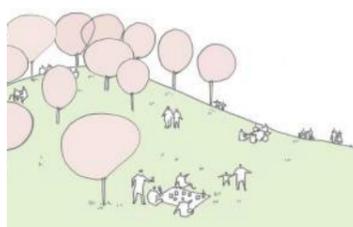


日立市民や常陸多賀駅地域住民のシビックプライドである『桜』。われわれはこの地になじみ深い桜という、人を和ませ、喜ばせる植物をキーワードとし、駅の東西、そしてさらには駅から続く地域全体へと桜の輪をつなげ、桜並木や桜の杜、ポケットパークとして広げていくことを提案します。

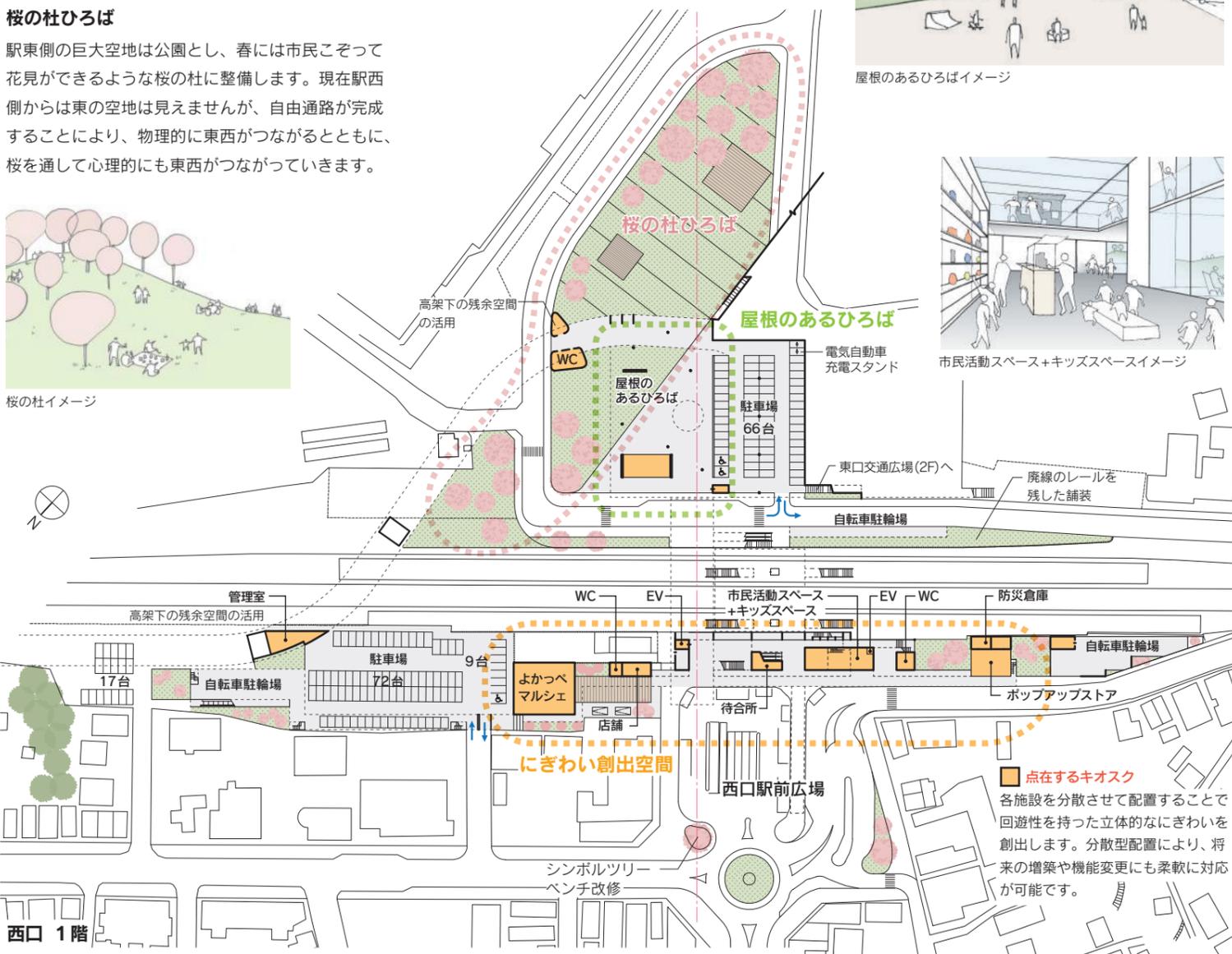
現在、常陸多賀駅周辺で目立って増えてきているのが「空地」です。駅や、交通の整備や利便性を整えることはもちろんですが、長い目で見て空地や空きビルをどうしていくか、ということは切実な問題です。そうした空き地の解消、そして、惜しまれる駅東側の桜の大木の伐採などを考え合わせると、新たな桜の植栽計画はまちをみんなで考えるひとつのきっかけとなるでしょう。また市民参加の桜の植樹や苗木の育成など、今まであまり関心がなかった住民への意識を高め、駅を中心とした地域の共創コミュニティを生みだします。

桜の杜ひろば

駅東側の巨大空地は公園とし、春には市民こそって花見ができるような桜の杜に整備します。現在駅西側からは東の空地は見えませんが、自由通路が完成することにより、物理的に東西がつながるとともに、桜を通して心理的にも東西がつながっていきます。



桜の杜イメージ



西口 1階

線路に沿って、1階に駐車場、駐輪場と直結したマルシェを設け、駅利用者の買い物の利便性を高め、地元の高齢者の買い物難民にもやさしい場所をつくります。西口ブロック1階中央にはバスや自家用車を待つ人のための待合所と、市民活動の拠点となる大きなスペースを設けます。ここでは子育て世代の交流

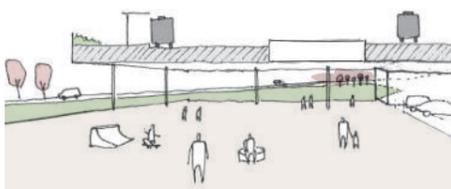
の場として、キッズスペースやブックライブラリー、コミュニティカフェなどの設置が考えられますが、市民が自らアイデアを出して運営していく、市民のための自由なスペースとします。また、ポップアップストアやレンタルスペースとして、非常時には防災関連スペースとしても使える予備スペースも準備します。



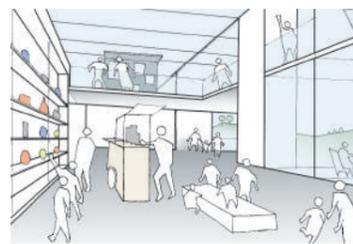
マルシェのイメージ

東口 1階 屋根のあるひろば

東口BRTロータリーの下部には、大きな人工地盤下空間が生まれます。われわれはこの部分を利用して、駐車場を入れ込むとともに、雨がつかからない「屋根のあるひろば」として地域の子どもたちに遊び場を提供します。明るい照明や、おしゃれなカラーリングを施すことで人工地盤下は楽しく安全な場所になるでしょう。スケートボードグラウンドやバスケットコートなど、子どもたちが騒音を気にせず存分に活動できる場所をつくっていきます。



屋根のあるひろばイメージ

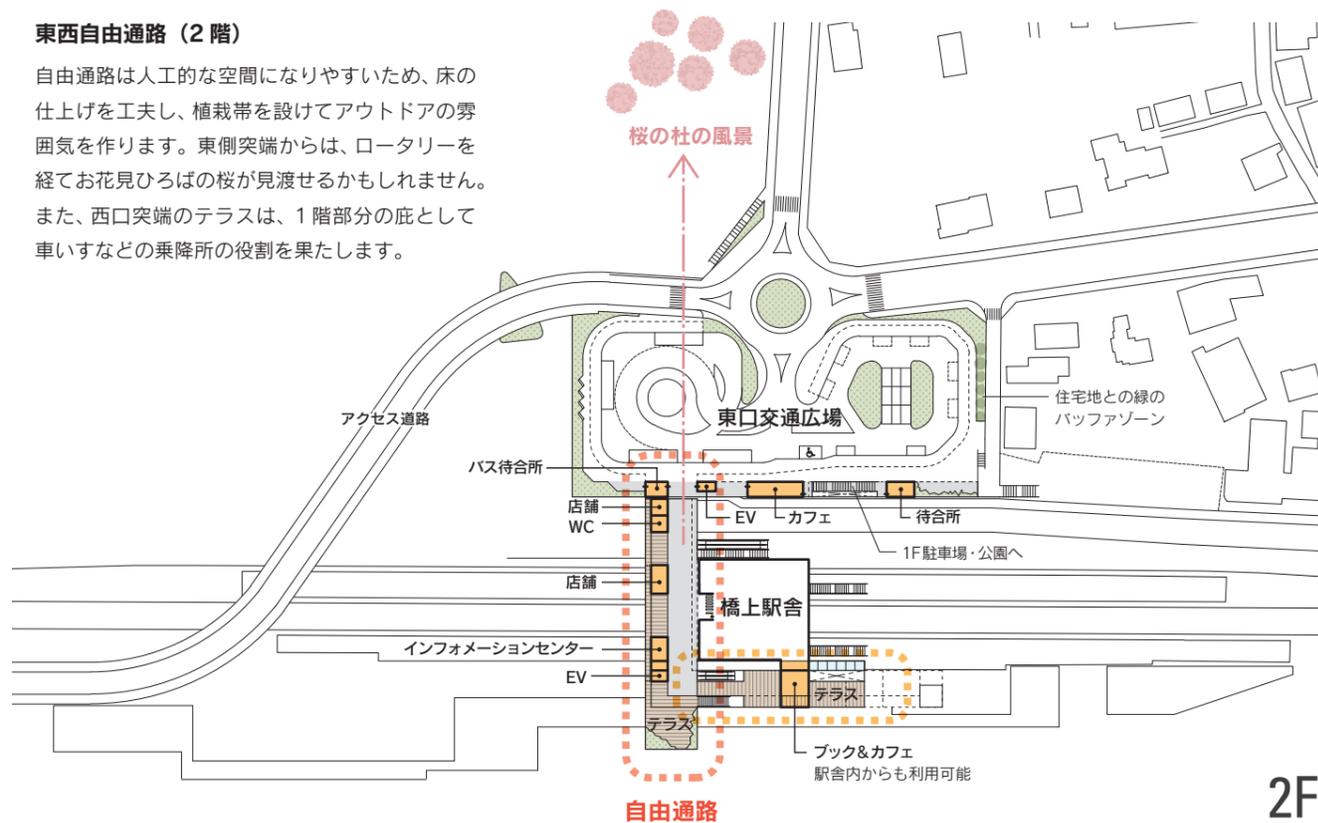


市民活動スペース+キッズスペースイメージ

1F

東西自由通路 (2階)

自由通路は人工的な空間になりやすいため、床の仕上げを工夫し、植栽帯を設けてアウトドアの雰囲気を作ります。東側先端からは、ロータリーを経てお花見ひろばの桜が見渡せるかもしれません。また、西口先端のテラスは、1階部分の底として車いすなどの乗降所の役割を果たします。



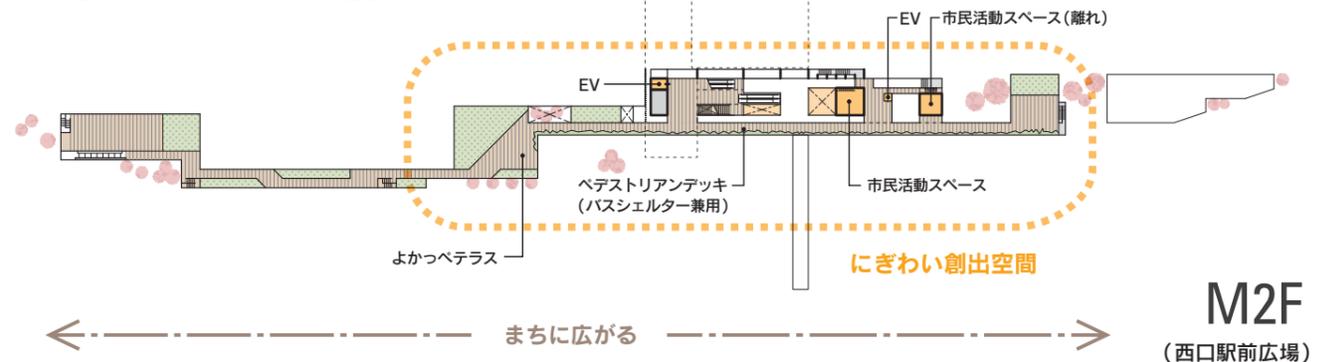
2F

西口 中2階

西口ブロックで特徴的なのは、1階と自由通路階(2階)との間にメザニン(中2階)を設けることです。ここは散歩道のようなイメージで、遊びのある空間です。1,2階の中間地点として光と風を通すことで、緑地の生育を促し、ベンチやテーブル、照明計画を充実させて憩いの場を演出します。また、この階からはダイレクトに駐車場に直行することができ、車利用者のルートとして役立ちます。



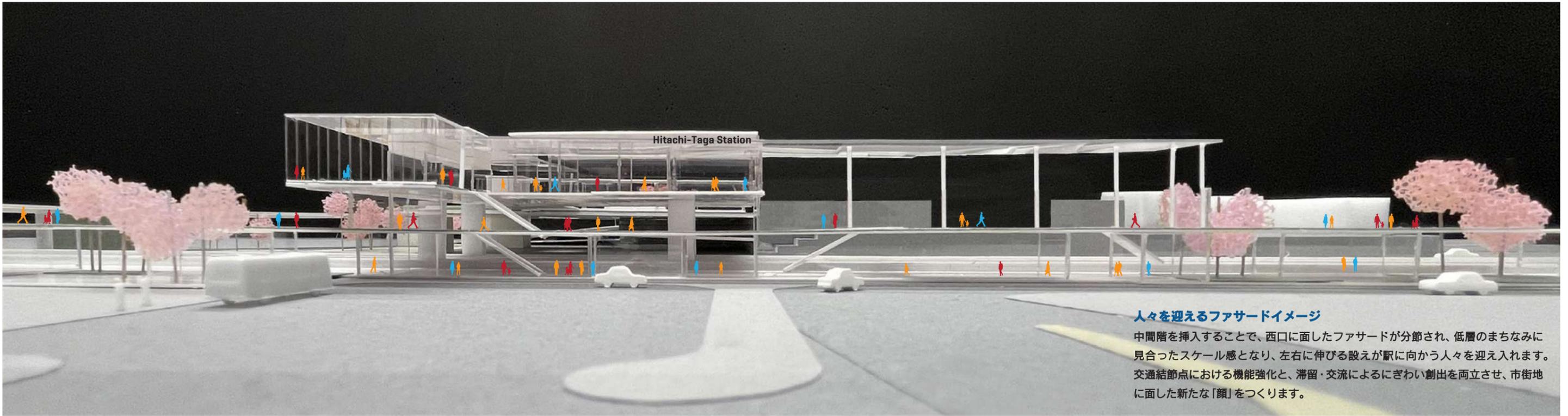
ベテスティアンデッキのイメージ



M2F (西口駅前広場)

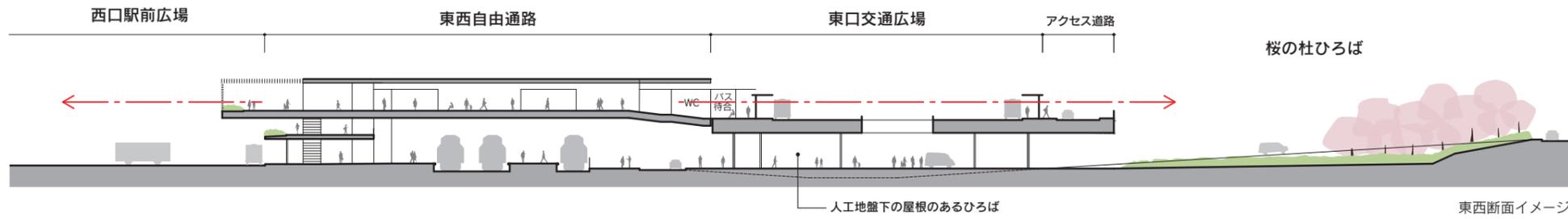
施設概要

自由通路及び付帯施設	Total	2190 m ²	駐車場	西口	98台
	2F	825 m ²		東口 人工地盤下	66台
	M2F	405 m ²	駐輪場	西口 南平屋	240台
	西口 1F	875 m ²		西口 北(2F建て)	345台
	東口 アプローチ	85 m ²		東口 平屋	120台
上記以外のにぎわい創出施設(提案)	西口 1F	575 m ²	桜の杜ひろば(屋根のあるひろば1900m ² を含む)		7050 m ²



人々を迎えるファサードイメージ

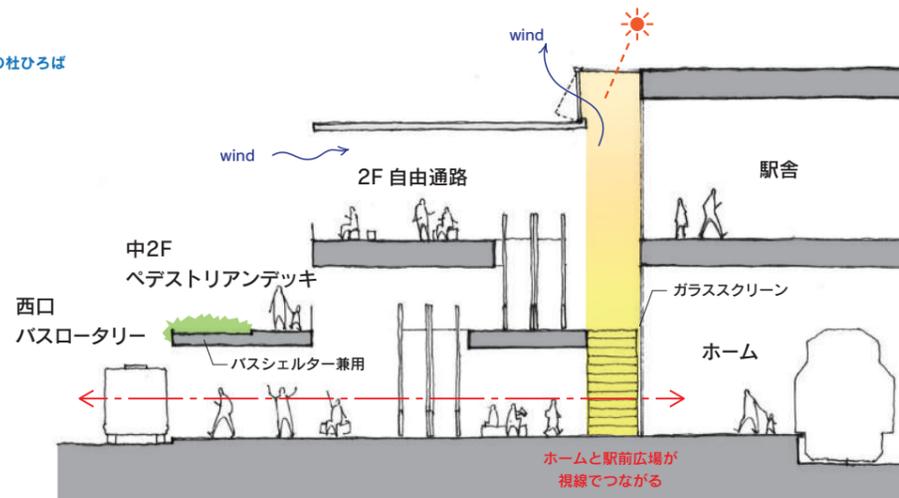
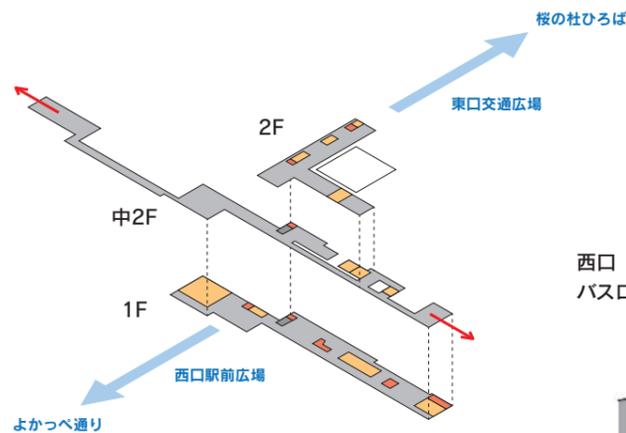
中間階を挿入することで、西口に面したファサードが分節され、低層のまちなみに見合ったスケール感となり、左右に伸びる設えが駅に向かう人々を迎え入れます。交通結節点における機能強化と、滞留・交流によるにぎわい創出を両立させ、市街地に面した新たな「顔」をつくります。



東西断面イメージ

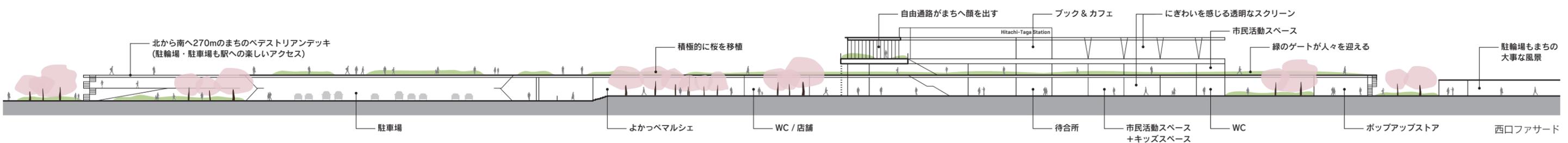
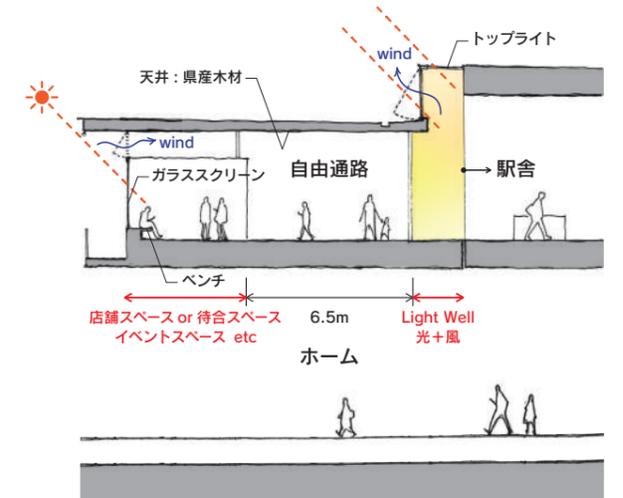
積層する床と立体的な広場

線路上空における与条件から必然的に決まってしまう自由通路のレベルに対し、地上との間に中間階を挿入します。接地性の高い「まちにつながる」フロアを設けることで、移動動線にとどまらない立体的な賑わいを生み出します。単なる床の積層ではなく、上下の床がずれて重なり、階段や吹抜けによってつながることで、下階に光や風が届き、視線が交錯する立体的な空間です。また、商業施設に限定せず、文化施設なども配置することで、駅ビルのように駅だけで完結することなく、まちとの交流を促します。



東西自由通路

駅の東西を結ぶ東西自由通路については、安心して通行できる歩行空間として整備することはもちろんですが、単なる通行空間ではなく、なるべく自然の光や風を感じることができ、通路に面してテナントなどを計画することで、滞留できる場所として設えます。日中は、極力自然光にて対応することで、快適性と省エネ性の両立を図ります。駅前通り(よかっぺ通り)の軸線上に位置し、新たな東口へ抜ける自由通路は、新設されるロータリー越しに桜の杜を望むこともでき、まちの中に新しい視点を提供する場所ともなります。



桜でつなぐ駅とまち

持続可能なまちづくり

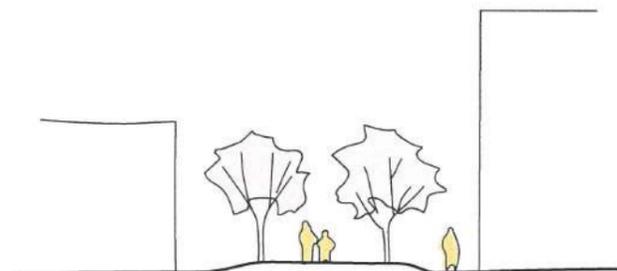
「次世代につなぐ桜のまち」

常陸多賀駅が位置する多賀地区は、日立市内で最も多くの居住人口を有し、日立駅と並んで市内の重要な都市拠点として、賑わいの創出や交流の拡大が期待されています。地域の課題に向き合い、持続可能な魅力あるまちづくりを推進するため、駅舎・東西自由通路の整備と東口広場・南北アクセス道路の整備の短期的・重点的な整備が計画される中、我々は、自由通路によってつながる駅東西の関係性をより強化することで地域の交流を活性化し、「魅力あるにぎわい空間」の創出へつなげます。

駅周辺整備計画の策定にあたっては、積極的な情報公開と意見交換会やワークショップなどの開催を通じて幅広い年齢層の声を集めると同時に、我々自身がまちを歩いてヒアリングをすることで、表に出てこない声なき声を拾い出すことも重要と考えています。住みたいまち常陸多賀、を実現するため、特に若者や子育て世代に積極的に関わっていきます。

空地のポケットパーク化

常陸多賀駅周辺地区は、街区居住者向けの街区公園は点在するものの、十分に緑地があるとは言えません。市街地の人工密度を維持・確保していくためにも、居住空間の向上を目指して、まちなかの荒れ果てた空地を放置せず有効利用してポケットパークを点在させます。ポケットパークは、単なる緑地だけでなく、敷地の広さや接道状況に応じて、ベンチを置いたり、祭事の出店スペースとしたりすることで、日常の憩いの場所 + にぎわいを生み出す仕掛けとしてまちなみを彩ります。



空地をポケットパーク化

ワークショップを通じたまちづくり

「空地に桜を植えるプロジェクト」

令和 2 年に実施された、様々な団体との意見交換会やまちづくり講座の活動を引き継ぎ、「Go on 常陸多賀」のようなまちづくり団体などと連携しながら、まちづくりに対するさらなる担い手やサポーター発掘の手段として、さまざまなワークショップを活用していきます。居住者はもちろん、若手事業者や学生などと共に常陸多賀の将来像を描き、眼前のハード整備だけでなく、長期的なソフト整備づくりにも視野を広げていくことが重要です。桜の苗木を育て、まちなかに放置された空地に桜を植樹したり、子どもが生まれた時に記念樹として植えたりするイベント（一例として「空地に桜を植えるプロジェクト」など）は、植えた人はもちろん、見守るまちの人たちにとっても楽しみとなり、メンテナンスを通じて、新たなつながりも生まれます。住民が長期的にまちと関わることができる仕掛けを企画していくことで、よりよいまちとなることでしょ。

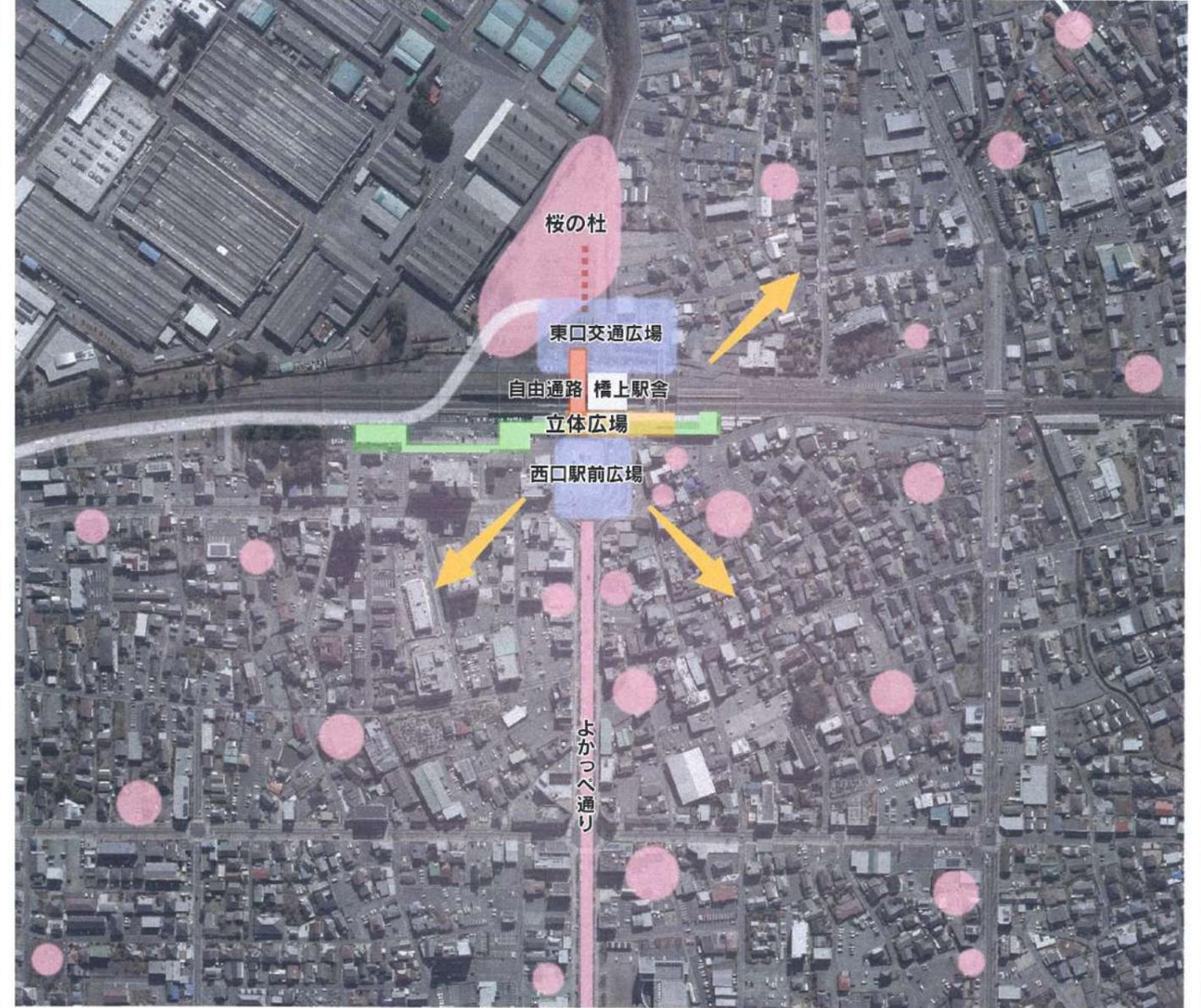
よかつべ通りを憩いの空間に

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」を実現するために、適正な交通計画の下、豊かな歩道空間を計画します。緑地の整備や、場所によっては歩道上に色々なファニチャーを設置することで、居心地のよい滞留スペースを設けます。歩道に生まれたにぎわいは、テナントの出店をうながし、まちの活性化につながります。駅前のよかつべ通りは、既に電柱地中化が進んでいるため、人にやさしい風景をつくることは難しくありません。こうした快適な歩行空間の整備を進めることで、まちの回遊性を向上させていきます。



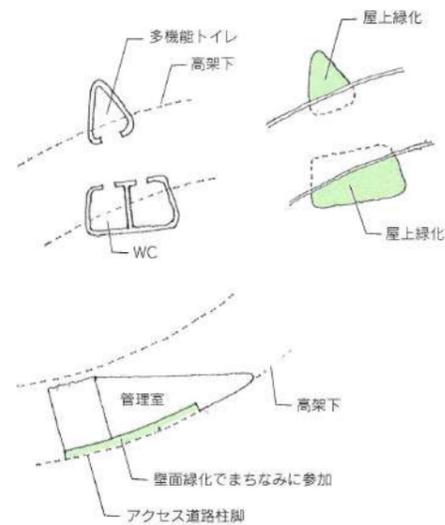
歩道を滞留空間に

桜でつなぐ駅とまち



残余空間をまちなみへ

駅東側には、工場用地が広がっており、工場外周に緑地帯が見られるものの、市民が日常的に利用できる憩いの場とは言えない風景となっています。東口に計画される交通広場につながる既存の緑地を、駅に直結した公園として、交通広場やBRT高架下のスペースと一体的に整備します。高架下など、一般的には使い途のないスペースとされてしまう場所を積極的に活用します。暗く閉鎖的、というイメージを払拭し、子どもたちが存分に活動できる場所や移動屋台・キッチンカーなども設置できる場所として整備することで、小スペースであってもまちなみに参加できるような設えを行います。



高架下の新しい風景をつくる

災害に備える

災害はいつ起きるか予測ができません。幸いなことに、常陸多賀駅周辺地区には、土砂災害警戒区域や津波災害警戒区域の指定はありませんが、一方で、避難所（小中学校や市民会館）や一次避難場所（児童公園、駐車場）は駅の西側に集中しており、東側には確保されていません。冠水被害のあったアンダーパスは、南北アクセス道路として高架式への整備が予定されていますが、駅東口周辺にも災害への備えが必要です。桜の杜とした公園は避難場所となることはもちろん、高架下などを効果的に防災倉庫として利用することで、安全・安心のまちづくりを進めます。

- 例) ・防災ベンチ
- ・仮設トイレ
- ・非常用飲料水
- ...

ユニバーサルデザイン

エレベータ、エスカレータなど動線のバリアフリー化はもちろん、多様な人々の利用に対応したトイレの整備や外国語対応を踏まえた誘導・案内、また、そうした情報をスマートフォンなどでも活用できるようにするためのWiFi環境整備など、対象を特定せずにあらゆる人々が安心して利用できるユニバーサルデザインを目指します。

照明計画 「まちのあかり」

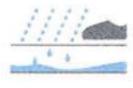
駅は、鉄道を利用する人々にとって、まちへの玄関であることから、周辺を含む一帯は、機能的でありつつ優しくまちを包み込むような灯りをイメージして計画します。省エネに配慮し、必要以上の明るさを求めることはせずに、時間帯や季節に合わせたオペレーションを計画することで、居心地のよい光の風景をつくります。

適材適所の環境計画

通風や採光等の建築的省エネルギー対応はもちろんのこと、自然の力を活用したエコロジカルな環境計画とします。大規模な設備を導入するのではなく、身近な小さな取組を組み合わせることで、この街に相応しい環境計画を導きます。

雨水を利用した打ち水効果：

緑地の整備はもちろん、歩道の舗装などに保水性材料を採用することで、雨水流出抑制とヒートアイランド効果を高めます。



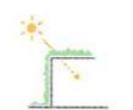
太陽光シェルター：

施設の屋根だけでなく、バスシェルターやキャノピーなどの屋根を利用して太陽光パネルを設置。蓄電池と組み合わせることで、電気自動車の充電スタンドや照明設備などに利用します。



緑のシェルター：

建築的な屋根だけでなく、樹木やつる性植物による天蓋で日除けをつくります。落葉樹と常緑樹を使い分けることで、冬には光を取り入れることもできます。



雨水の有効利用：

雨水貯留槽を計画します。JRと協働して屋根面の水を集め、トイレの洗浄水や、植栽の散水として利用します。また、災害時には雑用水として活用します。

