

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。また、これらにあわせて空地や空家についても徐々に問題が顕著化しつつあり、景観、環境や防犯などの観点からも対策を講じる必要があります。

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、市街地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文化センター等、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）の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の空間を、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 SDGs の広がり

SDGs とは、世界が抱える課題を解決し、誰一人取り残さない、多様性のある持続可能な社会の実現のため、平成 27 年（2015）年の国連サミットで決定した国際社会の共通目標です。

SDGs には、「貧困」「保健」「エネルギー」「気候変動」など 17 の目標と 169 のターゲットが示されており、国が定めた「持続可能な開発目標（SDGs）実施指針」（平成 28 年（2016 年））において、地方自治体の各種計画に SDGs の要素を最大限反映することとされています。

本市の最上位計画である第六次多賀城市総合計画においては SDGs の理念を踏まえた計画を策定しており、都市計画においても SDGs の理念を踏まえた施策に取り組んでいくことが求められます。

⑩ 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。

⑪ 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。

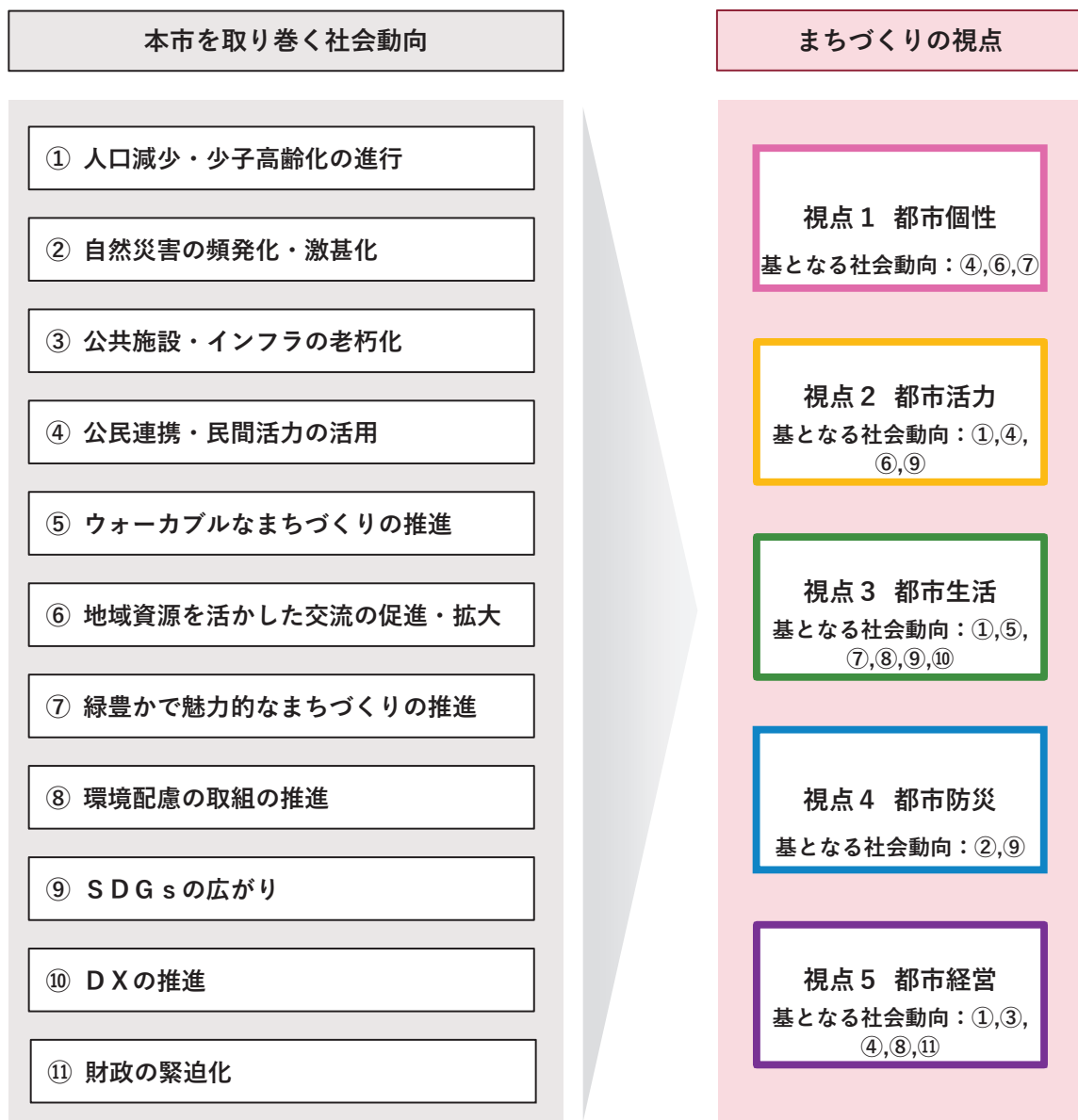
2. まちづくりの視点

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：都市の魅力や賑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

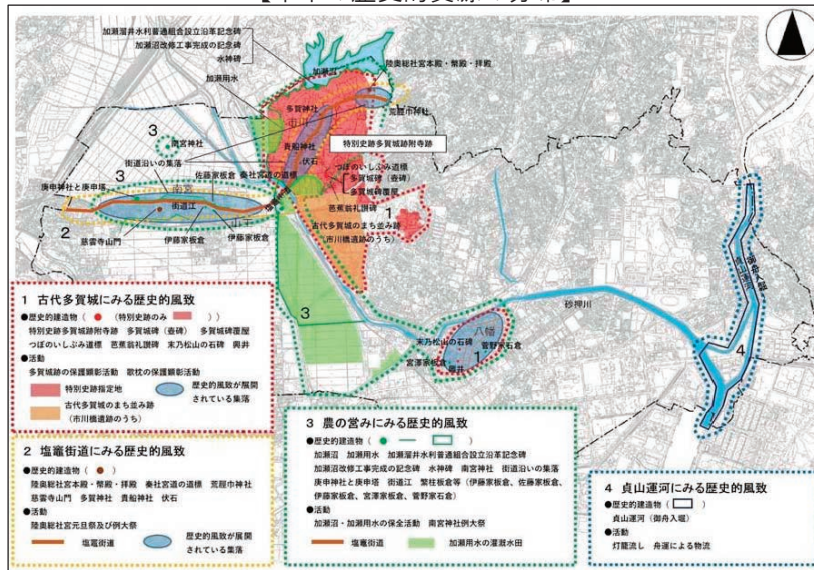
都市個性、都市活力、都市生活、都市防災、都市経営の5つの視点から本市のまちづくりの現状と課題を整理します。

視点1：都市個性

歴史、文化資源

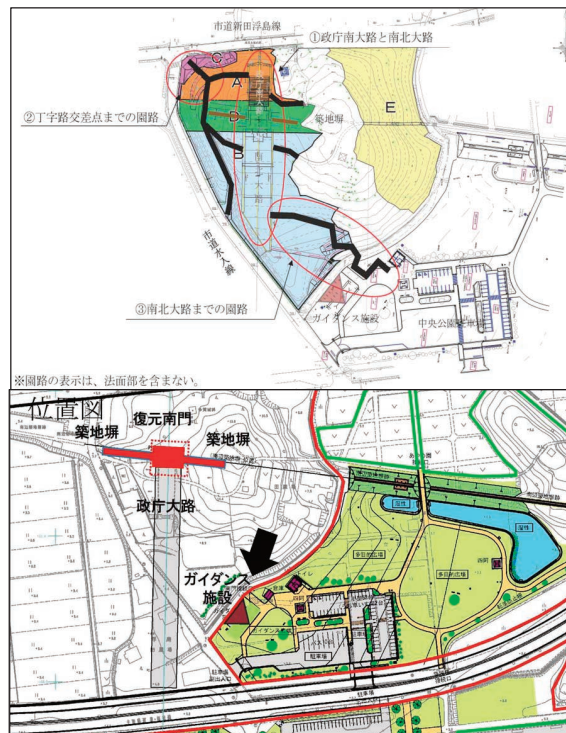
本市は、国指定文化財に指定されている特別史跡多賀城跡附寺跡をはじめとした歴史、文化資源を多数有しています。令和6年（2024年）の多賀城創建1300年に合わせ、南門を中心とした築地塀、政庁南大路の復元、周辺の園路整備が進められています。

【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】

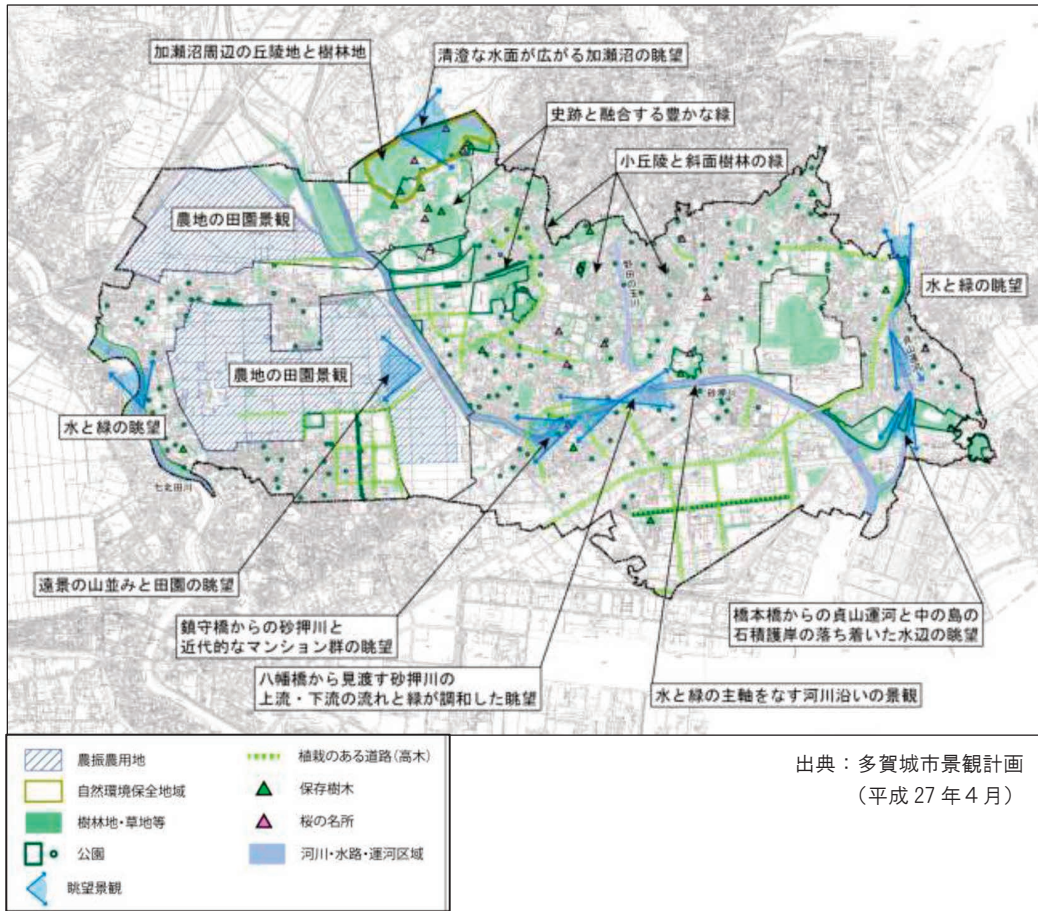


出典：第20回多賀城創建1300年事業調査特別委員会資料

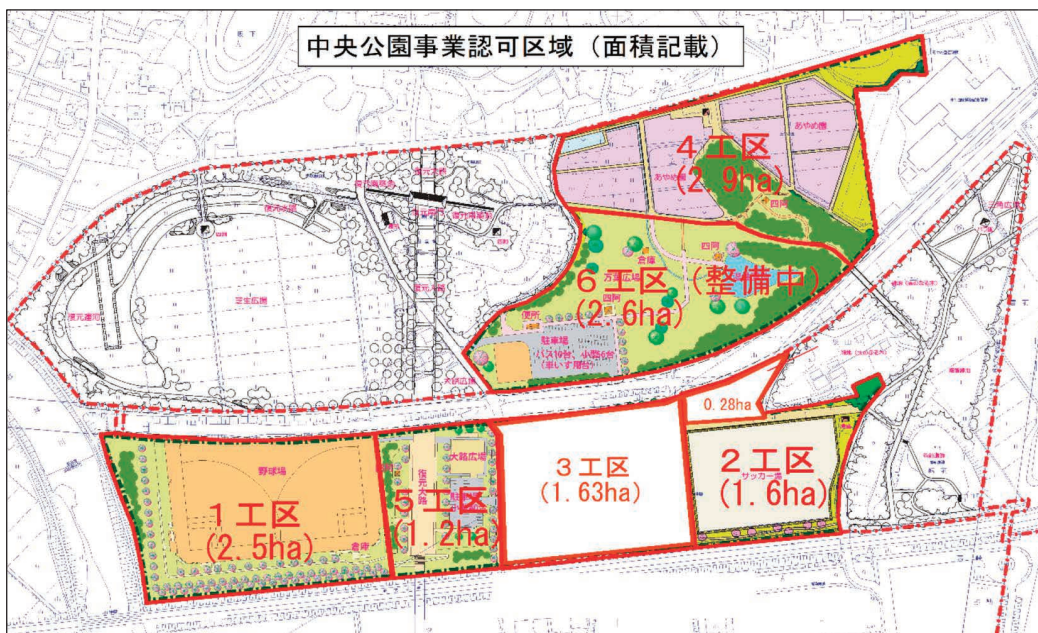
自然資源

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】



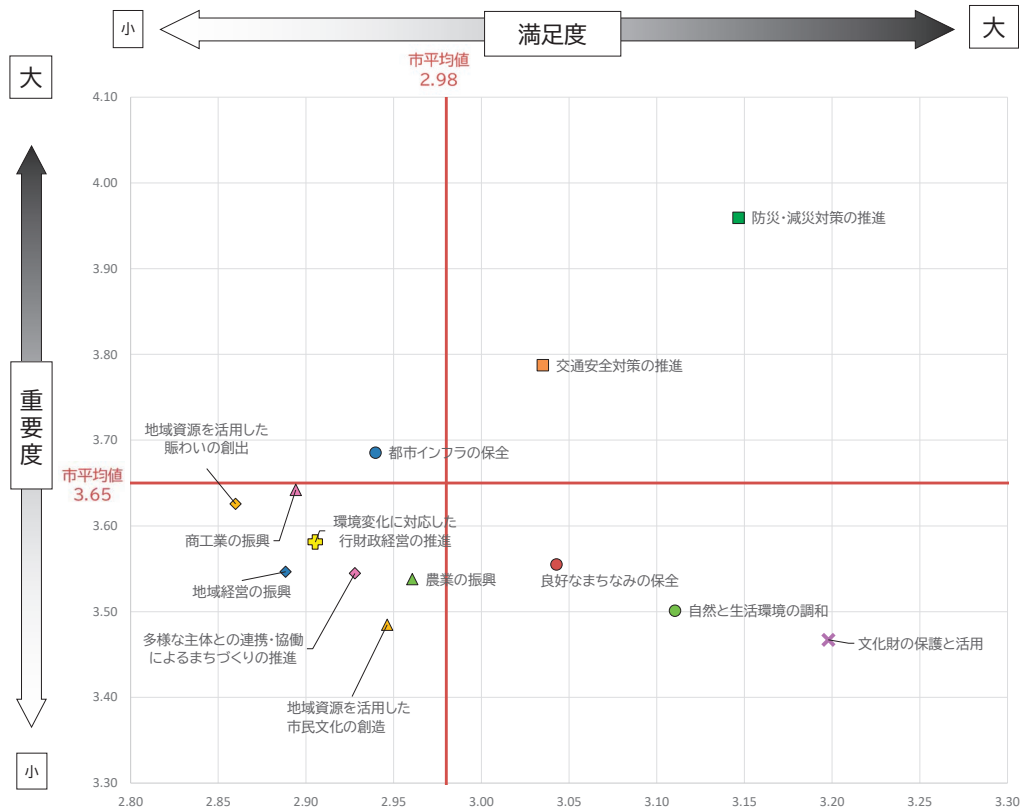
出典：庁内資料

I 都市計画マスタープランの概要
 II まちづくりの視点及び現状・課題
 III 基本構想
 IV 分野別方針
 V 地域別構想
 VI 計画の実現に向けて
 参考資料

市民意向

本市の市民意向をみると、最も満足度の低い項目として「地域資源を活用した賑わいの創出」が挙げられており、地域資源の活用に向けたさらなる取組が求められています。

【まちづくりの満足度と重要度について】



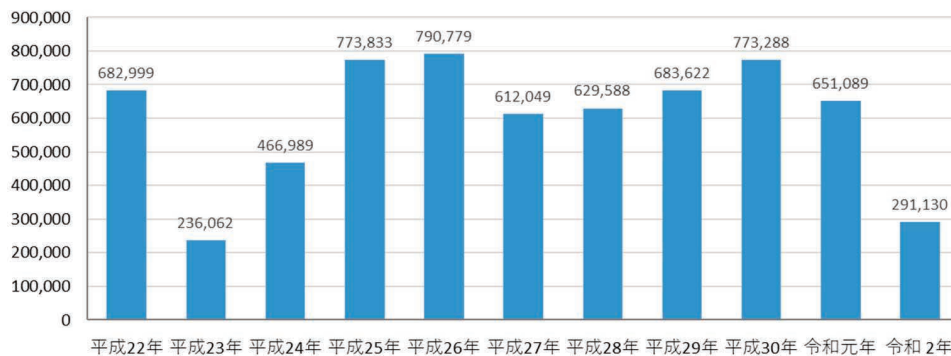
資料：令和4年度多賀城市まちづくりアンケート（令和4年2月）

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。

【本市の観光客入込数】

単位（人）



資料：観光統計概要（宮城県）

仙台塩釜港

仙台湾に位置する仙台塩釜港は、平成 24 年（2012 年）10 月に仙台塩釜港、石巻港、松島港が統合した国際拠点港湾です。仙台・塩釜・松島・石巻の 4 港区で構成され、東北の政治・経済・文化の中心である本市を含めた仙台都市圏を背後に擁し、国際コンテナ定期航路や国際フィーダーコンテナ定期航路による充実した海上輸送網により、世界 100 カ国以上と結ばれた東北を代表する港です。また、仙台港区には、東北唯一の製油所や LNG 火力発電所などのエネルギー関連企業が集積するほか、完成自動車の輸送拠点としても重要な役割を担っています。

仙台塩釜港の令和 4 年（2022 年）取扱貨物量は、東北管内港湾の全取扱貨物量 1 億 3,670 万トンのうち、約 3 割の 3,871 万トン、コンテナ取扱貨物量は東北管内港湾の 42.7 万 TEU のうち、約 6 割の 25.5 万 TEU を占めております。

また、貨物船以外にも、フェリーや RORO 船などの定期航路のほか、大型クルーズ船も寄港しています。乗客数は数百から数千人になるなど交流人口の玄関口にもなっていることから、本市としてもインバウンドによる交流人口の拡大など地域経済への効果にも大きく期待を寄せているところです。

港湾・臨海部においては、温室効果ガスを多く排出する産業が集積していることから、水素・アンモニア等の受入環境の整備など、カーボンニュートラルポータル※⁴形成に向けた官民連携による港湾脱炭素化推進計画策定に向けた動きも進んでおり、本市に立地する企業の脱炭素化に向けた新たな取組や活性化に繋がることも期待しています。



資料：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進められています。

文化財等の地域資源の魅力向上

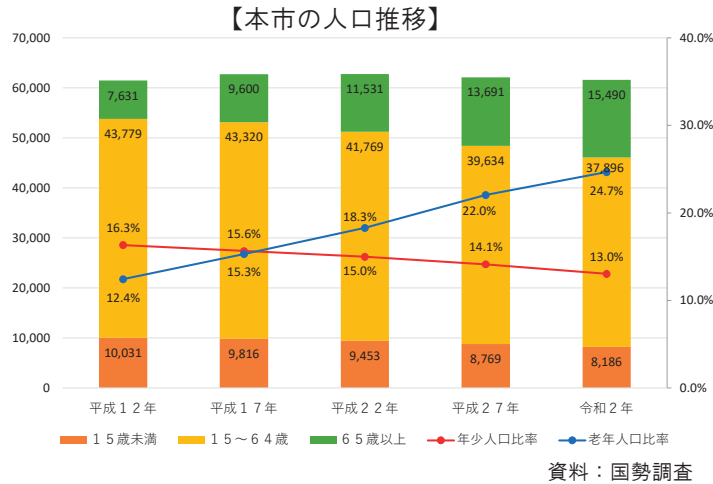
本市は、多賀城跡や多賀城碑等の多賀城創建以来受け継がれてきた多くの貴重な歴史的な資源を有し、市民の誇りや大切な観光資源となっています。多賀城南門の復元等の資源の活用が進められていますが、観光客数は横ばいの状態にあります。今後は、本市ならではの地域資源の魅力向上等により、広域的な視点も持ちながら観光促進等へ繋げていく必要があります。

※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

視点2：都市活力

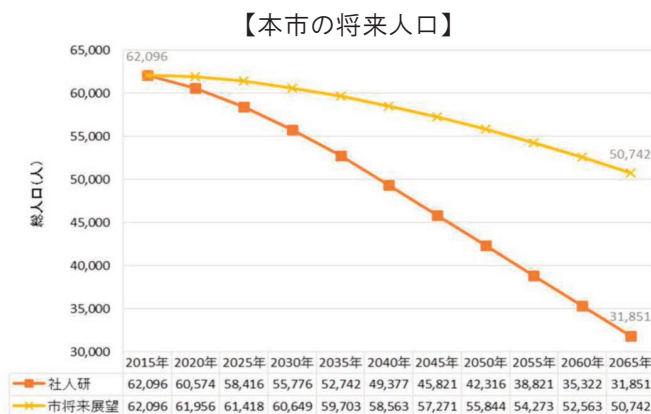
人口推移

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。



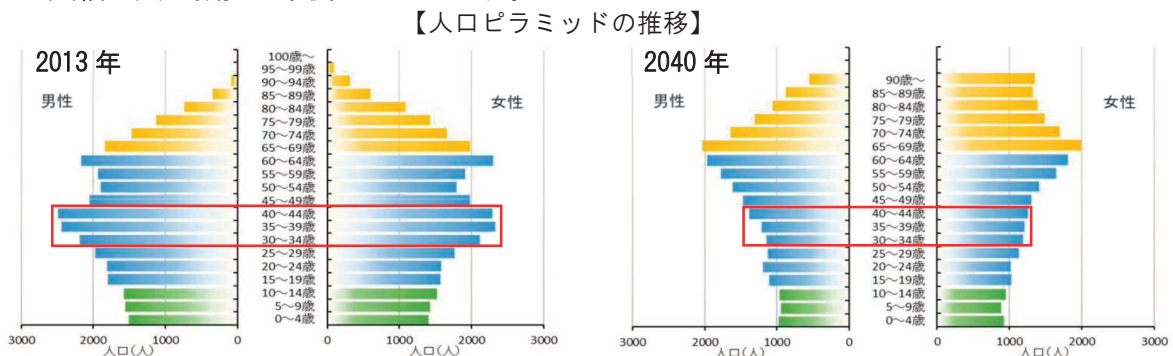
将来人口推計

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。



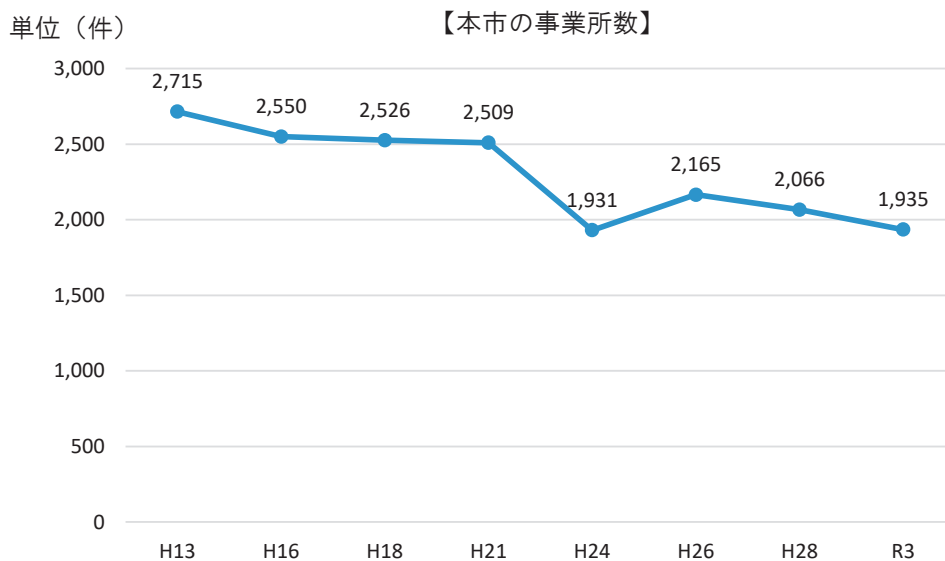
人口ピラミッドの推移

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

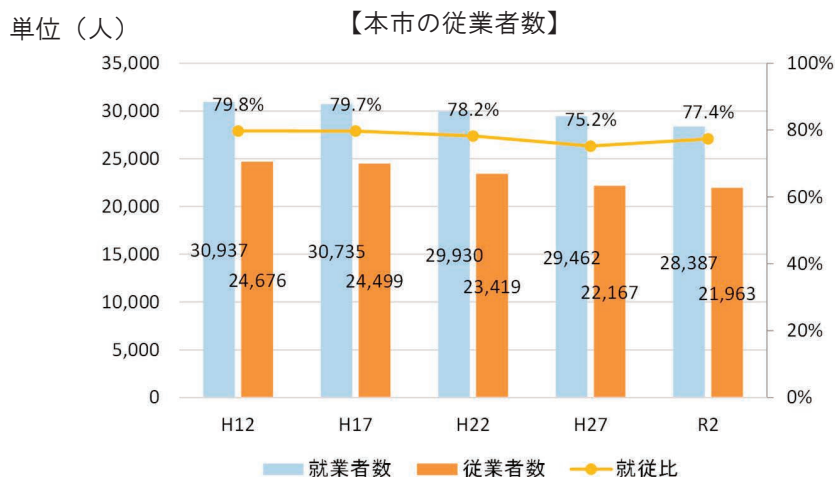
本市の令和3年（2021年）の事業所数は、1,935件で過去20年間減少傾向にあります。



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（2020年）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、若年層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

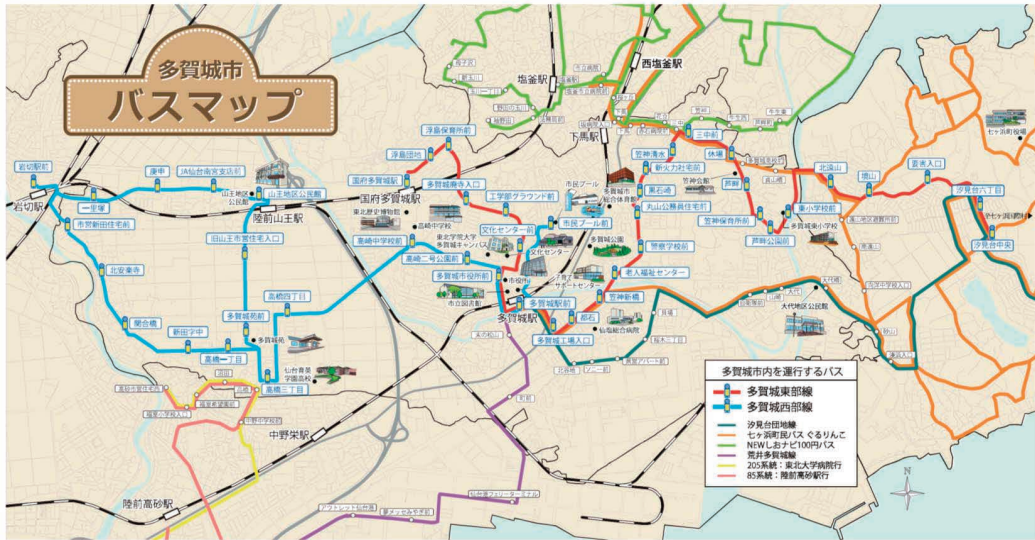
本市の事業所数、従業員数ともに減少傾向にあり、産業の停滞がみられます。一方、本市のまち・ひと・しごと創生総合戦略では、「進学、就職の希望が実現できる都市」を目指す方向性として、各種経営支援を行い、各産業の活性化を促進しようとしており、本市の都市づくりにおいても、産業創出や雇用の確保を支える施策を講じていく必要があります。

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】



出典：多賀城市バスマップ（平成 28 年 5 月）

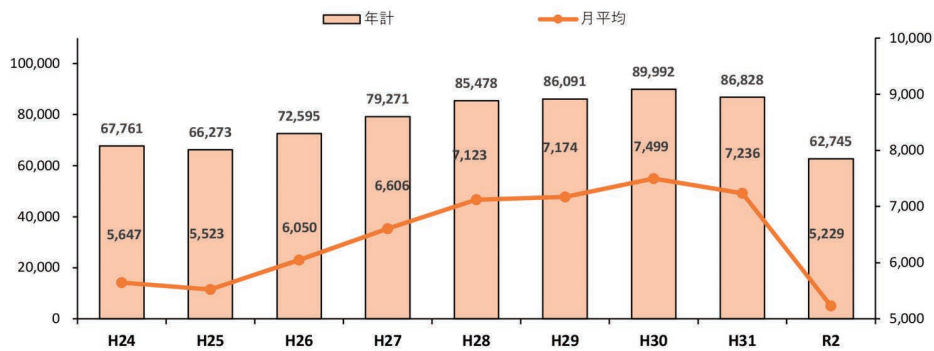
公共交通の利用状況

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（2018 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。

(人：年計)

【多賀城東部線の乗車人数の推移】

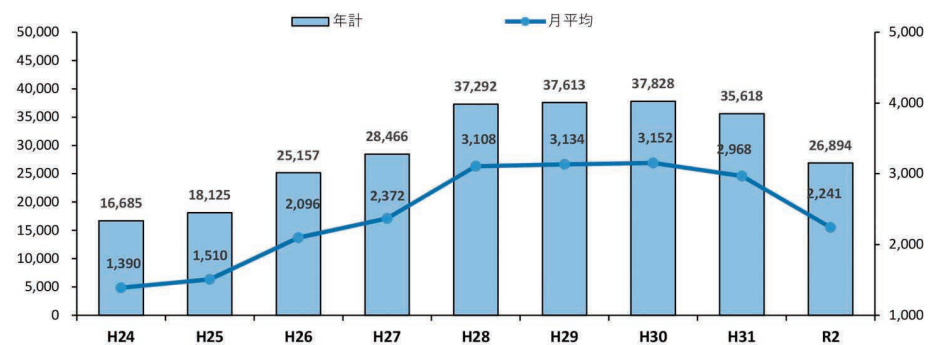
(人：月平均)



(人：年計)

【多賀城西部線の乗車人数の推移】

(人：月平均)

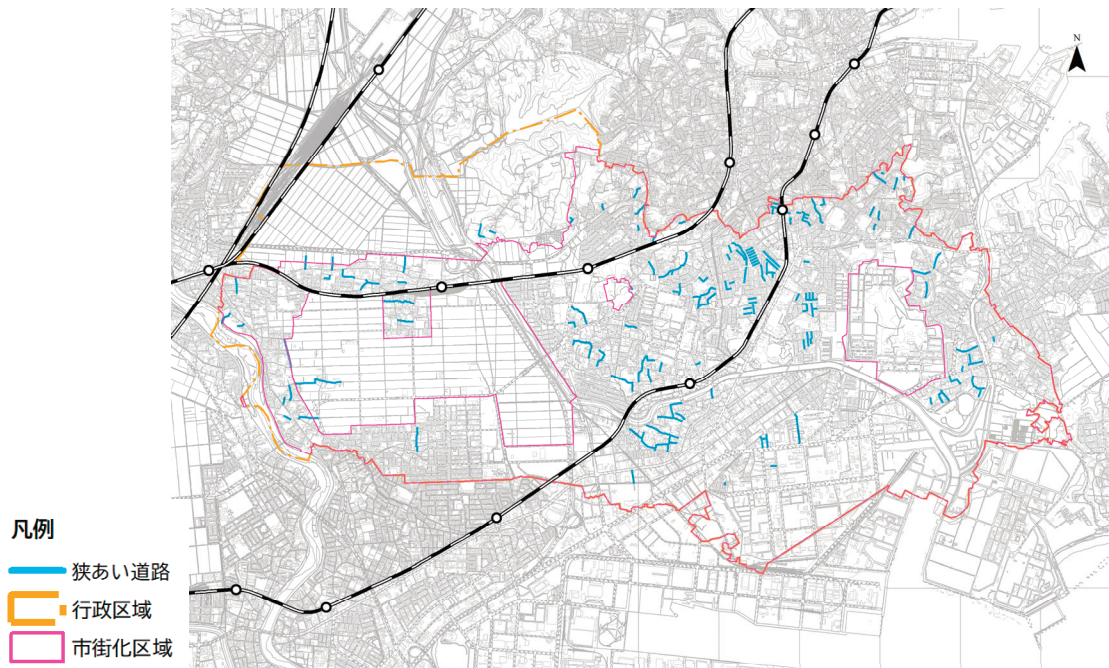


出典：多賀城市生活交通ネットワーク計画（令和 5 年 3 月）

狭あい道路

市街地内には狭あい道路（幅員 4.0m未滿の道路）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未滿）の分布状況】



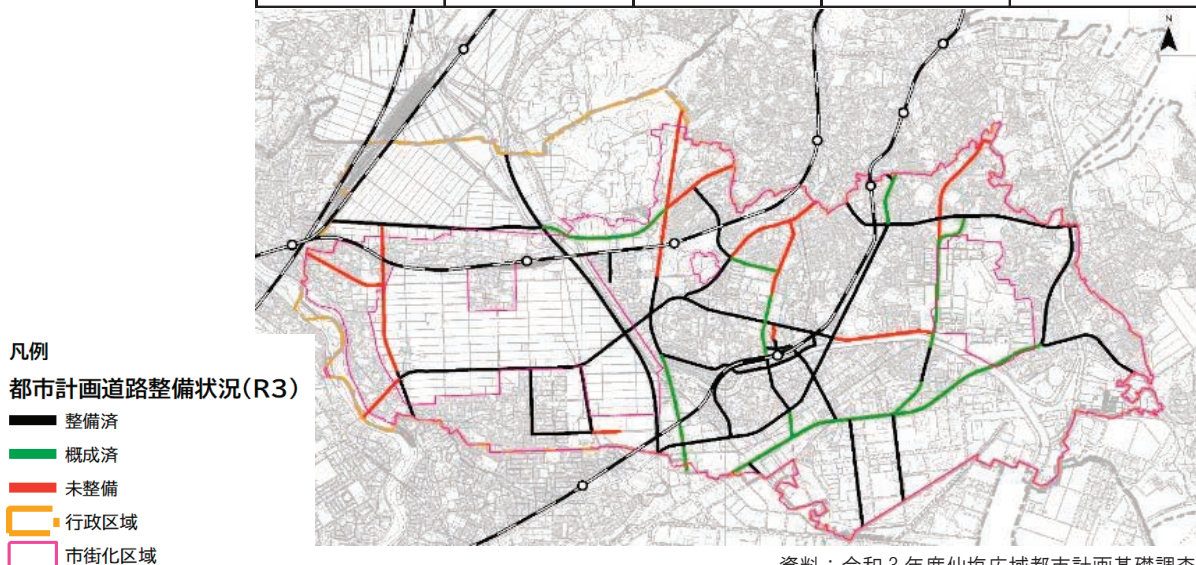
資料：庁内資料

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割合は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】

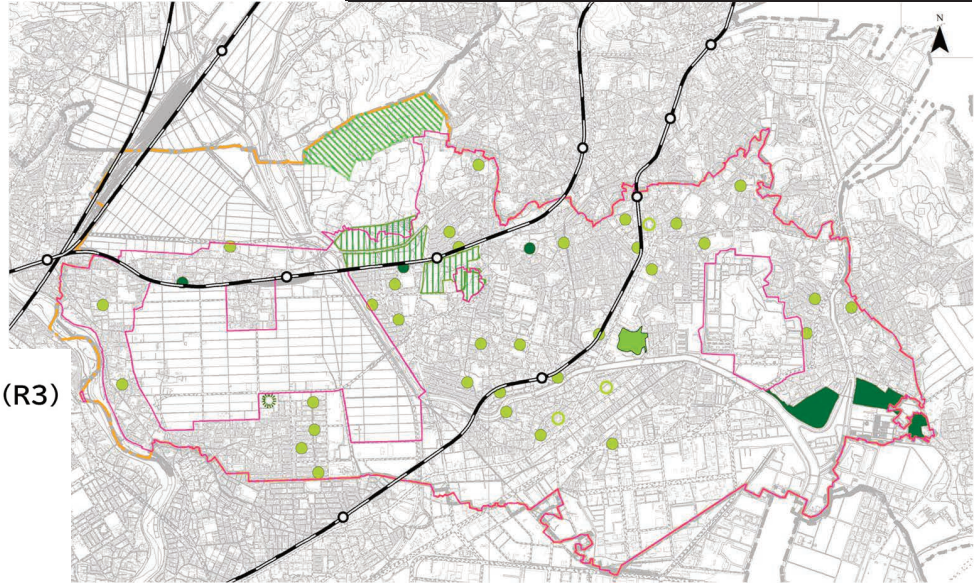
計画延長 (m)	整備済 (m)	概成済 (m)	整備率 (%)	概成率 (%)
47,180	25,760	13,560	54.6	28.7



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

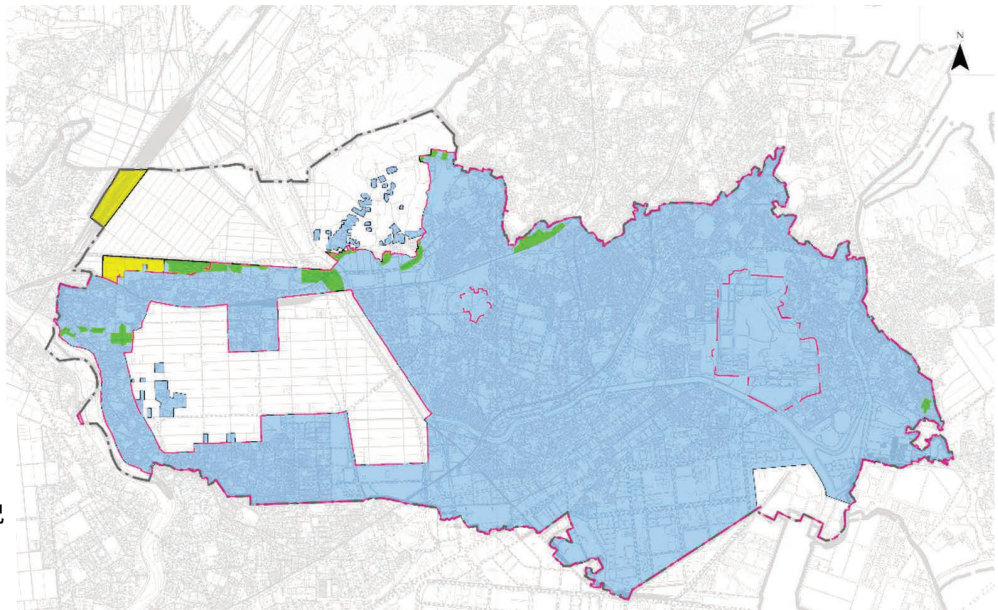


- 凡例
都市計画公園整備状況 (R3)
- 街区公園 (未整備)
 - 街区公園 (整備済)
 - ▨ 近隣公園 (未整備)
 - 地区公園 (整備済)
 - ▨ 総合公園 (未整備)
 - ▨ 広域公園 (未整備)
 - 緑地 (整備済)
 - ▭ 行政区域
 - ▭ 市街化区域

資料：令和3年度仙塩広域都市計画基礎調査

【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



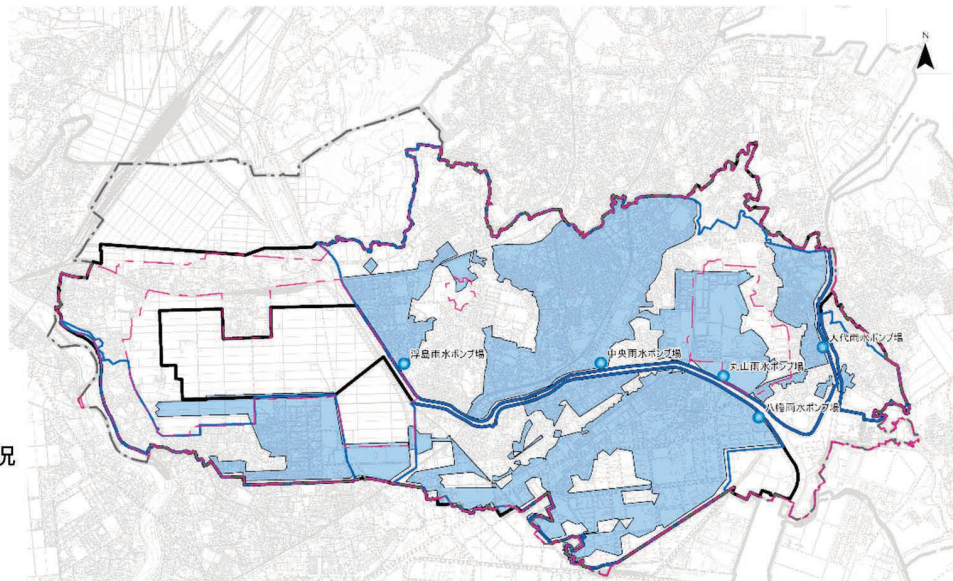
- 凡例
- ▭ 行政区域
 - ▭ 市街化区域
 - 下水道(汚水)整備状況
 - 全体計画区域
 - 事業認可区域
 - 供用開始区域

資料：庁内資料 (令和3年3月)

【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（令和3年3月）

多賀城市ゼロカーボンシティ宣言

本市は、令和4年（2022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



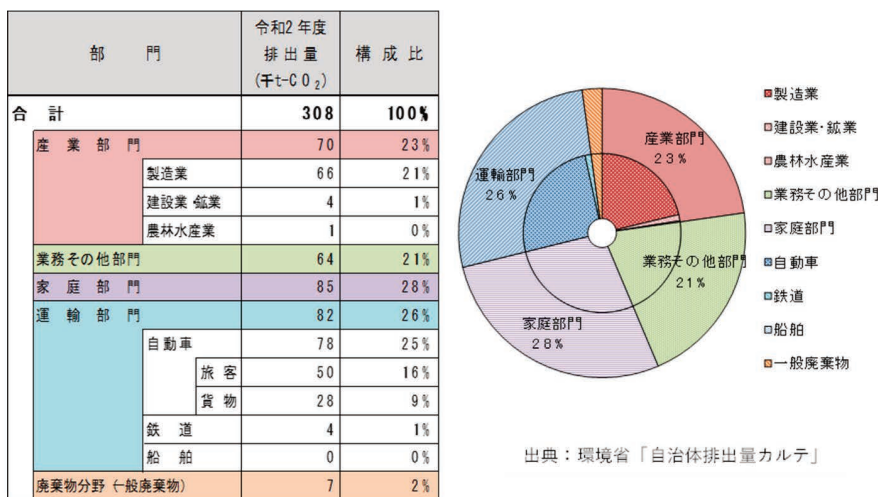
各種施策の展開

出典：多賀城市HP（令和4年2月）

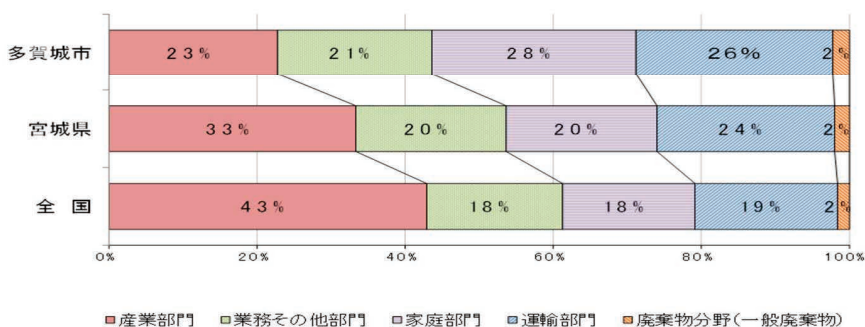
温室効果ガスの排出状況

本市の令和2年（2020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

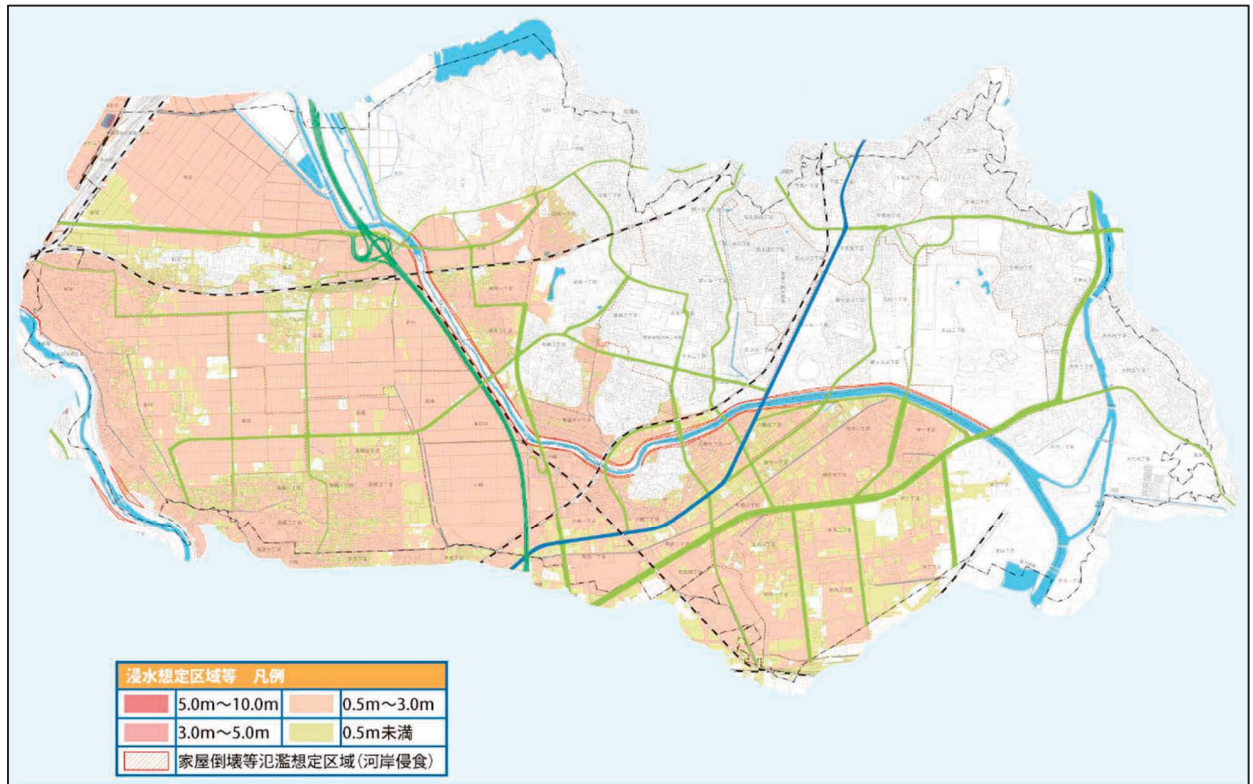
本市は、令和4年（2022年）2月に2050年までに二酸化炭素排出量の実質ゼロを目指す「ゼロカーボンシティ」を宣言し、地球温暖化対策に向けた取組を推進しています。都市づくりにおいても、ゼロカーボンシティの実現に向けた環境に配慮した取組を進めていく必要があります。

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。市街地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】

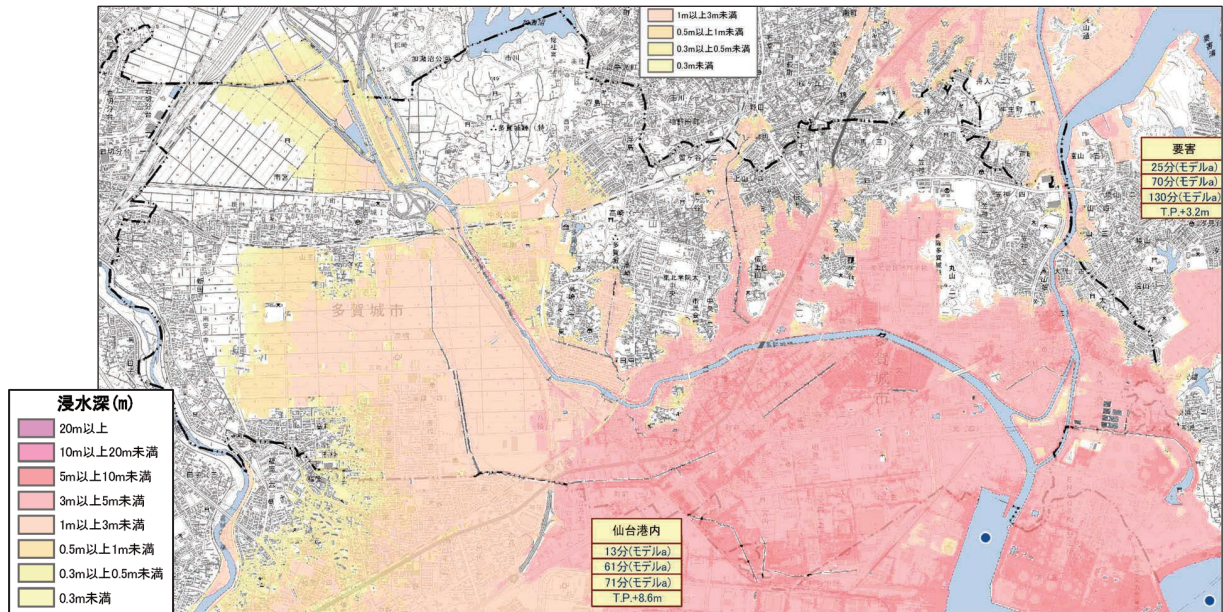


資料：多賀城市防災ハザードマップ（令和5年3月）

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。市街地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】



出典：宮城県津波浸水想定図（令和4年5月）

「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。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、市街地の広範囲で洪水による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

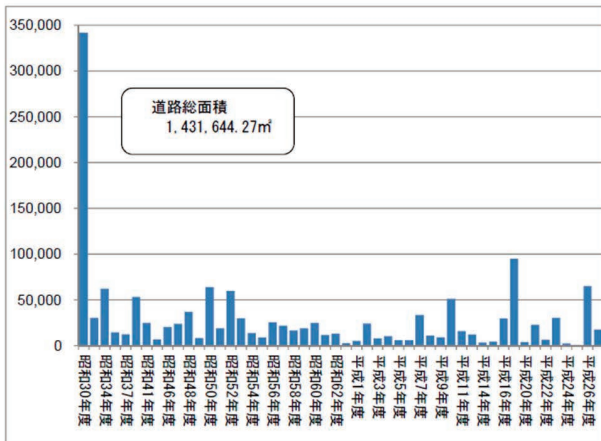
本市は、東日本大震災により市域の3割以上が浸水する等の甚大な被害を受け、その後復興事業により津波や地震に強い都市づくりを進めてきました。しかし、宮城県が公表する「最大クラスの津波が悪条件下で発生した場合に想定される浸水」において市街地の広範囲で浸水が想定されます。市民の安全・安心な暮らしを確保するため、地震や津波による被害を軽減する取組が必要となっています。

視点5 都市経営

公共施設・都市施設の整備状況

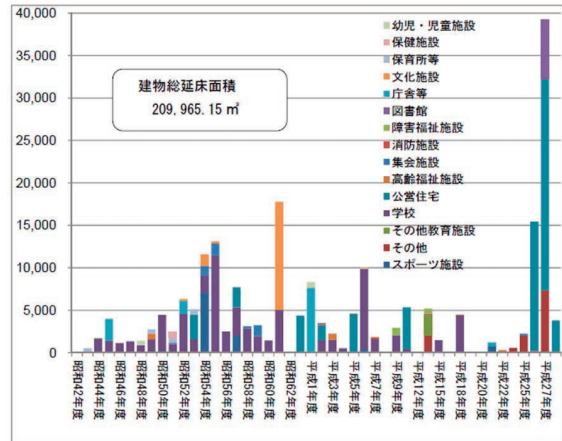
本市のインフラのうち、道路については昭和 30 年（1955 年）度以前に整備されたものが多く、整備後 50 年以上が経過するものもみられます。公共施設は、東日本大震災以降に整備された比較的新しい施設が多く見られ、現存する旧耐震基準の建築物は、市東庁舎（建替予定）及び旧図書館（未利用）のみとなっています。

【道路の整備年度別面積】 単位（㎡）



出典：多賀城市公共施設等総合管理計画（平成 29 年 3 月）

【公共施設の整備年度別面積】 単位（㎡）

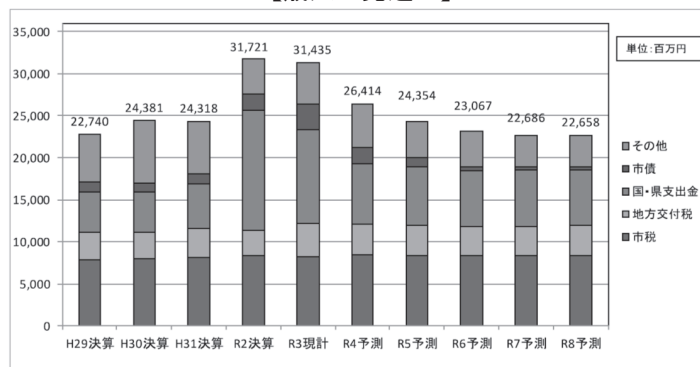


出典：多賀城市公共施設等総合管理計画（平成 29 年 3 月）

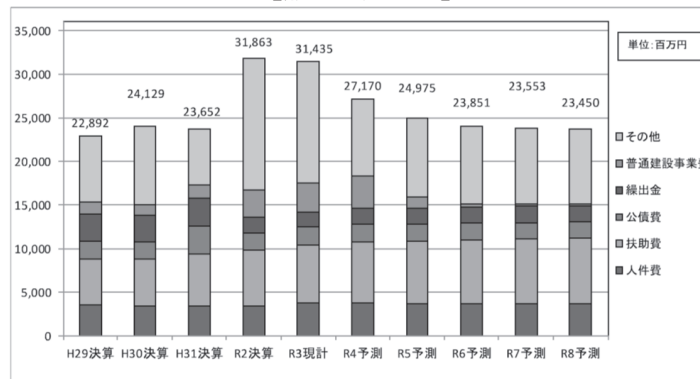
財政状況の推移・見通し

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】



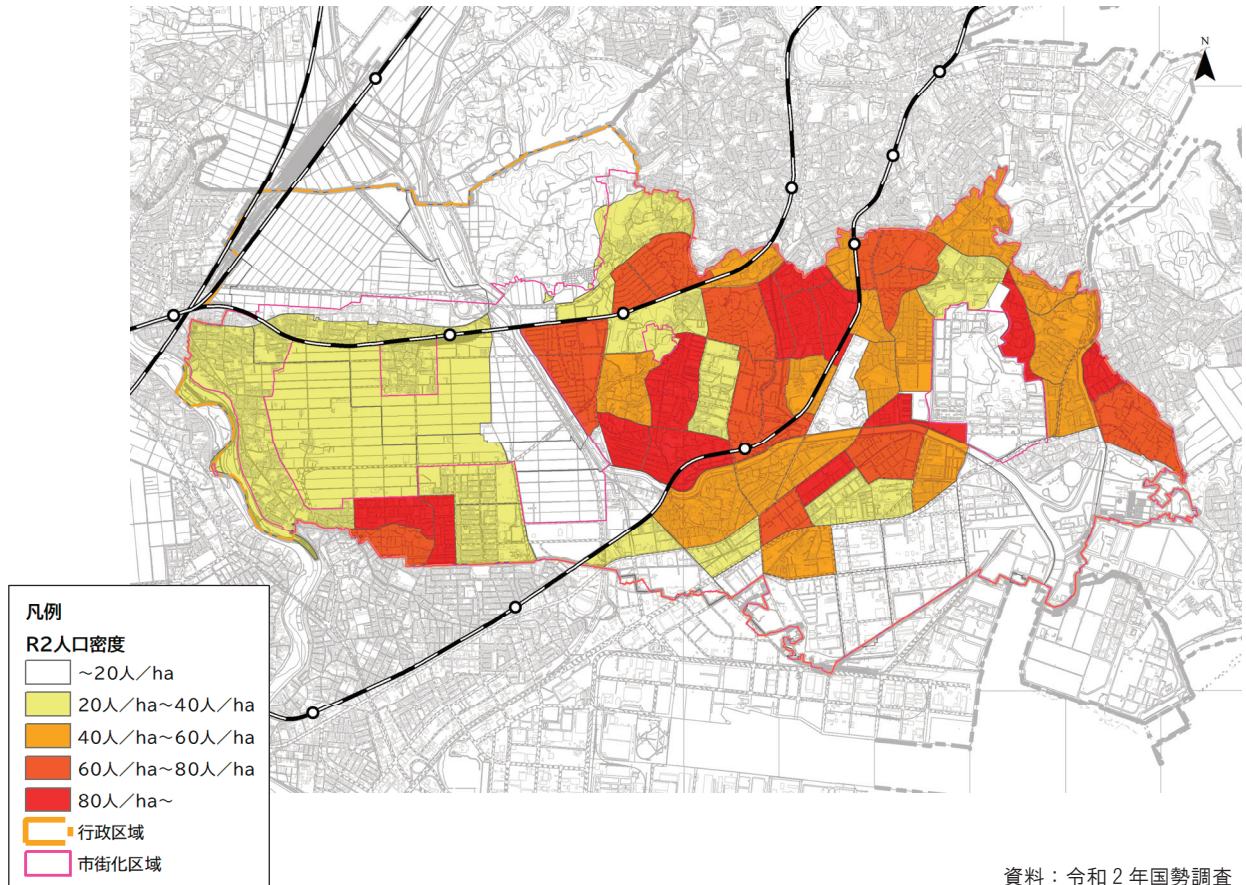
出典：多賀城市中期財政見通しについて（令和 4 年（2022 年）度～令和 8 年（2026 年）度）（令和 5 年 2 月）

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。

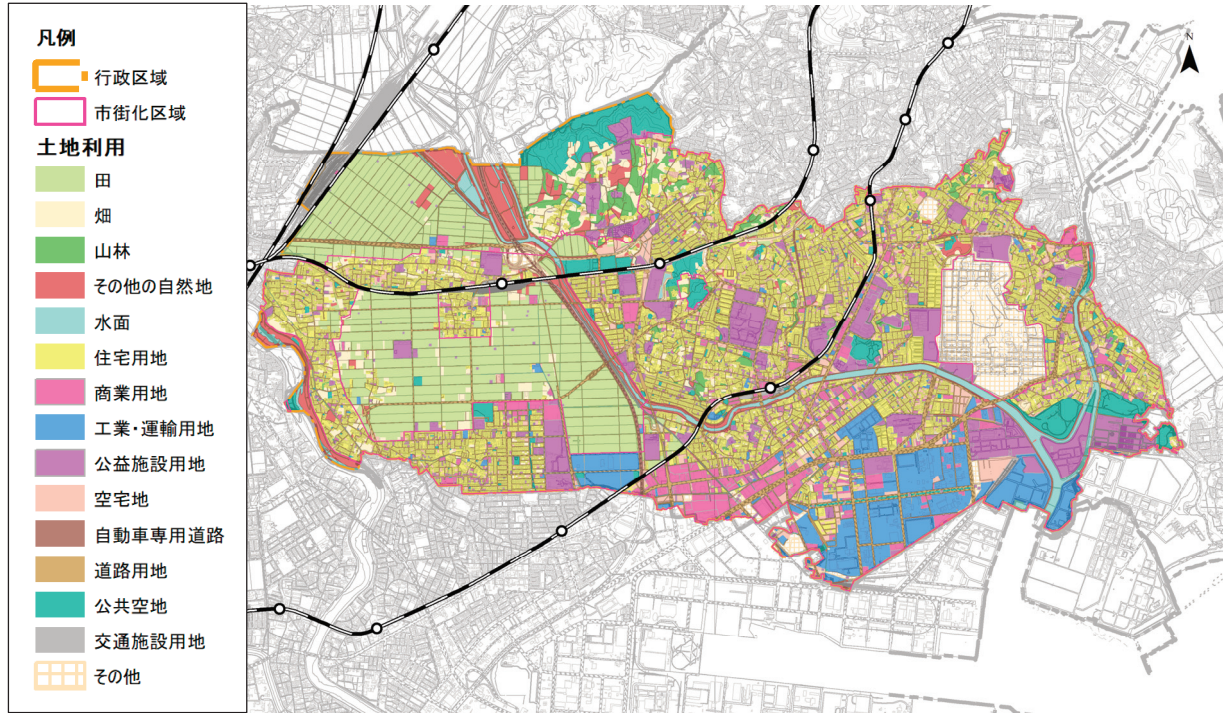
土地利用をみると、市街化区域内の都市的土地利用が進み、多賀城駅周辺には公共施設や商業施設等の都市機能の集積がみられます。

【本市の地区別人口密度】



資料：令和2年国勢調査

【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

I 都市計画マスタープランの概要

II まちづくりの視点及び現状・課題

III 基本構想

IV 分野別方針

V 地域別構想

VI 計画の実現に向けて

参考資料

「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。なかでも普通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。