

令和元年度

常陸多賀駅周辺地区整備計画

令和2年3月

日立市

目 次

| | | |
|-----|-------------------------------|----|
| 第1章 | はじめに | 1 |
| 1 | 計画策定の目的 | 1 |
| 2 | 関連する計画との関係 | 2 |
| 3 | 計画の対象区域 | 3 |
| 4 | 計画策定の進め方 | 4 |
| 第2章 | 現状及び課題 | 5 |
| 1 | 考慮すべき社会的動向や潮流 | 5 |
| (1) | 人口減少・少子高齢化時代のまちづくり | 5 |
| (2) | 市街地空洞化への対応 | 6 |
| 2 | 上位計画等 | 8 |
| (1) | 本市の主要計画における事業の位置付け | 8 |
| (2) | 日立市都市計画マスタープランにおける常陸多賀地区の位置付け | 9 |
| (3) | 日立市立地適正化計画における常陸多賀地区の位置付け | 14 |
| (4) | ひたちBRTまちづくり計画 | 18 |
| 3 | 常陸多賀駅周辺地区の現状 | 22 |
| (1) | 人口等の推移 | 22 |
| (2) | 土地利用の現状 | 25 |
| (3) | 生活利便施設等の立地状況 | 33 |
| (4) | 公共施設の整備状況 | 35 |
| (5) | 防災に関する事項 | 39 |
| 4 | 常陸多賀駅の現状 | 42 |
| (1) | 駅周辺の施設配置 | 42 |
| (2) | 西口広場 | 43 |
| (3) | 東口ロータリー | 47 |
| (4) | 附帯施設 | 51 |
| (5) | JR常磐線常陸多賀駅 | 55 |
| (6) | 路線バス | 58 |
| 5 | 意見交換会の開催 | 61 |
| (1) | 対象 | 61 |
| (2) | 開催状況 | 61 |
| (3) | 市民及び事業者の意見要旨 | 63 |
| 6 | 常陸多賀駅周辺地区の課題と施設整備の必要性 | 65 |
| (1) | 地区の課題のまとめ | 65 |
| (2) | 施設整備の必要性 | 66 |

| | |
|------------------------------------|-----|
| 第3章 常陸多賀駅周辺地区整備計画の策定 | 67 |
| 1 まちづくりの理念と基本方針 | 67 |
| (1) 常陸多賀地区の都市計画 | 67 |
| (2) まちづくりの理念 | 68 |
| (3) まちづくりの目標 | 68 |
| (4) まちづくりの方針と具体的な取組 | 69 |
| (5) 体系図 | 74 |
| (6) 整備方針における主な推進事項 | 75 |
| 2 土地利用計画の検討 | 76 |
| 3 都市施設等の整備計画の検討 | 77 |
| 3-1 東西自由通路及び東口広場 | 77 |
| (1) 東西自由通路及び東口広場の整備方針 | 77 |
| (2) 東西自由通路の配置等想定 | 78 |
| (3) 東口広場整備の基本的な考え方 | 81 |
| (4) 整備計画の検討 | 82 |
| (5) 想定される課題等と今後の進め方について | 99 |
| 3-2 駅東側の南北アクセス道路 | 101 |
| (1) アクセス道路のルート検討（駅南側エリア～駅東口） | 101 |
| (2) 整備計画 | 105 |
| (3) アクセス道路のルート検討（駅東口～日立駅方面） | 117 |
| 4 公共公益施設 | 119 |
| (1) 検討範囲 | 119 |
| (2) 土地利用の現状 | 119 |
| (3) 誘致が望まれる機能 | 120 |
| (4) 想定される事業手法 | 120 |
| (5) 想定される事業区域と事業成立性 | 120 |
| (6) 事業を推進する上での留意事項 | 123 |
| 5 ユニバーサルデザインの考え方 | 124 |
| (1) バリアフリー等に関する計画 | 124 |
| (2) ユニバーサルデザインの考え方 | 130 |
| 6 良好な都市景観を形成するための考え方 | 133 |
| (1) 策定委員会、意見交換会における意見等 | 133 |
| (2) 景観形成に向けた考え方 | 134 |
| 7 まちの賑わい創出に向けた考え方 | 137 |
| (1) 官民連携によるまちづくりの推進 | 138 |
| (2) 賑わい空間の創出 | 140 |
| (3) 街なかの回遊性向上 | 144 |

| | |
|------------------------------------|-----|
| 第4章 実現化方策の検討 | 147 |
| 1 整備手法等の検討 | 147 |
| (1) 駅東側エリアの整備 | 147 |
| (2) 公共公益施設の整備 | 149 |
| 2 公共公益施設のPPP／PFI導入可能性検討 | 156 |
| (1) 事業スキーム導入の目的 | 156 |
| (2) PFI方式等の事業手法の評価・検討 | 157 |
| (3) PFI事業スキームの具体的な検討 | 161 |
| 3 事業スケジュール | 164 |
| 4 今後の検討課題 | 167 |
| (1) 東口交通広場及び東西自由通路・駅舎、アクセス道路 | 167 |
| (2) 駅西側低未利用地の活用 | 167 |
| (3) 持続可能なまちづくり体制の構築 | 168 |
| 参考資料 | 169 |

第1章 はじめに

第1章 はじめに

1 計画策定の目的

本市では人口減少・少子高齢化の時代においても持続可能なまちづくりを推進するため、市内各地に生活の拠点と都市の拠点を定め、医療・福祉や生活サービス施設をはじめとした各種機能を集積・誘導し、各拠点間を公共交通で繋ぐ、多極ネットワーク型コンパクトシティの形成を進めています。

特に、JR常磐線各駅については、都市的土地利用及び生活の拠点となるべき重要な箇所として位置付け、各駅周辺における居住環境や利便性の更なる向上を図ることで、歩いて暮らせるまちづくりの実現を目指しているところです。

常陸多賀駅が存する多賀（中部）地区は、市内で最も多くの居住人口を有しており、同駅は、本市においても日立駅と並ぶ重要な都市の拠点として、賑わいの創出や交流の拡大などの役割が期待されています。

また、平成29年度末には、ひたちBRTが常陸多賀駅に接続し、同駅の拠点機能や交通結節機能の更なる強化が求められています。

一方、常陸多賀駅周辺地区では、西側駅前エリアにおける居住人口の減少に伴う人口密度の低下や、空き地・空き店舗などの低未利用地の増加など、市街地の空洞化が進行している状況があり、今後も都市の拠点として期待される同地区の再活性化が不可欠です。

あわせて、都市施設においては、駅西口の駅前広場は既に整備されていますが、駅東口の駅前広場は、本市都市計画において施設を整備することが位置付けられているものの、未だ未整備となっており、市街地の再活性化やひたちBRTとの連携などの観点からも、東口の駅前広場のあり方について、改めて検討する必要性が生じています。

このような状況の中で、課題への対応や常陸多賀駅及びその周辺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、本計画を策定するものです。

2 関連する計画との関係

- (1) 本計画は、茨城県において市町村界を越える広域的な観点から、都市計画の目標や主要な都市計画の決定の方針などを定めた「日立都市計画区域マスタープラン」の内容と調和のとれた計画として策定します。
- (2) また、本計画は、本市のまちづくりの中長期的な方向性を示した、本市行政における最上位の計画である「日立市総合計画 後期基本計画（平成 29 年 3 月策定）」や、本市の都市計画の基本的な方針である「日立市都市計画マスタープラン（令和元年度改定）」及び「日立市立地適正化計画（令和元年度策定）」、ひたち B R T を活かしたまちづくりの基本方針を定めた「ひたち B R T まちづくり計画（平成 26 年策定）」などに示される、常陸多賀地区の都市計画分野の施策を、より具体的に推進する計画として策定します。

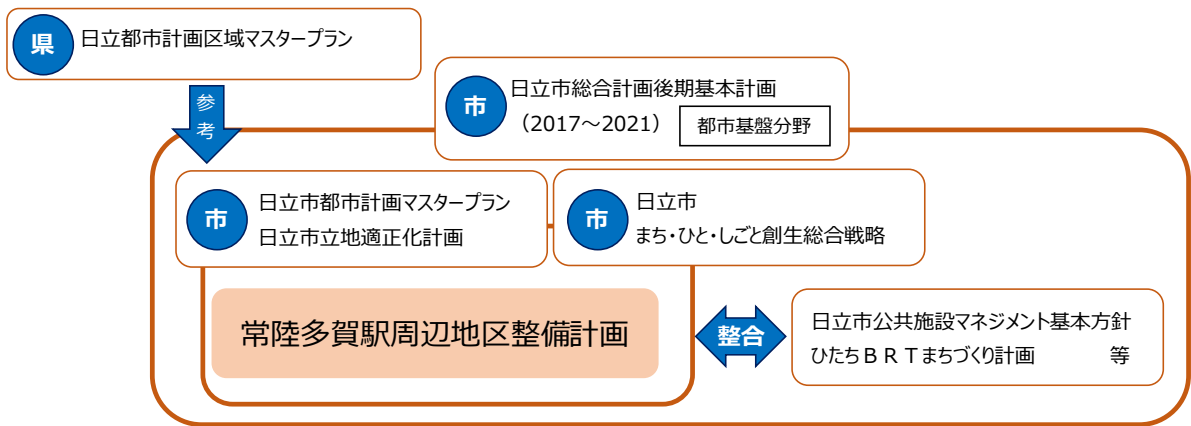


図 1-2-1 関連する計画との関係

3 計画の対象区域

本計画の対象区域は、本市が目指す「歩いて暮らせるまちづくり」の観点や、「日立市都市計画マスタープラン（令和元年度改定）」における地域別構想、「日立市立地適正化計画（令和元年度策定）」における常陸多賀駅前地区の都市機能誘導区域（医療施設、福祉施設、商業施設などの都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域）などを考慮し、一般的に駅の徒歩圏内と言われる、駅を中心とした概ね半径 800 メートルの範囲を対象とします。

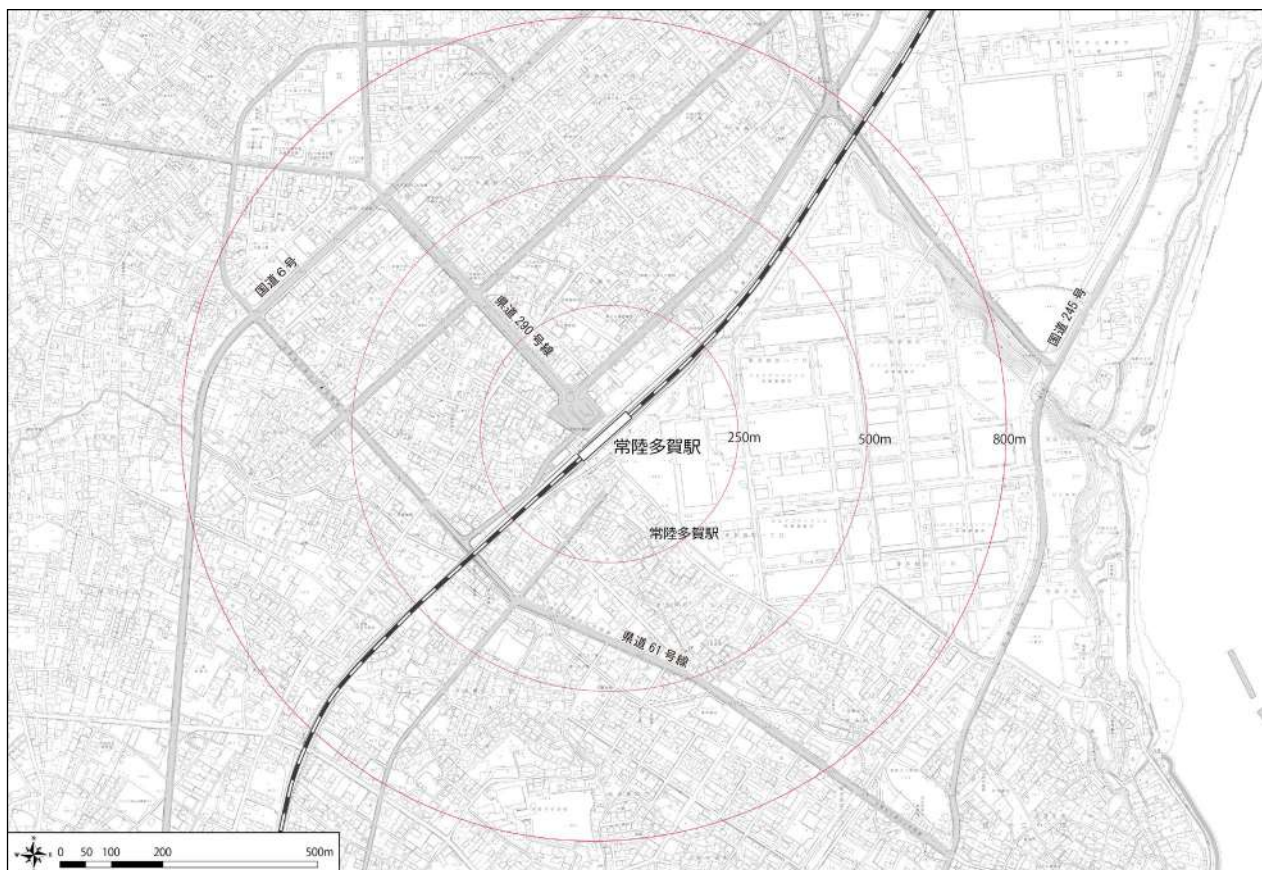


図 1-3-1 調査対象区域

4 計画策定の進め方

本計画を策定するにあたっては、常陸多賀駅周辺地区（以下、「本地区」と言います。）の土地利用計画や必要とされる公共公益施設等の計画、事業化プログラムなどについて、交通事業者や企業、商店会、コミュニティなどから幅広く意見を求めながら、計画を多角的・総合的に検討するため、「常陸多賀駅周辺地区整備計画策定委員会」を設置し、計画策定を進めました。

委員会の委員は、総勢 31 名で構成（学識経験者 2 名、商工業関係者 4 名、商店会 3 名、交通事業者 2 名、地域の代表 8 名、女性団体 3 名、学生 2 名、行政 7 名）し、委員会を 5 回開催して整備計画を取りまとめました。

また、策定過程では、市民意見等を反映させるため、コミュニティ及び商店会との意見交換会を開催し、地区の現状や課題、まちづくりの方向性などについて、意見交換を行いました。

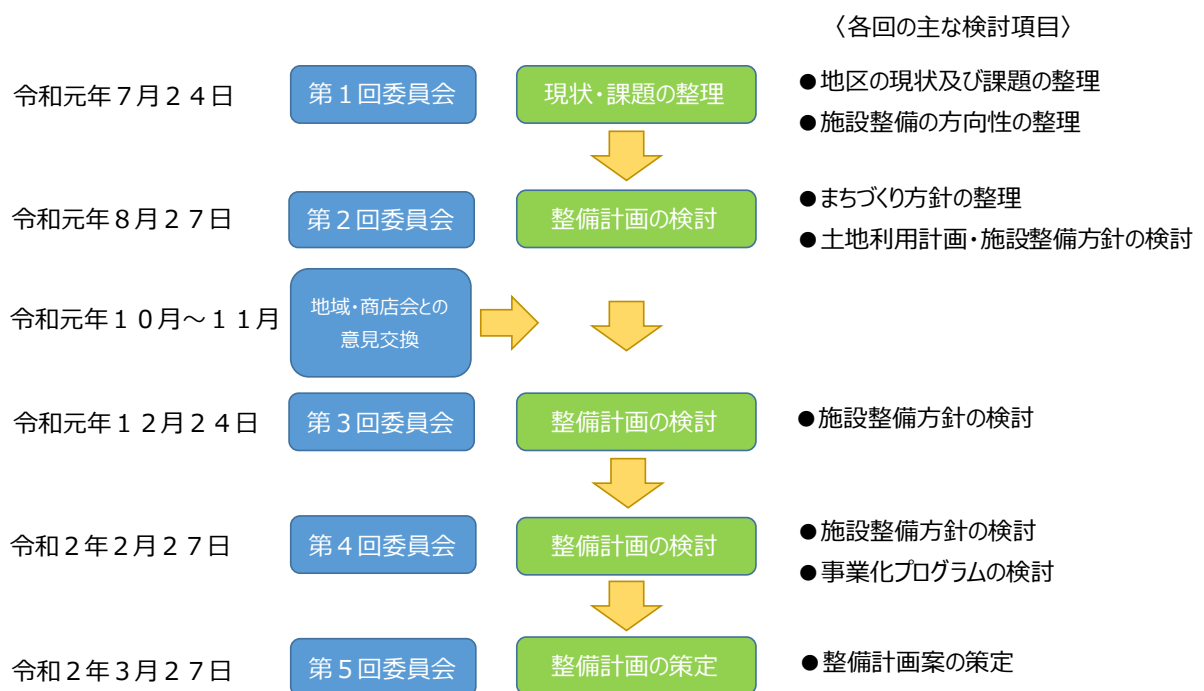


図 1-4-1 委員会の進め方



写真 1-4-1 委員会の様子



写真 1-4-2 意見交換会の様子

第2章 現状及び課題

第2章 現状及び課題

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

市街地の人口密度の維持・確保

高度経済成長期以降、人口増加時代の地方都市においては、郊外部の開発などにより市街地が拡大・拡散する傾向がありましたが、近年の少子化などを背景とした人口減少により、既成市街地の人口密度は低下しつつあります。市民生活に必要な医療・福祉・子育て支援・商業等のサービスは、一定の人口密度に支えられて成り立っており、今後更なる人口減少が見込まれる中、それらのサービスを維持していくためには、市街地の人口密度を維持・確保していくことが必要です。

公共交通の維持・確保

また、人口減少や高齢化、市街地の拡大は、路線バスなどの地域における公共交通のあり方にも大きく影響しており、人口減少や市街地の拡大に伴うモータリゼーションの進展などによる公共交通への需要低下は、ネットワークの縮小やサービス水準の低下などを生じさせ、更なる利用者の減少を招くなど、負の循環が生じています。しかし、公共交通は、郊外部の住民や自家用車での移動が困難な学生・高齢者の交通手段など、依然として重要な役割を担っており、日常生活等に必要不可欠な交通手段として、将来にわたってその維持・確保を図っていく必要があるため、まちづくりと連携した総合的な施策を展開していく必要があります。

公共施設マネジメントの推進

あわせて、既成市街地における道路や橋梁、公共建築物などの社会資本は、高度経済成長期に集中的に整備されたもの、市街地の拡大と共に整備されたものと整備時期は様々ですが、総じて老朽化が進行しており、適時適切な施設の維持と更新が求められています。そのため、少子高齢化の更なる進展に伴う社会保障費の増加など、財政面での制約が生じる状況の中で、整備時期の平準化や整備対象の重点化などにより、財政負担の軽減を図りながら、都市の経営を持続可能なものにしていくことが必要です。

コンパクトシティ・プラス・ネットワークの実現

このような状況の中、国では、地方都市が目指すべき方向性のひとつとして、「コンパクト・プラス・ネットワーク^{*1}」の考え方を示すとともに、平成 26 年に都市再生特別措置法及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を改正し、生活拠点などに福祉・医療等の施設や住宅を誘導し、集約する制度（立地適正化計画制度^{*2}）や、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携して面的な公共交通ネットワークを再構築するための制度を創設しました。

本市においても、まちづくりの一環としての公共交通のマスタープラン及び多様な主体が連携しながら公共交通を充実させるための共有ビジョンとして、平成 27 年度に「日立市地域公共交通網形成計画」を策定するとともに、令和元年度には、都市計画マスタープランの改訂と日立市立地適正化計画の策定を行うなど、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現に向けたまちづくりを推進しています。

※1 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」を推進するという考え方

※2 都市計画法を中心とした従来の土地利用の計画に加えて、居住機能や都市機能の誘導によりコンパクトシティ形成に向けた取組を推進しようとするもの

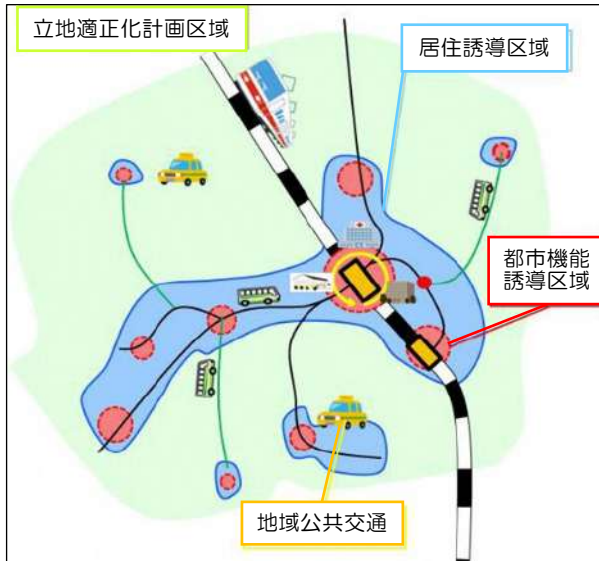


図 2-1-1 立地適正化計画制度のイメージ図
出典) 国土交通省ホームページ

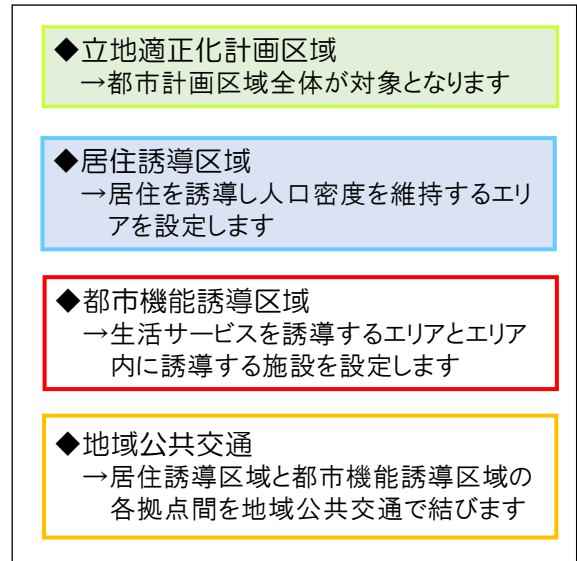


図 2-1-2
イメージ図の凡例と区域等の考え方

(2) 市街地空洞化への対応

人口密度が低下しつつある市街地では、空き地や空き家等の低未利用地が時間的・空間的にランダムに発生する「都市のスポンジ化」が進行しています。

スポンジ化の進行は、生活に必要なサービス施設が失われることによる生活利便性の低下や、日常的な管理が行われない土地・建物が増えることによる治安・景観の悪化などを引き起こすとともに、地域の魅力と価値を低下させ、これによってさらにスポンジ化を進行させるという悪循環を生み出しています。

そのため、国では平成 30 年に都市計画法や都市再生特別措置法などの関連法律を一括して改正し、低未利用地の集約等による利用促進制度や都市計画協力団体制度などを創設しました。

このような中、本市の人口動態は、昭和 58 年をピークに人口が減少に転じ、令和 2 年 1 月 1 日時点の住民基本台帳に基づく常住人口は 17 万 5,635 人となっています。また、国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計では、本市の令和 22 年(2040 年)の人口が 12 万 9,193 人と推計されるなど、更なる人口減少が予測されています。

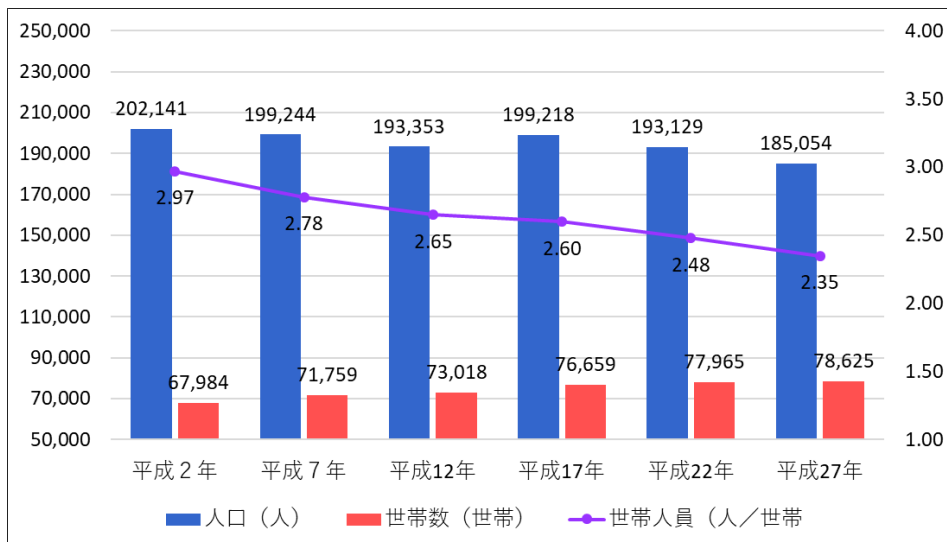


図 2-1-3 人口及び世帯数の推移 出典) 国勢調査

なお、国勢調査による既成市街地の人口集中地区（D I D^{*}）は、平成7年以降緩やかに区域が増加しているものの、区域内の人口密度は44.8人/ha（平成7年）から38.0人/ha（平成27年）に低下しています。さらには、近年の住宅・土地統計調査において、空き家総数が増加する傾向が見られ、平成28年に本市が実施した空家等実態調査では、市内居宅棟数の4.1%にあたる2,878戸の戸建住宅空家が確認されるなど、市街地の空洞化が顕在化していることから、「都市のスポンジ化」に対応するための総合的な施策が求められています。

※国勢調査の基本単位区を基本単位として、人口密度が4,000人/ha以上の基本単位区等が市区町村内の境界内で互いに隣接し、その地域の人口が5,000人以上となる地域のことを言います。

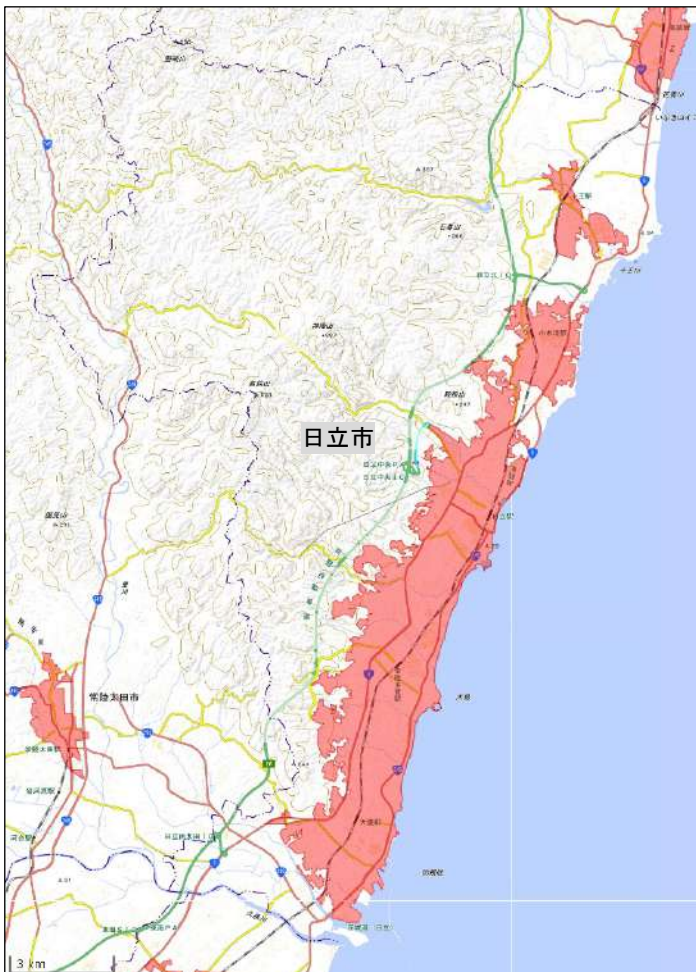


図2-1-4 人口集中地区（平成27年）
出典）国土地理院ウェブサイト



図2-1-5 人口集中地区人口の推移
出典）国勢調査

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

常陸多賀駅周辺地区整備事業及び関連事業については、「日立市総合計画後期基本計画」及び「日立市まち・ひと・しごと創生総合戦略」において、以下の位置付けがなされています。

| 日立市総合計画 後期基本計画（平成 29 年 3 月策定） | | 計画期間 |
|-------------------------------|--|-------------------|
| | | 平成 29 年度から令和 3 年度 |
| 主な取組 | <p>【大綱 4・施策 1】快適な市街地の整備</p> <p>取組 2 / 都市拠点機能強化によるコンパクトなまちづくりの推進</p> <p>利便性とにぎわいを確保し、市民が安心して暮らせるまちを実現するため、J R 常磐線各駅を始めとする交通結節点強化、駅周辺のにぎわいのある都市空間の形成、周辺住宅地との連携を確保する公共交通等の利便性向上などによる都市機能の再構築を図りながら、コンパクトなまちづくりを進める。</p> <p>取組 3 / 新交通（ひたち B R T）を活かしたまちづくりの推進</p> <p>ひたち B R T 沿線への定住促進を図るため、沿線地域におけるまちづくり協議会等を設置し、コミュニティや民間事業者等との連携・協働により、「ひたち B R T まちづくり計画」に基づく居住機能や都市機能の誘導を図る。</p> <p>取組 4 / 良好な都市景観の形成</p> <p>まちの美観や景観の保全のために、市民と共に違反広告物撤去に取り組むほか、快適で潤いのある都市環境づくりを推進する。また、公共施設等への誘導サインについて景観に配慮した統一化を図る。</p> | |
| 主な事業 | <p>◆常陸多賀駅周辺地区整備事業 ◆ひたち B R T まちづくり事業</p> <p>◆交通バリアフリー推進事業 ◆都市景観形成推進事業</p> | |

| 日立市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成 27 年 12 月策定） | | 計画期間 |
|------------------------------------|--|-----------------|
| | | 平成 27 年度から令和元年度 |
| 基本的方向 と 具体的施策 | <p>【基本目標 5】時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する</p> <p>方向 1 / 地域連携の推進</p> <p>施策 / 市内 5 つの J R 常磐線の駅を中心とした都市機能を結ぶ「公共交通ネットワーク」の構築</p> <p>地形的な制約による交通渋滞の緩和を図るため、国道 6 号の整備促進（大和田拡幅、桜川拡幅）等に取り組むほか、地域における公共交通の維持、将来に向けたまちづくりや、沿線地域の活性化をけん引する新たなまちづくりの基軸として、大甕駅周辺地区の整備促進や、新交通ひたち B R T の延伸など、市内 5 つの J R 常磐線の駅を中心とした都市機能を結ぶ「公共交通ネットワーク」を構築し、多極型コンパクトシティの実現に向けた取組を進める。</p> | |
| 主な事業 | <p>◆常陸多賀駅周辺地区整備調査 ◆ひたち B R T まちづくり事業</p> <p>◆新交通（B R T）導入事業</p> | |

(2) 日立市都市計画マスタープラン（令和元年度改訂）における常陸多賀地区の位置付け

令和元年度に改訂された日立市都市計画マスタープランでは、「コンパクトで機能的なまち」・「惹きつける力のあるまち」の2つの理念のもと、「人口減少と産業構造の変化に対応した都市の集約」や「生活利便性を提供する都市機能の確保」など本市の課題に対応しながら、「多極ネットワーク型コンパクトシティの実現」や「公共交通利便性の強化及び拠点間の連携強化」などを推進することとしています。

1 都市づくりの理念と基本方針

(1) 都市づくりの理念

■コンパクトで機能的なまち

日立市では、少子高齢化が進行し、2018年（平成30年）の2月に人口が18万人を下回るなど、今後も人口の減少が予想されています。

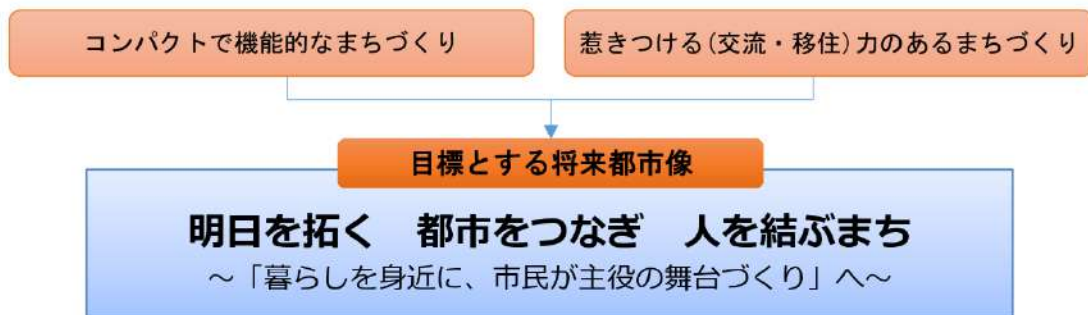
人口が減少すると、都市を支える一人当たりの負担が増え、これまで整備された社会インフラを全て維持することが難しくなります。そのため、これからも「暮らしやすく魅力にあふれるまち」であり続けるためには、より効率的な投資ができるようなまちの構造へと転換していく必要があります。

■惹きつける力のあるまち

機能性や利便性などの「まち」に求められる基本的な要素だけでなく、人を惹きつける魅力となる要素を充実させ、「日立市に住む価値」を提供できるよう努めます。

また、市民のみなさんや民間事業者などの視点や創造性を活用し、官民が一体となったまちづくりが実現できる仕組みづくりを進めます。

(2) 将来都市像



(3) 基本方針

| | |
|-------|-----------------------------------|
| 基本方針1 | 都市機能・居住機能の集約に対応した計画的な拠点の配置とネットワーク |
| 基本方針2 | 誰もが暮らしやすく魅力あふれるまちづくり |
| 基本方針3 | 地域特性や「まちの資産」を活用した都市空間の形成 |

図2-2-1 まちづくりの理念と基本方針（日立市都市計画マスタープラン）

都市計画マスタープランでは、都市機能・居住機能の集約に対応するため、都市・地区レベルを対象とする機能を有する「都市拠点」と、日常生活において中心となる「生活支援型拠点」が市内に計画的に配置されています。

常陸多賀駅周辺地区では、「都市拠点」として、「低未利用地を活用した計画的な都市機能の集積」や「住宅政策と連携した空き家、空き店舗の活用」、「交通結節機能の更なる強化」、「生活利便性の向上や地区の魅力の向上に資する都市機能の誘導」を図ることとしています。

■ 都市拠点及び生活支援型拠点の配置の考え方

都市拠点については、公共交通の利便性が高く、市街地における人々の生活や活動を支える都市機能が一定程度集積している鉄道駅周辺を中心に位置付けます。

生活支援型拠点については、アクセス性の高い幹線道路沿道や住宅地周辺、駅と駅の間地点など一定程度の生活利便施設の集積が見られる箇所をいかりながら拠点を位置付けます。

| 拠点機能 | 拠点誘導の在り方 |
|--|--|
| <p>【都市拠点】 ○都市内や周辺地域を対象とする機能を有する拠点</p> | <p>○市内外との交通結節点である高い利便性・移動性をいかり、今後も都市活動の中心を担うことが期待されることから、不足する施設の適切な誘導のほか、産業・交流・居住機能等をバランスよく配置します。</p> <p>○画一的ではなく、地域の特性などを踏まえた、特色のある拠点形成を図ります。</p> |
| <p>【生活支援型拠点】 ○日常生活の中心となる拠点</p> | <p>○主に住居系市街地及びその周辺において、日常生活に不可欠な機能を適切に配置し、利便性の向上を図ります。</p> |

図 2-2-2 都市拠点及び生活拠点の配置の考え方（日立市都市計画マスタープラン）

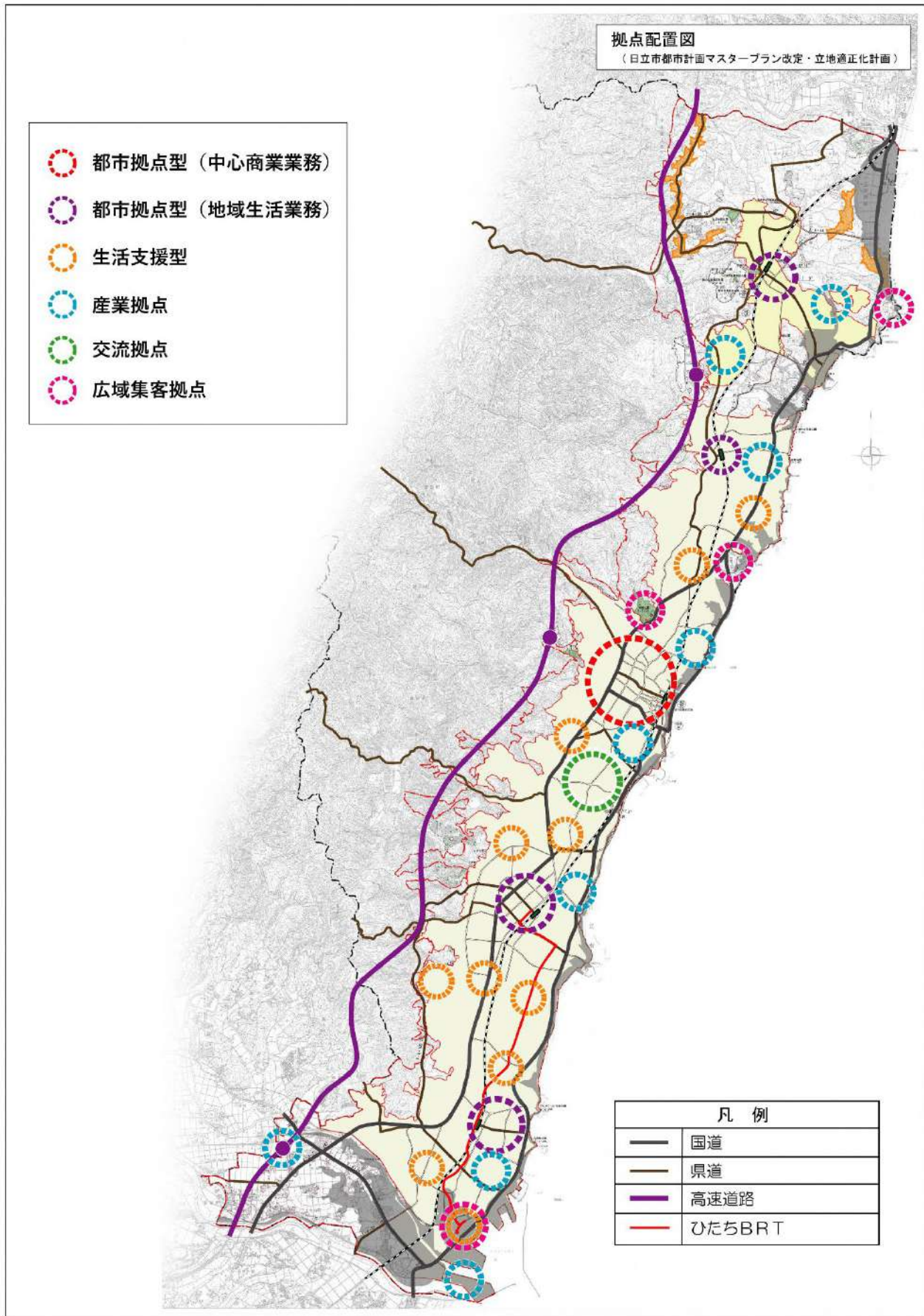


図 2-2-3 拠点配置図 (日立市都市計画マスタープラン)

■ 都市を構成するゾーン設定

| |
|---|
| 居住系ゾーン |
| <p>居住促進ゾーン【居住誘導区域(立適)】 ○公共交通の基幹軸であるJR駅やBRT周辺、運行頻度が高いバス路線(国道6号、県道日立いわき線、市道24号線(中央線))等の沿線。(ただし、災害発生の恐れのあるエリアは除く。) ○公共交通の利便性をいかし、今後、積極的な住宅の誘導により定住促進を図り、都市のコンパクト化を目指す。</p> <p>居住環境維持保全ゾーン【居住誘導区域の外周エリア】 ○運行頻度が低いバス路線の沿線や、バス停までの距離が離れている、市街化区域内の居住促進ゾーン以外のエリア。 ○空き家・空き地の有効活用や適正な管理により、良好な既存の住環境の維持保全を図る。</p> <p>田園居住ゾーン【市街化調整区域内の一段の集落や住宅団地】 ○農地や豊かな自然環境をいかした住環境の創出を図る。</p> |
| 商業系ゾーン |
| <p>中心商業業務ゾーン【日立駅周辺】 ○市の中心となる都市拠点として、駅への近接性をいかし、商業・業務系などの都市機能の集積や、都市景観の向上を図る。 ○複合住宅や都市型住宅を誘導し、駅周辺における定住人口の回復と既存商業施設における足元商圏人口を確保する。</p> <p>地域生活業務ゾーン【他の駅周辺、田尻・兎平・諏訪・金沢など】 ○日常生活に必要な施設(商業、医療など)が一定程度集積するエリア。 ○地域生活の拠点として更なる生活サービス施設の集約を図り、公共交通ネットワークで居住地や各拠点、駅へのアクセス性を高める。</p> <p>幹線道路沿道ゾーンA 幹線道路沿道ゾーンB【国道・県道沿道など】 ○市街地内の主要な幹線道路沿道の利便性をいかし、ロードサイド型店舗等の立地を図るエリア。</p> |
| 産業系ゾーン |
| <p>大規模生産施設ゾーン【大規模事業所集積エリア、工業団地】 ○本市のものづくり既存産業集積の強みをいかし、更なる産業の集積を図る。</p> <p>港湾ゾーン【茨城港日立港区、後背地】 ○物流・エネルギー供給拠点の日立港区や、既存産業の立地をいかし、更なる産業の集積を図る。</p> <p>住工複合ゾーン【中小の工業と住宅が混在する準工業地域など】 ○住宅と工業が共存できる住環境と操業環境の維持、保全を図る。</p> <p>新産業集積ゾーン【日立南太田IC周辺、日立港区後背地】 ○広域交通の利便性、日立港区のポテンシャル、既存産業の立地をいかし、新たに産業の集積を検討する。</p> |
| 交流系ゾーン |
| <p>公園・緑地ゾーン【池の川総合公園、十王パノラマ公園周辺、折笠スポーツ広場、なぎさ公園など】 ○市街地の緑の空間として、幅広い年齢層が身近に交流できる魅力ある憩いの拠点形成を図る。</p> |
| 観光・レクリエーション系ゾーン |
| <p>広域集客ゾーン【鶴の岬、公設市場跡地、かみね公園、道の駅】 ○観光・レジャー、娯楽などの地域資源をいかし、求心性を高めて、魅力を外に向けて発信し、広域集客力のアップによる交流の促進を図る。</p> <p>地域資源活用ゾーン【小木津山自然公園、助川山市民の森など】 ○海や山の自然、景観などの地域資源をいかし、魅力の向上による交流の促進を図る。</p> <p>海の活用ゾーン【各海水浴場周辺】 ○各海水浴場の特性と、点在する地域資源を活用し、海水浴場周辺一体で海の魅力を感じるエリアの創出を図る。</p> |
| 自然系ゾーン |
| <p>農地集落ゾーン【市街化調整区域】 ○農業生産環境の維持や集落の保全を図る。</p> <p>山林自然環境ゾーン【国有林など】 ○緑豊かな山林の継承を図る。</p> |

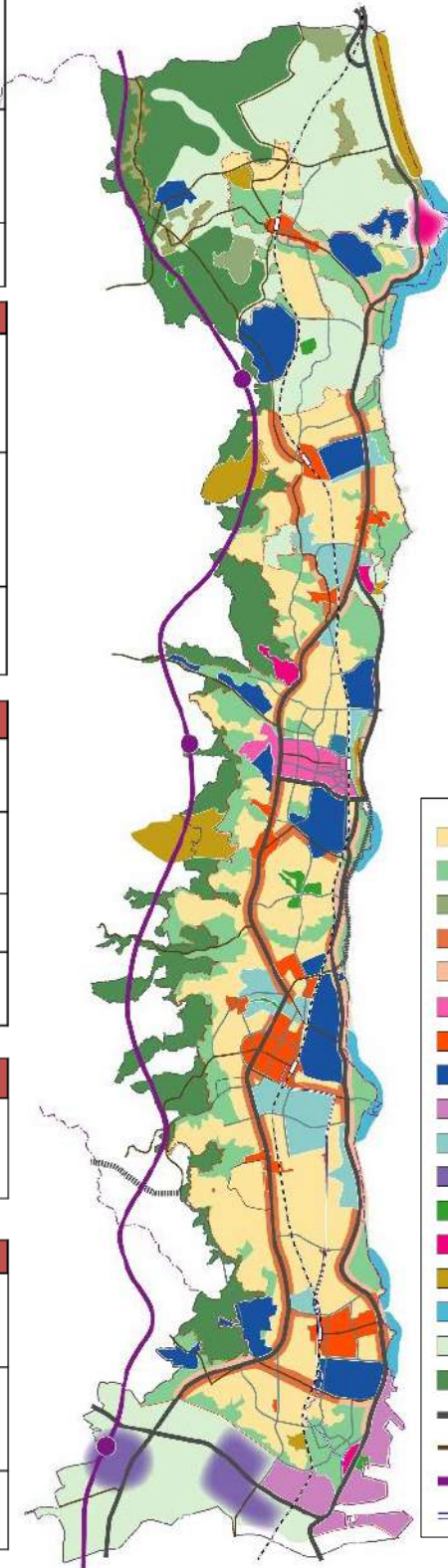


図 2-2-4 土地利用ゾーニング図
(日立市都市計画マスタープラン)

■ 地域別構想の位置付け

地域別構想は、全体構想との整合を図りつつ、地域特性（現状・実情）を踏まえて地区の課題やまちづくりの方針を示し、地域ごとの将来のあるべき姿を示すものです。

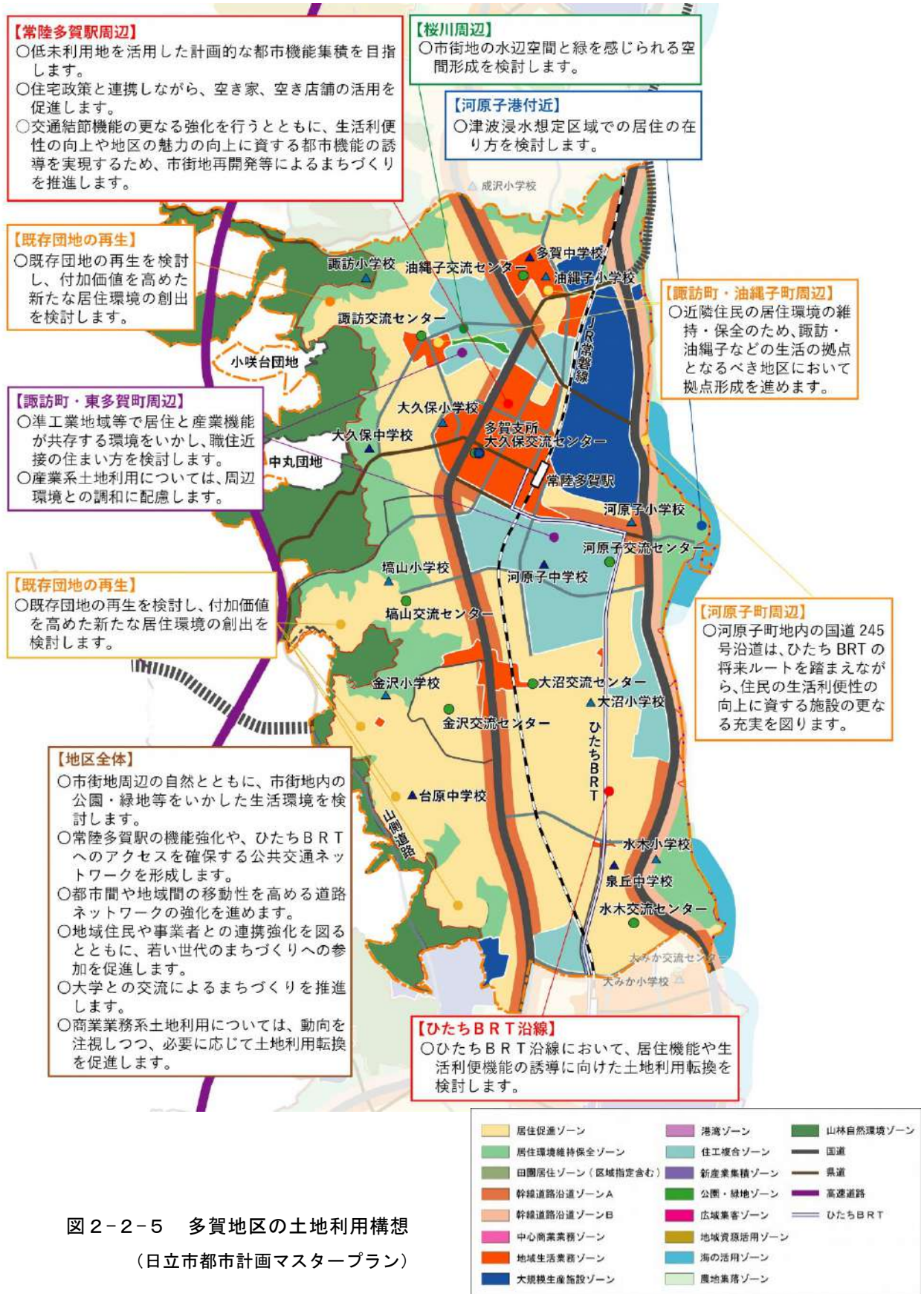


図2-2-5 多賀地区の土地利用構想
(日立市都市計画マスタープラン)

(3) 日立市立地適正化計画（令和元年度）における常陸多賀地区の位置付け

立地適正化計画制度に基づき、本市が令和元年度に策定した日立市立地適正化計画では、都市計画マスタープランに掲げる「コンパクトで機能的なまちづくり」、「惹きつける力のあるまちづくり」という基本理念を踏まえ、目標とする「コンパクト・プラス・ネットワーク」の将来都市像を達成するため、「まちの資産の有効な利活用」など以下の3つの基本方針を定め、より具体的な計画の推進に取り組むこととしています。

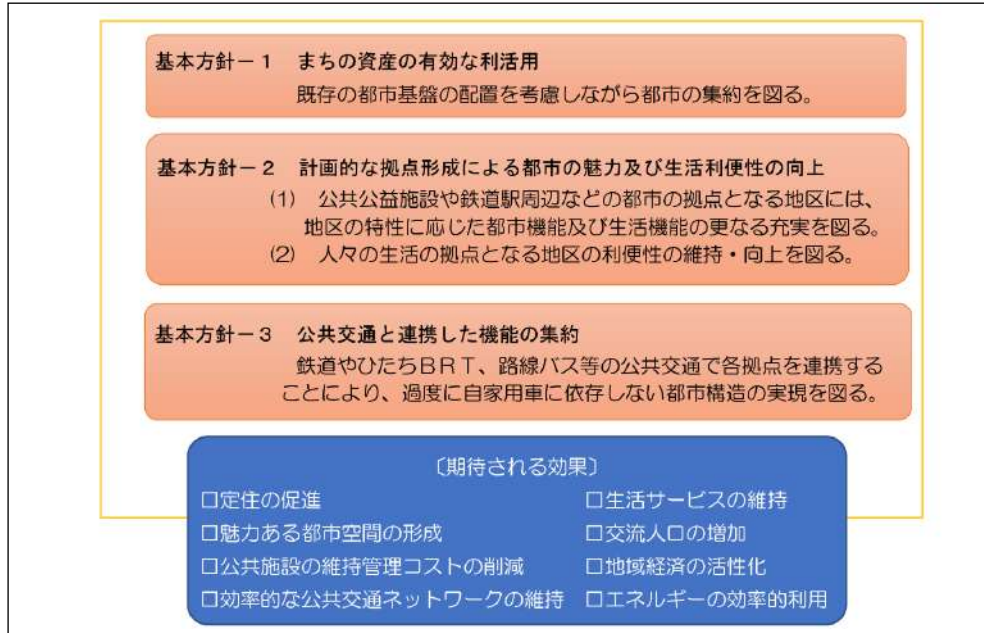


図2-2-6 立地適正化計画基本方針（日立市適正化計画）

■ 基本方針を踏まえた「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現

都市計画マスタープランや本計画の基本方針等を踏まえ、市内各地に都市の拠点と生活の拠点を定め、拠点間を公共交通でつなぎ、「コンパクト・プラス・ネットワーク」による多極ネットワーク型コンパクトシティを将来の都市構造の基本とします。

具体的には、鉄道駅などの周辺で、現に都市機能及び生活機能が一定程度集積している都市拠点型の区域と、区画整理や開発行為等により計画的に整備された市街地で、その周辺に中小規模の商業施設や医療施設が集約している地域の生活拠点となっている区域をひたちBRTやバス路線でつなぎ、移動利便性の高い都市の構造を目指します。

あわせて、これらの拠点周辺にある公共交通利便性が高い地域や、都市基盤整備が整った住環境を有する地域には、積極的に居住を誘導していきます。



図2-2-7 コンパクト・プラス・ネットワークによる将来のまちのイメージ（日立市立地適正化計画）

また、立地適正化計画では、工業用地を除く本計画の対象区域全体に「居住誘導区域」を設定するとともに、鉄道駅周辺のにぎわいや、交流創出のほか、交通結節点としての機能強化に配慮した「都市機能誘導区域（地域生活業務拠点）」を設定しており、本地区は、駅周辺の既存の都市機能の集積をいかすとともに、周辺の居住地域の核としての役割を担っています。

- 居住誘導区域：人口減少の中にあっても一定エリアにおいて人口密度を維持することで、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるように、居住を誘導する区域。
- 都市機能誘導区域：商業・医療・福祉等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導・集約することにより、各種サービスの効率的な提供を図る区域。

■ 多賀地区における都市機能誘導区域の考え方

| 地域名 | 都市計画マスタープランでの地区の方向性 | 都市機能誘導区域の考え方 |
|------|--|---|
| 多賀地区 | <ul style="list-style-type: none"> ○本庁地区に次ぐ市の中心的な地区として、常陸多賀駅周辺は、低未利用地を活用した計画的な都市機能集積を目指します。 ○常陸多賀駅周辺では、交通結節機能の更なる強化を行うとともに、生活利便性や魅力向上に資する都市機能の誘導を図ります。 ○近隣住民の居住環境の維持・保全のため、諏訪・油繩子などの生活の拠点となるべき地区において拠点形成を進めます。 ○ひたちBRT沿線において、居住機能や生活利便機能の誘導に向けた土地利用転換を検討します。 | <p>常陸多賀駅周辺は、鉄道駅周辺のにぎわいや、交流の創出のほか、交通結節点としての機能強化に配慮した都市機能誘導区域を設定します。</p> <p>また、諏訪・油繩子などの地区では、各種施設の配置や周辺住宅地の生活利便性等を考慮した都市機能誘導区域を設定します。</p> <p>併せて、ひたちBRT沿線の大沼や水木などの地区においては、公共交通の利便性をいかしたまちづくりを推進するため、旧日立電鉄線の駅周辺での拠点形成を目指します。</p> |

■ 多賀地区における都市機能誘導区域の配置

| 地区 | 地区名 | 拠点の役割 |
|----|-----------|--|
| 多賀 | 常陸多賀駅周辺地区 | ○日立駅に次ぐ都市の拠点として、高い交通利便性をいかし、にぎわいの創出や交流の拡大、多賀地区における日常生活の支援など、多賀地区の核として多様な役割を担います。 |
| | 諏訪地区 | ○幹線道路沿道の生活利便施設の集積をいかし、住宅地に近接する場所で、日常生活を支援する拠点としての役割を担います。 |
| | 油繩子地区 | ○幹線道路沿道の生活利便施設の集積をいかし、住宅地に近接する場所で、日常生活を支援する拠点としての役割を担います。 |
| | 金沢地区 | ○幹線道路沿道の生活利便施設の集積をいかし、住宅地に近接する場所で、日常生活を支援する拠点としての役割を担います。 |
| | 金沢団地地区 | ○金沢団地等、周辺に位置する住宅団地の生活を支える拠点として、生活に密着したサービスを提供する役割を担います。 |
| | 大沼地区 | ○公共交通利便性の高い、ひたちBRT沿線での生活を支える新たな拠点として、生活に密着したサービスを提供する役割を担います。 |
| | 水木地区 | ○公共交通利便性の高い、ひたちBRT沿線での生活を支える新たな拠点として、生活に密着したサービスを提供する役割を担います。 |

■ 常陸多賀地区の区域設定状況

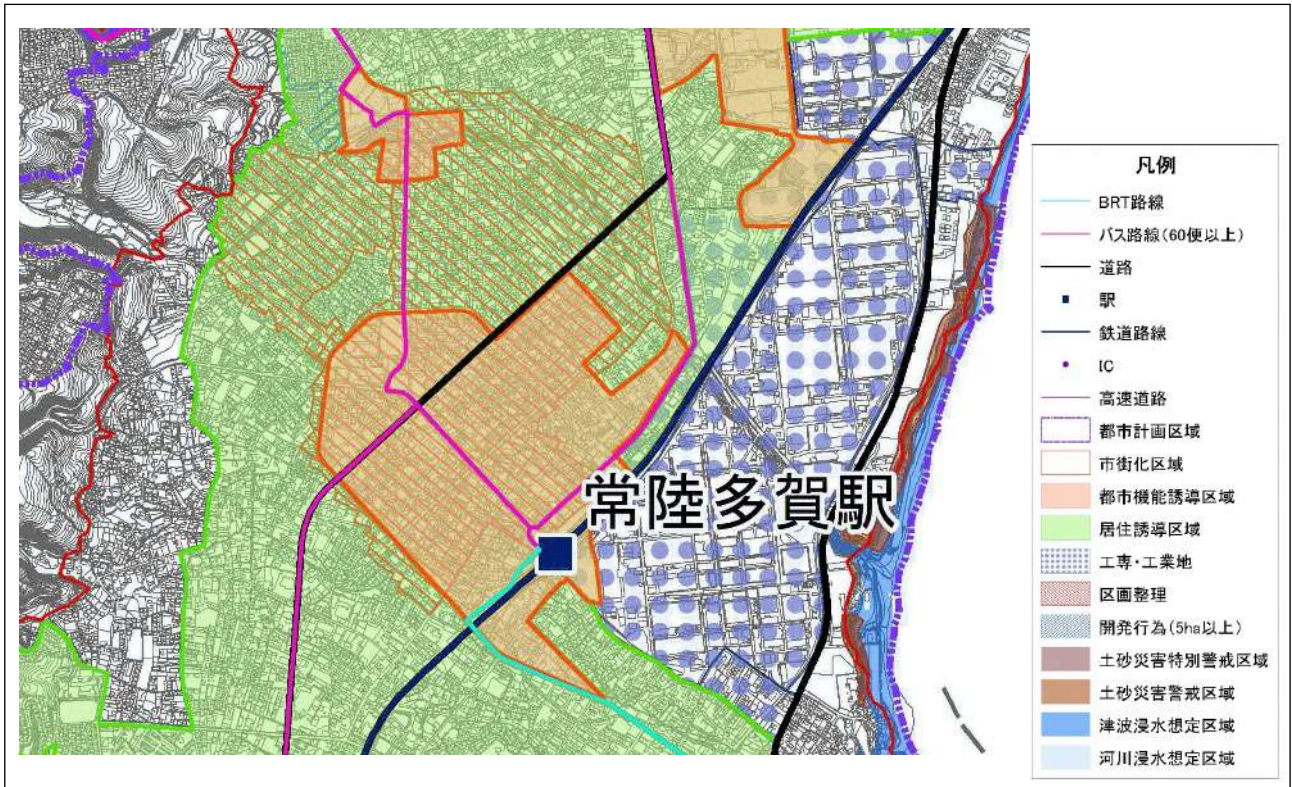
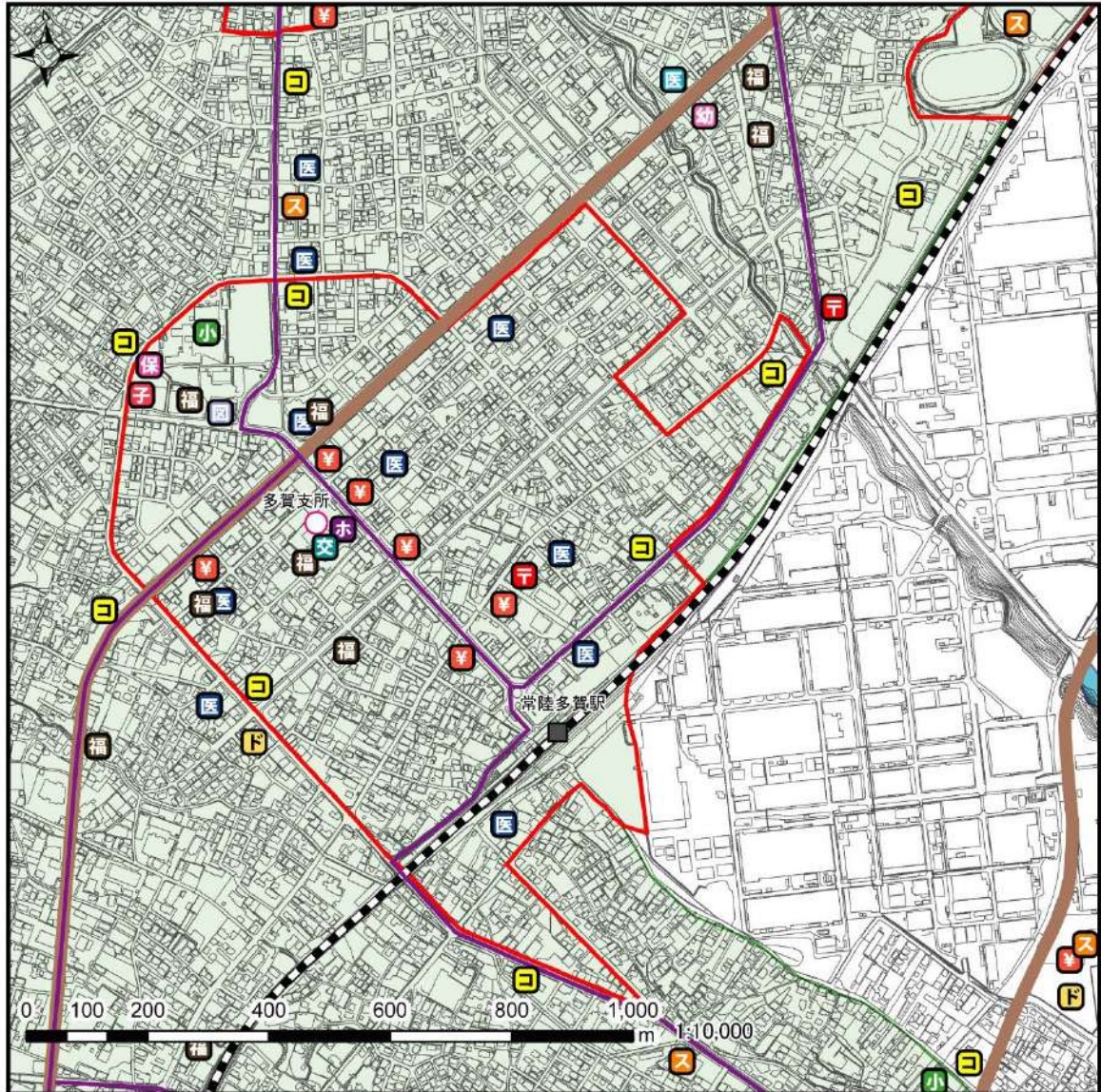


図 2-2-8 常陸多賀地区における居住誘導区域及び都市機能誘導区域の配置（日立市立地適正化計画）



- 都市機能誘導区域 4 - 常陸多賀駅周辺地区 -

凡例

| 区域 | 医療機能 | 商業機能 | 教育・文化機能 |
|-------------|------------|------------|----------|
| 市街化区域 | 医療施設（病院） | スーパーマーケット | 図書館・博物館 |
| 都市機能誘導区域 | 医療施設（診療所） | コンビニエンスストア | コンサートホール |
| 居住誘導区域 | | ドラッグストア | 高等学校 |
| 鉄道 | 福祉機能 | 金融機能 | 専門・専修学校 |
| 鉄道駅・路線 | 高齢者福祉施設 | 郵便局 | 小学校 |
| バス | 地域包括支援センター | 金融機関 | 中学校 |
| バス路線（60便以上） | 子育て支援機能 | 行政機能 | 特別支援学校 |
| 道路 | 保育園 | 市役所 | |
| 国道 | 幼稚園 | 支所 | |
| 災害区域 | 認定こども園 | 交流センター | |
| 土砂災害警戒区域 | 子育て支援・交流施設 | | |
| 津波浸水想定区域 | | | |
| 河川浸水想定区域 | | | |

図 2-2-9 都市機能誘導区域詳細図【常陸多賀駅周辺地区】（日立市立地適正化計画）

(4) ひたちBRTまちづくり計画（平成26年策定）

ひたちBRTは、平成25年3月に第1期区間として、「大甕駅～おさかなセンター」で運行が開始され、その後、平成30年3月に第2期区間「大甕駅～常陸多賀駅」が運行を開始し、平成31年4月からは「河原子停留所～おさかなセンター」の区間が専用道路で結ばれました。

ひたちBRTを活かしたまちづくりの基本方針を定めた「ひたちBRTまちづくり計画」では、ひたちBRTを基軸とした市街地のあり方や、その実現に向けた施策の考え方が示されているほか、常陸多賀駅から日立駅周辺への延伸ルート（第3期区間の基本ルート（案））が示されており、本市では現在、基本ルート案を基に、第3期区間整備の具体化に向けた延伸ルートの精査・検討を行っています。

■ まちづくりの基本方針

まちづくりの目標を実現するため、「形としての市街地のあり方（まちの骨格）」と、「その骨格をどのように形成するか（施策の考え方）」について、基本方針を設定します。

① まちの骨格に関する方針

まちの骨格は、多様な施設が集積し、多くの人が集まって活動が行われる「拠点」と、主な交通軸に沿って形成される「活動軸」の2つの観点から形成します。

ア 拠点の設定

既存施設や都市基盤の集積を有効活用し、市民が日常的に利用する「都市的サービス機能」の立地誘導や機能強化を集約的に図る場所として、「拠点」を形成し、都市拠点・サブ拠点・ミニ交通拠点の3種類を階層的に設定します。

特に都市拠点においては、日常生活の用をこなすだけでなく街に滞在し、楽しんで時間を消費できる場の提供を目指します。

イ 活動軸の設定

市南部の市街地は南北に細長く、その中に国道6号、245号の主要幹線と中央線・通勤道路・（仮）大甕水木連絡道路の3本の交通軸が形成されています。交通軸とその沿道エリアを「活動軸」として設定します。

■ 施策の考え方に関する方針

まちの骨格の実現に向けて、個別施策に展開していくための基本的な考え方を示します。

ア 都市機能・居住機能に関する方針

○ひたちBRTなど公共交通でアクセスしやすく、多様な施設が集積した「拠点」を形成する。

○ひたちBRT沿線には公共交通の利便性を確保するため、利用者となる定住人口の密度を維持する。

- ・拠点等への生活利便施設の集積
- ・集合住宅の立地誘導
- ・沿線への住み替え支援
- ・歩きたくなる歩行環境の形成
- ・災害対策や都市基盤の充実

イ 交通基盤に関する方針

○目的に応じてメリハリを付けた公共交通サービスに再構築する。

ひたちBRTには、主要な拠点へのアクセスなど幹線機能を担わせる。

- ・まちづくりと連携した公共交通ネットワークの再編
- ・ひたちBRTの日立駅周辺延伸
- ・交通結節点の整備

ウ ライフスタイルに関する方針

○自動車に過度に頼らずに日々の生活を送るライフスタイルを定着させる。

- ・沿線ブランドの確立
- ・公共交通利用を促す働きかけ

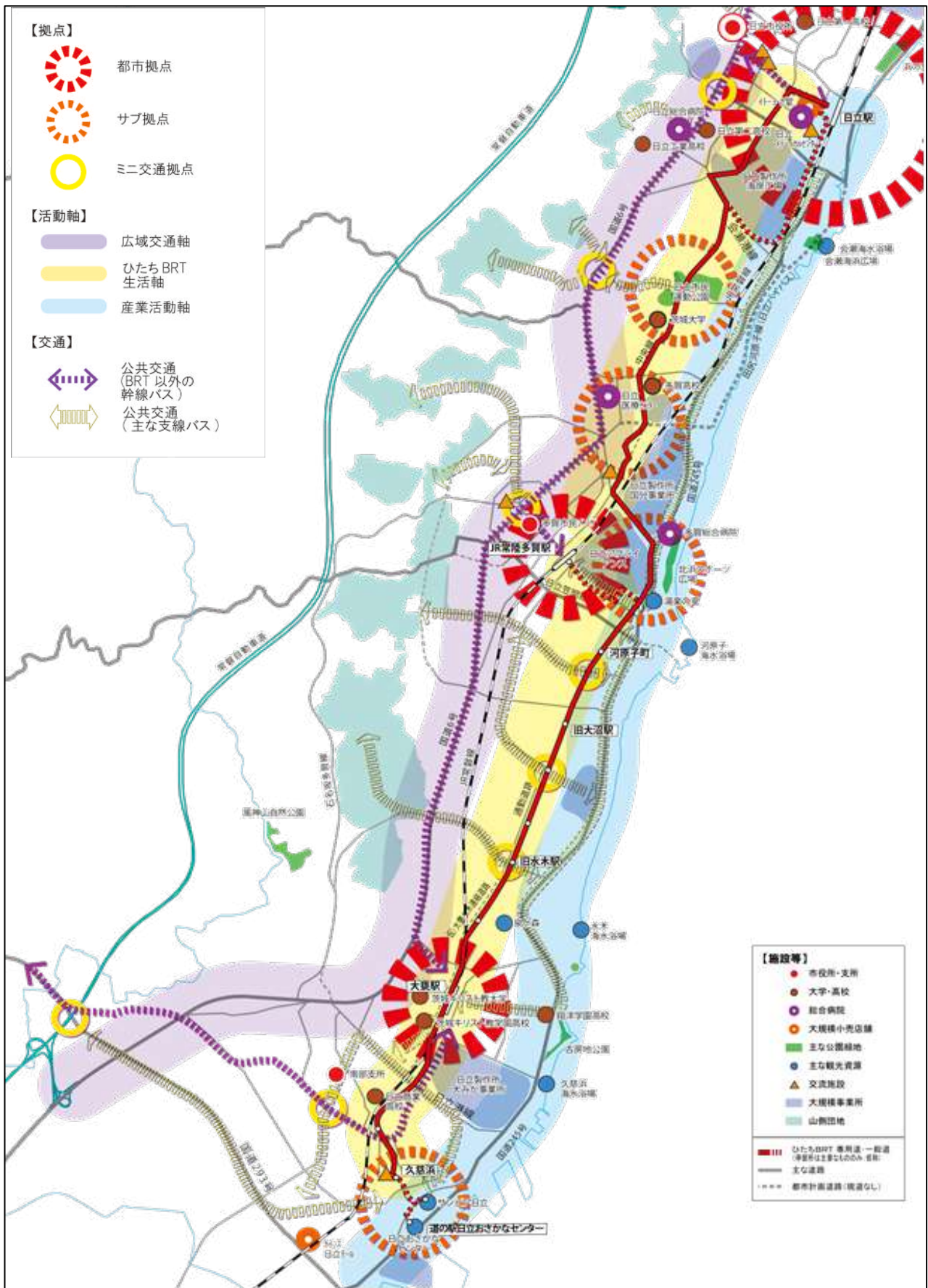


図2-2-10 まちの骨格（拠点と活動軸）の配置（ひたちBRTまちづくり計画）

■ 常陸多賀駅からの北進ルートについて

ア ひたちBRTの整備経過

平成 25 年 3 月に第 1 期区間（おさかなセンターから大甕駅東口までの約 3.2 キロメートル）で運行を開始した『ひたちBRT』は、平成 29 年度に更なる利便性向上のため、第 2 期区間（大甕駅西口から常陸多賀駅西口までの約 6.2 キロメートル）の整備を行いました。

- ・ JR 大甕駅西口から常陸多賀駅までの約 6.2 キロメートル
- ・ JR 大甕駅前の停留所は、東口から西口に変更
- ・ 全幅 7.5 メートル（歩道：3.5m、路側帯：片側 0.5m、BRT 専用路：3.0m）

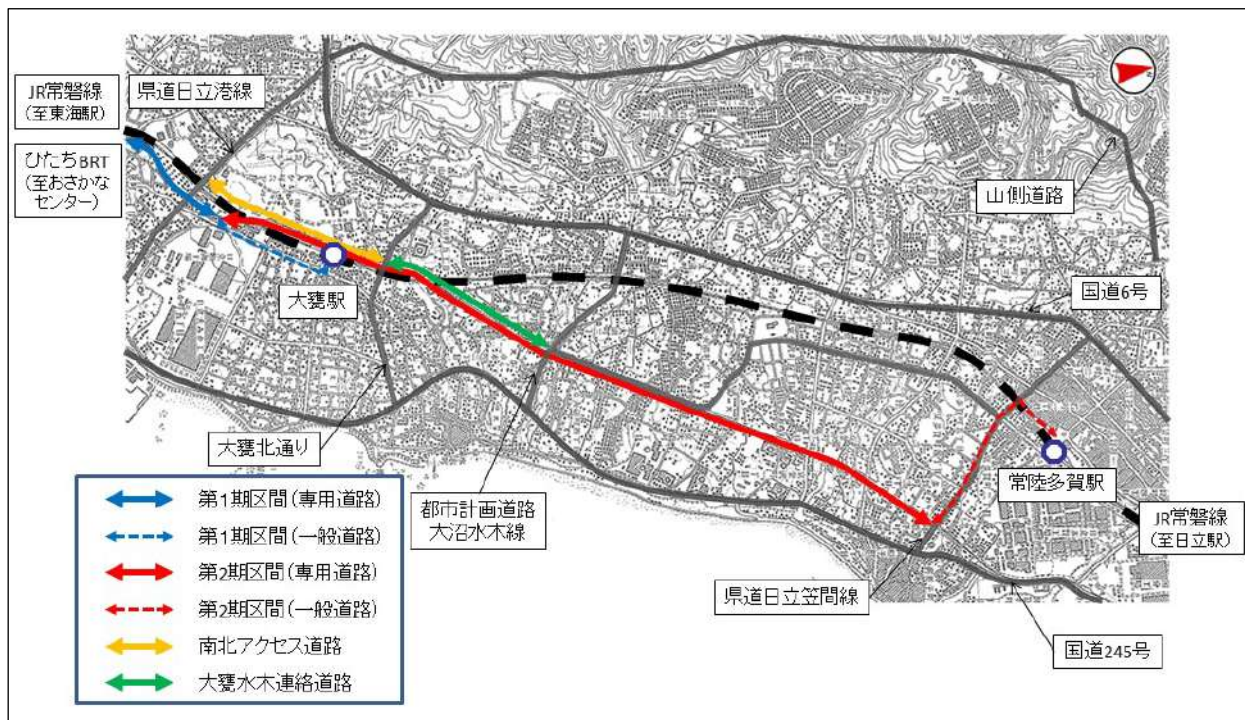


図 2-2-11 ひたちBRT概要図（大甕駅～常陸多賀駅間）

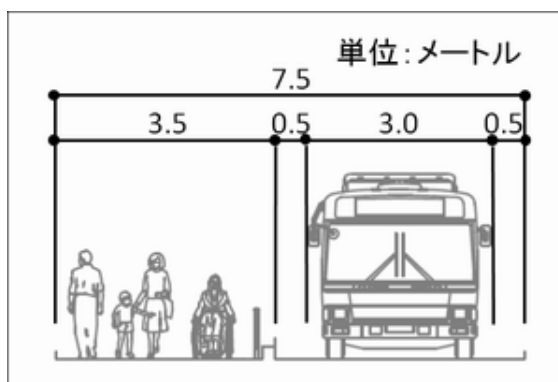


図 2-2-12 ひたちBRT標準断面図

イ 常陸多賀駅への乗入れ、北進ルートについて

常陸多賀駅周辺における現在の運行ルートは、河原子停留所（下図①）から県道日立笠間線を經由して駅西口に接続しています。第3期区間の整備に向けては、ひたちBRTの持つ定時性・速達性を活かす観点や、沿道に立地する施設などを踏まえた利用者利便性の観点から、駅東口への乗入れとしながら北進させるルートを基本に検討が進められています。（下図①～②～③のルート）

そのため、常陸多賀駅では駅東口における円滑な乗入れルートの確保や乗換え機能の強化など、交通結節点としての機能強化が求められています。

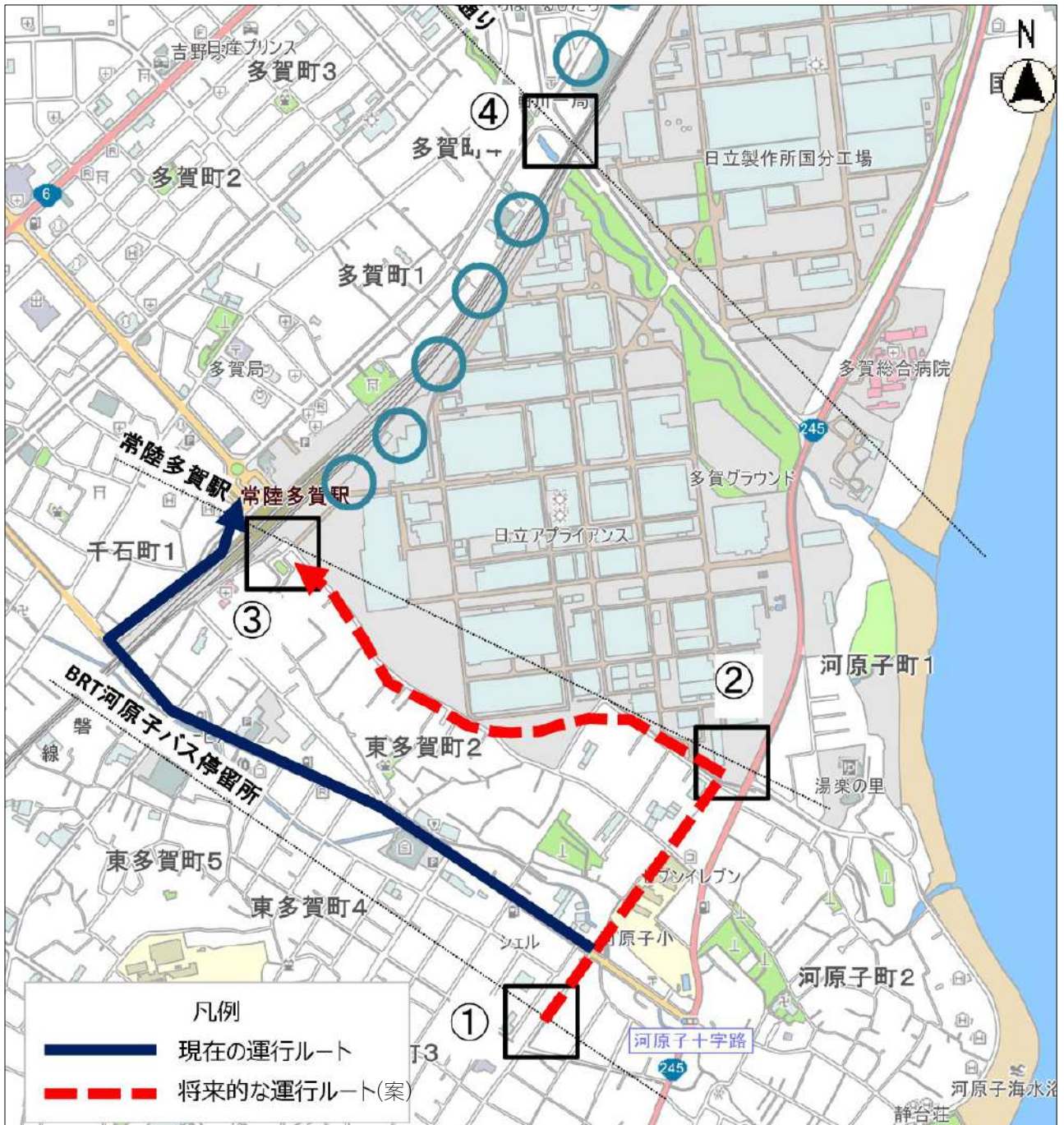


図 2-2-13 常陸多賀駅への乗入れルート(案)

3 常陸多賀駅周辺地区の現状

(1) 人口等の推移

多賀（中部）支所管内における人口は、令和元年10月1日時点で6万2,366人、世帯数は2万8,109世帯となっており、市内7管内のうち、もっとも多くの人を有する地区となっています。

しかし、近年の管内人口推移では、過去20年間で人口が約15%減少しており、本市全体と同様に、管内においても人口減少が進んでいます。また、1世帯当たりの平均人員は2.64人から2.21人に減少しており、少子化や単独世帯の増加が進んでいることが推察されます。

| 管内別常住人口（令和元年10月1日時点） | | | | | | | |
|----------------------|-----------------------|-----------|-----------------------|-----------|-----------------------|-----------|------------------------|
| 本庁 | 43,289人 (20,857世帯) | 多賀 | 62,366人 (28,109世帯) | 南部 | 23,602人 (10,578世帯) | 日高 | 22,834人 (9,509世帯) |
| 豊浦 | 9,410人 (3,676世帯) | 西部 | 1,110人 (465世帯) | 十王 | 13,458人 (5,143世帯) | 合計 | 176,069人 (78,337世帯) |

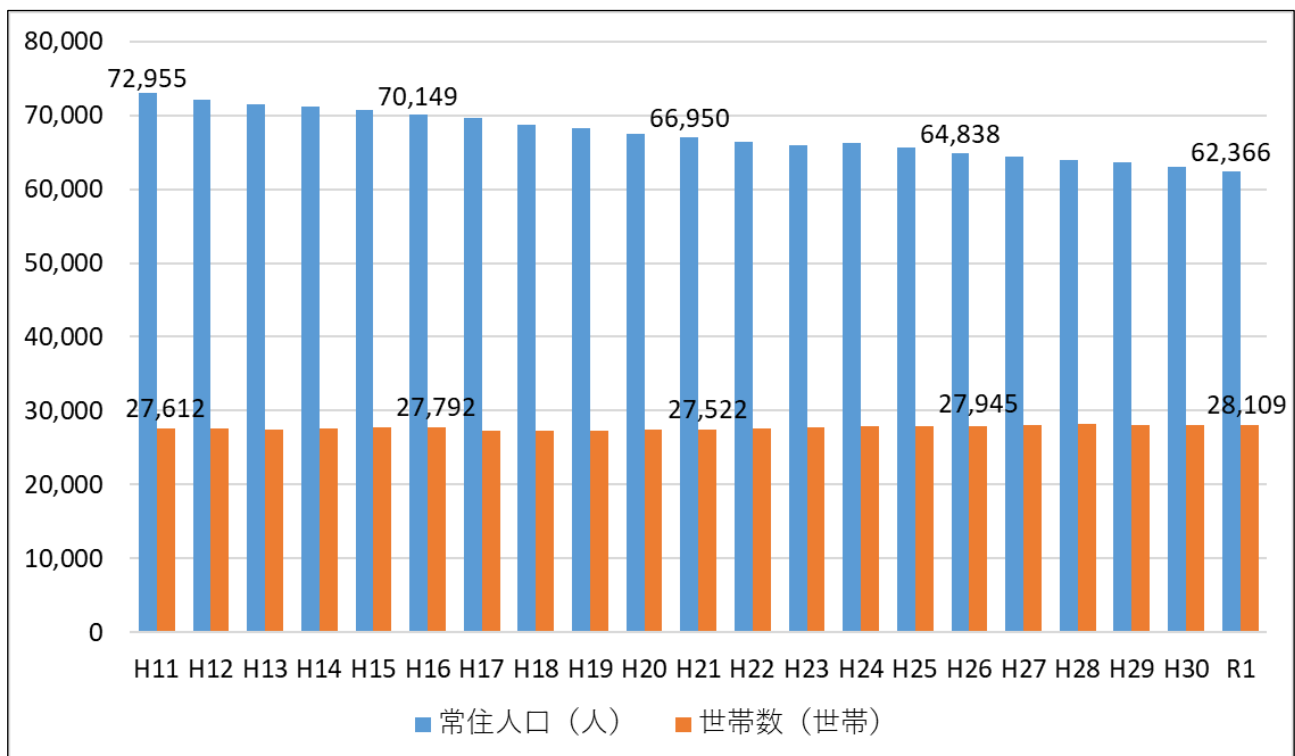


図2-3-1 多賀支所管内における定住人口の推移

また、年齢別人口は年少人口（0～14歳）と生産人口（15～64歳）の割合が減少傾向を示す一方で、老年人口（65歳以上）は増加傾向を示し、平成27年では人口の約3割を高齢者が占めています。5歳階級人口の比較図からも10年前（平成17年）と比べ平成27年では少子化、高齢化が進行していることがわかります。



図2-3-2 年齢別人口の推移 出典) 国勢調査

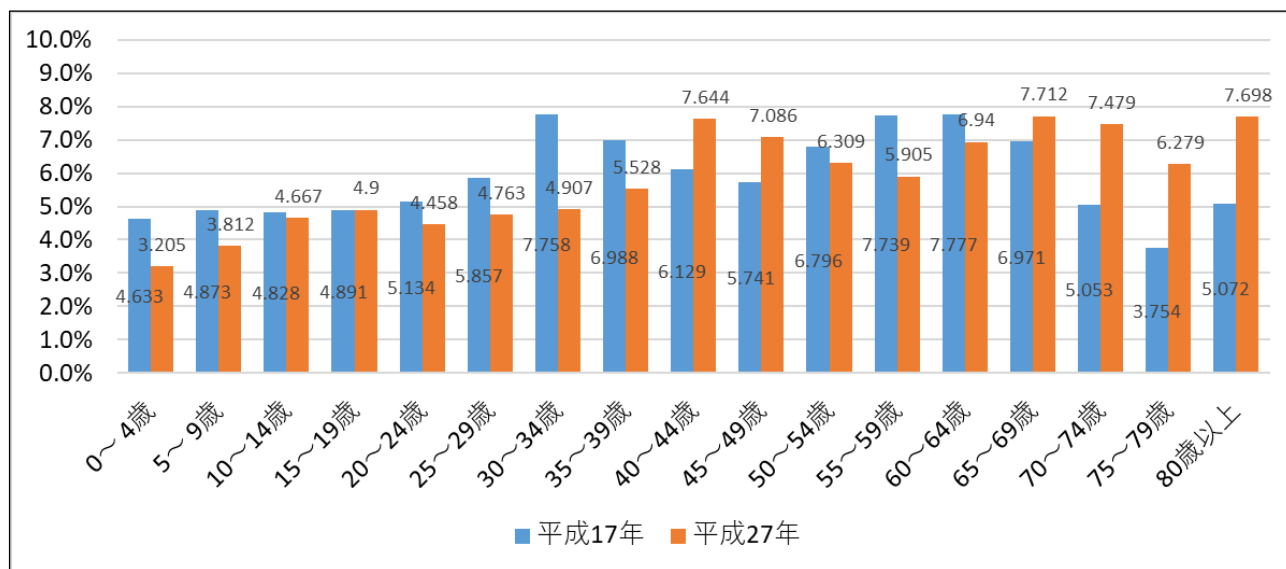


図2-3-3 5歳階級人口の比較 出典) 国勢調査

下表は住民基本台帳を基に、20年前（平成11年）と現在の常陸多賀駅周辺地区（主要な町丁目を抽出）で人口を比較したのですが、人口が減少している状況がみられます。また、全体として世帯数は微増しており、特に多賀町1・2丁目での増加が見られるのは、マンションなど共同住宅の立地が進んだものと推察されます。

| 町丁目 | 人口（単位：人） | | 世帯数（単位：世帯） | |
|---------|----------|---------------|------------|--------------|
| | 平成11年 | 令和元年（H31年） | 平成11年 | 令和元年（H31年） |
| 多賀1・2丁目 | 1,259 | 1,087(△13.6%) | 533 | 598(+12.1%) |
| 千石1・2丁目 | 973 | 717(△26.3%) | 375 | 370(△1.3%) |
| 東多賀2丁目 | 952 | 813(△14.6%) | 410 | 409(△0.2%) |
| 小計 | 3,184 | 2,617(△17.8%) | 1,318 | 1,377(+4.4%) |

| | |
|----|---|
| 課題 | ○将来にわたって、日常生活に必要な医療・福祉・子育て支援・商業等のサービスを持続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。 |
|----|---|

(2) 土地利用の現状

ア 地形

本地区は、一般的に駅の徒歩圏と言われる、駅を中心とした概ね 800 メートルの範囲を対象としており、その東西は河原子小学校西側の旧日立電鉄線の線路跡地から大久保小学校まで、南北は河原子中学校から 2 級河川桜川までが概ねの範囲となります。

地区の地形は山側から海側に向かって緩やかに下っており、地区西端付近の「おおくぼ児童公園」の標高が 47m、「西口駅前広場」が 30m、地区東端付近の「河原子十字路口交差点（県道日立笠間線と国道 245 号との交差点）」が 12m であり、約 1.8km の間で 35m の高低差があります。

また、駅東口の交通広場付近（標高 35m）の地形は馬の背形状になっており、広場周辺のパーク&ライド駐車場や企業の大規模事業所敷地とは約 6 m の高低差があります。

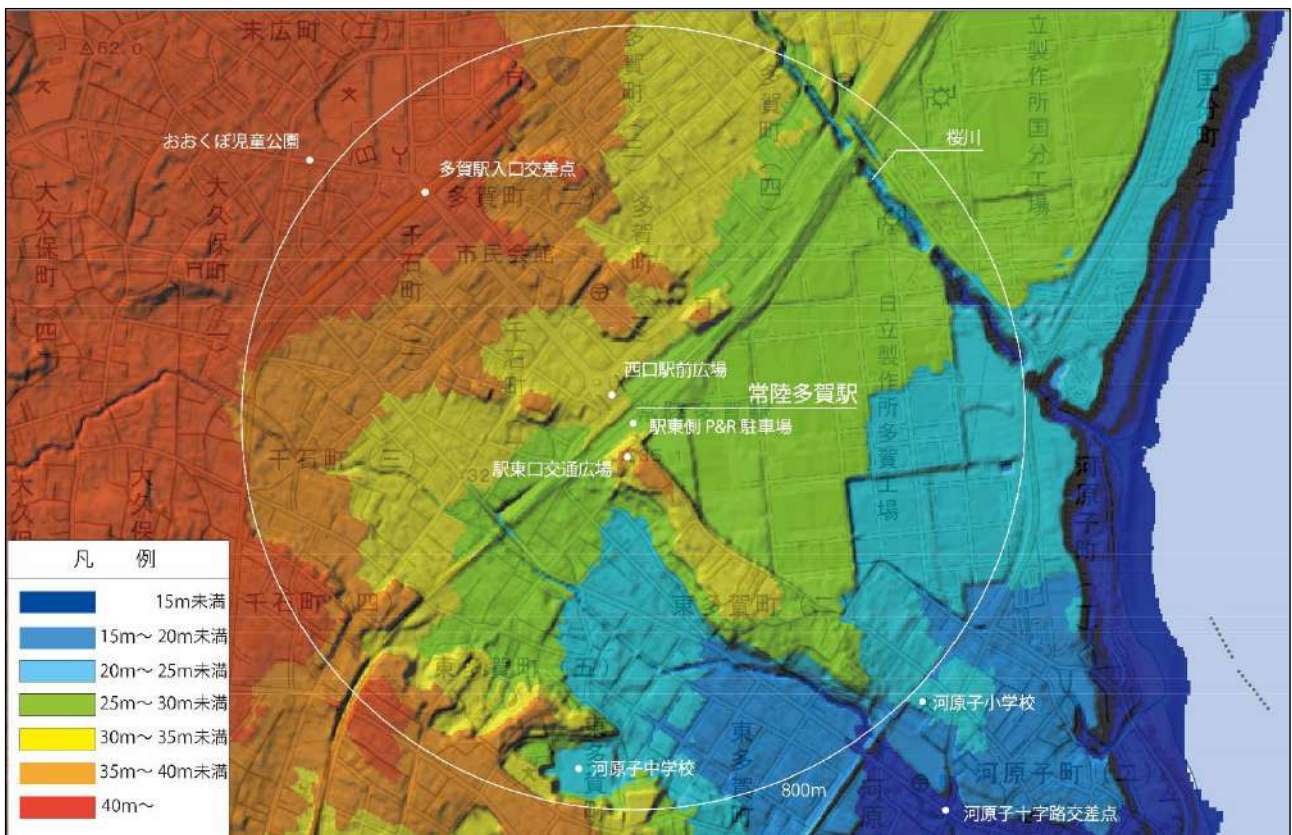


図 2-3-4 常陸多賀地区標高図 出典) 国土地理院ウェブサイト

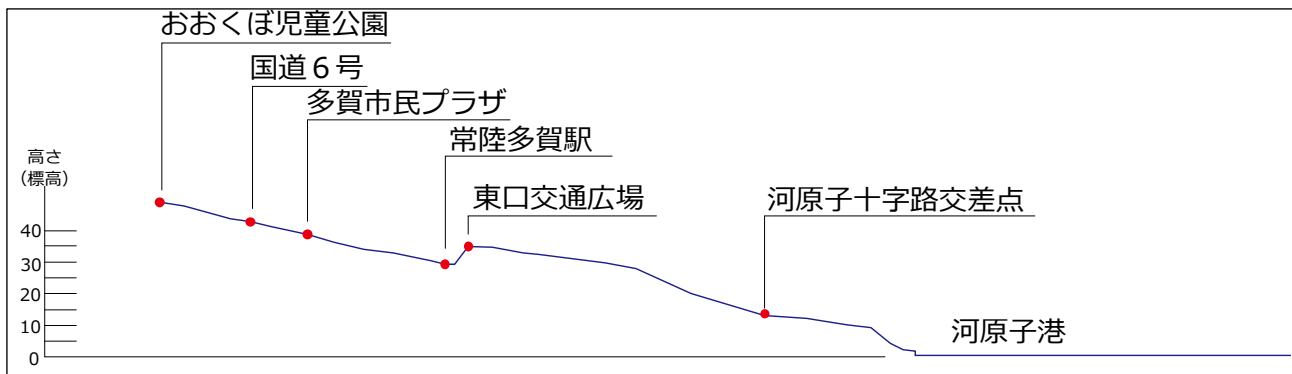


図 2-3-5 常陸多賀地区概略断面図

イ 用途指定の状況

本地区では、多賀土地区画整理事業（112.2ha、S16～S51年、茨城県施行）などによって基盤整備が行われ、市街地が形成されてきました。

市街地内の土地利用は、駅西側の常陸多賀停車場線（県道290号線、通称：よかっぺ通り）と国道6号沿道が「商業地域」、その周辺は「住居系用途地域」に指定されており、駅の東側は「工業系用途地域」と「住居系用途地域」に指定されています。

本地区はこれらの用途指定によって、駅を中心に「住居」、「商業」、「工業」などの土地利用が適切に区分されており、地区の中で「住まい」や「学び」、「買物」、「仕事」などの生活が完結できるエリアとなっています。

線路の東西に形成された市街地は、線路が緩衝帯の役割を果たすことで、「商業」や「工業」などの異なる土地利用が成立していますが、一方で、縦断する鉄道網に沿って市街地が形成されているという観点からは、線路東西の円滑な移動や、市街地間の連携などの課題を有していると言えます。

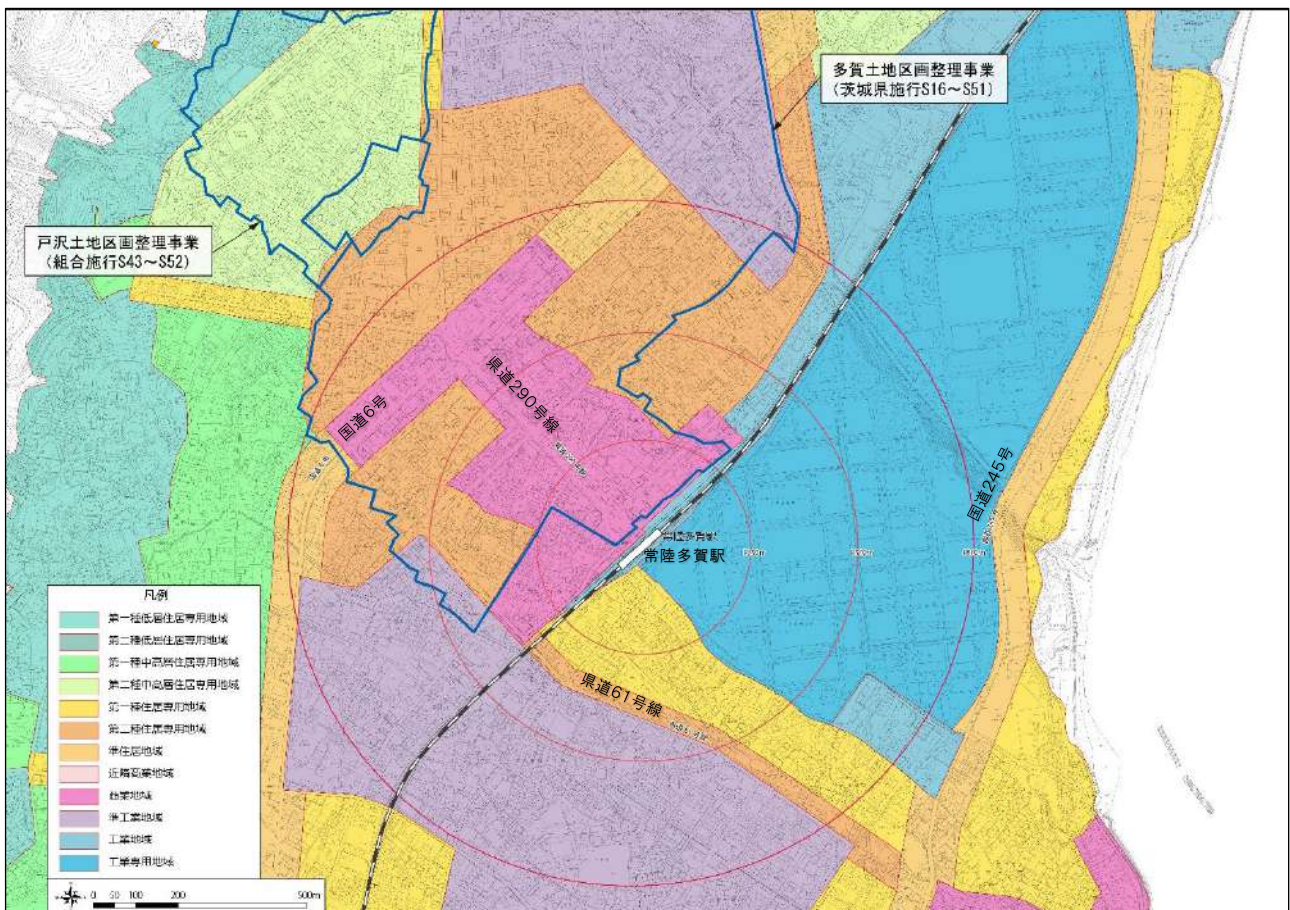


図2-3-6 常陸多賀駅周辺地区 用途地域図

ウ 土地利用状況

国道6号と常陸多賀停車場線の沿道を中心に小規模な建物の商業用地が集積しており、駅東側は大規模な事業所用地となっています。平成9年時点の状況と比較すると、駅西側エリアの商業用地の密度が低下し、空き地や駐車場などの低未利用地が増加している状況が見受けられます。

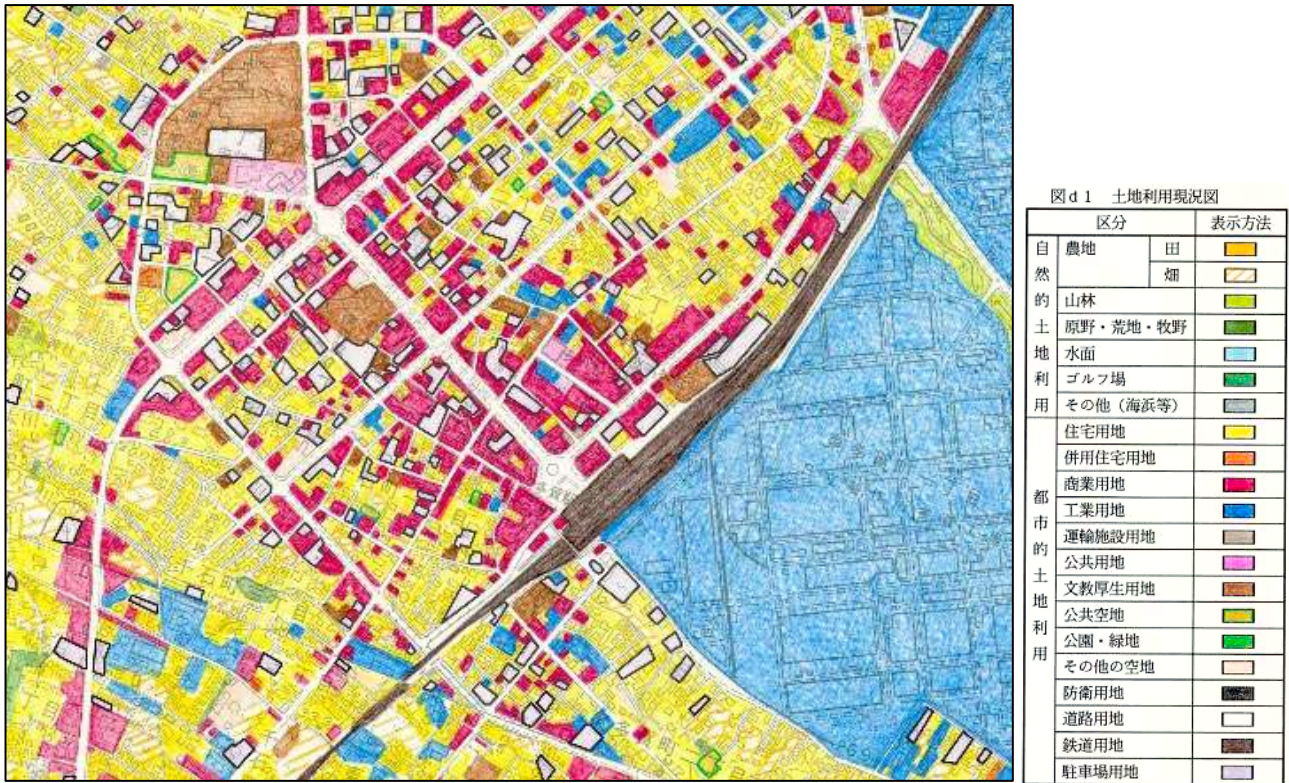


図 2-3-7 土地利用現況図【平成9年】



図 2-3-8 土地利用現況図【平成27年】



図 2-3-9 建物用途現況図【平成 9 年】

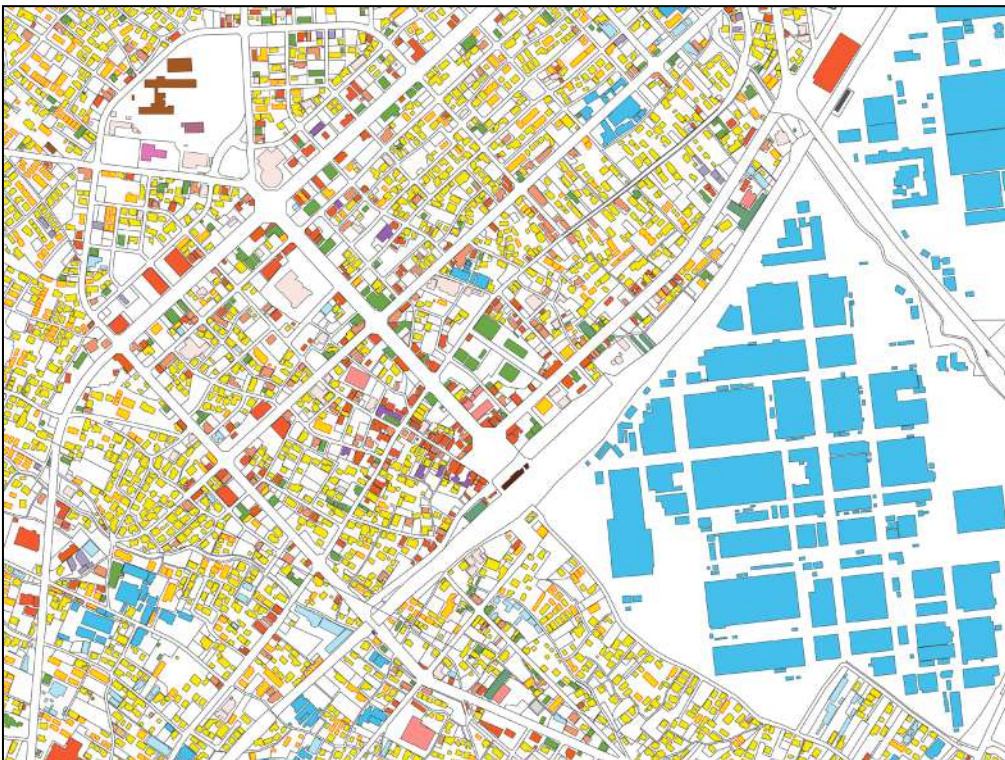


図 2-3-10 建物用途現況図【平成 27 年】

| 区分 | 表示方法 |
|-------------|----------------|
| 1 住宅 | [Yellow] |
| 2 共同住宅 | [Orange] |
| 3 併用住宅(1) | [Light Orange] |
| 4 併用住宅(2) | [Light Yellow] |
| 5 官公庁施設 | [Purple] |
| 6 文教厚生施設(1) | [Brown] |
| 7 文教厚生施設(2) | [Light Brown] |
| 8 文教厚生施設(3) | [Dark Brown] |
| 9 観光施設 | [Green] |
| 10 業務施設 | [Yellow] |
| 11 商業施設(1) | [Red] |
| 12 商業施設(2) | [Orange] |
| 13 商業施設(3) | [Light Orange] |
| 14 商業施設(4) | [Pink] |
| 15 商業施設(5) | [Light Pink] |
| 16 商業施設(6) | [Light Yellow] |
| 17 問屋・卸売施設 | [Light Green] |
| 18 宿泊施設 | [Purple] |
| 19 遊技施設 | [Red] |
| 20 娯楽施設 | [Pink] |
| 21 運輸施設 | [Dark Brown] |
| 22 倉庫施設 | [Light Grey] |
| 23 自動車庫 | [Green] |
| 24 重化学工業施設 | [Blue] |
| 25 軽工業施設 | [Light Blue] |
| 26 サービス工業施設 | [Light Blue] |
| 27 自動車修理工場 | [Purple] |
| 28 家内工業施設 | [Light Grey] |
| 29 農漁業施設 | [Light Green] |
| 30 その他の施設 | [Dark Grey] |
| 複合建物 | ・ |
| 市街化区域 | [Blue Line] |
| 市街化区域拡大予定区域 | [Dotted Line] |

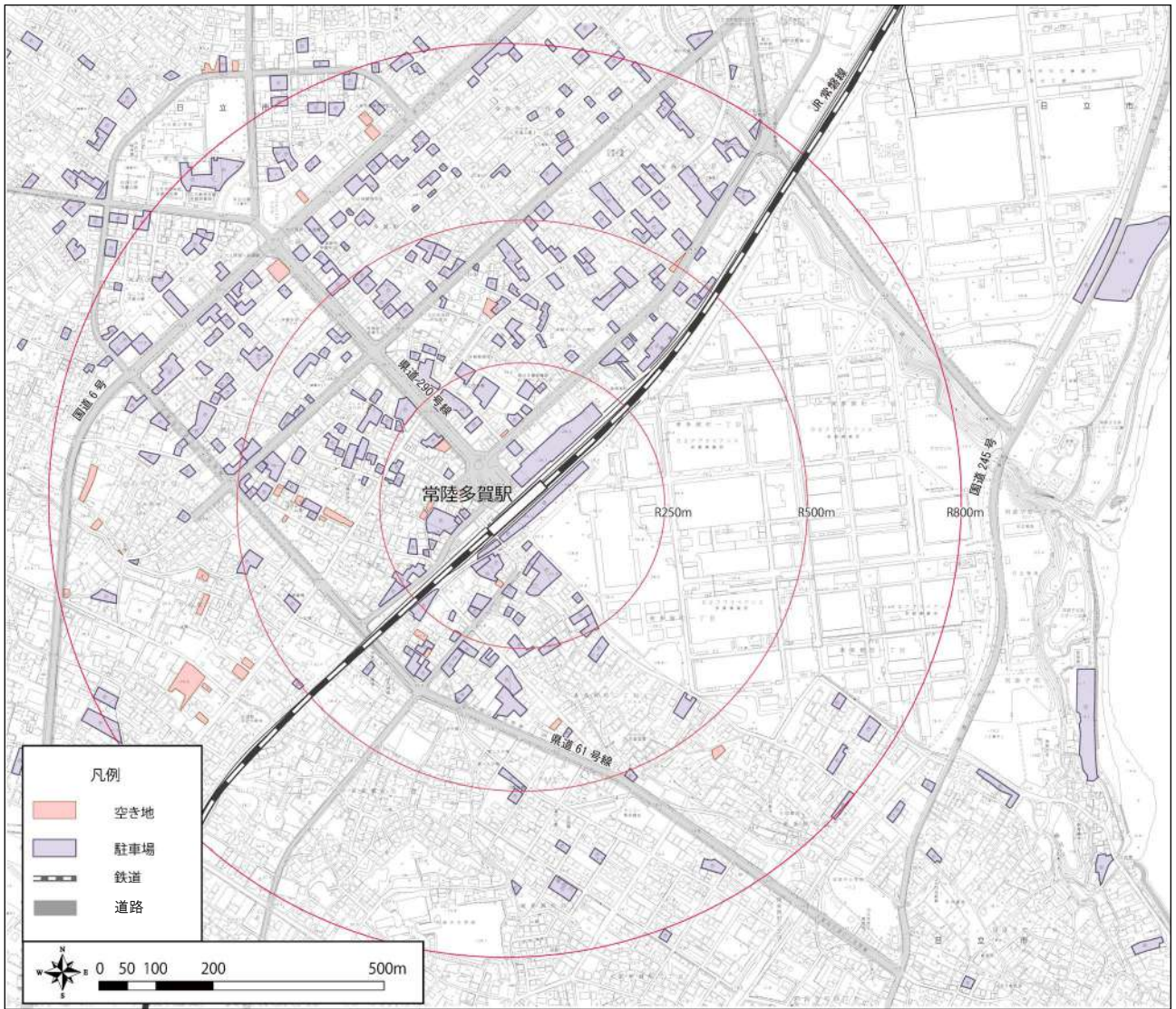


图 2-3-11 駐車場・空地状況图

エ 地価の現状

常陸多賀駅周辺における公示地価^{※1}、及び基準地価^{※2}について、2010年（平成22年）から10年間の推移を見ると、両調査のすべての地点において前年と比べ下落若しくは横ばいとなっています。

10年前（2010年）と2019年の地価を比較すると、20～30%の下落率となっていますが、近年は下落幅も小さくなっていることが分かります。

※1 国（国土交通省土地鑑定委員会）が公示する毎年1月1日時点における標準地の地価

※2 都道府県知事が判定する毎年7月1日時点における基準地の標準価格

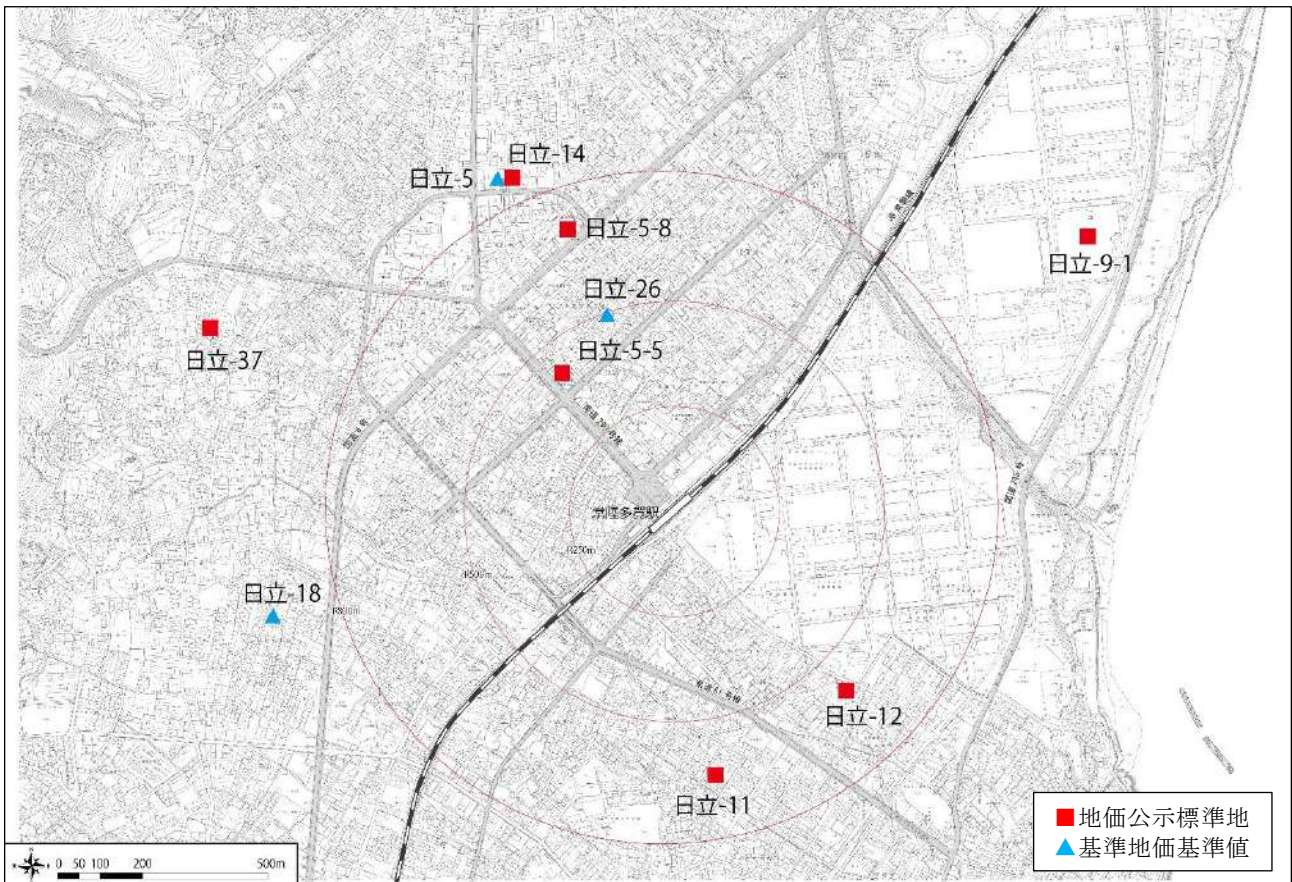


図2-3-12 地価公示標準地及び基準地価基準値地位置図

■ 公示地価推移表

(単位：円/㎡)

| 番号 | 所在地番 | 用途 | 平成22年 | 平成23年 | 平成24年 | 平成25年 | 平成26年 | 平成27年 | 平成28年 | 平成29年 | 平成30年 | 平成31年 | 令和2年 |
|--------|-----------|----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 日立-5-5 | 多賀町2-75 | 商業 | 80,400 | 75,000 | 68,900 | 65,400 | 63,600 | 62,300 | 61,400 | 60,800 | 60,300 | 60,000 | 59,700 |
| 日立-5-8 | 桜川町1-6 | 商業 | — | — | — | 56,200 | 54,600 | 53,500 | 52,900 | 52,600 | 52,400 | 52,200 | 52,100 |
| 日立-9-1 | 国分町1-3-1 | 工業 | 24,900 | 23,800 | 22,500 | 21,500 | 20,600 | 19,900 | 19,400 | 19,000 | 18,700 | 18,400 | 18,200 |
| 日立-11 | 東多賀町4-221 | 住宅 | — | — | — | 41,000 | 40,000 | 39,500 | 39,200 | 38,900 | 38,700 | 38,500 | 38,400 |
| 日立-12 | 東多賀町2-300 | 住宅 | — | 45,200 | 40,900 | 39,500 | 38,400 | 37,700 | 37,200 | 36,700 | 36,400 | 36,300 | 36,200 |
| 日立-14 | 桜川町2-104 | 住宅 | 60,500 | 57,000 | 51,700 | 51,100 | 50,600 | 50,200 | 50,000 | 49,800 | 49,800 | 49,800 | — |
| 日立-37 | 大久保町4-62 | 住宅 | 49,000 | 46,200 | 41,900 | 40,600 | — | — | 38,000 | 37,800 | 37,600 | 37,400 | 37,300 |

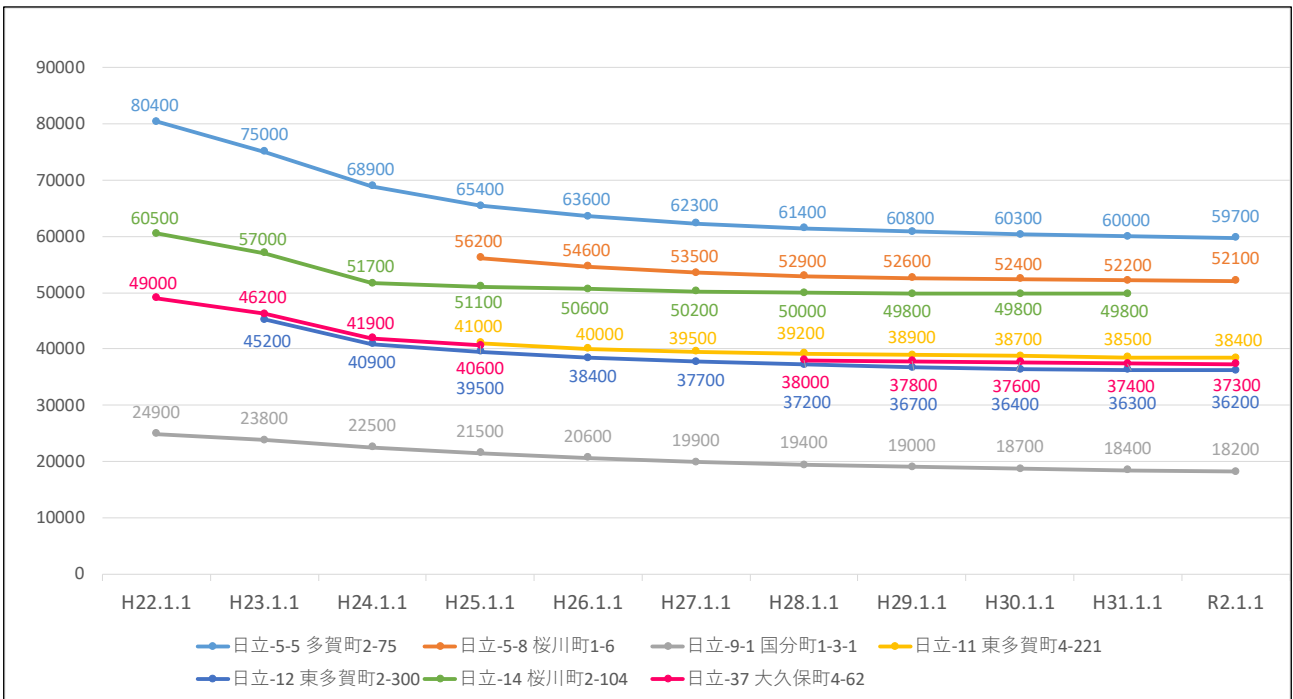


図 2-3-13 公示地価推移表 (H22~R2)

■基準地価推移表

(単位：円/㎡)

| 番号 | 所在及び地番 | 用途 | 平成22年 | 平成23年 | 平成24年 | 平成25年 | 平成26年 | 平成27年 | 平成28年 | 平成29年 | 平成30年 | 令和元年 |
|-------|-----------|-----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 日立-5 | 桜川町2-104 | 住宅地 | 58,700 | 53,000 | 51,200 | 50,700 | 50,300 | 50,100 | 49,900 | 49,800 | 49,800 | 49,800 |
| 日立-18 | 大久保町3-191 | 住宅地 | 47,100 | 42,600 | 41,000 | 39,800 | 38,900 | 38,600 | 38,300 | 38,100 | 38,000 | 37,900 |
| 日立-26 | 多賀町2-43 | 住宅地 | 57,000 | 51,500 | 49,900 | 48,800 | 47,800 | 47,100 | 46,700 | 46,400 | 46,300 | 46,200 |

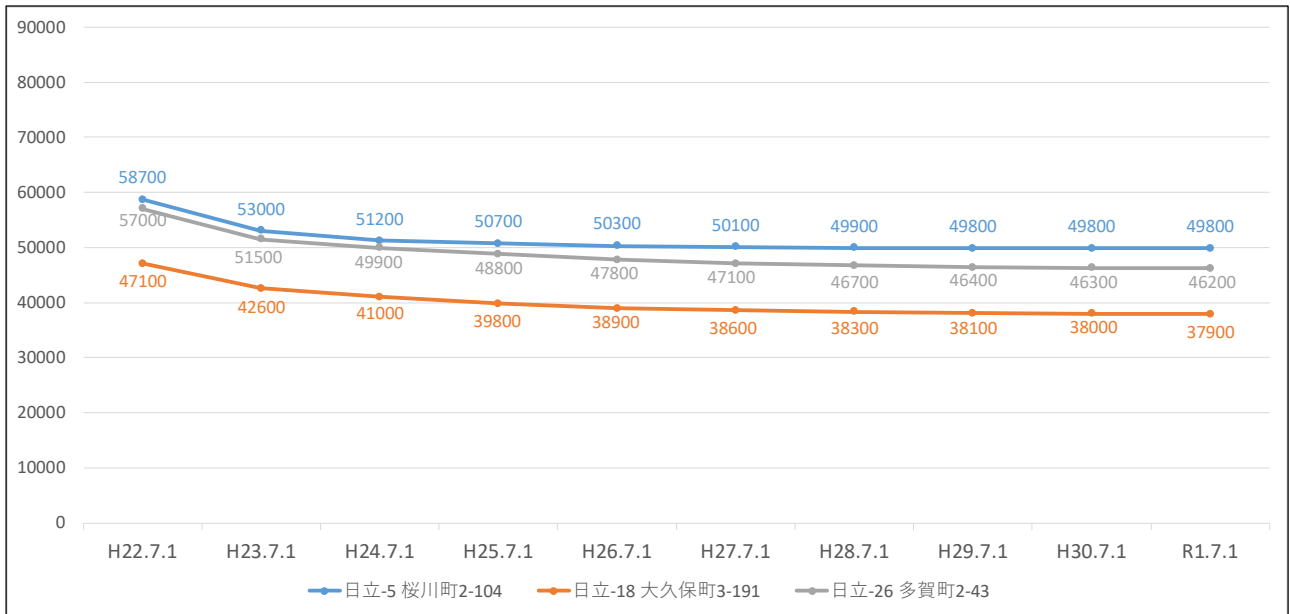


図 2-3-14 基準地価推移表 (H22～R1)

課題

- 駅西側に集積する都市機能や駅東側の自然資源(河原子海岸等)へのアクセス向上など、線路東西に形成されている市街地間の円滑な移動動線を確保しながら、東西市街地の更なる連携を図る必要があります。
- 低未利用地の転用や合理的な活用を図りながら、都市の拠点にふさわしい土地利用を推進していくとともに、都市拠点としての良好な環境や価値を、将来にわたって維持・向上させるための管理運営体制の構築が必要です。

(3) 生活利便施設等の立地状況

日上市立地適正化計画において、本地区は多賀管内の中心拠点（地域生活業務拠点※）として、都市の機能を増進させる各種の施設（誘導施設）を維持、誘致すべき区域となっています。

地区内の施設立地状況は下図のとおりです。

※鉄道とひたちBRTや路線バスの結節機能を土台として、サービス機能の誘導・集約を行うことによって、支所を単位とする地域を対象とする機能を維持・形成する拠点

| | | 誘致施設の概要 | 主な施設の例 | 施設の立地状況 | 備考 |
|------|-----------------|-------------------------------|---|---------|--|
| 誘導機能 | 医療機能 | 総合的な医療サービスを提供する施設 | 病院 | △ | エリアに近接 (ひたち医療センター等) |
| | | 日常的な医療サービスを提供する施設 | 診療所 | ○ | 川島クリニック等 |
| | 福祉機能 | 福祉サービスの相談サービス提供を行う施設 | 地域包括支援センター | △ | エリアに近接 (鮎川さくら館等) |
| | | 福祉サービスを提供する施設 | 通所型施設 小規模多機能施設 | ○ | ウェルニックプラザ等 |
| | 子育て支援機能 | 育児相談や保険の窓口となる施設 教育・保育を行う施設 | 子育て支援センター 児童館・児童センター 幼稚園 保育所 認定こども園 | ○ | おおくぼ保育園 |
| | 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 | スーパーマーケット ドラッグストア | △ | エリアに近接 (サンユーストア東多賀等) |
| | | 生鮮3品を扱う最寄性のある施設 | コンビニエンスストア | ○ | ミニストップ多賀1丁目等 |
| | 金融機能 | 窓口（出納）を有する施設 | 本店 支店 | ○ | 常陽銀行多賀支店等 |
| | 行政機能 教育・文化機能 | 市と行政サービス施設 | 市役所 支所 交流センター | ○ | 多賀支所 大久保交流センター |
| | | 図書館等 | 図書館 博物館 | ○ | 多賀図書館 |
| | | 娯楽施設 | 映画館 コンサートホール | ○ | 多賀市民プラザ |
| | | 高等教育施設 | 大学 高等学校 高等専門学校 専修学校 各種学校 | △ | エリアに近接 (多賀高校、茨城大学) |
| | | 義務教育施設 | 小学校 中学校 義務教育学校 中等教育学校 特別支援学校 | ○ | 大久保小学校 (近接) 油縄子小、河原子小・中、大久保中、日立特別支援学校 |

図2-3-16 日上市立地適正化計画における誘導機能・施設

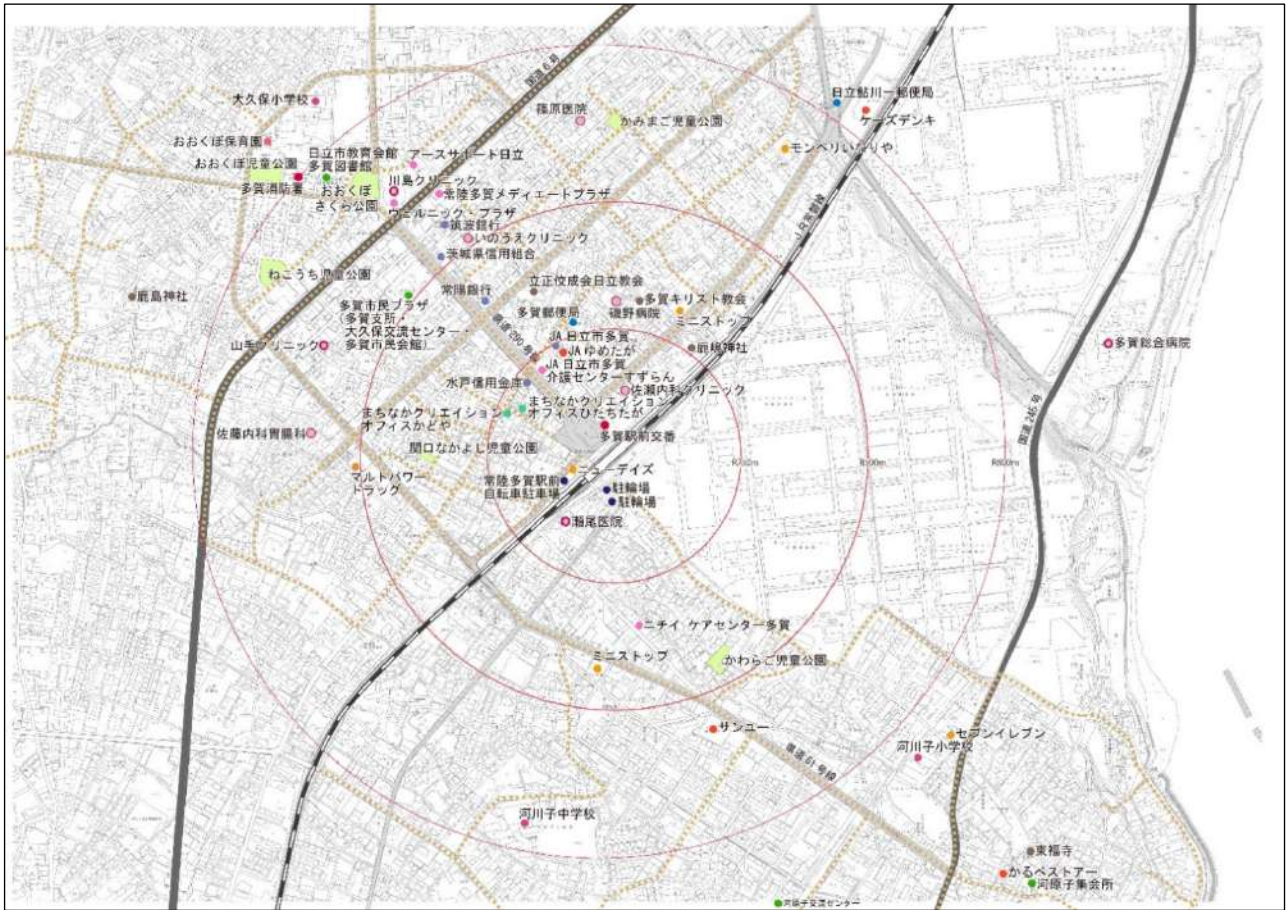


図 2-3-17 常陸多賀駅周辺地区での施設立地状況

課題

○地域の生活拠点として既存の都市機能の確保を図るとともに、更なる機能の誘致・集積を図る必要があります、特に、居住者や駅利用者の利便性向上と交流促進のための生活利便施設や交流施設などの誘致、集積を図る必要があります。

(4) 公共施設の整備状況

ア 道路

整備状況

本地区では、南北方向は国道、東西方向は県道により幹線ネットワークが構築され、駅西側の市街地では、土地区画整理事業などにより市道が整備されています。主要な幹線道路は都市計画道路として位置付けられていますが、一部で未整備の区間が見られます。

また、駅東側には大規模事業所が立地し、事業所の外周に道路が配置されています。事業所南側の住宅街区は、奥行き短い急斜面の地形となっており、主要な道路が配置されていないことから、街区が長大になっています。

線路東西の市街地を結ぶ道路は、日立笠間線（県道 61 号線）及び市道 5016 号線（通称：さくら通り）の 2 路線ですが、いずれも、アンダーパス形状で線路を横断しています。

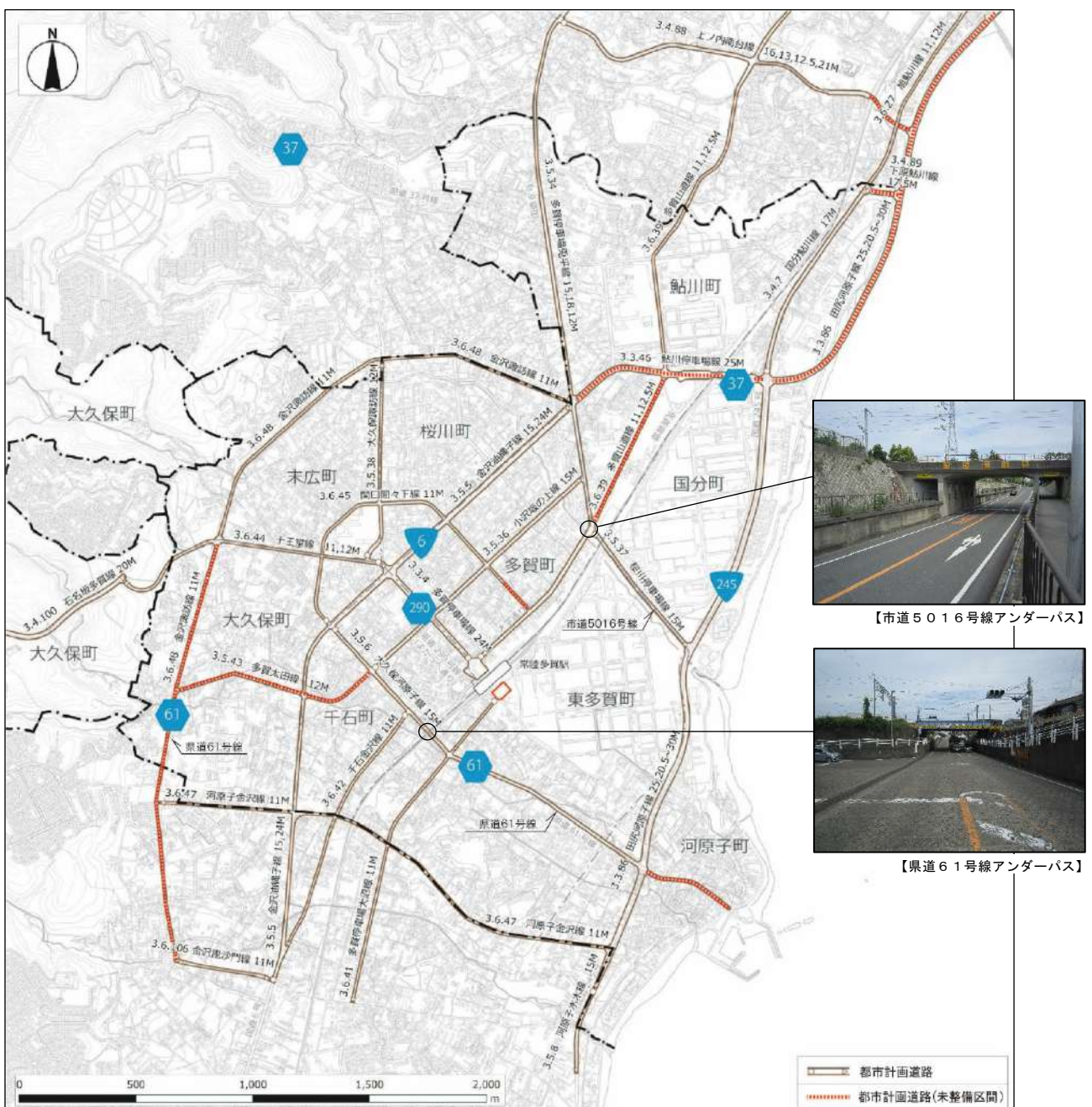


図 2-3-18 都市計画道路網図

交通量

常陸多賀駅周辺の自動車交通量は、駅西側に集中しており、西側駅前広場周辺では、市道24号線（通称：大学通り）方向の流出入が最も多く（9,118台/12h）、次いで県道61号線（日立笠間線）方向（6,760台/12h）、県道290号線（よっかっぺ通り）方向（5,488台/12h）の順に交通量が多くなっています。

東西方向の交通量は、県道61号線のJRアンダーパス部分が最も多くなっており（12,018台/12h）、鉄道によって分断された東西市街地を結ぶ重要な幹線となっています。

当該路線は常陸多賀駅を発着する路線バスルートにもなっていますが、強雨等による冠水時には通行止めとなるなど、機能面で脆弱性を有しています。

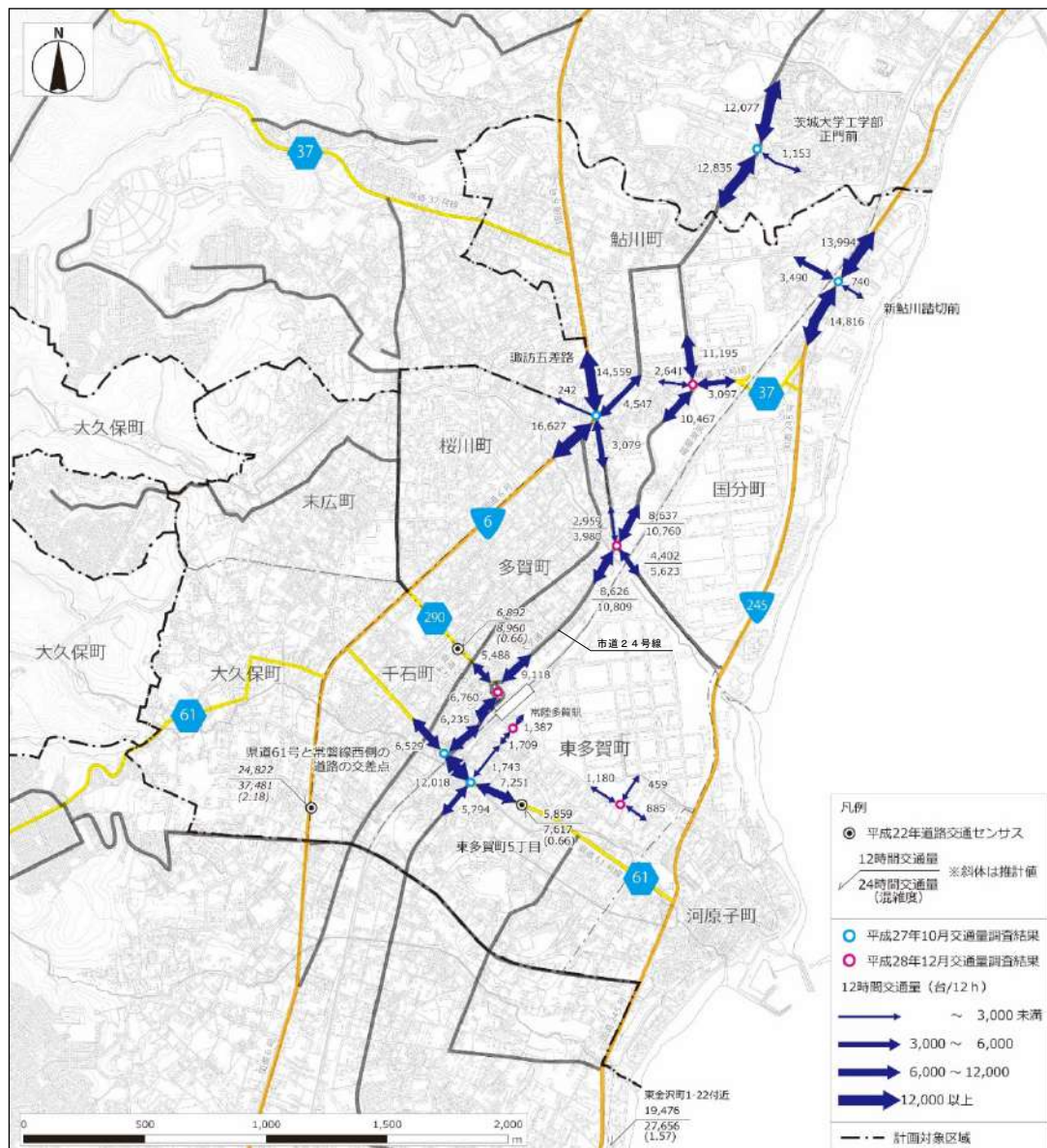


図2-3-19 主要道路の自動車交通量

課題

- 未整備となっている都市計画道路の整備など、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。
- 鉄道を横断する道路ネットワークの多重性を確保しながら、交通機能、防災機能の強化を図る必要があります。

イ 公園・緑地

常陸多賀駅周辺地区では、区域の住居系用途エリア内に公園が配置されており、区域の北東部を流れる桜川沿いには、桜川緑地（都市緑地）が配置されています。

公園は大多数が「街区公園」であり、隣接する街区居住者向けの公園としての役割を担っています。

| 番号 | 名称 | 面積 (㎡) | 種別 |
|----|--------------|--------|------|
| 1 | おおくぼ児童公園 | 3,065 | 街区公園 |
| 2 | まご児童公園 | 610 | 街区公園 |
| 3 | かみまご児童公園 | 819 | 街区公園 |
| 4 | ねこうち児童公園 | 2,135 | 街区公園 |
| 5 | おおくぼさくら公園 | 2,434 | 街区公園 |
| 6 | せきぐちなかよし児童公園 | 535 | 街区公園 |
| 7 | かわらご児童遊園 | 1,196 | 児童遊園 |
| 8 | 桜川緑地 | 14,682 | 近隣公園 |

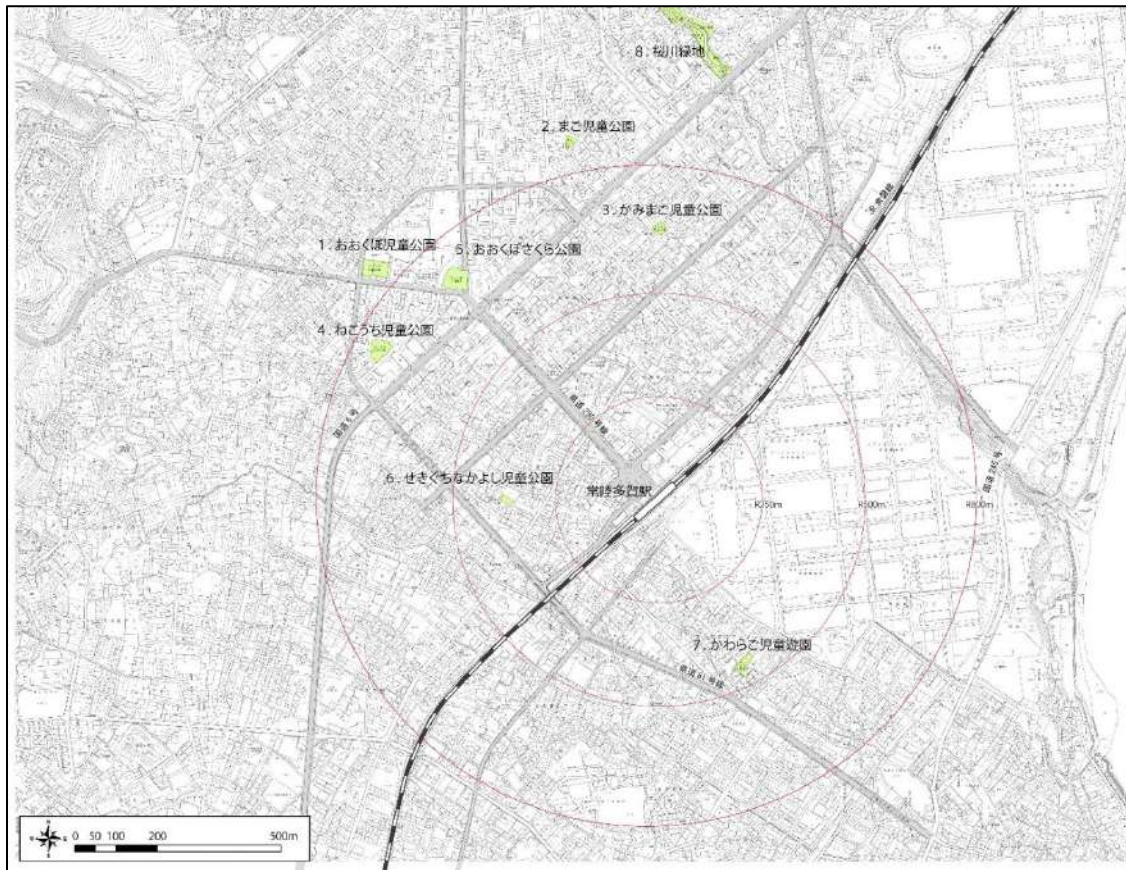


図 2-3-20 公園・緑地配置図

課題

- 近年では、駅周辺の商業・交流空間にオープンスペースや公園などの“ゆとり・憩いの機能”が求められるなど、利用者のニーズが多様化しているため、新たなニーズへの対応が必要です。
- 既存の公園施設の適切な維持・管理を行いながら、居住環境の維持・向上を図る必要があります。

ウ 雨水排水施設

本地区は、公共下水道区域（分流式下水道）にあり、雨水は、概ね駅から南側のエリアが「大川第1・第2・第3排水区」として準用河川大川に排水されています。また、駅北側では、線路の西側エリアが「桜川第3・第4排水区」として2級河川桜川に、線路東側の事業所エリアが「梶沢川排水区」として普通河川梶沢川にそれぞれ排水されています。

近年では、台風による河川の決壊など、自然災害が全国各地で発生しており、また、短時間に降る局地的な豪雨も増加しているため、雨水排水施設の適切な維持管理や機能の更新、機能の強化を推進する必要があります。

特に準用河川大川は、昭和52年度から継続的に河川改修事業が実施されており、今後は、調整池機能の導入などが計画されています。



図2-3-21 公共下水道区域

(5) 防災に関する事項

本地区には、土砂災害防止法に基づく土砂災害（特別）警戒区域及び津波防災地域づくりに関する法律に基づく津波災害（特別）警戒区域の指定はありません。

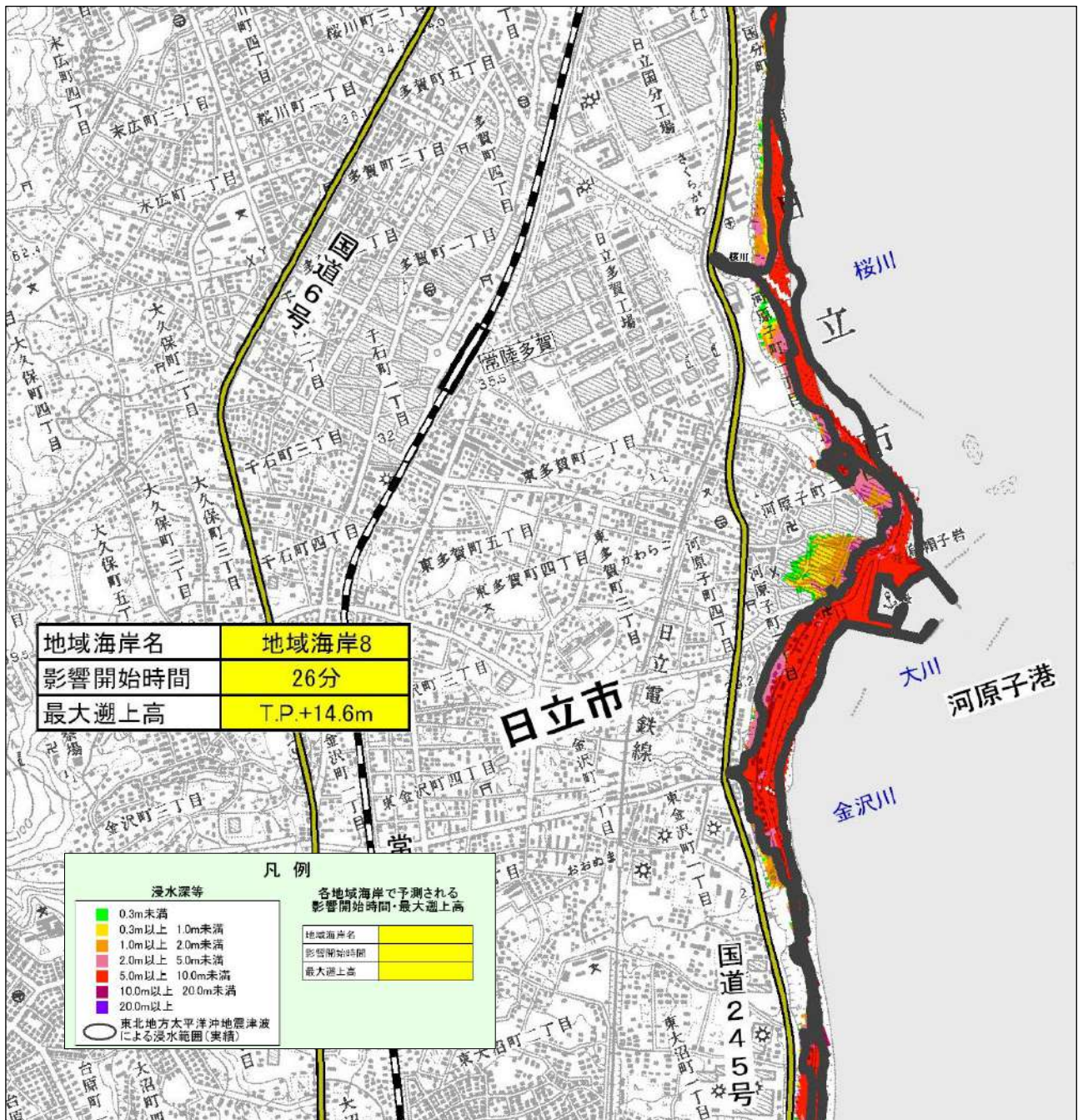


図 2-3-22 津波防災地域づくり法に基づく津波浸水想定図

出典) 茨城県 (平成 24 年 8 月公表)

なお、日立市地域防災計画では主に以下の避難施設が指定されており、地域防災マップにおいては主に以下の一時避難場所が示されています。

| 区分 | 施設名称 | 種別 |
|---------|------------|------------|
| 地域防災計画 | 大久保小学校 | 避難所・緊急避難場所 |
| | 河原子中学校 | 避難所・緊急避難場所 |
| | 大久保交流センター | 避難所 |
| | 多賀市民会館 | 避難所 |
| | おおくぼ児童公園 | 緊急避難場所 |
| 地域防災マップ | 多賀駅駐車場 | 一時避難場所 |
| | 関口なかよし児童公園 | 一時避難場所 |
| | 多賀農協駐車場 | 一時避難場所 |
| | かみまご児童公園 | 一時避難場所 |



図 2-3-23 大久保学区防災マップ



図 2-3-24 河原子学区防災マップ

課題 ○駅の東側では、駅近傍での一時避難場所が確保されていないため、駅利用者や周辺住民・従業者が円滑に利用できる避難場所の確保など、安全・安心への配慮が必要です。

4 常陸多賀駅の現状

(1) 駅周辺の施設配置

常陸多賀駅周辺の都市基盤施設は下図のとおりとなっており、日立市都市計画では、以下の都市施設が定められています。

| No. | 施設名称 | 種別等 | 摘要 | 備考 |
|-----|-----------------|------------------|---------------------------|---------------------|
| 1 | 3・3・4 多賀停車場線 | 道路 (計画幅員 24m) | 整備済 (西口広場を含む) | 県道 290 号線 よかっぺ通り |
| 2 | 3・5・34 多賀停車場兎平線 | 道路 (計画幅員 18m) | 整備済 (諏訪 5 差路までの区 間) | 市道 24 号線 大学通り |
| 3 | 3・6・41 多賀停車場大沼線 | 道路 (計画幅員 11m) | 概成 (東口広場は未整備) | 市道 9 号線 現況幅員約 8m |

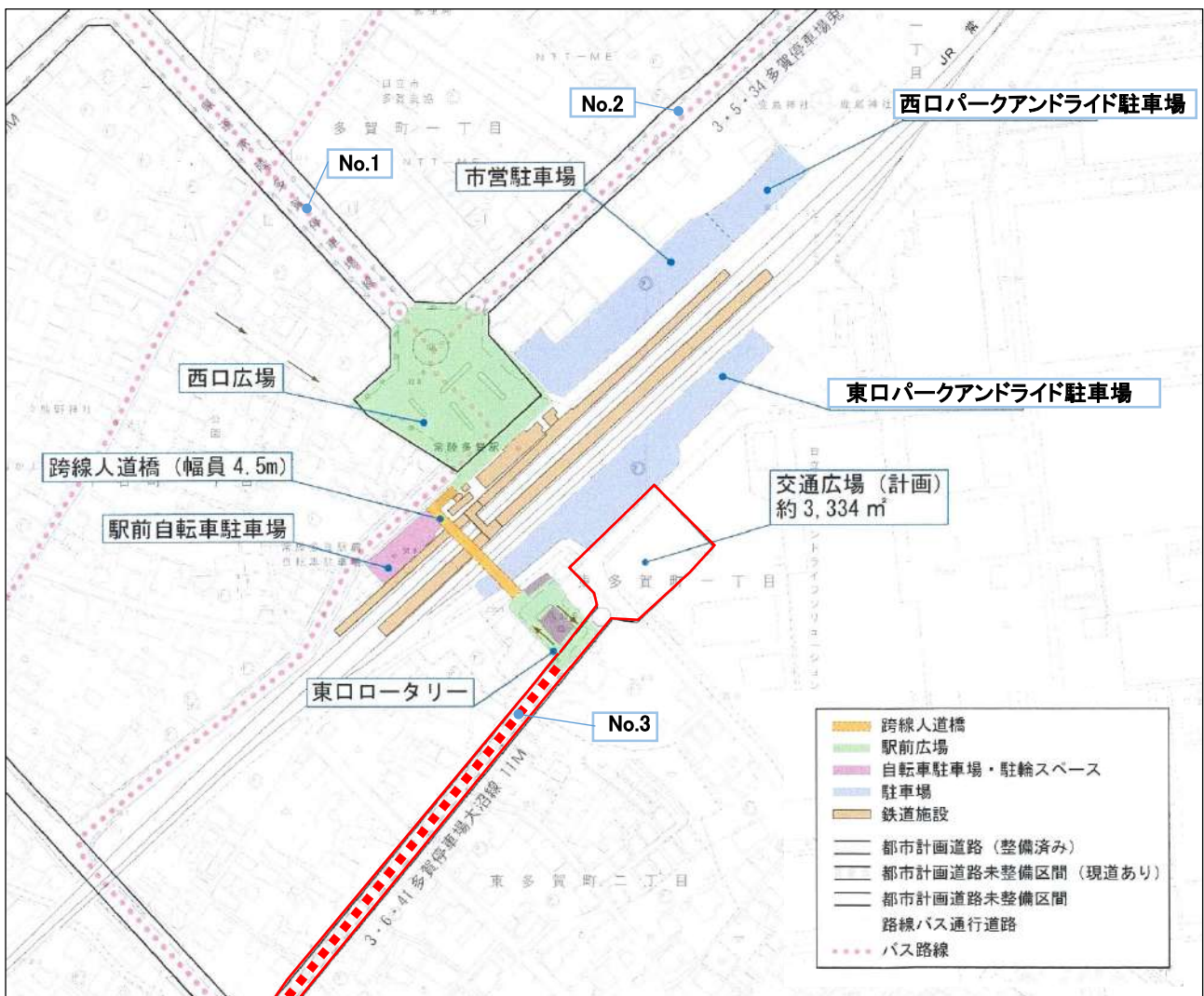


図 2-4-1 常陸多賀駅周辺都市基盤施設

(2) 西口広場

整備経過

西口駅前の広場には、常陸多賀停車場線と市道3路線が接続しています。

広場は当初の整備から約50年が経過し、施設の老朽化やバリアフリー環境の未整備、錯綜する交通の整理など、交通結節点としての課題が生じていたため、平成21年度から24年度にかけて再整備工事が行われ、ラウンドアバウト方式ロータリーとしてリニューアルされました。

リニューアルの結果、広場内で錯綜していた「通過交通」「公共交通」「送迎車」空間の明確化や、利用者への分かり易さと安全性の向上が図られるとともに、従前は、ロータリー進入時に混雑が発生しやすくなっていましたが、現在は、その改善が図られています。



図2-4-2 常陸多賀駅西口広場【整備前】

図2-4-3 常陸多賀駅西口広場【整備後】

| 西口広場の施設規模（面積：約6,100㎡） | | | | | |
|-----------------------|----------------------------|--------|-----|------|----|
| バス乗降場 | 乗車場3バース、降車場1バース、待機場2台程度 | | | | |
| タクシー乗降場 | 乗車場1バース、降車場1バース、タクシープール12台 | | | | |
| 障がい者乗降場 | 2バース | 一般車乗降場 | 2箇所 | 荷捌き場 | 1台 |

新たな課題

しかしながら、常陸多賀駅の交通機能は西口広場に集中しており、特に広場内の一般車乗降場や隣接するよかつぺ通りの駐車帯では、朝夕に通勤・通学の送迎車両が集中し、ロータリー内に通行車両が滞留してしまうなど、新たな課題が生じています。

本市では、広場に隣接する市営駐車場を短時間無料開放し、送迎車両を誘導するなど、混雑緩和策を講じていますが、課題解決に向けては、交通機能の東西分散など、抜本的な対策が必要です。

また、広場を経由する南北のルート（日立笠間線～大学通り）は、日立市都市計画マスタープランにおいて、国道6号や国道245号、山側道路に並ぶ本市中央部の都市軸としての役割を担っていますが、特に朝夕の通勤・通学時間などで車両の混雑が生じています。平成28年に本市が実施した交通量調査（以下「交通量調査」といいます。）では、日立笠間線から大学通りへの通過交通車両の進入が多い状況となっており、駅周辺のスムーズな交通の妨げになっています。

課題解決に向けては、交通機能の東西分散とあわせて、南北方向の通過交通の処理方法の検討も必要です。

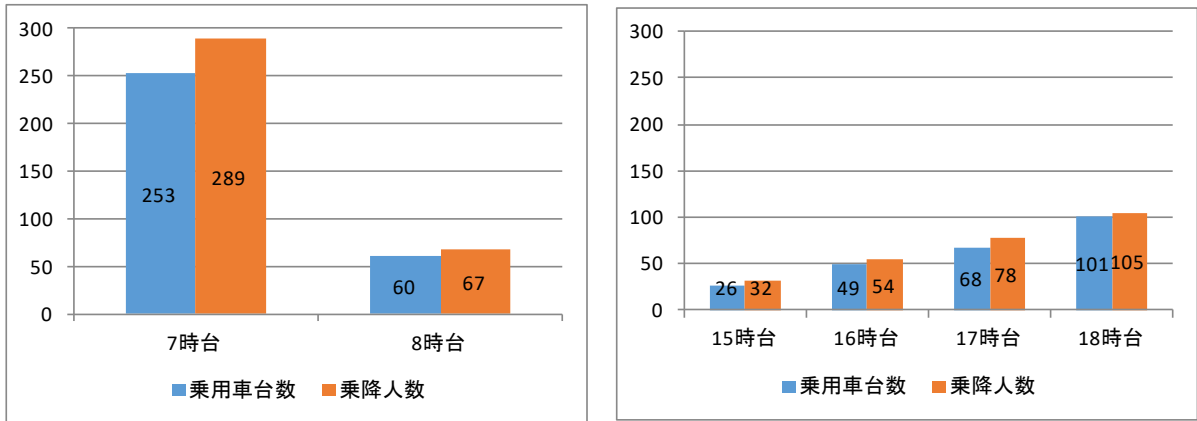


図2-4-4 常陸多賀駅西口の送迎車両の台数と乗降者数
(左図朝7～8時台 右図夕15～18時台)



写真2-4-1 送迎車両（朝）



写真2-4-2 大学通り（朝）



写真 2-4-3 ラウンドアバウト付近（朝）



写真 2-4-4 送迎車両（夕）

平成 28 年 12 月に実施した交通量調査に関して、地点 1～3 の流入交通量の方向別グラフを以下に示します。



図 2-4-5 常陸多賀駅付近の交通量調査地点

以下のグラフに示すように、多くの時間帯で、大学通りの直進方向（南北方向）の流動割合が大きいことがわかり、結果的に通過交通の割合が高いことがわかります。



図 2-4-6 交通量調査時における方向別の右左折台数（台／時間）

| | |
|----|---|
| 課題 | ○駅の東西で交通機能を分散させながら、混雑の解消など駅利用者の利便性向上を図る必要があります。 |
| | ○南北方向の通過交通について、バイパスルートを検討するなど、西口広場の負荷を軽減し、駅利用者のスムーズな交通を確保する必要があります。 |

(3) 東口ロータリー

現状

駅東口はロータリーが備わっており、市道2路線が接続しています。

ロータリーは、一般車が転回できる形状であり、ロータリー内には駐輪スペースが設けられていますが、一般車やバス、タクシーの乗降場はありません。

駅利用者は、ロータリーに接続する跨線人道橋を渡って、駅西口から乗降しており、平成28年の交通量調査から、駅利用者の約3割（約3,000人）が東口を利用しているものと推測しています。

また、当該調査では、朝の通勤時間帯にロータリーの通過交通が多い結果となっており、最大で1時間当たり約550台がロータリーを通過しています。これは、隣接する事業所への通勤者の利用や、国道245号への抜け道として利用されているものと推測されます。

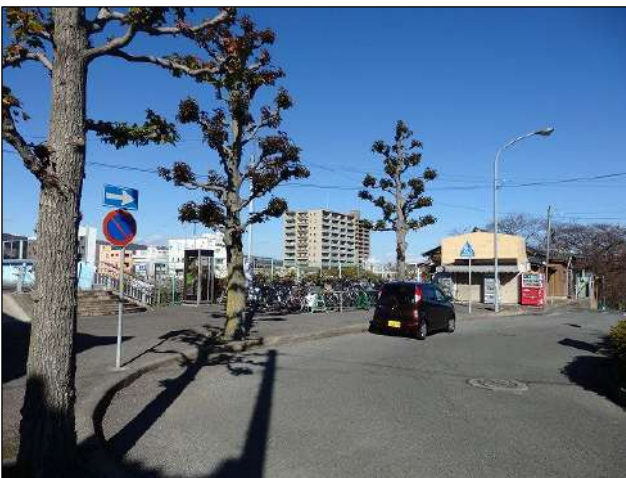


写真2-4-5 東口ロータリーの現況



図2-4-7 東口ロータリー周辺の交通量調査結果

ひたちBRT第3期ルート整備計画

東口広場は、ロータリー北側に隣接する民有地（企業事業所敷地）内に都市計画決定されていますが、広場に接続する都市計画道路（3・6・41 多賀停車場大沼線）とあわせて、整備が完了していません。ひたちBRTの第3期ルート整備においては、東口への乗入れが計画されているため、新たな交通結節点としての機能強化が求められています。

なお、駅東側の地形は、既存のロータリー部分の標高が最も高く（35.5m）、広場が位置付けられている民有地とは約6.5m、JR鉄道敷とは約5.0～6.0mの高低差があるため、施設整備計画の検討においては、高低差の処理方法に留意する必要があります。

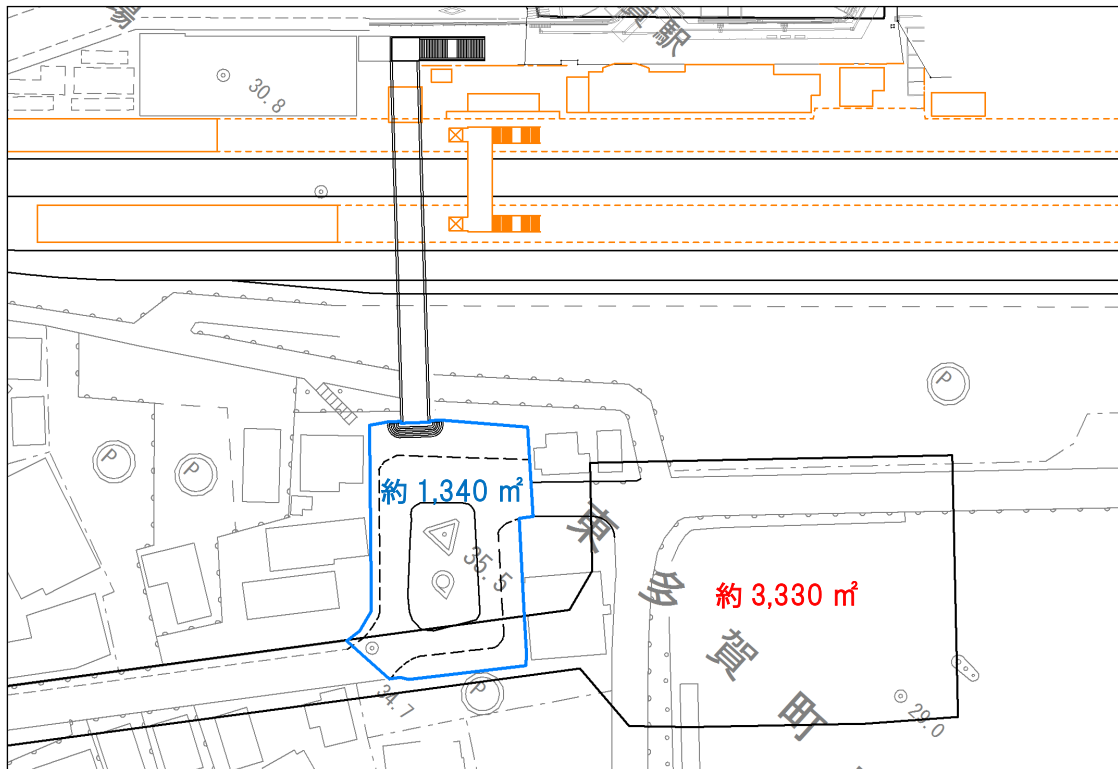


図 2-4-8 駅東口ロータリーと都市計画決定の交通広場

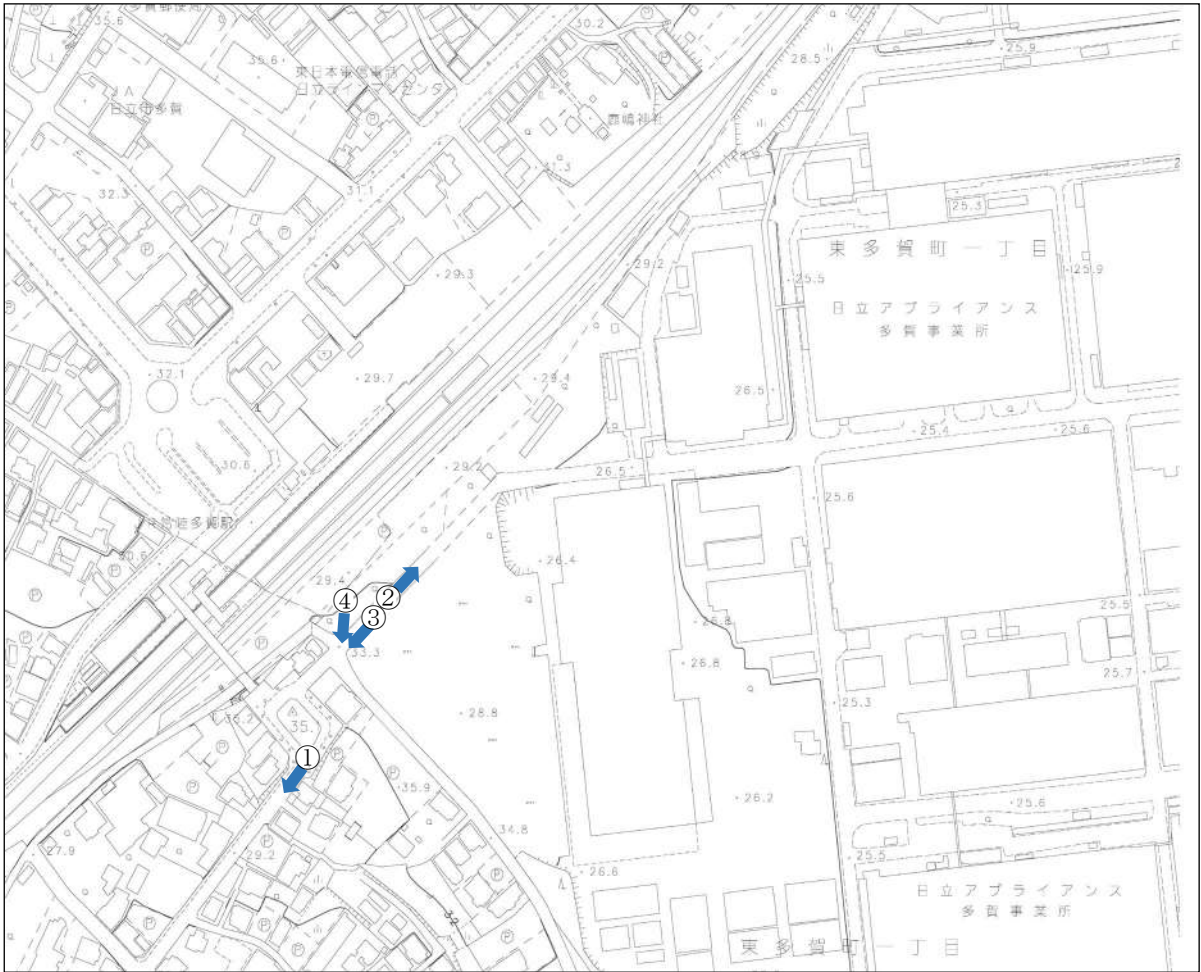


図 2-4-9 駅周辺現況図 ※数字は以下の写真番号を示す

①



②



写真 2-4-6 駅東口ロータリー周辺 1

③



④



写真 2-4-7 駅東口ロータリー周辺 2

課題

○駅東西の交通機能の分散を考慮するとともに、ひたちBRTの乗入れを見据えながら、乗換え機能の確保やアクセス性の向上など、新たな交通結節点としての機能強化が必要です。

(4) 附帯施設

ア 跨線人道橋

常陸多賀駅東西を連絡するため、JR常磐線を横断する跨線人道橋が設置されています。

通路の幅員は4.5mで、歩行者及び自転車での通行が可能となっており、交通量調査では、朝と夕方に横断者が多く、特に朝7時台は、歩行者1,355人、自転車63台の利用がありました。

しかしながら、エレベーターなどの昇降施設が整備されていない状況にあるため、誰もが使いやすい施設となるよう、通路部分への手すりの設置や、エレベーター等の昇降機設置など、施設のバリアフリー化が求められています。

なお、線路西側の階段下には店舗が立地し、東側では市道5255号線が交差しており、市道交差部は車両通行高さが3mに制限されています。



写真2-4-8 跨線人道橋（鉄道西側）



写真2-4-9 跨線人道橋下の店舗
(鉄道西側)



写真2-4-10 跨線人道橋（鉄道東側）



写真2-4-11 跨線人道橋と市道の交差部
(鉄道東側)

イ 西口自転車駐車場（平成4年設置）

西口の跨線人道橋脇に自転車、原動機付自転車、自動二輪車の有料駐車場として整備されており、収容台数は自転車1,106台、原動機付自転車及び自動二輪車が125台となっています。

平成30年度の利用実績は、1日平均で自転車664台（稼働率約60%）、原動機付自転車及び自動二輪車14台（稼働率約11%）でした。

朝の通勤・通学時間帯には、駅北側に向かう主に学生が利用する自転車と駅西側の広場や跨線人道橋利用者との移動動線が重なるといった課題があります。



写真 2-4-12 西口自転車駐車場



図 2-4-10 駅西口の移動動線

ウ 東口自転車駐車場（昭和 57 年設置）

東口のロータリー内と跨線人道橋昇降口脇に、道路占用の形態で無料駐輪スペースが備わっています。駐車マスの明示はありませんが、自転車及び原動機付自転車が概ね 150 台駐車可能となっており、恒常的に満車に近い状態で利用されています。



写真 2-4-13 東口自転車駐車場

エ wepark 常陸多賀駅前駐車場（旧 市営常陸多賀駅前駐車場）

駅西口広場に隣接して駐車場が備わっており、定期及び時間貸し有料駐車場となっています。利用料金は、時間利用の場合、最初の 30 分は無料*、以降 30 分当たり 100 円（24 時間で最大 600 円）であり、月額定期利用は 8,640 円となっています。

駐車可能台数は 148 台（うち定期枠 85 台）で、平成 29 年度の利用実績は 1 日平均 442 台（うち無料 323 台、定期 58 台）でした。

なお、施設運営については、平成 30 年 7 月から民間事業者が行っています。

※駅前広場における違法駐車の解消や交通事故の防止を図る観点から、平成 22 年度の社会実験を経て、平成 23 年 4 月から実施されました。



写真 2-4-14

wepark 常陸多賀駅前駐車場

オ パークアンドライド駐車場

駅の東西には、それぞれ鉄道関連事業者が運営するパークアンドライド駐車場が設置されており、駅西側はwepark 常陸多賀駅前駐車場に隣接しています。また、東側は線路に沿った配置となっており、駅へアクセスする際は、駐車後に跨線人道橋を利用して駅を利用する形態となっています。



写真 2-4-15

パークアンドライド駐車場(西口)



写真 2-4-16

パークアンドライド駐車場(東口)

課題

○駅周辺施設や鉄道駅への端末交通手段として相当数の自家用車が利用されているため、駅周辺施設の将来の在り方検討とあわせて、一定規模の駐車場を確保していく必要があります。

(5) JR常磐線常陸多賀駅

ア 駅舎

常陸多賀駅の駅舎は昭和30年に建築され、建築後64年が経過しています。

建物構造は鉄骨造一部木造平屋建て、床面積402㎡の地上駅であり、ホームは2面3線が備わっています。ホーム間は跨線橋を利用して移動しますが、平成16年にバリアフリー化のためのエレベーターが設置されています。

乗降口は線路西側の1箇所のみであり、朝の通勤・通学のピーク時間帯（7～8時台）は、乗車降車を含めた駅利用者で、改札付近が混雑する状況が見受けられます。

JR常磐線沿線では、順次駅舎の改築が行われており、日立市内の駅においても、他の4駅は既に改築工事が完了しています。

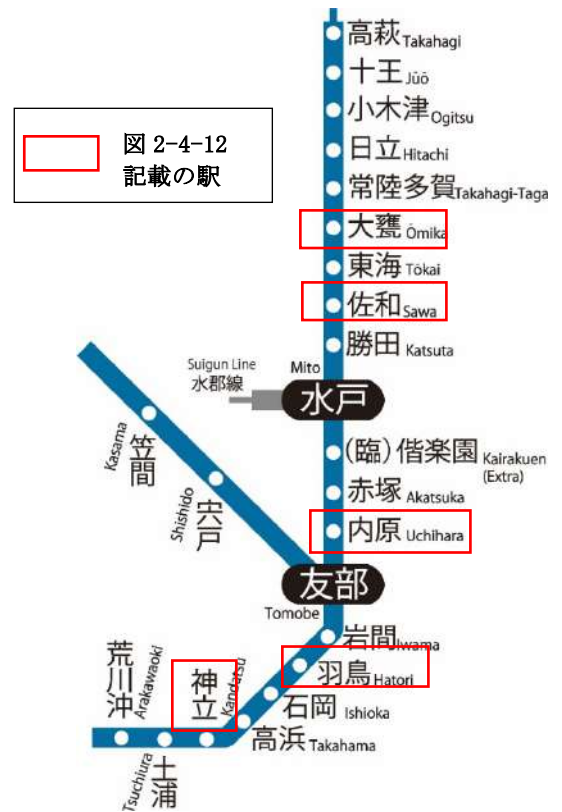
図2-4-11 市内の駅舎整備状況

| 駅名 | 建築年 | 構造 | 面積 |
|-----|-----|--------------|---------|
| 十王 | H16 | 鉄骨造 (半地下) | 493.88㎡ |
| 小木津 | S58 | 鉄骨造 (橋上) | 509.86㎡ |
| 日立 | H23 | 鉄骨造 (橋上) | 1,798㎡ |
| 大甕 | H30 | 鉄骨造 (地下) | 894㎡ |

図2-4-12 近年の常磐線沿線での駅舎整備状況

| 駅名 | 整備状況 |
|----|-------------------|
| 大甕 | 整備完了(H30.12月)、地下駅 |
| 佐和 | 整備設計作業中、橋上駅 |
| 内原 | 整備設計作業中、橋上駅 |
| 羽鳥 | 整備工事中、橋上駅 |
| 神立 | 整備完了(H31.3月)、橋上駅 |

図2-4-13 JR常磐線路線図



出典)東日本旅客鉄道(株)HP



写真2-4-17 常陸多賀駅



混雑の状況

イ 利用状況

常陸多賀駅の利用者数は、1日13,688人（平成30年）と市内5駅のうち日立駅、大甕駅に次いで3番目に利用者が多く、近年の利用者数はほぼ横ばいとなっています。

また、定期利用が約75%と通勤・通学利用の割合が高くなっています。

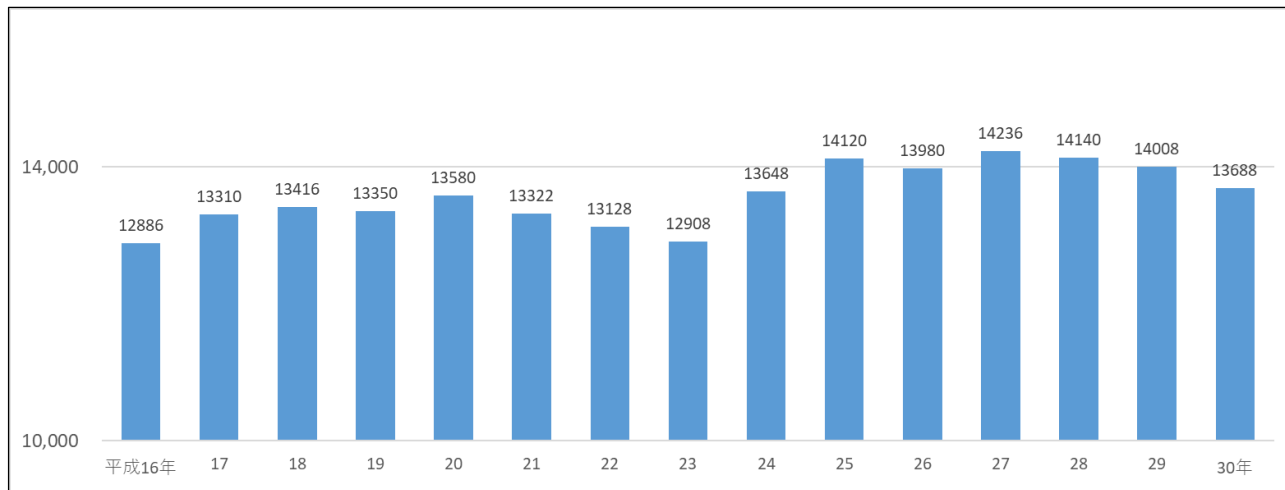


図2-4-14 常陸多賀駅の乗降者数の推移

出典) 東日本旅客鉄道(株)HPより乗車人数を2倍した値(以下同じ)

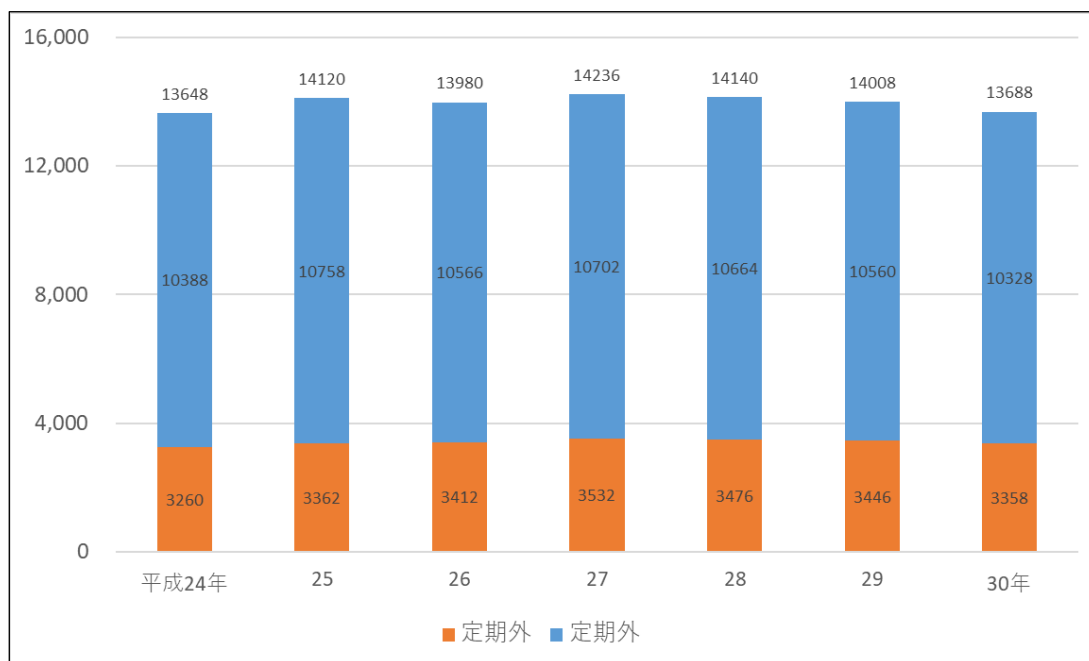


図2-4-15 常陸多賀駅の定期・定期外別乗降者数の推移

出典) 東日本旅客鉄道(株)HP

| 駅名 | 十王駅 | 小木津駅 | 日立駅 | 常陸多賀駅 | 大甕駅 |
|---------------------------|------------------|------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| 1日平均乗降者数(人) (うち定期利用者数) | 5,966 (4,852) | 5,220 (3,826) | 22,350 (17,206) | 13,688 (10,328) | 19,050 (15,608) |

図2-4-16 市内各駅の利用状況

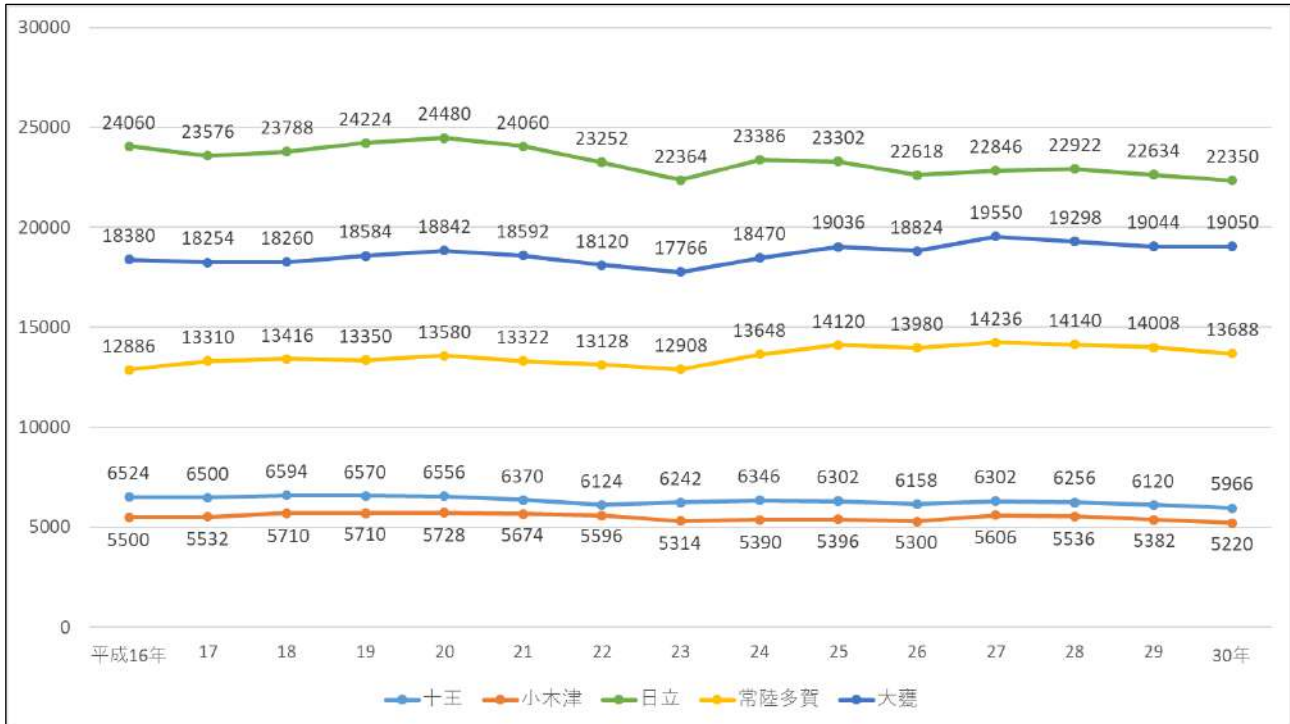


図2-4-17 市内各駅の乗降者数の推移

出典) 東日本旅客鉄道(株)HP

ウ 運行本数

常陸多賀駅の列車発着本数は、平日の上り(水戸・東京方面)は特急が17本/日、普通が41本/日、下り(いわき方面)は特急が16本/日、普通が41本/日であり、平日と土休日の本数は変わりません。

| 方面 | 平日 | | 土休日 | |
|-------------|----|----|-----|----|
| | 特急 | 普通 | 特急 | 普通 |
| 上り(水戸・東京方面) | 17 | 41 | 17 | 41 |
| 下り(いわき方面) | 16 | 41 | 16 | 41 |

図2-4-18 JR常磐線の運行本数(本/日)

出典) 東日本旅客鉄道(株)HPより(令和2年3月14日現在、臨時列車は除く)

課題

○ピーク時の利用者混雑の解消や、ひたちBRTの東口乗入れを見据えた駅利用者の更なる利便性向上など交通結節点としての機能強化を図る必要があります。

(6) 路線バス

ア 常陸多賀駅発着の運行本数

西口広場に発着する路線バスの本数は、平日はいずれも7時台の発着が最も多く、到着が1時間当たり36本、出発が1時間当たり32本（いずれもひたちBRTを含み、回送を除く）となっています。

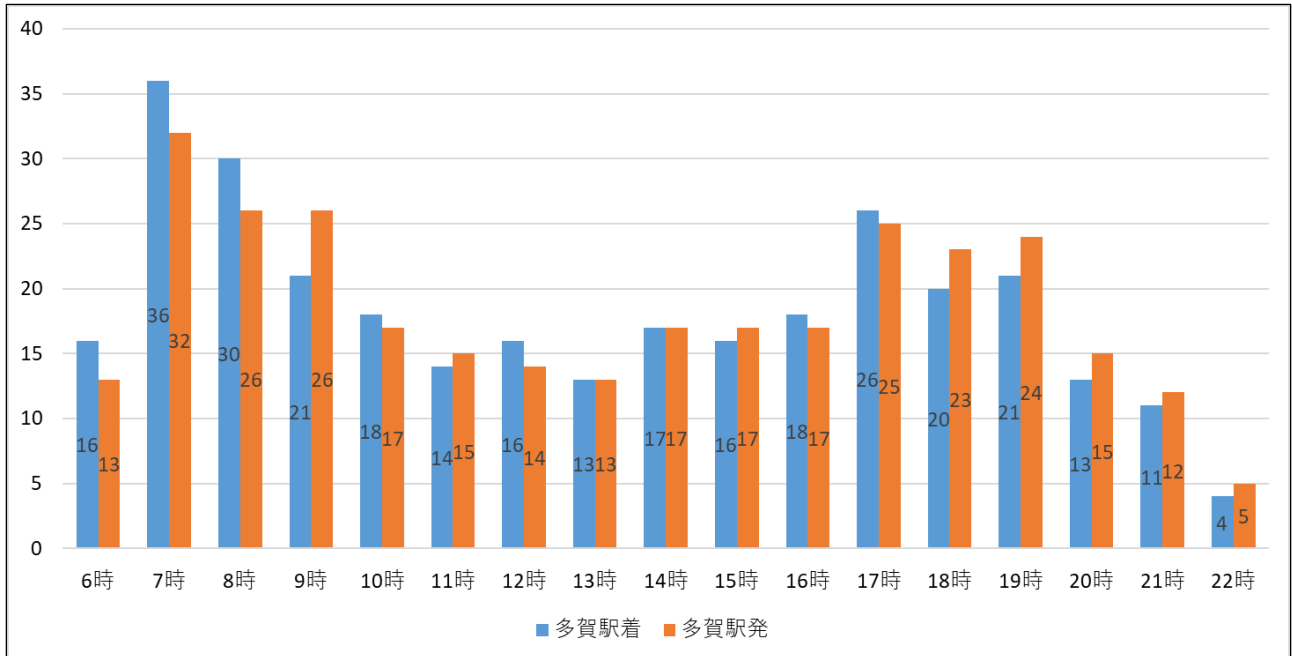


図 2-4-19 常陸多賀駅西口を発着するバス本数 (平日)

| 行先番号 | 行先 | 多賀駅着 | | | | | | | | | | | | 多賀駅発 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------|--------------------|------|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--|
| | | 6時 | 7時 | 8時 | 9時 | 10時 | 11時 | 12時 | 13時 | 14時 | 15時 | 16時 | 17時 | 18時 | 19時 | 20時 | 21時 | 22時 | 6時 | 7時 | 8時 | 9時 | 10時 | 11時 | 12時 | 13時 | 14時 | 15時 | 16時 | 17時 | 18時 | 19時 | 20時 | 21時 | 22時 | |
| BRT | おさかなセンター・大みか → 多賀駅 | 5 | 6 | 6 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 6 | 5 | 5 | 4 | 3 | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 多賀駅 → 大みか・おさかなセンター | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 | 8 | 6 | 4 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 5 | 6 | 5 | 5 | 2 | 3 | | |
| 1 | 上田沢AP → 多賀駅 | 1 | 1 | 2 | | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 多賀駅 → 上田沢AP | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 2 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | 上田沢AP → 多賀駅 | 1 | 1 | 1 | 1 | | 1 | 1 | | 1 | 1 | | 1 | 1 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 多賀駅 → 上田沢AP | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | | 1 | 1 | | 1 | 1 | | | | | | |
| 3・4 | 日立駅 → 平和台公園 | 1 | 2 | 5 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 | 2 | 1 | 1 | | |
| | 平和台公園 → 日立駅 | 2 | 5 | 3 | 2 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 2 | 3 | 2 | 3 | | 1 | | 2 | 5 | 3 | 2 | 3 | 2 | 2 | 2 | 3 | 2 | 3 | 2 | 3 | | | 1 | | |
| 5 | グリーンタウン上合団地 → 多賀駅 | | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 | 多賀駅 → 日立駅 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 1 | |
| 10 | 多賀総合病院 → 塙山団地 | | | | | 1 | | 1 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 塙山団地 → 多賀総合病院 | 1 | 3 | 1 | 2 | | 1 | | 1 | | 2 | | 2 | | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 18 | 日立駅 → 日立研究所 | | | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 日立研究所 → 日立駅 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 19 | 日立駅 → みかの原団地 | | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 3 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 3 | 2 | 1 | 2 | 1 | | |
| | みかの原団地 → 日立駅 | 2 | 3 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 1 | | | 2 | 3 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 1 | | | | | |
| 22 | 日立駅 → 大妻駅東口 | 1 | 3 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | 1 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| 26 | 日立駅 → 大妻駅東口 | 1 | 2 | 3 | | | | 1 | | 1 | | 1 | | 2 | 1 | 1 | 1 | | 1 | 2 | 3 | | | | 1 | | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| | 大妻駅東口 → 日立駅 | 1 | 4 | | 2 | 1 | 1 | | | 1 | | 1 | 4 | | 1 | 1 | | | 1 | 4 | | 2 | 1 | 1 | | | 1 | 1 | 4 | | 1 | 1 | | | | |
| 28 | 中丸団地 → 多賀駅 | | | 3 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 多賀駅 → 中丸団地 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 29 | 中丸団地 → 多賀駅 | | | | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 34 | 堂平団地 → 多賀駅 | 2 | 2 | 1 | 1 | | | | | | | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 多賀駅 → 堂平団地 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 1 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 35 | 大妻駅東口 → 多賀駅 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 多賀駅 → 大妻駅東口 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 37 | 金沢団地 → 多賀駅 | | | | | 1 | | | | 1 | | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 多賀駅 → 金沢団地 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 41 | 多賀駅 → 日立駅 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 54 | 多賀駅 → 山崎工場前 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 69 | 日立駅 → 多賀駅 | | | | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 多賀駅 → 日立駅 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 【合計】 | 16 | 36 | 30 | 21 | 18 | 14 | 16 | 13 | 17 | 16 | 18 | 26 | 20 | 21 | 13 | 11 | 4 | 13 | 32 | 26 | 26 | 17 | 15 | 14 | 13 | 17 | 17 | 17 | 25 | 23 | 24 | 15 | 12 | 5 | |

図 2-4-20 常陸多賀駅西口を発着するバスの系統別時間帯別本数 (平日)

一方、休日の運行本数は平日と比べて大幅に減り、到着の最大が1時間当たり12本（7・9・16時台）、出発が1時間当たり13本（9時台）となっています。

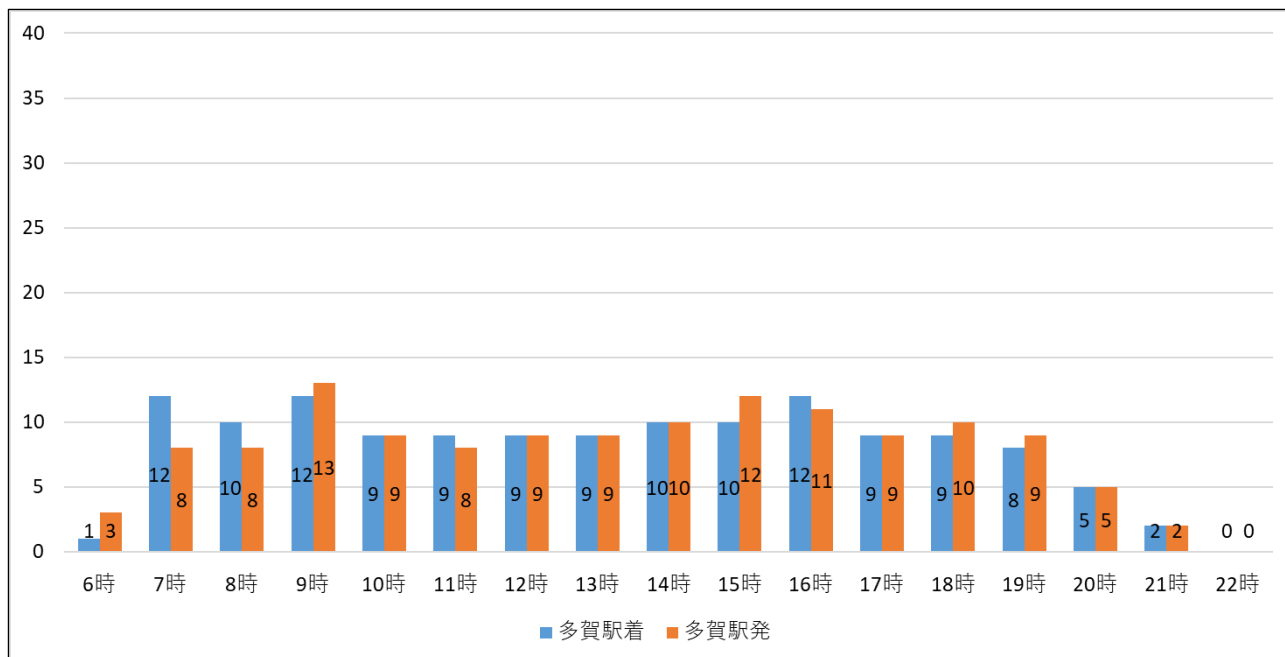


図 2-4-21 常陸多賀駅西口を発着するバス本数（土祝日）

| 行先 番号 | 行先 | 多賀駅着 | | | | | | | | | | | | | | | | 多賀駅発 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------|--------------------|------|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|---|---|---|---|--|--|
| | | 6時 | 7時 | 8時 | 9時 | 10時 | 11時 | 12時 | 13時 | 14時 | 15時 | 16時 | 17時 | 18時 | 19時 | 20時 | 21時 | 22時 | 6時 | 7時 | 8時 | 9時 | 10時 | 11時 | 12時 | 13時 | 14時 | 15時 | 16時 | 17時 | 18時 | 19時 | 20時 | 21時 | 22時 | | | | | | |
| BRT | おさかなセンター・大みか → 多賀駅 | | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 多賀駅 → 大みか・おさかなセンター | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | | | |
| 2 | 神峰営業所 → 多賀駅 | | | 1 | | | | | | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 多賀駅 → 神峰営業所 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3・4 | 日立駅 → 平和台霊園 | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 平和台霊園 → 日立駅 | | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | |
| 6 | 日立駅 → 多賀駅 | | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 19 | 日立駅 → みかの原団地 | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | みかの原団地 → 日立駅 | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 26 | 日立駅 → 大妻駅東口 | | | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 大妻駅東口 → 日立駅 | | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | |
| 28 | 中丸団地 → 多賀駅 | | 1 | 1 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 多賀駅 → 中丸団地 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 31 | 塙山団地 → 多賀駅 | | 1 | 1 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 多賀駅 → 塙山団地 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 【合計】 | 1 | 12 | 10 | 12 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 10 | 10 | 12 | 9 | 9 | 8 | 5 | 2 | 0 | 3 | 8 | 8 | 13 | 9 | 8 | 9 | 9 | 10 | 12 | 11 | 9 | 10 | 9 | 5 | 2 | 0 | | | | | |

図 2-4-22 常陸多賀駅西口を発着するバスの系統別時間帯別本数（土祝日）

※出典はいずれも茨城交通HPより、令和元年10月1日時点の時刻表を集計

イ 路線図

バスシステムの多くは、駅西側の県道 290 号線（よかつぱ通り）と大学通りから駅前広場にアクセスしています。

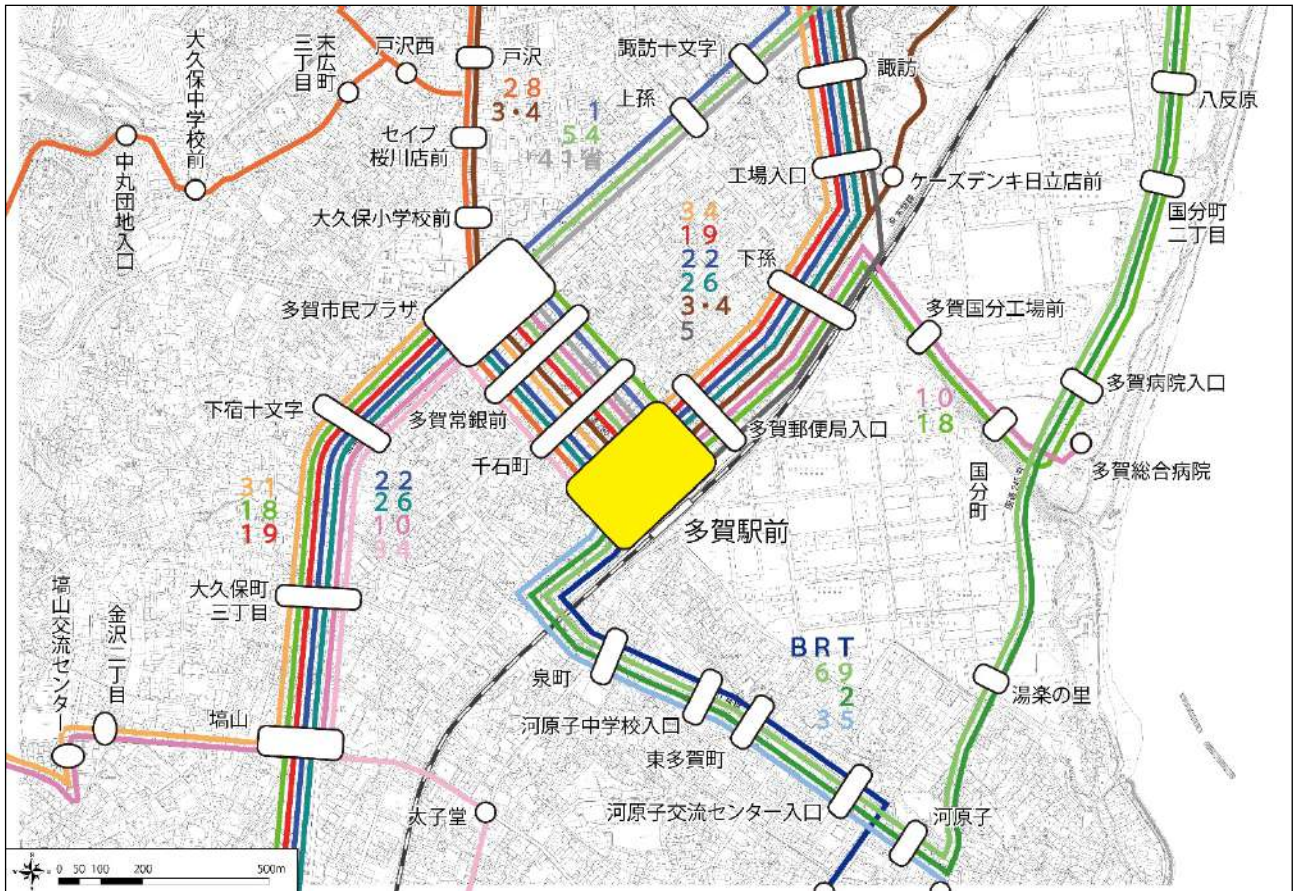


図 2-4-23 常陸多賀駅周辺のバス路線図

| 路線一覧表 | | | |
|-------|----------------|---------------------------|--------|
| 行先番号 | 起点 | 主な経由地 | 終点 |
| BRT | おさかなセンター・大塚工場前 | サンビロ日立、大塚駅西口 | 多賀駅前 |
| 1 | 上田沢アパート前・神城宮前駅 | 多賀市民プラザ | 多賀駅前 |
| 2 | 上田沢アパート前・神城宮前駅 | 結川 | 多賀駅前 |
| 3・4 | 日立駅中央口 | 山形門、沢大町、K+前、多賀東町、中丸団地、下台原 | 平和台公園前 |
| 5 | グリーンタウン上合園地 | 神保公園口、晃平 | 多賀駅前 |
| 10 | 多賀総合病院 | 多賀駅前 | 福山団地 |
| 18 | 日立駅中央口 | 結川、多賀駅 | 日研中央 |
| 19 | 日立駅中央口 | 多賀駅前、金沢団地、台原団地、下台原 | みかの藤園地 |
| 22 | 日立駅中央口 | 多賀駅前、シオン学園入口 | 大塚駅東口 |
| 26 | 日立駅中央口 | 多賀駅前、石名坂 | 大塚駅東口 |
| 28 | 多賀駅前 | 中丸団地循環 | 多賀駅前 |
| 28 | 多賀駅前 | 多賀市民プラザ | 中丸団地 |
| 31 | 多賀駅前 | 多賀市民プラザ、福山 | 福山団地 |
| 34 | 青葉台・堂平団地 | 青葉台団地、日暮坂 | 多賀駅前 |
| 35 | 多賀駅前 | 河原子 | 大塚駅東口 |
| 37 | 多賀駅前 | 福山、水木、台原団地 | 金沢団地 |
| 41号 | 多賀駅前 | 省線門 | 日立駅中央口 |
| 54 | 多賀駅前 | 多賀市民プラザ、晃平、日立駅、大平 | 山崎工場前 |
| 69 | 多賀駅前 | 結川 | 日立駅中央口 |

5 意見交換会の開催

本整備計画の策定の参考とするため、常陸多賀地区の現状や課題、施設整備を契機にしたまちづくりの方向性などについて、市民及び商店会事業者の方々と意見交換を行いました。

意見交換会では、地区の現状やまちの魅力、望まれるまちの姿、駅周辺施設の在り方など、幅広くご意見をいただきました。

(1) 対象

- ア 常陸多賀駅が最寄り駅となる8学区のコミュニティ※
(成沢、油縄子、諏訪、大久保、河原子、塙山、大沼、金沢学区)
- イ 常陸多賀地区の5商店会
(千石、常陸多賀中央、さくら町、多賀駅前、多賀銀座商店会)

※本市の多賀支所管内には水木学区が含まれていますが、最寄り駅は大甕駅と考えられること、また、成沢学区は本庁管内となっていますが、最寄り駅は常陸多賀駅と考えたことから、上記のコミュニティを対象にしました。

(2) 開催状況

| 開催日 | 対象(会場) | 出席者数 |
|-----------|------------------------|------------|
| 10月2日(水) | 商店会(大久保交流センター) | 19 事業者 |
| 10月18日(金) | 塙山学区(塙山交流センター) | 8人 |
| 10月24日(木) | 金沢学区(金沢交流センター) | 4人 |
| 10月28日(月) | 成沢、諏訪、油縄子学区(油縄子交流センター) | 10人 |
| 10月30日(水) | 大久保、河原子学区(大久保交流センター) | 9人 |
| 11月6日(水) | 大沼学区(大沼交流センター) | 4人 |
| 11月13日(水) | 商店会(大久保交流センター) | 15 事業者 |
| 合 計 | | 35人、34 事業者 |

※出席者数のうち、事業者数は累計。(総数は21事業者)



図2-5-1
常陸多賀地区の商店会位置図

(3) 市民及び事業者の意見要旨

| | | |
|--|--|--|
| <p>常陸多賀エリア</p> <ul style="list-style-type: none"> 山側住宅団地など周辺に多数の住民が住んでいる。 ひたちBRT沿線や山側住宅団地など、周辺エリアの人達が駅前を訪れなければにぎわいは生まれない。 | <p>〈常陸多賀の魅力〉</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅東側の工場の桜並木がきれい(駅と桜がマッチしている)・海と山を感じられる風景・夏の花火・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 駅と商店街の程良い距離感・親不孝通りなどの魅力的な路地裏空間・かどや周辺のお店と道の程良い距離感・駅や学校が近いまち・ラウンドアバウト式ロータリー 改札からすぐに電車に乗れる駅・多賀市民プラザ | |
| <p>モビリティ</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅への直通バスなど、常陸多賀エリアの住民が駅やBRT沿線にアクセスしやすくなるような交通手段の確保 買い物難民を生まない移動手段の確保・駅前で買い物をした高齢者がどうやって荷物を持ち帰るか <p>〈ひたちBRT〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・定時性、速達性は評価するが、運賃が高い ・ルート延伸にあたっては、利用者の多くなるところ通すべき ・日中の利用者増が課題・沿線に乗車の目的となる施設が必要 | <p>〈自家用車・自転車〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車、歩行者、クルマそれぞれが安全な交通環境 ・自転車通学の学生が多い(自転車・歩行者それぞれが不安) | <p>〈駐車場〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅前でも駐車場の確保が必要 ・時間貸駐車場が増えており、短時間駐車やパークアンドライドで利用されている ・駐車スペースが減ると路上駐車が増え、道路が混雑することが予想される ・事業者は来客用駐車場の負担が大きく苦労している ・市営駅前駐車場は出入り口が奥まっっており使いづらい ・市営千石駐車場はよかつべ通りに駐車帯がある関係から出入りしづらい |
| <p>交流</p> <p>〈現状〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・店が少なく魅力を感じない ・売上減、後継者不足、魅力ある商品が少ない ・朝(7:00~9:00)と夜(19:00~21:00)に営業している店が少ない ・生鮮食品や普段着、下着、子ども用品などが売っておらず、日常の買い物に不便 ・ドラッグストアやコンビニ、朝晩利用できるカフェなど、にぎわいのまちならあるべき店が無い ・空き地、空きビル、空き店舗が増えている・空きが多く、街並みやにぎわいが分断される ・駅前に集える場所が無い・若者が少ない・年配者が多い ・河原子地区にはスーパーがたくさんあるので、駅は電車に乗るための場所という認識 <p>〈望まれる姿〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・BRTの乗車の目的となる施設、BRTで出かけていって一日過ごせる場所 ・多業種の小売り、自宅の近所で買い物や外食ができる環境 ・日常生活が完結できるので人が集まるという環境 ・駅前だけの買い物で日用品が揃う環境 ・行政と地元商店会の連携、商店同士のネットワーク活性化 ・空き地、空き店舗の活用 ・事業者と不動産オーナーの間に立って空き店舗問題を解決できる仕組み ・店舗の集約・回遊性・人が集まる、増える ・若い人が集まれるスペース、活用してもらえる仕掛け ・駅を中心に住民、従業者、学生、事業者が交流できる空間 ・水戸駅や日立駅と張り合う必要はない ・地域住民の住みやすさ、便利さを感じるまち ・人が寄り添えるまち・ロータリーを中心に花の多い、ゴミのない環境 ・一言で言えるまちの具体的なイメージ、イメージしやすいまちづくりのテーマ ・まちの色、ブランディング、強みをつくる・デザインされたまちづくり ・住んでみたいと思われるモノ、コト ・商業施設の誘導よりも人に住んでもらえる魅力ある住環境づくりが優先 ・若い人達にとって良いまち・年配者が楽しく暮らせるまち・住民が楽しめるまち ・若い世代、子育て世代の意見を取り入れる | <p>駅前エリア</p> <p>〈新技术の活用など〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動運転技術の活用 ・小型電気自動車などグリーンスローモビリティの活用 ・塾の送迎などで、小中学生が使えるタクシー <p>〈低未利用地及び駅舎附帯施設への施設誘致〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・若者や高齢者などターゲットを定めた出かけたくなるような店、場所 ・周辺住民の利便性向上、他市町村など他所からの来訪者に利用される施設 ・高齢者が遊べる、時間をつぶせる施設を増やす ・年配者はゲームセンターに多く集まっている ・駅前には高齢者の買い物の場が期待されている ・地区の住民が日用品を購入できる店 ・通勤利用者を引き留めることができる施設 ・学生が立ち寄れる図書館やカフェ ・滞留空間(本屋、喫茶、軽食、待合、テレビ、空調、気の利いたお土産) ・待ち時間が有意義に過ごせる空間 ・若者が望むようなスポーツ施設、ランニングステーション ・地場産業のマーケットスペース、地元商店が出店できるスペース ・居住人口を増やすことは重要だが、駅前で戸建て住宅は難しいので、マンションのような集合住宅にならざるを得ない・店舗併用型大型マンション ・シニア向け分譲マンションと医療系施設の複合施設 ・東海駅のようなステーションギャラリー ・生鮮品を扱う商業施設、小さくても良い ・ドラッグストア、日立市内に無い外食チェーン、映画館 ・図書館や託児所、保育園等の子育て支援施設の集約 ・多賀工場や国分工場で生産している製品、地区の商・工・飲食のPR機能 ・特長、個性、発信力のあるお店の集約 <p>〈施設整備の優先度〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅舎と自由通路の整備を優先して進めてほしい ・各事業規模が大きいのので事業長期化に伴うリスクが減らせるよう、スピード感を持って進めてほしい | <p>駅周辺施設</p> <p>〈道路〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旧国道など、歩道が無く道路が狭く、危険を感じるところがある ・ベンチや休憩所、街灯などのホスピタリティが不足 ・電線地中化による災害に強いまちづくり <p>〈西口広場とよかつべ通り〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・朝夕や雨天時に送迎車両で混雑・周辺での路上駐車がが多い ・よかつべ通りの駐車帯は長時間利用者が多く、常に満車 ・よかつべ通りは横断歩道がない部分での歩行者横断をたびたび見かける <p>〈駅〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ホームの拡張やエスカレーター設置などの利便性向上 ・外部トイレのブース数が少ないので環境改善を ・東西自由通路を整備する際は屋根をつけ、雨天時も利用しやすい ・現在は改札からすぐホームに出られて使いやすい ・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 ・イベントで利用できる屋外電源設備など <p>〈東口〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在のロータリーは狭い・駐輪場に自転車が溢れている ・バス、タクシー、一般車のスペースをきちんと整備してほしい ・駐車場を整備してほしい <p>〈緑空間〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緑のネットワークに賛同・公園緑地内のカフェ ・サクラの活用(おおくぼ児童公園~大学通り~工場周辺) ・街路樹の落葉処理、定期的な剪定など維持管理面での課題 <p>〈ユニバーサルデザイン・バリアフリー〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩道の凹凸の解消 ・高低差解消の配慮、階段を少なく高齢者の移動、昇降を便利に |

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

前項までに整理した本地区の主な課題は以下のとおりです。

| 項 目 | | 課 題 |
|-------|-------------------|--|
| 3 (1) | 人口等の推移 | ○将来にわたって日常生活に必要な医療・福祉・子育て支援・商業等のサービスを持続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 | ○駅西側に集積する都市機能や駅東側の自然資源（河原子海岸等）へのアクセス向上など、線路東西に形成されている市街地間の円滑な移動動線を確保しながら、東西市街地の更なる連携を図る必要があります。 ○低未利用地の転用や合理的な活用を図りながら、都市の拠点にふさわしい土地利用を推進していくとともに、都市拠点としての良好な環境や価値を、将来にわたって維持・向上させるための管理運営体制の構築が必要です。 |
| 3 (3) | 生活利便施設等の立地状況 | ○地域の生活拠点として既存の都市機能の確保を図るとともに、更なる機能の誘致・集積を図る必要があります、特に、居住者や駅利用者の利便性向上と交流促進のための生活利便施設や交流施設などの誘致、集積を図る必要があります。 |
| 3 (4) | 公共施設の整備状況 (道路) | ○未整備となっている都市計画道路の整備など、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。 ○鉄道を横断する道路ネットワークの多重性を確保しながら、交通機能、防災機能の強化を図る必要があります。 |
| | (公園・緑地) | ○近年では、駅周辺の商業・交流空間にオープンスペースや公園などの“ゆとり・憩いの機能”が求められるなど、利用者のニーズが多様化しているため、新たなニーズへの対応が必要です。 ○既存の公園施設の適切な維持・管理を行いながら、居住環境の維持・向上を図る必要があります。 |
| 3 (5) | 防災に関する事項 | ○駅の東側では、駅近傍での一時避難場所が確保されていないため、駅利用者や周辺住民・従業者が円滑に利用できる避難場所の確保など、安全・安心への配慮が必要です。 |
| 4 (2) | 西口広場 | ○駅の東西で交通機能を分散させながら、混雑の解消など駅利用者の利便性向上を図る必要があります。 ○南北方向の通過交通について、バイパスルートを検討するなど、西口広場の負荷を軽減し、駅利用者のスムーズな交通を確保する必要があります。 |
| 4 (3) | 東口広場 | ○駅東西の交通機能の分散を考慮するとともに、ひたちBRTの乗入れを見据えながら、乗換え機能の確保やアクセス性の向上など、新たな交通結節点としての機能強化が必要です。 |
| 4 (4) | 附帯施設 | ○駅周辺施設や鉄道駅への端末交通手段として相当数の自家用車が利用されているため、駅周辺施設の将来の在り方検討とあわせて、一定規模の駐車場を確保していく必要があります。 |
| 4 (5) | 常陸多賀駅 | ○ピーク時の利用者混雑の解消や、ひたちBRTの東口乗入れを見据えた駅利用者の更なる利便性向上など交通結節点としての機能強化を図る必要があります。 |

(2) 施設整備の必要性

上記の課題や市民及び商店会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下図にまとめました。

これらの課題を踏まえるとともに、「日立市都市計画マスタープラン」などの上位計画等を勘案しながら、今後、都市の拠点として持続可能な魅力あるまちづくりを進めていくためには、「市街地の再生」と「交通結節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。



図 2-6-1 現状及び市民ニーズを踏まえた地区の主な課題

〈 持続可能な魅力あるまちづくりを進めるために必要な取組 〉

○都市の拠点としての市街地の再生

- (1) 居住人口の維持・確保
- (2) 低未利用地の転用や合理的な活用など、都市の拠点にふさわしい土地利用の推進
- (3) 都市拠点としての良好な環境や価値を、将来にわたって維持・向上させる取組の推進
- (4) 生活拠点としての既存都市機能の確保や居住者・駅利用者の利便性向上と交流促進に資する施設の誘致・集積

○交通結節点としての機能強化

- (5) 安全性・利便性・防災性に優れた道路ネットワークの構築
- (6) 駅周辺でのオープンスペース（憩い・防災空間）確保
- (7) 駅東西での交通機能分散（西口広場の負荷軽減）による、混雑解消と利便性向上
- (8) 南北方向のスムーズな交通確保
- (9) ひたちBRTの東口乗入れを見据えた、乗換え機能やアクセス性の向上
- (10) 駅周辺での一定規模の駐車場確保
- (11) 駅舎内のピーク時利用者の混雑解消

第3章 常陸多賀駅周辺地区 整備計画の策定

第3章 常陸多賀駅周辺地区整備計画の策定

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

明治30年に常陸多賀駅（旧：下孫駅）が開業し、当時の駅には、地産の鮮魚類や農産物、石材・石灰などが集積され、各地に供給されるとともに、河原子海岸の玄関口として多数の旅客が訪れていました。

昭和14年には、当時の「国分村」、「鮎川村」、「河原子町」が合併して、新たに「多賀町」となり、駅近傍では企業の大規模工場も操業を開始し、社会構造が大きく変わろうとしていました。

そのため、同時期に定められた多賀町の都市計画により、産業の振興と更なる集積の観点から、道路などの物流ネットワークや急増する就労者のための居住空間の整備、駅周辺への商業・文化施設の誘導などが行われ、市街地の形成と都市の近代化が図られました。

都市計画で定められた「住居」や「商業」、「仕事」が近接するコンパクトな土地利用計画や、駅前と現在の末広町1丁目の公共施設（大久保小学校や多賀図書館など）の2つの拠点を中心とする、駅前的大通り（よかつペ通り）と放射環状の道路ネットワークなどは、当時の最先端の計画であり、現在も色褪せることなく、常陸多賀地区の都市構造の礎となっています。



写真3-1-1 昭和30年頃の常陸多賀駅

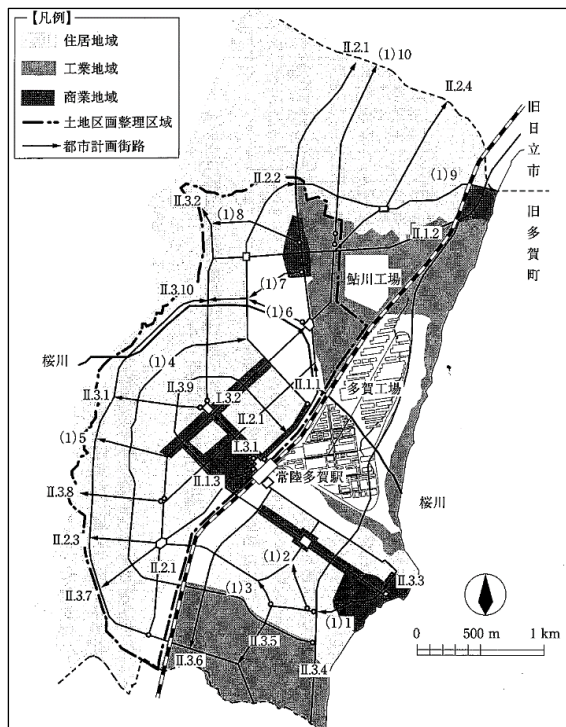


図3-1-2 現在の日立市都市計画図

図3-1-1 旧多賀町都市計画関係図※ (S15~22 頃)
※出典) 中野茂夫 著「企業城下町の都市計画」

(2) まちづくりの理念

先人たちの英知と努力によって築き上げてきた既存の都市基盤を大切にしながら、地区の発展や社会情勢の変化に伴って生じている課題の解決に向け、以下の理念に基づき、常陸多賀地区の将来に向けた新たなまちづくりに取り組んでいきます。

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、賑わいの場の再生を図り、まちづくりを次代に紡ぎます。

(3) まちづくりの目標

まちづくりの理念のもと、上位計画での位置付けや地区の現状・課題等を踏まえ、次の3つの目標を設定します。

1 誰もが暮らしやすい高質な生活空間の創出【くらし】

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、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。

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】

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。

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】

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、行政だけではなく、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。

(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】 |
| 駅周辺へ居住を誘導し、居住人口の維持・確保を図るとともに、駅前に商業、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BRT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BRT沿線拠点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・安全性の向上や、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 安全安心な歩行者空間の整備 ウ 市街地における自転車活用の在り方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を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】 |
| 気軽に散策・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、諏訪梅林などの自然資源の活用 ウ サクラ並木や梅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】 |
|---|--------------|
| <p>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。</p> | |
| <p>〈主な取組〉</p> <ul style="list-style-type: none"> 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】 |
|--|--------|
| <p>駅周辺において、乗換え機能の強化や拠点機能の整備など、ひたちBRTや鉄道などの交通結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機能の充実やひたちBRTを補完するフィーダー交通網*の充実など、公共交通の利便性向上を図ります。</p> | |
| <p>〈主な取組〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ア 東西自由通路及び駅舎、駅東口広場の整備 イ ひたちBRT第3期ルート of 整備 など <p><small>※鉄道やひたちBRTなどの幹線と接続し、その補完・連携のため、支線の役割をもって運行される路線バスやその路線。</small></p> | |

| ⑥ 安全安心な生活環境の確保 | 【安全安心】 |
|--|--------|
| <p>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。</p> | |
| <p>〈主な取組〉</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 東西自由通路や駅東口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 街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 密集市街地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】 |
|---|-----------|
| <p>シェアリングエコノミー*やテレワークなど、多様化する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。</p> | |
| <p>〈主な取組〉</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、情報通信技術の進展にあわせた機能・設備の導入検討 など <p><small>※個人が保有する物・サービス・場所などの遊休資産（スキルのような無形のものも含む）を多くの人と共有・交換して利用する社会的な仕組み。</small></p> | |

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】 |
| <p>地域生活業務拠点として、駅周辺低未利用地の計画的な土地利用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。</p> | |
| <p>〈主な取組〉</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 駐車場の需給量把握や適正配置の検討による転用利活用の推進 ウ 駅周辺住宅地やひたちBRT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】 |
| <p>市内で最も人口が多く、駅利用圏に大規模事業所や大学、高校などが立地する環境を活かすとともに、河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。</p> | |
| <p>〈主な取組〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ア 駅周辺エリアなどでの交流・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営駐車場など、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 | 【歩きたくなる街なか】 |
| <p>地域の事業者などと更なる連携を図りながら、公共空間の活用や空き地、空き店舗のリノベーションなどを推進することで、駅周辺に交流・滞留拠点を創出・点在させ、「回遊性の高い、一体的な賑わい空間（居心地がよく歩きたくなる街なか）」を形成します。</p> | |
| <p>〈主な取組〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ア 空き地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・滞留空間の創出 ウ 多賀市民プラザや市営駐車場など既存公共施設の更なる利活用による交流拠点の創出(再掲) エ サクラ並木や梅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) など | |

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形成 | 【持続可能な暮らし】 |
| <p>ハード・ソフト両面にわた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、地区の情報発信を行いながら、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形成します。</p> | |
| <p>〈主な取組〉</p> <ul style="list-style-type: none">ア 地域住民のサードプレイスとなる場の創出や多賀エリアのブランド創出イ 情報発信体制の構築ウ 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】 |
| <p>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、地域の価値を将来にわたって維持・向上させる体制（エリアマネジメント体制）を構築し、にぎわいのあるまちづくりを推進します。</p> | |
| <p>〈主な取組〉</p> <ul style="list-style-type: none">ア エリアマネジメント体制の構築イ パブリックマインド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 | |
| ③ 公共交通の利用促進 | 【持続可能な公共交通】 |
| <p>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。</p> | |
| <p>〈主な取組〉</p> <ul style="list-style-type: none">ア 駅東口広場やひたちBRT第3期ルートを整備などによる公共交通の利便性向上イ ひたちBRT沿線地区などへの居住誘導による利用者の拡大ウ 公共交通の乗車の目的となる駅周辺、及びひたちBRT沿線拠点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進展にあわせた機能・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 <p>※Mobility as a Service「マース」：その運営主体にかかわらず、自家用車以外のすべての交通手段によるモビリティ（移動）を1つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念。</p> | |

〈参考〉前章で整理した課題とまちづくり方針の対照

前章で整理した課題を踏まえた「持続可能な魅力あるまちづくりを進めるために必要な取組」と、先に定めたまちづくりの目標、方針の対照は以下のとおりです。

| 区分 | 必要な取組 |
|----------------|---|
| くらし | (1) 居住人口の維持・確保 (5) 安全性・利便性・防災性に優れた道路ネットワークの構築 (6) 駅周辺でのオープンスペース（憩い・防災空間）確保 (7) 駅東西での交通機能分散（西口広場の負荷軽減）による、混雑解消と利便性向上 (8) 南北方向のスムーズな交通確保 (9) ひたちBRTの東口乗入れを見据えた、乗換え機能やアクセス性の向上 (11) 駅舎内のピーク時利用者の混雑解消 |
| | (4) 生活拠点としての既存都市機能の確保や居住者・駅利用者の利便性向上と交流促進に資する施設の誘致・集積 |
| にぎわい | (2) 低未利用地の転用や合理的な活用など、都市の拠点にふさわしい土地利用の推進 (10) 駅周辺での一定規模の駐車場確保 |
| まちづくり 持続可能な | (3) 都市拠点としての良好な環境や価値を、将来にわたって維持・向上させる取組の推進 |

(5) 体系図



(6) 整備方針における主な推進事項

まちづくりの方針に基づく各分野の主な取組について、具体的な施設整備の方針や推進事項を以下に示します。

これらの多岐にわたる事業を推進するためには、相応の期間と費用が必要となります。そのため、整備効果の早期発現や事業平準化などの観点から、駅周辺施設の整備（下図朱書きのもの）を、今後概ね10年以内に短期的・重点的に整備することとし、それと並行しながら中長期的に各種の施設整備等を推進していくこととします。*

※今後の社会経済情勢などの変化により、変更になる場合があります。

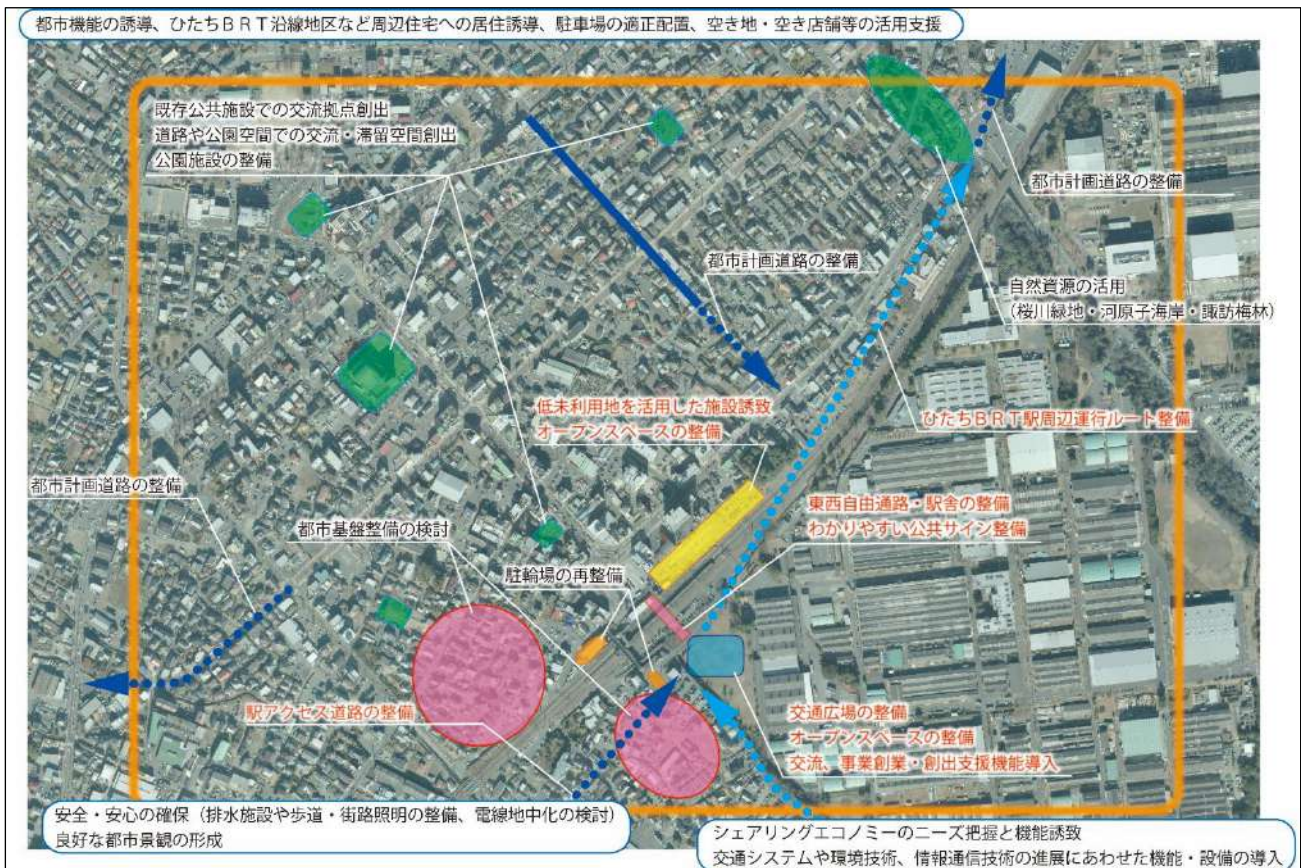


図 3-1-3 施設整備の方針・推進事項

2 土地利用計画の検討

常陸多賀地区の整備方針を実現するために、将来の土地利用計画に関して、これまでの土地利用区分を踏襲しながら、ゾーンごとに計画方針を整理します。

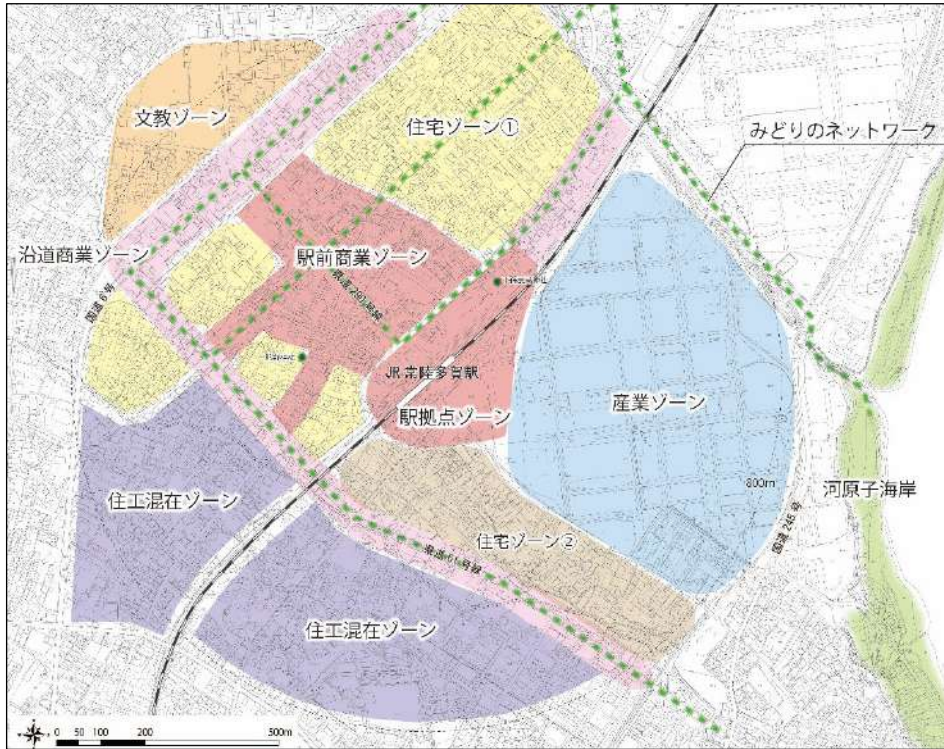


図 3-2-1 土地利用計画図（ゾーン区分）

| 区分 | 土地利用方針 |
|------------|--|
| 住宅ゾーン① | <ul style="list-style-type: none"> ○商業、医療、文化施設等の集積により、生活利便性に優れた質の高い住環境の形成を図ります。 ○豊かな自然環境を保全しながら、潤いある住環境の形成を図ります。 |
| 住宅ゾーン② | <ul style="list-style-type: none"> ○ひたちBRTと連携したまちづくりを推進していきます。 ○駅から河原子海岸へのアクセス空間として、海岸と連携した交流環境の整備を図るとともに、安全・安心な住環境の形成を図ります。 |
| 駅拠点ゾーン | <ul style="list-style-type: none"> ○駅東西自由通路や駅舎の改築、駅東口広場などの整備により、周辺の地域資源と連携した新たな交流核を創出していきます。 |
| 駅前商業ゾーン | <ul style="list-style-type: none"> ○駅拠点ゾーンと連携しながら賑わいの連続性を確保していきます。 ○メインストリートの賑わいだけでなく、魅力的な路地裏空間を創出していきます。 |
| 沿道商業ゾーン | <ul style="list-style-type: none"> ○既存商店街と沿道商業の融合による賑わいの連続性を確保していきます。 |
| 文教ゾーン | <ul style="list-style-type: none"> ○学校や図書館、幼児施設、公園など地区の文教拠点としての機能を維持していきます。 |
| 産業ゾーン | <ul style="list-style-type: none"> ○周辺環境との調和に配慮した土地利用を維持していきます。 |
| 住工混在ゾーン | <ul style="list-style-type: none"> ○工業系土地利用において周辺環境との調和に配慮するとともに、安全・安心な住環境の形成を図ります。 |
| みどりのネットワーク | <ul style="list-style-type: none"> ○みどりの連続性や心地良い歩行空間を確保し、歩いて楽しいまちづくりを推進していきます。 |

3 都市施設等の整備計画の検討

ここでは、施設整備方針において短期的・重点的に整備する施設として位置付けた東西自由通路及び東口広場、広場へのアクセス道路の整備計画を検討します。

3-1 東西自由通路及び東口広場

(1) 東西自由通路及び東口広場の整備方針

ひたちBRTの第3期ルート整備計画案は、現時点で駅東口への乗入れが想定されています。そのため、ひたちBRTの乗入口となる駅東口に、駅の新たな「顔」となる広場を整備し、乗換え機能を強化するとともに、既存の西口駅前広場の交通負荷の軽減を図ることとします。

広場の配置は、既に本市都市計画で定められている駅東口広場の配置を基本にしながら、整備計画を検討していきます。

また、東口広場の整備にあわせて、東西の広場間を接続する東西自由通路を整備し、東西市街地の一体化による駅利用者の利便性向上と東西交流の促進を図ります。あわせて、自由通路の整備に支障をきたす常陸多賀駅舎は整備にあわせて一体的に改築し、駅構内の移動の円滑化と交通利便性の向上を図ります。

なお、既存の跨線人道橋は、施設の老朽化やバリアフリー化の観点から、その機能を東西自由通路に振り替えることとし、東西自由通路の整備完了後に撤去することを想定します。

(2) 東西自由通路の配置等想定

東西自由通路の具体の整備計画は、今後、鉄道事業者との協議などを踏まえながら整理していくこととなりますが、ここでは、東口広場の整備計画を検討するため、以下の項目を想定の整備条件として整理し、東口広場の検討を行います。

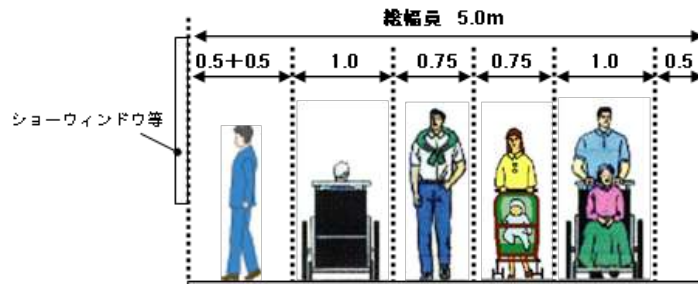
ア 幅員

これまでの市内各駅での自由通路の整備事例では、常陸多賀駅よりも乗降者数が少ない十王駅において、幅員 5.0m の自由通路を整備していることから、本検討においても幅員 5.0m での整備を想定します。

■ 市内各駅の乗客数及び自由通路幅員

| 駅名 | 乗降客数 (2018(平成 30)年) | 自由通路幅員 |
|-------|---------------------|--------|
| 十王駅 | 5,966 人 | 5.0m |
| 小木津駅 | 5,220 人 | — |
| 日立駅 | 22,350 人 | 8.0m |
| 常陸多賀駅 | 13,688 人 | — |
| 大甕駅 | 19,050 人 | 5.5m |

■ 幅員 5m の断面イメージ



イ 配置計画

東西自由通路の配置にあたっては、以下の想定条件により、配置可能と考えられるエリアを検討します。

想定条件

- ① 自由通路の直進性と広場間の円滑な接続
事業規模などの観点から、鉄道横断部分が極力短距離となるよう、直進性を確保するとともに、西口と東口が円滑に連絡する配置とする。
- ② 既設の跨線人道橋及び駅構内跨線橋の回避
既存の跨線人道橋や駅構内の跨線橋は、仮設工事に係るコスト縮減などの観点から、東西自由通路完成まで利用するため、それを侵さない配置とする。
なお、一体的に整備する駅舎は、既存の西口広場が引続き利用できるよう、現駅舎付近での建て替えを想定する。
- ③ その他鉄道関係施設に極力影響しない配置とする。
- ④ 線路や東側市道（JR 駐車場へのアクセス道路）などの利用に支障を来たさない高さへの配置とする。

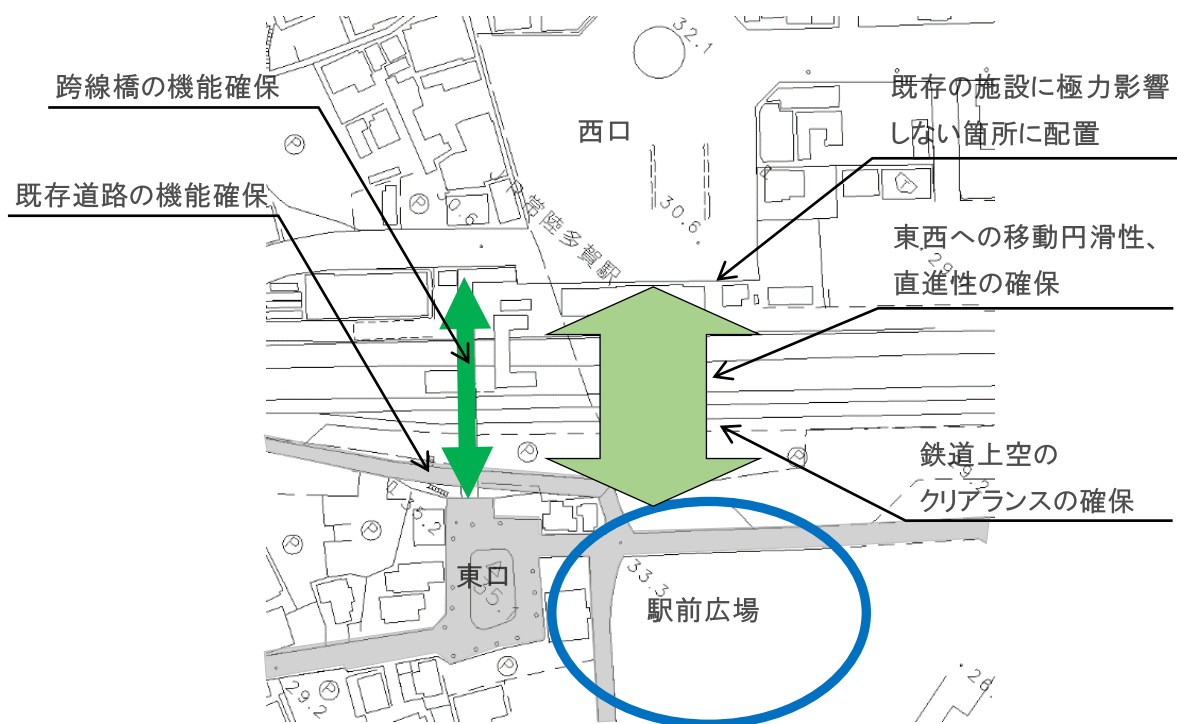


図 3-3-1 東西自由通路配置検討図

ウ 附帯施設等

配置計画の検討においては、自由通路の附帯施設として、以下の機能を想定します。

① 多用途スペース

自由通路隣接部分に店舗施設等の多用途スペースを配置し、駅周辺で不足している交流機能や滞留機能を導入します。

② 東口エントランス

駅前での質の高い環境空間形成を図るため、滞留機能を持たせたエントランスを配置します。形態は、防災面での活用も考慮し、オープンスペースを基本とします。

③ バリアフリー

自由通路と東口現況付近とは高低差処理が必要となるため、バリアフリーを考慮した、エレベーターやエスカレーターを適宜配置します。

エ 想定する配置案

上記アからウを踏まえ、自由通路は以下の配置を想定しながら、広場等の整備計画を検討します。

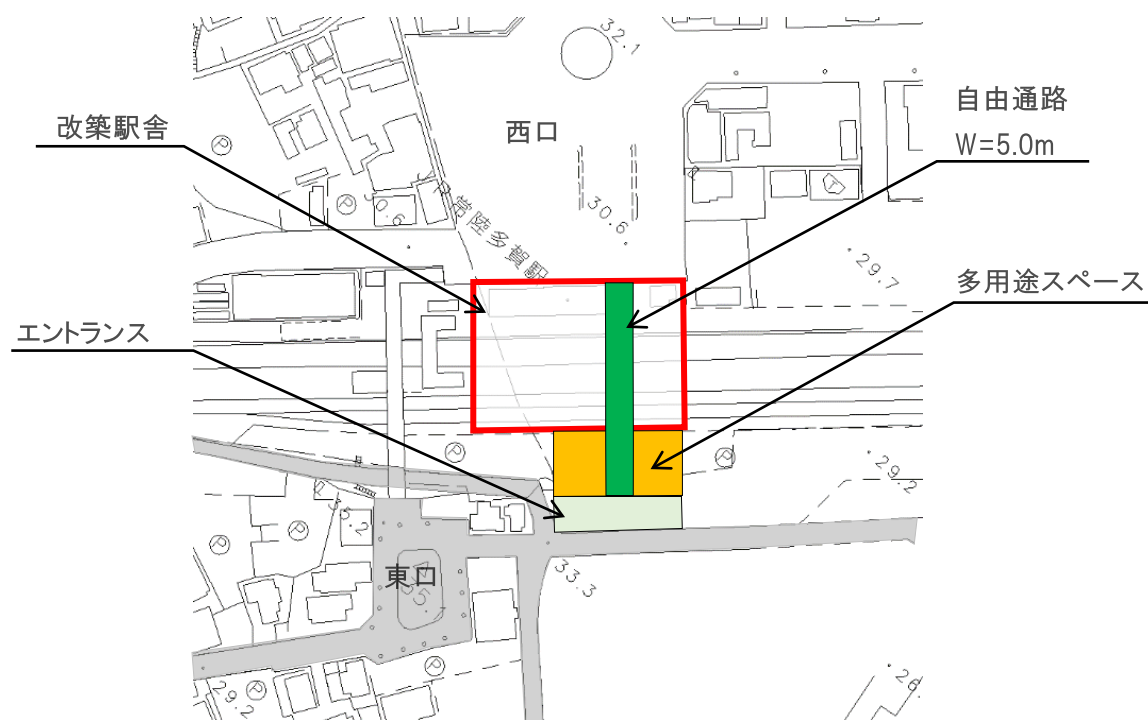


図 3-3-2 東西自由通路配置 (案)

(3) 東口広場整備の基本的な考え方

東口広場の配置は、既に本市都市計画で定められている駅東口広場の配置を基本にしながら、整備計画を検討していきます。

なお、検討にあたっては、自由通路との連携や広場の必要面積など、施設の利便性が最も高まるよう検討を行う観点から、駅周辺の鉄道事業者用地や大規模事業所用地上への配置として検討を行います。

また、施設整備にあたっては、以下の考え方を基本として検討を行います。

●円滑な交通動線の処理

○駅前交通の円滑な処理

- ・ 交通動線の整理→走行レーンと駐待機レーンの明確な分離
- ・ 一般車およびバスやタクシー等の交通条件に適合した交差点処理
- ・ 一般車乗降ニーズへの対応

○公共交通の円滑な乗り換えの確保

- ・ JR駅舎の改築と整合性のとれた動線計画

○歩行者の安全で円滑な移動の確保→移動動線が短くゆとりのある歩行者空間整備

○バス乗降場とタクシー動線の分離

など

●駅利用者に優しい広場づくり

○ユニバーサルデザイン・バリアフリーへの配慮

- ・ 段差の解消／視覚障害者誘導ブロックの設置／滑りにくい歩道の材質／障害者乗降場の設置／バスの正着／昇降機の設置
- ・ 雨天時でも利用しやすい連続した屋根(シェルター)の設置

○わかりやすい誘導

- ・ わかりやすい施設の配置や誘導サインの整備

など

●東西広場の機能分担

○東西広場の位置付けに基づく機能分担

- ・ 西口広場は一般路線バスの乗降機能を備え、東口広場はひたちBRTの乗降機能を備える。
- ・ 東口広場には一般車進入動線を確保し、西口に集中している送迎車両等の分散を図る。

●新たなる施設

○東西広場をつなぐ自由通路

東口の新たな広場整備と西口広場を結ぶ東西自由通路の整備（駅舎との一体的な整備）

○自由通路に附帯する多用途スペースの整備

- ・ 東西自由通路周辺の空間を活用して、滞留・交流機能等を整備

(4) 整備計画の検討

整備計画の検討にあたっては、基本的な整備条件を整理したうえで、比較項目を整理し、2案（イ案及びロ案）の比較検討を行います。

① 基本的な整備条件

比較案作成に係る基本条件は以下のとおりです。

| ●計画施設量 | | 単位 | 計画諸元 | 備考 |
|--------|-----|----|------|-------------|
| バス | 乗車 | バス | 1 | |
| | 降車 | バス | 1 | |
| | 待機 | | 1 | |
| タクシー | 乗車 | バス | 1 | |
| | 降車 | バス | 1 | |
| | プール | 台 | 4 | 将来需要を見込んだ台数 |
| 一般車 | 乗降場 | バス | 9 | 可能な限りの台数 |
| 障害者用 | 乗降場 | バス | 1 | バリアフリー対応 |

| ●交通動線 |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">・西口方面との接続動線の確保・大規模事業所敷地内へのアクセス動線の確保 |

| ●将来対応 |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">・ひたちBRTの駅周辺運行ルート整備・駅舎の改築・既存のパークアンドライド駐車場の活用 |

配置条件図



② 比較項目

ア 東口広場の計画地盤高

駅東口周辺の地盤には、約 6m の高低差があるため、高低差を処理するため、広場の計画地盤を 2 案想定します。

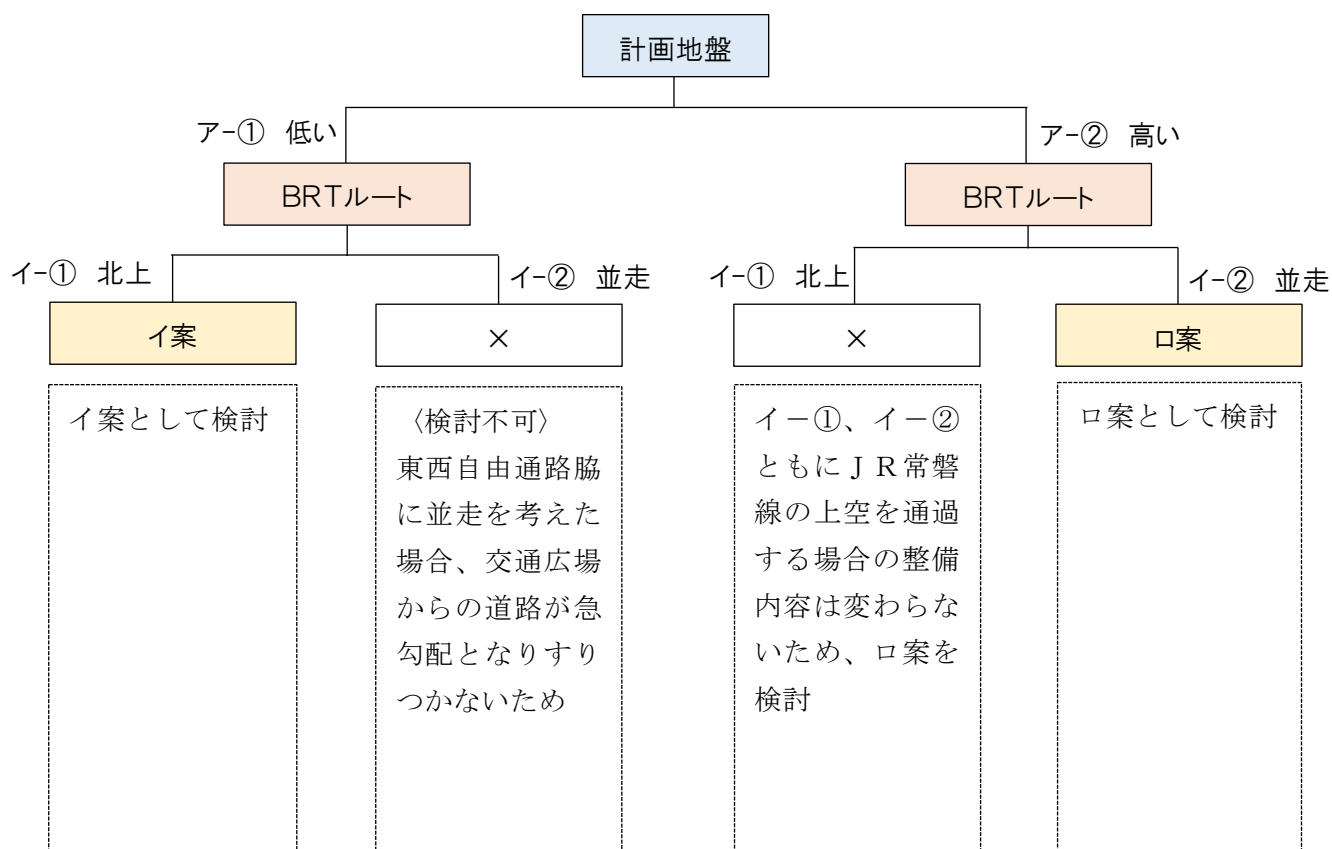
- 案① 広場の計画地盤は低い方にあわせて整備する。(低い)
- 案② 広場の計画地盤は高い方にあわせて整備する。(人工地盤) (高い)

イ ひたち B R T の駅周辺運行ルート of の想定

駅東口から日立駅方面への運行ルートについては、別途本市において検討を進めていますが、本検討では、駅西側市街地へのアクセス性や市道 5016 号線（さくら通り）への接続方法について、現在の鮎川郵便局付近交差点の交通錯綜を避けるため、事前に鉄道を横断させ、市道 24 号線（大学通り）に接続させることとし、接続ルートとして以下の 2 案を想定します。

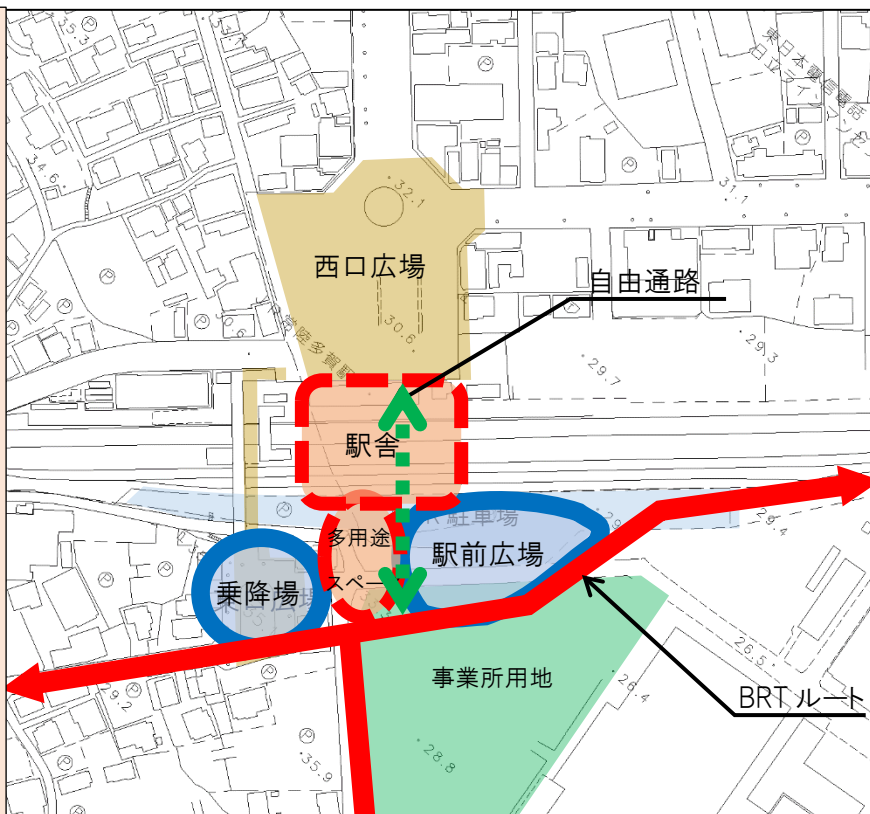
- 案① 線路東側を北上し、鹿島神社付近で鉄道を横断するルート (北上)
- 案② 東西自由通路に並走し、駅舎周辺で鉄道を横断するルート (並走)

比較項目フロー



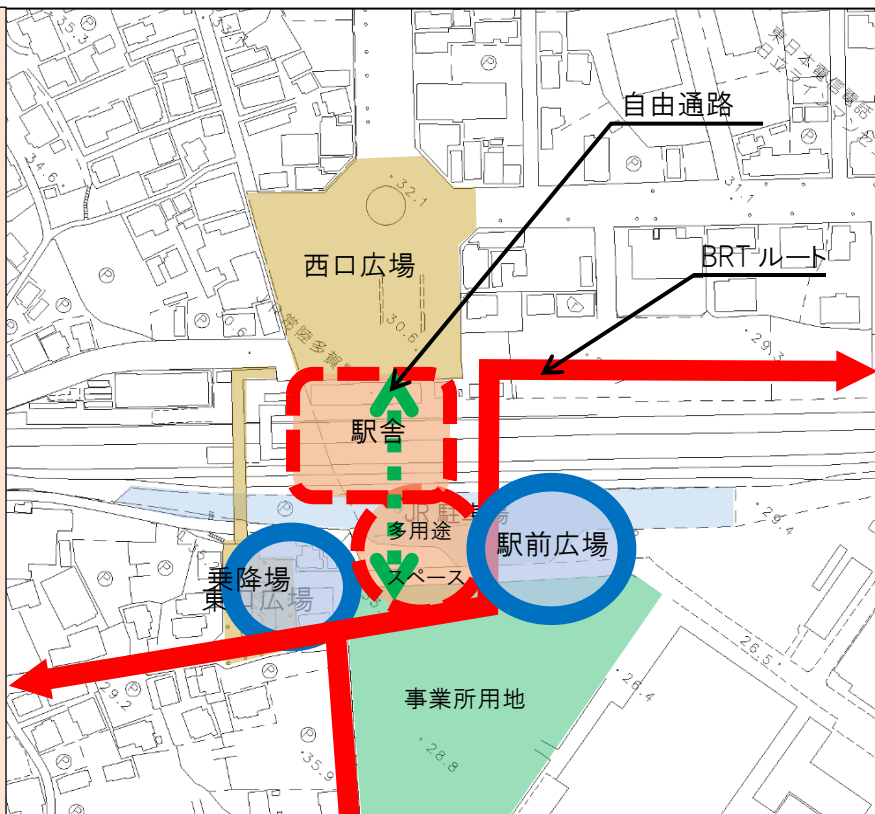
イ案

- ・ B R T のルートは大規模事業所の敷地を通り北進する。
- ・ 駅前広場の位置は J R 駐車場付近とし、高さは、大規模事業所グラウンドと同じ高さとする。
- ・ 現在の東口広場は、一般車の送迎及び駐輪場として活用する。
- ・ 駅舎と駅前広場の間に自由通路を設け、そこに多用途スペースが配置できる建物を設置する。
- ・ 東口の自由通路への入り口にはエントランスを設置する。



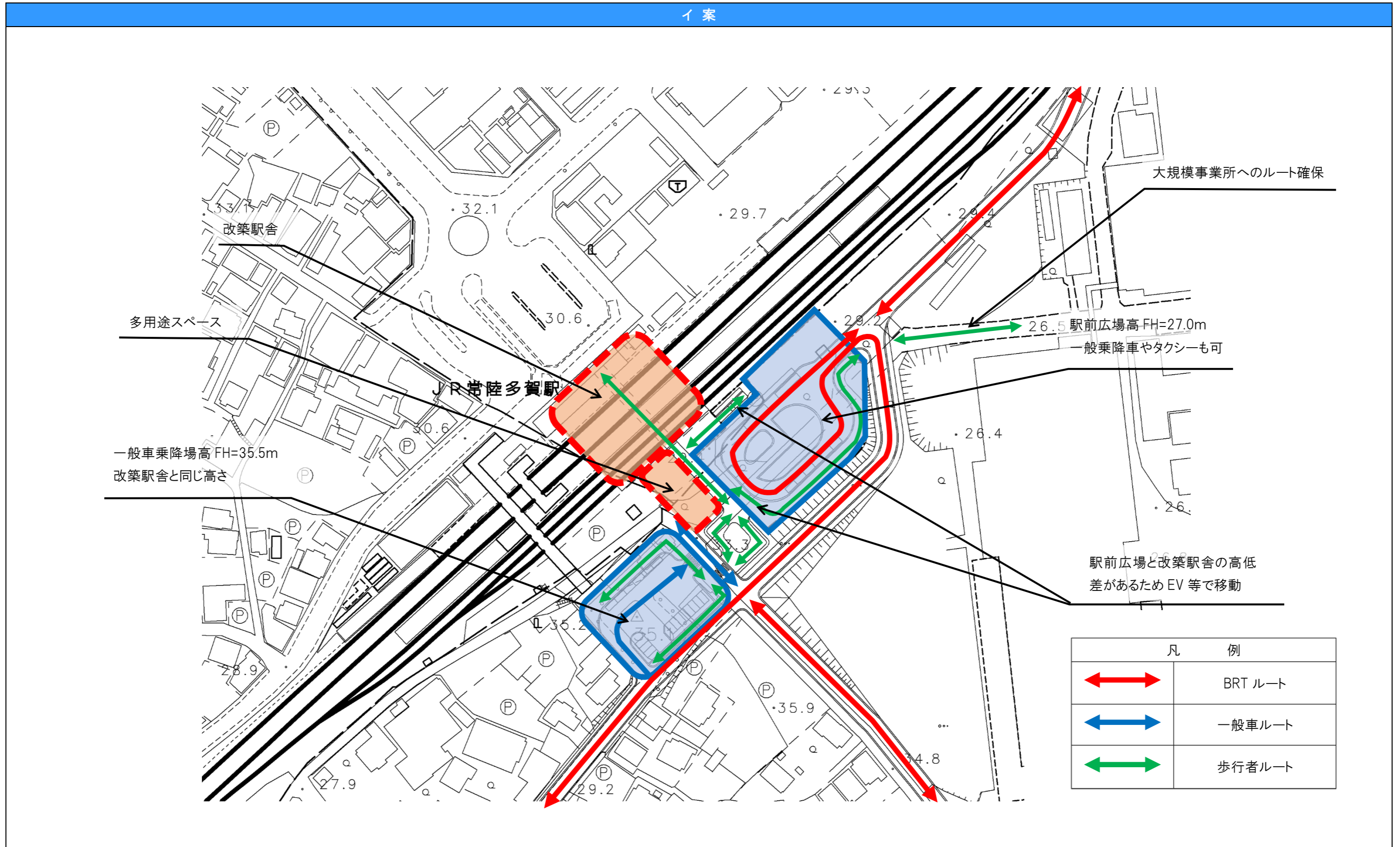
ロ案

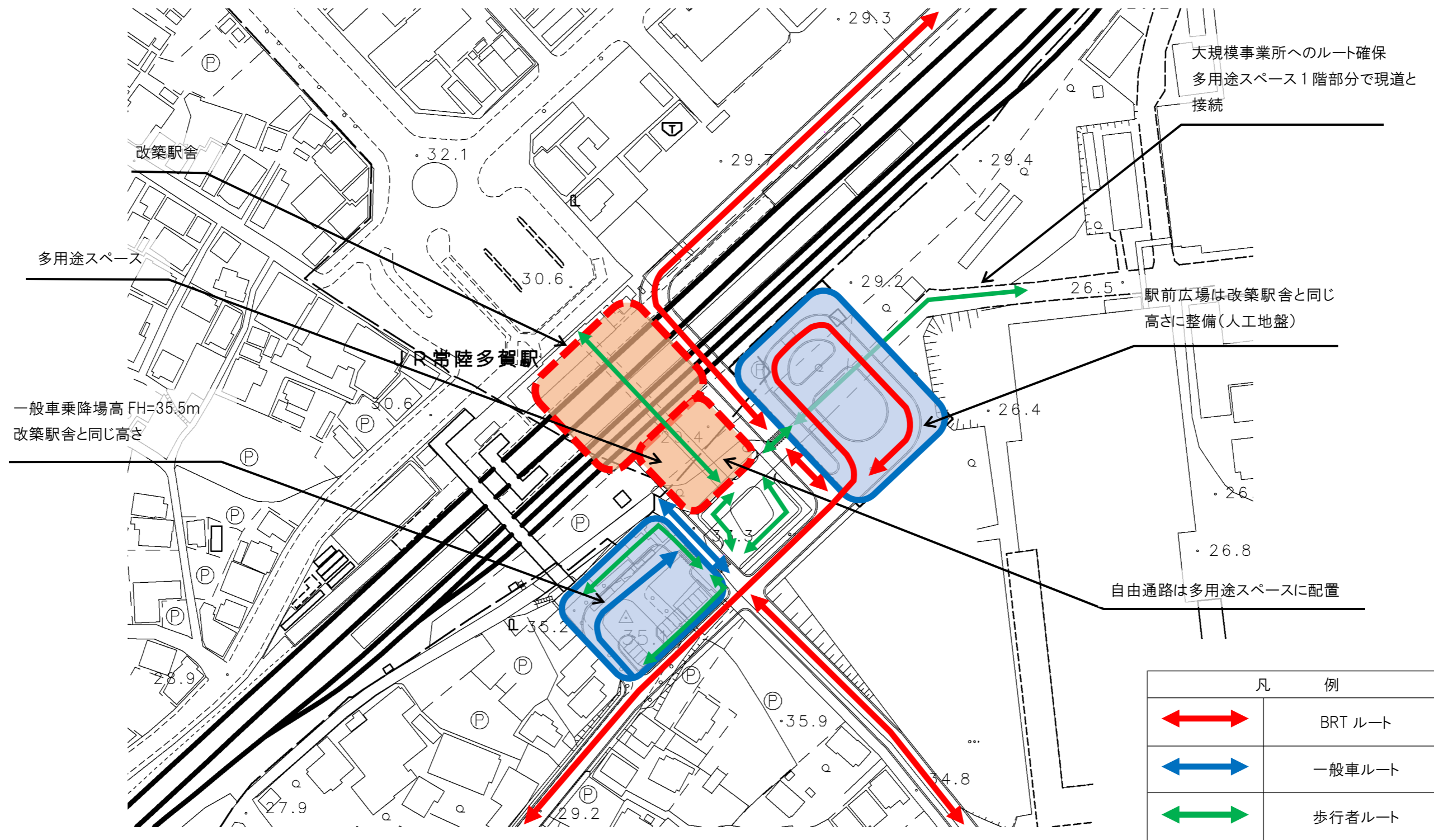
- ・ B R T のルートは自由通路に並走して線路を横断し、線路西側を北進する。
- ・ 駅前広場は B R T ルートの北側に駅舎と同じ高さに配置する。(人工地盤で整備)
- ・ 現在の東口広場は、一般車の送迎及び駐輪場として活用する。
- ・ 橋上駅舎と駅前広場の間に自由通路を設け、そこに多用途スペースが配置できる建物を設置する。
- ・ 東口の自由通路への入り口にはエントランスを設置する。



動線計画について

比較案それぞれの動線計画を以下に示します。





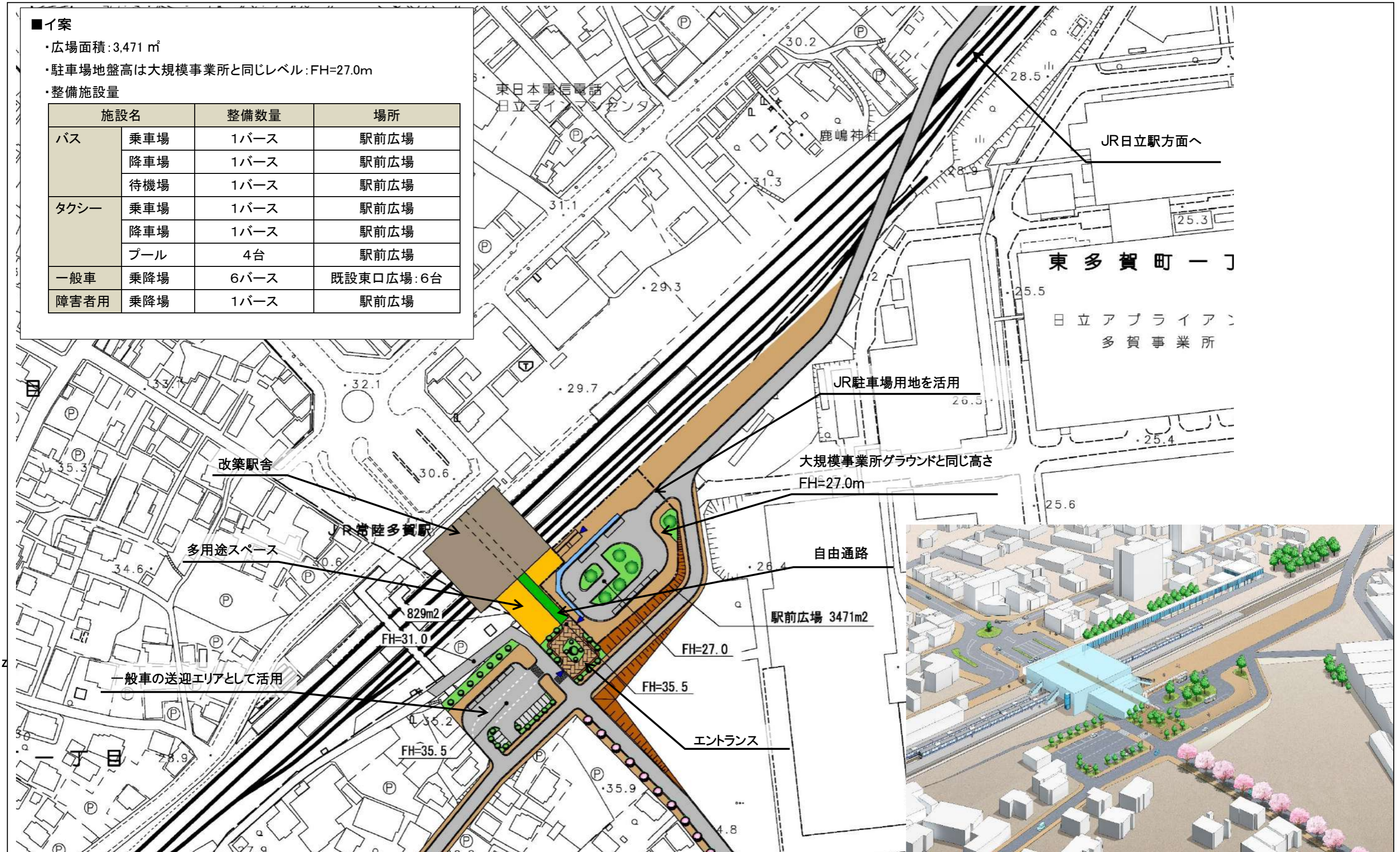
比較案について

比較案の特徴を以下に示します。

■イ案

- ・広場面積: 3,471 m²
- ・駐車場地盤高は大規模事業所と同じレベル: FH=27.0m
- ・整備施設量

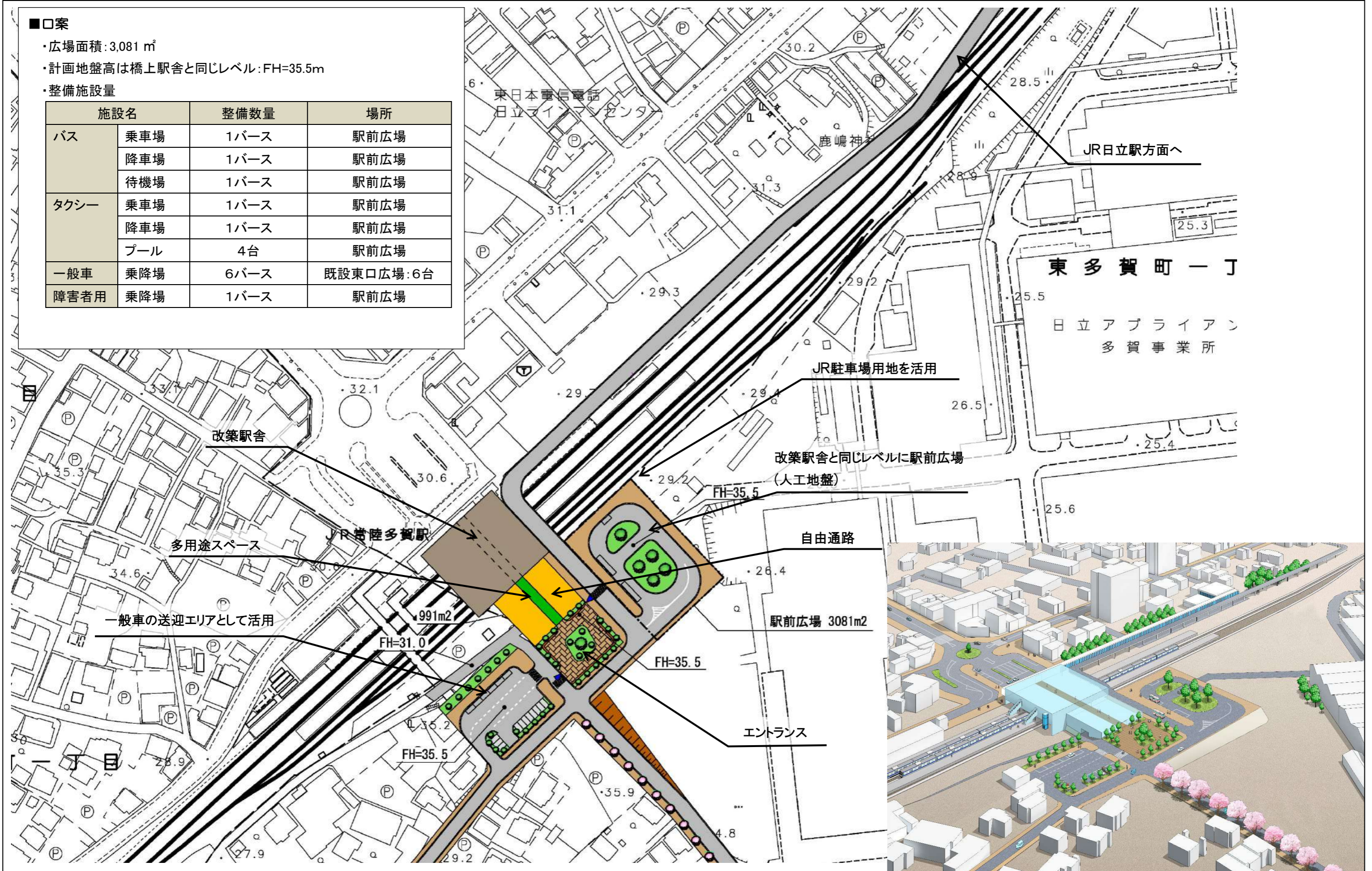
| 施設名 | | 整備数量 | 場所 |
|------|-----|------|------------|
| バス | 乗車場 | 1バース | 駅前広場 |
| | 降車場 | 1バース | 駅前広場 |
| | 待機場 | 1バース | 駅前広場 |
| タクシー | 乗車場 | 1バース | 駅前広場 |
| | 降車場 | 1バース | 駅前広場 |
| | プール | 4台 | 駅前広場 |
| 一般車 | 乗降場 | 6バース | 既設東口広場: 6台 |
| 障害者用 | 乗降場 | 1バース | 駅前広場 |



■□案

- ・広場面積: 3,081 m²
- ・計画地盤高は橋上駅舎と同じレベル: FH=35.5m
- ・整備施設量

| 施設名 | | 整備数量 | 場所 |
|------|-----|------|------------|
| バス | 乗車場 | 1バース | 駅前広場 |
| | 降車場 | 1バース | 駅前広場 |
| | 待機場 | 1バース | 駅前広場 |
| タクシー | 乗車場 | 1バース | 駅前広場 |
| | 降車場 | 1バース | 駅前広場 |
| | プール | 4台 | 駅前広場 |
| 一般車 | 乗降場 | 6バース | 既設東口広場: 6台 |
| 障害者用 | 乗降場 | 1バース | 駅前広場 |



③ 比較結果

ア 比較項目

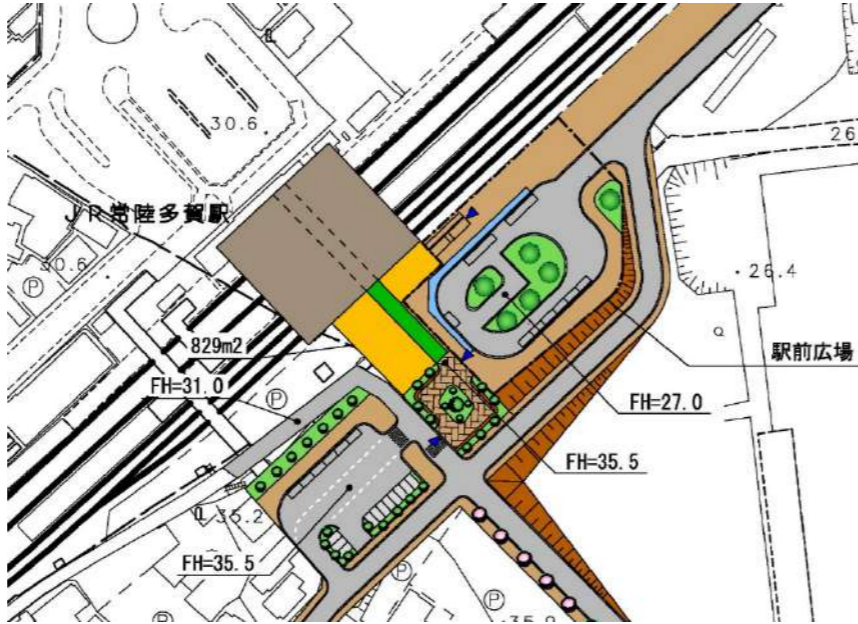

検討した2案について、以下の項目により比較を行います。

■ 比較項目と評価のポイント

| 比較項目 | 評価のポイント |
|--------------|--------------------------------|
| ① 計画諸元の充足 | 設定した計画諸元を充足しているか否か |
| ② 面積規模 | 必要広場面積の大小 |
| ③ 広場内の歩行者動線 | 歩行者が車道を横断せずに駅に入場できるか否か |
| ④ 敷地高低差の処理 | 現状の地盤高を改変する必要の有無と改変の大小 |
| ⑤ 西口への連絡 | 自由通路を使用して西口広場側への連絡がスムーズ行えるか否か |
| ⑥ 駅舎改築への対応 | 将来駅の改築（橋上・半橋上化）を行った場合に対応が可能か否か |
| ⑦ バリアフリー対応 | 障害者用乗降場の有無、段差の処理ができていないか否か |
| ⑧ 道路接続（縦断勾配） | 広場へ接続する道路の縦断勾配などに対する課題の多寡 |
| ⑨ 構造物の有無 | 大きな構造物の必要性の有無 |
| ⑩ 整備コスト | ②、⑩等より広場整備に係るコストの大小で評価 |

イ 比較結果

評価項目に基づき、各案を評価すると以下のとおりとなります。

| | イ 案 | ロ 案 |
|---------------------|---|---|
| <p>計 画 案</p> |  |  |
| <p>① 計画諸元の充足</p> | <p>・諸元のすべてを充足</p> | <p>・諸元のすべてを充足</p> |
| <p>② 面積規模</p> | <p>・広場面積は約 3,471 m²で基準面積はクリアしている。</p> | <p>・広場面積は約 3,081 m²で基準面積とほぼ同じである。</p> |
| <p>③ 広場内の歩行者動線</p> | <p>・広場から駅に向かうためには 2 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。</p> | <p>・広場から駅に向かう際は、平面的な移動となる。 ・広場から駅に向かう間に道路横断が生じる。</p> |
| <p>④ 敷地高低差の処理</p> | <p>・現況地盤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。</p> | <p>・人工地盤により広場を嵩上げて整備するため、広場と自由通路は平面となる。 ・広場周辺の宅地とは約 8m の高低差が生じるため、EV、エスカレーター、階段等の施設が必要となる。</p> |
| <p>⑤ 西口への連絡</p> | <p>・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。</p> | <p>・自由通路を活用し平面での移動が可能。</p> |
| <p>⑥ 駅舎改築への対応</p> | <p>・駅前広場と駅舎の高低差があるため、EV、エスカレーター、階段等の施設が必要となる。</p> | <p>・駅前広場と駅舎は平面での移動が可能。</p> |
| <p>⑦ バリアフリー対応</p> | <p>・ロータリーから駅舎へ上がるためにはEV、エスカレーター、階段等の施設を利用する。</p> | <p>・ロータリーから駅舎に向かう間に道路を横断する必要が生じる</p> |
| <p>⑧ 道路接続(縦断勾配)</p> | <p>・道路構造令の要件を満たす。 ・線路沿いの道路線形や鉄道横断可能性などについて、今後関係機関との協議が必要。</p> | <p>・駅舎脇の道路(橋梁)の道路線形は今後関係機関等との協議が必要。</p> |
| <p>⑨ 構造物の有無</p> | <p>・現状地盤を活用するため構造物は発生しない。</p> | <p>・駅舎脇のロータリー及び道路は人工地盤となる。</p> |
| <p>⑩ 整備コスト等</p> | <p>・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。 ・ひたちBRTは北側で鉄道を横断するため、ロ案よりも整備コストが低くなる可能性がある。ただし、鉄道横断部の施工が駅周辺施設とは分離整備となることが想定されるため、事業期間が長期化する恐れがある。</p> | <p>・広場の地盤を嵩上げるため、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面となるため、ロータリー付近の雨水排水ルートを確保しやすい。 ・ひたちBRTは駅舎付近で鉄道を横断するため、イ案よりも整備コストが高くなる可能性がある。ただし、鉄道横断部の施工が駅周辺施設と一体的な整備となることが想定されるため、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。</p> |

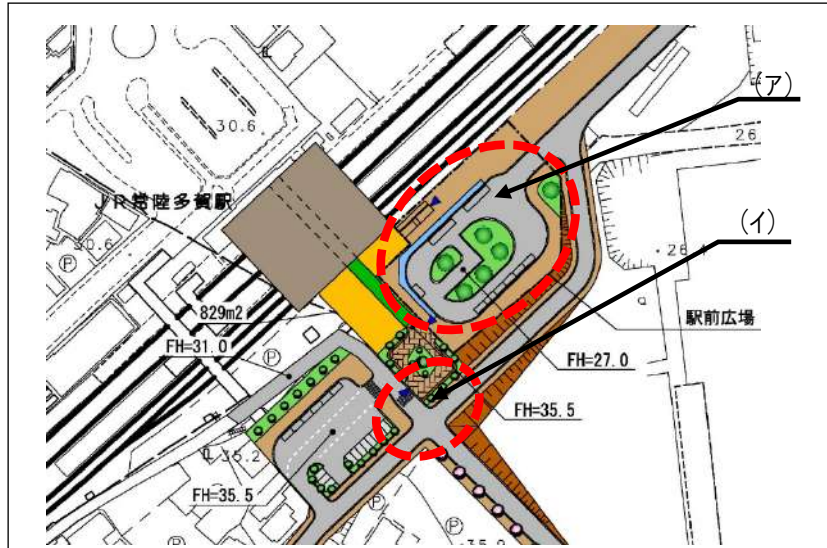
(5) 想定される課題等と今後の進め方について

ア 想定される課題等

現時点で想定される各案の課題について、以下のとおり整理します。

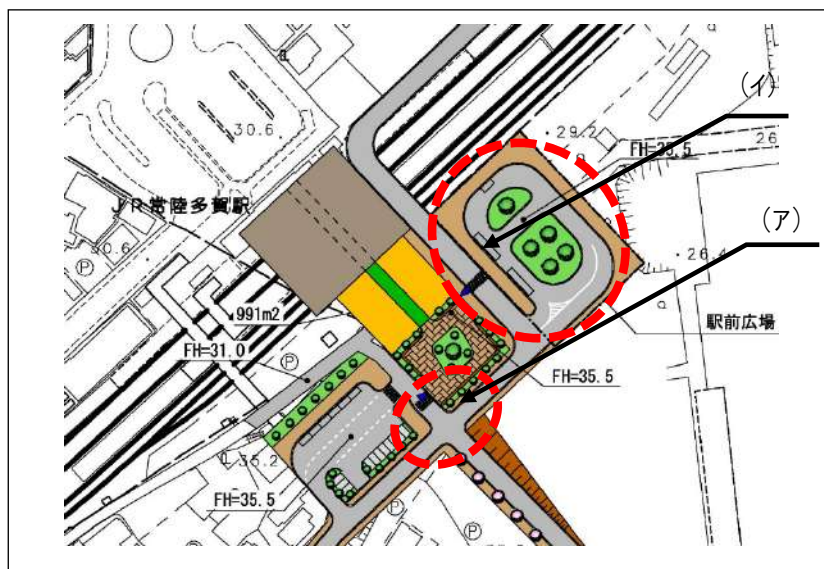
①イ案

- (ア) 駅前広場と駅舎の間に高低差があり、BRT乗降客はエレベーターやエスカレーターを利用して駅舎に移動しなければならない。
- (イ) 駅前広場へ向かうアクセス道路に交差点ができるため、信号機設置の有無など、交通管理者との協議が必要



②ロ案

- (ア) 駅前広場へ向かうアクセス道路に交差点ができるため、信号機設置の有無など、交通管理者との協議が必要。
- (イ) 改築駅舎脇の駅前広場及び道路を高架化しているため、イ案よりも整備コスト上昇が想定される。



イ 今後の進め方

整備計画で検討した施設の配置や規模等は現時点の想定条件をもとに整理を行ったものです。そのため、今後の鉄道事業者との協議やひたちBRTの常陸多賀駅周辺運行ルートの検討状況などを踏まえて、適宜精査が必要となります。

3-2 駅東側の南北アクセス道路

東口広場を整備し、西口広場に集中している交通負荷を軽減するためには、一般車両の東口広場への円滑なアクセス動線を確保することも必要になります。

また、第2章の道路整備の項では、鉄道を横断する道路の多重性確保による交通機能、防災機能の強化が求められている現状を、同じく西口広場の項では、交通機能の東西分散とあわせて、南北方向の通過交通の処理方法を検討する必要があることを整理しました。

これらのことから、本項では、東口広場の整備にあわせたアクセス道路の整備計画を検討することとし、検討においては、ひたちBRTの駅周辺運行ルート of 整備にあわせ、駅西側の通過交通を処理するバイパス機能を持たせた、南北方向から東口広場にアクセスできる、南北アクセス道路として検討を行うこととします。

(1) アクセス道路のルート検討（駅南側エリア～駅東口）

ア 現状及びひたちBRTの駅周辺運行ルート案

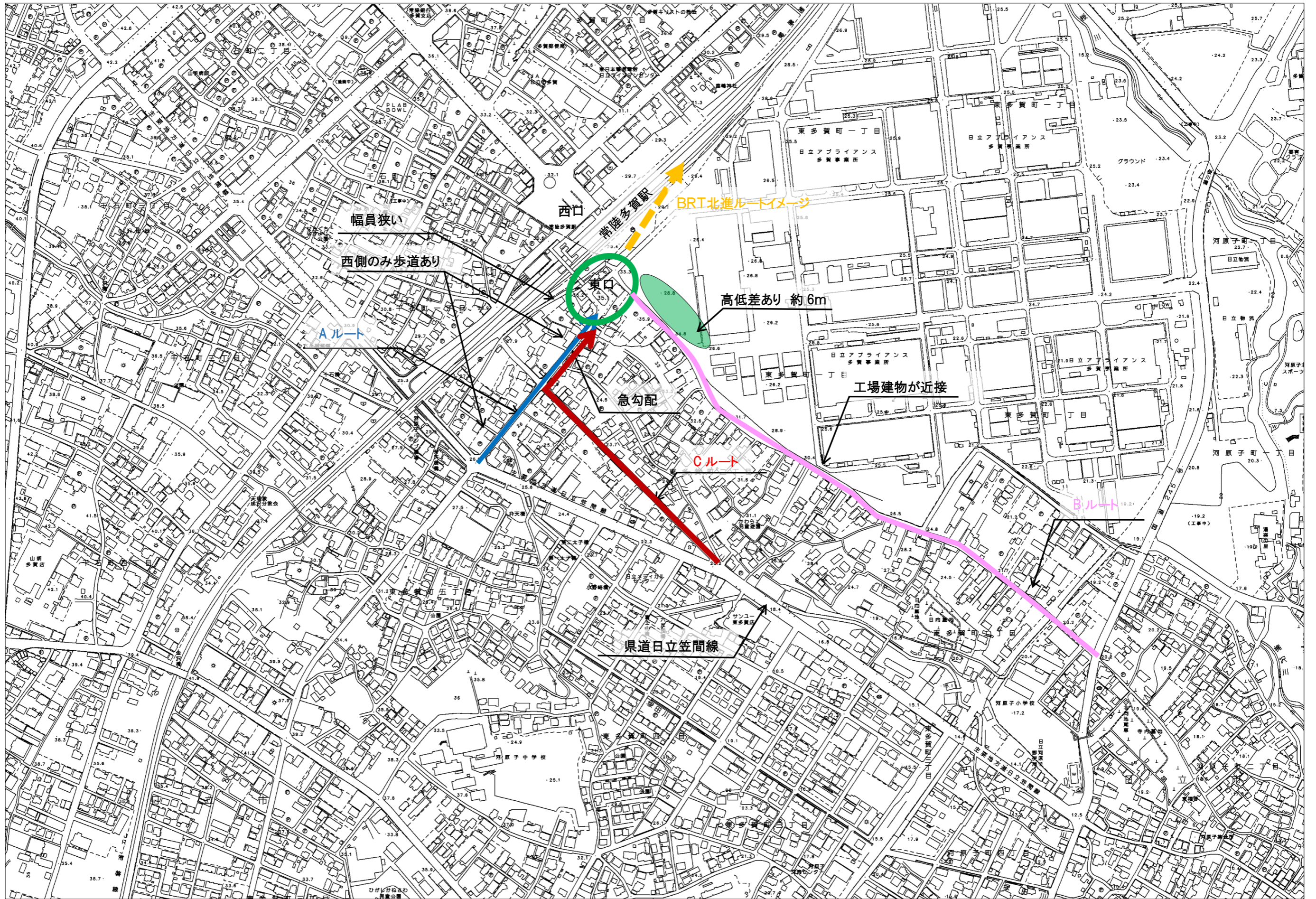
東口へのアクセスルートとして考えられるルートの現状については下図のとおりです。

現状から想定できる東口へのアクセスルートは3系統であり、それぞれの系統の課題等について以下のとおり整理しました。

なお、幹線道路である日立笠間線（県道61号線）からの円滑なアクセスを考慮し、Aルートを南北アクセス道路のメインルートとして検討を行っていきます。

■ 3系統のルート

| | Aルート | Bルート | Cルート |
|----------------|---|---|---|
| 名称等 | 3・6・41 多賀停車場 大沼線 (市道9号線) | 市道5268号線 | 市道5278号線 |
| 現況幅員 | 8～10m | 6～8m | 5～10m |
| 課題 | <ul style="list-style-type: none"> ・全体的に急勾配 ・歩道未整備の区間あり ・周辺に既存建物が多 | <ul style="list-style-type: none"> ・高低差が大きい箇所あり ・工場建物に近接している箇所あり ・クランク道路あり ・歩道未整備 | <ul style="list-style-type: none"> ・幅員が狭い ・周辺に既存建物が多 い ・歩道未整備 |
| 想定される役割 | 市道9号線（通勤道路）の県道から東口へのアクセス区間であり、駅東口アクセスのメインルートの役割を持つ。 | 国道245号から直接駅東口にアクセスが可能なルートであり、途中区間はBRT運行ルートと重複する。 | 国道245号から県道日立笠間線を経由して駅東口にアクセスできる補助的なルート。 |



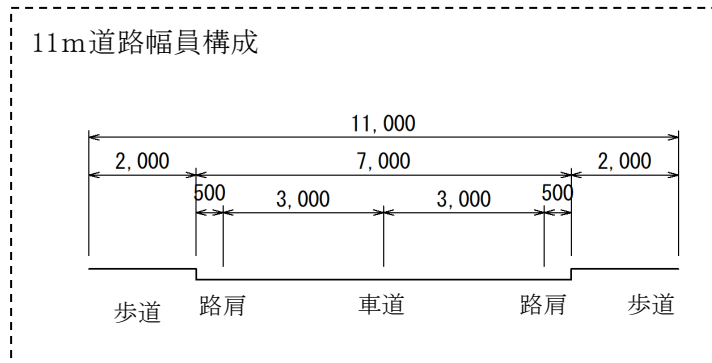
(2) 整備計画

各ルートの整備内容については、今後、交通需要調査を実施したうえで、内容の整理や精査を行う必要がありますが、現時点での想定として整備計画を整理します。

ア Aルート（市道9号線）

Aルートは、駅東口アクセスのメインルートの役割が期待されるルートです。

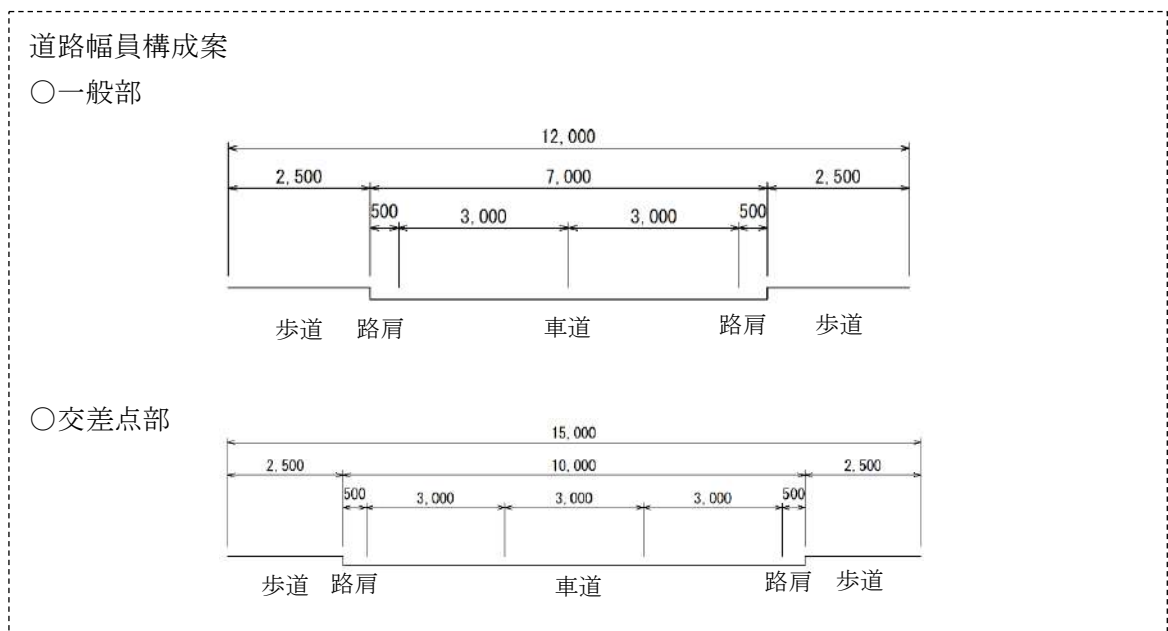
都市計画道路3・6・41多賀停車場大沼線として幅員11mで都市計画決定されており、道路種別を4種2級として計画します。なお、道路拡幅した場合の平面線形を次ページに示します。

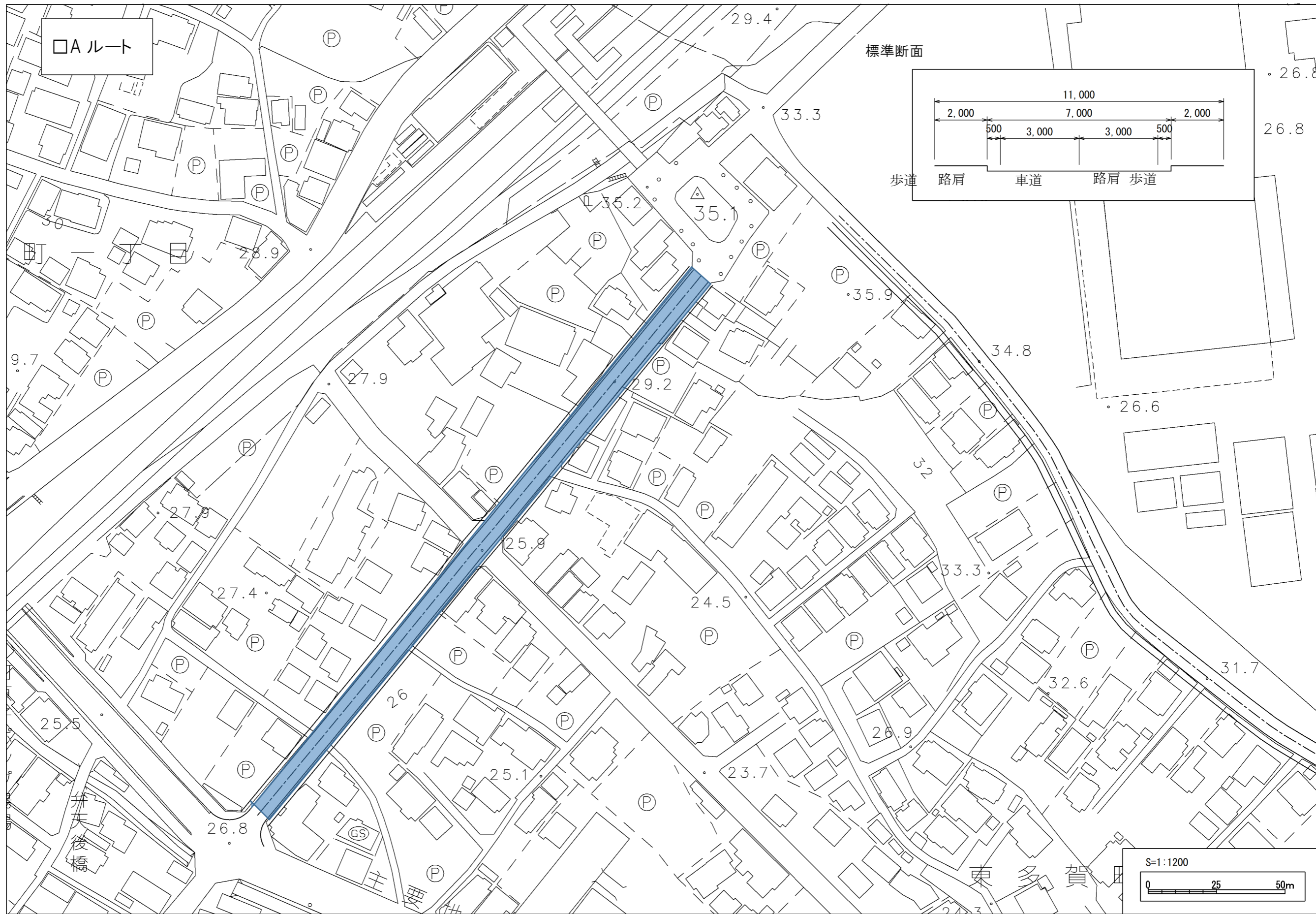


〈 施設整備上の課題 〉

- ① 現道は幅員8～10mの道路であり、周辺には相当数の家屋が立地していることから、道路拡幅には相応の時間とコストが想定されるため、道路線形や用地の確保手法等について、今後、さらに精査していく必要があります。
- ② 駅前広場や県道日立笠間線などとの交差点において交通量が多くなる場合には、付加車線の設置を検討する必要があります。
- ③ 計画した11mの幅員構成では、歩道幅員は2.0mですが、横断防止柵等の道路構造物を設置する際は、更なる幅員（最低でも幅員2.5m以上）が必要になることが想定されます。

参考として、これらの課題を踏まえた道路幅員を以下に示します。





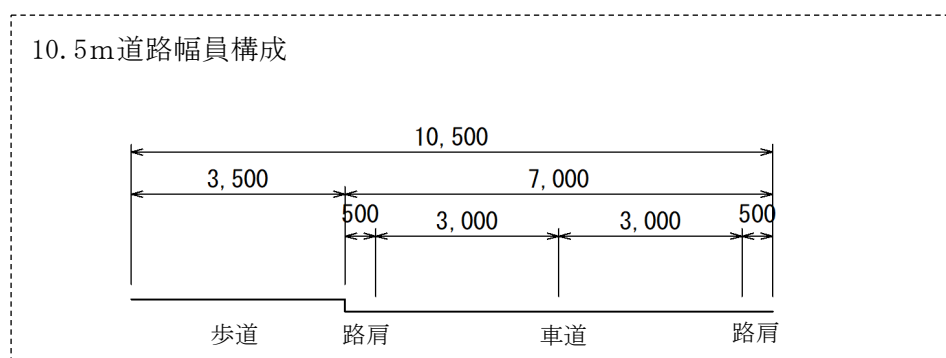
イ Bルート（市道 5268 号線）

Bルートは、国道 245 号から直接駅東口にアクセスが可能なルートとして活用が期待され、途中区間が、ひたちBRTの駅周辺運行ルートとしての利用が想定されているルートと重複しています。

ここでは、道路種別を 4 種 3 級としつつ、一般車両の乗入れが可能な共用区間としての整備計画を検討します。

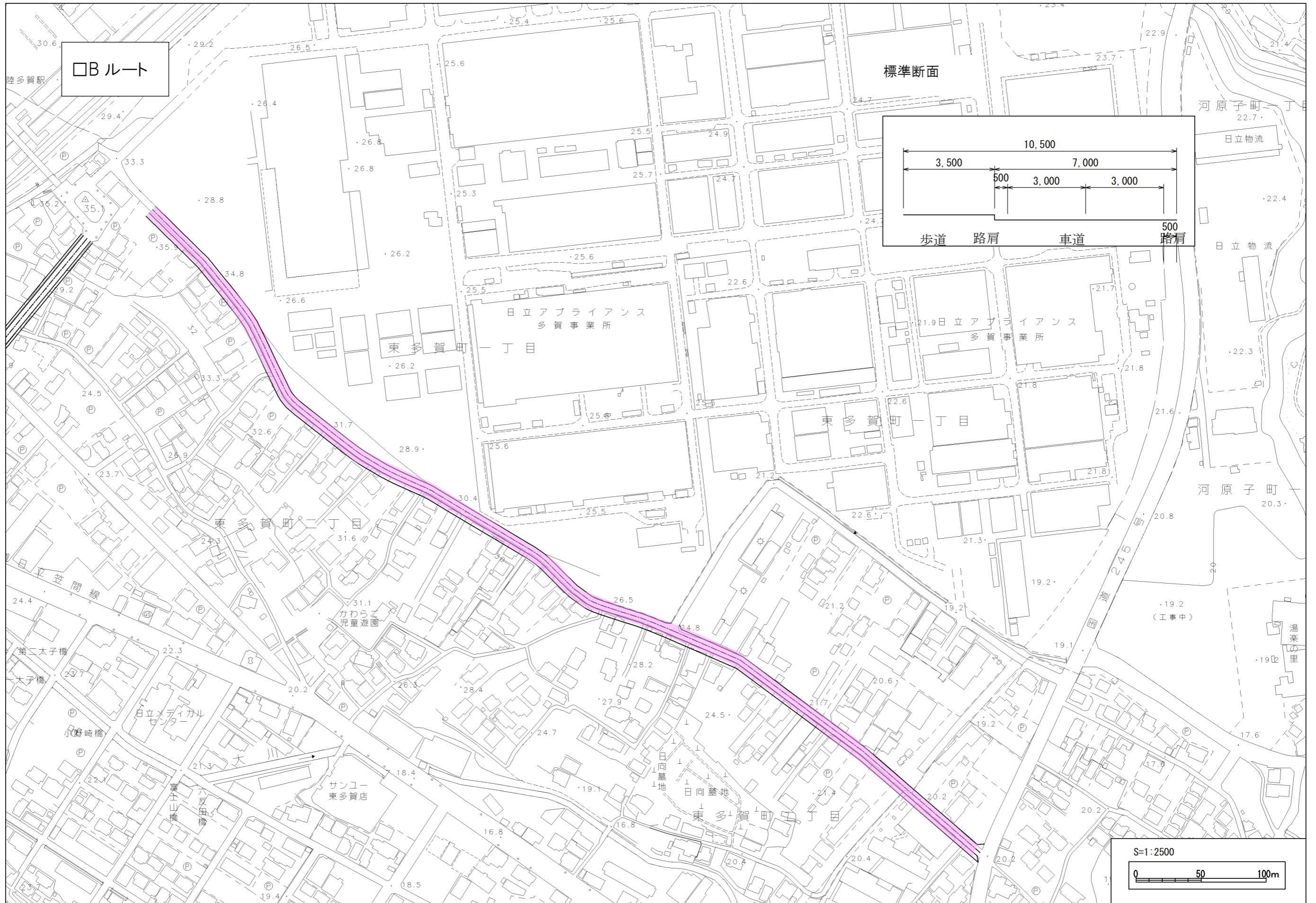
BRTの通行を考えると 2 車線道路としての整備が望ましく、また、歩道についてはこれまでのBRT専用道路の整備実績などから、片側歩道とし、幅員 10.5mでの整備を想定します。

なお、道路拡幅した場合の平面線形を次ページに示します。



〈 施設整備上の課題 〉

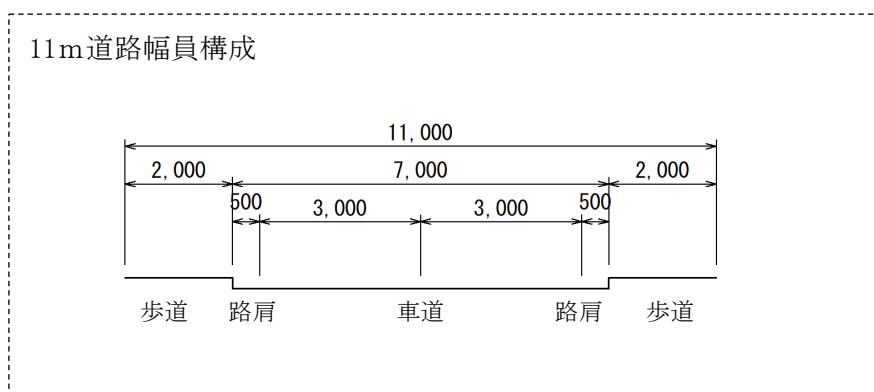
- ① 現道は歩道とセンターラインがない幅員 6～8 mの道路であり、道路を拡幅するためには、用地の確保が課題となります。
- ② ルート北側の事業所敷地との高低差が生じる部分や建物近接部分については、ガードレールや転落防止柵等の安全対策が必要になることが想定されます。
- ③ 本ルートで整備する歩道は、本計画で位置付ける「緑のネットワーク」としての活用が期待されることから、その効果的な整備内容について改めて整理する必要があります。
- ④ ひたちBRTの走行車線を専用車線とし、一般車走行車線と分離して整備する場合は、更なる道路幅員が必要となるため、ひたちBRTの持つ定時性・速達性のメリットを最大限活かせるよう、一般車両の乗入れ可能性について、今後、改めて検討していく必要があります。



ウ Cルート（市道 5278 号線）

Cルートは、国道 245 号から県道日立笠間線を経由して駅東口にアクセスできる補助的なルートとしての活用が期待されるルートです。ここでは、道路種別を 4 種 3 級として整備計画を検討します。

Aルート（市道 9 号線）と交差していることを考慮し、2 車線道路としての整備が望ましく、その際は車道 7.0mが必要と考えられ、歩道を両側歩道とすると、以下のようなAルートと同様の幅員 11.0mの構成となります。なお、道路拡幅した場合の平面線形を次ページに示します。

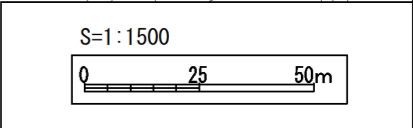
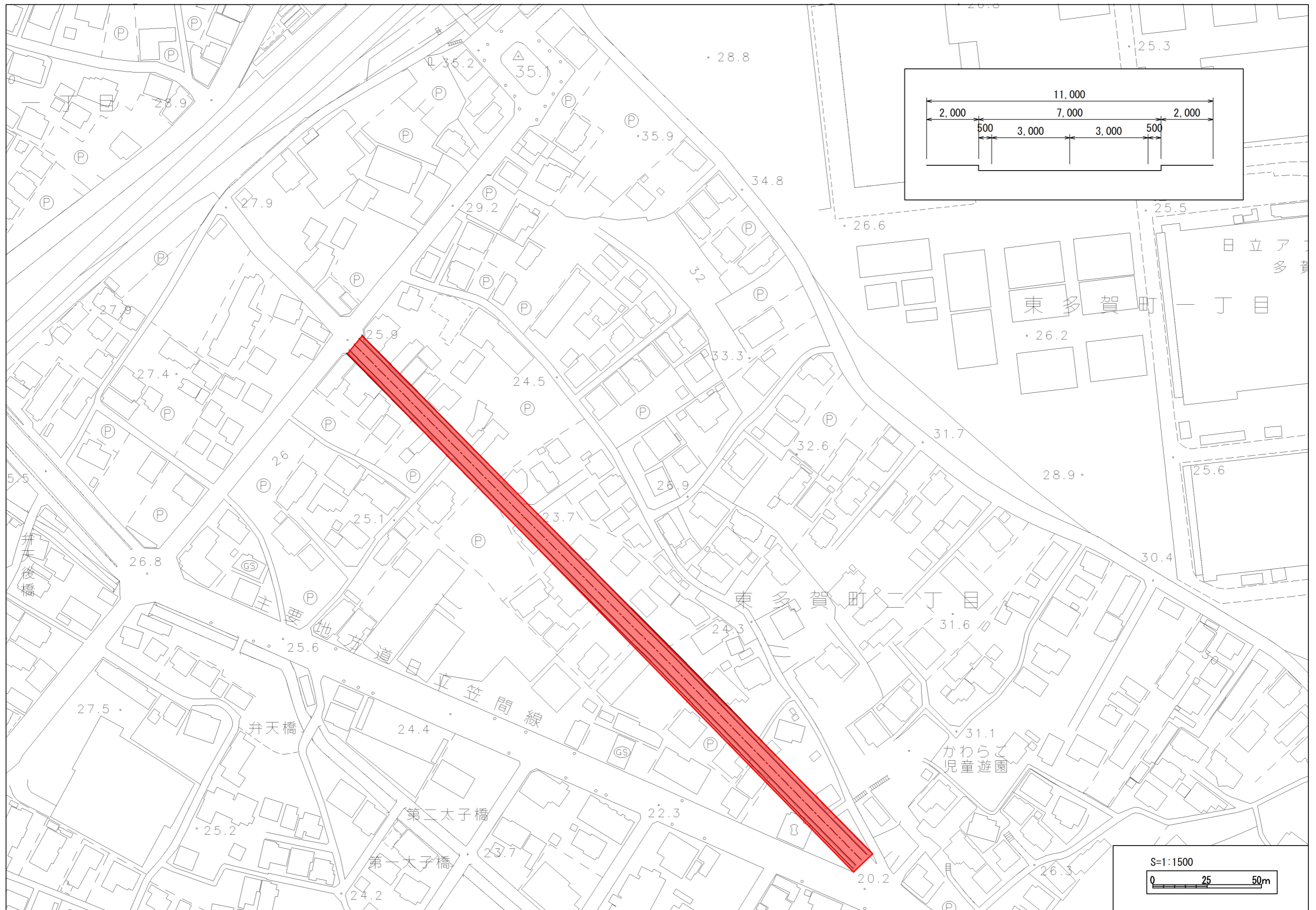


〈 施設整備上の課題 〉

- ① 現道は幅員 5～10mの道路であり、Aルートと同様に、沿道に相当数の建物が立地しているため、道路拡幅には相応の時間とコストが想定されます。

そのため、道路線形や用地の確保手法等について、施設整備の必要性を含めて、今後、さらに精査していく必要があります。

- ② 整備にあたっては、県道日立笠間線及び市道 9 号線との交差点部分での交差点改良工事などについても、必要性を精査する必要があります。



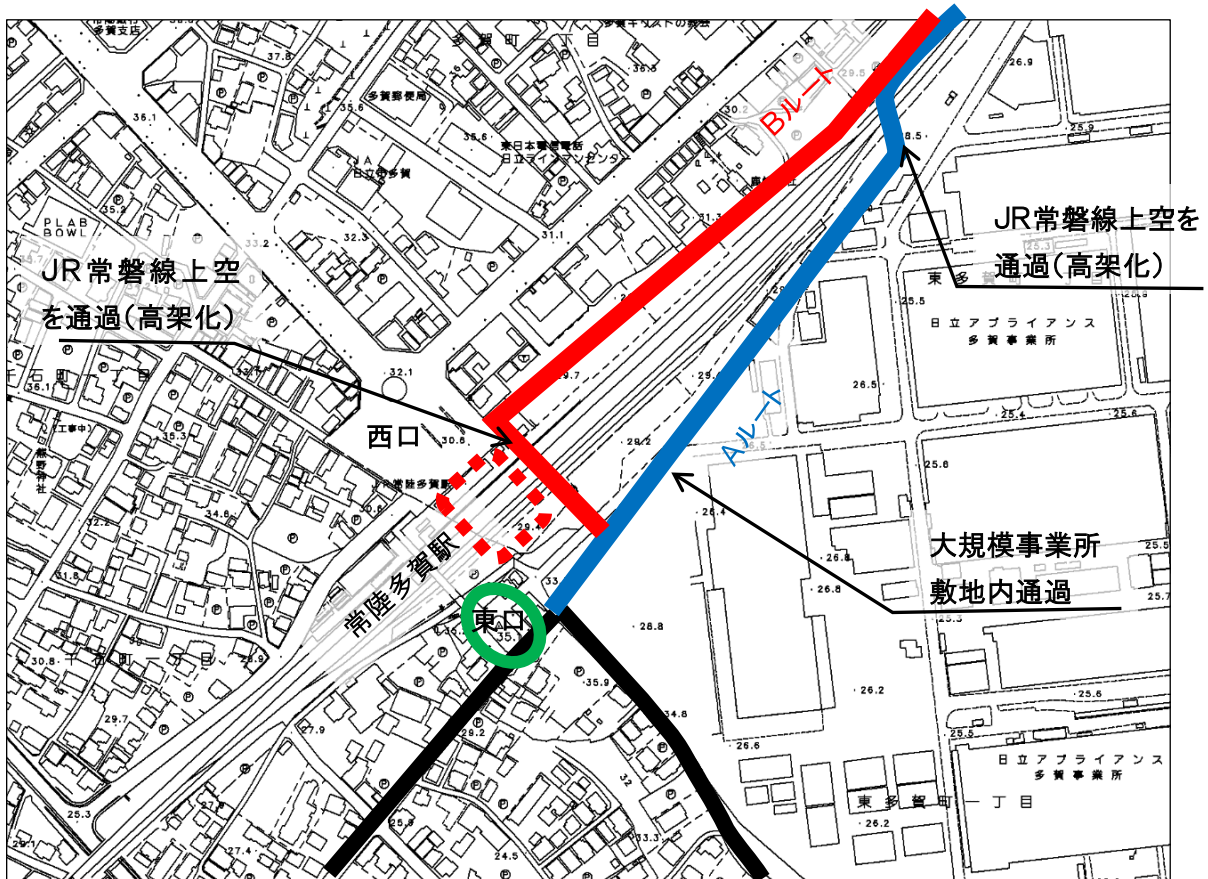
(3) アクセス道路のルート検討（駅東口～日立駅方面）

駅東口以北のひたちBRT運行ルートについては、本計画とは別に検討が行われており、その想定ルートについては、前項3-1において2つの案を示したところです。

ここでは、南北アクセス道路としての活用可能性を検討します。

ア 想定されるひたちBRTの駅周辺運行ルート

前項3-1で示した2パターンのルートは以下のとおりであり、それぞれの特徴を整理します。



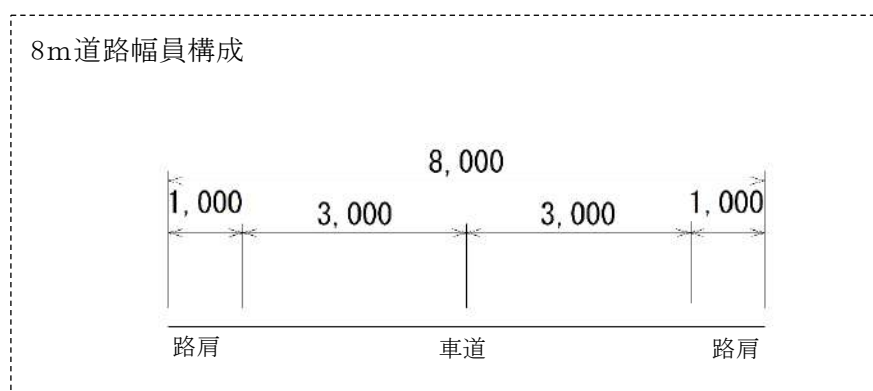
■ 特徴

| | Aルート（線路東側を北上） | Bルート（線路西側を北上） |
|------|--|--|
| 整備用地 | <ul style="list-style-type: none"> ・事業所内を通過するため、支障物件の取り扱いなど、用地確保が課題。 ・事業所内への引込線路への配慮が必要。 ・BRT車線を専用区間とし、一般車線を並走させる場合は、物理的には用地確保可能。 | <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道を高架で横断し、市営駐車場敷地を通過する。鹿島神社以北の用地確保が課題。 ・BRT車線を専用区間とし、一般車線を並走させる場合は、市営駐車場での土地利用転換に大きな影響がある。 |
| 構造等 | <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道横断区間はいずれも高架化が必要 ・線路と並走する区間は、鉄道運行の安全性に配慮する必要がある。 ・鉄道横断後の大学通りへの擦りつけ方法を検討する必要がある。 | |

イ 幅員構成

この区間は、車両専用区間、道路幅員 8m（歩道無し）での整備を想定します。

なお、4種道路では通常、幅 0.5mの路肩を設けますが、本ルートは、鉄道を高架で横断することから、通行車両の安全に配慮し、転落防止柵等の設置スペースを加え、路肩を 1.0mとしました。



〈 施設整備上の課題 〉

- ① ひたちBRTの走行車線を専用車線とし、一般車走行車線と分離して整備する場合は、更なる道路幅員が必要となるため、ひたちBRTの持つ定時性・速達性のメリットを最大限活かせるよう、一般車両の乗入れ方法について、今後、改めて精査・検討していく必要があります。

4 公共公益施設

本地区の都市拠点としての機能強化を図るためには、商業・医療・福祉等の都市機能の維持と更なる誘導を推進することが重要であり、そのためには駅周辺の低未利用地を活用していくことが有効です。

また、本計画の策定経過では、策定委員会や市民等との意見交換において、駅周辺における生活利便性向上や賑わいの創出につながる施設の立地を求める意見が数多く挙げられています。

そのような中、常陸多賀駅の西口では、駅前広場に隣接する一団の市有地が駐車場として利用されており、当該市有地の土地利用を転換し、高度利用を図ることは、都市機能の誘導・集積を推進する一つの方策として有効と考えられます。また、それらの誘導機能や、本計画で位置付けた駅周辺施設の整備が契機となり、駅周辺商業への賑わいの波及や地区の魅力向上も期待されます。

そのため、ここでは、市有地の土地利用転換による施設誘致の可能性や、その効果を周辺に波及させるための考え方などを検討します。

(1) 検討範囲

西口駅前広場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ますが、住宅の建築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者用地が駐車場（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、民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

日立市立地適正化計画における本地区の誘導機能（施設）や、策定委員会及び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機能（施設）を整理します。

| 施設機能 | 施設の概要 | 主な施設 | 施設の必要性 等 |
|----------------|-------------------------------------|-------------------------|---|
| 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確保するために有効。 |
| 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、生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 託児所 | 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・滞留機能の強化に有効。 |
| 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・滞留機能の強化に有効。 |
| 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創出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 |

(4) 想定される事業手法

土地利用転換にあたっては、以下の事業手法が想定されます。

ア 市街地整備事業の活用

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、「市街地再開発事業」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、「土地区画整理事業」を組み合わせる整備も有効です。

イ PPP／PFI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／PFI（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。

(5) 想定される事業区域と事業成立性

土地利用の転換を図る区域として、駐車場部分のみの区域と周辺を含めた区域の2案を想定し、事業手法別の事業成立性等を検討します。なお、周辺民有地を含める場合は、土地所有者等の合意形成が前提となりますが、ここでは想定として整理します。

| 事業手法 | | 市街地再開発事業 | | PPP/PFI | |
|-----------|---|---|--|---|---|
| 区域 | 駐車場用地のみの活用 (A案) | 周辺民有地を含めた活用 (B案) | 駐車場用地のみの活用 (C案) | 周辺民有地を含めた活用 (D案) | |
| | |  |  |  |  |
| 敷地面積 | 約0.6ha | 約1.2ha | 約0.6ha | 約1.2ha | |
| 土地 | 5筆 | 23筆 | 5筆 | 23筆 | |
| 既存建物 | 1棟 | 22棟 | 1棟 | 22棟 | |
| 事業 成立性 | ○ | △ | ◎ | △ | |
| | <ul style="list-style-type: none"> 権利者が少数であるため、合意形成期間の短縮が期待できる。 土地の形状が狭小となり、土地活用に制約を受ける可能性もある。 | <ul style="list-style-type: none"> 権利者が多数であるため、一定の合意形成期間が必要。 民有地を含めることで、柔軟な土地利用が可能となるが、既存建物の取り扱いなど、コストアップ要因も多い。 | <ul style="list-style-type: none"> 公共施設の整備（機能導入）が前提となる。 事業化するには、行政が土地所有者の合意形成を図ったうえで、民間事業者を誘致することが前提となる。 権利者が少数であるため、合意形成期間の短縮が期待できる。 土地の形状が狭小となり、土地活用に制約を受ける可能性がある。 | <ul style="list-style-type: none"> 公共施設の整備（機能導入）が前提となる。 事業化するには、行政が土地所有者の合意形成を図ったうえで、民間事業者を誘致することが前提となる。 権利者が多数となるため、一定の合意形成期間が必要。 区域が広がることで、柔軟な土地利用が可能となるが、既存建物の取り扱いなど、コストアップ要因も多い。 | |
| 機能誘致の可能性 | 居住 | <ul style="list-style-type: none"> 保留床としてマンション分譲が可能 権利床(市)の活用により公営住宅の整備が可能 | | <ul style="list-style-type: none"> 公営住宅はBT方式、BTO方式とする事例が多い。 附帯事業として、地域のニーズに応じた民間施設の併設を求めることで地域の魅力や生活利便性の向上等の効果が期待できる。 ただし、当該業務を含めることで、事業者のリスクが増大する可能性もあるため、事業者の意向を把握したうえで当該業務の実施可否を検討する必要がある。 | |
| | 商業 | <ul style="list-style-type: none"> 権利床(市)の賃貸等により民間施設の誘致が可能。 | <ul style="list-style-type: none"> 権利床(市)の賃貸等や権利床(民間)の活用により民間施設の誘致が可能。 | <ul style="list-style-type: none"> 公共施設整備の附帯事業や余剰地活用による民間収益事業としての実施が可能。 | |
| | 福祉 | | | <ul style="list-style-type: none"> 施設の運営主体や運営方法などについて、事前に詳細に調整を行う必要がある。 駅前という立地から、単体の施設整備ではなく、複合施設化し、共有部分の集約による、スペースの有効活用を図ることが望ましい。 | |
| | 子育て | | | <ul style="list-style-type: none"> BTO方式、BOT方式とする事例が多い。 利用者の利便性向上を図る業務（売店・飲食施設等の運営など）を民間収益事業として実施することで、財政負担の軽減や賑わいの創出効果が期待できる。 ただし、民間収益事業の事業採算性の確保が難しい場合等は、事業者のリスクが増加するため、事業者の意向を把握したうえで当該業務の実施可否を検討する必要がある。 | |
| | 交流 | <ul style="list-style-type: none"> 権利床(市)の活用により公共施設として運営が可能。 権利床(市)の賃貸等により民間施設の誘致が可能。 権利床(市)の賃貸等により民間施設の誘致が可能。 | <ul style="list-style-type: none"> 権利床(市)の活用により公共施設として運営が可能。 権利床(市)の賃貸等により民間施設の誘致が可能。 権利床(民間)での自主運営や賃貸等により民間施設の誘致が可能。 | <ul style="list-style-type: none"> BTO方式による事例が多い。 利用料金を民間事業者の収入にすることによって、民間事業者の事業意欲が高まり、サービス水準の向上等が期待できる。 民間ノウハウの活用により営業時間の延長や営業日数の増加、大規模イベントの誘致や空き時間を活用した運動教室・講座の実施等、施設の収入増加が期待できる。 また、施設の目的に沿った業務（運動教室の実施など）や利用者の利便性向上を図る業務（施設の多目的利用、売店・カフェ等の運営など）を附帯事業として実施することで、サービスの質の向上が期待できるほか、財政負担の軽減に繋がる可能性がある。 ただし、付帯事業の事業採算性の確保が難しい場合等は、民間事業者のリスクが増加するため、民間事業者の意向を把握したうえで当該業務の取扱いの検討が必要である。 | |
| 健康 | | | | | |
| 想定される課題 | <ul style="list-style-type: none"> 建物が市と権利者、保留床購入者などでの区分所有となるため、将来にわたる円滑な維持・管理体制が求められる。 施設の誘致にあたっては、施設規模や地域のニーズ、事業採算性等を事前に公共内部で検討しておく必要がある。 | | <ul style="list-style-type: none"> 施設誘致の際、底地(市)は事業者へ賃貸し、施設(建物)は事業方式に応じて、公共所有、民間所有となる。 | <ul style="list-style-type: none"> 施設誘致の際、底地(市)(民間)を一体的に整備するが、PFIが活用できるのは主に公共が所有する部分のみとなる。 底地(市・民間)を事業者へ賃貸することとなるため、事業期間中の(民間)の権利変動リスク等を考慮する必要がある。 | |
| その他 | <ul style="list-style-type: none"> 都市計画事業による市街地再開発事業では、都市計画手続きが必要となる。 都市計画事業以外の再開発事業として、認定再開発事業、特定民間再開発事業制度がある。 市街地再開発事業の中で、道路やオープンスペースなどの公共施設整備を行うことも可能 | | <ul style="list-style-type: none"> PFI法に定めるPFI事業実施手続きが必要となる。 | | |

(6) 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、地域住民や地権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・誘導等の枠組みを検討していく必要があります。

一方で、市営駐車場部分は、今後、本地区のまちづくり、駅前の顔づくりを進めていくうえでの重要な種地であり、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ではなく、その活用方法や将来像について、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、熟度を高めていく必要があります。

5 ユニバーサルデザインの考え方

自由通路や交通広場などの公共施設には、「施設を利用する全ての人にとって使いやすいデザイン」が求められています。そのため、例えば、誰でも利用できる移動手段を複数設け、利用者が自由に選択できる環境や、移動の目的となる施設までの分かり易い施設配置及び空間の設計、案内誘導などに配慮しながら整備を進めていく必要があります。

ここでは、本計画に位置付ける施設整備を推進するうえでの、ユニバーサルデザインに関する本市の計画や各施設の整備における留意事項などを整理します。

(1) バリアフリー等に関する計画

茨城県では、「茨城県ひとにやさしいまちづくり条例」が平成9年1月に施行され、特定公共施設を対象にバリアフリー化が義務付けられています。

また、本市では、「日立市障害者施策長期行動計画（元気ひたち障害者プラン）」（第4次：平成26年3月）において、建物や公園などの施設、移動手段や情報などに関するバリアフリーを推進するための施策の方向性を示しながら、生活環境の改善に取り組んでいます。

さらには、平成12年に施行された「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（交通バリアフリー法）」を受け、平成15年3月に「日立市交通バリアフリー基本構想」を策定し、高齢者、身体障害者等の移動の円滑化の促進を図っているところです。

① 元気ひたち障害者プラン（日立市障害者施策長期行動計画（第4次））

「元気ひたち障害者プラン」は、障害者基本法に基づく「市町村障害者計画」として策定されたもので、本市の障害者施策の総合的かつ計画的な推進の指針となるものです。プランでは、施設整備に関する以下の施策の方向が示されています。

ア 建物・公園等のバリアフリー（抜粋）

- まちづくりを進めるに当たっては、ユニバーサルデザインの考え方に立って、段差の少ない施設や一般トイレにゆったりトイレを設置するなど、障害のある方も含めて、誰もが生活しやすい環境整備に努めます。
- 公共施設の新設・改修に当たっては、点字ブロックや手すり、電動車椅子利用者やオストメイトでも使いやすい障害者専用トイレを設置するなど、障害のある方が利用しやすいように整備します。
- 障害のある方が、いつでも安心して利用できるよう、公園や広場に車いす用のスロープや障害者専用トイレを設置することなどを積極的に進めていきます。

イ 移動手段のバリアフリー（抜粋）

- 道路の整備や補修などに当たっては、障害のある方が利用できるよう、十分な歩道スペースの確保、段差や傾斜、勾配の解消にあたりとともに、視覚障害者誘導ブロックの設置等、バリアフリー歩行空間ネットワークを推進します。

② 日立市交通バリアフリー基本構想

「日立市交通バリアフリー基本構想」は、交通バリアフリー法^{*}に基づく本市の「移動円滑化基本構想」として策定されたもので、本市の持続可能な「都市像」を創りあげていく一つの手段として、駅周辺における移動の円滑化という視点から、駅前各地区の移動円滑化のための基本的な方針などが定められたものです。

※高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（平成15年時点）

〈常陸多賀駅周辺地区移動円滑化構想〉

目 標

駅から目的施設まで、連続した交通バリアフリー空間の確保

- 地区の玄関口となる常陸多賀駅の交通バリアフリー施設の整備や、駅前広場と一体化したバリアフリー化を図ります。
- 駅から目的施設を結ぶ道路の歩道において、十分な幅員の確保や適切な段差での整備^{*}、連続的な視覚障害者誘導用ブロックの設置や音声案内等も含めた総合的な誘導の実施、横断施設のバリアフリー化などを図り、安心して安全な交通バリアフリーな歩行環境を創出します。

※車いす使用者には段差が低いことが望まれ、視覚障害者には段差があることにより車道と歩道との境界を把握することから、両者の移動性・安全性を考慮し、適切な段差での整備を図る。

■ 重点整備地区と移動円滑化のために実施する各種施策

本市にとって、JR4駅（日立、常陸多賀、大甕、小木津）周辺地区は、いずれも重要な交通拠点地区であり、「交通バリアフリー推進地区」を設定し、可能な限り交通バリアフリーを推進します。

なかでも、「日立駅周辺」と「常陸多賀駅周辺」については、整備を急ぐ「重点整備地区」として、基本構想において定められた各種施策を重点的かつ一体的に実施することとしています。

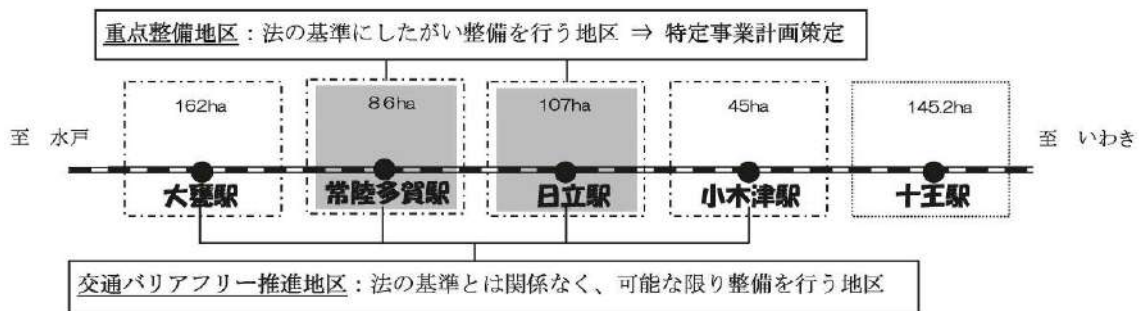


図3-5-1 交通バリアフリー推進地区と重点整備地区

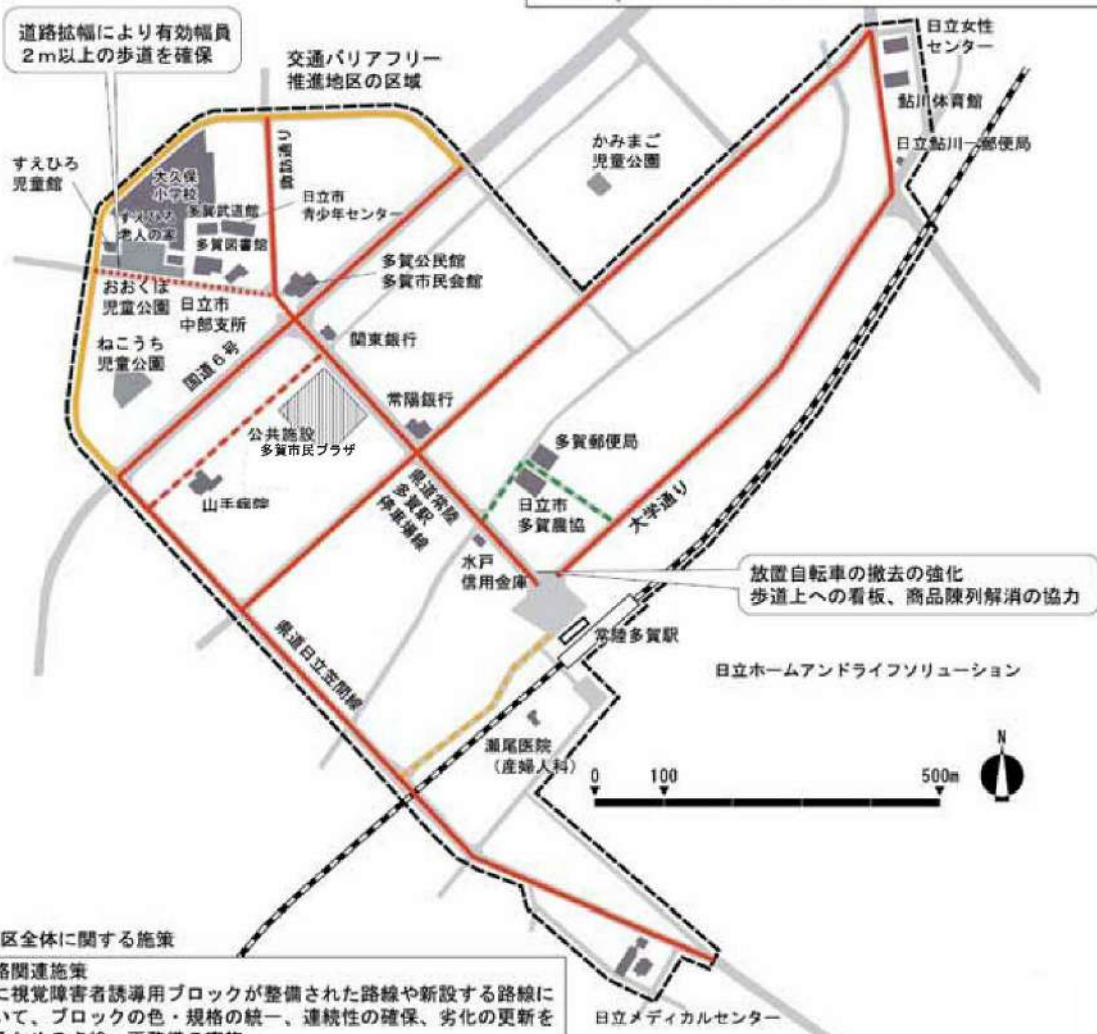
(日立市交通バリアフリー特定事業計画)

■ 常陸多賀駅・駅前広場

- 常陸多賀駅構内
- 改札内でエレベーター又は車いす用エスカレーターの設置を始めとした段差解消
 - 視覚障害者に対応する音声案内による情報案内の整備
 - 駅構内の施設について案内板設置等による案内を充実
- 駅前広場
- 駅中央口駅前広場は、歩道の凹凸、歩道と車道の段差に対して再整備を図るとともに、連続的な視覚障害者誘導用ブロックの改良
 - 歩道上の放置自転車等の撤去の強化
 - 駅周辺を中心に広い範囲を対象にした情報案内版の整備

■ 経路に関する施策

- | 既に確保済 | 現道幅員内で確保 | 道路拡幅により確保 | |
|-------|----------|-----------|----------------|
| | | | 有効幅員2m以上の歩道 |
| | | | 有効幅員2m未満の歩道 |
| | | | 路面標示による歩行者空間確保 |
- 上記のうち、歩道の設置される経路（赤色、黄色）については、連続的かつ統一された視覚障害者誘導用ブロックを設置、改善
- その他の主な施策内容 等



■ 地区全体に関する施策

- 道路関連施策
- 既に視覚障害者誘導用ブロックが整備された路線や新設する路線について、ブロックの色・規格の統一、連続性の確保、劣化の更新を図るための点検、再整備の実施
 - 主要な道路のグレーチングを細目のもの、すべりにくいもの等への改良
- 交通安全関連施策
- 信号交差点などでの音声誘導装置、歩行者支援信号機などの設置の検討
 - 違法駐車などの指導、取締り強化
- その他の施策
- 交通バリアフリー化の整備が図られた施設等について、有効に活用されるよう適切な案内板の設置等による案内を実施する。
 - 新設される（仮称）中部合同庁舎や、既存の公共施設建築物などで、施設内の段差解消、施設内の情報案内の充実

■ バス関連施策

※日立駅周辺地区と同様

図 3-5-2 移動円滑化のために実施する各種施策 (日立市交通バリアフリー特定事業計画)

③ 日立市交通バリアフリー特定事業計画

「日立市交通バリアフリー基本構想」を実現するための、具体の事業計画が定められたものです。「公共交通」及び「道路」、「交通安全」など分野ごとの事業計画が示されています。

〈常陸多賀駅周辺地区での事業内容〉

■ 方針

JR常陸多賀駅の交通結節性の充実や、後背住宅からの徒歩、自転車、バス、自家用車による交通アクセス性の充実を図り、都市交通の利便性を高める。

また、歩道や交差点等の適切な段差での整備、歩道上の障害物の解消、視覚障害者誘導ブロックの連続的な設置や音声案内等を含めた総合的な誘導の実施、情報案内の充実等の総合的な交通バリアフリー化を図り、地区内の歩行環境を向上させる。

■ 事業計画の概要

〈公共交通特定事業計画〉

鉄道やバスに関して事業者が実施する計画が定められており、この計画に基づいて、常陸多賀駅構内のエレベーター設置（段差の解消）や視覚障害者誘導用ブロックの整備などが行われているほか、ノンステップバスの導入なども推進されています。

〈交通安全特定事業計画〉

道路横断時の安全を確保するために茨城県公安委員会が実施する計画が定められており、この計画に基づいて、駅周辺の交差点に視覚障害者用付加装置^{※1}や、LED信号機、高齢者等感応式信号機^{※2}などが設置されています。

※1 青信号時に音を出して横断者に知らせるもの

※2 横断歩道の横断に時間がかかる場合、ボタンを押すことなどで通常よりも青信号を長くできる信号

〈道路特定事業計画〉

道路のバリアフリー整備に関して道路管理者が実施する計画が定められており、この計画に基づいて、歩道の拡幅や視覚障害者誘導用ブロックの設置などが行われています。



写真 3-5-1 多賀停車場線（歩道）



写真 3-5-2 駅前広場

道路特定事業計画

道路特定事業計画では、バリアフリー整備を推進する路線や、整備の内容などについて以下のとおり示されています。

○日立市が実施する事業一覧（進捗状況は令和元年10月時点）

■ 特定経路

| 区間 | 路線名 | 事業区間 (始点～終点) | 区間 延長 (m) | 整備内容 | 進捗 状況 |
|----|---------|---------------------------------|--------------|---|----------|
| B | 諏訪通り | 国道6号交差点部～ 大久保小北東交差点 | 300 | 視覚障害者誘導用ブロック設置 | 完了 |
| C | 市道4775号 | 諏訪通り交差点部 ～おおくぼ公園 ～すえひろ児童館 | 260 | ガードレール撤去及びガードパイプ設置、視覚 障害者誘導用ブロック設置、側溝改修、車道 舗装打換、区画線設置 | 完了 |
| G | 市道4908号 | 常陸多賀停車場線～ 山手病院～日立笠間線 | 340 | 歩行空間のカラー舗装 | 未整備 |
| I | あんず通り | 日立笠間線～常陽銀行 ～女性センター前交差 部 | 1,220 | 段差・傾斜・勾配の改善、視覚障害者誘 導用ブロック設置、グレーチング交換、車両乗入 部閉鎖 | 完了 |
| K | 市道24号 | 鮎川郵便局前交差点～ 体育館～女性センター | 220 | 視覚障害者誘導ブロック設置、グレーチング交 換、フェンス改修 | 完了 |
| L | 大学通り | 常陸多賀駅～鮎川郵便 局 | 750 | 視覚障害者誘導ブロック設置、グレーチング交 換、フェンス改修 | 完了 |

■ 準特定経路

| 区間 | 路線名 | 事業区間 (始点～終点) | 区間 延長 (m) | 整備内容 | 進捗 状況 |
|----|------------------|------------------------------|--------------|---|----------|
| A | 市道4779号 | 桜川交差点～大久保小 ～大久保1丁目交差点 | 1,000 | 縁石（E型）撤去及び設置（LB型）、 視覚障害者誘導用ブロック設置、区画線消 去・設置、側溝（300）改修、鉄止め・重 力式擁壁撤去及び設置 | 完了 |
| E | 市道4923号 | 桜川交差点～(株)テヅカ 営業所前 | 200 | 路面表示による歩行空間の確保、 グレーチング交換 | 未整備 |
| J | 市道4935・ 5263号 | 常陸多賀停車場線～ 郵便局～大学通り交差 部 | 260 | 路面表示による歩行空間の確保、 グレーチング交換、区画線設置 | 完了 |
| M | 市道5255号 | 常陸多賀駅～駐輪場～ 日立笠間線交差点部 | 320m | 視覚障害者誘導用ブロック設置、グレーチング交 換、視線誘導標設置、側溝蓋・防護柵改 修 | 未整備 |

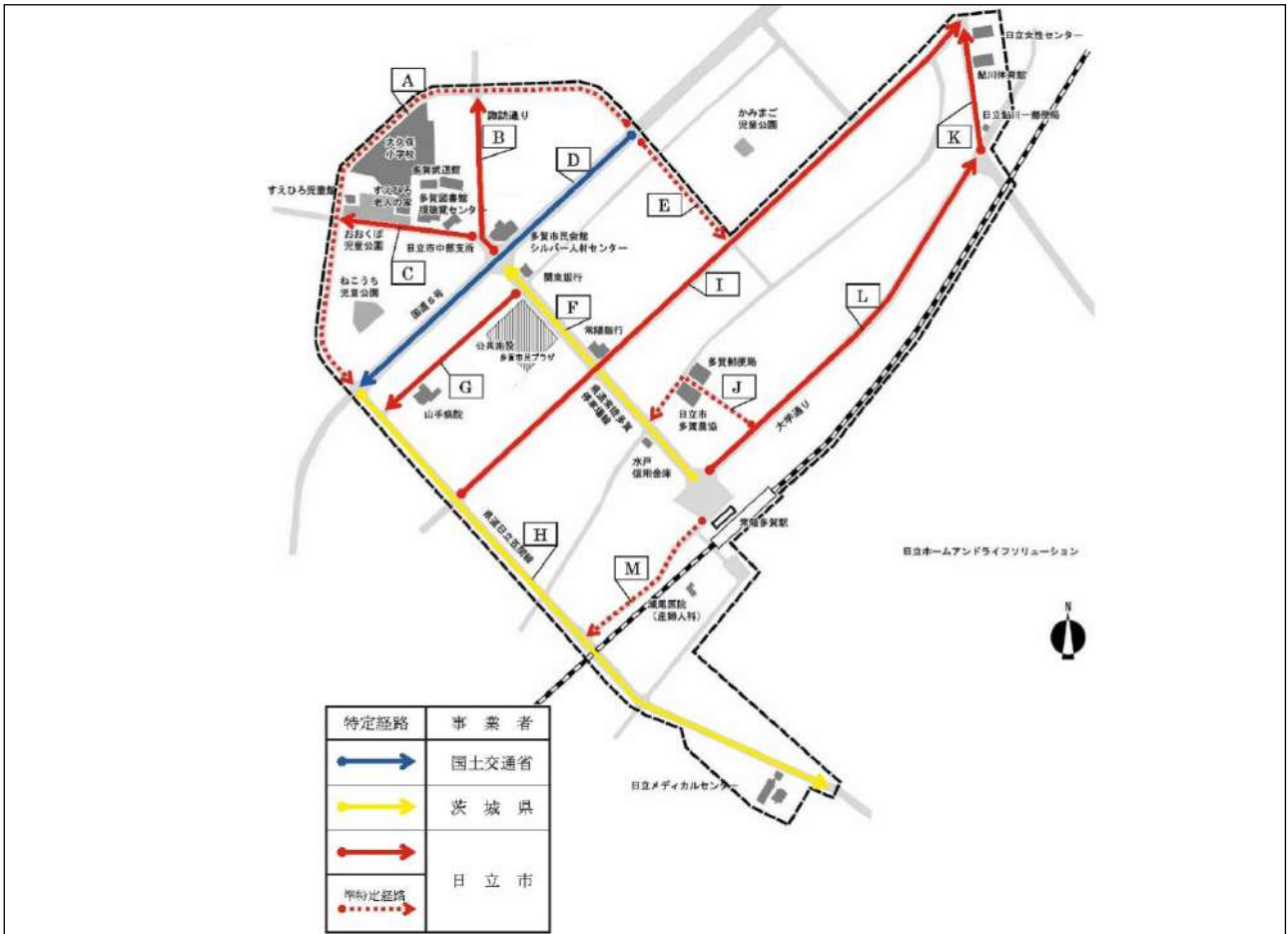


図3-5-3 常陸多賀駅周辺道路特定事業経路区分図（日立市交通バリアフリー特定事業計画）

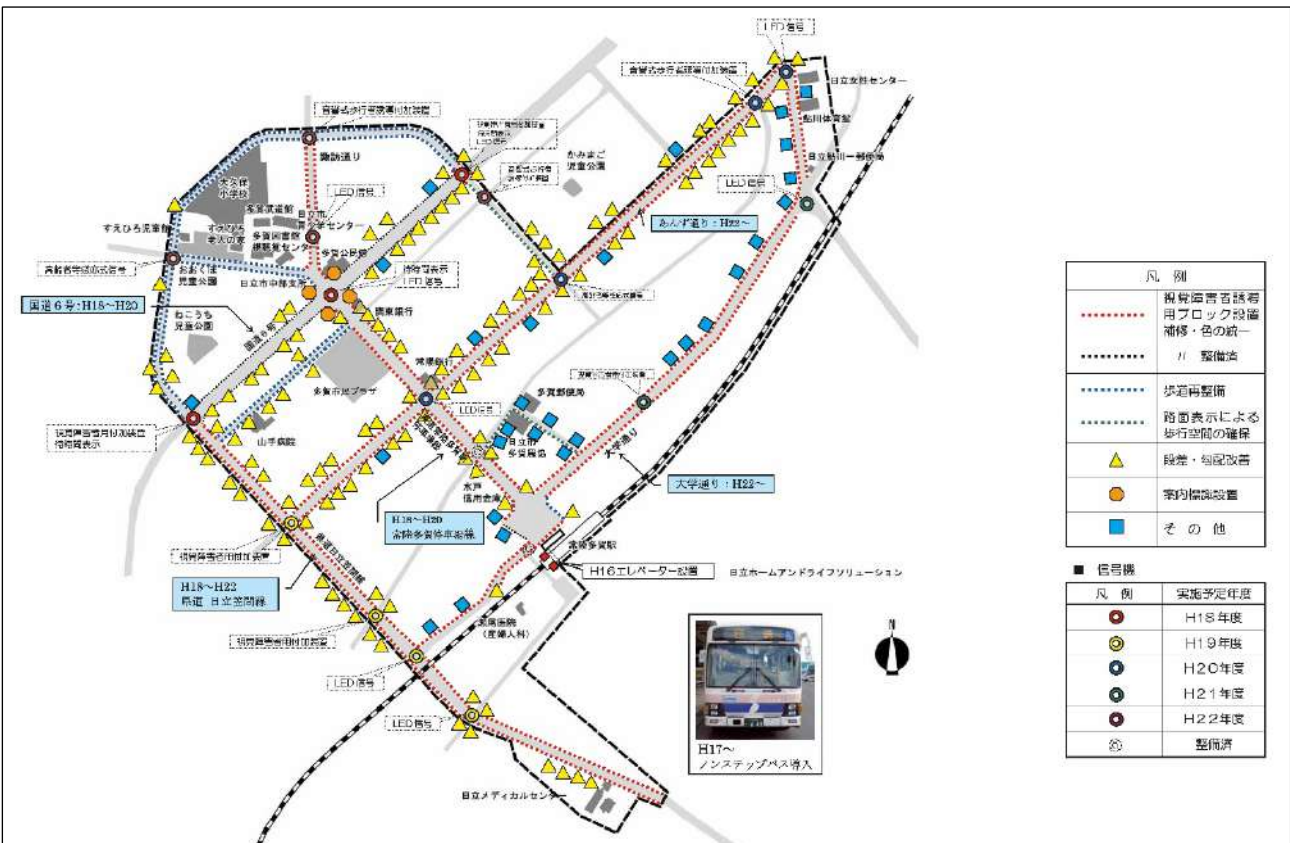


図3-5-4 常陸多賀駅周辺地区での交通バリアフリー計画概念図（日立市交通バリアフリー基本構想）

(2) 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

本計画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「元気ひたち障害者プラン」や「日立市交通バリアフリー基本構想」などを踏まえるとともに、これまでの日立駅や大甕駅などで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、個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、「茨城県ひと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こととし、傾斜路（スロープ）となる場合は、勾配を車椅子等での通行が容易な範囲とする。また、線路の東西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で傾斜路（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、防犯性を高めるため、シースルー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併設とすることを基本とするが、対応が難しいときには、昇降方向の時間切り替えなどで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けることとし、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 歩行面は滑りにくい素材を採用するとともに、実際の歩行動線に沿うよう視覚障害者誘導用ブロックを敷設する。
- 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なるよう配慮するとともに、点字や外国語の表記、読みやすいフォントなどに配慮する。
- ケ 防犯性を高めるため、適宜、防犯カメラの設置に配慮する。
- コ 利用者がパソコンや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犯性を高めるため、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 改札付近では車椅子の利便性向上に配慮する。
- ウ 改札付近やホームでは、電車待ち、人待ち、休憩などで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チェア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 駅利用者が最も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 防犯性を高める、見通しの良い出入口や死角の少ない空間設計に配慮する。

ウ 改札付近では待合の空間を確保するとともに、訪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溜りの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とともに、歩道は滑りにくい材質を採用する。

イ 視覚障害者誘導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障害物のない環境に配慮する。

ウ 目的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との連動など、情報通信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 交通結節点及び交流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 交通機関の乗り換えに際し、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、施設間の連絡動線上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所には、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 地区内の回遊性を向上させるため、グリーンスローモビリティの導入などについて検討する。

ケ ひたちBRT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、一般車両のキス・アンド・ライドやパーク・アンド・ライド利用に配慮する。

コ 自由通路等の整備に伴って移動動線が変わるため、目的位置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安全かつスムーズに移動できる空間の確保に配慮する。

シ 優先駐車場（身障者等用駐車場）を設置する際は、施設出入口やエレベーターなど昇降施設に可能な限り近い配置とするとともに、雨天時でも円滑に乗降できるよう、庇などの設置に配慮する。あわせて、駐車場からの移動動線上は、十分な歩道幅員の確保に配慮する。

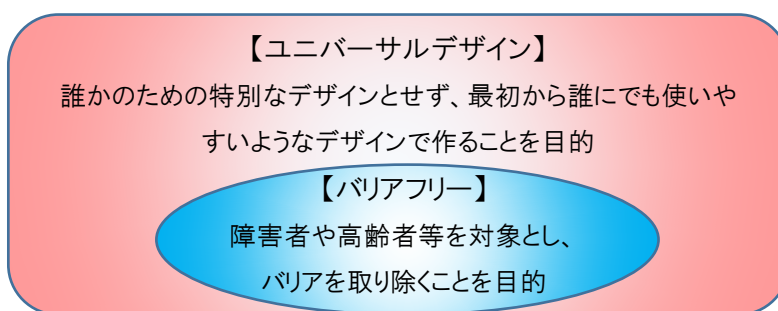
■参考 バリアフリーとユニバーサルデザインの概念

バリアフリーとは、障害を持つ人や高齢者等が建築物や道路などを利用しようとする際に、障害・障壁となるような様々な「バリア」を取り除こう（フリー）という考え方です。今日では物理的な障壁を取り除くことだけでなく、制度的、心理的、情報等、障害者を取り巻く生活全般に関連している障壁を取り除くことを言います。

一方で、障害者や高齢者等に対して、特別な配慮をすることにより、施設の配置や利用の仕方に制約が生じるケースがあり、そのために障害者や高齢者等が特別視されたり、施設整備に際して不経済であったり、非効率となる場合もあります。

そのため、障害者や高齢者等を対象にした使いやすさではなく、誰もが使って使用者を選ばないユニバーサルデザインの考え方が広まってきています。

ユニバーサルデザインとは、ユニバーサル（すべての、普遍的な）とデザイン（計画、設計）という2つを組み合わせた言葉で、年齢や性別、国籍、障害の有無などに関わらず、誰もが快適に利用しやすい、すべての人に配慮した、環境・建物・施設・製品等のデザインを作り上げていこうとする考え方で、バリアフリーを包含するものです。



| 項目 | バリアフリー | ユニバーサルデザイン |
|-------|---|--|
| 考え方 | ハードや制度など既存の社会的な障壁を取り除いて改善 | ものづくり等を始める時から全ての人が使いやすいように考慮 |
| 対象 | 主に障害者、高齢者等を対象として特定のケースに個別に配慮 | 全ての人々が共用できる |
| コスト | 建築物などのハードの場合、様々なケースに配慮するため設置者側での費用負担も大きくなる | 最初から誰にも使えるような配慮をしているため、事後的な負担がないか、もしくは少ない |
| 対比例 1 | 階段昇降機（後からリフトを付けたことで車いす利用者に対応できるが、他の利用者にはあまり利点がない） | エレベーター（車いすもそのまま乗り込め、他の利用者にも便利） |
| 対比例 2 | 車いす対応トイレ（車いす利用者以外の人には対応できない） | 多目的トイレ（オストメイト用洗浄機、ベビーシートなどの設備を設けることで、あらゆる利用者に対応） |

バリアフリーとユニバーサルデザインの違い 出典) 茨城県HP

6 良好な都市景観を形成するための考え方

多賀支所管内は市内で最も常住人口が多いエリアであり、常陸多賀駅及びその周辺地区はまちの玄関口として、多くの人々が集まることが期待できるエリアです。

特に都市の拠点である本地区においては、「まちの顔」として、よかっぺ通りなど駅周辺の賑わい空間と、事業所周辺の桜並木や桜川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ていくことが必要です。

また、本地区は、駅前や沿道の商業施設、事業所などの産業施設の立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、都市景観の形成によって、これらの多様な機能の調和を図ることも有効です。

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となり、社会情勢の変化に適応しながらも、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、まちのブランド確立に繋がります。

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共に心地よさを感じる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（全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ご意見をいただきました。その中で挙げられた常陸多賀の魅力に関する意見を参考にしながら、次節からまちの景観形成に向けた考え方を整理します。

■ 常陸多賀の魅力等

| 【自然環境】 | 【施設】 |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">・ 駅と桜がマッチしている・ 事業所周辺の美しい桜並木・ 海と山が近い環境（海と山を感じられる風景）・ 山の景色が良く見える・ 海岸線の風景・ 坂道があまりない・ 夏涼しく、冬暖かい・ 自然災害が少ない | <ul style="list-style-type: none">・ 親不孝通りなどの路地裏空間・ レトロな雰囲気・ 市民プラザのような良質な公共施設・ 駅東側工場の桜並木・ 駅と商店街との距離感が程良い・ 道案内がしやすい・ 駅前へのアクセスがしやすい・ 駐車帯が整備されている・ 駅や学校が近い・ 電車、バス、タクシーの乗り継ぎがしやすい・ ラウンドアバウト方式のロータリーが使いやすい・ 改札からすぐに電車に乗れる 駅の利用が便利・ 住みやすい街 |

(2) 景観形成に向けた考え方

常陸多賀駅及び駅前広場、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体現する場所でもあります。

本計画において、東西自由通路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、街並みに馴染む、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、常陸多賀の玄関口にふさわしい駅前の顔づくりを推進していくことが重要です。

そのため、本地区においては、「日立市都市計画マスタープラン」などの上位計画を参酌するとともに、以下の方針により景観形成を推進します。

ア 駅及び駅前広場

- 駅舎の改築にあたっては駅舎単体を突出したデザインとするのではなく、並行して整備する東口駅前広場や東西自由通路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。
- 駅前広場の工作物等は、駅周辺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、人の動線にあわせた視認しやすい配置とします。
- 屋外広告物については、茨城県屋外広告物条例の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。

イ 自然資源の活用

- 本地区には、桜川緑地や河原子海岸、事業所周辺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「日常の中で気軽に散歩・散策できる憩いの空間」としてネットワーク化し、地区の魅力向上を図ります。



写真3-6-1 桜川緑地

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、停留所や標識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。

エ 駅周辺における魅力ある景観の形成

- 本地区の商業エリアについては、駅周辺施設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、来街者に楽しさと心地よさを演出し、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、日常生活の中での潤いや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、住宅地に混在する商業・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。

■ 都市景観形成の規制と誘導

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・誘導方策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、きめ細やかな誘導調整が可能な制度です。

そのため、法制度とデザインガイドラインを組み合わせながら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、駅周辺施設の一体的なデザインを検討していくうえでは、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す。

※デザインガイドラインは、事業者とデザインの調整を行うための任意の景観誘導ルールですが、法制度では補えない部分のベースアップやデザイン調整機関との連携による質の高い優れた空間の実現が可能です。

そのため、本市においては「日立市都市環境デザイン委員会（学識経験者、デザイン・土木・建築・造園の各分野の専門家、公募委員による構成）」と連携した制度活用が考えられるほか、まちづくり協議会などの住民組織との連携を図ることも有効と考えられます。



■ 地区計画

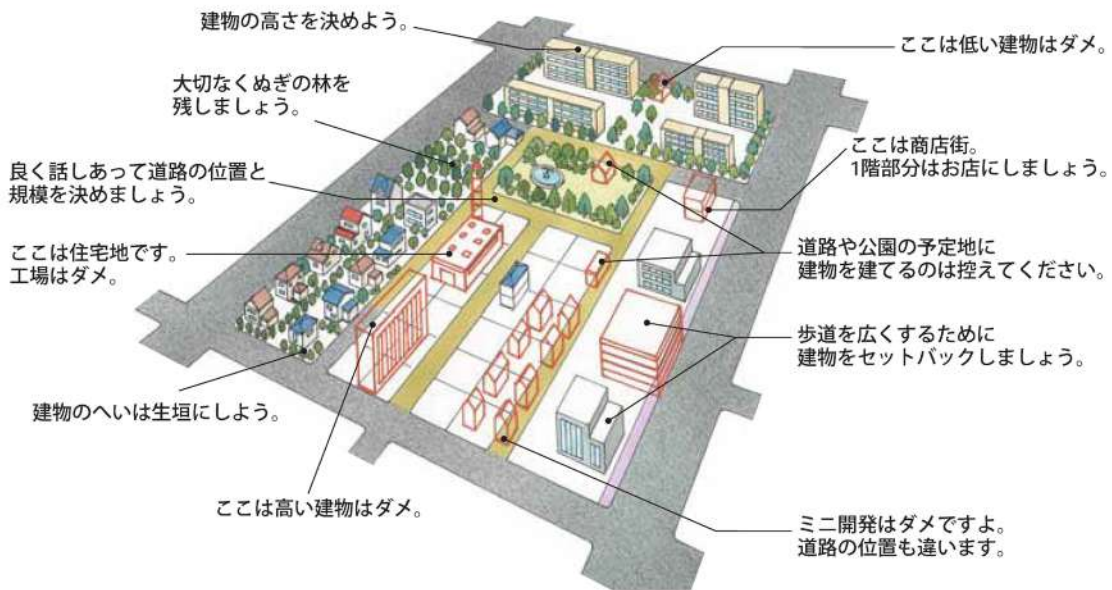
地区計画

地区計画は、それぞれの地区の特性に応じて、良好な都市環境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。策定主体は、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」と、生活道路の配置や、建築物の建て方のルールなどを具体的に定める「地区整備計画」で構成され、住民等の意見を反映して、街並みなどその地区独自のまちづくりのルールを、きめ細かく定めていきます。

●地区計画で定められるまちづくりのルール

- ①地区施設（生活道路、小公園、広場、遊歩道など）の配置
- ②建物の建て方や街並みのルール
（用途（緩和も含む）、容積率、建ぺい率、高さ、敷地規模、セットバック、デザイン、生垣化など）
- ③保全すべき樹林地



●地域の特性に応じて幅広く活用できる地区計画

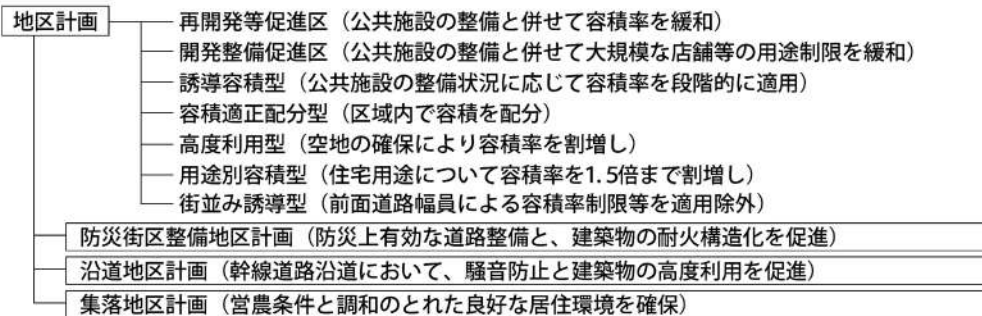


図 3-6-2 地区計画制度の概要

出典) 国土交通省「土地利用計画制度の概要」

7 まちの賑わい創出に向けた考え方

常陸多賀駅は、駅周辺に立地する大規模事業所や駅利用圏内の大学、高校への通勤・通学など、ビジネスパーソンや若者に多く利用されています。また、多賀支所管内は、市内で最も常住人口が多く、駅後背の山側住宅団地やひたちBRT沿線地区の居住者とあわせて、駅周辺は一定の交流人口が集まることが期待できるエリアです。

しかしながら、かつて賑わいを見せた「駅前」は、人口や商業の空洞化が進み、来街者が主に鉄道やバスなどの公共交通を利用するための場所となりつつあります。

このように、駅周辺に以前の賑わいが失われてきているのは、「モノ」や「時間」を消費できる施設が減少していることが要因のひとつであると推察され、市民との意見交換会においても、「駅周辺における空き店舗や低未利用地の積極的な利活用」や「駅前に人が集まるような仕掛けづくり」などの必要性について、数多くの意見が述べられました。

本計画では、駅前拠点の核となる駅舎や東西自由通路、東口交通広場などを一体的に、短期的・重点的に整備することとしており、これらの公共投資が起爆剤となり、投資効果はその周辺に波及することで、スポンジの穴のように点在する空き店舗や空き地が、地域に根差す人たち（まちづくりプレイヤー）によって、活力のある魅力的な空間に生まれ変わることが期待されます。

また、そうしたひとつひとつの空間の変化が、人を惹きつける「点」となって、人の流れや賑わいを生み出す「線」や「面」としての広がりを見せ、エリア全体のポテンシャルが向上することで、民間投資の誘発が促され、「モノ」や「時間」などの消費につながる商業施設が集積し、まちに更なる賑わいが生み出されることも期待されます。

そのため、ここでは、本計画で位置付けた施設整備（ハードの整備）とあわせて展開する、まちの賑わい創出に向けたソフト面での取組の考え方を整理します。



(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ます。これは、まちづくりの形が、「サービスを提供する側」と「受ける側」という関係性のもとに行われる形から、社会全体で官民が連携して進める形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に、「サービスを提供する側」と「受ける側」とをつなぐ重要な役割も有しており、これらの活動は公的な側面を持っています。

そのため、行政ではこうした取組を促進するとともに、民間との連携を更に強化しながら、民間主体によるまちづくり活動の領域がさらに広がり、発展できるような施策を展開していくことが重要です。

特に本市では、「コミュニティ」※が、地域住民の連帯意識の醸成などを目的として公益的な活動を行っており、まちづくりの中心的な役割を担っていますが、今後、更なる人口減少や少子高齢化が予測されている中、市民ニーズの変化によって新たに生じてい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活動体制を構築していくことも有効と考えられます。

※おおむね小学校区を範囲とする地域住民により構成された組織

■ 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

(岩手県大船渡市：(株)キャッセン大船渡)

まちづくり会社「(株)キャッセン大船渡」を中心に、官民が連携してエリアマネジメントを推進。2019年度からはエリアマネジメント活動の資金(分担金)も活用して、復興の拠点地区全体で事業展開予定。

(株)キャッセン大船渡の取組み

- ・震災前よりも活気にあふれ、持続可能な市街地を形成するため、都市再生推進法人である(株)キャッセン大船渡を中心に、官民が連携し、エリアマネジメントの手法を用いたまちづくりを推進
- ・社会基盤と市民の生活の場の再建及びコミュニティの再生を図るため、まちづくりの取組み内容を「①場づくり」「②ファンづくり」「③仕組みづくり」の3つに分類し、自らが運営する商業街区を中心として、ハード・ソフト両面で取組を推進中
- ・2019年度からはエリアマネジメント活動の資金(分担金)を活用して、復興の拠点地区全体で事業展開予定

2017年10月に日本都市計画家協会賞
「日本まちづくり大賞」受賞

①場づくり - プレイスメイキング -

まちなか空間の生活者にとっての「活動場所」としての認知を上げ、活用するための組織づくりを兼ねて、新設した街の風景づくりに資する取り組みを実施しています。



竹細工づくりを子ども達に教える通称「bam部」

公共空間等に花植えを行う「大船渡花の会」

環境美化に取り組む「キャッセン環境保全隊」

②ファンづくり - タウンプロモーション -

震災前から大船渡地区の商店街を牽引してきた商店主たちや住民の力を活かし、運営が疲弊しないように実行委員会形式で、まちなかにお客さん呼び込むこと、再訪を促すことに取り組んでいます。



震災前からの賑わいを継承している夏祭り

地ビールメーカーとタイアップして実施しているビアフェスト

③仕組みづくり - エリアマネジメント -

民間空間と公共空間を繋ぎ、まち全体の活気と賑わいを持続するため、事業者や行政、関係機関等と連携したエリアマネジメントの仕組みづくりと実践を行なっています。



公共空間を賑わい用途に占用了イベント

市街地の景観統一を図るためのフラッグの掲出

公共空間とのシームレスな連携と色彩や高さ統一感を持たせる工夫

② 賑わい広場を活用した民間イベントの支援（富山県富山市）

まちなかの賑わい拠点として、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、文化を発信する民間主導の各種イベントを積極的にサポート。

- 1.課題 中心商業地区において大型店の撤退などが相次ぎ、歩行者数や小売業の売上・店舗数が減少。
- 2.対応策 市街地再開発事業との一体的な整備により、既存の市道や隣接する民地のセットバックを組み合わせ、人々が集える新たな広場空間を創出。
- 3.行政の支援

- ・集約した市道の廃止やセットバックの協定締結による広場条例の制定、広場で開催するイベントに市が後援することで使用料を減免。(H19)
- ・指定管理者制度によりまちづくり会社へ運営等を委託することで、様々な申請を一本化し利便性を向上。(H22)
- ・商店街やNPO法人等の団体が実施する事業への補助。(H24)



【グランドプラザ外観】



【イベント風景】

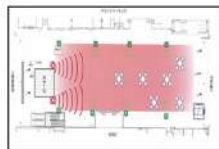
など

4.まちづくり会社の活動

平成24年にミスト装置や音響装置を増設し、魅力的な空間を演出。(都市利便増進協定を活用)



ミスト装置設置事業【夏季の利用促進】



音響設備設置事業【DSP採用反響音抑制】

5.実績

各種イベント等で利用され、休日稼働率が約100%、平日稼働率でも約81%となるなど、中心商業地区の賑わい創出・活性化を実現。



③ リノベーションまちづくりへ方針転換（岐阜県岐阜市：にぎわいまち公社）

■民間主導の新しいまちづくりの動き<リノベーションまちづくり>に対し、「行政」の公的な信頼性の活用と、『にぎわいまち公社』^{※1}のノウハウの提供支援など、官民連携でまちを活性化。

《これまでのまちづくり》

《柳ヶ瀬商店街の振興》

民間(プレイヤー)：まちの魅力のPRに繋がるイベント事業など(H18~)

行政(支援)：商店街振興組合連合会 イベントなどの商業振興事業 (支援・補助 ※1) (市100%出資) (中心市街地整備推進機構) 『にぎわいまち公社』への事業委託 (補助金(空き店舗対策、イベント))

【課題】

- ・遊休不動産の増加
- ・担い手不足(新しい商業(店舗等))
- ・行政主導のイベントの成果と財政的負担の限界 など

【成果】

- ・近隣地区で空きビル利活用へ成功
- ・パブリックマインドを持った民間(プレイヤー)を育成

《新しいまちづくりの動き》

※民間の自立した活動

【リノベーションまちづくり】

- ・リノベーションによる自立した(稼ぐ)事業の実施
- ・行政で掘り起こした遊休不動産も活用

○定期開催マルシェ(H26.9~)

「サンデービルディングマーケット」

主体：当初H26~実行委員会 [地元商店街、にぎわいまち公社、民間有志] H26~『柳ヶ瀬』を楽しむまちにする株式会社 狙い：商店街に「若い世代の新しい客」と「出店・創業希望者」を同時に創出 →遊休不動産をリノベーションした空間への出店・創業へ

○空きビルリノベーション事業

「ロイヤル40(ヨソマル)」(H29.10オープン)

※2『柳ヶ瀬』を楽しむまちにする株式会社(H28.12設立) 商店主等と一体となって、次世代にまちを引継ぐまちづくりを目的にマルシェ・不動産管理運営・広報事業を展開。民間出資100%。(H29.7都市再生推進法人に指定)

【期待される成果】

民間と行政の距離感が縮まり、官民連携でまちの活性化を目指す意識が醸成
 ⇒『エリアの空間需要を喚起し、投資が起こる持続可能なまち』

《新しい行政支援》

○民間(プレイヤー)と行政(支援)が役割分担

○自立する覚悟を決めた民間と、行政による環境整備で、まちを活性化

『にぎわいまち公社』を活用(H28~)

- ・リノベーションまちづくりの啓発 (セミナー開催など)
- ・不動産オーナーへの働きかけ (遊休不動産利活用の呼びかけ)
- ・民間へのノウハウ提供 (技術的支援)
- ・関係者間調整 (民間と行政、地元商店街等)

行政支援(H29~)

- ・公的な信頼性の活用 (『柳ヶ瀬』まち公社をエリアマネジメントの担い手として都市再生推進法人に指定)
- ・行政計画への位置づけ (中心市街地活性化基本計画：H30.3 国に申請中)
- ・補助金(社会実験、新規施策等)

(2) 賑わい空間の創出

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の構築が重要です。

そのため、駅周辺での消費を下支えする居住人口の維持・確保や、街なかの空き地・空き店舗の利活用、まちづくり人材の育成、エリアのポテンシャルの維持・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※体制構築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」とは

地域におけ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・事業主・地権者等による主体的な取り組みと定義されます。(国土交通省 土地・水資源局「エリアマネジメント推進マニュアル」(2008)) 快適で魅力的な環境の創出や美しい街並みの形成による資産価値の保全・増進等に加えて、ブランド力の形成や安全・安心な地域づくり、良好なコミュニティ形成、地域の伝統・文化の継承等、ソフトな領域のものも含まれます。

エリアマネジメントの活動内容

地方創生まちづくり

エリアマネジメントの活動内容は、エリアの特性に応じて様々ですが、実施している団体の多い順に並べると以下のとおりです*。多様なエリアマネジメント活動が地域や団体に応じて行われていることがうかがえます。

※「エリアマネジメントの実施状況と効果に関するアンケート調査」(2014年度、京都大学、国土交通省、筑波大学の共同調査。対象は都市再生整備計画決定済の26市町村であり、回答数は746市町村。)より。



地方創生まちづくり

- エリアマネジメント -

内閣官庁まち・ひと・しごと創生本部事務局
内閣府地方創生推進事務局

1 まちの賑わいづくり (イベント・アクティビティ)

季節に応じたイベントの開催等により、多くのひとを呼び込み、まちの賑わいを創出するための取組です。企業、学校、地域団体等、様々な組織の連携が進められています。

2 防災・防犯、環境維持

2-1 まちの清掃・防犯
まちの快適性を高めることを目的として、ゴミ拾い等の清掃活動のほか、防犯講習会を実施するなど就業者等が共同してエリアの清掃・防犯に取り組んでいます。

2-2 まちの防災
企業やテナント間の連携を強化することや帰宅困難者を受け入れるための備蓄倉庫を整備するなどにより、地域の防災能力向上を目指しています。合同避難訓練の実施や、行政との連携によって様々な活動が行われています。

3 地域ルールづくり・コミュニティづくり

3-1 地域ルールによる良好な景観の形成等
まちづくりの方針やガイドライン等に基づいて、統一感のある景観を形成するための取組です。街並み、緑化空間、公開空地等を適切に維持・管理することにより、快適で質の高い景観づくりが行われています。

▲ 福岡ストリートパーティー
【福岡県福岡市】¹⁾
(車道を封鎖し出店すること等によりわくわく感を演出)

▲ はかた駅前通りの清掃活動
【福岡県福岡市】²⁾
(博多まちづくり推進協議会のクリーンデイ・緑化活動)

▲ 六本木ヒルズ備蓄倉庫 (食糧用)
【東京都港区】³⁾
(帰宅困難者を受け入れるにあたり食糧等を備蓄)

▲ 枚方宿での五六市 [大阪府枚方市]⁴⁾
(東海福に大阪までの4階を追加、五十七次とも呼ばれるが、その56階目の駅構内として栄えた枚方宿で、枚方宿地区まちづくり協議会が毎月第2日曜日に開催し、毎月約200店舗が出店)

▲ サッポロフラワーカーペット
【北海道札幌市】⁵⁾
(北3条広場の夏のイベント。ボランティアが花びらを敷き詰め制作に参加)

▲ 名古屋駅前のおもてなし花壇
【愛知県名古屋市中区】⁶⁾
(愛知県が花きの産出額日本一を誇る歌島の一場として、名古屋駅まちづくり協議会が30カ所約145㎡の花壇に愛知産花きを提供し、花によるおもてなしを実践)

▲ 震災訓練 [東京都港区]⁷⁾
(六本木ヒルズ自治会と森ビル株式会社の共催による震災訓練)

▲ ライトアップされた東野街道の街並み
【大阪府河内長野市】⁸⁾
(臨時店舗では、ライトアップのほかにも、川床で小トアルを見ながら食事を楽しむ「街の夏」や周辺住民の玄関先に杉玉を吊るす「杉玉のある町並み」といった取組を実施)

* 大阪府は平成27年度まちづくり「地方創生加速化交付金」(第3次)を活用し、「日本橋田町(旧東区)に向けたまちづくり」(第3次)として右側の枚方宿や高野街道を合併して河内街道の中心に置いたフォーラムを実施。

図 3-7-1 地方創生まちづくりーエリアマネジメントーパンフレット

出典) 首相官邸ホームページ

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PDCAサイクルなどにより、事業評価を行いながら、更に効果的な施策を展開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 |
|----------------|----------------------------|--|
| 空き店舗活用・ 空き家 | まちなか空き店舗活用事業 | 駅から概ね1km 以内及び商業・近隣商業地域の空き店舗による商業機能の空洞化の解消を図るため、対象地域の空き店舗や空き家を改装して出店する者に対し、経費の一部を補助する。【経費の3分の1／最大 100 万円】 |
| | 空き家利活用促進事業 | 空き家の利活用及び空き家を除却した後の跡地の流通促進を図るため、1年以上空き家または相続後空き家となっているなど要件を満たす戸建て住宅の解体やリフォーム費用を助成する。【経費の3分の1／最大 30 万円】 |
| 定住促進 | ひたちBRT沿線 良好宅地整備促進事業 | ひたちBRT沿線及び常陸多賀駅・大甕駅周辺において、良好な宅地分譲を行う事業者に対して補助金を交付する。【200㎡以上の宅地1区画当たり40万円／最大400万円(10区画)】 |
| | ひたち子育て応援 マイホーム取得助成事業 | 子育て世帯の市内への転入及び定住のほか、空き家等の発生抑制や活用促進を図るため、市内で居住用の住宅を取得した子育て世帯に対し、支援を行う。【最大51.5万円】 |
| 産業立地支援・ 創業 | 地方創生移住支援金 交付事業 | 市内中小企業者等における働き手不足を解消するため、東京圏から市内に移住して市内中小企業等に就職した方に対し、支援金を交付する。【定額／単身60万円、世帯100万円】 |
| | 中小企業のUIターン 人材確保支援事業 | 市内中小企業者等の人材確保を支援し、産業の振興と雇用機会を確保するため、市外から移住する方の雇用に要する経費の一部を、事業者に対して補助する。【経費の2分の1／最大50万円】 |
| 産業立地支援・ 創業 | 産業立地促進事業 | 商業地域の活性化と企業立地の促進を図るため、市の指定する区域に立地する個人事業者又は法人に対して奨励金を交付する。(店舗開設促進奨励金、オフィス開設促進奨励金、雇用促進奨励金)【最大1,000万円】 |
| | 街なかマイクロクリエイション オフィス運営事業 | 創業による地域経済の活性化を図るため、入居者の初期投資への補助や施設運営・管理事業者に対する運営及び維持管理に係る経費の一部を補助する。【家賃及びオフィス整備費用補助／固定資産税・都市計画税相当額+30万円程度】 |

※令和2年2月時点

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（＝パブリックマインド（「公」の精神、利他の心））を持つ民間の人材（事業者）を広く発掘・育成するとともに、活躍の場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画できる環境を構築していく必要があります。

そのため、本地区では官民が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。

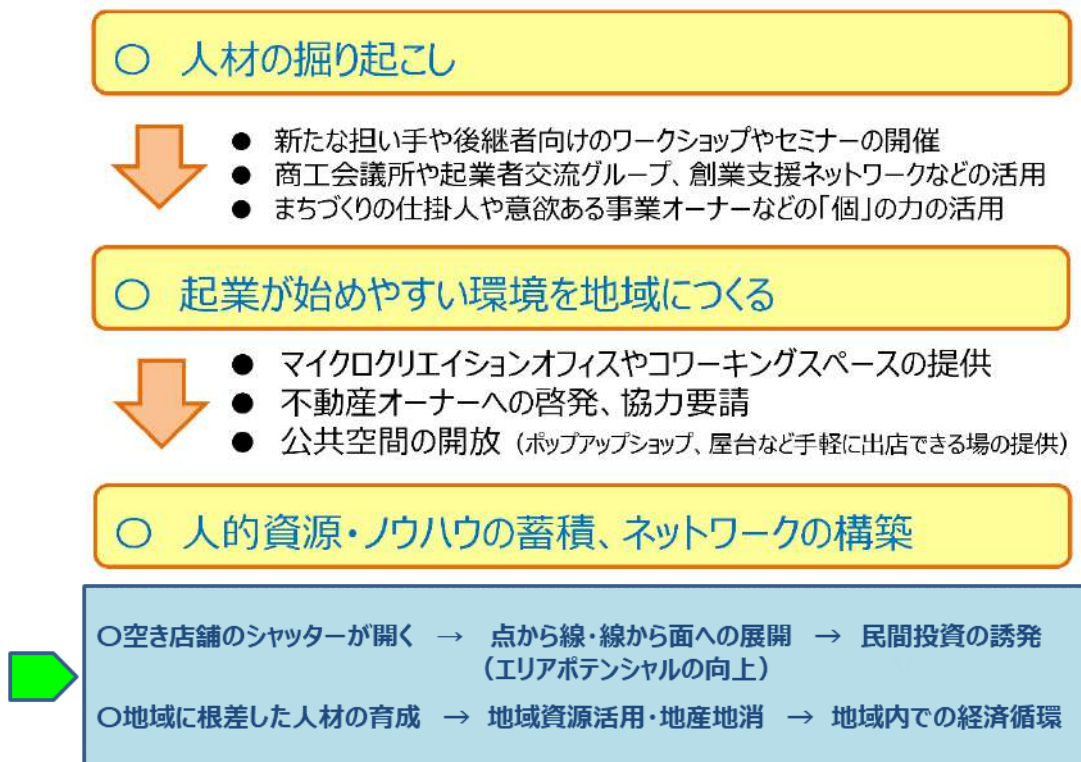


図3-7-2 人材育成サイクルの構築イメージと期待される効果



写真3-7-1 空き店舗の活用事例

日上市街なかマイクロクリエイ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、個の活動環境はもとより、組織としての活動基盤を構築することも有効です。地域の環境や価値の向上につながる民間まちづくり活動は、「地域の公共的な財産」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携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、官民共通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。

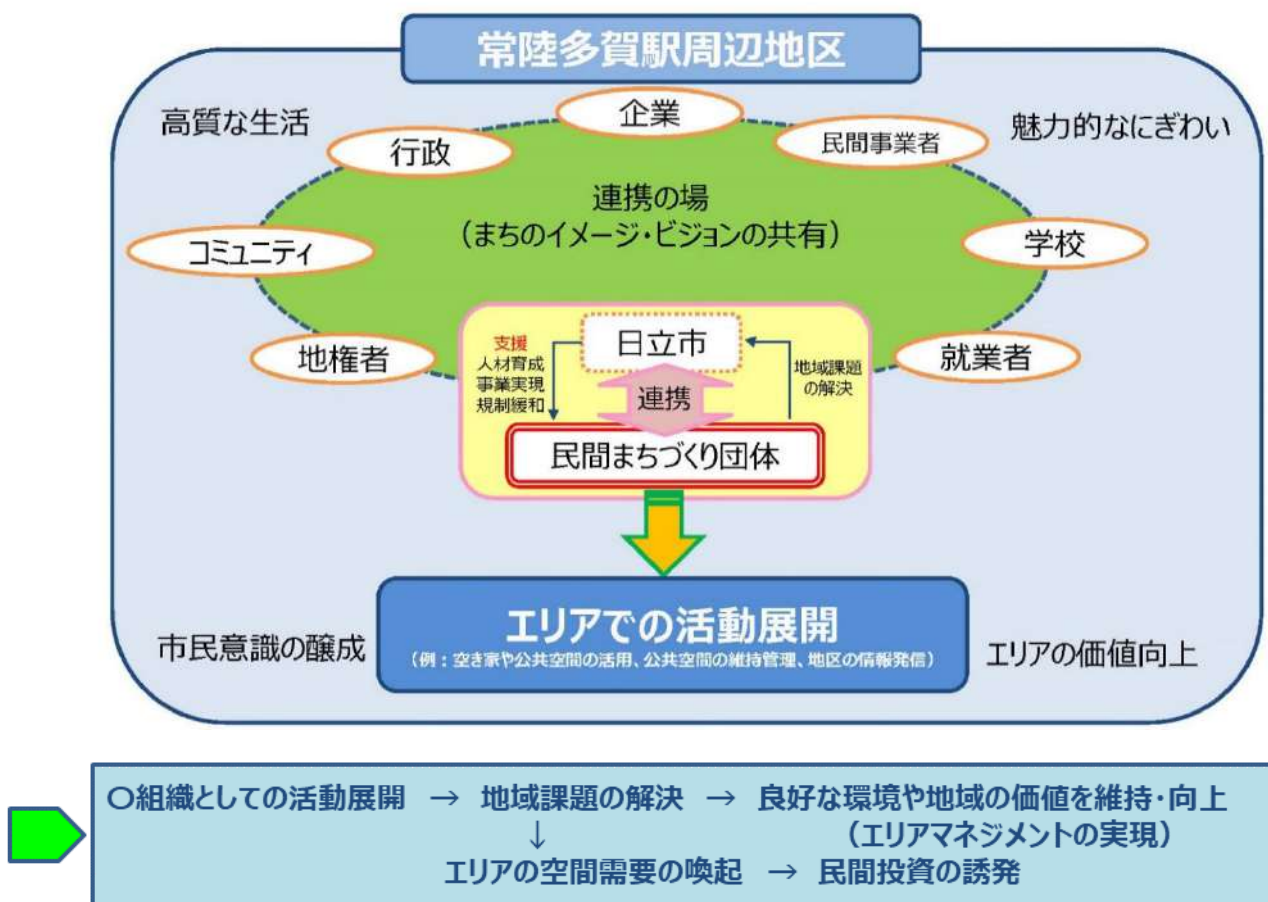


図 3-7-3 体制の構築イメージと期待される効果

■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た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ル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源や人材確保のための支援」などが想定されるほか、活動主体だけではなく、活動に必要な資産を提供する側（空き家・空き店舗の所有者など）の意識の醸成を進めることなどが想定されます。

また、民間が取り組む活動が、地域の公共財としての価値を有するものか否かを見極め、評価することも求められます。

(3) 街なかの回遊性向上

本地区は、駅を訪れる1日13,000人超の鉄道利用者や、駅の生活圏に居住する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。

駅周辺の賑わい創出のためには、人々の訪問の目的となる魅力的な拠点整備のみならず、訪れた人々が街なかを歩きたくなる仕掛け作りが重要です。

そのため、本地区においては、街なかの滞留・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などにより、「居心地が良く歩きたくなる街なか」の実現に取り組んでいきます。

ア 街なかの滞留・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、自由通路や駅舎など、駅周辺拠点施設の整備を契機に、既存の商業機能や空き地・空き店舗など低未利用地の活用を推進しながら、街なかに複数の魅力ある拠点を創出させ、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、近年では、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で、地区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、活用の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、街なかの滞留・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活動に進展させることにより、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 拠点の創出と回遊性向上のイメージ



道路空間の活用



パラソル付き可動イス・テーブル



ランチタイムのキッチンカー



道路に賑わいを創出する店舗

イ 緑のネットワーク

本地区は、周辺に河原子海岸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桜並木や大学通り、アン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「日常生活の中で気軽に散歩・散策できる憩いの空間」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、地区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利活用、ひたちBRT沿道の歩行者空間の形成などを検討しながら、魅力ある空間形成を推進します。

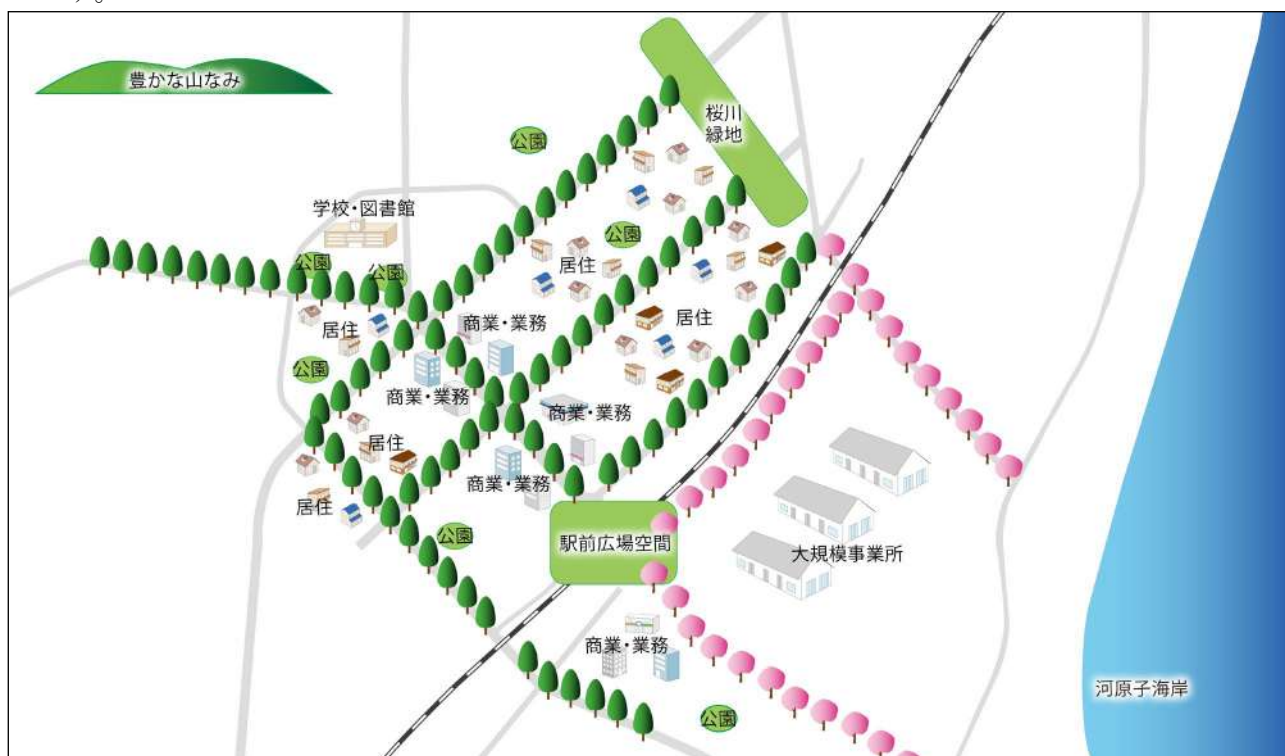


図3-7-5 緑のネットワークのイメージ



歩行者空間のイメージ



駅前の緑空間のイメージ

第4章 実現化方策の検討

第4章 実現化方策の検討

1 整備手法等の検討

これまで整理してきた施設整備方針について、事業の具体化を図るうえでは、施設整備とあわせて一体的に周辺環境向上を図ることも有効です。

そのため、本章では施設整備を推進するうえでの効果的な整備手法を検討します。

(1) 駅東側エリアの整備（駅前広場、自由通路、アクセス道路等）

駅東側エリアでの施設整備を推進するためには、土地所有者の理解を得ながら、事業用地を確保していく必要があります。また、駅東側の市街地では、既に相当の建物や施設が立地しており、整備施設の配置にあたっては、整備後においても付近の土地利用が円滑に行えるような配慮が必要です。

一方、駅東側市街地には、幅員の狭い道路や、地形の高低差の影響から、街区が長大で円滑な移動動線が不足するエリアなどが存在しています。

このような状況を踏まえ、今後施設整備を推進していくうえでは単純買収による整備だけではなく、「土地区画整理事業」の手法を用いて施設を整備するとともに、不足する道路や公園などの施設を面的に整備しながら、周辺宅地の利用増進を図ることも有効です。

なお、土地区画整理事業の施行にあたっては、関係する土地所有者の合意形成が前提となることから、今後、整備の具体化を図っていく中で施行の可能性についても検討を進めます。



■ 土地区画整理事業とは

- ・土地区画整理事業とは、ある一定の土地について計画を立て、道路や公園などの公共施設の整備・改善を行い、不規則な土地を整然とした良好な市街地として整備する事業
- ・土地所有者からその権利に応じて少しずつ土地を提供してもらい（減歩）、この土地を道路・公園などの公共用地や保留地（事業費に充てるために売却する宅地）に充当できること、所有者の土地は整備された街区に再配置される（換地）という特徴があります。
- ・一定の条件を満たせば、公共・民間を問わず事業主体となることができます。

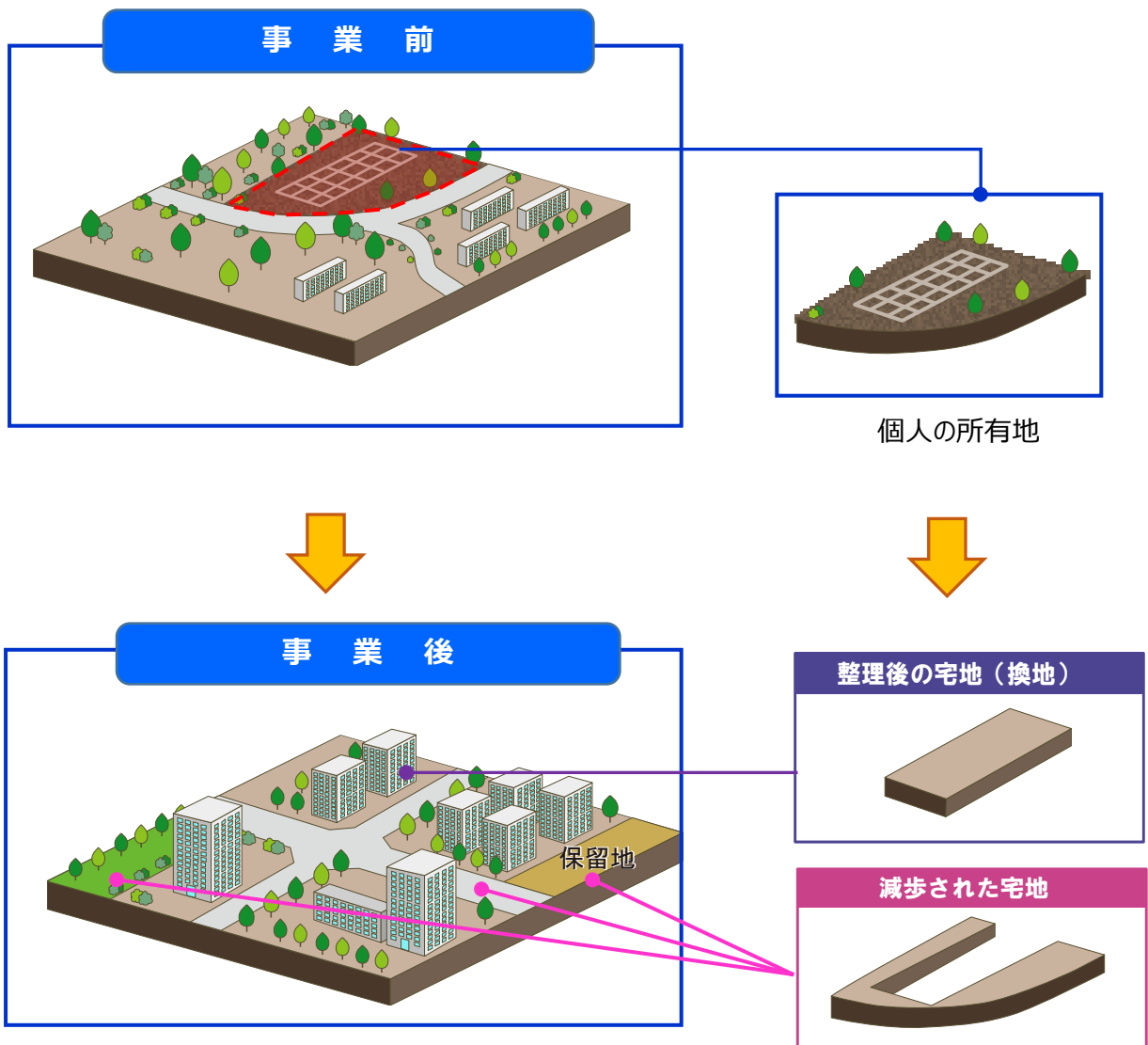


図 4-1-1 土地区画整理事業の仕組み

(2) 公共公益施設の整備

駅西口の駅前広場に隣接する一団の市有地を活用し、公共公益施設を整備する際は、駅前というポテンシャルの高い立地から、平面的・低層建築の土地利用ではなく、立体的・中高層建築による土地利用が望まれます。

特に、施設の整備手法としては、市街地整備事業の活用やPPP／PFIの活用などが効果的であると考えられます。

ア 市街地整備事業の活用

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、「市街地再開発事業」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、「土地区画整理事業」を組み合わせる整備も有効です。

イ PPP／PFI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／PFI（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。

■ 市街地再開発事業とは

- ・ 細分化された敷地の統合、不燃化された共同建築物への建替え、公園・街路などの公共施設とオープンスペースの確保により、快適で安全な都市環境の再生を図る事業
- ・ 建物（再開発ビル）を建築すること、ビルへの入居を希望する権利者の従前資産は、建物の床（権利床）に変換（権利変換）されることなどが特徴です。
- ・ 一定の要件を満たせば、公共団体・民間を問わず実施主体とすることができます。
- ・ なお、事業では、特定建築者*が再開発ビルを建築することにより、民間資金やノウハウの活用を図ることも可能です。

※市街地再開発事業において整備する再開発ビルを施行者に成り代わり建築させることができる制度。この制度により、民間資金やノウハウを積極的に活用することができる。

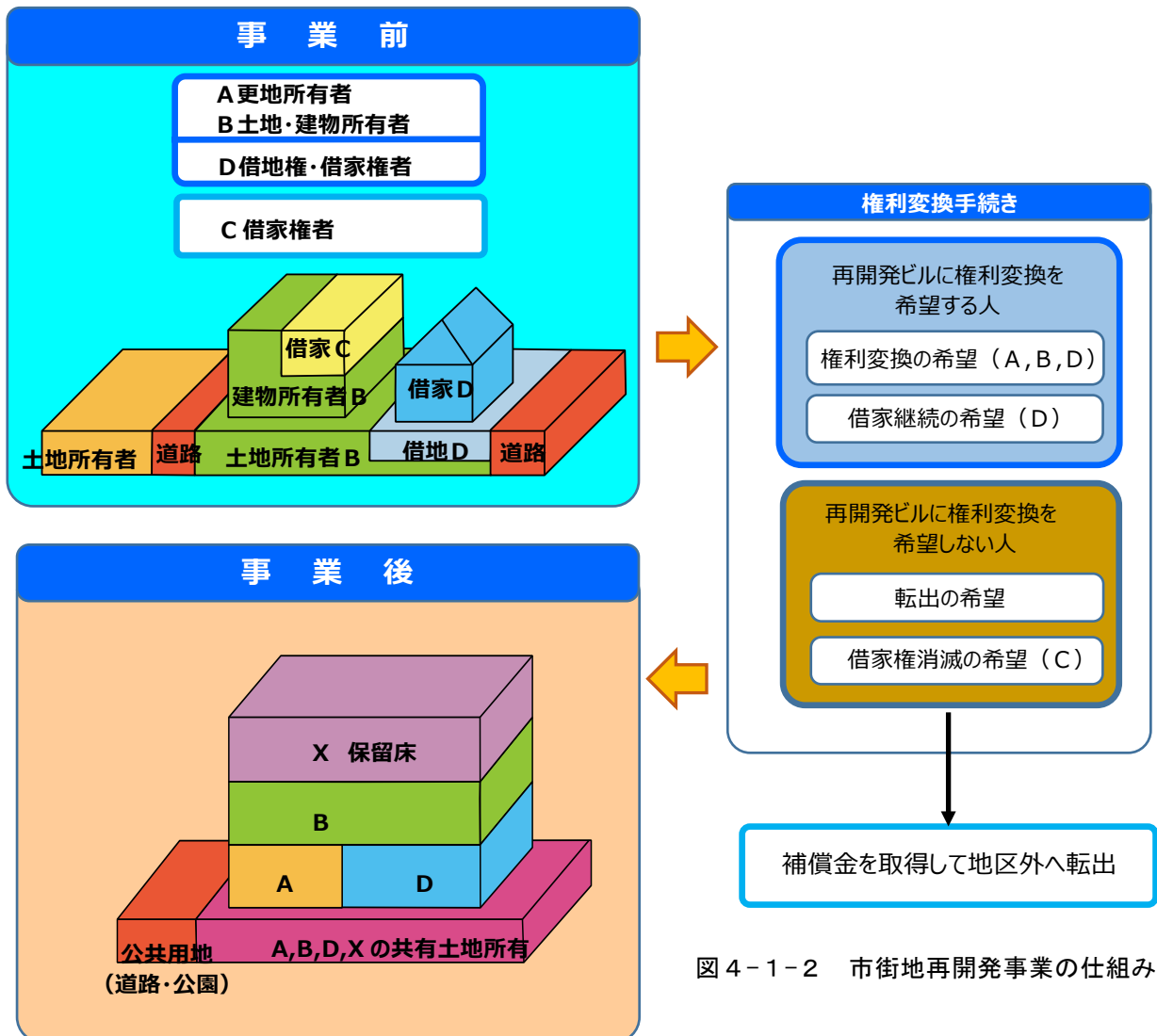


図 4-1-2 市街地再開発事業の仕組み

市街地整備事業手法の評価・検討

| 区分 | 土地区画整理事業 | 敷地整序型土地区画整理事業 (ミニ区画整理事業) | 第一種市街地再開発事業 | 優良建築物等整備事業 |
|---------|--|---|---|---|
| 定義・目的 | 都市計画区域内の土地について、土地の区画形質の変更及び公共施設の新設又は変更を行うことにより、公共施設の整備改善及び宅地の利用増進を図るもの | 一定の基盤整備がなされている既成市街地の地域で、早急に土地の有効活用を図ることが必要な地区において、少数の敷地の整序を図る区画整理 ※地権者が主体となった個人又は組合施行等による敷地レベルの小規模な土地区画整理事業 | 建築物及び建築敷地の整備や公共施設の整備などにより、市街地の土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新とを図るもの | 土地の利用の共同化、高度化等に寄与する優良建築物等を整備し、市街地の環境改善、良好な市街地住宅の供給等を図るもの |
| 法手続き | 土地区画整理法による認可（都道府県知事による認可） ・都市計画事業として実施する土地区画整理事業 ・都市計画事業以外の土地区画整理事業 | 土地区画整理法による認可（都道府県知事による認可） ・都市計画事業以外の土地区画整理事業 | 都市再開発法による認可 | 都市計画決定、事業計画、権利変換計画等の手続き不要 |
| 区域要件 | 設計の概要は、施行地区又は施行地区を含む一定の地域について近隣住区を想定し、その住区内に居住することとなる者の生活の利便を促進するように考慮して定める ※近隣住区 小学校を中心とする人口一人当たり三十平方メートルから百平方メートルまでの地積を基準とし、人口約一万を収容することができることとされる地区 | 一定の基盤整備がなされている既成市街地内の地域で、空地・駐車場等の小規模かつ不整形な低未利用地が散在し、早急に土地の有効活用を図ることが必要な地区において、相互に入り込んだ少数の敷地を対象とする。 (0.5ha よりも小規模の敷地でも可能) | ①高度利用地区内又は特定地区計画等区域内 ②耐火建築物が1/3以下 ③公共施設未整備、敷地細分化等 ④都市機能の更新に寄与 ※高度利用地区による制限 ・容積率の最高限度及び最低限度 ・建ぺい率の最高限度 ・建築面積の最低限度 ・壁面の位置の制限（空地の確保） | ①三大都市圏の既成市街地、近郊整備地帯、都市開発区域 ②人口5万人以上の市の区域 ③大都市法に規定する重点供給地域 ④中心市街地内の一定要件を満たす区域 ⑤人口5万人以上の市の市域 ⑥特定商業集積整備基本構想策定区域 ⑦土地区画整理事業の高度利用推進地区 ⑧大都市法に規定する重点供給地域 ⑨県庁所在都市または通勤圏内人口が25万人以上である都市の通勤圏 ⑩密集市街地整備促進事業の促進地区等 |
| 主な許認可基準 | 道路・公園等 ○区画道路の幅員 住宅地：6.0m以上 商業又は工業地：8.0m以上 街区・道路設計においては、幹線道路と幹線道路以外の道路との交差が少なくなるように考慮して定めなければならない ○公園等 公園の面積の合計が施行区域内に居住することとなる人口について一人当たり3㎡以上であり、かつ施行区域の面積の3%以上となるよう定める。 | 次のいずれかの要件に該当 ・区画道路の付け替え ・土地の入れ替えと合わせて道路の隅切りを行う。 ・地区計画、総合設計による公共空地等の整備と一体となった道路の舗装の打ち替え、舗装を行う。 ○区画道路の幅員 住宅地：4.0m以上、商業又は工業地：6.0m以上 ○公園等 以下の場合には設置しないことも可能 ①誘致距離内に既存公園がある場合 ②地区計画の地区施設や総合設計による公開空地等により同等のオープンスペースが整備されることが確実な場合 | ※東京都高度利用地区指定および指定基準 概ね0.5ha以上。ただし、地区計画等その地域ごとの方針を策定し、一体としてそれぞれの区域の特性にふさわしい態様を備えた良好な環境の各街区を整備し、及び保全するため、地区の特性に応じた、建築物の形態、公共施設その他の施設の配置等必要な事項が定められた区域内において市街地再開発事業を施行する地区にあっては、概ね0.2ha以上 | ①基礎要件 地区面積：概ね1,000㎡以上（区域により500㎡以上） 地区要件（耐震型以外）：一定規模以上の空地確保、一定の接道条件を満たしていること 階数：地上3階以上 構造：耐火建築物又は準耐火建築物 ①個別要件 (1)優良開発型（区域要件①～⑦） ・共同化タイプ（区域が③④⑥等-地区面積500㎡以上）3人以上の共同化、または200㎡未満の敷地等を含む2人の共同化 ・市街地環境形成タイプ（同上）建築協定・地区計画等による制限を受けるもの、公共的通路等の整備を行うもの等 ・マンション建替えタイプ（区域要件①③④等-地区面積500㎡以上）区分所有者は10人以上、法定耐用年数の1/2以上経過建物。建替え後は1/2以上は住宅用途等の要件に該当 (2)市街地住宅供給型（区域要件①～④、⑦～⑩） ・住宅複合利用タイプ（区域が③④等-地区面積500㎡以上）他の施設との合築により、住宅の地価負担を軽減して15戸以上の住宅を供給 ・優良住宅供給タイプ（区域が③④等-地区面積500㎡以上）重点供給地域等における30戸以上の優良な住宅供給 ・住宅転用タイプ（区域が③④等-地区面積500㎡以上）10戸以上住宅供給。耐用年数の1/2以内経過建築物。転用後は1/2以上を住宅用途等 |
| | 同意 | 個人施行：すべての地権者の同意 組合施行：区域内の宅地の所有者及び借地権者のそれぞれの2/3以上の同意、かつ同意した所有者及び借地権者対象地の面積が土地の総地積と借地権対象地の合計面積の2/3以上 | 同左 | 個人施行：すべての地権者の同意 組合施行：区域内の宅地の所有者及び借地権者のそれぞれの2/3以上の同意、かつ同意した所有者及び借地権者対象地の面積が土地の総地積と借地権対象地の合計面積の2/3以上。 又は、全員同意型による同意 |

市街地整備事業手法の評価・検討

| 区分 | 土地区画整理事業 | 敷地整序型土地区画整理事業 (ミニ区画整理事業) | 第一種市街地再開発事業 | 優良建築物等整備事業 |
|---------------------|--|---|--|---|
| 土地の入れ替えに伴う主な税制上の取扱い | <ul style="list-style-type: none"> ① 所得税 換地処分により失った従前地は、譲渡が無かったものとみなす（非課税） ② 法人税 換地の価格から換地処分により失った従前地の換地処分直前の帳簿価格を控除した残額の範囲内で換地の帳簿価格を損金経理に減額した時は、当該事業年度の所得の計算上、損金算入する。 ③ 特別土地保有税 換地処分による換地の所得は非課税 ④ 不動産取得税 換地処分による換地の所得は非課税 ⑤ 登録免許税 換地処分に伴う土地の変動に係る登記、及び地番変更の登記については非課税 | 同左 | <ul style="list-style-type: none"> ① 事業そのものに関する税（再開発組合に対して） <ul style="list-style-type: none"> ・ 収益事業以外で所得を生じて法人税、事業税は非課税。収益事業は減税 ・ 事務所新築による事業所税は非課税 ・ 組合が支払いを受ける利子、配当について所得税は非課税 ・ 事業を行うのに必要な登記について登録免許税は非課税 ・ 請負契約書などの証書について印紙税は非課税 ② 不動産に関する税（権利者に対して） <ul style="list-style-type: none"> ・ 権利床の取得は不動産譲渡取得が無かったとされる。（非課税） ・ 権利床の不動産取得税は非課税。増床で住宅を取得する場合は減税 ・ 事業所の新增設に対する事業所税は非課税 ・ 特別土地保有税（取得分、保有分）は非課税 ・ 固定資産税は3～5年の減税 | 優良開発型の・共同化タイプの場合は、特定民間再開発事業等の税の特例が適用される。 |
| メリット | <ul style="list-style-type: none"> ・ 広範囲での市街地整備が促進される。 ・ 行き止まり道路の解消など、望ましい区画道路のネットワーク形成を誘導することも可能 ・ 公共施設の整備が促進される。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共減歩が少ない。 ・ 土地の交換や敷地形状の変更などを行う上で、税制上の優遇が大きい。 ・ 敷地の整序が行われ市街地整備が促進される。 ・ 行き止まり道路の解消など、望ましい区画道路のネットワーク形成を誘導することも可能 ・ 道路の入れ替えや敷地の整序により、開発行為では手の出しにくい土地でも民間活力を活用できるケースがある。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 権利変換による権利の保護 ・ 比較的容易な容積率UP（高度利用地区） ・ 補助制度の活用が可能。 ・ 法定事業のため行政指導が可能 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 簡便な手続きによって（都市計画決定なし等）ある程度の税制特例が得られる。 ・ 他のまちづくり手法と併用が可能である。 |
| デメリット | <ul style="list-style-type: none"> ・ 区画が小規模に分割された土地では整備が行えない。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 小規模でしか既成市街地の整備改善が進まない。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 法定事業により一定の期間が必要 ・ 同意を得るまで時間がかかるものが多い。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 同意を得るまで時間がかかるものが多い。 |

■ P F I 方式とは

・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・運営を行う公共事業の手法であり、地方公共団体が発注者となり、公共事業として行うもの。

■ 期待される効果

・低廉かつ良質な公共サービスの提供

P F I 事業では、民間事業者の経営上のノウハウや技術的能力が活用できる。また、事業全体のリスク管理*が効率的に行われることや、設計・建設・維持管理・運営の全部または一部を一体的に扱うことによる事業コストの削減が期待できる。これらによりコストの縮減、質の高い公共サービスの提供が期待される。

※事業を進めていく上では、事故、需要の変動、物価や金利の変動等の経済状況の変化、計画の変更、天災等さまざまな予測できない事態により損失等が発生する恐れ（リスク）がある。P F I ではこれらのリスクを最もよく管理できる者にそのリスクを負担させることでコストの削減やサービスの向上を達成する。

・その他、官民の適切な役割分担に基づく新たな官民パートナーシップの形成や、民間に対して事業機会をもたらすことによる経済の活性化などが期待できる。

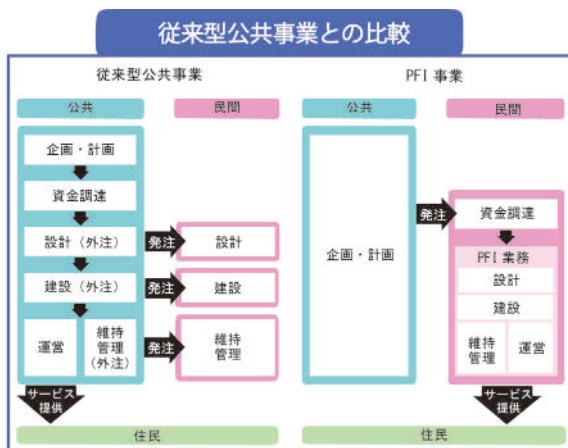


図 4-1-3 従来型公共事業と P F I 事業の比較
出典) 民間資金等活用事業推進機構ホームページ

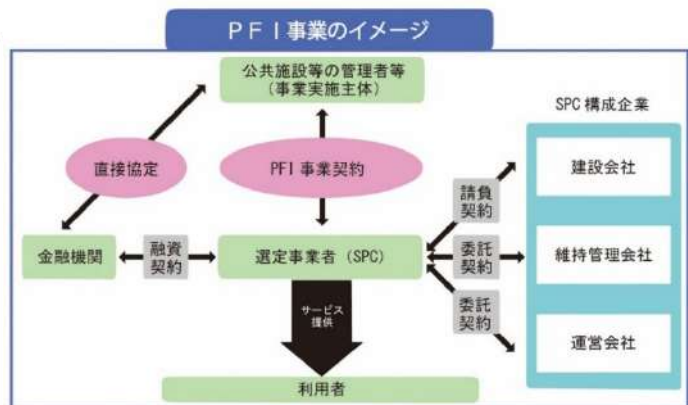


図 4-1-4 P F I 事業のイメージ図
出典) 民間資金等活用事業推進機構ホームページ

2 公共公益施設のPPP/PFI導入可能性検討

(1) 事業スキーム導入の目的

常陸多賀駅周辺の施設整備を実施する際に課題となる、財政支出の平準化や事業期間の短縮、スケールメリットによる事業費の縮減、良好な公共公益施設の担保等を図るため、民間活力を活用した、PPP/PFIをベースとする事業スキームを検討します。

■ PPP/PFIの事業手法

○ PPP (Public Private Partnership)

公共施設等の設計や建設、維持管理、運営等を行政と民間が連携して行うことにより、民間の創意工夫等を活用し、財政資金の効率的使用や行政の効率化を図るものです。PPPの中には、PFIの他、指定管理者制度、公設民営（DBO）方式等も含まれます。

○ PFI (Private Finance Initiative)

平成11年7月に制定された「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律」（PFI法）に基づき実施するものです。公共施設等の社会資本の整備をする際に官民の適切な役割分担を行い、設計や建設、維持管理及び運営に民間の資金や経営能力、技術的能力を活用することで、良質で低廉な公共サービスの提供を実現する官民のパートナーシップの構築を前提とした事業手法です。

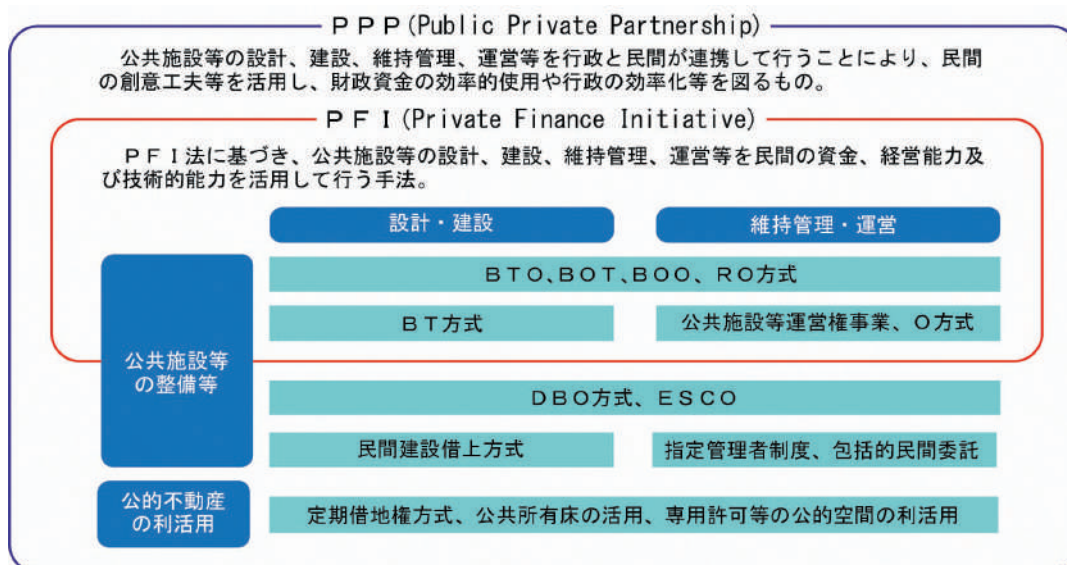


図4-2-1 PPP/PFIの概念図

出典) PPP/PFI手法導入優先的検討規程運用の手引き(内閣府)

■ PFI法においては、PFIの対象となる公共施設等として、次の施設が掲げられます。

| | |
|-------|---|
| 公共施設 | 道路、鉄道、港湾、空港、河川、公園、水道、下水道、工業用水道等 |
| 公用施設 | 公用施設 庁舎、宿舍等 |
| 公益的施設 | 賃貸住宅、教育文化施設、廃棄物処理施設、医療施設、社会福祉施設、更生保護施設、駐車場、地下街等 |
| その他施設 | 情報通信施設、熱供給施設、新エネルギー施設、リサイクル施設 (廃棄物処理施設を除く。)観光施設、研究施設、船舶、航空機等の輸送施設及び人工衛星(これらの施設の運行に必要な施設を含む。) |
| 上記以外 | 上記施設に準ずる施設として政令で定めるもの |

(2) P F I 方式等の事業手法の評価・検討

| 事業手法 | P F I 方式 | | |
|--|---|---|---|
| | BOT 方式 (Build Operate Transfer) | BTO 方式 (Build Transfer Operate) | B00 方式 (Build Own Operate) |
| 概要の説明 | 民間事業者が公共施設等を設計・建設し、維持管理・運営等を行い、事業終了後に公共側に施設の所有権を移転する手法 | 民間事業者が公共施設等を設計・建設し、施設完成直後に公共側に施設の所有権を移転し、民間事業者が維持管理・運営等を行う手法 | 民間事業者が公共施設等を設計・建設し、維持管理・運営等を行い、事業終了時点で施設等を解体・撤去するなど公共側への施設の所有権移転がない手法 |
| 資金調達の主体 | 民間 | 民間 | 民間 |
| 整備主体 | 公共 | 公共 | 公共 |
| 所有形態 | 土地 | 公共 | 公共 |
| | 建物 | 民間 | 民間 |
| 業務範囲 | 設計 | 民間 | 民間 |
| | 建設 | 民間 | 民間 |
| | 維持管理・運営 | 民間 | 民間 |
| 公共のメリット | <ul style="list-style-type: none"> 民間への一括発注により、維持管理や運営のコスト削減が可能。 民間の経営ノウハウや技術的能力を活用することにより、コスト削減と質の高い公共サービスの提供が期待できる。 | <ul style="list-style-type: none"> 民間への一括発注により、維持管理や運営のコスト削減が可能。 民間の経営ノウハウや技術的能力を活用することにより、コスト削減と質の高い公共サービスの提供が期待できる。 | <ul style="list-style-type: none"> 民間への一括発注により、維持管理や運営のコスト削減が可能。 民間の経営ノウハウや技術的能力を活用することにより、コスト削減と質の高い公共サービスの提供が期待できる。 |
| 公共のデメリット | <ul style="list-style-type: none"> 準備期間として相応の時間を要する。 契約期間中に事業費の返済が必要。 維持管理・運営期間中に対価を支払う必要がある。 | <ul style="list-style-type: none"> 準備期間として相応の時間を要する。 施設の移管時に公共による資金調達が必要。 維持管理・運営期間中に対価を支払う必要がある。 | <ul style="list-style-type: none"> 準備期間として相応の時間を要する。 維持管理・運営期間中に対価を支払う必要がある。 |
| 民間のメリット | <ul style="list-style-type: none"> 安定した収入が見込める。 維持管理・運営期間中に公共施設等の所有権を有しているため、改修等を含め、維持管理・運営等の自由度がある。 | <ul style="list-style-type: none"> 公共が建物を所有しているため支出が軽減される。 安定した収入が見込める。 | <ul style="list-style-type: none"> 安定した収入が見込める。 維持管理・運営期間中に公共施設等の所有権を有しているため、改修等を含め、維持管理・運営等の自由度がある。 |
| 民間のデメリット | <ul style="list-style-type: none"> 民間で建物を所有するため、納税（建物固定資産税）の負担がある。 | <ul style="list-style-type: none"> 維持管理・運営期間中は公共が施設等の所有権を有しているため、改修等を含め、維持管理・運営等については、公共の同意が必要 | <ul style="list-style-type: none"> 建物を所有するため、納税や事業期間終了後の施設解体費用の負担がある。 |
| <ul style="list-style-type: none"> 事業の成立性などの検証が難しく、事業参画まで時間を要する。 施設の利用状況が、事業運営に影響する。 | | | |

| 事業手法 | | PPP方式 | | | DBO方式 |
|--|---------|---|---|--|---|
| | | 定期借地権方式 | 公共所有床の活用 | 特定建築者制度 | |
| 概要の説明 | | 公有地に定期借地権方式を活用して公共施設の整備と合わせて敷地の高度利用を図る手法 | 公有地や公共施設等を民間事業者に貸与等し、民間事業者はそれを活用して事業運営やサービス提供を行う手法 | 民間事業者が公共施設等の設計及び建設を担う手法(市街地再開発事業の特定建築者) | 民間事業者に公共施設等の設計・建設の一括発注と、維持管理・運営等の一括発注を包括して発注する手法 |
| 資金調達主体 | | 民間 | — | 民間 | 公共 |
| 整備主体 | | 民間 | — | 民間 | 公共 |
| 所有形態 | 土地 | 公共 | 公共 | 公・民(敷地権) | 公共 |
| | 建物 | 民間 | 公共 | 公・民(区分所有) | 公共 |
| 業務範囲 | 設計 | | 民間 | — | 民間(組合) |
| | 建設 | | 民間 | — | 民間(組合) |
| | 維持管理・運営 | 建物 | 民間 | 民間 | 民間 |
| | | 公共 | 公共 | 民間 | 公共 |
| 公共のメリット | | <ul style="list-style-type: none"> 民間が施設を整備するため、支出を軽減することができる。 土地賃料収入が期待できる | <ul style="list-style-type: none"> 民間が施設運営するので、支出を軽減することができる 床の賃料収入が期待できる。 民間による、付加サービスが期待できる。 | <ul style="list-style-type: none"> 再開発事業により、施設を整備するため、支出を軽減することができる。 | <ul style="list-style-type: none"> 民間が施設を整備するため、支出を軽減することができる。 |
| 公共のデメリット | | <ul style="list-style-type: none"> 公共施設の維持管理(直営又は業務委託)が必要。 | | <ul style="list-style-type: none"> 市有地が施設の床に権利変換される。 公共施設の維持管理(直営又は業務委託)が必要。 | <ul style="list-style-type: none"> 準備期間に相応の時間を要する。 公共による、資金調達の必要がある。 維持管理・運営期間中に対価を支払う必要がある。 |
| PPP条件の事業は限定される | | | | | |
| 民間のメリット | | <ul style="list-style-type: none"> 安定した収入が見込める。 施設の維持管理・運営等の自由度がある。 | <ul style="list-style-type: none"> 安定した収入が見込める。 施設の運営等の自由度がある。 | <ul style="list-style-type: none"> 安定した収入が見込める。 施設の維持管理・運営等の自由度がある。 | <ul style="list-style-type: none"> 安定した収入が見込める。 施設の維持管理・運営等の自由度がある。 |
| 民間のデメリット | | <ul style="list-style-type: none"> 建物を所有するため、納税や契約期間終了後の施設解体費用の負担がある。 | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> 施設の利用状況が、事業運営に影響する。 事業の成立性などの検証が難しく、事業参画まで時間を要する。 | | | | | |

(3) P F I 事業スキームの具体的な検討

P P P / P F I の導入可能性について、想定の実業内容や事業範囲を設定し、導入可能性のある事業方式の検討を行います。

■ 想定の実業内容

【施設整備内容】

- ・公共公益的施設（複合施設）の整備
- ・公共公益的施設と一体的に利用できるオープンスペース（広場、緑地空間）の整備

【整備時の留意事項】

- ・公共公益的施設（複合施設）の周辺は広場的利用を想定した緑地とし、パーゴラ、ベンチを配置する。
- ・公共公益的施設（複合施設）、常陸多賀駅、東西自由通路のアクセス利用を想定したデザイン、通路の配置等における一体性・連続性に配慮する。
- ・公共施設は、駅、バス等の利用者の滞留するスペース利用も可能な広場とし、景観性に配慮した整備する。
- ・敷地周辺の住環境に配慮し、オープンスペースの外縁部には緩衝緑地を配置する。

■ P P P / P F I 導入範囲（官民の役割分担）

想定事業の「施設整備業務」「施設維持管理業務」「運営業務」について、P F I 事業で行う場合の実業範囲は以下のとおりとします。

(1) 施設整備業務

- ・調査業務（落札者が必要に応じて行う。） ・設計業務 ・緑地建設業務 ・解体・撤去業務
- ・工事監理業務 ・開発に伴う許認可等業務 ・国庫補助の申請業務の一部
- ・周辺影響調査・対策業務の一部 ・電波障害調査・対策業務の一部 ・備品等の調達、設置及び移転業務
- ・竣工検査等の検査業務の一部
- ・所有権移転等の関連業務建設業務（公共公益施設、広場・緑地、駐車場、駐輪場）

(2) 施設維持管理業務

- ・建物保守管理業務 ・設備保守管理業務 ・植栽・外構施設等保守管理業務 ・設備の更新業務の一部
- ・備品等の保守管理業務の一部 ・清掃業務の一部 ・環境衛生管理業務 ・安全管理業務建築物
- ・設備保守管理業務

(3) 運営業務

- ・予約受付業務
- ・利用者受付業務
- ・施設貸出業務
- ・駐車場、駐輪場管理運営業務
- ・施設等の使用料徴収業務
- ・広報業務

ア 事業方式の比較・評価

想定の実業内容に係る事業方式について、PPP/PFI手法の特徴を比較して整理します。

| 手法 | 事業方式 | 評価 | 評価コメント |
|--------|----------|----|--|
| PFI手法 | BOT方式 | ○ | <ul style="list-style-type: none"> ・民間が施設を建設、所有するため、公共のリスクが低減される。 ・建物からの税収が期待できる。 ・BOT方式に比べ、民間所有施設として運営の独自性が高く、民間の維持・運営ノウハウを反映させやすい。 ・民間が施設を建設、所有するため、民間のリスクはBOTよりも高くなる。 |
| | BTO方式 | △ | <ul style="list-style-type: none"> ・公共が施設を所有するため、BOTよりも公共のメリットが少ない。 ・公共が施設を所有するため、民間のリスクが低減されるとともに、民間の資金的な負担が少ないため民間にもメリットがある。 |
| | BOO方式 | × | <ul style="list-style-type: none"> ・民間が施設を建設、所有し、税収も期待できるなど、公共にメリットがあるが、事業期間満了後に施設を撤去・解体することになるなど、耐用年数が比較的短い設備等を使う施設などで効果的な事業である。 ・長期間の施設運用となる場合、民間の資金調達リスクが高くなる。 |
| PPP手法 | 定期借地権 | ◎ | <ul style="list-style-type: none"> ・民間が施設を建設・所有するため、公共のリスクが低減されるとともに、公共の資金調達負担が比較的少ないというメリットがある。 ・事業者が公有地を定期借地するため、土地の賃料収入が期待できる。 ・民間が施設を所有するため、運営の独自性などのメリットがある。 ・事業期間終了後に民間が施設を解体するなど、民間のデメリットもある。 |
| | 公共所有床の活用 | △ | <ul style="list-style-type: none"> ・既存の公有床を賃借することによる賃料収入が確保できるメリットがある。 |
| | 特定建築者制度 | × | <ul style="list-style-type: none"> ・民間が施設を所有することで、公共のリスクが低減されるため、公共にメリットがある。 ・公共施設の維持管理・運営を含まないため、維持管理・運営が別発注となる。 ・土地等の所有形態が、建物の床に権利変換されるため、管理上のデメリットがある。 |
| その他の手法 | DBO方式 | × | <ul style="list-style-type: none"> ・公共が資金調達を行うこと以外は、PFI手法(BTO方式)と同様の特徴がある。 ・民間の資金調達コストが抑えられ、PFI手法と比較して事業費総額が低く抑えられるため、民間にメリットがある。 |

図4-2-2 事業方式の比較・評価

上記により、想定事業の推進にあたっては、PPP手法(定期借地方式)が最も効果的であると考えられます。

ただし、手法導入にあたっては、具体の実業計画に基づく事業手法の再検証や、民間事業者への市場調査結果等を踏まえたうえで、総合的に判断する必要があります。

イ 想定事業における官民の役割分担の詳細

オープンスペースや、駐車場、駐輪場の整備、維持管理に関しては、BOT方式（設計・施工・維持管理運営一体型）を採用します。

公共公益的施設（複合施設）の整備に関しては、民間に土地貸付を行い、民間事業者（建物所有）が施設整備、維持管理を行います。

また、公共公益スペース（公共施設導入部分）の確保については、市が民間から賃貸し、商業施設等のスペース等については民間からエンドユーザーに賃貸とします。

広場の維持管理に関しては、市が実施します。公益的施設、駐車場、駐輪場の運営と合わせて指定管理者制度を活用するか、商業施設等の利用促進を図るため緑地と合わせて一体的に民間事業者が維持管理運営を行います。

| 事業 | | 整備 | 維持管理 | 運営 | 備考 |
|--------------|----|--------|-------|---------------|------------------------|
| 基盤 | 広場 | 市（BOT） | 民間事業者 | 民間事業者 指定管理 | |
| | 緑地 | 市（BOT） | 民間事業者 | 民間事業者 | |
| 駐車場 | | 市（BOT） | 民間事業者 | 民間事業者 | |
| 駐輪場 | | 市（BOT） | 民間事業者 | 民間事業者 | |
| 複合施設 商業施設 | | 土地貸付事業 | 民間事業者 | 民間事業者 | |
| 公益的施設 | | 賃貸 | 民間事業者 | 指定管理 | 緑地と一体的に 設計・施工・維持、管理・運営 |

【想定される施設の所有形態】

| 施設 | | 土地 | 建物及び付属施設 |
|-----------------|----|----|----------|
| 基盤 | 広場 | 市 | 市 |
| | 緑地 | 市 | 市 |
| 駐車場 | | 市 | 市 |
| 駐輪場 | | 市 | 市 |
| 複合施設 (公共：商業) | | 市 | 民間事業者 |

【期待される市のメリット等】

- ① 市は、民間事業者へ土地を貸し付け、施設整備を民間が行う（民間資金で賄う）事ができますが、参画する事業者へのインセンティブ（補助金や土地の賃料の減額等）など、民間が参画しやすい条件整理が必要となります。
- ② 広場や緑地、駐車場、駐輪場、複合施設等を一体的に設計施工することにより、デザインや景観の統一など一体的なまちづくりが可能となります。

3 事業スケジュール

施設整備計画に位置付けた各種施設の整備を推進するためには、優先順位等を踏まえた事業スケジュールを整理し、計画的に整備を実現させていく必要があります。

事業の優先順位については、以下の考え方で整理することとし、短期的・重点的に実施する事業と、それに並行して中長期的に取り組んでいく事業に分けながらまちづくりを推進していきます。

〈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 of 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。

○ 短期的・重点的に実施する事業の想定スケジュール

| 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 | 交通広場 | ・配置調整 | | | | | | | | | 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 | ・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 | | | | 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 | |
| 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) (情報受発信体制構築) | | ・社会実験 (公共空間活用) (プレイヤー発掘・育成) | | | | | | | |
| まちづくり体制の構築 | | ・まちづくり協議会の設置 (情報受発信体制構築) ・プレイヤーの発掘・育成 | | ・エリアマネジメント体制の構築 | | ・エリアマネジメントの推進 | | | | | |
| | | | | | | ・プレイヤーの発掘・育成 ・エリアマネジメント団体の体制構築支援 | | | | | |

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、現況の測量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、ひたちBRTの駅周辺運行ルート（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 規模と規格

駅北側エリアのアクセス道路及びBRTルートについては、今後、将来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、自由通路に附帯する多用途スペースへの導入機能については、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、施設の整備だけではなく、周辺宅地の利用増進を図る観点から、土地区画整理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

駅周辺施設の一体的な整備を行うためには、各種工事が重複する中での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入念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、事業を推進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来ができない運用がなされています。常陸多賀駅周辺では、既存の跨線人道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、東西自由通路整備後（跨線人道橋撤去後）の自転車の東西動線など、駅周辺で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」に基づく、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 西口市営駐車場の活用

西口市営駐車場は、鉄道施設に隣接しており、駅舎関連工事などを行う際には、工事エリアに含まれる可能性が大きいいため、土地利用転換を行う際は、実施時期の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、上記ア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」に基づく、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画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、これらの周知啓発を推進するとともに、この機を捉えて、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」、「買いたい」というような共感を喚起していくことが必要です。

これらのまちの魅力に評価や価値を与えるためには、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、「このまちが良い」と感じることを前提となります。

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啓発し、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。

參考資料

参考資料

1 計画の策定経過

| 年 | 月 日 | 策定委員会 | 意見交換会 |
|------|--------|---|---|
| 令和元年 | 7月24日 | 第1回策定委員会 (1) 計画策定の進め方について (2) 地区の現状と課題について (3) 意見交換 | |
| | 8月27日 | 第2回策定委員会 (1) ひたちBRTの 今後の整備方針について (2) 前回のまとめ (3) 整備計画について | |
| | 10月2日 | | 意見交換会（商店会） (1) 計画の策定状況について (2) 意見交換 |
| | 10月18日 | | 意見交換会（塙山学区） (1) 計画の策定状況について (2) 意見交換 |
| | 10月24日 | | 意見交換会（金沢学区） (1) 計画の策定状況について (2) 意見交換 |
| | 10月28日 | | 意見交換会（成沢・諏訪・油繩子学区） (1) 計画の策定状況について (2) 意見交換 |
| | 10月30日 | | 意見交換会（大久保・河原子学区） (1) 計画の策定状況について (2) 意見交換 |
| | 11月6日 | | 意見交換会（大沼学区） (1) 計画の策定状況について (2) 意見交換 |
| | 11月13日 | | 意見交換会（商店会） (1) アンケートの集計結果について (2) 意見交換 |
| | 12月24日 | 第3回策定委員会 (1) 前回のまとめ (2) 意見交換会の開催結果について (3) 整備計画について | |
| 令和2年 | 2月27日 | 第4回策定委員会 (1) 前回のまとめ (2) 整備計画について (3) 事業スケジュール及び 今後の検討課題について | |
| | 3月27日 | 第5回策定委員会 (1) 前回のまとめ (2) 整備計画(案)について | |

※策定委員会：常陸多賀駅周辺地区整備計画策定委員会

2 計画の策定体制

(1) 常陸多賀駅周辺地区整備計画策定委員会 委員名簿

| 氏名 | 所属団体等 | 備考 |
|------------------|---------------------------------------|------|
| 小柳 武和 | 茨城大学名誉教授 | 委員長 |
| 平田 輝満 | 茨城大学工学部都市システム工学科准教授 | 副委員長 |
| 秋山 光伯 | 日立商工会議所会頭 | 副委員長 |
| 水出 浩司 | 株式会社日立製作所 電力ビジネスユニット 日立事業所総務部長 | |
| 黒羽 祐路 | 日立グローバルライフソリューションズ株式会社 総務本部総務部部長代理 | |
| 佐々木 秀二 | 多賀地区連合商店会会長（佐々木洋服店代表） | |
| 井上 和裕 | 千石商店会（有限会社 志お屋 代表取締役社長） | |
| 篠原 治美 | 多賀駅前商店会（有限会社 シノハラスポーツ） | |
| 西名 幸司 | 株式会社日立ライフ 不動産事業本部長 | |
| 小川 郁夫 | 東日本旅客鉄道株式会社 水戸支社企画室長 | |
| 任田 正史 | 茨城交通株式会社 代表取締役社長 | |
| 西 英信 | 成沢学区コミュニティ推進會会長 | |
| 白土 敏夫 | 油繩子学区コミュニティ推進會会長 | |
| 持田 幸雄 | 諏訪学区コミュニティ推進會会長 | |
| 作山 英一 | 大久保学区コミュニティ推進會会長 | |
| 鈴木 東男 | 河原子学区コミュニティ推進會会長 | |
| 西村 ミチ江 | 塙山学区住みよいまちをつくる會会長 | |
| 神谷 九二男 | 大沼学区コミュニティ推進會会長 | |
| 泉 聡二 | 金沢学区コミュニティ推進會会長 | |
| 佐々木 早苗 | 日立女性フォーラム会長 | |
| 石川 あゆみ | 日立市立小・中学校 PTA 連合会顧問 | |
| 小川 径子 | 女性起業家交流グループみゅーず net | |
| 細越澤 祐斗 | 茨城大学大学院 | |
| 工藤 みちる | 茨城大学工学部 | |
| 安達 美和子 | 茨城県政策企画部県北振興局次長 | |
| 石川 博章 | 茨城県土木部都市局都市計画課長 | |
| 蛭町 修身 | 茨城県土木部都市局都市整備課長 | |
| 中山 文雄 (田山 智治) | 茨城県日立警察署長 | |
| 鈴木 利文 | 日立市市長公室長 | |
| 岡見 安美 | 日立市産業経済部長 | |
| 磯野 健寿 | 日立市都市建設部長 | |

※令和2年3月現在（ ）は前任者

○事務局 日立市 都市建設部 都市政策課

常陸多賀駅周辺地区整備計画策定委員会 設置要項

(設置)

第1条 常陸多賀駅周辺地区（以下「本地区」という。）の整備計画を策定するにあたり、本地区の土地利用計画や必要とされる公共公益施設等の計画、事業化プログラムなどを多角的及び総合的に検討するため、常陸多賀駅周辺地区整備計画策定委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

(所掌事項)

第2条 委員会は、常陸多賀駅周辺地区整備計画（以下「計画」という。）策定のため次の事項について、審議・検討を行う。

- (1)本地区の土地利用方針及び公共公益施設等の計画に関すること。
- (2)本地区の整備に向けた事業化プログラムに関すること。
- (3)その他委員会が必要と認める事項。

(組織)

第3条 委員会は、35人以内で組織する。

2 委員は、有識者及び学識経験者、コミュニティ、国県職員等から市長が委嘱し、又は任命する。

(任期)

第4条 委員の任期は、委嘱又は任命の日から計画策定の日までとする。

(委員長及び副委員長)

第5条 委員会に委員長及び副委員長を置く。

- 2 副委員長は、2人置くことができる。
- 3 委員長及び副委員長は、委員の互選により選出する。
- 4 委員長は、委員会を総括する。
- 5 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故あるとき又は欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 会議は、必要に応じ委員長が招集する。

- 2 会議は、委員の過半数の出席がなければ開くことができない。
- 3 会議の議事は、出席者の過半数の同意をもって決し、可否同数のときは、委員長の決するところによる。
- 4 委員が会議に出席できないときは、当該委員に代わって、代理の者が出席することができる。
- 5 委員長は、必要に応じ委員以外の者の出席を求め、その意見を聞き、又は説明を求めることができる。

(事務局)

第7条 委員会の事務局は、日立市都市建設部に置く。

(その他)

第8条 この要項に定めるもののほか、委員会の運営について必要な事項は、委員長が定める。

附 則

- 1 この要項は、令和元年6月18日から適用する。
- 2 第6条第1項の規定にかかわらず、この要項の適用後、最初に開催される会議は、市長が招集する。

3 検討資料

〈交通広場の計画諸元〉

面積算定方式は、駅乗降客数からマクロ的に求める 28 年式の後、小浪式、48 年式といった原単位をもとに個別交通施設ごとの必要面積を求め積み上げる方式が提案され、1998 年の駅前広場計画指針では、これら交通機能のほか、買い物や待ち合わせなどの交流や都市景観の形成の機能の必要性から環境機能のための面積も必要とされる形が示されました。98 年式は、昭和 28 年式、昭和 48 年式を面積算定根拠としながら、駅や都市の特性に応じて必要となる環境空間と交通空間の総和として駅前広場基準面積を算定し、具体的に配置設計したうえで最終的に必要面積を確定する方法です。

ア 駅前広場研究委員会提案式(28 年式)

乗降人員を変数とする基準式により、広場面積を算出する方法である。

イ 小浪式(43 年式)

広場内に設けられる各施設の面積をそれぞれ算出し、その合計をもって広場面積とする方法である。

ウ 駅前広場整備計画調査委員会提案式(48 年式)

広場内に設けられる各施設の面積をそれぞれ算出する点は43年式と同様である。算定の過程で自家用車やタクシー、バスのためのバース数が得られる。

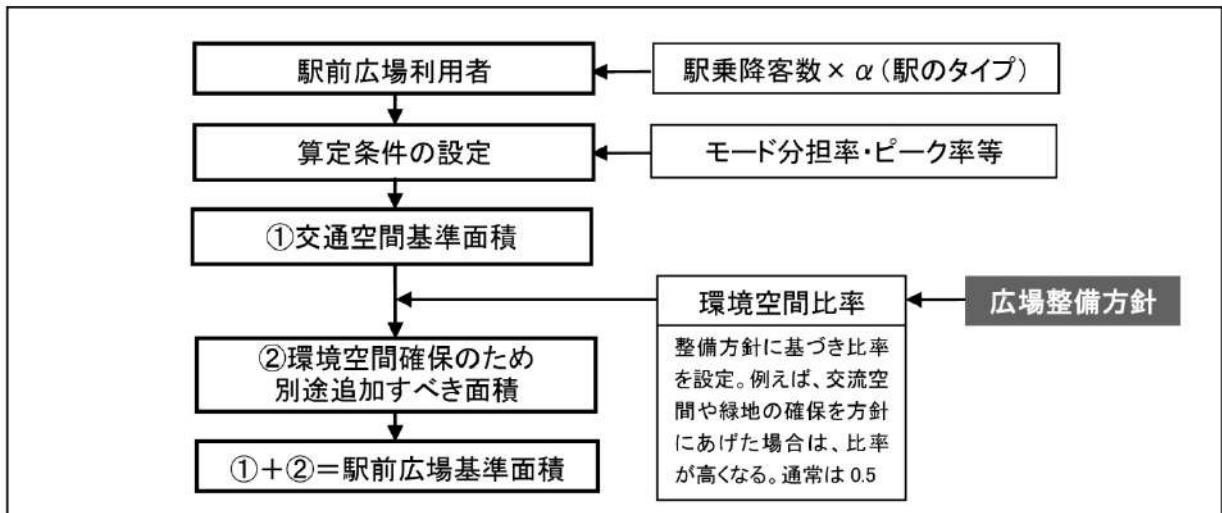
エ 「駅前広場計画指針」で提案されている式 (98 年式)

48年式の考え方をもとにして、「駅前広場計画指針」(建設省都市交通調査室(社)日本交通計画協会・平成10年)に示された指標、原単位を用いて算出する方法である。この式では環境空間機能の確保のため環境空間比^{*}を0.5としている。

^{*}駅前広場のうち車道部を除く全ての面積(環境空間面積)が駅前広場面積に占める割合。

面積算定のフロー

98年式の駅前広場の基準面積は、以下のフローに示すように①交通空間機能の確保に必要な面積（交通空間基準面積）と、②環境空間機能の確保に別途追加すべき面積の総和として求めます。



面積算定の条件

ア 将来乗降客数

将来乗客数は、現状の7,000人(2014～2018年 5年の平均乗客数：7,005人)を基本に、BRT導入による増員として10%増を見込みます。

| 常陸多賀駅乗客数 | 常陸多賀駅乗降客数(東西合計) | 駅東口広場 (増加分と現状で20%を見込む) |
|-----------|-----------------|---------------------------|
| 7,700 人/日 | 15,400 人/日 | 154,000 × 20% = 3,080 人/日 |

イ 外生変数の設定

広場面積算定に必要な外生変数は、計画指針値より次のように設定します。

| 外生変数 | | 記号 | 設定値 | 単位 | 備考 |
|------------|---|----------|-------|-------------------|-----------------|
| 人員利用 | 駅広利用者数/乗降人員 | α | 1.5 | | 郊外一般駅 |
| | | | 2.5 | | 郊外中心駅 |
| 用の有無 | キス・アンド・ライド、パーク・アンド・ライド、自家用車駐車場利用、二輪車駐車場利用 | | | | 本広場では設置しない |
| 分担率 | モード分担率 | バス | 0.09 | % | 計画指針地地方通勤型の駅 |
| | | タクシー | 0.01 | % | |
| | | 一般車 | 0.15 | % | |
| | | 徒歩・二輪 | 0.75 | % | |
| ピーク率 | モードピーク率 | バス | 20.0% | % | 計画指針値より一律20%とした |
| | | タクシー | 20.0% | % | |
| | | 一般車 | 20.0% | % | |
| | | 徒歩・二輪 | 20.0% | % | |
| 各施設の原単位 | バス1台あたりの平均乗車客数 | nb | 40 | 人/台 | 計画指針値 |
| | バスサービス時間 | Sb | 5 | 分/台 | |
| | バス乗車比率 | Kib | 0.53 | | |
| | バス降車比率 | Kob | 0.47 | | |
| | バス降車所要時間 | tob | 2 | 秒/人 | |
| | バス乗降場施設原単位 | ab | 70 | m ² /台 | |
| | バス乗客の一人あたりの滞留空間 | abw | 1.0 | m ² /人 | |
| | タクシー1台あたりの平均乗車客数 | nt | 1.4 | 人/台 | |
| | タクシーサービス時間 | St | 5 | 分/台 | |
| | タクシー乗車比率 | Kit | 0.7 | | |
| | タクシー降車比率 | Kot | 0.3 | | |
| | 乗客1人あたりタクシー乗車時間 | tit | 10 | 秒/人 | |
| | 乗客1人あたりタクシー降車時間 | tot | 30 | 秒/人 | |
| | タクシー乗降場施設原単位 | at | 20 | m ² /台 | |
| | タクシー乗客1人あたりの滞留空間 | atw | 1.0 | m ² /人 | |
| | 自家用車平均乗車人数 | nc | 1.3 | 人/台 | |
| | 自家用車平均停車時間 | Tc | 3 | 分/台 | |
| | 自家用車駐車場利用率 | mpc | 25.0% | % | |
| | 自家用車駐車時間 | RPKG | 20 | 分/台 | |
| | 自家用車乗降場施設原単位 | ac | 20 | m ² /台 | |
| | タクシー駐車場施設原単位 | apt | 30 | m ² /台 | |
| 平均歩行者密度 | Dw | 20 | 人/分・m | | |
| 環境空間比 | | 0.5 | | | |
| バスの乗用者換算係数 | γ_B | 1.7 | | | |
| 計画車線幅員 | Wc | 7 | m | | |

〈駅前広場基準面積の算定〉

駅前広場利用者数

駅前広場利用者数は、実査を行わない場合駅乗降客数に駅の性格によって異なる α 値を乗じて求めます。過年度調査においては α 値を郊外一般駅の1.5を用いています。常陸多賀駅の場合、郊外駅ではあるが周辺地域の中心的な役割も担っていることから判断すると、郊外中心駅としても位置づけられます。

本計画では、以上の点を考慮し、広場面積算定にあたり、次の2ケースについて検討します。

ケース1：郊外一般駅 ($\alpha=1.5$)

ケース2：郊外中心駅 ($\alpha=2.5$)

施設ごとの利用者数（人／ピーク1時間）

| 施設区分 | 記号 | 単位 | 計算式 | ケース1 | ケース2 |
|--------------|-----|-----|---|------|-------|
| ピーク時バス利用者数 | Npb | 人／時 | $3,080 \times \alpha \times 0.09 \times 20\%$ | 80 | 140 |
| ピーク時タクシー利用者数 | Npt | 人／時 | $3,080 \times \alpha \times 0.01 \times 20\%$ | 10 | 20 |
| ピーク時一般車利用者数 | Npc | 人／時 | $3,080 \times \alpha \times 0.15 \times 20\%$ | 140 | 230 |
| ピーク時歩行者交通量 | Npw | 人／時 | $3,080 \times \alpha \times 0.75 \times 20\%$ | 690 | 1,160 |

施設別計画交通量

ア バス（BRT）乗降場に関わる計画交通量と施設数

a. バス乗車バース数 B_{ib}

$$B_{ib} = (N_{pb} \cdot k_{ib}) (S_b) / (n_b \cdot 60)$$

ピーク時バス乗車客数

$$= \frac{\text{ピーク時バス乗車客数}}{\text{バス1台あたり平均乗車客数}}$$

×バスサービス時間÷60

| ケース1 | ケース2 |
|---|--|
| $B_{ib} = 80 \text{ 人} \times 0.53 \div 40 \text{ 人} \times 5 \text{ 分} \div 60 \text{ 分}$ =0.088 ⇒1 バース | $B_{ib} = 140 \text{ 人} \times 0.53 \div 40 \text{ 人} \times 5 \text{ 分} \div 60 \text{ 分}$ =0.155 ⇒1 バース |

b. バス降車バース数 B_{ob}

$$B_{ob} = (N_{pb} \cdot K_{ob}) (t_{ob}) / 60$$

=ピーク時バス降車客数×一人当たり降車所要時間÷60

| ケース1 | ケース2 |
|---|--|
| $B_{ob} = 80 \text{ 人} \times 0.47 \times 2 \text{ 秒} \div 60 \text{ 分}$ =0.021 ⇒1 バース | $B_{ob} = 140 \text{ 人} \times 0.47 \times 2 \text{ 秒} \div 60 \text{ 分}$ =0.037 ⇒1 バース |

c. バス待ち滞留客の計画交通量 N_{bw}

$$N_{bw} = (N_{pb} \cdot K_{ib}) (S_b) / 60$$

=ピーク時バス乗車客数×バスサービス時間÷60

| ケース1 | ケース2 |
|--|---|
| $N_{bw} = 80 \text{ 人} \times 0.53 \times 5 \text{ 分} \div 60 \text{ 分}$ =3.53 ⇒4 人 | $N_{bw} = 140 \text{ 人} \times 0.53 \times 5 \text{ 分} \div 60 \text{ 分}$ =6.18 ⇒7 人 |

イ タクシー乗降場に関わる計画交通量と施設数

a. タクシー乗車バース数 B_{it}

$$B_{it} = (N_{pt} \cdot k_{it}) (t_{it}) / 60$$

= ピーク時タクシー乗車客数 × 一人当たりタクシー乗車所要時間 ÷ 60

| ケース 1 | ケース 2 |
|---|---|
| $B_{it} = 10 \text{ 人} \times 0.7 \times 10 \text{ 秒} \div 60 \text{ 分}$ $= 0.019 \Rightarrow 1 \text{ バース}$ | $B_{it} = 20 \text{ 人} \times 0.7 \times 10 \text{ 秒} \div 60 \text{ 分}$ $= 0.039 \Rightarrow 1 \text{ バース}$ |

b. タクシー降車バース数 B_{ot}

$$B_{ot} = (N_{pt} \cdot k_{ot}) (t_{ot}) / 60$$

= ピーク時タクシー降車客数 × 一人当たりタクシー降車所要時間 ÷ 60

| ケース 1 | ケース 2 |
|---|--|
| $B_{ot} = 10 \text{ 人} \times 0.3 \times 30 \text{ 秒} \div 60 \text{ 分}$ $= 0.025 \Rightarrow 1 \text{ バース}$ | $B_{ot} = 20 \text{ 人} \times 0.3 \times 30 \text{ 秒} \div 60 \text{ 分}$ $= 0.05 \Rightarrow 1 \text{ バース}$ |

c. タクシー待ち滞留客の計画交通量 N_{tw}

$$N_{tw} = (N_{pt} \cdot K_{it}) (S_t) / 60$$

= ピーク時タクシー乗車客数 × タクシーサービス時間 ÷ 60

| ケース 1 | ケース 2 |
|--|--|
| $N_{tw} = 10 \text{ 人} \times 0.7 \times 5 \text{ 分} \div 60 \text{ 分}$ $= 0.583 \Rightarrow 1 \text{ 人}$ | $N_{tw} = 20 \text{ 人} \times 0.7 \times 5 \text{ 分} \div 60 \text{ 分}$ $= 1.167 \Rightarrow 1 \text{ 人}$ |

ウ 自家用車乗降場に関わる計画交通量と施設数

自家用車乗降バース B_c

$$B_c = \frac{(N_{pc} / n_c) (T_c) / 60}{\text{ピーク時自家用車利用者数}} \times \text{自家用車平均停車時間} \div 60$$

= $\frac{\text{ピーク時自家用車利用者数}}{\text{自家用車平均乗車客数}}$

| ケース 1 | ケース 2 |
|--|--|
| $B_c = 140 \text{ 人} \div 1.3 \text{ 人/台} \times 3 \text{ 分} \div 60 \text{ 分}$ $= 5.385 \Rightarrow 6 \text{ バース}$ | $B_c = 230 \text{ 人} \div 1.3 \text{ 人/台} \times 3 \text{ 分} \div 60 \text{ 分}$ $= 8.846 \Rightarrow 9 \text{ バース}$ |

エ 駐車場に関わる計画交通量

タクシー駐車台数の計画交通量 P_t

$$P_t = \frac{(N_{tw}) / n_t}{\text{タクシー待ち滞留客の計画交通量}}$$

= $\frac{\text{タクシー待ち滞留客の計画交通量}}{\text{タクシー 1 台あたり平均乗車人員}}$

| ケース 1 | ケース 2 |
|---|---|
| $P_t = 1 \text{ 人} \div 1.4$ $= 0.714 \Rightarrow 1 \text{ 台}$ | $P_t = 2 \text{ 人} \div 1.4$ $= 1.429 \Rightarrow 2$ |

オ 歩道に関わる計画交通量

歩道に関わる計画交通量 (Cw)

$$NPW = Npb + Npt + Npc + Npw$$

| ケース 1 | ケース 2 |
|-----------|-------------|
| NPW=920 人 | NPW=1,550 人 |

カ 車道に関わる計画交通量

$$Cc = (Npb/Nb) \times \gamma B + (Npt/nt) + (Npc/nc)$$

| ケース 1 | ケース 2 |
|---|--|
| Cc=80 人÷40 人/台×1.7+10 人÷1.4 人/台+140 人÷1.3 人/台=118 台 | Cc=140 人÷40 人/台×1.7+20 人÷1.4 人/台+230 人÷1.3 人/台=197 台 |

交通空間基準面積の設定

ア バス乗降場関連面積

$(Bib + Bob) \times ab + Nbw \times abw$: (乗車バス数+降車バス数) ×バス乗降場施設原単位+滞留客の計画交通量×バス乗車客 1 人当たりの滞留空間)

| ケース 1 | ケース 2 |
|---|---|
| (1 バース+1 バース) × 70 m ² /台+4 人 × 1 m ² =144 m ² | (2 バース+1 バース) × 70 m ² /台+7 人 × 1 m ² =147 m ² |

イ タクシー乗降場関連面積

$(Bit + Bot) \times at + Ntw \times atw$: (乗車バス数+降車バス数) ×タクシー乗降場施設原単位+滞留客の計画交通量×タクシー乗車客 1 人当たりの滞留空間)

| ケース 1 | ケース 2 |
|--|--|
| (1 バース+1 バース) × 20 m ² /台+1 人 × 1 m ² =41 m ² | (1 バース+1 バース) × 20 m ² /台+1 人 × 1 m ² =41 m ² |

ウ 自家用車乗降場関連面積

$Bc \times ac$: (乗車バス数×自家用車施設原単位)

| ケース 1 | ケース 2 |
|---|---|
| 6 バース × 20 m ² =120 m ² | 9 バース × 20 m ² =180 m ² |

エ 駐車場関連面積 (タクシープール面積)

$Pt \times apt$: (タクシー駐車台数の計画交通量×タクシー駐車場施設原単位)

| ケース 1 | ケース 2 |
|--|--|
| 1 台 × 30 m ² =30 m ² | 2 台 × 30 m ² =60 m ² |

オ 歩道面積

$(N_p w / D w) \times L w$: (歩道に関わる計画交通量 ÷ 歩行者密度) × 平均歩行延長

| ケース 1 | ケース 2 |
|---|--|
| 平均歩行距離 $L_w = 0.009A_o^* + 82.4 = 90m$ $920 \text{ 人} \div 20 \text{ 人/分} \cdot m \div 60 \times 90m = 69 \text{ m}^2$ | 平均歩行距離 $L_w = 0.009A_o + 82.4 = 97m$ $1,550 \text{ 人} \div 20 \text{ 人/分} \cdot m \div 60 \times 97m = 126 \text{ m}^2$ |

※ A_o は、歩道面積を除く算出された広場面積 = ア + イ + ウ + エ + カ

カ 交通処理のための車道面積

$L_c \times W_c$: 計画車道延長 × 計画車道幅員

| ケース 1 | ケース 2 |
|---|---|
| 計画車道延長 $L_c = 0.4C_c + 36.1 = 83m$ $83m \times 7m = 581 \text{ m}^2$ | 計画車道延長 $L_c = 0.4C_c + 36.1 = 115m$ $115m \times 7m = 805 \text{ m}^2$ |

キ その他施設面積

| ケース 1 | ケース 2 |
|---|---|
| バス待機場 1 台 × $70 \text{ m}^2 = 70 \text{ m}^2$ 障害者乗降場 1 台 × $40 \text{ m}^2 = 40 \text{ m}^2$ 合計 = 110 m^2 | バス待機場 1 台 × $70 \text{ m}^2 = 70 \text{ m}^2$ 障害者乗降場 1 台 × $40 \text{ m}^2 = 40 \text{ m}^2$ 合計 = 110 m^2 |

駅前広場総面積

面積算定結果

| | ケース 1 | ケース 2 |
|---|----------------------|----------------------|
| A1: 交通空間基準面積の総計 = ア + イ + ウ + エ + オ + カ + キ | 1,095 m ² | 1,469 m ² |
| A2: 環境空間を除く面積 = (アーバス滞留客面積) + (イータクシー滞留客面積) + ウ + エ + オ | 981 m ² | 1,335 m ² |
| A3: 環境空間面積 = A1 - A2 | 114 m ² | 134 m ² |
| A4: 環境空間必要面積 = $A2 \times 0.5 / (1 - 0.5)$ | 981 m ² | 1,335 m ² |
| A s : 駅前広場総面積 = A2 + A4 | 2,000 m ² | 2,700 m ² |

算定結果

広場基準面積及び計画施設数の算定結果は次のとおりです。

バス算定結果

| | | 単位 | ケース 1 | ケース 2 | 備 考 |
|--------------|-----|----------------|-------|-------|-----------------|
| バ ス (BRT) | 乗 車 | バス | 1 | 1 | |
| | 降 車 | バス | 1 | 1 | |
| | 待 機 | バス | 1 | 1 | |
| タクシー | 乗 車 | バス | 1 | 1 | |
| | 降 車 | バス | 1 | 1 | |
| | プール | 台 | 1 | 2 | |
| 一般車 | 乗降場 | バス | 6 | 9 | |
| 障害者用 | 乗降場 | バス | 1 | 1 | |
| 広場基準面積 | | m ² | 2,000 | 2,700 | 3,000 (都決面積) |

〈計画広場面積の設定〉

計画広場面積設定の考え方

計画広場面積は、駅前広場基準面積をもとに、総合的配置計画を検討し、交通施設配置上の条件を満たし、環境空間比や地区の実情に応じた機能が確保されているかなどを総合的に評価し、最終的に確定します。

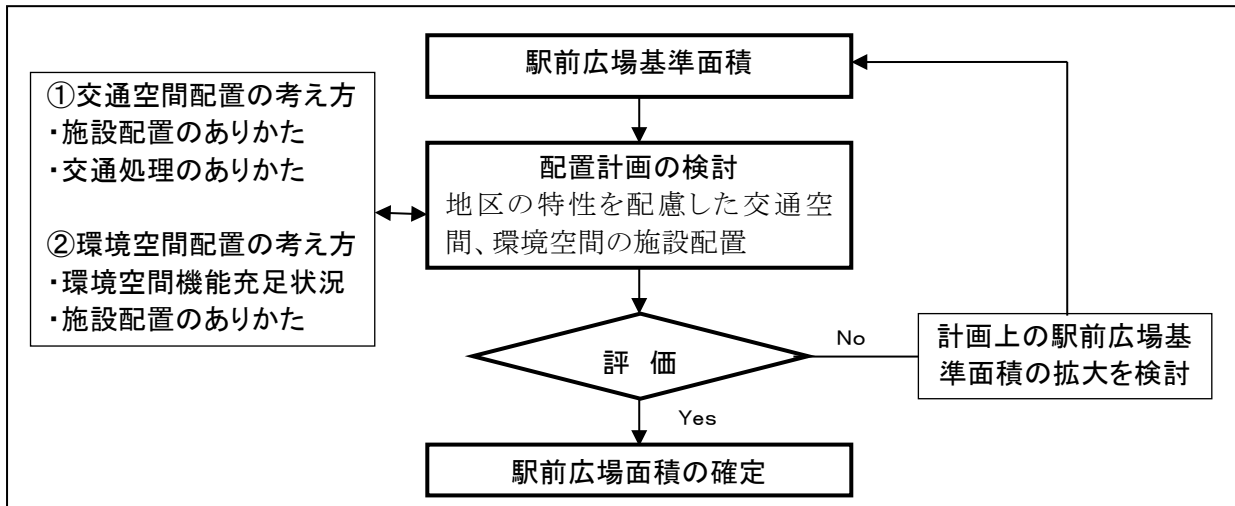


図 3-3-3 計画広場面積設定のフロー

計画広場面積の算定

ア タクシープール台数の増加

将来のタクシー機能の増加を見込みプール台数をそれぞれ4台とします。算定結果は次のとおりです。

タクシープール台数増加による広場面積

| | | 単位 | ケース 1 | ケース 2 | 備考 |
|-------------|-----|----------------|-------|-------|--------------------------------|
| バス (BRT) | 乗車 | バス | 1 | 2 | |
| | 降車 | バス | 1 | 1 | |
| | 待機 | バス | 1 | 1 | |
| タクシー | 乗車 | バス | 1 | 1 | |
| | 降車 | バス | 1 | 1 | |
| | プール | 台 | 4 | 4 | タクシープール 台数の増加 |
| 一般車 | 乗降場 | バス | 6 | 9 | |
| 障害者用 | 乗降場 | バス | 1 | 1 | |
| 広場基準面積 | | m ² | 2,100 | 2,800 | 3,000 m ² (都決面積) |

イ 環境空間比

将来の駅舎改築（橋上駅化等）に対応して、E Vやエスカレータ及び階段などのスペースが必要になることから、環境空間を20%程度拡大し、環境空間比を0.5~0.55として面積を算定します。

環境空間比を上げた広場面積

| 算定ケース | ケース 1 | ケース 2 |
|---|----------------------|----------------------|
| 環境空間比 | 0.55 | 0.55 |
| A1: 交通空間基準面積の総計=ア+イ+ウ+エ+オ+カ+キ | 1,095 m ² | 1,500 m ² |
| A2: 環境空間を除く面積=(アーバス滞留客面積)+(イ-タクシー滞留客面積)+ウ+エ+カ | 981 m ² | 1,395 m ² |
| A3: 環境空間面積=A1-A2 | 114 m ² | 134 m ² |
| A4: 環境空間必要面積=A2×0.55/(1-0.55) | 1,199 m ² | 1,705 m ² |
| A _s : 駅前広場総面積=A2+A4 | 2,200 m ² | 3,100 m ² |

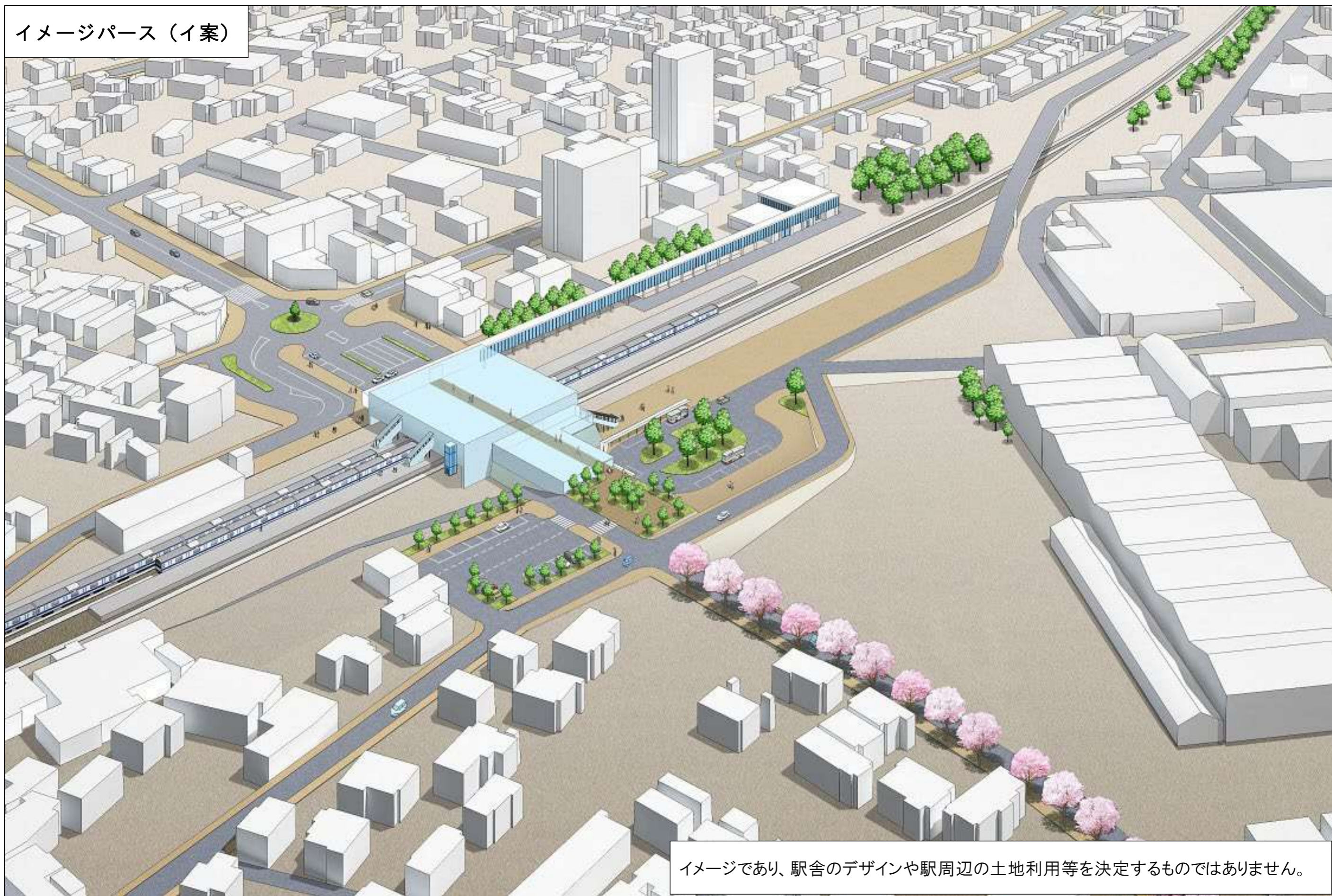
計画施設諸元

計画諸元は、バスなどの公共交通のバースや一般車などの送迎用の乗降場を最大限に活用できるケース2をベースに東口の駅前広場計画を検討します。

計画施設諸元

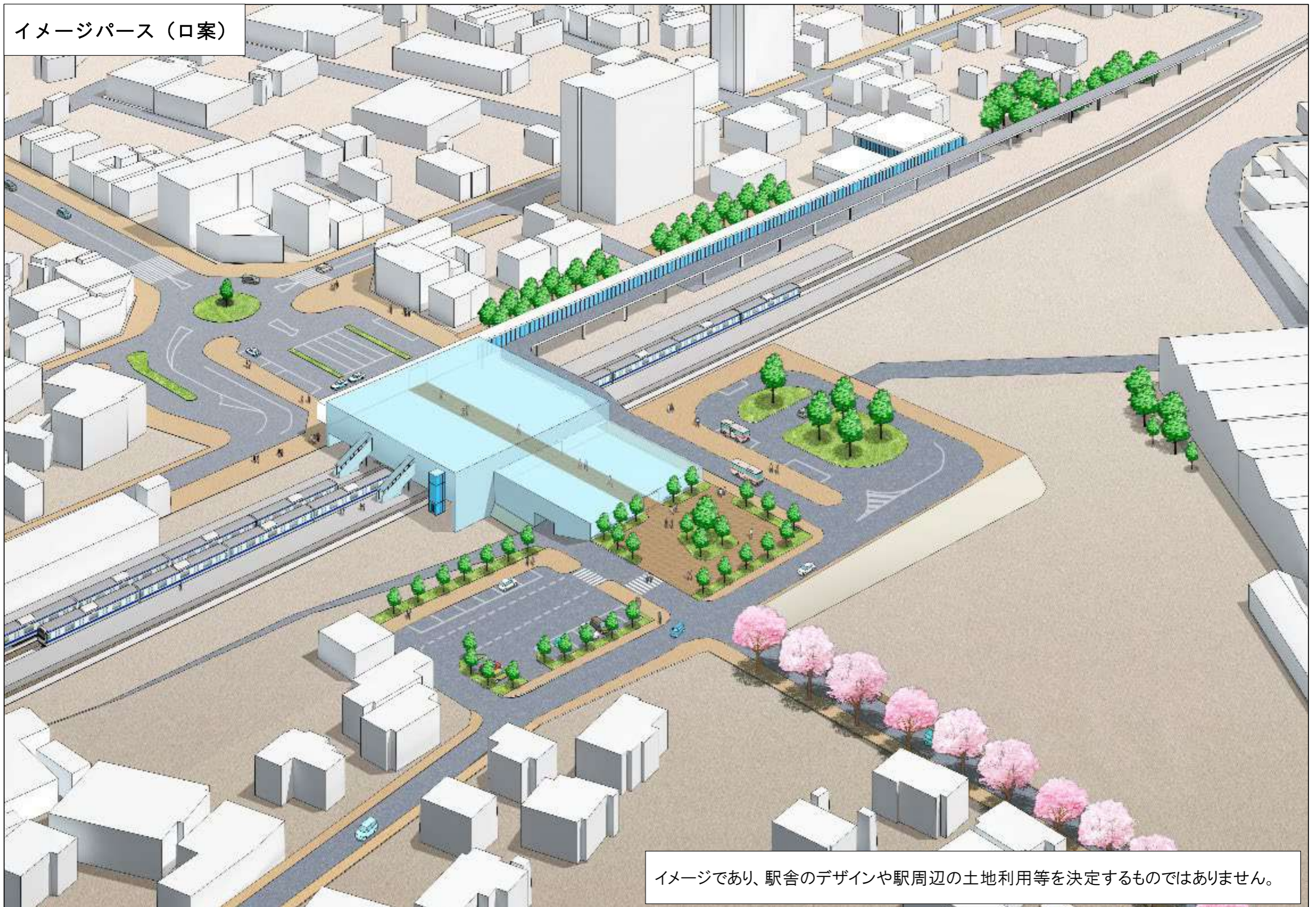
| | | 単位 | ケース 1 | ケース 2 | 備考 |
|-------------|-----|----------------|-------|-------|--------------------------------|
| バス (BRT) | 乗車 | バース | 1 | 1 | |
| | 降車 | バース | 1 | 1 | |
| | 待機 | バース | 1 | 1 | |
| タクシー | 乗車 | バース | 1 | 1 | |
| | 降車 | バース | 1 | 1 | |
| | プール | 台 | 4 | 4 | タクシープール 台数の増加 |
| 一般車 | 乗降場 | バース | 6 | 9 | |
| 障害者用 | 乗降場 | バース | 1 | 1 | |
| 広場基準面積 | | m ² | 2,200 | 3,100 | 3,000 m ² (都決面積) |

イメージパース（イ案）



イメージであり、駅舎のデザインや駅周辺の土地利用等を決定するものではありません。

イメージパース（口案）



イメージであり、駅舎のデザインや駅周辺の土地利用等を決定するものではありません。

常陸多賀駅周辺地区整備計画

令和2年3月

日立市 都市建設部 都市政策課

〒317-8601 日立市助川町1丁目1番1号

TEL 0294-22-3111 (代表)

E-Mail toshiseisaku@city.hitachi.lg.jp