

平成23年度

大甕駅周辺地区整備計画

－ 概要版 －

平成24年3月

日 立 市

---

<目 次>

序章	はじめに	
1	目的	0- 1
2	計画の対象区域の設定	0- 2
3	計画策定の進め方	0- 3
1章	条件整理	
1	大甕駅周辺地区の現況	1- 1
2	上位計画における位置付け	1- 9
1	1 日立市基本構想	1- 9
2	2 日立市基本計画	1- 9
3	3 日立市都市計画マスタープラン	1-10
4	4 日立市交通バリアフリー基本構想（その2）	1-11
3	関連計画の整理	1-12
1	1 大甕駅周辺地区整備方針検討懇談会	1-12
2	2 大甕駅周辺地区整備基本構想	1-13
3	3 大甕駅周辺地区整備手法検討調査	1-14
4	4 日立電鉄線跡地活用整備基本構想	1-15
5	5 大甕駅自由通路設置等整備検討業務委託	1-16
4	大甕駅周辺地区の課題	1-19
1	1 関連計画で挙げられた主な課題	1-19
2	2 課題のまとめ	1-20
2章	大甕駅周辺地区整備計画	
1	1 まちづくりの方向性と整備計画	2- 1
1	1 まちづくりの方向性	2- 1
2	2 整備計画と土地利用計画	2- 2
2	2 施設計画	2- 6
1	1 東西自由通路の整備	2- 6
2	2 新交通（BRT）の整備	2- 7
3	3 南北アクセス道路の整備	2- 8
4	4 西口駅前広場の整備	2-11
5	5 滞留施設等の整備	2-22
3章	整備計画の実現に向けて	
1	1 事業スケジュール	3- 1
1	1 前提条件	3- 1
2	2 施工工程の把握と事業スケジュール	3- 2
2	2 今後の検討課題	3- 4
4	4 参考資料	
1	1 委員名簿	4- 1
2	2 委員会設置要項	4- 2

---

---

## 序章 はじめに

---

---

## 序.1 目的

大甕駅周辺地区は、J R常磐線を境として西側に茨城キリスト教学園が立地し、東側には多様な先端産業の企業等が集積するほか、自然環境も豊かで将来のまちづくりの拠点としてのポテンシャルを有している地域である。

しかしながら、東西市街地が分断されていることや道路ネットワークの脆弱性及び東口駅前広場への交通の輻輳など、加えて日立電鉄線廃線に伴う交通結節点<sup>※</sup>として機能の変化などが課題となっている。

大甕駅周辺地区については、平成14年度から各界各層の方々を中心として、まちのあり方や大甕駅周辺地区の整備構想などの検討がなされてきたところであるが、平成17年には、日立電鉄線が廃線になるなど大甕駅を取り巻く周辺的环境に大きな変化が生じている。

日立電鉄線跡地については、平成20年度に策定した「日立電鉄線跡地活用整備基本構想」を受けて「日立電鉄線跡地活用事業計画」や「新交通導入計画」を策定し、具体的な跡地活用の検討が進められているところである。

本業務は、これまでの各種調査や検討されてきた結果を踏まえるとともに、日立電鉄線跡地を活用した新交通<sup>※</sup>（BRT）導入事業との連携を図りながら、大甕駅周辺のまちづくりについて検討し、具体的な整備計画を作成することを目的に実施するものである。

### ※交通結節点

異なる交通手段を円滑に転換させるための場所で、バスと電車の乗り換えを行う駅前広場などをいう。

### ※新交通（BRT）

市内の新たな交通軸としてバス交通を高度化したバス高速輸送システムのこと。BRTとはBus Rapid Transit（バスラピッドトランジット）の略である。

## 序.2 計画の対象区域の設定

大甕駅周辺地区整備計画の対象区域は、国道6号、<sup>※</sup>都市計画道路森山・水木線、都市計画道路日立港線、都市計画道路宿屋敷・水木線に囲まれた約92haとする。

図1 対象区域図



図2 航空写真



※都市計画道路

都市計画法に基づき、あらかじめ位置・経路・幅員などが決められた都市の基盤となる道路のこと。

### 序.3 計画策定の進め方

大甕駅周辺地区の整備計画を作成するにあたっては、日立電鉄線跡地を活用した新交通（BRT）導入事業との連携を図りながら、大甕駅周辺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及び事業化プログラムなどの策定を目的とする「大甕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た。

委員会の委員は総勢22名で構成（学識経験者1名、商業関係者3名、利用者地域の代表8名、交通事業者2名、行政関係8名）し、委員会を3回開催して整備計画を取りまとめた。

図3 委員会の進め方

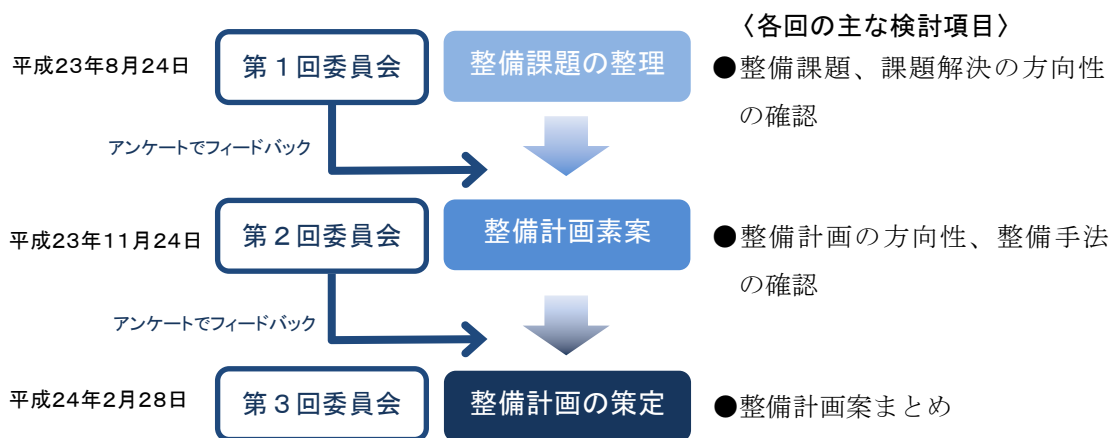


図4 写真 委員会の様子



---

# 1 章 条件整理

---

## 1.1 大甕駅周辺地区の現況

### 1.1.1 地形

本地区は、西側に国道6号線、北側に都市計画道路森山水木線、東側に都市計画道路宿屋敷水木線（吹上通り）、南側に都市計画道路日立港線に囲まれた地区である。

国道6号線は、大みか6丁目交差点付近が地区内で標高62mと最も高く、森山町交差点付近で標高45mであり北傾斜で約17mの高低差がある。

森山・水木線は、森山交差点標高45m～大みか2丁目西交差点で標高31mであり東傾斜で約15mの高低差があり、常磐線（標高26m）を高架で跨いでいる。

宿屋敷水木線沿いは、大みか西2丁目交差点標高31m～大みか駅前交差点標高23m、大甕駅前交差点23m～日立港線との交差点付近で標高31mあり、それぞれ約6mの高低差となっており大甕駅東口付近が窪地となっている。

日立港線は、国道6号線との交差点大みか6丁目標高62m～宿屋敷水木線との交差点付近が標高31mであり東傾斜で約31mの高低差がある。

また、本地区の大甕駅西側標高約26mと東口駅前広場標高23mに約3mの高低差があり、更に、駅西側付近と茨城キリスト教学園北側テニスコート付近で標高32mあり、高低差が6mある。

図 1-1 本地区付近の標高





### 1.1.2 土地利用

本地区は、JR常磐線大甕駅を有し、本地区の東側及び南側は日立港後背地土地区画整理事業（211ha：市施行）により宅地が整備されており、駅前及び大みか停車場線沿いには商業系、都市計画道路宿屋敷・水木線（吹上通り）沿いには業務系として土地利用がなされている。

地区の現況は、都市計画道路日立港線沿いの北側は日立製作所所有の大甕ゴルフクラブ、体育館、グラウンド及び茨城キリスト教学園等の大規模な土地利用がなされている。

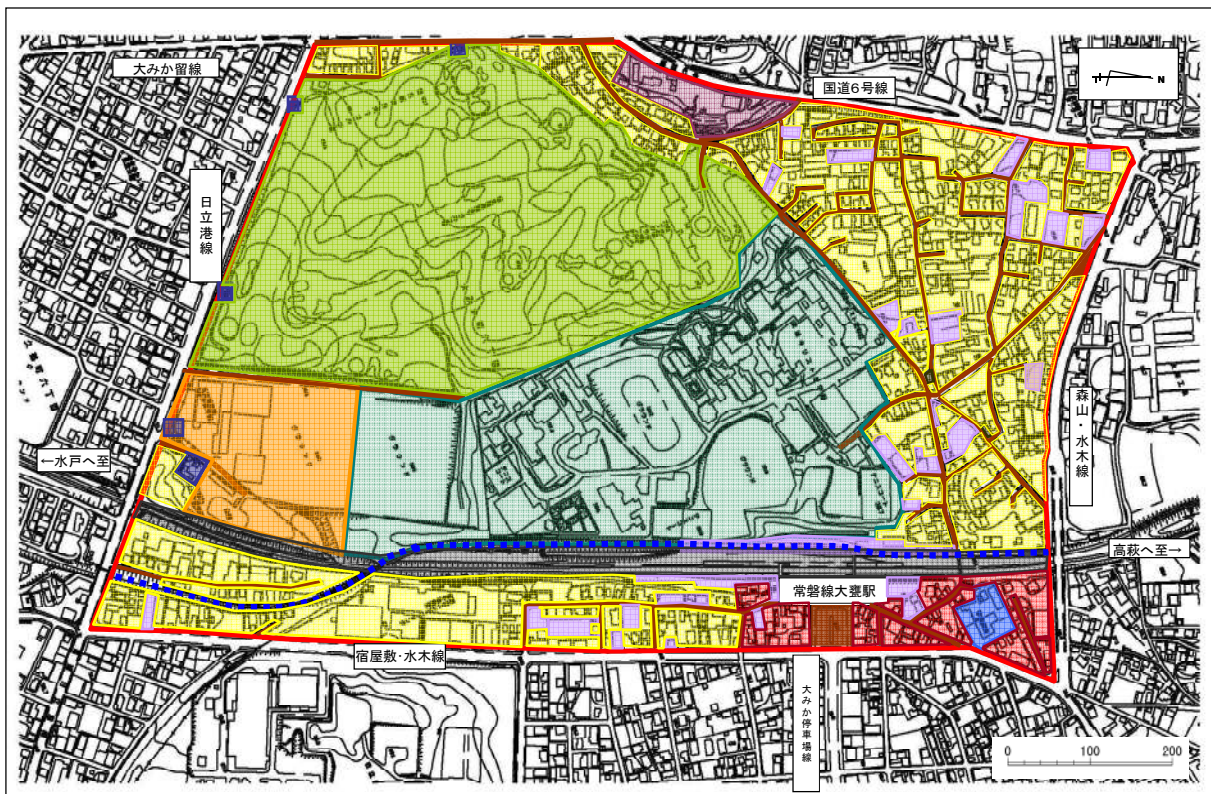
一般宅地は地区の北側に集中しており、国道6号線側の住宅地には狭隘道路が多く、車のすれ違い等が困難である。

また、一般の住宅地には、大甕駅や茨城キリスト教大学に近いことから、アパート及び駐車場経営の土地利用が多い。

本地区の常磐線西側の北側住宅地では、駅に直接アプローチすることができないため、車は都市計画道路森山・水木線や国道6号線を通して出入りし、人は大甕駅北側にある跨線橋を利用している。

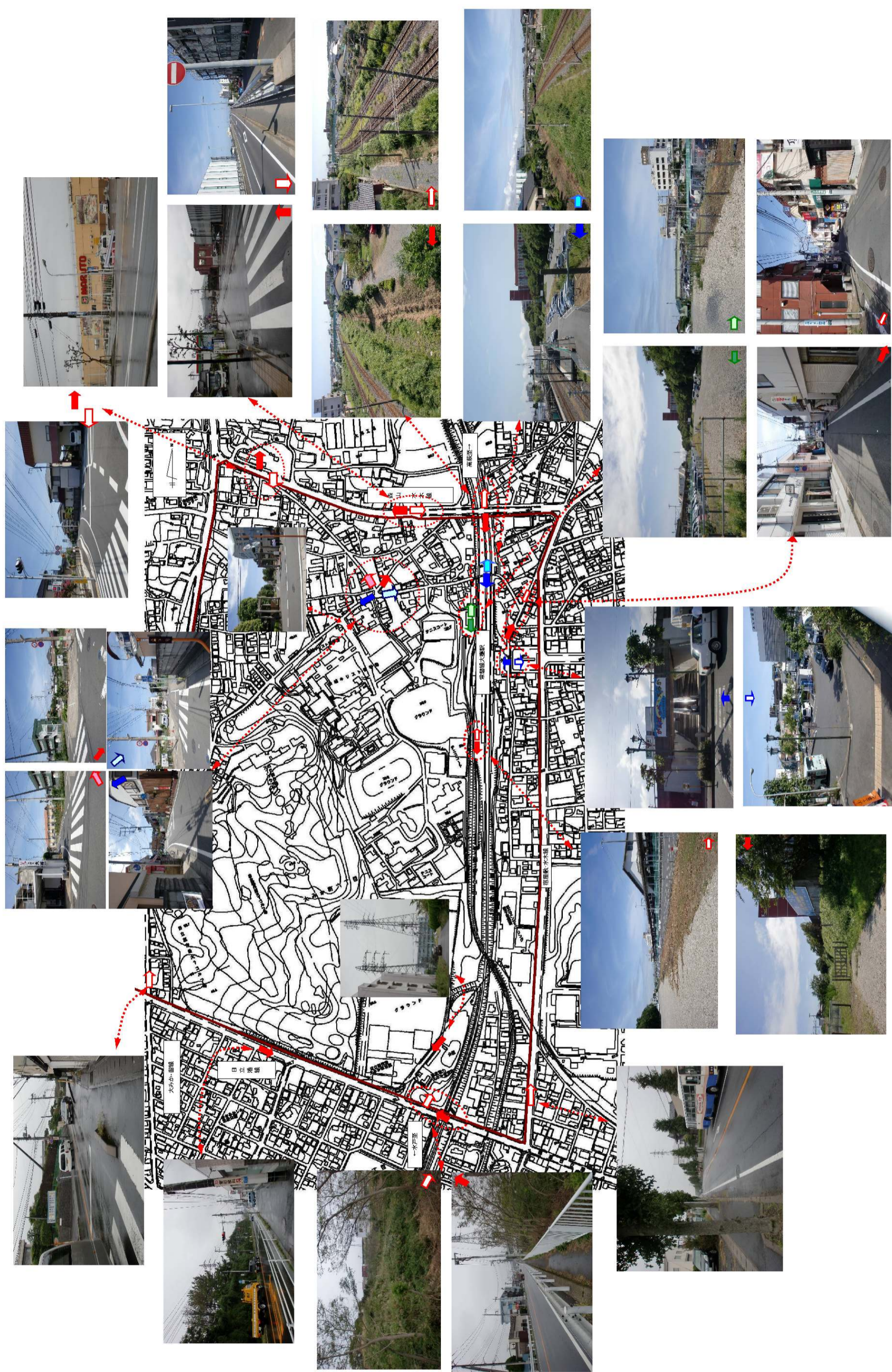
地区内の日立電鉄跡地は、新交通（BRT）の導入が計画されているが、現状は大甕駅西側で茨城キリスト教学園の駐車場として利用されており、南側及び北側は未利用地の状況である。

図 1-2 本地区の現況及び土地利用



凡 例			
	本地区		病院
	茨城キリスト教学園		駐車場
	体育館・グラウンド等		商業地
	大甕ゴルフ場		一般宅地
	鉄道用地		軌道跡地
	変電所・鉄塔		道 路
	大甕神社		

図 1-3 地区の現況写真



### 1.1.3 交通機関

#### 1.1.3.1 鉄道

JR常磐線大甕駅の1日の運行本数は、次のとおりである。

表 1-1 大甕駅の運行本数

	平日	土曜・休日	備 考
上り（東京方面）	60	60	
下り（いわき方面）	58	60	

※大甕駅時刻表（H24.1月時点）

時間帯によって運行本数が変わるが、通勤・通学時又は帰宅時には1時間に4～5本の上下線が停車している。

また、特急が1日当たり上りで、平日18本、土曜・休日16本、下りで平日、土曜・休日ともに16本が停車している状況である。

大甕駅の利用度は、日立市内で日立駅に次ぐ乗車人数であり、1日当たりの乗車人数は次のとおりである。

表 1-2 JR常磐線日立市内の1日平均乗車人数

年 度	総数	大甕駅	常陸多賀駅	日立駅	小木津駅	十王駅
平成18年度	33,884	9,130	6,708	11,894	2,855	3,297
平成19年度	34,219	9,292	6,675	12,112	2,855	3,285
平成20年度	34,593	9,421	6,790	12,240	2,864	3,278
平成21年度	34,009	9,296	6,661	12,030	2,837	3,185
平成22年度	33,110	9,060	6,564	11,626	2,798	3,062

※JR 東日本各駅の乗車人員より

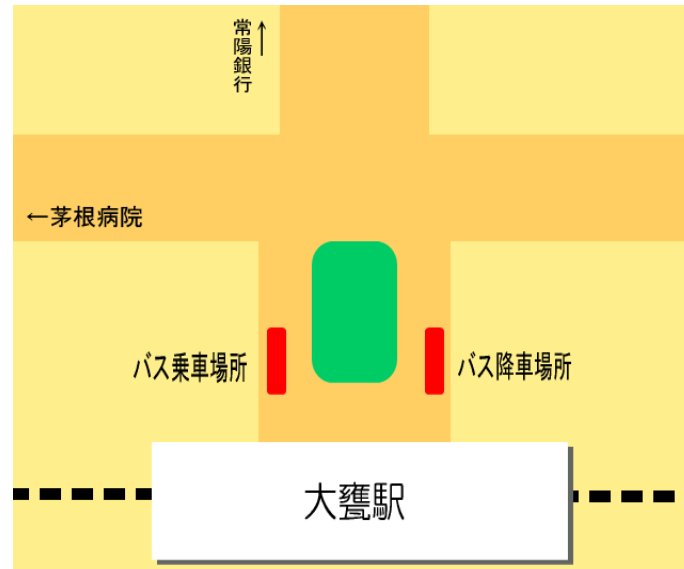
平成18年からの日立市内の各駅の乗車人数は、平成20年度をピークに減少傾向で大甕駅では、平成20年度の9,421人に比べ平成22年度では9,060人となり約360人の減少であった。

### 1.1.3.2 バス

#### (1) バス停留所の状況

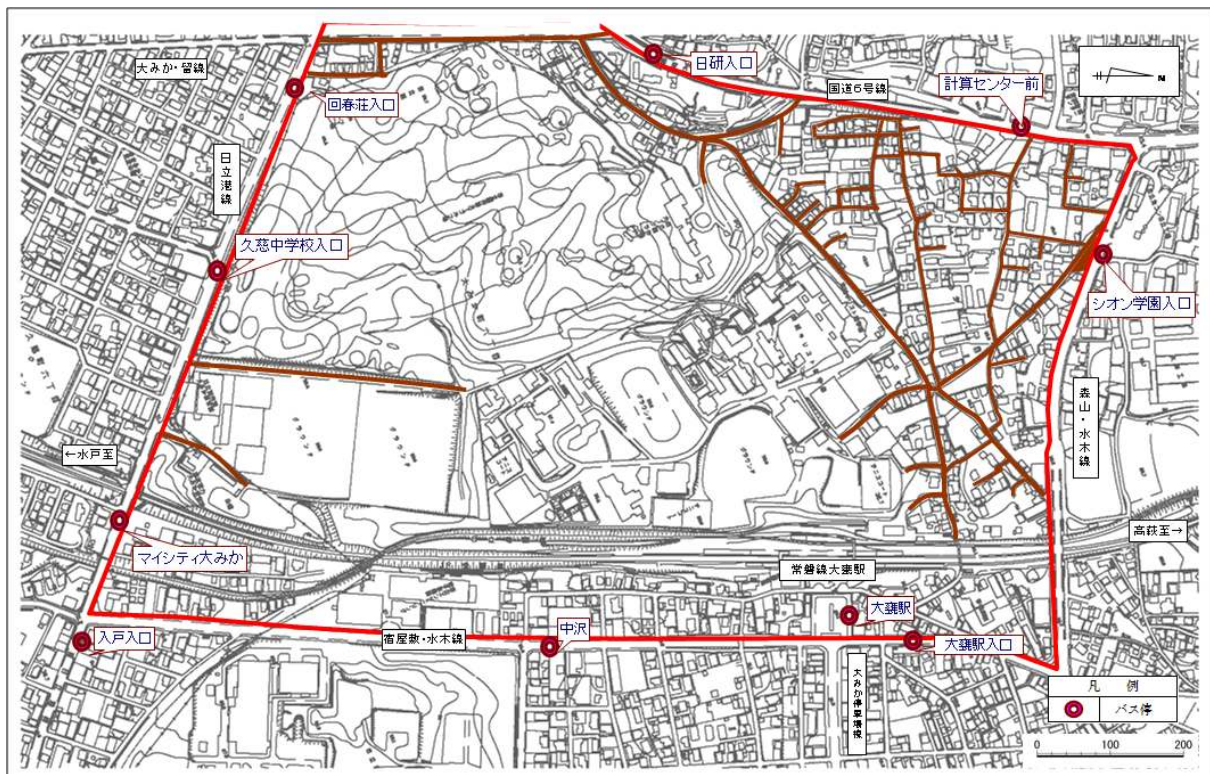
平成 17 年 3 月末の日立電鉄線の廃線に伴い、同年 4 月 1 日より代替バスにより運行系統が増え、現在、大甕駅東口駅前広場から 12 系統のバスが運行されている。

図 1-4 大甕駅のバス乗場



本地区周辺にはバス停が下記の図のとおり 10 箇所ある。

図 1-5 本地区周辺のバス停箇所



## (2) バスの運行状況

大甕駅西口駅前広場整備等を踏まえ、現在の 12 系統を国道 6 号線を境に、国道 6 号線を渡る系統は西側、渡らない系統は東側及び循環している系統は循環として分類し、各系統の 1 日の運行本数等を整理すると次のとおりである。

表 1-3 大甕駅からのバス運行本数

平成 24 年 1 月時点

分類	(経由)・行先	1日当たりの運行本数			備 考
		平日	土曜日	休日	
西側	(南高野団地・大橋) 太田馬場	20	11	11	
	(南工業団地・茂宮) 太田馬場	6	—	—	
	(石名坂宿・東真弓) 太田馬場	7	6	6	
	(森山・台原団地) 金沢団地	14	—	—	
	(森山・塙山) 多賀駅方面	5	—	—	
	(南高野・丹奈団地) 真弓ヶ丘	27	22	13	
	計 6 系統	79	39	30	
東側	(県営金沢 A P) 多賀駅方面	7	—	—	
	(水木・大沼社宅) 多賀駅	17	5	5	
	(水木・多賀駅) 日立駅	14	11	11	
	(南部支所) 日立南営業所	14	—	—	
	久慈コミセン	9	—	—	
		計 5 系統	61	16	16
循環	大みか小循環	6	—	—	
	計 1 系統	6	0	0	
合 計	12 系統	146	55	46	

### 1.1.4 道路

本地区は大学、ゴルフ場等の大規模所有地が多く、公道は北側の住宅地にある。

市道路線網図をみると、大甕駅西側には、大規模な土地利用がなされているため公道が不足しており、駅へのアクセスに不便であることがうかがえる。

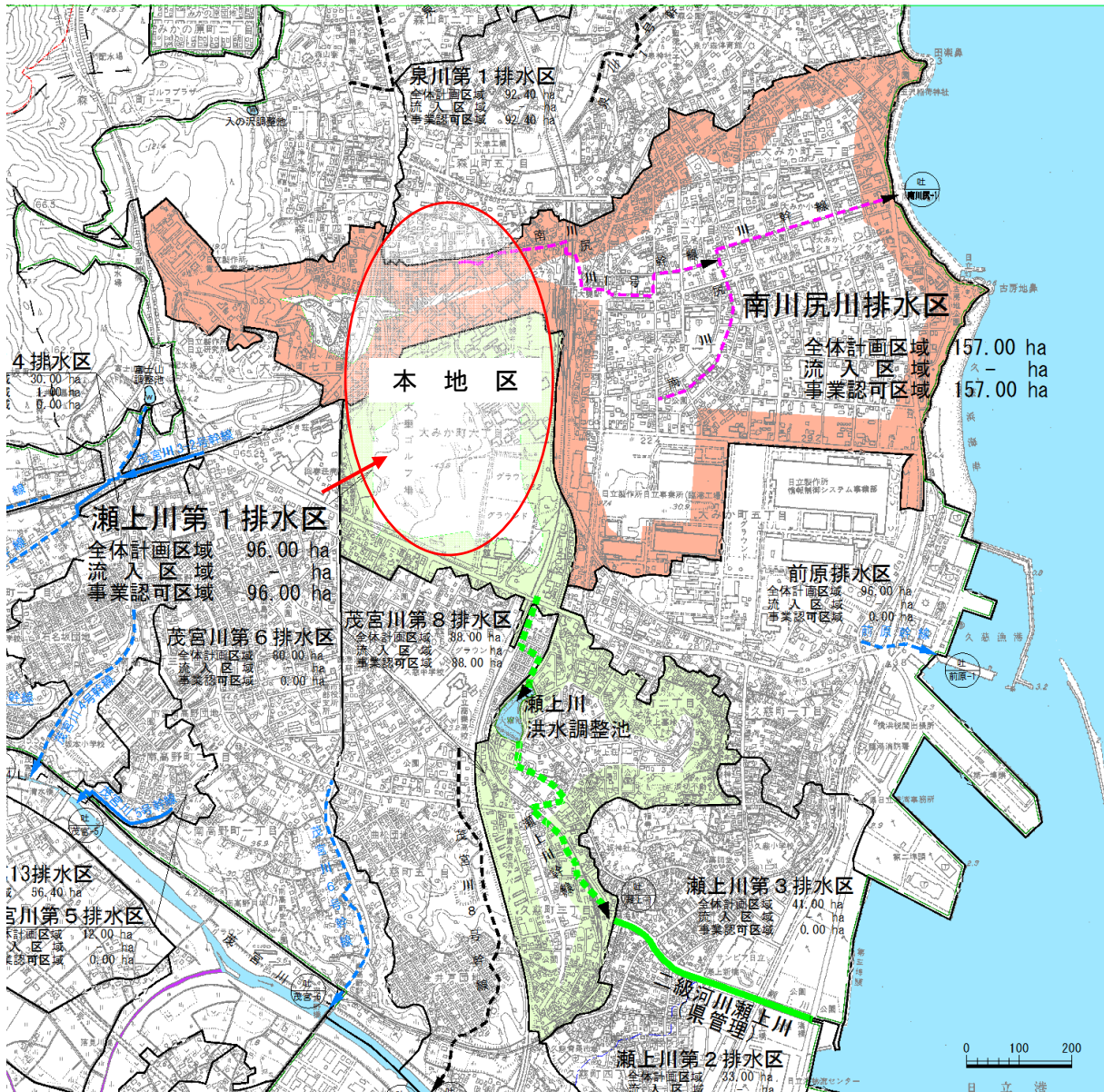
図 1-6 市道路線網図



### 1.1.5 雨水排水施設

本地区は公共下水道区域にあり、南川尻川排水区（海に放流）、瀬上川第1排水区（二級河川瀬上川に放流）に位置している。

図 1-7 公共下水道区域



---

## 1.2 上位計画における位置付け

### 1.2.1 日立市基本構想（平成9年2月）

#### (1) 日立市の都市像

##### 1) まちづくりの理念

- 創造（人、文化、産業を創るまち）
- 交流（人々が広く集うまち）
- 人間環境（人が生き生きと暮らすまち）

##### 2) 都市像

「創造とふれあいの都市（まち）・日立」

#### (2) 計画期間

基本構想は計画期間を平成9年度～平成23年度としている。

期間は3期に分けられ、基本計画が策定される。

#### (3) 南部地区の目標像

基本構想より南部地区の目標像を抜粋する。

**目標像：新たな発展をリードする複合拠点の地区**

南部地区は、全国と世界に開かれた重要港湾日立港と交通の要衝地である常磐自動車道日立南太田インターチェンジ、さらには、茨城キリスト学園や日立製作所日立研究所を始めとする教育・研究機能の立地条件を活かすとともに、日立南インターチェンジ周辺、日立港周辺、大みか駅周辺等において、産業の拠点づくりやまちなぎわづくりを進め、水戸・ひたちなか地区との広域圏における機能分担を図りながら、新たな発展をリードする複合拠点を形成します。

※重要港湾

国の利害に重大な関係を有する港湾で、港湾法に基づき指定された港湾のこと。

### 1.2.2 日立市基本計画（平成18年3月）

基本計画は、日立市基本構想を実現するために必要となる具体的行政施策をまとめたもので、日立市における市政運営の指針となるものである。

計画期間は、平成18年度から平成22年度となっている。

大甕駅周辺地区に関する記述は次のとおり。

#### (1) 市街地整備

「JR駅周辺などにおいては、交通の利便性をいかした高度な土地利用に努めます。」とされており、主な事業概要として、「大甕駅周辺地区土地利用の調査・検討」が位置付けられている。

#### (2) 交通体系

「地域の状況や需要に応じた効率的な公共交通の確保策についての検討を行います。」とされており、主な事業概要として、「地域（市民）、事業者との連携により新たな交通システムの検討」が位置付けられている。



---

### 1.2.3 日立市都市計画マスタープラン（平成 12 年 12 月）

都市計画マスタープランは、日立市基本構想・基本計画との整合を図り、都市計画の基本的な方針を示したものである。

計画期間となる目標年次は、平成 32 年度となっている。

#### (1) 将来都市構造

将来の都市構造の形成として駅周辺に関しては、次のように記載されている。

- JR 駅周辺の都市機能の強化やスポーツレクリエーション拠点を育成します。
- 鉄道駅周辺などの総合都市生活拠点や地域生活拠点を育成します。

#### (2) 都市づくりの部門別方針

都市づくりの 8 つの部門別方針の中で大甕駅周辺地区に関しては、次のように位置づけられている。

##### 1 土地利用の規制及び誘導の方針

大甕駅周辺地区は新たな都市の発展をリードする地区として土地利用を誘導していきます。

##### 2 交通体系整備の方針

- 交通手段の複合化
  - ・公共交通の活用を中心とした複数の交通を組み合わせた交通システムの構築
- 交通結節点の機能強化
  - ・駅前広場やインターチェンジ周辺での交通手段の乗換え環境の整備
- 情報技術の活用
  - ・公共交通の利便性向上や歩行支援などのための情報技術の活用

##### 3 公園・緑地の整備及び緑の保全の方針

##### 4 河川・下水道の整備の方針

##### 5 人にやさしい都市づくりの方針

歩行環境をはじめ、公共施設や民間施設のバリアフリー化とその連続性の確保に取り組み、さらに発展させて、誰もが安全で使いやすいユニバーサルデザインの都市づくりを進めていきます。

##### 6 魅力と潤いのある都市づくりの方針

JR 各駅及びその周辺や中心市街地などの「都市の顔」となるところの魅力を高めていきます。

##### 7 災害に強い都市づくりの方針

##### 8 環境にやさしい都市づくりの方針

---

#### 1.2.4 日立市交通バリアフリー基本構想（その2）（平成20年3月）

バリアフリー基本構想は、「高齢者、障害者の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー新法）に基づき、高齢者や障害者を含めたあらゆる市民が、自立した社会生活を送れることを目的に策定され、大甕駅は、重点整備地区として位置付けられている。

大甕駅周辺地区では、以下に示す事項を推進し、駅を中心とした面的なバリアフリー化を図ることとする。

1. 駅と駅前広場のバリアフリー化
2. 駅と主要な施設を結ぶ道路のバリアフリー化
3. 駅を中心とした主要な歩行者動線となる道路のバリアフリー化
4. 道路と主要な施設の連続的なバリアフリー化

日立市交通バリアフリー基本構想（その2）を受け、平成21年3月には、「日立市交通バリアフリー特定事業計画（その2）」が策定され、大甕駅周辺地区の事業内容の中で、駅前広場等に関する事業として次のとおり定められている。

大甕駅周辺に関する事業

1. 東西自由通路の整備の検討
2. 大甕駅と東口駅前広場を結ぶバリアフリー経路の確保の検討
3. 西口広場及びアクセス道路の検討

等を23年度までに実施するとなっており、事業実施に際し配慮すべき重要事項として、「大甕駅周辺整備事業の推進による総合的な整備を検討する。」とされている。

## 1.3 関連計画の整理

### 1.3.1 大みか駅周辺地区整備方針検討懇談会（平成14年6月）

#### (1) 目的

都市づくりの資源として地域資源を再発見、再認識し、長期的な視野に立った大みか駅周辺地区の将来像について検討した。

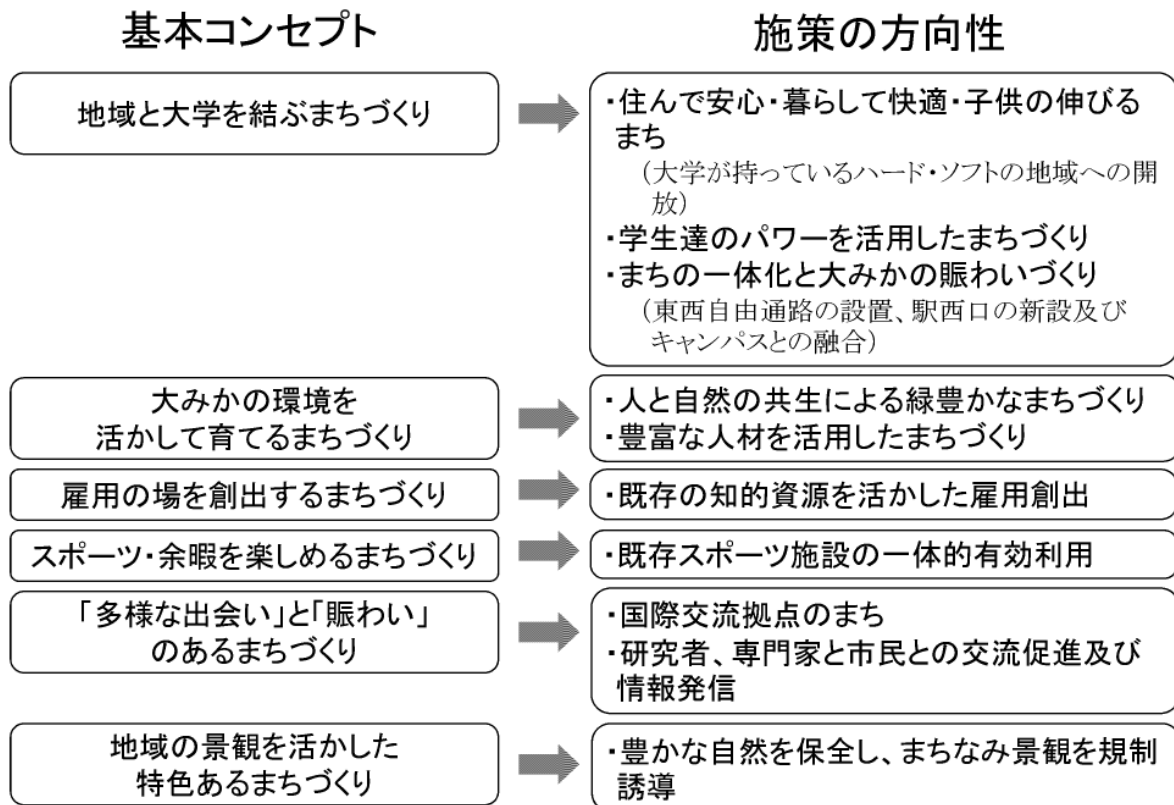
#### (2) 懇談会の構成

学識経験者等3名、民間2名、県2名、市4名の計11名で構成。

#### (3) 地区形成の目標

～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～

図 1-8 施策の方向性

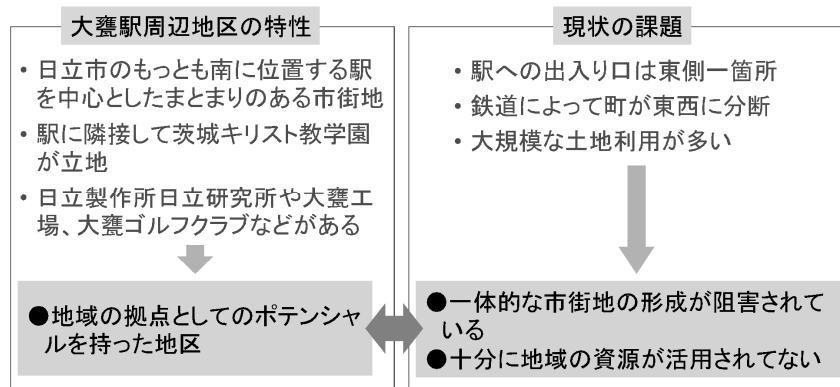


### 1.3.2 大甕駅周辺地区整備基本構想（平成 15 年 3 月）

#### (1) 目的

下記のような現状課題を抱えつつも発展の可能性を豊かに持つ大甕駅周辺地区の特性を踏まえて、地区の住民、企業、大学などの参加を得て具体的に地区の将来像を検討し、まちづくりの基礎となる整備構想を策定した。

図 1-9 地区の特性及び課題



#### (2) 将来像

～人と自然輝く大学まち・大みか（仮称）～

- ・・・ 真の豊かさをもたらす生活文化の創造を目指して・・・
  - 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) まちづくりの方針

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

#### (4) 大甕駅西側の整備構想

< 構想策定の視点 >

1. 大甕駅の東西のまちの一体性を高めることにより、茨城キリスト教学園をはじめとするそれぞれの特色を活かしつつ、生活の利便性やまちの賑わいなどの向上を図る。
2. 西側地区と大甕駅や東側の種々の都市施設との円滑な連絡を実現する。
3. 基盤が未整備な西側市街地の安全性や利便性、快適性の改善に資するような都市基盤施設の導入を図る。
4. 公共交通（鉄道、バス、タクシー）の利用を促進していくために、バリアフリー化、アクセスや駅前広場の充実など交通結節点としての質を高める。

### 1.3.3 大甕駅周辺地区整備手法検討調査（平成 16 年 3 月）

#### (1) 目的

大甕駅周辺地区整備基本構想を受けて、都市基盤施設の整備手法が検討された。

（※日立電鉄線の存続と廃止の両案で検討）

#### (2) 整備案の検討

代表的なケースとして次の 4 つの案を作成。

表 1-4

	案 1	案 2	案 3	案 4
日立電鉄線の存続	存続	存続	廃止	廃止
案の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅前広場を台地上に配置。</li> <li>アクセス道路は森山水木線からなるべく短距離で広場に到達。</li> <li>日立港線へは 8m 程度の補助的なアクセスを整備。</li> <li>また跨線橋道路を主要区画道路とする面整備を行う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅前広場を台地上に配置。</li> <li>アクセス道路を学園境界線に沿わせて配置する。</li> <li>その他は案 1 と同様。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅前広場を電鉄線跡地に配置。</li> <li>アクセス道路は学園との境界付近に配置する。また日立港線へは電鉄線跡地を活用したアクセス道路を整備。</li> <li>区画道路網では泉川街道を重視して配置。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅前広場の位置をなるべく北側に配置したほうが一般的な利用には便利であることから他の案より北側に配置。</li> <li>アクセス道路はなるべく鉄道に沿った位置に配置。</li> <li>その他は同様。</li> </ul>
西口駅前広場	(略)	(略)	<ul style="list-style-type: none"> <li>電鉄線跡地に配置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>他案より北側に配置</li> </ul>
西口へのアクセス道路			<ul style="list-style-type: none"> <li>学園との境界付近に配置</li> <li>日立港線へは電鉄線跡地を活用したアクセス道路を整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>なるべく鉄道に沿った位置に配置</li> </ul>

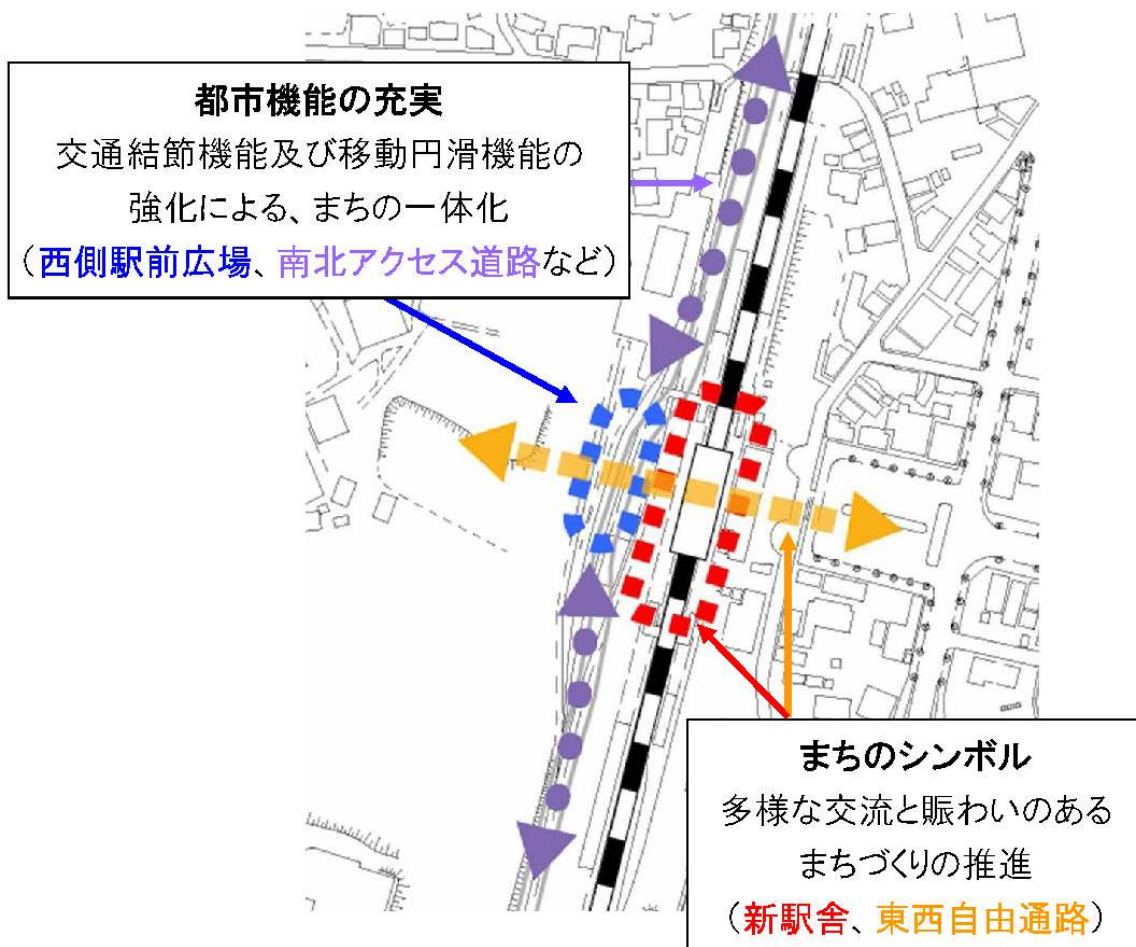
### 1.3.4 日立電鉄線跡地活用整備基本構想（平成 21 年 3 月）

#### (1) 目的

日立電鉄線跡地の沿線地域における都市構造や交通状況等を踏まえ、日立市の長期的なまちづくりの推進や沿線地域の諸課題解決を図るため、跡地全体の整備方針を定める「基本構想」を策定した。

#### (2) 旧大甕駅・JR 大甕駅エリアの面的活用イメージ

図 1-10





## 2) ピーク時乗降客数

大甕駅利用者のピークの時間帯は、大甕駅交通量実態調査から 7:30 から 8:30 となっており、ピーク時の乗降客数は 4,249 人と推計される。東西の利用推計では、東口が 1,263 人、西口が 2,986 人と算出される。

表 1-5

	西 口	東 口	備 考
初乗り	1,033人		交通量調査結果 (7:30~8:30) 、 [=806+227]
・居住者	537人	496人	人口比率 (52:48) で区分
最終降車	3,216人		交通量調査結果 (7:30~8:30) 、 [=1,195+2,021]
・茨城キリスト教学	1,295人		太田こ道橋利用者 (7:30~8:30) 、 [=615+680]
・日立商高	472人		
・日立製作所関連	234人	721人	
・BRT利用者	405人		1,778人/日×ピーク率:22.8%
・その他	43人	46人	差分 (89) を人口比率 (48:52) 区分
[小計]	2,449人	767人	
[合計]	2,986人	1,263人	4,249人/ピーク時

### (4) 自由通路の位置

以下の観点から検討

1. まちの顔づくりとして、現東側の都市軸（大甕停車場線）に極力合わせる
2. 自由通路の形態及び延長
3. 駅構内のレイアウトの変更は最小限にする  
⇒自由通路の位置は現在の駅舎付近にて計画検討する

### (5) 駅舎の位置

以下の観点から検討

1. 工事に際し、極力支障物を回避し、工事費・工程等について配慮する。
2. 駅構内の旅客動線について配慮する
3. 駅構内のレイアウトの変更は最小限にする  
⇒駅舎の位置は自由通路南側にて計画検討する



(6) 基本計画案の前提条件

a) 自由通路

1. 有効幅員 5.5 m
2. 東西両側にエレベータを設置
3. 東西両側に斜路付き階段を設置（自転車利用を考慮）
4. 東側には3方向、西側には2方向の階段等を設置（既存サービスを考慮）

b) 駅舎

1. 改札口は既存と同じ6通路を確保
2. 各ホームにエレベータを設置
3. 店舗は既設と同等
4. 多目的トイレを設置
5. 施工に伴う仮駅舎は極力簡易のものとする（約100㎡）

c) その他

1. バリアフリー動線を確保（幅員・昇降施設）
2. 鉄道電気施設に対する支障は極力避ける
3. 既存施設に対する支障は極力避ける（大甕駅前交番等）
4. 施工中の旅客動線に配慮した計画とする

これらの前提条件を基に、駅舎及び自由通路を橋上化した場合（1案）と地下化した場合（2案）を比較検討し、大甕駅における駅舎及び自由通路は地下化することが望ましいとの結論が得られている。

表 1-6 比較表

3案の比較表		①橋上化案	地下通路案	
			②改札中央案	③改札東側案
自由通路	自由通路	× ・東口広場と高低差が拡大	△ ・高低差は縮小 ・自転車通行者と駅利用者が輻輳	○ ・高低差は縮小 ・自転車通行者と駅利用者が分離
	駅舎	△ ・東側から上りホームへは遠くなる	○ ・スムーズな動線	△ ・西側の利用動線は折り返しで長くなる
	経済性	△ ・工事費は若干安いが維持管理費は割高	△ ・施工期間は橋上化案より長い(3年)	△ ・施工期間は橋上化案より長い(3年)
	事業の影響	△ ・東側からの利便性に課題	○ ・利便性が向上	○ ・利便性が向上
総合評価		△ ・東側の利便低下	○ ・周辺地勢に逆らわず利便が向上	

---

## 1.4 大甕駅周辺地区の課題

### 1.4.1 関連計画で挙げられた主な課題

- (1) 大甕駅周辺地区整備基本構想（平成15年3月）
  1. 大甕駅東西動線の強化
  2. 駅西側における交通結節機能の整備
  3. 駅西側における道路網の整備
- (2) 大甕駅周辺地区整備手法検討調査（平成16年3月）
  1. 茨城キリスト教学園の再整備計画との整合性・調整
  2. 地域住民の意向
- (3) 日立電鉄線跡地活用整備基本構想（平成21年3月）
  1. 沿線土地利用に関する検討
  2. 交通処理に関する検討
  3. 周辺道路ネットワークの再編に関する検討
- (4) 大甕駅自由通路設置等整備検討業務委託（平成23年1月）
  1. 自由通路の整備計画案の明確化
  2. 駅舎跡地等鉄道事業者所有地の取扱い
  3. 駅前広場計画案（新交通導入計画を含む）の確定
  4. 道路拡幅等整備計画案の確定
  5. 交通管理者、バス・タクシー事業者等との協議・調整





---

## 2章 大甕駅周辺地区整備計画

---

---

## 2.1 まちづくりの方向性と整備計画

### 2.1.1 まちづくりの方向性

上位計画や関連計画などこれまでの検討されてきた事項や大甕駅周辺地区の課題を踏まえ、大甕駅周辺地区のまちづくりの方向性を次のとおりとする。

#### (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

#### (2) まちづくりの方針

- ・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・町並みが美しいまち

#### (3) まちづくりの方向性

- 1) J R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) 大甕駅西側に新交通（B R T）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シ性を高める**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。

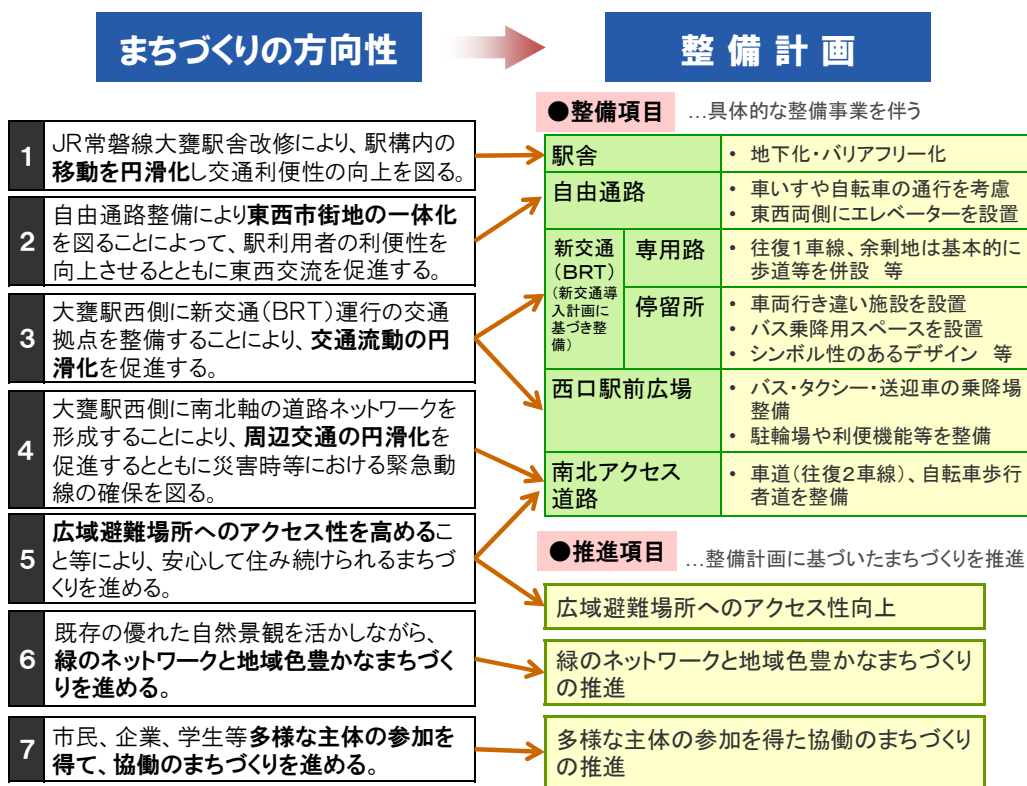
## 2.1.2 整備計画と土地利用計画

まちづくりの方向性を実現化するために、短期的・重点的に取り組むべき事業を位置付けた整備計画と大甕駅周辺地区の中長期的な視点からの将来像を示した土地利用計画にまとめることにする。

### (1) 整備計画

まちづくりの方向性を実現化するために、整備計画として整備項目と推進項目を次のとおり整理する。また、整備項目については、短期的・重点的に取り組む事業として位置付け、大甕駅周辺地区のまちづくりを具体的に推進していく。

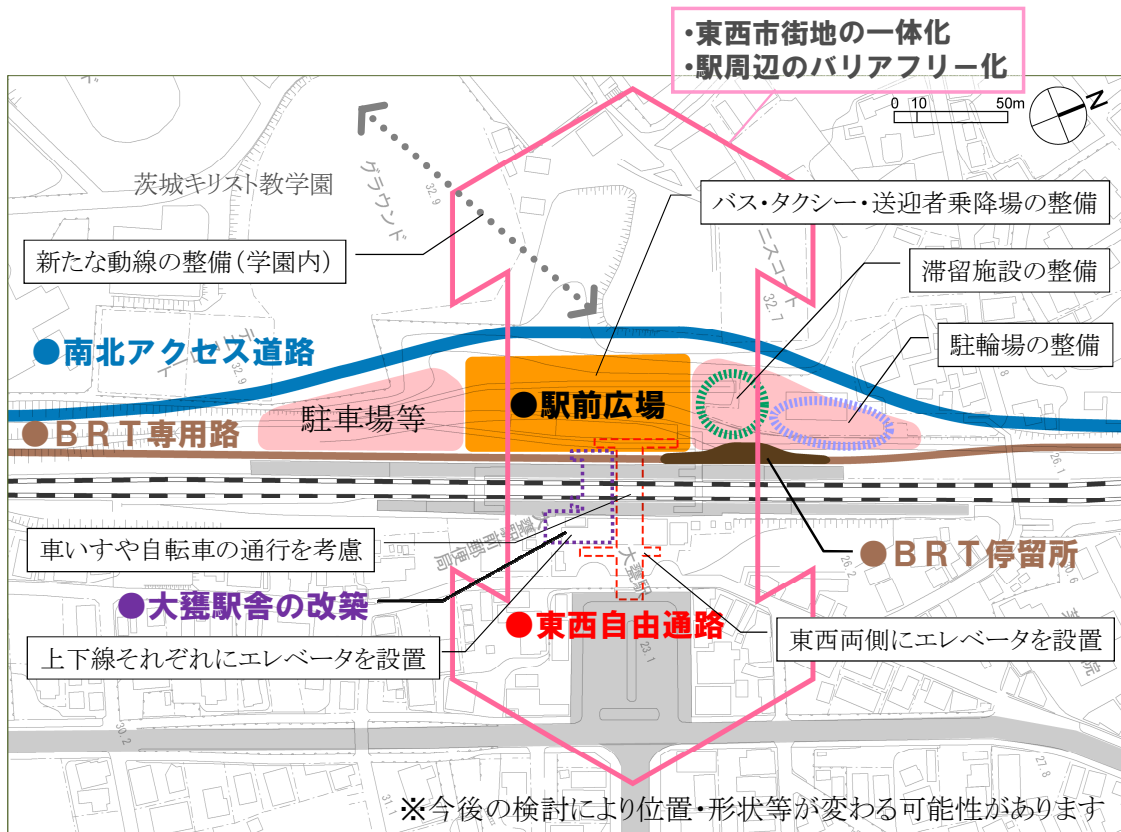
図 2-1 整備計画



(2) 短期的・重点的に取り組む事業

1. 大甕駅舎の改築
2. 東西自由通路の整備
3. 新交通（BRT）の整備
4. 西口駅前広場の整備
5. 南北アクセス道路の整備

図 2-2 短期的・重点的に取り組む事業（駅周辺拡大図）





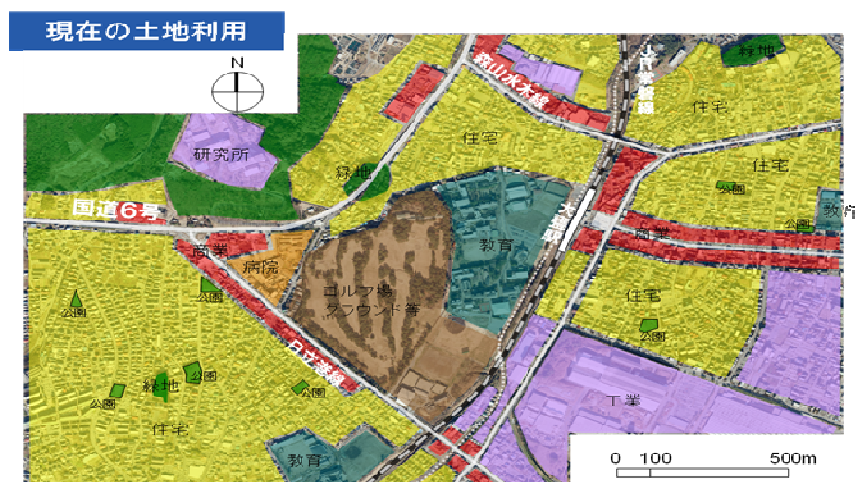
### (3) 土地利用計画

#### 1. 現在の土地利用

大甕駅周辺の現在の土地利用は、駅から東に延びる停車場線と日立港線及び森山・水木線の沿線で商業を中心とした土地利用がなされており、JR常磐線を挟んで東側は、日立製作所関連の工業施設が、西側においては、茨城キリスト教学園や大みかゴルフ場など大規模な土地利用がなされている。

また、それらの周辺は住宅地となっており、住宅地内には街区公園や緑地などが点在している状況である。

図 2-3 現在の土地利用



#### 2. ゾーン別土地利用の検討

将来の土地利用に関して、ゾーンごとに現況と計画方針を整理する。

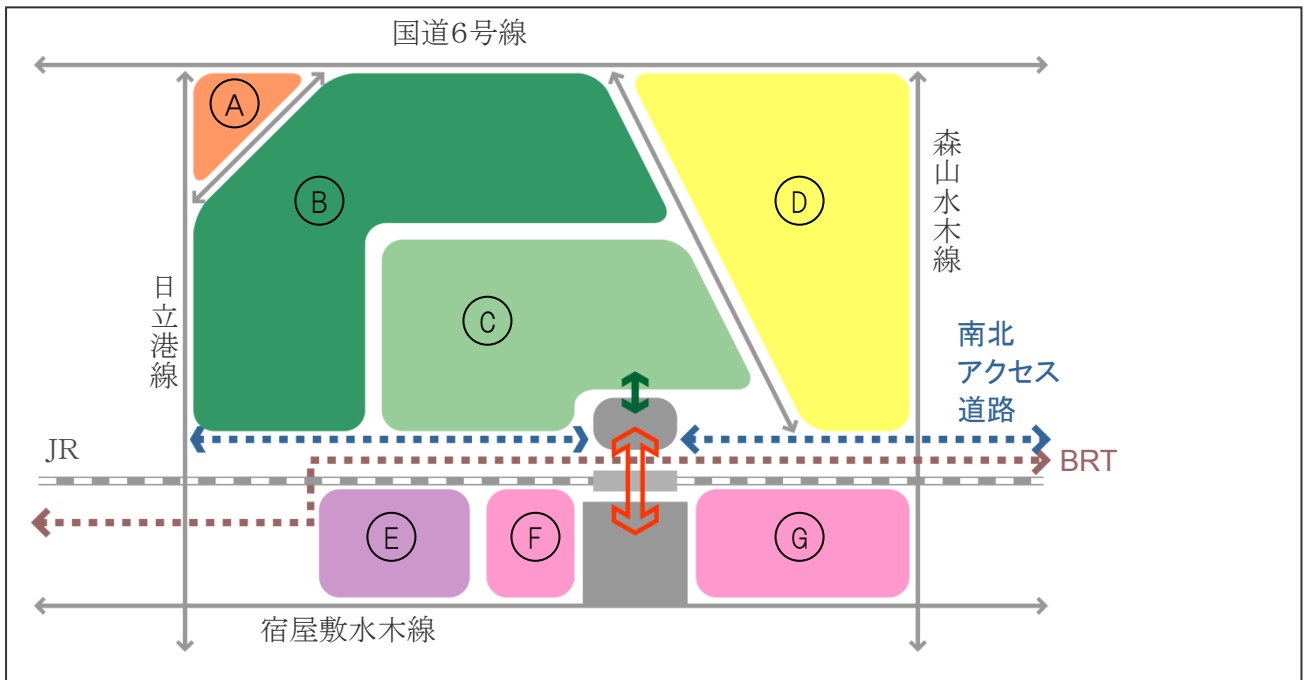
表 2-1 ゾーン別現況及び計画方針

ゾーン	現況	計画方針
A	病院や福祉施設が立地している区域	医療・福祉機能を中心とした現況を保全する。
B	日立製作所所有のグラウンドやゴルフ場が存在し、広域避難所にも指定されている区域	道路ネットワークを検討するため、将来的なあり方を検討する。
C	茨城キリスト教学園が立地している区域	教育機能を保全し、駅前広場等公共施設整備との関係性を検討する。
D	狭隘道路が複雑に配置され、住宅が立地している区域	土地利用の高度化を図るためには土地区画整理事業などが考えられるが、既に市街地が形成されていることから将来の検討課題とする。
E	既に街区は整っており、工場及び事務所や住宅が混在している区域	産業機能を中心とした現況を保全する。
F	既に街区は整っており、住宅や店舗が混在している区域	居住機能を中心とした現況を保全する。
G	店舗及び事務所やビジネスホテル等が立地している区域	商業機能を保全するが、人道橋の取り扱い等の課題について、将来の検討課題とする。

#### ※街区公園

一般の住宅地において、半径 250m 位の範囲に居住する人々の日常的な利用を目的とする公園をいう。1 か所当たりの面積は、2,500 m<sup>2</sup>を標準とする。

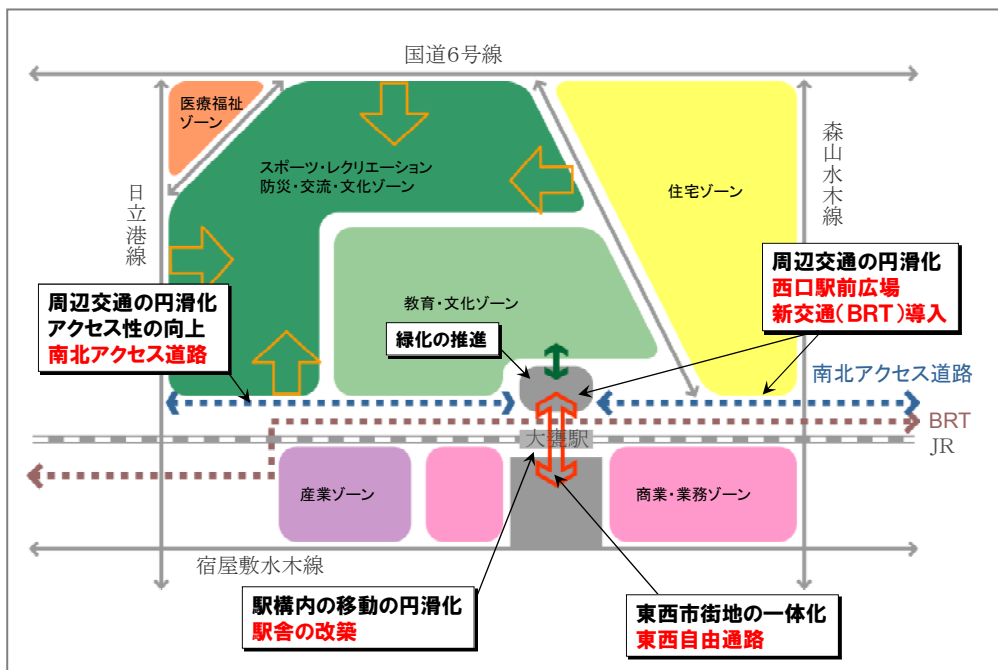
図 2-4 ゾーン別図



(4) 大甕駅周辺地区整備計画（将来像）

短期的・重点的に取り組む事業と将来の土地利用を踏まえたゾーニングを大甕駅周辺地区整備計画の将来像として以下に示す。

図 2-5 大甕駅周辺地区整備計画（将来像）



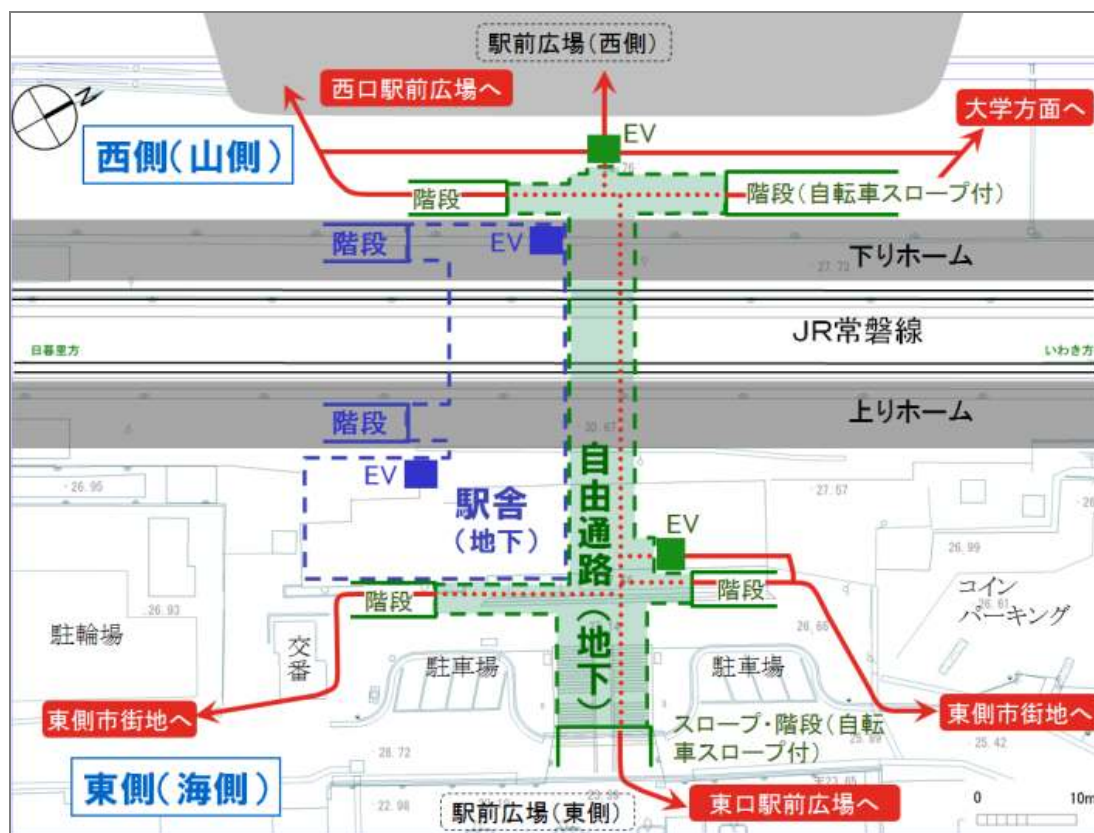
## 2.2 施設計画

### 2.2.1 東西自由通路の整備

自由通路の整備については、平成22年度に実施した大甕駅自由通路設置等整備検討業務委託の中で、国等から示されている各種基準を踏まえて、通路部、階段部、バリアフリー対応の視点から施設規模の検討がなされている。

自由通路は、地下方式となり通路の有効幅員を5.5mとしているが、今後、鉄道事業者と協議を進めていく中で詳細な検討をしていくことになる。

図 2-6 東西自由通路の整備イメージ



## 2.2.2 新交通（BRT）の整備

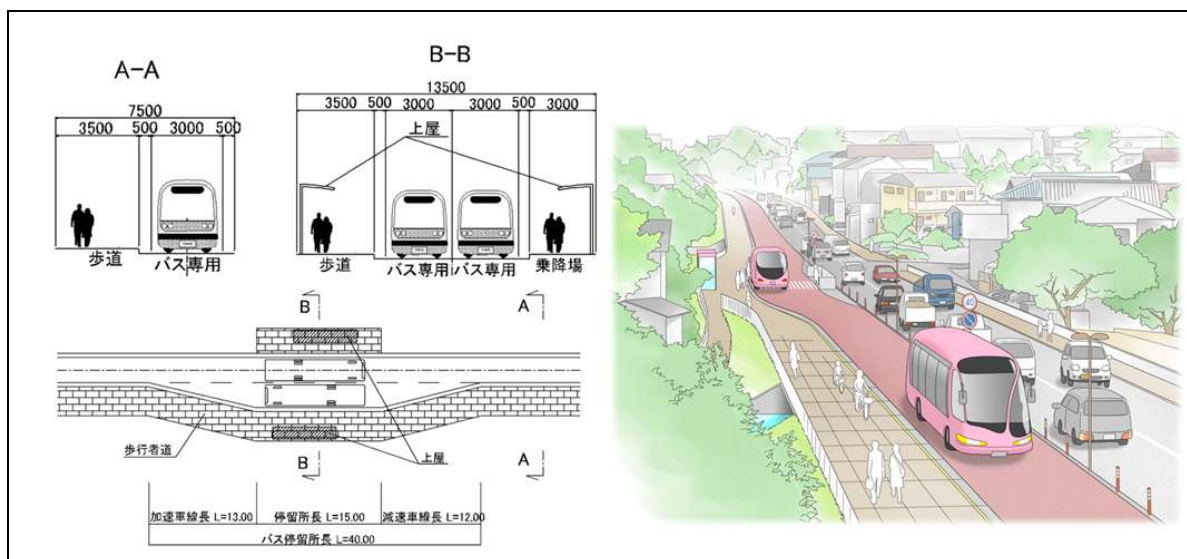
新交通（BRT）の整備については、平成22年度に策定した日立電鉄線跡地新交通導入計画の中で、施設計画の考え方が整理されている。

### （1）施設計画の考え方

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

### （2）施設の整備イメージ

図 2-7 標準断面と整備イメージ



## 2.2.3 南北アクセス道路の整備

### 2.2.3.1 道路構造令上の道路の規格の検証

#### (1) 道路の区分

##### 1) 道路構造令の考え方

道路の区分は、

- 高速道路等又はその他の別
- 道路の存する地域
- 計画交通量

により決定される。

表 2-2 道路構造令第 3 条表抜粋

道路の存する地域	地方部	都市部
高速自動車国道及び自動車専用道路又はその他の道路の別		
高速自動車国道及び自動車専用道路	第一種	第二種
その他の道路	第三種	第四種

計画交通量 (単位 一日につき台)	10,000 以上	4,000 以上 10,000 未満	500 以上 4,000 未満	500 未満
道路の種類				
一般国道	第一級		第二級	
都道府県道	第一級	第二級	第三級	
市町村道	第一級	第二級	第三級	第四級

## 2) 計画交通量の把握

『新交通導入計画』(H23.1)において作成された将来ネットワークの配分交通量により計画交通量を把握する。

### a) 前提条件

- ① 県北臨海都市圏都市交通戦略策定調査（平成 19 年度、茨城県）の都市交通戦略ネットワークを基としている。
- ② BRTが整備された場合の交通量を差し引いている。
- ③ 南北アクセス道路（報告では路線Ⅰ）と（都）森山水木線以北の道路計画（路線Ⅱ）が整備された場合の交通量が報告されている。

### b) 結果

- ① 南北アクセス道路（路線Ⅰ）のみを整備した場合は、7,300 台の推計である。
- ② （都）森山水木線以北の道路計画（路線Ⅱ）を併せて整備した場合、8,400 台の推計である。

図 2-8 旧水木駅への延伸



### 3) 道路の区分の想定

第4種第2級を想定する。

#### a) 設計交通量からの判断

前項の算定方針によれば、計画交通量は4,000台～10,000台となっており、第4種第2級に相当する。

### (2) 幅員構成

#### 1) 道路構造令の適用

##### a) 車線の幅員

車線の幅員は3mとする。

##### b) 路肩の幅員

路肩は0.5m確保する。

##### c) 自転車歩行者道幅員

自転車道の幅員は3m確保する。

#### 道路構造令 第十条の二

自動車の交通量が多い第三種又は第四種の道路（自転車道を設ける道路を除く。）には、自転車歩行者道を道路の各側に設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

2 自転車歩行者道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては四メートル以上、その他の道路にあつては三メートル以上とするものとする。

(以下省略)

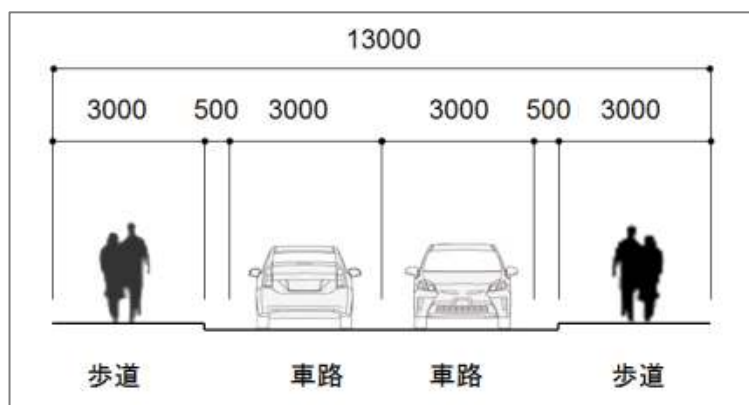
#### 2) 前述の幅員を全て合計すると、13mとなる。

##### a) 付加的な幅員

- 南北アクセス道路は東側がBRT、西側が学校・企業用地であり、沿道利用は想定されないと考えられる。よって停車帯は過大と考えられる。
- 道路の両側に斜面を擁することから、道路上に植栽を設ける必然性は低い。よって付加的な幅員は追加しないこととする。

##### b) 幅員構成の想定

図 2-9



## 2.2.4 西口駅前広場の整備

### 2.2.4.1 駅前広場「基準面積」の算定

基準面積は各種一般式により算定された、基準となる面積である。大甕駅西口駅前広場「基準面積」は、平成10年式(社団法人日本交通計画協会平成10年5月)により算定する。

#### (1) 駅前広場面積算定の考え方

駅前広場面積の算定にあたっては、駅前広場利用の特性や必要となるサービスレベルに合わせ、将来における必要施設量を確保するようにする。

駅前広場整備の基本的な考え方及び駅前広場面積の算定方法などについては、「道路構造令」、「駅前広場計画指針」(社団法人日本交通計画協会、建設省都市局都市交通調査室監修)、「都市計画マニュアル道路編」(社団法人日本都市計画学会)等を基とした。

- 駅前広場基準面積＝交通空間機能のために確保すべき面積  
＋ 環境空間機能のために確保すべき面積
- 機能構成、配置計画などを総合的に勘案
- 対象となる駅前広場面積

ここで、

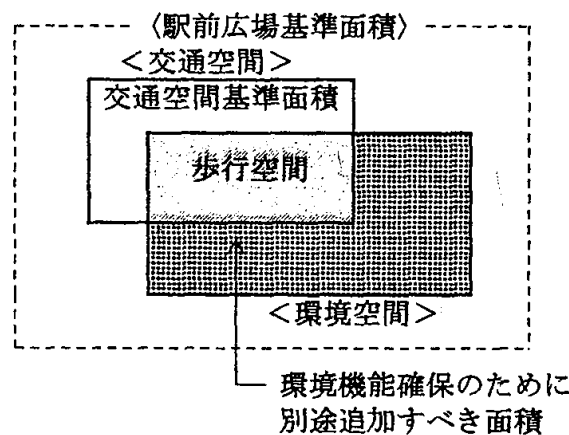
#### 1) 交通空間機能のために確保すべき面積（交通空間基準面積）：

駅前広場利用者の交通処理のための面積であり、駅前広場における各種交通機能別の必要施設量の総和として求められる。

#### 2) 環境空間機能のために確保すべき面積：

環境空間の機能としては、「市街地拠点機能」「交流機能」「景観機能」「サービス機能」「防災機能」が挙げられる。歩行空間は交通空間であると同時に環境空間でもある。

図 2-10 駅前広場基準面積の考え方





## (2) 算定方法の概要

平成 10 年式には次の各ステップを算定する算定式が用意されており、将来乗降者数を元に算定する。

### 1) ステップ 1 <施設数の算定>

バス乗降バース数、タクシープール等の施設数を算定する。

### 2) ステップ 2 <交通空間の算定>

施設数×単位あたり面積+車道+歩道を集計する。

### 3) ステップ 3 <環境空間の算定>

交通空間に環境空間を加算する。

環境機能空間構成比＝

交通空間面積（歩行者用面積除く）：環境空間面積（歩行者用面積除く）＝1:0.5

算定式では概ね 0.5 が標準値としている。ただし最小限 600～800 m<sup>2</sup>程度を目安として確保することが望ましいとされており、日立駅東口の算定では、環境空間面積（歩行者用面積除く）を 800 m<sup>2</sup>としている。

## (3) 駅前必要面積の前提条件

### 1) 将来乗車客数

9,060 人（平成 22 年）『JR 発表』（1 日あたりの平均乗車客数）。タクシープールなど施設数の算出に使用するピーク時の利用者数として使用している。

### 2) 東西分担率

48%『大甕駅自由通路設置等整備検討業務委託 報告書』（H23.1）より

### 3) ピーク時駅前広場利用者

2,945 人『大甕駅自由通路設置等整備検討業務委託 報告書』（H23.1）より  
歩道面積の算定に使用するピーク時の利用者数として利用している。

### 4) 交通機関別分担率

駅利用者数を交通機関別（バス、タクシー、自家用車）に割合を示したものが、分担率である。各バース、プールの施設数を算出する際、利用者数に分担率を乗じてそれぞれの交通機関の利用者数を予測する。

今回は、『駅前広場計画指針』（H10）に参考値として示された分担率を使用した。

表 2-3 今回採用の交通機関別分担率

	バス	タクシー	自動車
中間型の駅	8%	1%	5%

表 2-4 『駅前広場計画指針』に示された分担率

表 II-2 大都市圏の鉄道利用者の駅端末分担率

	バス	タクシー	自動車	徒歩・二輪	乗車客比率の目安
通勤型の駅	10%	1%	8%	81%	0.8 以上
中間型の駅	8%	1%	1%	90%	0.3~0.8 未満
都心型の駅	4%	1%	1%	94%	0.3 未満

表 II-3 地方都市圏の鉄道利用者の駅端末分担率

	バス	タクシー	自動車	徒歩・二輪	乗車客比率の目安
通勤型の駅	9%	1%	15%	75%	0.8 以上
中間型の駅	8%	1%	5%	86%	0.3~0.8 未満
都心型の駅	11%	1%	2%	86%	0.3 未満

※駅の種類の考え方は以下の通り

(通勤型の駅) 郊外の住宅地を抱えるような駅

(中間型の駅) 駅周辺にある程度の商業集積をもちつつ後背地に住宅地を抱えるような駅

(都心型の駅) 商業・業務地を抱えるような駅

#### (4) 基準面積の算定

以上の条件を元に「平成 10 年式」を使った基準面積を算出した。

算出経過と結果を次頁「基準面積の算定」表に示す。

表 2-5 基準値

算定パターン		基準値
	バス乗車バース	1 台
	バス降車バース	1 台
	バスプール	0 台
	タクシー乗車バース	1 台
	タクシー降車バース	1 台
	タクシープール	3 台
自 家 用 車	自家用車乗降バース	3 台
	車いす対応	
	自家用車用プール	基準なし
算定面積		2,274 m <sup>2</sup>

表 2-6 基準面積の算定表

算定式 (駅前広場計画指針より)	計算式	原単位	平成10年式による 必要台数 ※計算式による必要 台数	面積
駅広交通処理施設算定				
バス乗車バス	<p>■</p> <p>【ピーク時乗車客数】 = H22大瀬駅乗車客数 × 駅西側比率 (H23.1自由通路報告書) × 分担率 = 9,060 × 0.52 × 0.08 = 376.9 ≒ 377 (人)</p> <p>【平均乗車客数】 = (計画指針参考値) = 40 (人) / 台</p> <p>【サービスタイム】 = 5分 (計画指針参考値)</p>			
バス降車バス	<p>■</p> <p>【ピーク時降車客数】 = H22大瀬駅乗車客数 × 駅西側比率 (H23.1自由通路報告書) × 分担率 = 9,060 × 0.52 × 0.08 = 376.9 ≒ 377 (人)</p> <p>【1人当り降車所要時間】 = 2/60分/人 (計画指針参考値) ≒ 0.034 (分)</p>			
バス乗降客の滞留空間	<p>■</p> <p>【ピーク時乗車客数】 = H22大瀬駅乗車客数 × 駅西側比率 (H23.1自由通路報告書) × 分担率 = 9,060 × 0.52 × 0.08 = 376.9 ≒ 377 (人)</p> <p>【サービスタイム】 = 5分 (計画指針参考値)</p>			
タクシー乗車バス	<p>■</p> <p>【ピーク時乗車客数】 = H22大瀬駅乗車客数 × 駅西側比率 (H23.1自由通路報告書) × 分担率 = 9,060 × 0.52 × 0.01 = 47.1 ≒ 48 (人)</p> <p>【1人当り乗車所要時間】 = 10/60分/人 (計画指針参考値) ≒ 0.167 (分)</p>			
タクシー降車バス	<p>■</p> <p>【ピーク時降車客数】 = H22大瀬駅乗車客数 × 駅西側比率 (H23.1自由通路報告書) × 分担率 = 9,060 × 0.52 × 0.01 = 47.1 ≒ 48 (人)</p> <p>【1人当り降車所要時間】 = 30/60分/人 (計画指針参考値) = 0.5 (分)</p>			
タクシーブール	<p>■</p> <p>【滞留客の計画交通量】 = ピーク時乗車客数 × タクシーサービスタイム/60 = 48 × 1.06 × 5分 (計画指針参考値) / 60 = 4.24 ≒ 4.3</p> <p>【1台当り平均乗車客数】 = 1.4人/台 (計画指針参考値)</p>			
自家用車 (乗降バス、車いす 対応バス)	<p>■</p> <p>【ピーク時送迎車台数】 = H22大瀬駅乗車客数 × 駅西側比率 (H23.1自由通路報告書) × 分担率 = 9,060 × 0.52 × 0.05 = 235.56 ≒ 236 (人)</p> <p>【平均乗車人員】 = 1.3人 (計画指針参考値)</p> <p>【平均停車時間】 = 1分 (計画指針参考値)</p>			
小計				392㎡
車道面積	<p>■</p> <p>【計画車道延長】 = ピーク時計画交通量 × 0.4 × 36.1 (計画指針参考値) ピーク時計画交通量 = (377/40 × 1.7指針) + (47/48/1.4) + (自家用236/1.3) = 231.8 ≒ 232 = 232 × 0.4 + 36.1 = 128.9 ≒ 129</p>			710㎡
歩道面積	<p>■</p> <p>【ピーク時駅前広場利用者】 = 2,986人 (H23.1自由通路報告書を参考に算出) 【歩行者密度】 = 1620人/時・m (計画指針)</p> <p>s = 1,090 × 0.009 + 82.4 = 92.21 ≒ 93 (m)</p>			1,102㎡
環境空間面積	<p>■</p> <p>計 × 0.5 (計画指針参考値) 又は min 800㎡ (計画指針参考値)</p>		372 > 172	(551)㎡ 800㎡
合計				2,274㎡

## 2.2.4.2 駅前広場案の作成

### (1) コンパクト案

日立駅東口交通広場は、コンパクトな特徴を持つ駅前広場といえる。これは、『駅前広場計画指針』（平成10年式）において示されているコンパクトな事例の特徴と取り入れているからである。

駅前広場をコンパクトにする場合、バスの回転半径が必要であることから、2,000 m<sup>2</sup>程度が限界であることが示されている。その中で駅前広場の一部機能を前面道路で補うことで、駅前広場自身をコンパクトにする方法が示されている（図のケースc）。

図 2-11 小さな駅の交通広場面積（『駅前広場計画指針』より）

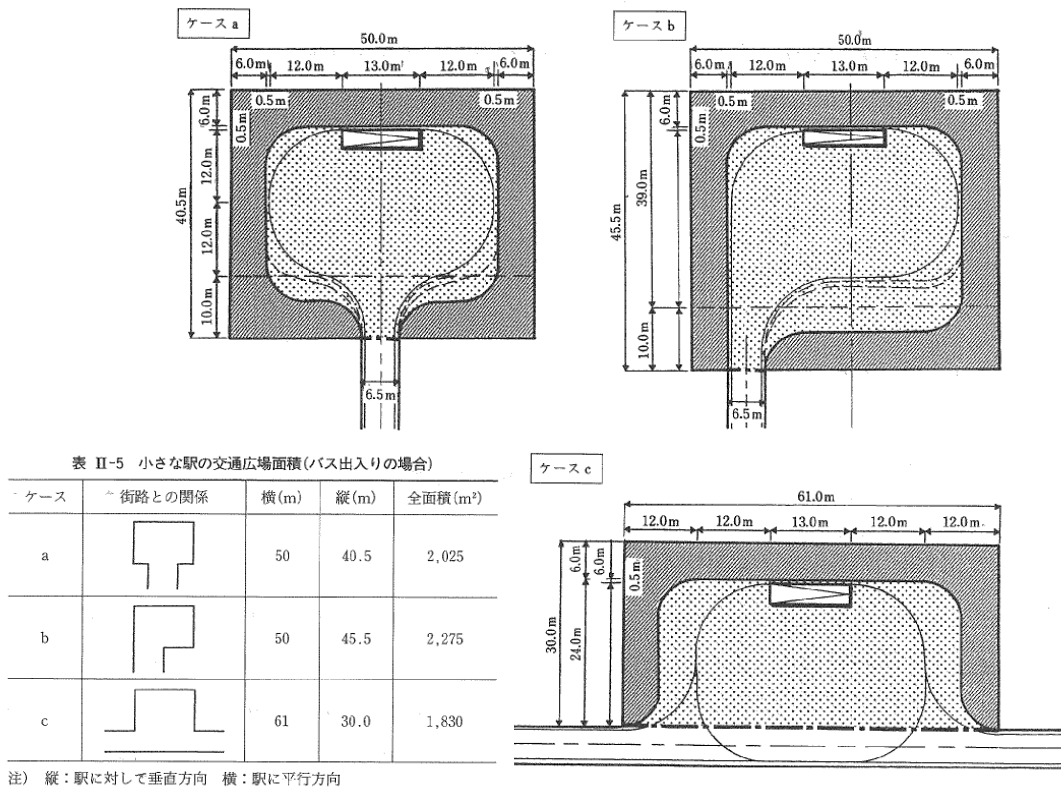
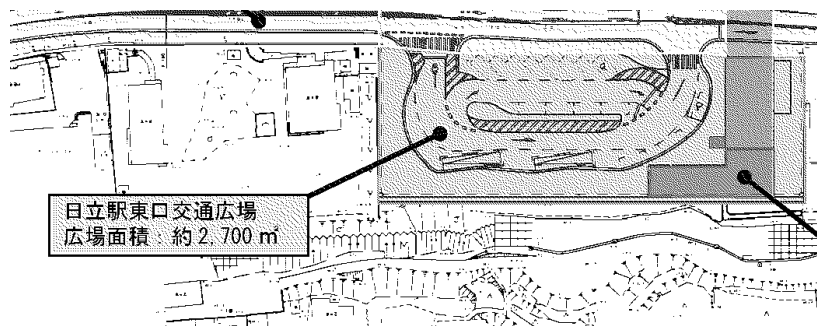


図 2-12 日立駅東口交通広場



## (2) モデルケース案

交通処理を勘案した場合次の様な案となる。

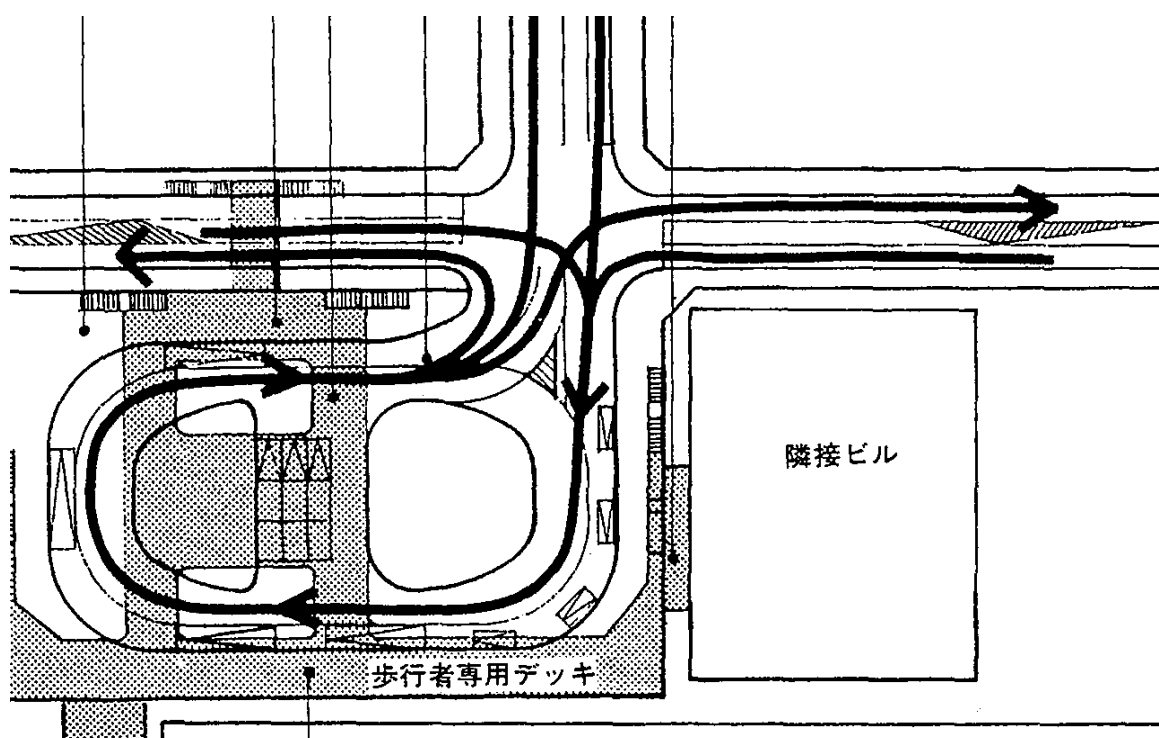
『駅前広場計画指針』によれば

「広場と接続する街路への広場内車道からの出入口は、広場内車道の分合流を少なくする点からも、その箇所を少なくすることが望ましい。」

「広場内には、通過交通が進入しないように計画することが望ましい。」

とされており、それを実現すると下記のようなモデル配置図となる。

図 2-13 交通処理のモデルケース



この案は表玄関となるような大規模な駅前広場によく見られるが、大甕駅西口においては、

- 学校の登下校への配慮
- 東口駅前広場における混雑の解消

等、求められる機能は多いことから、駅前広場と南北幹線道路を完全に分離するこのモデルケースを基本に検討することも有意義と考える。

---

### (3) 駅前広場案の施設計画の考え方

駅前広場案については、前述までのコンパクト案及びモデルケース案の考え方に加えて、大甕駅の地形的特性や新交通（BRT）が乗り入れるなどの特殊性を考慮し、次の施設計画の考え方を踏まえて3つの案を作成する。

- 1) 東口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。
- 2) バリアフリー化を踏まえ歩行動線、車動線に配慮する。
- 3) 新交通（BRT）との連携に配慮する。
- 4) 東西自由通路（地下式）との接続を考慮する。

(4) 駅前広場案

1) A案

図 2-14 ◆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

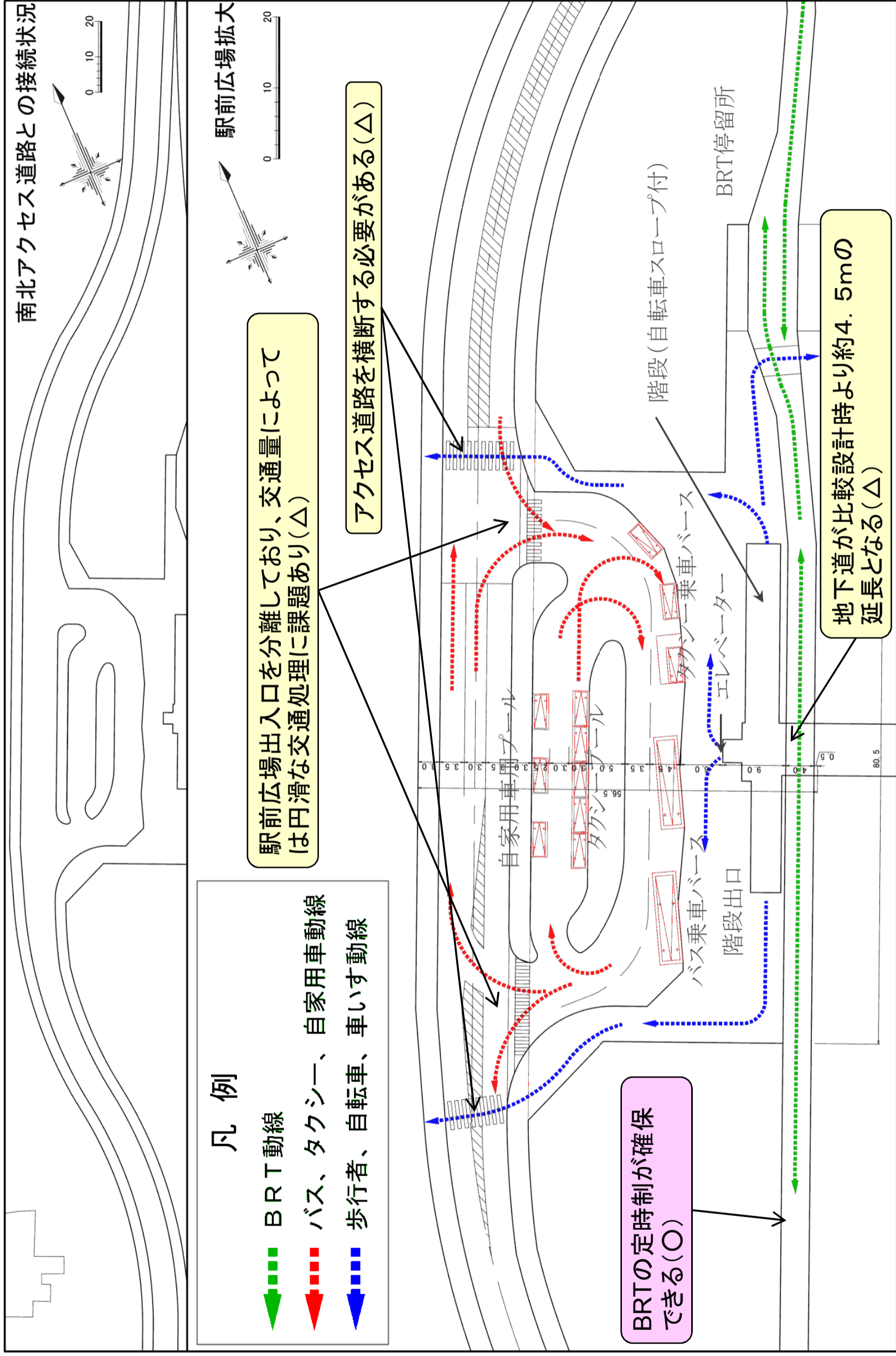


図 2-15 ◆比較検討 B案：アクセス道路を駅前広場の東側に配置し、道路線形を良好にした案

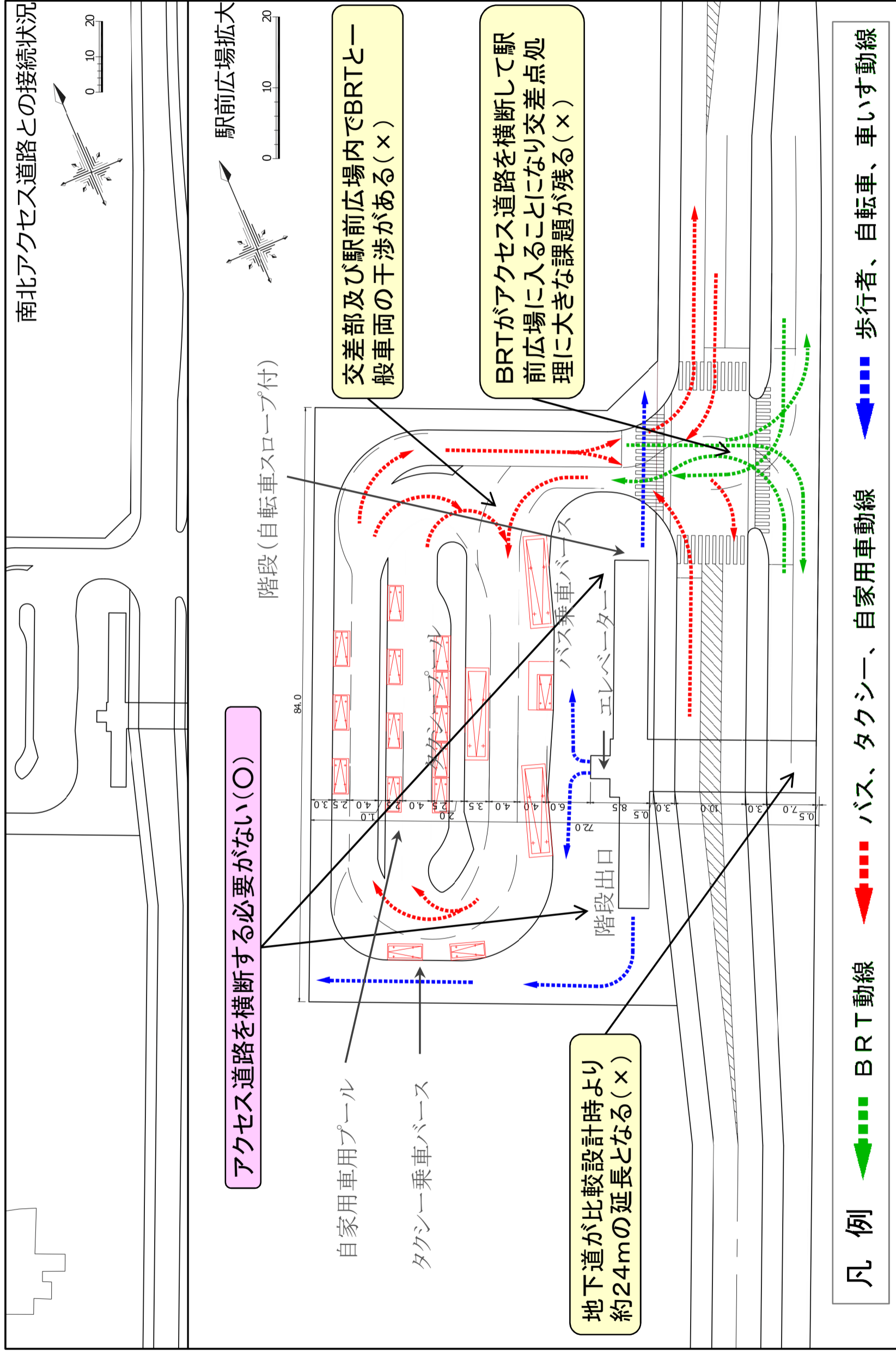
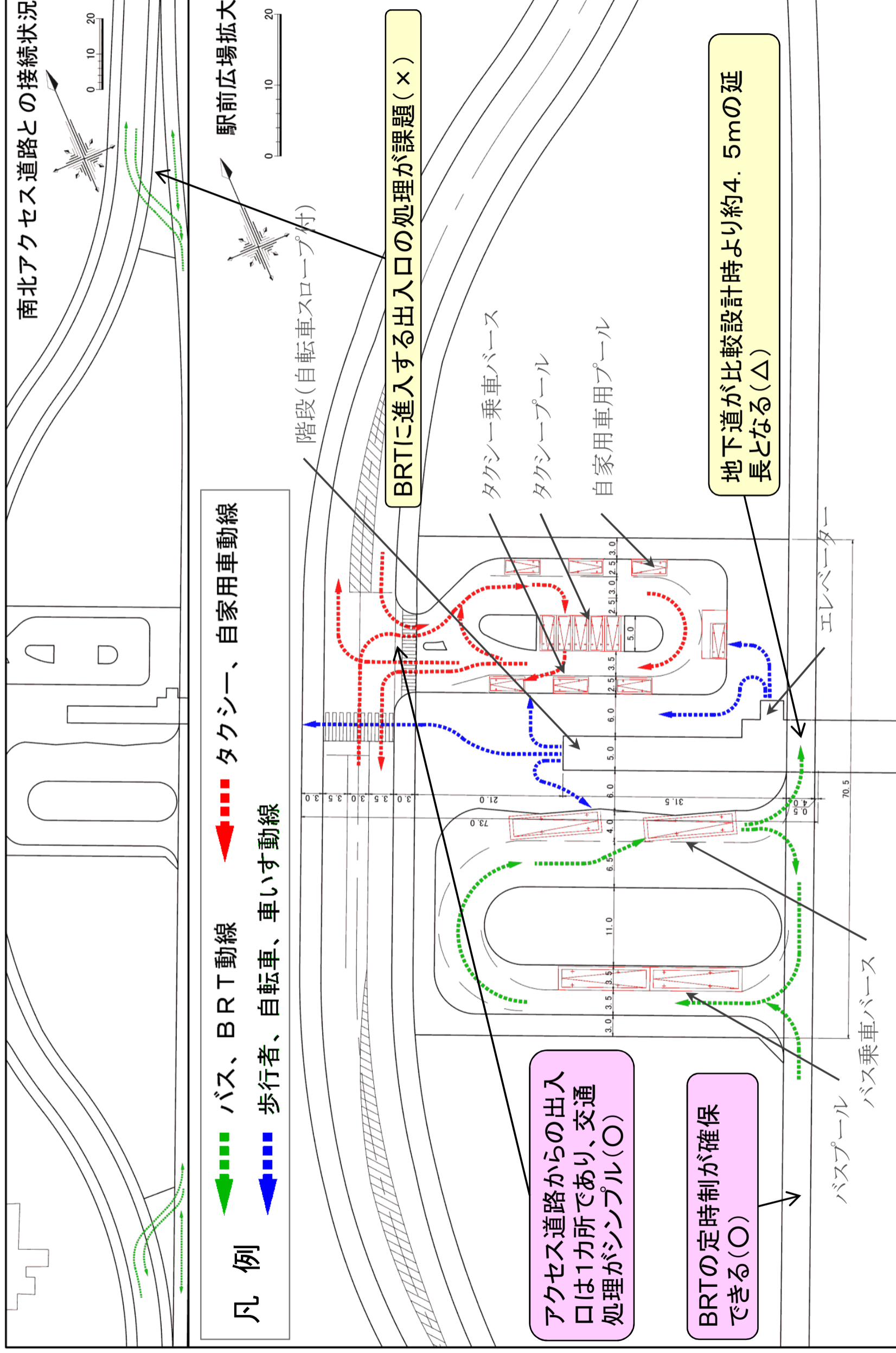




図 2-16 ◆ 比較検討 C 案：バスとその他の車両を分離し、機能配置と歩行者等の動線を重視した案



### 2.2.4.3 駅前広場案の比較検討

A案とC案に有効な結果が認められることから、今後は、A案とC案を基本に詳細に検討を進めていくことにする。

表 2-7

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場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(アクセス道路の横断)	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ある	○	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り出入口の処理が課題となる	×
新交通(BRT)との連携	定時制の確保	専用性のあるバスレーンと停留所があるため定時制が確保できる	○	専用性のない駅前広場を経由するため定時制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制は確保できる	○
	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	○	交差点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(参考:○2点、△1点、×0点)		○ 15点		△ 8点		○ 18点	

## 2.2.5 滞留施設等の整備

### 2.2.5.1 大甕駅西口への導入機能

平成 15 年 3 月に策定された大甕駅周辺地区整備基本構想において、大甕駅周辺の機能のあり方について方向性が示され、同構想に基づき一定の取組みが実施されてきた。

表 2-8

大甕駅周辺地区整備基本構想(H15.3)	取組み状況
西側駅前広場の近傍は大学の機能を活用した大甕地域の生活文化や広域的な交流の場	⇒生涯学習機能をはじめとした大学の活用については、H15.11 に日立市と茨城キリスト教大学との間で締結した「日立市と茨城キリスト教大学との連携に関する基本協定」に基づき、一定の機能導入が図られている。
駅東側と西側とのバランスにも配慮しつつ福祉サービス機能、生涯学習機能、健康管理／増進機能などの施設や、公的な交流施設や生活サービス機能などを導入していく	
駅利用者の利便性確保のために、駐車場や駐輪場、地域情報提供施設、一時預かり施設などを東西で総合的に導入する	⇒大みか駅周辺地区整備計画の中で導入する機能を検討することが必要。

⇒整備計画策定にあたっては、基本構想で挙げられた導入機能のうち、「**駅利用者の利便性確保**」という観点に着目し、導入機能について検討を行う。

---

### 2.2.5.2 施設のあり方

駅西口周辺に整備すべき施設のあり方を検討するにあたり、当該施設の主たる利用者となる駅利用者の時間帯ごとの動き、及び現状の駅前空間の使われ方について以下の通り考察する。

#### 分析 1：時間帯ごとの大甕駅利用者の動き

大甕駅利用者の時間帯ごとの典型的な動線は以下のように示される。

朝：自宅→大甕駅→企業／学校（通勤者、通学者）

昼：他都市→大甕駅→企業等（出張族）

夕：企業等→大甕駅→自宅 or 企業等→大甕駅→他都市

駅利用者の利便性の確保を前提として、導入機能を検討するにあたっては、これらの動線に溶け込むような位置へ機能を配置することが必要である。

#### 分析 2：現状の駅前空間の使われ方

駅前空間は、鉄道からバス、自家用車等への乗り換えといった交通結節機能を持つとともに、周辺企業等への来訪者にとっては目的地までの経由地、情報入手拠点であり、また自宅等へ帰る者にとっては電車が来るまで、あるいは送迎までの時間調整、休憩の場である。駅利用者の利便性確保のためには、これらの機能を提供していくことが望まれる。

一方、現在の大甕駅では、改札外の待ち合わせをするための空間は駅舎内のベンチ等に限られており、電車到着の際には待ち合わせをする人と通り過ぎる人たちが錯綜する状態となっている。また、駅舎外の店舗前で座り込む者も見受けられ、時間調整・休憩の場といった滞留空間が不足していることが分かる。

上記の分析、駅利用者の特性及び既存の施設の状況を踏まえ、西口周辺には駐車場、駐輪場といった駅前の基礎的インフラに加え、滞留施設を駅周辺に整備することで、日常利用者を中心とした駅利用者の満足度を高められると考えられる。

#### ●西口周辺施設のあり方

- ・ 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、自転車駐車を整備する。
  - ・ 既存のパークアンドライド用駐車場の機能を継続できるよう、駐車場の用地を確保する。
  - ・ 利用者の満足度を高められるよう、現状で不足する待ち合わせ・休憩のための滞留施設を整備する。
-

---

### 2.2.5.3 自転車駐車場

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といった駅利用者の利便を図るため、自転車駐車場を整備する。

整備にあたっては、駅利用者の動線から、駅前広場に近接することが望ましい。また台数等の設置規模については、駅東側の既存自転車駐車場との東西分担も考慮することとする。

図 2-17 自転車駐車場のイメージ



#### 2.2.5.4 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滞留施設を整備する。

##### ●必要とされる機能

滞留施設に求められる要件としては

- 「憩い」「交流」「時間の経過」を得られること。
- 電車待ち、バス待ちの利用者が発車直前まで時間を過ごせることが必要であり、設置場所は駅直近であることを最大限生かせる改札に近い場所であること。
- 利用しやすく気軽に立ち寄ることができるよう、施設内の雰囲気が感じられる外観、必要最低限のサービスが用意されていること。

などが考えられるが、最低限必要な機能としては、風雨をしのぐことができる室内での休憩設備（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。

<快適性・利便性を向上させる機能例>（写真はイメージ）

- カフェ

図 2-18



- ファーストフード
- 地域開放スペース
- 久慈浜等の南部地区への観光案内機能  
久慈サンピア日立、日立おさかなセンター等、隣接地区への来街客誘導に向けた情報発信を行う。
- BRT位置確認モニター
- 公共無線LAN設備  
出張族の利便性向上が図られる一方、災害時の情報基地としての機能も兼ね備えることができる。
- 蓄電施設  
平時には電力需要のピークカットに活用できるほか、災害時の機能継続性を担保することができる。



---

## 3章 整備計画の実現に向けて

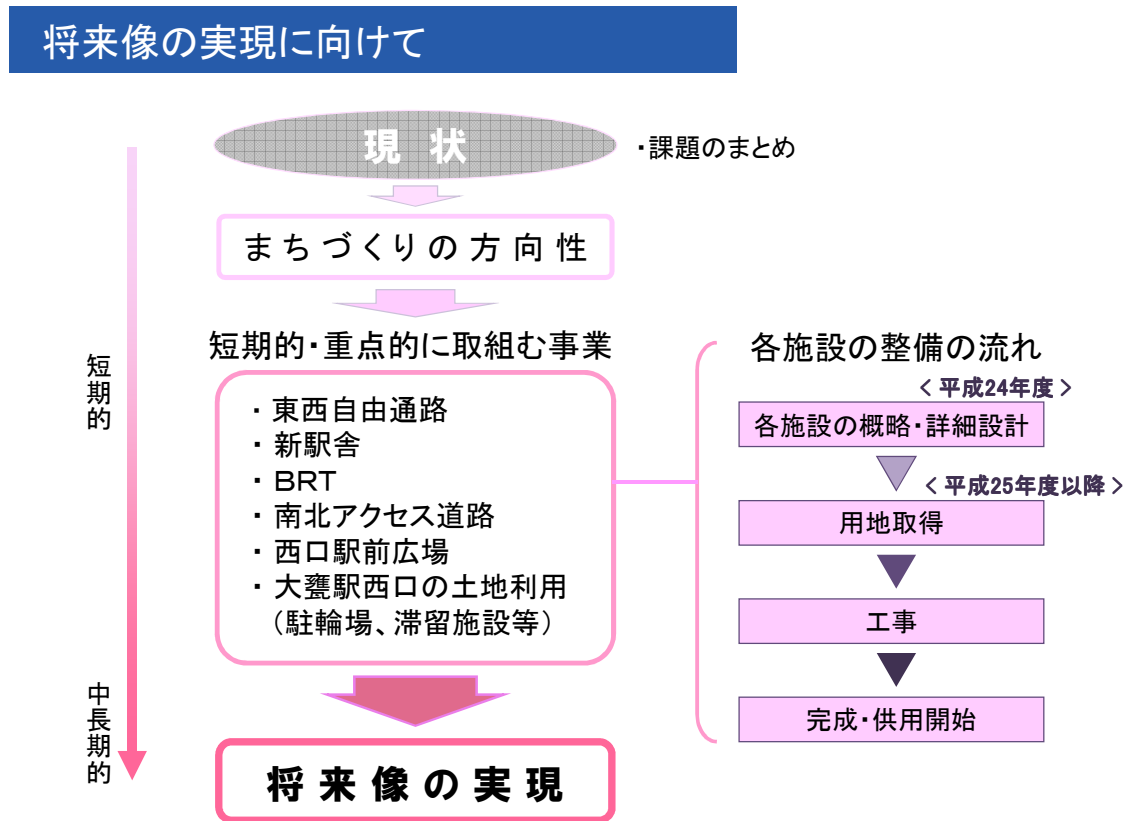
---



### 3.1 事業スケジュール

#### 3.1.1 前提条件

図 3-1



整備計画として、短期的・重点的に取組む事業については、平成24年度から各施設の設計作業に着手し、平成25年度から用地の取得など取組むことにしているが、大甕駅の周辺整備は、複数の事業が並行して行われることや新交通（BRT）導入事業と一体的に進める必要があるなど各整備施設間のスケジュール調整が重要となる。

### 3.1.2 施行工程と事業スケジュール

#### (1) 施行工程

- 複数の事業が並行して行われること
- 東西自由通路の工事には工事ヤードなどが必要となり、道路や駅前広場の工事と重なること

これらを踏まえて、大鵜駅周辺整備を推進するうえでの施行工程を整理する。

施行順については、個別事業間で調整を図ることが必要となる。

図 3-2 施行工程

施 工 順		平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度
施行工程案 (個別事業 の場合)	全体計画策定	■						
	設計 (駅前広場、自由通路、道路)		■					
	準備工 (搬入路)			■				(通路仮供用)
	駅舎改築、自由通路整備					■ 自由通路整備		■ 跨線橋撤去
	南北アクセス道路・BRT					■ 工事用搬入路として使用		■ BRTは自由通路前のみ
駅前広場						■ 工事ヤードとして使用		■ 自由通路前のみ ■ 駅跨線橋前

初期 (平成23~25年度)	中期 (平成26~28年度)	後期 (平成29年度)	自由通路仮供用後 (平成29年度)
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 全体計画策定 (今年度)</li> <li>■ 設計 (駅前広場) - 形状・規模の確定</li> <li>■ 設計 (自由通路) - 駅前広場の計画に整合</li> <li>■ 準備工 (工事搬入路) 既存道路は狭いため南北アクセス道路用地を活用する。</li> <li>■ 準備工 (自由通路) - 駅敷地以外での作業。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 自由通路整備 - 事業費積算の前提条件として、3年間を見込んでいる。</li> <li>■ この期間中は駅前の駐車場は使えないので代替地が必要となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&lt;後期の前半&gt;自由通路開業前</li> <li>■ 南北アクセス道路、BRTを整備する。(ただしBRT駅前は駅跨線橋撤去工事のため次期)</li> <li>■ 駅前広場を整備する(ただし駅前は駅跨線橋撤去工事のため次期)</li> <li>&lt;後期の後半&gt;自由通路開業後</li> <li>■ 駅の改札口を地下通路に移転する。</li> <li>■ 駅跨線橋を撤去する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ BRTを整備する。(残っていた駅跨線橋撤去工事箇所)</li> <li>■ 駅前広場を整備する(残っていた駅跨線橋撤去工事箇所)</li> </ul>

## (2) 事業スケジュール

大甕駅周辺地区整備計画の推進は、国の社会資本整備総合交付金を活用することにより、計画期間は、平成 23 年度から平成 27 年度までの 5 カ年間となっている。

しかしながら、平成 23 年 3 月 11 日の東日本大震災の影響により、計画期間を平成 29 年度まで延長して進める予定である。

図 3-3 事業スケジュール

事業項目	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
整備計画の策定	■						
準備工（搬入路）			■				
駅舎及び自由通路		■		■			
駅前広場		■				■	
南北アクセス道路		■				■	

---

## 3.2 今後の検討課題

大甕駅周辺地区整備計画策定委員会の中で、計画を推進するにあたり具体的な提案がなされたところである。今後、個別施設の設計作業等に着手するにあたり、今後の検討課題として次のとおり整理する。

### (1) 東西自由通路の整備

- 1) 東西に移動したくなる仕掛けを検討する。
- 2) 防犯・防災対策について検討する。
- 3) 雨水、地震に対する対策を検討する。

### (2) 新交通（BRT）の整備

- 1) 新交通（BRT）は、公共交通の新たな取り組みとして、また、都市部での運行となることから注目度が高いため、利用促進を図るなど運用上の検討が必要である。

### (3) 南北アクセス道路の整備

- 1) 南北アクセス道とそれにつながる周辺道路への安全に配慮する。
- 2) 自転車歩行者道整備にあたっては、自転車と歩行者の安全性に配慮するとともに国においても整備方針の検討を進めているので、国の方針に沿った計画とする。

### (4) 西口駅前広場の整備

- 1) 交通結節点として、各施設の動線（使い勝手）について検討する。

### (5) 計画全般について

- 1) 駅周辺は、溜まりの場であり、スタートの場、まちの玄関口でもあるため、魅力ある空間形成を検討する。



---

## 参考資料

---

## 4.1 委員名簿

### 大甕駅周辺地区整備計画策定委員会 委員名簿

区 分	所 属	氏 名
学識経験者	茨城大学工学部都市システム工学科教授	小柳 武和
商業関係	日立商工会議所副会頭	岩田 秀邦
	日立商工会議所女性会会長	河合 キイ子
	大みか商店会会長	鈴木 道明
利用者及び地域の代表	(株)日立製作所情報制御システム社大みか事業所総務部長	佐藤 正己
	茨城キリスト教学園事務局長	菅原 光雄
	水木学区コミュニティ推進會会長	高橋 幸隆
	大みか学区コミュニティ推進會会長	川村 広
	久慈学区コミュニティ推進會会長	須田 昭
	坂下地区コミュニティ推進會会長	鈴木 正義
	日立市女性防火クラブ連絡協議會会長	橋本 弘子
	日立市地域婦人団体連絡協議會金沢地区代表	芳賀 由美子
交通事業者	東日本旅客鉄道（株）水戸支社総務部企画室長	齋藤 道法
	日立電鉄交通サービス（株）交通事業部長	仲野 徳寿
行政関係	茨城県企画部地域計画課長	桐原 泰弘
	茨城県土木部技監（兼）都市計画課長	浅見 秀世
	茨城県土木部都市整備課長	藤枝 宏之
	茨城県警察本部交通規制課長	塙 俊夫
	茨城県日立警察署長	寺門 祐児
	日立市政策審議室長	赤津 敏明
	日立市産業経済部長	豊田 泰二
	日立市都市建設部長	古平 祐次

委員人数：22名

#### 事務局

事務局	都市建設部次長	菅原 誠一
	都市建設部参事補（兼）都市政策課長	稲田 博司 （岡部 和彦）
	都市建設部都市政策課課長（兼）公共交通対策室長	赤城 正敏
	都市建設部都市政策課副参事（兼）まちづくり推進係長	佐川 勝宣
	都市建設部都市政策課課長補佐（兼）都市計画係長	石川 秀人
	都市建設部都市政策課まちづくり推進係	鈴木 大成
	都市建設部都市政策課まちづくり推進係	鈴木 智子

（ ）内は前任者

---

## 4.2 委員会設置要項

### 大甕駅周辺地区整備計画策定委員会設置要項

(設置)

第1条 大甕駅周辺地区（以下、「駅周辺地区」という。）について、日立電鉄線跡地を活用した新交通導入事業との連携を図りながら、駅周辺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及び事業化プログラムなどの策定を行うため、大甕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。

(所掌事務)

第2条 委員会は、計画策定のため次の事項について、審議・検討を行う。

- (1) 駅周辺地区の土地利用及び公共公益施設等の計画に関すること。
- (2) 駅周辺整備に向けた事業化プログラムに関すること。
- (3) 審議・検討を進めるにあたり、必要となる情報提供に関すること。
- (4) その他計画策定を進めるにあたり必要なこと。

(組織等)

第3条 委員会は、別表1に掲げる委員によって構成する。

- 2 委員長は、委員会を代表し、会務を総括する。
- 3 委員長に事故があるとき、又は欠けたときは、委員長があらかじめ指名した委員がその職務を行う。

(任期)

第4条 委員の任期は、平成24年3月31日までとする。

(会議)

第5条 委員会の会議は、委員長が必要に応じて招集する。

- 2 委員長は、会議の議長となる。
- 3 委員長は、必要と認めるときに委員以外のものを会議に出席させ、説明又は意見を述べさせることができる。

(事務局)

第6条 委員会の事務局は、日立市都市建設部に置く。

(委任)

第7条 この要項に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が定める。

附則

この要項は、平成23年 8月 1日から施行する。

---