



常陸大宮駅周辺整備基本計画

『魅力と活気あふれる快適なまちづくり』
～ひとが集い、まちが輝く駅周辺整備を目指して～



平成 29 年 3 月

常 陸 大 宮 市

はじめに

JR 常陸大宮駅周辺から市役所にかけては、常陸大宮市の中心市街地を形成する都市中心拠点として、業務・商業の集積により、地域経済の発展をリードしてきました。

しかしながら、人口の減少、市民の暮らしの多様化、土地利用の変化などにより、中心市街地の形成が大きく変わりつつあるなかで、空き店舗が散在するなどの商店街の空洞化が進行しています。

また、駅周辺については、狭あい道路、老朽化した木造住宅が多く、防災面での危険性が高いこと、さらに、通勤通学の送迎時における交通渋滞などから、市街地環境の改善や利便性の向上と安全・安心な居住環境の整備が求められています。

このような状況の中、現況が抱える課題・問題点の改善と解消を図るとともに、地域の特性を活かした個性豊かなまちづくりを推進するため、駅を中心とした交通拠点として、駅東、駅西の駅前広場と都市計画道路の整備、そして駅舎の改築等を一体的に整備計画し、都市機能の充実や東西の連携強化を図り、併せて、中心市街地の活性化や医療・福祉・商業機能の連携などのソフト事業の検討を行うことを目的として、駅周辺の将来像『魅力と活気あふれる快適なまちづくり』の実現に向けた「常陸大宮駅周辺整備基本計画」を策定しました。

今後の事業の推進にあたりましては、市民・事業者・関係機関との協働が不可欠であり、市民の皆様のご理解とご協力をいただきながら、常陸大宮市に「住みたい・住み続けたい・住んでよかった」と実感できるまちづくりに取り組んでまいります。

最後に、本計画の策定に際して、貴重なご意見やご提言をいただきました「常陸大宮駅周辺整備検討委員会」の委員各位をはじめ、アンケート調査にご協力くださいました皆様方に心から感謝申し上げます。



平成 29 年 3 月

常陸大宮市長 三次 真一郎

第1章 計画の位置付けと構成

1 駅周辺整備の位置付け	1
1-1 上位関連計画との位置付け	1
1-2 駅周辺整備の位置付け	3
2 計画の構成	4

第2章 基本構想

1 常陸大宮駅周辺の概要	5
2 現況の課題	7
3 交通量実態等調査	10
3-1 交通量実態調査	10
3-2 歩行者動向調査	13
4 基本構想	18

第3章 基本計画

1 基本計画の視点と体系	21
1-1 計画の主な視点	21
1-2 体系図	22
1-3 目標の設定	23
2 個別施策の優先順位	24
3 基本計画図	33
4 個別施策	34
4-1 駅東口広場整備事業	34
4-2 常陸大宮駅舎改築事業	36
4-3 都市計画道路整備事業（大宮停車場線）	38
4-4 駅東口駐車場整備事業	40
4-5 中心市街地の活性化	41
4-6 医療・福祉・商業機能の連携	46
4-7 駅西口広場整備事業（駅西口駐車場整備事業）	48
4-8 水郡線踏切改修事業	50
4-9 道路ネットワークの強化	52
4-10 歩行者ネットワークの強化	54
4-11 都市計画変更等に関する検討	56

第4章 事業整備プログラム

1 事業実現化の方策	57
2 事業スケジュール	59

参考資料編

常陸大宮駅周辺整備基本構想及び基本計画策定等の経緯	63
常陸大宮駅周辺整備検討委員会名簿	64
用語集	65

第1章 計画の位置付けと構成

1. 駅周辺整備の位置付け

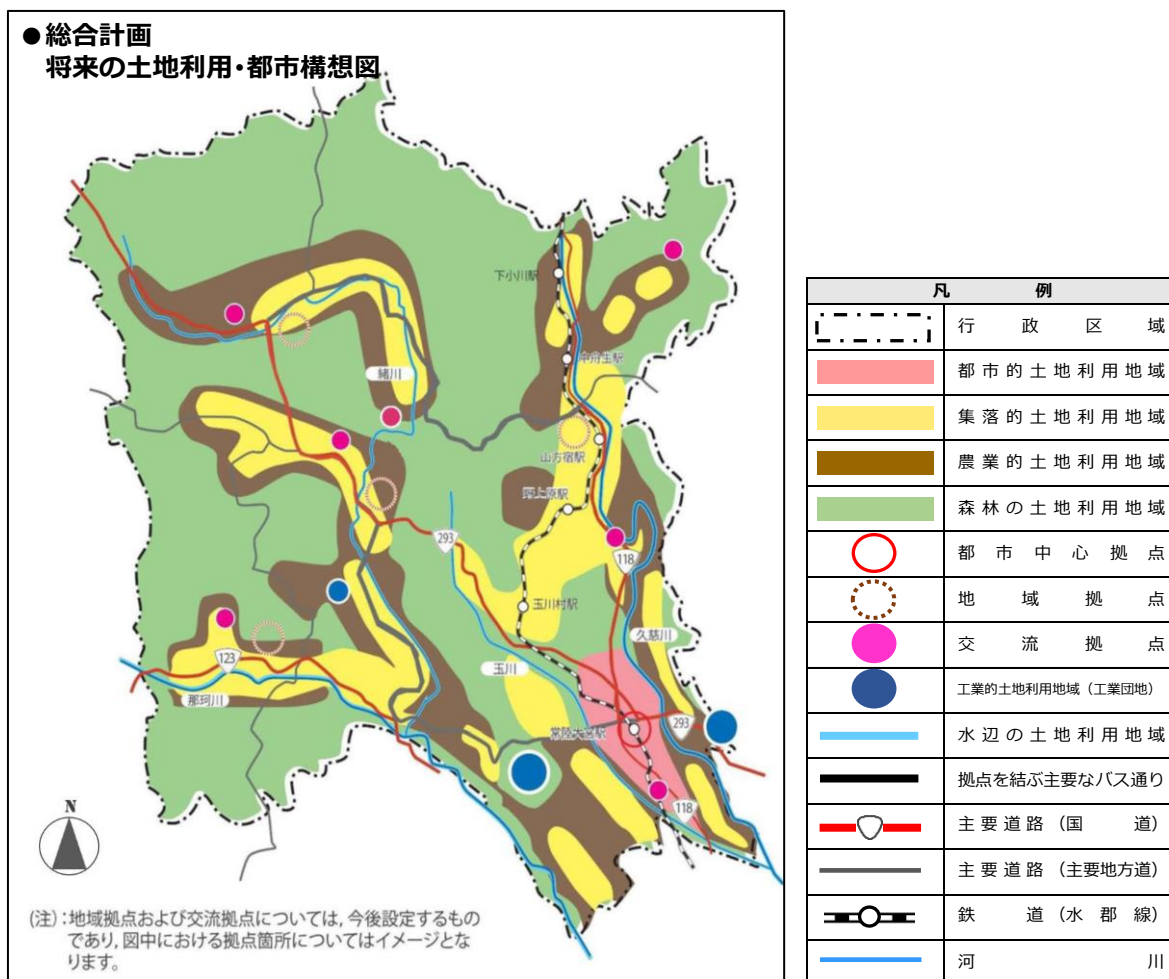
1-1. 上位関連計画との位置付け

(1) 常陸大宮市総合計画（平成28年度）

常陸大宮市総合計画においては、計画的な土地利用として、都市拠点づくりの推進、道路・交通体系・河川の整備、賑わいのある商業の振興などの施策において、次に掲げる常陸大宮駅周辺に係る施策の方向が位置付けられています。

主な施策の方向	主な取組みの内容
拠点の整備	▶常陸大宮駅周辺の中心市街地において、医療や福祉、買い物など、市民に対して高次の生活サービスを提供する都市中心拠点として基盤整備や景観形成を図り、魅力ある市街地の形成を進めます。
生活道路の整備・維持	▶市街地・集落地などの状況に応じて、市民生活を支える身近な道路の計画的な整備と適切な維持管理を推進します。
商店街の活性化と魅力づくりの支援	▶常陸大宮駅周辺の整備と連携し、歩道や駐車場などの道路環境の改善を進め、利便性と魅力ある商業環境の整備を推進します。また、商店街の空き店舗の活用を図り、商店街の空洞化の解消に努めます。

●総合計画 将来の土地利用・都市構想図

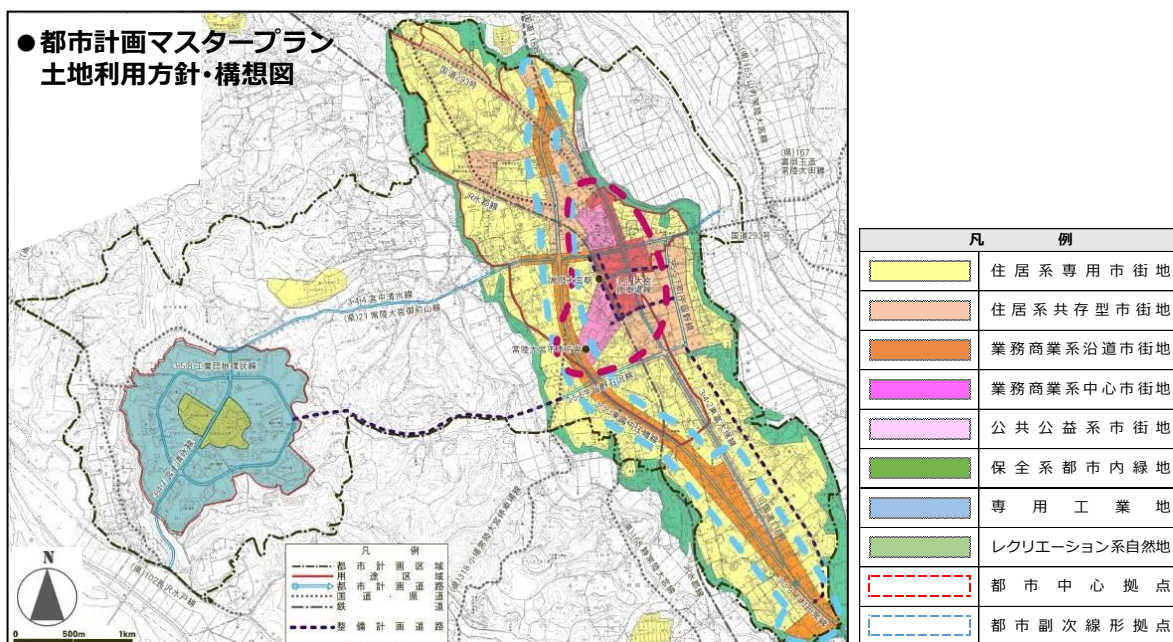


第1章 計画の位置付けと構成

(2) 常陸大宮市都市計画マスタープラン（平成21年度）

常陸大宮市都市計画マスタープランにおいては、市役所やロゼホール、JR常陸大宮駅周辺や旧国道118号（東富大塚線）沿道を公共及び商業・業務を主体とした都市利便機能が集積した「都市中心拠点」と位置付けられています。また、地域別の整備計画や都市施設の整備方針において、次に掲げる都市中心拠点整備や道路・交通体系の整備などが計画されています。

主な整備計画	主な計画内容
都市中心拠点整備	▶常陸大宮市の顔としての拠点形成を推進するとともにコンパクトな中心市街地の形成を図ります。
既成市街地整備	▶市街地内の狭あい道路※・行き止まり道路などの整備を図ります。
道路・交通体系の整備	▶JR常陸大宮駅の改修整備の要請、駅周辺道路及び環境の整備を推進し、交通混雑の緩和と利便性の向上などを図ります。
人にやさしいまちづくり方針	▶公共施設をはじめとして、多数の人々が利用する施設の新設や改築などにあわせて、床の段差の解消やスロープ、エレベータの設置などを進めます。



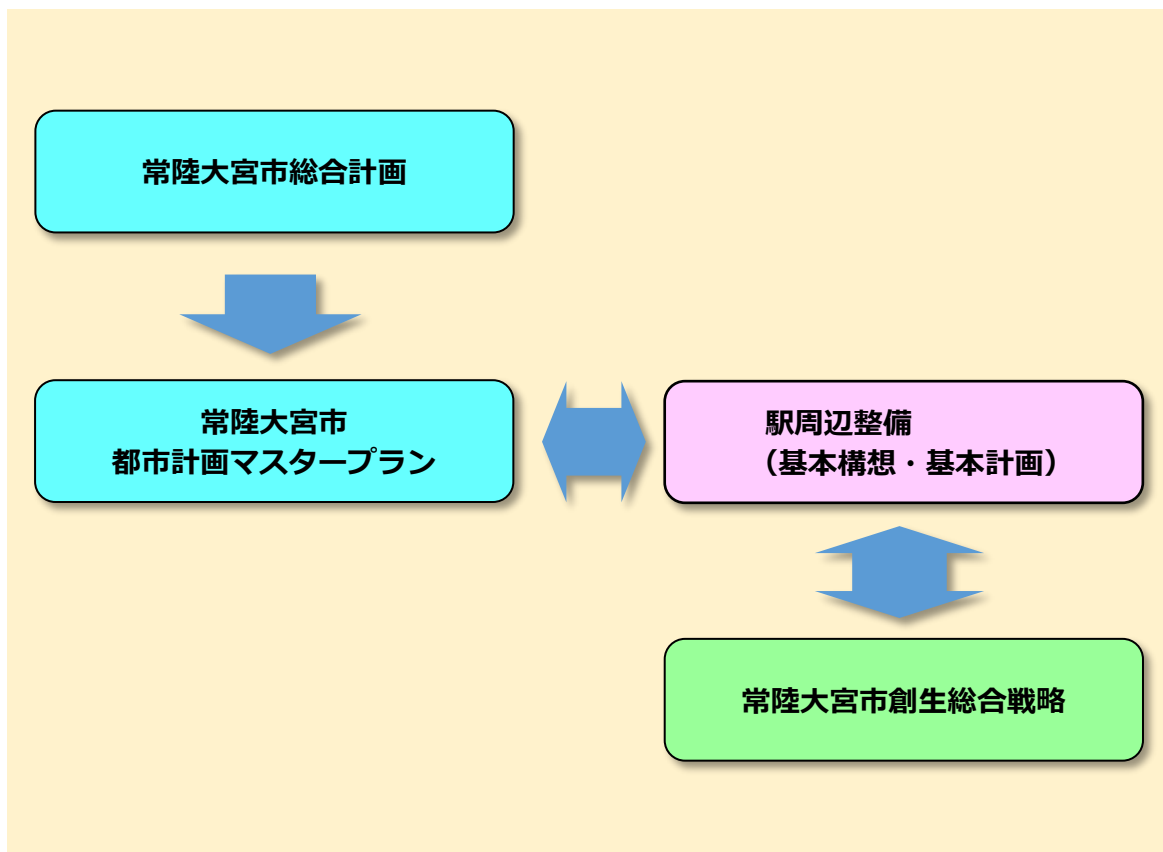
(3) 常陸大宮市創生総合戦略（平成27年度）

平成26年11月に制定された「まち・ひと・しごと創生法」に係る「常陸大宮市創生総合戦略」において、次に掲げる事業が位置付けられています。

主な事業名	主な事業内容
常陸大宮駅周辺整備事業	▶JR 常陸大宮駅前の通勤通学時間帯の交通混雑の緩和対策及び駅舎の改修を推進し、常陸大宮市の玄関口の顔としてのイメージアップを図ります。

1-2. 駅周辺整備の位置付け

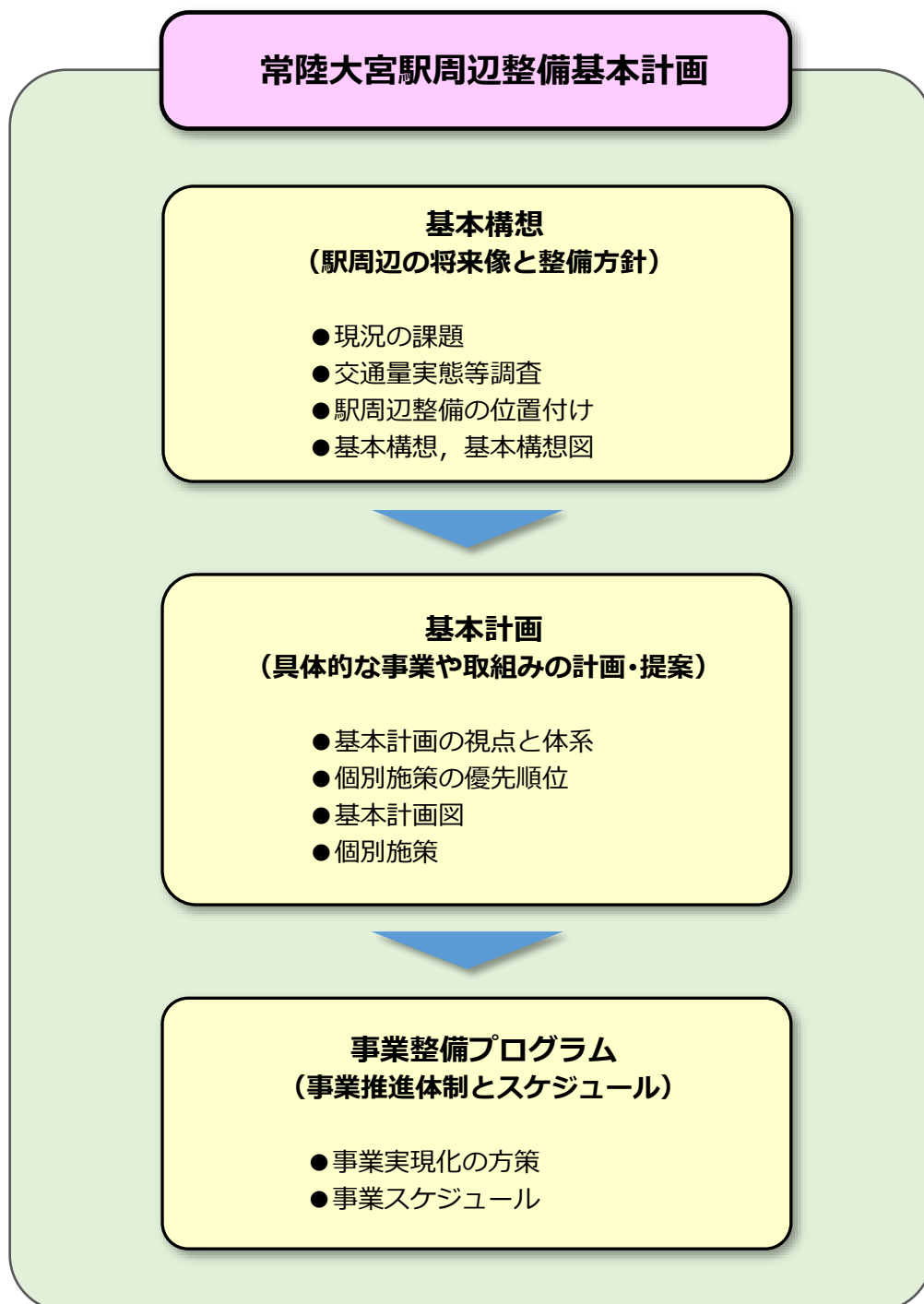
駅周辺整備に関連する計画の位置付けについては、総合計画に即して策定された都市計画マスタープランに準拠・反映するものとし、常陸大宮市創生総合戦略などの関連計画と連携して基本構想と基本計画を策定することとします。



2. 計画の構成

常陸大宮駅周辺整備基本構想及び基本計画の策定について、地域団体や地元の代表などで組織される「常陸大宮駅周辺整備検討委員会」において協議・検討し、庁内検討委員会及び庁議を経て策定しました。

「常陸大宮駅周辺整備基本計画」は、駅周辺の将来像と整備方針を内容とした「基本構想」、基本構想の内容を具体化した「基本計画」及び事業推進体制とスケジュールを示した「事業整備プログラム」で構成されています。



第2章 基本構想

1. 常陸大宮駅周辺の概要

(1) 常陸大宮市の概要

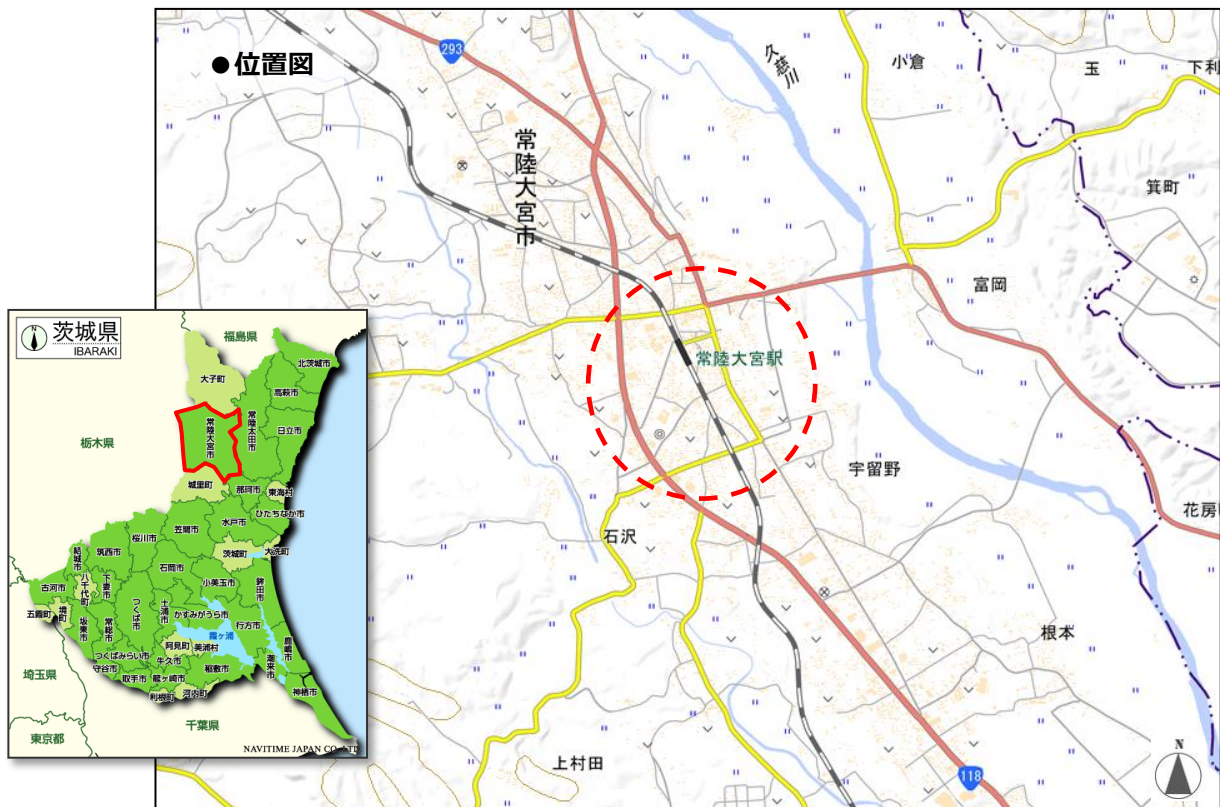
常陸大宮市は、那珂郡大宮町、山方町、美和村、緒川村及び東茨城郡御前山村の5町村が合併し、平成16年10月16日に誕生しました。茨城県の北西部に位置し、栃木県との県境に接し、面積は、東西約20.8km、南北約26.4kmにおよび348.45km²で県内2番目の規模となり、人口は約4万2千人となっています。

本市は、周辺の市町に対して広く就業やレジャー・ショッピングなどの場を提供する拠点性と魅力を有した「県北山間ゾーンの中核的都市」として位置付けられており、産業人口構造は、第1次産業が約14%、第2次産業が約32%、第3次産業が約53%となっており、物流・産業の拠点として、水戸北部中核工業団地や宮の郷工業団地があり、大規模な店舗を含む商業・業務施設が東富中江幡線（国道118号バイパス）沿道に集積しています。

土地利用は、農用地が約17%、森林原野が約60%を占め、那珂川・久慈川とこれを取り巻く山地丘陵をはじめとする豊かな自然環境と田園環境に恵まれています。また、交通ネットワークとして、鉄道はJR水郡線があり広域幹線道路は、国道118号、国道123号及び国道293号が整備されています。

(2) 常陸大宮駅周辺の概要

常陸大宮駅周辺区域は、JR水郡線常陸大宮駅前の地元商店街や駅北側の医療・福祉機能、駅西側の市役所やロゼホールなどの行政機能、東富中江幡線（国道118号バイパス）の沿道型商業・業務機能及び住宅機能を含む区域となっており、都市計画マスタープランにおいては、都市的利用地域の都市中心拠点と都市副次線形拠点に位置付けられています。

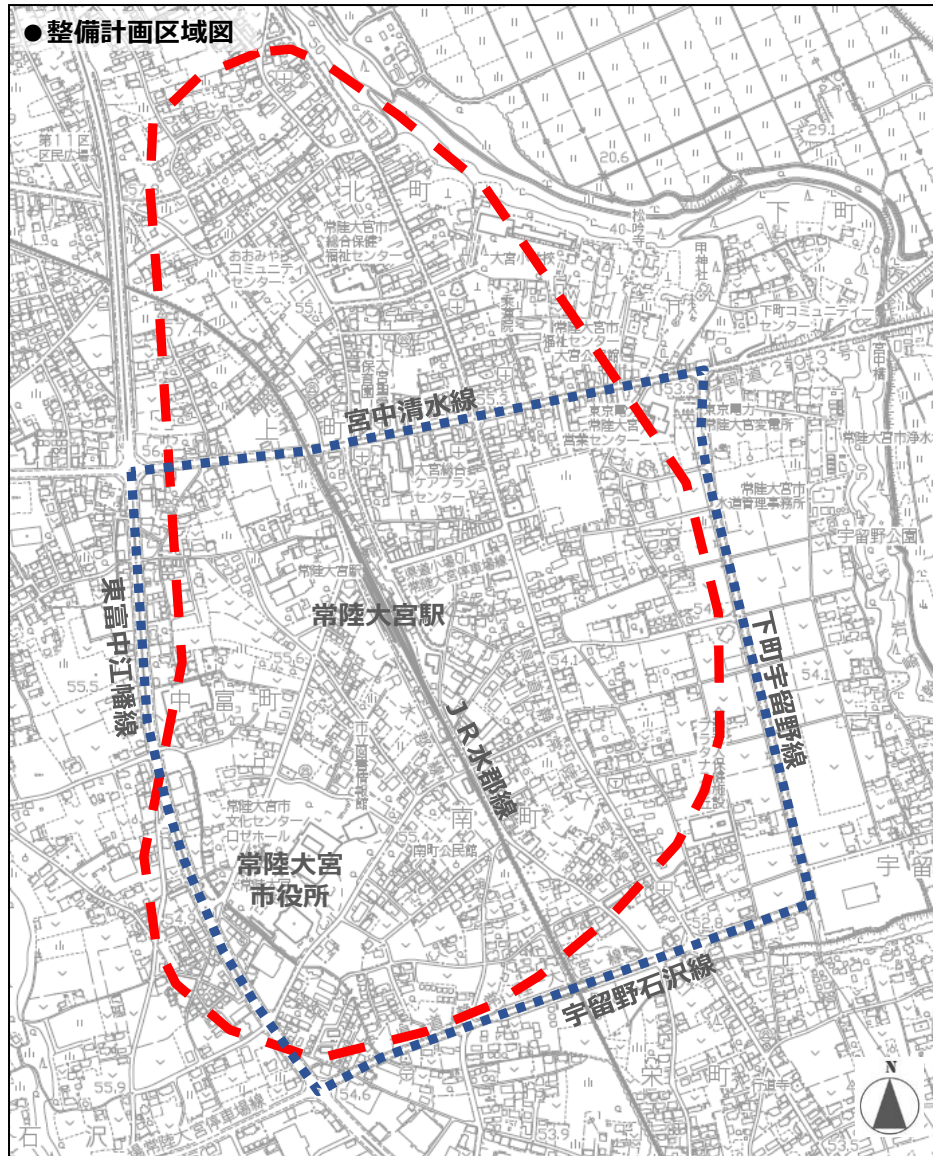


(出典：国土地理院地図電子国土 Web の地図を一部加工)

第2章 基本構想

(3) 駅周辺整備計画区域

駅周辺整備に係る基本構想を策定する区域については、都市計画マスタープランにおいて位置付けされた「都市中心拠点」を基本として、駅周辺整備を一体的かつ重点的に推進する区域として、JR常陸大宮駅、市役所などの行政機能を核として宮中清水線、下町宇留野線、宇留野石沢線及び東富中江幡線の都市計画道路※に囲まれた面積約84haの範囲を「整備計画区域」として位置付けます。



凡 例	
---	都市中心拠点
.....	整備計画区域 (面積約84ha)

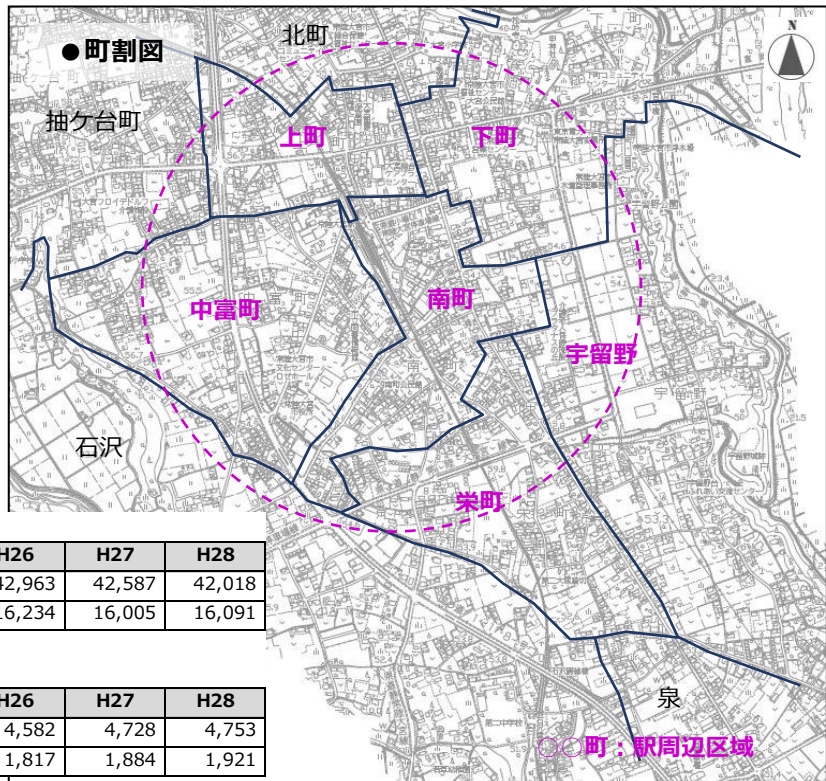
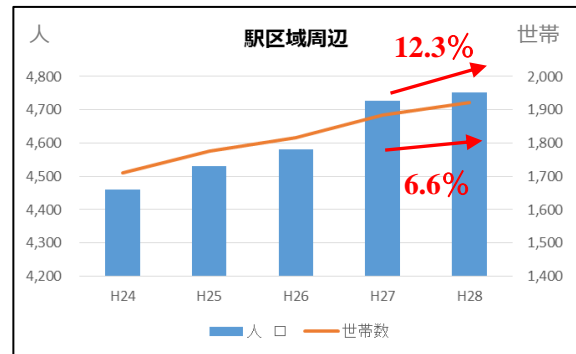
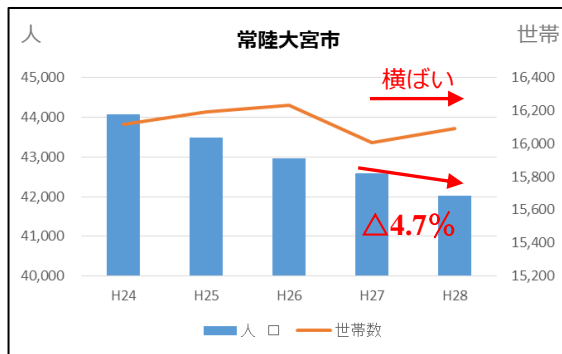
2. 現況の課題

常陸大宮駅周辺の現況の課題については、狭小な駅前ロータリー、送迎車両駐車スペースの不足などの要因による通勤通学時の交通渋滞の発生、狭い道路の存在、さらには、商店街の空洞化や多くの空き店舗が存在している状況にあり、JR水郡線利用者の減少傾向も相まって、賑わいのない駅周辺となっています。

(1) 駅周辺の人口及び世帯数

人口の状況については、平成24年から平成28年において、市全体が約4.7%減少し、駅周辺区域が約6.6%の増加となっています。また、世帯数の状況については、市全体は横ばいとなっていますが、駅周辺区域は約12.3%の増加となっています。世帯分離などの理由から増加傾向にありますが、人口の増加している区域周辺の世帯数増加が顕著な状況にあります。

●人口及び世帯数の推移



●常陸大宮市

区分	H24	H25	H26	H27	H28
人口(人)	44,077	43,496	42,963	42,587	42,018
世帯数(戸)	16,120	16,191	16,234	16,005	16,091

●駅周辺区域

区分	H24	H25	H26	H27	H28
人口(人)	4,460	4,532	4,582	4,728	4,753
世帯数(戸)	1,710	1,777	1,817	1,884	1,921

(出典：常陸大宮市 10月1日付け常住人口)

第2章 基本構想

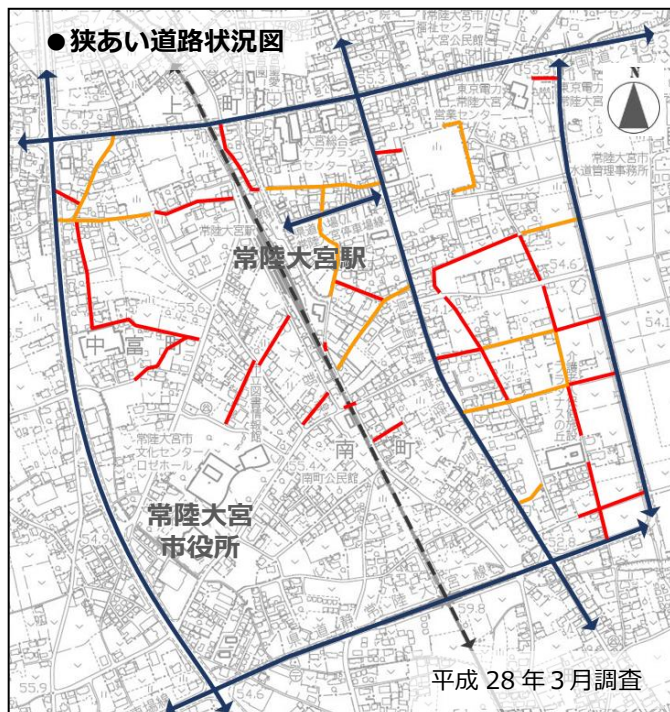
(2) 通勤通学時の交通渋滞の発生

常陸大宮駅前においては、朝夕の通勤通学時に送迎車両などによる交通渋滞が発生しており時間帯によっては、100m以上の車列となり円滑な交通処理や歩行者の安全性の確保に支障をきたしています。要因としては、狭小なロータリーや駐車スペースの不足などが考えられます。



(3) 狭あい道路の存在

常陸大宮駅周辺の道路については、計画的な都市計画道路が配置されていますが、4m未満の狭あい道路が多く存在しています。この狭あい道路の中には、安全性や防災性に支障をきたしている道路もあり、改善が求められています。また、道路幅員が4m以上あるものの歩道がなく歩行者の安全性が確保されていない道路や計画的でなく連続性が低いことから、各地域へのアクセス機能が悪い状況となっています。



凡 例	
	都市計画道路 (未整備路線を含む)
	道路幅員 4.0m未満
	道路幅員 4.0m (4.0m未満の区間を含む)

(4) 商店街の空洞化と空き店舗の存在

国道 118 号のバイパス化に伴う郊外への大型店舗の進出や消費者ニーズの多様化・高度化などにより、商店街の空洞化が進行しています。また、駅周辺には空き店舗などが多く存在し、さらなる商店街の空洞化を招くとともに、まちの景観上や防災上の観点からも有効な対策と利活用が望まれます。

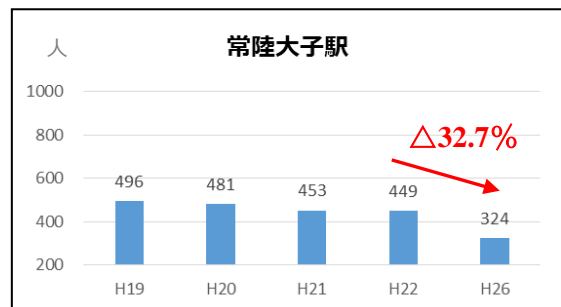
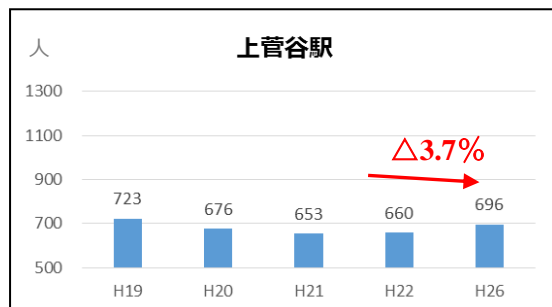


凡 例	
●	空き家・空き店舗

(5) 常陸大宮駅利用者の減少

J R水郡線常陸大宮駅の一日平均の乗車人員の状況については、平成 19 年から平成 26 年において約 14.4%減少しています。参考として、上菅谷駅については、平成 22 年から上昇に転じていますが約 3.7%の減少、常陸大子駅が約 32.7%と大きく減少しています。J R東日本はこれらの減少傾向への対策として、イベント観光列車の運行や駅設備などの見直しを推進しています。

●一日平均の乗車人員の推移



(出典：JR 東日本水戸支社)

3. 交通量実態等調査

3-1. 交通量実態調査

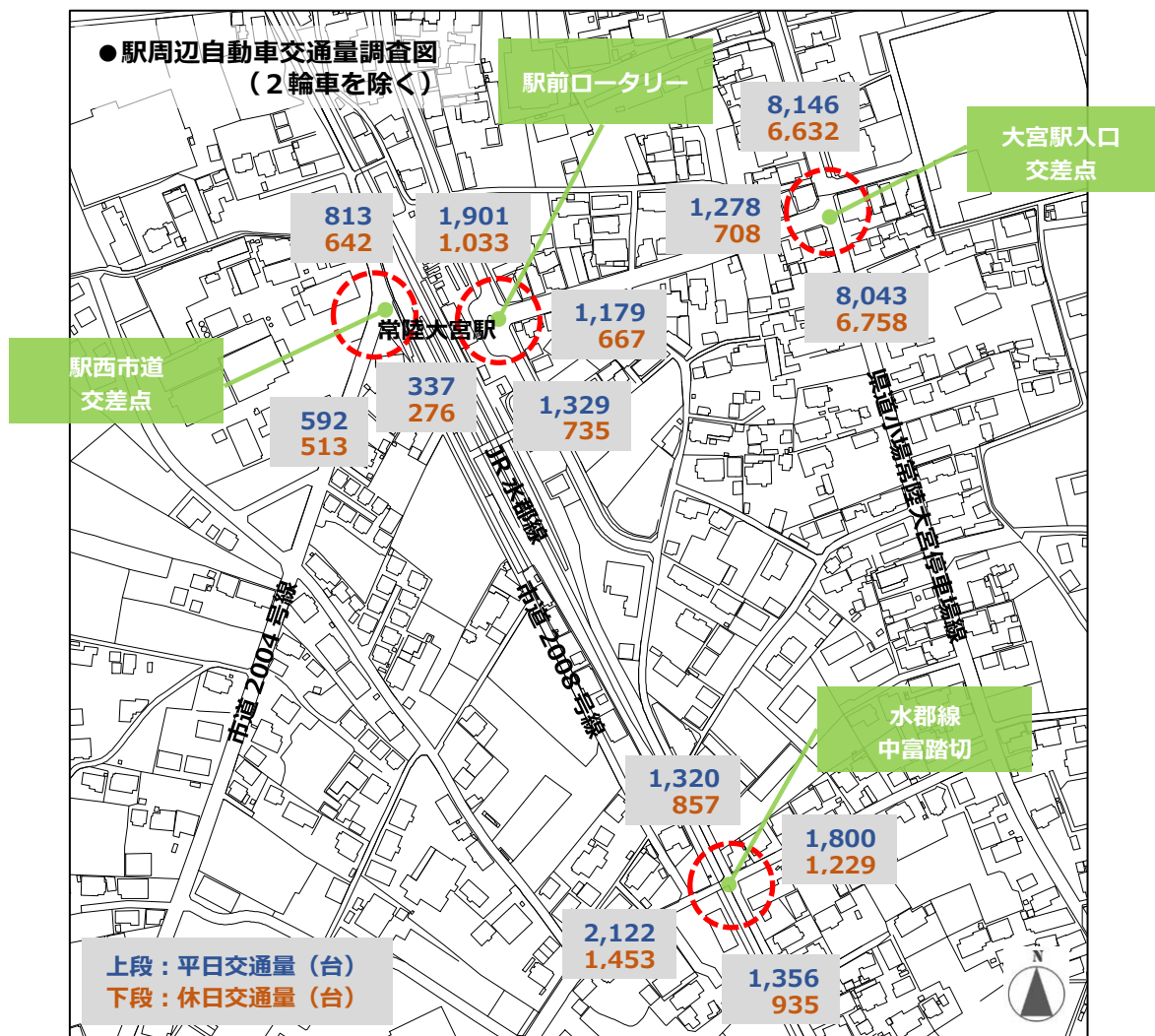
駅周辺整備に係る道路計画，歩行者動線計画，駐車場計画などを作成するための基礎資料として，自動車，自転車，歩行者の通行量や駐車場の利用台数などの実態調査を行いました。次に主な調査結果の概要を示します。

(1) 調査箇所及び調査日

調査箇所	国道 118 号バイパス姥賀交差点及び大宮バイパス入口，常陸大宮駅前ロータリー周辺，大宮駅入口交差点，中富踏切など 11 箇所	
調査日	平日	平成 28 年 9 月 14 日 (水) 7:00~19:00 12 時間調査
	休日	平成 28 年 9 月 4 日 (日) 7:00~19:00 12 時間調査

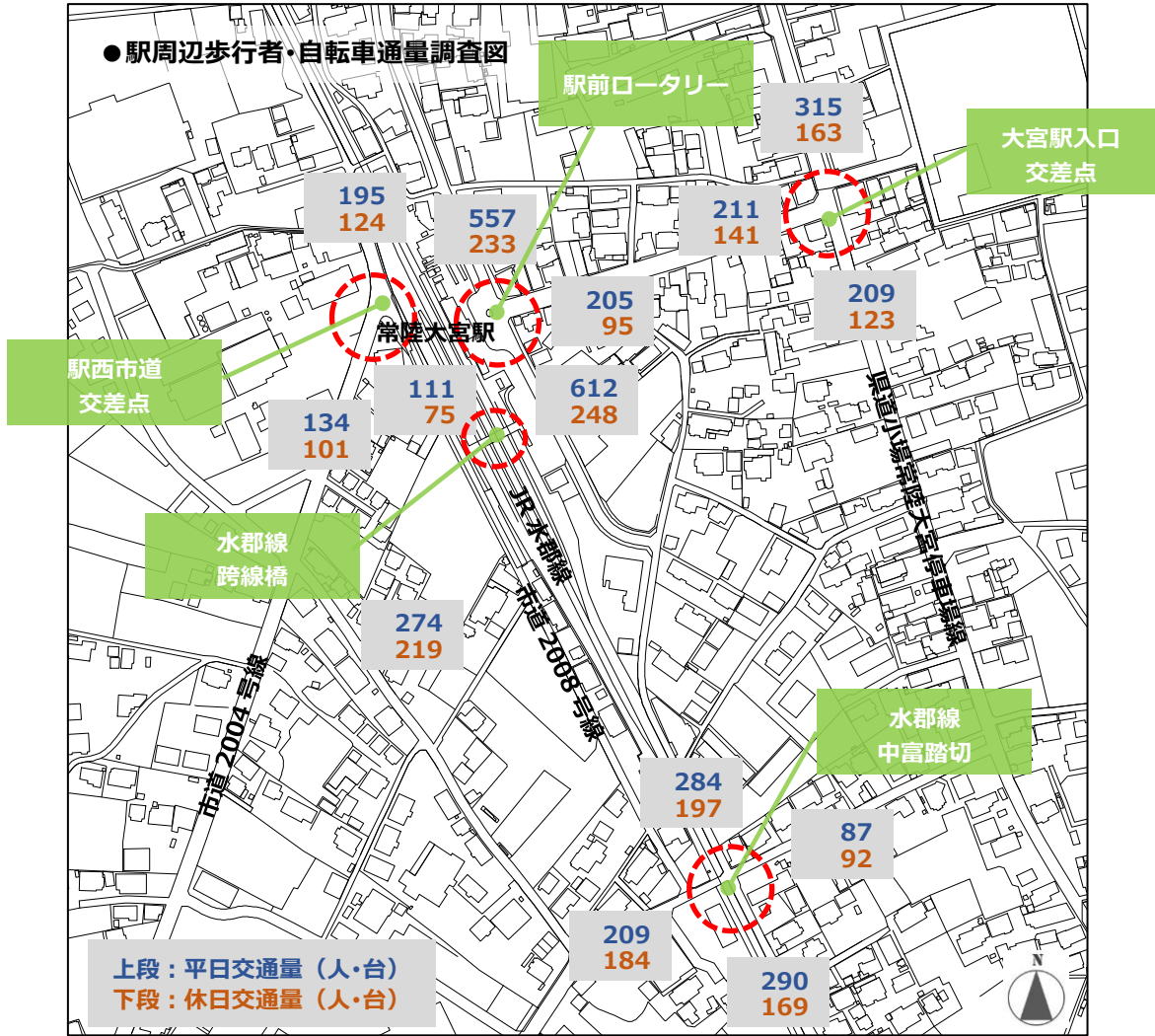
(2) 主な調査結果の概要

①自動車交通量

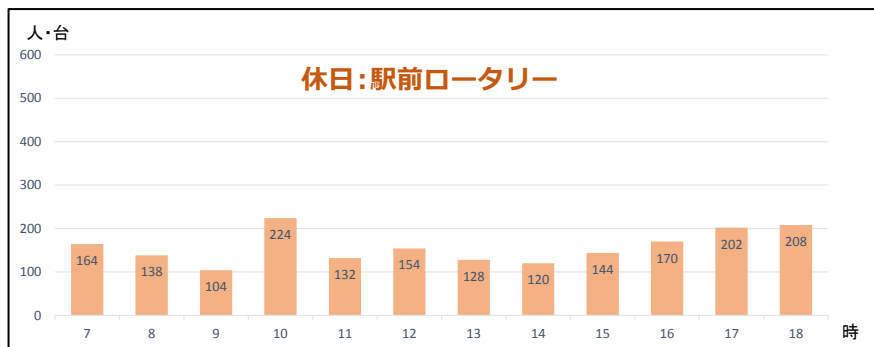
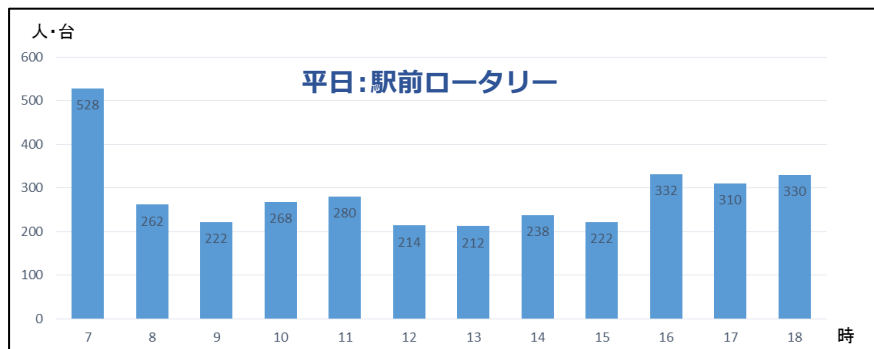


(記載の交通量は，12 時間交通量に昼夜率^{*}を乗じて，24 時間交通量に置き換えた台数です。)

② 歩行者・自転車交通量

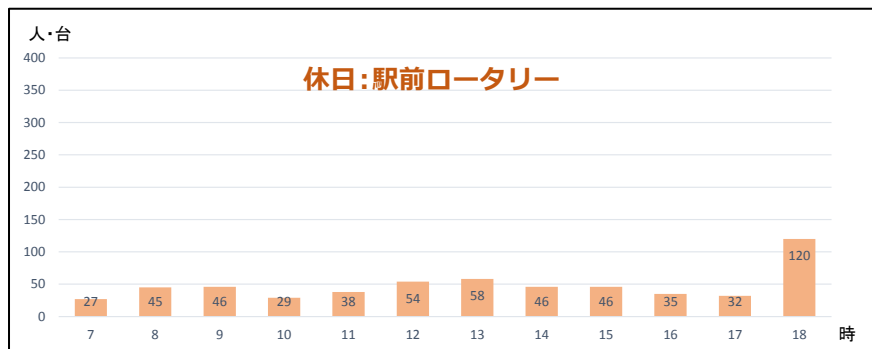
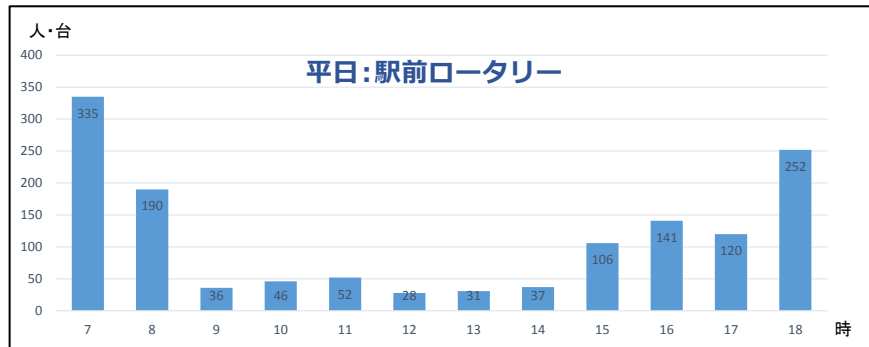


③ 時間別自動車交通量



第2章 基本構想

④時間別歩行者・自転車交通量



⑤調査結果の考察

駅前ロータリーの自動車交通量は、平日の北側市道から駅前ロータリーまでが約 1,900 台、南側市道から駅前ロータリーまでが約 1,330 台、東側から駅前ロータリーまでが約 1,180 台となっています。平日の朝夕に集中する交通量に対して、狭小なロータリーの交通処理能力が低いことから、慢性的な交通渋滞が発生しています。なお、休日の交通量は平日の約半分程度となっており、交通量の減少から交通渋滞の発生はありません。

中富踏切の自動車交通量は、平日の東西方向が約 2,000 台、南北方向が約 1,300 台となっています。特に列車通過時の踏切待ちに伴う交通渋滞は発生していませんが、交互通行の踏切のため、円滑な交通処理が求められます。なお、休日の交通量は平日の 7 割程度ですが、市役所などの行政機能と駅前周辺を結ぶ重要な道路として、区域内としては、交通量が多い市道となっています。

駅前ロータリーの歩行者・自転車交通量は、平日の南北方向が約 600 人・台、東側が約 200 人・台であり、南北方向の交通量は、一般的な歩道通行量として国の基準で定める一日あたり 500 人・台を超えています。これは、通勤通学時の駅前利用者に限定されず、通学路としての歩行者を含んでいるものあり、安全・安心な歩行空間の整備が求められます。

駐車場や駐輪場の利用状況については、東口の駐車場が民間の月極駐車場に限定されることなどから、西口にある市営駐車場が 80 台程度の駐車能力を超えて満車状態となっています。また、全体で 100 台程度の処理能力のある駐輪場が 3 箇所整備されていますが、放置自転車を含めこれも満車状態にあります。このような理由から、適正な規模の駐車場や駐輪場の整備が求められます。

3-2. 歩行者動向調査

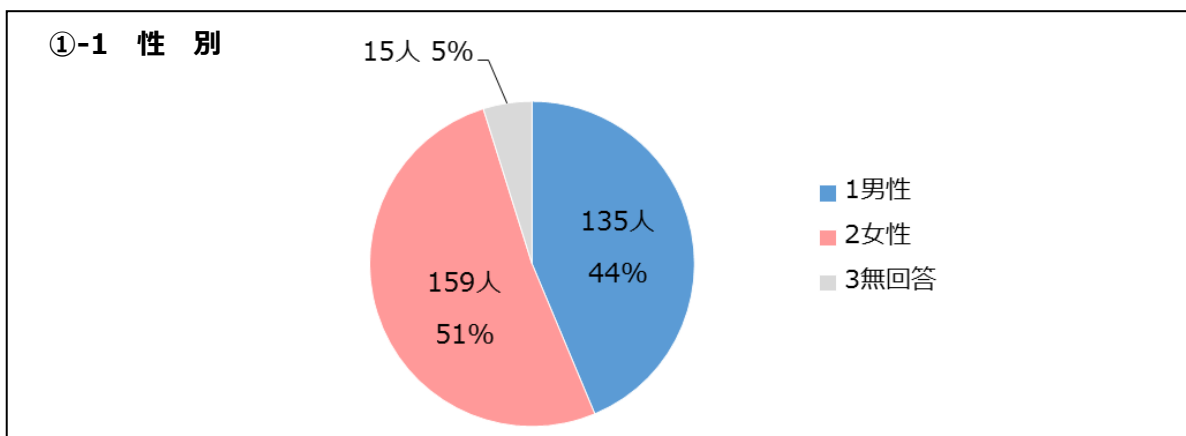
駅周辺整備に係る道路計画，歩行者動線計画，駐輪場計画などを作成するための基礎資料として，駅周辺を利用する歩行者及び自転車について，アンケート調査による動向調査を行いました。次に主な調査結果の概要を示します。

(1) 調査箇所及び調査日

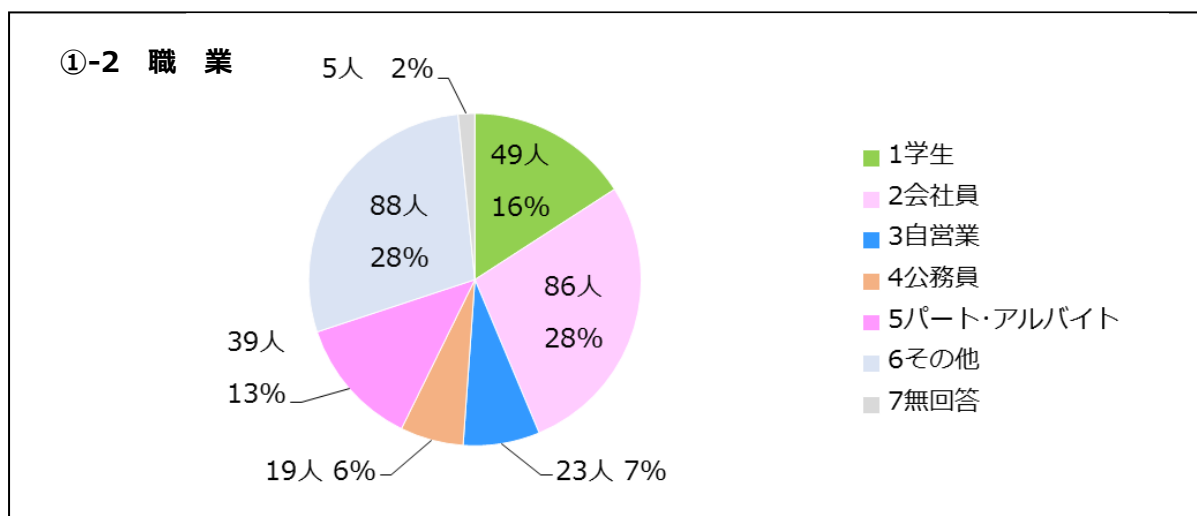
調査箇所	常陸大宮駅の東口，西口及び周辺の道路を含めた箇所	
調査方法	調査票配布又は直接ヒアリングによるアンケート調査	
調査日	平日	平成28年9月14日(水) 7:00~19:00 12時間調査
	休日	平成28年9月4日(日) 7:00~19:00 12時間調査
回収率	配布数：1,000通 回収数：309通 回収率：30.9%	

(2) 主な調査結果の概要

① アンケート回答者の状況

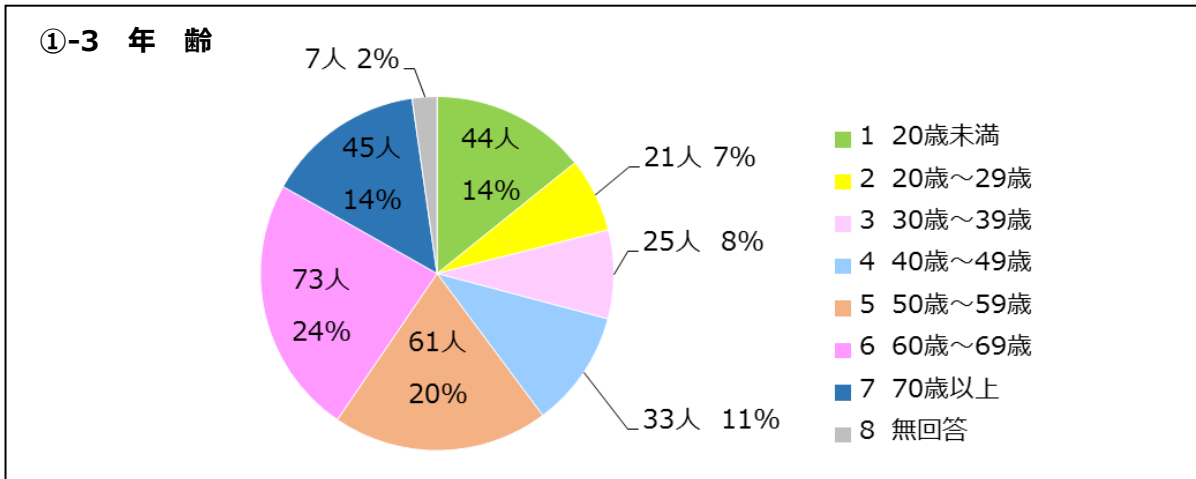


性別については、「男性」が135人(44%)，「女性」が159人(51%)という状況にありました。

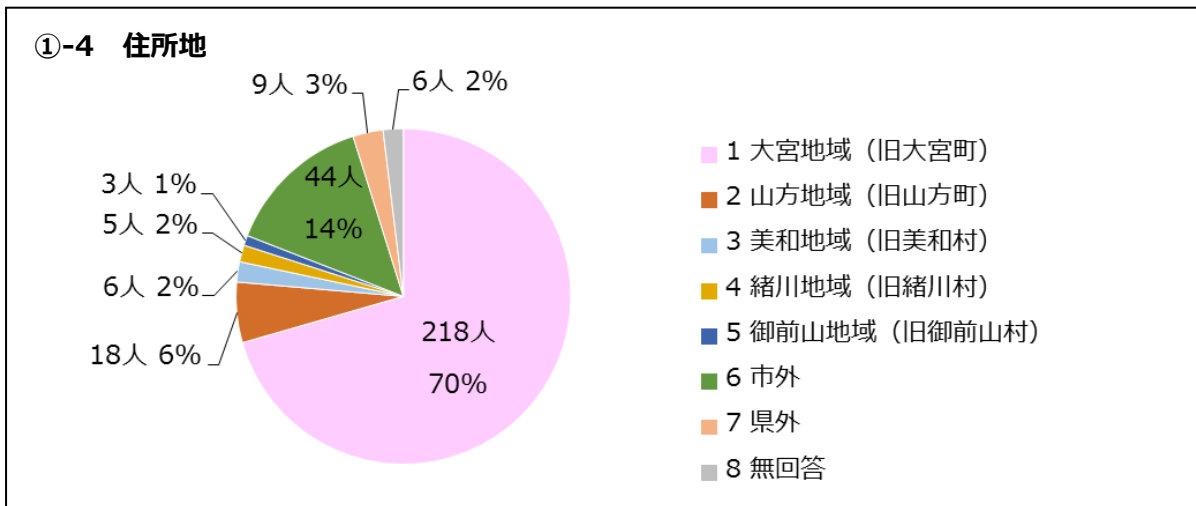


職業については、「その他」が最も多く88人(28%)，次いで「会社員」が86人(28%)，次いで「学生」が49人(16%)という状況にありました。

第2章 基本構想



年齢については、50歳以上が全体の半数以上を占めており、その中で「60歳～69歳」が最も多く73人（24%）、次いで「50歳～59歳」が61人（20%）、次いで「70歳以上」が45人（14%）という状況にありました。

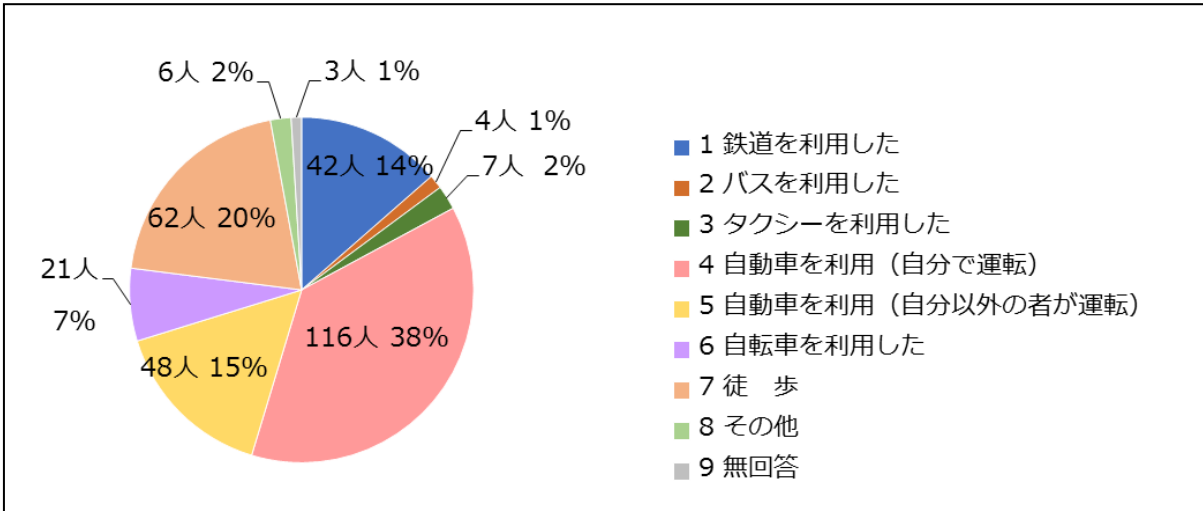


住所地については、「大宮地域」が最も多く218人（70%）、次いで「市外」が44人（14%）、次いで「山方地域（旧山方町）」が18人（6%）という状況にありました。

②移動手段等に関する問と回答（抜粋）

②-1 ここまで（調査票を受け取った場所）どのような交通手段を利用して来ましたか。
 下記から直前で利用した項目の一つを選んで番号に○印を付けてください。

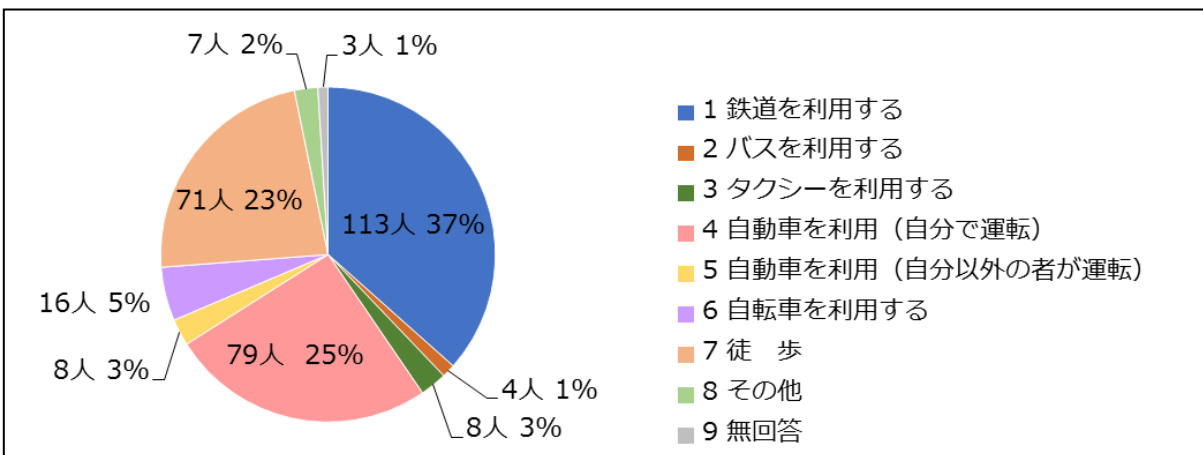
1. 鉄道を利用した 2. バスを利用した 3. タクシーを利用した
 4. 自動車を利用(自分で運転)した 5. 自動車を利用(自分以外の者が運転)した 6. 自転車を利用した
 7. 徒 歩 8. その他



調査票の受け取り位置までの移動手段に関する回答件数は、「自動車を利用（自分で運転）」が最も多く116人（38%）、次いで「徒歩」が62人（20%）、「自動車を利用（自分以外の者が運転）」が48人（15%）という状況にありました。

②-2 ここから（調査票を受け取った場所）どのような交通手段を利用する予定ですか。
 下記から直後に利用する項目の一つを選んで番号に○印を付けてください。

1. 鉄道を利用する 2. バスを利用する 3. タクシーを利用する
 4. 自動車を利用(自分で運転)する 5. 自動車を利用(自分以外の者が運転)する 6. 自転車を利用する
 7. 徒 歩 8. その他



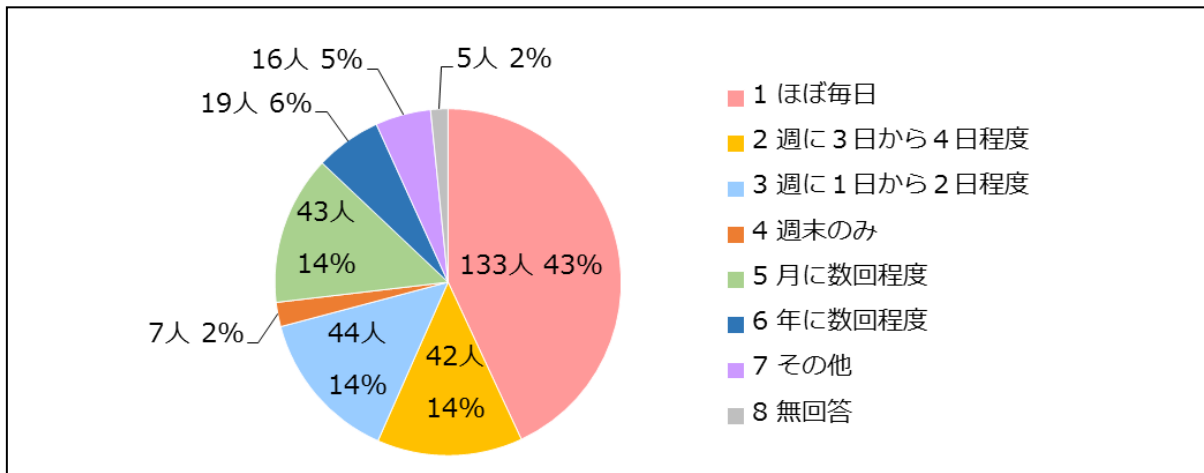
調査票の受け取り位置からの移動手段に関する回答件数は「鉄道を利用する」が最も多く113人（37%）、次いで「自動車を利用（自分で運転）」が79人（25%）、「徒歩」が71人（23%）という状況にありました。

第2章 基本構想

②-3 駅周辺の道路を、どの程度利用していますか。

下記から該当する項目を一つ選んで番号に○印を付けてください。

- | | | |
|---------|---------------|---------------|
| 1. ほぼ毎日 | 2. 週に3日から4日程度 | 3. 週に1日から2日程度 |
| 4. 週末のみ | 5. 月に数回程度 | 6. 年に数回程度 |
| 7. その他 | | |

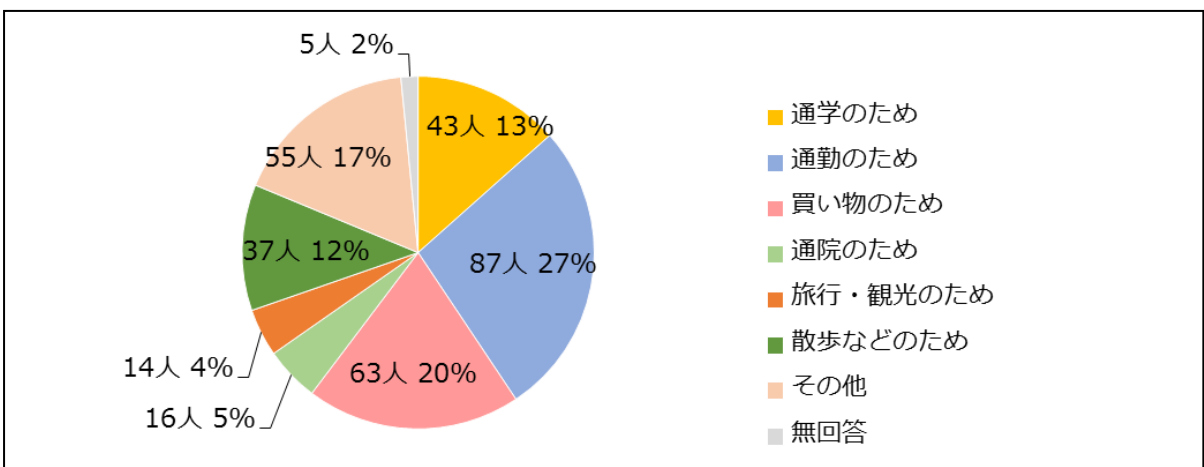


駅周辺道路の利用状況に関する回答件数は、「ほぼ毎日」が最も多く 133 人（43%）、次いで「週に3日から4日程度」「週に1日から2日程度」「月に数回程度」という回答が、各々約14%という状況にありました。

②-4 本日の道路利用の目的は何ですか。

下記から該当する項目を選んで番号に○印を付けてください。（複数回答可）

- | | | |
|----------|-------------|------------|
| 1. 通学のため | 2. 通勤のため | 3. 買い物のため |
| 4. 通院のため | 5. 旅行・観光のため | 6. 散歩などのため |
| 7. その他 | | |



調査当日の道路の利用目的に関する回答率は、「通学のため」と「通勤のため」を合わせると40%となり、「買い物のため」が20%という状況にありました。

③ 駅周辺整備に関する主な意見・要望

- ▶朝夕の通勤通学時間帯にロータリーが混雑するので解消してほしい。
- ▶駅前広場内に送迎用の駐車スペースや駐車場を整備してほしい。
- ▶駅周辺の道路が狭いので拡幅してほしい。
- ▶橋上化されれば、東西の行き来が便利になるので早急に進めてほしい。
- ▶駅舎の中に広い休憩スペースや、店舗等作ってほしい。
- ▶駅前にコンビニエンスストアや、電車を待つ間過ごせるカフェなどを整備して欲しい。
- ▶商店街がさびれているので、活気のある明るい街にしてほしい。
- ▶現在西側に駐車場があるが、東側にも広い駐車場を整備してほしい。
- ▶駅周辺整備にあたり、高齢者に配慮しバリアフリーで整備してほしい。
- ▶踏切が狭いので広げてほしい。
- ▶公園を整備してほしい。
- ▶地域の発展に繋がるような再開発を進めてほしい。
- ▶電車の本数が少ない。など

④ 調査結果の考察

駅周辺における移動手段としては、「自動車を利用して鉄道を利用する」ケースが最も多く、通勤通学を中心とする駅の利用形態が伺えます。また、「徒歩」も比較的多く近隣からの通勤通学を目的とした駅利用や散歩などの利用形態が伺えます。駅周辺整備に関する意見や要望も沢山いただきました。これらを参考に今後の計画を検討していきます。



4. 基本構想

(1) 駅周辺の将来像と整備方針

常陸大宮駅周辺を行政関係機能のほか、医療・福祉機能、情報・サービス機能等が集積された地域として、地域の特性を活かした個性あふれるまちづくりを推進し、住民生活の質の向上とまちの活性化を図るため、駅周辺の将来像を『魅力と活気あふれる快適なまちづくり』～ひとが集い、まちが輝く駅周辺整備を目指して～とし、5つの整備方針を定めます。

● 駅周辺の将来像と整備方針



整備方針 1	「魅力ある駅周辺の環境づくり」
<p>□駅は、交通の拠点であるため、常陸大宮市の顔としてふさわしい整備を検討し、利用者の利便性を高めると共に、イベント等の交流活動を活用し、商店街の活性化による賑わいのある商業環境の創出や、魅力ある駅周辺環境の形成を推進します。</p> <p>□駅を中心とした周辺の公共施設や地域の観光資源との連携を図り、利便性が高く誰もが利用できる公共交通のあり方について検討します。</p>	

整備方針 2	「ひとにやさしい駅周辺の空間づくり」
<p>□道路などのバリアフリー※化や歩行者の安全確保などに配慮するとともに、歩行者が駅周辺を回遊・散策できるルートの検討やコミュニティエリアとしてのポケットパーク※などの整備検討を行い、誰もが利用しやすい安全・安心な都市施設の整備を図ります。</p> <p>□医療・福祉機能と隣接する商業環境や居住環境との連携等に効果的な土地利用を検討し、ひとにやさしい駅周辺の整備を推進します。</p>	

整備方針3	「駅周辺の新たな空間づくり」
<p>□駅東側との連携強化と鉄道利用者の利便性の向上を図るため、駅西側に駅前広場[※]や駐車場などの交通環境の充実を図るとともに小規模公園や新たな歩行者動線[※]の配置を検討し、新たな空間づくりを進めます。</p> <p>□JR 水郡線を中心とした東側と西側の連携強化や市役所やロゼホールなどの行政機能へのアクセス向上を推進し、住民へのサービス提供の充実を図るなどの利便性の向上と一体的となる駅周辺整備を推進します。</p>	

整備方針4	「安心して快適な居住環境づくり」
<p>□交通機能が低く危険で安全性に欠ける狭あい道路の拡幅・整備や行き止まり道路の改善などを検討し、安心して快適な居住環境づくりを進めます。</p> <p>□区域内に必要となる道路の密度や防災性を考慮した道路の配置（ネットワークの形成）を検討し、安全・安心な環境づくりと災害に強い交通環境の整備を推進します</p>	

整備方針5	「計画的な市街地づくり」
<p>□既成市街地へのアクセスの向上を図り、良好な生活環境に必要となる都市基盤の整備を促進します。</p> <p>□適正で有効な土地の利活用を推進するため、用途地域[※]の拡大等を検討し、秩序ある計画的な市街地形成を図ります。</p>	



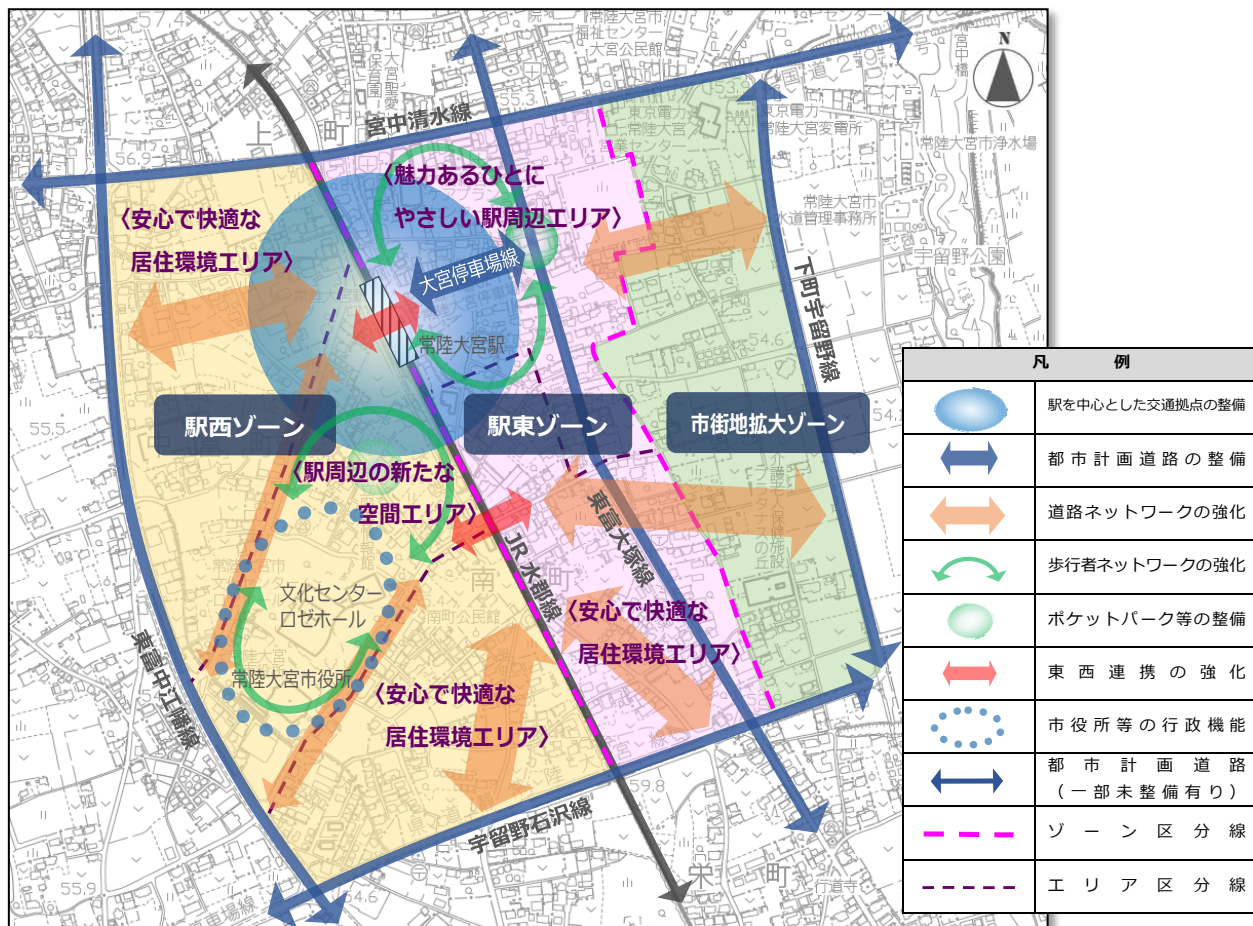
イメージ図

第2章 基本構想

(2) 常陸大宮駅周辺整備基本構想図

駅周辺の将来像である『魅力と活気あふれる快適なまちづくり』の実現に向けて、地域の特性、課題の類似性、整備の一体性や効率化などを考慮し、今後計画する事業を具体的かつ重点的に推進していきます。

さらに、整備計画区域を「駅東ゾーン」、「駅西ゾーン」及び「市街地拡大ゾーン」とし、計画的に事業や取組みを位置付けます。



駅東ゾーン	<p>▶ 駅東ゾーンは、駅を中心とした交通拠点※の整備，ひとが集い賑わいのある商業環境の創出，医療・福祉機能と周辺環境の調和，さらには，安全性と防災性に配慮した交通環境の整備などに取組みます。</p>
駅西ゾーン	<p>▶ 駅西ゾーンは、駅西整備による新たな空間の創出や行政機能と周辺地域との連携強化，さらには，安全性と防災性に配慮した交通環境の整備などに取組みます。</p>
市街地拡大ゾーン	<p>▶ 市街地拡大ゾーンは、都市基盤整備による良好な生活環境の創出や交通環境の整備，さらには，土地利用の規制・誘導による計画的な市街地の形成などに取組みます。</p>

第3章 基本計画

1. 基本計画の視点と体系

1-1. 計画の主な視点

基本構想図に示した各ゾーンにおける整備の考え方などについて、より具体的に事業や取り組みを行う箇所や内容などを計画した基本計画図を作成し、駅周辺の将来像である『魅力と活気あふれる快適なまちづくり』の実現に向けた事業を推進します。

(1) 駅東ゾーン

- ▶未整備の都市計画道路大宮停車場線の整備，老朽化した常陸大宮駅舎の改築について，「魅力ある駅周辺の環境づくり」を進めます。また，駅西ゾーンで計画する事業との連携が欠かせないことから，常陸大宮駅舎の改築に伴う自由通路[※]の整備を図り，東西の交通施設が一体的となる整備を進めていきます。
- ▶駅前広場などのハード事業[※]を進めながら，商店街の活性化や空き店舗の活用を促進するソフト事業[※]などとの協力・連携が重要となります。

(2) 駅西ゾーン

- ▶「駅周辺の新たな空間づくり」として駅西口広場や駐車場などの整備を推進します。駅を中心とした交通拠点の整備の一環として，常陸大宮駅舎の改築とあわせた自由通路などの整備を図るとともに，市役所やロゼホールなどの行政機能へのアクセス向上を推進し，東西の交通施設が一体的となるネットワークの形成を目指します。
- ▶ゾーン内には市役所やロゼホールなどの施設があることから，上位計画に位置付けられる都市中心拠点として行政関係機能の集積を図り，駅西整備による新たな空間の創出を促進します。

(3) 市街地拡大ゾーン

- ▶過密する市街地を補完する機能を有していますが，無秩序な市街地の形成は抑制する必要があります。このため，現況における土地利用の課題を整理し，整備計画区域外も含めた広域的な用途地域の拡大を視野に入れ，「計画的な市街地づくり」を進めます。

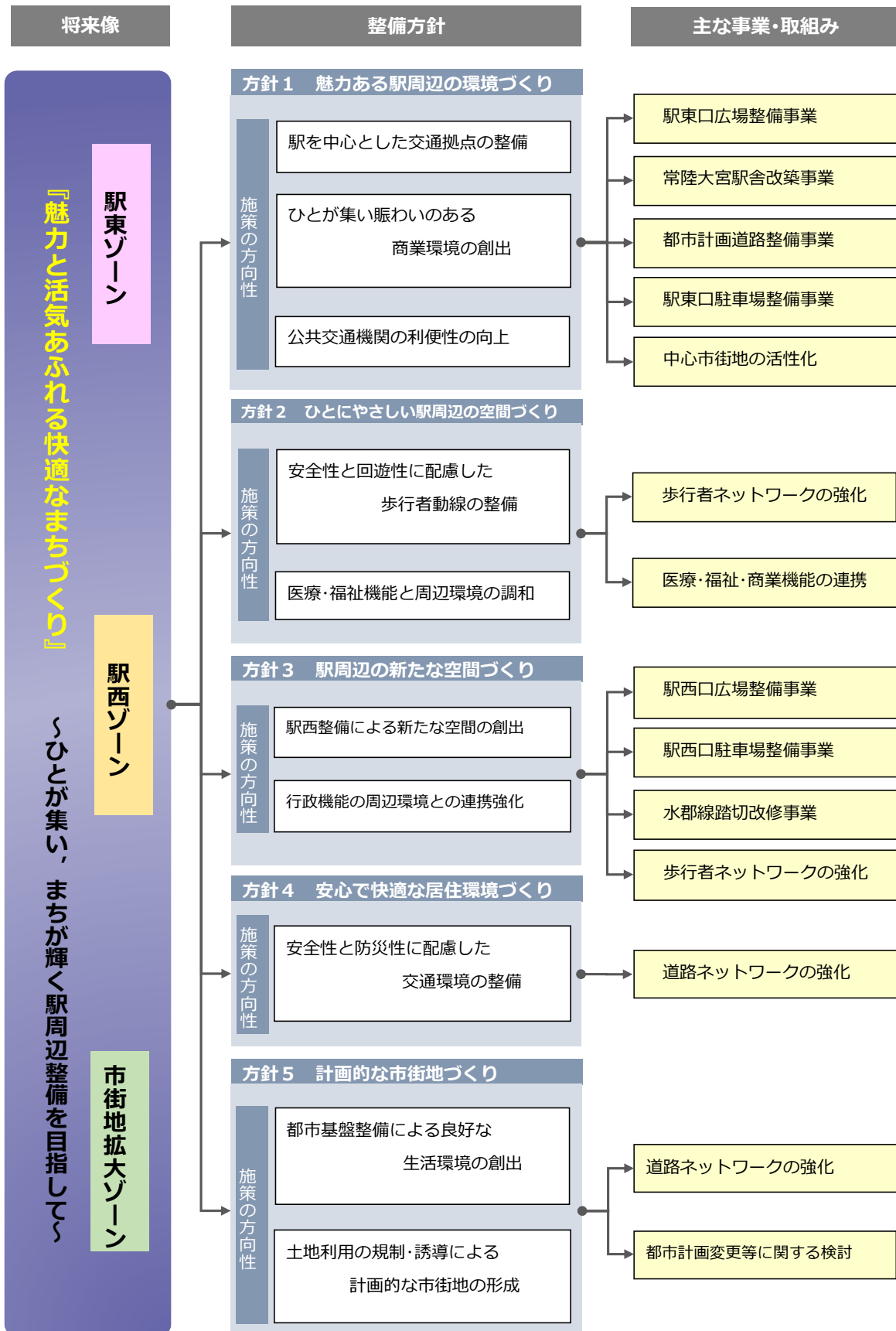
(4) ゾーン共通

- ▶共通の取組みとしては，道路ネットワークの強化と歩行者ネットワークの強化があげられます。道路ネットワークの強化については，道路に求められる機能として日常的な車両交通機能，歩行者の安全が確保された空間機能，災害時避難道路[※]としての防災機能などがあり，これらの機能に配慮した道路整備が必要となります。都市計画道路などの幹線道路[※]を軸として，東西間のアクセス向上や主要生活道路のネットワークが形成できる道路を対象として歩道設置を含めた道路拡幅や一部新設などを行い「安心で快適な居住環境づくり」を進めます。
- ▶歩行者ネットワークの強化については，道路ネットワークの強化と並行して，バリアフリーの推進や安全な通学路の確保，主要な施設へのアクセス強化，ポケットパークなどの整備による地域コミュニティの向上を重点に事業を進めます。

第3章 基本計画

1-2. 体系図

基本計画においては、駅周辺の将来像として定めた『魅力と活気あふれる快適なまちづくり』の実現に向けて、5つの整備方針に基づく主な事業や取組みを位置付けます。



1-3. 目標の設定

整備方針に基づく事業や取組みに対する達成度の目標を定めます。なお、達成度をチェックする具体的な数値や意向などについては、関係事業の着手時と完了時に適正に把握して事業の評価を行います。

ゾーン名	整備方針 1	事業・取組み
駅 東	魅力ある駅周辺の環境づくり	駅東口広場整備事業 常陸大宮駅舎改築事業 都市計画道路整備事業 駅東口駐車場整備事業 中心市街地の活性化
目 標	駅周辺の環境整備による利便性の向上と商店街の活性化などにより、「交流人口の増加」を目標とします。	

ゾーン名	整備方針 2	事業・取組み
駅 東	ひとにやさしい駅周辺の空間づくり	歩行者ネットワークの形成 医療・福祉・商業機能の連携
目 標	道路などのバリアフリー化や歩車分離 [*] による安全性の向上により、「利用者満足度の向上」を目標とします。	

ゾーン名	整備方針 3	事業・取組み
駅 西	駅周辺の新たな空間づくり	駅西口広場整備事業 駅西口駐車場整備事業 水郡線踏切改修事業 歩行者ネットワークの強化
目 標	新たな駅西整備による利便性の向上と行政機能へのアクセス向上により、「適正な周辺交通量の誘導」を目標とします。	

ゾーン名	整備方針 4	事業・取組み
駅 東	安心で快適な居住環境づくり	道路ネットワークの強化
駅 西		
目 標	安心で快適な居住環境づくりにより、「定住人口の増加」を目標とします	

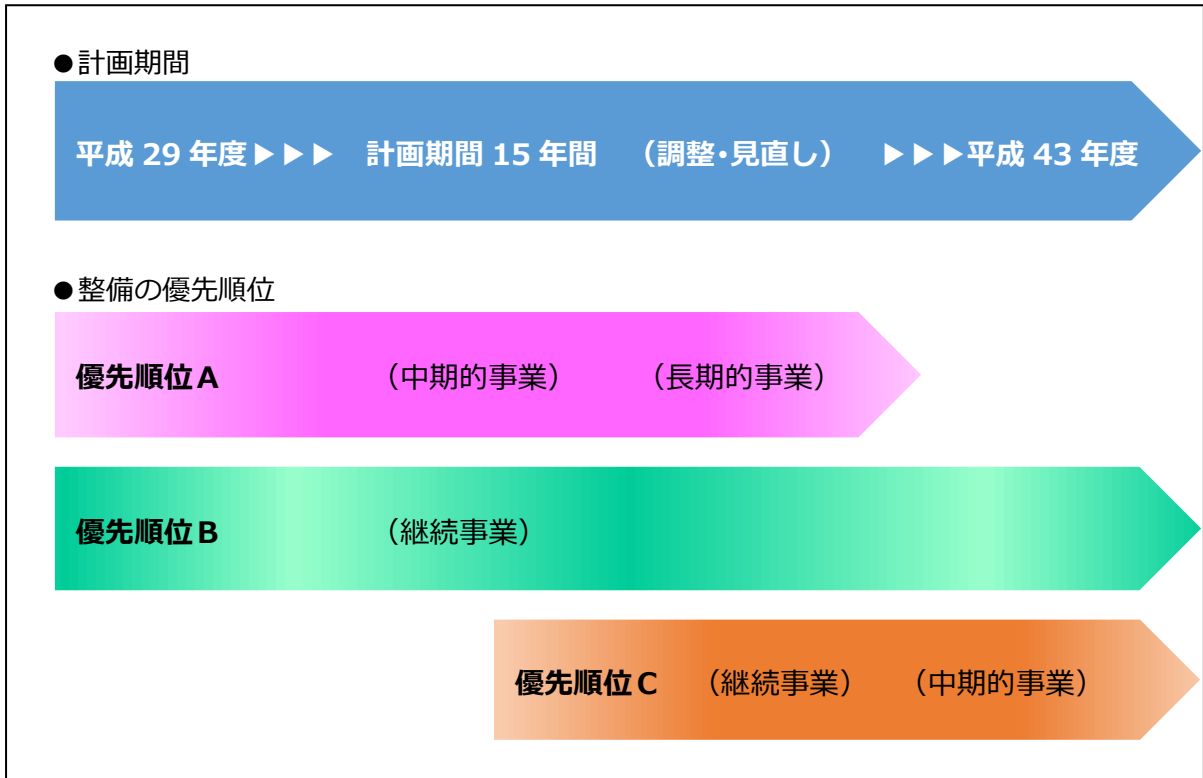
ゾーン名	整備方針 5	事業・取組み
市街地拡大	計画的な市街地づくり	道路ネットワークの強化 都市計画変更等に関する検討
目 標	道路などの都市基盤整備と土地利用の規制・誘導を図るため、「用途地域の拡大」を目標とします。	

2. 個別施策の優先順位

(1) 基本計画の計画期間

基本計画の計画期間（目標年度）は、「まちづくり」という長期的な視点により、平成29年度から15年間の平成43年度（2031年度）までを計画期間とします。事業の進捗にあたっては、関係する事業や取組みの進捗管理を適正に行うとともに、社会情勢の変化や事業の進捗の度合いに応じて必要な調整や見直しを行います。

また、計画においては整備の優先順位を定めることとなります。関係する事業に対して必要性や緊急性が高い事業を「優先順位A」、従来より実施している事業で継続的かつ整備拡大や取組みの充実を図る事業を「優先順位B」、市街地形成の熟度や関係機関との協議を必要とする事業を「優先順位C」とします。



(2) 個別施策の概要と整備優先順位

駅東ゾーン

事業・取組み	期 間	優先順位
駅東口広場整備事業	長期的事業（5年から10年程度）	A

目 的	「魅力ある駅周辺の環境づくり」の基幹事業として、交通拠点（交通結節点）の整備と朝夕の交通渋滞の解消などを目的とします。
概 要	円滑な交通処理による安全性の確保と交通混雑の改善などを図るため、交通機能の低い駅前ロータリーについて、課題の改善に必要な面積などの規模の検討を行い、駅前広場の整備を進めます。
期待できる効果	<p>「魅力ある駅周辺の環境づくり」として整備を行う必要性があります。また、駅周辺の朝夕の慢性的な交通渋滞の解消策として緊急性があります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 魅力のない駅前玄関口の改善 ▶ 円滑な交通処理による安全性の確保と交通混雑の改善 ▶ 一般車、タクシー、バス乗降場の確保による交通利便性の向上 ▶ アクセス向上による利用者の増加 ▶ オープンスペース※確保による地域活動の向上

事業・取組み	期 間	優先順位
常陸大宮駅舎改築事業	長期的事業（5年から10年程度）	A

目 的	駅を中心とした交通拠点（交通結節点）の整備と常陸大宮市の玄関口としてのイメージアップの向上などを目的とします。
概 要	老朽化したJR常陸大宮駅について、魅力ある駅前玄関口への改善などを図るため、改築又は橋上化を行います。事業の実施においては、東西を連携する自由通路などの整備やバリアフリー化を推進します。
期待できる効果	<p>常陸大宮市の玄関口のイメージアップとして改築を行う必要性があります。また、関連する駅東口広場整備事業などとの一体的整備により、さらなる整備効果が期待されます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 駅舎老朽化の解消 ▶ 駅舎改築による東西連携強化 ▶ イメージアップによる利用者の増加

第3章 基本計画

駅東ゾーン

事業・取組み	期 間	優先順位
都市計画道路整備事業 (大宮停車場線 W=16m)	長期的事業（5年から10年程度）	A

目 的	「魅力ある駅周辺環境づくり」の基幹事業として、交通拠点にアクセスする都市計画道路の整備と商店街の活性化などを目的とします。
概 要	未整備の都市計画道路について、魅力ある駅前通りとしての整備を図り、駅前広場の改修事業と一体的な整備を行います。整備手法については、用地買収事業 [※] 方式、沿道整備街路事業 [※] 方式などを検討します。
期待できる効果	常陸大宮駅及び駅東口広場に直結する道路として整備を行う必要性があります。関連する駅東口広場整備事業などと同時期に行うことで、より整備効果が期待されます。 <ul style="list-style-type: none"> ▶賑わいのない駅前通りの改善 ▶円滑な交通処理による安全性の確保と交通混雑の改善 ▶公共空間の確保による防災性の向上 ▶歩車分離による安全性の向上 ▶商店街空洞化の改善 ▶電線地中化[※]による景観の向上

事業・取組み	期 間	優先順位
駅東口駐車場整備事業	中期的事業（3年から5年程度）	A

目 的	鉄道利用者の利便性の向上と駅周辺の交流人口の拡大などを目的とします。
概 要	鉄道利用者の利便性の向上などを図るため、駅周辺に不足している駐車場の整備拡充を推進します。
期待できる効果	駅周辺に不足している駐車場の確保から整備を行う必要性があります。「魅力ある駅周辺環境づくり」の基幹事業を補完する施設として、整備効果が期待されます。 <ul style="list-style-type: none"> ▶ソフト事業との連携による利用者増加 ▶規模拡充による交流人口の拡大と駅周辺の活性化 ▶パーク・アンド・ライド[※]による鉄道利用者の利便性の向上

駅東ゾーン

事業・取組み	期 間	優先順位
道路ネットワークの強化 (市道拡幅整備事業含む)	継続事業	B

目 的	「安心して快適な居住環境づくり」を目指すための主要生活道路※の機能向上などを目的とします。
概 要	主要な生活道路の機能向上やネットワーク形成による防災避難道路の確保などを図るため、計画的な道路配置の検討を行います。また、安全性と防災性を向上するため、狭あい道路などの拡幅整備を進めます。
期待できる効果	<p>「安心して快適な居住環境づくり」に欠かせない主要生活道路の整備・拡充の必要性があります。狭あい道路整備の拡大事業として継続します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶道路拡幅による安全性と防災性の向上 ▶ネットワーク形成による防災避難道路の確保 ▶歩道のない通学路の改善

事業・取組み	期 間	優先順位
歩行者ネットワークの強化 (歩道整備含む)	継続事業	B

目 的	「ひとにやさしい駅周辺の空間づくり」を目指すための歩行者動線の確保や歩行者の安全性の向上を目的とします。
概 要	駅周辺の活性化、ネットワーク形成による新たな歩行者回遊ルート確保や安全・安心な歩行空間の形成を図るため、計画的な歩道の設置やポケットパークなどの整備・検討を行います。
期待出来る効果	<p>駅周辺の活性化により歩行者通行量の増加が期待されます。また、歩行者の安全性の向上のため、歩道整備の拡大事業として継続します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ネットワーク形成による新たな歩行者回遊ルートの確保 ▶歩行者増加による駅周辺の活性化 ▶バリアフリーの推進と歩行者安全性の向上 ▶地域コミュニティの向上

第3章 基本計画

駅東ゾーン

事業・取組み	期 間	優先順位
中心市街地の活性化	継続事業	B

目 的	駅周辺整備とあわせ、駅周辺の商業環境の再生のための集客に繋がる施設の充実や新たなイベントにより、既存商店街の活性化を図り、ひとが集い賑わいのある商業環境の創出などを目的とします。
概 要	従来各種イベントや地域振興などの活動は継続するものとして、集客・交流人口の拡大に向けた活動を検討し、賑わいのある商店街の再生や商店街空洞化の改善などを図ります。
期待できる効果	<p>既存商店街の活性化や賑わいのある商業環境の創出に向けた地域振興対策として、駅周辺の商業環境を再生する必要があります。また、交通拠点整備などのハード事業の効果的活用と行政と民間事業者などとの連携が重要となります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶集客・交流人口の拡大 ▶商店街空洞化の改善 ▶効果的なイベントなどの開催による地域交流の拡大

事業・取組み	期 間	優先順位
医療・福祉・商業機能の連携	継続事業	B

目 的	医療・福祉機能と周辺商業環境との連携・調和による、新たな取組みを形成し、駅周辺一帯の賑わいの相乗効果に繋げることを目的とします。
概 要	医療・福祉機関と地元商店街との関係強化や連携に関する具体的な内容を検討し、市民生活の利便性の向上を図ります。
期待できる効果	<p>地域に影響力のある医療・福祉の拠点と地元商店街の関係強化などを図ることにより、新たな「医療・福祉機関と商業機関の連携のモデル」として、全国に向け発信することにより、商店街再生の相乗効果に繋がることが期待されます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶各機能の関係強化による市街地の活性化 ▶地域医療拠点の充実 ▶商店街空洞化の改善

駅西ゾーン

事業・取組み	期 間	優先順位
駅西口広場整備事業	長期的事業（5年から10年程度）	A

目 的	駅を中心とした交通拠点整備の一環となる施設整備及び「駅周辺の新たな空間づくり」となる基幹事業として、交通拠点の整備と東西の連携強化を目的とします。
概 要	西側の新たな顔づくりによる地域の活性化などを図るため、駅前交通広場※の整備を進めます。
期待できる効果	<p>駅東口の交通拠点整備と一体的に連携した施設として整備を行う必要性があります。また、駅東口の交通処理を補完する施設として緊急性があります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 西側の新たな顔づくりによる地域の活性化 ▶ 交通拠点の整備によるアクセス向上 ▶ 駅東口側の交通処理の緩和 ▶ オープンスペース確保による地域活動の向上

事業・取組み	期 間	優先順位
駅西口駐車場整備事業	中期的事業（3年から5年程度）	A

目 的	鉄道利用者の利便性向上と駅周辺の交流人口拡大などを目的とします。
概 要	鉄道利用者の利便性の向上などを図るため、駅周辺に不足している駐車場の整備拡充を推進します。
期待できる効果	<p>駅周辺に不足している駐車場の確保から整備を行う必要性があります。「駅周辺の新たな空間づくり」の基幹事業を補完する施設として、整備効果が期待されます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ ソフト事業との連携による利用者増加 ▶ 規模拡充による交流人口の拡大と駅周辺の活性化 ▶ パーク・アンド・ライドによる鉄道利用者の利便性の向上

第3章 基本計画

駅西ゾーン

事業・取組み	期 間	優先順位
水郡線踏切改修事業	中期的事業（3年から5年程度）	C

目 的	J R 水郡線を挟んだ交通処理の円滑化や市役所や駅前周辺との東西連携の強化などを目的とします。
概 要	J R 水郡線の踏切部が狭い箇所について、安全性の確保とアクセス強化を図るため、適正な幅員への改修整備を進めます。
期待できる効果	安全な交通処理及び東西連携を強化する整備となります。ただし、踏切改修は、全面的な鉄道事業者の協力が必要です。 <ul style="list-style-type: none"> ▶安全確保による危険な踏切の解消 ▶アクセス向上による東西連携強化の実現

事業・取組み	期 間	優先順位
道路ネットワークの強化 (市道拡幅整備事業含む)	継続事業	B

目 的	「安心して快適な居住環境づくり」を目指すための主要生活道路の機能向上などを目的とします。
概 要	主要な生活道路の機能向上やネットワーク形成による防災避難道路の確保などを図るため、計画的な道路配置の検討を行います。また、安全性と防災性を向上するため、狭あい道路などの拡幅整備を進めます。
期待できる効果	「安心して快適な居住環境づくり」に欠かせない主要生活道路の整備・拡充の必要性があります。狭あい道路整備の拡大事業として継続します。 <ul style="list-style-type: none"> ▶国道 118 号からのアクセス向上 ▶道路拡幅による安全性と防災性の向上 ▶ネットワーク形成による防災避難道路の確保 ▶歩道のない通学路の改善

駅西ゾーン

事業・取組み	期 間	優先順位
歩行者ネットワークの強化 (歩道・歩車共存道路整備含む)	継続事業	B

目 的	「駅周辺の新たな空間づくり」を目指すための歩行者動線の確保や歩行者の安全性の向上を目的とします。
概 要	行政機能へのアクセス強化やネットワーク形成による新たな歩行者回遊ルートの確保や安全・安心な歩行空間の形成を図るため、計画的な歩道の設置やポケットパークなどの整備・検討を行います。
期待できる効果	<p>「駅周辺の新たな空間づくり」により歩行者通行量の増加が期待されます。また、歩行者の安全性の向上のため、歩道整備の拡大事業として継続します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ネットワーク形成による新たな歩行者回遊ルートの確保 ▶行政機能へのアクセス向上 ▶バリアフリーの推進と歩行者安全性の向上 ▶地域コミュニティの向上



第3章 基本計画

市街地拡大ゾーン

事業・取組み	期 間	優先順位
道路ネットワークの強化 (市道拡幅整備事業含む)	継続事業	C

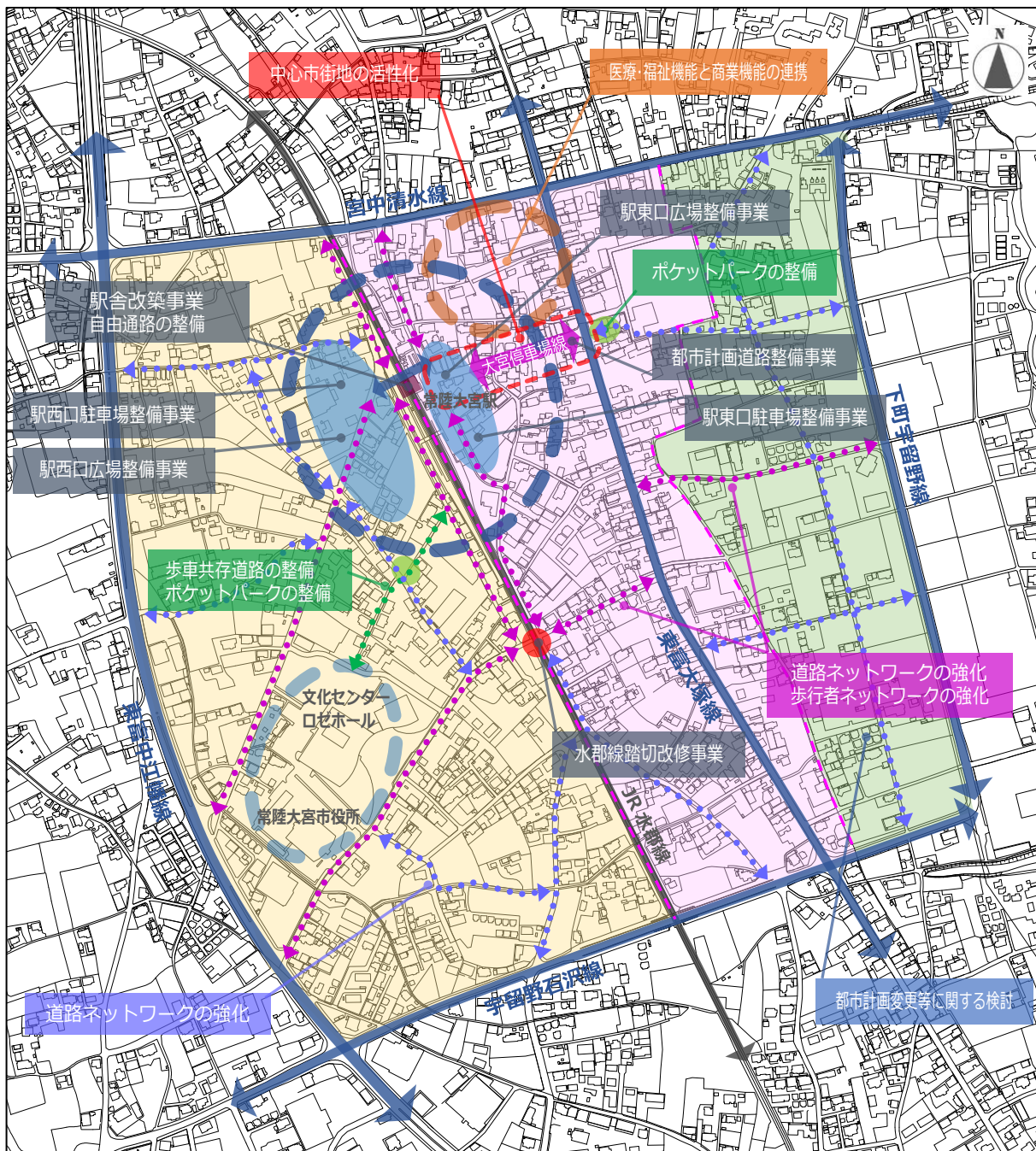
目 的	「安心して快適な居住環境づくり」を目指すための主要生活道路の機能向上などを目的とします。
概 要	主要な生活道路の機能向上やネットワーク形成による防災避難道路の確保などを図るために、計画的な道路配置の検討を行います。また、安全性と防災性を向上するため、狭あい道路などの整備を進めます。
期待できる効果	<p>「安心して快適な居住環境づくり」に欠かせない主要生活道路の整備・拡充として必要性があります。狭あい道路整備の拡大事業として継続します。なお、用途地域の指定のない地域に属することから、市街地形成の熟度に応じて整備を進めることとします。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶市街地へのアクセス向上 ▶ネットワーク形成による防災避難道路の確保 ▶狭あい道路拡幅による安全性と防災性の向上 ▶歩道のない通学路の改善

事業・取組み	期 間	優先順位
都市計画変更等に関する検討	中期的事業（3年から5年程度）	C

目 的	土地利用の規制・誘導による「計画的な市街地づくり」などを目的とします。
概 要	用途地域の指定されていない地域について、土地利用状況の課題を整理し、適正な用途地域の拡大を図っていきます。
期待できる効果	<p>無秩序な市街地の形成を抑制し、「計画的なまちづくり」を進める上で必要性があります。検討にあたっては、用途地域を含む周辺区域の開発や建築動向に注視して検討する必要があります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶秩序ある計画的な市街地の形成 ▶拡大する市街地の補完機能の確保

3. 基本計画図

「魅力ある駅周辺の環境づくり」をはじめ、5つの整備方針に基づく事業や取組みについて、具体的に展開する事業内容や整備箇所などを基本計画図に位置付けます。



凡	例		
	駅東ゾーン		主要生活道路A：幅員9m以上（歩道あり）
	駅西ゾーン		主要生活道路B：幅員6m程度（歩道なし）
	市街地拡大ゾーン		市役所等の行政機能
	都市計画道路（一部未整備有り）		中心市街地の活性化
	駅を中心とした交通拠点の整備		病院等の医療・福祉機能

4. 個別施策

4-1	駅東口広場整備事業
ゾーン名	駅東ゾーン
整備方針	魅力ある駅周辺の環境づくり
事業スケジュール	平成34年度～平成39年度

(1) 事業の概要

円滑な交通処理による安全性の確保と交通混雑の改善などを図るため、交通機能の低い駅前ロータリーについて、課題の改善に必要な面積などの規模の検討を行い、駅前広場の整備を進めます。

(2) 配置する施設の機能

駅を中心とした交通拠点の基幹施設として整備する駅前広場について、施策の方向性に基づき配置する施設の機能を設定します。

施策の方向性	配置する施設の機能
a. 駅を中心とした交通拠点の整備	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 多様な交通手段を結節・収容する交通結節機能 ▶ 市の顔としてのシンボル機能 ▶ 憩い・集い・語らいの中心となる交流機能 ▶ 公共的サービスや各種情報を提供するサービス機能 ▶ 災害時の活動拠点となる防災機能
b. ひとが集い賑わいのある商業環境の創出	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 駅前を拠点とした交流空間機能 ▶ 既存商店街や地域観光資源と連携した集客機能
c. 公共交通機関の利便性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 駅を拠点とした地域公共交通機能
d. 安全性と回遊性に配慮した歩行者動線の整備	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 歩行者ネットワークの形成による安全・安心な歩行空間機能 ▶ バリアフリー機能と地域コミュニティを向上する機能

(3) 事業の内容

駅東口広場整備事業において計画する規模及び施設内容を整理します。

① 駅前広場の規模

常陸大宮駅については、平成26年の平均乗車人員が976人、平日の自動車交通量は、北側市道から駅前ロータリーまで、約1,900台の交通量がありました。また、歩行者は、南側の市道から駅前ロータリーまで、平日で約600人の通行があり、朝夕の通勤通学時に最も集中している状況にありました。

新たに整備する駅前広場については、国の基準に基づき、現在の鉄道利用者の乗降客数や自動車交通量などをベースに将来の利用者数の想定を行い、必要とされる規模の算定を行います。

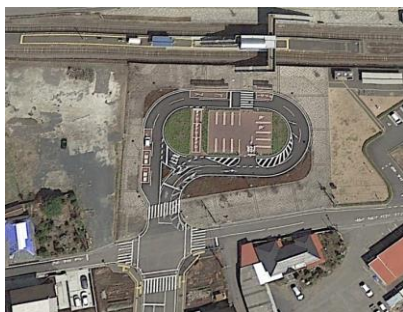
②施設内容

交通空間として、将来利用者数をベースにバス、タクシー、一般車などの関係する交通処理機能を配置します。バスについては、民間路線バスと市民バスの運行があり、本計画においてはバス乗降場を配置し、利用者の利便性の向上を図ります。また、タクシーについても、必要とされる乗降場と待機場を配置します。朝夕に多く発生する通勤通学時の送迎車両については、施設内に乗降場と短時間駐車場を配置し、慢性的な交通渋滞の解消を図ります。

環境空間^{*}については、駅前を拠点とした交流空間機能などを目的とした緑地、オープンスペース、多目的トイレ、観光情報、防災施設などを配置する空間として計画します。

施設内容	交通機能等
乗降場	民間バス, 市民バス, タクシー, 一般車
待機場	タクシー
短時間駐車場	一般車
駐輪場	二輪車
車両通行空間	車両全般
歩行者等通行空間	人, 自転車
環境空間	緑地, オープンスペース, 多目的トイレ, 観光情報, 防災施設など

事例：JR 常磐線 内原駅北口広場



事例：JR 水郡線 瓜連駅前広場
(出典：Google Earth)



事例：JR 水郡線 上菅谷駅前広場

4-2	常陸大宮駅舎改築事業
ゾーン名	駅東ゾーン
整備方針	魅力ある駅周辺の環境づくり
事業スケジュール	平成 34 年度～平成 38 年度（橋上化の場合）

(1) 事業の概要

老朽化した JR 常陸大宮駅について、魅力ある駅前玄関口への改善などを図るために、改築又は橋上化を行います。事業の実施においては、東西を連携する自由通路などの整備やバリアフリー化を推進します。

(2) 配置する施設の機能

駅を中心とした交通拠点における都市や地域の顔として玄関口としてのシンボルとして計画する駅舎の改築について、施策の方向性に基づき配置する施設の機能を設定します。

施策の方向性	配置する施設の機能
a. 駅を中心とした 交通拠点の整備	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 多様な交通手段を結節・収容する交通結節機能 ▶ 市の顔・玄関口としてのシンボル機能 ▶ 利用者の滞留空間機能とおもてなし機能
b. ひとが集い賑わいのある 商業環境の創出	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 憩い・集い・語らいの中心となる交流機能 ▶ 中心市街地の活性化や地域再生に貢献する賑わい機能 ▶ 既存商店街や地域観光資源と連携した集客機能
c. 安全性と回遊性に 配慮した歩行者動線の整備	<ul style="list-style-type: none"> ▶ ひとにやさしいバリアフリー機能

(3) 事業の内容

常陸大宮駅舎改築事業における整備の手法及び施設内容を整理します。なお、整備の手法については、現在の駅舎のタイプである「地上駅[※]」、駅舎機能をプラットホームの上階部分に設置した「橋上駅[※]」の2通りがあります。また、東西を連携する跨線橋のタイプについては、「オープン型」と「シェルター型」があります。

① 整備の手法（地上駅と橋上駅，跨線橋）

駅舎の整備手法の一つである「地上駅」は、既存の駅舎を活かした一部改築と全面改築の方法があります。また、「橋上駅」は、全面改修となり基本的な構造は鉄道を跨ぐ跨線橋と駅舎を一体化した形態で、地域相互間のアクセス向上や鉄道利用者の増加が期待されます。なお、改札部分が2階となるため高齢者や障がい者などに配慮し、エレベータなどを設置したバリアフリー化を計画します。

駅舎を「橋上駅」として整備する場合、東西を連絡する跨線橋の整備が必要となるため、駅舎と一体的な「自由通路」の整備を計画します。なお、「地上駅」の場合は、既存の跨線橋の移設を含め、東西を連絡する跨線橋の整備手法を検討します。

②施設内容

「地上駅」の場合は、基本的に現在の駅舎の施設と同様に鉄道施設としての駅事務室、券売所、待合室などが配置されます。「橋上駅」の場合は、通常の駅業務に必要な鉄道施設の他に駅舎内通路や待合室としてのコンコース、多目的型トイレ、バリアフリー対策としてのエレベータ、観光情報コーナーなどの施設を計画します。

	施設内容	規模等
a.地上駅	駅事務室 券売所 待合室 改札	－ 1箇所 － 1箇所
b.橋上駅	駅事務室 券売所 改札 コンコース ホーム用階段 ホーム用エレベータ 多目的型トイレ その他の施設	－ 1箇所 1箇所 駅舎内通路、待合室 2ホーム分2箇所 2ホーム分2箇所 1箇所 観光情報コーナーなど
c.跨線橋 (自由通路)	本線通路 昇降階段 エレベータ	全天候タイプ幅員 4m程度 東口及び西口分2箇所 東口及び西口分2箇所



事例：JR 水郡線 上菅谷駅（地上駅）
（出典：Google Earth）



事例：JR 常磐線 石岡駅（橋上駅）
（出典：石岡市HP）



事例：JR 常磐線 石岡駅自由通路
（出典：石岡市HP）



事例：JR 水郡線 瓜連駅（橋上駅）
（出典：Google Earth）

4-3	都市計画道路整備事業（大宮停車場線）
ゾーン名	駅東ゾーン
整備方針	魅力ある駅周辺の環境づくり
事業スケジュール	平成34年度～平成41年度

(1) 事業の概要

未整備の都市計画道路について、魅力ある駅前通りとしての整備を図り、駅前広場の改修事業と一体的な整備を行います。整備手法については、用地買収事業方式、沿道整備街路事業方式などを検討します。

(2) 配置する施設の機能

駅を中心とした交通拠点における、市街地を形成するシンボルロードとして計画する都市計画道路の整備について、施策の方向性に基づき配置する施設の機能を設定します。

施策の方向性	配置する施設の機能
a.駅を中心とした 交通拠点の整備	<ul style="list-style-type: none"> ▶駅前広場と連携する安全かつ円滑な交通機能 ▶市街地を形成するシンボルロード機能 ▶交通拠点へのアクセス機能 ▶公共空間を活用した景観機能と都市防災機能
b.ひとが集い賑わいのある 商業環境の創出	<ul style="list-style-type: none"> ▶中心市街地の活性化や地域再生に貢献する賑わい機能 ▶既存商店街や地域観光資源と連携した集客機能
c.安全性と回遊性に 配慮した歩行者動線の整備	<ul style="list-style-type: none"> ▶歩行者ネットワークの形成による安全・安心な歩行空間機能とおもてなし機能 ▶地域コミュニティを向上する機能 ▶ひとにやさしいバリアフリー機能

(3) 事業の内容

都市計画道路整備事業における整備の手法及び施設内容を整理します。なお、整備手法については、公共事業を行う場合の代表的な手法として用地買収事業方式があります。また、事業後の土地利用を有効に活用するための手法として用地買収事業方式と土地区画整理事業方式を組合せた沿道整備街路事業方式などがあります。

①整備の手法（用地買収事業方式と沿道整備街路事業方式）

整備手法の一つである用地買収事業方式は、補償金を支払い事業用地に必要な土地を取得して事業を進める手法です。関係する土地の上に建物や工作物がある場合は、補償金により建物移転を行っていただきます。公共事業における代表的な手法ですが、土地の規模や買収の規模に応じ、元の場所から代替地への移転となります。また、不整形な買収残地が発生する場合があります。

沿道整備街路事業方式は、用地買収事業方式と土地区画整理事業方式を組合せた手法です。事業を行う一定の範囲を定め、家屋移転が発生してもその範囲内に換地として土地を確保することができます。この場合、換地として土地を確保するため事業地内への残留希望者と事業地外への転出希望者が必要となります。用地買収事業方式と比較して、より効果的に

事業の推進が図れる場合に有効な手法です。なお、事業を進める場合は、関係者全員の同意が必要となります。具体的な整備手法については、今後、関係者との話し合いを行いながら方向性を決めていく予定にあります。

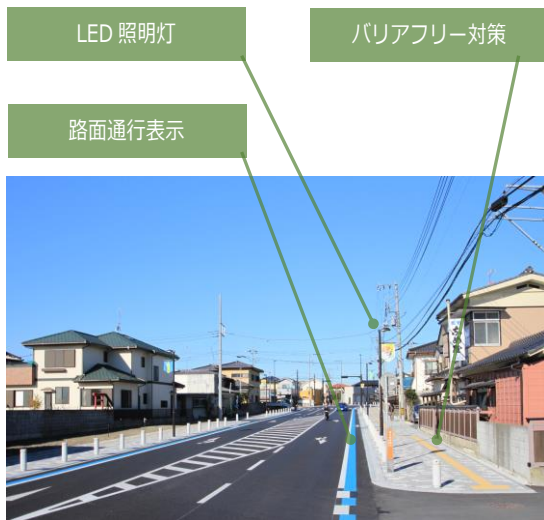
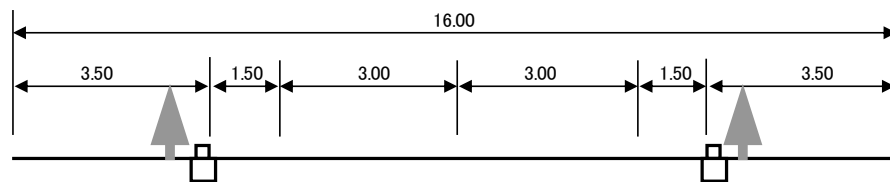
②施設内容

一般的な車道整備と歩道整備をはじめ、施設のバリアフリー対策、安全性に配慮した路面表示、LEDソーラー歩道照明灯、景観と機能に配慮した電線地中化などシンボルロードとしての機能を有した施設内容を計画します。

③道路の断面構成

道路の断面構成は、基本的に都市計画決定※されている幅員 16m で整備を計画していきます。また、主要な交差点周辺においては、右折する車両レーンを追加する必要があるため、1mから3m程度の新たな用地が必要となります。なお、都市計画決定されている幅員については、その妥当性や必要性について、見直しを含めた検討を行っていきます。

●都市計画決定の道路標準断面図



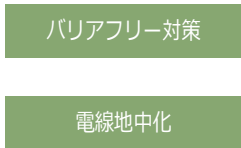
事例：大洗町都市計画道路駅前海岸線



事例：大洗町都市計画道路駅前海岸線



事例：水戸市都市計画道路内原駅北線



4-4	駅東口駐車場整備事業
ゾーン名	駅東ゾーン
整備方針	魅力ある駅周辺的环境づくり
事業スケジュール	平成34年度～平成37年度

(1) 事業の概要

鉄道利用者の利便性の向上などを図るため、駅周辺に不足している駐車場の整備拡充を推進します。

(2) 配置する施設の機能

「魅力ある駅周辺的环境づくり」の基幹事業を補完する施設として計画する駅東口駐車場の整備について、施策の方向性に基づき配置する施設の機能を設定します。

施策の方向性	配置する施設の機能
a.駅を中心とした 交通拠点の整備	<ul style="list-style-type: none"> ▶自動車交通を円滑に処理する収容機能 ▶パーク・アンド・ライドを促進する環境支援機能
b.ひとが集い賑わいのある 商業環境の創出	<ul style="list-style-type: none"> ▶既存商店街や地域観光資源を支援する自動車収容機能

(3) 事業の内容

駅東口駐車場整備事業における施設内容を整理します。現在駅東口側にある駐車場は、民間による月極駐車場となっています。アンケート調査や歩行者動向調査などから、短時間利用可能な市営駐車場整備の必要性が高いと考えられます。

駐車場の規模については、駅前広場で計画する短時間駐車場と同様の機能を配置するとともに、既存の民間駐車場との競争を回避する必要もあるため、駐車台数を80台から100台程度を想定した規模とし、駐車場の周囲は緑地を配置します。また、一般車両とあわせゆとりスペース駐車場を配置し、利便性の向上を図ります。なお、駐車料金については、時間貸しを基本とした料金徴収システムを採用した市営駐車場を計画します。



事例：札幌市エレクトロニクスセンター



事例：石岡駅東市営駐車場

4-5	中心市街地の活性化
ゾーン名	駅東ゾーン
整備方針	魅力ある駅周辺環境づくり
事業スケジュール	継続

(1) 事業の概要

従来の各種イベントや地域振興などの活動は継続するものとして、集客・交流人口の拡大に向けた活動を検討し、賑わいのある商店街の再生や商店街空洞化の改善などを図ります。

(2) 事業の内容

① 既存の活動と合わせた駅周辺の活性化

既存の組織である、常陸大宮市商工会、NPO 法人常陸大宮まちづくりネットワーク、NPO 法人あきない組の活動とあわせ、中心市街地活性化に繋がるような取組みを図ります。

案1：創業支援（空き店舗活用）：自主的なまちづくりを目指す人への活動の場の提供

常陸大宮市創生総合戦略において、施策6「輝く人づくりプロジェクト」の具体的な事業メニューの「常陸大宮市人財ネットワーク推進事業」が掲げられており、その一環として各分野において優れた知識や技能を有する市民の活動の場の提供などが考えられます。

空き店舗などを活動拠点にさせていただくことにより、駅周辺の活性化に繋げることが期待できます。やる気のある起業者に商工会が審査の上、実験的に期限付き店舗を出店させることがなど考えられます。

事例：古河市シティーマーケット HANA



(出典：知っとこネット古河 HP)

※古河市から TMO（まちづくり機関）として認定された（株）雪華では、中心市街地活性化の一環として駅前のまちなか再生市民ひろばの一部を市から借り受け、チャレンジショップ「シティーマーケット Hana」（実験的店舗）の運営事業が行われています。

第3章 基本計画

案2：常陸大宮 B 級グルメ月末店舗（空き地又は空き店舗活用）

市内での人気の高いイベントである B 級グルメ選手権の入賞者の特設店舗を月末などに駅前で開設し、賑わいに繋げることが考えられます。

例えば、「道の駅常陸大宮」において、駅前の活動とのつながりを持たせるような仕掛けにより、駅前へ集客の誘導を促し、駅周辺地域の活性化に繋げることが期待できます。

常陸大宮 B 級グルメ選手権



(出典：常陸大宮市商工会 HP)

案3：集客につなげる光のイベント

冬期の光のイベントである大宮駅前イルミネーションを継続しつつ、さらに駅前の集客に繋がるような光のイベントを別の時期に開催し、駅周辺の活性化に繋げることなどが考えられます。

例えば、駅舎を活用したプロジェクションマッピングイベントなどが考えられます。

きらきらタウン常陸大宮



(出典：常陸大宮市商工会 HP)

事例：プロジェクションマッピング



(出典：(株)ティーブイエスネクスト HP)

②集いの場の創出

駅周辺歩行者動態調査のアンケートでは、駅前コンビニエンスストアの設置や電車の待ち時間を過ごせる施設整備に関する要望が比較的多くありました。

これらの要望に応え、コンビニエンスストアの機能とあわせた複合的な施設の整備により、活性化を図ります。

案1：駅前コンビニカフェの新設

本市の新たな情報発信拠点として、コンビニエンスストアと気軽に集えるカフェなどの機能を持った複合的な施設を整備し、駅周辺の利便性の向上を図るとともに、駅周辺一帯の活性化に繋げることが考えられます。

また、施設の建築にあたっては地元常陸大宮産の木材を使用し、本市の産業のアピールに繋げることが期待できます。

事例：立川市「矢場 cafe バル」



(出典：立川発！多摩てばこネット HP)



(出典：<http://tama-gour.com/>)

③各種イベントの開催：空き地（駐車場）や駅前通りの活用

各種イベントの開催にあたり、駅周辺の空き地（駐車場）や駅前通りを歩行者天国で活用することにより、賑わいを創出し、活性化を図ります。

案1：駅前マーケット（朝市）

駅前で定期的に朝市を開催し、賑わいをを持たせることが考えられます。例えば「道の駅常陸大宮」の駅前出張所として、地元農産物などの販売やB級グルメ入賞者の屋台店舗を開設し、軽トラ市とあわせて開催することにより、賑わいをもちたせることが期待できます。

軽トラ市



(出典：常陸大宮市商工会 HP)

事例：石岡軽トラ市



(出典：石岡市 HP)

第3章 基本計画

案2：交流都市まつり

常陸大宮市創生総合戦略の施策3「地域間交流プロジェクト」の具体的な事業メニューに掲げられている、「友好都市推進事業」の一環として、また、本市の交流都市の推進イベントの一環として、(仮称)交流都市まつりの開催により、賑わいを持たせることが期待できます。

▶友好都市：秋田県大館市

曲げわっぱと比内鶏親子丼



(出典：大館シーポー外サイト HP)

本場大館きりたんぼ



(出典：本場大館きりたんぼまつり HP)

▶交流都市：東京都豊島区

巣鴨名物塩大福



(出典：<http://manpukureport.blog>)

伝統工芸品（江戸凧など）



(出典：<https://www.toshima-dentokogei.com>)

▶交流都市：東京都日野市

土方歳三うどん



(出典：<http://hino.town-info.com>)

塩とまと飴



(出典：日野市 HP)

④空き店舗などの活用

駅周辺の空き店舗や空き家を活用した新たな集客に繋がる活動支援などにより、活性化を図ります。

案1：市内外のアーティストの展示ギャラリースペースの場を提供

常陸大宮市創生総合戦略の施策1「魅力発見プロジェクト」の具体的な事業メニューに掲げられている、「アーティスト発掘推進事業」の一環として、駅前の空き店舗を展示ギャラリースペースやアトリエなどの場を提供し、新たな観光施設として駅周辺への集客に繋げることが考えられます。

事例：KENPOKU ART 2016 茨城県北芸術祭



(出典：茨城県北芸術祭 HP)



(出典：茨城県北芸術祭 HP)

案2：子育て支援拠点施設としての活用

常陸大宮市創生総合戦略の施策4「出産子育て応援プロジェクト」の具体的な事業メニューに掲げられている、「地域子育て支援拠点事業」の一環として、子育て支援拠点施設の場の提供が考えられます。

事例：神戸市 子育て支援交流施設



(出典：夙川(しゅくがわ)学院短期大学 HP)

※神戸市中央区の二宮市場正進会事務所1階の空き店舗を活用して、地域交流拠点として整備し、活用されています。

(3) 取組みの方向性

駅周辺の活性化を進めて行くにあたり、既存の各組織や地域住民の意見を聴いて、各々が協力して、継続する体制をつくり賑わいを持たせることが重要と考えます。

ここでの事例をもとに、今後駅前周辺にとってより良い形で進めて行くため、行政と市民が協力し、実現化を目指します。

第3章 基本計画

4-6	医療・福祉・商業機能の連携
ゾーン名	駅東ゾーン
整備方針	ひとにやさしい駅周辺の空間づくり
事業スケジュール	継続

(1) 事業の概要

医療・福祉機関と地元商店街との関係強化や連携に関する具体的な内容を検討し、市民生活の利便性の向上を図ります。

(2) 事業の内容

① 病院利用者の利便性の向上

高齢者などの交通弱者をターゲットに、病院利用者が待ち時間の合間や診療後に駅前で買い物ができるように、医療機関の送迎サービスなど診療と買い物の利用ニーズに合わせた柔軟な仕組みの推進を図ります。

事例：北海道赤平市赤平駅前

「病院」と「足」の合わせ技が高齢者の心を掴む（PRESIDENT Online-プレジデントより）



事例：コープさっぽろ赤平店と市立病院
(出典：<http://1diary.seesaa.net/>)



事例：巡回バス
(出典：PRESIDENT Online)

<記事一部抜粋要約> 運賃無料の買い物循環バスを1日7便運行し、車のない高齢者の買い物客と、病院に通院する方の両方に利用してもらおうと考えた。駅近くの中心市街地の市立病院に隣接した用地に、コープさっぽろがスーパーマーケットを立地した。病院は人の集まる場所であり、通院ついでの買い物客が当て込め、成果を上げている。

② 駅前周辺への医療機関の集約

総合病院の診療を補完する歯科や眼科などを、駅北東側の道路から既存病院の敷地に向けて集約し、医療機関の利用しやすさを拡充するとともに、待ち時間を有効に過ごすためのカフェや書店などの商業施設の充実の推進を図ります。

事例：多摩メディカルモール



(出典：<http://www.watanabe-eyeclinic.com/>)

※モール内に、内科、眼科、皮膚科・泌尿器科が立地しています。

③医療機関と商店街の連携

入院患者や介護施設入居者の方々に買い物などを楽しんでもらえるような環境を整える取組みを検討することにより、看護されるご家族の負担を減らすことに繋げることが期待できます。

事例：志村大宮病院緩和ケア病棟



(出典：志村病院 HP)

④空き地などを活用した憩いの場の創出

入院患者や介護施設入居者が気持ちよく散歩など行えるよう、駅周辺の空き地などを活用して駅前の新たな顔となるような庭園整備が考えられます。

例えば、庭園を医療機関と商店街が共同で療養ケアのために花木を育てたり、また、庭園を活用し、商店街主催で週末カフェを開催するなどによる地域の活性化が期待できます。

事例：横浜イングリッシュガーデン



(出典：<https://kinarino.jp/>)

事例：大阪府池田市 ガーデンセンター華遊内のカフェ



(出典：ガーデンセンター華遊ブログ)

(3) 取組みの方向性

医療・福祉機関と商業機関の連携は、高齢化社会の加速に伴い今後注目される重要な課題と考えられます。現在全国的に進められている CCRC 構想[※]などの理念を踏まえた、「医療・福祉機関と商業機関の連携モデル」としても期待できます。

実現化に向けて市民の意見を聴きながら、行政と医療・福祉機関と商業機関で検討を行っていきます。

第3章 基本計画

4-7	駅西口広場整備事業（駅西口駐車場整備事業）
ゾーン名	駅西ゾーン
整備方針	駅周辺の新たな空間づくり
事業スケジュール	平成 33 年度～平成 37 年度

(1) 事業の概要

西側の新たな顔づくりによる地域の活性化などを図るため、駅前交通広場の整備を進めます。

(2) 配置する施設の機能

「駅周辺による新たな空間づくり」と駅を拠点とした交通拠点の基幹施設として整備する駅前交通広場について、施策の方向性に基づき配置する機能を設定します。

施策の方向性	配置する施設の機能
a. 駅西整備による 新たな空間の創出	<ul style="list-style-type: none">▶ 駅東側と連携する交通拠点の補完機能▶ 多様な交通手段を結節・収容する交通結節機能▶ 憩い・集い・語らいの中心となる交流機能▶ 公共的サービスや各種情報を提供するサービス機能▶ 災害時の活動拠点となる防災機能
b. 公共交通機関の利便性の向上	<ul style="list-style-type: none">▶ 駅を拠点とした地域公共交通機能

(3) 事業の内容

駅西口広場整備事業において計画する利用人員の想定及び施設内容を整理します。

① 駅前交通広場の規模

新たに整備する駅前交通広場については、国の基準に基づき、駅東口広場整備事業と同様の方法で、将来利用者数の算定を行い、必要とされる規模を定めていきます。

② 施設内容

将来利用者数をベースにバス、タクシー、一般車などの関係する交通処理機能を配置します。バスについては、市民バスの乗り入れを含め関係機関との調整を行い、民間路線バスの乗り入れと高速バス（長距離バス）の停留場を計画します。現況の駅周辺交通量は、駅東口に朝夕の送迎車両が集中して慢性的な交通渋滞を引き起こしていますが、西口に同様の交通広場を整備し、駅東口の交通処理を補完する役割を持たせます。

環境空間についても東口駅前広場と同様に、駅前を拠点とした交流空間機能など目的とした緑地、オープンスペース、多目的トイレ、観光情報、防災施設などの配置を検討します。

③ 駅西口駐車場整備事業との関係

現在駅西口側に 80 台程度の駐車能力のある市営無料駐車場があります。利用率は非常に高く平日は午前中に満車となる状況にあります。水郡線の活性化及び利用促進，さらには低炭素社会に向けたパーク・アンド・ライドの促進を図るため，東口と同様に駐車場の整備を計画します。配置する機能と規模は，「駅前交通広場」と「駐車場」を一体的に整備することも視野に計画します。

施設内容	交通機能等
乗降場	民間バス，市民バス，高速バス，タクシー，一般車
待機場	タクシー
短時間駐車場	一般車
時間貸駐車場	一般車
駐輪場	二輪車
車両通行空間	車両全般
歩行者等通行空間	人，自転車
環境空間	緑地，オープンスペース，多目的トイレ，観光情報，防災施設など



事例：JR 常磐線 石岡駅東交通広場



事例：JR 常磐線 石岡駅東市営駐車場

第3章 基本計画

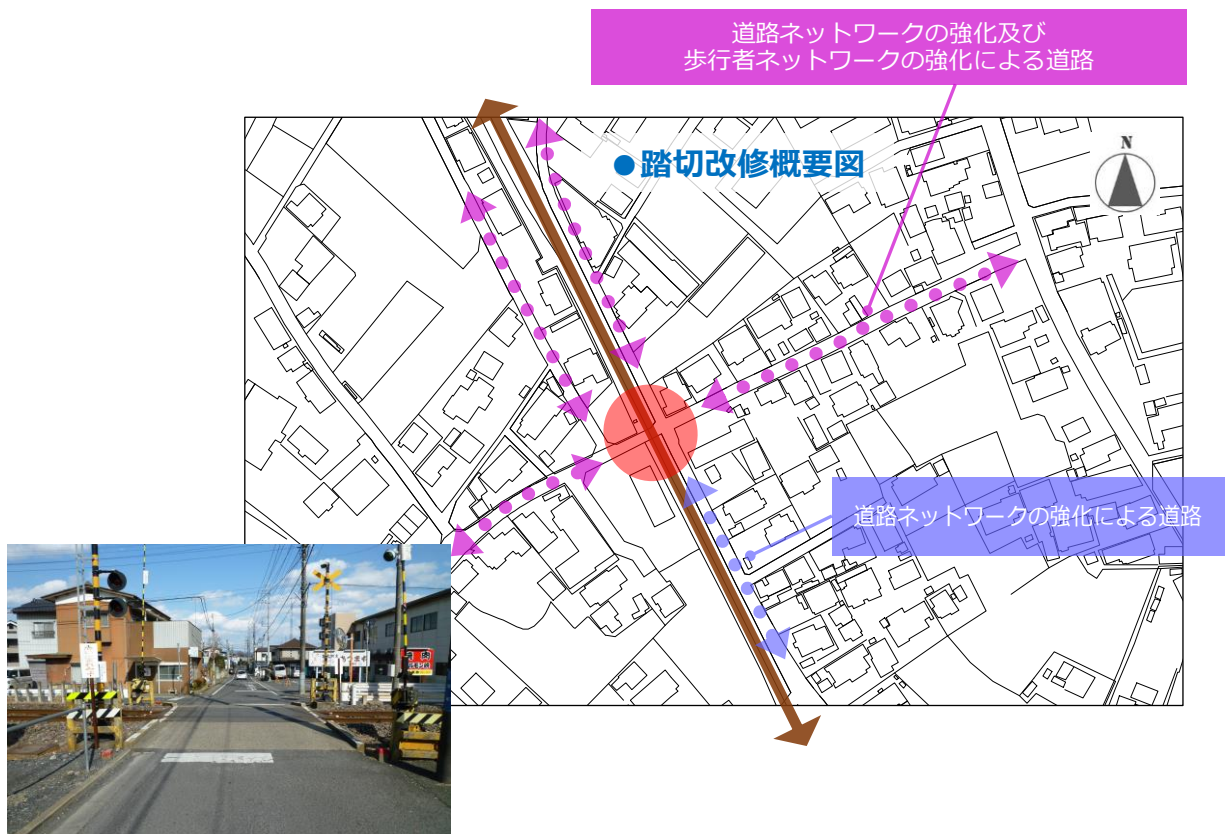
4-8	水郡線踏切改修事業
ゾーン名	駅西ゾーン
整備方針	駅周辺の新たな空間づくり
事業スケジュール	平成 41 年度～未定

(1) 事業の概要

J R水郡線の踏切部が狭い箇所について、安全性の確保とアクセス強化を図るため、適正な幅員への改修整備を進めます。

(2) 事業の内容

J R水郡線中富踏切については、有効幅員が4mありますが、車両のすれ違いが困難なため、交互通行の踏切となっています。この踏切の自動車交通量は、平日において東西方向が約2,000台、南北方向が約1,300台となっており、区域内の自動車交通の多い市道となっています。また、通学路として指定されていることから、道路ネットワークの強化や歩行者ネットワークの強化において計画する主要生活道路の整備・改善とあわせ、危険な踏切の改修を計画します。



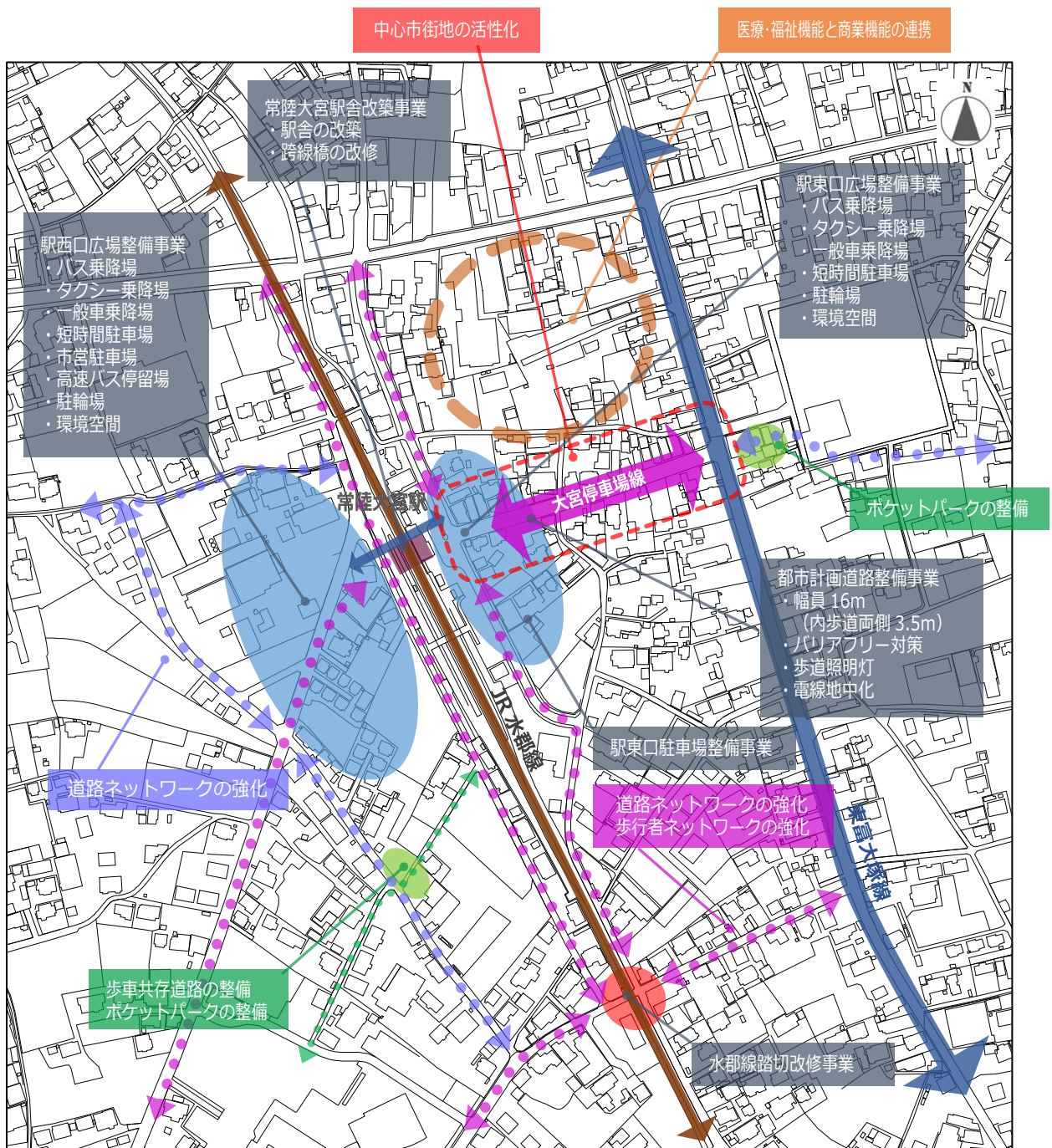
●現在の踏切の状況

改修する踏切部の幅員については、道路ネットワークの強化及び歩行者ネットワークの強化において位置付ける主要生活道路の配置計画に基づき、接続する道路幅員に準じた幅員として計画します。

● 駅を中心とした整備概要図 ●

駅を中心とした主な整備については、駅東口広場整備事業による駅前広場の整備、都市計画道路整備事業による大宮停車場線の整備及び駅西広場整備事業による駅前交通広場を基幹事業とし、あわせて常陸大宮駅舎の改築と跨線橋の改修を計画します。これらの施設は交通拠点を形成する連続性のある一体的施設として整備を図ります。また、交通拠点を補完する施設として駐車場の整備を計画するとともに、道路ネットワークの強化や歩行者ネットワークの強化による道路網を形成し、周辺環境の改善を図り「安心で快適なまちづくり」を目指します。

駅前広場や都市計画道路などのハード事業を進めながら、中心市街地の活性化や医療・福祉機能と商業機能の連携などのソフト事業の検討を行い、ひとが集い賑わいのある商業環境の創出を促進します。



第3章 基本計画

4-9	道路ネットワークの強化
ゾーン名	駅東ゾーン 駅西ゾーン 市街地拡大ゾーン
整備方針	安心で快適な居住環境づくり 計画的な市街地づくり
整備スケジュール	継続

(1) 事業の概要

主要な生活道路の機能向上やネットワーク形成による防災避難道路の確保などを図るため、計画的な道路配置の検討を行います。また、安全性と防災性を向上するため、狭あい道路などの拡幅整備を進めます。

(2) 配置する機能の想定

「安心で快適な居住環境づくり」などの実現に向けて計画する道路ネットワークの形成について、施策の方向性に基づき配置する施設の機能を設定します。

施策の方向性	配置する施設の機能
a. 安全性と防災性に配慮した交通環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ▶自動車及安全にすれ違いできる日常的な交通機能 ▶歩行者が安全に通行できる歩行機能 ▶消防活動が可能な防災機能 ▶災害時避難道路として防災機能 ▶幹線道路を軸とした主要生活道路のネットワーク機能
b. 都市基盤整備による良好な生活環境の創出	<ul style="list-style-type: none"> ▶市街地を形成する生活環境支援機能

(3) 事業の内容

道路ネットワークの形成における整備内容を整理します。区域内には都市計画道路をはじめ、多くの市道があり、4m未満の狭あい道路が多く存在しています。

道路ネットワークの形成においては、都市計画道路などの幹線道路を軸として、東西間のアクセス向上や主要生活道路のネットワークが形成できる道路を対象に歩道設置を含めた道路拡幅や一部新設などを行い「安心で快適な居住環境づくり」を進めます。

① ネットワークを形成する道路の段階的な構成

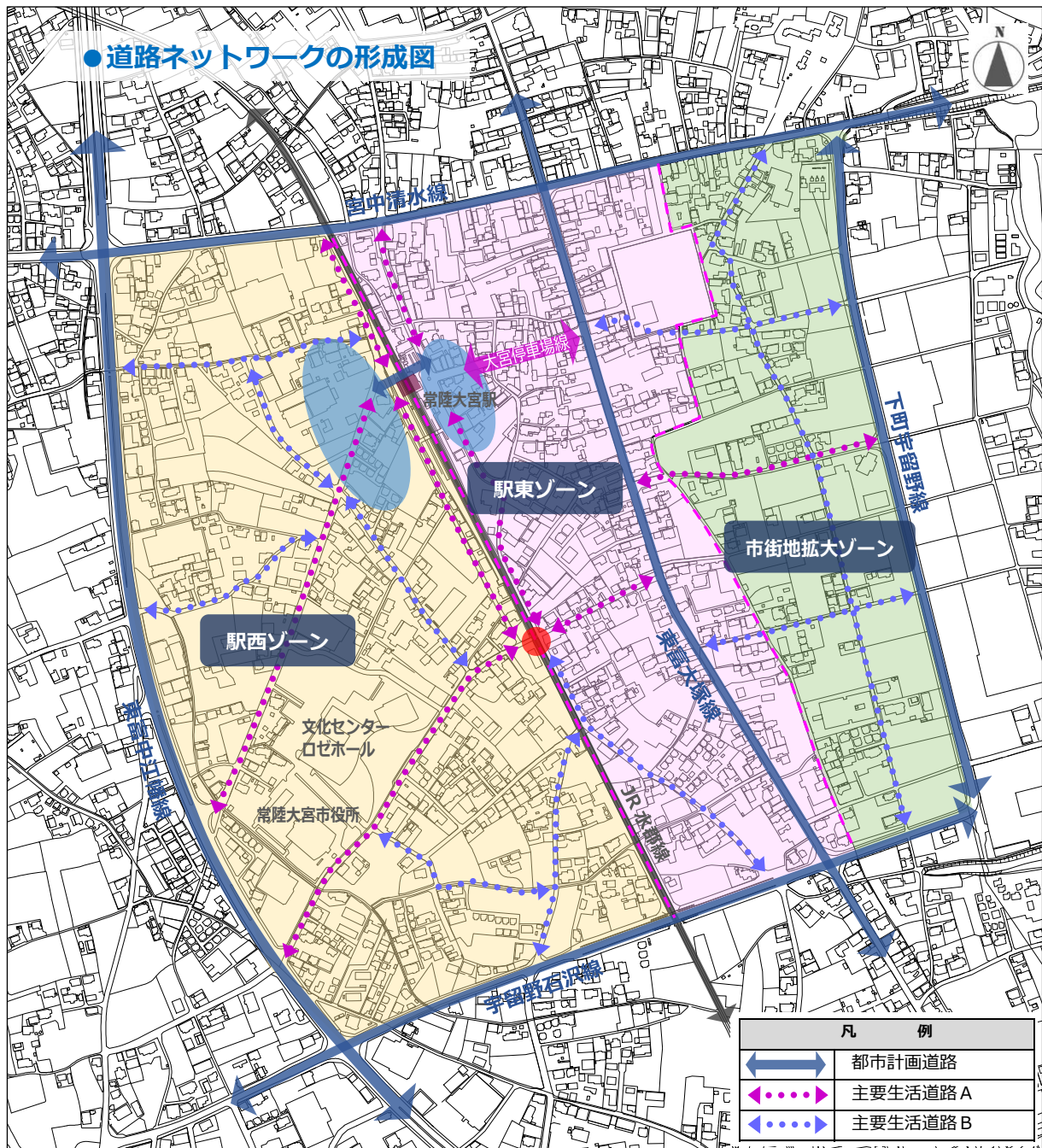
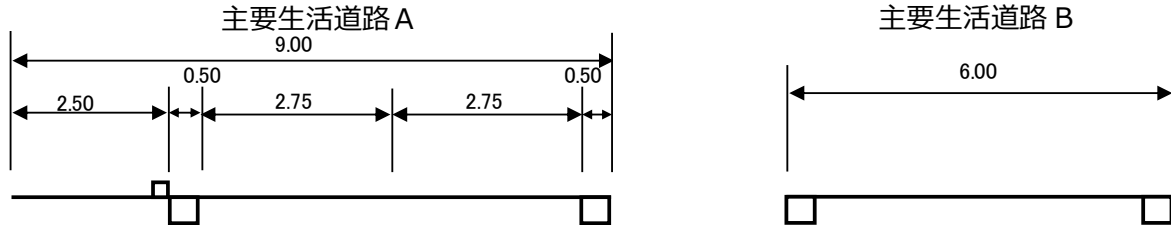
区分	名称・幅員	道路の役割
a. 幹線道路	都市計画道路	▶都市の拠点間、都市内の各地域間を連携した道路で、主要な施設相互間の交通を集約して処理し、居住環境地区などの骨格を形成する道路
b. 区画道路	主要生活道路 A 幅員 9m 以上	<ul style="list-style-type: none"> ▶居住区内などから発生する交通を集約して幹線街路に分散させる主要生活道路 ▶原則として自動車道と歩道の区分がある道路
	主要生活道路 B 幅員 6m 程度	▶宅地にアクセスする主要生活道路

②整備の手法

ネットワークを形成する道路の段階的な構成で位置付けた、主要生活道路A及び主要生活道路Bについては、既に配置する機能が満たされている整備済み道路と満たされていない未整備道路が存在しています。整備済みの道路については、基本的に現状を維持する道路とします。

未整備の道路については、道路の段階的な構成から主要生活道路Aは、原則として、自動車道と歩道の区分がある幅員9m以上の道路幅員とし、主要生活道路Bについては、幅員6m程度を確保できる道路の整備を目指します。

●道路標準断面図



第3章 基本計画

4-10	歩行者ネットワークの強化
ゾーン名	駅東ゾーン 駅西ゾーン
整備方針	ひとにやさしい駅周辺の空間づくり 駅周辺の新たな空間づくり
事業スケジュール	継続

(1) 事業の概要

駅周辺の活性化を踏まえた行政機能へのアクセス強化やネットワーク形成による新たな歩行者回遊ルート確保や安全・安心な歩行空間の形成を図るため、計画的な歩道の設置やポケットパークなどの整備・検討を行います。

(2) 配置する施設の機能

「ひとにやさしい駅周辺の空間づくり」と「駅周辺の新たな空間づくり」などの実現に向けて計画する歩行者ネットワークの形成について、施策の方向性に基づき配置する施設の機能を設定します。

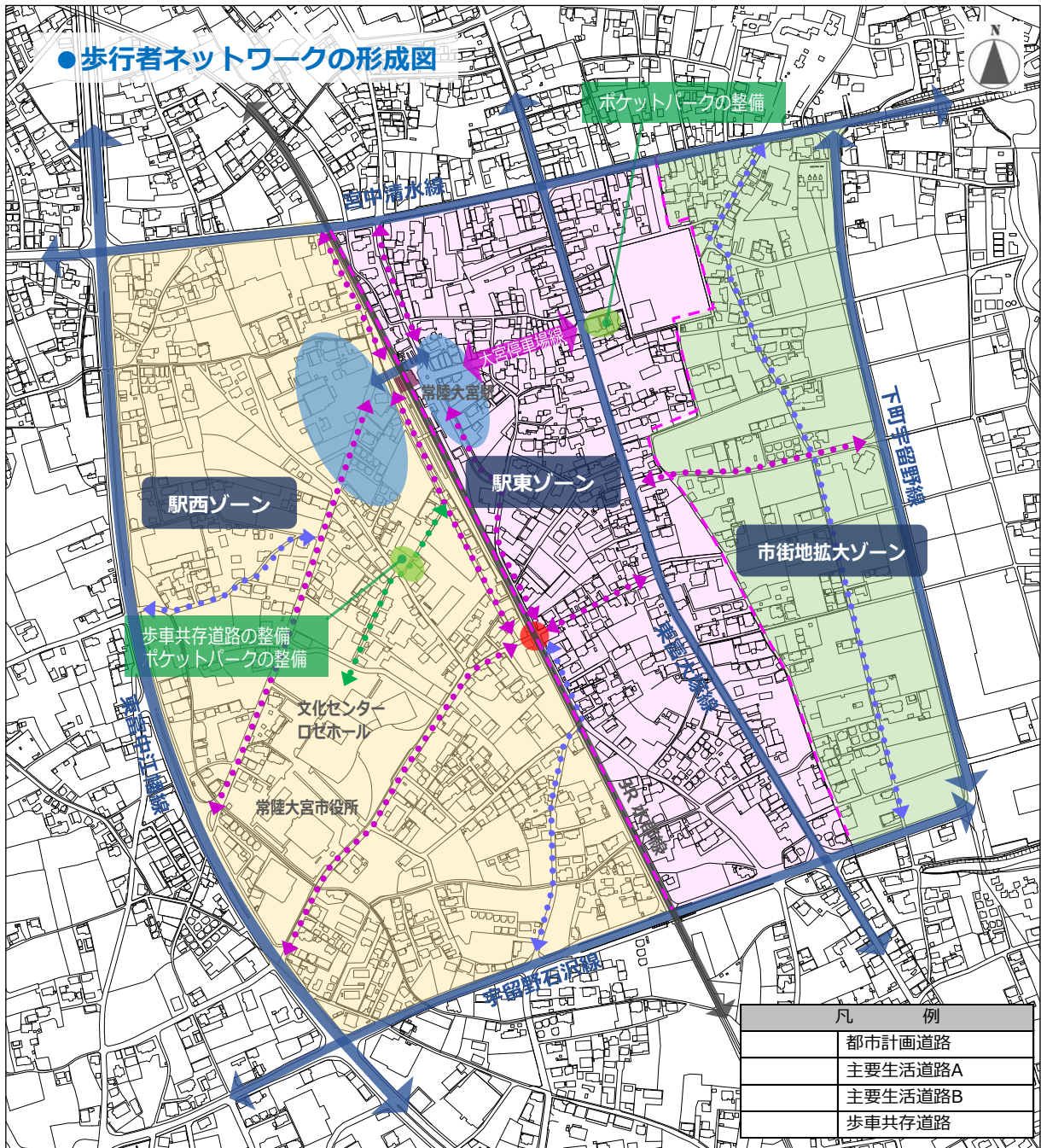
施策の方向性	配置する施設の機能
a.安全性と回遊性に配慮した歩行者動線の整備	<ul style="list-style-type: none"> ▶歩行者ネットワークの形成による安全・安心な歩行空間機能 ▶地域コミュニティを向上する機能 ▶ひとにやさしいバリアフリー機能
b.行政機能と周辺環境との連携強化	<ul style="list-style-type: none"> ▶拠点的施設と地域を結ぶ連携機能 ▶利便性の向上させるサービス支援機能

(3) 事業の内容

歩行者ネットワークの形成における整備内容を整理します。区域内の県道及び市道については、駅前や市役所前の市道などに歩道が設置されているものの、歩道のない市道が多く存在しています。通学路においても多くの箇所について歩道設置やスクールゾーンなどの路面表示のない通学路となっています。また、アンケート調査や歩行者動向調査からの意向として、バリアフリー対策や地域コミュニティの場となる小規模な公園を望む声が寄せられています。

歩行者ネットワークの強化においては、道路ネットワークの強化と並行して、安全な通学路の確保、主要な施設へのアクセス強化や地域コミュニティの向上に重点をおき事業を進めます。

区分		施設内容等	備考
a.歩道	都市計画道路	標準幅員 2.5~3.5m, バリアフリー	都市計画決定幅員
	主要生活道路 A	標準幅員 2.5m, バリアフリー	—
	主要生活道路 B	歩道なし, 通学路は路面表示	—
b.歩車共存道路 [※]		幅員 4m 以上	新設
c.ポケットパーク (たまり)		規模 300 m ² 程度	新設



事例：通学路 路面表示



事例：歩車共存道路



事例：ポケットパーク

第3章 基本計画

4-11	都市計画変更等に関する検討
ゾーン名	市街地拡大ゾーン
整備方針	計画的な市街地づくり
事業スケジュール	平成 37 年度～未定

(1) 事業の概要

用途地域の指定されていない地域について、土地利用状況の課題を整理し、適正な用途地域の拡大を図っていきます。

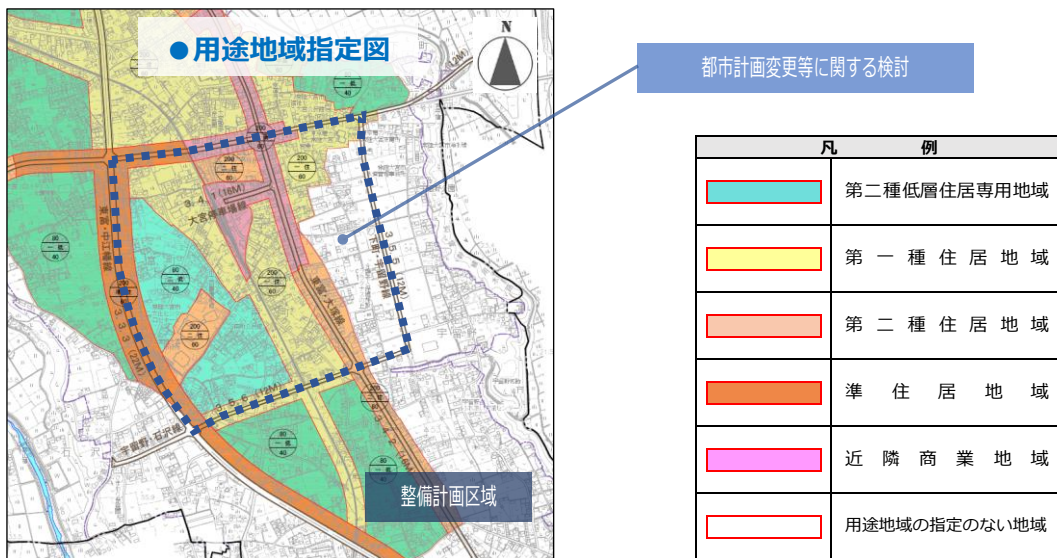
(2) 事業の内容

本市は、未線引きの都市計画区域として、大宮市街地と水戸北部中核工業団地について用途地域が指定され、その他については、用途地域の指定のない地域となっています。用途地域は、適正な土地利用の規制と誘導を図ることを目的として指定されるものですが、本整備計画区域については、第二種低層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域及び近隣商業地域が指定され、一部について用途地域の指定がありません。

都市計画マスタープランにおいては、5年ごとに実施される都市計画基礎調査※を参考に、市街地の状況や土地利用の状況に大きな変化があった場合は、周辺の土地利用の状況や隣接する用途地域などの相互関係を留意し、都市計画の変更を行うものと定められています。よって、用途地域の拡大を行うにあたっては、良好な居住環境の形成を目的とした、土地利用に関する用途の設定が望ましいと考えられます。

具体的には、用途地域を含む周辺区域の開発や建築着工の動向などに注視して、無秩序な市街地の形成の抑制と計画的なまちづくりを進めるための検討を行います。

隣接する用途地域	用途地域の趣旨
第二種低層住居専用地域	▶低層住宅の良好な環境を保護する地域
第一種住居地域	▶住居の環境を保護する地域
第二種住居地域	▶主に住居の環境を保護する地域
準住居地域	▶沿道系と調和した住居の環境を保護する地域
近隣商業地域	▶日用品店舗の利便の増進を図る地域
用途地域の指定のない地域	▶建築用途の制限がない地域



第4章 事業整備プログラム

1. 事業実現化の方策

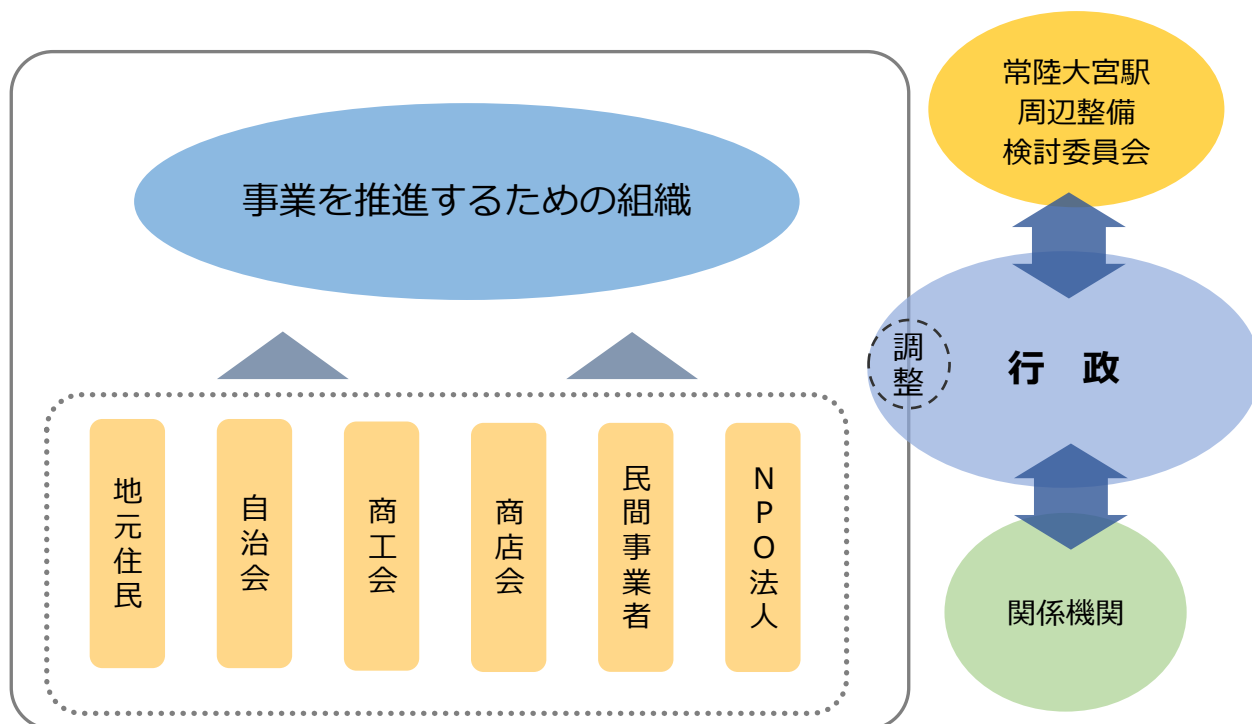
(1) 事業実現に向けた推進体制

常陸大宮駅周辺整備の推進にあたっては、駅周辺の将来像である『魅力と活気あふれる快適なまちづくり』の実現に向け、より具体的な検討に着手し、地元との話し合いや関係機関などの協議を経て、本格的なまちづくりに入っていきます。

具体的に事業を推進していくためには、地元の関係者、民間事業者、関係機関などと連携し、それぞれの関係者や未来を担う若い世代の積極的な参画と協力が重要なことから、より円滑に事業を推進するための新たな組織づくりに向けた検討を行い、「協働によるまちづくり[※]」を進めていく予定にあります。さらに、計画する事業や取り組みごとの課題や対応策について、それらの組織を母体として協議・検討を進めていきます。

また、駅周辺整備における事業や取り組みについて、事業内容の周知や説明会を実施するなどの合意形成を図っていきます。

● 推進体制のイメージ



第4章 事業整備プログラム

(2) 事業化の手法

事業化の手法については、関係事業に対する用地取得の手法、都市計画関係、事業を支援する補助事業について整理します。補助事業については、多様なメニューが国の施策として活用されていますので、今後、事業の具体的な内容に応じて国や県と調整を進めていきます。

事業・取組み	事業主体	事業の手法	都市計画との関係	主な補助事業
駅東口広場整備事業	市	▶用地買収事業 ▶沿道整備街路事業 ▶JRとの協定	○	▶都市再生整備計画事業
常陸大宮駅舎改築事業	JR・市	▶地上駅 ▶橋上駅 ▶JRとの協定	自由通路 ○	▶都市再生整備計画事業
都市計画道路整備事業	県・市	▶用地買収事業 ▶沿道整備街路事業	○	▶都市再生整備計画事業 ▶道路改築事業
駅東口駐車場整備事業	市	▶用地買収事業 ▶沿道整備街路事業	△	▶都市再生整備計画事業
駅西口広場整備事業	市	▶用地買収事業 ▶JRとの協定	○	▶都市再生整備計画事業
駅西口駐車場整備事業	市	▶用地買収事業	△	▶都市再生整備計画事業
水郡線踏切改修事業	JR	▶JRとの協定	—	▶防災・安全交付金事業
道路ネットワークの強化	市	▶用地買収事業	—	▶都市再生整備計画事業 ▶防災・安全交付金事業 ▶狭あい道路整備促進事業
歩行者ネットワークの強化	市	▶用地買収事業	—	▶都市再生整備計画事業 ▶防災・安全交付金事業
中心市街地の活性化	市 商工会 商店会等	—	—	▶都市再生整備計画事業 ▶中心市街地活性化事業 ▶商店街まちづくり事業
医療・福祉・商業機能の連携	事業者 商工会 商店会等	—	—	▶都市再生整備計画事業 ▶中心市街地活性化事業 ▶商店街まちづくり事業
都市計画変更等に関する検討	市	—	○	—

※都市計画との関係について、「○」は都市計画決定が望ましいもの。「△」は施設内容に応じて都市計画決定が望ましいもの。

2. 事業スケジュール

区分	事業・取組み	優先順位	期間	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	H39	H40	H41	H42	H43	H44	H45	
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
駅東ゾーン	用地買収事業方式	A	長期的事業	合意形成		事業化に向けた諸手続き			事業化												
				合意形成		事業化に向けた諸手続き			事業化												
				合意形成		事業化に向けた諸手続き			事業化												
	区画整理方式	A	長期的事業	合意形成		事業化に向けた諸手続き			事業化												
	中心市街地の活性化	B	継続事業	▶▶既存事業の展開▶▶新たな取組みの検討・展開▶▶																	
				▶▶既存事業の展開▶▶新たな取組みの検討・展開▶▶																	
				▶▶合意形成▶▶事業化▶▶													▶▶合意形成▶▶事業化▶▶				
				▶▶合意形成▶▶事業化▶▶													▶▶合意形成▶▶事業化▶▶				
	駅西ゾーン	A	長期的事業	合意形成		事業化に向けた諸手続き			事業化												
				合意形成		事業化に向けた諸手続き			事業化												
A		中期的事業	合意形成		事業化に向けた諸手続き			事業化													
C		中期的事業											合意形成		事業化						
B		継続事業	▶▶合意形成▶▶事業化▶▶													▶▶合意形成▶▶事業化▶▶					
	▶▶合意形成▶▶事業化▶▶													▶▶合意形成▶▶事業化▶▶							
市街地拡大ゾーン	C	継続事業	▶▶合意形成▶▶事業化▶▶													▶▶合意形成▶▶事業化▶▶					
	C	中期的事業	都市計画変更等に関する検討																		
駅舎改築	A	中期的事業	合意形成		事業化に向けた諸手続き			事業化													
			合意形成		事業化に向けた諸手続き			事業化													

※事業スケジュールは、地元関係者との合意形成や関係機関との協議などの進捗状況により変動します。

凡例

- 地元関係者や関係機関との合意形成及び事業単位の整備計画の策定を行う期間
- 事業化に向けた都市計画決定や事業認可などの諸手続きを行う期間
- 事業のスタートから事業の完了までの期間
- 従来からの継続事業の展開と新たな事業や取組みの検討・展開を行う期間

●都市計画道路大宮停車場線 整備イメージ図

駅を中心とした交通拠点における、市街地を形成するシンボルロードとして、安全で快適な車両通行空間と歩行者・自転車通行空間の整備をはじめ、施設のバリアフリー化、安全性に配慮した路面表示、歩道照明灯、景観と機能に配慮した電線地中化などの整備を位置付けます。

また、ひとが集い賑わいのある商業環境の創出に向けて、店舗の建替えなどによるイメージアップや行政と市民が協力して進めるソフト事業と連携を図り、中心市街地の活性化や地域再生を目指します。



參考資料編

常陸大宮駅周辺整備基本構想及び基本計画策定等の経緯

市においては、常陸大宮駅周辺の区域が本市の顔として、総合計画で定める市の将来像「豊かな自然と調和した安心・快適な活力のまち」をイメージできる、魅力ある都市中心拠点の整備を推進していく必要性により、平成 25 年度から平成 26 年度まで地元懇談会やアンケート調査を行い、駅周辺整備の必要性や課題などに関する把握を行ってきました。また、平成 27 年度からは駅周辺の具体的な整備・促進を図るために常陸大宮駅周辺整備検討委員会を発足し、基本構想及び基本計画の策定に関する協議・検討を行ってきました。

開催日等	主な会議内容等
平成 25 年 8 月 26 日 ～平成 27 年 2 月 18 日	常陸大宮駅周辺整備検討に伴う懇談会の開催（5 回開催）
平成 26 年 12 月 5 日 ～平成 27 年 1 月 5 日	常陸大宮駅周辺整備事業アンケート調査の実施 ・市内 16 才以上の住民を対象に実施
平成 27 年 12 月 4 日	第 1 回常陸大宮駅周辺整備検討委員会の開催 ・現況課題等の整理について ・整備対象区域について
平成 28 年 1 月 22 日	第 2 回常陸大宮駅周辺整備検討委員会の開催 ・基本的な整備手法について
平成 28 年 2 月 23 日	第 3 回常陸大宮駅周辺整備検討委員会の開催 ・整備方針（案）について
平成 28 年 7 月 26 日	第 4 回常陸大宮駅周辺整備検討委員会の開催 ・基本構想（案）について
平成 28 年 8 月 31 日	第 1 回常陸大宮駅周辺整備事業庁内検討委員会 ・常陸大宮駅周辺整備事業について
平成 28 年 9 月 4 日 平成 28 年 9 月 14 日	交通量実態調査及び歩行者動向調査の実施 ・交通量実態調査：11 箇所 ・常陸大宮駅利用者等を対象に実施
平成 28 年 10 月 12 日,13 日,17 日	常陸大宮駅周辺整備事業庁内検討委員ヒアリング ・基本計画に係る個別施策について
平成 28 年 10 月 25 日	第 5 回常陸大宮駅周辺整備検討委員会の開催 ・基本構想（案）について ・基本計画（案）の策定について ・主な施策の優先順位について
平成 28 年 12 月 19 日	第 2 回常陸大宮駅周辺整備事業庁内検討委員会 ・基本計画について ・事業整備プログラムについて
平成 29 年 1 月 20 日	第 6 回常陸大宮駅周辺整備検討委員会の開催 ・基本計画について ・事業整備プログラムについて
平成 29 年 2 月 21 日	第 7 回常陸大宮駅周辺整備検討委員会の開催
平成 29 年 3 月 1 日	庁議付議

常陸大宮駅周辺整備検討委員会名簿

任 期：平成 27 年 12 月 4 日から平成 29 年 12 月 3 日まで

氏 名	区 分	備 考
委員長 山 田 稔	学識経験者	茨城大学工学部教授
副委員長 綿 引 義 久	市職員	副市長
成 井 貞 行	住民代表	区長（大宮第 2 区） （平成 28 年 3 月 31 日まで）
瀧 俊 満	住民代表	区長（大宮第 2 区） （平成 28 年 4 月 1 日から）
熊 田 宏 之	住民代表	区長（大宮第 3 区）
濱 中 利 光	住民代表	区長（大宮第 5 区）
和 田 敏 明	住民代表	区長（大宮第 6 区）
廣 木 房 男	住民代表	区長（宇留野台区） （平成 28 年 3 月 31 日まで）
根 本 由紀夫	住民代表	区長（宇留野台区） （平成 28 年 4 月 1 日から）
大曾根 祐 子	住民代表	子育て世帯代表
茅 根 和 史	地域団体代表	あきない組代表
西 村 和 也	地域団体代表	きらきらタウン ひたちおおみや実行委員会
鈴 木 重 伸	関係団体役職員	常陸大宮市商工会青年部長
海老根 静 子	関係団体役職員	常陸大宮市商工会女性部長
松 本 豊	関係団体役職員	社会福祉法人常陸大宮市 社会福祉協議会 事務局長 （平成 28 年 3 月 31 日まで）
猿 田 茂 彦	関係団体役職員	社会福祉法人常陸大宮市 社会福祉協議会 事務局長 （平成 28 年 4 月 1 日から）
関 山 成 康	学識経験者	一般社団法人茨城県 不動産鑑定士協会 会員
海老根 隆	学識経験者	土木関係（元茨城県職員）

用語集

あ行	
駅前広場	駅前に整備される交通空間機能や環境空間機能を有している広場のことで、都市計画上での位置付けは、都市計画道路などの周辺幹線街路と一体的となって交通処理を行う都市施設（道路）に該当する。
駅前交通広場	駅前に整備される交通機能や環境空間機能を有している広場のことで、都市計画上での位置付けは、歩行者空間を中心とするものなどそれ以外の広場のことで、周辺幹線街路との一体的整備は求められない。ただし、都市計画に定める自由通路などの特殊街路との連続性が求められる。
沿道整備街路事業	都市計画道路などの公共事業を行う場合に、用地買収事業方式と土地区画整理事業方式を組合せた方法。家屋移転などは換地として新たな土地に移動ができるメリットがある。
オープンスペース	イベントの開催やコミュニティ向上などが図れる公共の空地のこと。
か行	
環境空間	駅前広場などに緑地、オープンスペース、モニュメント、トイレや防災施設などの施設が整備される空間のこと。
幹線道路	都市の拠点間や都市内の各地域間を連携した道路のこと。また、都市計画道路のことをいう場合もある。
狭あい道路	道路幅員が4m未満の狭い道路のこと。
橋上駅	鉄道の駅の形態のひとつで、駅舎機能をプラットホームの上階部分に設置した駅のこと。この場合鉄道間を横断する通路が必要となる。
協働によるまちづくり	市民と行政が協力してまちづくりに取り組むこと。
交通拠点	鉄道、バス、タクシーなどの複数の交通機関の乗り換え機能を有し、都市や市街地の拠点を形成する交通結節点のこと。
さ行	
自由通路	鉄道構内を横断する通路のうち、鉄道利用者に限定されない歩行者や自転車が行き交う通路のこと。都市計画上での位置付けは、特殊街路に該当する。
主要生活道路	居住区内から発生する交通を集約して幹線街路に分散させる道路や住民が日常的に利用する道路のこと。
CCRC 構想	東京圏をはじめとする高齢者が、自らの希望に応じて地方に移り住み、地域社会において健康で能動的な生活を送るとともに、医療介護が必要な時には継続的なケアを受けることができるような地域づくりを目指すもの。
ソフト事業	イベント、まち興し、コミュニティ、教育研修やサービスなどを提供する事業のこと。

参考資料編

た行	
地上駅	鉄道の駅の形態のひとつで、プラットホームが元の地面と同じ高さにある駅のこと。
電線地中化	景観の向上と管理の効率化を目的として、地中にコンクリートのボックスを設置し、電線などを埋設すること。電線地中化とあわせ共同溝として水道管やガス管などを一体的に埋設する方法もある。
都市計画基礎調査	都市計画法に基づき、5年ごとに実施し、都市の現況や市街化の動向の把握を目的とする調査のこと。
都市計画決定	都市計画法に基づき、地域地区、都市施設、地区計画などさまざまな都市計画を正式に決定すること。決定に至るまでには、説明会、公聴会、縦覧などの手続きを経て、県や市町村の都市計画審議会において決定される。
都市計画道路	都市の拠点間や都市内の各地域間を連携した幹線道路で都市計画法に基づき決定される道路のこと。
昼夜率	12時間の交通量調査を行った場合に、24時間の交通量に置き換えるための係数を国が統計的に定めたものであり、本区域の場合は1.29の昼夜率が適用される。
は行	
パーク・アンド・ライド	自動車を駅やバス停に設置された駐車場に置き、そこから鉄道やバスに乗り換える方法のこと。低炭素社会に向けた二酸化炭素の排出抑制に貢献する方法として推奨されている。
ハード事業	道路、広場、下水道、橋、堤防や建物などの構造物を整備する事業のこと。
バリアフリー	障がい者を含む高齢者などが社会生活を送るうえで、障壁となるものを取り除くこと。
歩車分離	歩行者通行する場所と車両が通行する場所を分離した道路のこと。
防災避難道路	火災や地震などの災害発生時に主として避難道路として活用される一定以上の幅員を有した道路のこと。
歩車共存道路	歩く人を優先するために、小段（ハンプ）や蛇行させるための施設などを組合せて、車のスピードを抑制させ歩行者と車を共存利用させるコミュニティ道路のこと。
ポケットパーク	歩行者のたまりや休息の場として整備される小規模な公園で基本的に遊具などの設置はない。
歩行者動線	歩行者が移動する軌跡・方向などを示した線のこと。また、歩行者を一定の目的の場所に誘導するためのルートのこと。
や行	
用地買収事業	公共事業を行う場合に、行政などが補償金を支払い事業用地に必要となる土地を取得する方法のこと。
用途地域	都市計画法に基づき、人口や建物が多く分布する市街地において、異なる建築物の混在による弊害を防止するための制度のこと。



常陸大宮駅周辺整備基本計画 平成 29 年 3 月

発行：常陸大宮市

〒319-2292 茨城県常陸大宮市中富町 3135 番地の6

TEL：0925（52）1111（代）

FAX：0925（53）5415