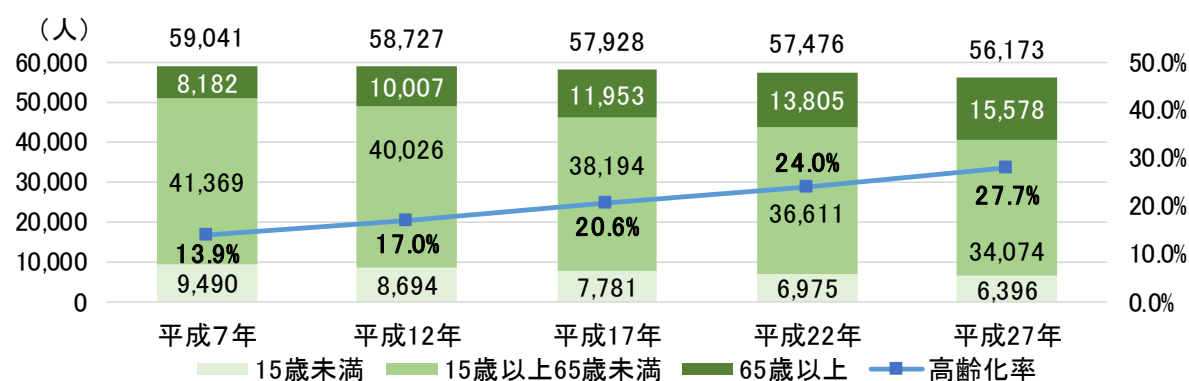
出典：国勢調査

地区別の人口動向をみると、すべての地区で 1995 年以降、年少人口の減少と老年人口の増加がみられます。生産年齢人口の動向をみると、古河地区では 1995 年以降減少傾向がみられます。総和地区と三和地区では 2000 年までは生産年齢人口が増加していましたが、2005 年以降は減少に転じました。

古河地区と三和地区では、ほぼ同様の人口推移をたどっており、老年人口の増加に対して、生産年齢人口及び年少人口の減少が大きく、人口減少が進んでいます。

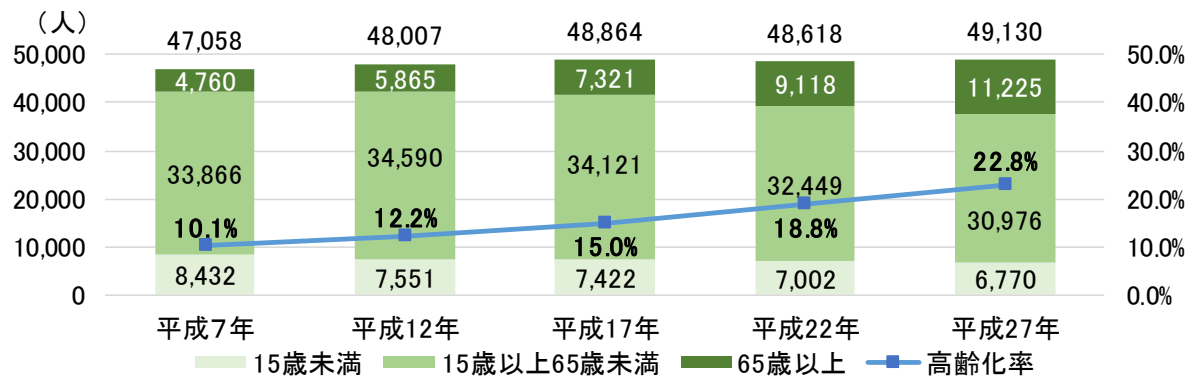
総和地区では、2005 年以降も地区として人口増加が続いていますが、生産年齢人口及び年少人口は減少しており、高齢化が進行しています。

■ 古河地区の年齢三区分別人口の推移



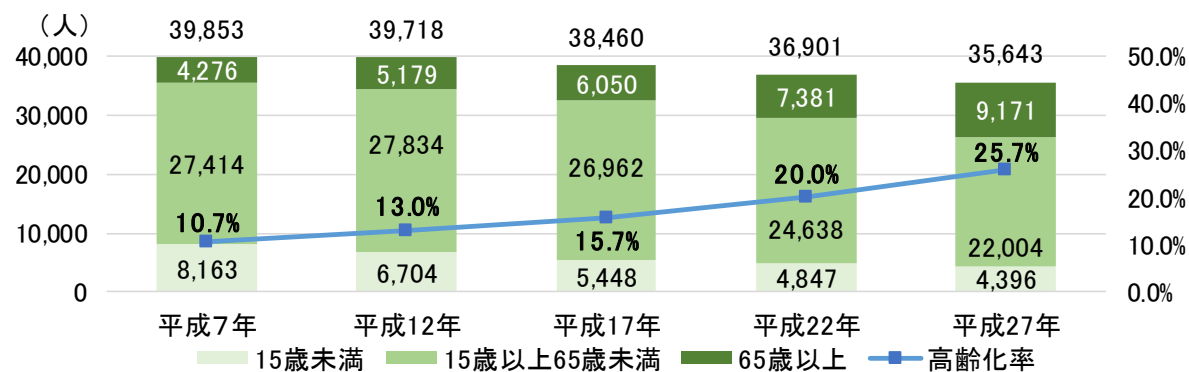
出典：国勢調査

■ 総和地区の年齢三区分別人口の推移



出典：国勢調査

■ 三和地区の年齢三区分別人口の推移



出典：国勢調査

※各地区とも年齢不詳を含むため、年齢三区分別人口の合計と地区別人口は一致しない。

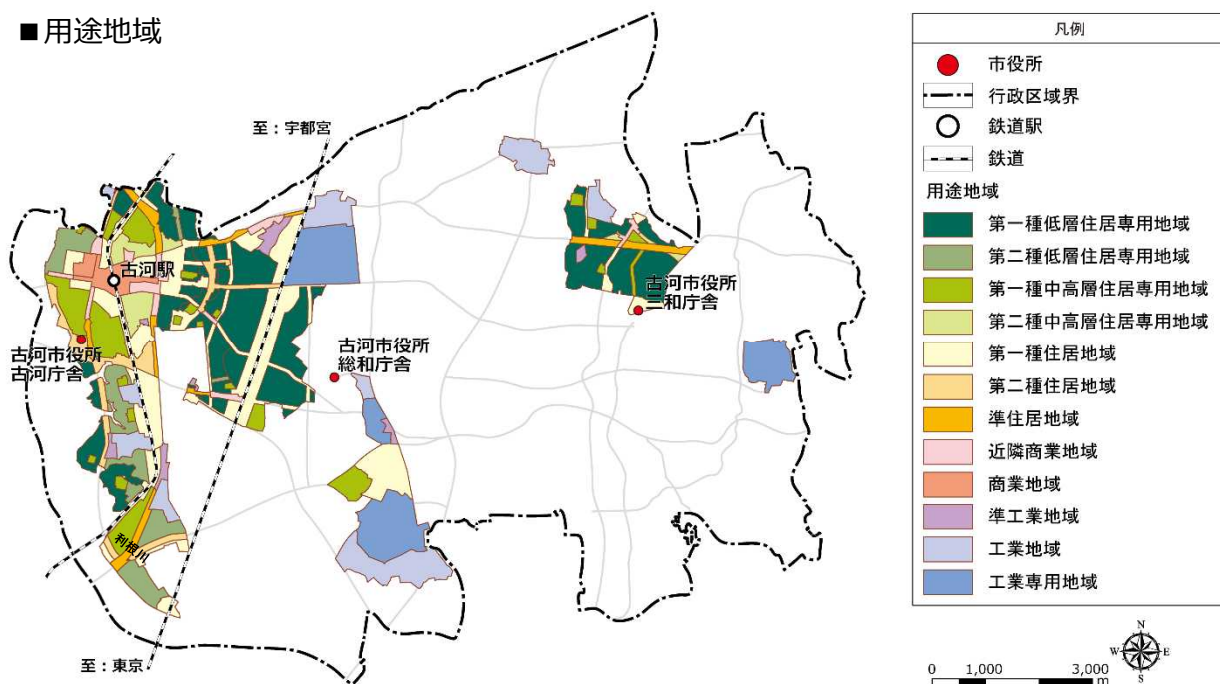
(3) 土地利用

① 土地利用規制

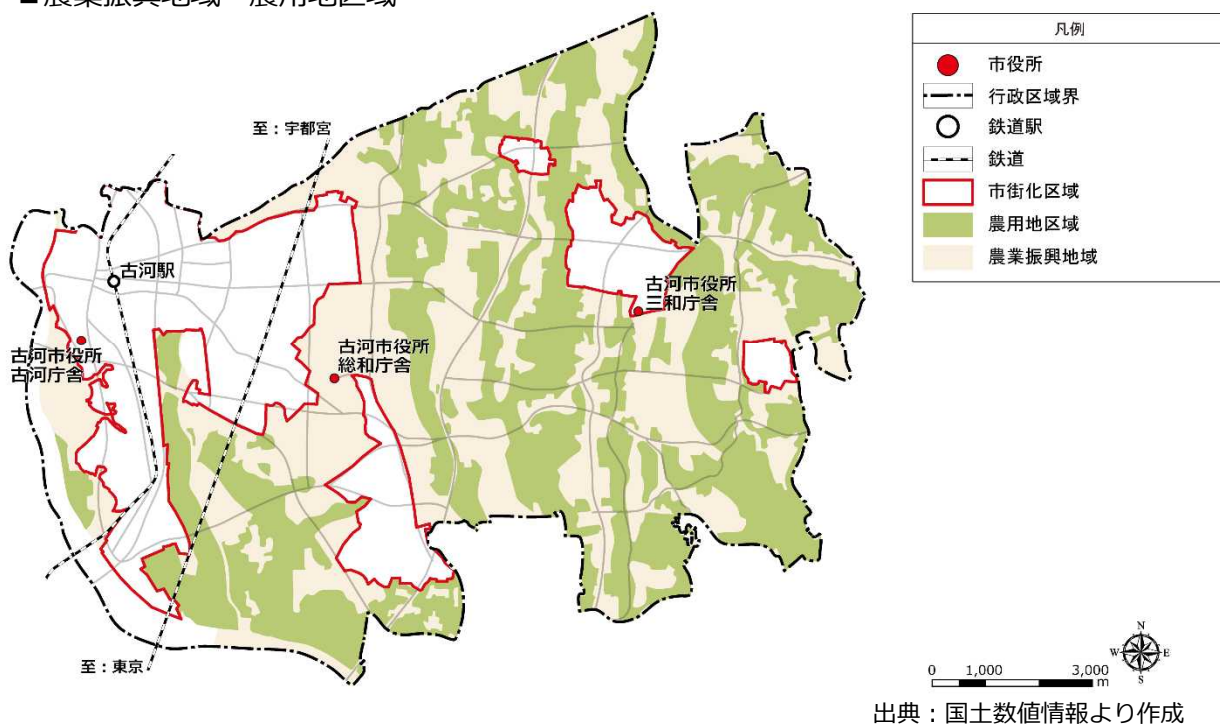
古河駅周辺の市街化区域では、古河駅を中心に商業系の用途地域が指定されており、その周辺に住居系の用途地域が主に指定されています。また、総和地区南部、三和地区において飛び地で市街化区域が指定されており、工業系の用途地域が指定されています。

市街化調整区域はほとんどが農業振興地域に指定されており、河川沿いを中心に、農用地区域に指定されています。

■用途地域



■農業振興地域・農用地区域



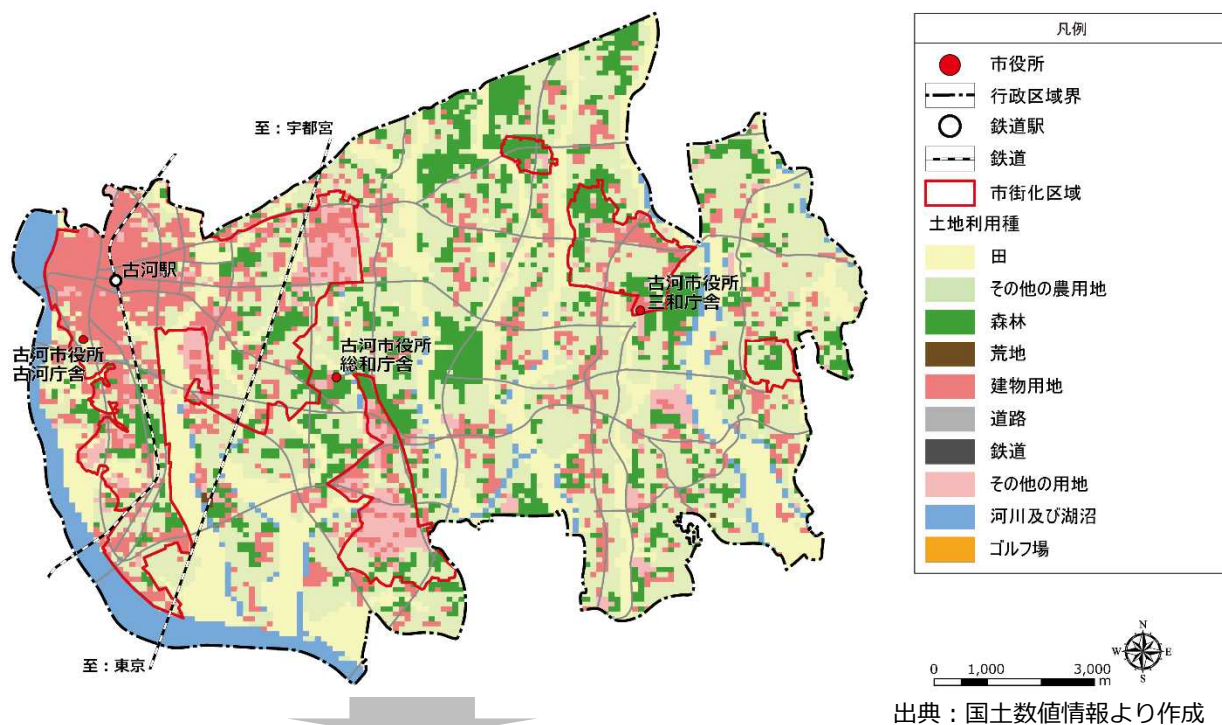
② 土地利用動向

1976 年と 2014 年の土地利用を比較すると、市街化区域では総和地区北部や古河地区南部等において市街化が進んでいます。

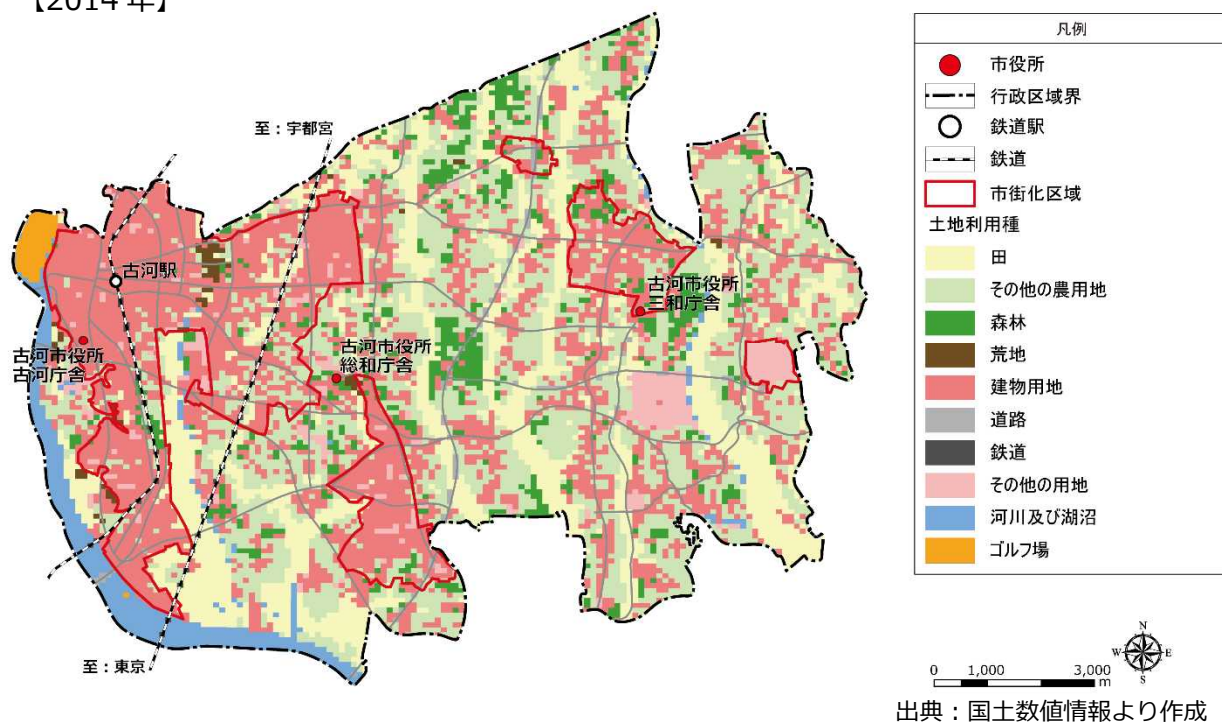
また、本来は市街化を抑制するべき市街化調整区域においては、市域全体で田、畑、森林といった自然的土地利用から都市的土地利用への転換が進んでおり、特に国道 125 号や県道結城野田線の沿道など、主要幹線道路沿いで土地利用転換が顕著となっています。

■土地利用の動向（1976 年、2014 年）

【1976 年】※都市計画区域界、市街化区域界は 2011 年時点



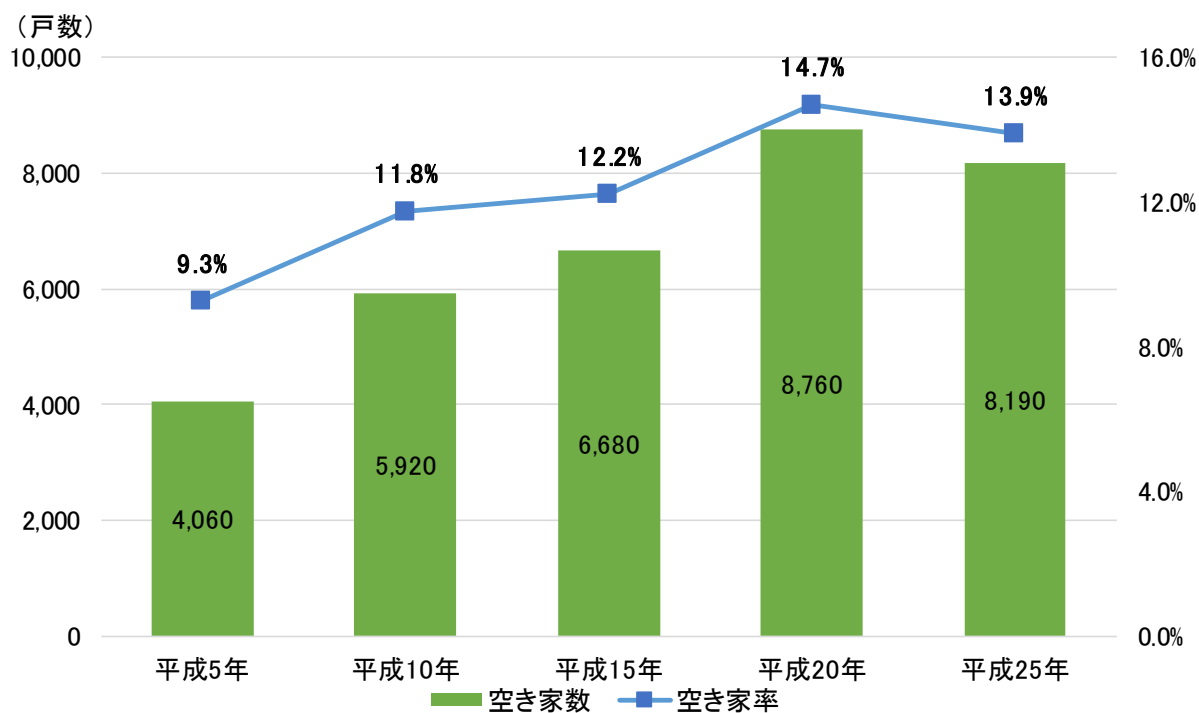
【2014 年】



③ 空き家の状況

本市の空き家は平成5年から平成20年の15年間で、4,700戸増加し、空き家率も9.3%から14.7%まで上昇しましたが、平成25年には空き家数・空き家率ともに減少し、空き家数が8,190戸、空き家率が13.9%となっています。

■ 空き家の推移



出典：住宅土地統計調査

② 公共交通

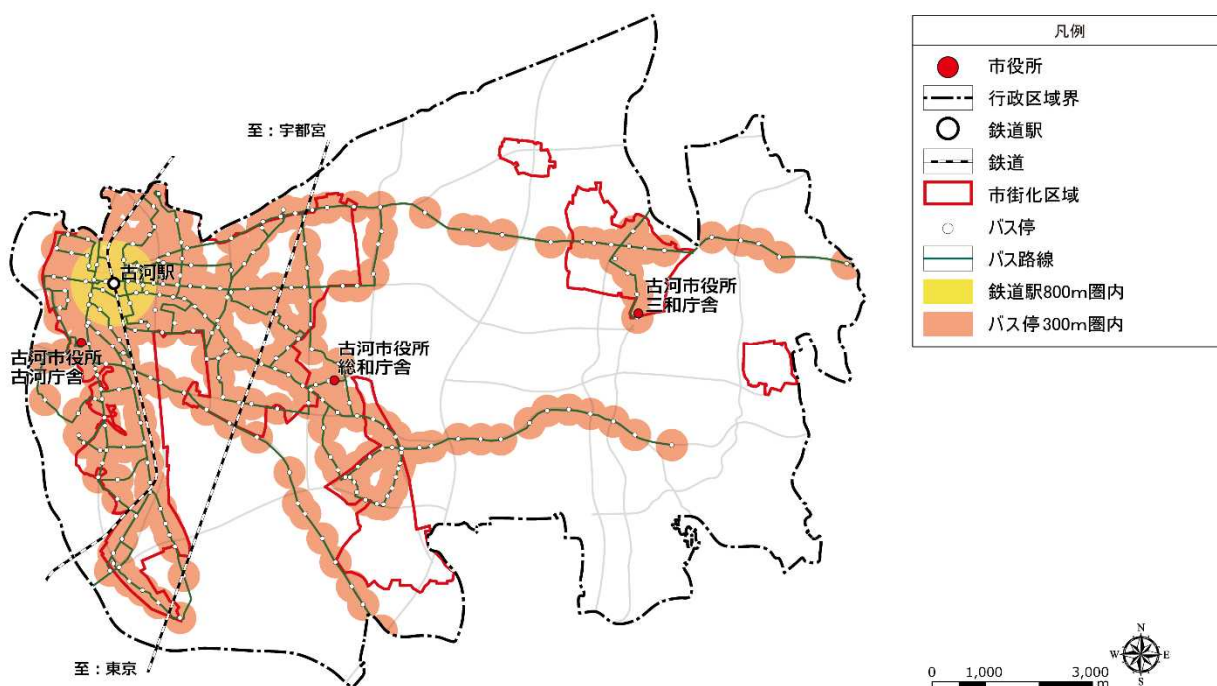
i. 公共交通ネットワーク

鉄道は JR 東北本線が市域西部を縦断しており、北部に古河駅を有しています。鉄道駅とバス停からの徒歩圏域を見ると、古河地区や総和地区の市街化区域は、工業団地が形成されているエリアを除いて概ねカバーされています。

三和地区の市街化区域は、バス路線の徒歩圏域でカバーされていない地域が多い状況ですが、デマンド交通が運行しており、地域間や施設間を連絡しています。

■ 鉄道・バス路線のネットワークと公共交通サービス圏

※鉄道駅 800m圏域、バス停 300m圏域



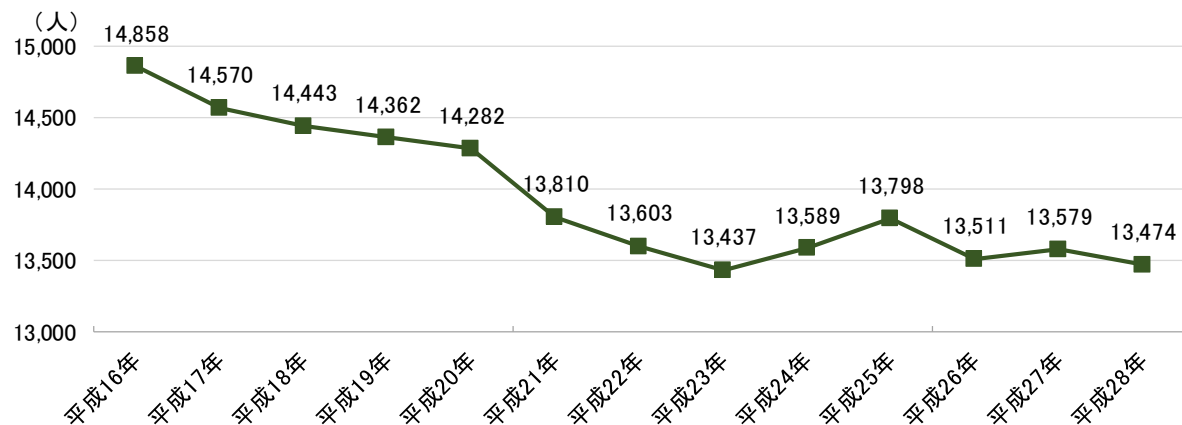
出典：国土数値情報より作成

ii. 公共交通の利用状況

JR 東北本線古河駅の 1 日当たりの乗車人員（乗車のみ）は、平成 16 年から平成 23 年にかけて減少傾向にありましたが、その後は平成 28 年にかけて微増微減を繰り返しながら、13,000 人台で推移しています。

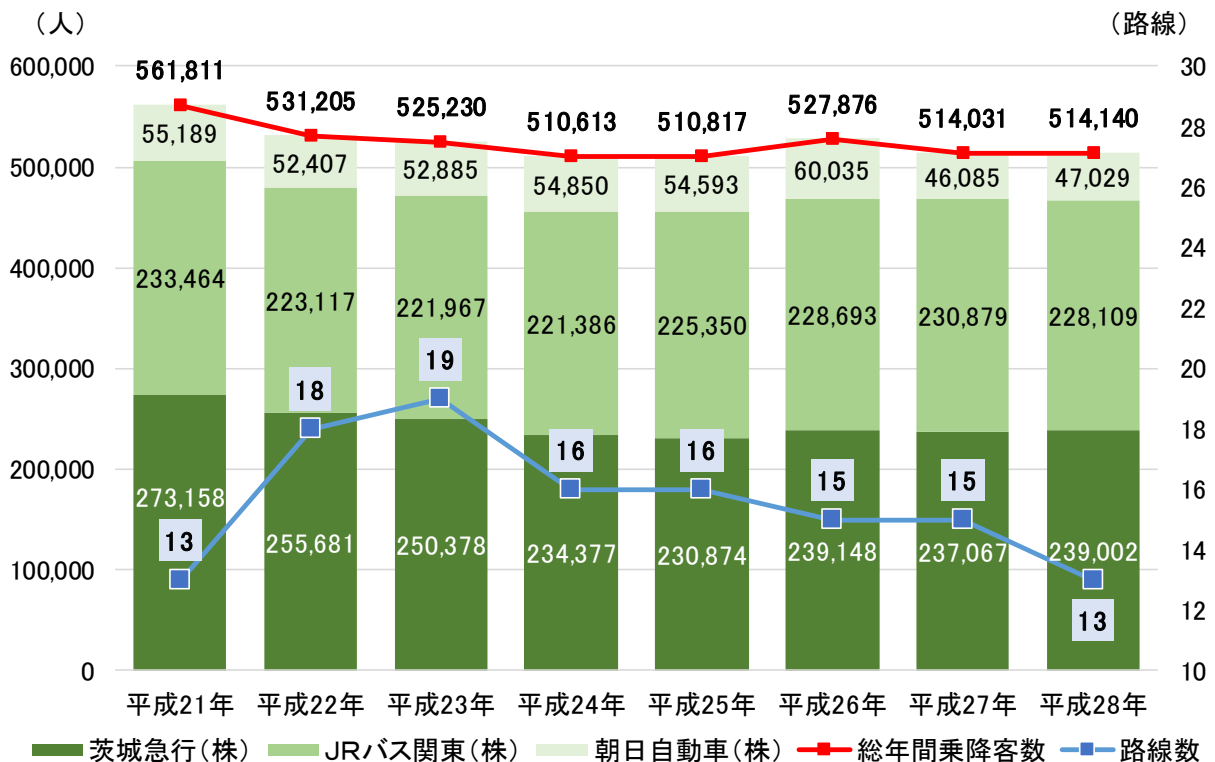
本市のバス路線数は、平成 23 年をピークに減少し、現在は 3 社によって 13 路線が運行されています。バス路線の年間乗降客数は平成 24 年まで年々減少傾向にありましたが、平成 25 年、平成 26 年と増加し、ここ 2 年間は約 51 万 4000 人で横ばいの傾向です。

■古河駅における 1 日当たりの乗車人員（乗車のみ）の推移



出典：東日本旅客鉄道 HP

■バスの年間乗降客数と路線数の推移



出典：統計古河

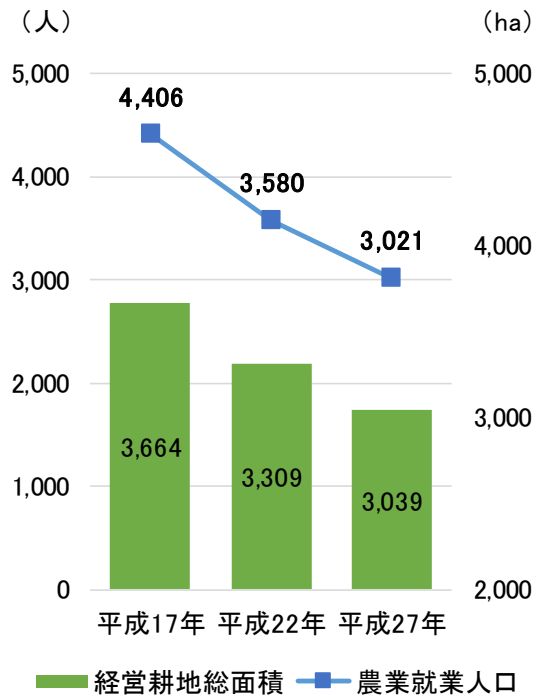
(5) 産業

① 農業の動向

本市には、約 3,000ha の経営耕地が広がり、野菜・米・花きなどの農業をはじめ、畜産も営まれています。

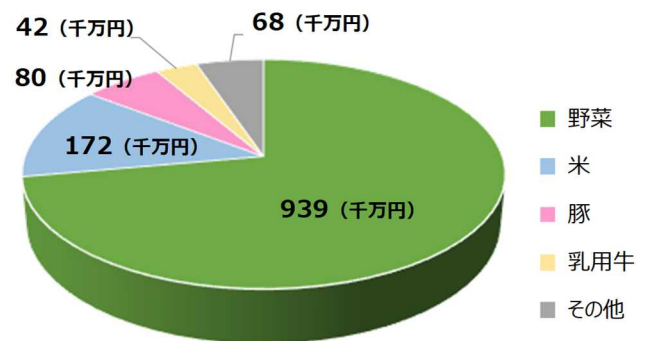
しかしながら、平成 17 年から平成 27 年までの 10 年間で、農業就業人口は 4,406 人から 3,021 人に 1,000 人以上減少しており、経営耕地総面積も 3,664ha から 3,039ha と 600ha 以上の減少となっています。

■ 農家数等の推移



出典：統計古河

■ 農業産出額の内訳（平成 26 年）

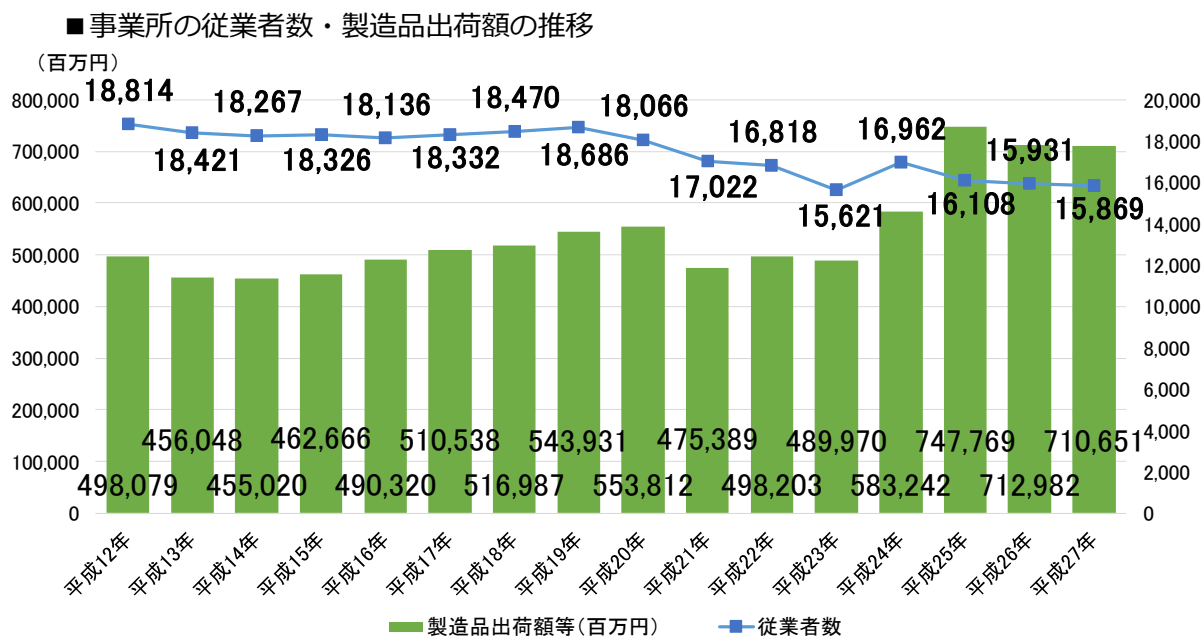


出典：市町村の姿グラフと統計でみる農林水産業

② 工業の動向

本造品出荷額の推移をみると、平成 14 年から平成 20 年にかけて増加傾向にあったものの、平成 21 年のリーマンショック後の影響が大きく、約 4,754 億円まで落ち込んでいます。その後は徐々に回復し、平成 24 年には約 5,832 億円と、リーマンショック以前の状況を回復しました。平成 25 年は、自動車製造業の立地もあり、約 7,478 億円まで急増しましたが、その後は微減の傾向に転じています。

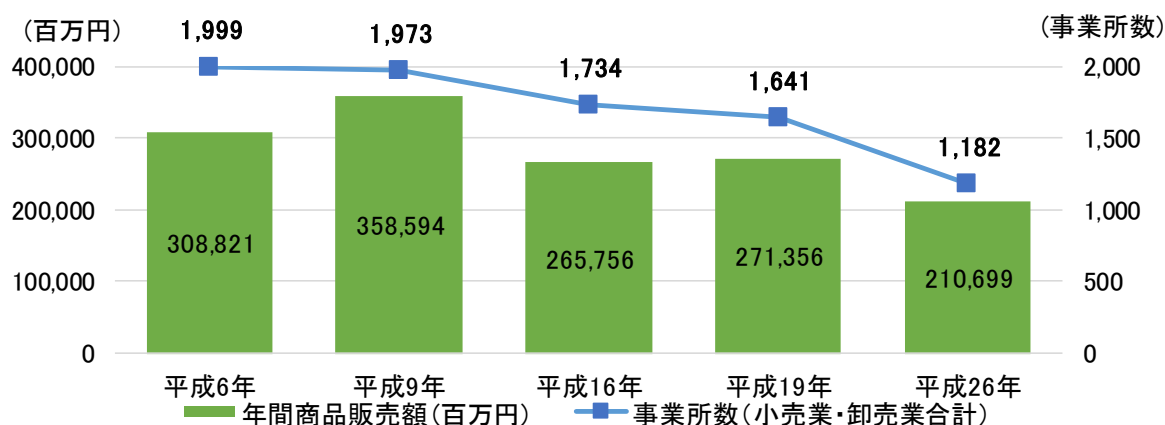
一方、従業者数の推移では平成 20 年まで 18,000 人以上の雇用があったものの、平成 23 年の 15,621 人まで減少傾向が続きました。その後、平成 24 年には増加傾向に転じましたが、リーマンショック以前の状況までは回復していない状況です。



③ 商業の動向

小売業及び卸売業の事業所数と年間商品販売額の推移を見ると、事業所数では平成 6 年以降減少傾向にあり、平成 26 年では 1,182 事業所となっています。年間商品販売額は平成 9 年の約 3,586 億円をピークに、平成 26 年には約 2,107 億円まで減少しています。

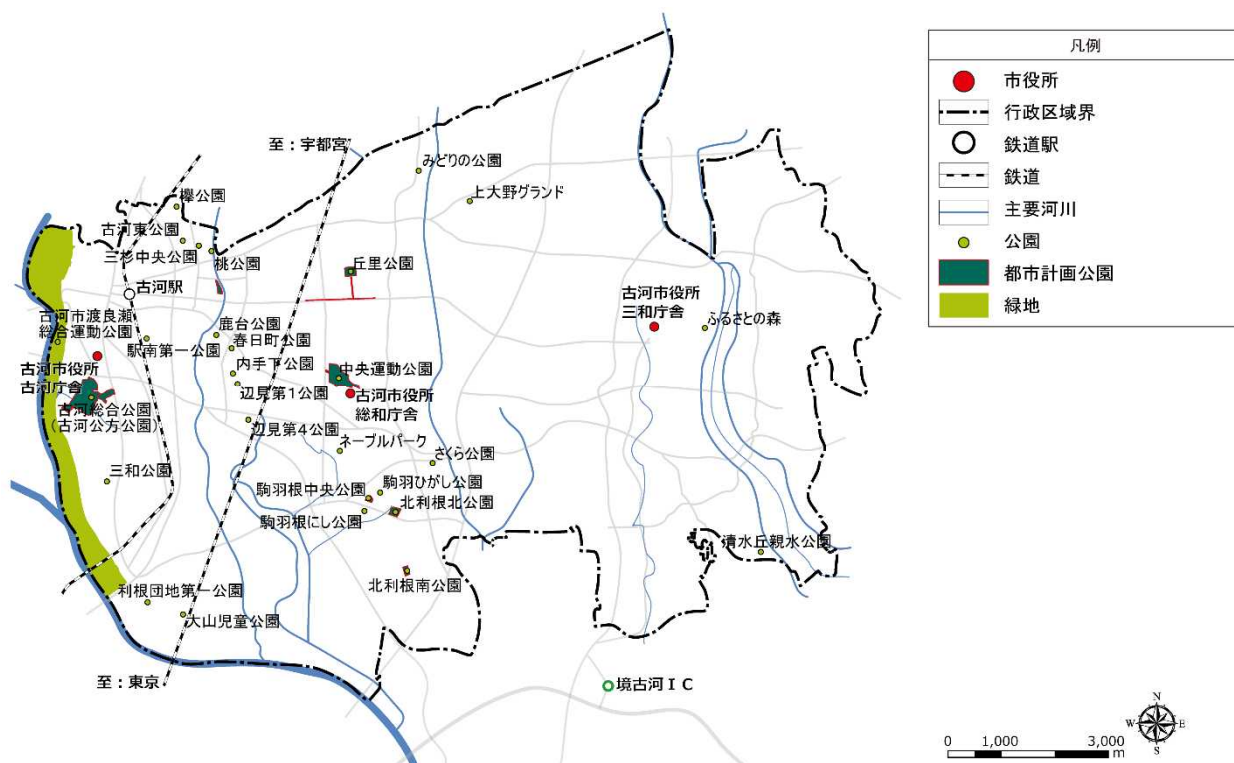
■ 小売業及び卸売業の事業所数・年間商品販売額の推移



(6) 公園・緑地

本市には、都市計画公園として古河総合公園（古河公方公園）や中央運動公園などが計画的に整備されています。また緑地として、渡良瀬川及び利根川の河川敷に、約285.7haの広さの古河市渡良瀬総合運動公園が整備されています。その他にも、ネーブルパークやふるさとの森など、市民の憩いの場・レクリエーションの拠点となる公園や緑地が整備されています。一方、公園の立地をみると、古河地区・総和地区に集中しており、三和地区には少ない状況が伺えます。

■公園の立地状況



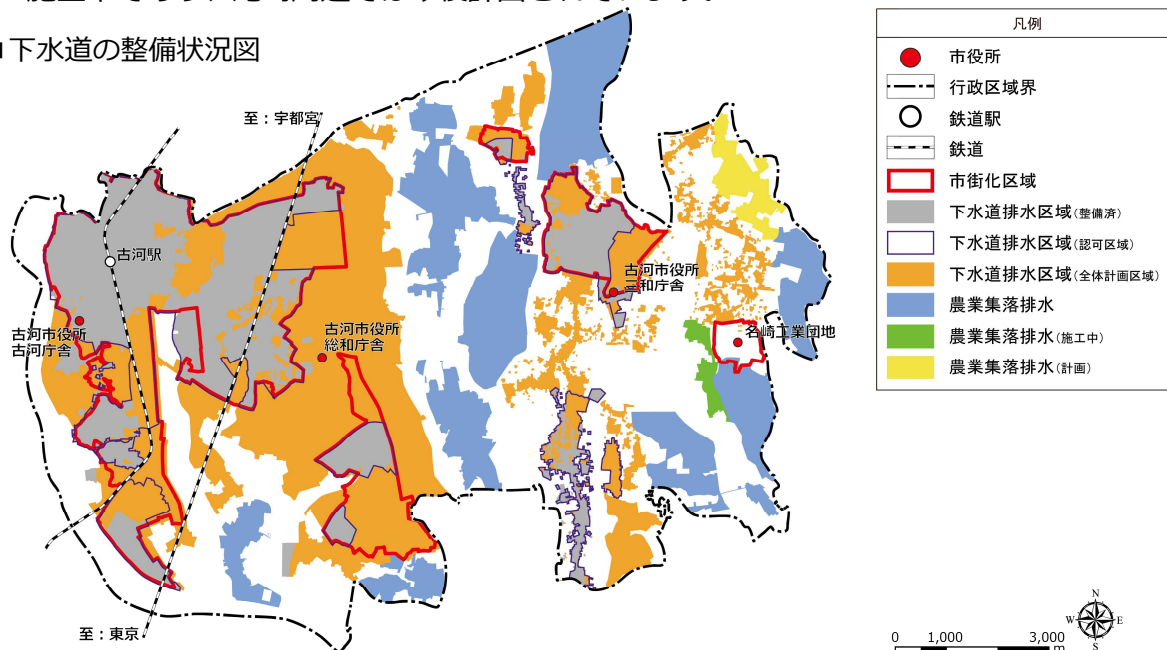
出典：国土数値情報より作成

(7) 下水道・河川

① 下水道の現況

本市の下水道が整備済のエリアと認可区域はほぼ市街化区域内ですが、谷貝周辺や東山田周辺などの市街化調整区域においても下水道が整備されたエリアがあり、今後も一部エリアで整備が予定されています。公共下水道計画区域外では、農業集落排水や合併処理浄化槽などが整備されています。名崎工業団地の西部では農業集落排水が施工中であり、尾崎周辺では今後計画されています。

■ 下水道の整備状況図

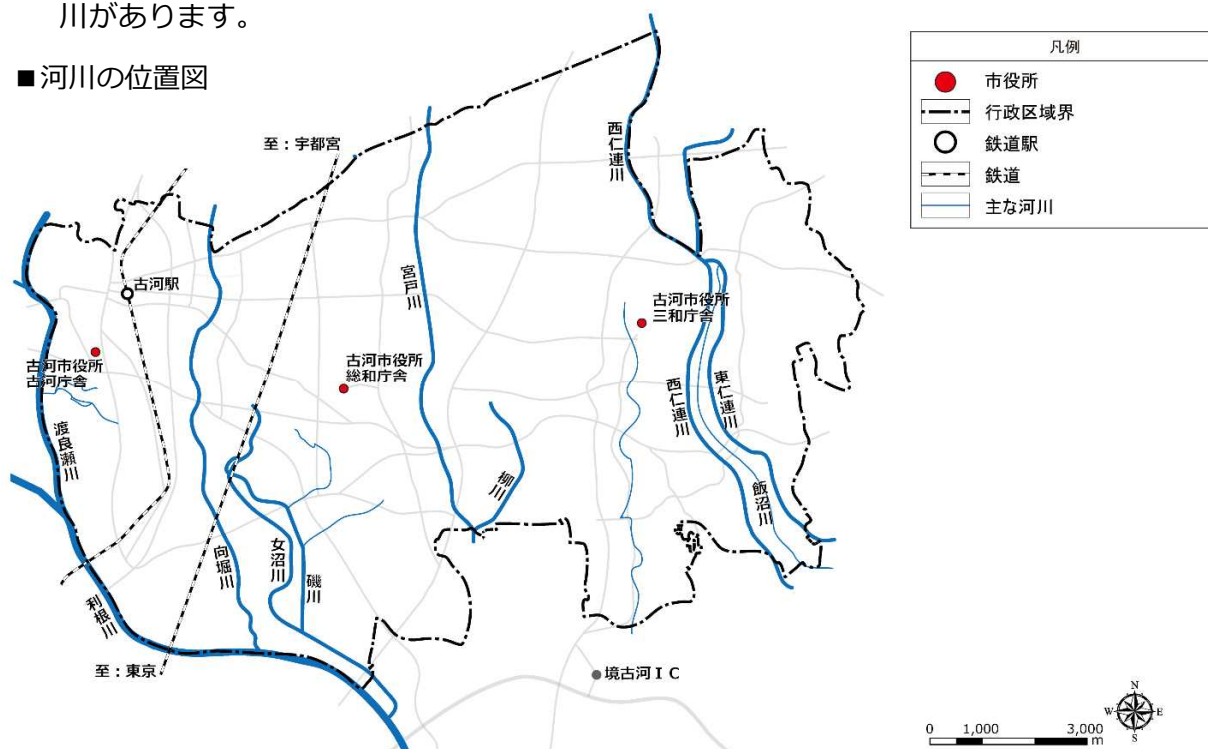


出典：古河市公共下水道事業計画図より作成

② 河川の現況

本市は、渡良瀬川及び利根川が南西から西の市境を形成しています。また市内の河川は、本市を縦断するように、多くが北から南に向かって流れています。代表的な河川として、西から向堀川、女沼川、磯川、宮戸川、柳川、西仁連川、飯沼川、東仁連川があります。

■ 河川の位置図



出典：国土数値情報より作成

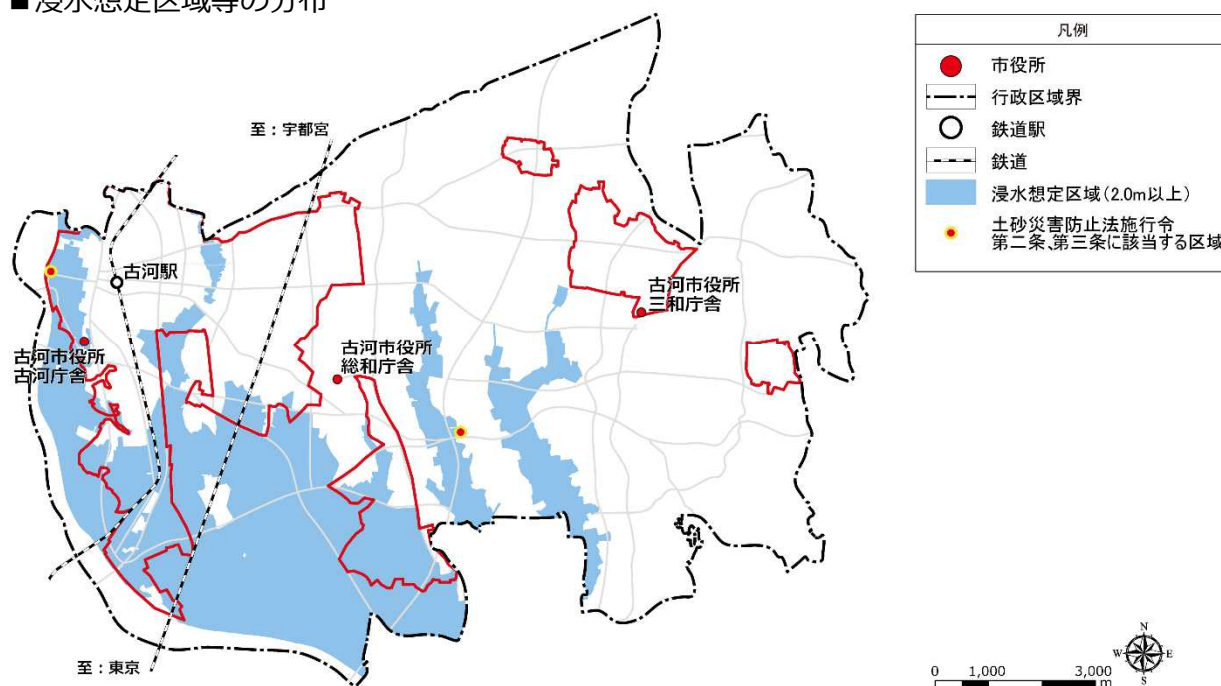
(8) 防災・防犯・交通安全

① 自然災害

本市は南部に利根川が、西部に渡良瀬川が流れていることから、南西部が浸水想定区域に指定されており、特に古河地区南部や総和地区南部は 2.0m 以上の浸水が想定される区域となっています。

一方、本市は関東平野のほぼ中央に位置し、全域にわたり平坦な地形が広がっていることから、土砂災害警戒区域及び土砂災害警戒危険区域の指定はごく一部となっています。

■ 浸水想定区域等の分布



出典：国土数値情報より作成

※浸水想定区域は、計画降雨により浸水が想定される区域のうち、利根川、渡良瀬川、思川のいずれかの河川が氾濫し、浸水した場合に想定される水深が 2.0m以上となる区域の合計であり、国土交通省で作成された各浸水想定区域図をもとに作成。

② 犯罪

本市の犯罪認知件数は減少傾向にあり、平成 28 年では 1,012 件でした。また、凶悪犯（殺人、放火、強姦）の認知件数も増減はあるものの全体として減少傾向にあり、安全・安心なまちづくりが進められています。

■ 犯罪認知件数の推移

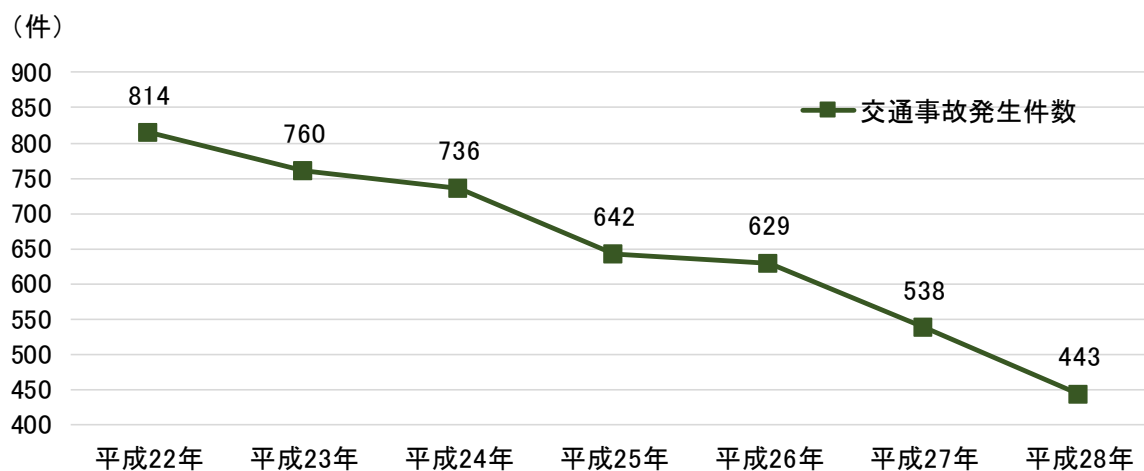


出典：統計古河

③ 交通安全

本市の交通事故の発生件数は微減傾向にあり、平成 28 年度では 443 件でした。圏央道境古河 IC や名崎工業団地の整備に伴って、交通量の増加が見込まれる中でも、交通安全性は確保されています。

■ 交通事故の発生件数の推移



出典：統計古河

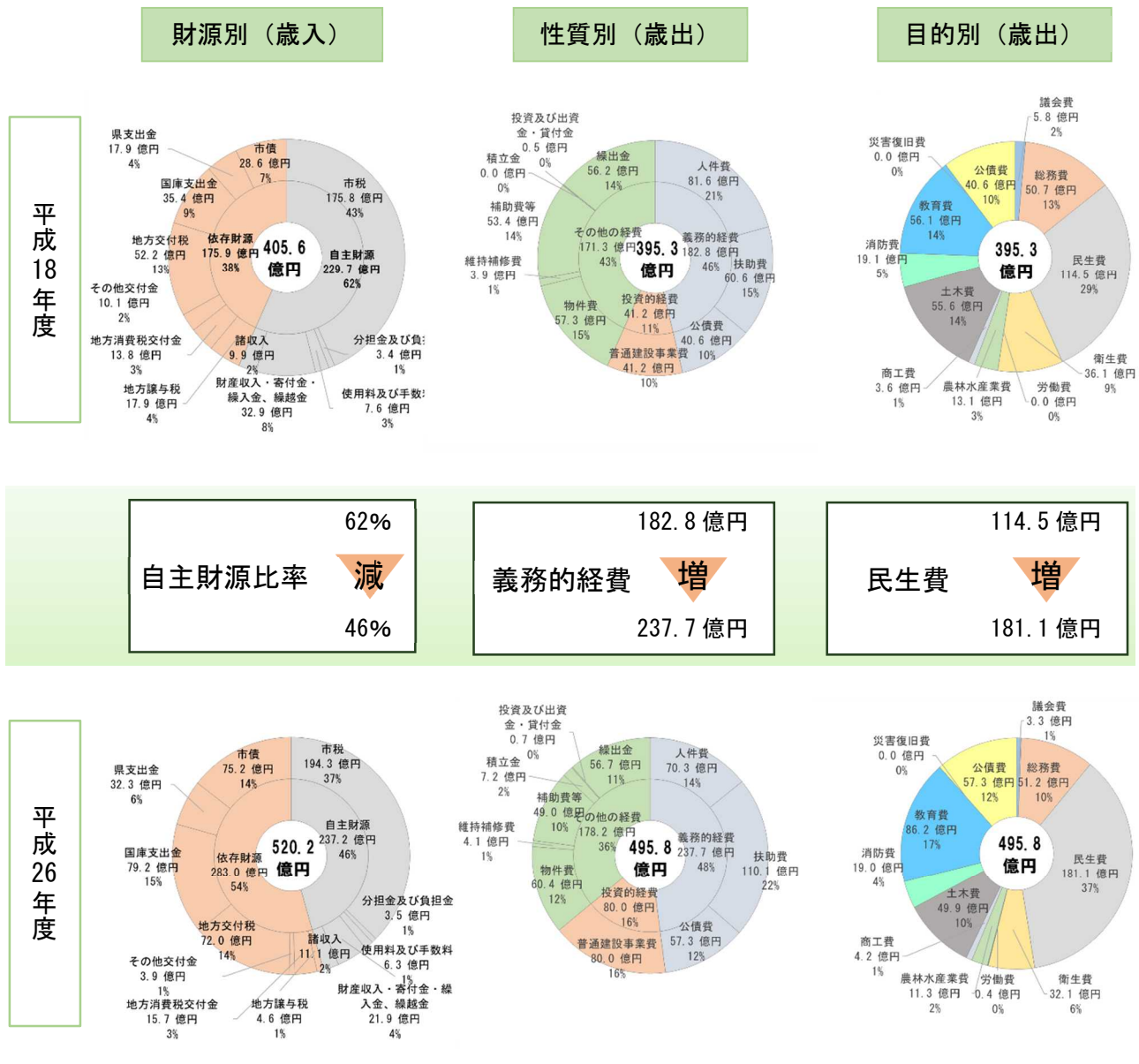
(9) 財政

① 歳入・歳出

平成 26 年度の歳入額は、平成 18 年度と比較して、歳入全体としては増加していますが、市債や県支出金などの依存財源の割合が増加しており、自主財源の割合が減少しています。

平成 26 年度の歳出額は、平成 18 年度より増加しており、扶助費などの義務的経費や、民生費が大幅に増加しています。

■ 歳入・歳出の推移



出典：各年度決算カード

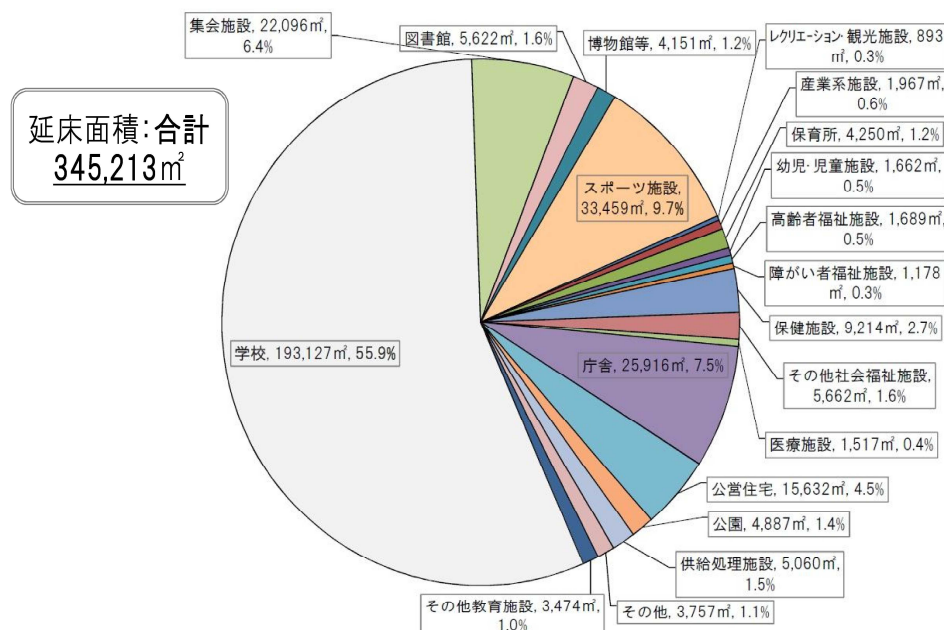
② 公共施設の状況

市の公共施設は、合併前の旧3市町時代に、高度経済成長を背景に人口が急増した昭和40年代から50年代にかけて集中的に整備されたものが多く、これまで、市内の公共施設の総延床面積は、一貫して増加し続け、平成25年度末には34万5,213㎡となっています。また、市の人口1人当たりの延床面積は、昭和45年（1970年）に0.1㎡であったものが、平成25年には2.3㎡となっています。

また、学校施設については、昭和56年以前の旧耐震基準で建設されたものが多いため、児童や生徒の安全を考慮し、既に耐震補強工事は完了しております。

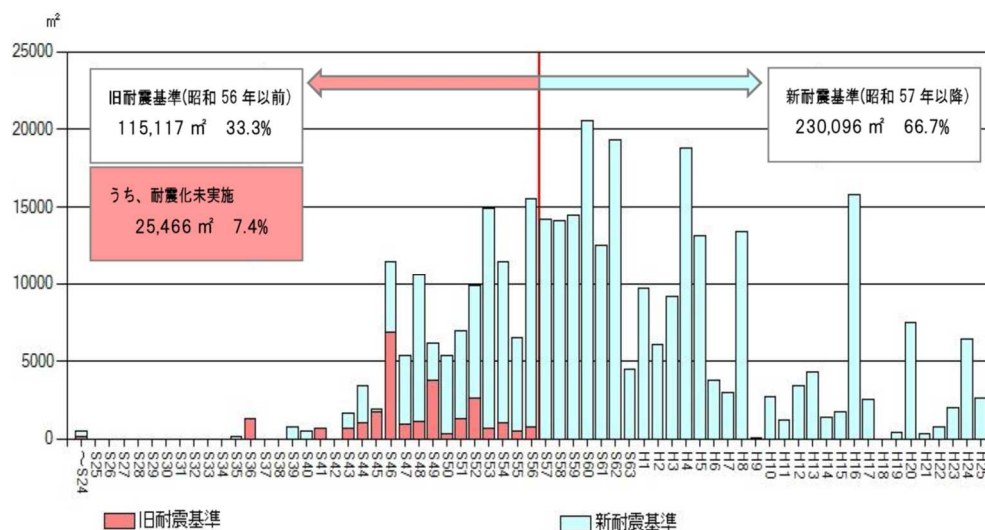
しかしながら、学校施設も含め公共施設においては、経年による設備や内外装などの老朽化や損壊等は避けられないため、今後大規模改修や更新（建替え）が必要なものと考えられます。

■施設種別の延床面積（割合）



出典：古河市公共施設等総合管理（ファシリティマネジメント）基本方針概要版

■耐震化の状況



出典：古河市公共施設等総合管理（ファシリティマネジメント）基本方針

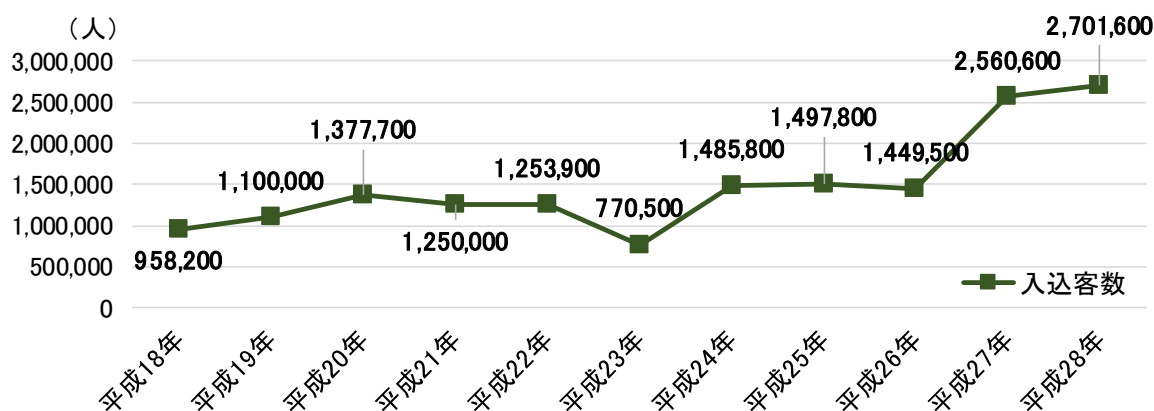
(10) 地域資源

① 観光

観光客数は平成23年に約77万人の底値をとりましたが、平成24年から26年までは150万人弱で推移しました。その後、急増し、平成28年には年間270万人が古河市を訪れています。

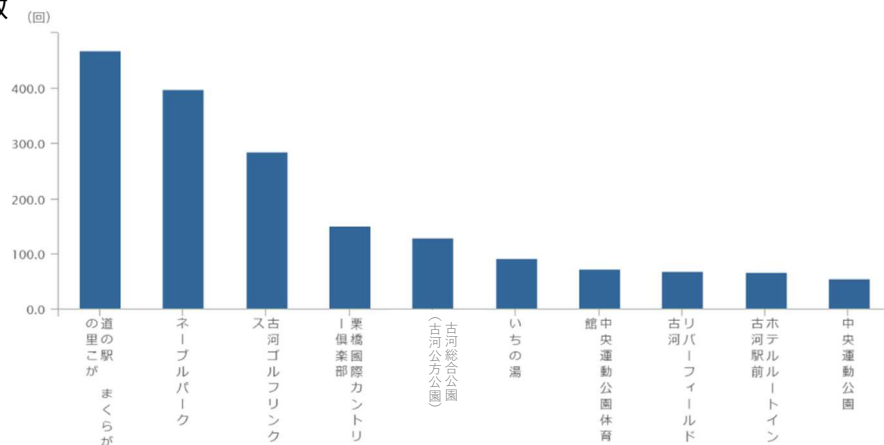
インターネット等で利用される経路検索件数（2015年の休日を対象）から、市内の注目度の高い観光施設をみると、道の駅やネーブルパークが多く検索されています。また、ゴルフ場の検索件数も多くなっているのも特徴です。

■観光客入込み状況



※平成22年までは県独自の基準、平成23年以降は共通基準
出典：茨城の観光レクリエーション現況（観光客動態調査報告）

■目的地検索数



※2015年すべての期間（休日）における、同一ユーザの重複を除いた月間のユニークユーザ数
出典：RESAS（株式会社ナビタイムジャパン「経路検索条件データ」）

② 景観

本市は、河川と平地林が織りなす自然的景観に加え、古河城の城下町、日光街道の宿場町の貴重な歴史的・文化的な景観を有しています。また、歴史博物館周辺の景観整備や遊歩道の整備など、景観形成に早くから取り組んできました。

今後も保全と活用により広域的な交流の展開が求められます。

■旧武家屋敷



出典：古河市観光協会HP

2

（１）周辺地域の構造

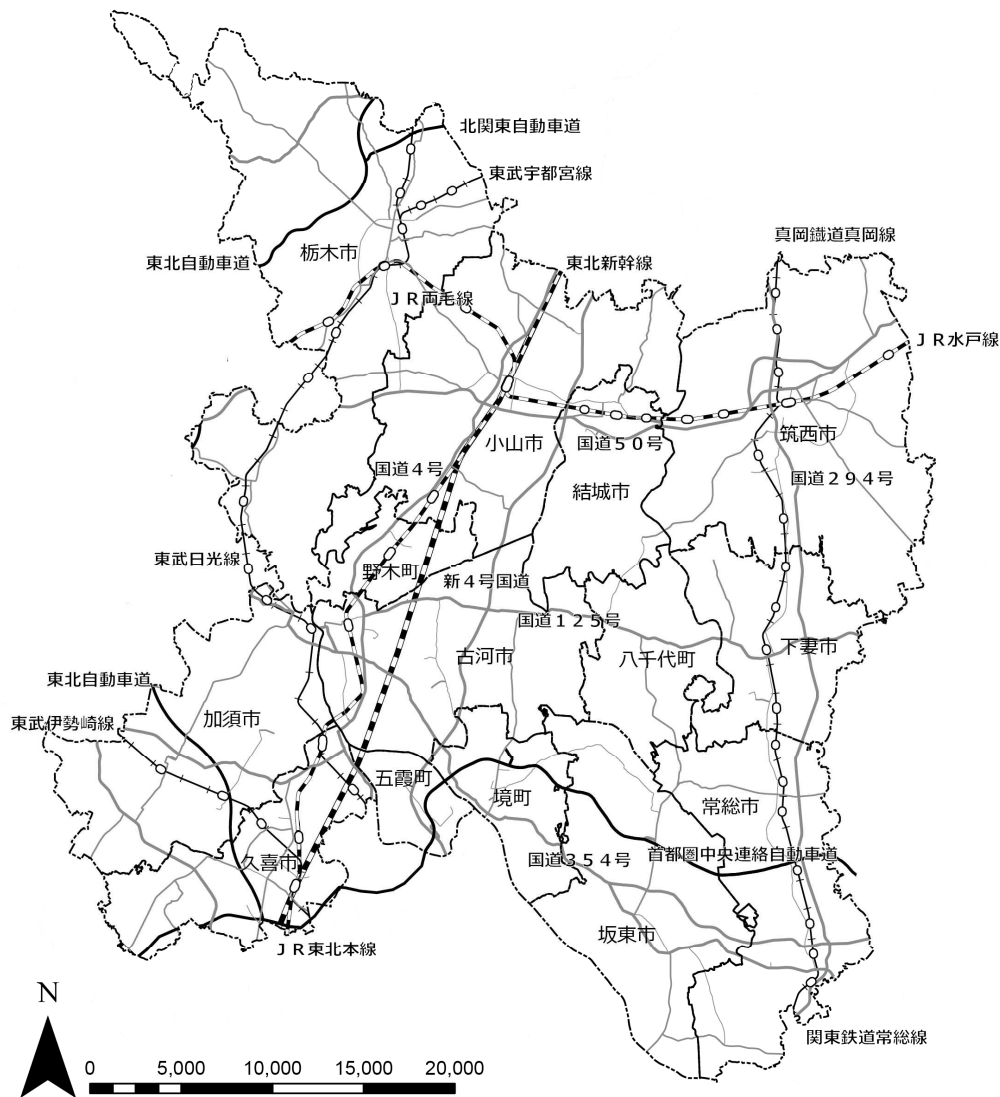
古河市とその周辺 13 市町からなる広域地域について、地域構造を整理します。

① 広域インフラ整備の状況

本地域の主要な交通は、電車網としては南北方向に、東北新幹線、JR 東北本線、東武日光線、関東鉄道常総線が走っています。東西方向には、JR 両毛線、JR 水戸線、東武伊勢崎線が走っています。

道路網では、南北方向に国道 4 号、新 4 号国道、国道 294 号などが通過しており、東西方向には、国道 50 号、国道 125 号、国道 354 号が通過し、格子状の道路網が形成されています。また、高速道路網として、西部に東北自動車道が、南部に圏央道（首都圏中央連絡自動車道）が整備されています。

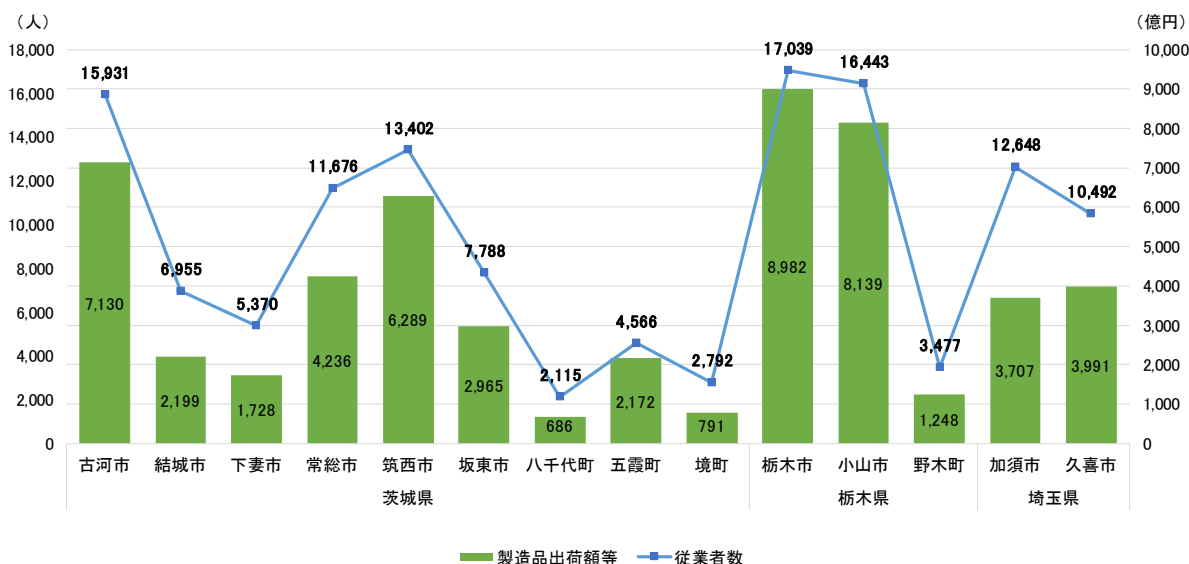
■ 広域地域概況図



② 産業の構造

地域の工業の状況をみると、本市は製造品出荷額等及び従業者数で栃木市、小山市に次いで第3位の位置にあります。一方、県西では、2番手の筑西市と比べ、製造品出荷額等では約840億円、従業者数では約2,500人多く、県西の中核を担っているといえます。

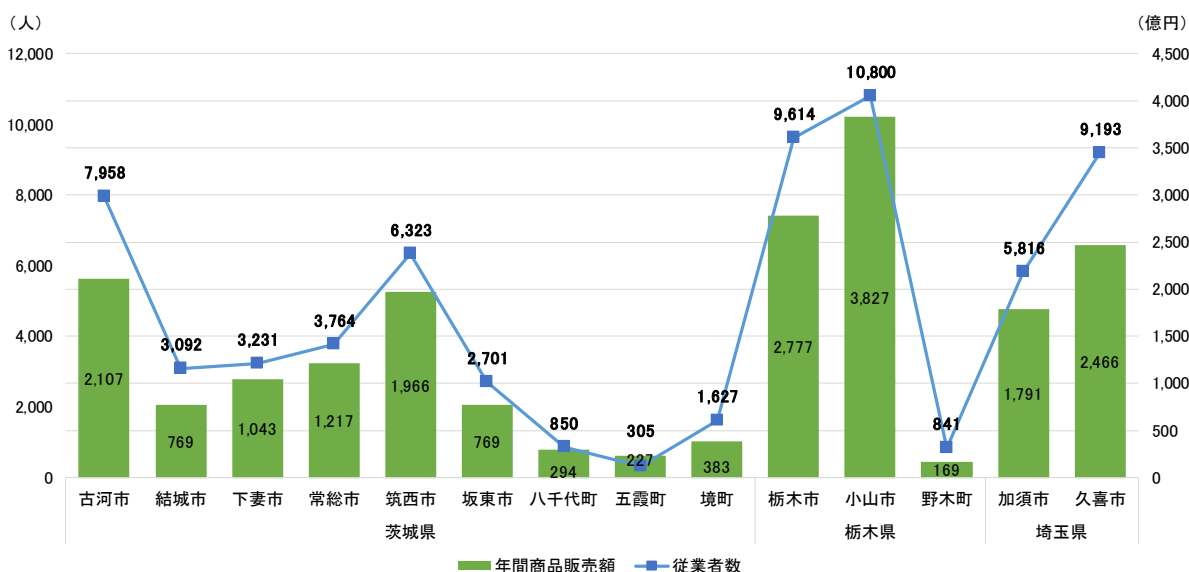
■ 地域の製造品出荷額等及び従業者数



出典：工業統計調査（平成26年度）

地域の商業の状況をみると、本市は年間商品販売額及び従業者数で小山市、栃木市、久喜市に次いで第4位の位置にあります。一方、県西では、2番手の筑西市と比べ、年間商品販売額と従業者数で上回っており、県西の中核を担っているといえます。

■ 地域の年間商品販売額及び従業者数



出典：商業統計（平成26年度）

(2) 周辺地域の人口

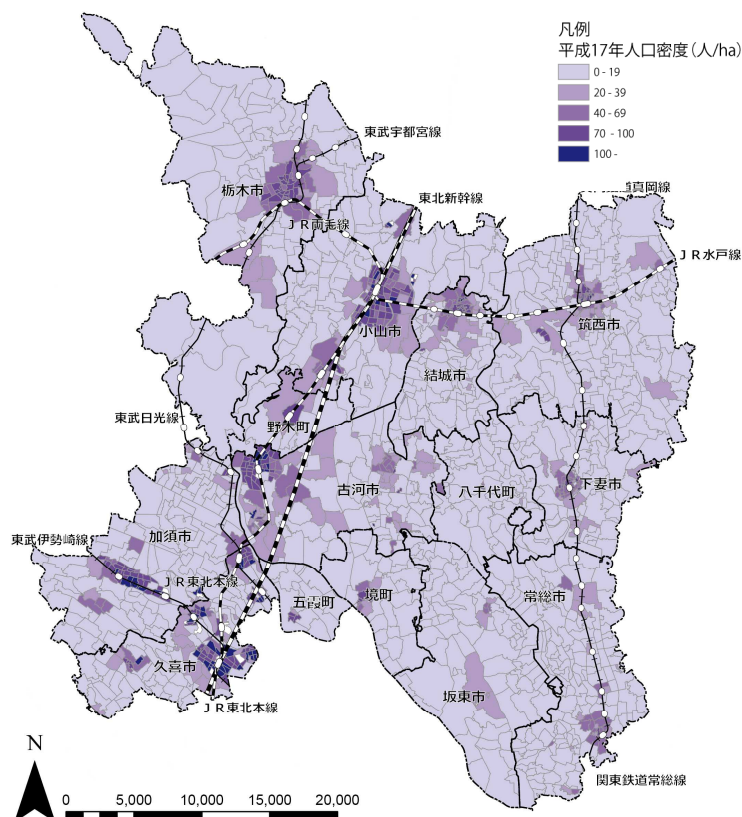
古河市とその周辺 13 市町からなる地域について、人口動向を整理します。

① 人口密度の変化

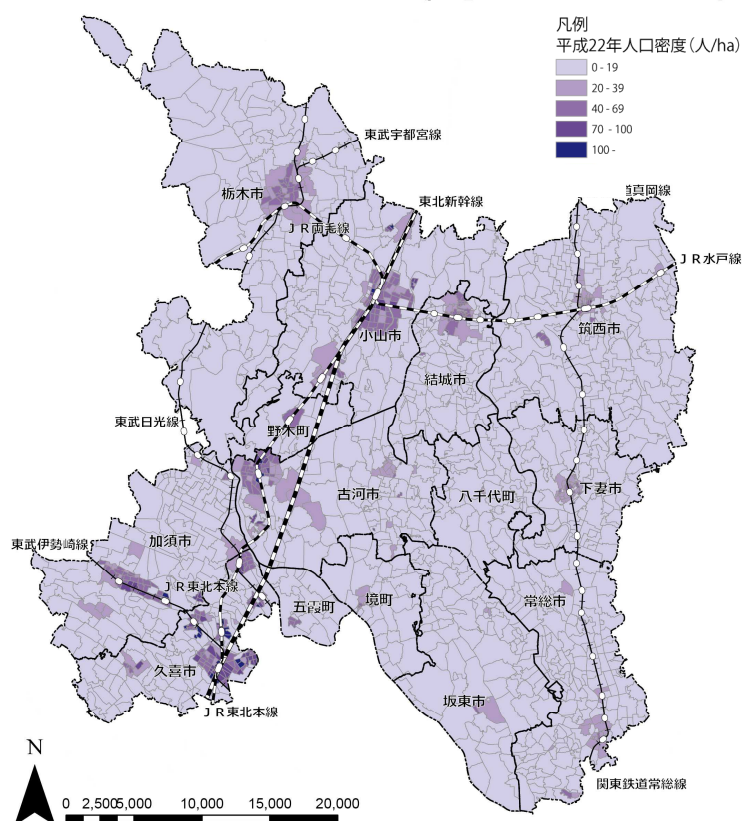
本地域において、平成 17 年では、多くの駅周辺において人口密度が高い地区が形成されています。特に、JR 東北本線沿線の久喜駅、古河駅、小山駅周辺や、東武伊勢崎線加須駅周辺などには、高密度な市街地が形成されていました。

平成 22 年では、本地域全域において、人口密度の低下が見られます。特に関東鉄道常総線沿線や JR 水戸線、両毛線沿線では、平成 17 年と比較し、極端な人口密度の低下を起こしている地区もあります。70 人/ha 以上の高密度な市街地は、久喜駅周辺のみ存在しているといえます。

■ 本地域の人口密度（平成 17 年）



■ 本地域の人口密度（平成 22 年）



② 高齢化率の変化

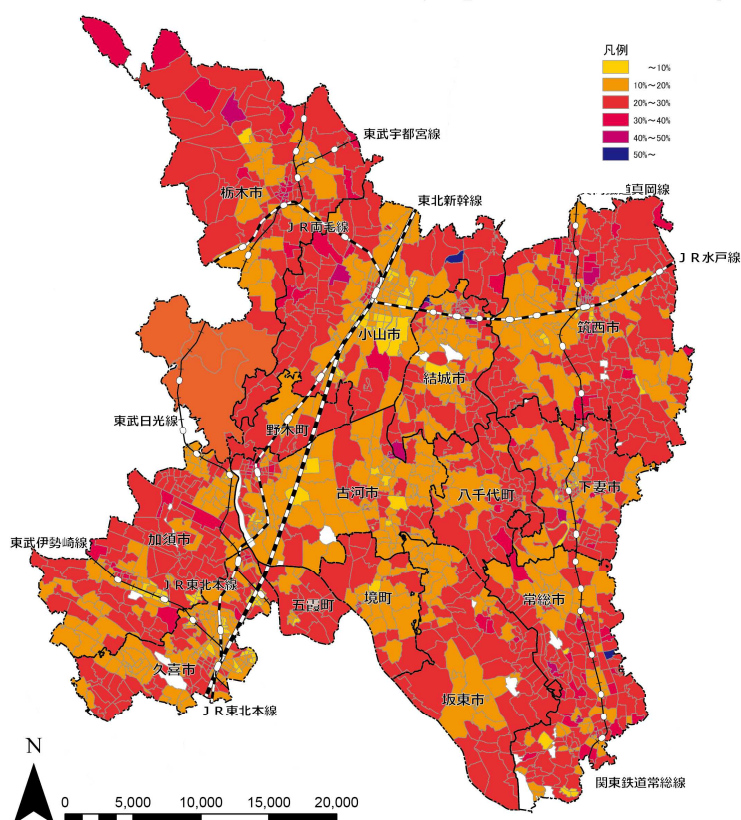
本地域では、平成 17 年においても、多くの地区が高齢化率 20%以上になっています。他方、高齢化が 10%を切る地区は、主に小山駅南部に集中していました。

鉄道駅周辺は比較的高齢化率が低く 10%から 20%程度ですが、古河駅周辺は平成 17 年の段階で高齢化していることが伺えます。

平成 22 年では、本地域全域において、高齢化の傾向が見られ、多くの地区において、高齢化率が 30%を超えています。また、平成 17 年にはほとんど見られなかった高齢化率が 50%を超える地区も出現しております。

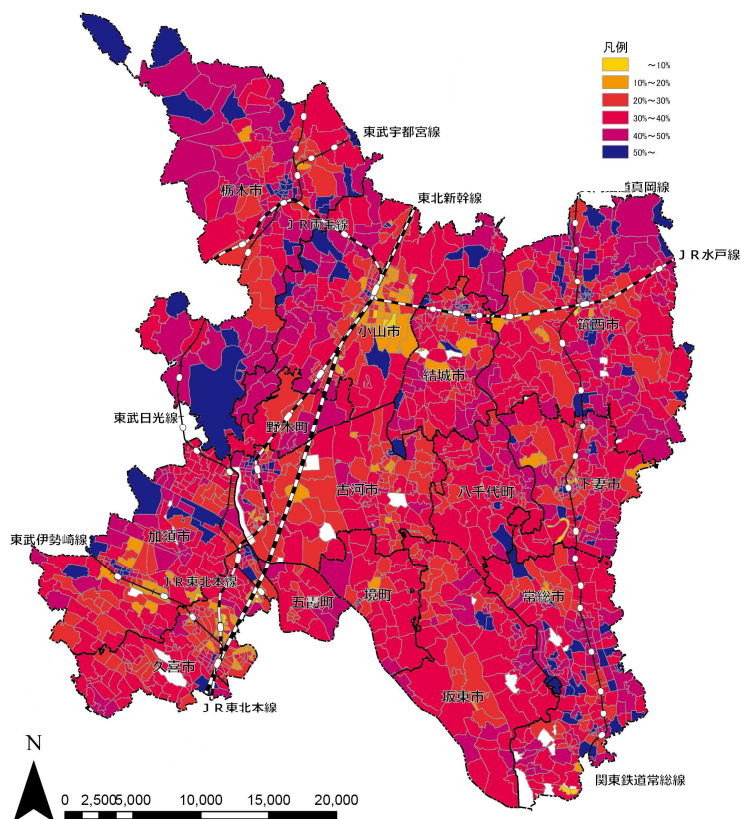
鉄道駅周辺の高齢化も進んでいます。栃木駅や下館駅、下妻駅、古河駅など、市町村の中核を成す駅の周辺においても、高齢化率が 50%を超えている一方で、小山駅東側、久喜駅、東武伊勢崎線沿線のように、依然として、低い高齢化率を維持している地区もあります。

■本地域の高齢化率（平成 17 年）



出典：国勢調査

■本地域の高齢化率（平成 22 年）



出典：国勢調査

(1) 人口動向

- 市全体では人口減少傾向ですが、総和地区では増加傾向にあります。
- 世帯数は全地区で増加しており、世帯分離や世帯人口の減少が進行しています。
- 2015 年時点で年少人口割合 12.5%、老年人口割合 25.5%と、少子高齢化が進行しています。

【課題解消に向けた対応方向】

- ☑ **高齢社会に対応**したまちづくりの必要性（ユニバーサルデザイン化）
- ☑ 世帯分離等による**市街地拡散の抑制**に向けた取組みの検討
- ☑ **地区特性に応じたまちづくり**（役割の明確化、人口密度の維持・適正化）
- ☑ **子育て世代にとって魅力あるまちづくり**の推進（子育て環境の充実）

(2) 土地利用

- 旧市町の市街化区域を中心に拠点市街地が形成されています。
- 名崎工業団地における自動車製造業の立地に伴い、就業者用の宅地や生活利便施設、関連企業等の立地など、開発需要の高まりが期待されています。
- 仁連地区での産業系土地利用の計画的な誘導に向けて、市街化区域への編入に向けた調査を進めています。
- 一部の既存市街化区域内において、都市的土地利用への転換が進まない低未利用地が残されています。
- 市街化調整区域の既存集落や幹線道路沿道等での農地転用が顕在化しており、本市の農業生産を支える田園地帯での虫食いの的な宅地化により、行財政的にも非効率な拡散的土地利用がみられます。
- 駅南地区や大堤南部地区といった、長年事業化に至っていない土地区画整理事業の計画エリアでの対応が必要になります。
- 郊外集落地での空き家発生・コミュニティの衰退と耕作放棄地の増加への対応が必要になります。

【課題解消に向けた対応方向】

- ☑ **区域区分・用途地域**を基調とした土地利用誘導（市街化区域内の高密度化）
- ☑ 地域の**既存機能・ポテンシャルを活かした土地利用誘導**（拠点の形成）
- ☑ **未着手の市街地開発事業区域の土地活用**に向けた対応（地区計画への移行等）
- ☑ 産業振興に資する土地利用の誘導（市街化区域への編入）
- ☑ 既存集落の維持・活性化と農業振興に資する**市街化調整区域の土地利用誘導**
- ☑ 優良農地の管理・保全

(3) 交通環境

- 市内には鉄道駅がひとつのみしか立地しておらず、鉄道の利用環境には地域格差が存在します。また大堤地区では新駅構想が検討されています。
- 複数の国道や市南部に圏央道（首都圏中央連絡自動車道）の境古河 IC が近接するなど、自動車移動における広域交通網の整備が充実しています。
- 本市の産業振興に向けて、市内の各工業団地と、新4号国道や圏央道をはじめとする主要幹線道路とを円滑に繋ぐネットワークの充実が求められています。
- 市民の75.4%が日常的な移動を自家用車に頼っており、鉄道駅のない総和・三和地区では80%以上となっています。（市民アンケート結果より）

【課題解消に向けた対応方向】

- ☑ **拠点間の連携強化**に向けた交通ネットワークの形成（東西軸の強化）
- ☑ 地域間の円滑な移動や高齢社会に対応した**公共交通ネットワークの充実**
- ☑ **産業振興に資する基盤整備と生活道路との棲み分け**（居住者の安全性確保）

(4) 都市環境（景観・安全安心・都市機能）

- 古河駅西部や諸川地区北部の歴史的景観の保全と一体的な整備が必要です。
- 本市の良好な田園風景が虫食いの開発で阻害されつつあります。
- 田園地帯では大雨等による冠水が課題となっており、利根川・渡良瀬川に接する南西部市街地の広範囲が浸水想定区域に指定されています。
- 名崎工業団地の本格稼働により、本市に流入する交通量の増加が見込まれるため、居住者の安全確保が重要となります。
- 効率的な行財政運営に向けて、公共施設の統合・廃止を含む再編が必要となります。
- 高齢化に伴い地域での医療・福祉環境の充実が求められますが、地区ごとに整備状況に差があるため、各拠点間との連携が重要となります。（行政・商業機能も同様）

【課題解消に向けた対応方向】

- ☑ 市の活力と魅力の創出に資する**歴史・文化的景観づくり**（景観地区の指定）
- ☑ 田園景観の保全・形成（田園地帯における適切な土地利用誘導）
- ☑ にぎわいと魅力創出、利便性の確保に向けた**拠点地域への都市機能の集約**
- ☑ **拠点づくりと連携した公共施設の再編**（都市機能誘導区域の設定）
- ☑ **自然災害に強い安全・安心のまちづくり**の推進（ハード・ソフト両面の整備）



古河花火大会