

多賀城市都市計画マスタープラン

(素案)

令和5年11月
多賀城市

目 次

I 都市計画マスタープランの概要

1. 都市計画マスタープランとは	1
2. 改定の背景	1
3. 計画の位置づけ	1
4. 計画の構成	2
5. 計画期間	2
6. 上位計画	3

II まちづくりの視点及び現状・課題

1. 本市を取り巻く社会動向	7
2. まちづくりの視点	10
3. まちづくりの現状・課題	11

III 基本構想

1. 都市づくりの理念 「地域資源と既存ストックを活かしたまちづくりへ」	27
2. 都市の将来像	28
3. 将来都市構造	30

IV 分野別方針

1. 土地利用の方針	33
2. 道路・交通体系の方針	40
3. その他都市施設の方針	44
4. 景観・都市環境の方針	47
5. 都市防災の方針	50

V 地域別構想

1. 地域区分	52
2. 地域別構想	53
2-1. 第二中学校区（北部）	53
2-2. 第二中学校区（南部）	61
2-3. 高崎中学校区	68
2-4. 多賀城中学校区	76
2-5. 東豊中学校区	84

VI 計画の実現に向けて

1. 基本的な考え方	91
2. まちづくりの取組方針	92
3. まちづくりの推進体制の充実	93
4. 本計画の管理と見直し方針	93

参考資料

1. 策定経過-----
2. 策定体制-----

I 都市計画マスタープランの概要

1. 都市計画マスタープランとは

都市計画マスタープランとは、都市計画法第 18 条の 2 に規定されている「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として、都市の将来像の実現に向け、まちづくりの目標を示し、土地利用等の個別の都市計画の大きな方針を明らかにするものです。

多賀城市都市計画マスタープランは、多賀城市（以下「本市」とします。）の都市づくりの将来像、将来都市構造とその実現に向けた土地利用や都市施設の基本方針及び地域におけるまちづくりの方向性や方針を定めたものです。

2. 改定の背景

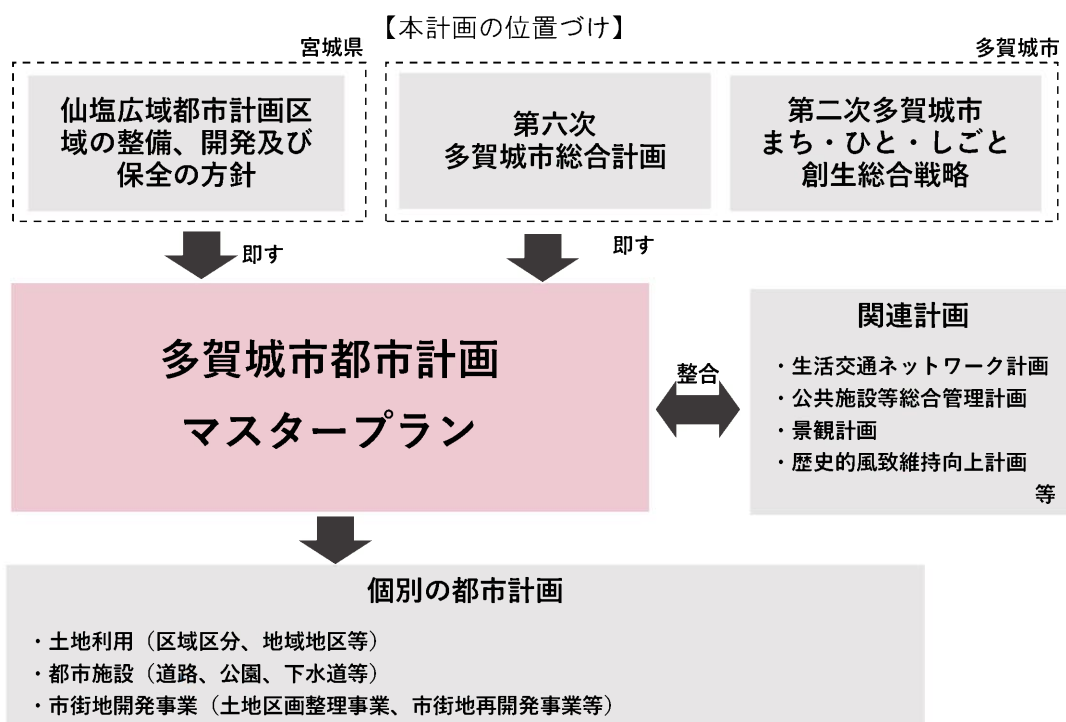
本市では、平成 25 年（2013 年）に「多賀城市都市計画マスタープラン」を策定し、「安全、便利、活力、美しさのある都市」を理念としてまちづくりに取り組んできました。その後、復興事業や道路整備の完了、少子高齢化の進行等、本市のまちづくりを取り巻く状況は変化してきています。

さらに、令和 3 年（2021 年）に「第六次多賀城市総合計画」を策定し、「日々のよろこびふくらむまち 史都 多賀城」を将来都市像に掲げまちづくりを進めています。

こうした背景のもと、まちづくりを取り巻く状況や将来都市像の変化に対応するため、「多賀城市都市計画マスタープラン」（以下「本計画」とします。）を改定しました。

3. 計画の位置づけ

本計画は、本市が定める上位計画である「第六次多賀城市総合計画」、「第二次多賀城市まち・ひと・しごと創生総合戦略」及び宮城県が定める「仙塩広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に即して定めるものです。



4. 計画の構成

本計画は、「都市計画マスタープランの概要」、「まちづくりの現状・課題」、「基本構想」、「分野別方針」、「地域別構想」、「計画の実現に向けて」の6つの章で構成します。

【本計画の構成】

I 都市計画マスタープランの概要

都市計画マスタープランの概要

本計画策定の背景や位置づけ、計画期間について示します。

II まちづくりの視点及び現状・課題

まちづくりの現状・課題

本市を取り巻く
社会動向

まちづくりの
視点

まちづくりの現
状・課題

本市を取り巻く社会動向から都市づくりの視点を設定し、現状・課題を整理します。

III 基本構想

基本構想

都市づくりの理念

目標人口

都市の将来像

将来都市構造

本市全体の都市づくりの方向性について示します。

IV 分野別方針

分野別方針

土地利用の方針

道路・交通体系の方針

その他都市施設の方針

景観・都市環境の方針

都市防災の方針

土地利用や道路・交通体系等、分野別の方向性について示します。

V 地域別構想

地域別構想

第二中学校区（北部）

第二中学校区（南部）

多賀城中学校区

高崎中学校区

東豊中学校区

地域毎のまちづくりの方向性について示します。

VI 計画の実現に向けて

計画の実現に向けて

計画の実現に向けた考え方を示します。

5. 計画期間

本計画は、令和6年（2024年）度を初年度として、20年後の令和26年（2044年）度を見据えた都市の将来像を定めます。

また、具体的な方針や施策については、10年後の令和16年（2034年）度までの内容について設定します。

6. 上位計画

本計画は、上位計画との整合を図るため、「第六次多賀城市総合計画基本構想」及び「仙塩広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」について整理します。

1) 第六次多賀城市総合計画基本構想

将来都市像

日々のよろこびふくらむまち 史都 多賀城

自然、歴史、文化、そして温かな人の輪に囲まれ、何気ない日々の中に、多賀城ならではの心豊かな喜びや幸せが感じられる、そんな暮らしを送ることのできる未来の多賀城を、私たちはみんなで協力し合って創ります。

重要テーマ

「心も暮らしも豊かなみらいをつくるみんなが育つまち」

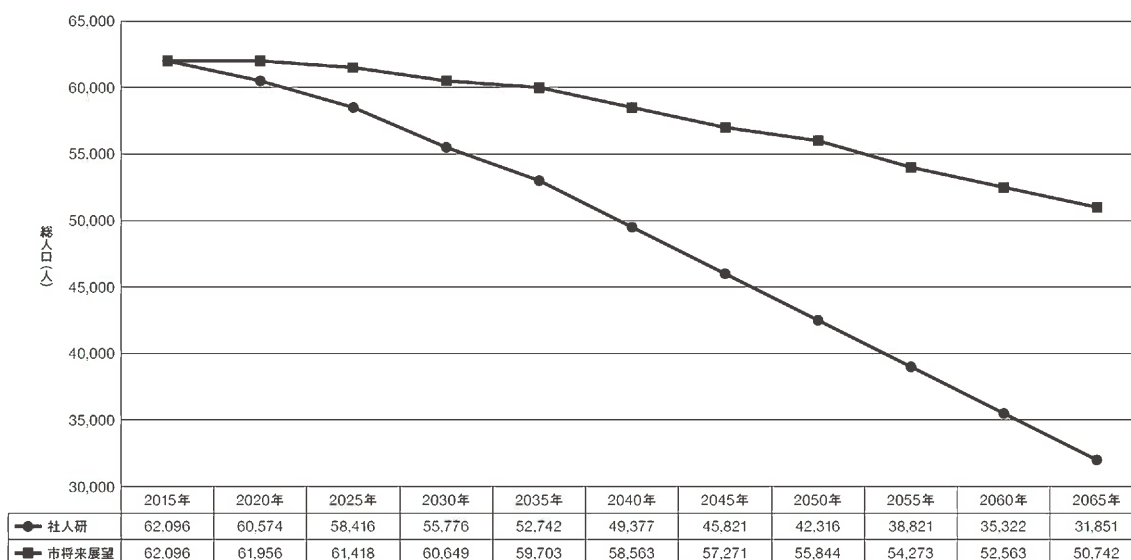
「震災の経験をいかしみんなの力がつながるまち」

「市民の誇りとなる多賀城らしい魅力をたがやすまち」

人口の将来展望

基本構想の目標年度である令和12年（2030年）の人口は、この多賀城市人口ビジョンにおける将来展望に基づき、60,649人と想定します。

【人口の将来展望】



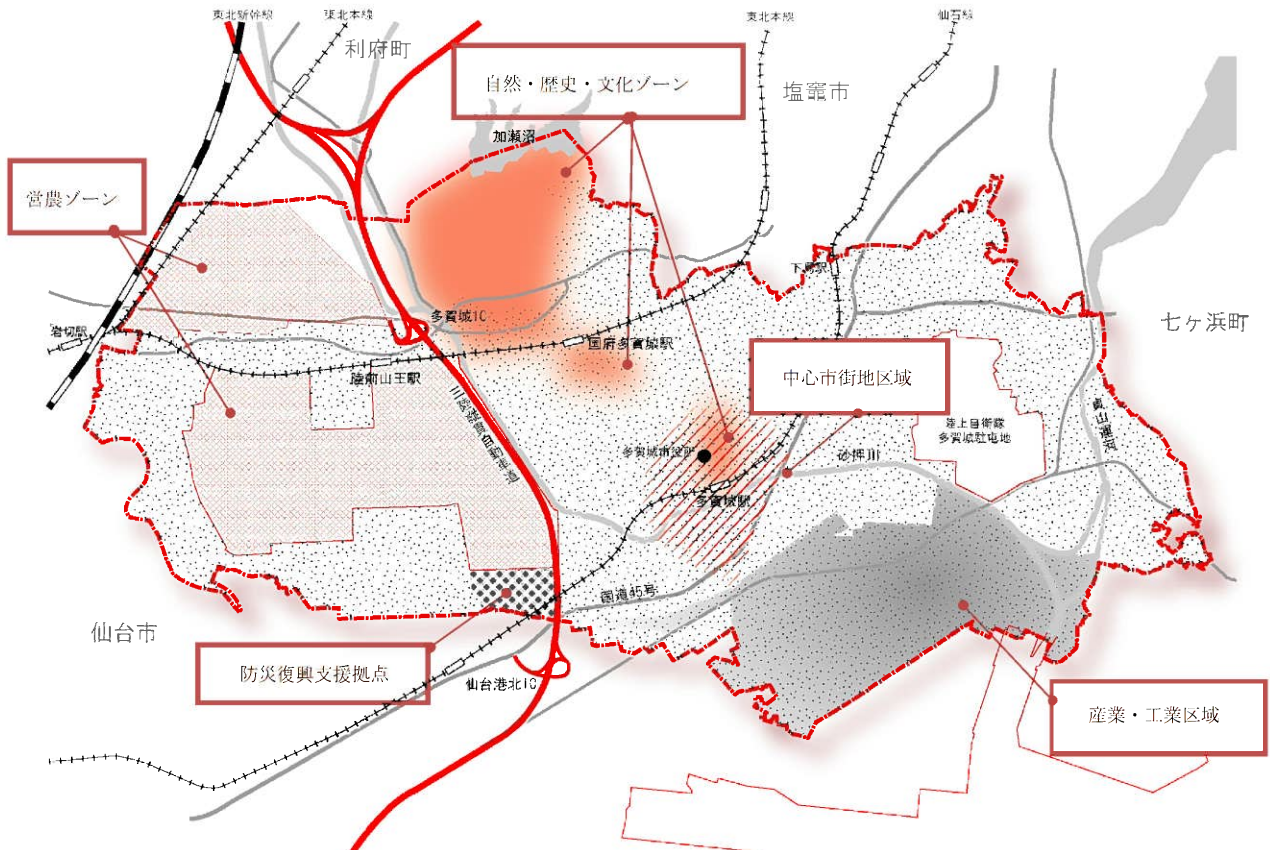
※社人研は、「国立社会保障・人口問題研究所の日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）」をいいます。







資料：第六次多賀城市総合計画基本構想

土地利用のあり方

本市では、将来都市像を実現するため、「自然環境・都市環境の調和」、「持続可能な都市経営の実現」、「地域特性に合った魅力・付加価値の向上」という3つのバランスがとれるような土地利用を目指します。

【ゾーニング】



既成市街地ゾーン 	安全で快適な住環境の確保、未利用地の有効活用等により、都市機能の確保・集約を目指します。
中心市街地地域 	既成市街地ゾーンの中でも、J R仙石線多賀城駅を中心に広がる区域です。特に文化の力による人々の交わりを基軸に据えながら、都市活力を高めることを目指します。
産業・工業区域 	既成市街地ゾーンの中でも、市民の仕事や雇用の場を確保するとともに企業活動を促進する区域です。環境への配慮や減災技術の活用に着目しつつ、産業活力を高めることを目指します。
防災復興支援拠点 	東日本大震災における甚大な被害を踏まえ、今後の災害に備えて防災・減災と産業復興を支援する拠点です。
営農ゾーン 	優良農地としての保全を図るとともに、野菜、施設園芸などの展開によって高品質な高収益性作物の周年栽培を目指します。
自然・歴史・文化ゾーン 	J R東北本線国府多賀城駅や三陸縦貫自動車道多賀城インターチェンジに隣接する特性を活かして、悠久の歴史と新たな文化の発信ややすらぎと憩いの提供を通して、市民を含めて多くの方が訪れることを目指します。

2) 仙塩広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

仙塩広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針は、宮城県が広域的な視点から都市計画の目標をはじめ、土地利用や都市施設の整備、市街地開発事業に関する主要な都市計画の方針を明示したものです。

都市づくりの基本理念

- ① 内陸部への集約・移転により、まとまりのある良好な市街地の形成や防災性の向上が図られるまちづくり
- ② 人口減少・超高齢社会においても都市圏全体として調和の取れたコンパクトなまちづくり
- ③ 「宮城の将来ビジョン」に掲げる富県宮城の実現に資する活力あるまちづくり
- ④ 豊かな自然環境の保全とそれらと調和したまちづくり

将来像

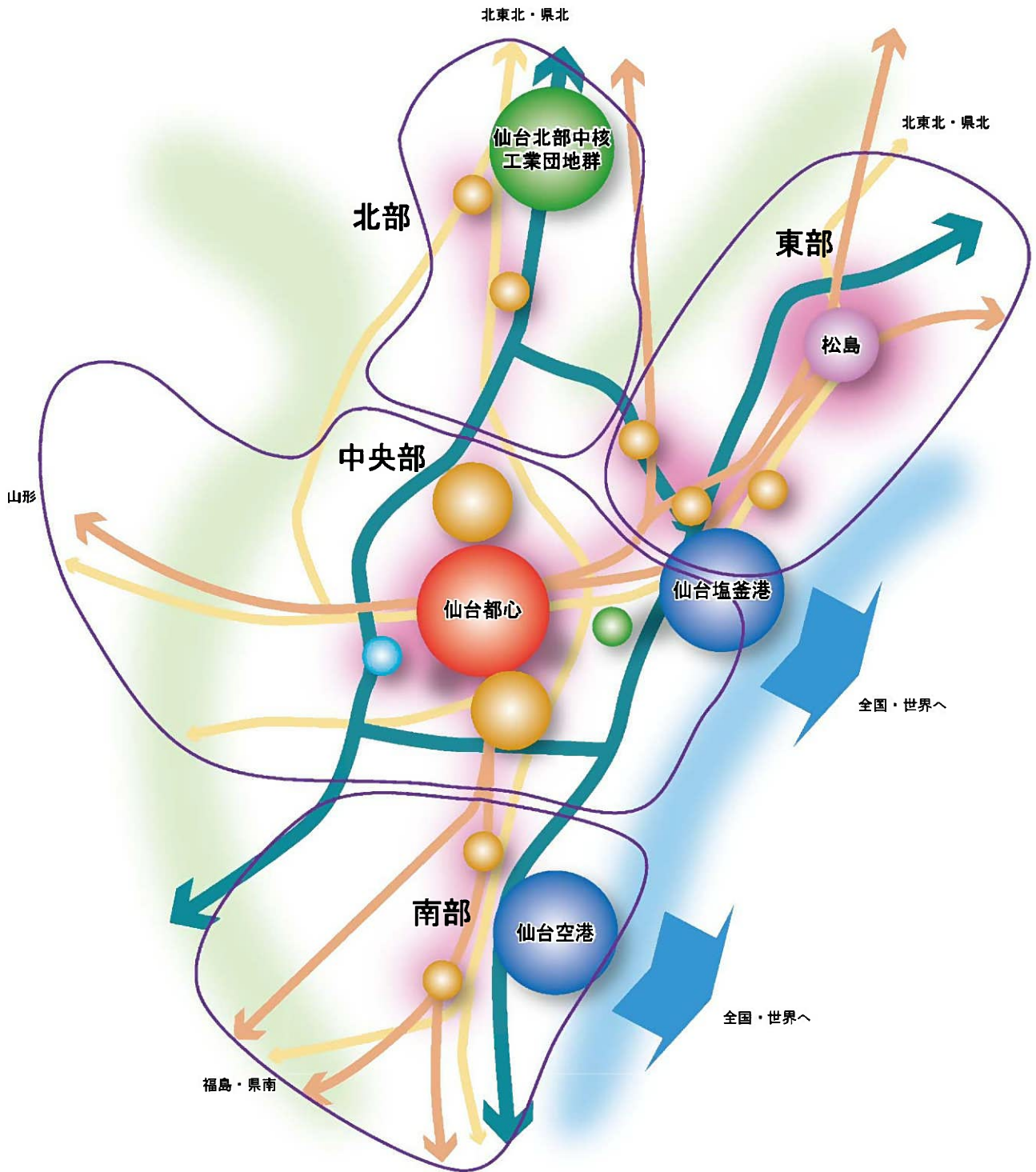
仙塩広域都市計画区域を中央部、北部、東部、南部の4つの地域に区分し、各地域の特性にあわせた地域別の将来像を設定しています。本市は、東部地域に区分され、地域中心核、産業交通拠点、国際観光拠点に位置付けられています。











【拠点ごとの将来像】

地域中心核：歴史や風土を活かした魅力と均衡のとれた多核型都市の形成を目指し、地域の中心地区として総合的な役割を担う地区の形成を図る。

産業交通拠点：産業や消費構造の高度化に伴う多様な需要に対応した産業基盤等の整備を図り、活力ある産業活動中心地区の形成を図る。

【仙塩広域都市計画区域の将来像】



凡		例	
	都市圏中心核		集約適地
	地域中心核		鉄道
	産業交通拠点		高速道路
	産業拠点		国道
	国際観光拠点		
	学術研究拠点		

資料：仙塩広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

II まちづくりの視点及び現状・課題

1. 本市を取り巻く社会動向

本市のまちづくりは、我が国の社会情勢の変化、宮城県及び本市を取り巻く様々な変化へ対応していく必要があります。そこで、本市を取り巻く社会動向について、以下のように整理します。

① 人口減少・少子高齢化の進行

全国的な少子高齢化の進行等に伴い、我が国の人口は平成 20 年（2008 年）をピークに減少傾向で推移しています。特に地方都市においては人口減少・高齢化が進む中、地域の活力を維持するとともに生活機能を確保し、高齢者等が安心して暮らせるようなまちづくりを進めることが重要となっています。

本市においても、少子高齢化の進行がみられるとともに、今後人口減少が予測されています。第二次多賀城市まち・ひと・しごと創生総合戦略によると、令和 17 年（2035 年）には総人口が 6 万人を下回る見込みであり、少子高齢化及び人口減少に対応していく必要があります。

② 自然災害の頻発化・激甚化

近年、東日本大震災や熊本地震等の大規模な地震災害、令和元年東日本台風に伴う洪水、土砂災害等により甚大な被害が発生しています。今後、気候変動の影響による水害・土砂災害の頻発・激甚化が懸念されています。

本市においては、市街地の広範囲で洪水による浸水が想定されるとともに、再開発事業により整備された図書館、子育て支援施設等の都市機能が集積する多賀城駅周辺をはじめ、津波による 3.0m 以上の浸水が想定されるエリアもあることから、自然災害への対策が重要になっています。

③ 公共施設・インフラの老朽化

国内の高度経済成長期以降に整備された道路や橋梁、トンネル等の社会インフラのうち、建設後 50 年以上経過する施設の割合が今後加速度的に増加するとされています。社会インフラの耐用年数は一般的に建設後 50 年とされており、社会インフラの老朽化に伴う施設の維持管理・更新費の増加が見込まれています。

本市においても、東日本大震災以降に多くの公共施設が整備されたものの、それ以前に整備された公共施設の修繕が増加しているほか、道路については昭和 30 年（1955 年）以前に整備されたものが全体の約 3 割を占めており、今後老朽化に伴う維持管理費・更新費の増加が懸念されています。

④ 公民連携・民間活力の活用

全国各地で PFI や指定管理者制度等の公民連携による公共施設の整備、維持管理及び運営が行われています。また、近年は民間が主体となったまちづくり活動が活発化しており、まちづくりの担い手として役割が拡大しつつあります。

本市においては、多賀城市立図書館や多賀城市民会館等、多くの施設において指定管理者制度を導入し、施設の運営を実施するとともに、中央公園において Park-PFI を導入した公園整備の検討を進めています。

⑤ ウォーカブル^{※1}なまちづくりの推進

国では令和 2 年（2020 年）に都市再生特別措置法を改正し、多様な人々が集い交流することができる「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出による魅力的なまちづくりの実現を目指しています。

本市においては、市内に 4 つの鉄道駅（多賀城駅、下馬駅、陸前山王駅、国府多賀城駅）を有するとともに、市外に徒歩、自転車等でアクセス可能な 3 つの鉄道駅（中野栄駅、岩切駅、塩釜駅）があり、高い交通利便性を生かしたウォーカブルなまちづくりの推進により、歩いて暮らせる生活環境の形成が期待されます。

⑥ 地域資源を活かした交流の促進・拡大

平成 30 年（2018 年）に文化財保護法の改正により、文化財の活用に向け大幅な規制の緩和が行われました。また、古民家等の歴史的資源や魅力ある公共施設、インフラ施設を活用した観光まちづくりを推進している自治体もみられます。

本市においては、固有の財産である特別史跡多賀城跡附寺跡の多賀城南門等の復元や修景施設の整備により、歴史資源を活用した交流の促進・拡大が期待されます。

⑦ 緑豊かで魅力的なまちづくりの推進

国では、良好な景観や環境、賑わい創出等の様々な役割を担う都市の緑空間を、民間の力をできる限り活かしながら保全・活用していくため、都市緑地法等の一部を改正し、公園等の多機能化や官民連携による質の高い緑の空間の創出等を図ろうとしています。

本市においても、砂押川、七北田川及び加瀬沼並びに史跡周辺や加瀬沼周辺の樹林地等の豊かな自然環境を活かした良好な景観や賑わい創出が期待されます。

⑧ 環境配慮の取組の推進

令和 2 年（2020 年）に政府は、2050 年までに温室効果ガスの排出量を実質ゼロとするカーボンニュートラルを目指すことを宣言しました。

本市においても、令和 4 年（2022 年）に「ゼロカーボンシティ」宣言をし、脱炭素社会実現に向けた取組を推進しています。

※1 「歩く」を意味する walk と「できる」の able を組み合わせた造語。「居心地が良く歩きたくなる」ことを表す。

⑨ DXの推進

令和4年（2022年）に政府は「デジタル田園都市国家構想」を掲げ、デジタル技術の活用により、地域の構成を活かしながら地方の社会課題の解決を目指しています。都市づくりにおいてもビッグデータの活用、スマートモビリティ^{※2}やMaaS^{※3}の導入等デジタル技術を活用した取組が進められています。

本市においても、令和3年（2021年）に「多賀城市 ICT 利活用方針」を定め、スマート自治体への転換を目指しています。

⑩ 財政の緊迫化

全国的に、人口減少に伴う税収の減少、高齢化に伴う社会保障費の増大等により、行政の財政状況は逼迫してきており、公共建築物等の整備費や維持管理費の抑制に取り組む動きがみられます。

本市においても、人口減少に伴い市民税収が減少する一方で、社会保障費の増大のほか、公共建築物等の更新経費の増大が予測されています。

※2 自動運転等のデジタル技術を活用した交通・移動手段。

※3 「Mobility as a Service」の略で、鉄道やバスといった公共交通のみならず、タクシー、レンタカー、シェアサイクル等も対象に、検索方法やルート案内、支払い方法を一元化し、移動全体を一つのサービスとして提供し、使いやすくする考え。

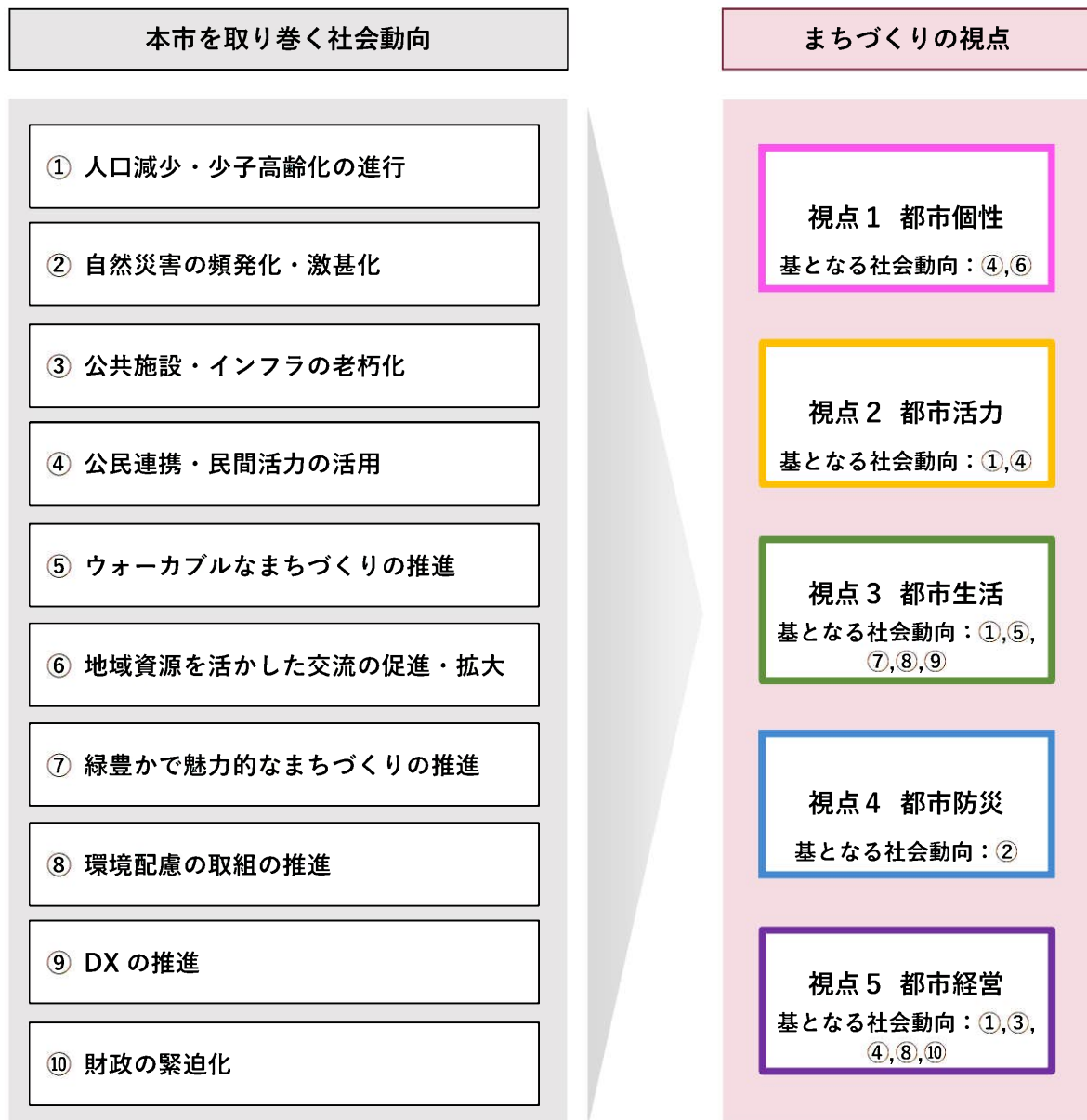
2. まちづくりの視点

本市におけるまちづくりの現況と課題を整理するにあたり、前項までに整理した本市を取り巻く社会動向をもとに、「都市個性」、「都市活力」、「都市生活」、「都市防災」、「都市経営」の5つの視点を設定します。

【まちづくりの視点】

- 視点1 都市個性：都市の個性を生かしたまちづくりを推進するための視点
- 視点2 都市活力：都市の魅力やにぎわいを向上するための視点
- 視点3 都市生活：快適に暮らせる都市環境を維持・形成するための視点
- 視点4 都市防災：安全で安心して暮らせる市街地を維持・形成するための視点
- 視点5 都市経営：持続可能な都市の実現のための視点

【本市を取り巻く社会動向とまちづくりの視点の関係】



3. まちづくりの現状・課題

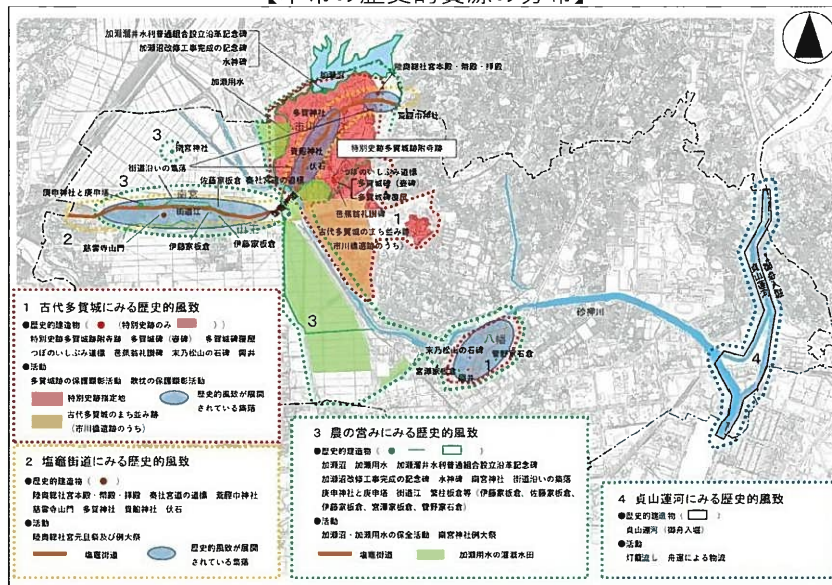
都市個性、都市活力、都市生活、都市防災、都市経営の5つの視点から本市のまちづくりの現状と課題を整理します。

視点1：都市個性

歴史文化資源

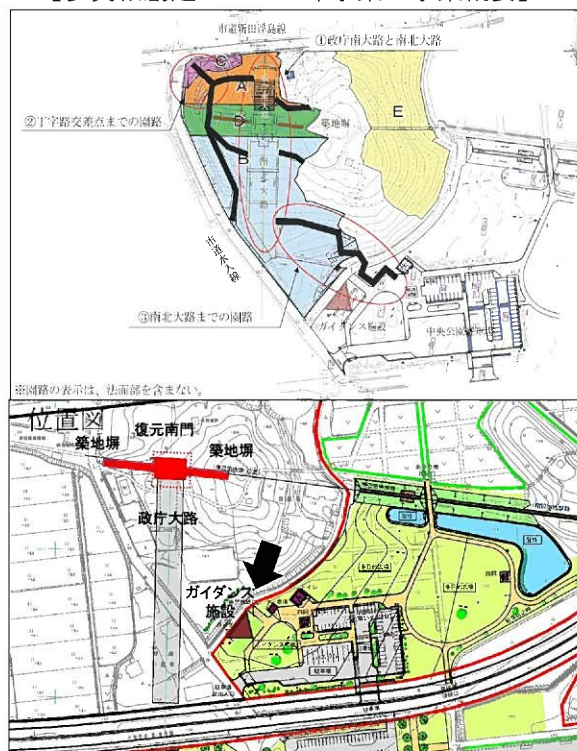
本市は、国指定文化財に指定されている特別史跡多賀城跡附寺跡をはじめとした歴史文化資源を多数有しています。令和6年（2024年）の多賀城創建1300年に合わせ、南門を中心とした築地塀、政庁南大路の復元、周辺の園路整備が進められています。

【本市の歴史的資源の分布】



資料：多賀城市歴史風致維持向上計画（第2期）令和4年（2022年）

【多賀城創建1300年事業の事業概要】

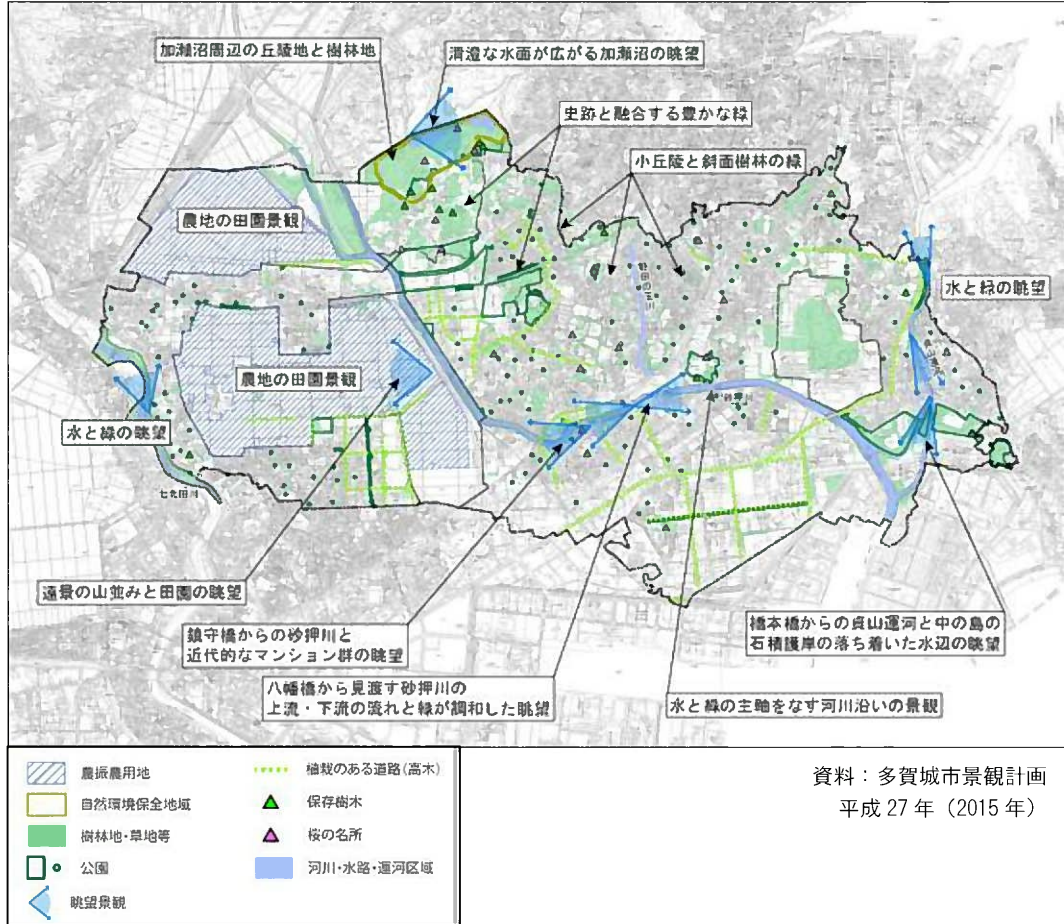


資料：第20回多賀城創建1300年事業調査特別委員会資料

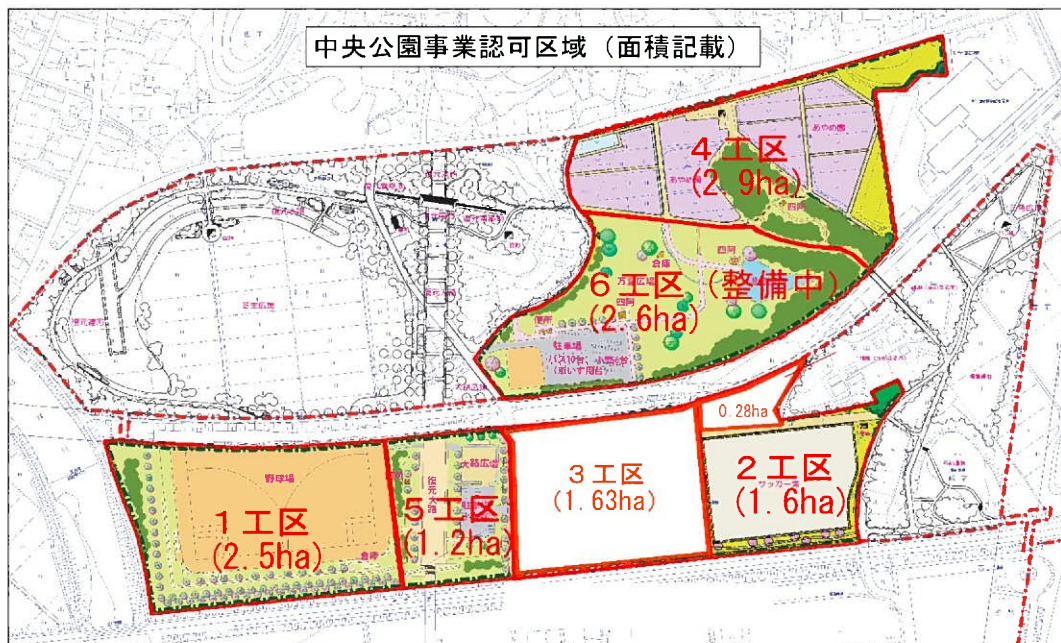
自然資源

本市は、西部に七北田川、中心部に砂押川、東部に貞山運河があり、北部には加瀬沼とその周辺の樹林地等、良好な自然環境を有しています。また、中心部に位置している中央公園においては、官民連携手法を活用した公園の整備が進められています。

【本市の自然的資源の分布】



【中央公園整備計画】



観光客入込数

本市の観光客入込数は、東日本大震災の影響で平成23年（2011年）に大きく減少し、その後は震災以前の水準まで回復し、70万人前後で推移しています。令和元年（2019年）以降は、新型コロナウイルス感染症の影響等で減少しています。



仙台塩釜港

仙台塩釜港の高松2号ふ頭は、物流の効率化及び輸送コストの削減を図るため、平成23年度から国土交通省と宮城県において大型船に対応した岸壁の整備を進め、平成29年12月15日に供用を開始し、高松2号ふ頭と中野ふ頭を合わせて活用できることから、大型クルーズ船の受け入れが可能となりました。大型クルーズ船の寄港は、一度に数百人から数千人の旅客による訪問であり、地域経済を活性化させるだけでなく、旅行者の満足度が高ければ、その地域の評価・知名度を向上させ、その地域への旅行者のリピーターを獲得する重要な機会であることから、本市においても、観光客増加に向けた絶好の機会ととらえています。

物流については、平成13年4月には、東北の港では初めて「特定重要港湾」の指定を受け、東北地方の広域物流拠点として重要な役割を果たしてきています。

近年では、東北地方の成長に伴う物流需要の増大、船舶の大型化や外貿易物のコンテナ化に代表される輸送革命等に対応するため、外貿コンテナ機能の導入を中心とした「仙台国際貿易港整備計画」が策定され、流通機能の充実強化を進めているところです。

また、CO₂を多く排出する産業が集積する港湾・臨海部において、水素・アンモニア等の受入環境の整備を行うことで、カーボンニュートラルポート（CNP^{※4}）を推進し、港湾・臨海部の産業構造の転換を図っています。

仙台塩釜港の物流需要の拡大と、カーボンニュートラルポート（CNP）の取組みにより、本市の仙台港背後地の工業の活性化も期待しています。

※4 我が国の産業や港湾の競争力強化と脱炭素社会の実現に貢献するため、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素等の受入環境の整備等を図り、我が国全体の脱炭素社会の実現に貢献する取組み

施設概要

1. 高松ふ頭2号岸壁
計画水深：-14m,岸壁延長：280m
2. 高松2号野積場・荷捌き地
計画面積：6.0ha



資料：県内の港湾情報（宮城県）

「都市個性」の視点からの課題

本市の魅力的な地域資源の有効活用

本市は、歴史的な資源の他にも砂押川、七北田川及び加瀬沼等の豊かな自然環境が残っており、市民の憩いやうるおいの場となっています。これら資源の維持や活用を進めていくとともに、整備が進められている中央公園については、官民連携による Park-PFI を導入した公園整備の有効活用が検討されています。

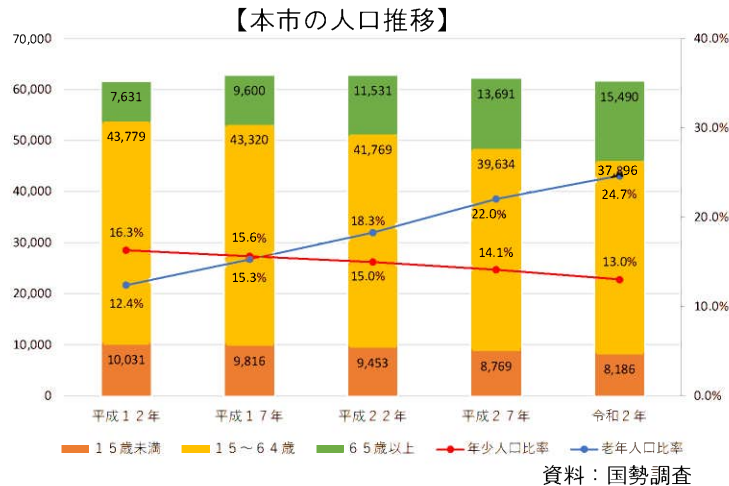
文化財等の地域資源の魅力向上

本市は、多賀城跡や多賀城碑等の多賀城創建以来受け継がれてきた多くの歴史的な資源を有し、市民の誇りや大切な観光資源となっています。多賀城南門の復元等の資源の活用が進められていますが、観光客数は横ばいの状態にあります。今後は、本市ならではの地域資源の魅力向上等により、観光促進等へ繋げていく必要があります。

視点 2：都市活力

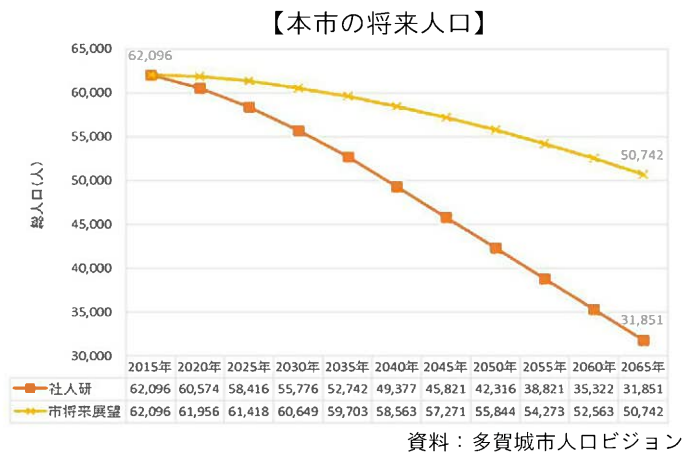
人口推移

本市の人口は、横ばいの傾向で推移し、令和 2 年（2020 年）時点で 62,827 人となっています。年齢 3 区分別の人口推移をみると、老年人口は増加傾向、年少人口は減少傾向で推移しており、少子高齢化の進行がみられます。



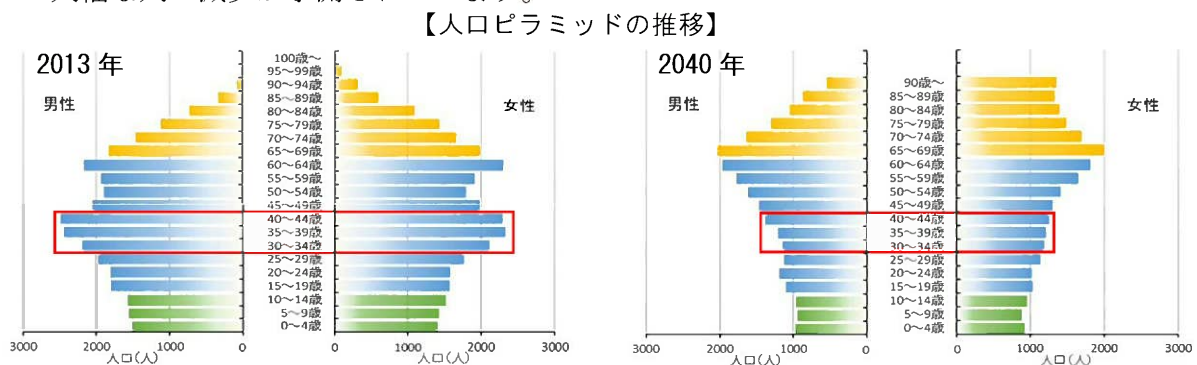
将来人口推計

多賀城市人口ビジョンにおける将来人口推計をみると、人口は減少傾向で推移し、令和 27 年（2045 年）には 57,271 人となる見込みです。



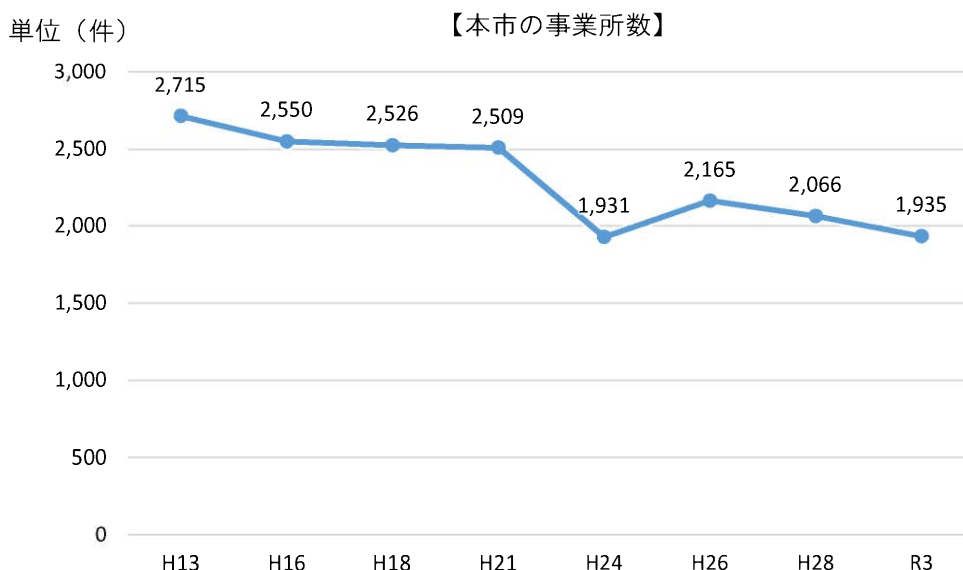
人口ピラミッドの推移

本市の人口ピラミッドの推移をみると、令和 22 年（2040 年）には 30～40 代の子育て世代の大幅な人口減少が予測されています。



事業所数の推移

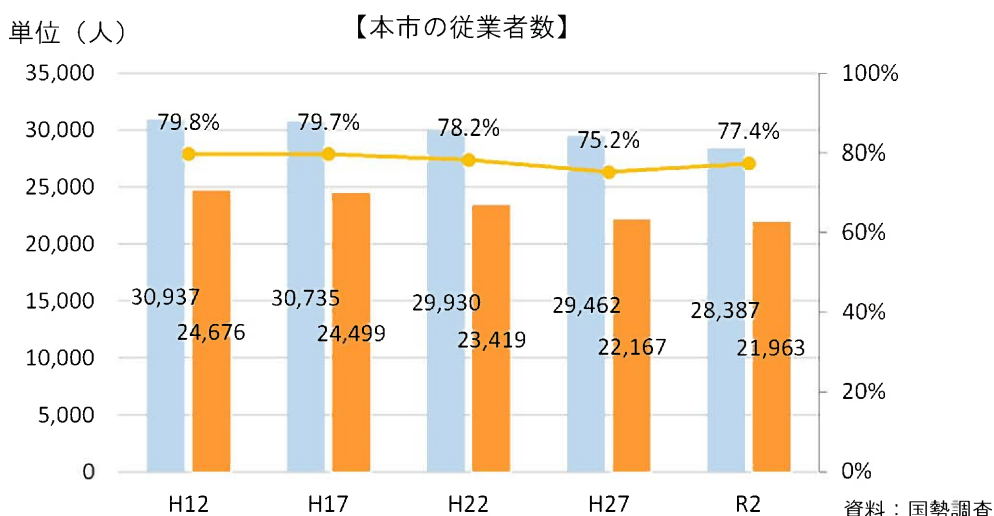
本市の令和3年度の事業所数は、1,935件で過去20年間減少傾向にあります。



資料：事業所・企業統計調査、経済センサス

従業者数の推移

本市の令和2年度の従業者数は、21,963人で過去20年間減少傾向にあります。



資料：国勢調査

「都市活力」の視点からの課題

子育て世代の定住促進

本市の人口は、近年横ばいの傾向で推移していますが、老年人口の増加、年少人口の減少がみられ、少子高齢化が進んでいる状況にあります。また、将来人口推計をみると、人口は減少傾向となることが予測されており、特に30代～40代の子育て世代が大きく減少する予測であり、若年等の減少に伴いまちの活力が低下することが懸念されます。今後は、まちの活力の維持に向け、子育て世代の定住促進が必要となります。

雇用と活力を生む産業の発展

本市の事業所数、従業員数ともに減少傾向にあり、産業の停滞がみられます。一方、本市のまち・ひと・しごと創生総合戦略では、「進学、就職の希望が実現できる都市」を目指す方向性として、各種経営支援を行い、各産業の活性化を促進しようとしており、本市の都市づくりにおいても、産業創出や雇用の確保を支える施策を講じていく必要があります。

視点3：都市生活

公共交通

本市の公共交通は、JR 東北本線と JR 仙石線の鉄道 2 路線と、市内や市内外をつなぐバス 7 路線が運行しており、市民の日常生活を支えています。

【公共交通の状況】

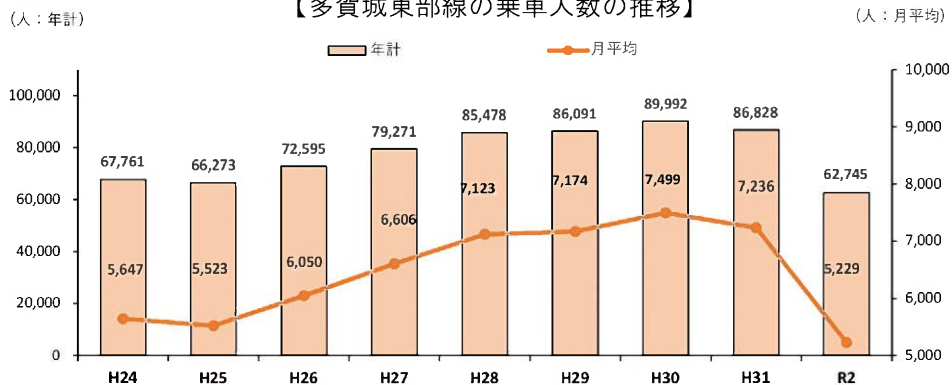


資料：多賀城市バスマップ

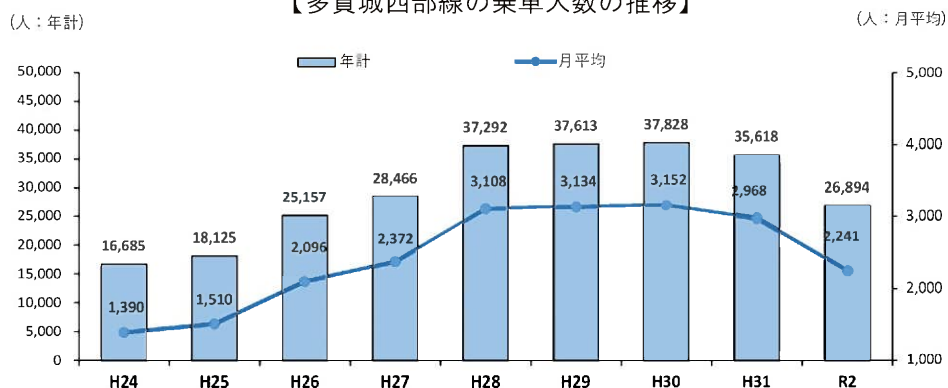
公共交通の利用状況

本市公共交通のうち、多賀城東部線及び多賀城西部線の乗車人数の推移をみると、いずれも平成 30 年までは増加傾向にありましたが、その後新型コロナウイルス感染症の影響等で減少しています。

【多賀城東部線の乗車人数の推移】



【多賀城西部線の乗車人数の推移】

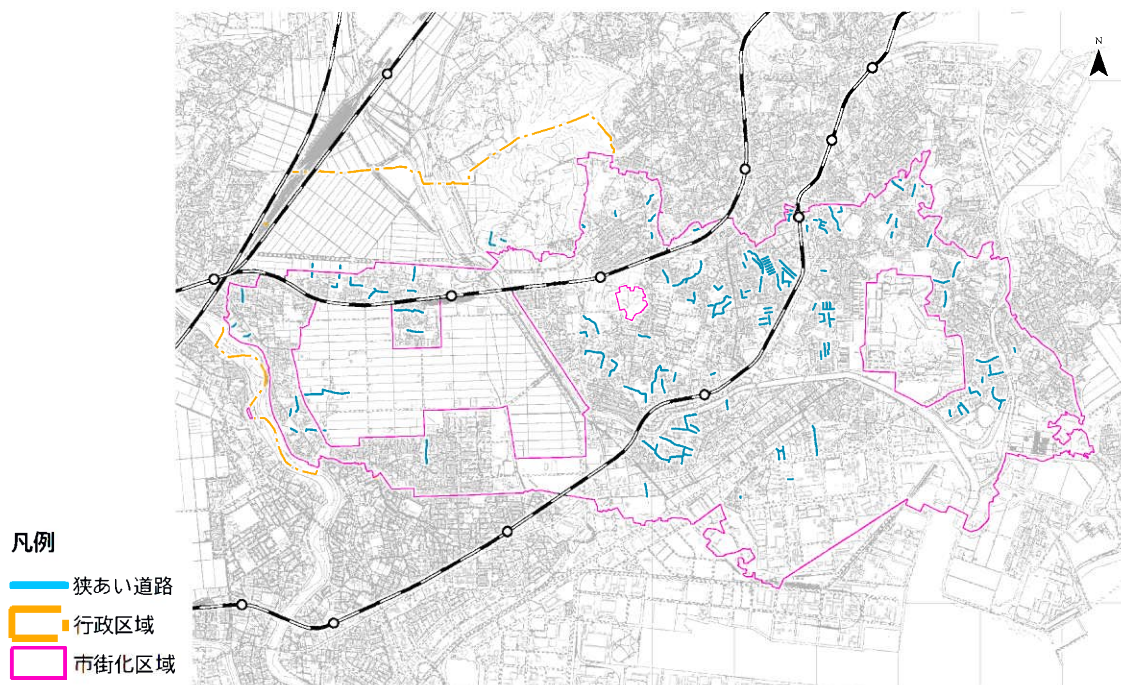


資料：多賀城市生活交通ネットワーク計画

狭あい道路

市街地内には狭あい道路（幅員 4.0m 未満の道路）が点在しています。特に伝上山地区に狭あい道路が多くみられ、居住環境や防災上の課題を抱えています。

【狭あい道路（幅員 4.0m 未満）の分布状況】



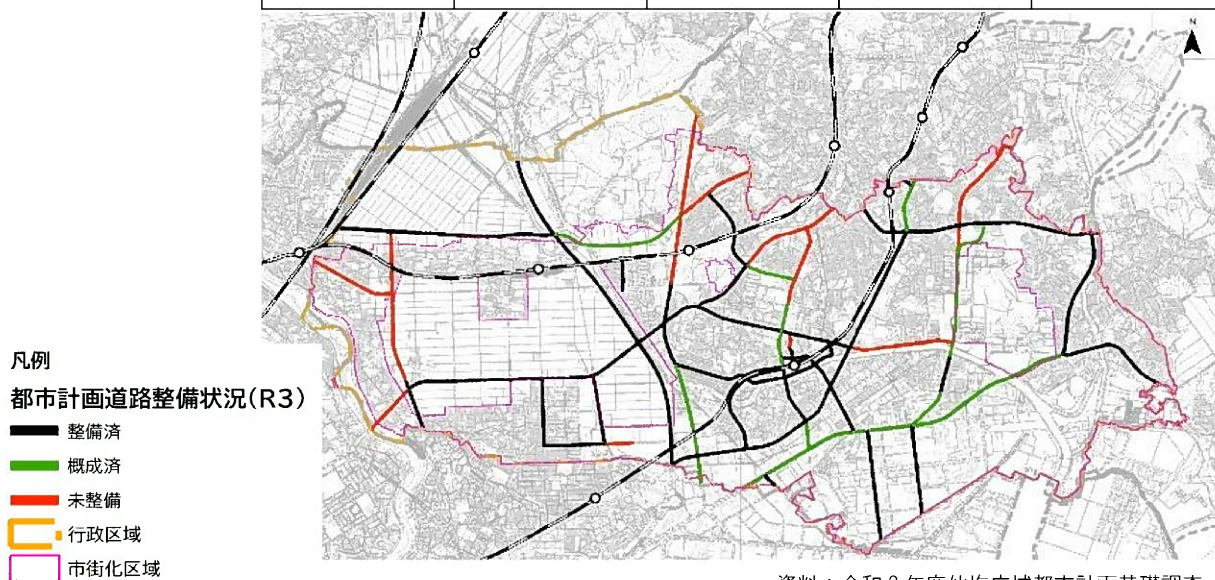
資料：庁内資料

都市施設整備状況

本市の都市施設は整備が進んでおり、令和3年（2021年）度時点で都市計画道路の整備率は54.6%で、一部未整備ではあるものの、概成している道路の概成率は28.7%で、合わせて83.3%供用されています。また、下水道（汚水）の整備率が98.3%、下水道（雨水）が66.7%となっています。都市計画公園の整備率は58.4%ですが、街区公園については概ね整備済となっています。

【都市計画道路の整備状況・整備率】

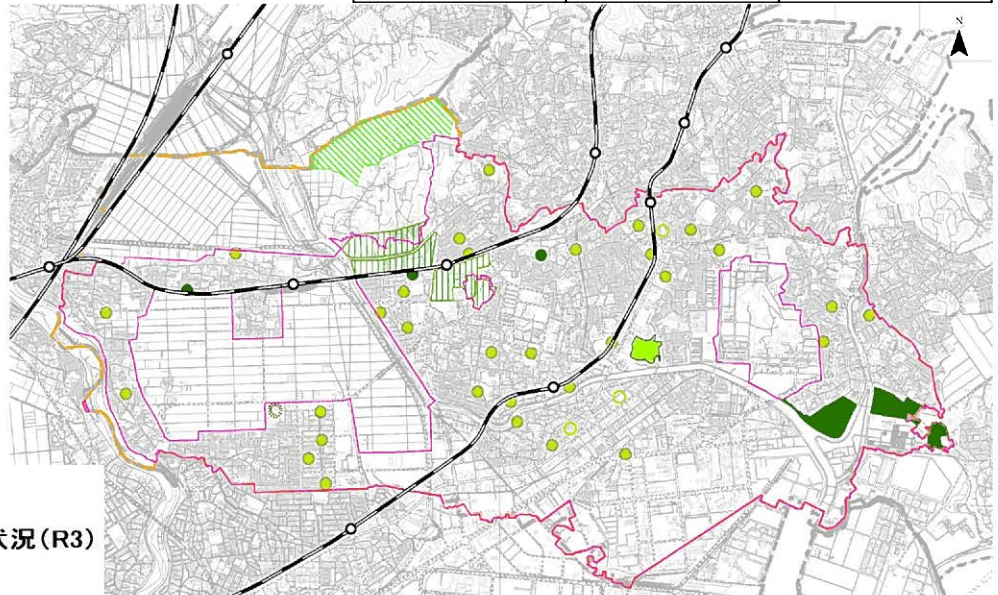
計画延長 (m)	整備済 (m)	概成済 (m)	整備率 (%)	概成率 (%)
47,180	25,760	13,560	54.6	28.7



資料：令和3年度仙塩広域都市計画基礎調査

【都市計画公園の整備状況・整備率】

計画面積 (ha)	供用面積 (ha)	整備率 (%)
75.9	44.3	58.4



資料：令和3年度仙塩広域都市計画基礎調査

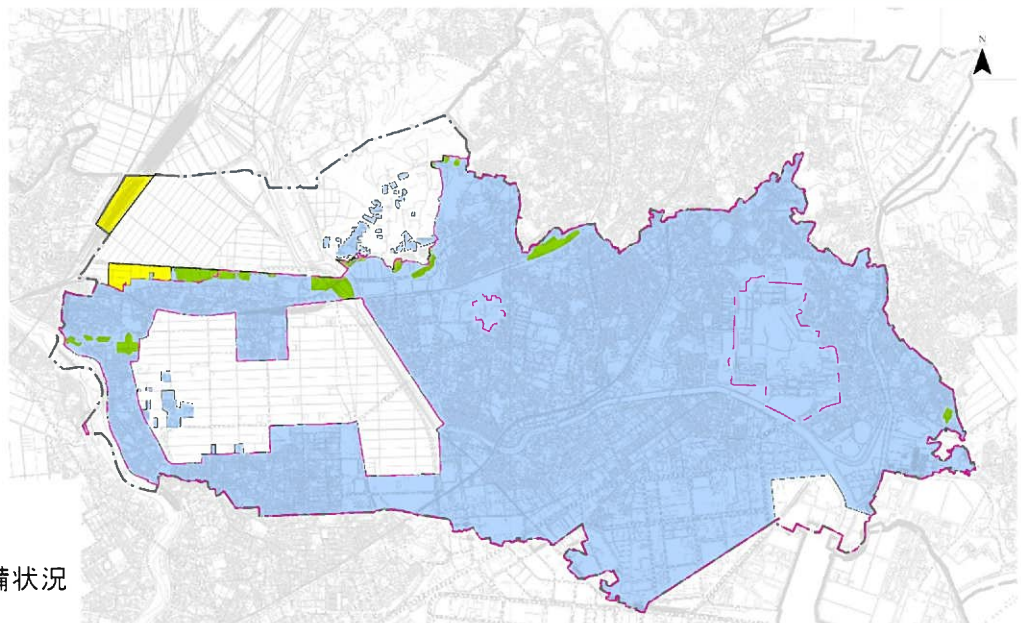
凡例

都市計画公園整備状況(R3)

- 街区公園(未整備)
- 街区公園(整備済)
- 近隣公園(未整備)
- 地区公園(整備済)
- 総合公園(未整備)
- 広域公園(未整備)
- 緑地(整備済)
- 行政区域
- 市街化区域

【下水道(汚水)の整備状況・整備率】

都市計画決定区域 (ha)	事業認可区域 (ha)	供用区域 (ha)	整備率 (%)
1,413.0	1,418.7	1,395.2	98.3



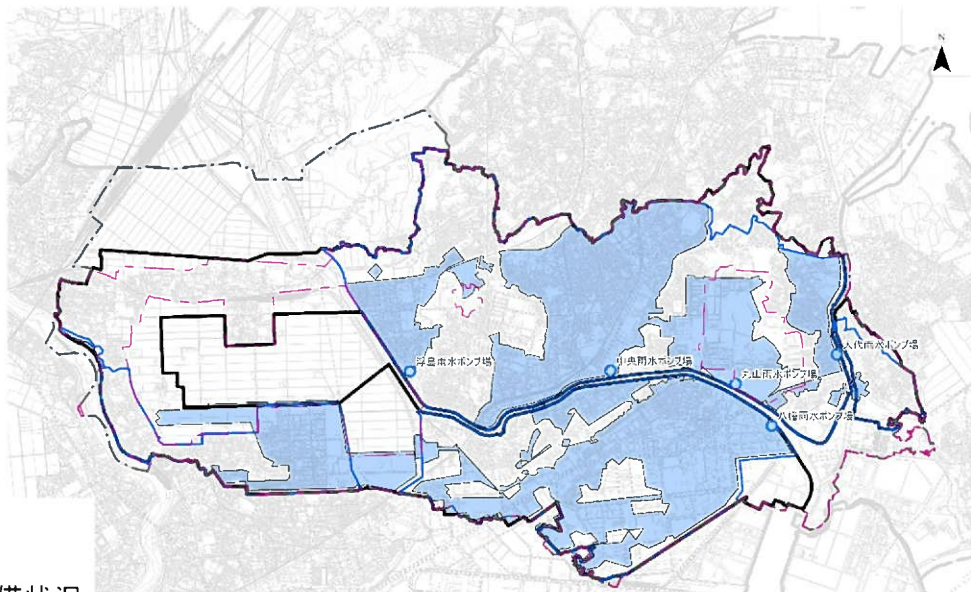
凡例

- 行政区域
- 市街化区域
- 下水道(汚水)整備状況
- 全体計画区域
- 事業認可区域
- 供用開始区域

資料：庁内資料

【下水道（雨水）の整備状況・整備率】

都市計画決定区域 (ha)	事業認可区域 (ha)	供用区域 (ha)	整備率 (%)
1,345.0	1,187.0	791.4	66.7



- 凡例
- 行政区域
 - 市街化区域
 - 下水道（雨水）整備状況
 - 全体計画区域
 - 事業認可区域
 - 供用開始区域
 - 雨水ポンプ場

資料：庁内資料

多賀城市ゼロカーボンシティ宣言

本市は、令和4年2月に2050年までに二酸化炭素排出量の実質ゼロを目指す「ゼロカーボンシティ」を宣言し、地球温暖化対策に向けた取組を推進しています。

今後の取組方針

- ▼これまでの取組を継続して更に推進
- ▼第三次多賀城市環境基本計画の見直し
(ゼロカーボンシティについて盛り込む)
- ▼地球温暖化対策実行計画(事務事業編)の見直し
- ▼地球温暖化対策実行計画(区域施策編)の策定
- ▼プラスチックに係る資源循環の促進
- ▼「多賀城版花いっぱいプロジェクト」による緑化推進



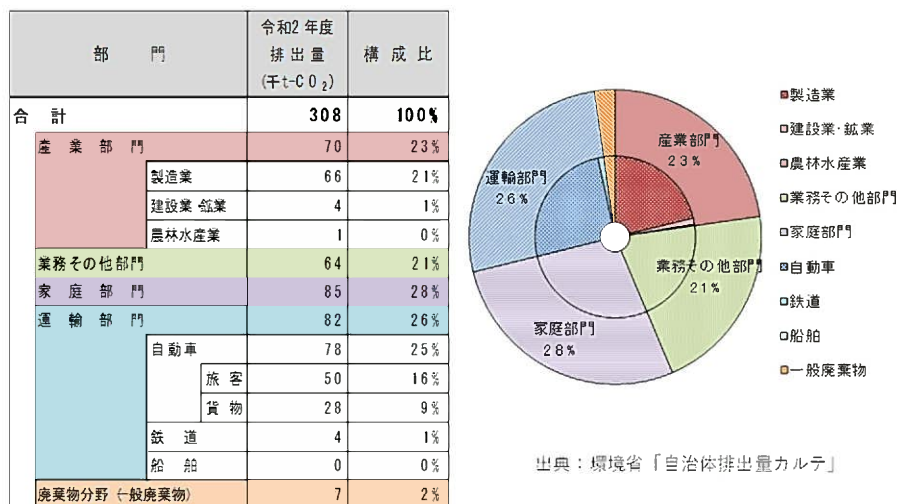
▼ 各種施策の展開

資料：多賀城市 HP

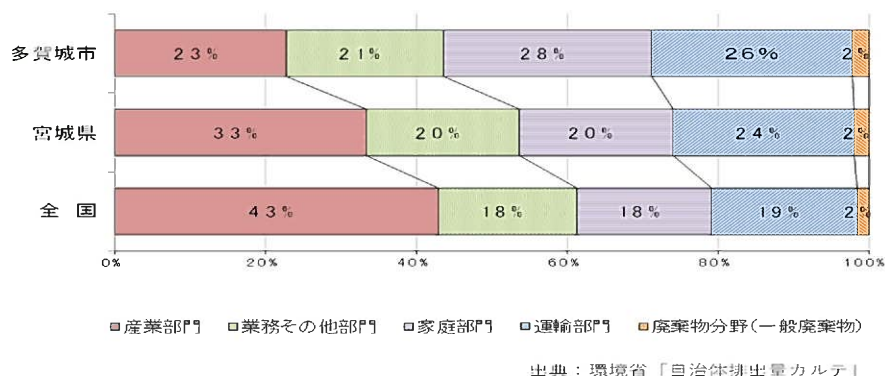
温室効果ガスの排出状況

本市の令和2年度の温室効果ガス排出量の部門別構成比は、産業部門、業務その他部門、家庭部門、運輸部門ともに25%前後と均衡している状況です。

全国や宮城県と比較すると、産業部門の割合が低く、家庭部門の割合が高い構成比になっています。



(端数処理により、合計値が各部門の積上げ値と一致しない場合があります。)



「都市生活」の視点からの課題

歩いて暮らしやすい移動環境の充実

本市は JR2 路線とバス 7 路線が運行しており、市民の日常生活を支えています。その一部で利用者数が減少傾向にあり、持続可能な公共交通サービスの提供に影響が及ぶことが懸念されます。今後は、公共交通の利便性向上を図るとともに、今後想定される高齢化の進行を見据え、地域の需要に合わせた交通サービスを提供していくことが必要となります。

良好な居住環境の維持・改善

本市は道路や公園等の都市施設の整備が進み良好な生活環境が形成されるとともに、公民双方の取組により魅力的な景観形成が進められてきました。今後も良好な居住環境や景観を維持していくとともに、市街地内に残る狭あい道路の解消等により居住環境を改善していく必要があります。

ゼロカーボンシティの実現

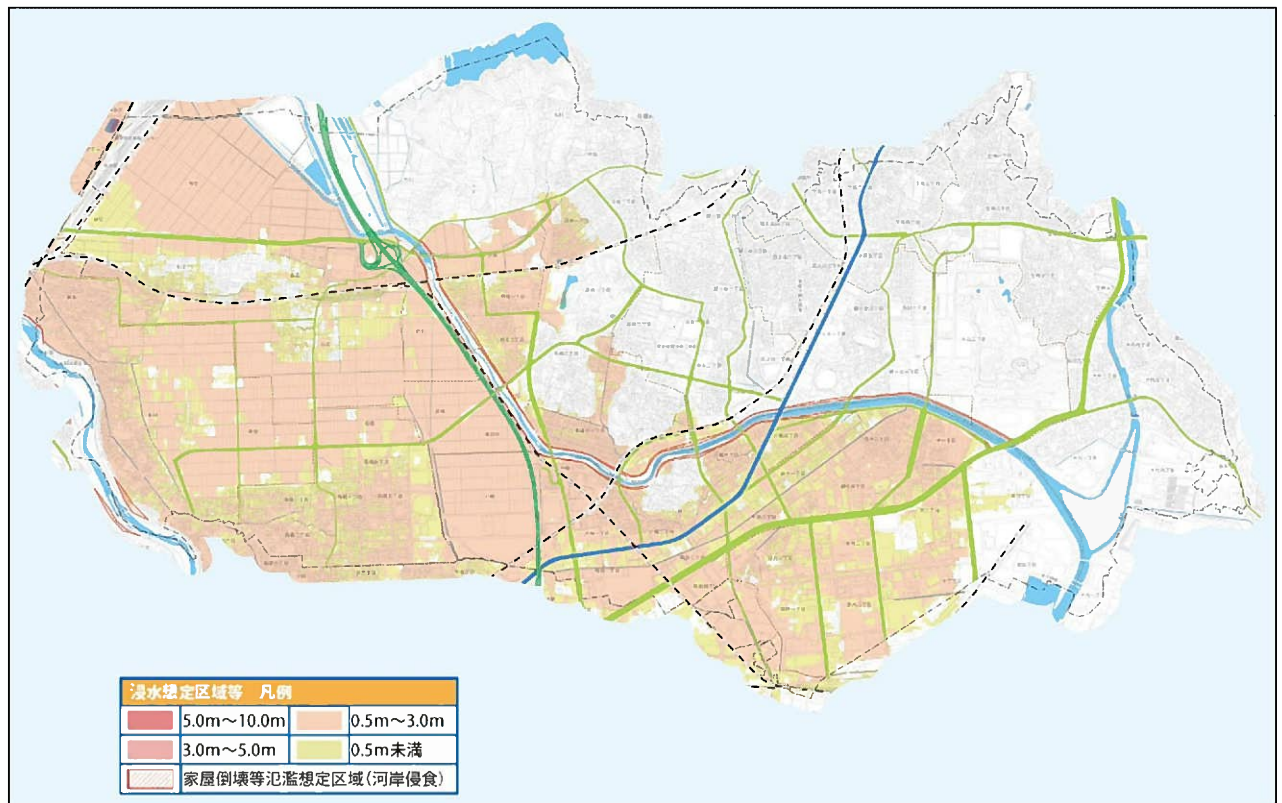
本市は、令和4年2月に2050年までに二酸化炭素排出量の実質ゼロを目指す「ゼロカーボンシティ」を宣言し、地球温暖化対策に向けた取組を推進しています。都市づくりにおいても、ゼロカーボンシティの実現に向けた環境に配慮した取組を進めていく必要があります。

視点4：都市防災

浸水想定（洪水）

洪水による浸水想定をみると、市西部や南部を中心に市街地の広範囲で浸水が想定されています。再開発事業により整備された図書館、子育て子育て支援施設等の都市機能が集積する多賀城駅周辺においても0.5～3.0mの浸水が想定されています。

【想定最大規模降雨（1000年に一度の雨）時の洪水による浸水想定】

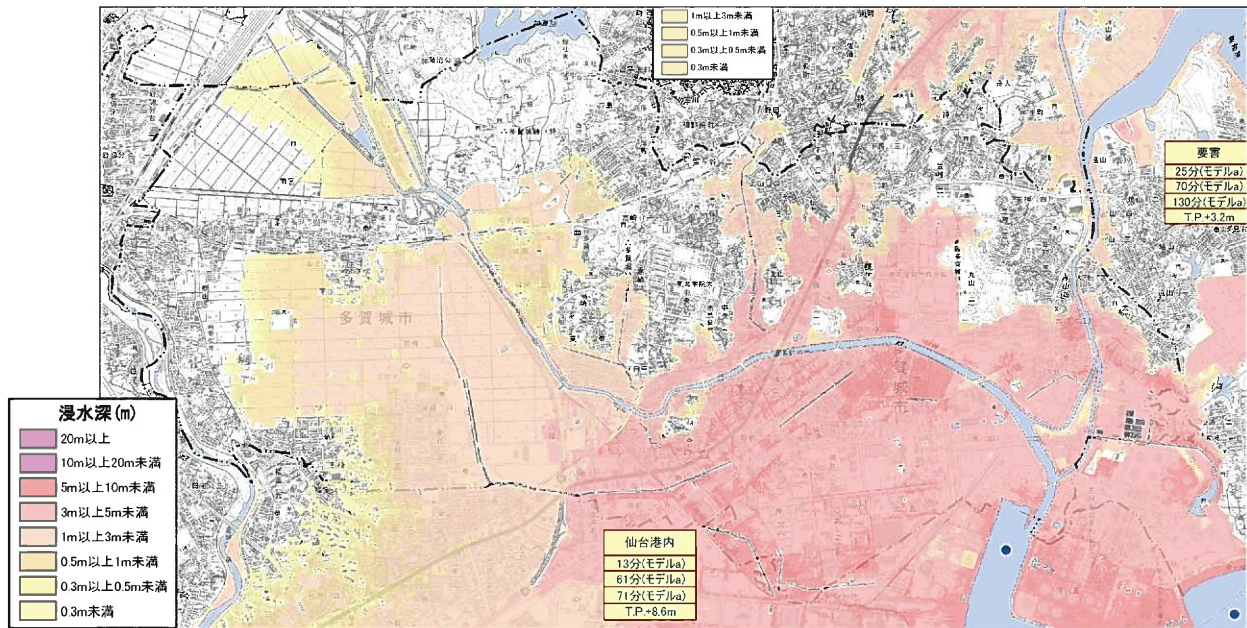


資料：多賀城市防災ハザードマップ

浸水想定（津波）

宮城県の公表する「最大クラスの津波が悪条件下で発生した場合に想定される浸水の区域」をみると、市南東部や中心部で3.0m以上の浸水、西部で0.5～3.0mの浸水が想定されています。再開発事業により整備された図書館、子育て支援施設等の都市機能が集積する多賀城駅周辺や、災害時の拠点となる多賀城市役所においても浸水が想定されています。

【最大クラスの津波が悪条件下で発生した場合に想定される浸水の区域】



資料：宮城県津波浸水想定図

「都市防災」の視点からの課題

豪雨による災害の頻発化・激甚化への対応

近年、全国的に洪水や土砂災害等の大規模な被害を伴う豪雨が多発しています。また、土砂災害等の被害をもたらす大規模降雨の頻発化が懸念されています。本市においても、過去に内水被害を経験しているとともに、洪水により市街地の広範囲で浸水が想定されており、頻発化・激甚化する豪雨への対応が必要となっています。

地震・津波による被害の軽減

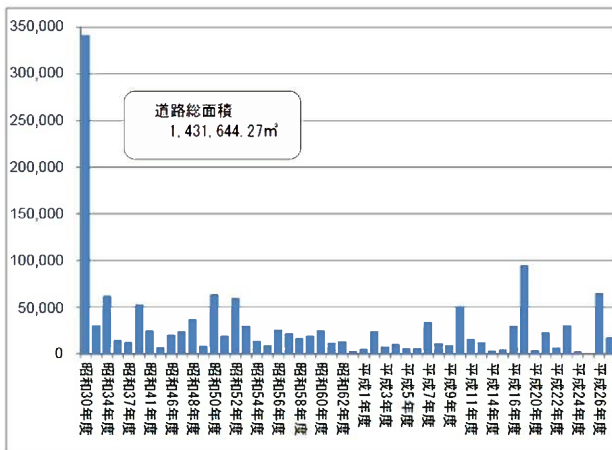
本市は、東日本大震災により市域の3割以上が浸水する等の甚大な被害を受け、その後復興事業により津波や地震に強い都市づくりを進めてきました。しかし、宮城県が公表する「最大クラスの津波が悪条件下で発生した場合に想定される浸水」において市街地の広範囲で浸水が想定されます。市民の安全・安心な暮らしを確保するため、地震や津波による被害を軽減する取組が必要となっています。

視点5 都市経営

公共施設・都市施設の整備状況

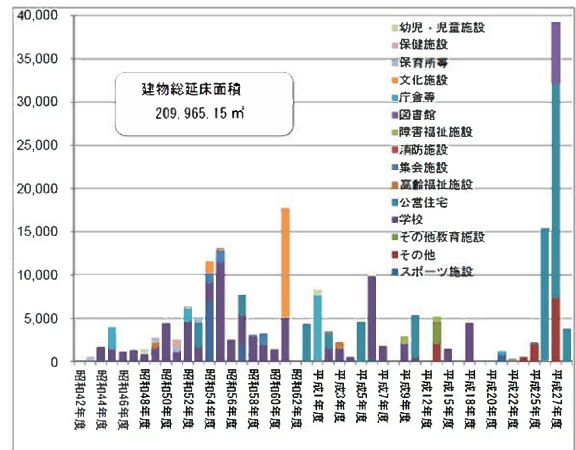
本市のインフラのうち、道路については昭和30年（1955年）度以前に整備されたものが多く、整備後50年以上が経過するものもみられます。公共施設は、東日本大震災以降に整備された比較的新しい施設が多く見られ、現存する旧耐震基準の建築物は、市庁舎（建替予定）及び旧図書館（未利用）のみとなっています。

【道路の整備年度別面積】 単位（㎡）



資料：多賀城市公共施設等総合管理計画

【公共施設の整備年度別面積】 単位（㎡）

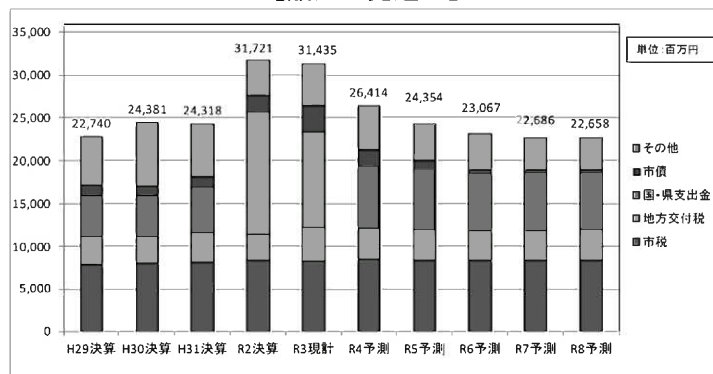


資料：多賀城市公共施設等総合管理計画

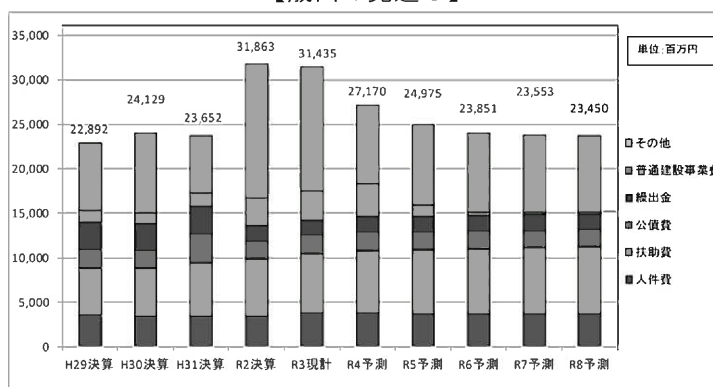
財政状況の推移・見通し

本市の歳入・歳出は、平成27年（2015年）まで増加傾向で推移していましたが、復興事業の完了により、近年は減少傾向で推移しています。今後は歳入・歳出ともに減少傾向となることが予測され、公共施設やインフラの整備費である普通建設事業費は市庁舎の耐震対策等の事業の完了に伴い、令和6年（2024年）度以降大きく減少することが見込まれています。

【歳入の見通し】



【歳出の見通し】



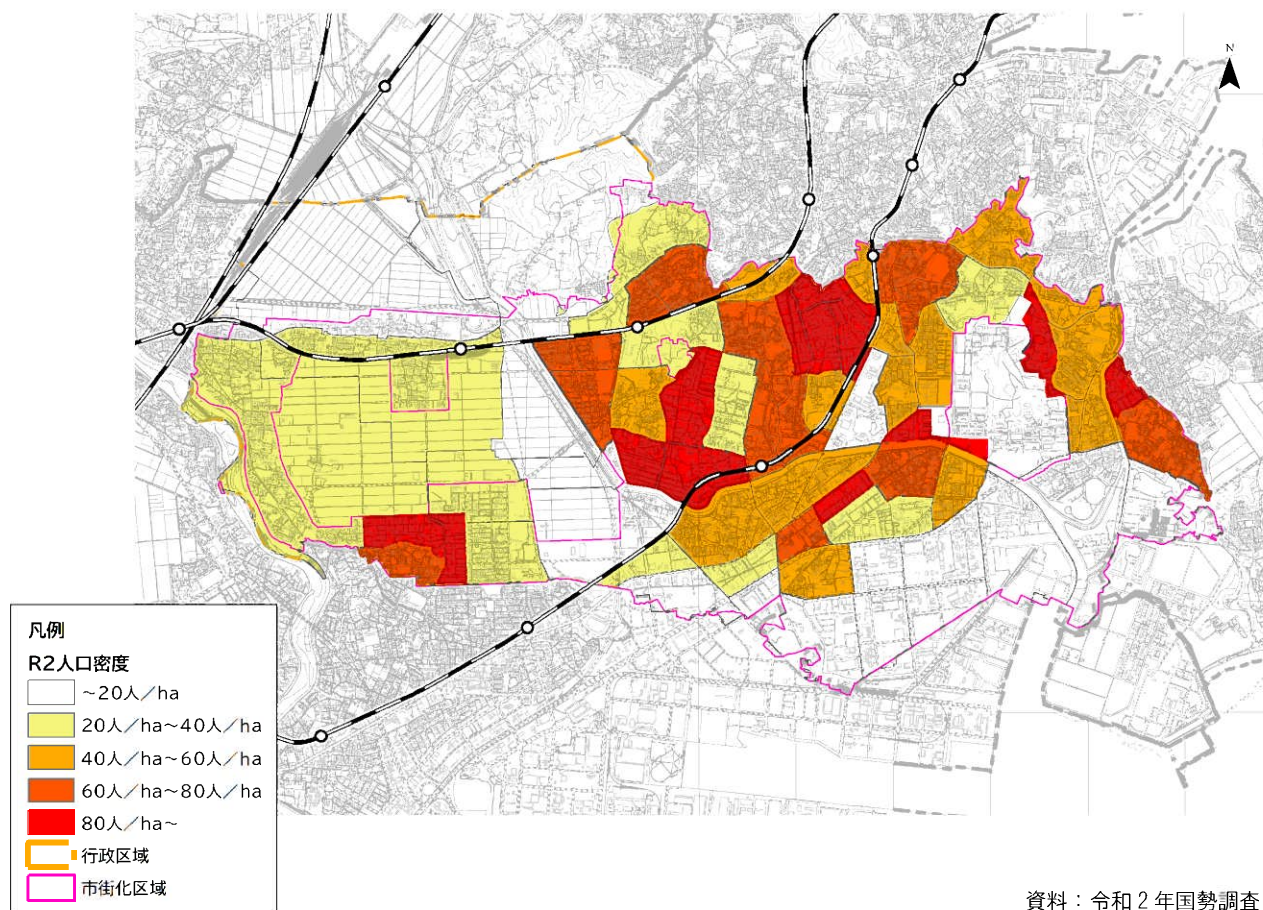
資料：多賀城市中期財政見通しについて
（令和4年（2022年）度～令和8年（2026年）度）

市街地形成状況

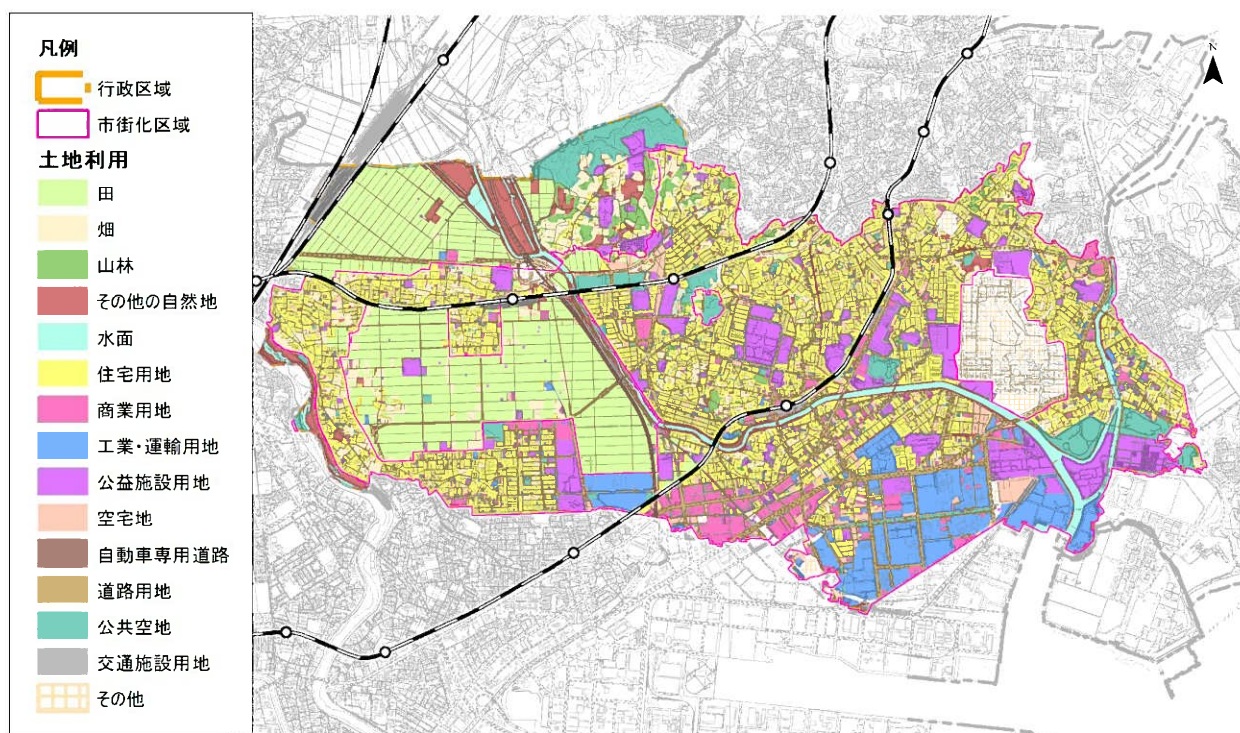
本市の中心部や東部の多くの地区で人口密度が40人/ha以上となっており、高密度な市街地が形成されています。

土地利用をみると、市街化区域内の都市的土地利用が進み、多賀城駅周辺には公共施設や商業施設等の都市機能の集積がみられます。

【本市の地区別人口密度】



【土地利用現況図】



資料：令和3年度仙塩広域都市計画基礎調査

「都市経営」の視点からの課題

公共施設、インフラの維持管理費・更新費の増大

本市の公共施設等総合管理計画によると、法定耐用年数を迎える公共施設、インフラによる将来の維持管理費が過去の維持管理費の平均を大きく上回ることが予想されています。このような状況を踏まえ、長期的な視点に立った適切な維持管理・更新が必要となっています。

財政の緊迫化に対応した施設運営

本市の歳入・歳出は、生産年齢人口の減少等に伴い、減少傾向で推移しています。なかでも建設事業費に充てられる財源は、今後大幅に減少することが予測され、財政の緊迫化に対応した公共施設やインフラ施設の効率的な維持管理・運営やPFI等の民間活力による整備及び維持管理・運営を検討していく必要があります。

集約型都市構造の維持

本市は、多賀城駅を中心に高密度な市街地が形成されています。また、多賀城駅周辺には市役所や図書館等の公共施設や商業施設等の都市機能が集積しています。持続的な都市経営を進めていくためにも、現在形成されている集約型都市構造を維持していく必要があります。