

## 第5回 常陸多賀駅周辺地区整備計画策定委員会

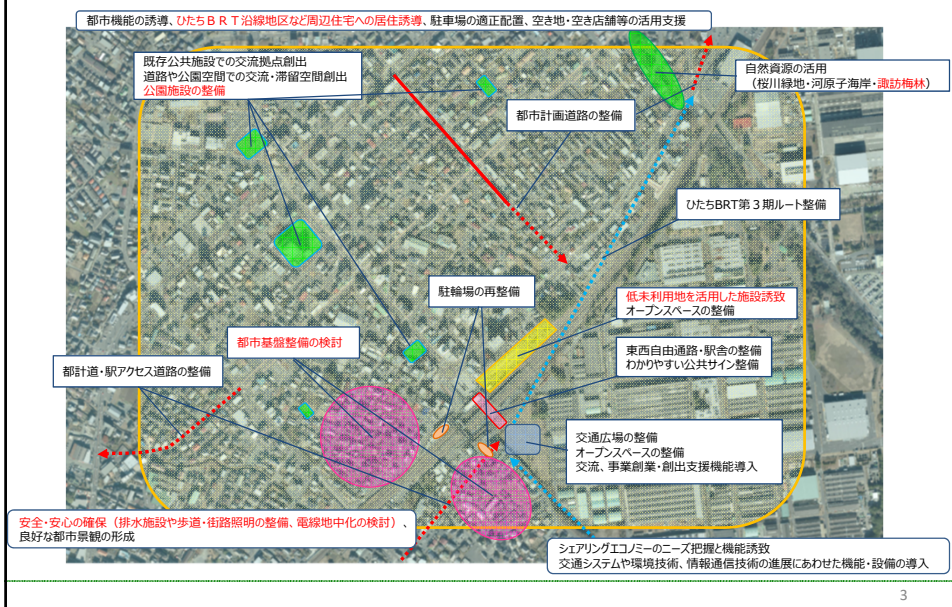
令和2年3月27日（金）

1

### 議題1 第4回委員会のまとめ

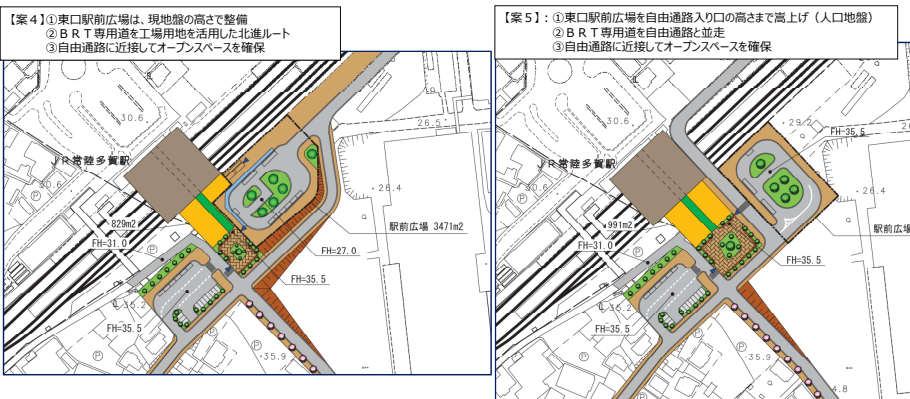
2

議題1 第4回委員会のまとめ ～整備計画について



議題1 第4回委員会のまとめ ～整備計画について

見直し後の広場配置イメージ



- 広場を極力鉄道側に近接させ、自由通路延長を短縮。
- 各施設をコンパクトに配置しながら、歩行者の移動動線を短縮。

## 議題1 第4回委員会のまとめ ～整備計画について

### ■ 整備計画について

- (1) ひたちBRTは、専用区間を運行する特徴などから、商用ベースとしての自動運転化の実現可能性が高いものと期待されているため、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。
- (2) 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ため、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と感じる。
- (3) 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。自転車の活用や自転車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。

5

## 議題1 第4回委員会のまとめ ～事業スケジュールについて

### ■ 東口交通広場及び東西自由通路・駅舎

#### ○ 想定の実業スケジュール

事業項目	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	備考
東口交通広場 (ひたちBRT)	・配置調整 ・ルート決定 ・測量調査 ・交通需要調査	・設計作業	・都市計画 手続き ・国庫補助 協議	・都市計画 決定 ・国庫補助 要望	・用地取得 ・工事着工	施工期間 R6～10年度 駅～鮎川町区間までの整備
東西自由通路及び駅舎	・基礎調査 ・要求条件 の整理	→	・基本協定 ・基本設計	・実施設計	・施行協定 ・物件移転 ・用地取得 ・工事着工	施工期間 R6～8年度

#### ○ 今後の検討課題

- ① 施設の整備手法  
交通広場やBRTルートの整備については、施設の整備だけでなく周辺宅地の利便性向上を図る観点から、土地区画整理事業などの整備手法も視野に入れながら、周辺住民・土地所有者と協議を重ね、交通広場周辺の土地利用計画とあわせて、合意形成を図っていく必要がある。
- ② 施設配置計画  
基礎調査や測量調査により、既存の鉄道施設などへの影響を把握するとともに、排水の処理方法などを検討しながら、交通広場及び東西自由通路、BRTルートの配置を精査する必要がある。
- ③ 施設規模・規格  
BRTルートについては、将来の交通需要予測を行いながら、バス専用区間としての整備可能性を検討する必要がある。また、駅舎については、基礎調査を行いながら、施設規模や導入機能、デザインなどに係る日立市の要求条件を整理する。

6

議題1 第4回委員会のまとめ ～事業スケジュールについて

■ 駅西側低未利用地の活用

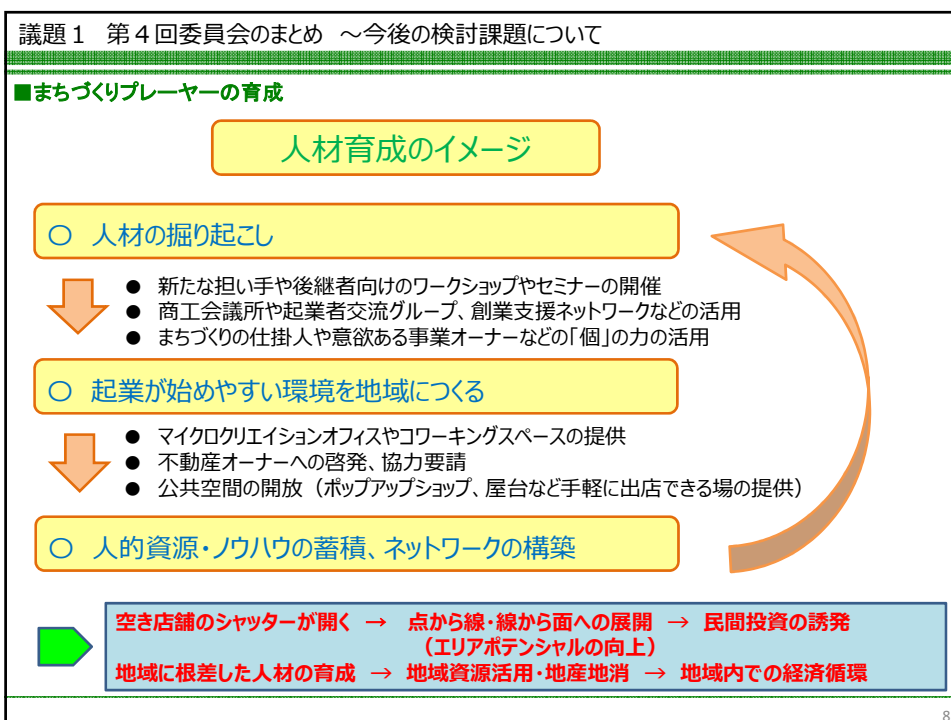
○ 想定の実業スケジュール

事業項目	令和2年度～6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	備考	
西口市営駐車場の活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>合意形成(意向調査)</li> <li>まちづくり協議会の設置→(活用手法検討)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利活用方針の整理</li> <li>・駐車場適正配置の検討</li> <li>・社会実験(公共空間活用)</li> </ul>	利活用の実現	→	→	※R6～8の期間は駅舎関連工事の仮設エリアに含まれることを想定。
空き地・空き店舗の活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>(情報受発信体制構築)</li> <li>・重点エリアの選定</li> <li>・プレーヤーの発掘・育成</li> <li>・公共空間の活用検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・プレーヤー発掘・育成</li> <li>・エリアマネジメント体制の構築</li> </ul>	エリアマネジメントの推進	→	→	

○ 今後の検討課題

① 低未利用地の活用と市場の活性化  
 持続可能な都市経営の観点から、駅舎関連施設などへの公共投資の効果も、速やかに周辺商業エリアへ波及・持続させるためには、民間投資が誘発されやすい環境や、地域の中で経済を循環させるサイクルなどの構築に向けた取組を、施設整備に先んじて推進する必要がある。  
 (具体例)  
 ア 街なかの空き地・空き店舗の利活用を加速化させ、エリアのポテンシャル向上を図る取組。  
 イ 地域に根差した多様な世代・立場のまちづくり人材(プレーヤー)を育成しながら、人的ネットワークや持続的な活動の基盤(組織)を構築するための取組。  
 ウ 公共空間の活用などによる新たな交流の場、稼働場の創出など、プレーヤーやまちづくり組織の活動を活性化し、持続的なものとする取組。

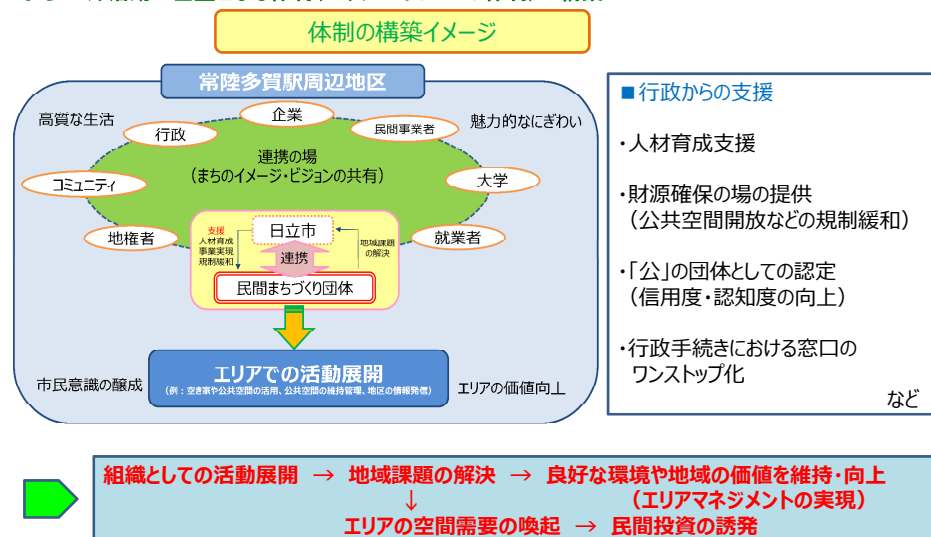
② 西口市営駐車場の活用  
 西口市営駐車場は、駅舎関連工事を行う際の工事エリアに含まれる可能性が大きいことから、実施時期の見極めが必要である。また、土地利用の転換にあたっては、民間事業者と連携し、そのノウハウをいかしながら施設の誘致などを推進するとともに、駐車場機能の代替などを検討する必要がある。そのため、今後は、周辺土地所有者の意向確認や、事業成立に向けた市から事業者への優遇措置・導入する公共施設など、事業の枠組みや条件を整理する必要がある。また、事業を成立させるためには、上記①のような、民間事業者が参画しやすい社会条件(エリアのポテンシャル向上など)が前提となることから、上記①の取組を推進する社会実験の場などとしても活用しながら、引き続き活用方針を精査していく。





## 議題1 第4回委員会のまとめ ～今後の検討課題について

### ■まちづくり活動の基盤となる体制(エアーマネジメント体制)の構築



9

## 議題1 第4回委員会のまとめ ～事業スケジュール及び今後の検討課題について

### ■人材育成とまちづくり体制の構築について

- (1) 今回のような大きな事業が行われるのは、大きなチャンスであり、若い世代の人たちと、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。
- (2) 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、若い人達をサポートする包容力のある上の世代の人達がいるということが常陸多賀の良さなのではないかと考える。
- (3) 他市と比較して、多様な人材がいるということは、日立の魅力の一つだと考える。多様な人材に働きかけながら、まちづくりを進めてほしい。
- (4) 起業にあたり、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。

10

## 議題1 第4回委員会のまとめ ～事業スケジュール及び今後の検討課題について

## ■情報発信とブランディングの推進について

- (1) 今回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。事業者とも早めに情報を共有してほしい。
- (2) まちづくりの当事者を増やすためには、情報発信が第一歩であり、今後事業を進める中では、広く情報発信しながら、多様な人々に携わってもらい、まちづくりのビジョンを共有しながら進める必要がある。
- (3) 今回の整備は、まちのブランディングを進めていくうえでの大きなチャンスである。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。
- (4) まちの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もさらに検討を進めるべきである。

11

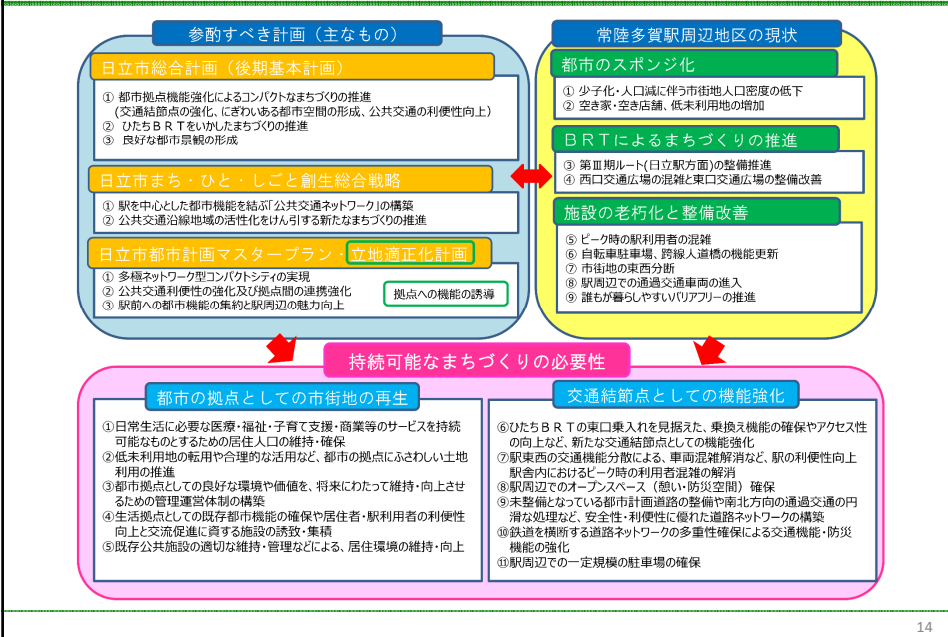
## 議題2 常陸多賀駅周辺地区整備計画（案）について

12

## 議題2 整備計画(案)について ~目次構成

<p><b>第1章 はじめに</b></p> <p>1 計画策定の目的</p> <p>2 関連する計画との関係</p> <p>3 調査対象区域の設定</p> <p>4 計画策定の進め方</p> <p><b>第2章 現状及び課題</b></p> <p>1 考慮すべき社会的動向や潮流</p> <p>(1) 人口減少・少子高齢化時代のまちづくり</p> <p>(2) 市街地空洞化への対応</p> <p>2 上位計画等</p> <p>(1) 本市の主要計画における事業の位置付け</p> <p>(2) 都市計画マスタープラン</p> <p>(3) 立地適正化計画</p> <p>(4) ひたちBRTまちづくり計画</p> <p>3 常陸多賀駅周辺地区の現状</p> <p>(1) 人口等の推移</p> <p>(2) 土地利用の現状</p> <p>ア 地形</p> <p>イ 用途指定の状況</p> <p>ウ 地価の現状</p> <p>エ 土地利用状況</p> <p>(3) 生活利便施設等の立地状況</p> <p>(4) 公共施設の整備状況</p> <p>ア 道路</p> <p>イ 公園・緑地</p> <p>ウ 雨水排水施設</p> <p>(5) 防災に関する事項</p> <p>4 常陸多賀駅の現状</p> <p>(1) 駅周辺の施設配置</p> <p>(2) 西口広場</p> <p>(3) 東口広場</p> <p>(4) 附帯施設</p> <p>(5) JR常陸線常陸多賀駅</p> <p>(6) 路線バス</p> <p>5 意見交換会の開催</p> <p>(1) 対象</p> <p>(2) 開催状況</p> <p>(3) 市民及び事業者の意見要望</p> <p>6 常陸多賀駅周辺地区の課題と施設整備の必要性</p> <p>(1) 地区の課題まとめ</p> <p>(2) 施設整備の必要性</p>	<p><b>第3章 常陸多賀駅周辺地区整備基本計画の策定</b></p> <p>1 まちづくりの理念と基本方針</p> <p>(1) 常陸多賀地区の都市計画</p> <p>(2) まちづくりの理念</p> <p>(3) まちづくりの目標</p> <p>(4) まちづくりの方針と具体的な取組</p> <p>(5) 体系図</p> <p>(6) 整備方針における主な推進事項</p> <p>2 土地利用計画の検討</p> <p>3 都市施設等の整備計画の検討</p> <p>(1) 南北アクセス道路</p> <p>① 基本計画の作成</p> <p>② 配置計画</p> <p>(2) 東西自由通路及び交通広場</p> <p>① 基本計画の作成</p> <p>② 配置計画</p> <p>③ 駅東口交通広場について</p> <p>4 公共施設施設</p> <p>5 ユニバーサルデザインの考え方</p> <p>(1) バリアフリーとユニバーサルデザインの概念</p> <p>(2) バリアフリー等に関する計画</p> <p>(3) ユニバーサルデザインの考え方</p> <p>6 良好な都市景観を形成するための考え方</p> <p>(1) 策定委員会、意見交換会における意見等</p> <p>(2) 景観形成に向けた考え方</p> <p>7 まちの賑わい創出に向けた考え方</p> <p>(1) 官民連携によるまちづくりの推進</p> <p>(2) 賑わい空間の創出</p> <p>ア 空き家・空き店舗の利活用の推進</p> <p>イ まちづくり人材(プレーヤー)の育成</p> <p>ウ 官民連携のまちづくり活動の体制の構築</p> <p>(3) 街なかの回遊性向上</p> <p>ア 街なかの滞留・交流拠点のネットワーク</p> <p>イ 緑のネットワーク</p>	<p><b>第4章 実現化方策の検討</b></p> <p>1 整備手法の検討</p> <p>(1) 駅東エリアの整備</p> <p>(2) 土地区画整理事業</p> <p>(3) 市街地再開発事業</p> <p>(4) PFI方式</p> <p>2 公共施設施設のPPP/PFI導入可能性検討</p> <p>3 事業スケジュール</p> <p>4 今後の検討課題</p> <p>(1) 交通広場及び自由通路・駅舎、アクセス道路</p> <p>(2) 駅西側低未利用地の活用</p> <p>(3) 持続可能なまちづくり体制の構築</p>
--	--	--

## 議題2 整備計画(案)について ~課題と整備設備の必要性



# 議題2 整備計画(案)について ~課題と整備設備の必要性

常陸多賀駅エリア

**常陸多賀駅エリア**

山形県に宅地が密集している多量の住民が在住している。  
・ひたちR沿線や前住宅宅地など、周辺エリアの  
入居が駅開通後には増加する見込み。

(常陸多賀の魅力)  
・駅開通の工場の建設本が完成し(駅と程が近づいている)、海と山を感じられる風、夏の花、海岸線の風景、山の景色、平坦な地形、夏涼しく、冬暖かい、自然災害が少ない  
・駅と商店街の距離が短く、徒歩で駅までの距離が短い  
・駅と商店街の距離が短く、徒歩で駅までの距離が短い  
・駅と商店街の距離が短く、徒歩で駅までの距離が短い

駅への直通(バスなど)、常陸多賀駅エリアの住民が駅でR T沿線にアクセスしやすくなるような交通手段の確保  
・バス、常陸多賀駅までの徒歩時間の確保、駅前で買い物、買い物した商品が駅まで運べる

(住居環境)  
・定時給、遠慮性で評価するが、賃料が高い  
・ルート延伸によって、利用者が多くなることによる  
・日中の利用者増加、駅に駐車する目的となる施設が必要

(現状)  
・店舗が少ない(魅力不足)  
・売上減、後継者不足、魅力ある店舗が少ない  
・朝(7:00~9:00)と夜(19:00~21:00)に営業している店舗が少ない  
・生活必需品の購入、下着、子供用品など売場が少ない  
・ドラッグストア、コンビニ、惣菜店など利用者が多く、にぎやかな雰囲気がある  
・空き店舗、空きビル、空き店舗が増えている  
・空き店舗が多い  
・若者が少ない  
・高齢者が多い

(駅開通後)  
・駅開通後、駅周辺の利便性向上、都市圏外の人々の来訪者が増える  
・高齢者が集まる、時間を過ごす施設を増やす  
・駅開通後はゲームセンターなど集まる  
・駅開通後は高齢者の買い物場が期待されている  
・地域の教育・子育て施設を増やす  
・運動施設を増やす  
・滞在型施設(本屋、喫茶、カフェ、待合、プレイ、空調、夏の涼、お土産)  
・待ち時間を有意義に過ごす空間  
・若者が集まるようなカフェ・酒吧、フーズコート  
・地域産業のマーケットプレイス、地元産品が売れるスペース  
・居住人口を増やすことは重要だが、駅前で子育て支援施設、フーズコート、日直市内に飲食店、映画館、図書館や託児所、保育園の芽を交差施設を集約

(施設整備の優先度)  
・駅舎と自由通路の整備を優先して進めてほしい  
・各事業期間が長いので事業展開に伴って駅舎が完成するよう、スムーズな進捗を希望してほしい

駅周辺施設

**駅周辺施設**

(課題)  
・旧道など、歩道が狭く、危険を感じることがある  
・ベンチや休憩所、傘などの水たまりが不足  
・電線が空中に張り巡らされている

(西口広場より南側)  
・朝夕の南風に活用車道で遊歩、周辺での上り下りが多い  
・よかつ通の駐輪場は長期利用が多く、西口広場  
・よかつ通は徒歩歩道が多い部分で歩行者の通行が妨げられる

(駅)  
・ホームの拡張やエスカレーター設置などの利便性向上  
・外部へのアクセスが少ないので増設が必要  
・東西自由通路を整備する際は屋根を設け、雨天時も利用しやすい  
・現在は改札からホームに出られていない  
・オープンスペース(イベント機能、防災機能)、演奏会、落語発表の場  
・イベント利用でも意外な効果がある

(東口)  
・現在のロータリーは狭い、駐輪場に自転車が多い  
・バス、タクシー、一般乗用車のバスをスムーズに整備してほしい  
・駐輪場を整備してほしい

(緑空)  
・緑空のワークスペース、公園周辺のワークスペース活用(おむつ替え室、公園一帯の緑空)  
・旧道線の活用、定期的な予定の定期的な開催での開催  
・西口ロータリー(西口)  
・西口ロータリーは狭い、駐輪場に自転車が多い  
・バス、タクシー、一般乗用車のバスをスムーズに整備してほしい  
・駐輪場を整備してほしい

(西口)  
・現在のロータリーは狭い、駐輪場に自転車が多い  
・バス、タクシー、一般乗用車のバスをスムーズに整備してほしい  
・駐輪場を整備してほしい

(東口)  
・現在のロータリーは狭い、駐輪場に自転車が多い  
・バス、タクシー、一般乗用車のバスをスムーズに整備してほしい  
・駐輪場を整備してほしい

# 議題2 整備計画(案)について ~課題と整備設備の必要性

## 6 常陸多賀駅周辺地区の課題と施設整備の必要性

### (1) 地区の課題のまとめ

項目	課題
3 (1) 人口等の変化	○日常生活に必要な娯楽・福祉・子育て支援・商業等のサービスを供給可能なものとするため、居住人口を維持・確保していく必要があります。
3 (2) 土地利用の現状	○駅未利用地の転用や合理的な活用が必要ながら、都市の発展にあわせて土地利用を促進していくとともに、都市拠点としての良好な環境を確保を、特に住居・商業・公共施設・教育施設等の管理運営体制の構築が必要となります。
3 (3) 生活利便施設等の整備状況	○地域の生活拠点として既存の都市機能の確保とともに、更なる機能の強化・集約を図る必要があり、特に、居住者や利用者の利便性向上と生活利便のための生活利便施設や交通施設などの整備、整備を必要とされています。
3 (4) 公園(緑地)	○駅前となった駅前広場の整備など、安全性・利便性に優れた道路ネットワークを構築していく必要があります。 ○駅前を構成する道路ネットワークが多岐にわたるため、交通機能、防災機能の強化は必要とされています。
3 (5) 防災に関する事項	○駅の東側では、駅近接での一時避難場が確保されていないため、駅利用者や周辺住民・従業員が円滑に利用できる避難場の確保など、安全・安心への配慮が必要となります。 ○駅の東西で交通機能を分岐させながら、直線距離が長い駅利用者への利便性向上を図る必要があります。
4 (2) 西口広場	○南北方向の交通アクセスについて、バスターターを確保するなど、西口広場の整備を推進し、駅利用者へのスムーズなアクセスを確保する必要があります。
4 (3) 東口広場	○駅東側の交通機能の強化を考慮するとともに、ひたちR駅周辺の新たな交通アクセスの確保やアクセシビリティの向上など、新たな交通拠点としての機能強化が必要となります。
4 (4) 駅前広場	○駅前広場や駅前広場の整備など、駅周辺の環境を向上させ、一定規模の商業施設を誘引していく必要があります。
4 (5) 常陸多賀駅	○駅周辺の土地利用の整備など、ひたちR駅周辺の環境を向上させ、一定規模の商業施設を誘引していく必要があります。

### (2) 施設整備の必要性

上記の課題や市民及び関係事業者との意見交換会での意見などを踏まえ、施設整備上の主な課題を図にまとめました。

これらの課題を踏まえるとともに、「公共交通計画マスタープラン」などの上位計画等を踏まえながら、今後、都市の施設として持続可能なまちづくりを進めていくためには、「市街地の再生」と「交通結核点としての機能強化」を図るための取組を推進することが必要と考えられます。



- 〈 持続可能な魅力あるまちづくりを促すために必要な取組 〉**
- 都市の拠点としての市街地の再生**
- 居住人口の維持・確保
  - 駅未利用地の転用や合理的な活用など、都市の拠点にあわせて、中長期の投資
  - 都市拠点としての良好な環境を確保し、集約を促すことで、都市の発展を推進
  - 生活拠点としての既存都市機能の確保や居住者・駅利用者への利便性向上と交通施設に関する施設の整備、整備
- 交通結核点としての機能強化**
- 安全性・利便性・防災性に優れた道路ネットワークの構築
  - 駅周辺のオープンスペース(緑地、防災空間)の確保
  - 駅東側の交通機能分岐(西口広場の負荷軽減)による、直線距離と利便性向上
  - 南北方向のスムーズな交通確保
  - ひたちR駅周辺の環境を向上させながら、乗換施設やアクセシビリティの向上など
  - 駅周辺の一定規模の商業施設
  - 駅周辺のピーク時利用者の見直し

## 議題 2 整備計画（案）について ～目次構成

<b>第 1 章 はじめに</b> 1 計画策定の目的 2 関連する計画との関係 3 調査対象区域の設定 4 計画策定の進め方 <b>第 2 章 現状及び課題</b> 1 考慮すべき社会的動向や潮流 (1) 人口減少・少子高齢化時代のまちづくり (2) 市街地空洞化への対応 2 上位計画等 (1) 本市の主要計画における事業の位置付け (2) 都市計画マスタープラン (3) 立地適正化計画 (4) ひたちＢＲＴまちづくり計画 3 常陸多賀駅周辺地区の現状 (1) 人口等の推移 (2) 土地利用の現状 ア 地形 イ 用途指定の状況 ウ 地価の現状 エ 土地利用状況 (3) 生活利便施設等の立地状況 (4) 公共施設の整備状況 ア 道路 イ 公園・緑地 ウ 雨水排水施設 (5) 防災に関する事項 4 常陸多賀駅の現状 (1) 駅周辺の施設配置 (2) 西口広場 (3) 東口広場 (4) 附帯施設 (5) ＪＲ常陸線常陸多賀駅 (6) 路線バス 5 意見交換会の開催 (1) 対象 (2) 開催状況 (3) 市民及び事業者の意見要望 6 常陸多賀駅周辺地区の課題と施設整備の必要性 (1) 地区の課題まとめ (2) 施設整備の必要性	<b>第 3 章 常陸多賀駅周辺地区整備基本計画の策定</b> 1 まちづくりの理念と基本方針 (1) 常陸多賀地区の都市計画 (2) まちづくりの理念 (3) まちづくりの目標 (4) まちづくりの方針と具体的な取組 (5) 体系図 (6) 整備方針における主な推進事項 2 土地利用計画の検討 3 都市施設等の整備計画の検討 (1) 南北アクセス道路 ① 基本計画の作成 ② 配置計画 (2) 東西自由通路及び交通広場 ① 基本計画の作成 ② 配置計画 ③ 駅東口交通広場について 4 公共施設施設 5 ユニバーサルデザインの考え方 (1) バリアフリーとユニバーサルデザインの概念 (2) バリアフリー等に関する計画 (3) ユニバーサルデザインの考え方 6 良好な都市景観を形成するための考え方 (1) 策定委員会、意見交換会における意見等 (2) 景観形成に向けた考え方 7 まちの賑わい創出に向けた考え方 (1) 官民連携によるまちづくりの推進 (2) 賑わい空間の創出 ア 空き家・空き店舗の利活用の推進 イ まちづくり人材（プレーヤー）の育成 ウ 官民連携のまちづくり活動の体制の構築 (3) 街なかの回遊性向上 ア 街なかの滞留・交流拠点のネットワーク イ 緑のネットワーク	<b>第 4 章 実現化方策の検討</b> 1 整備手法の検討 (1) 駅東エリアの整備 (2) 土地区画整理事業 (3) 市街地再開発事業 (4) PFI方式 2 公共施設施設のPPP/PFI導入可能性検討 3 事業スケジュール 4 今後の検討課題 (1) 交通広場及び自由通路・駅舎、アクセス道路 (2) 駅西側低未利用地の活用 (3) 持続可能なまちづくり体制の構築
---	---	---

17

## 議題 2 整備計画（案）について ～まちづくりの目標と基本方針

### 2 まちづくりの目標と基本方針

#### ◆まちづくりの理念 **くらしとにぎわい 次代に紡ぐまちづくり**

少子高齢化や人口減少など時代の転換期において、質の高い生活空間や利便性の高い公共交通など時代のニーズに即した新たな付加価値をまちに加えながら、常陸多賀地区が紡いできた生活の場、にぎわいの場の再生を図り、まちづくりを次代に紡ぎます。

#### ◆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・安心で質の高い生活空間を創出します。

また、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、民間事業者などと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。

18

## 議題2 整備計画(案)について ~まちづくりの目標と基本方針

**④ まちづくりの方針と具体的な取組**  
 まちづくりの目標を実現するため、以下のとおり各分野のまちづくりの方針を定めながら、具体的な取組を推進していきます。

### 1 誰もが暮らしやすい高質な生活空間の創出【くらし】

**① 利便性の高い生活空間の創出** 【居住・歩いて暮らせるまちづくり】  
 駅周辺へ居住性を高め、居住人口の維持・確保を図るとともに、駅周辺に商業、医療、福祉などの生活に必要な機能を集積しながら、利便性の高い生活空間を創出することで、「歩いて暮らせるまちづくり」を推進します。

- (主な取組)
- ア 駅周辺住宅地やひたちまちR T沿線地区などへの居住誘導による居住人口の維持・確保
  - イ 駅周辺、及びひたちまちR T沿線地区への都市機能の集積による住みやすさの向上
  - ウ 公共交通の利便性向上などによる「歩いて暮らせるまちづくり」の推進 など

**② 安全安心で良好な道路環境の整備** 【道路・交通】  
 道路の走行性・安全性の向上、良好なネットワークの形成を図りながら、歩行者・自転車・自動車等の安全・安心でスムーズな道路環境を確保します。

- (主な取組)
- ア 都市計画道路や生活道路、新たな駅へのアクセス道路の整備・検討
  - イ 安全安心の歩行者空間の整備
  - ウ 市街地における自転車活用への検討と安全で快適な自転車利用環境の整備検討
  - エ 駅、及び自転車利用者の動線と考慮した駐輪場の再整備検討 など

**③ 潤いのある生活空間の創出** 【公園・緑地・都市景観】  
 気候・気象・休息できるオープンスペース、緑空間の整備を行うとともに、美しく風格のある都市景観の整備を推進しながら潤いのある生活空間を創出します。

- (主な取組)
- ア 東西自由通路や東口交通広場の整備にあわせたオープンスペースの整備(憩い空間としての活用)
  - イ 桜川緑地や河原子海岸、諏訪緑地などの自然資源の活用
  - ウ サクサ並木や柳など市街地に点在する魅力的な緑と自然を結ぶ「緑のネットワーク」の構築
  - エ 地区の景観ルール作り等の検討
  - オ 公園や街路樹の整備と適切な維持管理 など

**④ 人にやさしい生活空間の創出** 【ユニバーサルデザイン】  
 道路や建築物における段差解消や、わかりやすい公共サインの整備などを行いながら、人にやさしい生活空間を創出します。

- (主な取組)
- ア 東西自由通路など、誰もが使いやすい移動動線の整備
  - イ 誰にでもわかりやすい公共サインの整備
  - ウ 安全・安心な歩行者空間の整備(再掲) など

**⑤ 公共交通の利便性向上** 【公共交通】  
 駅周辺において、乗換機能の強化や拠点機能の整備など、「ひたちまちR T」や鉄道などの交通節節点としての機能強化を推進するとともに、主要なバス停留所における乗換の充実や「ひたちまちR T」を結ぶフリーター交通網の充実など、公共交通の利便性向上を図ります。

- (主な取組)
- ア 東西自由通路及び駅舎、東口交通広場の整備
  - イ ひたちまちR T第3期ルート等の整備 など
  - ウ 駅舎などの増設と接続、その他「乗換」のための、支線の役割をもって運行される路線バスや循環バス

**⑥ 安全安心な生活環境の確保** 【安全安心】  
 地震や火災、風水害などに対する防災・減災への取組を推進し、安全・安心な生活環境を確保します。

- (主な取組)
- ア 河川や都市下水路など雨水排水施設の整備と機能更新
  - イ 東西自由通路や東口交通広場の整備にあわせたオープンスペースの整備(防災広場としての活用)
  - ウ 道路照明の整備による防犯性の向上や電線地中化などによる防災性向上
  - エ 所有者による空き家の適切な維持管理への支援
  - オ 街集市場での都市基盤整備の検討 など

**⑦ スマートシティの実現** 【スマートシティ】  
 シェアリングエコノミーやテレワークなど、多様な個人の価値観やライフスタイルに柔軟に対応するとともに、AIやIoTなどの新技術を活用しながら、スマートシティの実現を推進します。

- (主な取組)
- ア シェアリングエコノミーについての市民ニーズの把握と必要な機能の誘致
  - イ 交通システムや環境技術、情報通信技術の連携にあわせた機軸・設備の導入検討 など
  - ウ 参加型の共有する物・サービス・場などの創出(スキルのような無形のもの含む)を多くの人と共有・交換して利用する社会的な仕組み。

## 議題2 整備計画(案)について ~まちづくりの目標と基本方針

### 2 人々が集い、交わる魅力的な賑わい空間の創出【にぎわい】

**① 魅力的な賑わい空間の創出** 【賑わい空間】  
 地域生活拠点として、駅周辺に未利用地の計画的な土地転換などを推進しながら、商業・医療・福祉などの都市機能を集積し、「まちの顔」となる魅力的な賑わい空間を創出します。

- (主な取組)
- ア 空き家や空き店舗、空き地などの低未利用地の活用による都市機能集積の推進
  - イ 駐車場の有効活用や適正配量の検討による転用利用の促進
  - ウ 駅周辺住宅地やひたちまちR T沿線地区などへの居住誘導による駅前交流人口の拡大 など

**② 多様な人々が集う交流空間の創出** 【交流空間】  
 市内で集まる人が多く、駅周辺に大規模事務所や大学、高校などが立地する環境を活かすとともに、開原子海岸などの地域資源を活用しながら多様な「人・モノ・情報」が集まる交流の場を創出します。

- (主な取組)
- ア 駅周辺エリアなどの交流・インキュベーション機能の導入推進
  - イ 多賀市民プラザや市民球場など、既存公共施設の更なる活用による交流拠点の創出
  - ウ 空き家や空き店舗、空き地などの低未利用地の活用による都市機能集積の推進(再掲) など

**③ 回遊性の高い、一体的な賑わい空間の創出** 【歩みやすくなる賑わい】  
 地域の賑わいなどをもつて、駅周辺に大規模事務所や大学、高校などが立地する環境を活かすとともに、開原子海岸などの地域資源を活用しながら多様な「人・モノ・情報」が集まる交流の場を創出します。

- (主な取組)
- ア 空き家や空き店舗などを活用する民間事業者への支援
  - イ 道路や公園空間などの公共空間の活用による交流・滞在空間の創出
  - ウ 多賀市民プラザや市民球場など既存公共施設の更なる活用による交流拠点の創出(再掲)
  - エ サクサ並木や柳など市街地に点在する魅力的な緑と自然を結ぶ「緑のネットワーク」の構築(再掲)
  - オ その他

### 3 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】

**① 将来にわたって幅広い世代が居住するまちの創出** 【持続可能なくらし】  
 ハード・ソフト両面における適切な管理などにより、魅力的な住環境を維持するとともに、地区の積極参画を行いながら、若者世代の定住を促進し、将来にわたって幅広い世代が居住するまちを創出します。

- (主な取組)
- ア 地域住民のサークルやコミュニティなどの創出や多賀エリアのブランド創出
  - イ 留保型賃貸の構築
  - ウ 道路・公園など公共施設の適切な維持管理 など

**② エリアマネジメント体制の構築** 【持続可能なにぎわい】  
 コミュニティや行政だけでなく、学生や有識者、民間事業者などと連携しながら、地域の機能を将来にわたって維持・創出させる体制(エリアマネジメント体制)を構築し、将来にわたってにぎわいのあるまちづくりを推進します。

- (主な取組)
- ア エリアマネジメント体制の構築
  - イ ブロックマネジメントを持つ民間事業者との連携によるまちづくりの推進
  - ウ まちづくり人材(プレイヤー)の育成支援 など
  - ウ 駅周辺に点在する良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業者・地権者等による主体的な取り組み

**③ 公共交通の利用促進** 【持続可能な公共交通】  
 利用者のニーズを適切に把握するとともに、地域や事業者との連携を図りながら、公共交通の利用促進と路線維持を図ります。

- (主な取組)
- ア 駅は交通拠点でありひたちまちR T第3期ルート等の整備などによる公共交通の利便性向上
  - イ ひたちまちR T沿線地区などへの居住誘導による利用者の拡大
  - ウ 公共交通の乗換の目的となる駅周辺、及びひたちまちR T沿線地区への都市機能の集積
  - エ 自動運転技術やMaaSなど、新たな交通システム技術の連携にあわせた機軸・設備の導入検討
  - オ コミュニティや交通事業者との更なる連携による公共交通の利用促進 など
  - ウ 00001111 as a service 「アール」での運用主体にすることで、自動車保有率への交通手段によるモビリティ(移動)を一つのサービスとしてとらえ、システムにわたって新たな「移動」の概念。



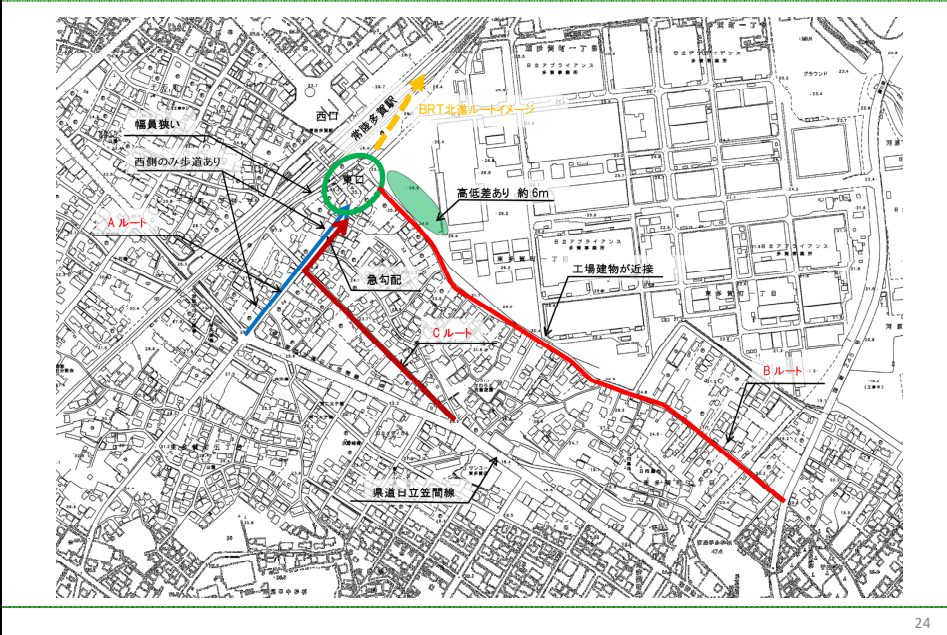


議題2 整備計画(案)について ~施設等整備計画

計画案	イ案	ロ案
① 計画踏元の充足	・踏元のすべてを充足	・踏元のすべてを充足
② 面積規模	・広場面積は約 3,471 m <sup>2</sup> で基準面積はクリアしている。	・広場面積は約 3,081 m <sup>2</sup> で基準面積とはほぼ同じである。
③ 広場内の歩行者動線	・広場から駅に向かう方向には上階レベルまで上がらなければならない。 ・広場から駅に向かう間に道路横断は無い。	・広場から駅に向かう間は、平坦な動線となる。 ・広場から駅に向かう間に道路横断が生じる。
④ 交通交通の処理	・一般車の送迎バスを配置しているため駅前広場内に多少の交通交通が発生する。	・広場内に交通交通は発生しない形態である。
⑤ 敷地高低差の処理	・現状敷地に広場を整備するため、広場と自由通路には約 8m の高低差が生じる。	・人工地盤により広場を築き上げて整備するため、広場と自由通路は平坦となる。 ・広場周辺の宅地とは約 8m の高低差が生じるため、EV、エスカレータ、階段等の施設が必要となる。
⑥ 西口への連絡	・自由通路を活用するが、駅前広場からは高低の移動が生じる。	・自由通路を活用し平面での移動が可能。
⑦ 駅舎改築への対応	・駅前広場と駅舎の高低差があるため、EV、エスカレータ、階段等の施設が必要となる。	・駅前広場と駅舎は平面での移動が可能。
⑧ バリアフリー対応	・ロータリーから駅舎へ上がるためにはEV、エスカレータ、階段等の施設を利用する。	・ロータリーから駅舎に向かう間に道路横断を断る必要がある
⑨ 道路接続(縦断勾配)	・道路構造令の要件を満たす。 ・線路沿いの道路線形や敷道幅可能性などについて、今後関係機関との協議が必要。 ・現状地盤を活用するため横断は発生しない。	・駅舎側の道路(橋梁)の道路線形は今後関係機関等との協議が必要。 ・橋上駅舎のロータリー及び道路は人工地盤となる。
⑩ 整備コスト等	・現状の地盤に合わせて整備するため、北進道路沿いの法面等処理などが必要になるが、整備コストは比較的低い。 ・一般車駐車場エリアとの高低差が生じるため、ロータリー付近の適切な雨水排水ルートを検討する必要がある。 ・ひたすらBRTは北側で敷道を横断するため、ロ案よりも整備コストが低くなる可能性がある。ただし、敷道横断部の施工が駅周辺施設と一体的な開発となることで想定されるため、事業期間短縮が期待できる。 ・敷道横断部の施工が駅周辺施設とは分業整備となることで想定されるため、事業期間が長期化する恐れがある。	・広場の地盤を築き上げるため、整備コストはイ案より高くなる。 ・一般車駐車場エリアと平坦となるため、ロータリー付近の雨水排水ルートを確保しやすい。 ・ひたすらBRTは駅舎付近で敷道を横断するため、イ案よりも整備コストが高くなる可能性がある。ただし、敷道横断部の施工が駅周辺施設と一体的な開発となることで想定されるため、事業期間短縮が期待できる。 ・ロータリーの地下部分を駐車場などとして活用することが想定できる。

第3章 常陸多賀駅周辺地区  
整備基本計画の策定  
23

議題2 整備計画(案)について ~施設等整備計画



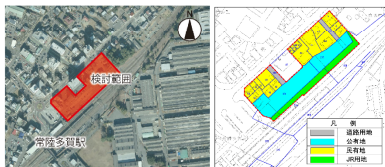
## 議題2 整備計画(案)について ~施設等整備計画

### (1) 検討範囲

西京原駅周辺に隣接する市有地周辺の街区を対象とします。なお、街区内には集合住宅が立地しているが、住宅の更新時期や事業に与える影響を考慮し、検討範囲からは除外します。

### (2) 土地利用の現状

対象街区内では市有地及び鉄道事業用地が駐車場(市営駐車場及びパークアンドライド駐車場)として利用されており、長有地には病院や店舗、住宅などが立地しています。



### (3) 誘致が望まれる機能

日立市立地産化計画における本地区の誘導機能・施設(以下)を、策定委員会や市民との意見交換を通じて把握した市民ニーズを踏まえ、誘致が望まれる主な施設を整理します。

施設機能	当該の概要	主な施設	誘致の必要性
居住機能	分譲住宅 賃貸住宅 など	集合住宅	本地区の居住人口を増加するために有効。
商業機能	スーパーマーケット を中心に商業施設が 集積する施設 など	スーパーマーケット	本地区には、新鮮食品を扱う施設が不足しているという意見が数多く、本地区の生活利便性を向上させるために有効。
福祉機能	福祉サービスの相談 サービス提供を行う 施設 など	老人福祉施設	今後の更なる高齢化の進展に伴い、需要の拡大が見込まれる。
子育て支援 機能	保育園 託児所 など	保育園	駅周辺の就労者や、駅周辺施設利用者の利便性を向上させるために有効。
文化・交流 機能	図書館 生涯学習施設 など	図書館 学習室 カルチャーセンター	住民や通勤・通学などの駅利用者の需要が見込まれ、駅周辺での交流・情報機能の強化に有効。
健康増進 機能	スポーツ施設 など	スポーツジム	多世代からの需要が見込まれ、駅周辺での交流・情報機能の強化に有効。
その他配慮 すべき機能	公園・防災機能	オープンスペース	駅周辺での環境空間開拓や防災機能強化に有効。
	駐車場	駐車場	現在の市営駐車場、及びP&R駐車場の代替機能の確保は必要

第3章 駅周辺整備計画地区  
整備基本計画の策定

第3章 駅周辺整備計画地区  
整備基本計画の策定

### (4) 想定される事業手法

土地利用計画にあたっては、以下の事業手法が想定されます。

#### ア 市営再開発事業の活用

土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るためには、「市地再開発事業」による整備が効果的です。また、土地利用の転換にあわせて、道路や公園などの公共施設を一体的に整備する場合は、「土地再開発事業」を組み合わせての整備も有効です。

#### イ PPP/PEFの活用

本市が事業発注者となり、公共事業として行う場合、PPP/PEF(民間の資金と経営能力・技術力(ノウハウ)を活用し、公共施設等の設計・建設・改修・更新や維持管理・運営を行う手法)の活用も有効です。

※上記ア、イの手続きの前倒しについては、定性評価等を行っています。(P.0参照)

### (5) 事業を推進する上での留意事項

事業を成立させるためには、民間事業者が事業に参画しやすい環境を整えるとともに、テナント企業などの進出・出店意欲を高めることが重要です。

そのためには、地区のポテンシャル向上に向けたまちづくりを推進するとともに、地域住民や事業者などと連携しながら、事業化に向けた条件整理や、地域の環境向上のための規制・誘導等の仕組みを検討していくことが必要です。

一方で、市営駐車場部分、倉庫、本地区のまちづくり、駅前の賑わいを進めたいというニーズの重要な補完であり、駅周辺に賑わいを連鎖させるための核としての役割が期待されます。

そのため、一定の事業手法を前提とした進め方だけでなく、その活用方法や事業化について、地域や民間事業者、行政が一体となって議論を継続しながら、賑わいの連鎖を生み出す効果的な活用に向け、態度を高めていく必要があります。

## 議題2 整備計画(案)について ~ユニバーサルデザイン

### (3) ユニバーサルデザインの考え方

#### ■ 施設整備における留意事項

駅周辺に位置付けた施設整備においては、ユニバーサルデザインの考え方について「気象のたつら障害者プラン」や「自立型交通インフラ基本計画」などを踏まえ、これまでの日笠駅や大塚駅などの駅周辺施設整備事例を参考にしながら整備を推進することとします。

また、駅々の事業の具体化に際しては、以下の留意事項を念頭に置きつつ、「気候変動」にやさしいまちづくり条例」などの整備基準等に即して、設計及び整備を行うこととします。

#### (1) 駅舎及び東西自由通路(共通事項)

- ア 駅東西をバリアフリーな環境で往来できるように自由通路を整備するとともに、ホームと改札の移動距離の短縮や、歩行者だけでなく自転車の利用動線などにも配慮する。
- イ 可能な限り段差を無くすることとし、傾斜路(スロープ)となる場合は、自転車乗降子等での通行が容易な設計とする。また、傾斜の直下で高低差が大きい地形であるため、高低差のある移動となる場合は傾斜路(スロープ)での対応が難しいときは、エレベーター及びエスカレーター、またはどちらか一方の設備を設置する。
- ウ エレベーター及びエスカレーターの規模や設置位置については、実際の使われ方を検証しながら整理することとし、エレベーターは、防災性を高めるため、シューズなど外部からの視認性向上に配慮する。
- エ エスカレーターは昇降二方向の建設とすることを基本とするが、対応が難しいときは、昇降方向の乗り降り替えなどの対応も含めて検討する。
- オ 傾斜路(スロープ)及び階段の両側には手すりを設置することとし、材質や設置位置等については、実際の使われ方を検証しながら整理する。
- カ 歩道面設備にたいしては、歩行者の歩行動線に沿って視覚障害者誘導用ブロックを整備する。
- キ 駅周辺の地理や施設案内をわかりやすく表示する案内板を設置するとともに、目的地に応じた移動方向がわかりやすいように誘導案内にも配慮する。
- ク 案内板等の文字表記については、できるだけ大きく見やすくするよう配慮するとともに、点字や外装の表示、読みやすいフォントなどに配慮する。
- ク 視覚性を高めるため、導線、誘導システムの設置が得られるよう、Wi-Fi 環境の確保に配慮する。
- コ 利用者がスマートフォンなどを活用して容易に情報が得られるよう、Wi-Fi 環境の確保に配慮する。

#### (2) 駅舎

- ア 利用者の移動のしやすさや防災性を高めるため、見通しが良く死角となる空間が少ない施設設計に配慮する。
- イ 改札付近では乗降子の利便性向上に配慮する。
- ウ 改札付近等ホームでは、電撃降下、人待ち、熱中などを利用できるベンチの設置に配慮する。
- エ トイレは、駅構内でのわかりやすい配置とするとともに、自動水栓などの衛生環境の確保や多機能トイレの設置に配慮する。
- オ 子育て支援の観点から、授乳及びおむつ替えスペースやベビーカーなどの設置について、実際の使われ方を検証しながら整理する。

#### (3) 自由通路

- ア 駅利用者や乗客が多い時間帯においても円滑に利用できる幅員を確保する。
- イ 見通性を高める、見通しの良い出入口や死角の少ない施設設計に配慮する。
- ウ 改札付近では待合の空間を確保するとともに、誘われた人に移動情報等を提供する案内誘導板等の設置に配慮する。
- エ 通路の出入口付近では、待合にも利用できるようなスペースを確保するとともに、雨天時でも利用しやすいよう、庇の設置などに配慮する。

#### (4) 駅前広場(共通事項)

- ア 可能な限り段差を無くするとともに、歩道は滑りにくい材質を採用する。
- イ 自転車乗降者専用ブロックを実際の歩行動線に沿って設置するとともに、ブロック付近では歩行者の歩行動線に配慮する。
- ウ 目的の地や移動方向をわかりやすくするため、案内板や誘導板、公共交通の時刻表などを設置することとし、デザインや設置位置等については、実際の使われ方を検証しながら整理する。
- エ バスロケーションシステムやMaaSとの連携など、情報連携技術の進展にあわせて、利用者の利便性向上につながる情報端末等の設置・導入を検討する。
- オ 交通結節点及び交通拠点としての役割を担っていることを踏まえ、広場内にはトイレの設置を検討する。設置に際しては、わかりやすい施設配置や多機能トイレの設置、非常災害時のトイレ機能などに配慮する。
- カ 交通機軸の乗り換えに際し、雨天時でも円滑に移動できるよう、実際の使われ方を検証しながら、施設間の連絡通路に屋根の設置を検討する。
- キ バス停留所やタクシー乗降場については、快適に利用できるように屋根及びベンチの設置を検討する。
- ク 地区内の利便性を向上させるため、グリーンタクシーモビリティの導入などについても検討する。
- ク ひたひた下や観光バス、タクシーなどの利用利便性向上に配慮するとともに、一般車両のキックアンドライドやパークアンドライドに配慮する。
- コ 自由通路の整備に伴って歩行動線が変わるため、目的の地や移動方向をわかりやすくするための案内板等の再配置などに配慮する。
- サ 広場内では歩行者と自転車などが定かたスペースに移動できる空間の確保に配慮する。
- シ 観光駐車場(身障者専用駐車場)を設けるときは、施設出入口やエレベーターなど誘導施設に可能な限り近い配置とするとともに、雨天時でも円滑に歩行できるよう、庇などの設置に配慮する。

第3章 駅周辺整備計画地区  
整備基本計画の策定

## 議題2 整備計画(案)について ~都市景観

### 6 良好な都市景観を形成するための考え方

多摩と所沢市内は最も常住人口が多いエリアであり、富強多層型及びその周辺地区はまちの玄関口として、多くの人が集まることを期待できるエリアです。  
特に都心の肌である本地区においては、「まちの顔」として、よかつ通りなど駅前周辺の賑わい空間と、事業所街の従来木造や緑地などの自然環境との調和を図りながら、市民が親しみを持ち、誇れるまちとなるよう、景観的な魅力を高めることが必要です。  
また、本地区は、駅前や沿道の商業施設、事業所などの商業施設の京地を中心としながら、相当の住宅地も立地するなど、多様な機能が混在しているため、これらの多様な機能の調和を図ることが有効です。  
一定のルールによってデザインされたまちの景観は、まちから発信するメッセージや、社会情勢の変化に適切にしながら、一貫性を持ったメッセージを発信し続けることで、人々からの信頼が生まれ、まちのブランド価値を高めます。  
このことから、本地区では、まちに暮らす人やまちを訪れる人が再び心地よさを感じて都市景観の形成に向けた取組を推進していきます。

### (1) 策定委員会、意見交換会における意見等

これまで策定委員会(第5回)、意見交換会(コミュニティ:5回、事業者:2回)を実施し、まちづくりに関する様々な意見をいただきました。その中で寄せられた富強多層型の魅力に関する意見を参考にしながら、次期からまちの景観形成に向けた考え方を整理します。

### ■富強多層型の魅力等

【自然環境】	【施設】
<ul style="list-style-type: none"> <li>海と山が近い環境(海と山を感じられる風光)</li> <li>山の景色が良く見える</li> <li>海岸線の美しさ</li> <li>空澄みが多い</li> <li>夏涼しく、冬暖かい</li> <li>自然災害が少ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅不手通りなどの路地空間</li> <li>市民アザラシのような良質な公共施設</li> <li>駅前工場跡の桜並木</li> <li>駅と商店街との距離感が良い</li> <li>「富強」がしやすい</li> <li>駅沿いのアクセスがしやすい</li> <li>駐車場が整備されている</li> <li>駅や学校が近い</li> <li>電車、バス、タクシーの乗り継ぎがしやすい</li> <li>ランドアパルト方式のロータリーが使いやすい</li> <li>駅札からすぐに電車で乗れる 駅の利用が便利</li> <li>住みやすい街</li> </ul>

第3案 富強多層型駅前周辺地区  
整備基本計画の策定

### (2) 景観形成に向けた考え方

富強多層型及び駅前広場、その周辺はまちの中心となる場所であり、周囲との景観的な調和が求められるとともに、まちから人々へのメッセージを発信する場所でもあります。  
本計画において、東西自由通風及び駅舎の一体的な施設整備を位置付けたところですが、まちのランドマークとなる施設をデザインしていくうえでは、街並みに馴染み、とけ込むような配慮が必要であるとともに、地区の玄関口としての魅力向上や市民のシビックプライドの醸成に繋がるよう、富強多層型の玄関口にふさわしい駅前顔づくりを推進していくことが重要で、そのため、本地区においては、「目玉都市計画マスタープラン」などの上位計画を参照するとともに、以下の方針により景観形成を推進します。

### A 駅及び駅前広場

- 駅舎の改造にあたっては駅舎自体を演出したデザインとするのではなく、並行して整備する駅前広場や東西自由通風などを含めた一体的な空間デザインとして、都市景観の形成を図ります。
- 駅前広場の工務物等は、駅前施設との調和に配慮した形態や色彩とします。
- 交通結節点として必要な誘導サイン等は、統一性を持たせたデザインとし、人の動線にあわせて視認しやすい配置とします。
- 屋外広告物については、景観調和が図れる適切な運用を図るとともに、地区の実情に応じて、効果的な規制及び誘導を検討していきます。

### I 自然資源の活用

- 本地区には、臨川緑地や河原子緑地、事業所街の桜並木などの豊かな自然資源があり、良好な景観を形成しています。これらの資源を「目玉の中で気軽に散歩・散策できる思いの空間」としてネットワーク化し、地区の魅力向上を図ります。

### ウ ひたちBRT沿線における景観形成

- ひたちBRT沿線においては、滞留空間や歩道などを含めた施設のトータルデザインを形成し、ひたちBRTと周辺施設が一体となった特色ある景観の形成を図ります。

### E 駅前店における魅力ある景観の形成

- 本地区の商業エリアにおいては、駅前広場や周辺住宅地との調和に配慮した景観形成を推進するとともに、事業者の意向を踏まえながら、来街者に楽しさや心地よさを演出し、消費を喚起する「おもてなし空間」としての景観形成を検討していきます。
- 本地区の住宅エリアにおいては、日常生活の中で潤い・快適性が更に高まるよう、住民の意向を踏まえながら、沿道緑化などによる景観形成を検討するとともに、住宅地に点在する商業・工業の住環境との調和に配慮した景観形成を推進します。

## 議題2 整備計画(案)について ~都市景観

### ■都市景観形成の規制化誘導

良好な都市景観を形成するためには、「景観法」に基づく景観計画・景観地区や「都市計画法」に基づく地区計画、「デザインガイドライン」などの規制・誘導方法を活用していくことが有効です。  
法に基づく景観計画や景観地区、地区計画は規制誘導力に優れた制度であり、一方、デザインガイドラインは地域住民や民間事業者、行政がまちの将来像を共有しながら任意で作成する景観誘導ルールであり、きめ細やかな誘導規制が可能で柔軟です。  
そのため、法制度とデザインガイドラインを組み合わせた景観形成を図っていくことが有効だと考えられます。  
今後、駅前広場の一体的なデザインを検討していくうえで、これらの誘導手法の活用についても検討を進め、地域住民や民間事業者、行政がまちの将来像を共有しながら、良好な景観形成に向けた取組を推進することが重要で、

※ デザインガイドラインは、事業者とデザイン協議を行うための誘導・規制基準の一つであり、法的には強制しない(自分のペースでデザイン)が趣旨である。景観法による法的な規制は強制力がある。また、本項においては「目玉都市計画デザイン委員会(年次報告書、デザイン・上・中・下編)」の各巻の資料(各巻の巻末)に収録した取組事例が参考にされる。また、まちづくり景観法などの景観法制度の活用についても整理する必要がある。



### ■地区計画

#### 地区計画

地区計画とは、それぞれの地区の特性に応じて、良好な都市景観の形成を図るために必要な事項を定める「地区レベルの都市計画」です。法定主体は、市町村です。  
地区計画は、地区の目標将来像を示す「地区計画の方針」、生活環境の改善や、建築物のデザイン方針と具体的な設計「地区計画指針」で構成され、住居等の専らを定めて、周辺との地区区分のまちづくりのルールを、きめ細かく定めています。

●地区計画で定められるまちづくりのルール

①建築規制(高さ制限、小間、色味、遮光等)の制限  
②建築物の建て方や形状のルール  
③景観(緑地等)、景観、建物の高さ、敷地、セットバック、デザイン、生活化など  
④健全な景観地



第3案 富強多層型駅前周辺地区  
整備基本計画の策定



# 議題2 整備計画(案)について ~賑わい創出

## (1) 官民連携によるまちづくりの推進

近年、市民・企業・NPOなど、民間主体によるまちづくり活動が活発化しており、まちづくりの担い手としての民間の役割が拡大しつつあり、これは、まちづくりの担い手として「サービスを提供する側」と「受ける側」という関係のもとに行われるまちづくりから、社会全体が連携して進めるまちづくりへとシフトしつつあると考えられます。

民間主体によるまちづくり活動は、自らが行う活動のほか、「サービスを提供する側」と「受ける側」となつて協力を図るものも増えており、これらの連携は協力的な活動を促しています。

そのため、行政ではこうした取組を促進するとともに、民間との連携を強化しながら、民間主体によるまちづくり活動の領域がさらに拡大し、発展できるように施策を推進していくことが重要です。

特に本市では、「コミュニティ」が、地域住民の連携意識の醸成などを目的とした公的な活動を行っており、まちづくりの中心的役割を担っています。今後、更なる人口減少や高齢化が予測されている中、市民ニーズの実現によって新たに起る地域課題の解決を図るためには、従来の行政とコミュニティが連携してまちづくりを推進することはもとより、民間主体による新たなまちづくりの役割を再考していくことも重要と考えられます。

※おむすび小学校はもてなす児童館より構成された施設

### ■ 民間まちづくり活動の例 (出典はいずれも国土交通省ホームページ)

① まちづくり会社を中心に官民が連携してエリアマネジメントを推進 (若手木船大船通市：新マゼンタ大船通)

まちづくり会社「新マゼンタ大船通」を中心に、官民が連携してエリアマネジメントを推進。2019年度から今年度エリアマネジメント推進の取組(活動)を活用して、復興の促進と地域全体で事業展開予定。

**【まちづくり会社による取組】**

- 「まちづくり会社」が中心となり、地域の課題を把握し、官民が連携してまちづくりを進める。また、まちづくり会社は、まちづくりの推進に資する様々な取組を実施している。
- 「まちづくり会社」が中心となり、地域の課題を把握し、官民が連携してまちづくりを進める。また、まちづくり会社は、まちづくりの推進に資する様々な取組を実施している。

**【まちづくり会社による取組】**

- 「まちづくり会社」が中心となり、地域の課題を把握し、官民が連携してまちづくりを進める。また、まちづくり会社は、まちづくりの推進に資する様々な取組を実施している。
- 「まちづくり会社」が中心となり、地域の課題を把握し、官民が連携してまちづくりを進める。また、まちづくり会社は、まちづくりの推進に資する様々な取組を実施している。

## (2) 賑わい創出を活用した民間イベントの支援 (高山黒馬山)

まちがなかに賑わい創出として、全天候型の多目的広場「グランドプラザ」を整備。ソフト面でも、多様な人々が集い、賑わい、文化を醸成する民間主導の各種イベントを積極的にサポート。

1 計画 中心商業地において、全天候型の多目的広場「グランドプラザ」を整備。ソフト面でも、多様な人々が集い、賑わい、文化を醸成する民間主導の各種イベントを積極的にサポート。

2 対応策 中心商業地において、全天候型の多目的広場「グランドプラザ」を整備。ソフト面でも、多様な人々が集い、賑わい、文化を醸成する民間主導の各種イベントを積極的にサポート。

3 対応策 中心商業地において、全天候型の多目的広場「グランドプラザ」を整備。ソフト面でも、多様な人々が集い、賑わい、文化を醸成する民間主導の各種イベントを積極的にサポート。

4 対応策 中心商業地において、全天候型の多目的広場「グランドプラザ」を整備。ソフト面でも、多様な人々が集い、賑わい、文化を醸成する民間主導の各種イベントを積極的にサポート。

5 実績 各種イベント等で利用し、平日利用が約100%。平日利用が約100%。平日利用が約100%。平日利用が約100%。

② リバーサイドまちづくり計画(岐阜県岐阜市：にほひまち54公社)

■ 民間主導の新しいまちづくりの動きと「リバーサイドまちづくり」に対し、「行政の公的価値性の活用」と「にほひまち54公社」のノウハウの提供支援と、官民連携によるまちづくりの推進。

**【にほひまち54公社】**

- 「にほひまち54公社」が中心となり、地域の課題を把握し、官民が連携してまちづくりを進める。また、まちづくり会社は、まちづくりの推進に資する様々な取組を実施している。
- 「にほひまち54公社」が中心となり、地域の課題を把握し、官民が連携してまちづくりを進める。また、まちづくり会社は、まちづくりの推進に資する様々な取組を実施している。

**【新しい行政支援】**

- 「新しい行政支援」が中心となり、地域の課題を把握し、官民が連携してまちづくりを進める。また、まちづくり会社は、まちづくりの推進に資する様々な取組を実施している。
- 「新しい行政支援」が中心となり、地域の課題を把握し、官民が連携してまちづくりを進める。また、まちづくり会社は、まちづくりの推進に資する様々な取組を実施している。

# 議題2 整備計画(案)について ~賑わい創出

## (2) 賑わい空間の創出

持続可能な都市経済の観点から、駅周辺施設などへの公共投資の効果も、連やが周辺商業エリアへ波及・種差させるためには、民間投資が誘発しやすい環境や、地域の中で経済を循環させるサイクルの構築が重要である。

そのため、駅前近辺での消費を促す下支えする居住人口の維持・増進や、新たな商業・多業種の活用、まちづくり人材の育成、エリアのデザイン性の維持・向上を図るための体制作りなど、地区のエリアマネジメントや個別施設に向けた取組を推進していく必要があります。

※「エリアマネジメント」は、地域における良好な環境や地域の魅力を維持・向上させるための、住民・事業者・地権者等による主体的な取組と定義される。(国土交通省「土地・水資源戦略(エリアマネジメント推進マニュアル)」(2008))

快速で魅力的な環境の創出や美しい街並みの形成による価値の向上・増進等に加えて、ランドスケープの形成や安全・安心な環境づくり、良好なミニコミュニティ形成、地域の伝統・文化の継承等、ソフトな領域のものも高み。

**エリアマネジメントの活動内容**

1. 地域づくりの推進

2. 地域づくりの推進

3. 地域づくりの推進

4. 地域づくりの推進

5. 地域づくりの推進

6. 地域づくりの推進

7. 地域づくりの推進

8. 地域づくりの推進

9. 地域づくりの推進

10. 地域づくりの推進

11. 地域づくりの推進

12. 地域づくりの推進

13. 地域づくりの推進

14. 地域づくりの推進

15. 地域づくりの推進

16. 地域づくりの推進

17. 地域づくりの推進

18. 地域づくりの推進

19. 地域づくりの推進

20. 地域づくりの推進

21. 地域づくりの推進

22. 地域づくりの推進

23. 地域づくりの推進

24. 地域づくりの推進

25. 地域づくりの推進

26. 地域づくりの推進

27. 地域づくりの推進

28. 地域づくりの推進

29. 地域づくりの推進

30. 地域づくりの推進

31. 地域づくりの推進

32. 地域づくりの推進

33. 地域づくりの推進

34. 地域づくりの推進

35. 地域づくりの推進

36. 地域づくりの推進

37. 地域づくりの推進

38. 地域づくりの推進

39. 地域づくりの推進

40. 地域づくりの推進

41. 地域づくりの推進

42. 地域づくりの推進

43. 地域づくりの推進

44. 地域づくりの推進

45. 地域づくりの推進

46. 地域づくりの推進

47. 地域づくりの推進

48. 地域づくりの推進

49. 地域づくりの推進

50. 地域づくりの推進

51. 地域づくりの推進

52. 地域づくりの推進

53. 地域づくりの推進

54. 地域づくりの推進

55. 地域づくりの推進

56. 地域づくりの推進

57. 地域づくりの推進

58. 地域づくりの推進

59. 地域づくりの推進

60. 地域づくりの推進

61. 地域づくりの推進

62. 地域づくりの推進

63. 地域づくりの推進

64. 地域づくりの推進

65. 地域づくりの推進

66. 地域づくりの推進

67. 地域づくりの推進

68. 地域づくりの推進

69. 地域づくりの推進

70. 地域づくりの推進

71. 地域づくりの推進

72. 地域づくりの推進

73. 地域づくりの推進

74. 地域づくりの推進

75. 地域づくりの推進

76. 地域づくりの推進

77. 地域づくりの推進

78. 地域づくりの推進

79. 地域づくりの推進

80. 地域づくりの推進

81. 地域づくりの推進

82. 地域づくりの推進

83. 地域づくりの推進

84. 地域づくりの推進

85. 地域づくりの推進

86. 地域づくりの推進

87. 地域づくりの推進

88. 地域づくりの推進

89. 地域づくりの推進

90. 地域づくりの推進

91. 地域づくりの推進

92. 地域づくりの推進

93. 地域づくりの推進

94. 地域づくりの推進

95. 地域づくりの推進

96. 地域づくりの推進

97. 地域づくりの推進

98. 地域づくりの推進

99. 地域づくりの推進

100. 地域づくりの推進

## ア 空き家・空き店舗の利活用の推進

本市では現在、空き家や空き店舗の活用や定住促進に向け、以下の施策を推進しています。今後もP・D・Cサイクルにより、事業詳細を行いつつ、更に効果的な施策を創出していく必要があります。

■ 空き家・空き店舗の活用や定住促進に関する本市の支援事業(主なもの)

種別	事業名	事業の概要
空き家・空き店舗活用	まちがな空き店舗活用事業	駅から1km以内及び15分圏内、近隣商業地の空き店舗を任意に多業種複合の活用を推進する。対象となる空き店舗は、事業者が任意に活用できる。【経費の分の1/最大100万円】
	空き家活用促進事業	空き家を活用し多業種複合の活用を推進する。【経費の分の1/最大100万円】
定住促進	D・C対応付借 空家活用促進事業	特定地域下宿付借促進事業(大船通市)において、良好な年間分譲物件の活用を促進する。【経費の分の1/最大100万円】
	D・C対応付借 マイルーム取得促進事業	子育て世代の再入居及び定住の促進、空き家等の活用を促進する。【経費の分の1/最大100万円】
地方若年移住支援	地方若年移住支援事業	市内中小企業等に対する移住支援のため、重要拠点(市内)に居住する地方若年移住者に対する移住支援を行う。【経費の分の1/最大100万円】
	中小企業の人材確保支援事業	市内中小企業等の人材確保を支援し、事業の展開と雇用創出を促進する。【経費の分の1/最大100万円】
産業・立地支援	産業立地促進事業	商業地域の活性化と産業地の活用を促進するため、特定地域に立地する中小企業等に対する移住支援を行う。【経費の分の1/最大100万円】
	様々なマイバリエーションオフィス活用事業	商業地における多業種複合の活用を促進するため、中小企業等に対する移住支援を行う。【経費の分の1/最大100万円】

## 議題2 整備計画(案)について ~賑わい創出

### イ まちづくり人材(プレーヤー)の育成

空き地・空き店舗の活用や持続可能なまちづくり活動を推進していくためには、自身の事業がまちのためになる、まちづくりにつながるという意識(エンゲージメント)と「志」の精神、利他的心)を持つ民間人材(事業者)を広く発掘・育成するとともに、若い層を創出していくことが重要です。特に、若い世代の新たなまちづくりの担い手や、若い世代をけん引する経験豊かなベテラン事業者、若い世代のチャレンジを理解しサポートする不動産所有者など、多様な世代・立場の人材がまちづくりに参加できる環境を構築していく必要があります。そのため、本地区では官民連携しながらまちづくり人材の育成を推進するとともに、人材育成サイクルの構築に向けた取組を推進していきます。

#### ○ 人材の掘り起こし

- 新たな担い手や後継者向けのワークショップやセミナーの開催
- 商工会議所や起業家交流グループ、創業支援ネットワークなどの活用
- まちづくりの民間人や事業者が事業者向けに取組むための活用

#### ○ 起業が始めやすい環境を地域につくる

- マイロケーションオフィスやコワーキングスペースの提供
- 不動産オーナーへの啓発、協力要請
- 公共空間の開放(カフェやショップ、無料駐車場に開放できる場の提供)

#### ○ 人的資源・ノウハウの蓄積、ネットワークの構築

図3-7-2 人材育成サイクルの構築イメージと期待される効果

空き店舗のシャッターが閉く → 点から線・線から面への展開 → 民間投資の誘引(エリアポテンシャルの向上)  
地域に根ざした人材の育成 → 地域資源活用・地産地消 → 地域内での経済循環



写真3-7-2 空き家の活用事例  
日立市街なかマイクロロケーションオフィス運営事業

### ウ 官民連携のまちづくり活動の基盤となる体制の構築

まちづくり人材が活躍するためには、個々の活動基盤を構築することも有効です。地域の発展や価値の向上につながる民間まちづくり活動は、「地域の公共的価値」とも考えることができるため、本地区では今後、民間まちづくり活動の活性化や組織体制の構築に向けた取組を推進していきます。

また、民間まちづくり活動を行う団体が、行政と効果的に連携しながら活動を展開するためには、行政やコミュニティ、企業、大学などのまちづくりに関わる関係者が一堂に会して連絡調整を行う場(プラットフォーム)を設けることも有効です。

そのため、本地区においては、以下のイメージにより、官民連携のまちづくり活動の基盤となる体制の構築を図るとともに、官民共働の目標やそれぞれの役割分担等を明確にする計画・ビジョンを共有しながら、本地区のエリアマネジメント体制の構築を推進していきます。

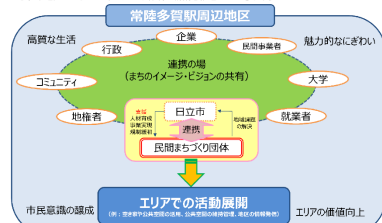


図3-7-3 体制の構築イメージと期待される効果

組織としての活動展開 → 地域課題の解決 → 良好な環境や地域の価値を維持・向上(エリアマネジメントの実現)  
市民意識の醸成 → エリアの価値向上 → エリアの発展・振興の喚起 → 民間投資の誘引

#### ■行政の支援イメージ

行政の役割として、民間がビジョンに沿ってまちづくり活動を推進しようとする場合に、その実現のためのハードを下げる環境を整備することが有効と考えられ、例えば、「活動を推進するための規制緩和」や「持続的な活動体制を構築するための財産や人材確保のための支援」などが想定されるほか、活動主体だけでなく、活動に必要な資金を確保する等(「資金等・運営資金等の共有等」)の価値の創出に貢献することも想定されます。また、民間が取り組む活動が、地域の公共的としての価値を有するものかを見極め、評価することも求められます。

## 議題2 整備計画(案)について ~賑わい創出

### (3) 街なかの回遊性向上

本地区は、駅を囲む1H13,000人超の鉄道利用者や、駅的生活圏に居住する62,000人超の市民など、相当数の交流人口が期待できるエリアです。

駅周辺の賑わい・相場のためには、人々の歩む目的となる魅力的な拠点整備のみならず、訪れた人々が歩むべき道を歩きたくなる仕掛け作りが重要です。

本地区においては、街なかの賑わい・交流拠点のネットワークや、地域の自然資源を活用した緑のネットワークを構築することで、「原心地が良く歩きやすくなる街なか」の実現を図ります。

#### ア 街なかの賑わい・交流拠点のネットワーク

街なかの回遊性向上を図るためには、自由道路や歩道など、駅周辺拠点間の整備を契機に、既存の商業機能や空き地・空き店舗など既未利用地の活用を推進しながら、街なかの賑わい創出の機会を創出させ、ネットワーク化を図ることが効果的であると考えます。

また、最近では、公園や道路、市営駐車場などの公共空間は、行政と民間事業者、地域の連携により有効活用を図ること、地域の魅力をさらに高めることができる、大きな可能性を持った重要な不動産であるという認識のもと、全国各地で公共空間を活用した様々な取組が行われています。

そのため、本地区においても、活用ノウハウやアイデアを持つ民間事業者と共に、まちづくりの視点を持ちながら、公共空間の有効活用を検討するとともに、社会実験などの試行により、新たな交流拠点としての活用可能性を検討し、街なかの賑わい・交流拠点のネットワーク強化を推進していきます。

さらには、これらの取組と民間のまちづくり活動や人材育成の取組などを連動させ、エリアマネジメント施策に連携させることにより、地域の魅力が更に向上することが期待されます。

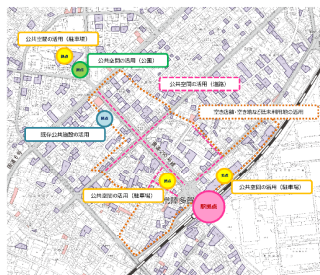


図3-7-4 街なかの回遊性向上のイメージ

### イ 緑のネットワーク

本地区は、周辺に河原子原や桜川緑地などの自然資源があり、また、地区内には工場周辺の緑並木や矢子通り、アズ通りの街路樹など、豊かな自然を身近に感じられる環境が備わっています。

これらの自然を「自然生活の中で気軽に散歩・散歩できる思いの空間」としてネットワーク化し、質の高い生活空間や市民の第3の居場所(サードプレイス)を形成することで、地域の魅力向上を図っていきます。

なお、ネットワークの構築にあたっては、駅周辺施設での緑空間の形成や公園空間の更なる活用、ひたちDRT沿道の歩行者空間の形成などを検討しながら、魅力的な空間形成を推進します。





## 議題 2 整備計画（案）について ～目次構成

第 1 章 はじめに	第 3 章 常陸多賀駅周辺地区整備基本計画の策定	第 4 章 実現化方策の検討
1 計画策定の目的	1 まちづくりの理念と基本方針	1 整備手法の検討
2 関連する計画との関係	(1) 常陸多賀地区の都市計画	(1) 駅東エリアの整備
3 調整対象区域の設定	(2) まちづくりの理念	(2) 土地区画整理事業
4 計画策定の進め方	(3) まちづくりの目標	(3) 市街地再開発事業
第 2 章 現状及び課題	(4) まちづくりの方針と具体的な取組	(4) PFI 方式
1 考慮すべき社会的動向や潮流	(5) 体系図	2 公共公益施設の PPP/PFI 導入可能性検討
(1) 人口減少・少子高齢化時代のまちづくり	(6) 整備方針における主な推進事項	3 事業スケジュール
(2) 市街地空洞化への対応	2 土地利用計画の検討	4 今後の検討課題
2 上位計画等	3 都市施設等の整備計画の検討	(1) 交通広場及び自由通路・駅舎、アクセス道路
(1) 本市の主要計画における事業の位置付け	(1) 南北アクセス道路	(2) 駅西側低未利用地の活用
(2) 都市計画マスタープラン	① 基本計画の作成	(3) 持続可能なまちづくり体制の構築
(3) 立地適正化計画	② 配置計画	
(4) ひたち BRT まちづくり計画	(2) 東西自由通路及び交通広場	
3 常陸多賀駅周辺地区の現状	① 基本計画の作成	
(1) 人口等の推移	② 配置計画	
(2) 土地利用の現状	③ 駅東口交通広場について	
ア 地形	4 公共公益施設	
イ 用途指定の状況	5 ユニバーサルデザインの考え方	
ウ 地価の現状	(1) バリアフリーとユニバーサルデザインの概念	
エ 土地利用状況	(2) バリアフリー等に関する計画	
(3) 生活利便施設等の立地状況	(3) ユニバーサルデザインの考え方	
(4) 公共施設の整備状況	6 良好な都市景観を形成するための考え方	
ア 道路	(1) 策定委員会、意見交換会における意見等	
イ 公園・緑地	(2) 景観形成に向けた考え方	
ウ 雨水排水施設	7 まちの賑わい創出に向けた考え方	
(5) 防災に関する事項	(1) 官民連携によるまちづくりの推進	
4 常陸多賀駅の現状	(2) 賑わい空間の創出	
(1) 駅周辺の施設配置	ア 空き家・空き店舗の利活用の推進	
(2) 西口広場	イ まちづくり人材（プレーヤー）の育成	
(3) 東口広場	ウ 官民連携のまちづくり活動の体制の構築	
(4) 附帯施設	(3) 街なかの回遊性向上	
(5) JR常陸線常陸多賀駅	ア 街なかの滞留・交流拠点のネットワーク	
(6) 路線バス	イ 緑のネットワーク	
5 意見交換会の開催		
(1) 対象		
(2) 開催状況		
(3) 市民及び事業者の意見要望		
6 常陸多賀駅周辺地区の課題と施設整備の必要性		
(1) 地区の課題まとめ		
(2) 施設整備の必要性		

33

## 議題 2 整備計画（案）について ～事業スケジュール

### 〈優先順位の考え方〉

- ひたち BRT を活用したまちづくりを推進するため、交通結節機能の強化に重点的に取り組んでいきます。
- また、その施設整備によるインパクトが、都市の拠点としての市街地の再生に効果的に波及するよう、駅周辺の滞留・交流機能強化に向けた取組を重点的に推進します。
- さらには、これら一連の取組を契機として、都市拠点のポテンシャル向上が期待できることから、そのポテンシャルを維持・向上させるためのまちづくり体制の構築や、民間活力の活性化に向けた取組を並行して推進します。
- 持続可能なまちづくりを推進するため、中長期的に居住や都市機能の誘導に向けた取組を推進するとともに、事業の平準化を図りながら、地区の更なる魅力向上や安全・安心の確保を図るための基盤整備などを推進します。

### ○ 短期的・重点的に実施する事業

- (1) 交通結節機能の強化
  - ア ひたち BRT の駅周辺運行ルートの整備にあわせた駅東口広場とアクセス道路の整備
  - イ 東西市街地を結ぶ自由通路と駅舎の一体的な整備
- (2) 駅周辺の滞留・交流機能の強化
  - ア 自由通路に附帯する多用途スペースの整備
  - イ 駅西口市営駐車場や駅周辺の空き地・空き店舗など低未利用地の活用
- (3) まちづくりプレーヤーの育成支援と官民連携のまちづくり体制の構築

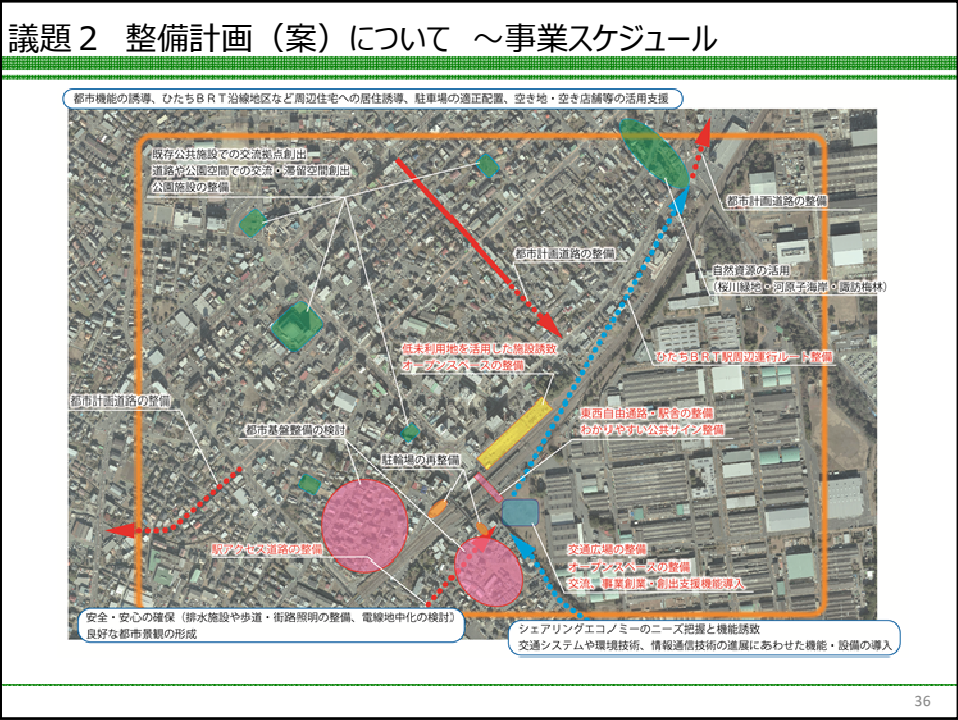
### ○ 中長期的に実施する事業

居住・都市機能の誘導や都市景観の形成、安全安心で良好な道路環境の整備など、まちづくりの方針に基づく各種の取組について、短期的・重点的に実施する事業との連動による相乗効果や事業の平準化などを勘案しながら推進します。

34

### 議題2 整備計画（案）について ～事業スケジュール

事業項目	令和2年度	令和3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	令和9年度	令和10年度	備考
東口交通広場	・配置調整	・設計作業	・都市計画手続き ・国庫補助協議	・都市計画決定 ・国庫補助要望	・用地取得 ・工事着工					施工期間 R6～10年度
ひたちBRT	・ルート決定 ・測量調査 ・交通需要調査									駅～船川町区間までの整備
東西自由通路及び駅舎	・基礎調査 ・要求条件の整理	・基本協定 ・基本設計	・実施設計	・施行協定 ・物件移転 ・用地取得 ・工事着工					施工期間 R6～8年度	
西口市営駐車場の活用	・合意形成 (意向調査)		・利活用方針の整理 ・駐車場適正配置の検討	・利活用の実現					※R6～8の期間は 駅舎関連工事の仮設 エリアに含まれること を想定	
空き地・空き店舗の活用	・まちづくり協議会の設置 (活用手法検討) (情報発信体制構築)		・社会実験 (公共空間活用) (プレーヤー発掘・育成)	・エリアマネジメントの推進						
	・重点エリアの選定 ・プレーヤーの発掘・育成 ・公共空間の活用検討		・エリアマネジメント体制の構築							



## 議題2 整備計画(案)について ~今後の検討課題

### 4 今後の検討課題

#### (1) 東口交通広場及び東西自由通路・駅舎、アクセス道路

##### ア 配置計画

今後、現地の調査や自由通路の整備に向けた基礎調査などにより、既存の鉄道施設などへの影響を把握するとともに、高低差がある地形における雨水排水の処理方法などを検討しながら、広場及び東西自由通路、ひたらBRTの取回し進行ルート（以下「BRTルート」といいます。）の配置を精査する必要があります。

##### イ 地盤と地権

駅舎エリアのアクセス道路及びBRTルートについては、今後の交通需要予測を行うとともに、整備コストを勘案しながら、バス専用区間の整備可能性等を検討していく必要があります。

また、駅舎の改築に向けては、今後、基礎調査を行いながら、施設の構造や規模、デザインなどに係る本市の要求条件を整理し、鉄道事業者との基本協定締結に向けた協議を進めていく必要があります。あわせて、自由通路に付帯する多用途スペースへの得人機能については、市民ニーズを踏まえながら関係機関・団体などと連携・協議し、その在り方を整理していく必要があります。

##### ウ 整備手法

交通広場やBRTルートの整備においては、施設の整備だけでなく、周辺宅地の利用促進を図る観点から、土地関係調整事業による整備手法を視野に入れながら、周辺住民・土地所有者と協議を重ね、整備用地の確保に向けた合意形成を図っていく必要があります。

##### エ 整備工程

駅周辺施設の一體的な整備を行うためには、各種工事が重複する中で効率的な作業工程や、利用者へのサービスの質を低下させない機能的で安全な仮設計画などを念頭に検討するとともに、早期の整備効果発現に向けて、工事の施行主体が緊密に連携しながら、事業を進捗していく必要があります。

##### オ 自転車動線の在り方の検討

これまで整備された市内の自由通路では、原則として自転車の往來ができない運用がなされています。常陸多賀駅周辺では、既存の跨線人歩橋に昇降機は備わっていないものの、自転車の移動動線として利用可能であり、駅周辺の自転車の円滑な移動動線の確保方法についても、検討が必要です。

#### (2) 駅西側低未利用地の活用

##### ア 低未利用地の活用と市場の活性化

持続可能な都市経営の観点から、駅舎関連施設などへの公共投資の効果を、速やかに周辺商業施設へ波及・持続させるためには、民間投資が誘発されやすい環境や、地域の中で経済を循環させるサイクルなどの構築に向けた取組を、施設整備に先んじて推進する必要があります。

そのため、本計画で整理した「賑わい創出に向けた考え方」に基づき、ソフト面での取組を重点的に推進する必要があります。

##### イ 西口が駅直結駅の活用

西口市営駐車場は、鉄道施設に隣接しており、駅舎関連工事を行う際には、工事エリアに含まれる可能性が大きい。土地利用転換を行う際は、突発的見極めが必要となります。

また、土地利用の転換にあたっては、民間事業者と連携し、そのノウハウを活かしながら施設の誘致を推進するとともに、駐車場機能の確保方法なども検討する必要があります。

そのため、今後は、周辺地権者等の意向確認や、事業成立に向けた市から事業者への優遇措置、導入する公共施設機能など、事業の枠組みや条件を整理していく必要があります。

なお、事業を成立させるためには、エリアのポテンシャル向上などの社会条件が前提となることから、上記の取組に関連した社会実験試行の場などとしての活用方策も検討しながら、引き続き活用方針を精査していく必要があります。

#### (3) 持続可能なまちづくり体制の構築

##### まちづくりビジョンの共有

本計画で整理した「賑わい創出に向けた考え方」に基づき、ソフト面での取組を推進するためには、多様な世代・立場の人材がまちづくりに参加できる環境の構築が重要であり、そのためには、行政及びまちづくりプレイヤーからの積極的な情報発信はもとより、人々がまちの将来の在り方（ビジョン）を共有しながら、その実現に向けてまちづくりを推進する体制を構築する必要があります。

本計画において、「まちの在り方・つくり方」として、まちづくりの理念や基本方針を定めたところですが、今後は、これらの周知啓蒙を推進するとともに、この機会を捉えて、地域や民間事業者、関係機関、行政等が連携しながら、本地区の「まちの住まい方、使いこなし方」を改めて考え、ビジョンを共有していくことが重要です。

##### ブランディングの推進

また、ビジョンを共有することは、本地区のブランディングを推進するうえでも有効です。

本地区のブランディングを推進するためには、例えば、人と人の絆やゆとり、特定のライフスタイル、まちに根付く文化や思想などを、「常陸多賀」ならではの「オンリーワンの価値として広く発信しながら、「住みたい」、「行きたい」、「働きたい」というような共通感を醸成していくことが重要です。

これらのまちの魅力に誇りや自信を与えるためには、高質な生活空間や魅力的な賑わい、常陸多賀ならではの体験機会など、地域住民や事業者がその環境に満足し、「このまちがよい」と感じるものが前提となります。

そのためには、一人一人がまちづくりの当事者であるという意識を醸成し、まちづくりのビジョンの共感・共有を図りながら、本地区の魅力向上と持続可能なまちづくりを継続的に推進していくことが重要です。



