

第 4 章

地区別構想

- 1 古河地区
- 2 総和地区
- 3 三和地区

第4章 地区別構想

地区別構想では、前回計画や社会条件等を踏まえたうえで、市域を「古河地区」、「総和地区」、「三和地区」の3つに区分し、これまでに掲げた市の全体構想の考え方を踏襲しながら、各地区における今後のまちづくりの基本的な方針や具体施策等を示します。

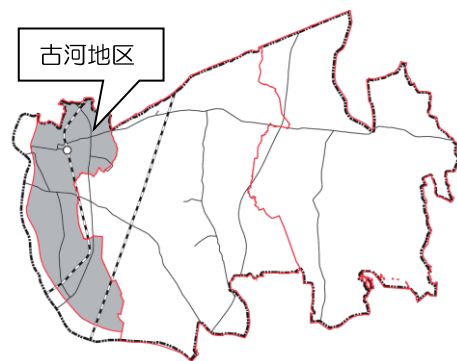
1 古河地区

(1) 地区の現況

① 位置と概況

古河地区は市域西部に位置し、北側は栃木県野木町、西側は渡良瀬川を挟んで栃木県栃木市、埼玉県加須市、南側は利根川を挟んで埼玉県久喜市、茨城県五霞町と接しています。

地区の大部分が市街化区域に指定されており、本市の中心的市街地として位置づけられています。

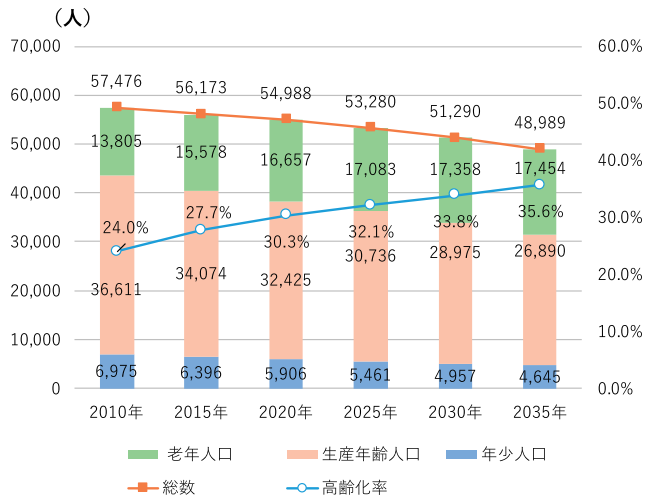


② 人口動向

古河地区の人口は、2015年時点で総人口の39.9%を占めており、本市の中心的な居住地域としての役割を担っていますが、既に減少傾向に移行しています。

将来的にも緩やかな人口減少が予想されることから、市街地の低密度化が懸念されます。

年少人口・生産年齢人口は減少し、老年人口は増加することが予想されます。



※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。

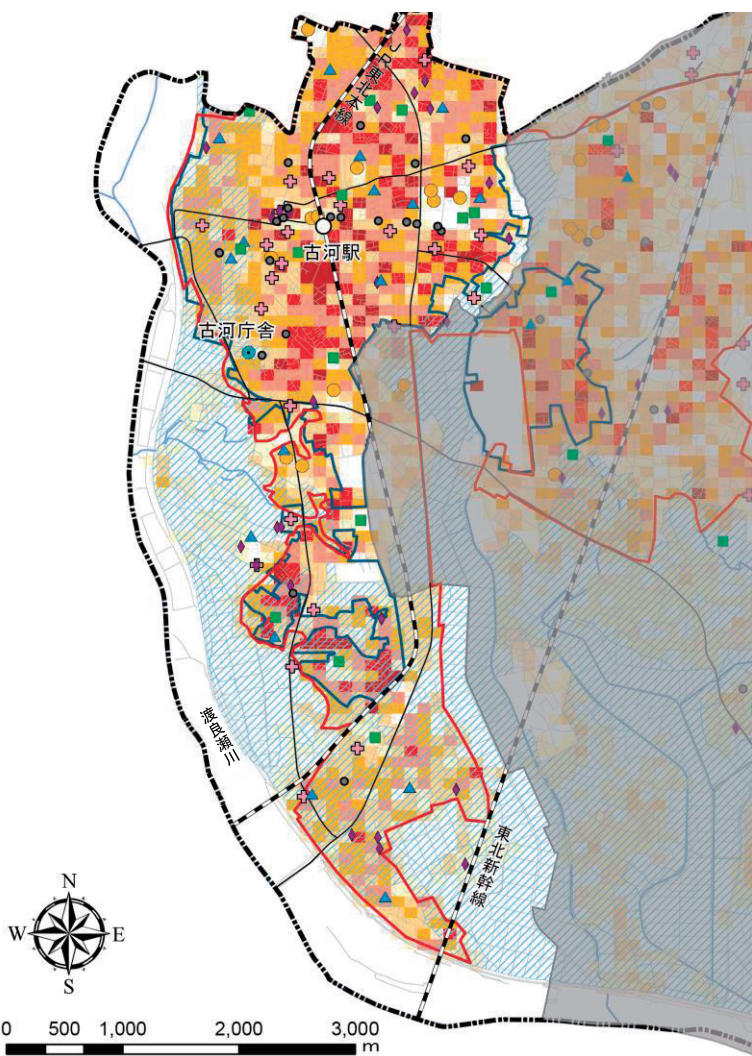
③ 都市機能の立地状況と都市構造の評価

古河地区は、ショッピングセンターや金融機関などの商業施設や医療・福祉施設、小中学校や高校等の文教施設、古河市役所古河庁舎などを有しており、市民生活の中心的な市街地としての役割を果たしています。

特に、医療・福祉施設については、徒歩圏人口カバー率が90%を超えており、歩いて行ける範囲に医療・福祉施設が広く分布し、市民の安全・安心な生活を支えています。

今後人口減少が見込まれる中では、いかに市街地内の人口密度を維持し、これらの既存都市機能の立地を支えていけるかが、大きなポイントとなります。

■ 古河地区の都市機能の立地状況

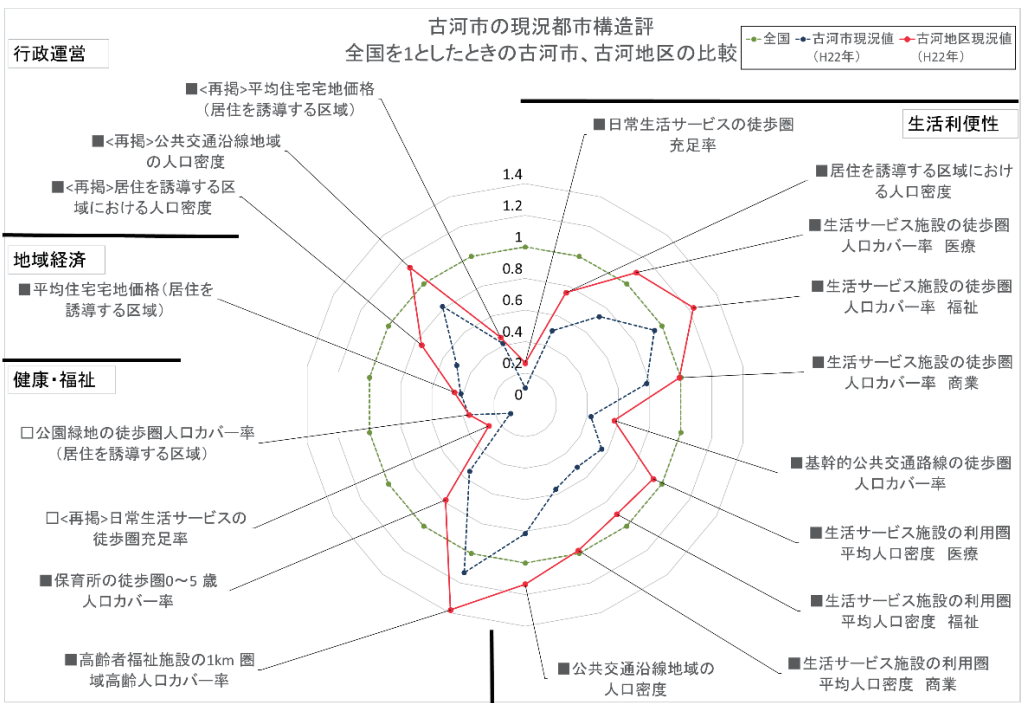


施設凡例	
●	商業施設
+	医療施設
◆	高齢者福祉施設
●	市役所・支所
■	小学校・中学校
▲	幼稚園・保育所
●	金融機関

区域凡例	
□	市街化区域
□	2010年DID地区
○	鉄道駅
—	鉄道
▨	浸水想定区域(2.0m以上)

2035年推計人口	
人口総数	
0	
1-5	
6-10	
11-30	
31-50	
51-75	
76-100	
101-	

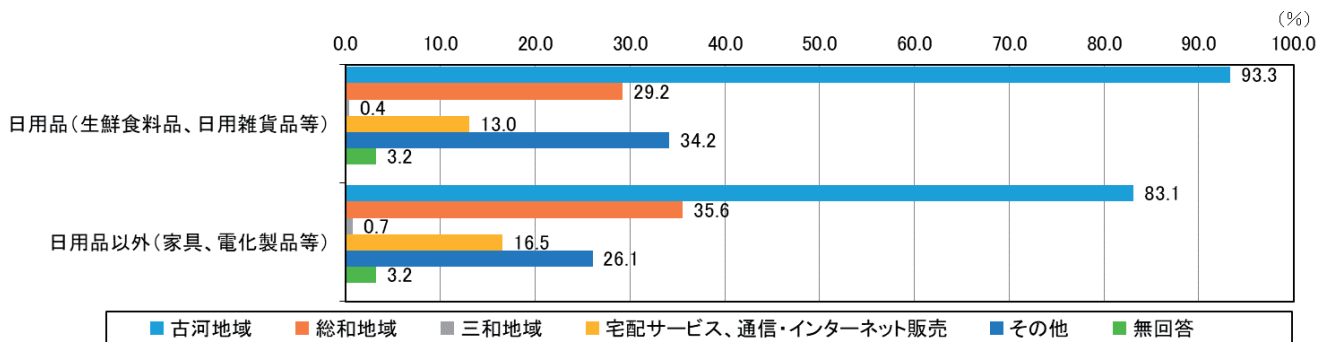
■ 都市構造評価の比較



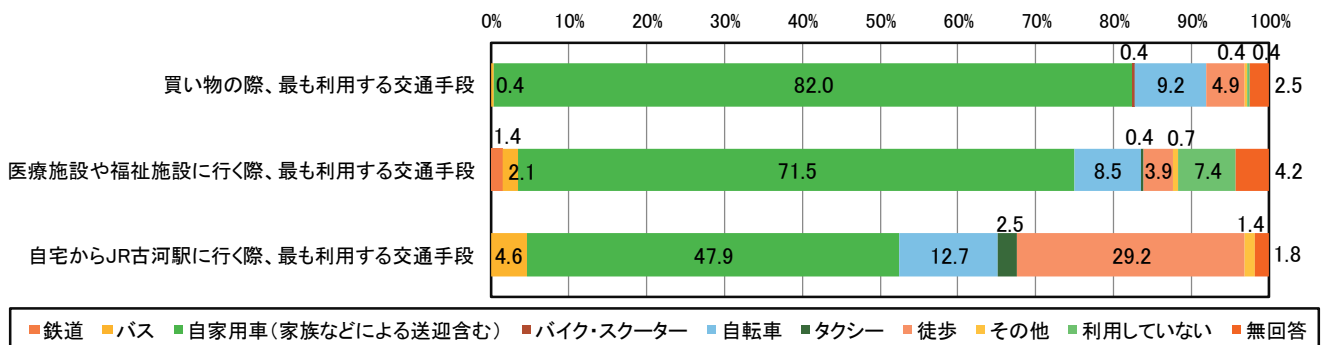
④ 古河地区の住民意向（平成 28 年 10 月「古河市まちづくりアンケート」調査結果）

<日常生活・行動パターン>

■ 日用品及び日用品以外の買い物場所（複数回答 n=284）

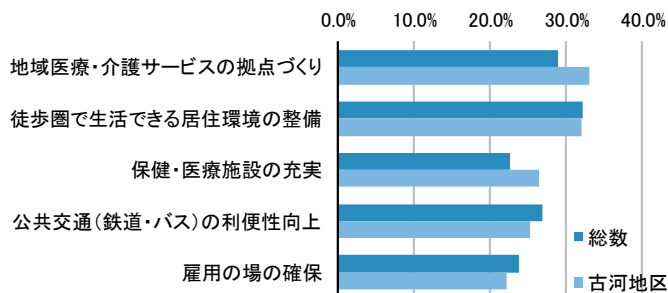


■ 目的別の交通手段（n=284）



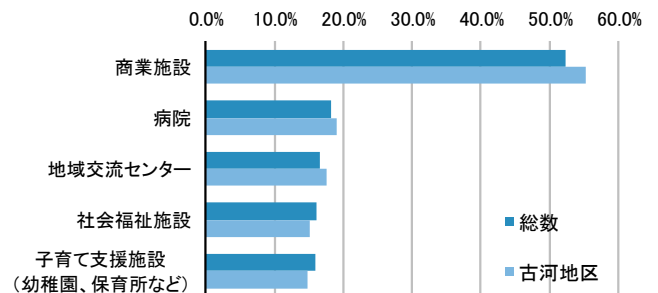
<古河市全体におけるまちづくり意向>

■ 古河市全体のまちづくりの方向性



(複数回答 総数 n=666 古河地区 n=284)

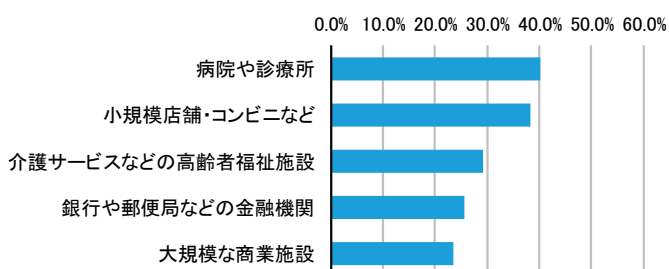
■ 古河駅周辺に充実させるべき都市機能



(複数回答 総数 n=666 古河地区 n=284)

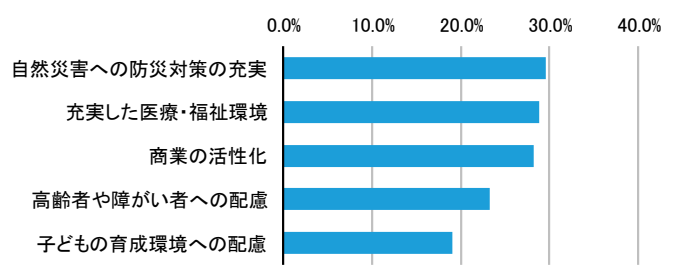
<古河地区におけるまちづくり意向>

■ 古河地区で生活する上で必要な施設



(複数回答 n=284)

■ 古河地区の将来のまちづくりの方向性



(複数回答 n=284)

※四捨五入による処理、複数回答などにより、合計が 100%とならない場合があります。

(2) 地区の主要課題

視点	主要課題
人口集積性	<ul style="list-style-type: none"> ☑ 2015年時点で総人口の約40%となる56,173人が居住していますが、地区内の人口は減少傾向にあり、今後も減少することが予想されます(2035年で48,989人)。 ☑ 年少人口・生産年齢人口は減少し、老年人口は増加する傾向にあり、今後も高齢化が進行することが予想されます(2035年で高齢化率35.6%)。 ☑ 2035年時点においても、市街化区域内の古河駅周辺やけやき平などの住宅地で一定の人口密度は保たれることが予想され、人口密度50人/haの地域が分布すると予想されます。 ☑ 一方、古河駅西側の渡良瀬川沿岸付近や地区南部の大山付近、市街化調整区域では、さらに低密度化が進むと予想されます。
生活利便性	<ul style="list-style-type: none"> ☑ 古河駅周辺には商業施設や医療施設、金融機関が多く立地しており、徒歩圏域に生活サービス施設が集積しています。特に、古河駅東側は、商業施設、子育て支援施設、教育施設、福祉施設が分布しており、生活利便性が高い地域となっています。 ☑ 日用品の買い物においても、古河地区内で買い物をする割合が90%以上となっており、地区内での生活サービス施設の維持・誘導が求められます。 ☑ 古河地区南部は、都市計画道路横山大山線沿道とその周辺において、商業施設、医療施設、福祉施設が立地しています。 ☑ 生活サービス施設(医療、福祉、商業)の徒歩圏人口カバー率は、市平均より高く、医療・福祉施設に関しては全国平均より高くなっています。生活サービス施設の利用圏平均人口密度においても、市平均より高く、全国平均とほぼ同様の値となっています。 ☑ 市民意向をみると、生活する上で必要な施設として「病院や診療所」、「小規模店舗・コンビニなど」、「高齢者福祉施設」が多く挙げられており、医療、福祉、商業機能の維持が求められます。 ☑ 一方で、公園緑地の徒歩圏人口カバー率は、全国平均より低く、市平均とほぼ同様の値となっています。
交通利便性	<ul style="list-style-type: none"> ☑ 古河駅を中心に地区内はバス路線で概ねカバーされています。そのため、公共交通沿線地域の徒歩圏人口カバー率や人口密度は市平均より高く、特に人口密度は全国平均より高くなっています。 ☑ しかし、買い物や医療施設・福祉施設への交通手段の多くは、自家用車を利用しており、地区内で高齢化が進行する中で、公共交通の利用促進とネットワークの維持が求められます。
居住安全性	<ul style="list-style-type: none"> ☑ 渡良瀬川及び利根川沿岸と地域南部は、浸水深2.0m以上の浸水想定区域に覆われており、けやき平などの人口が集積する住宅地においても、浸水の危険性が高い地域がみられます。 ☑ 古河地区の将来のまちづくりに関する市民意向においても、「自然災害への防災対策の充実」が最も多く、安全な居住環境の形成が求められます。

(3) 地区の将来像

風格が漂う コンパクトで快適なまちづくり

人が集い繋がるまち 古河地区

商業・業務機能や行政・文化機能が集積し、本市の中心的な役割を担う古河地区においては、引き続き、古河の歴史と文化が薫る風格ある市街地の維持・育成に努めるとともに、拠点地域と居住地がコンパクトにまとまった、生活利便性の高い快適なまちづくりを目指します。

また、市民の生活拠点や来訪者の玄関口としての機能の維持・充実に向けて、住民同士やコミュニティ間の繋がり、来訪者との繋がりを大切に、多くの人が集うにぎわいあるまちづくりを目指します。

(4) 施策の方向性

古河駅周辺都市拠点における拠点機能の維持・向上

立地適正化計画との連携による都市機能の維持・誘導

- 市民生活の中心的な役割を果たすとともに、本市の玄関口となる古河駅周辺都市拠点では、駅を中心とした商業・業務機能や文化機能が一体となり、歴史的・文化的な景観や資源を活かした、市の顔となる魅力的なまちの形成を目指します。
- 都市機能の維持・誘導を図るべき中心的な市街地については、立地適正化計画の「都市機能誘導区域」に指定し、若者をターゲットとした商業施設や、病院・診療所などの医療施設を維持・誘導することで、地区全体の定住人口の増加を図ります。
- また、美術館・博物館などの地域の歴史・文化資源を活かし、市全体から周辺都市まで、広域的な利用も見据えた都市機能の維持・誘導を図り、拠点性を高めます。



古河駅西口の市街地

都市機能を支える人口密度の確保

- 古河地区には、生活利便性に資する商業・業務機能や行政機能が集積し、安全・安心に子育てができる文教機能や医療・福祉機能も充実しています。これらの充実した都市機能を将来にわたって維持していくことができるように、適正な人口密度の確保を目指します。

定住促進に向けた居住性の向上と安全性の確保

若年層の定住促進に資する環境整備

- 圏央道の開通や新たな工業団地の整備などを背景に、本市に多くの従業者が流入することが予想されることから、持続可能な都市づくりに向けた若年層の確保に向けて、生活利便施設の維持・誘導や居住地から従業地までのアクセス網の確保など、定住促進に資する取組みを一体的に推進します。
- 古河地区には、生活利便性に資する商業・業務機能や行政機能が集積し、安全・安心に子育てができる文教機能や医療・福祉機能も充実しています。これらの充実した都市機能を将来にわたって維持していくことができるように、適正な人口密度の確保を目指すとともに、若年層に選ばれる居住地づくりに向けて、子育て支援施設の維持・誘導を推進します。
- いつまでも住み続けたいと思える、質の高い居住環境を形成していくために、地区計画や建築協定など、住民が主体となったエリアマネジメントの展開を促進し、独自のルールに基づいた魅力創出により、付加価値のある、選ばれる居住地づくりを進めます。



古河市役所古河庁舎



駅前子育て広場「わんぱくステーション」

都市的土地利用の促進

- 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区域については、今後の社会経済情勢の変化等を見据え、必要な都市計画の見直しなども視野に入れながら、都市的土地利用の促進を図ります。

安全・安心な市街地環境の確保

- 古河地区においては、渡良瀬川や利根川、向堀川の周辺が、浸水想定区域 2.0 m以上のエリアに指定されています。浸水想定区域に指定された既存市街地については、立地適正化計画の「居住誘導区域」との連携を図りながら、自助・共助・公助の考えのもと、引き続き、防災・減災対策に取り組むとともに、災害ハザード情報を市民や事業者に対して積極的に周知し、新規開発等については、できるだけ安全なエリアへ誘導を図ります。
- 古河駅周辺の古くから整備された住宅地では、将来的に住民の高齢化に伴う空き家の発生が予想されることから、空き家の実態把握に努めるとともに、若年層の定住促進の受け皿としての役割も見据えながら、適正な管理と活用に取り組めます。

高齢社会に対応したまちづくり

- 市民生活の拠点であり、市の人口の約4割が居住する古河地区においては、今後さらに増加が見込まれる高齢者をはじめ、子どもや障がいのある人まで、誰もが暮らしやすいまちづくりを進めていくことが求められます。そのため、徒歩や自転車、路線バスなどで簡単に目的地まで移動できるよう、歩ける範囲で様々なサービスが享受可能となる都市機能の集積を図るとともに、公共交通網の確保や安全な歩行空間の確保、交通施設のバリアフリー化など、交通環境の整備も推進します。

円滑な移動に資する交通結節機能の維持・強化

公共交通網の結節機能の維持・強化

- 本市唯一の鉄道駅である古河駅は、多くの市民や来訪者が行き来する、鉄道、路線バス、循環バス等による公共交通網の拠点機能を果たしていることから、引き続き、ハード・ソフト両面から利便性の確保に向けた取組みを推進します。
- 古河地区においては、構想路線となる筑西幹線道路をはじめ、都市計画道路新町三杉線、西牛谷辺見線、桜町上辺見線の整備が予定されていることから、地区内及び地区間のアクセス性の向上に向けて、計画的な道路整備を推進します。

新駅実現と合わせた一体的土地利用の検討

- 古河地区に隣接する総和地区の大堤では、JR東北本線の新駅設置構想が検討されていることから、新駅実現に向けた取組みの進捗状況を踏まえながら、新たな交通結節拠点としての機能拡充に資する、新駅周辺での一体的な土地利用展開や既存公共交通網との連携のあり方等について、引き続き検討していくものとしします。

歴史・文化を活かした風格あるまちづくり

古河ならではの個性ある景観の創出

- 本市の玄関口となる古河駅周辺エリアについては、来訪者が本市のイメージを形成する“顔”としての役割も果たしていることから、古河の風格を活かしたサイン整備やデザインの統一など、周辺と一体となった景観形成に取り組みます。
- 古河駅西口では、古河歴史博物館や古河文学館、点在する寺社や屋敷林、蔵づくりや煉瓦づくりの建物など、多くの歴史・文化的景観資源を有しており、古河ならではの風格漂う景観が形成されていることから、景観計画をはじめとする法的な担保を図りながら、景観資源の積極的な活用と保全・育成を図ります。

豊かな水とみどりの環境の継承

- 古河地区は、渡良瀬川や利根川などの豊かな水環境と、古河総合公園（古河公方公園）や古河市渡良瀬総合運動公園をはじめとするみどり環境を有しています。都市環境に潤いを与える水とみどり資源については、引き続き、適正な管理に基づく継承を基本としながら、都市の魅力向上に資する積極的な活用を図ります。

古河地区まちづくり構想図

- 若年層の定住促進に資する環境整備
- 高齢社会に対応したまちづくり



- 市役所
- 行政区境界
- 市街化区域
- 鉄道駅
- 鉄道駅(構想)
- 鉄道
- 主要河川

- 居住市街地エリア
- 複合市街地エリア
- 商業業務系市街地エリア
- 産業系市街地エリア
- スポーツ・レクリエーションエリア
- 田園共生エリア
- 農業振興エリア
- 産業誘導促進エリア
- 大規模施設用地

- 自動車専用道路
- 主要幹線道路(暫定供用も含む)
- 主要幹線道路(整備中・整備予定)
- 主要幹線道路(構想路線)
- 都市幹線道路(暫定供用も含む)
- 都市幹線道路(整備中・整備予定)
- 都市幹線道路(構想路線)
- その他道路
- その他道路(整備中・整備予定)

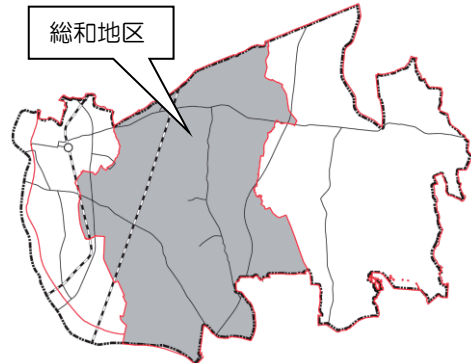
※(県): 県道 (都): 都市計画道路

(1) 地区の現況

① 位置と概況

総和地区は市域の中央部に位置し、北側は栃木県野木町、栃木県小山市、南側は利根川を挟んで五霞町、境町に接しています。

隣接する古河地区から連なる一体的な市街地、地区南部の市街地、集落地から構成され、地区全体として本市の郊外型市街地として位置づけられています。

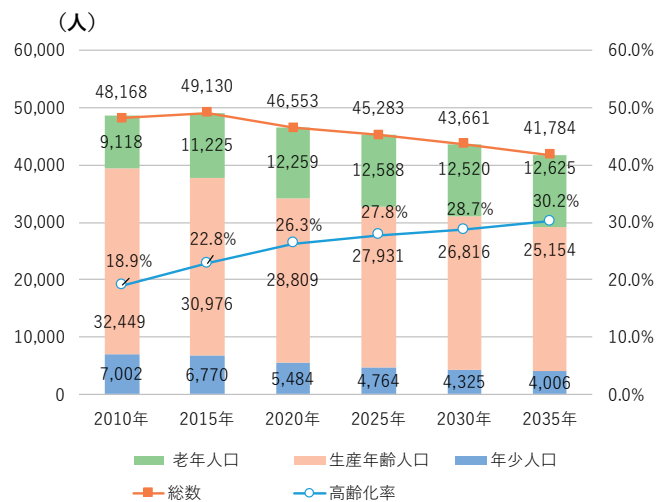


② 人口動向

総和地区の人口は、2015年時点で総人口の34.9%を占めており、古河地区に次ぐ居住地域としての役割を担っています。

2010～2015年にかけては、新たな宅地開発等による人口流入により、人口が増加傾向となりましたが、将来的には減少傾向に移行することが予想されています。

年少人口・生産年齢人口は減少し、老年人口が増加することが予想されますが、高齢化率は2035年時点で30.2%と、他地区よりも比較的緩やかな傾向を示しています。



※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。

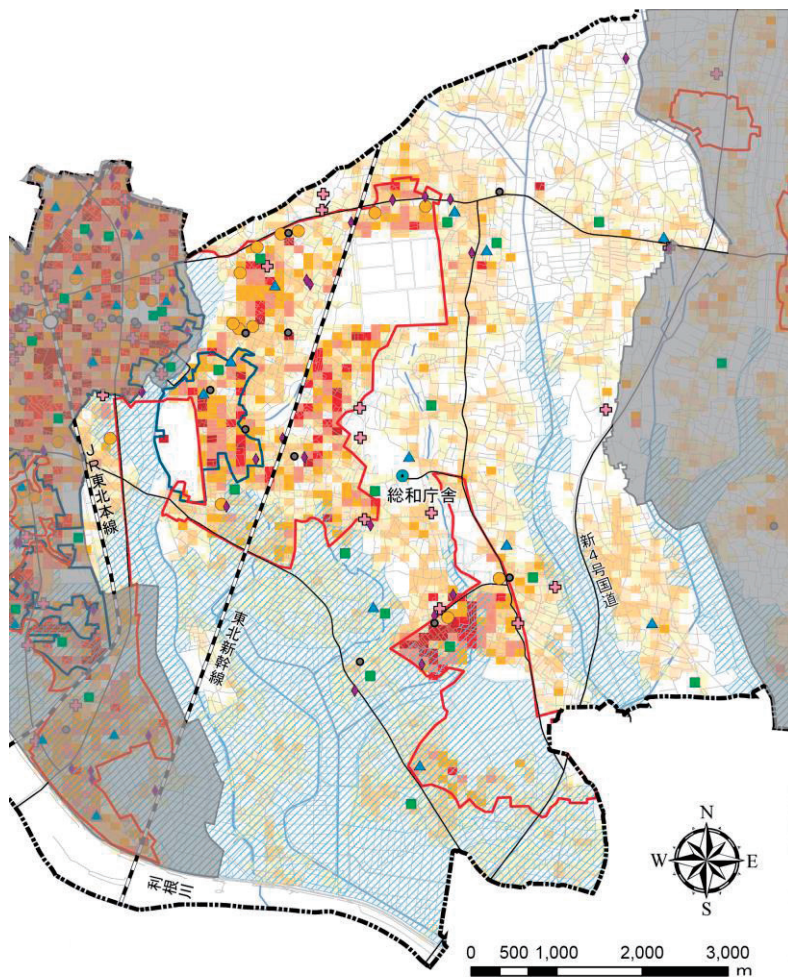
③ 都市機能の立地状況と都市構造の評価

駒羽根小学校周辺には商業施設や医療施設、金融機関、小学校、福祉施設が集積しており、利便性の高い住宅地を形成しています。また、地区北側には、西牛谷小堤線沿道や西牛谷下辺見線沿道に商業施設が立地しており、古河地区とともに生活利便性が高い地区となっています。

特に、商業施設については、幹線道路沿道を中心に、食品スーパーのほか、ホームセンター・専門店が多く立地しており、地域住民の日常生活利用以外にも、市外を含む地区外からの利用も多い状況にあります。

一方で、医療・福祉施設や商業施設の徒歩圏人口カバー率が約50～65%程度にとどまっており、歩いて生活が可能な市街地の形成には至っていません。

■ 総和地区の都市機能の立地状況

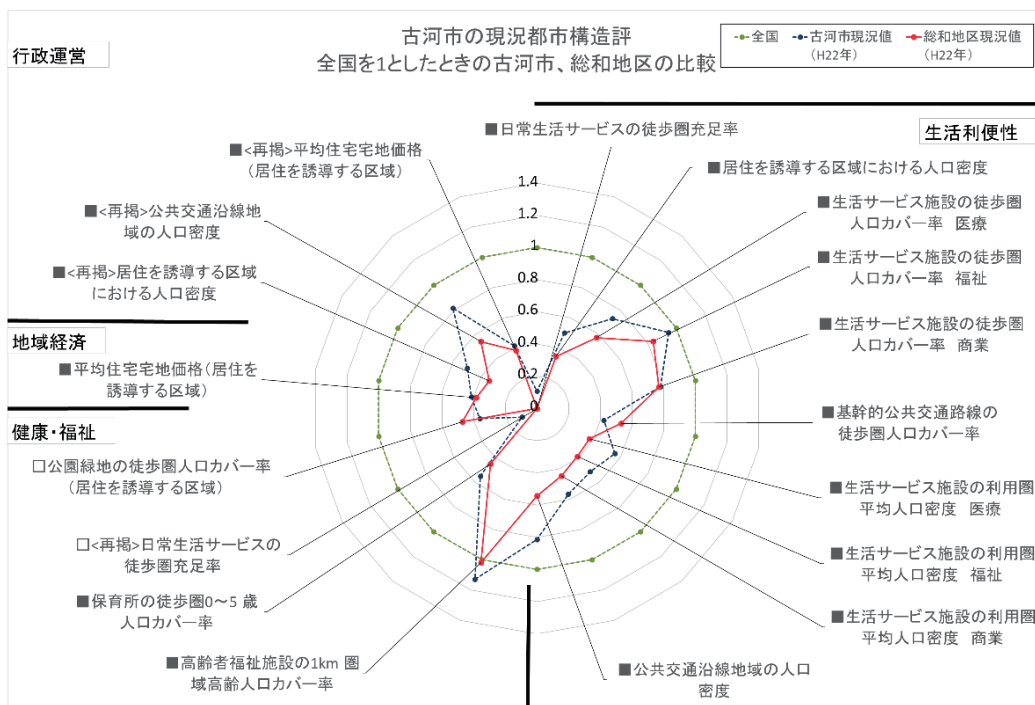


施設凡例	
●	商業施設
+	医療施設
◆	高齢者福祉施設
●	市役所・支所
■	小学校・中学校
▲	幼稚園・保育所
●	金融機関

区域凡例	
□	市街化区域
□	2010年DID地区
○	鉄道駅
—	鉄道
▨	浸水想定区域(2.0m以上)

2035年推計人口	
人口総数	
0	
1-5	
6-10	
11-30	
31-50	
51-75	
76-100	
101-	

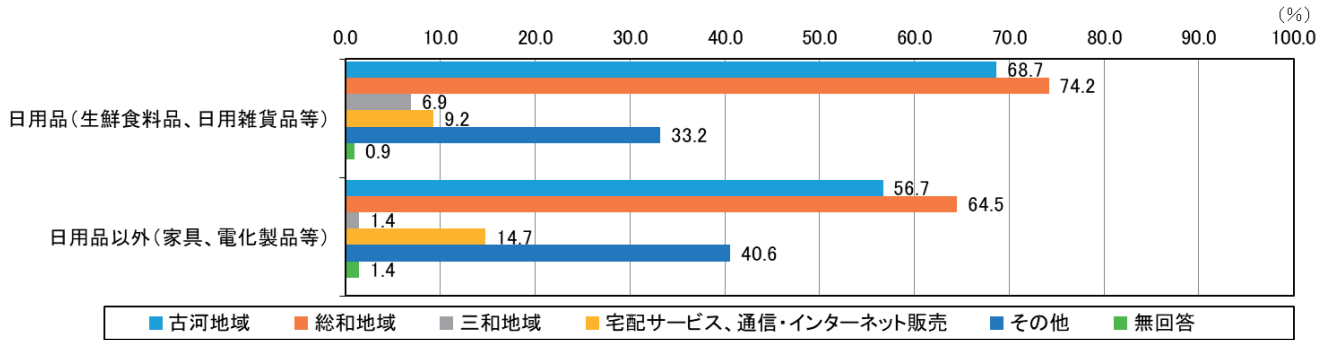
■ 都市構造評価の比較



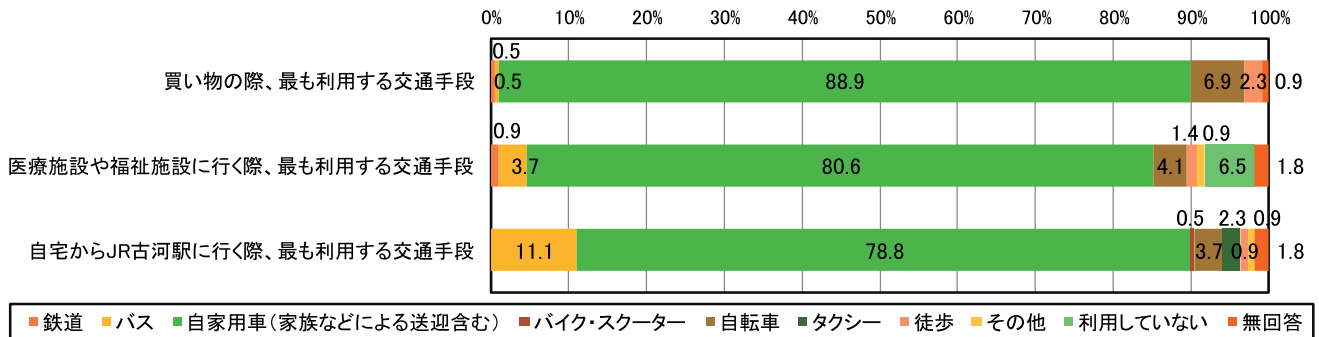
④ 総和地区の住民意向（平成 28 年 10 月「古河市まちづくりアンケート」調査結果）

<日常生活・行動パターン>

■日用品及び日用品以外の買い物場所（複数回答 n=217）

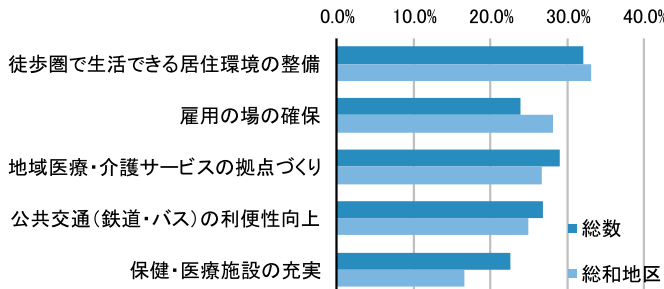


■目的別の交通手段（n=217）



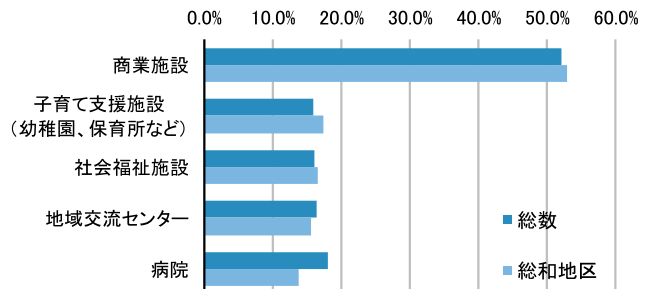
<古河市全体におけるまちづくり意向>

■古河市全体のまちづくりの方向性



(複数回答 総数 n=666 総和地区 n=217)

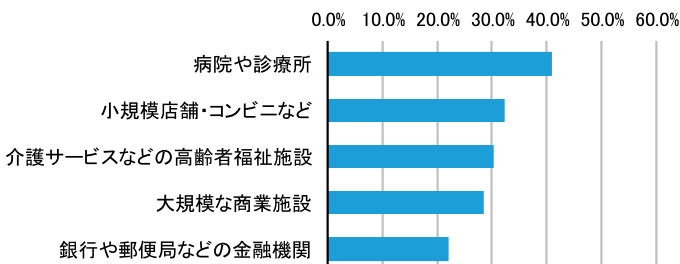
■古河駅周辺に充実させるべき都市機能



(複数回答 総数 n=666 総和地区 n=217)

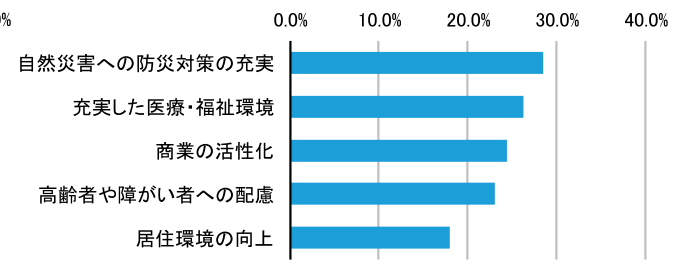
<総和地区におけるまちづくり意向>

■総和地区で生活する上で必要な施設



(複数回答 n=217)

■総和地区の将来のまちづくりの方向性



(複数回答 n=217)

※四捨五入による処理、複数回答などにより、合計が 100%とならない場合があります。

(2) 地区の主要課題

視点	主要課題
人口集積性	<ul style="list-style-type: none"> ☑ 2015年時点で総人口の約35%となる49,130人が居住する地区で、地区内の人口は増加傾向にあります。しかし、今後は減少に転じ、2035年で41,784人まで減少すると予想されます。 ☑ 年少人口及び生産年齢人口は減少し、老年人口は増加する傾向にあります。 ☑ 今後も駒羽根小学校周辺や総和庁舎西側の市街化区域内で人口が増加することが予想され、2035年時点でも、駒羽根小学校周辺や関戸周辺では人口密度50人/haが維持されると予想されます。 ☑ 一方で、下辺見・上辺見周辺や小堤周辺で人口が減少することが予想されます。
生活利便性	<ul style="list-style-type: none"> ☑ 駒羽根小学校周辺には商業施設や医療施設、金融機関、小学校、福祉施設が集積しており、利便性の高い住宅地を形成しています。 ☑ 地区北西部には、国道125号沿道や都市計画道路西牛谷下辺見線沿道に商業施設が立地しており、古河地区とともに生活利便性が高い地区となっています。商業施設は、食品スーパーのほか、ホームセンター・専門店の立地が多く、地域住民の日常生活利用以外にも、地区外からの利用が多くなっています。 ☑ 生活サービス施設（医療、福祉、商業）の徒歩圏人口カバー率は、商業に関しては市平均と同様の値となっていますが、医療・福祉に関しては市平均より低く、今後、高齢者の増加が想定される総和地区においては、医療・福祉施設の維持・誘導が求められます。 ☑ 市民意向をみると、生活する上で必要な施設として「病院や診療所」、「小規模店舗・コンビニなど」、「高齢者福祉施設」が多く挙げられています。
交通利便性	<ul style="list-style-type: none"> ☑ 総和地区は、幹線道路沿線を中心にバス路線が通っており、工業団地を除く市街化区域内は概ねバス路線の徒歩圏域でカバーされていることから、公共交通沿線地域の徒歩圏人口カバー率は市平均より高くなっています。 ☑ また、市街化調整区域の既存集落等の居住者の交通利便性を確保するため、地区全域にデマンド交通を導入しています。 ☑ 買い物や医療施設・福祉施設への交通手段については、80%以上は自家用車を利用しており、地区内で高齢化が進行する中では、公共交通の利用促進に向けた交通体系の見直しが求められます。
居住安全性	<ul style="list-style-type: none"> ☑ 地区南部の広範囲にわたって、浸水深2.0m以上の浸水想定区域に覆われており、駒羽根小学校周辺などの人口が集積する住宅地においても、浸水の危険性が高い地域がみられます。 ☑ 市街化区域内には大規模な工業団地が整備されており、引き続き産業振興と周辺の良い住環境の維持が求められます。 ☑ 総和地区の将来のまちづくりに関する市民意向においては、「自然災害への防災対策の充実」が最も多く、安全な居住環境の形成が求められます。

(3) 地区の将来像

農・商・工が融合した 人にやさしいまちづくり

誰もが住みたくなるまち 総和地区

郊外部に広がる「農地」と、幹線道路沿道を中心に形成された「商業地」、本市の産業をけん引する「工業地」がバランスよく融合した総和地区においては、引き続き、メリハリのある土地利用を図りながら、どの世代にとっても暮らしやすい、誰もが住んでみたいと思うような質の高いまちづくりを目指します。

(4) 施策の方向性

古河駅東部都市拠点における拠点機能の誘導・創出

土地区画整理事業及び立地適正化計画との連携による都市機能の誘導・創出

- 古河駅東部土地区画整理事業区域を中心とした古河駅東部都市拠点では、土地区画整理事業の計画的な推進に基づく、居住と一体となった新たな拠点形成を目指します。
- 都市機能の誘導・創出を図るべき土地区画整理事業区域及びその周辺エリアについては、立地適正化計画の「都市機能誘導区域」に指定し、大規模商業施設や病院などを誘導し、地区内の住民のみならず、国道125号や十間通りを通じて市内全体の利便性向上を図ります。
- 総和地区の持続性に寄与する若年層の獲得に向けて、診療所や幼稚園・保育園などの誘導を行い、ファミリー世帯が暮らしてみたいと思える居住環境の形成を目指します。



古河駅東部土地区画整理事業区域



十間通り

大規模跡地を活用した新たな都市機能の創出

- 総和地区は大規模病院跡地を有しており、市の課題解消や新たな活力創出に資する活用が求められます。当該跡地では、上辺見保育所の移転と合わせて、市全体の子育て拠点となるような新たな施設の整備が検討されていることから、引き続き、多様な主体との連携を図りながら、市全体の質的向上に波及する新規都市機能の創出を目指します。

メリハリのある土地利用に基づく安全・安心なまちづくり

工業地と住宅地が調和した暮らしやすい都市環境の形成

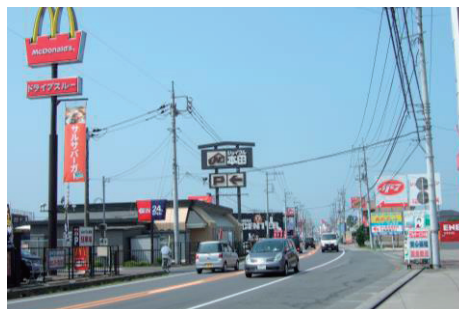
- 総和地区は、丘里工業団地や北利根工業団地など、市の産業を支える大規模工業地を有しています。また、職住近接型の居住地として、工業地周辺に戸建てを中心とした住宅地が形成されています。大規模工業地については、引き続き本市の産業拠点として操業環境の維持・向上に努めるとともに、周辺の住宅地の居住環境に配慮した緩衝緑地の管理・保全など、職住が調和した都市環境の維持・増進を図ります。
- 住宅地については、住民の高齢化等により、今後空き家の発生などが顕在化すると予想されることから、若年層の住宅取得の受け皿として機能するよう、建築協定などの住民主体でのエリアマネジメントの導入による、質の向上と付加価値の創出を促進します。



丘里工業団地

生活利便性を支える沿道型商業地の機能維持

- 国道125号沿道に形成された沿道型商業地については、総和地区のみならず市全体を対象とした広域的な商業地として機能していることから、今後も地区計画の適正な運用やアクセス道路の整備などを図りながら、住民の生活利便性を支える商業地としての機能の維持を図ります。



国道125号の沿道型商業地

新4号国道沿道における新規産業用地の創出

- 市長が定める指定路線区域である新4号国道の柳橋（北）交差点、久能交差点、高野交差点の半径1km以内の区域については、大規模な流通業務施設の新規立地に向けて、市街化調整区域における地区計画の導入や開発許可基準の適正運用など、必要となる都市計画の手立てを行いながら、周辺環境と調和した計画的な土地利用を図ります。

安全・安心な市街地環境の確保

- 利根川や向堀川、女沼川、宮戸川など、地区内に多くの河川を有する総和地区においては、地区南部の田園地帯や駒羽根の市街地が浸水想定区域2.0m以上のエリアに指定されています。浸水想定区域に指定された既存市街地については、立地適正化計画の「居住誘導区域」との連携を図りながら、自助・共助・公助の考えのもと、引き続き、浸水時における防災・減災対策に取り組むとともに、災害ハザード情報を市民や事業者に対して積極的に周知し、新規開発等については、できるだけ安全なエリアへ誘導を図ります。

円滑な移動を支える交通ネットワークの充実

拠点と居住地を繋ぐ交通網の維持・強化

- 古河駅周辺都市拠点や古河駅東部都市拠点など、市や総和地区の拠点となるエリアと居住地間の円滑なアクセスを確保していくために、自家用車による移動だけでなく、公共交通の利用促進も展開しながら、将来にわたって持続可能で利便性の高い交通体系の構築に努めます。

長期構想路線の実現に向けた取組み推進

- 総和地区においては、構想路線となる筑西幹線道路や（仮称）久能谷貝線をはじめ、国道354号バイパスや都市計画道路上辺見下大野線の整備が予定されていることから、地区内及び地区間のアクセス性の向上に向けて、早期の事業化に向けた積極的な取組みを推進します。

新駅実現に向けた取組み推進

- 総和地区では、大堤エリアにおいて JR 東北本線の新駅設置構想が検討されていることから、その実現に向けて関係機関との積極的な協議・調整を図りながら、併せて周辺地域における土地利用展開や公共交通との連携についても検討することとします。

豊かな田園環境の管理・保全

郊外部の田園環境の管理・保全

- まとまりのある平地林や河川、豊かな田園環境については、総和地区のゆとりある都市空間を形成する貴重な要素として、将来にわたって適切な管理・保全を図ります。
- 農業生産の場となる農地については、今後も積極的な利用に基づく管理・保全を図りながら、耕作放棄地の発生抑制に努め、質の高い営農環境の維持・向上を推進します。

既存集落コミュニティの維持・改善

- 郊外部に点在する既存集落においては、本市の農業生産を支える貴重な担い手の居住地として、引き続きコミュニティの維持・活性化が求められることから、立地基準の適正運用により、コミュニティの持続性向上に資する一定の土地利用を許容しながら、集落環境の改善を促進します。

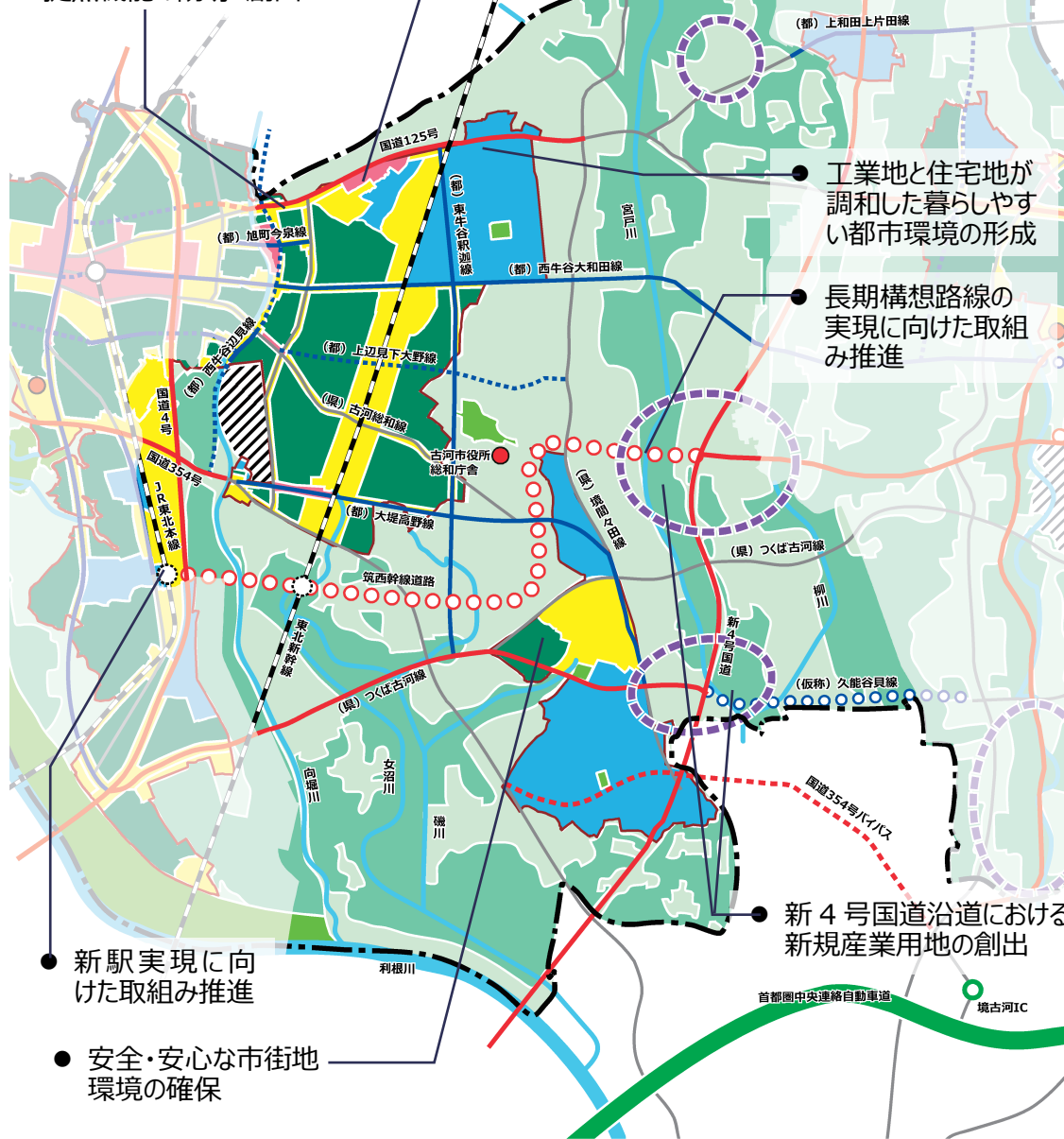
総和地区まちづくり構想図

- 郊外部の田園環境の管理・保全
- 既存集落コミュニティの維持・改善
- 古河駅東部都市拠点における拠点機能の誘導・創出

● 生活利便性を支える沿道商業地の機能維持

● 工業地と住宅地が調和した暮らしやすい都市環境の形成

● 長期構想路線の実現に向けた取り組み推進



● 新駅実現に向けた取り組み推進

● 安全・安心な市街地環境の確保

● 新4号国道沿道における新規産業用地の創出

- 市役所
- 行政区域界
- 市街化区域
- 鉄道駅
- 鉄道駅(構想)
- 鉄道
- 主要河川

- 居住市街地エリア
- 複合市街地エリア
- 商業業務系市街地エリア
- 産業系市街地エリア
- スポーツ・レクリエーションエリア
- 田園共生エリア
- 農業振興エリア
- 産業誘導促進エリア
- 大規模施設用地

- 自動車専用道路
- 主要幹線道路(暫定供用も含む)
- 主要幹線道路(整備中・整備予定)
- 主要幹線道路(構想路線)
- 都市幹線道路(暫定供用も含む)
- 都市幹線道路(整備中・整備予定)
- 都市幹線道路(構想路線)
- その他道路
- その他道路(整備中・整備予定)

※(県):県道 (都):都市計画道路

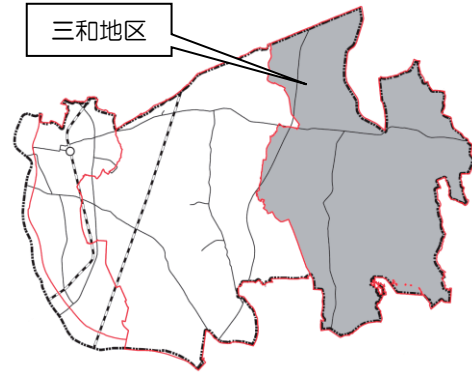
3 三和地区

(1) 地区の現況

① 位置と概況

三和地区は市域の東部に位置し、北側は栃木県小山市、結城市、東側は八千代町、南側は坂東市、境町に接しています。

国道 125 号沿道に広がる市街地のほか、主要な道路の沿道を中心に集落地が形成されており、地区全体としては田園地域として位置づけられています。



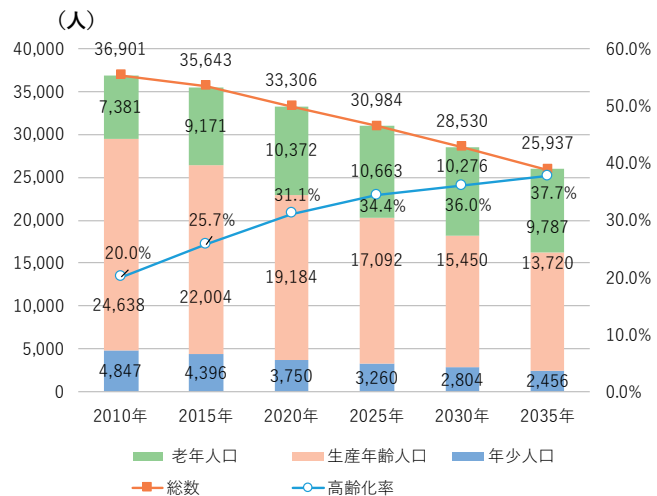
② 人口動向

三和地区の人口は、2015 年時点で総人口の 25.3%を占めています。

人口は既に減少に転じており、将来的にもさらなる減少が予想されています。

年少人口・生産年齢人口は減少し、老年人口が増加することが予想されており、特に高齢化率は 2035 年時点で 37.7%と、他地区よりも高い傾向を示しています。

一方で、名崎工業団地への企業進出に伴い、従業者やその家族の定住による、新たな人口の獲得が期待される地区でもあります。



※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。

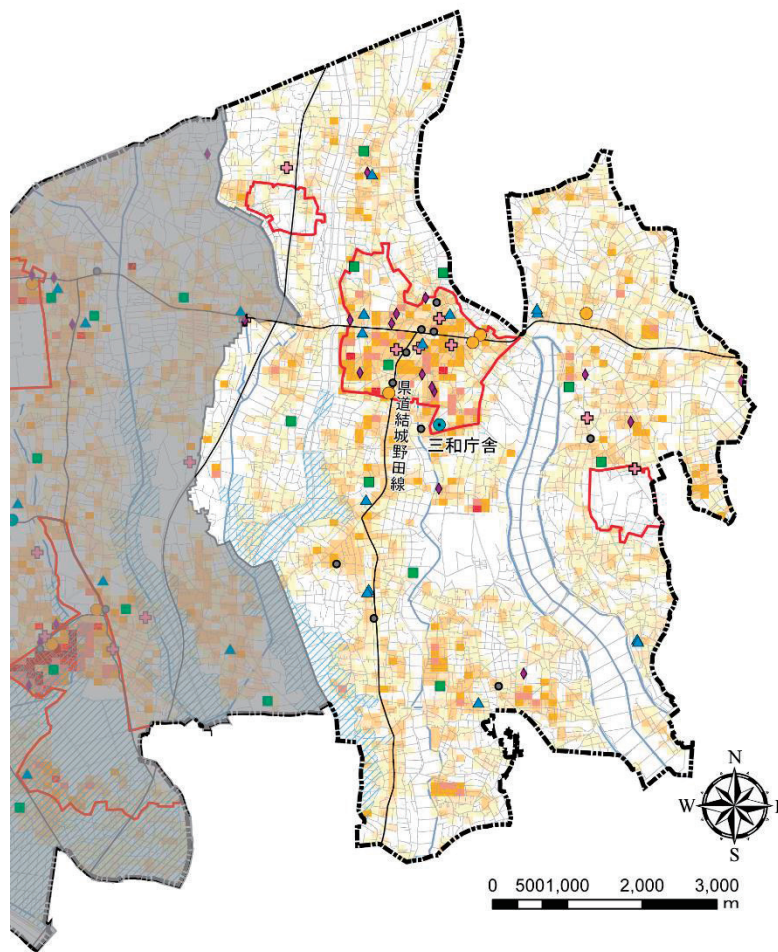
③ 都市機能の立地状況と都市構造の評価

国道 125 号沿道を中心に、商業施設や医療施設、金融機関、子育て支援施設が立地しています。また、市街化調整区域の集落周辺では、コンビニエンスストアが立地しており、地域住民の日常生活における利便施設としての役割を果たしています。

一方で、医療・福祉施設や商業施設の徒歩圏人口カバー率が約 30~50%程度と低い水準にあり、自動車による移動を前提とした都市構造となっています。

名崎工業団地における自動車製造業の立地により、新たな定住人口の獲得が期待される中で、必要な都市機能を適切に誘導していくことで、生活利便性の高い市街地の形成を進めていくことが求められます。

■三和地区の都市機能の立地状況

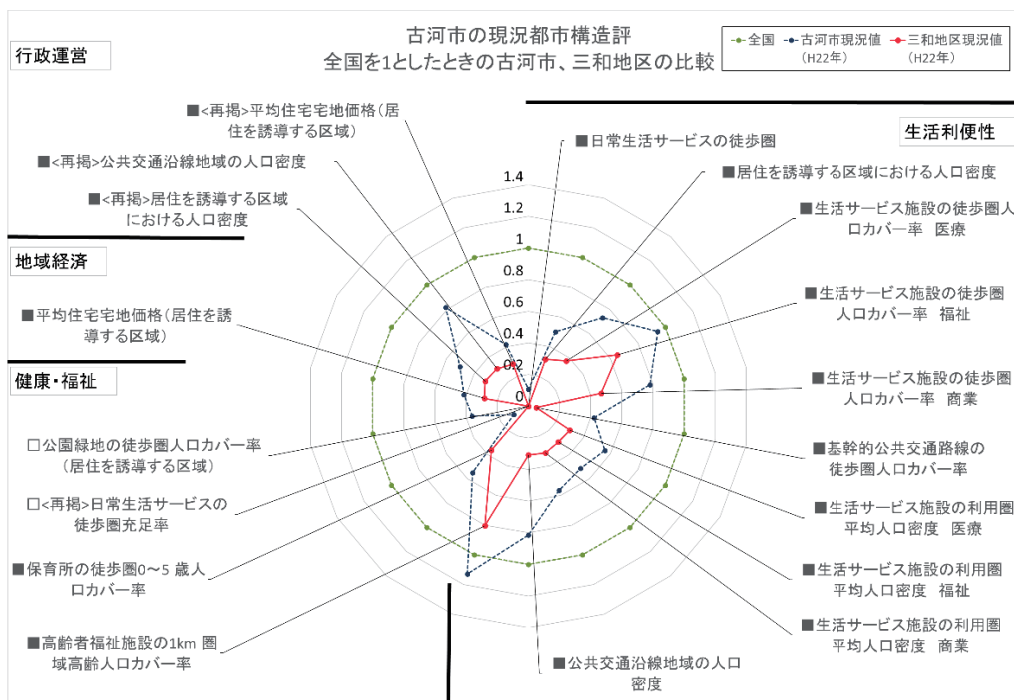


施設凡例	
●	商業施設
+	医療施設
◆	高齢者福祉施設
●	市役所・支所
■	小学校・中学校
▲	幼稚園・保育所
●	金融機関

区域凡例	
□	市街化区域
□	2010年DID地区
○	鉄道駅
—	鉄道
▨	浸水想定区域(2.0m以上)

2035年推計人口	
人口総数	
0	0
1-5	1-5
6-10	6-10
11-30	11-30
31-50	31-50
51-75	51-75
76-100	76-100
101-	101-

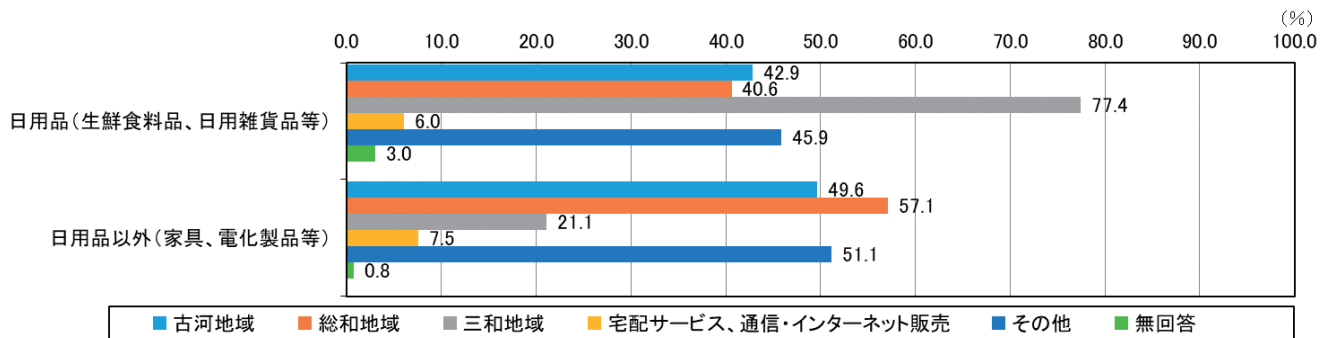
■都市構造評価の比較



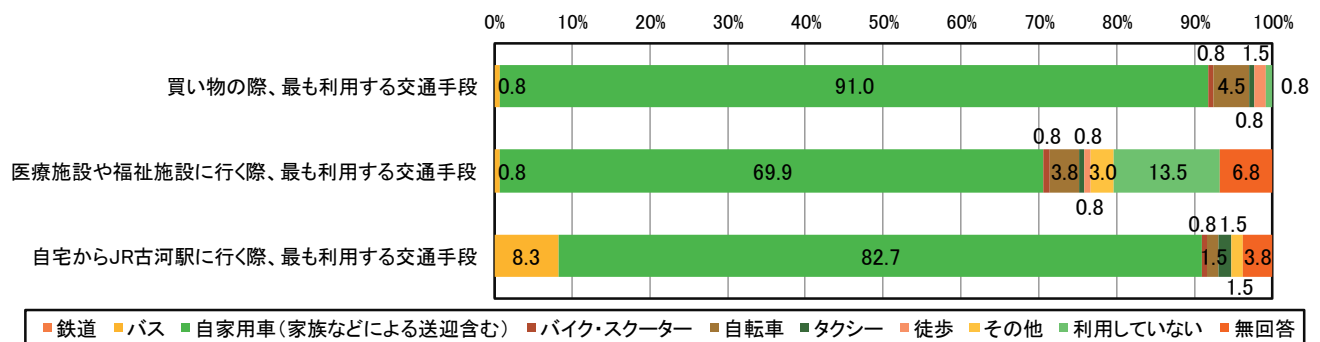
④ 三和地区の住民意向（平成 28 年 10 月「古河市まちづくりアンケート」調査結果）

<日常生活・行動パターン>

■ 日用品及び日用品以外の買い物場所（複数回答 n=133）

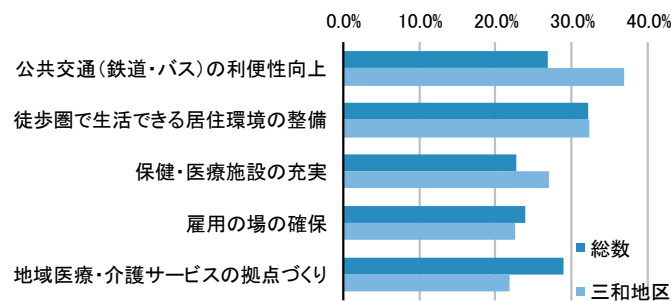


■ 目的別の交通手段（n=133）



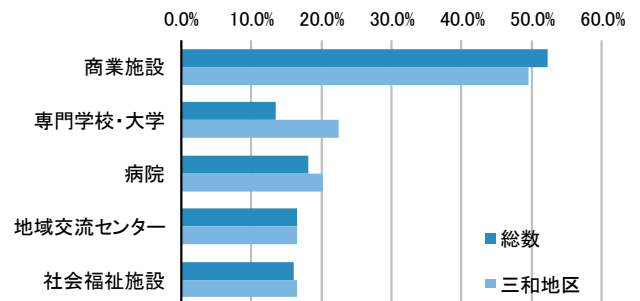
<古河市全体におけるまちづくり意向>

■ 古河市全体のまちづくりの方向性



(複数回答 総数 n=666 三和地区 n=133)

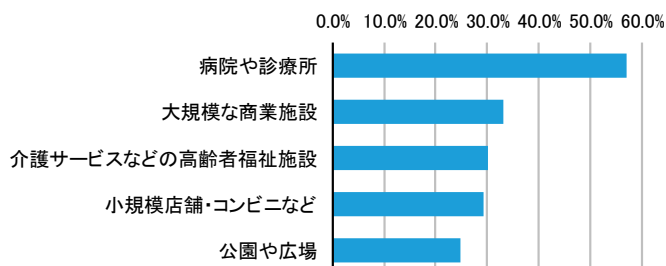
■ 古河駅周辺に充実させるべき都市機能



(複数回答 総数 n=666 三和地区 n=133)

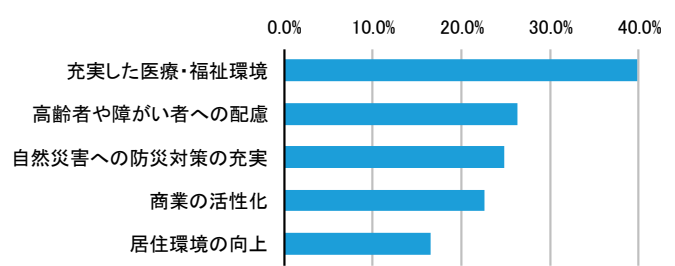
<三和地区におけるまちづくり意向>

■ 三和地区で生活する上で必要な施設



(複数回答 n=133)

■ 三和地区の将来のまちづくりの方向性



(複数回答 n=133)

※四捨五入による処理、複数回答などにより、合計が 100%とならない場合があります。

(2) 地区の主要課題

視点	主要課題
人口集積性	<ul style="list-style-type: none"> ☑ 2015年時点で総人口の25%となる35,643人が居住していますが、市内3地区で最も人口が少ない地区です。人口は減少傾向にあり、今後も大幅に減少することが予想されます(2035年で25,937人)。 ☑ 年少人口・生産年齢人口は減少傾向で推移し、高齢化率は2035年で37.7%と高くなりますが、老年人口は2025年をピークに減少すると予想されます。 ☑ 地区全域で人口減少することが予想され、特に諸川周辺の市街化区域内の人口減少が著しく、市街化調整区域も含めてさらに低密度化が進行すると予想されます。 ☑ 一方、名崎工業団地への自動車製造業の立地に伴い、関連企業も含めた従業者等の定住によって新たな人口の獲得が期待できる地区でもあります。
生活利便性	<ul style="list-style-type: none"> ☑ 諸川周辺の市街化区域内においては、国道125号沿道を中心に、商業施設や医療施設、金融機関、子育て支援施設が立地しています。また、市街化調整区域の集落においてもコンビニエンスストアが立地しており、日常生活における利便施設となっています。 ☑ 日用品は地区内で買い物をする割合が77.4%を占め、日常の生活サービス施設の維持が求められますが、日用品以外は地区外との連携による利便性の確保が求められます。 ☑ 生活サービス施設(医療、福祉、商業)の徒歩圏人口カバー率、利用圏平均人口密度ともに市平均より低く、今後、高齢者が増加することを考えると、生活サービス施設の維持とともに、生活利便性が高い地域への居住の誘導が求められます。 ☑ 市民意向をみると、特に生活する上で必要な施設として「病院や診療所」が多く挙げられており、また、三和地区の将来のまちづくりにおいても「充実した医療・福祉環境」が多くなっており、医療・福祉機能の維持・誘導が求められます。
交通利便性	<ul style="list-style-type: none"> ☑ 三和地区は幹線道路沿線を中心にバス路線が通っていますが、他地区に比べ路線数は少ない状況です。ただし、地区全体を対象としたデマンド交通が運行されており、市内の地区間・施設間を連絡しています。 ☑ 公共交通沿線地域の徒歩圏人口カバー率、公共交通沿線地域の人口密度ともに、市平均より低くなっており、将来的な公共交通の維持が課題となっています。 ☑ 買い物や医療施設・福祉施設、古河駅への交通手段についても、バスの利用は極めて少ない状況にあります。地区内における高齢者の増加を見据え、公共交通網の利用促進による機能の維持が求められます。
居住安全性	<ul style="list-style-type: none"> ☑ 地区西南部を流れる柳川沿岸が、浸水深2.0m以上の浸水想定区域となっていますが、地区全域は比較的自然災害が少ない地域となっています。

(3) 地区の将来像

豊かな自然と産業が調和した 健康なまちづくり

いつまでも住み続けられるまち 三和地区

農地や平地林、河川などの豊かな自然環境と、本市の新たな産業拠点となる大規模工業団地を有する三和地区においては、居住者から就業者まで、誰もが健康で快適に生活することができるまちづくりを目指します。

また、諸川周辺の既存市街地の都市機能の充実を図るとともに、郊外の既存集落においても、安全・安心に暮らせる環境づくりを推進し、将来にわたって住み続けることができるまちづくりを目指します。

(4) 施策の方向性

諸川周辺地域拠点における拠点機能の維持・向上

立地適正化計画との連携による都市機能の維持・誘導

- 三和地区の生活拠点であり、交通の要衝でもある諸川周辺地域拠点では、郊外集落を含む三和地区の住民が安心して暮らすことができ、新たな産業拠点の整備に伴う定住人口の獲得にも資する生活利便性の確保・向上を目指します。
- 生活利便性に資する都市機能の維持・誘導を図るべきエリアについては、立地適正化計画の「都市機能誘導区域」に指定し、地域住民や工業団地の従業者をはじめとする新たな居住者をターゲットとして、日常生活に必要なスーパーや診療所、金融機関（ATM）など機能の誘導を図り、幹線道路沿道における既存の商業・業務機能等の活性化を促進します。

他拠点との機能補完に資する交通体系の整備

- 三和地区に不足する都市機能については、本市の都市核である古河駅周辺都市拠点や古河駅東部都市拠点をはじめ、隣接する自治体の拠点地域との連携強化を図ることで、不足機能を補完します。
- 他地区の拠点エリアと居住地間の円滑なアクセスを確保するために、自家用車による移動だけでなく、国道125号やつくば古河線を中心とした路線バスの利用促進も展開しながら、将来にわたって持続可能な交通体系の確保に努めます。
- 三和地区においては、構想路線となる筑西幹線道路や（仮称）久能谷貝線、（仮称）仁連間中橋線をはじめ、都市計画道路諸川谷貝線、上和田仁連線や（仮称）新4号アクセス道路の整備が予定されていることから、地区内及び地区間のアクセス性の向上に向けて、計画的な道路整備を推進します。

産業振興に資する土地利用の展開

新たな産業拠点としての機能の確保・増進

- 圏央道の境古河 IC に近接し、新4号国道などの広域的なアクセス性に優れた三和地区においては、本市の新たな産業拠点となる名崎工業団地に自動車製造業が立地しています。市民の就業の場として、また本市の産業振興をけん引する拠点として、三和地区のみならず市全体の活力創出に波及する大きなポテンシャルを有していることから、効果的な活用に向けた一体的な取組みが求められます。
- 本市の一大産業拠点としての機能を将来にわたって維持していくために、広域交通網へのアクセス性の向上や周辺環境との調和など、良好な操業環境の確保・増進に向けた取組みを推進します。
- 関連企業の立地促進など、新たな産業用地の創出が必要な場合においては、周辺環境との調和を前提としながら、市街化区域への編入など、必要となる都市計画の見直しを行い、地区全体で連動した良好な操業環境の形成を目指します。



名崎工業団地

従業者の定住促進や生活利便性向上に資する土地利用の展開

- 三和地区では、新規産業拠点の整備に伴い、関連企業も含めた従業者等の定住による新たな人口の獲得が期待されることから、職住近接型の居住地の確保や生活利便性の確保に資する都市機能の維持・充実、自家用車に頼らずに移動可能な交通体系の構築など、魅力ある生活環境づくりを推進します。

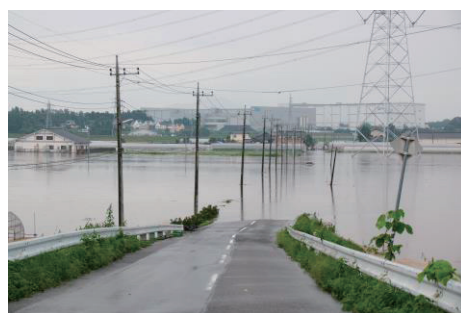
新4号国道沿道における新規産業用地の創出

- 市長が定める指定路線区域である新4号国道の上片田（西）交差点、上大野（東）交差点、大和田交差点の半径1km以内の区域と、市道0134号線の沿線については、市街化調整区域における地区計画の導入や開発許可基準の適正運用など、必要となる都市計画の手立てを行いながら、周辺環境と調和した計画的な土地利用を図ります。

安全・安心で住み続けられる住環境づくり

安全・安心な居住環境の形成

- 三和地区においては、地区南部の柳川沿いの田園地帯が浸水想定区域2.0m以上のエリアに指定されています。浸水想定区域に指定された既存集落については、自助・共助・公助の考えのもと、引き続き、浸水時における防災・減災対策に取り組みます。



東山田調整池周辺での浸水被害の状況

- 浸水想定区域外の市街地や既存集落においても、市民や事業者に対して各種災害ハザード情報の積極的な周知を図りながら、各主体の防災意識の向上に努め、三和地区全体で安全・安心な居住環境の形成に向けた取組みを推進します。
- 諸川周辺の市街地や郊外の既存集落については、今後、住民の高齢化等に伴って空き家の発生が予想されることから、空き家の実態把握に努めながら、新たな産業拠点の従業者をはじめとする若年層の定住の受け皿としての役割も見据えながら、適切な管理と活用に取り組みます。

既存集落コミュニティの維持・改善

- 三和地区は、市街化調整区域に点在する既存集落に多くの市民が居住しているという特性があります。本市の農業生産を支える貴重な担い手の居住地として、引き続きコミュニティの維持・活性化が求められることから、立地基準の適正運用により、コミュニティの持続性向上に資する一定の土地利用を許容しながら、集落環境の改善を促進します。

住民の生活利便性の確保に向けたデマンド交通の維持

- 三和地区においては、市内でも特に高齢化の進行が見込まれる地区となっていることから、高齢社会に対応した公共交通の確保が求められます。諸川周辺の市街地だけではなく、郊外部に既存集落が分散して形成されている三和地区の特性上、地区全体をカバーする路線バス網の構築は難しいことから、交通不便地区をカバーするデマンド交通の運行により、市内の拠点間・施設間のアクセス網を確保します。
- 三和地区においては、公共交通の利用率が他地区に比べて低い状況にあることから、持続的な公共交通網の維持・確保に向けて、住民意識の醸成など、モビリティ・マネジメントによる公共交通の利用促進を図ります。

田園環境の管理・保全・活用

豊かな田園環境の管理・保全

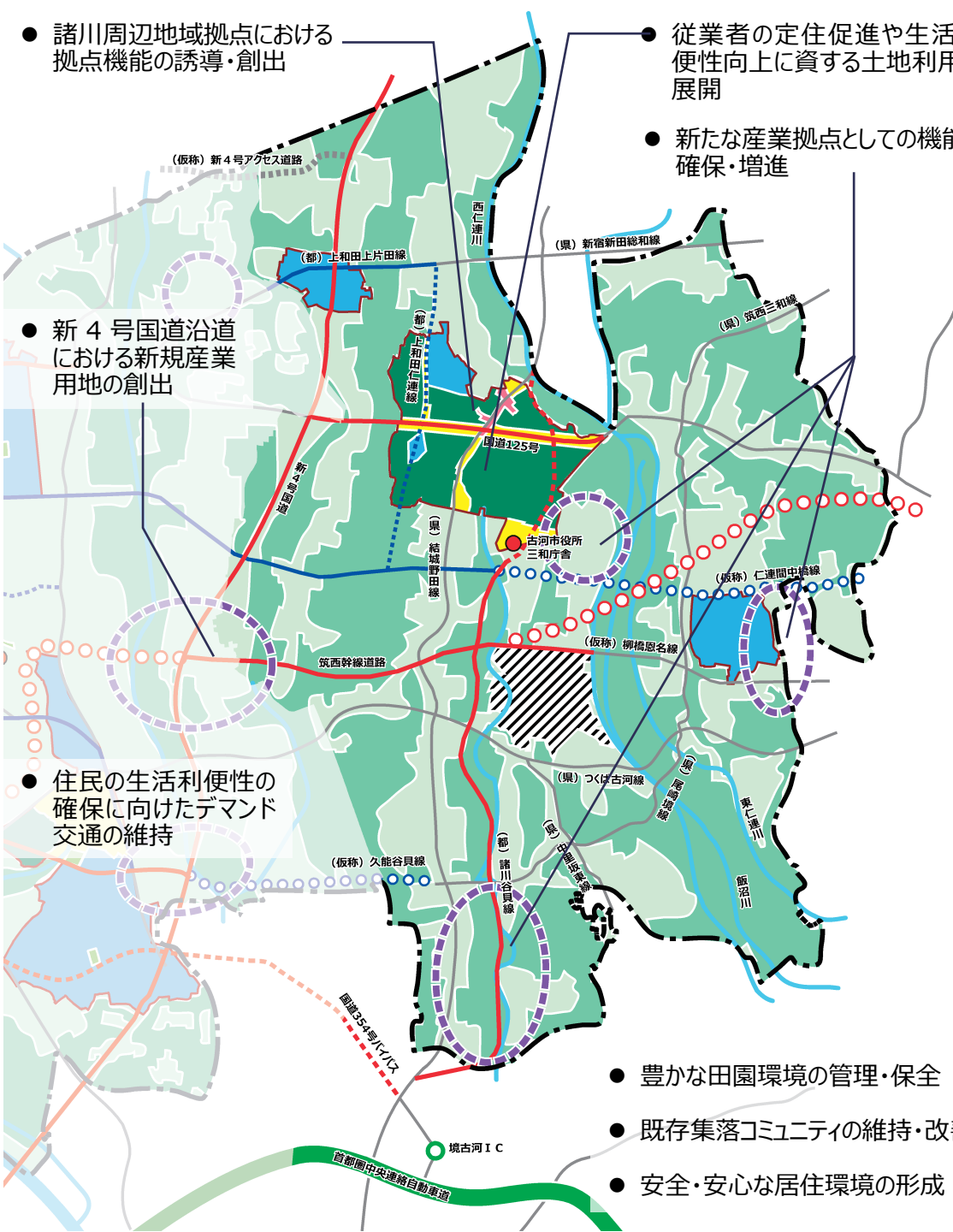
- 広大な農地や平地林、河川など、豊かな田園環境については、三和地区の特性でもある昔ながらの原風景を形成する貴重な要素として、将来にわたって適切な管理・保全を図ります。
- 農業生産の場となる農地については、今後も積極的な利用に基づく管理・保全を図りながら、耕作放棄地の発生抑制に努め、質の高い営農環境の維持・向上を推進します。

地域資源の活用による活力創出

- 三和地区の豊かな田園環境や新4号国道をはじめとする広域的なアクセスの利便性、地区内に整備された道の駅「まくらがの里こが」など、既存の地域資源や特性をさらに活用していくため、郊外部でのスプロールに配慮しながら、地区及び市全体の活力創出に資する新たな土地利用について、引き続き検討を行います。

三和地区まちづくり構想図

- 諸川周辺地域拠点における拠点機能の誘導・創出
- 従業者の定住促進や生活利便性向上に資する土地利用の展開
- 新たな産業拠点としての機能の確保・増進



- 新4号国道沿道における新規産業用地の創出

- 住民の生活利便性の確保に向けたデマンド交通の維持

- 豊かな田園環境の管理・保全
- 既存集落コミュニティの維持・改善
- 安全・安心な居住環境の形成

● 市役所	■ 居住市街地エリア	■ 自動車専用道路
--- 行政区境界	■ 複合市街地エリア	■ 主要幹線道路(暫定供用も含む)
■ 市街化区域	■ 商業業務系市街地エリア	■ 主要幹線道路(整備中・整備予定)
○ 鉄道駅	■ 産業系市街地エリア	○ 主要幹線道路(構想路線)
○ 鉄道駅(構想)	■ スポーツ・レクリエーションエリア	■ 都市幹線道路(暫定供用も含む)
--- 鉄道	■ 田園共生エリア	■ 都市幹線道路(整備中・整備予定)
■ 主要河川	■ 農業振興エリア	○ 都市幹線道路(構想路線)
	■ 産業誘導促進エリア	■ その他道路
	■ 大規模施設用地	■ その他道路(整備中・整備予定)

※(県):県道 (都):都市計画道路



筑西幹線道路