
第 II 章

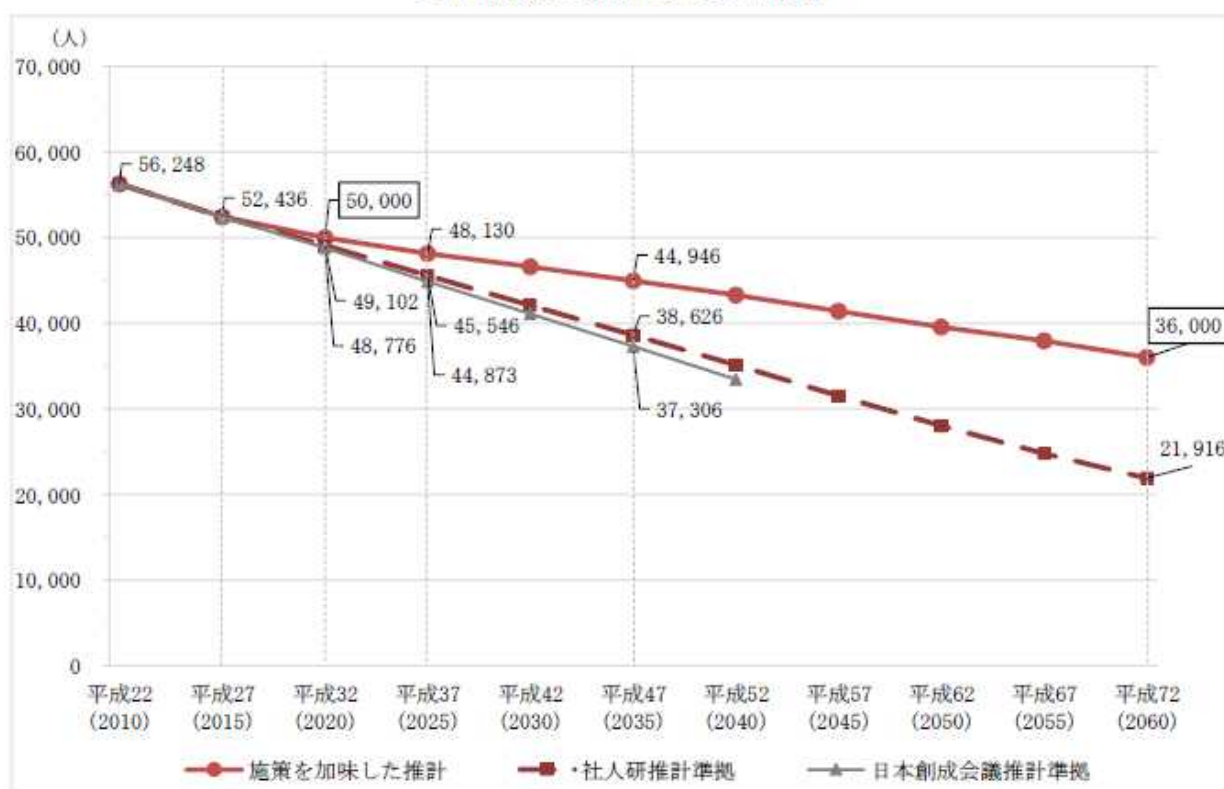
第Ⅱ章 現状及び将来見通しにおける都市構造上の課題の分析

1. 現状及び将来見通しに関する分析

(1) 人口の将来推計

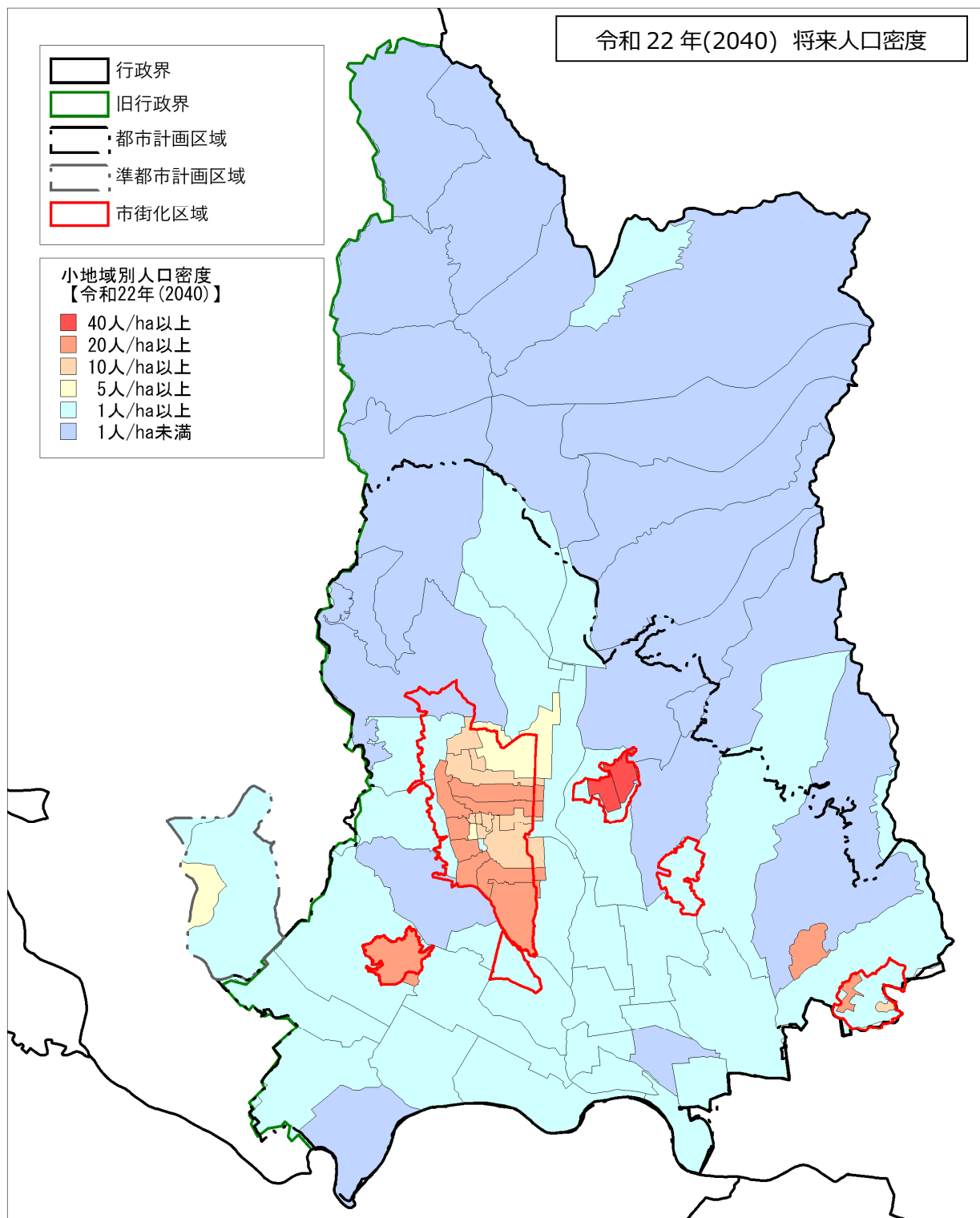
「常陸太田市人口ビジョン」(平成 27 年 12 月)において本市の人口は、平成 22 年(2010 年)時点から減少傾向が続くことが見込まれています。このため国立社会保障・人口問題研究所(社人研)では、平成 72 年(2060 年・令和 42 年)には人口が 21,916 人まで減少すると推計しています。しかし、常陸太田市人口ビジョンでは、将来的に持続可能なまちとなるように各種施策を講じながら約 36,000 人を維持することを展望しています。

基本的視点の展開による人口推計

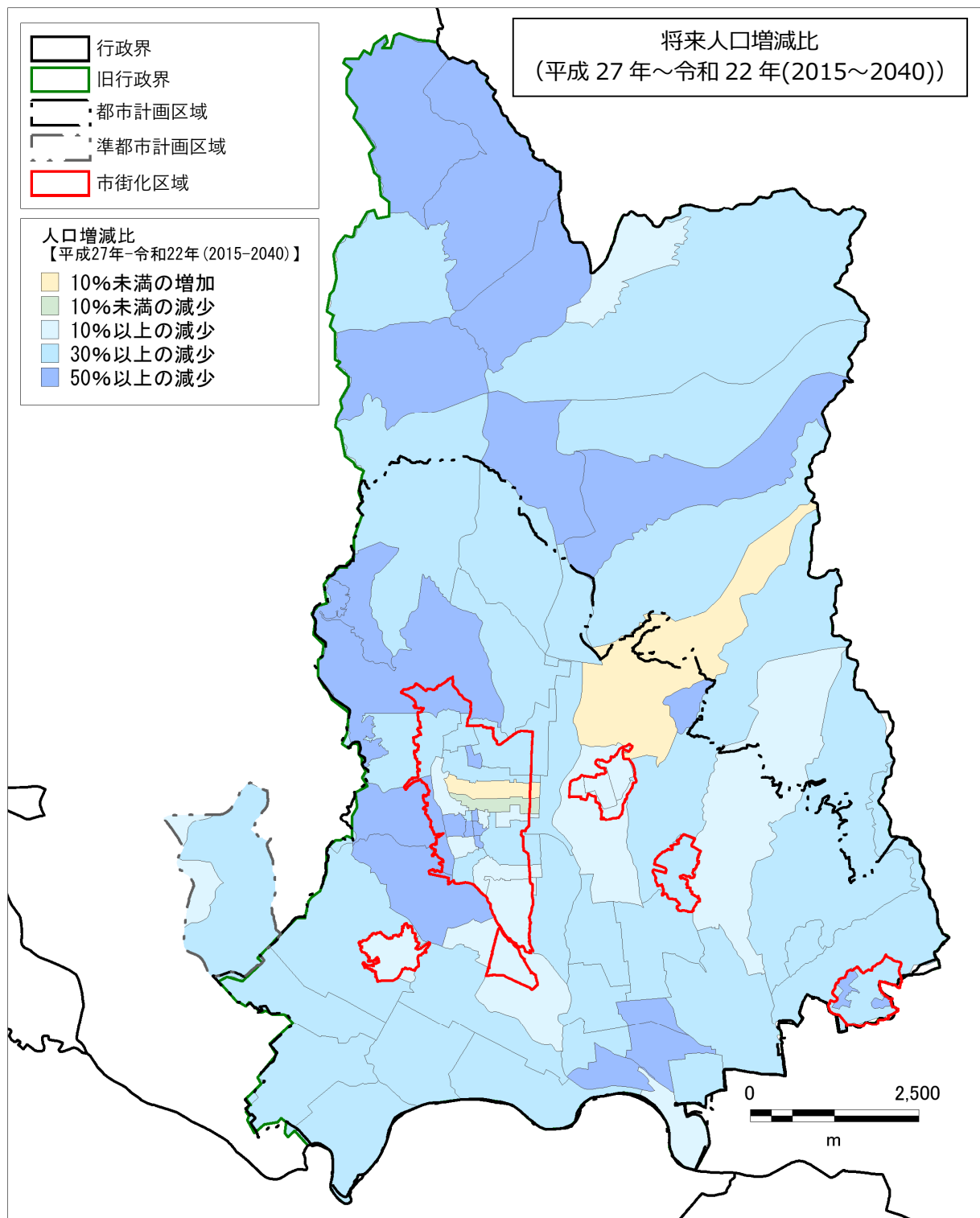


出典：常陸太田市人口ビジョン（平成 27 年(2015)）

なお、小地域別に将来人口推計を行った場合、平成 52 年(2040 年・令和 22 年)時点では市街化区域内では一定以上の人口密度が保たれるものの、平成 27 年(2015 年)からの増減状況を比較すると、一部の地域を除いて、減少することが予測されます。



出典：G 空間情報センター『将来人口・世帯予測ツール』を使用して推計



出典：国勢調査（平成 27 年(2015)）,
G 空間情報センター『将来人口・世帯予測ツール』を使用して推計

(2) 医療施設

市内の内科・外科の徒歩圏(800m)人口カバー率を見ると、35.5%となっており、本市とおおむね同程度の人口規模である10万人以下の都市の平均と比較すると、充足度が大幅に下回っている状況です。

また、都市計画区域に限定してみると、42.4%(本計画独自算定値)となり、充足度はやや向上しますが、同規模都市の水準には及ばない状況です。

対 象 項 目	常陸太田市 総人口(人)	カバー人口 (人)	カバー率 (%)
医療施設(内科・外科)	52,294	18,564	35.5
【都市規模別参考値】			
全国平均			62.3
地方都市(人口10万人以下)			54.1

出典：国土交通省「レーダーチャート自動作成ツール(平成29((2017)年度)」

国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成30年7月12日改定)

※本市のカバー人口は、カバー率からの逆算値

(3) 福祉施設

市内の福祉施設の状況として、「介護施設」(通所系、訪問系、小規模多機能施設)の徒歩圏(800m)人口カバー率を見ると、48.7%となっており、本市とおおむね同程度の人口規模である10万人以下の都市の平均と比較すると、充足度が上回っている状況です。

また、都市計画区域に限定してみても、68.8%(本計画独自算定値)となり、充足度は同規模都市の水準を大きく超える状況です。

対 象 項 目	常陸太田市 総人口(人)	カバー人口 (人)	カバー率 (%)
福祉施設(介護施設)	52,294	25,467	48.7
【都市規模別参考値】			
全国平均			41.0
地方都市(人口10万人以下)			34.8

出典：国土交通省「レーダーチャート自動作成ツール(平成29((2017)年度)」

国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成30年7月12日改定)

※本市のカバー人口は、カバー率からの逆算値

(4) 商業施設

市内の商業施設の状況として、「スーパー、百貨店」(延床面積 1,500 m²以上)の徒歩圏(800m)人口カバー率を見ると、20.7%となっており、本市とおおむね同程度の人口規模である 10 万人以下の都市の平均と比較すると、充足度が大きく下回っている状況です。

ただし、都市計画区域に限定してみると、55.3%(本計画独自算定値)となり、充足度は大きく向上し、同規模都市の水準を超える状況です。

対 象 項 目	常陸太田市 総人口(人)	カバー人口 (人)	カバー率 (%)
商業施設(延床面積 1,500 m ² 以上)	52,294	10,825	20.7
【都市規模別参考値】			
全国平均			40.5
地方都市(人口 10 万人以下)			31.6

出典：国土交通省「レーダーチャート自動作成ツール(平成 29((2017)年度)」

国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成 30 年 7 月 12 日改定)

※本市のカバー人口は、カバー率からの逆算値

(5) 公共交通路線の徒歩圏人口カバー率

市内の基幹的公共交通の状況として、「鉄道駅(徒歩圏 800m)、バス停(徒歩圏 300m)」の人口カバー率を見ると、21.5%となっており、本市とおおむね同程度の人口規模である 10 万人以下の都市の平均と比較すると、充足度が下回っている状況です。

ただし、都市計画区域に限定してみると、40.2%(本計画独自算定値)となり、充足度は向上し、同規模都市の水準を超える状況です。

なお、基幹的公共交通路線は、1 日 30 本以上の運行(概ねピーク時片道 3 本以上に相当)頻度の鉄道路線及びバス路線とされています。

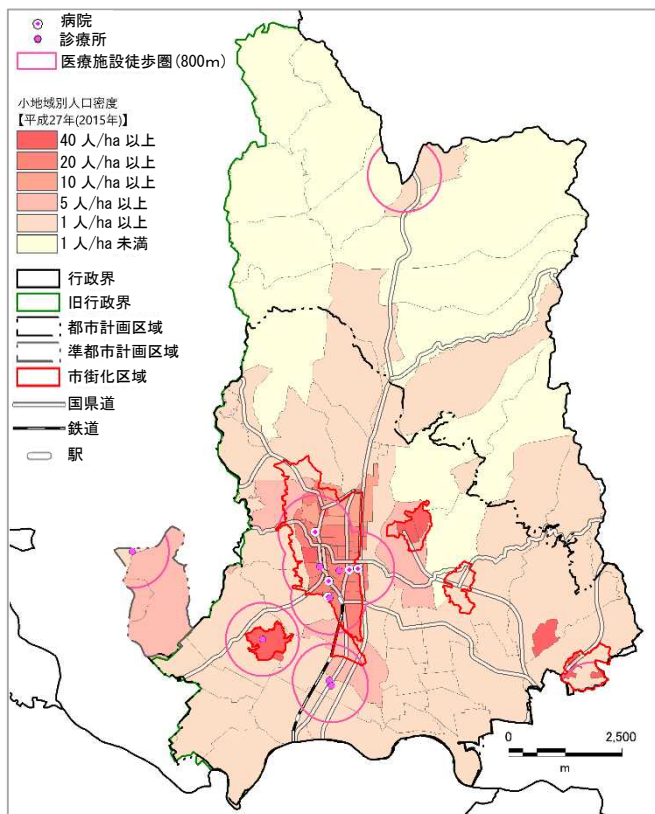
対 象 項 目	常陸太田市 総人口(人)	カバー人口 (人)	カバー率 (%)
基幹的公共交通(鉄道、バス)	52,294	11,243	21.5
【都市規模別参考値】			
全国平均			35.4
地方都市(人口 10 万人以下)			26.7

出典：国土交通省「レーダーチャート自動作成ツール(平成 29((2017)年度)」

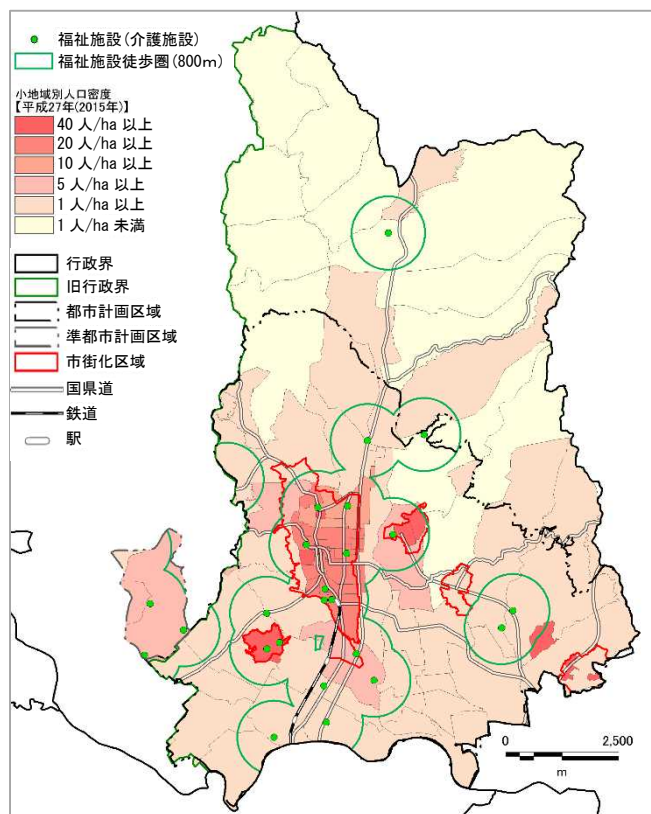
国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成 30 年 7 月 12 日改定)

※本市のカバー人口は、カバー率からの逆算値

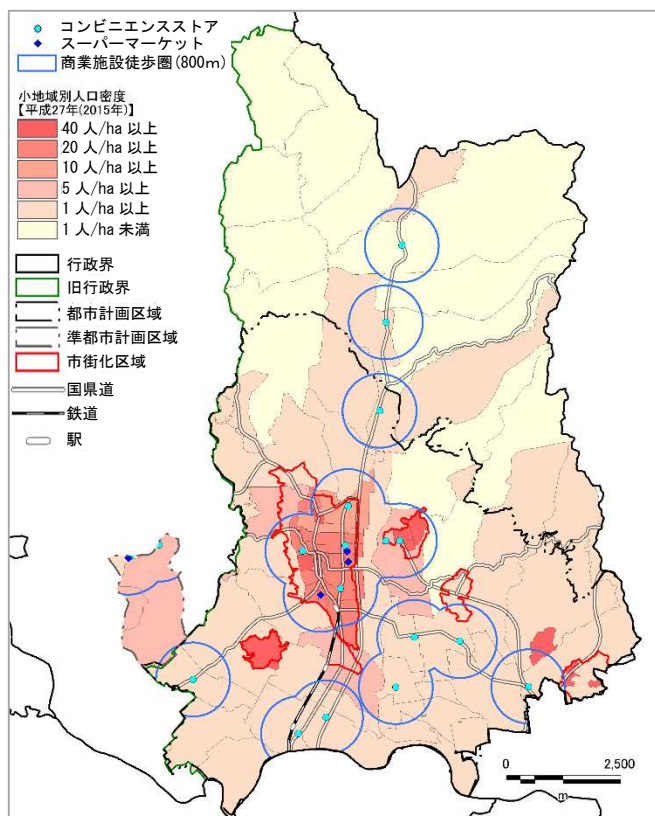
【生活サービス施設の分布図及び徒歩圏域】



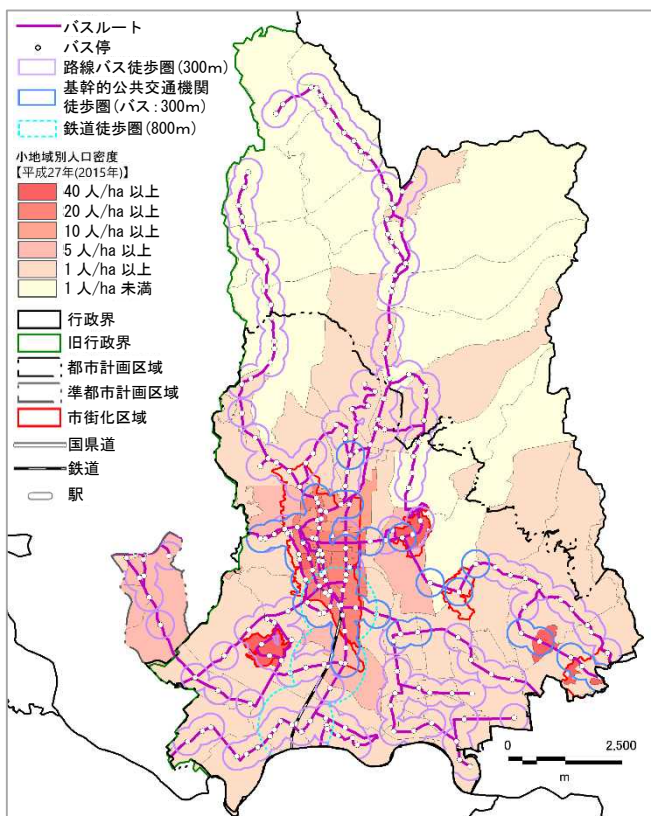
医療施設分布図



福祉施設(介護施設)分布図



商業施設分布図



公共交通機関徒歩圏

(6) 日常生活サービスの徒歩圏充足率

市内の日常生活サービスの状況として、「生活サービス施設(医療施設、福祉施設、商業施設)」及び「基幹的公共交通機関」として、全ての施設を徒歩圏で享受できる人口カバー率を見ると、10.7%となっており、本市とおおむね同程度の人口規模である10万人以下の都市の平均と比較すると、充足度がわずかながら上回っている状況です。

対 象 項 目	常陸太田市 総人口(人)	カバー人口 (人)	カバー率 (%)
日常生活サービス施設 ・ 医療施設(内科・外科) ・ 福祉施設(介護施設) ・ 商業施設(延床面積1,500㎡以上) ・ 基幹的公共交通機関	52,294	5,595	10.7
【都市規模別参考値】			
全国平均			16.4
地方都市(人口10万人以下)			10.6

出典：国土交通省「レーダーチャート自動作成ツール(平成29((2017)年度)」

国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成30年7月12日改定)

※本市のカバー人口は、カバー率からの逆算値

(7) 公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合

本市における公共交通利便性の高いエリアに存する「最寄交通機関までの距離が駅まで1km以内、もしくはバス停まで200m圏内の住宅」の割合を見ると、54.7%となっており、本市とおおむね同程度の人口規模の10万人以下の都市の平均と比較すると、やや上回っている状況です。

対 象 項 目	常陸太田市 住宅総数(戸)	住宅数 (戸)	割合 (%)
公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合	18,980	10,390	54.7
【都市規模別参考値】			
全国平均			55.6
地方都市(人口10万人以下)			51.4

出典：国土交通省「レーダーチャート自動作成ツール(平成29((2017)年度)」

国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成30年7月12日改定)

「住宅土地統計調査」(平成25年)

(8) 市民一人当たりの自動車総走行台キロ

本市における市民一人当たりの自動車総走行台キロ(乗用車の市区町村別自動車走行台キロを都市の総人口で除して算出)を見ると16.4台キロとなっており、本市とおおむね同程度の人口規模の10万人以下の都市の平均と比較すると、やや低い状況です。

対 象 項 目	常陸太田市 総人口(人)	市内総走行 台キロ (台キロ/日)	一人当たりの 市内総走行 台キロ (台キロ/日)
市民一人当たりの自動車総走行台キロ	52,294	855,412	16.4
【都市規模別参考値】			
全国平均			17.9
地方都市(人口10万人以下)			20.6

出典：国土交通省「レーダーチャート自動作成ツール(平成29((2017)年度)」

国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成30年7月12日改定)

(9) 高齢者徒歩圏に医療施設がない住宅の割合

本市における高齢者の徒歩圏域に医療施設がない住宅(医療施設までの距離が500m圏外の住宅)の割合を見ると73.7%となっており、本市とおおむね同程度の人口規模の10万人以下の都市の平均と比較すると、不自由を生じている状況であり、本市では高齢者の徒歩圏である近距離の範囲に医療施設が少ないと推測されます。

対 象 項 目	常陸太田市 住宅総数(戸)	住宅数 (件)	割合 (%)
高齢者徒歩圏に医療施設がない住宅の割合	18,980	13,990	73.7
【都市規模別参考値】			
全国平均			58.3
地方都市(人口10万人以下)			67.1

出典：国土交通省「レーダーチャート自動作成ツール(平成29((2017)年度)」

国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成30年7月12日改定)

(10) 高齢者福祉施設の1km圏域高齢人口カバー率

本市における高齢者福祉施設(介護施設(通所系, 訪問系, 小規模多機能施設))の1km圏域に居住する高齢者(65歳以上)のカバー率は、52.5%となっており、本市とおおむね同程度の人口規模の10万人以下の都市の平均と比較すると、大きく上回っている状況です。

対 象 項 目	65歳以上人口 (人)	カバー人口 (人)	割合 (%)
高齢者福祉施設の1km圏域高齢人口カバー率	17,745	9,316	52.5
【都市規模別参考値】			
全国平均			46.1
地方都市(人口10万人以下)			40.2

出典：国土交通省「レーダーチャート自動作成ツール(平成29((2017)年度)」

国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成30年7月12日改定)

(11) 保育所の徒歩圏 0～4 歳人口カバー率

本市における保育所から徒歩圏(800m)内に居住する 0～4 歳の人口カバー率を見ると 29.2%となっており、本市とおおむね同程度の人口規模の 10 万人以下の都市の平均と比較すると、低い状況です。

本市では自動車依存度が高く、保育所の立地条件が人口集積地と一致しにくいことが影響していると推測されます。

対 象 項 目	0～4 歳人口 (人)	カバー人口 (人)	割合 (%)
保育所の徒歩圏 0～4 歳人口カバー率	1,254	366	29.2
【都市規模別参考値】			
全国平均			43.6
地方都市(人口 10 万人以下)			34.7

出典：国土交通省「レーダーチャート自動作成ツール(平成 29((2017)年度)」

国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成 30 年 7 月 12 日改定)

(12) 歩道設置率

本市における歩道設置率は、61.5%となっており、本市とおおむね同程度の人口規模の 10 万人以下の都市の平均と比較すると、非常に高い状況です。

なお、対象とする道路は「道路交通センサスの一般交通量調査対象道路」(高速自動車国道、都市高速道路を除く)です。

対 象 項 目	道路区間延長 (km)	歩道設置 道路延長 (km)	割合 (%)
歩道設置率	204.4	125.7	61.5
【都市規模別参考値】			
全国平均			48.1
地方都市(人口 10 万人以下)			43.4

出典：国土交通省「レーダーチャート自動作成ツール(平成 29((2017)年度)」

国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成 30 年 7 月 12 日改定)

(13) 高齢者徒歩圏に公園がない住宅の割合

本市における高齢者の徒歩圏に公園がない住宅の割合(公園までの距離が 500m 圏外の住宅)の割合を見ると 89.5%となっており、本市とおおむね同程度の人口規模の 10 万人以下の都市の平均と比較すると、利便性がかなり低い状況です。

対 象 項 目	常陸太田市 住宅総数(戸)	住宅数 (戸)	割合 (%)
高齢者徒歩圏に公園がない住宅の割合	18,980	16,980	89.5
【都市規模別参考値】			
全国平均			54.9
地方都市(人口 10 万人以下)			62.7

出典：国土交通省「レーダーチャート自動作成ツール(平成 29((2017)年度)」

国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成 30 年 7 月 12 日改定)

(14) 人口あたりの交通事故死亡者数

本市における人口あたりの交通事故死亡者数(人口1万人あたりの交通事故死亡者数)を見ると0.4%となっており、本市とおおむね同程度の人口規模の10万人以下の都市の平均と比較すると、低い状況であり、本市では交通安全性が高いと推測されます。

対 象 項 目	常陸太田市 総人口(人)	死亡者数 (人)	割合 (%)
人口当たりの交通事故死亡者数	52,294	2	0.4
【都市規模別参考値】			
全国平均			0.6
地方都市(人口10万人以下)			0.7

出典：国土交通省「レーダーチャート自動作成ツール(平成29((2017)年度)」

国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成30年7月12日改定)

(15) 最寄り緊急避難場所までの平均距離

本市における市街地の安全性の目安として、最寄りの緊急避難場所までの平均距離を見ると576mとなっており、本市とおおむね同程度の人口規模の10万人以下の都市の平均と比較すると、近距離にあたる状況です。

対 象 項 目	常陸太田市 住宅総数(戸)	住宅数 (件)	平均距離 (m)
最寄りの緊急避難場所までの平均距離	18,980	0～250m 6,240 250～500m 5,620 500～1,000 4,060 1,000～2,000 2,790 2,000～ 270	576
【都市規模別参考値】			
全国平均			683
地方都市(人口10万人以下)			747

出典：国土交通省「レーダーチャート自動作成ツール(平成29((2017)年度)」

国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成30年7月12日改定)

(16) 空家率

本市における市街地の荒廃化の目安として、空家(住宅土地統計調査におけるその他の住宅)率を見ると7.9%となっており、本市とおおむね同程度の人口規模の10万人以下の都市の平均と比較すると、やや低い状況です。

対 象 項 目	住宅+ 居住する建物 (戸)	空家 (戸)	空家率 (%)
空家率	21,280	1,680	7.9
【都市規模別参考値】			
全国平均			7.3
地方都市(人口10万人以下)			8.7

出典：国土交通省「レーダーチャート自動作成ツール(平成29((2017)年度)」

国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成30年7月12日改定)

(17) 従業者一人当たり第三次産業売上高

本市におけるサービス産業の活性化に関する目安として、第三次産業の売上高(第三次産業の従業者1人当たり第三次産業売上高)を見ると9.8百万円/人となっており、本市とおおむね同程度の人口規模の10万人以下の都市の平均と比較すると、低い状況であり、地域経済面での活力がやや乏しいと推測されます。

対 象 項 目	従業員数 合計 (人)	第三次産業 売上高 (百万円)	売上高 (百万円/人)
従業者一人当たり第三次産業売上高	8,885	87,354	9.8
【都市規模別参考値】			
全国平均			11.7
地方都市(人口10万人以下)			10.6

出典：国土交通省「レーダーチャート自動作成ツール(平成29((2017)年度)」

国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成30年7月12日改定)

(18) 市民一人当たりの歳出額

本市における行政における都市経営の効率化に関する目安として、市民一人当たりの歳出額を他都市と比較するにあたり、対象とする歳出額は「公共施設(学校園、公民館・地域センター等)、インフラ(道路、公園、上下水道)、巡回型行政サービス(ごみ収集、公共交通、訪問・通所型公営福祉施設)の維持・管理・更新経費」とします。

その結果、市民一人当たりの歳出額を見ると 440 千円となっており、本市とおおむね同程度の人口規模の 10 万人以下の都市の平均と比較すると、現時点では大幅に低い状況であり、都市経営の効率性は高めであると推測されますが、公共建築物や各種インフラの更新費用が将来は大きく増加することなどを勘案すると、財政状況は楽観できない状況です。

対 象 項 目	常陸太田市 総人口(人)	歳出額決算総額 (千円)	市民一人当たり 歳出額(千円)
市民一人当たり歳出額	52, 294	24, 393, 562	440
【都市規模別参考値】			
全国平均			695
地方都市(人口 10 万人以下)			802

出典：国土交通省「レーダーチャート自動作成ツール(平成 29((2017)年度)」

国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成 30 年 7 月 12 日改定)

(19) 市民一人当たりの自動車 CO2 排出量

本市における省エネルギー・低炭素化に関する目安として、市民一人当たりの CO2 排出量を(運輸部門(自動車)における CO2 排出量)を見ると 1.4t-CO2/年となっており、本市とおおむね同程度の人口規模の 10 万人以下の都市の平均と比較すると、やや低い状況です。

対 象 項 目	常陸太田市 総人口(人)	自動車 CO2 排出量 (t-CO2/年)	一人当たり 自動車 CO2 排出量 (t-CO2/年)
市民一人当たりの自動車 CO2 排出量	52, 294	73, 212	1. 4
【都市規模別参考値】			
全国平均			0. 8
地方都市(人口 10 万人以下)			1. 7

出典：国土交通省「レーダーチャート自動作成ツール(平成 29((2017)年度)」

国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成 30 年 7 月 12 日改定)

※自動車 CO2 排出量は、一人当たりからの逆算値

2. 都市構造上の課題

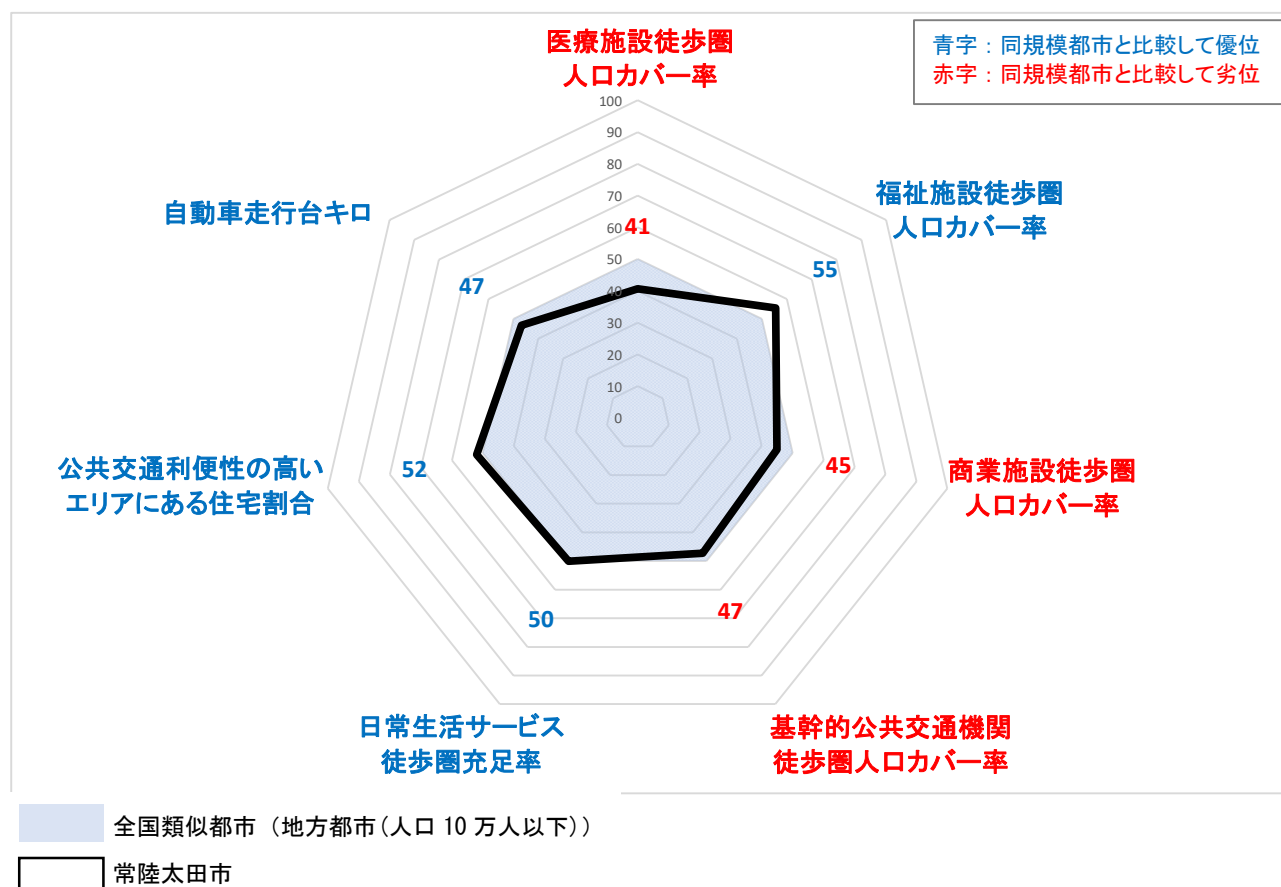
(1) 人口分野

- ・本市の総人口は、平成 12 年頃をピークとして減少が続いており、将来推計でも同様の傾向です。
- ・人口集中地区は、近年の人口減少傾向にともなって DID の区域(面積)が縮小しており、人口密度の低い市街地となりつつあります。
- ・市内で働く従業員の増減の推移を見ると、約 10 年間に於いて市街化区域内の従業者数が減少している一方で、市街化区域外で散在的に従業者数が増加しているため、市街地の分散化が懸念されます。
- ・人口分野に関する課題を総括すると、人口の拡散化と希薄化への対応が必要です。

(2) 生活利便性

- ・市民の生活利便性に関し、医療・福祉・商業・交通機能などの生活サービス施設の徒歩圏人口は、本市とおおむね同程度の人口規模の都市の平均と比較すると、福祉施設以外のカバー率は低い水準です。
- ・各施設の需要層となる人口自体の配置も拡散しているため、人口集積のある場所に各種施設を集約するか、各種施設を集積する場所に人口を集約することで、市民の生活利便性を向上させることが重要です。

【生活利便性の指標(同規模都市との比較)】

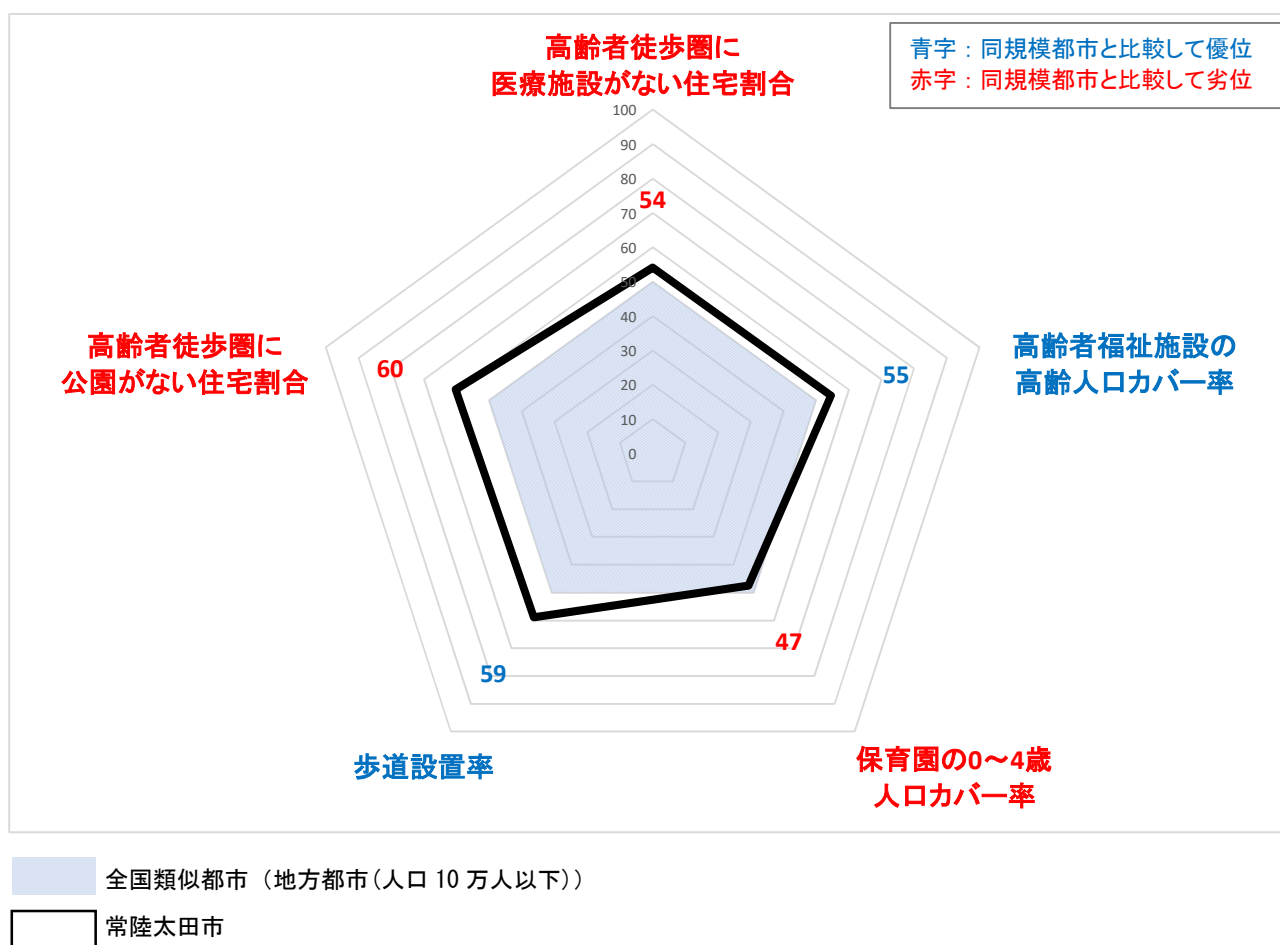


出典：国土交通省提供の「レーダーチャート自動作成ツール」を基に作成

(3) 健康・福祉

- ・健康・福祉に関する指標を見ると、本市とおおむね同程度の人口規模の都市の平均と比較して、本市が優位にある指標は、高齢者福祉施設の高齢人口カバー率と歩道設置率ですが、それ以外の指標は、いずれも本市が劣位となっています。
- ・本市は、高齢化率が高いため、高齢者福祉施設が充実していることは強みではありますが、高齢者福祉施設のみならず総合的な充実度が重要です。
- ・また、高齢化により自ら自動車を運転できなくなる人が増加するため、高齢者の徒歩圏域に各種施設が立地していることが重要です。

【健康・福祉の指標(同規模都市との比較)】



出典：国土交通省提供の「レーダーチャート自動作成ツール」を基に作成

（４）安全・安心

- ・本市の都市計画区域内には、久慈川・里川・山田川が流れているため、広域にわたって浸水想定区域が広がっているほか、斜面地の土砂災害警戒区域も比較的多い地形条件となっており、潜在的な災害リスクは高めとなっています。
- ・しかし、交通事故や避難場所までの距離、空家率を見ると、本市とおおむね同程度の人口規模の都市の平均と比較して、住環境の安全性や治安面では本市が優位な状況にあります。

（５）地域経済

- ・本市の経済面での地域活力を第三次産業売上高で見ると、販売効率はやや低く、加えて商業施設の徒歩圏カバー率も低く、中心市街地における事業所数も減少傾向であることから、本市では第三次産業の立地自体が少なく、市民の利便性に影響を及ぼしていると考えられます。
- ・市街地での商業施設などの立地を促進し、市民生活の利便性と地域経済の活性化を図ることが望まれます。

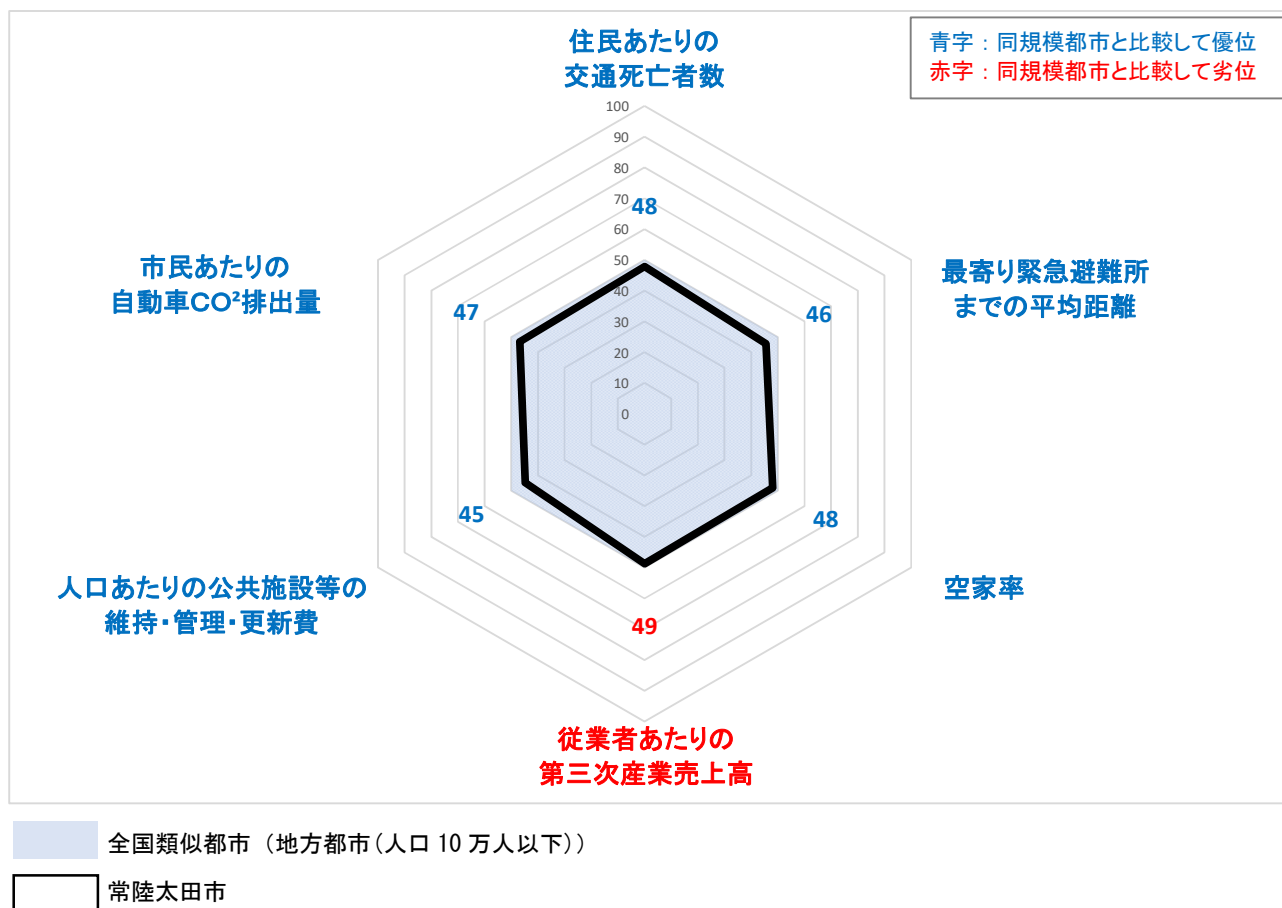
（６）行政運営

- ・本市の公共施設の保有にかかる将来の費用は、横ばい傾向にあるとともに、歳出額自体も本市とおおむね同程度の人口規模の都市の平均と比較した場合は非常に低い状況です。
- ・しかし、本市での人口減少にともなって、自主財源比率をはじめとして税収の減少が懸念されるほか、本市の中心市街地では、事業所数が減少傾向にあり、それにともなって地価も下落傾向にあるため、固定資産税や都市計画税への影響による税収の減少が考えられます。
- ・また、公共建築物や各種インフラの更新費用が将来は大きく増加することなどを勘案すると、財政状況は楽観できない状況です。
- ・このため、将来の税収の減少により、実質的な負担比率が高まるリスクが潜在的にあります。

（７）エネルギー・低炭素

- ・環境面に関して自動車 CO2 排出量を本市とおおむね同程度の人口規模の都市の平均と比較するとやや低く、環境負荷は低めとなっています。
- ・これは、地域の経済産業が停滞していることや人口減少により、交通量自体が減少していることが要因のひとつと予想されます。

【安全・安心，地域経済，行政運営，エネルギー・低炭素の指標(同規模都市との比較)】



出典：国土交通省提供の「レーダーチャート自動作成ツール」を基に作成

(8) まとめ

本市は、人口定住や子育て支援に積極的に取り組んでいるため、この取り組みの成果は、社会的認知度の向上に加えて、若者の増加となって一定の成果が得られていると見られます。

しかし、都市構造に関する最も基本的な指標である人口規模は、今後とも減少傾向を続けると予想されるため、既に現時点で特に本市がやや劣位にある日常生活サービス施設などは、仮にこのまま放置した場合、将来の人口減少によって、いっそう縮退傾向となるのは確実です。

また、将来の人口や生活サービス施設の地域的な配置状況については、「散在化・低密度化」がいっそう進むと予想されます。

その結果、人口やサービス施設が分散化・低密化して、各種需要や目的地となる施設自体が減少することで、公共交通の便が悪化し、市民の移動の不便さや、行財政の非効率性が高まり、健全な都市経営が行き詰まる可能性があります。

そこで、今後の人口減少や都市力の低下が進んでも、引き続き市民生活や企業活動に支障がないように都市を維持するためには、本市の都市構造面での“弱み”となっている各種日常生活サービスの維持・充実を中心として、多くの市民が利用しやすい交通利便性の高い場所において、高齢者徒歩圏などの日常的に移動がしやすい範囲に都市の「集約化・高密度化」を図ることが最も重要です。