

# 大甕駅周辺地区 上位計画及び既往調査の整理と まちづくりの方向性



# 目次

- 全体像
- 各上位計画等
  - 日立市基本計画（平成18年3月）
  - 日立市都市計画マスタープラン（平成12年12月）
  - 日立市交通バリアフリー基本構想（その2）（平成20年3月）
  - 日立市交通バリアフリー特定事業計画（その2）（平成21年3月）
- 各既往構想・調査等
  - 大みか駅周辺地区整備方針検討懇談会（平成14年6月）
  - 大甕駅周辺地区整備基本構想（平成15年3月）
  - 大甕駅周辺地区整備手法検討調査（平成16年3月）
  - 日立電鉄線跡地活用整備基本構想（平成21年3月）
  - 大甕駅自由通路設置等整備検討業務委託（平成23年1月）
- 既往構想・調査で挙げられた課題
- 課題とまちづくりの方向性

# 全体像

## 上位計画等

基本計画 (H18.3)

都市計画マスタープラン (H12.12)

交通バリアフリー基本構想(その2) (H20.3)

交通バリアフリー特定事業計画(その2)(H21.3)

## 各個別の 構想・調査

大みか駅周辺地区整備方針検討懇談会 (H14.6)

大甕駅周辺整備基本構想 (H15.3)

大甕駅周辺地区整備手法検討調査 (H16.3)

日立電鉄線跡地活用整備基本構想 (H21.3)

大甕駅自由通路設置等整備検討業務委託 (H23.1)

## 整備計画

大甕駅周辺地区整備計画  
...本委員会で策定

## 上位計画等

日立市基本計画(平成18年3月)

日立市都市計画マスタープラン(平成12年12月)

日立市交通バリアフリー基本構想(その2)(平成20年3月)

日立市交通バリアフリー特定事業計画(その2)(平成21年3月)

### ・ 日上市基本計画（平成18年3月）

- － 「創造とふれあいの都市(まち)・日立」を都市像とした日上市基本構想を実現するために必要となる具体的行政施策をまとめたもので、日上市における市政運営の指針となるもの

#### 魅力とにぎわいのあるまちづくり(中核都市の基盤整備)

施策の方向	主な事業	事業概要
2 活力を生み出す市街地の形成	重点地区の整備	・大甕駅周辺地区土地利用の調査・検討

### ■ 将来都市構造

- ・ JR駅周辺の都市機能の強化やスポーツレクリエーション拠点を育成します。
- ・ 鉄道駅周辺などの総合都市生活拠点や地域生活拠点を育成します。

### ■ 都市づくりの部門別方針

#### 土地利用の規制及び誘導の方針

大甕駅周辺地区は新たな都市の発展をリードする地区として土地利用を誘導していきます。

#### 魅力と潤いのある都市づくりの方針

JR各駅及びその周辺や中心市街地などの「都市の顔」となるところの魅力を高めていきます。

#### 人にやさしい都市づくりの方針

歩行環境をはじめ、公共施設や民間施設のバリアフリー化とその連続性の確保に取り組み、さらに発展させて、誰もが安全で使いやすいユニバーサルデザインの都市づくりを進めていきます。

### ・ 日上市交通バリアフリー基本構想(その2)(平成20年3月)

※ 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)に基づく基本構想

**大甕駅は重点整備地区として位置づけ。**

大甕駅周辺地区では、以下に示す事項を推進し、駅を中心とした面的なバリアフリー化を図ることとする。

- ① 駅と駅前広場のバリアフリー化
- ② 駅と主要な施設を結ぶ道路のバリアフリー化
- ③ 駅を中心とした主要な歩行者動線となる道路のバリアフリー化
- ④ 道路と主要な施設の連続的なバリアフリー化

### ・ 日立市交通バリアフリー特定事業計画(その2) (平成21年3月)

#### 大甕駅周辺に関する事業

- ・ 東西自由通路の整備の検討
- ・ 大甕駅と東口駅前広場を結ぶバリアフリー経路の確保の検討
- ・ 西口広場及びアクセス道路の検討

等を23年度までに実施

(大甕駅周辺整備事業の推進による総合的な整備を検討)



## 既往の構想・調査

大みか駅周辺地区整備方針検討懇談会（平成14年6月）

大甕駅周辺地区整備基本構想（平成15年3月）

大甕駅周辺地区整備手法検討調査（平成16年3月）

日立電鉄線跡地活用整備基本構想（平成21年3月）

大甕駅自由通路設置等整備検討業務委託（平成23年1月）

## ●大みか駅周辺地区整備方針検討懇談会（平成14年6月）①

### 目的

都市づくりの資源を再発見、再認識し、長期的な視野に立った大みか駅周辺地区の将来像について検討。

### 懇談会の構成

学識経験者等3名、民間2名、県2名、市4名の計11名で構成。

### 地区形成の目標

～豊かな環境に包まれ、若者が映え、多様な出会いのあるまち～

# ●大みか駅周辺地区整備方針検討懇談会（平成14年6月）②

## 基本コンセプト

## 施策の方向性

地域と大学を結ぶまちづくり



- ・住んで安心・暮らして快適・子供の伸びるまち  
(大学が持っているハード・ソフトの地域への開放)
- ・学生達のパワーを活用したまちづくり
- ・まちの一体化と大みかの賑わいづくり  
(東西自由通路の設置、駅西口の新設及びキャンパスとの融合)

大みかの環境を活かして育てるまちづくり



- ・人と自然の共生による緑豊かなまちづくり
- ・豊富な人材を活用したまちづくり

雇用の場を創出するまちづくり



- ・既存の知的資源を活かした雇用創出

スポーツ・余暇を楽しめるまちづくり



- ・既存スポーツ施設の一体的有効利用

「多様な出会い」と「賑わい」のあるまちづくり



- ・国際交流拠点のまち
- ・研究者、専門家と市民との交流促進及び情報発信

地域の景観を活かした特色あるまちづくり



- ・豊かな自然を保全し、まちなみ景観を規制誘導

# ●大甕駅周辺地区整備基本構想(平成15年3月) ①

- 下記のような現状課題を抱えつつも発展の可能性を豊かに持つ大甕駅周辺地区の特性を踏まえて、地区の住民、企業、大学などの参加を得て具体的に地区の将来像を検討し、まちづくりの基礎となる整備構想を策定した。

## 大甕駅周辺地区の特性

- 日立市のもっとも南に位置する駅を中心としたまとまりのある市街地
- 駅に隣接して茨城キリスト教学園が立地
- 日立製作所日立研究所や大甕工場、大甕ゴルフクラブなどがある



- 地域の拠点としてのポテンシャルを持った地区

## 現状の課題

- 駅への出入り口は東側一箇所
- 鉄道によって町が東西に分断
- 大規模な土地利用が多い

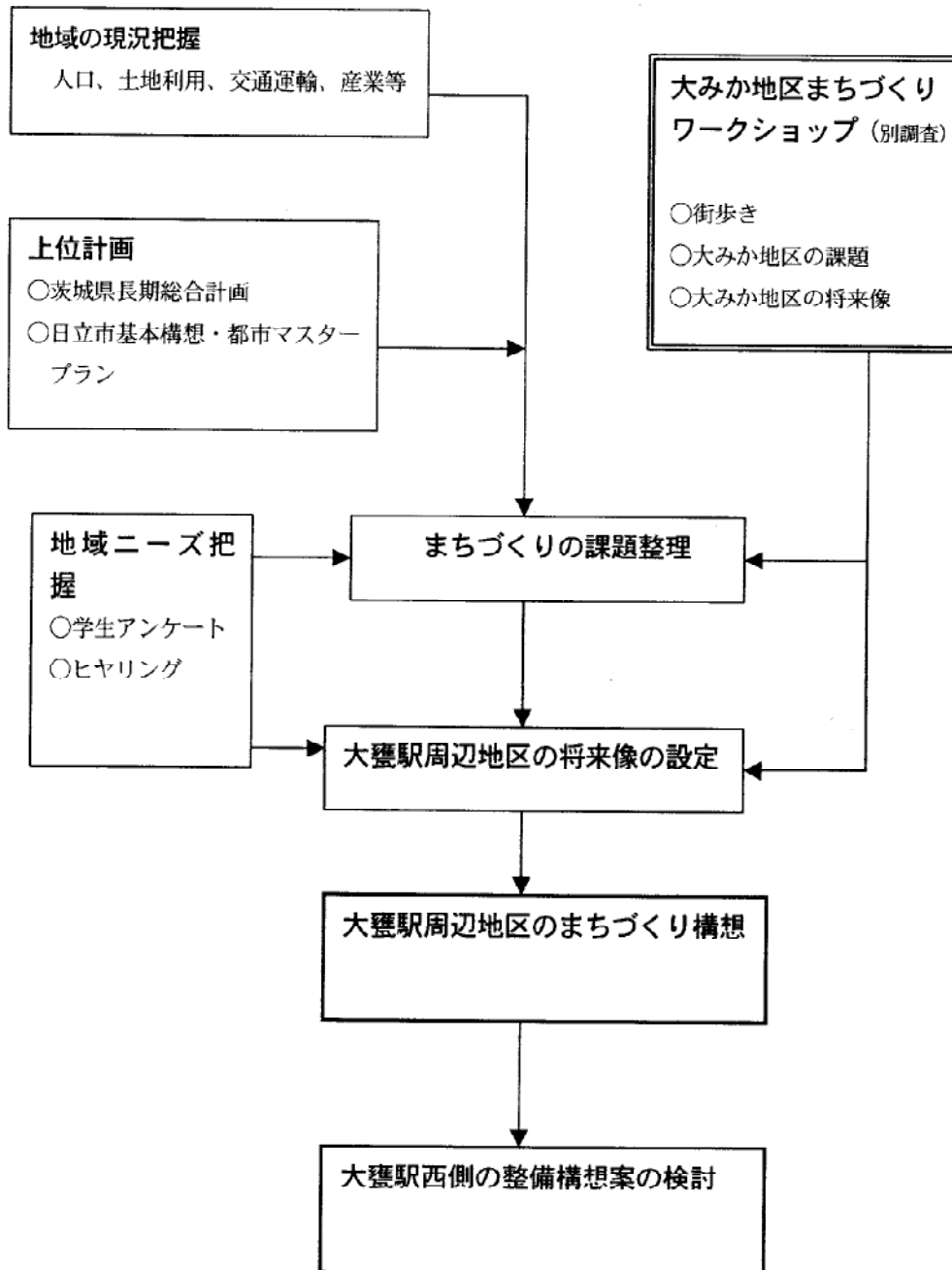


- 一体的な市街地の形成が阻害されている
- 十分に地域の資源が活用されていない



# ●大甕駅周辺地区整備基本構想(平成15年3月) ②

## 調査の進め方



## 調査体制

### ・大甕駅周辺地区整備構想 策定委員会を設置

(メンバー)

学識経験者	3名
議会関係	4名
市民	4名
商工関係	2名
鉄道関係	2名
県	2名
市	4名

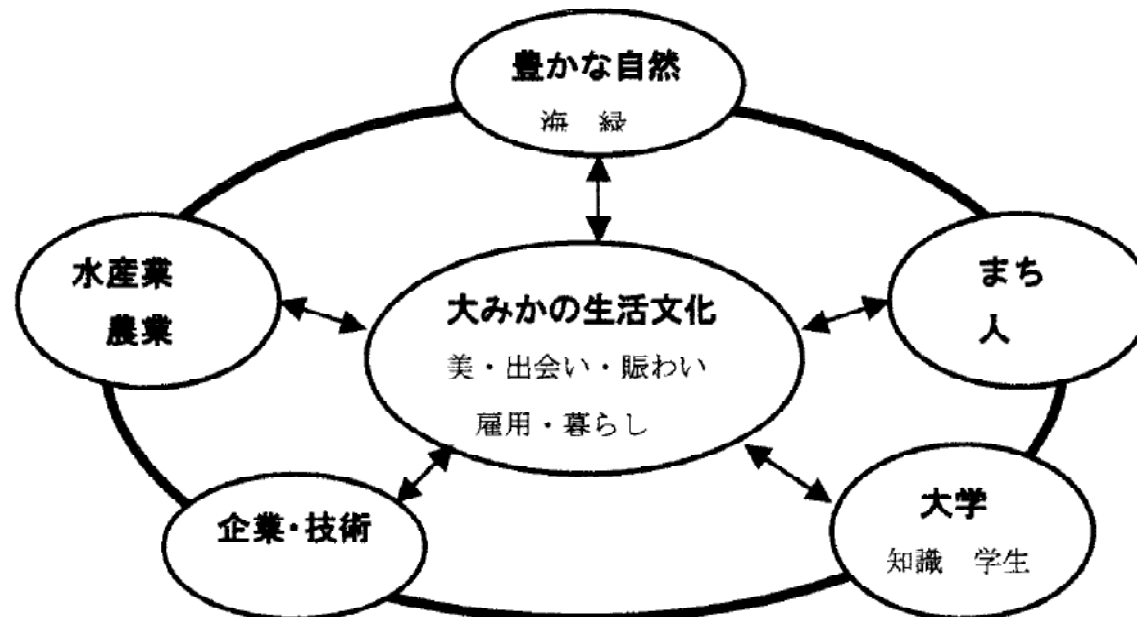
# ●大甕駅周辺地区整備基本構想(平成15年3月) ③

## 将来像

～人と自然と大学まち・大みか(仮称)～  
・・・真の豊かさをもたらす生活文化の創造を目指して・・・

- 大学と地域が出会うまち
- 多様な交流と賑わいのあるまち
- 新たな雇用の生まれるまち
- 幼児から高齢者まで楽しく住み続けられるまち
- 海・緑・街並みが美しいまち

↓多様な資源の連携によるまちづくり・生活文化創造のイメージ



# ●大甕駅周辺地区整備基本構想(平成15年3月) ④

## 大甕駅西側の整備構想

### 構想策定の視点

- ① 大甕駅の東西のまちの一体性を高めることにより、キリスト教学園をはじめとするそれぞれの特色を活かしつつ、生活の利便性やまちの賑わいなどの向上を図る。
- ② 西側地区と大甕駅や東側の種々の都市施設との円滑な連絡を実現する。
- ③ 基盤が未整備な西側市街地の安全性や利便性、快適性の改善に資するような都市基盤施設の導入を図る。
- ④ 公共交通(鉄道、バス、タクシー)の利用を促進していくために、バリアフリー化、アクセスや駅前広場の充実など交通結節点としての質を高める。

# ●大甕駅周辺地区整備基本構想(平成15年3月) ⑤

## 駅西側構想案策定の方針

- 駅前広場の整備やそのアクセスとなる幹線道路の整備を一体的に行うとともに、駅周辺における都市機能の導入や住宅地の環境向上を土地区画整理事業によって実現するものとする。
- 次の各要素の組み合わせで複数案作成
  - ① 東西の連絡
  - ② 都市計画道路森山水木線との連絡
  - ③ 都市計画道路日立港線との連絡

## 構想案

		案1	案2	案3
東西連絡		自由通路 + 改札口整備	自由通路 + 改札口整備	橋上駅舎に改造し、自由通路を整備
南北道路	森山水木線	都市計画道路で連絡	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 両線の間を都市計画道路で連絡</li> <li>• この新たな都市計画道路から駅前広場へアクセス</li> </ul>	都市計画道路で連絡
	日立港線	駅前広場とつなぐ道路を現状で可能な幅員で整備		歩行者道で連絡



# ●大甕駅周辺地区整備手法検討調査(平成16年3月)

## 目的

整備構想を受けた、都市基盤施設整備の手法検討。  
 (※この時点では日立電鉄線廃止が決定しておらず、存続と廃止の両案で検討)

## 整備案の検討

代表的なケースとして次の4つの案を作成。

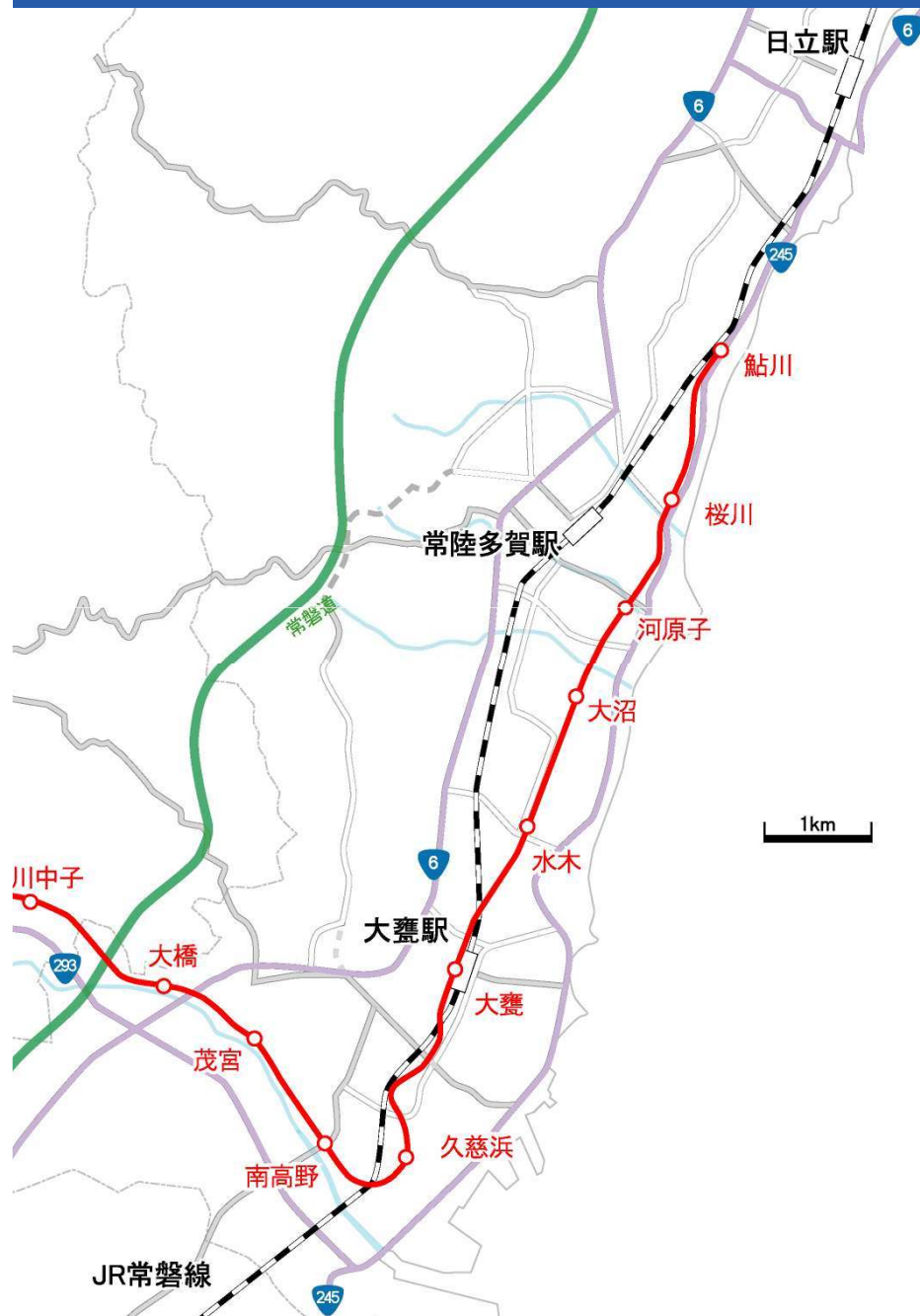
	案1	案2	案3	案4
日立電鉄線の存続	存続	存続	廃止	廃止
西口駅前広場	(略)	(略)	<ul style="list-style-type: none"> <li>電鉄線跡地に配置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>他案より北側に配置</li> </ul>
西口へのアクセス道路			<ul style="list-style-type: none"> <li>学園との境界付近に配置</li> <li>日立港線へは電鉄線跡地を活用したアクセス道路を整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>なるべく鉄道に沿った位置に配置</li> </ul>

- これらの都市基盤施設の進め方としては、土地区画整理事業による面整備が検討された。

## 今後の課題

- ① 日立電鉄線存続問題
- ② 茨城キリスト教学園(学園再整備計画との整合性・調整)
- ③ 地域住民の意向

# ●日立電鉄線跡地活用整備基本構想(平成21年3月)①



## 目的

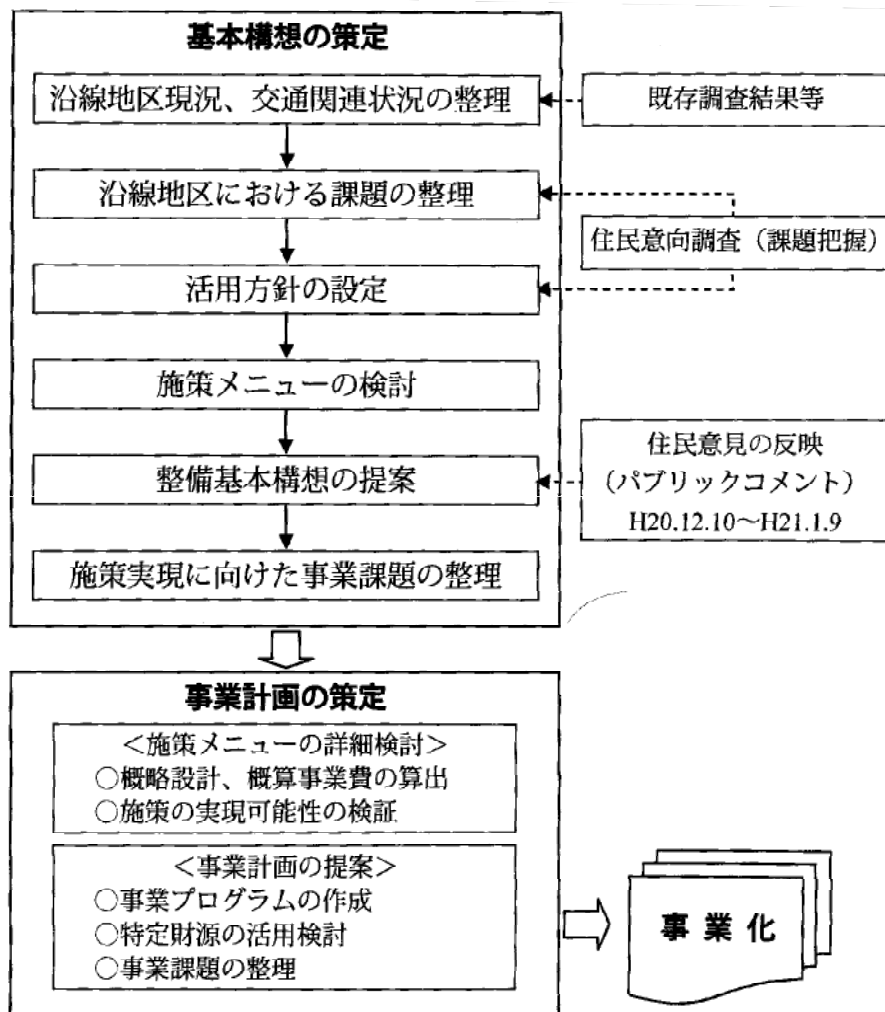
日立電鉄線跡地の沿線地域における都市構造や交通状況等を踏まえ、日立市の長期的なまちづくりの推進や沿線地域の諸課題解決を図るため、跡地全体の整備方針を定める「基本構想」を策定。

## 検討対象区域

- ・ 日立市内にある日立電鉄線跡地(延長約13km)
- ・ 跡地に隣接する道路・河川・公園及び周辺地区の区域

# ● 日立電鉄線跡地活用整備基本構想(平成21年3月)②

## 検討の進め方



## 委員会の設置

- 学識経験者、交通事業者、公募による市民委員などで構成する委員会で議論を行った。

(メンバー)

学識経験者	3名
市民代表	3名
交通利用者	1名
交通事業者	2名
交通管理者	1名
県	1名
市	2名

## 検討経緯

平成20年8月 策定委員会設置  
 ↓ 議論、調査(ヒアリング)  
 平成20年11月 基本構想(素案)とりまとめ  
 ↓ 議論  
 平成20年12月 パブリックコメント実施  
 ↓ 議論、修正調査  
 平成21年3月 基本構想策定

# ●日立電鉄線跡地活用整備基本構想(平成21年3月)③

## 事業課題の整理

### 基本構想全体に関わる課題

- ① 事業費に関する検討
- ② 事業費と施策実現による効果と関係(費用対効果)に関する検証
- ③ 沿線土地利用に関する検討
- ④ 用地取得(追加)の必要性の検討

### 公共交通体系の構築に関わる課題

- ⑤ 公共交通走行路線の新設・再編に関する検討
- ⑥ 公共交通利用促進に関する検討
- ⑦ 交通処理に関する検討

### 歩行空間の確保に関わる課題

- ⑧ 安全な自転車・歩行者道路に関する検討

### 道路交通網の再編に関わる課題

- ⑨ 周辺道路ネットワークの再編に関する検討

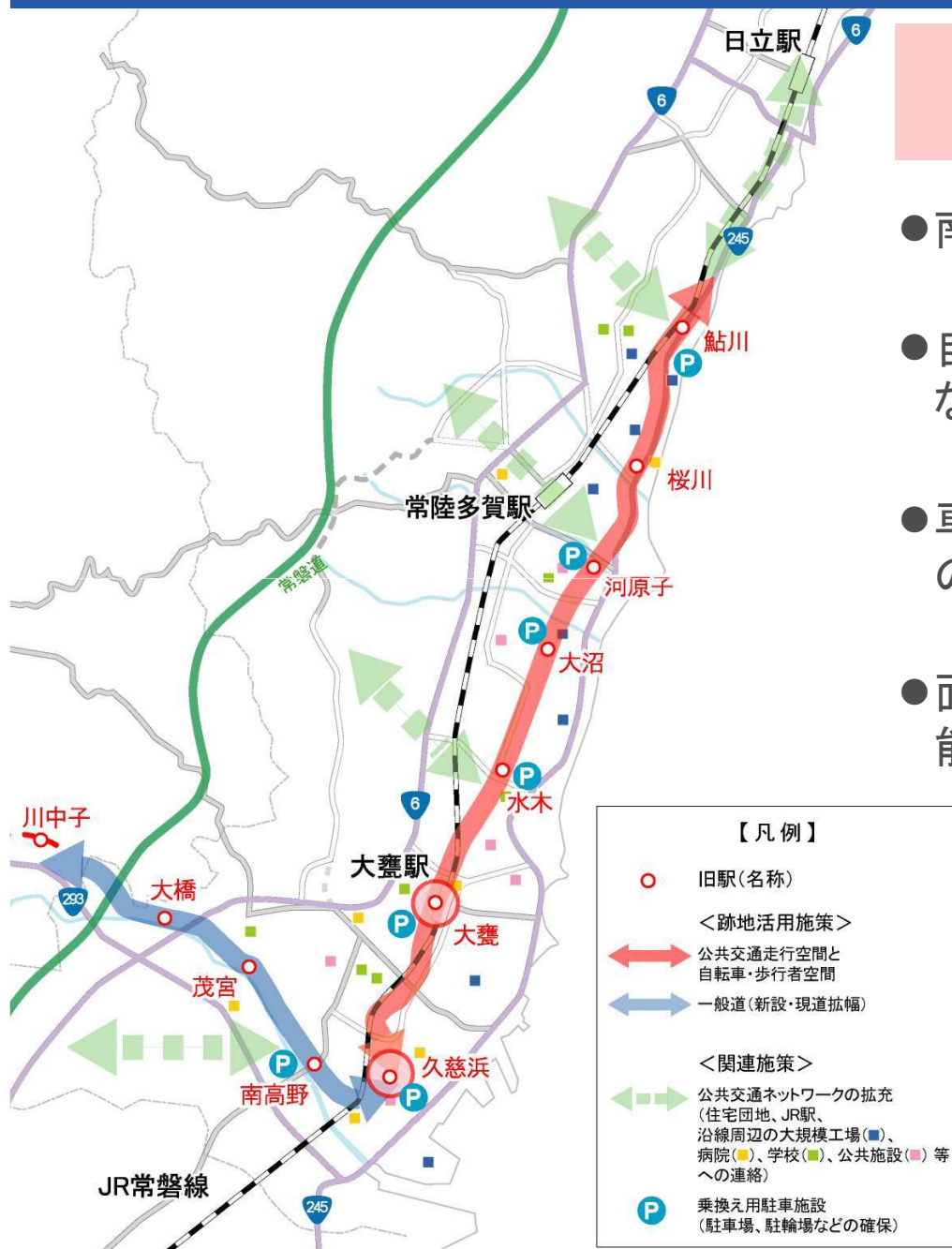
### 面的活用に関わる課題

- ⑩ 施設計画に関する検討

### 事業プログラムに関わる課題

- ⑪ 事業の緊急性に関する検討
- ⑫ 事業の連続性、整合性に関する検討

# ●日立電鉄線跡地活用整備基本構想(平成21年3月)④



## 跡地全体の施策メニュー設定の基本的な考え方

- 南北方向の人の移動が多い区間  
⇒ **公共交通走行空間**として活用
- 自転車歩行者空間の連続性が確保されていない区間  
⇒ **自転車・歩行者空間**としても活用
- 車両の円滑な通行に支障があり、かつ既存の道路との並行区間  
⇒ **道路拡幅用地**として活用
- 面的施策は、交通結節及び地域生活利便機能等の向上が期待できる箇所を対象

『旧大妻駅』⇒ **交通結節機能及び交流機能の向上を図る用地**として活用

## 整備目標

- ・概ね10年後の2020年  
(以後の社会情勢や財政状況を踏まえ、長期的な展望を見据えた目標年次の見直しを図りながら進めていく)

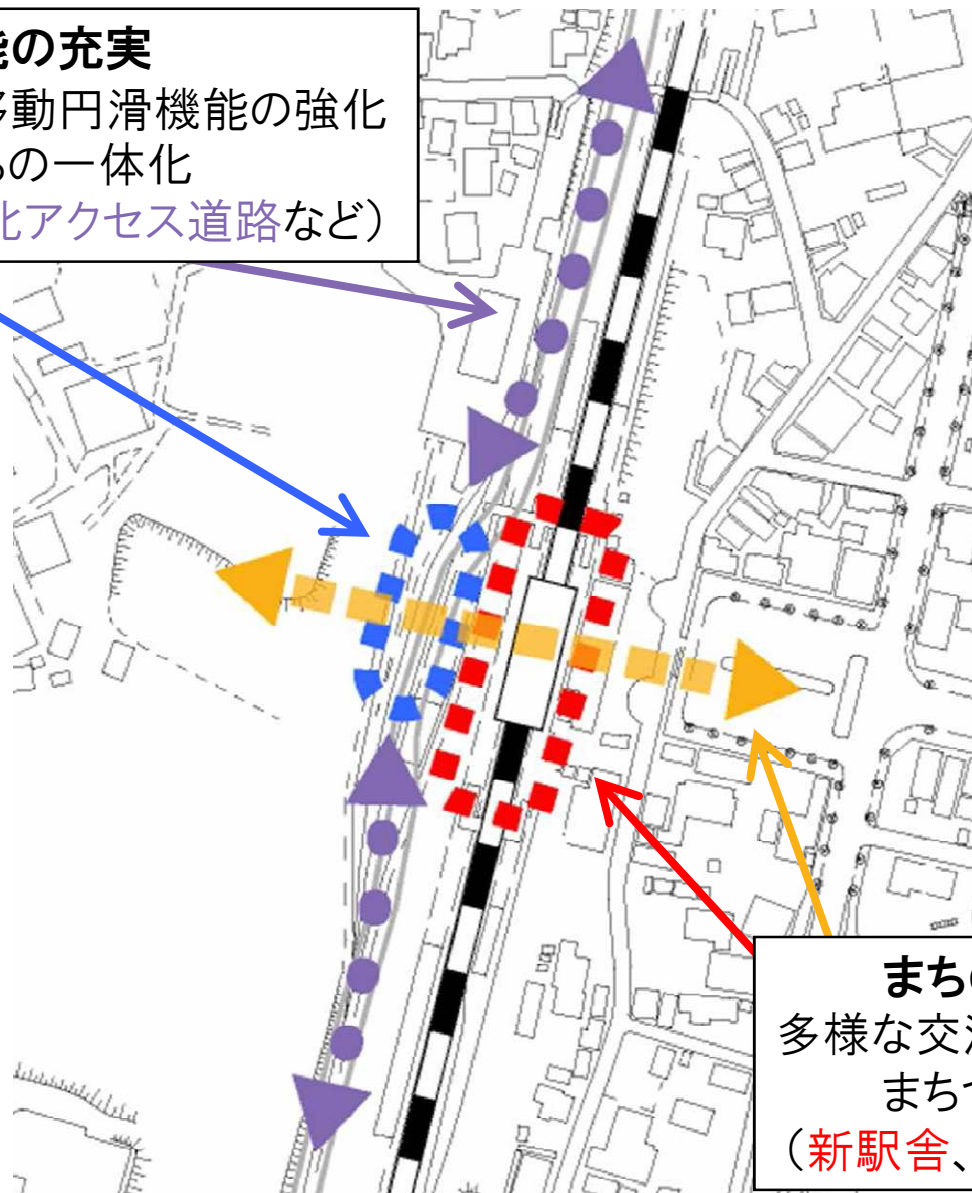


# ●日立電鉄線跡地活用整備基本構想(平成21年3月)⑤

## 旧大甕駅・JR大甕駅エリアの面的活用イメージ

### 都市機能の充実

交通結節機能及び移動円滑機能の強化  
による、まちの一体化  
(西側駅前広場、南北アクセス道路など)



### まちのシンボル

多様な交流と賑わいのある  
まちづくりの推進  
(新駅舎、東西自由通路)

## ●大甕駅自由通路設置等整備検討業務委託（平成23年1月）①

### 目的

- ・ 早期事業化に向けた施設整備計画案の策定を目的に実施

### 概要

日立電鉄線跡地の活用方策として検討されているBRT事業化を念頭に、大甕駅東西の連絡機能強化を図る自由通路計画と一体的な駅舎改築計画案を比較検討

### 大甕駅の現況

- ・ 線路を挟んで西側と東口駅前広場とで約3.6mの高低差
- ・ 駅構内のバリアフリー化が課題（エレベータ、斜路の設置はない）
- ・ 西側からの駅利用者は北側にある人道橋を渡っていかなければならず、不便

### 大甕駅周辺のバス路線

- ・ 大甕駅を通過または基点としたバス路線 = 13路線
- ・ 全て東口広場を発着
- ・ 終着地別に常磐線を境に東西に分割すると、  
東側 3路線 : 西側 10路線  
東側 27便 : 西側 166便

西側の需要が  
圧倒的に多い

## ●大甕駅自由通路設置等整備検討業務委託（平成23年1月） ②

### 乗車人員の想定

- 駅勢圏人口は約3万9千人
- 常磐線を境として東西別では東側：約52%、西側：約48%

駅周辺の就業者・従業者（通学者含む）のうち、  
鉄道利用者は約3,300人弱と想定  
（うち東側：約22%、西側：約78%）

### 大甕駅におけるBRT利用の想定

- 従前の日立電鉄線と同様に、JR大甕駅に近接するようにBRT停留所を設置したとして推計

大甕駅停留所で乗車する人数：929人

大甕駅停留所で降車する人数：849人



BRT乗降者は合計で1,778人と想定



## ●大甕駅自由通路設置等整備検討業務委託（平成23年1月） ③

### 自由通路の位置

以下の観点から検討

1. まちの顔づくりとして、現東側の都市軸（大甕停車場線）に極力合わせる
2. 自由通路の形態及び延長
3. 駅構内のレイアウトの変更は最小限にする



自由通路の位置は現在の駅舎付近にて計画検討する

### 駅舎の位置

以下の観点から検討

1. 工事に際し、極力支障物を回避し、工事費・工程等
2. 駅構内の旅客動線について配慮する
3. 駅構内のレイアウトの変更は最小限にする



駅舎の位置は自由通路南側にて計画検討する

### (1) 自由通路

- ① 有効幅員 5.5m
- ② 東西両側にエレベータを設置
- ③ 東西両側に斜路付き階段を設置(自転車利用を考慮)
- ④ 東側には3方向、西側には2方向の階段等を設置(既存サービスを考慮)

### (2) 駅舎

- ① 改札口は既存と同じ6通路を確保
- ② 各ホームにエレベータを設置
- ③ 店舗は既設と同等
- ④ 多目的トイレを設置
- ⑤ 施工に伴う仮駅舎は極力簡易のものとする(約100㎡)

### (3) その他

- ① バリアフリー動線を確保(幅員・昇降施設)
- ② 鉄道電気施設に対する支障は極力避ける
- ③ 既存施設に対する支障は極力避ける(大甕駅前交番等)
- ④ 施工中の旅客動線に配慮した計画とする



これをもとに

- ・駅舎位置を橋上にした場合(1案)
- ・地下にした場合(2案)

の計3案を検討

# ●大甕駅自由通路設置等整備検討業務委託（平成23年1月） ⑤

## 3案の比較

		①橋上化案	地下通路案	
			②改札中央案	③改札東側案
評価項目	自由通路	× ・東口広場と高低差が拡大	△ ・高低差は縮小 ・自転車通行者と駅利用者が輻輳	○ ・高低差は縮小 ・自転車通行者と駅利用者が分離
	駅舎	△ ・東側から上りホームへは遠くなる	○ ・スムーズな動線	△ ・西側の利用動線は折り返しで長くなる
	経済性	△ ・工事費は若干安いが維持管理費は割高	△ ・施工期間は橋上化案より長い(3年)	△ ・施工期間は橋上化案より長い(3年)
	事業の影響	△ ・東側からの利便性に課題	○ ・利便性が向上	○ ・利便性が向上
総合評価		△ ・東側の利便低下	○ ・周辺地勢に逆らわず利便が向上	

## 既往構想・調査で挙げられた課題

### 大甕駅周辺地区整備基本構想(平成15年3月)

- 大甕駅の東西動線の強化
- 駅西側における交通結節機能の整備
- 駅西側における道路網の整備

### 大甕駅周辺地区整備手法検討調査(平成16年3月)

- 茨城キリスト教学園の再整備計画との整合性・調整
- 地域住民の意向

### 日立電鉄線跡地活用整備基本構想(平成21年3月)

- 沿線土地利用に関する検討
- 交通処理に関する検討
- 周辺道路ネットワークの再編に関する検討

### 大甕駅自由通路設置等整備検討業務委託(平成23年1月)

- 自由通路の整備計画案の明確化
- 駅舎跡地等鉄道事業者所有地の取扱い
- 駅前広場計画案(BRT導入計画を含む)の確定
- 道路拡幅等整備計画案の確定
- 交通管理者、バス・タクシー事業者等との協議・調整

# 課題の まとめ

既往構想・調査で  
挙げられた課題、  
及び直近の状況  
を踏まえ課題を整理。

※位置・大きさ等はイメージ

西口駅前広場の  
位置・大きさ

BRTと駅(自由通路含  
む)の接続のあり方

西口駅前広場周辺の  
機能

広域避難場所として  
のアクセスのしやすさ

まちづくりと連携した  
オープンなキャンパス  
への再編

駅周辺におけるバ  
リアフリー化の遅  
れ(高低差)

西口への  
アクセス

東西市街地の分断  
(東西アクセスが困難)

東口への交通  
の集中・輻輳

東口のまちが  
賑わいに乏しい

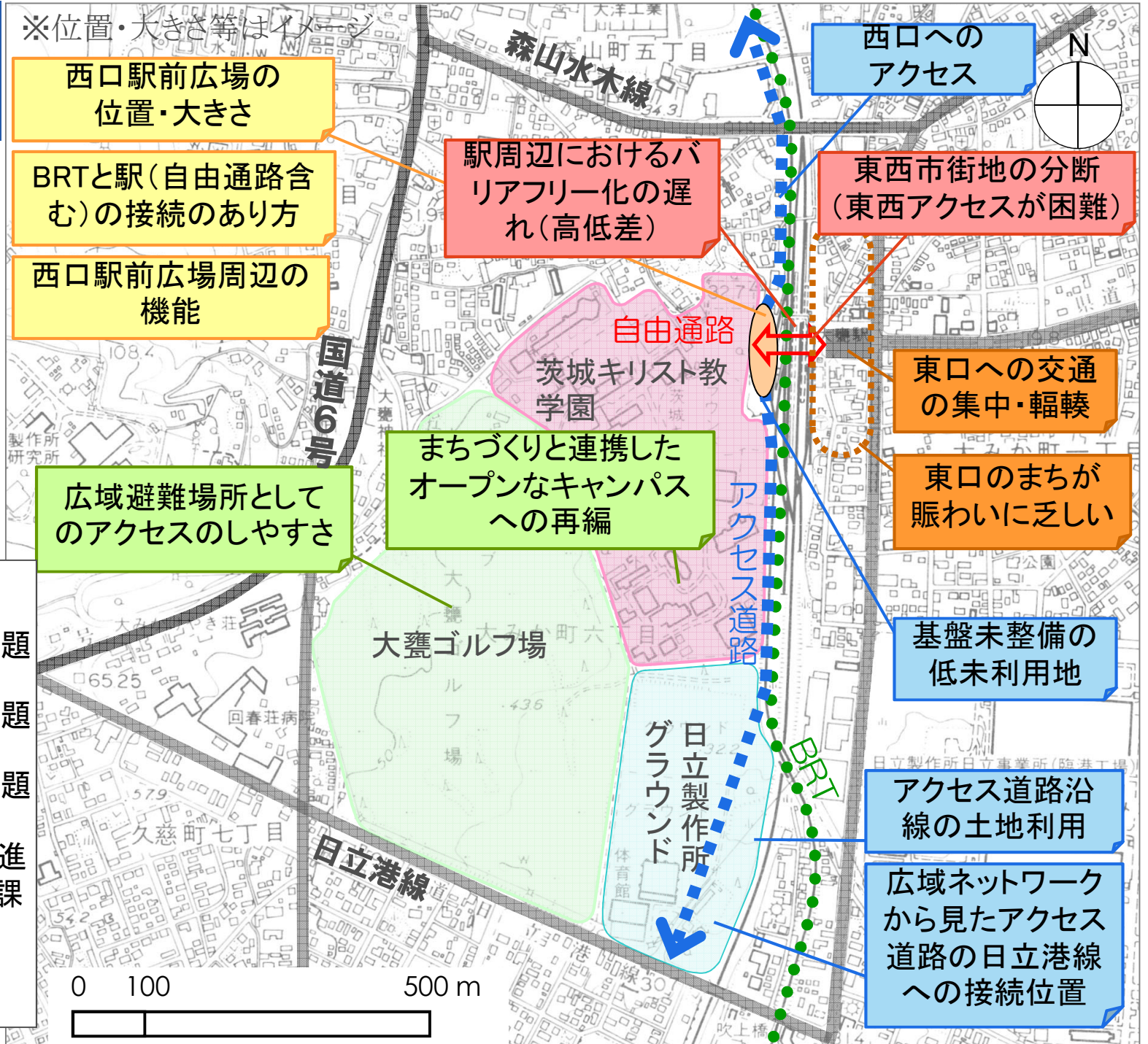
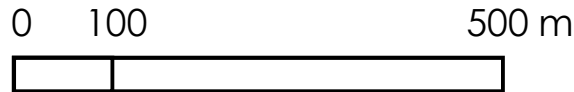
基盤未整備の  
低未利用地

アクセス道路沿  
線の土地利用

広域ネットワーク  
から見たアクセス  
道路の日立港線  
への接続位置

## 凡例

- 駅周辺の課題
- 駅東側の課題
- 駅西側の課題
- 西側整備を進める上での課題
- その他の課題





# 課題とまちづくりの方向性

## ① 目標

～豊かな環境に包まれ、若者が映え、多様な出会いのあるまち～

(大みか駅周辺地区整備方針検討懇談会より)

## ② まちづくりの方針

(大甕駅周辺地区整備基本構想より)

- ・ 大学と地域が出会うまち
- ・ 多様な交流と賑わいのあるまち
- ・ 新たな雇用の生まれるまち
- ・ 幼児から高齢者まで楽しく住み続けられるまち
- ・ 海・緑・街並みが美しいまち

## ③ 課題のまとめ

<p>現状の課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東口への交通の集中・輻輳</li> <li>・ 東西市街地の分断(東西アクセスが困難)</li> <li>・ 駅周辺におけるバリアフリー化の遅れ(高低差)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東口のまちが賑わいに乏しい</li> <li>・ 基盤未整備の低未利用地</li> <li>・ 広域避難場所としてのアクセシビリティ</li> </ul>
<p>まちづくりを進める上での課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 西口へのアクセス</li> <li>・ 西口駅前広場の位置・大きさ</li> <li>・ BRTと駅(自由通路含む)の接続のあり方</li> <li>・ 西口駅前広場周辺の機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ アクセス道路沿線の土地利用</li> <li>・ 広域ネットワークから見たアクセス道路の日立港線への接続位置</li> <li>・ まちづくりと連携したオープンなキャンパスへの再編</li> </ul>

## 既往調査で整理された課題とまちづくりの方向性

### ④ まちづくりの方向性(案)

1. JR常磐線大甕駅舎改修により、駅構内の移動の円滑化を図り交通利便性の向上を図る。
2. 自由通路整備により東西市街地の一体化を図ることによって、駅利用者の利便性を向上させるとともに東西交流を促進する。
3. 大甕駅西側にBRT運行の交通拠点を整備することにより、交通流動の円滑化を促進する。
4. 大甕駅西側に南北軸の道路ネットワークを形成することにより、周辺交通の円滑化を促進するとともに災害時等における緊急動線の確保を図る。
5. 広域避難場所へのアクセス性を高めること等により、安心して住み続けられるまちづくりを進める。
6. 既存の優れた自然景観を活かしながら、緑のネットワークと地域色豊かなまちづくりを進める。
7. 市民、企業、学生等多様な主体の参加を得て、協働のまちづくりを進める。



終わり