

令和7年度 第3回 龍ヶ崎市都市計画審議会

日 時：令和8年1月30日（金）
午後2時00分から
場 所：龍ヶ崎市役所
5階全員協議会室

～ 会 議 次 第 ～

1 開 会

2 あいさつ

3 議 題

【報 告】第1号 龍ヶ崎市立地適正化計画の評価について

【報 告】第2号 国土交通省「まちづくりの健康診断」について

4 その他

5 閉 会

龍ヶ崎市立地適正化計画の評価について

都市計画課

令和8年1月30日(金)
龍ヶ崎市都市計画審議会

1. 立地適正化計画とは

立地適正化計画とは

立地適正化計画制度は、平成26年の都市再生特別措置法の改正により創設されたもので、人口減少や少子高齢化に対応し、医療・福祉・商業といった都市機能や居住機能の立地を適正に誘導し、公共交通ネットワークと連携した「コンパクトなまちづくり」を進めるための指針となるもの。計画では、都市機能や居住を誘導する具体的な区域を設定するとともに、それらを誘導するための施策等を定める。

● 居住誘導区域

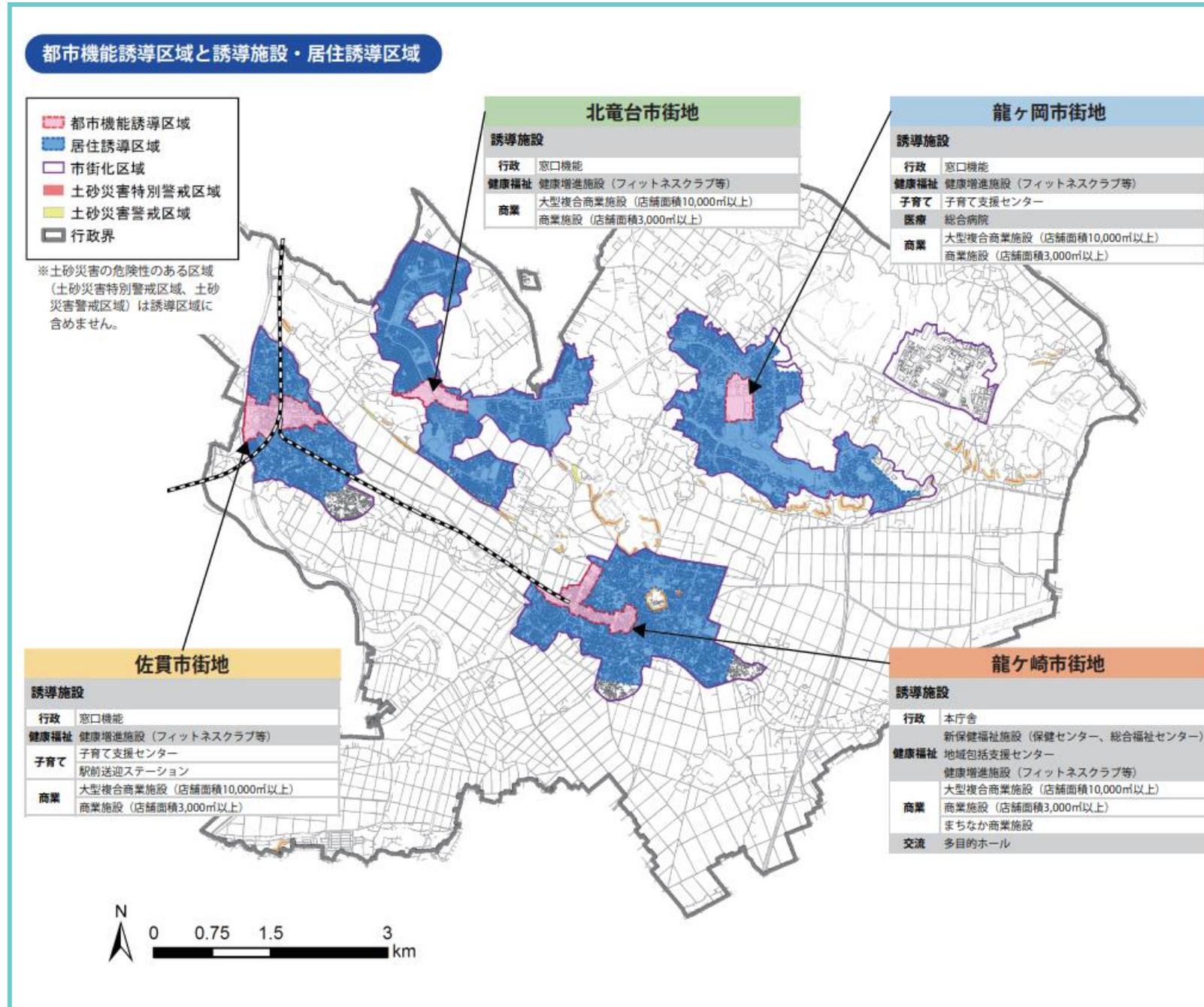
人口減少の中にあっても一定エリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域

● 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・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

● 誘導施設

都市としての機能を高めるため、都市機能誘導区域内に立地を誘導・維持していくための施設



評価について

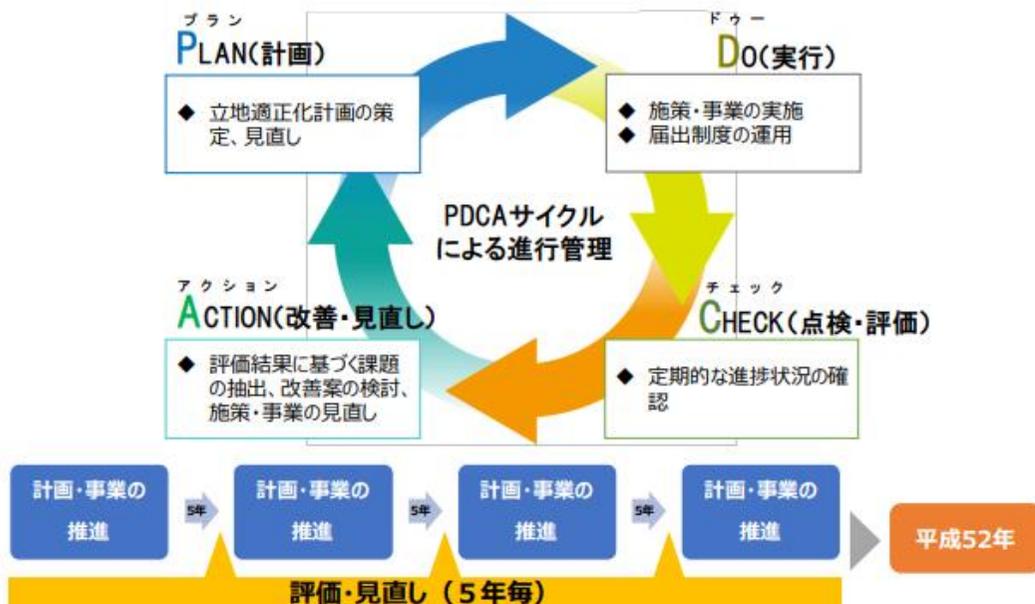
現計画は令和元年に策定し、令和7年度現在、計画策定より約6年が経過した。計画に位置付けた進行管理に基づき、現計画の評価を行う。

8.2 計画の進行管理

本計画の策定後、PDCA サイクルに基づき計画の進行管理を行います。概ね5年ごとに、本計画で掲げた施策等の実施状況について検証するとともに、設定した評価指標や目標値等による進捗状況を評価します。また、その結果等を踏まえ、各誘導区域の設定や誘導施策の更新等、必要に応じて計画の見直しを行います。

本計画は、平成52年度までを計画期間とする長期的な計画となりますので、柔軟に対応していきながら、その推進に努めていきます。

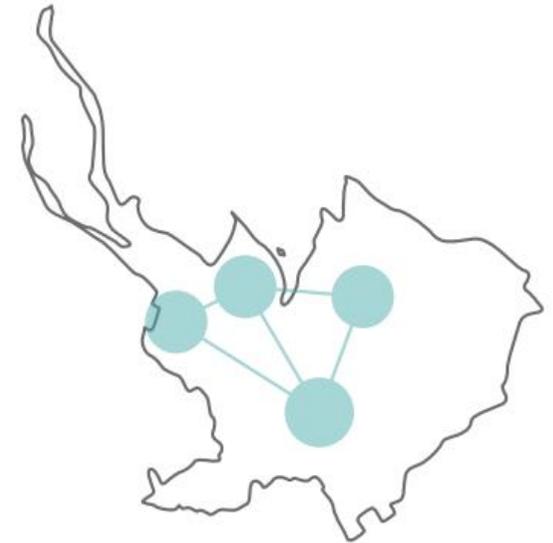
■PDCA サイクルに基づく進行管理



(現計画より抜粋)

龍ヶ崎市 立地適正化計画

平成31年3月 龍ヶ崎市



RYUGASAKI

3. 本市の現状について(計画策定時からの変化等)

(1)人口

令和2年の国勢調査の結果とこれを基にした将来人口推計が公表された。

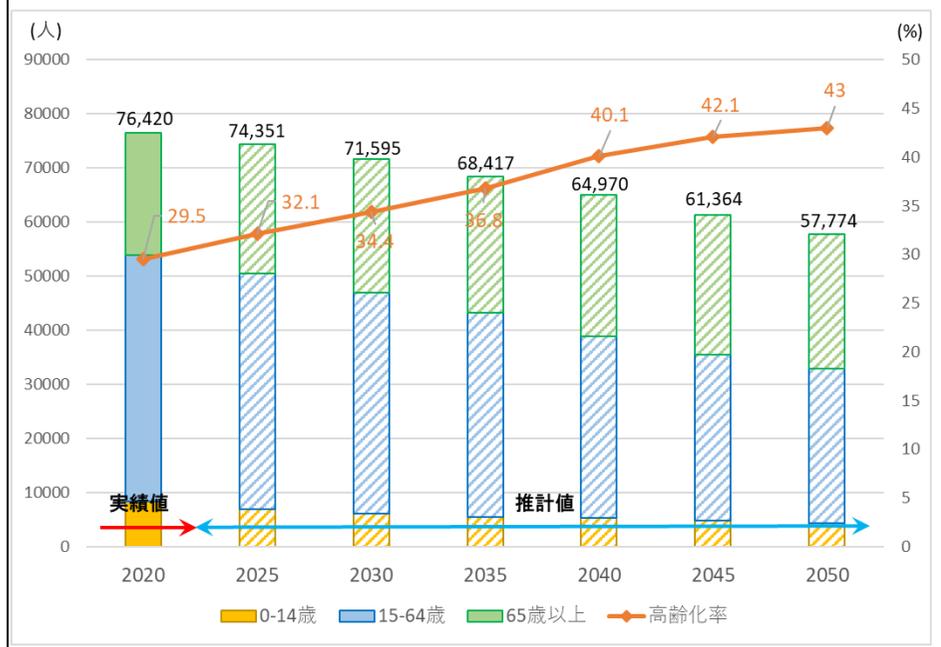
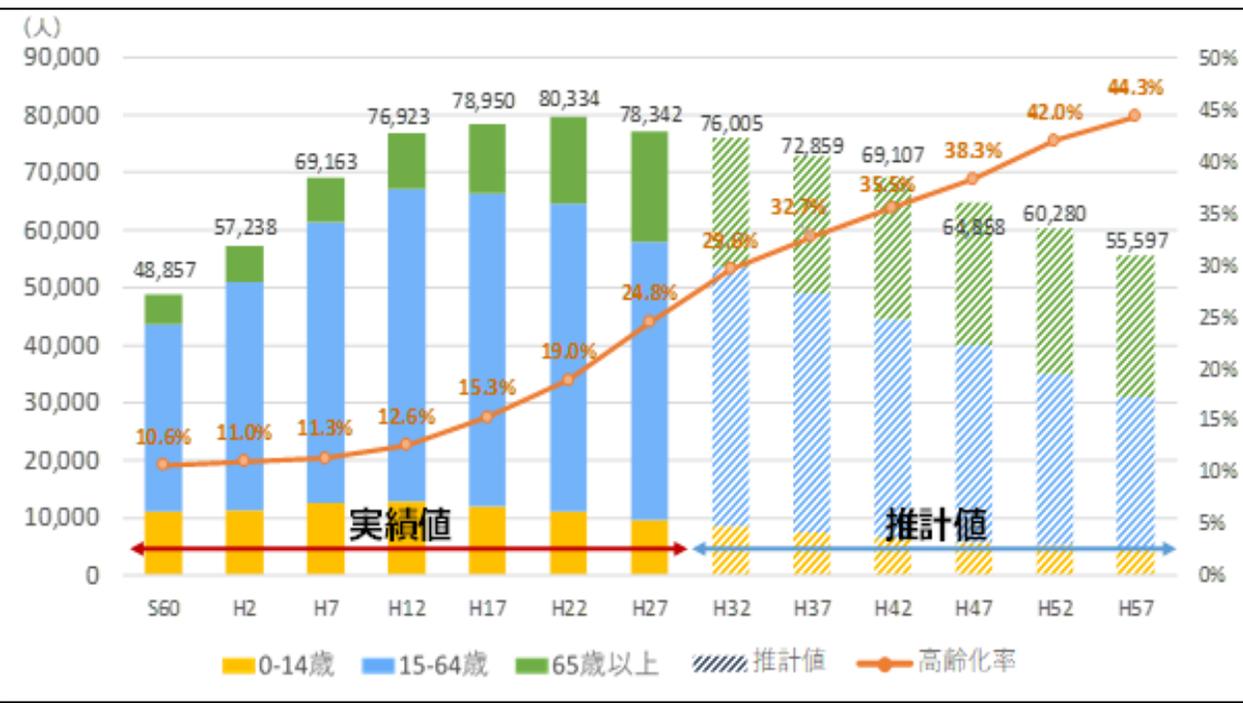
これらによれば、本市の人口減少及び高齢化率の上昇の速度は、現計画策定時の予測より緩やかとなった。



■本市の人口及び高齢化率の推移と推計

(現計画より)

(令和2年国勢調査反映版)



3. 本市の現状について(計画策定時からの変化等)

(2) 居住誘導区域人口密度

① 現計画

面積		
1,168.5 (ha)		
人口	2015年	2040年
	60,204 (人)	48,446 (人)
人口密度	51.5 (人/ha)	【趨勢値】 41.5 (人/ha) 【目標値】 45.0 (人/ha)

【現計画での推計ベースでの現在地の確認】

- a. 居住誘導区域面積をGISにて再算定 ⇒ 1,133.8 (ha)
- b. 人口を再推計 ⇒ 2025年 : 58,033 (人)
- c. 各項目とりまとめ

項目	年	人口密度	式
基準年	2015	53.1	$60,204 \div 1,133.8$
目標値	2040	51.9	$73,600 \times 0.8^{※1} \div 1,133.8$
趨勢値	2040	42.7	$48,446 \div 1,133.8$
KPI値 ^{※2}	2025	52.6	$53.1 - (53.1 - 51.9) \times 10/25$
現時点	2025	51.2	$58,033 \div 1,133.8$

【人口密度の評価】

KPI値 : 52.6 (人/ha)

現時点 : 51.2 (人/ha)

⇒ $51.2 - 52.6 = \blacktriangle 1.4$ (人/ha)

※1 現計画策定時の目標人口、第2次ふるさと龍ヶ崎戦略プラン(2017)の2040年目標人口73,600人のうち、居住誘導区域内の人口を80%とし、人口密度を算出したもの

※2 2040年の目標値を達成するために2025年時点で到達していなければならない数値。直線近似により算出。

3. 本市の現状について(計画策定時からの変化等)

(2) 居住誘導区域人口密度

② 新計画(仮)

【新計画(仮)での推計ベースでの現在地の確認】

- a. 人口を再推計 ⇒ 2040年: 52,168 (人)
- b. 各項目とりまとめ

項目	年	人口密度	式
基準年	2015	53.1	$60,204 \div 1,133.8$
目標値	2040	46.6	$66,000 \times 0.8^{*1} \div 1,133.8$
趨勢値	2040	46.0	$52,168 \div 1,133.8$
KPI値 ^{※2}	2025	50.5	$53.1 - (53.1 - 46.6) \times 10/25$
現時点	2025	51.2	$58,033 \div 1,133.8$

※1 都市計画マスタープラン(2025)の2040年目標人口66,000人のうち、居住誘導区域内の人口を80%とし、人口密度を算出したもの。

※2 2040年の目標値を達成するために2025年時点で到達していなければならない数値。直線近似により算出。

【人口密度の評価】

KPI値: 50.5 (人/ha)

現時点: 51.2 (人/ha)

⇒ $51.2 - 50.5 = 0.7$ (人/ha)

② まとめ

現計画策定時の目標人口に対しては、現時点では▲1.4(人/ha)となっているため、目標達成は厳しい状況である。

一方、現計画策定後、新たに策定された都市計画マスタープランの目標人口に対しては、+0.7(人/ha)となっている。

これは、2020年国勢調査に基づく人口推計が行われた結果、人口減少のスピードが全推計に比べ、緩やかになると予想されたことにより上振れしたものと考えられる。



今回評価にて居住誘導区域面積等を整理したことにより、**人口密度の目標値については新たな計画策定時に修正**するものとする。

3. 本市の現状について(計画策定時からの変化等)

(3) 都市機能の分布

①行政機能

市役所、出張所の立地に変化はない。

③高齢者福祉施設：通所系、訪問系及び小規模多機能施設

2015年	2025年
37施設	53施設

⑤子育て支援施設：幼稚園・認定保育所・認定こども園等

2015年	2020年	2025年
21施設	21施設	24施設

⑦文化施設・交流施設

2015年	2020年	2025年
5施設	4施設	5施設

コミュニティセンターの立地に変更はない。

②医療施設：内科又は外科を有する病院・診療所

2015年	2020年	2025年
33施設	31施設	30施設

④商業施設：食品スーパー等

2015年	2020年	2025年
14店	14店	12店

⑥教育施設

2019年	2020年	2025年
22校	23校	21校

⑧金融機関

2015年	2020年	2025年
22店	19店	17店

3. 本市の現状について(計画策定時からの変化等)

(4) 都市構造の評価

① 医療施設

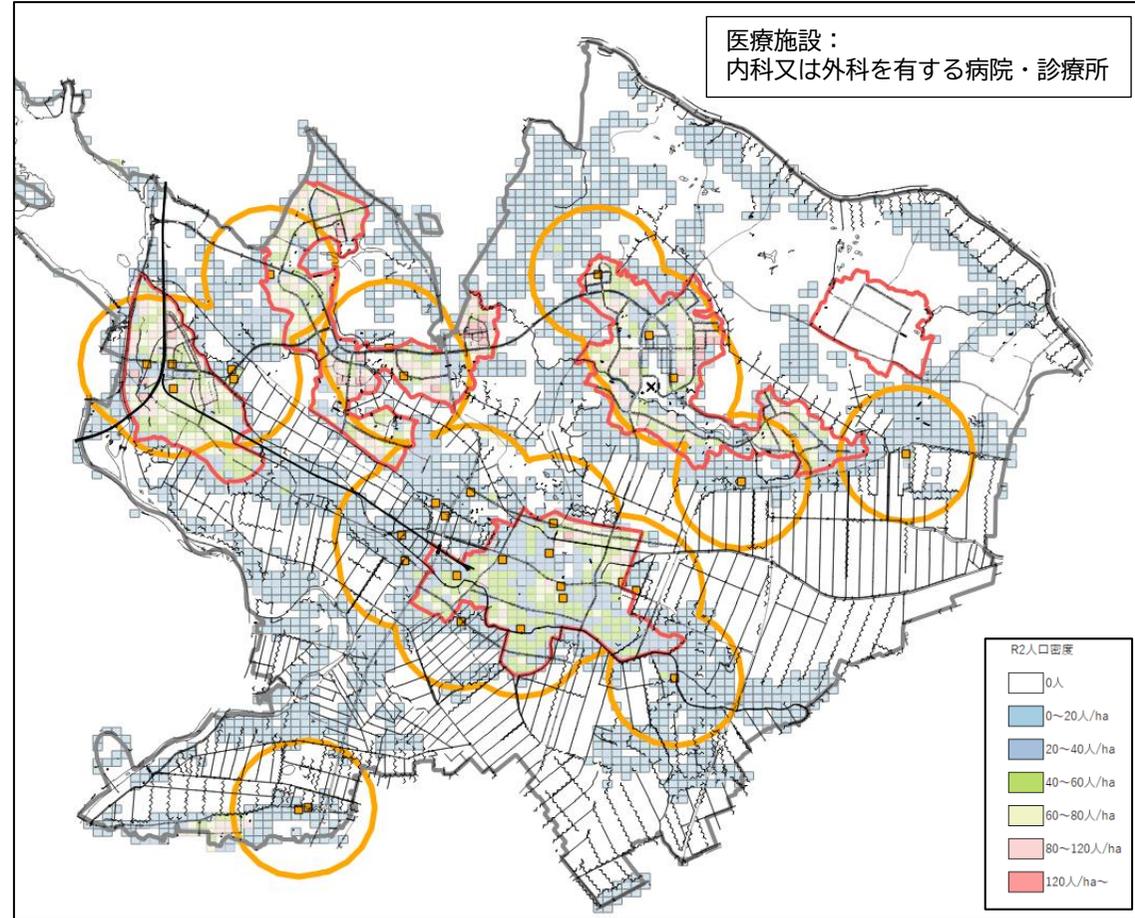
医療施設の徒歩圏人口カバー率 (医療施設の徒歩圏(800m)に居住する人口の総人口に占める比率)			医療施設の利用圏平均人口密度 (医療施設の徒歩圏(800m)の区域における平均人口密度)		
2015年 (過去値)	2020年 (評価値)	2025年 (推計値)	2015年 (過去値)	2020年 (評価値)	2025年 (推計値)
75.2%	74.3%	—	19.3 人/ha	19.8 人/ha	—
74.3%	73.2%	73.1%	19.1 人/ha	19.5 人/ha	19.0 人/ha

上段:100mメッシュにより算出 下段:250mメッシュにより算出

全国平均値	68%	全国平均値	18人/ha
5~10万人都市 平均値	70%	5~10万人都市 平均値	15人/ha

対象となる医療施設の減少に伴い、どちらの指標も減少している。一方で、全国平均値や5~10万人都市平均値を上回っており、対象施設の立地は概ね適切な状況にあると言える。

■ 2020年医療施設の徒歩圏(800m)人口カバー図



3. 本市の現状について(計画策定時からの変化等)

(4) 都市構造の評価

② 商業施設：食品スーパー等

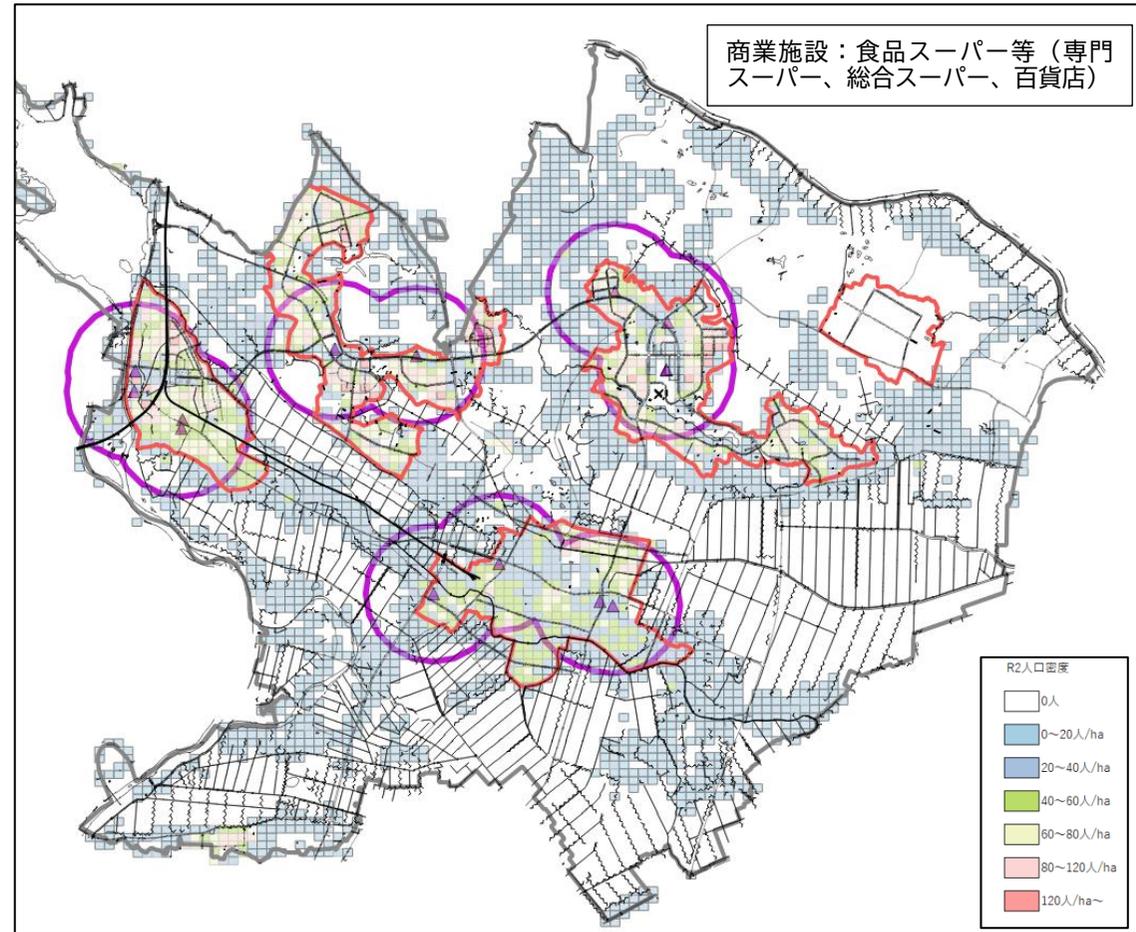
商業施設の徒歩圏人口カバー率 (商業施設の徒歩圏(800m)に居住する人口の総人口に占める比率)			商業施設の利用圏平均人口密度 (商業施設の徒歩圏(800m)の区域における平均人口密度)		
2015年 (過去値)	2020年 (評価値)	2025年 (推計値)	2015年 (過去値)	2020年 (評価値)	2025年 (推計値)
59.1%	59.3%	—	29.3 人/ha	29.4 人/ha	—
58.7%	57.9%	60.7%	29.1 人/ha	28.7 人/ha	27.6 人/ha

上段:100mメッシュにより算出 下段:250mメッシュにより算出

全国平均値	49%	全国平均値	23人/ha
5~10万人都市 平均値	50%	5~10万人都市 平均値	20人/ha

対象となる施設の閉店、出店により数値が増減している。一方で、全国平均値や5~10万人都市平均値を大きく上回っているため、本市の食品スーパー等商業施設の利便性は高い状況にある。

■ 2020年商業施設の徒歩圏(800m)人口カバー図



3. 本市の現状について(計画策定時からの変化等)

(5) 公共交通の評価

① 公共交通

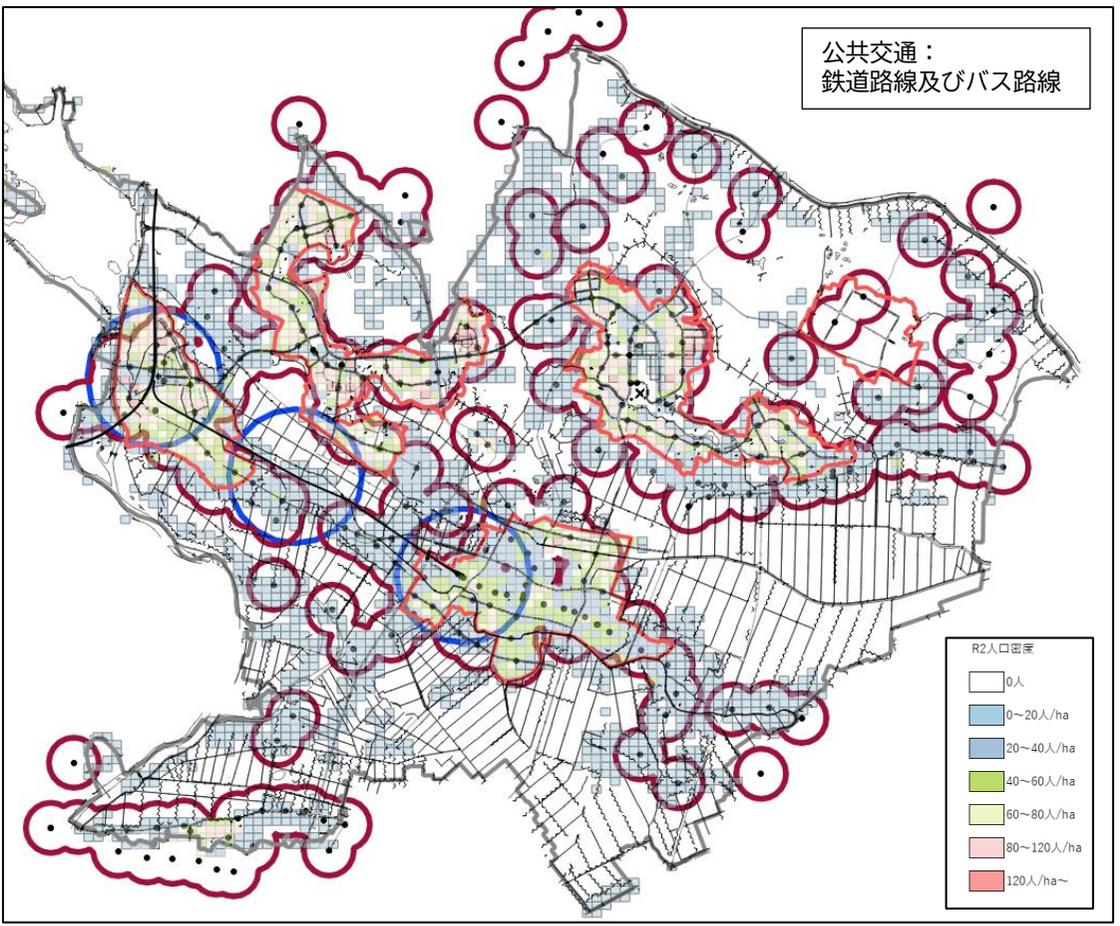
公共交通の徒歩圏人口カバー率 (鉄道駅から半径800m、バス停から半径300mに居住する人口の総人口に占める比率)			公共交通沿線地域の平均人口密度 (鉄道駅から半径800m、バス停から半径300mの圏域における平均人口密度)		
2015年 (過去値)	2020年 (評価値)	2025年 (推計値)	2015年 (過去値)	2020年 (評価値)	2025年 (推計値)
88.2%	91.4%	—	21.2 人/ha	20.6 人/ha	—
87.1%	89.1%	92.3%	20.9 人/ha	20.1 人/ha	19.7 人/ha

上段:100mメッシュにより算出 下段:250mメッシュにより算出
2025年はAIオンデマンド交通乗降ポイント半径200mを考慮

全国平均値	数値無し	全国平均値	32人/ha
5~10万人都市 平均値	数値無し	5~10万人都市 平均値	26人/ha

AIオンデマンド交通の導入により、カバー率は上昇している。
一方で、人口の少ない地域への乗降ポイント設置により、人口密度は下がっている。

■ 2020年公共交通徒歩圏人口カバー図



3. 本市の現状について(計画策定時からの変化等)

(5) 公共交通の評価

② 基幹的公共交通

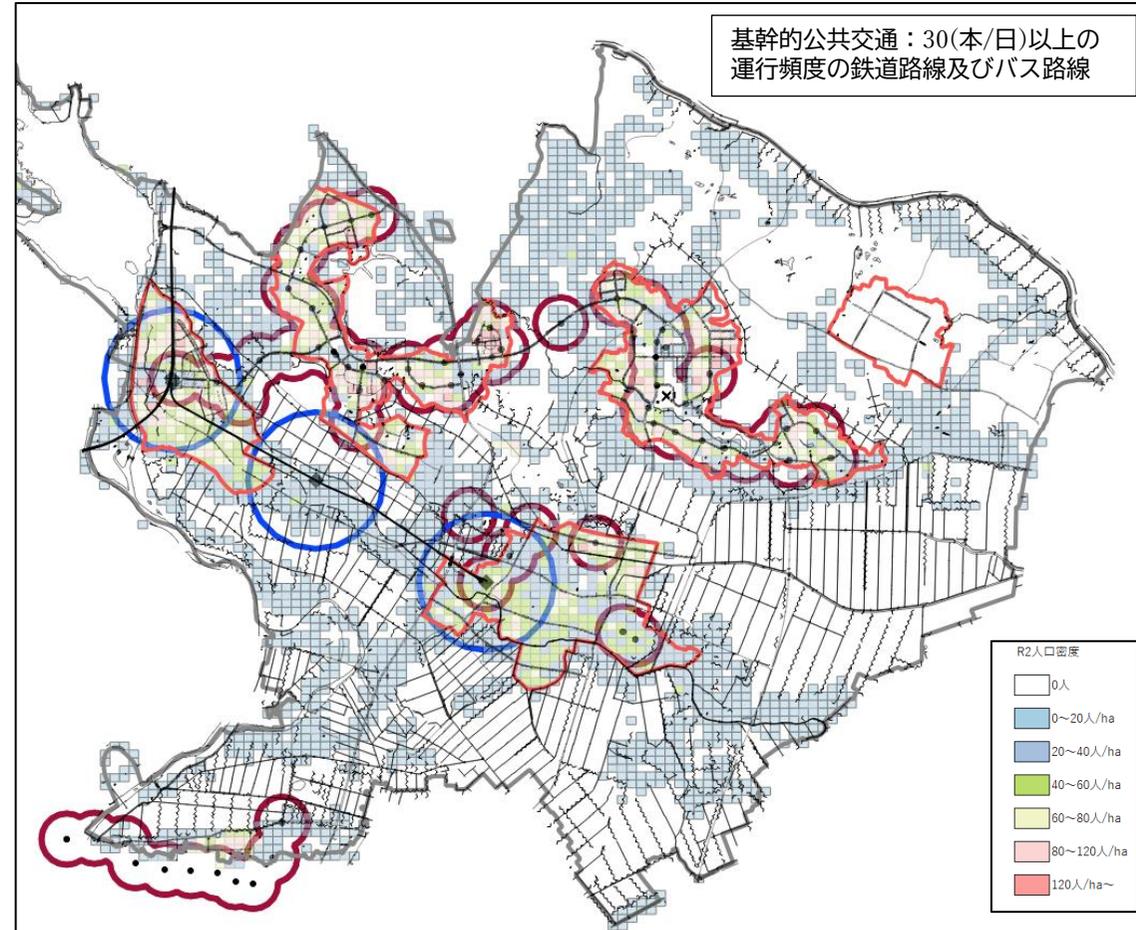
基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率 (基幹的公共交通路線の鉄道駅から半径800m、バス停から半径300mに居住する人口の総人口に占める比率)			基幹的公共交通沿線地域の平均人口密度 (基幹的公共交通路線の鉄道駅から半径800m、バス停から半径300mの圏域における平均人口密度)		
2015年 (過去値)	2020年 (評価値)	2025年 (推計値)	2015年 (過去値)	2020年 (評価値)	2025年 (推計値)
58.1%	61.8%	—	32.7 人/ha	32.0 人/ha	—
57.7%	60.4%	60.8%	32.5 人/ha	31.2 人/ha	31.2 人/ha

上段:100mメッシュにより算出 下段:250mメッシュにより算出
 基幹的公共交通:30(本/日)以上の運行頻度の鉄道路線及びバス路線

全国平均値	41%	全国平均値	数値無し
5~10万人都市 平均値	38%	5~10万人都市 平均値	数値無し

北竜台市街地、龍ヶ岡市街地を中心に民間の路線バスが維持されており、人口カバー率は全国平均値、5~10万人都市との比較において、良好である。

■ 2020年基幹的公共交通徒歩圏人口カバー図



4. 誘導施策の状況

A: 順調に進捗 or 完了している
 B: 概ね進捗している
 C: 予定からかなり遅れている
 D: 進捗がみられない

			評価					評価			
都市機能の誘導に係る施策	(1)	中心市街地における商業等機能の向上	① (仮)まちなか再生プランの策定 ・まちなか商業施設の立地促進 ・にぎわい広場の拡張と活用策検討 ・新たなにぎわいを創出する多目的ホールの設置 ・空き店舗等の既存ストックの有効活用	C	居住の誘導に係る施策	(2)	住宅ストック循環利用の促進	① 空家バンク制度の運用	A		
			② 商工業者への支援	B				② 空家等活用に関する相談窓口の設置	A		
	(2)	公共施設再編成の取組による都市機能の向上	① 公共施設等マネジメントの取組の推進 (新保健福祉施設の整備)	A				(3)	未利用地等の活用促進	③ 空家等の活用促進のための経済的支援	A
										④ 地域での空家等の活用支援	D
	(3)	佐貫駅周辺整備による都市機能の向上	① 佐貫駅東口ロータリー改修	B	公共交通の充実に係る施策	(1)	交通利用環境の充実	② 空き家再生等推進事業 (社会資本整備総合交付金事業)の活用	D		
			② 駅前こどもステーションの充実	B				(4)	災害への対応	① 河川洪水避難計画の策定と適正運用 (小貝川・利根川・牛久沼周辺)	A
			③ 都市計画道路佐貫3号線の延伸	B						① 路線バス昼間割引制度の継続	A
			④ 常磐線佐貫駅駅名改称	A				② コミュニティバス路線の再編	A		
			⑤ 商業、行政機能の拡充	C	③ コミュニティバス割引制度の充実	A					
			⑥ 子育て支援機能の拡充	C	④ 乗合タクシーの充実	A					
⑦ 県道佐貫駅停車場線の活用推進(シンボルロード化)と国道6号方面へのアクセス道路の整備検討			D	⑤ バス待ち環境の向上	C						
(1)	まちなか居住の促進	① 居住誘導区域内で住宅を取得した際のインセンティブの検討	C	(2)	交通結節点の利便性向上	⑥ バスロケーションシステムの導入	A				
		② 住み替え相談会等の実施	B			① 交通結節点を結ぶ移動手段の連携強化	A				
		③ まちなか居住の積極的PR	C			② 竜ヶ崎駅の待合機能の充実	A				
		④ 景観計画の策定	D			③ サイクル&ライド推進のための駐輪場の維持・確保	C				

5. 評価指標の達成状況

■評価指標及び目標値

分野	評価指標	現状値	目標値	現在値	備考
都市機能 誘導	誘導施設の立地割合 (各拠点に立地している誘導施設の種類の数 ÷各拠点に位置づけた誘導施設の種類の数)	16/24 種類 66.7% (H30)	24/24 種類 100% (H52)	15/24種類 62.5% (R7)	新保健福祉施設立地(+1) 駅前送迎ステーション(▲1) 大型複合商業施設(▲1)
	「まちの魅力」について、魅力があると感じる 市民の割合(まちづくり市民アンケート)	32.9% (H30)	現状値よりも上昇 (H52)	11%⇒9.3%	H30を最後に質問項目が設定されていないため、「魅力を勧める気持ちの数値」にて代替
居住誘導	人口密度 (居住誘導区域内)	51.5 人/ha (H27) 41.5 人/ha (H52 趨勢値)	45.0 人/ha (H52)	51.2 人/ha (R7)	P2, 3参照
	空家の再活用数 (居住誘導区域内)	-	16 件 ※1 (H33)	6件 (R3)	【参考】 R6 : 15 件
	「龍ヶ崎市の住み心地」を良いと感じる市民の 割合(まちづくり市民アンケート)	83.4% (H30)	90.0% ※2 (H33)	84.5% (R3)	【参考】 R6 : 84.0 %
公共交通	公共交通(関鉄竜ヶ崎線、路線バス、コミュニテ ィバス、乗合タクシー)の利用者数	1,238,544 人 (H29)	1,272,400 人 ※3 (H33)	929,628 人 (R3)	【参考】 R6 : 1,127,311 人
	「鉄道やバス等公共交通機関の利便性」に満 足している市民の割合(まちづくり市民アンケ ート)	24.8% (H30)	38% ※2 (H33)	28.0% (R3)	【参考】 R6 : 19.4 %

※1: 第2次ふるさと龍ヶ崎戦略プランの目標値と目標年次、ただし、目標値については(20件)に対し、居住誘導区域内外の概算人口比(8割)を考慮した値

※2: 第2次ふるさと龍ヶ崎戦略プランの目標値と目標年次

※3: 龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画の目標値と目標年次

(1) 評価の総括

① 誘導施策

短期的な目標は概ね達成又は進捗が見られる。長期的な施策は現段階で大きな進捗は確認できない。

→ 誘導施策の着実な実施、必要に応じた施策の中止・見直し、評価指標の変更

② 評価指標

居住誘導区域内人口密度を除いて、目標未達又は後退。

→ コロナ禍の影響は否定できない。今後の状況を注視する。

→ 官民双方で新たな動きあり。(新規テナントの立地、学校跡地の活用・・・など)

③ 居住誘導区域内人口密度

計画策定時の目標人口密度達成は困難な見通し。一方、新たな目標人口での人口密度については、現時点では概ね達成されている状況。

→ 居住誘導区域の設定については、当面、大きな変更は必要ないと考える。

(2) 改定の方針

① 時点修正

現計画の策定から約6年が経過したことを踏まえ、必要な時点修正を行う。

② 防災指針

都市再生特別措置法の改正により、立地適正化計画に都市の防災に関する指針(防災指針)を位置づけることが義務化。

→ 防災指針を追加する。

③ 上位関連計画との整合

	R7	R8	R9
最上位計画 (後期基本計画)		改定作業 →	→
国土強靱化計画		改定作業 →	→
都市計画 マスタープラン	→		

上位関連計画の策定内容を反映させるため、立地適正化計画の改定作業をR9に実施するものとする。

龍ヶ崎市立地適正化計画の評価（第 1 回）

2026（令和 8）年 1 月

目次

1	龍ヶ崎市立地適正化計画の評価	1
2	本市の現状について（計画策定時からの変化等）	2
3	誘導施策の状況	19
4	届出制度の状況	31
5	評価指標の達成状況	33
6	評価の総括と改定の方針について	42

1 龍ヶ崎市立地適正化計画の評価

2019(平成31)年3月に策定された龍ヶ崎市立地適正化計画(以下、「現計画」という。)について、計画策定後、約6年が経過したことから、計画に位置付けた進行管理に基づき、現計画の評価を行いました。

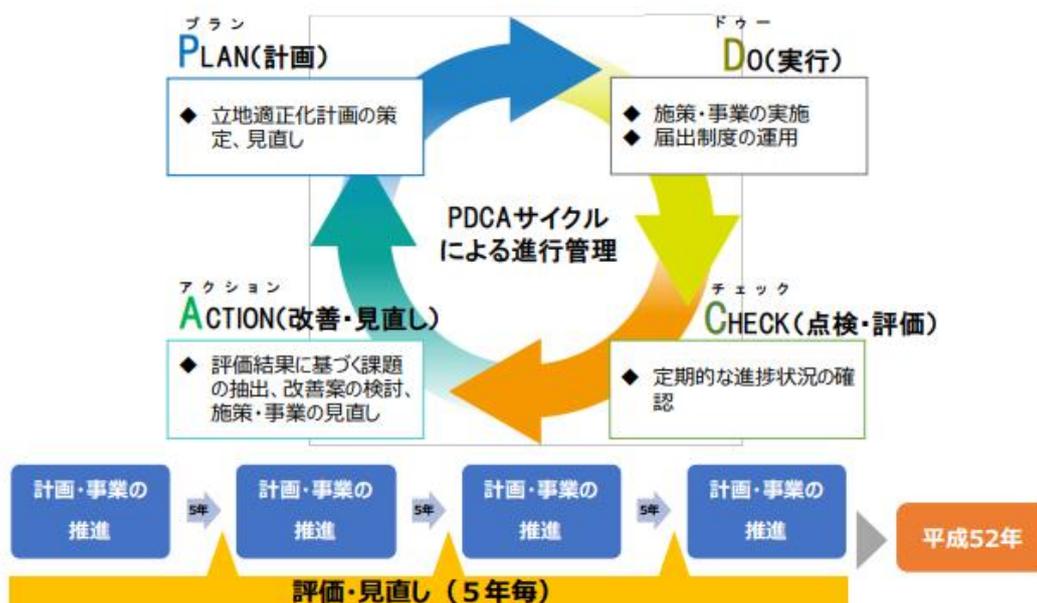
龍ヶ崎市立地適正化計画(現計画)より抜粋(P.74)

8.2 計画の進行管理

本計画の策定後、PDCAサイクルに基づき計画の進行管理を行います。概ね5年ごとに、本計画で掲げた施策等の実施状況について検証するとともに、設定した評価指標や目標値等による進捗状況进行评估します。また、その結果等を踏まえ、各誘導区域の設定や誘導施策の更新等、必要に応じて計画の見直しを行います。

本計画は、平成52年度までを計画期間とする長期的な計画となりますので、柔軟に対応していきながら、その推進に努めていきます。

■PDCAサイクルに基づく進行管理

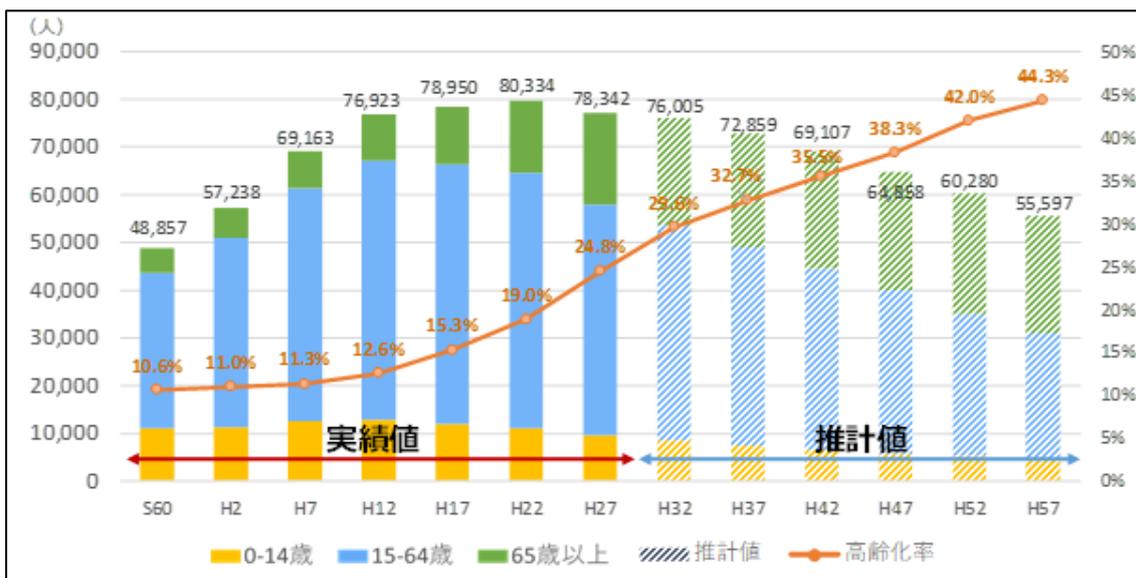


2 本市の現状について（計画策定時からの変化等）

(1)人口

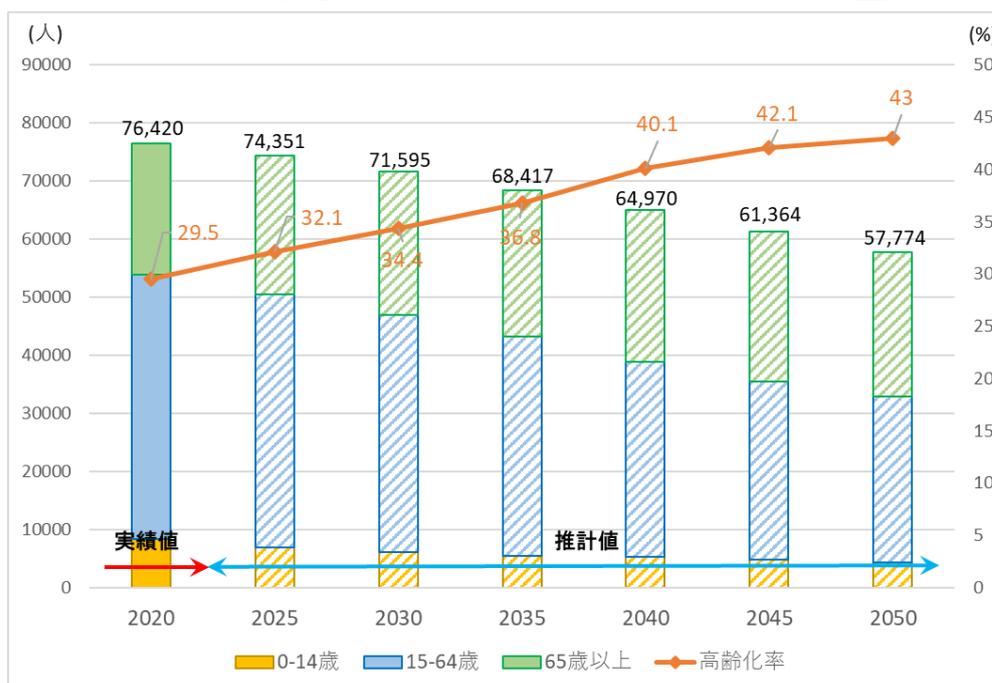
2020(令和2)年の国勢調査の結果と、これを基にした将来人口推計が公表されました。これらによれば、本市の人口減少及び高齢化率上昇の速度は、現計画策定時の予測と比べて緩やかになりました。

■現計画による本市の人口及び高齢化率の推移と推計（現計画書 P.17）



出典：国勢調査（S60～H27、社会保障・人口問題研究所推計（H32～H57）

■本市の人口及び高齢化率の推移と推計（2015(令和2)年国勢調査反映版）



出典：国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3」を用いた試算結果を編集して使用

(2)人口密度について（現計画 P.73 に指標のみ掲載）

①【現計画での人口密度の算出】

a. 面積

単位：(ha)

市街地名称	市街化区域 面積	居住誘導区域 除外面積	居住誘導区域面積	
龍ヶ崎市街地	340.0	29.7	310.3	イ
佐貫市街地	230.0	20.8	209.2	ロ
北竜台市街地	330.0	2.3	327.7	ハ
龍ヶ岡市街地	346.0	24.7	321.3	ニ
合計	1,246.0	77.5	1,168.5	ホ

b. 人口

単位：(人)

市街地名称	2015(平成 27)年				2040(令和 22)年			
	人口	除外 人口	居住誘導 区域人口	記 号	人口	除外 人口	居住誘導 区域人口	記 号
龍ヶ崎市街地	15,210	654	14,556	A	10,207	449	9,758	F
佐貫市街地	11,624	938	10,686	B	8,889	700	8,189	G
北竜台市街地	20,207	0	20,207	C	16,050	0	16,050	H
龍ヶ岡市街地	14,755	0	14,755	D	14,449	0	14,449	I
市街化区域計	61,796	1,592	60,204	E	49,595	1,149	48,446	J
調整区域	16,546	-	-		10,685	-	-	
合計	78,342	1,592	60,204	E	60,280	1,149	48,446	J

c. 居住誘導区域人口密度

単位：(人/ha)

市街地名称	2015(平成 27)年		2040(令和 22)年	
龍ヶ崎市街地	46.9	A/イ	31.4	F/イ
佐貫市街地	51.1	B/ロ	39.1	G/ロ
北竜台市街地	61.7	C/ハ	49.0	H/ハ
龍ヶ岡市街地	45.9	D/ニ	45.0	I/ニ
合計	51.5	E/ホ	41.5	J/ホ

d. 居住誘導区域の目標値

人口密度……45.0 (人/ha)

人 口 ……45.0 (人/ha) × 1,168.5 (ha) = 52,582.5 (人) ÷ 52,583 人

②今回、再計算による人口密度

a. 面積（GISによる面積）

単位：(ha)

市街地名称	市街化区域面積	居住誘導区域面積	
龍ヶ崎市街地	334.0	304.1	
佐貫市街地	206.6	185.7	
北竜台市街地	326.3	324.1	
龍ヶ岡市街地	344.9	319.8	
合計	1,325.1	1,133.8	へ

b. 人口

単位：(人)/下段：総人口に占める割合(%)

年	総人口	市街化区域人口	居住誘導区域人口		算出根拠
2015(H27)	78,342(国勢調査)	61,796 (78.9%)	60,204 (76.8%)	E	基本単位区メッシュ
2020(R2)	76,420(国勢調査)	61,165 (80.0%)	59,117 (77.4%)		基本単位区メッシュ
2025(R7)	74,345(社人研) 74,318(R7.7 常住実数)	59,823 (80.5%)	58,033 (78.1%)	K	250mメッシュより 推計
2030(R12)	71,581(社人研)	58,129 (81.2%)	56,380 (78.8%)		同上
2035(R17)	68,411(社人研)	56,106 (82.0%)	54,410 (79.5%)		同上
2040(R22)	64,964(社人研)	53,799 (82.8%)	52,168 (80.3%)	L	同上
2045(R27)	61,357(社人研)	51,275 (83.6%)	49,712 (81.0%)		同上
2050(R32)	57,774(社人研)	48,681 (84.3%)	47,187 (81.7%)		同上

c. 計画策定時の居住誘導区域の人口密度と目標値、現在の状況

項目	年	人口密度	式	備考	
基準年	2015(H27)	53.10	$60,204 \div 1,133.8$	E÷へ	あ
目標値	2040(R22)	51.93	$73,600 \times 0.8 \div 1,133.8$	※1	か
趨勢値※2	2040(R22)	42.73	$48,446 \div 1,133.8$	J÷へ	さ
KPI 値※3	2025(R7)	52.63	$53.1 - (53.1 - 51.93) \times 10/25$		た
現時点	2025(R7)	51.18	$58,033 \div 1,133.8$	K÷へ	な

※1：当初、計画策定時の目標人口、第2次ふるさと龍ヶ崎戦略プラン(H29.3)の2040年目標人口73,600人の内、居住誘導区域内の人口を80%とし、人口密度を算出したもの。

※2：趨勢値は、現状のままの状況が続いた場合、到達すると推計される値。

※3：KPI 値は、2040年の目標値、51.93(人/ha)を達成するために、現時点(2025年)で到達していなければならない数値。直線近似により算出。

【人口密度の評価】

2025(令和7)年のKPI 値は〔た〕52.63(人/ha)で、現時点での人口密度は〔な〕51.18(人/ha)となり、 $51.18 - 52.63 = \blacktriangle 1.45$ (人/ha)となっている。

d. 新たな計画による居住誘導区域の人口密度と目標値

項目	年	人口密度	式	備考	
基準年	2015(H27)	53.10	$60,204 \div 1,133.8$	E÷へ	あ(再)
目標値	2040(R22)	46.57	$66,000 \times 0.8 \div 1,133.8$	※3	は
趨勢値※2	2040(R22)	46.01	$52,168 \div 1,133.8$	L÷へ	ま
KPI 値※4	2025(R7)	50.49	$53.1 - (53.1 - 46.57) \times 10/25$		や
現時点	2025(R7)	51.18	$58,033 \div 1,133.8$	K÷へ	な(再)

※3：都市計画マスタープラン(2025.4)の目標人口66,000人の内、居住誘導区域内人口を80%とし、人口密度を算出したもの。

※4：2040年の目標値46.57(人/ha)を達成するために、現時点(2025年)で到達していなければならない数値。直線近似により算出。

【人口密度の評価】

2025年(令和7年)のKPI 値は〔や〕50.49(人/ha)で、現時点での人口密度は〔な〕51.18(人/ha)となり、 $51.18 - 50.49 = 0.69$ (人/ha)となっている。

③まとめ

現計画策定時の目標人口密度に対しては、現時点（2025（令和7）年時点）では、▲1.45（人/ha）となっているため、目標達成は厳しい状況です。一方で、現計画策定後、新たに策定された、都市計画マスタープランの目標人口66,000人（2040（令和22）年）における人口密度に対しては、+0.69（人/ha）となっています。これは、新たな目標人口が示された後、2020（令和2）年国勢調査に基づく、人口推計が行われた結果、人口減少のスピードが前推計に比べ、緩やかになると予測されたことにより、上振れしたものと考えられます。

いずれにしましても、今回評価にて居住誘導区域面積等を整理したことにより、現計画の人口密度の目標値については修正が必要となっています。このため、新たな計画策定時に、修正するものとします。

(3)都市機能の分布（現計画 P.19）

①行政機能

行政施設は、龍ヶ崎市街地に市役所、佐貫市街地近傍（市街化調整区域）に西部出張所、龍ヶ岡市街地に東部出張所、北竜台市街地に市民窓口ステーションが立地しており、現計画策定時から変更はありません。

②医療施設：内科又は外科を有する病院・診療所

医療施設は4つの住宅系市街地及びその周辺に立地しています。現計画策定時から施設数は減少しています。

2015(H27)年 (計画策定時)		2020(R2)年 (比較年)		2025(R7)年 (現在 [R7.9])
33 施設	⇒	31 施設	⇒	30 施設

③高齢者福祉施設：通所系、訪問系及び小規模多機能施設

高齢者福祉施設は高齢化の進行とともに増加しています。

2015(H27)年 (計画策定時)		2025(R7)年 (現在 [R7.9])
37 施設	⇒	53 施設

④商業施設：食品スーパー等

食品スーパー等は、すべての施設が住宅系市街地に立地しています。新たな店舗の開店もありますが、閉店となった店舗もあり、トータルでは減少となっています。

2015(H27)年 (計画策定時)		2020(R2)年 (比較年)		2025(R7)年 (現在 [R7.9])
14 店	⇒	14 店	⇒	12 店

⑤子育て支援施設：幼稚園・認定保育所・認定こども園等

子育て支援施設は市全体に分布しており、市街化調整区域にも立地しています。地域型保育事業所の立地もあり、施設数は増加しています。

2015(H27)年 (計画策定時)		2020(R2)年 (比較年)		2025(R7)年 (現在 [R7.9])
21 施設	⇒	21 施設	⇒	24 施設

⑥教育・文化施設・交流施設

学校等の教育施設は概ね4つの住宅系市街地に分布しています。児童・生徒数の減少に伴い、「龍ヶ崎市立小中学校適正規模適正配置に関する基本方針」(H23.5)及び「龍ヶ崎市の新しい学校づくりに関する基本方針」(H30.3)に基づく再編が進んでおり、減少しています。

2019(R元)年 (計画策定時)		2020(R2)年 (比較年)		2025(R7)年 (現在 [R7.9])
22校	⇒	23校	⇒	21校

◇コミュニティセンターの立地に変更はありません。(13施設)

◇交流施設については、市街地活力センター「まいん」の閉館がありましたが、たつこの図書館(北竜台分館)のオープンに伴い、施設数に増減はありません。

2015(H27)年 (計画策定時)		2020(R2)年 (比較年)		2025(R7)年 (現在 [R7.9])
5施設	⇒	4施設	⇒	5施設

⑦金融機関

金融機関は市街化区域を中心に立地していますが、DX※の推進によるネット銀行の急速な台頭に伴い、実店舗の統廃合が進んでいます。本市においても店舗数が減少しています。

2015(H27)年 (計画策定時)		2020(R2)年 (比較年)		2025(R7)年 (現在 [R7.9])
22店	⇒	19店	⇒	17店

※DX：デジタルトランスフォーメーションの略、デジタルの活用による変革の取組を指す。

(4)都市構造の評価（現計画 P. 21～）

- ◇計画策定時と同じく「都市構造の評価に関するハンドブック」（国土交通省都市局都市計画課、平成 26 年 8 月、指標の最終更新平成 30 年 7 月）を基に、現状の評価を行いました。
なお、「都市構造の評価に関するハンドブック」は、計画策定時から数値等の更新がなされていないため当時の数値となります。
- ◇評価にあたっては、現在、公表されている資料により、2015(平成 27)年時点、2020(令和 2)年時点の状況で条件を揃えて新たに再計算しています。このため、2015（平成 27）年のデータが現計画の数値とは異なっています。
- ◇調査済の数値（2015(平成 27)年、2020(令和 2)年国勢調査）については、100mメッシュによる人口統計メッシュデータが公表されているため、これにより計算しています。
- ◇推計値となる 2025(令和 7)年人口統計データについては、100mメッシュによるデータがないため、250mメッシュデータによる計算となります。このため、経年変化の傾向を検証するために 2015(平成 27)年及び 2020(令和 2)年についても、条件をあわせた 250mメッシュデータによる計算値を記載しています。

①医療施設：内科又は外科を有する病院・診療所】（現計画 P.22）

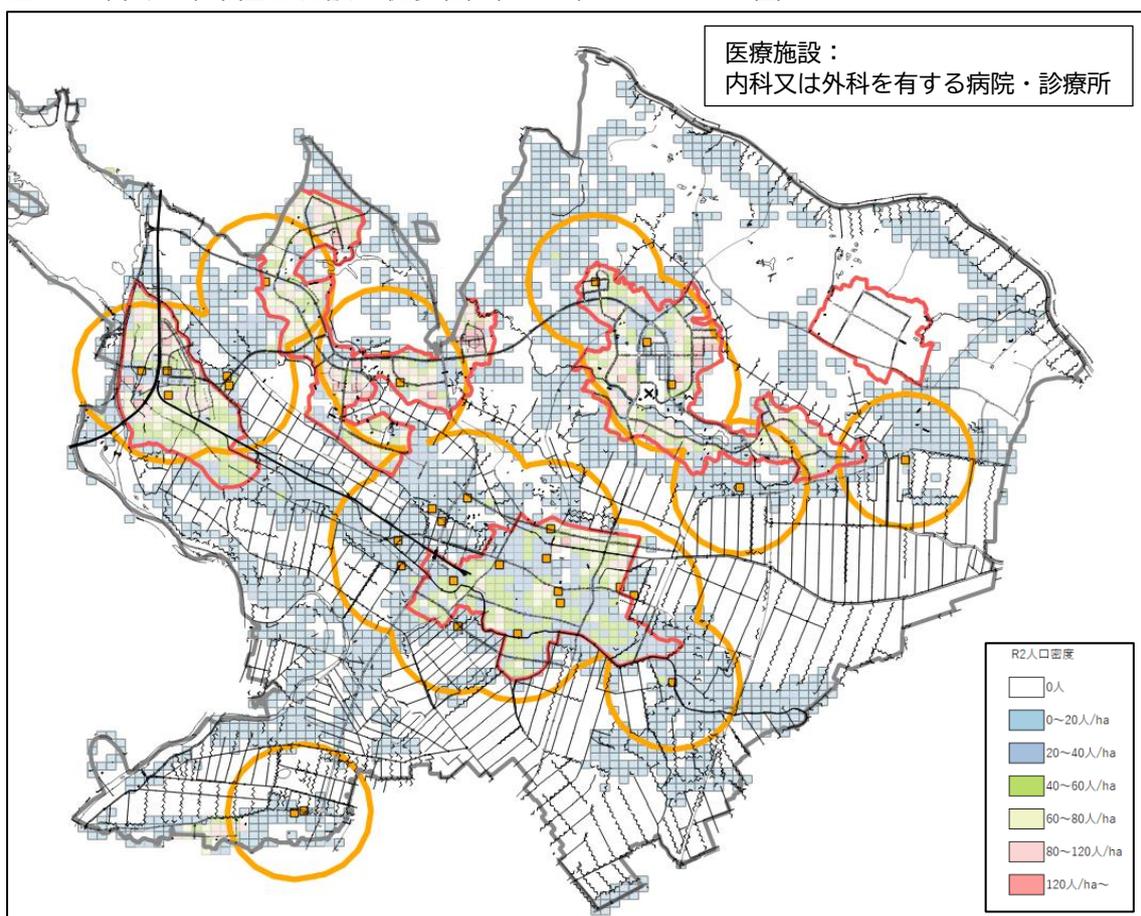
医療施設の徒歩圏人口カバー率 （医療施設の徒歩圏（800m）に居住する 人口の総人口に占める比率）			医療施設の利用圏平均人口密度 （医療施設の徒歩圏（800m）の区域に おける平均人口密度）		
2015(H27)年 （過去値）	2020(R2)年 （評価値）	2025(R7)年 （推計値）	2015(H27)年 （過去値）	2020(R2)年 （評価値）	2025(R7)年 （推計値）
75.2%	74.3%	—	19.3人/ha	19.8人/ha	—
74.3%	73.2%	73.1%	19.1人/ha	19.5人/ha	19.0人/ha

上段：100mメッシュによる算出値 下段：250mメッシュによる算出値

全国平均値	68%	全国平均値	18人/ha
5～10万人都市平均値	70%	5～10万人都市平均値	15人/ha

国土交通省都市局都市計画課 H30.7「都市構造の評価に関するハンドブック」

■2020(令和2)年医療施設の徒歩圏（800m）人口カバー図



【評価】

対象となる医療施設の減少に伴い、どちらの指標も減少しています。一方で、全国平均値や5～10万人都市平均値を上回っており、対象施設の立地は概ね適切な状況にあると言えます。

②高齢者福祉施設：通所系、訪問系及び小規模多機能施設（現計画 P. 23）

高齢者福祉施設については、本市においては、いずれの施設についても自動車による送迎や訪問が前提となっています。そのため、今回、徒歩圏カバー率の算出は割愛しました。なお、施設数は大幅に増加しているため、カバー率は上昇していると考えられます。

③商業施設：食品スーパー等（現計画 P. 24）

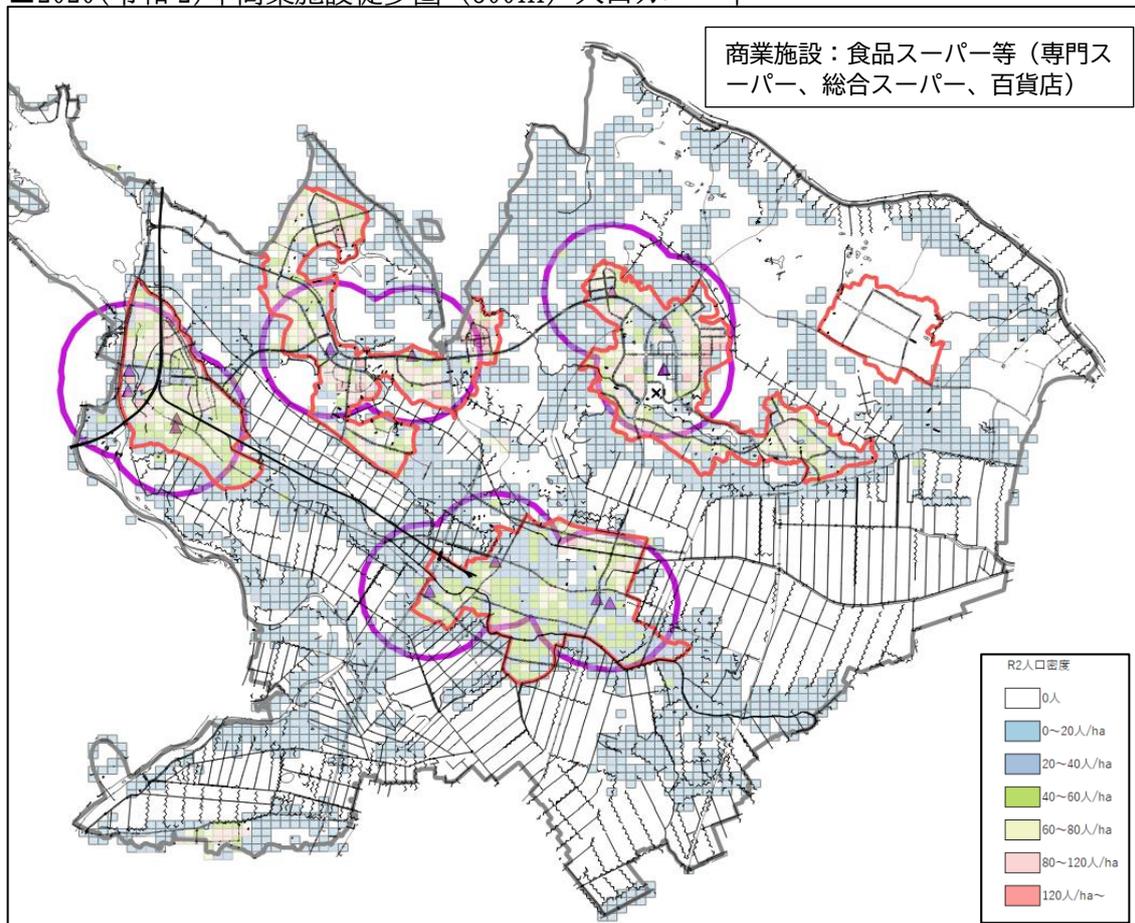
商業施設の徒歩圏人口カバー率 （商業施設の徒歩圏（800m）に居住する 人口の総人口に占める比率）			商業施設の利用圏平均人口密度 （商業施設の徒歩圏（800m）の区域に おける平均人口密度）		
2015(H27)年 （過去値）	2020(R2)年 （評価値）	2025(R7)年 （推計値）	2015(H27)年 （過去値）	2020(R2)年 （評価値）	2025(R7)年 （推計値）
59.1%	59.3%	—	29.3 人/ha	29.4 人/ha	—
58.7%	57.9%	60.7%	29.1 人/ha	28.7 人/ha	27.6 人/ha

上段：100mメッシュによる算出値 下段：250mメッシュによる算出値

全国平均値	49%	全国平均値	23 人/ha
5～10 万人都市平均値	50%	5～10 万人都市平均値	20 人/ha

国土交通省都市局都市計画課 H30.7「都市構造の評価に関するハンドブック」

■2020(令和2)年商業施設徒歩圏（800m）人口カバー率



【評価】

対象となる施設の閉店、出店により数値が増減しています。一方で、全国平均値や5～10 万人都市平均値を大きく上回っているため、本市の食品スーパー等商業施設の利便性は高い状況にあります。

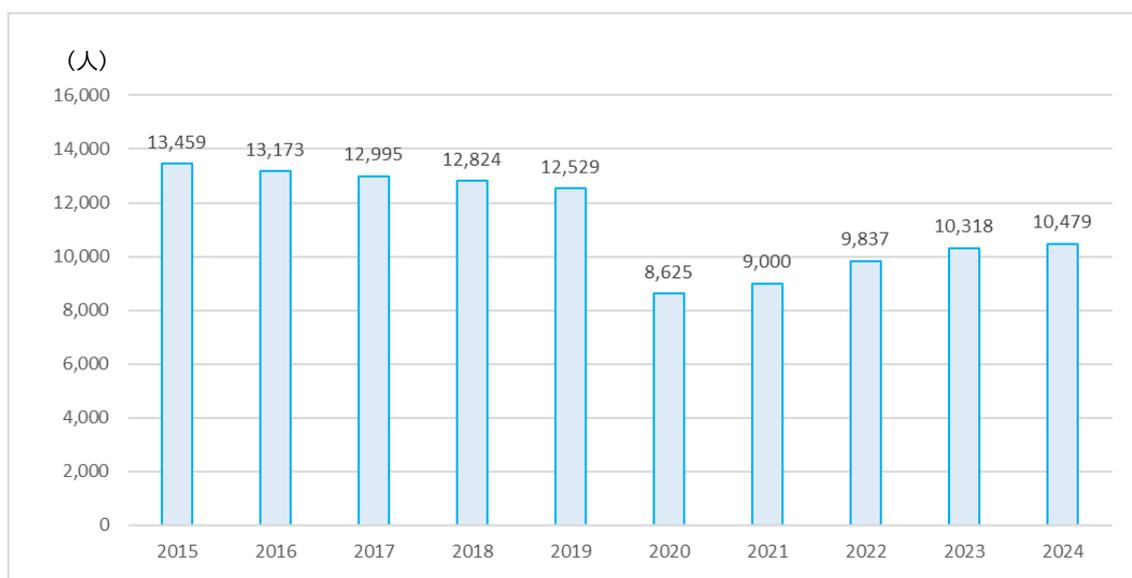
(5) 公共交通（現計画 P. 25～）

◇公共交通全体の傾向として、新型コロナウイルス感染症の流行により、2020(令和2)年から利用者が大幅に減少しました。それ以降は、緩やかに回復していますが、コロナ禍以前の水準までは回復していません。

◇輸送コストの増加や運転手不足など、地域公共交通の維持・確保には様々な課題があります。

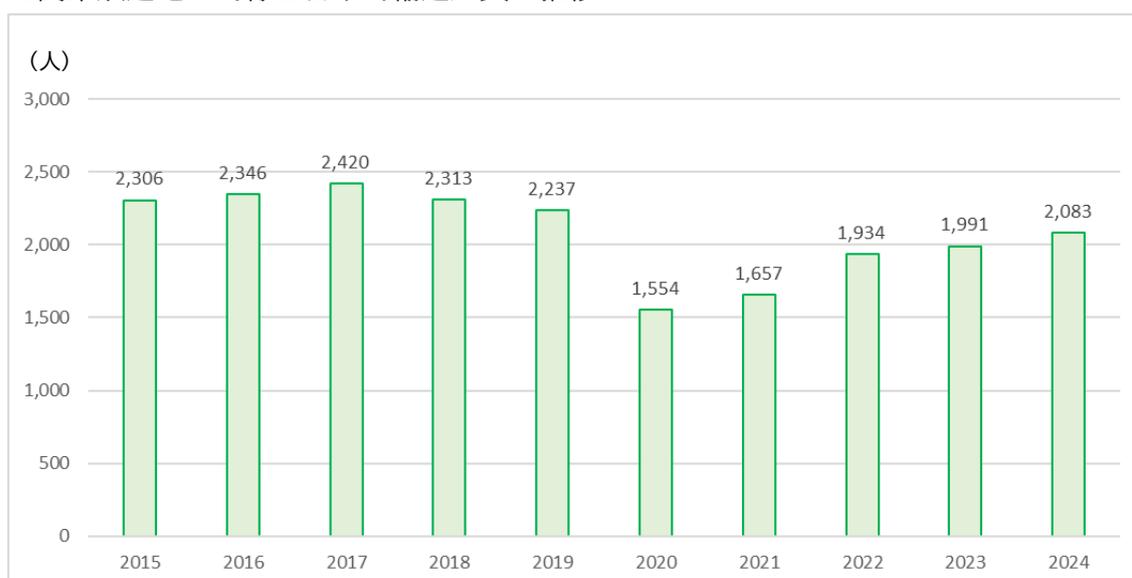
①主な公共交通機関の利用者数推移

a. JR 龍ヶ崎市駅 1 日平均乗車人員の推移



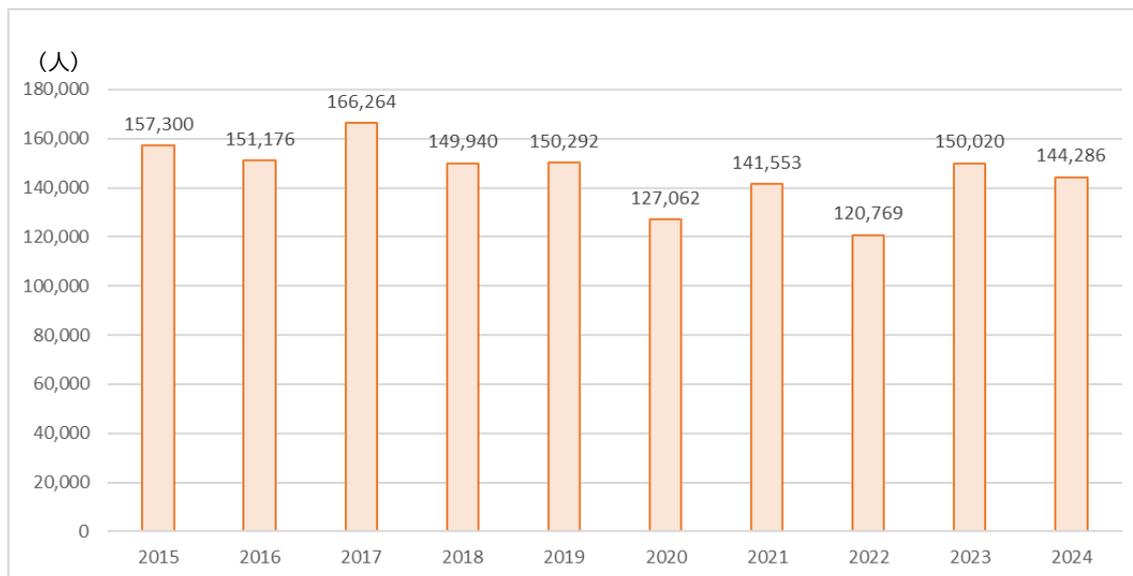
出典：JR 東日本

b. 関東鉄道竜ヶ崎線 1 日平均輸送人員の推移



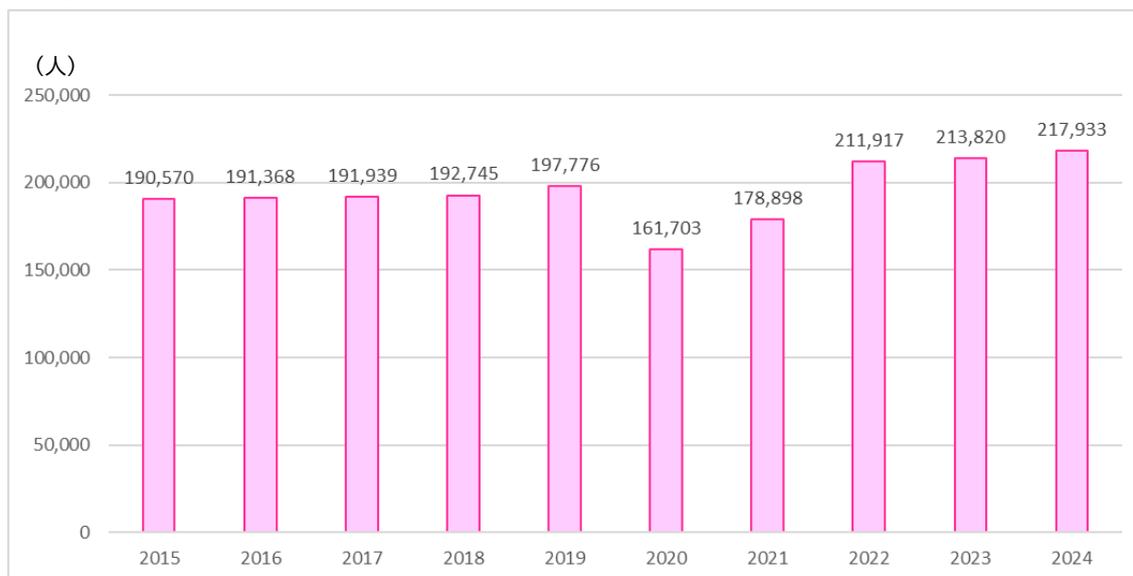
出典：関東鉄道株

c. 関東鉄道路線バス利用者数の推移（昼間割引時間帯）



出典：関東鉄道㈱

d. 龍ヶ崎市コミュニティバス乗車実績の推移



出典：市都市計画課

②地域公共交通再編後の状況

◇再編日時：令和7（2025）年4月1日

◇再編内容：持続可能な地域公共交通を目指し、運行経費の削減を行いつつ、需要に応じた効率的な運行形態とするため、地域公共交通を再編。

【ポイント1】コミュニティバス路線等の見直し

- ・循環ルート of 長山地区への乗り入れ
- ・南が丘からサプラスクエアサプラを結ぶ路線の設定
- ・利用者の少ない路線の代替として、AI オンデマンド交通を運行
- ・運行効率化や乗務員の休憩時間確保等のため、運行本数を見直し(98便→44便)

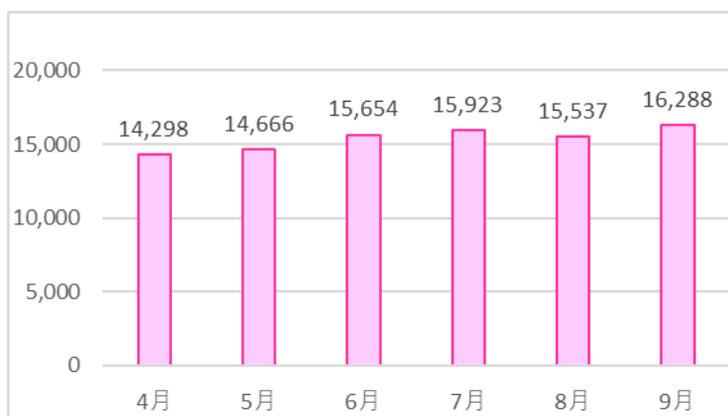
【ポイント2】AI オンデマンド交通の本格運行

- ・市東部地域を運行していたコミュニティバスの運行終了に伴い、東部地域において、より効率的なAI オンデマンド交通の運行を開始

【ポイント3】コミュニティバス運賃体系の見直し

- ・より多くの方に親しみやすく、使いやすい地域公共交通としていくため、基本運賃を200円から100円に引き下げ

a. 再編後のコミュニティバス利用者の推移



半年間の合計乗車人員は92,366人となっています。推定年間乗車人員は、184,732人となり、路線の廃止や運行本数の減便もあり、前年比▲18%となります。

b. AI オンデマンド交通の利用者数

総乗客数 6,942人（9月末時点） ⇒ 推定年間乗客数 13,884人

c. まとめ

再編により、路線や運行本数の見直しもあり、単純な比較はできませんが、再編後のコミュニティバスとAI オンデマンド交通をあわせた年間の推定乗降客数は198,616人となり、前年度のコミュニティバス年間乗降客数から▲19,317人となります。路線や運行本数の見直しの他、定期券の廃止による影響もあると思われます。

(6) 公共交通の評価（現計画 P.29）

- ◇公共交通についても、都市構造と同じく、「都市構造の評価に関するハンドブック」（国土交通省都市局都市計画課、平成 26 年 8 月、指標の最終更新平成 30 年 7 月）に基づき、現状の評価を行いました。なお、「都市構造の評価に関するハンドブック」は、計画策定時から数値等の更新がなされていないため当時の数値との比較となります。
- ◇評価にあたっては、現在の公表されている資料により、2015(平成 27)年時点、2020(令和 2)年時点の状況で条件を揃えて新たに再計算しています。このため、2015(平成 27)年のデータは現計画書の数値と異なっています。
- ◇調査済の数値（2015(平成 27)年、2020(令和 2)年国勢調査）については、100mメッシュによる人口統計メッシュデータが公表されているため、これにより計算しています。
- ◇推計値となる 2025(令和 7)年人口統計データについては、100mメッシュによるデータがないため、250mメッシュデータによる計算となります。このため、経年変化の傾向を検証するため 2015(平成 27)年及び 2020(令和 2)年についても、条件をあわせた 250mメッシュデータによる計算値を記載しています。
- ◇2025(令和 7)年データには、AI オンデマンド交通の運行開始を考慮し、AI オンデマンド交通の乗降場所設定距離の目安の一つである、徒歩圏半径 200mで計算しています。

①公共交通の徒歩圏人口カバー率・沿線地域の平均人口密度（現計画 P. 29）

公共交通の徒歩圏人口カバー率 (鉄道駅から半径 800m、バス停から半径 300m に居住する人口の総人口に占める比率)			公共交通沿線地域の平均人口密度 (鉄道駅から半径 800m、バス停から半径 300mの 圏域における平均人口密度)		
2015(H27)年 (過去値)	2020(R2)年 (評価値)	2025(R7)年 (推計値)	2015(H27)年 (過去値)	2020(R2)年 (評価値)	2025(R7)年 (推計値)
88.2%	91.4%	—	21.2 人/ha	20.6 人/ha	—
87.1%	89.1%	92.3%	20.9 人/ha	20.1 人/ha	19.7 人/ha

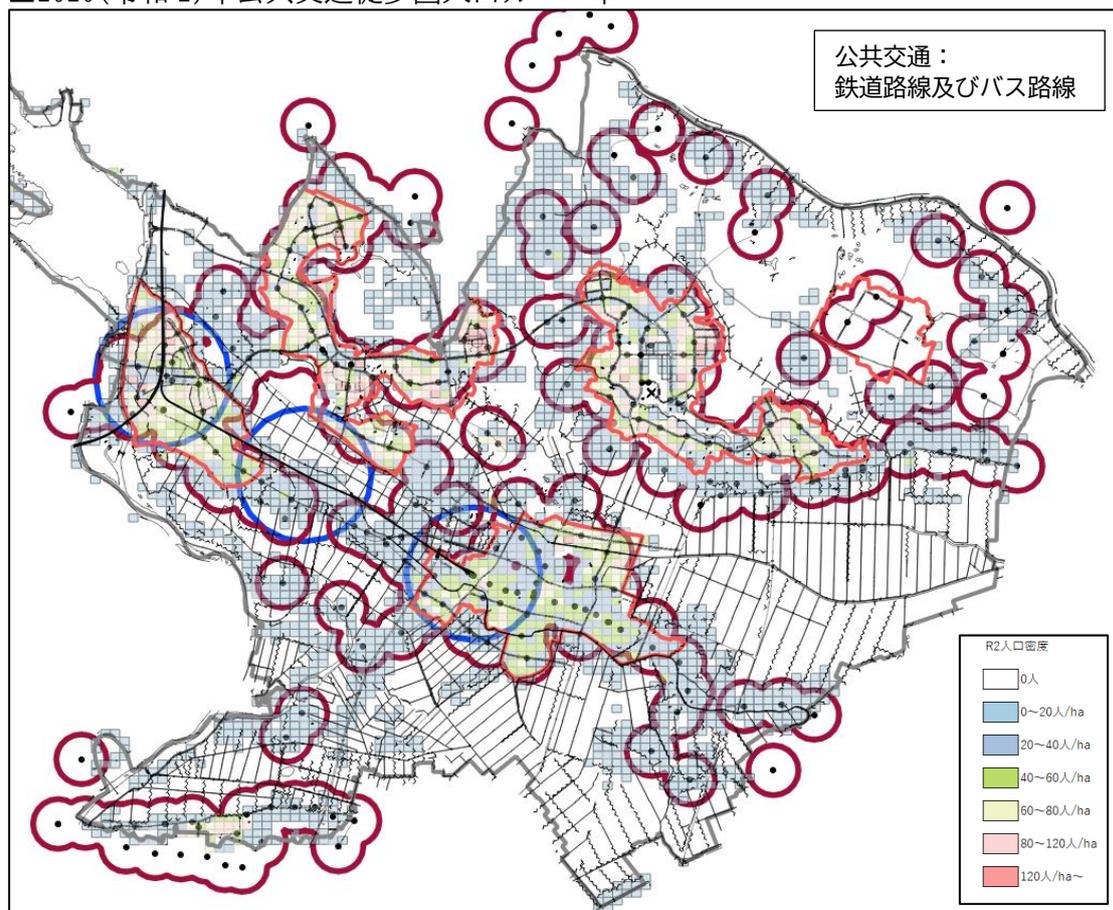
上段：100mメッシュによる算出値 下段：250mメッシュによる算出値

2025(R7)年はAI オンデマンド交通乗降場所半径 200mを考慮

全国平均値	数値なし	全国平均値	32 人/ha
5～10 万人都市平均値	数値なし	5～10 万人都市平均値	26 人/ha

国土交通省都市局都市計画課 H30.7「都市構造の評価に関するハンドブック」

■2020(令和 2)年公共交通徒歩圏人口カバー率



【評価】

AI オンデマンド交通の導入により、徒歩圏人口カバー率は上昇しています。一方で、人口の少ない地域へのバス停設置により、人口密度は下がっています。

②基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率・沿線地域の平均人口密度(現計画 p. 30)

基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率 (鉄道駅から半径 800m、バス停から半径 300m に居住する人口の総人口に占める比率)			基幹的公共交通沿線地域の平均人口密度 (鉄道駅から半径 800m、バス停から半径 300mの 圏域における平均人口密度)		
2015(H27)年 (過去値)	2020(R2)年 (評価値)	2025(R7)年 (推計値)	2015(H27)年 (過去値)	2020(R2)年 (評価値)	2025(R7)年 (推計値)
58.1%	61.8%	—	32.7 人/ha	32.0 人/ha	—
57.7%	60.4%	60.8%	32.5 人/ha	31.2 人/ha	31.2 人/ha

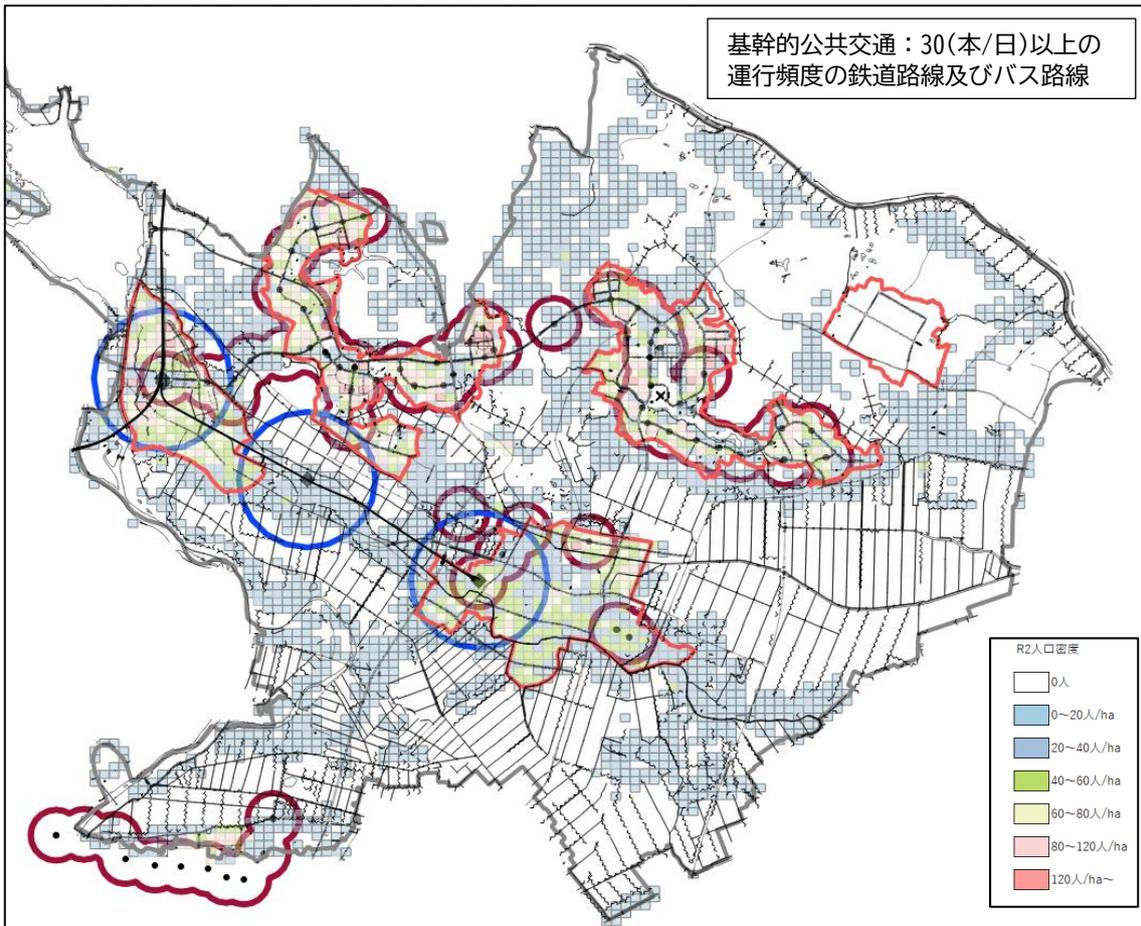
上段：100mメッシュによる算出値 下段：250mメッシュによる算出値

基幹的公共交通：30(本/日)以上の運行頻度の鉄道路線及びバス路線

全国平均値	41%	全国平均値	数値なし
5～10 万人都市平均値	38%	5～10 万人都市平均値	数値なし

国土交通省都市局都市計画課 H30.7「都市構造の評価に関するハンドブック」

■2020(令和 2)年基幹的公共交通徒歩圏人口カバー率

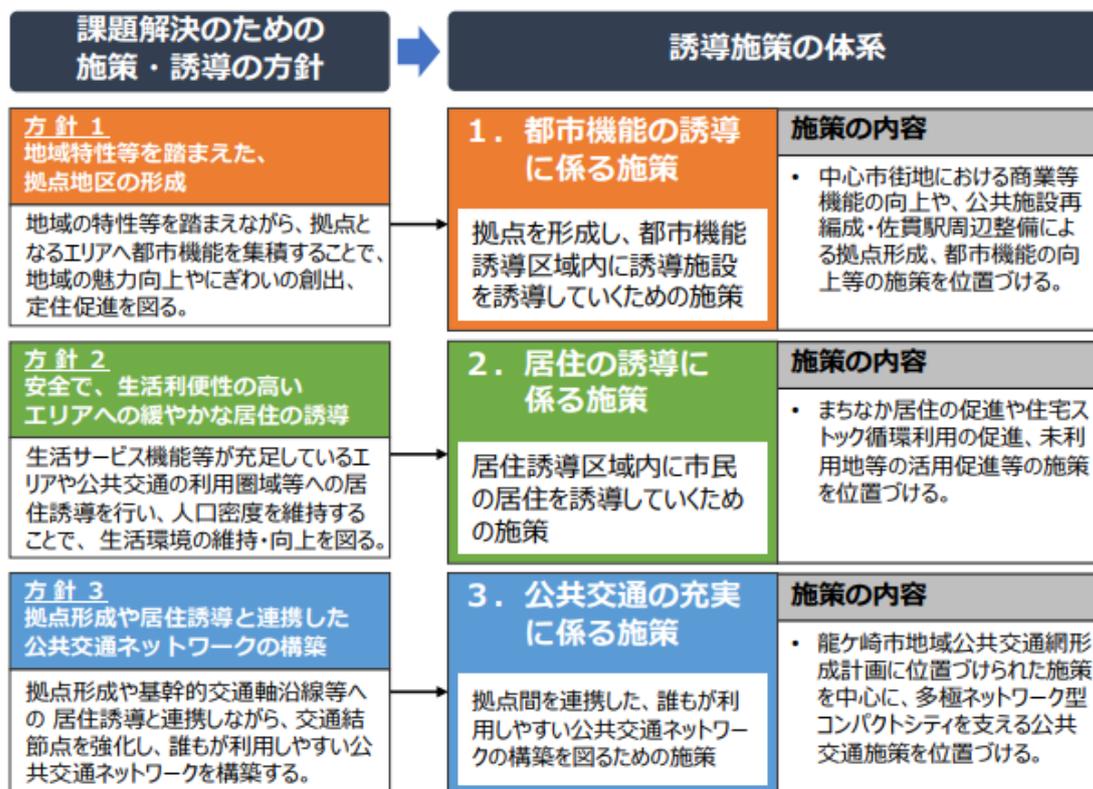


【評価】

基幹的公共交通の人口カバー率は全国平均値、5～10 万人都市平均値に比べ大幅に高くなっています。本市の基幹的公共交通については、全国平均値、5～10 万人都市との比較において、良好な状況です。

3 誘導施策の状況（現計画 P.65）

■ 誘導施策の体系



◇上記体系に基づき、計画に位置付けられている各施策の取り組み状況の整理を行いました。

◇なお、都市機能誘導施策及び居住誘導施策の「(都市再生特別措置法に基づく)届出制度の運用」については、「4 届出制度の状況」に記載しています。

評価
 A:順調に進捗 or 完了している
 B:概ね進捗している
 C:予定からかなり遅れている
 D:進捗が見られない

立地適正化計画 誘導施策・関係課一覧

				評価	担当課		
都市機能の誘導に係る施策	(1)	中心市街地における商業等機能の向上	①	(仮) まちなか再生プランの策定 まちなか商業施設の立地促進 にぎわい広場の拡張と活用策検討 新たなにぎわいを創出する多目的ホールの設置 空き店舗等の既存ストックの有効活用	C	商工観光課	
			②	商工業者への支援	B	商工観光課	
	(2)	公共施設再編成の取組による都市機能の向上	①	公共施設等マネジメントの取組の推進 (新保健福祉施設の整備)	A	管財課	
			(3)	佐貫駅周辺整備による都市機能の向上	①	佐貫駅東口ロータリー改修	B
	②	駅前子どもステーションの充実			B	子ども家庭センター	
	③	都市計画道路佐貫3号線の延伸			B	道路公園課	
	④	常磐線佐貫駅駅名改称			A	企画課	
	⑤	商業、行政機能の拡充			C	都市計画課 企画課	
	⑥	子育て支援機能の拡充			C	子ども家庭センター	
	⑦	県道佐貫駅停車場線の活用推進(シンボルロード化)と国道6号方面へのアクセス道路の整備検討			D	都市計画課	
居住の誘導に係る施策	(1)	まちなか居住の促進	①	居住誘導区域内で住宅を取得した際のインセンティブの検討	C	まちの魅力創造課	
			②	住み替え相談会等の実施	B	まちの魅力創造課	
			③	まちなか居住の積極的PR	C	まちの魅力創造課	
			④	景観計画の策定	D	都市計画課	
	(2)	住宅ストック循環利用の促進	①	空家バンク制度の運用	A	まちの魅力創造課	
			②	空家等活用に関する相談窓口の設置	A	まちの魅力創造課	
			③	空家等の活用促進のための経済的支援	A	まちの魅力創造課	
			④	地域での空家等の活用支援	D	まちの魅力創造課	
	(3)	未利用地等の活用促進	①	空家バンク制度の運用(再掲)			
			②	空き家再生等推進事業(社会資本整備総合交付金事業)の活用	D	まちの魅力創造課	
	(4)	災害への対応	①	河川洪水避難計画の策定と適正運用 (小貝川・利根川・牛久沼周辺)	A	防災安全課 都市計画課	
	公共交通の充実に係る施策	(1)	交通利用環境の充実	①	路線バス昼間割引制度の継続	A	都市計画課
				②	コミュニティバス路線の再編	A	都市計画課
③				コミュニティバス割引制度の充実	A	都市計画課	
④				乗合タクシーの充実	A	都市計画課	
⑤				バス待ち環境の向上	C	都市計画課	
⑥				バスロケーションシステムの導入	A	都市計画課	
(2)		交通結節点の利便性向上	①	交通結節点を結ぶ移動手段の連携強化	A	都市計画課	
			②	佐貫駅東口ロータリー改修(再掲)			
			③	竜ヶ崎駅の待合機能の充実	A	都市計画課	
			④	サイクル&ライド推進のための駐輪場の維持・確保	C	都市計画課	

都市機能の誘導に係る施策（現計画 P.66）

評 価
 A: 順調に進捗 or 完了している
 B: 概ね進捗している
 C: 予定からかなり遅れている
 D: 進捗が見られない

(1) 中心市街地における商業機能の向上			
①（仮）まちなか再生プランの策定 ＊ まちなか商業施設の立地促進 ＊ にぎわい広場の拡張と活用策検討 ＊ 新たなにぎわいを創出する多目的ホールの設置 ＊ 空き店舗等の既存ストックの有効活用			
担 当	商工観光課	取組評価	C
取組状況	2020(令和2)年3月にまちなか再生プランを策定し、施策・取組方針のうちの、『ここにしかない』魅力の形成と周知「多様な交流と回遊によるにぎわいの創出」にスポットを当てた「まちなか再生ワークショップ」を2024(令和6)年7月より複数回開催した。		
評価理由	まちなか再生プランに位置付けた施策に対して一定の進捗が図られているものの、誘導施策に位置づけたものについては具体的進捗が図られていない。		
今後の取組	まちなかの再生というのは全国的な課題であり、一朝一夕で解決できるものではない。そのため、この課題に対しては、長期的な目標として柔軟かつ粘り強く再生に向けた取組を継続していく必要がある。		
②商工業者への支援			
担 当	商工観光課	取組評価	B
取組状況	2023(令和5)年11月に龍ヶ崎市中小企業・小規模企業振興基本計画を策定した。関係機関と連携し、既存企業及び創業者への支援を計画的に推進している。		
評価理由	商工業者への支援として着実に取組が進められている。		
今後の取組	今後も取組内容をブラッシュアップし続けながら、商工業者への支援を続けることで、まちなかの活性化を促進していく。		
(2) 公共施設再編成の取組による都市機能の向上			
公共施設等マネジメントの取組の推進 (新保健福祉施設の整備)			
担 当	管財課	取組評価	A
取組状況	「市民が生涯にわたり健康で安心して暮らし続けるための支援拠点」という基本理念のもと、行政窓口エリア、健診エリア、市民交流エリアのそれぞれの機能が複合した施設(新保健福祉棟)を2025(令和7)年3月に整備した。		
評価理由	施設の整備が行われており、また旧保健センターについても解体工事が行われるなど、関連事業も含めて着実に進捗が図られている。		
今後の取組	施設は2025(令和7)年4月に開館したところではあるが、複合施設である強みを活かし、市民の利便性向上を目指し、効率的かつ生産性の高い行政サービスを提供していく。		

評 価
 A: 順調に進捗 or 完了している
 B: 概ね進捗している
 C: 予定からかなり遅れている
 D: 進捗が見られない

(3) 佐貫駅周辺整備による都市機能の向上			
【短期】	①佐貫駅東口ロータリー改修		
	担 当	道路公園課	取組評価 B
	取組状況	ロータリー内の安全性向上を目的とした小規模な改修を意識した、車の動線を変更誘導する社会実験を2024(令和6)年11月から開始した。	
	評価理由	改修開始までは至っていないものの、庁内・議会等との連携を図りながら、第一歩として社会実験事業が進捗されているため。	
	今後の取組	社会実験の結果を検証し、今後の方向性について庁内・議会等との調整を図る。	
	②駅前子どもステーションの充実		
	担 当	子ども家庭センター	取組評価 B
	取組状況	駅前子どもステーションの送迎事業については、コスト高の状況が続いたため見直しを行った結果、2024(令和6)年度末にて事業を廃止した。子育て支援センターについては存続させるとともに、2025(令和7)年度からリフレッシュ保育を開始した。	
	評価理由	費用対効果の面から、駅前子どもステーションのあり方についての再検証による事業の見直しが行われながらも、一部事業拡大を行うなど、このエリアの子育て支援について継続的な取組が行われている。	
	今後の取組	本市の子育て支援状況について地域ごとに分けた際、さんさん館のある龍ヶ岡市街地と比べると、佐貫市街地は弱い状況である。このため、立地適正化計画で位置づけている都市機能誘導の観点も踏まえ、本事業については継続して取り組んでいく必要がある。	
	③都市計画道路佐貫3号線の延伸		
	担 当	道路公園課	取組評価 B
取組状況	道路延伸に向けて、判明した軟弱地盤や軌道近傍を避けるため、2020(令和2)年1月に都市計画道路の線形変更を都市計画決定した。 その後、用地買収を行いつつ改良工事を実施するなど、数年後の完成に向けて、事業が進捗されている。		
評価理由	本線の道路新設工事は、順調に整備が進んでいるものの、起点部の鉄道敷に近接する橋梁工事や、終点部の県道との交差点部について、追加の関係機関協議や工事施工の日程調整が必要となったため。		
今後の取組	道路網を拡充し、円滑な交通環境を整備するため、引き続き事業を継続していく。今後の取組としては、橋梁工事を着実に推進するとともに、県道との交差点部について協議を実施する計画である。		

評 価
 A: 順調に進捗 or 完了している
 B: 概ね進捗している
 C: 予定からかなり遅れている
 D: 進捗が見られない

【中長期】	④常磐線佐貫駅駅名改称			
	担 当	企画課	取組評価	A
	取組状況	<p>駅名改称は新たな駅名が都内主要駅や常磐線車内でアナウンスされるとともに、路線図にも掲載されるなど中長期的に情報接触度が高まり、認知度の向上が期待されることから、関係者との調整、市民への説明等の取組を丁寧に進め、2020(令和2)年3月、「JR 佐貫駅」から「JR 龍ヶ崎市駅」へと駅名の改称を行いました。</p>		
	評価理由	<p>常磐線のダイヤ改正や JR の施策に併せて駅名改称を実施したことにより、事業費を抑制しながら駅名改称ができたため。</p>		
	今後の取組	-		
	⑤商業、行政機能の拡充			
	担 当	都市計画課・企画課	取組評価	C
	取組状況	<p>2025(令和7)年4月に策定した新たな都市計画マスタープランにて JR 龍ヶ崎市駅を含んだ佐貫市街地の一部エリアを都市拠点として位置づけるとともに、目標別構想や地域別構想においてもこれに基づいた商業・サービス施設の集積などを位置づけた。</p>		
	評価理由	<p>市街地での具体的な動きはないものの、都市計画マスタープランにて商業機能の拡充が位置づけられている。</p>		
	今後の取組	<p>商業機能の拡充については、中長期の施策として引き続き取り組んでいく。 また、行政機能の拡充については、西部出張所の将来的な佐貫市街地への誘導を視野に継続的に検討を進めてきたところであるが、施設の老朽化、利用者の減少等を踏まえ、市民窓口ステーションへの統合により、利便性向上に向けた体制強化を図る方向で検討を進めているところであり、各種行政手続のオンライン化の進展や公共施設再編成に係る「縮充」の視点も踏まえ、方向性を見直しも含め検討を進めていく。</p>		
	⑥子育て支援機能の充実			
	担 当	こども家庭センター	取組評価	C
取組状況	<p>佐貫市街地の子育て支援機能の充実に向け、駅前こどもステーションの移転拡充の検討を行った。候補地の商業施設と協議を重ねたが、候補地として、事業の実施に必要な面積の確保が困難であるため、当事業については見送ることとした。</p>			
評価理由	<p>子育て支援機能の充実に向けて、駅前こどもステーションにフォーカスし、検討を重ねたものの、今後の方針について具体的に示すことができていない。</p>			
今後の取組	<p>現在の龍ヶ崎市駅前テナント賃貸借の終了時期及び新たな遊び場の開設について引き続き検討することとする。</p>			

⑦県道佐貫駅停車場線の活用推進（シンボルロード化）と国道6号方面へのアクセス道路の整備検討			
担 当	都市計画課	取組評価	D
取組状況	シンボルロード化については、地域団体による景観美化活動などの取組（花いっぱい運動）が行われているが、市主体の具体的な取組は行われていない。また、2025(令和7)年4月策定の新たな都市計画マスタープランにおいても、停車場線の沿道活用については記載を行わなかった。アクセス道路についても進捗はない。		
評価理由	シンボルロード化、アクセス道路ともに具体的な取組や検討が行われていないため。		
今後の取組	シンボルロード化については新たな都市計画マスタープランにおいて記載を行っていないため、立地適正化計画においても見直しを検討する。また、国道6号方面へのアクセス道路については台の下地区の活用と一体的な検討が必要と考えられる。		

居住の誘導に係る施策（現計画 P. 69）

評 価
 A: 順調に進捗 or 完了している
 B: 概ね進捗している
 C: 予定からかなり遅れている
 D: 進捗が見られない

(1) まちなか居住の促進			
①居住同区域内で住宅を取得した際のインセンティブの検討			
担 当	まちなか魅力創造課	取組評価	C
取組状況	2015(平成 27)年度より実施している龍ヶ崎市若者・子育て世代住宅取得補助金において、2020(令和 2)年より、居住誘導区域外から居住誘導区域内に転居した場合に交付される補助金 5 万円が加算されるインセンティブを設けた。 その後、公平性を保ちながら定住促進に繋がる制度構築を図るという方針のもとで、2022(令和 4)年度以降はこの居住誘導区域加算のインセンティブを廃止した。		
評価理由	具体的な取組が行われたものの、市内の総合的な検討のもとで、施策の見直しが行われたため。		
今後の取組	施策の妥当性について、計画改定作業の中で検討していく必要がある。		
②住み替え相談会等の実施			
担 当	まちなか魅力創造課	取組評価	B
取組状況	「住み替え相談会」については 2016(平成 28)年度を最後に開催していないが、茨城県宅地建物取引業協会との共催により、「住まいのお悩み相談会」を開催している。		
評価理由	当初の施策目標とは名称や目的などが異なる部分があるものの、不動産の流動化を図る観点から相談会が継続的に行われているため。		
今後の取組	「住まいのお悩み相談会」には、多くの来場があり、空家の売却をはじめ、不動産に関する様々な悩みが寄せられている。中には、空家バンク制度を活用して不動産流通に結びついた事例もある。このため、施策の題目は修正する必要があるものの、相談会については継続して開催していく。		
③まちなか居住の積極的 PR			
担 当	まちなか魅力創造課	取組評価	C
取組状況	市公式 HP やりゅうほ一、民間の子育て情報誌への掲載や SNS、広告等の様々な媒体を活用し、市内外へ制度の周知を図った。また、家屋調査通知書や固定資産税納税通知書へのチラシ同封、茨城県宅地建物取引業協会との連携により、情報交換やチラシの設置依頼を行った。しかし、2022(令和 4)年度以降は、公平性の観点から居住誘導区域に関する補助項目を廃止した。		
評価理由	積極的に事業の周知 PR が行われたものの、施策の見直しが行われており、継続的な取組となっていないため。		
今後の取組	施策の妥当性について、計画改定作業の中で検討していく必要がある。		

評 価
 A:順調に進捗 or 完了している
 B:概ね進捗している
 C:予定からかなり遅れている
 D:進捗が見られない

④景観計画の策定			
担 当	都市計画課	取組評価	D
取組状況	景観計画の策定について、具体的な取り組みは行われていない。		
評価理由	具体的な取組が行われていないため。		
今後の取組	景観に対する取組は個別の建築協定や地区計画、条例等の運用を通して進め、また市全体を対象とした広域的な自然景観等に関しては「第2次環境基本計画」や「みどりのまちづくりプラン」を推進し、良好な景観の維持に努めるものとする。		
(2) 住宅ストック循環利用の促進			
①空家バンク制度の運用			
担 当	まちの魅力創造課	取組評価	A
取組状況	空家バンク制度を活用し、所有者の「売りたい」「貸したい」等の意向をマッチングさせることで空家物件の流通を図っている。		
評価理由	空家バンク制度が適切に運用されているため。		
今後の取組	少子高齢化が進行していることから、今後も空家の発生が見込まれる。引き続き、空家バンク制度を活用し、その流通を促していく必要がある。		
②空家等活用に関する相談窓口の設置			
担 当	まちの魅力創造課	取組評価	A
取組状況	空家の適正管理と利活用を一体的に進めていくため、空家対策室を設置し、相談をはじめとした空家対策全般の業務を専門的に行っている。		
評価理由	空家対策室を設置し、総合的な空家対策を行っているため。		
今後の取組	今後も設置した空家対策室を継続し、総合的な空家対策を推進していく。		
③空家等の活用促進のための経済的支援			
担 当	まちの魅力創造課	取組評価	A
取組状況	空家バンクに登録された物件が売買又は賃貸され、要件を満たす場合に、家財処分や改修工事の費用の一部を補助している。		
評価理由	経済的支援が行われているため。		
今後の取組	今後も経済的支援は継続していく。一方で、更なる空家等の活用促進に向け、対象や条件の見直しを検討していく。		
④地域での空家等の活用支援			
担 当	まちの魅力創造課	取組評価	D
取組状況	地域での空家等の活用支援について具体的な取り組みは行われていない。		
評価理由	具体的な取組が行われていないため。		
今後の取組	地域で空家等を活用する場合に、効果的な支援策がないか調査研究していく。なお、空家を住宅以外の用途で活用するには関係法令の確認が必要となる。		

評価
 A: 順調に進捗 or 完了している
 B: 概ね進捗している
 C: 予定からかなり遅れている
 D: 進捗が見られない

(3) 未利用地等の活用促進			
①空家バンク制度の運用（再掲）			
担 当	—	取組評価	—
取組状況	—		
評価理由	—		
今後の取組	—		
②空き家再生等推進事業（社会資本整備総合交付金事業）の活用			
担 当	まちの魅力創造課	取組評価	D
取組状況	未利用地等において、空き家再生等推進事業の活用は図られていない。		
評価理由	空き家再生等推進事業の活用が図られていないため。		
今後の取組	今後の取組の中で、必要に応じて空家等再生推進事業の活用を検討していく。		
(4) 災害への対応			
河川洪水避難計画の策定と適正運用 (小貝川・利根川・牛久沼周辺)			
担 当	防災安全課・都市計画課	取組評価	A
取組状況	龍ヶ崎市地域防災計画（一般災害等資料編）にて、小貝川・利根川等洪水避難計画を策定・運用している。		
評価理由	河川洪水避難計画が策定・運用されているため。		
今後の取組	龍ヶ崎市地域防災計画（一般災害等対策計画編）の運用を継続し、必要に応じて計画の見直しを行う。		

公共交通の充実に係る施策（現計画 P. 72）

評 価
 A: 順調に進捗 or 完了している
 B: 概ね進捗している
 C: 予定からかなり遅れている
 D: 進捗が見られない

(1) 交通利用環境の充実			
①路線バス昼間割引制度の継続			
担 当	都市計画課	取組評価	A
取組状況	当該制度が継続して実施されており、市民にとって利便性の高い公共交通の移動手段として確保されている。また、制度の周知として、コミュニティバスリーフレットへの掲載や、市内小学校でのモビリティマネジメントを実施している。		
評価理由	制度が継続して実施されているため。		
今後の取組	地域住民の利用しやすい移動手段の確保、また地域公共交通の利用促進など、住み続けられるまちづくりの一助とするため、利用状況や社会情勢を注視しながら、引き続き制度を継続させていく。		
②コミュニティバス路線の再編			
担 当	都市計画課	取組評価	A
取組状況	需要に応じた効率的で持続可能な地域公共交通ネットワークを実現するため、2025(令和7)年4月より、利用の少ないコミュニティバス枝線の代替として、市東部地域を対象にAI オンデマンド交通を導入するとともに、コミュニティバス路線の再編及び運賃体系の見直しを実施した。		
評価理由	コミュニティバス路線の再編が実施されており、またAI オンデマンド交通という新たな交通システムを導入するなど、持続可能な公共交通ネットワークの実現に向けて市全体の公共交通の再編が実施されている。		
今後の取組	コミュニティバス路線については概ね5年毎に見直しを行うこととしているため、今回の再編の検証や、市民の声や事業者の意見の収集など、次回の見直しに向けた準備を進めていく。		
③コミュニティバス割引制度の充実			
担 当	都市計画課	取組評価	A
取組状況	2019(令和元)年9月のコミュニティバス路線の再編に合わせて、高齢者向け定期券おたっしやパスの一部対象年齢を拡大し、またコミュニティバス通学定期券の導入を行うなど、運用の拡大を行った。その後、2025(令和7)年4月の再編にて、より多くの方に親しみやすく使いやすい地域公共交通とするため、運賃を100円に引き下げるとともに、すべての定期券制度を廃止した。		
評価理由	対象年齢の拡大や新たな定期券導入など、コミュニティバス割引制度の充実が図られている。2025(令和7)年現在、定期券制度は廃止されているが、運賃引き下げによって、より幅広く利用者にとっての負担が軽減されている。		
今後の取組	次回のコミュニティバス路線再編に向けて、定期券廃止や運賃値下げの効果について検証を重ね、より良い割引制度等の検討を行っている。		

評 価
 A: 順調に進捗 or 完了している
 B: 概ね進捗している
 C: 予定からかなり遅れている
 D: 進捗が見られない

④乗合タクシーの充実			
担 当	都市計画課	取組評価	A
取組状況	2019(令和元)年9月より新たに「さんさん館」を目的地に追加した。		
評価理由	目的地の追加による利便性向上が図られているため。		
今後の取組	コミュニティバスや路線バス、AI オンデマンド交通など、市内のその他公共交通とのバランスを踏まえながら、目的地の拡大等、利便性の向上について検討していく。		
⑤バス待ち環境の向上			
担 当	都市計画課	取組評価	C
取組状況	2019(令和元)年9月より、バス停の移動、上屋及びベンチの設置を行った。また、近隣商業施設等の協力のもと、トイレや軒下等は無償で借りられる「バス待ち環境快適化事業『まてまて』」を展開し、バス待ち環境の改善を図った。		
評価理由	上屋やベンチの設置など、環境の改善が図られているものの、実施個所は少数であり、依然として改善すべきバス停留所が多く残っているため。		
今後の取組	優先度が高いバス停留所において、上屋及びベンチの設置等に向けて検討していく。		
⑥バスロケーションシステムの導入			
担 当	都市計画課	取組評価	A
取組状況	2019(令和元)年度に、コミュニティバスの現在地や到着予定時刻をリアルタイムで確認できるバスロケーションシステムの導入を行い、バスを待つ際の不安の軽減を図った。		
評価理由	バスロケーションシステムが導入されているため。		
今後の取組	引き続きバスロケーションシステムの運用を継続し、コミュニティバスの利便性向上に努めていく。		
(2) 交通結節点の利便性向上			
①交通結節点を結ぶ移動手段の連携強化			
担 当	都市計画課	取組評価	A
取組状況	交通結節点である市役所、竜ヶ崎駅、龍ヶ崎済生会病院、サプラスクエアサプラなどにおいて、バスロケーションシステムと連動し、バスの発着時間や運行の遅れ等を表示するデジタルサイネージの導入を行った。		
評価理由	デジタルサイネージによるわかりやすい運行情報の発信により、交通結節点の充実化及び利用促進が行われている。		
今後の取組	引き続き運用を行っていくとともに、周知 PR 及び利用者への効果検証を行っていく。		

②佐貫駅東口ロータリー改修（再掲）			
担 当	—	取組評価	—
取組状況	—		
評価理由	—		
今後の取組	—		
③竜ヶ崎駅の待合機能の充実			
担 当	都市計画課	取組評価	A
取組状況	コミュニティバス待合室「りゅう舎」を整備し、ベンチやデジタルサイネージを設置したほか、駅前公衆トイレの改修を実施することで、竜ヶ崎駅の待合機能の充実を図った。		
評価理由	待合室の整備やトイレの改修など待合環境の充実が行われているため。		
今後の取組	引き続き待合室や公衆トイレを適正に管理しながら、待合環境の維持を図っていく。		
④サイクル&ライド推進のための駐輪場の維持・確保			
担 当	都市計画課	取組評価	C
取組状況	利用促進に向けて、ポスターを龍ヶ崎市駅東口エスカレーターの壁面に掲示、また佐貫中央駐輪場に看板を設置し周知を図った。		
評価理由	利用促進を図ったことにより、利用率は上昇傾向にあるが、関東鉄道竜ヶ崎駅の駐輪場屋根設置については未実施のため。		
今後の取組	引き続き龍ヶ崎市駅東駐輪場、佐貫中央駐輪場については、周知を行い、利用率向上を図っていく。関東鉄道竜ヶ崎駅駐輪場屋根設置については、利用状況等を注視していく。		

4 届出制度の状況

立地適正化計画の策定・公表による都市再生特別措置法に基づく届出の状況は以下のとおりです。

(1) 都市機能誘導に係る届出

■都市機能誘導に係る届出制度の概要

都市機能誘導区域外における開発行為等に係る届出

■届出の対象となる行為(都市再生特別措置法第108条第1項)
都市機能誘導区域外の区域で、誘導施設を対象に以下の行為を行おうとする場合には、原則として市町村長への届出が義務付けられている。

○開発行為

誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為を行おうとする場合

○開発行為以外

①誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合
②建築物を改築し誘導施設を有する建築物とする場合
③建築物の用途を変更し誘導施設を有する建築物とする場合

都市機能誘導区域内における誘導施設の休廃止に係る届出

■届出の対象となる行為(都市再生特別措置法第108条の2第1項)
都市機能誘導区域内で、誘導施設を休止又は廃止しようとする場合には、市町村長への届出が義務付けられている。

○届出義務が生じる誘導施設であることを明確にするため、立地適正化計画において誘導施設を定める場合には、例えば、「病室の床面積の合計が〇〇㎡以上の病院」等のように、対象となる施設の詳細(規模、種類等)についても定めることが望ましい。

■届出の対象となる行為(都市再生特別措置法第108条の2第1項)
誘導施設を休止又は廃止しようとする日の30日前までに、届出を行うこととされている。

○誘導施設を休止する場合の届出をする際に、その後、当該誘導施設を廃止する可能性がある場合には、その旨を休止の届出と併せて市町村長に届け出ることができます。

出典:立地適正化計画作成の手引き(国土交通省都市局)

①都市機能誘導区域外における開発行為等に係る届出

届出なし

②都市機能誘導区域内における誘導施設の休廃止に係る届出

2019年度 (R元年度)	2020年度 (R2年度)	2021年度 (R3年度)	2022年度 (R4年度)	2023年度 (R5年度)	2024年度 (R6年度)	2025年度 (R7年度)
1件	1件	0件	0件	0件	0件	0件

2019(令和元)年度、2020(令和2)年度ともに商業施設の廃止に関する届出でした。

(2) 居住誘導に係る届出

■ 居住誘導に係る届出制度の概要

居住誘導区域外における開発、建築等行為に係る届出

■ 届出の対象となる行為(都市再生特別措置法第88条第1項)
 居住誘導区域外の区域で、以下の行為を行おうとする場合には、原則として市町村長への届出が義務付けられている。

○ 開発行為	○ 建築等行為
<p>① 3戸以上の住宅の建築目的の開発行為</p> <p>② 1戸又は2戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が1000㎡以上のもの</p> <p>③ 住宅以外で、人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものの建築目的で行う開発行為(例えば、寮宿舎や有料老人ホーム等)</p> <p>①の例示 3戸の開発行為 届 </p> <p>②の例示 1,300㎡ 1戸の開発行為 届 </p> <p>800㎡ 2戸の開発行為 不届 </p>	<p>① 3戸以上の住宅を新築しようとする場合</p> <p>② 人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものを新築しようとする場合(例えば、寮宿舎や有料老人ホーム等)</p> <p>③ 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して住宅等(①、②)とする場合</p> <p>①の例示 3戸の建築行為 届 </p> <p>1戸の建築行為 不届 </p>

出典: 立地適正化計画作成の手引き(国土交通省都市局)

居住誘導区域外における対象行為

2019年度 (R元年度)	2020年度 (R2年度)	2021年度 (R3年度)	2022年度 (R4年度)	2023年度 (R5年度)	2024年度 (R6年度)	2025年度 (R7年度)
0件	0件	0件	2件	0件	0件	0件

届出は2022(令和4)年度の2件のみとです。どちらも小規模な低層住宅の宅地分譲に関する届出でした。

5 評価指標の達成状況（現計画 P.73）

現行計画では以下のとおり評価指標を設定し、目標値を定めています。この評価指標についてとりまとめを行いました。なお、目標値で2021(令和3)年を対象としているものについては、2025(令和7)年現在までの数値について、可能な限り掲載しています。

■評価指標及び目標値

(現計画記載の表に現在値列を追加)

分野	評価指標	現状値	目標値	現在値
都市機能誘導	誘導施設の立地割合 (各拠点に立地している誘導施設の種類の数 ÷各拠点に位置づけた誘導施設の種類の数)	16/24 種類 66.7% (H30)	24/24 種類 100% (H52)	15/24種類 62.5% (R7)
	「まちの魅力」について、魅力があると感じる市民の割合(まちづくり市民アンケート)	32.9% (H30)	現状値よりも上昇 (H52)	11%⇒9.3%
居住誘導	人口密度 (居住誘導区域内)	51.5 人/ha (H27) 41.5 人/ha (H52 趨勢値)	45.0 人/ha (H52)	51.2 人/ha (R7)
	空家の再活用数 (居住誘導区域内)	-	16 件 ※1 (H33)	6件 (R3)
	「龍ヶ崎市の住み心地」を良いと感じる市民の割合(まちづくり市民アンケート)	83.4% (H30)	90.0% ※2 (H33)	84.5% (R3)
公共交通	公共交通(関鉄竜ヶ崎線、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー)の利用者数	1,238,544 人 (H29)	1,272,400 人 ※3 (H33)	929,628 人 (R3)
	「鉄道やバス等公共交通機関の利便性」に満足している市民の割合(まちづくり市民アンケート)	24.8% (H30)	38% ※2 (H33)	28.0% (R3)

※1: 第2次ふるさと龍ヶ崎戦略プランの目標値と目標年次、ただし、目標値については(20件)に対し、居住誘導区域内外の概算人口比(8割)を考慮した値

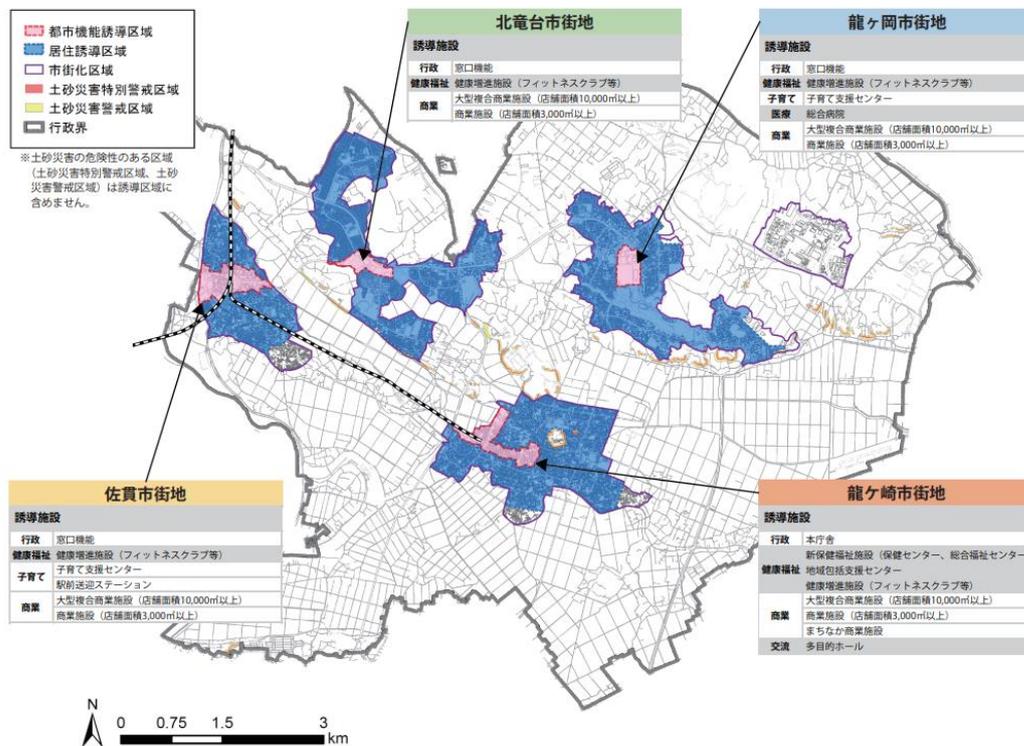
※2: 第2次ふるさと龍ヶ崎戦略プランの目標値と目標年次

※3: 龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画の目標値と目標年次

(1) 都市機能誘導

①誘導施設の立地割合

都市機能誘導区域と誘導施設・居住誘導区域



市街地ごとの誘導施設(○: 誘導施設)

都市機能		龍ヶ崎市街地	佐貫市街地	北竜台市街地	龍ヶ岡市街地
行政	本庁舎	○			
	窓口機能		○	○	○
健康福祉	新保健福祉施設 (保健センター、総合福祉センター)	○			
	地域包括支援センター	○			
	健康増進施設 (フィットネスクラブ等)	○	○	○	○
子育て	子育て支援センター		○		○
	駅前送迎ステーション		○		
医療	総合病院				○
商業	大型複合商業施設 (店舗面積 10,000 m ² 以上)	○	○	○	○
	商業施設 (店舗面積 3,000 m ² 以上)	○	○	○	○
	まちなか商業施設	○			
交流	多目的ホール	○			

上記の表のとおり、各市街地にそれぞれ誘導施設を定めており、それぞれの立地状況について下表のとおり整理を行いました。

立地状況の整理

(○：立地済 -：廃止)

都市機能	龍ヶ崎		佐貫		北竜台		龍ヶ岡	
	2019 (R元)	2025 (R7)	2019 (R元)	2025 (R7)	2019 (R元)	2025 (R7)	2019 (R元)	2025 (R7)
本庁舎	○	○						
窓口機能					○	○	○	○
新保健福祉施設		○						
地域包括 支援センター	○	○						
健康増進施設					○	○	○	○
子育て支援センター			○	○			○	○
駅前送迎 ステーション			○	-				
総合病院							○	○
大型複合商業施設	○	-	○	○	○	○	○	○
商業施設					○	○	○	○
まちなか商業施設								
多目的ホール								

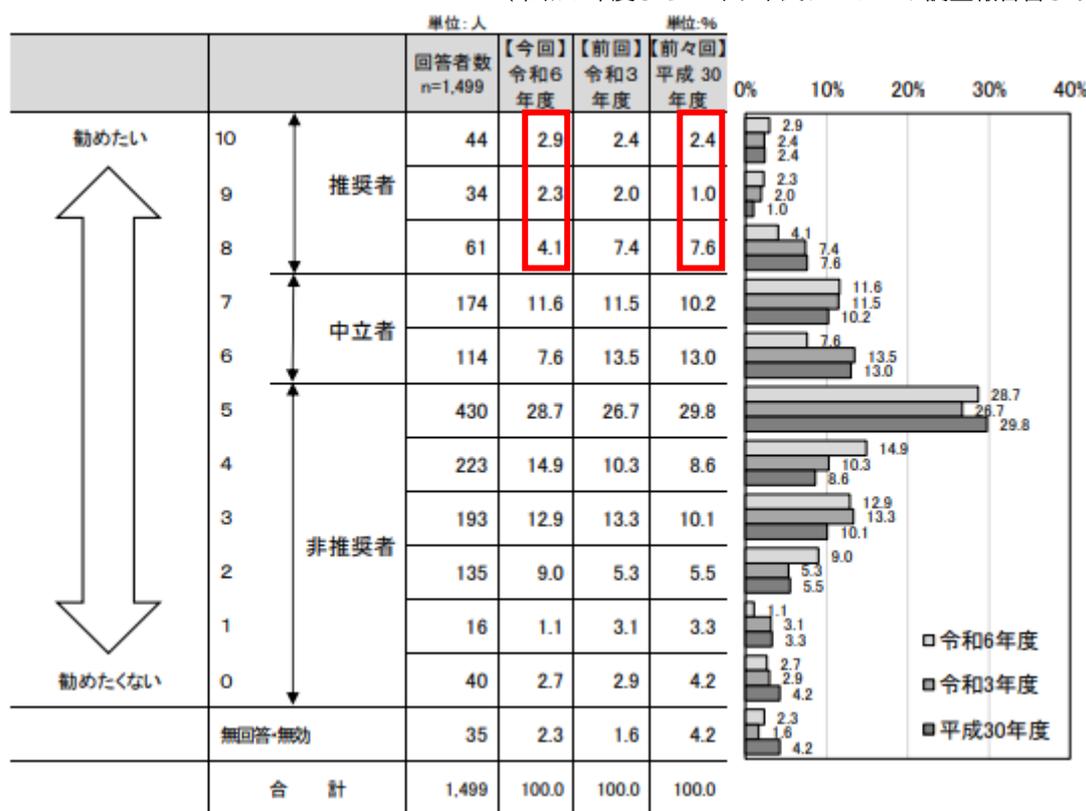
計画策定時：16/24 種類 ⇒ 2025(令和7)年時点：15/24 種類

龍ヶ崎市街地において、新保健福祉施設が新たに立地しましたが、大型複合商業施設が廃業となっています。佐貫市街地においては、採算性等検討を重ねた結果、駅前送迎ステーションが廃止となっており、都市機能誘導区域内の誘導施設立地種類数としては16種類から15種類へと減少しています。

②「まちの魅力」について、魅力があると感じる市民の割合
 (まちづくり市民アンケート)

当該指標については「この5年間で、龍ヶ崎市は以前と比べて魅力あるまちになったと思いますか」という質問項目を想定したのですが、2018(平成30)年のアンケートを最後に当該質問は設定されていないため、今回の評価については、類似の質問として「友人・知人に龍ヶ崎市の『魅力』を勧める気持ちは、数値で表すとどの程度ですか。11段階で評価してください」という質問項目にて代替しました。

(令和6年度まちづくり市民アンケート調査報告書より)



2018(平成30)年度調査での推奨者は11%だったのに対し、2024(令和6)年度調査での推奨者は9.3%となっており、推奨意向は減少しています。

(2) 居住誘導

①人口密度（居住誘導区域内） 2(2)に詳細は記載

現計画での人口密度

現状値（2015(H27)年）	⇒	目標値（2040(R22)年）
51.5（人/ha）		45.0（人/ha）
		趨勢値（2040(R22)年）
		41.5（人/ha）

今回再計算による人口密度

2015(H27)時点値	KPI 値 ^{※1} （2025(R7)）	⇒	目標値（2040(R22)）
53.1（人/ha）	52.6（人/ha）		51.9（人/ha）
	現状値（2025(R7)）		趨勢値 ^{※2} （2040(R22)）
	51.2（人/ha）	⇒	42.7（人/ha）
	▲1.4（人/ha）		▲9.2（人/ha）

新たな目標人口^{※3}に基づく人口密度

2015(H27)時点値	KPI 値 ^{※1} （2025(R7)）	⇒	目標値（2040(R22)）
53.1（人/ha）	50.5（人/ha）		46.6（人/ha）
	現状値（2025(R7)）		趨勢値 ^{※2} （2040(R22)）
	51.2（人/ha）	⇒	42.7（人/ha）
	+0.7（人/ha）		▲3.9（人/ha）

※1 R22 の目標値を達成するために、現時点で到達していなければならない値。

ただし、直線近似による。

※2 現状のままの状況が続いた場合、到達すると推計される値

※3 龍ヶ崎市都市計画マスタープラン（2025.4）にて示した目標人口

人口密度については、現計画策定時の人口設定や、面積設定にあいまいな部分があったため、今回、再度計算を行いました。その結果、現計画策定時点での目標値に対しては、2025（令和7）年時点で、▲1.4（人/ha）、2040（令和22）年時点で、▲9.2（人/ha）となっています。また、2025年4月に公表した龍ヶ崎市都市計画マスタープランに基づく目標人口に対しては、2025（令和7）年時点では、+0.7（人/ha）、2040（令和22）年時点で▲3.9（人/ha）となっています。

②空家の再活用数（居住誘導区域内）

空家バンクの年度別実績は以下のとおり。

（成約件数）

	2018 (H30) 年度	2019 (R元) 年度	2020 (R2) 年度	2021 (R3) 年度	2022 (R4) 年度	2023 (R5) 年度	2024 (R6) 年度
空家	1	0	1	4	10	6	12
空地	0	0	0	2	4	6	3
計	1	0	1	6	14	12	15

2021(令和3)年度目標値16件に対して、実績値は6件となり目標を下回っています。

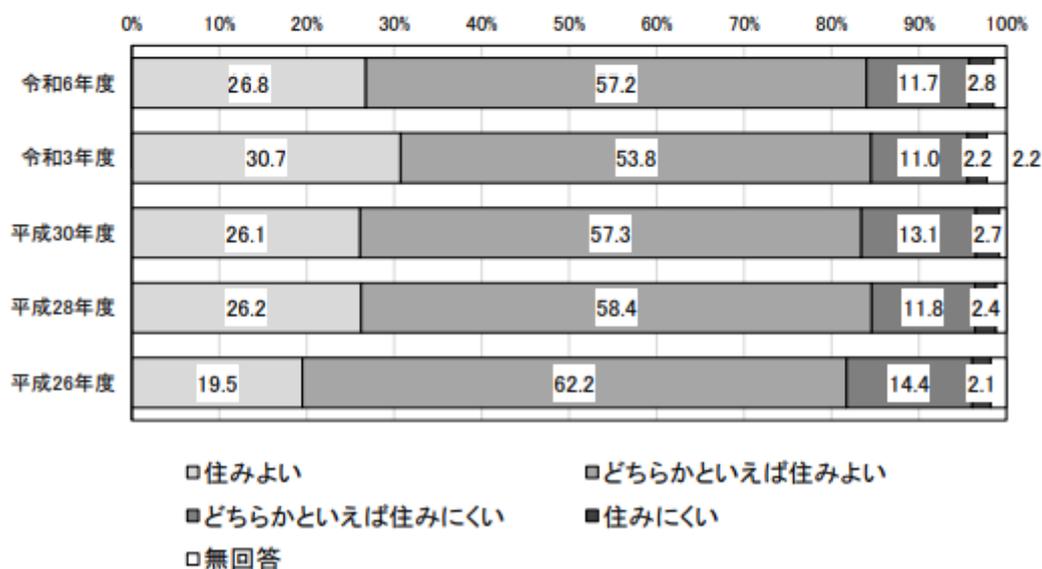
【参考】

2020(令和2)年度より空家対策専用の部署として空家対策室を設置しており、2021(令和3)年度からは空家バンクの成約数が増加しています。

③「龍ヶ崎市の住み心地」を良いと感じる市民の割合（まちづくり市民アンケート）
 まちづくり市民アンケートの結果は以下のとおりとなりました。

（令和6年度まちづくり市民アンケート調査報告書より）

	住みよい	どちらかといえ ば住みよい	どちらかといえ ば住みにくい	住みにくい	無回答	
回答者数 n=1,499	401	858	176	42	22	単位:人
令和6年度	26.8	57.2	11.7	2.8	1.5	
令和3年度	30.7	53.8	11.0	2.2	2.2	
平成30年度	26.1	57.3	13.1	2.7	0.8	
平成28年度	26.2	58.4	11.8	2.4	1.2	
平成26年度	19.5	62.2	14.4	2.1	1.8	単位:%



実施年度	実績値	目標値
2018(平成30)	83.4%	—
2021(令和3)	84.5%	90.0%
2024(令和6)	84.0%	—

実績値は2021(令和3)年度目標値には届かず、また2024年(令和6)年度調査では若干の減少となっています。

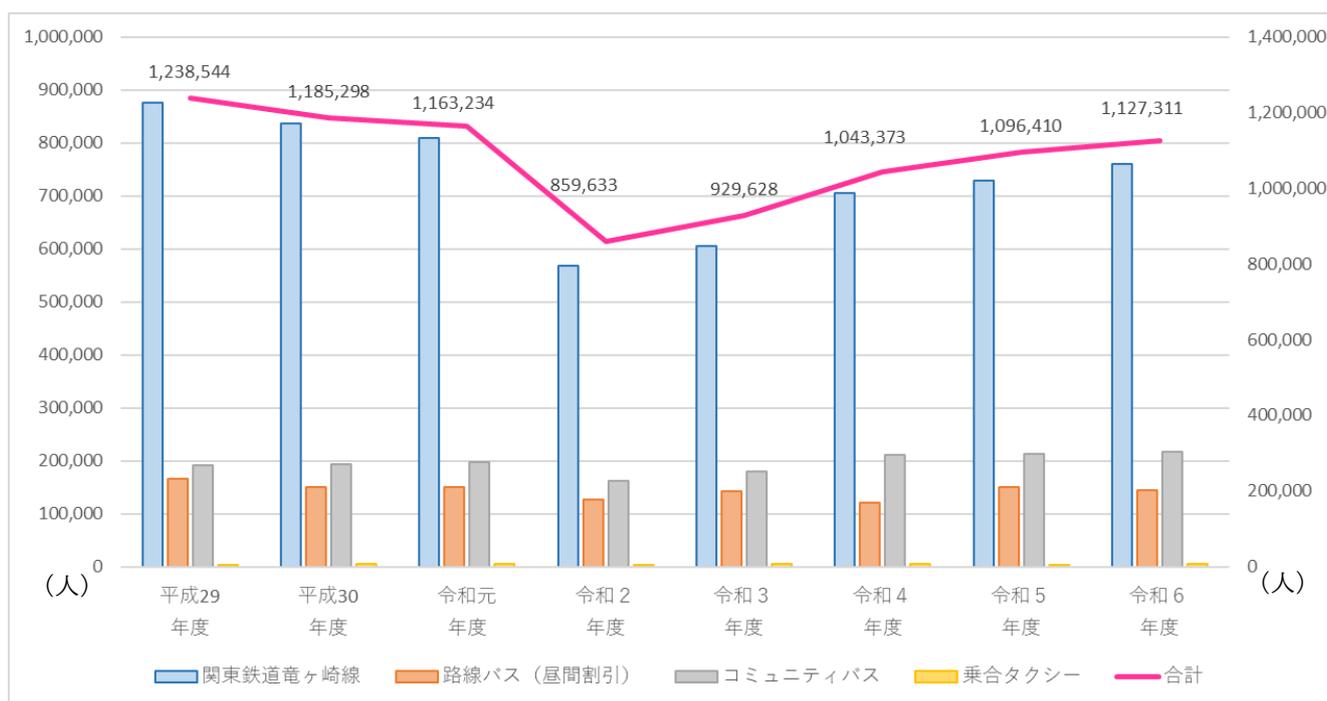
(3) 公共交通

①公共交通の利用者数

2017(平成 29)年度から 2024(令和 6)年度までの公共交通利用者数については以下のとおりとなります。

	2017 (H29) 年度	2018 (H30) 年度	2019 (H31/R元) 年度	2020 (R2) 年度	2021 (R3) 年度	2022 (R4) 年度	2023 (R5) 年度	2024 (R6) 年度
関東鉄道 竜ヶ崎線	876,401	837,562	809,980	567,128	604,815	705,971	728,635	760,228
路線バス (昼間割引)	166,264	149,940	150,292	127,062	141,553	120,769	150,020	144,286
コミュニティ バス	191,939	192,745	197,776	161,703	178,898	211,917	213,820	217,933
乗合タクシー	3,940	5,051	5,186	3,740	4,362	4,716	3,935	4,864
合計	1,238,544	1,185,298	1,163,234	859,633	929,628	1,043,373	1,096,410	1,127,311

(人)



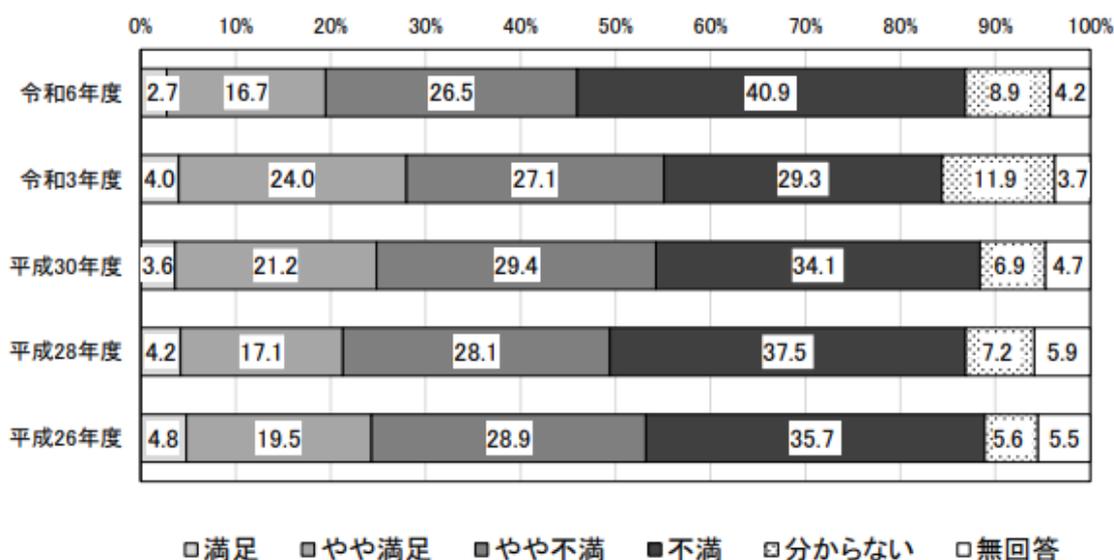
2021(令和3)年度の目標値 1,272,400 人に対して、実績値は 929,628 人となり、目標を大きく下回っています。これは 2016(平成28)年度をピークとした本市の人口減少や、2020(令和2)年頃から発生した新型コロナウイルス感染症に起因する人々の外出抑制等の影響による利用者減少が要因と考えられます。現在はそこから回復のきざしがみられますが、コロナ禍前の水準までには戻っていません。引き続き持続可能な公共交通サービスの提供を目指してまいります。

②「鉄道やバス等公共交通機関の利便性」に満足している市民の割合

まちづくり市民アンケートの結果は以下のとおりでした。

(令和6年度まちづくり市民アンケート調査報告書より)

	満足	やや満足	やや不満	不満	分からない	無回答	
回答者数 n=1,499	41	251	397	613	134	63	単位:人
令和6年度	2.7	16.7	26.5	40.9	8.9	4.2	
令和3年度	4.0	24.0	27.1	29.3	11.9	3.7	
平成30年度	3.6	21.2	29.4	34.1	6.9	4.7	
平成28年度	4.2	17.1	28.1	37.5	7.2	5.9	
平成26年度	4.8	19.5	28.9	35.7	5.6	5.5	単位:%



実施年度	実績値	目標値
2018(平成30)年度	24.8%	—
2021(令和3)年度	28.0%	38.0%
2024(令和6)年度	19.4%	—

2021(令和3)年度調査では2018(平成30)年度調査より3.2ポイント満足度が上昇したものの、目標値には届きませんでした。また、2024(令和6)年度調査では大きく減少しています。これは、運転士の労働時間に上限が設けられる所謂「2024年問題」に起因する、運転士不足を背景とした全国的な路線バスの減便・廃止が進められたほか、本市内運行する路線バスにおいても、2023(令和5)年12月に減便が行われたことが要因の一つと考えられます。

6 評価の総括と改定の方針について

(1) 評価の総括

誘導施策について、短期的な目標は概ね達成または進捗が見られますが、長期的な施策は現段階で大きな進捗は確認できていません。

長期的施策はその性質上、継続的な取組が前提であることから、今後も誘導施策を着実に実施するとともに、結果や効果を定期的に検証してまいります。また、検証結果や社会情勢の変化等を踏まえ、必要に応じて施策の中止・見直し、評価指標の変更等を検討します。

評価指標では、居住誘導区域内人口密度を除き、目標未達または後退の結果となりました。なお、評価対象期間はコロナ禍と重なっており、これを全ての要因とすることはできませんが、アンケート調査を含む各種結果に負の影響を与えた可能性は否定できません。このため、今後の施策の進捗状況や市民アンケート調査の結果を注視してまいります。

一方で、2025(令和7)年時点の本市の状況を俯瞰すると、保健福祉棟をはじめとする誘導施設の整備、空き店舗への新規テナントの立地、小中学校跡地の活用、新たなモビリティサービスであるAI オンデマンド交通の運行開始など、官民双方で大きな変化が生じています。これらの動きから、立地適正化計画による誘導効果が徐々に現れつつあり、今後の指標の改善が期待できると考えています。

居住誘導区域内人口密度については、計画策定時の目標人口密度達成は困難な見通しです。一方、新たな目標人口(2040(令和22)年・66,000人)での人口密度については、2025(令和7)年時点で概ね達成されている状況です。以上を踏まえ、居住誘導区域の設定については、当面、大きな変更は必要ないものと考えています。

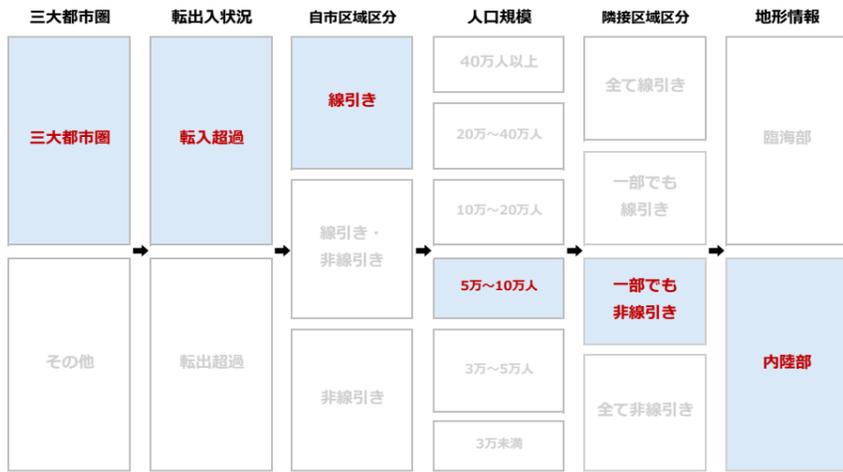
(2) 改定の方針

現計画の策定から見直しの目安である約6年が経過したことを踏まえ、必要な時点修正を行うとともに、本市の最上位計画である「龍ヶ崎みらい創造ビジョンfor2030」および「龍ヶ崎市国土強靱化計画」「新たな都市計画マスタープラン」等との整合を図り、誘導施策等を一体的に推進します。

また、2020(令和2)年6月の都市再生特別措置法の改正により、立地適正化計画に都市の防災機能の確保に関する指針(いわゆる「防災指針」)を位置づけることが義務付けられたことから、必要な防災指針を追加します。

都市の状況

都市特性



指標結果の概要 (2015年→2020年の増減)

<p>居住の誘導</p> <p>居住誘導区域内人口割合</p> <p>+0.82%</p> <p>グループ平均値: +0.71%</p> <p>居住誘導区域内人口密度</p> <p>-0.6人/ha</p> <p>グループ平均値: -0.7人/ha</p> <p>(参考) 行政区内人口増減割合</p> <p>-2.45%</p> <p>グループ平均値: -2.78%</p>	<p>都市機能の誘導</p> <p>都市機能誘導区域内施設数</p> <p>減少 -1</p> <p>グループ平均値: -3</p> <p>地価固定資産税収(土地)の変化 (2010年→2015年と2015年→2020年の比較)</p> <p>+11.67%</p> <p>グループ平均値: -2.52%</p> <p>(参考) 一定の都市機能の居住誘導区域内割合</p> <p>+5.77%</p> <p>グループ平均値: -1.28%</p>	<p>生活機能(公共交通・防災)</p> <p>公共交通沿線人口割合</p> <p>+0.24%</p> <p>グループ平均値: +0.45%</p> <p>洪水計画規模3.0m以上浸水区域人口割合</p> <p>-0.00%</p> <p>グループ平均値: +0.02%</p> <p>津波想定最大2.0m以上浸水区域人口割合</p> <p>±0.00%</p> <p>グループ平均値: ±0.00%</p>
--	---	---

その他参考情報

<p>区域設定</p> <p>居住誘導区域/DID</p> <p>115.5%</p> <p>将来人口推計 (2020年→2045年)</p> <p>-19.71%</p>	<p>求心性</p> <p>都市の昼夜間人口比率 (2015年→2020年)</p> <p>減少 -1.12%</p> <p>従業・通学者数の増減率 (2015年→2020年)</p> <p>減少 -8.74%</p>	<p>健全性</p> <p>財政力指数 (2023年度)</p> <p>0.71</p> <p>グループ平均値: +0.71</p>
---	--	--

グループ内取組一覧のマークの見方

●はグループ内で2以上の自治体が、○は1自治体取り組んでいる取組。★は自都市の取組。

参考方策情報

指標内容から、以下の施策展開による効果的な指標の向上が考えられます。

居住の誘導

貴市町村では居住の誘導に関する取組を1つ実施しています。居住誘導区域内人口割合の指標は増加しています。居住誘導区域内人口密度の指標は減少しています。指標の維持・改善に向け、「●」や「○」の施策を参考に取組を継続するほか、追加の取組についてもご検討ください。

<p>●居住誘導に係る補助制度(家賃、移転等)の設置★</p> <p>●居住誘導区域内における住宅建築等に対する金融支援---常総市,犬山市</p> <p>○法令に基づく届出以前での事前相談実施---嵐山町</p> <p>●市街化区域の見直し---常総市,栄町</p> <p>●その他住宅系用途制限に係る地域地区の設定等---常総市,嵐山町,栄町</p> <p>●市街化調整区域における都計法第34条第11号、第12号に基づく条例区域の明確化等---常総市,嵐山町</p>	<p>【居住誘導施策の事例都市/線引き】</p> <p>■A-3: 埼玉県川越市 東京近郊の線引き都市において、市街化調整区域の開発を抑制することを目的に「都市計画法第34条第11号」の区域指定を廃止</p> <p>■C-4: 山口県防府市 適正な居住誘導や優良な産業立地の促進を目的に、市街化区域内に「居住調整地域」の指定を実施</p>	<p>【居住誘導施策の事例都市/非線引き】</p> <p>■D-10: 青森県むつ市 居住誘導区域外への住宅立地の積極的な規制を目的に、非線引き白地地域を対象とした「居住調整地域」の指定を実施</p> <p>■D-13: 秋田県能代市 立地適正化計画に即した土地利用規制の見直しを目的に、将来的に利活用が見込めない地区において「用途地域の適用除外」を実施</p>
--	--	--

都市機能の誘導

貴市町村では都市機能の誘導に関する取組を1つ実施しています。都市機能誘導区域内施設数の指標は減少しています。地価固定資産税収(土地)の変化の指標は増加しています。指標の維持・改善に向け、「●」や「○」の施策を参考に取組を継続するほか、追加の取組についてもご検討ください。

<p>●誘導施設の行政による整備★</p> <p>○民間主体による誘導施設整備等への補助、税制上の優遇---常総市</p>	<p>【都市機能誘導施策の事例都市】</p> <p>■A-1: 千葉県柏市 多様な都市機能の集積を目的に、「公・民・学」の連携によるまちづくりを推進</p> <p>■A-2: 兵庫県神戸市 多様な都市機能の集積およびバランスのとれた都市居住の誘導のため、特別用途地区「都市機能誘導地区」による住宅系用途の制限や、税制優遇や賃料補助などの企業誘致施策の拡充などによる都市機能の活性化を推進</p> <p>■D-2: 和歌山県和歌山市 「若い世代の転出」や「生産年齢人口の減少」を抑制し、若者に選ばれるまちづくりによって都市活力の向上を目指す「地学地就」を促進するため、公的不動産、民間活力を活用してまちなかに大学を誘致(小学校廃校舎等に5校が立地)</p> <p>■D-15: 広島県竹原市 様々なステークホルダーが相互に連携し、新たな価値を創造することを目的に、歴史を活かした中心市街地の官民連携まちづくりプロジェクトを展開</p>
---	---

生活機能(公共交通・防災)

貴市町村では生活機能(公共交通・防災)に関する取組を複数実施しています。公共交通沿線人口割合の指標は増加しています。洪水計画規模3.0m以上浸水区域人口割合の指標は維持しています。津波想定最大2.0m以上浸水区域人口割合の指標は維持しています。指標の維持・改善に向け、「●」や「○」の施策を参考に取組を継続するほか、追加の取組についてもご検討ください。

<p>●公共交通及び車、自転車等の交通結節点整備★</p> <p>○誘導区域間のアクセス道路の整備や公共交通軸サービスレベル確保への支援---常総市</p> <p>●地域公共交通計画、公共施設等総合管理計画等との連動性確保---常総市,嵐山町,栄町</p>	<p>【公共交通施策の事例都市】</p> <p>■C-1: 栃木県宇都宮市 都市の成り立ち等を踏まえ持続的に発展する都市の礎となるネットワーク型コンパクトシティの実現に向け、公共交通を軸とした都市構造の再編、都市計画制度の運用見直し等を実施</p> <p>■D-1: 愛媛県松山市 日常の移動手段として公共交通を利用しやすい環境を整えるため、鉄道駅や電停、主要なバス路線に容易にアクセスできるエリアを「居住誘導区域」として設定し、公共交通の利便性をいかにした居住の誘導を図っている。また、都市機能誘導区域間を結ぶバス路線を「幹線」と位置付け、乗合バス事業のサービスの向上を図るなど、立地適正化計画と整合した公共交通施策に取り組んでいる</p> <p>■D-5: 青森県弘前市 居住エリアへの移動・利便性向上を目的に、ひろさきMaaS(公共交通機関(バス・鉄道等)の取組を実施</p> <p>■D-12: 群馬県富岡市 広域的な視点での沿線地域のエリア価値や利便性向上を目的に、公共交通基幹軸である鉄道を軸とした取組を実施</p>
<p>●防災指針作成(見込み含む)★</p> <p>●災害ハザードエリアの指定状況と居住誘導区域の設定に関する分析---常総市,嵐山町,酒々井町,栄町,南足柄市,犬山市</p> <p>●災害ハザードエリアの指定状況に加えて、より詳細な災害リスクの分析---常総市,嵐山町,酒々井町,栄町,南足柄市</p> <p>●被害対象を減少させる避難路や避難施設等の立地や整備状況を踏まえた災害リスクの分析---常総市,嵐山町,栄町,南足柄市</p> <p>○河川整備や雨水貯留施設等の整備等、将来に遡る実施見込みも含めた取組を踏まえた災害リスクの分析---常総市</p> <p>●災害リスクが相対的に高いエリアの居住誘導区域からの除外---嵐山町,酒々井町,南足柄市</p> <p>●災害リスクが相対的に高いエリアを居住誘導区域に含めた場合における、避難路・避難施設の整備等被害対象を減少させる取組の実施---嵐山町,南足柄市,犬山市</p> <p>●災害リスクが相対的に高いエリアにおける重要施設に対する防災対策の実施---常総市,嵐山町,栄町,南足柄市</p> <p>○災害リスクが相対的に高いエリアからの移転や居住抑制を図る支援制度の措置---嵐山町</p> <p>○災害リスクが相対的に高いエリアからの都市機能の移転や移転支援等の措置---嵐山町</p> <p>●災害リスクが相対的に高いエリアを居住誘導区域に定めた場合における、エリア内における建築や土地利用に係るルールの設定---常総市,犬山市</p> <p>○河川整備や雨水貯留施設等の整備、リスク軽減につながる管理に関する管理者との実施に向けた調整の実施---常総市</p> <p>●復興まちづくりの目標や実施方針の事前検討---常総市,犬山市</p> <p>●都市計画法第34条第11号、第12号に基づく条例区域から災害イエローゾーンの除外---常総市,嵐山町,犬山市</p> <p>○災害イエローゾーンを都市計画法第34条第11号、第12号に基づく条例区域に含めている場合、社会経済活動の継続が困難になる等の地域の実情に照らしやむを得ない場合に限定され、かつ、安全性が確保された適切な条例区域の設定---常総市</p> <p>●迅速な避難を行うためのソフト対策等の実施---常総市,嵐山町,酒々井町,栄町,南足柄市,犬山市</p>	<p>【防災施策の事例都市】</p> <p>■B-2: 大阪府貝塚市 災害時、人命にかかわるような被害につながるリスクが存在する区域を居住誘導区域から除外することを目的に、土砂災害や洪水災害の恐れがある土地に加え、大規模盛土造成地を災害危険性の高いエリアとして定義し、居住誘導区域から除外</p> <p>■C-8: 香川県丸亀市 人的・物的被害の推計・分析を基に被害額の想定、財政的負担を考察し、都市の防災機能を確保することを目的に、検討結果から居住誘導区域における防災対策を位置づけ</p> <p>■D-7: 宮崎県日向市 市街化区域の76%が津波浸水想定区域に該当し、津波を排除したまちづくりは非現実的であるため、ハード整備対策に加え、1人1人が身を守る意識・行動が重要という考えのもと、宅地建物の取引時において、津波浸水に関する説明を行うように関係機関と連携</p> <p>■D-18: 鳥根県川本町 本町は、川沿いに市街地が形成されており、計画規模3.0m以上の浸水想定区域内から居住誘導区域を除外するのは、現実的に困難であったことから、様々な災害リスクから防災上の課題を分析し、防災まちづくりの将来像や目標等を明確にし、ハード・ソフトの両面から安全確保の対策を実施</p>

広域連携可能性

就業者・通学者の関係性が強い自治体 (←: 流入 / →: 流出)

龍ヶ崎市			総数(A・A')を母数とした流入・流出割合(E・F)	流入: E/A	流出: F/A'
A: 自市町村に就業・通学している総数[人]	B/A	62.0 [%]	←	牛久市	7.3 [%]
33,536	C/A	38.0 [%]		取手市	5.5 [%]
A=B+C				稲敷市	4.2 [%]
A': 自市町村の居住者のうち就業・通学している総数[人]	B/A'	49.6 [%]	→	牛久市	6.3 [%]
41,946	D/A'	50.4 [%]		取手市	5.9 [%]
A'=B+D				つくば市	4.6 [%]

B: 自市町村内で就業・通学者数[人]、C: 他市町村から流入[人]、D: 他市町村へ流出[人]、E: 他市町村からの就業・通学者数[人]、F: 他市町村への就業・通学者数[人]

グループ情報

(同じグループの自治体)

常総市,嵐山町,酒々井町,栄町,南足柄市,犬山市

【国土交通省】
まちづくりの健康診断について

都市計画課

令和8年1月30日(金)

龍ヶ崎市都市計画審議会

1. まちづくりの健康診断とは

令和7年12月19日国土交通省Press Release

令和^{まち}の都市リノベーション推進に向けた取組を開始します！！
～「まちづくりの健康診断」の実施と「令和の都市リノベーション全国推進運動」の展開～

令和の都市リノベーションの推進のため、客観的データに基づきまちづくりのソリューションを提供する「まちづくりの健康診断」を実施します。

さらに、持続可能な都市構造の実現に向け、国土交通省が地方公共団体に直接アプローチする「令和の都市リノベーション全国推進運動」を展開し、国と地方一丸となって「令和の都市リノベーション」を推進します。

- 地方を中心とした急速な人口減少 ➡ 仕事やまちなかの魅力不足 ➡ 深刻化する若者の地方離れ
➡ 地方都市の生活サービスの維持は一層困難な局面に
- 令和の時代に合った都市再生を推進 ➡ 地域に投資を呼び込み、個性ある都市空間をつくる
➡ 令和の都市(まち)リノベーションを一気呵成に進める ➡ 全国で、安全・快適なまちづくりを推進
- 国土交通省では ➡ 国と地方が一丸となって「令和の都市リノベーション」を推進することを目指し
➡ まちづくりの健康診断を実施 ➡ 令和の都市リノベーション全国推進運動を展開
- 「まちづくりの健康診断の実施」

国土交通省が国勢調査等のオープンデータや各地方公共団体の具体的な取組を収集し、国から地方公共団体に対して客観的データを提供するとともに、各地方公共団体の特性に応じたまちづくりに関する参考提案等を行うことにより、各地方公共団体が地域特性を客観的に把握し、課題に応じた対応策を検討できる仕組みを構築

「まちづくりの健康診断」について

- 都市を取り巻く社会情勢は複雑化しており、市町村においては、客観的なデータに基づく都市計画や計画に基づく施策の評価を継続的に行うことが重要。
- 「まちづくりの健康診断」では、国が目標値等の市町村の計画情報や指標の変化状況等を全国一律に整理し、客観的な経年変化データを市町村に提示することで市町村の分析をサポートし、市町村における立地適正化計画の評価・見直し等を促進する。
- 具体的には、国が市町村ごとの取組施策や都市状況等をとりまとめ、参考方策や広域連携に関する情報等を提示し、市町村の地域特性を踏まえながら適切な評価を促すとともに、都道府県を含めたコンパクト・プラス・ネットワークの実現施策を後押しすることで、令和の都市リノベーションを推進する。

基礎情報

- 計画作成・見直し状況の整理
- 都市計画区域・線引き・非線引きの状況の整理
- 市街化区域等人口状況の整理
- 国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計データ
- 将来人口推計と目標人口の状況

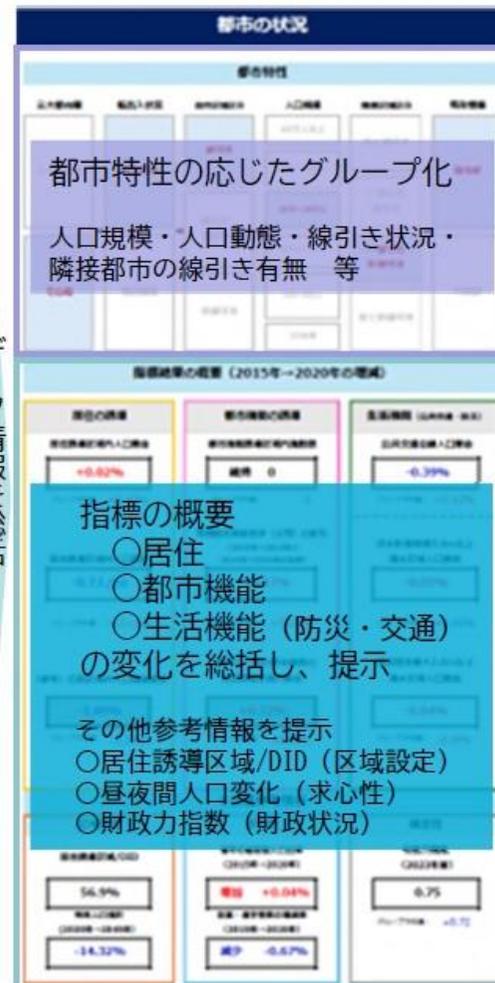
分野別の客観指標の状況

直接指標①	居住誘導区域内人口割合
補足指標①-1	過去トレンドとの比較
補足指標①-2	居住誘導区域内人口密度
確認情報①-3	メッシュ別人口増減変化
直接指標②	都市機能誘導区域内誘導施設割合
補足指標②-1	一定の都市機能の都市機能誘導区域内割合
補足指標②-2	一定の都市機能の居住誘導区域内割合
間接指標①	公共交通沿線人口割合【公共交通】
間接指標②	災害リスク高エリア人口割合【防災】
間接指標②-1	浸水想定区域(洪水)計画規模(L1) 浸水深0.5m以上
間接指標②-2	浸水想定区域(洪水)計画規模(L1) 浸水深3.0m以上
間接指標②-3	浸水想定区域(洪水)想定最大規模(L2) 浸水深3.0m以上
間接指標②-4	浸水想定区域(津波)想定最大規模(L2) 浸水深2.0m以上
間接指標③	居住誘導区域内外建物新築傾向(新築指数)【土地利用】
間接指標④-1	地価固定資産税収(土地)の変化【財政】
間接指標④-2	一人当たり歳出額【財政】

取組情報

- 誘導施策の実施状況(誘導支援策や誘導施設整備、交通結節機能整備等)
- 都市計画制度の積極的な活用状況(市街化区域の見直し、居住調整地域の指定等)
- 他計画との連携状況(総合計画、地域公共交通計画、流域水害対策計画等)
- 防災施策の実施状況(防災指針、分析の状況、ハード・ソフト対応策の状況等)

データを総括



参考方策・事例の提示

- 居住の取組施策
- 都市機能の取組施策
- 生活機能の取組施策(防災・交通)

広域情報の提示

- 都市間の人流状況

都道府県が管内
まち診結果を把握

都道府県・市町村の
都市行政の気づきへ

必要に応じて詳細分析
各種計画の見直し
施策の評価・立案
広域連携の検討へ

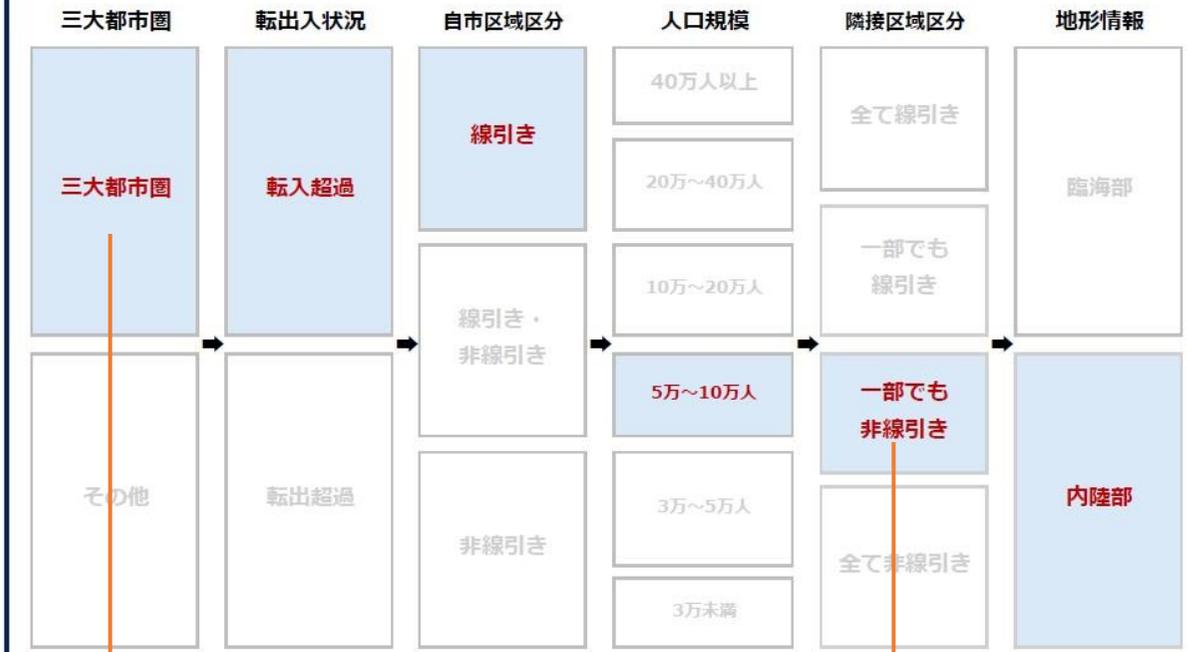
2. 診断結果について(都市の状況)

龍ヶ崎市

グループ **A-7**

都市の状況

都市特性



- ・首都圏 (首都圏整備法)
- ・近畿圏 (近畿圏整備法)
- ・中部圏 (中部圏開発整備法)

・河内町は非線引き

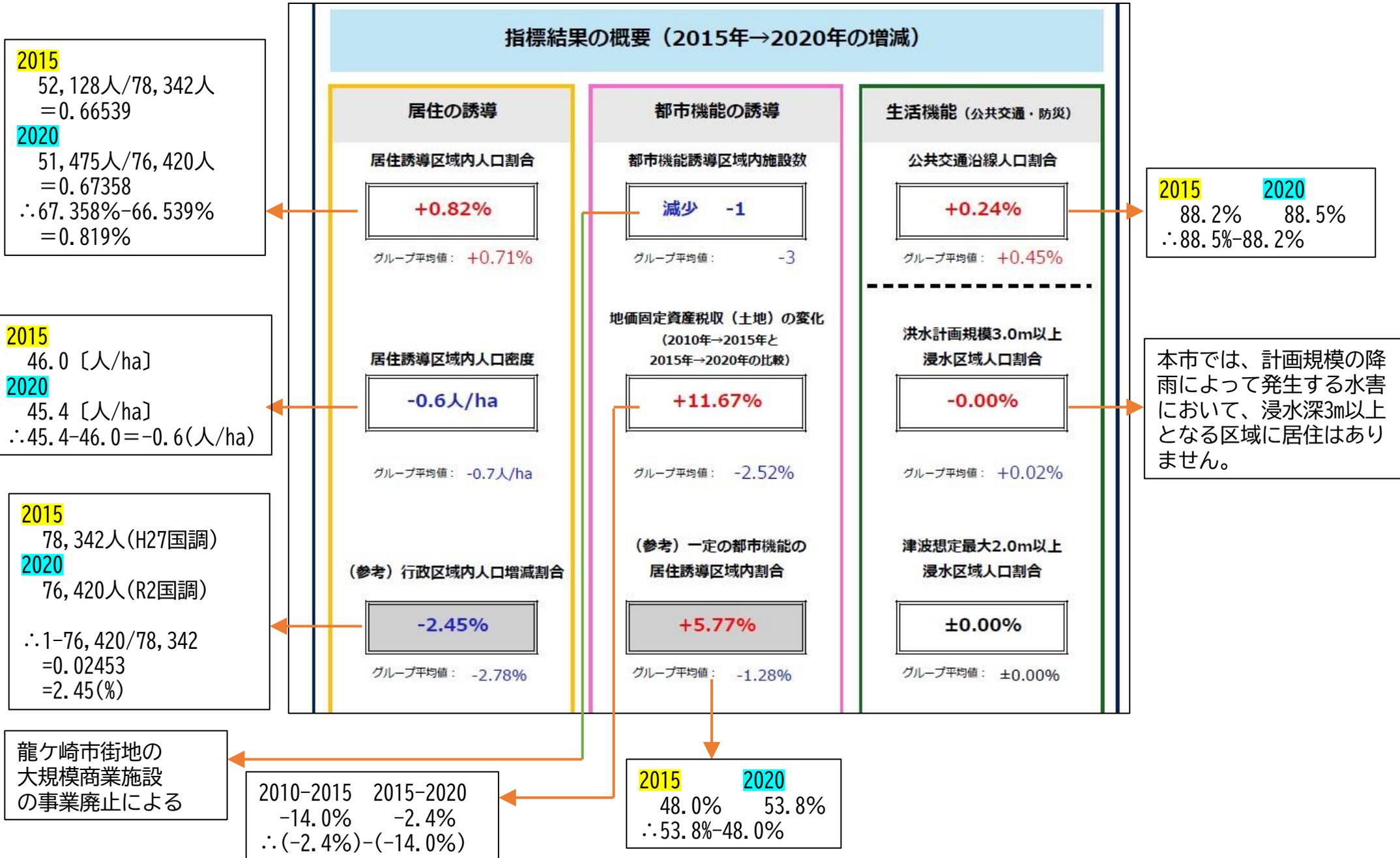
- ◇ 全国を① A-1~8 ②B-1~4 ③C-1~10 ④D-1~18の40種類に分類
- ◇ 三大都市圏の市町村はA, Bグループ
- ◇ A, C, D-1グループは人口40万人以上の市町村
- ◇ A, C, D-2グループは人口、20万≦X<40万

- ◇ A-7に分類される類似の市町村は、常総市、千葉県酒々井町、栄町、埼玉県嵐山町、神奈川県南足柄市、愛知県犬山市
- ◇ 比較的似ているグループはA-4, 5, 6, 8、B-1, 2、C-5, 6

- ◇ 県内市町村等の分類
- A-4: 取手市、熊谷市、習志野市、鎌倉市、守口市等
- A-5: 成田市、佐倉市、小田原市、秦野市など
- A-6: 牛久市、守谷市、坂東市、行田市、蕨市など
- A-8: つくばみらい市、境町、三芳町、三浦市など
- B-1: 横須賀市、岡崎市、富田林市、宝塚市など
- B-2: 君津市、豊田市、宇治市、河内長野市など
- C-2: 水戸市、つくば市、前橋市、高崎市など
- C-3: 土浦市、古河市、足利市、栃木市、小山市など
- C-5: 結城市、東海村、阿見町、館林市、守山市など
- C-6: 那珂市、かすみがうら市、神栖市、茨城町など
- C-7: 笠間市、花巻市、鯖江市、山口市、高松市など
- C-9: 下妻市、鉾田市、小美玉市、山梨市、熱海市など
- D-4: 日立市、ひたちなか市、小樽市、上越市など
- D-7: 石岡市、藤岡市、新発田市、福知山市など
- D-8: 常陸太田市、大洗町、城里町、伊豆の国市など

- ◇ 参考事例集として
- A-1: 柏市 A-2: 神戸市 A-3: 川崎市 A-4: 海老名市 A-5: 佐倉市 A-6: 狛江市 A-7: 常総市 A-8: 三芳町
- B-1: 横須賀市 B-2: 大阪府貝塚市 B-3: 埼玉県鳩山町 C-1: 宇都宮市、金沢市 C-2: 前橋市
- C-3: 滋賀県草津市 C-4: 山口県防府市 C-5: 館林市 C-6: 宗像市 C-7: 都城市 C-8: 丸亀市 C-9: 熱海市
- C-10: 小諸市 D-1: 松山市 D-2: 小樽市、和歌山市 D-3: 山形市 D-4: ひたちなか市 などが公表されている。

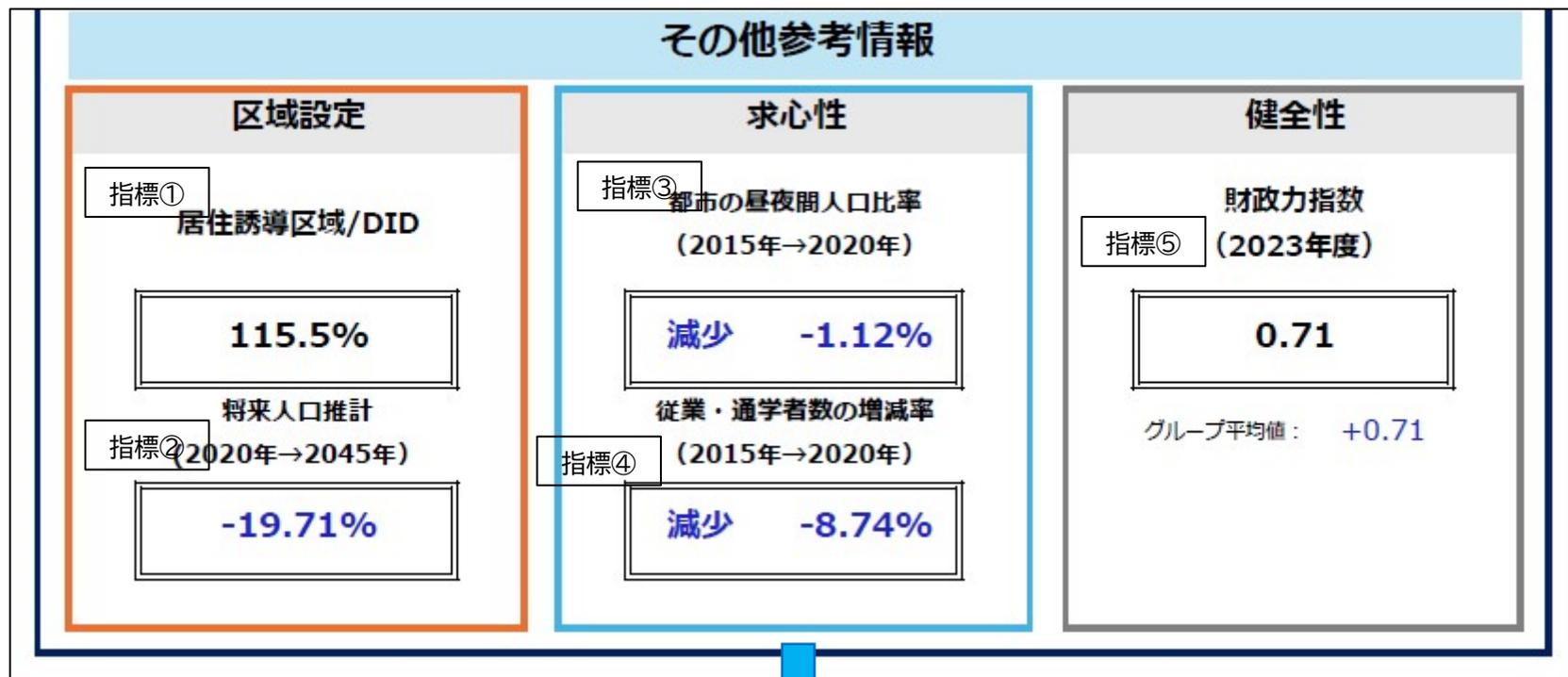
2. 診断結果について(指標結果の概要)



2. 診断結果について(指標結果の概要:他市との比較)

分類・市町名	居住誘導区域内人口割合 (%)	居住誘導区域内人口密度 (人/ha)	行政区域内人口増減割合 (%)	都市機能誘導区域内施設数 (施設)	地価固定資産税収(土地)の変化 (%)	一定の都市施設の居住誘導区域内割合 (%)	公共交通沿線人口割合 (%)	洪水計画規模3m以上浸水区域人口割合 (%)	津波想定最大2m以上浸水区域人口割合 (%)
A7:龍ヶ崎市	+0.82	-0.6	-2.45	減少-1	+11.67	+5.77	+0.24	0.00	0.00
A4:海老名市	+0.20	+4.3	+4.86	減少-1	-0.46	+2.67	+0.08	0.00	0.00
A5:佐倉市	+0.30	-1.2	-2.31	増加+4	-1.65	-1.15	+0.06	0.00	—
A6:狛江市	—	+4.6	+5.64	維持±0	-6.22	±0.00	+0.02	-0.06	—
A7:常総市	+0.57	+0.7	-1.06	維持±0	+2.94	-0.68	+1.57	+0.13	0.00
A8:三芳町	+0.73	+1.1	-0.06	増加+1	-0.08	+1.65	+0.51	0.00	—
B1:横須賀市	+0.11	-3.3	-4.55	維持±0	-0.63	+0.82	-0.12	0.00	+0.01
B2:貝塚市	+1.15	-2.0	-4.79	維持±0	+10.1	-1.26	+0.17	0.00	0.00
C5:館林市	+0.84	±0.0	-1.77	増加+4	+10.9	+1.84	-0.10	-0.03	—
C6:宗像市	+0.22	+0.4	+0.6	増加+1	+8.30	+1.04	+0.09	0.00	0.00

2. 診断結果について(その他の参考情報)



公表されている地方自治体との比較

分類・市名	指標①	指標②	指標③	指標④	指標⑤
A4:海老名市	89.0%	-0.69%	減少 -0.98%	減少 -0.72%	1.03
A5:佐倉市	98.6%	-16.33%	増加 +1.62%	減少 -2.44%	0.86
A6:狛江市	91.6%	+4.98%	減少 -8.21%	減少 -20.19%	0.82
A7:常総市	122.0%	-22.03%	減少 -1.12%	減少 -2.34%	0.69
A8:三芳町	87.0%	-10.28%	増加 +2.36%	減少 -0.32%	1.06
B1:横須賀市	72.2%	-25.05%	増加 +0.39%	減少 -8.10%	0.75
B2:貝塚市	75.7%	-24.41%	増加 +0.58%	減少 -3.94%	0.63
C5:貝塚市	95.0%	-19.93%	減少 -2.01%	減少 -3.68%	0.80
C6:宗像市	127.2%	-8.72%	減少 -0.40%	減少 -4.75%	0.58

3. 参考方策情報について(居住の誘導)

グループ内取組一覧の
マークの見方

●はグループ内で2以上の自治体が、
○は1自治体が行っている取組。★は自都市の取組。

参考方策情報

指標内容から、以下の施策展開による効果的な指標の向上が考えられます。

居住の誘導

貴市町村では居住の誘導に関する取組を1つ実施しています。居住誘導区域内人口割合の指標は増加しています。居住誘導区域内人口密度の指標は減少しています。指標の維持・改善に向け、「●」や「○」の施策を参考に取組を継続するほか、追加の取組についてもご検討ください。

<ul style="list-style-type: none"> ●居住誘導に係る補助制度(家賃、移転等)の設置★ ●居住誘導区域内における住宅建築等に対する金融支援---常総市,犬山市 ○法令に基づく届出以前での事前相談実施---嵐山町 ●市街化区域の見直し---常総市,栄町 ●その他住宅系用途制限に係る地域地区の設定等---常総市,嵐山町,栄町 ●市街化調整区域における都計法第34条第11号、第12号に基づく条例区域の明確化等---常総市,嵐山町 	<p>【居住誘導施策の事例都市/線引き】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■A-3:埼玉県川越市 東京近郊の線引き都市において、市街化調整区域の開発を抑制することを目的に「都市計画法第34条第11号」の区域指定を廃止 ■C-4:山口県防府市 適正な居住誘導や優良な産業立地の促進を目的に、市街化区域内に「居住調整地域」の指定を実施 	<p>【居住誘導施策の事例都市/非線引き】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■D-10:青森県むつ市 居住誘導区域外への住宅立地の積極的な規制を目的に、非線引き白地地域を対象とした「居住調整地域」の指定を実施 ■D-13:秋田県能代市 立地適正化計画に即した土地利用規制の見直しを目的に、将来的に利活用が見込めない地区において「用途地域の適用除外」を実施
---	--	--

- ◇ 本市では、当初、居住誘導区域内への居住に対してインセンティブを行っていたが、場所の限定を廃止し、「若者・子育て世代住宅取得補助」としています。
- ◇ 都市計画法第34条は、市街化調整区域でも例外的に開発許可ができる場合を定めています。その中の第11号地区、第12号地区は自治体が「この範囲なら一定のルールのもとで開発を認めてもよい」と地区を指定するための枠組みです。
- ◇ 常総市、嵐山町については、地図により区域が明確に指定されているというものです。(市街化区域から何mといった指定をしている自治体もあります。)
- ◇ 川越市はこの区域指定を廃止したとのこと。
- ◆ 本市では、そもそも、区域指定(第11号地区、第12号地区)の運用を行っておりません。

3. 参考方策情報について(都市機能の誘導)

都市機能の誘導

貴市町村では都市機能の誘導に関する取組を1つ実施しています。都市機能誘導区域内施設数の指標は減少しています。地価固定資産税収(土地)の変化の指標は増加しています。指標の維持・改善に向け、「●」や「○」の施策を参考に取組を継続するほか、追加の取組についてもご検討ください。

●誘導施設の行政による整備★

○民間主体による誘導施設整備等への補助、税制上の優遇---常総市

【都市機能誘導施策の事例都市】

■A-1:千葉県柏市 多様な都市機能の集積を目的に、「公・民・学の連携」によるまちづくりを推進

■A-2:兵庫県神戸市 多様な都市機能の集積およびバランスのとれた都心居住の誘導のため、特別用途地区「都心機能誘導地区」による住宅系用途の制限や、税制優遇や賃料補助などの企業誘致施策の拡充などによる都市機能の活性化を推進

■D-2:和歌山県和歌山市 「若い世代の転出」や「生産年齢人口の減少」を抑制し、若者に選ばれるまちづくりによって都市活力の向上を目指す「地学地就」を促進するため、公的不動産、民間活力を活用してまちなかに大学を誘致(小学校廃校舎等に5校が立地)

■D-15:広島県竹原市 様々なステークホルダーが相互に連携し、新たな価値を創造することを目的に、歴史を活かした中心市街地の官民連携まちづくりプロジェクトを展開

◇ 誘導施設の行政による整備 → 駅前こどもステーション、保健福祉棟(RINK)の整備

◇ 民間主体による誘導施設整備等への補助、税制上の優遇

→ 誘導施設に特化したものではなく、「企業立地促進条例」を制定し、企業立地の推進に努めています。

和歌山県和歌山市

中心市街地への大学誘致で、地元で学ぶ選択肢を広げるため、廃校舎等の既存施設を活用。学生支援プロジェクトで中高生・大学生・専門学校生の交流や活動を後押しし、地元就職率の向上と雇用の受け皿づくりを通じて若者の定着を図る。

広島県竹原市

江戸時代に日本有数の製塩地として栄え、「安芸の小京都」と呼ばれる美しい街並みと商家の文化を形成。酒造業も発展し、「北前船」の寄港地としても栄えた。その歴史的風致は、「たけはら町並み保存地区」として国の重要伝統的建造物群保存地区に選定されています。

広域連携可能性

就業者・通学者の関係性が強い自治体 (←: 流入 / →: 流出)

龍ヶ崎市						他市町村との流入・流出の人口総数 (C・D) を母数とした流入・流出割合 (E・F)		
A: 自市町村に就業・通学している総数 [人]			B/A			流入: E/A 流出: F/A'		
33,536			62.0 [%]			流入: E/C 流出: F/D		
A=B+C			C/A			19.2 [%]		
A': 自市町村の居住者のうち就業・通学している総数[人]			B/A'			14.4 [%]		
41,946			49.6 [%]			11.1 [%]		
A'=B+D			D/A'			流入: 2,643人 6.3 [%]		
			50.4 [%]			流出: 2,475人 5.9 [%]		
						流出: 1,930人 4.6 [%]		
			←			牛久市		
			←			取手市		
			←			稲敷市		
			→			牛久市		
			→			取手市		
			→			つくば市		

B: 自市町村内で就業者・通学者数 [人]、C: 他市町村から流入 [人]、D: 他市町村へ流出 [人]、E: 他市町村からの就業者・通学者数 [人]、F: 他市町村への就業者・通学者数 [人]

B: 自市町村内で就業者・通学者数
 $B = 33,536 \text{人} \times 0.62 = 20,792 \text{人}$
 $(B = 41,946 \text{人} \times 0.496 = 20,805 \text{人})$
 C: 対市町村から流入
 $C = 33,536 \text{人} \times 0.38 = 12,744 \text{人}$
 D: 他市町村へ流出
 $D = 41,946 \text{人} \times 0.504 = 21,141 \text{人}$

都市計画マスタープラン

(2) 自然と調和する住宅都市

① 都心のベッドタウン*として発展

本市は、JR常磐線を利用すると龍ヶ崎市駅から上野駅まで約50分で行くことができます。このため、東京都区部への通勤者のベッドタウンとして発展してきました。現在は、人口減少や高齢化により、東京都区部への通勤者割合は、以前より減少傾向にあります。通学者においては、東京都区部の大学への通学需要からか、引き続き高い割合を示しています。

□市外通勤の動態 (令和2年)



出典: 国勢調査

□市外通学の動態 (令和2年)



出典: 国勢調査

5. 参考事例集について

◇ 参考事例集として

- A-1: 柏市 A-2: 神戸市 A-3: 川越市 A-4: 海老名市 A-5: 佐倉市
- A-6: 狛江市 A-7: 常総市 A-8: 三芳町 B-1: 横須賀市
- B-2: 大阪府貝塚市 B-3: 埼玉県鳩山町 C-1: 宇都宮市、金沢市
- C-2: 前橋市 C-3: 滋賀県草津市 C-4: 山口県防府市 C-5: 館林市
- C-6: 宗像市 C-7: 都城市 C-8: 丸亀市 C-9: 熱海市 C-10: 小諸市
- D-1: 松山市 D-2: 小樽市、和歌山市 D-3: 山形市
- D-4: ひたちなか市 などが公表されている。

◇ 国土交通省

- ⇒ 都市計画 ⇒ 立地適正化計画とコンパクト・プラス・ネットワーク
- ⇒ ◇「まちづくりの健康診断」について
- まちづくりの健康診断の概要
- **先導的な取組事例集**

まちづくりの健康診断 ～先導的な取組事例集～

国土交通省 都市局 都市計画課

千葉県柏市の事例

千葉県柏市 グループ：A-1

◆ 公・民・学連携による、地域特性に応じた機能集積施策の推進
◆ 福祉分野との連携による、都市機能と居住の誘導
◆ 空地活用施策による、住環境の改善を通じた居住の誘導

都市の状況

三大都市圏	三大都市圏	自市区域区分	人口規模	隣接区域区分	地形情報
輸出状況	輸入状況	緑引き	40万人以上	全て緑引き	臨海部
転入超過	転出超過	緑引き・誘導引き	200～400万人	「守り型」	内陸部
転入超過	転出超過	緑引き	100～200万人	緑引き	
転入超過	転出超過	緑引き	50～100万人	一部で緑	
転入超過	転出超過	緑引き	20～50万人	一部で緑引き	
転入超過	転出超過	緑引き	10万人未満	全て非緑引き	

指標結果の概要 (2015年→2020年の増減)

居住の誘導	都市機能の誘導	生活機能 (公共交通・防災)
居住誘導区域人口割合 +0.57% グループ平均: +0.20%	都市機能誘導区域内誘導数 増加 5 グループ平均: 4	公共交通路線人口割合 +0.09% グループ平均: +0.10%
居住誘導区域人口密度 +3.0人/ha グループ平均: 1.7人/ha	地価指数(2010年=100)の変化 +1.31% グループ平均: +2.35%	洪水計画規模3.0m以上 浸水区域人口割合 -0.00% グループ平均: -0.01%
(参考) 行政区域内人口増減割合 +3.02% グループ平均: 1.29%	(参考) 一定の都市機能の 居住誘導区域割合 +0.29% グループ平均: -0.27%	津波想定最大3.0m以上 浸水区域人口割合 -0.00% グループ平均: -0.00%

区域設定

居住誘導区域/DID 95.3%	都市の駅周辺人口比率 (2015年→2020年) 減少 -0.42%	健全性 指数の指数 (2023年度) 0.91
将来人口推計 (2020年→2045年) +2.84%	就業・通学需要の増減率 (2015年→2020年) 減少 -3.37%	グループ平均: +0.86

誘導区域図

千葉県柏市 グループ：A-1

居住の誘導

居住特性に応じた住環境政策の推進

- 郊外低層住宅地タイプ: S40～50年代の低層住宅地。高齢化率が高い。
- 郊外中高層団地タイプ: S50年代に整備された団地が立地する地区。高齢化率が高い。
- 郊外ゆとりタイプ: 農地が多く存在する市街化区域。
- 個別開発連続タイプ: S40年代以降小規模開発の積み重ねにより形成された住宅地。人口密度がやや高く、道路幅が狭い。

→ マッチング制度等を利用した空地活用施策の推進、空き家の管理・活用施策の推進

→ 団地ストック等の活用・再編施策の推進、空地で健康に暮らせる住環境整備

→ マッチング制度等を利用した空地活用施策の推進、空き地等を利用した基礎整備の推進

都市機能の誘導

公・民・学が連携した拠点形成 (柏の葉キャンパス駅周辺)

- 柏の葉国際キャンパス構想に基づく研究開発、業務施設の誘導と併せて都市機能の誘導を図りながら、都市拠点を形成。
- 柏の葉国際キャンパス構想
- 柏の葉国際キャンパス構想に基づく研究開発、業務施設の誘導と併せて都市機能の誘導を図りながら、都市拠点を形成。
- 学術研究教育ゾーンでは、ライフサイエンスやAI関連などの企業や研究機関の誘導、多機能なゾーンでは、商業・業務・住宅等の機能が高密度に集積するまでの中核ゾーンの形成を推進。
- 「スマートシティ」を移動交通システムの導入として、自動運転などの次世代型公共交通システムの導入や、フリッジパーキング等の導入、歩行者空間・自転車走行空間のネットワークの充実等を推進。

生活機能 (公共交通)

3 拠点間の公共交通網の構築

- 本計画において設定している柏駅、柏の葉キャンパス駅の「都市拠点」、沼南支所周辺の「のれあい交流拠点」の3拠点の日常的な都市機能の他、各施設を展開することで、異なる性格の拠点を高め、非日常的な結びつき(=移動)を創出。また、公共交通事業者と連携し迅速性・定時性・機能性の向上を推進。