

常陸多賀駅周辺地区整備事業における 都市計画道路の変更に関する説明会



日時：令和5年3月17日（金）、18日（土）
場所：多賀市民会館 1階小ホール

本日の説明内容

1 都市計画について

2 常陸多賀駅周辺地区整備事業について

3 都市計画道路の変更（素案）について

- 3-1 3・6・41 多賀停車場大沼線（日立笠間線～東口広場）
- 3-2 3・6・108 多賀停車場間々下線（東口広場～大学通り）
- 3-3 8・7・3 常陸多賀駅自由通路線（東口広場～西口広場）
- 3-4 3・6・45 関口間々下線（大学通り～旧国道）

4 事業スケジュール等

- 4-1 都市計画決定に向けた今後の進め方
- 4-2 常陸多賀駅周辺地区整備事業における施設整備スケジュール
- 4-3 都市計画決定の効果

5 おわりに

1

都市計画について

■ 都市計画とは

無秩序な市街化をコントロールし、
効率的な都市基盤の整備、
良好な都市環境の形成を実現する手法

「街を形づくるルール」

■ 根拠

都市計画法

◆ 目的

(第1条)

この法律は、都市計画の内容及びその決定手続、都市計画制限、都市計画事業その他都市計画に関し必要な事項を定めることにより、都市の健全な発展と秩序ある整備を図り、もつて国土の均衡ある発展と公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。

◆ 都市計画の基本理念

(第2条)

都市計画は、農林漁業との健全な調和を図りつつ、健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保すべきこと並びにこのためには適正な制限のもとに土地の合理的な利用が図られるべきことを基本理念として定めるものとする。

■ 根拠

都市計画法

◆ 国、地方公共団体及び住民の責務

(第3条)

- ・ 国及び地方公共団体は、都市の整備、開発その他都市計画の適切な遂行に努めなければならない。
- ・ 都市の住民は、国及び地方公共団体がこの法律の目的を達成するため行なう措置に協力し、良好な都市環境の形成に努めなければならない。
- ・ 国及び地方公共団体は、都市の住民に対し、都市計画に関する知識の普及及び情報の提供に努めなければならない。

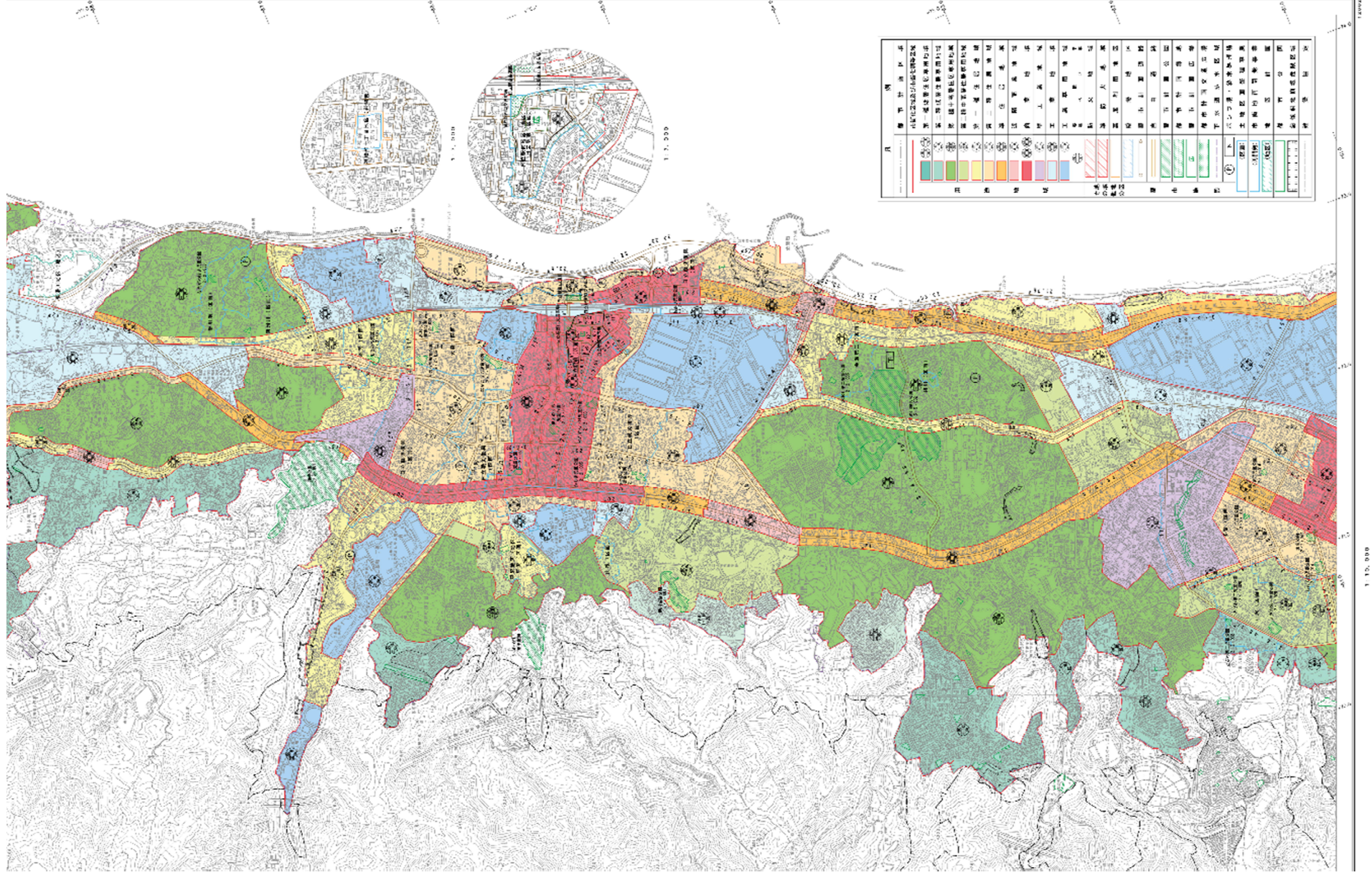
■ 都市計画とは

無秩序な市街化をコントロールし、
効率的な都市基盤の整備、
良好な都市環境の形成を実現する手法

「街を形づくるルール」

- ① 建築物などの制限 〈用途地域などの「地域地区」〉
- ② 整備する道路や公園などの設定 〈「都市施設」〉
- ③ 面整備や開発エリアの設定 〈「土地区画整理事業」など〉

■ 都市計画図



■ 近年の都市計画の変更等

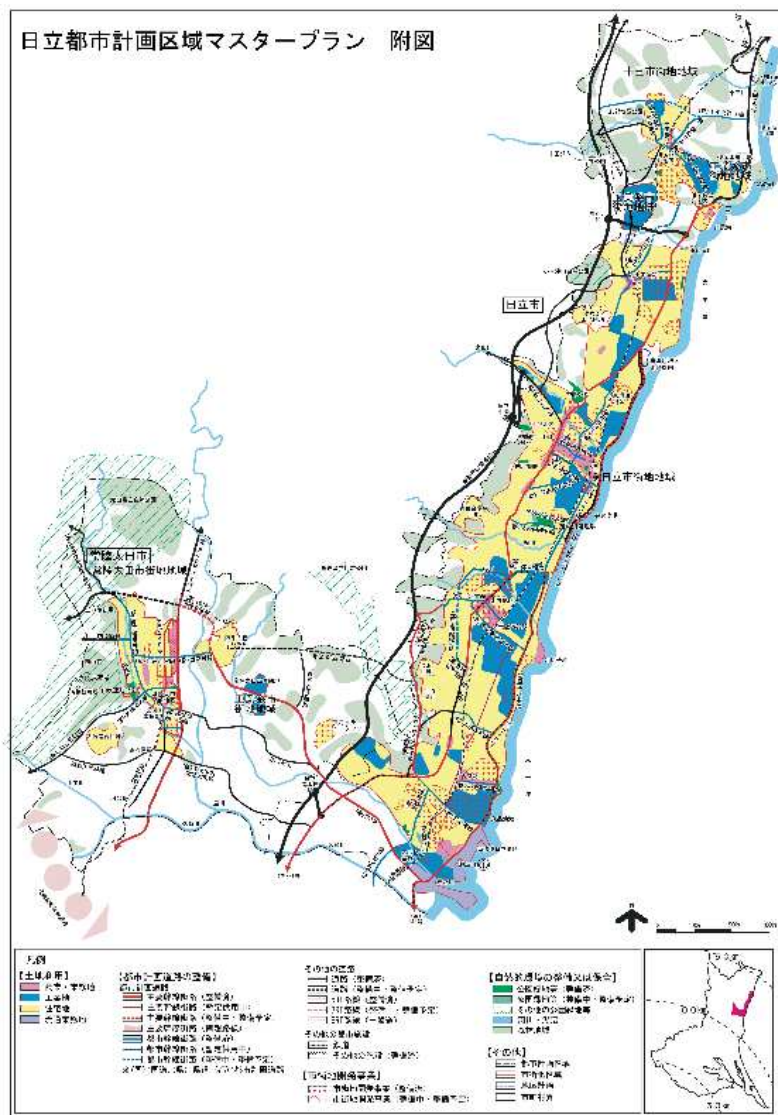
- 都市計画道路については、計画決定してから長年にわたり未着手の都市計画道路もあり、各路線の必要性や実現性を考慮し、将来の道路ネットワークを見据えた一斉見直しをH26年度に実施
- 必要に応じて、事業化のタイミングで各路線の線形や延長、幅員などを変更し整備を行う

年度	内容	決定権者	対象	概要
H26	道路の変更	県・市	留水木線外36路線	市内都市計画道路の一斉見直し
H29	道路の変更	県・市	河原子水木線外3路線	国道245号の変更
〃	用途地域の変更	市	河原子水木沿道地区	国道245号の変更に伴う沿道用途地域の変更
H30	地区計画の変更	市	東滑川地区	シーマークスクエア整備に伴う地区計画の変更
R2	用途地域の変更	市	日立電鉄線跡地地区	日立電鉄線跡地地区用途地域の変更
R4	道路の変更	県	留水木線	国道245号の変更

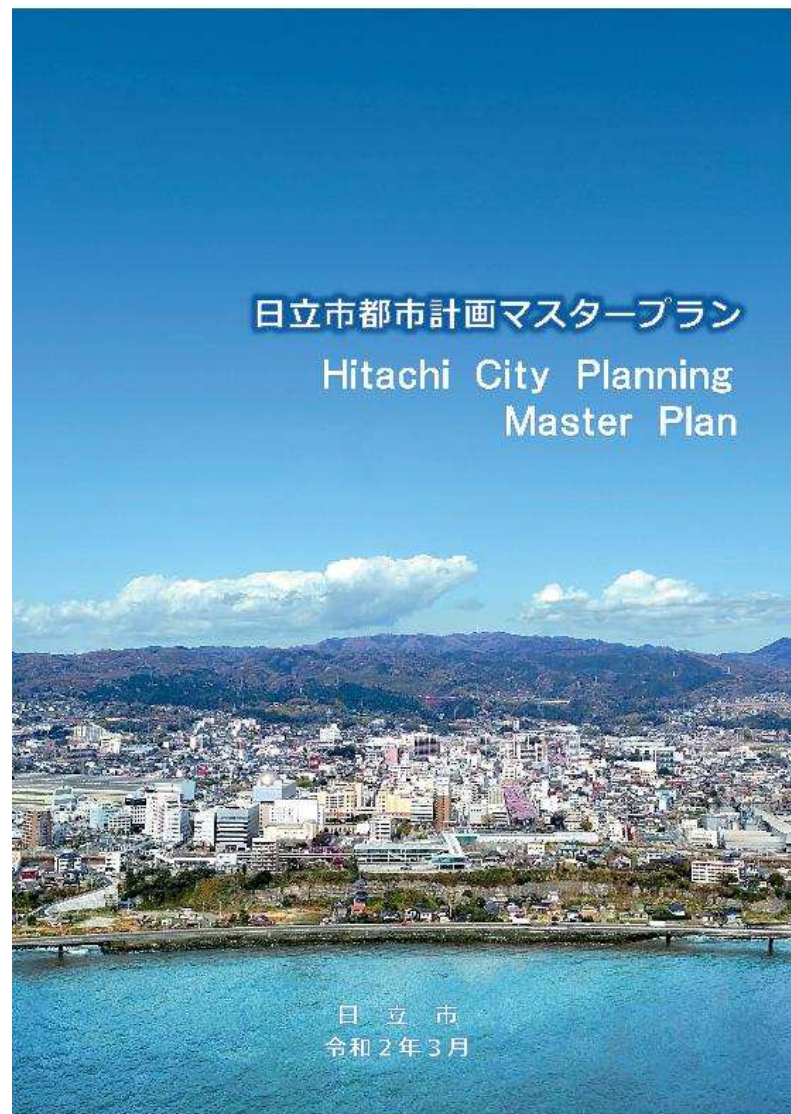
2

常陸多賀駅周辺地区整備事業について

■ 整備・開発・保全の方針



茨城県マスタープラン

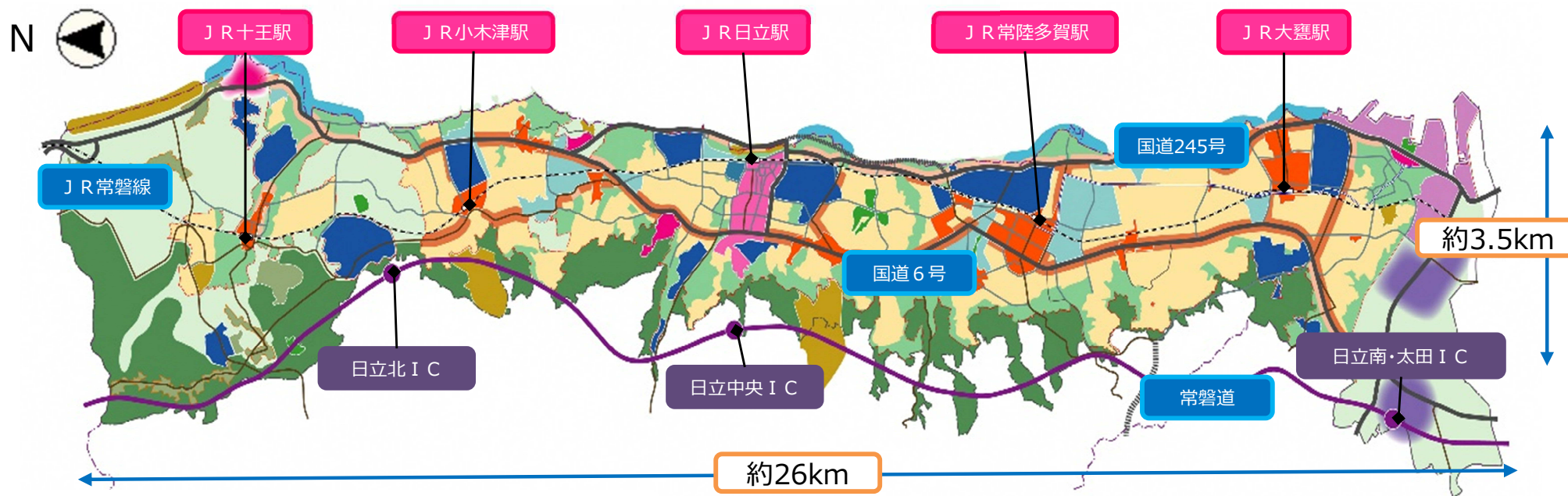


日立市マスタープラン

■ 日立市のまちづくり

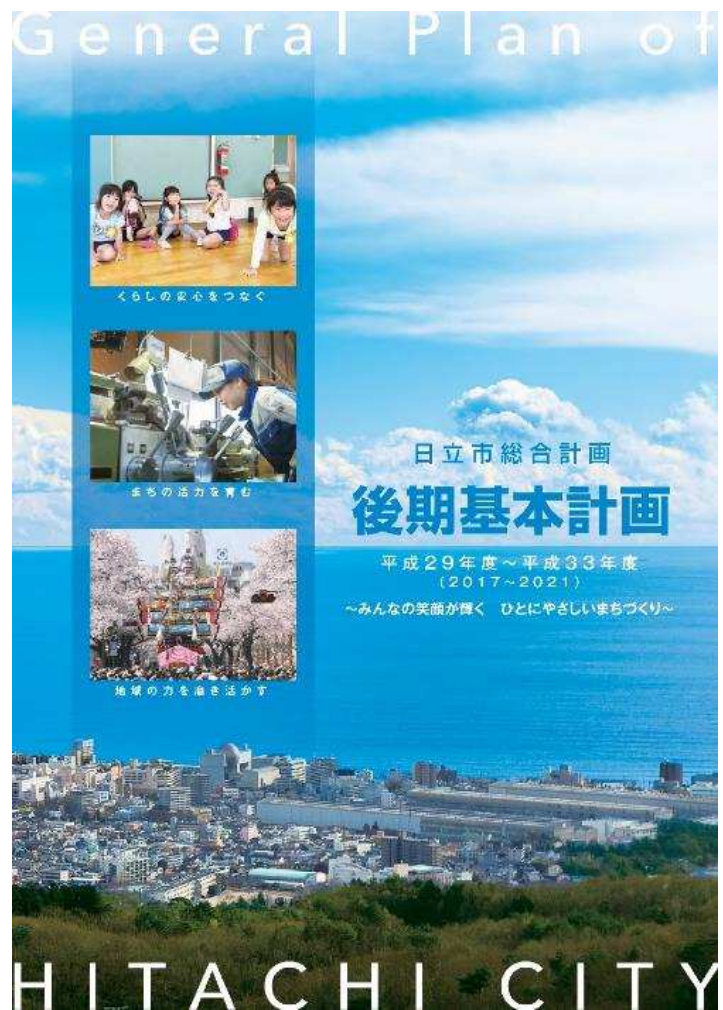
- 国道6号や常磐自動車道などが縦断する市街地は、南北に細長く、市域を連なるJR常磐線の5つの駅を中心に市街地が形成
- 今後は、都市全体の構造を見直しながら、「コンパクトなまちづくり」と「まちづくりと連携した公共交通のネットワーク形成」を推進（コンパクト・プラス・ネットワーク）

駅前などを拠点としながら、拠点間を公共交通でつなぐ
「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の実現を目指す

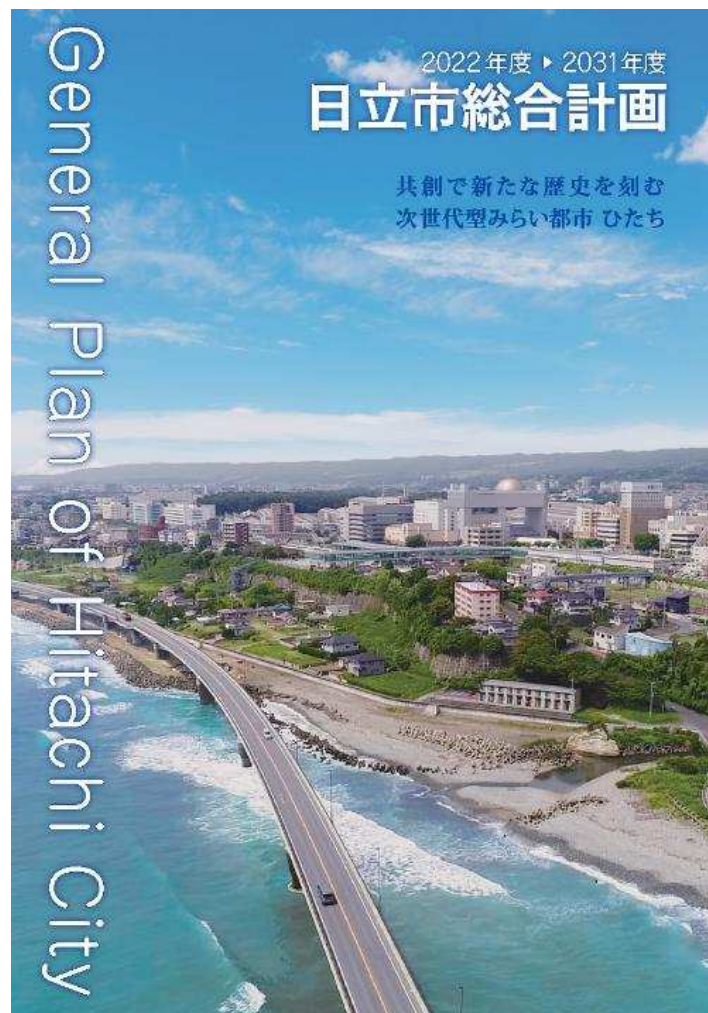


■ 日立市都市計画マスタープラン 土地利用ゾーニング図

■ 日立市総合計画



(2012年～2021年)

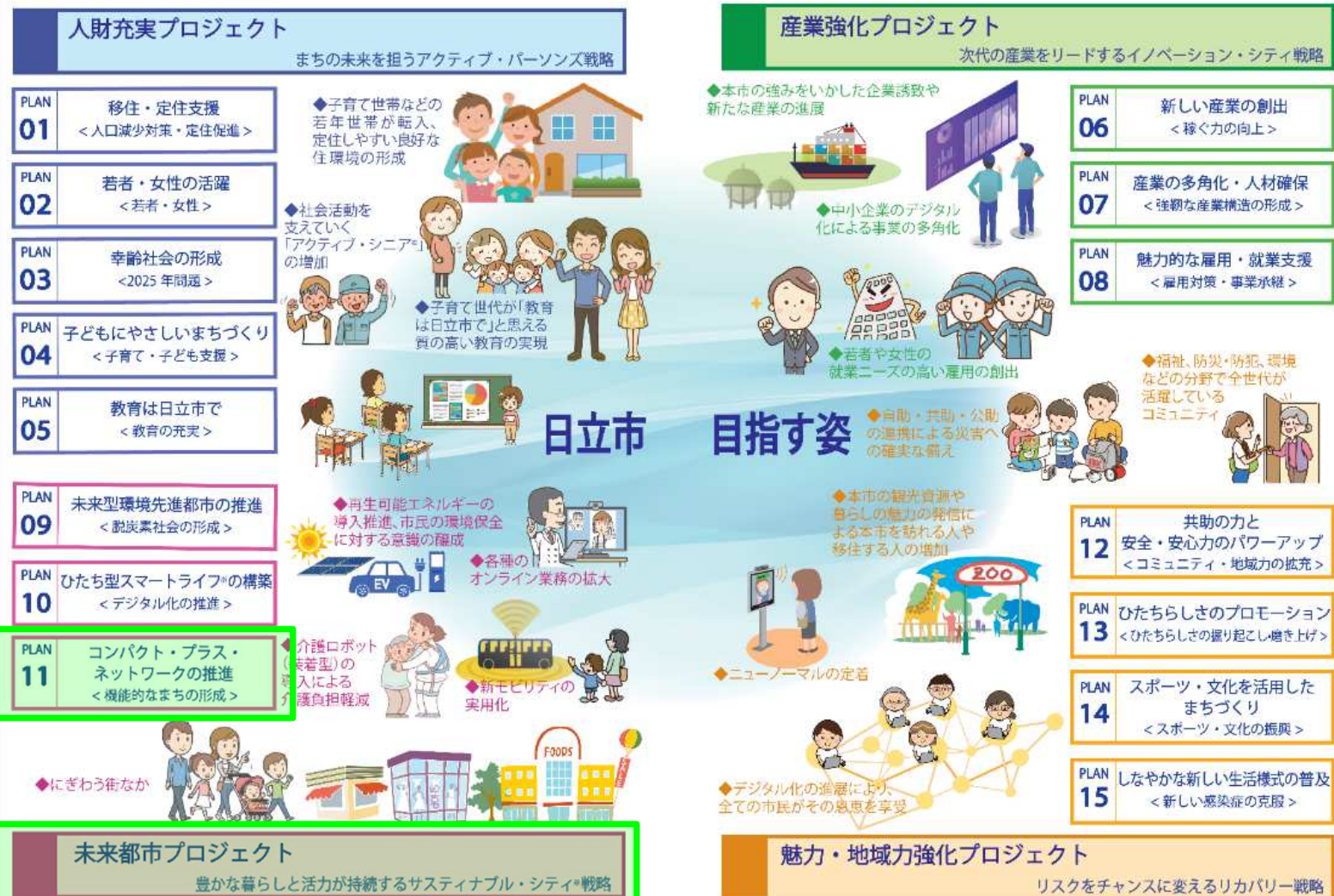


(2022年～2031年)

■ 日立市総合計画（2022年～2031年）ひたち成長戦略プラン

(3) ひたち成長戦略プランの全体像

◆基本計画 / 2 ひたち成長戦略プラン



2022 ▶ 2026

Growth Strategy of Hitachi City

■コンパクト・プラス・ネットワークの推進

PLAN 11

コンパクト・プラス・ネットワークの推進

《機能的なまちの形成》

本市は、南北に細長く、JR駅を5つ有するという特性から、駅周辺を中心に市街地が形成され、併せて、高度経済成長期における市内での激的な人口増加に対応するために造成された、山側住宅団地を始めとする多くの住宅団地を有しています。

しかしながら、本市の長年の課題である市街地における慢性的な交通渋滞に加え、近年では、人口減少・少子高齢化の進行に伴い、中心市街地や住宅団地において空き家・空き地、低未利用地が増加するなど都市の魅力が低下しており、このままでは、身近な商業・サービスを始めとする市民の生活を支える都市の機能が衰退し、日常生活に支障が生じる市民が増加するおそれがあります。

そのため、にぎわいの拠点となる駅周辺や多くの人が居住する住宅団地の周辺に都市及び生活の拠点を形成し、市民の生活を支える各種施設を誘導・集積するとともに、これらの拠点間を結ぶ道路ネットワーク及び公共交通ネットワークの形成に継続して取り組むなど、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを進め、機能性と利便性が高く、全ての世代が暮らしやすさを実感できる都市構造を目指していく必要があります。



国道245号日立南区北極駅事業



ひたちBRT

▶ 取組の方向性 ◀

- ▶ 日立駅前地区をより魅力的な場所にしていくため、大型商業施設の再生や日立シビックセンターのにぎわいの創出に取り組みます。
- ▶ 山側住宅団地を始めとした住宅団地など、住み慣れた場所で、今後も安心して住み続けることができるよう、若年世帯の居住誘導や新モビリティの導入、高齢者のおでかけ支援などを行います。
- ▶ 駅周辺地区や大規模住宅団地の近隣などに、良好な住環境の創出を誘導するとともに、医療・福祉・商業などの日常生活に必要な施設の誘導・集積を図ります。
- ▶ 常陸多賀駅の橋上駅舎化や東西自由通路・南北アクセス道路の整備、ひたちBRTの発着拠点としての機能強化など、駅及び駅周辺地区のにぎわいづくりに向けた取組を進めるとともに、まちづくりを担う人材の育成等を推進します。
- ▶ ひたちBRTの延伸（第III期ルート）に向けた取組や自動運転システムの導入等を推進することにより、公共交通の安全性と利便性の更なる向上を図ります。



- ▶ グリーンズローモビリティ実証運行やひたち圏域Ma a S等の新モビリティ導入支援、中学生バス通学定期補助等に引き続き取り組み、持続可能な公共交通の確保を図ります。
- ▶ 市内南北軸の交通利便性の向上を図るため、国道6号や国道245号、国道293号などの主要な幹線道路の整備を促進するとともに、幹線道路を補完する貼川・城南道路や大沼・河原子道路の整備を推進するなど、市内道路ネットワークの強化に取り組みます。

▶ 主な事業 ◀

- 新編 ■ 日立駅前地区再活性化事業
 - シビックセンター賑わい創出事業
 - 屋内型子どもの遊び場運営事業
 - 山側住宅団地住み替え促進事業
 - 公共交通政策検討事業
 - 高齢者おでかけ支援事業
 - ひたちBRT沿線・駅周辺宅地創出促進事業
 - まちなか空き店舗活用事業
 - 常陸多賀駅周辺地区整備事業
 - 新交通導入事業
- 国道6号整備促進事業（大和田橋、日立バイパスII期、桜川道路（仮称）等）
- 幹線道路整備促進事業（国道245号、国道293号の4車線化等）
- 幹線道路整備検討事業（〈仮称〉真弓トンネル整備事業等）
- 貼川・城南道路整備事業
- 大沼・河原子道路整備事業

■常陸多賀駅周辺地区整備計画の策定（令和元年度）

常陸多賀駅周辺地区整備計画【概要版】

くらしとにぎわい 次代に紡ぐまちづくり



くらし にぎわい 持続可能なまちづくり

常陸多賀駅及びその周辺地区の持続可能な魅力あるまちづくりを計画的に推進するため「常陸多賀駅周辺地区整備計画」を策定しました。

まちづくりの目標

誰もが暮らしやすい高質な生活空間の創出【くらし】

子どもから高齢者まで誰もが暮らしやすい生活空間を創出するとともに、豊かな自然環境や優れた都市景観の整備・保全を推進しながら、安全・安心して質の高い生活空間を創出します。

また、ひたちBRTや鉄道、デマンド型交通などの公共交通の利便性向上を図りながら、過度に自家用車に依存しない「歩いて暮らせるまちづくり」を推進するとともに、情報通信技術や環境技術などの活用によるスマートシティの実現を目指します。



人々が集い、交わる魅力的な賑わい空間の創出【にぎわい】

都市の拠点として、地域に根ざした活力ある商業・業務機能の集積を図るとともに、まちに住む人々やまちを訪れる学生、ビジネスパーソン、観光客など、多様な人々が集う交流機能の立地を誘導しながら、「常陸多賀」ならではの文化と魅力を発信するにぎわい空間を創出します。



多様な担い手の共創による持続可能なまちづくりの推進【持続可能なまちづくり】

地域のまちづくり活動に幅広い世代が参画する体制を構築するとともに、コミュニティ、行政だけでなく、学生や有識者、民間事業者などの連携を図りながら、将来にわたって「常陸多賀」の良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための取組を推進します。



策定の目的

今日の社会情勢や日立市の現状を踏まえながら、常陸多賀駅及びその周辺地区の**今後のまちづくりの方針**を検討し、**持続可能な魅力あるまちづくりを計画的に推進**するために策定

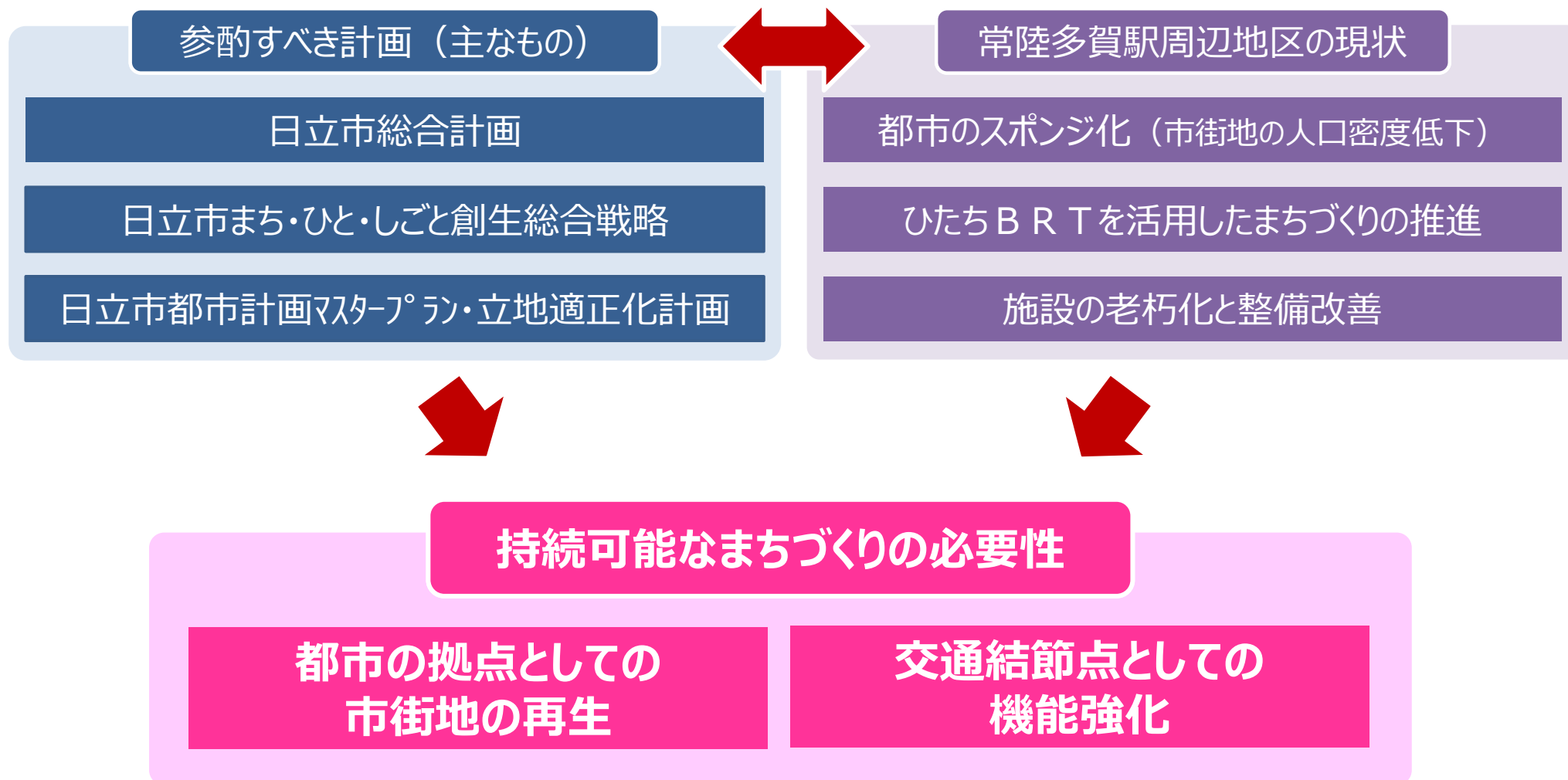
目標の実現に向け、

〈まちをつくるハード事業〉

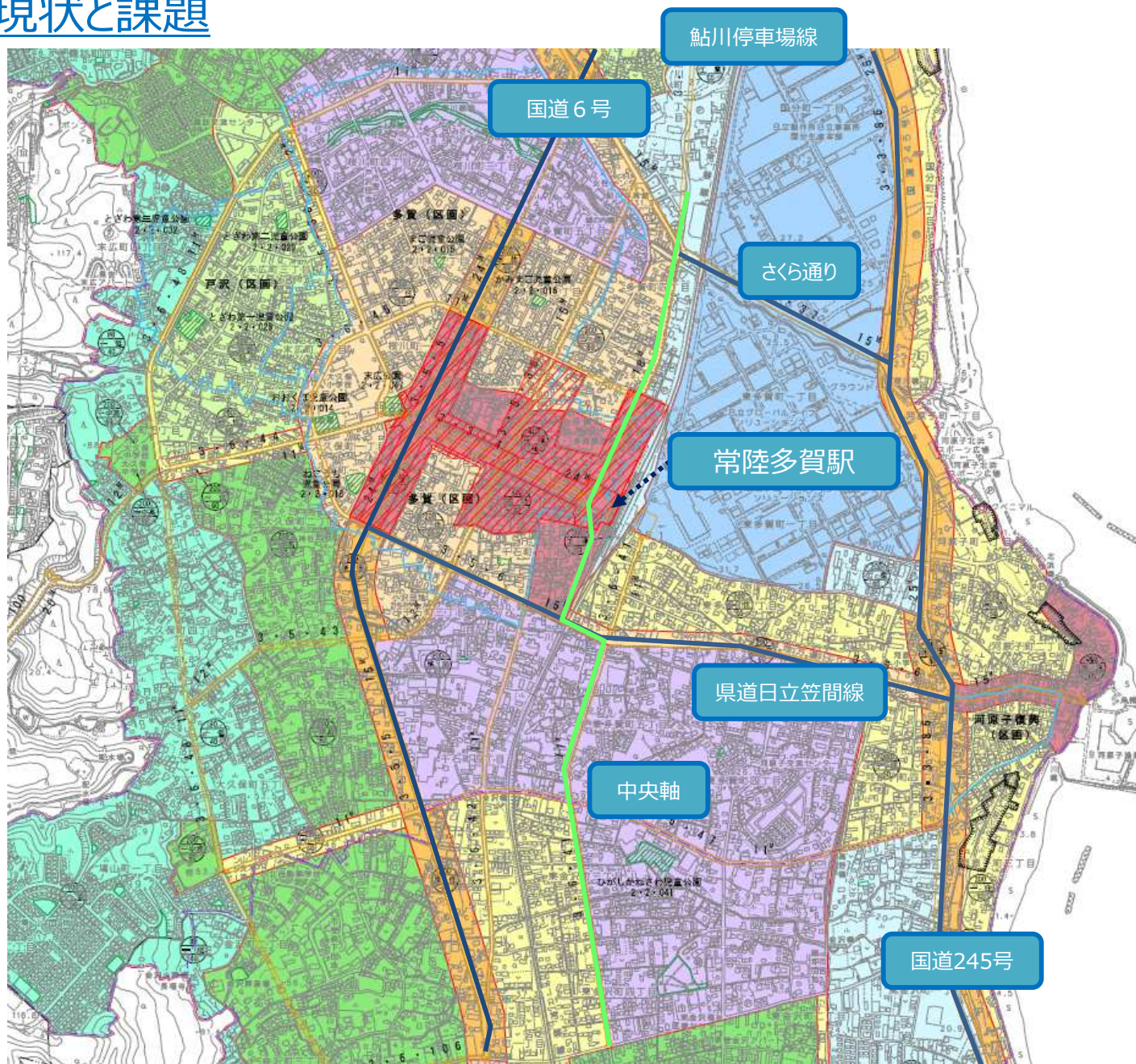
〈まちをつかうソフト事業〉

の両面から、事業を推進

■ 地区の課題と施設整備の必要性



■ 地区の現状と課題



■ 地区の現状と課題



■課題（交通混雑）



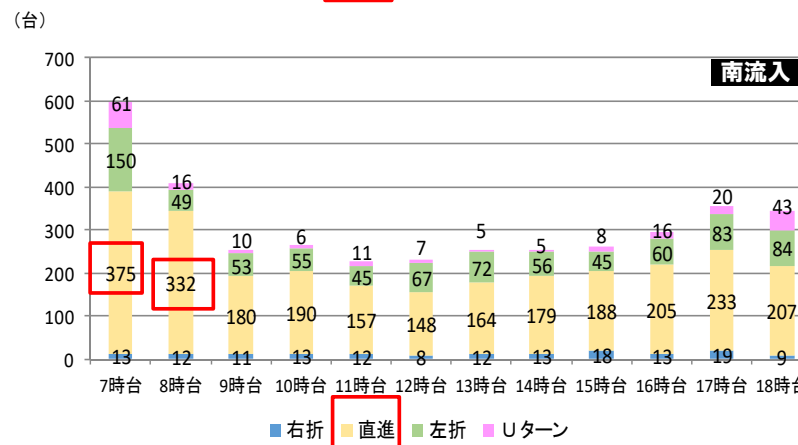
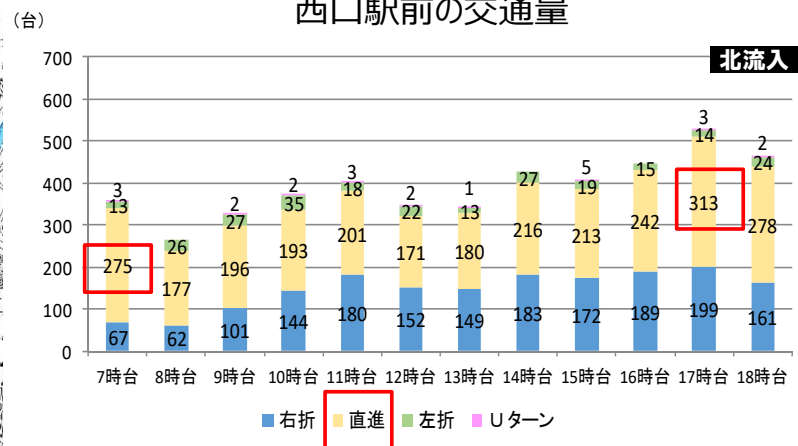
常陸多賀駅周辺地区整備事業について



状況

常陸多賀駅西口駅前では、中央軸（通勤道路～大学通り）の南北方向の交通割合が大きく、駅前交差点に多くの通過交通が流入

西口駅前の交通量



■ 課題（道路構造や防災性）



さくら通り（駅北側エリア）



県道日立笠間線（駅南側エリア）

■課題（道路構造や防災性）



■ 地区の交通課題と道路整備の方向性

課題①

過度な交通負荷・南北移動の阻害

- ・西口駅前では、送迎車と通過交通により混雑が発生
- ・駅周辺道路（大学通りやJ R高架下）でも朝晩ピーク時に混雑が発生

課題②

ひたちB R T機能の阻害

- ・現行のひたちB R Tは、駅西口や駅周辺の混雑箇所をルートとしており、速達性・定時性が阻害

課題③

防災面の脆弱性・東西移動の阻害

- ・J R高架下では、強雨時に冠水し、通行止めとなる可能性がある

道路整備の方向性

① 駅前交通結節機能の強化

東口広場・東西自由通路の整備

② 混雑解消やB R T機能の発揮

バイパス機能の整備

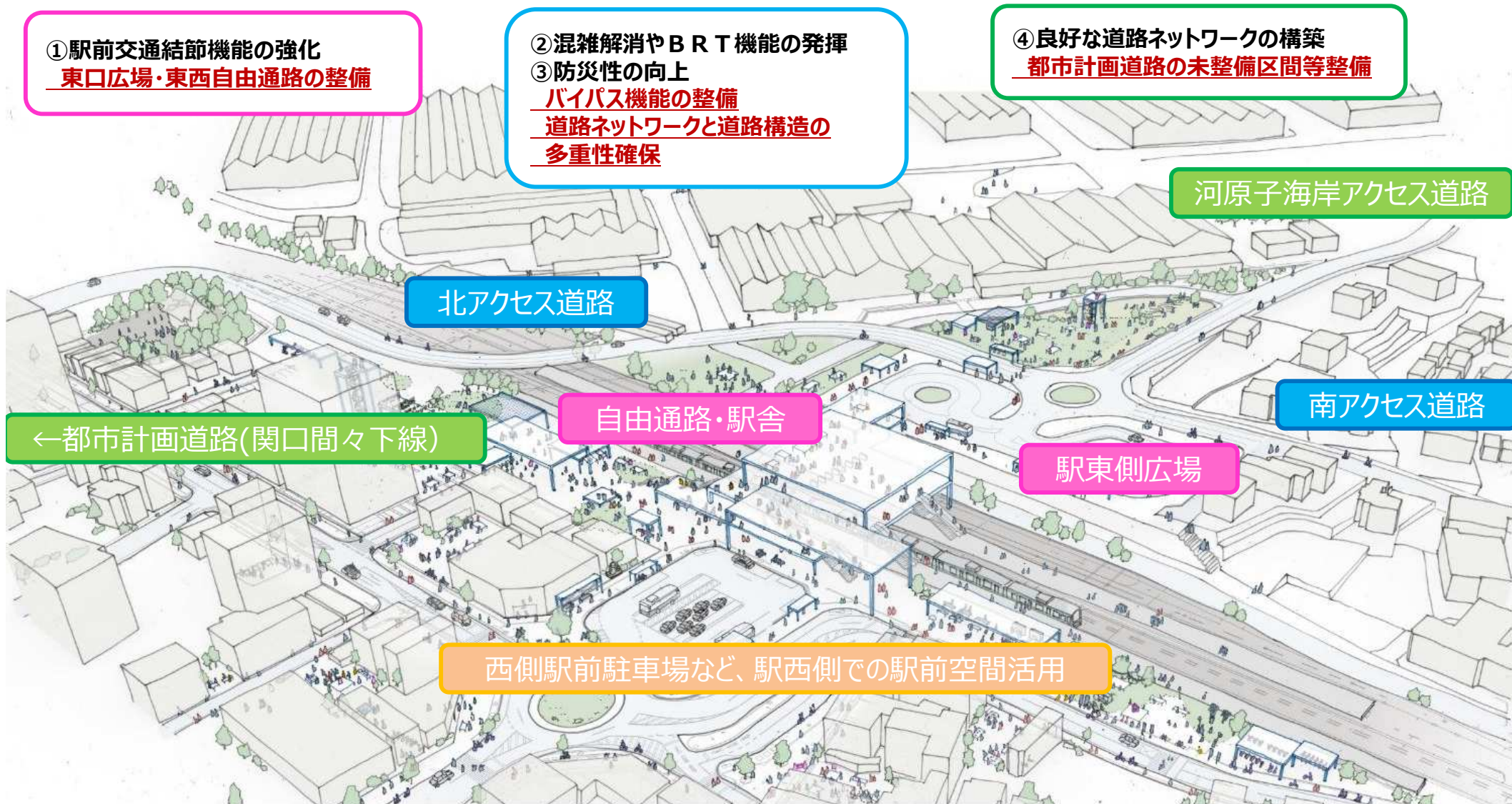
③ 防災性の向上

道路ネットワークと道路構造の多重性確保

④ 良好な道路ネットワークの構築

都市計画道路の未整備区間等整備

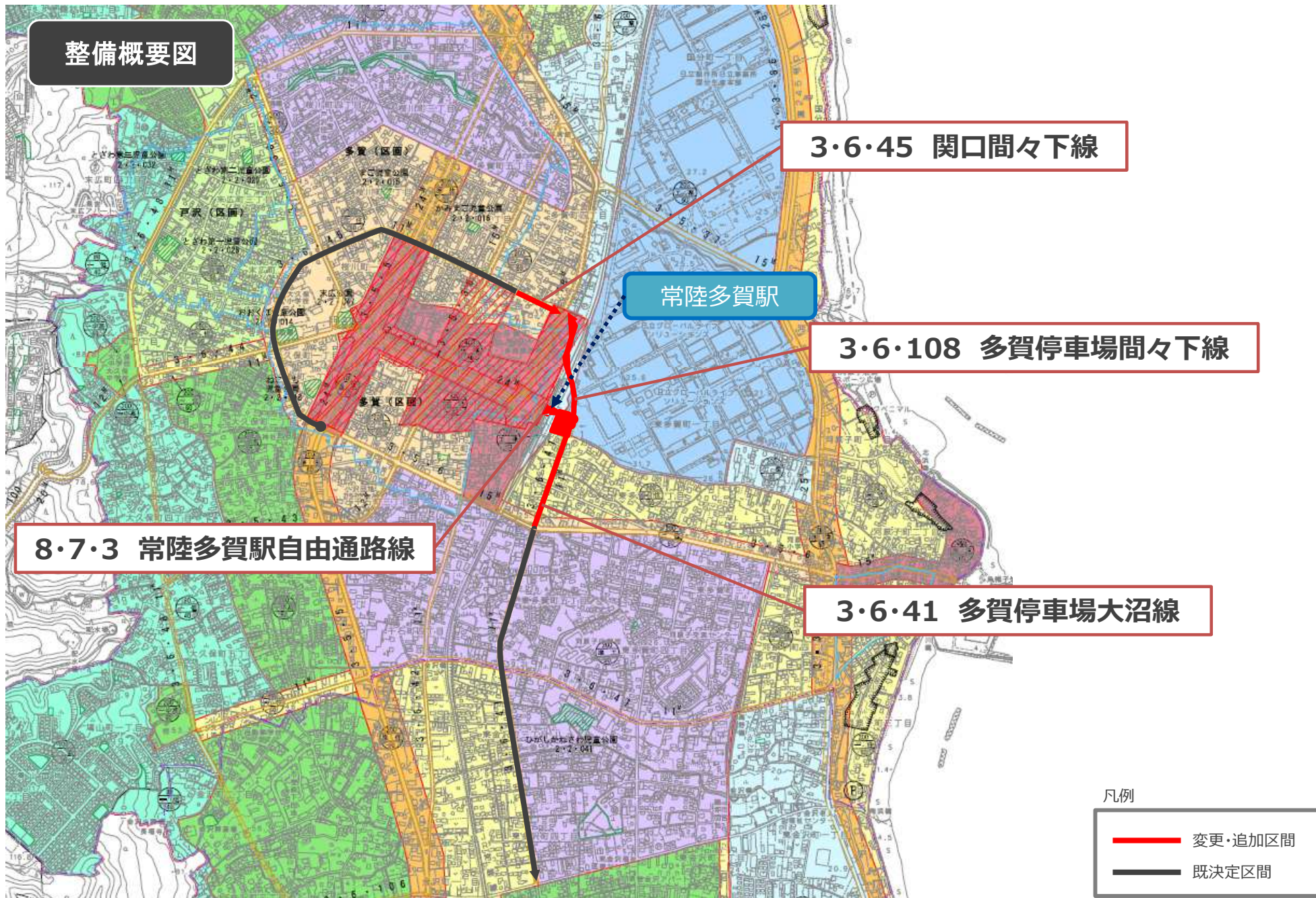
■ 施設整備イメージ図

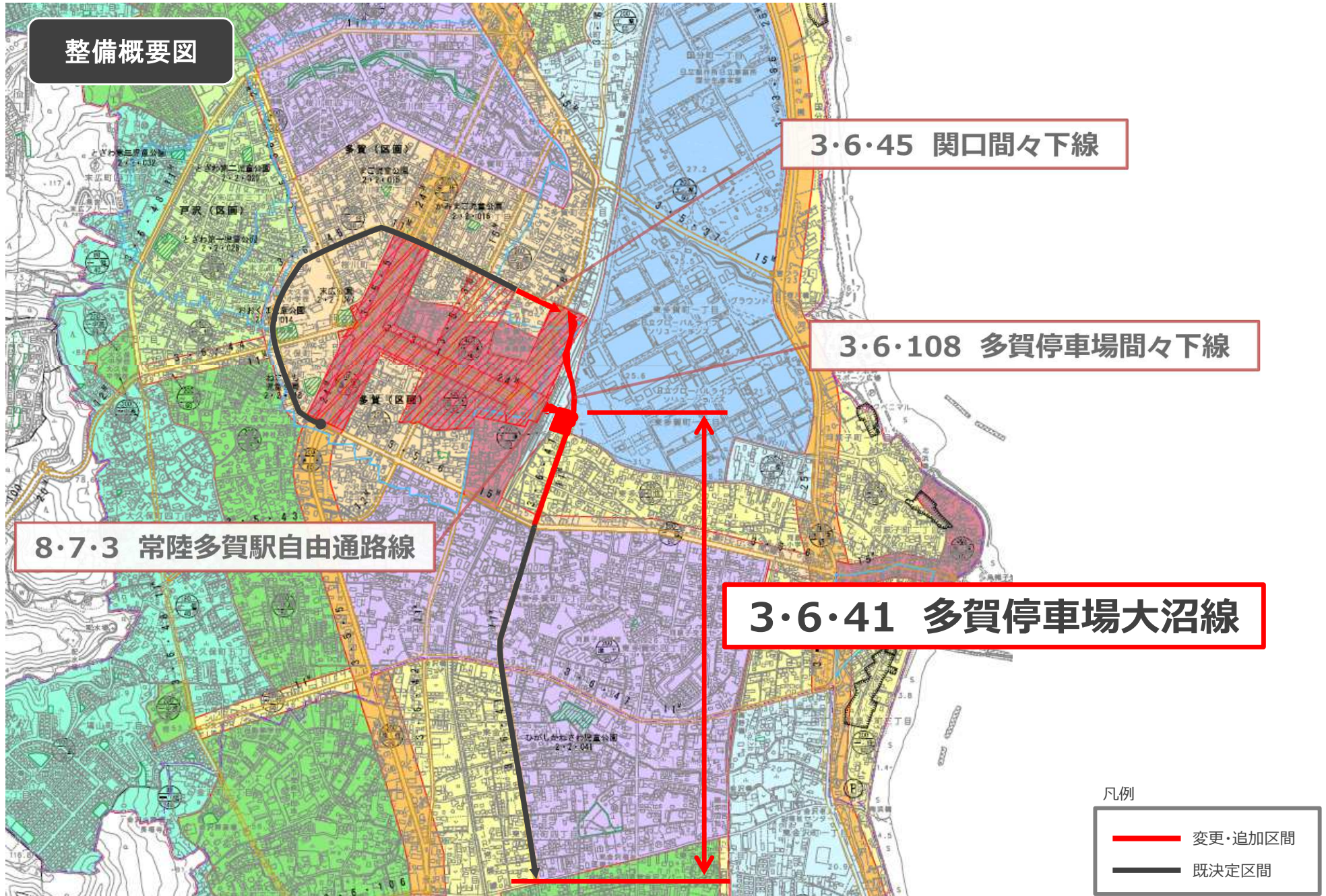


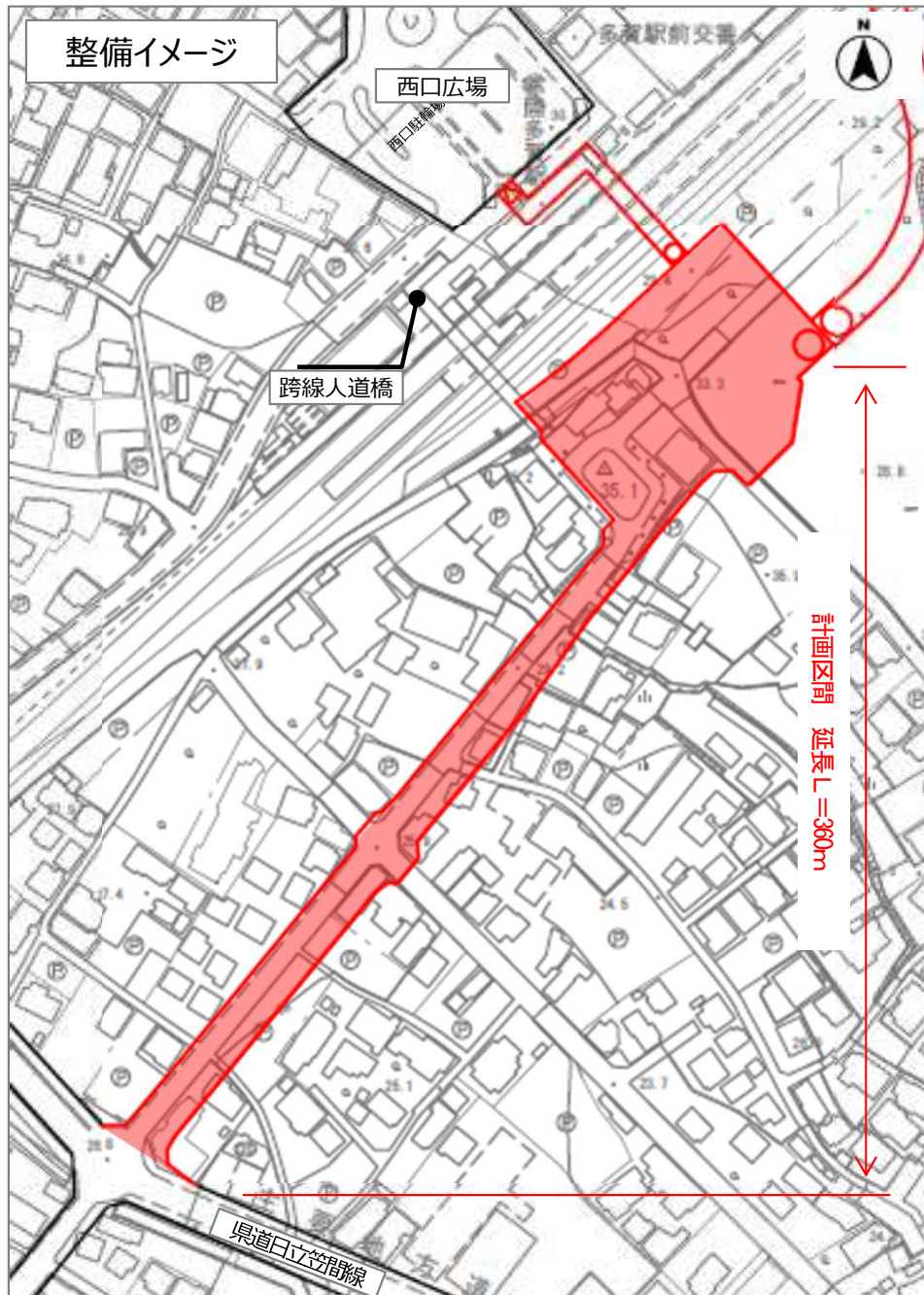
3

都市計画道路の変更（素案）について

都市計画道路の変更（素案）について





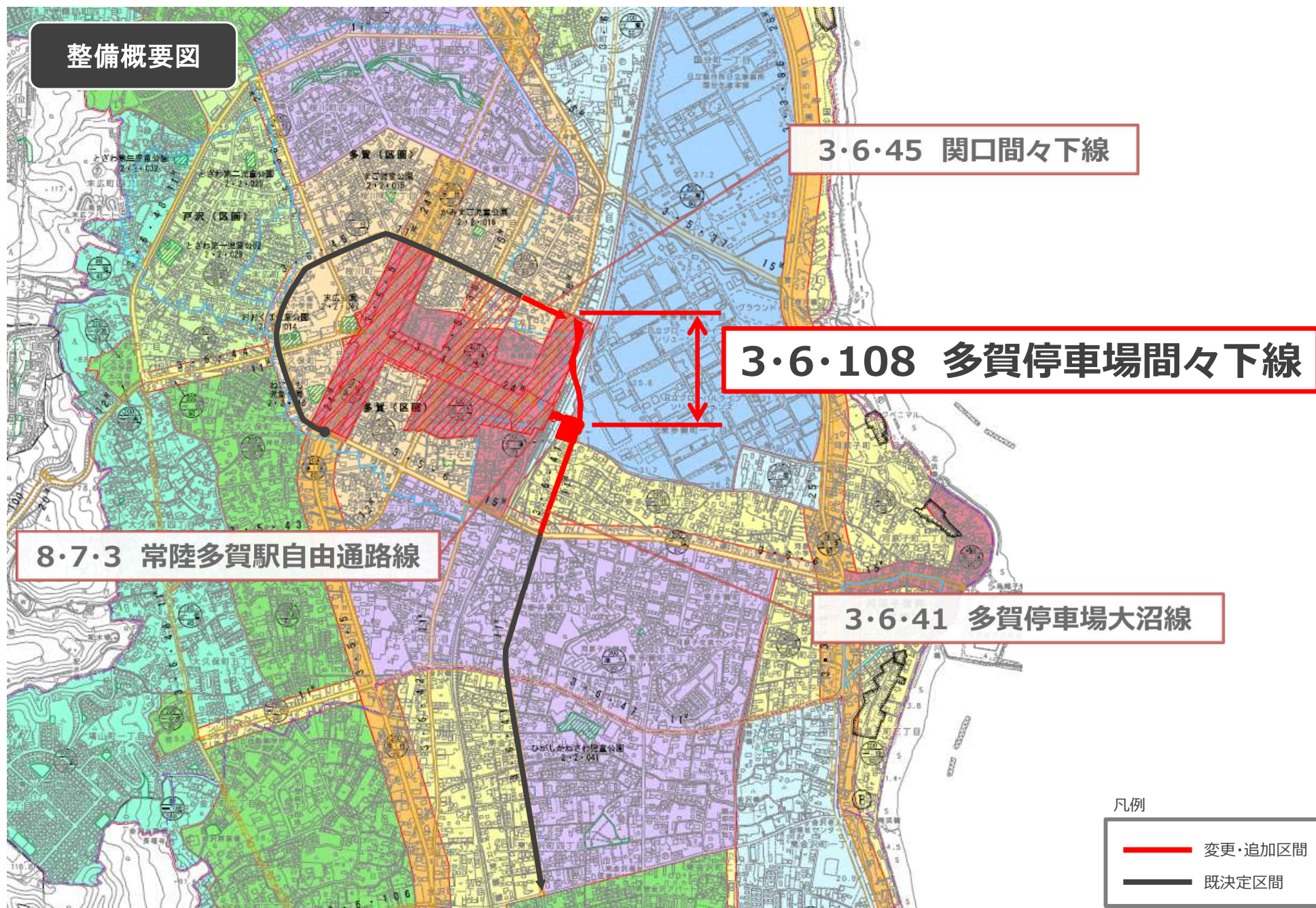


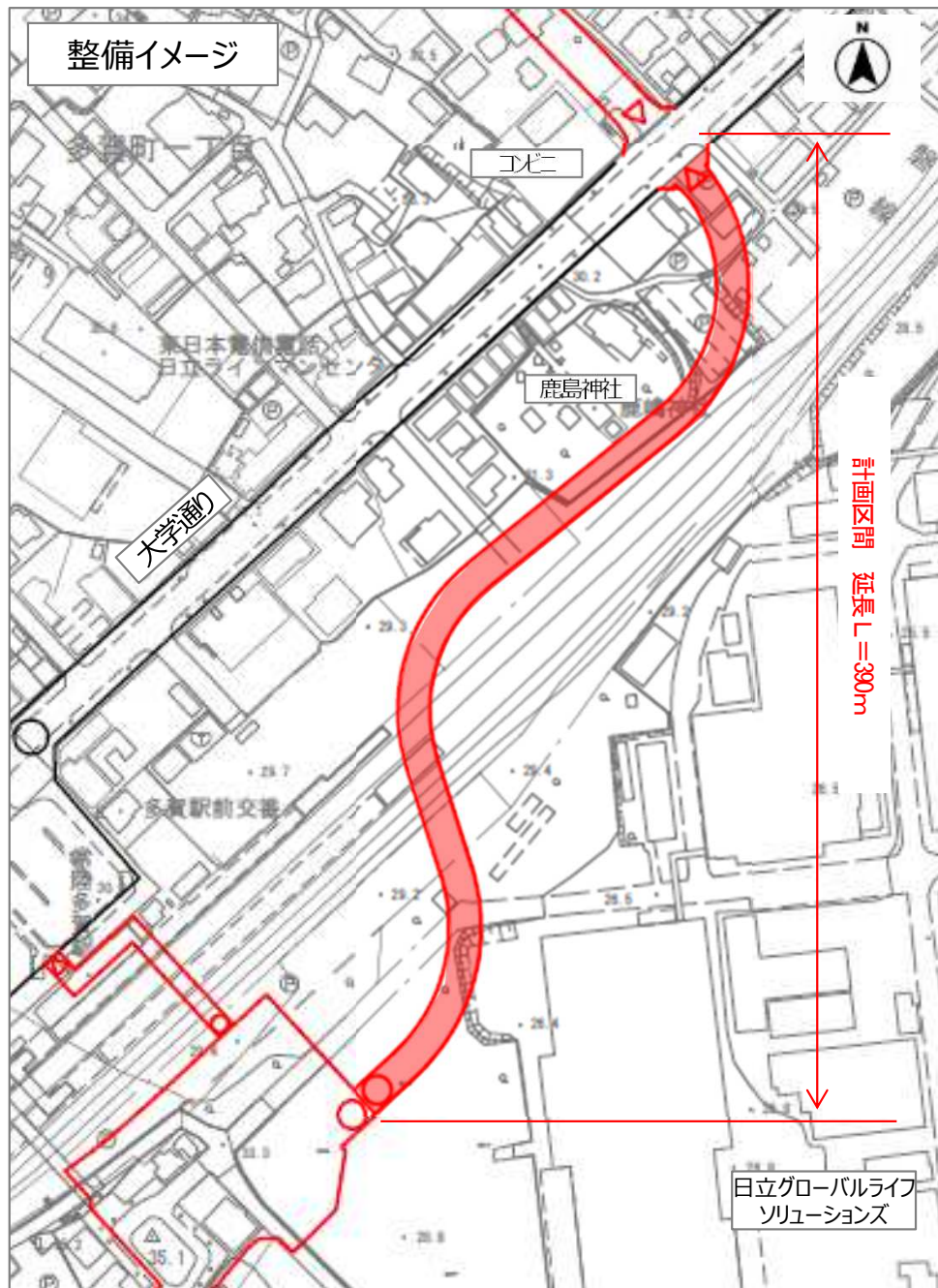
計画概要

- 変更区間延長：L = 360m
 駅東口広場～県道日立笠間線
 ※路線総延長：L = 1,540m
 駅東口広場（起点）～
 大沼交流センター付近（終点）
- 変更区間幅員：W = 12m（一般部）
 W = 15m（交差点部）
 ※路線代表幅員：W = 11m
- 駅前広場：A = 約4,400m²
 ※変更前：A = 3,000m²

計画方針

- 県道日立笠間線交差部での右折車線整備等のために、幅員を拡幅
- 広場内では、ひたちBRTなどの公共交通と一般車両の利用エリアを明確に区分できるよう、面積を拡張する。
- 駅東口へのアクセス空間として、安全かつ円滑な交通環境の確保と利便性向上を図る





計画概要

- 変更区間延長 : $L = 390\text{m}$
駅東口広場～大学通り
- 変更区間幅員 : $W = 11.2\text{m}$
(一般部、交差点部)

計画方針

- 東口広場から常磐線を跨線し、多賀停車場兎平線(大学通り)及び関口間々下線に接続
- 線路を挟んだ東西市街地の円滑な移動動線の確保及び利便性向上
- ひたちBRTの常陸多賀駅以北の主要運行経路を担うことを想定
- 高架構造とすることで、周辺道路ネットワークに多重性を持たせ、防災機能の向上を図る
- 線路上空部分等に立体的な範囲を設定

整備概要図

3・6・45 関口間々下線

3・6・108 多賀停車場間々下線

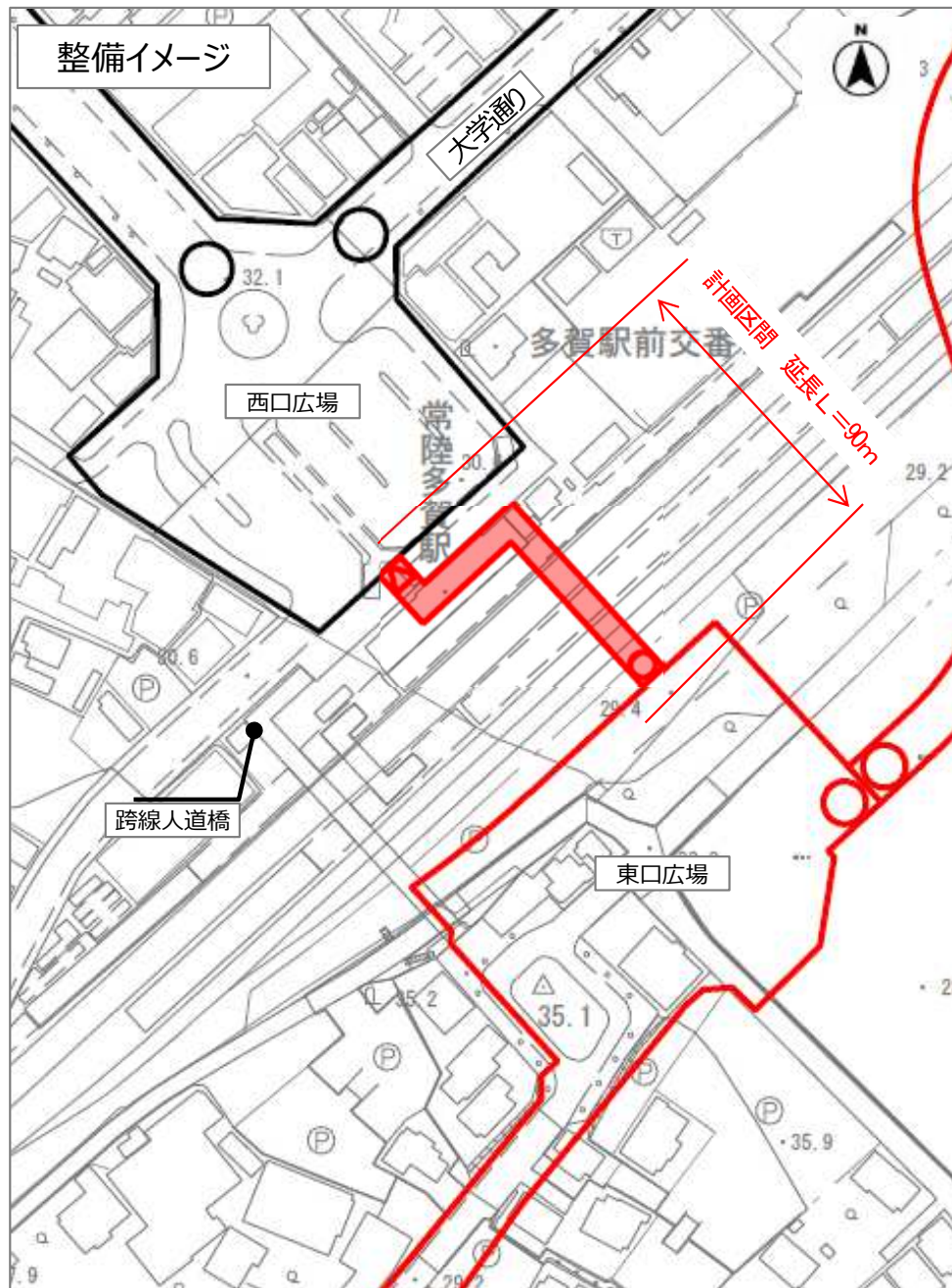
8・7・3 常陸多賀駅自由通路線

3・6・41 多賀停車場大沼線

凡例

— 変更・追加区間

— 既決定区間

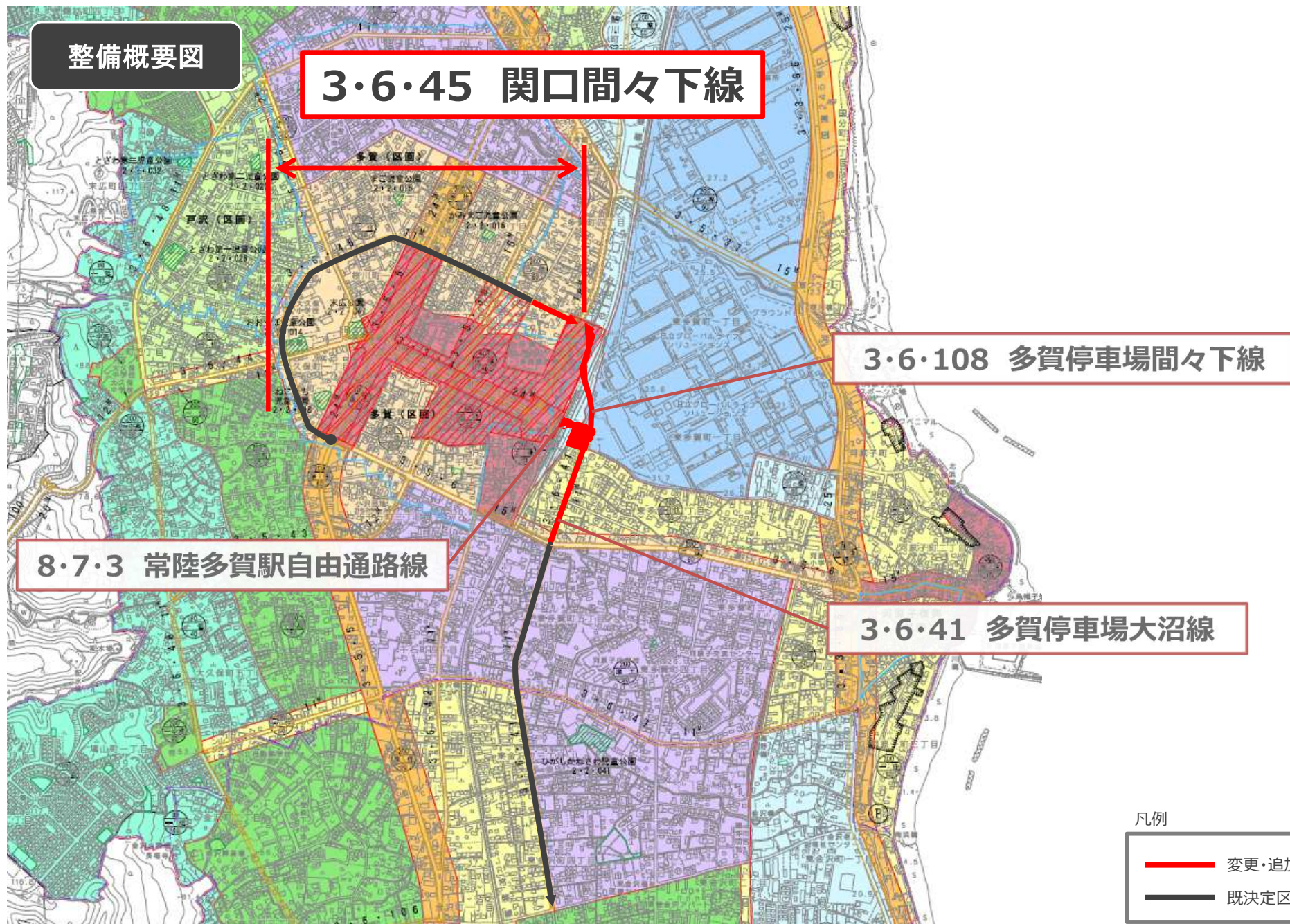


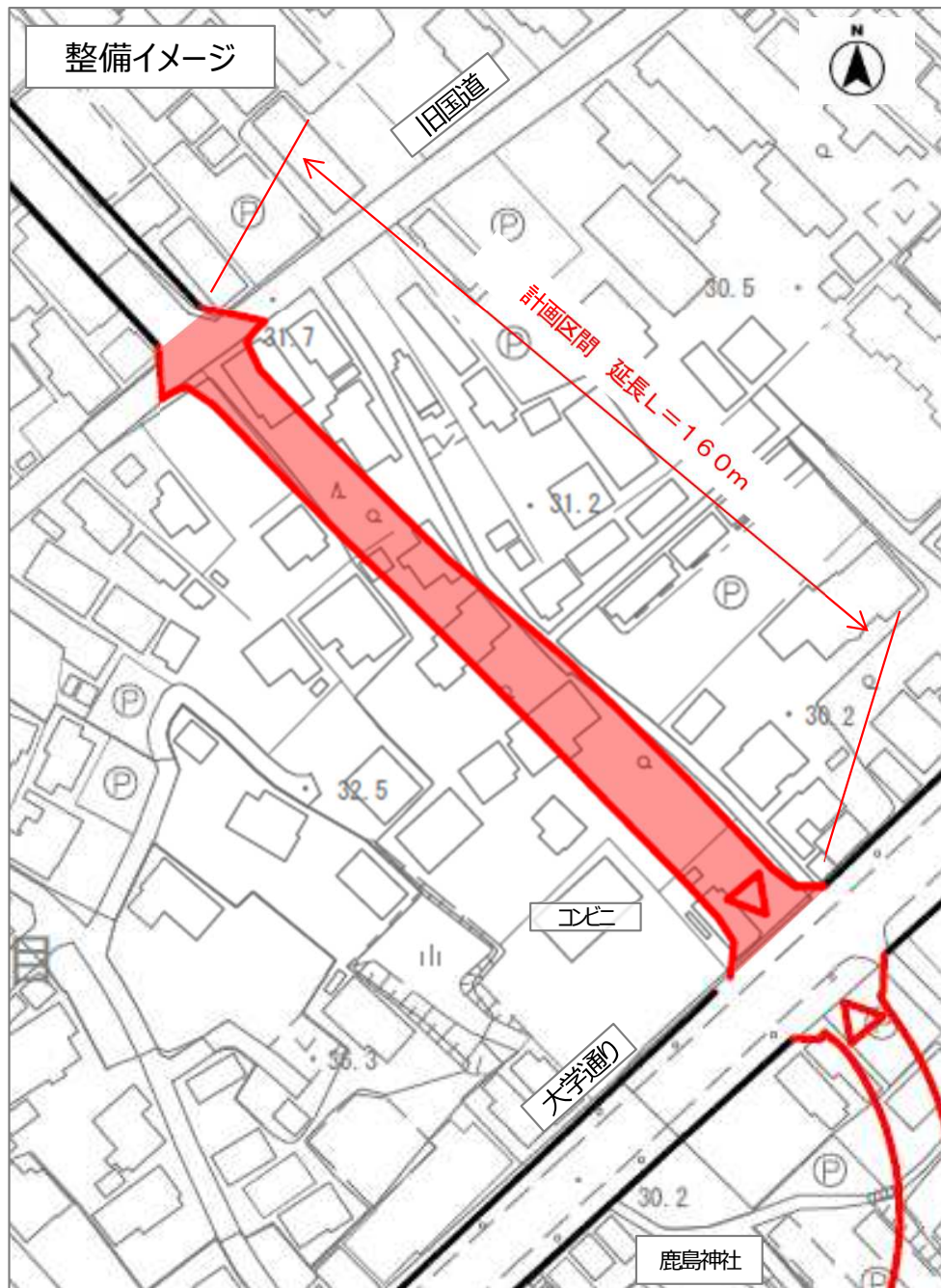
計画概要

- 変更区間延長：L = 90m
駅東口広場～駅西口広場
- 変更区間幅員：W = 6.5m

計画方針

- 東口広場から常磐線を跨線し、西口広場に接続
- 既存跨線人道橋の課題（バリアフリー化非対応、老朽化等）改善及び機能振替
- 線路を挟んだ東西市街地の円滑な移動動線の確保及び利便性向上
- 交通結節点及び交流拠点としての機能向上
- 線路上空部分等に立体的な範囲を設定





計画概要

- 変更区間延長 : $L = 160\text{m}$
旧国道～大学通り
※路線総延長 : $L = 1,510\text{m}$
国道6号 (起点) ～大学通り (終点)
- 変更区間幅員 : $W = 11\text{m}$ (一般部)
 $W = 14\text{m}$ (交差点部)
※路線代表幅員 : $W = 11\text{m}$

計画方針

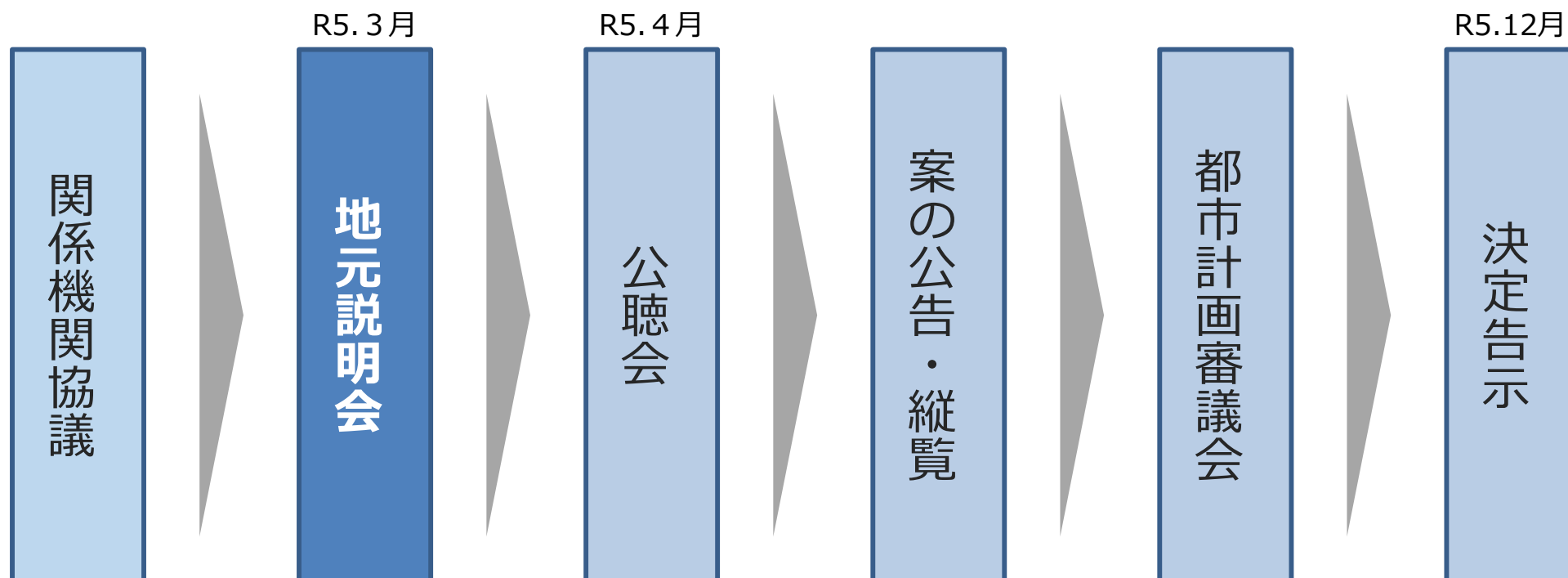
- 多賀停車場兔平線(大学通り)接続部での右折車線整備等のために、幅員を拡幅
- 公共用地(市道)の利活用及び他路線との接続のために線形を変更
- 未整備となっている本区間を整備することで、環状型道路ネットワークの機能発現による移動円滑性や利便性、防災性向上等を図る

4

事業スケジュール等

これまでに道路管理者や埋設事業者、交通事業者等との協議を行い、今回の地元説明会を実施しています。今後は公聴会などの法定手続を経て、都市計画の変更が決定されます。

公聴会の日程等につきましては、市報3/20号でお知らせします。



項目／年度		令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度～
1	用地測量	境界確認・立会い				
2	設計・調査	詳細設計・地質調査				
3	土地評価 補償算定		土地価額の評価・算定、物件調査・補償料の算定			
4	用地契約 物件補償			土地売買契約、物件補償移転		
5	整備工事			〇〇〇〇		
6	(参考) 自由通路・駅舎	JR協議・設計			支障物件移転・施設整備工事	

※いずれも現時点の想定スケジュール

■ 都市計画決定の目的と効果

事業性の担保

都市計画法で道路、公園、
などの位置を決定することで、
その区域の土地利用に制限
がかかる

建築行為の制限

※都市計画法

土地取引時の届け出

※公有地の拡大の推進に関する法律

○ご清聴ありがとうございました

○引き続き、皆様の事業へのご理解・ご協力を
よろしくお願いいたします。

【問合せ先】

日立市都市建設部

- ・事業、整備に関すること（常陸多賀駅周辺地区整備課）
- ・都市計画や利用制限に関すること（都市政策課・建築指導課）

電話：0294－22－3111（内線756）

E-mail：tagaeki@city.hitachi.lg.jp