

【概要版】

日立市都市計画マスタープラン

Hitachi City Planning  
Master Plan

日立市  
令和2年3月



# 目次

## ■都市計画マスタープランの改定について

- 1 計画見直しの背景 . . . . . 2
- 2 計画の位置付け . . . . . 2
- 3 現状 . . . . . 3

## ■まちづくりの課題

- 1 まちづくりの課題 . . . . . 4

## ■まちづくりの方針

- 1 都市づくりの理念と基本方針 . . . . . 6

## ■全体構想

- 1 拠点を明確にした都市構造 . . . . . 7
- 2 拠点の配置と交通ネットワーク . . . . . 8
- 3 土地利用のゾーニング図 . . . . . 9

## ■分野別構想

- 1 土地利用や開発に関する方針 . . . . . 10
- 2 まちの基盤に関する方針 . . . . . 11
- 3 まちの安全・安心づくりに関する方針 . . . 13

## ■地域別構想

- 1 十王地区 . . . . . 15
- 2 豊浦地区 . . . . . 16
- 3 日高地区 . . . . . 17
- 4 本庁地区 . . . . . 18
- 5 多賀地区 . . . . . 19
- 6 南部地区 . . . . . 20

## 1 計画見直しの背景

本市では、2000年（平成12年）に、現行の「日立市都市計画マスタープラン」を策定し、少子高齢化の進展や市民生活・産業活動の広域化、安全で質の高い暮らし方を望む市民意識の高まりなどの社会情勢の変化に対応した都市づくりを進めてきました。

しかし、計画の策定から20年が経過し、この間には、予想を上回る速さでの人口減少・少子高齢化の進展や経済の低迷、東日本大震災の発生による甚大な被害など人々の意識や生活に変化を与える様々な出来事があり、都市づくりへの新たな課題が顕在化してきていることから、これらの変化や課題に対して的確な対応をするとともに、これまでのまちづくりを点検し、今後のまちづくりの方向性を再確認する必要が生じています。

また、2012年（平成24年）に市の最上位計画である「日立市総合計画」が策定され、併せて各分野別計画の改定も進んでいます。さらに、国土政策の方向性を示す「国土形成計画」や都市計画区域の都市づくりの基本方針を定めた「日立都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（通称：日立都市計画区域マスタープラン）」などの見直しも行われており、これらの計画との整合を図った計画の見直しの必要性も生じています。

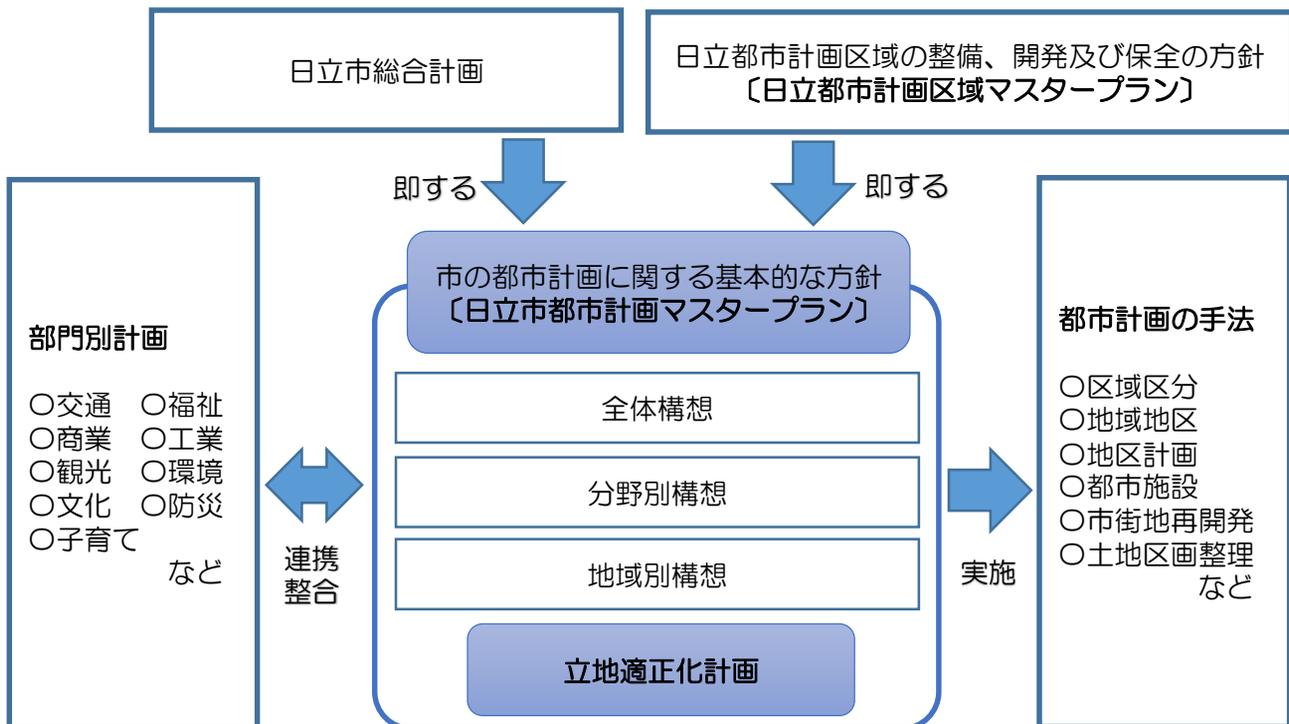
こうした背景を踏まえ、新たな都市の将来像の具現化と、社会経済情勢を見据えた実効性のあるまちづくりを進めるため、計画の見直しを行うものです。

## 2 計画の位置付け

都市計画マスタープランは、都市計画法第18条の2の規定に基づき、市の上位計画である「総合計画」や、茨城県が定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」などとの整合を図りながら、市の都市計画に関する基本的な方針を定めるものです。

まちづくりの具体性ある将来ビジョンを確立し、望ましい都市の将来像の実現するため、本市の都市計画マスタープランには、まちづくりの理念や都市計画の目標、全体構想、分野別構想、地域別構想などを定めることとし、その実現に向けて計画的な整備を推進していくこととします。

### ■都市計画マスタープランと他の計画の関係



### 3 現状

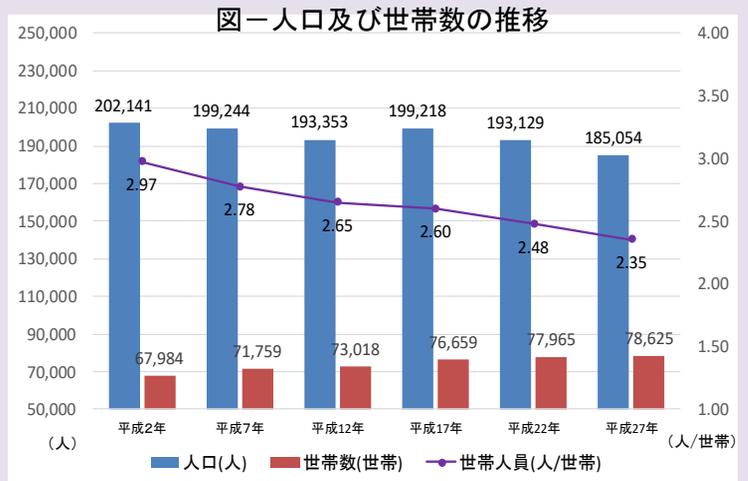
#### (1)人口及び世帯数の推移

国勢調査による本市の人口は、1983年（昭和58年）の20万6,260人をピークに減少傾向となっています。

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

※参考値

茨城県常住人口調査では、2019年（平成31年）4月1日現在の常住人口は、17万7,088人となっている。



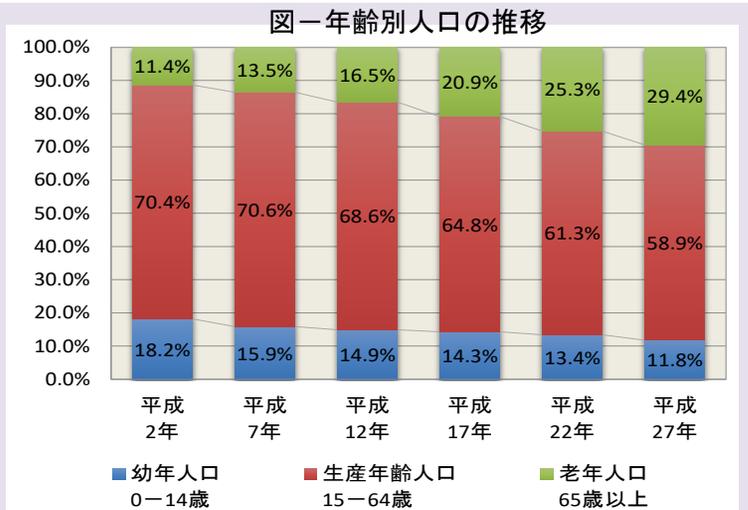
出典 国勢調査

#### (2)年齢別人口の推移

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

※参考値

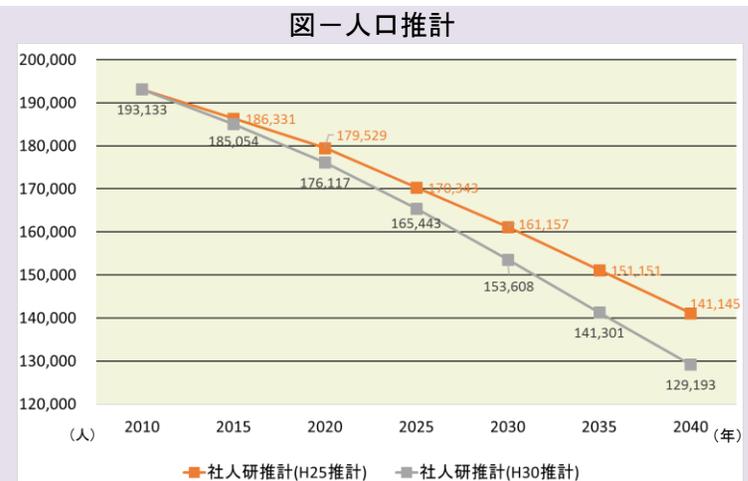
茨城県常住人口調査では、2019年（平成31年）4月1日現在、幼年人口10.6%、生産年齢人口57.6%、老年人口31.8%の割合となっている。



出典 国勢調査

#### (3)将来人口の見通し

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

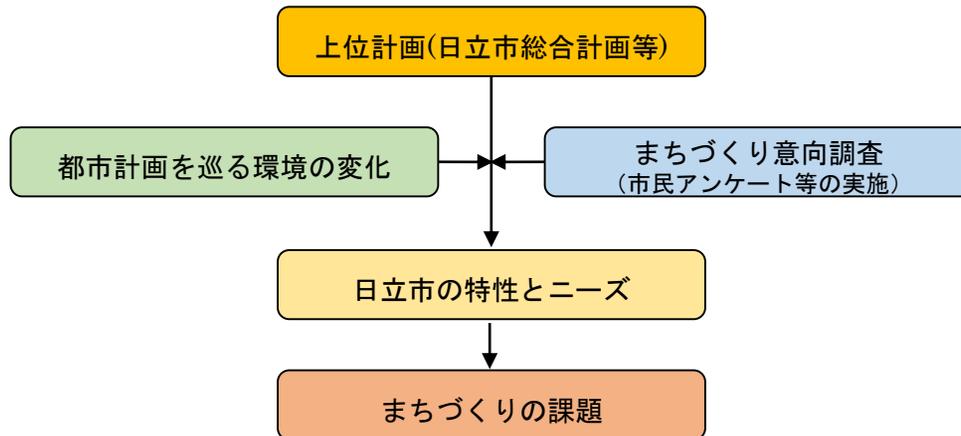


出典 国立社会保障・人口問題研究所

# 1 まちづくりの課題

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

図一まちづくりの課題の整理



## □都市計画の視点から優先的に対応すべき課題□

### 1 人口減少と産業構造の変化に対応した都市の集約

今後の人口減少・少子高齢化、産業構造などの社会情勢の変化に対応した持続可能な都市経営を実現するためには、既存の生活環境は維持しつつも、都市の拠点及び生活の拠点への都市の生活を支える機能（以下「都市機能」という。）の計画的な集約や、緩やかな居住の誘導など、都市構造の転換を図ることが必要です。



### 2 生活利便性を提供する都市機能の確保

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



### 3 多様化する暮らし方に対応した都市空間の提供

多様化する暮らし方や、インターネットを始めとする情報通信技術の進展により、都市空間や都市機能に対するニーズにも変化が見受けられることから、今後は単なる生活利便性や機能性だけではなく、「日上市で暮らす価値」や、人を惹きつける「魅力となる要素」を提供することが必要です。



## 4 移住・定住と交流を促進する魅力を持つ都市機能の充実

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

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

※インバウンド (Inbound) ...外国人が訪れてくる旅行のこと。



写真—多くの人が訪れるかみね公園

## 5 公共交通や情報通信技術を活用した道路・交通ネットワークの充実

南北に細長い地形を有する本市では、幹線道路に交通が集中し、慢性的な交通渋滞が発生する原因となっており、まちづくりの大きな課題となっています。交通渋滞の解消による移動性や利便性の向上には、幹線道路の整備による道路ネットワークの強化はもちろんのこと、公共交通ネットワークの適切な見直しや更なる充実、自動運転等の情報通信技術の活用などの検討などが重要です。

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



写真—バス専用道路と併せて整備した道路

## 6 安全・安心を提供する基盤と環境の整備

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

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



写真—十王川の河川改修工事

## 7 市民や事業所との協働によるまちづくりの推進

近年、民間事業者によって、企業跡地が商業施設や住宅に転換され、日常生活や居住の新たな拠点が形成されています。このような拠点を有効活用するため、官民が連携・協働し、拠点性の更なる向上や拠点への移動利便性の確保を進めていくことが重要です。また、地域の特性をいかした魅力あるまちづくりの推進には、多世代の市民や、本市の特色であるコミュニティの意見を反映することが必要と考えられます。



写真—地域の方々による美化活動

## 1 都市づくりの理念と基本方針

### (1) 都市づくりの理念

#### ■コンパクトで機能的なまち

日立市では、少子高齢化が進行し、2018年（平成30年）の2月に人口が18万人を下回るなど、今後も人口の減少が予想されています。

人口が減少すると、都市を支える一人当たりの負担が増え、これまで整備された社会インフラを全て維持することが難しくなります。そのため、これからも「暮らしやすく魅力にあふれるまち」であり続けるためには、より効率的な投資ができるようなまちの構造へと転換していく必要があります。

#### ■惹きつける力のあるまち

機能性や利便性などの「まち」に求められる基本的な要素だけでなく、人を惹きつける魅力となる要素を充実させ、「日立市に住む価値」を提供できるよう努めます。

また、市民のみなさんや民間事業者などの視点や創造性を活用し、官民が一体となったまちづくりが実現できる仕組みづくりを進めます。

### (2) 将来都市像

コンパクトで機能的なまちづくり

惹きつける（交流・移住）力のあるまちづくり

目標とする将来都市像

**明日を拓く 都市をつなぎ 人を結ぶまち**

～「暮らしを身近に、市民が主役の舞台づくり」へ～

### (3) 基本方針

基本方針1	都市機能・居住機能の集約に対応した計画的な拠点の配置とネットワーク
基本方針2	誰もが暮らしやすく魅力あふれるまちづくり
基本方針3	地域特性や「まちの資産」を活用した都市空間の形成

### (4) 目標年次及び目標人口、対象区域

目標年次	おおむね20年後の2040年（令和22年）
目標人口	14万人（日立市人口ビジョンの将来目標による）
対象区域	都市計画区域内（ただし、一部の区域外の住宅団地を含む）

## 1 拠点を明確にした都市構造

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

拠点機能	拠点誘導のあり方
<p><b>【都市拠点(鉄道駅周辺)】</b> ○都市内や周辺地域を対象とする機能を有する拠点</p> <p><input type="checkbox"/> 中心商業業務 (日立駅)</p> <p><input type="checkbox"/> 地域生活業務 (日立駅以外)</p>  <p>写真－日立駅周辺</p>	<p>○市内外との交通結節点である高い利便性・移動性をいかし、今後も都市活動の中心を担うことが期待されることから、不足する施設の適切な誘導のほか、産業・交流・居住機能等をバランスよく配置します。</p> <p>○画一的ではなく、地域の特性などを踏まえた特色ある拠点形成を図ります。</p>
<p><b>【生活支援型拠点】</b> ○日常生活の中心となる拠点</p> <p><input type="checkbox"/> 幹線道路沿道 (田尻、兔平等)</p> <p><input type="checkbox"/> 地域密着 (金沢団地、南高野)</p> <p><input type="checkbox"/> BRT沿線 (大沼、水木)</p>  <p>写真－兔平地区周辺の商業施設</p>	<p>○主に住居系市街地及びその周辺において、日常生活に不可欠な機能を適切に配置し、利便性の向上を図ります。</p>
<p><b>【機能別拠点】</b> ○機能別に集約化を図る拠点</p> <p><input type="checkbox"/> 産業拠点</p>  <p>写真－LNG基地(茨城港日立港区)</p> <p><input type="checkbox"/> 広域集客拠点</p>  <p>写真－かみね公園</p> <p><input type="checkbox"/> 交流拠点</p>  <p>写真－池の川さくらアリーナ</p>	<p>○産業施設や広域集客施設、観光・交流施設等を中心に、施設周辺の地域資源などを一体的に活用することで、多面的で魅力ある拠点形成を図ります。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>■ 産業拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 茨城港日立港区及びその後背地周辺</li> <li><input type="checkbox"/> 常磐自動車道IC周辺</li> <li><input type="checkbox"/> 工業専用地域</li> </ul> <p>■ 広域集客拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 道の駅日立おさかなセンター周辺</li> <li><input type="checkbox"/> かみね公園周辺</li> <li><input type="checkbox"/> 鶴の岬周辺</li> <li><input type="checkbox"/> 日立市公設地方卸売市場跡地</li> </ul> <p>■ 交流拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 池の川総合公園周辺</li> </ul> </div>

## 2 拠点の配置と交通ネットワーク

### 目指すべき都市構造

- 多極ネットワーク型コンパクトシティの実現
- 公共交通利便性の強化及び拠点間の連携強化
- 多様な生活スタイルを提供できる都市構造

-  都市拠点型(中心商業業務)
-  都市拠点型(地域生活業務)
-  生活支援型
-  産業拠点
-  交流拠点
-  広域集客拠点

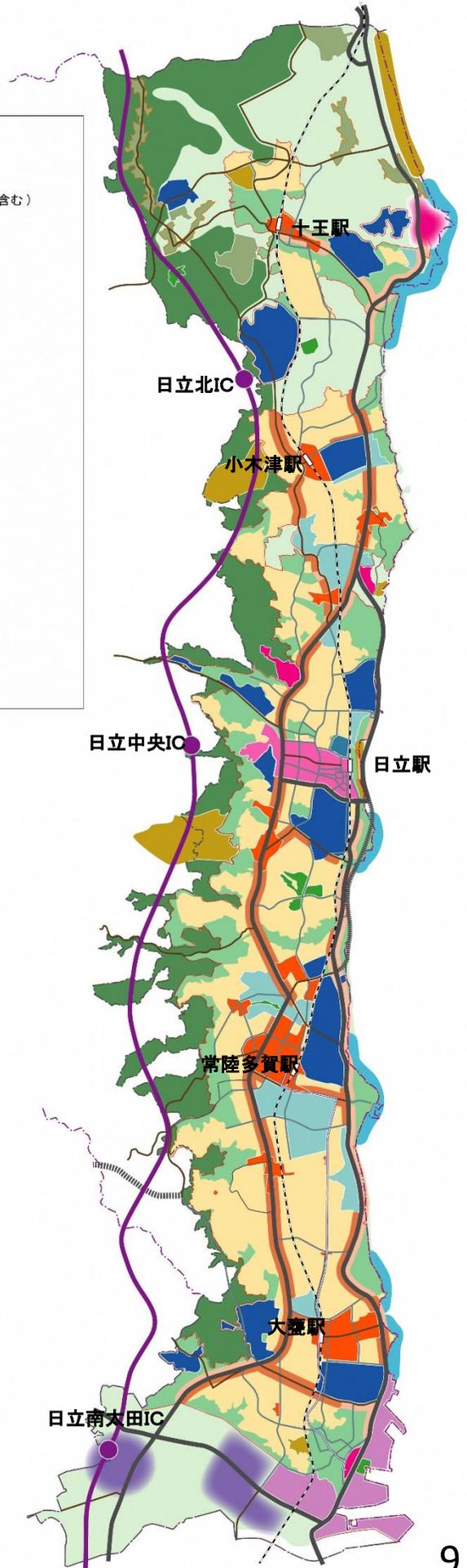
- 4つの縦軸
-  山側軸
  -  国道6号軸
  -  中央軸
  -  海側軸



凡 例	
	国道
	県道
	高速道路
	ひたちBRT

### 3 土地利用のゾーニング図

居住系ゾーン	
<b>居住促進ゾーン【居住誘導区域(立適)】</b>	○公共交通の基幹軸であるJR駅やBRT周辺、運行頻度が高いバス路線(国道6号、県道日立いわき線、市道24号線(中央線)等の沿線。(ただし、災害発生のおそれのあるエリアは除く。) ○公共交通の利便性をいかし、今後、積極的な住宅の誘導により定住促進を図り、都市のコンパクト化を目指す。
<b>居住環境維持保全ゾーン【居住誘導区域の外周エリア】</b>	○運行頻度が低いバス路線の沿線や、バス停までの距離が離れている、市街化区域内の居住促進ゾーン以外のエリア。 ○空き家・空き地の有効活用や適正な管理により、良好な既存の住環境の維持保全を図る。
<b>田園居住ゾーン【市街化調整区域内の一段の集落や住宅団地】</b>	○農地や豊かな自然環境をいかした住環境の創出を図る。
商業系ゾーン	
<b>中心商業業務ゾーン【日立駅周辺】</b>	○市の中心となる都市拠点として、駅への近接性をいかし、商業・業務系などの都市機能の集積や、都市景観の向上を図る。 ○複合住宅や都市型住宅を誘導し、駅周辺における定住人口の回復と既存商業施設における足元商圏人口を確保する。
<b>地域生活業務ゾーン【他の駅周辺、田尻・兎平・諏訪・金沢など】</b>	○日常生活に必要な施設(商業、医療など)が一定程度集積するエリア。 ○地域生活の拠点として更なる生活サービス施設の集約を図り、公共交通ネットワークで居住地や各拠点、駅へのアクセス性を高める。
<b>幹線道路沿道ゾーンA 幹線道路沿道ゾーンB【国道・県道沿道など】</b>	○市街地内の主要な幹線道路沿道の利便性をいかし、ロードサイド型店舗等の立地を図るエリア。
産業系ゾーン	
<b>大規模生産施設ゾーン【大規模事業所集積エリア、工業団地】</b>	○本市のものづくり既存産業集積の強みをいかし、更なる産業の集積を図る。
<b>港湾ゾーン【茨城港日立港区、後背地】</b>	○物流・エネルギー供給拠点の日立港区や、既存産業の立地をいかし、更なる産業の集積を図る。
<b>住工複合ゾーン【中小の工業と住宅が混在する準工業地域など】</b>	○住宅と工業が共存できる住環境と操業環境の維持、保全を図る。
<b>新産業集積ゾーン【日立南太田IC周辺、日立港区後背地】</b>	○広域交通の利便性、日立港区のポテンシャル、既存産業の立地をいかし、新たに産業の集積を検討する。
交流系ゾーン	
<b>公園・緑地ゾーン【池の川総合公園、十王パノラマ公園周辺、折笠スポーツ広場、なぎさ公園など】</b>	○市街地の緑の空間として、幅広い年齢層が身近に交流できる魅力ある憩いの拠点形成を図る。
観光・レクリエーション系ゾーン	
<b>広域集客ゾーン【鶴の岬、公設市場跡地、かみね公園、道の駅】</b>	○観光・レジャー、娯楽などの地域資源をいかし、求心性を高めて、魅力を外に向けて発信し、広域集客力のアップによる交流の促進を図る。
<b>地域資源活用ゾーン【小木津山自然公園、助川山市民の森など】</b>	○海や山の自然、景観などの地域資源をいかし、魅力の向上による交流の促進を図る。
<b>海の活用ゾーン【各海水浴場周辺】</b>	○各海水浴場の特性と、点在する地域資源を活用し、海水浴場周辺一体で海の魅力を感じるエリアの創出を図る。
自然系ゾーン	
<b>農地集落ゾーン【市街化調整区域】</b>	○農業生産環境の維持や集落の保全を図る。
<b>山林自然環境ゾーン【国有林など】</b>	○緑豊かな山林の継承を図る。



## 1 土地利用や開発に関する方針

### (1) 土地利用規制

少子高齢化による人口減少が進行する中で、都市の魅力とにぎわいを創出し、新たな定住人口を確保していくために、鉄道の各駅周辺やひたちBRT沿線といった利便性の高い地域や、計画的に開発された住宅地などの生活の拠点となっている地域に都市機能及び居住機能を集積した上で、これらの地域のアクセス性の向上を図ることで、暮らしやすく魅力のある都市構造の実現を目指します。

主な  
施策

- ひたちBRTまちづくり事業
- 都市計画変更調査事業
- 産業団地整備事業
- 日立港区後背地～日立南太田IC周辺地区開発研究事業

### (2) 地域地区

既成市街地については、多様化する暮らし方に対応したまちづくりを進めるための土地利用更新が必要となる場合には、上位計画等と整合した地域地区の随時変更を行います。

また、工場や社宅の跡地等の土地利用の転換や、コンパクトなまちづくりを進める上で計画的な拠点形成に対応した地域地区の変更を行います。

主な  
施策

- 山側住宅団地再生プロジェクト検討事業
- ひたちBRTまちづくり事業

### (3) 市街地形成(整備)

市街地形成(整備)においては、空き地・空き家の利活用や民間事業者による権利変換型の面的な市街地開発事業の推進を図るとともに鉄道駅周辺や低未利用地が多く見られる地区における土地利用の更新・転換を検討します。

また、鉄道駅周辺等の都市の拠点への居住を促進するため、基盤整備と連携しながら、「まちなか居住」の利便性や魅力を高める施策を講じます。

なお、このような市街地形成においては、基盤施設と都市機能を一体的に整備する必要があることから、民間事業者等との連携強化や情報通信技術の活用を図りながら適切に都市機能の配置・誘導を進めます。



主な  
施策

- 市街地再開発等導入検討事業
- 常陸多賀駅周辺地区整備事業
- まちなか空き店舗活用事業
- 空き家適正管理対策事業
- 山側住宅団地再生プロジェクト検討事業
- 日立地域Maas実証実験

### (4) 開発誘導

市街地内の土地利用更新や都市機能の集積を促進するためには、まちづくり施策と併せて民間活力の活用も重要となることから、民間事業者等との連携を図りながら、適正かつ効果的な開発許可制度の運用の下、市街地におけるにぎわいや活力の確保を図ります。

また、市街化調整区域については、自然や農林漁業との調和を図りながら、適正な土地利用を誘導します。

主な  
施策

- 中心市街地企業誘致促進事業

## 2 まちの基盤に関する方針

### (1) 道路整備

市内の交通渋滞の緩和や、ものづくりのまちとしての物流を担う幹線道路の機能強化が求められているため、鉄道・ひたちBRTなどの公共交通との連携やバリアフリー化等に配慮しながら、適切な道路整備を進めます。



主な  
施策

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> 地域公共交通再編事業      | <input type="checkbox"/> 交通バリアフリー推進事業      |
| <input type="checkbox"/> 国道6号整備促進事業      | <input type="checkbox"/> 市道3号線（東滑川町地内）改良事業 |
| <input type="checkbox"/> 市道9号線（通勤道路）改良事業 | <input type="checkbox"/> 市道24号線（中央線）改築工事   |

### (2) 公共交通網の整備

超高齢社会へと移行する中、鉄道や路線バスなどの交通手段の必要性はますます高まることが予想されます。誰もが移動しやすく、人にやさしい交通環境の充実を図るため、交通事業者と連携しながら公共交通網の整備を進めます。



主な  
施策

- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> 新交通（BRT）導入事業（第Ⅱ期・Ⅲ期）   | <input type="checkbox"/> 地域公共交通再編事業     |
| <input type="checkbox"/> 高齢者おでかけ支援事業            | <input type="checkbox"/> 日立地域Ma a S実証実験 |
| <input type="checkbox"/> 公共交通政策検討事業（パートナーシップ事業） | <input type="checkbox"/> 中型自動運転バス実証運行   |

### (3) 自転車歩行者ネットワーク

近年、都市部における自転車利用の利便性が再認識されるとともに、道路交通法の改正により、幹線道路において自転車通行帯の重要性が高まっています。

また、市街地の集約・まちなか居住を推進する中では、「歩いて暮らせるまちづくり」が重要な視点になります。さらに、今後、公共交通を活用したまちづくりや観光交流分野においても歩行者や自転車の環境整備が重要となることから、市街地における自転車歩行者ネットワークの構築を目指します。



主な  
施策

- |                                       |   |
|---------------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> 交通バリアフリー推進事業 | <input type="checkbox"/> 歩行者にやさしいバリアフリー事業 |
| <input type="checkbox"/> 交通安全施設整備事業   | <input type="checkbox"/> 横断歩道橋改修事業        |
| <input type="checkbox"/> 歩道整備事業       |   |

### (4) 公園・緑地

都市公園は、市民の憩いの場であるとともに、防災やレクリエーションなど多様な機能を有していることから、必要に応じて公園施設の改修やリノベーションなどによる魅力向上を図りながら、長期的な視点に基づく維持・管理体制の構築を図ります。

緑地については、市街地内の緑のオープンスペースや修景空間として、見るだけでなく親しめる空間としての整備を進めます。



主な  
施策

- |  |                                     |
|--|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 小木津山自然公園拡張整備事業    | <input type="checkbox"/> 公園すてき化整備事業 |
| <input type="checkbox"/> 公園管理パートナーシップ事業    | <input type="checkbox"/> 桜の保護育成事業   |
| <input type="checkbox"/> かみね公園モデル整備地区桜植栽事業 | <input type="checkbox"/> 平和通り桜更新事業  |

## 2 まちの基盤に関する方針

### (5) 公共下水道

本市の公共下水道（污水）については、ほぼ整備が完了していることから、今後は、管路施設の維持・管理が施策の中心となります。人口減少を踏まえ、持続可能な下水道事業を目指し、事業の効率化や経営基盤の強化に努めます。

また、公共下水道（雨水）についても、浸水被害の防止を目的に整備を進めてきた雨水排除施設の整備がおおむね完了しています。今後は、河川管理者と連携して浸水被害の防止に資する整備に取り組むとともに、施設の老朽化対策を中心に事業を進めます。



主な  
施策

- 管路施設改築更新事業
- 池の川処理場等設備改良事業
- 雨水対策事業
- 管路施設耐震化事業
- 池の川処理場施設耐震化事業

### (6) 河川・水路

本市の河川・水路は、多くが市街地を流下する都市型河川であり、流下速度が早く遊水機能が少ないことが特徴となっています。治水は、安全・安心な生活を送る上で基本であり、本市の河川・水路の特性を踏まえた施策に取り組みます。



主な  
施策

- 準用河川大川改修事業
- 河川・排水路改修事業
- 津波防護施設整備事業
- 調整池機能管理事業

### 3 まちの安全・安心づくりに関する方針

#### (1) 都市防災

2011年（平成23年）3月11日に発生した東日本大震災は、本市における災害として記憶に新しいものとなっています。災害への対応は、市民の生命財産を守る最も重要な基本施策の一つであり、安全・安心な生活を営む上で不可欠です。

都市においては、災害発生に伴うライフラインの途絶、火災の発生、家屋や宅地被害等、多面的な被害の発生が予測されるため、地域防災計画との整合を図りながら、減災という視点から被害の発生を最小化するとともに災害発生時の円滑な避難誘導に取り組みます。



主な  
施策

- 津波防護施設整備事業
- 住宅・建築物耐震改修促進事業
- 防災体制整備事業
- 応急給水体制整備事業
- 住宅防火対策推進事業
- 河川・排水路改修事業
- 洪水避難施設整備事業
- 避難所Wi-Fi整備事業

#### (2) 景観・環境

本市が有する海や山などの豊かな自然景観のみならず、鉄道駅周辺や市街地内の幹線道路沿道等の景観は、来訪者や市民に「日立のまち」をイメージさせる重要な要素です。

また、住宅地における景観は、当該住宅地の資産価値や安全性を示す要素にもなることから、住民や民間事業者と連携し、地区計画や各種協定等の活用を図りながら、良質な市街地景観の形成を目指します。



主な  
施策

- 都市景観形成推進事業
- 観光資源活用事業

#### (3) 人にやさしいまちづくり

子どもから高齢者に至るまでの障害者への対応、外国人観光客に対するおもてなし等の面から、誰もが安心して快適に利用できるよう、基盤整備と連携しながらバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化に取り組み、人にやさしいまちづくりを推進します。



主な  
施策

- 交通バリアフリー推進事業

### 3 まちの安全・安心づくりに関する方針

#### (4) 維持管理コストの適正化

人口減少・少子高齢化により今後も厳しい財政状況が予測される中でも持続可能なまちづくりを進める上では、既存の公共施設を有効活用することが重要であることから、公共施設等総合管理計画や長寿命化計画に基づく維持管理・修繕に取り組むとともに、施設の集約化についても検討を進めます。

主な  
施策

□公共施設マネジメント推進事業

#### (5) 連携・協働によるまちづくり

魅力あるまちづくりを進めるためには、住民や民間事業者との連携・協働が不可欠になっています。人口減少や高齢化が進行する中、住民や民間事業者とこれまで以上に密接な関係を構築しながら、誰もが主体性を持ったまちづくりを進めます。



主な  
施策

□コミュニティ活動のあり方検討事業      □パートナーシップ事業（公園）

地域別構想は、全体構想との整合を図りつつ、地域の特性（現状・実情）を踏まえて地区の課題やまちづくりの方針を示し、地域ごとの将来のあるべき姿を示すものです。地域別構想は、十王、豊浦、日高、本庁、多賀、南部という支所単位で策定することとします。

## 1 十王地区



### ■ 主な土地利用の方向性

#### 【地区全体】

- 住宅と農地が共存する良好な住環境の創出を図ります。
- 豊かな自然環境と情緒をいかした都市形成に努めます。

#### 【市街化調整区域、区域指定の居住地】

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

#### 【十王駅周辺】

- 十王地区に居住する住民の生活利便性の維持のため、十王駅周辺に日常生活で不足する都市機能の充実を図ります。
- 十王駅周辺の都市環境の向上のため、十王川の洪水対策の促進を図るとともに、災害発生時における避難誘導等について周知強化を図ります。

#### 【鵜の岬周辺】

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

## 2 豊浦地区



### ■ 主な土地利用の方向性

#### 【地区全体】

- 豊かな自然環境と情緒をいかした都市形成に努めます。
- 十王駅や小木津駅へのアクセスを確保する公共交通ネットワークを形成します。

#### 【十王駅周辺】

- 既成市街地の機能維持や計画的に整備された住宅地周辺に不足している都市機能の誘導を検討します。
- 津波浸水想定区域での居住の在り方を検討します。

#### 【県道十王停車場川尻線沿道】

- 県道十王停車場川尻線沿道では、十王駅周辺市街地と連携し都市機能の集約を図ります。

#### 【折笠地区周辺】

- 収穫体験ができる観光ぶどう果樹園のブランド化や田園景観の向上などによる交流人口の拡大を図ります。

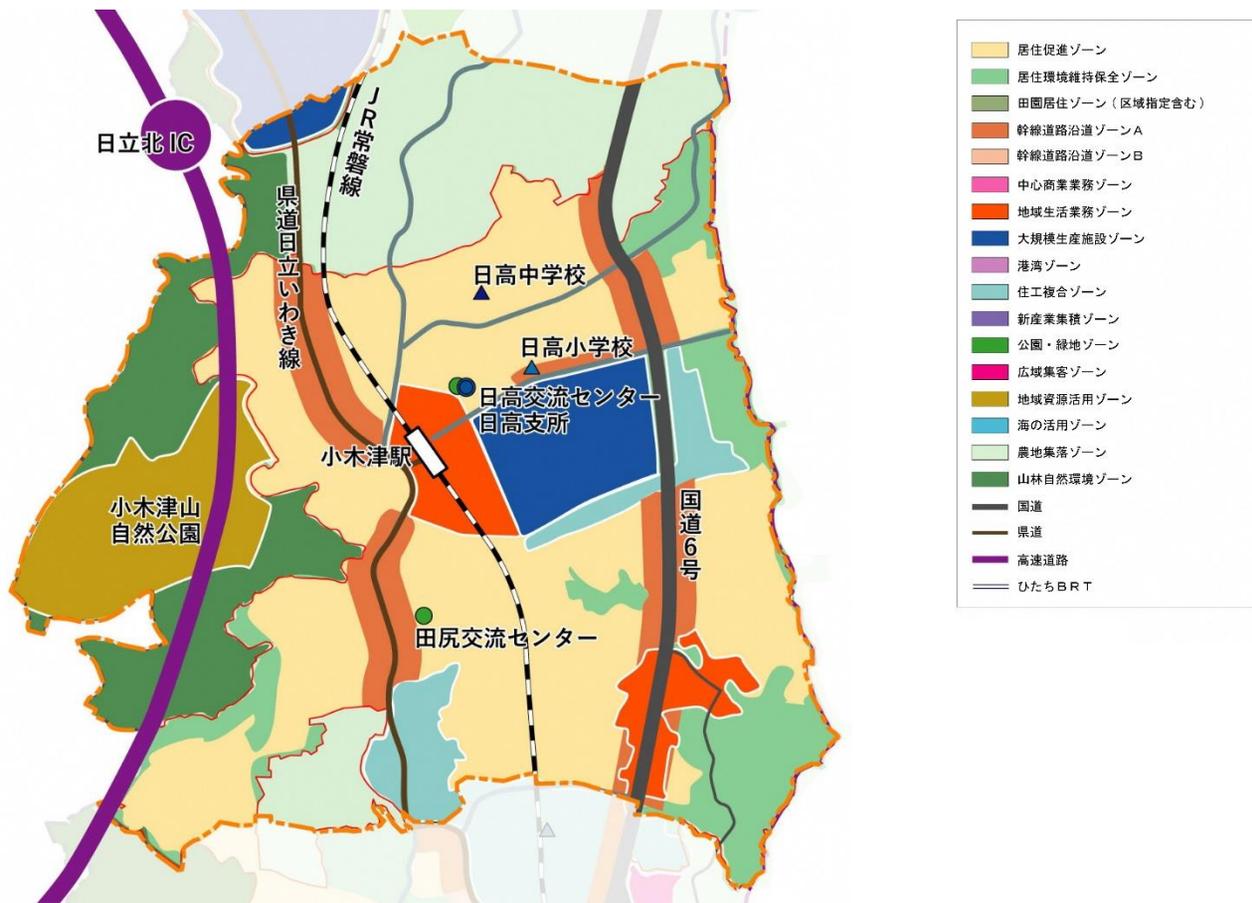
#### 【旧道沿道（川尻港周辺）】

- 昔ながらの雰囲気漂う陸前浜街道（川尻宿）や酒蔵などの歴史的資産の活用を検討します。

#### 【折笠スポーツ広場】

- 折笠スポーツ広場を活用したスポーツやレクリエーション活動の向上を図ります。

### 3 日高地区



#### ■ 主な土地利用の方向性

##### 【地区全体】

- JRを挟んだ東西における生活利便機能の維持・確保を図ります。
- 地域間の移動性を高める道路ネットワークの強化を進めます。

##### 【小木津山自然公園】

- 市街地に近接する小木津山自然公園を活用し、自然に触れあえる暮らし方を提供します。

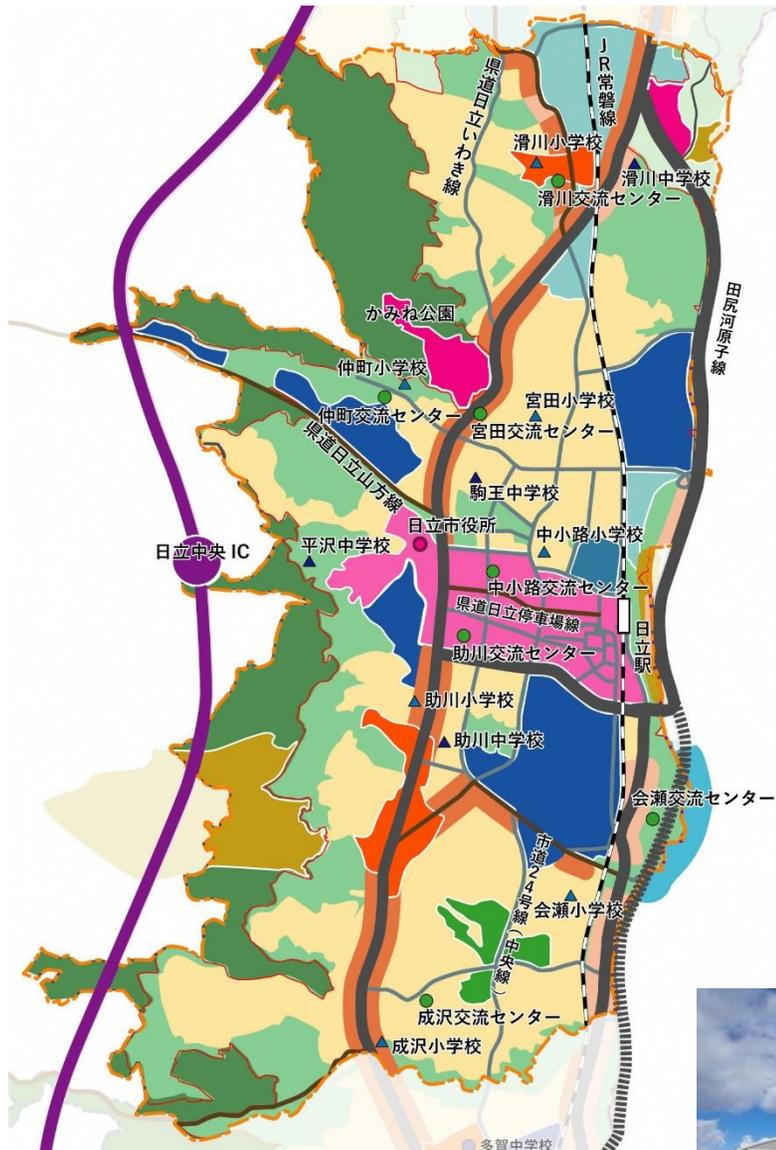
##### 【小木津駅周辺】

- 小木津駅周辺において拠点形成を誘導します。
- 小木津駅前市街地では、良好な居住環境の形成や生活利便機能の充実を図ります。
- 低未利用地を活用した魅力ある拠点形成を目指します。

##### 【幹線道路沿道】

- 国道6号沿道では、生活利便機能を有する拠点の充実を図ります。

## 4 本庁地区



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



### ■ 主な土地利用の方向性

#### 【地区全体】

- 現在の生活利便施設の集積を踏まえつつ、公共交通やひたちBRTの延伸を考慮した拠点形成を誘導します。
- 景観形成やオープンスペースの活用に取り組みなど、生活空間における身近なレクリエーション機能の充実を図ります。
- 都市間や地域間の移動性を高める道路ネットワークの強化を進めます。

#### 【池の川総合公園周辺】

- 市街地周辺の自然とともに、市街地内の公園・緑地等をいかした生活環境を提供します。

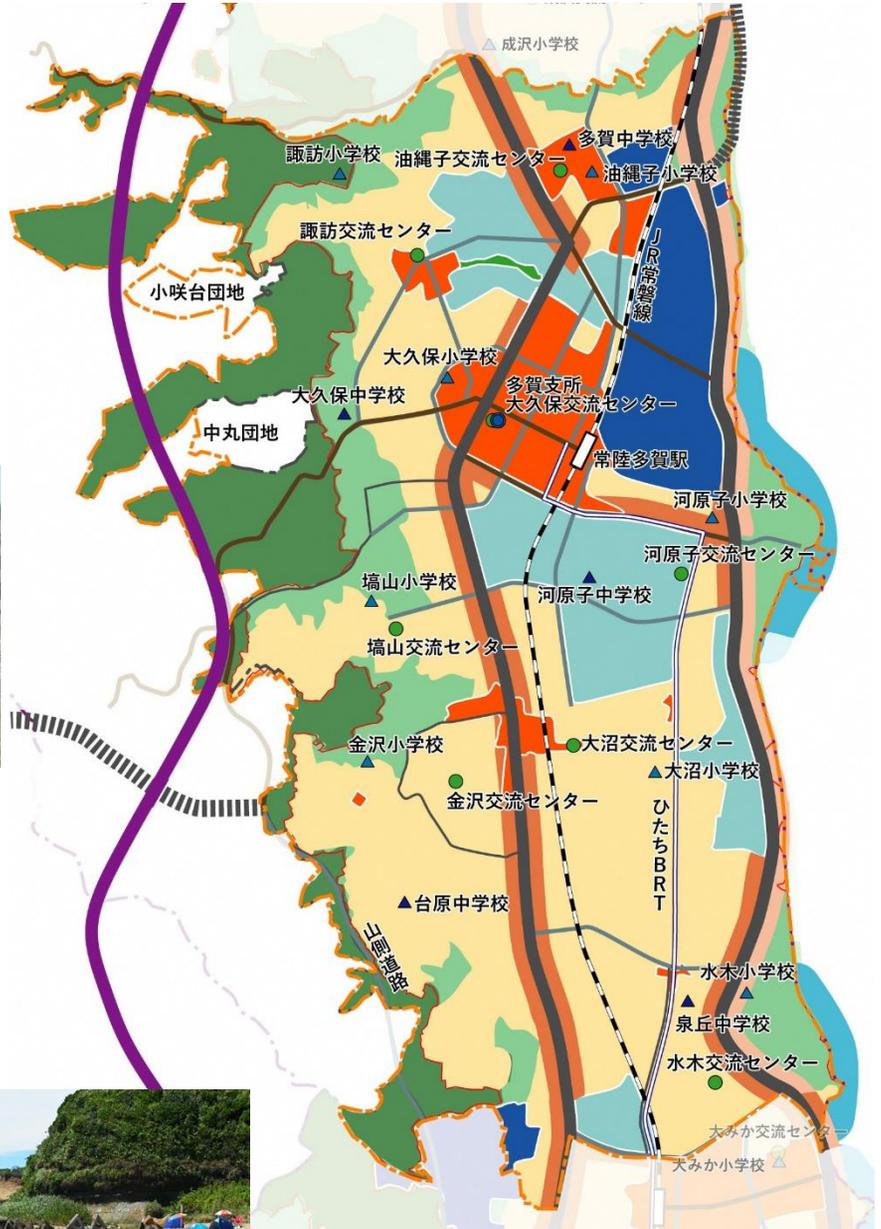
#### 【日立駅周辺】

- 中心的な拠点にふさわしい多様な都市機能の集積を目指します。
- にぎわいの創出や定住人口の確保のため、市街地再開発等による低未利用地の土地利用転換を検討します。
- 日立の顔として、若者に好まれるような魅力ある都市空間の形成を図ります。

#### 【かみね公園】

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

## 5 多賀地区



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



### ■ 主な土地利用の方向性

#### 【地区全体】

- 常陸多賀駅の機能強化や、ひたちBRTへのアクセスを確保する公共交通ネットワークを形成します。
- 市街地周辺の自然とともに、市街地内の公園・緑地等をいかした生活環境を検討します。
- 都市間や地域間の移動性を高める道路ネットワークの強化を進めます。

#### 【常陸多賀駅周辺】

- 低未利用地を活用した計画的な都市機能集積を目指します。
- 交通結節機能の更なる強化を行うとともに、生活利便性の向上や魅力向上に資する都市機能の誘導を実現するため、市街地再開発等によるまちづくりを推進します。
- 住宅政策と連携しながら、空き家・空き店舗の活用を促進します。

#### 【桜川周辺】

- 市街地の水辺空間と緑を感じられる空間形成を検討します。

#### 【ひたちBRT沿線】

- ひたちBRT沿線において、居住機能や生活利便機能の誘導に向けた土地利用転換を検討します。

## 6 南部地区



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

### ■主な土地利用の方向性

#### 【地区全体】

- 南の玄関口として新規住民の定住促進に資する居住環境の再生を検討します。
- 都市間や地域間の移動性を高める道路ネットワークの強化を進めます。

#### 【大甕駅周辺】

- 市南部の中心拠点として都市機能を誘導します。
- 低未利用地の土地利用転換により、定住人口や都市機能の確保に取り組みます。
- 大学生や若者に好まれるような駅前の景観形成を検討します。

#### 【ひたちBRT沿線】

- 既存の集積状況を踏まえ、ひたちBRTや集落部からの利便性を考慮した拠点形成を誘導します。

#### 【道の駅日立おさかなセンター周辺】

- 道の駅日立おさかなセンター周辺の魅力を高め、交流の拡大を促進します。

#### 【茨城港日立港区・日立南太田IC周辺】

- 茨城港日立港区や日立南太田IC周辺における新たな産業誘致を検討します。



---

発行年月 令和2年3月

発行 日立市

都市建設部都市政策課

〒317-8601

茨城県日立市助川町1丁目1番1号

TEL 0294-22-3111(代表)

E-mail [toshiseisaku@city.hitachi.lg.jp](mailto:toshiseisaku@city.hitachi.lg.jp)

---