

## 第2章 ひたちなか市の概況と課題

### 1 ひたちなか市の概況

#### (1) 市の位置等

本市は、茨城県中央に位置し、水戸市、那珂市、大洗町、東海村に接しているほか、東側は約13kmにわたって太平洋に面しています。

市内には、多くの観光客が訪れる国営ひたち海浜公園や、国内外に航路を持つ茨城港常陸那珂港区があり、北関東自動車道の一部を構成する東水戸道路と常陸那珂有料道路によって首都圏方面と連絡しています。

また、市内には、JR常磐線と水郡線、第三セクターのひたちなか海浜鉄道湊線の3路線があり、常磐線には勝田駅と佐和駅の2駅、水郡線には常陸青柳駅と常陸津田駅の2駅、ひたちなか海浜鉄道湊線には勝田駅～阿字ヶ浦駅の計11駅が開設されています。

#### (2) 都市形成の歴史

ひたちなか市は、平成6年11月に工業都市「勝田市」と水産業都市「那珂湊市」が合併して誕生した市ですが、その歴史は古く、先土器時代、縄文時代、弥生時代、古墳時代の遺跡が市内に広く分布しています。

中世は、平氏や源氏の武士が地方豪族として勢力争いをしていた時代で、市域にある勝倉城、中根城、多良崎城跡等は当時の名残であり、武田館跡は、後の甲斐武田氏の祖となる源義清・清光が居を構えたところとして知られています。

江戸時代には、水戸藩の支配下に入り、蝦夷地江差・松前や奥州仙台、津軽等からの物資を江戸まで輸送する東廻り海運の中継港として発展し、藩の財政を支える町として重要な役割を果たしました。また、幕末には、異国船が頻繁に出没するようになり、国防の必要を強く感じた水戸藩の命により大砲を鑄造するための鉄の溶解炉である反射炉が築造されました。反射炉は、元治甲子の乱で破壊されましたが、昭和12年に跡地に復元模型が造られ、平成20年に近代化産業遺産に認定されました。

明治に入ると、廃藩置県により茨城県が置かれ、さらに明治22年の市制町村制施行により、本市域に湊町、平磯町、中野村、勝田村、川田村、前渡村及び佐野村の2町5村が誕生しました。

昭和に入ると、昭和14年に湊町が那珂湊町に改称され、昭和15年には、中野村、勝田村及び川田村が3村合併により勝田町に、さらに昭和29年には前渡村の一部と佐野村を編入合併し勝田町として、また那珂湊町は、前渡村大字前浜と平磯町を編入合併し那珂湊町として市制を施行しました。勝田市と那珂湊町は、生活や経済活動において深いつながりを持ちながら、勝田市は工業都市として、那珂湊町は水産業都市として、それぞれの特性を生かしたまちづくりが進められました。

### (3) 市の人口

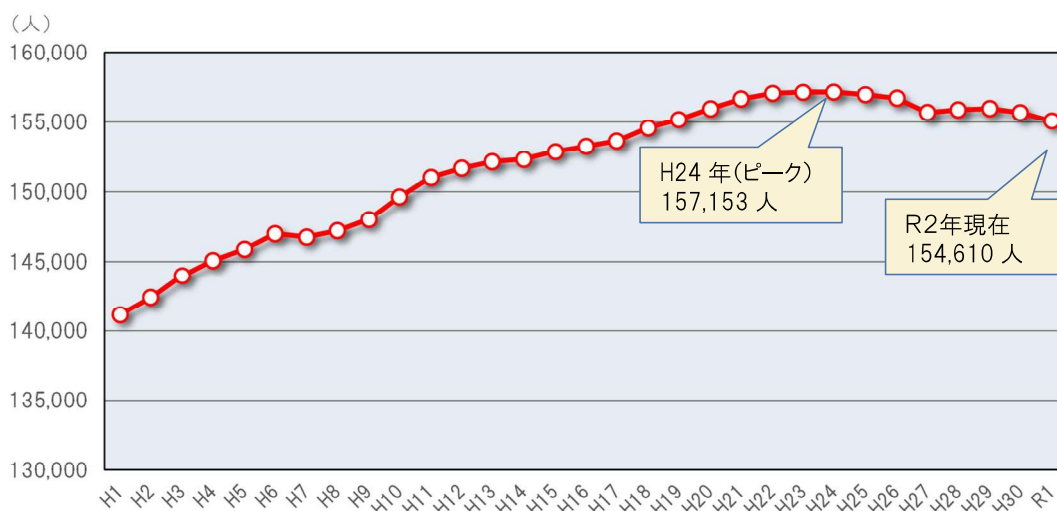
本市の人口は平成24年の157,153人をピークにゆるやかな減少傾向に入り、令和2年3月末時点の人口（常住人口）は154,610人となっています。

県内市町村の中では比較的高齢化率が低く、人口ピラミッドで見ると40～44歳代の子育て世代が最も多い構造となっています。

なお、国立社会保障・人口問題研究所が、平成27年国勢調査人口を基準に推計した将来人口によると、本市の人口は今後も減少傾向が続き、令和17年（2035年）には、137,564人になると予想されています。

また、周辺市町村との通勤流動では、水戸市、日立市、東海村への通勤が多く、市全体としては昼間人口が夜間人口より少ない流出超過の状態となっています。

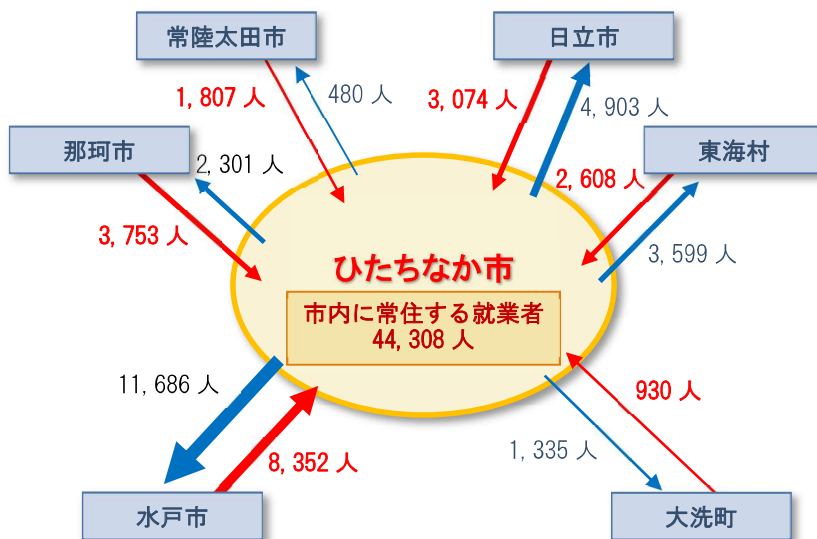
図3 人口の推移



注：各年10月1日時点の人口、平成2・7・12・22・27年は国勢調査人口

(資料：常住人口)

図4 通勤流動 (上位6都市)



(資料：平成27年国勢調査)

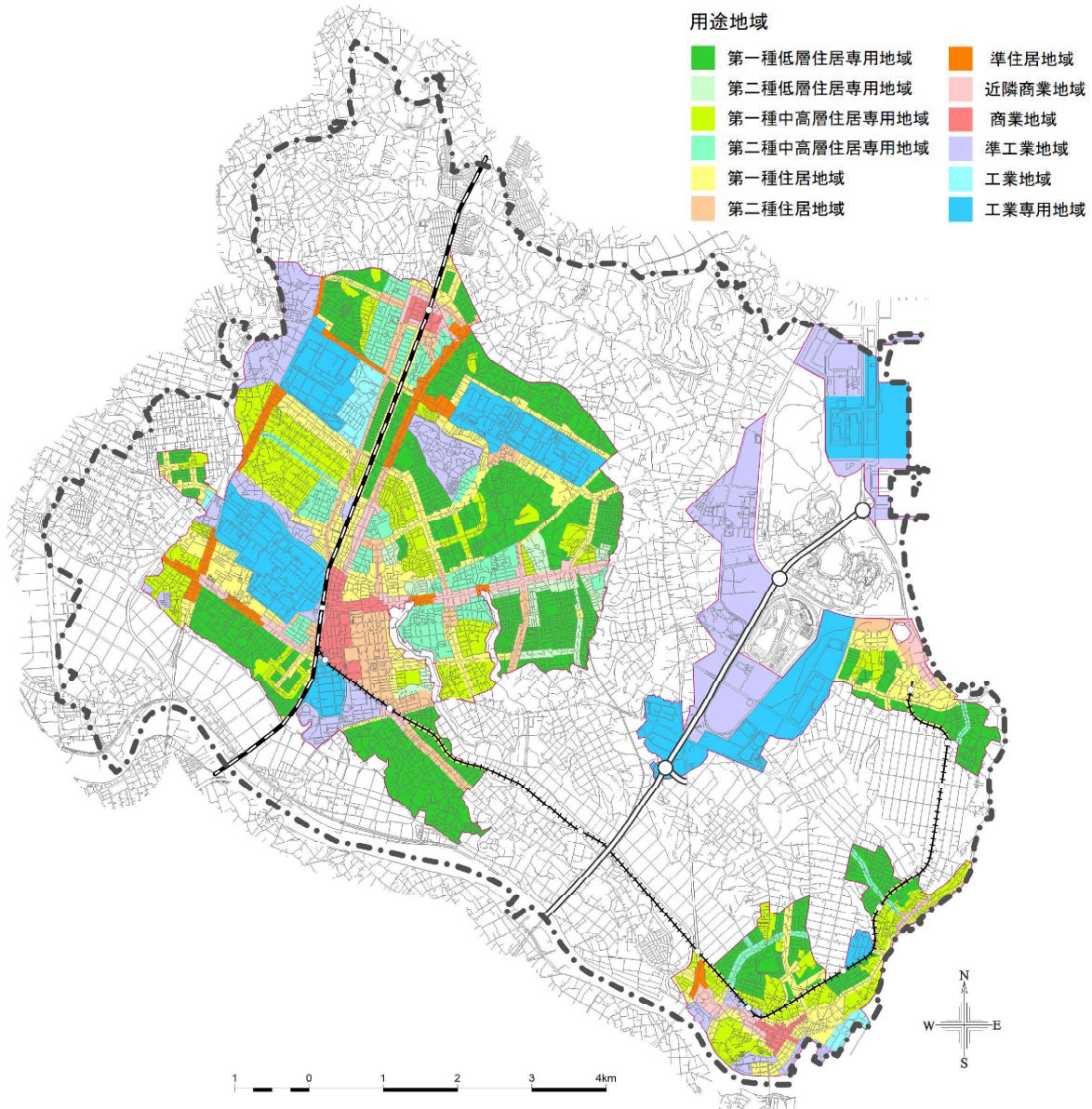
#### (4) 都市計画区域・用途地域等

本市は、市全域が都市計画区域（水戸・勝田都市計画区域）に指定されており、都市計画区域のうち42.1%にあたる4,192ha（令和2年4月現在）が市街化区域に指定されています。

用途地域の構成では、約3割を工業系用途地域（1,386ha）（令和2年4月現在）が占めているのが特徴であり、特に工業専用地域と準工業地域は、非常に大きなまとまりを持つ土地に対して指定されています。

その他、土地区画整理事業によって整備された市街地等に対して第一種低層住居専用地域（965ha）（令和2年4月現在）が指定されており、用途地域全体（4,192ha）（令和2年4月現在）の23.0%を占めています。

図5 用途地域等指定状況



（資料：市資料）

## (5) 都市基盤の整備状況

### ① 市街地整備事業

令和2年4月現在、38地区の土地区画整理事業が施行済となっており、市街化区域の約3割に当たる1206.3haが土地区画整理事業によって整備された市街地となっています。

現在は、市施行の東部第1，東部第2，佐和駅東，武田，六ッ野，阿字ヶ浦，船窪の7地区521.1haが施行中となっており、事業費抑制と事業期間短縮を目的とした事業計画見直しを経て事業が進められています。

また、勝田駅東口では、民間事業者と連携しながら市街地再開発事業を進め、平成24年に完了しています。

### ② 都市計画道路

都市計画道路は73路線、総延長188,945.5mが都市計画決定されており、令和2年4月現在、完成延長は135,017.5m（整備率71.5%）、概成済延長は30,517mとなっています。

### ③ 都市計画公園

都市計画公園は77箇所、総面積494.27haが都市計画決定されており、令和2年4月現在、供用面積は304.51ha（整備率61.6%）となっています。

### ④ 公共下水道

令和2年4月現在、単独公共下水道では、計画面積1,776haに対し事業計画区域1,016.9ha、うち905.9haが整備済（整備率51.0%）となっています。また、流域関連公共下水道では、計画面積3,366.6haに対し事業計画区域1,643.3ha、うち1,243.6haが整備済（整備率36.9%）となっています。なお、ひたちなか地区については、常陸那珂公共下水道事業によって整備が完了しています。

表1 都市計画道路・都市計画公園の整備状況

区分	都市計画道路		都市計画公園				
	延長 (m)	割合	計画		うち供用済		
			箇所	ha	箇所	ha	
計画延長	188,946	-	街区公園	61	17.17	55	15.5
			近隣公園	8	15.7	7	13.9
			地区公園	1	4.5	1	4.5
			総合公園	1	17	1	13.6
			運動公園	3	52.8	3	52.7
			特殊公園	1	4.8	1	4.8
			広域公園	1	350.3	1	199.5
			墓園	1	32	0	0.0
完成	135,018	71.5%	合計	77	494.27	69	304.5
概成済	30,517	16.2%					
未整備	23,411	12.4%					

（資料：ひたちなか市都市計画資料集2020）

## 2 都市づくりにおける今後の課題

本市では、これまでの都市づくりの取組を継承しつつ、今後人口が減少していく状況を踏まえ、利便性と快適性を備えた「コンパクトで機能的なまち」、そして「安全で賑わいにあふれ快適に暮らせるまち」を形成することで、将来にわたって人々や企業から選ばれるまちになっていくことが必要となります。

本市の都市づくりにおける今後の課題について、この2つの視点から整理しました。

### 「コンパクトで機能的なまち」になるために・・・

#### ○ 人口減少・少子高齢社会を見据えた人口誘導が必要

- ・ 今後計画的に基盤整備を進める地区や、基盤が整備されて都市機能が集積しているにもかかわらず人口減少が進みつつある地区に対して人口を誘導することにより、市全体としてバランスの取れた人口・年齢構成になるようにすることが必要です。
- ・ 特に、これまで基盤整備を行ってきた市街化区域内では、既存ストックを活用し、一定の人口密度の維持を目指す必要があります。

#### ○ 利便性の高い交通ネットワークを活かした都市機能の配置が必要

- ・ 北関東自動車道や茨城港常陸那珂港区がもたらす交通アクセスの優位性を活かし、都市活力の創出につながる広域的生産・物流機能を強化する必要があります。
- ・ 周辺都市と連携した広域的な観光ネットワークの強化により通年での観光客の増加を図るとともに、観光客等による交通渋滞の緩和に向けた各種対策に取り組む必要があります。
- ・ 鉄道とバスによる公共交通ネットワークを活かすとともに、これら公共交通の利用者を維持・増加させるため、鉄道駅周辺等公共交通でアクセス可能なエリアにおける都市機能の維持・集積を図る必要があります。

### 「安全で賑わいにあふれ快適に暮らせるまち」になるために・・・

#### ○ 防災・減災を念頭に置いた都市計画・まちづくりが必要

- ・ 海岸や河川等における各種防災対策に加え、市街地内の雨水流出抑制機能の向上、建築物・構造物の耐震化等を推進することで、災害発生リスク軽減を図る必要があります。
- ・ 市内の災害リスクに関して住民等に広く周知徹底するとともに、これら災害リスクを重視して土地利用や施設の配置を検討する必要があります。
- ・ 災害危険性のある既成市街地においては、リスク軽減に向けた防災・減災対策に加えて、避難場所及び避難路の確保、住民の避難行動の徹底等、避難対策の充実を図る必要があります。

#### ○ 市街地の快適性や利便性に磨きをかけていくことが必要

- ・ 土地区画整理事業による計画的な基盤整備に加え、良好な街並みの形成、緑豊かな都市景観の創出等を通じ、居住人口の維持・獲得につながる良好な居住環境の形成を進める必要があります。

- ・良好な居住環境に加え，鉄道の利便性向上，市内各地区を連絡するバス路線の維持・充実等により，快適性や利便性の点から，暮らしたい，暮らし続けたい，と思われる住宅地を整備・保全していく必要があります。
- ・鉄道駅周辺等の拠点地区内でも，多様な都市機能サービスを受けられる環境整備と併せて，買い物客や観光客等も含めて，誰もが歩いて暮らせるまちづくり（バリアフリー化等）を進める必要があります。

### ○ 豊かな自然環境を守りつつ計画的に新たな産業集積を進めることが必要

- ・雇用の場の創出，居住人口増加にもつながる各種産業の受け皿となる土地を適切に配置・維持するとともに，現在不足している工業用地を確保する必要があります。
- ・ひたちなか地区においては，各種都市機能の集積，ひたちなか海浜鉄道湊線の延伸等による公共交通の利便性向上を図りつつ，計画的に土地利用を誘導する必要があります。
- ・市街化調整区域内の住宅団地や集落地における整備，開発，保全の方向性を明確にしつつ，農地や斜面緑地等豊かな自然環境については，都市計画の手法を活用し保全を図る必要があります。