

# 古河市都市計画マスタープラン

2019~2035



古 河 市

平成31年3月策定 令和6年3月一部改訂

## はじめに

前マスタープランは平成 22 年に、合併前の旧 3 市町のまちづくりを尊重しつつ、実効性のある新たな都市計画の基本的な方針として策定されました。その後、計画に基づき施策や事業を進めてまいりましたが、人口減少・少子高齢化の進展や都市の低密度化に伴う都市機能の低下など、様々な課題が浮き彫りになってきております。また、全国的に都市の拡大からコンパクト化への転換が求められる中で、国の政策としても平成 26 年に立地適正化計画制度が創設されました。



一方、圏央道の県内全区間開通や古河名崎工業団地の稼働により、本市はかつてない飛躍的な発展の契機を迎えています。

このようなことから、都市経営の全体構造を見直し、本市の特性にあわせたコンパクトシティの形成を目指すため、都市計画マスタープランの改定とともに、立地適正化計画を策定いたします。

新しく掲げる「にぎわい・安らぎのある拠点形成と安全な暮らしの実現」に向け市民の皆様と一体となって取り組んでまいりますので、皆様の一層のご理解とご協力をお願い申し上げます。

結びに、今回の改定及び策定に際しまして、市民アンケート等により貴重なご意見を頂きました市民の皆様、筑波大学システム情報系社会工学域教授谷口先生をはじめ策定懇談会の委員の皆様、都市計画審議会の委員の皆様に対しては、心から感謝申し上げます。

平成 31 年 3 月

古河市長 **針谷 力**

# 目 次

## 序 章 計画の概要

1 計画見直しの背景 .....	2
2 計画の概要 .....	3
(1) 都市計画マスタープランの位置づけ .....	3
(2) 目標年次及び推計人口 .....	3
(3) 対象区域 .....	4
(4) 計画の構成 .....	4

## 第1章 古河市の概況

1 本市を取り巻く概況 .....	6
(1) 概況 .....	6
(2) 人口・世帯 .....	7
(3) 土地利用 .....	11
(4) 交通 .....	14
(5) 産業 .....	17
(6) 公園・緑地 .....	19
(7) 下水道・河川 .....	20
(8) 防災・防犯・交通安全 .....	21
(9) 財政 .....	23
(10) 地域資源 .....	25
2 広域的状況の変化 .....	26
(1) 周辺地域の構造 .....	26
(2) 周辺地域の人口.....	28
3 本市が抱える都市づくりの主要課題 .....	30
(1) 人口動向 .....	30
(2) 土地利用 .....	30
(3) 交通環境 .....	31
(4) 都市環境（景観・安全安心・都市機能） .....	31

## 第2章 都市の将来像

1 総合計画が掲げる将来像 .....	34
(1) 総合計画が掲げる“めざすまち”の姿 .....	34
(2) 総合計画が掲げる“めざすまち”の基本方向.....	34

<b>2 都市計画が目指すまちづくりの方針</b> .....	35
(1) 都市計画として目指すまちづくりの方針 .....	35
(2) 目指すべき都市の骨格構造 .....	36

### 第3章 全体構想（部門別方針）

<b>1 土地利用の基本方針</b> .....	40
(1) 基本方針 .....	40
(2) 施策の方向性 .....	40
<b>2 交通体系の基本方針</b> .....	48
(1) 基本方針 .....	48
(2) 施策の方向性 .....	48
<b>3 環境の基本方針</b> .....	53
(1) 基本方針 .....	53
(2) 施策の方向性 .....	53
<b>4 都市防災の基本方針</b> .....	56
(1) 基本方針 .....	56
(2) 施策の方向性 .....	56
<b>5 景観形成の基本方針</b> .....	58
(1) 基本方針 .....	58
(2) 施策の方向性 .....	58

### 第4章 地区別構想

<b>1 古河地区</b> .....	62
(1) 地区の現況 .....	62
(2) 地区の主要課題 .....	65
(3) 地区の将来像 .....	66
(4) 施策の方向性 .....	66
<b>2 総和地区</b> .....	70
(1) 地区の現況 .....	70
(2) 地区の主要課題 .....	73
(3) 地区の将来像 .....	74
(4) 施策の方向性 .....	74

<b>3 三和地区</b> .....	78
(1) 地区の現況 .....	78
(2) 地区の主要課題 .....	81
(3) 地区の将来像 .....	82
(4) 施策の方向性 .....	82

## **第5章 実現化方策**

<b>1 計画推進に向けた施策展開の方向性</b> .....	88
<b>2 協働型のまちづくり</b> .....	90
<b>3 計画の進行管理</b> .....	92

## **参考資料**

<b>1 用語解説</b> .....	94
<b>2 策定までの経緯</b> .....	98

# 序章

## 計画の概要

- 1 計画見直しの背景
- 2 計画の概要

# 序章 計画の概要

## 1 計画見直しの背景

本市では、平成 22 年度に第一次古河市総合計画に即して「古河市都市計画マスタープラン」（目標年次：平成 43 年（2031 年）、中間年次：平成 33 年（2021 年））を策定し、これに基づいて様々な都市づくり施策を展開してきましたが、計画策定以降、本市を取り巻く状況は大きな変化をみせています。全国的な人口減少・少子高齢社会の到来、都市の低密度の進展、またそれらに伴い都市機能の低下、行財政運営の逼迫、人口の流出、地域コミュニティの崩壊などの様々な課題が生じています。都市計画に求められる役割や位置づけも、従来の成長・拡大型から新たな時代に対応する成熟・集約型への転換が求められています。

そのような中、国においては平成 26 年 8 月に「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」が施行され、行政と住民や民間事業者が一体となったコンパクト・プラス・ネットワークを基軸においたまちづくりを促進するため、立地適正化計画制度が創設されました。

本市の特性に合わせたコンパクト・プラス・ネットワークの形成を推進するために、立地適正化計画の策定と都市計画マスタープランの見直しが求められています。

平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災、本市も罹災した平成 27 年 9 月の関東・東北豪雨などにより、地域コミュニティの重要性、新たなエネルギー環境のあり方、都市防災などへの関心が高まっています。将来にわたって安心・安全に住み続けられることを目指し、市の最上位計画である「第 2 次古河市総合計画（平成 28 年 3 月策定）」と「古河市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成 28 年 3 月）」が策定され、それに伴い各分野別計画の改定も進んでいます。本計画の上位計画である都市計画区域の基本方針を定める「古河都市計画区域マスタープラン（平成 28 年 5 月）」の見直しも行われました。

前計画の目標年次は中間年次が平成 33 年（2021 年）に設定されていますが、社会情勢や市民意識の変化、国のコンパクト・プラス・ネットワークの推進、市の上位計画の見直しなどに鑑み、都市計画マスタープランを改定することとします。

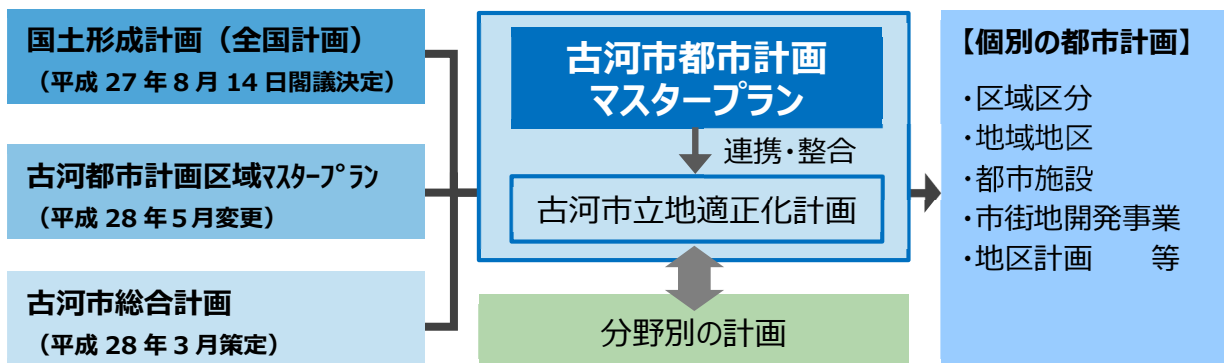
## 2 計画の概要

### (1) 都市計画マスタープランの位置づけ

都市計画マスタープランは、都市計画法第 18 条の 2 に基づいて市町村が定める、市町村の都市計画の基本的な方針であり、以下のような役割を担っています。

- 中長期的な視点に立った都市の将来像を基本構想に即して明確にすること。
- 具体的な都市計画や事業計画の決定・変更の指針となること。
- まちづくりに係る個別計画相互の調整を図ること。
- 住民の都市計画に対する理解とまちづくりへの主体的な取組みを促すこと。

#### ■ 古河市都市計画マスタープランと諸計画との関係



### (2) 目標年次及び推計人口

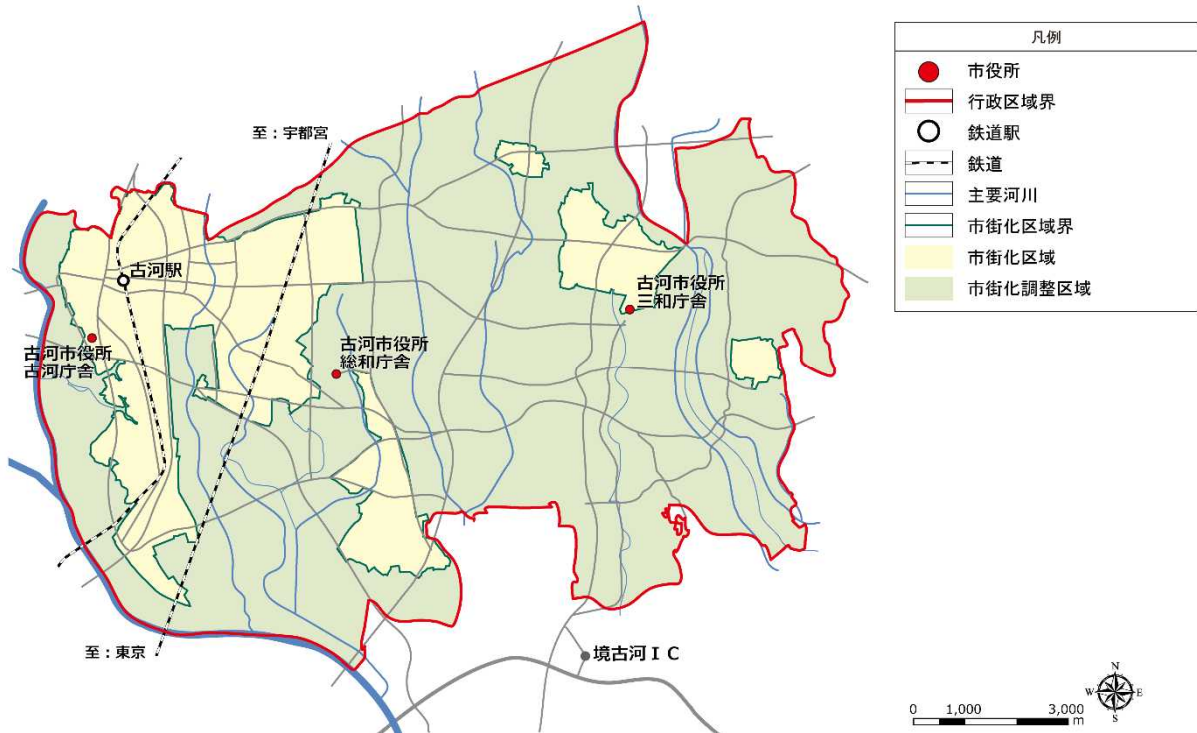
本計画の目標年次については、上位計画となる『古河都市計画区域マスタープラン』、『古河市総合計画』及び『古河市まち・ひと・しごと創生総合戦略』を踏まえ、目標年次を平成 47 年（2035 年）とします。

なお、目標年次の推計人口は約 11 万 7 千人となります。

本計画は、定期的に評価を行っていくとともに、社会情勢や市の状況の変化等を勘案して、見直しを図っていくこととします。また、まちづくりは長期的展望をもって継続的に進める必要があることから、本計画では、目標年次を超える中長期的な方針等についても含んだ内容とします。

### (3) 対象区域

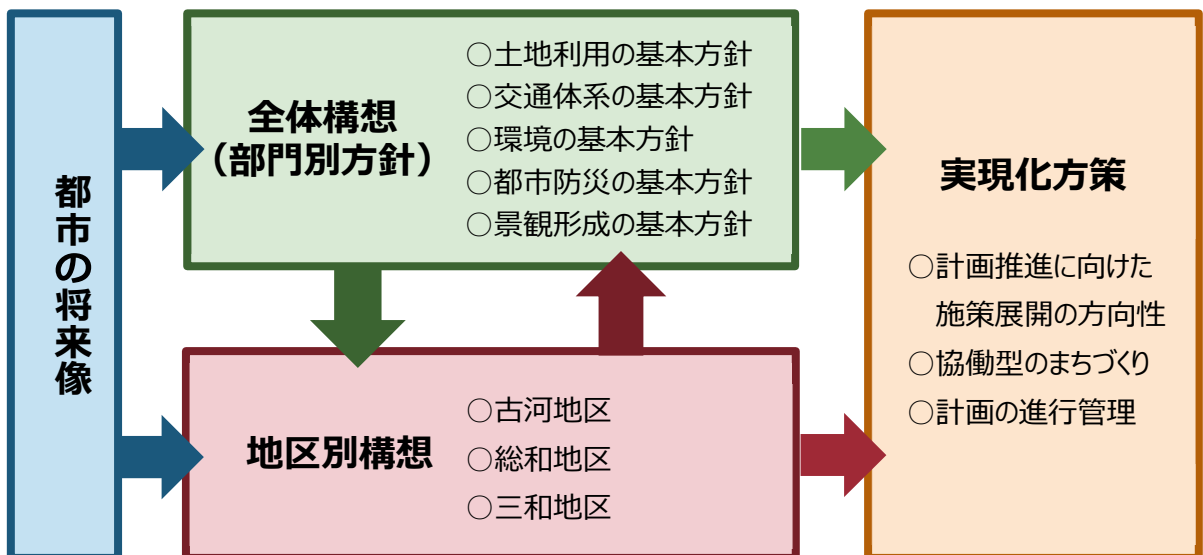
市域の一体的なまちづくりを進めるため、古河都市計画区域に指定されている市域全体を計画の対象とします。



### (4) 計画の構成

都市計画マスタープランは、市が目指すべき将来の姿を示す「都市の将来像」、市全体の部門ごとのまちづくりの方針を定める「全体構想（部門別方針）」、地区・拠点づくりの方針を定める「地区別構想」及びまちづくりの実現に向けた「実現化方策」で構成します。

#### ■ 古河市都市計画マスタープランの構成



# 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 km<sup>2</sup>、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

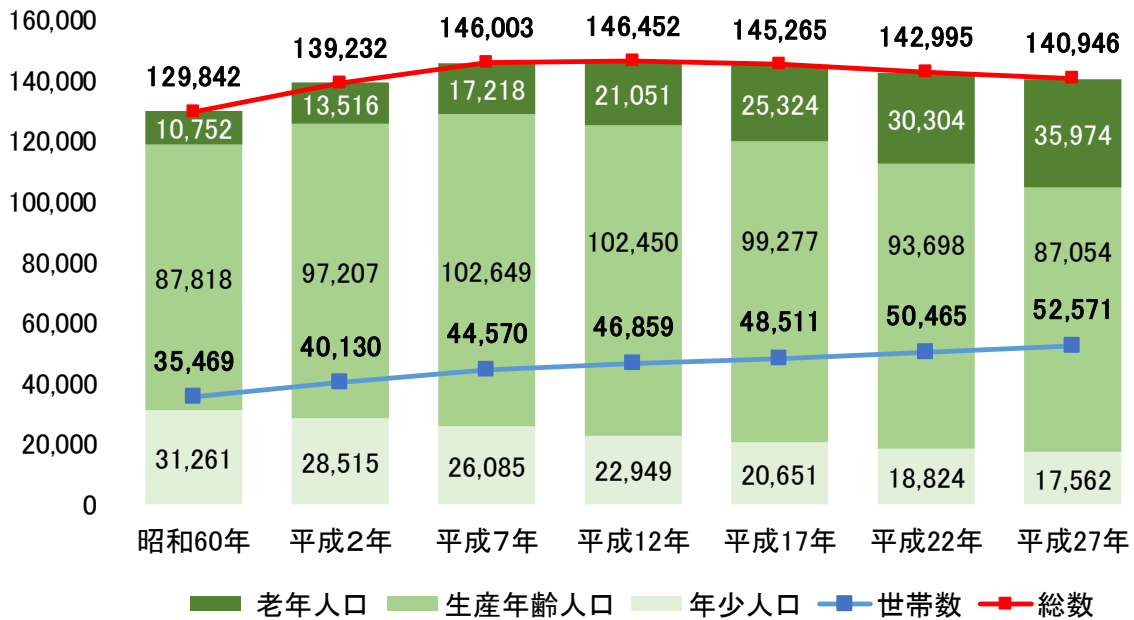
### ① 人口・世帯の動向

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

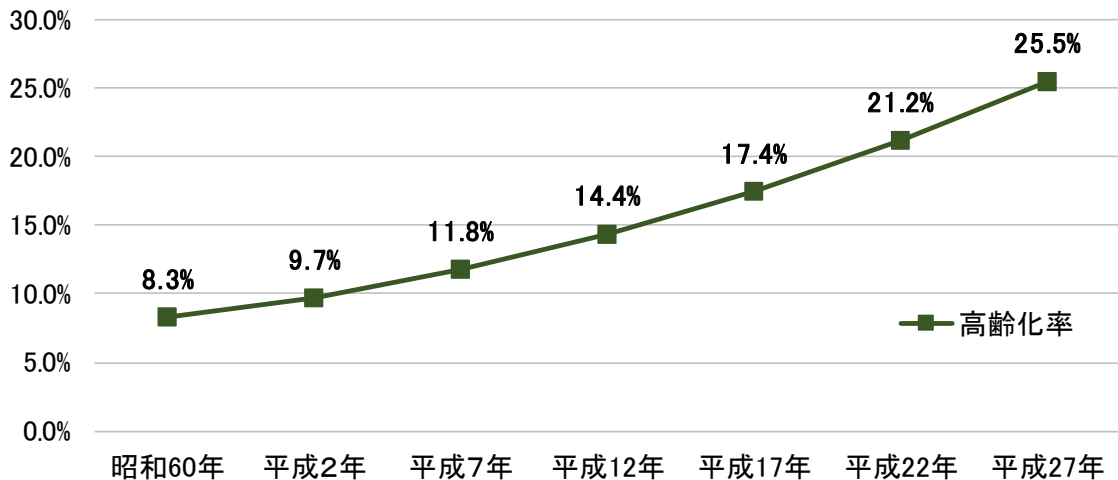
(人、世帯)



※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

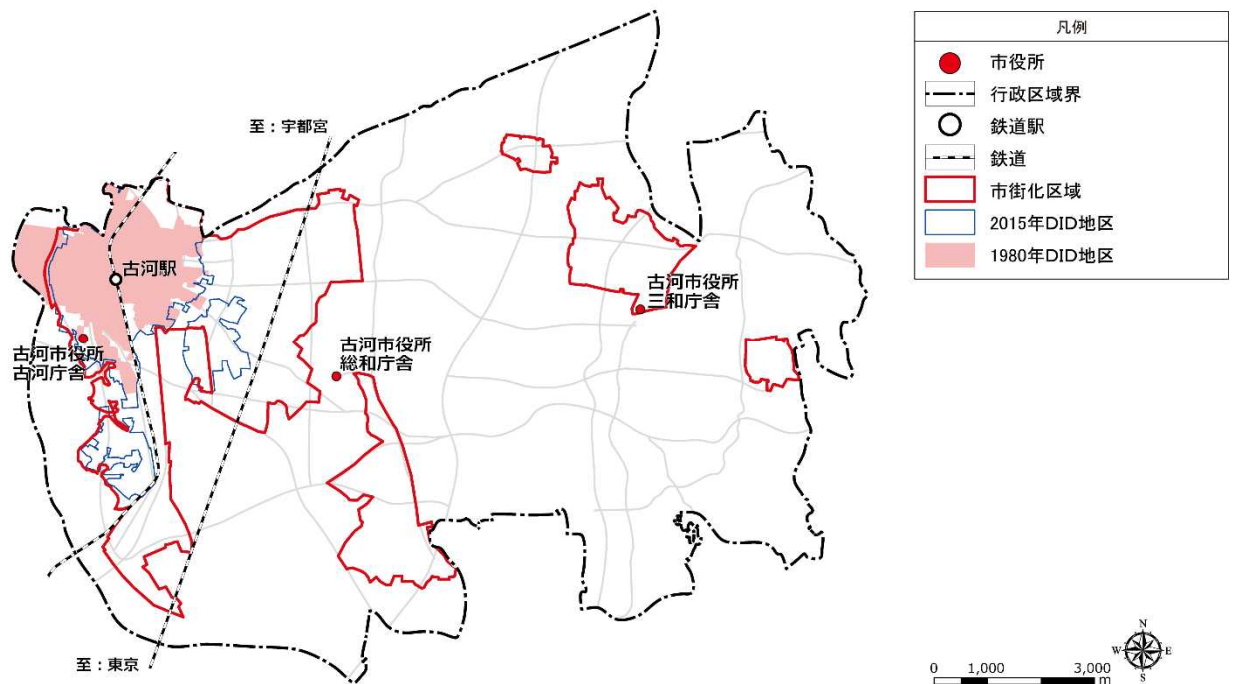
## ② 人口集中地区（DID）の推移

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。

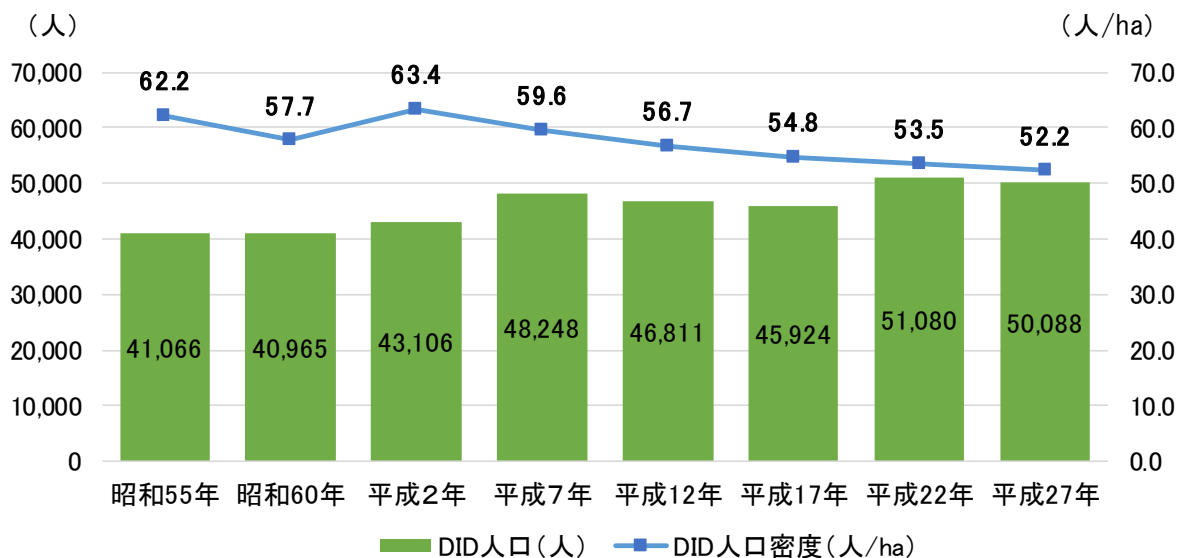
DID人口密度は、1990年の63.4人/haをピークに減少傾向にあり、2015年は52.2人/haとなっています。

■人口集中地区の区域図（1980年、2015年）



出典：国土数値情報より作成

■人口集中地区の人口密度の推移



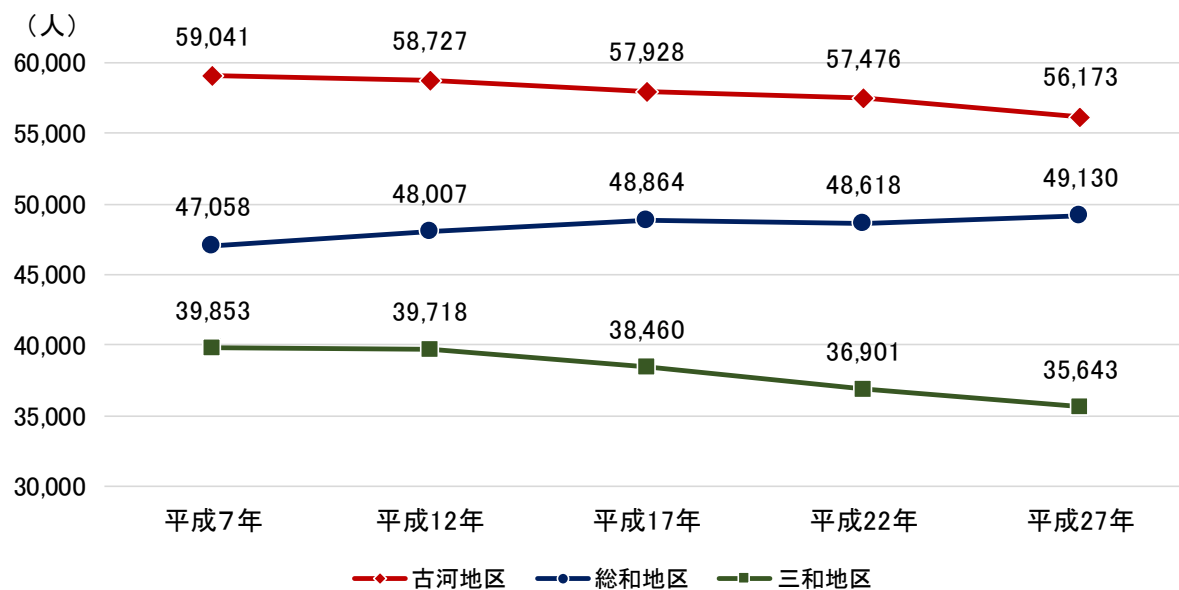
出典：国勢調査

### 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。

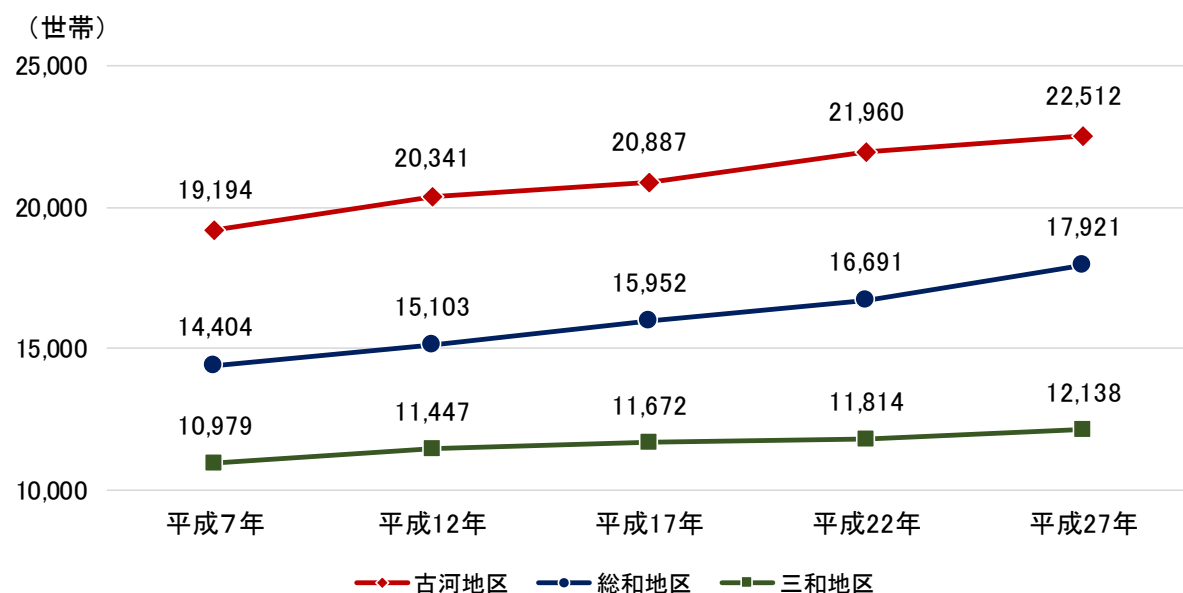
地区別の世帯数動向においては、全地区において1995年以降の世帯数の増加がみられます。

■ 地区別の人口動向



出典：国勢調査

■ 地区別の世帯数動向



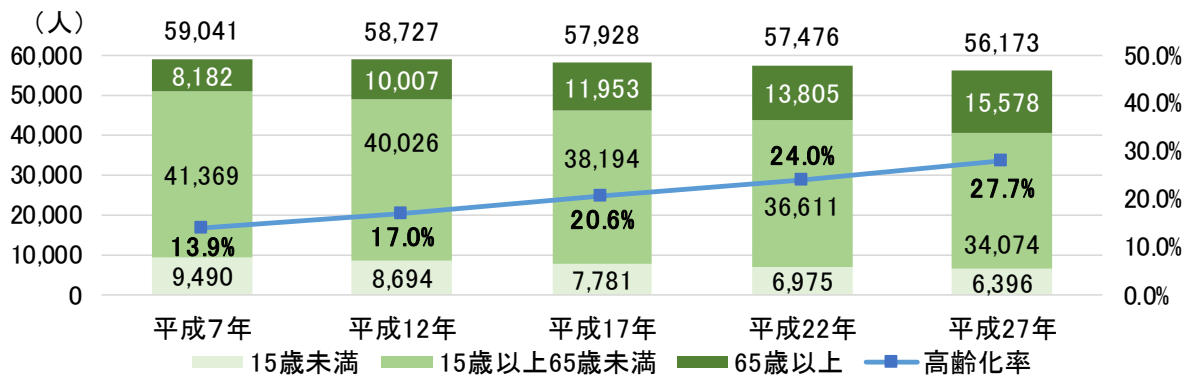
出典：国勢調査

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。

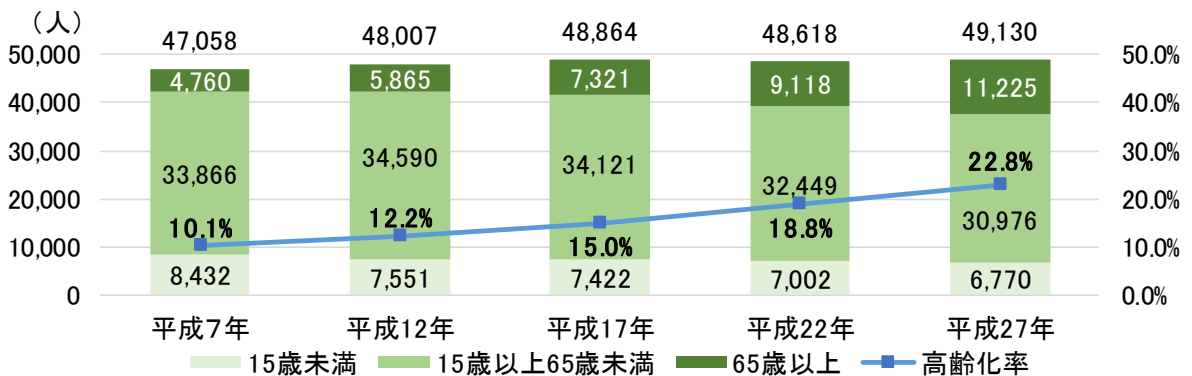
総和地区では、2005年以降も地区として人口増加が続いていますが、生産年齢人口及び年少人口は減少しており、高齢化が進行しています。

### ■ 古河地区の年齢三区分別人口の推移



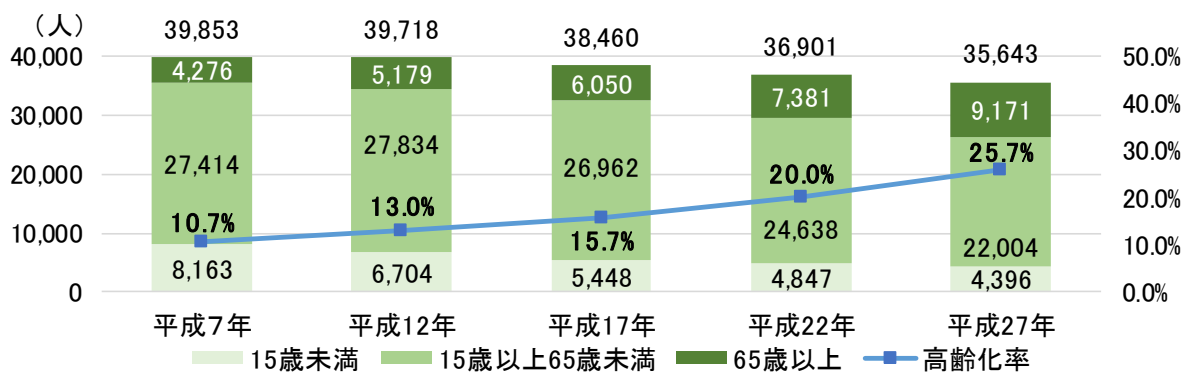
出典：国勢調査

### ■ 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。

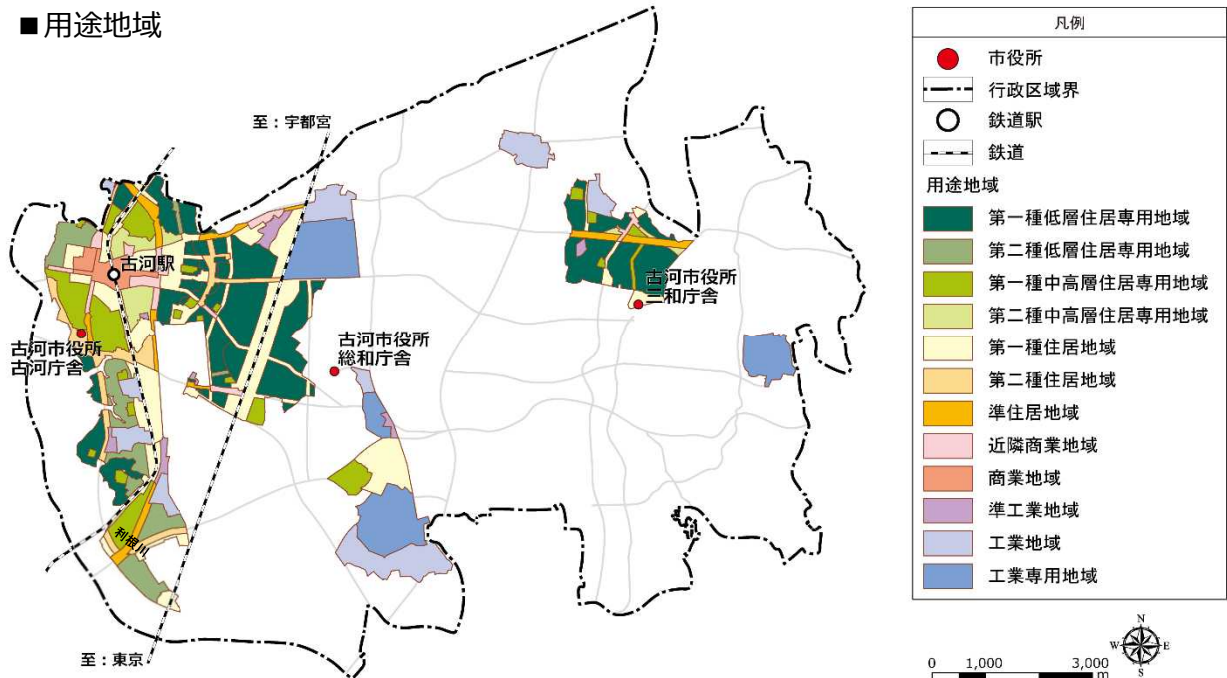
### (3) 土地利用

#### 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。

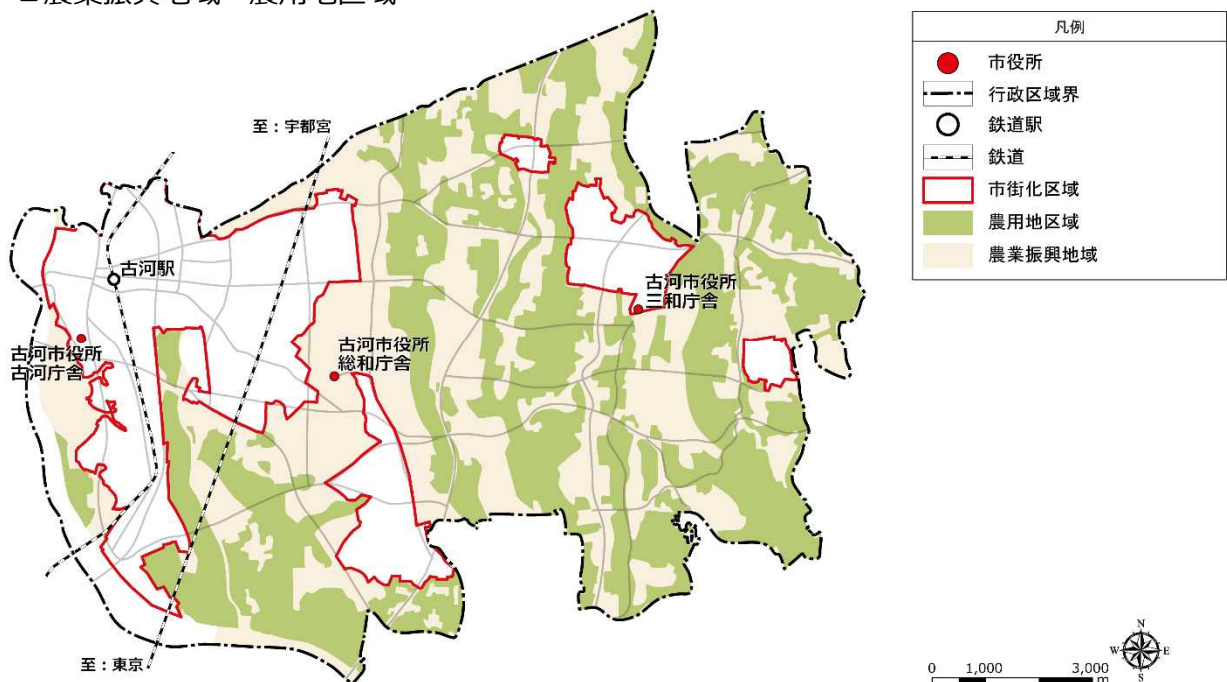
市街化調整区域はほとんどが農業振興地域に指定されており、河川沿いを中心に、農用地区域に指定されています。

#### ■ 用途地域



出典：国土数値情報より作成

#### ■ 農業振興地域・農用地区域



出典：国土数値情報より作成

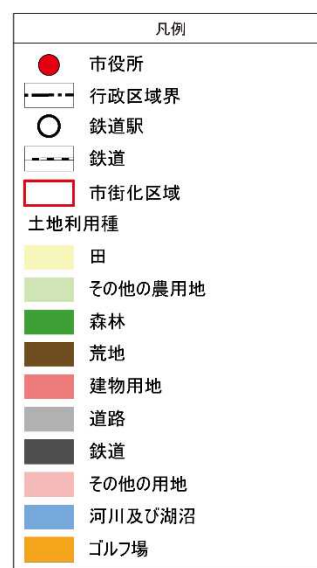
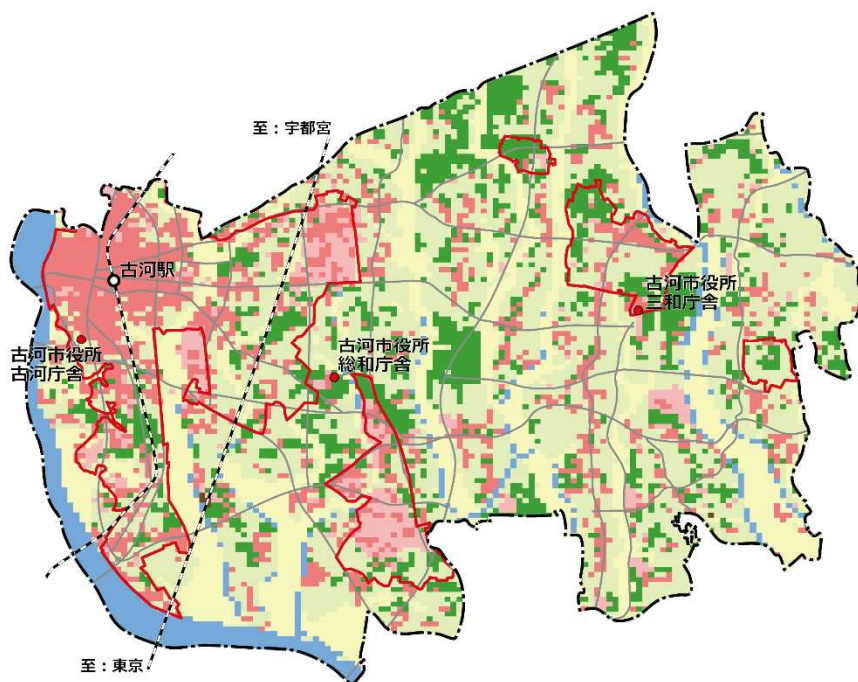
## ② 土地利用動向

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。

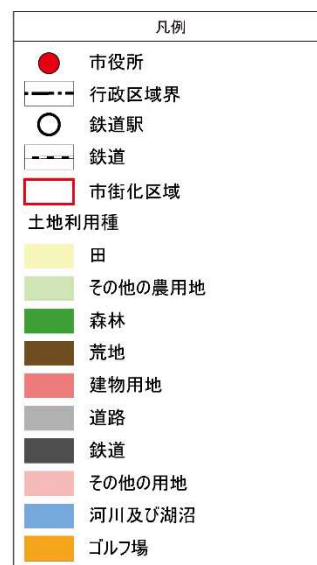
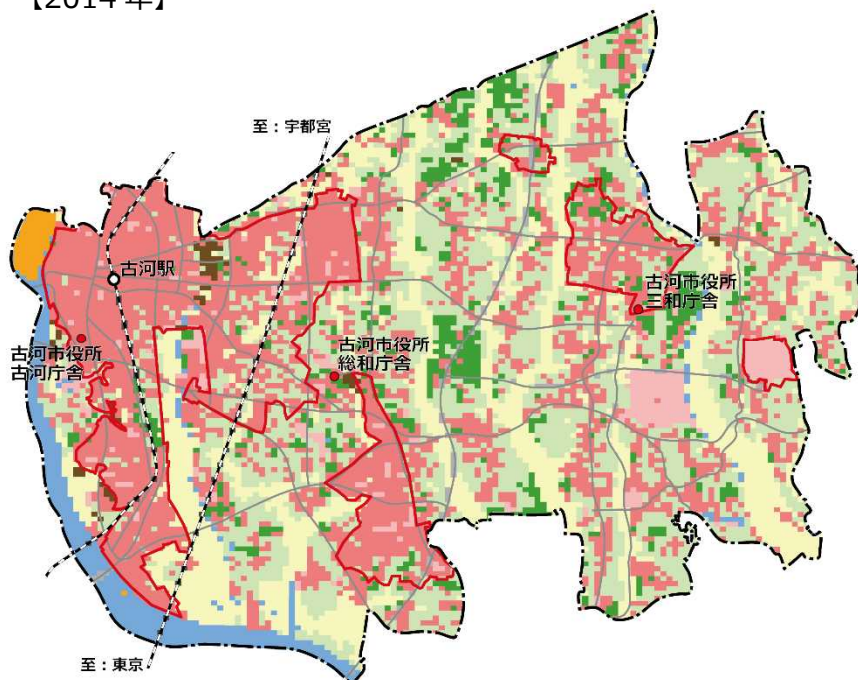
### ■土地利用の動向（1976年、2014年）

【1976年】※都市計画区域界、市街化区域界は2011年時点



出典：国土数値情報より作成

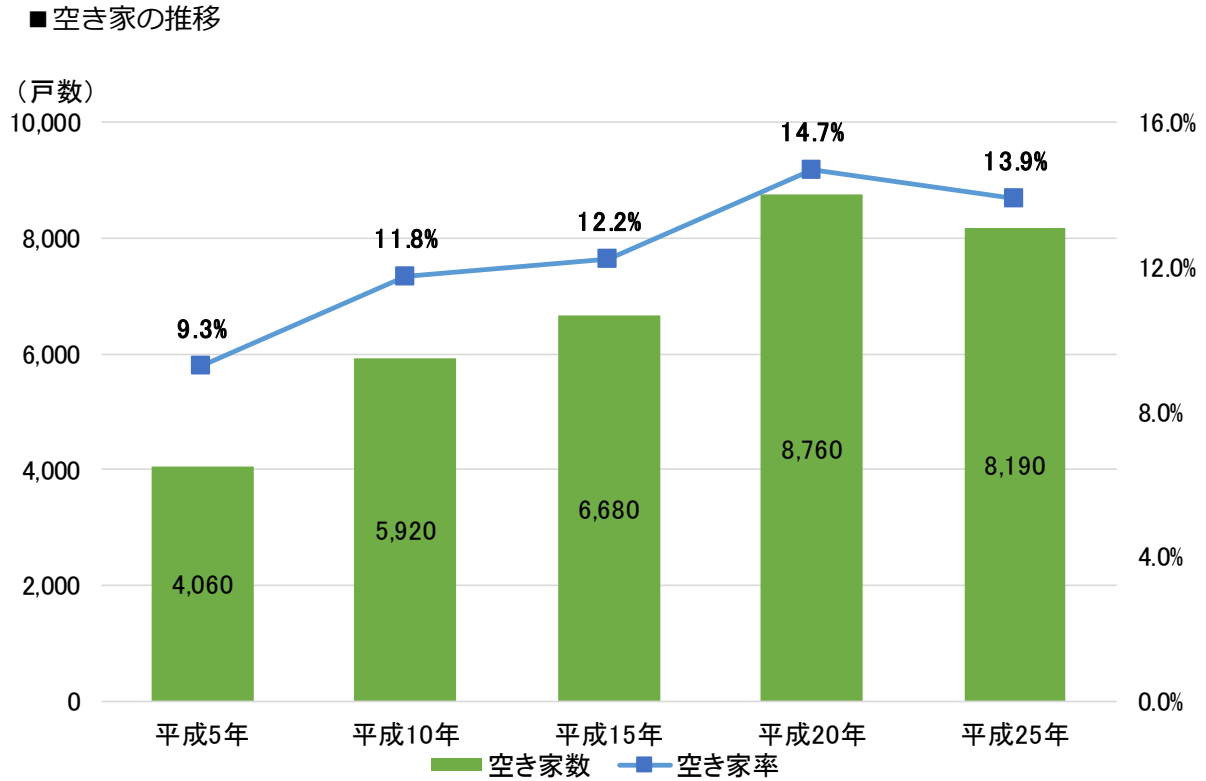
【2014年】



出典：国土数値情報より作成

### 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。



出典：住宅土地統計調査

## (4) 交通

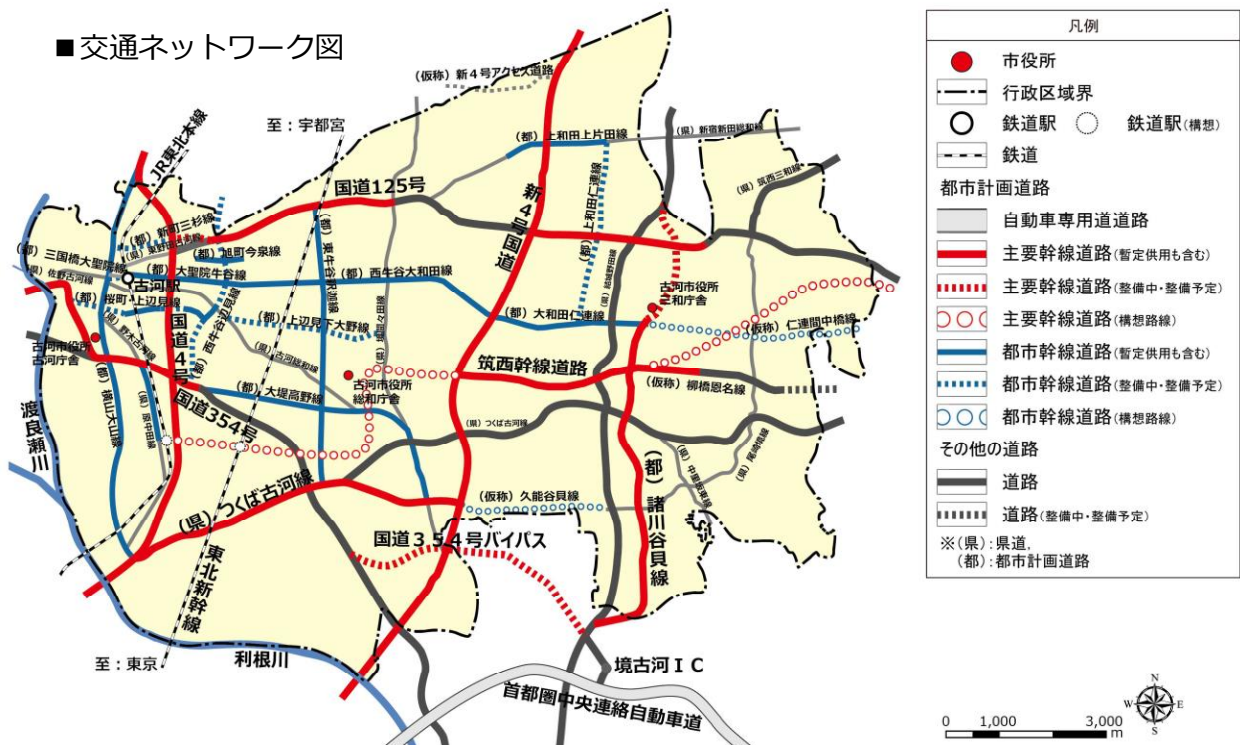
### ① 道路

古河市内の道路状況は、主要幹線道路として、南北を結ぶ国道4号、新4号国道、県道結城野田線、東西を結ぶ国道125号、国道354号、筑西幹線道路、県道つくば古河線等が配置されています。また、本市と広域交通網のアクセス口として、隣接する境町に圏央道（首都圏中央連絡自動車道）の境古河ICが整備されています。

市道については、平成29年4月1日現在において、幅員4m以上の道路実延長は約1,774km、改良率は48.2%となっています。なお、道路幅員に関係なく全市道を対象としていた平成26年までは、実延長・改良率共に増加傾向にありました。

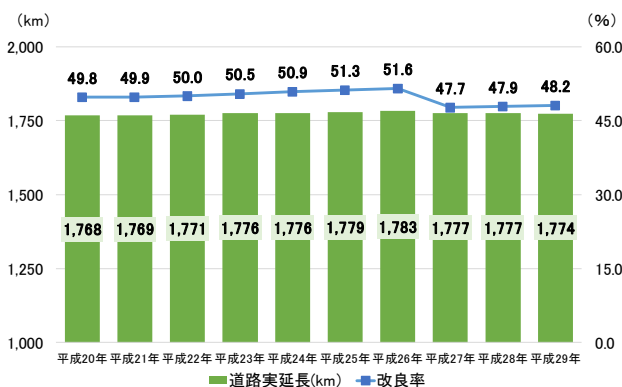
都市計画道路の整備密度を茨城県と比較すると、県平均を下回っています。平成42年には2km/km<sup>2</sup>が目標に掲げられており、都市計画道路の早期完成が求められます。

■交通ネットワーク図



出典：古河都市計画区域マスタープランより作成

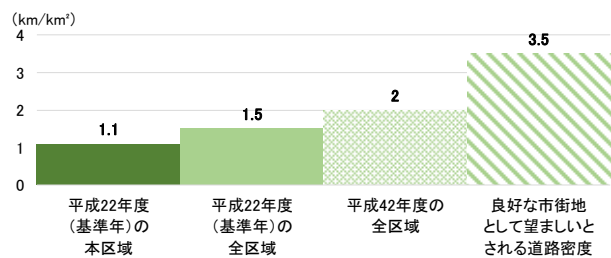
■市道整備の推移



※平成26年までは幅員に関係なく全市道を対象として道路実延長及び改良率を算出。平成27年以降は幅員4m以上の市道のみを対象として算出。

各年4月1日現在  
出典：統計古河

■都市計画道路の整備密度



※全区域：ここでは、茨城県におけるすべての都市計画区域

出典：古河都市計画区域マスタープラン

## ② 公共交通

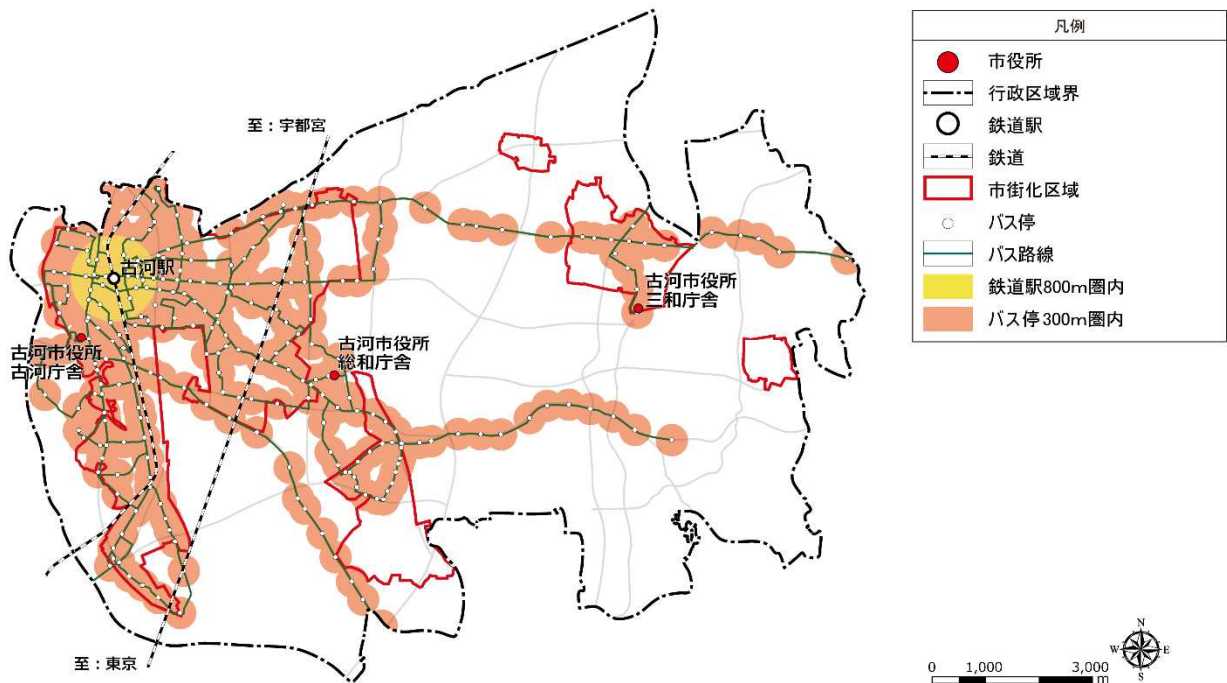
### i. 公共交通ネットワーク

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



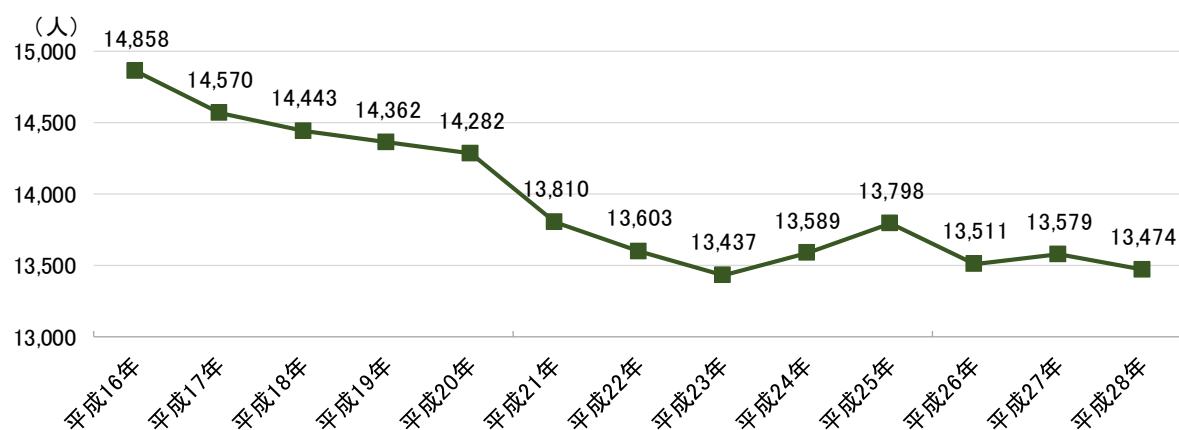
出典：国土数値情報より作成

## 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。

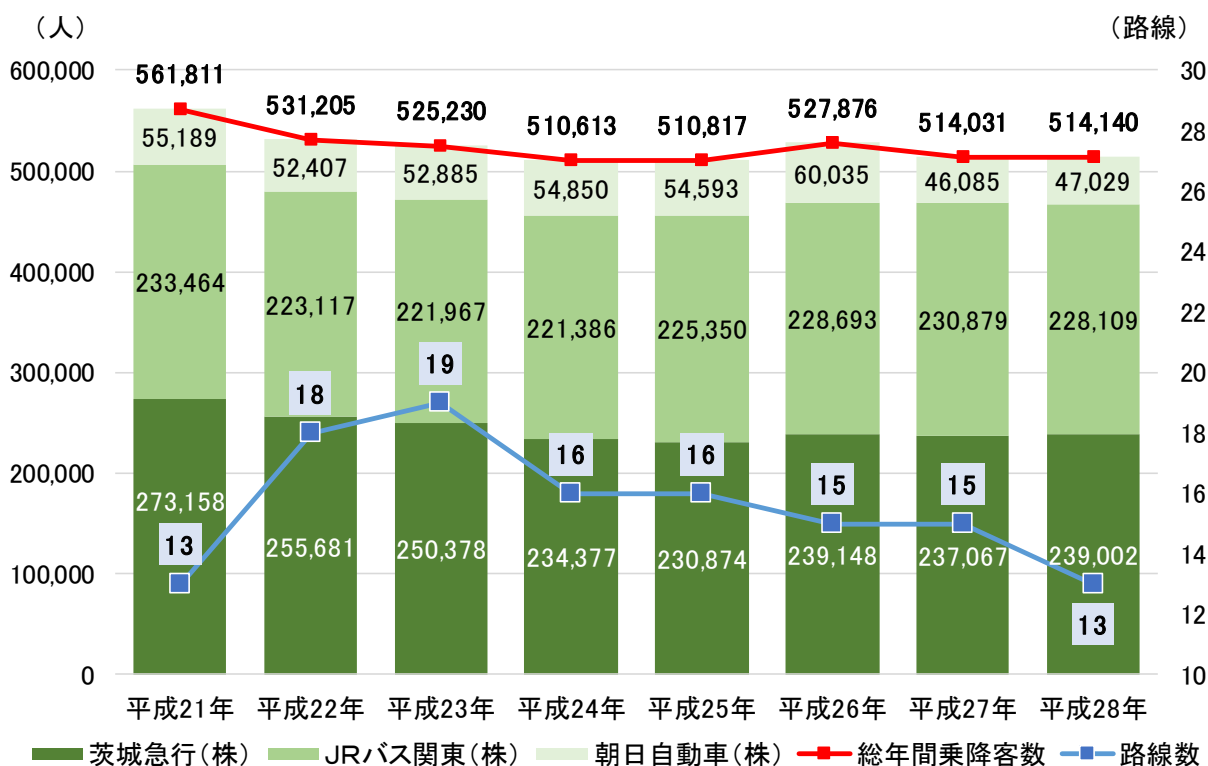
本市のバス路線数は、平成 23 年をピークに減少し、現在は 3 社によって 13 路線が運行されています。バス路線の年間乗降客数は平成 24 年まで年々減少傾向にありましたが、平成 25 年、平成 26 年と増加し、ここ 2 年間は約 51 万 4000 人で横ばいの傾向です。

■ 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

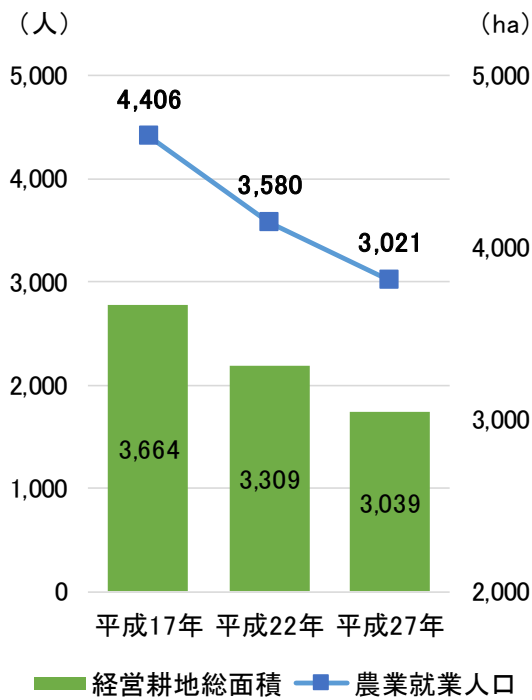
## (5) 産業

### 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。

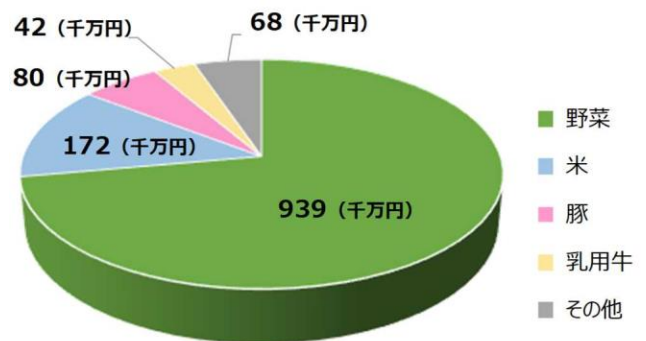
しかしながら、平成 17 年から平成 27 年までの 10 年間で、農業就業人口は 4,406 人から 3,021 人に 1,000 人以上減少しており、経営耕地総面積も 3,664ha から 3,039ha と 600ha 以上の減少となっています。

■ 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）

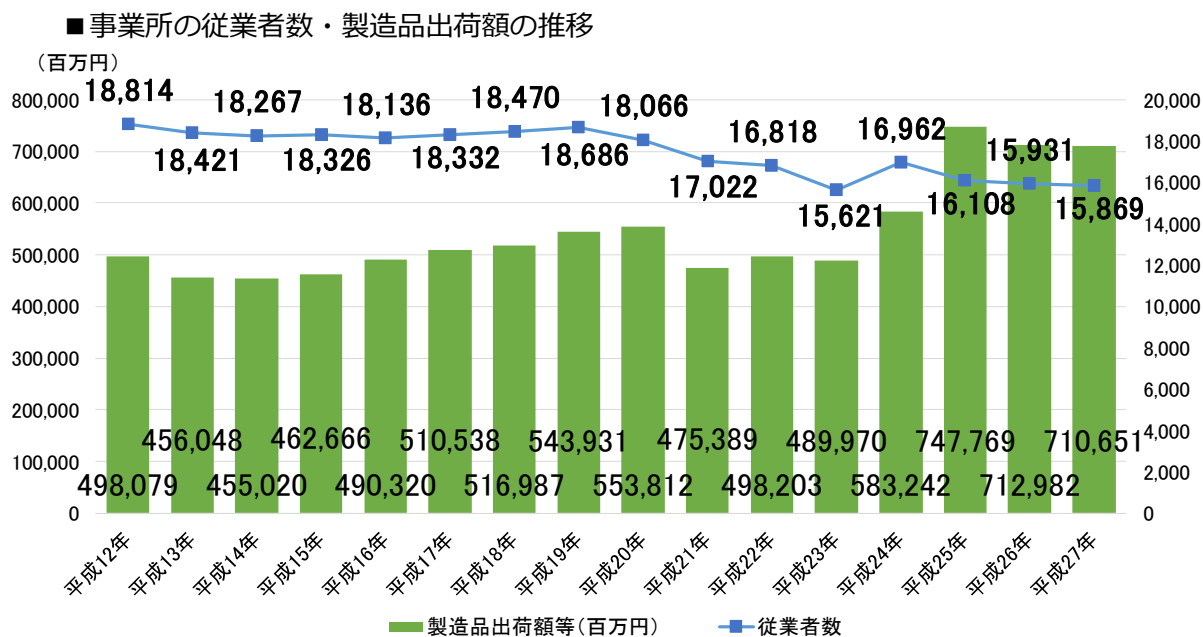


出典：市町村の姿グラフと統計でみる農林水産業

## ② 工業の動向

本製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。

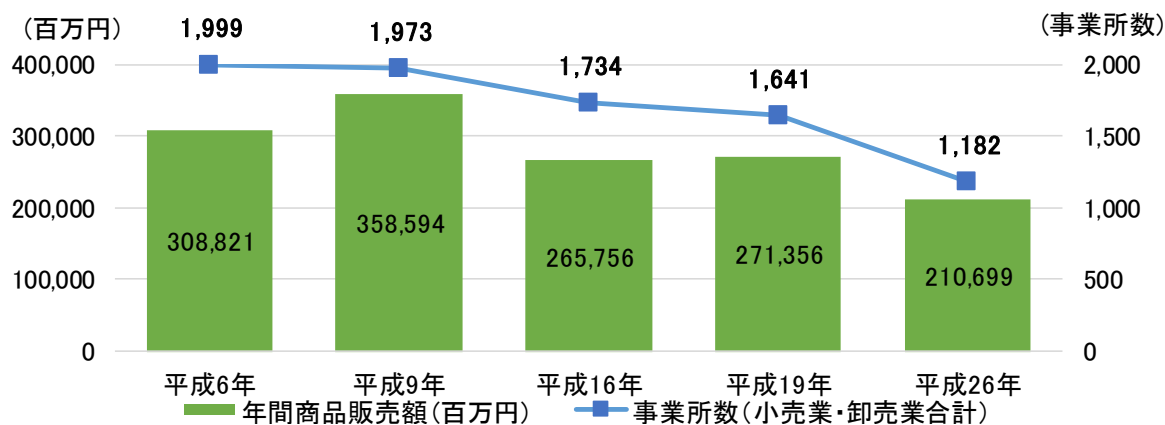
一方、従業者数の推移では平成20年まで18,000人以上の雇用があったものの、平成23年の15,621人まで減少傾向が続きました。その後、平成24年には増加傾向に転じましたが、リーマンショック以前の状況までは回復していない状況です。



## ③ 商業の動向

小売業及び卸売業の事務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。

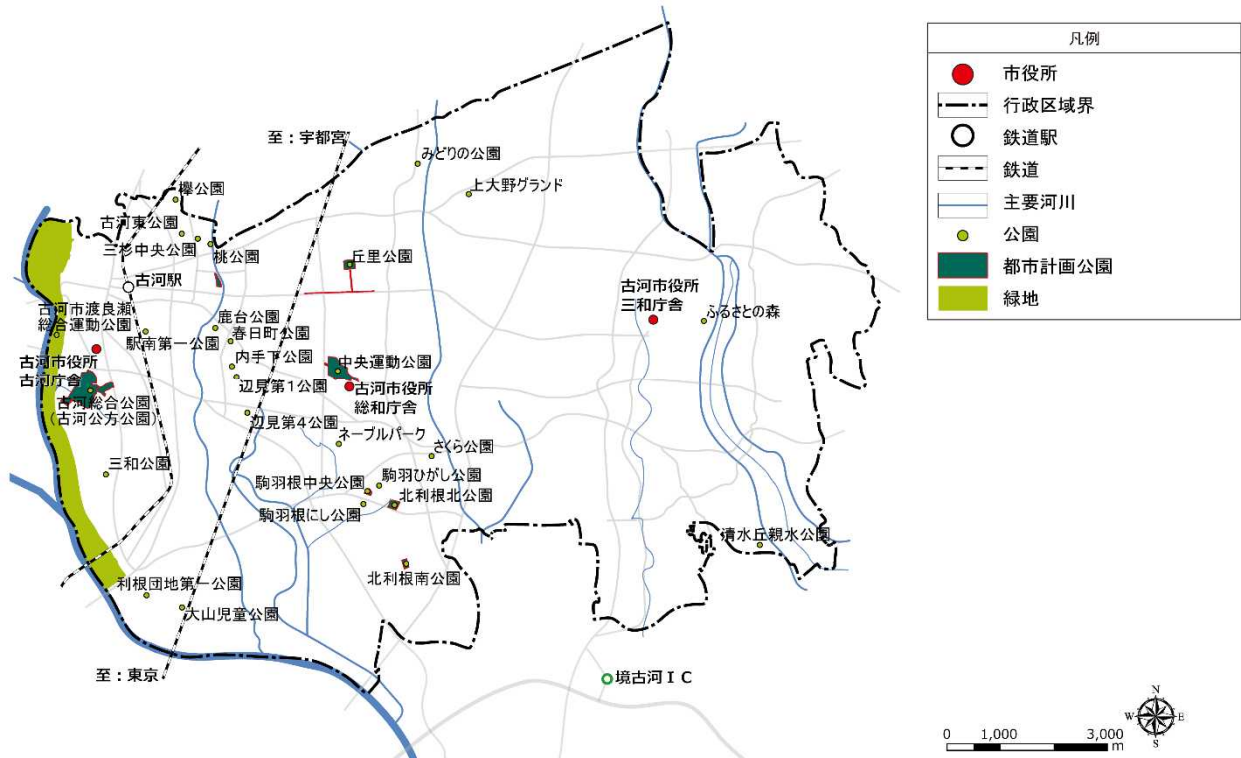
■ 小売業及び卸売業の事業所数・年間商品販売額の推移



## (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



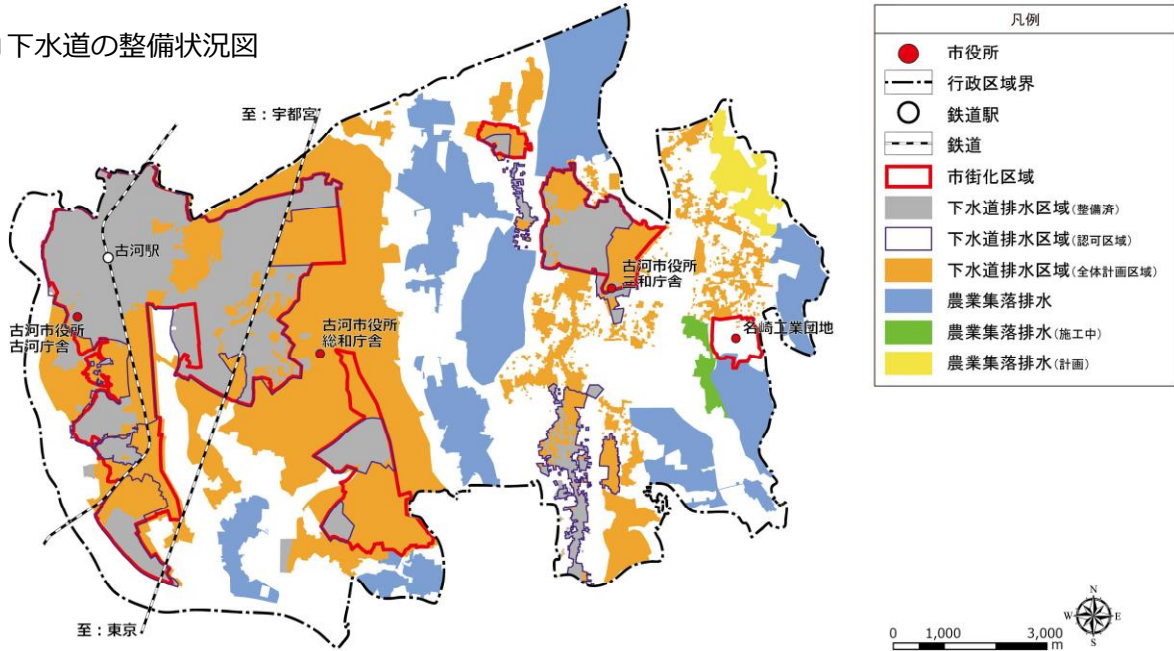
出典：国土数値情報より作成

## (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

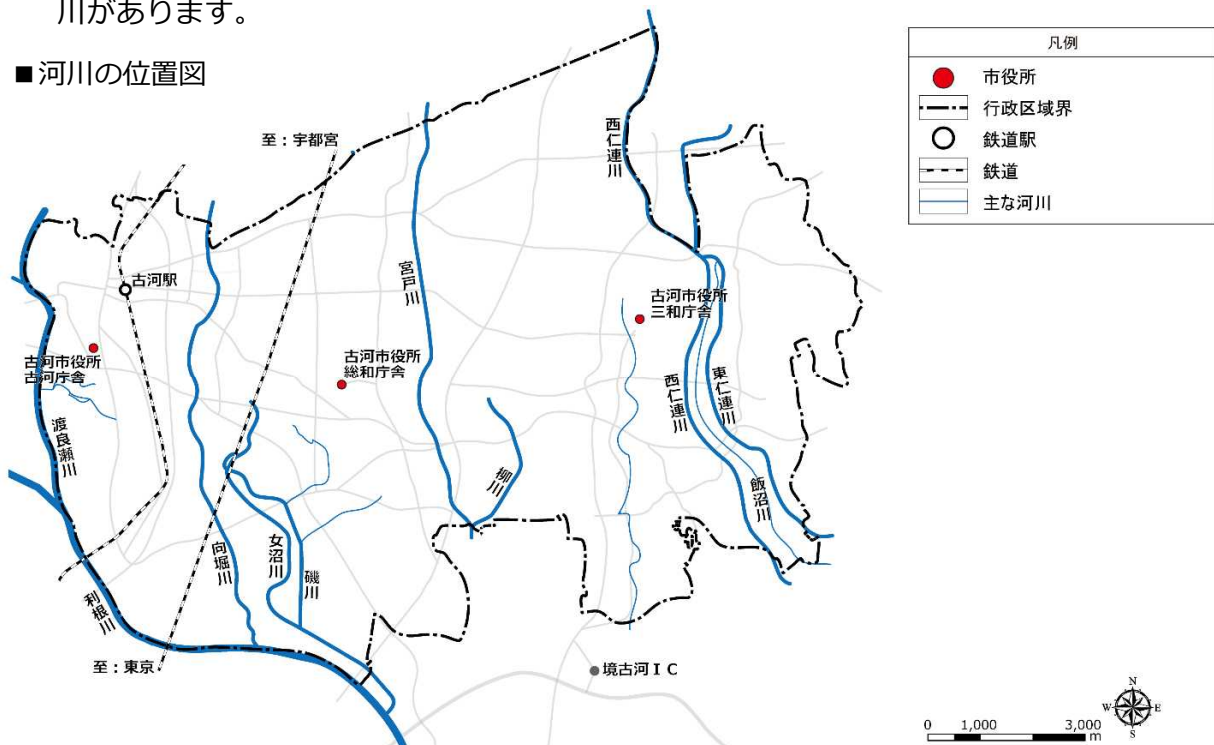


出典：古河市公共下水道事業計画図より作成

### 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

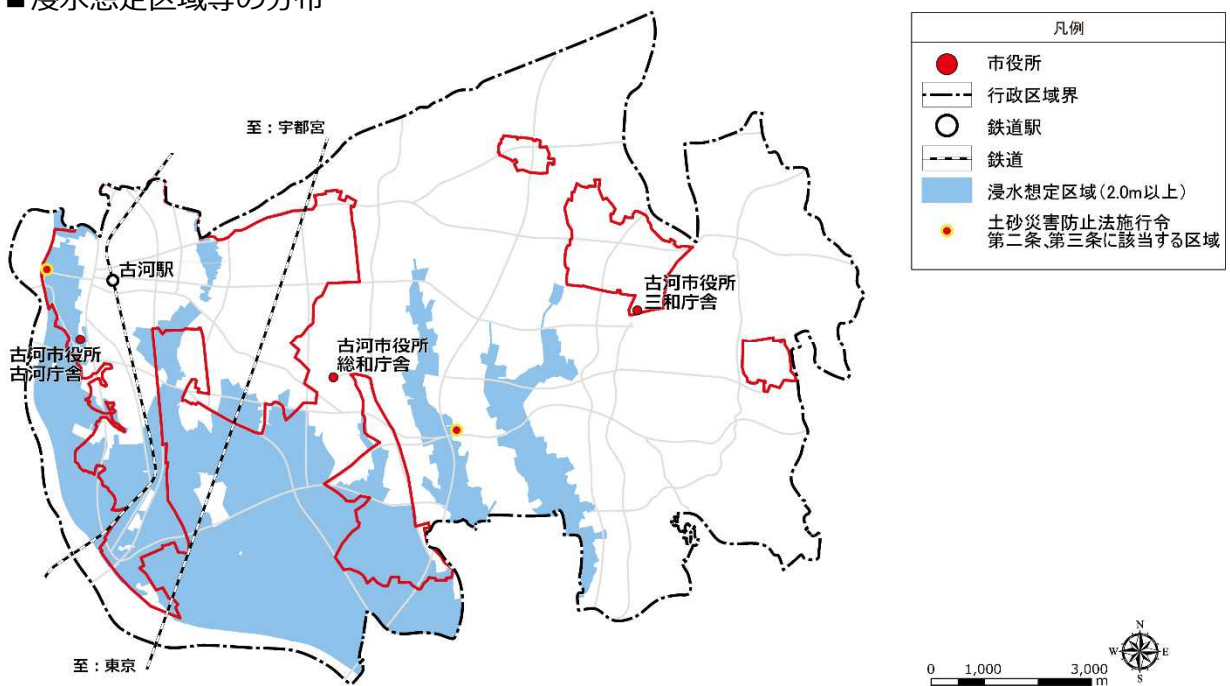
## (8) 防災・防犯・交通安全

### 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



※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

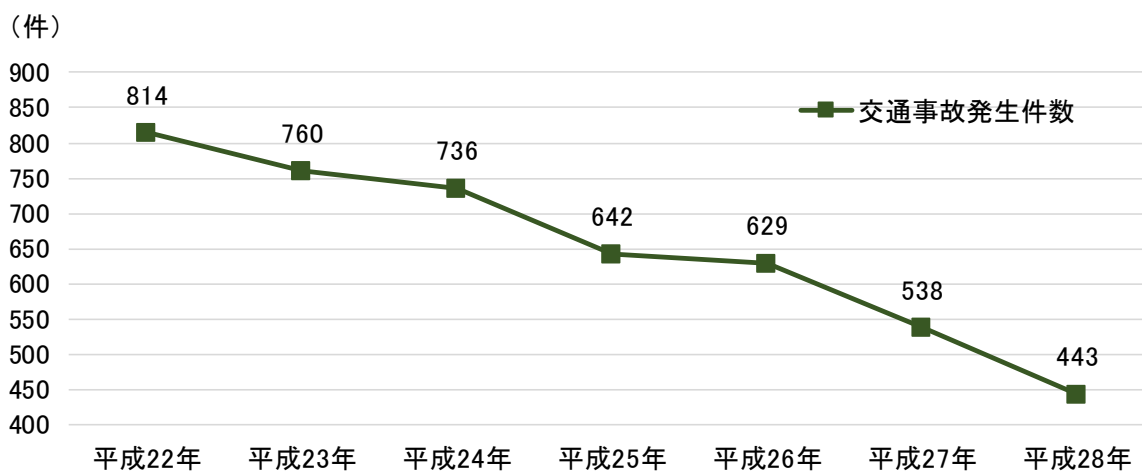


出典：統計古河

## 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

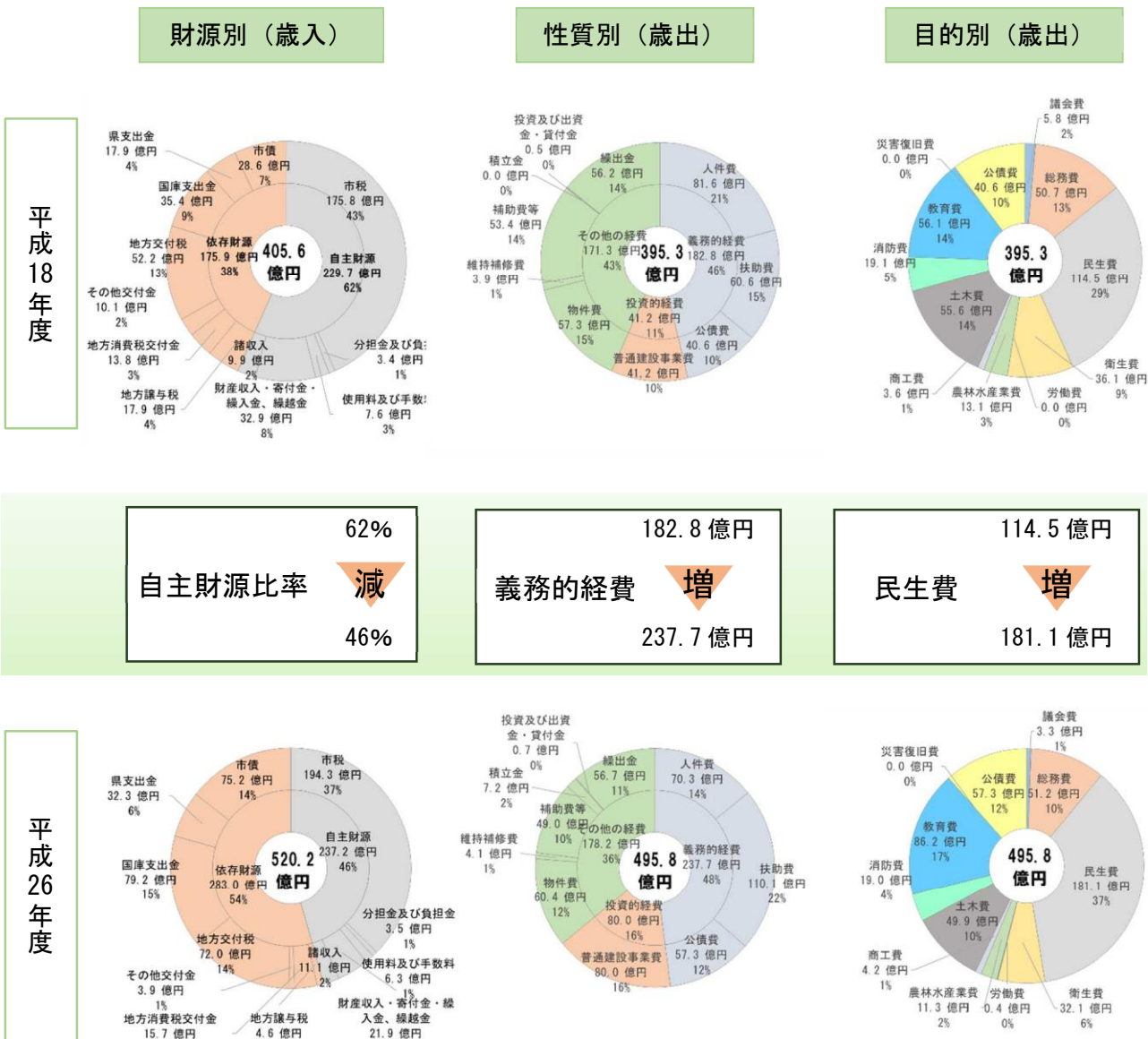
## (9) 財政

### 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

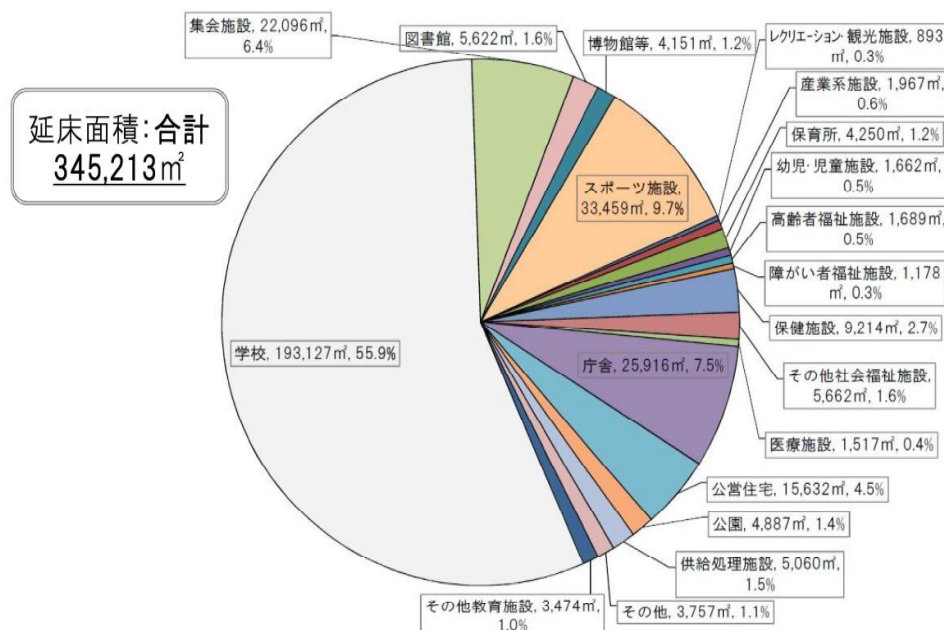
## ② 公共施設の状況

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。

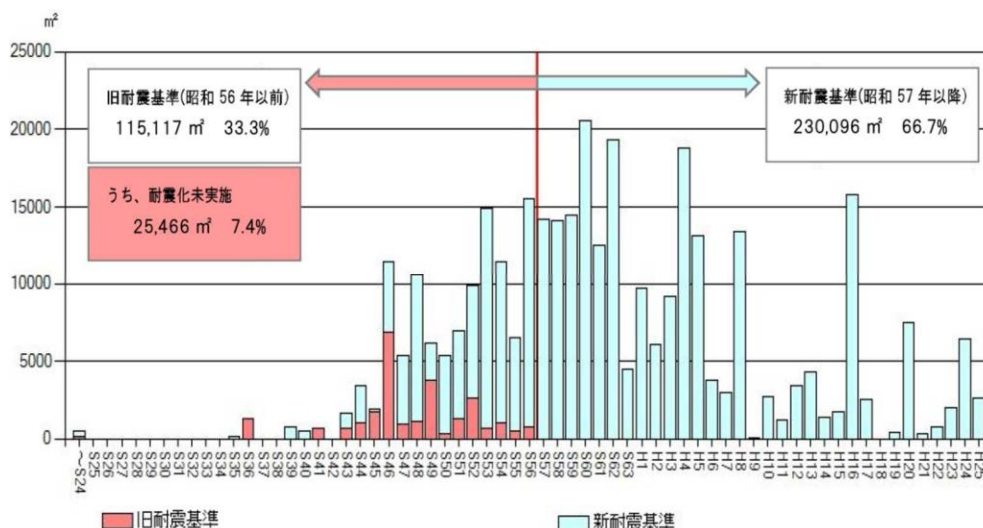
しかしながら、学校施設も含め公共施設においては、経年による設備や内外装などの老朽化や損壊等は避けられないため、今後大規模改修や更新(建替え)が必要なものと考えられます。

### ■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

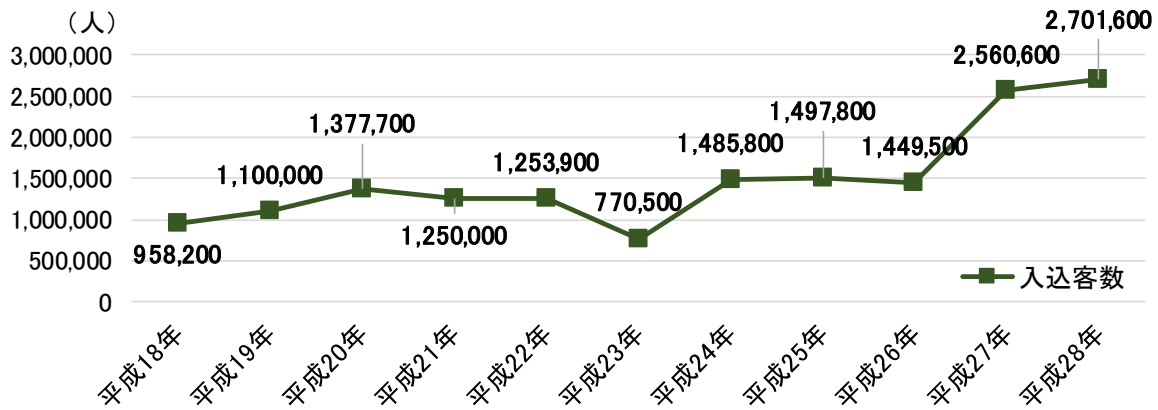
## (10) 地域資源

### 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。

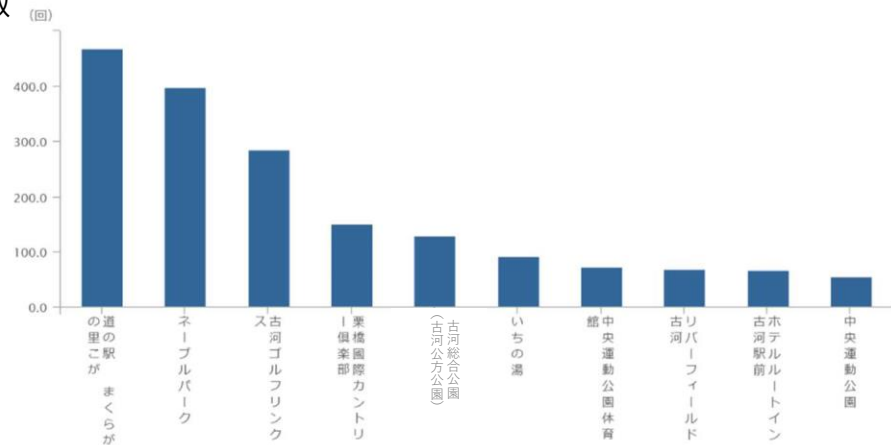
インターネット等で利用される経路検索件数（2015年の休日を対象）から、市内の注目度の高い観光施設をみると、道の駅やネーブルパークが多く検索されています。また、ゴルフ場の検索件数も多くなっているのも特徴です。

#### ■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 広域的状況の変化

### (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。

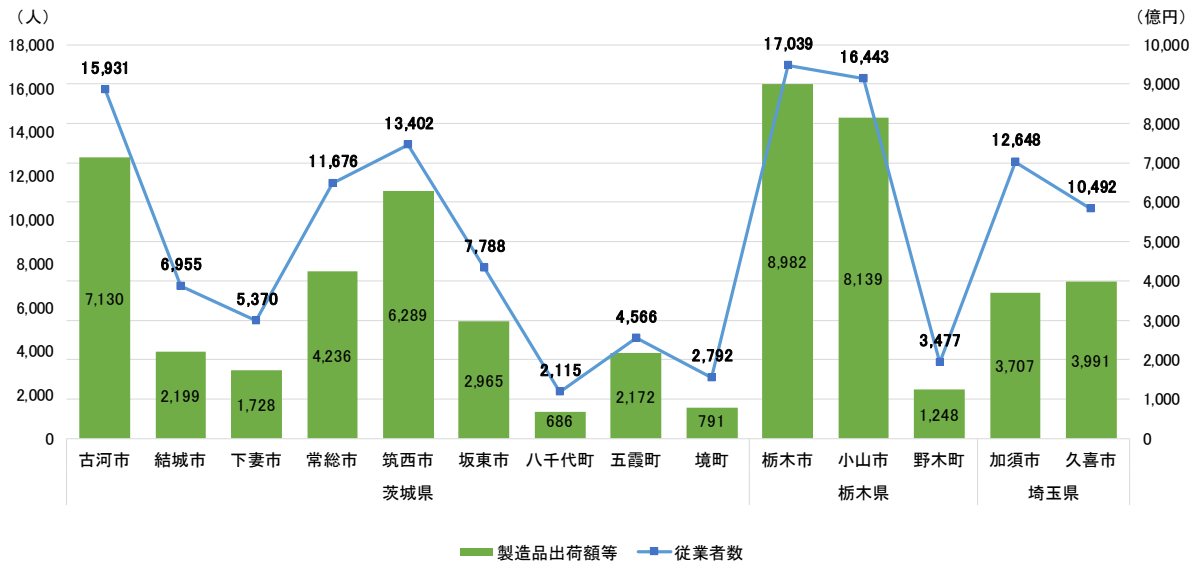
■ 広域地域概況図



## ② 産業の構造

地域の工業の状況を見ると、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。

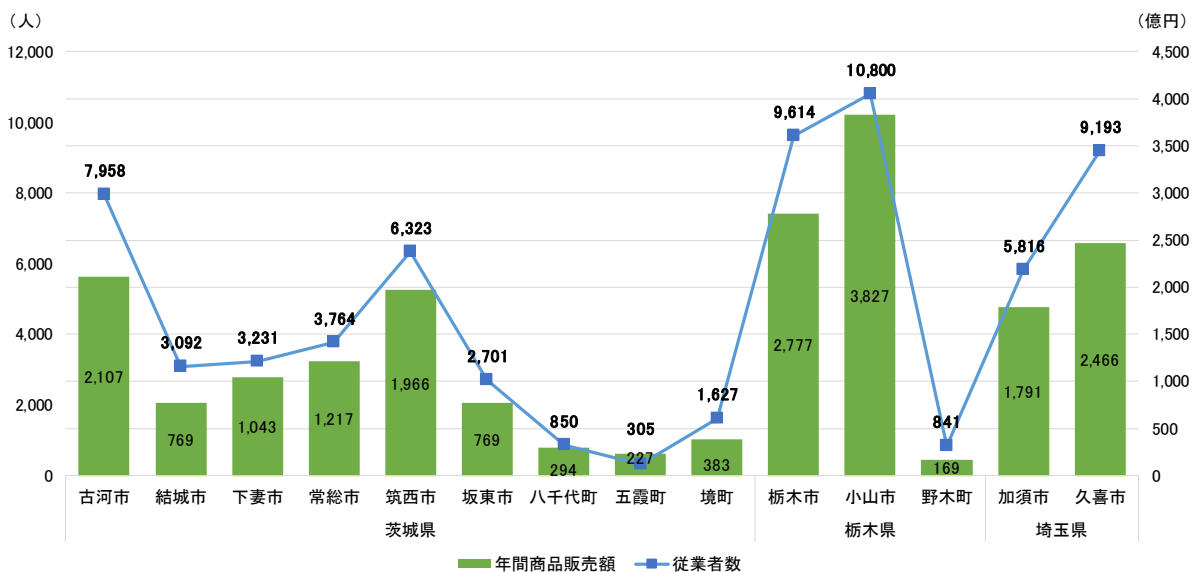
### ■ 地域の製造品出荷額等及び従業者数



出典：工業統計調査（平成26年度）

地域の商業の状況を見ると、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

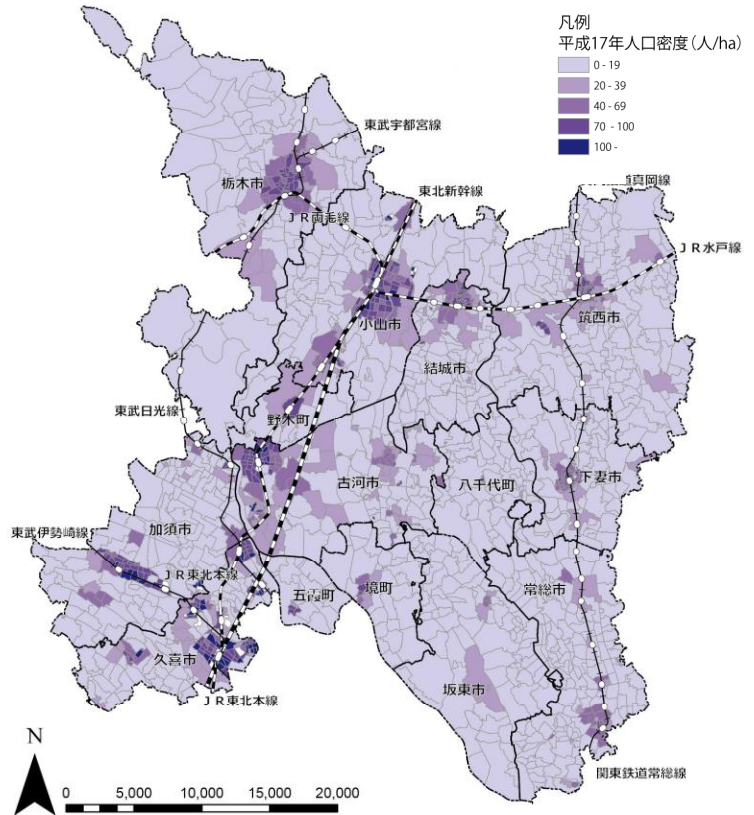
古河市とその周辺 13 市町からなる地域について、人口動向を整理します。

### 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。

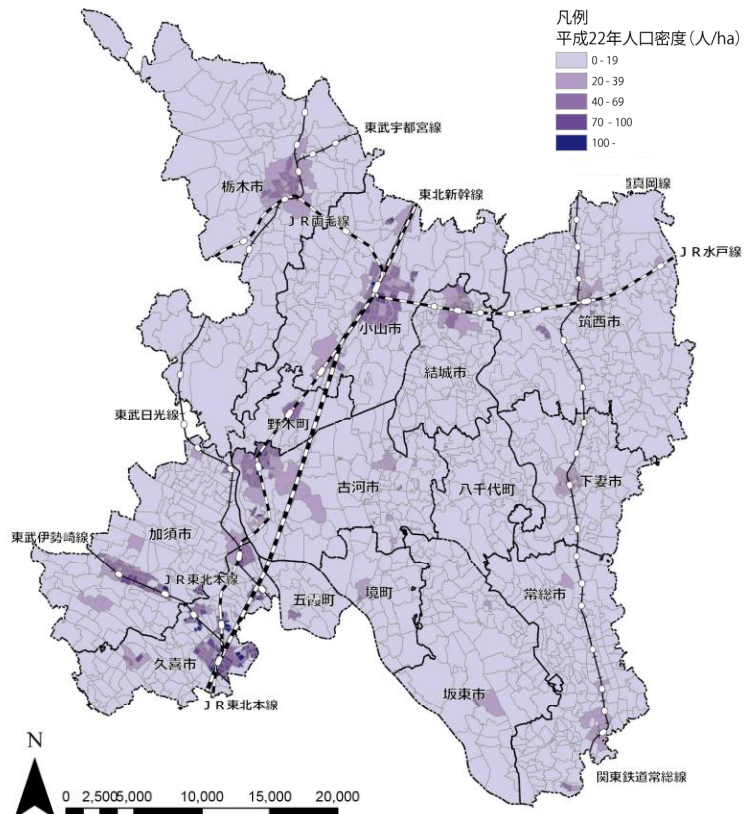
平成 22 年では、本地域全域において、人口密度の低下が見られます。特に関東鉄道常総線沿線や JR 水戸線、両毛線沿線では、平成 17 年と比較し、極端な人口密度の低下を起こしている地区もあります。70 人/ha 以上の高密度な市街地は、久喜駅周辺のみ存在しているといえます。

■本地域の人口密度（平成 17 年）



出典：国勢調査

■本地域の人口密度（平成 22 年）



出典：国勢調査

## ② 高齢化率の変化

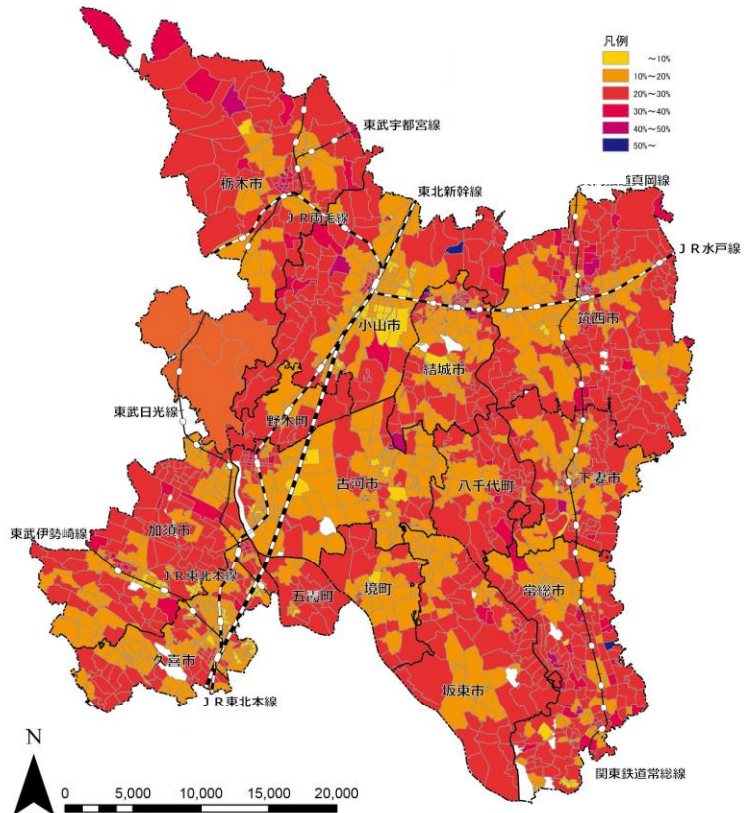
本地域では、平成 17 年においても、多くの地区が高齢化率 20%以上になっています。他方、高齢化が 10%を切る地区は、主に小山駅南部に集中していました。

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。

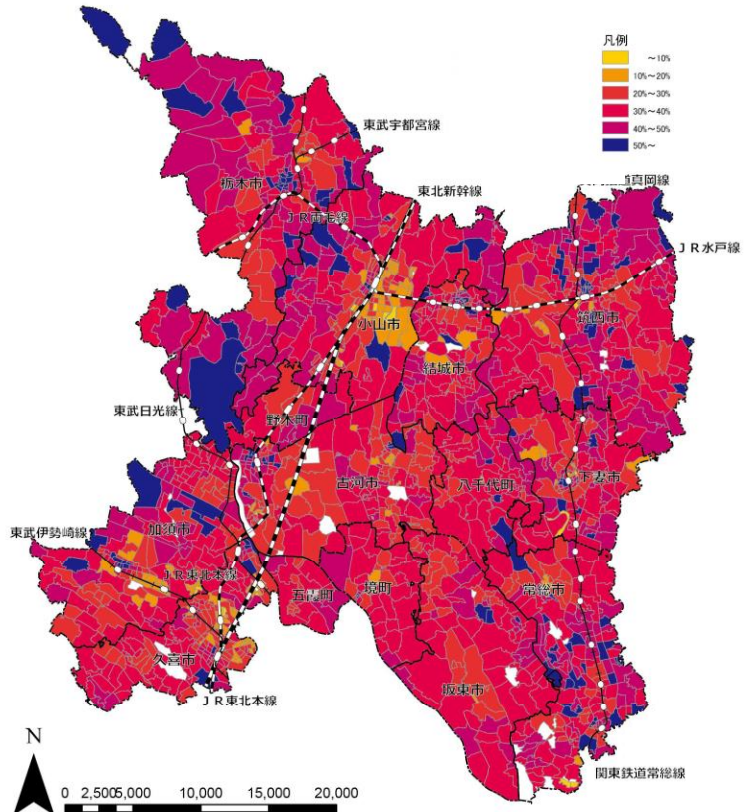
鉄道駅周辺の高齢化も進んでいます。栃木駅や下館駅、下妻駅、古河駅など、市町村の中核を成す駅の周辺においても、高齢化率が 50%を超えている一方で、小山駅東側、久喜駅、東武伊勢崎線沿線のように、依然として、低い高齢化率を維持している地区もあります。

■ 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

## 第 2 章

### 都市の将来像

- 1 総合計画が掲げる将来像
- 2 都市計画が目指すまちづくりの方針

## 第2章 都市の将来像

### 1 総合計画が掲げる将来像

#### (1) 総合計画が掲げる“めざすまち”の姿

本計画の上位計画であり、本市のまちづくりの指針である古河市総合計画基本構想（以下「基本構想」）では、「華のある都市 古河 ～はなが好き、ひとが好き、古河が大好き～」を未来の“めざすまち”の姿として掲げ、「住み続けたい・住んでみたい、良好な暮らしの環境があるまち」、「訪れてみたい・働いてみたい、地域資源が活かされ活力があるまち」、「明日につなぎたい・受け継ぎたい、次世代へとつながっていくまち」の3つを基本方向としています。

未来の“めざすまち”の姿

まち  
『華のある都市 古河』

～ はなが好き、ひとが好き、古河が大好き ～

#### (2) 総合計画が掲げる“めざすまち”の基本方向

##### ① 住み続けたい・住んでみたい、良好な暮らしの環境があるまち

アクセスの便利さや田園風景の暮らしとしての魅力など、古河市ならではの特徴を活かし、市民にとっては『住み続けたい』、市外の方には『住んでみたい』と思われるまちを目指すことが、基本構想に掲げられています。本計画ではこれを踏まえ、定住促進に向けた都市環境整備、土地区画整理事業等による質の高い居住地形成、安全安心なまちづくり、公共交通の円滑化などの取組みを進めていきます。

##### ② 訪れてみたい・働いてみたい、地域資源が活かされ活力があるまち

歴史・文化的背景や工業のまちとしての背景を活かし、『訪れてみたい』、『働いてみたい』と思われるまちを目指すことが、基本構想に掲げられています。本計画ではこれを踏まえ、産業振興に資する操業環境づくり、市街化区域編入による必要用地確保、魅力づくりに資する商業環境・都市機能の充実、景観形成の取組みを進めていきます。

##### ③ 明日につなぎたい・受け継ぎたい、次世代へとつながっていくまち

歴史文化を継承し、時代に応じた新しい価値を創造・発信することで、古河市らしさを『明日につなぎたい』、『受け継ぎたい』と思われるまちを目指すことが、基本構想に掲げられています。本計画ではこれを踏まえ、効果的・効率的な行財政運営に資する土地利用・都市機能の集約、魅力と質を有する拠点形成、若年層の定住、低炭素型まちづくりなどの取組みを進めていきます。

## 2 都市計画が目指すまちづくりの方針

### (1) 都市計画として目指すまちづくりの方針

基本構想では、『華のある都市 古河』を“めざすまち”の姿として掲げています。市全体の人口減少・高齢化が進み、市街地においても人口減少や空洞化が進むなかで、これからの都市づくりは、各拠点のにぎわいの創出と安全の確保が重要になります。これまで積み重ねてきたまちづくりの蓄積を礎とし、機能が集約した拠点の整備を行い、市内を利便性の高い公共交通で繋ぎ、市民の誰もが豊かさを感じ、将来にわたって持続的に発展していく先進的なまちづくりを展開していきます。

特に、市の顔である古河駅周辺の魅力の向上は急務です。古河駅周辺のにぎわいと魅力を向上させ、市全体の利便性の発展に繋げていきます。また、市内に点在する工業団地においても企業誘致による雇用創出など、地域の活性化を図っているため、従業者の定住や生活利便性の確保に向けた取組みが必要です。

古河駅周辺を都市全体の核として、諸川周辺を地域住民の生活に資する地域の拠点として位置づけ、工業団地や周辺の居住地と連携しながら市全体の利便性の向上と安全な暮らしを目指します。

※ある程度市街地が広がっている市南西部においても、地域の拠点を検討しましたが、浸水想定区域と重なることを踏まえ、拠点の位置づけをしないこととします。

#### 【目指すべき都市の姿】

- ◆ 市の顔となる古河駅周辺の魅力を向上し、都内への通勤者をターゲットとした転入を促進する
- ◆ 諸川周辺の生活利便性の維持・誘導と地域住民の定住を促進する
- ◆ 市街地を中心に人口密度を維持しながら、安全な居住環境を形成する

#### 目指すまちづくりの方針

にぎわい・安らぎのある拠点形成と安全な暮らしの実現  
～1核1拠点構造による集約連携型コンパクトシティを目指す～

## (2) 目指すべき都市の骨格構造

まちづくりの方針を踏まえ、古河駅周辺を都市核、諸川周辺を地域拠点とした集約による市街地の形成と、それらを繋ぐネットワークの形成により、市全体の利便性の向上を図ります。

将来都市構造はこの「目指すまちづくりの方針」の実現に向けて、これからの本市が目指す都市の骨格を表したものであり、次の3つの要素によって構成されます。

- 都市の核として都市機能や人口密度の向上を図る『**拠点**』
- 人やモノの円滑な移動を確保する主要な動線となる『**軸**』
- 同じ特性・役割を有する連続した土地の利用を面的に誘導する『**土地利用**』

### ■ 拠点

<b>都市核</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 古河駅周辺及び古河駅東部エリアで構成される、都市全体の中心的な役割を担う拠点。</li> <li>○ 市の顔として高次都市機能の誘導を図るとともに、集積する既存の生活サービス機能を維持していくことで、都内への通勤者などのファミリー層・若者の定住促進を目指す。</li> </ul>
<b>地域拠点</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 諸川の既存市街地で構成される、周辺地域の居住と生活を支える役割を担う拠点。</li> <li>○ 拠点周辺における居住誘導を図るとともに、高齢者が歩いて暮らすための生活サービス施設の維持・誘導により、将来にわたって住み続けることができる都市機能の充実を目指す。</li> </ul>

### ■ 軸

<b>広域連携軸</b>	○ 鉄道・高速道路・国道・主要地方道など、骨格的な交通網によって都市内外を連絡し、都心部や周辺都市との広域的連携を高める主要な交通ネットワーク軸。
<b>地域連携軸</b>	○ 広域連携軸を補完し、周辺都市や市内拠点間を連絡する道路軸。

### ■ 土地利用

<b>一般市街地</b>	○ 市民の安全・安心、快適な居住環境の確保に資する、住宅を中心とした複合的な土地利用を誘導する市街地。
<b>商業業務系市街地</b>	○ 都市の魅力・活力、利便性の確保に資する、商業業務系土地利用を誘導する市街地。
<b>産業系市街地</b>	○ 本市の産業を支える産業系土地利用（工業施設・物流施設等）の操業環境の保全を図る市街地。
<b>産業誘導促進区域</b>	○ 本市及び圏央道沿線の都市全体の地域活性化に向けて、計画的な産業の誘導促進を目指す区域。
<b>田園共生区域</b>	○ 既存集落の維持・活性化と周辺農地の管理・保全に配慮した土地利用を誘導する区域。
<b>自然交流区域</b>	○ 農業生産を支える優良農地をはじめ、自然林・丘陵地などの良好な自然環境の管理・保全を図るとともに、豊かな自然を活かした交流・レクリエーションの場として適正な土地利用を誘導する区域。
<b>大規模施設用地</b>	○ 陸上自衛隊古河駐屯地及び送信所によって構成される土地。





上空から見た古河地区及び総和地区の市街地

## 第 3 章

### 全体構想（部門別方針）

- 1 土地利用の基本方針
- 2 交通体系の基本方針
- 3 環境の基本方針
- 4 都市防災の基本方針
- 5 景観形成の基本方針

## 第3章 全体構想(部門別方針)

全体構想では、第2章で掲げた『まちづくりの目標』や『目指すべき将来都市構造』を踏まえた市全体に関する方針として、「土地利用」「交通体系」「環境（公園・緑地、下水道・河川）」「都市防災」「景観形成」の都市計画に係る5つの分野ごとに、今後のまちづくりにおいて反映すべき基本的な方針を示します。

### 1 土地利用の基本方針

#### (1) 基本方針

魅力的で利便性の高い集約連携型都市構造づくり

メリハリのある土地利用の誘導

#### (2) 施策の方向性

##### 集約連携型都市構造への移行

###### 立地適正化計画との連携

- 少子高齢化とそれに伴う人口減少が予想される本市においては、本市の中心拠点となる古河駅周辺や、地域住民の生活拠点となる諸川周辺での拠点性を高めながら、集約連携型都市構造への移行を推進していくことが求められます。
- まちづくりの目標として掲げた『にぎわい・安らぎのある拠点形成と安全な暮らしの実現 ～1核1拠点構造による集約連携型コンパクトシティを目指す～』を実現していくためには、拠点機能の維持・向上と拠点間ネットワークの充実に資する実効性の高い施策展開が求められることから、その具体計画として位置づけられる「古河市立地適正化計画」との十分な連携を図りながら、本計画で位置づけた土地利用方針に即した具体的な誘導方策を展開していくものとします。

###### 拠点地域への都市機能の集約

- 集約連携型都市構造へと移行していくため、古河駅周辺や諸川周辺を中心として、都市機能の役割に応じた特色ある拠点形成を図ります。
- 拠点として位置づけられた以下のエリアについては、立地適正化計画において「都市機能誘導区域」（医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域）として設定することを前提に今後の検討を進めます。

### 【古河駅周辺】

- 市の玄関口として、既存の生活サービス施設を維持しながら、高次都市機能を誘導します。そのため、若者をターゲットとした大規模な商業施設や病院などの医療施設を誘導し、魅力ある市街地形成を図るとともに、ファミリー層をターゲットとした子育て支援機能などの日常生活に必要な機能誘導を図ります。



古河駅西口

### 【古河駅東部】

- 古河駅東部土地区画整理事業区域を基本として、古河駅周辺の拠点との役割の違いを明確にしながら高次都市機能を誘導します。諸川周辺との都市軸上に位置するポテンシャルを活かし、行政施設や文化施設などを誘致し、さらに、若者をターゲットとした大規模な商業施設や病院などの医療施設を誘導し、魅力ある市街地形成を図り、市全体の利便性の向上に資するに必要な機能誘導を図ります。



古河駅東部土地区画整理事業区域

### 【諸川】

- 古河駅周辺からの移動距離が長く、生活機能を補完することが困難なため、東部の拠点として、スーパーや診療所などの都市機能を誘導します。また、ファミリー層の新たな定住促進に向けて、地域住民を対象とした商業機能や子育て支援機能などの日常生活に必要な機能誘導を図ります。



諸川地区の市街地

## 人口密度の適正化

- 本市においては、市街化を促進すべき市街化区域だけではなく、三和地区を中心とした市街化調整区域にも既存集落が各所に分布しているという特徴を有しています。集約連携型都市構造に移行していくためには、拠点地域を中心とした市街化区域内において高密度の土地利用展開を図り、都市機能の充実を図っていくことが重要となることから、立地適正化計画における居住誘導区域の指定や、既存集落にも配慮した市街化調整区域での適正な土地利用の展開など、適正な人口密度の誘導に資する環境整備を推進します。

## 高齢社会に対応したコンパクトに暮らせるまちづくり

- 本市では、今後も住民の高齢化が予想されることから、拠点地域においては、子どもから高齢者、障がいのある人まで、誰もが生活しやすい環境づくりに向けて、商業や医療・福祉、行政サービス等の主要都市機能の集積を図り、徒歩や車いす等でも移動可能な範囲で様々なサービスを楽しむことができる利便性の高い市街地の形成を図ります。
- 歩いて暮らせるまちづくりの実現には、都市機能の集約とともに居住地と拠点地域とを繋ぐ公共交通網の充実も必要不可欠となることから、拠点地域におけるハブ機能の強化と安全・安心な歩行空間の確保、交通施設のバリアフリー化など、交通環境の充実も併せて推進します。

## 若年層の定住を促進する質の高い居住環境の形成

### エリアマネジメントによる持続可能な居住地の形成

- コミュニティの維持・活性化に向けて、居住人口を確保していくためには、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により、現在の良好な住環境を将来にわたって維持していくことが重要です。質の高い居住環境を維持していくことにより、住民の高齢化等に伴って空き家等が発生した場合でも、新たな流入世帯に選ばれるコミュニティとして、持続していくことが期待されます。

### 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、地区計画への移行をはじめ、必要な都市計画の見直しも視野に入れながら、都市的土地利用の促進を図ります。

### 子育て支援施設の確保・充実

- 少子高齢化が進む中で、いかに若い居住者を確保していくかが、これからのまちづくりの重要な視点となります。若年世帯の居住地選定のポイントのひとつとなる子育て支援施設については、既存施設の状況や若年世帯のニーズ・生活実態を踏まえながら、「子ども・子育て支援事業計画」に基づいた適正な確保とさらなる充実を推進します。

### 空き家の適正管理

- 住民の高齢化や転出に伴って発生した空き家については、若年世帯等の新たな受け皿として、また、周辺の高齢者用の福祉機能への転換など、適正な管理と活用が求められます。引き続き、空き家の実態把握に努めながら、適正な管理・活用に向けた検討・支援に取り組めます。

## 本市の産業を支える産業用地の計画的な創出と操業環境の維持・向上

### 既存産業用地の操業環境の確保

- 本市の産業を支える産業用地については、引き続き操業環境の維持を図るとともに、周辺の居住環境との住み分けや広域交通網とのアクセス性の確保など、さらなる操業環境の改善・向上に資する取組みを推進します。

### 従業者等の利便性向上に資する居住地・商業地等の確保

- 本市においては、名崎工業団地における自動車製造業の立地により、多くの従業者の市内への定住が期待されます。このインパクトを最大限に活かすためにも、従業者用の居住地確保や、周辺地域における店舗等の生活利便施設の充実、拠点地域における高次都市機能の誘導など、魅力ある生活環境づくりを推進し、本市における新たな定住人口の確保を目指します。

### 新たな産業用地の創出に向けた都市計画環境の整備

- 大規模な工業団地を有し、産業都市としての役割も果たしている本市においては、圏央道（首都圏中央連絡自動車道）の開通に伴い、産業用地の開発需要がさらに高まることが予想されます。また、本市のみならず、圏央道沿線の都市が一体となって、このポテンシャルをいかに地域活性化に繋げるかが大きなテーマとなっています。



圏央道境古河 IC

- こうした状況から、茨城県や圏央道沿線都市、大学等が一体となり、地域経済牽引事業の促進による地域の成長発展の基盤強化に関する法律に基づく「茨城県圏央道沿線地域基本計画」を策定し、地域間・業種間の連携強化を進め、「生活、自動車、生産用機械、プラスチック製品、金属製品、化学製品関連の産業の集積を活用した成長ものづくり分野」、「国立大学法人筑波大学や国立研究開発法人産業技術総合研究所等の教育研究機関の高度人材を活用した成長ものづくり分野（IoT、AI、ロボット関連産業等）」、「交通インフラを活用した運輸・物流関連産業分野」を中心とした産業集積地の創出を推進しています。
- 当該計画では、本市の新4号国道沿道や境古河 IC へアクセスする（都）諸川谷貝線の沿道地域（市街化調整区域）が、新たな産業用地の創出を目指す「重点促進区域」に指定されています。当該区域における新たな産業用地の確保にあたっては、周辺環境との調和を前提とした計画的な土地利用を図りながら、「市街化調整区域における地区計画」の導入や「市街化区域への編入」などに取り組みます。

## 田園地域における既存コミュニティの維持・活性化

### 立地基準の適正運用による無秩序なスプロールの防止

- 本市の土地利用の特徴として、市街化調整区域内にも一定の密度を有する集落が広く分布していることが挙げられます。集約連携型都市構造への移行に向けて、今後は郊外部での都市的土地利用の展開は抑制していく必要がありますが、既存集落地における生活環境の維持も重要な視点となることから、引き続き立地基準の適正運用を図りながら、集落の持続性と周辺環境に配慮した土地利用を図ります。

### 既存集落の活力向上に資する適正な土地利用の推進

- 市街化調整区域での都市的土地利用の抑制を目指す一方で、既存集落においては、農業を営む世帯等の生活の場としての役割も担っていることから、引き続きコミュニティの維持・活性化が求められます。既存集落内においては、コミュニティの維持・活性化に資する一定の土地利用を許容し、住民の生活環境の改善に努めます。

### 農地の積極的な利用による管理・保全

- 本市に広がる農地については、本市の原風景を構成するとともに、農業生産の場として将来にわたって保全していくことが求められます。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。

## 自然環境の適正管理と活用

### 関係法令に基づく自然的土地利用の管理・保全

- 本市が有する農地や平地林、河川等の豊かな自然環境については、引き続き都市計画法をはじめ、農業振興地域の整備に関する法律、森林法などの関係法令の適正運用により、量的な確保を図ります。

### 水辺環境の管理・活用

- 渡良瀬川や女沼川をはじめとする河川については、本市に潤いを与える貴重な水辺空間となることから、引き続き関係機関と連携しながら、適切な河川改修事業を促進するとともに、水とふれあえる親水空間としての整備に努めます。

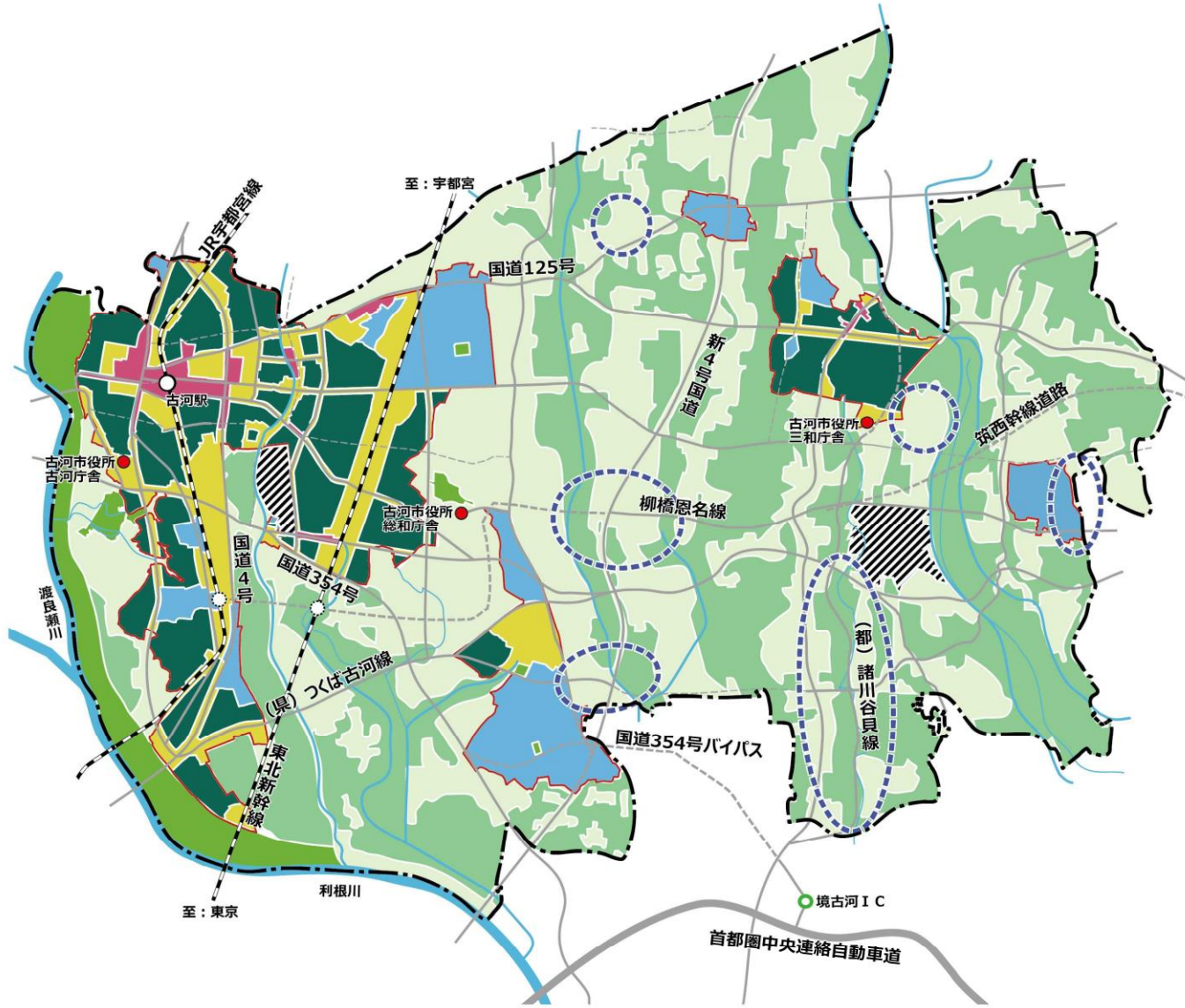


郊外の田園地域

## 土地利用エリア区分別の基本的な考え方

土地利用エリア区分	基本的な考え方
居住市街地エリア	<ul style="list-style-type: none"> <li>☑ 主に低層住宅地によって構成されるエリア。</li> <li>☑ 安全・安心な居住環境の保全・形成を目指す。</li> </ul>
複合市街地エリア	<ul style="list-style-type: none"> <li>☑ 住宅を中心としながら、公共施設や店舗等が立地する複合的な土地利用によって構成されるエリア。</li> <li>☑ 居住環境の保全を基本としながら、市民生活の利便性向上に資する機能の維持・充実を目指す。</li> </ul>
商業業務系市街地エリア	<ul style="list-style-type: none"> <li>☑ 主に商業・業務系施設によって構成されるエリア。</li> <li>☑ 市民生活の中心的な商業・業務拠点として、その機能の維持・充実を目指す。</li> </ul>
産業系市街地エリア	<ul style="list-style-type: none"> <li>☑ 主に工場や物流施設などの産業系施設で構成されるエリア。</li> <li>☑ 周辺環境との調和を図りながら、操業環境の保全・増進を目指す。</li> </ul>
スポーツ・レクリエーションエリア	<ul style="list-style-type: none"> <li>☑ 都市公園やゴルフ場などで構成されるエリア。</li> <li>☑ 市民生活に潤いを与えるスポーツ・レクリエーション機能の維持・充実を目指す。</li> </ul>
田園共生エリア	<ul style="list-style-type: none"> <li>☑ 郊外部の既存集落やその周辺の農地によって構成されるエリア。</li> <li>☑ 周辺環境との調和を図りながら、既存集落の維持・活性化や生活環境の改善に配慮した土地利用を目指す。</li> </ul>
農業振興エリア	<ul style="list-style-type: none"> <li>☑ 主に農振農用地などの優良農地によって構成されるエリア。</li> <li>☑ 本市の農業生産を支える場として、積極的な利用に基づく管理・保全を目指す。</li> </ul>
産業誘導促進エリア	<ul style="list-style-type: none"> <li>☑ 主に新 4 号国道と筑西幹線道路の交差点周辺など、広域交通利便性が確保されたエリア。</li> <li>☑ 本市及び圏央道沿線の都市全体の地域活性化に向けて、計画的な産業の誘導促進を目指す。</li> </ul>
大規模施設用地	<ul style="list-style-type: none"> <li>☑ 陸上自衛隊古河駐屯地及び送信所によって構成されるエリア。</li> </ul>

# 土地利用方針図

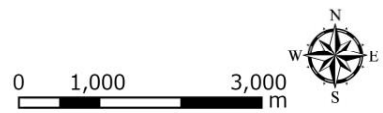


凡例

- 市役所
- 行政区域界
- 鉄道駅      ○ 鉄道駅(構想)
- 鉄道
- 主要道路(破線は整備予定・構想路線)
- 市街化区域(令和5年3月現在)
- 主要河川

《土地利用エリア区分》

- 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



## 2 交通体系の基本方針

### (1) 基本方針

#### 拠点間の連携強化

誰もが円滑に移動することができる交通ネットワークの構築

### (2) 施策の方向性

#### 都市の発展を支える道路網の形成

##### 広域交通網の適正管理

- 本市においては、南北の軸となる国道 4 号及び新 4 号国道、東西の軸となる国道 125 号及び国道 354 号をはじめ、隣接する境町で圏央道の境古河 IC が開設するなど、充実した幹線道路網を有しています。広域交通の利便性が高まった本市においては、これまで以上に多くの交通需要の流入が見込まれることから、周辺での交通安全面にも配慮しつつ、充実した広域交通網を適正に管理していく必要があります。



国道 4 号

##### 都市計画道路の見直し

- 本市の都市計画道路については、これまでの計画的な事業進捗により一定の整備が図られてきました。これからの街路事業においては、集約連携型都市構造の実現に資する路線への集中的な投資による行財政運営の効率化が求められることから、長期末着手路線を含む未整備路線については、その優先順位を見極めながら、必要に応じて廃止を含む都市計画道路の見直しについて検討していくものとします。

##### 拠点間の連携強化

- 本市が目指す拠点連携型の集約連携型都市構造の実現に向けて、拠点間を連絡する道路網の優先的な整備・充実に努めます。現状では、都市核としての位置づけた古河駅周辺や古河駅東部エリア、地域拠点として位置づけた諸川エリアを繋ぐ道路網が限られていることから、両拠点を連絡する東西軸の強化を推進します。



国道 125 号

## 長期構想路線の実現に向けた取組み推進

- 本市を東西に横断する筑西幹線道路や（仮称）仁連間中橋線、（仮称）久能谷貝線などの構想路線については、国・県などの関係機関や地権者との調整を図りながら、早期の事業化に向けた積極的な取組みを推進します。

## 拠点間連携を実現する公共交通網の充実

### 既存公共交通網を活かした面的な公共交通ネットワークの形成

- 集約連携型都市構造の実現には、居住地と拠点間の円滑な移動をいかに確保することができるかが重要な視点となります。現状では、ほとんどの市民が自動車による移動を主とした生活形態となっていますが、住民の高齢化が進む中で、本市が将来にわたって持続可能な都市として維持・発展していくためには、自動車移動に頼らない交通体系への移行が求められます。
- 集約連携型都市構造の実現、買い物や通院等の日常生活における円滑な移動ニーズ、県外からの従業者や障がいのある方の通勤経路の確保等に対応するため、JR 東北本線、路線バス、循環バス、デマンド交通等の既存公共交通を有効に活用し、それぞれの機能分担を図るとともに、古河駅を中心に主要な病院や市庁舎などを交通結節点に位置づけ、公共交通相互の接続・連携による面的なネットワークの形成を目指します。



循環バス「ぐるりん号」



デマンド交通「愛・あい号」(乗合タクシー)

### モビリティ・マネジメントによる公共交通の利用促進

- 本市においては、市民の自動車移動への依存が顕著となっており、公共交通への移行を実現していくためには、路線や料金体系の見直し、乗換拠点となる古河駅周辺等における環境整備など、ハード・ソフト両面から公共交通の利便性向上に向けた取組みが求められます。また、市民が状況に併せて「賢く」移動手段を選択することができるよう、公共交通の利用によってもたらされるメリット（道路の混雑解消、環境負荷の低減、産業振興と連動した施策展開など）を広く周知するなど、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。

## 誰もがわかりやすく移動しやすい地域公共交通の実現

- 買い物や通院等に欠かせない、市民生活の足である循環バス及びデマンド交通の再編を行うとともに、市外への通勤・通学など広域移動機能を担う JR 東北本線と周辺市町を連絡する路線バスの利便性向上や活性化を図り、市域内外から駅や拠点施設へのアクセス性を強化することにより、利便性の高い公共交通ネットワークの構築を推進します。
- 本市では、地域ごとに交通環境が異なることから、地域の実情に応じた利用しやすい運行形態に見直すとともに、一部に残るバス停利用圏域外のエリアへの対応策を検討しながら、利用しやすい公共交通ネットワークの形成を図ります。
- 路線バス、循環バス及びデマンド交通等がより利用しやすい環境となるように、各種サービスの改善・導入、ユニバーサルデザインや情報提供の充実など、市民の誰もがわかりやすく移動しやすい地域公共交通の提供を目指します。

## 市民との協働による将来にわたって持続可能な地域公共交通の実現

- 急速に進む少子高齢化社会において重要性が増す公共交通を、将来にわたって維持し続けるために、行政・地域住民・交通事業者の適正な役割分担の下、三者の協働・連携に努め、交通事業者との共存、受益者負担の適正化、公共交通の利用促進、市民意識の醸成等の多様な取組みにより、持続可能な公共交通の構築を目指します。

## 新駅実現に向けた取組み推進

- 大堤地区において 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・調整を図ります。新駅設置にあたっては、新たな拠点とし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併せて検討することとします。

## 高齢社会にも対応した歩いて暮らせる交通環境の形成

### 安全・安心な歩行空間の確保

- 集約連携型都市構造への移行により、都市機能が集積する拠点地域においては、徒歩圏内で様々なサービスを楽しむことができるようになります。そのため、子どもから高齢者、障がいのある人まで、誰もが安全・安心に徒歩や車いす等でも容易に移動することができるように、歩道の設置や適正管理を推進し、ゆとりのある歩行空間の確保に努めます。



整備された歩道

## 公共交通のシームレス化

- 高齢化が進む中で、公共交通の利用促進を図っていくためには、鉄道とバス、バスとバスとの円滑な乗り継ぎを確保していく必要があります。そのため、誰にでもわかりやすい行先案内システムの設置をはじめ、利便性の高い接続ダイヤの設定や共通の運賃システムの導入、乗り継ぎ先までのバリアフリー化など、公共交通のシームレス化に向けた施策展開を図ります。

## 自転車の利用促進に向けた取組み

- 日常的な移動手段である自転車については、温室効果ガスの排出抑制や市民の健康増進、道路混雑の緩和などにも寄与することから、鉄道やバスなどの公共交通との連携強化も図りながら、安全で快適に自転車が利用できる環境づくりに努めます。

## ユニバーサルデザインの推進

- 歩いて暮らせるまちづくりに向けて、段差の解消や施設のバリアフリー化、スロープや点字ブロックの設置など、ユニバーサルデザインなど福祉的な配慮に基づいた、誰もが利用しやすい交通環境の整備に努めます。

## 道路区分の基本的な考え方

道路区分	基本的な考え方
主要幹線道路	☑ 本市内外の都市拠点間を連絡する主要幹線道路。
都市幹線道路	☑ 主要幹線道路を補完し、本市及び近隣の市街地を結ぶ都市幹線道路。
その他道路	☑ それ以外の主要道路。



## 3 環境の基本方針

### (1) 基本方針

自然環境との調和 生活に潤いを与える質の高い都市環境の形成

### (2) 施策の方向性

#### 公園・緑地の適正配置

##### 周辺環境や利用状況に応じた公園機能の見直し

- 公園・緑地は、市民の都市生活に潤いと安らぎを与える貴重な空間となることから、引き続き適正な管理に基づく保全を図ります。また、整備当時から周辺の土地利用や居住者の年齢層などに変化が生じている公園・緑地の発生が顕在化してくることから、主な利用者の年代や利用状況の実態を勘案しながら、将来にわたって継続的な利用が確保されるように、遊具から健康器具への転換など、必要に応じて公園機能の見直しについて検討することとします。



古河総合公園（古河公方公園）

##### 公園施設の長寿命化の推進

- ベンチや照明灯、遊具などの公園施設については、誰もが安全・安心に利用できるように、設置から年月が経過し、劣化が著しいものや安全領域が確保されていない施設については、利用状況に応じて撤去又は更新を図ります。また、安全性の確保とともに、効果的・効率的な行財政運営を推進するため、補修等により使用期間の長期化が見込める施設については、積極的な長寿命化を図ります。

#### 低炭素まちづくりの推進

##### 公共交通の利用促進

- 地球温暖化の一因である温室効果ガスの排出抑制に向けて、公共交通の利用促進を図ることで、市内を走る自動車の総数抑制を目指します。また、交通量の減少により、市内の主要幹線道路の混雑緩和が見込まれることから、公共交通の定時性の確保に伴い、より利便性の高い公共交通環境を形成していく好循環を創出することが期待されます。

## 市街地の拡散抑制

- 田園地域に広がる農地や平地林は、温室効果ガスの吸収源としての役割も担っていることから、引き続き適正な管理に基づく保全が求められます。市街化調整区域における都市的土地利用の無秩序な拡大を抑制するため、既存コミュニティの維持、活性化にも配慮しながら、現在運用している立地基準の見直しについても検討し、田園地域にふさわしい良好な営農環境の保全に努めます。



市街化調整区域の田園地域

## 再生可能エネルギーの利用促進

- 温室効果ガスの排出抑制や災害時における利用も見据え、太陽光発電や小水力発電など、自然の力を利用した再生可能エネルギーの利用促進に努めます。公共施設等の再編にあたっては、熱供給システムや高効率機器の導入、屋上での太陽光発電の導入など、自然環境に配慮した施設整備に努めます。

## 地域特性に応じた計画的な上下水道の整備

### 上水道施設の適正管理

- 上水道施設については、引き続き、安全・安心な水質の管理と普及率の向上に努めます。また、今後は施設・管路等の老朽化への対応が必要となることから、「古河市水道事業第2次基本計画」に基づいて、経営状況や需要動向を考慮しながら、施設の更新・耐震化や長寿命化・延命措置等の計画的な実施に取り組みます。

### 下水道施設の計画的な整備と適正管理

- 下水道施設については、生活排水による生活環境の悪化や河川等の水質汚濁を防止するための重要な施設となることから、市街化区域及びその周辺地区では、公共下水道事業計画に基づいて、事業計画区域での計画的な整備を推進します。供用開始区域においては公共下水道への速やかな接続を促進します。また、下水処理施設については、ストックマネジメント計画に基づいた適正な管理を推進します。

### 多様な下水処理施設の活用

- 本市においては、市街化区域を中心とする市街地では公共下水道事業、田園地域の一部エリアでは農業集落排水事業が実施されています。将来にわたって適切なサービスが提供されるよう、下水処理施設の継続的な機能の維持に努めます。

## 市民に親しまれる安全で美しい河川環境の整備

### 具体計画に基づく河川整備の促進

- 一級河川である向堀川や女沼川などについては、災害防止に資する治水対策の充実に向けて、関係機関との協議を図りながら、河川整備計画に基づく改修事業を促進します。

### 冠水防止に向けた準用河川・水路の整備

- 市街地の整備進捗や新たな開発等に伴い、台風やゲリラ豪雨等の大雨による冠水被害の発生が予想されることから、雨水の放水路となる準用河川や水路については、適切な整備・修繕を図りながら、治水対策と機能確保に努めます。

### 憩いの場となる親水空間の整備

- 本市を象徴する河川と緑地が連続する水辺環境を活かし、サイクリングロードや遊歩道の設置など、市民や来訪者の憩いの場となる親水空間の一体的な整備を図ります。整備にあたっては、水辺空間における生物多様性の確保にも配慮し、自然共生型工法の採用など、良好な自然環境の適正保全に配慮します。



渡良瀬川

## 4 都市防災の基本方針

### (1) 基本方針

安全・安心な暮らしの確保 自然災害に強いまちづくり

### (2) 施策の方向性

#### 自然災害に備えた安全・安心のまちづくり

##### 地震・火災に強いまちづくり

- 多くの市民が居住する市街地においては、木造住宅の耐震診断や耐震改修を促進しながら、地震に強い建築物への更新を進めます。また、主に商業地域において指定されている防火・準防火地域についても、必要に応じて指定の拡大を行い、耐火性能を有する建築物への更新を促進します。

##### 総合的治水対策の推進

- 向堀川や女沼川など、一級河川の河川改修事業を促進するとともに、市内を流れる準用河川や水路等の適切な管理と機能向上を図り、流域の保水能力の維持・向上に努めます。また、都市下水路等の整備により、排水能力の向上を図り、浸水区域の解消に向けた総合的な治水対策を推進します。
- 雨水流出量の抑制に向けて、農地や平地林等の自然的土地利用の管理・保全を図ることで、保水機能の維持に努めるとともに、雨水排出量の規制や貯留施設、浸透性舗装・浸透柵の整備を推進します。

#### 防災・減災に向けた環境づくり

##### 防災拠点施設の適正配置と機能強化

- 災害時の防災拠点となる公共施設や公共性の高い民間施設については、市民の避難場所として、また救急救護活動の拠点として、多様な機能が求められることから、地域防災計画を踏まえた適正配置を進めるとともに、施設の耐震化や防災備蓄倉庫の整備など、防災拠点にふさわしい機能強化に努めます。

##### 避難路の確保

- 災害時における緊急輸送や避難・救助にあたっての主要な路線となる幹線道路については、その沿道における建築物の耐火性・耐震性の向上を図り、その機能の確保に努めます。また、緊急車両が円滑に進入可能で、市民が安全・安心に避難場所等の拠点施設に移動することができるように、避難経路となる生活道路の整備を推進します。

## 都市基盤・ライフラインの確保

- 道路や橋梁など、都市基盤の老朽化に対する調査を実施しながら、必要に応じて長寿命化対策を講じた補修・更新を図ります。また、上下水道や電気・ガス、通信などのライフラインについても、将来的な発生が予想されている首都圏直下型地震等による被害軽減に向けて、各施設の耐震性の向上を図ります。



長寿命化対策を行った東諸川橋

## 多様な主体との協働による地域防災力の向上

### 自助・共助・公助の推進

- 非常時においても「自助（自分の身は自分で守る）」「共助（共に助け合う）」「公助（行政が支援する）」の考え方に基づいて、それぞれの立場で主体的な取り組みを実践することができるように、日頃から防災訓練などの継続的な取り組みを支援しながら、各主体の防災意識の向上に努めます。

### ハザード情報の周知徹底

- 河川の氾濫による浸水被害の想定など、県や市で実施する災害シミュレーションの結果については、ハザードマップの作成等により速やかに市民に周知を図り、ハザード情報の普及・啓発に努めます。



豪雨による浸水被害の状況

### 空き家等の適正管理・活用

- 人口減少社会の到来により、既存市街地内や既存集落内においては、空き家の発生が増加することが懸念されます。適切に管理されていない空き家や荒地は、犯罪の温床にもなり得ることから、地域との連携を図りながら、その発生状況を把握するとともに、適正な管理・活用が図られるように、地域住民や所有者等の意向を踏まえながら、必要に応じて適切な支援に取り組みます。

## 5 景観形成の基本方針

### (1) 基本方針

風土の継承 地域資源を活かした魅力的な景観づくり

### (2) 施策の方向性

#### 古河のイメージを高める魅力ある都市景観の形成

##### 古河ならではの歴史・文化的景観資源の継承・活用

- 古河駅西口の古河歴史博物館や古河文学館周辺については、旧城下町地区として点在する寺社や屋敷林、蔵づくりや煉瓦づくりの建築物など、多くの歴史・文化的景観資源を有しており、本市ならではの歴史・文化的景観のイメージを象徴するエリアとなっています。これらの景観資源を適切に継承していくために、景観計画をはじめとする法的な担保を図るとともに、本市の魅力を高める資源として積極的な活用を図ります。

##### 魅力を高める一体的な取組み

- 本市が有する歴史・文化的景観を、市全体の資源として活用していくために、市街地におけるサイン整備や駅前環境の統一的なデザインの導入など、個別エリアに留まらない広がりを持った一体的な景観形成に向けた取組みを推進し、本市の魅力向上に努めます。

#### 田園景観の保全・継承

##### 自然資源の管理・保全

- 本市の原風景でもある郊外部の田園景観については、構成要素である農地や平地林、河川などの自然資源の適正な管理・保全を図り、将来にわたって田園を流れる河川や平地林が連続した美しい景観の維持・保全に努めます。

##### 既存集落における景観づくり

- 田園地域に点在する既存集落については、歴史を感じさせる民家や屋敷林を有しており、田園景観の構成要素のひとつでもあります。集落環境については、今後も適正な管理が求められることから、コミュニティの維持・活性化に資する土地利用の展開を図る場合においては、周辺の田園景観や緑の連続性等に配慮しながら、落ち着いた集落景観の形成を図ります。

## 多様な主体との協働による景観形成

### 景観計画に基づく景観づくり

- 本市では、市全域を対象区域とした景観計画を策定し、景観法に基づく良好な景観の形成に向けた取組みを推進しています。現在は、駅西口の古河歴史博物館周辺地区が景観形成重点地区として、また市道柳橋恩名線沿道及び都市計画道路諸川谷貝線沿道が景観形成重点路線として指定されています。引き続き景観計画の景観形成基準に基づいた適正な景観誘導を推進するとともに、諸川地区の歴史的景観エリアにおける景観形成重点地区の新規指定など、本市の魅力ある景観の保全・育成に向けた検討を進めます。

### エリアマネジメントの促進

- 地域の特性に応じた良好な景観形成の保全・創出を促進していくため、建築協定や地区計画など、地域住民が主体となった制度の導入に向けて必要な支援を行います。また、地域の清掃活動をはじめ、鉄道駅や幹線道路沿道等における草花の植栽活動など、地域住民や各団体が実施する個別活動を支援しながら、エリアマネジメントによる質の高い景観形成を目指します。



古河歴史博物館周辺地区（景観形成重点地区）



# 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。

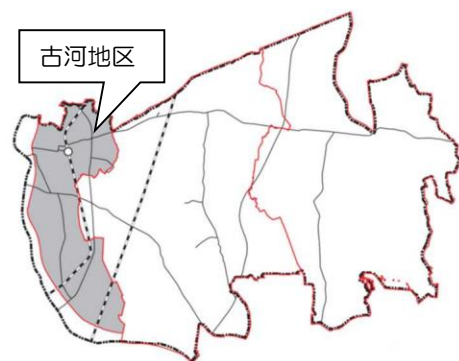
## 1 古河地区

### (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。

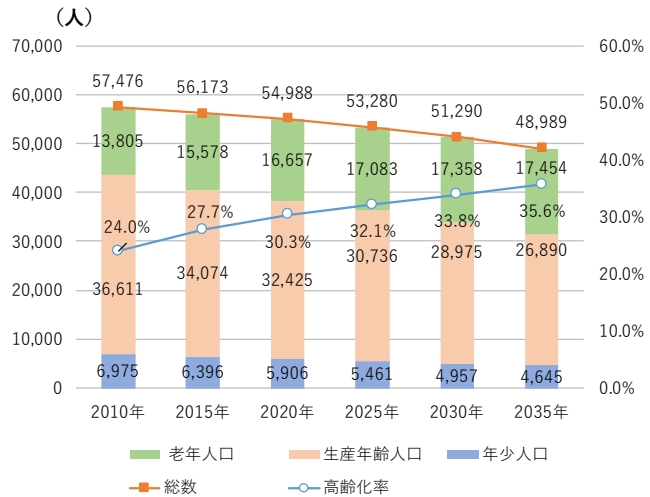


#### ② 人口動向

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。

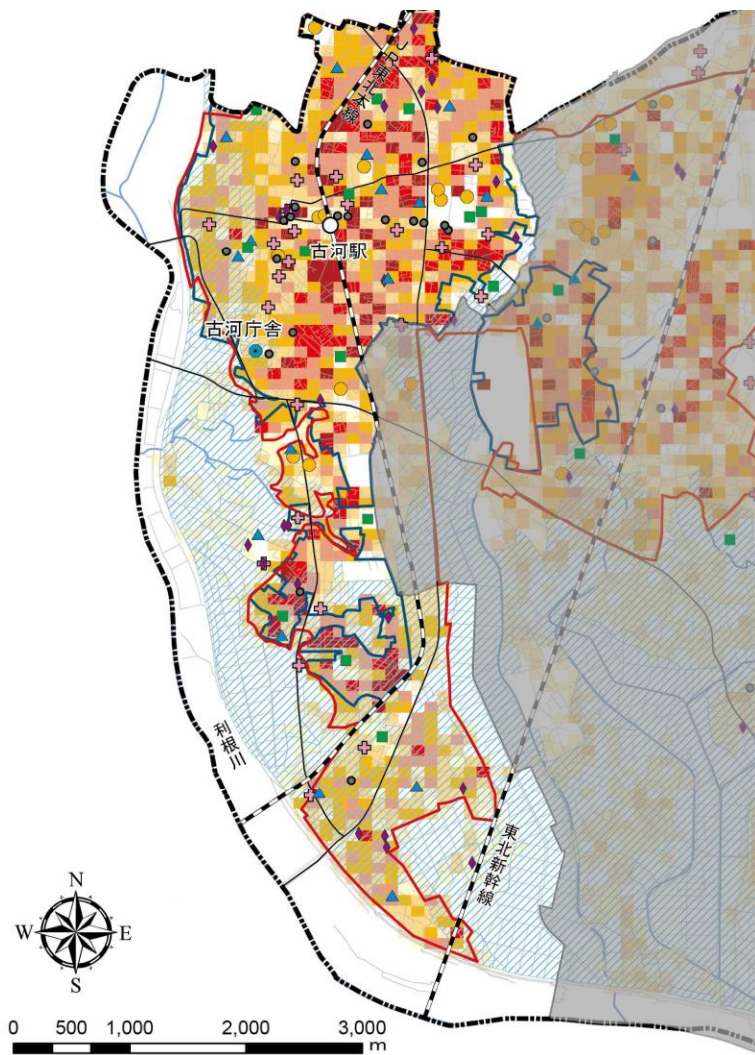
#### ③ 都市機能の立地状況と都市構造の評価

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

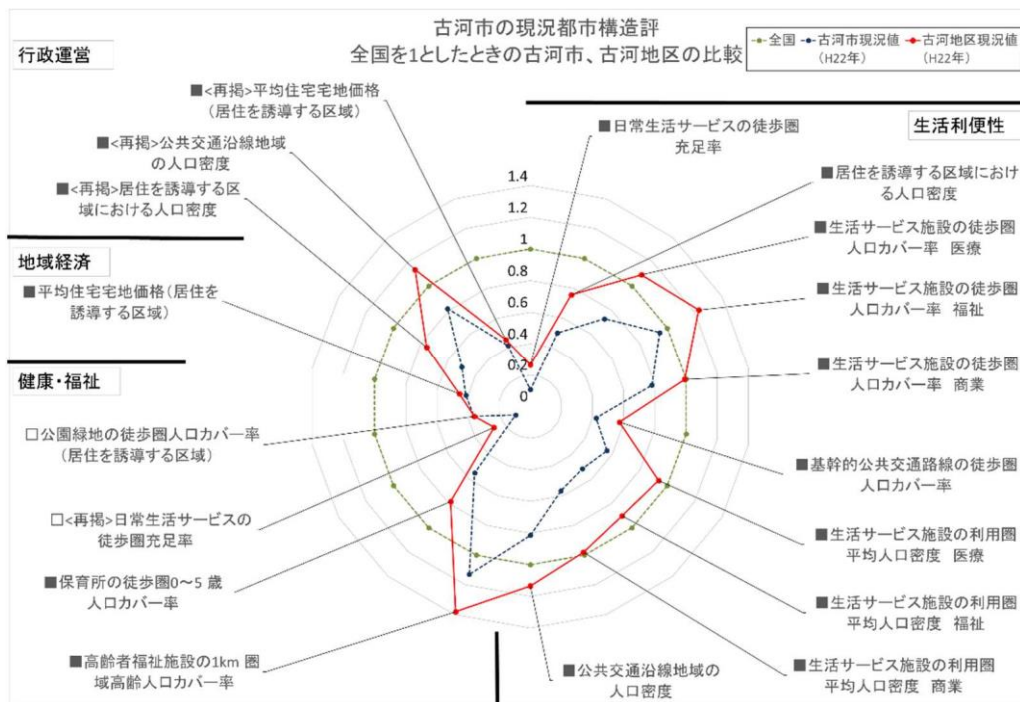
  

区域凡例	
■	市街化区域
■	2010年DID地区
○	鉄道駅
—	鉄道
■	浸水想定区域(2.0m以上)

2035年推計人口	
人口総数	
0	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-

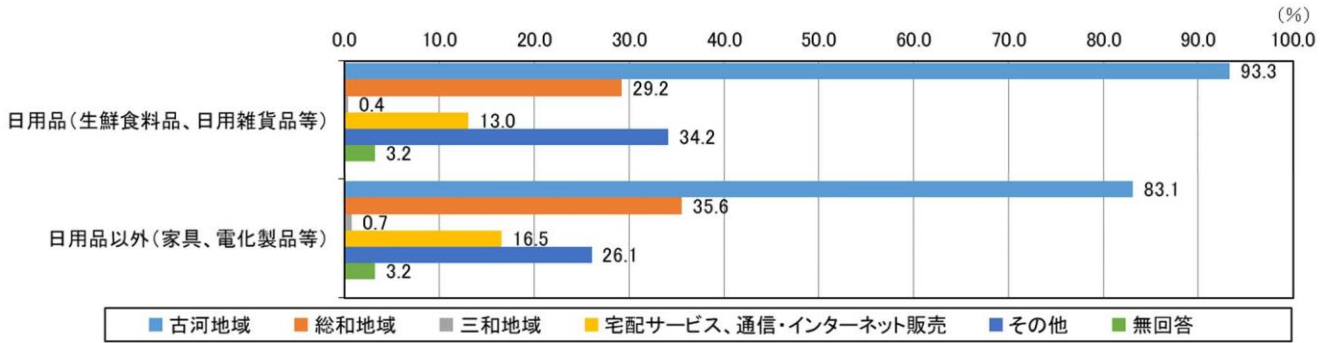
### ■ 都市構造評価の比較



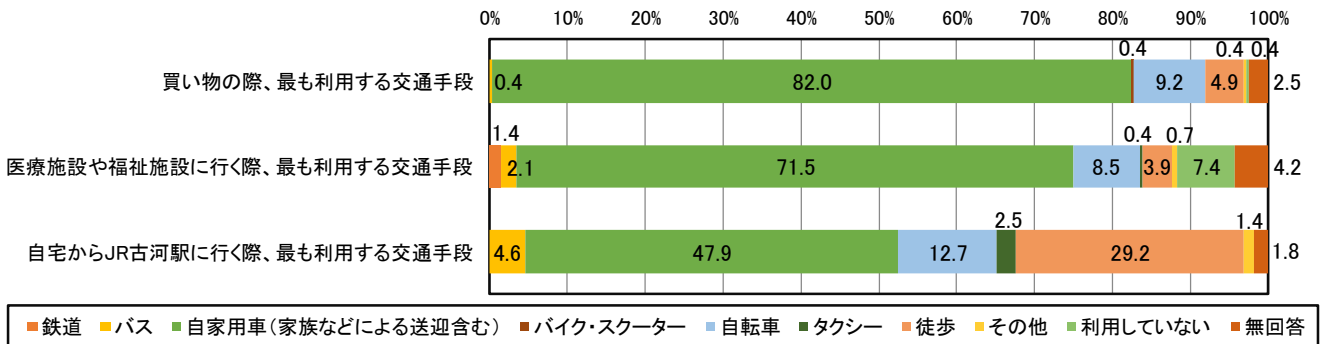
#### ④ 古河地区の住民意向（平成 28 年 10 月「古河市まちづくりアンケート」調査結果）

##### <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）

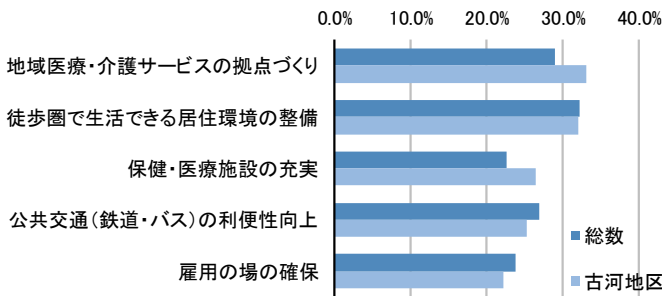


###### ■目的別の交通手段（n=284）



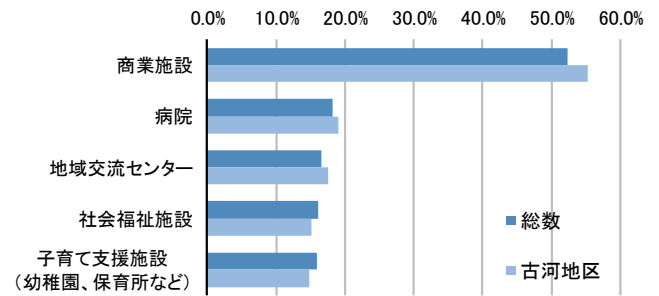
##### <古河市全体におけるまちづくり意向>

###### ■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)

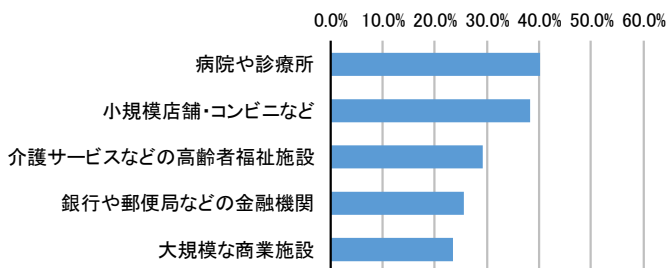
###### ■古河駅周辺に充実させるべき都市機能



(複数回答 総数 n=666 古河地区 n=284)

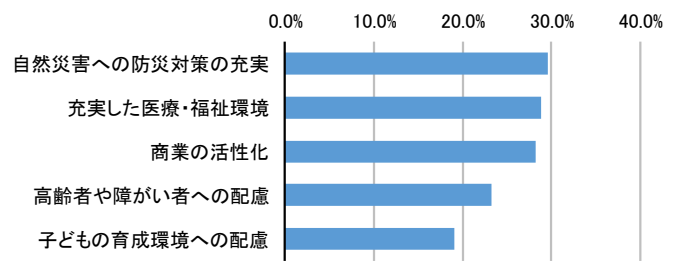
##### <古河地区におけるまちづくり意向>

###### ■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"> <li>☑ 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)。</li> <li>☑ 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%)。</li> <li>☑ 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。</li> <li>☑ 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。</li> </ul>
生活利便性	<ul style="list-style-type: none"> <li>☑ 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。</li> <li>☑ 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。</li> <li>☑ 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。</li> <li>☑ 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。</li> <li>☑ 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。</li> <li>☑ 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。</li> </ul>
交通利便性	<ul style="list-style-type: none"> <li>☑ 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。</li> <li>☑ 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。</li> </ul>
居住安全性	<ul style="list-style-type: none"> <li>☑ 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。</li> <li>☑ 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。</li> </ul>

### (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した、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	■ 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

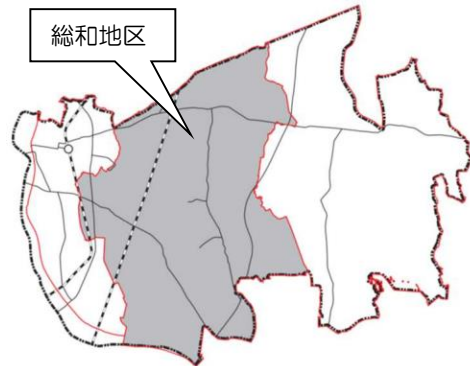
## 2 総和地区

### (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。

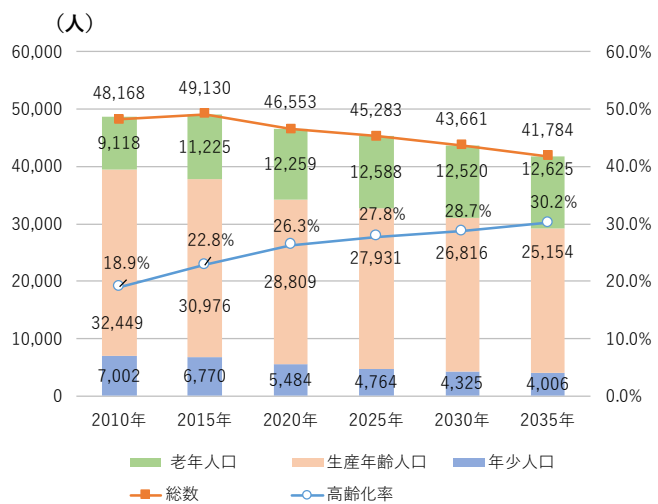


#### ② 人口動向

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。

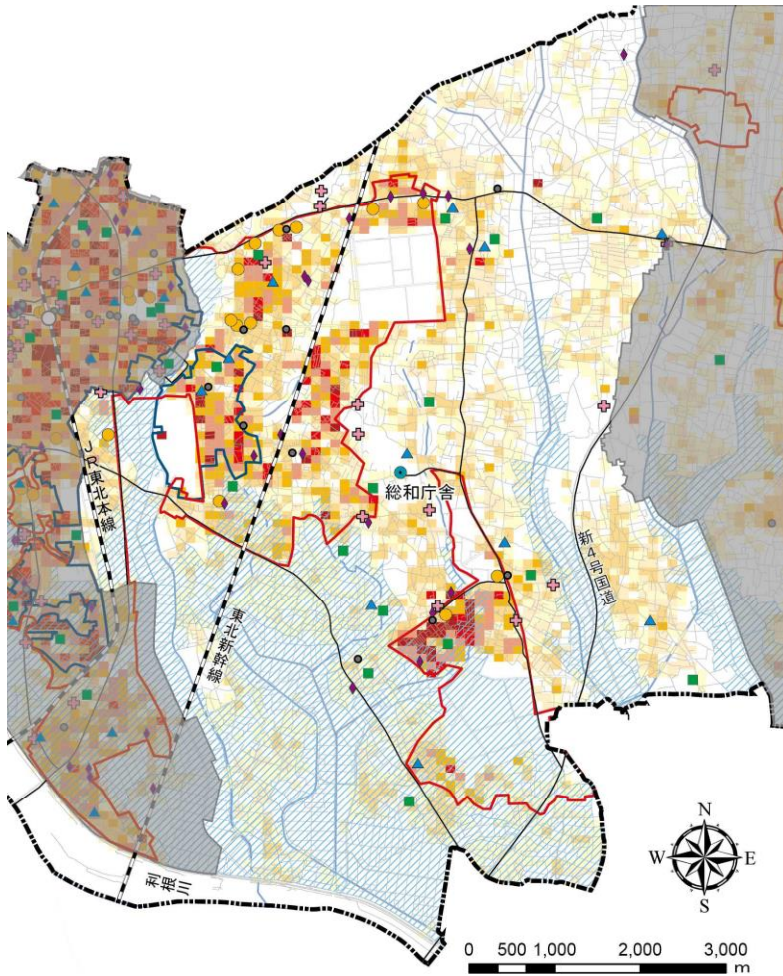
#### ③ 都市機能の立地状況と都市構造の評価

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

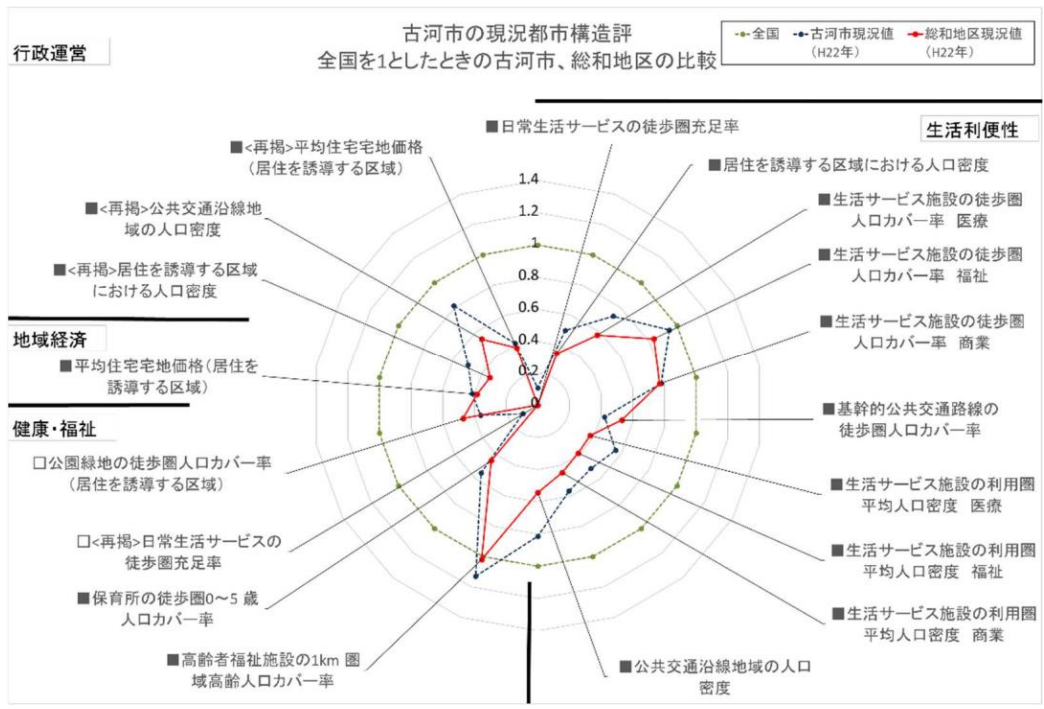
  

区域凡例	
■	市街化区域
■	2010年DID地区
○	鉄道駅
—	鉄道
■	浸水想定区域(2.0m以上)

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

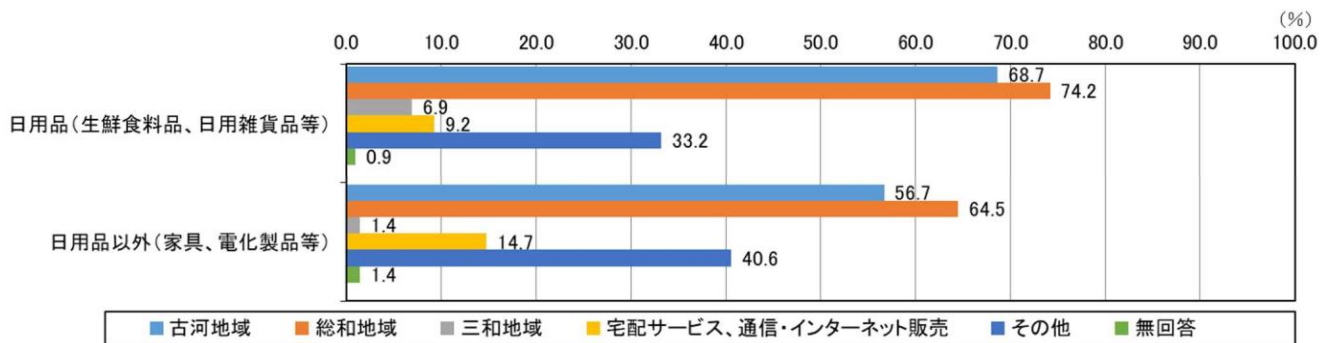
### ■ 都市構造評価の比較



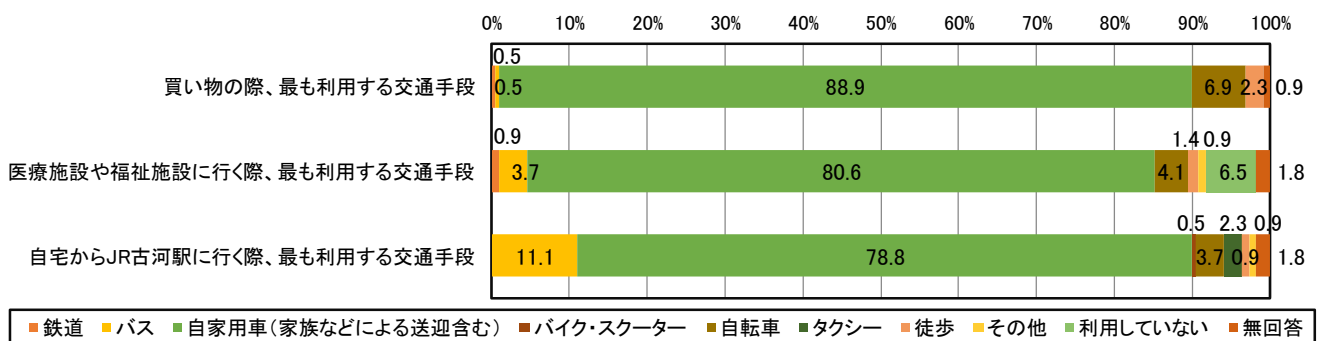
#### ④ 総和地区の住民意向（平成 28 年 10 月「古河市まちづくりアンケート」調査結果）

##### <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）

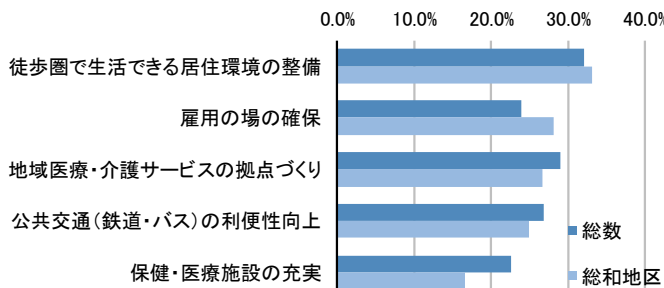


###### ■目的別の交通手段（n=217）



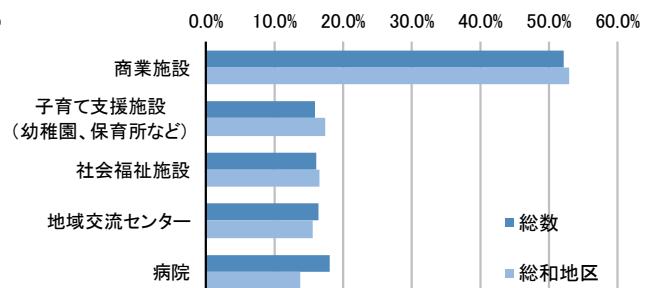
##### <古河市全体におけるまちづくり意向>

###### ■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)

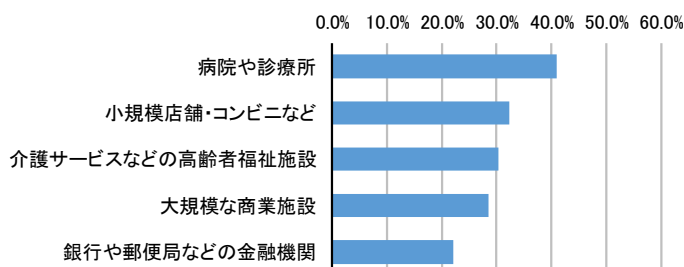
###### ■古河駅周辺に充実させるべき都市機能



(複数回答 総数 n=666 総和地区 n=217)

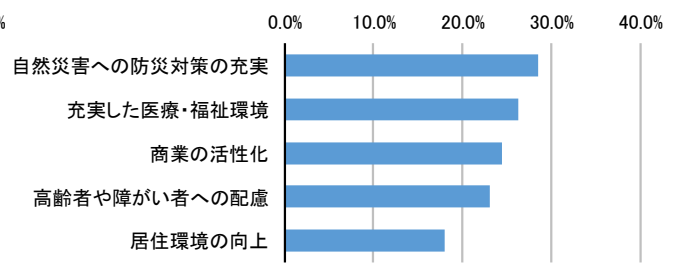
##### <総和地区におけるまちづくり意向>

###### ■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"> <li>☑ 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。</li> <li>☑ 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。</li> <li>☑ 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。</li> <li>☑ 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。</li> </ul>
生活利便性	<ul style="list-style-type: none"> <li>☑ 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。</li> <li>☑ 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。</li> <li>☑ 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。</li> <li>☑ 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。</li> </ul>
交通利便性	<ul style="list-style-type: none"> <li>☑ 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。</li> <li>☑ 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。</li> <li>☑ 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。</li> </ul>
居住安全性	<ul style="list-style-type: none"> <li>☑ 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。</li> <li>☑ 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。</li> <li>☑ 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。</li> </ul>

### (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 1 km 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

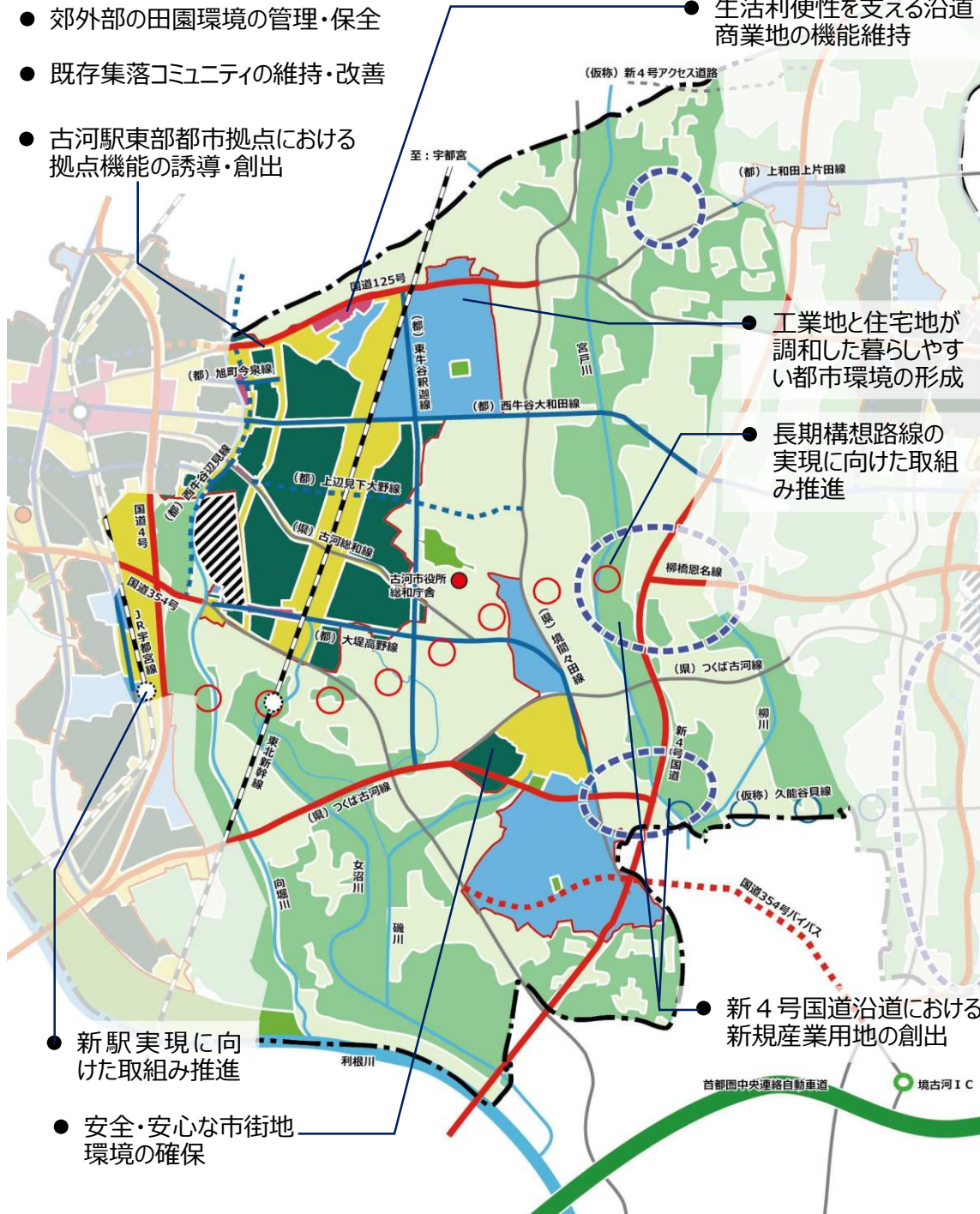
● 工業地と住宅地が調和した暮らしやすい都市環境の形成

● 長期構想路線の実現に向けた取組み推進

● 新4号国道沿道における新規産業用地の創出

● 新駅実現に向けた取組み推進

● 安全・安心な市街地環境の確保



● 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

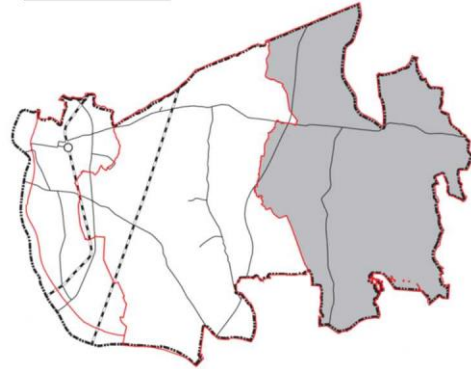
### 3 三和地区

#### (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。



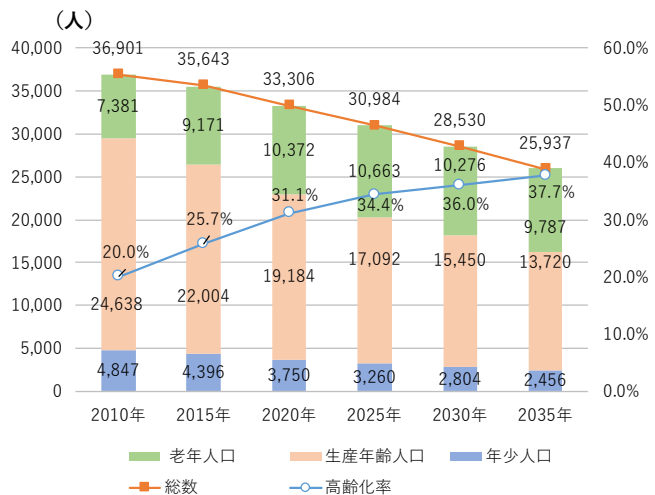
##### ② 人口動向

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、従業員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。

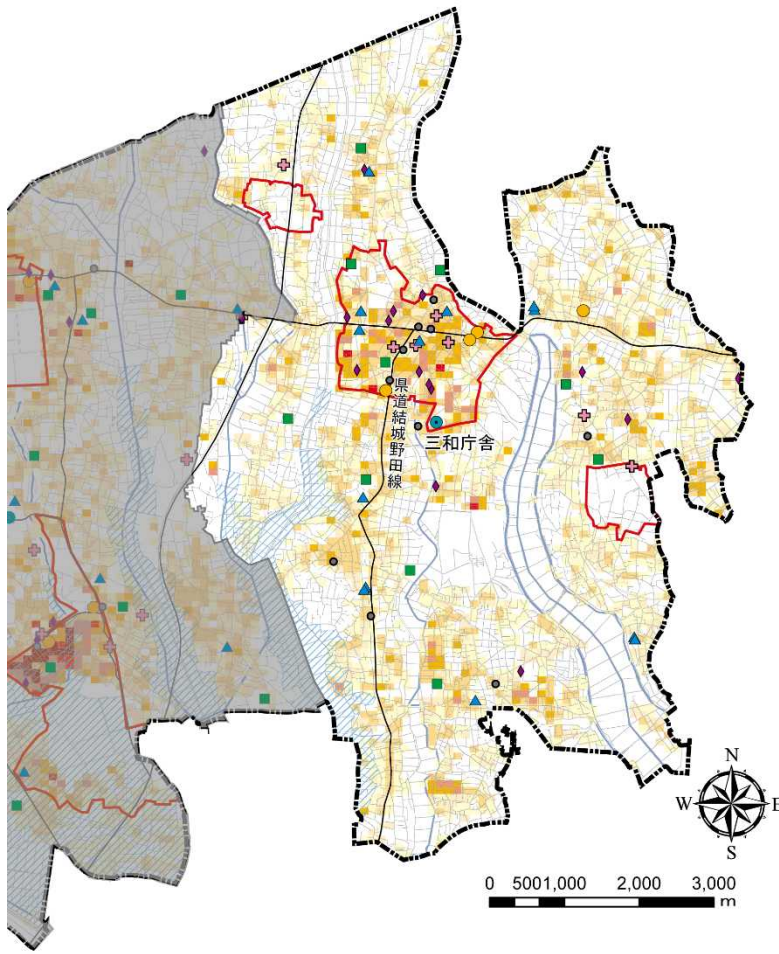
##### ③ 都市機能の立地状況と都市構造の評価

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。

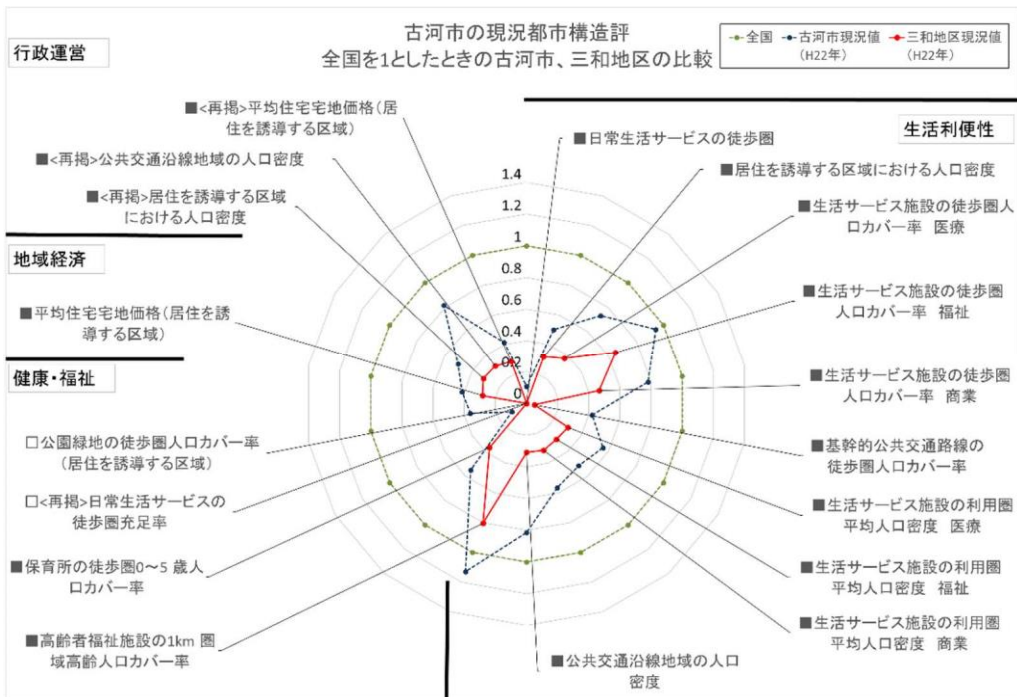
一方で、医療・福祉施設や商業施設の徒歩圏人口カバー率が約 30~50%程度と低い水準にあり、自動車による移動を前提とした都市構造となっています。

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



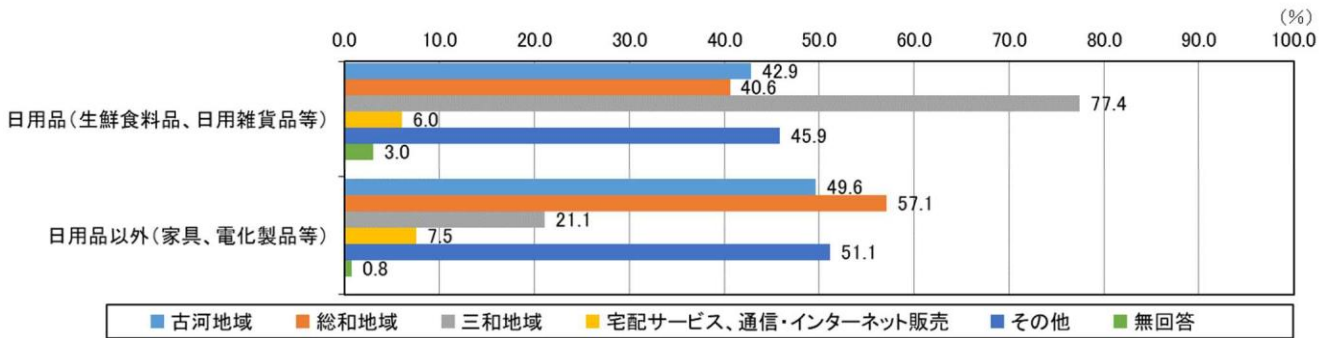
### ■ 都市構造評価の比較



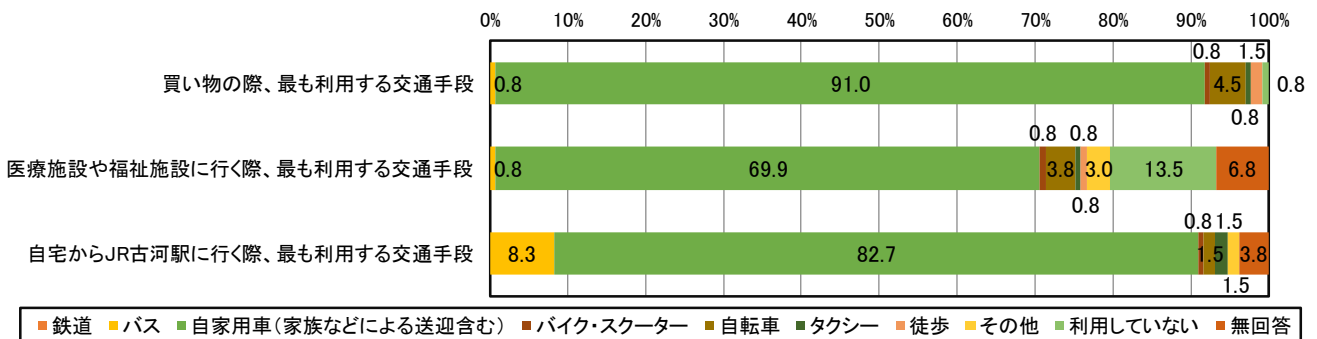
#### ④ 三和地区の住民意向（平成 28 年 10 月「古河市まちづくりアンケート」調査結果）

##### <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）

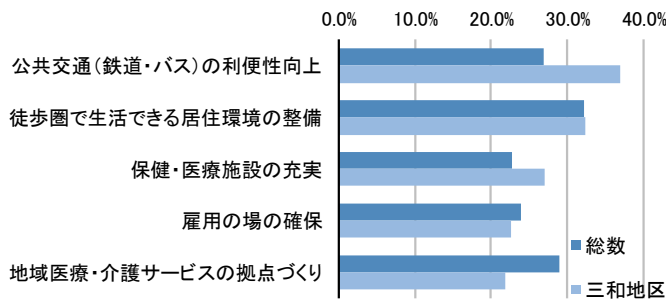


###### ■目的別の交通手段（n=133）



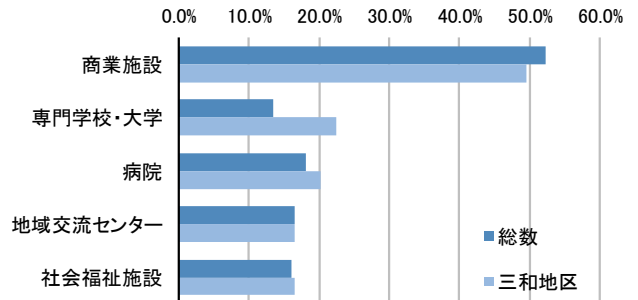
##### <古河市全体におけるまちづくり意向>

###### ■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）

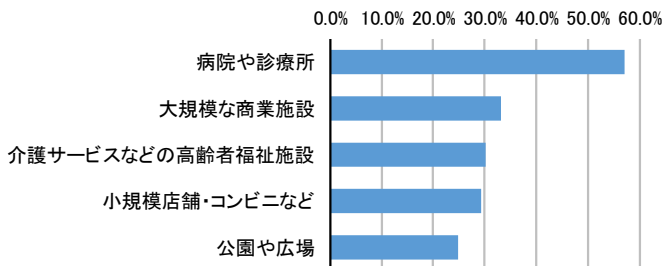
###### ■古河駅周辺に充実させるべき都市機能



（複数回答 総数 n=666 三和地区 n=133）

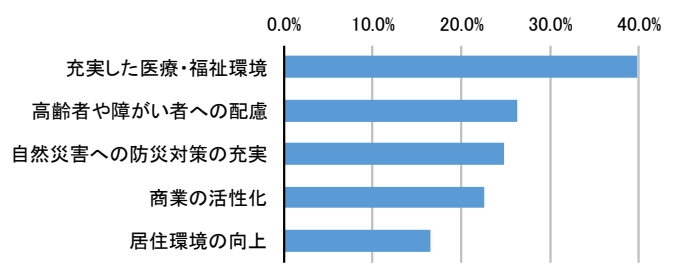
##### <三和地区におけるまちづくり意向>

###### ■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"> <li>☑ 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)。</li> <li>☑ 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。</li> <li>☑ 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。</li> <li>☑ 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。</li> </ul>
生活利便性	<ul style="list-style-type: none"> <li>☑ 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。</li> <li>☑ 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。</li> <li>☑ 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。</li> <li>☑ 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。</li> </ul>
交通利便性	<ul style="list-style-type: none"> <li>☑ 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。</li> <li>☑ 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。</li> <li>☑ 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。</li> </ul>
居住安全性	<ul style="list-style-type: none"> <li>☑ 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。</li> </ul>

### (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。

### 主要幹線道路沿道における新規産業用地の創出

- 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以内の区域及び市道0134号線の沿線の他、境古河 IC へアクセスする（都）諸川谷貝線の沿道地域等については、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・減災対策に取り組めます。
- 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



東山田調整池周辺での浸水被害の状況

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。

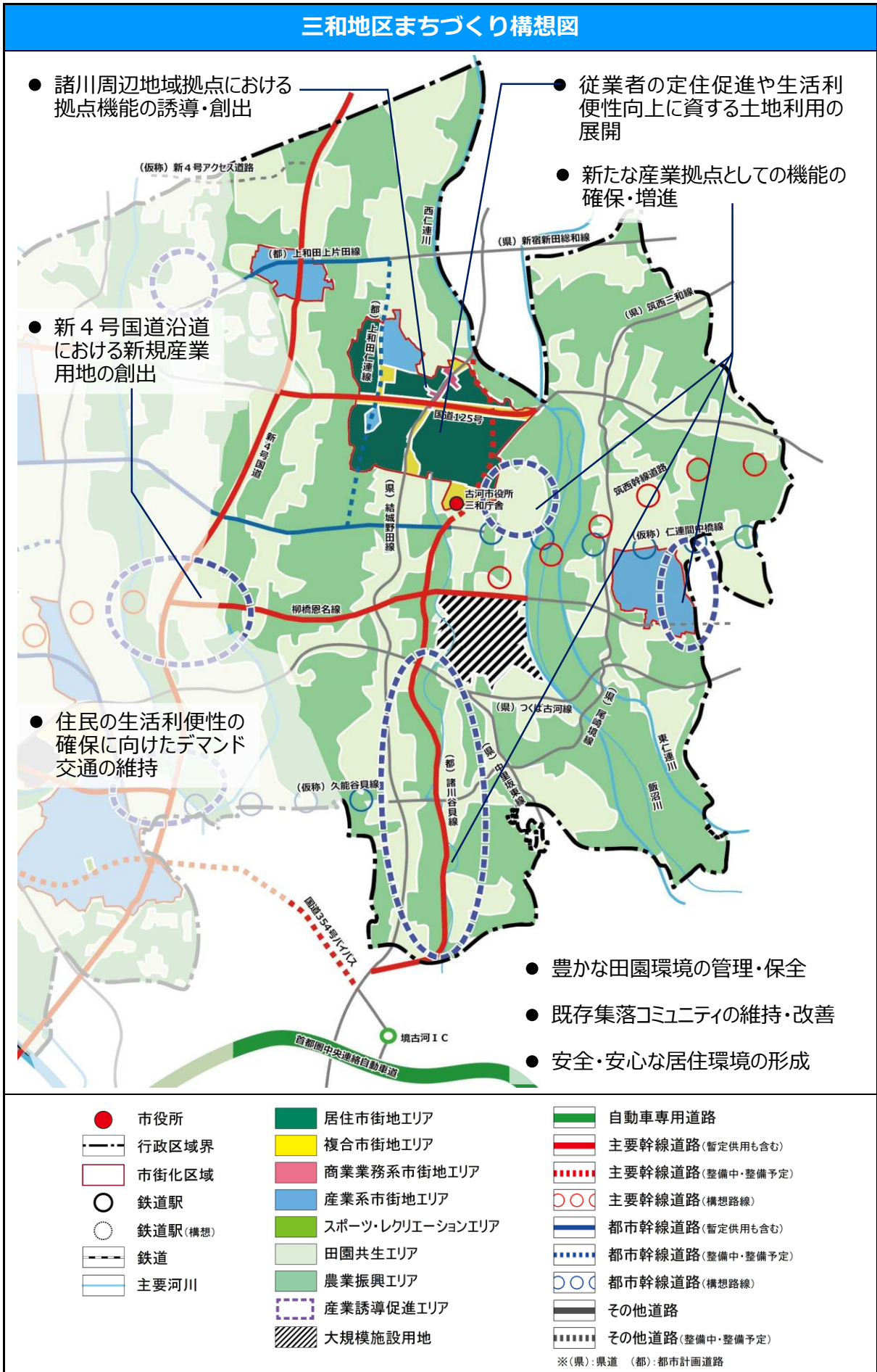
## 田園環境の管理・保全・活用

### 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。





筑西幹線道路

# 第 5 章

## 実現化方策

- 1 計画推進に向けた施策展開の方向性
- 2 協働型のまちづくり
- 3 計画の進行管理

# 第5章 実現化方策

## 1 計画推進に向けた施策展開の方向性

### 都市計画手法の活用

#### 市街化区域への編入

- 大規模な工業団地を有し、産業都市としての役割も果たしている本市においては、圏央道の開通に伴い、産業用地の開発需要がさらに高まることが予想されます。首都圏への近接性と利便性の高い広域的な交通ネットワークを活かし、新たな定住人口の獲得や産業振興による地域活性化に向けて、本市の更なる発展に資する土地利用展開が図れるよう環境整備に取り組みます。
- 特に、本市の新たな産業拠点となる名崎工業団地周辺の開発適地や東山田・谷貝地区周辺の工場適地においては、関連企業等の集積・誘導による操業環境の増進に向けて、計画的な土地利用誘導を図り、市街化区域への編入に取り組みます。

#### 市街化調整区域における地区計画

- 「茨城県圏央道沿線地域基本計画」の中で、上大野地区や柳橋北交差点周辺（市街化調整区域）は、重点的に地域経済牽引事業の促進を図るべき区域として位置づけられています。また、新4号国道の上片田交差点、上大野交差点、大和田交差点等については、市長が定める指定路線区域に指定されています。当該区域における新たな産業用地の確保にあたっては、雇用の場の確保による本市の産業振興や地域活力の創出に向けて、「市街化調整区域における地区計画」の導入など、必要に応じた都市計画環境の整備を図りながら、周辺環境との調和を前提とした計画的な土地利用誘導を実現します。

## まちづくり関連計画との連携

### 立地適正化計画の活用による居住機能と都市機能の誘導

- 都市計画マスタープランの高度化版として位置づけられる「立地適正化計画」については、居住機能及び都市機能の誘導、公共交通網の形成等により、コンパクトなまちづくりを推進するための計画であり、本市が目指す「1核1拠点構造による集約連携型コンパクトシティ」の実現に向けた実行計画として位置づけられます。
- 立地適正化計画で設定する「都市機能誘導区域」に商業、医療・福祉などの都市機能を誘導し、「居住誘導区域」にそれらの都市機能を支えるための人口密度を確保するための居住誘導を図ることで、利便性の高い拠点地域と質の高い居住地の形成、都市基盤整備や市民サービスの提供などに係る都市経営コストの適正化による行財政運営の効率化を実現します。



古河駅東口駅前広場



古河市役所三和庁舎

### 地域公共交通網形成計画との連携

- 本計画及び立地適正化計画と連携した「古河市地域公共交通網形成計画」に基づいて、集約連携型コンパクトシティを支える公共交通ネットワークの再編を推進します。拠点間の連携強化や地域の需要に応じたバス路線の再編など、市民の日常生活に寄り添った交通手段の確保を目指します。

## 2

## 協働型のまちづくり

### まちづくりの役割分担

#### 住民・自治組織・各種団体等の役割

- 自分たちの生活の場となる都市を、より安全・安心で快適な環境に育てていくことは、都市づくりの主役である住民の権利であり、責務でもあります。個人や自治組織を単位として、自らが主体となった積極的なまちづくり活動の展開が期待されます。
- 市民団体や NPO 等の各種団体については、行政や住民、事業者等が継続的に取り組むことが困難な分野や、さらなる充実を図るべき分野において、各団体等の専門性を活かしながら、まちづくり活動をけん引していくことが期待されます。



自主防災訓練の様子

#### 事業者の役割

- 市内で事業を行う企業やバス・鉄道事業者は、自らがまちづくりの受益者であり、魅力的で利便性の高いまちづくりを担う地域社会の一員であることを認識し、日常の事業活動を通じて、市全体や地域の活性化に継続的・持続的に貢献していくことが期待されます。
- 市が掲げる将来像を共有したうえで、CSR 活動の一環として、住民や行政が進めるまちづくり活動に積極的に参画し、事業者ならではの独自性・専門性を活かした取組みの展開が期待されます。



JR 東北本線

#### 行政の役割

- 将来像の実現に向けて、まちづくりを進める際の基礎となる都市計画の指定や、道路・下水道等の都市基盤の整備など、根幹的な施策展開を計画的に進める役割と責務を担っていることから、市を取り巻く将来的な動向を見据えたうえで、関係機関との調整も図りながら、住民の意向を踏まえた総合的なまちづくりを着実に推進します。
- 住民や各種団体、事業者など、多様な主体による協働のまちづくりのまとめ役として、まちづくりに係る積極的な情報発信や意識啓発等に努めるとともに、各主体の育成や自主的な取組みに対する支援の充実を図ります。



古河市役所総和庁舎

## 多様な主体との協働によるまちづくり

### 地域が主体となったまちづくりの推進

- 人口減少や少子高齢化など、社会経済情勢が大きく変化する中で、まちづくりも、従来の「行政主導」から、多様な主体による「協働」のまちづくりが求められています。本市においても、行政だけでなく、住民や各種団体、事業者などが一体となった、地域が主体の協働によるまちづくりに取り組みます。

### 民間活力を活用した効果的なまちづくりの推進

- 行財政の効率化や多様化する市民ニーズに対応するため、市民や企業などが行政と連携して新たな公共サービスの提供を行う PPP・PFI の活用等に向けた取組みについて検討し、公有地の活用等と合わせて、民間活力との連携や適切な誘導によるまちづくりを推進します。
- 本計画の高度化版となる立地適正化計画においては、本市の都市核や地域拠点に都市機能誘導区域及び誘導施設を設定し、補助や税制優遇など民間施設の整備に対する支援を進めることで、民間活力の活用による拠点市街地への必要な都市機能の立地誘導を促進します。



古河関東ド・マンナカ祭り

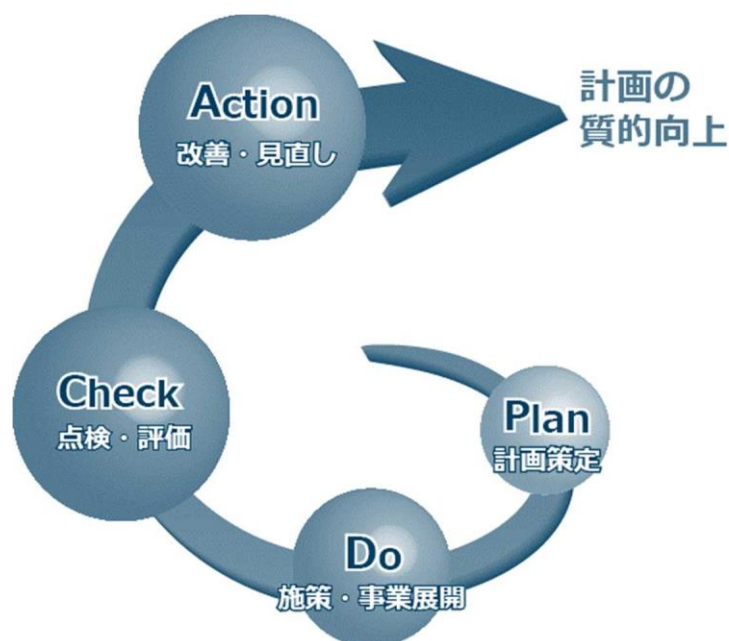
### 3 計画の進行管理

#### 都市計画マスタープランの実効性の確保

##### PDCA サイクルに基づく計画の進行管理

- これからのまちづくりは、本計画で位置づけた各種方針に基づいて、様々な制度・事業等を活用しながら進めていくこととなります。本計画で位置付けた各施策の進捗状況については、計画（Plan）を実行（Do）に移し、その効果・成果を点検・評価（Check）し、必要な改善策（Action）を講じながら、計画の質的向上につなげる「PDCA サイクル」による進行管理を行います。
- 効果・成果の点検・評価については、1年ごとを目安に定期的実施することとし、関係各課との情報共有を図りながら、関連計画と一体となった総合的な進行管理を図ります。また、その結果については、適宜、本市の都市計画に関する附属機関となる「古河市都市計画審議会」へ報告しながら、市ホームページを通じて住民・事業者等へ周知・公表します。

##### ■ PDCA サイクルの概念図



##### 柔軟な計画の見直し

- 本計画は、概ね 20 年後の 2035 年を目標年次とした長期的な計画として位置づけられます。そのため、中間年となる概ね 10 年後を目途に、PDCA サイクルに基づく計画の全体見直しを行います。
- また、それ以外にも、関連法制度や上位関連計画の変更・見直し、本市の活力創出に資する新たなプロジェクトの具体化など、本市を取り巻く社会経済情勢に大きな変化が生じた場合については、時期に係わらない柔軟な見直しを行うものとします。

# 参考資料

- 1 用語解説
- 2 策定までの経緯

# 参考資料

## 1 用語解説

	用語	解説
あ行	IoT (アイオーティー)	Internet of Things の略。テレビやエアコン、バスや自動車など、身の回りのあらゆるモノがインターネットにつながる仕組みのこと。
	アクセス	車、バス、鉄道、徒歩など、特定の場所へ到達するための手段。
	AI (エーアイ)	Artificial Intelligence の略。人工知能。人間の知的ふるまいの一部をソフトウェアを用いて人工的に再現したもの。
	NPO (エヌピーオー)	Nonprofit Organization の略。非営利組織。政府や私企業とは独立した存在として、住民・民間の支援のもとで社会的な公益活動を行う組織・団体。
	エリアマネジメント	地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取組み。
か行	行政施設	市役所・支所などの施設の総称。
	共助	身近な地域の住民同士などで互いに助け合う行為。
	区域区分	都市計画区域内に設定する、市街化区域と市街化調整区域の区分。
	高次都市機能	都市機能の中でも、総合病院や文化ホール、大規模商業施設など、都市圏を越えて広域的に影響のある機能を指す。
	公共施設	住民の福祉を増進する目的をもってその利用に供するための施設。
	交通結節点	異なる交通手段等を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設。(鉄道駅、バスターミナル、交通広場など)
	高齢化率	全体の人口に占める 65 歳以上人口の割合。
	古河市総合計画	市の将来の姿を明確に示し、まちづくりの総合的な指針となる最上位の計画。市が目指す将来の姿を示す「基本構想」、まちづくりに係る施策の方向性を体系的に示す「基本計画」、具体的な事業を示す「実行計画」をもって構成する。
	コンパクトシティ	90 年代初頭から着目され始めた都市形態のこと。様々な都市機能を小さなエリアに集中させることで、歩いて生活を完結させ、効率的で環境負荷が低い街を実現しようという考え方に基づいている。
コンパクト・プラス・ネットワーク	国が進める重点施策で、人口減少・高齢化が進む中、特に地方都市においては、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携した、コンパクトなまちづくりへの転換が求められている。	

	用語	解説
さ行	再生可能エネルギー	一度利用しても比較的短期間に再生が可能であり、資源が枯渇しないエネルギー源の総称。太陽光発電、風力発電、バイオマス利用、水力発電、地熱発電、太陽熱利用、雪氷熱利用、温度差熱利用、地中熱利用等がある。
	CSR (シーエスアール) 活動	Corporate Social Responsibility の略。民間事業者が社会に対して責任を果たし、社会とともに発展していくための活動。
	市街化区域	都市計画法に基づく都市計画区域のうち、市街地として積極的に開発・整備する区域。具体的には、既に市街地を形成している区域、及び概ね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。
	市街化調整区域	都市計画法に基づく都市計画区域のうち、市街化を抑制すべき区域。
	自然共生型工法	生物多様性や自然環境の保全・復元・創出に効果のある工法。
	自然的土地利用	農地、山林、水面、砂浜、岩礁、河川敷などのその他の自然地を指す。
	シームレス化	シームレスとは「継ぎ目のない」を意味し、乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することで、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする。
	人口集中地区 (DID)	国勢調査による 4,000 人/km <sup>2</sup> 以上の基本単位区が互いに隣接して、人口が 5,000 人以上となる地区のこと。Densely Inhabited District の頭文字から「DID」と呼ばれる。
	スプロール	市街化区域外の郊外部において、十分な基盤整備がされないまま無秩序な開発が行われ、市街地が拡大していくこと。
生活利便施設	銀行、郵便局、病院、スーパーマーケット、商店街など、住宅の周辺にある生活に必要な諸々の施設。	
た行	地域地区	都市計画法に基づく都市計画の種類のひとつで、都市計画区域内の土地をその利用目的によって区分し、建築物などについての必要な制限を課すことにより、地域又は地区を単位として一体的かつ合理的な土地利用を実現しようとするもの。
	地区計画	住民の生活に身近な地区を単位として、安全で快適な街並みの形成や良好な環境の保全などを目的に、住民の意向を反映しながら、地区単位の整備目標、土地利用、地区施設、建築物等の整備に関する方針や計画を、都市計画法に基づいて定めるもの。
	デマンド交通	利用者のデマンド（需要、要求）にあわせて運行する公共交通機関。古河市では、利用登録した市民からの要望を受け、自宅から目的地まで低額で利用できる乗り合いタクシー。
	田園地域	水田や畑、平地林などの自然環境を有する地域（市街化調整区域）。

用語		解説
	都市機能	一般的には、人々が暮らす上で必要となる、政治・行政機能、商業機能、交通・通信機能、教育・文化・娯楽機能、医療・福祉機能などをさす。
	都市基盤	都市活動を支える道路、公園、上下水道などの施設の総称。
	都市計画区域	都市計画を策定する場ともいふべきもので、健康で文化的な都市生活と機能的な都市活動を確保するという都市計画の基本理念を達成するために、都市計画法その他の法令の規制を受けるべき土地の区域として都道府県が指定した区域。
	都市公園	住民の利用に供する身近なものから広域的な利用に供するものまで様々な規模、種類のものがあり、その機能、目的、利用対象等によって住区基幹公園（街区公園、近隣公園、地区公園）、都市基幹公園（総合公園、運動公園）、大規模公園（広域公園、レクリエーション都市）、国営公園、特殊公園、緩衝緑地、都市緑地、緑道に区分される。
	都市施設	都市の骨組みになる施設のこと。道路・駐車場などの交通施設、公園・緑地・広場などの公共空地、水道・電気供給施設・下水道などの供給施設・処理施設等を指す。都市施設のうち、特に重要なものは、あらかじめその位置を都市計画で定めておくことができる。
	都市的土地利用	住宅用地、商業用地、工業用地、運輸施設用地、公共公益用地、オープンスペース（公園緑地、ゴルフ場など）、その他の空地（駐車場、資材置場、造成用地など）、交通用地（道路用地、鉄道用地など）。
	徒歩圏人口カバー率	市の総人口に対する各施設の徒歩圏内の人口の割合。古河市では、徒歩圏域を各施設から 800m、鉄道駅から 1 km、バス停から 500mとして算出している。
	土地区画整理事業	既成市街地などにおいて、公共施設の整備改善と宅地の利用増進を目的として、換地手法を用いて、土地の区画形質を整え、道路・公園等の公共施設の新設・改良を行い、健全な市街地の形成や良好な宅地の供給を行う事業。
な行	日光街道	江戸時代に設けられた五街道の1つで、江戸日本橋から日光坊中を結ぶ街道
	年少人口	0歳から14歳までの人口のこと。
は行	パブリックコメント	政策や計画、条例の立案にあたり、行政が原案を公表して事前に市民から意見を求め、施策に反映させる市民参加の手法。
	バリアフリー化	高齢者や障がい者などが生活や活動をするうえで障害となっている、道路や建物内の段差など、障壁を取り除き生活しやすくすること。
	PFI（ピーエフアイ）	Private Finance Initiativeの略で、公共施設などの建設、維持管理、運営を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法のこと。
	PDCA（ピーディーシーエー）サイクル	Plan（計画）・Do（実施・実行）・Check（点検・評価）・Action（処置・改善）を継続的に実施することにより、事業等の改善を目指す手法。

用語		解説
	PPP (ピーピーピー)	Public Private Partnership の略で、行政が提供している公共サービスを民間に開放することで、コストの低減や質の向上、サービス提供形態の革新を実現しようとする取り組みのこと。行政と民間の協働（パートナーシップ）による官民協力形態による事業実施方式の総称として、PFI を含むより広い概念として用いられる。
	ファシリティマネジメント	所有する土地・建物・設備などを経営にとって最適な状態で運営し、維持するための総合的な管理手法のこと。近年、この手法により公共施設の管理・運営にあたらうという地方自治体が増えている。
	扶助費	性質別歳出の一分類で、社会保障制度の一環として地方公共団体が各種法令に基づいて実施する給付や、地方公共団体が単独で行っている各種扶助に係る経費。
ま行	マネジメント	管理。事業等の運営等を適切に操作・指導する機能又は方法。
	モビリティ・マネジメント	多様な交通施策を活用し、地域のモビリティ（移動状況）を社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化させていくよう導くこと。
や行	ユニバーサルデザイン	高齢者や身体障がい者という特定の人に限定せず、また、あらゆる体格、年齢、障がいの度合いに関係なく、できるだけ多くの人々が利用可能であるように製品、建物、空間等をデザインすること。
	用途地域	都市計画法に基づく地域地区の一種で、建築物の無秩序な混在を防ぎ、合理的な土地利用が行われるように定められた都市計画。住居、商業、工業など目指すべき市街地像に応じて用途別に 13 種類に分類されており、用途地域ごとに建築物の用途や容積率、建ぺい率等の制限が定められている。
ら行	リーマンショック	2008年9月に、アメリカ合衆国の投資銀行が経営破綻したことに端を発して、連鎖的に世界規模の金融危機が発生した事象の総括的な呼称。

## 2 策定までの経緯

### (1) 策定経緯

アンケート調査	平成28年10月 ～11月	まちづくり市民アンケート調査
ワークショップ	平成30年3月3日	いつまでも暮らしやすい古河を目指して ～古河の未来を考えるワークショップ～
職員参画	平成29年6月 ～7月 平成30年1月22日	施策調書 関係課ヒアリング（危機管理課、子ども福祉課）
住民説明会	平成30年11月15日 11月19日 11月20日	総和地区 古河地区 三和地区
パブリックコメント	平成30年11月15日 ～12月4日	都市計画マスタープラン案及び立地適正化計画案の公表、意見の募集
策定委員会	平成29年3月1日 5月29日 平成30年2月2日 6月26日 8月21日 平成31年2月13日	【第1回】委員会の設置、概要説明等 【第2回】（都）見直しにあたっての視点 （立）基本方針 【第3回】（立）計画骨子案 【第4回】（都）全体構想 （立）素案（誘導区域・施設） 【第5回】（都）地区別構想 （立）素案（目標指標） 【第6回】（都）実現化方針、修正事項の報告 （立）修正事項の報告
作業部会	平成29年3月21日 5月16日 平成30年1月17日 6月19日 8月1日 平成31年1月11日	【第1回】作業部会の設置、概要説明等 【第2回】（都）骨子案、改定のポイント等 （立）施策・事業照会 【第3回】（立）計画骨子案 【第4回】（都）全体構想 （立）素案（誘導区域・施設） 【第5回】（都）地区別構想 （立）素案（目標指標） 【第6回】（都）実現化方針、修正事項の報告 （立）修正事項の報告
策定懇談会	平成29年5月31日 8月28日 平成30年7月9日 9月28日 平成31年1月24日	【第1回】座長選出、概要説明等 【第2回】（都）骨子案、改定のポイント等 （立）骨子案 【第3回】（都）全体構想 （立）素案（誘導区域・施設） 【第4回】（都）地区別構想 （立）素案（目標指標） 【第5回】（都）実現化方針、修正事項の報告 （立）修正事項の報告*

\*第5回策定懇談会は、欠席者多数により流会となったため、文書での意見照会を行いました。

都市計画 審議会	平成30年 8月22日 平成31年 2月20日	中間報告 諮問・答申
国・県等 との協議	平成29年 7月 5日 平成30年 7月18日 8月 6日 11月 2日	関東地方整備局協議 茨城県協議 関東地方整備局協議 茨城県協議
古河市議会	平成30年10月22日 平成31年 3月 8日	議会全員協議会中間報告 議会全員協議会報告

(都) : 都市計画マスタープランに係る議事、(立) : 立地適正化計画に係る議事

## (2) 市民参画・職員参画の概要

### ■まちづくり市民アンケート調査

目的	☑ 地区別に市民の生活圏や行動パターンなどの生活実態を把握し、本市の新たな都市構造やそれを踏まえた都市機能誘導区域及び居住誘導区域を検討するにあたっての根拠となる基礎データや意向抽出を主な目的として実施
調査期間	平成28年10月27日～11月14日
調査対象	市内在住の20歳以上の男女2,000名
抽出方法	無作為抽出
回収結果	回答数666票 回収率33.3%
調査項目	1 回答者の属性 2 日常生活圏 3 古河市全体のまちづくりや都市構造について 4 お住まいの地区の状況について 5 自由回答

**古河市まちづくりアンケート**  
～古河市の新たな都市構造の形成に向けた市民意向調査～

1. はじめに ご回答いただくあなたご自身のこと についておたずねします。

次の①～⑦の項目ごとに、それぞれあてはまる番号を1つ選んで○をつけてください。

① 性別	1. 男性	2. 女性	
② 年齢	1. 20歳代 4. 30歳代 7. 70歳以上	2. 30歳代 5. 60～64歳 8. 65～69歳	3. 40歳代 6. 第6地区 9. 第9地区
③ 居住地区	1. 第1地区 4. 第4地区 7. 第7地区 10. 第10地区 13. 第13地区 16. 第16地区 19. 第19地区	2. 第2地区 5. 第5地区 8. 第8地区 11. 第11地区 14. 第14地区 17. 第17地区 20. 第20地区	3. 第3地区 6. 第6地区 9. 第9地区 12. 第12地区 15. 第15地区 18. 第18地区
④ 居住年数	1. 2年未満 4. 10～20年未満	2. 2～5年未満 5. 20年以上	3. 5～10年未満
⑤ 家族構成	1. 単身 3. 二世帯家族(親と子) 5. その他( )	2. 夫婦のみ 4. 三世帯家族(親と子と孫など)	
⑥ 職業	1. 農林漁業 3. 公務員 5. 会社員 7. 公務員 9. その他( )	2. パート・アルバイト・派遣社員 4. 専業主婦・主夫 6. 学生 8. 無職	
⑦ 住宅	1. 持ち家一戸建て 3. 分譲マンション 5. 公営住宅・アパート 7. その他( )	2. 民間賃貸一戸建て 4. 賃貸のマンション・アパート 6. 社宅・寮・公営住宅	

2. 自身の日常生活・行動 についておたずねします。

① 通学・通勤先について、あてはまる番号を1つ選んで○をしてください。

2. 結核市 3. 坂東市 4. 宇都宮市  
6. 八千代町 7. 小山市 8. 宇都宮市  
10. 加須市 11. さいたま市 12. 久喜市  
14. その他( )

通学していない ⇒ 第2～3A

② 通学・通勤先について、あてはまる番号を1つ選んで○をしてください。

2. バス  
4. バイク・スクーター  
6. タクシー  
8. その他( )

③ 買い物について、あてはまる番号を3つまで選んで○をしてください。また、最もよく行かれる店舗の名称も記入してください。

2. 昭和地域 3. 三和地域 4. 結核市  
6. 五井町 7. 横町 8. 八千代町  
10. 野木町 11. 加須市 12. 久喜市

④ 上記の場所のうち、最もよく行く店舗の名称を記入してください。

記入例：●スーパー 古河店

4. あなたが現在お住まいになっている地区の状況 についておたずねします。

問4-1 あなたは、現在お住まいの地区の生活環境についてどのように感じていますか。次の項目(満足度・重要と考えられるもの)ごとに、あてはまる番号をそれぞれ1つずつ選んで○をしてください。

満足度	満足度					重要度	重要度				
	1	2	3	4	5		1	2	3	4	5
利便性	例)該当する番号を○で囲んでください。										
イ. 通勤・通学の利便性	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
ロ. 公共交通の利便性	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
ハ. 道路の利便性	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
ニ. 道路の整備	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
ホ. 緑地・公園などの整備	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
ヘ. 生活道路の整備	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
ヘ. 上水道の整備	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
セ. 下水道の整備	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
セ. 学校など教育施設の整備	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
セ. 図書館など文化施設の整備	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
ソ. 運動・スポーツ施設の整備	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
タ. 緑や水辺などの豊かな自然環境	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
チ. 自然景観の美しさ	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
ツ. 街並み景観の美しさ	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
テ. 宅地の広さやゆとり	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
ト. 騒音・悪臭などの公害対策	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
ナ. 交通安全対策	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
ネ. 自然災害に対する防災対策	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
ネ. まちの防犯対策	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
ネ. 空き家などの管理及び抑制対策	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	

■いつまでも暮らしやすい古河を目指して～古河の未来を考えるワークショップ～

目 的	☑ 主に都市計画マスタープランの全体構想及び地区別構想の検討にあたり、広く住民の意見を伺うこと、また市民のまちづくりに対する理解を深めることを主な目的として実施
開 催 日	平成 29 年 3 月 3 日
参加者の構成	各コミュニティ団体、民生委員、商工会（女性部、青年部）、認定農業者、市内高校生 計 42 名
ワークショップの流れ	<p>受付</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 開会</li> <li>2 ワークショップの概要説明</li> <li>3 市の現状及び考え方の説明</li> <li>4 質疑応答</li> <li>5 自己紹介と地区のオススメスポットの紹介</li> <li>6 ワークショップ① 地域のまちづくりの希望と不安</li> <li>7 ワークショップ② 地域が目指すべき将来のまちの姿</li> <li>8 全体発表</li> <li>9 閉会</li> </ol>



■職員参画（施策調書）

目 的	☑ 前都市計画マスタープランの検証として、掲げられている施策や取組みの進捗状況や今後の展開等を把握し、都市計画マスタープランに反映するために実施
調査期間	平成 29 年 6 月～7 月
概 要	☑ 前都市計画マスタープランに掲げられている施策や取組みをシートにまとめ、関係各課にて記入

## ■住民説明会

目的	☑ 都市計画マスタープラン案及び立地適正化計画案の周知、意見聴取を目的に実施		
実施日	平成30年11月15日	平成30年11月19日	平成30年11月20日
対象地区	総和地区	古河地区	三和地区
実施場所	古河市役所総和庁舎 第2庁舎3階会議室	スペースU古河 多目的ホール	古河市役所三和庁舎 3階会議室
参加人数	3名	6名	2名
意見数	合計 10件		

## ■パブリックコメント

目的	☑ 都市計画マスタープラン案及び立地適正化計画案の周知、意見聴取を目的に実施	
実施期間	平成30年11月15日～12月4日	
閲覧場所	古河庁舎市民窓口室、市民総合窓口課、都市計画課、市ホームページ	
意見数	0件	

### (3) 策定体制の概要

#### ■策定委員会

構成員	副市長（委員長）	健康福祉部長
	教育長（副委員長）	産業部長
構成員	企画政策部長	都市建設部長
	総務部長	上下水道部長
構成員	財政部長	教育部長
	生活安全部長	議会事務局長

#### ■作業部会

構成員	都市計画主管部長（部会長）
	都市計画主管課長（副部会長）
構成員	企画課、子ども入園課、総務課、危機管理課、財政課、資産税課、財産活用課、市民協働課、防災交通課、環境課、福祉総務課、障がい福祉課、高齢福祉課、介護保険課、健康づくり課、商工政策課、企業誘致・定住促進室、農政課、土地改良課、生涯学習課、施設管理課、スポーツ振興課、都市計画課、区画整理課、建築指導課、道路整備課、用地管理課、営繕住宅課、下水道整備課、下水道管理課、水道課、教育環境整備課、農業委員会事務局の各課補佐以上

■策定懇談会

構成員			
役職	氏名	区分	役職等
座長	谷口 守	学識経験者	筑波大学システム情報系社会工学域教授
副座長	小島 保	関連行政機関	県境工事事務所次長兼道路整備課長
委員	土肥 靖史 川俣 政勝	学識経験者	JRバス関東(株)佐野支店支店長
	廣瀬 秀一		茨城急行(株)古河営業所所長
	下村 宏幸		古河市商工会副会長
	蓮見 公男		古河商工会議所会頭
	鈴木 源一 秋葉 邦之		古河市工業会事務局長
	今泉 房雄		茨城むつみ農業協同組合常務理事
	綾部 孝		古河市社会福祉協議会地域福祉課長
	工藤 義人		古河市民間保育園協議会会長
	関根 ひろ子		古河市地域女性団体連絡会会長
	吉田 昭万	市 民	第3地区地区長
	長濱 忍		理事、第9地区地区長
	湯本 豊		会長、第19地区地区長
	平間 基始男		第20地区副地区長
	和田鍋 義峰		古河市PTA連絡協議会顧問
	石井 慎太郎 印出 正人 小林 祐樹		古河青年会議所理事長
	中村 洋心 入江 ふうじこ	関係行政機関	古河保健所所長

## (4) 都市計画審議会（諮問・答申）

古 都 第 3 6 号

平成 31 年 2 月 20 日

古河市都市計画審議会

会 長 北 島 富佐雄 様

古河市長 針 谷 力



古河都市計画（案）について（諮問）

都市計画法（昭和 43 年法律第 100 号）第 19 条第 1 項の規定により、下記の  
都市計画変更案について、貴審議会に付議いたします。

記

古都諮問第 3 号 古河市都市計画マスタープラン改定について

古都諮問第 4 号 古河市立地適正化計画策定について

古 都 審 第 4 号

平成 3 1 年 2 月 2 0 日

古河市長 針 谷 力 様

古河市都市計画審議会

会長 北 島 富佐雄



平成 31 年 2 月 20 日付け古都第 36 号で諮問のありましたことについて、審議会を開催し審議した結果、下記のとおり答申いたします。

#### 記

##### 諮問事項

古都諮問第 3 号 古河市都市計画マスタープラン改定について

古都諮問第 4 号 古河市立地適正化計画策定について

諮問事項については、原案のとおり定めることに同意します。

なお、当方針ならびに計画の推進にあたっては、審議会にて各委員から出された意見等を尊重し、次の事項に充分配慮されることを望みます。

1. 都市間競争の意識を持ち、現状の土地利用の状況を鑑み定住促進に向けた区域区分や用途地域の見直しについて、適宜取り組まれること。
2. 「古河地区」、「総和地区」、「三和地区」のような合併前の行政界を意図する表現を改め、新しい地区の表現を検討すること。
3. 自動車メーカーが立地した追い風を活かし、人口減少・少子化に歯止めをかけるよう、子育て支援施策や産業誘致施策に重点的に取り組み中長期的な視野でまちづくりを推進されること。
4. 住民説明会への参加者が少ないことを受け、今後の住民説明会の周知方法や開催方法について再検討し、少しでも多くの住民意見が反映されるよう努めること。

# 古河市都市計画マスタープラン

---

《編集・発行》

都市建設部都市計画課

〒306-0198 古河市仁連 2065

TEL : 0280-76-1511 (代表)

H P : <http://www.city.ibaraki-koga.lg.jp/>

