

# 都市再生整備計画（第4回変更）

さ わ え き し ゅ う へ ん ち く  
佐和駅周辺地区

茨城県 ひたちなか市

令和5年3月

事業名	確認
都市構造再編集支援事業	■
都市再生整備計画事業	□
まちなかウォークアブル推進事業	□

## 目標及び計画期間

様式（1）-②

都道府県名	茨城県	市町村名	ひたちなか市	地区名	佐和駅周辺地区	面積	159.6	ha							
計画期間	令和	元	年度	～	令和	6	年度	交付期間	令和	元	年度	～	令和	6	年度

### 目標

- 大目標 子どもから高齢者まで、だれもが安心して暮らし続けることができる佐和駅を中心としたまちづくり
- 小目標① 交通結節点の強化を図り、便利で利用しやすい駅を中心としたまちづくりの実現
- 小目標② 人が交流し、地域の絆や賑わいを創出することができる、魅力あるまちづくりの実現
- 小目標③ 人にやさしく、安心・快適で暮らしやすいまちづくりの実現

### 目標設定の根拠

都市全体の再編方針（都市機能の拡散防止のための公的不動産の活用を含む、当該都市全体の都市構造の再編を図るための方針）

○本市では、土地区画整理事業等の面整備が進められた地区を中心に転入・転居が増加しているものの、郊外部の古い住宅団地等では人口減少や高齢化が進みつつある。また空き家の増加、市街地のスポンジ化に伴う人口密度の低下が懸念されている。勝田駅周辺の中心市街地等の都市拠点では、2次医療機関や病院等の医療機能の他、商業、金融など多くの都市機能が集積しているが、今後人口減少が見込まれていることから、各機能の利便性や拠点の賑わいが低下していく恐れがある。こうした背景から、市全域、又は周辺市街地から利用が見込まれる都市機能のサービス水準の維持、充実を図る必要がある。また、本市の公共交通には、JR常磐線、水郡線及びひたちなか海浜鉄道湊線、路線バス等があり、そのうち拠点間を結ぶ路線は運行本数の面でサービス水準が高い状況にある。公共交通は運転免許を持っていない学生や、運転しない高齢者等の交通弱者が生活するために必要な移動手段であるが、今後人口の減少が見込まれるなかでサービス水準が低下していく恐れがある。そのため、公共交通で利用できる商業機能を維持、充実するとともに、公共交通の利用者を確保するため、駅・バス停等の徒歩圏に居住の誘導を図っていくことが課題となっている。

このことから、都市計画マスタープランで掲げる「集約された都市機能と充実した都市基盤を備えた都市づくり」「広域的なネットワークと多様な移動手段が確保された都市づくり」「災害に強く、しなやかな都市づくり」の3つ基本理念の実現に向け、立地適正化計画により各都市拠点の役割に応じた都市機能の集積や、鉄道、バスの基幹軸のサービス水準の強化、安全で暮らしやすいエリアへの居住者の誘導を図っていく。また、都市機能の拡散防止への対応として、低未利用地や民間施設跡地、都市の魅力を高める場所等の公共施設の誘導・集約について検討する。

#### まちづくりの経緯及び現況

○本市は、東京都心から約110kmの距離にあり、茨城県の中央部からやや北東に位置し、美しい海が広がる太平洋に面し、爽やかな台地を有する水と緑に囲まれたまちであり、平成6年11月に工業都市「勝田市」と水産業都市「那珂湊市」が合併して誕生した。

○本市のまちづくりは、今後深刻化する人口減少に対応し持続可能な都市経営を行っていくため、商業、医療、福祉関連施設の拡散を防ぎ、計画的に良好な居住環境を形成していくなど、都市機能の集約を図った拠点づくりが求められていることから、「中心市街地」「佐和駅周辺地区」「那珂湊地区」「ひたちなか地区」を4つの都市拠点として、それぞれの地域特性に適合する機能を誘導し、集約的に都市基盤を整備するとともに、各拠点間を鉄道や道路などによりネットワーク化させ、都市全体の発展に取り組んできた。

「中心市街地」は、本市の玄関口である勝田駅を中心に、2期10年間にわたり都市再生整備計画（ひたちなか市中央地区）を基にしたまちづくりを進めており、新規リニューアルした総合病院を核として、公園や健康増進施設、子育て支援・多世代交流施設等を集約し、これらを高規格歩道で有機的につなげ、歩いて暮らせるまちづくりを実現することで、定住人口が15%増加するなど、賑わいの回復に努めてきた。「那珂湊地区」は、那珂湊漁港が立地し、水産関連施設や水産物量販店が集積しているほか、徳川家ゆかりの施設など歴史的、文化的な観光資源を有し、おさかな市場を中心に年間200万人に上る多くの観光客が訪れている。「ひたちなか地区」は、都市ゾーン・レクリエーションゾーン・産業ゾーン・港湾ゾーンの4つのゾーンごとに土地利用を進めており、工業団地造成事業や北関東自動車道の全線開通などにより、建設機械関連企業をはじめとする多くの企業が立地し、茨城港常陸那珂港区では年間1000万トンを超える貨物量が取り扱われているほか、国営ひたち海浜公園には、多くの観光客が訪れるなど、交流人口は年間1000万人以上となっている。

○「佐和駅周辺地区」のまちづくりは、明治30年に開設した佐和駅を中心に商業や業務機能のほか、医療、福祉、子育て支援施設等を計画的に誘導するとともに、良質な住環境の創出を図るため、JR常磐線で東西に分断されている地域について、それぞれ土地区画整理事業により都市基盤の整備を進め、都市機能を集約した便利で暮らしやすいコンパクトシティの実現に努めている。

JR常磐線より西側の佐和駅中央土地区画整理事業は、平成27年度に事業が完了し、都市機能の集積が進みつつあるが、東側の佐和駅東土地区画整理事業は、長引く景気の低迷や地価の下落といった社会経済情勢の変化を受け、必要最低限な基盤整備と土地利用の整序を行う「柔らかな区画整理」によるまちづくりに方向転換するところ、事業費の大幅な縮減と工期短縮を図るなど、事業の抜本的な見直しを進めているところである。今後は、土地区画整理事業により東口交通広場やアクセスする都市計画道路の整備を優先的に進めるとともに、佐和駅の東西自由通路と新駅舎の整備を核として佐和駅周辺地区の都市基盤の充実を図ることで、子供から高齢者まで、だれもが安心して暮らし続けることができる佐和駅を中心としたまちづくりの実現に資するものである。

#### 課題

○JR常磐線で地域が東西に分断されている中、現在の佐和駅は改札口が西側にしか設けられておらず、東側からのアクセス性が非常に悪い。交通結節機能の充実が求められている。

○土地区画整理事業等により、良好な住環境や商業、医療、福祉といった都市機能の集約化を進めているものの、現在の佐和駅は昭和初期に建設された老朽化した木造駅舎であるなど、佐和駅周辺地区には地域の顔としてふさわしい施設がないことから、地域の魅力を向上させ、人の交流や賑わいを生みだすグレードの高い都市空間の再構築が求められている。

○佐和駅から半径およそ500mの範囲が、本市のバリアフリー基本構想における重点整備地区に位置付けられているが、土地区画整理事業により都市基盤整備が済んでいるJR常磐線より西側の地域においても、歩行者空間のバリアフリー化は低い水準に留まっている。このため、だれもが安心・快適で暮らしやすいまちづくりの実現へ向け、バリアフリー化の推進が求められている。



計画区域の整備方針	方針に合致する主要な事業
<p>・整備方針① 交通結節点の強化を図り、便利で利用しやすい駅を中心としたまちづくり</p> <p>○佐和駅の南側に位置する東中根高場線は、那珂ICや常陸那珂港と直結する路線であるほか、鉄道の東西に立地する企業間のアクセスなどにより、一日あたり約2万台の交通量があるが、JR常磐線を横断する高場陸橋区間で2車線に絞られている。このため、高場陸橋周辺では交通渋滞が日常的に発生し、駅へアクセスするバス・タクシーの公共交通や通勤・通学の送迎車などは、円滑な駅利用が妨げられている。また、駅周辺の生活道路においては、渋滞を敬遠する危険な通過交通が課題となっている。交通が集中する東中根高場線の高場陸橋区間の4車線化を図ることで、駅周辺における交通渋滞を緩和し、公共交通等の佐和駅へのアクセス向上に資する。</p> <p>○現在の佐和駅は、改札口が西口広場側のみ開設していることから、JR常磐線で分断されている地域の東側から駅へのアクセスが喫緊の課題となっている。このため、東西自由通路を整備し、駅利用者の利便性向上を図る。</p> <p>○現在の佐和駅西口広場は、広場と都市計画道路の接続部に生活道路の通過交通が流入する危険な構造で、車両と歩行者の交差する横断歩道も多いなど、交通動線が複雑化している。また、一般車の一時駐車スペースが確保されていないことから、朝夕のラッシュ時は送迎の自家用車がバス、タクシー駐車場に駐車するなど、駅前ロータリーが日常的に混雑し、西口広場外の道路まで渋滞している状況である。このことから、生活道路からの通過交通の流入排除と交通動線の単純化を図り、交通結節点としての機能性・安全性を高めるとともに、日常的な混雑を緩和するため、西口広場の全面的な改修を実施する。</p> <p>○現在、佐和駅利用者の約4割の方が自転車により駅を利用している状況であるが、既存の西口駐輪場は、駐車部と通路部が明確に区分されていないなど、自転車の整列が困難な状況で日常の駐車が煩雑になっており、駅近くへの違法駐車などが課題となっている。また、新たに整備する西口・東口広場内を通行する危険な自転車利用が懸念される。このため、駅利用者の利便性向上のため、東口の北側と南側に自転車駐車場を新設するとともに、違法駐車を減少させるため、日常的に整然とした利用しやすい西口駐輪場へ改築を行う。</p>	<p>【基幹事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○道路：東中根高場線整備事業</li> <li>○地域生活基盤施設：東西自由通路整備事業</li> <li>○地域生活基盤施設：西口広場改築事業</li> <li>○地域生活基盤施設：西口・東口北・東口南自転車駐車場整備事業</li> </ul>
<p>・整備方針② 人が交流し、地域の絆や賑わいを創出することができる。魅力あるまちづくり</p> <p>○佐和駅西口広場へのアクセス性が悪い地域外(西古内地区)からの交流人口を増やし、佐和駅周辺地区の賑わいを創出するため、地域間を相互に結ぶ新しい歩道を整備する。</p> <p>○地域の魅力を向上させ、駅周辺に賑わいを生み出すため、新しい東西自由通路や交通広場等とデザインに統一性を図ったシェルター(雨よけ施設)を整備し、グレードの高い都市空間を創出する。あわせて、西口・東口広場のデザインコンセプト「交通広場に交流広場を。駅と広場が呼応する空間に。」のもと、駅利用者や地域住民が憩い・集うことができる交流広場を整備する。</p>	<p>【基幹事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○道路：市道563号線歩道整備事業</li> <li>○高質空間形成施設：西口・東口広場シェルター・交流空間整備事業</li> </ul>
<p>・整備方針③ 人にやさしく、安心・快適で暮らしやすいまちづくり</p> <p>○新しく地域の交流の場となる東口広場と老人福祉施設等を最短でアクセスする路線がないことから、当該アクセス道路を整備する。また、この路線の整備により、東口広場と老人福祉施設だけでなく、佐和駅東1号街区公園や佐野図書館などの公共施設間に回遊性を生み出すことができるため、歩いて暮らしやすいまちづくりの実現に寄与する。</p> <p>○高齢者や身障者などを支援する施設として、全ての人が安心して利用できるよう、東口広場の整備に併せ、バリアフリー化を図った新しい公衆トイレを整備する。</p> <p>○現在、佐和駅周辺の歩道のバリアフリー化率は1割に満たない現状であることから、佐和駅周辺地区のバリアフリー化を促進し、子どもから高齢者、身障者まで、だれもが安心・快適に移動できる歩行空間を確保するため、歩道の段差解消や視覚障害者誘導ブロック設置を実施する。</p>	<p>【基幹事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○道路：東口アクセス道路整備事業</li> <li>○高質空間形成施設：東口広場公衆トイレ整備事業</li> <li>○高質空間形成施設：歩行支援施設整備事業</li> </ul>
<p>その他</p>	



