

日立市諮問都政第8号
 日立都市計画 道路の変更について（日立市決定）
 都市計画法第17条第2項に基づく意見書の要旨

縦覧期間 自 令和5年8月21日
 至 令和5年9月4日

意見書の要旨	意見書に対する市の考え方	意見者
<p>「常陸多賀駅周辺における巡回道路を整備することで、通勤がスムーズになり町の発展・安全性を高める」という目的のために、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教えてほしい。</p> <p>駅東側に通勤車両が通過する道路を新たに整備することで、駅西側を利用する車両が減少すれば、西側の駅前広場にある既存のロータリー及び送迎スペースだけで足りるため、東側の駅前広場を整備することは不要と考える。</p>	<p>現在の常陸多賀駅は、常磐線の西側に駅舎と駅前広場が配置される一方、東側は、日立都市計画に定める駅前広場が未整備であるため、一般車両やバス、タクシーの乗降所などが無く、交通利便性が低い状況です。</p> <p>また、西側の駅前広場に交通結節機能が集中していることから、特に通勤・通学時間帯における、広場内の混雑や広場周辺での渋滞などの課題が生じています。</p> <p>このため本市では、課題の解決に向け、常陸多賀駅周辺地区整備事業において、未整備となっている東側の駅前広場や、アクセス道路、自由通路、駅舎などの一体的な施設整備を計画しています。</p> <p>事業において施設を整備することで、以下の効果が期待できます。</p> <p>(1) 交通結節機能の向上 常陸多賀駅の乗降客は1日当たり約1万人であり、そのうちの約3千人が東側利用者となっています。 新たに東側の駅前広場と自由通路、駅舎を整備することで、利用者の利便性向上に加え、河原子学区や大沼学区方面からの歩行者や自転車、自動車それぞれが、バリアフリー未対応の跨線人道橋や、県道日立笠間線の常磐線アンダーパス部分を通過することなく、より安全でスムーズに駅前空間を利用することが出来ます。</p> <p>(2) 送迎機能の改善 西側の駅前広場には、現在、乗用車8台分の一般車乗降場が設置されていますが、ピークとなる朝7時台は、1時間で216台、10分間で最大44台の利用があり、待機列が車道内まで続いてしまうなど、広場内の交通の妨げになっています。東側の駅前広場を整備することで、駅東西での車両送迎が可能となるため、西側の駅前広場の混雑が緩和され、送迎機能が改善されます。</p> <p>(3) 交通渋滞の解消 西側の駅前広場周辺では、通過交通の流入などにより、渋滞が生じやすい状況になっていますが、東側の駅前広場の整備にあわせて、アクセス道路を整備することで、西側の駅前広場に集中する1日当たり約8千台（南北方向）の交通量が、約5千5百台に減少すると推計しています。混雑の指標となる道路混雑度も、現状の1.33に対して0.92となり、渋滞発生が目安となる1.0を下回るため、西側の駅前広場周辺での渋滞を解消することが出来ます。</p> <p>(4) 防災機能の強化 アクセス道路は、強雨時においても道路冠水の恐れが無い高架構造で常磐線を横断させ、市民の移動の安全性を確保する計画としており、あわせて、ひたちBRTや路線バスなどの公共交通については、安全性や定時性、速達性確保の観点から、東側の駅前広場でも発着出来るよう整備を行い、防災機能の強化や利便性の向上を図ります。</p>	<p>A氏 (反対)</p>