

■ 第2回常陸多賀駅周辺地区整備計画策定委員会 議事要旨

1 日 時 令和元年8月27日(火) 午後2時から午後4時15分まで

2 場 所 日立市女性センター 4階多目的ホール

3 出席委員 30名(31名中)

4 会 議

(1) 開会(午後2時00分)

(2) 委員長あいさつ

前回皆さんから大変貴重なご意見をたくさんいただきました。

本日は、その取りまとめを皆さんにご報告し、今後のことについて色々のご意見を頂きたい。

本日の主な議題は、BRTの整備方針、前回の取りまとめ、今後検討していく整備計画の基本的な方針の3点であり、整備計画の骨子を皆さんにご審議、ご意見をいただこうと思っているのでよろしくお願いしたい。

(3) 議事

議題1：ひたちBRTの今後の整備方針について

事務局から、資料に基づき、ひたちBRTの整備経過や今後の整備方針について説明する。

〈質疑応答〉

委 員 今回、常陸多賀駅東側へ、BRTのターミナルが移るということだが、東西の人の移動について、バリアフリーも含めて、どのような考えなのか聞かせていただきたい。

事 務 局 自由通路を整備し東西の円滑な移動を確保したいと考えている。
西側の路線バス利用者は、自由通路で東側へ行って、BRTに乗り換える。市街地が分断されていることから、交通の利便性と、東西の市街地の連続性については、後ほどの議題で詳しく説明する。

委 員 BRTルートについて、資料では「鮎川停車場線」と交差する計画だが、交差点改良等の工事は大変ではないのか。また「さくら通り」から「鮎川停車場線」の区間は道路幅員が狭く、拡幅工事が必要だと思うが、そのような工事も計画しているのか。

事 務 局 今後の設計によるが、1点目の「鮎川停車場線」との交差点については、朝夕に混雑する交差点であり、それによりBRTが遅れるということでは、定時運行の利

点が生かせず、一般の路線バスとの差がなくなる。渋滞の影響を避けながら通過出来るよう、改良する必要があると考える。

また、「さくら通り」から「鮎川停車場線」の区間は、カーブが非常に多く、幅員も狭いうえ、自転車や歩行者が混在し、危険な区間になっている。BRTが通行するようになれば、拡幅は必要で、歩行者・自転車の安全も含め、BRTがスムーズに運行出来るよう、改良していきたいと考える。

委員 「鮎川停車場線」から北側には、学校もあり朝夕には自転車も相当通行している。BRTを中心に考えるのもいいが、人の流れも考え、交通安全に配慮しながら検討してほしい。

事務局 「鮎川停車場線」北側のルートについては、まだ具体的に決まっていない部分もあるが、油縄子小学校、多賀中学校、多賀高校、茨城大、また、老人福祉施設や特別支援学校もあることから、歩行者や自転車の安全を第一に考えて、計画を進めていきたい。

委員 国分工場の東側、国道245号沿いに日立電鉄線跡地があるが、BRTのルートとしてこの跡地を活用する選択肢はなかったのか。また付近には「湯楽の里」などの商業施設があるが、そこまで乗り入れるのか。

事務局 日立電鉄線跡地の利用について、まずは多くの利用客が見込める常陸多賀駅に乗り入れる必要があること、次に電鉄線跡地沿線は居住者も少なく、利用客が見込めないこと等から現在のルートを検討している。また、電鉄線跡地については国道245号の将来の拡幅用地として検討している。

「湯楽の里」への乗入れについては、利用状況などを勘案しながら、今後検討していきたい。

委員 常陸多賀駅を通過するのは良いのだが、「さくら通り」から「鮎川停車場線」の区間を通行することを懸念している。国道245号を通ることにして、例えば桜川沿いを上手く使えば道路をかなり幅広く取れるのではないかと。

事務局 BRTとしては、利用客が多く見込まれるところを運行させたい。
桜川沿いも含めて、日立駅方向へのルートについては、一般のバス路線の活用とあわせて検討していきたい。

- 委員 従来の路線バスルートとBRTとの連携が非常に重要と考えている。
BRTと従来のバスの乗継ができるバス停を出来るだけ多く設置してほしいが、従来の路線バスルートに対して、BRTの位置付けをどう考えているのか。
- 事務局 従来のバスと連携しながら、全体のバスネットワークと利用状況等も踏まえつつ、バランスを考慮し、現在バスを運行している茨城交通とも協議しながら進めていきたい。
- 委員 国道245号から常陸多賀駅までのルートについて、この路線はBRT専用の路線になるのか。住宅地が多いので、BRT専用の路線にするには難しいと考える。
また、この路線は、常陸多賀駅から海岸までのアクセスがしやすいルートであることから、海岸までの歩行環境の整備ということについてどのように考えているのか伺いたい。
- 事務局 現状の幅員が6～8mの道路であることから、これを拡幅して、2車線とするか、或いはBRTの専用道路を設けた3車線の道路にするか、検討しているところである。
このルートは海岸へのアクセス道路であると共に周辺の生活道路でもあることから、様々な目的を併せ持った道路整備を今後検討していきたい。
- 委員 日立駅までの全体の大まかな基本計画を立てて、多賀地区に関しては詳細なルートを考えて方が良い。
また、「さくら通り」への接続位置は、鮎川郵便局付近が複数路線の交差点となるため、常磐線との立体交差で交差点よりも手前で接続させることなども考慮して計画した方が良い。
- 事務局 日立駅までのBRTルート計画について、既に「BRTのまちづくり基本計画」として検討した経過があり、全体的な考え方は一度整理をしたうえで、このルートを検討しているものである。
「さくら通り」との交差点については、現状の交差点に接続するのではなく、もう少し南側での接続を考えているが、いずれにしても事業のやりやすさなども踏まえ、交通混雑を招かないよう、BRT本来のメリットが損なわないよう、計画を十分に検討し、具体の整備に進みたい。

議題2：第1回委員会のまとめについて

事務局から、資料に基づき、前回委員会で確認した地区の現状及び課題、その後の意見交換など、委員意見のまとめについて説明する。

〈質疑応答〉

- 委員 どれくらいのスパンでまちづくりの目標を設定していくかが重要と考える。
まちづくりの考え方は人それぞれで、例えば50年、80年をスパンに考える方もいれば、もっと短いスパンで考えた方がいいと言う方もいる。本来は、長いスパンと、短いスパンで考える計画のどちらもあった方がいいと考えるが、個人的には、大きな長期スパンでの目標があって、そこを目指して、当座の課題に対して短いスパンで改善出来るところは出来るようにしていくのが良いと考えている。
- 委員長 タイムスケジュールの考え方は重要と考える。
短期的視点、中長期的視点を持ちながらそれぞれに計画を整理していきたいと考える。
- 委員 委員会資料について、出来れば事前に送付してもらえると、目を通す時間ができる。
- 委員長 事務局も委員会の日程に合わせて作成しているところだが、重要なことなので、是非次回以降、対応をお願いしたい。
- 委員 この策定委員会は、駅舎の改修プラスアルファなのか、多賀地区全体の再建していくような事なのか、どこまでの範囲の中での話なのか、多少なりとも姿を見せていただきたい。商店街の会合の時に、計画について説明する必要がある。
- 事務局 今回の整備計画は、第一の大きな目標としては、駅舎や自由通路、駅前にどのような機能を入れて、どんな整備をするかということ計画としてまとめていくことである。それを起爆剤として、その周辺の商店街や周辺の地域の土地利用をどのように図っていくかということも、将来のビジョンとして今回策定したい。
例えば、5年後の駅周辺はどんな利用ができるエリアになるのかということを検討していきたいと考えており、今後10年間でやるものと、20年30年と継続していくものなどを含め、ソフトとハードの両面の取組を整理できればと考えている。
- 委員 今、事務局から説明頂いたことを聞きたかった。少し話が進みやすくなったと思っている。事務局から話をしていただいたことを、一つの形としてまとめ、色々な話を

進めていければ、夢が広がってくるような感じもするし、改善点も見えてくるような気がしている。

委員 多賀地区に育って、ずっと多賀地区に住んでいるが、私達が小学校・中学校の時代の多賀町は賑わっていたという感じがある。

駅周辺で私が感じているのは、朝、駅前駐輪場から学校へ向かう高校生と、駅へ向かう通勤の方達と行き交うのが、見ていてすごく危ない。また駅の近くのミニストップの駐車場には、ものすごい数の自転車が置いてある。自転車を利用する方が多い割には、駐輪場が少ないと感じる。多賀高生や茨大生が駅を降りて通学をするときに、自転車がもうちょっと危なくないように、自転車で通学する学生が、通学しやすいような環境も少し考えていただけるといいかと思う。

副委員長 日立市と合併した時点では、多賀町というのは非常に都市計画が進んでいた。多賀町時代には、進んでいたのが、逆に合併した時点で、多賀地区の都市計画がストップしてしまったという長い歴史がある。今回常陸多賀駅の駅舎のことももちろんだが、新しい計画をきちんとして頂きたいと思っている。多賀地区が日立市の中で一番人口が定着している場所であり、復活するためにも、駅舎の改築をきっかけに、市の都市計画の皆さんには、多賀地区の都市計画の遅れを取り戻すというような気持ちで取り組んで頂きたい。

また、先ほど、何年ぐらいを目標にということであったが、私自身は、30年ぐらいの目標にすることがよろしいのではないかと考えている。今日は県の方も来ているので、どうぞお力添えを頂いて、本来の都市計画の進んだ多賀地区が、遅れを取り戻せるように一つ、都市計画の皆さん、よろしく願いたい。

委員長 話を聞いていて、私も思い出した。何年前だが、多賀地区の都市計画という論文を、連名で書いた。非常に先駆的なプランニングだったということ。それが、今に通じていないところも多少あるので、この機会にそういう先駆的な都市計画が活きるとういと感じている。

議題3：整備計画について

事務局から、資料に基づき、「まちづくりの目標と基本方針」、「土地利用計画と施設整備計画」について説明する。

- 委員長 非常に広い範囲の説明をして頂き、最後はスケジュールを提示して頂いた。
今後は商店会やコミュニティ関係の方との意見交換会が予定されているそうなので、そこで意見が出たものをまとめて策定委員会にお諮りして、改めて皆さんの新たなご意見を頂くという予定である。
それらを踏まえて、今の計画の中身について、ご意見、或いはご質問があれば、お伺いしたい。
- 委員 整備計画について、持続可能なまちづくりなど色々あるが、常陸多賀駅周辺には大きな墓地が3か所ある。土地利用など整備計画の中に入れるのか。墓地の扱いについて考え方をお聞きしたい。
- 事務局 現時点で、墓地についての計画はない。3つに分かれている墓地を統合する計画などは考えていない。
- 委員 周りが相当開発されたが、墓地はそのままだったら、違和感がある。その辺の考えを入れておいた方が良いと考える。
- 事務局 例えば墓地周辺の道路とか、他の墓地をつなぐ、行きやすくする道路などは、整備計画で検討することはあるが、その墓地の移転、2つを1つに集約するなど、お墓そのものをいじるということはなかなか難しいと考えている。
- 委員 調査・合意形成のところだが、総論賛成、各論反対になった時に、どのような形成の仕方を持っていくのかということを決めておいた方が良いと考える。
合意形成の仕方を我々が心配することではないと思うが、少しは考えて計画の中に入れておいた方が良いと考える。
- 委員長 他の自治体では、多少なりともそういった時の方針が、色々決められているのかという気がするが、自治体の方もこの計画以外にも色々関わりがあるだろうから、そういったものをまとめておく、方針を決めておく、それは大事なかと私も考える。
- 委員 駅舎の改修で、具体的な方針や、何か決まっている内容があったら示していただきたい。スケジュール表では、駅舎及び自由通路は、令和2年に調査して、設計が4年、工事着工が6年となっているが、駅舎のコンセプトやどういう機能を導入するの

か、JRで何か方針があれば、教えて頂きたい。

また、勝田駅の事例で居住人口が約2,000人増え、商店街が賑わったという話も出たが、多賀地区においてもそういったゾーニングを考えているのか、教えて頂きたい。

事務局

まず駅舎の件は、今後JRと協議をしながら進めていく。

デザインの的には、前回レトロな雰囲気などのご意見をいただいたので、それらを踏まえ、これからJRと協議しながら検討していきたい。

住宅系に関しては、市で想定しているのは、駅を降りてすぐ右側の駐車場が市有地で、そこに例えば複合型のマンション、上層に住宅、下層に例えば商業施設や図書機能など、様々な機能が入っている複合型の建物が建てられないかと考えている。

委員長

駅舎のコンセプトなどは、皆さんのご意見を参考にしながら方向性を決めていくということも良いかもしれない。

委員

今、ここにまちづくりの目標ということで3つ書いてあり、1番目が暮らし、2番目に賑わい、あと3番目は魅力ということだが、私達としては、やはり賑わいで、魅力ある常陸多賀駅前を創っていければ、賑やかになるだろうと皆さん考えている。

ただ誰もが暮らしやすい生活空間の創出ということで、この約800m以内の中に生活空間を入れるということは、賑わいとちょっと対抗するような位置づけになってしまわないか。

生活に必要な施設を駅前に集約するというのは、とても魅力的であるが、生活する場所の側に賑やかな場所があるというのは、生活環境を阻害しないか。

要はこの約800mの中に1番と2番を入れるということ自体無理なのではと思う。

賑わいのエリアについては、もっと広くやってもらって、常陸多賀駅前を賑やかにしてもらいたいと思っている。

委員長

計画は、周辺との連携、周辺と一体となって進めていくことを前提にしている。

委員

駅周辺に目玉となる施設やモノがあると良い。

目玉となるものというのと、日立駅だとシビックセンターやイトーヨーカドーがあつて、そこで買い物をしたり、時間が潰せるというようなところである。

何かしらそういった施設があると、ゆっくり時間が過ごせて、なおかつ駅前で買い物もできるということにもつながってくると考える。

委員

ゾーニングを見ていて、緑のネットワークという方針はすごく共感する部分が多くて、歩いて楽しくなる町というところのコンセプトはすごく共感するところが強い。

駅周辺に関して、自動車という存在がこれからどういうふうはこの計画の中で位置づけられていくのかというのがちょっと疑問である。

委員 交通手段、それと交通道路網、ネットワーク、そういったものを考えた時には、どういう手段を、どういうふうコントロールしていくかということは非常に重要だと考える。

事務局 漠然としているが、モビリティというものがこれから随分変わってくるというのが言われている。

個人的に一番変わっていくのは、例えば専用道路を通行するBRTだと考えており、こういうところから自動運転化が始まってくると言われていて、目標としては、おさかなセンターから常陸多賀駅までの専用道路が、自動運転で運行出来るようになる。自動車の運転手が不要となり人件費が安くなったり、あとは物流も盛んに出来てくる。例えばおさかなセンターのお魚を、常陸多賀駅まで無人で持ってきてもらって、お店で売ったりするなど、そういうことも可能になる。

自動車も、カーシェアが流行ってきたり、皆で使うような駐車場、車があって、好きな時に使って、自由に乗ることができるなど、そういった変化を見ながら、少しずつ変わっていくものと思う。

現時点で、何をどうするというのは、まだはっきりとは見えてこないが、変化の兆しはある。また、この駅周辺などに、ゴルフカートのようなものが走るようになって、高齢者の方等が自由に動き回れるようになるなど、そういったことも想定しながら、この計画も作っていきたいと考えている。

委員 この計画のスパンとか、そのスパンの見方によって、どこまでを視野に入れて、これからモビリティが変化していくのかということも、視野に入れつつ計画をしていかなければならない。

全体的な流れとしては、人口が少なくなって行って、そもそも車に乗る人が少なくなって行って、という中で、自動車という立ち位置がどんどん変わっていくというのを考慮したうえで、これから計画をしなければいけないと思っている。

委員 BRTなどの公共交通だけに頼ってまちづくりを議論するだけでいいのかということも、一方である。

駅が完成したり、色々なものが完成するのが、10年先になるので、その間も、交通は便利にしてつないでおく必要がある。ここに魅力的な町が出来るのを、皆が楽しみにして、わくわくしていただけるようにしておく必要もある。その利便性も同時に考えておきながら、多賀地区に住まれる人、或いは多賀地区を楽しみにしている人たち

に、何か夢が持てるようなものも、一方ではないとだめだと考える。

委員 緑のネットワークについて、先ほど意見があったように、今現状でも歩道がちょっと狭い状況で、さらにバリアフリーを取り入れるとなったら、もう少し道路を拡張した方がいいし、街路樹を植えるとなったら、さらにもっと広げた方がいいと思う。

そしてこのBRTを入れると、もっともっと歩道を広げなくてはいけないのかと思うと、道路の沿線上に、常に建物がある状況で、どうやって歩道を広げていくのかなというのが気になる。

委員長 いろいろな機能を入れていくと、当然何かそれにかかる空間が必要になってくるので、現状を見ると、そんなに道路空間は取れず現実的でないということもある。

ではそれはどこで実現しうるか、どういう方法で出来るかというのはまた、色々と情報を頂きながら、また議論出来ればと考える。

委員 今ずっとお話を聞いていて、そして資料を見てみると、多賀地区にずっと住んでいるが、あまりいい町ではなかったのかなと思ったりするが、そんなことはなく結構いい町で、整備することでまちが大きく変わってしまうことへの不安もある。

そのような中で、多賀地区のいいところを整備計画入れておいてほしい。例えば個人的には常陽銀行付近から見渡す駅方面の、工場周辺の桜の景観は素晴らしいと思っている。

現状の多賀地区として、この部分は全面的に変えないでほしいというところも、整備計画に入れておいてもらえればうれしい。いいところをもう一度見直してもらうのもいいのかと思っている。

委員長 私も今、最後にそういう話をしようかと考えていたところである。良いところを見つけて、意外と気が付かない良いところがいっぱいある、地元の方は知っていて、皆さんが知らないところなどそれを出していただくとありがたいと考える。

副委員長 先週、東日本大震災で津波被害にあった宮城県女川町へ、大学の合宿ゼミがあったので行ってきた。女川町は津波でまち全体がなくなったため、短時間でかなり高質な商店街、住宅地をつくり上げた。

議論の中でも時間軸の話があったが、人口は減っていく中で、次の若い人に入ってもらわなければ、もう20年、30年後には人がいなくなるという危機感は元々あった。そこで、今の課題にスピード感を持って対応しつつも、皆の共有意識としては、未来を皆で意識してやりましょうということでスタートしている。先をなるべく見つめ、短期の課題にも対応していくという意識は、皆共通して持つということがまずス

タートとしてある。今、多賀に住んでいる人たちがどこまでそれを共有できるかというところが大変重要である。ここにいる人は、多分かなり危機意識がある。しかし、今日の話聞いていて、全体的にこの委員会だけでは決められない事項も多くあると感じている。

計画策定においては、多様な人の意見を吸い上げて、一緒につくっていくというこの体制が、まちをつくった後どう使うかということに生きていく。今回の「次代に紡ぐまちづくり」というキーワードを入れていただいてすごく良いと考えるし、最後のまちづくり協議会にはソフトのところ、どういう体制を作るんだということも、これがなかったら、ハードのつくる意味がないとも考える。女川でも、先にハードを作ってしまったきらいがあり、それをどう支えるのか、誰が使いこなすのかという議論を随分行ったが、すぐに作る必要もあったので、結果としてこうしておけば良かったという部分が随分あったと聞いている。

また、常陸多賀駅の西側の市有地のところがキーになる。その種地を使いながら、既存の商店街をうまく活用して、そこをどういう体制で支えていくのか。今後、コミュニティに入ったり、話し合う時に、ただそういう提案を持って行って意見はどうですかではなく、彼らも主体的に考えられるような、仮に時間がかかっても考えてもらうということをどうやって出来るか、公共公益施設がいいのかを含めて話し合うことが大切である。

マンションを建てるのは個人的には賛成しない。例えば先ほど約2,000人増えたと言っていると、一見いいように見えるけど、そういうマンションというのは、あまり町に興味がない人とか、意外と車で遠くに行ってしまう人が住んでいる。実際にマンションが出来て、統計上は人口が増えているけど、いい町になったかということ、そうではない。だからそういうことも冷静に今までの経過を見ながら、立地するのが単純なマンションみたいなものでいいのかと、その下に公益施設みたいなものが入るので本当にいいのかということも、かなり真剣に考えて、なるべく時間をかけて、合意形成する必要があるのではないかな。

なるべく多くの人を巻き込んで次につなげていく、そういった進め方が重要だと考える。

委員長 学生を巻き込んで地元の人といろいろとワークショップなどを仕掛けたら、どうでしょうか、色々な知恵が出てくるような気がします。

副委員長 女川町では、定年を過ぎた人は口を出さない。若い人が主体に考えて、比較的ベテランの人が何かあった時に盾になる。困ったことがあったら、助けてくれる。そういう立場に徹してやっている。多賀地区でそれをやるべきだというつもりはないが、そういう意識は必要だとも考える。

委員 常陸多賀駅の東側にも駐車場があるので、こちらにも公共公益複合施設をご検討されたらどうかと考える。もう一つ、今スポンジ化、空き地が目立っているので、その空き地利用を検討する。広場とか公民館とか、郊外にこういったものがあれば、中心市街地に持ってくる。そういった検討をされたらいかがかなとも考える。

委員長 皆さんから貴重なご意見をいただきましたので、次回はその意見を取りまとめ、皆さんにお諮りし、またその途中でコミュニティや商店会の方との話し合いもあるようなので、その意見も提示しながら、皆さんのご意見をいただこうと思っている。

以上で、本日予定されていた議題は終了とする。

(8) 閉会（午後4時15分）

以上