

■ 第4回常陸多賀駅周辺地区整備計画策定委員会 議事要旨

- 1 日 時 令和2年2月27日(木) 午後3時00分から午後5時15分まで
- 2 場 所 多賀市民会館 1階小ホール
- 3 出席委員 26名(31名中)
- 4 会 議
 - (1) 開会(午後3時00分)

- (2) 委員長あいさつ

本日は、前回第3回委員会のまとめを行い、その後「整備計画」として、前回の議論の中身を踏まえた内容の修正について事務局から説明していただく。3点目は、「事業スケジュール及び今後の検討課題」について、説明ののち、ご議論いただきたいと考えている。よろしくお願ひしたい。

- (3) 議事

議題1：第3回委員会のまとめについて

事務局から資料1に基づき、第3回委員会の概要や主な意見等について説明する。

(質疑無し)

議題2：整備計画について

事務局から資料1及び資料2に基づき、整備計画について説明する。

〈質疑応答〉

委 員 ひたちBRTでは、現在、国の支援を受けながら自動運転の実験を行っており、専用区間を運行する特徴などから、商用ベースとしての実現可能性が高いものと期待されている。そのため、今後のルート整備にあたっては、一般車や歩行者との干渉が少ない形態、バスが円滑に走行できる道路線形などに配慮してほしい。

委 員 駅東口から鮎川郵便局までのBRTルートでは、駅西側商業地へのアクセスのしやすさもポイントである。そういった意味では、BRTルートと自由通路を並走させる案のほうが、西側商業のためには良いのではないか。

委 員 ひたちBRTの第3期ルートの決定にあたっては、コストや利便性など総合的に評価したうえで、決定することが望ましい。事業費の観点からは、自由通路並走案と単独で横断させる案はどちらが有利なのか。

事 務 局 事業費の算定は行っていないが、現時点では相対的に並走案の方がコストが高くなるものと予想している。しかし、並走案のほうが国庫補助による支援の可能性が

高いとも考えられるので、結果的に並走案の方が市負担事業費が少なくなる可能性があると考えている。

副委員長　　まちづくりの方針について、1(1)③“駅周辺での消費を下支えする“の表現をBRT沿線住民も車に依存しないで生活しやすい、というそもそものBRTの利便性を訴えるような表現に修正してはどうか。

副委員長　　また、(2)②“自転車専用レーン”の表現。専用レーンということではなく、自転車の利用空間をどうつくるかというところから検討したうえで取組を進めてほしい。

日立市は自転車利用の推進に向けた取組が、比較的遅れていると感じる。自転車利用促進計画などを策定しながら、自転車の活用や自転車利用空間の在り方を検討して行ってほしい。

3点目であるが、ひたちBRTの利用促進については、茨城大学～さくらアリーナ周辺の中央線区間の速達性確保が重要なポイントだと考えるので、広域的な観点から、整備ルートを検討して行ってほしい。

副委員長　　日立駅を整備した際は、駅舎の中に商業施設が入ると、駅周辺の商店に影響があるため、商工会議所としては、駅舎の中への商業施設誘致を控えるよう要請した経緯がある。常陸多賀駅周辺での商業機能導入については、行政主導で商業施設を誘致するのではなく、関係団体と協議しながら、慎重に進めてほしい。検討にあたっては、BRTルート整備の全体像の中での常陸多賀の位置付けを考慮するとともに、駅東側に投資する場合の既存の駅西側商業への影響が少なくなるような配慮も必要である。

委員　　商業施設の話だが、商店会の女性陣で話をした際に、生鮮食品が買える店が車を使わないと行けない所にしかないという意見が多かった。身近に生鮮食品が買える店が欲しい、ということは、女性陣、母親陣から出ている。

委員　　BRTの中央線ルートは、大学通りを拡幅することは検討しているのか。また、旧桜川駅周辺の電鉄線跡地を活用するルート、さくら通りを入ってくるルートの検討は行われたのか。

事務局　　現時点では、中央線ルートの整備方法は未定であると伺っている。

さくら通りから市街地に入るルートと現在のルートを比較検討した中で、ルート沿いの施設立地の状況や利用者の利便性、事業採算性などを考慮して、現在の方針

を整理したと伺っている。また、桜川駅周辺の電鉄線跡地は、国道245号の拡幅用地としての活用可能性もあると伺っている。

委員 自由通路に附帯する施設（駅ビル）の商業機能など、整備コンセプトはどのように考えているのか。

事務局 これまでの委員会、意見交換会などを通じて、駅周辺への商業機能誘致への期待感を認識している。今回の整備計画では、商業機能を誘導したいという考え方を整理したうえで、具体的に次年度以降、関係者との協議を進めながら、具体案を整理していきたい。その際は、自由通路に附属させるのか、駅周辺の低未利用地を活用するのか、ということとあわせて、土地所有者の意向も丁寧に伺いながら整理をしていきたい。

副委員長 その場合、市の方針が示されなければ、議論できないのではないかと。BRTの整備ルートによっても条件が変わってくる。全体像が捉えられなければ、判断できない部分である。

委員 駅ビルという言い方が正しいかというところはあるが、駅ビルや西口の市有地などを中心として、駅周辺をどうしていくか、ということについて、地元商店会の意見を聞きながら、全体的なひとつのガイドライン的に整備計画をまとめていくべきではないか。

皆さんの意見集約についても、ある程度の賛成反対が想定される。そういった具体的な議論を進めないと、事業の具体化は難しいのではないかと。

委員長 ただ今のご意見については、次の議題で具体的な説明があると思いますので、そこで改めてご議論いただきたいと思います。

委員 BRTルートとは別に、アクセス道路の整備ということがあるが、どのような考え方がか。

事務局 都市計画で定められた道路ネットワークの中で、整備が完了していない部分があるため、今回の施設整備にあわせて、整備を進めていくというものである。

議題3：整備計画について

事務局から資料1に基づき、事業スケジュール及び今後の検討課題について説明する。

〈質疑応答〉

副委員長

教育的な観点ではあるが、茨城大学では、これまで日立駅周辺で行っていた演習を常陸多賀駅周辺で行う計画がある。まちづくりや空き店舗の活用、建築部門では駅舎のデザインなどについて、教育の一環として学生に演習させるものである。

スケジュールを見ると、具体的な施設整備計画やBRTのルートなどはこの会議体で決めるのではなく、今後2年間程度で決めていくとのことであった。

この会議体において、駅舎の設計や市有地部分での再開発の具体的な計画などを決めていくというのは、前々からかなり限界があると感じていたところである。

先ほど、市の方針やたたき台が示されないと議論が進まないという意見があったが、その方針は前回までの委員会で示されていて、それを議論した結果がこのスケジュールになっているものと理解している。

駅前の再開発事業などは、この30年間で色々な場所で行われてきたが、市が事業を主導していくやり方で、上手くいっている事例は非常に少ない。

先ほどのお話にもあったが、駅だけ良くなってもしょうがないところがあり、駅や駅の中だけ賑わっても、周りのまちが賑わわなければ整備効果はないと考える。最近では鉄道事業者も駅周辺に人が来なければ、結果的に駅にも人が来なくなるということに気づき始めており、駅周辺でのにぎわいづくりの重要性を認識し、これからはまちに出ていこうという議論が始まっている。

そのような中で、演習などを通じて、学生のフレッシュなアイデアなどが地元を受け入れてもらえるのであれば、是非進めていきたい。

また、今回の「整備計画」という計画の中で、ソフト面を前面に押し出していくというのは、日立市でも相当なチャレンジであったと考える。駅周辺施設の整備というのは、それだけで事業が進められるものであるが、これだけ大きな事業が行われるのは、まちづくりの大きなチャンスであり、この機会に10～30代の若い人たちと、向こう30年、40年の将来を考えてまちづくりを一緒に考えるということが重要である。

市有地部分の活用に若い人達がチャレンジして、仮に失敗したとしてもソフトは残るものとする。女川町の復興事業を視察した際に、現地の方から意見として、「まちが新しく作り替えられたが、何より、行政・住民などまちづくりに携わる人々が皆同じ方向を向いて、まちづくりに取り組む体制ができたことが一番の財産だ」ということを聞いた。このソフトの部分の考え方が重要であり、常陸多賀で同じことが出来るかどうかポイントである。計画策定を契機に常陸多賀で色々な方達と話す機会が増えたが、頑張っている若い人たちとそれをサポートする上の世代

の人達がいるということが分かってきた。常陸多賀が好きだという若い人たちがいる理由の一つに、若い人たちが多少無茶なことをやっても、それを上の世代の人達が受け入れてくれる、そういった包容力のある人達がいるということがあるのではないか、それが常陸多賀の良さなのではないかと思いはじめている。

委員 今現在、常陸多賀農協では、建物の耐震性の関係から建て替えの話が出てきている。常陸多賀の整備を契機として、駅周辺での業務系用地の機能更新が行われる可能性も感じている。事業者に対しても、早めに情報提供を行いながら、足並みをそろえられる体制をつくってほしい。

委員 現在、自宅を中心に菓子やパンを販売しているが、この委員会での議論が契機の一つになり、自分自身でもまちづくりに繋がるような取組をすすめたいという意欲が湧き、出店計画に着手し始めた。同じような思いを持つメンバーが周りにもいるが、出店は資金面、運営面などで整理しなければならない課題が多く、ハードルが高い。そのような時に、行政から一定の設備がある施設の貸出しや運営支援など、チャレンジできる場を整えてもらえるのであれば、ハードルが下がり挑戦する人も増えてくると考える。この計画で、まちづくりの一環として、自分たちのような起業を目指す者への支援を行う、という方向性を打ち出してもらえるのは、非常にありがたい。

委員長 起業者を増やすための種まきについてご意見をいただいた。

私個人も日立市で色々な委員会に携わらせてもらっているが、昔から日立には多様な人材がいて、そういった人材リストなども、行政会議の場などで、目にすることもあった。

水戸に住むようになってからは、あまりそういうことは聞かないが、多様な人材がいるということも、日立の魅力の一つだと考える。是非事務局でも、そういった情報を活用し、多様な人材に働きかけながら、日立らしいまちづくりを進めてほしい。

副委員長 大事な計画であるので、策定経過を含めて広く情報発信をしなければならない。会議資料も含めて早急に情報発信してほしい。今のお話に関連するが、やはり行政主導で計画をつくってきた結果が今の状況であり、市民の当事者意識が希薄になり、政治に興味がなくなり、まちづくりも行政が何とかする、権利は主張するが義務は果たさないという意識を持つ人が多くなってしまっているのではないかと。状況を打開するためには情報発信が第一歩であり、計画づくりに多様な人々に携わってもらって一緒に作る必要がある。計画づくりに携わった人は、計画をつくった後も、責任を持って計画を活用、まちづくりをしてくれる。一般的にはそういった体制が無いから、計画が失敗しているものと認識している。今回の計画は、最低限のところをつくっ

て、今後は個別事業の詳細について、まちづくり協議会などで議論していくということなので、市も従来の進め方から新しく変化させる意識を持ちながら、まちづくりを進めてほしい。

委員 「まちづくりの方針に基づく取組」がこの計画の軸になってくるものと思う。それぞれの取組についても、一定のタイムスケジュールを示しながら、取り組んでいってほしい。

また、これまでの委員会でも、常陸多賀の都市計画は先進的なものだったという意見があったが、私もそう思っている。例えば、日立と常陸多賀の駅周辺の歩道はかなり広く、車いすの方が一人でいらっしやっても、移動に不自由を感じていない光景を見かけた。こういった光景は、他の県内の駅前ではあまり見られない。そういう意味で、ユニバーサルデザイン、バリアフリーというところも、一つ大きなポイントになると考える。また、事務局から説明があった、エリアマネジメントの取組というのも、非常に重要な取組であるので、是非、推進していってほしい。

委員 初めて常陸多賀に来たときは、まちのイメージが全く湧かなかった。せいぜい工場があるのかな、という程度で、これは周辺市町村に住んでいる人は共通の認識ではないかなと思う。逆に言えば、常陸多賀駅に来る人は、電車を利用する人しか来ていないという悲しい状況がある。今回の整備は、ブランディングを進めていくうえでの最後の大きなチャンスであると感じているが、駅周辺をどうしていくのかということについて、さらに議論を深めて、まち全体で、具体的なイメージを共有する必要がある。それが一番大事な部分であると考えている。

副委員長 計画の中で、基本理念・ビジョンを定めているが、どこのまちでも通じるようなもので、ブランディングからするとインパクトが弱い。ブランディングに繋がるようなコンセプトは、今後のまちづくり協議会でさらに検討を進めて、駅舎のデザインなどにも反映できるよう進めて、全国にアピールできるようなまちづくりを進めてほしい。

委員 まちづくり協議会のイメージ、参加者の構成や体制、取組内容など、どのように考えているのか。

事務局 未定ではあるが、現段階では策定委員会の延長のような組織があり、その下にワーキンググループがあるというイメージを持っている。

地域・事業者の皆さんに参画していただきながら、ワーキングで柔軟に議論・検討をして、上部組織でご審議していただくイメージであるが、西口・東口など、個別の

施設整備ごとに組織を分ける可能性もあるし、土地所有者の方にも参画してもらって、検討を進める必要もあると考えている。

取組について、事務局が現段階でイメージしているのは、空き地や空き店舗の活用を一元的に取り組める組織や、コミュニティで行っている活動をサポートできる組織などをイメージしており、それらの活動で収入を得ながら、組織を持続させる形態にしたいと考えている。

委員 自由通路附帯施設について、鉄道事業者にどのような要求をしていくのか。また、駅前広場に集まる利用者を、どのように街なかに誘導するのか。

事務局 用地確保の課題はあるが、附帯施設はおそらく市所有の建物になるものと考えており、委員会・意見交換会を通じて、集客機能・滞在機能が望まれているため、その部分をJRと協議していきたい。

駅前広場を中心にするという考えではなく、例えば駅周辺の支所や公園などの公共空間をネットワークで繋ぐことが重要だと考えている。

街なかの色々な拠点をつくって、楽しいイベントや魅力的なお店がある、というような歩いて楽しい街なかをつくっていきたい。

委員 策定する整備計画はどこまでの内容を盛り込んでいくのか。施設整備などについて、この委員会ではどこまで議論するのか。

事務局 次回5回目の委員会で整備計画案をお示しする予定であるが、整備計画では、例えば駅舎や東西自由通路の整備、BRTのルート延伸にあわせた東口広場の整備、西口駐車場の活用などをしていきたいと思いますという、基本的な考え方を整理するものである。

個別の施設整備の詳細については、次年度以降も続けていくが、まずは事業をスタートさせていただきたい、という計画である。

委員長 今回は最終回となるため、委員会での議論を通じて整備計画に位置付けるもの、今後の課題として引き続き検討していくものなどを明確にしながら計画を取りまとめてほしい。

(4) 閉会（午後5時15分）

以上