

# 大甕駅周辺地区 整備計画について



# 目次

- 前回までの委員会の内容の確認(まとめ)
  - 課題のまとめ
  - まちづくりの目標と方針等
  - まちづくりの方向性と整備計画素案
  - 整備計画素案
  - 委員アンケートの概要及び事務局案
  - 委員からのご意見(まとめ)
- 整備計画について
  - 大甕駅周辺地区整備計画(将来像)
  - 駅舎及び自由通路(イメージ)
  - BRT概略計画
  - 南北アクセス道路
  - 西口駅前広場
  - 大甕駅西口に導入する機能
  - 将来像の実現に向けて

● 前回までの委員会の内容の確認(まとめ)

# 第1回 資料より

## 課題の まとめ

既往構想・調査で  
挙げられた課題、  
及び直近の状況  
を踏まえ課題を整理。

※位置・大きさ等はイメージ

西口駅前広場の位置・大きさ

BRTと駅(自由通路含む)  
の接続のあり方

西口駅前広場周辺の機能

広域避難場所としてのアクセスのしやすさ

まちづくりと連携したオープンなキャンパスへの再編

駅周辺におけるバリアフリー化の遅れ(高低差)

西口へのアクセス

東西市街地の分断  
(東西アクセスが困難)

東口への交通の集中・輻輳

東口のまちが賑わいに乏しい

基盤未整備の低未利用地

アクセス道路沿線の土地利用

広域ネットワークから見たアクセス道路の日立港線への接続位置

### 凡例

- 駅周辺の課題
- 駅東側の課題
- 駅西側の課題
- 西側整備を進める上での課題
- その他の課題

0 100 500 m

### ① 目標

～豊かな環境に包まれ、若者が映え、多様な出会いのあるまち～  
(大みか駅周辺地区整備方針検討懇談会より)

### ② まちづくりの方針

(大甕駅周辺地区整備基本構想より)

- ・ 大学と地域が出会うまち
- ・ 多様な交流と賑わいのあるまち
- ・ 新たな雇用の生まれるまち
- ・ 幼児から高齢者まで楽しく住み続けられるまち
- ・ 海・緑・街並みが美しいまち

### ③ 課題のまとめ

<p>現状の課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東口への交通の集中・輻輳</li> <li>・ 東西市街地の分断(東西アクセスが困難)</li> <li>・ 駅周辺におけるバリアフリー化の遅れ(高低差)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東口のまちが賑わいに乏しい</li> <li>・ 基盤未整備の低未利用地</li> <li>・ 広域避難場所としてのアクセシビリティ</li> </ul>
<p>まちづくりを進める上での課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 西口へのアクセス</li> <li>・ 西口駅前広場の位置・大きさ</li> <li>・ BRTと駅(自由通路含む)の接続のあり方</li> <li>・ 西口駅前広場周辺の機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ アクセス道路沿線の土地利用</li> <li>・ 広域ネットワークから見たアクセス道路の日立港線への接続位置</li> <li>・ まちづくりと連携したオープンなキャンパスへの再編</li> </ul>

- 1 JR常磐線大甕駅舎改修により、駅構内の移動を円滑化し交通利便性の向上を図る。
- 2 自由通路整備により東西市街地の一体化を図ることによって、駅利用者の利便性を向上させるとともに東西交流を促進する。
- 3 大甕駅西側にBRT運行の交通拠点を整備することにより、交通流動の円滑化を促進する。
- 4 大甕駅西側に南北軸の道路ネットワークを形成することにより、周辺交通の円滑化を促進するとともに災害時等における緊急動線の確保を図る。
- 5 広域避難場所へのアクセス性を高めること等により、安心して住み続けられるまちづくりを進める。
- 6 既存の優れた自然景観を活かしながら、緑のネットワークと地域色豊かなまちづくりを進める。
- 7 市民、企業、学生等多様な主体の参加を得て、協働のまちづくりを進める。

●整備項目 ...具体的な整備事業を伴う

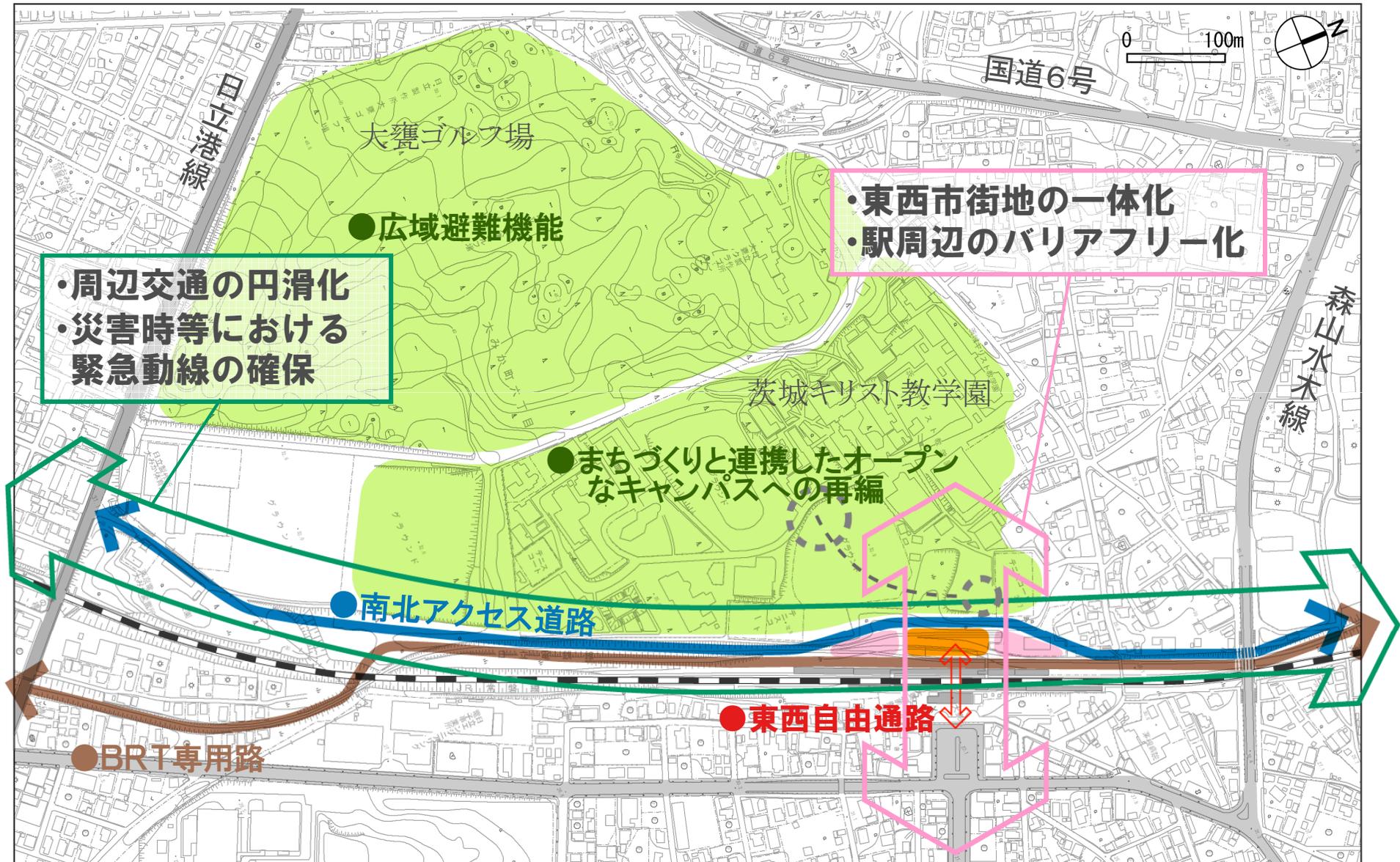
駅舎	地下化・バリアフリー化	
自由通路	<ul style="list-style-type: none"> <li>車いすや自転車の通行を考慮</li> <li>東西両側にエレベーターを設置</li> </ul>	
BRT (新交通導入計画に基づき整備)	専用路	往復1車線、余剰地は基本的に歩道等を併設 等
	停留所	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両行き違い施設を設置</li> <li>バス乗降用スペースを設置</li> <li>シンボル性のあるデザイン 等</li> </ul>
西口駅前広場	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス・タクシー・送迎車の乗降場整備</li> <li>駐輪場や利便機能等を整備</li> </ul>	
南北アクセス道路	車道(往復2車線)、自転車歩行者道を整備	

●推進項目 ...整備計画に基づいたまちづくりを推進

- 広域避難場所へのアクセス性向上
- 緑のネットワークと地域色豊かなまちづくりの推進
- 多様な主体の参加を得た協働のまちづくりの推進

# 整備計画素案(全体図)

第2回資料より

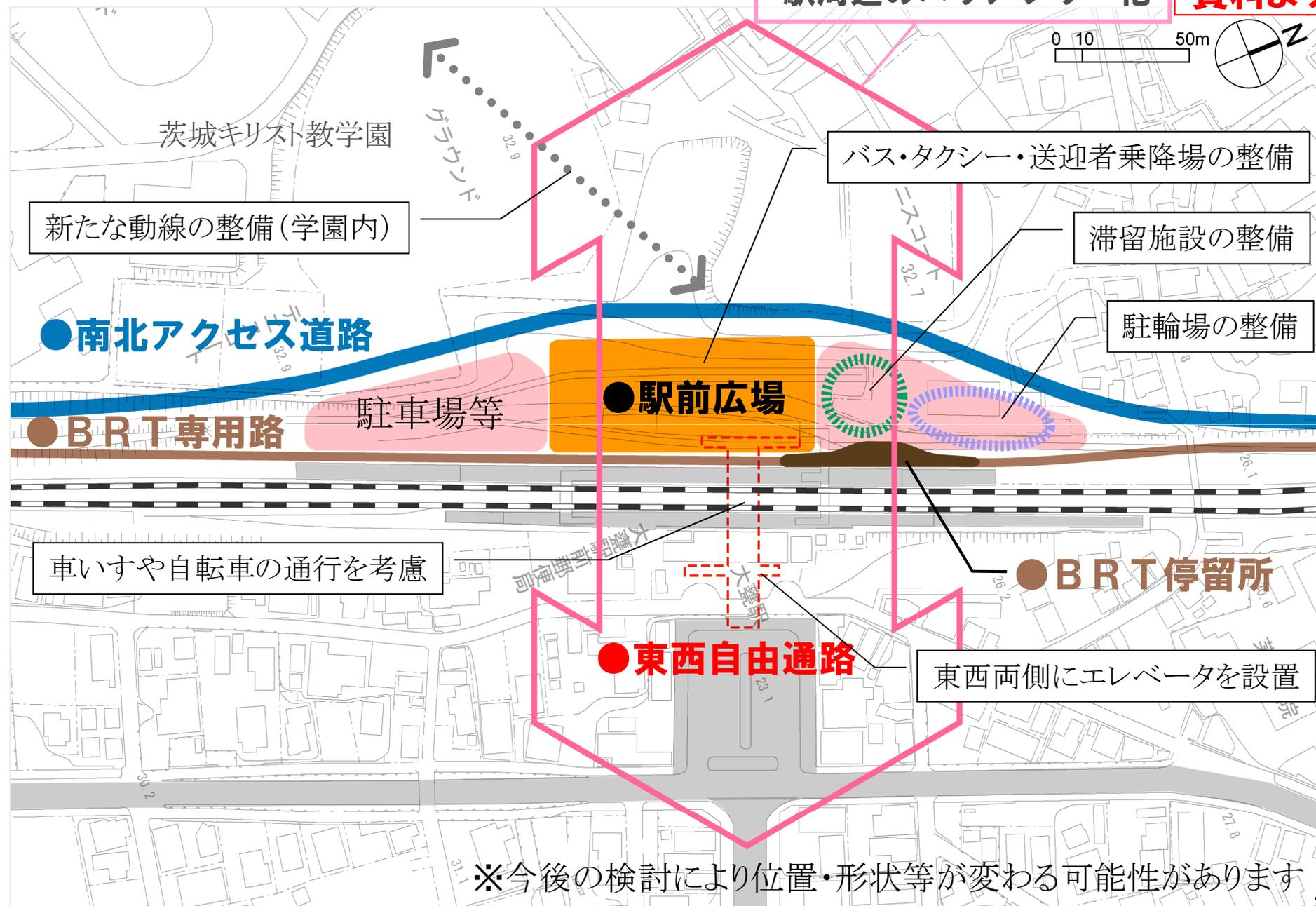


※今後の検討により位置・形状等が変わる可能性があります 6

# 整備計画素案(駅周辺拡大図)

- ・東西市街地の一体化
- ・駅周辺のバリアフリー化

第2回  
資料より



## 委員アンケートの概要及び事務局案

意見内容	事務局案
周辺道路に渋滞を発生させないよう、南北アクセス道路と既存道路の交差計画の検討をお願いしたい。	今後の設計の中で、技術的検討を行い、関係機関と協議をしながら進めます。
駅前の違法駐車対策として、駅への送迎車両が利用できる無料駐車場(時間制限付きで20分以内無料など)の設置について検討をお願いしたい。	キス&ライド機能(自家用車バース)を配置するなど駅前広場の設計に取り入れていきます。
駅前ロータリー内の交通の流れを円滑にするため、タクシー専用プールの設置について検討をお願いしたい。	ロータリー内の交通の円滑化についてはタクシー専用プールの設置も含め、駅前広場の設計に取り入れていきます。
自由通路を自転車が通行する際は、危険防止のため降車して通行するように案内(看板や標示など)をお願いしたい。	今後の設計の際に、全体のサイン計画等も踏まえながら取り入れていきます。

## 委員からのご意見(まとめ)

### ア. 駅東西及び駅構内の動線について

- 各施設の動線(使い勝手)について十分検討すること。
- 東から西、西から東に移動したくなる仕掛けを考えてはどうか。

### イ. 交通安全の確保について

- 南北アクセス道路とその周辺道路へ安全を配慮すること。
- 駅前の違法駐車などの課題について継続的に検討すること。

### ウ. 防犯・防災対策について

- 防犯カメラの設置など、十分な防犯対策を検討すること。
- 雨水、地震に対する対策を検討すること。

### エ. その他

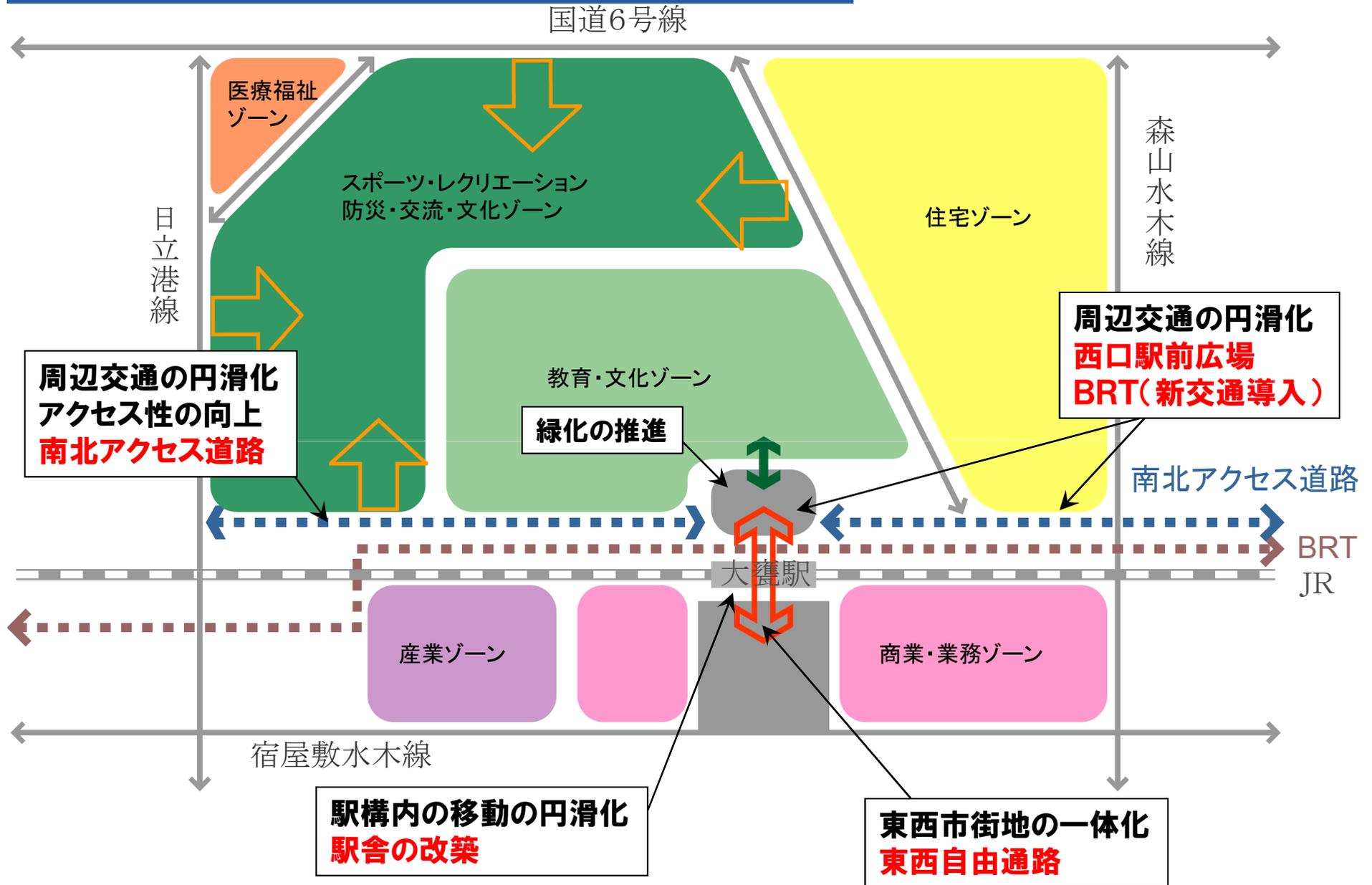
- 大甕駅の利用者としてはこの計画はありがたい。
- 駅に東西自由通路ができることで非常に便利になる。



委員からのご意見を踏まえ、具体的なことについては、設計の中に取り入れてまいります。

## ● 整備計画について

# 大甕駅周辺地区整備計画(将来像)



< 短期的・重点的に取組む事業 >  
駅舎及び自由通路(イメージ)

駅前広場(西側)

※今後の検討により位置・形状等  
が変わる可能性があります



西側(山側)

西口駅前広場へ

大学方面へ

階段

階段(自転車スロープ付)

階段

EV

下りホーム

日暮里方

駅舎  
(地下)

JR常磐線

いわき方

階段

上りホーム

EV

自由通路(地下)

EV

駐輪場

交番

駐車場

駐車場

コイン  
パーキング

東側市街地へ

東側市街地へ

階段

階段

スロープ・階段(自転車スロープ付)

東側(海側)

駅前広場(東側)

東口駅前広場へ



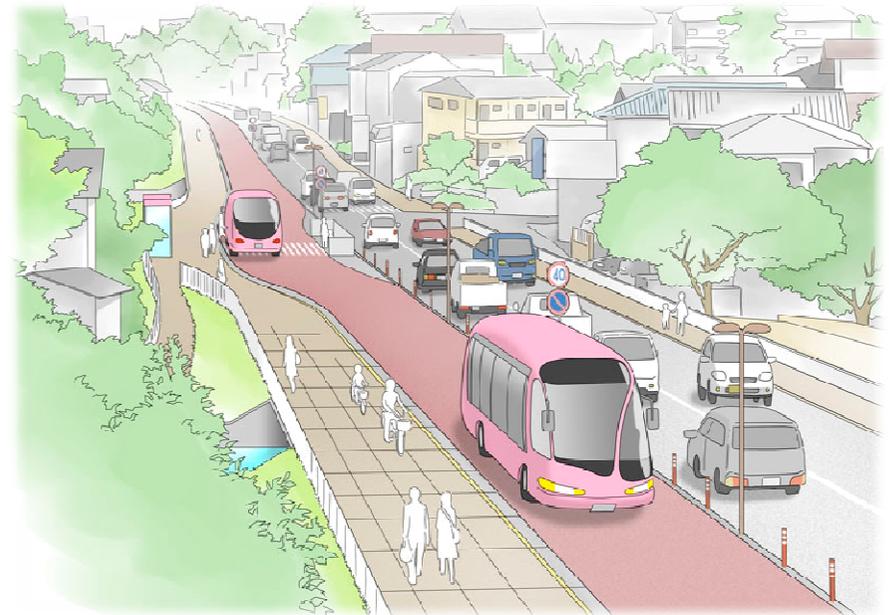
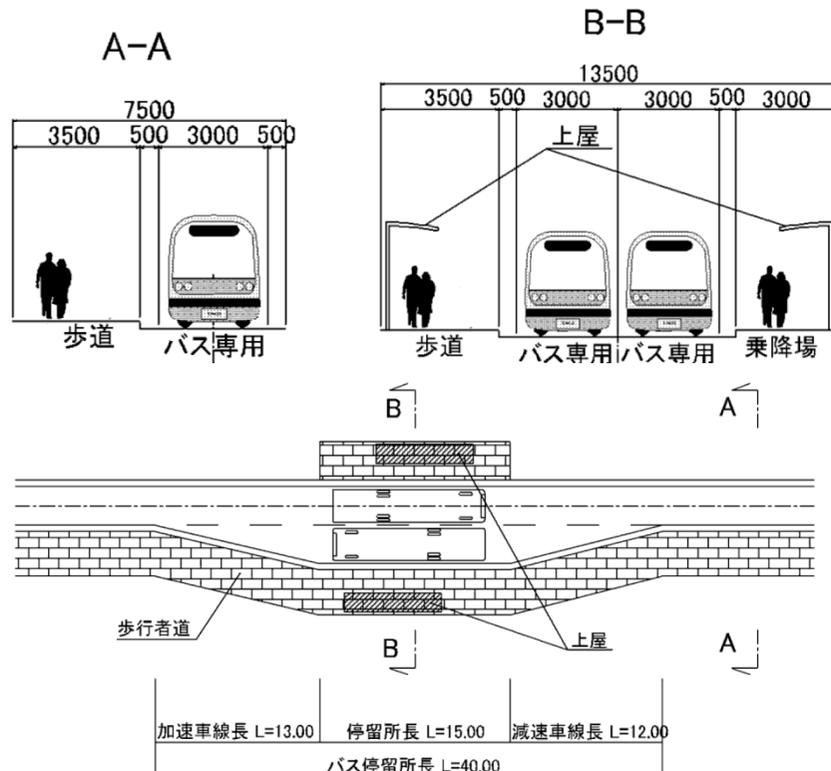
# < 短期的・重点的に取り組む事業 > BRT概略計画

※「新交通導入計画」(H23.1策定)より抜粋

## 施設計画

- BRT専用路は幅員4.0mとし、単線運行とする。
- 車両のすれ違い(待避)は、停留所等で行う。
- BRT専用路の片側に歩道を設ける。

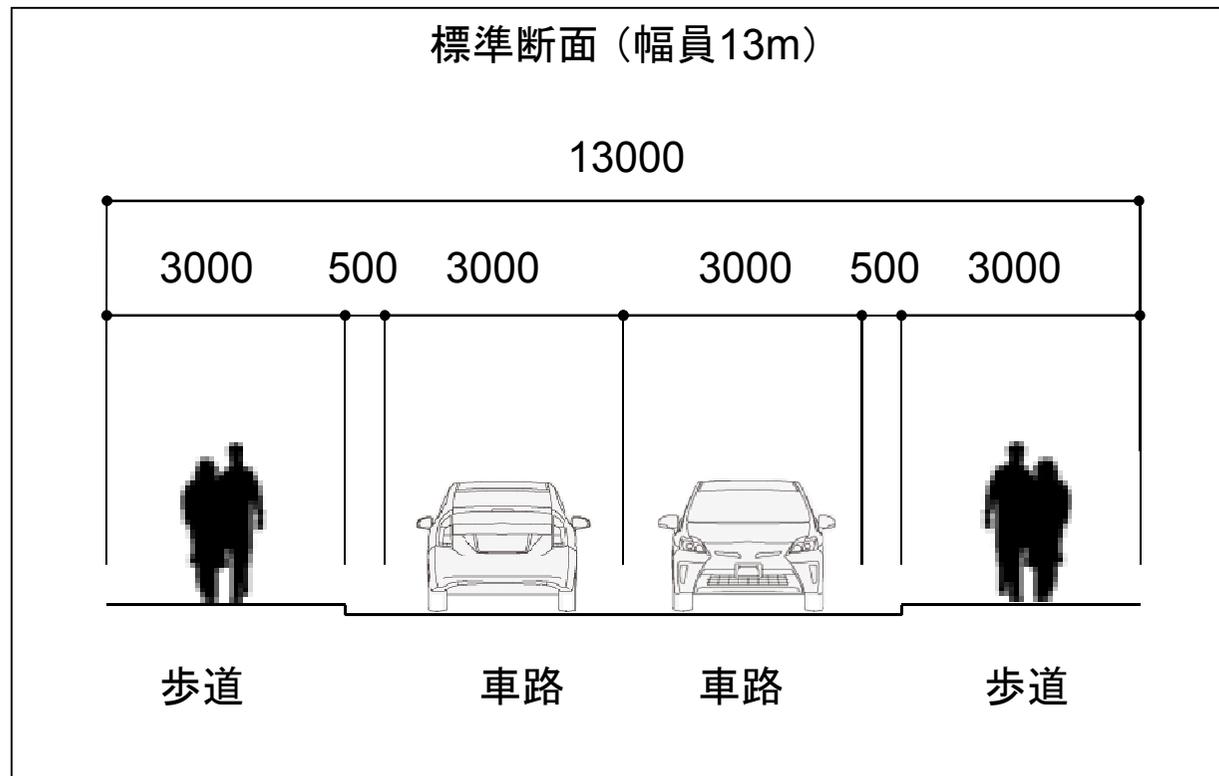
(参考) 停留所の断面・平面イメージ



< 短期的・重点的に取組む事業 >  
南北アクセス道路

施設計画

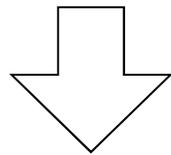
- 車線の幅員は3.0mとし、路肩は0.5m確保する。
- 歩道は、自転車歩行者道とし幅員3.0mを確保する。
- 付加的な幅員(停車帯等)は追加しないこととする。



< 短期的・重点的に取り組む事業 >  
西口駅前広場

施設計画

- 東側駅前広場を補完しつつ、交通結節点として必要な機能(バスバース、タクシーバース、自家用車バース等)を配置する。
- バリアフリー化を踏まえ歩行者動線、車動線に配慮する。
- BRT(新交通導入事業)との連携に配慮する。
- 自由通路(地下)との接続を考慮する。



## 3つの案を作成し、比較検討

### A案

駅前広場をコンパクト化し、BRTを独立させた案

### B案

アクセス道路を駅前広場の東側に配置し、道路線形を良好にした案

### C案

バスとその他の車両を分離し、機能配置と歩行者等の動線を重視した案

# A案

南北アクセス道路との接続状況



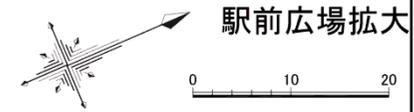
## 凡例

- ← BRT動線
- ← バス、タクシー、自家用車動線
- ← 歩行者、自転車、車いす動線

駅前広場出入口を分離しており、交通量によっては円滑な交通処理に課題あり(△)

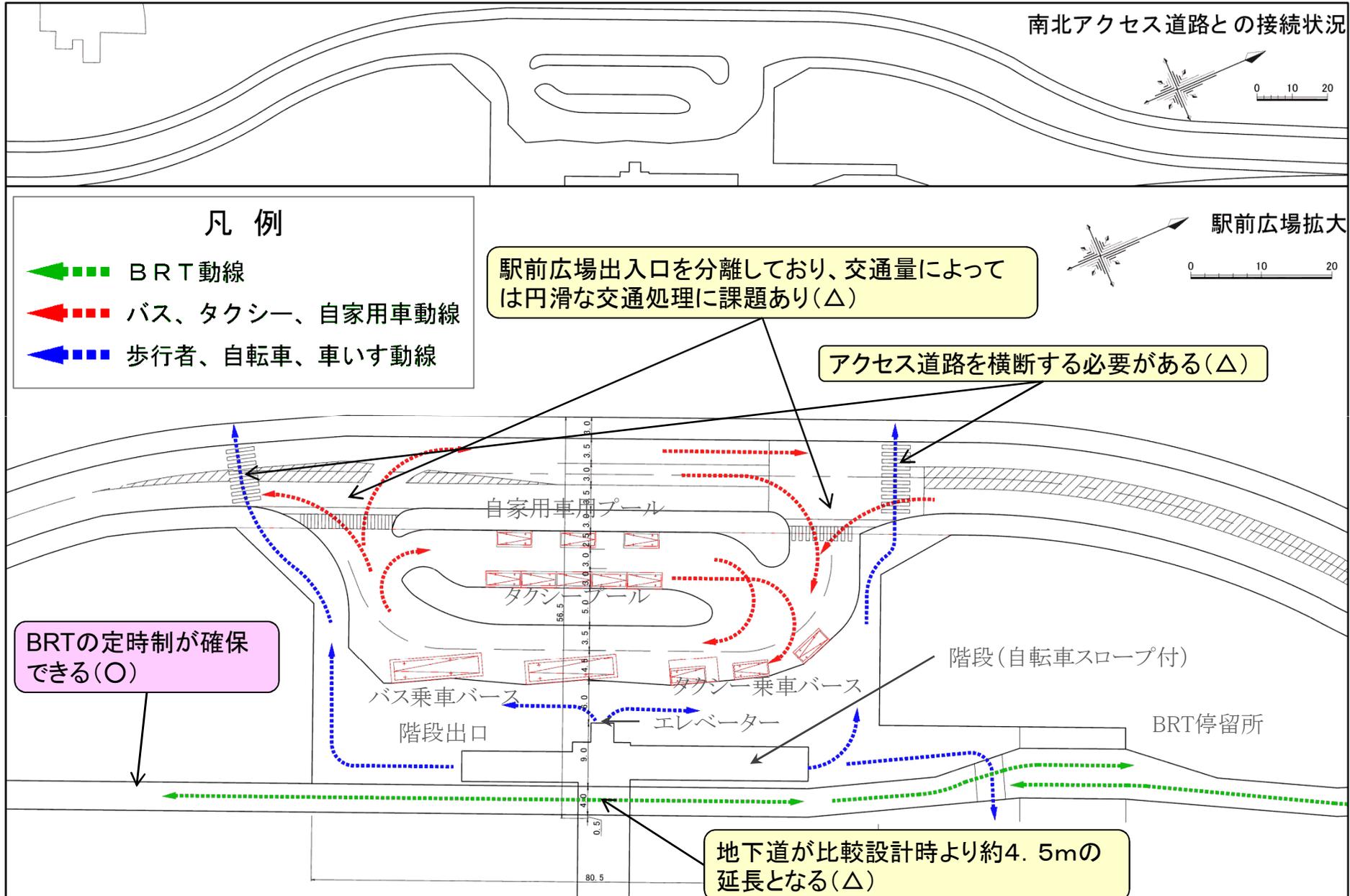
アクセス道路を横断する必要がある(△)

駅前広場拡大



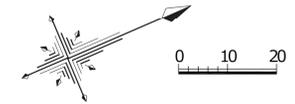
BRTの定時制が確保できる(O)

地下道が比較設計時より約4.5mの延長となる(△)



# B案

南北アクセス道路との接続状況



アクセス道路を横断する必要がない(O)

階段(自転車スロープ付)



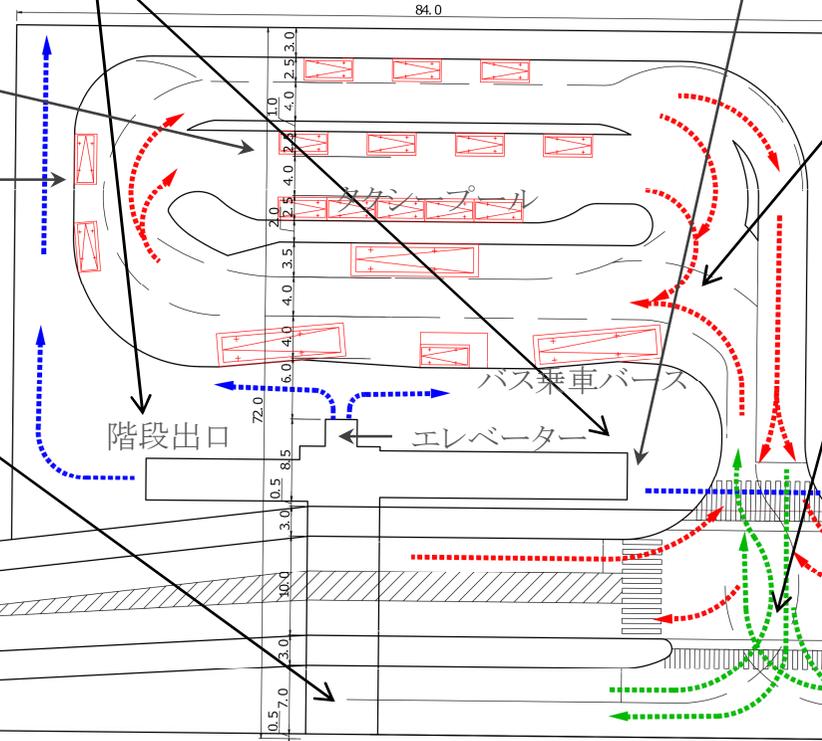
自家用車用プール

タクシー乗車バース

交差点及び駅前広場内でBRTと一般車両の干渉がある(×)

BRTがアクセス道路を横断して駅前広場に入ることになり交差点処理に大きな課題が残る(×)

地下道が比較設計時より約24mの延長となる(×)



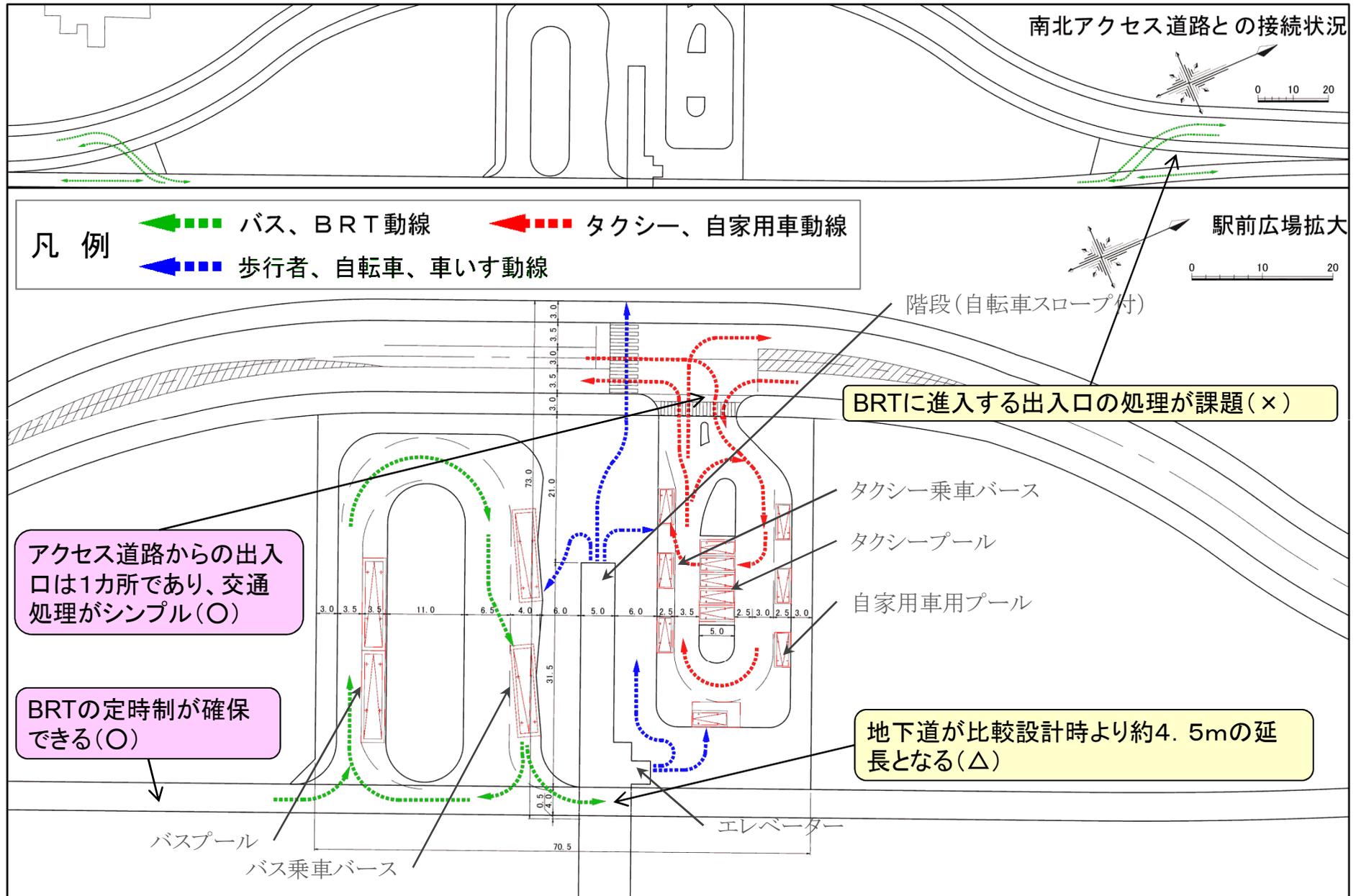
凡例

← BRT動線

← バス、タクシー、自家用車動線

← 歩行者、自転車、車いす動線

# C案



# 検討案の比較(1)

項目		A 案		B 案		C 案	
特徴		駅前広場をコンパクト化し、BRTを独立させた案		アクセス道路を駅前広場の東側に配置し、道路線形を良好にした案		バスとその他の車両を分離し、機能配置と歩行者等の導線を重視した案	
駅前広場機能	交通施設の設置	平成10年式算定の基準値を満たしている	○	平成10年式算定の基準値を満たしている	○	平成10年式算定の基準値を満たしている	○
	駅前広場内の交通処理	一般車・バス・タクシーとBRTを分離	△	全ての交通を広場内で処理	×	一般車・タクシーとバス・BRTを分離	○
	駅前広場への出入口(交差点処理)	広場への出入口を分離しており、交通量によっては、円滑な交通処理に課題が生じる。	△	BRTがアクセス道路を横断して駅前広場に入ることになり交差点処理に大きな課題が残る。	×	アクセス道路からの出入口は、1カ所であり、交通処理がシンプルである。	○
歩行者・車動線	各交通施設への動線	自由通路出入口から自家用車乗降場までの歩行動線が長い。	△	自由通路出入口から自家用車乗降場およびタクシー乗降バースまでの歩行動線が長い。	×	自由通路出入口付近に一般車・車いす・バス・タクシーBRTのバースを設けることができる。	○
	市街地への動線	アクセス道路を横断する必要がある。	△	アクセス道路を横断する必要がない。	○	アクセス道路を横断する必要がある。	△
	バス路線の動線	広場に直接進入	○	広場に直接進入	○	BRTに進入する必要があるため出入口の処理が課題となる。	×

## 検討案の比較(2)

項目		A 案		B 案		C 案	
BRTとの連携	定時性の確保	専用性のあるバスレーンと停留所があるため定時性が確保できる。	○	専用性のない駅前広場を経由するため定時性の確保に課題がある。	△	一部で路線バスと共用する区間があるが定時性は確保できる。	○
	駅前広場との関係	施設が隣接している。	△	アクセス道路を横断する必要がある。	×	駅前広場内に配置されている。	○
	一般車両との関係	一般車両の干渉はない。	○	交差部及び駅前広場内で一般車両と干渉がある。	×	一般車両の干渉はない。	○
自由通路との接続	自由通路の出入口	南北に階段2カ所・エレベータ1カ所 動線が分散され各交通施設へのアクセスに課題がある。	△	南北に階段2カ所・エレベータ1カ所 動線が分散され各交通施設へのアクセスに課題がある。	△	階段1カ所・エレベータ1カ所 出入口付近に各交通施設が配置されている。	○
	自由通路(地下道)の延長	地下道が比較設計時より約4.5mの延長となる。	△	地下道が比較設計時より約24mの延長となる。	×	地下道が比較設計時より約4.5mの延長となる。	△
総合評価		○		△		○	
得点(○2点、△1点、×0点)		15点		10点		18点	

# 大甕駅西口に導入する機能

駅利用者の利便性を高めるため、駅前広場周辺に自転車駐車場や滞留施設等を整備する。

## 自転車駐車場 (イメージ)



- 西側から自転車で駅にアクセスする利用者、南側にある日立商高等への自転車通学者を考慮し、駐輪場を整備する。
- 台数については、駅の東西での分担も考慮することとする。

## 滞留施設

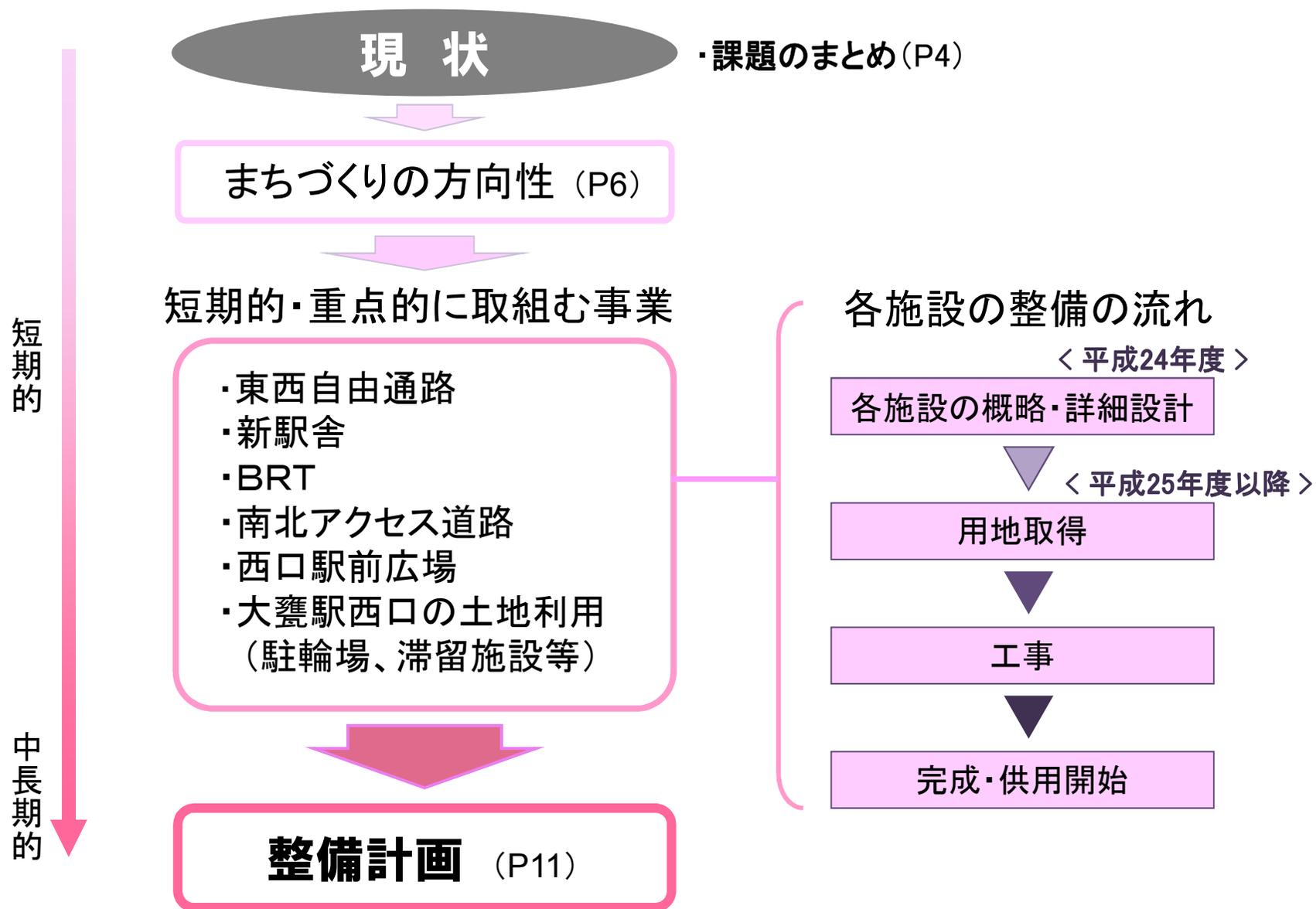
- 交通結節機能を強化するために、待ち合わせや、電車・バス待ちなどを快適にする施設を整備する。
- 最低限必要な機能として、室内で休憩できる設備(ベンチ等)が挙げられる。
- また、快適性・利便性向上のためには上記以外の機能を加えていくことが必要と考えられる。

(例) ・カフェ・ファーストフード  
・地域開放スペース  
・南部地区への観光案内機能 など

(イメージ)



# 将来像の実現に向けて





終わり