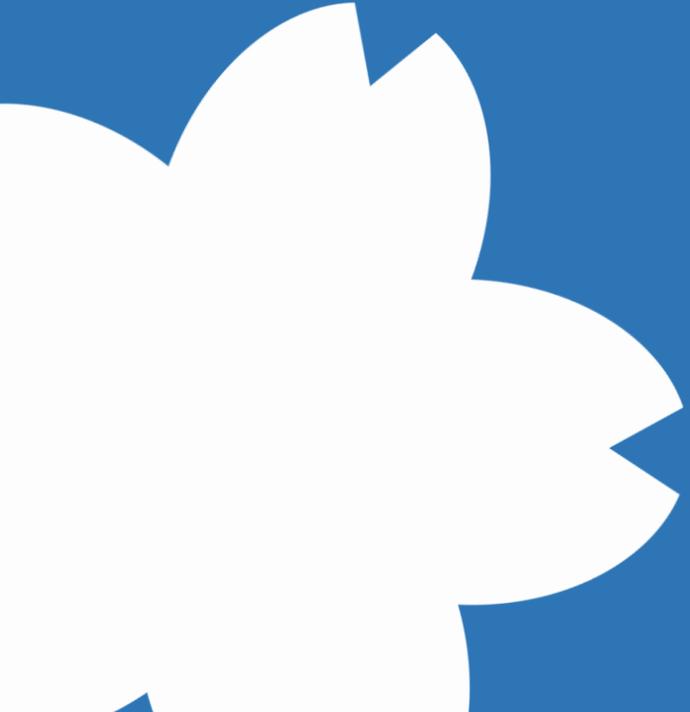




第2章 全体構想



第2章 全体構想

1 位置・地勢

本市は、茨城県の北東部に位置し、東京からは約150km、県庁所在地である水戸市からは約40kmの距離にあります。

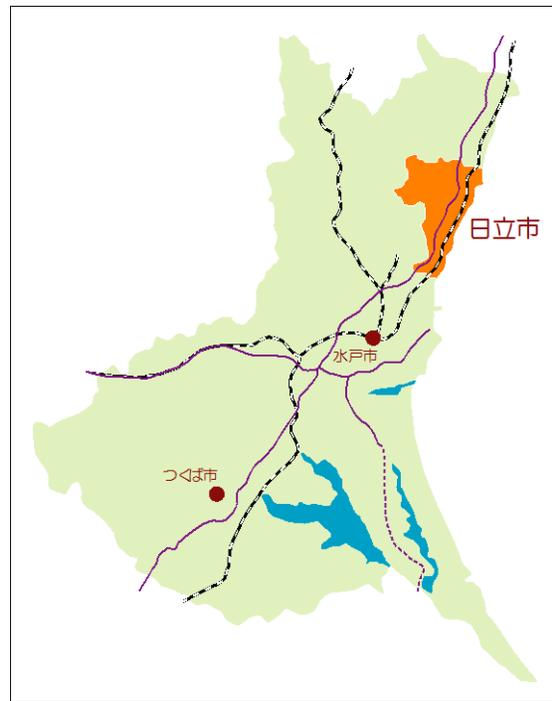
市域は南北に細長く、東側の平野部は太平洋を望み、西側は阿武隈山系が連なり、山と海の恵みを楽しむことができる茨城県北部の主要都市となっています。

本市の気候は、太平洋と標高数百メートルの多賀山地の影響を受け、本県中心部に位置する水戸市と比べると夏は涼しく冬は温暖な特性を持っています。

年平均気温の平年値は、約14.1度と、全国平均(14.8度)よりやや低く、年間降水量の平年値についても1,444.6mmと全国平均(1,648.8mm)を下回っており、温和で過ごしやすい環境と言えます。

※ 日立市天気相談所資料による

図一 日立市の位置



2 歴史と沿革

日立は、入四間町笹目ネバ山遺跡、大みか町六ツヶ塚遺跡・高鈴町鹿野場遺跡などの旧石器時代の遺跡が示すとおり、約2万5千年前から人々の生活が営まれていたと推察されます。

「日立」の地名は、水戸黄門として有名な水戸藩二代藩主の徳川光圀公がこの地を訪れ、海から昇る朝日の美しさに「日の立ち昇るところ領内一」と称えたという故事に由来すると言われています。

明治時代の後半になると、日立鉱山において銅の採鉱が始まり、その後日立製作所の創業とともに大きな発展を遂げ、1939年(昭和14年)には多賀郡助川町と多賀郡日立町が合併したことにより、日立市が誕生しました。

第二次世界大戦において軍需産業都市となっていた本市は、工場を中心に大きな被害を受けましたが、高度経済成長の過程で、鉱工業を中心とした「ものづくりのまち」として復興・発展を遂げ、全国でも有数の工業都市となり、1983年(昭和58年)には、市の人口が20万人を突破しました。

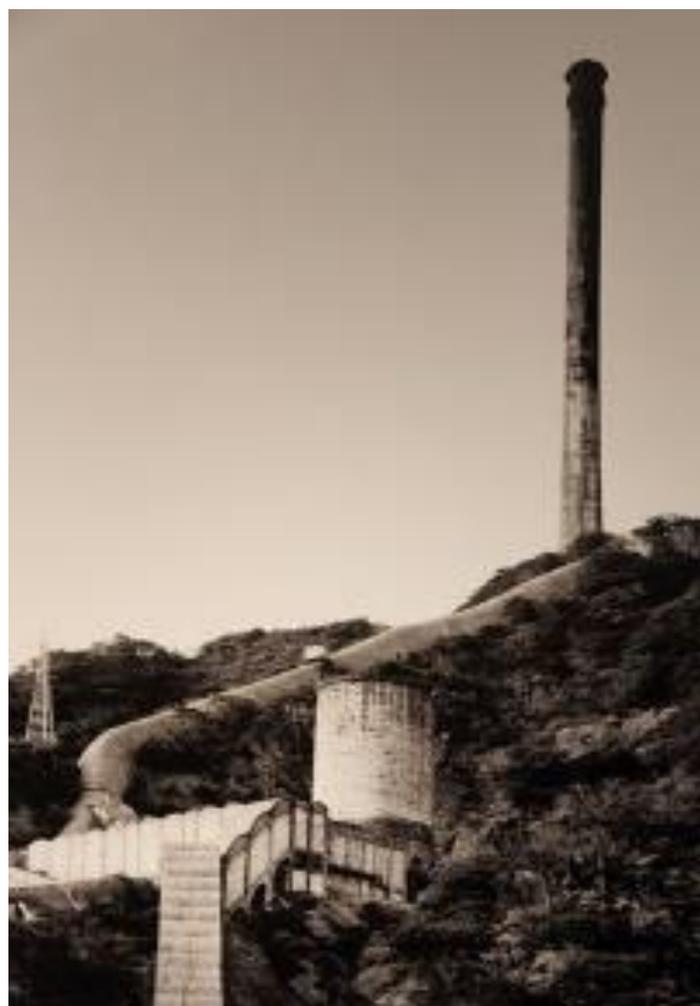
2004年(平成16年)には、地域の更なる発展と住民福祉の向上を図るため、多賀郡十王町と合併し、現在の市域が形成されています。



写真－「日本さくら名所百選」にも選ばれている平和通りの桜



写真－日立駅前に建設された「平和の鐘」



写真－世界一の高さを誇った倒壊前の大煙突

3 現況

(1) 人口及び世帯数の推移

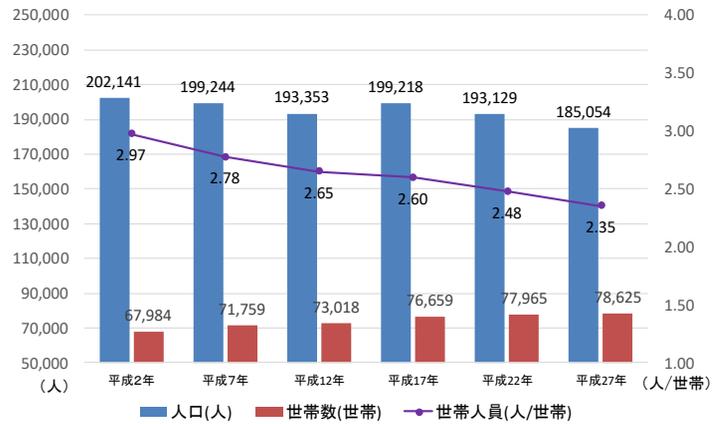
国勢調査による本市の人口は、1983年（昭和58年）の20万6,260人をピークに減少傾向を示し、1995年（平成7年）には20万人を割り込んでいます。

2004年（平成16年）の十王町との合併で、一時20万人を回復したものの、2015年（平成27年）には、18万5,054人となっています。

一方で、世帯数は増加傾向を示し、世帯当たりの人員は、1990年（平成2年）から2015年（平成27年）にかけて0.62人減少しています。

なお、参考値となりますが、茨城県常住人口調査によると、2019年（平成31年）4月1日現在の常住人口は、17万7,088人となっています。

図一 人口及び世帯数の推移



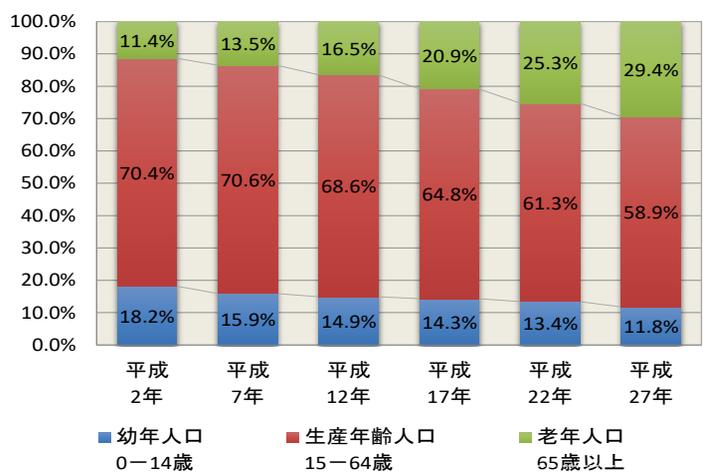
出典 国勢調査

(2) 年齢別人口の推移

国勢調査による本市の年齢別人口は、幼年人口と生産年齢人口の割合が減少傾向を示す一方で老年人口の割合は増加傾向を示し、1990年（平成2年）と2015年（平成27年）を比較すると2倍以上に増加しています。

なお、参考値となりますが、茨城県常住人口調査によると、2019年（平成31年）4月1日現在では、年少人口10.6%、老年人口31.8%で、2015年（平成27年）国勢調査時点よりも少子化、高齢化が進んでいると考えられます。

図一 年齢別人口の推移



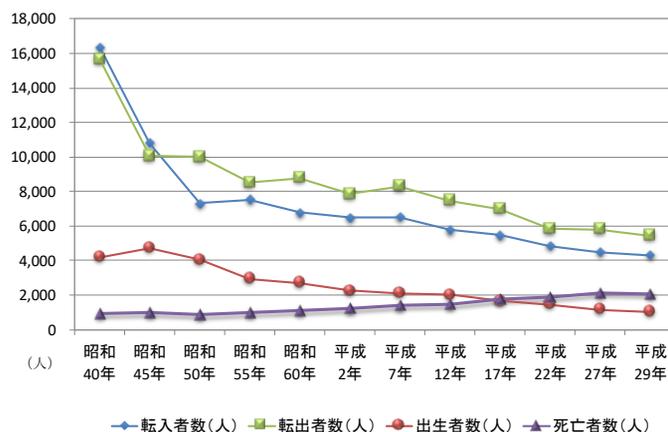
出典 国勢調査

(3) 人口動態

本市の人口動態は、自然動態を見ると、1970年（昭和45年）以降、出生者数に減少傾向が見られ、2005年（平成17年）以降は、死亡者数が出生者数を超える自然減が常態化している状態です。

一方、社会動態も1975年（昭和50年）以降、転出者数が転入者を超える社会減が常態化しています。

図一 人口動態



出典 国勢調査

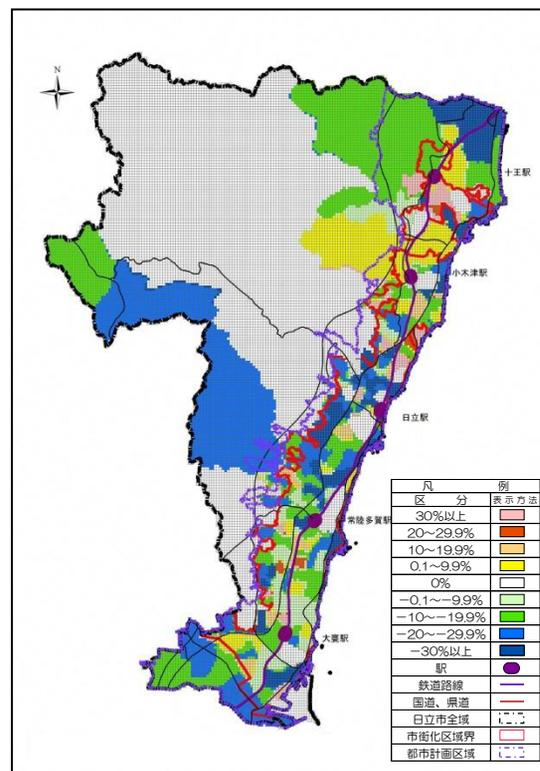
図一 人口動態

1995年（平成7年）－2015年（平成27年）

地域別の人口動態の状況を見ると、市域の広範囲で人口が減少しており、日立駅や常陸多賀駅周辺等の既成市街地で、特に人口が減少しています。

その多くが高度経済成長期に造成され、建築物等の老朽化と居住者の高齢化が進行する山側住宅団地についても人口減少が顕著であり、減少率が30%を超えるエリアも見られます。

一方で、神峰町や鹿島町など、近年にマンション建築が行われた地区や、会瀬町、諏訪町、東金沢町、十王町城の丘など、民間による大規模な宅地開発が行われた地区では、人口が増加しているエリアが見られます。

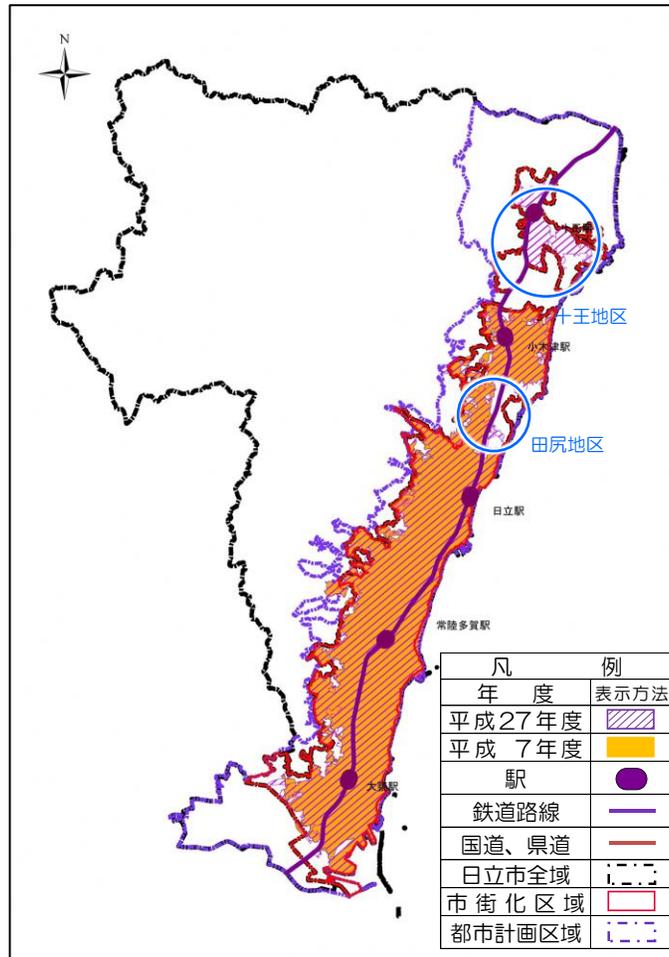


出典 国勢調査

(4) 人口集中地区（D I D）の変遷

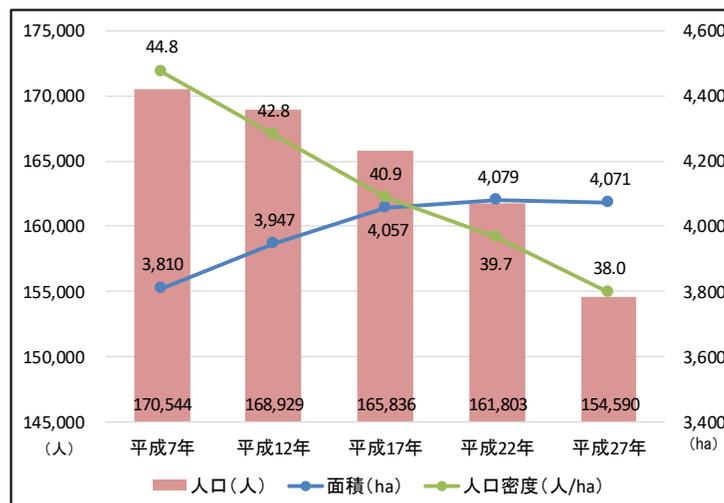
1995年（平成7年）と2015年（平成27年）のD I Dを比較すると、十王駅周辺、国道6号沿道の田尻地区等では、人口増加が進み、2015年（平成27年）にD I D区域が拡大しています。また、D I D内の人口密度は低下傾向を示しており、2015年（平成27年）には、38.0人/haとなっています。

図－D I D区域の変遷



出典 国土数値情報

表－D I Dの面積と人口密度



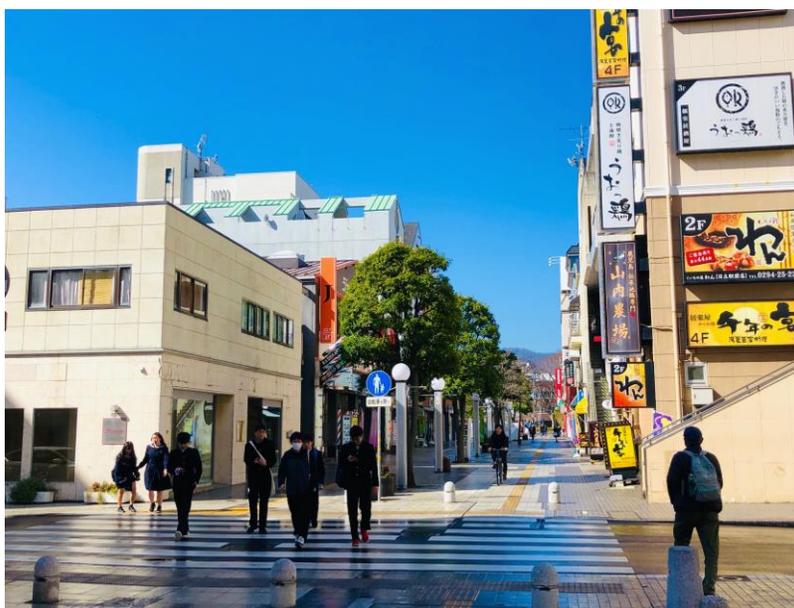
出典 国土数値情報



写真—人口の増加により「D I D区域」が拡大した十王地区



写真—多くの利用者が行き交う日立駅



写真—パティオモール商店街

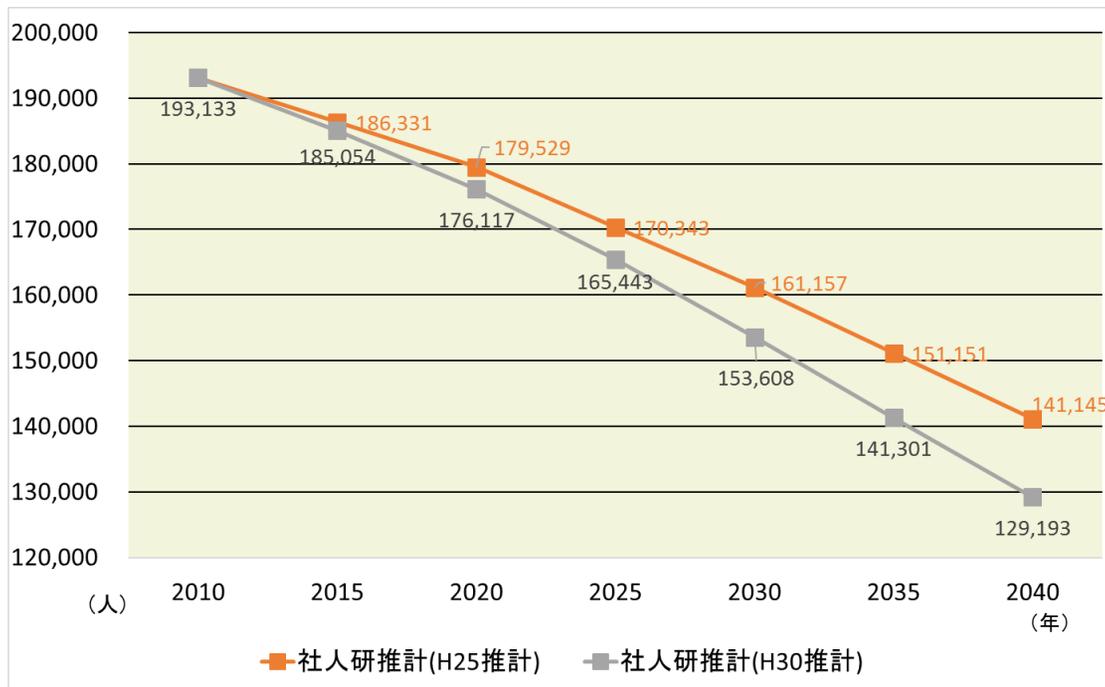
(5) 将来の人口の見通し

国立社会保障・人口問題研究所（社人研）の推計によると、本市の将来人口は、2020年（令和2年）以降、人口が5年毎に約1万人減少し、2040年（令和22年）には、約12万9千人になる見通しとなっています。

1995年（平成7年）と2015年（平成27年）の国勢調査での人口増減率から、現状のまま推移した場合の2040年（令和22年）における人口密度を推計した場合、都市計画法施行規則による既成市街地の要件である40人/ha以上を維持できる区域は、2015年（平成27年）の42.9%から2040年（令和22年）には29.9%に減少すると予想されます。

鉄道駅周辺では、近年に城の丘団地が開発された十王駅を除いて、人口密度が低下する見込みとなっており、市街地の空洞化が一層進行すると推察される一方で、十王町、日高町、大沼町周辺などでは、40人/haの人口密度が維持される区域も見られます。

図一人口推計



出典 国立社会保障・人口問題研究所
日立市人口ビジョン

図-2015年（平成27年）人口密度

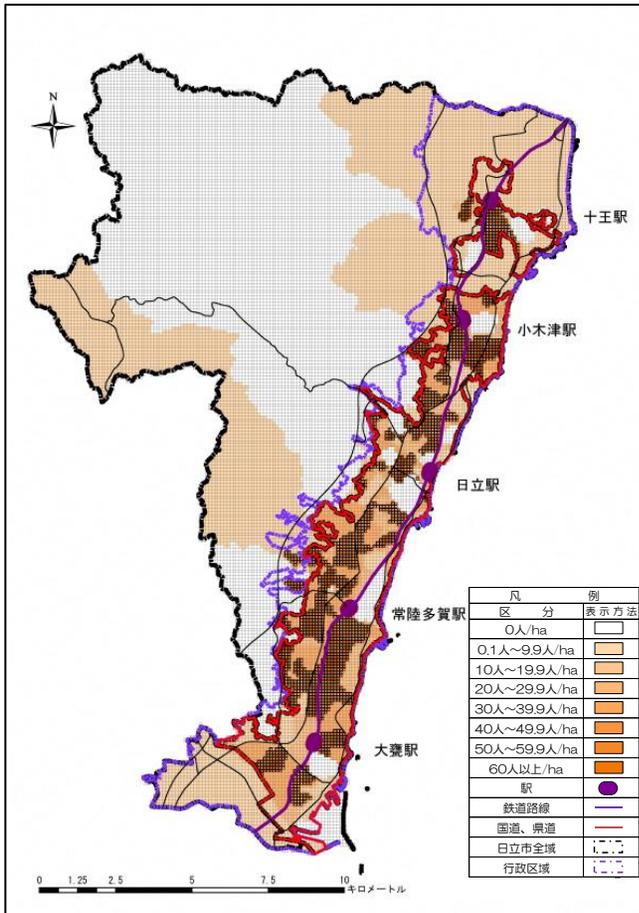
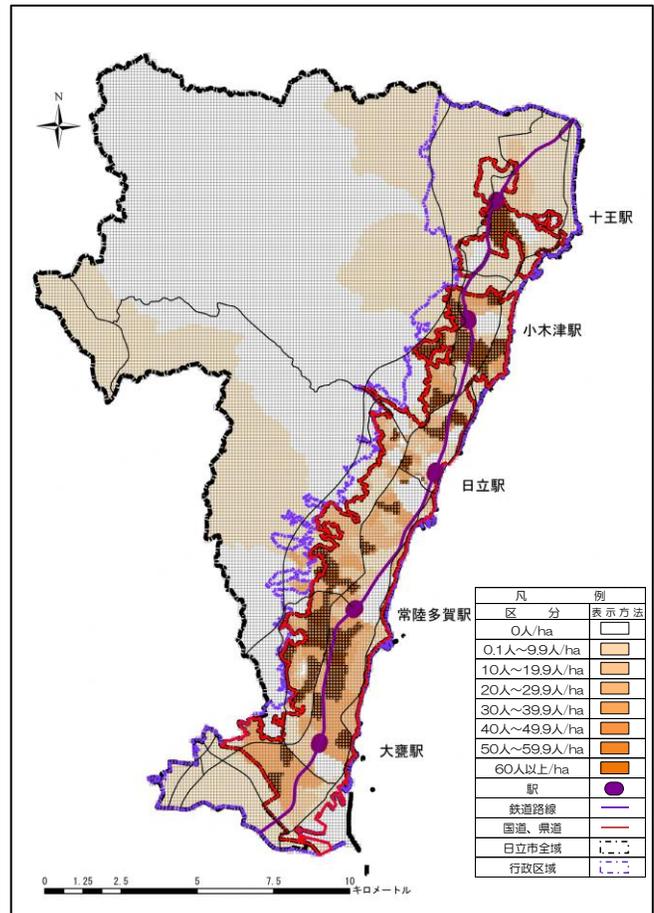


図-2040年（令和22年）人口密度



※平成7年と平成27年の国勢調査人口の小地域別の増減率を基に、2040年の小地域別の将来人口を算出し人口密度を算出。

(6) 産業の動向

ア 工業

本市の製造品出荷額は、2002年（平成14年）から2006年（平成18年）まで横ばいで推移し、2007年（平成19年）から2008年（平成20年）年には増加に転じるものの、2009年（平成21年）年にはリーマンショックの影響による急激な落ち込みを示しました。2010年（平成22年）には増加に転じるものの、2011年（平成23年）以降は減少傾向を示します。

事業所数、従業者数については、製造品出荷額と同様に減少傾向を示しますが、特に事業所数については、2010年（平成22年）以降、減少が続いています。

図一 製造品出荷額及び製造業の事業所数・従業者数の推移

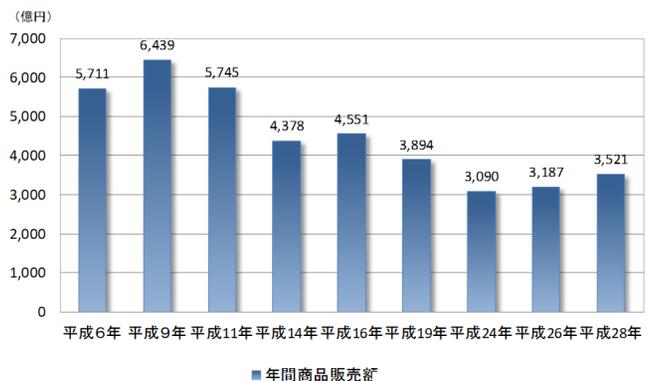


出典 工業統計調査

イ 商業

本市の小売業・卸売業、年間商品販売額は、1997年（平成9年）にピークを示した後、2012年（平成24年）まで減少傾向を示しましたが、それ以降は増加に転じています。

図一 年間商品販売額の推移

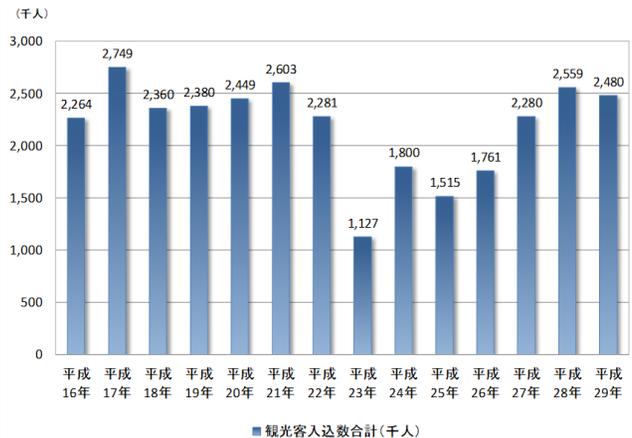


出典 商業統計調査

ウ 観光

観光客入込数は、2005年（平成17年）の274万9千人が最も多くなっています。2006年（平成18年）に減少した後に、2009年（平成21年）まで増加傾向を示し、2010年（平成22年）から再び減少に転じ、2011年（平成23年）には、東日本大震災の影響で大きく落ち込みましたが、それ以降は増加傾向に転じており、2017年（平成29年）にはおおむね震災以前の水準まで回復しています。

図一 観光客入込数の推移



出典 茨城県観光動態調査



写真－市内に立ち並ぶ工場



写真－日立さくらまつりの様子



写真－多くの人でにぎわう久慈浜海水浴場

(7) 土地利用状況

平成 28 年度都市計画基礎調査によると、都市計画区域 8,313ha のうち、自然的土地利用が約 2,937ha、都市的土地利用が約 5,376ha となっています。自然的土地利用では山林が、都市的土地利用では住宅用地が、それぞれ最も多くを占めています。

都市計画区域内の区域区分の内訳は、市街化区域 5,061ha、市街化調整区域 3,252ha となっており、都市計画区域内の市街化区域の割合は約 60.8%であり、区域区分制度を採用している県内の市町村の中で、最も高くなっています。

表一 土地利用状況

区分	面積 (ha)	人口 (人)	面積 (ha)							計
			自然的土地利用							
			農地		山林	原野・荒地・牧野	水面	その他・海浜等		
			田	畑						
都市計画区域	8,313	180,837	587	557	1,433	125	164	71	2,937	
市街化区域	5,061	166,196	24	228	331	50	54	8	695	
市街化調整区域	3,252	14,641	563	329	1,102	75	110	63	2,242	

区分	面積 (ha)								
	都市的土地利用								
	住宅用地	併用住宅用地	商業用地	工業用地		運輸施設用地	公共用地	文教厚生用地	公園・緑地・公共空地
				工業専用	工専以外				
都市計画区域	1,961	77	284	387	261	105	73	390	172
市街化区域	1,748	71	251	387	213	99	34	325	91
市街化調整区域	213	6	33	0	48	6	39	65	81

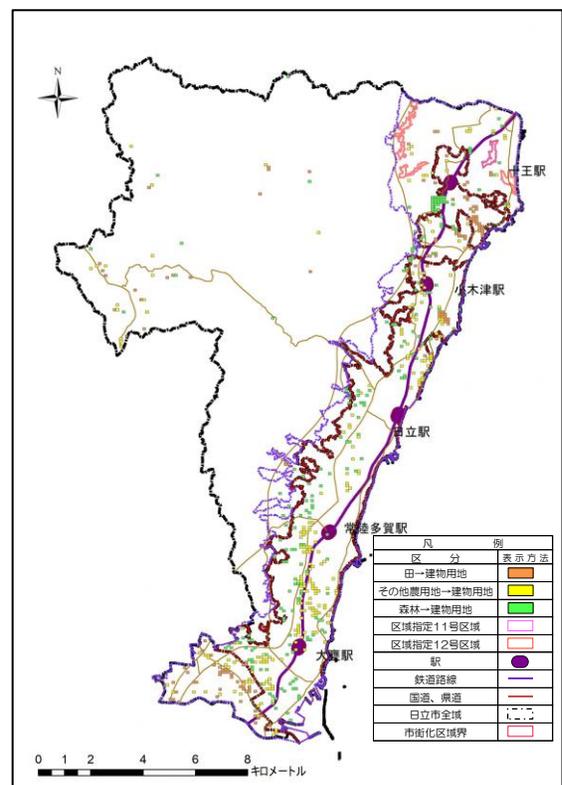
区分	面積 (ha)							
	都市的土地利用							
	ゴルフ場	太陽光発電施設	その他空地	防衛用地	道路用地	鉄道用地	駐車場用地	計
都市計画区域	107	43	294	0	1,013	66	143	5,376
市街化区域	43	8	196	0	712	55	133	4,366
市街化調整区域	64	35	98	0	301	11	10	1,010

出典 平成 27 年国勢調査、平成 28 年度都市計画基礎調査

土地利用動態図を見ると、新たな宅地化は、市の北部や南部で多く見られるものの、日立駅周辺や常陸多賀駅周辺については既に宅地化している影響もあり、少なくなっています。

十王地区においては、市街化調整区域内に、都市計画法第 34 条第 11 号及び第 12 号の区域指定がなされ、一定程度の開発行為・建築行為が認められているものの、件数はそれほど多くないものとなっています。

図一 土地利用動態図



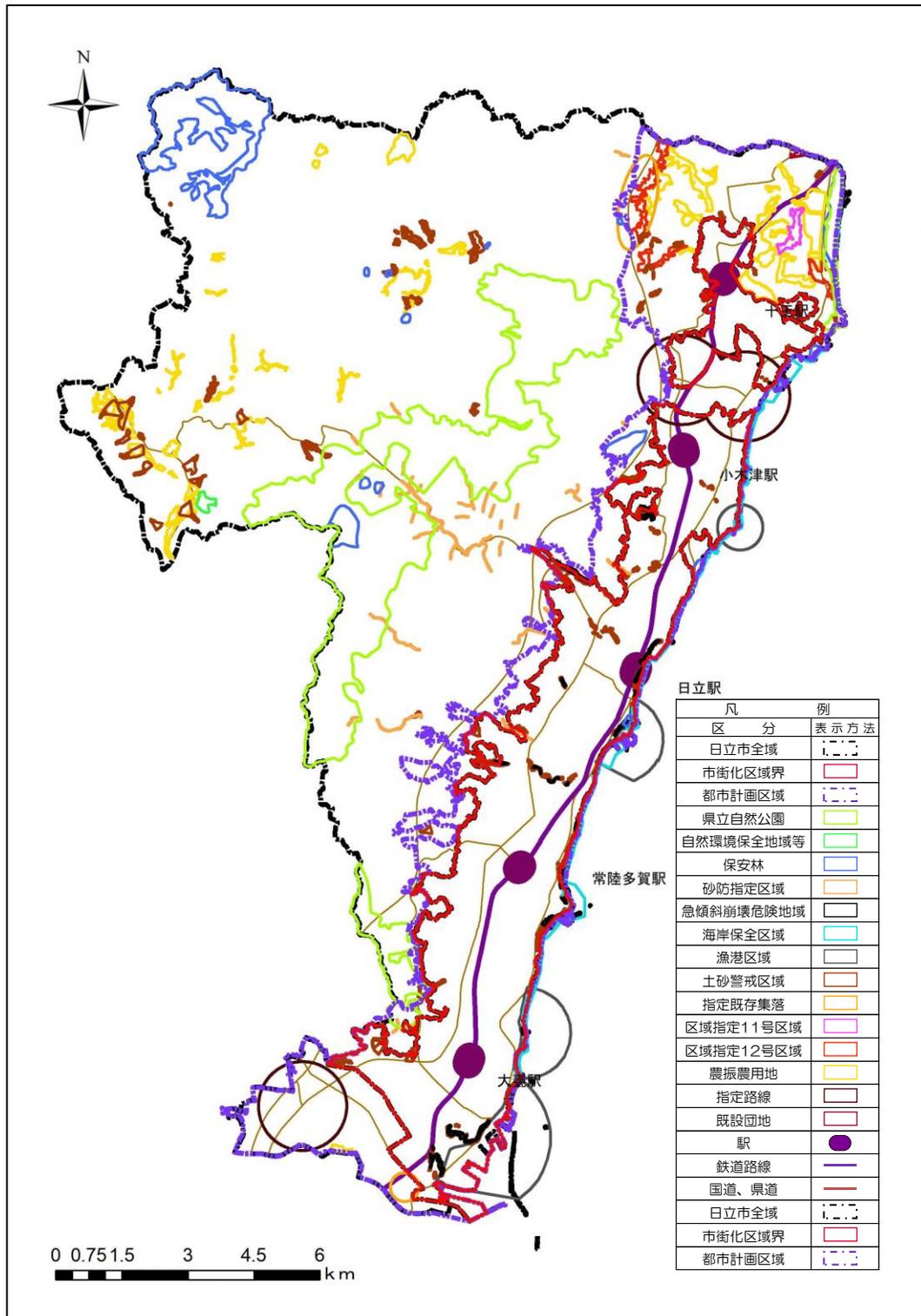
出典 国土数値情報

(8) 法規制

法規制状況図を見ると、本市の都市計画区域は、西部に位置する山間部を除く行政区域の一部で構成されており、南北に細長く指定されています。

斜面地にも市街地が広がることから、市街化区域内の一部に土砂災害（特別）警戒区域や急傾斜地崩壊危険区域が指定されているほか、海岸や河川護岸部では、津波浸水想定区域や河川浸水想定区域が指定されています。

図一 法規制状況図



出典 平成28年度都市計画基礎調査

(9) 都市整備履歴

ア 市街地開発事業

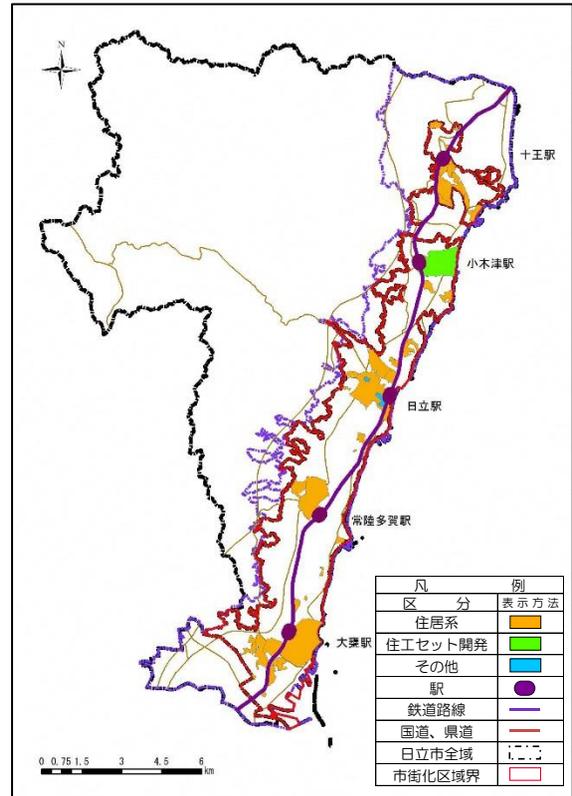
本市の市街地開発事業は 41 件あり、鉄道駅周辺を中心に行われています。事業手法は、市街地再開発事業の 1 件を除き、土地区画整理事業となっています。

事業種別（土地利用等）を見ると、大部分の市街地開発事業が住居系を含む開発となっています。

表一市街地開発事業の概要

事業種別	総面積 (ha)	事業手法
住居系	674.4	土地区画整理事業 (39 件)
住工セット開発	339.4	
その他	12.6	土地区画整理事業 (1 件)
	2.0	市街地再開発事業 (1 件)

図一市街地開発事業の位置

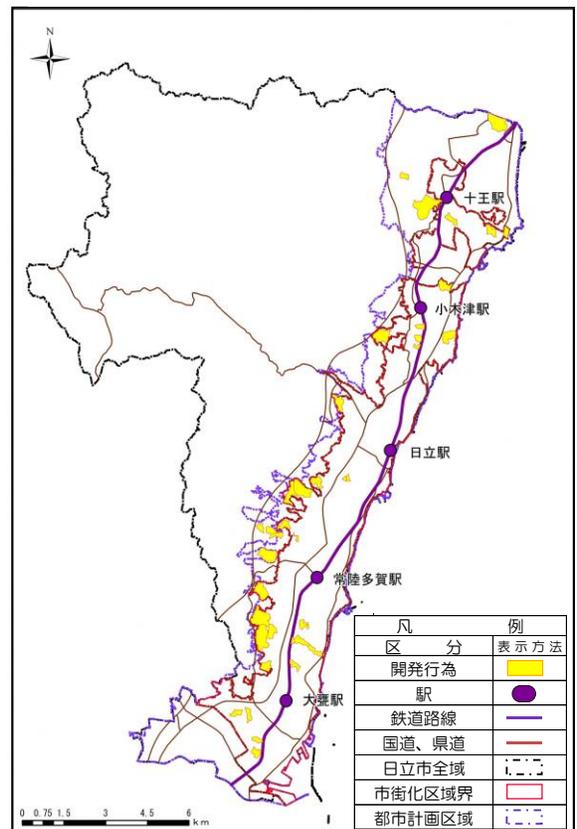


出典 日立市資料

イ 大規模住宅団地（面積 5 ha 以上）

本市の大規模住宅団地は全部で 37 団地あり、そのうち、市街化区域内に 30 団地、市街化調整区域に 4 団地、都市計画区域外に 3 団地が分布しています。

図一住宅団地分布図



出典 日立市資料



写真－日立シビックセンター新都市広場



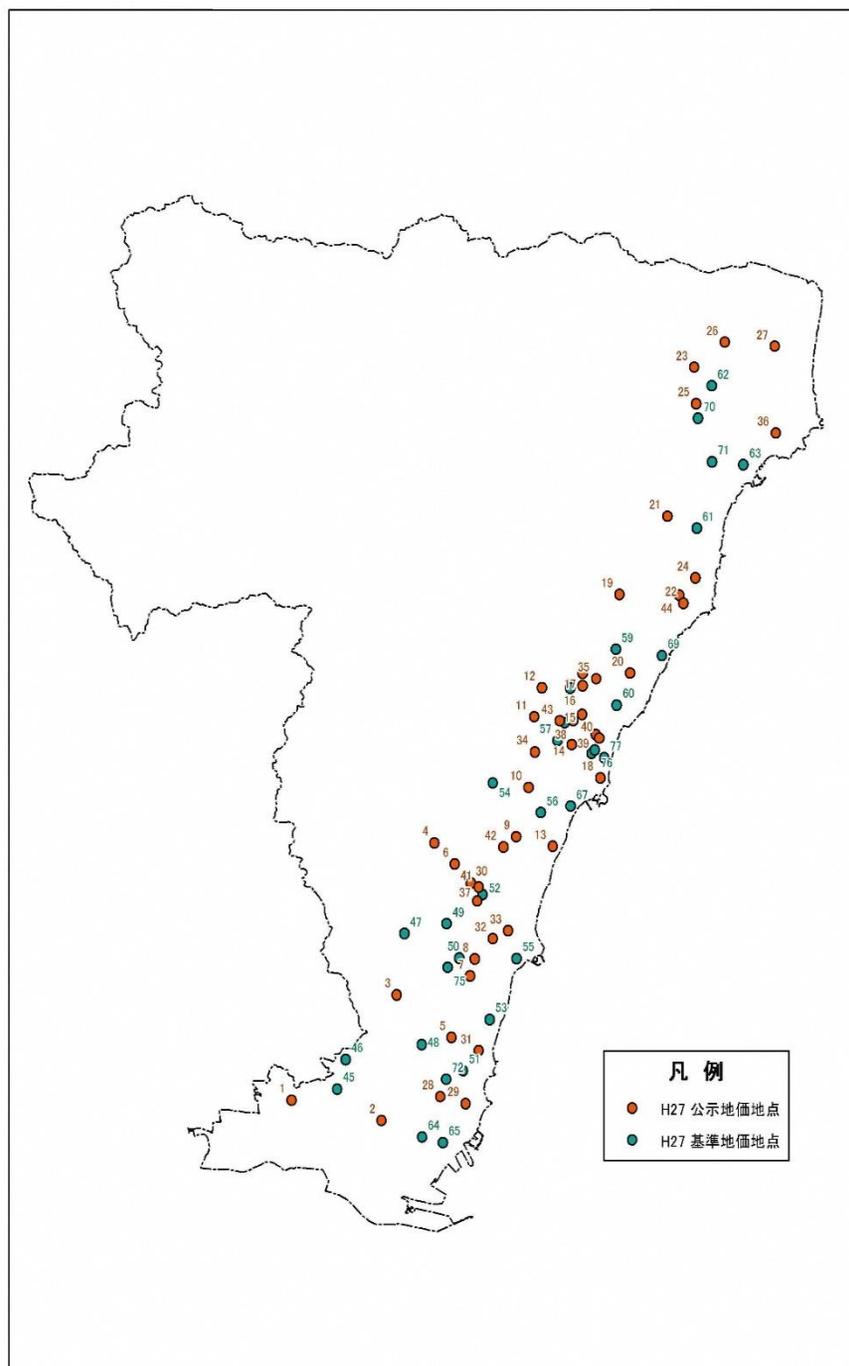
写真－計画的に整備された住宅団地内の道路

(10) 地 価

本市の地価は、1995年（平成7年）と2015年（平成27年）を比較すると全ての箇所下落しており、2015年（平成27年）の住宅地の平均は、基準地価及び地価公示ともに1995年（平成7年）の約39.0%となっています。

一方、2015年（平成27年）の商業地の平均は、住宅地よりもさらに低く、基準地価では1995年（平成7年）の約17.8%、地価公示では1995年（平成7年）の約18.1%となっており、駅周辺の地価が大きく下落していることが分かります。

図一 基準地価・公示地価の位置



出典 国土数値情報

表一住宅地地価

	地点No.	地価(円/㎡)		対平成7年比 (B/A)		地点No.	地価(円/㎡)		対平成7年比 (B/A)
		平成7年(A)	平成27年(B)				平成7年(A)	平成27年(B)	
公示地価	1	29,000	17,400	60.0%	基準地価	45	81,700	34,800	42.6%
	2	94,300	37,500	39.8%		46	83,000	28,100	33.9%
	3	89,700	34,000	37.9%		47	82,200	29,700	36.1%
	4	85,800	31,800	37.1%		48	85,000	33,300	39.2%
	5	78,500	35,900	45.7%		49	106,000	38,600	36.4%
	6	89,500	37,800	42.2%		50	86,900	35,100	40.4%
	7	86,500	38,600	44.6%		51	94,000	39,900	42.4%
	8	89,600	35,300	39.4%		52	134,000	47,100	35.1%
	9	92,000	38,500	41.8%		53	88,800	35,800	40.3%
	10	82,700	36,700	44.4%		54	94,100	35,200	37.4%
	11	110,000	41,600	37.8%		55	71,300	30,900	43.3%
	12	84,100	35,500	42.2%		56	82,600	37,100	44.9%
	13	91,000	38,500	42.3%		57	169,000	48,500	28.7%
	14	180,000	50,500	28.1%		58	105,000	42,100	40.1%
	15	179,000	53,900	30.1%		59	73,000	37,100	50.8%
	16	117,000	43,000	36.8%		60	124,000	44,100	35.6%
	17	89,500	42,900	47.9%		61	77,300	35,900	46.4%
	18	107,000	37,300	34.9%		62	81,700	38,400	47.0%
	19	83,300	32,900	39.5%		63	72,500	33,100	45.7%
	20	86,000	38,500	44.8%		64	-	34,000	-
	21	76,000	33,100	43.6%		65	-	31,300	-
	22	85,600	33,800	39.5%		66	-	50,100	-
	23	51,900	28,300	54.5%		67	-	31,000	-
	24	74,800	33,200	44.4%		68	-	57,300	-
	25	79,900	36,200	45.3%		69	-	31,700	-
	26	39,200	19,800	50.5%		70	-	35,200	-
	27	10,200	9,390	92.1%		71	-	17,100	-
	28	-	46,000	-		平均	94,321	36,759	39.0%
	29	-	40,300	-					
	30	-	50,200	-					
	31	-	34,500	-					
	32	-	39,500	-					
	33	-	37,700	-					
	34	-	38,600	-					
	35	-	41,500	-					
	36	-	28,300	-					
平均	87,485	36,347	41.5%						

出典 国土数値情報

表一商業地地価

	地点No.	地価(円/㎡)		対平成7年比 (B/A)		地点No.	地価(円/㎡)		対平成7年比 (B/A)
		平成7年(A)	平成27年(B)				平成7年(A)	平成27年(B)	
公示地価	37	322,000	62,300	19.3%	基準地価	72	141,000	45,100	32.0%
	38	450,000	72,000	16.0%		73	409,000	58,500	14.3%
	39	413,000	79,900	19.3%		74	432,000	71,600	16.6%
	40	480,000	89,100	18.6%		75	-	43,600	-
	41	-	53,500	-		76	-	72,800	-
	42	-	46,800	-		77	-	58,600	-
	43	-	58,100	-		平均	327,333	58,367	17.8%
	44	-	48,400	-					
	平均	416,250	63,763	15.3%					

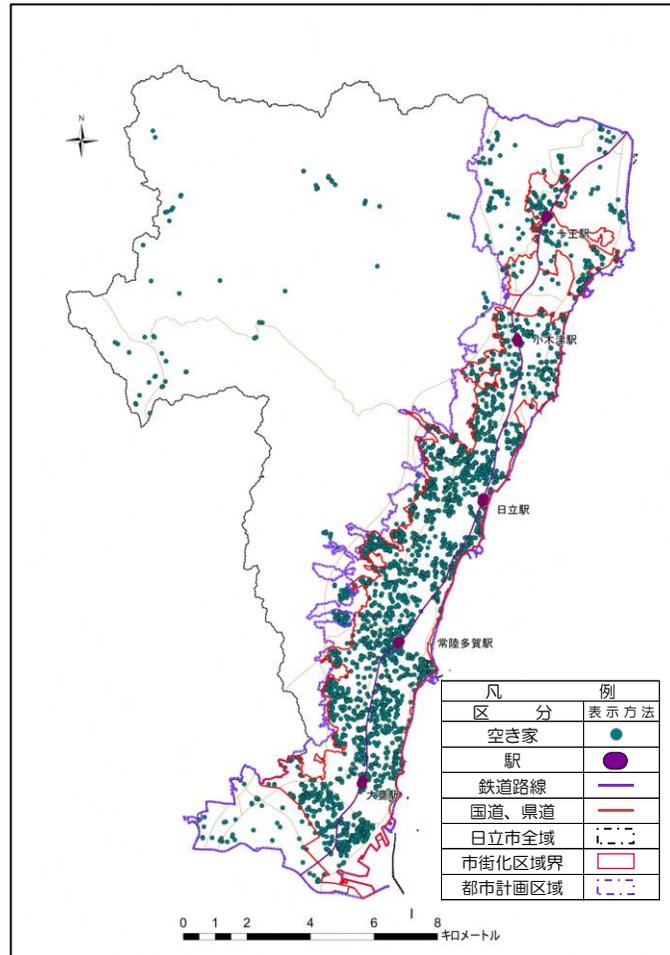
出典 国土数値情報

(11) 空き家

住宅・土地統計調査によると、平成 25 年の本市の住宅総数は 9 万 3,600 戸、空き家は 1 万 7,010 戸、空き家率は 18.2%となっており、いずれも年々増加しています。

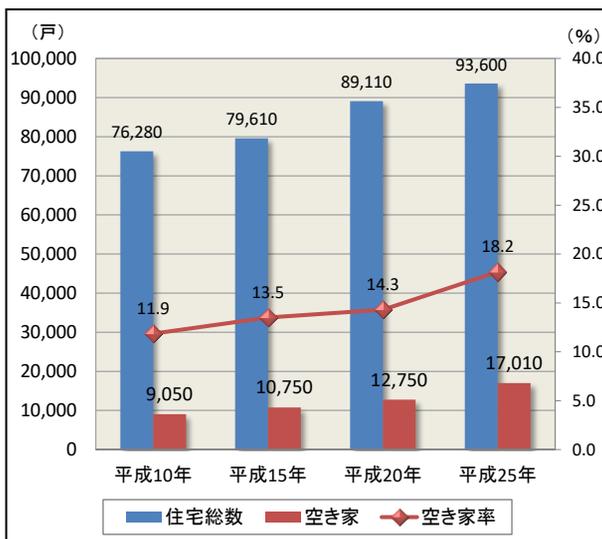
上記の数値は推計値であることから、平成 28 年度に市が現地調査を実施し、その結果によると、市内で空き家が 2,859 戸確認されており、住宅総数（6 万 9,478 戸）をベースとする空き家率は、約 4.1%となっています。

図一 空き家分布図



出典 日立市資料

図一 住宅総数・空き家の推移



表一 2013 年（平成 25 年）の空き家率

全国	茨城県	日立市
13.5%	14.6%	18.2%

出典 住宅・土地統計調査

出典 住宅・土地統計調査

(12) 都市公園

本市の都市公園は、255 か所整備されており、その多くが街区公園に分類されます。

表一 都市公園数及び面積

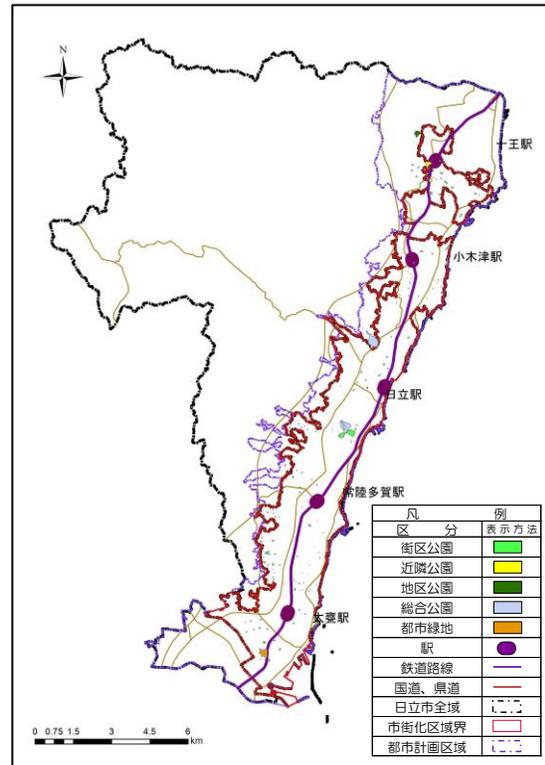
種別	箇所数	面積(ha)
総合公園	2	255.5
特殊公園	8	738.6
近隣公園	8	126.2
都市緑地	1	0.2
広場公園	1	2.5
街区公園	193	303.9
幼児公園	42	8.9
計	255	1,435.8

出典 日立市資料



写真一 まえのうち児童公園

図一 都市公園位置図



出典 平成 28 年度都市計画基礎調査

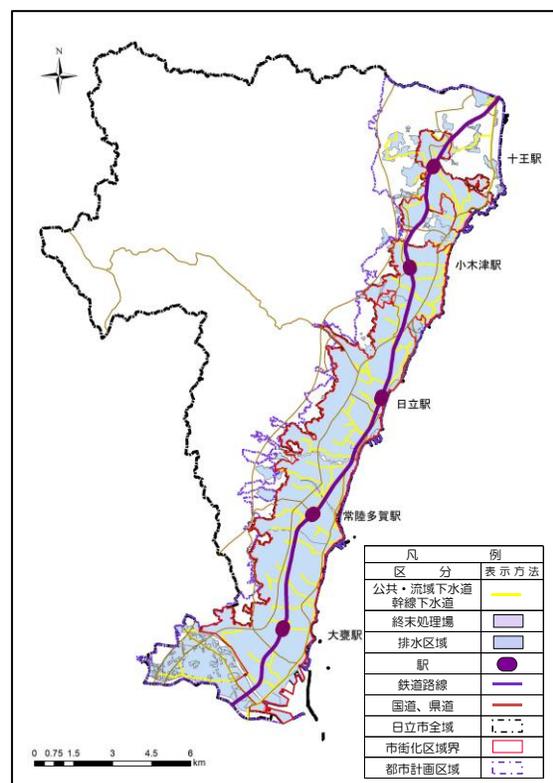
(13) 公共下水道

本市内の下水道排水区域は、市街化区域以外にも市街化調整区域を広くカバーしており、都市計画区域の下水道の整備率は 73.1%、市街化区域では 97.5% となり、市街地ではおおむね公共下水が充足していることが分かります。



写真一 池の川処理場

図一 下水道整備状況図



出典 平成 28 年度都市計画基礎調査

4 本市が抱えるまちづくりの課題

(1) 日立市にお住まいの方、お勤めの方などからの意見聴取

都市計画マスタープランの改定に当たり、今後のまちづくりの課題や、期待することに対する市民や企業の方々の意見を聴取するために、まちづくり意向調査（郵送によるアンケート）、ヒアリング調査（コミュニティ・団地自治会・企業等）、市報折込及びオープンハウス（パネル掲示による対面形式の意見聴取）などを実施しました。

ア まちづくり意向調査の概要

- (ア) 調査期間 2017年（平成29年）8月28日から9月8日まで
- (イ) 調査対象 20歳代から40歳代までの市民2,000人を無作為抽出
- (ウ) 回収率 656件（約33%）
- (エ) アンケートの主な内容

区分	主な意見
自宅から徒歩圏内に必要と感じる施設	・商業施設（食料品、日用雑貨） ・コンビニ、病院、公園
今後の居住地	・引き続き日立市に住みたい（回答者の6割） ・余暇活動が楽しめる環境が整っていないため、市外へ移住したい
今後のまちづくり像	・全ての世代が安心して暮らせるまち ・働ける環境が充実したまち

イ ヒアリング調査の概要

- (ア) 調査期間 2017年（平成29年）9月から11月まで（実働21日）
- (イ) 調査対象 コミュニティ（23団体）、団地自治会（13団体）、民間企業（5団体）、若年層団体（2団体）
- (ウ) ヒアリングの主な内容

区分	主な意見
普段感じている街の様子	・駅周辺に活気が感じられない ・スーパーマーケットは充実しているが、娯楽施設が乏しい
まちづくりに対する要望	・山側道路を北伸し、団地間の連携と災害時の避難路を確保してほしい ・ひたちBRTを北部まで整備し、南北移動を容易にしてほしい
まちづくりの方向性	・若い世代への雇用の場の創出が急務 ・駅周辺の空洞化対策、ひたちBRT沿線でのまちづくりに期待する

ウ 市民意見募集の実施

- (ア) 実施期間 2018年（平成30年）3月12日から3月30日まで
 (イ) 意見提出者数 169人
 (ウ) 市民意見募集の主な内容

区分	主な意見
普段感じている街の様子	<ul style="list-style-type: none"> ・商店街（特に日立や多賀）があまりにもさみしい ・若い世代が少なく、高齢者が年々増えている印象を受ける ・働く場所がなくなってきているように感じる
まちづくりに対する要望	<ul style="list-style-type: none"> ・空き家・空き地の有効活用により、まち全体の人の流れを活性化させてほしい ・慢性的な渋滞への対策として、国道6号石名坂付近などの幹線道路の整備を進めてほしい ・子育てや医療が充実した環境づくりを進めてほしい
まちづくりの方向性	<ul style="list-style-type: none"> ・住みたいまち・住み続けたいまちを目指す ・大規模な商業施設でなく、小規模でもいくつかの商業施設の集積を進める ・若い世代に向けた、日立市独自の新しい取組を期待する

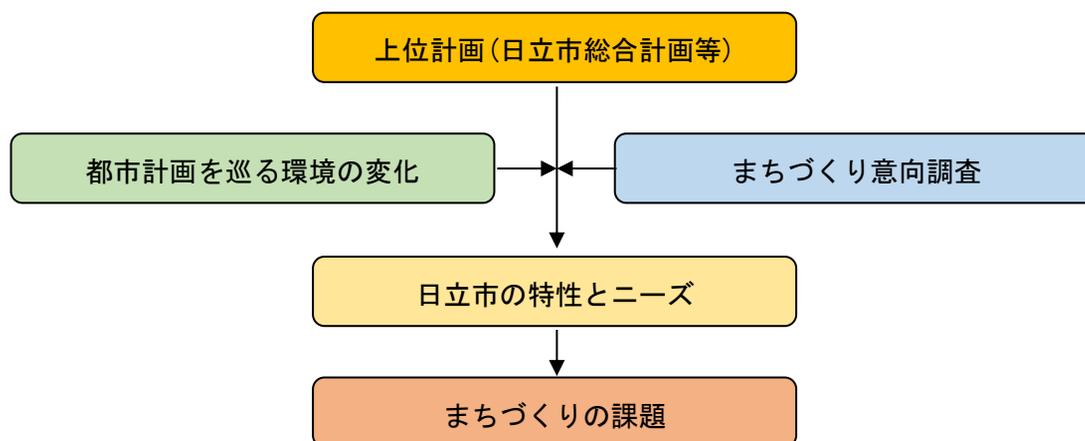


写真ーオープンハウスの様子

(2) まちづくりの課題

日立市総合計画、日立都市計画区域マスタープラン等の関連計画の位置付けや、これまで整理した都市計画を取り巻く社会情勢の変化、前項の意見聴取の結果などの各種条件を踏まえ、現在の本市の特性とニーズを整理し、そこから導かれるまちづくりの課題を整理しました。

図ーまちづくりの課題の整理



表ーまちづくりの課題

項目	上位・関連計画	現 状	意向調査 ■一意向調査 ▼ヒアリング ●パブコメ・オープンハウス	特性とニーズ	まちづくりの課題
人 口	○転入促進・転出抑制(総合戦略) ※1 ○子育て支援(総合戦略) ○子育て環境の整備(総合計画) ※2	○1983年(昭和58年)以降減少傾向を示し、2015年(平成27年)の国勢調査の人口は、18万5,054人 ○昭和50年以降、転出超過傾向を示す	■若い世代・子育て世代への対応 ▼若年層や子育て層に向けたまちづくり ●人口減少を抑制するためには具体的な計画が必要 ●働く場所を始め、若い世代に住む場所として選んでもらえるまちにして欲しい	○定住促進に向けた生活環境の向上	○2040年(令和22年)の人口14万人に対応した都市構造の検討 ○定住人口の確保

項目	上位・関連計画	現 状	意向調査 ■一意向調査 ▼ヒアリング ●パブコメ・オープンハウス	特性とニーズ	まちづくりの課題
産 業	<ul style="list-style-type: none"> ○雇用の確保・創出(総合戦略) ○基幹産業の活性化と新産業創出の支援(総合計画) ○地域に根ざした商業の活性化(総合計画) ○物流ネットワークの拠点整備と活用(総合計画) ○地域の資源を活用した観光の振興(総合計画) 	<ul style="list-style-type: none"> ○工業は、製造品出荷額、事業所数、従業者数とも減少傾向 ○小売業・卸売業の年間販売額は、減少傾向 ○観光入り込み客数は、東日本大震災以降減少していたが、2015年(平成27年)以降、震災直前の水準を超えるまでに回復 	<ul style="list-style-type: none"> ■既存産業機能の活用 ▼都市の活力創出の必要性 ●大規模な施設を日立市に持ってくるのは難しいと思う。小さい施設でもいいので集積しているとよい ●働く場所がなくなってきている ●日立市だけでなく周辺の観光資産をいかし集客力アップを図る 	<ul style="list-style-type: none"> ○「ものづくりのまち」としての資産の存在 ○都市と共存する緑と農林水産資源 	<ul style="list-style-type: none"> ○産業構造や働き方の変化に対応した就業機会の創出 ○既存の産業用地や日立港後背地における産業集積の在り方の検討 ○観光・交流による魅力を発信する都市機能の充実 ○海・山をいかした個性ある都市空間の演出 ○空き店舗等の利活用
土 地 利 用	<ul style="list-style-type: none"> ○多極型コンパクトシティの形成(総合計画) ○都市の魅力発信(総合計画) ○産業基盤の整備(総合計画) ○日立駅、常陸多賀駅周辺等においては、市街地の再整備と高度利用により、都市機能の集積を高める(都市計画区域マスタープラン) ※3 	<ul style="list-style-type: none"> ○海と山に挟まれ、南北に細長い地形を有するため、斜面地にも市街地が広がる ○都市計画区域の大部分が市街化区域 ○市の人口の9割以上が市街化区域に居住 ○市街化区域内に土砂災害(特別)警戒区域や津波浸水想定区域、河川浸水想定区域が指定されている ○空き家・空き地が増加している 	<ul style="list-style-type: none"> ■都市機能の集約化と複合化 ▼テーマ性を持たせた地域づくり ▼山側からの眺望の活用 ●地理的、物理的に制約が大きく、人口減少に歯止めをかけるため、都市計画を抜本的に見直す必要ことが必要 ●駅周辺の空き店舗は病院、保育・介護施設、交流施設に活用、山側住宅団地の空き家はロケーションの良い飲食店に活用 	<ul style="list-style-type: none"> ○地形の制約による南北に細長い市街地 ○跡地を活用した新たな土地利用の転換 	<ul style="list-style-type: none"> ○市街地の空洞化に対応した土地利用の検討 ○中心市街地における駐車場の増加 ○山側住宅団地の居住環境維持と土地利用転換の検討 ○ひたちBRT沿線の土地利用の方向性の検討 ○空き家・空き地の有効な利活用など、都市のスポンジ化対策の検討 ○日立南太田IC周辺における産業用地の確保

項目	上位・関連計画	現 状	意向調査 ■一意向調査 ▼一ヒアリング ●一パブコメ・オープンハウス	特性とニーズ	まちづくりの課題
市街地整備・都市基盤	<ul style="list-style-type: none"> ○快適な市街地の整備(総合計画) ○安定したライフラインの提供(総合計画) 	<ul style="list-style-type: none"> ○駅周辺を中心に土地区画整理事業による基盤整備が行われている ○土地区画整理事業や開発行為等により計画的に整備された住宅団地が数多く存在する ○供給処理施設の整備率は高いが、老朽化・耐震化対策が必要になっている 	<ul style="list-style-type: none"> ▼民間事業者と行政の連携の必要性 ▼空き家・空き地問題への対応 ●元の中心商店街(特に日立と多賀)はあまりにもさみしい、商店の誘致だけでは解決できない ●女性がおしゃれをして楽しめる街になると良い 	<ul style="list-style-type: none"> ○人口減少による市街地の空洞化が進行 ○都市基盤の維持・更新の必要性 	<ul style="list-style-type: none"> ○低未利用地の利活用による拠点機能充実 ○インフラの維持管理の適正化 ○駅周辺商店街の活性化 ○まちなか居住を促進する環境の整備 ○空き家・空き地等に対する対策 ○バリアフリー化・ユニバーサルデザインの推進
道 路	<ul style="list-style-type: none"> ○地域連携(総合戦略) ○常磐道や国道6号を中心としたはしご状の幹線道路網の整備・充実により、都市間連携強化を図る(都市計画区域マスタープラン) 	<ul style="list-style-type: none"> ○市街地の慢性的な渋滞が課題となっている ○日常生活において水戸市やひたちなか市への移動が多くなっている ○常陸太田市との地域間連絡道路の整備が進展 	<ul style="list-style-type: none"> ■市内の幹線道路の渋滞緩和が必要 ■山側道路の北部延伸 ●南北に細長い地形のため国道6号と国道245号に車が集中し、慢性的な渋滞が発生しやすい 	<ul style="list-style-type: none"> ○地形の制約による南北に細長い市街地 ○定住促進に向けた生活環境の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ○南北軸の道路機能強化 ○都市計画道路やその他幹線道路の整備促進 ○道路環境の向上
交 通	<ul style="list-style-type: none"> ○便利で環境にやさしい公共交通体系の構築(総合計画) ○新交通(ひたちBRT)の整備・活用(総合計画) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ひたちBRTの整備が進展 ○高齢化が進展する住宅団地での移動手段の確保が問題となりつつある ○2019年(平成31年)に日立市地域公共交通再編実施計画を策定 	<ul style="list-style-type: none"> ■歩いて暮らせる環境づくり ■移動利便性の確保 ▼公共交通の利用促進 ▼公共交通の利用環境の向上 ▼ひたちBRTと既存交通網の連携 ●公共交通の運賃が高い、本数が少ない、接続も悪い 	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通の利便性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通の再編 ○公共交通の利用環境の向上 ○公共交通と自動車交通が連携したネットワークの向上

項目	上位・関連計画	現 状	意向調査	特性とニーズ	まちづくりの課題
			■意向調査 ▼ヒアリング ●パブコメ・オープンハウス		
生活利便性・居住環境	○やすらげる公園・緑地の整備(総合計画) ○子育て環境の整備(総合計画) ○高齢者の生きがいと自立の支援(総合計画)	○市の人口の約 6割が、徒歩によりスーパーマーケットの利用が可能 ○市の人口の約 9割が、徒歩によりコンビニエンスストアの利用が可能 ○市の人口の約 8割が、徒歩により医療施設の利用が可能 ○市の人口の約 8割が、徒歩により路線バスの利用が可能	■身近な地域での生活利便施設の必要性 ■通信販売による生活行動の変化 ■余暇・娯楽行動の広域化 ▼基本的な生活機能が充足している ▼山側住宅団地における生活利便性の確保 ▼集約化を図るまちづくり施策の必要性 ●生活利便施設を今後どう維持していくかが課題	○定住促進に向けた生活環境の向上 ○特徴ある地域コミュニティの存在	○市民生活を支える拠点の計画的な誘導 ○日立で暮らす生活価値を提供する都市空間の創出 ○多様化する暮らし方に対応した都市機能の選択 ○安心して子育てができる居住環境の創出 ○高齢者の生活利便性確保
	○災害に強いまちづくりの推進(総合計画)	○山側住宅団地の一部に土砂災害警戒区域が指定 ○海岸部には津波浸水想定区域が指定 ○十王駅付近及び市の南部の広範囲に河川浸水想定区域が指定 ○短時間強雨(ゲリラ豪雨)が増加	■安全・安心の確保 ▼コミュニティ形成を意識したまちづくり ●安全安心な生活ができる災害に強いまちづくり	○東日本大震災等の教訓をいかしたまちづくり ○定住促進に向けた生活環境の向上	○災害リスクを踏まえた市街地環境の形成 ○地域における防災まちづくりの充実 ○インフラの耐震化の推進 ○コミュニティ活動と連携したまちづくり施策の検討

※1 「日立市まち・ひと・しごと創生総合戦略」

※2 「日立市総合計画」

※3 「日立都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」

上記で整理したまちづくりの課題から、目標年次である 2040 年（令和 22 年）までを展望し、都市計画の視点から優先的に対応すべき課題について、以下の 7 点に整理します。

【都市計画の視点から優先的に対応すべき課題】

- 1 人口減少と産業構造の変化に対応した都市の集約
- 2 生活利便性を提供する都市機能の確保
- 3 多様化する暮らし方に対応した都市空間の提供
- 4 移住・定住と交流を促進する魅力を持つ都市機能の充実
- 5 公共交通や情報通信技術を活用した道路・交通ネットワークの充実
- 6 安全・安心を提供する基盤と環境の整備
- 7 市民や事業者との協働によるまちづくりの推進

1 人口減少と産業構造の変化に対応した都市の集約

人口減少・少子高齢化の時代においても持続可能な都市経営を実現するため、本市においては、今後の人口減少や産業構造の変化に対応したまちづくりの在り方を示すことが必要です。

既存の生活環境は維持しつつも、都市の拠点及び生活の拠点への計画的な都市機能の集約や、緩やかな居住の誘導など、都市構造の転換を図ることが必要です。



写真－平和通りから日立駅前を望む

2 生活利便性を提供する都市機能の確保

都市の健全な発展と秩序ある整備を実現するには、都市の拠点及び生活の拠点への日常生活に必要な機能の集約、公共交通の充実などによる利便性の向上はもとより医療・福祉を始めとした多様な機能の充実により、子どもから高齢者まで、全ての世代が暮らしやすい様々な環境を提供することが必要です。



写真－ひたちBRT

3 多様化する暮らし方に対応した都市空間の提供

多様化する暮らし方や、インターネットを始めとする情報通信技術の進展により、都市空間や都市機能に対する人々のニーズにも変化が見られています。このような変化を踏まえ、今後のまちづくりにおいては、単なる生活利便性や機能性だけでなく、「日立市で暮らす価値」や、人を惹きつける「魅力となる要素」を提供することが、まちの魅力の向上に繋がります。



写真－日立駅から海を眺める人々

4 移住・定住と交流を促進する魅力を持つ都市機能の充実

人口減少下においても持続可能なまちづくりを実現するためには、移住・定住人口の確保が大きなテーマとなっており、市内の教育機能・産業種別の充実による就学・就業機会の確保はもとより、人を惹きつける魅力のある都市構造や、良好な居住環境・就業環境、子育てしやすい環境の提供などが必要です。

また、まちの活性化には、交流人口の確保も重要な要素であり、観光交流施設の機能強化を進めるとともに本市の特色である海や山などの地域資源を活用し、更なるまちの魅力向上に努めることで国内旅行客・インバウンド※などの増加を図る必要があります。

あわせて、シティプロモーションなどにより本市の魅力を積極的に発信し、周知することが重要です。



写真－多くの人が訪れるかみね公園

※インバウンド (Inbound) …外国人が訪れてくる旅行のこと。2007年に観光立国推進基本法が施行され、官民を挙げて観光立国の実現に向けた様々な振興策が取られている。

5 公共交通や情報通信技術を活用した道路・交通ネットワークの充実

南北に細長い地形を有する本市では、幹線道路に交通が集中し、慢性的な交通渋滞が発生する原因となっており、まちづくりの大きな課題となっています。

交通渋滞の解消による移動性や利便性の向上には、幹線道路の整備による道路ネットワークの強化はもちろんのこと、公共交通ネットワークの適切な見直しや更なる充実、近年急速に進展する自動運転等の情報通信技術の積極的な活用の検討などが重要です。

今後ますます進行する高齢化や、地球温暖化への対応策としても公共交通が重要な役割を担っている一方で、本市では、公共交通だけでなく、自家用車が重要な交通手段として市民生活を支えている面もあります。公共交通と自家用車の適切な役割分担の下、過度に自家用車に依存しない都市構造を目指すことが必要です。



写真一バス専用道路の整備と併せて行った道路改良

6 安全・安心を提供する基盤と環境の整備

東日本大震災や、近年増加する短時間強雨等を背景として自然災害リスクに対する関心が高まっており、「まちの安全・安心」は、居住環境の満足度を評価する最も重要な指標の一つです。

一方で、人口が減少し、厳しい財政状況が予測される中でも、防災・減災による安全と、まちに暮らし続けられる安心を提供するためには、維持コストの適正化によるインフラの管理水準の確保が重要な課題となっています。



写真一十王川の河川改修工事

7 市民や事業者との協働によるまちづくりの推進

近年、民間事業者によって企業跡地が商業施設や住宅に転換され、日常生活や居住の新たな拠点が形成されています。

このような拠点を有効活用するため、官民が連携・協働し、拠点性の更なる向上や拠点への移動利便性の確保を進めていくことが重要です。

また、地域の特性をいかした魅力あるまちづくりの推進には、多世代の市民や、本市の特色であるコミュニティの意見を反映することが必要と考えられます。



写真一地域の方々による美化活動

5 本市が目指す都市の将来像

〔多極ネットワーク型コンパクトシティの実現〕

前項までに整理した、「都市計画の視点から優先的に対応すべき課題」への適切な対応の下、人口減少・少子高齢化が進展する時代においても持続可能なまちづくりを推進するため、本市の将来の都市構造は、一定程度都市機能が集約する鉄道駅周辺や、公共公益施設の周辺、多くの人々が居住する住宅地の周辺などに都市の拠点及び生活の拠点の形成を図り、各拠点間を公共交通ネットワークでつなぐ、多極ネットワーク型コンパクトシティの実現による生活利便性の高い「歩いて暮らせるまち」を目標とします。

〔公共交通利便性の強化及び拠点間の連携強化〕

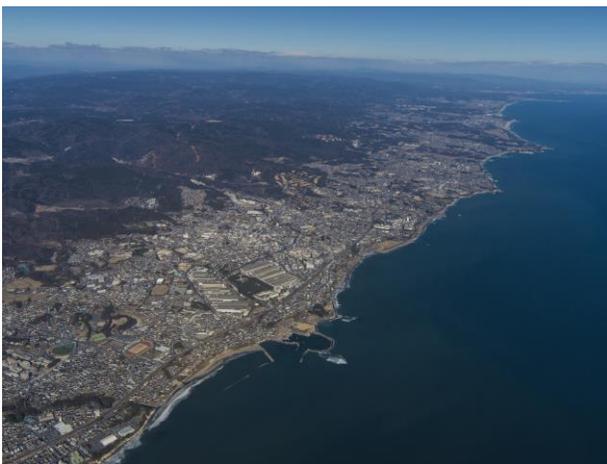
目指すべき都市の将来像の実現のため、公共交通ネットワーク強化の観点からは、都市の拠点として期待される鉄道駅周辺の交通結節点としての機能強化や、本市の新たな公共交通の南北軸であるひたちBRTの整備を推進します。

また、地域公共交通網形成計画に基づき、多様な公共交通の連携による公共交通ネットワークの構築を引き続き進めるとともに、地域公共交通再編実施計画により、公共交通網の適切な見直しの下、既存の路線バスの更なる利便性の向上を図ります。

あわせて、各拠点間の連携機能の強化には、公共交通ネットワークの強化のみならず、都市全体としての機能の向上が必要不可欠であることから南北に細長い市街地を有する本市の特性を踏まえ、南北方向の幹線を軸に移動利便性の向上に資する道路ネットワークの構築を進めます。

〔多様な生活スタイルを提供できる都市構造〕

多極ネットワーク型コンパクトシティの実現による、生活利便性の高い「歩いて暮らせるまち」のような生活環境のほかにも、開発行為等により計画的に整備され、良好な居住環境や景観を有する山側住宅団地などの既存ストックを有効活用した付加価値の高い居住環境や、農地や緑地などの自然環境に囲まれ、それらと共生できる田園居住など、海と山に恵まれた本市の特性をいかした「日立市で暮らす価値」のある、多様な生活スタイルを提供できる都市構造を目指します。

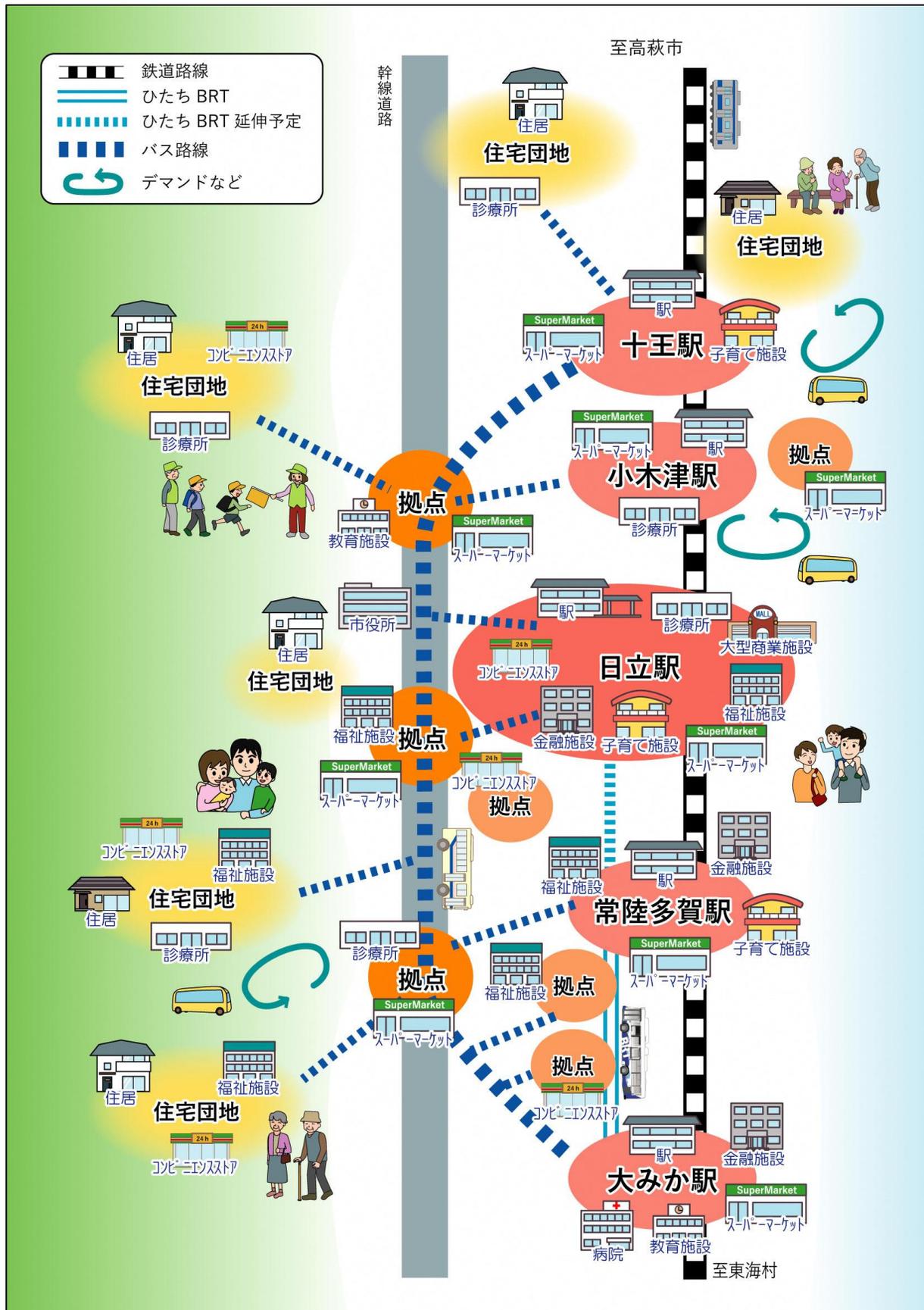


写真－市内空撮



写真－子どもから高齢者まで多様な世代が暮らしやすい生活環境

図一 日立市の目指す多極ネットワーク型コンパクトシティのイメージ



序章 計画の概要

第1章 まちづくり方針

第2章 全体構想

第3章 分野別構想

第4章 地域別構想

第5章 実現に向けて

参考資料

6 将来像の実現に向けた方向性

〔都市計画区域及び区域区分〕

都市のあるべき姿の実現のため、都市計画の基本となる都市計画区域及び区域区分制度については、以下の考え方を基本に適切な運用を行います。

都市計画区域の基本的な考え方

- (1) 都市計画区域は、基本的に現在の区域を維持することとしますが、必要に応じて随時見直しを行うものとします。
- (2) 区域区分制度については、計画的な市街化を図るための根幹的な制度として、今後とも維持することとします。なお、人口減少や人口密度の低下などに伴い、市街地としての土地利用や機能の維持が困難になると考えられる地域については、市街化区域の在り方について検討します。

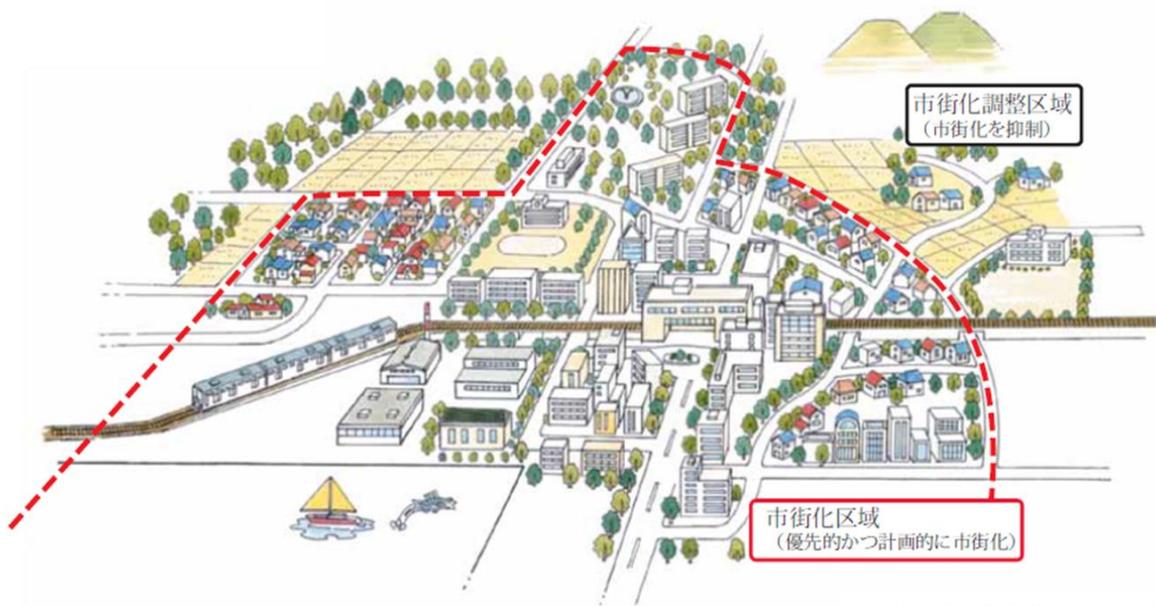
ア 市街化区域

都市的土地利用による高密度で利便性の高い市街地形成を図るとともに、用途地域に基づく建物用途の整序に取り組みます。

イ 市街化調整区域

市街化を抑制すべき区域として農地やその他緑地などの自然環境等を保全するとともに、人と自然の共生する良好な環境の形成を図ることを前提とした上で、都市基盤の整備や開発需要への対応など、実情に応じた土地利用の実現を目指します。

図一 市街化区域と市街化調整区域



出典 国土交通省ホームページ

【基幹的な交通ネットワーク】

(1) 南北軸を基本とする都市軸

ア 都市間連携軸

本市は南北に細長く、東西を海と山に囲まれており、都市間交通は南北系が主要な連携軸となることから、国土レベルの幹線である常磐自動車道のほか、国道6号、国道245号、市道24号線（中央線）、JR常磐線などを南北系の都市間連携軸として位置付け、隣接する都市や地域との移動性の向上を図ります。

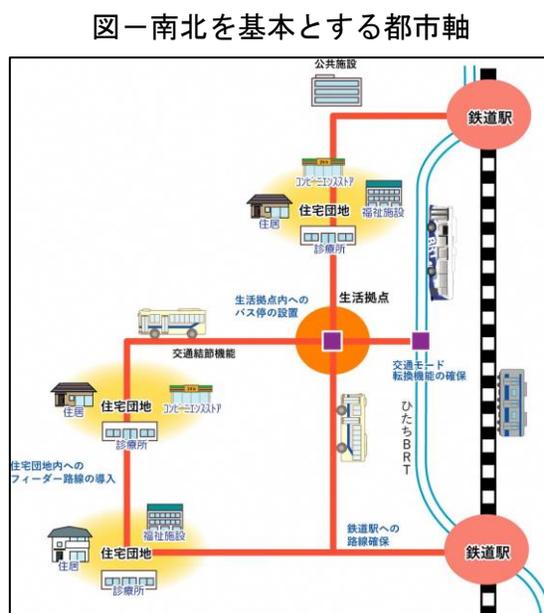


写真—南北系の都市間連携軸である国道6号日立バイパス

イ 都市内連携軸

都市内においては、上記の南北系の都市間連携軸を基本に東西方向の都市軸を配置し、市街地内の適切な交通処理及び拠点間の移動性を確保します。

ひたちBRTについては、都市内の新たな公共交通の幹線軸として、鉄道駅や幹線となる公共交通軸を補完する役割を担う、フィーダー路線との連携を確保します。



(2) 道路ネットワークの構成

道路ネットワークは、以下の考えにより強化を進めます。

ア 都市軸

市街地の骨格を構成する軸として、鉄道駅などの都市拠点を中心に、市内の各拠点を連携するとともに周辺都市・地域との連携を担います。

【南北軸：国道6号軸、海側軸（国道245号、日立バイパス）、中央軸、山側軸】

主に本市と周辺都市・地域との連携を担う都市軸で、沿道地域へのアクセスに配慮しながら、一定の走行性を確保することとします。なお、山側軸については、現在供用中の山側道路以北の延伸を見据え、都市軸として位置付けます。

【東西軸：（都）十王北通り線、（都）鮎川停車場線、県道日立笠間線、国道293号等】

縦軸とともに主要な道路ネットワークを構成する都市軸であり、一定の走行性を確保するほか、拠点へのアクセスを確保する路線として位置付けます。

※（都）…都市計画道路

イ 補完軸（フィーダー）

都市軸を補完する道路であり、自動車交通を集散する幹線的な道路の中でも、特に、路線バスや自転車の通行を想定する道路として位置付けます。

なお、補完軸の配置については、住民の生活を支える都市拠点や生活拠点との連携等を考慮しながら検討することとします。

ウ 住区軸

主に住居系市街地内の交通の集散を担う道路であり、自転車や歩行者の利用に配慮した道路として位置付けます。

表一道路ネットワークの階層と機能構成

		公共交通軸	自動車軸	歩行者・自転車軸
都市軸	都市連携系	◎	◎	○
	補完軸	◎	◎	○
	住区軸	△	○	◎

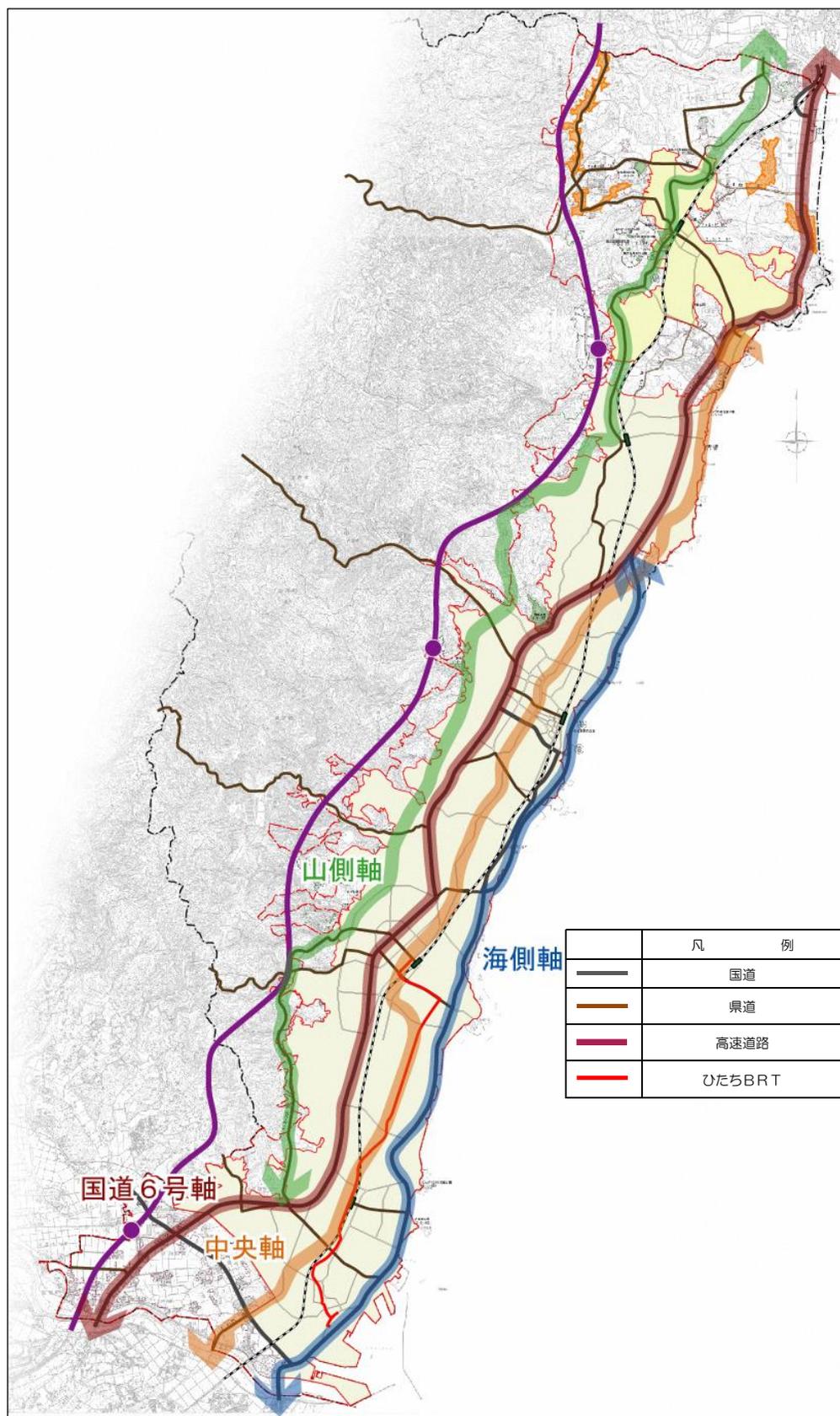


写真一整備が進められている十王北通り線



写真一旭町地内の国道6号日立バイパス

図一 日立市の4つの縦軸



序章 計画の概要

第1章 まちづくり方針

第2章 全体構想

第3章 分野別構想

第4章 地域別構想

第5章 実現に向けて

参考資料

(3) 公共交通ネットワークの構成

ア 「コンパクト・プラス・ネットワーク」の下、JR常磐線、ひたちBRT、路線バスを中心にネットワークを構築し、更なる公共交通利便性の向上を図ります。

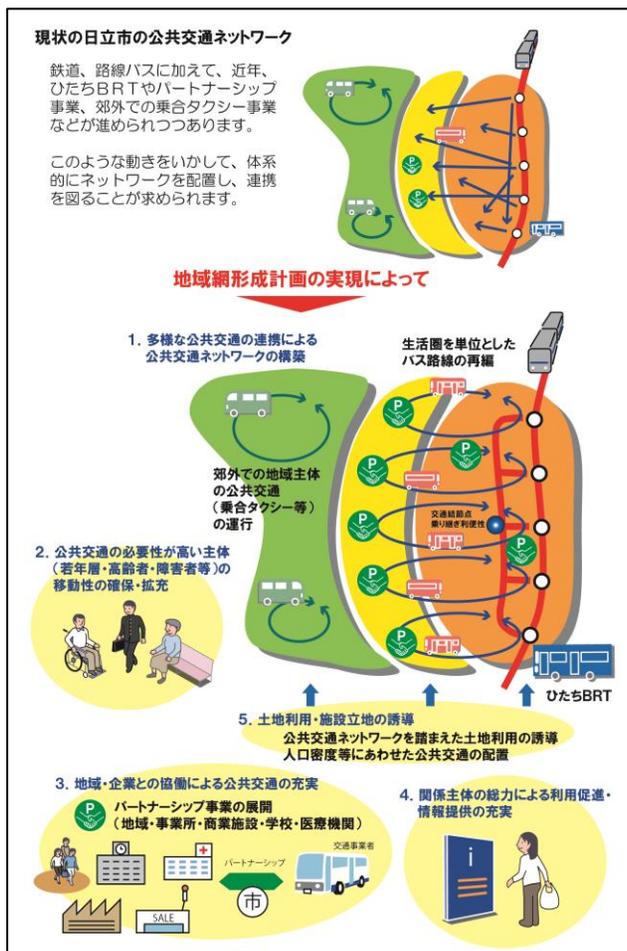
特に、本市の新たな公共交通の南北軸であるひたちBRTについては、鉄道と比較して停車間隔も短区間であることから、本市において幹線となる公共交通軸として位置付け、路線を延伸するとともに、沿道市街地の土地利用の更新・転換を促進します。

イ 公共交通の利便性向上による利用促進のためには、幹線となる公共交通軸に利用者を集約するフィーダー路線が必要となることから、東西方向を中心に、幹線となる公共交通軸を補完するフィーダー交通軸を位置付けます。

なお、フィーダー交通軸については、道路ネットワークや日立市地域公共交通網形成計画との整合を図りながら構築するものとし、鉄道駅やひたちBRTバス停に接続するものについては、重点的に公共交通の利用環境や歩行者環境を整備します。

ウ 鉄道駅周辺や、幹線となる公共交通軸とフィーダー交通軸のアクセスポイントなどの公共交通の拠点となるべき地区については、交通結節機能の強化や乗り換え・乗り継ぎの利便性向上を図ります。

図一 日立市の目指す公共交通ネットワーク
(日立市地域公共交通網形成計画)



写真一 路線バスとひたちBRT

【自転車歩行者ネットワーク】

(1) 自転車軸

近年では、環境・健康志向の高まりとともにコンパクトなまちづくりを支える移動手段の一つとして、自転車を活用しようとする動きが高まってきており、自転車の利用環境の充実は、これまで以上に重要な施策となります。

そのため、鉄道駅周辺等の交通結節点・池の川総合公園を始めとした交流拠点・都市及び生活の拠点などの各拠点を連携する自転車ネットワークの構築を進めるとともに、主要な道路における自転車の安全性に配慮した環境づくりや交通結節点における駐輪場の整備を進めます。

また、自転車は、観光分野においても注目されていることから、観光ネットワークの形成と連携した基盤整備についても検討します。

(2) 歩行者軸

コンパクトシティへの転換や健康志向の拡大に伴い、歩いて暮らせる環境に対する関心が高まっていることから、各拠点を連携する安全で快適な歩行者軸の形成や、都市の拠点及び生活の拠点内における安全安心に配慮した歩行空間の形成を目指します。



写真－久慈川サイクリングコース

〔拠点と軸を明確にした都市構造〕

拠点機能の種別と拠点への誘導の在り方

拠点の形成においては、都市・地区レベルを対象とする機能を有する拠点である「都市拠点」、日常生活において中心となる拠点である「生活支援」の2つを位置付けるとともに、都市の活力やにぎわい・交流を創出することを目的に、機能別に独自の性格を有する拠点である「機能別拠点」を位置付けます。

〔都市拠点及び生活支援型拠点の配置の考え方〕

都市拠点については、公共交通利便性が高く、市街地における人々の生活や活動を支える都市機能が一定程度集積している鉄道駅周辺を中心に位置付けることとします。

生活支援型拠点については、アクセス性の高い幹線道路沿道や住宅地周辺、駅と駅の間地点などに一定程度の生活利便施設が集積している箇所が複数見受けられることなどを踏まえ、それらの既存の集積をいかしながら拠点を位置付けることとします。また、ひたちBRT沿線においては、旧日立電鉄線の駅跡地等を活用し、生活に密着したサービスを提供する新たな拠点を位置付けることとします。

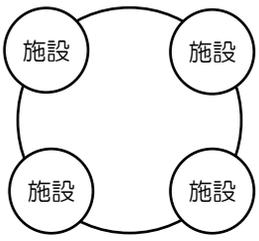
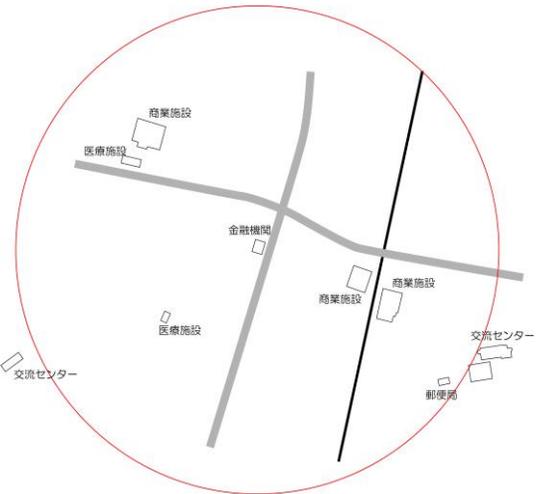
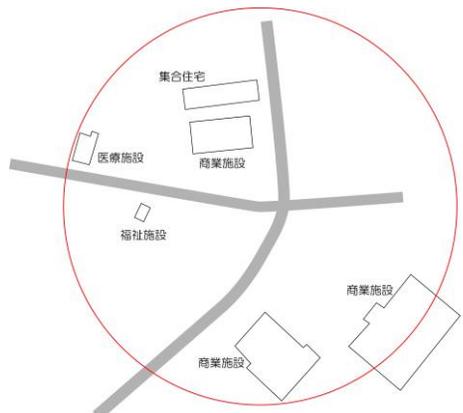
拠点機能	拠点誘導の在り方
<p>【都市拠点】</p> <p>○都市内や周辺地域を対象とする機能を有する拠点</p> <p>□中心商業業務</p>  <p>写真－日立駅周辺</p> <p>□地域生活業務</p>  <p>写真－常陸多賀駅周辺</p>	<p>○市内外との交通結節点である高い利便性・移動性をいかし、今後も都市活動の中心を担うことが期待されることから、不足する施設の適切な誘導のほか、産業・交流・居住機能等をバランスよく配置します。</p> <p>○画一的ではなく、地域の特性などを踏まえた、特色のある拠点形成を図ります。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>○各都市拠点の役割と性格づけの考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 中心商業業務 <ul style="list-style-type: none"> □ 日立駅周辺：「にぎわい・産業・居住」 ■ 地域生活業務 <ul style="list-style-type: none"> □ 十王駅周辺：「田園居住」 □ 小木津駅周辺：「生活」 □ 常陸多賀駅周辺：「生活・にぎわい・居住」 □ 大甕駅周辺：「文教」 </div>

拠点機能	拠点誘導の在り方												
<p>【生活支援型拠点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○日常生活の中心となる拠点 <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 幹線道路沿道 <input type="checkbox"/> 地域密着 <input type="checkbox"/> ひたちBRT沿線  <p>写真－地域住民の生活を支える兔平地区周辺の商業施設</p>	<p>○主に住居系市街地及びその周辺において、日常生活に不可欠な機能を適切に配置し、利便性の向上を図ります。</p> <table border="1" data-bbox="732 346 1365 776"> <thead> <tr> <th>拠点の種類</th> <th>概要</th> <th>地区名</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>幹線道路沿道型</td> <td>幹線道路沿道の生活利便施設の集積をいかし、住宅地に隣接する場所で、生活を支援する拠点としての役割を担います。</td> <td><input type="checkbox"/> 田尻地区 <input type="checkbox"/> 滑川地区 <input type="checkbox"/> 兔平地区 <input type="checkbox"/> 諏訪地区 <input type="checkbox"/> 油縄子地区 <input type="checkbox"/> 金沢地区 <input type="checkbox"/> 久慈浜地区</td> </tr> <tr> <td>地域密着型</td> <td>住居系市街地内に立地し、周辺住宅の生活を支援する拠点としての役割を担います。</td> <td><input type="checkbox"/> 金沢団地地区 <input type="checkbox"/> 南高野地区</td> </tr> <tr> <td>ひたちBRT沿線型</td> <td>ひたちBRT沿線での生活を支える新たな拠点として、交通を中心に生活に密着したサービスを提供する役割を担います。</td> <td><input type="checkbox"/> 大沼地区 <input type="checkbox"/> 水木地区</td> </tr> </tbody> </table>	拠点の種類	概要	地区名	幹線道路沿道型	幹線道路沿道の生活利便施設の集積をいかし、住宅地に隣接する場所で、生活を支援する拠点としての役割を担います。	<input type="checkbox"/> 田尻地区 <input type="checkbox"/> 滑川地区 <input type="checkbox"/> 兔平地区 <input type="checkbox"/> 諏訪地区 <input type="checkbox"/> 油縄子地区 <input type="checkbox"/> 金沢地区 <input type="checkbox"/> 久慈浜地区	地域密着型	住居系市街地内に立地し、周辺住宅の生活を支援する拠点としての役割を担います。	<input type="checkbox"/> 金沢団地地区 <input type="checkbox"/> 南高野地区	ひたちBRT沿線型	ひたちBRT沿線での生活を支える新たな拠点として、交通を中心に生活に密着したサービスを提供する役割を担います。	<input type="checkbox"/> 大沼地区 <input type="checkbox"/> 水木地区
拠点の種類	概要	地区名											
幹線道路沿道型	幹線道路沿道の生活利便施設の集積をいかし、住宅地に隣接する場所で、生活を支援する拠点としての役割を担います。	<input type="checkbox"/> 田尻地区 <input type="checkbox"/> 滑川地区 <input type="checkbox"/> 兔平地区 <input type="checkbox"/> 諏訪地区 <input type="checkbox"/> 油縄子地区 <input type="checkbox"/> 金沢地区 <input type="checkbox"/> 久慈浜地区											
地域密着型	住居系市街地内に立地し、周辺住宅の生活を支援する拠点としての役割を担います。	<input type="checkbox"/> 金沢団地地区 <input type="checkbox"/> 南高野地区											
ひたちBRT沿線型	ひたちBRT沿線での生活を支える新たな拠点として、交通を中心に生活に密着したサービスを提供する役割を担います。	<input type="checkbox"/> 大沼地区 <input type="checkbox"/> 水木地区											
<p>【機能別拠点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○機能別に集約化を図る拠点 <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 産業拠点  <p>写真－LNG基地（茨城港日立港区）</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 広域集客拠点  <p>写真－かみね公園</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 交流拠点  <p>写真－池の川さくらアリーナ</p>	<p>○産業施設や広域集客施設、観光・交流施設等を中心に、施設周辺の地域資源などを一体的に活用することで、多面的で魅力ある拠点形成を図ります。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>■産業拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 茨城港日立港区及びその後背地周辺 <input type="checkbox"/> 常磐自動車道IC周辺 <input type="checkbox"/> 工業専用地域 <p>■広域集客拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 道の駅日立おさかなセンター周辺 <input type="checkbox"/> かみね公園周辺 <input type="checkbox"/> 鶴の岬周辺 <input type="checkbox"/> 日立市公設地方卸売市場跡地 <p>■交流拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 池の川総合公園周辺 </div>												

【参考一地域生活拠点のタイプと拠点誘導の考え方】

地域生活拠点については、既存施設の分布を考慮する必要があることから、拠点を構成する施設と都市機能誘導区域の設定の考え方について、以下のような2タイプを想定します。

図一 生活支援施設と都市機能誘導区域の構成

	①施設が分散しているタイプ	②施設が集約されているタイプ
形成方針	<ul style="list-style-type: none"> 拠点を構成する機能が分散している地区では、各施設を包含する形で拠点誘導を図ります。 この場合、必要に応じて、公共交通による拠点内の連携方策を検討します。 	<ul style="list-style-type: none"> 拠点を構成する機能が集約して分布している地区では、当該施設を中心に拠点誘導を図ります。
概念図		
事例	<ul style="list-style-type: none"> 金沢町や大沼町では、国道6号の両側に商業施設や交流センターが立地し、国道6号西側に医療施設が立地することから、これらの小さな施設集積を連携したエリアでの拠点形成が考えられます。  <p style="text-align: right;">※半径 400m</p>	<ul style="list-style-type: none"> 油縄子小学校近隣では、商業施設、医療・福祉施設が集約的に立地し、工場等の跡地を利用して住宅の供給も行われていることから、このような集積を基本に拠点形成を誘導することが考えられます。  <p style="text-align: right;">※半径 150m</p>

〔各拠点の配置の考え方〕

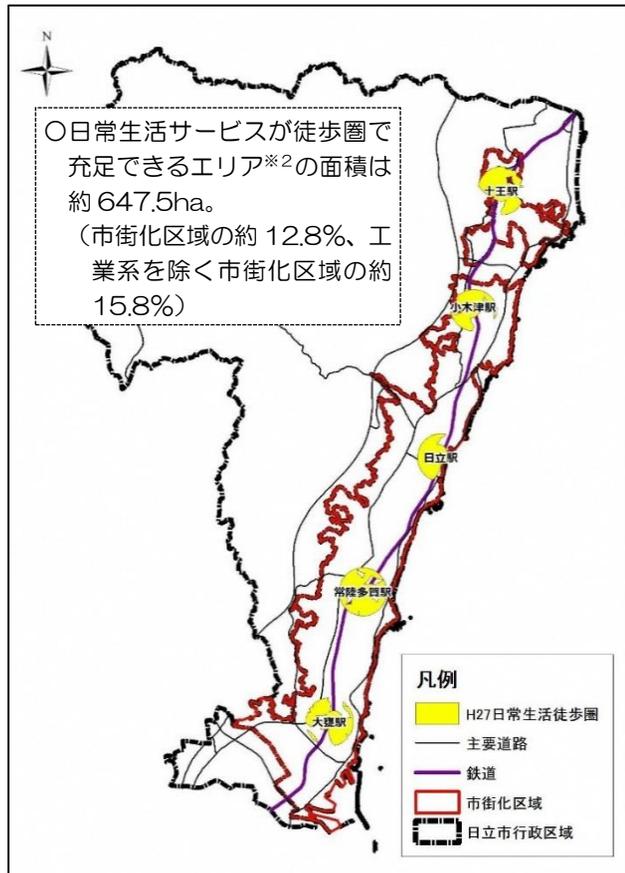
図一日常生活サービスが徒歩圏で充足できるエリア※2

日常生活の徒歩圏充足率※1の向上

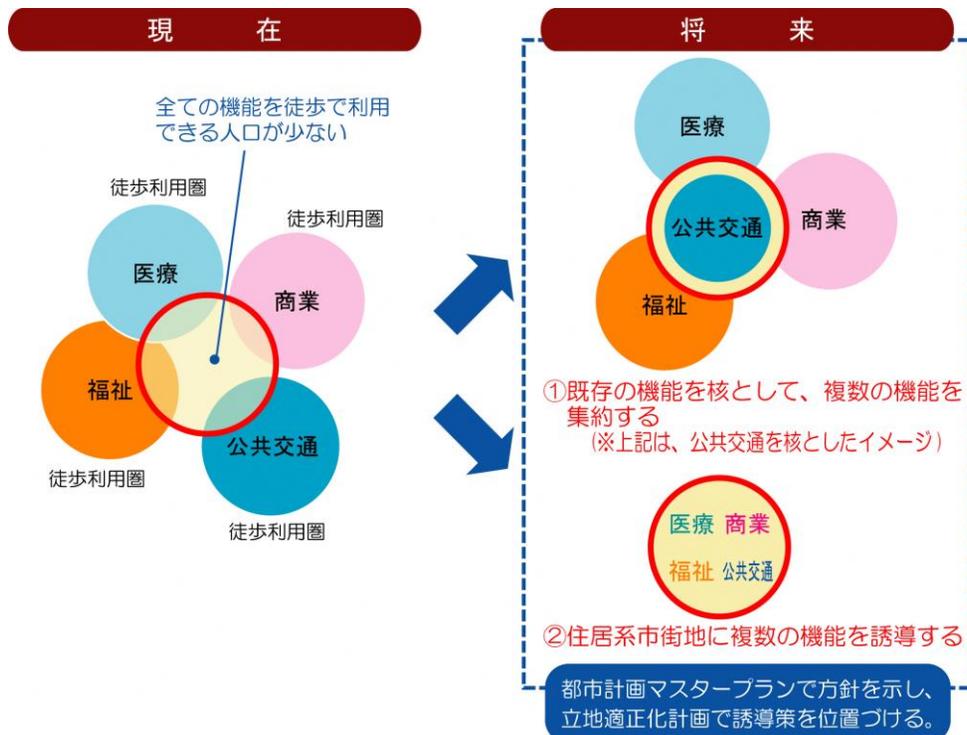
本市では、市街地が南北に長く形成され、中小規模の商業施設や医療施設が分散していることから、「医療施設」、「福祉施設」、「商業施設」及び「基幹的公共交通路線」等の都市機能については、個別には徒歩で利用できるものの、これら全てのサービスを徒歩圏内で利用できる区域は駅周辺に限定され、面積は約647.5haで市街化区域の約12.8%となっています。

このようなことを踏まえ、今後の人口減少や高齢化に対応するため、既存の機能分布等を考慮しながら、日常生活に必要な機能や公共交通サービスが集約した地域生活拠点を形成します。

※1 徒歩圏は、一般的な徒歩圏である半径800m、バス停は誘致距離を考慮し300mを採用。
 ※2 「医療施設」、「福祉施設」、「商業施設」及び「基幹的公共交通路線」を徒歩圏で享受できる区域とする。



図一日常生活サービスの徒歩圏利用を補うまちづくりの方向性



序章 計画の概要

第1章 まちづくり方針

第2章 全体構想

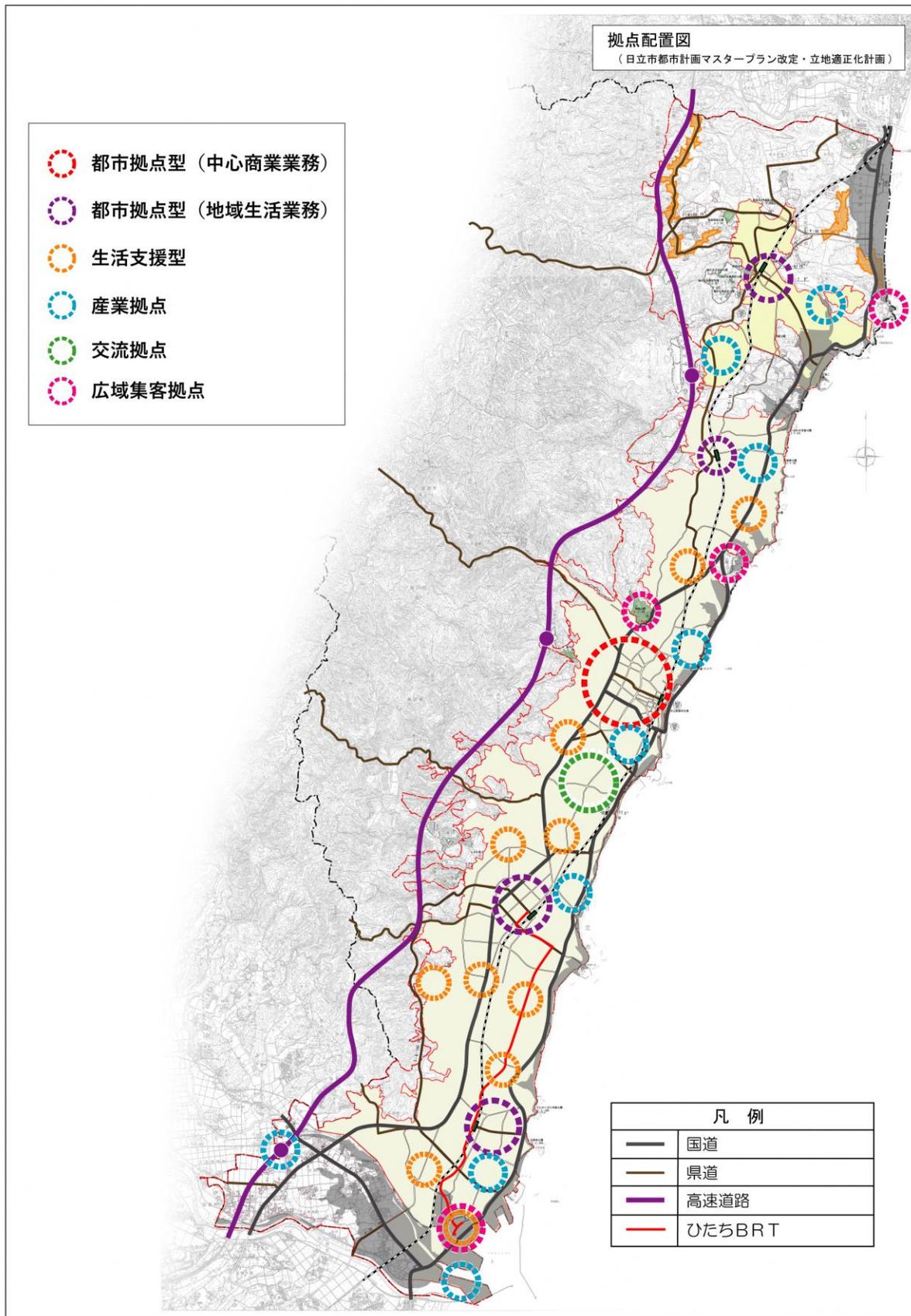
第3章 分野別構想

第4章 地域別構想

第5章 実現に向けて

参考資料

図一 拠点配置図





写真—本市の拠点である日立駅前周辺



写真—地域住民の生活を支える商業施設



写真—大規模商業施設の建設が進む公設市場跡地

〔日立の魅力を演出する都市構造〕

本市は工業都市として発展したこともあり、駅前に大規模工場が立地するなど、第二次産業を中心とした市街地形成がなされています。一方で、情報通信技術や経済グローバル化などの進展により、都市における産業機能は多様化しており、本市の特性である第二次産業分野に加えて、観光・交流などの第三次産業分野にも着目する必要があります。

既存の都市構造をいかしつつ、新たな魅力を創出するために、まちなかの緑空間・観光機能と交流拠点としてのオープンスペースを形成します。

〔新たな都市の魅力と利便性の創出〕

ものづくりのまちである本市では既存産業の集積を軸としたまちづくりが重要となります。既存の集積をいかしたまちづくりを進める中で、まちなかに公園や緑、観光・交流機能の充実による新たな付加価値を加え、人々の生活空間に新たな魅力を創出することで、多様なニーズやライフスタイルの変化に対応できる質の高い都市空間形成を図ります。

〔オープンスペースを拠点と捉えた都市空間・市街地づくり〕

「日立市で暮らす価値のある」魅力を演出する要素として、都市空間・市街地におけるオープンスペースをいかした拠点づくりに着目します。

本市では、池の川総合公園を始めとして、市街地に大小の公園が整備されています。これらのオープンスペースを人々が集まる拠点に位置付け、市民の憩いの場やにぎわいの創出の場として活用するなど魅力ある空間の形成を図ることとします。

〔緑のネットワーク〕

前述のとおり市街地内の公園・緑などをいかした都市空間やオープンスペースは、今後の本市の魅力を演出する重要な要素となります。

市街地や公園など個々の機能強化を行うだけでなく、これらを結んでいる交通軸については、歩行者を重視した緑のネットワークを形成し、各拠点の連携を図ることで、総合的に魅力のある都市空間や歩いて楽しい空間の形成を図ります。

図ーオープンスペースを拠点と捉えた都市空間・市街地づくり

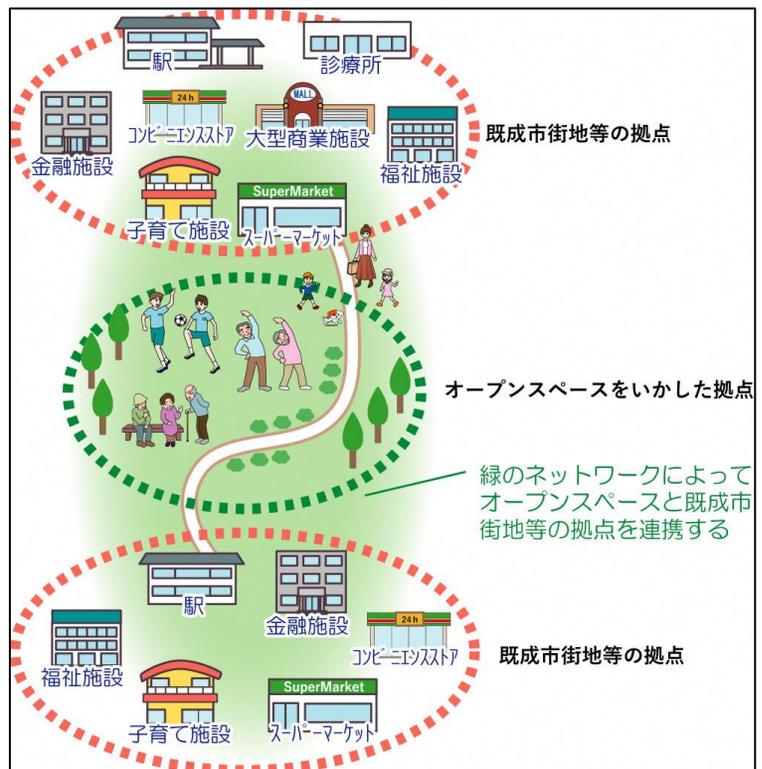




写真-池の川さくらアリーナ

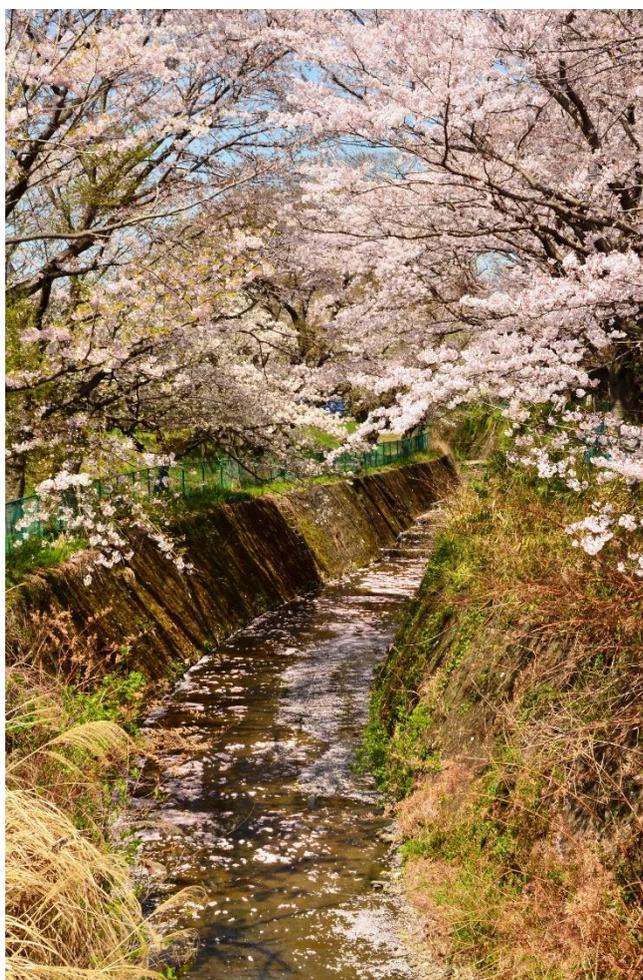


写真-さくらが咲き誇る桜川緑地

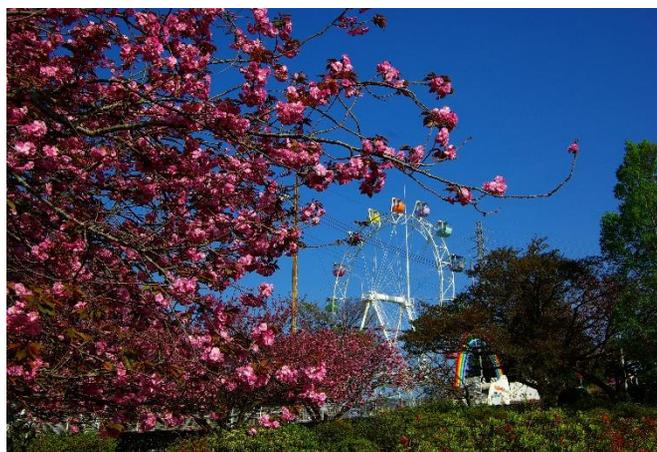


写真-かみね公園とサトザクラ

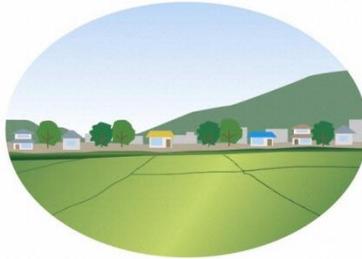


写真-海が望める東滑川海浜緑地

7 都市を構成するゾーン設定

前項までに整理した拠点とネットワークの配置を踏まえ、市全体の面的な土地利用及び建築物の誘導方針（ゾーニング）を設定します。

(1) 居住系

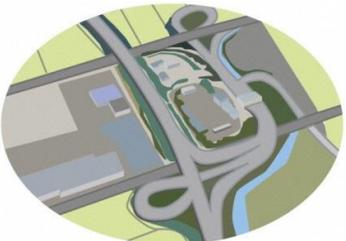
ゾーン区分	配置の考え方	イメージ
居住促進ゾーン	○今後、居住地として積極的に誘導を図る地区	
居住環境維持保全ゾーン	○既存の住環境の維持保全を図っていく地区	
田園居住ゾーン	○市街化調整区域に含まれる一団の集落	

(2) 商業・業務系

ゾーン区分	配置の考え方	イメージ
中心商業業務ゾーン	○駅周辺における都市拠点とすべき地区	
地域生活業務ゾーン	○地域における生活支援サービスの維持・誘導を図る地区	

ゾーン区分	配置の考え方	イメージ
幹線道路沿道ゾーンA (誘導区域内) 幹線道路沿道ゾーンB (誘導区域外)	○市街地内の主要な幹線道路沿道の利便性をいかした地区	

(3) 産業系

ゾーン区分	配置の考え方	イメージ
大規模生産施設ゾーン	○大規模工場や工業団地により工業生産環境の増進を図る地区	
港湾ゾーン	○茨城港日立港区及び後背地	
住工複合ゾーン	○中小の事業所が集積する工業地域や準工業地域と良好な居住環境を図る地区	
新産業集積ゾーン	○インターチェンジ周辺など、広域交通の利便性をいかした新たな産業を集積する地区	

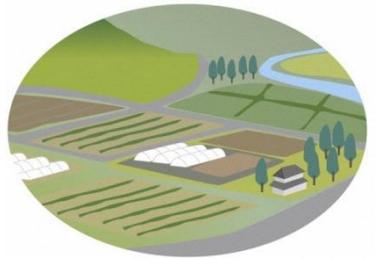
(4) 交流系

ゾーン区分	配置の考え方	イメージ
公園・緑地ゾーン	○市街地内のオープンスペースとして交流を創出する地区	

(5) 観光・レクリエーション系

ゾーン区分	配置の考え方	イメージ
広域集客ゾーン	○広域からの集客を想定する地区	
地域資源活用ゾーン	○海や山等の地域資源をいかし、観光・レクリエーション機会を提供する地区	
海の活用ゾーン	○海水浴場や海辺など親水性を高めるような環境の推進を図る地区	

(6) 自然系

ゾーン区分	配置の考え方	イメージ
農地集落ゾーン	○農業生産環境の維持や集落の保全を図る地区	
山林自然環境ゾーン	○国有林を始めとする緑豊かな自然を今後も継承していく地区	

日立市都市計画マスタープラン
土地利用ゾーニング図

居住系ゾーン	
居住促進ゾーン【居住誘導区域(立適)】	○公共交通の基幹軸であるJR駅やBRT周辺、運行頻度が高いバス路線(国道6号、県道日立いわき線、市道24号線(中央線))等の沿線。(ただし、災害発生のおそれのあるエリアは除く。) ○公共交通の利便性をいかし、今後、積極的な住宅の誘導により定住促進を図り、都市のコンパクト化を目指す。
居住環境維持保全ゾーン【居住誘導区域の外周エリア】	○運行頻度が低いバス路線の沿線や、バス停までの距離が離れている、市街化区域内の居住促進ゾーン以外のエリア。 ○空き家・空き地の有効活用や適正な管理により、良好な既存の住環境の維持保全を図る。
田園居住ゾーン【市街化調整区域内の一段の集落や住宅団地】	○農地や豊かな自然環境をいかした住環境の創出を図る。

商業系ゾーン	
中心商業業務ゾーン【日立駅周辺】	○市の中心となる都市拠点として、駅への近接性をいかし、商業・業務系などの都市機能の集積や、都市景観の向上を図る。 ○複合住宅や都市型住宅を誘導し、駅周辺における定住人口の回復と既存商業施設における足元商圏人口を確保する。
地域生活業務ゾーン【他の駅周辺、田尻・兎平・諏訪・金沢など】	○日常生活に必要な施設(商業、医療など)が一定程度集積するエリア。 ○地域生活の拠点として更なる生活サービス施設の集約を図り、公共交通ネットワークで居住地や各拠点、駅へのアクセス性を高める。
幹線道路沿道ゾーンA 幹線道路沿道ゾーンB【国道・県道沿道など】	○市街地内の主要な幹線道路沿道の利便性をいかし、ロードサイド型店舗等の立地を図るエリア。

産業系ゾーン	
大規模生産施設ゾーン【大規模事業所集積エリア、工業団地】	○本市のものづくり既存産業集積の強みをいかし、更なる産業の集積を図る。
港湾ゾーン【茨城港日立港区、後背地】	○物流・エネルギー供給拠点の日立港区や、既存産業の立地をいかし、更なる産業の集積を図る。
住工複合ゾーン【中小の工業と住宅が混在する準工業地域など】	○住宅と工業が共存できる住環境と操業環境の維持、保全を図る。
新産業集積ゾーン【日立南太田IC周辺、日立港区後背地】	○広域交通の利便性、日立港区のポテンシャル、既存産業の立地をいかし、新たに産業の集積を検討する。

交流系ゾーン	
公園・緑地ゾーン【池の川総合公園、十王パノラマ公園周辺、折笠スポーツ広場、なぎさ公園など】	○市街地の緑の空間として、幅広い年齢層が身近に交流できる魅力ある憩いの拠点形成を図る。

観光・レクリエーション系ゾーン	
広域集客ゾーン【鴉の岬、公設市場跡地、かみね公園、道の駅】	○観光・レジャー、娯楽などの地域資源をいかし、求心性を高めて、魅力を外に向けて発信し、広域集客力のアップによる交流の促進を図る。
地域資源活用ゾーン【小木津山自然公園、助川山市民の森など】	○海や山の自然、景観などの地域資源をいかし、魅力の向上による交流の促進を図る。
海の活用ゾーン【各海水浴場周辺】	○各海水浴場の特性と、点在する地域資源を活用し、海水浴場周辺一体で海の魅力を感じるエリアの創出を図る。

自然系ゾーン	
農地集落ゾーン【市街化調整区域】	○農業生産環境の維持や集落の保全を図る。
山林自然環境ゾーン【国有林など】	○緑豊かな山林の継承を図る。

