

水戸市の都市構造とマスタープランの考察

国際総合学類 後藤さくら

(1) 対象地：水戸市

選んだ理由：出身地だから。都市計画の講義で公共交通の重要性について学んだが、水戸市内でそれが充実しているか疑問を持ったから。また、過疎化が進むとともに水戸市の中心部の過疎化や商業施設の衰退について気になっていたから。

マスタープランの正式名称：水戸市都市計画マスタープラン-第2次- ~持続可能なコンパクトなまち~

(2) 水戸市についての考察



図2 水戸市昼間人口 1980年



図1 水戸市昼間人口 2015年

水戸市の2015年の昼間人口について、最も多い2か所については、京成百貨店や複数の小中高等学校、水戸駅、自動車学校などが見受けられた(図1)。また、図1と図2を比較すると、人口総数にはそれほど大きな変化がないのに対し、人口集中区域が広がっていることが分かる。西部にあるオレンジの区域は内原駅、内原イオン周辺、水戸駅南部の区域は赤塚駅、茨城県庁周辺であることが分る。これによって都市が拡大していることが分かる。

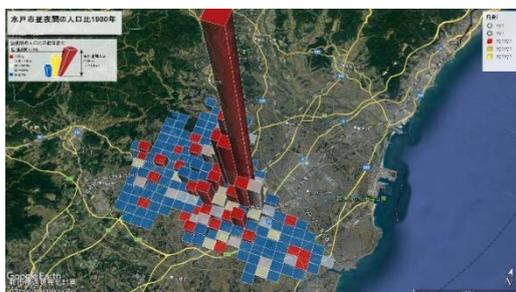


図3 水戸市昼夜間人口比率 1980年

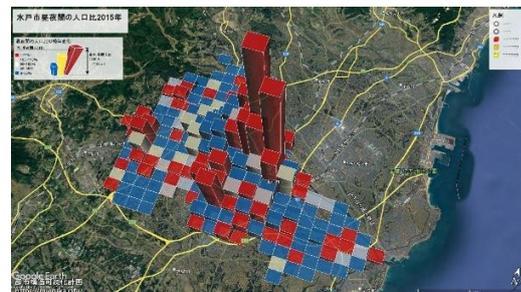
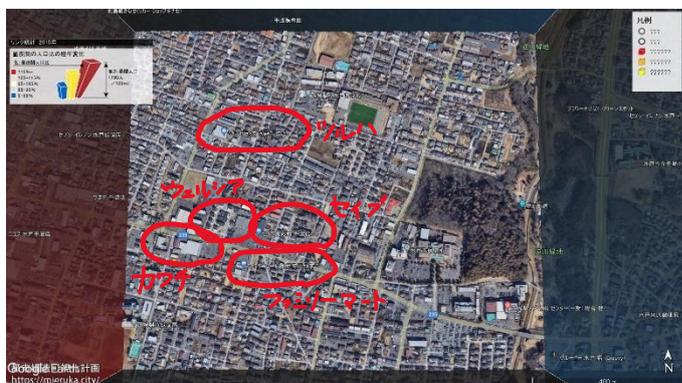


図4 水戸市昼夜間人口比率 2015年

また、2015年の昼夜間人口比率について見てみると、基本的に水戸駅周辺や学校周辺は昼夜間人口比率が高いことが分かる。赤塚駅、内原駅、茨城県庁付近も同様である。一方で、スーパーやドラッグストア、コンビニが近い所に住宅街が形成されていることが分かる。

(図4、図5)



昼夜間人口を図3と図4で比較してみると、昼間人口比率の高い区域が中心部以外へ拡大していること、中心部の昼夜間人口比率が低下していることが分かる。このことから、都市が水戸市中心部から拡大していることが読み取れる。

図5 千波町拡大地図



図7 水戸市販売額分布 1980年



図6 水戸市販売額分布 2010年

次に、2010年の販売額分布をしてみる(図7)。京成百貨店やイオンモール内原、水戸駅、開発公社ビル周辺などの区域で小売業年間販売額密度が4億/haを超えている。また、ドンキホーテや赤塚駅周辺、ホームセンター等の大型店舗がある区域は点在して販売額密度が高い。また、比較的国道沿いに販売額の高い区域が集中していることから、自家用車で買い物に行く人が多いことも予想される。また、図6と図7を比較すると、小売業年間販売額は全体として増加しており、販売額の高いエリアが水戸市中心部以外にも派生したことが分かる。また、内原や開発公社周辺など、販売額密度が水戸駅周辺と並ぶくらい高い区域が点在するようになった。このことから、事業所や商店が水戸市中心部の大工町や泉町以外の地域へ広がっていることが読み取れる。

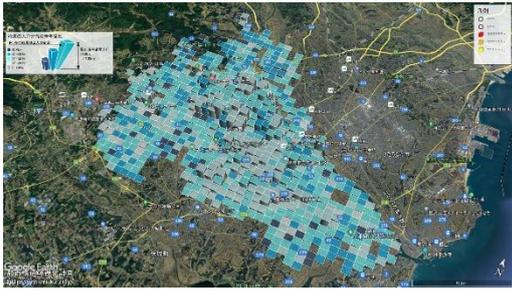


図 9 水戸市人口分布の経年変化 2020年



図 8 水戸市高齢化の状況 2010年

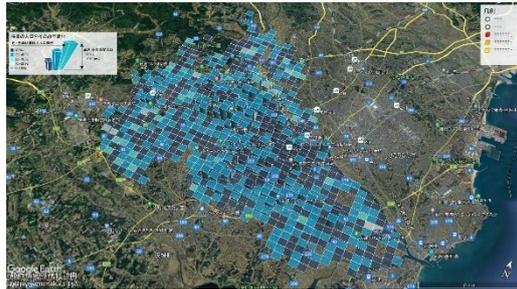


図 12 水戸市人口分布の経年変化 2050年

次に、図 8 より、水戸市の高齢化の状況を見てみると、市の中心部から同心円状に高齢者の人口割合が高くなっていることが分かる。水戸駅周辺の大工町、泉町付近では比較的高齢者人口割合は低い、30%を超える区域も少ない。多くの地域で20%を超えており、水戸市内でも高齢化が進んでいることが分かる。図 9、図 10 から水戸市の人口の経年変化について見てみると、全体として人口は減少しており、高

齢者の割合は増加していくと予想されている。中心部でも人口の減少は著しく、人口減少・高齢化は水戸市の活性化に大きく関わる問題になると考えられる。

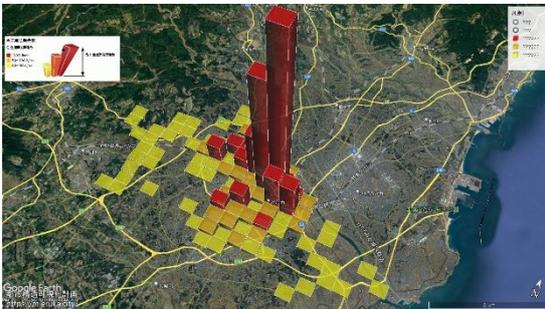


図 10 水戸市従業者数 1980年

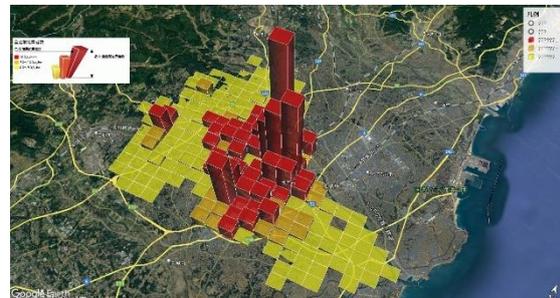


図 11 水戸市従業者数 2014年

水戸市の従業者数の経年変化を見てみると、全体として人口減少に伴い従業者数も減少しており、かつては水戸市中心部に集中していた労働力（図 10）が、図 1～図 6 で見てきた都市の拡大に伴って外側に流出していることが分かる（図 11）。高齢化に伴い労働者層人口は減少する一方で、労働力は各地に分散していることを考えると、都市中心部の過疎化や活気の減少が懸念される。



図 14 水戸市公共交通利用圏と高齢者分布の関係

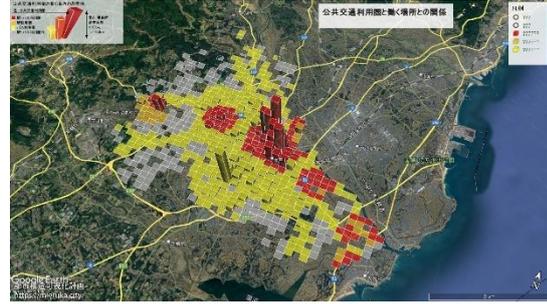


図 13 水戸市公共交通利用圏と働く場所との関係

水戸市公共交通利用圏と高齢者分布の関係を見てみると(図 13)、比較的駅・バス利用圏に住んでいる人が多いことが読み取れる。公共交通利用圏外で高齢者人口が多い区域には老人ホームが多く見受けられた。しかし、少なからず、市西部などの公共交通利用圏外に住む人もいるため、車持ちでなければ生活は不便であると考えられる。免許を返納した後の生活を考えると、人の力を借りずに 1 人で生活するのは困難だろう。このような地域では田畑が多く見受けられることから、農家が多く生活していると予想される。

次に、公共交通利用圏と働く場所との関係について見てみると(図 14)、駅・バス利用圏に事業所が多く、多くの場所で公共交通を利用しての通勤通学が可能であることが分かる。



図 15 水戸市通勤通学に公共交通を利用する人の割合

一方で、水戸市内で通勤通学に公共交通を利用する人の割合を見てみると(図 15)、勤務地や学校の多くが公共交通利用圏にあるのに対して、実際の利用者数は圧倒的に少ないことが分かる。駅周辺などは広い歩道が確保されているが、歩行者や自転車も少なかった印象がある。また、小中高生は徒歩、自転車、バスや電車など公共交通利用による通学が多いことを踏まえると、水戸市では車で通勤する人の割合がかなり高いと考えられる。

(3) マスタープランの内容についての批判

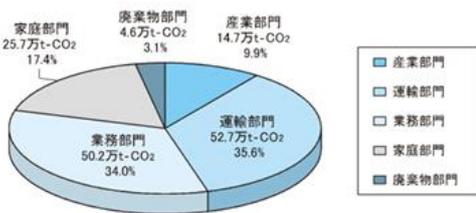


図 16 水戸市の部門別 CO₂ 排出量(2008 年度)

私が水戸市のマスタープランの課題として考えることは大きく二つある。まず、マスタープランにおいても、水戸市の運輸部門の CO₂ 排出量が多いことについて触れられている(図 16)。また、世帯当たり乗用車登録車両台数も、全国平均、人口規模の大

図-25 2010(平成22)年の各市の自動車利用率
(就業者・通学者の利用交通手段に占める自動車の割合)



(資料：国勢調査)

図 17 2010 年の各市の自動車利用率

使っていたバスの時刻表である。



図 19 水戸駅バス停時刻表

図 18 水戸駅バス停時刻表

きい県庁所在地 10 都市平均どちらも上回っている (2011 年)。図 17 から分かるように、やはり通勤通学の自動車利用率が高く、公共交通や自転車等の利用促進、幹線道路ネットワークの整備によって環境負荷を減らすことが課題であると考えられる。

路線バスについては IC カードの導入や、PR による利用促進が具体的施策として挙げられているが、私は路線バスの運行本数を増やすことが重要だと考える。図 18、図 19 は、私が高校生の時に実際に通学に

平日は多くても 1 時間に 3 本、ほとんどが 1, 2 本で運行している。行先によっては一日に数本しか運航していない路線も多く、土日はもっと運行本数が減っている。通勤通学ラッシュの時間帯のバスはとても込み合い、20 分ほどの距離でも乗っているのが苦痛だったことを思い出す。すし詰め状態のバスに長時間揺られ

るくらいなら、同じ渋滞に巻き込まれても自家用車に乗りたいと思う人は多いだろう。私の父も同じ家から駅方面に通勤していたが、バスは安くても混むから乗りたくないと言って自家用車で通勤していた。公共交通の利用を促進し、交通渋滞を解消するためにも路線バスの本数を増やすことが必要だと考える。もう一つの課題としては、中心市街地の活性化だと考える。近年、中心市街地の空き店舗率は向上し、家屋数が減少、駐車場が増加傾向にある。事業所や労働者は都市核周辺から外側へ流出している。さらに人口減少も伴い、中心市街地の活気は失われつつある。例えば、宮町にある水戸市宮下銀座商店街は、風情ある町並みを残しているが、閉店する商店が多く、人通りは少ない。魅力を知る人も随分と減ってしまったのではないかと感じる (図 20)。また、水戸駅北口のマルイ数年前閉店し、今ではほとんど店の入っていないビルがそのまま放置されている印象を受ける。一方で、無印良品、GU、UNIQLO の大型店舗



図 20 水戸市宮下銀座商店街



図 21 無印良品元吉田店

が元吉田町にオープンし、平日休日問わず賑わっている印象を受ける（図 21）。水戸市マスタープランでは土地利用について地域別構想がまとめられているが、商業分野における都市中枢機能をもっと集積する必要があると感じた。現在過疎化が進んでいる水戸市宮下銀座商店街は、規模が小さくても風情ある町並みとして観光スポットとして PR できる可能性がある。最近では川越や京都もその昔ながらの街並みが人気である。また、世間から注目されるようになれば出店したいと思う店舗が増えることも予想される。そして、活気を失いつつある水戸駅北口については、元吉田町にオープンしたような人気のある大型店舗を集めることによって、活気を取り戻せるのではないかと考える。現在では、内原駅や赤塚駅周辺、茨城県庁周辺が地域生活拠点としてだけでなく、商業の中心としての役割も

担いつつあるため（図 22）、都市中枢機能や労働力が分散してしまっているように感じる。

以上のように、水戸市マスタープランの課題としては、公共交通の更なる充実のための具体的施策の不足と、都市中枢機能の集積の推進であると考えます。

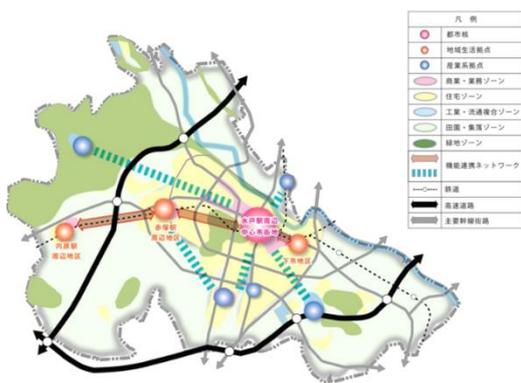


図 22 将来都市構造図

(4) 「都市構造可視化計画」サイトをさらに充実させるために付加されればよいと思う機能や工夫

実際にこのサイトを利用して見て、Google Earth でデータが可視化できるのがとても便利だと思った。地図の一部をクリックするとメッシュ番号と数値が吹き出しに表示されるが、その地域名を一発で把握することができなかつたため、

毎回拡大しなくても分かるように地域名も一緒に表示されると分かりやすいと思った。また、各都市のマスタープランのリンクにすぐに飛べるように、各都市のページの最初か最後にリンクが張ってあると分かりやすいと思った。

参照文献

日本都市計画学会都市構造評価特別委員会.(日付不明). 参照先: 都市構造可視化計画:
<https://mieruka.city/>

水戸市都市計画マスタープラン(第二次). (日付不明). 参照先: Mito City Official Site:
<https://www.city.mito.lg.jp/uploaded/attachment/11693.pdf>