

## 本県におけるこれまでの都市構造

### 1. 広い可住地に分散する人口

#### 1) 分散的な人口分布

本県は、全般的に平坦で可住地面積が広い（全国で4番目の広さ）という地形的な特徴を背景として、特定の地域に人口が集中することなく、分散的に人口が分布している。

図 茨城県の地形図

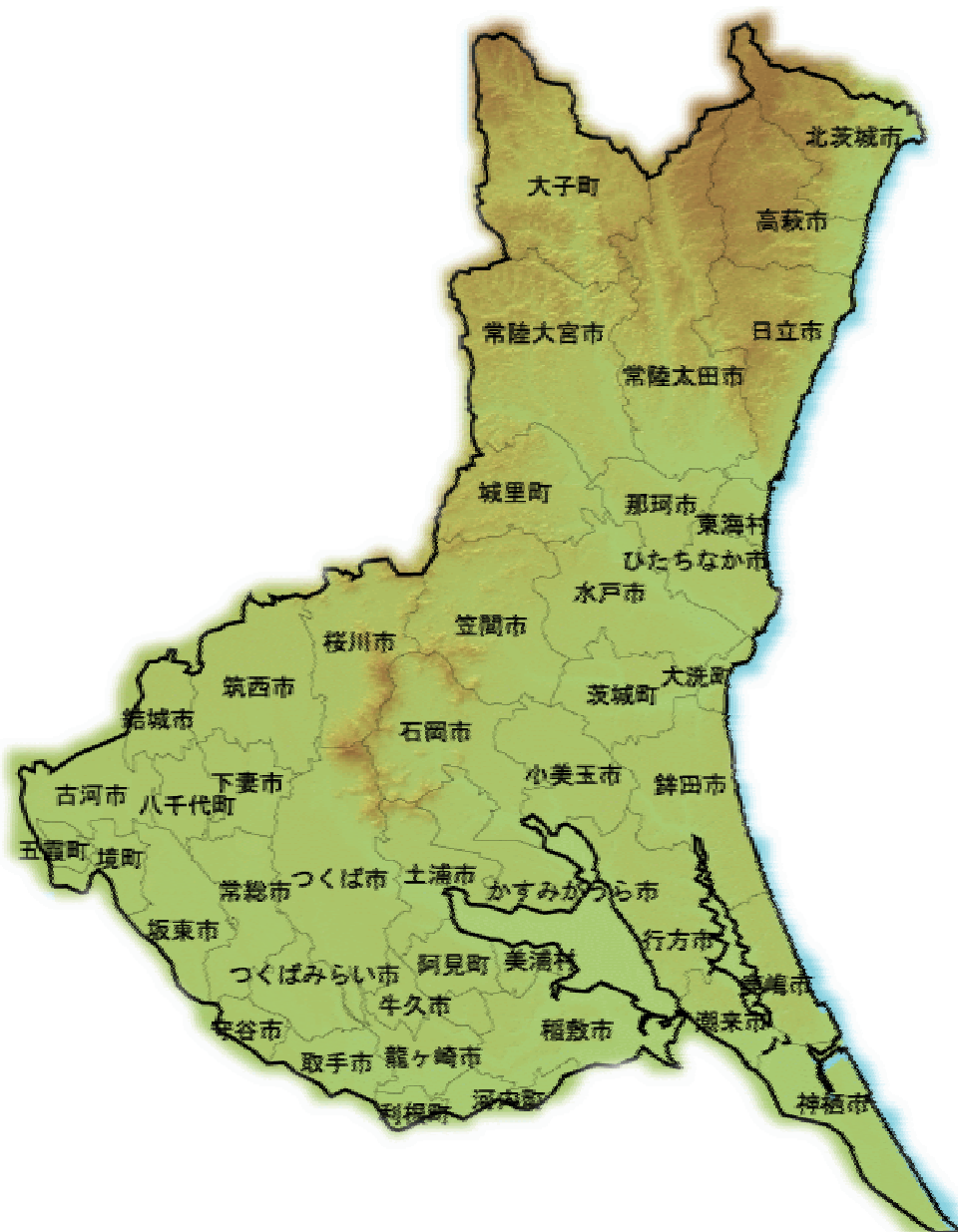
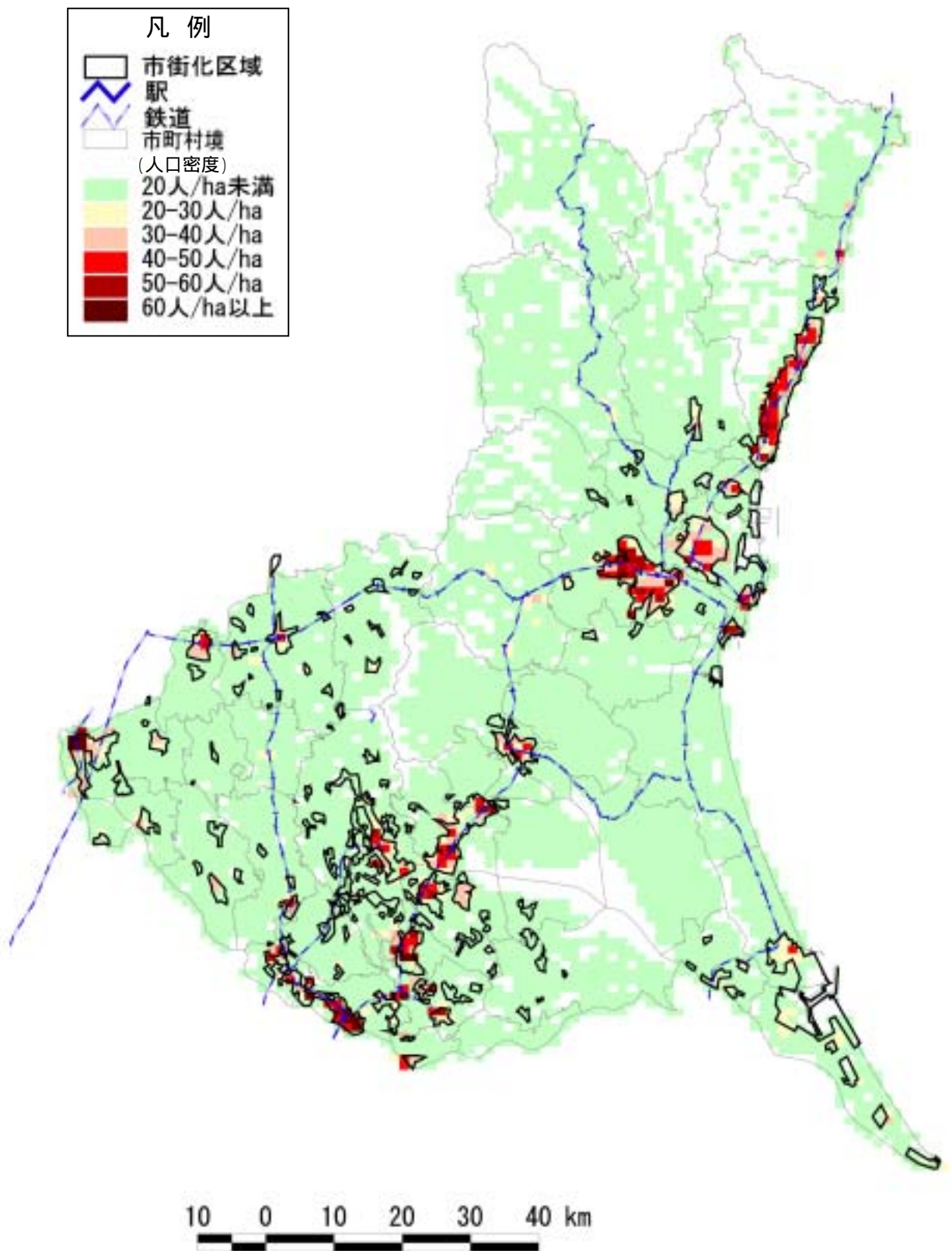


図 1kmメッシュ別人口密度分布と市街化区域



(出典：平成12年 国勢調査)

## 2) 市町村の規模

分散的に人口が分布する本県の特徴は、市町村の規模にも現れており、市が、5万人～10万人の団体が多く、一団体当たりの人口が全国36位であるなど小規模である一方、町村については、一団体当たり人口は全国1位であり、規模が大きい。

表 人口段階別の市町村数

市	全国		茨城県		町村	全国		茨城県	
	団体数	構成比	団体数	構成比		団体数	構成比	団体数	構成比
100万人以上	10	1.3	0	0.0	4万人以上	20	1.9	1	8.3
50万人～100万人	15	1.9	0	0.0	3万5千人～4万人	25	2.4	2	16.7
30万人～50万人	46	5.9	0	0.0	3万人～3万5千人	33	3.2	0	0.0
20万人～30万人	38	4.9	2	6.3	2万人～3万人	150	14.5	4	33.3
10万人～20万人	151	19.4	6	18.8	1万人～2万人	318	30.6	5	41.7
5万人～10万人	278	35.7	15	46.9	5千人～1万人	267	25.7	0	0.0
3万人～5万人	187	24.0	9	28.1	1千人～5千人	202	19.5	0	0.0
3万人未満	54	6.9	0	0.0	1千人未満	23	2.2	0	0.0
合計	779	100.0	32	100.0	合計	1,038	100.0	12	100.0

平成18年10月1日現在の市町村について平成18年3月31日現在の住民基本台帳人口により分類したもの

(出典：平成18年度版全国市町村要覧)

表 一団体当たりの人口

	市	順位	町村	順位
茨城県	84,247	36	24,386	1
全国	134,805		13,264	

(出典：平成18年度版全国市町村要覧)

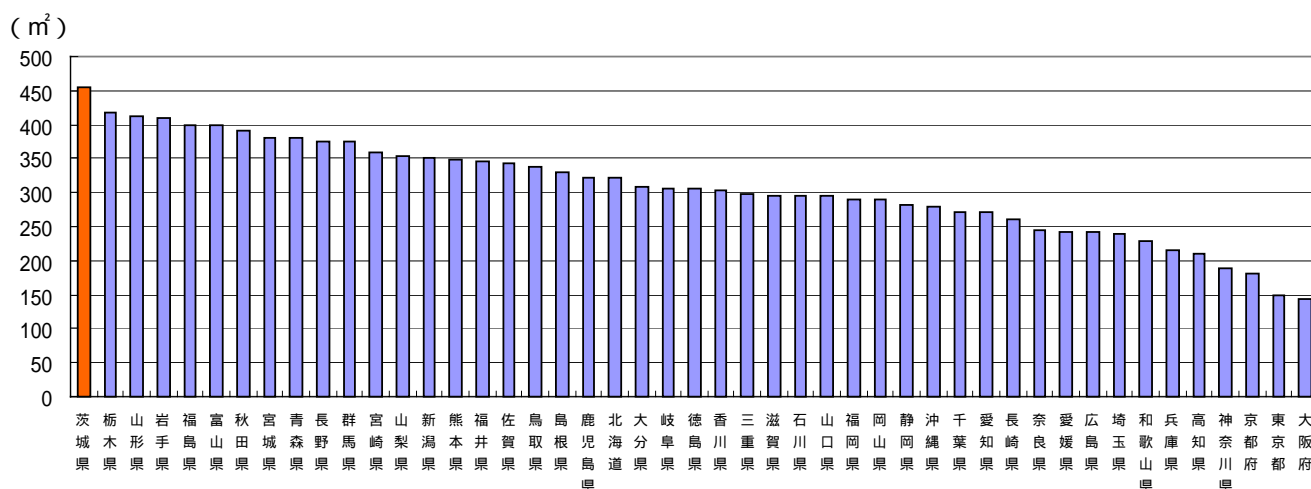
### 3) ゆとりある住環境

平坦で可住地面積が広いことなどから、本県の一住宅あたりの敷地面積は全国1位であり、ゆとりある住環境を享受することが可能となっている。

また、現在、つくばエクスプレス沿線において、都市的な快適さと、ゆとりある暮らしが同時に享受できる「つくばスタイル」が実現できるまちづくりが行われている。

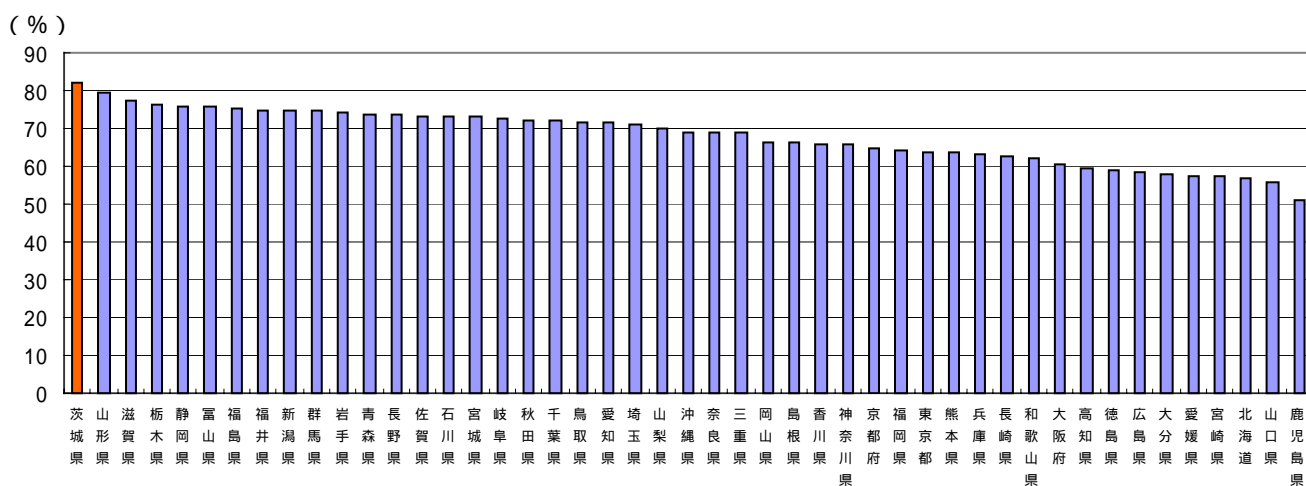
身近に住宅を取得できることから、親世代との同居・近居もしやすい環境にあり、高齢者世帯における子供世帯との近住率（同居または近所に住んでいる率）が全国1位であるなど、多様な居住形態が可能となっている。

図 住宅あたりの敷地面積の全国比較



(出典：平成15年住宅土地統計調査)

図 高齢者近居率の全国比較



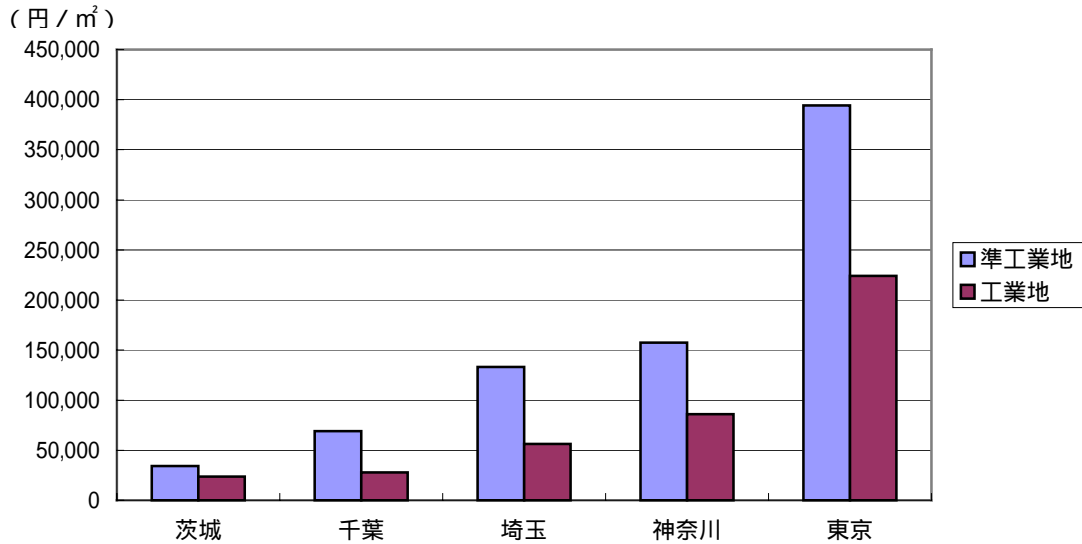
(出典：平成15年国民生活基礎調査)

#### 4) 廉価な産業用地

産業面においても、首都圏との良好なアクセス環境のもとで、工業地平均地価は1都4県のなかで最も低い水準にあり、工業団地等の産業用地が廉価で提供されている状況にある。

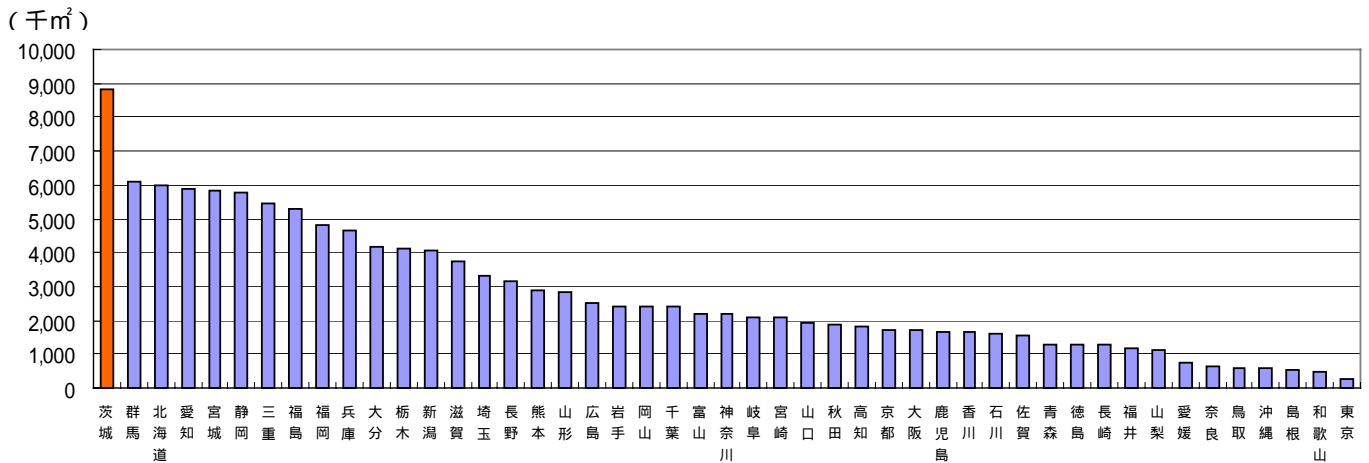
そのような背景から、近年においては、新規の工業立地面積が全国1位となっている。

図 首都圏100km圏内の都県別平均地価



(出典：平成19年都道府県地価調査)

図 工場立地面積の全国比較 (H9-H17における累積面積)



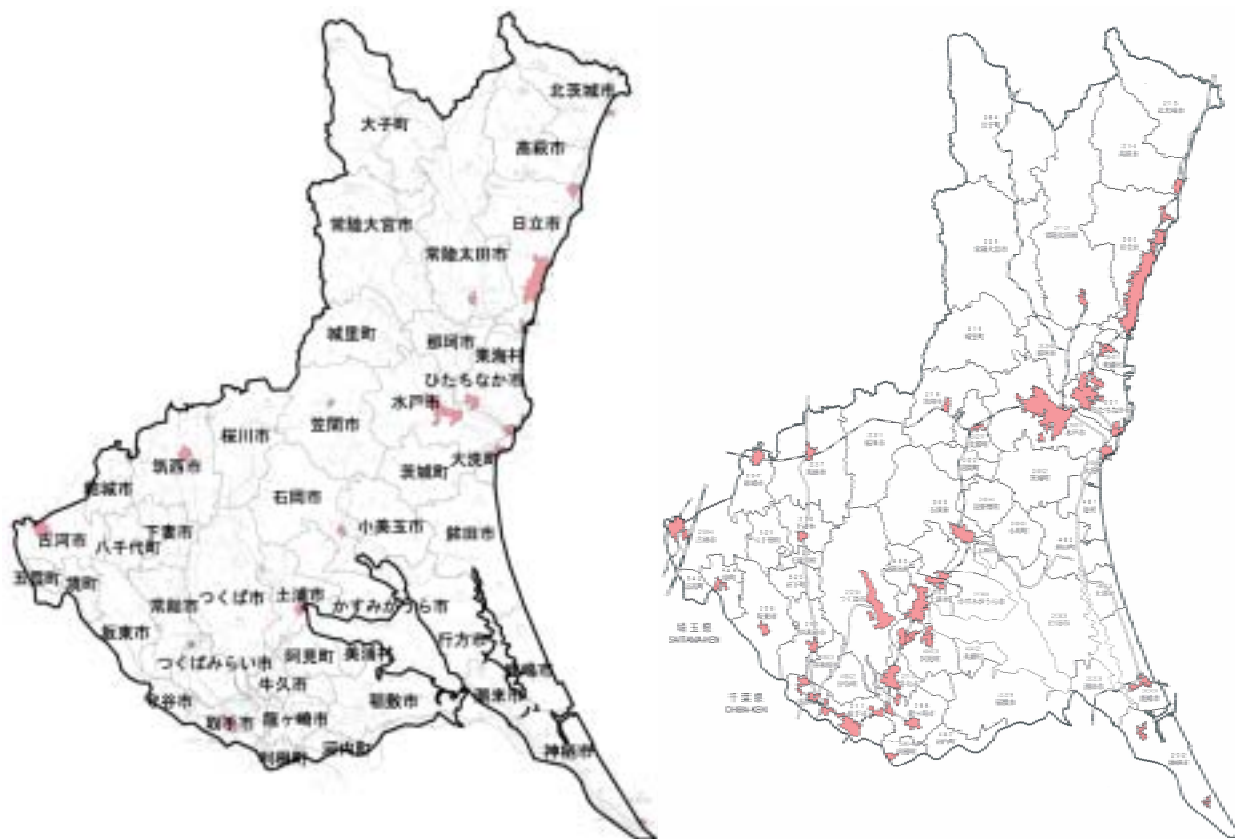
(出典：平成9～17年工場立地動向調査)

## 2. 市街地の動向

### 1) 拡大するDID(人口集中地区)面積

本県のDIDは、急激な都市化の進展を背景として、昭和40年から平成17年の40年間に於いて、常磐線沿線地域を中心に拡大し、DID総面積は4倍以上(56.5k㎡→232.8k㎡)に拡大している。

図 茨城県内におけるDID面積の変化(左:昭和40年・右:平成17年)



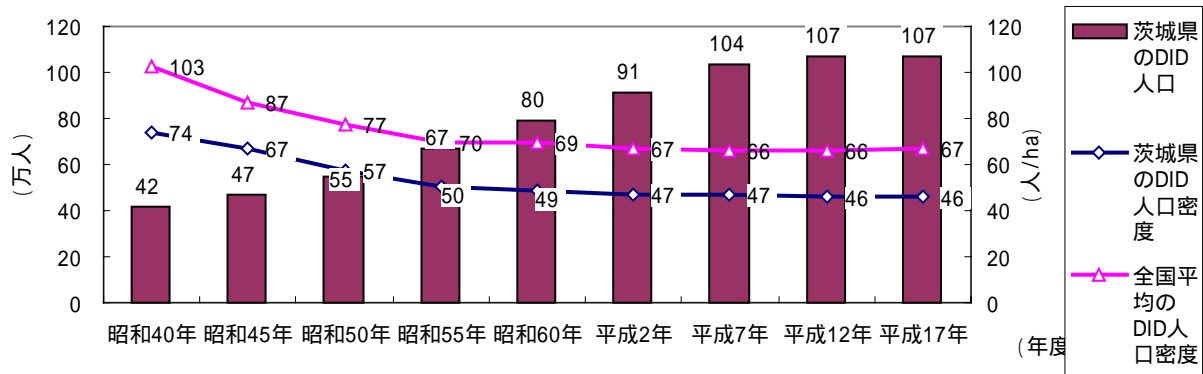
(出典:国勢調査)

## 2) 低密度なDID

DID人口は、昭和40年の約42万人から、平成17年の107万人へ2倍以上に増加する一方で、DID人口密度は、全国の傾向とほぼ同様に、昭和55年ごろまでは大幅に低下し、その後緩やかに減少ないし横ばい傾向となっている。

本県のDID人口密度は、全国平均を大きく下回っており（平成17年全国順位は31位）低密度な市街地となっている。

図 茨城県のDID人口及び密度

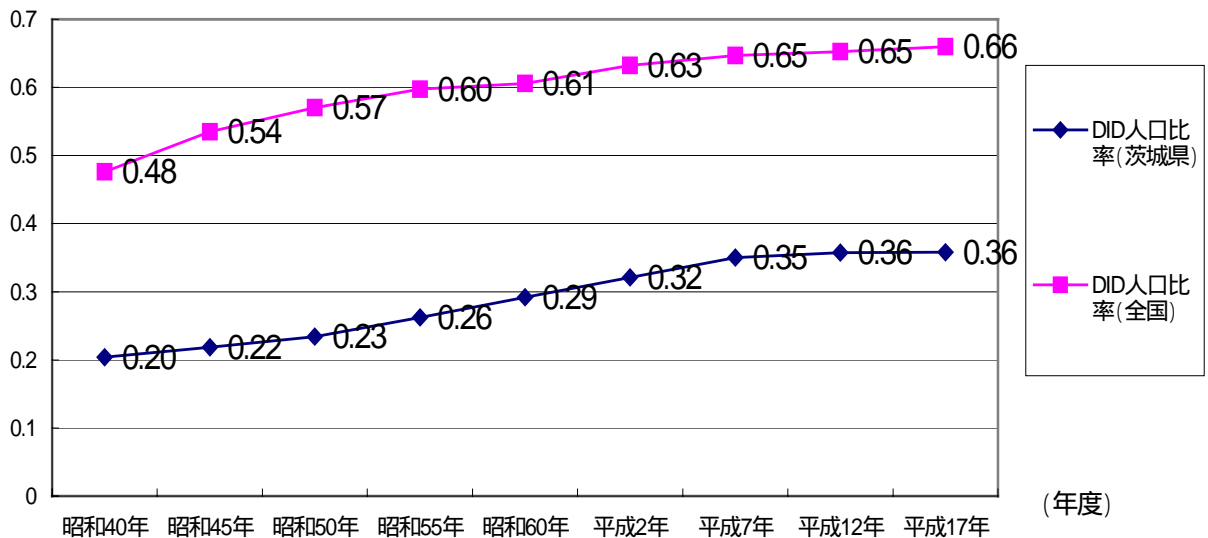


(出典：国勢調査)

## 3) 低いDID人口割合(分散居住傾向)

県の総人口に占めるDID人口の割合は、平成17年ベースで約36%となっているが、全国平均値の66%を大きく下回る水準にあり（全国37位）、この数値からも分散して居住する本県の特徴が伺える。

図 総人口に占めるDID人口の割合

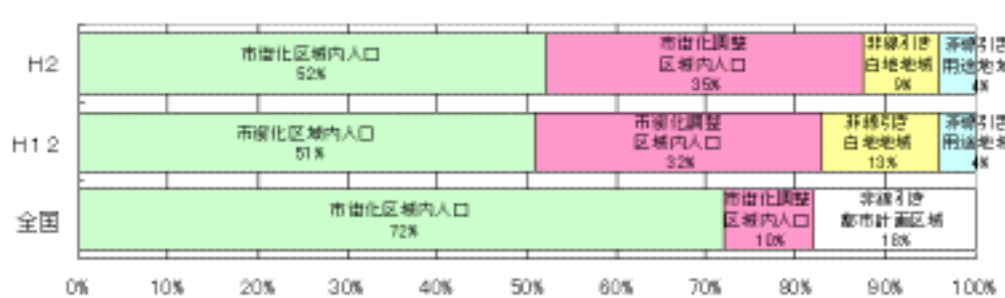


(出典：国勢調査)

#### 4) 低い市街化区域内人口割合

本県は、全国と比べて、市街化区域内人口の割合が低く、市街地調整区域の割合が高い傾向にある。人口密度も市外化区域は全国最下位であるのに比べ、市外化調整区域は全国 14 位と高いなど、都市計画区域における居住状況から見ても、分散して居住する傾向が強く現れている。

図 都市計画区域における居住者人口の割合の推移



(出典：平成15年都市計画基礎調査)

表 市街化区域・市街化調整区域の人口密度（茨城県・全国）

	全国平均	茨城県
市街化区域の人口密度 (千人/km <sup>2</sup> )	5.93	2.85 (全国最下位)
市街化調整区域の人口密度 (千人/km <sup>2</sup> )	0.32	0.37 (全国第14位)

(出典：平成17年度都市計画年報)

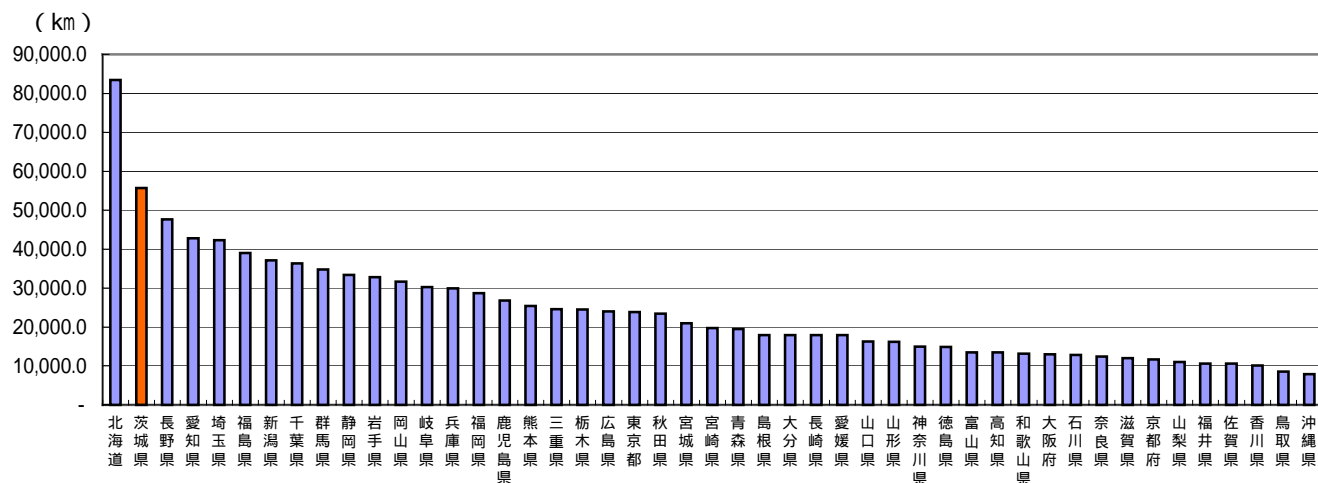


### 3. 公共投資コスト

#### 1) 拡散的な公共投資

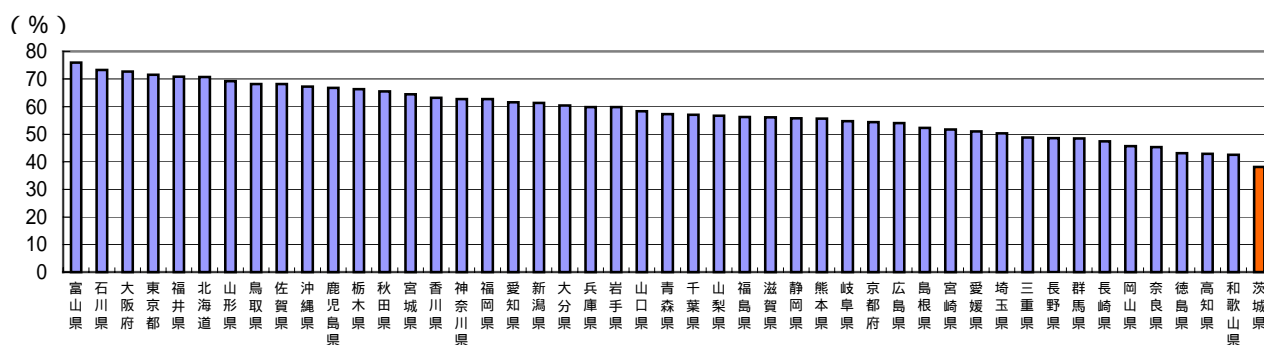
都市化の進展の中で、道路等の都市基盤の整備が進められてきたが、平坦な地形など地理的特徴から、道路実延長が長く（全国2位）、公共投資が拡散的に行われてきた傾向が見られる。その結果、道路改良率は全国最下位、市町村道舗装率は全国46位であるなど整備密度の観点からは、全国的な位置は高くないと言える。

図 道路実延長距離の全国比較



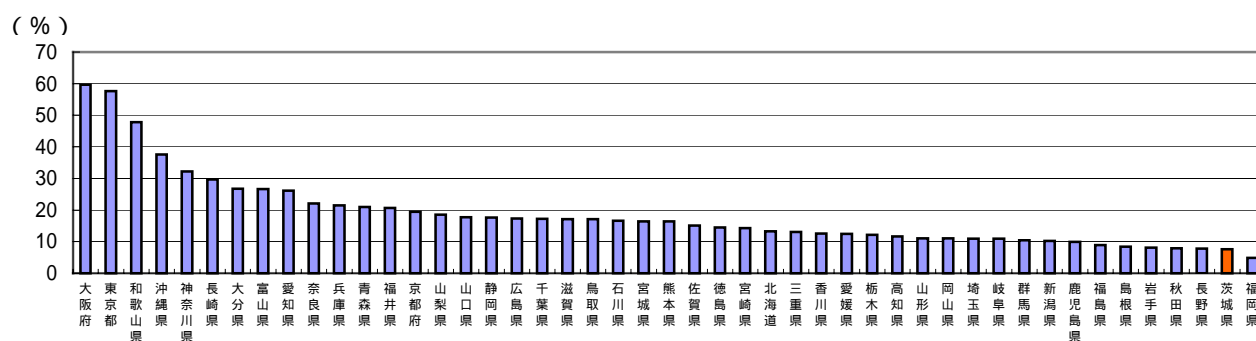
(出典：道路統計年報2007年度版)

図 道路改良率の全国比較



(出典：道路統計年報2007年度版)

図 市町村道舗装率の全国比較



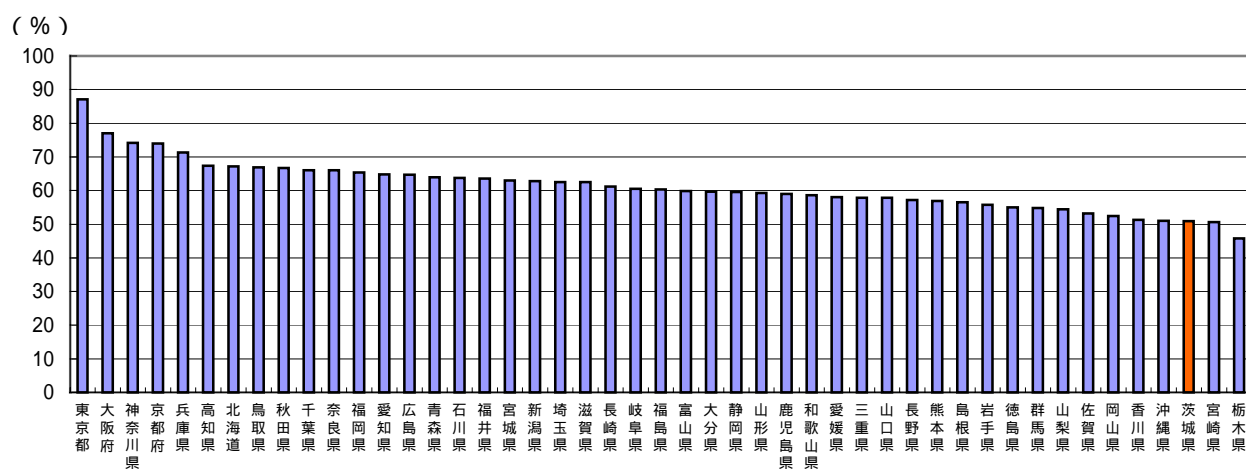
(出典：道路統計年報2007年度版)

## 4. 交通

### 1) 公共交通の利便性

本県は全国の中では人口が多い府県に属するが、市街地の密度が低く、都市が分散化していることから、公共交通機関が発達しにくい構造となっており、公共交通の利用圏（鉄道駅 1km 圏、バス停 200m 圏）にある住宅の比率が 50.9%と、全国で 45 番目であり、公共交通の利便性は決して高いとは言えない環境にある。

図 公共交通利用圏内における住宅比率の全国比較

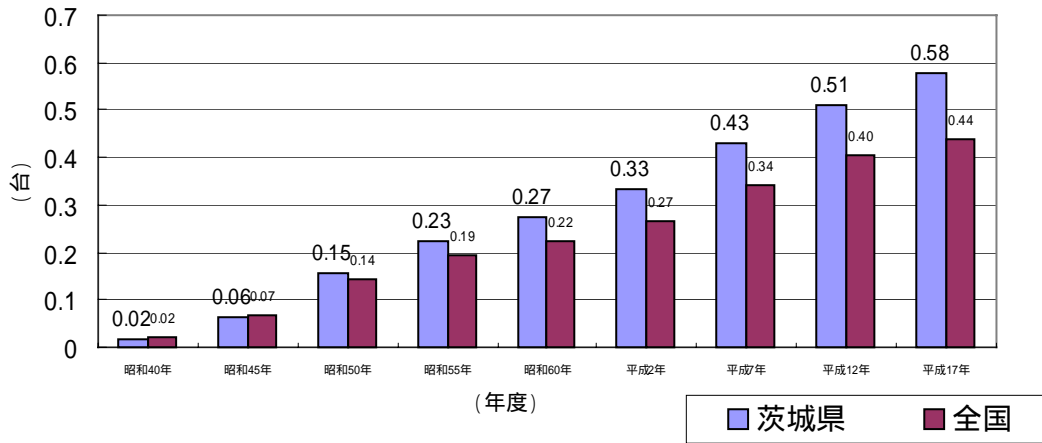


( 出典：平成15年住宅土地統計調査 )

2) 高い自動車依存  
自動車保有台数

公共交通の利便性が高くないため、自動車への依存が高い傾向にあり、自動車の保有台数は、平成 17 年には、1 人当たり 0.58 台となり、全国でも 4 番目に高い水準となっている。

図 1 人当たりの自動車保有台数



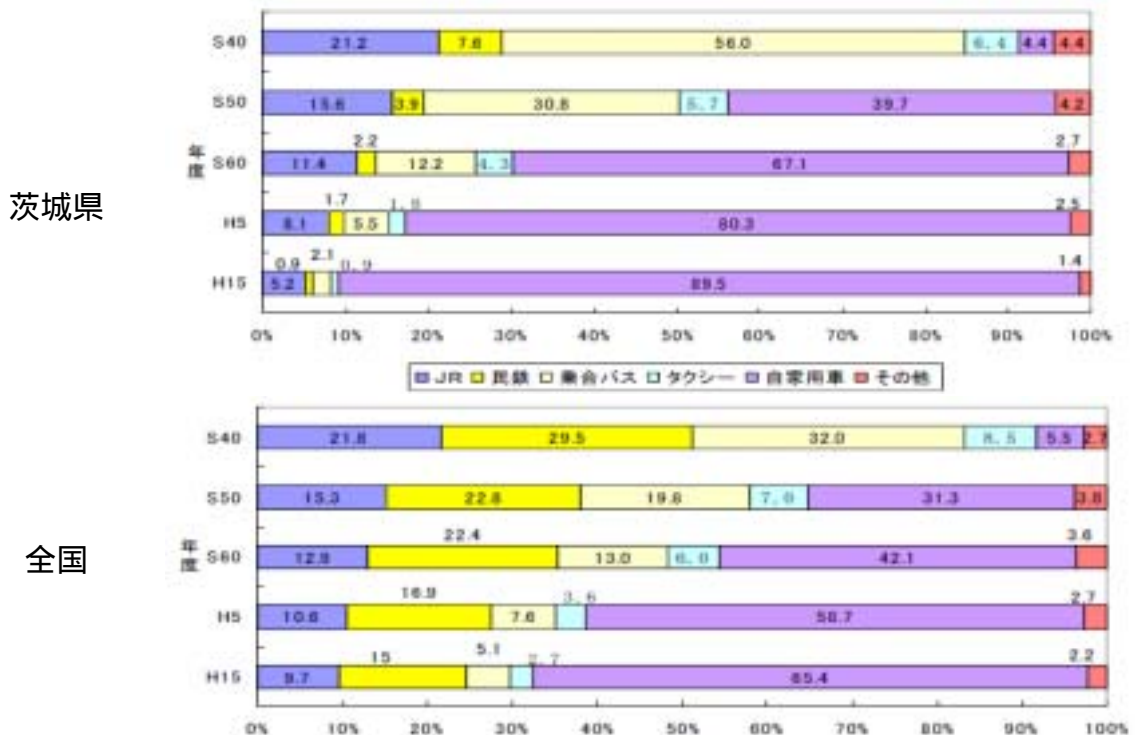
(出典：国勢調査、自動車保有台数統計データ)

旅客輸送分担率

茨城県における旅客輸送分担率は、昭和 40 年には、公共交通機関（JR・民鉄・乗合バス・タクシー）が 9 割を超え（91.2%）、特に乗合バスが半分以上（56.0%）を占めていた一方、自家用車は 4.4%に過ぎなかった。しかし、平成 15 年度では自家用車がほぼ 9 割を占め、公共交通機関は 9.1%まで減少している。

全国の公共交通機関の分担率も大きく減少しているが、茨城県の減少率が、より大きい。

図 旅客輸送分担率の推移（茨城県・全国）



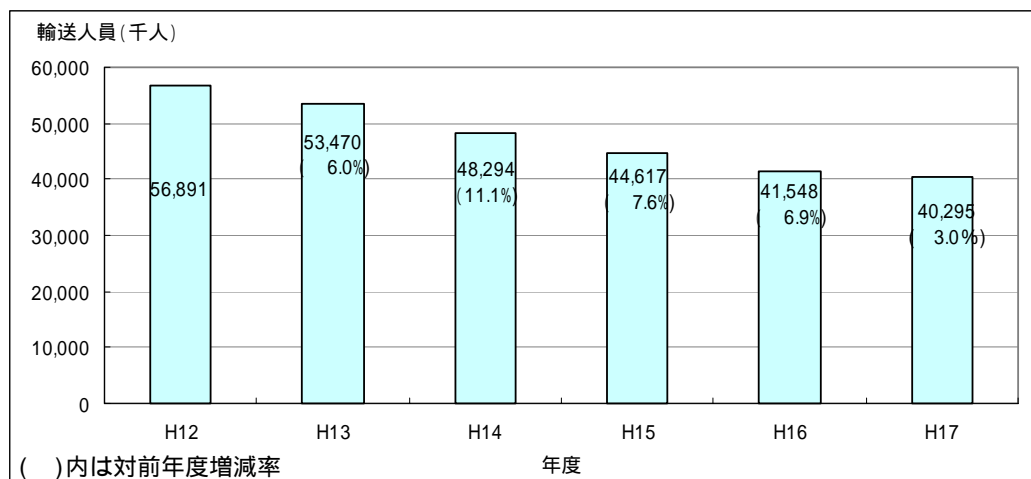
(出典：(財)運輸振興協会「数字で見る関東の運輸の動き」)

### 3) 減少する公共交通利用

#### 路線バスの状況

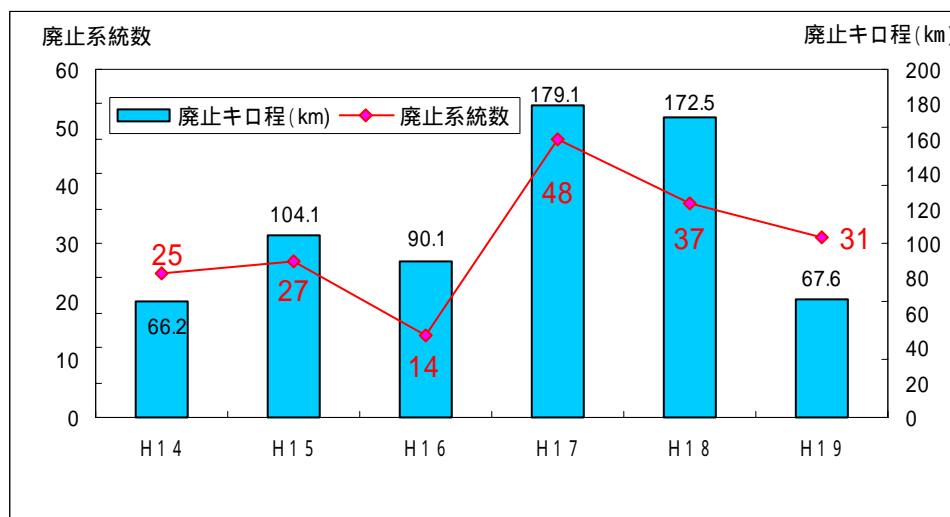
路線バスの輸送人員数は、概ね減少傾向で推移しており、路線バスの利用者数の減少から、不採算路線の廃止が近年において特に増加傾向にある。

図 路線バス利用者数の推移



(出典：企画課資料)

図 路線バスの廃止状況の推移

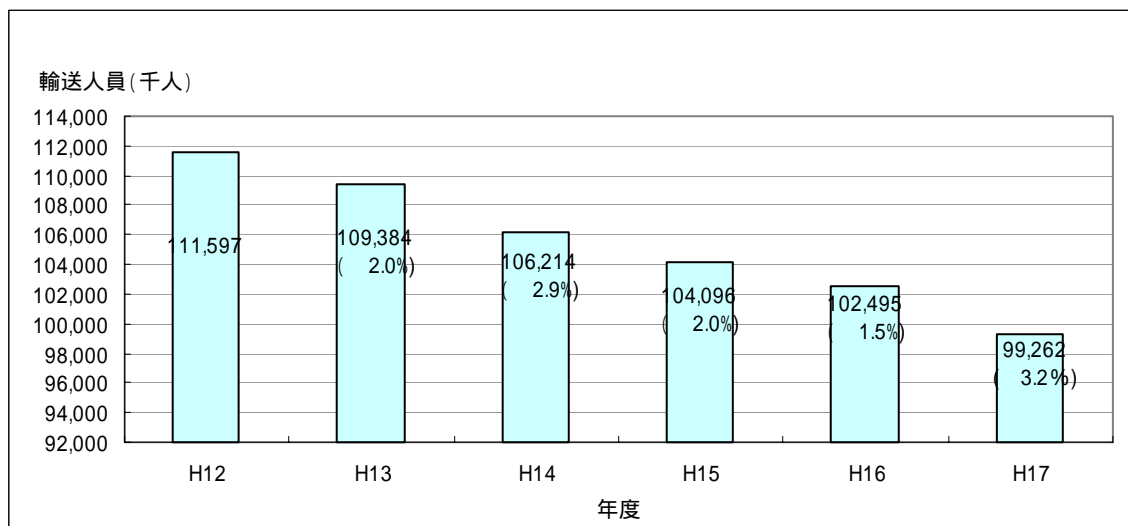


(出典：企画課資料)

## 鉄道の現況

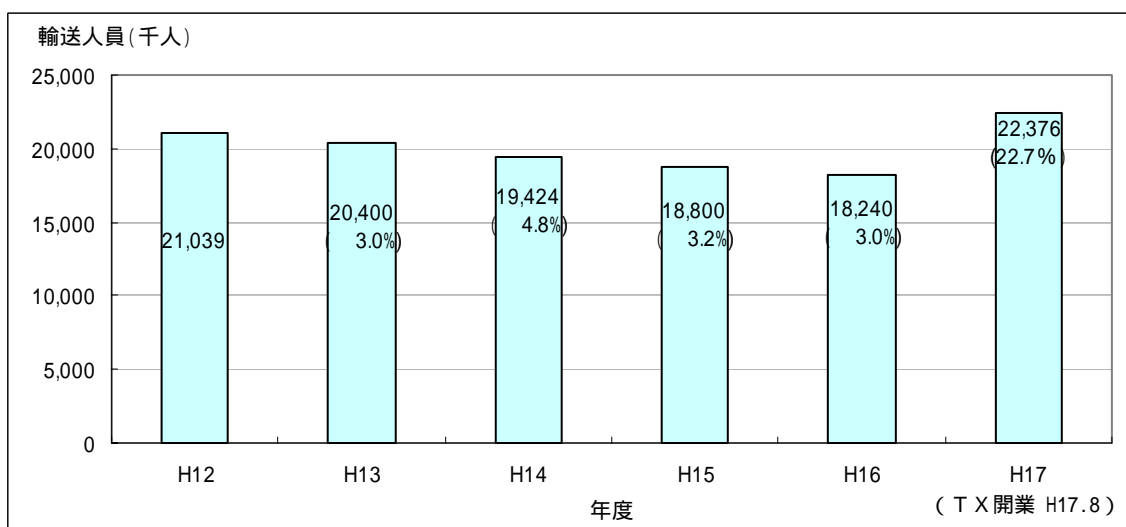
鉄道（JR・地方鉄道）の輸送人員数においても、減少傾向で推移しており、平成12年の規制緩和後に、日立電鉄と鹿島鉄道の2路線が廃止となるなど、公共交通機関には衰退傾向が見られる。

図 鉄道（JR）の利用者数推移



(出典：企画課資料)

図 鉄道（地方鉄道）の利用者数推移



(TX開業 H17.8)

(出典：企画課資料)

表 近年の鉄道路線の廃止状況

路線名	キロ数	廃止年月日
日立電線	18.1	H17.4.1
鹿島鉄道線	27.2	H19.4.1

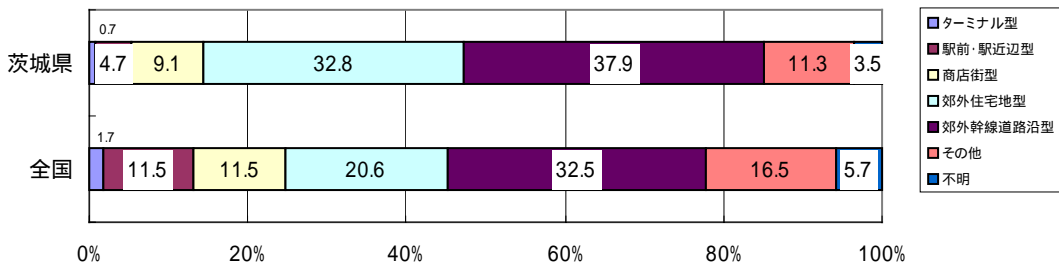
(出典：茨城県公共交通活性化指針)

## 5. 中心市街地の活力低下

### 1) 郊外型店舗の発達

本県では、市街地の外延化と車社会の進展を背景として、郊外でのロードサイド店舗が発達しており、店舗の立地場所別構成は、郊外住宅地・郊外幹線道路沿・その他が全体の約8割を占め、全国平均の約7割を上回る水準となっている。

図 大規模小売店舗の立地形態別店舗数構成比(平成16年)



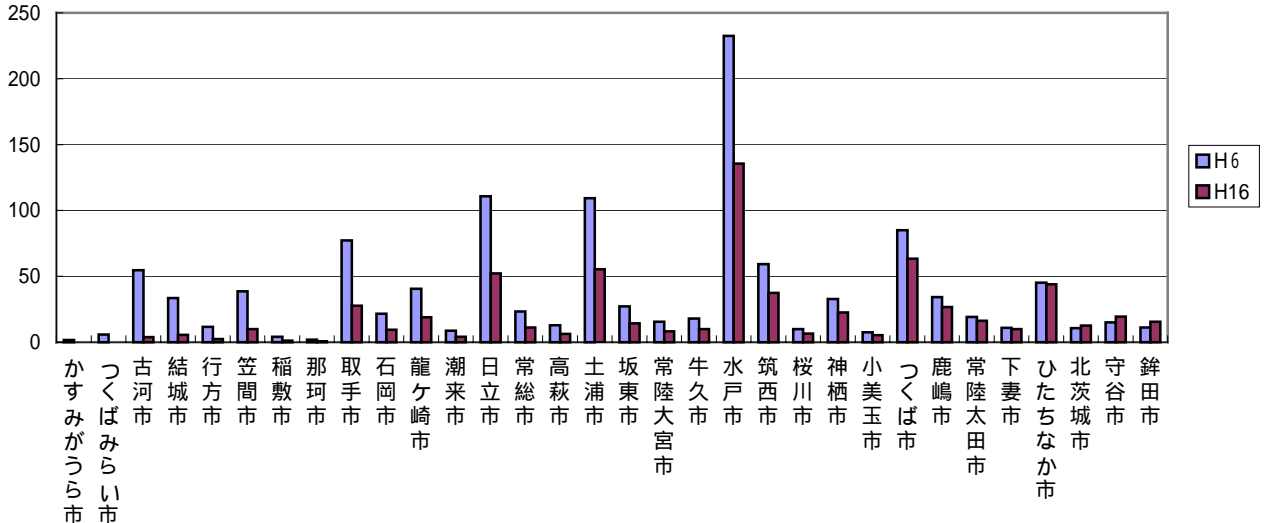
(出典：2005年全国大型小売店舗総覧)

### 2) 商業集積地区における販売額の減少

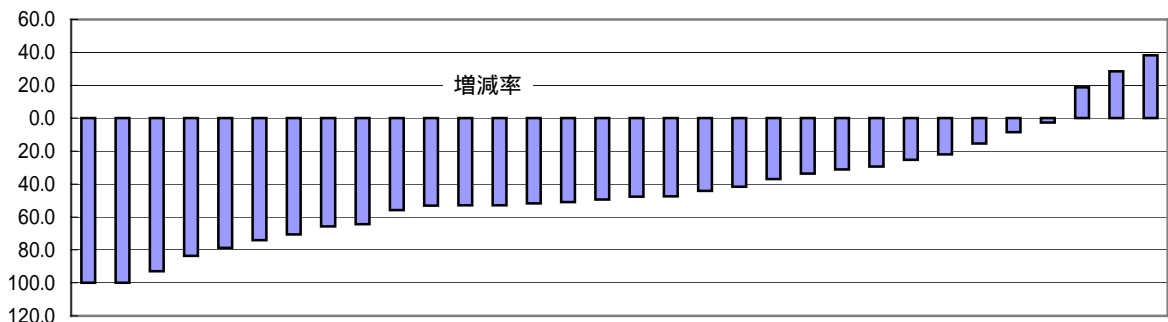
中心市街地などの商業集積地区における平成6年から平成16年の年間商品販売額は、県内のほとんどの市町村において減少しており、中心市街地の衰退が顕著である。

単位：十億円

図 商業集積地区年間商品販売額(市分・減少率順)



単位：%



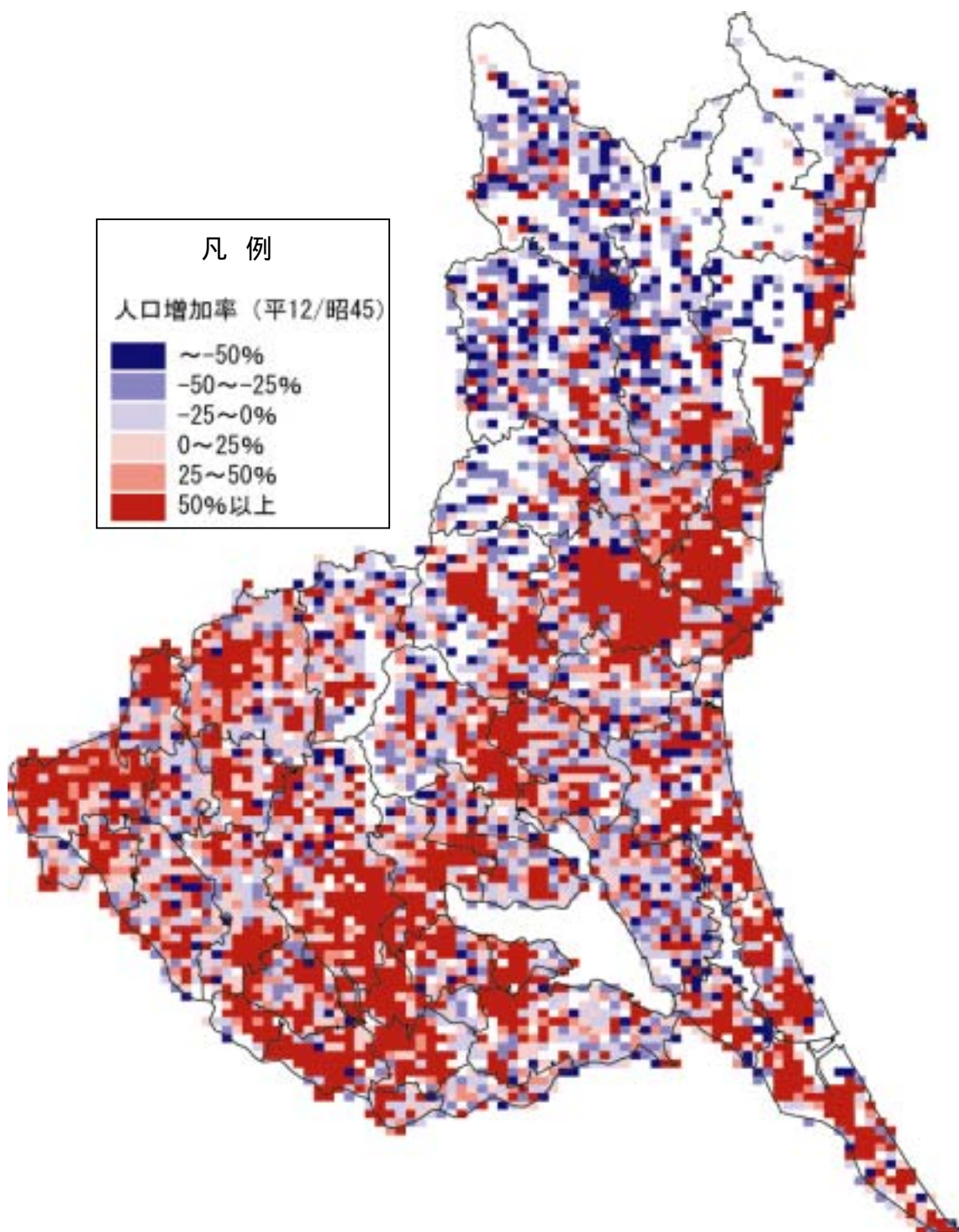
(出典：H6年、16年商業統計)

## 6. 今後の人口動向

### 1) これまでの人口動向

過去 30 年間（昭和 45 年～平成 12 年）の人口増減の分布を見ると、県南地域や常磐線沿線地域を中心に人口の増加が見られる一方、県の北部では人口減少地域が広がっている。

図 市町村別の人口増減状況  
( H12(2000年)/S45(1970年)で比較 )

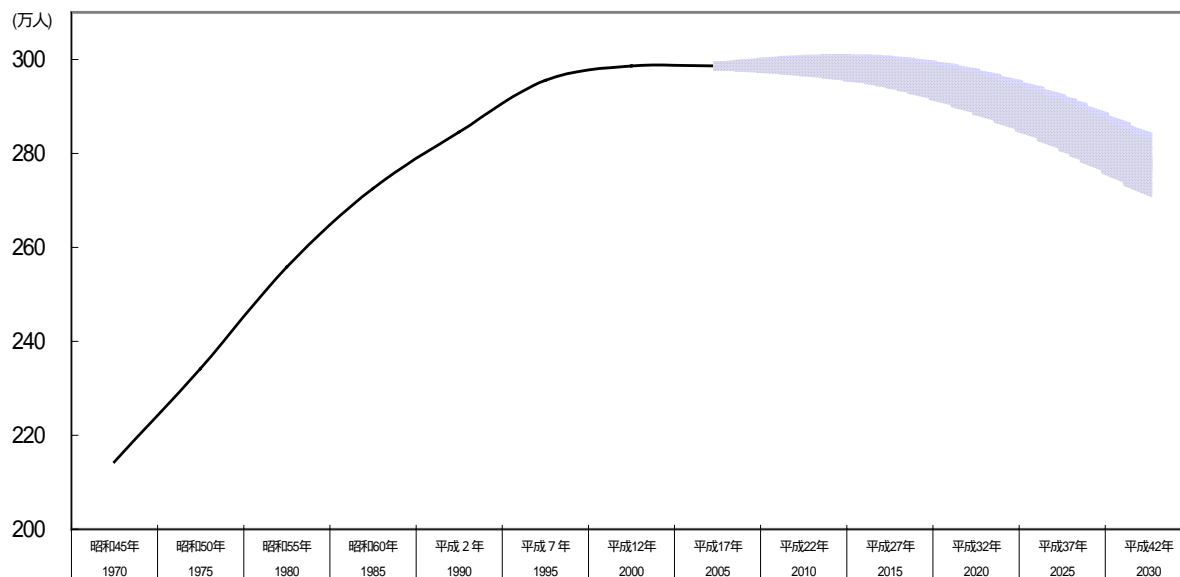


( 出典：国勢調査 )

## 2) 総人口の減少

茨城県の人口は、今後 10 年程度は概ね 300 万人前後で推移するものの、25 年後の平成 42 年には 270 万人～285 万人程度に減少する見込みである。

図 茨城県の人口の実績と見直し



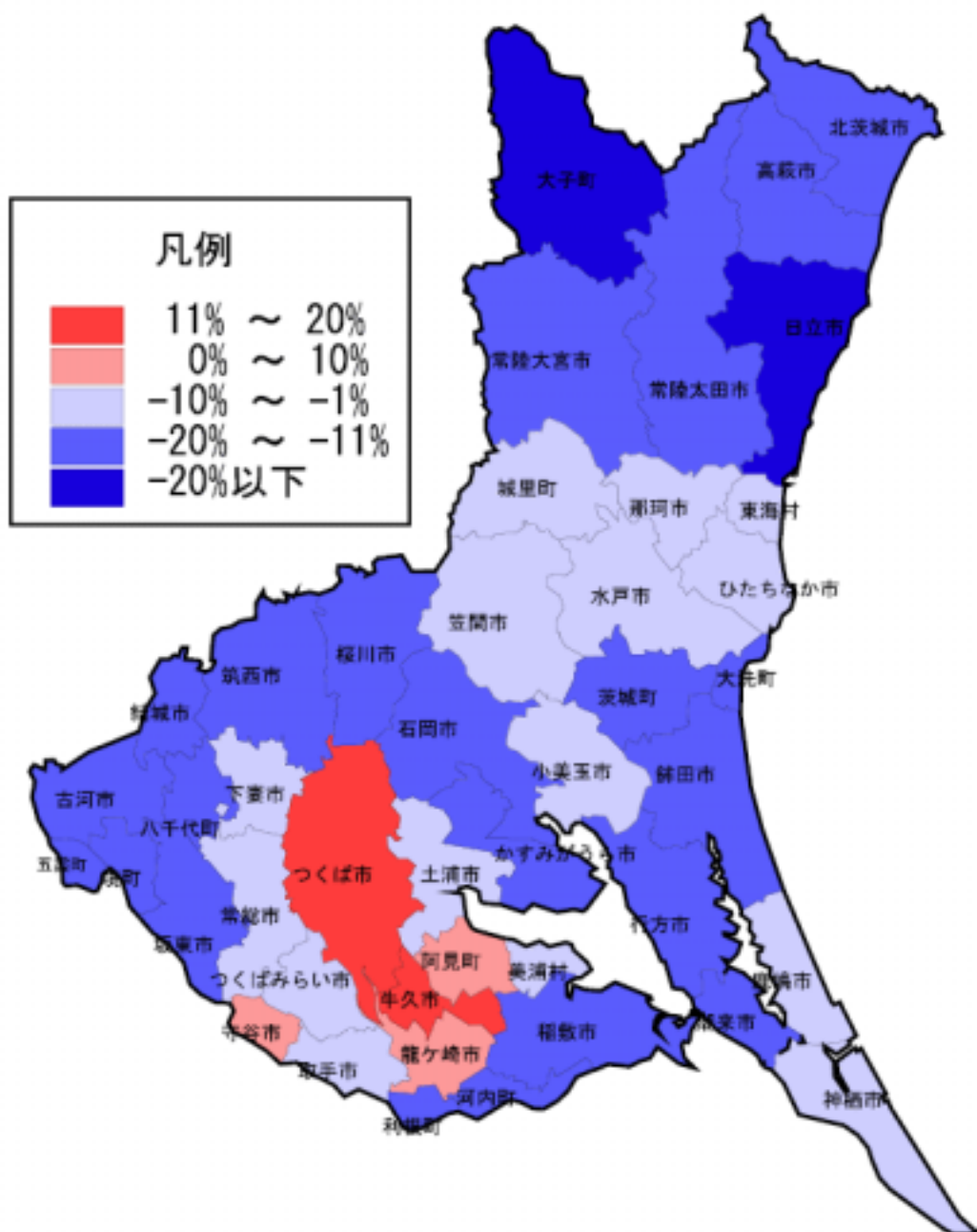
(出典：新茨城県総合計画「元氣いばらき戦略プラン」)



### 3) 市町村別の将来人口

市町村別に見ると、つくば市や牛久市、龍ヶ崎市など、県南地域の一部の市町村において人口増加が予測されているものの、それ以外の地区においては人口減少が予測されている。

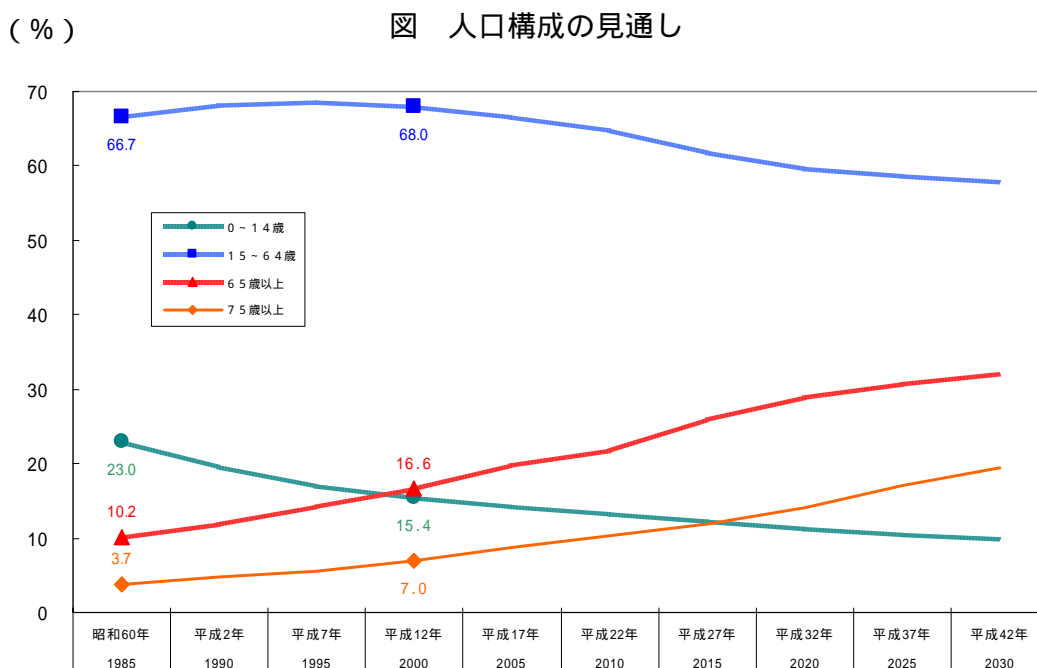
図 市町村別の人口増減推計結果  
( H42(2030年)/H17(2005年)で比較 )



( 出典 : 国立社会保障・人口問題研究所 )

#### 4) 少子高齢化の進行

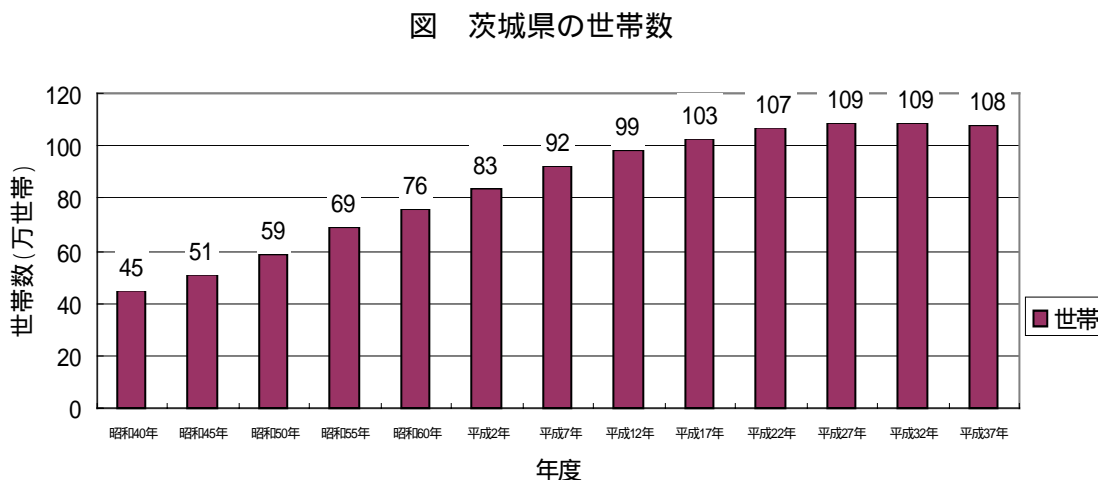
少子・高齢化の進行で、平成 42 (2030) 年には、14 歳以下の年少人口の割合が 10～12%程度に、また、15 歳から 64 歳までの生産年齢人口が 60%程度に減少し、65 歳以上の高齢者人口の割合は、30～32%程度に上昇する見込みである。



(出典：新茨城県総合計画「元氣いばらき戦略プラン」)

#### 5) 世帯数の増加

世帯数は、平成 32 年頃まで増加し、その後減少に転じることが予測され、全体として宅地需要は減少するとともに、単身世帯の増加など家族類型の多様化により、住宅ニーズも多様化することが見込まれる。



(出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所)