

# 茨城県ひたちなか市における都市構造の分析とマスタープランについての検証

人文・文化学群 比較文化学類

田上 朋樹

## ① はじめに

私が拙稿で取り上げるのは茨城県ひたちなか市である。これは同市が港町として江戸期から発展した那珂湊市と、日立製作所の工場が立地する工業都市として戦中戦後に急速な発展を遂げた勝田市という性格の異なる2市が1994年に合併して成立したという独特の出自を持っており、さらには近年常陸那珂港周辺の工業・観光開発も盛んであることから、その都市計画に興味を持ったためである。

### 拙稿で対象とする都市計画マスタープラン

『ひたちなか市第3次都市計画マスタープラン』

## ② 「都市構造可視化計画」から見るひたちなか市の都市構造



図 2.2.1 ひたちなか市の概略図

[(出典) 地理院地図 vector]

まず前提として、ひたちなか市について簡単に説明する。ひたちなか市は 99.96 km<sup>2</sup>の市域を有しており、2022 年 5 月時点の推計人口が 155,092 人となっている。西側では県庁所在地である水戸市に隣接している。鉄道は旧勝田市域を南北に通る JR 常磐線と、旧勝田市域と旧那珂湊市域をつなぐひたちなか海浜鉄道湊線が主となっており、加えて市の西部を JR 水郡線がかすめる。高速道路は常陸那珂港方面へ常陸那珂有料道路が伸びており、東水戸道路を經由して常磐自動車道・北関東自動車道と接続している。

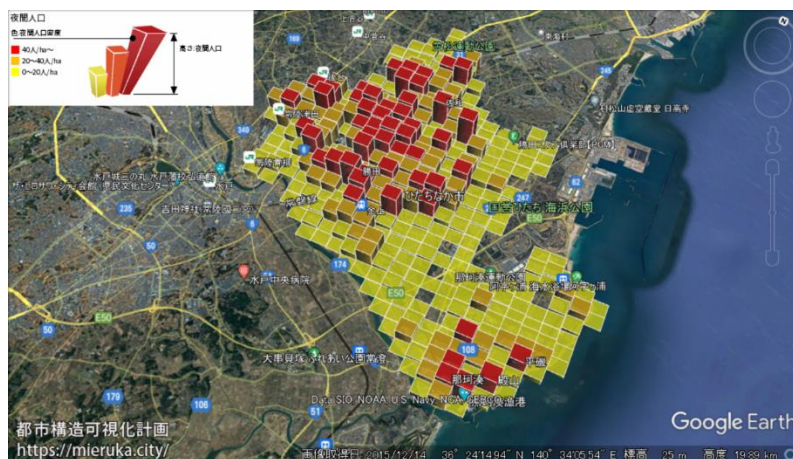


図 2.2 ひたちなか市の人口密度

〔(出典) 都市構造可視化計画・国勢調査(平成 27 年)〕

まずひたちなか市の 250m メッシュ別人口密度を見てみると、人口は常磐線沿線と那珂湊市街の 2 つに大きく分かれていることが分かる。常磐線沿線については、勝田の商店街等が立地する線路の東側よりも、西側の方でより人口密度が高くなっていることが分かる。これは佐和駅の出入り口が現在西側にのみ存在しないこと、国道 6 号線が常磐線の西側を走っているという立地面での優位性に加え、ひたちなか市<sup>[1]</sup>が述べている通り、この地域には旧住宅地造成事業によって形成された一団の住宅団地が広がっているという点を指摘することができる。平井・鄭・村山<sup>[2]</sup>によれば、市南西部には 1960 年代から 70 年代前半にかけては日立製作所の小規模住宅建売分譲制度に基づいて市内南西部を中心に多数の小規模住宅を擁する戸建住宅団地が多く建設されており、これが西部地区の人口密度の高さに影響している可能性がある。

しかし、ひたちなか市における小売業の分布は人口分布と大きく乖離している現状にある。図 2.3・図 2.5 を見ると、小売業年間販売額が抜きんでているのは勝田でも那珂湊でもなく、人口集積が全く見られず、公共交通もバスに依存しているひたちなか地区となっている。同地区は準工業地域となっており(図 3.1)、さらに地区計画により「住宅」「共同住宅、寄宿舎または下宿」は建築できない。このためひたちなか市<sup>[1]</sup>では同地区に直接隣り合う区域で居住誘導区域を設定しておらず、住宅地から隔たれた地区に商業機能が集積する状態となっている。こうした状況においてはひたちなか地区へどう移動するかが問題となるが、ひたちなか地区へのアクセスの主となる公共交通は、勝田駅とひたち海浜公園を結ぶ茨城

交通の路線バスである。同路線は勝田からの始発便が8時過ぎ・終発が20時半過ぎと運行時間帯が限られているほか、日中の公園への需要が見込める時間帯以外は1時間に1～2本で、2時間近くバスが来ない時間もあるなど、利便性は劣っているとわざるを得ない。日中時間帯に出回ることが多い休日の買い物客には使えなくもないかもしれないが、働きに行く際に使いやすいとは言い難いだろう。こうした状況にもかかわらず、図2.3と図2.4を比較すると勝田駅周辺からひたちなか地区へ商業機能が流出していることは明らかである。商業機能の分散がより進行していることは、コンパクトシティ化とは逆行する動きであり、ひたちなか市の置かれた状況は決して望ましいものとは言えない。

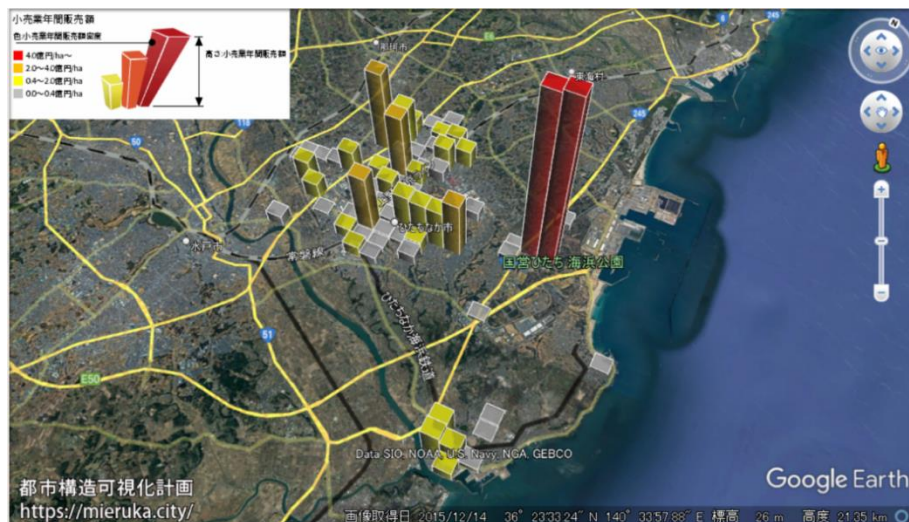


図 2.3 小売業年間販売額の分布 (2014 年)

〔(出典) 都市構造可視化計画・経済センサス(平成 26 年)〕



図 2.4 小売業年間販売額の分布 (2007 年)

〔(出典) 都市構造可視化計画・経済センサス(平成 19 年)〕



図 2.5 公共交通利用圏と小売業販売額の関係

〔(出典) 都市構造可視化計画・経済センサス(平成 26 年)・国土数値情報〕

ここまでの結果から、同市において小売業が人口の集積度合いと無関係に立地しており、公共交通の利用にも適していないことが明らかになってきた。コンパクトシティの重要性、そしてその実現に公共交通が欠かせないことは言うまでもないが、ひたちなか市のこの状況は由々しき事態であると言える。しかし、公共交通は何も買い物のためだけに存在するものではない。日本において公共交通を利用するタイミングとして最も多いのは、日々の通勤通学である。つくば市内のバス路線も朝夕の通勤通学に併せて集中的に便を設定している場合が多く、通勤通学に公共交通がどの程度寄与しているかは非常に重要な指標であると言える。



図 2.6 通勤通学に公共交通を使う人の割合

〔(出典) 都市構造可視化計画・経済センサス(平成 26 年)〕



図 2.7 公共交通利用圏と働く場所との関係

〔(出典) 都市構造可視化計画・経済センサス(平成 26 年)・国土数値情報〕

しかし、実際には通勤通学にも公共交通の寄与は非常に低いことが明らかになった。図 2.6 が示す通り、ほとんどの地区において通勤通学に公共交通を使う人の割合は 25%を下回っている。一方で図 2.7 のように働く場所の多くは勝田駅周辺やその北側、そしてひたちなか地区に集中しており、こうした地区の通勤需要に公共交通が対応できていないことが伺える。

以上の結果から、①小売業が、人口集中が全く見られず公共交通の便も悪いひたちなか地区に集積していること、②公共交通が通勤通学等で利用されていないことが同市の問題点として浮かび上がってきた。

### ③ 都市計画マスタープランについて

ひたちなか市<sup>[1]</sup>では、今後の人口の減少を踏まえ「コンパクトで機能的なまち」「安全で賑わいにあふれ快適に暮らせるまち」の実現が必要になるとしている。そして、前者の実現方策として人口誘導と都市機能の維持・集積を、後者の実現方策として防災・減災と市街地の快適性・利便性の向上、そして計画を伴った新たな産業集積を、それぞれ挙げている。

都市機能の集積は勝田駅周辺・那珂湊地区・佐和駅周辺地区・ひたちなか地区の 4 地区を都市拠点として設定し、これらに集積することを狙っているが、その中でも特に革新的な役割を期待されているのが、中心市街地として取り上げられている勝田駅周辺である。ひたちなか市<sup>[1]</sup>では勝田駅周辺を市の中心かつ主要な玄関口と位置付け、行政機能、文化機能、医療機能、商業機能など、市全体を対象とする中核的な都市機能の集積を推進するとしている。計画通り、中心市街地には市役所をはじめ、日立製作所が管理する総合病院、文化会館など様々な都市機能が集積している。しかし、商業機能が勝田駅周辺ではなくひたちなか地区に転移してしまっていることはこれまで見てきた通りである。

そもそも、ひたちなか地区において商業機能が卓越したことは想定外の事態であった。こ

の地区には国有地や県企業庁所有地が多く、2010年代初頭に相次いで民間へ売却されることとなったが、これには土地区画整理事業を実行した茨城県が主導的役割を果たした。先述した通り、ひたちなか地区のうち商業機能が卓越している地区は全て準工業地域として指定されている。準工業地区において建築物の制限は極めて緩いが、同地区ではそれを補完するものとして2010年にひたちなか市によって地区計画が策定され、一部の区画を除いて床面積1万平方メートルを超える店舗の立地が原則禁止された<sup>[4]</sup>。しかし、規制の例外とされた2区画に、県の主導下で相次いで大型商業施設が入居したのである。これは周辺商店街を衰退させるものだと商工業者などから猛烈な反対を受け、ひたちなか市も同調して県に地元と協議した上で売却方針を再考するよう求めたが、県は取り合わなかった<sup>[5]</sup>。コストコの開業時に至っては市に事前連絡すらなかったという<sup>[6]</sup>。このように県と市の連携が全く取れないまま商業施設の整備が推し進められた結果、現在のような歪んだ都市構造が生み出されたのだ。広域自治体との連携を取ることの重要性が強く表れていると言えよう。

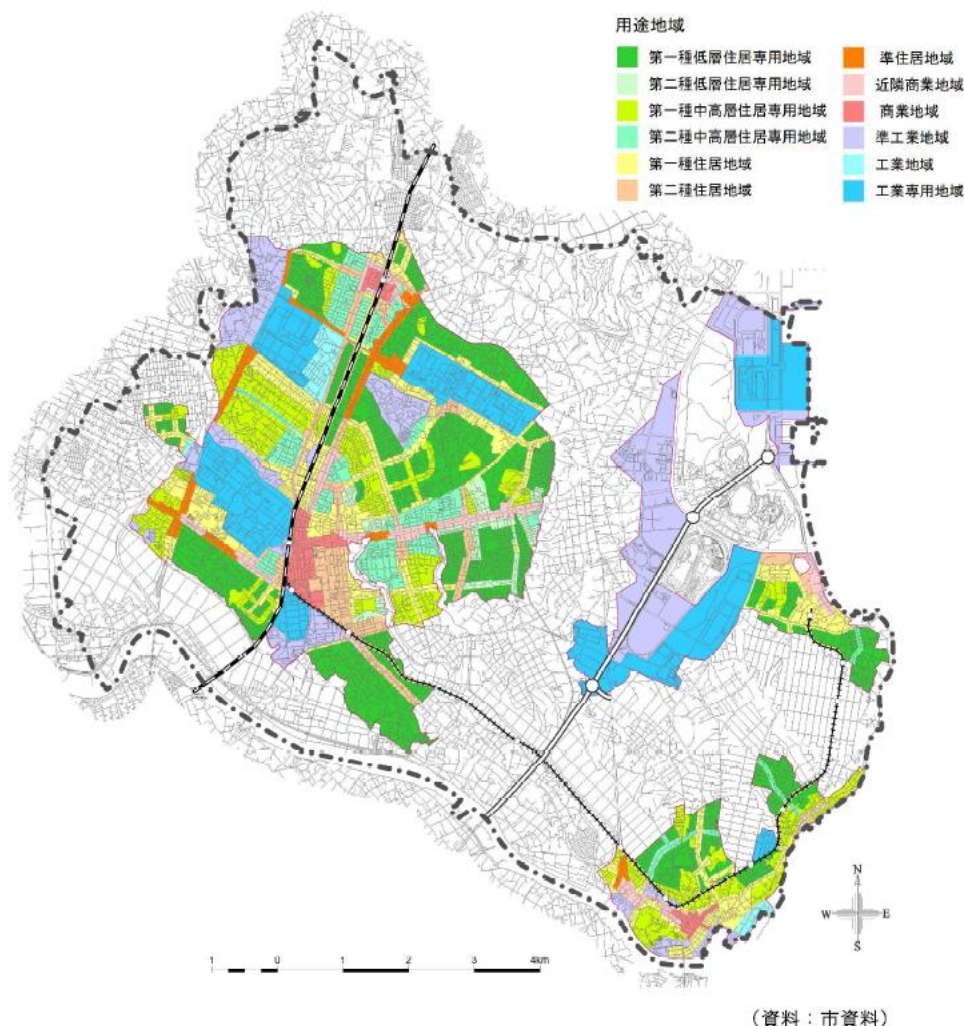


図 3.1 ひたちなか市における用途地域等指定状況  
 [(出典) ひたちなか市<sup>[1]</sup>]

しかし、できてしまったものは今さらどうしようもない。今後は中心市街地の活性化だけではなく、すでに大きく成長したひたちなか地区と他地域とを公共交通で有機的に結ぶこと、それだけではなく通勤通学など幅広い場面で公共交通を利用できる環境を醸成することが求められる。ひたちなか市<sup>[1]</sup>ではひたちなか海浜鉄道湊線のひたち海浜公園への延伸やJR 佐和駅～ひたちなか地区間の新規路線バスの検討といった施策が提唱されているが、後者については実現に向けた具体的な動きがなく頓挫している状況にある。こうした公共交通の新規路線開通を通じて、市内の各所からひたちなか地区へのアクセスを確立することが、公共交通の利便性を高め、自動車への依存を脱するために不可欠であると言えよう。また、事業者への資金援助等を通して既存のバス路線の運行時間拡大や本数拡充を図ることも必要である。都市機能が分散してしまった以上、それをどのように公共交通で有機的に結び、自動車依存型の街から脱却するかが求められているのではないだろうか。

#### ④ 「都市構造可視化計画」に求めること

本サイトは年次比較が非常に分かりにくいという欠点を抱えていると言える。図 4.1 は小売業年間販売額の推移であり、グラフの先が最高値・途中に入った線が他年次の値となっているが、この描き方では販売額が大きく減少した勝田駅周辺と大きく増加したひたちなか地区で描き方に違いが見られず、年次比較が意味をなしていない。グラフの色は各年次の面積当たり販売額ではなく、比較している年次間の増減率にするべきではなかったか。



図 4.1 1994 年 11 月と 2010 年 1 月の小売業年間販売額の推移

〔(出典) 都市構造可視化計画・経済センサス〕

加えて、google earth を使っているという技術的制約からか、グラフの透過率が低く値が特徴的な地域がどこか把握しにくい点、また背景地図が google の衛星地図しか選択できない点も気になる点である。昨今の webGIS では背景地図の選択肢が広がっており、総務省が運営する webGIS 『jSTAT』では背景地図として google map のほか地理院地図、過去

に国土地理院が撮影した航空写真など様々なものを選択することができる。またこれは jSTAT が 2D 表示を採用していることもあってデータ表示の透過性を高めることができ、これによって値が特徴的な地域の位置をより把握しやすい。都市構造可視化計画の現在の表示方法は全体的な傾向をざっくりと掴むのであれば問題ないかもしれないが、詳細に状況を知りたい際にはすこぶる使い勝手が悪いと言わざるを得ない。

最後に、本サイトの表示ではグラフの色使いが不可解な点がある。図 2.7 は各メッシュ内を勤務地とする者の人数がグラフの高さで、その地区が公共交通利用圏という観点で土の段階に属するかが色で表現されていたが、この際赤～灰の 4 段階という他のデータと全く同じ配色が用いられていた。この配色は他のデータでは数値データの多寡を表現する際に用いられている色であり、このデータに限って同じ配色にもかかわらず数値データとは無関係というのは非常に誤解を招きやすい。データの表し方にはもう少し検討が必要ではないかと感じた。

## 参考文献

- [1] ひたちなか市：ひたちなか市第 3 次都市計画マスタープラン，2021.
- [2] 平井誠・鄭美愛・村山祐司：ひたちなか市における住宅団地居住者の持ち家取得行動—企業内デベロッパーが開発した柏野団地とさわ野杜団地を事例として—，地域調査報告，Vol. 22，pp.111-131，2000
- [3] 福岡県・国立研究開発法人建築研究所・日本都市計画学会都市構造評価特別委員会：都市構造可視化計画， <https://mieruka.city/>.
- [4] ひたちなか市：ひたちなか地区西部地区 地区計画，2010.
- [5] 朝日新聞：ひたちなかの大型商業施設「立地は控えて」 県商議所など要望 / 茨城県，2013.6.4.
- [6] 朝日新聞：(点検 20 年 県政の現場：3) 大型店進出、協議なく / 茨城県，2013.9.4.