

# 1章 概況と課題

---

1. 本市の位置と沿革
2. 本市をとりまく状況
3. まちづくりに対する市民の意向
4. 土地利用等についての課題
5. 主要な都市施設等の整備についての課題





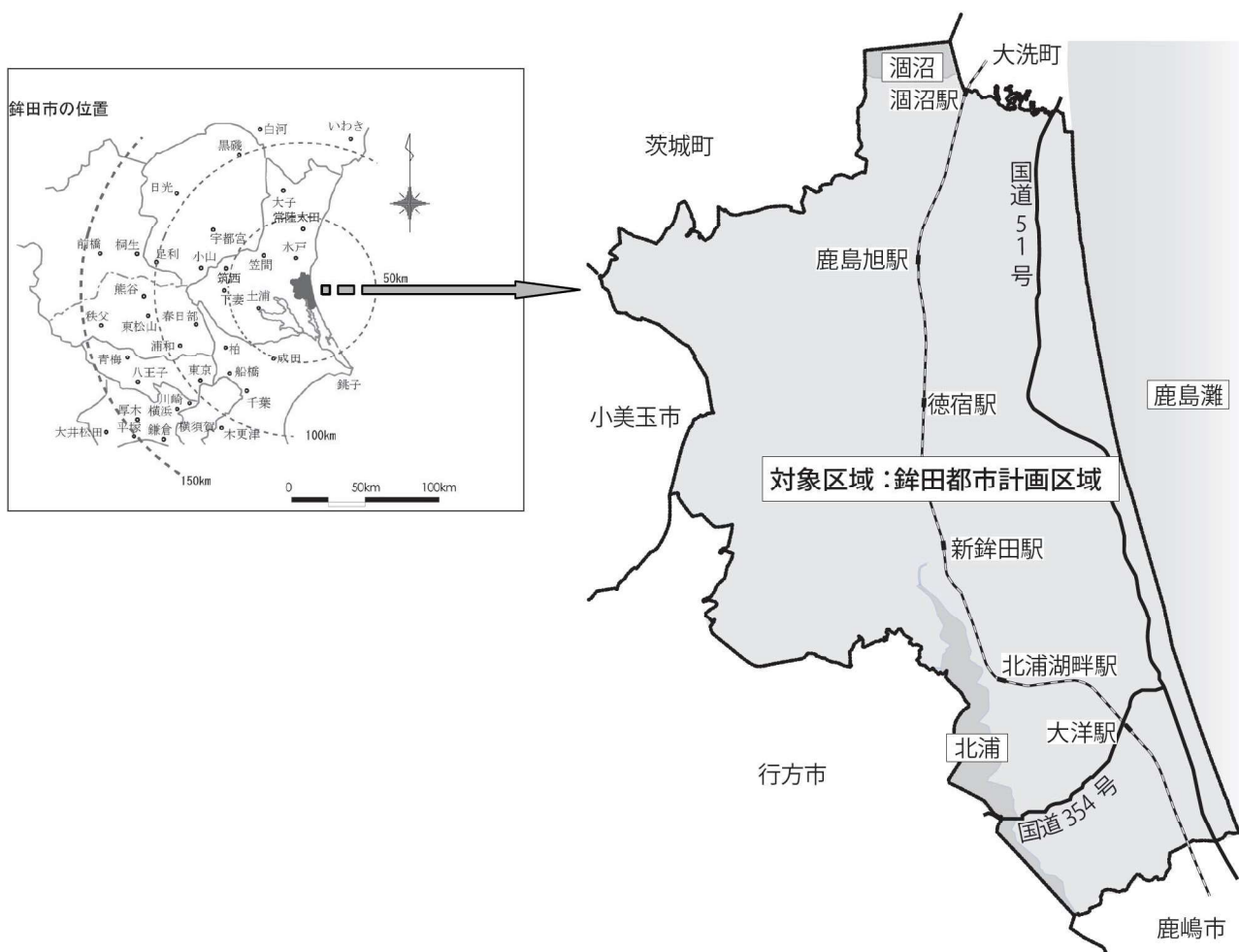
## 1. 本市の位置と沿革

### (1) 位置

本市は県の東南部に位置し、水戸市まで約 30km、東京までは約 90km の距離にあり、北は大洗町と茨城町、西は小美玉市と行方市、南は鹿嶋市、東は鹿島灘に接しています。

主要な交通幹線としては、自動車専用道路である東関東自動車道水戸線、本市の鹿島灘沿いを南北に走る国道 51 号、行方市へ続く国道 354 号、県道 2 号などの主要幹線道路があります。

また、水戸市から大洗町、本市を通過し、鹿嶋市とを結ぶ鹿島臨海鉄道大洗鹿島線が整備されており、本市内には涸沼駅、鹿島旭駅、徳宿駅、新鉾田駅、北浦湖畔駅、大洋駅の 6 駅が設置されています。



### (2) 地勢

南北に 24km、東西に 17km と広がる本市は、204.64km<sup>2</sup>の都市計画区域面積を有しています。本市総面積の 80% 以上を農地や山林が占めており、市内を流れる鉾田川や巴川、大谷川とその流域には水田が広がっています。北は涸沼、南は北浦に接し、東は鹿島灘が広がっている本市は、豊かな自然環境に恵まれた地域です。

また、平坦地と温かな気候を活かした農業が、本市の基幹産業です。市内 2 つの農協を合わせて 18 品目に及ぶ農産物が茨城県銘柄産地指定を受け首都圏の重要な食料供給地としてだけでなく、メロン、イチゴなどの果物や、サツマイモ、水菜、ゴボウ、トマトなどの野菜でも全国有数の生産地として知られています。

## 1. 本市の位置と沿革

### (3) 沿革

今から約1万年前の旧石器時代終末期頃には、本市域に人間が住んでいたことが市内の徳宿遺跡や畑田遺跡の発掘によって、明らかになっています。

また、縄文時代の住居跡も数多く発見されており、本市が縄文人の生活に適した自然環境を有していたことがわかります。

中世になると、本市域でも中央政権の動きに呼応して武士の勢力争いがみられ古代から地域で信仰されてきた、鹿島社（神宮）や地方国人たちが信仰した仏教が大きな影響を与えていたことが、現存する多くの文化財からわかっています。

江戸時代になると、中世から利用されてきた津は河岸として発展しました。江戸との往来が盛んだったこともあり、俳句・狂歌などといった江戸の町人文化をいち早く受け入れました。

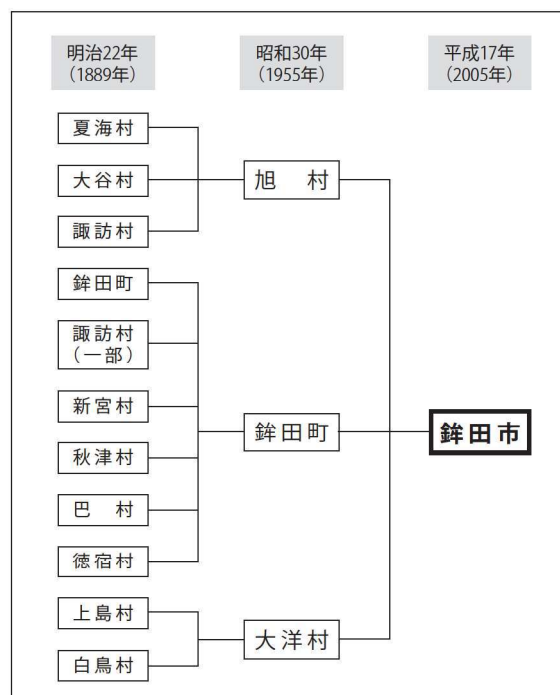
明治期になり、移転・職業選択の自由が認められるようになると、水運関係者や諸営業・雑貨業を営む人びとが水運拠点である河岸近辺に集まってきたと考えられています。

明治4年（1871年）の廃藩置県により本市は新治県の所轄となりました。その後の明治8年（1875年）、地租改正事業をスムーズに行うために利根川を境に千葉県と茨城県が設置され、同県が茨城県に統合されたことに伴い、茨城県の所轄となりました。明治22年（1889年）には市制・町村制が施行され、夏海村、大谷村、鉾田町、巴村、徳宿村、新宮村、諏訪村、行方郡秋津村、上島村、白鳥村の1町9村が本市の基礎として誕生しました。

その後時代は昭和に移り、昭和28年（1953年）、地方自治体の財政強化を目的として施行された「町村合併促進法」により、本市域は昭和30年（1955年）に旭村、鉾田町、大洋村の1町2村の構成となりました。その後の昭和30年以降に起こった高度経済成長政策の推進の結果、本市は若年層の都市流出、農村過疎化の傾向が強くなり、主要産業である第1次産業人口の構成にも変化を与えています。

近年では、個々の基礎自治体の大規模化により財力を強化し、これまでの中央集権型の社会から、地方分権型社会へと移行していくための方策のひとつである「平成の大合併」が実施されました。その結果、平成17年10月11日には旭村、鉾田町、大洋村が合併し、鉾田市が誕生しました。

（参考：図説『ほこたの歴史』）



## 2. 本市をとりまく状況

### (1) 人口減少時代への対応

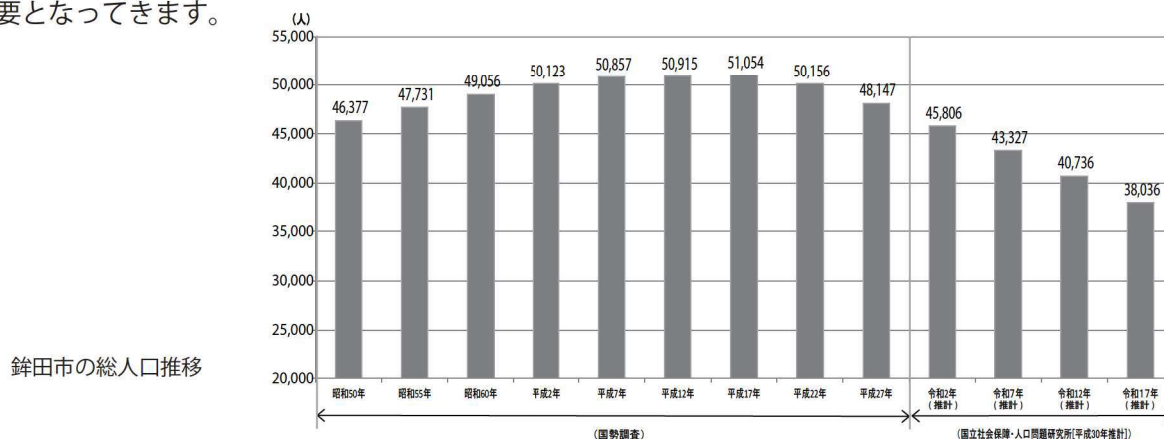
我が国の人口は、戸籍法定による登録制度に基づき明治 32 年から統計を取りはじめて以来一貫して増加傾向にありましたが、平成 16 年をピークに減少傾向に転じ、出生数が死亡数を下回る自然減となりました。(厚生労働省の人口動態統計)

本市の人口の推移を、5 年おきに実施される国勢調査の結果で確認すると、平成 17 年までは一貫して増加傾向にありましたが、それ以降の平成 22 年、27 年には減少に転じました。また今後の人口も、本計画年次である 10 年後の令和 12 年における本市の人口は 40,736 人と予測※されており、本市人口のピークである平成 17 年と比較して 10,300 人減少すると予想されています。

(※平成 30 年 12 月に国立社会保障・人口問題研究所が算出した「日本の市区町村別将来推計人口」に基づく。

また同研究所が平成 20 年 12 月に発表した令和 12 年の推計人口は 43,450 人でしたので、近年の状況によりさらに下方修正したことがわかります。)

道路や公園、公共施設などの都市施設及び土地利用を検討する際には、人口規模に対応した整備・管理が基本となっています。今後は、人口の推移にみあった整備・管理のあり方を検討していくことが、必要となってきます。

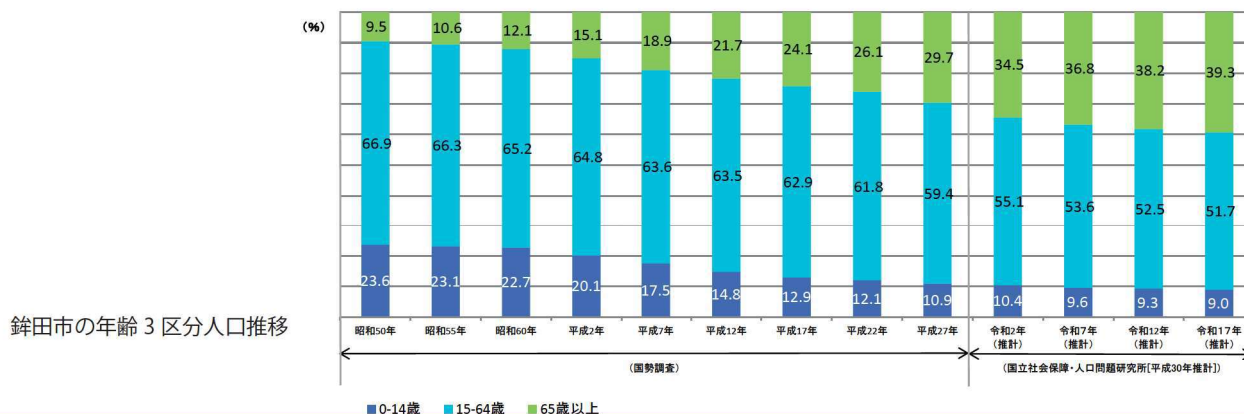


### (2) 少子高齢化社会での都市計画

少子高齢化社会では、若年労働力人口の減少や高齢者医療費の増加など、従来の財政状況、生活スタイルとは異なる社会現象が既に起こりはじめています。

本市の平成 27 年度における年齢 3 階級の人口は、年少人口が 10.9%、生産年齢人口が 59.4%、老年人口が 29.7%です。前述の「日本の市区町村別将来推計人口」に準拠する推計によると、令和 12 年には年少人口が 9.3%、生産年齢人口が 52.5%、老年人口が 38.2%になると推測されています。

このような少子高齢化の傾向は、都市計画の分野にも影響が出てきます。例えば市税や消費量が減少するなど就労人口の減少に伴う影響があるほか、高齢化によるバリアフリーの必要性の増加、人口転出による空地・空家の増加など様々な影響が考えられ、現在、市でも人口構成の変化に対応した、学校等の教育施設の適正配置や適正な公共交通サービスの維持などに取り組んでいます。



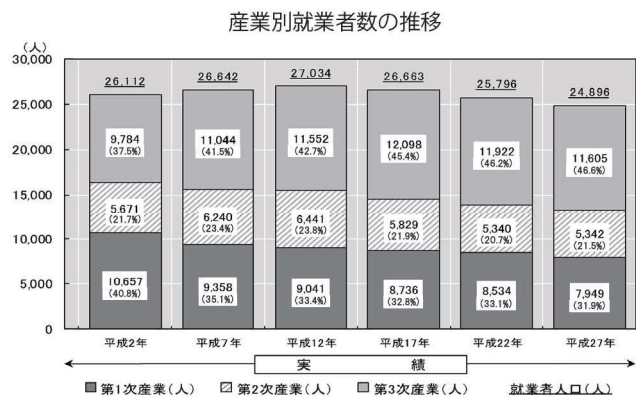
## 2. 本市をとりまく状況

### (3) 産業構造の変化

メロン、サツマイモ、水菜、ゴボウで日本一の生産額を誇る本市は、第1次産業を基幹産業としてきました。しかしながら、国勢調査によると、本市の産業別就業人口は、平成27年には第1次産業が31.9%、第2次産業が21.5%、第3次産業が46.6%と、第1次産業が大きく減少し、第2次、第3次産業に移行してきたことがわかります。

近年では第1次産業就労者の高齢化や後継者不足、外国人技能実習生の受け入れ等、第1次産業を取り巻く環境が変化してきています。

今後はこのような産業の変化を捉えたまちづくりを行う必要があります。



(出典) 第2期銚田市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン及び総合戦略

※国勢調査データ

### (4) 地震・災害等への対応

平成23年3月11日、東日本大震災が発生し、本市でも最大震度6強の地震が観測され、3,000軒以上の建物が破損（一部破損含む）の被害を受けました。銚田川沿いに広がる中心市街地において家屋等被害が集中するエリアでは特に液状化の影響が大きく、今なお市街地の空洞化が見受けられます。

また、近年の日本では、平成27年9月関東・東北豪雨、令和元年東日本台風、令和2年7月豪雨など風水害は年々大規模化しており、各地で甚大な被害をもたらしています。本市では巴川、銚田川周辺等において最大3～5mの浸水が予測されているとともに、土砂災害の危険性がある土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域の指定されている地区が分布しています。

さらに、令和2年、世界中で広がりを見せた新型コロナウイルス感染症（COVID-19）は、国内でも感染拡大が続き、令和3年10月末時点で感染者数が累計172万人を超え、緊急事態宣言が数度にわたり発令される事態となりました。

このような状況の中、感染症対策としては「3つの密<sup>※注</sup>」の回避をはじめとする取り組みの促進がこれまでの対策に加えて必要となっています。風水害、地震においては地域防災計画に基づく災害対策及び広域的な連携や地域間ネットワークの強化、洪水津波等のハザードマップの新規作成・改訂による最新の防災情報の発信、自助・共助の考え方に基づく市民レベルの地域防災意識の醸成など、これまで以上の防災対策を充実させていくことが求められています。

※注：「3つの密」は、「換気の悪い密閉空間」「多数が集まる密集場所」「間近で会話や発声をする密接場面」で感染症の集団感染のおそれが高い場所や場面

### (5) 持続可能な地域への対応

オゾン層の破壊や熱帯雨林の減少、砂漠化の進行、生態系の破壊、地球温暖化など世界規模での環境問題が近年人類にとって大きな課題となっています。これに対し、平成27年には国連サミットにおいて「持続可能な開発目標（SDGs）」が採択され、令和12年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標が掲げられました。

市街地においては、持続可能な都市を実現するため、コンパクトシティを形成していくことが必要です。このためには既存の都市ストックを活用しつつ、公共投資の効率化、公共施設の維持管理合理化など、限られた資源を集中的・効率的に運用する必要があります。

自然地域においては、特にラムサール条約湿地に登録された涸沼を中心に、水・緑の環境保全・再生に努めるとともに、自然環境を活用した交流人口の拡大を図っていくことも必要です。

### (6) 高度情報化社会への対応

## 2. 本市をとりまく状況

情報分野においては、人と人が繋がるインターネット時代の実現とともに、さまざまな「モノ」をインターネットと繋ぐIoT<sup>※注</sup>社会が現実のものとなりつつあります。本市でも今後はボーダーレス化した情報化社会の中で、市民の生活利便性向上のために、情報通信技術の有効活用を考えていくことが重要だと思われまます。

情報ネットワークは、市民と行政がそれぞれ時間と距離の隔たりを意識することなく情報の送受信を行うことを可能にします。その結果、多種多様な情報交換を速やかに行うことができるので、両者にとって情報ネットワークの活用は、おおいにメリットがあると考えられます。

また、新型コロナウイルス感染症による緊急事態宣言発令の結果、それまでも徐々に普及しつつあった、インターネットを利用して時間や場所を有効に活用できる柔軟な働き方（リモートワーク）が急激に広まりました。本市でも、首都圏に近接するメリットならびに水・緑・農に恵まれた市の特性を踏まえ、ワーケーションやサテライトオフィス、UIターン、二地域居住など、新しい働き方、「新たな生活様式」の受け皿づくりに取り組んでいます。

※注：「IoT (Internet of Things)」はモノのインターネットを意味し、家電製品・車・建物などさまざまな「モノ」をインターネットで繋ぐ技術です。

### (7) 交流拡大にむけた豊かな地域資源の活用

これからの時代、グローバル社会での地域間競争がさらに激しくなるものと予想されています。このような時代の中で地域の歴史、文化、自然環境や都市環境、地域産業など、本市の持つ各種資源を活かしたまちづくりを目指していくことが重要です。

東関東自動車道水戸線などの交通網の整備や茨城空港の利用者の増加等に伴い、本市にも従来以上の交流圏の拡大が予想されます。

市民のニーズに応えられる地域社会の形成を目指すだけでなく、個性あるまちづくりが求められています。具体的には、本市の最大のセールスポイントである豊かな自然環境と農産物を活かした、自然環境と連携したまちづくりならびに関係人口の増加へのネットワークづくりの強化、また新型コロナウイルス感染症の流行を機に広まりつつある身近な場所への小旅行、マイクロツーリズム<sup>※注</sup>にあわせ、新たな目線で地域の魅力を再発見するなどが考えられます。

※注：「マイクロツーリズム」は、遠方に行かずとも身近で非日常のひとときや地域の魅力を再発見する観光

### (8) 地方分権化時代への対応

平成12年4月に地方分権一括法が施行され、20年が経過し、国と地方公共団体との新しい関係が構築されてきています。地方自治体は自主性・自立性が求められており、今後は地域の行政課題に対して地域の魅力を活かしつつ独自性をもって積極的に取り組んでいく姿勢が求められています。

自主性・自立性の確立には、地域住民や地元企業との協働によるパートナーシップを構築していくことや、国からの財源にできるだけ依存しない財政運営が求められています。しかしながら人口減少による税収減や景気の長期低迷などにより、地方自治体も厳しい財政運営を強いられています。

今後は、財源確保に努めるとともに限られた財源を有効に活用するため、事業推進にあたっては優先順位を付け、明確な目的を持ったまちづくりをしていくことが重要です。

### (9) ライフスタイルの変化への対応

今日の社会では人々の価値観やライフスタイル、雇用形態は多様化しており、自分のライフスタイルを自分の意志と責任において自由に選択できるようになってきています。このような傾向はリモートワークをはじめとする情報技術とその活用の多様化に加えて、グローバル化する世界情勢により加速していくものと考えられます。

さらに、このような社会にあっては、多様化する生活のあり方を許容していくシステムの構築が求められるとともに、教育や就労分野の選択肢だけでなく、余暇時間を過ごす文化・芸術・スポーツに加え、日常生活を過ごす場となる生活環境、交通手段、そして人々の交流の場など、多様な分野で複数の選択肢を提供することができるまちづくりが望まれています。

## 3. まちづくりに対する市民の意向

### (1) 調査の概要

市では近年の各計画策定にあたり、以下のような市民アンケートを行っています。その中から、本計画に関連する項目を抜粋して、本項に取りまとめました。

#### 各種アンケート概要

計画名	アンケート名	対象者（回答率）
第2期銚田市 まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン及び総合戦略 (令和2年3月策定)	市政運営にかかわる市民満足度 調査*	18歳以上の住民1,000人(39.6%) *：第2次銚田市総合計画に基づく定点調査
	高校生の将来に対する意識調査	銚田第一、第二、銚田農業の高校3年生 559人※ ※うち、銚田市在住者189人
	若者の定住意向、仕事、Uターン などに関するニーズ調査	25歳以上40歳以下の男女1,500人(22.6%)
銚田市地域公共交通網形成計画 (令和2年3月策定)	銚田市地域公共交通網形成計画市民アンケート	高校生以上の市内在住2,000人(31.8%)
銚田市公共施設等個別施設計画 (令和2年12月策定)	銚田市の公共施設に関する市民 アンケート調査	18歳以上の住民1,000人(37.8%)

### (2) 調査結果

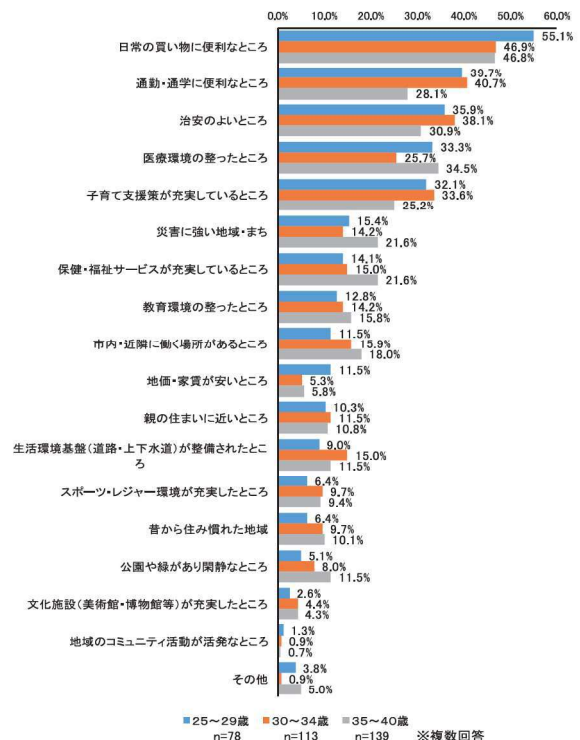
#### ア. 理想の住みたいまちについて

市民が望むまちの理想をみると、25歳から40歳までの年齢層の「日常の買い物に便利なおところ」が最も多く挙げられます。

次に回答が多い項目は世代別に、25～29歳・30～34歳で「通勤・通学に便利なおところ」、35～40歳で「医療機関の整ったところ」に分かれています。

このことから市民は、日常生活を快適に過ごすことができる生活環境が整ったまちを特に求めていることが分かります。

(出典) 第2期銚田市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン及び総合戦略

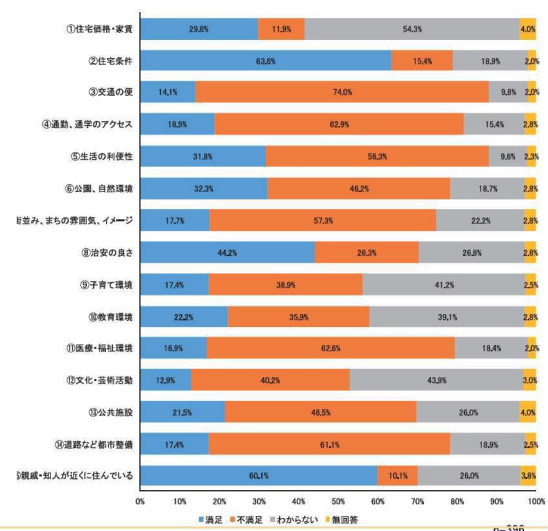


#### イ. 生活利便性・サービス整備について

本市の住みやすい点としては、「住宅条件」、「親戚・知人が近くに住んでいる」、「治安の良さ」などが挙げられています。

一方で、「道路など都市整備」、「街並み、まちの雰囲気、イメージ」、「生活の利便性」などは不満が満足を上回っています。

(出典) 第2期銚田市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン及び総合戦略

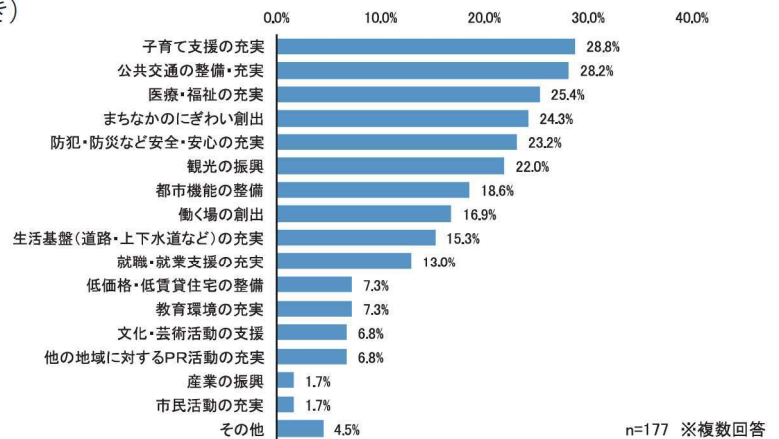




## 3. まちづくりに対する市民の意向

### イ. 生活利便性・サービス整備について（つづき）

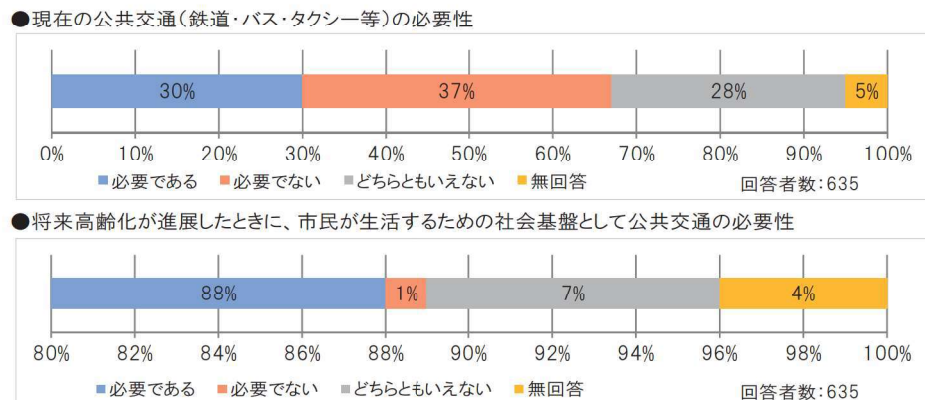
高校生が定住化促進のために行政に求める施策としては、順に「子育て支援の充実」、「公共交通の整備・充実」、「医療・福祉の充実」、「まちなかのにぎわい創出」、「防犯・防災など安全・安心の充実」、「観光の振興」などが多く挙げられています。



(出典) 第2期銚田市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン及び総合戦略

### ウ. 公共交通の必要性について

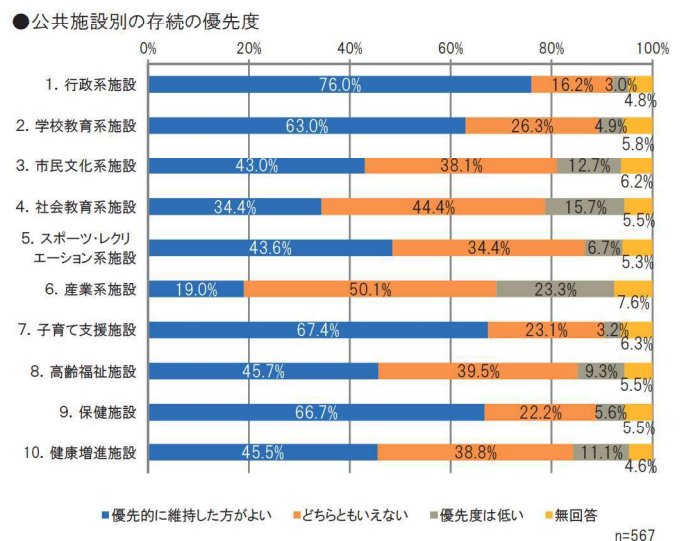
「現在公共交通が必要である」と回答した人は30%である一方で、「将来高齢化が進展した時に、公共交通が必要である」と答えた人は88%に上ります。今後の高齢化の進展に伴い、公共交通の必要性が高まっていくとともに、公共交通サービスの維持に対応していくことが求められています。



(出典) 銚田市地域公共交通網形成計画

### エ. 公共施設の保全と活用

公共施設の存続の優先度は、「行政系施設」、「子育て支援施設」、「保健施設」、「学校教育系施設」の順に要望が高い一方で、産業系施設は他の施設に比較して要望が低くなっています。



(出典) 銚田市公共施設等個別施設計画

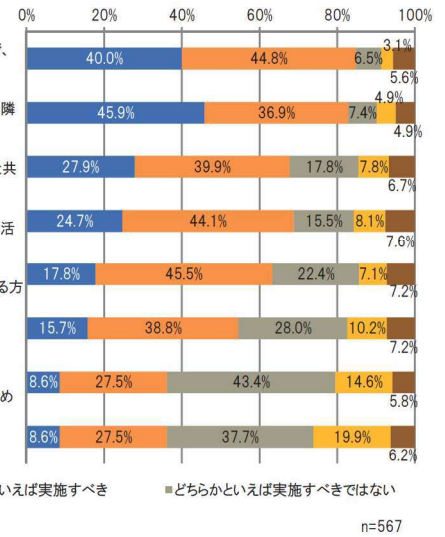
## 3. まちづくりに対する市民の意向

### エ. 公共施設の保全と活用（つづき）

公共施設の保全・活用の方策は、「将来の動向を見極め、施設を統廃合や機能をまとめることで、建物の数や面積を減らす」、「更新の際はいくつかの公共施設をまとめて建設（合築）し、近隣市町と共同で管理運営する」、「更新の際はいくつかの公共施設をまとめて建設（合築）し、より使いやすい施設にする」について実施すべきという回答が多くなっています。

#### ● 公共施設の保全と活用方策

1. 将来の動向を見極め、施設を統廃合や機能をまとめることで、建物の数や面積減らす
2. 更新の際はいくつかの公共施設をまとめて建設（合築）し、近隣市町と共同で管理運営する
3. 近隣の市町と一緒に使えるような施設は統合し、近隣市町と共同で管理運営する
4. 施設の建替え・改修や管理・運営に民間のノウハウや資金を活用する
5. 地域に密着した施設は、自治会など主にその施設を利用する方に管理をお願いする
6. 建替えより補強を優先し、出来るだけ建物の寿命を延ばす
7. 現在有料の施設は、管理運営に充てられる財源を増やすため使用料を引き上げる
8. 現在無料の施設も、可能な限り有料化する



（出典） 銚田市公共施設等個別施設計画

## 4. 土地利用等についての課題

### (1) 土地利用

#### ア. 中心商業地の活性化

中心商業地では、シャッターの降りた空き店舗の存在が目につきます。中心商業地の停滞原因には、大きな駐車場を持つ郊外の大型ショッピングセンターや東日本大震災による液状化被害の影響があると思われます。

今後は、コンパクトシティの構築などを視野に入れた適切な土地利用を促し、駅前など公共交通における市の玄関口の活性化について、早急な対応が求められます。

#### イ. 点在する小規模開発の整序

バブル期前後に小規模別荘として建設された住居が、使用困難などを理由に、利用されないまま現在でも数多く残っています。利用率の低下は、近隣に防犯や治安上の問題を引き起こすことがあるため、今後は景観、安全の両面から、小規模別荘住居の整序が必要となってきます。このために、空家バンクの充実と活用が、より一層求められています。

### (2) 市街地整備等

#### ア. 市街地近辺の未利用地（ふくれ田<sup>※注</sup>）の整備

鹿島鉄道銚田駅跡地近辺には、広大な土地が利用されることなく広がっています。銚田駅跡地近辺は、市の中心市街地及び郊外型ショッピングセンターに隣接する場所でもあり、中心市街地整備と併せた周辺地域の未利用地活用も課題となっています。

※注：ふくれ田は、旧銚田駅南部に位置し、地盤が悪く農地や宅地として適さないため、未利用地となっている湿地帯

#### イ. 銚田西部工業団地（上山銚田工業団地 2 期区画）の整備・活用

上山銚田工業団地の区域拡大として茨城県による銚田西部工業団地の整備が進められていましたが、現在造成は行われていません。企業立地を促進するためには需要に対応できる受け皿として工業団地の整備が必要であり、茨城県に対して整備促進を要望するとともに、引き続き企業誘致活動を推進していく必要があります。



銚田西部工業団地

#### ウ. 鉄道、駅舎の跡地利用

石岡市と銚田市を結んでいた鹿島鉄道線が平成 19 年 4 月 1 日に廃線となりました。このため、市内に存在した 4 つの駅（銚田駅、坂戸駅、巴川駅、借宿前駅）が廃止となっており、跡地利用が課題となっています。

現在、本線が果たしていた機能は鉄道区間の一部（石岡駅～常陸小川駅）を走る代替バスで補われております。本市においては、局所的に市道整備（借宿地内）も行われていますが、その他の市内鉄道、駅舎跡地の有効利用を考えていく必要があります。



借宿地内の道路整備

## 5. 主要な都市施設等の整備についての課題

### (1) 道路・交通

#### ア. 東関東自動車道水戸線の早期整備

東関東自動車道水戸線の開通によって、より広域な道路ネットワークが形成され、本市から水戸、成田、そして首都圏までの自動車交通のアクセスがより便利になります。市内では銚田インターチェンジまで完成しており、引き続き同インターチェンジ以南の整備を促進し、全線開通に向けて働きかけを行う必要があります。



#### イ. 東関東自動車道水戸線インターチェンジへのアクセス道路の整備

インターチェンジへのアクセス道路として、銚田インターチェンジには都市計画道路当間韮負線を、茨城空港北インターチェンジには都市計画道路紅葉鳥羽田線を接続させることが決定しています。都市計画道路当間韮負線は、銚田インターチェンジ以西の区間は整備済ですが、以東の区間は未整備であり、今後も整備を進めていく必要があります。

#### ウ. 幹線道路の整備

未整備区間があった県道茨城鹿島線は完成しましたが、県道大竹銚田線バイパスは一部未完成となっています。市民が快適に市内を移動できるよう、幹線道路の早急な整備が必要とされています。

また、隣接する小美玉市の茨城空港へのアクセス強化は、本市の産業にも大きなインパクトが期待できるため、計画的に効率の良いネットワークの整備が必要となります。

なお、幹線道路の整備と同時に、歩行者や自転車通行に対して、安全対策を講じていく必要があります。

#### エ. 都市計画道路の整備

長期にわたり未着手となっている都市計画道路については、交通ネットワーク、道路整備上の課題や代替道路の有無について検証し必要な見直しを行います。

#### オ. 道路整備に合わせた雨水排水路の整備

道路整備の際には、雨水排水路の整備にも留意し、大雨時にも交通や生活に支障が起きないようにする必要があります。今後とも現状を把握し、計画的な整備を行うことが望まれています。

#### カ. 身近な道路の安全対策とバリアフリーへの配慮

街灯・歩道設置などの安全対策も、市民から強い要望がありました。昼夜間を問わず、全ての市民が安全に歩行し、交通事故が起きない対策が必要です。

#### キ. 公共交通の整備

本市の公共交通の利用をみると、鹿島臨海鉄道大洗鹿島線の乗降客数は、駅立地が市街地から遠くアクセスもなく便数も少ないことから、減少傾向にあります。

また、民間路線バスは、成田空港行きなど乗客数が増加している路線がある一方で、大洗町、大洗経由水戸駅行きなど乗客数が減少し、平成21年9月をもって廃止となった路線があります。廃止

## 5. 主要な都市施設等の整備についての課題

された路線バスの一部区間について、平成 27 年 12 月から運行を再開しましたが、利用者の確保ができず、平成 30 年 9 月末をもって再度廃止となっています。このような背景には、便数の減少による利便性の低下がさらに利用者の減少を招く悪循環が生じていることも考慮しなければなりません。

このような状況に対し、だれもが利用し続けやすいように公共交通の利便性の改善を図るために、令和 2 年 3 月「銚田市地域公共交通網形成計画」を策定し、公共交通網の見直しを行っているところです。特に今後は、高齢者が増加していくため自家用車への依存が高い社会ではなく、自動車を運転しない市民も自分の意思で自由に移動し行動できる新しい公共交通のあり方を考えていく必要があります。そのため、鹿島臨海鉄道大洗鹿島線の鉄道駅周辺のバリアフリー化やデマンド型乗合タクシー、地域ごとの自主的な送迎システムの構築による公共交通の確保・充実を図るとともに、自助、共助、公助を組み合わせ、市民、地域、交通事業者、行政が協力して移手段の確保に努める必要があります。

### (2) 公園・緑地

#### ア. 鹿島灘海浜公園の整備促進

鹿島灘海浜公園は都市計画法に基づき、昭和 59 年に広域公園として計画決定（平成 2 年に計画変更）をし、令和 2 年度までに全体計画の 27.0%にあたる 20.6ha が整備されました。

今後とも早期全体完成に向けて、整備促進を図ることが必要です。また、計画残部地区についても具体的な内容の検討と早期着手に向けて茨城県に対して要望活動を続ける必要があります。



#### イ. 街区公園の充実・整備

本市には現在、4 つの都市計画公園と、都市公園法などに基づく 7 つの公園が整備されています。

鹿島灘海浜公園、旭スポーツセンター、銚田総合公園など大型の公園以外の身近な公園は、中心市街地に集中しています。公園・緑地は、今後のまちづくりを考えると、緑を確保するだけでなく、まちなかに居場所をつくり、まちの魅力を高める重要な施設としての必要性が高まっています。

### (3) 施設整備

#### ア. 公共施設の更新・整備

本市の抱える公共施設のうち、市役所や公民館等、多くの施設において老朽化や機能低下が生じ、施設の更新等が必要な状況です。加えて、今後の人口減少を鑑み、公共施設の適正規模の管理・運営が求められます。

同時に、これら施設の整備・更新は貴重な公共投資の機会であり、施設単体の整備更新に留まらず、周辺のまち全体への波及効果も考慮し、市民の必要とする施設の整備を進めていく必要があります。

#### イ. 教育施設の適正配置と学校跡地の利活用

本市には現在、10 校の公立小学校と 4 校の公立中学校及び 4 園の公立幼稚園が整備されています。年齢 3 階級別の人口推移<sup>※注</sup>によると、今後、年少人口の減少が予測されています。

このような状況を踏まえ、少子化によって生じる様々な問題に対応するため、平成 24 年に銚田市公立学校施設再編計画を策定し、学校再配置を進めています。今後も計画に基づき小学校の統合を実行していきます。中学校については、生徒数の減少が見込まれる中、令和 2 年度に策定した教育振興基本計画に基づき再編を検討していきます。

## 5. 主要な都市施設等の整備についての課題

閉校した学校跡地の利活用については、本市の政策課題の解決、新たな行政需要への対応や地域活性化に寄与するものとし、民間事業者等による利活用を視野に入れながら取り組む必要があります。※注：P9を参照

### ウ. 高速通信基盤の充実

急速に進歩している高速通信基盤を活用することで、行政・福祉サービスの拡大、情報公開などが進み、より市民と行政との物理的、心理的な距離が縮まり、協働体制を強化することが可能だと考えられています。

今日のように情報化の社会において高速通信基盤は、電気や水道などの社会基礎基盤と同等の重要性を持ちます。今後は、本市全域にわたる通信基盤の整備を促し、全ての市民に等しく情報がいきわたる環境を整える必要があります。

## (4) 下水道

### ア. 下水道の計画的整備

本市の公共下水道基本計画では、計画処理面積 360.5ha、計画処理人口 6,530 人の地域に公共下水道を整備することとなっています。令和元年度までに第 1 期・第 2 期事業計画地区の供用を開始し、現在は第 3 期事業計画地区の整備に着手しています。

市民の円滑な日常生活のために、また北浦（霞ヶ浦）の水質保全のためにも、計画的かつ迅速な下水道整備が必要とされています。

汚水処理施設の事業運営については、人口減少に伴う使用料収入の減少、職員数の減少による執行体制の脆弱化や施設の老朽化に伴う大量更新期の到来等により、その経営環境は厳しさを増しています。こうした課題に対し、広域化・共同化の推進を図り、持続可能な事業運営を目指していきます。

今後、供用している農業集落排水施設が老朽化し大規模修繕の時期を迎えること、汚水処理における事業経営面の観点などから、公共下水道に接続するなどの統廃合により、市内汚水処理施設の共同化を検討します。

将来的には、共同化した汚水処理水の流域下水道接続など行政界を超えた連携方策による広域化についても、長期的な収支見通しを踏まえ、効率的な事業運営を検討します。

## (5) 供給処理施設

### ア. ごみ処理施設の整備

銚田クリーンセンターは稼働開始から 25 年以上が経過しており、清掃点検業務及び補修等整備工事を計画的に実施していますが、重大な故障が発生した場合には長期的にごみ処理が出来なくなる可能性があります。こうした施設の老朽化に伴う処理能力の低下や故障等の問題、さらにはごみ処理の効率化やコスト削減に対応するため、大洗町と広域連携を図り新たなごみ処理施設の建設を目指します。

### イ. し尿処理施設の整備

汚泥再生処理センターエコパーク及び大洋サニタリーセンターは、両施設とも稼働開始から 20 年以上が経過し、施設及び水処理機器の経年劣化が進んでいる現状です。適正な運転管理を行うため、日常的な修繕補修と、詳細な計画に基づく年 1 回の点検整備工事を実施していますが、今後、施設長寿命化に向けた大規模な修繕、処理工程毎における機器の更新が必要となりつつあることから、施設の適正な維持管理、計画的な施設整備等に努め長寿命化を図るとともに、今後は近隣自治体との広域連携及び共同化を検討します。