



# 常陸大宮駅周辺整備計画



令和 2 年 3 月

常 陸 大 宮 市





## 第1章 計画の整理と現況

1 上位計画・関連計画の整理	1
(1) 上位計画の整理	1
(2) 関連計画の整理	3
(3) 常陸大宮駅周辺整備計画の位置づけ	7
2 常陸大宮市及び常陸大宮駅周辺の現況と課題	8
(1) 人口の動向	8
(2) 乗車人員の状況	10
(3) 常陸大宮駅周辺の土地利用現況	11
(4) 常陸大宮駅周辺の道路現況	12
(5) 常陸大宮市の公共交通などの状況	13
(6) 常陸大宮駅周辺の建物現況	14
(7) 常陸大宮駅周辺の消防水利の現況	15
(8) 常陸大宮駅周辺の公共公益施設及び通学路の現況	16
(9) 常陸大宮駅周辺の空き家の現況	17
(10) 常陸大宮駅周辺の下水道（雨水）の現況	18
(11) 都市計画の決定状況	19

## 第2章 常陸大宮駅周辺整備計画の整理

1 常陸大宮駅周辺整備計画の事業期間	20
2 常陸大宮駅周辺整備計画における事業整理	21
3 常陸大宮駅周辺整備計画における土地利用ゾーニング	22

## 第3章 常陸大宮駅周辺整備計画

1 道路計画	23
(1) 常陸大宮駅周辺整備区域内の道路計画	23
(2) 都)大宮停車場線 整備計画	26
2 駅舎・自由通路計画	30
(1) 駅舎計画	30
(2) 自由通路計画	31
3 駅前広場計画	33
(1) 計画条件の整理	33
(2) 東口広場計画	41
(3) 西口広場計画	46
(4) 駅前整備計画	51
4 公園計画	56
(1) 目標とする面積	56
(2) 公園・広場計画	57
(3) 消防水利	59
5 下水道計画	60
6 交流拠点	61
7 都市計画変更など手続き	62

8 賑わい創出のための計画	63
(1) 健康づくり（健康増進）をテーマにしたまちづくり	63
(2) 回遊性向上に向けた取組	66
(3) 中心市街地の活性化	71
9 その他計画	75
(1) 防犯対策の強化	75
(2) 水郡線利用の促進	76
10 常陸大宮駅周辺整備計画【第1期整備計画】	77
(1) ハード事業	77
(2) ソフト事業	78
(3) 期待される整備効果	79

## 第4章 整備プログラム

1 事業手法の検討	81
(1) 都市再生整備計画事業の概要	81
2 整備スケジュール	85

## 参考資料編

常陸大宮駅周辺整備計画策定等の経緯	86
常陸大宮駅周辺整備検討委員会名簿	87
用語集	88

(文章中に「※」の表示がある専門的な用語については、参考資料編の用語集に具体的な説明の記載があります。)



## 第1章 計画の整理と現況

### 1. 上位計画・関連計画の整理

本計画の策定に際し、常陸大宮駅周辺の市街地整備やまちづくりに関する方向性を確認するため、上位計画や関連計画を整理します。

#### (1) 上位計画の整理

##### 1) 常陸大宮市総合計画（平成28年度策定）

常陸大宮市総合計画では、計画的な土地利用と拠点づくりの推進、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性が位置づけられています。

###### ① 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、市民に対して水準の高い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。

###### ② 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。

###### ③ 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。

##### 2) 常陸大宮市都市計画マスタープラン（平成30年度～令和元年度改定）

常陸大宮市都市計画マスタープランにおいて、常陸大宮駅及び市役所の周辺には、行政、医療・福祉、商業、情報・サービスなどの多様な機能が集積しており、大宮地域だけでなく、広く市全体の生活利便性を高める拠点と位置づけられています。また、常陸大宮駅は、鉄道とバスの結節点となっており、公共交通の利便性を高める拠点としても位置づけられています。

全体構想では、常陸大宮駅周辺における道路環境の改善や公共交通網の充実、交通結節点<sup>※</sup>としての強化が計画されています。また、地域別構想では次に掲げる方針が位置づけられています。

###### ① 都市機能の立地誘導による拠点性の向上

常陸大宮駅及び市役所本庁舎の周辺については、商業・業務、医療・福祉、行政、文化などの生活関連サービス施設の立地・集積を誘導します。また、周辺の道路について、歩行者の安全性を高めるため、歩車分離による歩行空間の確保やバリアフリー<sup>※</sup>化を進めます。

### ②常陸大宮駅の交通結節機能の向上

常陸大宮駅については、駅の利便性向上や市の玄関口の顔としてのイメージアップに向けて、駅舎の改築を進めます。

常陸大宮駅の交通結節機能を高めるため、駅東口における駅前広場※、駅西口における駅前交通広場※、東西を連携する自由通路※などの整備を進めます。

常陸大宮駅周辺においては、安全・快適で回遊性の高い歩行空間とするため、バリアフリーに配慮した道路の改善やガードレール・防犯灯などの設置を進めるとともに、必要に応じて交通規制の導入を行うなど安全対策を進めます。

都)大宮停車場線は、常陸大宮駅へのアクセスの向上や駅周辺の魅力ある市街地形成を図るため、必要があれば都市計画を見直した上で、駅前広場の改修事業と一体的な整備を推進します。また、電線類の地中化や沿道の街並の誘導などにより、市の玄関口、都市中心拠点としてのイメージアップに資する景観づくりを進めます。

常陸大宮駅西側においては、国道118号からのアクセスを確保するため、既存道路の拡幅などによる生活道路のネットワークの形成を進めます。

駅利用者の市内の回遊性を高めるため、わかりやすい案内・サイン類の整備・充実に努めます。

パークアンドライド※による鉄道利用者の利便性を高めるため、常陸大宮駅東西の駐車場整備を進めます。

### ③市街地の空洞化の解消とまちのにぎわいの再生

常陸大宮駅周辺や市役所本庁舎周辺等においては、空き家や空き地、空き店舗などの既存ストック※を活用しながら、企業のサテライトオフィス※の誘致や若い世代を中心とした起業支援、特産品の開発・販売などにより、市街地の空洞化の解消とまちのにぎわいの再生を進めます。

## 3) 常陸大宮市立地適正化計画（平成30年度～令和2年度策定）

立地適正化計画は、都市再生特別措置法第81条により、市町村が作成することができる計画です。

国は、人口の急激な減少と高齢化を背景として、今後のまちづくりについては、高齢者や子育て世代にとって、安心して健康で快適な生活環境を実現できる「持続可能な都市経営」を市町村に求めています。

立地適正化計画は、都市計画法を中心とした従来の土地利用の計画に加えて、居住機能や都市機能の誘導、公共交通の充実による「コンパクトシティ+ネットワーク※」の形成に向けた取組を推進しようとするものです。



## (2) 関連計画の整理

### 1) 第 2 期常陸大宮市創生総合戦略（令和元年度改定）

第 2 期常陸大宮市創生総合戦略では、魅力あるまちづくりを進める中で、次に掲げる事業が位置づけられています。

#### ■ 常陸大宮駅周辺整備事業

本市における生活環境の総合的な魅力を向上し定住促進を図るため、常陸大宮駅などの都市中心拠点や各地域の地域拠点を整備するとともに、拠点と拠点をつなぐための地域公共交通の維持・活性化に取り組みます。

### 2) 第三次健康常陸大宮 21 計画（平成 30 年度策定）

国の「21 世紀における第二次国民健康づくり運動(健康日本 21(第二次))」や茨城県の「第 3 次健康いばらき 21 プラン」、本市の第二次計画の取組の評価を踏まえ、「健康寿命の延伸と健康格差の縮小」を目指した健康増進の実践を計画するとともに、保健事業の効率的な実施を図るため、自殺対策計画を加え一体的に策定したものです。

第三次健康常陸大宮 21 計画においては、身体活動・運動をする人を増やす目標として次に掲げる取組が位置づけられています。

#### ■ 目標：身体活動・運動する人を増やす

生活習慣病予防や高齢者の介護予防のため、運動効果の周知や運動指導を実施し、運動習慣のある人の割合を増やします。

- ①運動効果の普及啓発，健康づくり推進協議会などを通じた運動習慣の推進
- ②個人の健康状態に応じた適切な運動指導の実施
- ③ヘルスロード<sup>※</sup>の周知

### 3) 常陸大宮市駅周辺整備基本計画（平成 28 年度策定）

平成 29 年 3 月に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されました。

次に掲げる内容は、「常陸大宮駅周辺整備基本計画」で位置づけた「整備計画区域」内におけるゾーン別の整備の考え方を示しています。

## 第1章 計画の整理と現況

### ■ 駅東ゾーン

未整備の都)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<sup>※</sup>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<sup>※</sup>などとの協力・連携が重要となります。

### ■ 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<sup>※</sup>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, 市役所や文化センター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文化センターなどの施設があることから, 上位計画に位置づ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。

### ■ 市街地拡大ゾーン

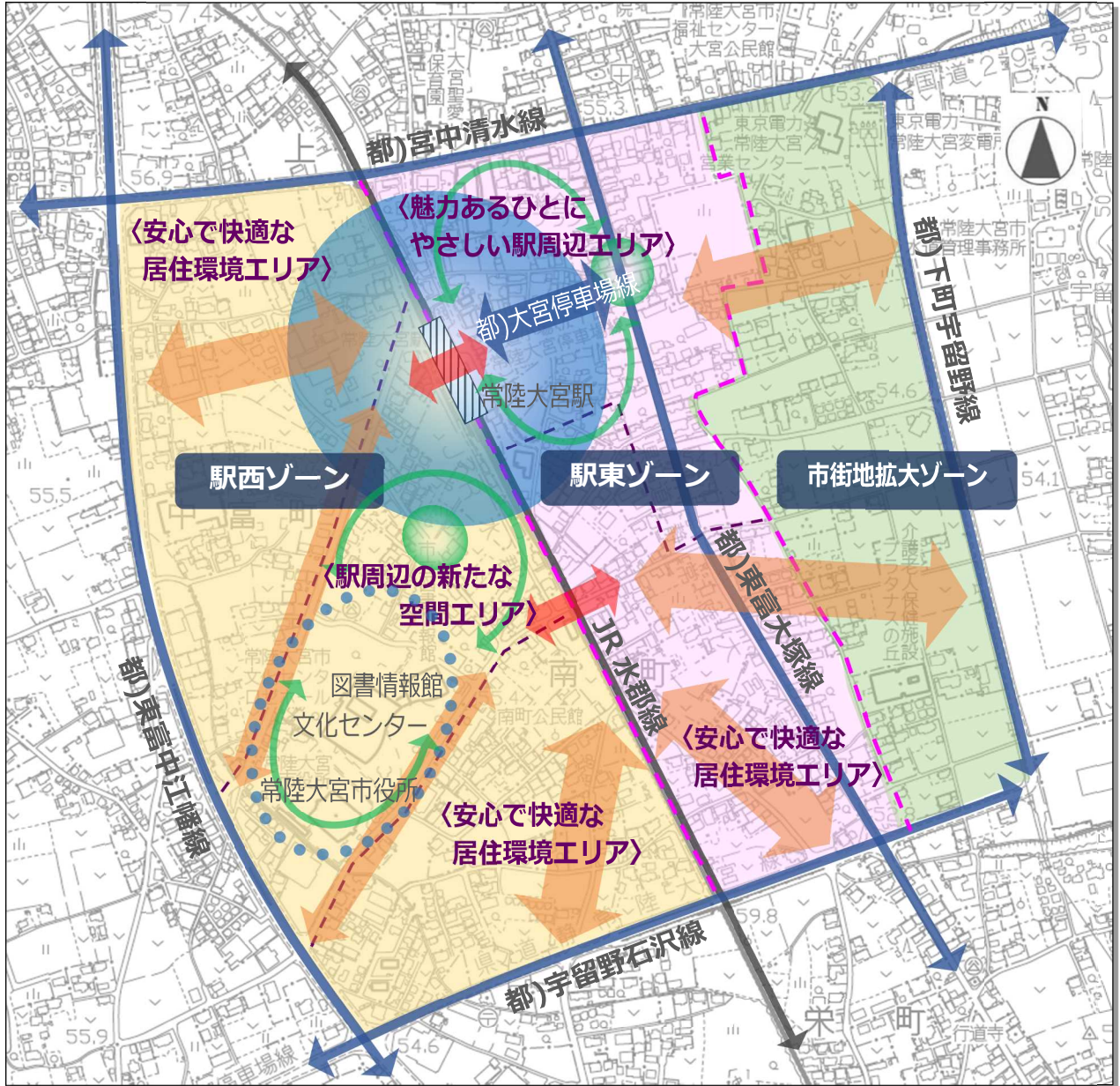
過密する市街地を補完する機能を有していますが, 無秩序な市街地の形成は抑制する必要があります。このため, 現況における土地利用の課題を整理し, 整備計画区域外も含めた広域的な用途地域<sup>※</sup>の拡大を視野に入れ, 「計画的な市街地づくり」を進めます。

### ■ ゾーン共通

共通の取組としては, 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<sup>※</sup>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「安心して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<sup>※</sup>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。

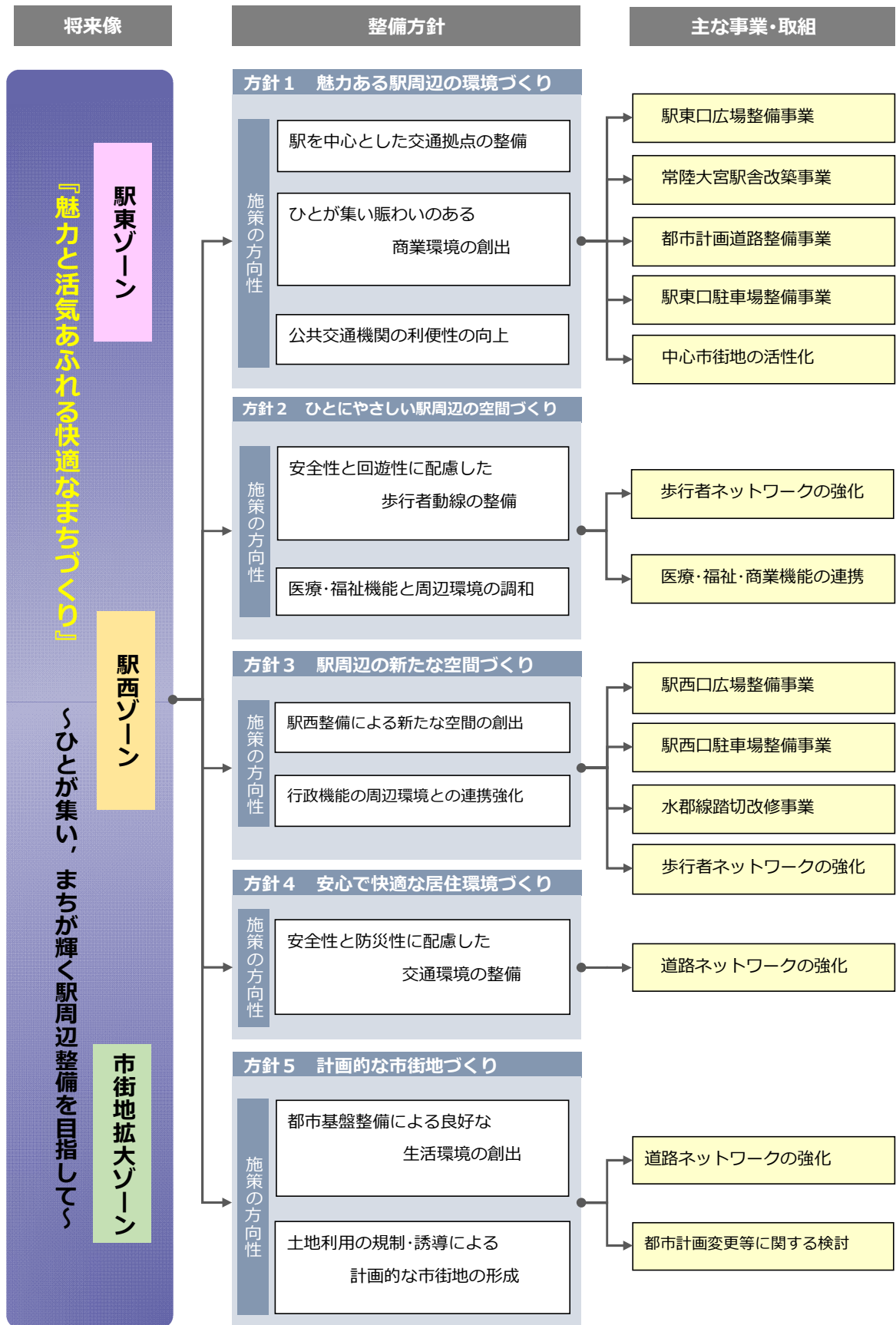
■ 常陸大宮駅周辺整備基本構想図



凡		例	
	駅を中心とした交通拠点の整備		東西連携の強化
	都市計画道路の整備		市役所などの行政機能
	道路ネットワークの強化		都市計画道路 (一部未整備区間有り)
	歩行者ネットワークの強化		ゾーン区分線
	ポケットパークなどの整備		エリア区分線

# 第1章 計画の整理と現況

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を位置づけます。

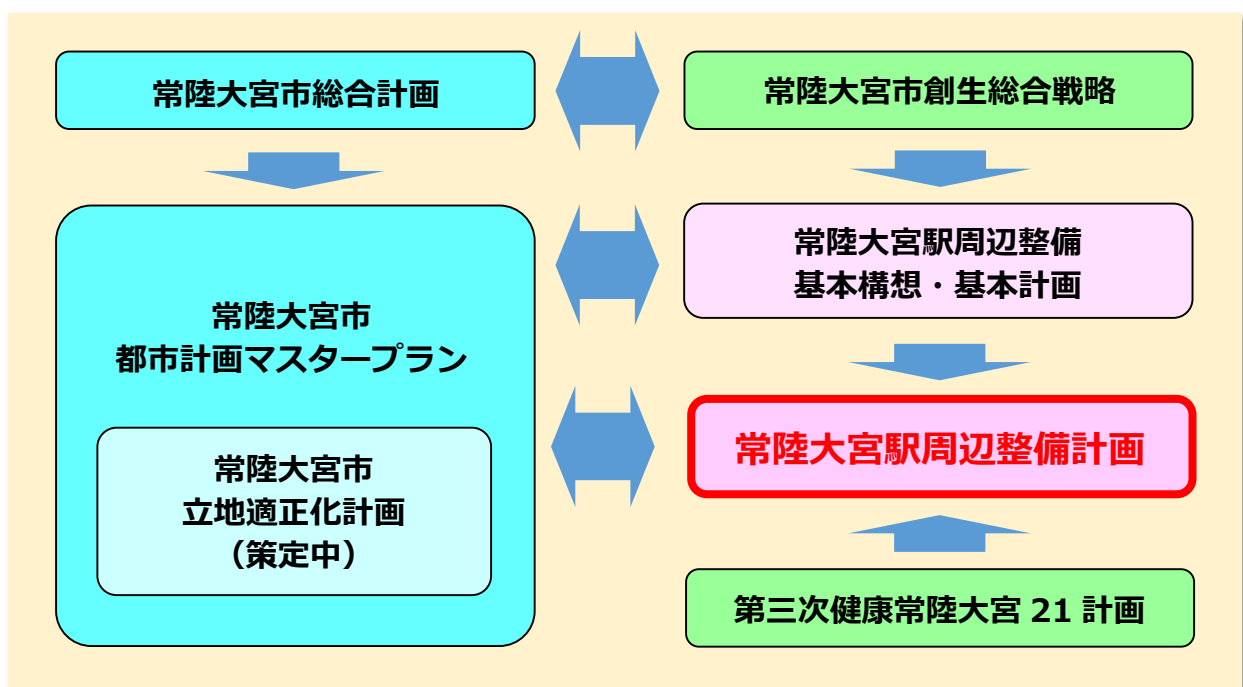


整備方針に基づく、ゾーン別の事業・取組は次のとおりです。

ゾーン名	整備方針	事業・取組
駅 東	方針 1 魅力ある駅周辺的环境づくり	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
駅 東	方針 2 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
駅 西	方針 3 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
駅 東	方針 4 安心して快適な居住環境づくり	道路ネットワークの強化
駅 西		
市街地拡大	方針 5 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

### (3) 常陸大宮駅周辺整備計画の位置づけ

本計画の位置づけについては、総合計画に即して策定された都市計画マスタープラン・立地適正化計画に準拠・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しました。これらの位置づけや関連計画を踏まえ、「常陸大宮駅周辺整備計画」の検討を進めています。



## 第1章 計画の整理と現況

### 2. 常陸大宮市及び常陸大宮駅周辺の現況と課題

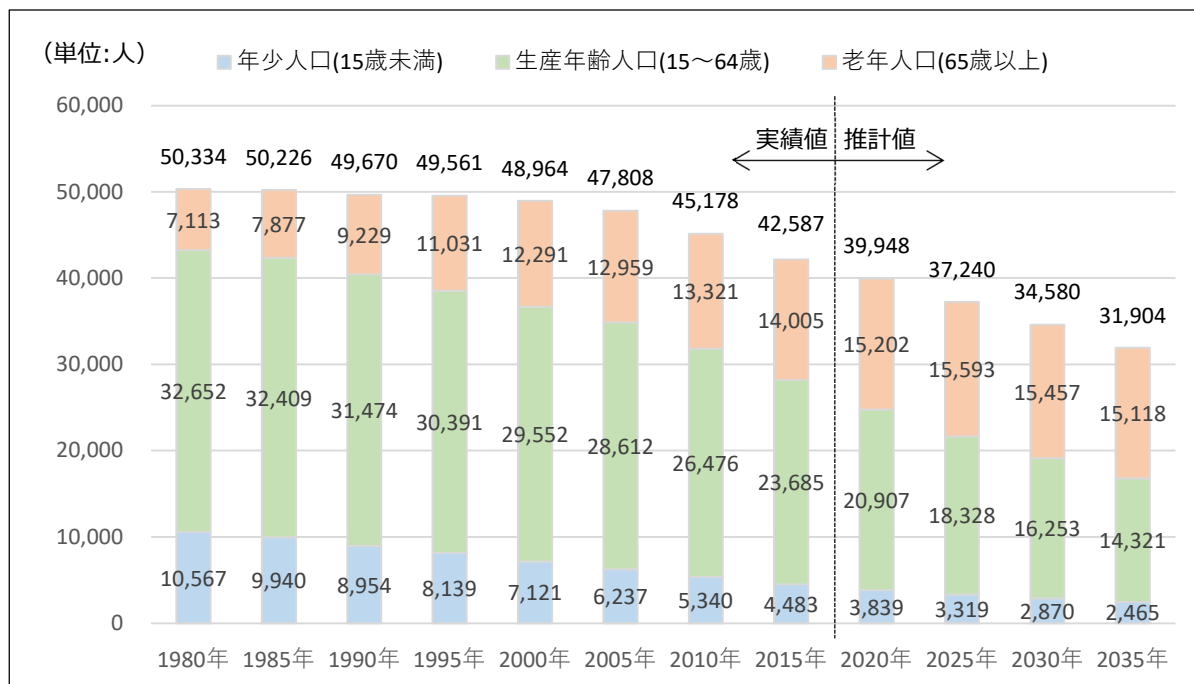
#### (1) 人口の動向

##### 1) 常陸大宮市の人口の動向

1980年（昭和55年）から2015年（平成27年）までの本市の人口実績値は、総人口、年少人口、生産年齢人口が減少傾向にあり、老年人口が増加傾向にあります。2020年（令和2年）以降の推計値においても同様の傾向となっています。

2010年（平成22年）以降の常住人口についても減少傾向にあり、世帯数は横ばいとなっています。

#### ■ 常陸大宮市の人口推移



(出典：2015年まで／国勢調査，2020年以降／国立社会保障・人口問題研究所の推計)

#### ■ 常陸大宮市の常住人口

区分	世帯数 (世帯)	総数 (人)	男 (人)	女 (人)
2010年 (平成22年) 10月1日	16,087	45,178	22,141	23,037
2011年 (平成23年) 10月1日	16,118	44,586	21,835	22,751
2012年 (平成24年) 10月1日	16,120	44,077	21,617	22,460
2013年 (平成25年) 10月1日	16,191	43,496	21,369	22,127
2014年 (平成26年) 10月1日	16,234	42,963	21,134	21,829
2015年 (平成27年) 10月1日	16,005	42,587	20,953	21,634
2016年 (平成28年) 10月1日	16,091	42,018	20,707	21,311
2017年 (平成29年) 10月1日	16,087	41,342	20,376	20,966
2018年 (平成30年) 10月1日	16,079	40,747	20,098	20,649
2019年 (令和元年) 10月1日	16,071	39,904	19,679	20,225

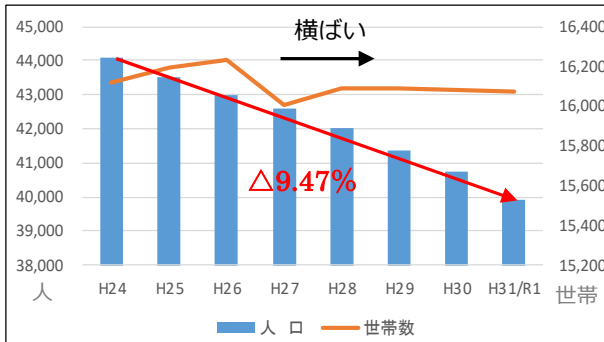
(出典：常陸大宮市HP)

## 2) 常陸大宮駅周辺の人口及び世帯数

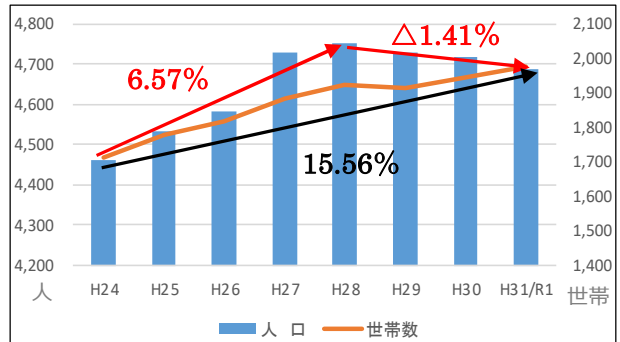
人口の状況について、市全体では平成 24 年から令和元年にかけて約 9.47%減少しています。また、本計画区域内では、平成 28 年までに約 6.57%増加し、平成 28 年から令和元年にかけて約 1.41%減少しています。

世帯数の状況について、市全体では横ばいとなっていますが、本計画区域内では、約 15.56%増加しています。世帯分離などの理由から増加傾向にあるものの、人口が増加している本計画区域の世帯数増加が顕著な状況にあります。

■ 常陸大宮市：人口及び世帯数の推移



■ 常陸大宮駅周辺整備計画区域：人口及び世帯数の推移



### ■ 常陸大宮市

区分	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31/R1
人口 (人)	44,077	43,496	42,963	42,587	42,018	41,342	40,747	39,904
増減率 (%)		-1.32	-1.23	-0.88	-1.34	-1.61	-1.44	-2.07
世帯数 (戸)	16,120	16,191	16,234	16,005	16,091	16,087	16,079	16,071
増減率 (%)		0.44	0.27	-1.41	0.54	-0.02	-0.05	-0.05

増減率は、前年比

(出典：常陸大宮市常住人口)

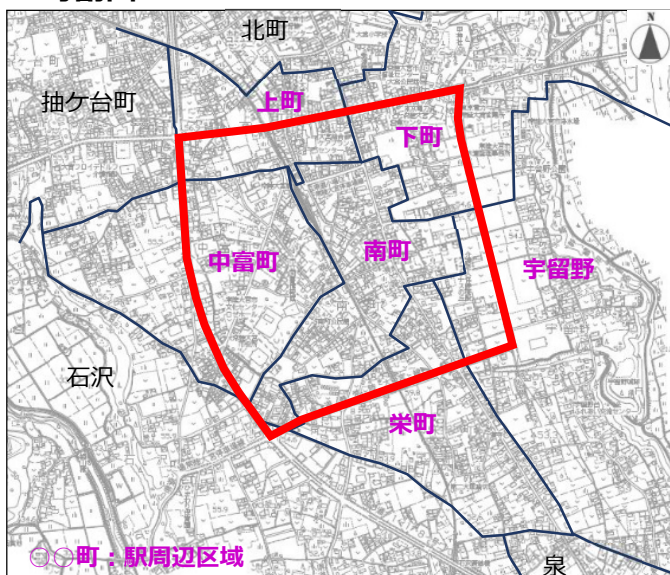
### ■ 常陸大宮駅周辺整備計画区域

区分	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31/R1
人口 (人)	4,460	4,532	4,582	4,728	4,753	4,727	4,716	4,686
増減率 (%)		1.61	1.10	3.19	0.53	-0.55	-0.23	-0.64
世帯数 (戸)	1,710	1,777	1,817	1,884	1,921	1,913	1,945	1,976
増減率 (%)		3.92	2.25	3.69	1.96	-0.42	1.67	1.59

増減率は、前年比

(出典：常陸大宮市常住人口)

### ■ 町割図

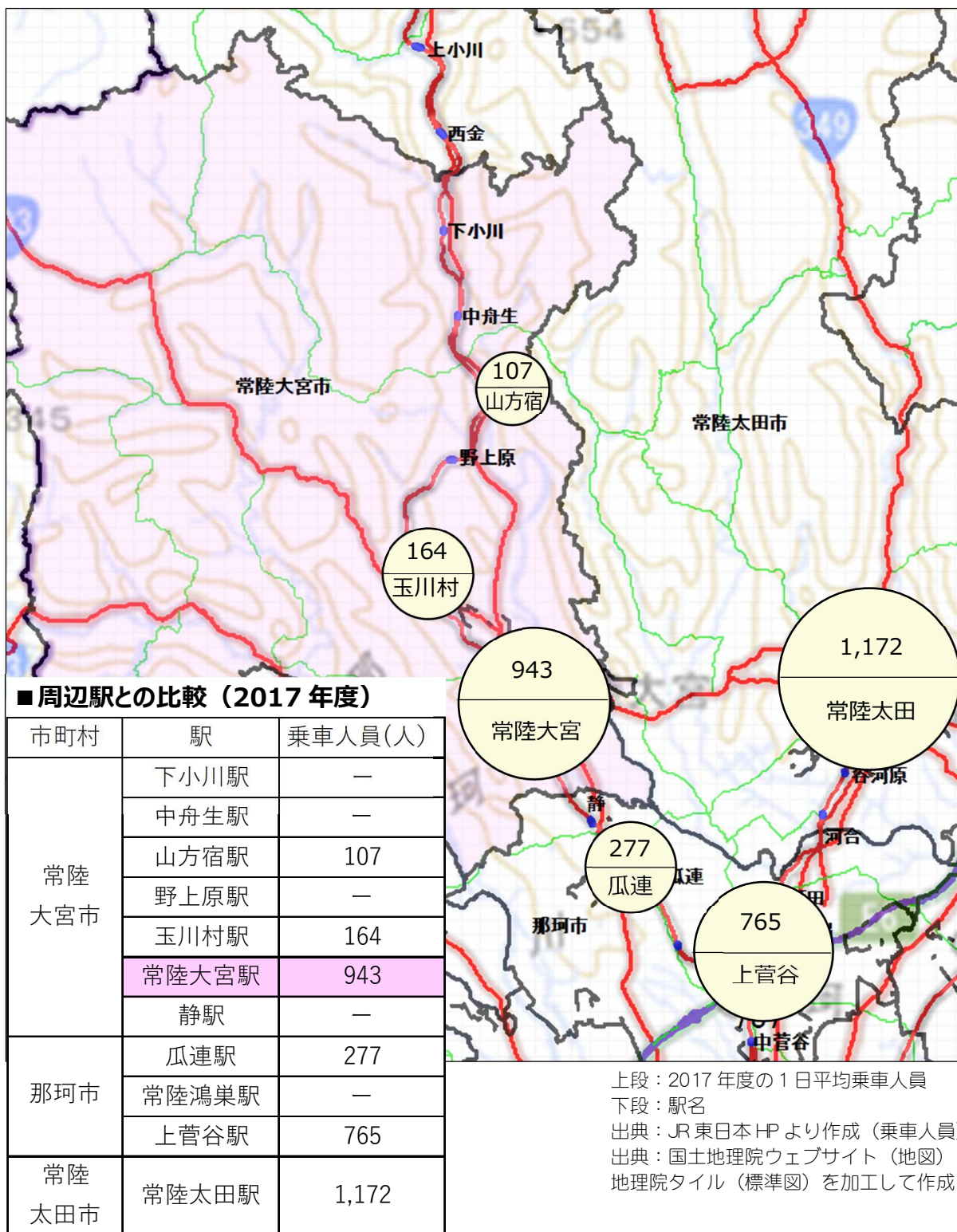


常陸大宮駅周辺整備計画区域

## 第1章 計画の整理と現況

### (2) 乗車人員の状況

2017年度（平成29年度）の常陸大宮駅の乗車人員は、943人であり、周辺の乗車人員（JR水郡線）と比べると、常陸太田駅に次ぎ2番目となっています。

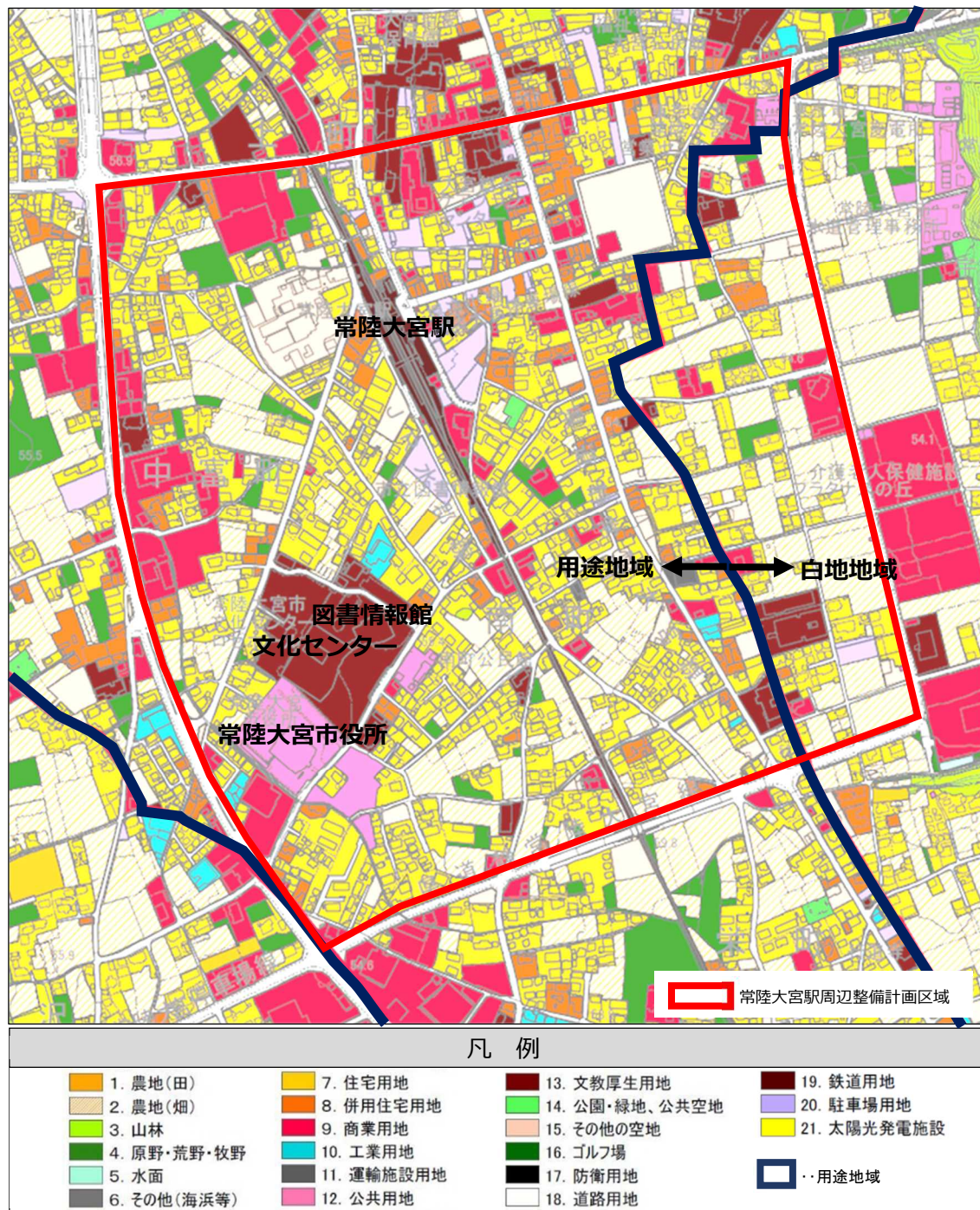




(3) 常陸大宮駅周辺の土地利用現況

用途地域内の土地利用については、商業用地が幹線道路沿道に多く存在し、併用住宅用地（店舗併用住宅）や駐車場用地が常陸大宮駅前に多く存在しています。住宅用地は殆どの区域に存在し、一部について過密した状況となっています。特色ある土地利用としては、常陸大宮市役所（公共用地）、文化センターや図書情報館、医療・福祉に関する施設（文教厚生用地）が立地していますが、計画的な公園・緑地用地は不足しています。

用途地域指定のない白地地域の土地利用については、住宅用地、商業用地、福祉施設が点在しているものの、現状では、農地が多くを占めている状況にあります。



(出典：平成 29 年度都市計画基礎調査\*・土地利用現況図を一部加工)

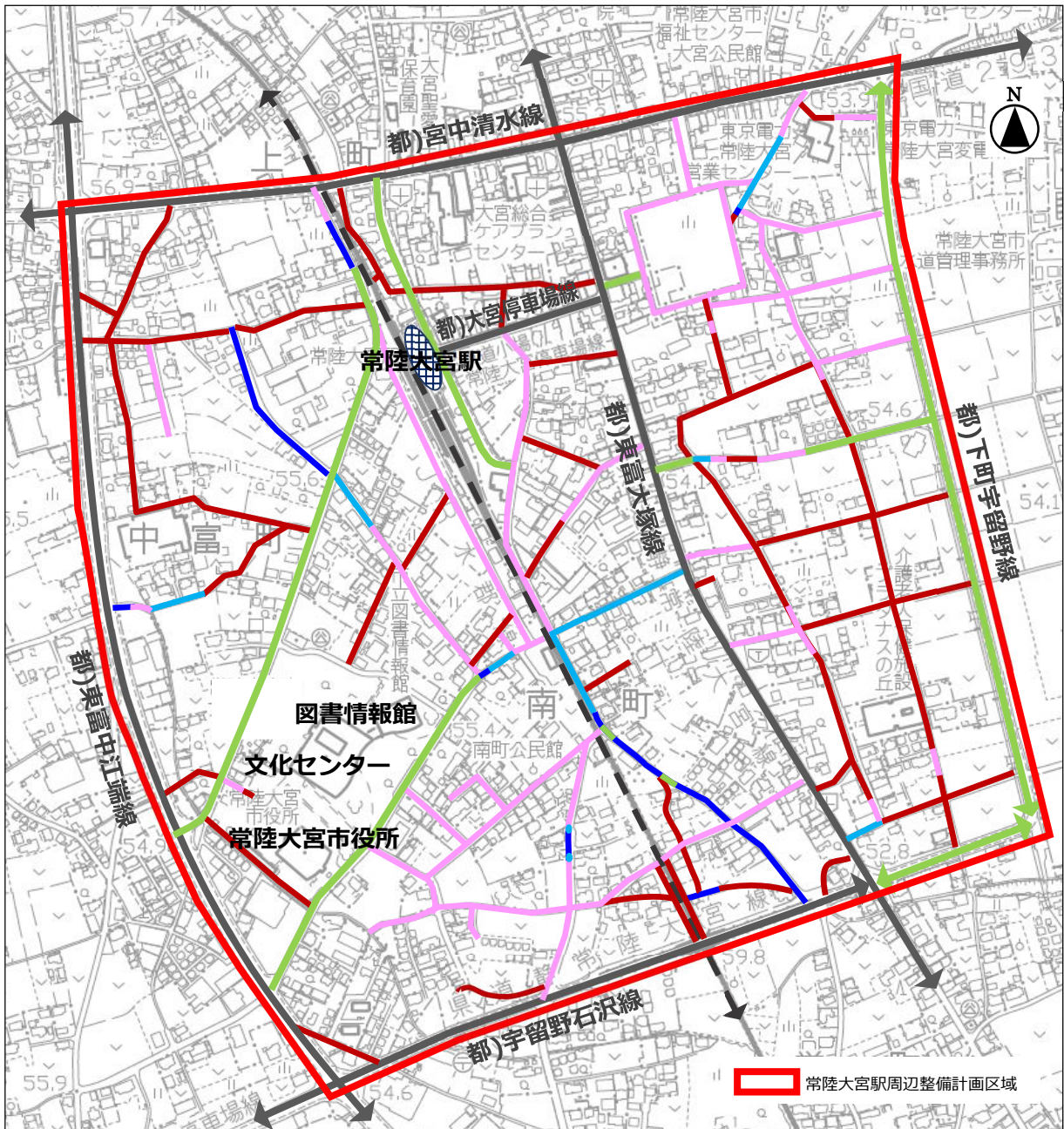
# 第1章 計画の整理と現況

## (4) 常陸大宮駅周辺の道路現況

本計画区域内の道路現況については、都市計画道路や駅周辺、市役所周辺の道路の一部で8.0m以上の幅員が確保されているほか、4.0mから8.0mの道路が多く存在しています。

地元からの陳情や要望、宅地のセットバックにより4.0m以上が確保・整備されている箇所もありますが、一部の区間において4.0m未満の狭あい道路<sup>\*</sup>も多く存在します。

また、狭あい道路の一部については、排水不良箇所が見られます。



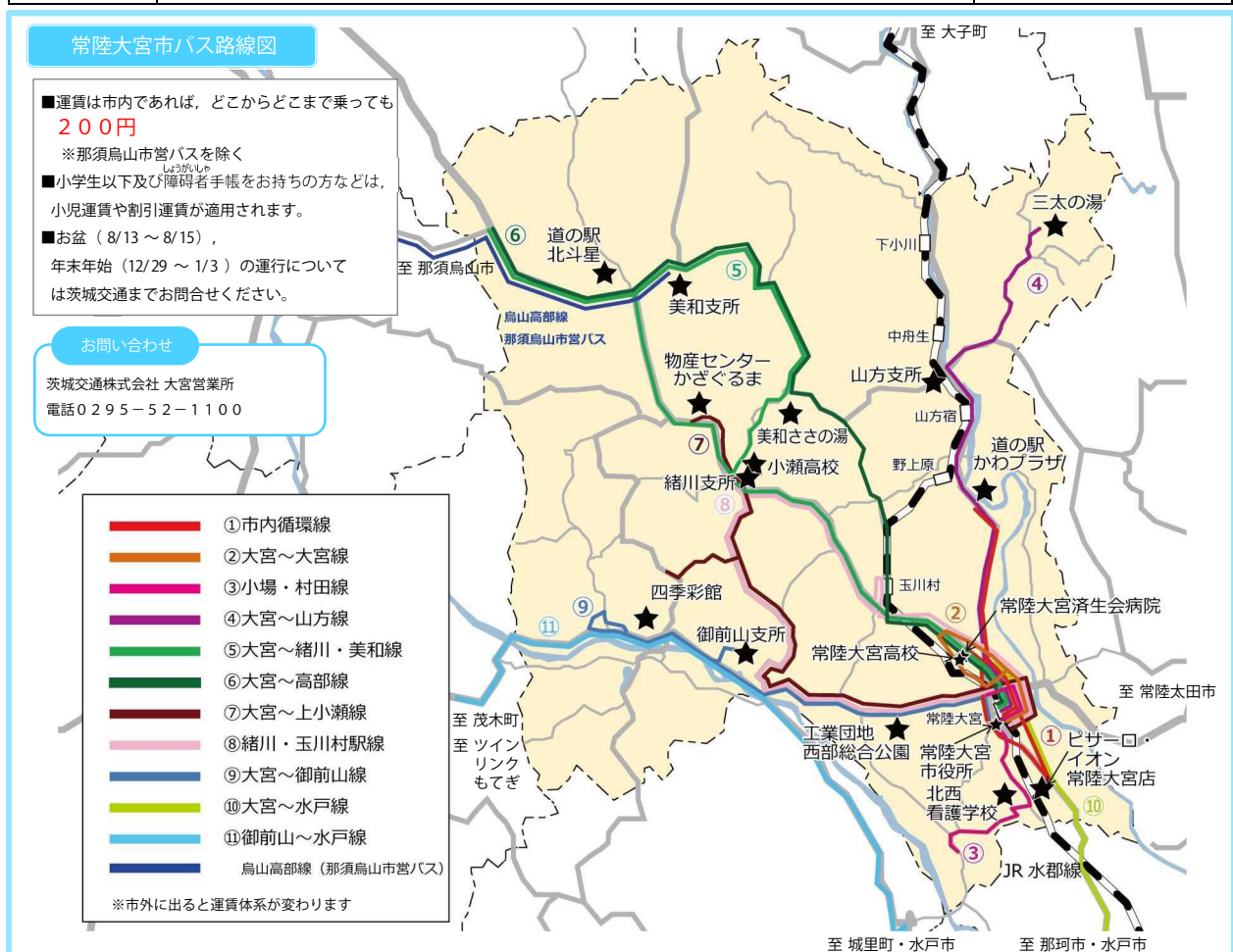
(出典：道路台帳)

凡例	
<span style="color: red;">—</span>	道路幅員 4.0m未満
<span style="color: pink;">—</span>	道路幅員 4.0m以上5.5m未満
<span style="color: blue;">—</span>	道路幅員 5.5m以上6.0m未満
<span style="color: green;">—</span>	道路幅員 6.0m以上8.0m未満
<span style="color: thickgreen;">—</span>	道路幅員 8.0m以上
<span style="color: grey;">—</span>	国道、県道等
	JR常陸大宮駅口—列—

(5) 常陸大宮市の公共交通などの状況

本市の公共交通などは、常陸大宮駅と中心市街地を基点として、JR 水郡線や路線バス、乗合タクシーなどが運行されています。

交通モードなど	運行エリア・運行内容など	運行主体	運賃など
鉄道	JR 水郡線	東日本旅客鉄道(株)	距離制
路線バス	①市内循環線, ②大宮～大宮線, ③小場・村田線 ④大宮～山形線, ⑤大宮～緒川・美和線, ⑥大宮～高部線, ⑦大宮～上小瀬線, ⑧緒川・玉川村駅線, ⑨大宮～御前山線 ⑩大宮～水戸線, ⑪御前山～水戸線	茨城交通(株)	一律 200 円
	烏山高部線(那須烏山市営バス)	那須烏山市	距離制
乗合タクシー	市内全域移動可能	常陸大宮市 社会福祉協議会	一律 300 円 障害者や要介護の方などは 150 円
高速バス	常陸大宮市～東京(上野・新宿)	茨城交通(株)	距離制
その他	スクールバス(小・中学生を対象)		無料
	福祉タクシー(65歳以上の高齢者や身体障害者を対象)		タクシーの利用料金の一部助成

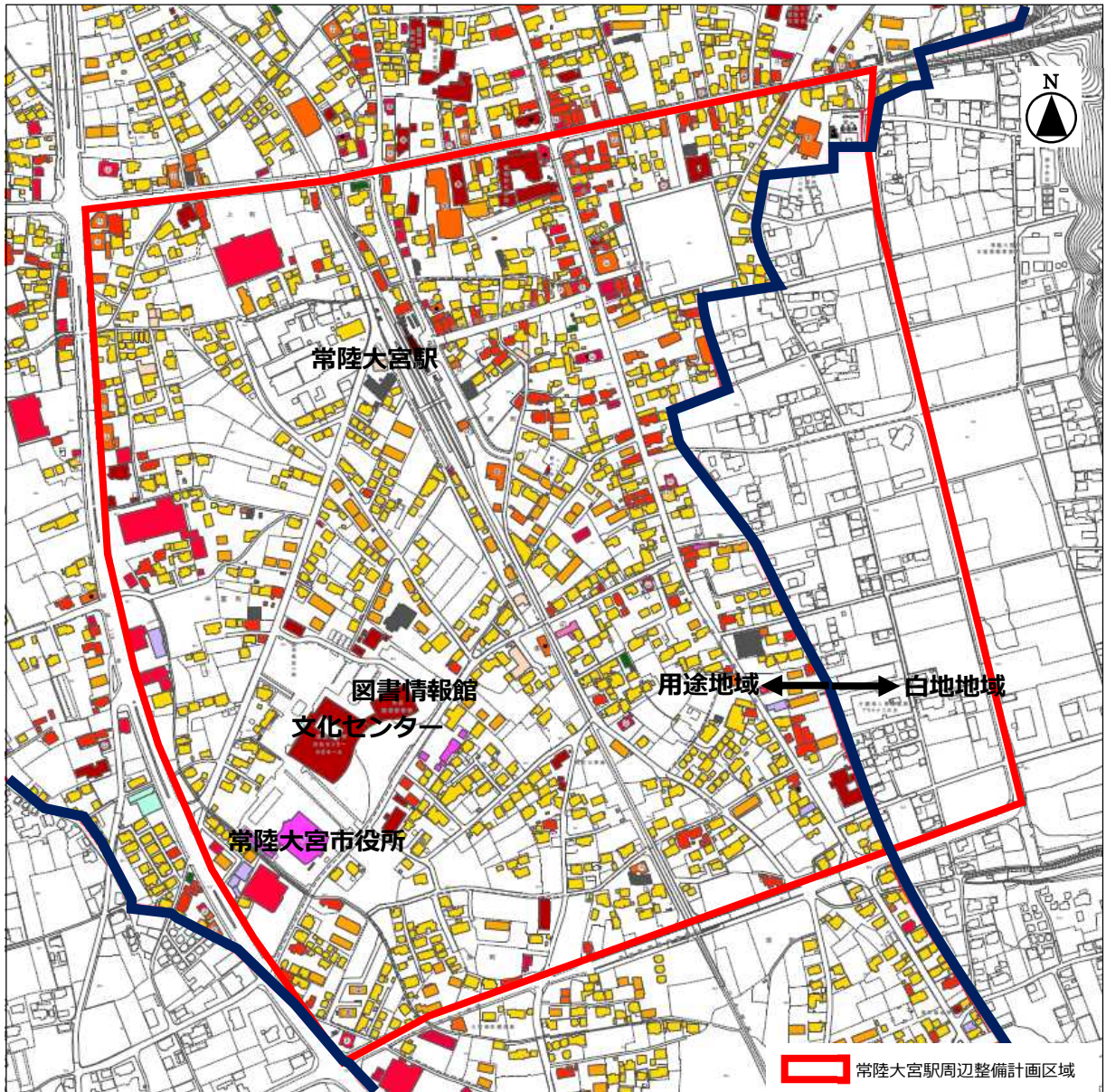


(出典：常陸大宮市公共交通ガイドブック/令和元年9月発行時点)

# 第1章 計画の整理と現況

## (6) 常陸大宮駅周辺の建物現況

用途地域内の建物用途について、商業施設は幹線道路沿道に、併用住宅は常陸大宮駅前によく存在しています。住宅及び共同住宅は殆どの区域に存在し、一部について過密した状況となっています。また、病院・医療機関などの文教厚生施設は常陸大宮駅の北東側に多く存在しています。

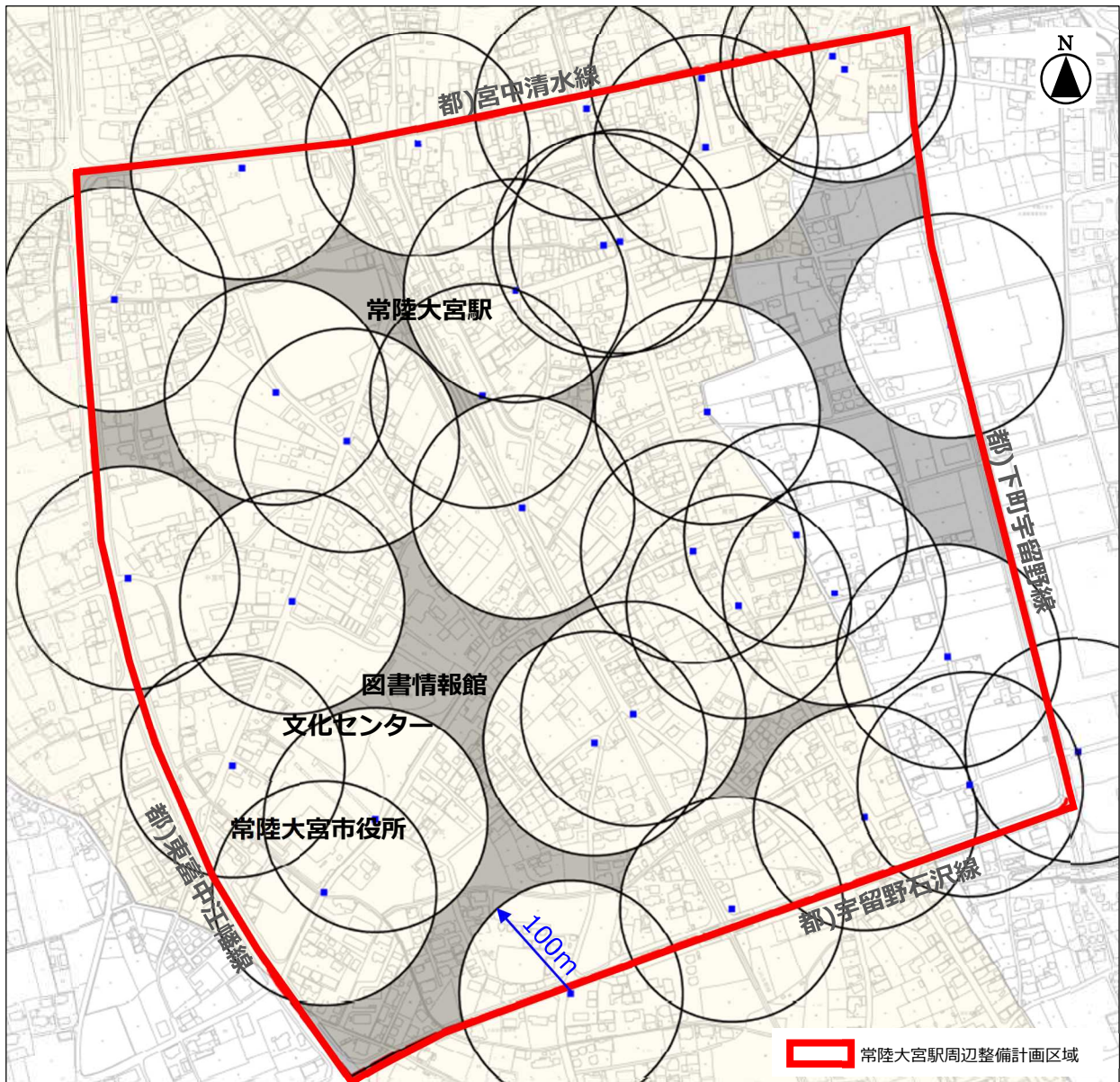


(出典：平成29年度都市計画基礎調査)

凡例		
<b>【建物用途分類】</b>		
1. 住宅	7. 文教厚生施設(2)	14. 遊戯施設
2. 共同住宅	8. 競技施設	15. 娯楽施設
3. 併用住宅(1)	9. 業務施設	16. 運輸施設
4. 併用住宅(2)	10. 商業施設(1)	17. 倉庫施設
5. 官公庁施設	11. 商業施設(2)	18. 自動車車庫
6. 文教厚生施設(1)	12. 問屋・卸売施設	19. 重化学工業施設
	13. 宿泊施設	20. 軽工業施設
		21. サービス工業施設
		22. 自動車修理工場
		23. 家内工業施設
		24. 農漁業用施設
		25. その他の施設
		...用途地域

(7) 常陸大宮駅周辺の消防水利の現況

本計画区域内において、防火水槽は 31 箇所設置されています。消防水利の基準に基づき、放水可能範囲（半径 100m）を整理すると、宅地化が進んでいる区域は概ねカバーできますが、常陸大宮市役所の北東側及び都)宇留野石沢線の西側の一部の地域などが範囲外となり、現況の道路幅員も 5.5m未滿の地域となります。



(出典：消防水利台帳)

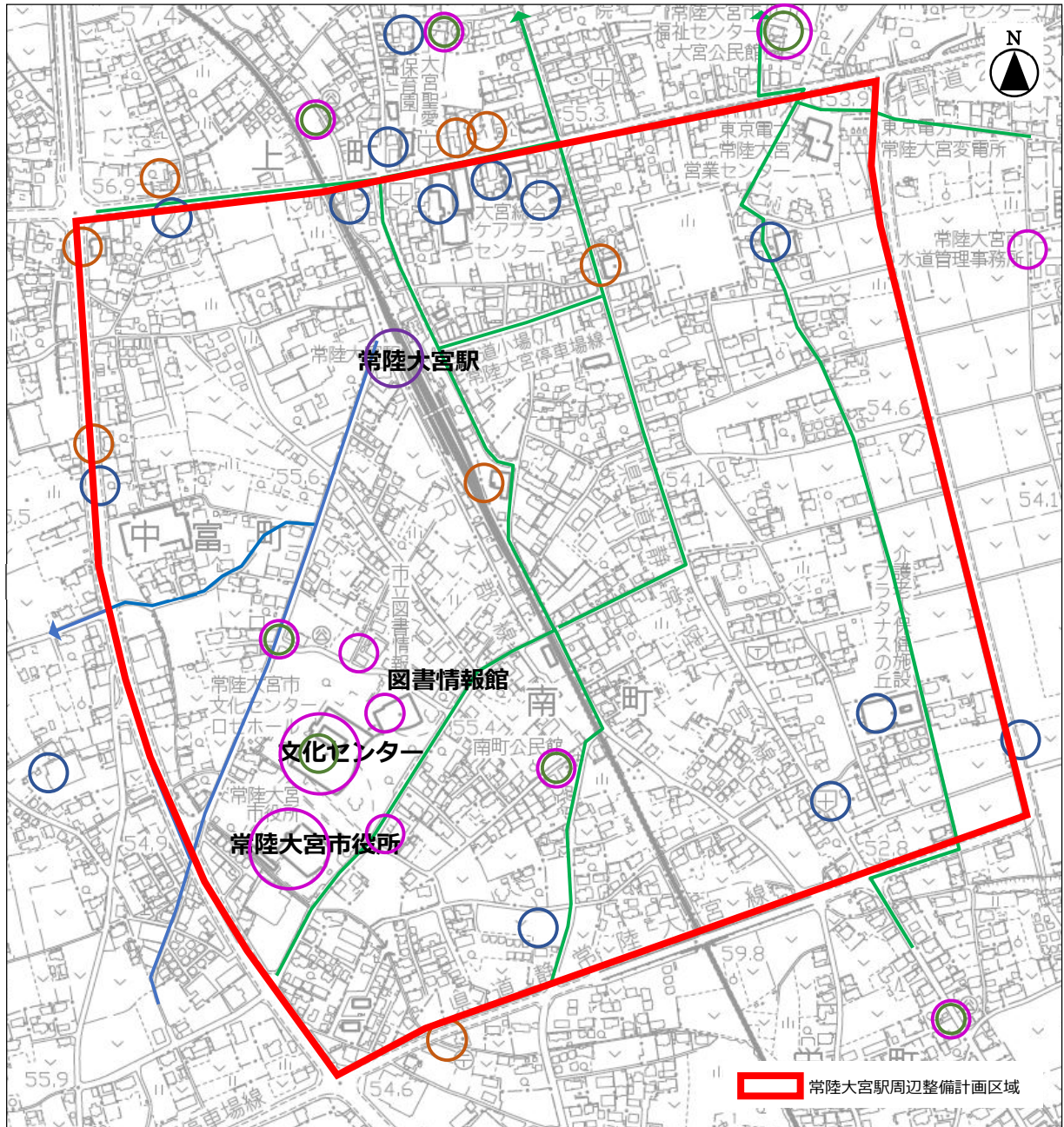
凡 例	
●	消防水利
■	消火困難区域

# 第1章 計画の整理と現況

## (8) 常陸大宮駅周辺の公共公益施設及び通学路の現況

本計画区域内の公共公益施設については、行政機能として常陸大宮市役所、文化センター、図書館や地区の公民館などが整備されています。医療・福祉機能については、病院やケアサービスに係る福祉施設などが多く点在しています。

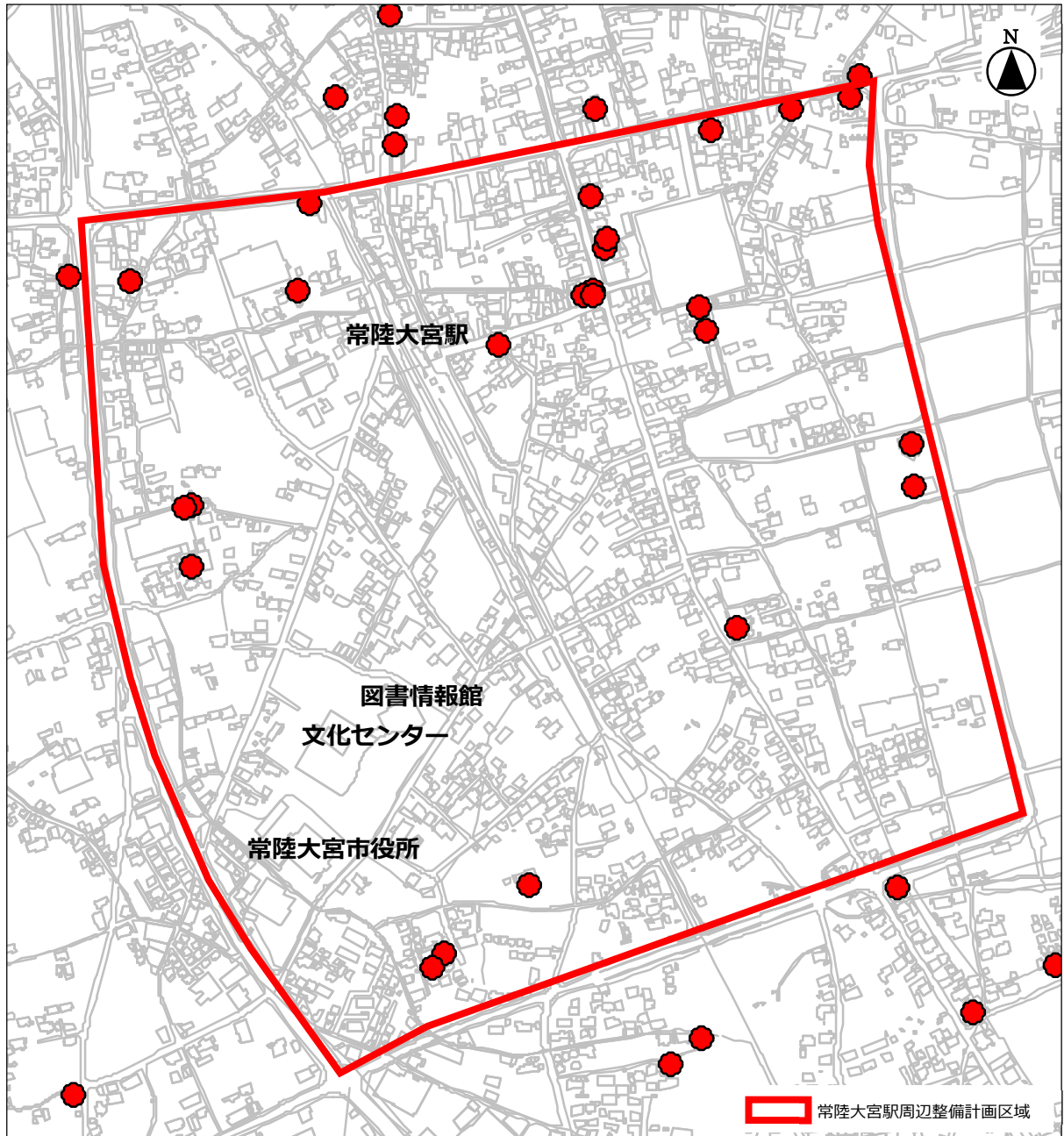
災害時の避難所は、文化センター、小学校及び公民館が指定されています。また、小学校の通学路が指定されていますが、一部歩道のない道路となっています。



凡 例	
○ (Purple)	行政機能
○ (Blue)	交通機能
○ (Light Blue)	医療・福祉機能
○ (Orange)	主なサービス機能
○ (Green)	指定避難所
← (Green)	大宮小学校通学路
← (Blue)	大宮西小学校通学路

(9) 常陸大宮駅周辺の空き家の現況

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，本計画区域内には空き家などが多く存在しています。



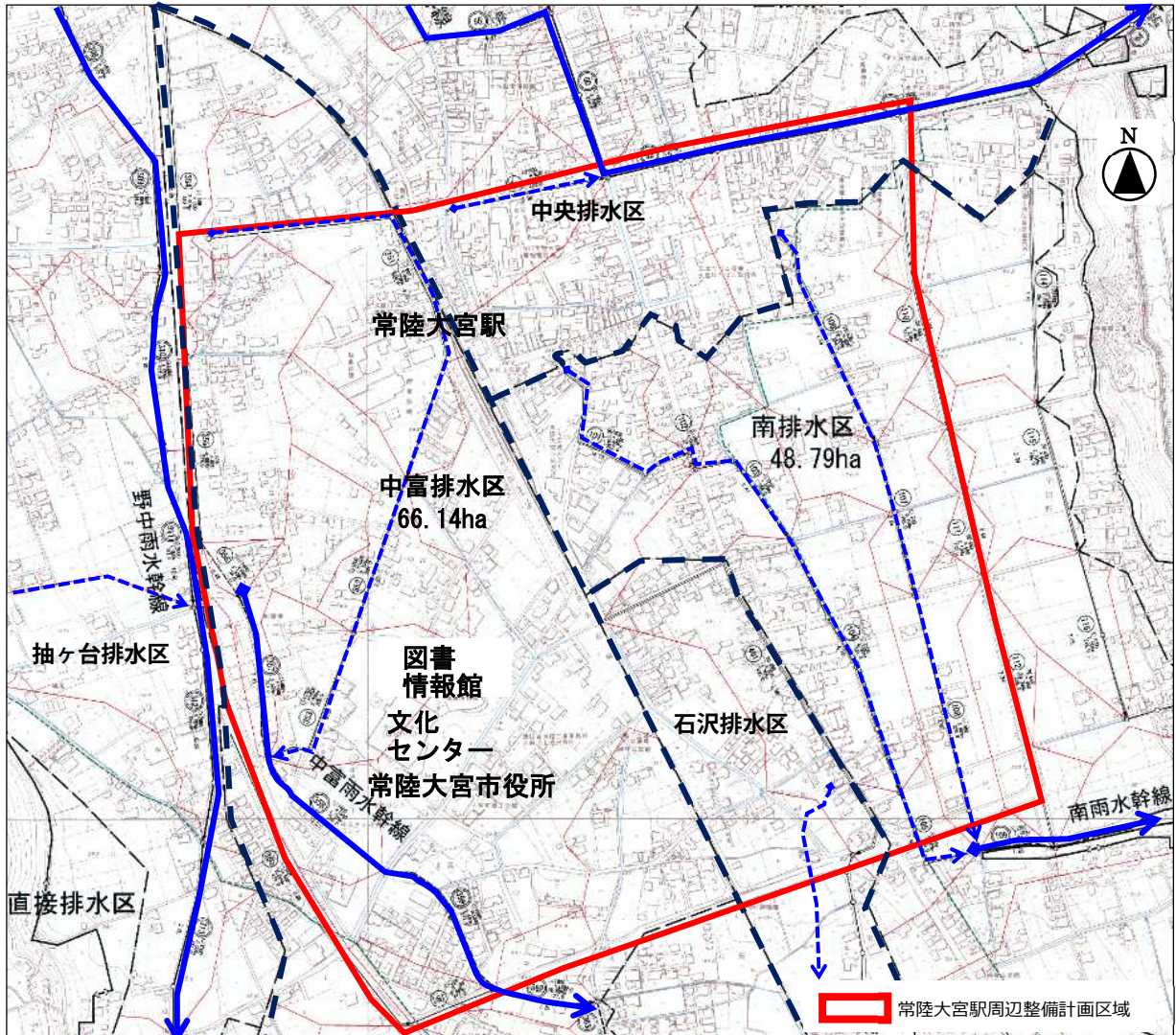
(出典：常陸大宮市空き家等実態調査/平成 29 年度時点)

凡 例	
●	空き家

# 第1章 計画の整理と現況

## (10) 常陸大宮駅周辺の下水道（雨水）の現況

本計画区域内は、常陸大宮市公共下水道計画（雨水）区域に含まれているものの、下水道（雨水）については未整備となっています。



(出典：那珂久慈流域関連常陸大宮公共下水道 全体計画説明書)

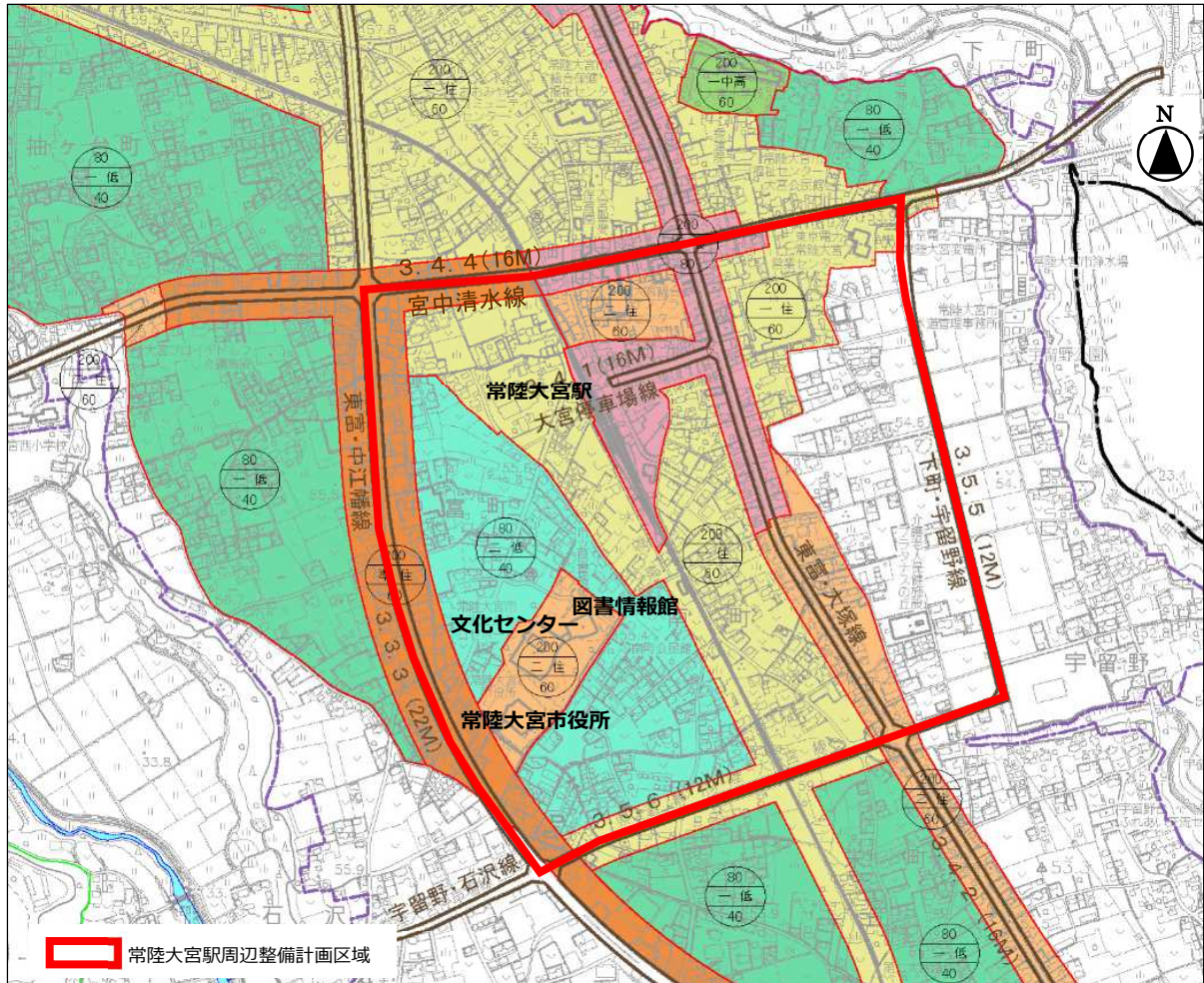
凡	例
---	行政区境界
---	計画処理区域界
---	市街化区域界
---	排水区界
---	流入区界
---	区画割線
---	幹線(既設)
---	幹線(計画)
---	坂
○	幹線管渠番号
○	枝線管渠番号
○250	断面 (mm)
3.5	勾配 (‰)
100	延長 (m)
1.00	面積 (ha)
○	マンホール
○	社口番号



(11) 都市計画の決定状況

本計画区域内及びその周辺の用途地域について、常陸大宮駅の東側及び都)大宮停車場線沿道は、近隣商業地域に指定されています。常陸大宮駅の西側は、第一種住居地域及び第二種低層住居専用地域に指定されています。

また、都市計画道路は、以下の6路線が決定されています。



(出典：大宮都市計画図の一部)

凡 例		
都市計画区域	———	
用途区域	———	
都市計画道路	———	
下水道処理区境界	———	
污水ポンプ場	(P)	
都市計画公園	———	
ゴルフ場	———	
河 川	———	
用 途 地 域	第一種低層住居専用地域	■
	第二種低層住居専用地域	■
	第一種中高層住居専用地域	■
	第一種住居地域	■
	第二種住居地域	■
	準住居地域	■
近隣商業地域	■	
工業専用地域	■	

■ 都市計画道路

道路番号	路線名	幅員
3・4・1	大宮停車場線	16m
3・4・2	東富大塚線	16m
3・3・3	東富中江幡線	22m
3・4・4	宮中清水線	16m
3・5・5	下町宇留野線	12m
3・5・6	宇留野石沢線	12m

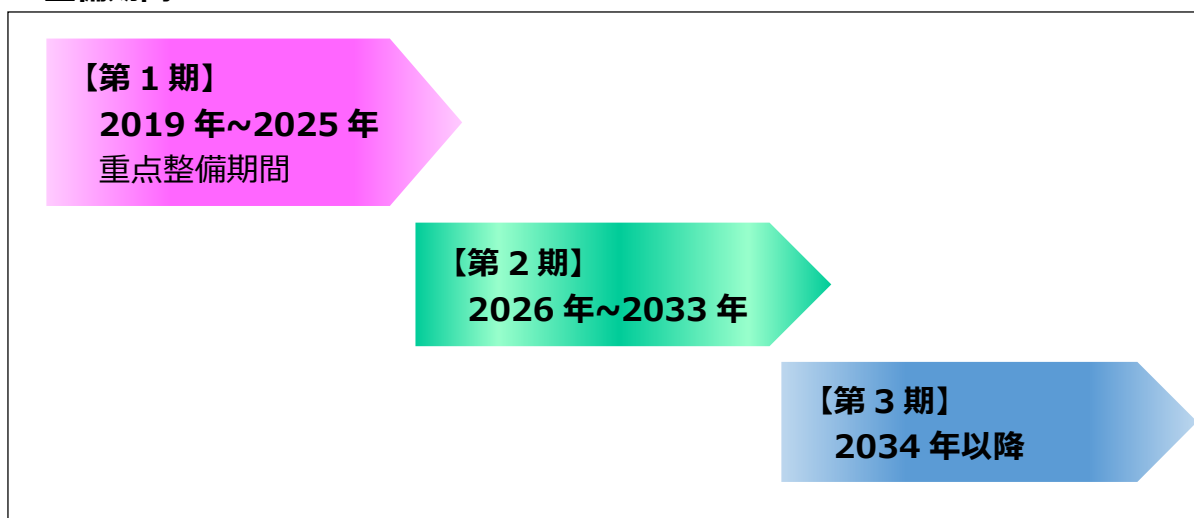
## 第2章 常陸大宮駅周辺整備計画の整理

### 1. 常陸大宮駅周辺整備計画の事業期間

本計画の事業期間は、「まちづくり」という長期的な視点により、整備を「第1期」、「第2期」、「第3期」の3期に分け、第1期を2019年（令和元年）～2025年（令和7年）、第2期を2026年（令和8年）～2033年（令和15年）、第3期を2034年（令和16年）以降とします。

第1期については、重点整備期間として具体的な整備内容を本計画において検討します。

#### ■ 整備期間



#### ■ 整備内容

整備時期	整備内容
第1期 2019年～2025年	常陸大宮駅を中心に、駅舎・自由通路、東西駅前広場、駅へのアクセス道路などの整備や駅周辺と行政施設（常陸大宮市役所、文化センターや図書情報館）の連携強化に向けた整備、駅舎・自由通路整備の工事用道路のために必要な整備などを行います。
第2期 2026年～2033年	第1期の整備を踏まえ、一部計画の調整・見直しなどを行うとともに、用途地域内の生活環境改善（生活道路整備など）のための整備を行います。
第3期 2034年以降	用途地域内での整備が完了し、用途地域内の市街化が進み、市街地の拡大が必要となった時点において「市街地拡大ゾーン」の生活環境改善（生活道路整備など）のための整備を行います。

現状と計画の整理における  
 ・上位計画・関連計画より抽出された主な事業  
 取組 …    
 ・常陸大宮市及び常陸大宮駅周辺の現況と課題  
 より抽出された主な事業・取組 …

整備時期  
 ①…第1期/2019年～2025年  
 ②…第2期/2026年～2033年  
 ③…第3期/2034年以降

本計画では、市の計画や駅周辺の現況などを踏  
 まえ、各種整備内容を組み込んだ計画を策定して  
 います。また、医療・福祉施設との連携などに  
 より、賑わい創出に向けた取組を検討しています。

2. 常陸大宮駅周辺整備計画における事業整理

計画の整理と現況	
上位計画・関連計画の整理	<b>常陸大宮市総合計画（平成28年度）</b> ・拠点の整備 ・生活道路の整備・維持 ・商店街の活性化と魅力づくりの支援
	<b>常陸大宮市都市計画マスタープラン（平成30年度～令和元年度）</b> ・都市機能の立地誘導による拠点性の向上 ・常陸大宮駅の交通結節機能の向上 ・市街地の空洞化の解消とまちのにぎわいの再生
	<b>常陸大宮市創生総合戦略（令和元年度）</b> ・都市中心拠点や各地域の地域拠点の整備 ・拠点と拠点をつなぐ地域公共交通の維持・活性化
	<b>第三次健康常陸大宮21計画（平成30年度）</b> ・運動効果の普及啓発、運動習慣の推進 ・適切な運動指導の実施 ・ヘルスロードの周知
常陸大宮市及び常陸大宮駅周辺の現況と課題	<b>常陸大宮駅周辺整備基本計画（平成28年度）</b> ・魅力ある駅周辺の環境づくり ・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 ・安心で快適な居住環境づくり ・計画的な市街地づくり
	<b>人口の動向</b> ・市人口：老年人口を除き、減少傾向にある ・駅周辺の人口：平成28年まで増加傾向にあったものの、それ以降は減少傾向にある ・駅周辺の世帯数：増加傾向にある
	<b>乗車人員の状況</b> ・周辺の乗車人員（JR水郡線）：常陸太田駅に次ぎ2番目に多い
	<b>土地利用現況</b> ・用途地域指定区域：行政施設や医療・福祉施設が立地している 計画的な公園・緑地用地がない ・用途地域指定のない白地地域：農地が多く占めている
	<b>道路現況</b> ・4m未満の狭あい道路が多く存在している
	<b>公共交通などの状況</b> ・駅と中心市街地を基点としてJR水郡線や路線バスなどが運行している
	<b>建物現況</b> ・幹線道路沿道：商業施設が多い ・駅前：併用住宅が多い ・駅北東側：病院、医療機関などが多い
	<b>消防水利の現況</b> ・防火水槽：31箇所設置 ・一部の地域で消火困難区域となり、現況の道路幅員も5.5m未満
	<b>公共公益施設及び通学路の現況</b> ・行政機能（市役所、文化センター、図書館、地区の公民館 など）が立地 ・病院やケアサービスに係る福祉施設などが立地 ・小学校通学路の一部が歩道のない危険な道路となっている
	<b>空き家の現況</b> ・駅周辺に空き家が多く存在している
	<b>下水道（雨水）の現況</b> ・未整備となっている
	<b>都市計画の決定状況</b> ・駅東側及び都)大宮停車場線沿道：近隣商業地域 ・駅西側：第一種住居地域及び第二種低層住居専用地域 ・都市計画道路：6路線決定

分類	主な事業・取組	①	②	③	備考
道路	道路ネットワークの強化	●			
	歩行者ネットワークの強化		●		
	狭あい道路の改善 (安全な通学路の確保)	●	●	●	
	生活道路網の配置				
駅舎・自由通路	常陸大宮駅舎改築事業	●			
	自由通路整備事業	●			
駅前広場	駅東口広場整備事業	●			
	駅東口駐車場整備事業	●			
	駅西口広場整備事業	●			
	駅西口駐車場整備事業	●			
公園	ポケットパーク（公園）の整備	●	●	●	
	防火水槽、消火栓などの設置による消火困難区域の解消	●	●	●	
下水道	下水道（雨水）の整備	●	●	●	
交流拠点	中心市街地の活性化	●	●	●	
都市計画決定*	都市計画決定・変更・手続など	●			駅周辺
賑わい創出	医療・福祉・商業機能の連携	●			
	中心市街地の活性化《再掲》	●	●	●	
	空き家の活用	●	●	●	
その他	中心市街地の活性化《再掲》	●	●	●	
—	都市計画の変更などに関する検討			●	用途地域拡大
	水郡線踏切改修事業			●	

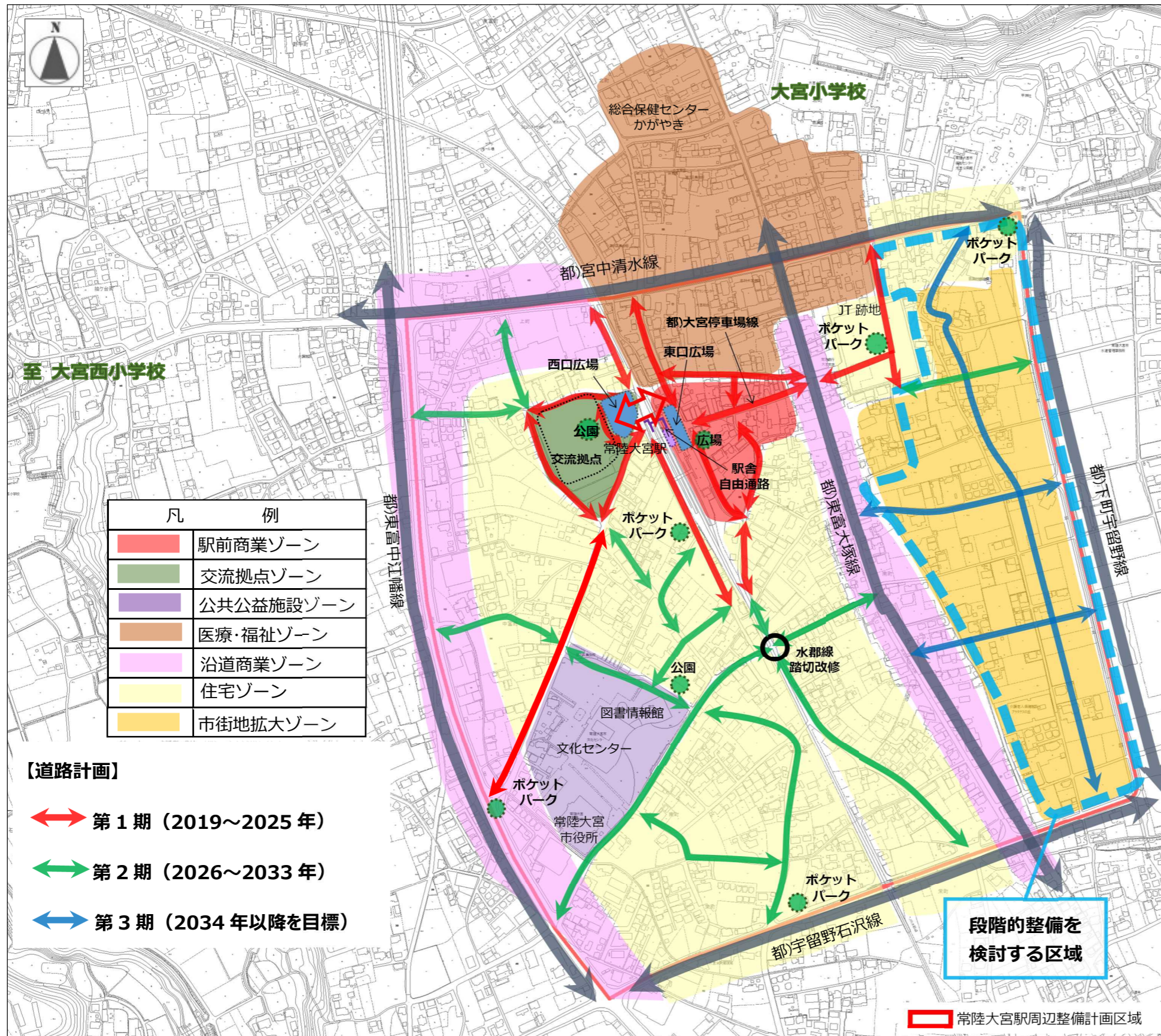
「第1期」に整備する事業・取組について整理しています

常陸大宮駅周辺整備計画
1.道路計画
2.駅舎・自由通路計画
3.駅前広場計画
4.公園計画
5.下水道計画
6.交流拠点
7.都市計画変更など手続き
8.賑わい創出のための計画
9.その他計画

主な事業・取組として、「都市計画の変更などに関する検討」及び「水郡線踏切改修事業」については、市街地形成の熟度や関係機関との協議が必要となるため、「第3期」での整備を計画します。



3. 常陸大宮駅周辺整備計画における土地利用ゾーニング



	目 標	整 備 計 画
駅前商業ゾーン	常陸大宮駅を中心に交通拠点(駅舎・自由通路, 駅前広場)の機能強化を図るとともに, 安心安全な歩行空間の確保を目指します。 都)大宮停車場線の整備とあわせ, 既存商店街の活性化を図るとともに, 交流機能を強化し賑わいの創出を目指します。	1.道路計画 (1) 常陸大宮駅周辺整備区域内の道路計画 (2) 都)大宮停車場線整備計画 2.駅舎・自由通路計画 3.駅前広場計画 (2) 東口広場計画 4.公園計画 5.下水道計画 7.都市計画変更など手続き 8.賑わい創出のための計画 9.その他計画
交流拠点ゾーン	市民サービス機能や防災機能, 地域の情報発信機能を備えた公共施設などを集約し, 市民生活の利便性の向上を図るとともに地域の交流を促す憩いの場の確保を目指します。	1.道路計画 (1) 常陸大宮駅周辺整備区域内の道路計画 3.駅前広場計画 (3) 西口広場計画 4.公園計画 5.下水道計画 6.交流拠点 7.都市計画変更など手続き 8.賑わい創出のための計画 9.その他計画
施設ゾーン	常陸大宮市役所, 文化センターや図書情報館などの行政機能の集積を活かし, 常陸大宮駅や交流拠点との連携の強化を目指します。	1.道路計画 (1) 常陸大宮駅周辺整備区域内の道路計画 4.公園計画 9.その他計画
医療・福祉ゾーン	既存の医療施設や福祉施設の機能の集積を活かし, 健康づくり(健康増進)をテーマとしたまちづくりを目指します。	1.道路計画 (1) 常陸大宮駅周辺整備区域内の道路計画 4.公園計画 8.賑わい創出のための計画 9.その他計画
沿道商業ゾーン	幹線道路の沿道における既存商店街などの維持・活性化を目指します。	1.道路計画 (1) 常陸大宮駅周辺整備区域内の道路計画 9.その他計画
住宅ゾーン	狭あい道路の拡幅により交通機能の改善を図り, ゆとりある居住環境の確保を目指します。	1.道路計画 (1) 常陸大宮駅周辺整備区域内の道路計画 4.公園計画 9.その他計画
市街地拡大ゾーン	用途地域の拡大を検討し, 計画的な市街地形成を目指します。	1.道路計画 (1) 常陸大宮駅周辺整備区域内の道路計画 9.その他計画



## 第3章 常陸大宮駅周辺整備計画

### 1. 道路計画

#### (1) 常陸大宮駅周辺整備区域内の道路計画

##### 1) 道路機能の整理

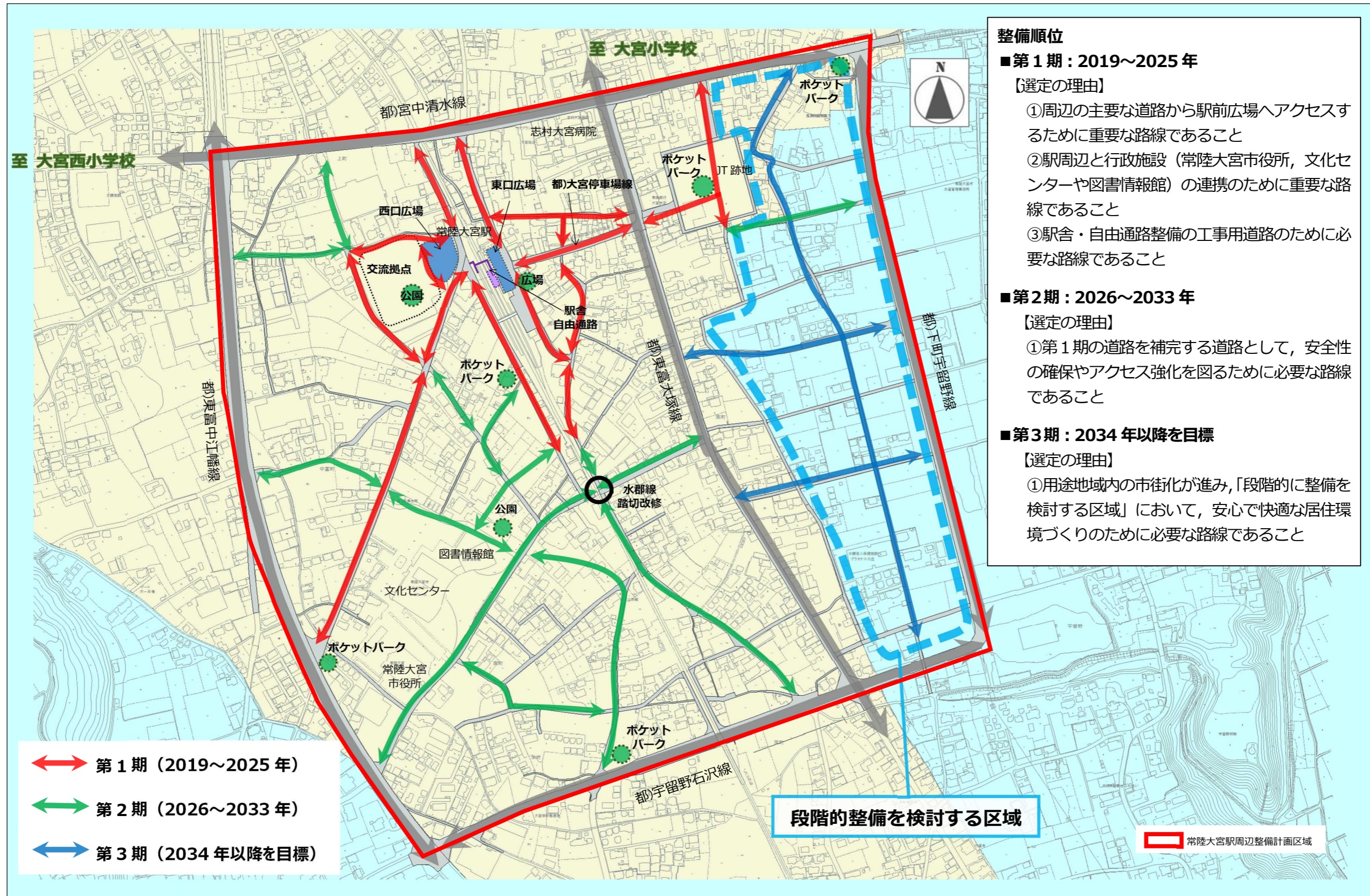
本計画区域内の道路現況は、常陸大宮駅や公共公益施設（常陸大宮市役所、文化センターや図書情報館）へのアクセス道路を除き、狭あいな道路が多く存在します。外周にある都市計画道路や旧国道118号を「幹線道路」、それらを補完する道路を「主要生活道路」「生活道路」として計画し、本計画区域内のスムーズな交通処理を図ります。

幅員構成は、「常陸大宮市市道の構造の技術的基準等を定める条例」に基づき設定します。また、一部道路について、現道を活かした再整備を計画するほか、本計画内で対象としない「その他の道路」については、今後、通常の道路事業により整備を進めます。

分類	道路機能	標準断面
<b>【幹線道路】</b> 都)大宮停車場線 16.0m	幹線道路は、主要な施設相互間の交通を集約して処理し、道路として都市の骨格となる道路です。	<p>都市計画道路 大宮停車場線 16.0m</p> <p>16.0m</p> <p>(歩道) 3.5m (停車帯) 1.5m (車道) 3.0m (車道) 3.0m (停車帯) 1.5m (歩道) 3.5m</p>
<b>【主要生活道路】</b> 12.5m 12.0m 10.5m 10.0m	主要生活道路は、幹線道路に囲まれた区域内において幹線道路を補完し、区域内で集中発生する交通を効率的に集散させるための補助的な幹線道路です。  両側歩道や自転車通行の必要性などから幅員を設定します。	<p>主要生活道路 12.5m</p> <p>(歩道) 2.5m (路肩) 0.5m (車道) 3.0m (車道) 3.0m (車道) 3.0m (路肩) 0.5m</p> <p>主要生活道路 12.0m</p> <p>(歩道) 2.5m (路肩) 0.5m (車道) 3.0m (車道) 3.0m (路肩) 0.5m (歩道) 2.5m</p> <p>主要生活道路 10.5m</p> <p>(歩道) 2.5m (路肩) 1.0m (車道) 3.0m (車道) 3.0m (路肩) 1.0m</p> <p>(自転車通行帯) 1.0m</p> <p>主要生活道路 10.0m</p> <p>(歩道) 2.5m (路肩) 0.5m (車道) 3.0m (車道) 3.0m (路肩) 1.0m</p>
<b>【生活道路】</b> 6.0~8.0m	生活道路は、街区内の交通を集散させるとともに宅地への出入交通を処理する日常生活に密着した道路です。	<p>生活道路 6.0~8.0m</p> <p>(車道) 3.0m</p>
<b>【その他の道路】</b> 4.0m	その他の道路は、安全性や防災性の向上を図るために整備する道路です。	<p>その他の道路 4.0m</p> <p>(車道) 4.0m</p>

2) 道路計画 (整備期間)

道路計画については、道路機能などを考慮し、「第1期」、「第2期」、「第3期」に分けて計画的に整備を進めます。



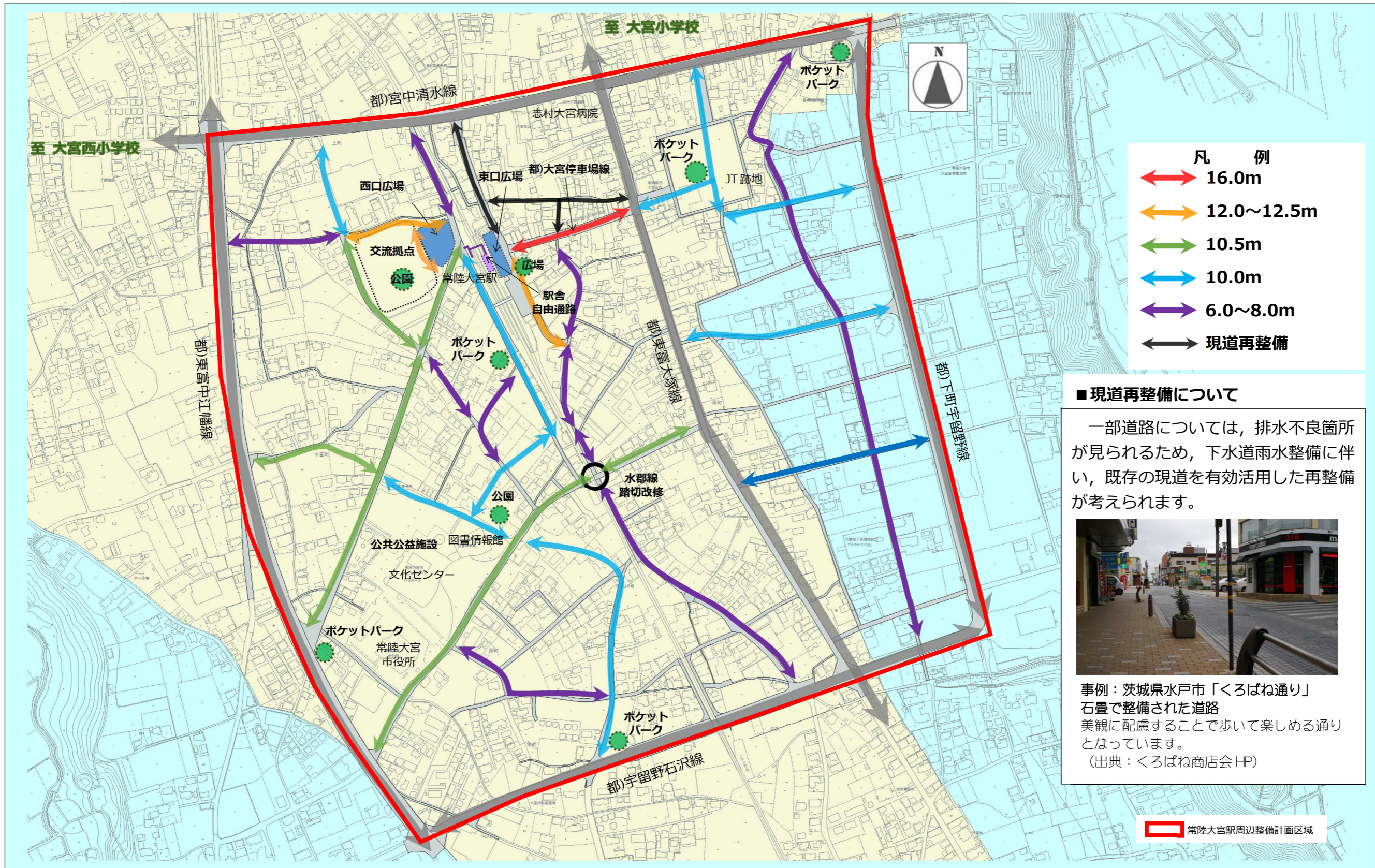




3) 道路計画 (幅員構成)

駅東側の都)大宮停車場線沿道は、空き家が増加し、商店街の活性化が必要となっています。また、本計画区域内の北側に地域医療機関などが集積しており、医療・福祉と連携した都)大宮停車場線の整備による地域の活性化を推進します。

駅西側については、市役所や文化センターなどの公共公益施設、幹線道路沿道の商業施設が立地しているほか、大部分が住宅地となっています。現在、交流拠点の検討を進めており、公共公益施設と交流拠点を結ぶ道路などは歩行者が少なく、住宅地でもあるため片側歩道の整備を計画します。



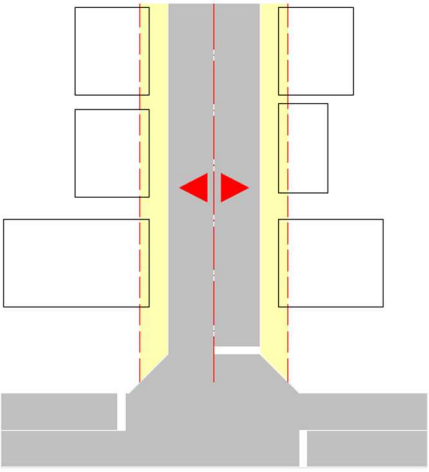
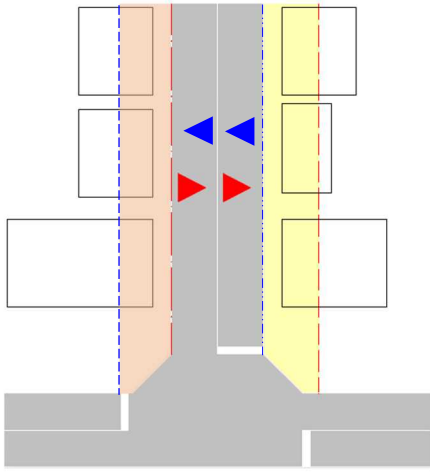


(2) 都)大宮停車場線 整備計画

1) 前提条件の整理

都)大宮停車場線は、常陸大宮駅へのアクセス道路として駅利用交通の集散道路の役割を担う幹線道路です。現在、両側拡幅案で都市計画決定されていますが、周辺の交通や道路沿線の宅地への影響を考慮した整備が必要となります。

現道拡幅を計画する上で、考えられる案としては、両側拡幅及び片側拡幅の2案が想定されます。

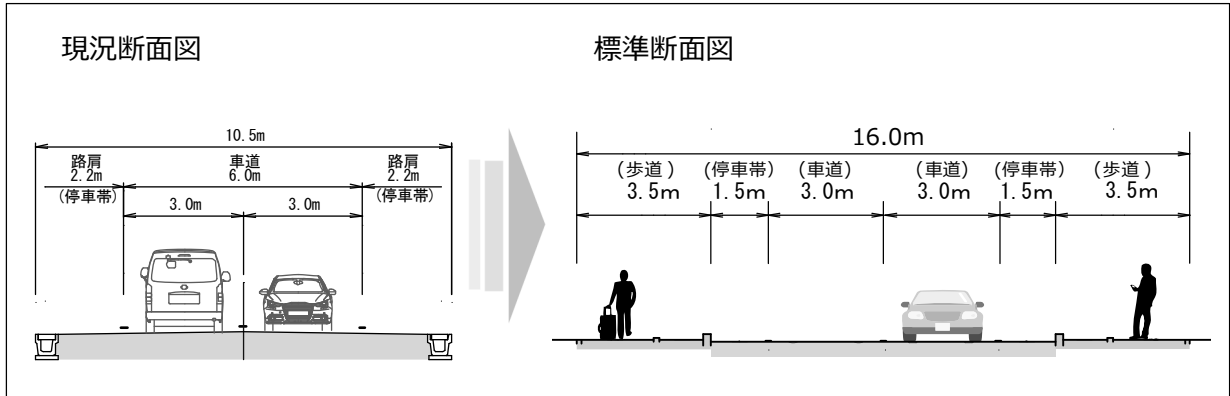
両側拡幅案	片側拡幅案
	<p>北側または南側</p> 
<p>沿道両側に宅地が配置されているため、移転補償費が多額となり、工事期間が長くなる。</p> <p>両側それぞれの地権者に同じ分の負担がかかるという点において平等性が高い。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>平等性が高い (○)</p> <p>コストがかかる (×)</p> <p>工事期間が長い (×)</p> <p>都市計画の変更なし (○)</p> </div>	<p>沿道の片側のみ移転対象となり、移転補償費の縮減と工事期間の短縮が見込まれる。</p> <p>片側の地権者のみの負担となるため、平等性が低い。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>平等性が低い (×)</p> <p>コストが抑えられる (○)</p> <p>工事期間が比較的短い (○)</p> <p>都市計画の変更必要 (△)</p> </div>

### 第3章 常陸大宮駅周辺整備計画

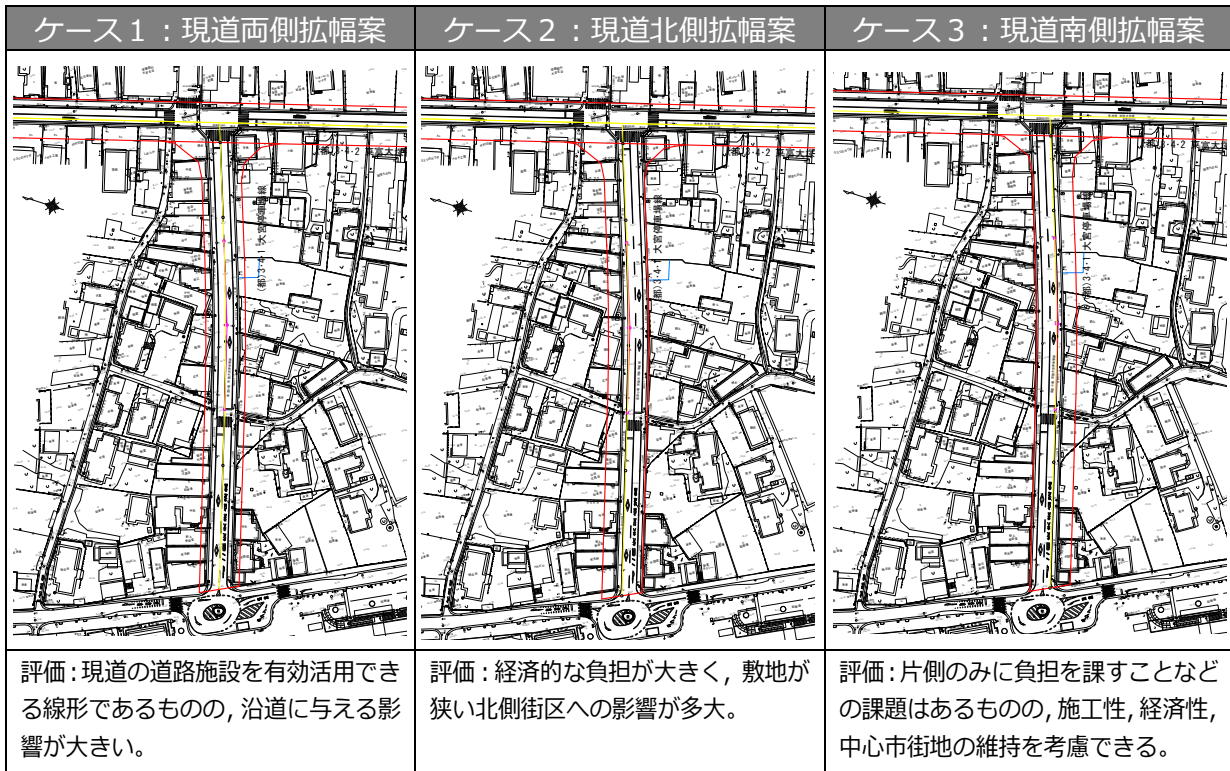
#### 2) 整備計画 (案)

公共交通の中心拠点である都)大宮停車場線は、駅へのアクセス道路としてだけでなく、中心市街地においても交通機能面で重要な役割を担っており、以下のような幅員及び線形の整備を検討しています。

##### ■ 幅員の検討



##### ■ 線形の検討



関係機関協議や対象地権者の合意形成を図りながら線形を決定します。



事例：石川県能登町  
無電柱化\*  
(出典：石川県 HP)



事例：東京都豊島区  
歩道を活用したオープンカフェ\*  
(出典：マチノミライ by itot)

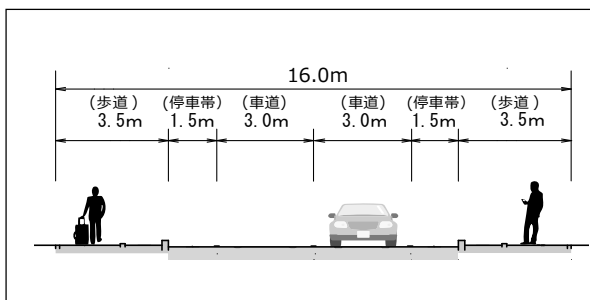
①医療・福祉施設と連携した歩道整備の取組

常陸大宮駅の北東側には、医療機関や福祉施設が集積しており、それらの施設利用者の安全・円滑な移動に配慮した道路計画が考えられます。

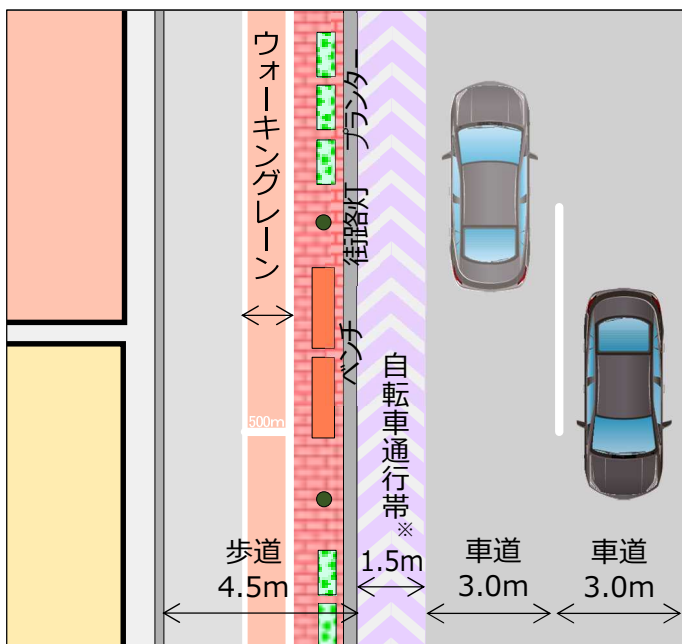
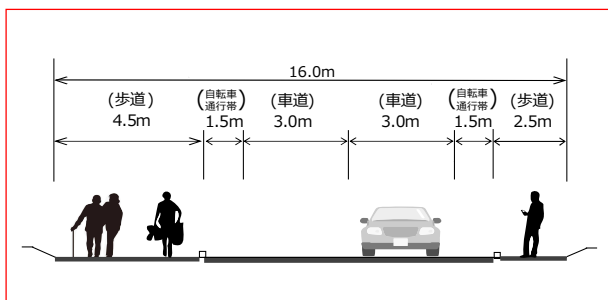
地域の特性を考慮した歩道幅員（北側 4.5m）を確保し、歩行訓練や機能回復訓練にも活用できるような歩道を整備することにより、健康づくり（健康増進）の推進を検討します。

歩道整備については、誘導案内サイン※や距離サインを路面に標示し、街路灯を設置するなど、回遊しやすい環境の整備に努めます。

■標準断面図



■計画断面図



常陸大宮駅周辺でリハビリの一環として周遊できるコース（— —）



事例：長野県長野市  
ベンチやプランターの設置  
（出典：国土交通省 HP）



事例：自転車通行帯の確保  
（出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン）



事例：岐阜県岐阜市  
ウォーキングレーン上の路面標示  
（出典：健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン）

②無電柱化の取組

都)大宮停車場線は、第7期無電柱化計画(県事業)において、指定路線に位置づけられており、無電柱化の実現が望まれています。

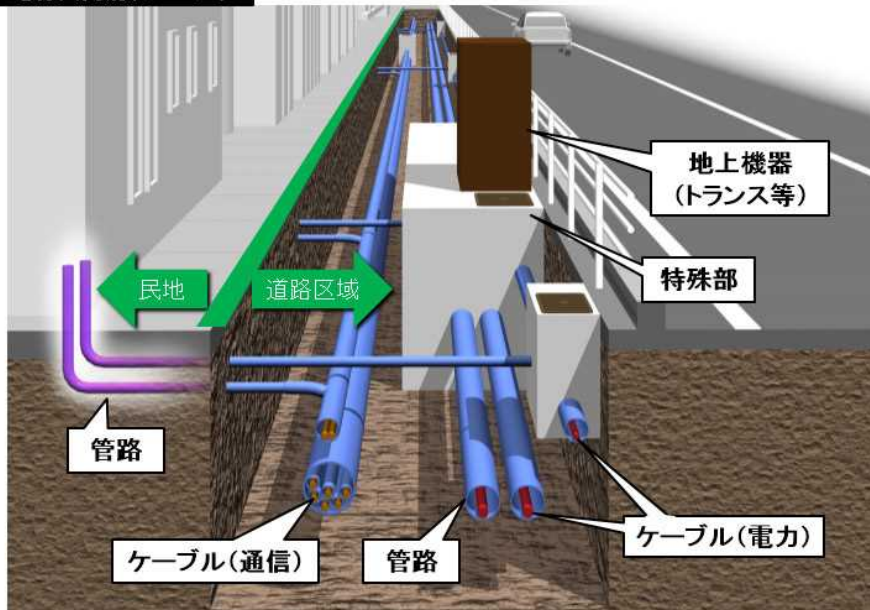
本計画では、「景観・観光」、「安全・快適」、「防災」の観点から無電柱化の整備を推進します。

- 「景観・観光」・・・ 景観の阻害要因となる電柱・電線をなくし、良好な景観を形成します。
- 「安全・快適」・・・ 無電柱化により歩道の有効幅員を広げることで、通行空間の安全性・快適性を確保します。
- 「防災」・・・ 大規模災害(地震、竜巻、台風など)が起きた際に、電柱などが倒壊することによる道路の寸断を防止します。

■電線共同溝方式(イメージ)

電線共同溝方式は、道路の地下空間を活用して電力線、通信線などをまとめて収容する無電柱化の手法です。沿道の各戸へは、地下から電力線や通信線などを引き込む仕組みになっています。

電線共同溝(イメージ)



事例：無電柱化の推進  
(出典：国土交通省HP)



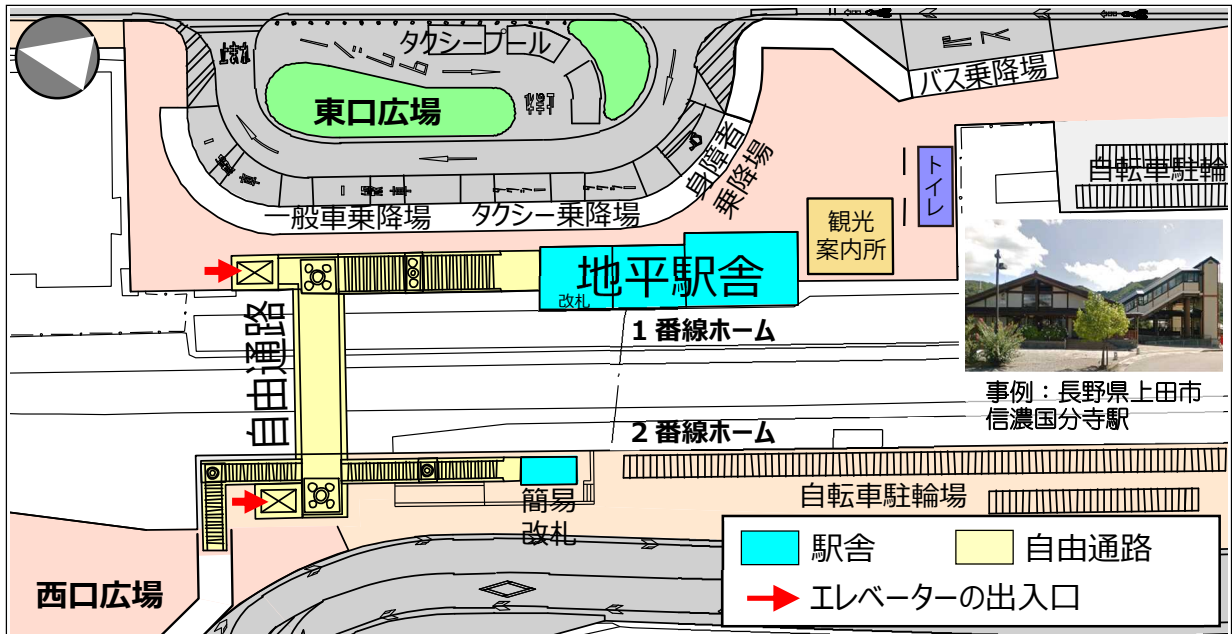
事例：地上機器を装飾(ラッピング方式)  
(出典：練馬区役所HP)

## 2. 駅舎・自由通路計画

### (1) 駅舎計画

駅舎については、駅利用者の利便性が高く、費用も低く抑えられる「地平駅※」が最適と考えます。関係機関との協議を継続して行い、本市にふさわしい駅舎整備を計画します。

#### ■ 駅舎（地平駅）計画（案）



駅前広場		東口広場から利用する方	西口広場から利用する方
駅利用のしやすさ	改札などの設備	●東口の改札（1階） ⇒簡易 Suica 改札機，自動券売機，指定席券売機，路線案内図を設置します。	●西口の改札（1階） ⇒簡易 Suica 改札機，乗車駅証明発行機，路線案内図を設置します。
	改札までの動線 (しょうがいしゃ 障害者を含む)	<1番線ホームを利用する場合> ●直接改札を利用できます。 ⇒エレベーターを利用する必要がありません。	<1番線ホームを利用する場合> ▲ホームまでの距離が長くなります。
	駅前広場の活用	<2番線ホームを利用する場合> ▲ホームまでの距離が長くなります。	<2番線ホームを利用する場合> ●直接改札を利用できます。 ⇒エレベーターを利用する必要がありません。
自由通路	●東口・西口広場を最短で結ぶ位置に配置します（コンパクトな駅舎）。		
整備方針 官民連携	●だれもが利用しやすい駅舎整備 ⇒ユニバーサルデザイン※を取り入れた施設を整備します。 ●常陸大宮市にふさわしい駅舎整備 ⇒駅舎及び自由通路の内装などは、地場産品（木材など）を活用します。 ●官民連携のまちづくりや賑わいの創出 ⇒地域医療機関との連携や官民共同での健康づくり（健康増進）をテーマとしたまちづくり，地域活動団体と連携したイベントなどを開催します。		



(2) 自由通路計画

自由通路の幅員については、「常陸大宮駅自由通路設置等基本調査業務委託」において、以下に示す基準などを踏まえ、設定しています。

基準1：J.Jフルーインの「歩行者の空間」※による通路幅員の考え方

基準2：「道路構造令の解説と運用」による歩道幅員の考え方

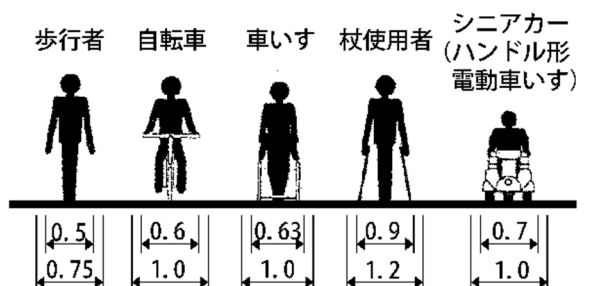
基準3：「立体横断施設技術基準」による横断歩道橋幅員の考え方

各基準の計算方法による最小幅員及び余裕幅員については、共通ではないとされます。

各式の計算結果と最小幅員，余裕幅員の考え方

計算手段	計算値 (m)	最小幅員基準 (m)	余裕幅員 (m)
基準1 J.J.フルーイン の「歩行者 の空間」	通路部	0.67	0.45 (各壁から)
	階段部	東側 0.36 西側 0.86	0.45 (各壁から)
基準2 道路構造 令の解説 と運用	通路部	0.48	2.0 3.5(歩行者が多い場合)
	階段部	—	—
基準3 立体横断 施設技術 基準	通路部	0.26	1.5 2.0(車椅子などの利用を考慮 した場合)
	階段部	東側 0.15 西側 0.37	1.5

上記のように、様々な計算方法があるものの、最小幅員については、「道路構造令の解説と運用」による歩行者形態（下図）の占有幅から、通路部では車椅子がすれ違ふことが可能な2.0mの幅と、「立体横断施設技術基準」による通路部2.0m及び階段部では歩行者がすれ違ふことが可能な1.5mが必要最小な幅員と考えられます。



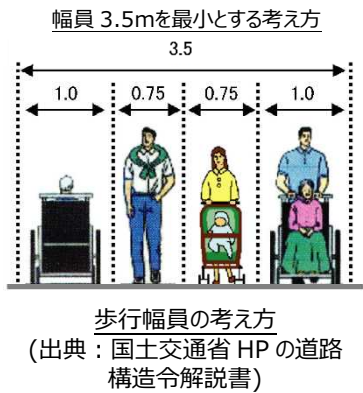
占有幅の考え方

(出典：国土交通省 HP の道路構造令解説書)

本計画の自由通路の最小幅員

位置	最小有効幅員 (m)
通路部	2.0
階段部	1.5

最小幅員については前述のようになっているものの、基準2「道路構造令の解説と運用」による歩道幅員の考え方においては、歩行者交通量の多い場合<sup>(注)</sup>、**3.5m**とするよう記述しています。これは健常者2人と車椅子2台が並んだ状態です。



注釈：歩行者交通量の多い場合……500人以上

(「道路計画・設計マニュアル 平成26年1月 茨城県土木部道路建設課」より)



1,356人/日 > 500人/日

2017年度 常陸大宮駅の乗降客数：1,886人/日

(乗車人員 943人/日 ×2)

乗降者数のみでの自由通路の歩行者数は

自由通路西側歩行者数 = 1,886人/日 × 0.719 = **1,356人/日**

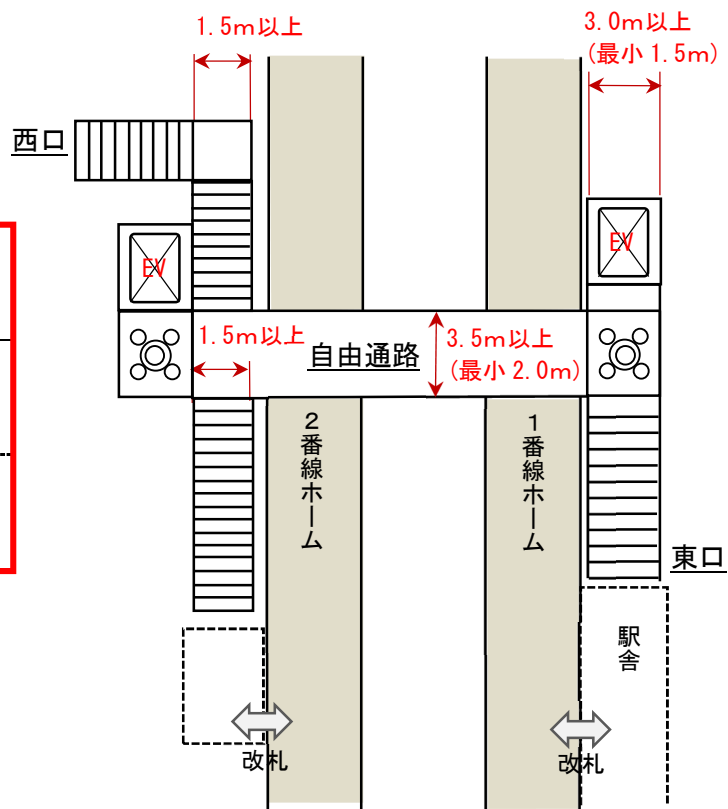
これを階段部にあてはめれば、2人ずつが相対して歩行（健常者4人が並んだ状態）する**3.0m**（0.75m×4人）の幅員に相当します。

常陸大宮駅上空を横断する跨線橋（現状）の幅員（現地計測による有効幅員）は、通路部が3.5mと道路構造令の歩行者交通量の多い状態と同じになります。また、階段部についても2方向に分かれた片方が斜路付階段であり、2方向の幅員をあわせて3.7mであるため、自転車の斜路部0.6mを除けば、概ね3.0mになります。

以上のことを考え合わせ、本計画では下表に示す自由通路幅員とします。

本計画の自由通路の計画有効幅員

位置	計画有効幅員 (m)
通路部	<b>3.5</b>
階段部	<b>3.0</b>



(出典：常陸大宮駅自由通路設置等基本調査業務委託 報告書)

### 3. 駅前広場計画

#### (1) 計画条件の整理

##### 1) 駅前広場の配置方針

###### ①基本コンセプト

駅前広場の配置方針をまとめる上で、本計画区域の駅前空間として、目指すべき基本コンセプトを次のとおり定めます。

###### ①活気の向上

- ・東西市街地の移動円滑化の強化
- ・賑わいや交流が活発になる空間の創出
- ・拠点性のある駅前空間

###### ②快適の向上

- ・東口駅前ロータリーの更新  
(機能の充実, バス旋回路の整備)
- ・西口駅前ロータリーの新設
- ・東口駅前交差点の改良  
(通過交通と駅利用交通の分離)
- ・主要生活道路の整備 (拡幅)
- ・自転車利用の促進
- ・高速バスの乗り入れ

###### ③安心安全の向上

- ・主要アクセス道路における歩車の分離
- ・ユニバーサルデザイン



②配置方針

常陸大宮駅の駅前空間に対する基本コンセプトを踏まえ、駅前広場などの機能に反映すべき事項を配置方針として整理します。

駅前広場などの機能		配置方針	
駅前広場	交通空間	駅前広場（ロータリー）の新設	駅前広場を新設し、駅西口利用者の利便性向上と東口広場への負荷の分散を図ります。（西口） また、バス(大型車)が旋回・停車できる空間を検討します。
		一般車乗降場	一般車乗降場の充実を図り、周辺道路への停車や渋滞解消を図ります。（東口）
		高速バスの乗り入れ	交通結節点としての充実を図るため、新たな交通機能の導入を検討します。（西口）
	環境空間※	交流機能	歩行者動線※が集中・交差する位置に活気ある交流スペースを計画します。
		シンボル・サービス機能	広場の中心的なスペースや歩行者が滞留する位置にシンボル施設や情報提供施設を検討します。
		景観・休憩機能	周辺環境との調和を図った美しい広場、安らぎが得られるスペースを計画します。
関係施設	自由通路（東西連携機能）	駅を利用する歩行者のアクセス動線と連携した位置に自由通路を配置します。	
	主要アクセス道路	駅への主要アクセス道路として各交通手段を効率的に処理し、駅前を結ぶ道路としてふさわしい道路空間を計画します。	
	交通処理機能（周辺道路）	駅周辺の主要生活道路として、駅へのアクセス交通と通過交通の相互に配慮した配置を計画します。	
	交流拠点	地域の拠点として駅前施設とほかの施設を連携できる位置に拠点機能を検討します。	

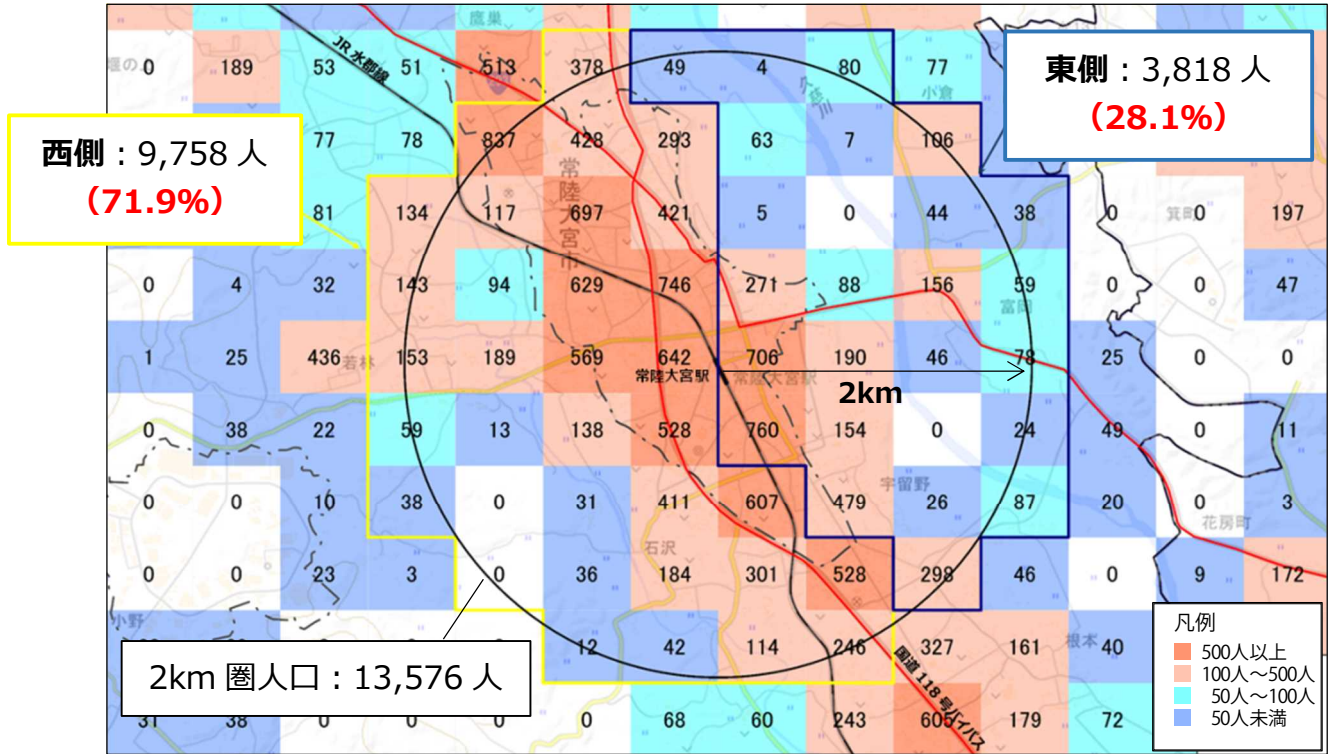
### 第3章 常陸大宮駅周辺整備計画

#### 2) 駅勢圏\*人口の算定

将来の乗車人員の算定は、2015年（平成27年）国勢調査を基準として、20年先の2035年（令和17年）とします。また、常陸大宮駅の乗車人員は、943人（2017年：平成29年）となっています。

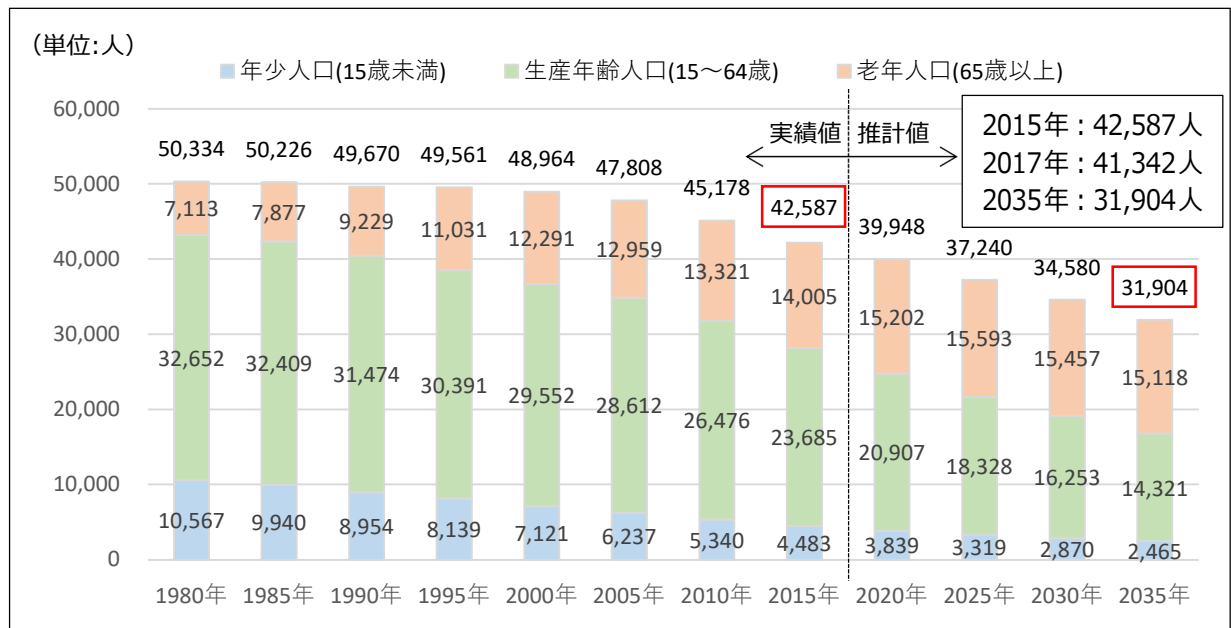
駅勢圏は、常陸大宮駅から2km圏とします。

#### ■常陸大宮駅：a.駅勢圏人口（2015年）



（出典：国土地理院ウェブサイト）  
地理院タイル（標準図）を加工して作成

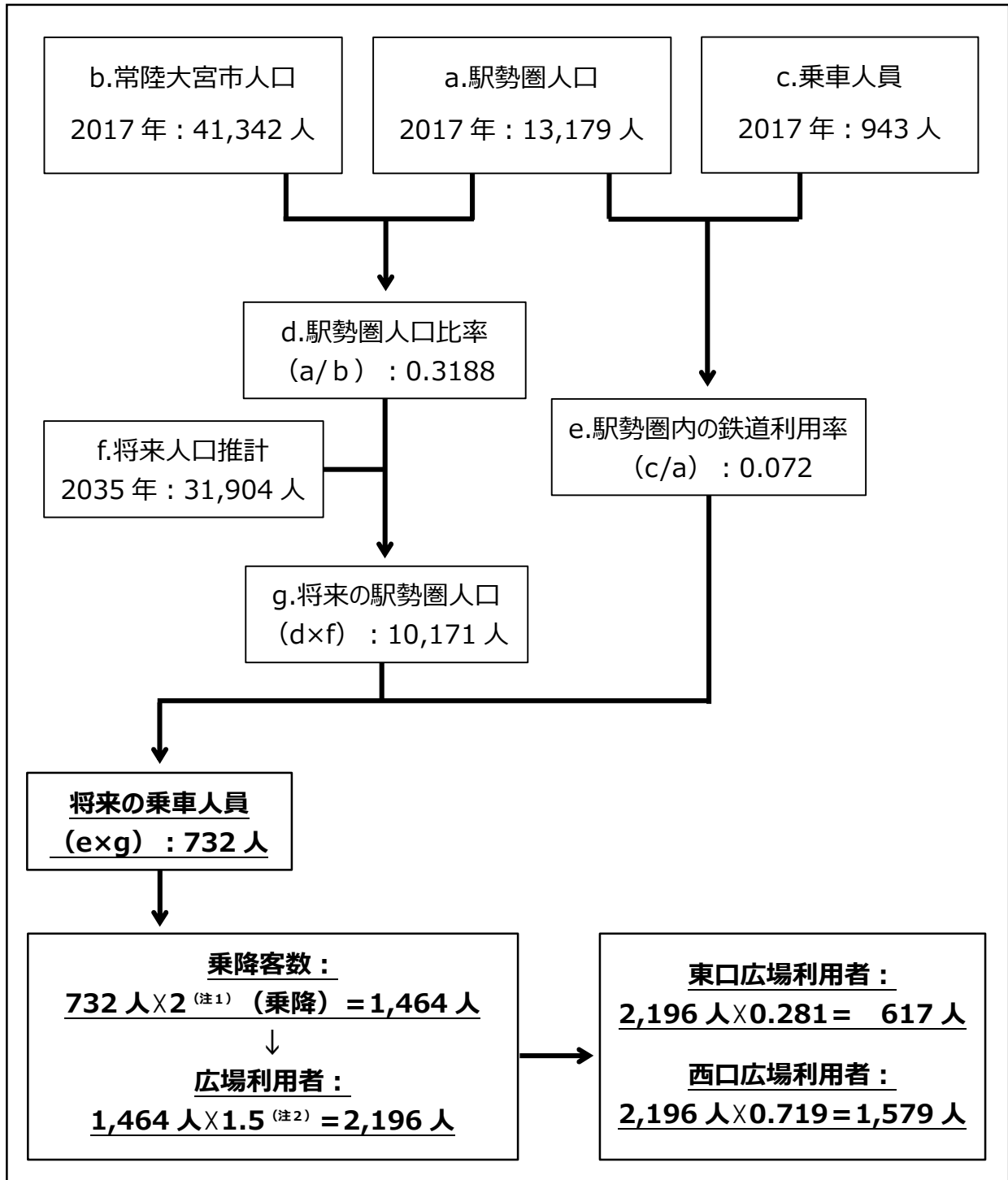
#### ■常陸大宮市：b.人口



2015年まで：国勢調査  
2017年：常住人口  
2020年以降：国立社会保障・人口問題研究所の推計

3) 将来の駅前広場利用者の算定

常陸大宮駅の東西駅前広場の利用者算定にあたっては、「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（国土交通省鉄道局）」を参考とします。



この資料は、現時点でのものであり、関係機関協議などにより変更となることがあります。

注釈1：乗降客数は、1日あたりの乗車及び降車人員の合計であるため、乗車人員を2倍します。

注釈2：駅前広場整備により鉄道利用者だけでなく、歩行者・自転車交通などの広場利用者が見込まれるため、乗降客数を1.5倍します。

### 第3章 常陸大宮駅周辺整備計画

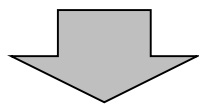
#### 4) 駅前広場の規模算定（平成31年3月時点資料による算定）

常陸大宮駅の東西駅前広場の面積算定にあたっては、駅前広場計画指針における「98年式」を採用することとします。

##### ■ 駅前広場の規模算定フロー

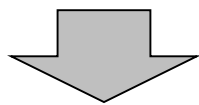
① 駅の乗降客数は将来人口推計により算定

- ▶ 乗降客数  
1,464人（2035年）
- ▶ 駅前広場利用者  
2,196人（1,464人×1.5）



② 駅勢圏人口の東西配分より算定

- ▶ 東口  
 $2,196人 \times 28.1\% = 617人$
- ▶ 西口  
 $2,196人 \times 71.9\% = 1,579人$



③-1 東口乗降客数より算定した必要台数の計算値

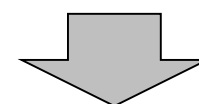
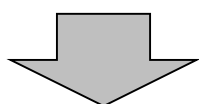
バス乗降場	: 各1台
タクシー乗降場	: 各1台
タクシープール	: 1台
一般車乗降場	: 4台
身障者乗降場	: 1台


##### ■ 駅前広場整備範囲




③-2 西口乗降客数より算定した必要台数の計算値

高速バスを含むバス乗降場	: 各1台
タクシー乗降場	: 各1台
タクシープール	: 2台
一般車乗降場	: 8台
身障者乗降場	: 1台
一般車駐車場	: 6台



④-1 東口広場の位置  
上図の  の範囲で駅舎や東口広場を計画します。

④-2 西口広場の位置  
上図の  の市有地で西口広場を計画します。

5) 広場計画に当たっての留意事項

①広場配置の留意事項

駅前広場の全体配置を検討する上で、周辺道路と広場との関係、広場形状や交通空間・環境空間の配置、そして駅の位置などに留意することが必要です。また、広場利用者や交通量、利用方法などを考慮し、交通の安全性・円滑性を満たすような都市の玄関口と空間づくりを計画することが望まれます。駅前広場の周辺においては、自動車交通や歩行者が集中し、交通動線が錯綜するため、次の点に留意した計画が必要です。

■周辺道路と広場との関係における基本留意事項

- ・ 広場への通過交通進入の排除
- ・ 交通動線の単純化, 円滑化, 最短化
- ・ 人と車の動線の分離

■アクセス道路と駅前広場の関係

アクセス道路に直交配置	<p>(概要)</p> <p>アクセス道路が鉄道に直交し、駅前広場がアクセス道路の起終点となっている場合には、アクセス道路が幹線道路から分岐した補助的的道路となるため、広場内への通過交通の進入が少なくなり、交通処理が容易となります。</p>	
アクセス道路に並行配置	<p>(概要)</p> <p>鉄道に並行して前面道路がある場合には、前面道路の通過交通と駅前広場を利用する交通とが交錯しないような交通処理を計画することが重要となります。その反面、広場の出入口を分けることが可能となり、広場内の交通処理は容易になります。</p>	

②空間配置の留意事項

駅前広場は、都市や地域の玄関口にふさわしい魅力と個性に満ちた施設として計画していくことが重要です。交通空間・環境空間の配置については、両者の調和が図れるように空間としての統一性・一体性を確保する必要があります。

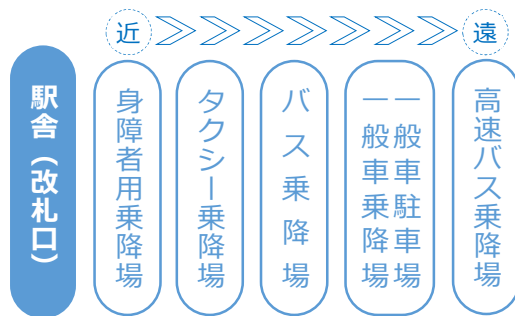


■交通空間配置の留意事項

施設	留意事項
歩道	<p>歩行者と自動車の動線は極力分離することとし、平面交差(横断歩道)はできる限り少なくすることが望まれます。</p> <p>横断歩道を設置する場合は、直線部の見通しの良い位置とし、車道横断距離を短くすることが望まれます。</p> <p>歩行者の動きは自由度が高く、ランダムな状態となりやすいため、動線についてはできる限り整流化し、円滑な流れになるように歩道を配置する必要があります。</p> <p>公共交通の乗降客と横断歩道の滞留空間が歩行者の導線と交錯しないように工夫する必要があります。</p>
車道	<p>駅前広場内の車道は右回り一方通行を原則とし、広場内を走行する自動車の交差、分合流はできるだけ少なくするように計画する必要があります。</p> <p>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れます。</p>
バス乗降場	<p>鉄道との乗り換えの利便性を確保するためには、駅舎前面もしくはその付近に配置されることが望まれます。</p>
タクシー乗降場	<p>タクシーの利用者は、手荷物を持った人、地理不案内な人、急いでいる人、何らかのハンディキャップをもった人などが多いため、駅舎前面もしくはその付近に配置されることが望まれます。</p> <p>タクシープールは、バスや一般車交通と錯綜しないように配置することが必要です。待機中のタクシーが乗車場のタクシーの動きを容易に把握し、直ちに乗車場に移動できるような位置に計画する必要があります。</p>
一般車乗降場	<p>一般車乗降場は、バス、タクシー交通と錯綜しないように配置する必要があります。</p> <p>乗降ピーク時の対応策としては、一般車駐車場を乗降車用に増設したり、最終バス以降のバス乗降場の空間を活用するなど、ほかの施設と複合的な利用を検討する必要があります。</p> <p>身障者用乗降場は、十分な広さを確保し、駅舎前面もしくはその付近に配置されることが望まれます。</p>
一般車駐車場	<p>駅前広場内に一般車駐車場を配置する場合、広場内の車道や広場外の接続道路に対し駐車場利用車両が円滑に出入りし、また、駐車場利用者が広場内車道を横断しない位置であることが望まれます。</p> <p>駐車場は、歩行者動線の支障とならない配置とすることが望まれます。</p>

■ 交通空間配置の優先順位

駅前広場における車両の交通空間機能の配置については、公益性や利用者の状況などを踏まえ優先順位を次のとおりとします。



■ 環境空間配置の留意事項

施設	留意事項
歩道	憩い・集い・語らいの場である交流のための空間については、たまりスペースや緑地スペースなどを配置することにより、ゆとりとるおいに満ちた空間形成に努めることが望めます。
景観機能	オープンスペース <sup>※</sup> の周辺及び交通島 <sup>※</sup> は、緑化などにより修景を図ることが望めます。 緑化などは、空間の役割を考慮した配置、樹種とする必要があります。 モニュメント、記念碑などについては、都市の歴史や個性に配慮したデザインとし、周辺からの視認性に留意するとともに、歩行者動線の支障とならない配置とすることが望めます。
サービス機能	行政サービス、トイレ、電話ボックスなどの公共的サービスを提供する施設については、駅舎を含めた配置場所の検討が必要であり、広場内においては主要な歩行者動線の支障とならない位置に設置することが望めます。 インフォメーション（案内板）などの各種情報を提供する施設は、利用者にとってわかりやすく、歩行者動線の支障とならない駅出入口付近の場所に配置することが望めます。

### 第3章 常陸大宮駅周辺整備計画

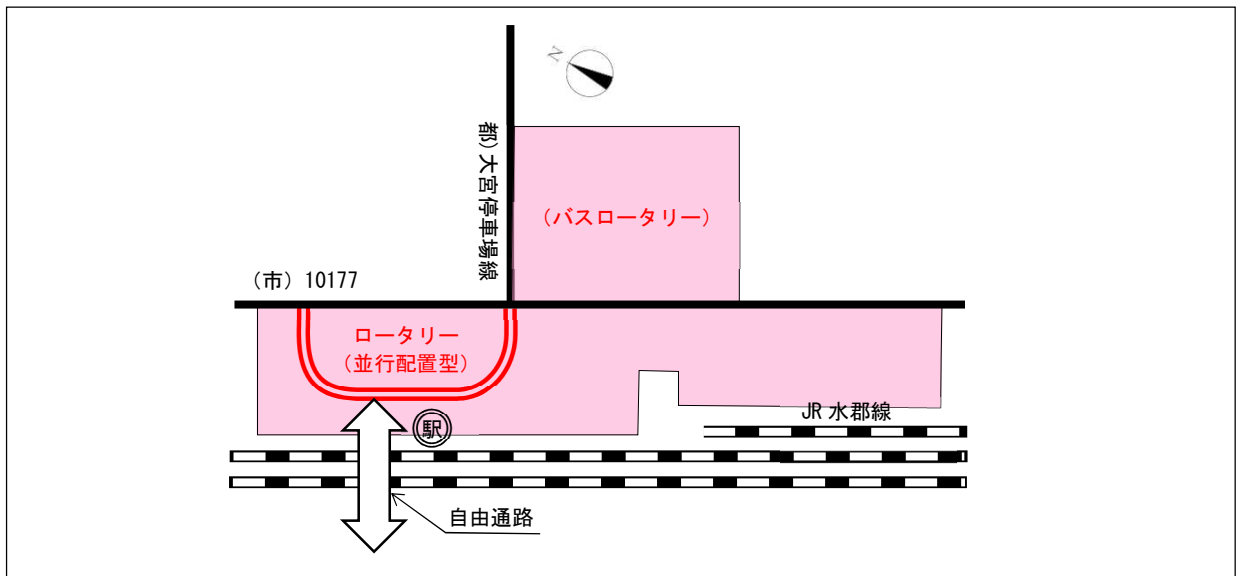
#### (2) 東口広場計画

##### 1) 配置計画

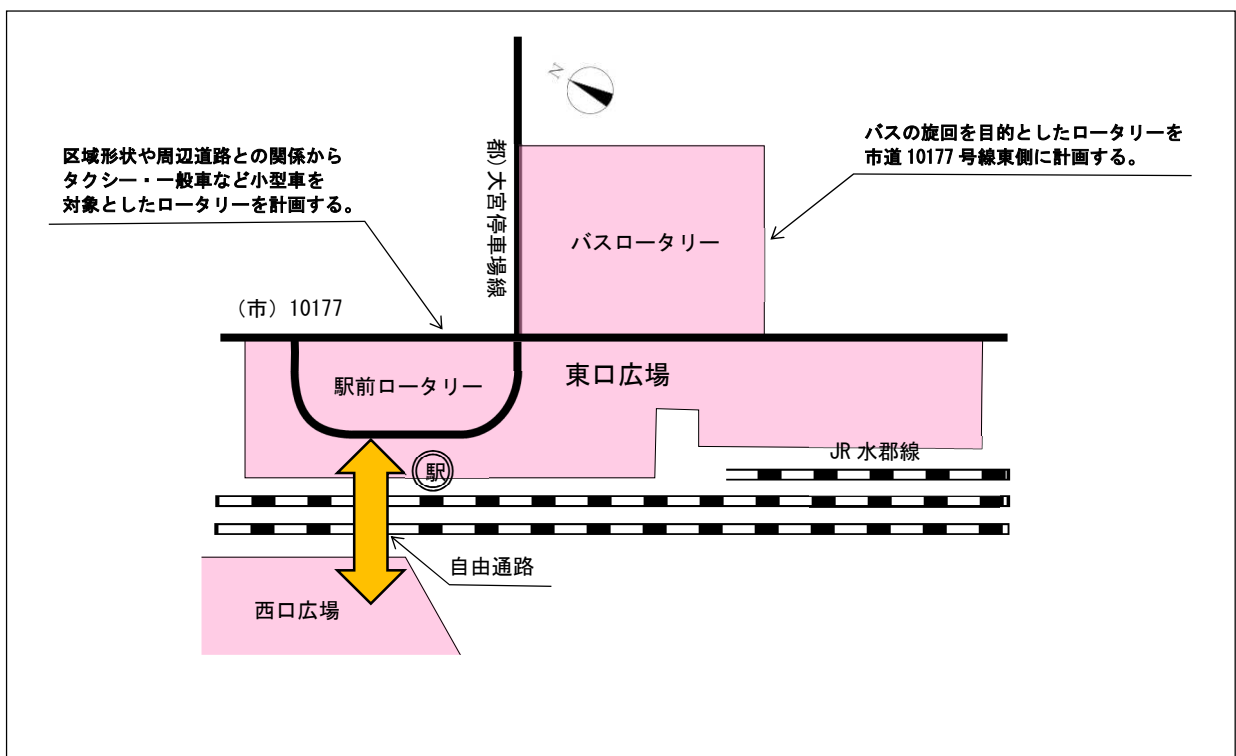
東口広場については、市道 10177 号線が鉄道に対し並行に配置されており、通過交通と広場進入車両の交錯を避けることが必要とされます。また、市道 10177 号線と鉄道までの距離が近く、バスがロータリー内で旋回できない現状にあります。

東口広場については「アクセス道路に並行配置」を基本とし、バスロータリーを別に整備することにより、周辺道路及び自由通路との関係を考慮した計画とします。

#### ■ アクセス道路と駅前広場の配置条件図



#### ■ 配置パターン



2) 規模算定

駅前広場の規模については、「算定規模」と「計画規模」があります。

「算定規模」は、駅前広場計画指針の98年式に基づき、将来の広場利用者から算出します。

また、「計画規模」は、「算定規模」を基に現況や必要となる施設を考慮し、作成した広場計画図より算出します。

東口広場については、幅員4.0m（歩行者交通量が少ない歩道2.0m+シェルター2.0m）の歩道を計画します。

東口広場		施設数量及び面積		備考
		算定規模	計画規模	
交通空間	バス乗降場	乗車1台 降車1台 141㎡	乗降共通 1台 90㎡	現状のバスの運行状況を考慮し、乗降共通として1台確保する。 事業者調整が必要である。
	タクシー乗降場	乗車1台 降車1台 41㎡	乗車1台 降車1台 50㎡	
	タクシープール	1台 30㎡	3台 190㎡	計画規模は配置可能数で計画する。 事業者調整が必要である。
	一般車乗降場	4台 80㎡	4台 80㎡	
	身障者用乗降場	1台 20㎡	1台 20㎡	
	二輪車駐車場	50台 0㎡	50台 0㎡	駅前広場外の敷地に設置する。 (P.45参照)
	歩道面積	3㎡	520㎡	(注) 歩道は幅員4.0mとする。
	交通処理のための車道面積	330㎡	260㎡	
	小計	645㎡	1,210㎡	
環境空間	環境空間面積	645㎡	交通島 150㎡ 環境空間 460㎡	多機能トイレ、観光案内所などの設置を検討する。
	小計	645㎡	610㎡	
合計		1,290㎡	1,820㎡	

注釈：駅前広場計画指針に基づき、駅前広場は原則「自転車歩行者道」を計画します。

$$\text{広場利用者 } 617 \text{ 人} \times \text{ 徒歩・二輪分担率 } 0.45 = 278 \text{ 人} \cdot \text{ 台} / \text{ 日} < 500 \text{ 人} \cdot \text{ 台} / \text{ 日}$$

歩行者交通量が少ない場合

■ 歩道幅員

	歩行者交通量が多い	歩行者交通量が少ない
自転車歩行者道	4.0m以上	3.0m以上
歩道	3.5m以上	2.0m以上

■ 路上施設等を設ける場合の追加の幅員

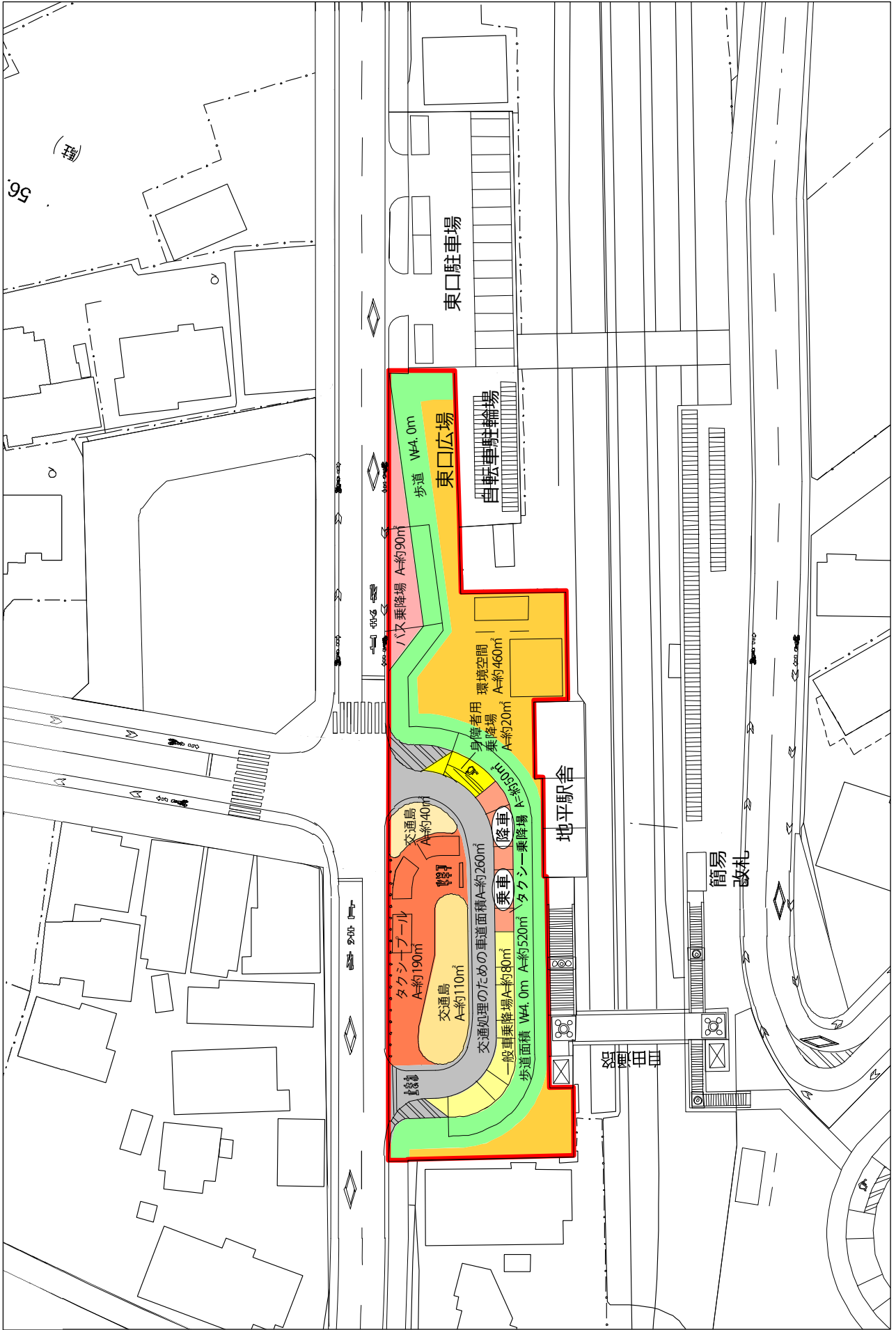
	幅員
シェルターを設ける場合	2.0m
並木を設ける場合	1.5m
ベンチを設ける場合	1.0m
その他の場合	0.5m

歩行者交通量が少ない自転車歩行者道 3.0m + シェルター 2.0m = 自転車歩行者道 5.0m

歩行者交通量が少ない歩道 2.0m + シェルター 2.0m = 歩道 4.0m

自転車歩行者道の幅員が確保できないことから、歩道を計画します。

■ 東口広場における施設数量及び面積 必要とされる数量・面積を確保した計画案となります。

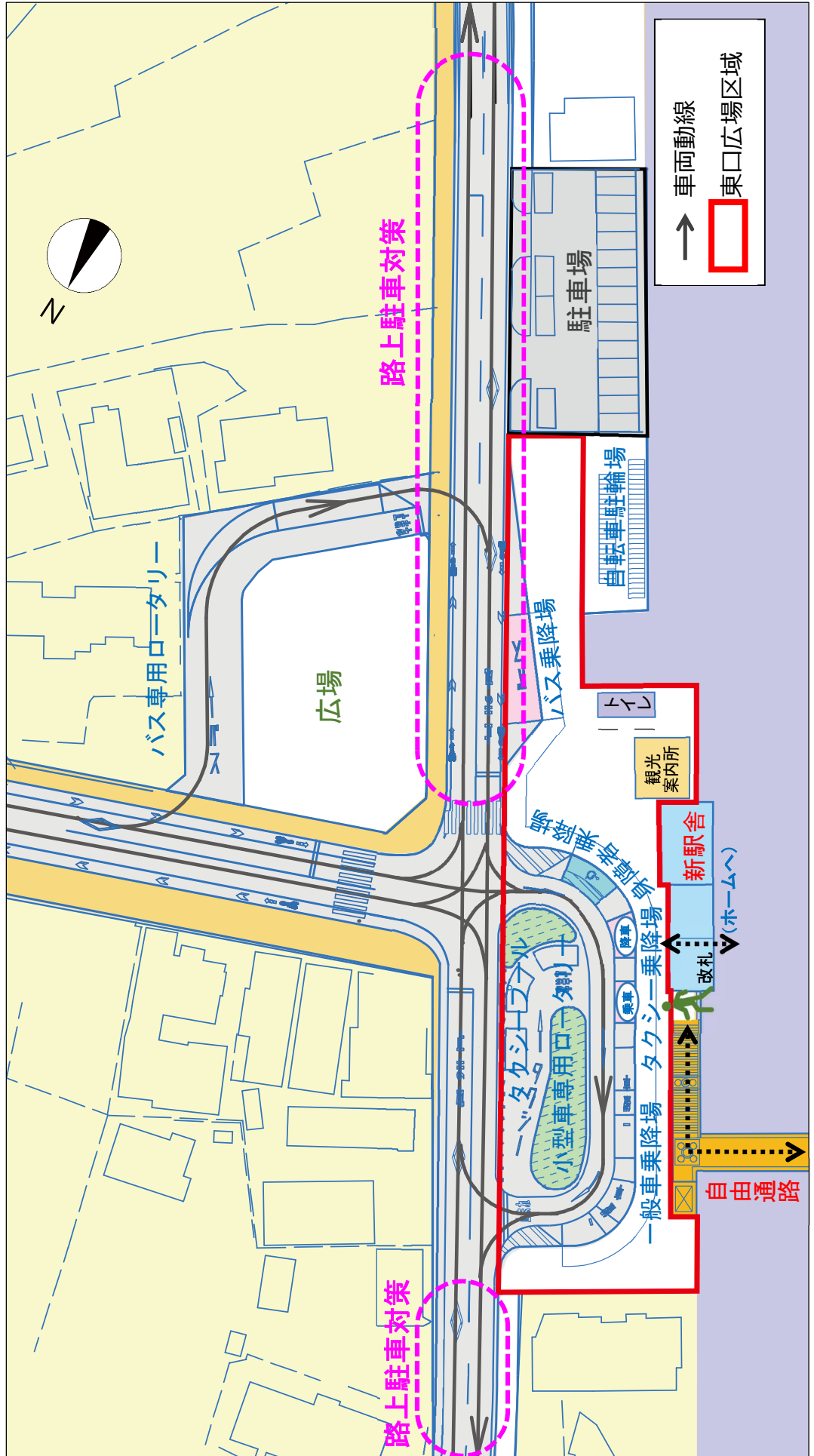


今後、詳細設計において変更とすることがあります。

3) 東口広場計画 (案)

■ 広場の機能と動線

- ① 身障者乗降場やタクシ乗降場、バス乗降場などは、改札から近い位置に配置しています。
- ② ローターについて交通の錯綜が少ない計画としています。周辺道路の路上駐車対策を検討します。
- ③ まとまった環境空間が確保できることにより、様々な活用が考えられます。



今後、詳細設計において変更となる場合があります。

### 第3章 常陸大宮駅周辺整備計画

#### 4) 駅東口駐車場・自転車駐輪場計画

常陸大宮駅におけるピーク時（夕方）の路上駐車台数は、34台となっています。また、ピーク時の自転車駐輪場の台数は、164台となっています。駅東口駐車場及び自転車駐輪場については、ピーク時の駐車台数分を確保した計画とします。

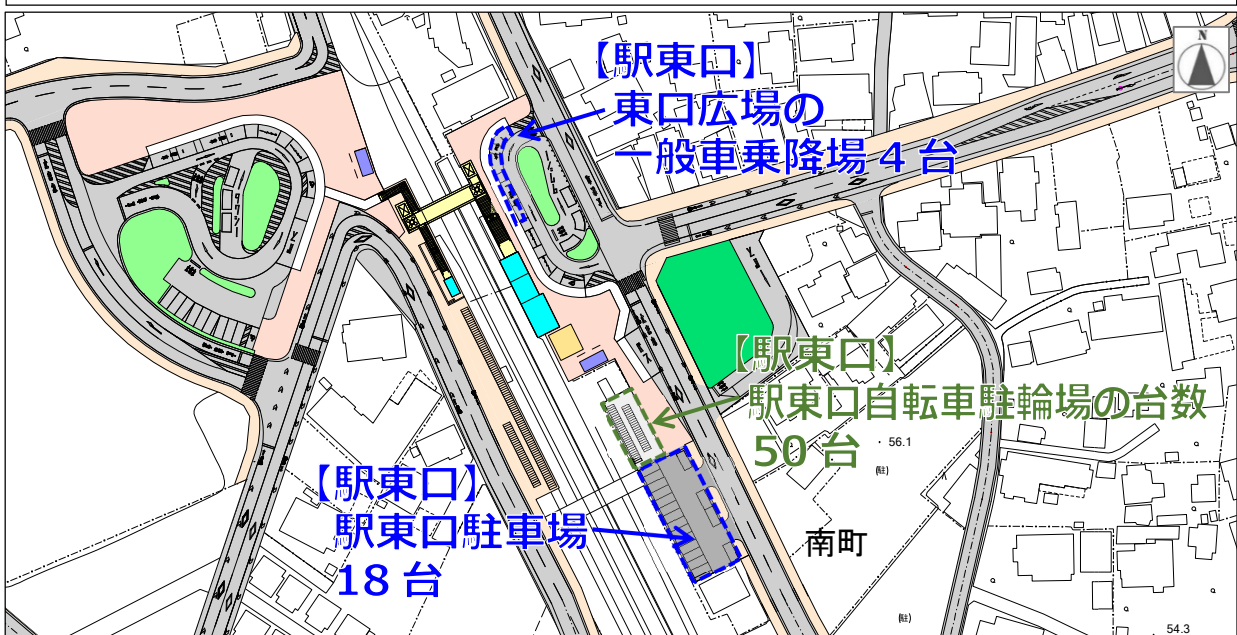
##### ■ 駅東口に必要な駐車台数・自転車駐輪場の台数

	駐車場	自転車駐輪場
現状	ピーク時（夕方）の路上駐車台数 34台	ピーク時の自転車駐輪場の台数 164台
必要数	$34台 \times 0.281 = 10台$	$164台 \times 0.281 = 46台$
計画	①東口広場の一般車乗降場 4台 ②駅東口駐車場 18台	①駅東口自転車駐輪場の台数 50台

駅東口駐車場は、基本有料とするものの、30分程度の利用は無料とします。長時間駐車する車両は、民間駐車場へ誘導することにより、ピーク時の利用促進に繋げる必要があります。

##### ■ 現況調査

<b>駐車場：送迎など聞き取り調査 / 平成 29 年 12 月 5 日</b> ピーク時（夕方）の路上駐車台数を調査：計 34 台（45 分間）
<b>自転車駐輪場：交通量実態調査 / 平成 28 年 9 月 4・14 日</b> ピーク時の自転車駐輪場台数を調査：計 164 台



(3) 西口広場計画

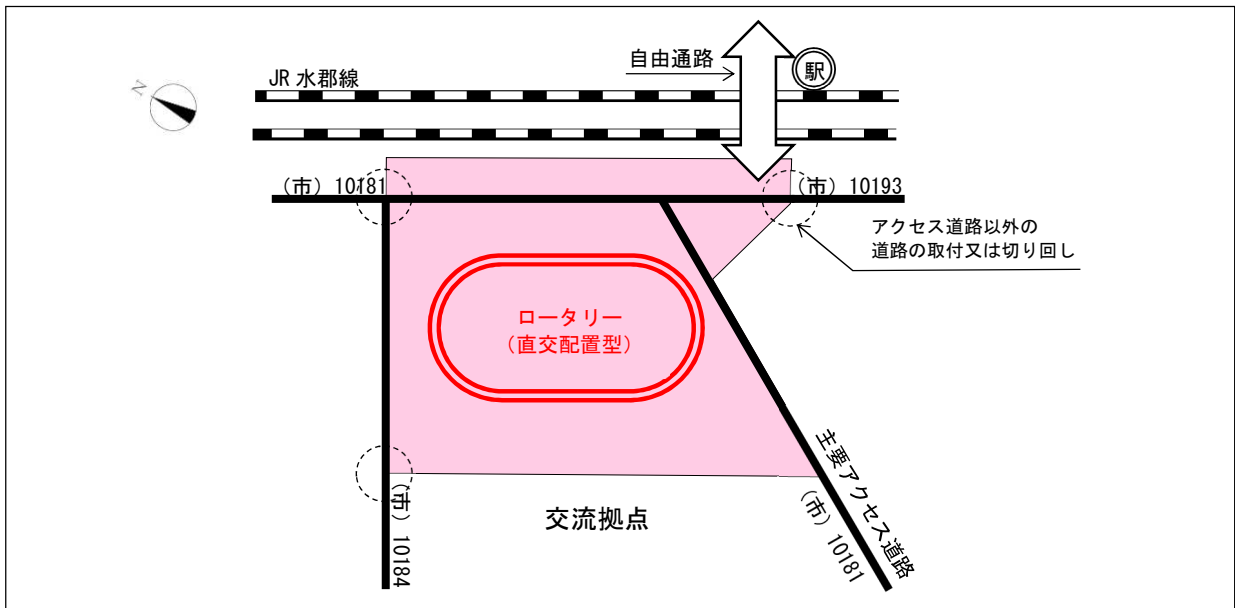
1) 配置計画

西口広場については、市道 10181 号線が主要アクセス道路であり、鉄道に対し直交及び並行に配置されています。また、市道 10184 号線は鉄道に対し直交しているほか、市道 10193 号線は並行に配置されています。

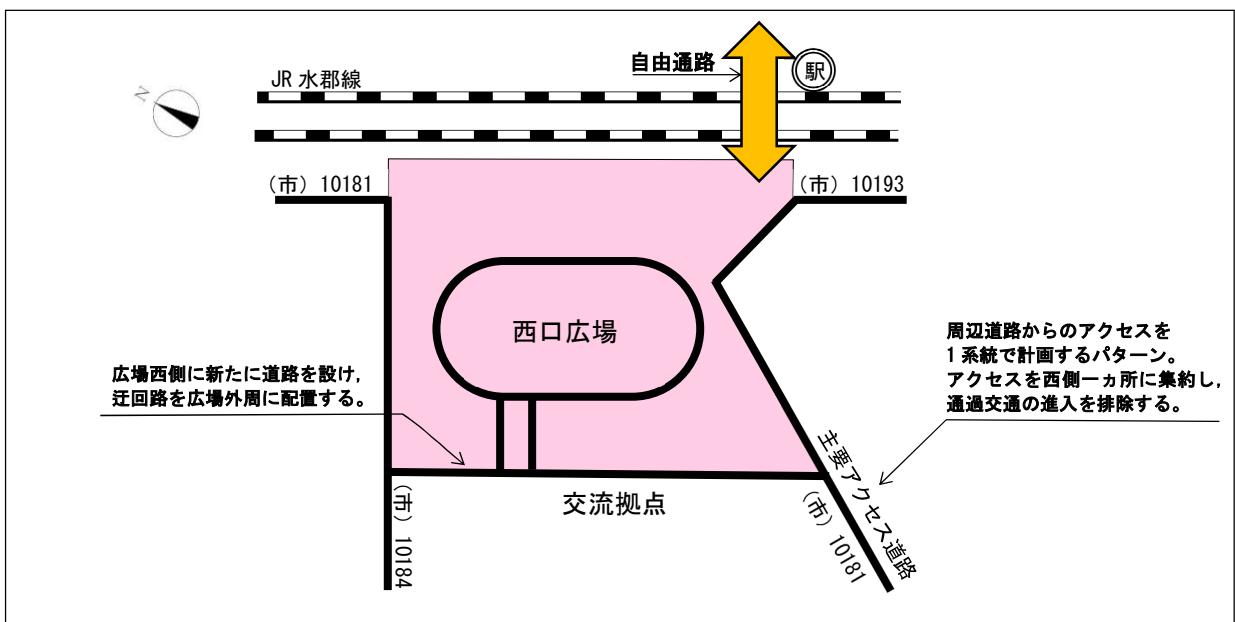
周辺道路 4 路線を直接駅前広場ロータリーに接続させた場合、通過交通の進入による交通の錯綜が懸念されるだけでなく、送迎車などの路上駐車が増加が想定されます。

西口広場については「アクセス道路に直交配置」を基本とし、自由通路や周辺道路などとの関係を考慮した配置とします。

■ アクセス道路と駅前広場の配置条件図



■ 配置パターン





### 第3章 常陸大宮駅周辺整備計画

#### 2) 規模算定

駅前広場の規模については、「算定規模」と「計画規模」があります。

「算定規模」は、駅前広場計画指針の98年式に基づき、将来の広場利用者から算出します。

また、「計画規模」は、「算定規模」を基に現況や必要となる施設を考慮し、作成した広場計画図より算出します。

西口広場については、幅員6.0m（歩行者交通量が多い自転車歩行者道4.0m + シェルター2.0m）の自転車歩行者道を計画します。

西口広場		施設数量及び面積		備考
		算定規模	計画規模	
交通空間	高速バスを含む バス乗降場	乗車1台 降車1台 141㎡	乗降共通 1台 120㎡	高速バスの乗り入れを想定した場合、現状の高速バスの運行状況を考慮し、乗降共通として1台確保する。 事業者調整が必要である。
	タクシー乗降場	乗車1台 降車1台 42㎡	乗車1台 降車1台 60㎡	
	タクシープール	2台 60㎡	3台 180㎡	計画規模は配置可能数で計画する。 事業者調整が必要である。
	一般車乗降場	8台 160㎡	4台 110㎡	計画規模は配置可能数で計画する。 4台の不足分は、一般車駐車を増加する。
	身障者用乗降場	1台 20㎡	1台 20㎡	
	一般車駐車場（短時間利用）	6台 180㎡	10台 450㎡	計画規模は一般車乗降場の不足分の4台を増加する。
	二輪車駐車場	120台 0㎡	120台 0㎡	駅前広場外の敷地に設置する。 (P.50参照)
	自転車歩行者道面積	7㎡	1,060㎡	(注) 自転車歩行者道は幅員6.0m（一部4.0m）とする。
	交通処理のための車道面積	534㎡	1,010㎡	
	小計	1,144㎡	3,010㎡	
環境空間	環境空間面積	1,144㎡	交通島 510㎡ 環境空間 680㎡	多機能トイレなどの設置を検討する。 環境空間は、P.55に示すとおり、イベントを開催する広場として活用する。
	小計	1,144㎡	1,190㎡	
合計		2,288㎡	4,200㎡	

注釈：駅前広場計画指針に基づき、駅前広場は原則「自転車歩行者道」を計画します。

$$\text{広場利用者 } 1,579 \text{ 人} \times \text{徒歩・二輪分担率 } 0.45 = 711 \text{ 人・台/日} > 500 \text{ 人・台/日}$$

歩行者交通量が多い場合

#### ■ 歩道幅員

	歩行者交通量が多い	歩行者交通量が少ない
自転車歩行者道	4.0m以上	3.0m以上
歩道	3.5m以上	2.0m以上

#### ■ 路上施設等を設ける場合の追加の幅員

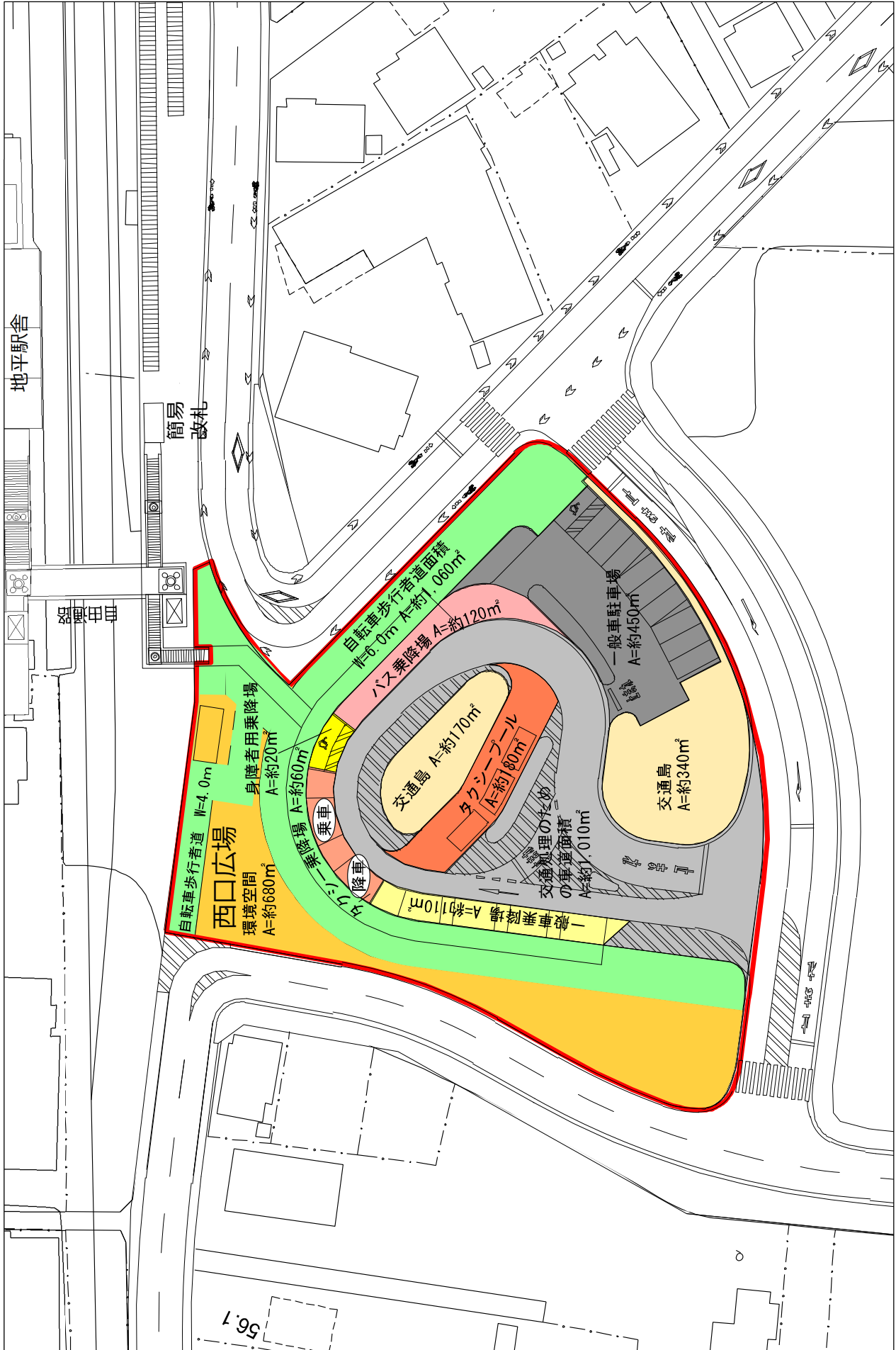
	幅員
シェルターを設ける場合	2.0m
並木を設ける場合	1.5m
ベンチを設ける場合	1.0m
その他の場合	0.5m

+

$$\text{歩行者交通量が多い自転車歩行者道 } 4.0\text{m} + \text{シェルター } 2.0\text{m} = \text{自転車歩行者道 } 6.0\text{m}$$

必要とされる数量・面積を確保した計画案となります。

■ 西口広場における施設数量及び面積

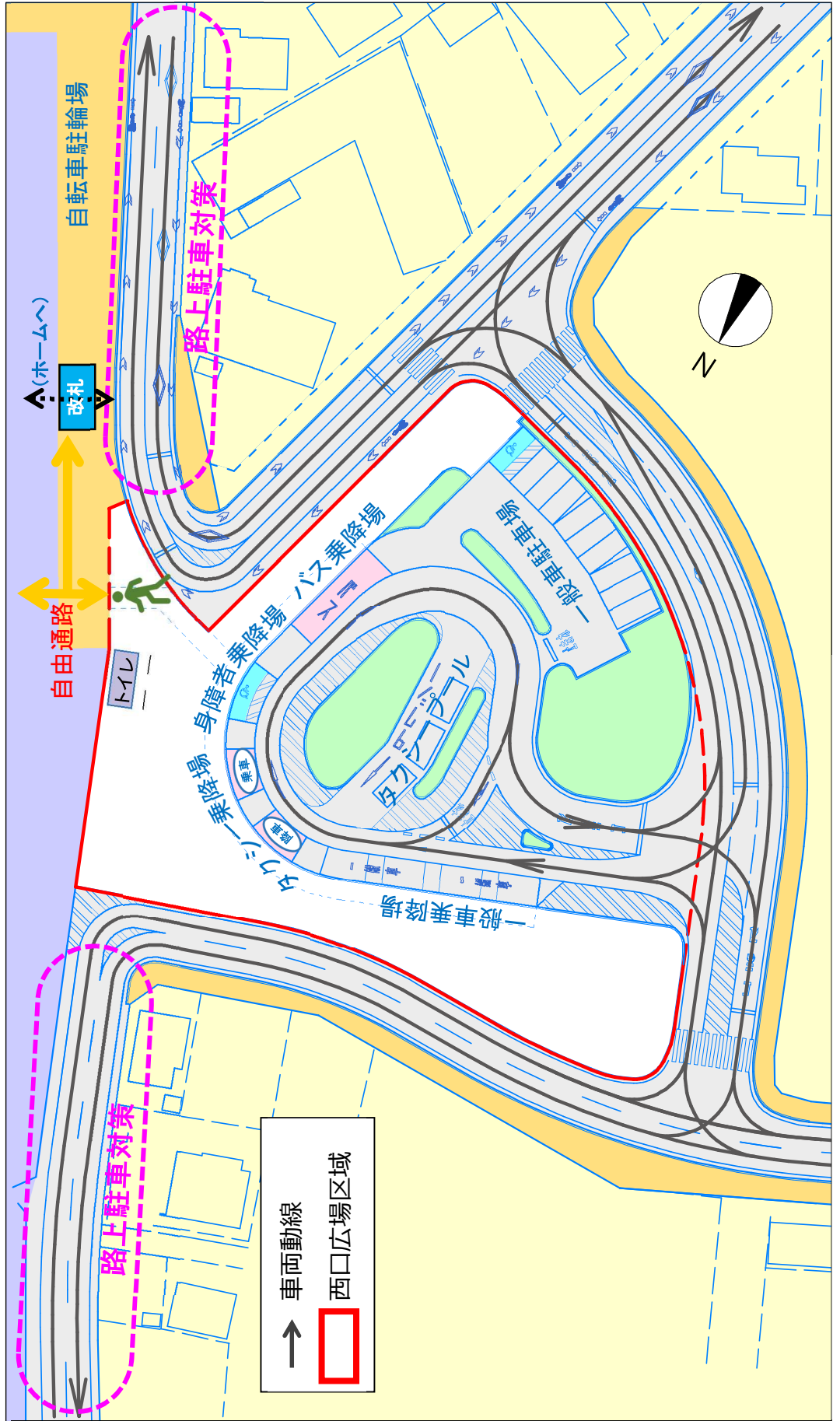


今後、詳細設計において変更となることがあります。

3) 西口広場計画 (案)

■ 広場の機能と動線

- ① 身障者乗降場やタクシー乗降場、バス乗降場などは、改札から近い位置に配置しています。
- ② 一般車駐車を配置し、ピーク時の混雑解消に寄与できます。
- ③ ローターリーについても交通の錯綜が少ない計画としています。周辺道路の路上駐車対策を検討します。
- ④ まとまった環境空間が確保できることにより、様々な活用が考えられます。



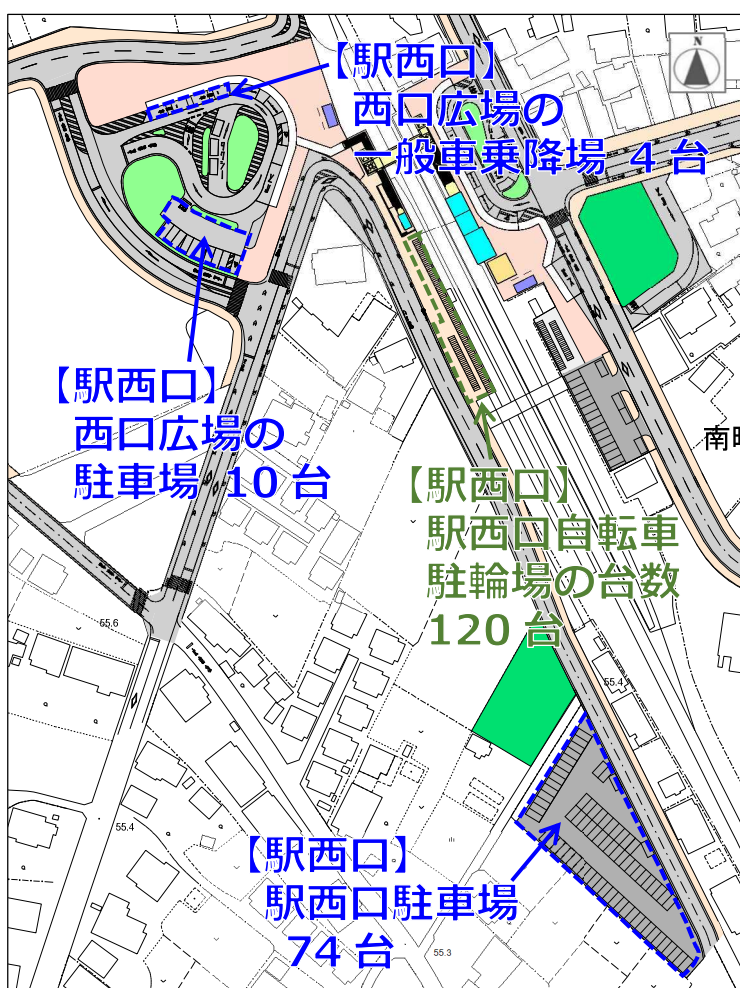
今後、詳細設計において変更となる可能性があります。

4) 駅西口駐車場計画

常陸大宮駅におけるピーク時（夕方）の路上駐車台数は、34台となっています。また、ピーク時の自転車駐輪場の台数は、164台となっています（P.45の「現況調査」参照）。駅西口駐車場及び自転車駐輪場については、ピーク時の駐車台数分を確保した計画とします。

	駐車場	自転車駐輪場
現状	ピーク時（夕方）の路上駐車台数 34台	ピーク時の自転車駐輪場の台数 164台
必要数	34台 × 0.719 = 24台	164台 × 0.719 = 118台
計画	①西口広場の一般車乗降場 4台 ②西口広場の駐車場 10台 ③駅西口駐車場 74台	①駅西口自転車駐輪場の台数 120台

駅西口駐車場は、高速バス利用者のための駐車場としても利用する。



事例：茨城県水戸市  
内原駅北口広場駐車場



事例：茨城県那珂市  
上菅谷駅自転車駐輪場

(4) 駅前整備計画



駅前広場

乗降場に沿ってシェルター（屋根）が設けられた歩行空間



事例：茨城県牛久市  
牛久駅（出典：EAU HP）

市玄関口として設置された総合案内板や広場内施設を案内する位置・誘導サイン



事例：茨城県水戸市  
内原駅

駅舎・自由通路

駅の利便性の向上や東西市街地の連携に寄与する東西自由通路



事例：茨城県水戸市  
赤塚駅

環境空間や広場の活用イメージ

「広場の顔」



モニュメント

事例：茨城県つくば市  
TX 万博記念公園駅

「出会う場」



待合スペース

事例：宮城県仙台市  
国際センター駅  
（出典：株式会社コトブキ HP）

「集う場」



イベントスペース

事例：岐阜県多治見市  
多治見駅  
（出典：全国まちなか広場研究会 HP）

「憩い・語らう場」



休憩スペース

事例：三重県三重郡川越町  
近鉄川越富州原駅  
（出典：株式会社コトブキ HP）

観光施設やイベントのご案内、各種マップ・パンフレットを取り揃えた観光案内所



事例：静岡県伊豆の国市  
伊豆長岡駅前観光案内所  
（出典：伊東園ホテルズ HP）

駅・周辺に訪れた人が自由に利用できる各種（男性用・女性用・多目的）トイレ



事例：宮城県石巻市  
（出典：株式会社サイト HP）

その他周辺施設

歩・車及び自転車の分離を図った主要アクセス道路



事例：東京都町田市  
（出典：町田市 HP）

地域の交流拠点となる複合施設



事例：茨城県笠間市  
「Tomoa」  
（出典：地域交流センター「Tomoa」HP）

今後、詳細設計において変更となることがあります。



1) ユニバーサルデザインの取組

① 駅舎・自由通路

ユニバーサルデザインとは、年齢や性別、障害の有無に関係なく、すべての人が使いやすいデザインにすることです。本市では「第3期常陸大宮市地域福祉計画」において、公共施設などのユニバーサルデザイン化を推進しているため、常陸大宮駅においても、誰もが利用しやすい駅舎・自由通路を計画します。

【昇降設備】



**事例：エレベーターの設置**  
車いすやベビーカー利用者、大きな荷物を持った方などが容易に移動できるよう、エレベーターを設置する。



**事例：2段手すりの設置**  
子供から高齢者まで、誰もが使いやすい2段手すりを設置する。

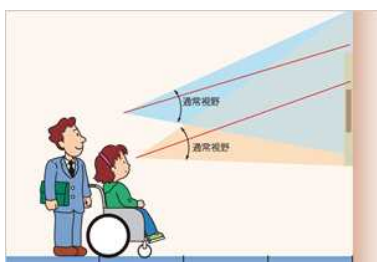


**事例：階段の工夫**  
ステップの先端を色分けし、明確でわかりやすい階段を整備する。

【案内看板など】



**事例：外国語案内表示の設置**  
日本語だけでなく、多言語の案内表示や色分けなど、わかりやすい案内を設置する。



**事例：案内看板の高さ**  
料金表やお知らせなどの案内看板は、誰もが見やすい位置に設置する。



**事例：音声点字案内**  
音声触知案内板や音声案内板を設置するほか、券売機や階段の手すりなどには点字案内表示を設置する。

【その他】



**事例：ゆとりある改札口の確保**  
車いすやベビーカー利用者、大きな荷物を持った方など、誰もが使いやすい幅の広い自動改札口を設置する。



**事例：券売機の工夫**  
車いす利用者がスムーズに利用できるよう、カウンター下部に空間を確保し、目線の位置に配慮した券売機の表示とする。



**事例：待合室の設置**  
列車や送迎待ちされる方のために、待合室を設置する。

②駅前広場（常陸大宮駅周辺を含む）

駅前広場及びその周辺においても、ユニバーサルデザインを導入することで、交通結節点としての機能を高めるとともに、まちを安心安全に回遊できる計画とします。

【歩行環境】



事例：無電柱化及びゆとりある歩道幅員の確保

安心・安全に移動できるよう、無電柱化を進めながら、幅の広い歩道幅員を確保する。

（出典：国土交通省 HP）



事例：段差・傾斜・勾配の改善

車イスやベビーカー利用者、高齢者などの移動に配慮した歩道環境を整備する。

（出典：つくば市 HP）



事例：視覚障害者誘導用ブロックの設置

視覚障害者への危険警告や方向の指示を行うため、視覚障害者誘導用ブロックを設置する。

（出典：会津若松市 HP）



事例：スロープの設置

車イス利用者や足が不自由な方などが利用しやすいよう、通路や出入口にスロープを設置する。

（出典：埼玉県 HP）



事例：バスに乗りやすい歩道の高さの確保

高齢者・障害者などが低床バスに円滑に乗降するため、バスが停留所に正着できるような構造とする。

（出典：国土交通省 HP）



事例：総合案内板や案内誘導サインの設置

快適かつ円滑に目的地へ到着できるよう、総合案内板や案内誘導サインを設置する。

（出典：浜松市 HP）

【その他】



事例：多機能トイレの設置

おむつ替えコーナーやオストメイトなど、誰もが利用しやすい化粧室とする。

（出典：つくばエクスプレス HP）



事例：休憩スペースの設置

まちなかで休憩できるベンチなどを設置する。

（出典：会津若松市 HP）

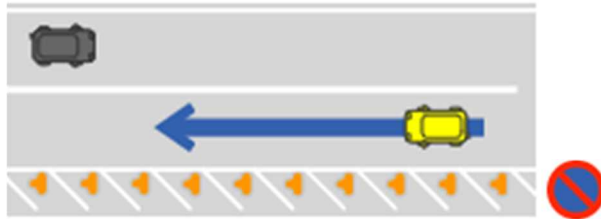


2) 路上駐車対策

駅利用者の安全性を確保するため、路上駐車対策としては、ポールの設置や路肩の幅を狭くするなど、駐車しにくい構造を検討します。また、公安委員会による駐停車禁止規制による対策が考えられるほか、新たに整備する駐車場への誘導を図るなど、ハード・ソフトが一体となった路上駐車対策が必要となります。

■ハード・ソフトが一体となった路上駐車対策

区分	主体	対策	
ハード施策	市	駐車しにくい構造の検討	①路肩や道路中央部にポールを設置する ②路肩の幅を狭くする など
	公安委員会	規制	①駐停車禁止 など
ソフト施策	市・公安委員会・地元団体など	路上駐車削減に関する啓発活動	①広報やチラシによる周知 ②駐車場への誘導サインの設置 ③地元パトロール隊による見まわり・呼びかけ運動 など



事例：沖縄県糸満市  
ハード施策「ポールの設置（路肩）」  
(出典：Postsflex/保安道路企画株式会社 HP)

困っています、その駐車。路上駐車はやめましょう

往復線 危険の安心・安全係 ☎85-8171

駐停車禁止 駐車禁止

路上（路法）駐車は、緊急車両の活動の障害になるだけでなく、歩行者や自転車の通行を妨げるなど交通事故の原因となります。特に、住宅街等では、駐停車の妨げにより歩行者や自転車に負けることが多くなることで交通事故の危険性が高まります。駐停車禁止区域はもともと、駐停車禁止規制対象外の道路であっても、路上（路法）駐車はやめて、安全で快適な街づくりのために協力をお願いします。

■道路交通法上の「駐停車禁止場所（一部抜粋）」

1. 交差点およびその制約から5m以内の部分
2. 横断歩道または自転車横断帯、およびそれらの前後5m以内の部分
3. 道路のまがり角から5m以内の部分
4. バス停の標識柱の位置から10m以内の部分

■道路交通法上の「駐車方法（一部抜粋）」

1. 半端、管工等工事の敷設、車庫出入口から3m以内の部分

2. 所定の方法（道路の幅員等に照らして、他の交通の障害とならぬよう）によって駐車した場合、その車両の前後の道路より3.5m以上の余裕が確保されること

3. 車両を駐停車するときは、道路の左側に止めること、他の交通の障害とならぬよう十分に注意すること

※右側駐停車禁止

※歩道の駐停車禁止



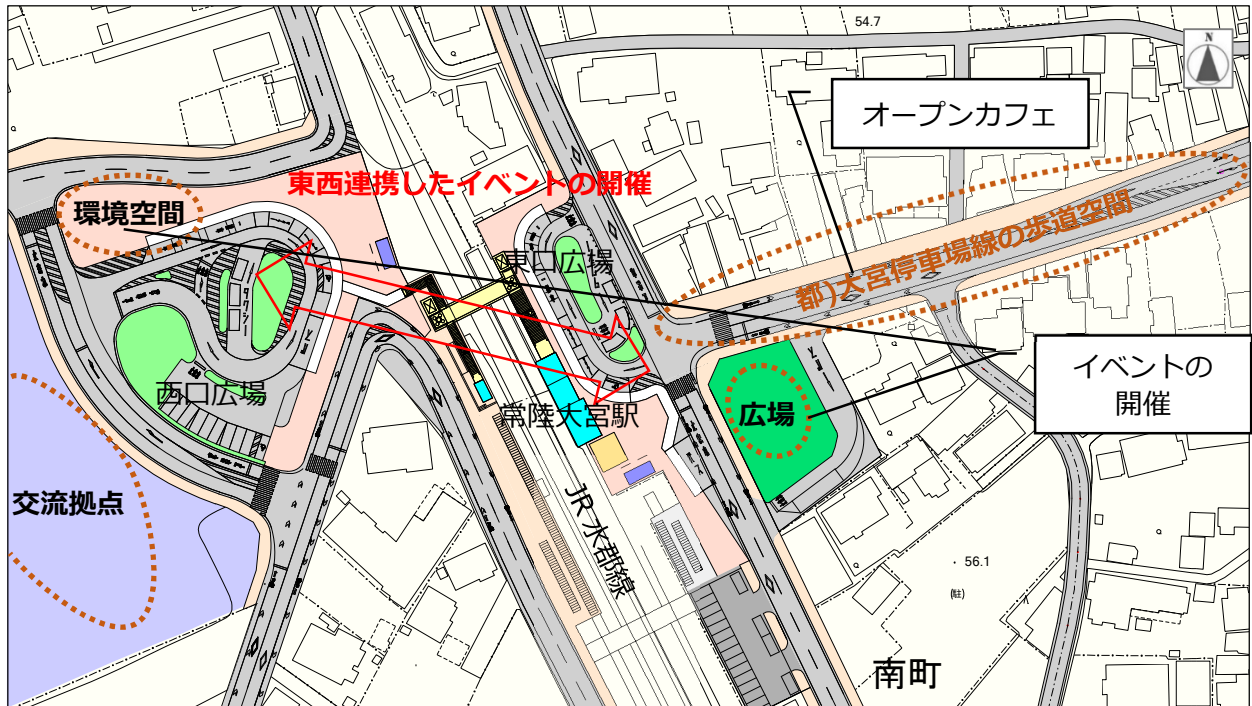
事例：神奈川県横浜市  
ソフト施策「地元パトロール隊による見まわり・呼びかけ運動」  
(出典：神奈川県全域・東京多摩地域の地域情報紙「タウンニュース」)

事例：佐賀県基山町  
ソフト施策「広報やチラシによる周知」  
(出典：基山町 HP「広報きやま」)

### 第3章 常陸大宮駅周辺整備計画

#### 3) 環境空間や都)大宮停車場線の歩道空間の活用方策

都)大宮停車場線の歩道や駅前広場の環境空間などを活用して、活力と賑わいの創出に繋がる空間の形成やイベントを開催することが必要となります。



事例：宮崎県日向市  
まちなかハロウィン  
(出典：国土交通省HP)



事例：宮崎県日向市  
広場を利用したイベント  
(出典：国土交通省HP)



事例：愛媛県松山市  
オープンカフェ  
(出典：全国街路事業促進協議会HP)



事例：宮崎県日向市  
ライトアップイベント  
(出典：国土交通省HP)



事例：宮崎県日向市  
交流広場  
(出典：国土交通省HP)



事例：愛媛県松山市  
歩道空間を利用したイベント  
(出典：全国街路事業促進協議会HP)

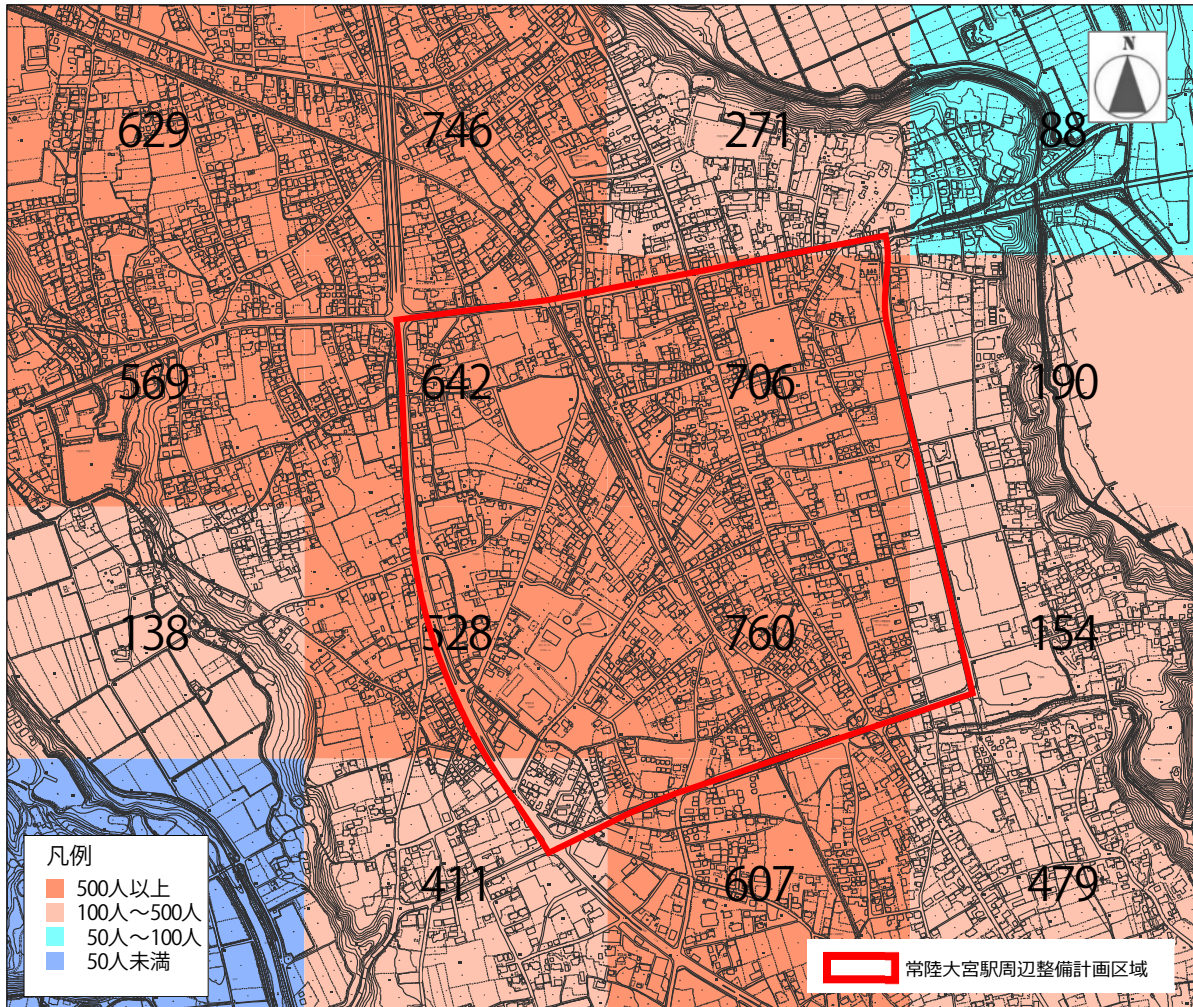
## 4. 公園計画

### (1) 目標とする面積

都市公園法に基づく住民一人当たりの公園面積の標準は 10 m<sup>2</sup>以上、市街地においては、市街地の住民一人当たりの公園面積を 5 m<sup>2</sup>以上としています。

本計画では、この基準をもとに駅周辺に必要な目安となる公園面積を算定します。駅周辺の人口（国勢調査 H27）は、概ね 2,636 人となります。市街地であるため、2,636 人×5 m<sup>2</sup> = 13,180 m<sup>2</sup>が目標面積となります。

#### ■ 常陸大宮駅周辺の人口（国勢調査 H27 500mメッシュ）



(出典：国土地理院ウェブサイト)  
地理院タイル（標準図）を加工して作成

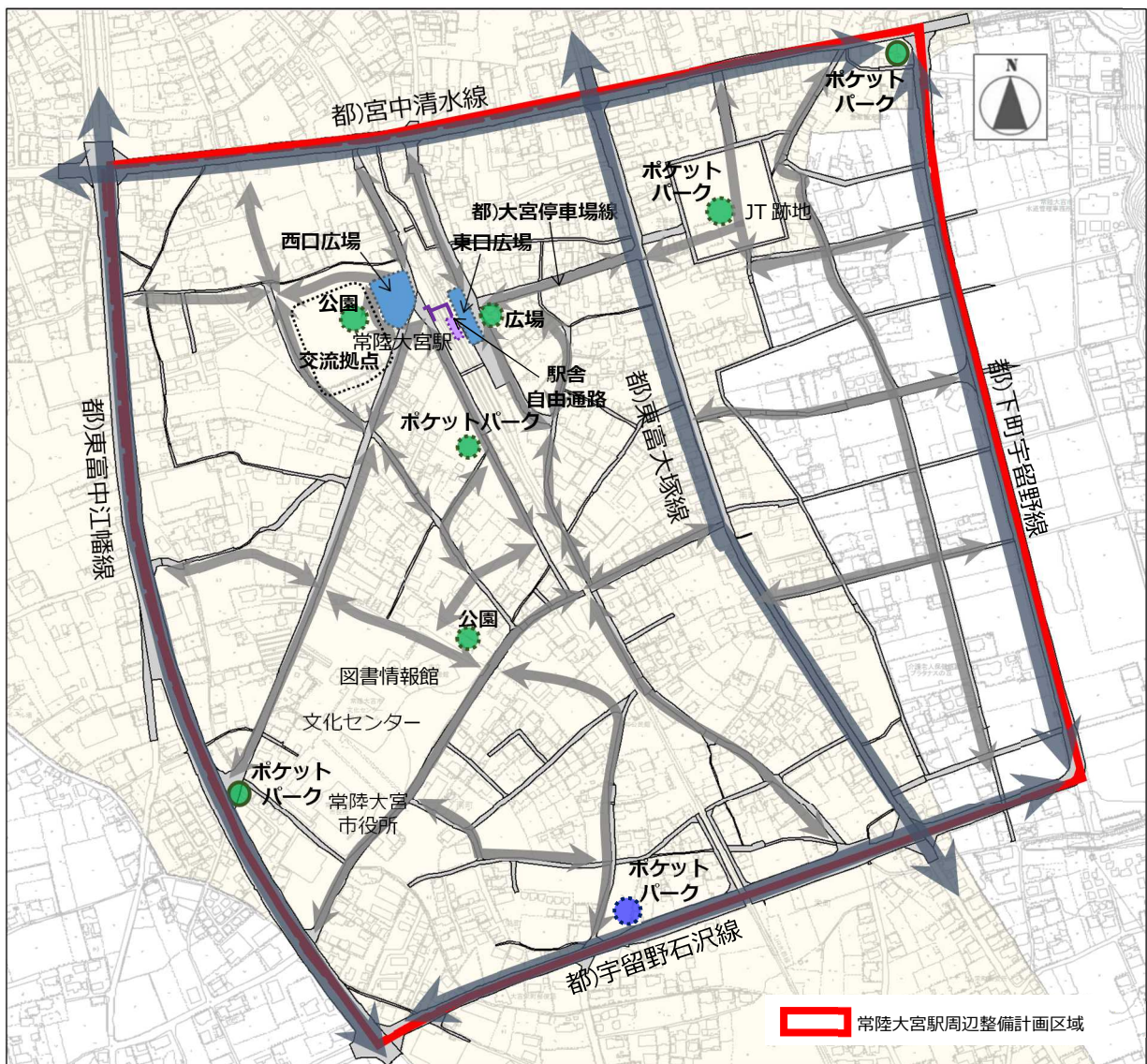
### 第3章 常陸大宮駅周辺整備計画

#### (2) 公園・広場計画

本市では「第2期常陸大宮市子ども・子育て支援事業計画」において、良好な居住環境を確保するために公園や遊び場の維持・保全を図るほか、全ての子供が安心して遊べる公園などの施設整備を検討しています。

本計画区域内においても、子育てを支援する生活環境の整備に加え、ヘルスロード計画を検討しており、計画的な公園・広場（交流拠点内の公園を含む）の整備を進めます。

また、その他の公園については、本計画内の未利用地で行われる民間開発などにより整備するものとしてます。



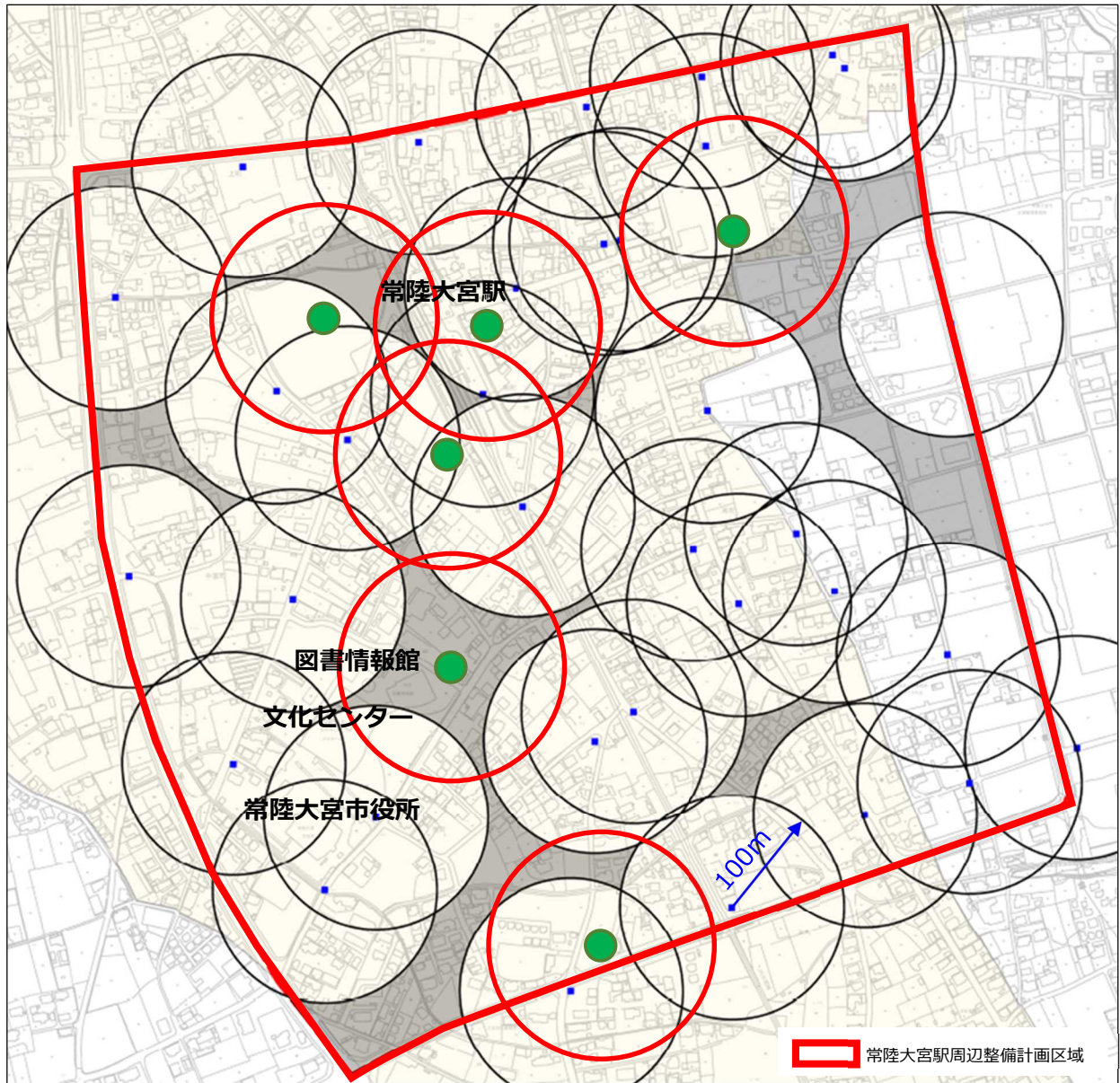
整備済である  
中富ポケットパーク  
(出典：常陸大宮市Twitter)



### 第3章 常陸大宮駅周辺整備計画

#### (3) 消防水利

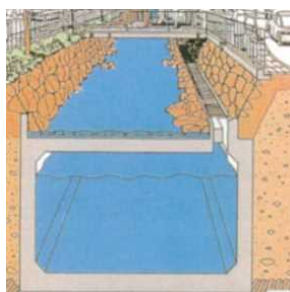
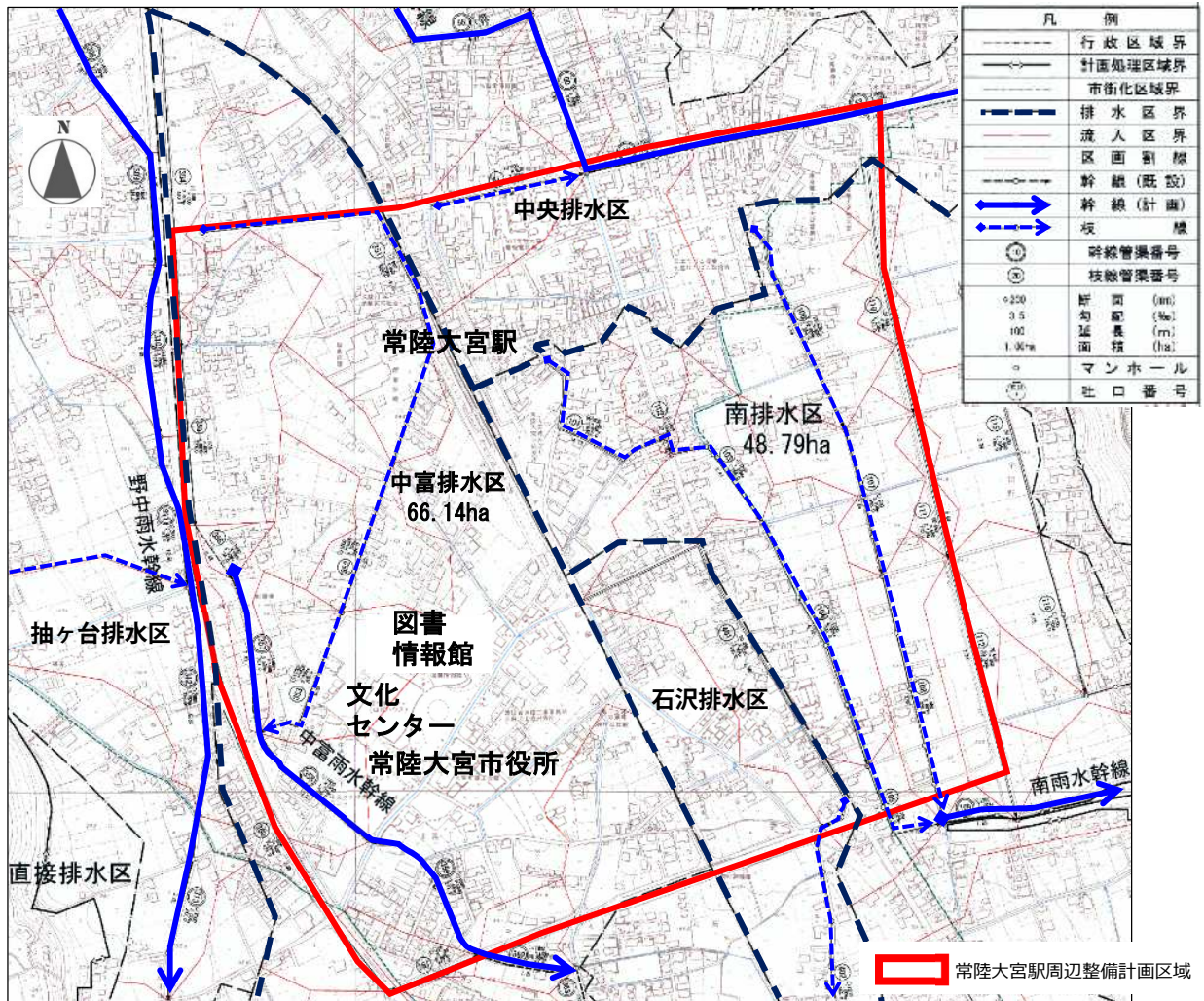
公園・広場計画にあわせて防火水槽の整備を行い、地域の防災性の向上に努めます。また、解消されない消火困難区域は、消火栓の設置などにより改善を図ります。



事例：茨城県つくば市（左）  
茨城県水戸市（右）

## 5. 下水道計画

本計画にあわせて必要に応じ、雨水幹線などの整備を行います。中富雨水幹線については、親水機能を持つ水路とすることやボックスカルバート※として上部を遊歩道にするなどの検討が必要となります。また、下水道への関心を高めるとともに、まちを周遊するきっかけづくりとして、デザインマンホール蓋の設置やマンホールカードの発行を検討します。



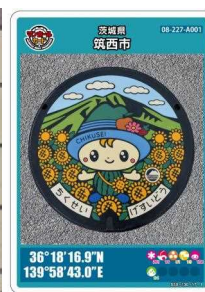
二層構造断面



じゃぶじゃぶ池



デザインマンホール蓋



マンホールカード



### 事例：釜川プロムナード

平成4年に全国で初めての二層構造河川として整備された。

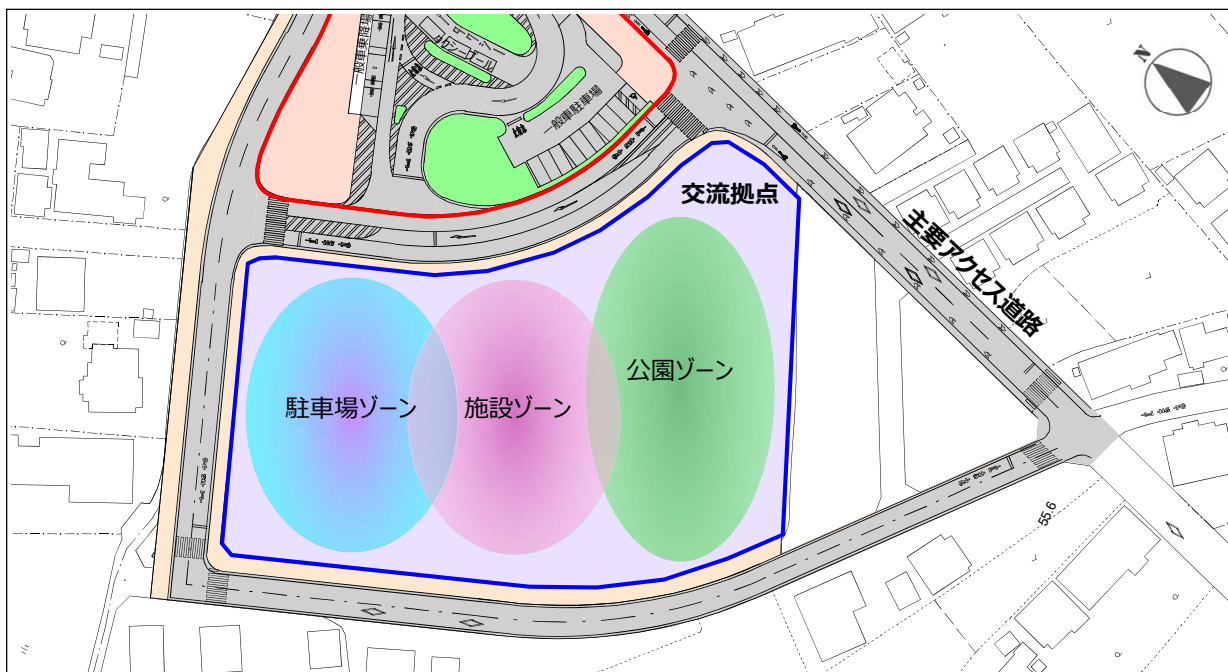
(出典：宇都宮まちづくり推進機構HP)

### 事例：デザインマンホール蓋の設置やマンホールカードの発行

下水道広報プラットフォームによる支援のもと、路上を飾るご当地ものとして、マンホールに関する取組が実施されている。(出典：筑西市HP)

## 6. 交流拠点

交流拠点については、駅周辺を中心に、行政・医療・福祉・商業・情報・サービスなどの機能を集積した都市中心拠点の形成を目指すものとします。子育て支援や多世代の市民交流機能と歴史文化など多様な地域資源の情報発信を行う機能を併せ持った複合施設を整備することにより、市内外からの利用を促進し、賑わいの創出を図ります。



### ■ 導入機能（例）

導入機能は、現時点で考えられるものであり、今後関係機関との協議などにより変更となることがあります。



子育て支援施設

事例：茨城県笠間市  
(出典：地域交流センター「Tomoa」HP)



公園

事例：東京都立川市  
(出典：国土交通省HP)



会議スペース

事例：栃木県芳賀郡茂木町  
(出典：ふみの森もてぎHP)



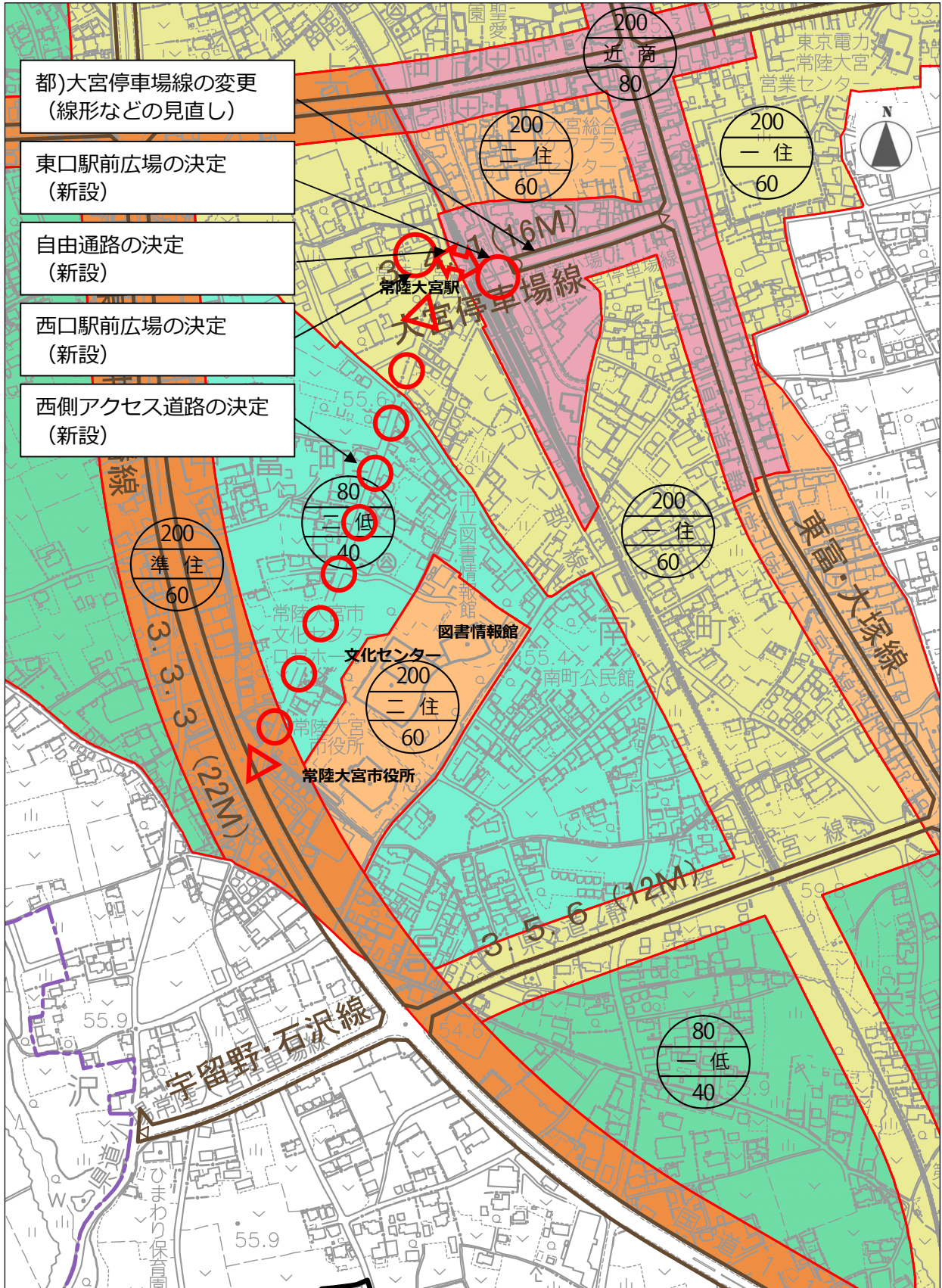
展示スペース

事例：栃木県芳賀郡茂木町  
(出典：ふみの森もてぎHP)



## 7. 都市計画変更など手続き

本計画に伴い、下記の都市計画の決定、変更が必要となります。また、西側アクセス道路沿道については、用途地域の見直しに関する検討が考えられます。



## 8. 賑わい創出のための計画

### (1) 健康づくり（健康増進）をテーマにしたまちづくり

#### 1) 医療・福祉施設との連携

本計画区域の北側については、医療機関や福祉施設が集積しているため、それらの施設と連携を図り、健康づくり（健康増進）をテーマとしたまちづくりを検討します。多世代が元気に安心して暮らせるまちを目指し、魅力ある空間の形成が考えられます。

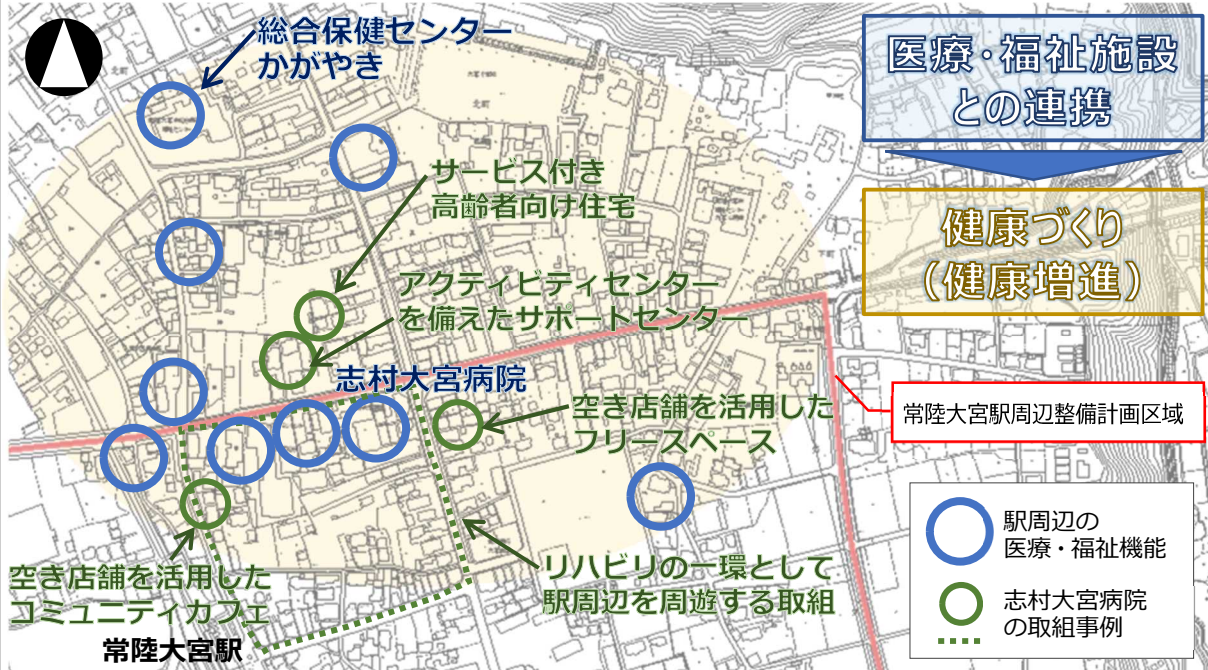
#### ■ 志村大宮病院の取組事例

駅周辺に立地する志村大宮病院は、1951年（昭和26年）に開院して以来、長い間、地域医療の核を担うとともに、空き店舗を活用したカフェの運営やフリースペースの整備、ネットワークの構築など、様々な取組・イベントを通して地域の活性化に取り組んできました。

近年では、子どもから高齢者まで幅広い世代が交流できるアクティビティセンター※を備えたサポートセンターに加え、車いすやウォーキングなど、リハビリの一環として駅周辺を周遊する取組も行っています。



志村大宮病院  
(出典：医療法人 博仁会 HP)



サポートセンター  
(出典：医療法人 博仁会 HP)



空き店舗を活用したフリースペース  
(出典：フロイデ DAN facebook)

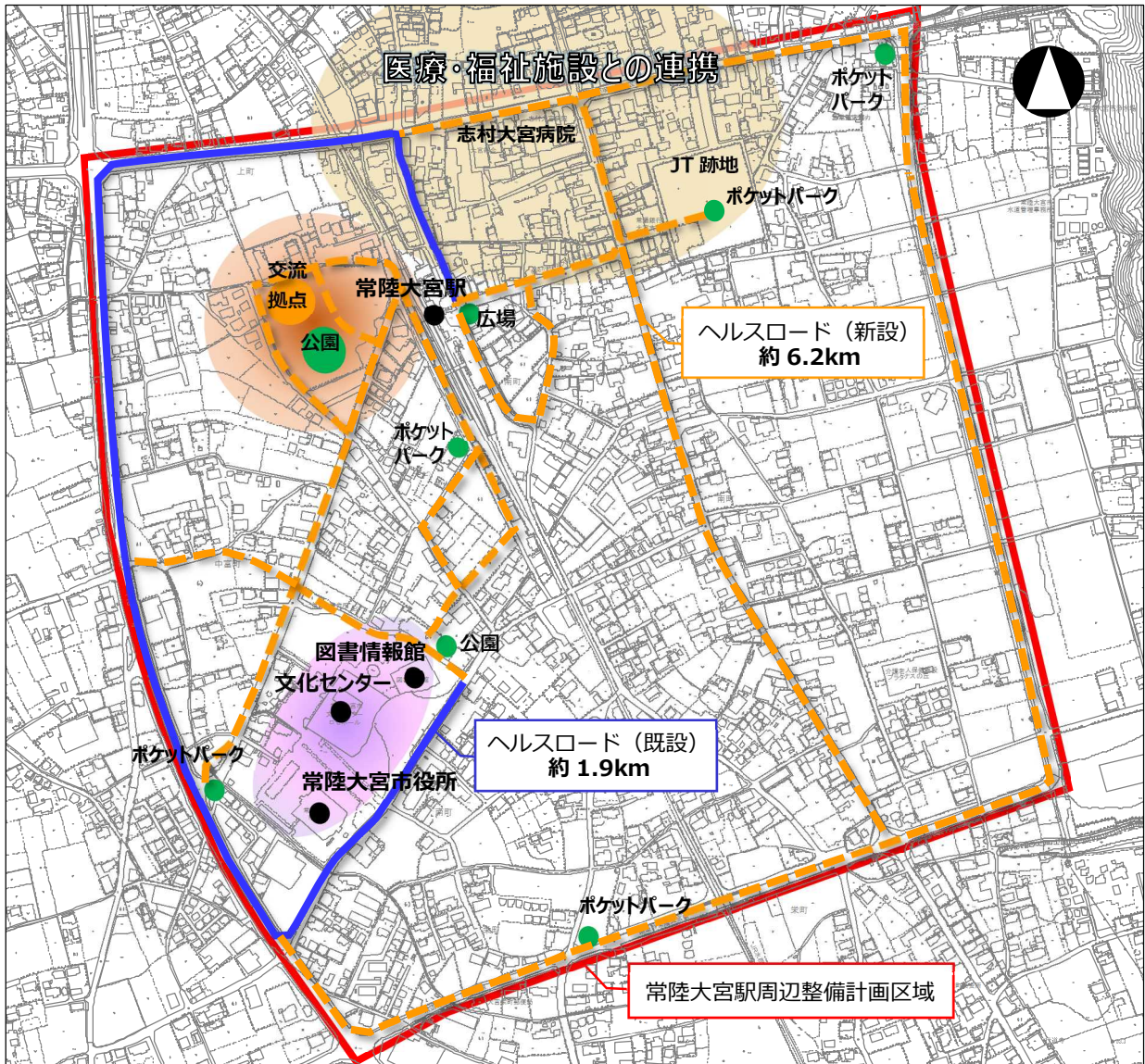


空き店舗を活用した  
コミュニティカフェ

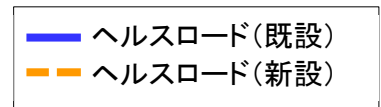
2) ヘルスロード計画 (案)

「第三次健康常陸大宮 21 計画」の施策・取組の一環として、既存のヘルスロードに加え、まちなかを安心して歩ける（回遊できる）ように歩行環境を整備し、新たにヘルスロードを計画します。

また、休憩所としてトイレやベンチ、水飲み場などを備えた公園・広場を整備することで歩きやすい（回遊しやすい）環境づくりに努めます。



事例：茨城県行方市  
四阿やベンチが設置された公園  
(出典：観光いばらき HP)



### 第3章 常陸大宮駅周辺整備計画

#### ① 「いばらきヘルスケアポイント事業（元気アップ！りいばらき）」の活用

茨城県では県民の健康寿命日本一の達成を目指し、令和元年6月より、「いばらきヘルスケアポイント事業（元気アップ！りいばらき）」を開始しました。この事業では、運動・食生活・健康・コミュニケーションなどの活動に対し、ポイントを付与することで健康づくりの推進を図っています。

本市においても、ポイント加盟店舗の増加を目指し、地域商店街などと連携を図ることにより、「いばらきヘルスケアポイント事業（元気アップ！りいばらき）」を活用した健康づくり（健康増進）が考えられます。



#### いばらきヘルスケアポイント事業（元気アップ！りいばらき）

県民や企業が取り組む健康づくり活動（ウォーキングや健診の受診など）に対してポイントを付与し、貯めたポイントで、景品やサービスなどと交換できる仕組み。

（出典：茨城県 HP）

#### ② 駅前にウォーキングステーションの設置

更衣室やシャワーなどを完備したウォーキングステーションを整備することで、まち歩きの促進に努めます。

事例：奈良県橿原市  
更衣室などが完備されたステーション  
（出典：奈良県 HP）



#### ③ 案内看板の設置やヘルスロードマップの作成・配布による周知

道路上の路面標示だけでなく、距離やコースを示した案内看板を各地に設置するなど、更なる魅力づけが考えられます。

また、ルートや休憩所の位置などを示したヘルスロードマップを作成し、配布することにより、市民の健康づくり（健康増進）に関する周知に努めます。



常陸大宮市  
案内看板が設置されたヘルスロード  
（出典：公園&遊び場&観光ガイド「いばらきなび」HP）

(2) 回遊性向上に向けた取組

1) 歩きたくなるような仕掛けづくりや景観に配慮した取組

歩道や環境空間を活かし、ベンチや草木などを設置することで回遊したくなるような仕掛けづくりを行います。また、歩行空間と一体となったオープンカフェを配置するなど、魅力ある空間づくりを検討します。

都)大宮停車場線は、市の玄関口の顔となる駅へのアクセス道路として、無電柱化を図るなど、景観に配慮した取組を検討します。



事例：長野県長野市  
ベンチの設置（左）  
事例：愛媛県松山市  
無電柱化（右）  
（出典：国土交通省 HP）

■ 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の推進

近年、世界の多くの都市では、まちなかを車中心からひと中心の空間へと転換し、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へと改変する取組が進められています。これらの取組は、ひと中心の豊かな生活空間を実現させるだけでなく、様々な地域課題の解決や新たな価値の創造につながると考えられます。

国においては、平成 31 年 2 月より「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」を設置し、『「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生』について検討を進めてきました。今後は市町村や民間事業者などによる取組、産学官などの多様な主体が連携する取組を推進していくために、関連する予算や税制改正などを「まちなかウォーカブル推進プログラム」として取りまとめることで、202 団体（令和元年 12 月 13 日時点）の「ウォーカブル推進都市」と施策を推進していくこととなっています。

本市においても、様々な「賑わい創出のための計画」を推進しているため、今後それらの成果を踏まえた整備を検討するとともに、「ウォーカブル推進都市」への参画が考えられます。

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生  
～都市におけるイノベーションの創出と人間中心の豊かな生活の実現～  
「居心地が良く歩きたくなるまちなか」形成のイメージ例

居心地が良く歩きたくなるまちなか

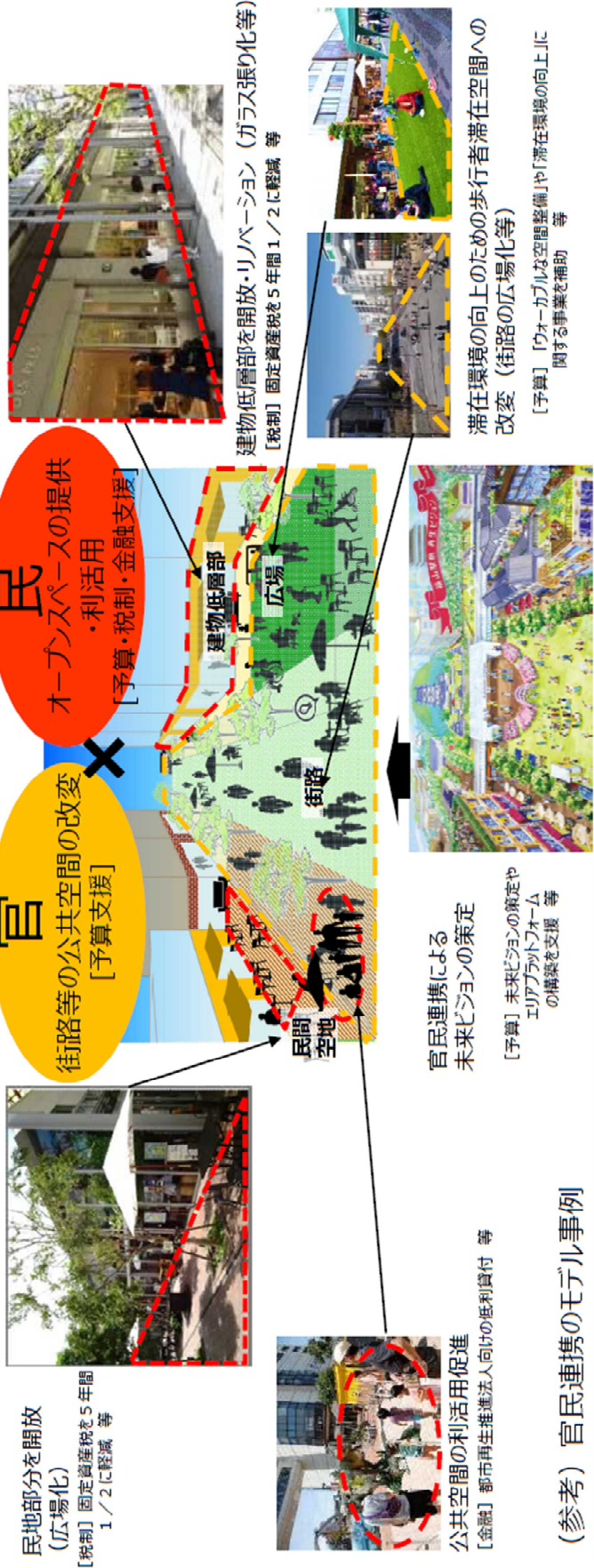
<b>Walkable</b>	歩きたくなる	居心地が良い、人中心の空間を創ると、まちなかに出かけたい、歩きたくなる。
<b>Eye level</b>	まちに開かれた 1 階	歩行者目線の 1 階部分等に店舗やカフェがあり、ガラス張りで見え、人は歩いて楽しくなる。
<b>Diversity</b>	多様な人の多様な用途、使い方	多様な人々の多様な交流は、空間の多様な用途、使い方の共存から生まれる。
<b>Open</b>	開かれた空間が心地良い	歩道や公園に、芝生やカフェ、椅子があると、そこに居たくなる、留まりたくなる。

1階をガラス張りの店舗でリノベーションし、カフェやカフェを創出（宮城県仙台市）  
1階（店舗やカフェ等）  
2階（店舗やオフィス等）  
2つの階級の店舗により一体整備された神社と宿（東京都中央区）  
駅前のにぎわい創出（兵庫県姫路市）  
商店街を歩いた後開いたオープンカフェ（福岡県北九州市）  
公園の芝生やベンチ設置で再生（東京都豊島区）

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生  
（出典：国土交通省 HP/令和元年 6 月 26 日掲載）

# 官民の連携により「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を実現

## 予算・税制等のパッケージ支援により、公共空間の拡大・改変・活用を推進



### (参考) 官民連携のモデル事例

(品川区 天王洲アイル)  
○行政が整備した護岸と連続する民地上に、地権者が一体的な仕様のウッドデッキを設置。  
○デッキに面する建物1階部分をオープン化 (ガラス張り化) し、用途を事務所から誰もが利用できるスペースに転換。

一体的なウッドデッキ整備

民地 (広場化)

公有地 (護岸整備)

オープン化 (ガラス張り化)

(松山市 花園町通り)  
○片側3車線あった道路を片側1車線に減らし、歩行空間を拡大するとともに、沿道施設と一体となった整備及び利活用等を行うことで、街路空間をウォーカブルな空間へと再構築。

一体的な沿道景観

官民連携による利活用

整備前

官民の連携により「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を実現  
(出典：国土交通省HP/令和元年12月20日掲載)

2) 自転車活用の推進

全国的にコンパクトなまちづくりが推進されている中、移動手段として、自転車活用の動きが高まっていることに加え、サイクルツーリズム<sup>※</sup>を通じた地方創生の取組が活発化しています。

また、自動車活用推進法の施行に伴い、国をあげて自転車活用の気運が急速化している状況にあります。

茨城県におきましても、車社会に伴う交通渋滞対策や高齢者の移動手段の確保などの問題が顕在化する一方、「つくば霞ヶ浦りんりんロード」を核とした地域活性化の取組が進められています。

平成31年には「誰もが安全・快適に自転車を活用することができる地域社会の実現」を目指し、「いばらき自転車活用推進計画」が策定されました。計画では、自転車活用推進に関する目標及び実施すべき施策が掲げられているほか、いばらき自転車ネットワーク計画として、県内各地域の周回ルート(サイクリングルート)が選定されています。

本市におきましても、奥久慈里山ヒルクライムルート(仮)に属しているため、自転車を活用した総合的な計画が求められます。

こういった国・県の動きを踏まえ、本計画では、健康づくり(健康増進)の一環として、自転車の活用を推進するとともに、常陸大宮駅を起点とした新たなサイクリングルートの設定や環境の整備を検討します。

**自転車の活用推進に関する目標及び実施すべき施策**

**目標 1**  
 サイクルツーリズムの推進による地域の活性化  
 施策 1 : 豊富な地域資源を活用した仕掛けづくり  
 施策 2 : 「つくば霞ヶ浦りんりんロード」のブランドイメージの向上  
 施策 3 : サイクリング情報の効果的な発信  
 施策 4 : 誰もがいつでも手軽にサイクリングを楽しめる環境の構築  
 施策 5 : 交通結節点の拠点化, サポート体制の充実

**目標 2**  
 自転車交通の役割拡大に向けた自転車通行空間の整備  
 施策 1 : いばらき自転車ネットワークに基づく計画的な整備推進  
 施策 2 : 自転車活用の促進に向けたまちづくりと連携した取組の推進

**目標 3**  
 自転車事故のない安全で安心な社会の実現  
 施策 1 : 多様な交通安全教育の推進  
 施策 2 : 自転車の安全利用の促進  
 施策 3 : 自転車の交通安全教育に係る人材の育成  
 施策 4 : 災害時における自転車活用の推進

**目標 4**  
 自転車を活用した県民の健康増進  
 施策 1 : 健康増進などにつながる自転車活用の促進  
 施策 2 : 自転車を活用した健康づくりの有用性の広報啓発

**いばらき自転車ネットワーク計画**

凡例

- 広域のサイクリングを対象としたネットワークを構成するモデルルート(幹線コース) (うち、つくば霞ヶ浦りんりんロードを緑で示す)
- 広域の日常交通を対象としたネットワークを構成する路線
- ※ 路線は自転車ネットワーク計画未決定の市町村の路線
- 既存自転車道等
- 出発地
- 目的地
- 主要駅
- 道の駅
- 茨城空港
- ◆◆ 他県との連携

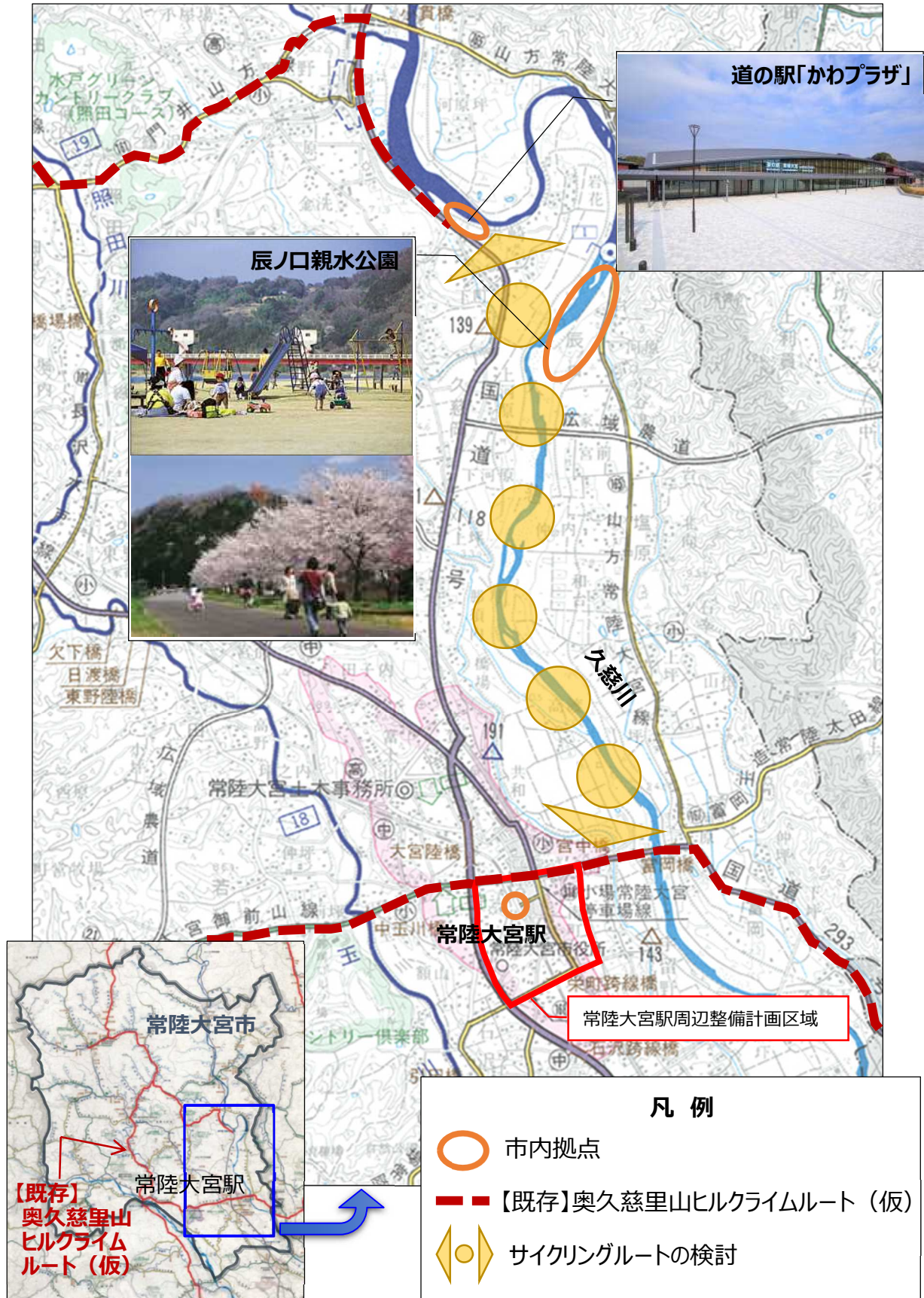
(注1) ネットワークを構成する路線は、関係機関との調整等により変動する場合があります。また、今後の自転車利活用の進展に応じて、ネットワークの拡充を図ります。  
 (注2) 鬼怒・小貝リバーサイドルート(仮)については、別途、鬼怒川・小貝川かわまちづくり推進協議会で計画を検討中であり、ルートを点線表示しています。

(出典：いばらき自転車活用推進計画)

### 第3章 常陸大宮駅周辺整備計画

#### ①サイクリングルートの検討

既存の奥久慈里山ヒルクライムルート（仮）に加え，久慈川沿いをめぐり市内拠点（常陸大宮駅～辰ノ口親水公園～道の駅「かわプラザ」）をつなぐサイクリングルートを検討することで回遊性の向上を図るとともに，健康づくり（健康増進）に努めます。





### ②サイクリングステーションの併設及びレンタサイクルの導入

ヘルスロード計画（案）におけるウォーキングステーションの整備に伴い、同施設内にサイクリング機能を持たせることで、利便性の向上に努めます。

また、誰でも気軽に利用できるレンタサイクルを導入し、サイクリング環境を整備するなど、交通結節機能の強化を検討します。



事例：栃木県宇都宮市  
サイクルステーションの整備

（出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン）

事例：石川県金沢市  
レンタサイクルの導入

（出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン）

### ③案内看板の設置やサイクリングマップの作成・配布による周知

自転車活用の推進においては、誘導案内サインや距離サインを示した案内看板を各地に設置することにより、コースの更なる魅力づけを検討します。

また、ルートや休憩所の位置（自転車が利用しやすい施設、放置自転車禁止区域、駐輪場の位置など）を示したサイクリングマップを作成し、配布することで、適切な利用の周知に努めます。



事例：島根県益田市サイクリングマップの作成・配布  
（出典：益田市HP）

### 第3章 常陸大宮駅周辺整備計画

#### (3) 中心市街地の活性化

##### 1) イベントの開催

駅周辺では、夏に商工会・商店会による夏祭り、冬に地元団体による光のイベント（イルミネーション）などが実施されており、それぞれ季節の風物詩となっています。

市や地元団体、商工会などと連携し、駅周辺整備に伴う新たなイベント・催し物を開催することで、更なる魅力づくり、活性化に努めます。



常陸大宮市（常陸大宮駅周辺）  
「大宮商工会夏祭り」

裸みこしと屋台が街の中心部を練り歩く祇園祭に併せ、商工会と商店会では例年「大宮商店会夏祭り」を開催。

（出典：常陸大宮市商工会 HP）



常陸大宮市（常陸大宮駅前）

「きらきらタウン☆ひたちおおみや」

元気で賑わいのある常陸大宮駅前を創出するために、イルミネーションで飾り付けを行い、「キラキラ」させるという市民有志の活動。

（出典：Walker+(ウォーカープラス) HP）



#### ■ 駅周辺整備に伴い考えられる新たなイベント・催し物（案）

- ・ 都)大宮停車場線の整備
  - ・ 環境空間の活用
  - ・ 健康づくり（健康増進）の推進
  - ・ 自転車の推進
- ⇒ ①歩行者天国にした駅前マーケット（朝市）の定期開催
- ⇒ ②まち歩き（ウォーキング）イベントの開催
- ⇒ ③サイクリングイベントの開催 など



事例：神奈川県横浜市  
①商店街を歩行者天国にしたイベント

（出典：神奈川県全域・東京多摩地域の地域情報紙「タウンニュース」）



事例：北海道恵庭市  
②ウォーキングイベント

（写真：恵庭市 HP）



事例：岐阜県瑞浪市  
③サイクリングイベントの開催

（出典：瑞浪市観光協会 HP）

効果

交流人口※の拡大による賑わいの創出  
回遊性の向上

## 2) 民間活力の導入

近年では、まちづくり会社をはじめとする様々な担い手と行政が連携することにより、従来とは異なる新しい発想でまちづくりを進める取組が全国各地で実施されています。施設整備や公共公益施設の活用・管理運営などの「ハード事業」だけでなく、イベント企画・運営や情報発信などの「ソフト事業」も実施されており、幅広い分野での地域活動が期待されています。

本市におきましても、地域団体などを含めた民間活力を導入することで、新しい視点でのまちづくりを検討するとともに、市民サービスの更なる向上と継続的な発展、地域経済の活性化に努めます。

### ■まちづくり会社などの主な活動（ソフト事業のみ）

ソフト事業 サービス（役務）の提供	事業内容
①地域交通サービス関連事業	コミュニティバス運行事業，レンタサイクル事業，共通駐車券事業，パークアンドライド事業
②店舗運営事業（直営）	<p>店舗運営（直営）事業（物販店舗経営，飲食店舗経営，その他店舗経営など）</p> <p>事例：長野県長野市（株式会社まちづくり長野）まちづくりのために店舗運営や施設整備など多様な事業を展開している事例</p>  <p>複合施設内にオープンした食品館</p>
③イベント企画・運営事業	イベント事業（祭り，各種教室・講座，体験事業など）
④情報発信・提供・広告事業	広告事業，情報発信・提供（含む広報事業）
⑤人材育成・中間支援事業	人材育成支援事業（生涯学習，ボランティア育成，起業支援など），中間支援事業（タウンマネージャー派遣 <sup>※</sup> ，官民コーディネート，NPO・市民活動支援，まちづくりファンド <sup>※</sup> など）
⑥地域づくり・まちづくり関連事業	<p>まちづくり計画・調査事業，防災・防犯活動，歴史・景観・街並保存事業</p> <p>事例：東京都千代田区（秋葉原タウンマネジメント株式会社）地域との連携を通じ，防災・防犯活動（地域パトロール）など安全・安心の確保に取り組んでいる事例</p> 
⑦その他事業	地域特産品の開発事業，クレジットカード事業 <sup>※</sup> ，地域通貨・ポイント事業，観光舟運事業 <sup>※</sup> ，エージェント事業 <sup>※</sup> など

### 第3章 常陸大宮駅周辺整備計画

#### 3) 空き家の活用

駅周辺には空き家が多く存在しており、活用促進に向けた組織体制の構築や地域の活性化に資する取組が考えられます。

##### ①活用促進に向けた組織体制の構築

本市では空き家対策の一環として、関係機関・業界団体などと連携した「常陸大宮市空き家バンク制度<sup>※</sup>」を創設しました。

また、これまでに地域活動として、「NPO 法人あきない組」による空き家を活用した取組も実施されており、地域交流の拡充につながっています。

今後は地元団体を含めた組織体制の構築を検討するとともに、空き家見学会などのマッチングの場を設けることで空き家の活用促進に努めます。

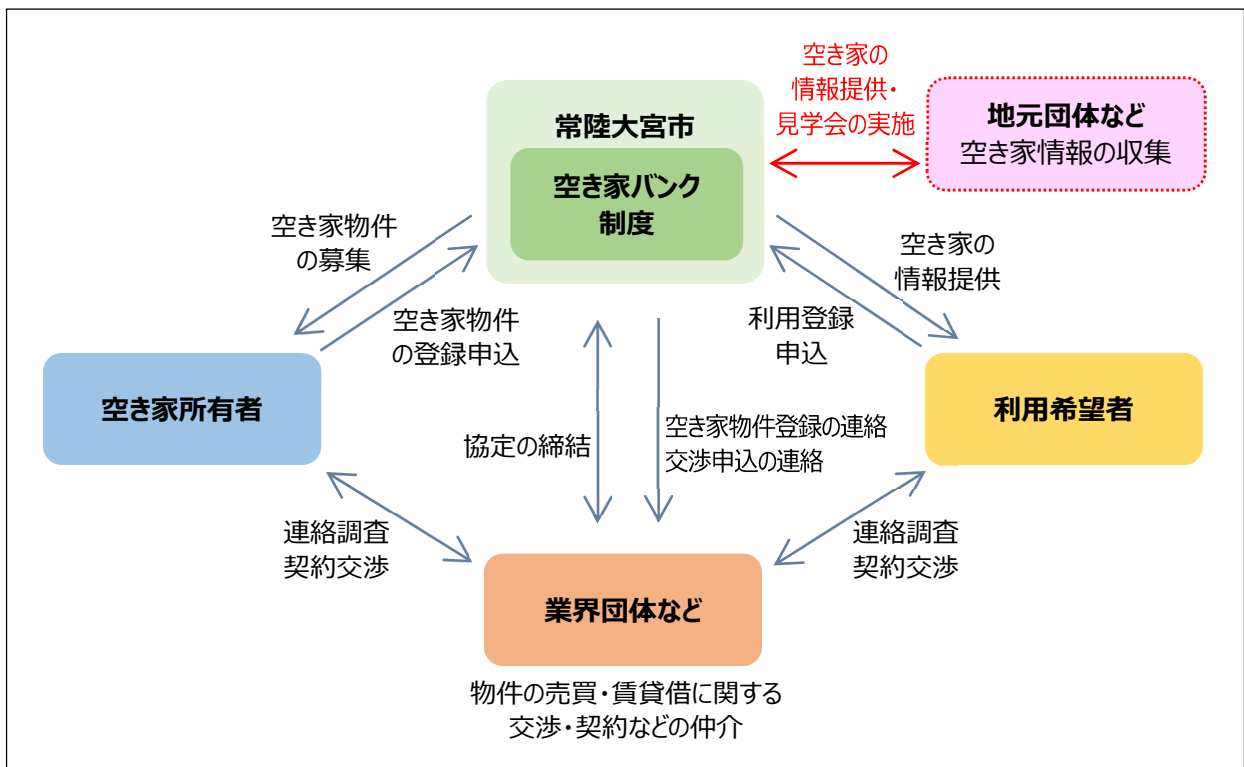


常陸大宮市

NPO 法人あきない組主体による空き店舗を活用したシャッターアートプロジェクト

(出典：地元出身の画家寺門由紀氏 Instagram・常陸大宮市HP)

#### ■地元団体などと連携した組織体制の構築



参考：常陸大宮市空家等対策計画【空き家バンク制度の仕組み（例）】

### ②ビジネス拠点の整備

駅周辺の空き家をリノベーション<sup>※</sup>し、サテライトオフィスやコワーキングスペース（シェアオフィス）<sup>※</sup>などをビジネス拠点とすることで、地域産業の振興に努めます。

また、「チャレンジショップ事業」として、市や地元団体、商工会などが出店者をサポートし、空き家の解消を推進するとともに、魅力ある商店街の形成に努めます。



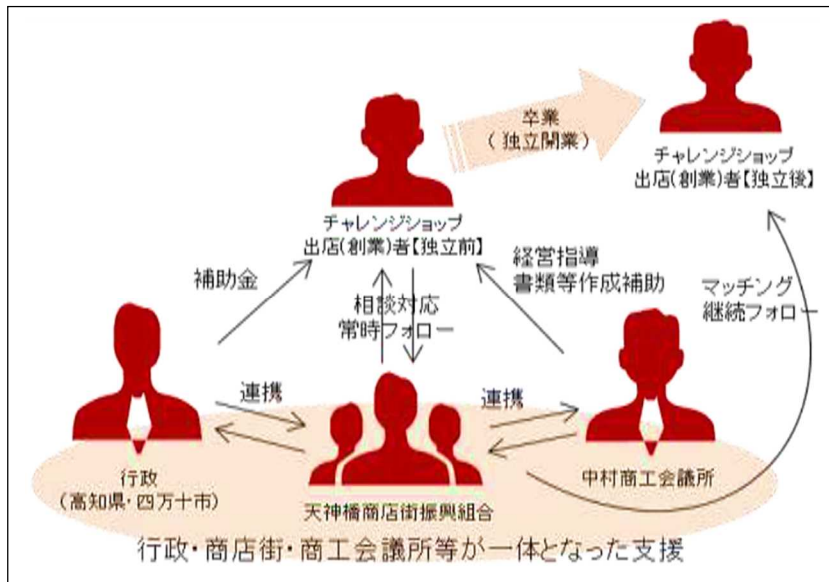
事例：茨城県日立市  
シェアオフィス「かどや」



事例：茨城県大子町  
シェアオフィス「daigofront」（出典：茨城県北クリエイティブプロジェクト）



### ■「チャレンジショップ事業」による賑わいの創出



3店舗分の出店スペースを有するチャレンジショップ



独立開業した自転車店

事例：高知県四万十市  
行政・商店街・商工会議所が一体となった支援

各組織の得意分野を活かした支援により、チャレンジショップ事業を実施し、独立開業までサポートしている。

（出典：空き地・空き店舗の利活用促進に関する研究会報告書/日本商工会議所 HP）

### ③休憩所などの整備

ヘルスロード計画やサイクリングルートへの検討に伴い、空き家を活用した休憩所などを整備することにより、交流人口の拡大に努めます。

事例：大阪府東大阪市（花園商店街）  
空き店舗の活用  
（出典：GOOD DESIGN AWARD HP）



## 9. その他計画

### (1) 防犯対策の強化

本計画では、主要生活道路の交差点付近や小学校通学路、人々が周遊するヘルスロードなどにおいて、安全で安心して暮らせるまちを目指した防犯対策を検討します。

#### 1) 防犯灯の設置

夜間における歩行者の安全な通行及び犯罪の抑止を図るため、市が維持管理する防犯灯の設置を検討します。

事例：埼玉県本庄市  
防犯灯の設置  
(出典：本庄市 HP)



#### 2) 防犯カメラの設置

地域住民からのご意見・ご要望などを参考とし、警察と協議しながら防犯カメラの設置を検討します。

防犯カメラを設置する柱などには告知板を取り付け、撮影していることを明示することとします。



事例：兵庫県西宮市  
防犯カメラの設置 (出典：西宮市 HP)

#### 3) 防犯マップの作成

地域の子どもたちや住民がまちを点検して歩き、犯罪が起こりやすそうな場所を取りまとめるなど、防犯マップの作成を検討します。作成した防犯マップは、市で地域に配布し、防犯マップづくりのサポートに努めます。



事例：滋賀県草津市  
防犯マップの作成  
(出典：草津市 HP)

(2) 水郡線利用の促進

本市では「常陸大宮市環境基本計画（注1）」において、地球温暖化対策の推進や環境汚染の防止などを目指し、施策として水郡線を含む公共交通機関の利用促進を掲げています。

また、県及び6市町（注2）で構成される「茨城県水郡線利用促進会議」においては、水郡線を維持存続させるために様々な活動を実施しています。

今後は、駅周辺においてハード事業だけでなく、ソフト事業の推進を図ることで水郡線利用の促進に努めます。

■ 茨城県水郡線利用促進会議について

目的	水郡線を維持存続させるための利用促進及び沿線地域の開発整備を図ること
活動内容	① JR 東日本など関係機関に対する要望活動の実施 ② 水郡線活性化対策支援事業の実施 ③ 幹事会の開催

■ 常陸大宮市の要望について

上り方面	① 通勤・通学時間帯など混雑時における運転本数の増発 ② 快速列車の新設（通勤・通学の時間帯） ③ 上菅谷駅での本線と常陸太田支線との接続を考慮したダイヤ改善
下り方面	① 通勤・通学時間帯の運転本数の増発 ② 最終列車の常陸大子駅までの延伸（現在：常陸大宮駅止まり） ③ 上菅谷駅での本線と常陸太田支線との接続を考慮したダイヤ改善
その他	① 全線早期復旧 ② Suica の利用可能エリア拡大, Suica 定期券の発売 ③ 常陸大宮駅舎の改築

注釈1：本市においては、「豊かな自然と調和した環境にやさしいまち」を基本理念とし、環境にやさしいまちづくりに取り組んでいます。



持続可能な開発目標

(SDGs (Sustainable Development Goals))

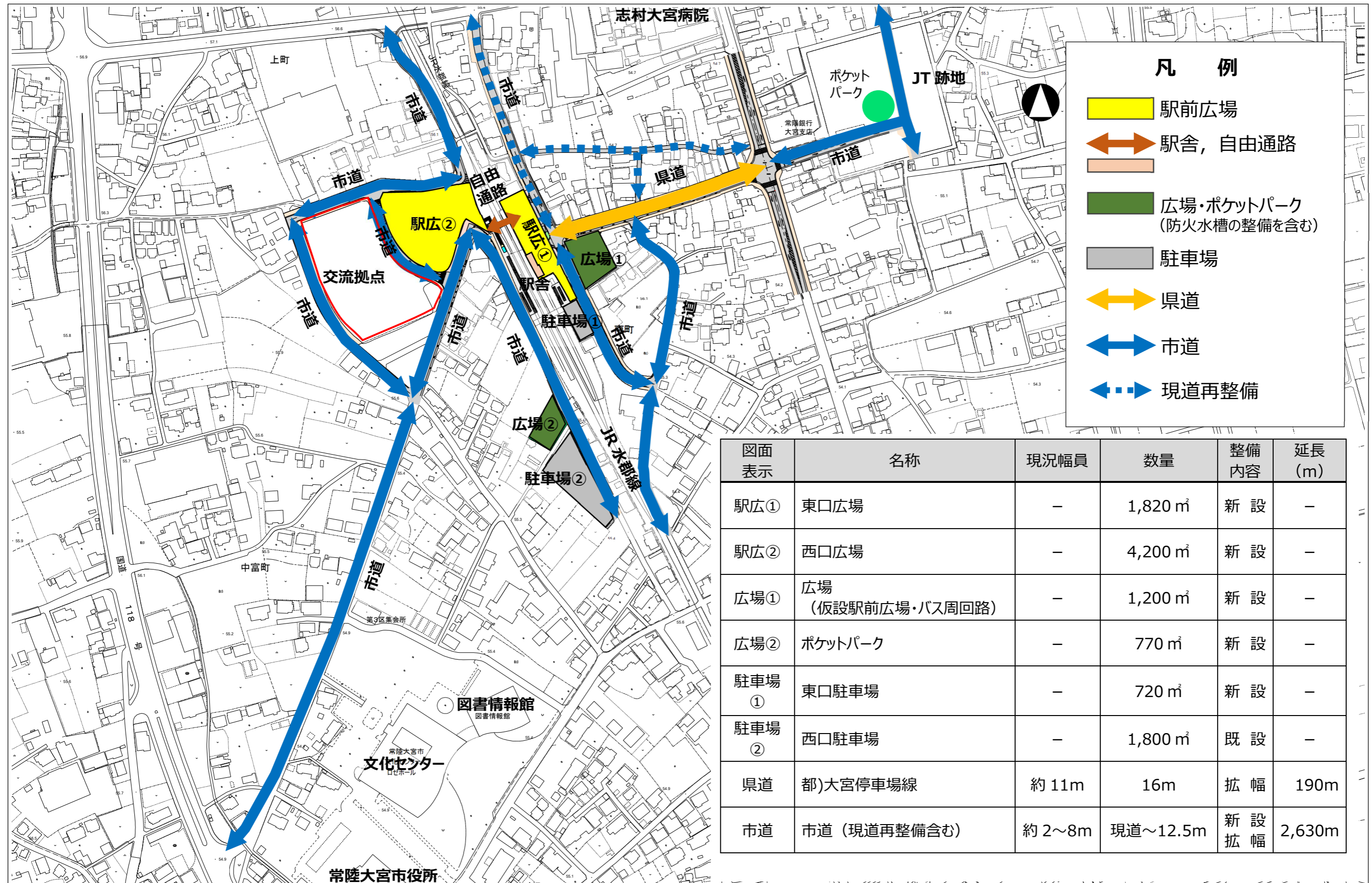
2015年（平成27年）9月の国連サミットで採択された2016年（平成28年）から2030年（令和12年）までの開発目標のことで、持続可能な世界を実現するため、貧困や飢餓、気候変動など17の目標（ゴール）と、それらをより具体化した169の達成基準（ターゲット）で構成されています。

SDGs（持続可能な開発目標）（出典：国際連合広報センターHP）

注釈2：水戸市・常陸太田市・ひたちなか市・常陸大宮市・那珂市・大子町の6市町。

10. 常陸大宮駅周辺整備計画【第1期整備計画】

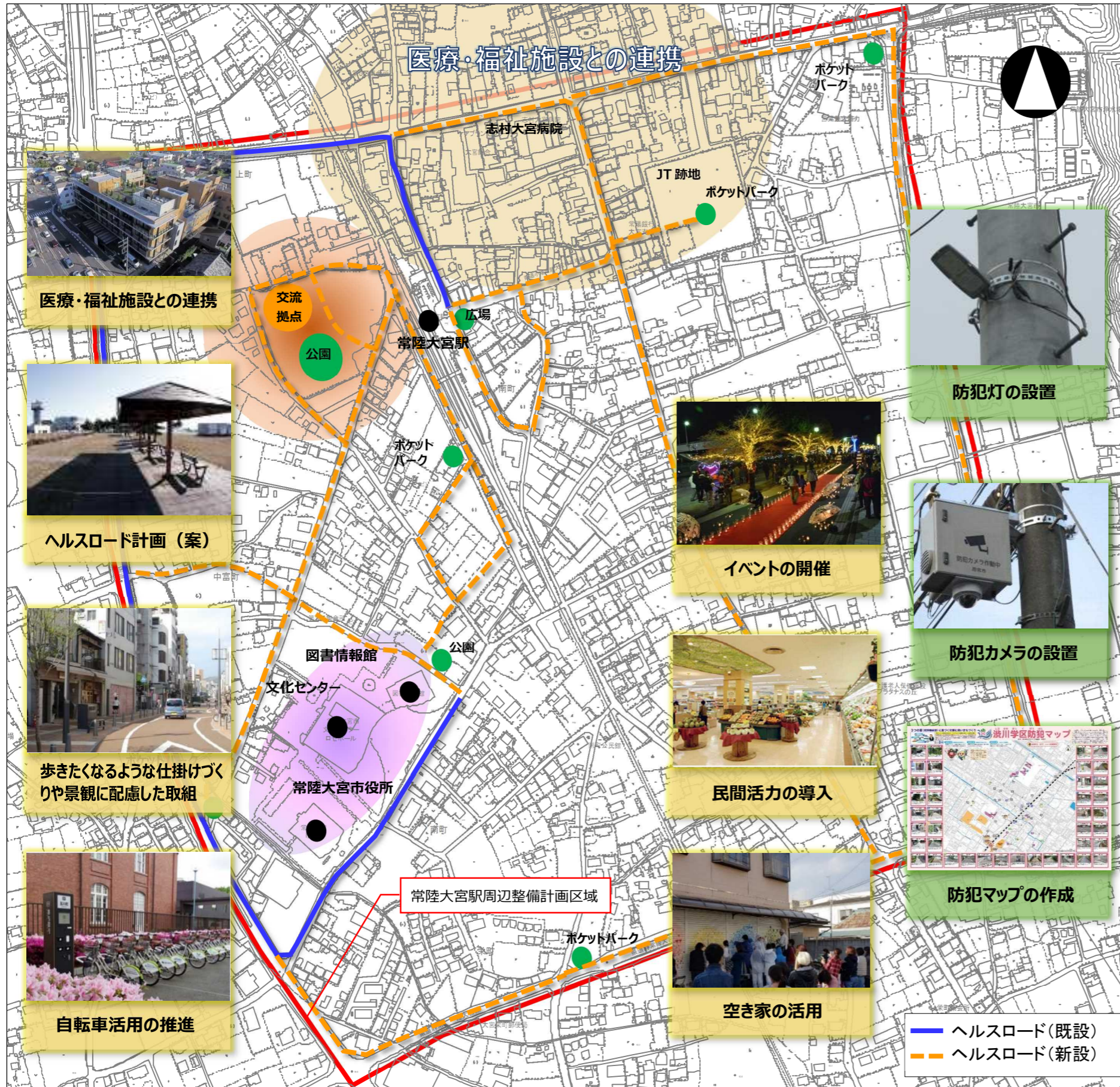
(1) ハード事業







(2) ソフト事業



整備内容	
<b>賑わい創出のための計画</b>	
<b>1</b>	<b>健康づくり（健康増進）をテーマにしたまちづくり</b>
1)	医療・福祉施設との連携
2)	ヘルスロード計画（案）
	①「いばらきヘルスケアポイント事業（元気アップ！りいばらき）」の活用
	②駅前にウォーキングステーションの設置
	③案内看板の設置やヘルスロードマップ作成・配布による周知
<b>2</b>	<b>回遊性向上に向けた取組</b>
1)	歩きたくなるような仕掛けづくりや景観に配慮した取組
2)	自転車活用の推進
	①サイクリングルートの検討
	②サイクリングステーションの併設及びレンタサイクルの導入
	③案内看板の設置やサイクリングマップの作成・配布による周知
<b>3</b>	<b>中心市街地の活性化</b>
1)	イベントの開催
2)	民間活力の導入
3)	空き家の活用
	①活用促進に向けた組織体制の構築
	②ビジネス拠点の整備
	③休憩所などの整備
<b>その他計画</b>	
<b>1</b>	<b>防犯対策の強化</b>
1)	防犯灯の設置
2)	防犯カメラの設置
3)	防犯マップの作成
<b>2</b>	<b>水郡線利用の促進</b>



## (3) 期待される整備効果

本計画において、期待される整備効果は次のとおりです。

## ■ハード事業

事業・取組	整備効果
常陸大宮駅周辺整備 区域内の道路計画	①国道118号からのアクセス向上 ②行政機能へのアクセス向上 ③道路拡幅による安全性の向上 ④ネットワーク形成による防災性の向上 ⑤既存道路の改良による景観の向上
都)大宮停車場線 整備計画	①円滑な交通処理（交通混雑の改善）による安全性の向上 ③公共空間の確保による防災性の向上 ③商店街空洞化の改善による地域の活性化 ④医療・福祉施設と連携した歩道整備による健康づくり（健康増進） ⑤無電柱化による景観などの向上
駅舎計画	①東西連携の強化による地域の活性化
自由通路計画	②ユニバーサルデザインの導入による利便性の向上
東口広場計画	①円滑な交通処理（交通混雑の改善）による安全性の向上 ②一般車、タクシー、バス乗降場の確保による交通利便性の向上 ③環境空間などの活用による地域活動の活性化 ④ユニバーサルデザインの導入による利便性の向上
西口広場計画	①交通拠点の整備によるアクセス向上 ②円滑な交通処理（東口の交通処理の緩和）による安全性の向上 ③路線バスに加え、高速バス乗り入れによる交通利便性の向上 ④西側の新たな顔づくりによる地域の活性化 ⑤環境空間などの活用による地域活動の活性化 ⑥ユニバーサルデザインの導入による利便性の向上
公園計画	①計画的な公園・広場整備による回遊性の向上 ②コミュニティ活動の増加による地域交流の拡大 ③防災機能を有した公園・広場整備による安全性の向上 ④消防水利の整備による防災性の向上
下水道計画	①治水対策による駅周辺の安全性の向上 ②親水空間の整備による地域交流の拡大
交流拠点	①多様な地域資源の情報発信による集客・交流人口の拡大 ②コミュニティ活動の増加による地域交流の拡大
都市計画変更等手続き	①秩序ある計画的な市街地の形成による快適性の向上

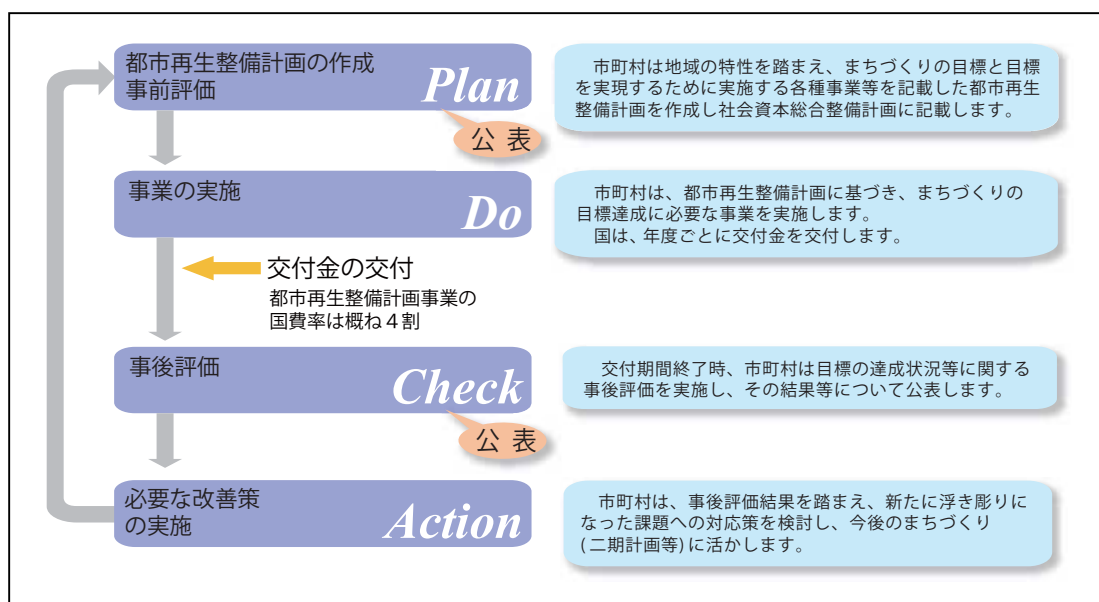
■ソフト事業

事業・取組	整備効果
健康づくり（健康増進）をテーマとしたまちづくり	①健康づくり（健康増進）の推進による医療費の削減 ②ヘルスロード計画による歩行者交通量の増加
回遊性向上に向けた取組	①魅力ある空間形成による歩行者交通量の増加 ②自転車活用の推進による地域の活性化
中心市街地の活性化	①効果的なイベントなどの開催による地域交流の拡大 ②民間活力導入による地域活動の活性化 ③空き家の活用による地域の活性化
防犯対策の強化	①防犯灯や防犯カメラの設置による安全性の向上
水郡線利用の促進	①水郡線利用の活性化による集客・交流人口の拡大

次章で整理する「都市再生整備計画事業」では、交付前に「目標を定量化する指標」及び「数値目標」を設定し、事業の適切性について事前評価を行います。

また、事業完了時には、設定した「数値目標」及び「計測したデータ」に基づいて事後評価を行い、目標の達成状況の確認を行います。

本市では、上記で示したハード事業・ソフト事業の整備効果を参考とし、今後事業化に向け、指標の検討を進めるものとしします。



PDCA サイクル

都市再生整備計画事業では、地域が抱える課題やまちづくりのビジョンに基づき、まちづくりの目標や数値指標を達成するために必要な事業を記載した都市再生整備計画を作成 (Plan) し、成果を意識しながら事業を実施 (Do) し、交付期間終了時に目標の達成度を評価(Check)するとともに、必要な改善点は速やかに改善(Action)するという一連のサイクルを導入しています。

## 第4章 整備プログラム

### 1. 事業手法の検討

本計画では、道路や公園、各種施設など多様な整備を計画しており、一体的に整備が可能な手法として都市再生整備計画事業を採用します。

#### (1) 都市再生整備計画事業の概要

##### 1) 都市再生整備事業計画の目的

都市再生整備計画事業は、地域の歴史・文化・自然環境などの特性を活かした個性あふれるまちづくりを実施し、全国の都市の再生を効率的に推進することにより、地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化を図ることを目的とします。

##### 2) 制度の特徴

市町村が作成した都市再生整備計画に基づいて実施される事業に対して交付金を交付する制度であり、従来の補助事業に比べ市町村の自主性・裁量性が大幅に向上するため、地域の創意工夫を活かした総合的・一体的なまちづくりを進めることが可能となります。

##### 3) 対象区域

以下のいずれかの要件に該当する場合

○立地適正化計画を策定している場合：居住誘導区域内

○立地適正化計画を策定していない場合

鉄道・地下鉄駅から半径 1 km の範囲内又はバス・軌道の停留所・駐車場から半径 500m の範囲内の区域 (注1・注2)

○観光等地域資源の活用に関する計画 (注3) があり、当該市町村のコンパクト化の方針と齟齬がない区域

注釈1：ピーク時間運行本数が片道で1時間当たり3本以上あるものに限る

注釈2：平成30年度末までに提出される都市再生整備計画に基づく事業については、市街化区域又は非線引き用途地域内

注釈3：観光等地域資源の活用に関する計画の例

－歴史まちづくり法に基づく歴史的風致維持向上計画

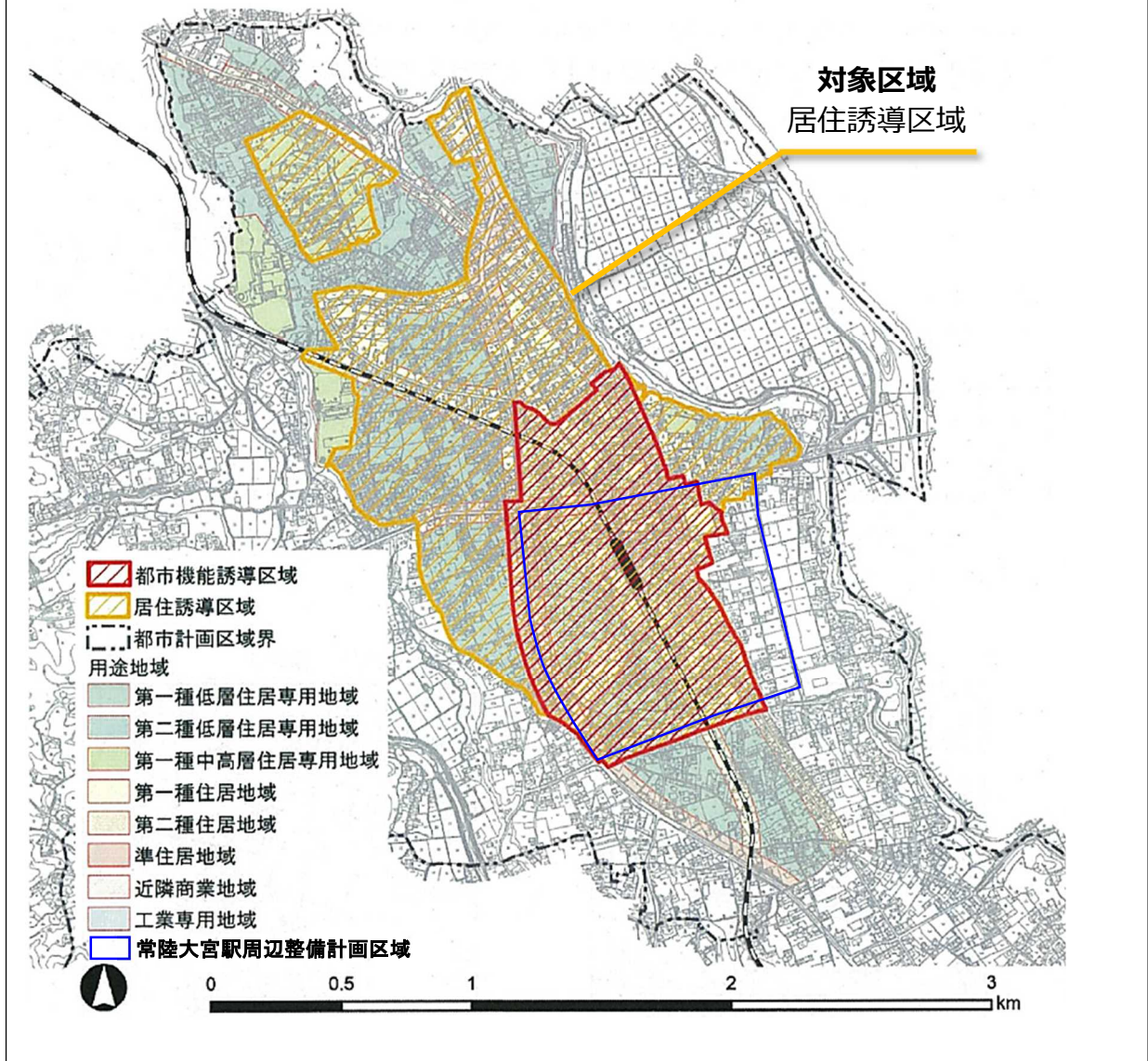
－観光圏整備法に基づく観光圏整備実施計画

## 第4章 整備プログラム

### ■常陸大宮駅周辺地区都市再生整備計画（常陸大宮市における対象区域）

今回計画する都市再生整備計画の対象とする区域は、立地適性化計画における「居住誘導区域※」となります。

本計画においては、計画策定を行っている事業（駅舎・自由通路、東西広場、道路など）のほか、この区域内で各課が予定している事業があり、都市再生整備計画の対象となる事業について、当初の都市再生整備計画事業に含め計画の取りまとめを行う予定です。



出典：常陸大宮市立地適正化計画（検討委員会資料）

## 4) 常陸大宮駅周辺整備において想定される交付対象事業

市町村が都市再生整備計画事業を位置つけた社会資本整備総合交付金<sup>※</sup>の交付を受けるためには、都市再生整備計画を位置つけた社会資本総合整備計画を作成し、国土交通大臣に提出することが必要です。

都市再生整備計画には、基幹事業・提案事業の2つの事業を位置づけることができます。都市再生整備計画の計画期間は、概ね3～5年です。その後も継続して事業を行う場合には、第2期の計画を作成することが可能です。

本計画において想定される事業のみ抜粋

交付対象

市町村または協議会が実施する以下の事業

交付対象事業		対象施設など
基幹事業	道路	—
	公園	—
	下水道	—
	地域生活基盤施設	緑地，広場，駐車場（共同駐車場含む），自転車駐車場，荷物共同集配施設，公開空地（屋内空間も含む），情報板，地域防災施設，人工地盤など
	高質空間形成施設	緑化施設など，電線類地下埋設施設，電柱電線類移設，地域冷暖房施設，歩行支援施設・障害者誘導施設など
	高次都市施設	地域交流センター，観光交流センター，まちおこしセンター，子育て世代活動支援センター，複合交通センター
提案事業	事業活用調査	—
	まちづくり活動推進事業	—
	地域創造支援事業	市町村の提案に基づく調査・事業

①都市再生整備計画に位置づける事業は基幹事業のみでも可能。ただし提案事業のみでは実施不可。

②都市再構築戦略事業においては、上記の「中心拠点誘導施設」が対象となる。

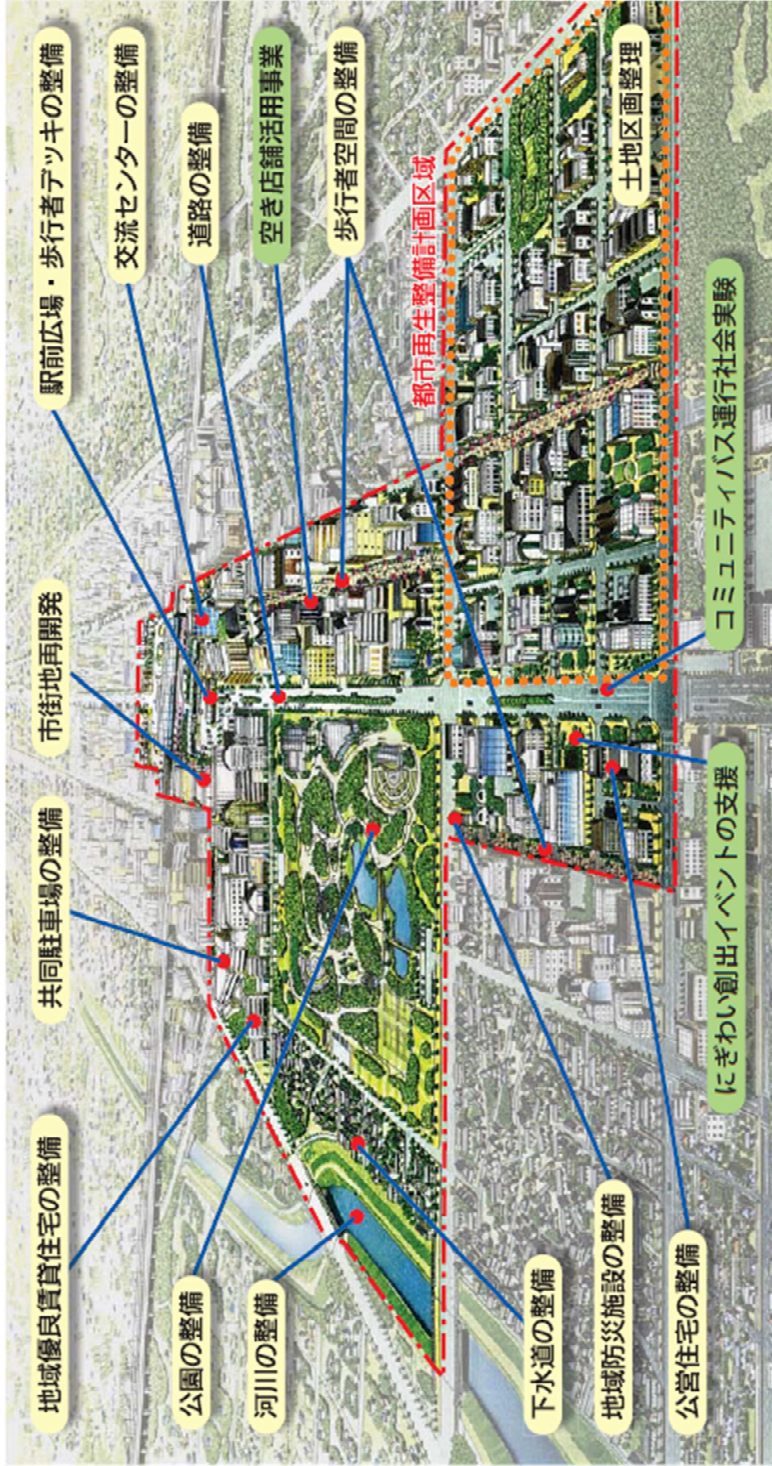
③都市再構築戦略事業の場合、提案事業は実施不可。

④市町村以外の者（NPO法人など）が市町村から、その経費の一部に対して補助を受けて実施すること（間接交付）も可能（一部事業を除く）。この場合、交付対象事業費は、市町村が負担する費用の範囲内かつ、当該事業に要する費用の3分の2を超えない範囲の額となる。

⑤個別事業の詳細については、「社会資本整備総合交付金交付要綱」を参照。



5) 都市再生整備計画事業の導入イメージ



### アメニティ向上を目指したまちづくり

目標例：自然環境や地域資源を活かした魅力の向上  
指標例：住民満足度[%] 等

事業例

- 道路の高質化
- 休憩施設の整備
- せせらぎ整備 等



### 安全・安心のまちづくり

目標例：地域の防災性・安全性の向上  
指標例：耐震化率[%] 等

事業例

- 防災広場の整備
- 避難路の整備
- 防災マップ作成等の防災活動の支援
- 防犯灯の整備 等



### 少子・高齢化に対応したまちづくり

目標例：誰もが安心・快適に暮らせる生活環境の創出  
指標例：満足度[%]、バリアフリー化率[%] 等

事業例

- 子育て世代活動支援センターの整備
- 歩行空間のバリアフリー化
- 地域優良賃貸住宅の整備 等



### 環境に配慮したまちづくり

目標例：水、緑の活用による環境負荷の低減  
指標例：緑被率[%] 等

事業例

- 公園の整備
- 下水道の整備
- 市民花壇等による歩道修景 等



### にぎわいと活力のあるまちづくり

目標例：中心市街地におけるにぎわいの再生  
指標例：地区への来街者数[人/年]、新店舗設立  
従業者数[人] 等

事業例

- モール化 (歩行者ネットワーク軸)の整備
- 多目的広場の整備
- にぎわい創出イベントの支援 等



### 公共交通を活かしたまちづくり

目標例：交通網、交通結節点の整備改善による利便性の向上  
指標例：交通混雑度、乗換所要時間[分] 等

事業例

- 街路事業・道路事業
- 駅前広場・歩行者デッキ・自由通路の整備
- パークアンドライド駐車場の整備 等



(出典：国土交通省 HP)

2.整備スケジュール

	H29	H30	H31 R1	R2	R3 ~ R7
社会資本整備総合 交付金事業				概算・ 本要望	都市再生整備計画事業 (駅舎・自由通路, 駅前広場, 道路など)
都市計画				都市計画 決定	
常陸大宮駅東口整備 ・都市計画道路大宮停車場線整備 ・駅前広場整備 等	合意形成 整備計画・測量	合意形成 整備計画・測量		基本設計 測量	測量 補償調査 用地買収・補償 工事
常陸大宮駅西口整備 ・駅前交通広場整備 等	合意形成 整備計画・測量	合意形成 整備計画・測量		基本設計	工事
生活道路整備等 ・生活道路整備 ・ポケットパーク整備 等	合意形成	合意形成		基本設計 測量	詳細設計 基本設計 測量 詳細設計 測量 用地買収・補償 工事
関連事業(JR東日本) ・駅舎整備 ・自由通路整備	基本調査	基本調査	JR協議 測量	基本設計 詳細設計	駅舎・ 自由通路工事 跨線橋 撤去工事
常陸大宮駅西交流拠点 ・市民の交流拠点					常陸大宮駅西交流拠点整備 ※常陸大宮駅西口広場整備と整備スケジュールの整合・調整が必要となることから、 引き続き検討を進めます。

このスケジュールは、順調に進んだ場合を想定しておりますので、今後変更となることもあります。



參考資料編



## 常陸大宮駅周辺整備計画策定等の経緯

平成 29 年 3 月の常陸大宮駅周辺整備基本計画策定以降、駅周辺整備の事業化に向けて、地権者を対象とした意見交換会や意向調査、庁内検討委員会など、より具体的な整備に係る調整・検討を行ってきました。また、令和元年からは常陸大宮駅周辺整備検討委員会を発足し、常陸大宮駅周辺整備計画の策定に関する協議を行ってきました。

開催日	主な会議内容
平成 29 年 3 月	常陸大宮駅周辺整備基本計画の策定
平成 29 年 9 月 28 日	常陸大宮駅周辺整備（駅東ゾーン）第 1 回意見交換会の開催
平成 29 年 10 月 ～平成 30 年 1 月	常陸大宮駅周辺整備に関する意向調査の実施
平成 29 年 12 月 18 日	第 1 回常陸大宮駅周辺整備事業庁内検討委員会
平成 30 年 1 月 18 日 ～平成 30 年 1 月 22 日	常陸大宮駅周辺整備事業庁内検討委員ヒアリング
平成 30 年 2 月 9 日	常陸大宮駅周辺整備（駅東ゾーン）第 2 回意見交換会の開催
平成 30 年 6 月 23 日 平成 30 年 6 月 30 日	現況測量の実施に係る説明会及び意見交換会
平成 30 年 12 月 19 日	常陸大宮駅周辺整備事業庁内検討委員ヒアリング
令和元年 7 月 1 日	第 2 回常陸大宮駅周辺整備事業庁内検討委員会
令和元年 9 月 2 日	第 1 回常陸大宮駅周辺整備検討委員会
令和元年 11 月 26 日	第 3 回常陸大宮駅周辺整備事業庁内検討委員会
令和元年 12 月 19 日	第 2 回常陸大宮駅周辺整備検討委員会
令和 2 年 1 月 25 日	踏切閉鎖説明会
令和 2 年 3 月 13 日	常陸大宮駅周辺整備計画区域の区長を対象とした説明会の実施
令和 2 年 3 月 18 日	第 3 回常陸大宮駅周辺整備検討委員会
令和 2 年 3 月 19 日	庁議付議

常陸大宮駅周辺整備検討委員会名簿

任 期：令和元年7月1日から令和3年6月30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
瀧 俊 満	住民代表	区長（大宮第2区）
駒 田 純 一	住民代表	区長（大宮第3区）
戸 田 豊 作	住民代表	区長（大宮第5区）
和 田 進	住民代表	区長（大宮第6区）
根 本 由紀夫	住民代表	区長（宇留野台区）
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
長 岡 秀 典	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
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
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（茨城県職員 OB）

用語集

あ行	
空き家バンク制度	空き家の賃貸・売却を希望する所有者から提供された情報を集約し、空き家をこれから利用・活用したいと考える方へ紹介する制度。
アクティビティセンター	幅広い世代の交流・地域活動を支援するスペースのこと。クラブやサークル活動、ボランティアなど、利用方法は多種多様であり、地域住民が気軽に利用できる空間となる。
駅勢圏	鉄道駅を中心としてその駅を利用すると期待され、需要が存在する範囲のこと。
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づけは、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。
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づけは、都市計画道路などの周辺幹線街路と一体的となつて交通処理を行う都市施設（道路）に該当する。
エージェント事業	代理人や代理業者として行う事業のこと。
オープンカフェ	道路に面した壁を取り払って、テラスのように開放的な構造にしたカフェやレストラン。
オープンスペース	特定の用途によって占有されない空地进行を、空地のまま存続させることを目的に確保した土地のこと。建造物の建っていない場所。空き地。
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。
観光舟運事業	観光促進のため、舟による交通を推進する事業のこと。
既存ストック	過去に整備され、現在も存在している都市基盤施設（道路、公園、下水道など）のこと。
狭あい道路	車のすれ違いなどが困難で、交通に支障のある幅員の狭い道路のこと。主に、建築基準法第42条第2項に該当する幅員4m未満の道路を指す。
居住誘導区域	人口減少の中にあっても一定エリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導していく区域。



参考資料編

クレジットカード事業	地元の商店街活性化などを目的に、民間事業者と連携してクレジットカードを作成する事業のこと。クレジットカードを利用することで、地域の提携店舗から優待サービスを受けることができ、貯めたポイントは商店街の商品券などに交換することも可能である。
交通結節点（交通拠点）	鉄道とバス、バスから別のバスなど、交通手段の乗り換え・乗り継ぎが行われる駅前広場などの施設・場所のこと。
交通島	交差点に設けられた自動車の進入ができない部分のこと。歩行者の待機スペースとして設けられたり、自動車の導流化を図るために設けられる。
交流人口	通勤・通学、買物、観光など様々な目的で訪れる人のこと。
コワーキングスペース（シェアオフィス）	1つの企業だけでなく、複数の利用者がフリーアドレス形式で使用できるオフィスのこと。利用者同士が交流を図り、コミュニティを形成することにより、ビジネスを後押しする拠点となる。
コンパクトシティ+ネットワーク	将来にわたり持続可能なまちづくりに向けて、住宅や様々な施設などがまとまって立地し、住民が徒歩や自転車、公共交通でこれらの施設に容易にアクセスできるまちづくりの概念のこと。
<b>さ行</b>	
サイクルツーリズム	「サイクリング・自転車」と「観光・旅行」を組み合わせたものであり、自転車に乗りながら、地域の自然や地元の人々、食事や温泉といったあらゆる観光資源を五感で感じ、楽しむことを目的としたツーリズムのこと。
サテライトオフィス	企業または団体の本拠から離れた所に設置されたオフィスのこと。本拠地を中心としてみた時に衛星（サテライト）のように存在することから命名された。
自転車通行帯	道路交通法第20条第2項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯のこと。
社会資本整備総合交付金	国土交通省所管の地方公共団体向け個別補助金を一つの交付金に原則一括し、地方公共団体にとって自由度が高く、創意工夫を生かせる総合的な交付金として平成22年度に創設されたもの。
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通行する通路のこと。都市計画上での位置づけは、特殊街路に該当する。
J(ジョン).Jフルーインの「歩行者の空間」	現代都市における歩行空間のデザインを考察した評論本。人間心理や交通工学に基づいた歩行空間の計画、実現の方法などが記されている（1974年12月発行）。

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。
<b>た行</b>	
タウンマネージャー派遣	まちづくりの専門家を派遣すること。まちづくり会社や中心市街地活性化協議会などに所属し、まちづくりに係る計画立案や具体的な事業の立案・調整・実施を担う「推進役（まちの変化の仕掛け人）」となる。
地平駅	駅の事務を取り扱う主要な施設の入った建物である駅本屋（駅舎）が線路またはホームと同じ平面上にある駅のこと。
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。
<b>は行</b>	
パークアンドライド	自宅などから自家用車で最寄りの駅またはバス停まで行き、車を駐車させた後、バスや鉄道などの公共交通機関を利用して目的地に向かう仕組みのこと。
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	障害のある人が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものが除去されていること。
ヘルスロード（計画）	健康づくりのため、ウォーキングの推進を図るとともに、高齢社会を見据えて子どもからお年寄りまで、また障害のある人も安全に歩ける県にしようという計画のこと。
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。
ボックスカルバート	人工的に作られた横断面が四角い構造物（函渠）の一種で、地中に埋められ（暗渠）、水路や通信線の収容などにも使用できるプレキャストボックスカルバートのこと。河川と道路が交差する部分で、河川の水道の妨げにならないよう、道路下に暗渠として設置したり、山間部の排水路や公共下水道、共同溝など広範囲に渡って活用可能である。

参考資料編

ま行	
まちづくりファンド	地域の資金を地縁によって調達し、景観形成・観光振興など、住民を中心とするまちづくり事業への助成やまちづくり会社への出資を目的とするファンドのこと。
無電柱化	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。
や行	
誘導案内サイン	鉄道駅や公共施設への道筋を示す地図、案内板などを指す。視覚的に分かりやすいデザインや位置が望ましい。
ユニバーサルデザイン	年齢や性別、国籍、障害の有無等にかかわらず、誰もが快適に利用しやすいよう、まち、もの、環境等を整備するという考え方。
用途地域	都市計画法に基づき、住居、商業、工業など、市街地の大枠としての土地利用を定めた地域のこと。13種類の区分がある。用途地域を指定すると、それぞれの目的に応じて、建物の用途、形態（容積率、建ぺい率など）が定められる。
ら行	
リノベーション	既存の建物に対して新たな機能や価値を付け加える改装工事のこと。





常陸大宮市マスコットキャラクター

ひたまる

---

## 常陸大宮駅周辺整備計画 令和2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：0295（52）1111（代）

FAX：0295（53）5415