

# 常磐線佐貫駅周辺地域整備基本構想

平成 28 年 11 月

龍ヶ崎市





# 目

# 次

1 策定趣旨	1
2 本構想の位置付け	2
(1) 上位計画における位置付け	2
(2) 目標年次	2
3 対象地域の現況	3
(1) 対象地域の概要	3
(2) 上位計画等における対象地域の位置付け	4
(3) 対象地域の特性	11
(4) 現状・課題のまとめ	22
4 対象地域の将来像	24
(1) まちづくりのコンセプト	24
(2) まちづくりの目標及び基本戦略	24
5 ゾーンごとの整備方針	25
(1) ゾーニング	25
(2) 整備方針及び整備計画	26
(3) 事業スケジュール	31

## 1 策定趣旨

JR 常磐線佐貫駅周辺地域（以下「対象地域」という。）は、龍ヶ崎市（以下「本市」という。）にある4つの既成市街地（北竜台市街地、龍ヶ岡市街地、佐貫市街地、龍ヶ崎市街地）のうち佐貫市街地を含み、また、本市を形成する4つの地域（南部地域、西部地域、北部地域、東部地域）のうち西部地域の馴染地区に属する地域のことを呼びます。

対象地域は、本市内で唯一の JR 常磐線駅を有していて、本市の玄関口の役割を担っています。また、北西部には自然豊かな牛久沼も所在しています。一方で、JR 線が南北に縦断し、東西のアクセシビリティが低いことや、低未利用地が点在するなど、玄関口としてのにぎわいが不足しているのが現状です。

また、本市は、東京都心から約 45km、時間距離 60 分弱という首都圏への通勤・通学圏でありながら、豊かな自然環境、歴史や文化を有し、自然災害が少ないという優位性を有する一方で、多くの地方自治体と同様に、人口減少、少子・高齢化に直面しています。したがって、今後、本市の最上位計画であるふるさと龍ヶ崎戦略プランに掲げる「目指していくまちの姿『人が元気 まちも元気 自慢したくなるふるさと 龍ヶ崎』」を実現するためには、地域の資源を最大限活用しながら、交流人口、定住人口の維持・増加につながる魅力ある都市づくりを推進していくことが喫緊の課題となっています。

その中で、対象地域には、本市の玄関口にふさわしいにぎわいを創出し、それを本市全域に波及させ、地域のポテンシャルを一層引き出す役割が求められています。

以上を受けて、本構想は、対象地域の役割を実現するために必要なコンセプトや目標、基本戦略を設定するとともにゾーン別の整備方針等を定めたものです。

### ～対象地域の所在地～



(出所) ふるさと龍ヶ崎戦略プラン

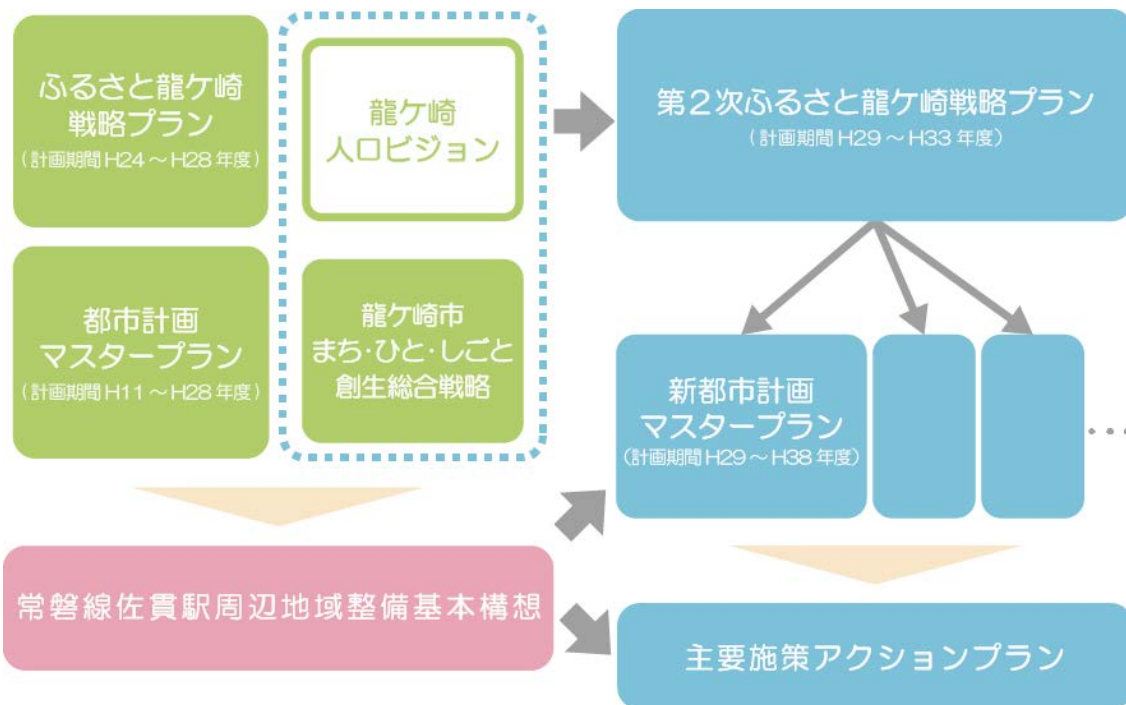
## 2 本構想の位置付け

### (1) 上位計画における位置付け

本構想は、本市の最上位計画である「ふるさと龍ヶ崎戦略プラン」における重点戦略「まちの活性化と知名度アップ」を実現するための取組の一つとして、対象地域の将来目指すべき姿を基本構想として定めるものです。

本構想の策定に当たっては、「ふるさと龍ヶ崎戦略プラン」をはじめ、「龍ヶ崎市都市計画マスタープラン」、「龍ヶ崎市人口ビジョン」、「龍ヶ崎市まち・ひと・しごと創生総合戦略」の各内容を受け、相互の連携を図っていくものとします。

～本構想と上位計画等との関係概略図～



### (2) 目標年次

本構想は、今後の人口動態、社会構造の変化を視野に入れ、目標年次を 2040（平成 52）年とします。

そして、整備計画については、5年をめぐにした短期、5年を超える中長期に分類した上で策定します。

### 3

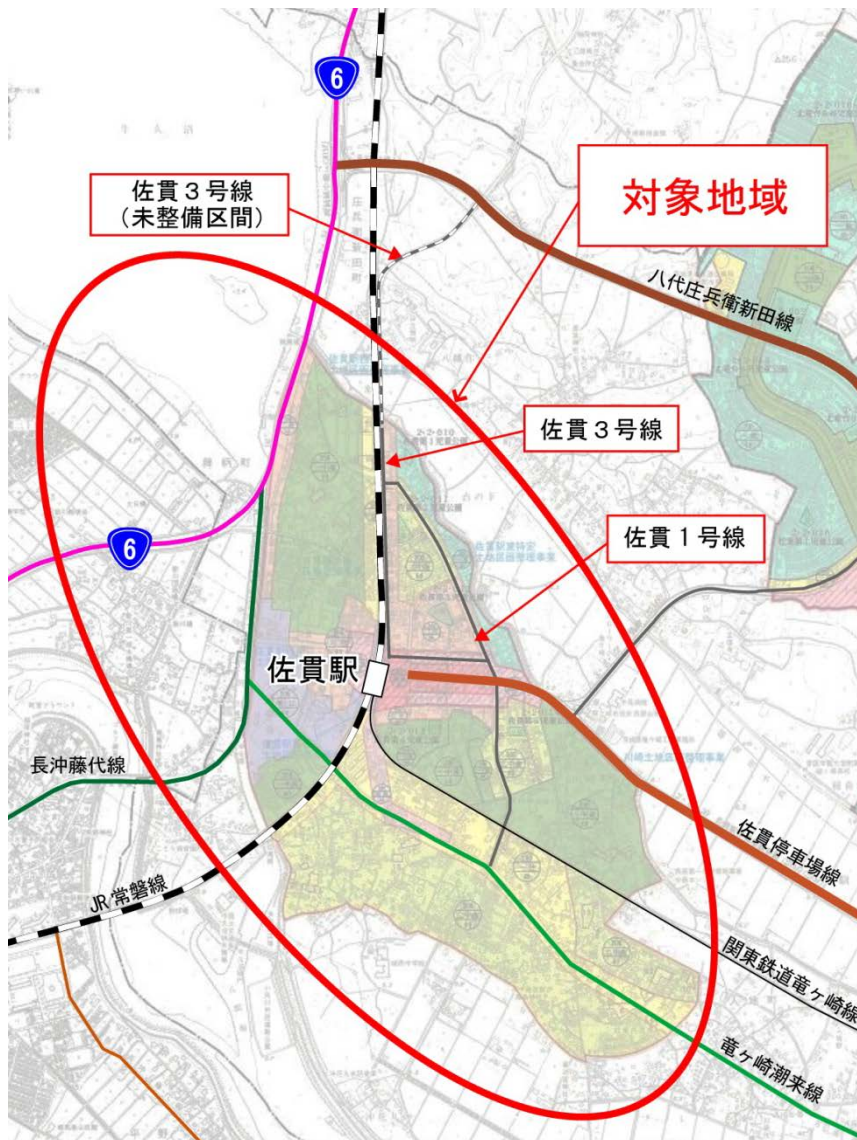
## 対象地域の現況

### (1) 対象地域の概要

本構想においての対象地域は、JR 常磐線及び関東鉄道竜ヶ崎線の佐貫駅周辺のおおむね東西約 3km、南北約 2km の範囲とします。対象地域は、本市唯一の JR 線の駅を有し、関東鉄道竜ヶ崎駅とも接続していることから、本市の玄関口を担っています。また、北西部には多様な生物が生息する自然豊かな牛久沼が広がっています。

中心部は市街化区域として用途指定された土地、周辺部は市街化調整区域となっており、佐貫駅周辺は商業地域、準工業地域等に指定されています。

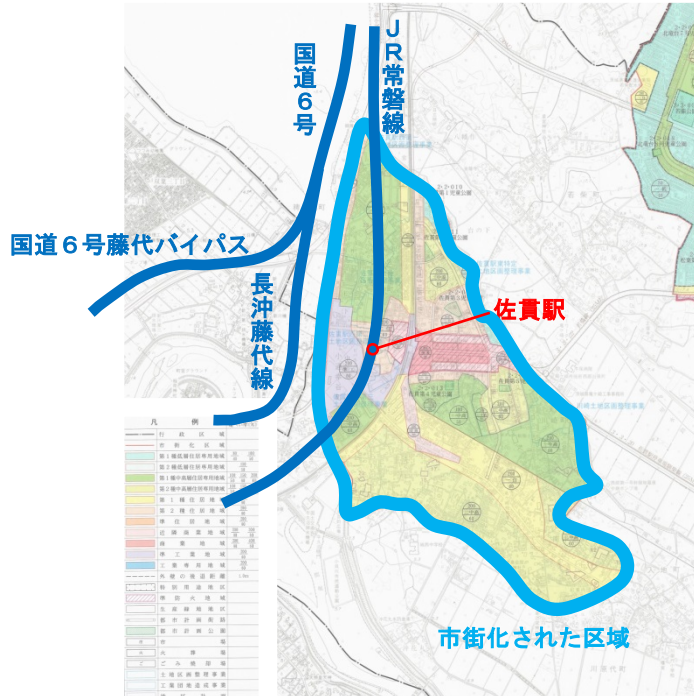
～対象地域周辺図～



(出所) 龍ヶ崎市都市計画図を加工しています



～佐貫駅周辺用途地域図～



(出所) 龍ヶ崎市都市計画図から作成しています

(2) 上位計画等における対象地域の位置付け

上位計画等において対象地域は以下のとおり位置付けられています。

ア ふるさと龍ヶ崎戦略プラン（最上位計画）

策定年度	平成 23 年度
計画期間	平成 24 年度～平成 28 年度
見直し等の予定	平成 28 年度中に次期計画を策定
位置付け	本市の最上位計画（総合計画に代わる計画）。本市のまちづくりの基本姿勢，目指していくまちの姿，まちづくりの重点戦略と重点施策，実行プラン，土地利用方針を定めた。

本市が目指していくまちの姿として，

「人が元気 まちも元気 自慢したくなるふるさと 龍ヶ崎」  
を掲げています。

これを受けて、

- 幅広く公共活動への市民の参画を求める「協働のまちづくりと地域力のアップ」
- 定住人口の増加を目的とした「若者・子育て世代の定住環境の創出」
- 地域資源を活用した「まちの活性化と知名度アップ」
- 日常生活の基本的な環境を重視した「安心と住みよさが実感できる生活環境づくり」

の4つの重点戦略を定めています。

「協働のまちづくりと地域力のアップ」では、「市民活動日本一を目指したまちづくり」を重点施策として定め、積極的に市民の公共活動への参画を促し、中核的な地域コミュニティの形成などを優先プロジェクトとしての位置付けを行っています。

「若者・子育て世代の定住環境の創出」では、「子育て環境日本一を目指したまちづくり」を重点施策として定め、「保育・預かりサービスの充実」や「遊びの拠点づくり」に優先的に取り組むこととしています。

「まちの活性化と知名度アップ」では、「新たな商業拠点の形成」「道の駅の誘致」などの主要事業に取り組むこととしています。

「安心と住みよさが実感できる生活環境づくり」では、「高齢者の居場所づくり」「高齢者の健康づくりの推進」など、市民が安心して生活できるための事業を主要事業として位置付けています。

本プランの目指していくまちの姿の実現に向けた土地利用方針についても方針が示されています。分散する4つの住宅系市街地と、1つの工業系市街地、それらの周辺に広がる集落・農業・自然エリアから構成されている本市では、「都市的土地利用の方針」「自然的土地利用の方針」に大別して方針がそれぞれ策定されています。

佐貫市街地（佐貫駅周辺地域）を含む既成市街地は、「4つの住宅系市街地では、それぞれの市街地が持つ機能や特長を活かした地域づくりを進めます。また、地域間の連携や機能の補完により、バランスのとれた一体感のある都市の形成を目指します。」「それぞれの市街地に「商業・サービスエリア」を配置し、生活利便性の確保に努めるとともに、日常生活に必要な機能が身近に確保されたコンパクトなまちづくりを目指していきます。」と方針が定められており、その方針を受けた市街地別方針では、佐貫市街地は下記のように記載されています。

“佐貫市街地では本市の玄関口としての駅前空間の魅力付けが一番の課題です。土地利用の転換や交通結節点としての機能強化を図るとともに、玄関口に相応しい環境整備を推進するための手法検討を進めます。”（ふるさと龍ヶ崎戦略プラン）

さらに、重点戦略の「安心と住みよさが実感できる生活環境づくり」では、主要事業として「JR常磐線佐貫駅前の機能向上」が掲げられています。



## イ 龍ヶ崎市都市計画マスタープラン

策定年度	平成 11 年度
計画期間	平成 11 年度～平成 28 年度
見直し等の予定	平成 28 年度中に次期計画を策定
位置付け	本市の都市計画に関する基本的な方針を示す計画

平成 11 年度に策定され、平成 20 年度に改定されました。平成 28 年度に目標年次を迎え、現在、次期都市計画マスタープランへの改定作業を実施しているところです。本プランではまちづくりの基本的な課題として、次の 6 項目について整理を行っています。

- ①『健康・教育都市』としての都市機能の充実と都市空間構造の創造
- ②龍ヶ崎の魅力となる水・緑豊かな都市環境・景観の創造
- ③新たな発展の可能性と暮らしやすさを高める交通環境・ネットワークの形成
- ④市民の誇りとなる質の高い生活・都市環境の創造
- ⑤各地区特性に応じた持続可能なまちづくり
- ⑥協働による自立型のまちづくりの推進（体制の具体化と確立）

これらの課題を踏まえて全体構想が策定され、将来の都市像が『次代を拓く活力ある緑住文化都市』と定められています。

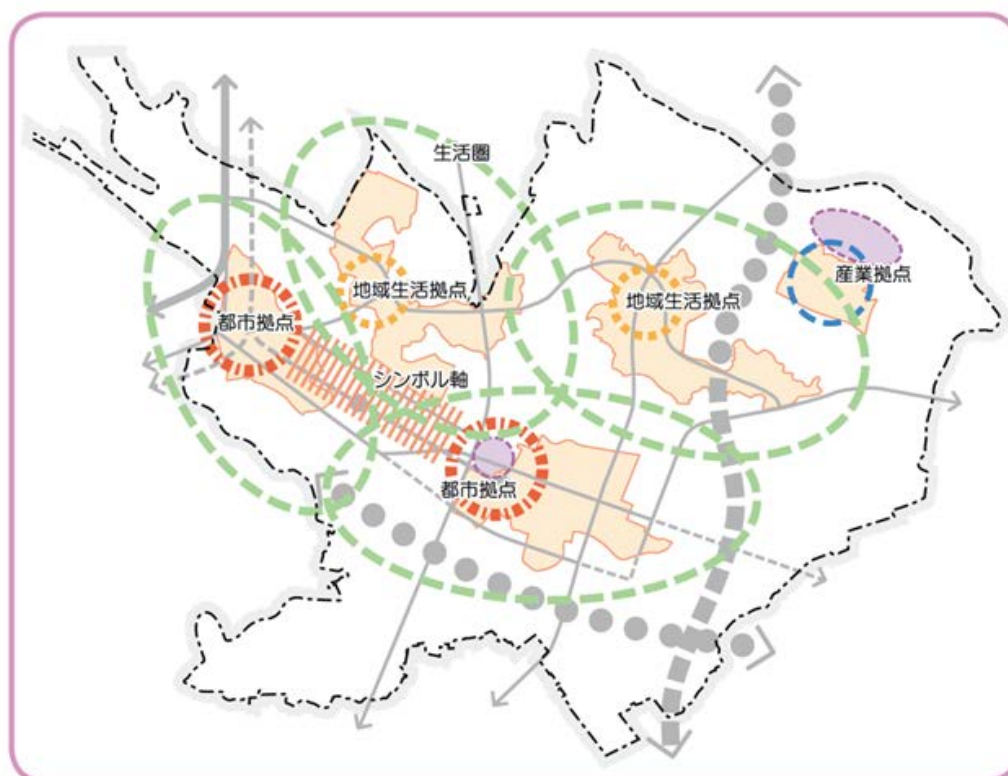
この都市像のもと設定されている将来の都市空間構造では、つくばエクスプレスや圏央道など広域的な交通インフラの変化を踏まえアクセス性の確保を行い新たな発展の可能性につなげる広域構造をつくることが想定されています。

市内の拠点形成に関しては、北竜台、龍ヶ岡の各地区が居住機能を中心とする「地域生活拠点」、つくばの里工業団地周辺地区が「産業拠点」と位置付けられている一方で、JR 佐貫駅周辺地区は竜ヶ崎駅周辺地区とともに「都市拠点」と位置付けられています。

JR 佐貫駅周辺地区は“龍ヶ崎の玄関口にふさわしい都市拠点として、商業・業務・情報サービスなどの機能集積と景観の形成を図ります。”と記載されています。

龍ヶ崎市内では、これら 5 地区を交通ネットワークで結び、特に JR 佐貫駅周辺地区と竜ヶ崎駅周辺地区は都市拠点同士を「シンボル軸」で結ぶこととしています。

～将来の都市空間構造における各拠点の構成イメージ～



(出所：龍ヶ崎市都市計画マスタープラン)

これらの都市空間構造を踏まえてさらに細分化された形で地域別構想が設定されており、佐貫駅周辺地域が所在する「西部地域」では、『玄関口にふさわしい活力と自然が響きあう地域』と将来像が定められています。佐貫駅周辺地域は西部地域の中でも「馴柴地区」に位置しており、同地区では「光あふれる自然と魅力ある街が融合する街」として、

- ①牛久沼の自然や大地の緑を守りはぐくみ、魅力ある環境を充実する
- ②都市拠点として佐貫駅周辺における魅力ある環境づくりを進める
- ③生活利便の高い良好な生活環境づくりを進める
- ④身近な水・緑や歴史などを生かして個性とうるおいのある空間をつくる

ことが描かれています。

馴柴地区では、「牛久沼の自然の保全・活用と親水空間の整備」「江川の水質浄化と花の植栽などによるうるおいのある水辺環境づくり」「佐貫駅前空間の景観整備とシンボル軸の形成」が特色あるまちづくりの重点事業として定められています。

## ウ 平成 28 年度主要施策アクションプラン

策定年度	平成 27 年度
計画期間	平成 28 年度～平成 30 年度
見直し等の予定	毎年度ローリング
位置付け	「ふるさと龍ヶ崎戦略プラン」に位置付けられた主要事業を中心に 3 年間で実施する事業を定めた。

佐貫駅及び駅前に関する施策では、保護者の送迎の負担軽減や女性の社会進出・就労支援を図ることを目的とした「駅前こどもステーション」の佐貫駅前への開設、本市の認知度向上を目的とした「常磐線佐貫駅駅名改称事業」、交通結節点としての機能強化を図るとともに、玄関口にふさわしい環境整備を推進するための手法検討を進める「JR 常磐線佐貫駅前の機能向上」が記載されています。

佐貫駅の周辺地域や交通アクセスに関する施策として、「佐貫駅周辺地域整備基本構想の策定」やイベント列車の実施やモビリティ・マネジメントを展開する「関東鉄道竜ヶ崎線の活性化」、竜ヶ崎線の機能を補完する「竜ヶ崎線運行終了後の深夜バス運行」が示されており、道路事業として北竜台市街地方面や牛久市方面から佐貫駅へのアクセス向上を目的とした「佐貫 3 号線整備事業」などの施策が掲げられています。

牛久沼に関する事業では、「道の駅の設置」や、イベント開催や休憩ポイントの設置など「牛久沼の有効活用」も示されています。

## エ 龍ヶ崎市人口ビジョン

国の指針に基づき、本市の今後目指すべき将来の方向と人口の将来展望を提示する「龍ヶ崎市人口ビジョン」を平成 27 年度に策定しました。

国立社会保障・人口問題研究所の人口推計の手法に準じた独自の人口推計では、2010（平成 22）年の国勢調査の 80,334 人から、2060（平成 72）年には 51,479 人まで減少するという結果となっています。

このため、合計特殊出生率及び人口移動（社会増減）の改善目標を設定し、2060（平成 72）年の目標人口を 65,600 人としています。

この目標を達成するため、「龍ヶ崎市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定し、その推進に努めています。

## 才 龍ヶ崎市まち・ひと・しごと創生総合戦略

策定年度	平成 27 年度
計画期間	平成 27 年度～平成 31 年度
見直し等の予定	未定
位置付け	国が策定したまち・ひと・しごと創生総合戦略を受けて，龍ヶ崎市における実情に応じたまち・ひと・しごと創生に関する施策についての基本的な計画を定めた。

この計画の目指す方向性は次のとおりとなっています。

### 1. 子育て環境日本一を目指したまちづくり

出会いから結婚，妊娠，出産，子育てなど，各ライフステージに応じた支援の展開

### 2. 住んでみたいと感じるまちづくり

これまで順調に増加してきた本市の人口が減少に転じており，快適な住環境，通えるまちづくり，子育て世代の移住・定住促進を進める

### 3. 地域の潜在力を活かしたしごとづくり

安定した収入を確保できるよう，新たな雇用の創出に向けて取り組む

### 4. 地域がつながる，安全・安心なまちづくり

地域で支え合い，安全・安心に住み続けられる地域社会の実現を目指す

これらの方向性の下，重要業績評価指標や主な事業が想定されており，佐貴駅周辺地域に関する主な事業に関しては，竜ヶ崎線などの「市内交通網の充実」，交通結節点としての機能強化などにより，首都圏への時間距離の短縮を図るとともに，佐貴駅前ロータリー改修などの玄関口にふさわしい環境整備を通じた「通えるまちづくり」の推進が示されています。

また，本市の玄関口である佐貴駅の周辺地域を中心とする今後のまちづくり戦略の基本構想を踏まえた「JR 常磐線佐貴駅を起点とした賑わいの創出」，牛久沼とその周辺を活用した「観光ルート・魅力あるスポットの開発」，4 市街地を核として市内交通ネットワークを充実させた「多極ネットワーク型コンパクトシティの推進」なども記載されています。

各上位計画等における佐貴駅周辺地域に関する記載を取りまとめると，対象地域への位置付けは，「玄関口としての位置付け」「水辺など自然・環境への位置付け」「広域交通・生活利便拠点としての位置付け」があることから，本構想では，その趣旨に沿った対象地域が目指すべき姿を描くものとします。

～各上位計画における佐貫駅周辺地域の位置付け～

	玄関口としての位置付け	水辺などの自然・環境への位置付け	広域交通・生活利便拠点としての位置付け
ふるさと龍ケ崎戦略プラン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・玄関口としての駅前空間の魅力付けが一番の課題</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・土地利用の転換や交通結節点としての機能強化</li> </ul>
龍ケ崎市都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・龍ケ崎の玄関口にふさわしい都市拠点</li> <li>・玄関口にふさわしい活力と自然が響きあう地域</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・牛久沼の自然や大地の緑を守りはぐくみ、魅力ある環境を充実する</li> <li>・牛久沼の自然の保全・活用と親水空間の整備</li> <li>・身近な水・緑や歴史などを生かして個性とおいのある空間をつくる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・生活利便の高い良好な生活環境づくり</li> </ul>
平成28年度主要施策アクションプラン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR常磐線佐貫駅前の機能向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・牛久沼の有効活用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前こどもステーション</li> <li>・佐貫3号線整備事業</li> </ul>
龍ケ崎市まち・ひと・しごと創生総合戦略	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「通えるまちづくり」の推進</li> <li>・JR常磐線佐貫駅を起点とした賑わいの創出</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光ルート・魅力あるスポットの開発</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多極ネットワーク型コンパクトシティの推進</li> </ul>

これらの記載を踏まえて、上位計画に記載された対象地域におけるまちづくりの基本的な方向性は、次のとおり整理されます。

**基本的な方向性 1**

市の玄関口に  
ふさわしい  
にぎわいの創出

**基本的な方向性 2**

水辺を中心とした豊かな自然・景観資源を活用した交流空間の創造

**基本的な方向性 3**

広域交通を活かした土地利用の高度化と利便性の高い豊かな暮らしの実現



### (3) 対象地域の特性

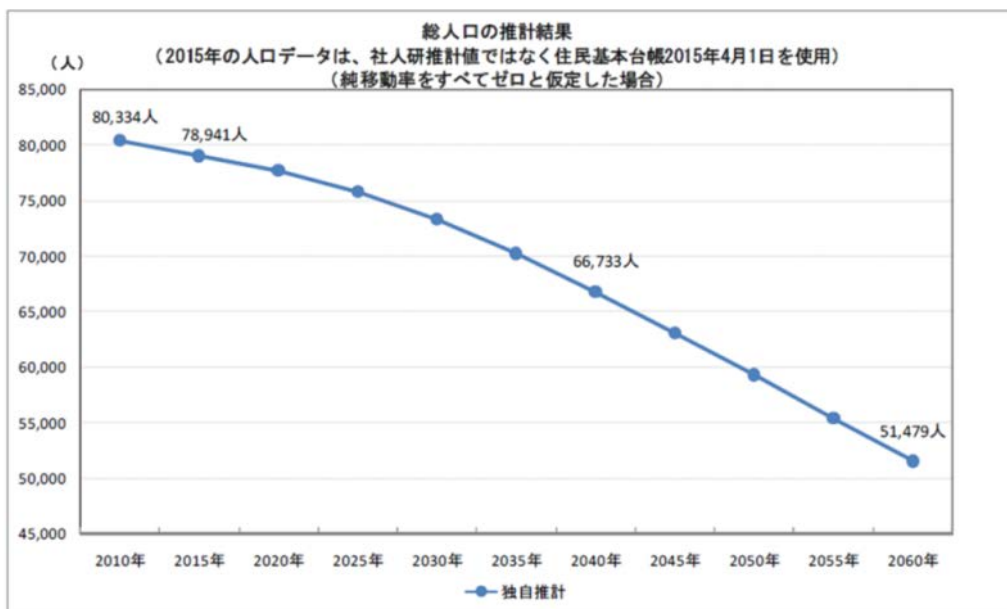
#### ア 対象地域全域

##### (ア) 外部環境

##### ①人口減少，少子高齢化

本市では1970年代半ば以降，本市北部の龍ヶ岡地区・北竜台地区においてニュータウン開発が進展，それに伴い人口は大きく増加を続けていましたが，都心回帰現象や少子高齢化の進行により，2011（平成23）年以降人口が減少傾向となり，高齢化率も上昇する見込みとなっています。

#### ～本市の総人口の推計結果（本市独自推計）～



平成27(2015)年から平成72(2060)年までの総人口・年齢3区分別人口比率  
(龍ヶ崎市:独自推計)

	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年	2050年	2055年	2060年
総人口(人)	78,941	77,697	75,756	73,233	70,178	66,733	63,015	59,243	55,386	51,479
年少人口比率	12.6%	11.3%	10.4%	9.9%	9.7%	9.7%	9.6%	9.2%	8.8%	8.5%
生産年齢人口比率	63.4%	61.0%	59.7%	58.5%	57.0%	54.4%	53.1%	53.0%	52.9%	52.1%
65歳以上人口比率	24.0%	27.8%	29.9%	31.7%	33.4%	36.0%	37.4%	37.7%	38.3%	39.4%
75歳以上人口比率	9.7%	12.6%	16.2%	18.9%	19.9%	20.6%	21.5%	23.8%	24.9%	24.8%

(出所：龍ヶ崎市人口ビジョン)

本構想の対象地域が中心を占める佐貴駅周辺（馴染）でも，1996（平成8）年以降の20年間は1万5千人～1万6千人程度と安定的に推移してきました。しかし，2015（平成27）年の人口15,314人に対して2040（平成52）年には12,534人に減少するものと推計されています。

～地区ごとの将来人口推計と人口減少率～

順位	地区名	人口 (2015年)	人口 (2040年)	人口 増減率	老年 人口比率 (2015年)	老年 人口比率 (2040年)
1	その他 (大宮、長戸、八原、 川原代、北文間)	15,294	11,031	-27.9%	32.6%	42.6%
2	旧市街地 (龍ヶ崎)	14,301	10,905	-23.7%	30.8%	38.7%
3	佐貫駅周辺 (馴染)	15,314	12,534	-18.2%	25.9%	37.7%
4	ニュータウン (北竜台)	20,208	17,956	-11.1%	19.9%	35.7%
5	ニュータウン (龍ヶ岡)	13,824	14,308	3.5%	11.0%	27.7%

(出所：龍ヶ崎市人口ビジョン)

②土地開発

常磐線沿線地域は既に一定の開発を終え、近年、つくばエクスプレス沿線地域の開発に移行しています。つくばエクスプレス沿線地域は開発により人口が増加し、それによりさらに開発が進むという好循環が創出されている一方で、常磐線沿線地域は、人口の減少傾向により新たな開発が行われず、それによって人口減少がさらに加速するという悪循環に陥っています。

しかし、常磐線沿線地域は都心への通勤・通学圏内ながら他地域に比べて地価が安価であり、都心やTX沿線地域では手に入れることが難しい広い土地も購入しやすいメリットもあります。

(イ) 内部環境

①土地利用

本構想の対象地域は本市の玄関口でありながら、駐車場や空き地が点在しています。本市内の通勤・通学利用者のパークアンドライドの場として利用されており、現状ではにぎわいが不足していると言えます。しかし、これは開発のポテンシャルを有しているとも言え、土地の高度利用の可能性を有しています。

②交通アクセス

本構想の対象地域は、東京都心から約45km、時間距離60分弱という立地にあり、首都圏への通勤・通学圏内となっています。本市内で唯一JR駅を有し、本市の玄関口

となっています。

市内交通においては、国道 6 号（県道長沖藤代線（国道 6 号藤代バイパス旧道）を含む。以下同じ。）と JR 常磐線が南北に貫通している一方で、JR 線により市街地が分断された状況になっています。牛久沼や国道 6 号のある駅西側と、駅東側との自動車での主な連絡は、3 か所に限られています。また、近年国道 6 号藤代バイパスが供用開始されたことに伴い、佐貫駅周辺地域に寄らずに市域を縦貫することが可能となり、求心力の低下が懸念されています。

広域の交通では、国道 6 号は佐貫駅の西方で県道竜ヶ崎潮来線により龍ヶ崎地区へアクセスでき、佐貫駅を北上して牛久市のやや南で県道八代庄兵衛新田線と分岐します。県道八代庄兵衛新田線は龍ヶ岡・北竜台の各ニュータウンへ直接アクセスできます。佐貫駅東口からは龍ヶ崎地区へ県道佐貫停車場線（以下「停車場線」という。）が伸びています。

佐貫駅周辺は主に低地部を中心に市街化区域に指定されており、稲敷台地に当たる若柴町やその周辺は市街化調整区域となっています。

### ③自然環境

本構想の対象地域は、首都圏への通勤・通学圏内でありながら、牛久沼をはじめ水田も広がる自然豊かな風景を有しています。都心では見ることのできない景色が広がり、訪れた人に潤いを与えています。

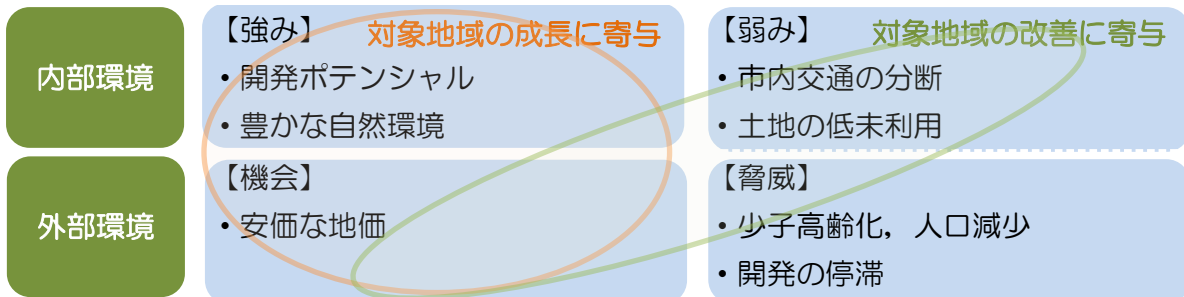
#### （ウ）まとめ

以上までを整理すると次のとおりとなります。

本構想の対象地域が有する強みとして、点在する低未利用地における開発可能性のある点、豊かな自然環境を有する点が挙げられます。一方で弱みとして、市内交通の分断、土地の低未利用が挙げられます。

対象地域においてチャンスと捉えることのできる外部環境として、首都圏への通勤・通学圏内でありながら地価が安価な点があります。その一方で、人口減少・少子高齢化、開発の停滞といった重い課題にも直面している状況です。

以上により、対象地域の今後の方針として、第一に、土地が安価である点及び強みである開発ポテンシャル、豊かな自然環境を活用し、強みをさらに強化し、成長を促進する方針が考えられます。第二に、土地が安価である点を活かしながら、対象地域の弱みである市内交通の分断、土地の低未利用等を改善する方針が考えられます。



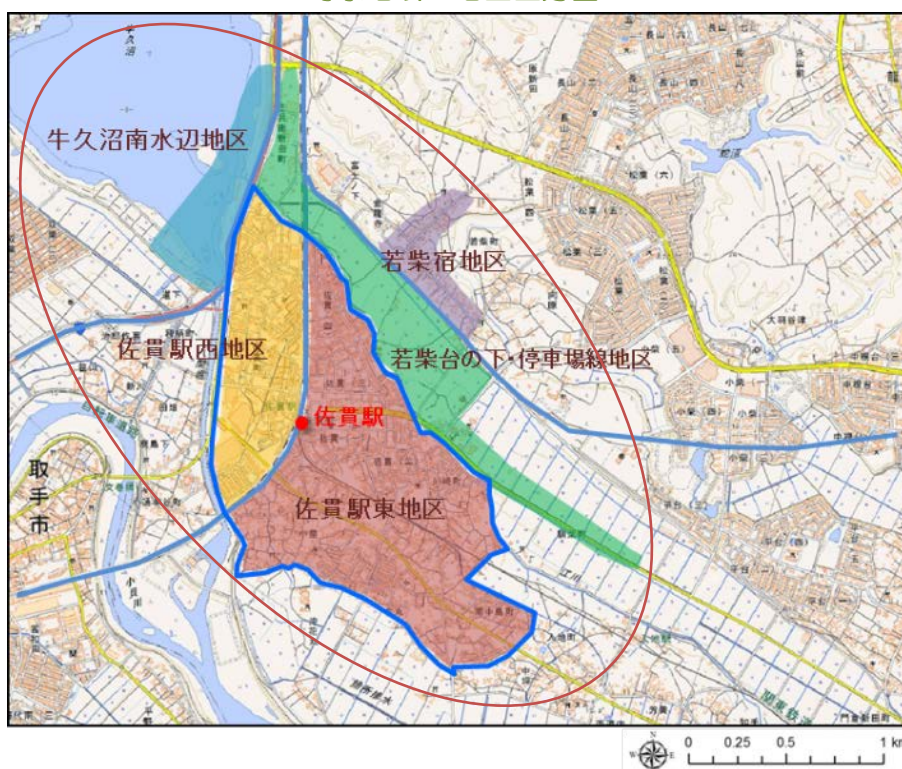
### イ 地区別の現況

本構想の対象地域は、地形や用途地域等の特性により、5つの地区に区分されます。

まず、対象地域は地形により稲敷台地と低地部に分類されます。低地部には佐貫駅を中心に市街地が形成されており、さらに JR 線軌道を挟んで東西に分割されています。以上より、低地部市街地の JR 線軌道より東側を佐貫駅東地区、西側を佐貫駅西地区とします。また、佐貫駅東地区と台地境との間にある農地・未利用地を若柴台の下・停車場線地区とします。さらに、台の下地区の上部を若柴宿地区とします。西側には国道6号が貫通しており、それより西側を牛久沼南水辺地区とします。

各地区の特性は以下のとおりです。

～対象地域の地区区分図～



(出所) 「地理院地図」(国土地理院)をもとに作成(地区名は本調査にて設定)

## (ア) 佐貫駅東地区

### ①外部環境

前述しました対象地域全域の外部環境と同様に、人口減少・少子高齢化、土地開発の停滞が挙げられます。

### ②内部環境

#### i 土地利用

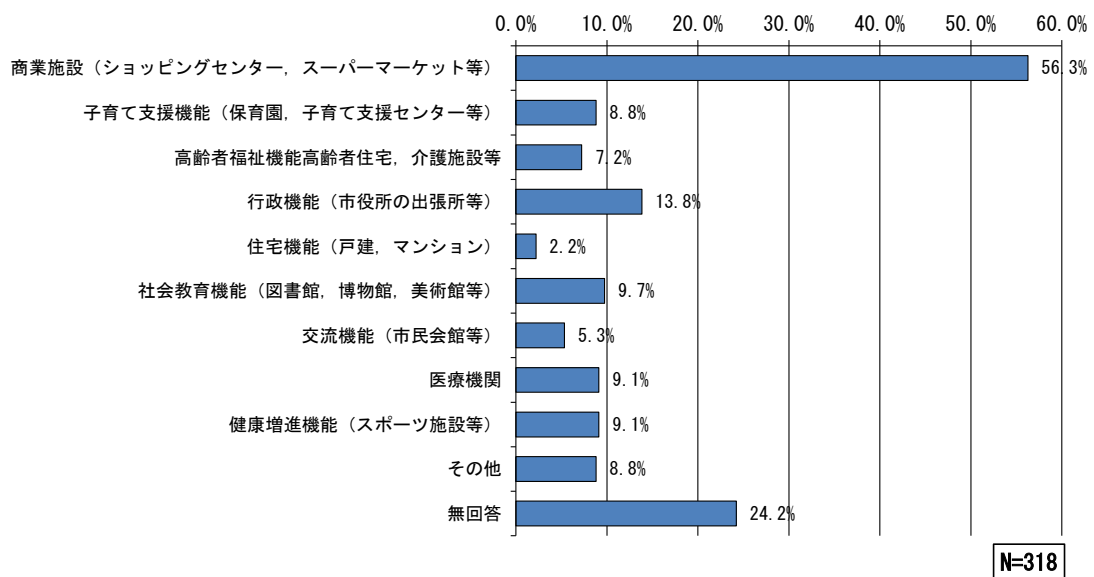
当該地区は、JR常磐線佐貫駅東側の市街地であり、用途地域は、駅前空間は商業地域・近隣商業地域、住居系の用途地域及び準工業地域となっています。

佐貫駅前の駅ビル内に、来訪者に対する交通案内や観光案内、名産品の紹介、おみやげの販売をしている龍ヶ崎市観光物産センターがあります。また、駅の南側に「公益財団法人龍ヶ崎市まちづくり・文化財団」の土地があります。

佐貫駅周辺を中心に、パークアンドライドの駐車場が点在しており、商業・業務施設や住居が少なく、土地の低利用が課題となっています。

市民や駅利用者からは、駅前を中心に新機能の整備を望む声が多くありました。具体的には、佐貫駅（駅前）には商業機能や行政機能の導入を望む声が多く聞かれました。商業施設以外には、健康増進やスポーツの拠点となるような施設や、高齢者が集えるサロン、保育所などの託児機能をもった施設を求める意見もありました。

### ～佐貫駅利用者アンケート集計結果～ 佐貫駅前に望まれる機能（複数回答可）





ii 駅利便性

佐貫駅においては、朝夕の通勤時間帯は通勤通学利用の一般車両が多く混雑しているものの、それ以外の時間帯は閑散とした状況です。また、駅東口ロータリーは公共交通車両と自家用車両の通勤通学時間帯の混雑が見られます。市民や利用者からは、自家用車で駅ロータリーが混雑している状況に対して、公共交通や歩行者を優先すべき等、安全性の向上を求める意見が挙げられています。

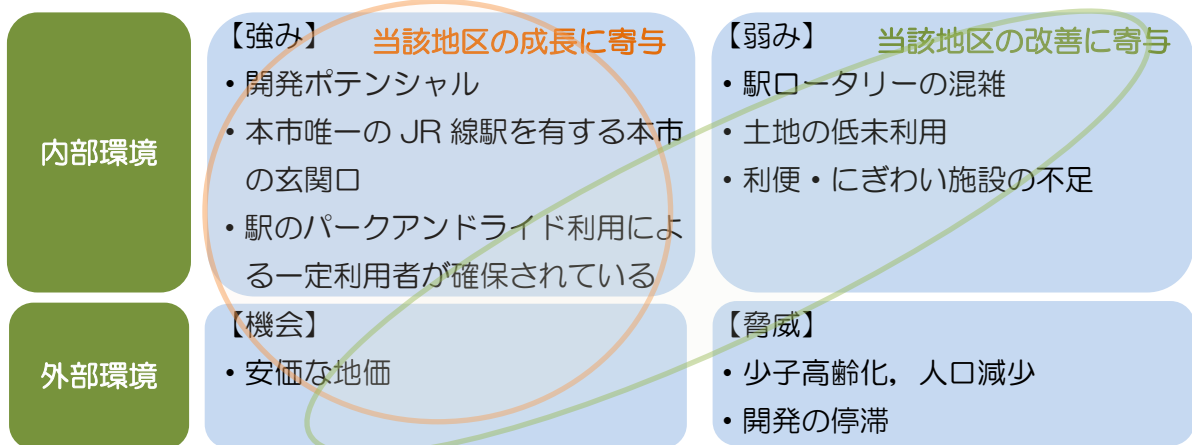
③まとめ

以上を整理すると以下のとおりです。

当該地区が有する強みとして、点在する低未利用地における開発可能性のある点、本市唯一の JR 線駅を有する本市の玄関口である点が挙げられます。また、駅前においては、パークアンドライド利用により、一定の利用者数が安定的に確保されています。一方、弱みとして、駅ロータリーの混雑、土地の低未利用、利便・にぎわい施設の不足等が挙げられます。

外部環境については前述の本市全域と同様の状況です。

これらにより、当該地区の今後の方針として、第一に、土地が安価である点及び強みである開発ポテンシャルや本市の玄関口、パークアンドライド利用により一定数の利用者数が確保されている点を活用し、当該地区の強みをさらに強化し、成長を促進する方針が考えられます。第二に、土地が安価である点を活かしながら、当該地区の弱みである駅ロータリーの混雑、土地の低未利用、利便・にぎわい施設の不足等を改善する方針が考えられます。



## (イ) 佐貫駅西地区

### ① 外部環境

前述した対象地域全域の外部環境と同様に、人口減少・少子高齢化、土地開発の停滞が挙げられます。

### ② 内部環境

#### i 土地利用

当該地区は、JR 常磐線佐貫駅西側の市街地であり、用途地域は、駅前空間は近隣商業地域、住居系の用途地域及び準工業地域となっています。

国道6号沿いに比較的規模の大きい商業施設がありますが、いずれも自動車利用の客層に利用されています。

佐貫駅東地区と同様に、土地の低未利用が進行しています。駅周辺の施設集積・住居集積は東側よりさらに少ない状況となっています。

駅西口ロータリーは、佐貫駅と空中歩廊を経て接続しており、東口に比べて小さい上、ロータリー周りの土地利用にも空洞化が目立ち、簡素な景観状況を呈しています。

市民や駅利用者からは、東口と同様に駅前を中心に新機能の整備を望む声が多くありました。

#### ii 交通アクセス

駅西口側から景勝地である牛久沼へ 800m 程度の距離にありますが、アクセス性は良くない状況です。また、駅東側へのアクセスもよくありません。市民や駅利用者からは、小学生の通学に不便・安全性が確保できないといった意見が挙げられました。

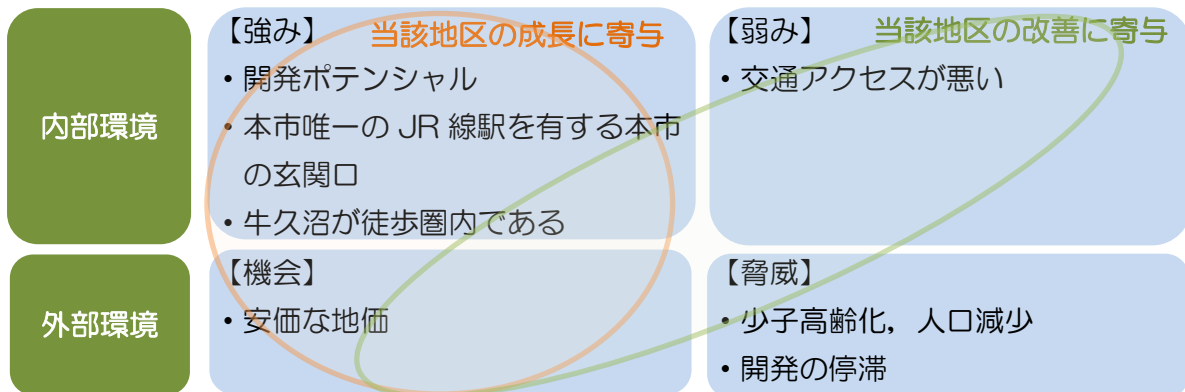
### ③ まとめ

以上を整理すると以下のとおりです。

当該地区が有する強みとして、点在する低未利用地における開発可能性のある点、本市唯一の JR 線駅を有する本市の玄関口である点、さらに本市を代表する観光拠点の一つである牛久沼が徒歩圏内である点が挙げられます。一方、弱みとして交通アクセスが悪い点が挙げられます。

外部環境については前述の本市全域と同様の状況です。

これらにより、当該地区の今後の方針として、第一に、土地が安価である点及び強みである開発ポテンシャルや本市の玄関口、牛久沼が徒歩圏内である点を活用し、当該地区の強みをさらに強化し、成長を促進する方針が考えられます。第二に、土地が安価である点を活かしながら、当該地区の弱みである交通アクセスが悪い点等を改善する方針が考えられます。



## (ウ) 牛久沼南水辺地区

### ① 外部環境

当該地区は、前述した対象地域全域の外部環境のほか、特筆すべき点として、国道6号沿いの商業施設の撤退や低迷が挙げられます。

### ② 内部環境

#### i 自然環境

当該地区は、本市を代表する観光拠点の一つである牛久沼の南側から佐貴駅の市街地と接している地域となっています。牛久沼は夕陽や白鳥などの水辺景観を有しており、水辺公園が整備されています。しかし、知名度が低い点が課題となっています。

市民等からは、道の駅、展望台、キャンプサイト、サイクリングロード等牛久沼の自然や地形を活用した施設整備等を要望する声がありました。同時に、保全をしっかりと行うべきとの声もありました。

#### ii 交通アクセス

牛久沼沿いには、牛久沼水辺公園が位置していますが、車両の進入路や佐貴駅からの徒歩ルートは十分な整備がされておらず、アクセス性は不十分な状況です。

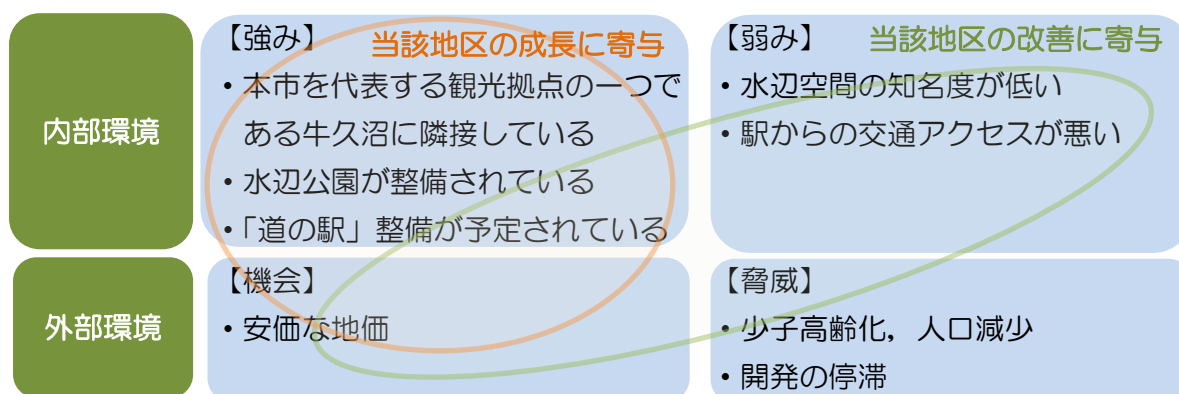
### ③ まとめ

以上を整理すると以下のとおりです。

当該地区が有する強みとして、本市を代表する観光拠点の一つである牛久沼に隣接している点、牛久沼を活用した水辺公園が整備されている点及び「道の駅」整備が予定されている点が挙げられます。一方、弱みとして、水辺空間の知名度が低い点、駅からの交通アクセスが悪い点が挙げられます。

外部環境については前述の本市全域と同様の状況です。

これらにより、当該地区の今後の方針として、現在、整備を推進している「道の駅」を中心としたにぎわいの創出のため、水辺空間を活かした整備を行うことが考えられます。



## (工) 若柴台の下・停車場線地区

### ①外部環境

前述した対象地域全域の外部環境と同様に、人口減少・少子高齢化、土地開発の停滞が挙げられます。

### ②内部環境

#### i 土地利用

当該地区は、市街化調整区域であり、水田地帯の中に住宅が散在している状況です。農地の未利用地が広がっており、対象地域の5地区の中で最も高度利用の可能性があり、その立地性を活かした高度利用が期待されることですが、インフラの未整備等が課題となっています。

市民等からは、耕作放棄地の活用を望む声がありました。また、停車場線の活用を望む声もありました。

#### ii 交通アクセス

JR 線による東西の市街地の分断がもたらす国道 6 号側との往来の不便さが課題となっています。また、国道 6 号と龍ヶ崎市街地方面とのアクセス性も不十分な状況です。佐貫駅東地区と県道八代庄兵衛新田線とを当該地区を通過して結ぶ都市計画道路佐貫 3 号線の延伸が計画されています。

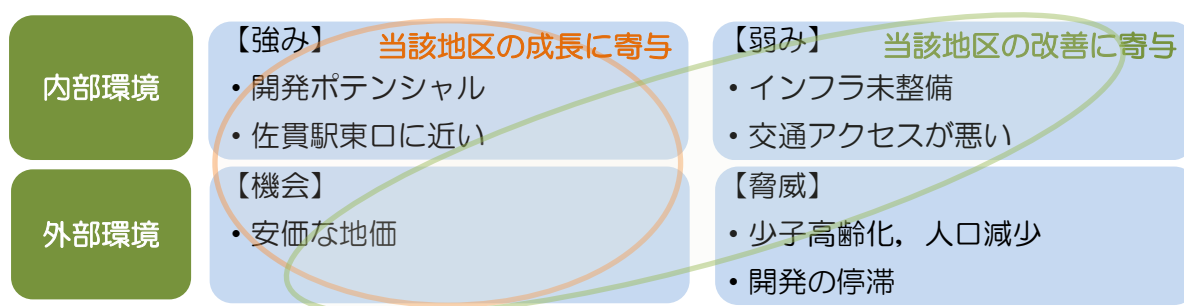
### ③まとめ

以上を整理すると以下のとおりです。

当該地区が有する強みとして、開発ポテンシャルがある点、佐貫駅東口に近い点が挙げられます。一方、弱みとして、インフラが未整備である点、交通アクセスが悪い点が挙げられます。

外部環境については前述の本市全域と同様の状況です。

以上より、当該地区の今後の方針として、土地が安価である点を活かしながら、当該地区の弱みであるインフラ未整備、交通アクセスが低い等を改善しながら、地区の成長を促進する方針が考えられます。



### (オ) 若柴宿地区

#### ①外部環境

前述した対象地域全域の外部環境と同様に、人口減少・少子高齢化が挙げられます。

#### ②内部環境

##### i 景観

旧来からの住宅地や台地・低地の境の斜面林からなる歴史的な景観が多く残る地域です。地元住民により、台地と低地を結ぶ斜面の坂にサインを設置するなどの活動が行われており、斜面林とともに歴史ある町並みが保全されています。

### ③まとめ

以上を整理すると以下のとおりです。

当該地区が有する強みとして、歴史的景観が保全されている点、市民活動によってそれが維持されている点が挙げられます。

外部環境については前述の本市全域と同様の状況です。

以上より、当該地区の今後の方針として、歴史的景観などの強みを活用し、成長を促進する方針が考えられます。



内部環境

【強み】 当該地区の成長に寄与

- 歴史的景観が保全されている
- 市民活動が活発

【弱み】 当該地区の改善に寄与

外部環境

【機会】

- 安価な地価

【脅威】

- 少子高齢化, 人口減少

#### (4) 現状・課題のまとめ

これまで検討した対象地域全域及び各地区の強み及び弱みを整理しました。

まず、強みについては、佐貫駅東地区、西地区を中心に未利用地が多く、開発ポテンシャルを有していることです。また、佐貫駅東地区、西地区は本市唯一の JR 線の駅を有しており、玄関口を担っています。さらに、地区固有の強みとして、牛久沼南水辺地区及び若柴宿地区は、自然環境や歴史環境等の地域固有資源を有しています。

次に、弱みについては、対象地域全域において総じて交通アクセスが悪い点が挙げられます。また、未利用地が広がり、にぎわいが不足しています。市民や駅利用者からもにぎわいを創出する要望は高く、地区固有の弱みとして、強みとして地域固有資源を有しているものの、その知名度が低い点や一部インフラが整備されていない点が挙げられます。

#### 対象地域全体

- 未利用地が多く、開発ポテンシャルを有する。
- 本市の玄関口を担っている。
- 豊かな自然環境を有する。
- ×駅近傍であるにもかかわらず、都市施設や商業施設の集積が乏しく、未利用地が多く存在し、にぎわいが少ない。
- ×本市内の交通が分断し、本市の玄関口の機能を果たし切れていない。
- 駅近傍であるにもかかわらず、東側には未利用地が多く存在。

#### ①佐貫駅東地区

- 駅に隣接していながら未利用地が多く、開発ポテンシャルが高い。
- 本市唯一の JR 線を有する本市の玄関口である。
- 駅のパークアンドライド利用により、一定の利用者が確保されている。
- ×駅に隣接していながら未利用地が多く、利便・にぎわい施設がほとんどない。

#### ②佐貫駅西地区

- 駅に隣接していながら未利用地が多く、開発ポテンシャルが高い。
- 本市唯一の JR 線を有する本市の玄関口である。
- 本市を代表する観光拠点である牛久沼が徒歩圏内。
- ×交通アクセスが悪い。

#### ③牛久沼南水辺地区

- 本市を代表する観光拠点である牛久沼に隣接している。
- 牛久沼を活用した水辺公園が整備されている。
- ×水辺空間の知名度が低い。
- ×駅からの交通アクセスが悪い。

#### ④若柴台の下・停車場線地区

- 未利用地が多く、開発ポテンシャルが高い。
- 佐貫駅東口に近い。
- ×インフラが未整備。
- ×交通アクセスが悪い。

#### ⑤若柴宿地区

- 歴史的景観が保全されている。
- 市民活動が活発。

以上より、対象地域に期待される役割として、大きく3つが想定されます。

第一に、「にぎわい」の創出が挙げられます。対象地域の強みである本市の玄関口である点、開発ポテンシャルを有する点を活用してにぎわいを創出し、対象地域、ひいては本市全域の成長に寄与させることが求められます。具体的に必要な機能として、にぎわい拠点の形成・強化、ブランディング、回遊性機能の向上が挙げられます。

第二に、「自然」の活用が挙げられます。牛久沼をはじめ、若柴宿の歴史的景観、対象地域に広がる水田地帯は本市の重要な資源であり、強みとなっています。これを活用し、対象地域、ひいては本市全域の成長に寄与させることが求められます。具体的に必要な機能として、自然環境を活かした住民の憩い空間の創出、観光拠点機能が挙げられます。

第三に、「暮らし」の向上が挙げられます。対象地域の大きな課題として交通アクセスが悪い点が挙げられます。これを改善するために、対象地域に「暮らし」の向上機能を追加することが求められます。具体的に必要な機能として、交通結節点機能の強化及び安全安心の住環境の実現が挙げられます。

#### ～期待される役割・機能～

##### 1. 「にぎわい」の創出

- にぎわい拠点としての商業・公共機能強化
- 駅前シンボル空間整備による地域のブランディング
- 利用者活動を促すまちの回遊性機能の向上

##### 2. 「自然」の活用

- 自然環境を活かした住民の憩い空間の創出
- 広域交通と自然資源による観光拠点機能の強化と交流人口の増加

##### 3. 「暮らし」の向上

- 交通結節点機能の強化
- 安全安心の住環境の実現

## 4 対象地域の将来像

### (1) まちづくりのコンセプト

前章までの調査整理内容を基に、佐貫駅周辺地域整備における、まちづくりのコンセプトを策定しました。以下に、コンセプトを示します。

市民の誇るまち龍ヶ崎の顔づくり  
～ にぎわい，自然，暮らしで創造する交流の玄関口 ～

### (2) まちづくりの目標及び基本戦略

まちづくりのコンセプトを基に、より具体的な内容として、まちづくりの目標，基本戦略を整理しました。

まちづくりの目標	I 市の玄関口にふさわしいにぎわいの創出	
	II 水辺を中心とした豊かな自然・景観資源を活用した交流空間の創造	
	III 広域交通を活かした土地利用の高度化と子育て環境の充実した豊かな暮らしの実現	
基本戦略	基本戦略 I ～にぎわい～ ・にぎわい拠点としての商業・公共機能の強化 ・駅前シンボル空間整備による地域のブランディング ・利用者活動を促すまちの回遊性機能の向上	にぎわい
	基本戦略 II ～自然～ ・自然環境を活かした住民の憩い空間の創出 ・広域交通と自然資源による観光拠点機能の強化と交流人口の増加	自然
	基本戦略 III ～暮らし～ ・交通結節点機能の強化 ・子育て環境日本一をスローガンとした，安全安心の住環境の実現	暮らし

## 5 ゾーンごとの整備方針

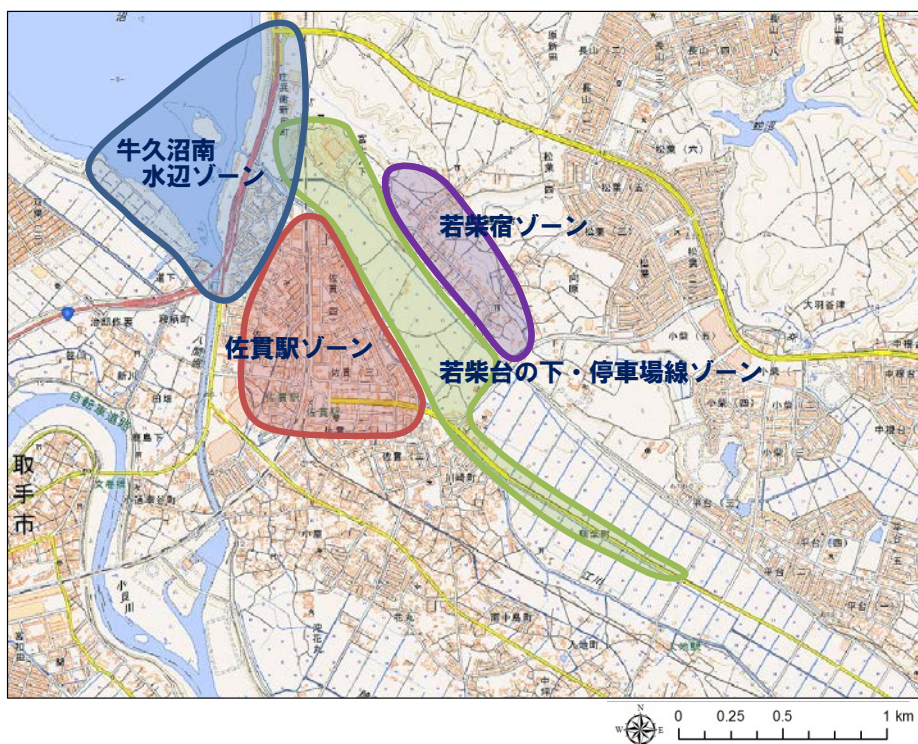
### (1) ゾーニング

課題整理や各種の意見聴取を踏まえ、基本戦略を実現していくに当たり、地域特性に応じて、以下のゾーンに区分して整備方針を定めることとしました。

- ア 佐貫駅ゾーン
- イ 牛久沼南水辺ゾーン
- ウ 若柴台の下・停車場線ゾーン
- エ 若柴宿ゾーン

なお、佐貫駅ゾーンについては、前述の現状整理においては「佐貫駅東地区」と「佐貫駅西地区」に分かれていましたが、共に駅を直接挟む地区でありながら分断感が強く、本市の玄関口としての機能強化のためには一体的な取組が求められることから、1つのゾーンとして設定しました。

～基本構想ゾーニング図～



(出所) 「地理院地図」 (国土地理院) をもとに作成 (ゾーン名は本調査にて設定)



## (2) 整備方針及び整備計画

まちづくりのコンセプトを基にした、「まちづくりの目標及び基本戦略」を実現するための整備を行うに当たっての、各ゾーンにおける整備方針及び整備計画は以下のとおりとしました。

ア

### 佐貴駅ゾーン

#### 【現状（再掲）】

- ・ 駅に隣接していながら未利用地が多く、開発ポテンシャルが高い状況です。
- ・ 本市唯一の JR 線を有する本市の玄関口です。
- ・ 駅のパークアンドライド利用により、一定の利用者が確保されています。
- ・ 駅に隣接していながら未利用地が多く、利便・にぎわい施設がほとんどありません。
- ・ 本市を代表する観光拠点である牛久沼が徒歩圏内にあります。
- ・ ゾーン内の交通アクセスが悪い状況です。



基本戦略

#### 基本戦略 I ～にぎわい～

- ・ にぎわい拠点としての商業・公共機能の強化
- ・ 駅前シンボル空間整備による地域のブランディング
- ・ 利用者活動を促すまちの回遊性機能の向上

にぎわい

#### 基本戦略 II ～自然～

- ・ 自然環境を活かした住民の憩い空間の創出
- ・ 広域交通と自然資源による観光拠点機能の強化と交流人口の増加

自然

#### 基本戦略 III ～暮らし～

- ・ 交通結節点機能の強化
- ・ 子育て環境日本一をスローガンとした、安全安心の住環境の実現

暮らし

#### 【整備方針】

商業・公共機能の強化、シンボル空間創出による地域ブランディングの中心として、利用者の回遊性が増すような交通結節点としての強みを活かしたにぎわいの整備を行います。

## 【整備計画】

短期（5年以内に実施）及び中長期（5年を超えた将来において実施）で想定される計画は以下のとおりです。

### 短期計画

- ・ 東口ロータリー改修
- ・ 駅前子どもステーションの運営
- ・ 都市計画道路佐貫3号線延伸事業
- ・ 常磐線佐貫駅駅名改称

### 中長期計画

- ・ 商業、行政機能の拡充
- ・ 子育て支援機能の拡充
- ・ 駅前での企画イベント等の継続的な実施



## イ

### 牛久沼南水辺ゾーン

#### 【現状（再掲）】

- ・ 本市を代表する観光拠点である牛久沼に隣接しています。
- ・ 牛久沼を活用した水辺公園が整備されています。
- ・ 水辺空間の知名度が低い状況です。
- ・ 駅からの交通アクセスが悪い状況です。



基本戦略

基本戦略 I ~にぎわい~

- にぎわい拠点としての商業・公共機能の強化
- 駅前シンボル空間整備による地域のブランディング
- 利用者活動を促すまちの回遊性機能の向上

にぎわい

基本戦略 II ~自然~

- 自然環境を活かした住民の憩い空間の創出
- 広域交通と自然資源による観光拠点機能の強化と交流人口の増加

自然

基本戦略 III ~暮らし~

- 交通結節点機能の強化
- 子育て環境日本一をスローガンとした、安全安心の住環境の実現

暮らし

【整備方針】

水辺の自然を活かした空間整備により、広域を含めた観光交流人口の増加とともに、地域住民にとっての憩いの空間整備を行います。

【整備計画】

短期（5年以内に実施）及び中長期（5年を超えた将来において実施）で想定される計画は以下のとおりです。

短期計画

- 道の駅整備
- 特産品等のプロモーション・情報発信機能の整備

中長期計画

- 佐貫駅から牛久沼へのアクセス道路の整備
- 牛久沼周囲の親水空間の整備  
(水辺公園、道の駅等の「点」から「線」「面」への展開。周辺自治体との連携も想定)





## 【現状（再掲）】

- ・ 未利用地が多く、開発ポテンシャルが高い状況です。
- ・ 佐貴駅東口から近い位置にあります。
- ・ インフラが未整備となっています。
- ・ 交通アクセスが悪い状況です。



## 基本戦略

## 基本戦略 I ～にぎわい～

- ・ にぎわい拠点としての商業・公共機能の強化
- ・ 駅前シンボル空間整備による地域のブランディング
- ・ 利用者活動を促すまちの回遊性機能の向上

にぎわい

## 基本戦略 II ～自然～

- ・ 自然環境を活かした住民の憩い空間の創出
- ・ 広域交通と自然資源による観光拠点機能の強化と交流人口の増加

自然

## 基本戦略 III ～暮らし～

- ・ 交通結節点機能の強化
- ・ 子育て環境日本一をスローガンとした、安全安心の住環境の実現

暮らし

## 【整備方針】

周辺ゾーンとの交通機能の確保と広域交通へのアクセス機能改善を契機に、複合機能エリアとして整備を行います。

## 【整備計画】

短期（5年以内に実施）及び中長期（5年を超えた将来において実施）で想定される計画は以下のとおりです。

## 短期計画

- ・ 都市計画道路佐貴3号線延伸事業（再掲）

## 中長期計画

- ・ 停車場線沿線活用推進（シンボルロード化）
- ・ 停車場線から国道6号へのアクセス道路の整備
- ・ 広域アクセス改善による、教育、業務、官公署等機能の誘致



【現状（再掲）】

- ・ 歴史的景観が保全されています。
- ・ 市民活動が活発に行われています。



基本戦略

基本戦略 I ～にぎわい～

- ・ にぎわい拠点としての商業・公共機能の強化
- ・ 駅前シンボル空間整備による地域のブランディング
- ・ 利用者活動を促すまちの回遊性機能の向上

にぎわい

基本戦略 II ～自然～

- ・ 自然環境を活かした住民の憩い空間の創出
- ・ 広域交通と自然資源による観光拠点機能の強化と交流人口の増加

自然

基本戦略 III ～暮らし～

- ・ 交通結節点機能の強化
- ・ 子育て環境日本一をスローガンとした、安全安心の住環境の実現

暮らし

【整備方針】

自然環境や景観資源による若柴宿の空間を保全し、住民の豊かな暮らしを創造する整備を行います。

【整備計画】

短期（5年以内に実施）及び中長期（5年を超えた将来において実施）で想定される計画は以下のとおりです。

短期計画

- ・ サイン整備
- ・ 散策路整備

中長期計画

- ・ 歴史的景観の保全活動等の継続的な実施





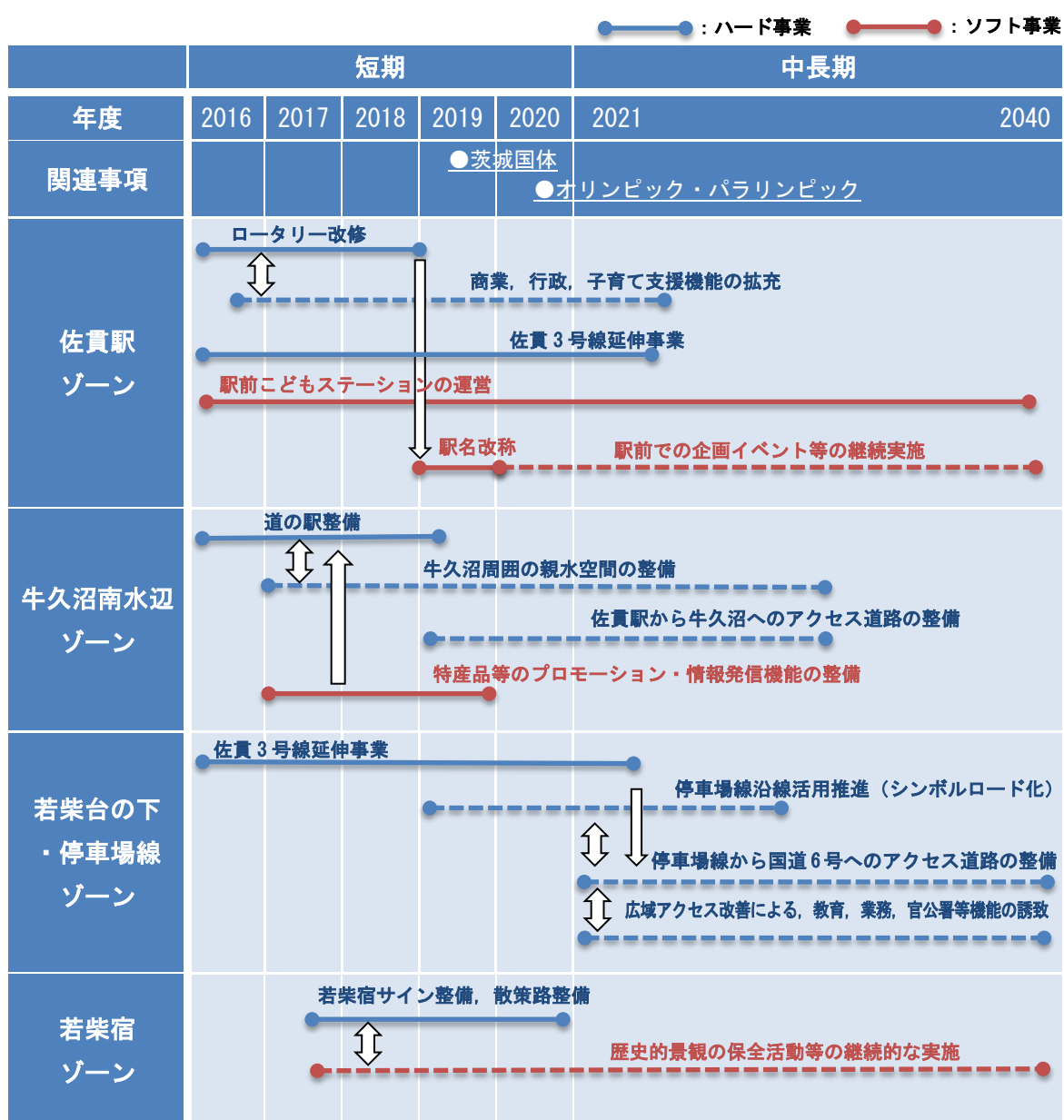
### (3) 事業スケジュール


各ゾーンにおける各事業のスケジュールは下図のとおりです。

短期的（5年以内）には、2019（平成31）年の茨城国体及び2020（平成32）年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会をめぐり、市民の生活利便性の向上や交流促進に加え、それらのイベント等に伴い増加が期待される来訪者を最初に受け入れることとなる、「本市の玄関口」としてふさわしい地域とするための施策を実施します。

長期的には、道路整備事業、低未利用地の活用及びそれに関連した取組を実施していきます。

～想定事業スケジュール表～





平成 28 年 11 月発行

常磐線佐貫駅周辺地域整備基本構想

龍ヶ崎市総合政策部企画課

〒301-8611 茨城県龍ヶ崎市 3710 番地  
TEL : 0297-64-1111