

第3章 目指すべき都市の骨格構造

1. 目指すべき骨格構造の基本的な考え方..... 42
2. 目指すべき都市の骨格構造..... 43

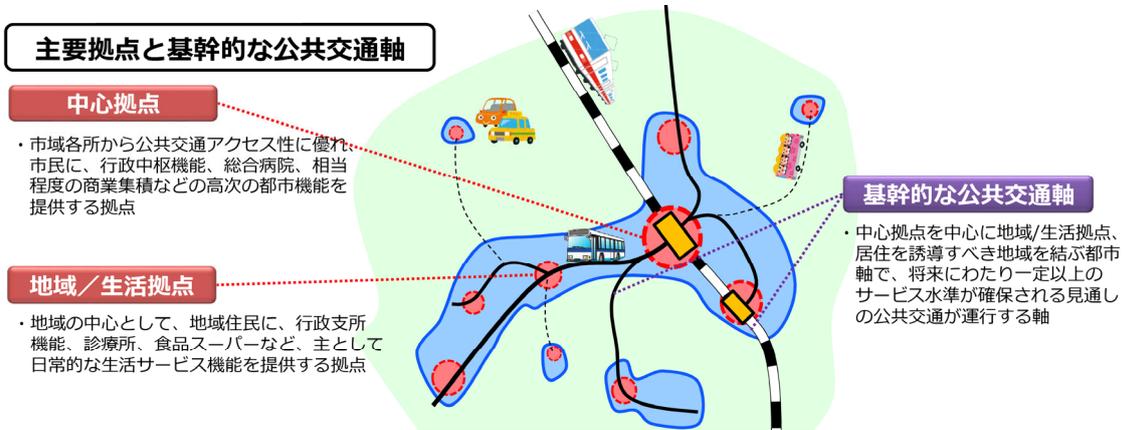
1. 目指すべき骨格構造の基本的な考え方

目指すべき都市の骨格構造とは、立地適正化計画のまちづくり方針の実現を図るとともに、将来の人口減少や高齢化に対応し、持続可能な都市とするための都市構造のことです。

「立地適正化計画作成の手引き（国土交通省R4年4月）」では、目指すべき都市の骨格構造について、以下の考え方が示されています。

《目指すべき都市の骨格構造の考え方(立地適正化計画作成の手引きより)》

都市全体の観点から、目指すべきまちづくりの方針（ターゲット）を見据えながら、道路網等の都市施設、人口の集積状況、主要な公共交通路線、都市機能施設、公共施設の配置等をもとに、将来においても持続可能な都市の骨格構造を抽出することが重要です。



各拠点地区のイメージ

拠点類型	地区の特性	設定すべき場所の例	地区例
中心拠点	市域各所からの公共交通アクセス性に優れ、市民に、行政中枢機能、総合病院、相当程度の商業集積などの高次の都市機能を提供する拠点	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 特に人口が集積する地区 ▶ 各種の都市機能が集積する地区 ▶ サービス水準の高い基幹的な公共交通の結節点として市内各所から基幹的な公共交通等を介して容易にアクセス可能な地区 ▶ 各種の都市基盤が整備された地区 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 中心市街地活性化基本計画の中心市街地 ○ 市役所や市の中心となる鉄軌道駅の周辺 ○ 業務・商業機能等が集積している地区等
地域／生活拠点	地域の中心として、地域住民に、行政支所機能、診療所、食品スーパーなど、主として日常生活サービス機能を提供する拠点	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 周辺地域に比べて人口の集積度合いが高い地区 ▶ 日常生活サービス施設等が集積する地区 ▶ 徒歩、自転車又は端末公共交通手段を介して、周辺地域から容易にアクセス可能な地区 ▶ 周辺地域に比べて都市基盤の整備が進んでいる地区 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 行政支所や地域の中心となる駅、バス停の周辺 ○ 近隣商業地域など小売機能等が一定程度集積している地区 ○ 合併町村の旧庁舎周辺地区等

基幹的な公共交通軸のイメージ

	公共交通軸の特性	対象となる公共交通路線の考え方
基幹的な公共交通軸	中心拠点を中心に地域/生活拠点、居住を誘導すべき地域を結ぶ都市軸で、将来にわたり一定以上のサービス水準を確保する公共交通が運行する軸	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 一定以上のサービス水準を有する路線であり、一定の沿線人口密度があり、かつ公共交通政策でも主要路線として位置づけられるなど、サービス水準の持続性が確保されると見込まれる路線 ▶ 中心拠点と地域/生活拠点、各拠点と居住を誘導すべき地域とを結ぶ路線

2. 目指すべき都市の骨格構造

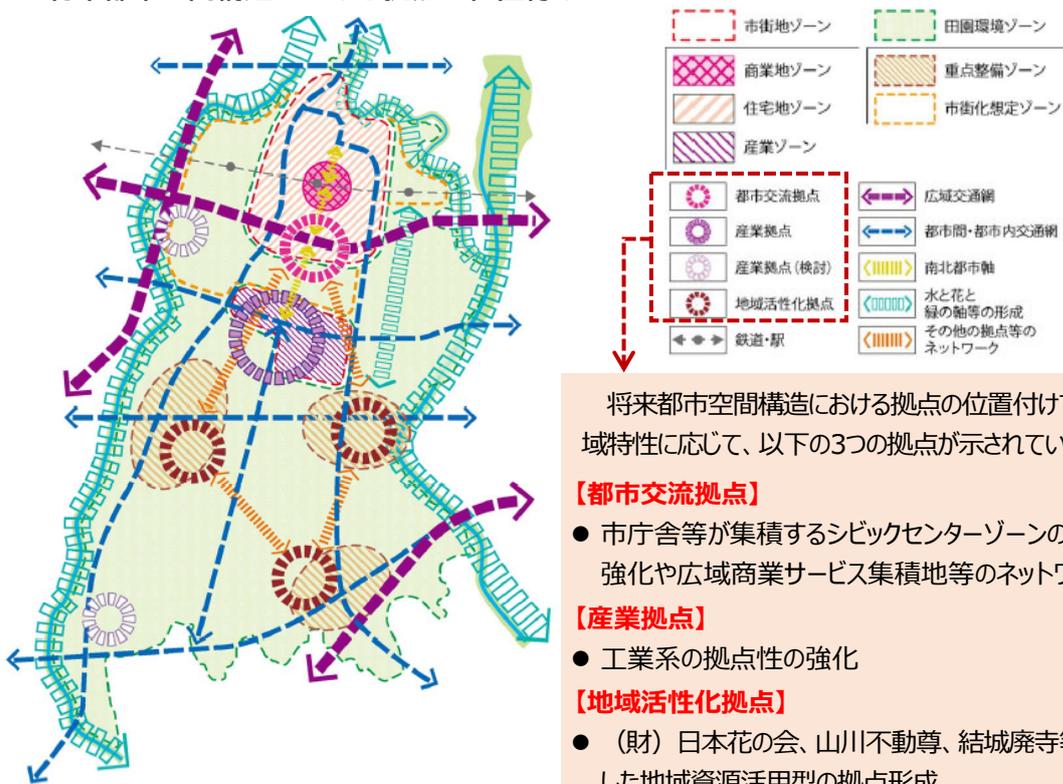
本計画における都市の骨格構造は、結城市都市計画マスタープラン（H29.6改定版）で示されている将来都市空間構造や都市機能の集積等の本市の現況を基に、都市機能の集積を目指す「拠点」や、拠点間等の移動が可能となる「基幹的な公共交通軸」を設定します。

（1）拠点設定の考え方

結城市都市計画マスタープラン（H29.6改定版）で示されている将来都市空間構造による拠点の位置付け及び都市機能の集積状況から、都市機能の集積を目指す拠点を設定します。

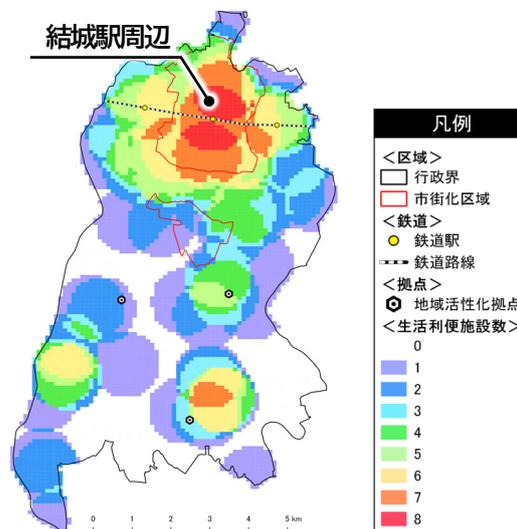
《 拠点設定の考え方 》

■将来都市空間構造における拠点の位置付け



■都市機能の集積状況

市内における都市機能の集積状況を見ると、商業や医療、福祉等の都市機能は、将来都市空間構造の拠点に位置付けのある結城駅周辺や都市交流拠点及び地域活性化拠点周辺に集積しており、特に結城駅周辺では利便性が高い状況であると評価できる。

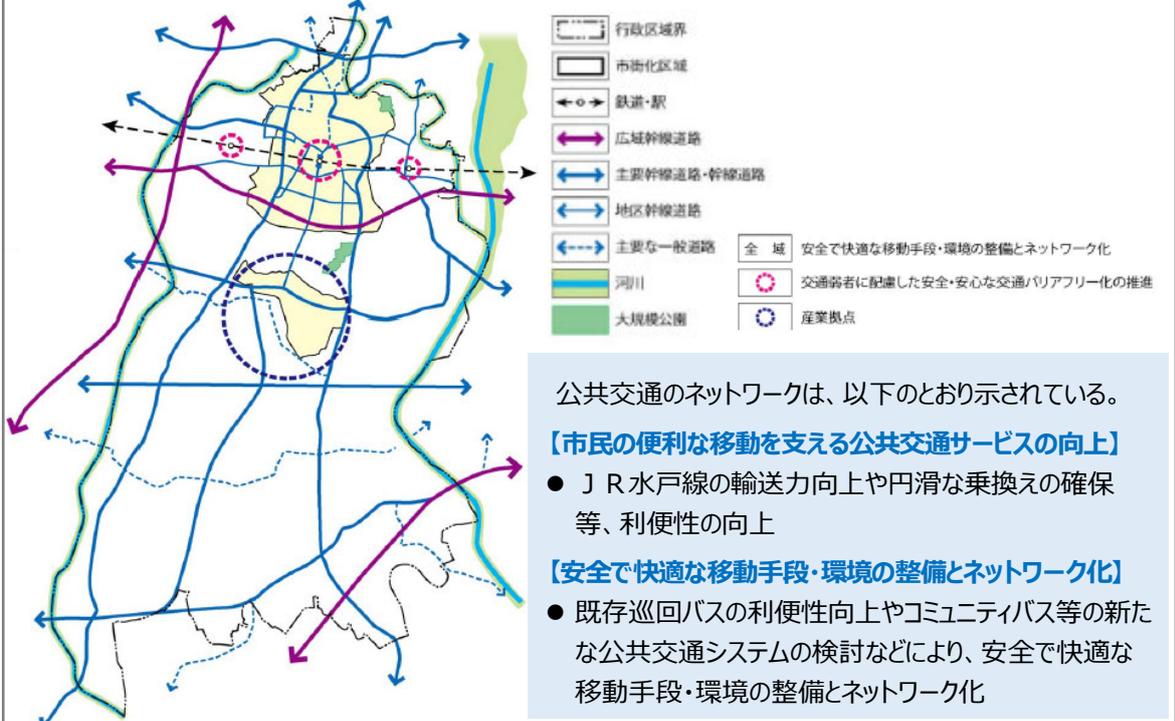


(2) 基幹的な公共交通軸設定の考え方

結城市都市計画マスタープラン（H29.6改定版）で示されている公共交通ネットワークの形成方針による将来的な公共交通ネットワークの考え方及び現況の公共交通の運行状況から、基幹的な公共交通軸を設定します。

《 基幹的な公共交通軸設定の考え方 》

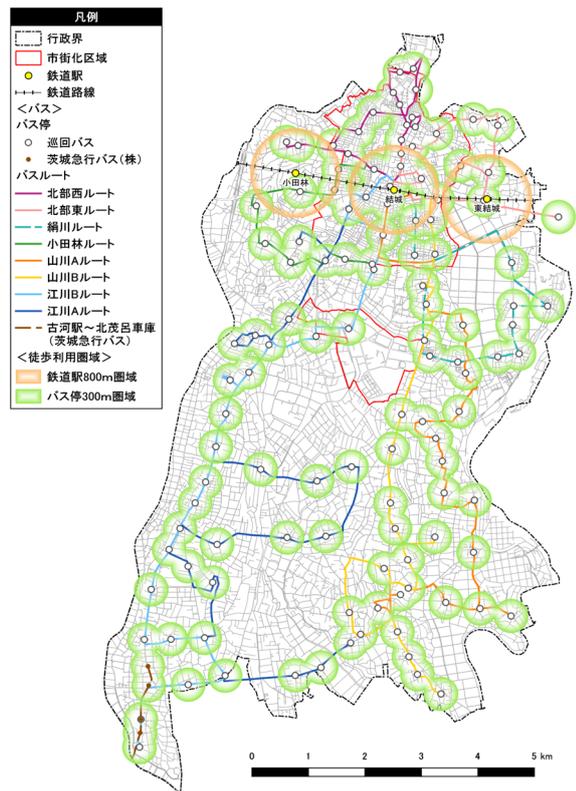
■公共交通ネットワークの形成方針における公共交通ネットワークの考え方



■公共交通の運行状況

市内の公共交通の運行状況を見ると、J R水戸線は、本市の中心市街地である結城駅周辺と近隣都市を結んでいる主要な公共交通機関となっている。

また、巡回バスは市街化区域内では概ねカバーするように運行しており、日常的な移動手段としての役割を担っているとともに、市域の大部分を占める市街化調整区域においては、結城駅への接続や交通弱者への移動手段として、重要な公共交通となっている。



(3) 目指すべき都市の骨格構造

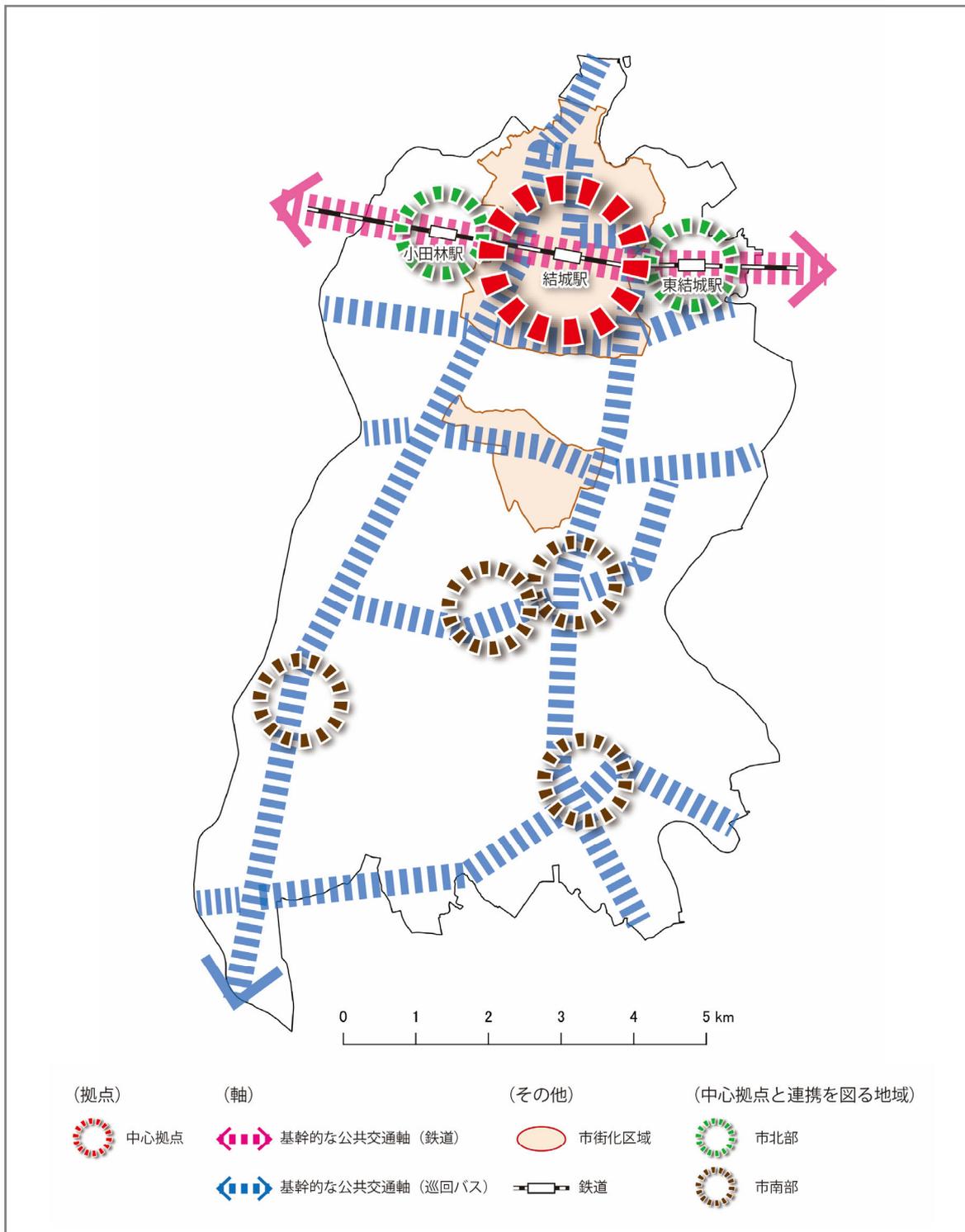


図 目指すべき都市の骨格構造図

■ 目指すべき都市の骨格構造の考え方

(拠点)

中心拠点

結城駅周辺

- 本市の人口と経済活動を支えている結城駅周辺は、結城市の玄関口としてふさわしい、多様な都市機能の更なる誘導を推進する拠点として位置づけ

(軸)

基幹的公共交通軸（鉄道）

JR 水戸線

- 本市の中心拠点と近隣都市を結んでいる主要な公共交通機関であるため、基幹的公共交通軸として位置づけ

基幹的公共交通軸（バス）

巡回バス

- 中心拠点内の利便性ととともに、市街化調整区域から市街化区域へのアクセス性及び鉄道利用の向上の観点から、「主要幹線道路・幹線道路」を中心に現行路線を基本とした基幹的公共交通軸として位置づけ

※中心拠点と連携を図る地域

市北部

小田林駅・東結城駅
周辺

- 農業との調和を図りつつ、鉄道沿線の交通利便性を活かした集落環境の維持を図るエリア

市南部

結城坂東線沿線の山川出張所周辺

結城野田線沿線の
結城ひかり幼稚園周辺

結城坂東線沿線の上山川保育所周辺

結城南中学校周辺
(学校再編や文教ゾーン検討地域)

- 中心拠点へのアクセス性の維持や公共施設の再編等により、農村地域の利便性や将来的な人口、地域コミュニティ維持を図るエリア