

令和5年度 第1回

日立市都市計画審議会

令和5年10月26日

議案第1号

日立都市計画 道路の変更

常陸多賀駅周辺地区整備事業における 日立都市計画 道路の変更について



本日の説明内容

1 常陸多賀駅周辺地区整備事業（概要）

2 日立都市計画 道路の変更（案）

2-1	3・6・41	多賀停車場大沼線	(東側)駅前広場～日立笠間線
2-2	3・6・108	多賀停車場間々下線	(東側)駅前広場～大学通り
2-3	8・7・3	常陸多賀駅自由通路線	(東側)駅前広場～(西側)駅前広場
2-4	3・6・45	関口間々下線	大学通り～旧国道

3 都市計画決定に係る手続等

1

常陸多賀駅周辺地区整備事業（概要）

常陸多賀駅周辺地区整備事業（概要）

■ 日立市のまちづくりの方向性

- 国道6号や常磐自動車道などが縦断する市街地は、南北に細長く、市域を連なるJR常磐線の5つの駅を中心に市街地が形成
- 今後は、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（コンパクト・プラス・ネットワーク）

駅前などを拠点としながら、各拠点間を公共交通でつなぐ
「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の実現を目指す



■ 日立市都市計画マスタープラン 土地利用ゾーニング図

常陸多賀駅周辺地区整備事業（概要）

■ 常陸多賀駅の概要



◇ JR常磐線 常陸多賀駅

建築年	昭和30年
建築構造	鉄骨造一部木造平屋建て（地上駅）
乗降客数	10,404人/日（R3年度）



常陸多賀駅周辺地区整備事業（概要）

■ 常陸多賀駅周辺地区整備計画の策定（令和元年度）

常陸多賀駅周辺地区整備計画【概要版】
くらしとにぎわい 次代に紡ぐまちづくり



くらし にぎわい 持続可能なまちづくり

常陸多賀駅及びその周辺地区の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「常陸多賀駅周辺地区整備計画」を策定しました。

まちづくりの目標

誰もが暮らしやすい高質な生活空間の創出【くらし】

子どもから高齢者まで誰もが暮らしやすい生活空間を創出するとともに、豊かな自然環境や優れた都市景観の整備・保全を推進しながら、安全・安心で質の高い生活空間を創出します。

また、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。



人々が集い、交わる魅力的な賑わい空間の創出【にぎわい】

都市の拠点として、地域に根ざした活力ある商業・業務機能の集積を図るとともに、まちに住む人々やまちを訪れる学生、ビジネスパーソン、観光客など、多様な人々が集う交流機能の立地を誘導しながら、「常陸多賀」ならではの文化と魅力を発信するにぎわい空間を創出します。



多様な担い手の共創による持続可能なまちづくりの推進【持続可能なまちづくり】

地域のまちづくり活動に幅広い世代が参画する体制を構築するとともに、コミュニティ、行政だけでなく、学生や有識者、民間事業者など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。



策定の目的

今日の社会情勢や日立市の現状を踏まえながら、常陸多賀駅及びその周辺地区の**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策定

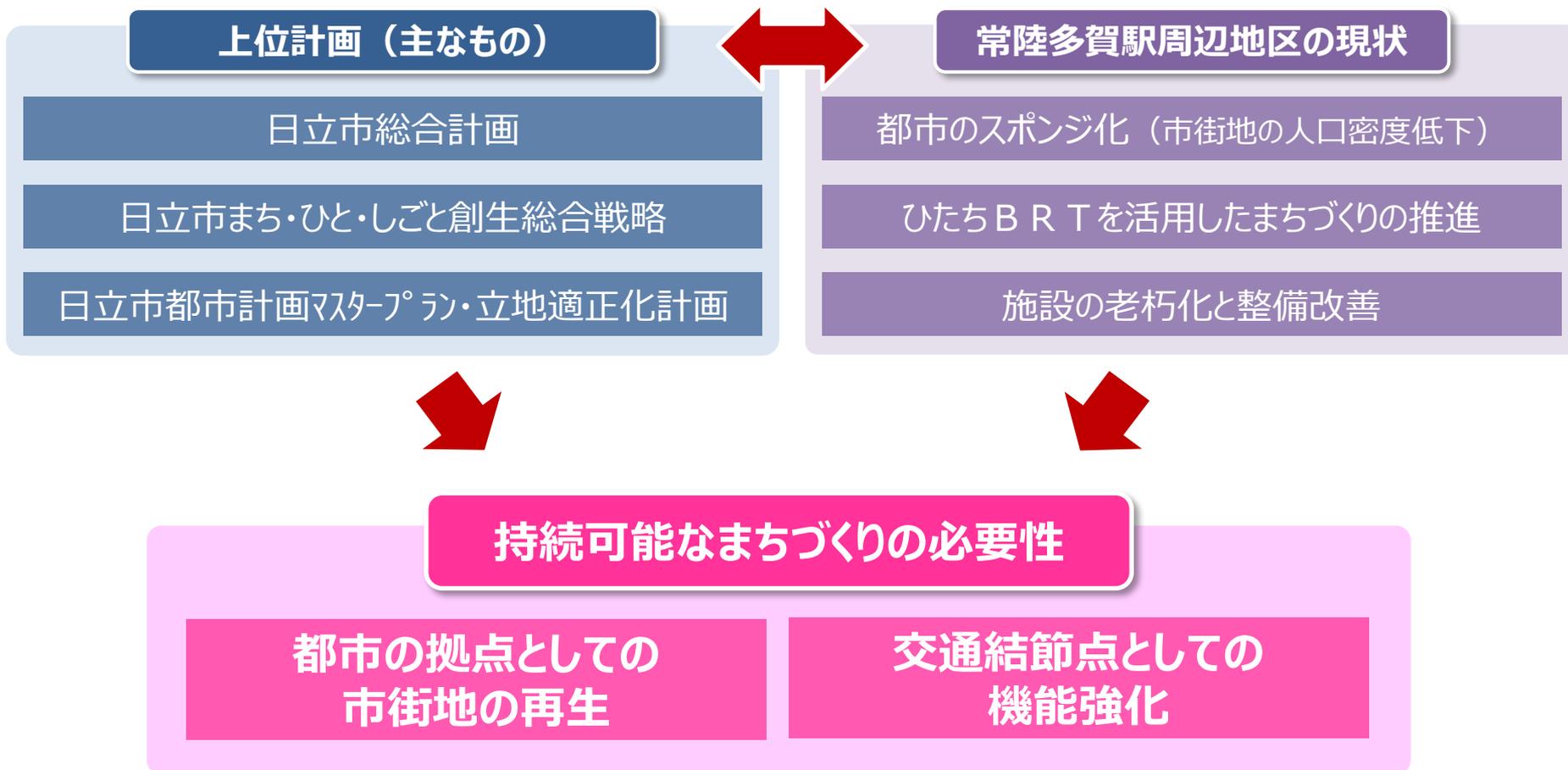
目標の実現に向け、

〈まちをつくるハード事業〉

〈まちをつかうソフト事業〉

の両面から、事業を推進

■ 地区の課題と施設整備の必要性



常陸多賀駅周辺地区整備事業（概要）

■ 駅周辺の道路ネットワーク

放射・環状
道路ネットワーク

東西交通軸

南北交通軸



■ 課題（交通混雑）



（西側）駅前広場周辺（ピーク時の混雑状況）

■ 課題（道路構造や防災性）



県道日立笠間線（ピーク時の混雑状況）



県道日立笠間線（冠水時の状況）

■ 地区の交通課題と道路整備の方向性

課題①

過度な交通負荷・南北移動の阻害

- ・西側の駅前広場では、送迎車と通過交通により混雑が発生
- ・駅周辺道路（大学通りやJ R高架下）でも朝晩ピーク時に混雑が発生

課題②

ひたちB R T機能の阻害

- ・現行のひたちB R Tは、西側の駅前広場や駅周辺の混雑箇所をルートとしており、速達性・定時性が阻害

課題③

防災面の脆弱性・東西移動の阻害

- ・J R高架下では、強雨時に冠水し、通行止めとなる可能性がある

道路整備の方向性

① 交通結節機能の向上

（東側）駅前広場・東西自由通路の整備

② 混雑解消やひたちB R T機能の発揮

バイパス道路の整備

③ 防災性の強化

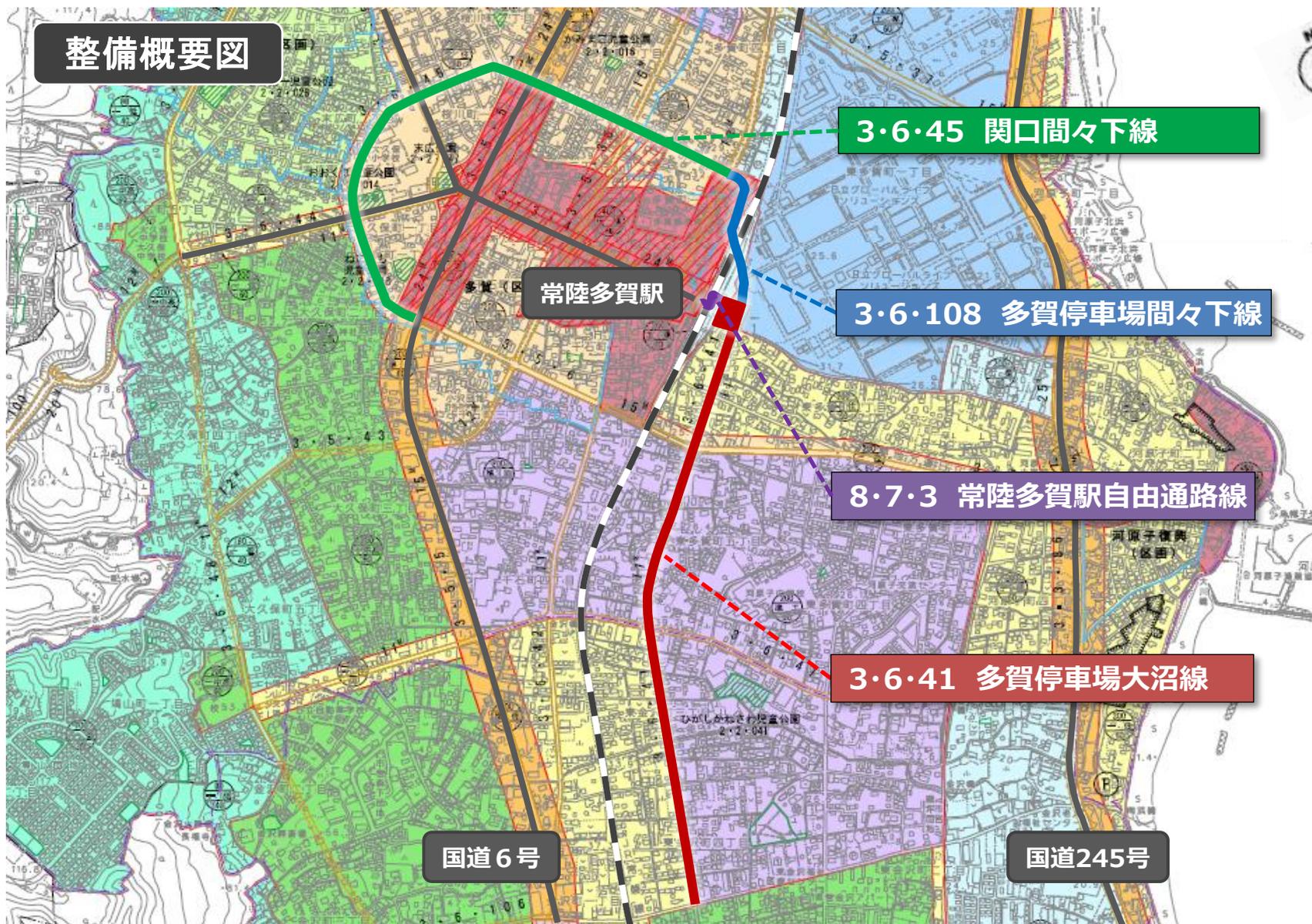
道路ネットワークと道路構造の多重性確保

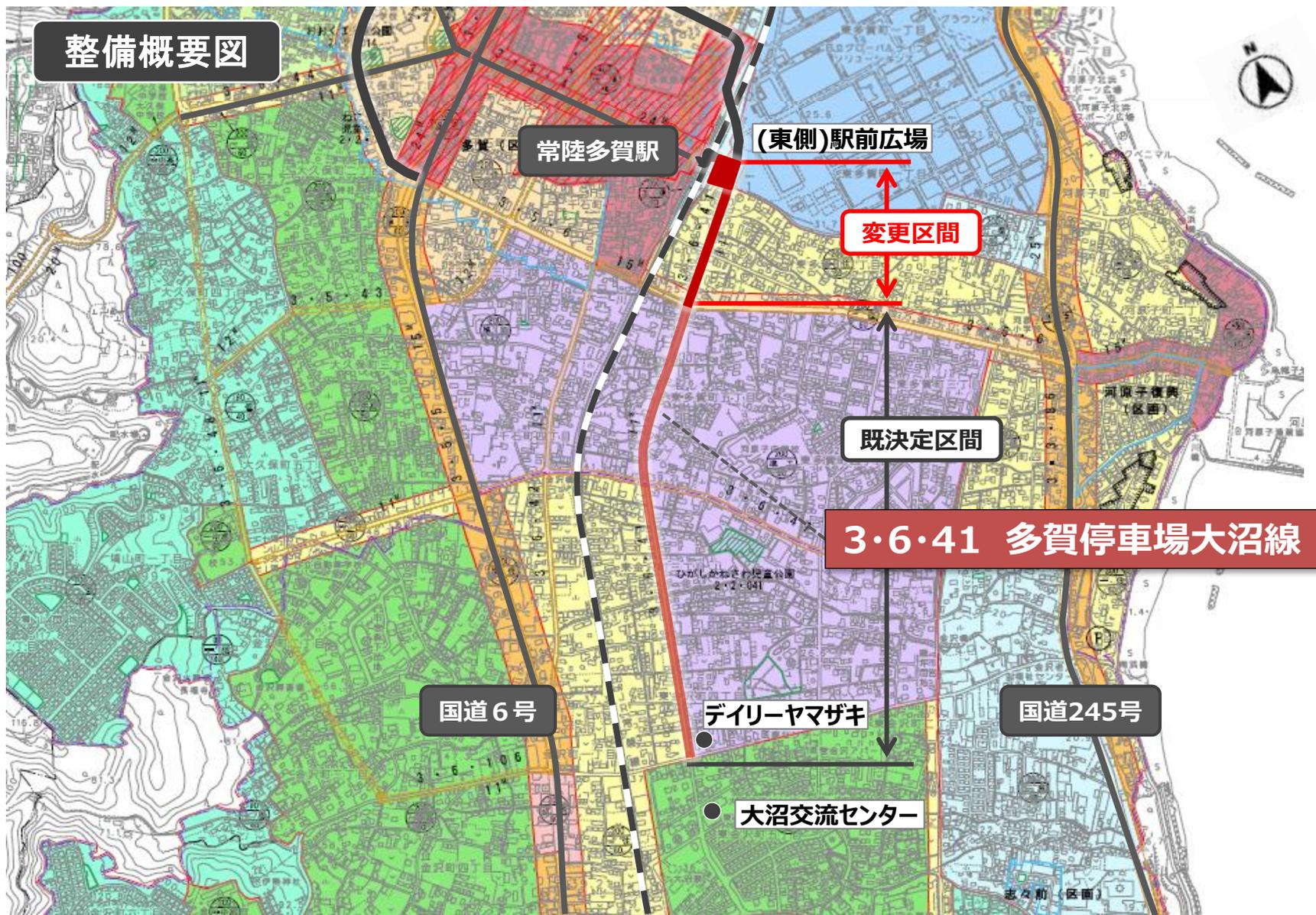
④ 良好な道路ネットワークの構築

都市計画道路の未整備区間等の整備

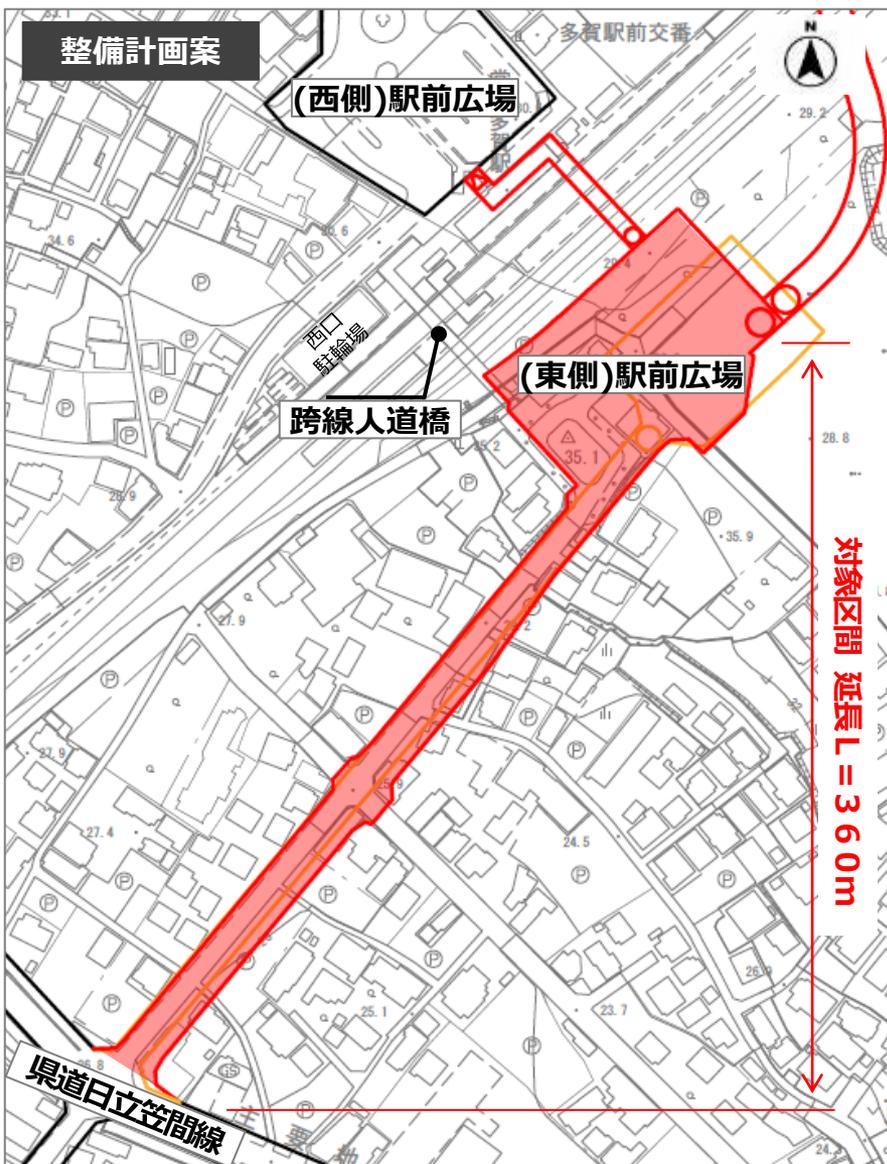
2

日立都市計画 道路の変更（案）





整備計画案

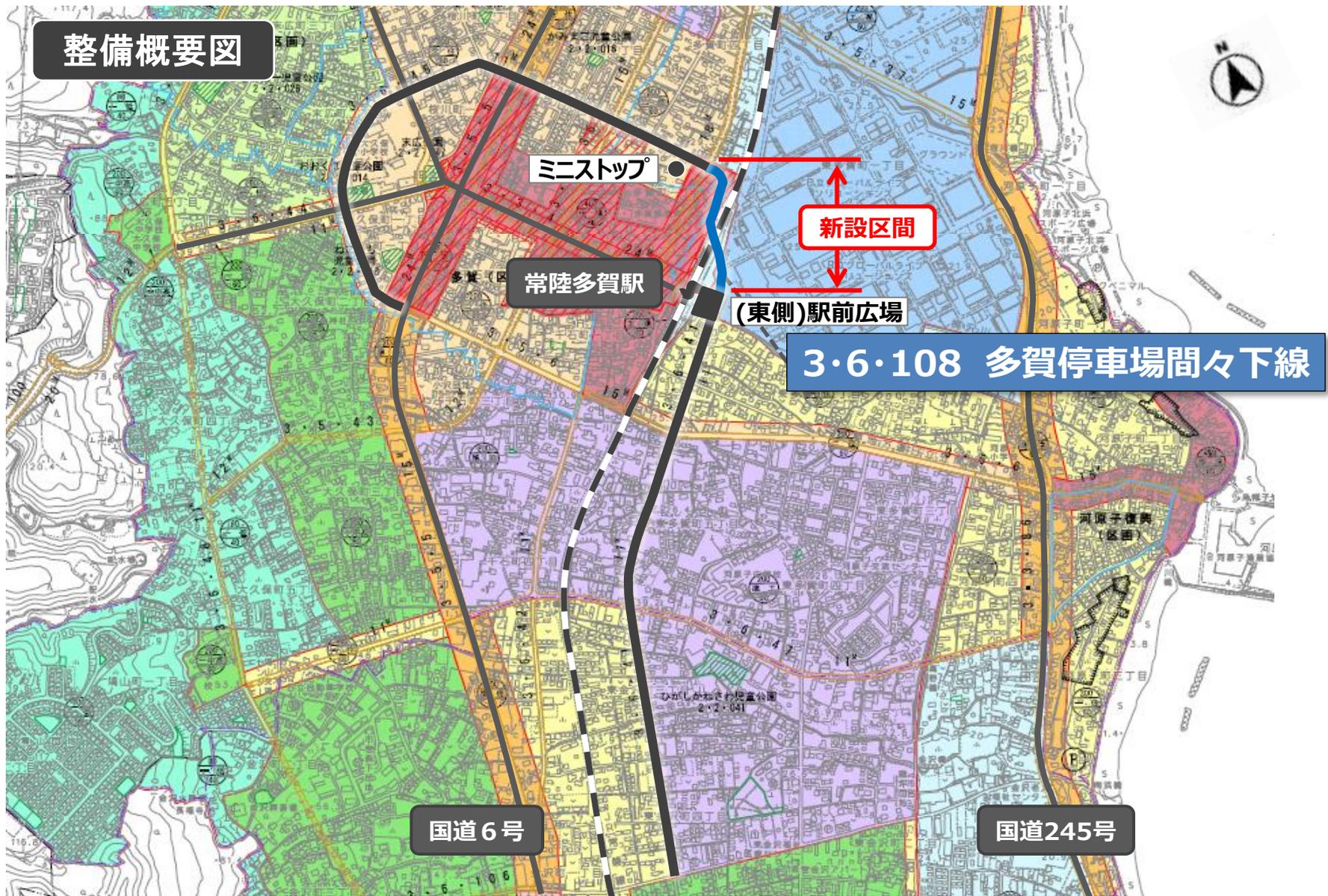


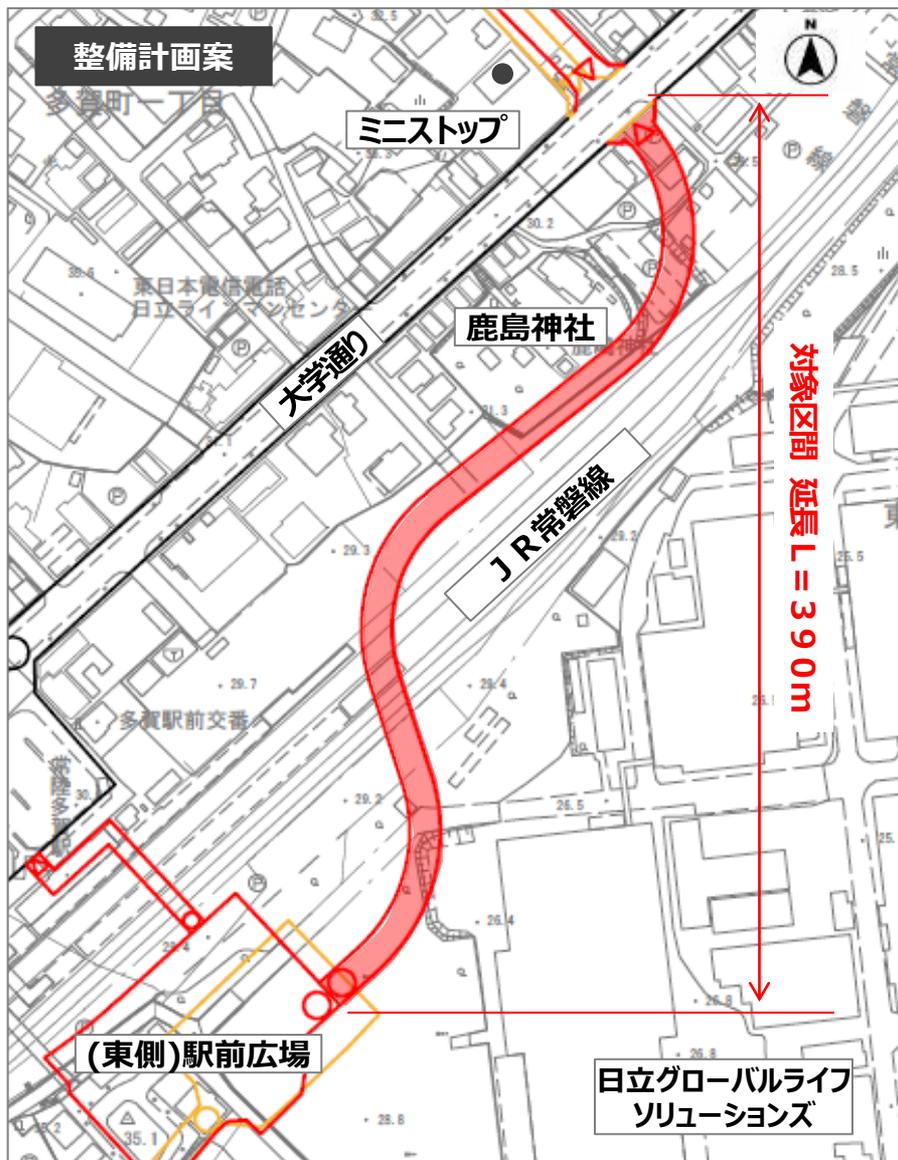
計画概要

区分	変更前	変更後
変更対象区間		360m
幅員	11m	12m (一般部) 15m (交差点部)
駅前広場	3,000m ²	約4,400m ²

計画方針

- 県道日立笠間線交差部での右折車線整備等のために、幅員を拡幅
- 広場内では、ひたちBRTなどの公共交通と一般車両の利用エリアを明確に区分できるように、面積を拡張する
- 駅東側へのアクセス空間として、安全かつ円滑な交通環境の確保と利便性向上を図る





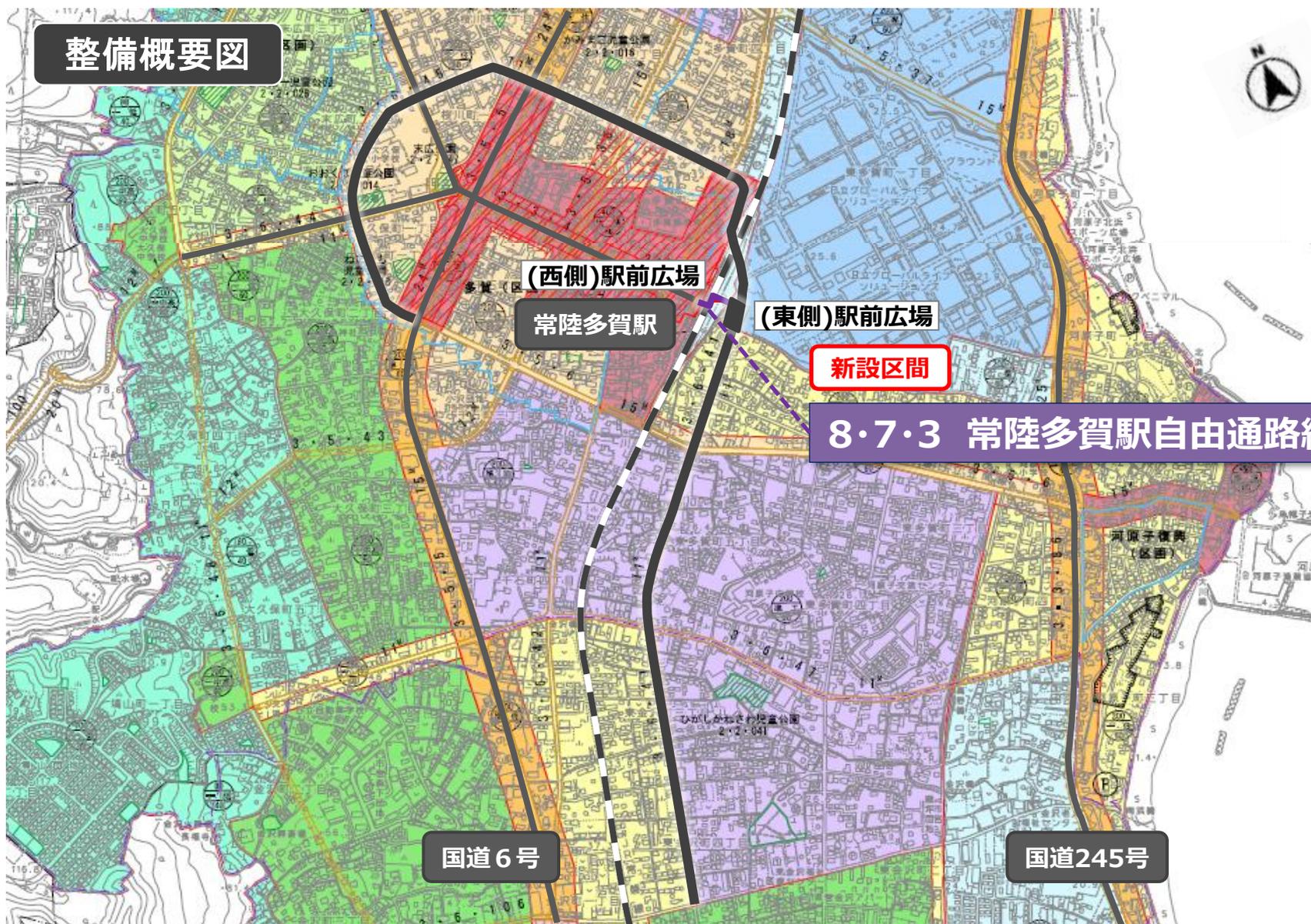
計画概要

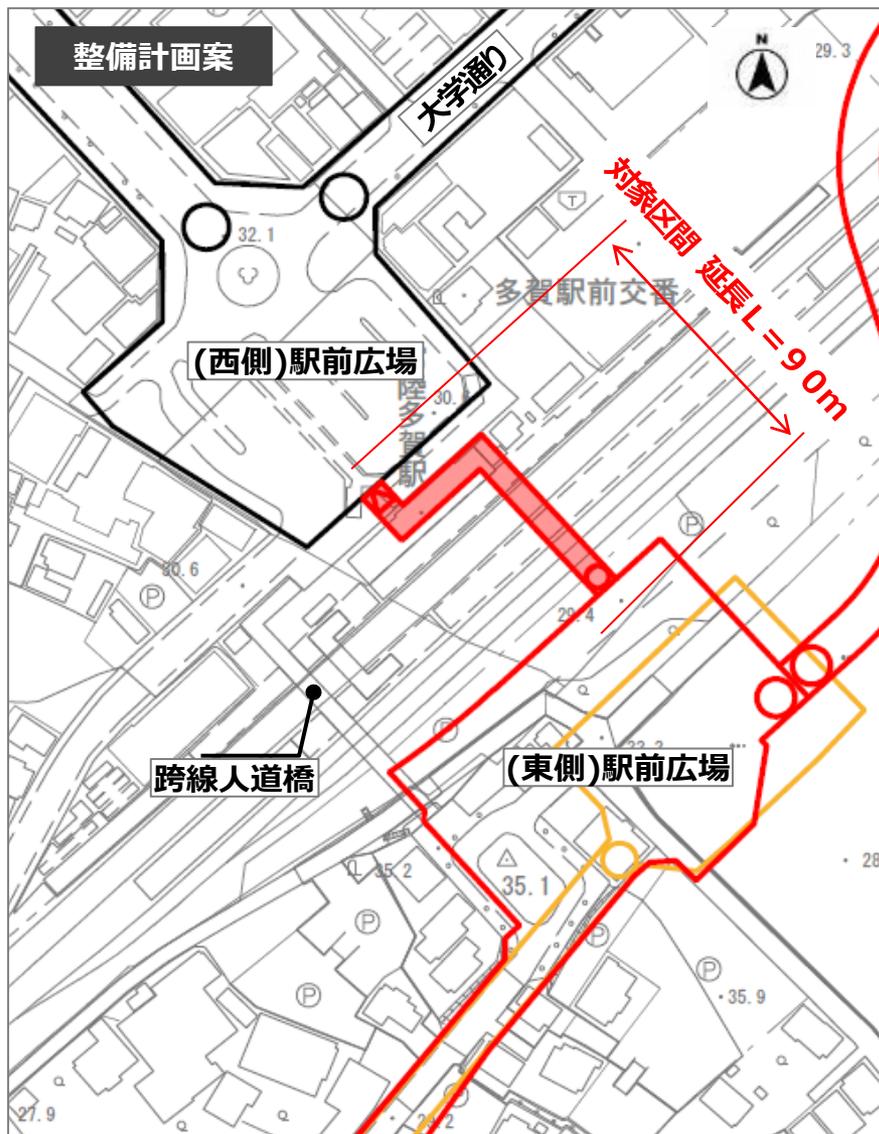
新設

区分	新設
延長	390m
幅員	11.2m

計画方針

- (東側)駅前広場から常磐線を跨線し、多賀停車場兔平線(大学通り)及び関口間々下線に接続
- 線路を挟んだ東西市街地の円滑な移動動線の確保及び利便性向上
- ひたちBRTの常陸多賀駅以北の主要運行経路を担うことを想定
- 高架構造とすることで、周辺道路ネットワークに多重性を持たせ、防災機能の強化を図る
- 線路上空部分等に立体的な範囲を設定





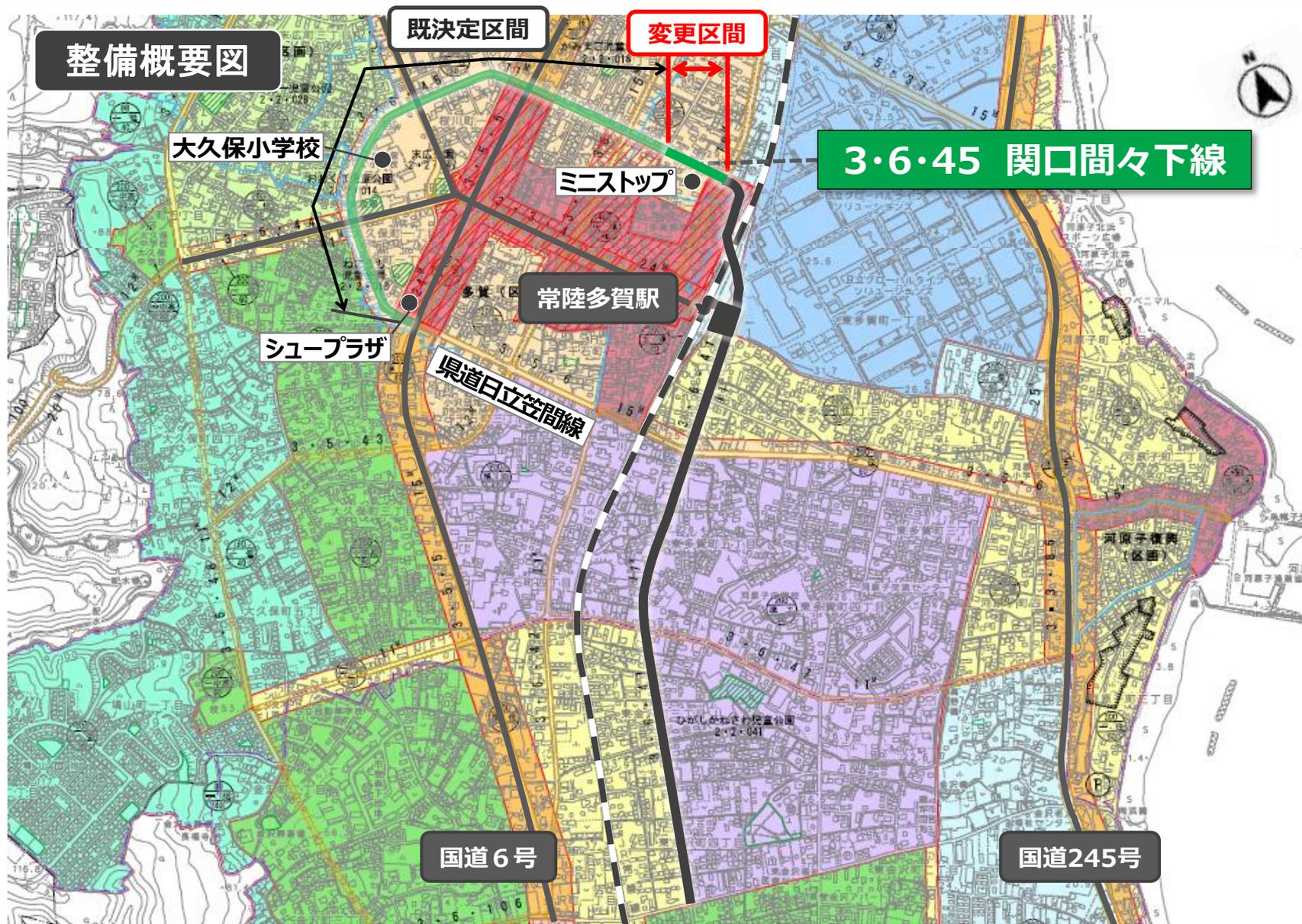
計画概要

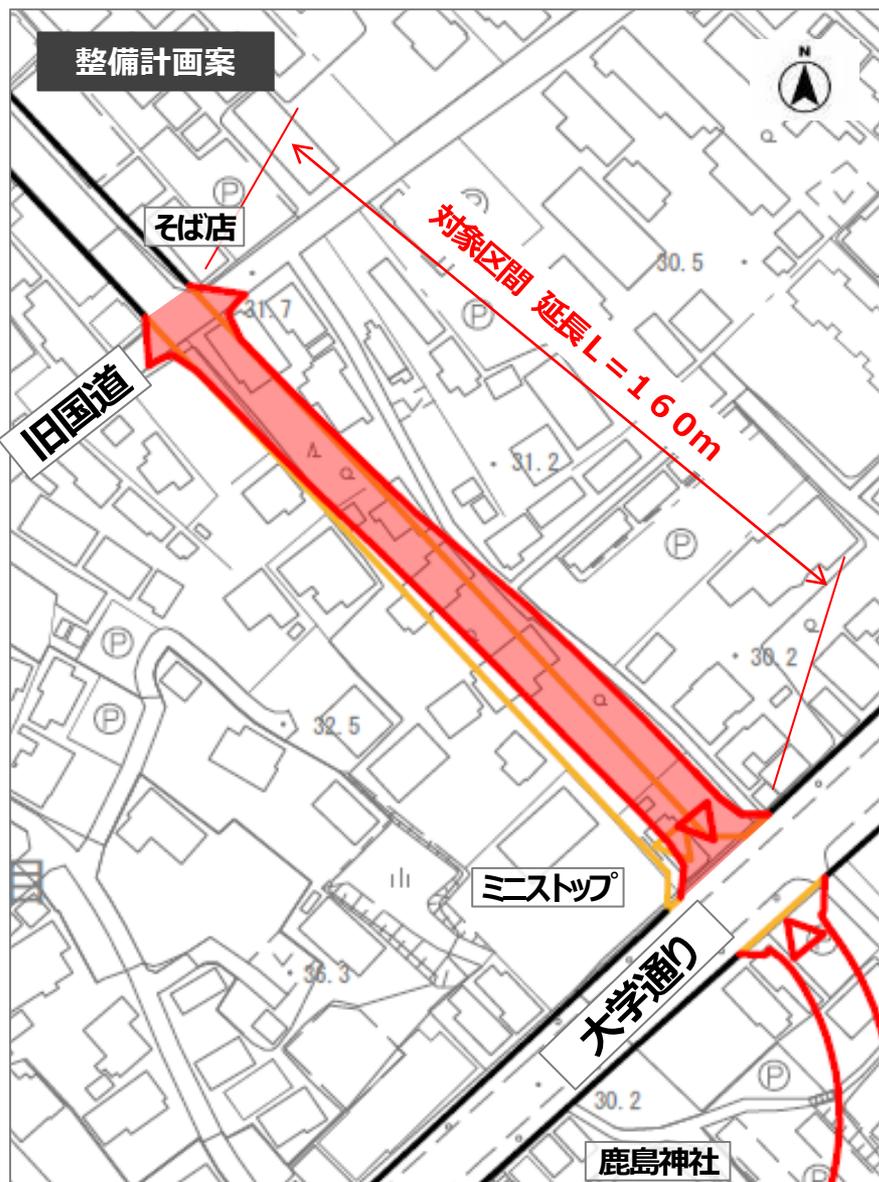
新設

区分	新設
延長	90m
幅員	6.5m

計画方針

- (東側)駅前広場から常磐線を跨線し、(西側)駅前広場に接続
- 既存跨線人道橋の課題（バリアフリー化非対応、老朽化等）改善及び機能振替
- 線路を挟んだ東西市街地の円滑な移動動線の確保及び利便性向上
- 交通結節点及び交流拠点としての機能向上
- 線路上空部分等に立体的な範囲を設定





計画概要

区分	変更前	変更後
変更対象区間		160m
幅員	11m	11m (一般部) 14m (交差点部)

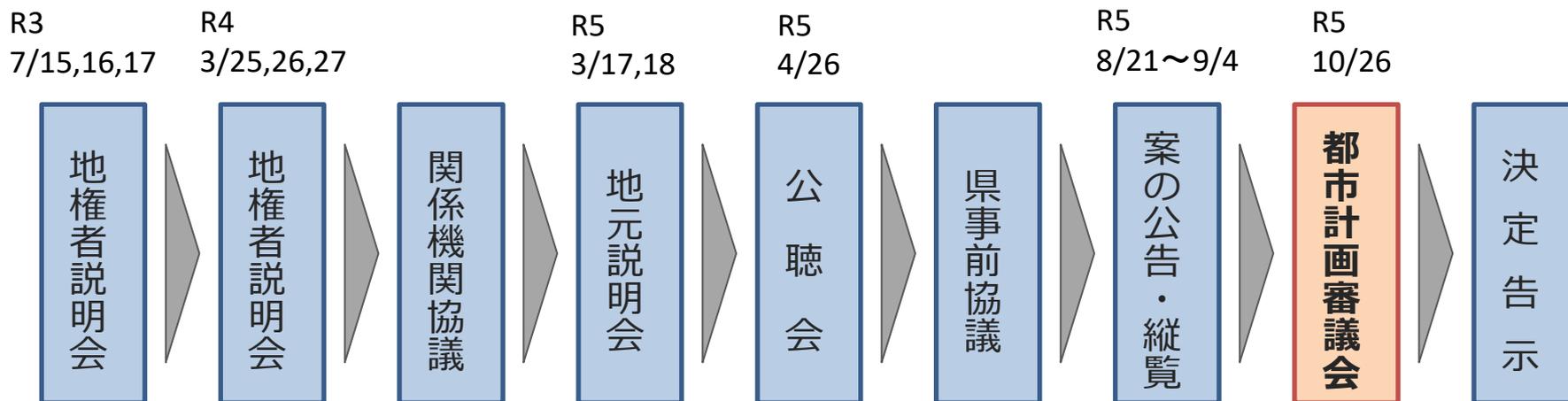
計画方針

- 多賀停車場兎平線(大学通り)接続部での右折車線整備等のために、幅員を拡幅
- 公共用地(市道)の利活用及び他路線との接続のために線形を変更
- 未整備となっている本区間を整備することで、環状型道路ネットワークの機能発現による移動円滑性や利便性、防災性向上等を図る

3

都市計画決定に係る手続等

■これまでの経過等



※公述申出人なし
→公聴会中止

※意見書(1件)
提出あり



■意見書の要旨と市の考え方

意見書の要旨

「東側の駅前広場を整備すること」の妥当性・必要性について定量的な根拠を基に示してほしい

1 交通結節機能の向上

- ・ 東側利用者約3,000人/日の利便性向上
- ・ 河原子、大沼学区方面からの安全・スムーズなアクセス確保

2 送迎機能の改善

- ・ 西側の駅前広場では、一般車乗降場が混雑
(8台分のスペースに、ピーク時は216台/1h、44台/10分の利用)
→ 駅東西で車両送迎が可能となり、混雑緩和、送迎機能が改善

3 交通渋滞の解消

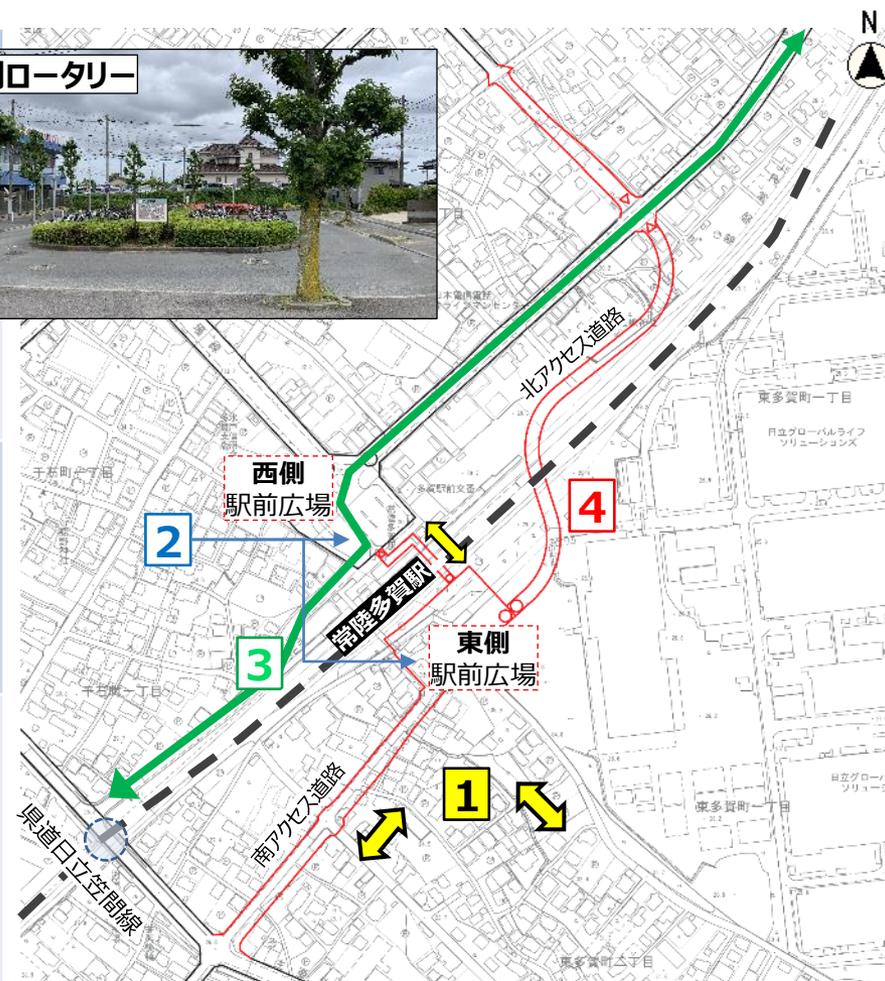
	〈現状〉	〈整備後〉
【西側】 南北方向	8,000台/日	5,500台/日
(混雑度)	(1.33)	(0.92)

※混雑度が1.0を下回り渋滞が解消

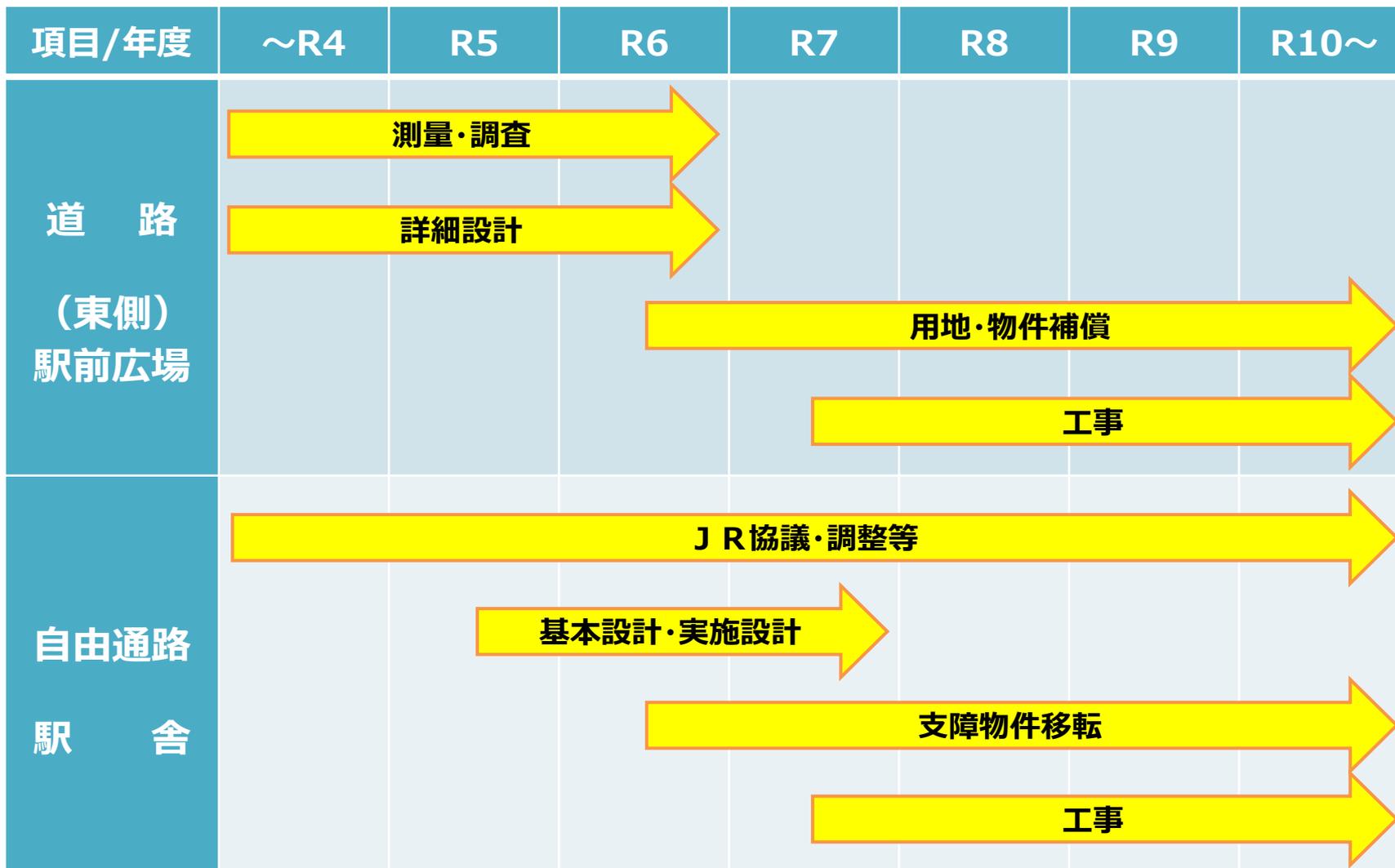
4 防災性の強化

- ・ 道路冠水の恐れが無い高架構造の道路整備
→ 市民の移動の安全性を確保
- ・ ひたちBRT、路線バスは東側でも発着可能
→ 安全性、定時性、速達性の確保

東側ロータリー



■事業の想定スケジュール



議案第2号

日立都市計画 下水道の変更

下水道の目的は

- ・ 生活環境の改善を図る
- ・ 海や河川など公共用水域の水質保全を図る
- ・ 水循環や水環境の
保全・創出を果たす役割を担う

都市計画

都市施設の整備に関する計画

- ・ 都市計画道路
- ・ **下水道**
- ・ 公園、緑地、広場
- ・ その他の都市施設

※これらの施設は『都市施設』（都市計画法第11条）

土地利用に関する計画

市街地開発事業に関する計画

地区計画等

日立市下水道事業区域の全体図



- 1 会瀬中継ポンプ場の移設
- 2 排水区域の拡大

1 会瀬中継ポンプ場の移設

2 排水区域の拡大

1 (1) 会瀬中継ポンプ場の概要



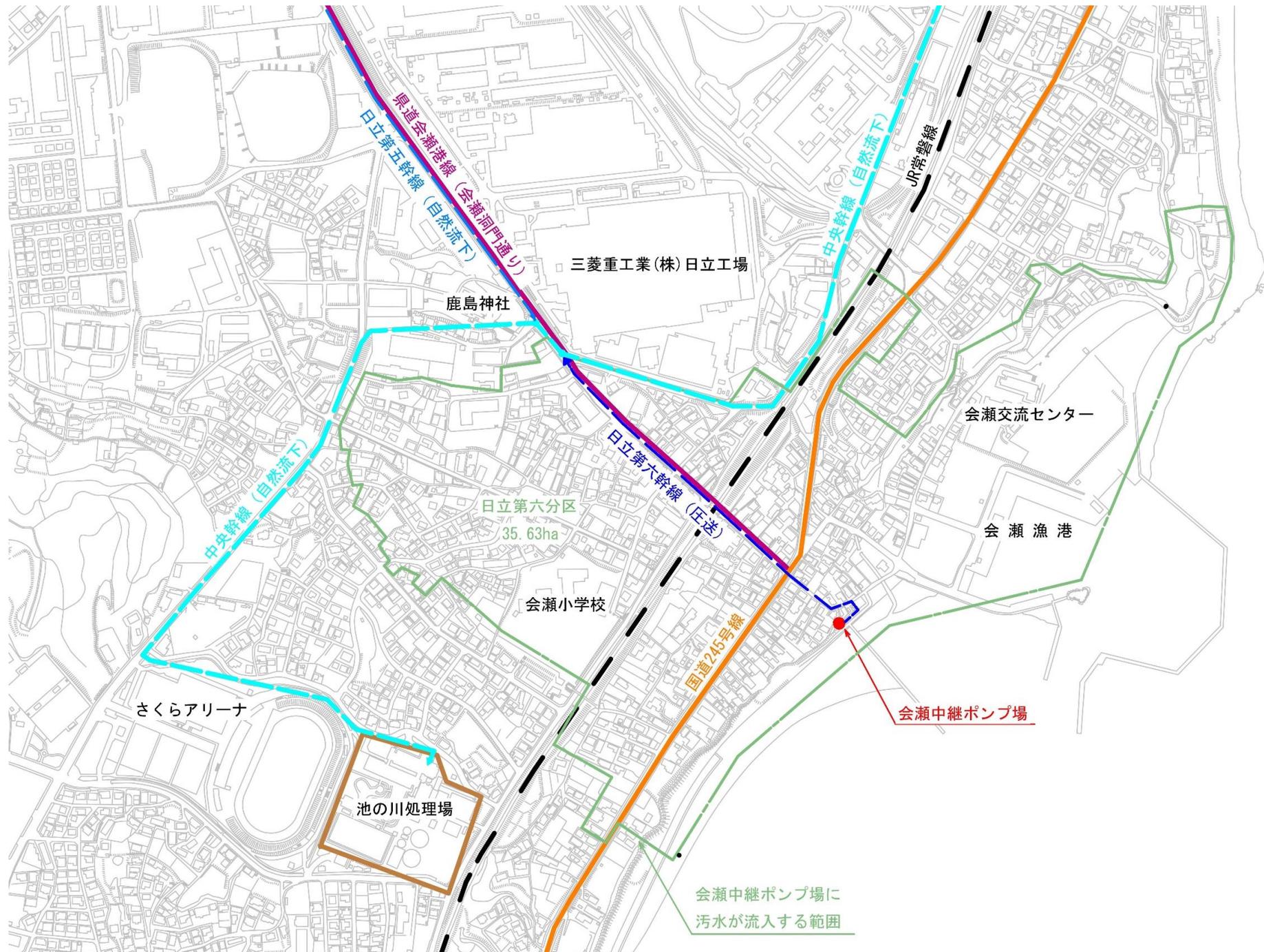
会瀬中継ポンプ場は、会瀬漁港南側の海岸用地に位置しており、昭和48年に会瀬町と相賀町の約3.6haの面積から発生する下水の低地対策として、会瀬洞門通りにある自然流下管の中央幹線と呼ばれる幹線管渠まで圧送するために建設されました。

◇ 会瀬中継ポンプ場

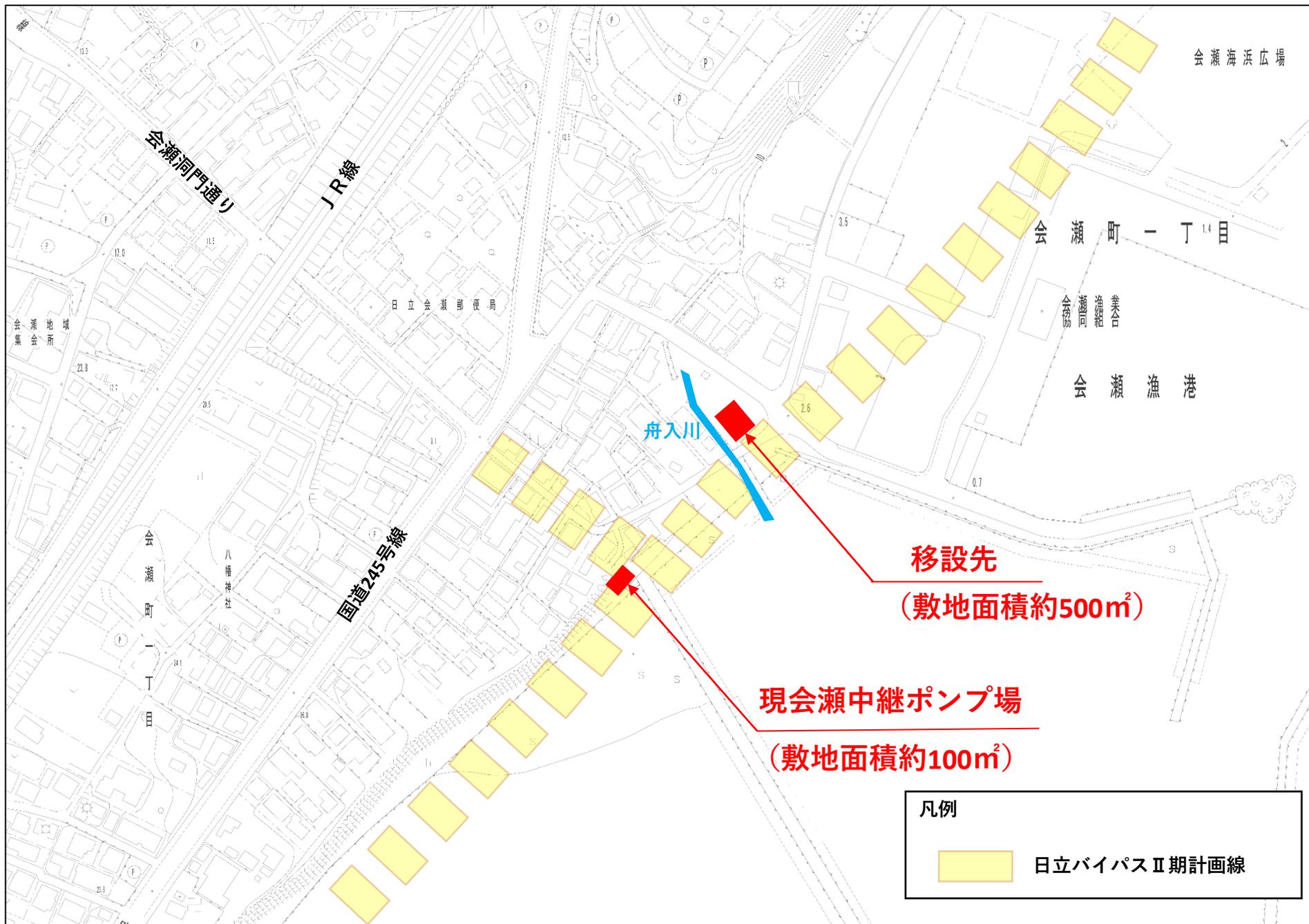
建築年	昭和48年
構造	コンクリート構造（地上1階地下1階）
集水面積	約3.6ha
流入量	500m ³ （トン）/日
ポンプ台数	2台



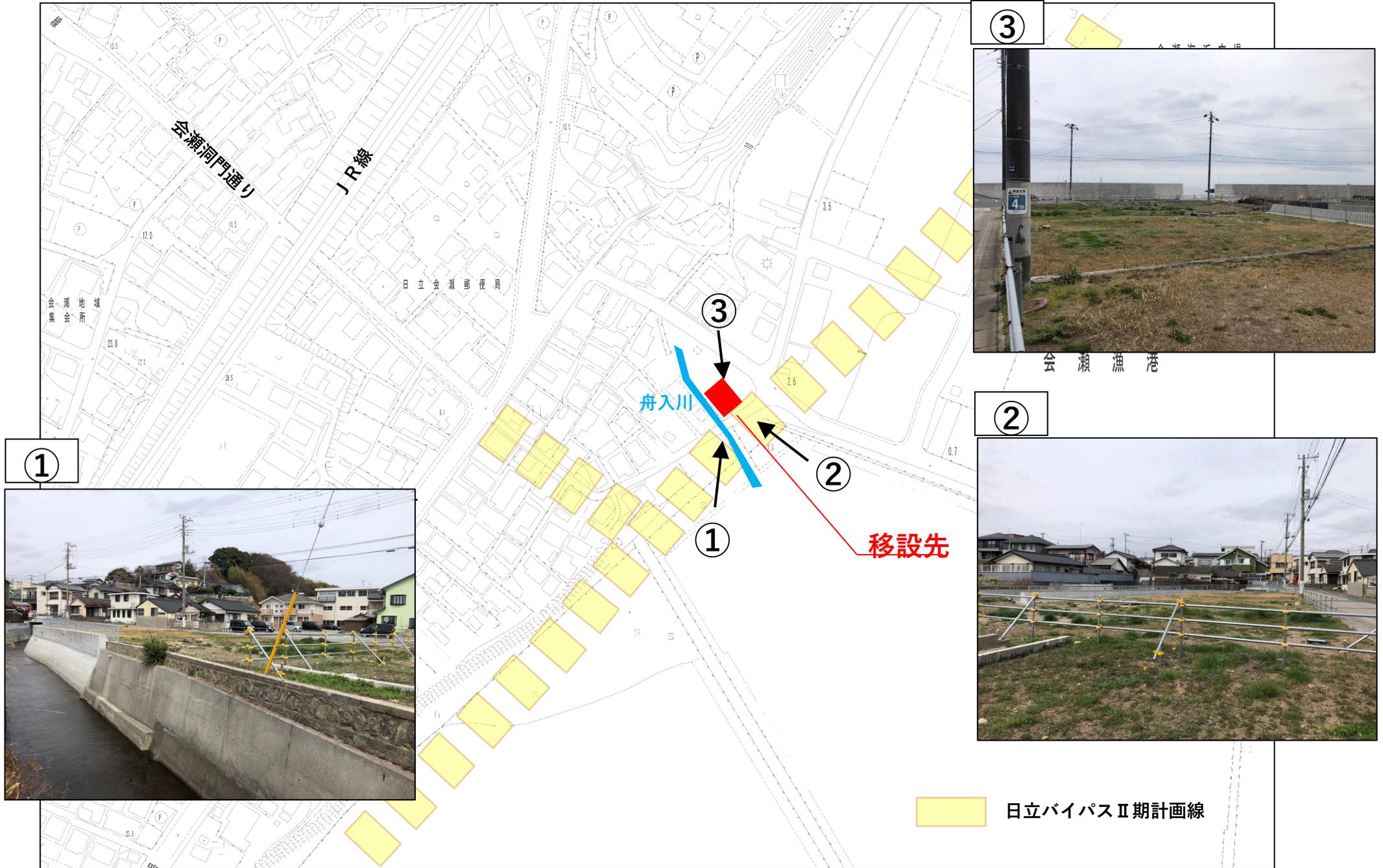
1 (2) 現在の会瀬中継ポンプ場の概要



1(4) ポンプ場の移設先



1(4) ポンプ場の移設先



移設先を決定するうえで考慮した点

- 現在のポンプ能力で圧送が可能
- 既設下水道管のルート沿い
- 必要な面積の確保が可能

1 (6) 今後のスケジュール

業務内容	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			
	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1
都市計画決定																								
都市計画法 認可変更 下水道法 事業計画変更																								
詳細設計																								
国交省協議																								
ポンプ場建設工事																								
下水道管移設工事																								

ポンプ場の
移設期限

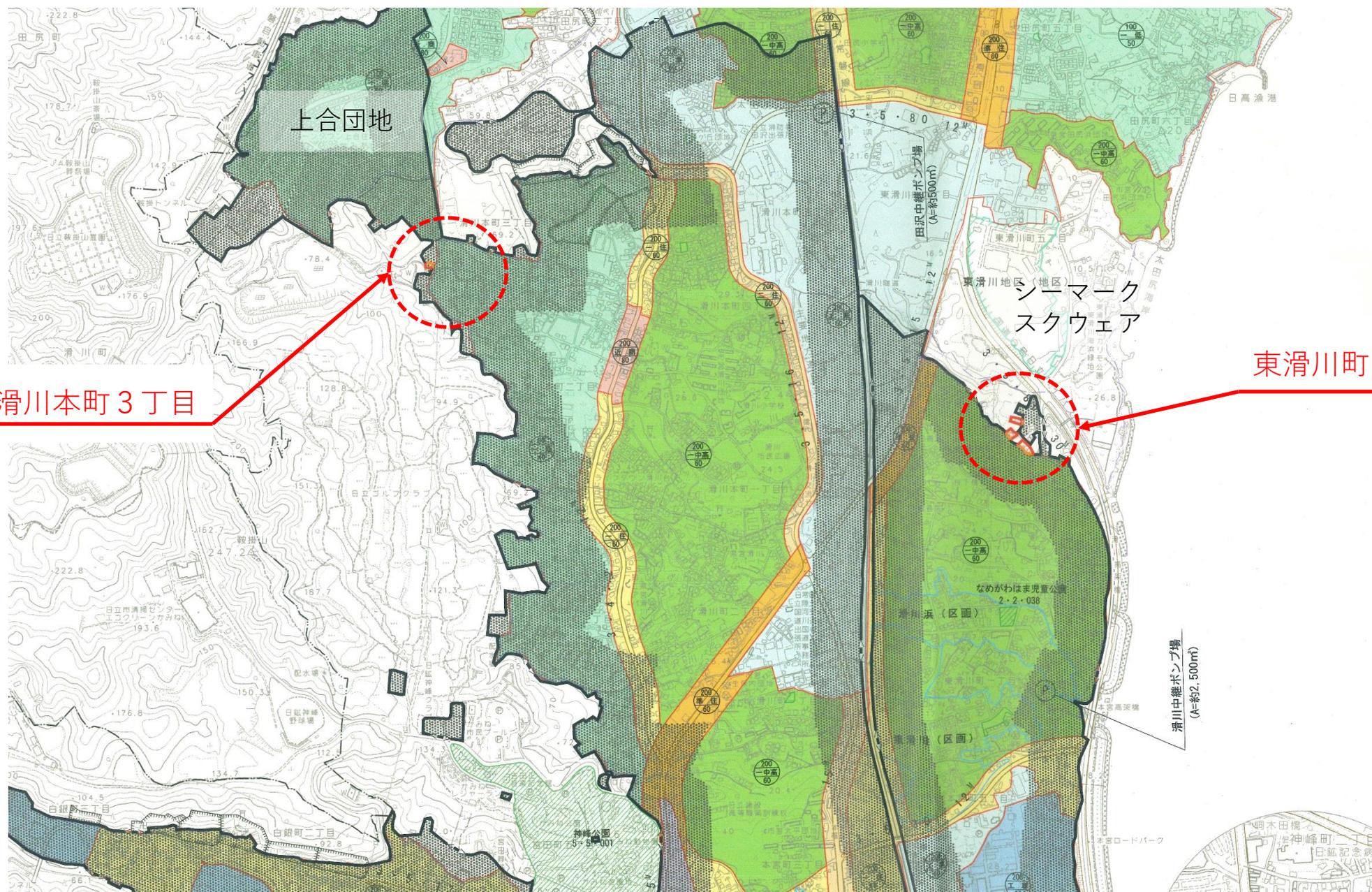
1 会瀬中継ポンプ場の移設

2 下水道排水区域の拡大

2(1) 位置図



2(2) 拡大する場所 (都市計画図)



滑川本町3丁目

東滑川町3丁目

シーマーク
スクウェア

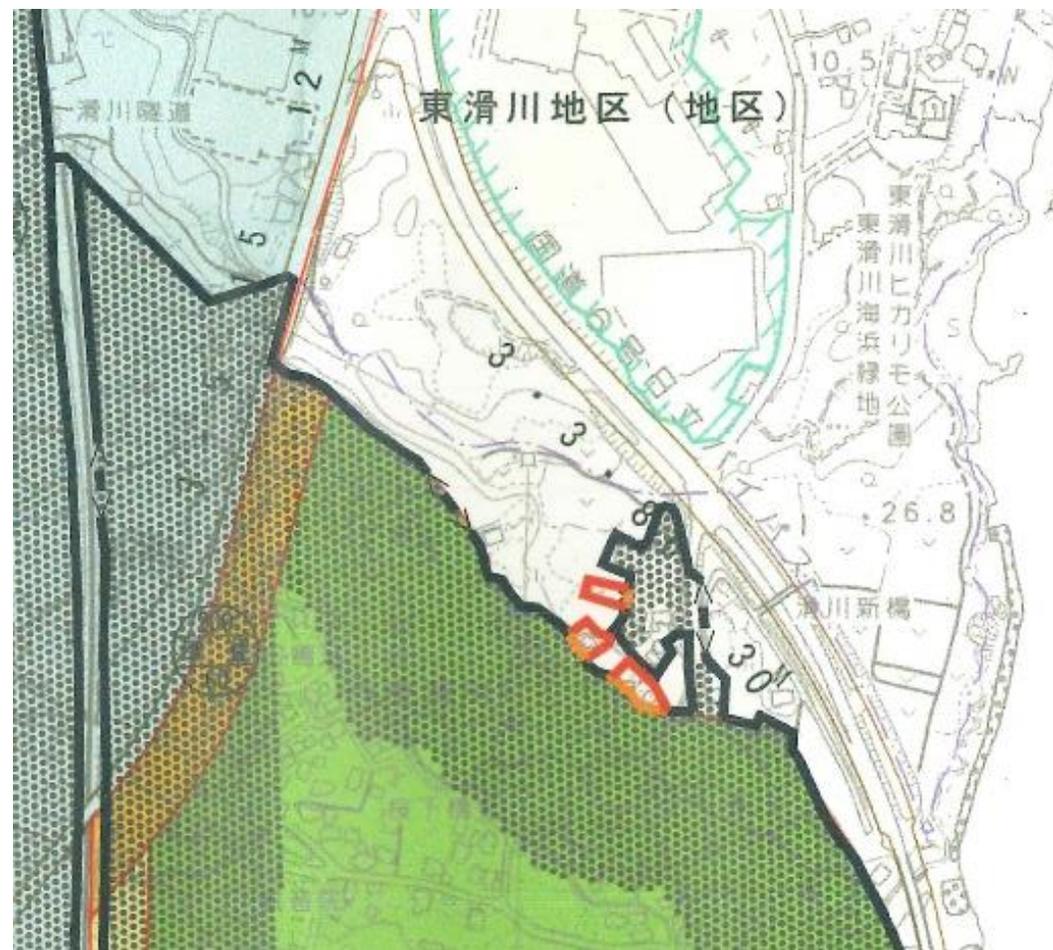
滑川中継ポンプ場
(A=約2,500㎡)

2(3) 拡大する場所（詳細図）

滑川本町 3 丁目の一部

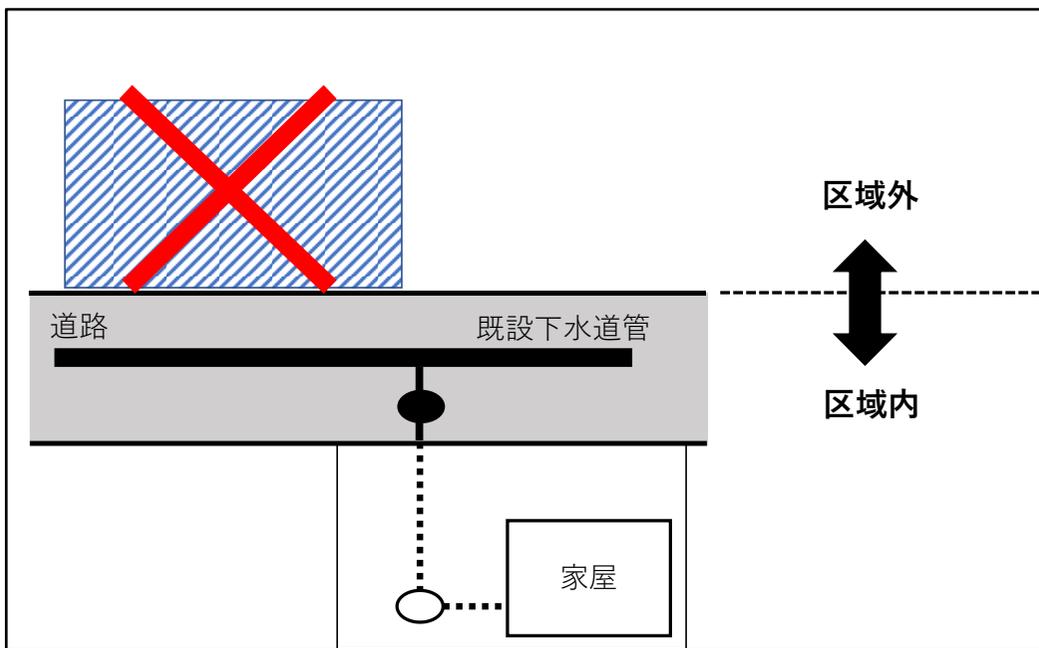


東滑川町 3 丁目の一部

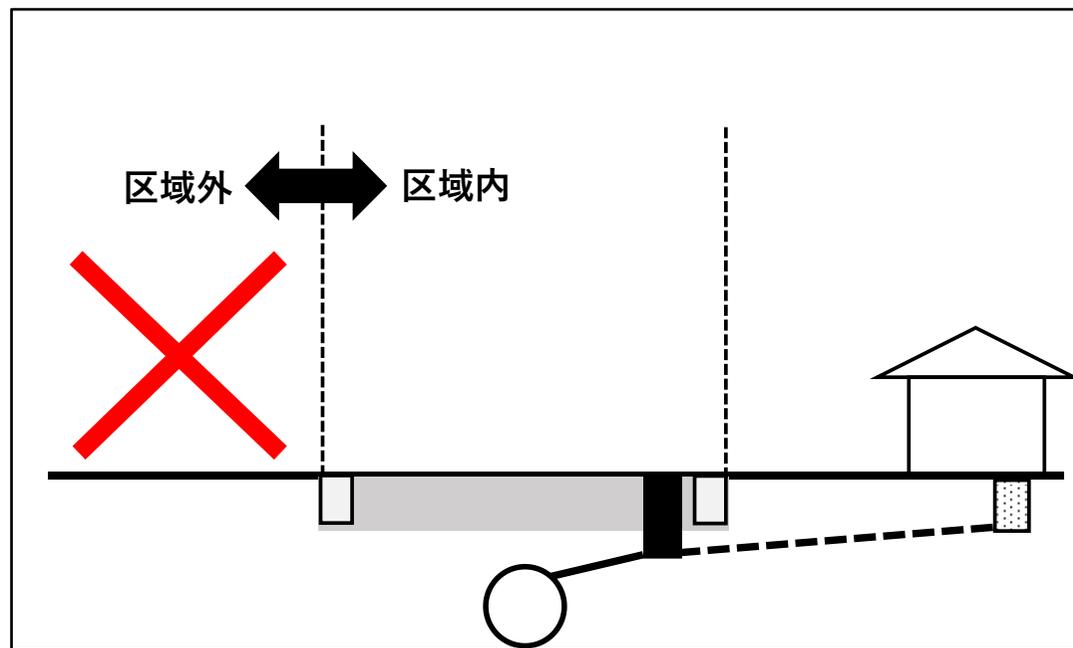


2(3) 拡大する場所（現況）

【平面図】



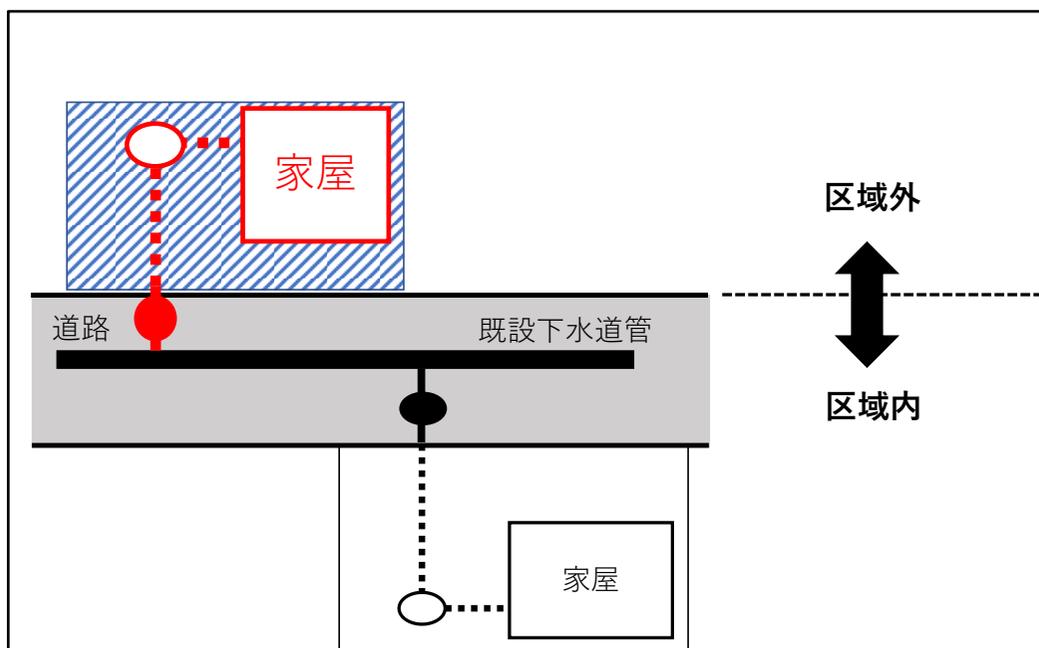
【断面図】



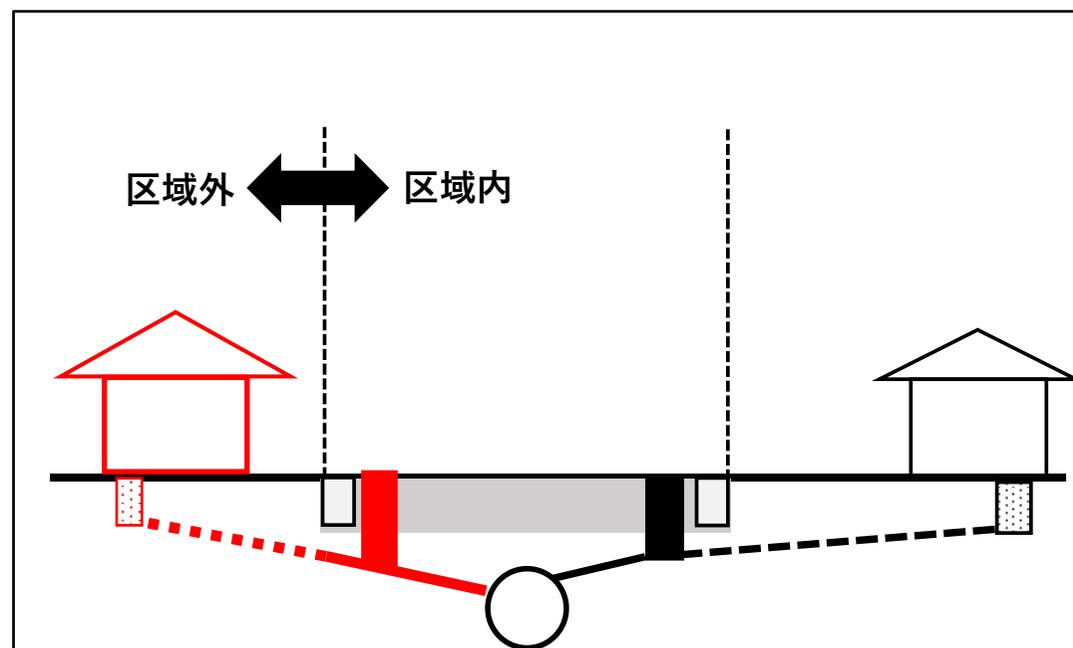
下水道区域外の敷地にある建物は原則下水道へ接続することはできません。

2(3) 拡大する場所（現況）

【平面図】



【断面図】



接続許可申請があった場合、申請に基づき必要な調査を行い下水道へ接続することが適当であると認められるときは、下水道への接続を許可しています。（下水道法第24条）

今後のスケジュール

