



## 第4章 地域別構想



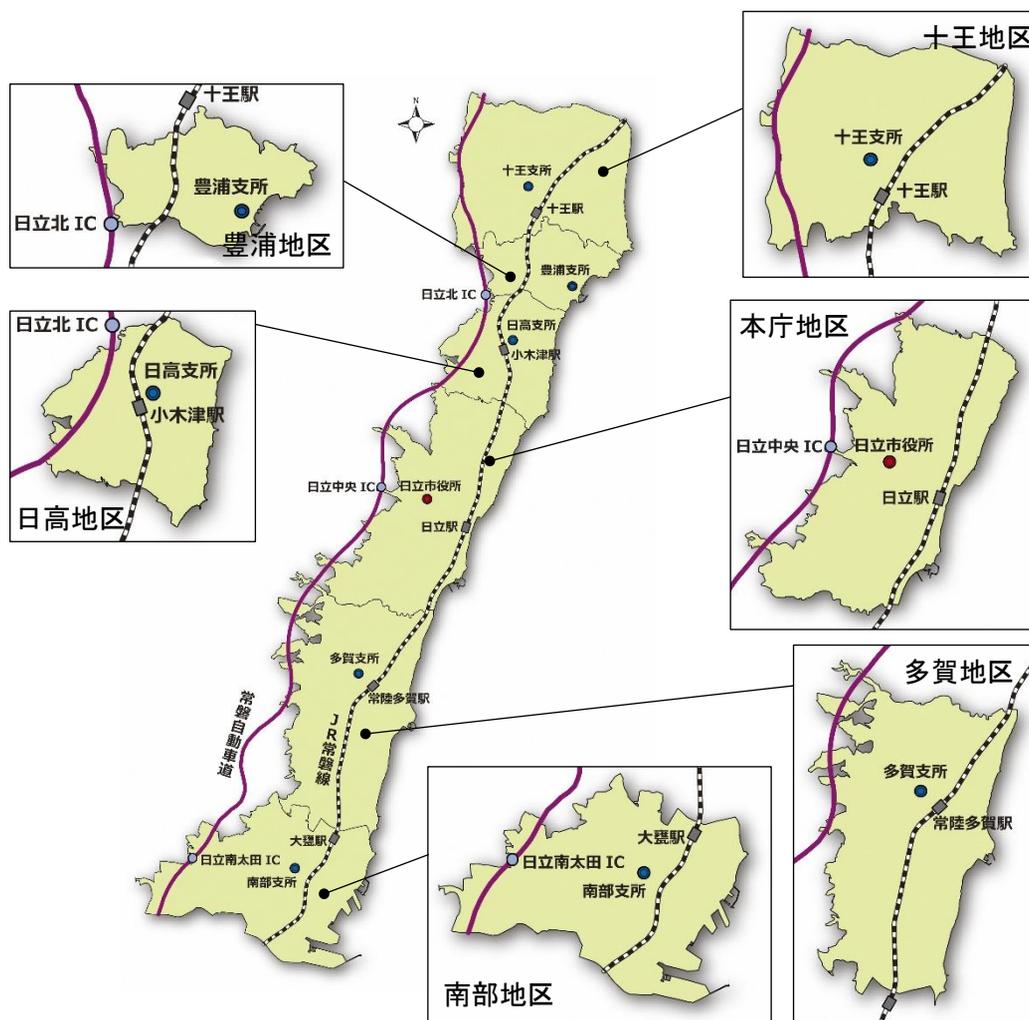
## 第4章 地域別構想

### 1 地域別構想の位置付けと地域設定の考え方

地域別構想は、全体構想との整合を図りつつ、地域の特性（現状・実情）を踏まえて地区の課題やまちづくりの方針を示し、地域ごとの将来のあるべき姿を示すものです。

地域別構想は、十王、豊浦、日高、本庁、多賀、南部という支所単位で策定することとします。

図一 地区別構想の単位



#### ■ 地域の区域について

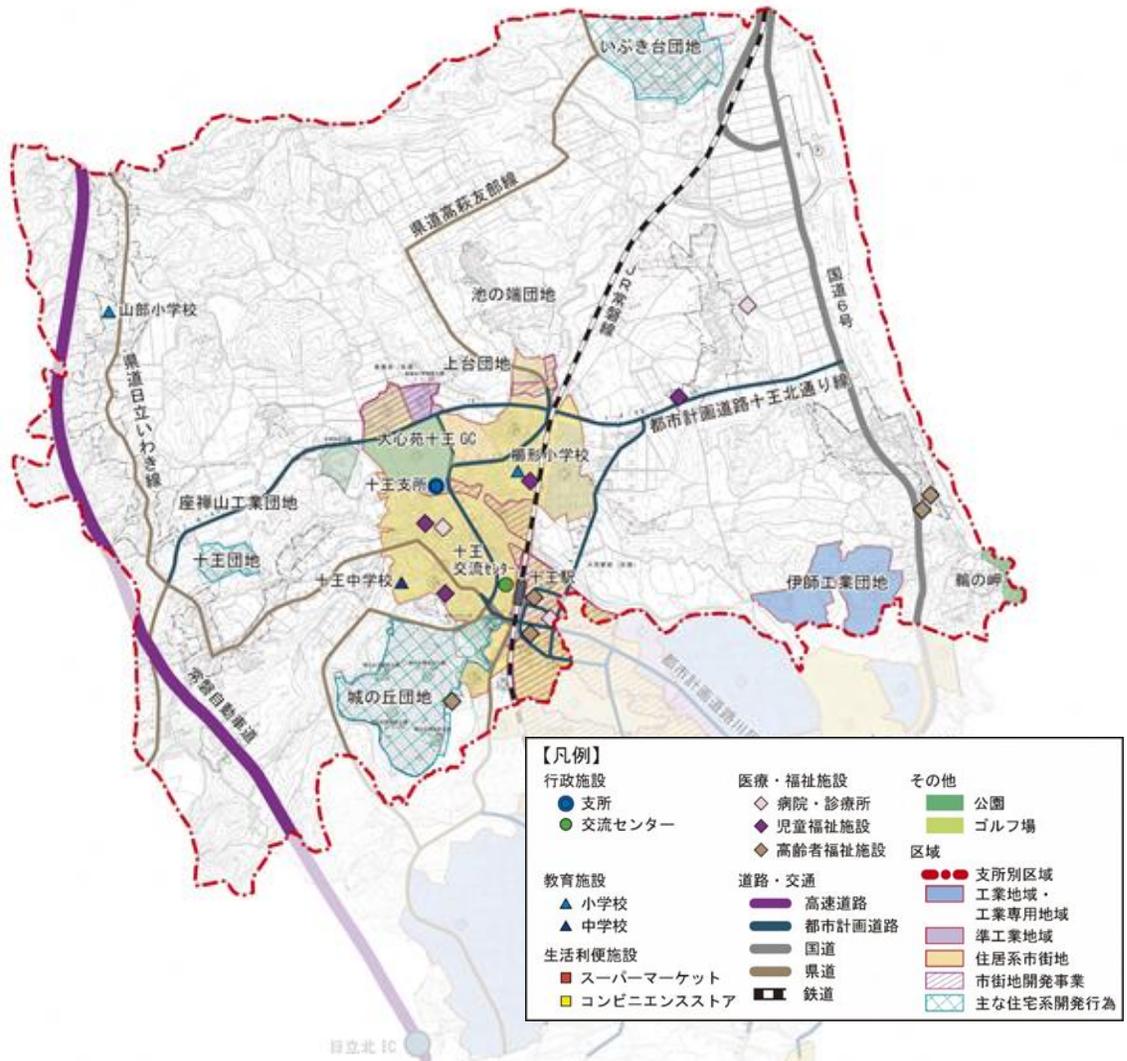
- ① 地域の区域は、6つの支所ごとに設定しましたが、都市計画マスタープランの対象が「都市計画区域」であることから、都市計画区域を外縁として支所界により区分しました。なお、多賀地区において、中丸団地と小咲台団地、潮見台団地などの山側住宅団地は「都市計画区域外」に位置していますが、これらについては、市街地と密接に関係することから、多賀地区の土地利用構想として、一体的に取り扱うものとします。
- ② 人口や世帯数については、平成27年国勢調査小地域集計から、①で設定した区域に含まれる「町丁目」・「大字」の数値を使用しています。

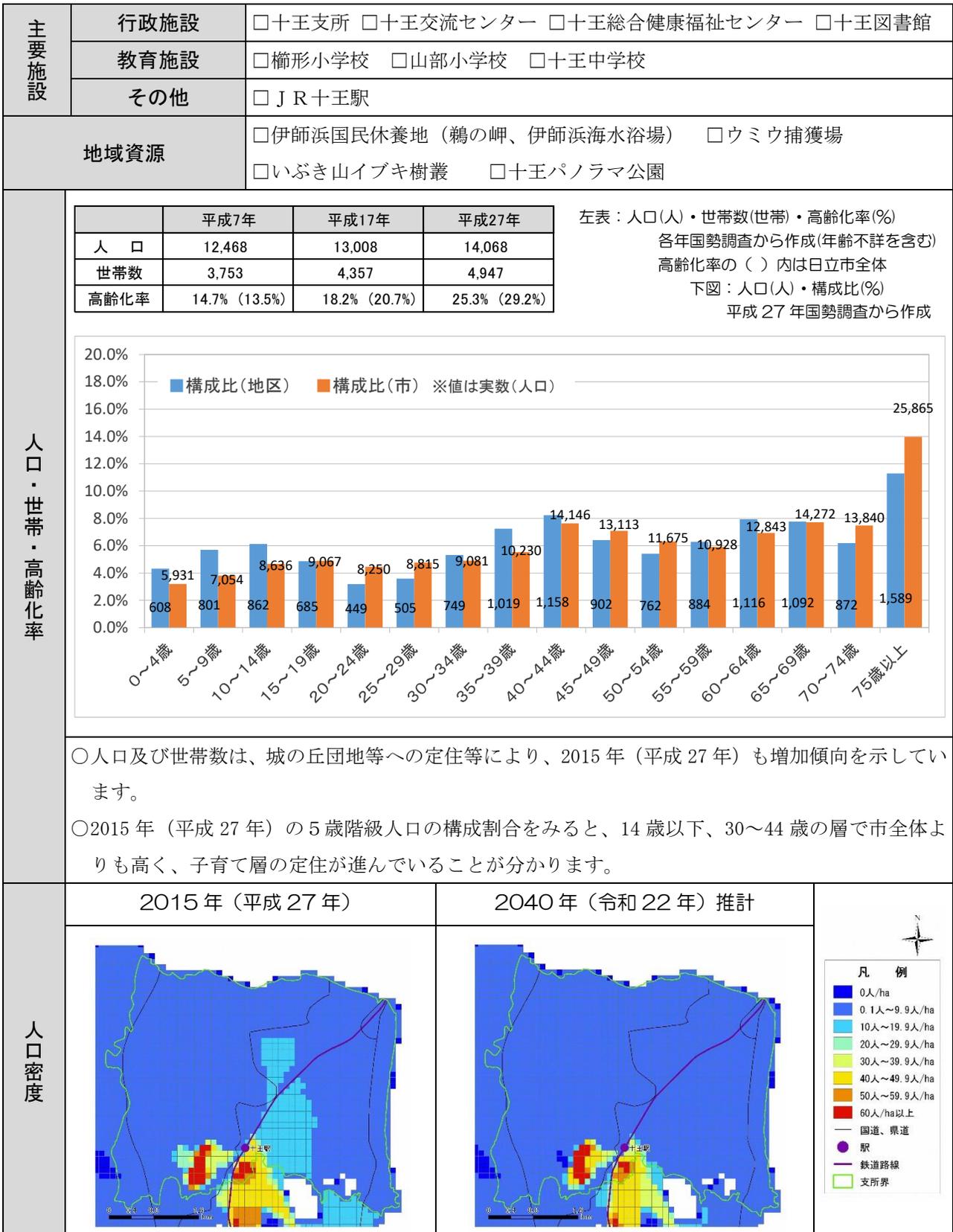
項目	内容						
主要施設	地域内に位置する行政施設、教育施設、その他施設を記載しています。						
地域資源	地域内の主な資源(自然、歴史・文化、公園、施設等)を記載しています。						
人口・世帯・高齢化率	国勢調査から平成7年、平成17年、平成27年の人口、世帯数、高齢化率を示すとともに、平成27年については、5歳階級別人口及び構成比を示しています。なお、構成比については、各地区の比率と、市全体の比率を並べ、比較しやすくしています。						
地域の概況	地域内の主要施設や法規制、基盤整備の位置について図を用いて記載しています。						
利用圏域	<p>平成27年国勢調査小地域集計を基に、メッシュ解析により、生活利便施設(スーパー・ドラッグストア、コンビニエンスストア)、医療施設、高齢者福祉施設、児童福祉施設、公共交通(駅及びバス停)について、「徒歩で利用可能な圏域」を示しています。「徒歩で利用可能な圏域」の距離は、以下のとおりです。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>施設名</th> <th>距離</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/>スーパー・ドラッグストア <input type="checkbox"/>コンビニエンスストア <input type="checkbox"/>医療施設 <input type="checkbox"/>福祉施設(高齢者、児童) <input type="checkbox"/>鉄道駅</td> <td>当該施設から800m</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/>路線バス停</td> <td>当該施設から300m</td> </tr> </tbody> </table>	施設名	距離	<input type="checkbox"/> スーパー・ドラッグストア <input type="checkbox"/> コンビニエンスストア <input type="checkbox"/> 医療施設 <input type="checkbox"/> 福祉施設(高齢者、児童) <input type="checkbox"/> 鉄道駅	当該施設から800m	<input type="checkbox"/> 路線バス停	当該施設から300m
施設名	距離						
<input type="checkbox"/> スーパー・ドラッグストア <input type="checkbox"/> コンビニエンスストア <input type="checkbox"/> 医療施設 <input type="checkbox"/> 福祉施設(高齢者、児童) <input type="checkbox"/> 鉄道駅	当該施設から800m						
<input type="checkbox"/> 路線バス停	当該施設から300m						
市の課題に対応する地域の課題	各地域における課題と市全体の課題との関連性について記載しています。						

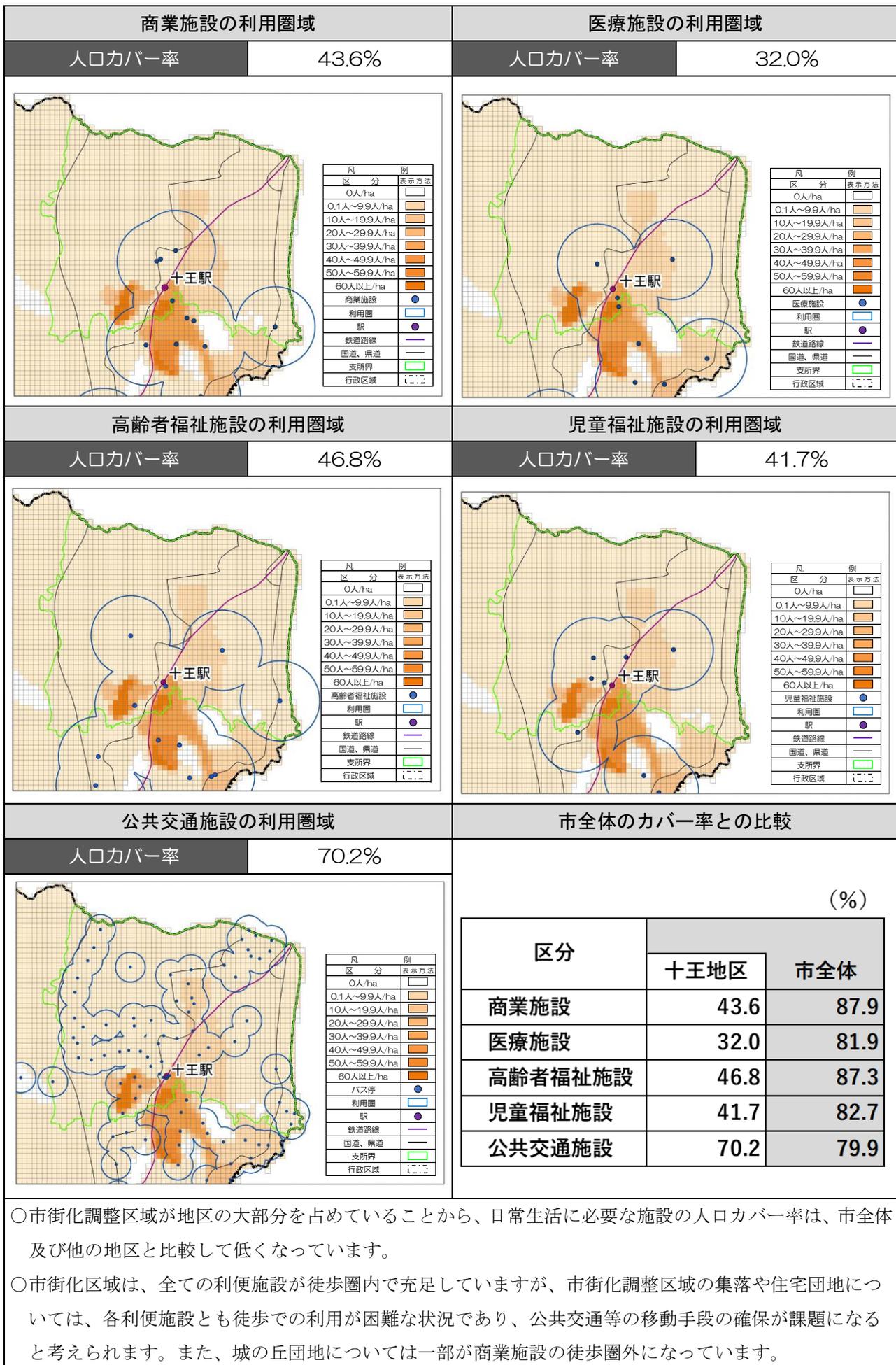
## 2 十王地区

### (1) 地区の概況

- 本地区は市の北部に位置し、十王駅を中心に市街化区域が指定されています。
- 市街化調整区域には、いぶき台団地、池の端団地、上台団地、十王団地、城の丘団地などの住宅団地が多く立地し、比較的新しい大規模住宅団地である城の丘団地では、子育て層を中心に定住が見られます。
- 南北方向の広域交通として、海側には国道6号、山側には県道日立いわき線が縦断し、沿道には一定程度の集落が立地し、既存集落を形成しています。
- 東西方向のアクセス道路として、都市計画道路十王北通り線の整備が進められています。
- 座禅山工業団地や伊師工業団地など、まとまった工業用地が確保されています。
- 伊師浜国民休養地など海をいかした資源を有しており、国民宿舎鶴の岬が30年連続（平成30年度現在）で公営国民宿舎の宿泊利用率全国1位を達成しています。
- 市街化調整区域では、十王町伊師に2か所、十王町友部に1か所、十王町山部に1か所の、計4か所において、都市計画法第34条第11号及び第12号の区域指定が行われています。







○市街化調整区域が地区の大部分を占めていることから、日常生活に必要な施設の人口カバー率は、市全体及び他の地区と比較して低くなっています。

○市街化区域は、全ての利便施設が徒歩圏内で充足していますが、市街化調整区域の集落や住宅団地については、各利便施設とも徒歩での利用が困難な状況であり、公共交通等の移動手段の確保が課題になると考えられます。また、城の丘団地については一部が商業施設の徒歩圏外になっています。

## (2) 地域づくりの方向性

市の課題	市の課題に関連する地区の課題	地域づくりの方向性
人口減少と産業構造の変化に対応した都市の集約化	<ul style="list-style-type: none"> <li>○城の丘団地への定住により、地区全体の人口は横ばいから微増となっているが、海岸部の集落や開発年次の古い住宅団地での人口減少・高齢化が進行しています。</li> <li>○市街化調整区域に多くの住宅団地が存在するほか、既存の集落の形成により、市街化調整区域に多くの人口が分布していることから、それらの居住環境の維持を図っていく必要があります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○生活利便性の向上を図るとともに、良好な居住環境の形成を目指します。</li> <li>○市街化調整区域の住宅団地や既存集落（区域指定含む。）については、引き続き居住環境の維持を図ります。</li> </ul>
生活利便性を提供する都市機能の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>○市街化調整区域における団地や既存集落の居住者の生活利便性の維持のため、J R 十王駅周辺において進む商業・業務施設の立地促進など、更なる生活利便性の向上を図る必要があります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○十王地区に居住する住民の生活利便性の維持のため、十王駅周辺に日常生活で不足する都市機能の充実を図ります。</li> </ul>
多様化する暮らし方に対応した生活価値のある都市空間の提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>○J R 十王駅周辺では土地区画整理事業が施行され、計画的で機能的な市街地が形成されているため、これらの維持を図る必要があります。</li> <li>○景観や安全性に配慮した住宅地として高い付加価値を有する城の丘団地の環境の保全を図る必要があります。</li> <li>○本市の中でも田園的要素が多く残る地域となっており、これら地域資源の有効活用が求められます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○住宅と農地が共存する良好な住環境の創出を図ります。</li> <li>○豊かな自然環境と情緒をいかした都市形成に努めます。</li> </ul>
移住・定住と交流を促進する魅力を持つ都市機能の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>○伊師浜国民休養地及びその周辺の観光交流機能により、多くの観光客が来訪するなど、交流の促進が図られていますが、更なる地区の魅力の向上に努める必要があります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○観光交流機能として、多くの観光客の来訪による交流の促進を図るとともに、景観など魅力の向上に努めます。</li> </ul>
公共交通や情報通信技術を活用した交通ネットワークの充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>○地区の多くが市街化調整区域であり、生活利便施設の徒歩圏域に含まれない区域も多いことから、高齢者等の移動の手段として、公共交通の充実が課題となっています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○十王駅を中心とする公共交通ネットワークを形成し、移動性の向上に努めます。</li> </ul>
安全・安心を提供する基盤と環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>○沿岸部の一部に指定されている津波浸水想定区域については、避難誘導の在り方を市民と共有する必要があります。</li> <li>○短時間強雨の増加に伴い、市街地内の低地や河川沿岸での浸水対策や、土砂災害に対する対応が必要となっています。</li> <li>○交通弱者に対する移動手段の確保や防犯・防災対策等、生活空間における安全・安心の確保も重要となっています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○津波浸水想定区域での居住の在り方を検討します。</li> <li>○交通結節点として利便性が高く、多数の人々が居住する十王駅周辺の都市環境の向上のため、十王川の洪水対策の促進を図るとともに、災害発生時における避難誘導等について周知強化を図ります。</li> </ul>
市民や事業者との協働によるまちづくりの推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>○人口減少や高齢化に伴うコミュニティ活動の存続が課題となっています。</li> <li>○民間企業や市民と連携したまちづくりの推進に取り組む必要があります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○地域住民や事業者との連携強化を図るとともに、若い世代のまちづくりへの参加を促進します。</li> </ul>

(3) 十王地区の土地利用構想

【市街化調整区域、区域指定の居住地】

○市街化調整区域の住宅団地や既存集落（区域指定を含む。）については、居住環境の維持を図ります。

【伊師浜海岸周辺】

○津波浸水想定区域での居住の在り方を検討します。



【既成市街地】

○生活利便性の向上を図るとともに、良好な居住環境の形成を目指します。

【十王駅周辺】

○十王駅を中心とする公共交通ネットワークを形成し、移動性の向上に努めます。  
 ○日常生活で不足する都市機能の充実を図ります。  
 ○交通結節点として利便性が高く、多数の人々が居住する十王駅周辺の都市環境の向上のため、十王川の洪水対策の促進を図るとともに、災害発生時における避難誘導等について周知強化を図ります。

【鶺の岬周辺】

○観光交流機能として、多くの観光客の来訪による交流の促進を図るとともに、景観など魅力の向上に努めます。

【地区全体】

○住宅と農地が共存する良好な住環境の創出を図ります。  
 ○豊かな自然環境と情緒をいかした都市形成に努めます。  
 ○地域住民や事業者との連携強化を図るとともに、若い世代のまちづくりへの参加を促進します。

居住促進ゾーン	港湾ゾーン	山林自然環境ゾーン
居住環境維持保全ゾーン	住工複合ゾーン	国道
田園居住ゾーン（区域指定含む）	新産業集積ゾーン	県道
幹線道路沿道ゾーンA	公園・緑地ゾーン	高速道路
幹線道路沿道ゾーンB	広域集客ゾーン	ひたちBRT
中心商業業務ゾーン	地域資源活用ゾーン	
地域生活業務ゾーン	海の活用ゾーン	
大規模生産施設ゾーン	農地集落ゾーン	



写真一十王駅



写真一景観に配慮した住宅団地（城の丘団地）



写真一多くの子もたちで賑わう十王市民広場



写真一多くの観光客が訪れる国民宿舎鶴の岬



写真一桜が咲き誇る十王パノラマ公園

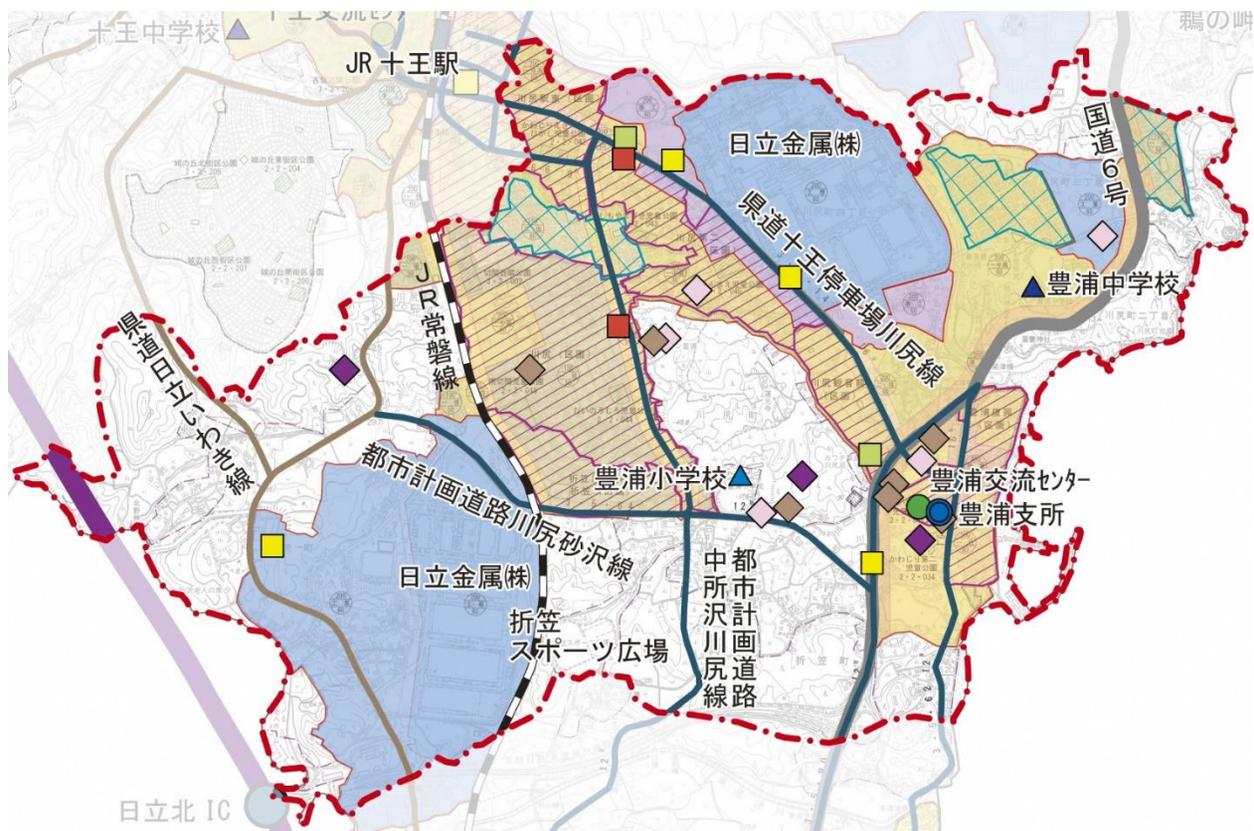


写真一白い砂浜の広がる伊師浜海水浴場

### 3 豊浦地区

#### (1) 地区の概況

- 本地区は、市の北部に位置し、幹線道路沿道に生活便利施設や工場が立地する一方で、計画的に整備された閑静な住宅地が多く存在しています。
- 南北方向の広域交通として、海側には国道6号、山側には県道日立いわき線が縦断し、その間に、都市計画道路中所沢川尻線の整備が進められています。
- 東西方向のアクセス道路として、県道十王停車場川尻線や、都市計画道路川尻砂沢線が整備されています。
- 国道6号とJR常磐線の間には、土地区画整理事業により市街地が整備されています。また、このような住居系市街地に隣接して、大規模工場が立地しています。
- 折笠スポーツ広場では、年間を通して、様々なスポーツ交流が図られています。

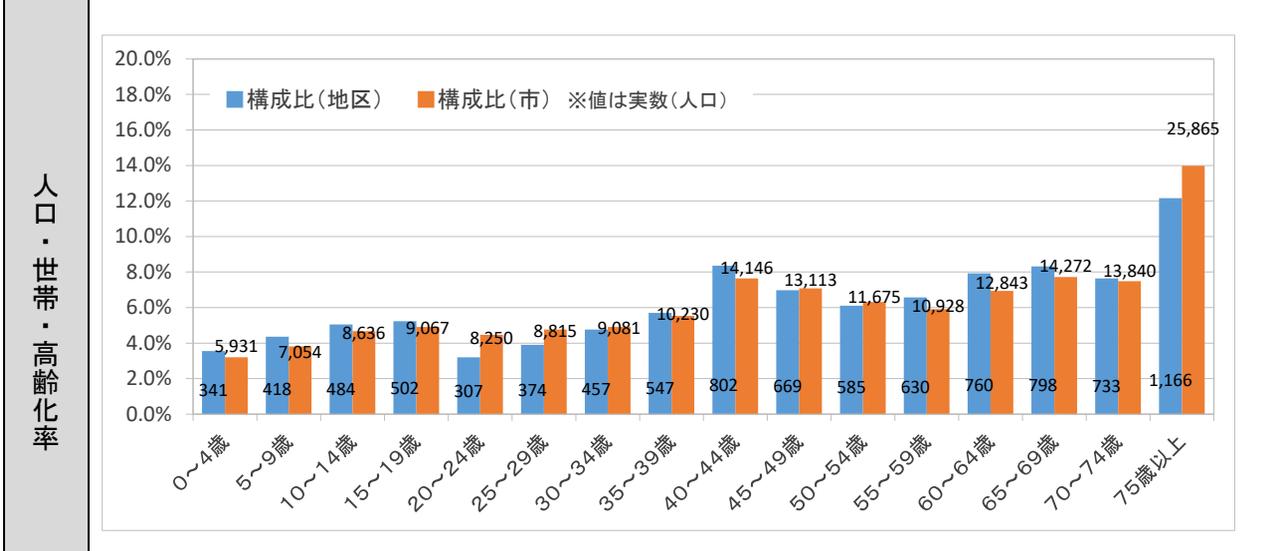


【凡例】			
<b>行政施設</b>	<b>教育施設</b>	<b>道路・交通</b>	<b>区域</b>
● 支所	▲ 小学校	■ 高速道路	●●● 支所別区域
● 交流センター	▲ 中学校	■ 都市計画道路	■ 工業地域・工業専用地域
<b>生活便利施設</b>	<b>医療・福祉施設</b>	■ 国道	■ 準工業地域
■ スーパーマーケット	◇ 病院・診療所	■ 県道	■ 住居系市街地
■ コンビニエンスストア	◇ 児童福祉施設	■ 鉄道	■ 市街地開発事業
■ ドラッグストア	◇ 高齢者福祉施設	■ その他	■ 主な住宅系開発行為
		■ 公園	
		■ ゴルフ場	

主要施設	行政施設	□豊浦支所 □豊浦交流センター
	教育施設	□豊浦小学校 □豊浦中学校 □県立日立北高等学校
	その他	□常磐自動車道日立北IC
地域資源		□折笠スポーツ広場 □小貝浜 □川尻海水浴場 □川尻港

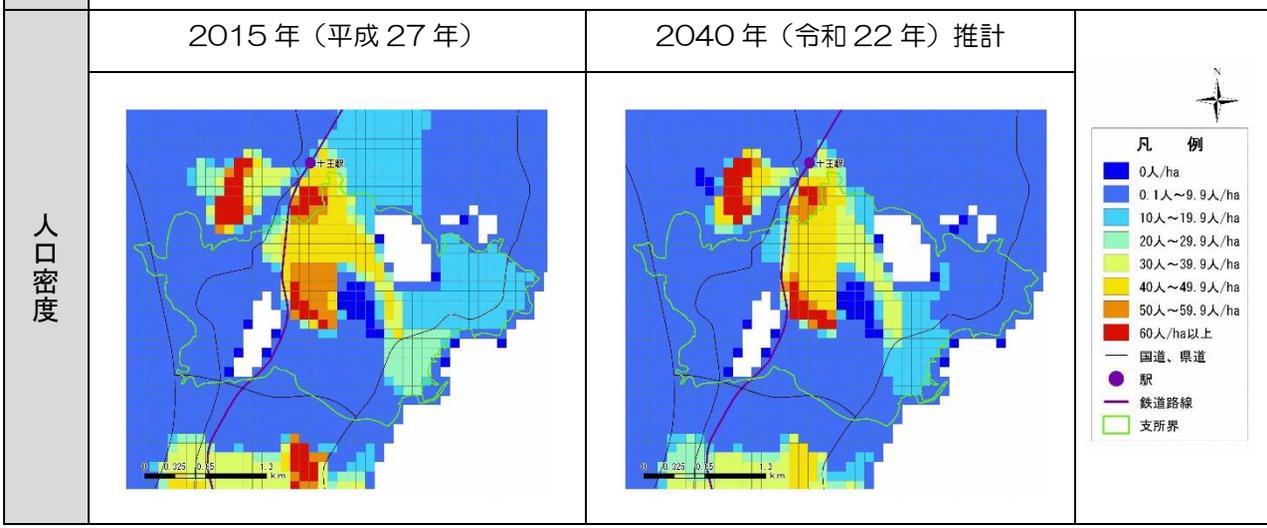
	平成7年	平成17年	平成27年
人口	9,029	9,983	9,591
世帯数	2,779	3,383	3,558
高齢化率	12.1% (13.5%)	18.1% (20.7%)	28.1% (29.2%)

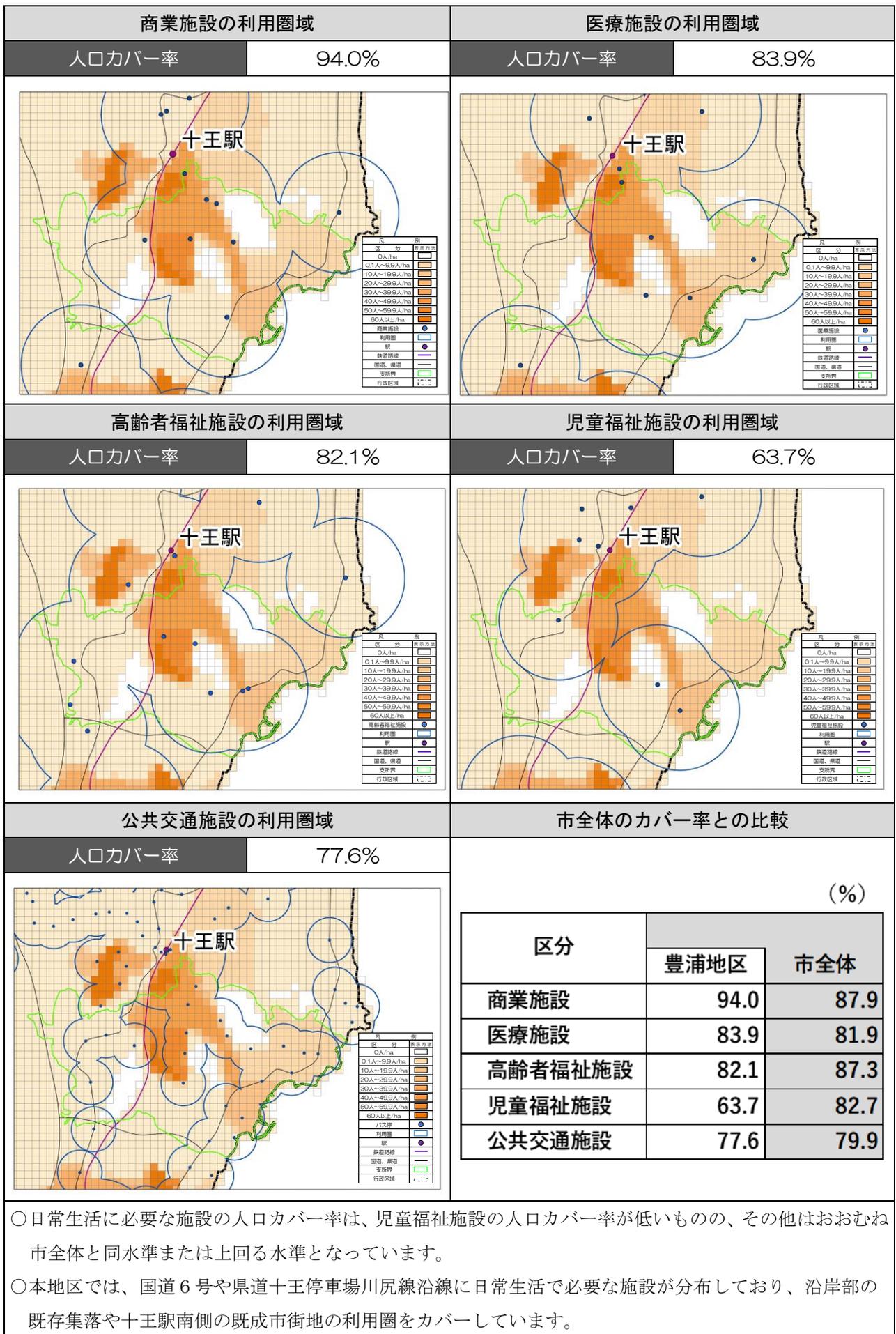
左表：人口(人)・世帯数(世帯)・高齢化率(%)  
 各年国勢調査から作成(年齢不詳を含む)  
 高齢化率の( )内は日立市全体  
 下図：人口(人)・構成比(%)  
 平成27年国勢調査から作成



○人口は2005年(平成17年)から2015年(平成27年)にかけて減少していますが、世帯数の増加は進んでいます。

○2015年(平成27年)の5歳階級人口の構成割合をみると、おおむね市全体と同様の傾向を示しますが、19歳以下の層、40~69歳の層で市全体よりもやや高くなっており、20~29歳の層でやや低くなっていることが分かります。





○日常生活に必要な施設の人口カバー率は、児童福祉施設の人口カバー率が低いものの、その他はおおむね市全体と同水準または上回る水準となっています。

○本地区では、国道6号や県道十王停車場川尻線沿線に日常生活に必要な施設が分布しており、沿岸部の既存集落や十王駅南側の既成市街地の利用圏をカバーしています。

## (2) 地域づくりの方向性

市の課題	市の課題に関連する地区の課題	地域づくりの方向性
人口減少と産業構造の変化に対応した都市の集約化	○日常生活に必要な施設が多く立地する県道十王停車場川尻線沿道周辺における既存の都市機能の維持を図りながら、隣接する土地区画整理事業等により計画的に整備された市街地の生活環境を維持する必要があります。	○十王駅周辺における既存居住エリアの生活利便性向上を図ります。
生活利便性を提供する都市機能の確保	○幹線道路近隣に生活利便施設が集積していることから、引き続き必要な都市機能を誘導することで、近隣住民の生活環境の維持を図る必要があります。	○県道十王停車場川尻線沿道では、十王駅周辺と連携し都市機能の集約を図ります。
多様化する暮らし方に対応した生活価値のある都市空間の提供	○JR十王駅周辺では土地区画整理事業が施行され、計画的で機能的な市街地が形成されており、このような環境を維持する必要があります。 ○本市の中でも田園的要素が多く残る地域となっており、これら地域資源の有効活用が求められます。	○豊かな自然環境と情緒をいかした都市形成に努めます。 ○収穫体験ができる観光ぶどう果樹園のブランド化や田園景観の向上などによる交流人口の拡大を図ります。
移住・定住と交流を促進する魅力を持つ都市機能の充実	○JR十王駅近隣の市街化区域においては、計画的に整備された閑静な住宅地が存しており、付近には文教施設や商業施設などの都市機能が立地していることから、積極的に居住の誘導を図り、人口密度を維持する必要があります。	○既成市街地の機能維持や計画的に整備された住宅地周辺に不足している都市機能の誘導を検討します。
公共交通や情報通信技術を活用した交通ネットワークの充実	○現在、主要な居住地域は路線バスの利用が可能となっていますが、将来的な公共交通利便性の維持や、交通空白地帯における対応が課題となっています。	○十王駅や小木津駅へのアクセスを確保する公共交通ネットワークを形成します。
安全・安心を提供する基盤と環境の整備	○沿岸部の一部に指定されている津波浸水想定区域については、避難誘導の在り方を市民と共有する必要があります。 ○短時間強雨の増加に伴い、市街地内の低地や河川沿岸での浸水対策や、土砂災害に対する対応が必要となっています。 ○交通弱者に対する移動手段の確保や防犯・防災対策等、生活空間の安全・安心の確保も重要となっています。	○津波浸水想定区域での居住の在り方を検討します。 ○幹線道路沿道に都市機能が集約し、生活利便性の高い県道十王停車場川尻線沿道の住環境向上のため、十王川の洪水対策の促進を図るとともに災害時における避難誘導等について周知強化を図ります。

<p>市民や事業者との協働によるまちづくりの推進</p>	<p>○人口減少や高齢化に伴うコミュニティ活動の存続が課題となっています。</p> <p>○民間企業や市民と連携したまちづくりの推進に取り組む必要があります。</p>	<p>○地域住民や事業者との連携強化を図るとともに、若い世代のまちづくりへの参加を促進します。</p> <p>○昔ながらの雰囲気が漂う陸前浜街道（川尻宿）や酒蔵などの歴史的資産の活用を検討します。</p>
------------------------------	---	--



写真－土地区画整理事業によって整備された道路



写真－収穫体験もできる折笠ぶどう園



写真－折笠スポーツ広場で運動をしている様子



写真－田園が広がる風景

(3) 豊浦地区の土地利用構想

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

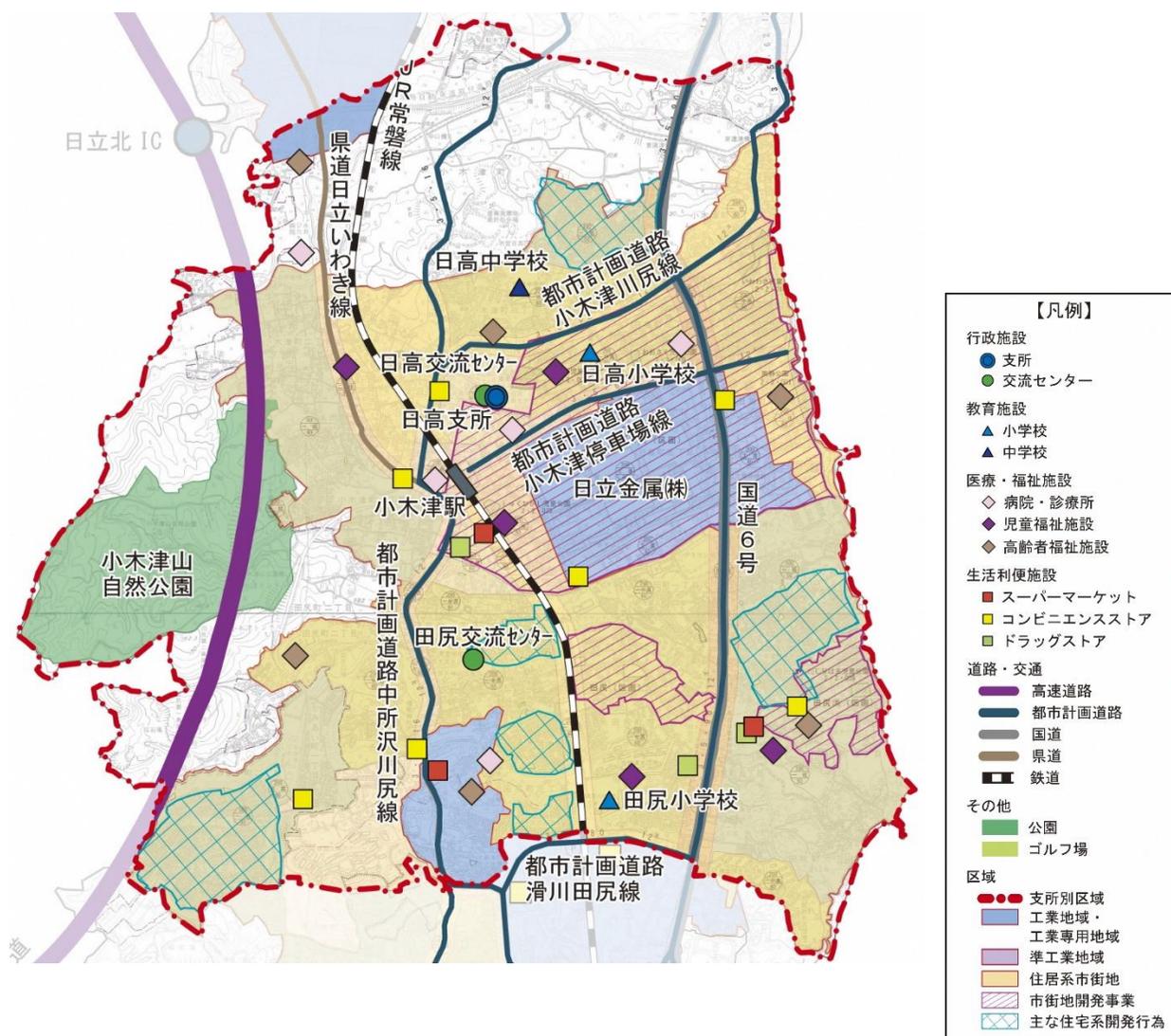


居住促進ゾーン	港湾ゾーン	山林自然環境ゾーン
居住環境維持保全ゾーン	住工複合ゾーン	国道
田園居住ゾーン(区域指定含む)	新産業集積ゾーン	県道
幹線道路沿道ゾーンA	公園・緑地ゾーン	高速道路
幹線道路沿道ゾーンB	広域集客ゾーン	ひたちBRT
中心商業業務ゾーン	地域資源活用ゾーン	
地域生活業務ゾーン	海の活用ゾーン	
大規模生産施設ゾーン	農地集落ゾーン	

## 4 日高地区

### (1) 地区の概況

- 本地区は、地区北側の田園及び西側の山間など一部を除き、小木津駅を中心に市街化区域が指定されています。
- 南北方向の広域交通として、海側には国道6号、山側には県道日立いわき線、その間には、都市計画道路中所沢川尻線が縦断しています。
- 東西方向のアクセス道路として、駅へのアクセス道路である都市計画道路小木津停車場線や、都市計画道路小木津川尻線、都市計画道路滑川田尻線が整備されています。
- 小木津駅東側は、計画的な土地区画整理事業により市街地が整備されており、日立金属株式会社日高工場が駅に近接しています。
- 地区内には大規模開発により多くの住宅団地が整備され、団地周辺においては日常生活に必要な施設が近接するなど、比較的利便性の高い地区となっています。
- 豊かな自然を有する小木津山自然公園には、多くの人々が来園し、自然を通じた交流が図られています。



主要施設	行政施設	<input type="checkbox"/> 日高支所 <input type="checkbox"/> 日高交流センター <input type="checkbox"/> 田尻交流センター
	教育施設	<input type="checkbox"/> 日高小学校 <input type="checkbox"/> 田尻小学校 <input type="checkbox"/> 日高中学校
	その他	<input type="checkbox"/> JR 小木津駅
地域資源		<input type="checkbox"/> 小木津山自然公園 <input type="checkbox"/> 日高漁港

人口・世帯・高齢化率

	平成7年	平成17年	平成27年
人口	26,075	27,227	24,499
世帯数	8,365	9,476	9,570
高齢化率	10.2% (13.5%)	17.0% (20.7%)	26.5% (29.2%)

左表：人口(人)・世帯数(世帯)・高齢化率(%)  
各年国勢調査から作成(年齢不詳を含む)  
高齢化率の( )内は日立市全体  
下図：人口(人)・構成比(%)  
平成27年国勢調査から作成

○人口は、2005年(平成17年)から2015年(平成27年)にかけて減少していますが、世帯数の増加は進んでいます。

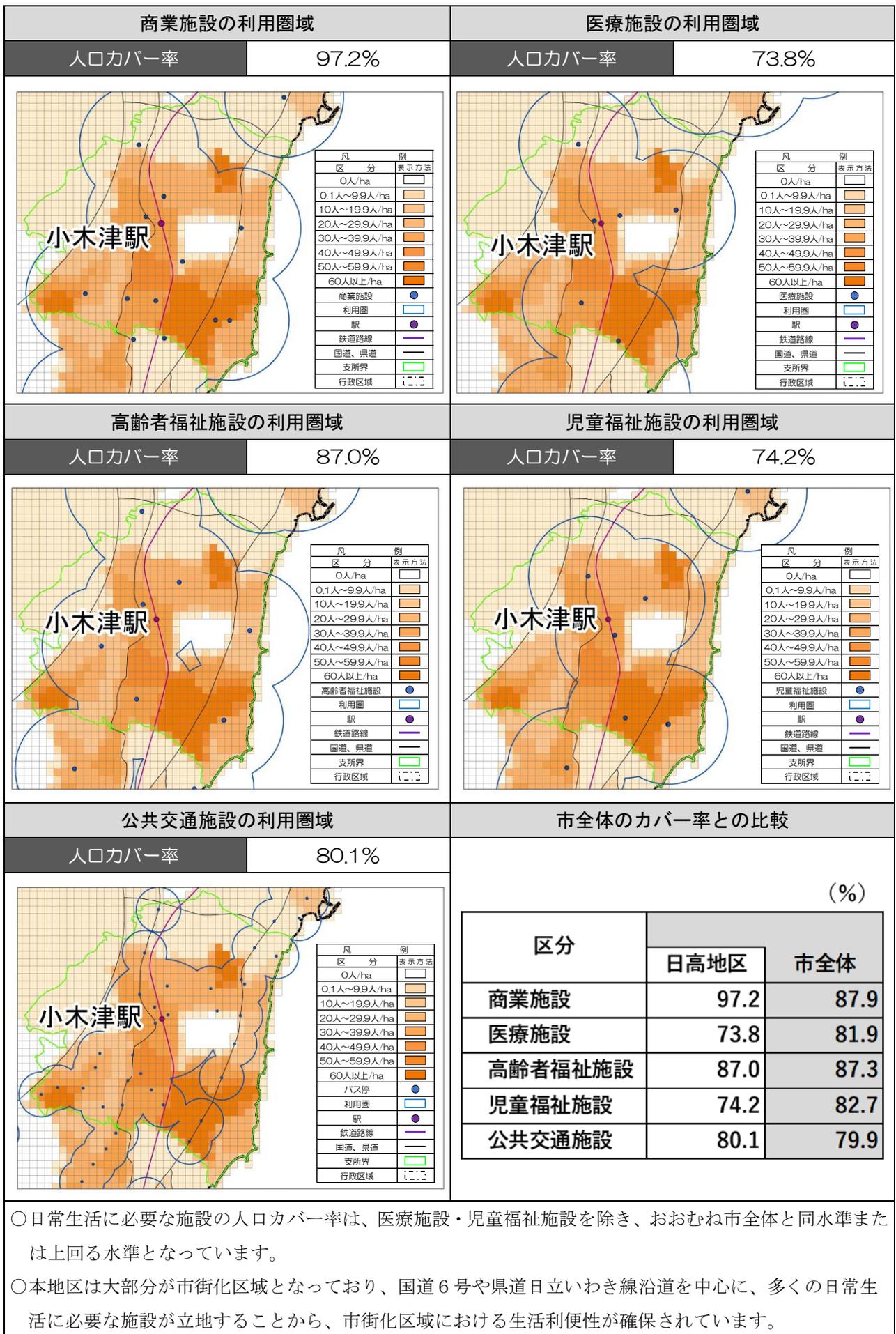
○2015年(平成27年)の5歳階級人口の構成割合をみると、おおむね市全体と同様の傾向を示しますが、19歳以下の層、45～59歳の層で市全体よりもやや高くなっています。また、65歳以上の層はやや少なくなっています。

人口密度

2015年(平成27年)	2040年(令和22年)推計

凡例

- 0人/ha
- 0.1人～9.9人/ha
- 10人～19.9人/ha
- 20人～29.9人/ha
- 30人～39.9人/ha
- 40人～49.9人/ha
- 50人～59.9人/ha
- 60人/ha以上
- 国道、県道
- 駅
- 鉄道路線
- 支所界



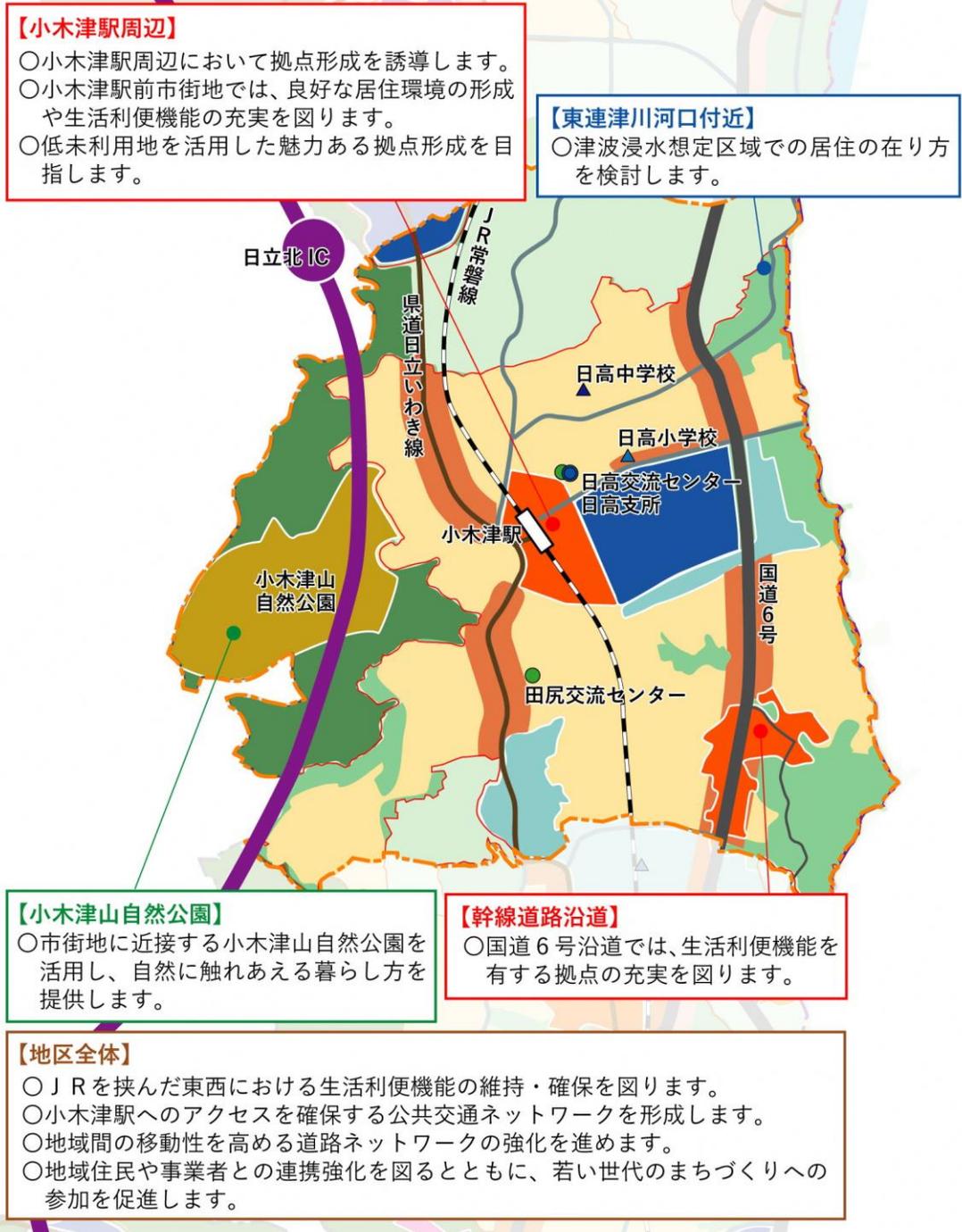
○日常生活に必要な施設の人口カバー率は、医療施設・児童福祉施設を除き、おおむね市全体と同水準または上回る水準となっています。

○本地区は大部分が市街化区域となっており、国道6号や県道日立いわき線沿道を中心に、多くの日常生活に必要な施設が立地することから、市街化区域における生活利便性が確保されています。

## (2) 地域づくりの方向性

市の課題	市の課題に関連する地区の課題	地域づくりの方向性
人口減少と産業構造の変化に対応した都市の集約化	<ul style="list-style-type: none"> <li>○生活利便施設が国道6号や県道日立いわき線沿道に分布し、その周辺には計画的に整備された住宅地が形成されています。地区東西で生活圏が形成されていることを踏まえ、機能の維持を図る必要があります。</li> <li>○小木津駅周辺においては、日高地区の生活を支える拠点として、既存の都市機能を向上する必要があります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○JRを挟んだ東西における生活利便機能の維持・確保を図ります。</li> <li>○小木津駅周辺において拠点形成を誘導します。</li> </ul>
生活利便性を提供する都市機能の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>○計画的に整備された閑静な住宅地における生活利便性を確保するため、地域生活拠点及びその周辺における、既存の都市機能の向上を図る必要があります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○国道6号沿道では、生活利便機能を有する拠点の充実を図ります。</li> <li>○小木津駅前市街地では、良好な居住環境の形成や生活利便機能の充実を図ります。</li> </ul>
多様化する暮らし方に対応した生活価値のある都市空間の提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>○自然を身近に感じられる空間として、小木津山自然公園の積極的な利活用を検討する必要があります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○市街地に近接する小木津山自然公園を活用し、自然に触れあえる暮らし方を提供します。</li> </ul>
移住・定住と交流を促進する魅力を持つ都市機能の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>○居住地内に今後想定される、空き家等の適切な管理を行いながら、既存の宅地や住宅の利活用を促進し、良好な居住環境の形成や魅力の向上が必要です。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○小木津駅周辺については、低未利用地を活用した魅力ある拠点形成を目指します。</li> </ul>
公共交通や情報通信技術を活用した交通ネットワークの充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>○現在、主要な居住地域は路線バスの利用が可能となっていますが、将来的な公共交通利便性の維持や、交通空白地帯における対応が課題となっています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○小木津駅へのアクセスを確保する公共交通ネットワークを形成します。</li> <li>○地域間の移動性を高める道路ネットワークの強化を進めます。</li> </ul>
安全・安心を提供する基盤と環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>○沿岸部の一部に指定されている津波浸水想定区域については、避難誘導の在り方を市民と共有する必要があります。</li> <li>○短時間強雨の増加に伴い、市街地内の低地や河川沿岸での浸水対策や、土砂災害に対する対応が必要となっています。</li> <li>○交通弱者に対する移動手段の確保や防犯・防災対策等、生活空間における安全・安心の確保も重要となっています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○津波浸水想定区域での居住の在り方を検討します。</li> </ul>
市民や事業者との協働によるまちづくりの推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>○人口減少や高齢化に伴うコミュニティ活動の存続が課題となっています。</li> <li>○民間企業や市民と連携したまちづくりの推進に取り組む必要があります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○地域住民や事業者との連携強化を図るとともに、若い世代のまちづくりへの参加を促進します。</li> </ul>

(3) 日高地区の土地利用構想



居住促進ゾーン	港湾ゾーン	山林自然環境ゾーン
居住環境維持保全ゾーン	住工複合ゾーン	国道
田園居住ゾーン（区域指定含む）	新産業集積ゾーン	県道
幹線道路沿道ゾーンA	公園・緑地ゾーン	高速道路
幹線道路沿道ゾーンB	広域集客ゾーン	ひたちBRT
中心商業業務ゾーン	地域資源活用ゾーン	
地域生活業務ゾーン	海の活用ゾーン	
大規模生産施設ゾーン	農地集落ゾーン	



写真-小木津駅前



写真-田尻ショッピングセンター



写真-地区内を南北に貫く中所沢川尻線



写真-南静公園からの眺め



写真-ゆりの木通りから望む海岸線

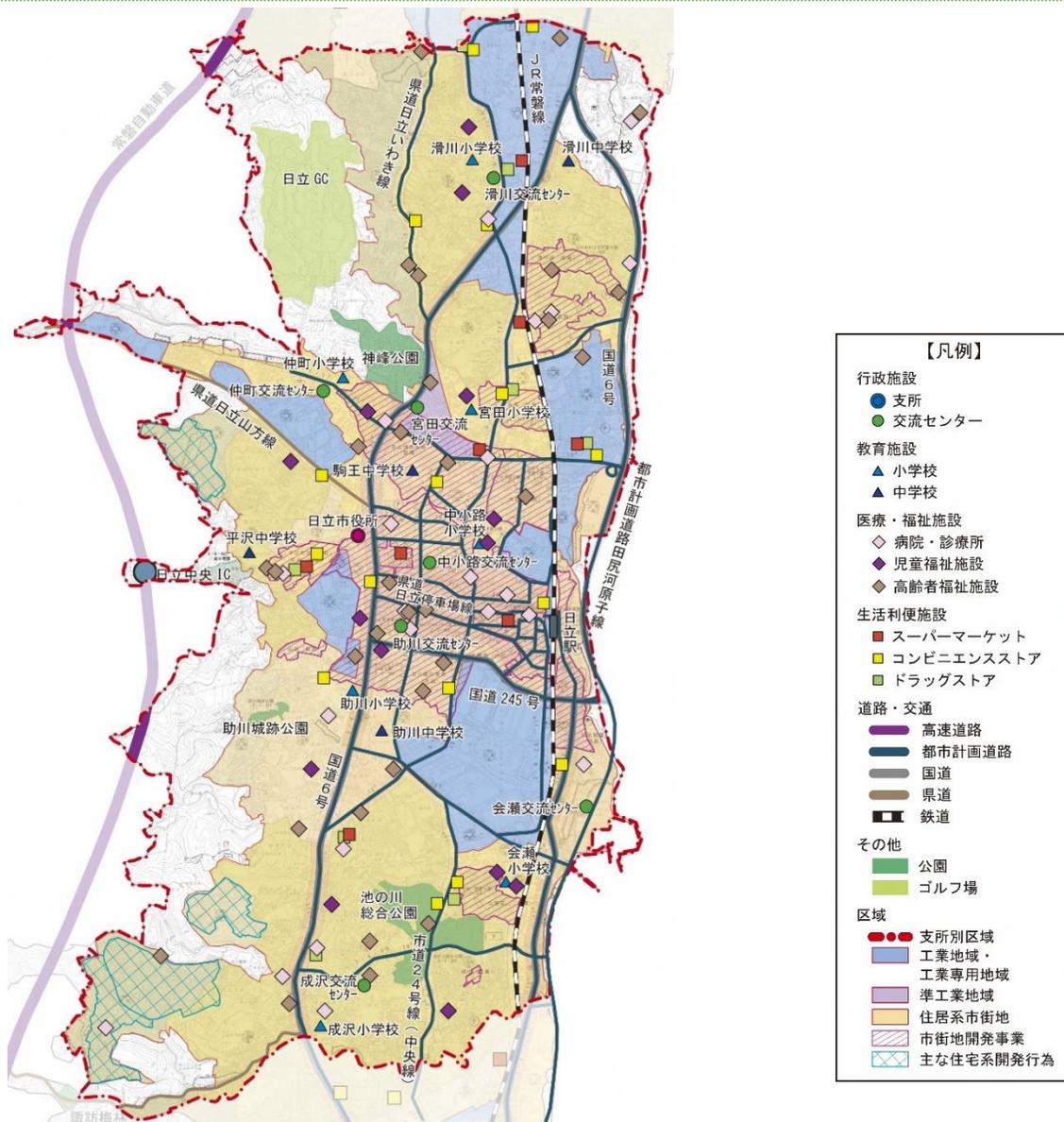


写真-小木津山自然公園の紅葉

## 5 本庁地区

### (1) 地区の概況

- 本地区は、市の中央に位置し、日立駅を中心に商業・業務機能が集積された市の中心的な地区となっています。
- 南北軸として、中央を国道6号、海側を国道245号や国道6号日立バイパスが縦断しており、その間に市道24号線（中央線）や、けやき通り、市民会館通りなどが整備されています。
- 東西方向のアクセス道路として、県道日立停車場線（平和通り）、都市計画道路神田鈴の宮線・上ノ内南台線、県道会瀬港線などが整備されています。
- 日立駅周辺や幹線道路沿道周辺に大規模な工場が立地しています。
- 日立駅周辺では、計画的な土地区画整理事業により市街地が整備されており、国道6号西側では、大規模開発により多くの住宅団地が整備されています。
- 日立駅周辺では、空き地の月極駐車場などへの土地利用の転換が発生しています。
- かみね公園や池の川総合公園は、市内外から多くの来訪者がみられる交流の拠点となっています。
- 県道日立停車場線（平和通り）では、4月にさくらまつりが開催され、多くの来訪者によりにぎわいがもたらされています。



主要施設	行政施設	<input type="checkbox"/> 日立市役所 <input type="checkbox"/> 記念図書館 <input type="checkbox"/> 日立市民会館 <input type="checkbox"/> 滑川交流センター <input type="checkbox"/> 仲町交流センター <input type="checkbox"/> 宮田交流センター <input type="checkbox"/> 中小路交流センター <input type="checkbox"/> 助川交流センター <input type="checkbox"/> 会瀬交流センター <input type="checkbox"/> 成沢交流センター <input type="checkbox"/> 日立地区産業支援センター
	教育施設	<input type="checkbox"/> 滑川小学校 <input type="checkbox"/> 仲町小学校 <input type="checkbox"/> 宮田小学校 <input type="checkbox"/> 中小路小学校 <input type="checkbox"/> 助川小学校 <input type="checkbox"/> 会瀬小学校 <input type="checkbox"/> 成沢小学校 <input type="checkbox"/> 滑川中学校 <input type="checkbox"/> 駒王中学校 <input type="checkbox"/> 平沢中学校 <input type="checkbox"/> 助川中学校 <input type="checkbox"/> 県立日立第一高等学校・附属中学校 <input type="checkbox"/> 県立日立第二高等学校 <input type="checkbox"/> 県立日立工業高等学校 <input type="checkbox"/> 私立明秀学園日立高等学校 <input type="checkbox"/> 私立科学技術学園高等学校日立 <input type="checkbox"/> 茨城大学（日立キャンパス）
	その他	<input type="checkbox"/> JR日立駅 <input type="checkbox"/> 常磐自動車道日立中央IC

地域資源	<input type="checkbox"/> かみね公園 <input type="checkbox"/> 助川城跡公園 <input type="checkbox"/> 助川山市民の森 <input type="checkbox"/> 池の川総合公園 <input type="checkbox"/> 東滑川海浜緑地 <input type="checkbox"/> 日立新都市広場 <input type="checkbox"/> 日立シビックセンター <input type="checkbox"/> 会瀬漁港 <input type="checkbox"/> 会瀬海水浴場 <input type="checkbox"/> 日立武道館（旧共楽館） <input type="checkbox"/> 平和通り
------	---

	平成7年	平成17年	平成27年
人口	58,579	50,343	45,561
世帯数	23,120	21,382	21,104
高齢化率	15.3% (13.5%)	22.5% (20.7%)	29.9% (29.2%)

左表：人口(人)・世帯数(世帯)・高齢化率(%)  
 各年国勢調査から作成(年齢不詳を含む)  
 高齢化率の( )内は日立市全体  
 下図：人口(人)・構成比(%)  
 平成27年国勢調査から作成

年齢層	構成比(地区)	構成比(市)	人口(人)
0~4歳	3.1%	3.5%	1,379
5~9歳	3.5%	3.8%	1,571
10~14歳	4.5%	4.8%	2,018
15~19歳	4.8%	5.2%	2,238
20~24歳	5.2%	5.5%	2,443
25~29歳	5.5%	5.8%	2,271
30~34歳	5.8%	6.1%	2,240
35~39歳	6.1%	6.4%	2,408
40~44歳	7.2%	7.8%	3,327
45~49歳	6.8%	7.4%	3,017
50~54歳	6.5%	7.1%	2,780
55~59歳	6.2%	6.8%	2,656
60~64歳	6.8%	7.4%	3,054
65~69歳	7.5%	8.1%	3,410
70~74歳	7.2%	7.8%	3,432
75歳以上	14.8%	14.2%	6,769

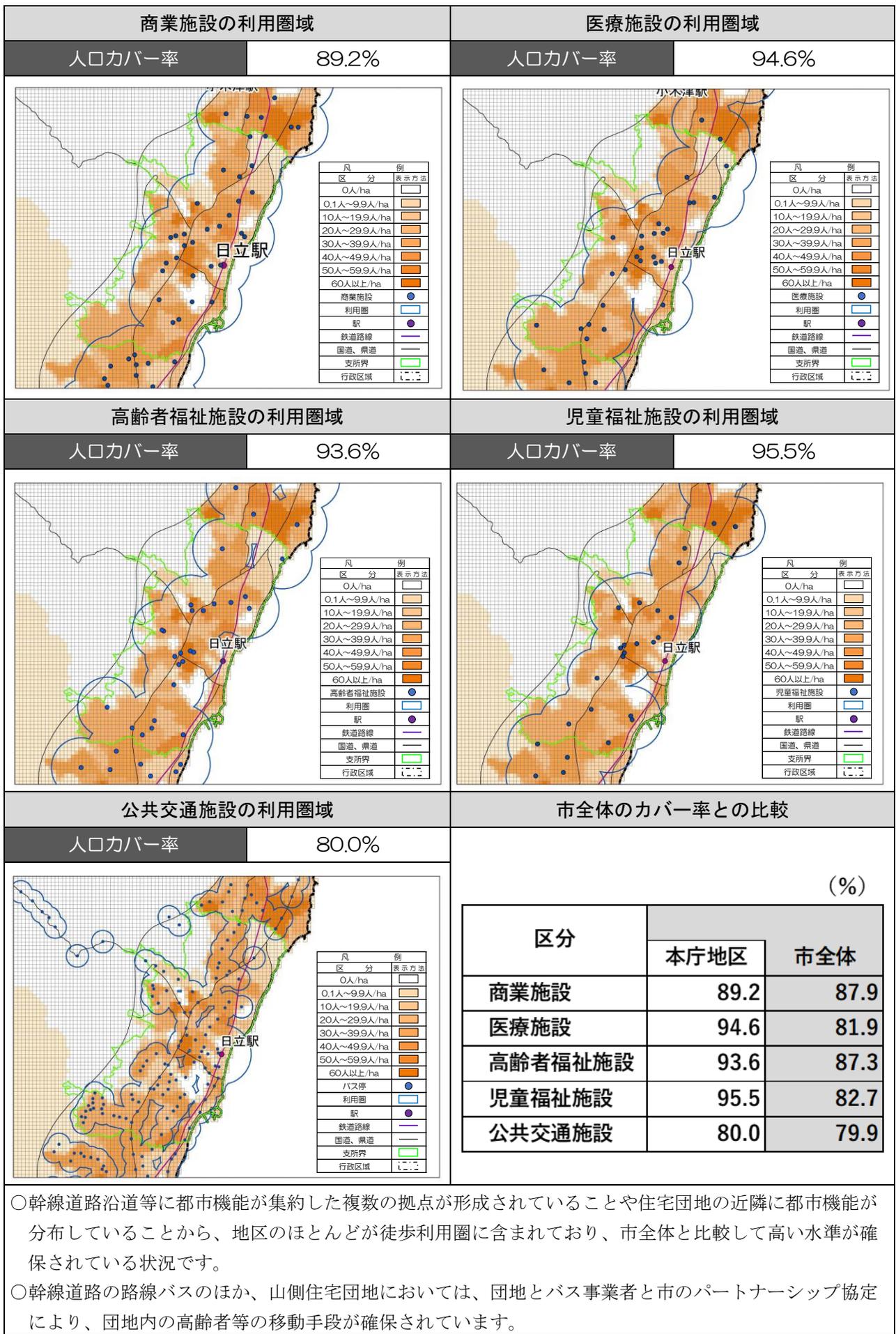
○人口は、1995年（平成7年）以降減少しており、世帯数についても減少から横ばいの傾向を示しています。  
 ○2015年（平成27年）の5歳階級人口の構成割合をみると、14歳以下の層、40～54歳の層で市全体よりもやや低くなっています。一方、20～29歳、70歳以上の層でやや高くなっています。

2015年（平成27年）

2040年（令和22年）推計

凡例

- 0人/ha
- 0.1人～9.9人/ha
- 10人～19.9人/ha
- 20人～29.9人/ha
- 30人～39.9人/ha
- 40人～49.9人/ha
- 50人～59.9人/ha
- 60人/ha以上
- 国道、県道
- 駅
- 鉄道路線
- 支所界



○幹線道路沿道等に都市機能が集約した複数の拠点が形成されていることや住宅団地の近隣に都市機能が分布していることから、地区のほとんどが徒歩利用圏に含まれており、市全体と比較して高い水準が確保されている状況です。

○幹線道路の路線バスのほか、山側住宅団地においては、団地とバス事業者と市のパートナーシップ協定により、団地内の高齢者等の移動手段が確保されています。

## (2) 地域づくりの方向性

市の課題	市の課題に関連する地区の課題	地域づくりの方向性
人口減少と産業構造の変化に対応した都市の集約化	<ul style="list-style-type: none"> <li>○日立駅周辺は、これまで商業業務機能の中心エリアでしたが、空き家等の増加による「都市のスポンジ化」が課題となっています。</li> <li>○一部のエリアでは、マンションの建設や、社宅跡地等の商業や住宅への転換などにより、居住者の増加が見受けられることから、これらの地域における生活利便性を維持・確保する必要があります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○中心的な拠点にふさわしい多様な都市機能の集積を目指します。</li> <li>○日立駅周辺におけるにぎわいの創出や定住人口の確保のため、市街地再開発等による低未利用地の土地利用転換を検討します。</li> </ul>
生活利便性を提供する都市機能の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>○日立駅周辺の低未利用地においては、都市的土地利用や生活の拠点となるべき重要な箇所として、交流やにぎわいを創出するような土地利用を図る必要があります。</li> <li>○国道6号などの幹線道路沿道等に日常生活に必要な施設が立地しており、このような機能を維持・充実させるとともに、生活の拠点とのアクセス性の向上が望まれます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○日立駅周辺では、駐車場の増加が顕著であることから、都市機能の誘導と連携しつつ、土地利用更新を誘導します。</li> <li>○現在の生活利便施設の集積を踏まえつつ、公共交通の配置やひたちBRTの延伸を考慮した拠点形成を誘導します。</li> </ul>
多様化する暮らし方に対応した生活価値のある都市空間の提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>○にぎわいや活力のある都市空間を提供するため、日立駅周辺における都市的土地利用を積極的に誘導する必要があります。</li> <li>○国道6号西側の大規模開発による住宅団地については、一定の生活機能や良好な居住環境を維持する必要があります。</li> <li>○公設市場跡地においては、新たな土地利用が図られており、にぎわいの創出が必要です。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○日立の顔として、若者に好まれるような魅力ある都市空間の形成を図ります。</li> <li>○既存団地の再生を検討し、付加価値を高めた新たな居住環境の創出を検討します。</li> <li>○海辺と一体的な土地利用を図りながら、地区計画を運用した魅力ある拠点形成に取り組みます。</li> <li>○市街地周辺の自然とともに、市街地内の公園・緑地等をいかした生活環境を提供します。</li> </ul>
移住・定住と交流を促進する魅力を持つ都市機能の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>○日立駅や日立市役所、池の川さくらアリーナ等の新しいランドマークが整備されています。また、かみね公園や池の川総合公園等の交流拠点を有することから、これらをいかした魅力ある都市空間と都市機能の充実を図ることが必要です。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○景観形成やオープンスペースの活用に取り組み、生活空間における身近なレクリエーション機能の充実を図ります。</li> <li>○観光交流機能として、多くの観光客の来訪による交流の促進を図るとともに、景観など魅力の向上に努めます。</li> </ul>

		○日立シビックセンターや新都市広場などのランドマークをいかした魅力ある都市空間の形成を図ります。
公共交通や情報通信技術を活用した交通ネットワークの充実	○日立駅は、鉄道と路線バスの拠点であり、さらには、ひたちBRTの延伸も計画されていることから、本市の公共交通の拠点として、更なる利便性や利用環境の向上に取り組む必要があります。	○日立駅における交通結節機能の強化を図るとともに、ひたちBRT延伸に対応した公共交通ネットワーク形成を進めます。 ○地域間の移動性を高める道路ネットワークの強化を進めます。
安全・安心を提供する基盤と環境の整備	○沿岸部の一部に指定されている津波浸水想定区域については、避難誘導の在り方を市民と共有する必要があります。 ○短時間強雨の増加に伴い、市街地内の低地や河川沿岸での浸水対策や、土砂災害に対する対応が必要となっています。 ○交通弱者に対する移動手段の確保や防犯・防災対策等、生活空間における安全・安心の確保も重要となっています。	○津波浸水想定区域での居住の在り方を検討します。
市民や事業者との協働によるまちづくりの推進	○人口減少や高齢化に伴うコミュニティ活動の存続が課題となっています。 ○民間企業や市民と連携したまちづくりの推進に取り組む必要があります。	○地域住民や事業者との連携強化を図るとともに、若い世代のまちづくりへの参加を促進します。 ○大学との交流によるまちづくりを推進します。



写真－日立駅海岸口



写真－多くの人でにぎわう「さくらまつり」



写真－観光・交流拠点である「かみね動物園」



写真－池の川さくらアリーナ

(3) 本庁地区の土地利用構想



居住促進ゾーン	港湾ゾーン	山林自然環境ゾーン
居住環境維持保全ゾーン	住工複合ゾーン	国道
田園居住ゾーン（区域指定含む）	新産業集積ゾーン	県道
幹線道路沿道ゾーンA	公園・緑地ゾーン	高速道路
幹線道路沿道ゾーンB	広域集客ゾーン	ひたちBRT
中心商業業務ゾーン	地域資源活用ゾーン	
地域生活業務ゾーン	海の活用ゾーン	
大規模生産施設ゾーン	農地集落ゾーン	

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

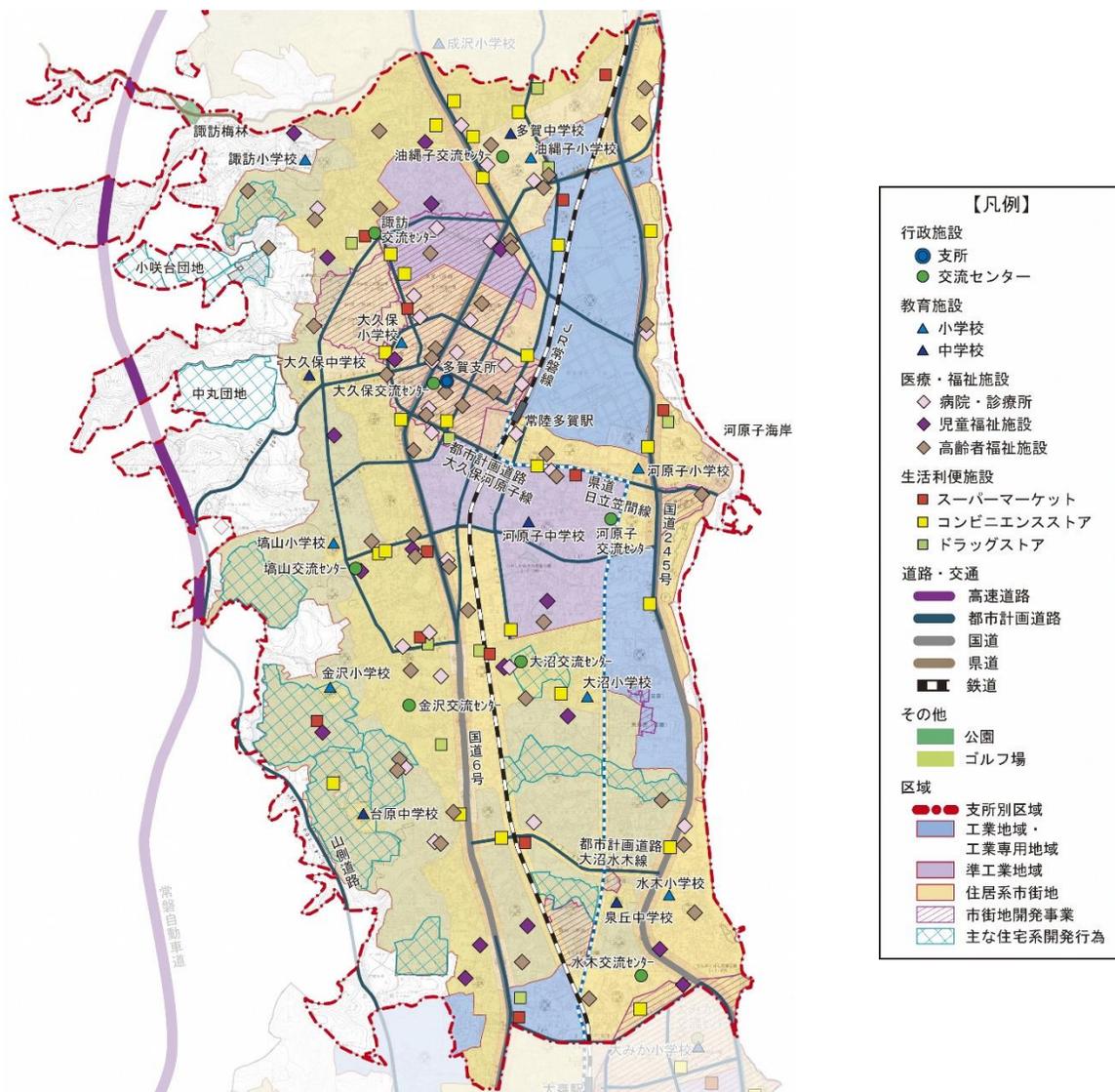
第5章 実現に向けて

参考資料

## 6 多賀地区

### (1) 地区の概況

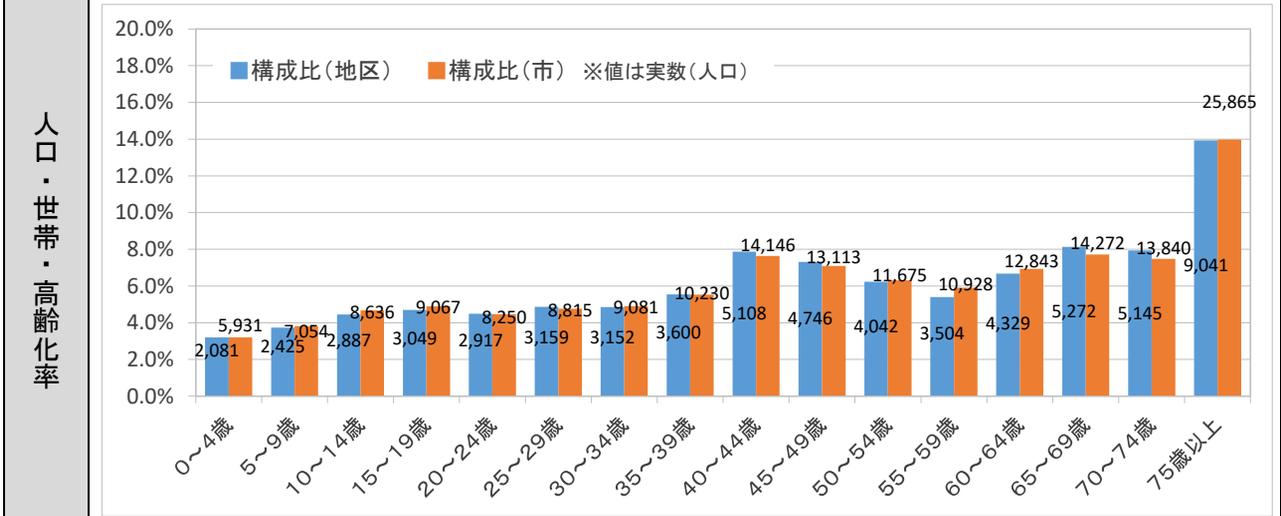
- 本地区は、常陸多賀駅を中心に商業・業務機能が集積された、本庁地区に次ぐ市の中心的な地区となっており、最も人口が多い地区となっています。
- 南北軸として、中央を国道6号、海側を国道245号、山側を山側道路が縦断しています。
- 東西方向のアクセス道路として、都市計画道路大久保河原子線・大沼水木線、県道日立笠間線などが整備されており、常陸多賀駅を中心に放射状の道路ネットワークを形成しています。
- 常陸多賀駅周辺や国道245号沿道周辺に大規模な工場が立地しています。
- 常陸多賀駅周辺では、計画的な土地区画整理事業により市街地が整備されており、国道6号西側では、大規模開発により多くの住宅団地が整備されています。また、近年では、社宅や工場の跡地が商業や住宅などに土地利用転換されています。
- 中丸団地や小咲台団地など、一部の住宅団地が都市計画区域外に造成されています。
- 諏訪町及び桜川町などの一部地域では、住宅と工場が共存している地域も見受けられます。
- 常陸多賀駅周辺では、かつてのにぎわいを支えていた商業施設が撤退し、空き地や空き店舗が増加しています。
- 河原子海岸では、サーフィンの全国大会が行われるなど、マリンスポーツによる交流が図られています。



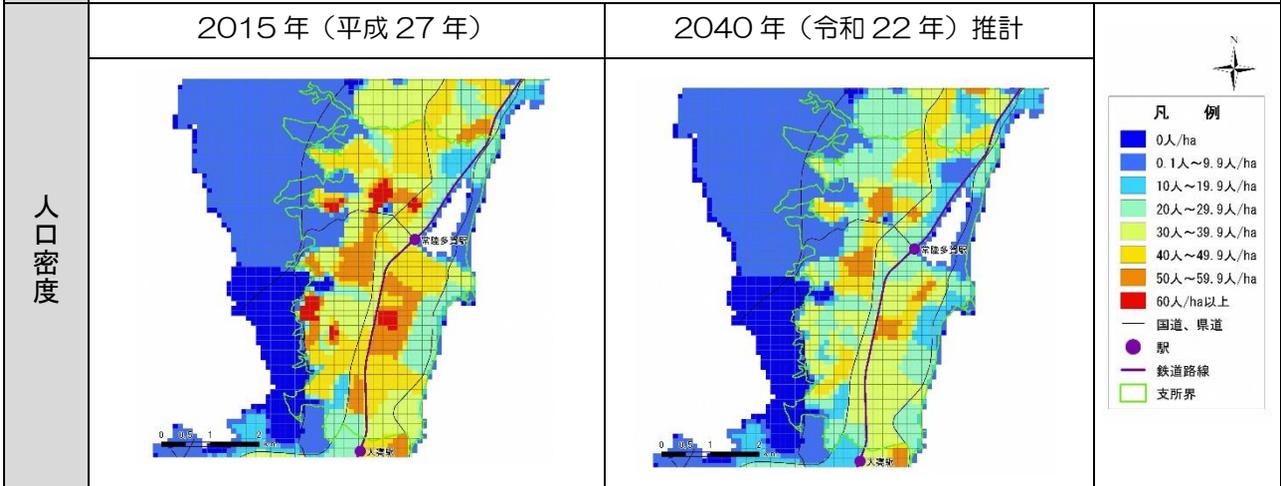
主要施設	行政施設	□多賀支所 □多賀図書館 □諏訪交流センター □油縄子交流センター □大久保交流センター □河原子交流センター □塙山交流センター □金沢交流センター □大沼交流センター □水木交流センター
	教育施設	□諏訪小学校 □油縄子小学校 □大久保小学校 □河原子小学校 □塙山小学校 □金沢小学校 □大沼小学校 □水木小学校 □多賀中学校 □大久保中学校 □河原子中学校 □台原中学校 □泉丘中学校 □県立多賀高校 □日立特別支援学校
	その他	□JR常陸多賀駅
地域資源		□諏訪梅林 □河原子港 □河原子海水浴場 □水木海水浴場 □泉が森 □暇修館 □諏訪スポーツ広場

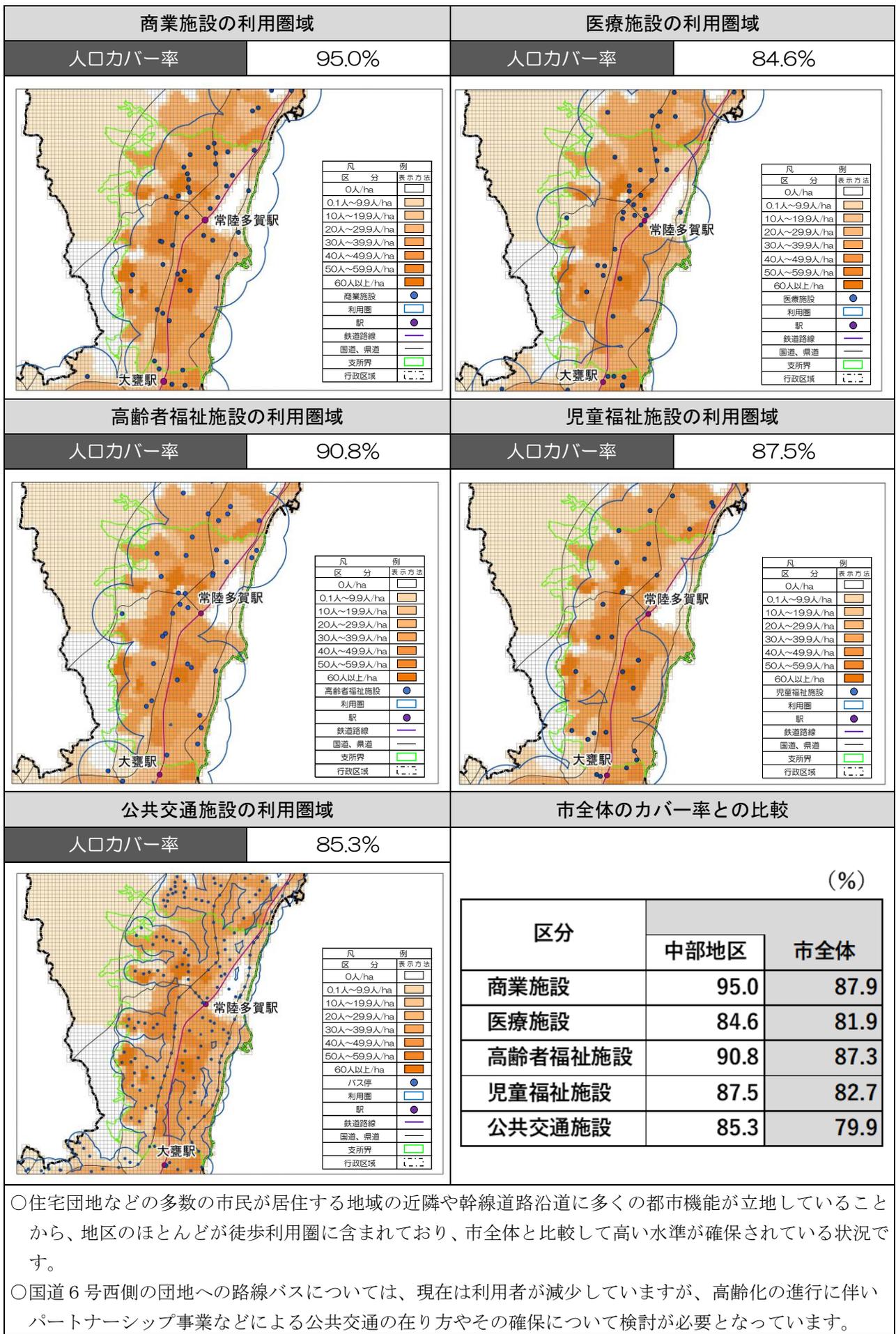
	平成7年	平成17年	平成27年
人口	75,230	69,579	64,868
世帯数	27,272	27,280	28,019
高齢化率	12.3% (13.5%)	20.5% (20.7%)	30.0% (29.2%)

左表：人口(人)・世帯数(世帯)・高齢化率(%)  
各年国勢調査から作成(年齢不詳を含む)  
高齢化率の( )内は日立市全体  
下図：人口(人)・構成比(%)  
平成27年国勢調査から作成



○人口は、1995年(平成7年)以降減少していますが、世帯数はやや増加傾向を示しています。  
○2015年(平成27年)の5歳階級人口の構成割合をみると、おおむね市全体と同様の傾向を示しますが、55~64歳の層で市全体よりもやや低く、65~74歳の層でやや高くなっています。





○住宅団地などの多数の市民が居住する地域の近隣や幹線道路沿道に多くの都市機能が立地していることから、地区のほとんどが徒歩利用圏に含まれており、市全体と比較して高い水準が確保されている状況です。

○国道6号西側の団地への路線バスについては、現在は利用者が減少していますが、高齢化の進行に伴いパートナーシップ事業などによる公共交通の在り方やその確保について検討が必要となっています。

## (2) 地域づくりの方向性

市の課題	市の課題に関連する地区の課題	地域づくりの方向性
人口減少と産業構造の変化に対応した都市の集約化	<ul style="list-style-type: none"> <li>○常陸多賀駅周辺は、これまで商業業務機能の中心エリアでしたが、空き家等の増加による「都市のスポンジ化」が課題となっています。</li> <li>○一部のエリアでは、マンションの建設や、社宅跡地等の商業や住宅への転換などにより、居住者の増加が見受けられることから、これらの地域における生活利便性を維持・確保する必要があります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○常陸多賀駅周辺は、低未利用地を活用した計画的な都市機能集積を目指します。</li> <li>○産業系土地利用については、周辺環境との調和に配慮します。</li> <li>○商業業務系土地利用については、動向を注視しつつ、必要に応じて土地利用転換を促進します。</li> </ul>
生活利便性を提供する都市機能の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>○常陸多賀駅周辺については、日立駅と並ぶ都市の拠点として、にぎわいの創出や、交流の拡大を図るための土地利用を推進する必要があります。</li> <li>○諏訪地区や油繩子地区等で、生活利便施設の立地が進んでおり、このような既存機能の維持・充実を図りながら都市機能の集約化を図る必要があります。</li> <li>○国道6号などの幹線道路沿道等に日常生活に必要な施設が立地しており、このような機能を維持・充実させるとともに、生活の拠点とのアクセス性の向上が望まれます。</li> <li>○ひたちBRTの沿線については、計画的な都市機能の誘導を図る必要があります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○常陸多賀駅周辺では、交通結節機能の更なる強化を行うとともに、生活利便性の向上や地区の魅力の向上に資する都市機能の誘導を実現するため、市街地再開発等によるまちづくりを推進します。</li> <li>○近隣住民の居住環境の維持・保全のため、諏訪・油繩子などの生活の拠点となるべき地区において拠点形成を進めます。</li> <li>○ひたちBRT沿線において、居住機能や生活利便機能の誘導に向けた土地利用転換を検討します。</li> <li>○河原子町地内の国道245号沿道は、ひたちBRTの将来ルートを踏まえながら、住民の生活利便性の向上に資する施設の更なる充実を図ります。</li> </ul>
多様化する暮らし方に対応した生活価値のある都市空間の提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>○にぎわいや活力のある都市空間を提供するため、常陸多賀駅周辺における都市的土地利用を積極的に誘導する必要があります。</li> <li>○国道6号西側の大規模開発による住宅団地については、一定の生活機能や良好な居住環境を維持する必要があります。</li> <li>○公共交通アクセス性の高い地区として、ひたちBRT沿線の新たなまちづくりを進めていく必要があります。</li> <li>○住工混在地区においては、今後も共存できるような生活環境の維持を検討する必要があります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○住宅政策と連携しながら、空き家、空き店舗の活用を促進します。</li> <li>○既存団地の再生を検討し、付加価値を高めた新たな居住環境の創出を検討します。</li> <li>○市街地の水辺空間と緑を感じられる空間形成を検討します。</li> </ul>

<p>移住・定住と交流を促進する魅力を持つ都市機能の充実</p>	<p>○定住を促す魅力ある都市空間の形成を図るため、常陸多賀駅周辺における低未利用地の活用や、ひたちBRT沿線における土地利用の更新を積極的に行う必要があると考えられます。</p>	<p>○市街地周辺の自然とともに、市街地内の公園・緑地等をいかした生活環境を検討します。 ○準工業地域等で居住と産業機能が共存する環境をいかし、職住近接の住まい方を検討します。</p>
<p>公共交通や情報通信技術を活用した交通ネットワークの充実</p>	<p>○常陸多賀駅は、鉄道と路線バスの拠点であり、ひたちBRTが接続されていることから、本市の公共交通の拠点として、更なる利便性や利用環境の向上に取り組む必要があります。</p>	<p>○常陸多賀駅の機能強化や、ひたちBRTへのアクセスを確保する公共交通ネットワークを形成します。 ○都市間や地域間の移動性を高める道路ネットワークの強化を進めます。</p>
<p>安全・安心を提供する基盤と環境の整備</p>	<p>○沿岸部の一部に指定されている津波浸水想定区域については、避難誘導の在り方を市民と共有する必要があります。 ○短時間強雨の増加に伴い、市街地内の低地や河川沿岸での浸水対策や、土砂災害に対する対応が必要となっています。 ○交通弱者に対する移動手段の確保や防犯・防災対策等、生活空間における安全・安心の確保も重要となっています。</p>	<p>○津波浸水想定区域での居住の在り方を検討します。</p>
<p>市民や事業者との協働によるまちづくりの推進</p>	<p>○人口減少や高齢化に伴うコミュニティ活動の存続が課題となっています。 ○民間企業や市民と連携したまちづくりの推進に取り組む必要があります。</p>	<p>○地域住民や事業者との連携強化を図るとともに、若い世代のまちづくりへの参加を促進します。 ○大学との交流によるまちづくりを推進します。</p>



写真－常陸多賀駅



写真－よかっぺ通り

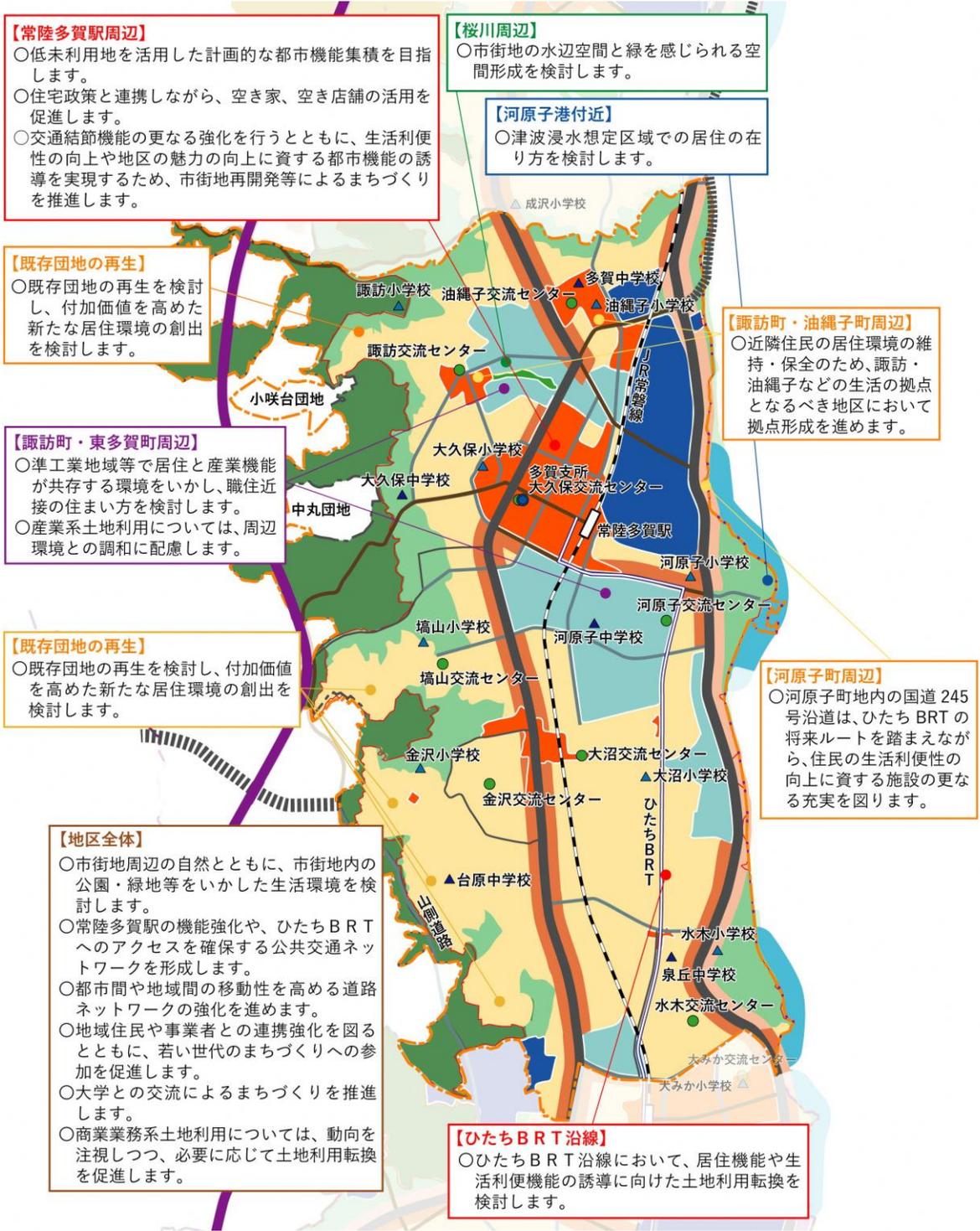


写真－良好な景観を有する諏訪梅林



写真－水木海水浴場

(3) 多賀地区の土地利用構想



居住促進ゾーン	港湾ゾーン	山林自然環境ゾーン
居住環境維持保全ゾーン	住工複合ゾーン	国道
田園居住ゾーン（区域指定含む）	新産業集積ゾーン	県道
幹線道路沿道ゾーンA	公園・緑地ゾーン	高速道路
幹線道路沿道ゾーンB	広域集客ゾーン	ひたちBRT
中心商業業務ゾーン	地域資源活用ゾーン	
地域生活業務ゾーン	海の活用ゾーン	
大規模生産施設ゾーン	農地集落ゾーン	

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

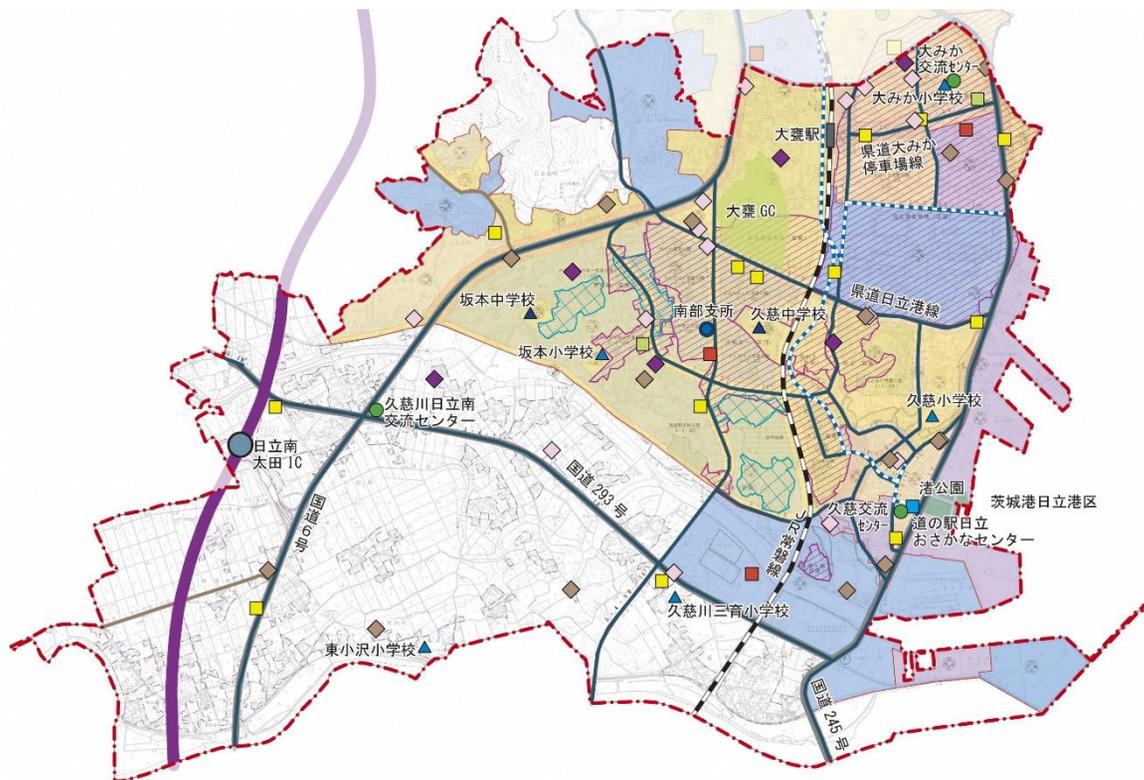
第5章 実現に向けて

参考資料

## 7 南部地区

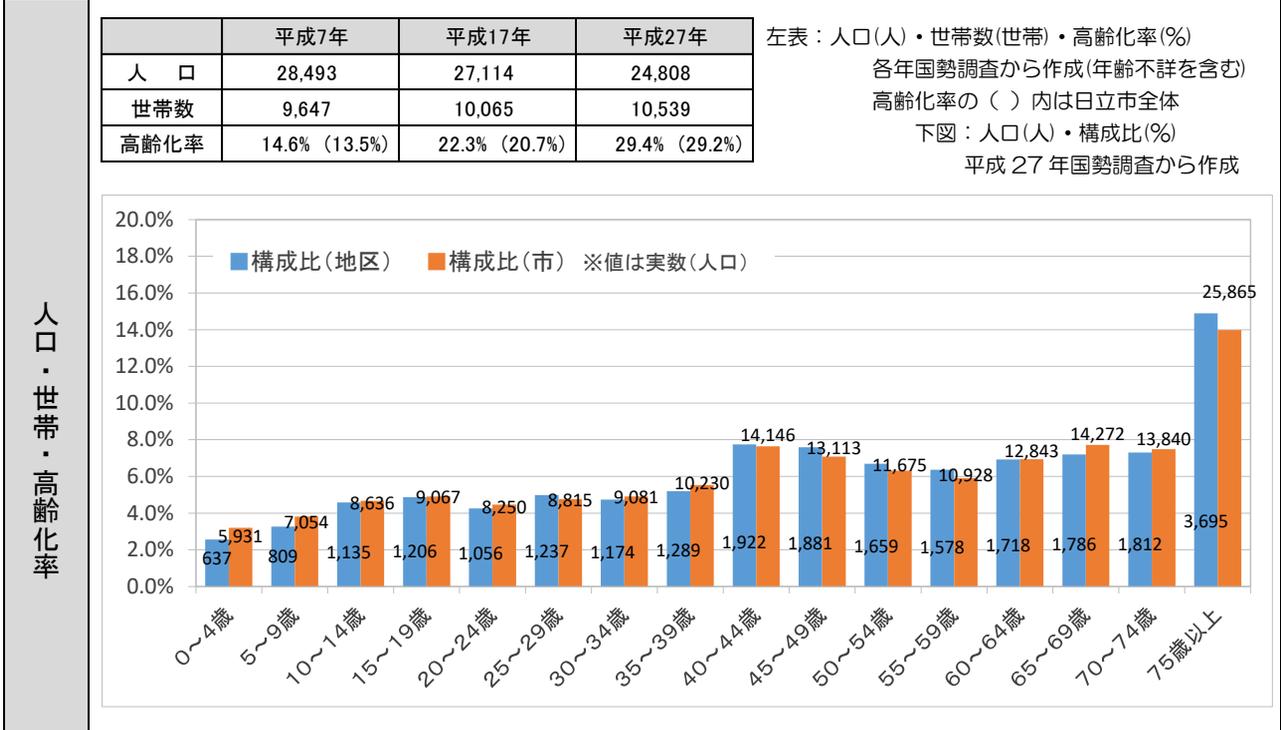
### (1) 地区の概況

- 本地区は、市の南部に位置し、大甕駅を中心に商業・業務機能が集積された市の南の玄関口となっています。
- 南北軸として、地区の西側を国道6号、海側を国道245号が縦断しています。
- 東西方向のアクセス道路として、国道293号、県道日立港線、県道大みか停車場線などが整備されています。
- 大甕駅周辺、国道245号沿道、地区西側などに大規模な工場が立地し、茨城港日立港区では、輸出入自動車の流通施設やエネルギー関係を中心とした産業の集積が見受けられます。
- 大甕駅周辺では、計画的な土地区画整理事業により市街地が整備されており、また、地区内では、大規模開発により多くの住宅団地が整備されています。
- 大甕駅西側には、学校などの文教施設がまとまって立地しています。
- 大甕駅の駅舎改築や西口交通広場、東西自由通路の整備が行われるなど、交通結節点の機能強化が図られています。
- 道の駅日立おさかなセンター周辺において、市内外からの来訪者により、にぎわいが創出されています。
- 常磐自動車道日立南太田ICや国道293号周辺は、市街化調整区域となっていますが、茨城港日立港区やICに近接する一部の区域については、新たな土地利用も期待されています。

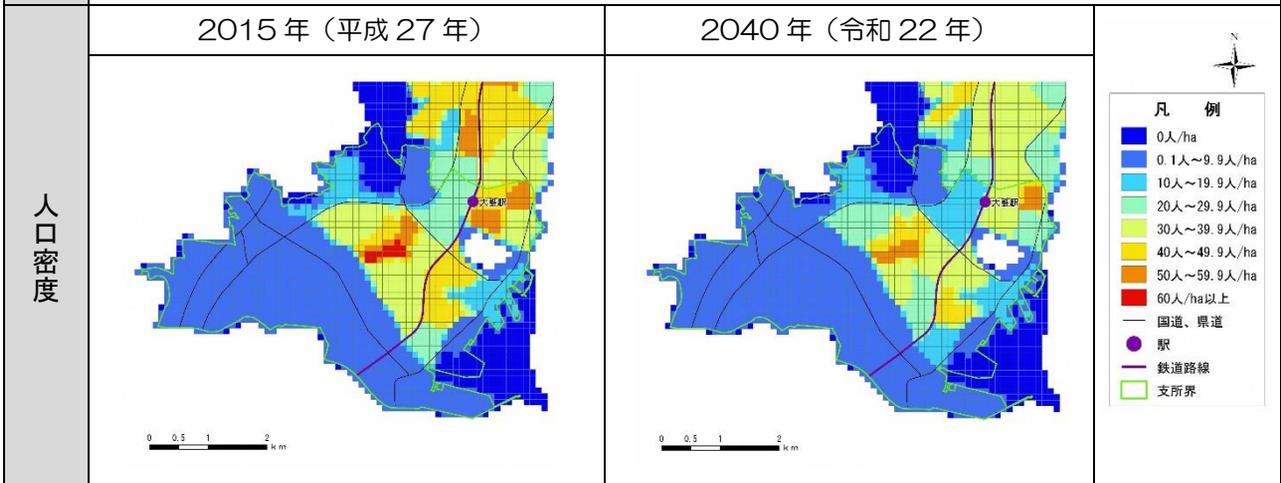


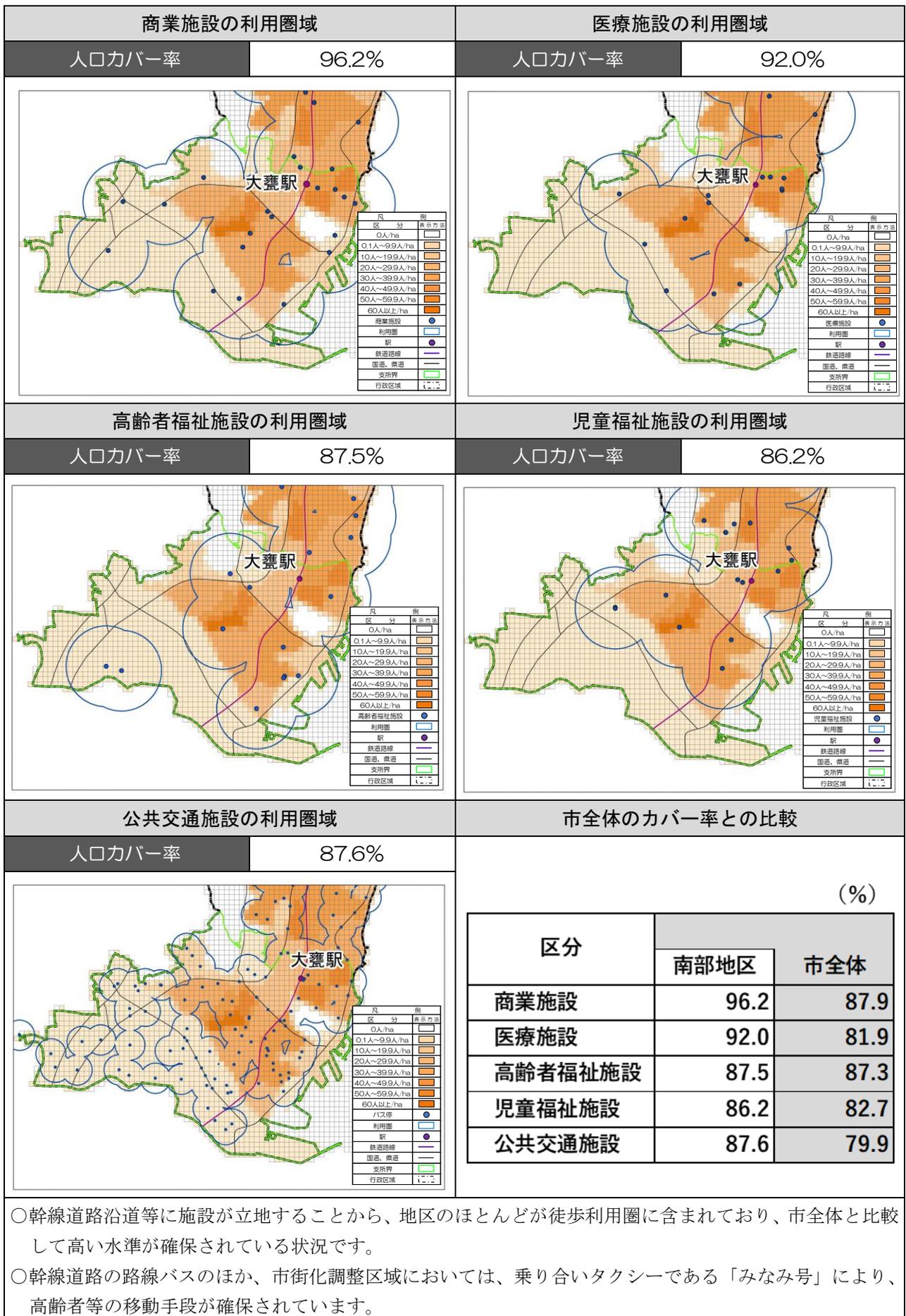
【凡例】			
<b>行政施設</b>	<b>教育施設</b>	<b>道路・交通</b>	<b>区域</b>
● 支所	▲ 小学校	■ 高速道路	● 支所別区域
● 交流センター	▲ 中学校	■ 都市計画道路	■ 工業地域・工業専用地域
		■ 国道	■ 準工業地域
<b>生活利便施設</b>	<b>医療・福祉施設</b>	■ 県道	■ 住居系市街地
■ スーパーマーケット	◇ 病院・診療所	■ 鉄道	■ 市街地開発事業
■ コンビニエンスストア	◇ 児童福祉施設	■ ひたち BRT	■ 主な住宅系開発行為
■ ドラッグストア	◇ 高齢者福祉施設	■ その他	
■ 道の駅		■ 公園	
		■ ゴルフ場	

主要施設	行政施設	□南部支所 □南部図書館 □大みか交流センター □久慈日立南交流センター □久慈交流センター
	教育施設	□大みか小学校 □坂本小学校 □久慈小学校 □東小沢小学校 □久慈中学校 □坂本中学校 □私立久慈三育小学校 □県立日立商業高等学校 □私立茨城キリスト教学園中学校・高等学校 □私立茨城キリスト教大学
	その他	□JR大甕駅 □茨城港日立港区 □常磐自動車道日立南太田IC
地域資源		□道の駅日立おさかなセンター □なぎさ公園 □古房地公園 □赤羽緑地 □南高野史跡公園 □久慈サンピア日立 □久慈漁港 □久慈浜海水浴場



○人口は、1995年(平成7年)から減少していますが、世帯数の増加は進んでいます。  
○2015年(平成27年)の5歳階級人口の構成割合をみると、9歳以下の層、65~69歳の層で市全体よりもやや低くなっていますが、45~59歳の層でやや高くなっています。





○幹線道路沿道等に施設が立地することから、地区のほとんどが徒歩利用圏に含まれており、市全体と比較して高い水準が確保されている状況です。

○幹線道路の路線バスのほか、市街化調整区域においては、乗り合いタクシーである「みなみ号」により、高齢者等の移動手段が確保されています。

## (2) 地域づくりの方向性

市の課題	市の課題に関連する地区の課題	地域づくりの方向性
人口減少と産業構造の変化に対応した都市の集約化	○大甕駅周辺や、南部支所周辺の、計画的な土地区画整理事業により整備された市街地への定住促進や、地区内に存する大規模住宅団地の生活環境の向上が課題となっています。	○大甕駅周辺は、市南部の中心拠点として都市機能を誘導します。 ○低未利用地の土地利用転換により、大甕駅周辺の定住人口や都市機能の確保に取り組みます。
生活利便性を提供する都市機能の確保	○大甕駅周辺については、学校が近接していることから、若者に好まれる都市機能の誘導も必要と考えられます。 ○幹線道路沿道等に日常生活に必要な施設が立地しており、このような機能を維持するとともに、生活の拠点とのアクセス性の向上が望まれます。 ○市街化調整区域における既存集落の居住者の生活環境の維持等について考慮する必要があります。	○既存の集積状況を踏まえ、ひたちBRTや集落部からの利便性を考慮した拠点形成を誘導します。
多様化する暮らし方に対応した生活価値のある都市空間の提供	○大甕駅周辺において、若者等が集まる場所やにぎわいや活力のある都市空間を提供するため、大甕駅周辺における低未利用地の活用を検討する必要があります。 ○地区内に点在する住宅団地については、一定の生活機能や良好な居住環境を維持する必要があります。 ○公共交通アクセス性の高い地区として、ひたちBRT沿線の新たなまちづくりを進めていく必要があります。	○大学生や若者に好まれるような駅前の景観形成を検討します。
移住・定住と交流を促進する魅力を持つ都市機能の充実	○道の駅日立おさかなセンターやなぎさ公園、久慈サンピア日立等の観光交流施設が集積しており、これらを活用した、更なるにぎわいの向上が必要と考えられます。 ○市内での良好な居住環境の提供のみならず、水戸市やひたちなか市等の近隣市町村へのアクセスが良いという特性をいかした生活環境の提供も検討する必要があります。 ○茨城港日立港区や日立南太田IC周辺では、新たな土地利用による、雇用の創出や移住・定住の促進が期待されます。	○道の駅日立おさかなセンター周辺の魅力を高め、交流の拡大を促進します。 ○南の玄関口として新規住民の定住促進に資する居住環境の再生を検討します。 ○茨城港日立港区や日立南太田IC周辺における新たな産業誘致を検討します。
公共交通や情報通信技術を活用した交通ネットワークの充実	○日常生活に必要な施設の利用圏域は、市全体と比較して高い水準にあります。ひたちBRTとの接続も含めた、更なる公共交通の利便性の向上を図る必要があります。	○大甕駅やひたちBRTへのアクセスを確保する公共交通ネットワークを形成します。 ○地域間の移動性を高める道路ネットワークの強化を進めます。

<p>安全・安心を提供する基盤と環境の整備</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○沿岸部に指定されている津波浸水想定区域については、久慈浜地区の大部分を占めることから、本地区での居住の在り方や避難誘導の在り方を市民と共有する必要があります。</li> <li>○短時間強雨の増加に伴い、市街地内の低地や河川沿岸での浸水対策や、土砂災害に対する対応が必要となっています。</li> <li>○交通弱者に対する移動手段の確保や防犯・防災対策等、生活空間における安全・安心の確保も重要となっています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○津波浸水想定区域での居住の在り方を検討します。</li> <li>○久慈川や茂宮川の洪水対策の促進を図ります。</li> </ul>
<p>市民や事業者との協働によるまちづくりの推進</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○人口減少や高齢化に伴うコミュニティ活動の存続が課題となっています。</li> <li>○民間企業や市民と連携したまちづくりの推進に取り組む必要があります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○地域住民や事業者との連携強化を図るとともに、若い世代のまちづくりへの参加を促進します。</li> <li>○大学との交流によるまちづくりを推進します。</li> </ul>



写真一自由通路が整備された大甕駅



写真一旧日立電鉄線久慈浜駅跡地に建設された南部図書館



写真一整備が進められている国道6号大和田拡幅



写真一久慈浜海水浴場

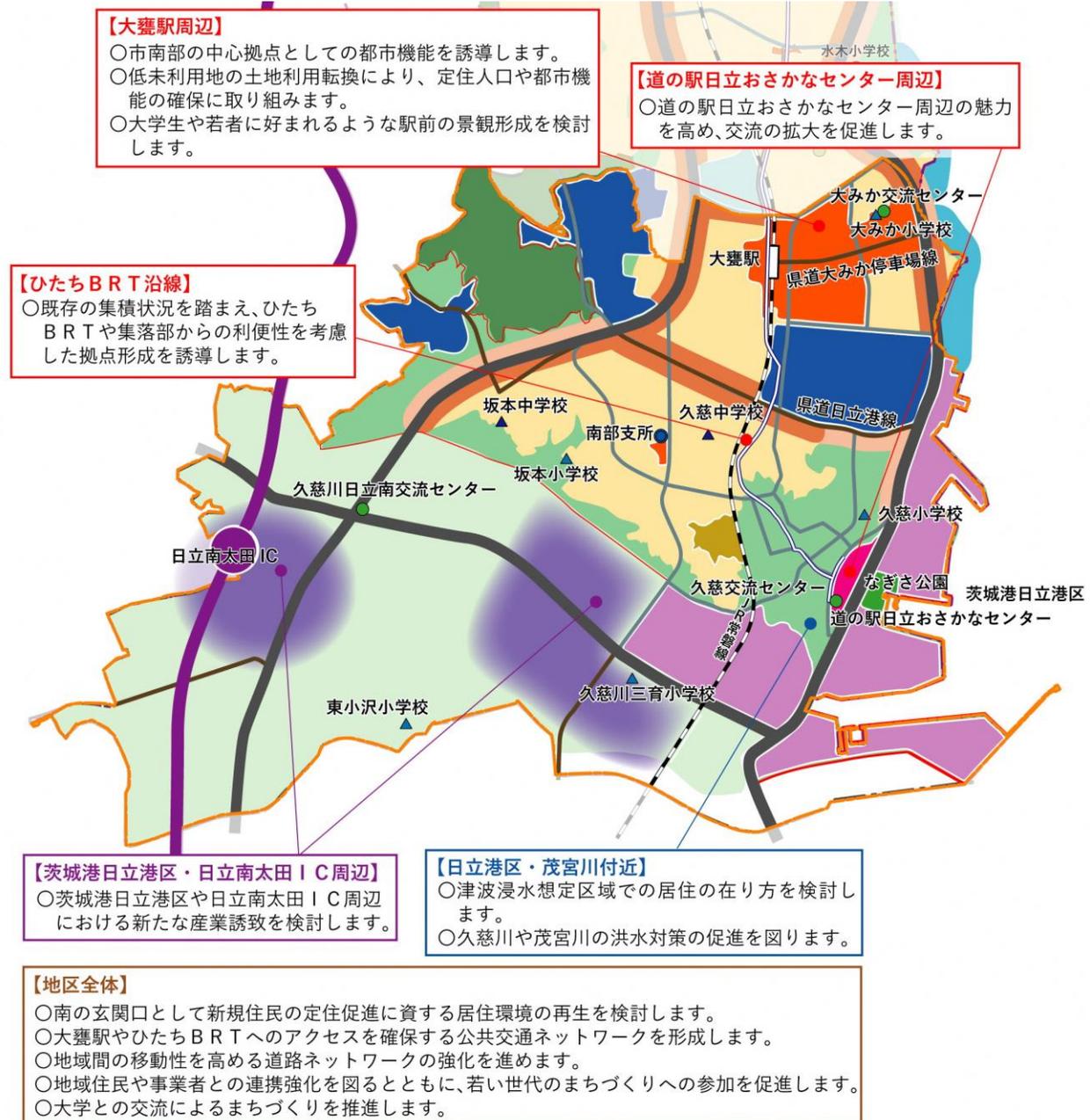


写真一久慈川周辺の菜の花



写真一道の駅日立あさかなセンター

(3) 南部地区の土地利用構想



居住促進ゾーン	港湾ゾーン	山林自然環境ゾーン
居住環境維持保全ゾーン	住工複合ゾーン	国道
田園居住ゾーン（区域指定含む）	新産業集積ゾーン	県道
幹線道路沿道ゾーンA	公園・緑地ゾーン	高速道路
幹線道路沿道ゾーンB	広域集客ゾーン	ひたちBRT
中心商業業務ゾーン	地域資源活用ゾーン	
地域生活業務ゾーン	海の活用ゾーン	
大規模生産施設ゾーン	農地集落ゾーン	

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

