

3章 都市の現況分析

1) 市民生活の利便性の分析

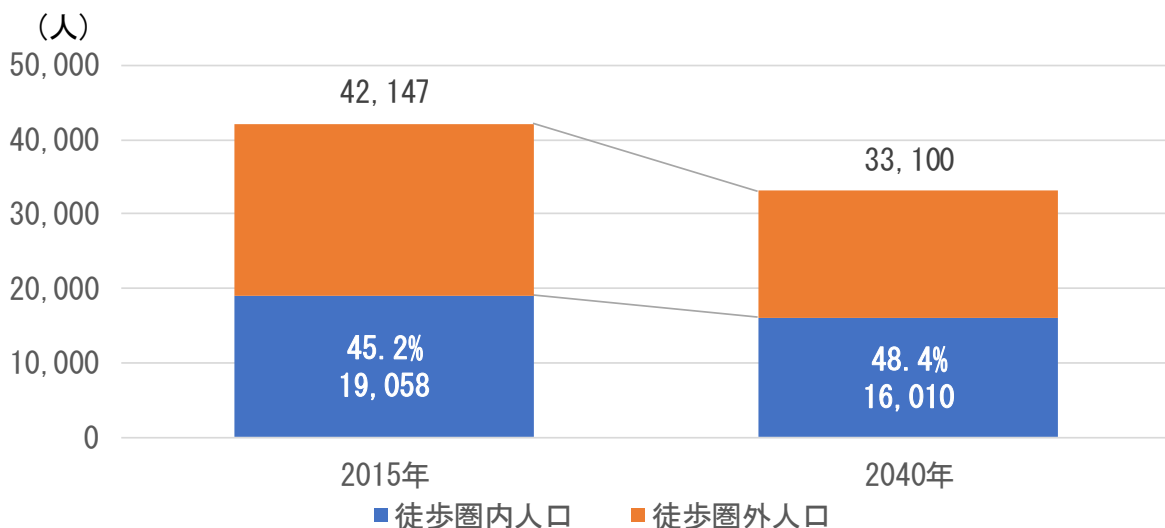
①商業施設（スーパーマーケット）

スーパーマーケットの徒歩圏内の人口は平成27年（2015年）の19,058人から平成52年（2040年）には16,010人まで減少する見込みです。一方で、本市に占めるスーパーマーケットの徒歩圏内※の人口の比率は、45.2%から48.4%に増加する見込みです。

スーパーマーケットの徒歩圏内の人口密度は、平成27年（2015年）の22.2人/haから平成52年（2040年）の18.7人/haに減少する見込みです。

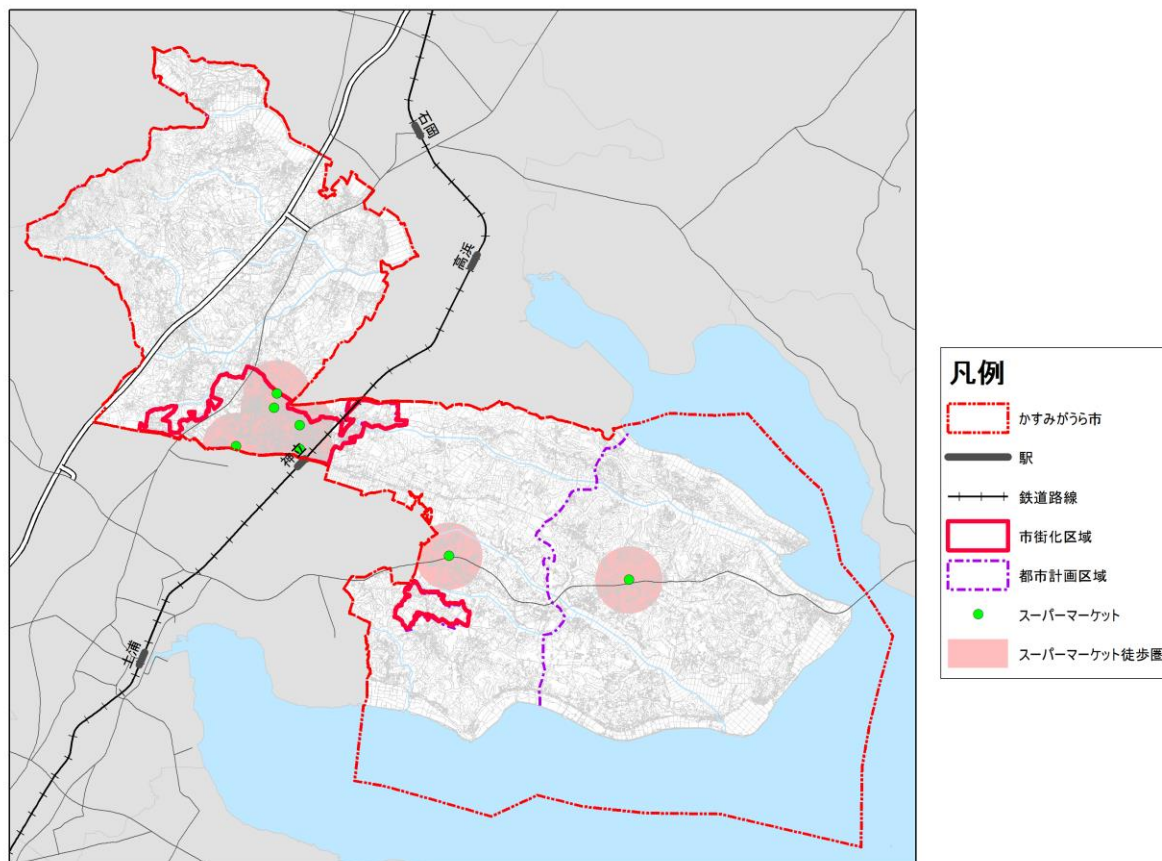
スーパーマーケットの徒歩圏内は、神立駅周辺の市街化区域内及び国道354号沿いに広がっています。神立駅周辺の市街化区域内では、国道6号沿い、巾木免、希望ヶ丘、天神周辺はスーパーマーケットの徒歩圏外となっています。

■スーパーマーケットの徒歩圏内の人口

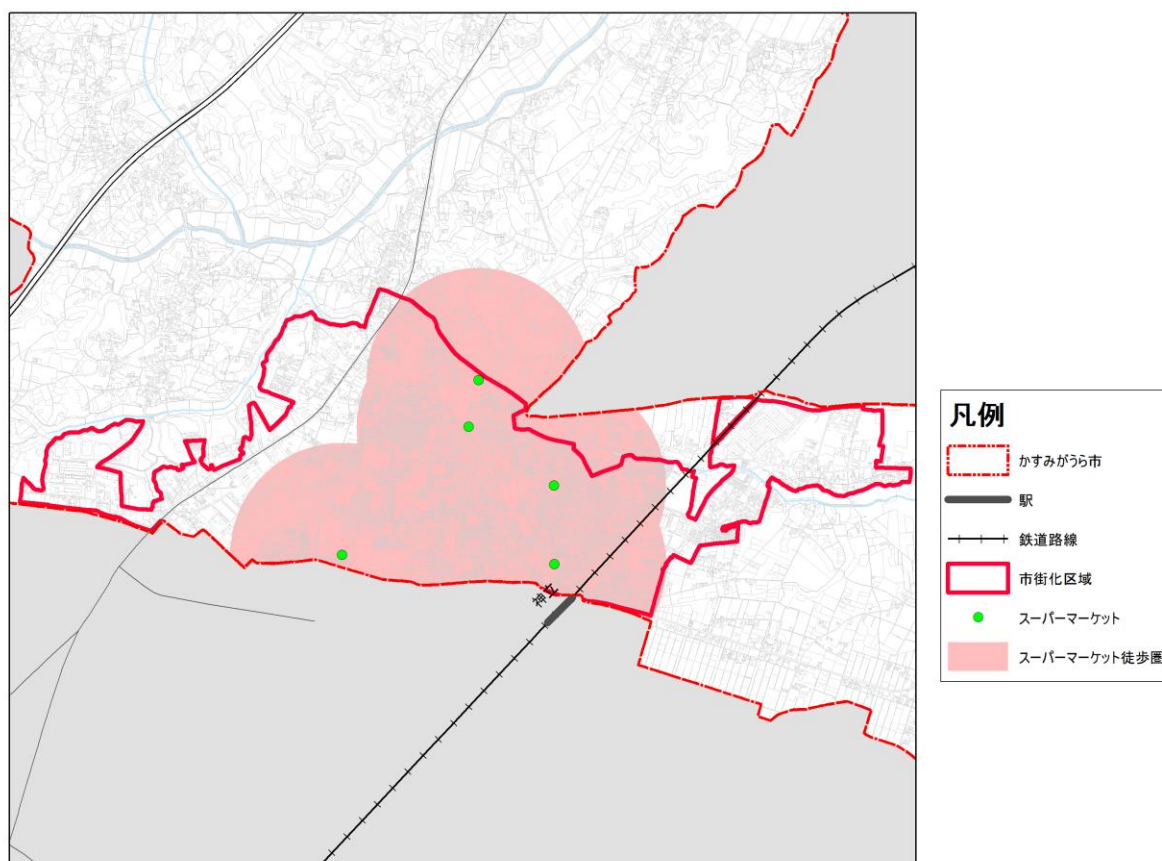


※徒歩圏は、かすみがうら市まちづくりアンケート調査結果（参照：98 ページ）を踏まえ、市内に立地する施設を対象に、各施設を中心とした半径 800m を採用した。なお、この『各施設を中心とした半径 800m』は都市構造評価に関するガイドブックにおいても、一般的な徒歩圏とされている。

■スーパーマーケットの徒歩圏



■スーパーマーケットの徒歩圏（神立駅周辺）



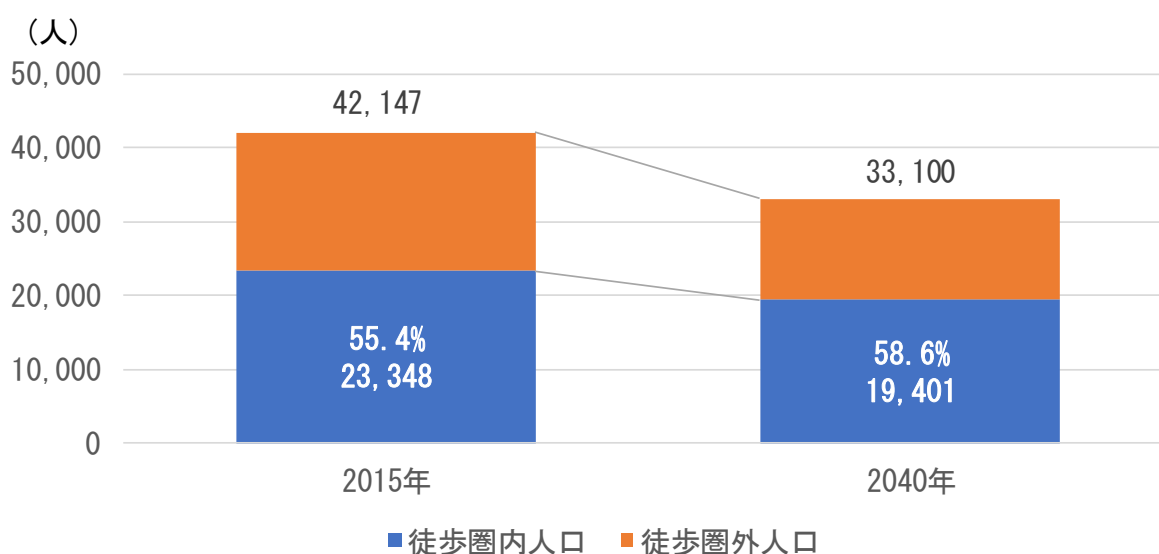
②商業施設（コンビニエンスストア）

コンビニエンスストアの徒歩圏内の人口は平成27年（2015年）の23,348人から平成52年（2040年）には19,401人まで減少する見込みです。一方、本市に占めるコンビニエンスストアの徒歩圏内の人口の比率は、55.4%から58.6%に増加する見込みです。

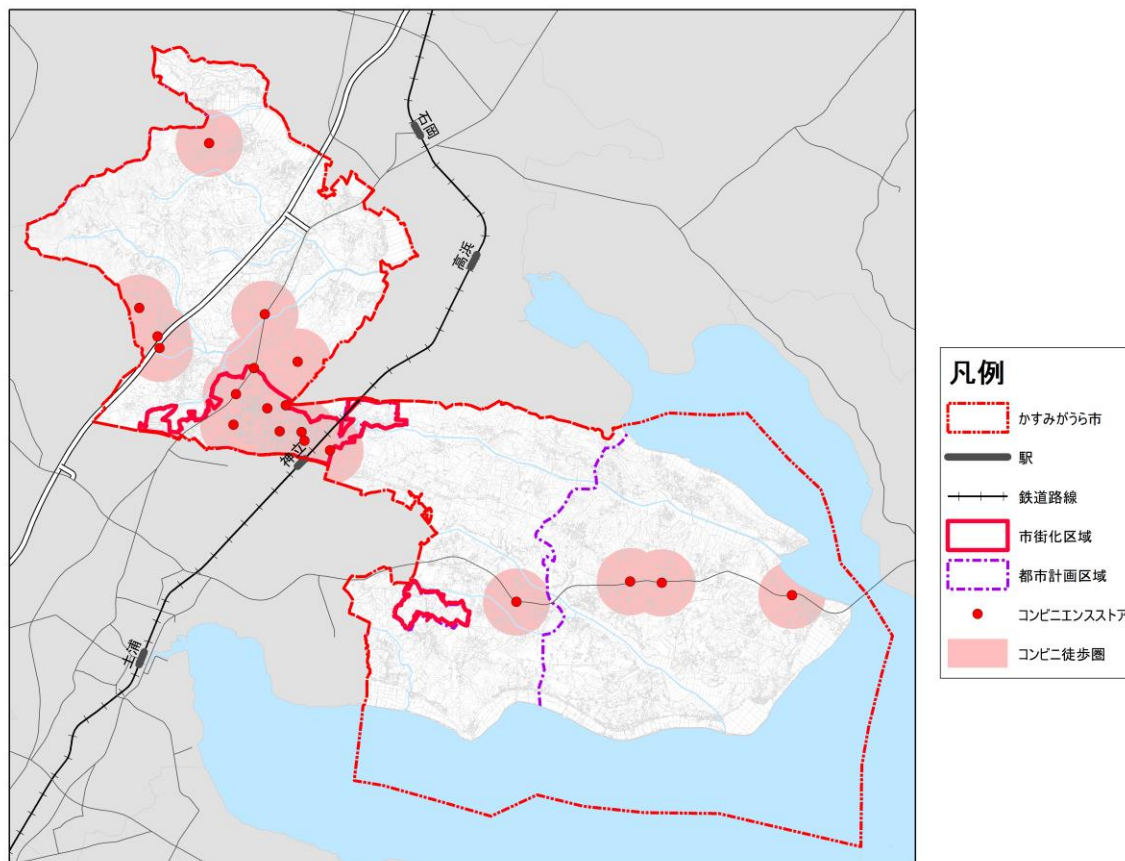
コンビニエンスストアの徒歩圏内の人口密度は、平成27年（2015年）の9.9人/haから平成52年（2040年）の8.2haに減少する見込みです。

コンビニエンスストアの徒歩圏内は、神立駅周辺の市街化区域内、北部に隣接する下稲吉地区及び国道354号沿いなどに広がっています。神立駅周辺の市街化区域内では、上稲吉南部、巾木免、希望ヶ丘、天神周辺はコンビニエンスストアの徒歩圏外となっています。

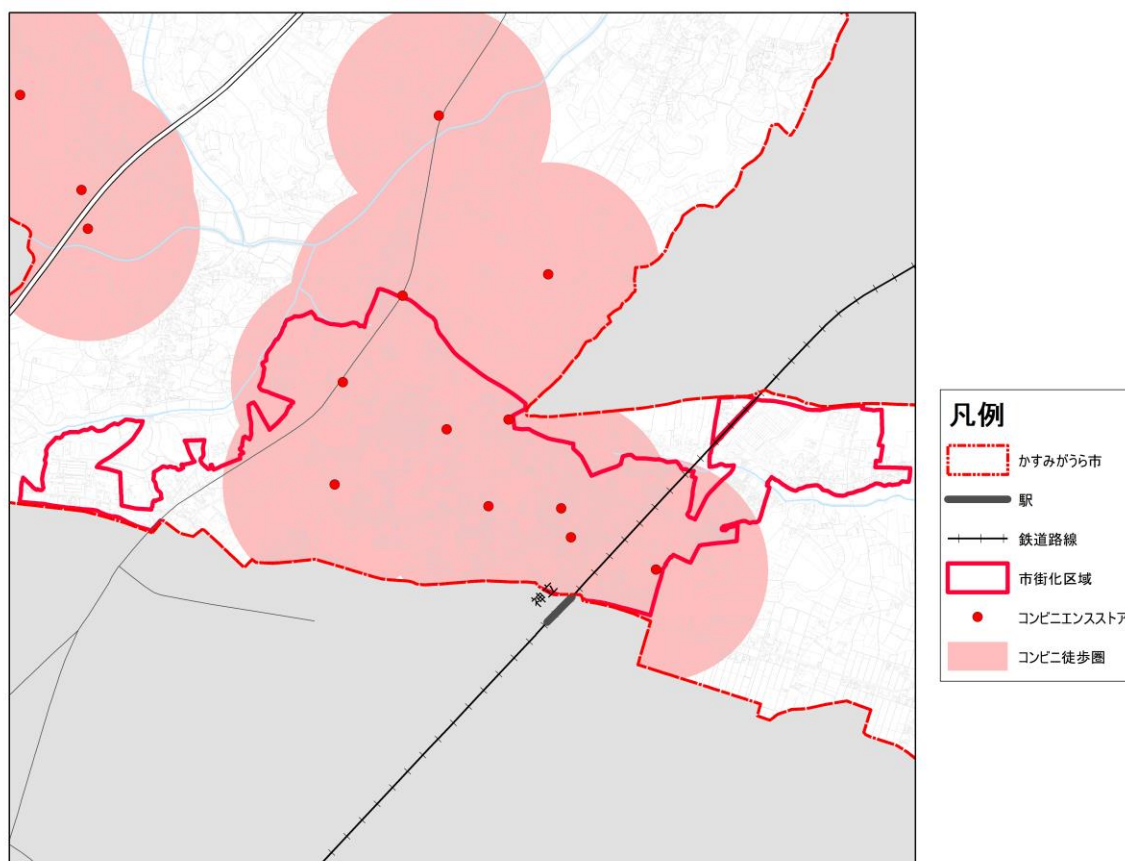
■コンビニエンスストアの徒歩圏内の人口



■コンビニエンスストアの徒歩圏



■コンビニエンスストアの徒歩圏（神立駅周辺）



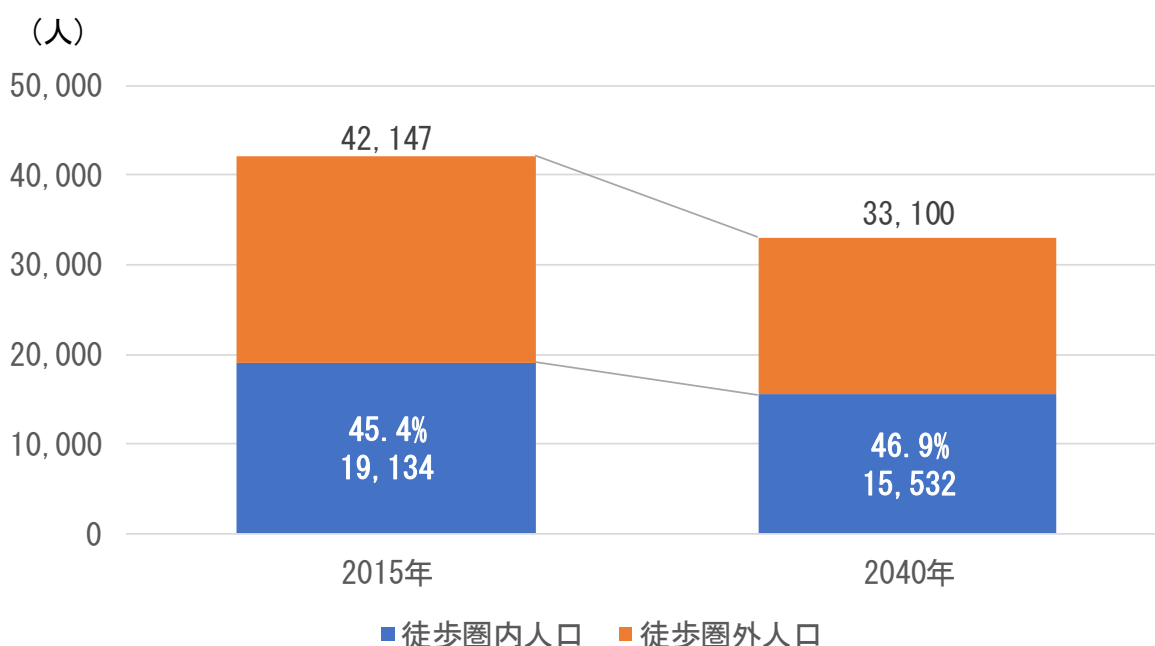
③医療施設（内科及び外科、一般への診療を実施している施設のみ）

医療施設の徒歩圏内の人口は平成27年（2015年）の19,134人から平成52年（2040年）には15,532人まで減少する見込みです。一方、本市に占める医療施設の徒歩圏内の人口の比率は、45.4%から46.9%に増加する見込みです。なお、平成23年（2011年）の全国平均は85%です。

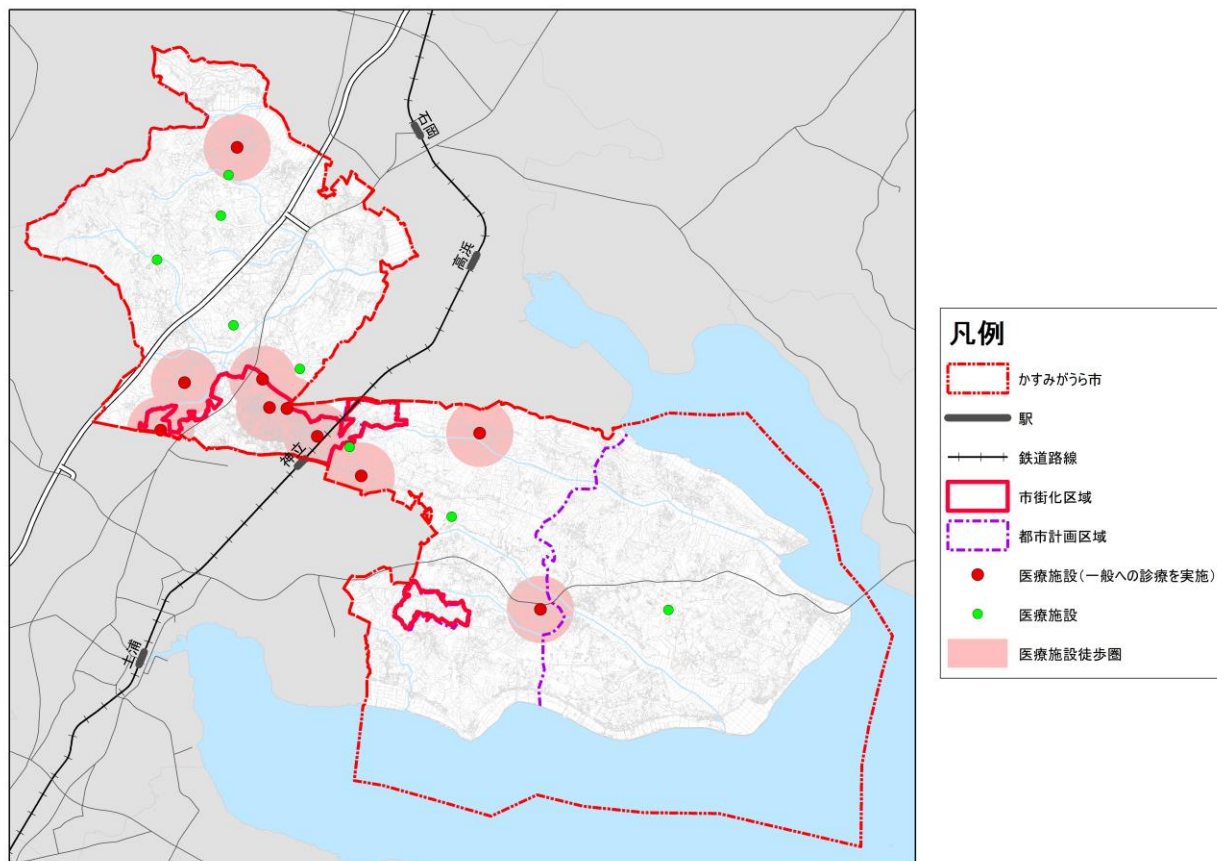
医療施設の徒歩圏内の人口密度は、平成27年（2015年）の12.7人/haから平成52年（2040年）の10.3人/haに減少する見込みです。

医療施設の徒歩圏内は、市内に分散しており、神立駅周辺の市街化区域内、北部に隣接する下稲吉地区、東部に隣接する穴倉地区、県道64号及び県道138号及び国道354号沿いなどに広がっています。神立駅周辺の市街化区域内では、下稲吉南部、稲吉南一丁目、同二丁目、天神周辺は本市の医療施設の徒歩圏外となっています。

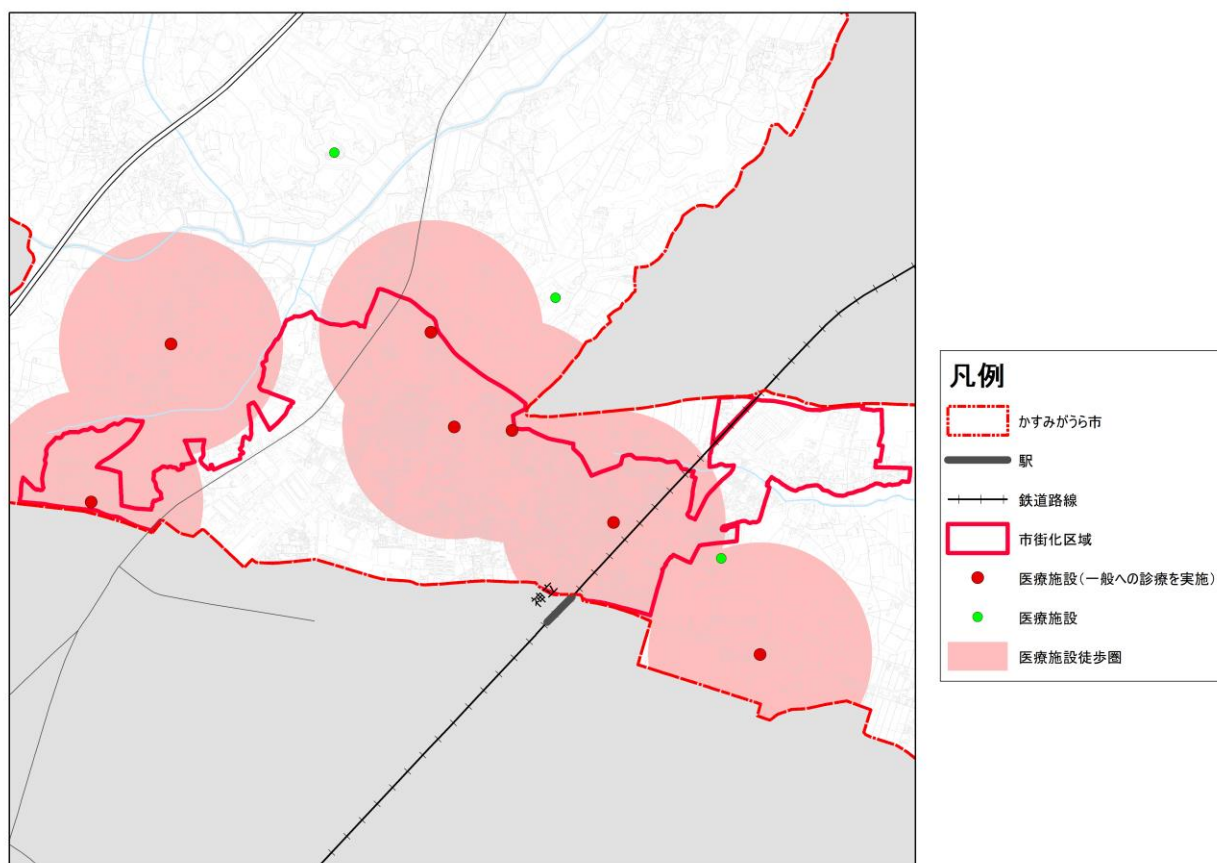
■医療施設の徒歩圏内の人口



■医療施設の徒歩圏



■医療施設の徒歩圏（神立駅周辺）



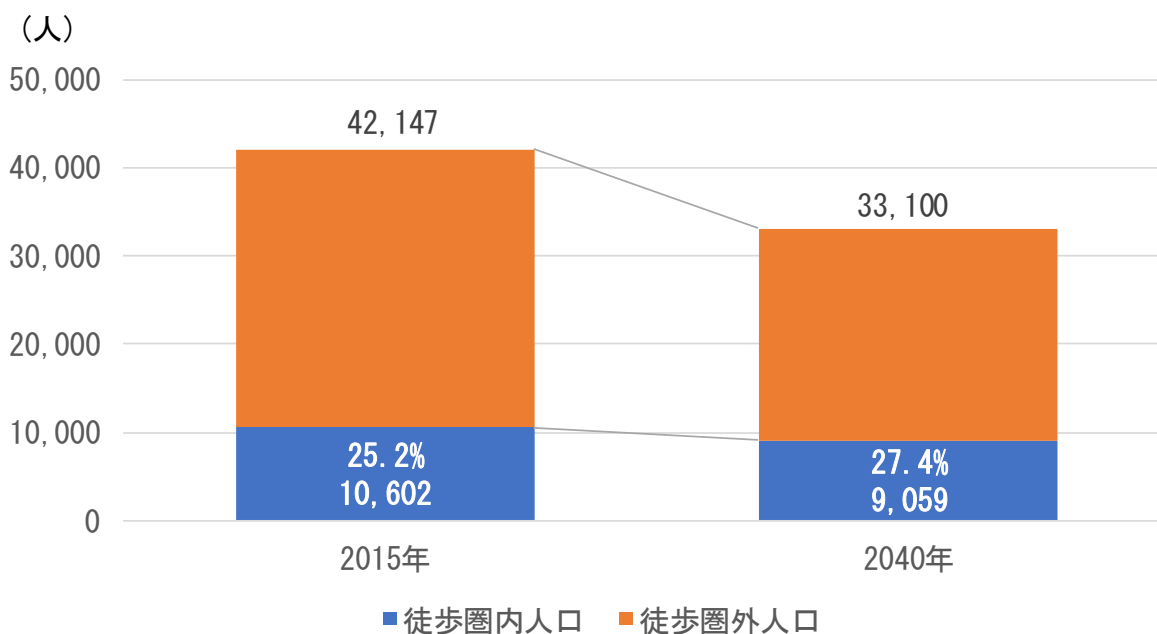
④市役所等（市役所及び出張所）

市役所等の徒歩圏内の人口は平成27年（2015年）の10,602人から平成52年（2040年）には9,059人まで減少する見込みです。一方、本市に占める市役所等の徒歩圏内の人口の比率は、25.2%から27.4%に増加する見込みです。

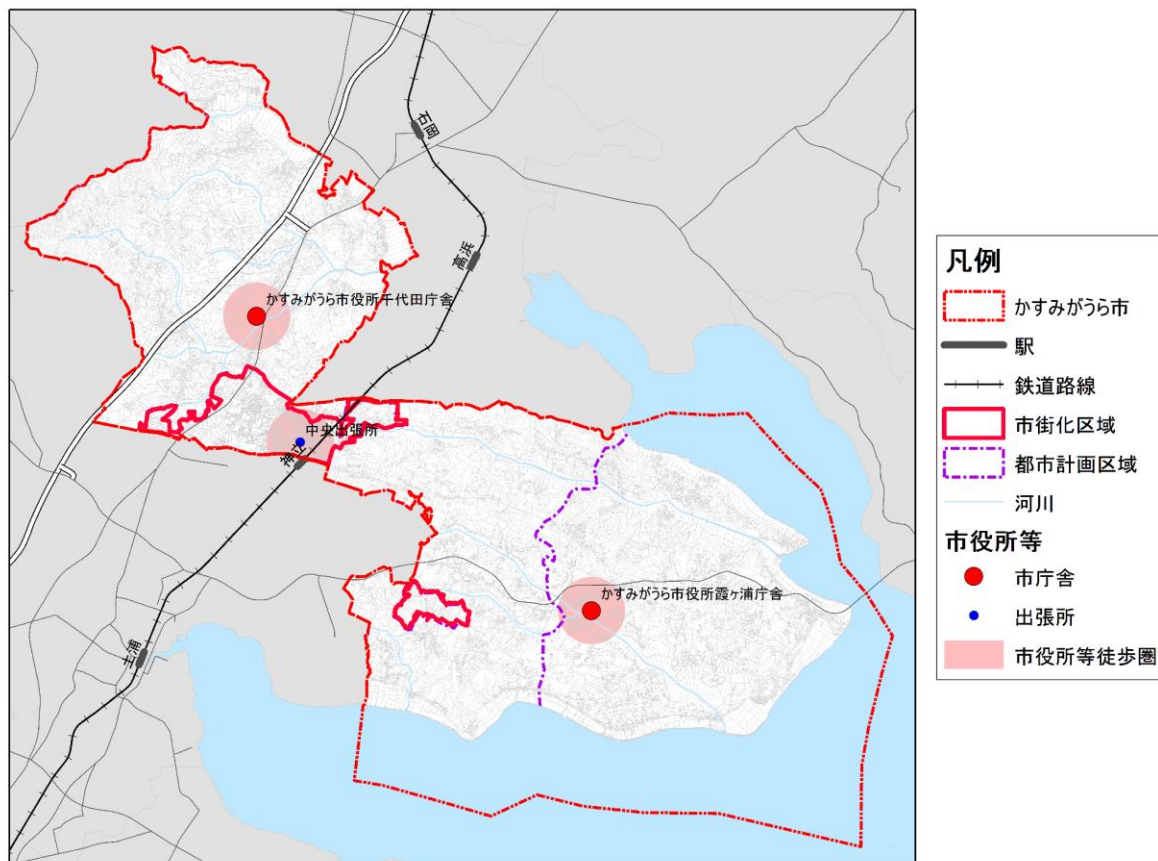
市役所等の徒歩圏内の人口密度は、平成27年（2015年）の18.7人/haから平成52年（2040年）の16.2人/haに減少する見込みです。

市役所等の徒歩圏内は、千代田庁舎、霞ヶ浦庁舎、中央出張所から800m圏の3つの独立した徒歩圏となっています。神立駅周辺の市街化区域内では、神立駅周辺の稲吉、稲吉東が市役所等の徒歩圏内となっています。

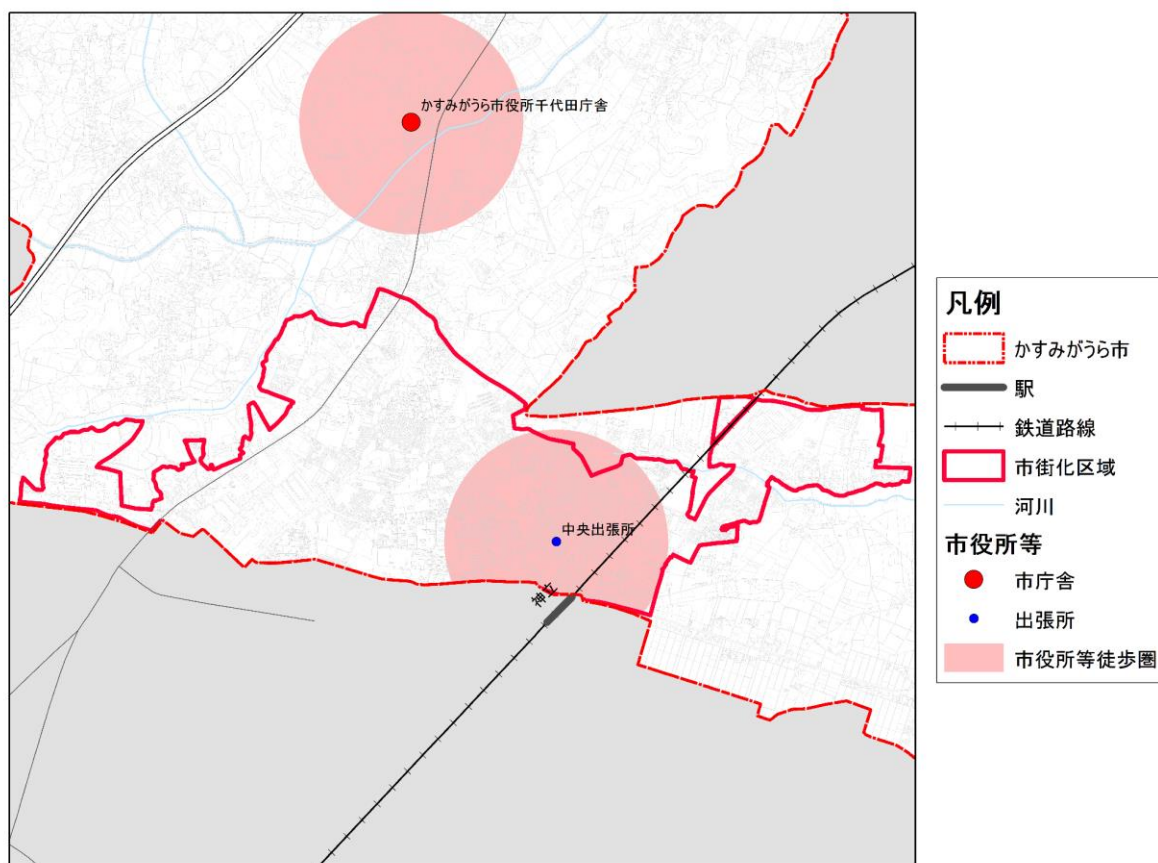
■市役所等の徒歩圏内の人口



■市役所等の徒歩圏



■市役所等の徒歩圏（神立駅周辺）



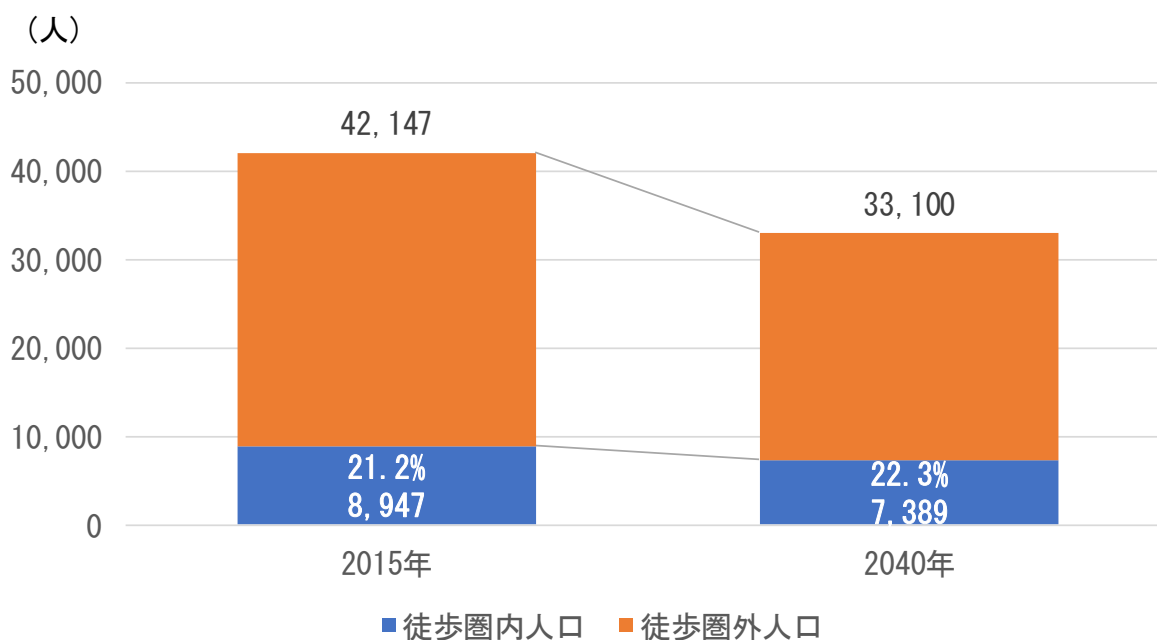
⑤金融機関（銀行）

金融機関の徒歩圏内の人口は平成27年（2015年）の8,947人から平成52年（2040年）には7,389人まで減少する見込みです。一方、本市に占める金融機関の徒歩圏内の人口の比率は、21.2%から22.3%に増加する見込みです。

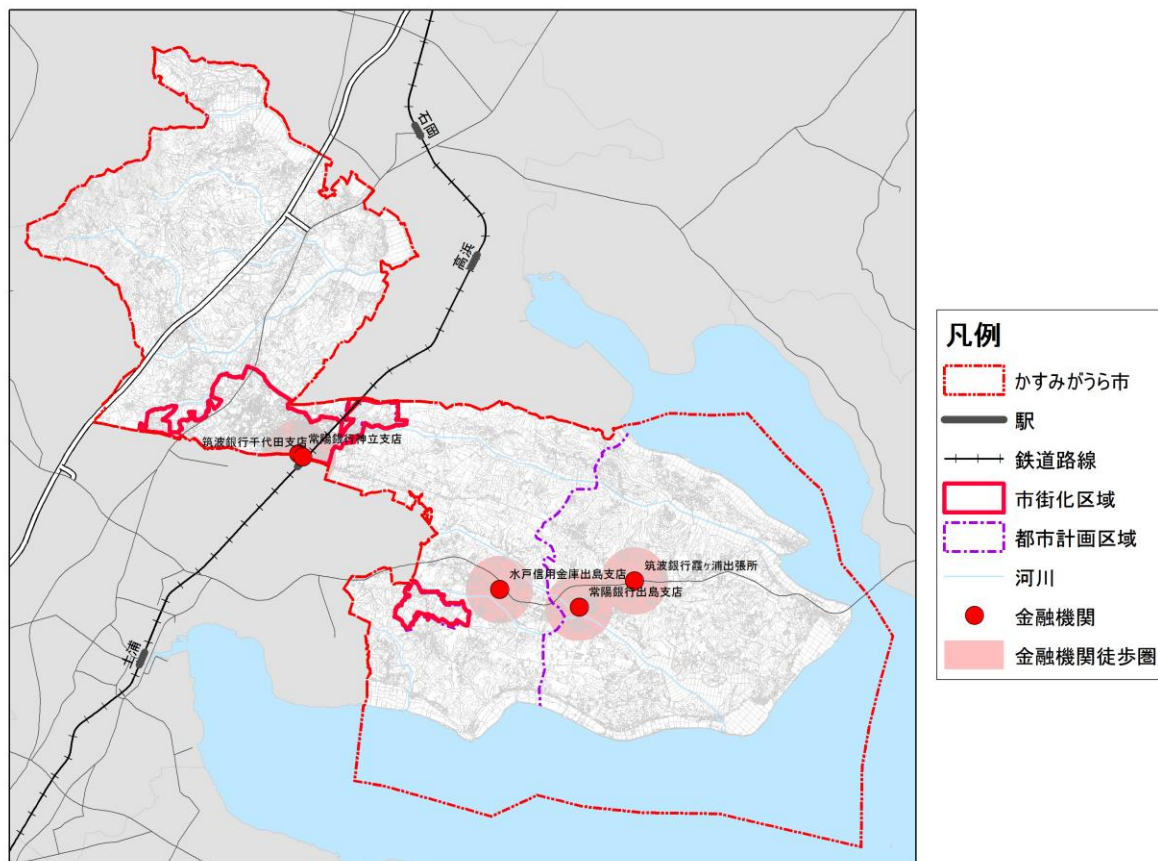
金融機関の徒歩圏内の人口密度は、平成27年（2015年）の12.4人/haから平成52年（2040年）の10.2人/haに減少する見込みです。

金融機関の徒歩圏内は、神立駅周辺及び国道354号沿いに広がっています。神立駅周辺の市街化区域内では、神立駅周辺の稲吉、稲吉東が金融機関の徒歩圏内となっています。

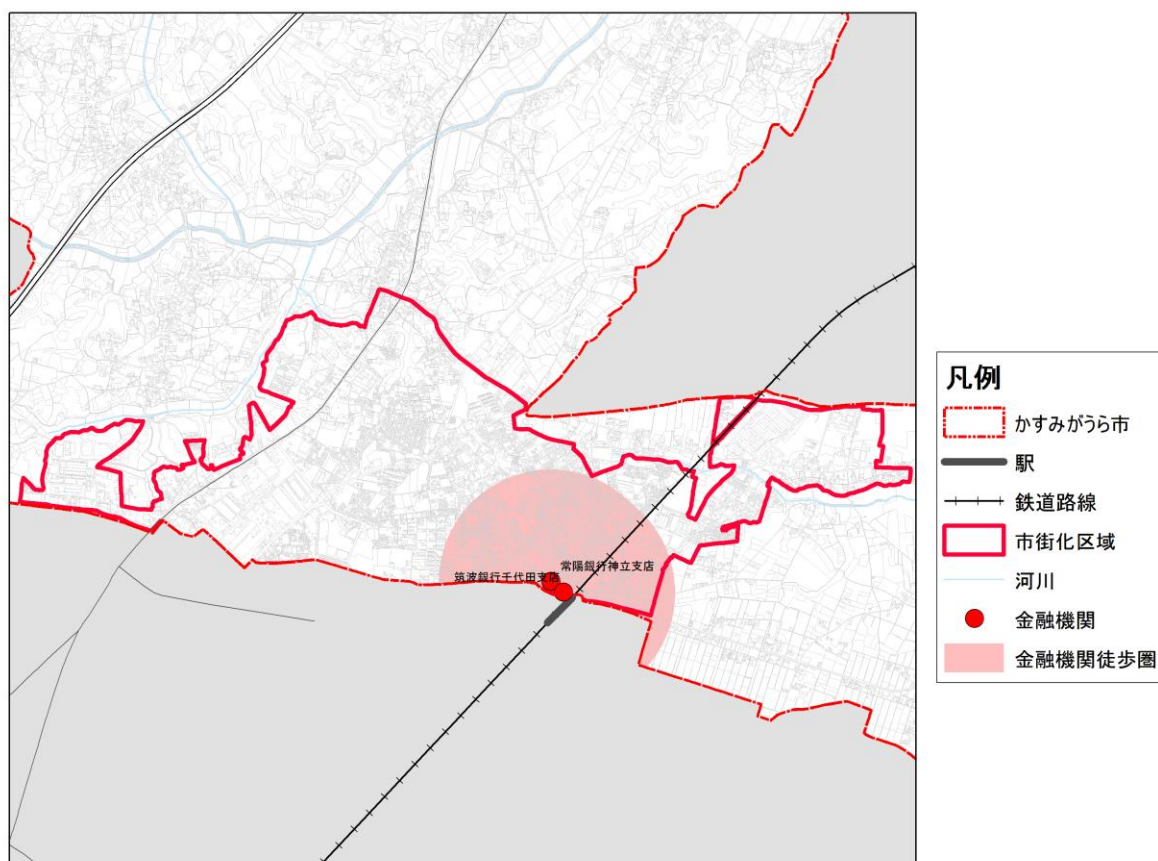
■金融機関の徒歩圏内の人口



■金融機関の徒歩圏



■金融機関の徒歩圏（神立駅周辺）



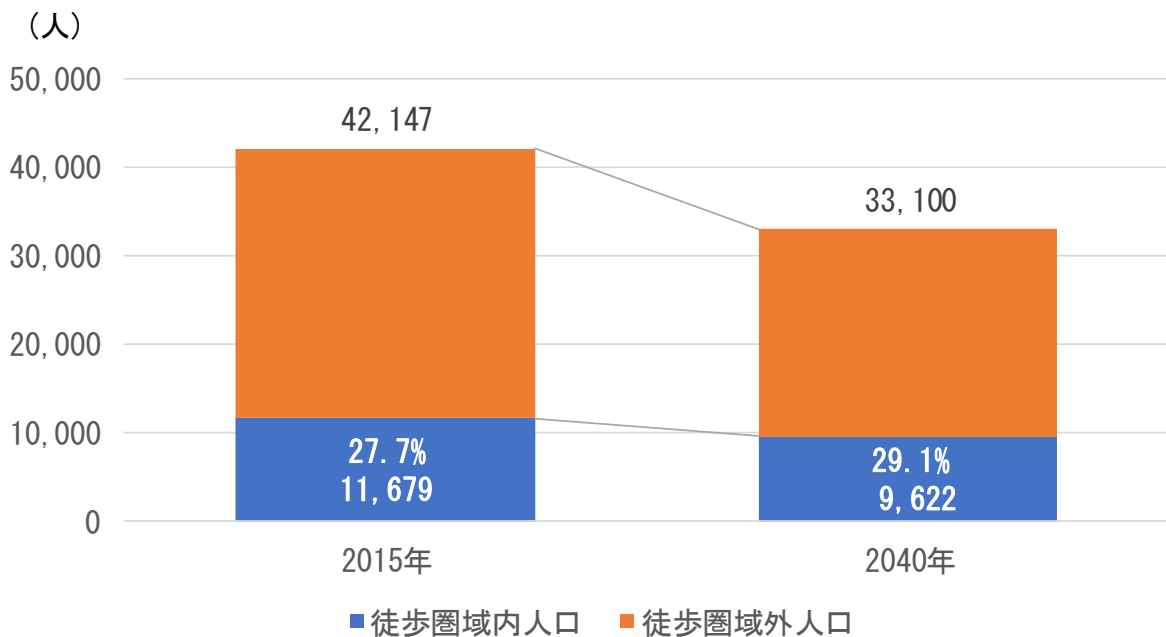
⑥教育機能（市立小学校・中学校）

教育機能の徒歩圏内の人口は平成27年（2015年）の11,679人から平成52年（2040年）には9,622人まで減少する見込みです。一方、本市に占める教育機能の徒歩圏内の人口の比率は、27.7%から29.1%に増加する見込みです。

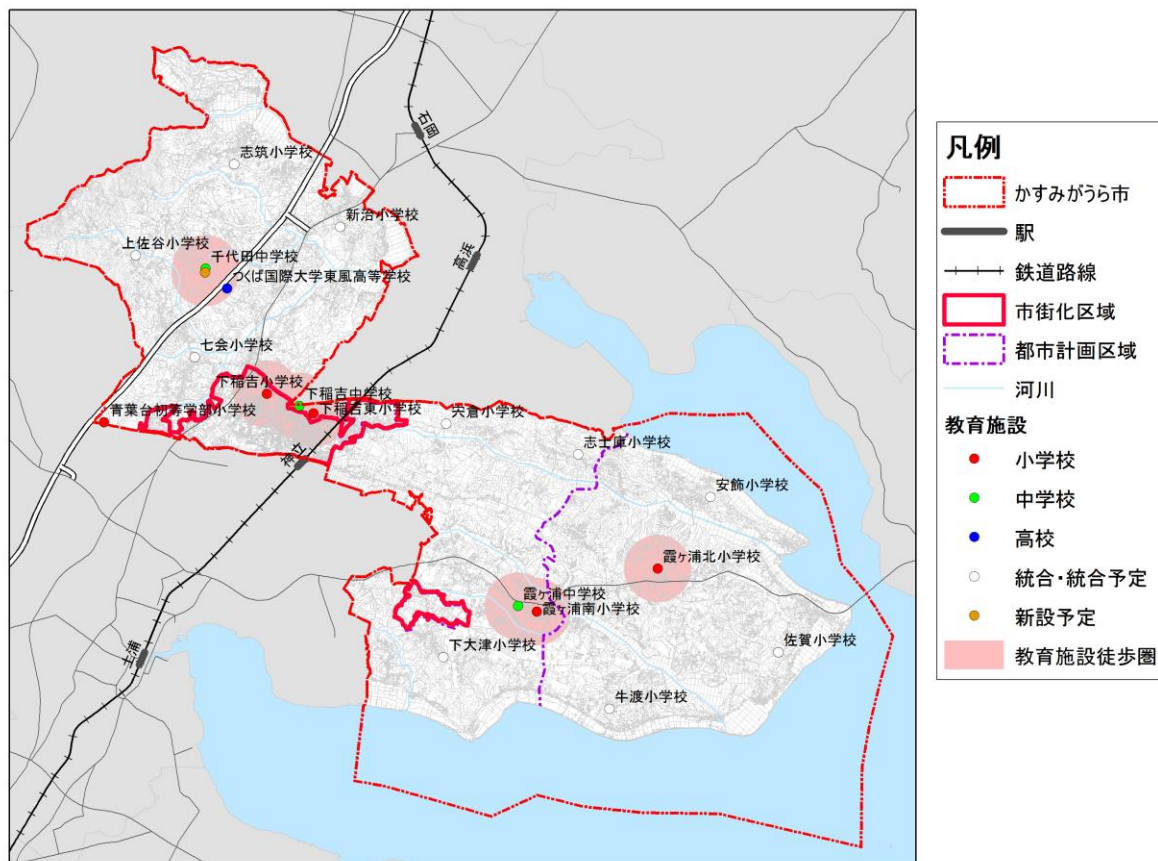
教育機能の徒歩圏内の人口密度は、平成27年（2015年）の11.3人/haから平成52年（2040年）の9.3人/haに減少する見込みです。

教育機能の徒歩圏内は、神立駅周辺の市街化区域北部、上佐谷地区東端及び国道354号沿いに広がっています。神立駅周辺の市街化区域内では、市街化区域北部が教育機能の徒歩圏内となっています。

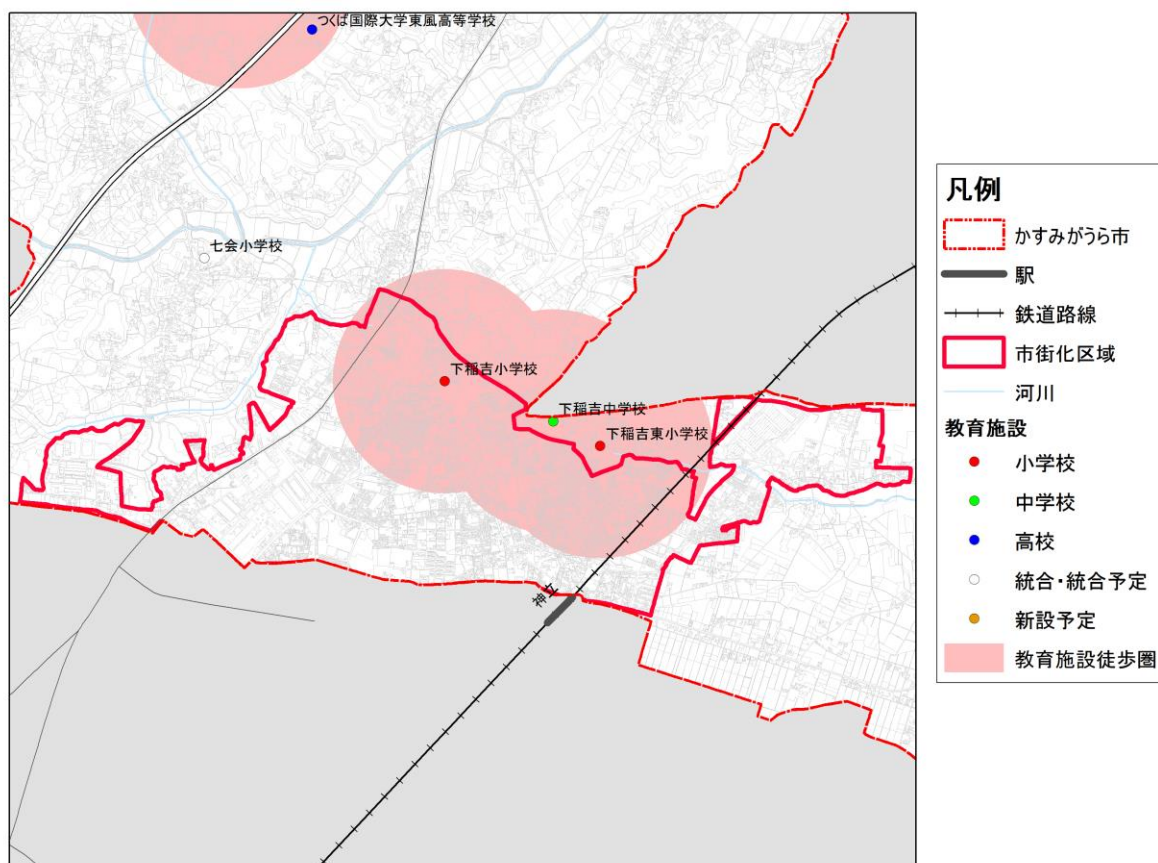
■教育機能の徒歩圏内の人口



■教育機能の徒歩圏



■教育機能の徒歩圏（神立駅周辺）



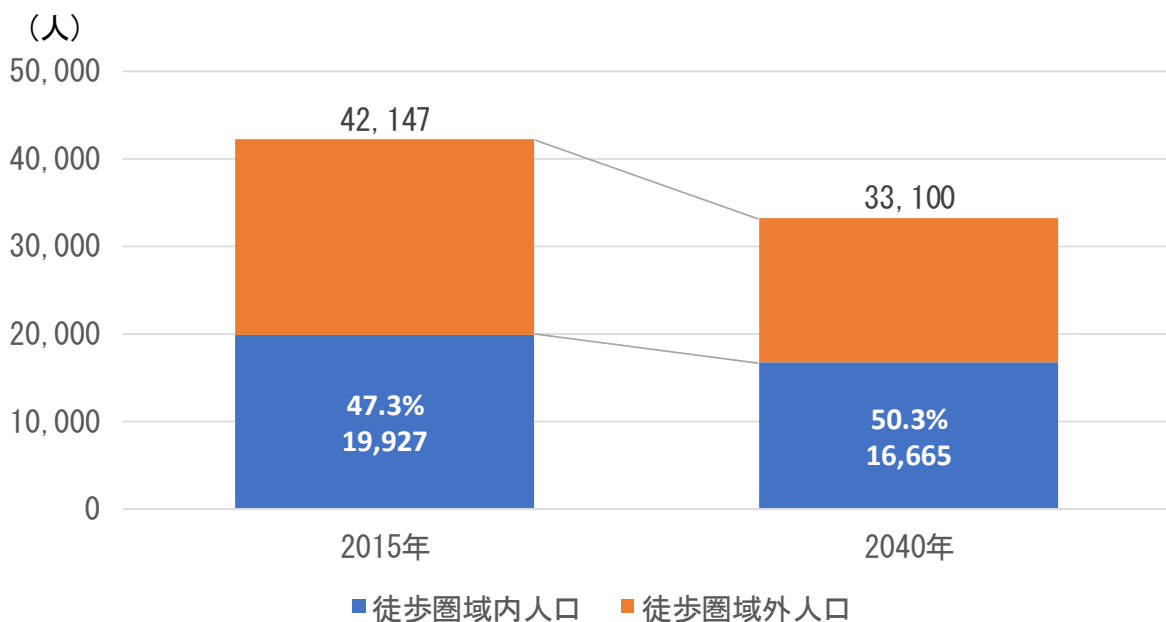
⑦子育て機能

子育て機能の徒歩圏内の人口は平成27年（2015年）の19,927人から平成52年（2040年）には16,665人まで減少する見込みです。一方、本市に占める子育て機能の徒歩圏内の人口の比率は、47.3%から50.3%に増加する見込みです。。

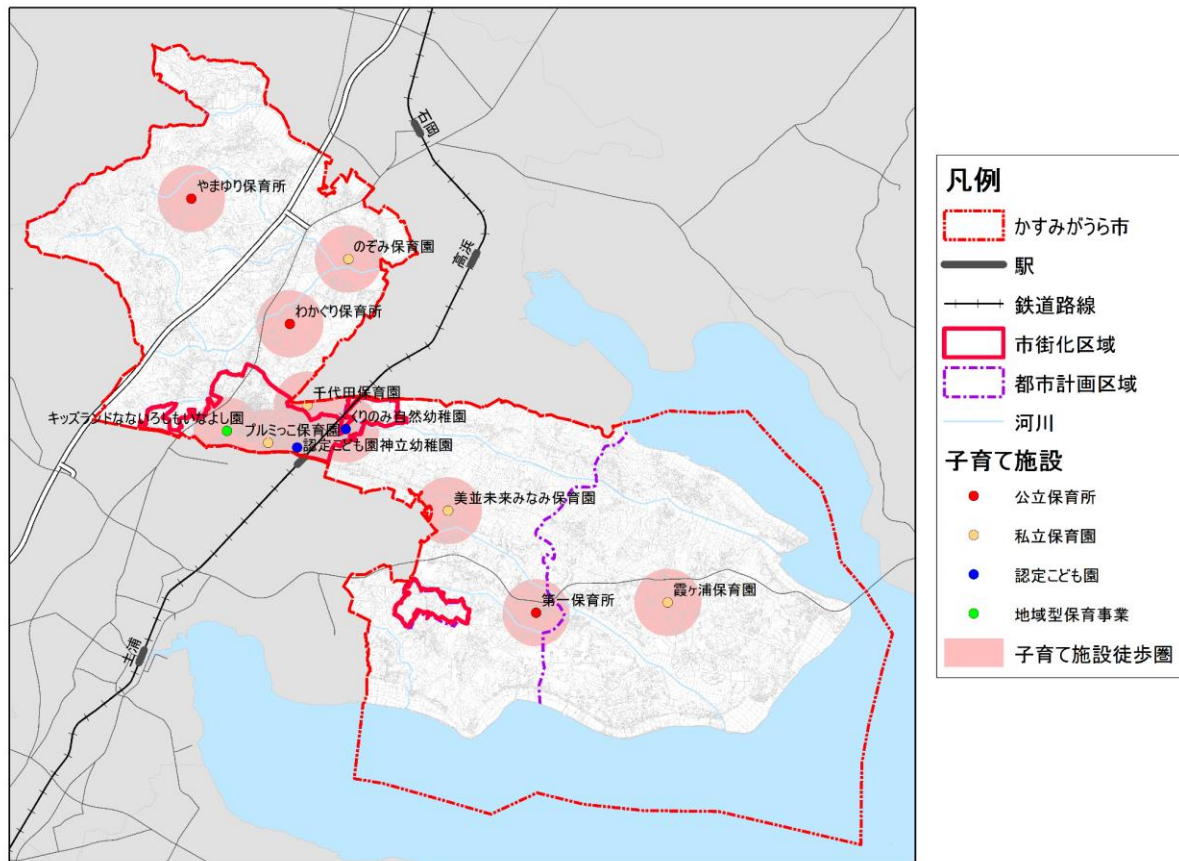
子育て機能の徒歩圏内の人口密度は、平成27年（2015年）の11.4人/haから平成52年（2040年）の9.5人/haに減少する見込みです。

子育て機能の徒歩圏内は、市内に分散しており、神立駅周辺の市街化区域、上佐谷地区東端及び国道354号沿いに広がっています。神立駅周辺の市街化区域内では、上稲吉の南部、西山、大塚、天神周辺が子育て機能の徒歩圏外となっています。

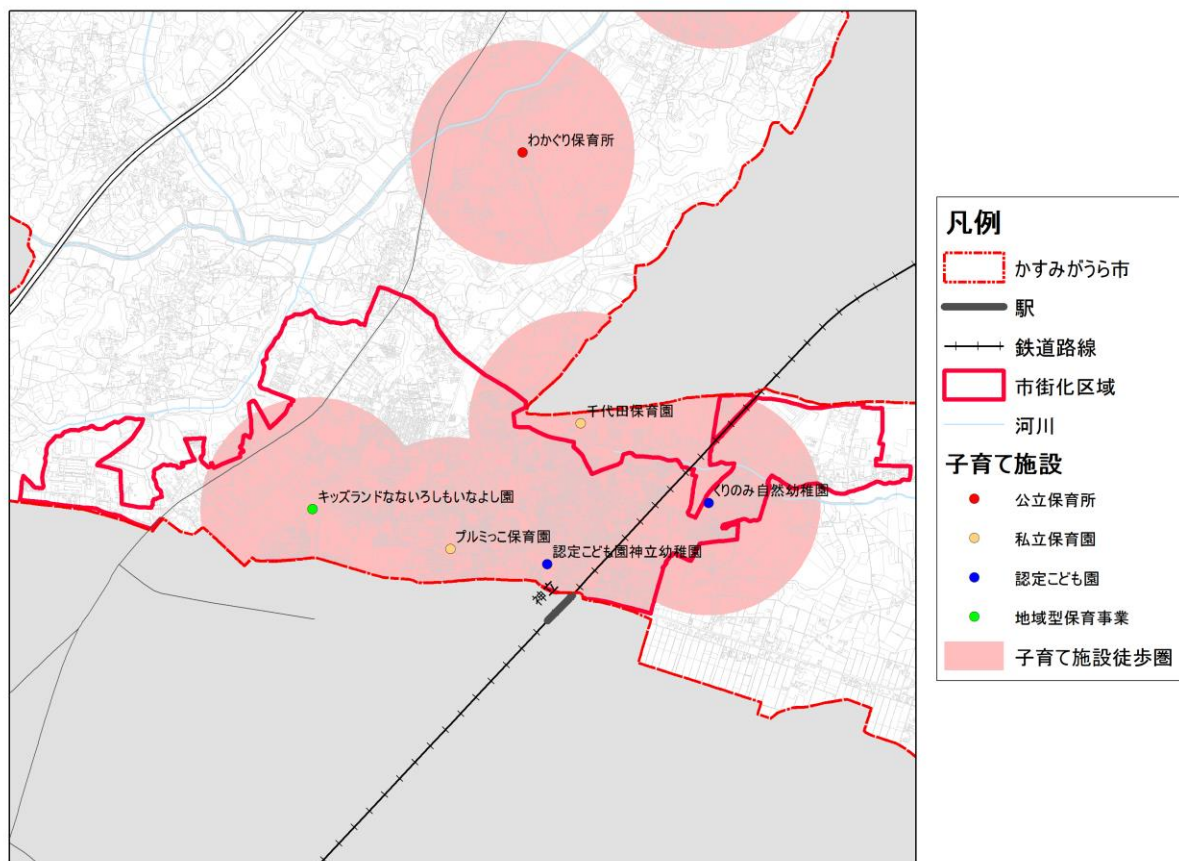
■子育て機能の徒歩圏内の人口



■子育て機能の徒歩圏



■子育て機能の徒歩圏（神立駅周辺）



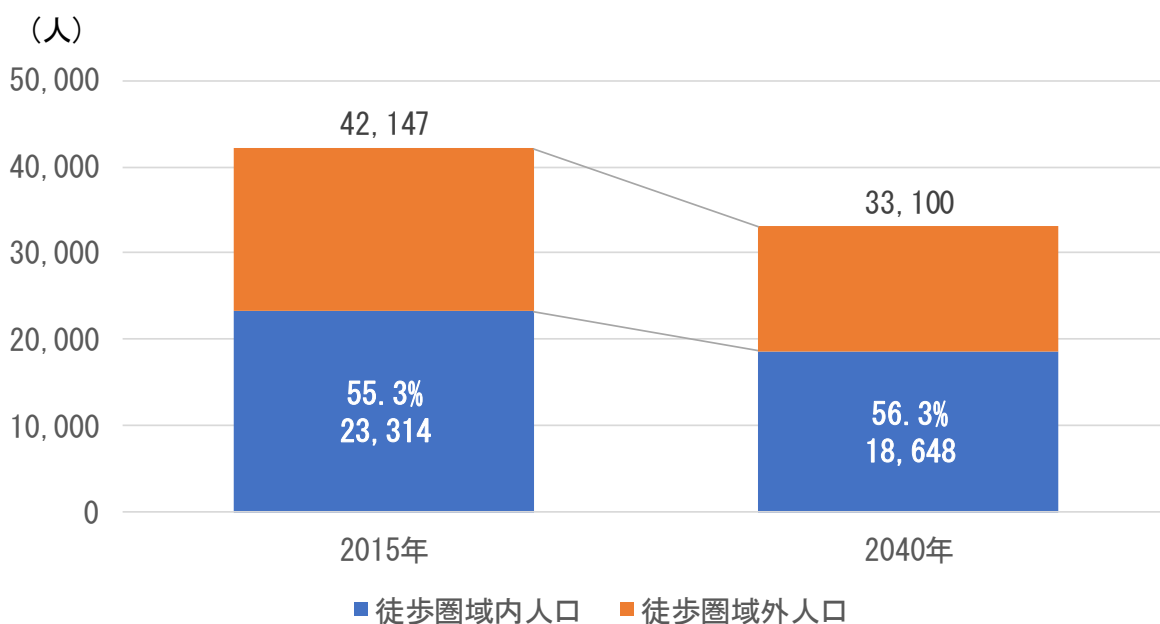
⑧高齢者福祉施設（通所系施設、訪問系施設、小規模多機能施設）

高齢者福祉施設の徒歩圏内の人口は平成27年（2015年）の23,314人から平成52年（2040年）には18,648人まで減少する見込みです。一方、本市に占める高齢者福祉施設の徒歩圏内の人口の比率は、55.3%から56.3%に増加する見込みです。。なお、全国平均は79%です。

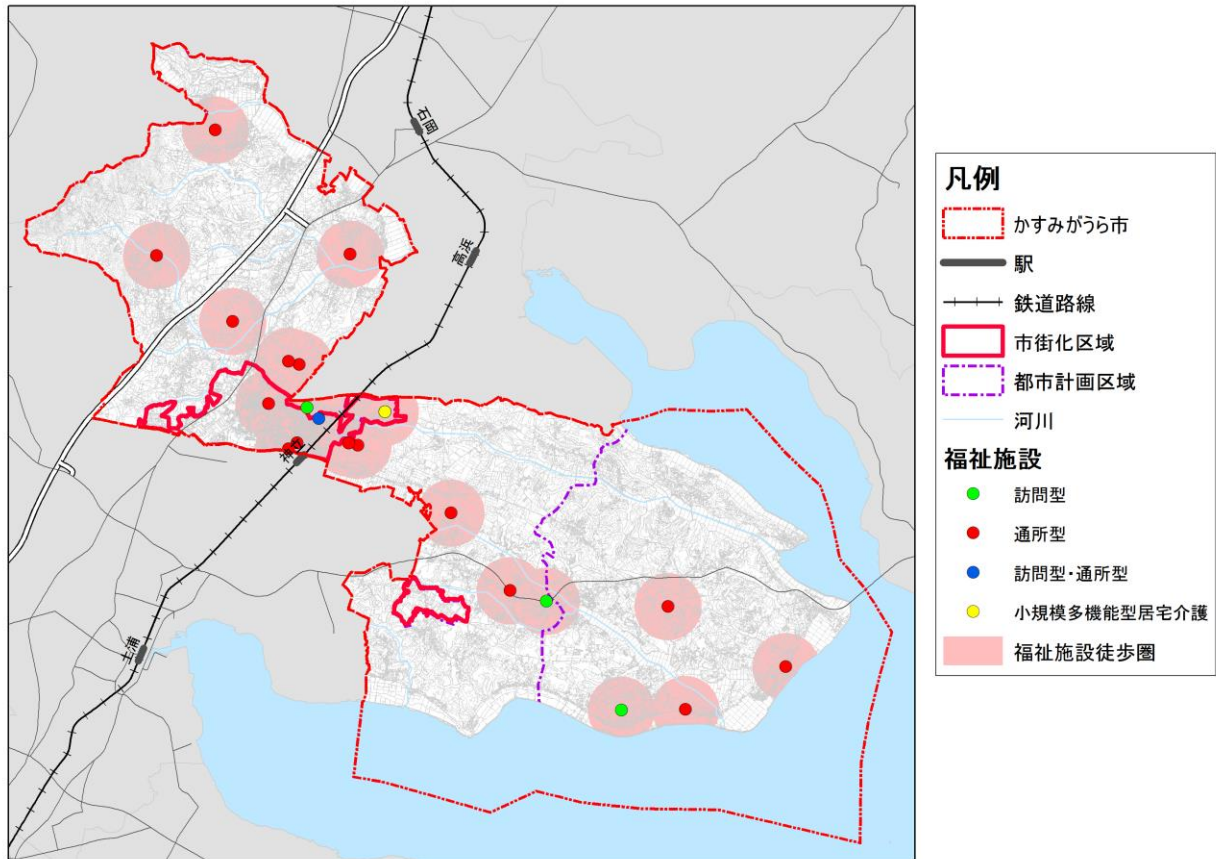
高齢者福祉施設の徒歩圏内の人口密度は、平成27年（2015年）の8.3人/haから平成52年（2040年）の6.6人/haに減少する見込みです。

高齢者福祉施設の徒歩圏内は、広く市内に分散しています。神立駅周辺の市街化区域内では、国道6号沿道の上稲吉の南部及び下稲吉南部、巾木免周辺が高齢者福祉施設の徒歩圏外となっています。

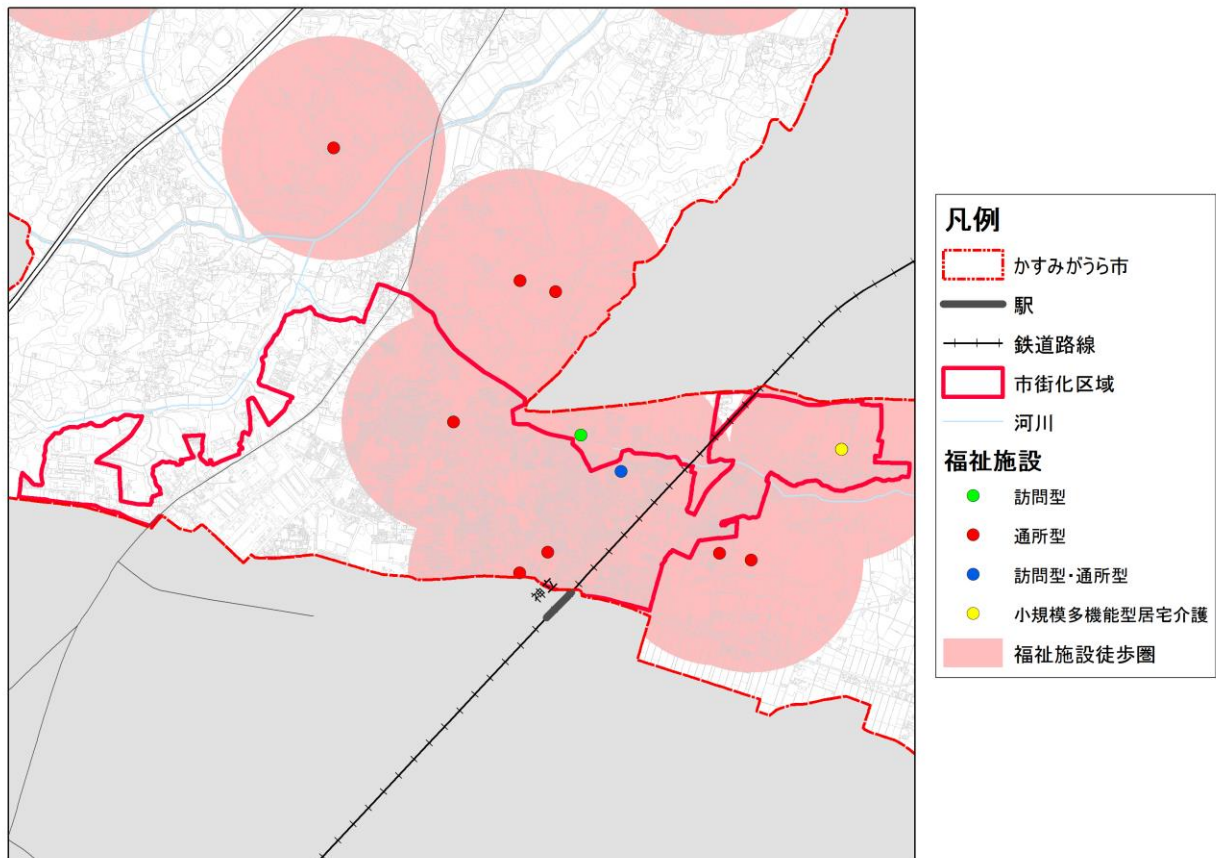
■ 高齢者福祉施設の徒歩圏内の人口



■高齢者福祉施設の徒歩圏



■高齢者福祉施設の徒歩圏（神立駅周辺）



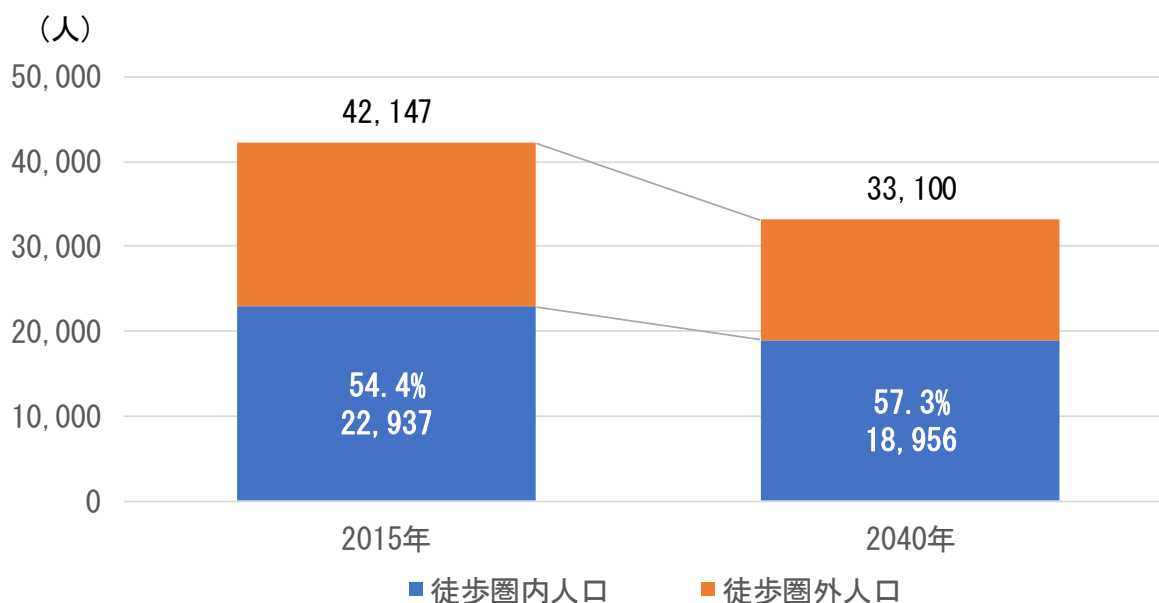
2) 公共交通の利便性の分析

公共交通の徒歩圏は、『都市構造評価のためのハンドブック（平成26年8月 国土交通省都市局都市計画課）』に基づき、駅から800m、バス停から300mとします。公共交通徒歩圏は平成27年（2015年）の22,937人から平成52年（2040年）には19,956人まで減少する見込みです。一方、本市に占める公共交通の徒歩圏内の人口の比率は、54.4%から57.3%に増加する見込みです。

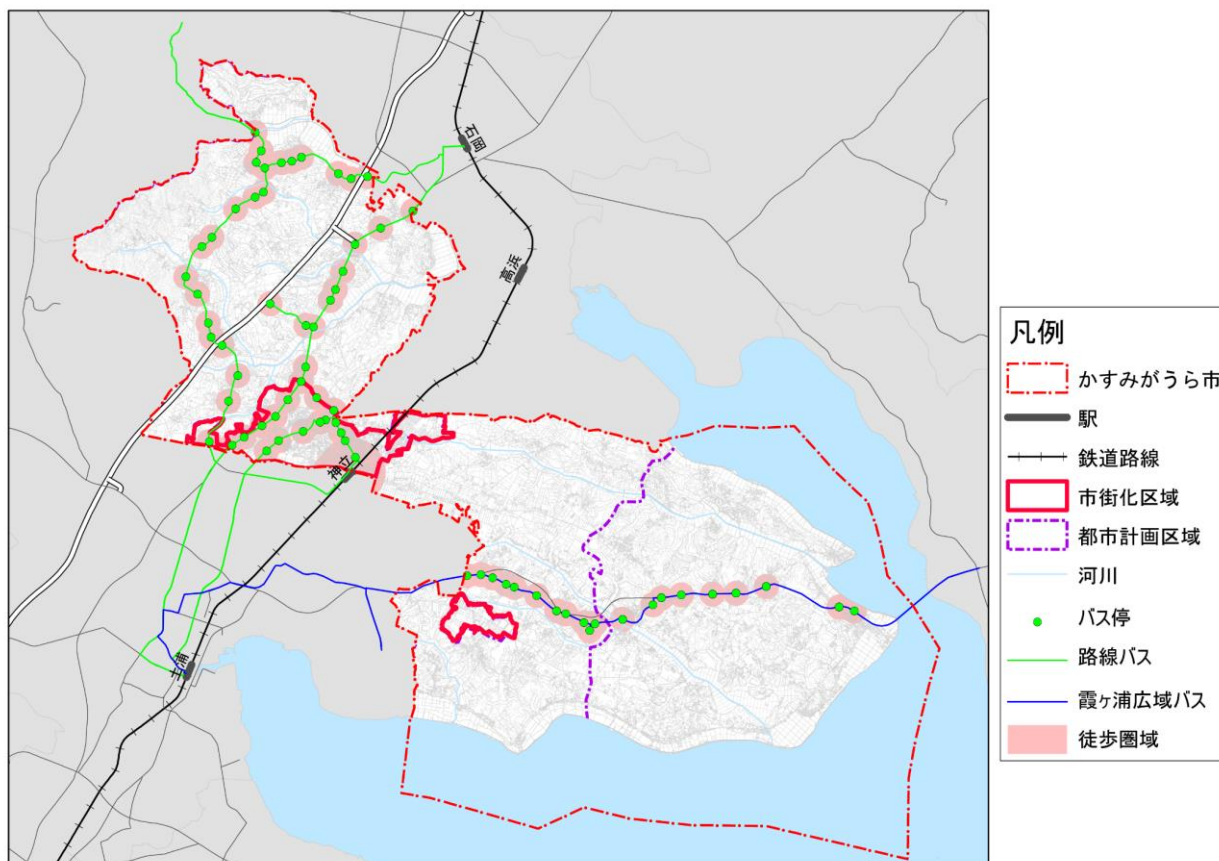
公共交通の徒歩圏内の人口密度は、平成27年（2015年）の14.4人/haから平成52年（2040年）の11.9人/haに減少する見込みです。なお、全国平均は35人/haです。

公共交通の徒歩圏内は、市内に分散しており、神立駅周辺の市街化区域、バス路線が走っている県道64号、県道138号、国道6号及び国道354号沿いに広がっています。一方で、神立駅周辺の市街化区域内では、下稲吉の南部、稲吉南2丁目、同3丁目、巾木免、希望ヶ丘、天神周辺などが公共交通の徒歩圏外となっています。

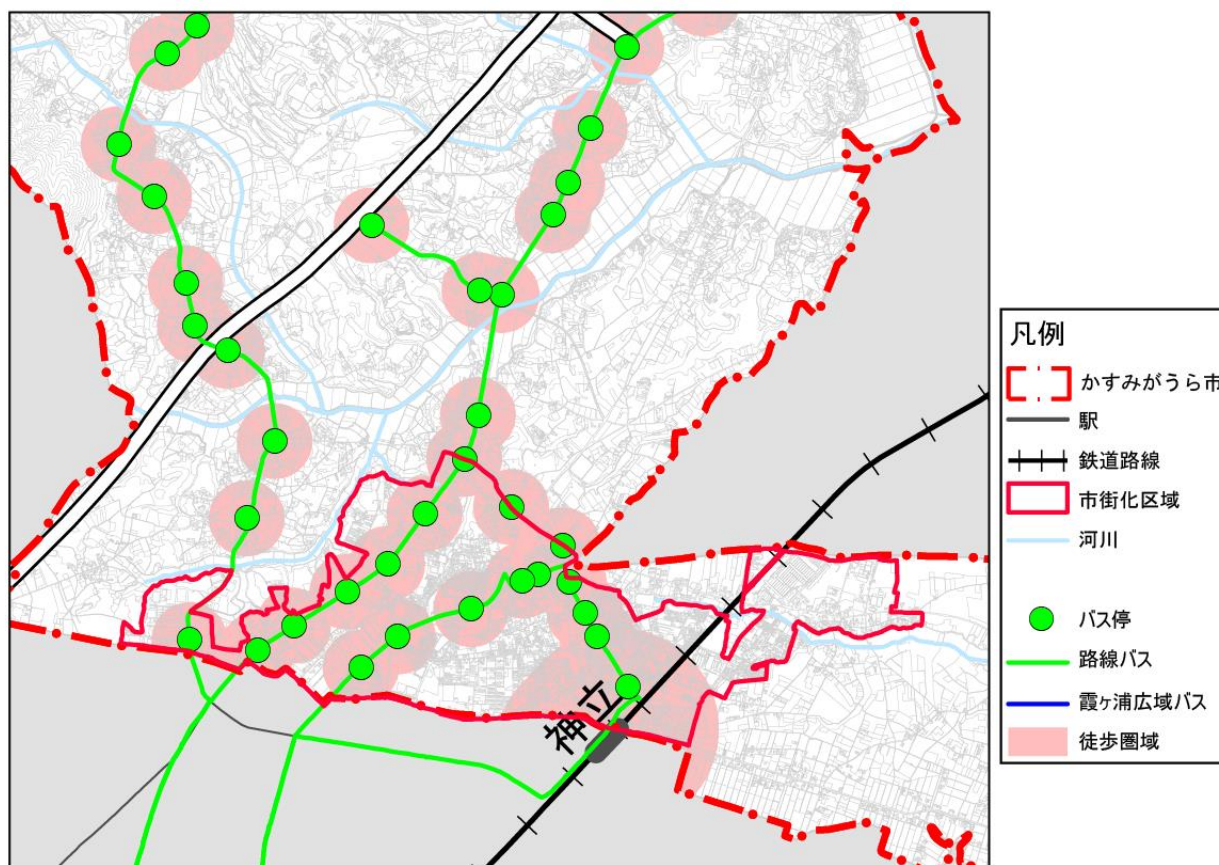
■公共交通の徒歩圏内の人口



■公共交通の徒歩圏



■公共交通の徒歩圏（神立駅周辺）



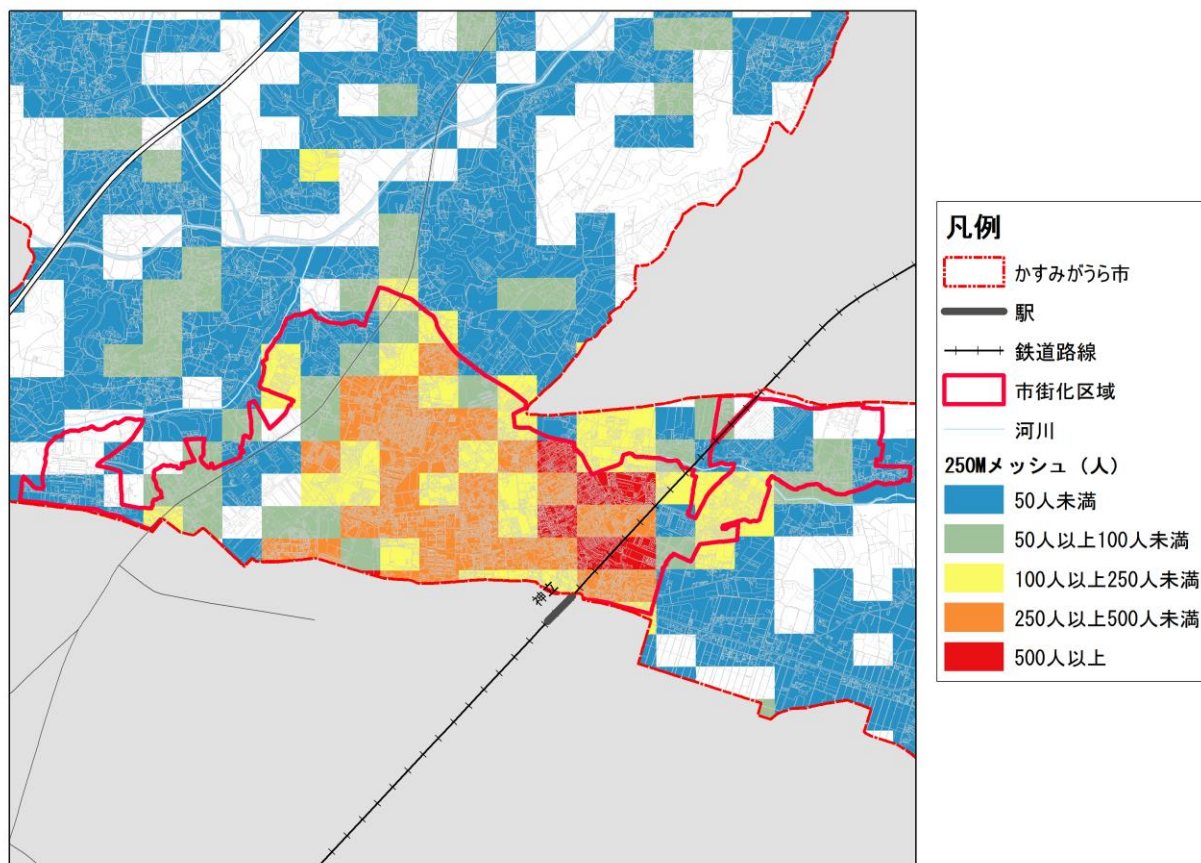
3) 神立駅周辺市街化区域内の人口・高齢化の状況

平成27年（2015年）の人口分布をみると、神立駅周辺の市街化区域内常磐線より西側では、国道6号線までは40人／ha（250人以上／メッシュ）程度の人口密度があります。また、下稲吉小・中学校周辺に人口のはみだしがみられます。常磐線以东では、駅周辺は40人／ha程度の人口密度がありますが、天神周辺では人口密度が50人未満／メッシュの区域もみられます。平成52年（2040年）には、神立駅の周辺においても、40人／ha（1,000人以上／メッシュ）未満の人口密度の区域がみられます。

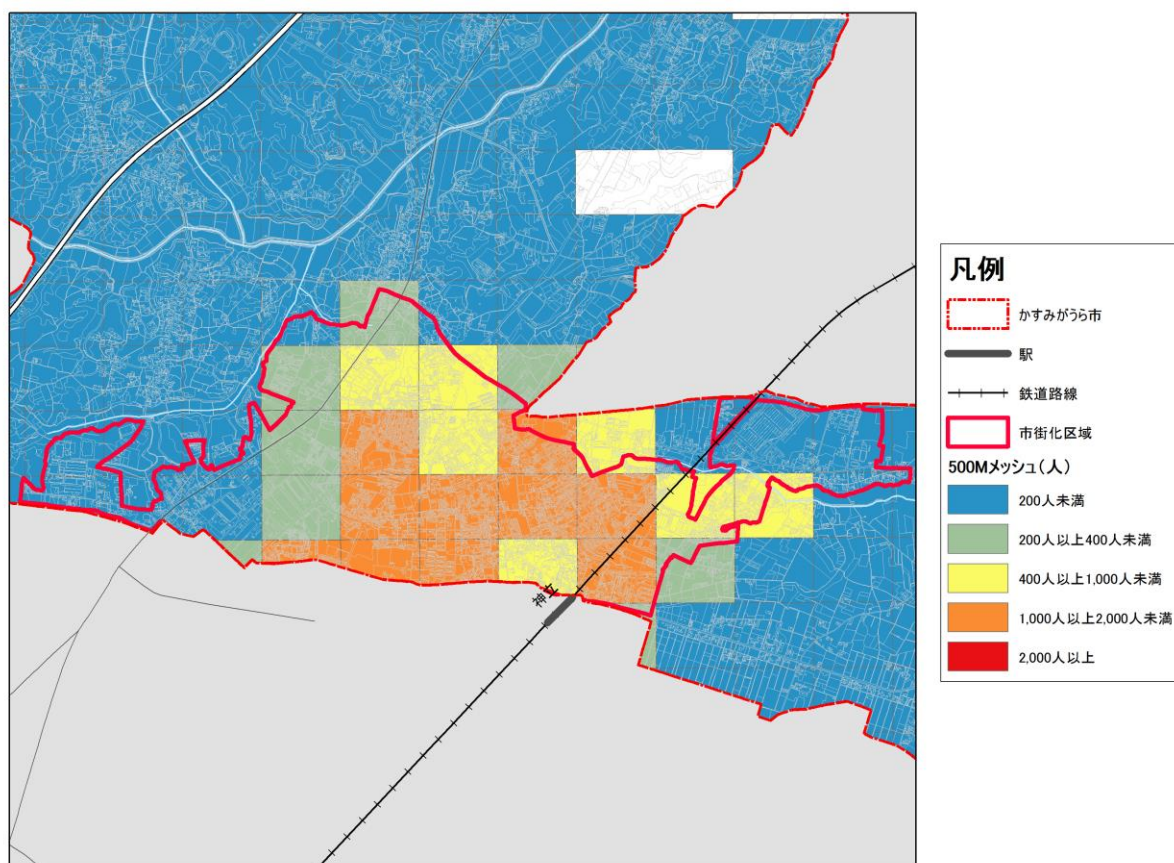
平成27年（2015年）の高齢化率の分布をみると、神立駅周辺の市街化区域は概ね21%未満の区域が広がっていますが、市街化区域西端、シティーナ神立周辺、天神地区の東端には、高齢化率が70%を超えるメッシュもみられます。平成52年（2040年）には、市街化区域の概ね全域で高齢化率が30%を超えると見込まれます。

平成27年（2015年）の高齢者の分布をみると、概ね神立駅を中心に高齢者が居住しており、この傾向は平成52年（2040年）でも同様であると推計されます。

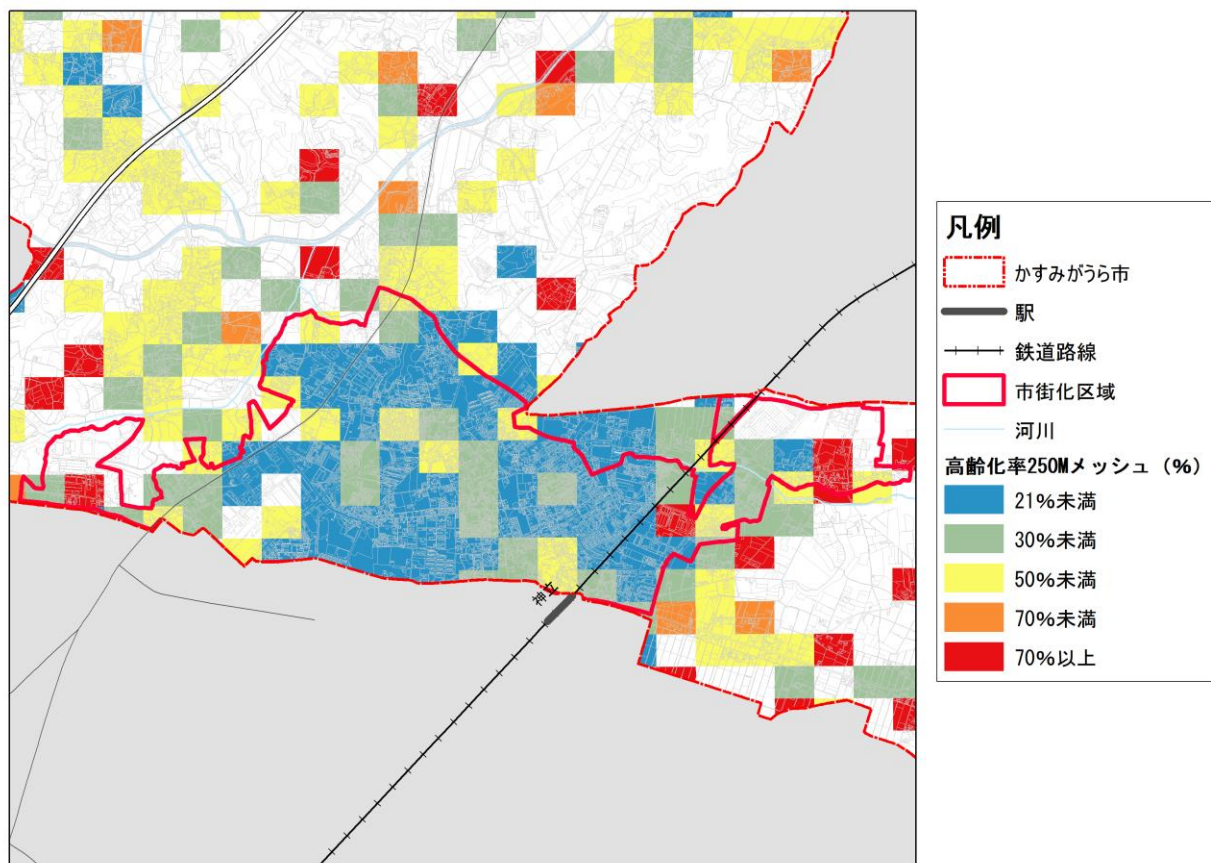
■ 神立駅周辺市街化区域内及び周辺の人口（平成 27 年）



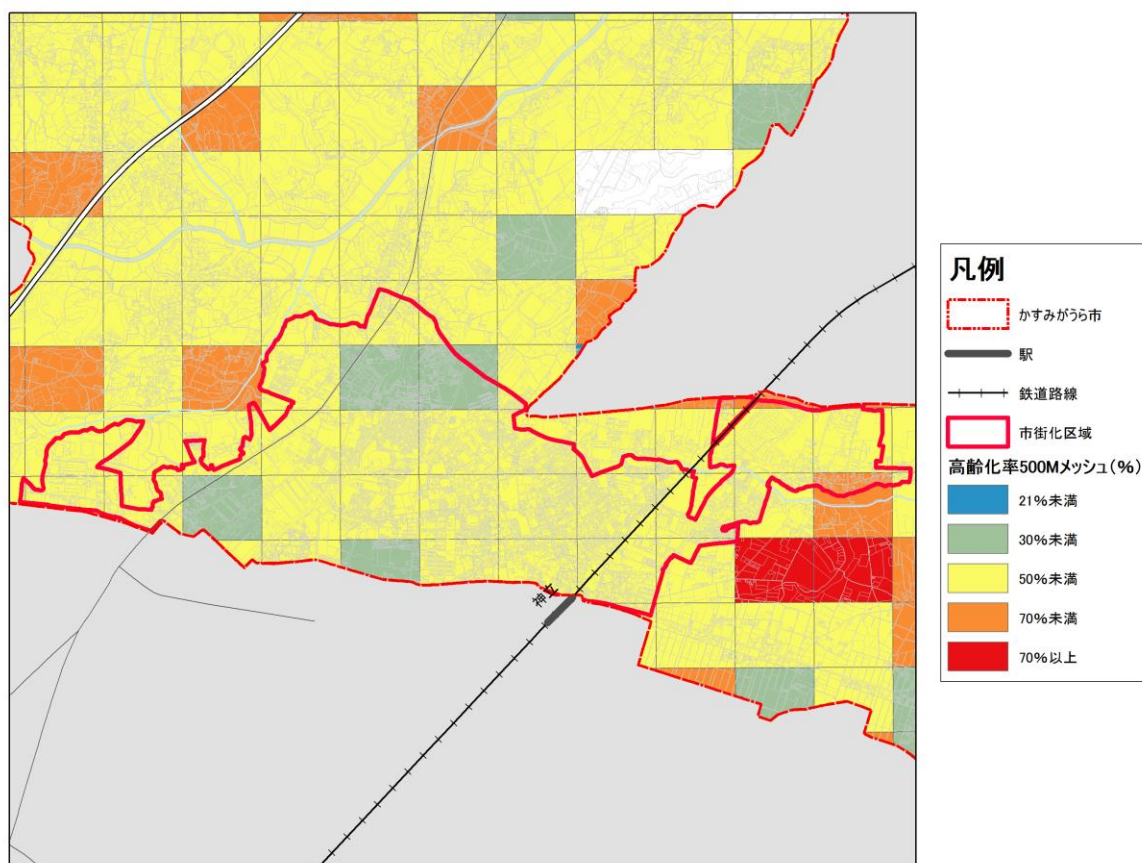
■ 神立駅周辺市街化区域内及び周辺の人口（平成 52 年）



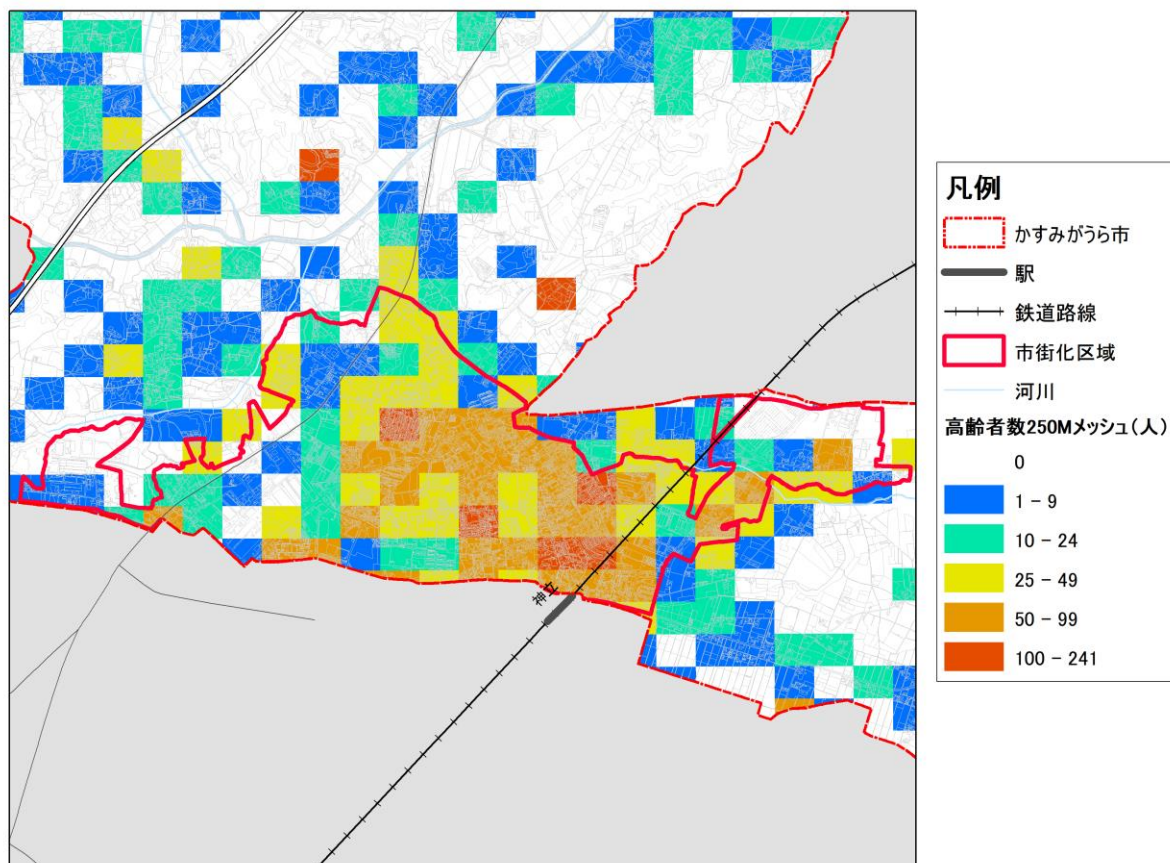
■ 神立駅周辺市街化区域内及び周辺の高齢化率（平成 27 年）



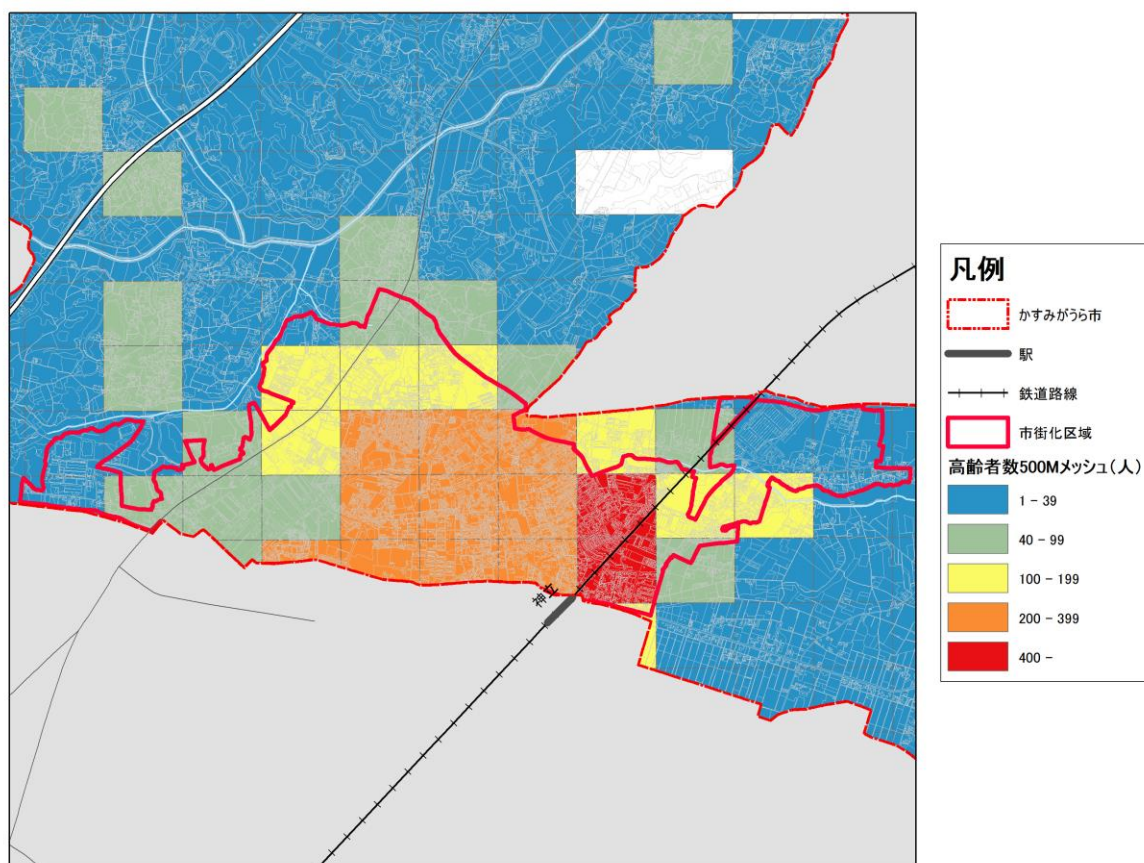
■ 神立駅周辺市街化区域内及び周辺の高齢化率（平成 52 年）



■ 神立駅周辺市街化区域内及び周辺の高齢者数（平成 27 年）



■ 神立駅周辺市街化区域内及び周辺の高齢者数（平成 52 年）



4) 全国平均・地方都市圏との比較分析

『都市構造評価のためのハンドブック（平成 26 年 8 月 国土交通省都市局都市計画課）』に基づき、「生活利便性」「健康・福祉」「安全・安心」「地域経済」「行政運営」「エネルギー・低炭素」の観点から、関連する評価指標を用いて都市構造の評価を行います。

評価にあたって、全国や地方都市圏と比較することにより、本市の特性を明確にします。なお、本市の人口は 4 万人強ですが、地方圏に属する人口 10 万人以下の都市（以下、10 万都市）のデータは公表されていないものが多く、一部のデータについては地方圏に属する人口 10 万人から 40 万人の「概ね人口 30 万都市（以下、30 万都市）」と比較します。

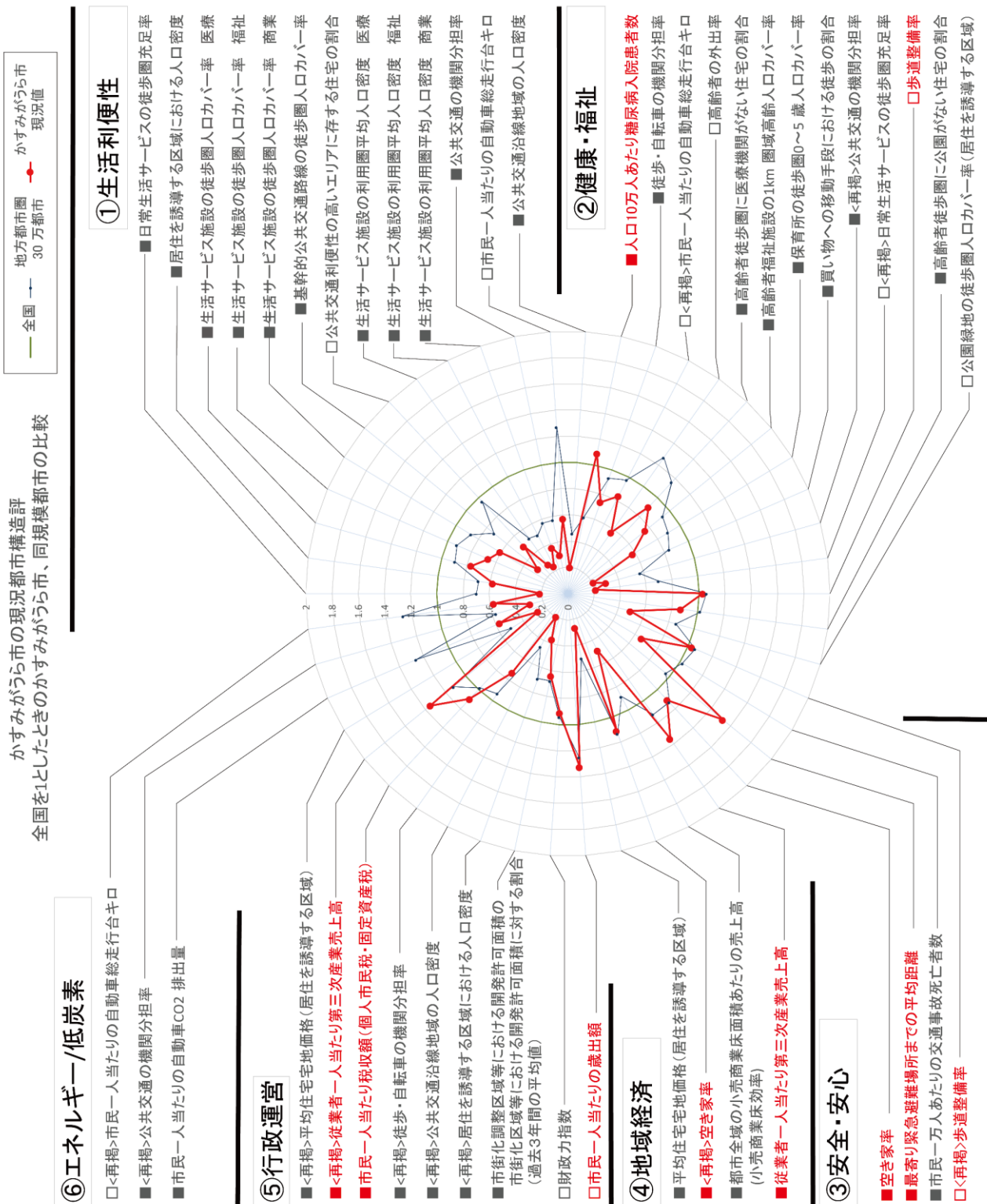
レーダーチャートの軸は、評価軸を表し、外側に行くほど良い傾向であることを示します。

■全国、30 万都市、10 万都市との比較分析結果

分析項目	分析結果
①生活利便性	- 生活サービス施設の徒歩圏カバー率等や生活サービス施設の利用圏の平均人口密度等は、全国平均、30 万都市、10 万都市と比較して低くなっており、居住機能や都市機能の適切な配置が求められます。 - 公共交通の利用促進に係る評価指標は、全国平均、30 万都市、10 万都市と比較して低くなっています。
②健康・福祉	- 人口 10 万人あたり糖尿病入院患者数は全国平均より少ないですが、徒歩と自転車の機関分担率や高齢者の外出率は全国平均、30 万都市より低く、市民の健康増進のため徒歩行動や自転車の利用の促進が求められます。 - 買い物への移動手段における徒歩の割合、公共交通機関の分担率、日常生活サービスの徒歩圏充足率は、全国平均や 30 万都市と比較して特に低く、都市生活の利便性の向上が求められます。 - 歩道整備率は全国平均、10 万都市より高く、歩きやすい環境の形成に向けた都市基盤の整備が進められています。
③安全・安心	- 最寄りの緊急避難場所までの平均距離は全国平均、30 万都市、10 万都市と比較して短く、市民 1 万人あたりの交通事故死亡者数は全国平均、10 万都市より多いことから、特に交通に対する安全性の確保が求められます。 - 空き家率は全国平均、30 万都市、10 万都市と比較して少なく、今後も市街地の荒廃の抑制していくことが求められます。
④地域経済	- 従業員一人当たりの第三次産業売上高は、全国や 30 万都市、10 万都市と比較して高くなっていますが、都市全域の小売商業床効率は低くなっています。 - 空き家率は全国平均、30 万都市、10 万都市と比較して少なく、一方で平均住宅地価は、全国平均、30 万都市より低くなっており、不動産市場は活性化していると考えられます。
⑤行政運営	- 市民一人当たりの歳出額や財政力指数は 10 万都市より評価が高く、30 万都市と同程度であり、都市経営の効率化が進められています。 - 公共交通沿線地域の人口密度や市街化区域の人口密度は低く、市街化区域内や公共交通沿線への人口誘導が求められます。 - 市民一人当たりの税収額や従業者一人あたり第三次産業売上高は、全国平均、30 万都市、10 万都市と比較して高くなっており、安定的な税収の確保が図られています。

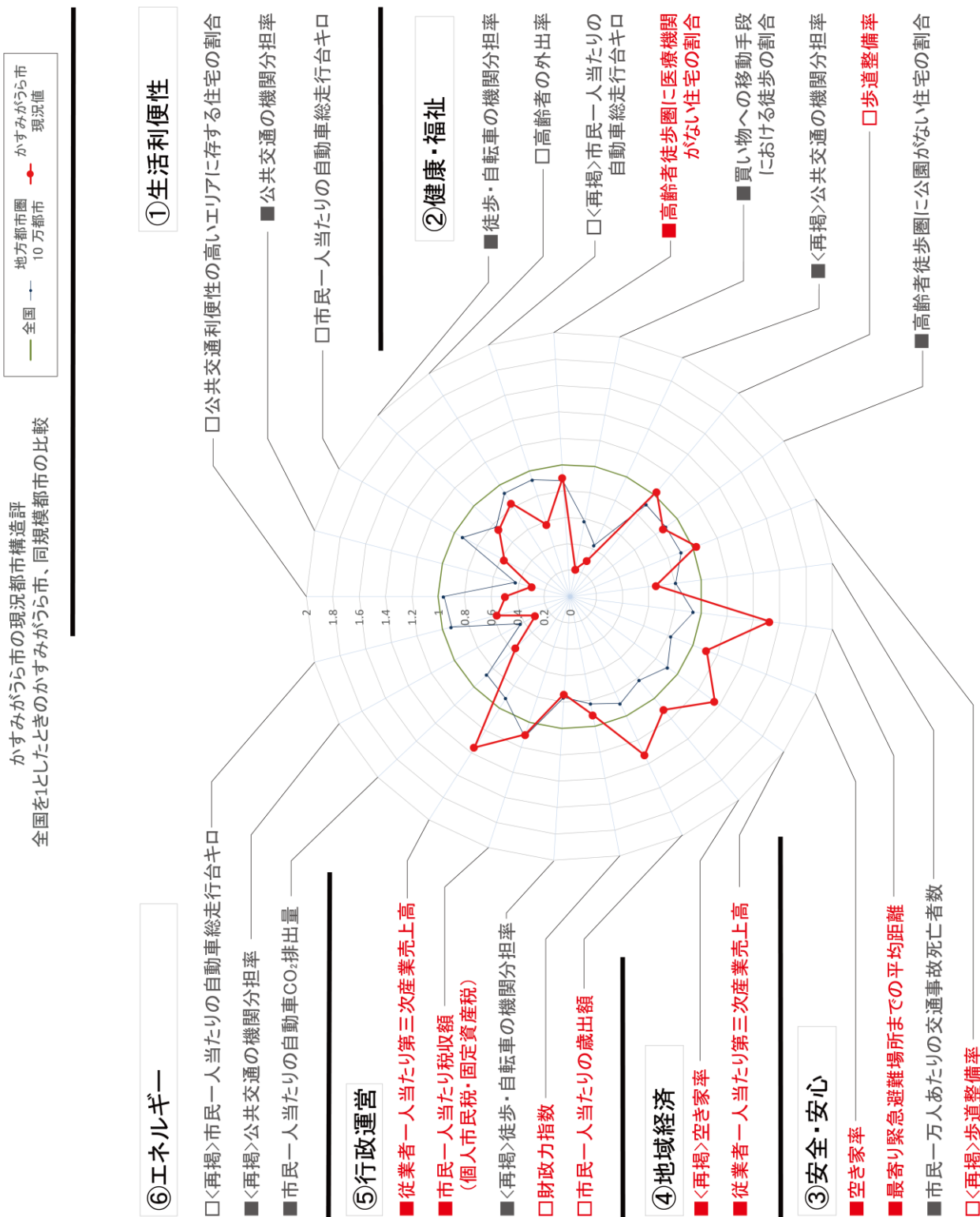
⑥エネルギー／低炭素	・市民一人当たりの自動車 CO2 排出量や公共交通の機関分担率、市民一人当たりの自動車走行台キロは、いずれも全国平均、30 万都市、10 万都市と比較して評価が悪くなっており、公共交通への転換による環境負荷の軽減が求められます。
-------------------	--

■かすがうら市の現況都市構造評価（全国、30 万都市との比較）



※：■は各項目の代表的な指標を示し、□は、■の指標を代替し、または補完する参考指標を表す。

■かすみがうら市の現況都市構造評価（全国、10万都市との比較）



※：■は各項目の代表的な指標を示し、□は、■の指標を代替し、または補完する参考指標を表す。

5) まとめ

①市民生活の利便性の分析

- いずれの生活サービス施設も今後徒歩圏内の人口は減少するものの、本市に占める徒歩圏内の人口の比率は高くなる見込みである
- いずれの生活サービス施設も徒歩圏内の人口密度は減少する見込みである
- スーパーマーケット、金融機関の徒歩圏は、神立駅周辺及び国道 354 号沿いに広がっている
- コンビニエンスストア、医療施設、教育施設、子育て施設、高齢者福祉施設の徒歩圏は市全域に分散している
- 神立駅周辺の市街化区域内は、生活サービス施設の徒歩圏が充足しているものの、施設によっては国道 6 号より西側や、土浦市との行政境、常磐線東側の希望ヶ丘、天神地区など、徒歩圏に含まれないエリアも存在する

②公共交通の利便性の分析

- 公共交通の徒歩圏内の人口は減少するものの、本市に占める徒歩圏内の人口の比率は高くなる見込みである
- 公共交通の徒歩圏内の人口密度は、全国平均に比べても低く、今後も減少する見込みである
- 市街化調整区域内、都市計画区域外においても国道・県道沿いに公共交通の徒歩圏域が広がる一方で、市街化区域内で徒歩圏域に含まれていないエリアも多く残っている

③神立駅周辺市街化区域内の人口・高齢化の状況

- 人口及び高齢者数は神立駅を中心とした一極構造となっている
- 高齢化率は市街化区域内で概ね 21%未満で一律ではあるもの、区域東端及び西端には 70%以上のエリアも存在している

④全国平均・地方都市圏との比較分析

- 居住機能・都市機能・公共交通の適正な配置が求められる
- 市民の健康増進のため、徒歩圏での都市生活の利便性の向上、徒歩行動及び自転車の利用の促進が求められる
- 安全・安心については、概ね良い評価であるものの、交通安全については対策が求められる
- 地域経済については、不動産市場の適正化、サービス産業の活性化が求められる
- 行政運営については、安定した税収が確保され、都市経営の効率化も図られている
- 公共交通への転換による環境負荷の低減が求められる