

都市再生整備計画事業 事後評価シート  
大みか西地区

令和2年3月

茨城県日立市

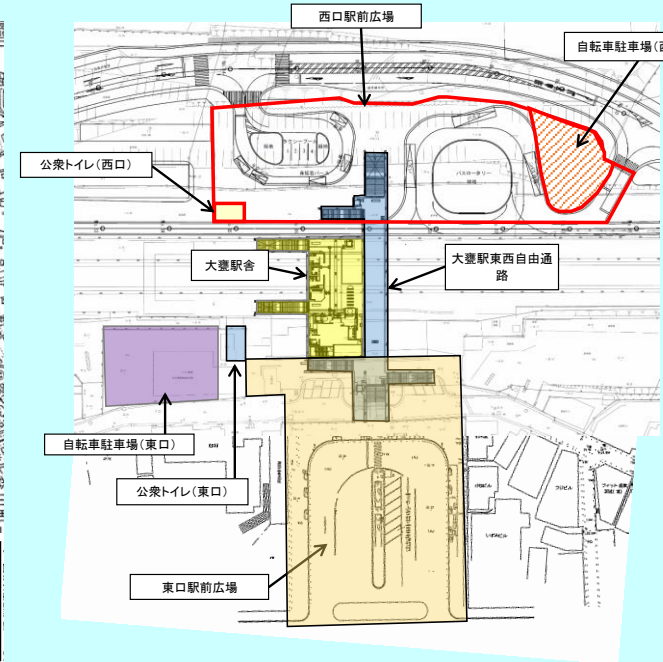
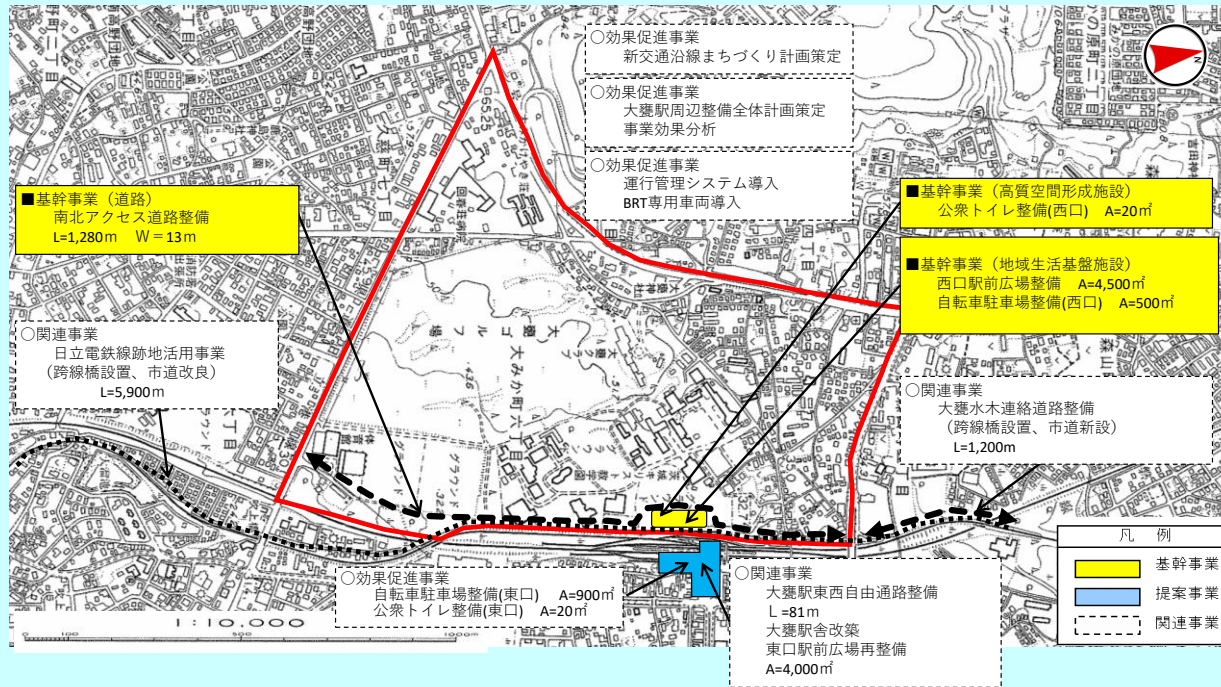
様式2-1 評価結果のまとめ

都道府県名	茨城県		市町村名	日立市		地区名	大みか西			面積	80ha			
交付期間	平成23年度～平成30年度		事後評価実施時期	令和元年度		交付対象事業費	12,735	国費率	0.4					
1) 事業の実施状況	事業名													
	当初計画に位置づけ、実施した事業	基幹事業	道路(南北アクセス道路整備)、地域生活基盤施設(西口駅前広場整備、自転車駐車場整備(西口))											
		提案事業	なし											
	当初計画から削除した事業	基幹事業	なし											
		提案事業	なし											
	新たに追加した事業	基幹事業	高質空間形成施設(公衆トイレ整備(西口))				駅西口駅前広場の整備による新たな駅西口利用者の利便性のため、公衆トイレ整備を追加する。			目標、指標、数値目標への影響は無し				
提案事業		なし												
交付期間の変更	当初	平成23年度～平成27年度		交付期間の変更による事業、指標、数値目標への影響		交付期間の変更による事業、指標、数値目標への影響なし								
変更	平成23年度～平成30年度													
2) 都市再生整備計画に記載した目標を定量化する指標の達成状況	指標		単位	従前値	基準年度	目標値	目標年度	数値		目標達成度	1年以内の達成見込み	効果発現要因(総合所見)	フォローアップ予定時期	
	指標1	大みか～多賀駅間の移動時間	分	約28分	H23	約16分	H30	モニタリング	評価値	△	あり	-	日立電鉄線跡地を活用したバス専用道路の整備及びBRTの導入により、大遷駅から常陸多賀駅間のバスでの移動時間が約28分から約20分に短縮された。	-
									約20分		なし	-		
	指標2	宿屋敷水木線(現・吹上水木線)への自動車流入率(12h)	%	35%	H23	20%	H30		未	未	あり	●	令和元年11月時点において、用地買収が一部未了により南北アクセス道路が未完了であることから、計測ができない状況である。	令和3年3月頃
									なし		-			
指標3	駅西側跨線人道橋から下りホームまでの移動時間	分(m)	約7分(450m)	H23	約5.5分(350m)	H30		約5分(337m)	○	あり	-	従前は改札が駅東側のみであったため、駅西側からの利用者は、跨線人道橋を渡って東側に移動しなければ駅を利用できないなど不便な状況であったが、東西自由通路が整備され、駅東西の移動が容易となったことや、自由通路から駅に直接アクセスできる構造となったことなどにより、駅西側跨線人道橋跡地から下りホームまでの歩行者の移動時間が約7分から約5分に短縮され、駅西側からのアクセス性が向上した。	-	
										なし	-			
3) その他の数値指標(当初設定した数値目標以外の指標)による効果発現状況	指標		単位	従前値	基準年度	目標値	目標年度	数値		目標達成度※1	1年以内の達成見込み	効果発現要因(総合所見)	フォローアップ予定時期	
	その他の数値指標1							モニタリング	評価値					
4) 定性的な効果発現状況														
5) 実施過程の評価			実施内容				実施状況				今後の対応方針等			
	モニタリング	なし					都市再生整備計画に記載し、実施できた				-			
							都市再生整備計画に記載はなかったが、実施した							
							都市再生整備計画に記載したが、実施できなかった							
住民参加プロセス	なし	大遷駅前周辺地区整備計画策定委員会				都市再生整備計画に記載し、実施できた				●				
						都市再生整備計画に記載はなかったが、実施した								
						都市再生整備計画に記載したが、実施できなかった								
持続的なまちづくり体制の構築	なし					都市再生整備計画に記載し、実施できた				-				
						都市再生整備計画に記載はなかったが、実施した								
						都市再生整備計画に記載したが、実施できなかった								

様式2-2 地区の概要

大みか西地区（茨城県日立市）まちづくり交付金の成果概要

まちづくりの目標	目標を定量化する指標		従前値		目標値		評価値	
日立電鉄線の活用と各種都市基盤施設の整備を図り、駅周辺への交通利便性とアクセス性の向上を図るとともに東西市街地を一体化し、本市南部の玄関口としてふさわしい魅力あるまちづくりを進める。	大みか～多賀駅間の移動時間	単位：分	約28分	H23	約16分	H30	約20分	R1
	宿屋敷水木線（現・吹上水木線）への自動車流入率（12h）	単位：%	35%	H23	20%	H30	未	R2
	駅西側跨線人道橋から下りホームまでの移動時間	単位：分（m）	約7分（450m）	H23	約5.5分（350m）	H30	約5分（337m）	R1



まちの課題の変化	<p><b>【大妻駅東側の公共交通の輻輳と周辺道路の渋滞緩和】</b> 日立電鉄線跡地を活用したバス専用道路の整備及びBRTの導入により、大妻駅から常陸多賀駅間のバスでの移動時間が約28分から約20分に短縮された。バスロータリーを駅西側に整備し、バスの発着が東西に分散されたことにより、駅東側の公共交通の輻輳が改善された。今後は、常陸多賀駅における交通結節点としての機能強化や一般道路走行区間の専用道路化を検討し、移動時間を短縮することにより定時性・速達性の更なる向上を図ることや、BRTを基軸に自動車から公共交通利用への交通手段の転換を促進することなどにより、周辺道路の渋滞緩和を実現することが課題となる。</p> <p><b>【大妻駅西側の新たな交通結節機能の設置と西側からのアクセス性の向上】</b> 従前は改札が駅東側のみであったため、駅西側からの利用者は、跨線人道橋を渡って東側に移動しなければ駅を利用できないなど不便な状況であったが、東西自由通路が整備され、駅東西の移動が容易となったことや、自由通路から駅に直接アクセスできる構造となったことなどにより、駅西側跨線人道橋跡地から下りホームまでの歩行者の移動時間が約7分から約5分に短縮され、駅西側からのアクセス性が向上した。今後は、西側からの更なるアクセス性の向上を目指し、南北アクセス道路を早期開通させることが課題となる。また、南北アクセス道路が開通することにより西側のアクセス性の向上が見込まれることに加え、大妻駅東西自由通路整備等により、駅を中心とする東西市街地の回遊性の向上が図られたことから、駅西側の土地利用を促進し、東西が一体となった大妻駅周辺地区全体の更なる魅力の向上を目指していく。</p>
今後のまちづくりの方策（改善策を含む）	<p><b>【交通結節点機能強化を契機としたまちづくり】⇒地域住民が参加するまちづくりの推進</b> 大妻駅周辺の拠点性の向上とコンパクトシティとしての都市機能の実現を図るため、行政による計画的なまちづくりを行うのみならず、事業者・住民等の更なる連携・協働の下、地域住民が参加するまちづくり組織を主体とするまちづくり活動を推進することが求められる。</p> <p><b>【BRTを基軸とした公共交通ネットワークの更なる強化】⇒常陸多賀駅以北のBRTの延伸検討、常陸多賀駅周辺地区整備事業</b> 大妻駅から常陸多賀駅間における、一般走行区間（河原子町）のBRT専用道路化を検討するとともに、常陸多賀駅以北のBRTの延伸や、これを補完する交通軸の整備を始めとする公共交通網の適切な見直しなどにより、公共交通ネットワークの強化を図り、公共交通への移動手段の転換を促進することで、周辺道路の渋滞緩和を実現する。</p> <p><b>【大妻駅西側の土地利用の促進と大妻駅周辺地区の魅力向上】⇒大みか西地区土地利用整備検討、大妻駅前都市機能検討</b> 大妻駅西側の都市基盤の充実を図るとともに、新たな都市機能の誘導を検討するなど、駅西側の土地利用を促進することにより、学生や若者が集い魅力ある東西一体となった市街地の形成を目指す。</p>