

第1章 神栖市の現況と課題

1-1 社会情勢の整理

少子高齢化の加速と人口減少の進行

ライフスタイルの変化や子育てに対する不安など、様々な要因による少子化が原因となって、我が国は本格的な少子高齢社会を迎えています。社会資本の見直しの必要など、これまでに経験したことのない対策を迫られる中、各自治体の特色ある柔軟なまちづくりが求められています。

安心・安全に対する危機感の高まり

平成23年（2011年）3月に発生した東日本大震災の発生および福島第一原子力発電所の事故を契機として、地域防災機能の充実や地域防災組織の育成など、国の指針として防災対策の強化が積極的に図られてきました。市民一人ひとりが自分事として防災を考え、きめ細かな災害対策を図っていく必要があります。

多様性の時代におけるつながり

インターネットやスマートフォンの普及により人とのコミュニケーションが希薄化する一方で、多様な価値観や選択が尊重される中、地域社会の中で様々な人の居場所づくりが求められています。ICTインフラ[※]の整備などの新しい技術の活用により、人と人のつながりを育むまちづくりが期待されています。

人・モノ・情報のグローバル化

グローバル化の進展は、技術の進歩による人・モノ・情報の移動の拡大により、あらゆる面において国境を超える時代に入っています。産業・経済だけでなく、身近な暮らしにおいても新しい変化への対応が必要になっています。

地球環境問題、エネルギー問題の深刻化

環境問題は、世界的な問題であると同時に、身近で深刻な問題でもあります。生活の中におけるエネルギー消費やCO₂排出の削減を支えるまちづくりは、地球規模の環境問題を改善するために必要な課題となっています。

地域の主体を尊重したまちづくり

人口減少社会、低成長時代の地域社会においては、複雑な課題の解決のため、地域ごとの実情に合わせた柔軟な対応が必要とされています。地方行政においても個性と自立が求められ、地方への権限移譲や規制緩和などとともに、効率的・効果的なまちづくりが求められています。

※ICTインフラ： インターネット技術を活用できる環境。コンピュータや通信回線などの装置や機器だけでなく、ソフトウェアの使いやすさなども含めた整備が必要。

1-2 上位計画・関連計画等の整理

都市計画マスタープランの策定にあたり、整合を図るべき上位計画・関連計画について、以下に示します。

(1) 国における計画等

1) 国土のグランドデザイン 2050（平成 26 年（2014 年）7 月公表）

- 本格的な人口減少社会の到来、巨大災害の切迫などに対する危機意識の共有が必要である。
- 2050 年には、現在の居住地域の6割以上の地点で人口が半分以上に減少すると推計している。
- 質の高いサービスの効率的な提供や新たな価値創造など、コンパクト+ネットワークの意義・必要性を明記している。
- 目指すべき国土の姿として、実物空間と知識・情報空間が融合した「対流促進型国土」の形成を示している。

2) 第二次国土形成計画（全国計画）（平成 27 年（2015 年）8 月公表）

- 本計画は、「国土のグランドデザイン 2050」等を踏まえて、急激な人口減少、巨大災害の切迫など、国土に係る状況の大きな変化に対応し、平成 27 年（2015 年）から概ね 10 年間の国土づくりの方向性を定めたものである。
- 基本構想「対流促進型国土」の実現のための具体的方向性として、「ローカルに輝き、グローバルに羽ばたく国土」、「安全・安心と経済成長を支える国土の管理と国土基盤」、「国土づくりを支える参画と連携」が掲げられている。

3) 首都圏整備計画（平成 28 年（2016 年）4 月公表）

- 首都圏整備法に基づき、我が国の政治、経済、文化等の中心としてふさわしい首都圏の建設とその秩序ある発展を図ることを目的として策定された計画である。
- 首都圏の将来像を「確固たる安全・安心を土台に、面的な対流を創出し、世界に貢献する課題解決力、先端分野・文化による創造の場としての発展を図り、同時に豊かな自然環境にも適合し、上質・高効率・繊細さを備え、そこに息づく人々が親切的な、世界からのあこがれに足る『洗練された首都圏』の構築を目指す」と設定している。
- 将来像実現のため、「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」、「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」、「都市と農山漁村の対流も視野に入れた異次元の超高齢社会への対応」など、10 の施策の方向性を定めている。

※スーパー・メガリージョン：メガリージョンは産業振興の舞台となる「巨大な経済圏域」を意味する。リニア中央新幹線の整備により、東京、名古屋、大阪の三大都市圏を 1 時間で結ぶ世界最大のメガリージョン（スーパー・メガリージョン）の形成が期待されている。

4) 首都圏広域地方計画（平成 28 年（2016 年）3 月公表）

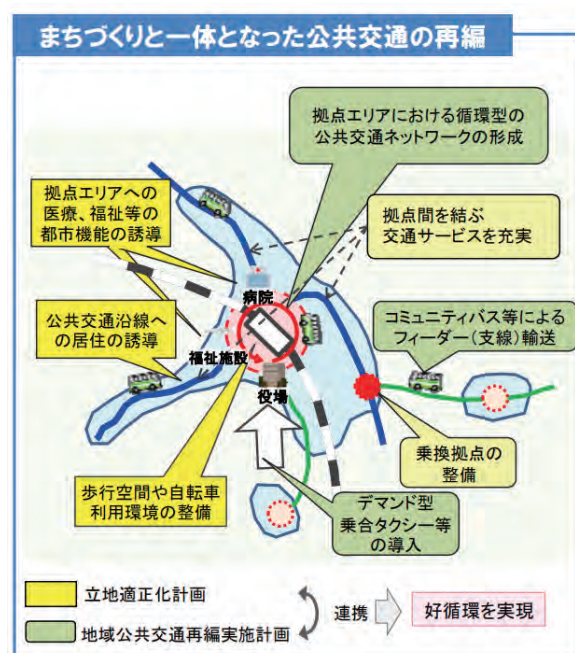
- 本計画は、第二次国土形成計画を受け、首都圏における国土形成の方針、必要とされる主要な施策を定め、新しい首都圏の実現に向けた地域の戦略を明らかにした概ね 10 年間の計画である。
- 広域首都圏の安全・安心を確保しながら、東京の有する世界都市機能の強化を図るとともに、面的に広がる交通ネットワークなどインフラのストック効果を最大限に活用し、様々な方向にヒト・モノ・情報等が行き交う首都圏の構築を目指している。

5) 改正都市再生特別措置法（平成 30 年（2018 年）7 月施行）

- 都市のスポンジ化対策として、関係法律を一括して改正し、低未利用地の集約等による利用の促進、地域コミュニティによる身の回りの公共空間の創出、都市機能のマネジメント等の施策を総合的に講じている。
- 市町村が策定する「立地適正化計画」を推進するとともに、低未利用地の利用を促進し、都市内遊休空間を賢く使うことで、民間の担い手による魅力的なまちづくりを実現することを目標としている。

6) 改正地域公共交通活性化再生法（平成 26 年（2014 年）11 月施行）

- 本格的な人口減少社会における地域社会の活力維持・向上を目標とし、「地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築」することを示している。
- 「地域公共交通網形成計画」の策定により、コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携、将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークの再構築を支援する。



出典：改正地域公共交通活性化再生法（平成 26 年 5 月成立）の概要（国土交通省）

(2) 茨城県における計画

1) 茨城県総合計画～「新しい茨城」への挑戦～（平成 30 年（2018 年）11 月策定）

- 基本理念を『活力があり、県民が日本一幸せな県』とし、人口減少時代を迎える中でも、県民一人ひとりが県の輝く未来を信じ、「茨城に住みたい、住み続けたい」人が大いに増えるような県の実現に挑戦することとしている。
- 基本理念の実現に向け、「新しい豊かさへのチャレンジ」、「新しい安心安全へのチャレンジ」、「新しい人財育成へのチャレンジ」、「新しい夢・希望へのチャレンジ」を柱とし、政策・施策を展開することとしている。

2) 茨城県都市計画マスタープラン（平成 21 年（2009 年）12 月策定）

- 基本理念を『次世代を育み、未来につなぐ「人が輝き、住みよい、活力ある」都市（まち）』とし、今後の都市づくりの方向性を確認している。
- 基本方針として、「集約型都市構造の実現」、「効率的な都市づくり」、「広域化に対応した都市づくり」、「誰もが利用しやすく安全・安心な都市づくり」、「地域の活性化や産業の振興」、「交流・連携、交通手段の強化」、「自然的環境や景観の保全・創出」、「多様な主体との連携」の8つを掲げている。

3) 鹿島臨海都市計画区域マスタープラン（平成 28 年（2016 年）5 月公表）

- 神栖市街地地域では、国道 124 号沿道を中心に、神栖市の中心的な市街地としてにぎわいや活力にあふれた良好な市街地形成を進めることとしている。主要な幹線道路沿道においては、広域を対象とした商業・業務地として充実を図り、住宅地においては、都市の利便性を享受しながら、自然環境と調和した良好な居住環境の充実を図ることとしている。
- 波崎市街地地域では、漁業に観光レクリエーション機能を加えた活気ある魅力的な市街地形成を図ることとしている。中心市街地においては、既存商店街の活性化、住環境の改善を含めた整備を図る。また、波崎新漁港の整備に伴い、後背地を活用した地場産業の振興を図ることとしている。
- 鹿島港周辺地域における神栖市の蒲地地区においては、流通業務地を配置し、首都圏の物流機能の一翼を担う拠点として整備の促進を図っている。

(3) 神栖市における計画

1) 第2次神栖市総合計画『かみす共創まちづくりプラン』（平成30年（2018年）6月策定）

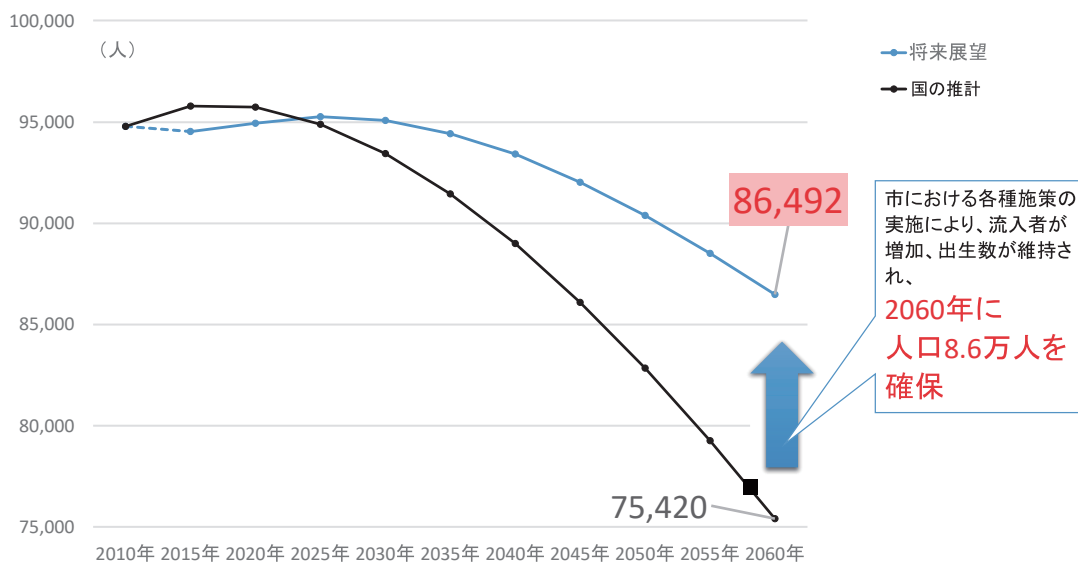
○神栖市の将来像を「みんなでつくる新しい神栖市 ～かみすを好きな人があふれるまちを目指して～」とし、まちづくりの理念を「市民が主役のまちを目指して」、「誰もが安心して暮らせるまちを目指して」、「効率的な行政経営を推進するまちを目指して」としている。

2) 神栖市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成27年（2015年）12月策定）

○人口の将来展望として、2060年の本市の目標人口を86,000人としている。

○これを実現するため、国の総合戦略の4つの基本目標に沿って、市の基本目標を「神栖市における安定した雇用をつくる」、「神栖市への新しい人の流れをつくる」、「神栖市での結婚・出産・子育ての希望をかなえる」、「安心して暮らせる魅力ある神栖市をつくる」としている。

●神栖市まち・ひと・しごと創生総合戦略における将来展望人口



資料：神栖市まち・ひと・しごと創生総合戦略

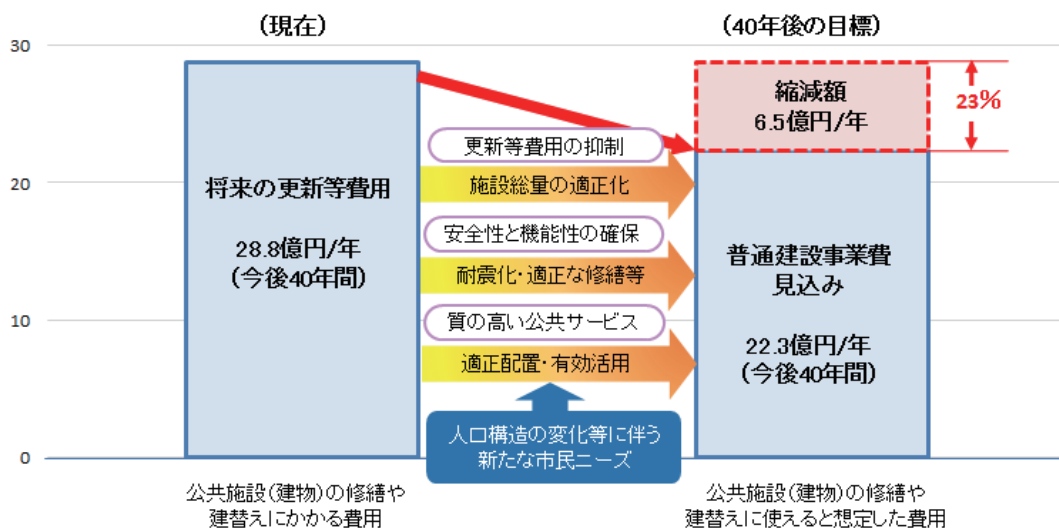
3) 神栖市地域公共交通網形成計画（平成 28 年（2016 年）3 月策定）

- 地域公共交通に関連するこれらの取組の方向性として、「持続可能なまちづくりを支える、総合的な交通ネットワークの構築」、「新しい時代に対応した公共交通システムづくり」を掲げている。
- これを実現するための基本目標として、「市民ニーズに合った公共交通網の形成」、「多様な方法による持続可能な移動手段の確保」、「公共交通を積極的に利用する市民意識の醸成」の3つを掲げている。

4) 神栖市公共施設等総合管理計画（平成 29 年（2017 年）3 月策定）

- 昭和 30 年代後半に始まった鹿島開発によって進められた大規模開発に伴い整備された公共施設が、一斉に大規模修繕や建替えの時期を迎えるにあたり、今後の公共施設の管理を全体的かつ長期的な視点で維持管理や建替え、再配置を行っていく。
- 財源の不足、人口の減少を見込み、建築物系公共施設については「施設の適正管理および長寿命化」、「施設の適正配置および有効活用」、「施設の最適化による将来負担の抑制」、インフラ系公共施設については「適正管理による計画的な整備・更新」、「長寿命化による安定供給および将来負担の抑制」を実施方針として示している。

● 神栖市公共施設等総合管理計画における基本目標



資料：神栖市公共施設等総合管理計画

1-3 神栖市の現況の整理

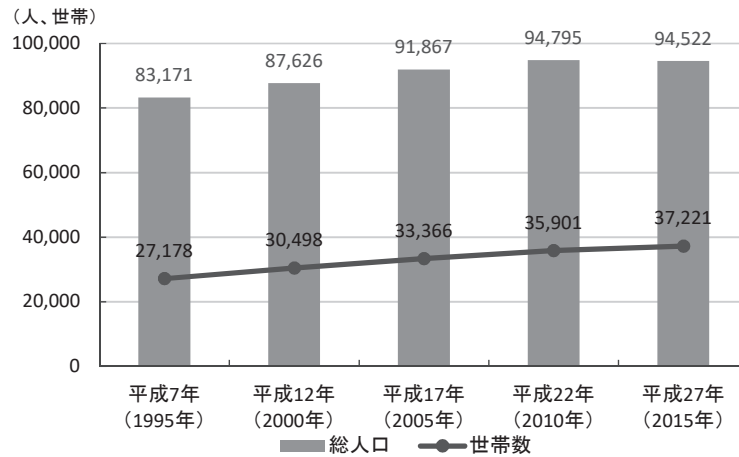
(1) 人口構造の変化

1) 人口は平成22年(2010年)を境に横ばいに推移し、世帯数は増加が続く

本市における総人口は増加を続けてきました。平成27年(2015年)には、平成22年(2010年)に比べてわずかに減少していますが、平成24年(2012年)から平成28年(2016年)の各年の人口の推移を見ると、ほぼ横ばいで推移しています。

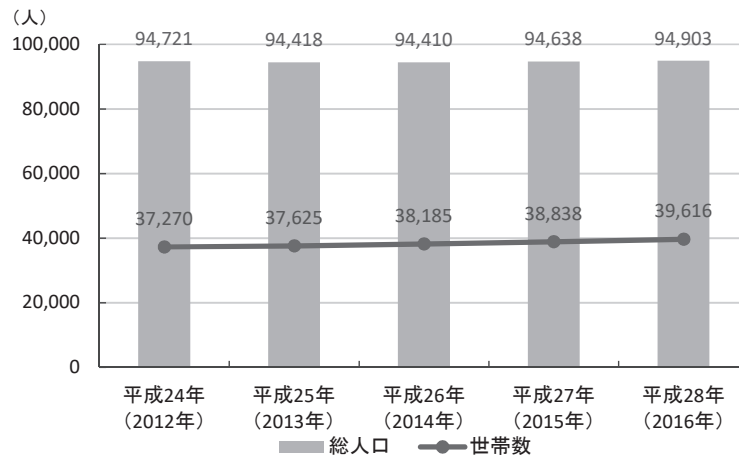
また、世帯数は増加が続いていますが、1世帯あたりの人口が減少傾向にあることから、核家族世帯や一人暮らし世帯が増加していることがうかがえます。

●人口・世帯数の推移



資料：国勢調査

●(参考)近年の人口・世帯数の推移

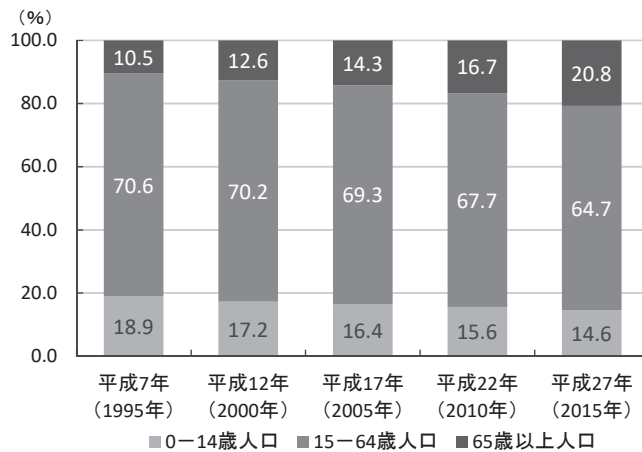


資料：住民基本台帳

2) 老年人口の増加と生産年齢・年少人口の減少が顕著に表れ始める

本市の年齢3区分人口の構成比は、年少人口 14.6%、生産年齢人口 64.7%、老年人口 20.8% となっています。平成7年（1995年）と平成27年（2015年）を比較すると、年少人口は4.3ポイント減少し、老年人口は10.3ポイント増加しており、少子高齢化の進行がさらに進んでいるといえます。

●年齢3区分人口の推移



資料：国勢調査

3) 神栖地域のD I D地区※面積は増加、波崎地域は波崎地区から土合地区へ移行し横ばい

本市における人口集中地区総人口は増加が続いており、神栖地域の大野原地区・神栖地区を中心としたD I D地区面積は拡大が続いています。波崎地域の土合地区におけるD I D地区面積は平成12年（2000年）以降から面積が拡大しています。

一方、波崎地域の波崎地区におけるD I D地区は平成12年（2000年）から減少し、平成17年（2005年）にはなくなっています。これは、土合地区へ移行する形で波崎地区のD I D地区が減少していったものと考えられます。

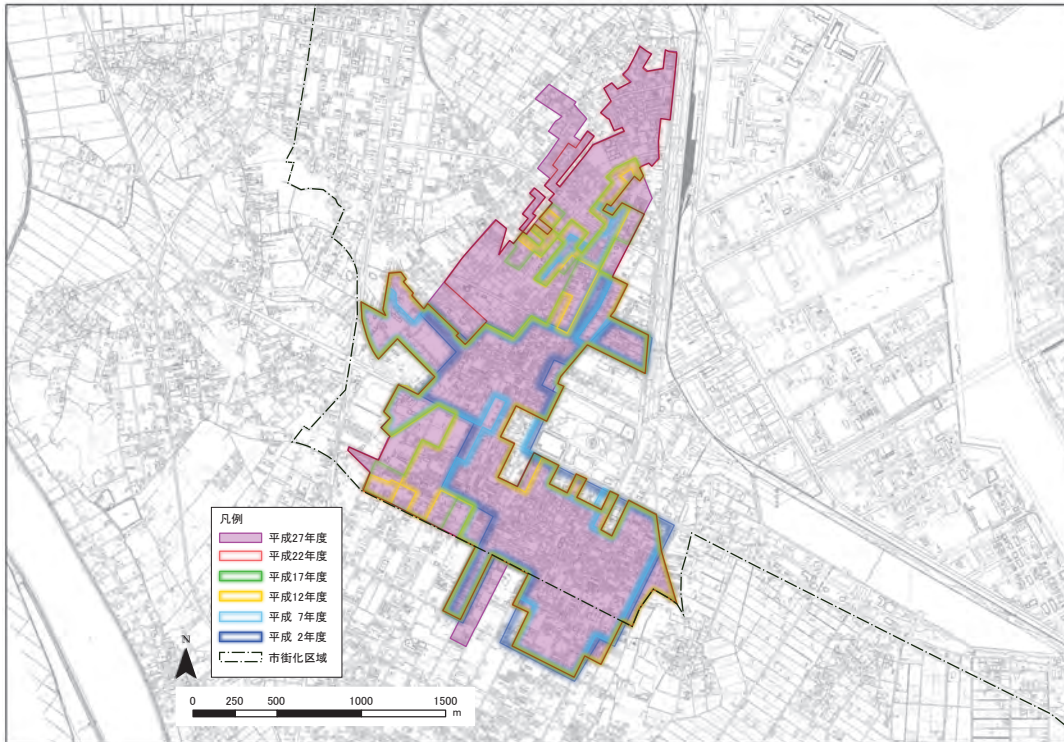
●D I D 地区面積・人口の推移

	D I D地区人口(人)			D I D地区面積(km ²)			D I D地区における人口密度(人/km ²)		
	神栖市	神栖地域	波崎地域	神栖市	神栖地域	波崎地域	神栖市	神栖地域	波崎地域
平成7年(1995年)	14,154	7,544	6,610	4.1	1.8	2.3	3452.2	4191.1	2873.9
平成12年(2000年)	19,883	8,958	10,925	6.0	2.0	4.0	3336.1	4501.5	2751.9
平成17年(2005年)	16,890	10,651	6,239	3.4	2.2	1.1	5041.8	4776.2	5570.5
平成22年(2010年)	21,481	14,270	7,211	4.4	3.0	1.4	4926.8	4756.7	5150.7
平成27年(2015年)	21,814	14,862	6,952	4.6	3.2	1.3	4794.3	4629.9	5188.1

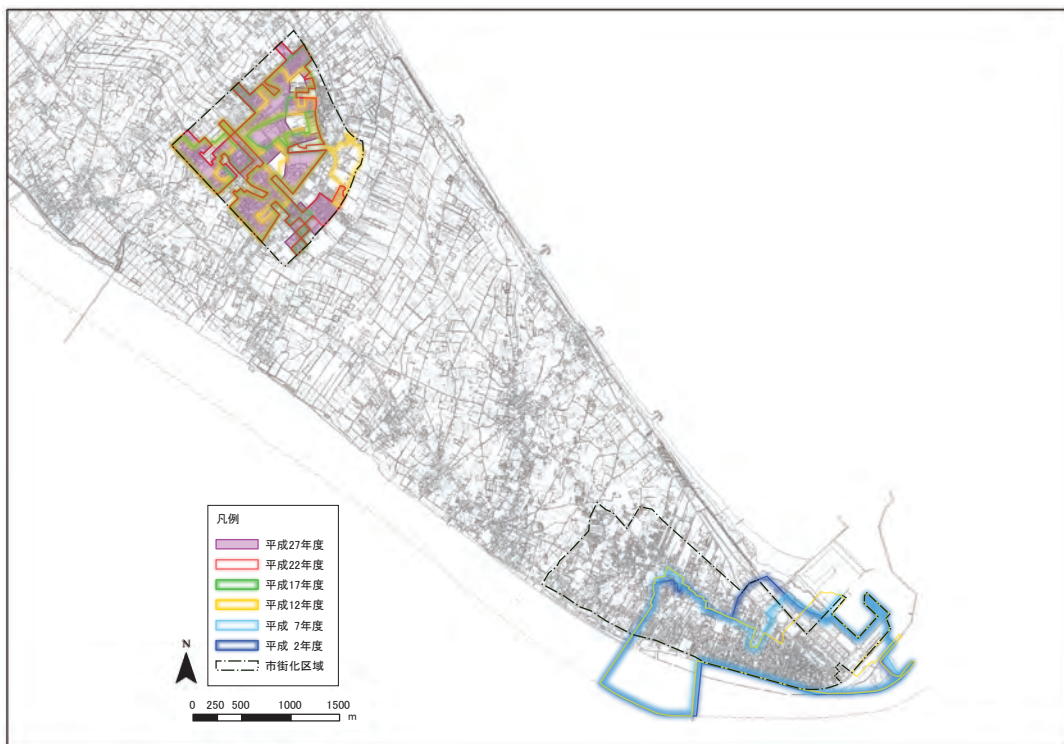
資料：国勢調査

※D I D地区：人口集中地区。国勢調査の調査区を基本単位として人口密度が1 km²あたり4,000人以上の基本単位区が隣接して5,000人以上の人口を有している地域。

●大野原地区・神栖地区のD I D地区の推移



●土合地区・波崎地区のD I D地区の推移



4) 減少する市街化区域※人口と、増加する市街化調整区域※人口

市街化区域内の人口を見ると、平成22年（2010年）まで増加を続けていますが、平成27年（2015年）には減少に転じています。一方で市街化調整区域の人口は、平成22年（2010年）において減少に転じたものの、平成27年（2015年）には再び増加傾向を示しています。

●区域区分人口の推移

区域区分		平成7年 (1995年)	平成12年 (2000年)	平成17年 (2005年)	平成22年 (2010年)	平成27年 (2015年)
都市計画区域	人口	83,171	87,626	91,867	94,795	94,522
	対前年比	-	105.4%	104.8%	103.2%	99.7%
市街化区域	人口	37,310	40,963	43,975	47,310	45,861
	対前年比	-	109.8%	107.4%	107.6%	96.9%
市街化調整区域	人口	45,861	46,663	47,892	47,485	48,661
	対前年比	-	101.7%	102.6%	99.2%	102.5%
行政区	人口	83,171	87,626	91,867	94,795	94,522
	対前年比	-	105.4%	104.8%	103.2%	99.7%

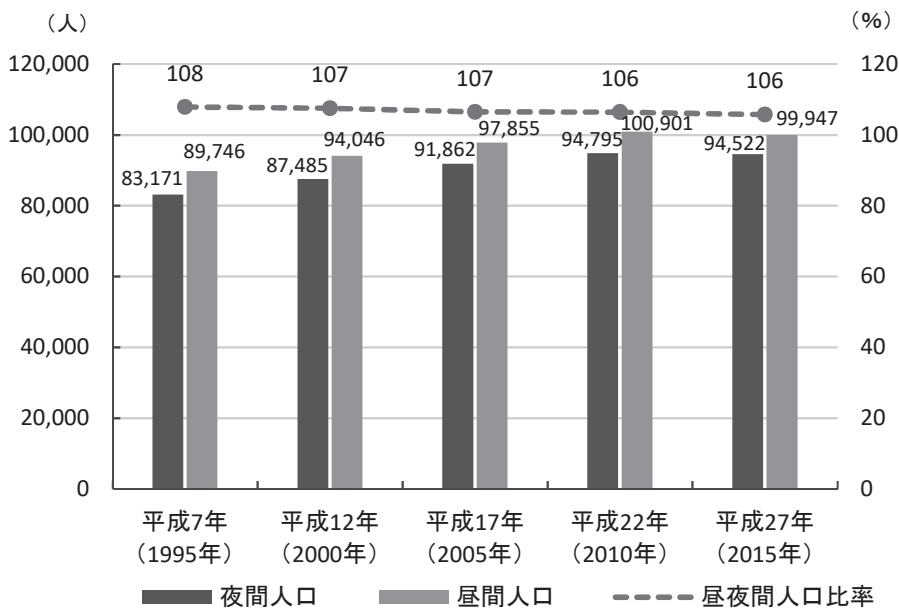
(人口:人, 対前年比:%)
※上段は実数。下段は対前年比

資料：都市計画基礎調査、国勢調査

5) ビジネスとレジャーの多様なニーズによる交流人口

本市における昼間人口は平成22年（2010年）まで増加を続け、100,901人をピークに減少に転じています。昼間人口が夜間人口を上回っており、昼夜間人口比率はほぼ横ばいですが、年々微減しています。

●昼夜間人口比率の推移



資料：国勢調査

※市街化区域：すでに市街地を形成している区域および概ね10年以内に計画的に市街化を図る区域。都市施設の整備や市街地開発事業が優先的に実施され、用途地域が適用される。

※市街化調整区域：市街化を抑制すべき区域。原則として用途地域の適用はなく、都市施設の整備や市街地開発事業なども行われない。

(2) 土地利用の変化

1) 田畑の減少と原野・荒地の増加により耕作放棄地の増加が考えられる

本市における平成18年(2006年)から平成28年(2016年)の土地利用現況の変遷を見ると、都市的土地利用はほぼ変わっていません。自然的土地利用を見ると、田畑が25.7%から20.1%に減少しています。一方、原野・荒地が増加していることから、耕作放棄地の増加が考えられます。

2) 住居系用途の神栖地域、知手中央、若松・太田新町、土合、波崎においては、生活の拠点として住環境の充実を図ることが必要

工業系用途の多くは鹿島臨海工業地帯に属する工業専用地域が占めています。商業系用途は、国道124号沿道の大規模な商業施設が集中する地区と、波崎地区の沿道商業施設が建ち並ぶ地区に指定されています。住居系用途は神栖地域、知手中央、若松・太田新町、土合、波崎の5か所に指定されています。

3) 区域指定制度を多用した市街化区域外での住宅の増加が課題

平成23年(2011年)から平成28年(2016年)の間に新築された建物を用途別に見ると、市街化区域内の住居系用途地域だけでなく、区域指定が行われた市街化調整区域において住宅の新築が多いことがわかります。

4) 市街化区域・区域指定内の液状化可能性など、災害危険性の把握が課題

市街化区域および市街化調整区域の区域指定内に、震災時液状化の可能性が高いエリアがあります。住居系用途が拡大している地域と重なっており、住民自身が、災害危険性を把握できるよう、周知を徹底する必要があります。

5) 川沿いの浸水想定区域、海岸の津波浸水想定区域があり、避難路・避難場所の確保が必要

利根川・常陸利根川・外浪逆浦沿岸に浸水想定区域が指定されています。また、海岸から広範囲にわたって津波浸水想定区域が指定されています。災害時にいち早く避難できるよう、避難路・避難場所の確保が重要です。

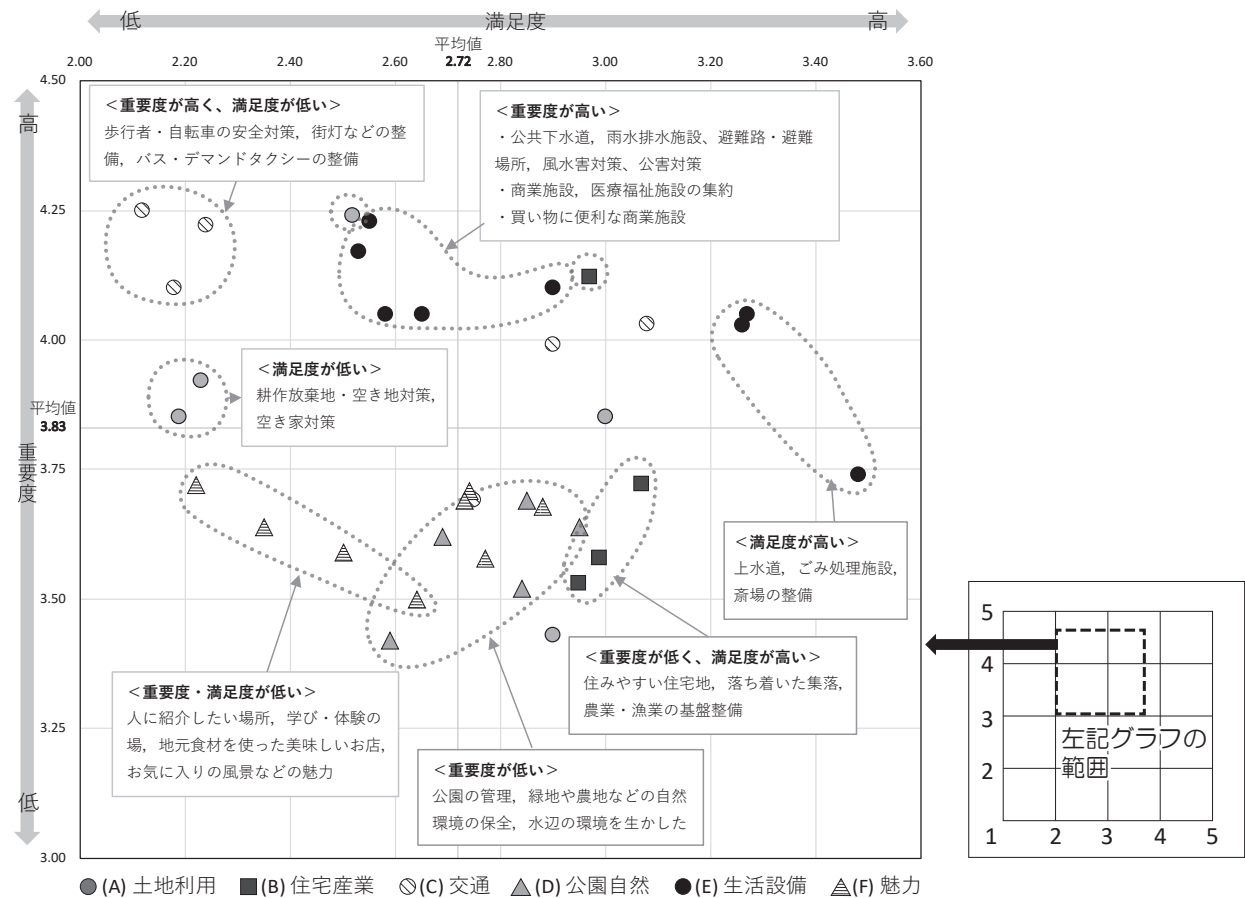
2-1 市民アンケート

平成 29 年（2017 年）10 月に、市内に居住する 18 歳以上の 3,000 人を対象にまちづくりに関する市民アンケートを実施しました。市民の皆さんから寄せられたご回答、ご意見、ご提案から、本市のまちづくりの課題を整理します。

(1) 神栖市全体やお住まいの地域の生活環境について

- 歩行者・自転車への安全対策，街灯などの整備，バス・デマンドタクシーの整備など，公共交通の利便性の向上が求められている。
- 耕作放棄地・空き地対策，空き家対策の満足度が低く，これらの対策が課題。
- 公共下水道，雨水排水施設，避難路・避難場所，風水害対策，公害対策の重要度が高い。中でも避難路・避難場所の重要度が最も高く，避難対策の充実が求められている。
- 公園の管理，緑地や農地などの自然環境の保全，水辺の環境を生かした親水空間への重要度は低い。

●神栖市全体やお住まいの地域の生活環境に対する満足度・重要度



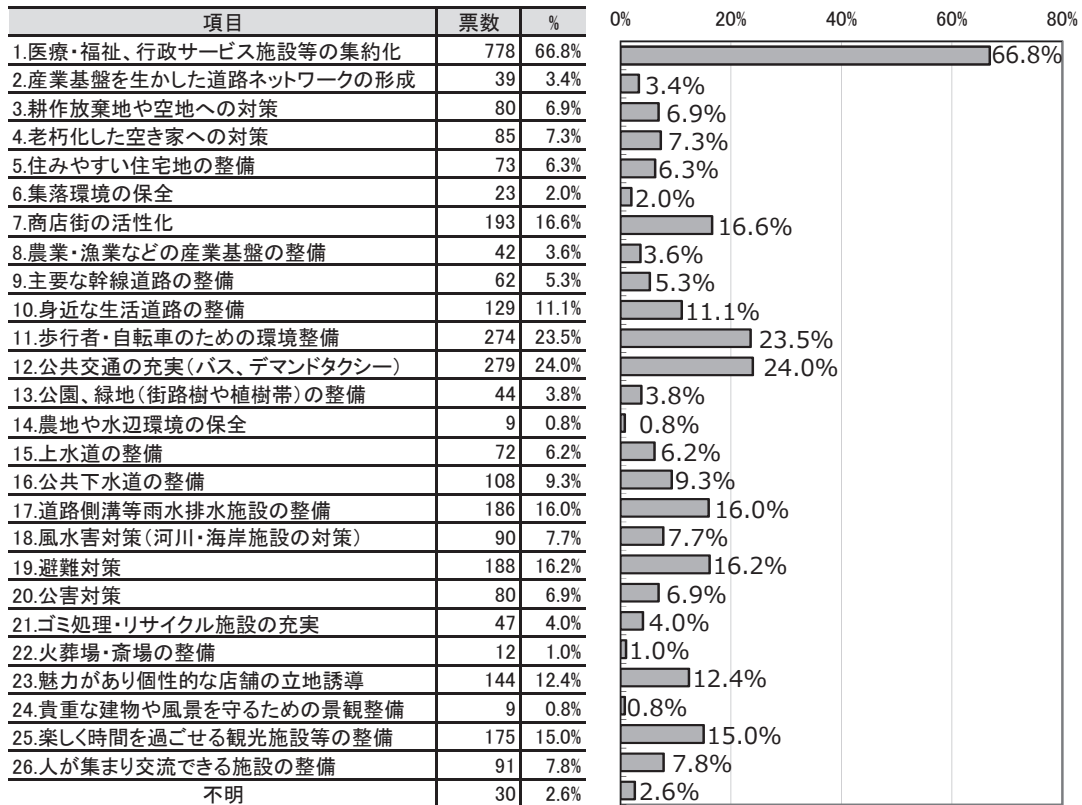
(2) 市のまちづくりにおいて、限られた財政で最も優先的に整備を進めるべきもの

特に優先度が高いのは、医療・福祉、行政サービス施設等の集約化。

○医療・福祉、行政サービス施設等の集約化が特に優先度が高い。

○次いで、歩行者・自転車のための環境整備、公共交通の充実の優先度が高い。

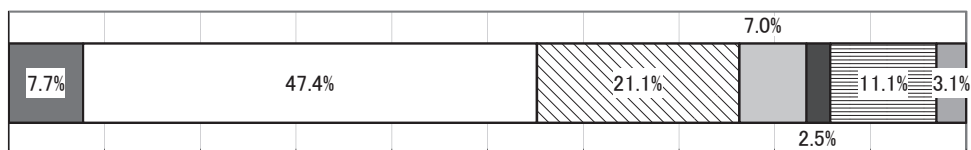
●優先すべき整備項目



(3) この10年間における市の暮らしやすさについて

この10年間の暮らしやすさについて、5割以上が暮らしやすくなったと感じている。

●暮らしやすさの向上について



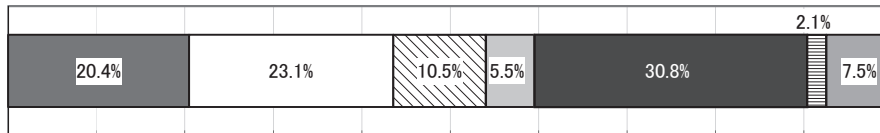
- 全体的に暮らしやすいまちになった
- ▨ まちの変化を特に感じない
- 全体的に暮らしにくいまちになった
- 変わらない部分もあるが、やや暮らしやすいまちになった
- ▨ 変わらない部分もあるが、やや暮らしにくいまちになった
- よく分からない
- 不明

注： 比率はすべて百分率（パーセント）で表し、小数第2位を四捨五入して算出しています。そのため、百分率の合計が100%にならない場合があります。

(4) これからの神栖市のまちづくりの方針について

4割以上が、人口構成の変化に応じて資源を効率的に活用するまちづくりについて肯定的に捉えており、コンパクトなまちづくりの必要性が認められている。

●これからの神栖市におけるまちづくりの取組について



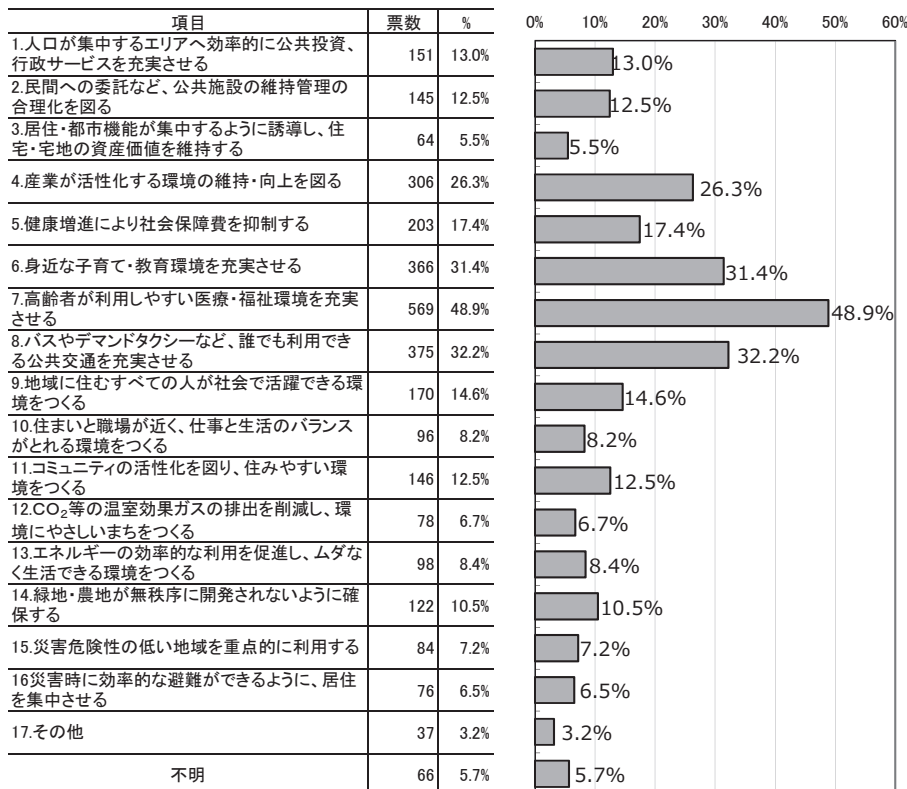
- 資源を集中的・効率的に活用するコンパクトなまちづくりを進めるべきだ
- どちらかといえば、コンパクトなまちづくりを進めた方がよい
- 現状を維持し、コンパクトなまちづくりは進めなくてもよい
- 郊外の開発を拡大し、コンパクトなまちづくりは進めるべきではない
- よく分からない・どちらでもよい
- その他
- 不明

注： 比率はすべて百分率（パーセント）で表し、小数第2位を四捨五入して算出しています。そのため、百分率の合計が100%にならない場合があります。

(5) これからの神栖市のまちづくりに必要な取組

高齢者が利用しやすい医療・福祉環境の充実が、まちづくりに必要な取組として求められている。

●神栖市のまちづくりに必要な取組について



2-2 来街者アンケート

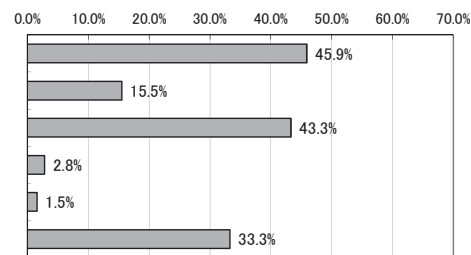
平成29年(2017年)10月に、過去2年間に神栖市を訪れたことがある18歳以上の方、1,034人を対象に、アンケートを実施しました。来街者から見た本市の計画、特性を整理します。

(1) 神栖市について(各項目の中から、そう思うものすべてを選択)

神栖市の土地利用については、商業施設、医療・福祉施設、行政サービス施設などが集約されていると評価されている。

●神栖市の土地利用について

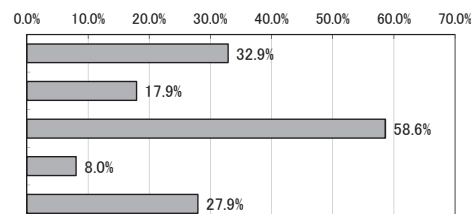
		票数	%
1	商業施設、医療・福祉施設、行政サービス施設などが集約されてまとまっている	475	45.9%
2	農地と宅地が明確に分かれていて、それぞれの環境が保たれている	160	15.5%
3	港湾・流通・工業地の機能を生かした企業が操業しやすい道路ネットワークが整備されている	448	43.3%
4	担い手のない耕作放棄地や空地への対策がされている	29	2.8%
5	老朽化した空き家への対策がされている	16	1.5%
6	よくわからない	344	33.3%



神栖市の住環境については、商業施設の利便性が評価されている。

●神栖市の住環境について

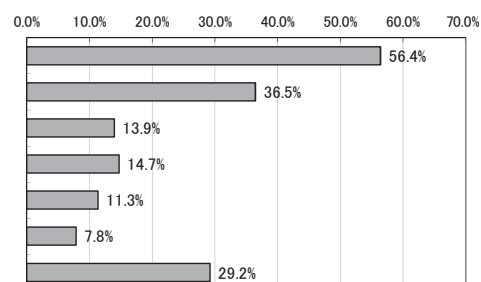
		票数	%
1	まちなかに住みやすい住宅地が整備されている	340	32.9%
2	田園環境と調和した静かで落ち着いた集落が守られている	185	17.9%
3	買い物に便利な商店やスーパーなどがある	606	58.6%
4	農業・漁業の基盤が整備されている	83	8.0%
5	よくわからない	289	27.9%



神栖市の交通環境については、幹線道路の整備が評価されているが、案内板・標識のわかりやすさ、歩行者・自転車の安全性については評価が低い。

●神栖市の交通環境について

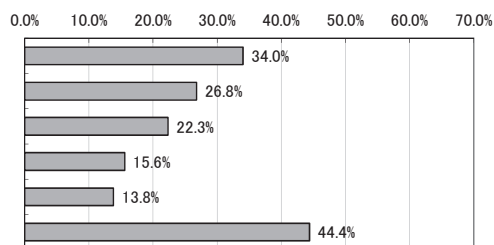
		票数	%
1	幹線道路の整備が充実している(道路の数、道幅等)	583	56.4%
2	生活道路の整備が充実している(道路の数、道幅等)	377	36.5%
3	歩行者・自転車への安全対策が充実している	144	13.9%
4	案内板・標識がわかりやすい	152	14.7%
5	街灯などが整備され、夜間でも安全に歩ける環境が整っている	117	11.3%
6	バスやデマンドタクシーなど、公共交通の利便性が高い	81	7.8%
7	よくわからない	302	29.2%



神栖市の公園・緑地・自然環境については、身近で利用しやすい公園の整備が評価されている。

●神栖市の公園・緑地・自然環境について

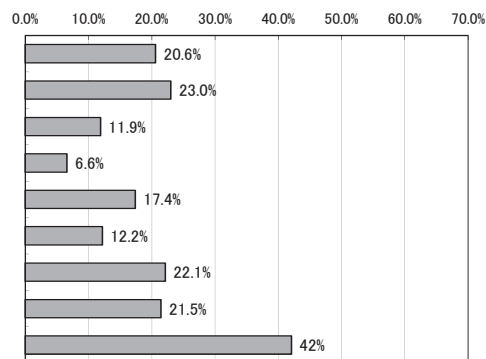
	票数	%
1 身近で利用しやすい公園がある	352	34.0%
2 公園の管理が行き届いている	277	26.8%
3 街路樹や植樹帯などの緑地が整備されている	231	22.3%
4 緑地や農地などの自然環境が守られている	161	15.6%
5 水辺の環境を生かした親水空間がある	143	13.8%
6 よくわからない	459	44.4%



神栖市のまちの魅力については、レクリエーションとしての場所、自然豊かな場所としての評価が高い。

●神栖市のまちの魅力について

	票数	%
1 自分のために時間を使える場所がある	213	20.6%
2 人と楽しい時間を共有できる場所がある	238	23.0%
3 人に紹介したい場所がある	123	11.9%
4 自分を刺激する学び・体験の場所がある	68	6.6%
5 地元の食材を使った美味しいお店がある	180	17.4%
6 お気に入りの風景が市内にある	126	12.2%
7 自然に親しむことのできる環境がある	229	22.1%
8 気軽に散歩することができる場所やルートがある	222	21.5%
9 よくわからない	435	42%

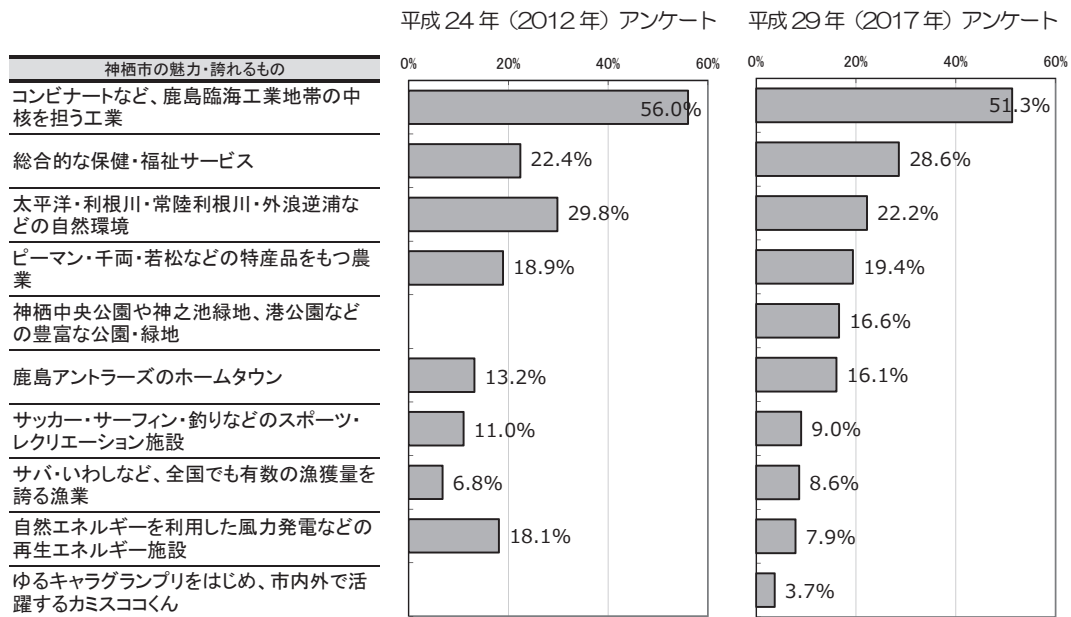


2-3 その他のアンケート調査による検討

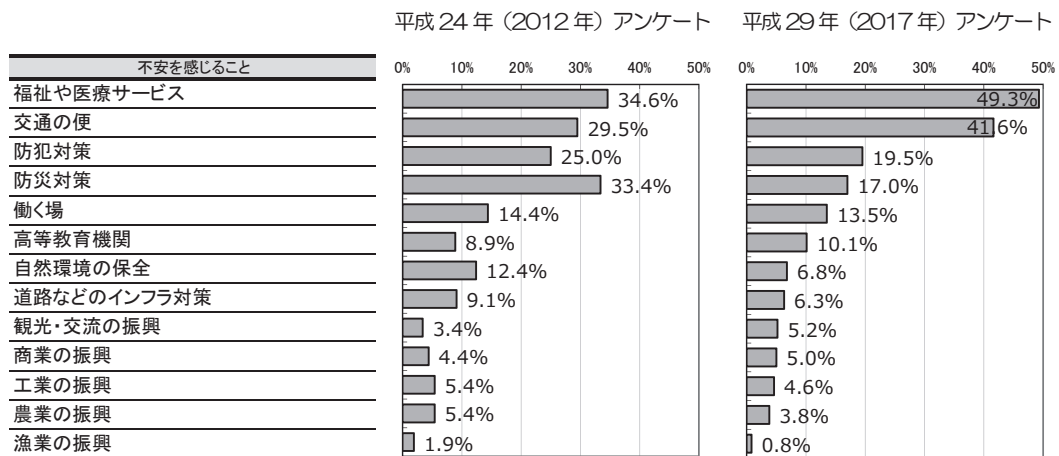
(1) 神栖市まちづくりのための市民アンケート調査（神栖市総合計画）

神栖市総合計画策定にあたり実施した市民アンケート調査（平成24年（2012年）および平成29年（2017年）に実施）から、神栖市全体の魅力や暮らしに関する項目についての比較を行い、まちづくりの方向性に対する市民意向について考察します。

●神栖市の魅力・誇れるものについて

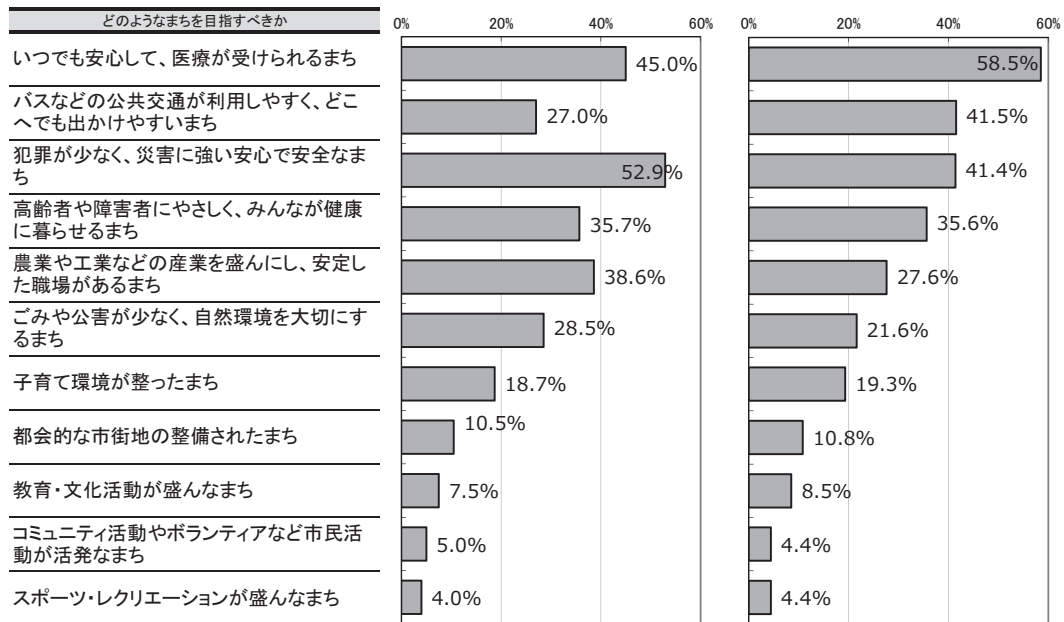


●将来の神栖市での生活を見通したとき、どのようなことに不安を感じるか



●今後の神栖市はどのようなまちを目指すべきだと考えるか

平成24年(2012年) アンケート 平成29年(2017年) アンケート



(2) 神栖市公共サイン整備方針にかかる色彩調査（神栖市公共サイン整備方針）

神栖市公共サイン整備方針の策定にあたり、平成28年（2016年）11月、市内在住の18歳以上の方および過去2年程度の間に関宿市を訪れた方を対象に、神栖市のイメージを形容詞でうかがいました。選ばれた形容詞から、神栖市がどのような色彩になって表されるかを検討する色彩調査を実施しています。

■ 神栖市の現在と将来のイメージ分析

現在のイメージは、「のんびりした」「自然な」「のどかな」や、「地味な」「ひなびた」といった形容詞が多く、「のんびりした自然感」と「ひなび感」があると分析されています。

<現在>



<将来>

将来のイメージは、「活気のある」「居心地の良い」や、「快適な」「生き生きした」「豊かな」といった形容詞が多く、「活気のある」「居心地の良い」といった、爽快で心地よいイメージが期待されていると分析されています。



○ 特徴的なイメージが表れている形容詞群を示す

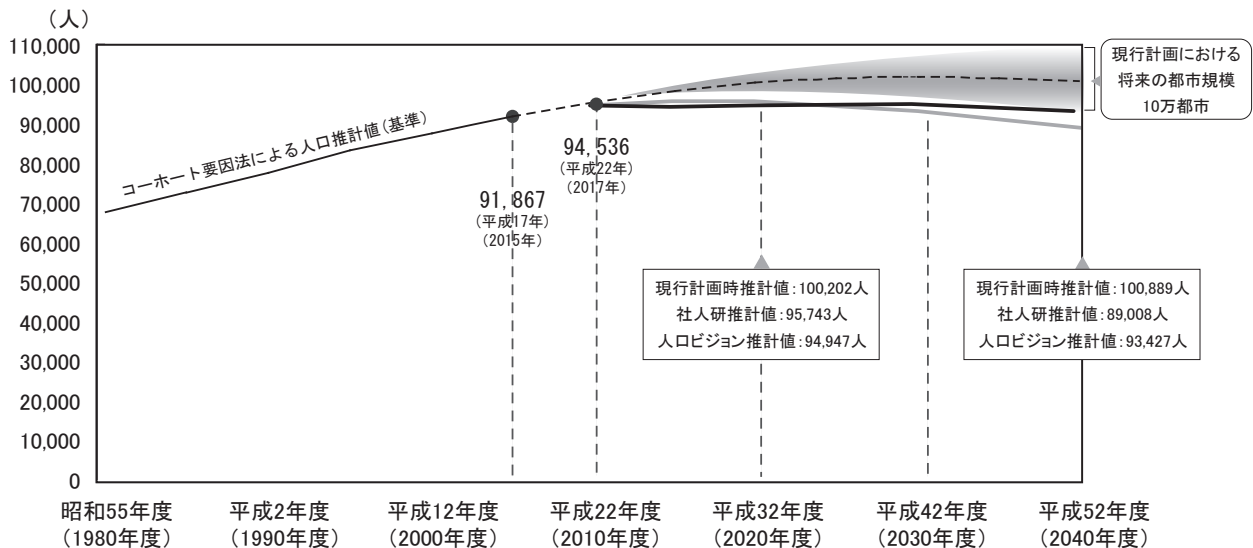
現行計画の見直しにあたって、策定時からの変化を整理し、現行計画の達成状況を検証します。

(1) 人口フレームの検証

現行計画では、将来の都市規模を「10万都市」と位置づけています。平成29年（2017年）10月の神栖市の人口は95,052人となっています。

現行計画では、平成12年（2000年）と平成17年（2005年）の5か年間をベースとする推計値を基準として、本市特有の要因（区域指定制度や市街化区域内未利用地の整備による人口増、鹿島臨海工業地帯を有する特性）を勘案しつつ、さらに神栖市総合計画の将来人口104,000人（平成29年（2017年））も踏まえ、将来の都市規模を「10万都市」と位置づけました。茨城県常住人口調査によると平成29年（2017年）10月の本市の人口は95,052人となっています。

●現行計画の都市づくりのフレームと人口ビジョンにおける人口推計



- 現行計画策定時の人口推計値
- 国立社会保障・人口問題研究所による推計値
- 神栖市人口ビジョンによる推計値

※グラフでは、時系列を分かりやすくするため、元号表記を使用しています。

(2) 都市整備構想における達成状況

現行都市計画マスタープラン策定時（平成21年（2009年））の現況と現在の実績値の比較を行いました。

達成状況の 集計	「将来目標」および「当初現況」 よりも良くなっているもの	「当初現況」よりも良好だが、 「将来目標」に達していないもの	「当初現況」および「将来目標」 に達しなかったもの
		9 指標	13 指標

① 「将来目標」および「当初現況」よりも良くなっているもの

- ・ 商圏人口や余暇圏人口等の「交流と活力を生み出す拠点に関する整備方針」に基づく指標が「将来目標」を達成している傾向にあった。
- ・ 市民協働のまちづくりに基づく活動（海岸清掃活動、公園美化活動）や、市内の民間・市有の住宅の耐震化率などの防災・安全・環境衛生関連施設に関する項目も「将来目標」を達成している。

② 「当初現況」よりも良好だが、「将来目標」に達していないもの

- ・ 「都市の営みを支える施設の整備方針」（道路・公共交通、公園・緑地等、上下水等の都市基盤施設の配置方針）に基づく指標のほとんどが、「当初現況」よりは良好なものの、「将来目標」に達していない傾向にあった。
- ・ 「豊かさ・安心を実感する施設の整備方針」に基づく指標の中では、安全・安心などに関する対策や教育、文化、スポーツ・レクリエーション施設などの公共施設、都市景観に対する市民の満足度が「当初現況」よりも良好であった。

③ 「当初現況」および「将来目標」に達しなかったもの

- ・ 観光入込み客数や海水浴場入込み客数といった来訪者数のほか、工業系用途地域における工業系土地利用の割合、住宅系用途地域における住宅系土地利用の割合が「当初現況」および「将来目標」に達しなかった。
- ・ バスなどの公共交通機関についての60歳以上の市民の満足度が「当初現況」よりも減少している。

神栖市の人口、土地利用の推移からみた現況の把握、上位計画・関連計画、市民意向調査、これまでの取組の達成状況などによる神栖市を取り巻く状況から課題を整理し、今後のまちづくりの基本的な方針を示します。

●社会情勢

- ・少子高齢化の加速と人口減少の進行
- ・安全・安心に対する危機感の高まり
- ・多様性の時代におけるつながりへの期待
- ・もの・ひと・ことのグローバル化
- ・地球環境問題、エネルギー問題の深刻化
- ・地域の主体性を尊重したまちづくり

●上位計画・関連計画の整理

- ・都市的な活力と田園的な魅力を兼ね備えた地域整備
- ・多極ネットワーク型コンパクトシティ化の推進
- ・地球環境にやさしい暮らし方への取組
- ・首都圏の物流機能の一翼を担う鹿島港周辺
- ・持続可能なまちづくりを支える交通ネットワーク
- ・人口の減少等を見込んだ適正な規模の都市づくり

●神栖市の現況の整理

- ・少子高齢化の進行が顕著に表れ始めている
- ・神栖地区、土合地区への居住の集積がみられる
- ・周辺都市の雇用の場となっており、中心都市としての役割を担っていく必要がある
- ・市街化調整区域での人口が増加している
- ・田畑の減少により耕作放棄地が増加

●市民アンケートの整理

- ・空き地・空き家への対策が求められている
- ・商業施設、医療・福祉施設、行政サービス施設の効率的な集約、および公共交通の充実など、生活に関連する環境の整備が求められている
- ・歩行者・自転車への安全対策、公共交通の利便性の向上が求められている
- ・神栖市の特徴である水辺を生かした整備が必要と考えられる
- ・避難対策・公害対策の充実、安全・安心な生活環境の整備が求められている
- ・雨水排水施設については、継続的な整備が求められている
- ・医療・福祉、行政サービス施設等の集約化が、特に優先度が高い
- ・商店街の活性化、農業・漁業などの産業基盤の整備が、まちづくりの取組として求められている

●来街者アンケートの整理

- ・商業施設、医療・福祉施設、行政サービス施設などが集約されていると評価されている
- ・港湾・流通・工業地の機能を生かした道路ネットワークの評価が高い
- ・商店やスーパーなどの商業施設の利便性が高い
- ・公共交通の利便性の評価が低い
- ・歩行者・自転車への安全対策は評価が低い

●その他のアンケートの整理

- ・鹿島臨海工業地帯の工業は神栖市を代表する魅力
- ・太平洋、常陸利根川の自然環境が魅力
- ・いつでも安心して医療が受けられる環境が望まれる
- ・公共交通の利便性が求められている
- ・安全・安心な防災対策が求められている
- ・将来イメージは、自然環境・田園風景の良さを残しながら、にぎわいや活気の創出が期待されている

●現行計画達成状況の整理

- ・増加傾向を想定していた将来フレームが、人口減少時代を迎えている
- ・製造品出荷額の減少、海水浴客の減少など、ビジネスモデルやライフスタイルの時代的な変化の影響
- ・工業系用途、住宅系用途における用途の混在、空き地・空き家の増加
- ・長期的目標に向けて、道路環境、公園・緑地、上下水道などの都市基盤施設の整備を継続していく必要がある
- ・高齢者が利用しやすい公共交通の整備など、高齢化社会に対応した整備が求められる
- ・現行計画策定時との時代的な変化を捉え、人口減少社会に対応した適正なレベルの整備方針が必要

課題の整理

Point1 都市の持続可能性に関する課題

- 長期的に縮小化が見込まれる人口規模への対応
- 人口の高密化（密）と低密化（粗）の進行への対応
- 効率的な都市づくりへの対応（環境負荷・財政負担などへの対応）
- 災害などに対する復元力・回復力（レジリエンス）への対応

Point2 都市の基盤づくりに関する課題

- 都市インフラの適正サイズ化・適正水準化への対応
- 南北に長い地域特性を踏まえた、適正でバランスのとれた都市基盤づくりへの対応
- コンパクト+ネットワークの都市づくりへの対応

Point3 都市の魅力づくりに関する課題

- 高度化する市民ニーズへの対応（より便利に。より快適に。より安全安心なまちづくりに期待）
- 市民・来街者の満足度を高める都市づくりへの対応
- 都市と自然との調和への対応
- 住まいの場と働き（産業）の場の共存への対応

Point4 地域スケールの都市づくりに関する課題

- 地域ごとに異なる都市施設ニーズへの対応
- 生活圏域に対応した都市づくりへの対応
- 市街地と非市街地の土地利用、中間的な土地利用における規制・誘導のあり方への対応
- 地区特性に応じた都市づくりへの対応

Point5 新たな時代の都市づくりへの期待

- 都市機能の複合化や多機能化など様々な工夫
- 新たな法律や制度などの活用
- 他分野の行政施策との連携
- 広域的な都市づくりとの連携
- 新たな技術（ICTなど）への期待

基本目標設定に向けての視点

時間の視点

都市のまちづくりの成長過程（時間的変遷）からみた視点です。

（視点の背景）豊かな自然の恵みを有する地域から、高度成長期には重化学コンビナートを中心としたまちへと発展してきた。

【視点1】今後、時間の経過とともに変化していくハードウェア（老朽化、機能の低下など）を整備・管理する仕組みをどのように展開していくか。

- 都市基盤の効率的な利活用をどう図るか。
- 機能的な都市基盤の構築をどう進めるか。
- 既存施設の適正配置や長寿命化をどのように展開していくのか。

空間の視点

都市の中で営まれる活動の土台（土地や建物で構成される空間）からみた視点です。

（視点の背景）ニーズは多様化・高度化する一方で、地域レベルなど細かな視点での都市計画の展開が求められている。

【視点2】これまで整備されてきた空間を、ソフトウェア（都市をコントロールする制度・技術）を活用し、どのように利用していくか。

- 空き地・耕作放棄地の利活用をどう図るのか。
- 既存施設の有効活用をどう進めるか。

人間の視点

社会との関係性や生活様式など、都市と人間との関わりの点からみた視点です。

（視点の背景）定住者・来街者も含め多様な人々を呼び込むまちづくりが、都市の価値を高めることにつながってきた。

【視点3】ビジネス、観光、コミュニティなど、様々な交流の中から、ヒューマンウェア（都市を動かす担い手）をどのように生み出してしていくか。

- 行政のみならず、市民・来街者・民間事業者が都市づくりのプレイヤーとして関わる仕組みをどう構築するのか。

