

神栖市発展のための都市計画用途地域  
追加指定の提案（案）

神栖市の未来を考える研究会  
委員 田 村 弘

平成25年度

## 1、はじめに（都市計画は街づくりの母）

鹿島臨海都市計画の指定から40年が経過し、この間、国の制度やTPPなど日本国を取り巻く国際経済貿易環境が大きく変化している。一方、国内的には少子高齢化という未曾有の時代を迎えている。このような中、経済産業の計画や、立地など百年の大計として造られた都市計画も万全ではなく見直しの時期がきていると感じます。

政府においても、2000年に地方分権一括法が制定され35の法律の改正があり、その法律のひとつ都市計画法においても、国と地方の所管事務を仕分けして国、県から基礎自治体へと権限移譲、地方のことは地方で考える時代へと変化している。（権限移譲関係資料1末尾添付）

このようなことから、都市間競争はますます知恵の時代へとかわり、停滞は都市の存亡を決めかねない。（都市計画見直し事例——香川県資料抜粋2末尾添付、ほか福井市の用途地域の考え方、三田市商業施設の立地に関する都市計画の方針添付いずれも抜粋添付）

## 2、神栖市における都市発展上の問題点

神栖市の都市計画は、昭和48年農工両全の思想のもと作られたので1次産業、2次産業の考えが強い。農振農用地には土地改良事業が計画され、給排水のインフラも素晴らしい。産地指定を受けるピーマンの作付など発展してきた。6次産業化も期待したい。（末尾農振農用地図資料3添付）

一方で、30万都市をめざす考え方も当時ありましたが鹿島臨海都市計画エリアでの居住人口は現在約16万人です。人が集まり、住みやすい活力のある都市となりつつあるのか、向っているのか、少々物足りなさを感じるのはなぜだろうか。少子高齢化の波は間違いなく神栖にもやってくるが、魅力ある都市をめざし勤労者人口を増やし、訪れる人を増やし、より成長する都市地域とし、高齢化率を下げる都市づくりを目指すことが重要と考える。私が都市づくりの金科玉条としている日本経済新聞社1994発刊、三井不動産監修の「まちづくりの知恵と作法」の名所づくりの28条を末尾に添付しました。（末尾資料4）参考にしてほしい。

この解決策を以下の提案事項により考えてみたいと思います。

## 3、第3次産業誘致の重要性

神栖市の財政は第2次産業に大きく依存している。市の財政が今後とも変化なくこの方向で維持されることを期待しておりますが、企業活動がどんどん国際化しどのようなようになるか一寸先は闇です。

一方人口は、30万人集める勢いではないが、少しずつ若い人が増えてくることを期待したい。そこで、女性の働く場所が必要です。それは商業企業の誘致です。

日本のGDPに占める個人消費の割合は55%強である。(消費者購買動向調査末尾資料5添付経済産業省抜粋)

この数字を見ただけで、いかに商業企業の店舗展開ができるように都市計画を見直さなければならないか、おわかりになるとおもいます。

ところで、あるマーケティング資料によりますと、休日、熟年夫婦と一緒に自家用車で買い物に出かけることが増えているそうですが、一緒に自家用車に乗っている時間が一時間を超えると共感力を保てず(つまり普段の不満なことが話題にでる)言い争いになり、気をつけないとともに買い物にいかなくなるそうです。つまり、買い物は1時間内のエリアがよいそうです。店舗展開するときには、1時間範囲内の居住人口を調査するそうです。

神栖市の1時間居住人口は私の計算で45万人です。この買い物人口を引き付ける街づくりが必要です。スケールメリットも必要です。

そして、なにをどこに買いに行くのでしょうか。(末尾に経済産業省のデータを数点添付しました資料6)人を集める、お金を集める仕掛けが必要なのです。

#### 4、現在の神栖市の商業地

商業地は、都市計画上立地できる場所が決まっています。(末尾用途地域による建築物の制限参照資料7添付)

鹿島臨海工業地帯概要図(A3資料8添付)をご覧ください。赤い部分が商業地または近隣商業地です。店舗の規模が小さければ、準住居地域または第2種住居地域でも展開できます。(居切西部124号線沿いが多い)いかに大野原地区に偏っているかがわかります。しかし昼、夜のにぎわい、景観はとても良いと思います。

また、神栖市の都市計画マスタープランのうち旧神栖地区を見ますと(末尾地区別構想参照資料9)なお計画がよくわかります。

知手中央地区の方々から、大野原だけになぜ店舗企業が張り付くのかとよく質問を受けますが、都市計画のためなんですといつも同じ回答を致します。

そのかわり、知手中央地区は区域指定がかなり多く指定されておりますと答えるようにしていますが、腑に落ちない方が多いようです。(末尾区域指定図参照資料10)変更すればよいのではとの意見も聞きますが、

用途地域は一度指定されると、都市計画変更には公聴会の開催やすでに居住されている方から、静かなところだから買ったのにとクレームも予想され変更は大変と聞きます。

このようなことから、都市計画の変更ではなく、用途の追加を提案するものであります。魅力ある店舗の立地を促し、その中に地元店舗が入居できるようにしたい。

5、 これからの商業計画地の提案（末尾用途地域提案図参照）

結論から申し上げますと、大野原一丁目塚から国道124号沿西側、市道6-9号線との交差点（トヨタ）まで、片側幅200m（現在、沿道サービス店舗少々のほか麦畑）と、ここより市道6-9号線を東へ進んで県道（117号）深芝波崎線まで、両サイド100mを近隣商業地域または準住居地域を鹿島臨海工業地帯概要図（A3資料8）に追加指定することを提案する。その波及効果および理由は、これまで述べたとおりです。

6、 南北および深芝公共埠頭（中央水路）後背地の用途地域追加提案

茨城県には、茨城港（大洗、ひたちなか、日立）鹿島港がありますが鹿島港以外の港湾は、主として北関東の工業製品の輸出港としての性格が強いと感じられる。

鹿島港は、東京湾内港の代替え機能も予定され、鹿嶋市は外港整備の進捗を国、県に強く要望している。（資料11参照）

また、福島県の小名浜港の計画を見ますと（資料12参照）やはり相当熱が入っているようである。

今、国をあげてTPP交渉協議がされているが、貿易立国の我が国として輸出入が拡大することは素晴らしいことです。鹿島港がその一翼を担えることを希望いたします。

鹿島港の後背地の用途地域は、40年前の都市計画のままでは（鹿島臨海都市計画地域マスタープラン参照資料13）未来性が乏しい。

そこで、南公共埠頭と深芝公共埠頭の後背地の受け入れ機能を拡大して、港の利活用促進を図るべきと用途地域追加を提案したい。あわせて国、県にさらなる整備をお願いしたいものです。（末尾用途地域提案図参照）

具体的には、通称ベルコン通りが国道124号線を横断し、市道7-56線まで延伸する都市計画道路を建設し、南公共埠頭近くの知手附近に（現在は現況田畑）倉庫業務関連地域（準工）の用途追加指定し、港

湾の機能強化をはかるべきと考えます。(末尾用途地域提案図参照)

また、通称ベルコン通りは現況の土地利用状態を追認し、神栖市都市計画マスタープランどおり準工業的用途として指定すべきです。

さらに、深芝埠頭の後背地としては、奥野谷浜地区を提案したい。

奥野谷浜地区の役員さんのお話によりますと、「いまや奥野谷浜地区は農業後継者が少ないところへもってきて、土地利用がバラバラでまったく将来性がなく失望感を感じる」とのことでした。温泉施設「ゆらら」以北は倉庫系業務用地として提案したい。

今年2月には東関東自動車道の鹿島港への延伸に関する要望書も国に出されており鹿島港周辺の都市計画は重要度を増している。

むすびに

横浜は150年前まで戸数100戸程度の寒村であった。ペリーの黒船が来て開港し、工業開発、鉄道敷設、商業開発、貿易都市、観光都市として発展し、今や居住人口360万、うち通勤人口60万人である。わが神栖は開港50年、めざせ横浜と申しあげたい。(末尾に対象地区20名および商工会に対して平成25年9月にヒヤリングを行ったので名称のみ添付する)

# 追加用途地域提案図

