

鹿行圏域都市計画区域の
整備、開発及び保全の方針
(鹿行圏域都市計画区域マスタープラン)
(案)

鹿島臨海都市計画区域（鹿嶋市、神栖市）
潮来都市計画区域（潮来市）
鉾田都市計画区域（鉾田市）
行方都市計画区域（行方市）

茨 城 県

目 次

第1部 茨城県都市計画基本方針

序章 都市計画マスタープランの目的と役割	1
1. 見直しの背景及び目的と役割	2
2. 目標年次	3
第1章 社会潮流と都市の現状及び課題	5
1. 県土づくりを取り巻く社会潮流	6
2. いばらきの都市の現状	15
3. 上位計画・関連計画の整理	24
4. 都市づくりの課題	29
5. 現状の傾向が続いた場合の人口の動向	31
第2章 いばらきの将来の姿	35
1. 茨城の将来像	36
2. 将来都市構造	38
第3章 都市計画の基本方針	43
1. 基本方針の考え方	44
2. 都市計画区域に関する方針	46
3. 区域区分に関する方針	47
4. 土地利用に関する方針	48
5. 都市施設整備に関する方針	52
6. 市街地開発事業に関する方針	55
7. 自然的環境の整備又は保全に関する方針	56
8. 中心市街地に関する方針	57
9. 農山村地域との連携・共生に関する方針	58
10. 災害に強い都市づくりに関する方針	59
11. 新技術を活用した都市づくりの推進に関する方針	60
12. 総合的なまちづくりに関する方針	61
第4章 圏域都市計画区域マスタープランの設定	63
1. 圏域都市計画区域マスタープランの役割	64
2. 圏域都市計画区域マスタープランの設定	65
3. 圏域都市計画区域マスタープランの連携・調整について	68

第2部 圏域都市計画区域マスタープラン

第1章 都市計画の目標.....	71
1. 圏域都市計画区域マスタープランの名称及び範囲.....	72
2. 都市の現状.....	72
3. 都市の将来像.....	73
4. 将来都市構造.....	74
第2章 区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針.....	79
1. 区域区分の決定の有無.....	80
2. 区域区分の方針.....	81
第3章 主要な都市計画の決定の方針.....	83
1. 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針.....	84
2. 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針.....	92
3. 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針.....	97
4. 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針.....	97
第4章 各都市計画区域における区域区分の方針.....	101
1. 鹿島臨海都市計画区域.....	102
2. 潮来都市計画区域.....	104
3. 銚田都市計画区域.....	106
4. 行方都市計画区域.....	108

第1部 茨城県都市計画基本方針

序章 都市計画マスタープランの目的と役割

1. 見直しの背景及び目的と役割

(1) 見直しの背景及び目的

本県は、可住地面積が広く、首都東京に近いなどの地理的優位性を活かし、つくばエクスプレス沿線の新市街地、及び北関東自動車道や首都圏中央連絡自動車道沿線の業務用地など、計画的な市街地の形成を図ってきた。また、市街地の良好な生活環境を確保するため、道路や下水道などの都市施設の整備を進めてきたところである。

一方で、人口減少・超高齢社会の到来や地球環境問題、災害の頻発化・激甚化、都市基盤施設の老朽化など、我が国の社会経済情勢が変化し、都市を取り巻く環境も変化してきており、これらに対応した持続可能な都市構造への転換が求められている。

このような中、2014 年（平成 26 年）に策定された「国土のグランドデザイン 2050」においては、地域構造を「コンパクト」＋「ネットワーク」でつくり上げる考え方が示され、これを踏まえて新たな国土形成計画など国の計画が策定された。また、立地適正化計画制度による居住・都市機能の誘導や都市のスポンジ化対策等を推進する都市再生特別措置法等、関係法令が改正されており、本県の現状を踏まえつつ、このような動向に的確に対応していくことが求められている。

本計画は、今後の都市づくりの課題に対応するため、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（以下、「区域マスタープラン」という。）に、県全体の都市づくりの基本方針を示す「茨城県都市計画マスタープラン」を統合するとともに、29 都市計画区域の「区域マスタープラン」を県内 5 圏域に広域化し、本県におけるこれからの都市づくりの基本方針を示すことを目的として策定したものである。

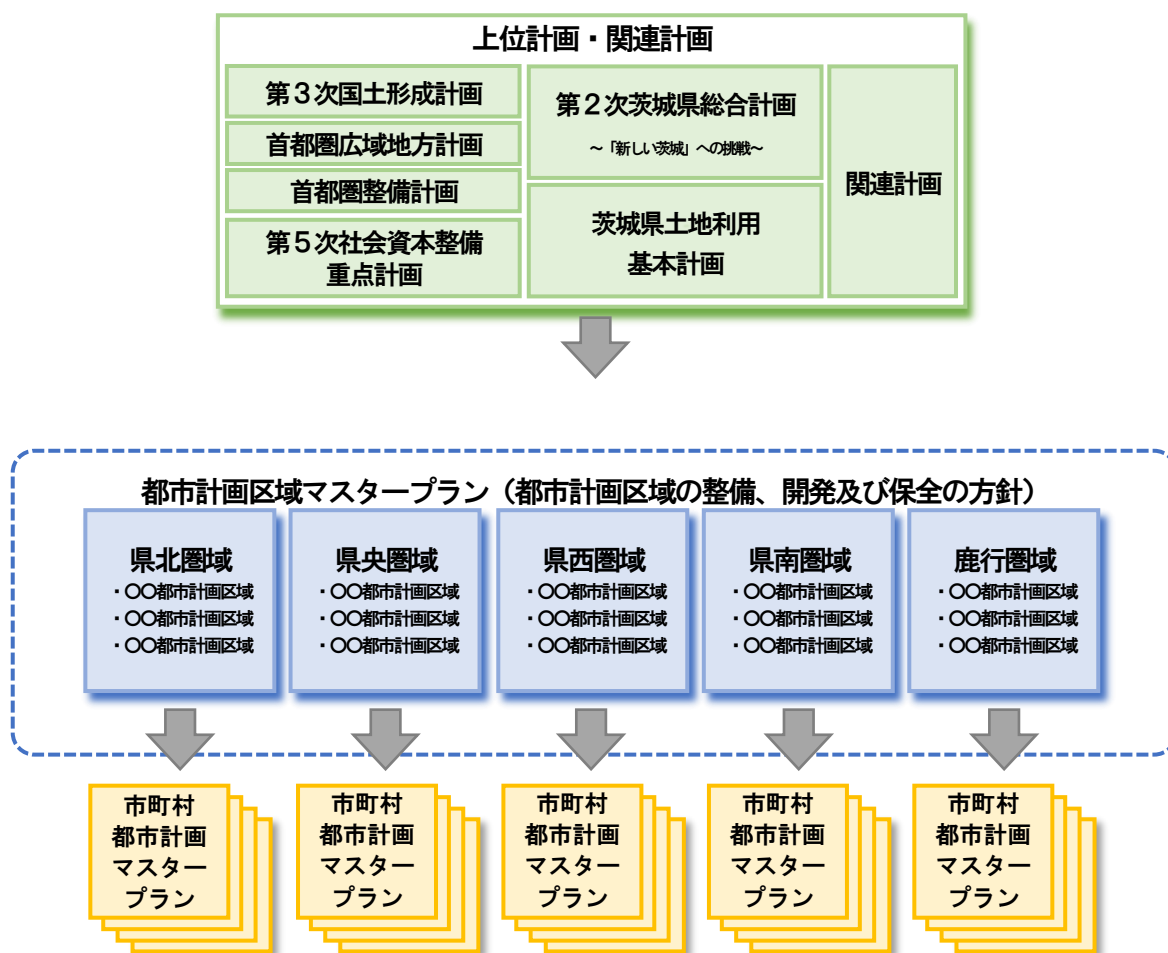
なお、本計画は 2 部構成としており、第 1 部は従来の「茨城県都市計画マスタープラン」、第 2 部は従来の「区域マスタープラン」を圏域ごとに記載している。

(2) 役割

区域マスタープランは、都市計画法第 6 条の 2 の規定に基づき、「都市計画の基本的な方向性を示すもの」と定められており、「市町村都市計画マスタープラン（都市計画法第 18 条の 2「市町村の都市計画に関する基本的な方針」）」を策定する際の指針となるものである。

『第 2 次茨城県総合計画～「新しい茨城」への挑戦～』（2022 年（令和 4 年）3 月）の茨城の将来像（2050 年（令和 32 年）頃を展望）等を踏まえ、本県における都市計画の基本的な方向性を明らかにし、市町村と連携しながら都市づくりに取り組むべく、策定した。

このため、本県の区域マスタープランと他の計画との関係は次頁の図に示すようになっている。



【都市づくりとまちづくりの定義】

都市づくり：都市計画法などに基づく主に行政を主体とした都市整備のこと

まちづくり：市民参加、市民主導を基本とした個別の地区における都市整備のこと

2. 目標年次

本都市計画区域マスタープラン（都市計画の基本方針）は、総合計画における「茨城のグランドデザイン（2050年（令和32年）頃の茨城の姿）」を見据え、2040年（令和22年）※¹を目標年次とする。なお、区域区分を定める都市計画区域においては、各圏域の人口・産業の見通し及び市街化の動向等を勘案し、2030年（令和12年）※²の市街化区域のおおむねの規模を想定する。

※1・2 都市計画法第6条に基づく都市計画基礎調査の実施年（2020年（令和2年））を基準年とし、基準年から20年後※¹及び10年後※²としている。

（「都市計画運用指針」において、「都市計画区域マスタープランは、おおむね20年後の都市の姿を展望した上で基本的方向が定められること」「市街化区域の規模等については、おおむね10年後の将来予測を行ったうえで定められること」が望ましいとされている。）

第1章 社会潮流と都市の現状及び課題

1. 県土づくりを取り巻く社会潮流

(1) 人口減少及び超高齢社会の進展と担い手不足

- 本県の人口は2000年（平成12年）の約299万人をピークに減少傾向に転じた。
- 特に県北や県南の一部で人口減少と高齢化が顕著に見られる。
- 2010年（平成22年）から2020年（令和2年）の10年間の動向を見ると、つくばエクスプレス沿線のつくば市、つくばみらい市、守谷市、JR常磐線沿線の阿見町、牛久市、県央地域の水戸市や東海村、鹿行地域の鹿嶋市や神栖市では、人口が増加している。
- 2050年（令和32年）の人口は、第2次茨城県総合計画において、約255万人と見込んでいる。
- 2050年（令和32年）の人口構成の見通しは、生産年齢人口が約130万人と、全体の約51%にまで減少するため、担い手不足が懸念される。

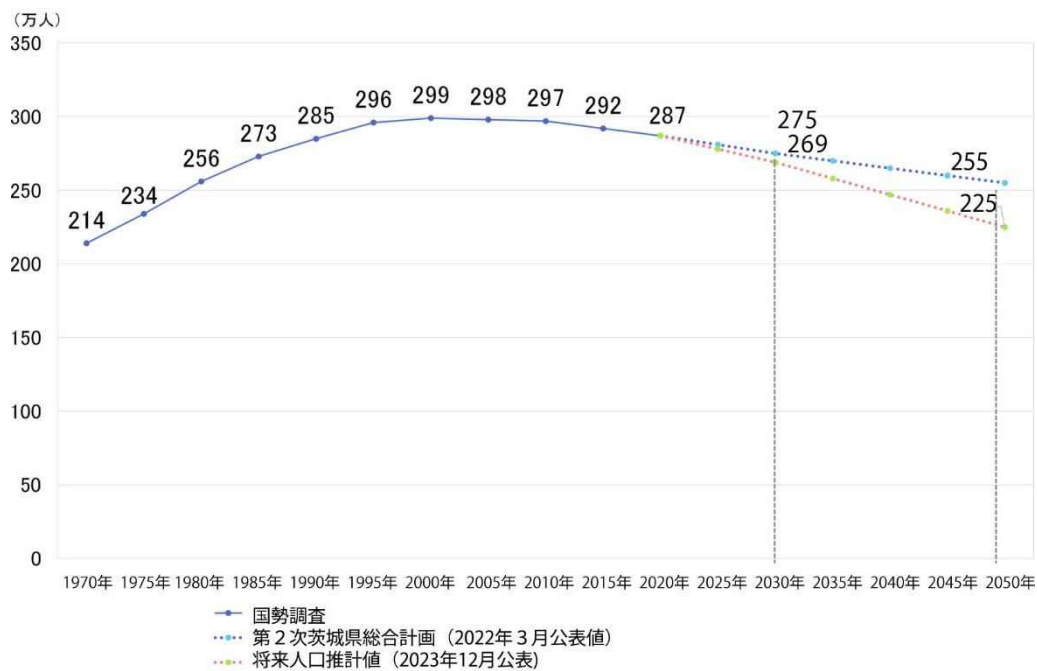


図1-1 本県における人口の推移

【出典】総務省統計局 国勢調査、茨城県政策企画部 県計画推進課推計値、国立社会保障・人口問題研究所 将来人口推計値（「2020年以前は「国勢調査」、2025年以降は県計画推進課推計値（2022年3月）」）

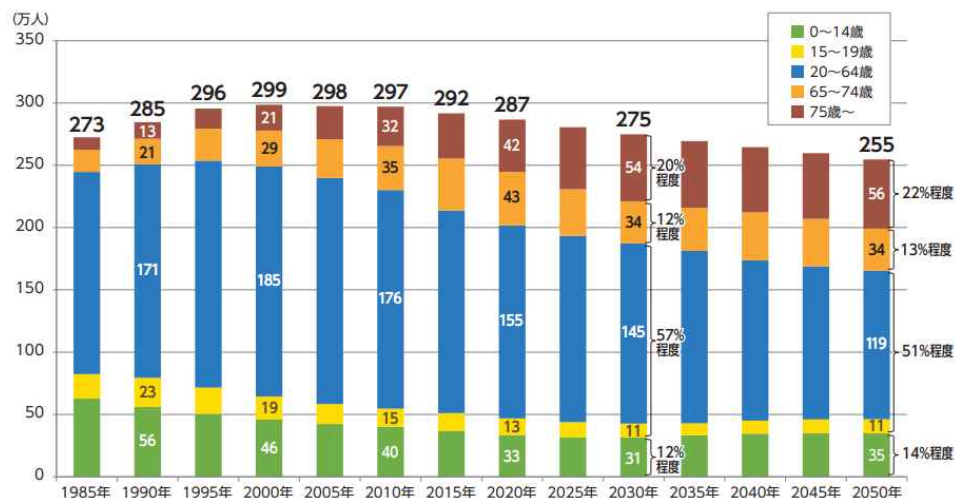


図1-2 本県における人口構成の見通し

※単位未満は四捨五入しているため、合計の数字と内訳の計が一致しない場合がある。

【出典】総務省統計局 国勢調査、茨城県政策企画部 県計画推進課推計値（「2020年以前は「国勢調査」、2025年以降は県計画推進課推計値（2022年3月）」）

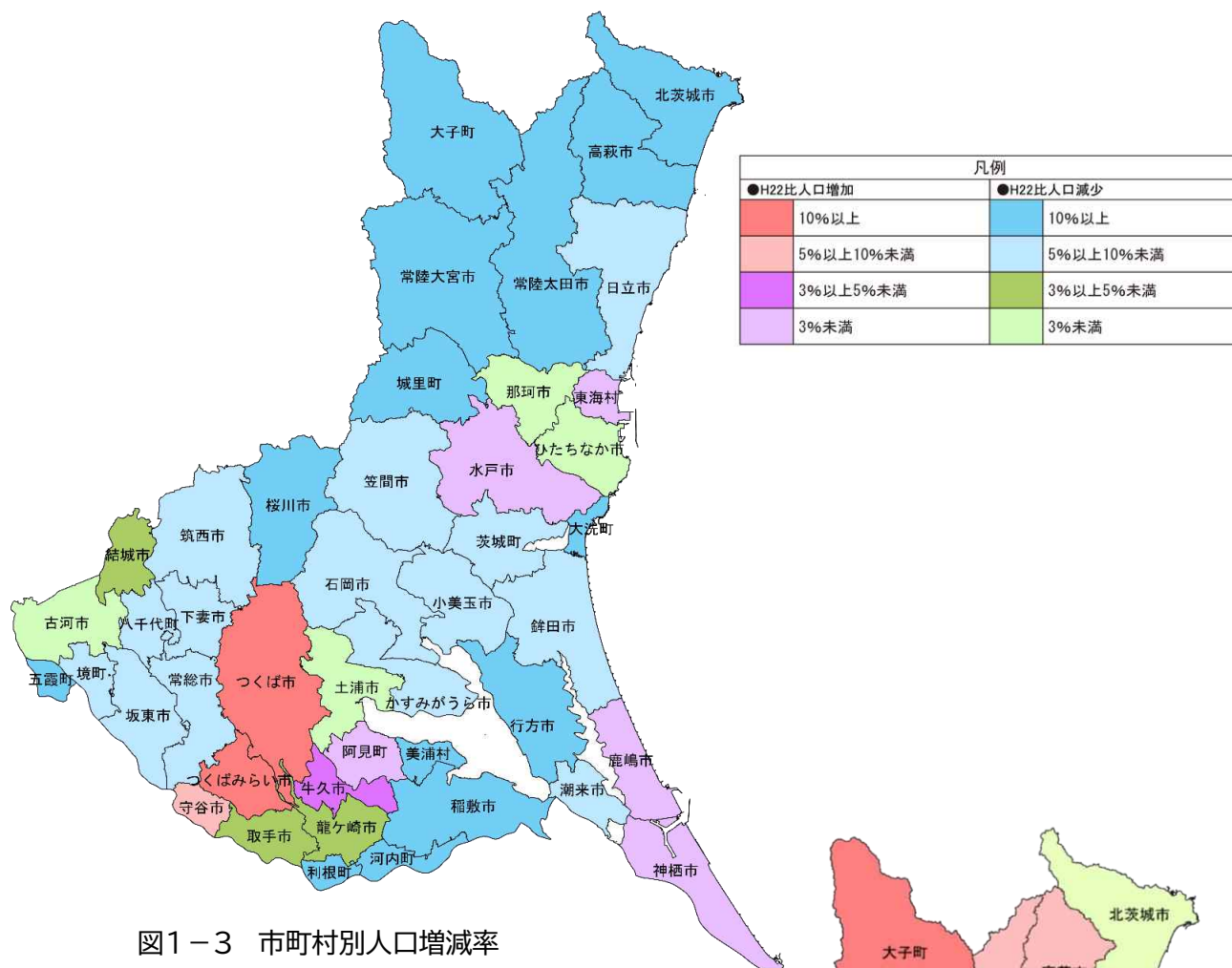


図1-3 市町村別人口増減率
 【出典】総務省統計局 国勢調査
 (2010年(平成22年)、(2020年(令和2年)))

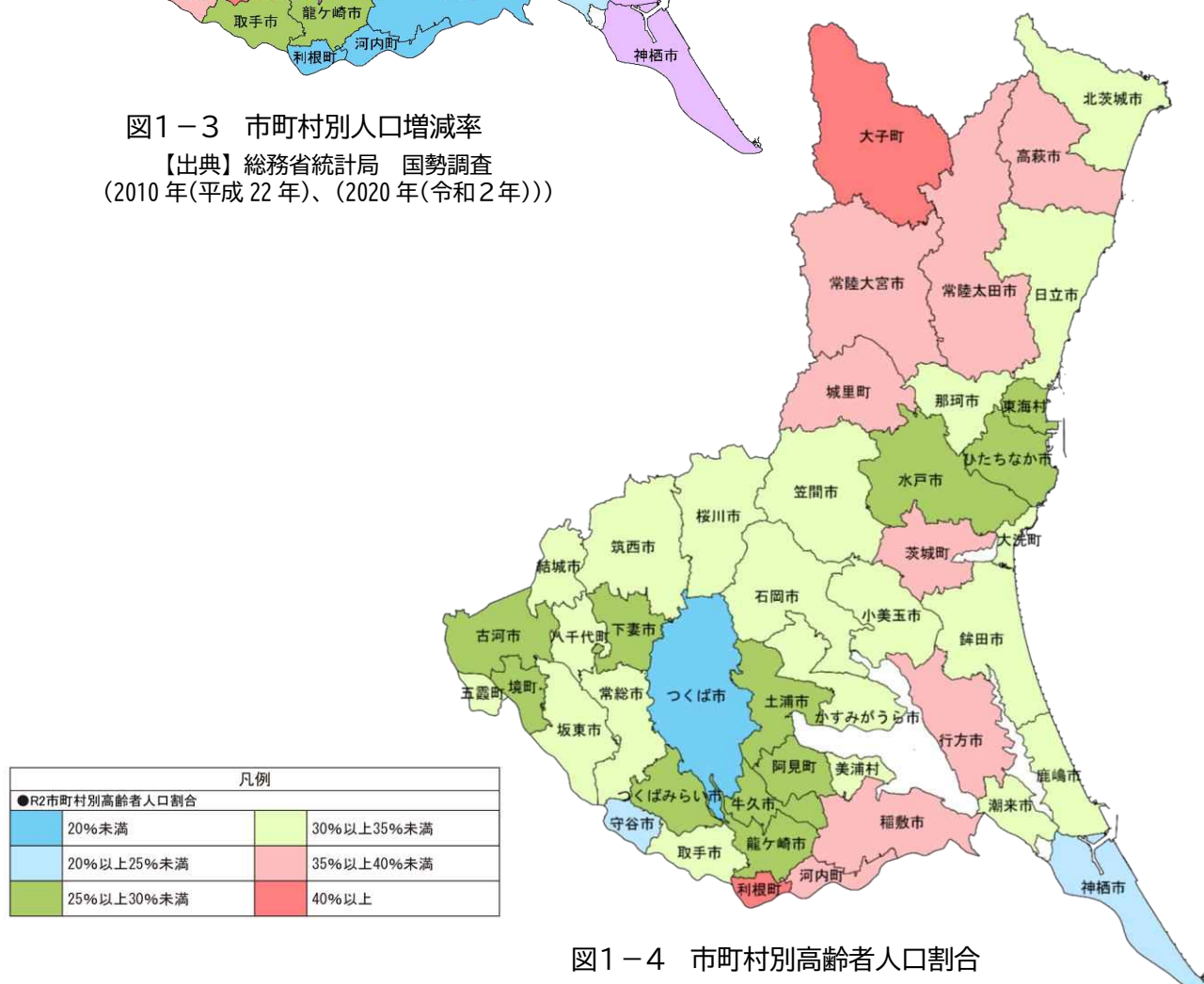


図1-4 市町村別高齢者人口割合
 【出典】総務省統計局 国勢調査
 (2010年(平成22年)、(2020年(令和2年)))

(2) 地球環境問題

- 本県の2019年度(令和元年度)の二酸化炭素(CO₂)排出量を全国と比較すると、産業部門の割合が2倍近くとなっているが、カーボンニュートラルポートなど脱炭素社会の実現に向けた取組を推進している。
- 本県では、国の「地球温暖化対策計画」や産業界における自主的な目標を踏まえ、「茨城県地球温暖化対策実行計画」を2023年(令和5年)に改定し、2030年度(令和12年度)の温室効果ガス削減目標を、部門ごとに国と同等の削減率となるよう設定している。

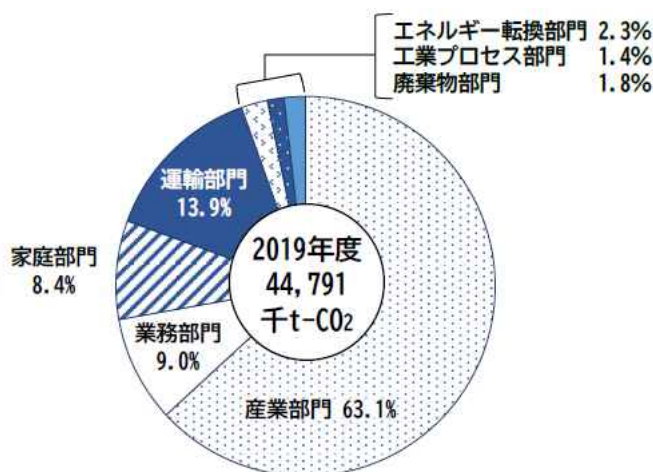


図1-5 本県の二酸化炭素(CO₂)排出量の構成

(2019年度(令和元年度))

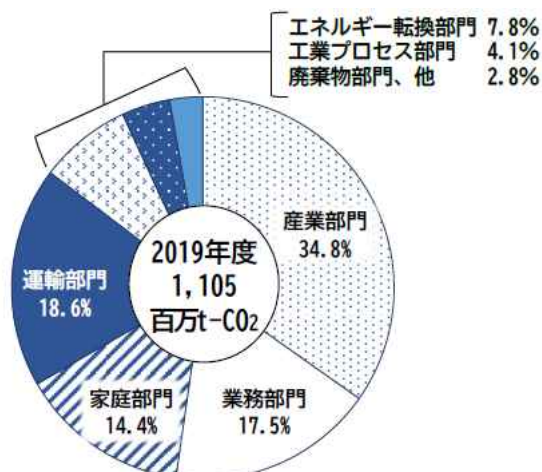


図1-6 全国の二酸化炭素(CO₂)排出量の構成

(2019年度(令和元年度))

【出典】茨城県県民生活環境部 茨城県地球温暖化対策実行計画(2023年(令和5年)3月)

(単位: 千 t-CO₂)

部門	年度	基準年度 (2013年度) 排出量	目標年度 (2030年度) 排出量	目標年度 (2030年度) 削減率
産業部門 CO ₂		30,723	19,048	▲38%
業務部門 CO ₂		4,893	2,397	▲51%
家庭部門 CO ₂		4,638	1,577	▲66%
運輸部門 CO ₂		6,622	4,304	▲35%
エネルギー転換部門 CO ₂		1,359	720	▲47%
その他ガス(非エネルギー起源 CO ₂ 、メタン、N ₂ O)		2,761	2,374	▲14%
HFC等4ガス(フロン類)		937	525	▲44%

※ 今後、温室効果ガスの排出量の推計に用いている統計データの見直し等があった場合、基準年度(2013年度)、目標年度(2030年度)の温室効果ガスの排出量の見直しを行う可能性があります。

図1-7 本県の各部門の二酸化炭素(CO₂)排出量の推移と削減目標

【出典】茨城県県民生活環境部 茨城県地球温暖化対策実行計画(2023年(令和5年)3月)

(3) グローバル化の進展

- 本県の在留外国人数は、2012年（平成24年）まで減少傾向にあったが、以降増加傾向に転じている。
- 本県の外国人延べ宿泊者数は、2019年（令和元年）以前（新型コロナウイルス感染症の流行前）までは増加傾向にあり、一時的に激減したものの、2024年（令和6年）には227,350人泊と最高値を記録している。
- 本県の農産品輸出額は、過去最高を更新し続けており、2023年度（令和5年度）は2022年度（令和4年度）と比べると、約33%増の約17億5,300万円となっている。
- 本県の重要港湾における外貿の取扱貨物量は、近年5,400万トン前後で推移しており、その内訳として輸出が増加している。

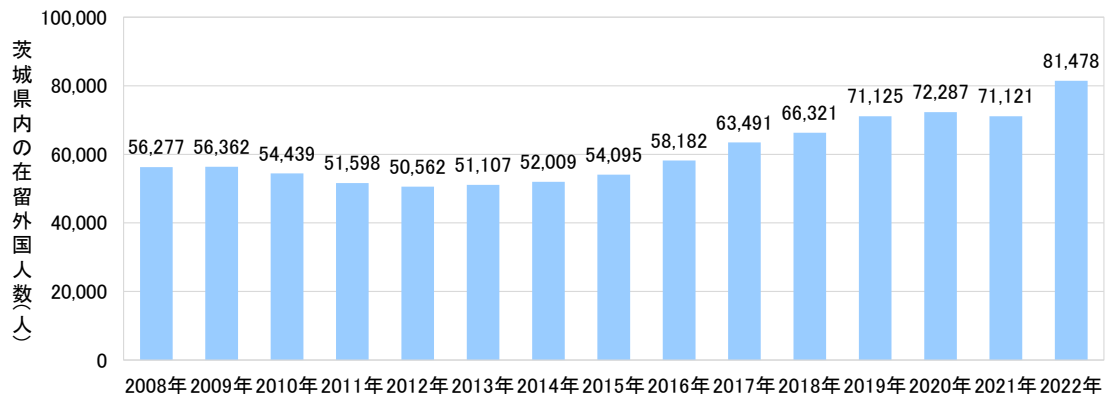


図1-8 本県の在留外国人数の推移

【出典】法務省 在留外国人統計

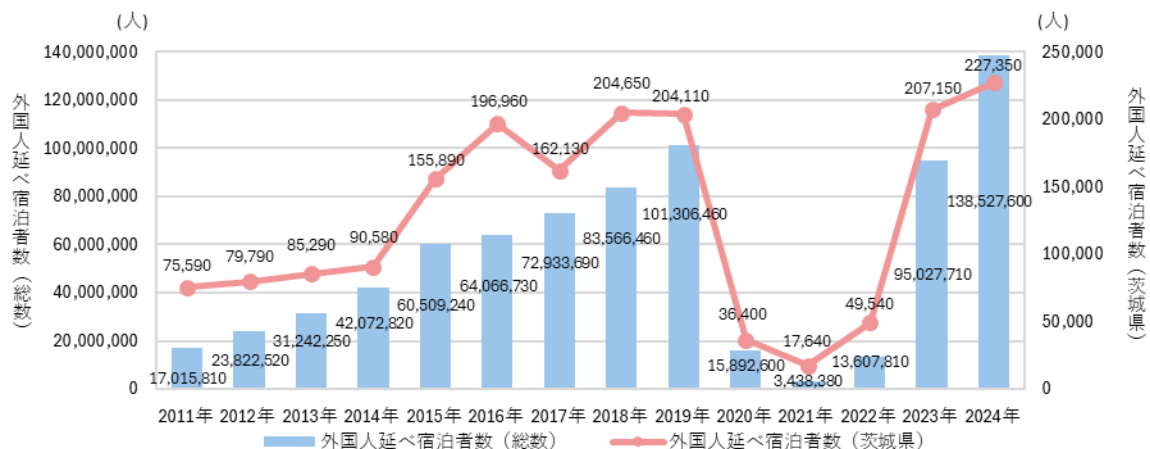


図1-9 本県の外国人延べ宿泊者数の推移

【出典】観光庁「宿泊旅行統計調査（2011年～2024年）」より、日本政府観光局（JNTO）が作成

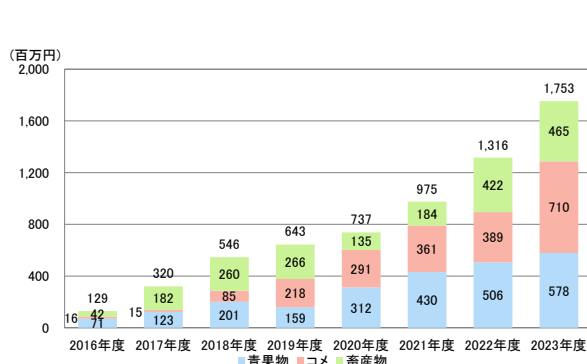


図1-10 本県の農産品輸出額の推移

【出典】茨城県営業戦略部資料



図1-11 本県の重要港湾における外貿の取扱貨物量の推移

【出典】茨城県土木部 茨城県港湾統計

(4) ニーズの多様化

- 県政への要望について、「雇用の創出の充実」が最も高く、次いで「結婚・出産・子育て支援の充実」、「地域医療・福祉の充実」となっている。
- 地域別のテレワーク率の変化について、新型コロナウイルス感染症流行前の2019年（令和元年）調査では地方圏でのテレワーク率は8.1%であったが、2023年（令和5年）調査では、約3倍の23.1%となり、テレワークの需要が増加している。
- 新型コロナウイルス感染症流行前後での活動別の最も頻繁に訪れた場所の変化について、「外食」、「散歩等の軽い運動・休養・育児」、「映画鑑賞等の趣味・娯楽」を目的とした活動は、自宅から離れた都心等への往来が減少し、自宅周辺での行動が増加する傾向がみられ、住まい近傍での生活機能充足のニーズが高まっている。

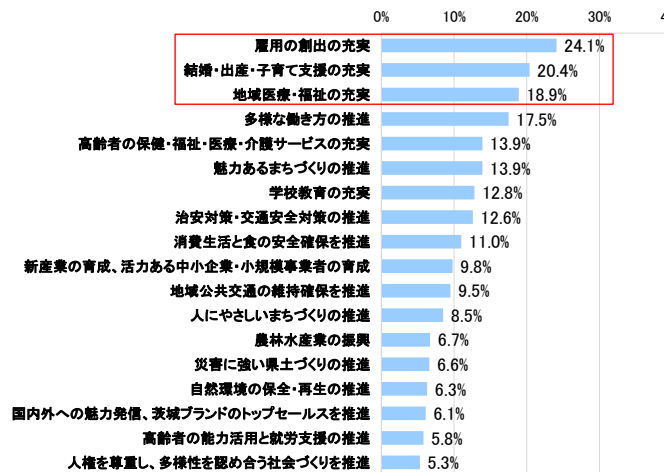


図1-12 県政への要望

【出典】茨城県総務部 2023年(令和5年)度ネットリサーチ
「県政への要望」に関する調査報告書

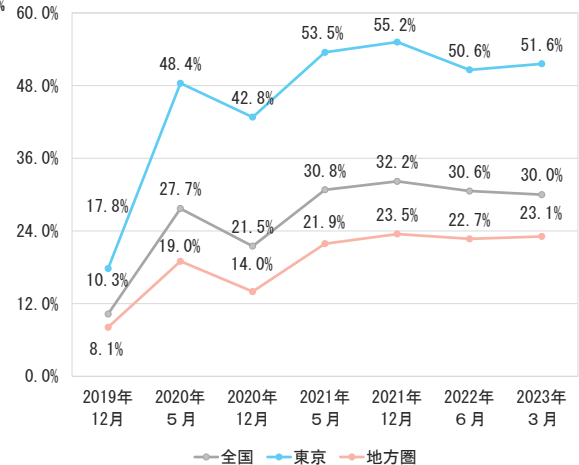


図1-13 地域別のテレワーク率の変化

【出典】内閣府 新型コロナウイルス感染症の影響
下における生活意識・行動の変化に関する調査

活動種類	地域	a 自宅周辺	b 勤務地・学校周辺	c 自宅から離れた都心・中心市街地	d 自宅から離れた郊外
① 食料品・日用品の買い物	A 全国	-1%	2%	0%	-1%
	B 東京都市圏	0%	1%	-1%	0%
	C 三大都市圏（東京都市圏除く）	-2%	2%	1%	-1%
	D 地方都市圏	-1%	2%	-1%	-1%
② 食料品・日用品以外の買い物	A 全国	1%	2%	-2%	-1%
	B 東京都市圏	4%	1%	-4%	-2%
	C 三大都市圏（東京都市圏除く）	1%	2%	-1%	-3%
	D 地方都市圏	-2%	2%	-1%	0%
③ 外食	A 全国	11%	-1%	-10%	1%
	B 東京都市圏	13%	-3%	-10%	1%
	C 三大都市圏（東京都市圏除く）	9%	0%	-9%	1%
	D 地方都市圏	9%	0%	-11%	1%
④ 散歩・休憩・子どもとの遊び等の軽い運動・休養・育児	A 全国	4%	1%	-3%	-3%
	B 東京都市圏	5%	1%	-4%	-2%
	C 三大都市圏（東京都市圏除く）	1%	2%	-2%	-3%
	D 地方都市圏	6%	0%	-1%	-4%
⑤ 映画鑑賞・コンサート・スポーツジム等の趣味・娯楽	A 全国	8%	2%	-11%	-1%
	B 東京都市圏	10%	2%	-13%	0%
	C 三大都市圏（東京都市圏除く）	7%	3%	-9%	-4%
	D 地方都市圏	7%	3%	-9%	-1%

図1-14 新型コロナウイルス感染症流行前後での活動別の最も頻繁に訪れた場所

【出典】国土交通省 新型コロナ生活行動調査（令和2年8月実施）別紙

(5) 市町村の行政区域を超えた連携

- 県央地域全体の更なる発展を目指し、魅力と活力ある圏域づくりを進めていくという考えの基、2022年（令和4年）2月に、水戸市、笠間市、ひたちなか市、那珂市、小美玉市、茨城町、大洗町、城里町及び東海村は連携協約を締結し、「いばらき県央地域連携中枢都市圏ビジョン」を策定した。
- 本県では、人口減少や施設の維持管理費の増大といった課題に対応するため、「茨城県汚水処理事業広域化・共同化計画」に基づき、県と市町村の協働により、「汚水処理施設の統廃合による広域化」や「維持管理業務等の共同化」などを進め、持続可能な汚水処理事業の運営を目指している。
- つくば市、土浦市、下妻市、牛久市の4市が連携し、2025年（令和7年）1月から「地域連携公共ライドシェア」の取組を開始した。交通空白地域における住民の移動手段確保を目的として、予約制のオンデマンド型交通サービスにより、買い物や通勤、通院など日常的な外出を支援している。



図1-15 いばらき県央地域連携中枢都市圏ビジョン（施策の体系図）

【出典】総務省 ホームページ

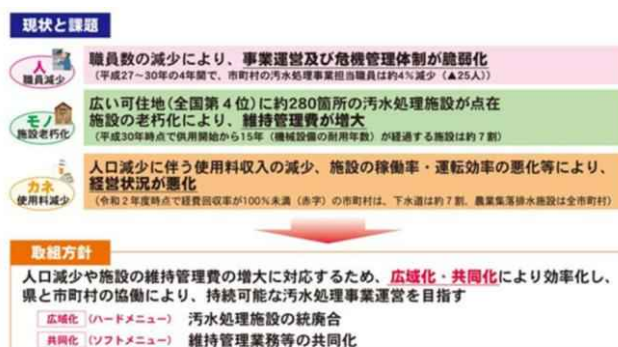


図1-16 下水道の広域化・共同化の推進
【出典】茨城県土木部 2023年度（令和5年度）版「よみがえる水」



図1-17 地域連携公共ライドシェア（つくば市、土浦市、下妻市、牛久市）
【出典】地域連携公共ライドシェア ホームページ

(6) 厳しい財政状況と都市基盤の老朽化

- 土木部当初予算は、1996 年度（平成 8 年度）をピークに減少傾向であり、2025 年度（令和 7 年度）当初予算を見ると、ピーク時の半分以下（約 1,006 億円）となっている。
- 今後、高度成長期に建設が集中した都市基盤施設の更新時期が一斉に到来し、本県では、2050 年度（令和 32 年度）には 8 割以上の施設が供用開始後 50 年を経過する。
- 限られた財源で行政サービスを持続的に提供するためには、計画的な施設の維持管理・更新が必要である。

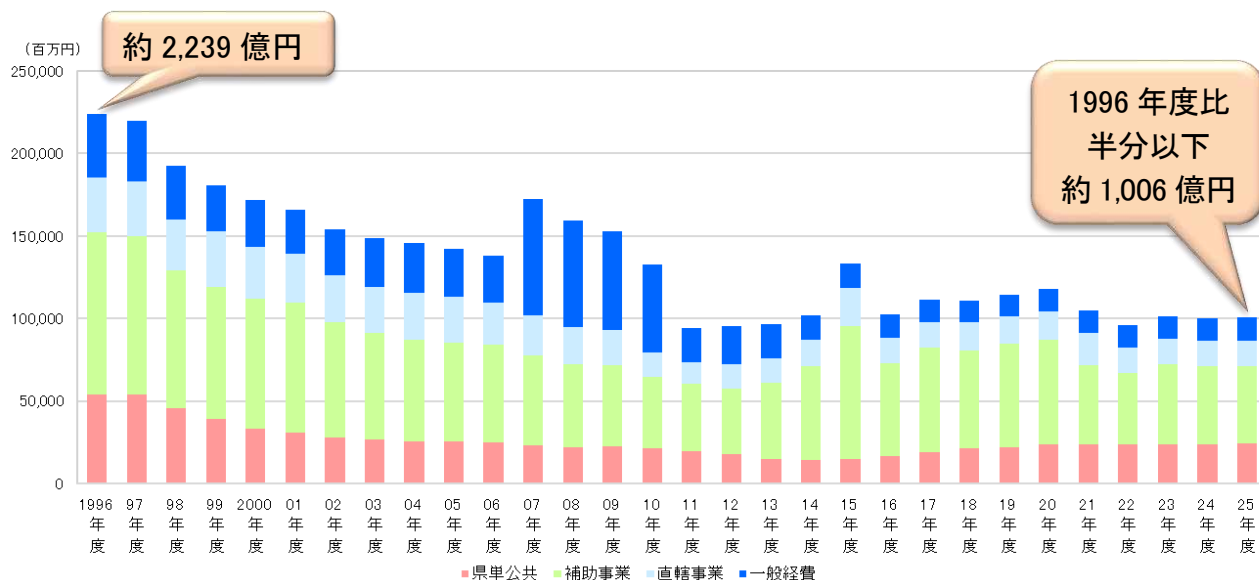


図1-18 茨城県土木部当初予算の推移

【出典】茨城県土木部 明日のいばらきを創る（2023年(令和5年)）

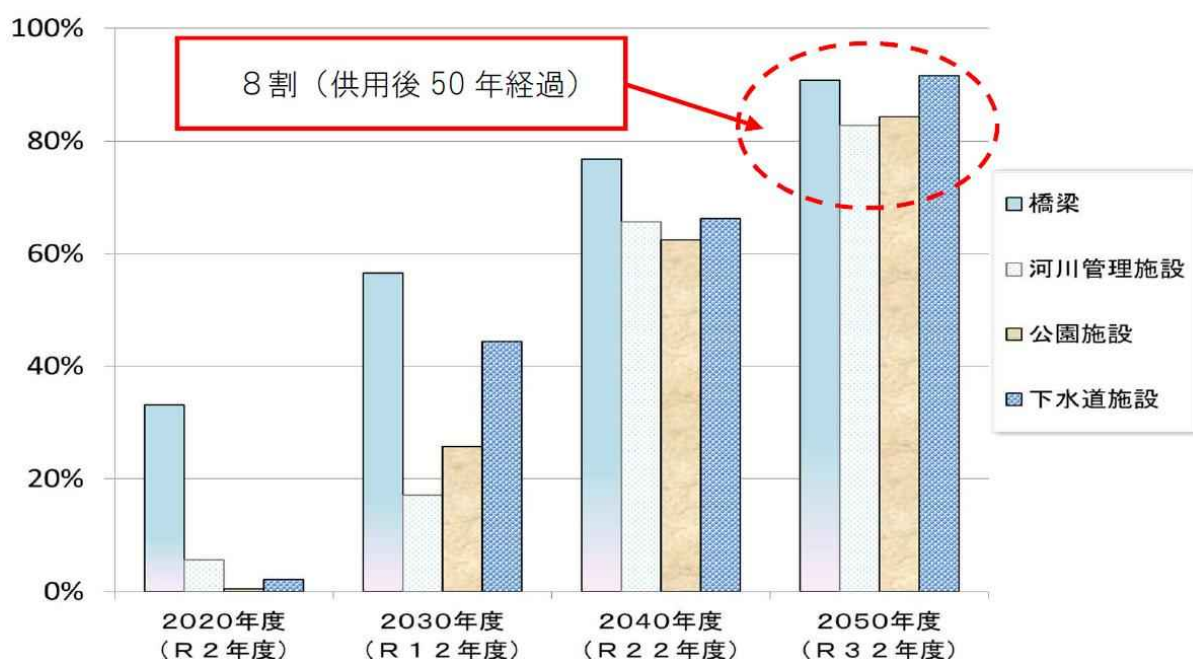


図1-19 主要インフラ系施設における供用開始後50年を経過する割合

【出典】茨城県総務部 茨城県公共施設等総合管理計画（2022年(令和4年)3月一部改訂）

(7) 災害リスクへの対応

○ 本県では、近年、下記のような大規模な水害が発生している。

<平成 27 年 9 月関東・東北豪雨（2015 年 9 月）>

- ・台風第 18 号及び台風第 17 号により、鬼怒川上流の栃木県日光において 24 時間雨量 551 mm を記録。鬼怒川の堤防決壊などにより常総市では市域の 1/3 にあたる約 40 km² で浸水被害が発生した。

<令和元年東日本台風（台風第 19 号）（2019 年 10 月）>

- ・台風第 19 号により、大子町では 24 時間雨量 269.5 mm を記録。久慈川、那珂川などの河川において堤防の決壊及び越水・溢水被害が発生し、水戸北スマートインターチェンジ周辺が大規模に浸水した。また、久慈川に架かる J R 水郡線の橋梁が流され、17 か月不通となった。

<令和 5 年台風第 13 号（2023 年 9 月）>

- ・日立市で 24 時間雨量 283mm の大雨を記録し、日立市役所が浸水した。また、土砂崩れなどにより県全域の 25 路線（28 か所）の道路で通行止めとなった。

○ 本県では、2018 年（平成 30 年）12 月に茨城県地震被害想定調査報告書を公表し、本県で備えるべき 7 つの想定地震や、想定地震ごとの想定震度が記載されている。

- ・首都直下型地震（No. 1・2）では、県南部を中心に最大震度 6 強を想定した備えが必要である。
- ・津波の発生を想定した地震（No. 7）では、沿岸部及び県南部を中心に最大震度 6 強及び最大津波高 11m 以上を想定した備えが必要である。

○ 本県では、近年激甚化する風水害や土砂災害など、大規模自然災害への対応が引き続き大きな課題となっている。

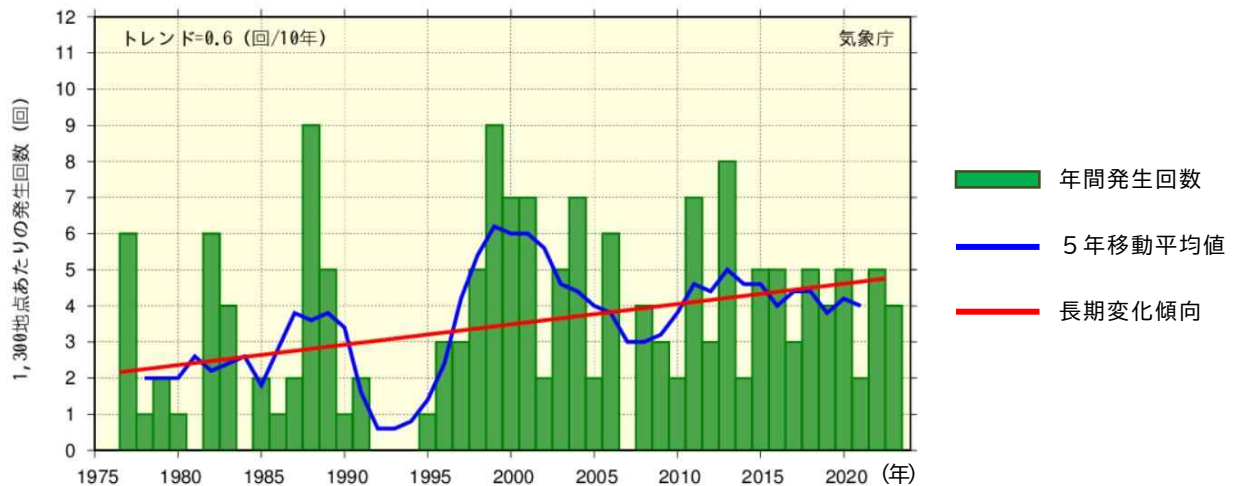


図1-20 全国の1時間降水量100mm以上の大雨の年間発生回数の経年変化（1976～2023年）

【出典】気象庁 大雨や猛暑日など（極端現象）のこれまでの変化

表1-1 本県で備えるべき想定地震

No.	地震名	最大震度	想定観点
1	茨城県南部の地震	6強	首都直下M7クラスの茨城県南部地域に影響のある地震
2	茨城・埼玉県境の地震	6強	
3	F1断層、北方陸域の断層、塩ノ平地震断層の連動による地震	7	県北部の活断層による地震
4	棚倉破砕帯東縁断層、同西縁断層の連動による地震	7	
5	太平洋プレート内の地震（北部）	6強	太平洋プレート内で発生する地震
6	太平洋プレート内の地震（南部）	6強	
7	茨城県沖から房総半島沖にかけての地震	6強	津波浸水想定の対象地震

【出典】茨城県防災・危機管理部 茨城県地震被害想定調査報告書

- 本県では、津波浸水想定区域が 5,665.2ha 指定され、18,813 世帯 43,731 人が居住している。
(県内の人口全体の 1.5%)
- 本県では、洪水浸水想定区域（浸水深：0.5m 以上）が 119,526.6ha 指定され、234,964 世帯 585,810 人が居住している。（県内の人口全体の 20.4%）
- 本県では、土砂災害警戒区域が 12,302.7ha 指定され、10,908 世帯 26,679 人が居住している。
(県内の人口全体の 0.9%)

表1－2 津波浸水想定区域の指定状況

地域名	津波浸水 想定区域	津波浸水想定区域内		人口	津波浸水 想定区域内 居住人口割合
		世帯数	人口		
	(ha)	(世帯)	(人)	(人)	(%)
県北地域	1,451.7	8,520	19,417	347,613	5.6%
県央地域	1,442.2	4,295	10,182	705,915	1.4%
県西地域	0.0	0	0	708,540	0.0%
県南地域	0.0	0	0	836,795	0.0%
鹿行地域	2,771.3	5,998	14,132	268,146	5.3%
県内全体	5,665.2	18,813	43,731	2,867,009	1.5%

表1－3 洪水浸水想定区域（浸水深：0.5m以上）の指定状況

地域名	洪水浸水 想定区域	洪水浸水想定区域内		人口	洪水浸水 想定区域 内人口 人口割合
		世帯数	人口		
	(ha)	(世帯)	(人)	(人)	(%)
県北地域	9,856.0	20,367	49,668	347,613	14.3%
県央地域	16,604.4	30,384	70,513	705,915	10.0%
県西地域	56,207.7	126,081	324,025	708,540	45.7%
県南地域	29,469.6	44,308	106,286	836,795	12.7%
鹿行地域	7,388.8	13,825	35,319	268,146	13.2%
県内全体	119,526.6	234,964	585,810	2,867,009	20.4%

表1－4 土砂災害警戒区域の指定状況

地域名	土砂災害 警戒区域	土砂災害警戒区域内		人口	土砂災害 警戒区域内 居住人口割合
		世帯数	人口		
	(ha)	(世帯)	(人)	(人)	(%)
県北地域	7,756.0	5,770	13,611	347,613	3.9%
県央地域	842.8	1,282	2,834	705,915	0.4%
県西地域	1,306.8	1,314	3,521	708,540	0.5%
県南地域	1,879.8	1,899	5,013	836,795	0.6%
鹿行地域	517.3	643	1,700	268,146	0.6%
県内全体	12,302.7	10,908	26,679	2,867,009	0.9%

【出典】 国立研究開発法人 建築研究所 災害リスク地域に居住する人口等推計市町村別集計
(※総務省統計局 2020 年（令和 2 年）国勢調査を元に作成)

2. いばらきの都市の現状

(1) 広い可住地に分散する人口

- 本県の可住地面積割合は 63.8% で全国第 5 位であり、県土に占める可住地面積の割合が高い。
- 本県の市街化調整区域内人口割合（約 30%）は、全国平均（約 8%）に比べて高い。
- 市街化区域では人口がやや増加しているが、それ以外の区域では人口減少が進行している。

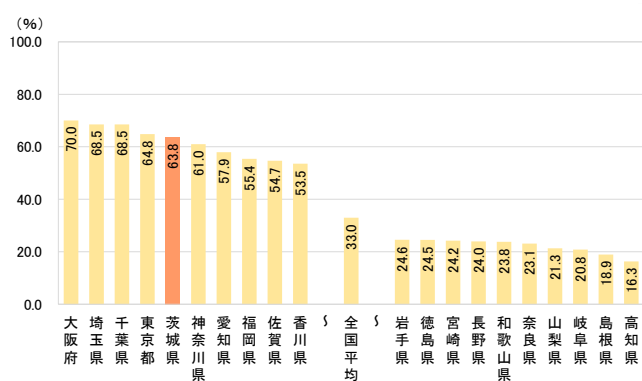


図1-21 可住地面積割合の全国順位
(2022年度(令和4年度))

【出典】総務省統計局 統計でみる都道府県のすがた 2024

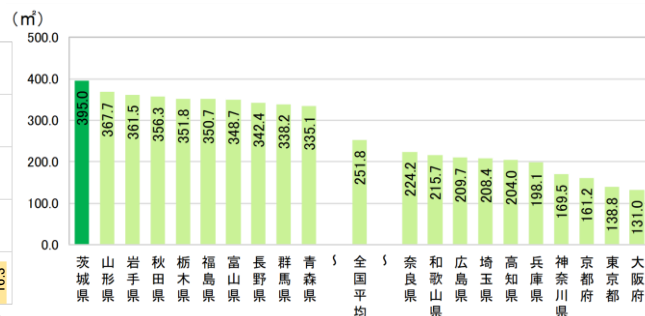


図1-22 1住宅地あたり敷地面積
(2018年度(平成30年度))

【出典】総務省統計局 2018年(平成30年)
住宅・土地統計調査

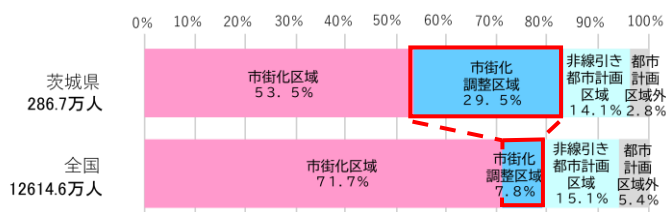


図1-23 地域区別の人口割合
(2020年(令和2年))

【出典】総務省統計局 国勢調査(2020年(令和2年))

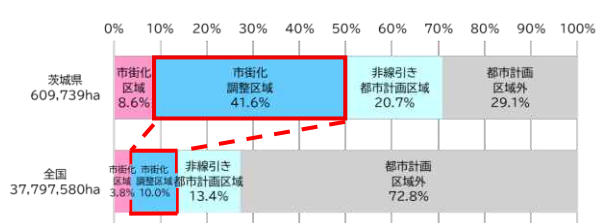


図1-24 地域区別の面積割合
(2020年(令和2年))

【出典】総務省統計局 国勢調査(2020年(令和2年))
国土地理院 全国都道府県市区町村面積調査
国土交通省 都市計画現況調査

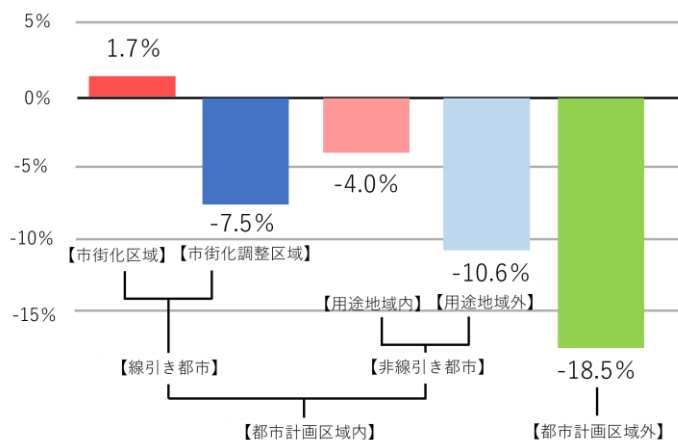


図1-25 地域区別人口増減率 (2010年(平成22年)～2020年(令和2年))

【出典】茨城県土木部 茨城県都市計画基礎調査集計解析 (2024年(令和6年))

(2) 都市の低密度化

- 本県の人口集中地区（D I D）において、面積及び人口は増加傾向にあるが、人口密度は減少傾向にある。
- 本県では人口減少に伴い、今後市街化区域内における都市のスポンジ化が懸念される。

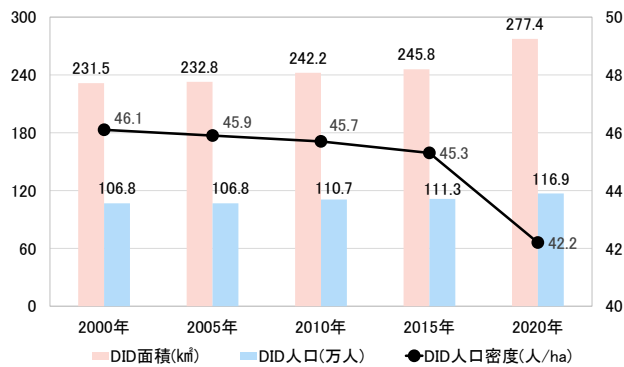


図1－26 DID地区面積・人口・人口密度の推移
(2000年(平成12年)～2020年(令和2年))

【出典】茨城県土木部 茨城県都市計画基礎調査集計解析
(2024年(令和6年))

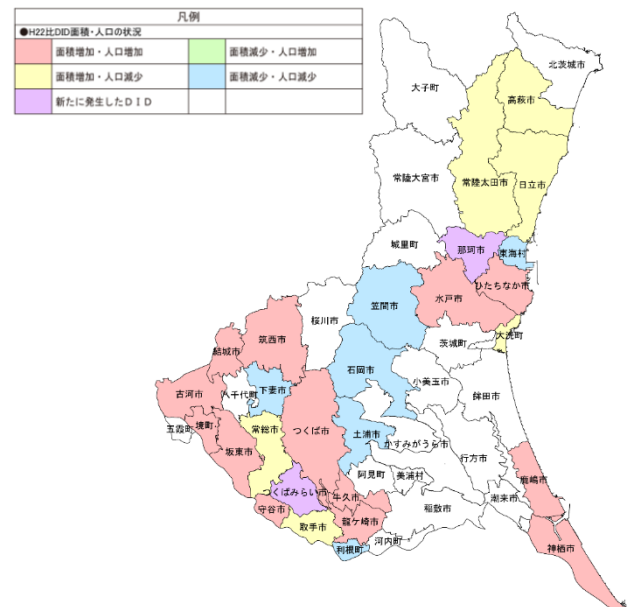


図1－27 市町村別人口集中地区の面積及び人口の増減
(2010年(平成22年)～2020年(令和2年))

【出典】茨城県土木部 茨城県都市計画基礎調査集計解析
(2024年(令和6年))

(3) 広域交通基盤と人流・物流の広域化

- 高速道路網については、常磐自動車道、北関東自動車道に加えて、首都圏中央連絡自動車道の4車線化と東関東自動車道水戸線の全線開通が目前となっており、既存の鉄道網、港湾、空港とともに県内外の人や物の交流を支える陸・海・空の総合的な交通ネットワークが形成されつつある。
- 県外・県内別入込客数（延べ人数）の推移を見ると、2017年に首都圏中央連絡自動車道が茨城県内全線開通するなど広域交通基盤が充実したことにより、相対的に県内客数を県外客数が上回るようになってきている。一時は新型コロナウイルス感染症の流行で大きく減少しているが、その後は回復傾向にあり、人の流れの広域化がうかがえる。
- 卸売業における仕入・販売割合は、2015年に比べて2020年は首都圏中央連絡自動車道の茨城県内全線開通などで広域交通基盤が充実したことにより、県外からの仕入・県外への販売割合が増加している。



図1-28 高規格幹線道路ネットワーク

【出典】茨城県土木部資料

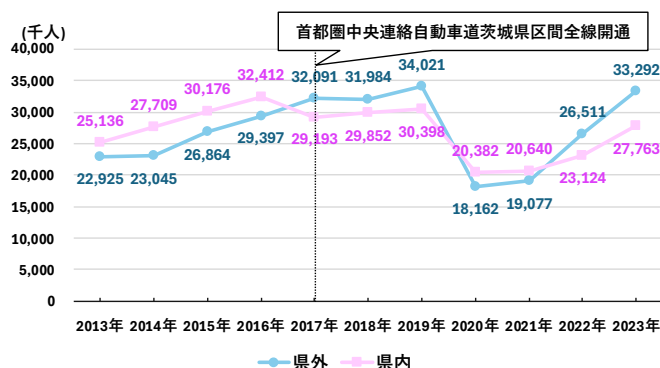


図1-29 県外・県内別入込客数（延べ人数）の推移

【出典】茨城県営業戦略部 観光客動態調査結果

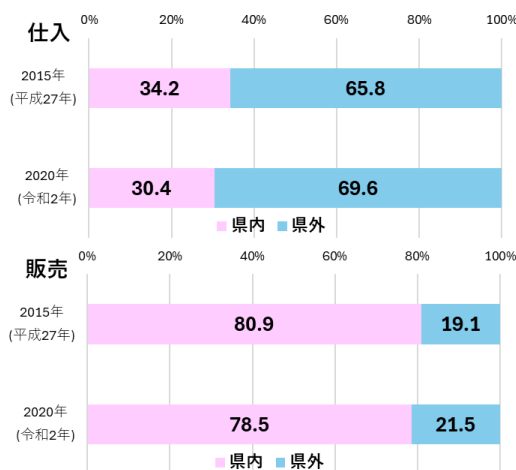


図1-30 卸売業における仕入・販売割合の推移

【出典】茨城県政策企画部
茨城県物資流通調査結果

(4) 公共交通を取り巻く環境の変化と自家用車への依存

- 自家用車の世帯あたり普及台数は全国的に減少傾向にあるが、本県は、全国と比較すると約1.5倍であり、交通手段分担率も自家用車が約7割と、全国の約5割と比較して高くなっている。
- 公共交通の利用者数は、新型コロナウイルス感染症の流行による外出自粛などの影響により、2020年（令和2年）に大きく減少したが、その後は回復傾向にある。
- 本県のバス運転者数は、近年減少が続いている。
- 2023年（令和5年）のダイヤ改正に伴って、路線バスの便数は平日、休日ともに改正前よりも減便している。

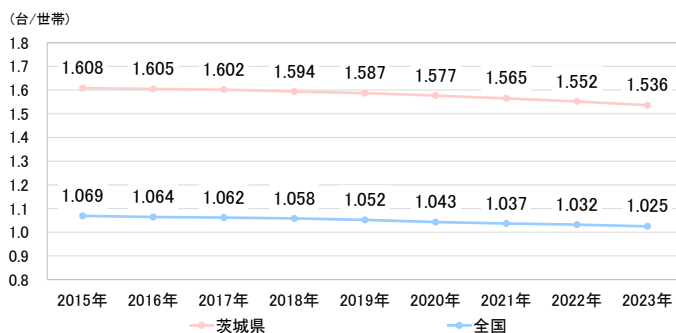


図1-31 自家用車の世帯あたり普及台数の推移

【出典】一般財団法人 自動車検査登録情報協会資料

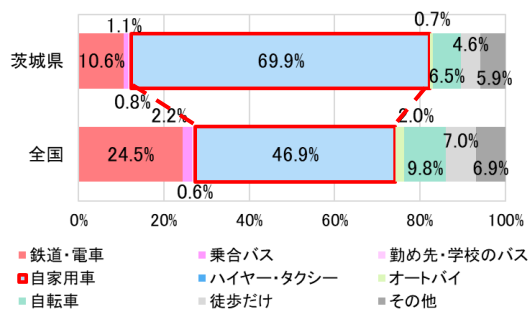


図1-32 本県と全国の交通手段分担率の比較

【出典】総務省統計局 国勢調査(2020年(令和2年))

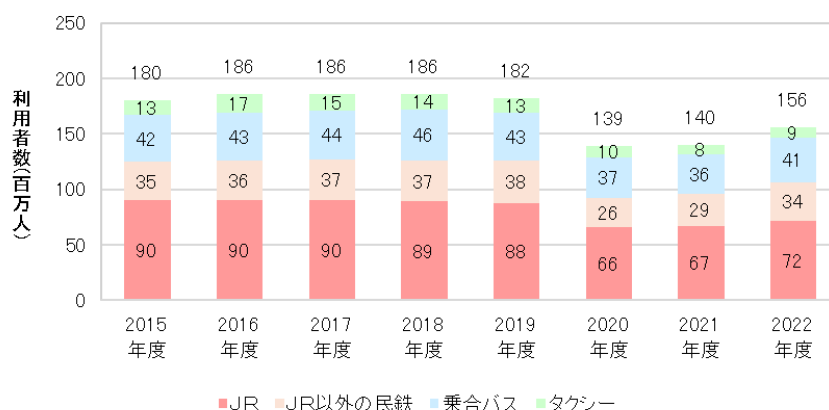


図1-33 公共交通の利用者数の推移

【出典】国土交通省 旅客地域流動調査

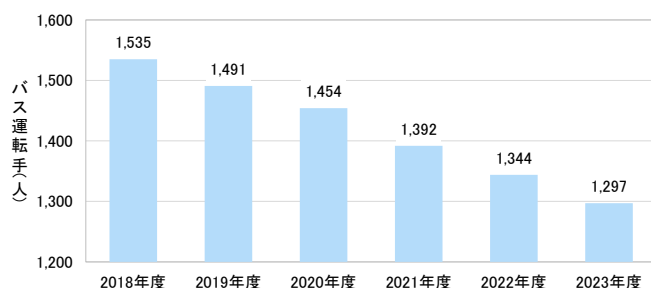


図1-34 本県のバス運転者数の推移

【出典】茨城県政策企画部資料

表1-5

2023年(令和5年)度の曜日別路線バス
減便状況(県内2事業者)

	減便前	減便後	減便率
平日	6,303便	5,496便	12.8%
土曜日	3,753便	3,244便	13.6%
日祝日	3,652便	3,120便	14.6%

【出典】茨城県政策企画部資料

(5) 多様な産業

- 鹿行北部周辺（小美玉市、鉾田市、行方市）や、県西部（坂東市、八千代町）では農業が盛んで、農業産出額は約 4,082 億円と全国第 3 位である。
- 神栖市、日立市、古河市では工業が盛んで、製造品出荷額は約 12 兆 7,441 億円と全国第 8 位である。
- 本県の工場立地面積（2010 年（平成 22 年）～2024 年（令和 6 年）累計）は 15 年連続で全国第 1 位である。
- 水戸市、つくば市、土浦市では商業が盛んで、年間商品販売額は約 6 兆 6,979 億円と全国第 14 位である。

（億円）

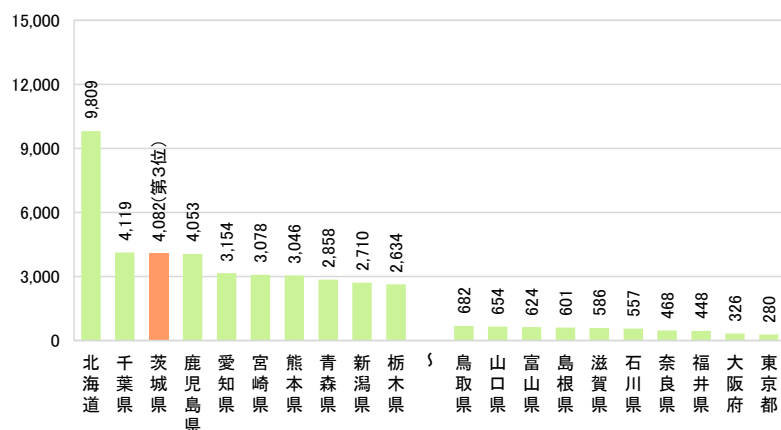


図1-35 農業産出額の全国順位（2020 年(令和 2 年)）

【出典】農林水産省 生産農業所得統計（2021 年(令和 3 年)）

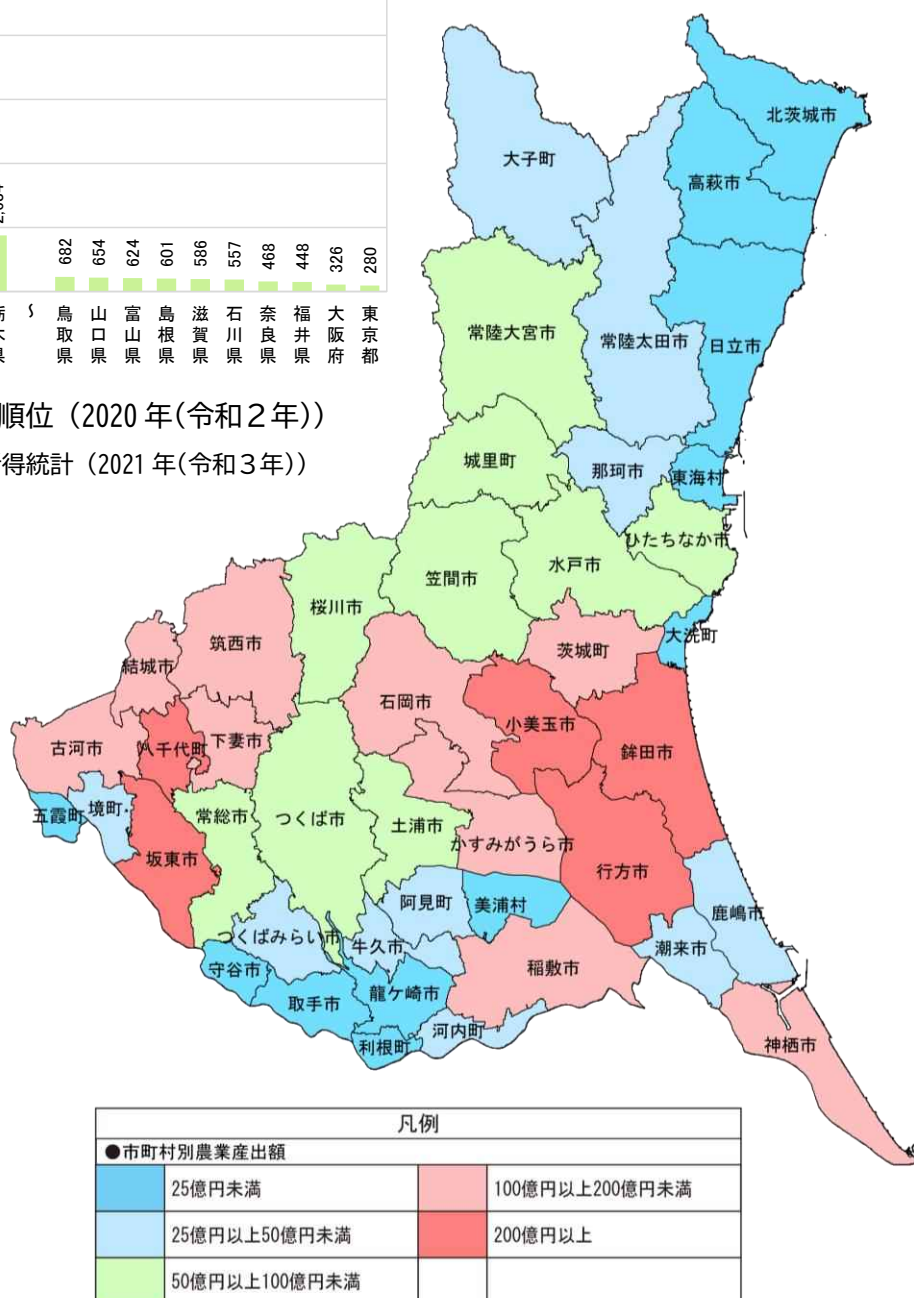


図1-36 市町村別農業算出額（2020 年(令和 2 年)）

【出典】農林水産省 生産農業所得統計（2021 年(令和 3 年)）

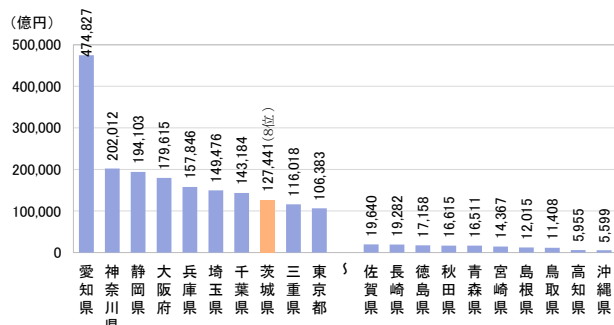


図1-37 製造品出荷額の全国順位
(2020年(令和2年))

【出典】総務省統計局 経済センサス
(2021年(令和3年))

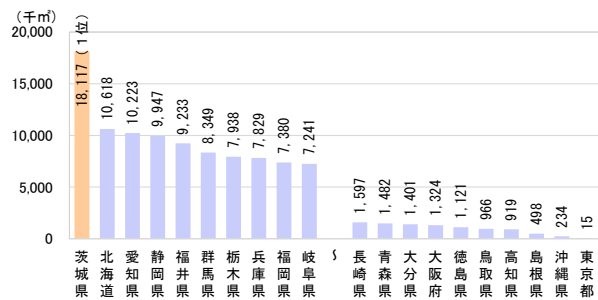


図1-38 工場立地面積
(2010年(平成22年)~2024年(令和6年)累計)

【出典】経済産業省 工場立地動向調査
(2024年(令和6年))

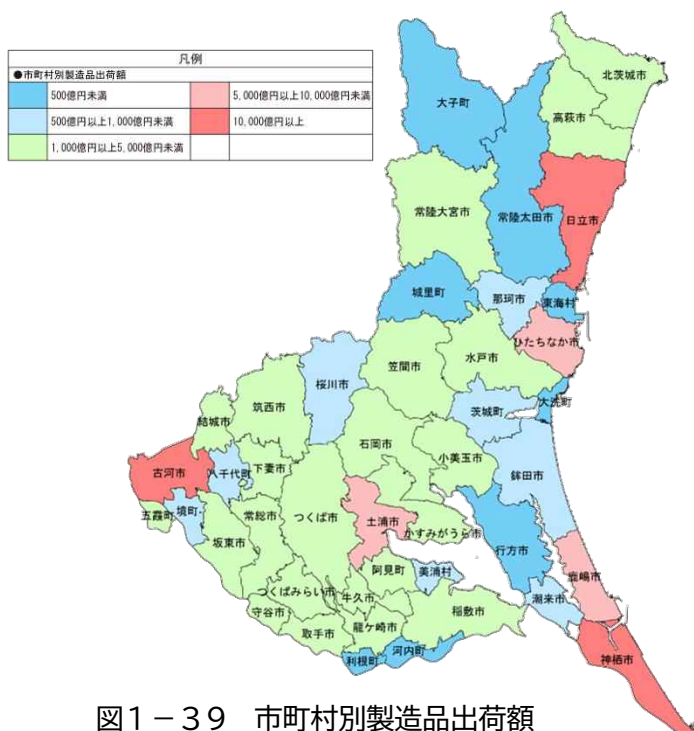


図1-39 市町村別製造品出荷額
(2020年(令和2年))

【出典】総務省統計局 経済センサス
(2021年(令和3年))

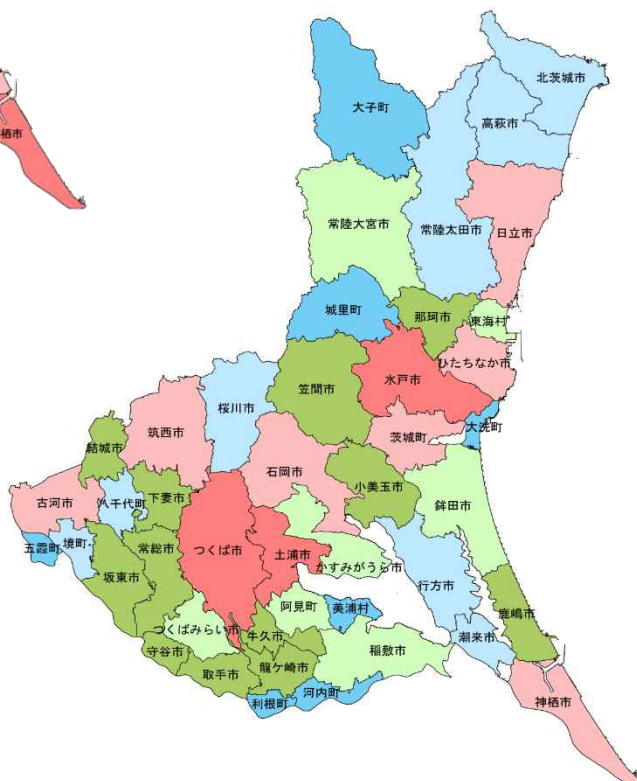


図1-41 市町村別商品販売額
(2020年(令和2年))

【出典】総務省統計局 経済センサス
(2021年(令和3年))

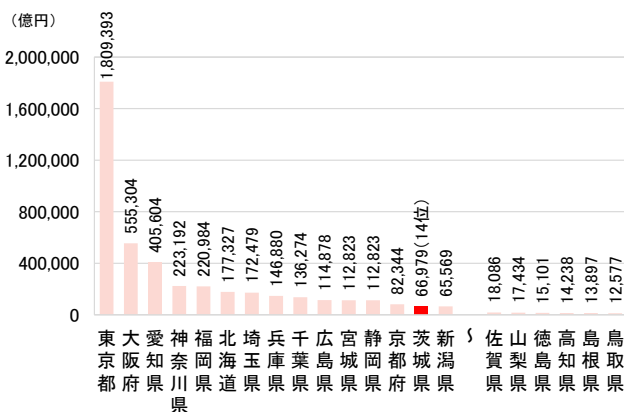


図1-40 年間商品販売額の全国順位
(2020年(令和2年))

【出典】総務省統計局 経済センサス
(2021年(令和3年))

(6) 農地の減少

- 農地転用面積は増加傾向にあり、経営耕地が減少している。
- 耕作放棄地が増加しており、全国と比較しても耕作放棄地率は高い傾向にある。
- 一方で、食料自給率（カロリーベース）は約 70%（全国は約 40%）で、農業が主要な産業のひとつとなっている。

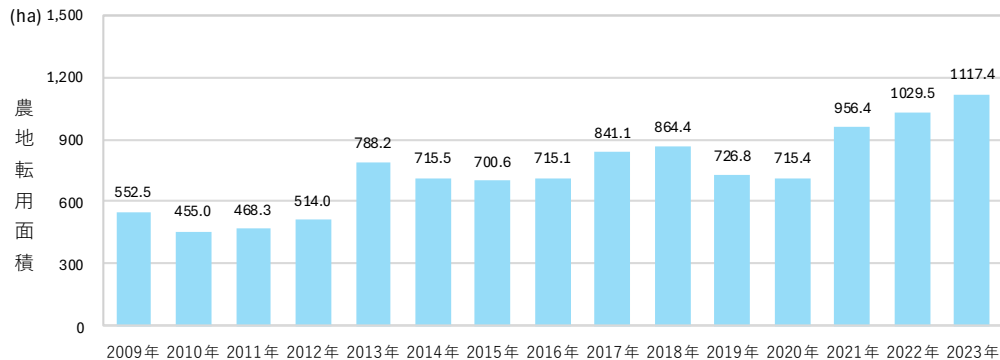


図1-42 本県の農地転用面積の推移

【出典】茨城県政策企画部 いばらきの土地（2025年(令和7年)3月）

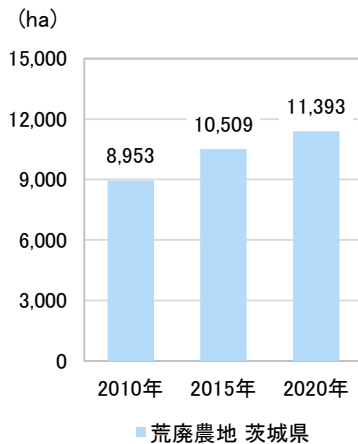
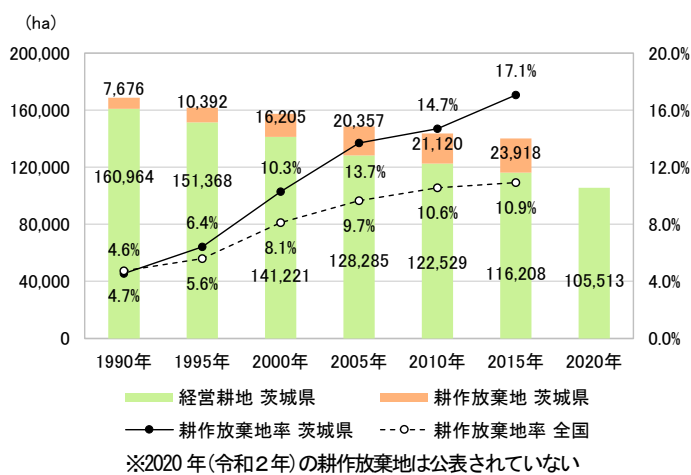


図1-43 本県における経営耕地・耕作放棄地の動向

図1-44 本県における荒廃農地の動向

【出典】農林水産省 農林業センサス

【出典】農林水産省 農林業センサス

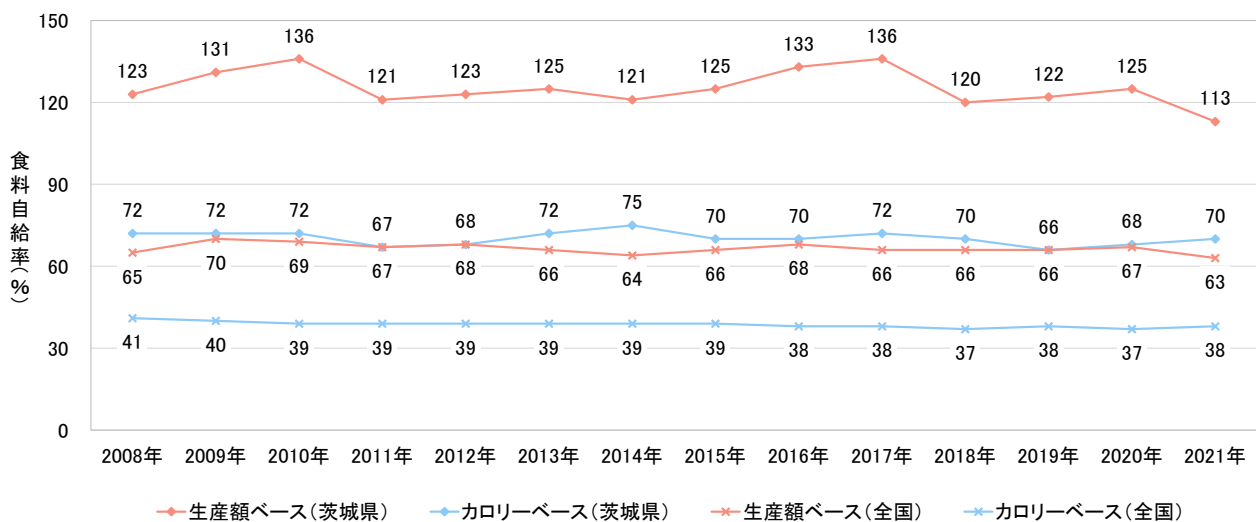


図1-45 食料自給率の推移

【出典】農林水産省 農林業センサス

(7) 豊富な地域資源の有効活用

- 東日本大震災が発生した 2011 年（平成 23 年）に観光入込客数は減少したものの、その後は増加傾向で推移し、新型コロナウイルス感染症の流行の影響で 2020 年（令和 2 年）に大きく減少したものの、近年回復兆候がみられる。
- 本県には、美しい自然景観、長い歴史と文化、豊かな伝統文化などの地域資源が豊富にある。
- 2019 年（平成 31 年）2 月に「いばらきサイクルツーリズム構想」を策定し、国内外からのサイクリストが何度も訪れたい魅力ある「サイクリング王国いばらき」の実現を目指し、市町村や民間企業・団体、さらには地域の様々な主体と適切な役割分担の下、相互に連携しながら施策の推進にあたっている。
- 茨城県北部 6 市町にまたがる全長約 320km（予定）の「常陸国ロングトレイル」は、山岳地帯に入山したまま長距離踏破を目指すだけではなく、里と山を繰り返し訪れながら多様な地形や眺望、歴史的遺構をつないで歩くことができる「里山・地域・環境」トレイルとして整備を進めている。

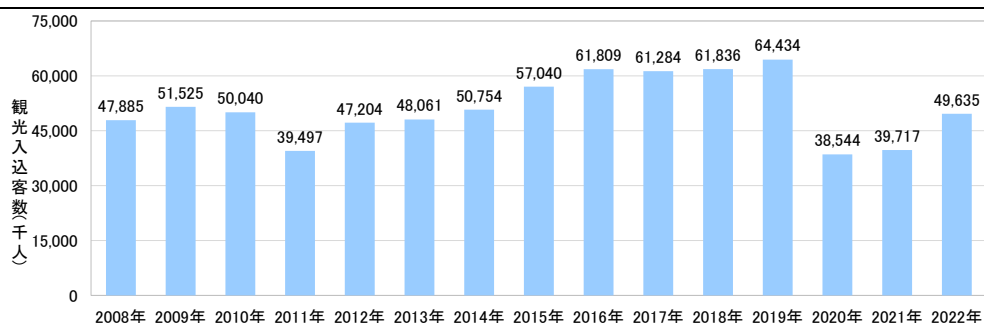


図1-46 本県の観光入込客数の推移

【出典】茨城県営業戦略部 茨城県観光客動態調査

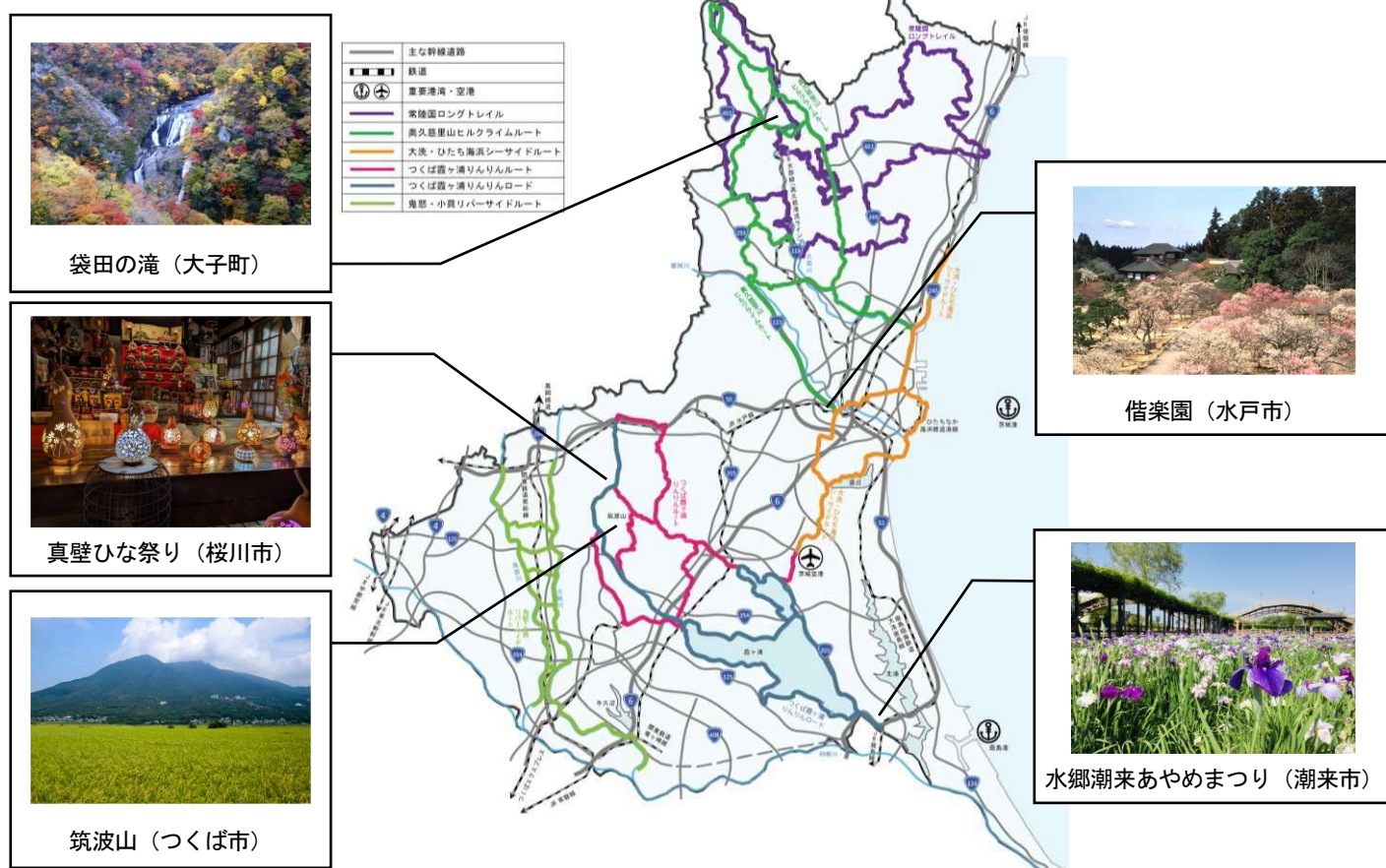


図1-47 サイクリングロードのモデルルート及び常陸国ロングトレイル図

【出典】茨城県県民生活環境部

いばらきサイクルツーリズム構想～「サイクリング王国いばらき」の実現をめざして～

(8) 都市施設の整備状況

- 本県は、市町村道も含め道路延長が長く、道路整備率は全国最下位である。
- 本県の一人あたり都市公園等面積は、全国 37 位である。
- 本県の水道普及率は全国 36 位、下水道普及率は全国 31 位である。

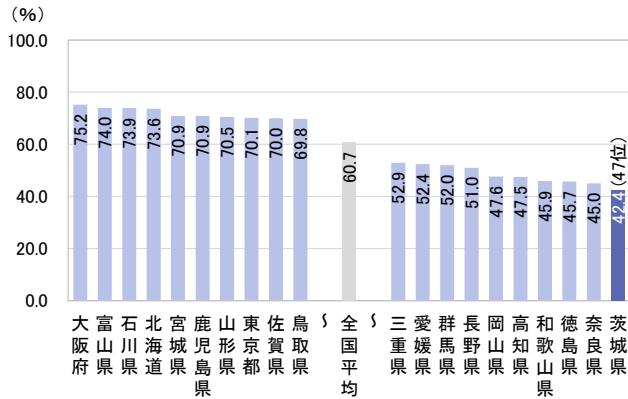


図1-48 道路整備率の全国順位
(2022年(令和4年))

【出典】国土交通省 道路統計年報 2023

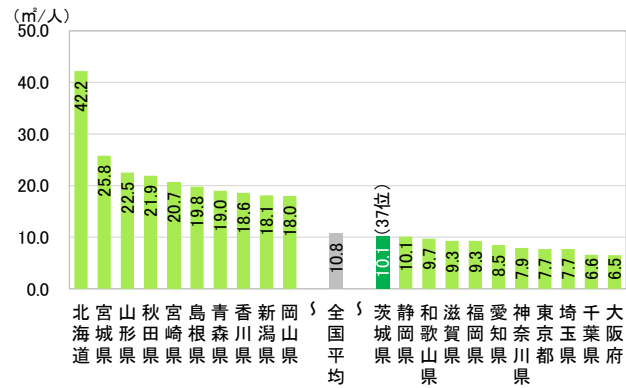


図1-49 一人あたり都市公園等面積の全国順位
(2022年(令和4年))

【出典】国土交通省 都市公園等整備現況調査

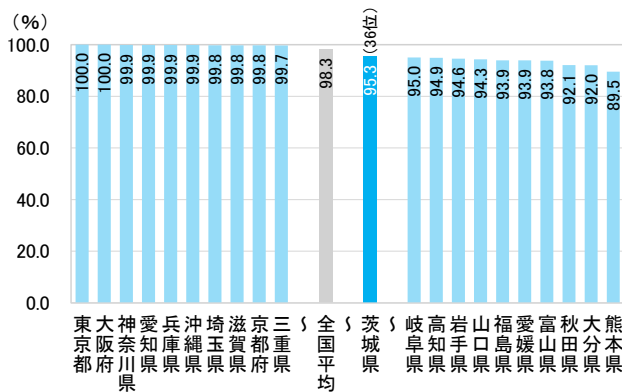


図1-50 水道普及率の全国順位
(2022年度(令和4年度))

【出典】国土交通省 水道の基本統計

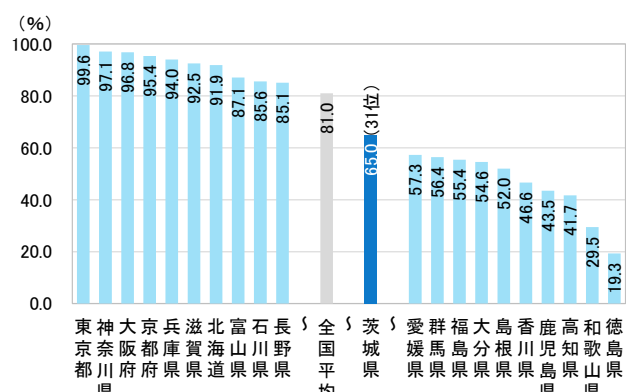


図1-51 下水道普及率の全国順位
(2022年度(令和4年度))

【出典】茨城県土木部
2023年度(令和5年度)版「よみがえる水」

3. 上位計画・関連計画の整理

(1) 国の計画

第3次国土形成計画（2023年（令和5年）7月28日）	
第2部 分野別施策の基本的方向	
第1章 地域の整備に関する基本的な施策	
第1節 地域生活圏の形成等に資する持続可能な地域づくり （スマートシティ・スーパーシティ）	
AI、IoTや官民データ等を地域づくりに取り入れることで地域課題の解決を図り、 <u>新しい地域価値を創出するスマートシティの取組を推進する。</u>	
第2節 人中心のコンパクトな多世代交流まちづくり	
1. 都市のコンパクト化と交通ネットワークの確保	
居住や都市機能の誘導を進める都市のコンパクト化と、そのような拠点間や周辺地域を結ぶ <u>公共交通軸の確保を通じた交通ネットワークの確保を更に推進していく必要がある。</u>	
第5章 防災・減災、国土強靱化に関する基本的な施策	
第1節 適切な施策の組合せと効率的な対策の推進	
想定される災害に対して、気候変動の影響も考慮し、防災・減災、国土強靱化に資する施設の整備等を効果的に進めることに加え、土地利用、災害対応体制等の観点からも対策を進め、これらの <u>ハード対策とソフト対策を効果的に組み合わせ、防災・減災、国土強靱化の取組を効率的に推進する。</u>	
首都圏広域地方計画（2016年（平成28年）3月）	
○首都圏における国土形成の方針、必要とされる主要な施策を定め、新しい首都圏の実現に向けた地域の戦略を明らかにした概ね10年間の計画。	
○概ね10年にわたって重点的に実施する具体的取組として、38の戦略プロジェクトを推進する。	
第1節 首都圏から始める確固としたデータ蓄積と高度なICTに基づく科学的な国土管理・国土活用	
第2節 巨大災害にも対応できる強靱な首都圏の構築	
第3節 世界最大の経済集積圏としてのスーパー・メガリージョンの形成と国際競争力の強化	
第4節 対流型首都圏の構築	
第5節 共生首都圏の形成と都市農山漁村対流	
首都圏整備計画（2016年（平成28年）3月）	
第2章 首都圏の将来像とその実現のための施策	
第3節 目指すべき圏域構造	
2. 圏域整備の基本的考え方	
人口減少社会において、生活に必要なサービス機能を維持するためには、無核拡散型の地域構造を多核ネットワーク型の地域構造に転換していくことが重要であり、各地に生活サービス機能や個性ある産業等の「まとまり」を形成し、それらがネットワークで「つながる」、重層的かつ強靱な首都圏版「 <u>コンパクト＋ネットワーク</u> 」を構築する必要がある。	
第4節 首都圏の将来像実現のための施策	
1. 防災・減災と一体化した成長・発展戦略と基礎的防災力の強化	
大規模水害リスクを考慮した土地利用等を進めるとともに、着実に施設等の整備を進めるなどの <u>ハード対策に加え、平時から地方公共団体や関係機関が時間軸（タイムライン）に沿った防災行動計画を策定・実践するなどのソフト対策も一体的かつ計画的に実施する必要がある。</u>	
2. スーパー・メガリージョンを前提とした国際競争力の強化	
各地域の個性や特性を国際的なレベルで磨き、 <u>新しい価値を創造できる</u> よう、対流拠点の整備等により <u>広域に多様で異質なヒト、モノ等と連携・融合を図る。</u> さらに、国際社会への伝播力等を向上させ、国際的な港湾・空港機能の強化等により国際社会とのネットワークを強化することで、国際社会への影響力を有し、国際社会に組み込まれ機能していくことが不可欠である。	

第5次社会資本整備重点計画（2021年（令和3年）5月）

第2章 計画期間における重点目標、事業の概要

第2節 個別の重点目標及び事業の概要について

○第5次計画からは以下の4つの短期重点目標に加え、新しく2つの目標を追加

第1の目標：防災・減災が主流となる社会の実現

第2の目標：持続可能なインフラメンテナンス

2-3：集約・再編等によるインフラストックの適正化

第3の目標：持続可能で暮らしやすい地域社会の実現

3-1：魅力的なコンパクトシティの形成

3-3：安全な移動・生活空間の整備

第4の目標：経済の好循環を支える基盤整備

4-3：民間投資の誘発による都市の国際競争力の強化

第5の目標：インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション（DX） 【新規】

5-2：新技術の社会実装によるインフラの新価値の創造

（重点施策：新技術の社会実装の推進）

都市活動の生産性向上や豊かな生活の実現には、AI、IoT等の新技術をまちづくりに取り入れたスマートシティの推進が重要であり、全府省で連携し、モデル事業の推進やその全国展開を実施

第6の目標：インフラ分野の脱炭素化・インフラ空間の多面的な利活用による生活の質の向上 【新規】

6-2：人を中心に据えたインフラ空間の見直し

国土のグランドデザイン 2050（2014年（平成26年）7月4日）

3 基本的考え方

（1）コンパクト＋ネットワーク

国民の安全・安心を確保し、社会経済の活力を維持・増進していくためには、地域構造を「コンパクト」＋「ネットワーク」という考え方でつくり上げ、国全体の「生産性」を高めていくことが必要である。

（5）災害への粘り強くしなやかな対応

災害が発生しても、人命を守り、致命的なダメージを受けない、災害に強い国土づくりを進めていく必要がある。

4 基本戦略

（1）国土の細胞としての「小さな拠点」と、高次地方都市連合等の構築

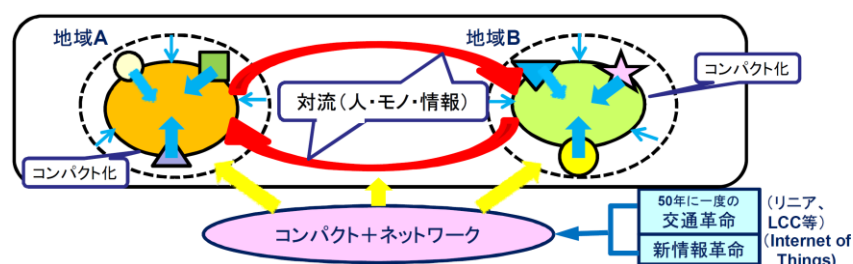
サービス機能の集約化・高度化を進め、交通及び情報ネットワークで住民と結ぶとともに、その後、一定の時間軸の中で、誘導策等により居住地の集約化を進める。

（8）美しく、災害に強い国土

災害リスクの評価と共有を行い、これを踏まえたソフト・ハードの組み合わせによる防災・減災対策の重点化を図る。

（10）民間活力や技術革新を取り込む社会

ICTの劇的な進化などの技術革新や、民間の活力を最大限に活用したイノベーションにあふれる活力ある国土をつくり上げる。



【出典】国土交通省資料

都市再生特別措置法の改正（2020 年（令和 2 年）6 月 10 日）	
【目的】 国際競争力と防災機能の強化、コンパクトで活気のある街の形成、都市及び居住機能の高度化を図り、社会経済構造の転換を円滑化し、国民経済の健全な発展及び国民生活の向上に寄与することを目的とする。 【改正のポイント】 ■安全なまちづくり （１）災害ハザードエリアからの移転の促進 ・市町村による<u>災害ハザードエリアからの円滑な移転を支援するための計画作成</u>（都市再生特別措置法第八十一条等） （２）居住エリアの安全確保 ・<u>居住誘導区域から災害レッドゾーンを原則除外</u>（都市再生特別措置法第八十八条） ・市町村による<u>居住誘導区域内の防災対策を盛り込んだ「防災指針」の作成</u>（都市再生特別措置法第八十一条） ■魅力的なまちづくり （１）「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出 都市再生整備計画に「<u>居心地が良く歩きたくなる</u>」まちなかづくりに取り組む区域を設定（都市再生特別措置法第四十六条第二項第五号）し、以下の取組を推進 ・官民一体で取り組む「<u>居心地が良く歩きたくなる</u>」空間の創出（公共による車道の一部広場化と民間によるオープンスペース提供等）※予算・税制両面から支援（都市再生特別措置法第四十六条第三項第二号）	
都市の低炭素化の促進に関する法律（エコまち法）（2012 年（平成 24 年）12 月）	
【目的】 都市の低炭素化の促進に関する基本的な方針の策定、低炭素まちづくり計画の作成及びこれに基づく特別の措置並びに低炭素建築物の普及の促進のための措置を講ずること、都市の低炭素化の促進を図り、都市の健全な発展に寄与することを目的とする。 【法のポイント】 2. 都市の低炭素化の促進のために政府が実施すべき施策に関する基本的な方針 （１）基本的な考え方 ①施策の基本的な方向性 都市の低炭素化を促進していくうえでは、自動車に過度に頼らない都市構造の実現に向け、<u>都市構造を集約型に転換</u>していくことが施策の最も基本的な方向となる。 （２）個別の分野における施策の方向性 ①都市機能の集約化のための施策の方向性 都市の拠点となる地域に、住宅等とともに、日常生活に必要な小売店舗や働く場である業務施設、高齢者等の暮らしを支える医療・福祉施設等が<u>一体的に集約</u>され、徒歩による移動で日常生活の大半のニーズが満たされるような都市など<u>都市機能が集約されたまちづくり</u>を進める。 また、<u>都市機能の集約化</u>は、人口減少・超高齢社会や益々厳しくなる財政制約等の状況を踏まえた<u>持続可能な社会の構築</u>にも資するものであり、それに向けた各種施策等に対する支援を実施する。	
国土強靱化基本法の改正（2023 年（令和 5 年）6 月）	
【目的】 事前防災及び減災その他迅速な復旧復興並びに国際競争力の向上に資する大規模自然災害等に備えた、国土強靱化に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、公共の福祉の確保並びに国民生活の向上及び国民経済の健全な発展に資することを目的とする。 【国土強靱化基本計画の改正のポイント】 ・<u>デジタル等新技術の活用</u>による国土強靱化施策の高度化	

地域公共交通活性化再生法の改正（2023 年（令和 5 年）10 月）	
【目的】 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする。 【法改正のポイント】 ・ <u>ローカル鉄道の再構築</u>に関する仕組みの創設・拡充 （地域公共交通活性化再生法第二十九条の三） ・ <u>交通分野におけるDX・GXを推進する「道路運送高度化事業」</u>の拡充 （地域公共交通活性化再生法第三十六条）	
都市緑地法の改正（2024 年（令和 6 年）5 月）	
【目的】 都市における緑地の保全及び緑化の推進に関し必要な事項を定めることにより、良好な都市環境の形成を図り、もって健康で文化的な都市生活の確保に寄与すること。 【法改正のポイント】 （1）国主導による戦略的な都市緑地の確保 ・ 国が都市緑地に関する基本方針を策定（都市緑地法第三条の二） ・ <u>都道府県が都市緑地に関する広域計画を策定</u>（都市緑地法第三条の三） ・ <u>都市計画を定めるに当たって自然的環境の整備や保全の重要性を考慮</u>（都市計画法第十三条） （2）貴重な都市緑地の積極的な保全・更新のための支援 ・ <u>緑地の機能の維持増進を図るため</u>に行う再生・整備を法的に位置付け（都市緑地法第四条） （3）緑と調和した都市環境の整備への民間投資の呼び込み ・ 都市の<u>脱炭素化に資する民間都市開発事業を国が認定</u>する制度を創設（都市再生特別措置法第六十三条）	

(2) 県の計画

第2次茨城県総合計画（2022年（令和4年）3月）	
○ 「活力があり、県民が日本一幸せな県」の実現に向け、ウィズコロナ・ポストコロナ時代を見据え、5つの視点で4つのチャレンジを推進 「5つの視点」 1 ウィズコロナ・ポストコロナ時代への対応 2 挑戦できる環境づくり 3 高付加価値体質への転換 4 世界から選ばれる茨城 5 誰一人取り残さない社会づくり 「4つのチャレンジ」 1 「新しい豊かさ」へのチャレンジ 2 「新しい安心安全」へのチャレンジ 3 「新しい人財育成」へのチャレンジ 4 「新しい夢・希望」へのチャレンジ	
茨城県土地利用基本計画（2025年（令和7年）3月）	
第2章 県土利用の基本方向 2 県土利用の基本方針 (1) 適切な県土管理を実現する県土利用・管理 人口減少が加速するなかで、発生する低未利用土地や空き家等の有効利用や高度利用による土地利用の効率化を図るとともに、地域の持続性確保につながる土地利用転換といった土地利用の最適化を進める。 (2) 安全・安心を実現する県土利用・管理 安全・安心を実現する県土利用・管理については、各研究機関や各大学との連携を強化しつつ、<u>ハード対策とソフト対策を適切に組み合わせた防災・減災対策を実施する。</u> (3) 自然環境・美しい景観等を保全・再生・活用する県土利用・管理 <u>自然環境の有する多様な機能（生物の生息・生育の場の提供、良好な景観形成、気温上昇の抑制等）を活用したグリーンインフラや生態系を活用した防災・減災（Eco-DRR）などの取組によって地域の社会課題解決を図っていく。</u> (4) 県土利用・管理DXを含む複合的な施策の推進 県土の適切な管理は、<u>県土保全、生物多様性の保全、健全な水循環の維持又は回復等</u>を通じて、防災・減災や自然との共生等を促進する効果に加え、これらを通じた<u>持続可能な地域づくり</u>にも効果を発揮する。 自然と調和した防災・減災の促進など、複合的な効果をもたらす施策を積極的に進め、県土に多面的な機能を発揮させることで、土地の利用価値を高め、人口減少下においても、県土の適切な管理を行っていく。 3 五地域の土地利用の原則 (1) 都市地域 都市地域は、一体の都市として総合的に開発し、整備し、及び保全する必要がある地域である。市町村、地域住民等と連携し、低未利用土地や空き家等の利活用により土地利用を効率化しながら、行政、医療・介護、福祉、商業等の<u>生活に必要な都市機能の集約と地域間の連携（コンパクト＋ネットワーク）を図る。</u>	

4. 都市づくりの課題

(1) 社会潮流からの主な課題

人口減少及び超高齢社会の進展と担い手不足	
・人口減少や超高齢社会を見据えた集約型都市構造の実現などが求められている。 ・高齢者が暮らしやすい都市づくりが求められている。 ・生産年齢人口の減少による担い手不足の課題に対応する必要がある。	
地球環境問題	
・集約型都市構造の実現、都市緑地の保全などにより脱炭素型社会の構築を進める必要がある。 ・生物多様性の確保及び温室効果ガスの吸収が期待できる緑地の保全・整備が求められている。	
グローバル化の進展	
・社会経済がグローバル化する中で、国際競争力のある経済・産業を振興していく必要がある。 ・在留外国人や来日外国人などが滞在しやすい都市づくりが求められている。	
ニーズの多様化	
・雇用の創出、安心安全なまちづくりなど、県民が求めるニーズを把握し対応することが求められている。 ・多様な働き方や生活行動圏の変化に対応した都市づくりが求められている。 ・多様な主体との協働によるまちづくりが求められている。	
市町村の行政区域を超えた連携	
・行政区域を超えて、周辺地域の連携や機能分担等を行うことにより、効率的な都市づくりを展開する必要がある。	
厳しい財政状況と都市基盤の老朽化	
・限られた予算を効率的に活用し、集約型の都市構造により、都市経営コストの最適化を図る必要がある。 ・多くの公共施設が老朽化する中、計画的な維持管理・更新により、既存の都市基盤を有効活用することが求められている。	
災害リスクへの対応	
・頻発化・激甚化する災害への対応が求められる中、減災対策や防災性の向上、土地利用の抑制・誘導を推進する必要がある。	

(2) 都市の現状からの主な課題

広い可住地に分散する人口	
・都市機能を相互補完するため、都市間のネットワークを強化する必要がある。 ・ゆとりのある住環境を保全することが期待されている。	
都市の低密度化	
・無秩序な市街化や都市の低密度化を抑制した集約型の都市づくりを展開する必要がある。 ・スプロールする郊外の土地利用のルールが求められている。	
広域交通基盤と人流・物流の広域化	
・広域交通基盤を活用した産業の振興、地域の活性化が求められている。 ・ミッシングリンク（交通ネットワーク上の未整備箇所）の解消など広域交通ネットワーク整備により、地域間の連携や機能分担等、人流・物流の広域化に対応した効率的な都市交通体系を整備する必要がある。	
公共交通を取り巻く環境の変化と自家用車への依存	
・依然として自家用車依存が続く中、高齢者等の交通弱者が自家用車に頼らない移動手段を確保するため、公共交通の維持が求められている。 ・超高齢社会やインバウンドを含む観光客増加に対応するため、公共交通を効率的に活用することや、交通利便性の向上が求められている。	
多様な産業	
・本県の多様な産業の強みを活かした地域の活性化が求められている。 ・経済を牽引する都市の魅力・活力の向上が求められている。	
農地の減少	
・農林漁業との健全な調和を図るため、農地の保全と都市的土地利用のバランスをとる必要がある。	
豊富な地域資源の有効活用	
・豊富な地域資源を活用し、魅力ある個性的な都市づくりを進める必要がある。 ・観光振興等による交流人口の更なる拡大、地域の活性化を図る必要がある。	
都市施設の整備状況	
・限られた予算を効率的に活用し、必要な都市施設を整備することにより、快適で便利な都市づくりを展開する必要がある。	

(3) 上位計画・関連計画からの主な課題

集約と連携（第3次国土形成計画など）	
・人口減少下において、居住や都市機能の誘導を進めて集約化（コンパクト化）を図るとともに、拠点や周辺地域との連携（ネットワーク）を構築する必要がある。	
都市の再生、持続可能な都市づくり（都市再生特別措置法など）	
・低・未利用地等を活用し、中心市街地等の都市の再生をするとともに市街地の整序を行い、防災性の向上を目指す必要がある。 ・地域間の交流・連携により地域の総合力を高め、魅力的で質の高い生活環境を維持していく必要がある。 ・グリーンインフラの整備など、持続可能な魅力ある都市づくりの取組を推進する必要がある。	
安全・安心な都市づくり（国土のグランドデザイン 2050 など）	
・災害に強い都市構造への再構築を進め、安全・安心な都市づくりを推進する必要がある。	
新技術・デジタル化（国土強靱化基本法など）	
・スマートシティの推進や国土強靱化施策の高度化等のため、デジタル化や新技術の活用が求められている。	

5. 現状の傾向が続いた場合の人口の動向

(1) 人口密度

- 2020 年（令和 2 年）と 2050 年（令和 32 年）推計の人口密度を比較すると、日立市の市街化区域内の人口密度の低下が顕著である。（40 人/ha 以上の地域が減少）
- 生活サービス機能の持続性確保に必要な人口密度の目安である 40 人/ha を超える地域は、2050 年（令和 32 年）推計を見るとほぼ市街化区域内に集約され、市街化区域外縁部に広がる地域は水戸市、ひたちなか市等に限られることが見込まれる。

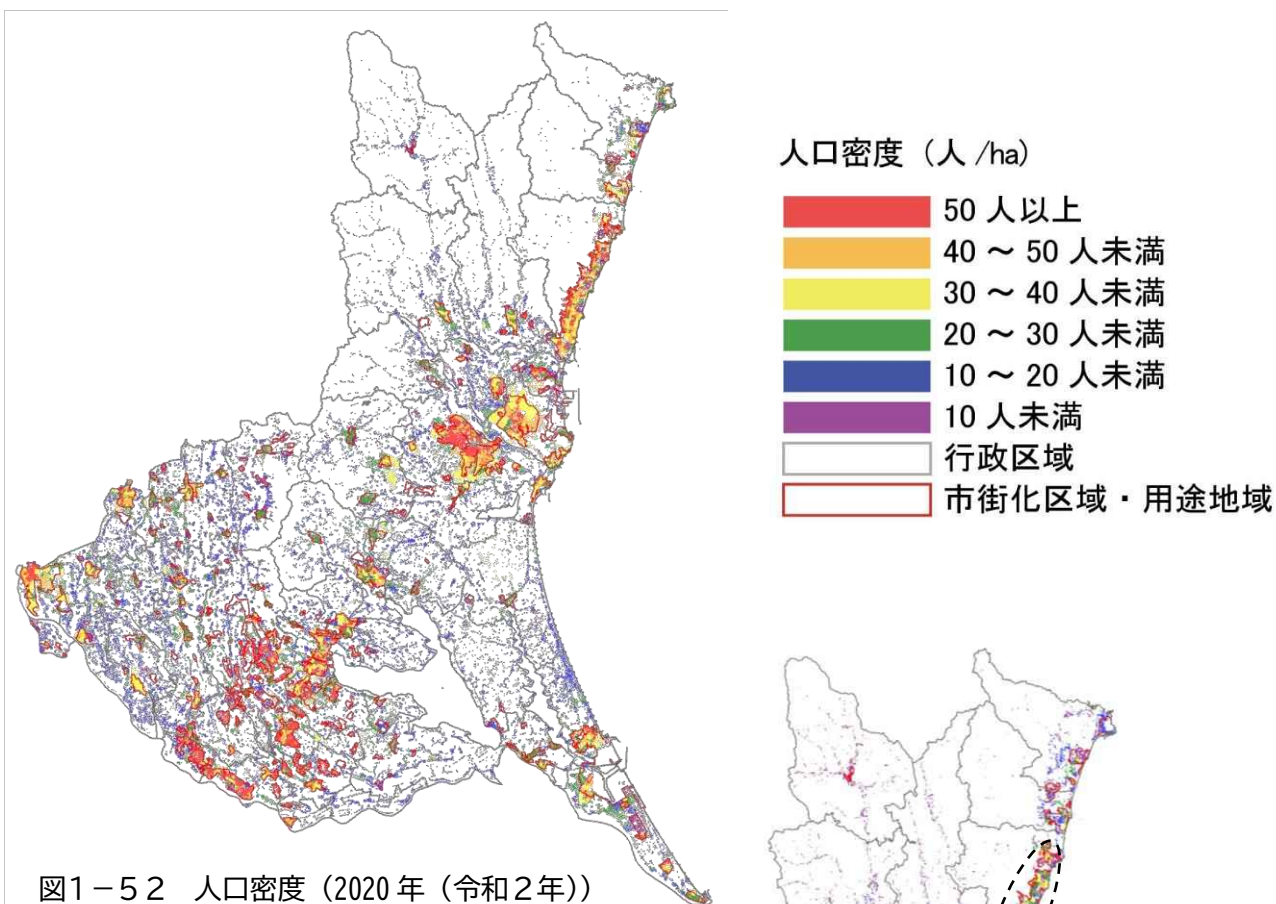


図1-52 人口密度（2020 年（令和 2 年））

【出典】国土交通省 国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツールV3（R2国調対応版）」を用いた計算結果を加工して作成

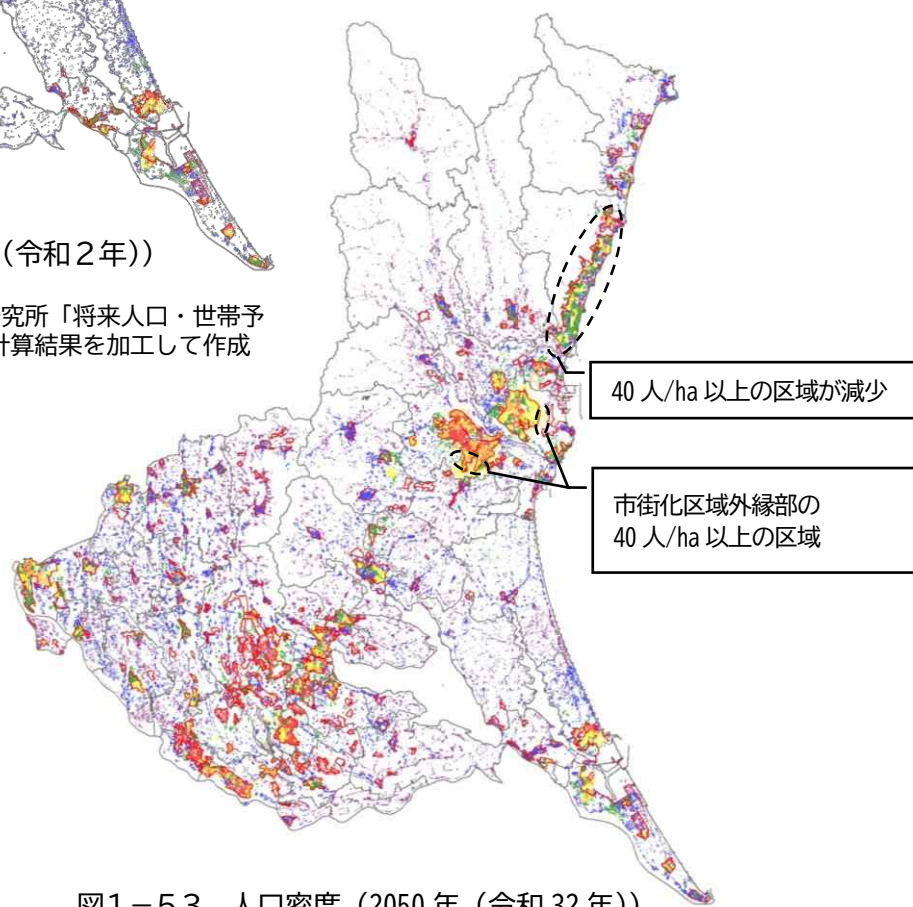


図1-53 人口密度（2050 年（令和 32 年））

【出典】国土交通省 国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツールV3（R2国調対応版）」を用いた計算結果を加工して作成

(2) 人口増減率

- つくばエクスプレス沿線（つくば市、つくばみらい市、守谷市）や県南地域のＪＲ常磐線沿線（牛久市、土浦市）などの市街化区域内で、人口増加率が高いと予想される。
- 県北地域（日立市、高萩市、北茨城市）や利根町、桜川市などの市街化区域・用途地域内で、人口減少率が特に高いと予想される。

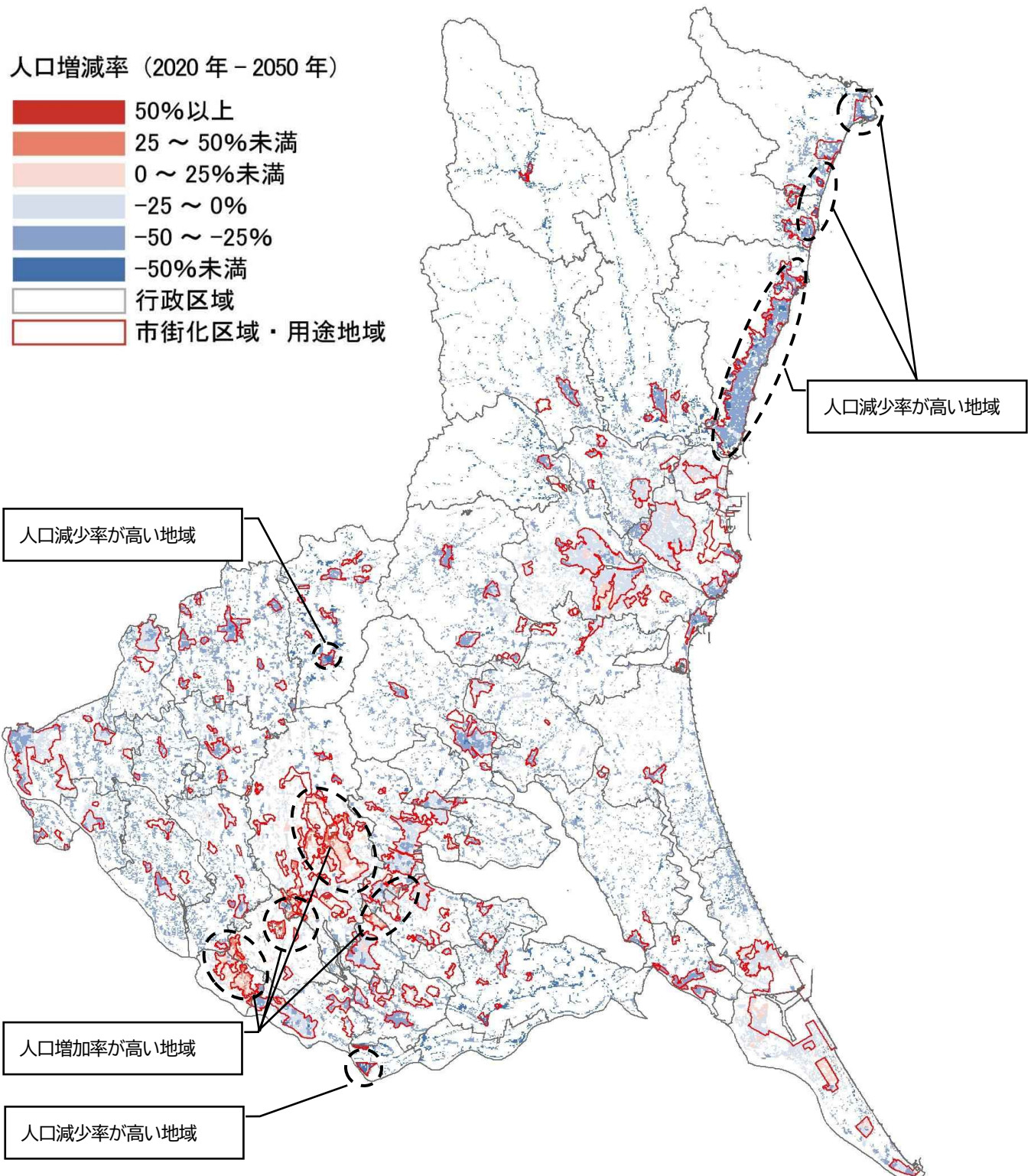


図1-54 人口増減率（2020年（令和2年）～2050年（令和32年））

【出典】国土交通省 国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツールV3（R2国調対応版）」を用いた計算結果を加工して作成

(3) 高齢人口の割合

- 市街化区域外では、市街化区域内と比較して高齢化がより進行することが予想される。
- 人口減少率が高い地域では、高齢化がより進行することが予想される。

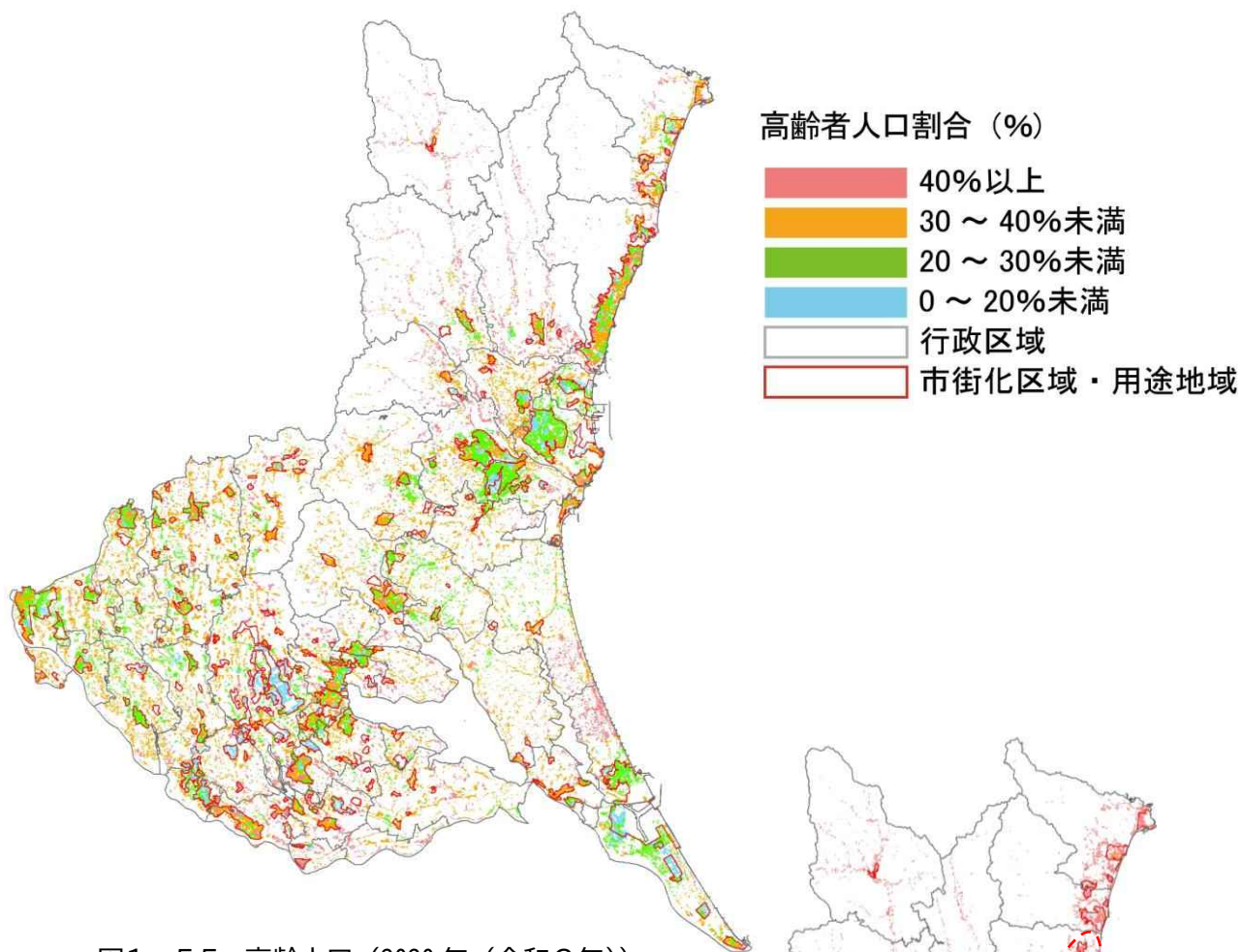


図1-55 高齢人口 (2020年 (令和2年))

【出典】国土交通省 国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツールV3 (R2国調対応版)」を用いた計算結果を加工して作成

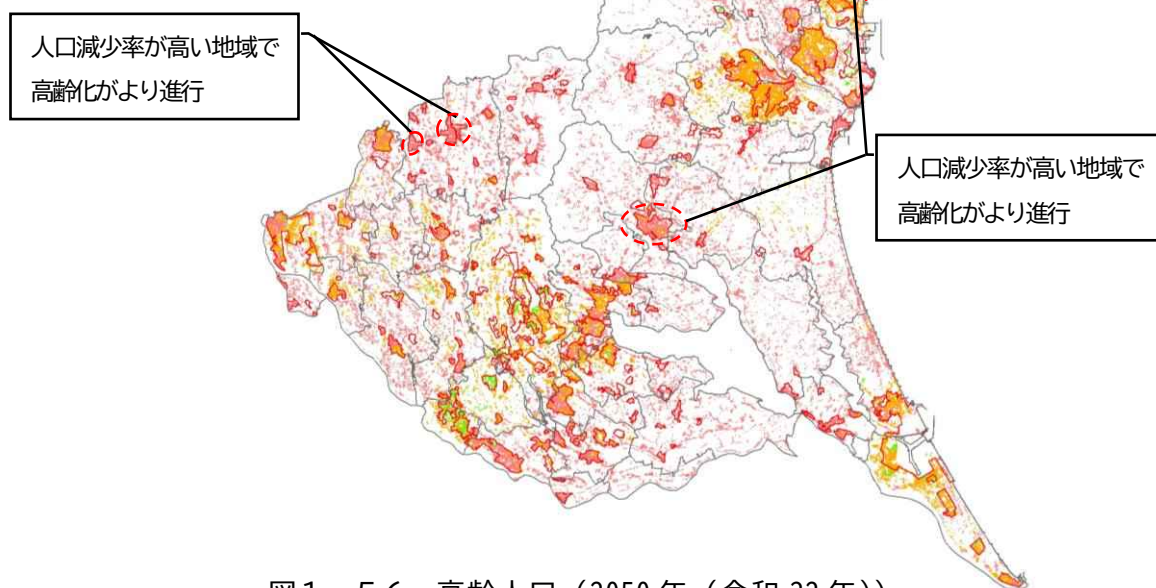


図1-56 高齢人口 (2050年 (令和32年))

【出典】国土交通省 国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツールV3 (R2国調対応版)」を用いた計算結果を加工して作成

第2章 いばらきの将来の姿

1. 茨城の将来像

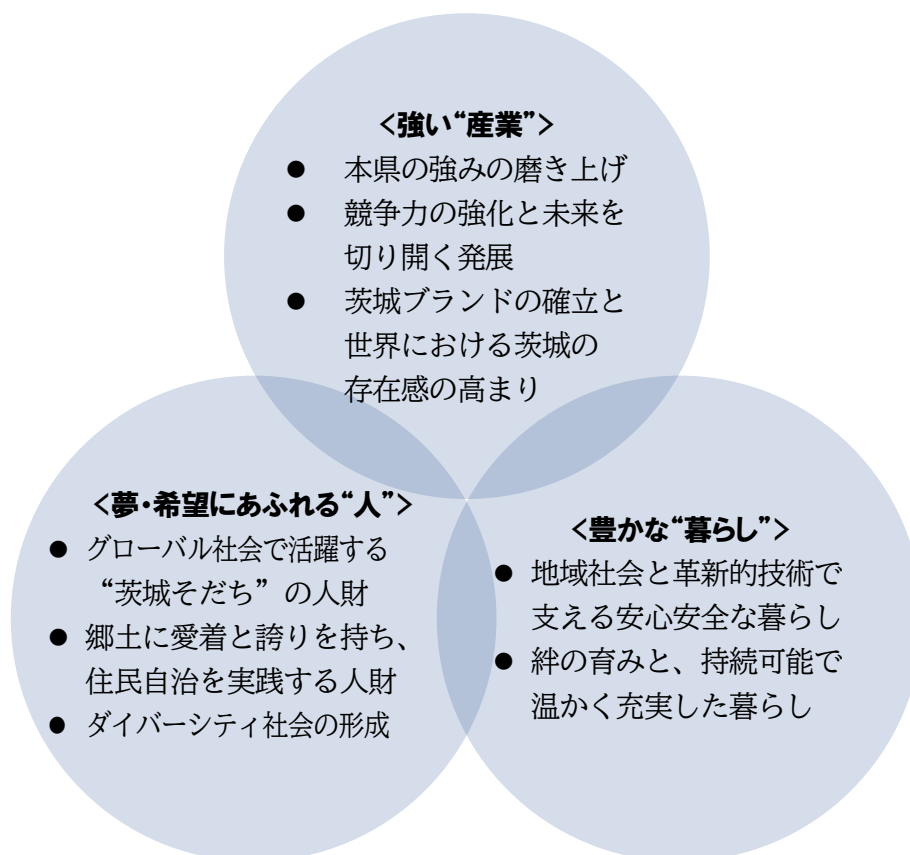
『第2次茨城県総合計画～「新しい茨城」への挑戦～』（2022年（令和4年）3月）では、茨城の将来像を以下のように定めている。

（1）基本理念

「活力があり、県民が日本一幸せな県」

（2）茨城のグランドデザイン（2050年（令和32年）頃）

■茨城の将来像



■県土を支える社会資本（インフラストラクチャー）

<道路・鉄道・公共交通機関>

- 広域交流と地域間連携を支えるネットワークの構築
- 三大都市圏等とのアクセス性向上と、県内への波及

<港湾・空港>

- 産業を支え国内外と夢をつなぐ
- 首都圏のニューゲートウェイ

<暮らしを支える社会資本>

- 県民の命と財産を守る
- 社会資本の整備・長寿命化

2050年頃の 茨城の姿

	高規格幹線道路
	広域幹線道路
	主な幹線道路
	鉄道
	重要港湾・空港
	主なサイクリングロード
	常陸国ロングトレイル
	構想路線・鉄道

首都機能移転候補地
(栃木・福島地域)

いわき

二地域居住・
定住圏リング

宇都宮

北関東新産業東西軸

小山

さいたま
新都心

リニア中央新幹線

名古屋

大阪

東京

スーパー・
メガリージョン

成田

圏央物流リング
(ゴールデンリング)

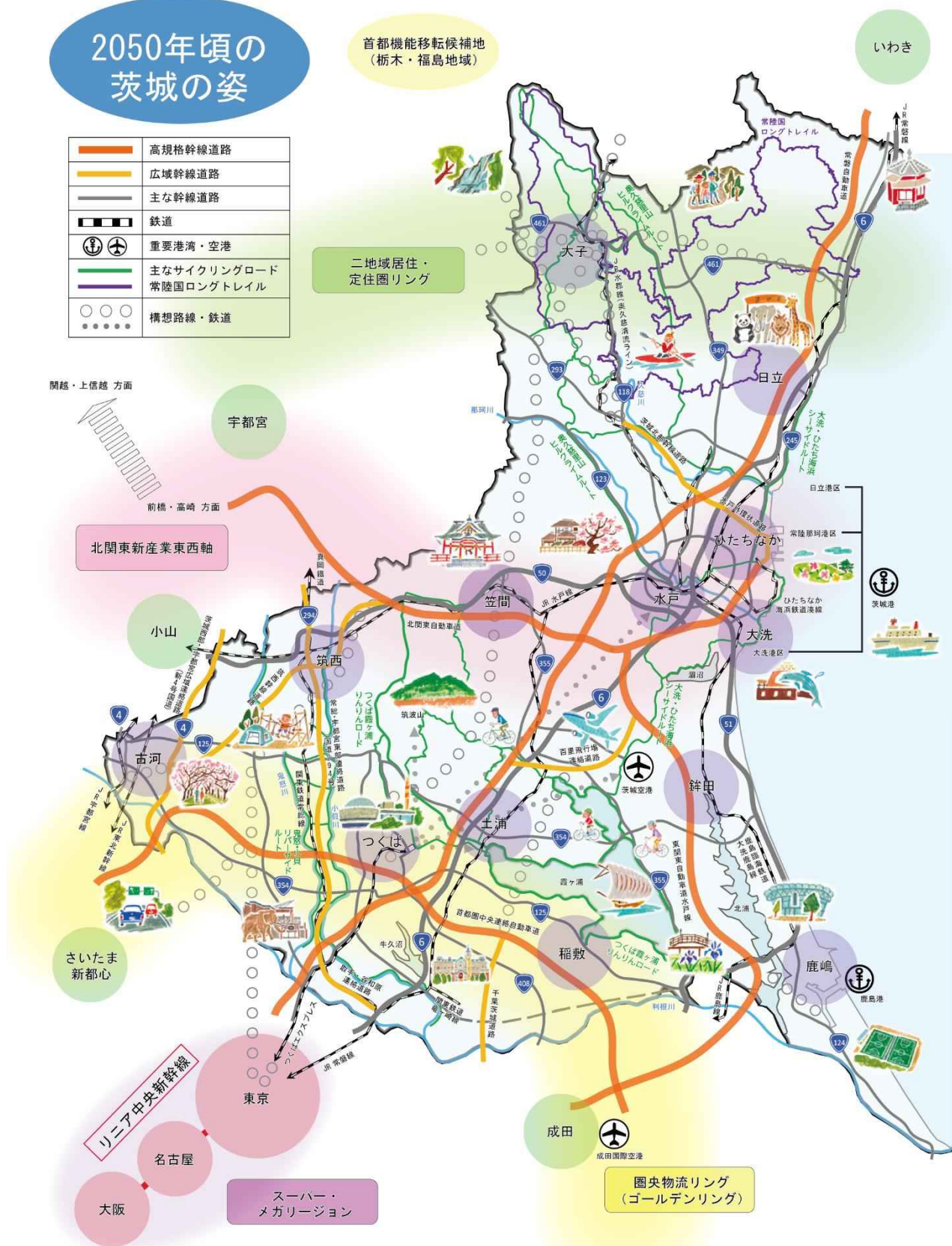


図2-1 2050年（令和32年）頃の茨城の姿

【出典】茨城県政策企画部 『第2次茨城県総合計画～「新しい茨城」への挑戦～』
(2022年（令和4年）3月）を元に加工

2. 将来都市構造

茨城の将来の姿の実現に向けて、以下の視点に基づいた将来都市構造を目指す。

【将来都市構造の方向性】

本県の都市は、可住地面積も広いことから、中小都市が分散するとともに、郊外（市街化調整区域と非線引き白地地域）に人口の約4割が居住しているという特性を有している。

また、人口減少及び超高齢社会への対応や、脱炭素型社会の実現、厳しい財政状況の中での都市基盤施設の老朽化、災害への備えといった様々な課題を抱えている。

こうした状況を踏まえ、本県では、都市の集約化と、都市間あるいは都市と郊外集落、郊外集落間の連携・交流を促進するとともに、自然環境との調和を図る。

【将来都市構造の視点】

【集約と連携】

～「コンパクトな都市」と「メリハリある地域^{注)}」の連携～

注)「メリハリある地域」とは、市街化調整区域等で都市計画制度の活用により、適正な土地利用が図られている地域を指す

①都市の集約化と活性化

中核的な都市を中心とし、各々の都市の特性を活かした、高次都市機能の集積、経済や産業の活性化を進め、県の社会・経済を牽引する都市圏を形成する。

②地域^{注)}の個性ある発展と相互連携の強化

豊かな自然環境や伝統文化などの地域資源を活かした個性あるまちづくりを進めるとともに、隣接する都市や地域^{注)}と連携し、都市機能を相互補完することで、魅力ある生活環境を創出する。

③連携と交流を支えるネットワークの構築

都市及び地域間の連携や都市と地域^{注)}の交流を促進するため、広域交通網をはじめとするネットワークを構築していく。

④自然・田園環境の保全と共生

豊かな自然環境と調和のとれた景観を保全するとともに、これらと共生することにより、多様性のある生態系に配慮し、魅力ある地域づくりに活かしていく。

⑤災害に強い強靱な都市の形成

災害リスクを考慮した安全・安心な居住環境をつくるとともに、隣接する都市や地域と連携しながら、災害に強い都市構造への再構築を進める。

⑥新技術を活用した都市づくりの推進

デジタル化や新技術を活用し防災・減災、公共交通サービスの向上、環境負荷の低減のための都市づくりを進める。また、都市計画の可視化などにより、様々な人に情報をわかりやすく伝えることで理解促進を図り、連携・協働のまちづくりを推進する。

注) ここでいう「地域」とは、中核的な都市以外の中小都市やそれらの周縁部の郊外集落を含む広い地域を指す

【将来都市構造モデル】

集約と連携（コンパクト・プラス・ネットワーク）による 持続可能な都市圏を目指した都市づくり

■中核都市（おおむね人口 10 万人以上の都市）

商・工業の発達、業務機能及び高次都市機能等の集積により、県下で求心力を持ち、それぞれが特色ある発展エネルギーを、周辺地域に波及する都市

■生活拠点都市

基礎的な諸機能の集積により一定の自立性があり、また、相互が補完しあうことで生活の拠点として成立する都市

■広域連携軸

県内外との連携を支える広域的な交通ネットワーク（主要な鉄道、高速道路等）

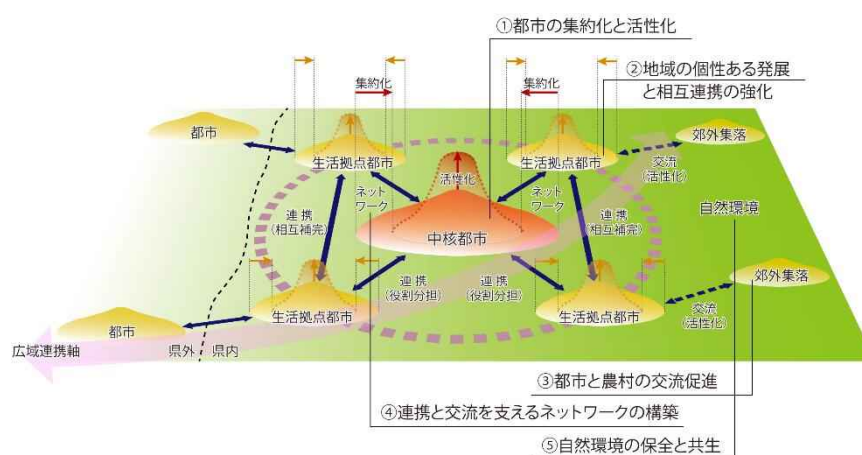


図2-2 将来都市構造モデル

【出典】茨城県土木部提供図面をもとに加工

【持続可能な都市圏を目指した都市づくり】

コンパクト・プラス・ネットワークの取組を進めるため、市町村が策定する「立地適正化計画」の作成を支援するとともに、都市づくりと地域公共交通が連携し、一体となって行われる取組を推進する。

■持続可能なまちづくりの推進（国土交通省）

多様な暮らし方・働き方を支える人間中心のコンパクトなまちづくりの実現に向けて、都心拠点（中心市街地）の充実だけではなく、日常生活を営む身近なエリア（ネイバーフッド）にも必要な機能が確保された地域生活拠点を形成するとともに、都心拠点と地域生活拠点を結ぶ都市の骨格となる公共交通（ネットワーク）の確保を図る。これらを郊外住宅地や周辺集落を含む都市圏全体で取り組むことにより、人々の Well-being を高めつつ、持続可能な多極連携型の都市構造の実現を目指す。



図2-3 持続可能な都市圏を目指したまちづくり

【出典】国土交通省 ホームページ

【将来都市構造図】

■中核都市

次頁に示す8つの中核都市がそれぞれの個性を十分に発揮しながら、県の社会・経済を牽引するとともに、それぞれが高次都市機能^{注)}等を集積することにより、生活拠点都市等と相互に補完できるような構造を構築する。

■生活拠点都市

日常生活を営むうえで必要となる都市機能を確保するとともに、近隣都市間での連携を強化することで都市機能を相互に補完をする。

■広域連携軸

県を南北に貫く常磐広域連携軸を中心として、首都圏環状広域連携軸と北関東広域連携軸及び東関東広域連携軸が結びつき、港湾や空港と連動することで県内外をつなぐ広域連携ネットワークを形成する。

【常磐広域連携軸】

上野東京ラインの開業により利便性の高まったJR常磐線、東京及び土浦への延伸構想のあるつくばエクスプレス、産業・経済・観光などの発展に重要な役割を果たす常磐自動車道を中心として、東京から放射状に伸びる軸で、首都圏と東北方面を南北に結ぶ広域連携軸である。

【首都圏環状広域連携軸】（首都圏ゴールデンリング）

首都圏の中核都市を環状に連絡し、首都機能の再編成や産業活力の向上に重要な役割を果たす首都圏中央連絡自動車道を中心とする軸で、本県南部や県西部と東京・千葉・埼玉方面を結ぶ広域連携軸である。

【北関東広域連携軸】（北関東新産業東西軸）

JR水戸線や、首都圏物流の円滑化や県間交流が図られる北関東自動車道を中心として、水戸やひたちなかと栃木・群馬方面を結ぶ広域連携軸である。

【東関東広域連携軸】

鹿島臨海鉄道大洗鹿島線や、潮来～鉾田間の開通により拠点アクセスの向上や交通網の代替性（リダンダンシー）の確保等の効果が期待される東関東自動車道水戸線を中心として、水戸と鹿行地域、千葉方面を結ぶ広域連携軸である。

■水と緑のネットワーク

県内の広域的な自然的環境の骨格を形成する山地、緑地、河川、湖沼、海岸等をネットワーク化し、連続的な生態系や景観の形成を図るとともに、県民のレクリエーションや憩いの場となる自然的環境を「水の軸」、「緑の軸」と定め、下記の3つを県土の主要軸として体系的に保全・創出していく。

【水と緑の骨格軸】

八溝山～筑波山～霞ヶ浦～太平洋という県中央を貫く山地や河川等の軸を「水と緑の骨格軸」として位置付け、県土における水と緑のネットワークの中心軸とする。

【海浜軸】

県土の東側に広がる太平洋の海岸線によって形成される軸で、久慈川や那珂川、多賀山地などに沿って派生する枝軸とともに、生態系や景観、県民の憩いの場などのネットワークを形成する。

【河川軸】

県土の南側を流れる利根川によって形成される軸で、鬼怒川や小貝川などに沿って派生する枝軸とともに生態系や景観、県民の憩いの場などのネットワークを形成する。

注) 中核都市としての役割や周辺市町村を含めた広域圏を対象とする施設集積による、教育、文化、医療、行政、産業情報等の諸機能

第3章 都市計画の基本方針

1. 基本方針の考え方

第1章で整理した「社会潮流と都市の現状及び課題」を踏まえ、第2章の「いばらきの将来の姿」の実現に向けて、以下の考え方を基本に置き「都市計画の基本方針」を設定する。

◆集約型都市構造の実現

- ・人口減少や超高齢社会の進展に伴い、効率的で計画的な土地利用を図る。
- ・脱炭素社会の実現のため、徒歩や自転車による公共交通機関を機軸としたコンパクトな都市構造を目指す。

◆効率的な都市づくり

- ・限られた予算を効率的に活用し、集約型の都市構造により、都市経営コストの最適化を図る。
- ・既存インフラの老朽化対策や長寿命化対策を進め、ストックの有効活用を図る。

◆広域化に対応した都市づくり

- ・広域交通ネットワークの形成に伴う、人流・物流の広域化など、県を取り巻く状況の変化に対応していくため、広域的な枠組み（圏域）による都市づくりを目指す。
- ・生活行動圏の拡大や大規模な自然災害の発生を考慮し、市町村を超えた広域での都市機能の分担や都市構造のあり方を検討する。

◆誰もが利用しやすく安全・安心な都市づくり

- ・高齢化や国際化、社会の多様化が進展する中で、高齢者や来日外国人、個々のライフスタイルなどに配慮した暮らしやすい都市づくりを推進する。
- ・災害に強い県土構造を目指し、県民の生活基盤となる都市施設等の整備や適正な維持管理を推進する。
- ・災害リスクの高い区域については、都市的土地利用の制限を検討する。

◆地域の活性化や産業の振興

- ・広域交通ネットワークを活用して国際競争力のある産業を振興するとともに、これらの産業の活力を活かして地域の活性化を推進する。
- ・経済を牽引する拠点都市の魅力や活力の向上を支援する。
- ・地域資源を活用し、魅力ある個性的なまちづくりや、中心市街地の活性化を推進する。
- ・観光振興等による交流人口の拡大とともに、地域の活性化を図る。

◆交流・連携の強化と公共交通の維持・充実

- ・県域を超えた広域的な連携により、自立的発展の基盤を構築し、国際競争力の強化につなげる。
- ・産業振興や地域活性化等に資する道路、鉄道網などの広域交通ネットワークの構築を促進する。
- ・都市機能を相互補完し、災害時には緊急輸送道路となる都市間ネットワークや、都市と郊外集落の交流連携機能の強化を図る。
- ・高齢者などの移動手段を確保するため、公共交通の維持・充実を図る。
- ・公共交通の効率的な活用や、利便性向上のため、公共交通と連携した都市づくりを推進する。

◆自然的環境や景観の保全・創出

- ・地球環境問題や生物多様性の確保等のため、緑地の保全・整備を推進する。
- ・農林漁業との健全な調和を図るため、農地の保全と都市的土地利用のバランスを図る。
- ・美しい景観などの地域資源を次世代へ継承するため、適切な管理を推進する。
- ・自然環境が持つ多様な機能を利用し、持続可能な魅力ある都市づくりのため、グリーンインフラなどの取組を推進する。

◆多様な主体との連携

- ・行政主体の都市づくりだけでなく、県民との協働や企業等と連携し、市民参加や市民主導によるまちづくりを促進する。

◆新技術を活かした都市づくり

- ・都市の抱える諸問題に対して、ＩＣＴ等の新技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理、運営等）が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市づくりを目指す。
- ・国土強靱化施策の高度化を図るため、デジタル等新技術の活用を推進する。

2. 都市計画区域に関する方針

方 針

- a 都市計画区域等の指定
- b 広域都市計画区域の維持

a 都市計画区域等の指定

- 市町村合併等により、合併後の行政区域において、線引き都市計画区域と非線引き都市計画区域が併存している。線引き都市計画区域と非線引き都市計画区域が併存する市については、非線引き都市計画区域において特定用途制限地域などの活用による計画的な土地利用のコントロールを検討する。
- 都市計画区域外において、自然環境の保全など、土地利用の整序を行うために、必要に応じて準都市計画区域の指定を検討する。

b 広域都市計画区域の維持

- 広域交通網の発達に伴い、人流・物流の広域化が進展していることから、集約型都市構造を実現するために、都市機能の集約、連携、分担などを考慮し、複数の市町村域を区域とする広域都市計画区域を維持していく。

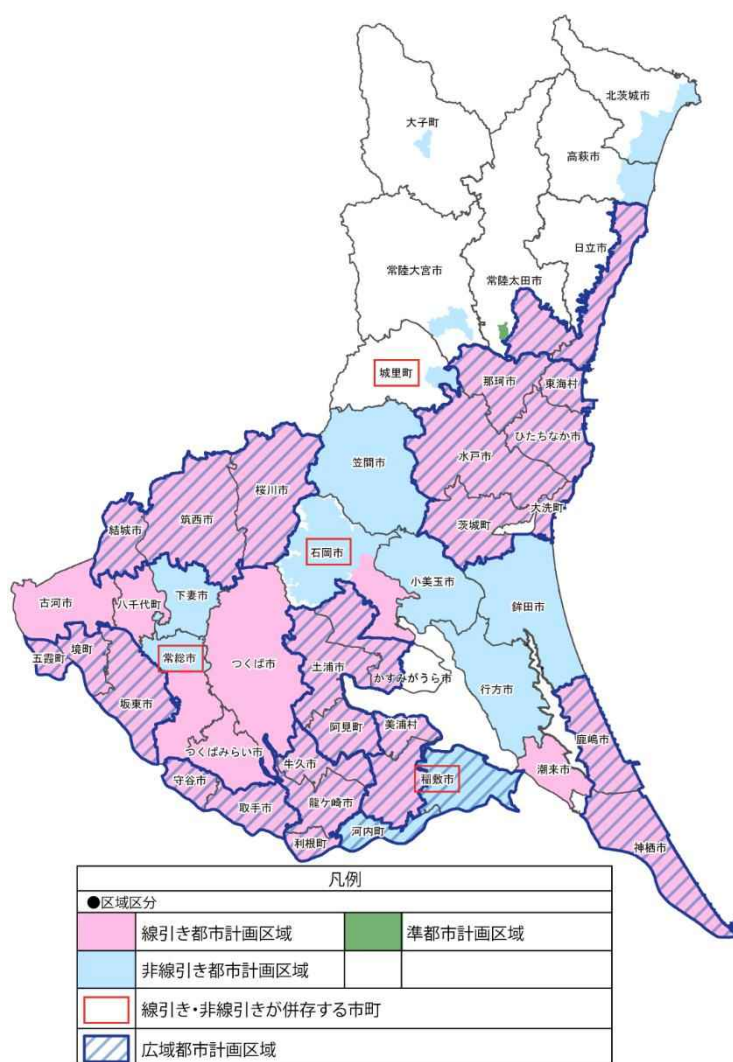


図3-1 都市計画区域の指定状況

3. 区域区分に関する方針

方 針

a 区域区分制度の活用

a 区域区分制度の活用

- ・ 人口減少・超高齢社会の到来を見据え、現在線引きを行っている都市計画区域においては、集約型都市構造を目指すために、現行の区域区分制度を維持する。
- ・ 非線引き都市計画区域においては、市街地の拡大の可能性などの変化が認められる場合には、区域区分制度の導入を検討する。

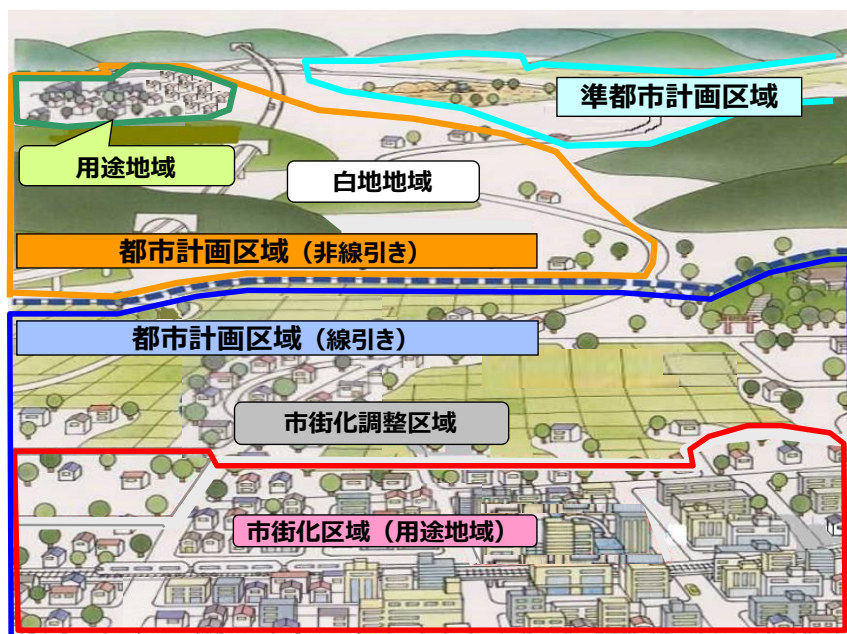


図3-2 都市計画区域と区域区分

【出典】国土交通省 都市計画法制

<区域区分の意義>（第13版 都市計画運用指針）

- ・ 区域区分は、無秩序な市街地の拡大による環境悪化の防止、計画的な公共施設整備による良好な市街地の形成、都市近郊の優良な農地との健全な調和、市街地における良好な環境の確保等、地域の実情に即した都市計画を樹立していく上で根幹をなすものである。
- ・ また、人口減少局面においても、相対的に安価で広い土地が確保しやすい郊外部等においては開発圧力が必ずしもなくなるが見込まれ、このような場面では、区域区分制度をはじめとした都市計画制度を活用することは引き続き有効である。

4. 土地利用に関する方針

(1) 市街地の土地利用に関する方針

方 針	- a コンパクトなまちづくり - b ゆとりある居住環境の創造 - c 産業や都市構造の変化に対応した工業系用途地域の見直し - d 商業集積による活力と賑わいづくりと大規模集客施設への対応 - e 地区計画の活用による良好で質の高い市街地の形成 - f 貴重な自然環境の保全 - g 低・未利用地の整序や活用 - h 市街化調整区域への編入（逆線引き） - i 災害リスクの高い区域における都市的土地利用の制限
-----	---

a コンパクトなまちづくり

- ・駅前など公共交通の利便性が高い地区においては、高齢者をはじめ、誰もが安全で快適に暮らせるコンパクトなまちを目指すために、高度利用を進め、福祉・医療、商業など様々な都市機能の複合化や集約化を図る。
- ・立地適正化計画制度を活用し、都市機能や居住を市街地内に誘導することにより、郊外の開発を抑制し、適正な土地利用の誘導、公共投資の効率化を図る。
- ・災害時における都市基盤施設の早期復旧や効率的な応急対策を支えるため、人や高次都市機能の集積性の高い都市づくりを進める。

b ゆとりある居住環境の創造

- ・郊外部や住宅系新市街地など、ゆとりある居住環境を形成する地区においては、良好な居住環境を保全するために、住居専用地域を配置する。

c 産業や都市構造の変化に対応した工業系用途地域の見直し

- ・既存の工業団地等においては、産業構造や高速道路の開通など都市構造の変化に柔軟に対応するために、工業系用途地域の見直しを図る。

d 商業集積による活力と賑わいづくりと大規模集客施設への対応

- ・駅周辺や商業業務施設が集積している地区においては、利便性が高く賑わいのある地域拠点の形成を目指すために、街並みの連続性を維持していく。また、大規模集客施設については、まちづくり3法を踏まえた誘導を図る。

e 地区計画の活用による良好で質の高い市街地の形成

- ・住宅系市街地においては、良好で質の高い居住環境等の形成を図るために、地区計画制度を活用する。

f 貴重な自然環境の保全

- ・市街地に残されている樹林地においては、緑豊かな市街地の形成を目指し、風致地区制度や特別緑地保全地区制度などにより緑の保全を図る。
- ・気候変動への対応や生物多様性確保の観点から、水資源貯留や災害の防止等の多様な機能を有している森林について、各法令に基づく重層的な土地利用規制等により保全を図る。

g 低・未利用地の整序や活用

- ・都市的土地利用がなされていない一団の土地等においては、計画的な土地利用を図るため、土地区画整理事業や地区計画制度を活用する。
- ・既成市街地における空き家・空き地が増加する中、青空駐車場や資材置き場等の望ましくない土地利用への転換を防ぎ、地域におけるニーズに即した土地利用が図られるよう、都市再生特別措置法等の各制度を活用した都市のスポンジ化対策を検討する。

h 市街化調整区域への編入（逆線引き）

- ・市街化区域において、市街地形成の見込みがなく、当分の間、営農が継続されることが確実な一定規模以上の農地などについては、農林漁業との健全な調和を図るために、市街化調整区域への編入を検討する。

i 災害リスクの高い区域における都市的土地利用の制限

- ・市街化区域内の土砂災害特別警戒区域における低・未利用地などについては、災害リスクの将来的な変化を見据えつつ、市街化調整区域への編入を検討する。

(2) 市街地外の土地利用に関する方針

1) 市街化調整区域の方針

方 針

- a 恵まれた田園環境の維持
- b 豊かな自然環境の保全と風致の維持
- c 集落の維持・活性化
- d 計画的な土地利用の推進
- e 災害リスクの高い区域における都市的土地利用の制限

a 恵まれた田園環境の維持

- ・農業生産基盤であると同時に水源のかん養、環境保全、景観形成機能などの多様な機能を有する田園地域においては、農用地の維持・保全に配慮しながらその環境を維持する。

b 豊かな自然環境の保全と風致の維持

- ・自然的景観を維持すべき地区や動植物の生息地においては、健全な居住環境を維持するために、風致地区制度、特別緑地保全地区制度などを活用し、自然環境の保全と風致の維持を図る。

c 集落の維持・活性化

- ・自然的社会的条件から一体的な日常生活圏を構成している既存集落においては、集落の活力維持を図るため、区域指定制度の活用を検討する。
- ・既存集落や既存の工場等がまとまって存在する地区及び工場や小学校等の跡地においては、地域の維持・活性化を図るため地区計画制度を活用する。

d 計画的な土地利用の推進

- ・高速道路のインターチェンジ周辺など計画的に土地利用を進める区域は、農林漁業との健全な調和を図りつつ、地区計画制度の活用を検討する。
- ・使用されていない公共用地を有効活用し、地域振興に資する土地利用の誘導を図るために、地区計画制度の活用を検討する。

e 災害リスクの高い区域における都市的土地利用の制限

- ・土砂災害特別警戒区域などの災害リスクが高い区域については、原則として、市街化区域への編入は行わないこととする。
- ・地区計画を活用して開発行為を行う区域は、原則として、土砂災害特別警戒区域など災害リスクの高い区域を含めないこととする。

2) 白地地域の方針

方 針

- a 恵まれた田園環境の維持
- b 豊かな自然環境の保全と風致の維持
- c 良好な田園環境の形成
- d 計画的な土地利用の推進

a 恵まれた田園環境の維持

- ・農業生産基盤であると同時に水源のかん養、環境保全、景観形成機能などの多様な機能を有する田園地域においては、農用地の維持・保全に配慮しながらその環境を維持する。

b 豊かな自然環境の保全と風致の維持

- ・自然的景観を維持すべき地区や動植物の生息地においては、健全な居住環境を維持するために、風致地区制度、特別緑地保全地区制度などを活用し、自然環境の保全と風致の維持を図る。

c 良好な田園環境の形成

- ・用途地域の指定のない地域においては、良好な田園環境の形成をより効果的に実現するために、特定用途制限地域制度等を活用する。

d 計画的な土地利用の推進

- ・高速道路のインターチェンジ周辺など計画的に土地利用を進める区域は、農林漁業との健全な調和を図りつつ、地区計画制度の活用を検討する。
- ・使用されていない公共用地等を有効活用し、地域振興に資する土地利用の誘導を図るために、地区計画制度の活用を検討する。
- ・既存集落や既存の工場等がまとまって存在する地区及び工場や小学校等の跡地においては、地域の維持・活性化を図るため地区計画制度を活用する。

5. 都市施設整備に関する方針

(1) 交通体系

方 針	- a 広域連携軸の形成 - b 都市間を結ぶ交通体系の整備 - c 誰もが移動しやすい交通施設等のバリアフリー化の推進 - d 円滑で環境にやさしい交通社会の構築 - e 都市計画道路の見直し - f 公共交通と都市づくりの一体的な検討
-----	---

a 広域連携軸の形成

- ・県内外を結ぶ広域的な交通ネットワークを形成するために、広域連携軸を構成する高規格幹線道路、鉄道の整備、維持・活用を図るとともに、国内外の玄関口となる港湾、空港と広域連携軸との連携強化を図る。

b 都市間を結ぶ交通体系の整備

- ・分散する都市間の連携・交流の基盤となる主要な幹線道路や鉄道、高速バス路線などの整備とともに、生活の基盤となる生活道路も含めた総合交通体系の構築を推進する。
- ・災害時において、救命救急活動や救援物資輸送などを支える緊急輸送道路網の形成を進めるとともに、港湾・空港などの主要な交通結節点との連携強化を図る。
- ・都市間の移動時間の短縮を図るとともに、ネットワークの多重性を確保した交通体系の構築を推進する。

c 誰もが移動しやすい交通施設等のバリアフリー化の推進

- ・高齢者をはじめ、誰もが安全に移動しやすくするために、交通結節点や歩道等の主要な交通施設等のバリアフリー化を図る。

d 円滑で環境にやさしい交通社会の構築

- ・渋滞の緩和、環境負荷の低減及びまちなかの賑わい創出等を目指し、歩行者や自転車主体の交通空間としての「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの整備や、パークアンドライド等の交通需要マネジメント（TDM）の活用、BRT・自動運転などによる公共交通の充実、次世代高度道路交通システム（次世代ITS）の導入等を推進する。

e 都市計画道路の見直し

- ・長期にわたり未整備の都市計画道路については、都市構造の変化への対応や、道路整備上の課題や代替路線の有無などについて検証し、廃止を含めた必要な見直しを市町村と連携を図りながら実施する。

f 公共交通と都市づくりの一体的な検討

- ・超高齢社会やインバウンドを含む観光客増加に対応し、環境負荷の低減を図るため、利便性の高い公共交通ネットワークを構築し、サービスレベルの維持・向上を図るとともに、公共交通の利用を促進するための交通結節点やその周辺施設等の環境整備を推進する。
- ・震災時のエネルギー逼迫に対して耐久力・持久力を発揮できるよう、公共交通や自転車の利用促進など省資源型の都市づくりを進める。
- ・持続可能な地域公共交通ネットワークの形成のため、拠点エリアへの都市機能の誘導や公共交通沿線への居住誘導について一体的に検討する。

(2) 下水道及び河川

1) 下水道等

方 針

- a 生活環境の向上と水質の保全
- b 都市水害の抑制

a 生活環境の向上と水質の保全

- ・生活排水ベストプランにより、人口減少を踏まえた施設の適切な役割分担を検討し、県民の生活環境の向上と、湖沼・河川の水質保全を図るために、公共下水道、流域下水道、農業集落排水施設、合併処理浄化槽等の整備を促進するとともに、污水处理施設の統廃合等の広域化・共同化を図る。このことにより、これらの既存ストックを有効活用した効率的な維持管理を推進していく。

b 都市水害の抑制

- ・都市水害等を抑制するために、雨水排水路や調整池の整備、浸透枳・透水性舗装等の貯留浸透施設の整備を推進する。

2) 河川

方 針

- a 治水性・防災性の向上
- b 流域治水対策
- c 河川環境の保全・再生

a 治水性・防災性の向上

- ・県民の生命と財産を守るために、河川整備等による治水機能の向上と併せて、適正な管理を行う。

b 流域治水対策

- ・頻発化・激甚化する水災害リスクに備えるため、河川管理者等が主体となって行うこれまでの治水対策に加え、市町村や住民等の河川流域全体の関係者が協働し、流域全体で水害を軽減させる治水対策である「流域治水」への転換を進めることが必要である。各流域の関係者による流域治水協議会において、流域全体で取り組むべき治水対策の内容を「流域治水プロジェクト」としてとりまとめ、流域治水を計画的に推進する。
- ・水防体制の充実・強化を図り、洪水ハザードマップの作成支援、雨量・河川水位情報のリアルタイムの情報提供等ソフト面の取組を行う。

c 河川環境の保全・再生

- ・生物の生息空間としての河川環境や水質の保全・再生及び環境学習への支援を図るとともに、県民の憩いやレクリエーションの場として、良好な親水空間や河川景観の形成を図る。

(3) その他の都市施設

方 針

- a 広域的な処理体制による廃棄物処理施設の整備
- b 火葬場、墓園、市場などの都市施設の整備

a 広域的な処理体制による廃棄物処理施設の整備

- ・人口減少に対応し、効率的な廃棄物の処理を図るために、適切な役割分担を検討しながら、市町村間の広域的な処理体制の確立を促進する。
- ・循環型社会を目指して、民間の廃棄物処理施設を生活環境などに配慮しながら適切に立地を誘導するほか、既存のリサイクル施設、ごみ処理施設、最終処分場施設においても周辺環境に配慮した適正な処理体制を促進する。

b 火葬場、墓園、市場などの都市施設の整備

- ・火葬場、墓園、市場などの都市施設については、市町村間の広域的な連携を促進する。

6. 市街地開発事業に関する方針

方 針

- a 都市再生を目指した市街地開発事業の活用
- b 広域交通ネットワークに対応した市街地開発事業の活用
- c 土地区画整理事業の見直し

a 都市再生を目指した市街地開発事業の活用

- ・市街地の整序や防災性の向上、未利用地の有効活用が必要な地区において、市街地等の都市の再生を目指して、市街地開発事業の活用を図る。

b 広域交通ネットワークに対応した市街地開発事業の活用

- ・鉄道や高速道路網の整備に伴い、これらの広域交通ネットワークを中心とした区域において、秩序ある産業集積や宅地開発を誘導できるように、土地区画整理事業などの市街地開発事業を活用し、良好な市街地の早期形成を図るとともに、計画的な工業団地の整備を進める。

c 土地区画整理事業の見直し

- ・長期にわたり未着手の土地区画整理事業については、早期市街化を図るために、事業採算性等を考慮した区域の見直し、公共施設の整備水準見直しなどについて検討し、住民との合意形成を図りながら、地区計画制度等を活用したまちづくりを促進する。

7. 自然的環境の整備又は保全に関する方針

方 針

- a 水と緑のネットワークの形成
- b 潤いのある都市環境・景観と快適な生活環境の形成
- c 防災機能等を有する公園・緑地・河川の整備
- d 森林等の保全
- e 生物多様性の維持・保全に資する施設整備
- f グリーンインフラの活用推進

a 水と緑のネットワークの形成

- ・水と緑の骨格軸を中心に、水と緑が連続する景観の形成、動植物の生息地の保全、都市緑化の推進、水質浄化及び環境学習への支援を図り、県民の憩いの場となる広域的な水と緑のネットワークを形成する。

b 潤いのある都市環境・景観と快適な生活環境の形成

- ・潤いのある都市環境・景観を形成するために、県民の憩いやレクリエーションの場となる都市公園を適正に配置し、社寺林、屋敷林、平地林、河川、湖沼などの身近な緑地や水辺の保全を図り、快適な生活環境を形成する。

c 防災機能等を有する公園・緑地・河川の整備

- ・公園・緑地、樹林帯及び河川敷において、災害時の避難や防災活動の拠点及び輸送ルートとして、また、延焼遮断や防風・防音効果をもたらす防災機能等を有する施設としての整備を進める。

d 森林等の保全

- ・水源のかん養や二酸化炭素（CO₂）の吸収などの機能を持つ森林においては、林業等との調和を考慮しながら、適正に保全・管理する。
- ・開発により森林を伐採する場合は、森林の有する公益的機能の確保に十分配慮し、当該区域において、森林の有する公益的機能の確保が難しい場合は、区域外において、公益的機能の確保を検討する。

e 生物多様性の維持・保全に資する施設整備

- ・生物多様性の損失を止め回復軌道に乗せる「ネイチャーポジティブ」の実現に向け、地域の環境特性や多様な生物の生息・生育環境の維持・保全に配慮した施設整備により、環境に配慮した都市づくりを推進する。

f グリーンインフラの活用推進

- ・自然環境が持つ防災・減災、地域振興、環境などの多面的な機能を活かすグリーンインフラの考え方を踏まえ、生物の生息の場の提供、良好な景観形成、気温上昇の抑制などを図る。

8. 中心市街地に関する方針

方 針

- a 中心市街地の魅力の向上
- b 歩いて暮らせるまちなか居住の推進
- c 都市基盤の整備と維持管理
- d アクセス性の向上
- e 防災性の向上

a 中心市街地の魅力の向上

- ・住宅や公益的施設がバランス良く配置され、複合的な機能を有する生活利便性の高い中心市街地においては、既存のストックを活用し、商業地域の集約化、ソフト施策等の実施により、美しく賑わいのある都市空間を形成し、活性化を図る。
- ・都市的利用がされていない一団の土地や工場跡地においては、用途地域の見直しや市街地再開発事業の実施、地区計画制度の導入等により中心市街地活性化を図る。

b 歩いて暮らせるまちなか居住の推進

- ・徒歩や自転車での日常生活がしやすい居住環境を形成するために、都市機能の集約を図り、まちなか居住を推進する。
- ・人が歩くことによる健康増進や賑わい創出の効果を踏まえ、道路空間の再整備や駅前広場・公園・オープンスペース・水辺等の多様な空間の利活用の促進など、人中心の空間に転換するウォーカブルなまちづくりを推進する。

c 都市基盤の整備と維持管理

- ・良好な生活環境を確保するため、道路や上下水道等の都市基盤施設や公益施設の整備・維持管理とともに老朽化対策を進める。

d アクセス性の向上

- ・中心市街地へのアクセス性の向上を図るために、公共交通の充実、駐車場・駐輪場の確保、自転車道の整備、交通結節点のバリアフリー化等を図る。

e 防災性の向上

- ・防災性能の向上を図るために、防火地域等の指定、市街地開発事業、無電柱化等を推進する。
- ・人口や建築物が集積する地区においては、避難路や避難地、延焼遮断帯となる幹線道路、河川、公園・緑地などの防災空間を確保するほか、避難誘導標識などの充実を図る。

9. 農山村地域との連携・共生に関する方針

方 針

- a 田園・里山環境の維持・保全
- b 都市と農山村との連携・共生による地域の活性化

a 田園・里山環境の維持・保全

- ・水源のかん養や二酸化炭素（ CO_2 ）の吸収などの機能を有する田園や里山などの自然的な環境は、都市との交流や地域の活性化を進めるうえで貴重な資源でもある。農林業や景観との調和に配慮しながら、これらの資源を維持・保全する。

b 都市と農山村との連携・共生による地域の活性化

- ・次世代の育成や都市と農山村との連携・共生による人・物・情報の交流を深めるために、自然環境や農村文化などの地域資源を活かしたグリーンツーリズムやエコツーリズムなどの体験型観光や環境教育の充実に向けて支援する。
- ・都市と農山村の二地域居住による地域の活性化を図るため、道路などの生活基盤を確保しながら、関係機関との連携により、地域資源を活かした新しい産業の振興や景観形成による魅力ある地域づくりを推進する。
- ・高齢化が進行している地域においては、農山村から都市へのアクセス性を確保するために、地域のニーズに応じた公共交通の維持・確保に努める。

10. 災害に強い都市づくりに関する方針

方 針

- a 生命を守るための減災対策や機能強化
- b 都市機能を維持するための代替性・補完性の確保
- c 災害発生後の生活維持を支える地域防災力の向上
- d 防災性の向上による安全・安心の都市づくり
- e 災害後の産業振興や地域活性化のための復旧・復興まちづくり

a 生命を守るための減災対策や機能強化

- ・巨大地震や津波、豪雨による河川の氾濫、土砂災害などの被害を最小限に抑え、県民の生命を守るため、施設の減災対策だけでなく安全な避難行動を支える避難路や避難所の減災対策、迅速な救急活動を支える都市機能の強化を図る。
- ・大規模災害に備え、市町村の枠を超えた広域避難の仕組みや受け入れ体制の整備を進めるとともに、複数市町村が連携した防災協定や広域避難計画の策定を推進する。

b 都市機能を維持するための代替性・補完性の確保

- ・防災上重要な役割を果たす都市施設などが被災した際に機能を補完できるよう、施設の代替性（リダンダンシー）を確保する。
- ・市町村を超えた広域交通ネットワークの補完ルートを整備し、市町村間での相互支援体制の強化により、都市機能の継続性を確保する。

c 災害発生後の生活維持を支える地域防災力の向上

- ・災害発生後のエネルギー不足やライフラインの寸断などによる県民生活への影響が極力生じないよう、民間事業者などとも連携し、災害発生後の生活維持と地域防災力の向上を図る。
- ・災害発生後に機能を維持できる複数の拠点を確保し、周辺市町村と連携した受け入れ体制の整備を進め、広域的な地域での防災対応力を強化する。

d 防災性の向上による安全・安心の都市づくり

- ・地震・津波・風水害等の自然災害に対する備えとして、市街地や都市施設の安全性を高めるための予防的・計画的な対策に様々な関係機関が連携して取り組み、総合的な防災都市づくりを推進する。
- ・災害リスクの低減に向け、災害リスクの低い地域への居住誘導を進めるため、立地適正化計画においては、災害リスクを考慮した居住誘導区域の設定や防災指針の作成などを促進する。
- ・港湾・空港などの交通結節点、高速道路のサービスエリアや道の駅などの交通施設、都市公園などについては、支援物資輸送における中継機能に加えて、より多面的な活用を図り、本県内外の広域防災拠点の機能を高める。

e 災害後の産業振興や地域活性化のための復旧・復興まちづくり

- ・震災時に企業が生産活動を継続できる物流・供給網や拠点を確保するため、交通網の強化・充実を図るとともに、都市基盤の代替利用や企業間連携などにより柔軟な輸送体系を確立する。
- ・災害により失われた活力や経済損失を早期に取り戻すとともに、復旧にとどまらない復興を目指すため、産業の振興や地域の活性化に資する復旧・復興まちづくりを進める。
- ・特に大規模な災害が想定される区域においては、市街地特性と被害想定を基に、事前復興準備を検討する。

11. 新技術を活用した都市づくりの推進に関する方針

方 針

- a IoT・ビッグデータなどを活用した都市づくり
- b スマートモビリティ社会への対応
- c 環境・エネルギー技術などの導入
- d 都市基盤の維持管理への新技術活用

a IoT・ビッグデータなどを活用した都市づくり

- ・人口減少が進行する中でも、健康で快適な生活や持続可能な都市経営を確保するため、IoT・ビッグデータなどを活用し、生活利便性の向上や公共交通サービスの向上、災害対策の強化、環境負荷の低減等に資する都市づくりを推進する。
- ・3D都市モデルや人流のビッグデータ等の活用、都市づくりに関する情報のオープンデータ化を進め、都市計画のプロセスに住民が参加しやすい環境を整備し、連携・協働のまちづくりを促進する。

b スマートモビリティ社会への対応

- ・スマートモビリティ社会の実現に向けて、多様な交通手段の結節点や、新型輸送サービスに対応した走行空間の整備を促進するとともに、都市計画や交通計画における移動データの活用を図る。

c 環境・エネルギー技術などの導入

- ・環境負荷の低減や脱炭素社会の実現に向けて、省エネルギー化や再生可能エネルギー等の導入を促進する。

d 都市基盤の維持管理への新技術活用

- ・道路等都市基盤の体制の構築において、人口減少や担い手不足等にも対応するため、ICTやAI等のデジタル技術を導入し、都市基盤の維持管理の効率化・高度化を図る。
- ・震災発生時の復旧・復興まちづくりを迅速かつ円滑に推進するため、道路、河川、海岸等の各台帳の電子化などによって情報を一元的かつ総合的に管理・公開する。

12. 総合的なまちづくりに関する方針

方 針

- a 個性ある魅力的なまちづくりの推進
- b 脱炭素型の都市づくりへの転換
- c 持続可能な都市基盤の維持管理
- d 近隣市町村が連携する都市づくり
- e まちづくりへの住民参加の促進
- f 官民連携等によるまちづくり

a 個性ある魅力的なまちづくりの推進

- ・個性ある魅力的なまちづくりを推進するために、地区計画、景観計画及び歴史的風致維持向上計画などを活用し、地域の歴史・文化・景観を活かした都市施設の整備などのハード事業や、潤いと魅力をもたらすソフト事業により、総合的なまちづくりを推進する。
- ・都市再生や中心市街地の活性化が必要な都市においては、効率的で効果的な事業の推進を図るために、立地適正化計画、都市再生整備計画や中心市街地活性化基本計画などを活用する。

b 脱炭素型の都市づくりへの転換

- ・脱炭素社会の実現のため、家庭や事業所が取り組む省エネルギー対策、住まいづくり等における再生可能エネルギーの利活用など、カーボンニュートラルの取組を促進する。

c 持続可能な都市基盤の維持管理

- ・人口減少が進行する中でも、生活の質を確保しつつ、持続的に都市基盤を維持・運用していくため、既存の都市基盤施設の長寿命化や計画的な更新を推進する。
- ・道路等のインフラメンテナンスオペレーション体制の構築において、ICT、AI、IoTなどのデジタル技術を活用し、都市基盤の維持管理の効率化・高度化を図るとともに、災害に強く強靱な都市基盤を構築する。
- ・技術系職員に限られる中でも、的確なインフラメンテナンスの確保を目指すため、広域・複数・多分野のインフラを「群」として捉え、効率的・効果的にマネジメントしていく「地域インフラ群再生戦略マネジメント（群マネ）」の検討を推進する。

d 近隣市町村が連携する都市づくり

- ・市町村が行政区域を超えて連携し、都市機能の集積・強化や生活関連機能サービスの向上などを行う広域的な都市づくりを促進する。

e まちづくりへの住民参加の促進

- ・県民主体のまちづくりを実現するために、パブリックインボルブメントによる計画・構想の策定、協働による社会実験の実施及び効果検証、アダプトプログラムやエリアマネジメントによる地域主体の維持管理活動等を促進する。

f 官民連携等によるまちづくり

- ・地域の課題解決に向けて、住民や企業・NPO等の多様な主体と連携し、地域と一体となったまちづくりを推進する。
- ・企業等の連携により、幅広い分野の様々な取組において、相互の経営資源を有効活用し、協働によるまちづくりを推進し、安心して豊かに暮らすことのできる自立した地域社会の実現を図る。

第4章 圏域都市計画区域マスタープランの設定

1. 圏域都市計画区域マスタープランの役割

(1) 都市計画に関するマスタープランの課題と対応

本県には、29 の都市計画区域があり、区域ごとに都市計画区域の基本的な目標を示した「都市計画区域マスタープラン」を策定していた。しかし、人口減少や交通体系の広域化、また頻発化・激甚化する災害など、昨今の社会経済情勢の変化に伴い、様々な課題が顕在化していることから、それらの課題に対応するため、都市計画区域マスタープランの構成を見直すこととする。

<課題>

- ・首都圏中央連絡自動車道や東関東自動車道水戸線など広域交通ネットワークの概成に伴い、経済や人流の広域化が進んでおり、広域的な観点からの土地利用の方向性を提示する必要がある。
- ・集約と連携による持続可能な都市構造を目指し、居住機能や都市機能の誘導と持続可能な移動手段を確保することが必要である。
- ・頻発化・激甚化する災害に対して、広範囲にわたる災害リスクを踏まえた都市づくりや土地利用の規制・誘導が必要である。

上記を踏まえ、広域的観点で都市づくりの方針を示す「都市計画区域マスタープラン」と市町村の具体的なまちづくりの方針を示す「市町村マスタープラン」の各々の役割分担を明確化する必要がある。

<対応>

上記の課題を踏まえ、「都市計画区域マスタープラン」について、広域的な観点からの都市計画の方向性を示す計画となるよう複数の都市計画区域で一体の都市計画区域マスタープラン（圏域都市計画区域マスタープラン）への見直しを行う。

(2) 圏域都市計画区域マスタープランの概念と役割

本県では、29 の都市計画区域ごとにそれぞれ作成していた都市計画区域マスタープランを広域化して、新たに「圏域都市計画区域マスタープラン」として定める。

これにより、広域的観点からの都市計画の方針は「圏域都市計画区域マスタープラン」に、地域の実情・課題に応じた具体的な都市計画の方針は「市町村都市計画マスタープラン」に記載することになり、茨城県と市町村の役割分担の明確化とともに都市計画区域を超えた広域的観点による対応も可能となる。

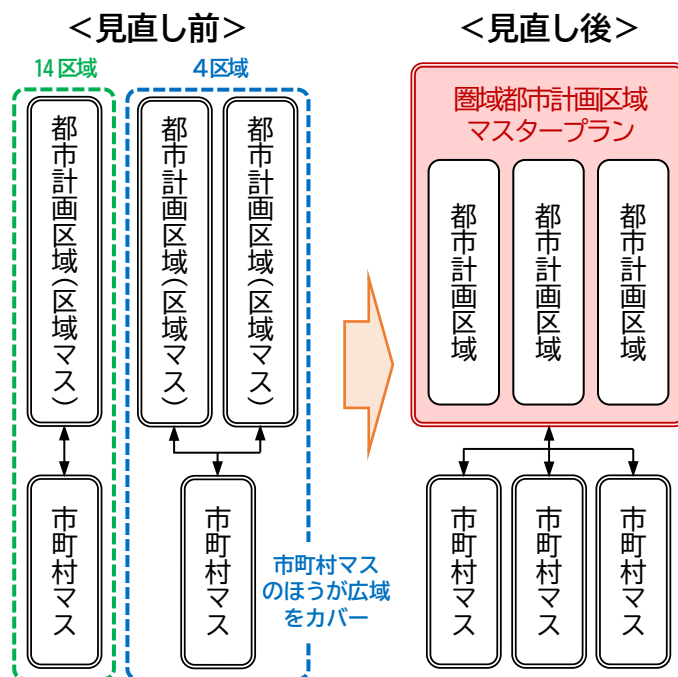


図4-1 都市計画区域マスタープランの統合イメージ

2. 圏域都市計画区域マスタープランの設定

(1) 基本的な考え方

本県の持続的発展に向けて広域的な視点で都市づくりを進めていく必要があることから、都市計画区域を超えて強い関係性のある一体的な地域を圏域として設定し、圏域ごとに都市計画区域マスタープランを定めることとする。

(2) 圏域の設定

a. 第2次茨城県総合計画における地域区分

第2次茨城県総合計画では、地域における地理的条件や歴史的背景、社会経済の結びつきなどを勘案し、地域固有の特性や課題を共有し、一体的な地域づくりを効果的に推進する観点から、県土を「県北」、「県央」、「鹿行」、「県南」、「県西」の5地域に区分している。



図4-2 第2次茨城県総合計画における地域区分

【出典】茨城県政策企画部

『第2次茨城県総合計画～「新しい茨城」への挑戦～』（2022年（令和4年）3月）

本県における都市計画区域マスタープランの方針は、上位計画である第2次茨城県総合計画との整合を図るため、総合計画における地域区分と同じ「県北圏域」、「県央圏域」、「鹿行圏域」、「県南圏域」、「県西圏域」の5圏域と設定する。



各圏域に含まれる都市計画区域は以下のとおり。

表4－1 各圏域に含まれる都市計画区域と構成市町村

圏域	含まれる都市計画区域	構成市町村	備考
県北圏域	日立都市計画区域	日立市	・ 5 都市計画区域 ・ 6 市町
		常陸太田市	
	高萩都市計画区域	高萩市	
	北茨城都市計画区域	北茨城市	
	大子都市計画区域	大子町	
	大宮都市計画区域	常陸大宮市	
県央圏域	水戸・勝田都市計画区域	水戸市	・ 4 都市計画区域 ・ 9 市町村
		ひたちなか市	
		那珂市	
		茨城町	
		大洗町	
		城里町の一部*	
		東海村	
	常北都市計画区域	城里町の一部*	
	笠間都市計画区域	笠間市	
	小美玉都市計画区域	小美玉市	
鹿行圏域	鹿島臨海都市計画区域	鹿嶋市	・ 4 都市計画区域 ・ 5 市
		神栖市	
	潮来都市計画区域	潮来市	
	鉾田都市計画区域	鉾田市	
	行方都市計画区域	行方市	
県南圏域	竜ヶ崎・牛久都市計画区域	龍ヶ崎市	・ 9 都市計画区域 ・ 14 市町村
		牛久市	
		利根町	
	つくばみらい都市計画区域	つくばみらい市	
	取手都市計画区域	取手市	
		守谷市	
	土浦・阿見都市計画区域	土浦市	
		かすみがうら市	
		阿見町	
	石岡都市計画区域	石岡市の一部*	
	研究学園都市計画区域	つくば市	
	稲敷東部台都市計画区域	稲敷市の一部*	
		美浦村	
	稲敷東南部都市計画区域	稲敷市の一部*	
		河内町	
	八郷都市計画区域	石岡市の一部*	
県西圏域	水海道都市計画区域	常総市の一部*	・ 7 都市計画区域 ・ 10 市町
	岩井・境都市計画区域	坂東市	
		五霞町	
		境町	
	古河都市計画区域	古河市	
	下館・結城都市計画区域	筑西市	
		結城市	
		桜川市	
	八千代都市計画区域	八千代町	
	下妻都市計画区域	下妻市	
	石下都市計画区域	常総市の一部*	

※*の市町は2つの都市計画区域に跨っている。

3. 圏域都市計画区域マスタープランの連携・調整について

以下のような事項については、圏域を超えて隣接する市町村との連携・調整を行うことで、より効果的な都市計画を進めることが可能になる。

- ・ 一体的な土地利用や規制に関すること
- ・ 道路・公園・下水道・供給処理施設などの都市施設や公共交通など、生活圈や行動範囲の広域化に対応した配置、計画、見直しに関すること
- ・ 流域内の河川や雨水貯留施設等の整備、洪水・津波ハザードエリアにおける土地利用規制や、水災害・津波災害への対策や災害時の広域的避難の対応、復興まちづくりに関すること
- ・ グリーンインフラの広域展開に関すること
- ・ 広域的観点からの都市機能誘導や防災指針など、広域立地適正化計画に関すること

上記事項に限らず、圏域や一市町村を超えての広域的な調整や情報共有等について、県と市町村で広域連携・調整機能の強化・拡大を図る。

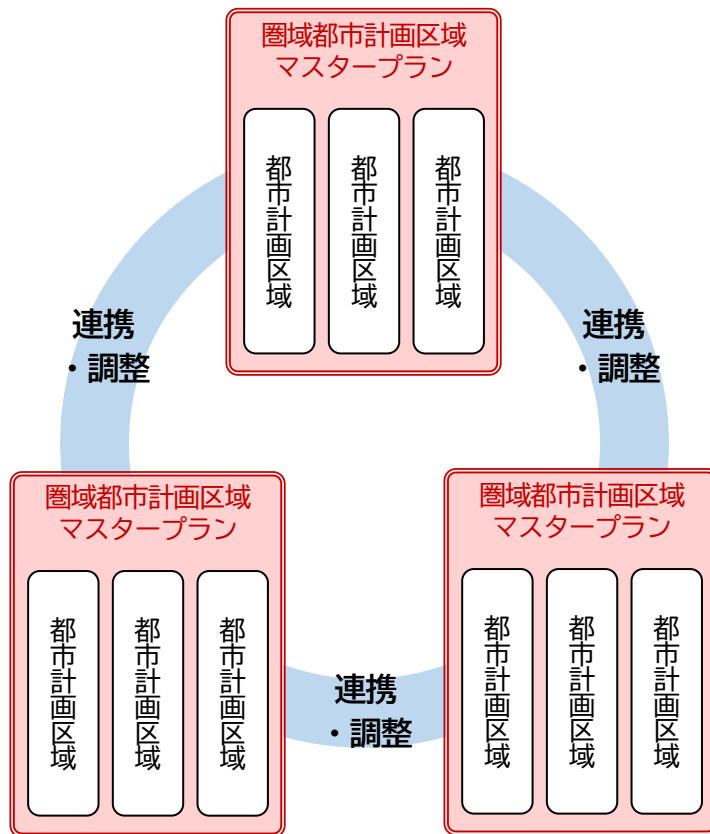


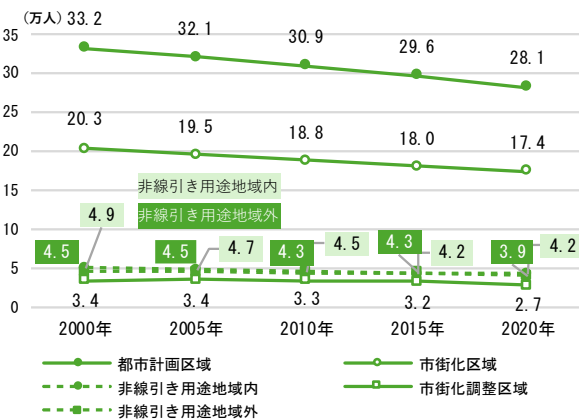
図4-4 連携・調整の強化のイメージ

≪参考≫ 5 圏域の現況

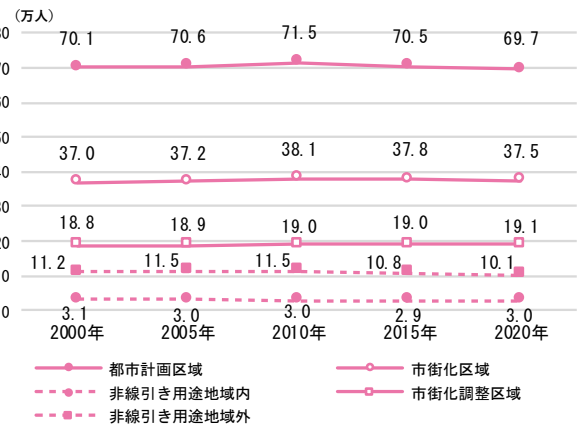
■人口の推移

- 都市計画区域の人口の推移を見ると県南は増加傾向であり、県央、鹿行はほぼ横ばい、県北、県西は減少傾向にある。
- 市街化区域の人口が増加している圏域は県南のみであり、県央、鹿行、県西はほぼ横ばい、県北は減少している。一方、市街化調整区域の人口は、県北、県央、鹿行はほぼ横ばい、県南、県西では減少していることから、県南、県西では市街化区域への集約化が進んでいると考えられる。
- 非線引き都市計画区域の用途地域内外の人口の推移を見ると、いずれの圏域においても減少もしくはほぼ横ばいに推移している。

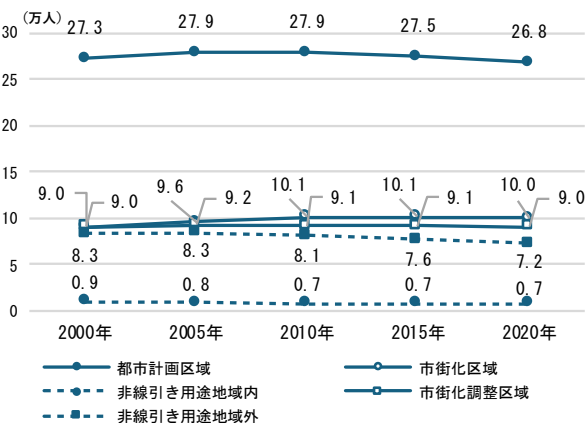
< 県北圏域 >



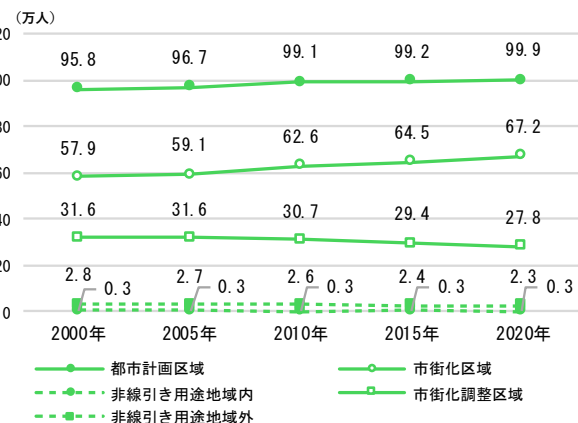
< 県央圏域 >



< 鹿行圏域 >



< 県南圏域 >



< 県西圏域 >

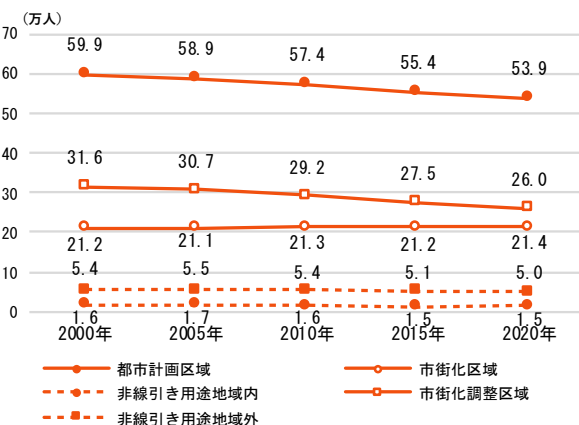


図4-5

圏域別人口の推移

【出典】茨城県土木部 茨城県都市計画基礎調査集計解析 (2024年(令和6年))

年間商品販売額の推移

- 県央、県南の年間商品販売額が高く、他の圏域の倍以上の額である。
- 推移を見るといずれの圏域もほぼ横ばいに推移している。

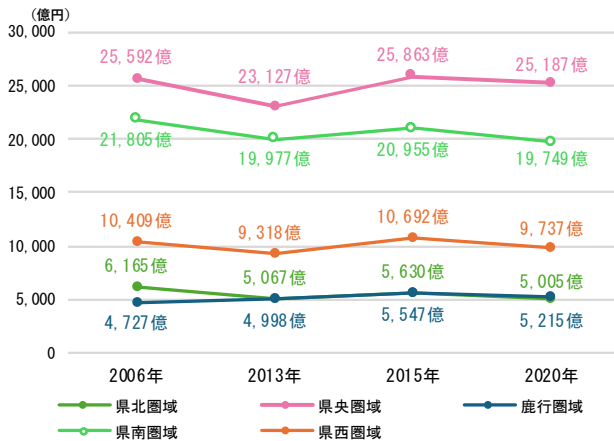


図4-6
圏域別年間商品販売額の推移

【出典】経済産業省 商業統計、総務省統計局 経済センサス

製造品出荷額の推移

- 2009年以降、県北以外において製造品出荷額は増加傾向である。特に県南、県西は大きく増加している。
- 2004年では製造品出荷額が最も高いのは県南であったが、2019年では県西が大きく増加し県南とほぼ同額となった。

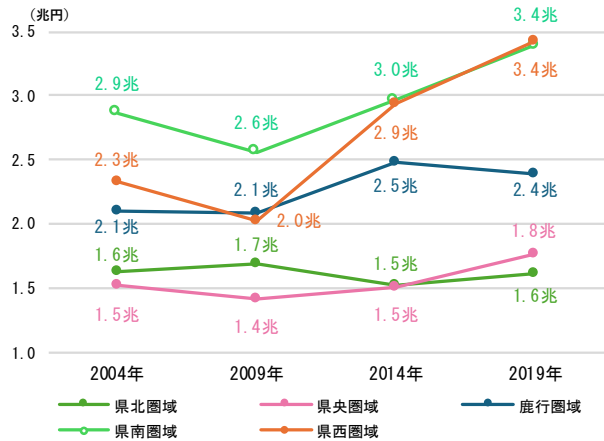


図4-7
圏域別製造品出荷額の推移

【出典】経済産業省 商業統計、総務省統計局 経済センサス

過去5年間の新築状況

- 新築の件数は県南が最も多く、次いで県央、県西の順となっている。
- 県北、県央、県南、県西は市街化調整区域・用途地域外と比較して、市街化区域・用途地域内の新築件数が多い。

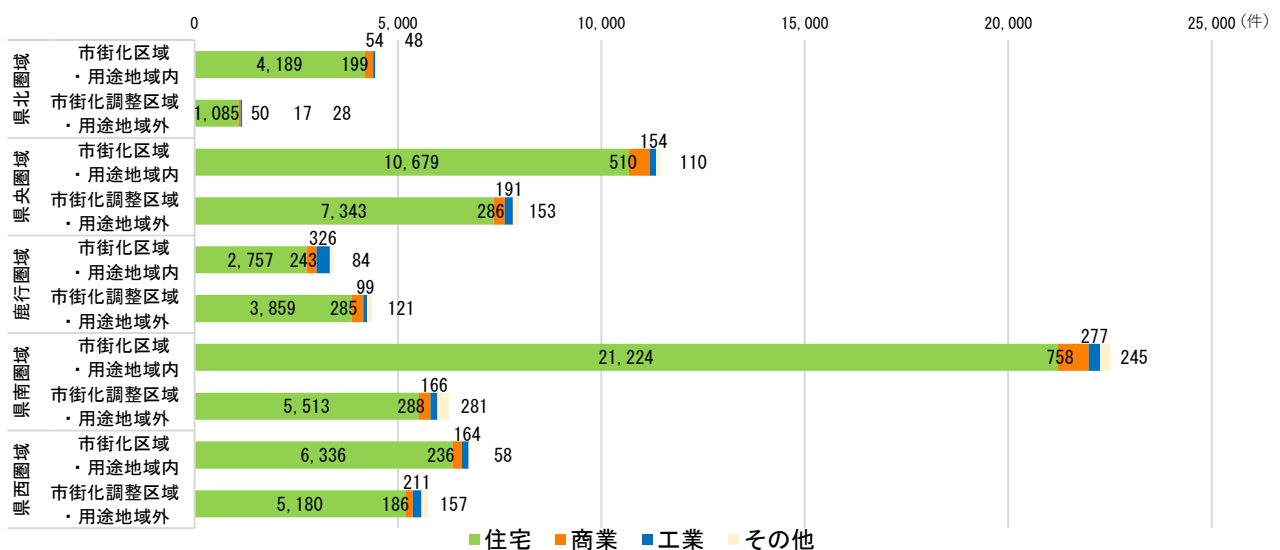


図4-8

圏域別新築件数（2015～2019）

【出典】茨城県土木部 茨城県都市計画基礎調査集計解析（2024年（令和6年））

第2部 圏域都市計画区域マスタープラン

第1章 都市計画の目標

1. 圏域都市計画区域マスタープランの名称及び範囲

(1) 名称

鹿行圏域都市計画区域

(2) 範囲

首都圏整備法 による位置付け	都市計画区域名	構成市町村名
都市開発区域	鹿島臨海都市計画区域	鹿嶋市、神栖市
—	潮来都市計画区域	潮来市
	鉾田都市計画区域	鉾田市
	行方都市計画区域	行方市

2. 都市の現状

(1) 位置及び位置付け

本圏域は、東京から約80km～90km圏にあり、東部には太平洋、西部には霞ヶ浦が位置し、南部は利根川を挟み千葉県と隣接している。

圏域を構成する都市計画区域のうち、鹿島臨海都市計画区域の一部は首都圏整備法に基づく都市開発区域に指定されている。

(2) 社会的・自然的状況

本圏域は、古くは水上交通の要衝として栄え、昭和30年代の後半からは鹿島港を中心とする鹿島臨海工業地帯の整備が進められ、JR鹿島線や鹿島臨海鉄道大洗鹿島線、東関東自動車道水戸線、国道51号、124号、354号、355号等の広域的な交通体系の整備により、本県はもとより我が国を代表する一大産業拠点として大きく成長するとともに、人口や産業の集積が進んできた。

また、近年では、鹿島港は工業港としての機能に加え、北公共ふ頭の整備などにより、首都圏の物流機能の一翼を担いつつあり、その重要性は一層高まっている。

さらに、東関東自動車道水戸線については現在、潮来インターチェンジから鉾田インターチェンジの区間で整備が進められており、今後の発展が期待されている。

その他、プロサッカーチームのホームタウンとなっており、国際的なスポーツイベントの開催等を通して地域住民や企業、行政が一体となった活動が行われ、スポーツを柱としたまちづくりが進みつつある。

自然的な環境としては、鹿島灘沿岸や霞ヶ浦、北浦、涸沼等の湖沼のほか、利根川、城下川、武田川、山田川、梶無川等の河川が流れ、河川流域の低地や霞ヶ浦沿岸には水田が広がっている。また、水郷筑波国定公園や大洗県立自然公園をはじめ自然環境保全地域や緑地環境保全地域に数多く指定されていることに加え、畑や平地林、屋敷林、斜面林が多く見られるなど、豊かな自然環境に恵まれている。

本圏域は、これらの自然環境との調和を図りながら、都市の健全な発展が求められている。

3. 都市の将来像

本圏域は、豊かな自然環境に恵まれ、園芸作物の栽培や水産業などが盛んに行われる地域であるとともに、国内有数の産業集積を誇る鹿島臨海工業地帯を抱えるなど、様々な産業がバランスよく発展している一方で、医療提供体制の強化や、教育機関の充実が求められている。また、グローバル競争の激化やカーボンニュートラルに向けた動きなど、コンビナートの事業環境が大きく変化する中で、競争力の強化などにより、産業拠点としての更なる発展が求められている。

また、本県が目指す「集約と連携」の視点に基づいた将来都市構造を実現するためには、都市機能の集約化と経済や産業の活性化、圏域の個性ある発展と相互連携の強化、連携と交流を支えるネットワークの構築、自然環境の保全と共生などによる都市づくりが求められている。

さらに、東日本大震災（2011 年）や平成 27 年 9 月関東・東北豪雨（2015 年）、令和元年東日本台風（2019 年）、令和 5 年台風第 13 号（2023 年）などの災害から得られた教訓を踏まえ、自然災害に対する安全性を高めるなど、災害に強い安全・安心な都市づくりが必要である。

加えて、持続可能な都市づくりを実現していくためには、新技術等の活用による効率的な都市基盤の維持・運営による都市経営や都市計画に関する情報のオープン化による県民主体のまちづくりを進める必要がある。

これらを踏まえて、本圏域は、次のとおり都市づくりを進める。

①都市の集約化と活性化

商業・医療・福祉・公共サービス等の生活に必要な都市機能の集約と地域間の連携（コンパクト・プラス・ネットワーク）を図ることにより、人中心の空間に転換するウォークアブルで持続可能な都市づくりを進める。

②圏域の個性ある発展と相互連携の強化

数多くの農林水産物を安定的に生産出荷するとともに、6次産業化等による高付加価値化やICT等による生産性の向上を図るほか、サッカーをはじめとしたスポーツを通じた交流を進め、これらの取組を活かした圏域内外との相互連携により交流・関係人口の拡大を図ることで地域の発展を目指す。

③連携と交流を支えるネットワークの構築

つくば・東海地域と連携した研究開発などを背景に、鹿島臨海工業地帯を核とした、多様な産業が集積する国際競争力のある産業拠点として発展を目指すため、ミッシングリンク（交通ネットワーク上の未整備箇所）の解消や新たな幹線道路の整備等により県内外を結ぶ広域的な交通ネットワークの強化を図る。

④自然・田園環境の保全と共生

鹿島灘や北浦等の自然資源、水郷等の地域資源を活かし、個性ある地域社会の創造を目指す。

圏域内に連なる斜面林や河川など豊かな自然環境や田園環境と共生し、グリーンインフラの考え方を踏まえて、魅力ある地域づくりを進める。

⑤災害に強い強靱な都市の形成

豪雨による河川の氾濫、土砂災害など災害リスクの高い地域については、原則として新たな都市的土地利用を抑制する。

活発な地域防災活動を促進し、住民を守るライフラインの整備を進めるなど、災害に強い強靱な都市を目指すとともに、ハード・ソフト施策を総合的に組み合わせた多重型の津波減災都市づくりや、液状化などの地盤災害、土砂災害に対して生活環境を維持できる防災力の高い市街地の形成を図る。

⑥新技術を活用した都市づくりの推進

IoTやビッグデータ等を生活利便性の向上や防災・減災、公共交通サービスの向上、環境負荷の低減のための都市づくりに活用するとともに、都市計画の可視化を行い計画段階から住民等が参加しやすい環境を整備し、連携・協働のまちづくりを進める。

4. 将来都市構造

本圏域の将来都市構造は、台地を挟み込む水辺の地形を活かし、面的に広がる台地上の畑地、低地の水田を土地利用の基本としながら、本圏域の発展・成長を先導する拠点となる都市を、生活拠点都市として配置する。

また、県土及び本圏域の都市づくりの骨格として広域連携軸を位置付け、京葉方面との結びつきを強化しながら、都市の将来像の実現に向けた施策の展開を図る。

さらに、水と緑のネットワークの形成を図り、霞ヶ浦や太平洋等の優れた自然環境の保全・活用を図りながら、自然に親しむことのできる魅力ある都市づくりを進める。

これらを進めることによって、圏域の発展を先導する中核都市などの拠点性の高い都市や個性ある都市を育成しつつ、圏域全体として恵まれた自然環境を保全しつつ、田園環境と都市環境の調和を図ることが重要である。

本圏域では、このような観点から、都市の将来像を実現するための骨格的都市構造として、以下のよう「拠点と軸」及び「土地利用」を形成する。

(1) 拠点と軸の形成

本圏域の健全な発展・成長を支える骨格的な基盤として、圏域の核となる生活拠点都市からなる拠点と、東関東自動車道水戸線等からなる広域連携軸や都市間を連携する軸及び水と緑のネットワークの形成を図り、魅力ある圏域の実現を目指す。

1) 拠点の形成

拠点となる都市を生活拠点都市として位置付け、それぞれの地域の生活を支える都市機能の充実・育成を図る。

拠点となる都市

○生活拠点都市

鹿嶋市、神栖市、潮来市、銚田市、行方市

2) 軸の形成

a. 広域連携軸

県土の骨格であり、南北及び東西方向の広域的な連携を強化する東関東広域連携軸により、本圏域内及び本圏域と他の圏域や県外を結ぶ広域交通ネットワークを形成する。

○広域連携軸

東関東広域連携軸：J R 鹿島線、鹿島臨海鉄道大洗鹿島線、東関東自動車道水戸線、国道 51 号等

b. 都市間を連携する軸

広域連携軸を補完し、拠点となる都市をはじめとする本圏域内外の都市間を連携する交通ネットワークを形成する。

○都市間を連携する軸

国道 124 号、国道 354 号、国道 355 号等

3) 水と緑のネットワーク

県土における水と緑のネットワークの中心軸である「水と緑の骨格軸」、太平洋の沿岸線によって形成される「海浜軸（太平洋）」、利根川によって形成される「河川軸（利根川）」により、水と緑のネットワークの形成を図る。

また、水と緑のネットワークは、地域特性を活かし、景観や生態系等を保全する役割を担うとともに、居住環境の向上や、防災・減災等の役割を持つグリーンインフラとしての整備を行う。

- | |
|---|
| ○水と緑の骨格軸
霞ヶ浦等の水郷筑波国定公園
○海浜軸（太平洋）
太平洋沿岸
○河川軸（利根川）
利根川 |
|---|

(2) 土地利用の方針

本圏域の地形や自然条件、田園環境の分布、市街地や集落地の分布等の特性を踏まえ、将来都市構造における土地利用の方針を以下のように定める。

1) 地勢的基本構造

本圏域における台地や水辺・低地、森林等の地勢的基本構造を踏まえた土地利用を図る。

地勢的基本構造

- | | |
|---------|--|
| ○台地部 | ：畑作を中心とした農地の土地利用を保全し、斜面林等の良好な自然地の土地利用を保全・活用する自然的土地利用を主としながら、分散的に立地する既存の中心的な集落や駅周辺、インターチェンジ周辺等の市街地の都市的土地利用を図る。 |
| ○水辺・低地部 | ：本圏域や本県の骨格となる水の軸として、水資源及び湖岸等の自然資源を保全・活用するとともに、水田を中心とした農地の自然的土地利用を図る。
また、農地や市街地においては、水辺の良好な自然環境と調和する自然環境に配慮する。 |
| ○森林部 | ：鹿島台地と行方台地の斜面林や、台地上に点在する平地林をはじめ、霞ヶ浦及び北浦湖岸の一体的な自然環境を保全・活用する。 |

2) 市街地の連携と周辺環境と調和した集落の形成

本圏域の市街地は、大規模な水域に挟まれた地勢的な基本構造を踏まえ、水緑環境との調和を基本として、都市機能の効果的・効率的な配置を図ることとし、生活拠点都市において集約型市街地を形成する。

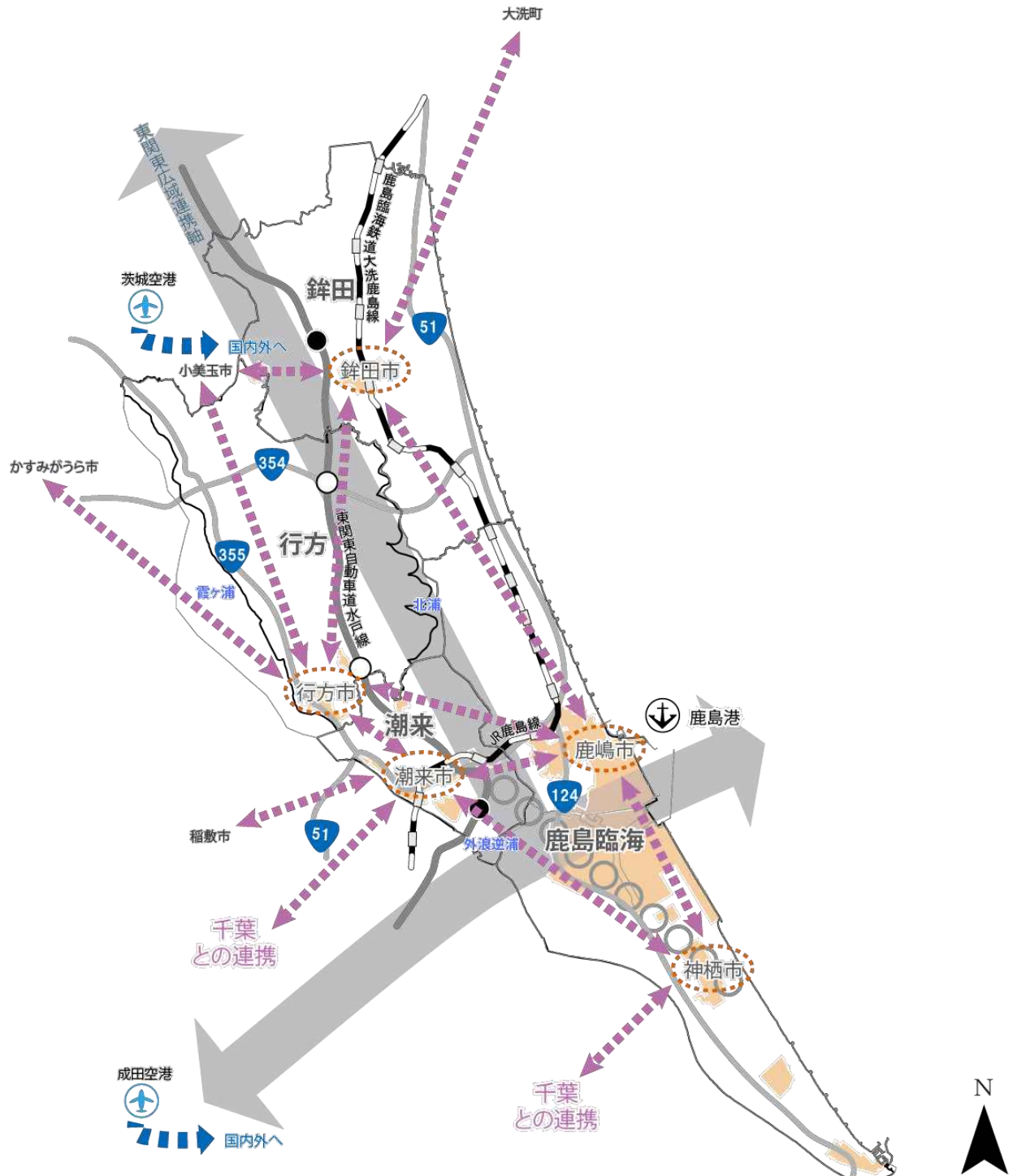
また、地域の生活拠点となる集落等においては、各種生活機能を集約し市街地と相互に連携を図るなど、周辺の自然環境等と調和し、持続可能な暮らしができる土地利用を図る。

さらに、市街地として都市的土地利用を図る地域と市街地外で集落を維持・保全する地域、農業や自然環境を保全する地域が相互に調和した秩序ある土地利用を推進する。

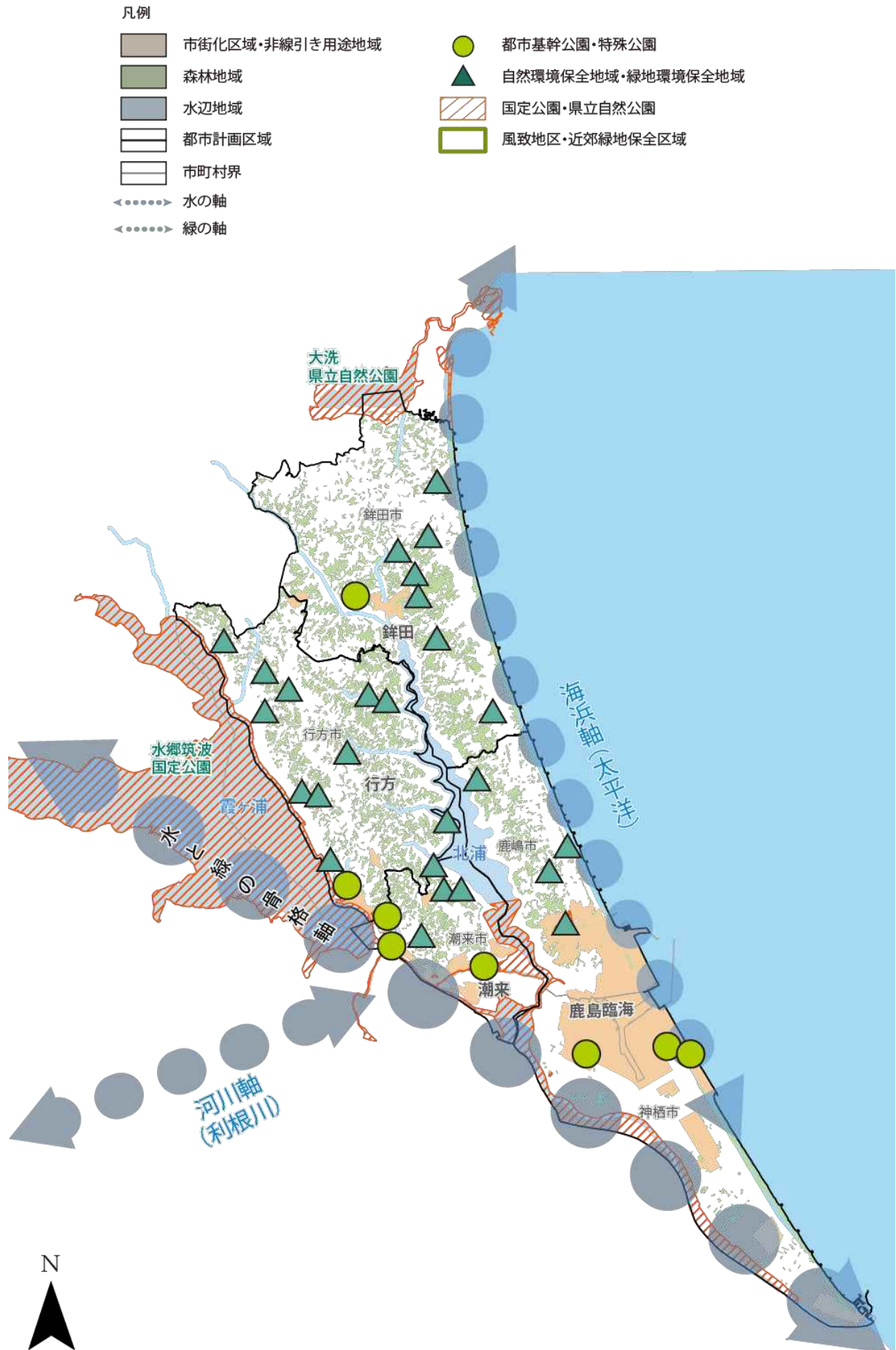
〈図 将来都市構造〉

凡例

	市街化区域・非線引き用途地域		中核都市		高規格幹線道路		鉄道
	都市計画区域		生活拠点都市		広域幹線道路		駅
	市町村界		広域連携軸		主な幹線道路		IC(既設/計画中)
			都市間連携		構想路線		
					構想鉄道		



〈図 水と緑のネットワーク〉



第2章 区域区分の決定の有無及び 区域区分を定める際の方針

1. 区域区分の決定の有無

本圏域を構成する都市計画区域については、以下の4つの視点から総合的に検討し、区域区分の決定の有無の判断を行った。

- 市街地拡散の可能性
- 良好な環境を有する市街地の形成
- 緑地等自然的環境の整備又は保全への配慮
- 都市の活力への影響

これにより、都市計画区域ごとの区域区分の決定の有無については、以下のとおりとする。

区域区分	首都圏整備法による 位置付け	都市計画区域名	構成市町村名
定める	都市開発区域	鹿島臨海都市計画区域	鹿嶋市、神栖市
	—	潮来都市計画区域	潮来市
定めない	—	銚田都市計画区域	銚田市
		行方都市計画区域	行方市

なお、各都市計画区域における区域区分の方針については、第4章に記載する。

2. 区域区分の方針

(1) おおむねの人口

本圏域の区域区分を定める都市計画区域（以下、「線引き都市計画区域」とする。）の将来におけるおおむねの人口を次のとおり想定する。

区 分 \ 年 次	2020 年（令和 2 年） （基準年）	2030 年（令和 12 年） （基準年の 10 年後）
線引き都市計画区域内人口	190 千人	おおむね 183 千人
市 街 化 区 域 内 人 口	100 千人	おおむね 101 千人

(2) 産業の規模

本圏域の線引き都市計画区域の将来における産業の規模を次のとおり想定する。

年 次		2020 年（令和 2 年） （基準年）		2030 年（令和 12 年） （基準年の 10 年後）	
区 分					
生産規模	製造品出荷額	20,529 億円		27,512 億円	
	商品販売額	4,150 億円		4,504 億円	
就業構造	就業人口	第 1 次産業	4 千人	86 千人	
		第 2 次産業	31 千人		
		第 3 次産業	52 千人		
		合計※	89 千人		

※就業人口の合計には分類不能を含む。

(3) 市街化区域の規模

本圏域の線引き都市計画区域における人口、産業の見通しに基づき、かつ市街化の現況及び動向を勘案し、2020 年（令和 2 年）時点で市街化している区域及びおおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域を市街化区域とすることとし、市街化区域のおおむねの規模を次のとおり想定する。

区 分 \ 年 次	2020 年（令和 2 年） （基準年）	2030 年（令和 12 年）※ （基準年の 10 年後）
市街化区域面積	7,788ha	おおむね 7,788ha

※2030 年の市街化区域面積には保留するフレームを含んでいない。

第3章 主要な都市計画の決定の方針

1. 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針

<区域区分を定める都市計画区域>

(1) 主要用途の配置の方針

a 住宅地

計画的に整備された住宅地においては、今後も良好な居住環境の維持に努める。

その他の住宅地は、住宅や商業などの土地利用が混在している地区については、居住機能と商業機能等が共存した活力のある地区として良好な環境の改善に努める。

b 商業・業務地

駅周辺においては、土地の高度利用や都市機能の更新等を進めることによって、より高次の都市機能が集積した都市拠点や商業・業務・観光機能等が一層集積した観光交流拠点の形成を図る。

また、幹線道路沿道の商業・業務地においては、利便性を活かした、沿道サービス施設等の集積を図る。

その他の都市においては、都市内を対象とした商業・業務機能の整備・充実を図るとともに、生活利便施設等の集積を図る。

c 工業地

鹿島港周辺地域においては、鹿島港に隣接する利便性を活かし、また鹿島経済特区に基づく鹿島臨海工業地帯の中核を形成する鉄鋼、石油、化学等の工業地として生産環境の整備を図る。

その他、既に企業が立地している工業団地等は、今後とも良好な生産環境の維持・向上に努める。

また、東関東自動車道水戸線のインターチェンジ周辺等については、広域的な交通ネットワークの整備効果を活かし、地域経済を牽引する産業の集積を図るため、産業用地の開発を検討する。

鹿島港周辺の流通業務地においては、鹿島港の北公共ふ頭や外港公共ふ頭の整備効果を活かし、首都圏の流通機能の一翼を担う物流拠点として機能の整備・充実を図る。

(2) 市街地における建築物の密度の構成に関する方針

a 住宅地

低層住宅地として計画的な整備が行われた住宅地では、低密度の土地利用を図る。

また、中心市街地の周辺や幹線道路に面した住宅地においては、中高層の集合住宅の立地が可能となる中密度の土地利用を図る。

b 商業・業務地

駅周辺などの商業・業務地では、建築物の高度利用等を進め、高密度の土地利用を図る。

その他の商業・業務地では、周辺環境に配慮し、低密度の土地利用を図る。

c 工業地

鹿島港周辺地域や工業団地などの工業地においては、周辺の環境保全などに配慮し、緩衝緑地や十分なオープンスペースを確保しつつ低密度な土地利用を図る。

また、その他の工業地においては、周辺の居住環境に配慮しながら低密度の土地利用を図る。

流通業務地においては、周辺の環境保全に配慮しつつ低密度の土地利用を図る。

(3) 市街地における住宅建設の方針

市街地に残るまとまった空き地・空き家や工場跡地などの低・未利用地のうち、住宅地として適した地区については、土地区画整理事業や地区計画制度を活用し、道路や公園などの都市施設の整備を計画的に進め、ゆとりある良好な居住環境の創出を図る。

また、既に土地区画整理事業等が完了した地区においては、地区計画制度や建築協定等の規制・誘導策により、良好な居住環境の維持・保全に努める。

中心市街地においては、商業・業務などの都市機能が集積した利便性を活かし、周辺環境に配慮しながらマンションなどの良質な集合住宅の供給を促進する。

一方、スプロール的に形成された小規模開発地など、宅地が狭小で、道路・公園などの都市施設の整備が不十分な地区においては、居住環境や防災の面などで問題を抱えているため、都市施設の整備と併せて住宅の不燃化・耐震化を促進し、良好な居住環境の形成を図る。

公営住宅等については、「茨城県住生活基本計画」に基づき、既存ストックの適切な維持保全及び更新・再編などを進める。

(4) 市街地において特に配慮すべき土地利用の方針

a 土地の高度利用に関する方針

公共交通の利便性が高い商業・業務地においては、高齢者をはじめ、誰もが安全で快適に暮らせるコンパクトなまちを目指すために土地の高度利用を進め、商業・業務施設の集約化による拠点性の向上や、駐車場の整備によりアクセス性の向上を図り、より利便性の高い魅力的な商業・業務地として、中心市街地の活性化に努める。この際、鹿島神宮駅周辺においては周囲の景観との調和に十分に配慮する。

b 用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針

工業施設と住宅等が混在する地区においては、適切な用途地域の見直しや特別用途地区制度などの活用によって工業施設の再配置と集約化を図る。

また、鹿島港の周辺においては、港湾機能の整備・充実を図るため、臨港地区の指定に基づき、港湾施設等の用途の純化を図る。

工業団地などにおいては、産業構造や都市構造の変化に柔軟に対応した土地利用を図り、都市的未利用地の解消を進める。

商業・業務地等に用途転換を図る場合は、都市構造等に与える広域的な影響を十分検証したうえで行うこととする。

さらに、小中学校など公共施設の統廃合などにより発生する大規模な未利用地の新たな土地利用の検討に当たっては、適切な用途地域の見直しや特別用途地区制度、地区計画制度などの活用により、地域の活性化に努める。

c 居住環境の改善又は維持に関する方針

老朽化した木造建築物が密集する地区においては、建物の不燃化やオープンスペースの確保など総合的な環境整備を行うことによって良好な居住環境の形成を図る。

都市基盤施設の老朽化が進む市街地においては、都市基盤施設の更新を行う。

また、居住者の高齢化が進む市街地においては、高齢者の日常生活を支える都市機能の誘導を図るほか、空き家が増加している市街地においては、既存の住宅ストックの活用促進などを行うことにより、良好な居住環境の維持に努める。

さらに、空き家や空き地については、除却や利活用などの対策を進める。

一方、工場等が混在している住宅地においては、地区計画制度や特別用途地区制度などを活用し、居住環境の改善を図る。

土地区画整理事業等によって住宅団地の開発が行われた地区においては、地区計画制度や建築協定等

を活用し、良好な居住環境の維持を図る。

d 持続可能な都市づくりに関する方針

健康で快適な生活や持続可能な都市経営を実現するため、医療・福祉・商業等の生活に必要な都市機能を誘導する区域を設定するとともに、公共交通の整備状況や災害リスクなどを踏まえ、居住を誘導する区域の設定を行う。

また、土砂災害特別警戒区域などについては、現地状況などを踏まえたうえで、市街化調整区域への編入を検討する。

さらに、都市機能や生活関連サービス機能を広域化するなど、近隣の市町村が行政区域を超えて連携するまちづくりを促進する。

e 都市内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針

市街地に残された平地林・斜面林等のまとまりのある緑地については、緑地保全地域制度等を活用して計画的に保全する。

また、良好な自然的景観を形成している緑地などについては、風致地区制度等を活用することによって都市における風致を維持し、潤いのある市街地の形成を図る。

鹿島神宮の周辺においては、地区計画制度を活用することによって豊富な歴史的資源や鹿島神宮と調和した街並み景観と環境の整備・保全を図る。

さらに、市街地内の農地については、農地が持つ優れた緑地機能が良好な都市環境の形成にも資することから、農地所有者の営農意向を踏まえながら、生産緑地地区の指定や市民農園などへの活用等により保全を検討する。

その他、緑地保全や都市緑化のための条例等の制定を促進するとともに、積極的な住民参加を促すため、支援体制の確立を図る。

なお、将来にわたり保全することが適当な緑地、農地等を相当規模含む土地の区域については、用途地域の見直しや市街化調整区域への編入などについて検討を行う。

f 良好な景観の保全及び創出に関する方針

太平洋沿岸などに代表される自然的景観との調和や眺望の確保に配慮しながら、中心市街地の魅力的で賑わいのある市街地景観や、土地区画整理事業等によって整備された新市街地における落ち着いた市街地景観を創出する。

また、前川沿いにあやめが咲き誇り観光地としての賑わいを見せる潮来駅周辺などについては、魅力的な市街地のまちなみ景観を維持・活用する。

さらに、歴史的建築物や国及び県指定文化財などの貴重な歴史・文化的景観、個性的な建築物・工作物などと一体となった特徴的な景観など、地域特性に応じた美しい景観資源の保全と創出を促進する。

(5) 市街化調整区域の土地利用の方針

a 優良な農地との健全な調和に関する方針

「農業振興地域の整備に関する法律」に基づき、農用地区域として設定されている集団的な優良農地や農業生産基盤整備事業を行った農地は、生産性の高い農業経営を行ううえで重要な役割を果たしている。

また、農地は、自然的な要素を有し、都市と農村との連携・共生や地域の活性化を進めるうえでの貴重な資源でもあることから、今後ともこれらの農地の保全に努めるとともに、関係機関と連携しながら、耕作放棄地の適切な土地利用に努める。

特に、湖岸や鹿島灘沿岸、圏域内を流れる河川の流域や低地部に広がる水田、台地上に広がる畑等を積極的に保全し、都市と農村の健全な調和を図る。

b 自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針

鹿島灘沿岸や北浦湖岸、常陸利根川などの水辺の緑地等は、本圏域における自然環境の骨格を形成していることから、今後ともこれらの保全に努め、水と緑のネットワークを形成していく。

また、水郷筑波国定公園や自然環境保全地域、緑地環境保全地域に指定された地区については、今後とも積極的にこれらの自然環境や景観の保全に努める。

c 秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針

既存集落の生活利便性の向上や活力の維持を図る区域については、地域の実情に応じて、現状の土地利用の状況や災害ハザードエリアの指定状況等を勘案し、地区計画制度の導入や一定の開発行為を容認する区域の指定について検討を行う。

また、主要幹線道路沿道、インターチェンジ周辺部、市街化区域の縁辺部などで計画的な都市的土地利用を図る必要がある区域については、農林漁業との健全な調和を図りつつ、都市構造等に与える広域的な影響を十分検証したうえで、市街化区域への編入や地区計画制度の活用等を検討する。

既存の工場や流通業務施設等がまとまって存在する地区は、工場施設の機能向上等による産業振興を図るため市街化区域への編入等も検討するとともに、公用・公共用施設等の跡地においては、跡地利用による地域の維持活性化を図るため、地区計画制度の活用等を検討する。

なお、土砂災害特別警戒区域などの災害リスクが高い区域については、原則として市街化区域への編入などによる都市的土地利用は行わないこととする。

d 良好な景観の保全及び創出に関する方針

海岸、湖沼、河川などの水辺空間を中心に、水辺空間の修景を図り、水郷として名高い景観資源を保全し、活用を図るほか、斜面林、平地林などの緑地における潤いのある自然的景観や、農地、集落、屋敷林、農林漁業施設など、地域特性に応じた美しい景観資源の保全と創出を促進する。

また、寺社、保存林、国及び県指定史跡をはじめとする歴史文化資源や、水辺などの自然資源を活かした、良好で魅力ある景観の形成に努める。

(6) 災害の防止に関する方針

東日本大震災（2011 年）や平成 27 年 9 月関東・東北豪雨（2015 年）、令和元年東日本台風（2019 年）、令和 5 年台風第 13 号（2023 年）をはじめとする過去の経験を教訓とするとともに、災害による被害を最小化する「減災」を基本に、災害への備えや地域防災力の強化を図る。

災害への備えとして、地域防災計画等に基づき防災拠点施設や学校施設、公共施設、公園、緑地などの避難場所、避難路を確保し防災機能を体系的に配置する。特に、鹿島港などの防災拠点や土浦協同病院なめがた地域医療センターなどの救急医療施設へのアクセスを確保する。

大規模災害時において、早期に緊急輸送道路ネットワークの機能を確保するため、緊急輸送道路の強化や代替路の整備などを進める。

また、東関東自動車道水戸線等の広域交通ネットワークを活かしつつ、津波浸水などにより通行不能となる可能性がある国道 124 号等の緊急輸送道路を補完する代替ルートを確保し、災害に強い緊急輸送体系を形成するとともに、広域的な防災拠点機能の充実を図る。

中心市街地などの密集市街地では、市街地開発事業などの活用により、道路、公園、建築物などの耐震性・耐火性の向上を図るとともに、行き止まり・狹隘道路の解消を進め、防災性の高い安全な市街地整備を促進する。

災害時には広域防災活動拠点として機能する都市基幹公園をはじめとした防災拠点施設や避難場所、橋梁等の道路構造物や上・下水道施設の長寿命化対策及び耐震化、防災機能の強化などを推進する。

さらに、市街地に隣接する河川や都市下水路の整備を促進し、外水・内水による浸水被害の防止・軽減を図るほか、津波や土砂災害、液状化等の地盤災害などの発生の恐れがある地区については、災害リ

リスクを低減するための必要な対策を講じるとともに、必要に応じて災害リスクの低い地区への住宅や施設の移転を検討するなど、地形特性を踏まえた安全な土地利用の誘導を図る。

特に、市街化区域の土砂災害特別警戒区域などについては、現地状況などを踏まえたうえで、市街化調整区域への編入を検討する。

地域防災力の強化として、各種ハザードマップの活用や避難誘導看板の整備に加え、平時からの防災情報の発信等により、災害発生への恐れのある場所を周知し、住民の防災意識の向上に努めるとともに、災害リスクの低減に向け、災害リスクの低い地域への居住の誘導を進める。加えて、県内外から来訪者が多く訪れる観光地などにおいては、来訪者の円滑な避難誘導などにも配慮した施設整備等を推進する。

<区域区分を定めない都市計画区域>

(1) 主要用途の配置の方針

a 住宅地

商業・業務地などの周辺に住宅地を配置し、道路・公園・下水道等の都市施設の整備を図るなど、住宅地としての良好な環境の整備・充実を図る。

b 商業・業務地

駅周辺、幹線道路の沿道等においては、都市機能の更新を行うことによって、賑わいと活力のある都市拠点の形成を図るとともに、幹線道路に面した利便性を活かし、沿道サービス施設等の集積を図る。

また、神社仏閣の周辺で観光関連施設等が集積している地区においては、歴史的景観に配慮したまちづくりを進めるとともに、観光交流拠点の形成を図る。

さらに、その他の商業・業務地においては、生活利便施設の集積を図る。

c 工業地

既存の工業団地等においては、周辺の居住環境や自然環境に配慮しつつ、生産機能の維持・向上を図る。

また、既存の複合団地においては、周辺の自然環境に配慮しつつ、生産や物流、研究開発などの機能を有する新産業交流拠点づくりを進める。

さらに、東関東自動車道水戸線のインターチェンジ周辺等については、広域的な交通ネットワークのアクセス性を活かし、地域経済を牽引する産業の集積を図るため、周辺の居住環境等に配慮しながら産業用地の開発を検討する。

(2) 土地利用の方針

a 土地の高度利用に関する方針

駅周辺などの商業・業務地では、商業・業務施設の集約化による拠点性の向上や、駐車場の整備によるアクセス性の向上を図り、魅力的な商業・業務地への転換を進めることによって中心市街地の活性化に努める。

b 用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針

工業施設と住宅等が混在する地区においては、適切な用途地域の指定や見直し、特別用途地区制度などの活用によって工業施設の再配置と集約化を図る。

また、工業団地などにおいては、産業構造や都市構造の変化に柔軟に対応した土地利用を図り、都市的未利用地の解消を図る。

中心市街地においては、空き店舗や空き地等も活用しながら、住民ニーズに対応した土地利用の検討を行い、都市活力の維持・創出に努める。

商業・業務地等に用途転換を図る場合は、都市構造等に与える広域的な影響を十分検証したうえで行うこととする。

さらに、小中学校など公共施設の統廃合などにより発生する大規模な未利用地については、新たな土地利用の検討を行い、地域の活性化に努める。

c 居住環境の改善又は維持に関する方針

老朽化した木造建築物が密集する地区においては、建物の不燃化やオープンスペースの確保など総合的な環境整備を行うことによって良好な居住環境の形成を図る。

都市基盤施設の老朽化が進む市街地においては、都市基盤施設の更新を行う。

また、居住者の高齢化が進む市街地においては、高齢者の日常生活を支える都市機能の誘導を図るほ

か、空き家が増加している市街地においては、既存の住宅ストックの活用促進などを行うことにより、良好な居住環境の維持に努める。

さらに、空き家や空き地については、除却や利活用などの対策を進める。

一方、既存の集落などの住宅地のうち、工場等が混在している地区や、商業施設や工業施設の立地が進むことにより混在の恐れのある地区においては、地区計画制度や特定用途制限地域制度等を活用し、居住環境の維持・改善を図る。

計画的な開発事業によって整備された住宅団地においては、地区計画制度等を活用し、良好な居住環境の維持を図る。

その他、航空機の離着陸ルートとなる地区等においては、関係機関と協力して引き続き航空機騒音対策を推進し、居住環境の改善を図る。

d 持続可能な都市づくりに関する方針

健康で快適な生活や持続可能な都市経営を実現するため、医療・福祉・商業等の生活に必要な都市機能を誘導する区域を設定するとともに、公共交通の整備状況や災害リスクなどを踏まえ、居住を誘導する区域の設定を行う。

また、広域的な利用が可能な都市機能や生活関連サービスの機能の強化等、近隣の市町村が行政区域を超えて、連携するまちづくりを促進する。

e 都市内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針

市街地やその周辺に残された平地林・斜面林等のまとまりのある緑地については、緑地保全地域制度等を活用して計画的に保全する。

また、良好な自然的景観を形成している緑地などについては、風致地区制度等を活用することによって都市における風致を維持し、潤いのある市街地の形成を図る。

さらに、市街地内の農地については、農地が持つ優れた緑地機能が良好な都市環境の形成にも資することから、農地所有者の営農意向を踏まえながら、市民農園などへの活用等により保全を検討する。

その他、緑地保全や都市緑化のための条例等の制定を促進するとともに、積極的な住民参加を促すため、支援体制の確立を図る。

f 優良な農地との健全な調和に関する方針

「農業振興地域の整備に関する法律」に基づき、農用地区域として設定されている集団的な優良農地や農業生産基盤整備事業を行った農地は、生産性の高い農業経営を行ううえで重要な役割を果たしている。

また、農地は、自然的な要素を有し、都市と農村との連携・共生や地域の活性化を進めるうえでの貴重な資源でもあることから、今後ともこれらの農地の保全に努めるとともに、関係機関と連携しながら、耕作放棄地の適切な土地利用に努める。

特に、霞ヶ浦や北浦湖岸沿いの低地部に広がる水田や、台地上の畑地等を積極的に保全し、都市と農村の健全な調和を図る。

g 災害の防止に関する方針

東日本大震災（2011 年）や平成 27 年 9 月関東・東北豪雨（2015 年）、令和元年東日本台風（2019 年）、令和 5 年台風第 13 号（2023 年）をはじめとする過去の経験を教訓とするとともに、災害による被害を最小化する「減災」を基本に、災害への備えや地域防災力の強化を図る。

災害への備えとして、地域防災計画等に基づき、防災拠点施設や学校施設、公共施設、公園、緑地などの避難場所、避難路を確保し、防災機能を体系的に配置する。

大規模災害時において、早期に緊急輸送道路ネットワークの機能を確保するため、緊急輸送道路の強

化や代替路の整備などを進めるとともに、必要に応じて災害リスクの低い地区への住宅や施設の移転を検討するなど、避難や救命・救援活動のための行き止まり・狹隘道路の解消、建築物の不燃化・耐震化を促進する。

また、防災拠点施設や避難場所、橋梁等の道路構造物や上・下水道施設の長寿命化対策及び耐震化を促進する。

さらに、市街地に隣接する河川や都市下水路の整備を促進し、外水・内水による浸水被害の防止・軽減を図るほか、津波や土砂災害、液状化等の地盤災害などの発生の恐れがある地区については、災害リスクを低減するための必要な対策を講じるとともに、必要に応じて災害リスクの低い地区への住宅や施設の移転を検討するなど、地形特性を踏まえた安全な土地利用の誘導を図る。

地域防災力の強化として、各種ハザードマップの活用や避難誘導看板の整備に加え、平時からの防災情報の発信等により、災害発生の恐れのある場所を周知し、住民の防災意識の向上に努めるとともに、災害リスクの低減に向け、災害リスクの低い地域への居住の誘導を進める。加えて、県内外から来訪者が多く訪れる観光地などにおいては、来訪者の円滑な避難誘導などにも配慮した施設整備等を推進する。

h 自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針

霞ヶ浦や北浦湖岸、涸沼湖岸の水辺と河川周辺の緑地や、台地上にまとまった平地林、鹿島灘沿岸に連なる保安林等は、本圏域における自然環境の骨格を形成していることから、今後とも積極的にこれらの保全に努め、水と緑のネットワークを形成していく。

また、水郷筑波国定公園や県立自然公園、自然環境保全地域、緑地環境保全地域については、今後とも積極的にこれらの自然環境や景観の保全に努める。

i 良好な景観の保全及び創出に関する方針

海岸、湖沼、河川などの水辺空間や、斜面林、平地林などの緑地における潤いのある自然的景観のほか、農村集落、農地、農林業施設、屋敷林等の伝統的な農村景観など、地域特性に応じた美しい景観資源の保全と創出を促進する。

また、自然的景観との調和や眺望の確保に配慮しながら、魅力的で賑わいのある市街地景観、歴史的建築物が集積する街並みや、貴重な文化財による歴史・文化的景観など、地域特性に応じた美しい景観資源の保全と活用を促進する。

j 計画的な都市的土地利用の実現に関する方針

旧来、生活の拠点として公共公益施設や商業・業務施設の集積が見られる既存集落等において、地区計画制度や特定用途制限地域制度などの活用により、生活利便性の向上や活力の維持、良好な住環境の形成を図る。

また、用途地域を設定していない地域で、開発行為などにより都市的土地利用が無秩序に進む恐れがある地域においては、特定用途制限地域などを活用し、秩序ある土地利用を推進する。

インターチェンジ周辺等については、交通利便性が高いことを活かし、計画的な土地利用を推進することで地域振興を図る。

なお、商業・業務地等の土地利用を図る場合は、都市構造等に与える広域的な影響を十分検証したうえで、用途地域の指定や地区計画制度の活用等を検討する。

2. 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

(1) 交通施設の都市計画の決定の方針

1) 基本方針

ア 交通体系の整備の方針

本圏域における主な交通施設は、ＪＲ鹿島線や鹿島臨海鉄道大洗鹿島線の鉄道、東関東自動車道水戸線の高規格幹線道路、国道 51 号、124 号、354 号、355 号等の広域幹線道路である。

本圏域においては、モータリゼーションの進展に伴って増大した交通量に対応するため、幹線道路等の整備が進められているところである。これまで、鹿島臨海工業地帯の整備やサッカーワールドカップの開催に伴い、幹線道路の整備が計画的に進められ、県都水戸、国際空港都市成田、さらには東京都心と連携する交通の要衝となっている。

今後も、東関東自動車道水戸線の整備効果による都市化の進展に伴い、一層の交通量増加が予想されることから、これらの交通を円滑に処理し、日常生活や産業活動の利便性、安全性を高めるため、総合的かつ効果的な交通体系の構築を図る。

また、東日本大震災などの経験を活かし、災害に強い交通体系の強化に向けた取組を推進する。

イ 幹線街路網の整備水準の目標

本圏域の市街地における幹線街路網の整備水準は、良好な市街地として望ましいとされる道路網密度 $3.5\text{km}/\text{km}^2$ を踏まえて、2040 年度（令和 22 年度）の整備目標を次のとおり定め、この実現に向けて街路網の整備を図る。

目標を定める指標	2020 年度（令和 2 年度） （基準年）	2040 年度（令和 22 年度）
都市計画道路（幹線街路） 整備密度 (km/km^2)	全区域： $1.6\text{km}/\text{km}^2$ (本圏域： $0.9\text{km}/\text{km}^2$)	全区域： $2.0\text{km}/\text{km}^2$

※都市計画道路（幹線街路）整備密度：（都市計画道路（幹線街路）整備延長）／（市街地面積）
※全区域：ここでは、本県におけるすべての都市計画区域を指す。

2) 主要な施設の配置の方針

a. 道路

本圏域においては、広域連携軸を構成する東関東自動車道水戸線等を中心とした幹線道路網の整備・充実により広域交通ネットワークを構築するとともに、都市間を結ぶ交通体系の強化を図る。

また、大規模災害時における緊急輸送道路ネットワーク機能の早期確保を図るため、緊急輸送道路の強化や代替路の整備などを進める。

さらに、東関東自動車道水戸線潮来インターチェンジ周辺を起点とし、鹿島臨海工業地帯波崎地区工業団地周辺を終点とする（仮称）鹿行南部道路の配置を検討する。

加えて、広域連携軸と連携し本圏域内外の都市拠点間や本圏域内の市街地間を連絡する都市間連携軸を構成する役割をもつ主要幹線街路を配置する。

その他、主要幹線街路を補完し、本圏域内及び近隣の市街地間を結ぶ都市幹線街路を配置する。

なお、長期にわたり未着手の都市計画道路については、交通ネットワーク、道路整備上の課題や代替道路の有無などについて検証し、必要な見直しを行う。

b. 公共交通

東関東広域連携軸であるＪＲ鹿島線や鹿島臨海鉄道大洗鹿島線を骨格として、路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシーなどを体系的に結ぶことにより、利便性の高い公共交通ネットワークを構築する。

また、道路交通の混雑を緩和し都市環境の改善を図るため、市街地間を連絡する路線バス、路線バスを補完するコミュニティバスなどの公共交通機関との効率的な機能分担を進めるなど、総合的な交通体系を構築し、サービスレベルの維持・向上を図る。

さらに、広域的な移動を支える公共交通ネットワークの維持のため、交通事業者、関係市町村、県などの関係者の連携により利用促進を図る。

c. 港湾

首都圏の流通機能の一翼を担う物流拠点として、鹿島港の整備を推進して商港機能の拡充を図るとともに、道路、鉄道を含めた総合的な交通網を整備して円滑な交通処理を実現する。

また、港湾の海岸部において、安全で潤いのある親水空間の創出を図る。

d. その他

交通の結節点となる鉄道駅において、交通処理の円滑化を図るため、駅前広場の整備を促進するとともに、駅舎や駅周辺における交通施設等のバリアフリー化を図る。

また、駅周辺や中心市街地、インターチェンジ周辺において、市街地開発事業、中心市街地活性化や各種都市機能の誘導などの推進により自動車交通の増加が生じる場合は、駐車場需要の状況を踏まえ、パークアンドライドなどに対応した駐車場の整備を検討する。

広域的な観光・レクリエーション機能を担うため、自転車道としてつくば霞ヶ浦りんりんロード等を配置し、整備を推進する。

さらに、集約と連携のまちづくりを推進するため、都市計画と公共交通計画の連携を強化し、安全で人と環境にやさしい自転車・歩行者ネットワークの整備や賑わいのある歩行空間の形成を図るなど、誰もが安心して快適に移動ができる交通環境の充実や歩きたくなるまちなかの創出を図る。

加えて、新技術やデジタル化の進展を踏まえ、自動運転、次世代高度道路交通システム（次世代ITS）等により交通システムやサービスを高度化し、スマートモビリティ社会の実現に向けて都市づくりの面からの対応を進める。

3) 主要な施設の整備目標

現在、整備中又はおおむね 10 年以内に整備に着手することを予定する主要な施設（都市計画施設）は、次のとおりとする。

区域	種別	名称	備考
鹿島臨海	主要幹線街路	3・3・8 大船津・小山線（国道 51 号） 3・3・9 宮中・佐田線（県道茨城鹿島線）	東関東広域連携軸
	自動車専用道路	1・4・1 潮来鉾田線（東関東自動車道水戸線）	東関東広域連携軸
潮来	主要幹線街路	3・3・11 洲崎堂津線（国道 51 号） 3・2・12 永山・上戸線（国道 51 号） 3・3・13 牛堀永山線（国道 355 号バイパス） 3・3・14 洲崎上戸線（国道 51 号潮来バイパス）	東関東広域連携軸 東関東広域連携軸 都市間連携軸 東関東広域連携軸
	自動車専用道路	1・3・1 鉾田茨城線（東関東自動車道水戸線） 1・4・2 潮来鉾田線（東関東自動車道水戸線）	東関東広域連携軸 東関東広域連携軸
	都市幹線街路	3・3・7 当間靱負線	
	自動車専用道路	1・4・1 潮来鉾田線（東関東自動車道水戸線）	東関東広域連携軸
行方	主要幹線街路	3・3・1 富田・島並線（国道 355 号バイパス）	都市間連携軸
	都市幹線街路	3・4・3 粗毛・石神線	

(2) 下水道及び河川の都市計画の決定の方針

1) 基本方針

ア 下水道及び河川の整備の方針

a. 下水道

下水道の計画については、農業集落排水や合併処理浄化槽などを含めた污水处理施設を、それぞれの特性や地域の実情に応じて適切に配置することにより、污水处理の早期概成を推進する。また、人口減少に伴う使用料収入や職員数の減少、既存施設の大量更新期の到来などに備え、持続可能な事業運営を推進する。

下水道の整備については、污水处理の早期概成を目指し、人口や産業の集積状況などから優先順位をつけ整備を推進するとともに、污水处理施設の統廃合等の広域化・共同化を図る。また、計画的な点検・調査及び修繕・改築を行い、持続的な下水道機能の確保や維持管理を含めたトータル費用の低減を図る。

市街地の雨水の排除については、近年の集中豪雨などを踏まえ、放流河川の整備と十分に整合を図り、排水施設の整備を進める。

b. 河川

河川については、洪水による浸水被害から地域の安全を確保するため、流域治水を計画的に推進し、河川改修などの適切な治水対策を進める。

また、河川流域において親水性などを活かした憩いや交流の場の整備を進めるとともに、水質の浄化や水辺環境の保全など、環境にも配慮した総合的な河川整備を進める。

特に霞ヶ浦については、行方市域における自然再生事業などを促進する。

イ 下水道の整備水準の目標

本圏域における下水道の整備水準は、污水处理施設の早期概成を目指すため、農業集落排水施設や合併処理浄化槽の整備と連携・役割分担をしたうえで、下水道普及率の目標を次のとおり定め、この実現に向けて下水道の整備を推進する。

目標を定める指標	2020 年度（令和 2 年度） （基準年）	2032 年度（令和 14 年度） （中期目標）	長期計画 （整備完了時）
下水道普及率（％）	38.8％	46.6％	59.1％

※下水道普及率は県北圏域の全域が対象。

※下水道普及率＝（下水道処理人口）／（行政人口）

2) 主要な施設の配置の方針

a. 下水道

本圏域の污水处理については、県南・鹿行ブロックでの広域化・共同化にむけて污水处理施設の相互連携を図りながら、下水道への確実な接続を促進しつつ、計画的な整備を着実に進めることにより、未普及地域の解消を図る。

さらに、市街地の雨水排除については、河川や農業関連の計画と調整を図り、ポンプ場や雨水管渠、調整池等の整備を進める。

b. 河川

本圏域の東端は太平洋に面し、南端には利根川が流れ、その他にも霞ヶ浦や北浦、主要な河川として一級河川があり、市街地の雨水はこれらの河川に排水されている。

これらの河川については、洪水による浸水被害から地域の安全を確保するため、河川改修など適切な治水対策を進める。

3) 主要な施設の整備目標

現在、整備中又はおおむね 10 年以内に整備に着手することを予定する主要な施設（都市計画施設）は、次のとおりとする。

区域	種別	名称
鹿島臨海	特定公共下水道	鹿島臨海特定公共下水道
	特定関連公共下水道	鹿島臨海公共下水道
	単独公共下水道	鹿嶋公共下水道
潮来	流域下水道	霞ヶ浦水郷流域下水道
	流域関連公共下水道	潮来市公共下水道
鉾田	単独公共下水道	鉾田公共下水道
行方	流域下水道	霞ヶ浦水郷流域下水道
	流域関連公共下水道	行方市（麻生処理区）公共下水道
	単独公共下水道	行方市（玉造処理区）公共下水道

※流域（特定）関連公共下水道：流域下水道に接続する公共下水道

※単独公共下水道：市町村自ら処理場を設置管理する公共下水道

(3) その他の都市施設の都市計画の決定の方針

1) 基本方針

人々の健康で文化的な都市生活や機能的な都市活動を確保するため、火葬場やごみ焼却場などの都市施設については、社会情勢の変化などを勘案し適切な配置と整備に努める。

また、既存施設を有効に活用するため、設備の更新や計画的な点検、補修による長寿命化を図る。

2) 主要な施設の配置の方針

住民が日常的に利用する生活サービスに関する施設については、都市機能誘導区域など拠点となる地区に計画的に集約して配置する。

広域的に連携して利用する施設については、地域特性を踏まえつつ、利便性の高い地区に配置する。

また、住環境や自然環境等へ影響を与える可能性のある施設については、関係住民への説明責任を果たすとともに、理解や合意に努めながら、環境保全や循環型社会の形成に十分配慮したうえで、その配置を適切に検討する。

3. 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針

(1) 主要な市街地開発事業の決定の方針

現在事業中の土地区画整理事業を円滑に進めるとともに、既成市街地において都市機能の更新や居住環境の改善、防災性の向上を目的とした事業を重点的に行う。

特に道路等が狭いなど都市施設整備が遅れている中心市街地においては、市街地再開発事業等を行うことによって都市施設や住宅の整備を促進し、土地の高度利用を図るとともに、商業・業務機能の更新などを図る。

また、主要幹線道路沿道など、工業や商業・業務など都市的土地利用への転換に対する需要の高まりが予想される区域では、土地区画整理事業等による良好で計画的な市街地形成を図る。

さらに、市街化区域内の工場跡地などの低・未利用地については、土地区画整理事業等により道路や公園などが整備された良好な市街地の形成を図る。

一方、長期にわたり未着手の土地区画整理事業については、住民との合意形成を図りながら、柔軟で計画的な市街地整備に向け、地区計画制度の活用なども含めた見直しを検討する。

4. 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針

(1) 基本方針

ア 自然的環境の特徴と現状、整備又は保全の必要性

本圏域は、東側が太平洋に面し、水郷筑波国定公園に指定されている霞ヶ浦や常陸利根川、河川・湖沼の水辺の緑地、台地上にまとまった平地林や斜面林、鹿島灘沿岸に連なる保安林のほか、自然環境保全地域や緑地環境保全地域に指定されている地区などが存在するなど、豊かな自然環境に恵まれている。

また、本圏域には住区基幹公園や都市基幹公園などの都市公園が整備され、住民の憩いの場として利用されている。

これらの自然的環境は、都市において、環境への負荷の軽減や人々のレクリエーション及び住民等の日常的な自然とのふれあいの場の確保や災害に対する防災性の向上、良好な自然景観の構成といった観点から、グリーンインフラとしての重要な役割を果たしている。

このため、本圏域の都市づくりにおいては、湖沼水質保全特別措置法に基づく霞ヶ浦に係る湖沼水質保全計画や森林法、自然公園法等他の法令との連携を図りながら、都市計画による計画的な土地利用を進めると同時に、公園等を適正に配置し整備することにより、緑地の保全や地域に存在する希少種の保護など、生物多様性の保全への配慮に努めるとともに、豊かな水と緑に包まれた潤いのある都市の形成を図る。

なお、長期にわたり未着手の公園等については、社会経済情勢の変化を踏まえ、都市計画区域全体での緑地の配置計画などについて検証したうえで、必要な見直しを行う。

イ 都市公園の確保目標水準

本県における都市公園の確保目標水準は、望ましいとされる住民1人あたり都市公園面積 $10\text{m}^2/\text{人}$ 以上を目標とし、本圏域は目標を達成しているが、必要とされる都市公園の整備又は保全を図る。

目標を定める指標	2020 年度（令和2年度） （基準年）	2040 年度（令和22年度）
1人あたり都市公園面積 ($\text{m}^2/\text{人}$)	全区域： $10.1\text{m}^2/\text{人}$ (本圏域： $14.4\text{m}^2/\text{人}$)	全区域： $10\text{m}^2/\text{人以上}$

※1人あたり都市公園面積：(都市公園整備面積) / (都市計画区域人口)

※都市公園：都市公園法第2条の規定に基づく公園又は緑地

※全区域：ここでは、本県におけるすべての都市計画区域を指す。

(2) 主要な公園緑地等の配置の方針

a. 環境保全系統

鹿島灘沿岸、霞ヶ浦や北浦、涸沼、外浪逆浦の湖岸、河川周辺の水辺の緑地、台地上にまとまった平地林や斜面林、鹿島灘沿岸に連なる保安林等は、本圏域における自然環境の骨格を形成している。これらは野生動植物の生息・生育地であり、二酸化炭素（CO₂）の吸収や大気の浄化等、環境負荷低減の観点から重要であることから、連続性や一体性に配慮しながら、積極的な保全を図る。

また、貴重な歴史資源や文化財と一体となった緑地を積極的に保全する。

b. レクリエーション系統

日常のレクリエーション需要に対応するため、街区公園などの住区基幹公園や農村公園などの整備を促進するとともに、鹿島神宮など人々の生活に密着した社寺境内地の保全を図る。

また、都市住民全般のレクリエーション需要に対応するため、スポーツ・レクリエーション機能を持った運動公園など都市基幹公園の整備を進めるとともに、既存の総合公園や運動公園などの利用を促進する。

さらに、鹿島灘の美しい海浜環境を活かし、海水浴場やマリンスポーツ施設等の整備を図るほか、北浦沿岸における観光・レクリエーション機能の充実を図るため、沿岸の拠点となる徳島園地、白鳥の里（水原洲咲崎）、北浦航空隊跡地において、自然環境の保全や整備を検討する。

c. 防災系統

地震や火災などによる都市災害に対応するため、災害時に住民の避難場所となる公園・緑地を一時避難場所や広域避難場所として拡充を図るとともに、延焼遅延効果がある緑地や農地の保全を図る。

斜面崩壊などの自然災害を防止するため、台地と低地の間に連なる斜面林の保全を図る。

d. 景観構成系統

市街地の周辺に残された緑地などの景観を維持するため、台地と低地の間に連なる斜面林、北浦湖岸や常陸利根川等の水辺の緑地、霞ヶ浦や北浦等の湖沼や利根川等の大きな河川、海洋と一体的な景観を構成する緑、稲荷山公園や権現山公園及びその周辺の樹林の保全を図る。

また、潤いのある都市景観を創出するため、幹線街路等の緑化に努める。

さらに、本圏域内に点在する集落地の屋敷林や鹿島神宮などの社寺林など昔ながらの安らぎをもたらす景観の保全に努める。

その他、海岸防風林など自然的な景観の保全を図る。

(3) 実現のための具体の都市計画制度の方針

1) 公園緑地等の整備目標及び配置の方針

a. 住区基幹公園

街区公園などの住区基幹公園は、身近なレクリエーションや健康づくり、潤いと安らぎのある空間として、徒歩圏域内に居住する者が容易に利用することができ、また、防災の観点からも誘致圏及び地域特性等を考慮しながら適切に配置する。

また、既存の公園については、利用者ニーズの変化や多様化、老朽化の状況等に応じ、公園施設の更新や整備に努める。

b. 都市基幹公園

総合公園などの都市基幹公園は、それぞれの利用目的に応じた機能を十分に発揮し、水と緑のネットワークを構成するよう市町村ごとに配置する。

また、既存の公園については、適切な維持・管理に努める。

c. その他の公園緑地

風致公園、歴史公園などの特殊公園、都市緑地などを適切に配置し、その整備を図る。

2) 緑地保全地域等の指定方針と目標

a. 風致地区

都市の風致を維持するため、台地上の平地林や台地と低地の間に連なる斜面林、台地をふちどる斜面林、湖沼や河川の水辺の緑地などの良好な自然的景観を形成している地区については、風致地区制度の活用を検討する。

b. 緑地保全地域・特別緑地保全地区

市街地やその周辺に残された樹林のうち、地域住民の健全な生活環境の確保のため適正に保全する必要がある樹林については、緑地保全地域等の活用を検討し、特に良好な景観形成のため重要な樹林や社寺等と一体となって歴史的・文化的価値を有する樹林などについては、特別緑地保全地区制度の活用を検討する。

(4) 主要な公園緑地等の確保目標

現在、整備中又はおおむね 10 年以内に整備に着手することを予定する主要な公園緑地等（都市計画施設）は、次のとおりとする。

区域	種 別	施設名・地区名等
鹿島臨海	都市計画公園	神栖町海浜運動公園（神栖海浜運動公園）
	都市計画墓園	鹿島町公園墓地（鹿嶋市公園墓地）
		神栖町海浜墓地公園（神栖市海浜公園墓地）
潮来	都市計画公園	徳島園地
鉾田	都市計画公園	鹿島灘海浜公園

第4章 各都市計画区域における区域区分の方針

1. 鹿島臨海都市計画区域

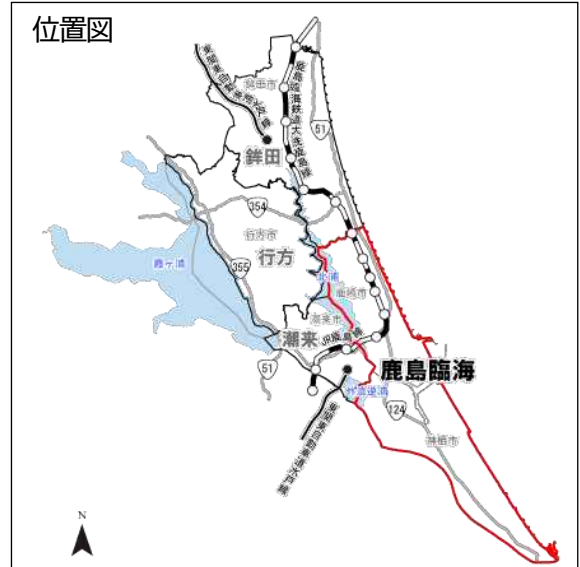
(1) 区域の範囲

鹿嶋市、神栖市

(2) 区域の特性

本区域は、昭和 30 年代の後半から鹿島港を中心とする鹿島臨海工業地帯の整備が進められ、国道 51 号及び 124 号や J R 鹿島線など広域交通網の整備などにより、本県はもとより我が国を代表する一大産業拠点として大きく成長してきた。近年では、鹿島港は工業港としての機能に加え、北公共ふ頭の整備などにより、首都圏の物流機能の一翼を担いつつあり、その重要性は一層高まっている。

その他、プロサッカーチームのホームタウンとなっており、国際的なスポーツイベントの開催等を通して地域住民や企業、行政が一体となった活動が行われ、スポーツを柱としたまちづくりが進みつつある。



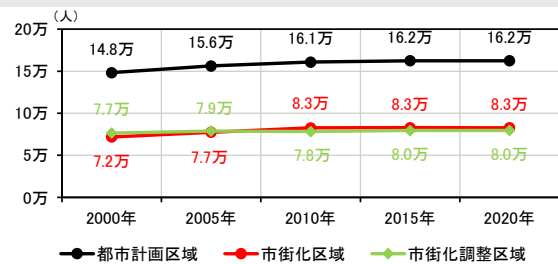
(3) 区域の現況

近年では、都市計画区域全体の人口はほぼ横ばいである。区域区分別に見ると、市街化区域、市街化調整区域いずれもほぼ横ばいである。

産業については、商品販売額、製造品出荷額ともに近年ではやや減少傾向にある。

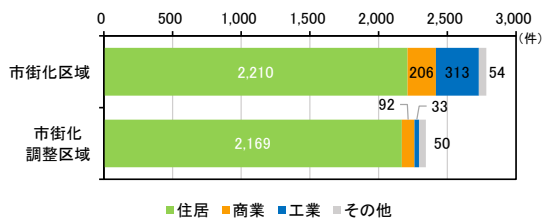
建築物の新築は市街化区域に集中しており、市街化区域への集約が進んでいる。

人口の推移



出典：茨城県土木部 茨城県都市計画基礎調査集計解析（2024年（令和6年））
※四捨五入の関係により合計値が一致しない場合がある

過去 5 年間の新築状況(2015～2019)



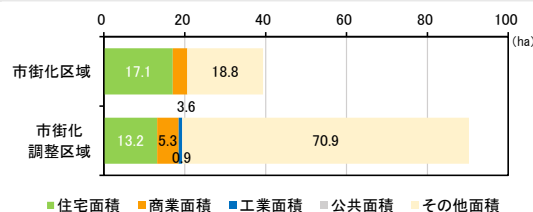
出典：茨城県土木部 茨城県都市計画基礎調査集計解析（2024年（令和6年））

商品販売額の推移



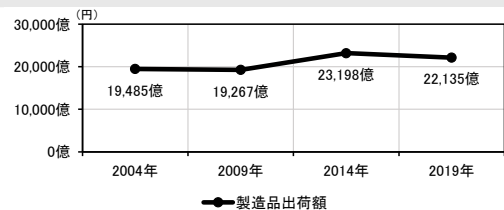
出典：茨城県土木部 茨城県都市計画基礎調査集計解析（2024年（令和6年））

過去 5 年間の農地転用状況(2015～2019)

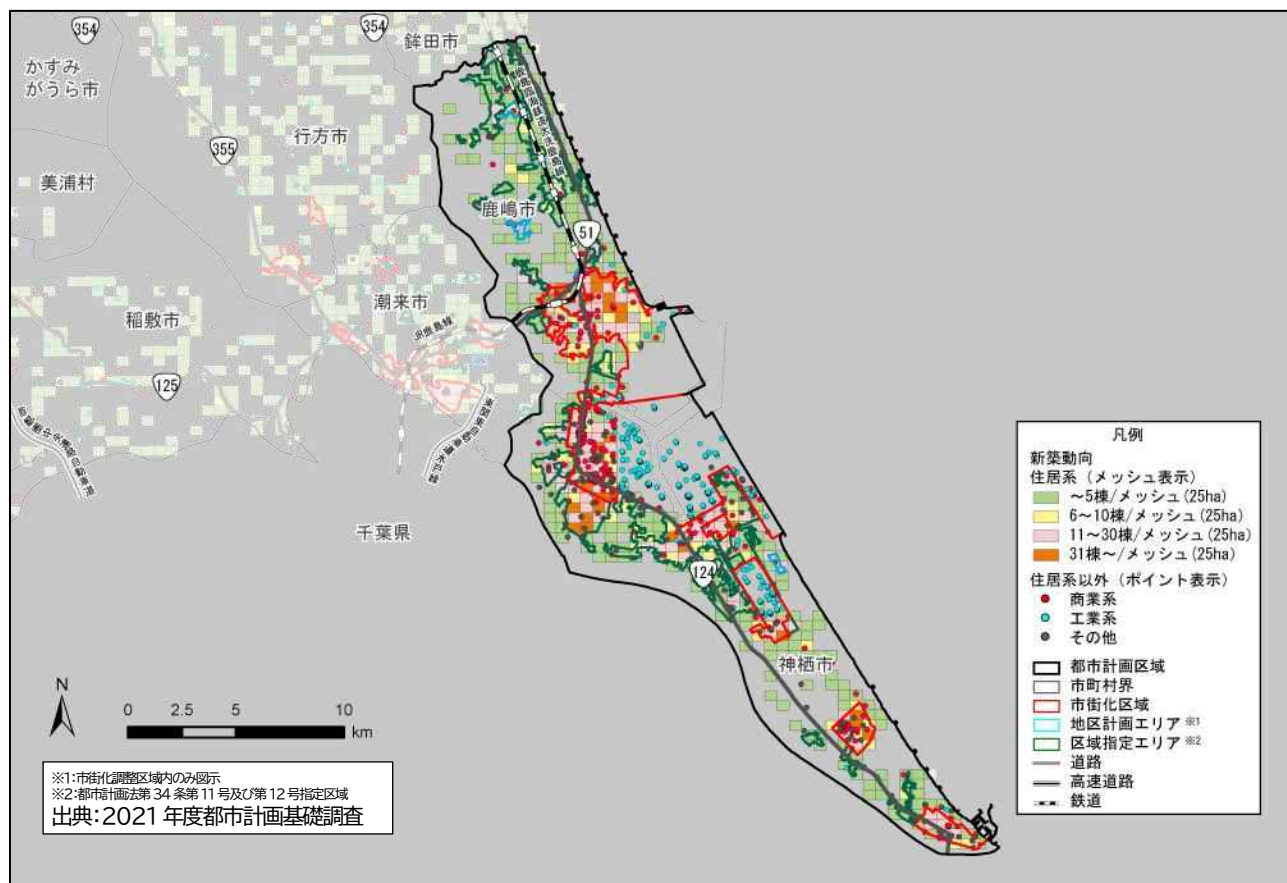


出典：茨城県土木部 茨城県都市計画基礎調査集計解析（2024年（令和6年））

製造品出荷額の推移



出典：茨城県土木部 茨城県都市計画基礎調査集計解析（2024年（令和6年））



(4) 区域区分の方針

本都市計画区域に区域区分を定める。

なお、区域区分を定めるとした根拠は、次のとおりである。

1) 経緯

本区域は、2008 年（平成 20）年に鹿島臨海都市計画区域と大野都市計画区域が統合されて誕生した。鹿島臨海都市計画区域は首都圏整備法に基づく都市開発区域にあって、旧鹿島臨海都市計画では1973 年（昭和 48 年）に区域区分を定め、さらに 2008 年（平成 20 年）の統合時に区域全体において区域区分を定め、区域における市街化圧力を適切に制御し、計画的な土地利用を進めてきたところである。

2) 判断理由

本区域は、世帯数は増加しているほか、昼間人口も多く、東関東自動車道水戸線の整備による波及効果など、開発需要が高まることによる市街地拡散を適正に制御する必要がある。

さらに、良好な環境を有する市街地の形成については、公共投資を集約し、効率的・効果的な都市基盤施設の整備を行う必要がある。

加えて、農地転用率が高いため、今後も継続的に、計画的な土地利用のコントロールにより農地を保全し、緑地等自然的環境の整備又は保全に配慮する必要がある。

なお、鹿島港の着実な整備による企業立地の進展など、区域区分を定めていることによる都市の活力に対するマイナスの影響は見られない。

これらのことを踏まえると、鹿行地域の拠点都市であり、千葉方面と連携しながら鹿島臨海工業地帯として国際競争力のある一大産業拠点を形成する様々な都市機能の集積を図ってきた本区域は、市街化圧力を適切に制御し、計画的な都市基盤施設の整備の推進と都市機能の集約によるコンパクトな都市づくりを進めるため、継続して区域区分を定める必要がある。

2. 潮来都市計画区域

(1) 区域の範囲

潮来市

(2) 区域の特性

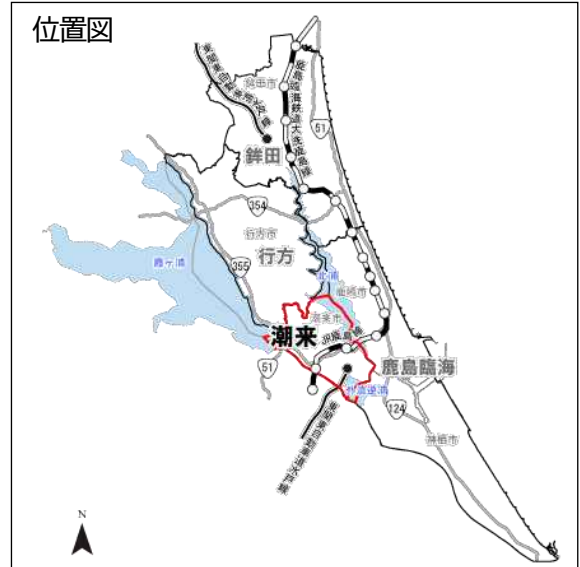
本区域は、霞ヶ浦、常陸利根川、北浦などに面しており、古くは江戸と結ぶ船運の中継地として、また、全国に知られた観光地・水郷として発展しており、近年、国道 51 号及び 355 号の整備、J R 鹿島線、東関東自動車道水戸線の潮来インターチェンジ開設など広域的な交通体系の整備が進展していることなどから、人口や産業の集積が進みつつある。

(3) 区域の現況

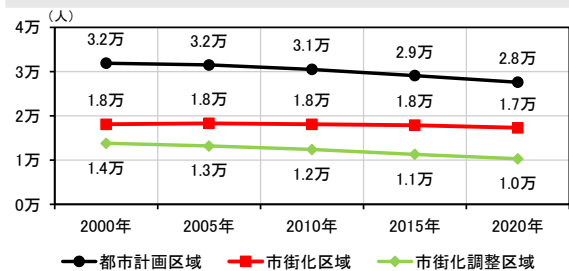
本区域の都市計画区域全体の人口はやや減少傾向にある。区域区分別に見ると、市街化区域はほぼ横ばいである一方、市街化調整区域は減少傾向にある。

産業については、商品販売額は近年はほぼ横ばいであるものの、長期的に見ると減少している。一方で、製造品出荷額は増加傾向にあり、地域経済の一定の活力が維持されている。

建築物の新築は、特に市街化区域に集中しており、市街化区域への集約が進んでいる。



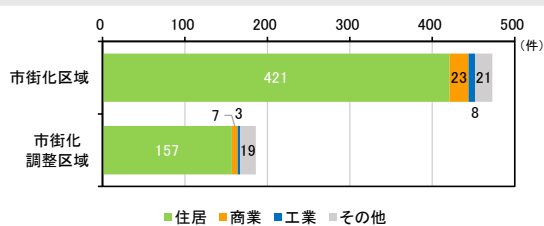
人口の推移



出典：茨城県土木部 茨城県都市計画基礎調査集計解析（2024年（令和6年））

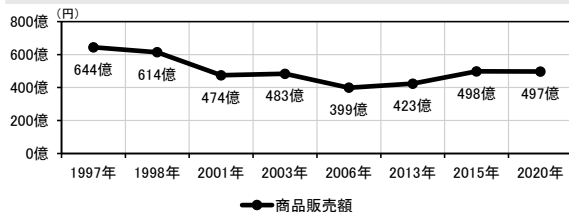
※四捨五入の関係により合計値が一致しない場合がある

過去5年間の新築状況(2015～2019)



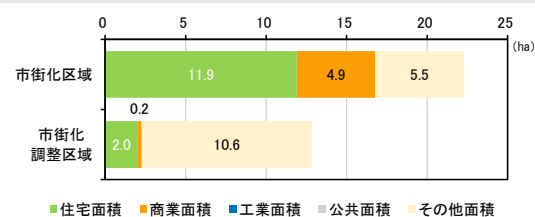
出典：茨城県土木部 茨城県都市計画基礎調査集計解析（2024年（令和6年））

商品販売額の推移



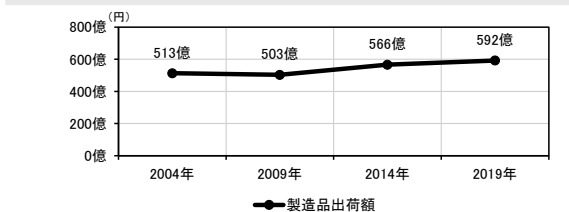
出典：茨城県土木部 茨城県都市計画基礎調査集計解析（2024年（令和6年））

過去5年間の農地転用状況(2015～2019)

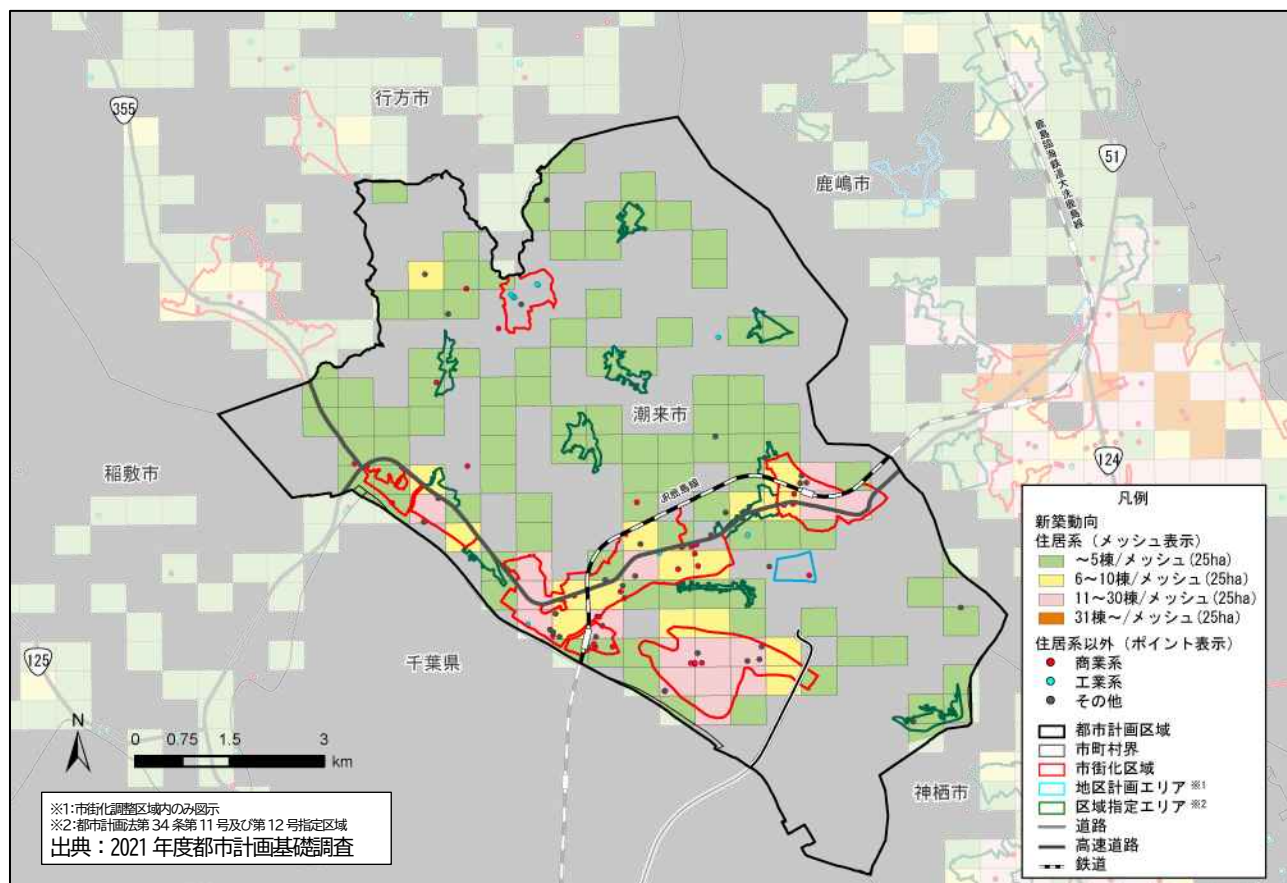


出典：茨城県土木部 茨城県都市計画基礎調査集計解析（2024年（令和6年））

製造品出荷額の推移



出典：茨城県土木部 茨城県都市計画基礎調査集計解析（2024年（令和6年））



(4) 区域区分の方針

本都市計画区域に区域区分を定める。

なお、区域区分を定めるとした根拠は、次のとおりである。

1) 経緯

本区域は、2004 年（平成 16 年）に潮来都市計画区域と牛堀都市計画区域が統合されて誕生した。潮来都市計画では 1973 年（昭和 48 年）、牛堀都市計画では 1975 年（昭和 50 年）にそれぞれ区域区分を定め、区域における市街化圧力を適切に制御し、計画的な土地利用を進めてきたところである。

2) 判断理由

本区域は、人口は減少傾向にあるものの、世帯数は増加している。

また、東関東自動車道水戸線の整備により、高速道路ネットワークの拡充が進み、開発需要が高まることによる市街地拡散を適正に制御する必要がある。

さらに、良好な環境を有する市街地の形成については、公共投資を集約し、効率的・効果的な都市基盤施設の整備を行う必要がある。

加えて、農地転用率はやや高いため、今後も継続的に、計画的な土地利用のコントロールにより農地を保全し、緑地等自然的環境の整備又は保全に配慮する必要がある。

なお、製造品出荷額は増加傾向にあることから、区域区分を定めていることによる都市の活力に対するマイナスの影響は見られない。

これらのことを踏まえると、鹿行地域の拠点都市であり、千葉方面と連携しながら様々な都市機能の集積を図ってきた本区域は、東関東自動車道水戸線の延伸の影響を踏まえながら、市街化圧力を適切に制御し、計画的な都市基盤施設の整備の推進と都市機能の集約によるコンパクトな都市づくりを進めるため、継続して区域区分を定める必要がある。

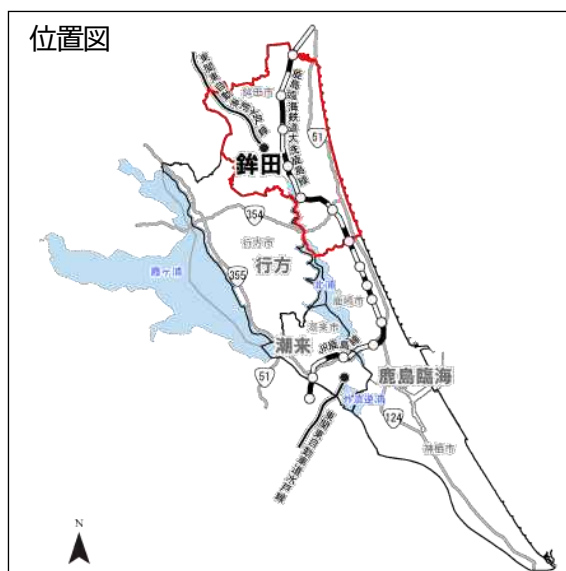
3. 鉾田都市計画区域

(1) 区域の範囲

鉾田市

(2) 区域の特性

本区域は、かつては、東北・常陸地方と江戸を結ぶ水上交通の要衝として栄えたが、近年、国道51号等の主要な幹線道路や鹿島臨海鉄道大洗鹿島線などの広域的な交通網の整備が進められ、水戸や鹿島臨海工業地帯との連携が強まり、産業などの安定した成長が見られるほか、農業生産に加えて、商業・業務をはじめとする都市機能の充実が進みつつある。



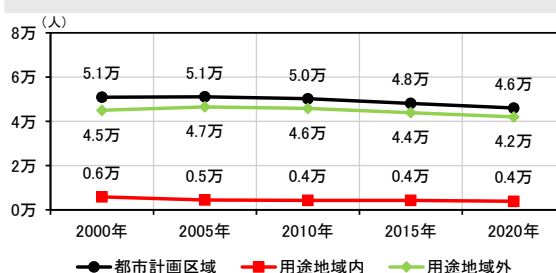
(3) 区域の現況

本区域の都市計画区域全体の人口は減少傾向にある。また、用途地域外の人口は減少傾向にある一方で、用途地域内の人口はほぼ横ばいである。

産業については、商品販売額は増減を繰り返しながらも長期的に見るとほぼ横ばいの状況であるが、製造品出荷額は増加傾向にある。

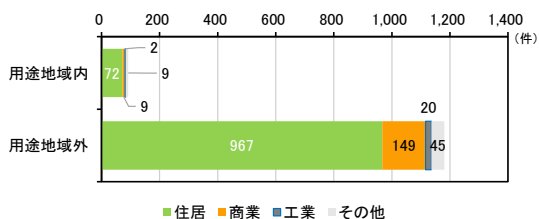
建築物の新築は、市域全体に広く散在して見られる。

人口の推移



出典：茨城県土木部 茨城県都市計画基礎調査集計解析（2024年（令和6年））
※四捨五入の関係により合計値が一致しない場合がある

過去5年間の新築状況(2015～2019)



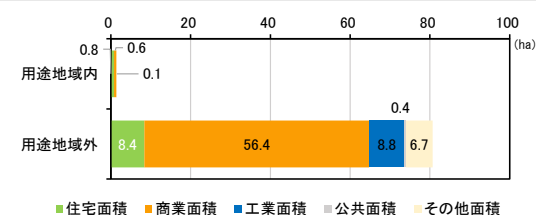
出典：茨城県土木部 茨城県都市計画基礎調査集計解析（2024年（令和6年））

商品販売額の推移



出典：茨城県土木部 茨城県都市計画基礎調査集計解析（2024年（令和6年））

過去5年間の農地転用状況(2015～2019)



出典：茨城県土木部 茨城県都市計画基礎調査集計解析（2024年（令和6年））

製造品出荷額の推移



出典：茨城県土木部 茨城県都市計画基礎調査集計解析（2024年（令和6年））

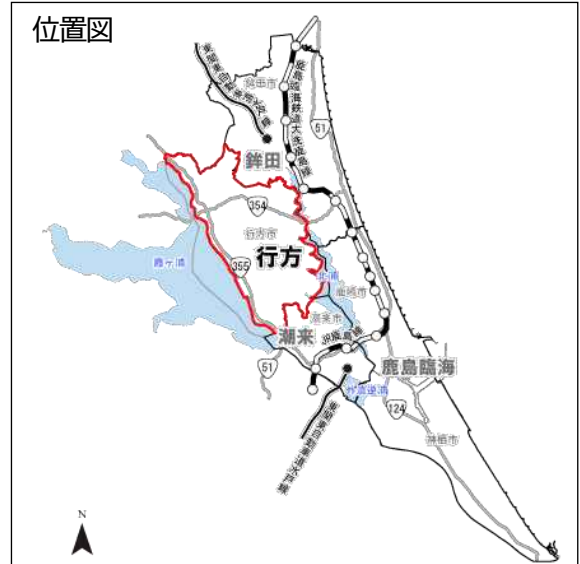
4. 行方都市計画区域

(1) 区域の範囲

行方市

(2) 区域の特性

本区域は、近年、国道 354 号、355 号などの広域的な交通体系の整備や霞ヶ浦大橋の無料化により、水戸、土浦、鹿島臨海工業地帯との連携が強まり、農業生産に加えて、人口や産業などの安定した成長が見られるほか、霞ヶ浦ふれあいランドや道の駅「たまつくり」などが整備され、観光・交流機能が向上している。現在、東関東自動車道水戸線の整備が進められており、今後の発展が期待されている。



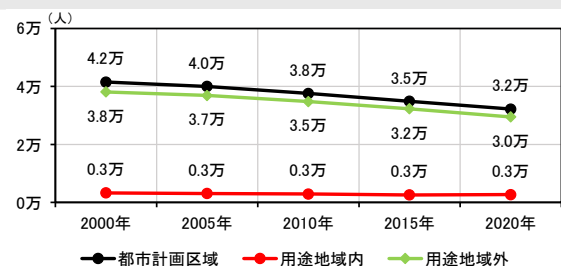
(3) 区域の現況

本区域の都市計画区域全体の人口は減少傾向にある。また、用途地域外の人口は減少傾向にある一方で、用途地域内の人口はほぼ横ばいである。

産業については、商品販売額は 2006 年（平成 18 年）以降減少傾向にある一方、製造品出荷額は近年では増加傾向にある。

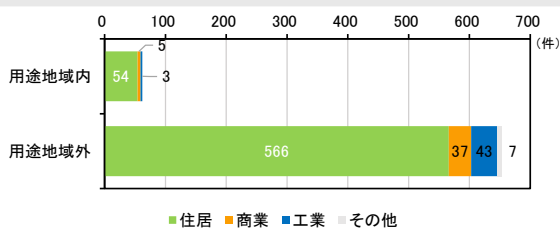
建築物の新築は、市域全体に広く散在して見られる。

人口の推移



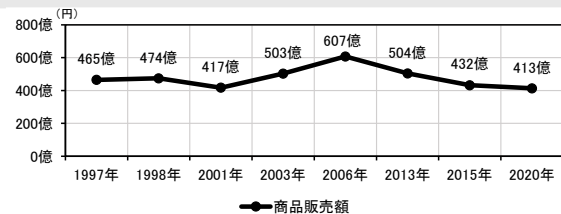
出典：茨城県土木部 茨城県都市計画基礎調査集計解析（2024 年（令和 6 年））
※四捨五入の関係により合計値が一致しない場合がある

過去 5 年間の新築状況(2015～2019)



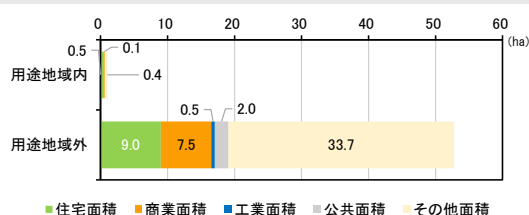
出典：茨城県土木部 茨城県都市計画基礎調査集計解析（2024 年（令和 6 年））

商品販売額の推移



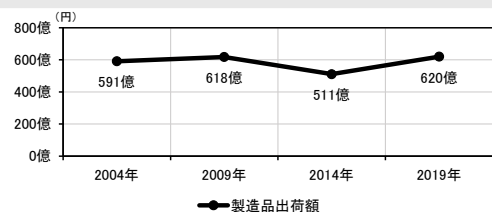
出典：茨城県土木部 茨城県都市計画基礎調査集計解析（2024 年（令和 6 年））

過去 5 年間の農地転用状況(2015～2019)

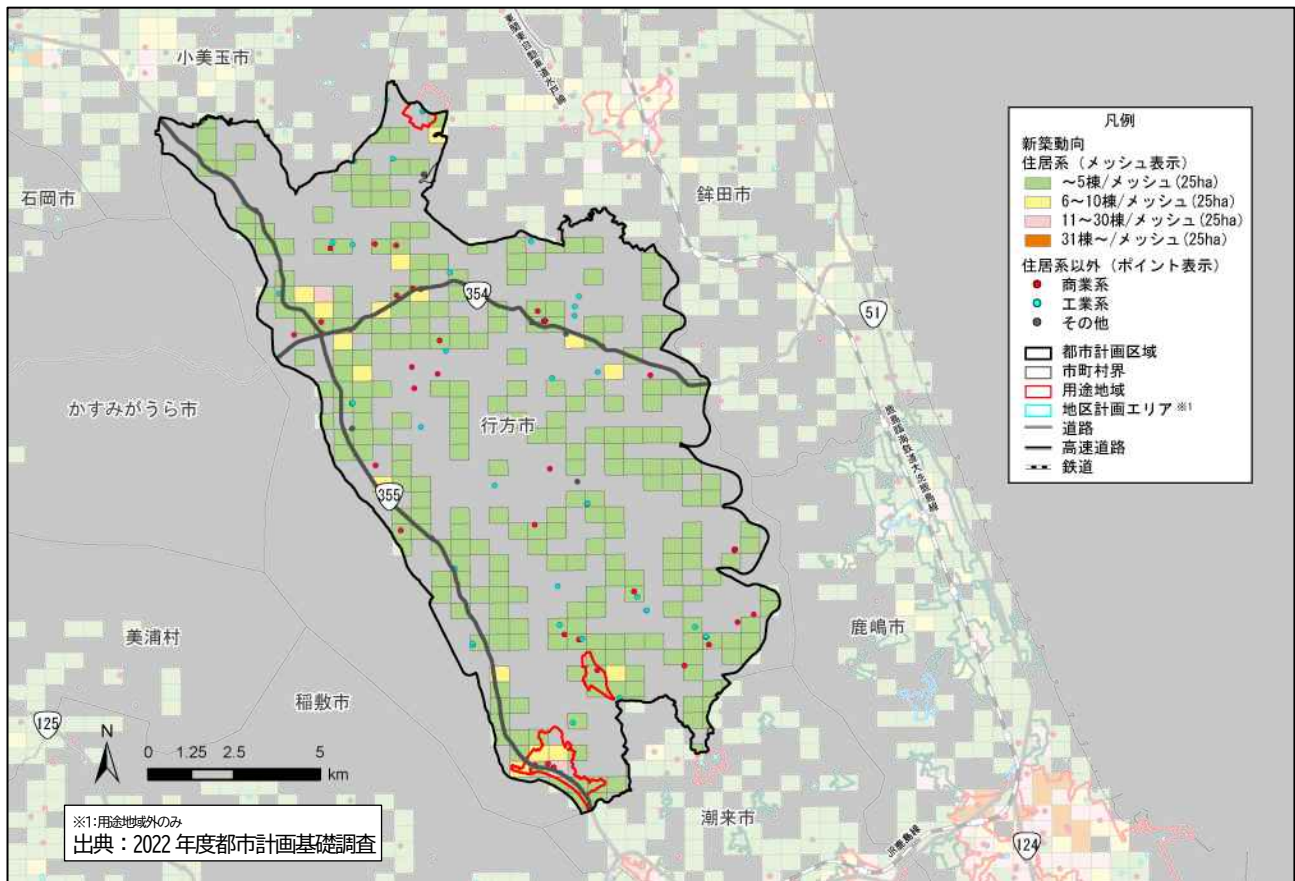


出典：茨城県土木部 茨城県都市計画基礎調査集計解析（2024 年（令和 6 年））

製造品出荷額の推移



出典：茨城県土木部 茨城県都市計画基礎調査集計解析（2024 年（令和 6 年））



(4) 区域区分の方針

本都市計画区域に区域区分を定めない。

なお、区域区分を定めなかった根拠は、次のとおりである。

1) 経緯

本区域は、これまで区域区分を定めず、農林漁業との健全な調和を図りながら都市づくりを進めてきたところである。

2) 判断理由

本区域は、農地転用率がやや高く、東関東自動車道水戸線の整備などにより開発需要が高まることから、計画的な土地利用規制により、市街地拡散を制御し、農地や緑地を保全する必要がある。

また、良好な環境を有する市街地の形成については、公共投資を集約し、効率的・効果的な都市基盤施設の整備を行う必要がある。

さらに、人口は引き続き社会減となっているほか、製造品出荷額は増加傾向にあるものの、商品販売額は減少傾向にある。

一方で、本区域では、これまで区域区分を定めていないものの、農業振興地域の整備に関する法律、農地法及び森林法などの他法令により、おおむね農地や緑地等の自然的環境の保全が図られている。

これらを踏まえ、総合的に判断すると、無秩序な市街化の進行や急激な市街地が拡散する恐れは低く、区域区分を定める必要性は低い。