



市町村のまちづくり

おおみか
—大甕駅周辺のまちづくり—

日立市都市建設部都市政策課 副参事 田所 邦友

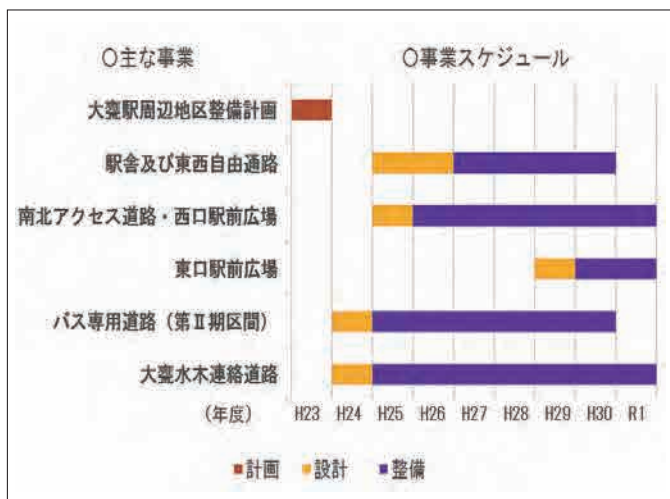
経緯と背景

大甕駅は、日立市内にあるJR常磐線5駅のうち最も南に位置し、本市南部の玄関口として発展してきました。

大甕駅周辺地区は、JR常磐線を境として西側に茨城キリスト教学園、日立製作所日立研究所などがあり、また、東側には多様な先端産業等が集積して立地するほか、海岸や山々などの自然環境も豊かで将来のまちづくりの拠点として高いポテンシャルを有している地域です。

しかしながら、常磐線で東西市街地が分断されていることや道路ネットワークの脆弱性、東口駅前広場への交通集中による周辺道路の混雑などに加えて、日立電鉄線廃線に伴う交通結節点としての機能低下や駅周辺の都市環境の変化への対応などが課題となっていました。

これらを受け、発展可能性を十分に有する大甕駅周辺地区の特性を踏まえ「豊かな環境に包まれ、若者が映え、多様な出会いのあるまち」を目標に掲げ、また、日立電鉄線の跡地活用策として計画された新交通「ひたちBRT」の導入との連携を図り、将来に繋げる都市基盤の充実に向け、大甕駅周辺地区整備計画を策定して整備を進めてきました。



南北アクセス道路及び西口駅前広場の整備

大甕駅周辺は、JR常磐線の東側において日立港後背地土地区画整理事業により宅地等が整備されており、駅から東に向かう大みか停車場線などの沿線に商業系、南方には業務系の土地利用が見られるものの、西側は、茨城キリスト教学園、大甕ゴルフクラブや体育館などの大

規模な土地利用がなされており、道路ネットワークが未整備で西側から駅へ直接アクセスすることができない状況でした。駅勢圏の東西比率は、東48%、西52%である一方、駅利用者の約3分の2が西側地区との移動とされ、西側の市民は不便を強いられてきました。

大甕駅西側に新たな道路を整備することにより、西側の低未利用地の利活用性の向上や、東口駅前広場に集中する交通の分散による駅周辺交通の円滑化、また災害時の緊急動線として活用できる整備を図りました。さらに、ひたちBRTの西口乗り入れに合わせ、一般路線バスも利用できるバス専用ターミナルを整備し、JR常磐線との交通結節点機能の強化を進めました。



大甕駅西口及び南北アクセス道路



大甕駅西口駅前広場



■ 駅舎及び東西自由通路

従前の大甕駅は、東側に傾斜する地形に立地しており、改札口から東口駅前広場には、約6mの高低差があり、加えて、駅へのアクセスは東口駅前広場からのみという状況でした。そのため、駅の西側地区からのアクセスは、北側のご線橋を渡り大きく迂回するというものでした。

新たな東西自由通路（地下式）の整備により、構内がバリアフリー化され東西の移動が容易になったことで、1日約3千人の常磐線利用者を抱える茨城キリスト教学園では、駅から一番近い学園と喜ばれています。今までになかった地下通路のスペースが、待合の場やまちと学園の交流の場となって、賑わいが感じられるようになりました。



東西自由通路西口（学園口）



東西自由通路改札前

■ 大甕水木連絡道路

駅周辺の南北間の交通移動は、主に山側の国道6号、海側の国道245号に集中し、特に朝夕の出退勤時の交通渋滞は激しいものがあります。南北アクセス道路と大甕水木連絡道路の接続により、JR常磐線西側に新たな南北交通軸が形成され、幹線道路を補完する道路ネットワークができました。現在、約7,200台/12時の交通量

がありますが、円滑な通行が確保され、周辺の生活道路への通過車両の流入が少なくなり、地域の安全性も確保されています。



大甕水木連絡道路を多賀駅方面に望む



西口駅前広場のバス専用ロータリー

■ 今後の展開

全国的な問題ではありますが、人口減少や超高齢化への危機意識をもち、都市計画やまちづくりの視点から、都市基盤整備の充実や公共交通の維持を図り、地域全体としてこれらの問題に立ち向かっていくことが求められています。

大甕駅周辺においては、駅を中心とする東西市街地の回遊性の確保、交通結節点としての利便性の向上、また、新たな道路ネットワークの形成やひたちBRTを中心とした都市基盤の強化と質の向上が図れました。今後は、駅西側の土地利用を促進し、この地やひたちBRT沿線への居住誘導やひたちBRTでの自動運転の実用化などを進めることにより、持続可能なまちづくりに取り組んでいきたいと考えています。また、常陸多賀駅周辺地区の再構築やひたちBRTの日立駅までの延伸計画の実現のため研究検討をさらに重ねていきます。

