

ひたちなか地区周辺地域における地域活性化のための検討調査

- 背景** 「ひたちなか地区」と「ひたちなか海浜鉄道湊線の沿線地域」では、観光客等の来訪者により一定の賑わいを見せているが、両地域を結ぶ公共交通体系が不十分な状況であり、観光資源等の結びつきが弱い。
- 目的** 本調査では、「ひたちなか地区」方面への鉄道の延伸と留保地利用計画の見直しの中で検討されている交通ターミナルを中心とした駅前広場（交通結節点）の整備について一体的に検討を行い、より良い公共交通体系の構築とともに、観光資源等を効果的に結び付けることによる来訪者の回遊性向上、交流人口の増加による観光の活性化、さらに、ひたちなか海浜鉄道沿線地域の活性化や市民の利便性向上を図るための調査を実施した。

調査成果

1. 検討地の状況調査

「ひたちなか地区」及び「ひたちなか海浜鉄道沿線」における来訪者の動向、移動実態、交通の状況等を調査した。
 状況調査より、現在の交通環境においては、更なる交流人口（来訪者）増加に対応できる環境にあるとは言えず、観光客や商業施設の来訪者が集まる地区の「未利用地」を活用し、未利用地への鉄道延伸（駅の設置）と駅前広場（交通ターミナル）の整備により、来訪者の円滑な移動が可能になると期待される。

■来訪者の動向

- ・主要な観光施設である国営ひたち海浜公園は、震災前の入込客数を超える伸びがあり、今後も観光客の増加が見込まれる。
- ・観光目的の来訪者は、8～9割が自家用車を利用している。
- ・特に繁忙期には、観光施設周辺道路での交通渋滞が顕在化している。
- ・今後見込まれる観光客の増加により、更なる渋滞悪化や渋滞による観光地としての魅力低下が懸念される。

■ひたちなか地区の開発状況

- ・国営ひたち海浜公園の隣接地には複数の商業施設が立地し、市内・市外からの来訪がある。
- ・地区内は、都市ゾーン、レクリエーションゾーン、産業ゾーン、港湾ゾーンに分かれており、商業施設や工場等の立地が進んでいるものの、国営ひたち海浜公園の入り口付近や産業ゾーンには、未利用地が存在する。

■ひたちなか海浜鉄道湊線の状況

①利用状況

- ・東日本大震災による一時的な落ち込みはあったものの、それ以降は増加し続けている。
- ・終端駅の阿字ヶ浦駅とひたちなか地区の国営ひたち海浜公園までを結ぶ区間においてシャトルバスを運行し、年々利用者が増加している。

②延伸に関する状況

- ・ルートについては、過年度調査にて示された4つのルート案のうち、利用者の利便性（延伸区間の居住者、観光客、商業等への来訪者）、駅前広場検討地の活用可能性、整備上の主な課題などの観点からルートの絞り込みが行われており、阿字ヶ浦土地区画整理事業地内を通るルート案が有力視されている。
- ・有力視されている延伸ルートを対象に、阿字ヶ浦駅からひたちなか地区の駅前広場検討地まで（約3km）の路線計画及び概算事業費の算出、利用者数の予測、整備効果等について、ひたちなか市が別途調査中である。



図 有力視されている延伸ルート

2. 駅前広場（交通ターミナル）の概略検討

ひたちなか地区における駅前広場検討地の活用において、湊線延伸における新駅設置のほか、地域の特性を踏まえ検討地に必要となる機能と活用方針を明らかにした。

必要機能	未利用地の活用方針
交通広場機能	<ul style="list-style-type: none"> ・市東部や他地域からの交通拠点としての利活用を想定 ・湊線と他交通手段（バス、自転車、歩行者）の円滑な乗換えを実現
交流機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ひたち海浜公園来園者、地域住民、商業施設来訪者の相互交流を促す ・地元PR（地域物産の販売・飲食）、来訪者の滞在促進（年間を通じて来訪を見込む施設）、自転車による街の活性（自転車シェアリング）等
駐車機能	<ul style="list-style-type: none"> ・交流機能へ誘発させるための自動車アクセスの受け皿とする ・道路利用者の駐車、休憩施設等の確保、湊線とのP&R

検討地周辺の地形、道路ネットワーク・規格、商業施設や国営ひたち海浜公園へのアクセス動線の確保等を踏まえ、検討地のゾーニングを行うとともに、交通広場における規模設定を行い、検討地全体の配置計画のレイアウトイメージを検討した。



図 検討地の配置計画のレイアウトイメージ

（調査の手順）

（1）検討地の状況調査

- ・ひたちなか地区及び周辺状況の把握
- ・検討地周辺の交通状況の整理
- ・ひたちなか海浜鉄道湊線の状況



（2）駅前広場（交通ターミナル）の概略検討

- ・検討地の活用方針の検討
 - ・検討地の特性
 - ・検討地におけるゾーニング検討
- ↓
- ・交通広場の規模・配置の検討
 - ・交通広場の概算事業費の算出
 - ・交通広場以外の諸機能の検討

基盤整備の見込み・方向性

市では、平成28年度が初年度となる第3次総合計画において、総合的な公共交通体系の構築を図る取組方針の中に、ターミナル機能を有する新たな公共交通結節点の整備と湊線の延伸については、ひたちなか地区のまちづくりと一体的に取組む方針を定めた。また、来年度には、これらの整備計画を含めた地域公共交通網形成計画を策定し、実現へむけて推進していく。

交通結節点の整備は行政、延伸の実現に向けては鉄道事業者が担い、交流施設は、商工会議所などが中心となり地元企業を取り込んだ運営スキームの構築を目指し、官民連携による基盤整備を進める。

今後の課題

■駅前広場（交通ターミナル）の整備について

公共交通体系の構築を行うため、市内および周辺における路線バス等の公共交通再編の方針を検討する必要や、本調査におけるレイアウトでの交通誘導の必要性・交通処理対応の検討が必要となる。

■湊線延伸事業について

事業規模や適切な事業費、需要のさらなる創出、採算確保の事業スキームといった諸検討を行い、延伸に対する市民の理解や意識情勢を図りながら、実現の可能性を高めていくことが課題となる。

ひたちなか地区周辺地域における地域活性化のための検討調査			
調査主体	ひたちなか市		
対象地域	茨城県ひたちなか市	対象となる 基盤整備分野	駅前広場整備

1. 調査の背景と目的

「ひたちなか地区」では、国営公園や多くの商業施設が立地し一定の賑わいが生じているが、平成18年の「ひたちなか地区留保地利用計画」策定後9年が経過し、インフラ整備や企業立地状況など計画策定期間とは情勢が変化していることから、現況に応じた今後の土地利用について見直しがされているところである。

また、ひたちなか市内のみを走行する「ひたちなか海浜鉄道湊線の沿線地域」には、おさかな市場や史跡等の観光資源が数多く存在し、観光客等の来訪によりこちらも一定の賑わいが生じている地域となっている。

一方で「ひたちなか地区」と「ひたちなか海浜鉄道湊線の沿線地域」を結びつける公共交通体系が現状不十分な状況にあり、来訪者等の移動は自動車利用に依存している実態がある。

そこで本調査では、「ひたちなか地区」方面への鉄道の延伸と「ひたちなか地区」の留保地利用計画の見直しの中で検討されている交通ターミナルを中心とした駅前広場(交通結節点)の整備について一体的に検討を行い、より良い公共交通体系の構築を図るとともに、観光資源等を効果的に結び付けることによる来訪者の回遊性向上、交流人口の増加による観光の活性化、さらに、ひたちなか海浜鉄道沿線地域の活性化や市民の利便性向上を図るために調査を実施したものである。

【調査位置図】



2. 調査内容

(1) 調査の概要と手順

本調査では、検討地の状況調査として基盤整備を予定している駅前広場検討地（以下、検討地という）の所在する「ひたちなか地区」や周辺の交通状況、ひたちなか海浜鉄道湊線の状況調査を行い、その上で駅前広場（交通ターミナル）の概略検討を実施した。

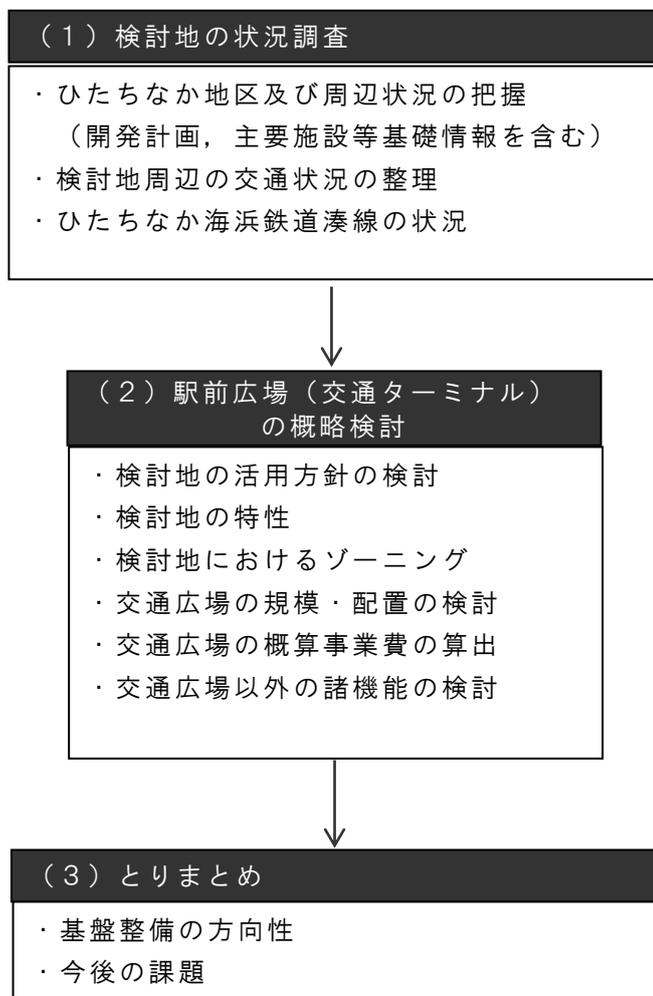


図1 調査フロー

(2) 調査結果

1) 検討地の状況調査

1-1. ひたちなか地区及び周辺状況の把握

① 観光客等の来訪実態

ひたちなか地区及び湊線沿線地域の主要観光施設である「国営ひたち海浜公園」「おさかな市場」の入込客数をみると、東日本大震災の影響による観光客数の落ち込みはあったものの、いずれの施設も回復傾向にある。特に国営ひたち海浜公園は震災前の入込客数を超える伸びであり、平成26年度には180万人弱に達している。また、平成27年度においては、2月末時点で200万人を超えていることから、今後も観光客の増加が見込まれる。

観光客は、約半数が茨城県外から訪れており、県内・県外ともに8~9割の方が自家用車を利用している。特にゴールデンウィーク等の繁忙期では、ひたちなか地区の交通渋滞が顕在化しており、今後見込まれる観光客増加により更なる渋滞悪化や渋滞による観光地としての魅力低下が懸念される。

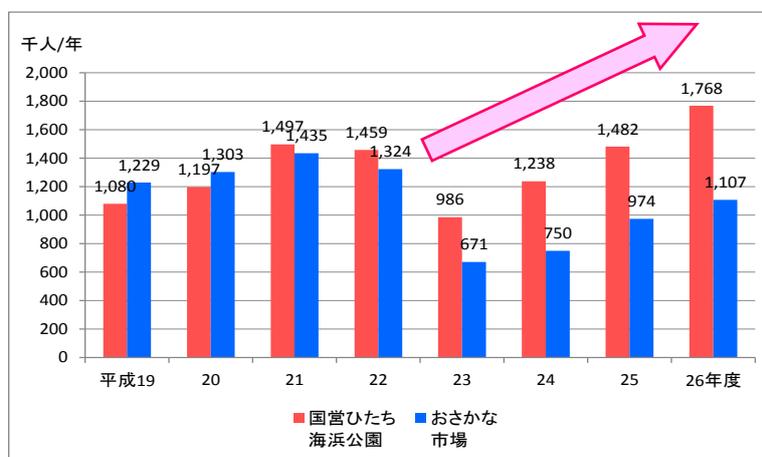


図2 観光入込客数の推移

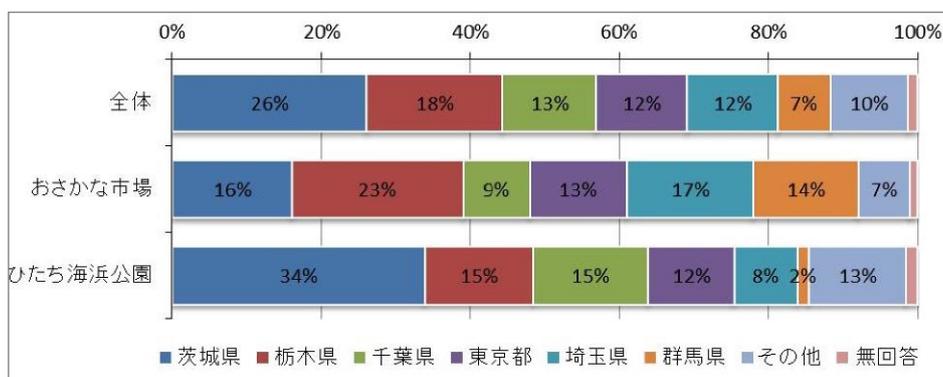


図3 観光客の居住地

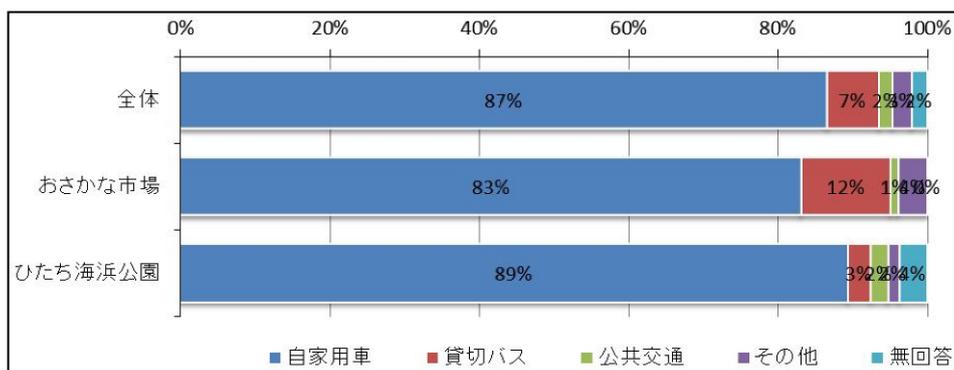


図4 利用交通機関

②ひたちなか地区の開発状況

ひたちなか地区は、ひたちなか市と東海村にまたがる面積 1,182ha の開発地である。水戸対地射爆撃場跡地であったこの地は、昭和 56 年の国有財産中央審議会で決定された処理大綱を受けて、「常陸那珂港（現：茨城港常陸那珂港区）」や「国営ひたち海浜公園」等を核とする利用計画が定められ、現在、これに基づく各事業が進められている。このプロジェクトは、茨城の県北地域振興の拠点として、また、北関東の中核都市として、総合的な発展を先導するものと期待されている。

地区内は、都市ゾーン（商業施設等）、レクリエーションゾーン（国営ひたち海浜公園等）、産業ゾーン（工場等）、港湾ゾーンに分かれている。その内都市ゾーンには大規模商業施設が複数店舗立地しているものの、その周辺には未利用地がまだ残っている状況にある。

この未利用地が国営ひたち海浜公園入口にも存在するため、その場所に交通ターミナルを整備することで、買物の来訪者や観光客など来訪者全般の受け皿になることが期待できる。



図5 ひたちなか地区の全体図

③ひたちなか地区周辺の道路情報等

ひたちなか海浜鉄道湊線阿字ヶ浦駅から、国営ひたち海浜公園にかけてのひたちなか地区周辺の道路状況（現状写真，都市計画道路位置・幅員）を調査した。ひたちなか地区を縦断する都市計画道路常陸海浜公園線は幅員 40m あり、片側 2 車線の 4 車線道路であるが、歩道は植樹帯を含めると片側 10m 以上ある広幅員道路となっている。また阿字ヶ浦駅から国営ひたち海浜公園にかけては、狭幅員の道路が入り組むなど十分に道路が整備されていない。



図6 周辺道路状況

1-2. 検討地周辺の交通状況の整理

①ひたちなか海浜鉄道線湊線

市の中心駅である勝田駅から市の南部那珂湊駅を經由し、ひたちなか地区の手前まで運行している鉄道である。会社発足後の利用者数の推移をみると、東日本大震災による一時的な落ち込みはあったが、それ以降は増加を続け平成26年度は年間93.9万人と過去最高の輸送人員となっており、平成27年度においては、さらに利用者数が増える見込みである。

国営ひたち海浜公園の繁忙期には終端駅の阿字ヶ浦駅からシャトルバスが運行され、国営ひたち海浜公園来園者のアクセス手段としても利用されている。

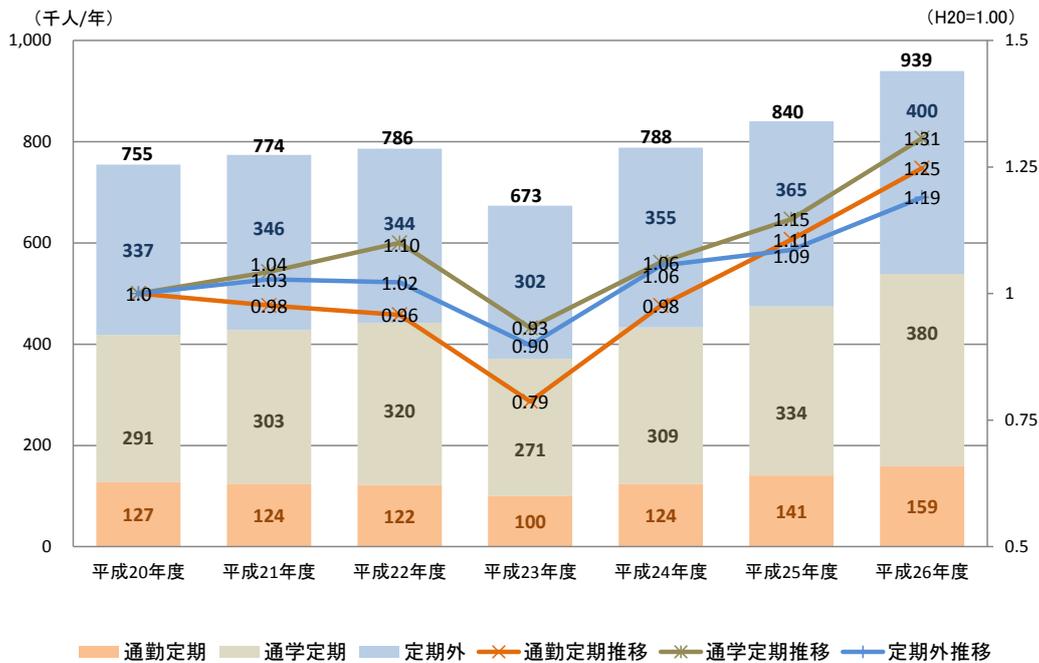


図7 湊線の利用人員・券種別伸び率の推移

②バス路線の運行状況

市内には主に水戸・勝田・那珂湊駅を発着とする乗合バスを茨城交通株式会社が運行し、市域の交通不便・空白地域を主に運行するひたちなか市の「スマイルあおぞらバス」がある。

③自動車交通の状況

ひたちなか地区の自動車交通の状況をみると、国営ひたち海浜公園の繁忙期（春・夏・秋頃）には自動車来訪者が集中し、常陸那珂有料道路をはじめ周辺道路においても道路渋滞や駐車場待ちの行列が発生する状況にある。

平成27年度のゴールデンウィーク期間中の交通状況では、常陸那珂有料道路において最大約3.0kmの渋滞が早朝から夕刻にかけて発生していた。また、常陸海浜公園線についても、迂回する自動車や駐車場待ちの行列により道路混雑が発生している。

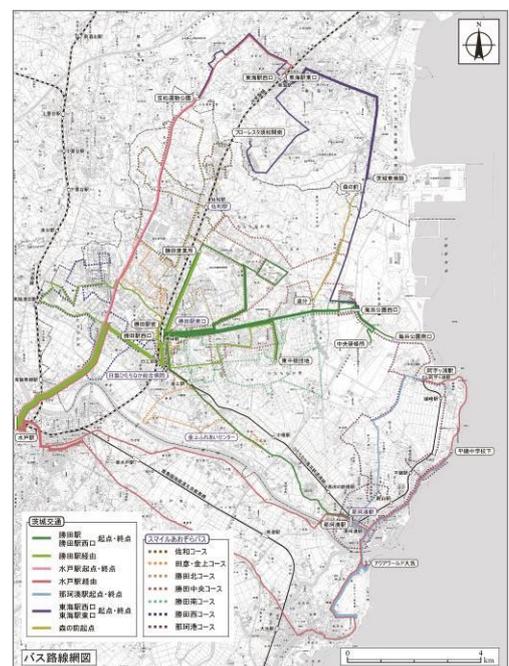


図8 バス路線網

1-3. ひたちなか海浜鉄道湊線の延伸に関する状況

湊線からひたちなか地区との連携を強化するため、湊線終端駅である阿字ヶ浦駅からひたちなか地区への延伸ルートの検討状況を調査した。

ルートは過年度調査にて示された4案のうち、利用者の利便性（延伸区間の居住者、観光客、商業等への来訪者）、検討地活用の可能性、整備上の主な課題などの観点からルートの絞り込みが行なわれており、阿字ヶ浦土地区画整理事業地内を通るルート（案）が有力視されている。また、有力視されている延伸ルートを対象に、阿字ヶ浦駅からひたちなか地区の検討地まで（約3 km）の路線計画及び概算事業費の算出、利用者数の予測、整備効果について、ひたちなか市が別途調査中である。



図9 有力視されているルート

2) 駅前広場（交通ターミナル）の概略検討

2-1. 検討地の活用方針の検討

駅前広場検討地における活用に関する方針を検討した。

湊線の延伸においては、駅前広場の検討地に延伸区間の終端駅を設置することを想定し、鉄道駅だけでは交通ターミナルとしての役割は不十分であるため、鉄道駅に加え検討地の活用に必要な機能と活用方針を整理した。

必要機能	検討地の活用方針
交通広場機能	<ul style="list-style-type: none"> ・市東部や他地域からの交通拠点としての利活用を想定 ・湊線と他交通手段（バス、自転車、歩行者）の円滑な乗換えを実現
交流機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ひたち海浜公園来園者、地域住民、商業施設来訪者の相互交流を促す ・地元PR（地域物産の販売・飲食）、来訪者の滞在促進（年間通じた来訪を見込む体験施設）、自転車による街の活性（自転車ステーション）等
駐車機能	<ul style="list-style-type: none"> ・交流機能を誘発させるための自動車アクセスの受け皿とする ・道路利用者の駐車、休憩施設等の確保、湊線とのP&R

図10 検討地における必要機能と活用方針

2-2. 検討地の特性

当該地域の地形や道路交通の特性としては、以下のポイントがあげられる。

- ・公園外周道路（常陸海浜公園線）に隣接する
- ・勝田駅から連絡する幹線道路（昭和通り線）に隣接する
- ・国営ひたち海浜公園の西口（翼のゲート）に隣接する
- ・ひたちなか地区の商業・業務集積地に隣接する

交通結節機能を整備する検討地は、北は勝田駅から連絡する幹線道路（昭和通り線：中央分離帯を有する相互4車線道路）に隣接し、東は公園外周道路（常陸海浜公園線：中央分離帯を有する相互4車線道路）に隣接している。また、南側は相互2車線道路に隣接しており、3辺を道路に囲まれ、その内2辺は幹線道路である。また、当該地の北東角は、国営ひたち海浜公園西口（メインゲート）にあたる交差点で、2本の幹線道路の交差点である。併せて、当該地区内の南東の一角には調整池があり、敷地としては逆L型の形状である。

交通広場を設ける場合、周辺道路からの出入り口の設定が重要なポイントとなる。本検討地では、規模の大きな海浜公園西口の交差点に近いが、安全性の観点からこの交差点と交通広場の出入り口はできる限り距離を確保する事が望ましく、駅から離れすぎると利便性の面で劣る事となる。また、交流機能と駐車機能では、駅との近接性が求められる機能は交流機能であるため、駐車機能は当該敷地内の範囲であれば鉄道駅から離れても150m程度の距離で収まることから、交流機能を鉄道駅に近い位置とすることが最良である。

2-3. 検討地におけるゾーニング

検討地の特徴から、検討地周辺の地形、道路ネットワーク・規格、商業施設や国営ひたち海浜公園へのアクセス動線の確保等を踏まえ、検討地内のゾーニングを下図のように検討した。

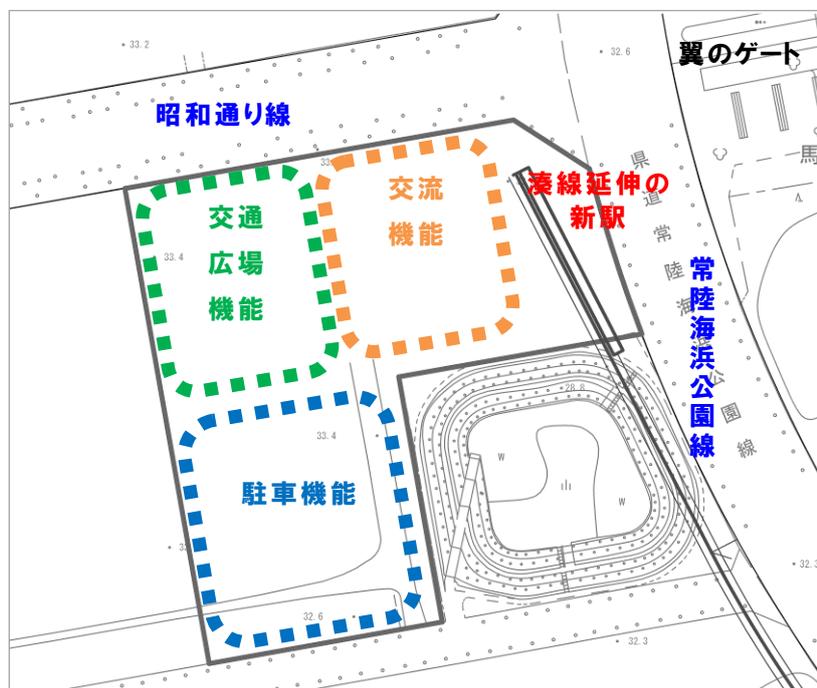


図 1 1 検討地のゾーニング（案）

2-4. 交通広場の規模・配置の検討

①交通広場の規模設定

今回の検討地では、実態を勘案した規模検討を行う。

- ・ 鉄道駅の利用者は、「公園利用者」と「ひたちなか地区の商業施設への利用者」と予測する。
- ・ いずれの利用者も鉄道を利用して当該駅に降りた後は、徒歩にて公園や商業施設に行くものと見込む。（この駅から短距離をバスやタクシーに乗り換える利用者はいないと想定）
- ・ このため、当該駅の鉄道利用に対しバスやタクシー、自家用車などの端末交通に乗換える需要は見込まない。
- ・ ただし、当該地の周辺には路線バスが2系統、コミュニティーバスが3系統運行されており、一定の乗換需要は想定される。

このことから、本調査では以下の施設規模を目安として検討を行い、今後、検討の深度化に伴って駅前広場の検討も深度化するものとする。

表 1 交通広場の規模設定

項目	設定規模	考え方
バス乗降場	4 バース	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、検討地付近では、路線バスが 2 系統、コミュニティバスが 3 系統運行されている。 ・路線バス用乗降場 1 バース、コミュニティバス用乗降場 1 バースを最低限確保し、交通広場整備による新規路線バスの開通や高速バスの乗入れも予定されるため計 4 バースを考える。
タクシー乗降場	2 バース	<ul style="list-style-type: none"> ・最低限の 1 バースの整備に加え、待機場も兼ねて合計 2 バースの整備を考える。
自家用車乗降場	2 バース	<ul style="list-style-type: none"> ・K&R 利用と障害者用車両の乗降場として計 2 バースを確保する。
自家用車駐車場	適宜	<ul style="list-style-type: none"> ・広場の交通島内に適宜整備する
駐輪場	適宜	<ul style="list-style-type: none"> ・サイクル&ライド利用を想定し、広場外に適宜整備することとした。

交通広場の規模設定および検討地のゾーニングに合わせ検討地全体の配置計画レイアウト(案)を下図の通り検討した。

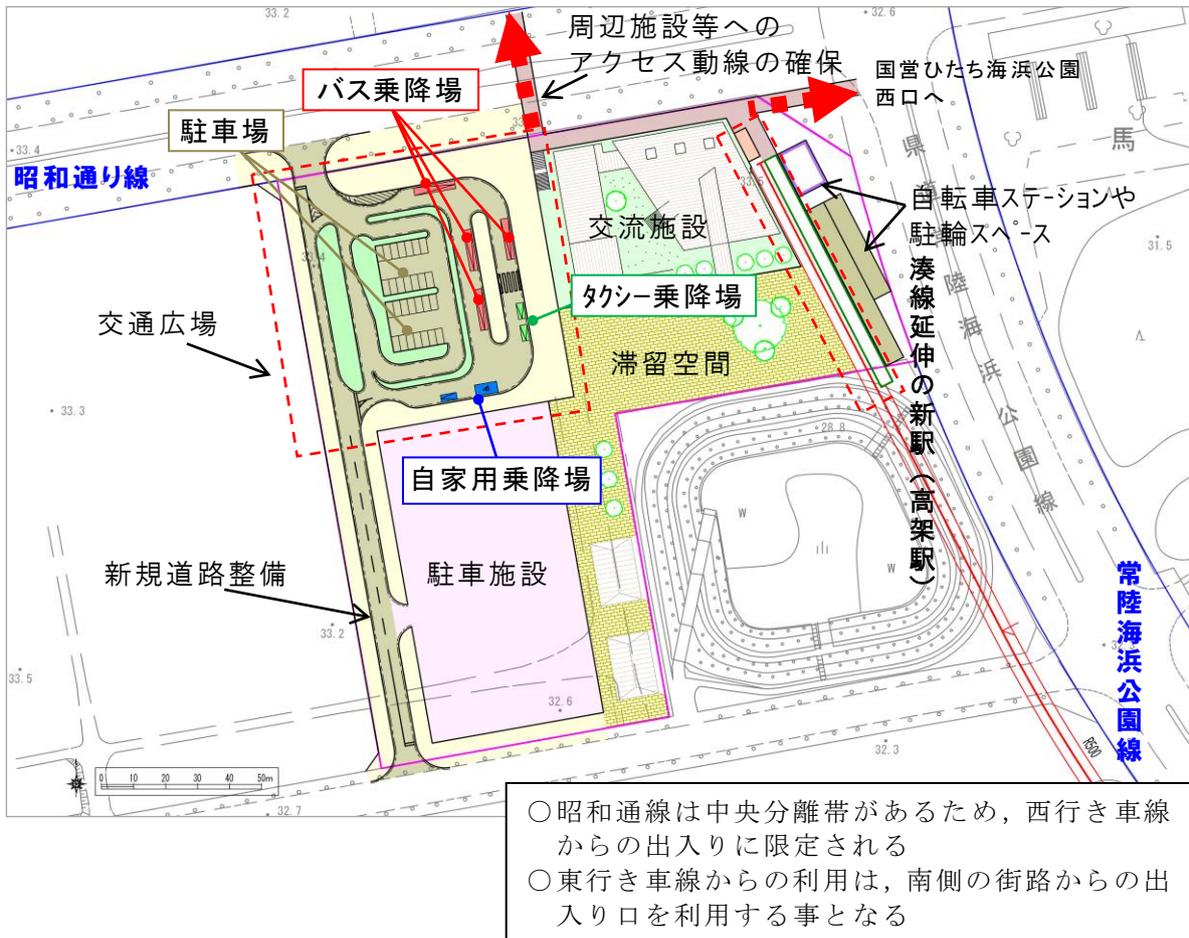


図 1 2 検討地の配置レイアウト(案)

2-5. 交通広場の概算事業費の算出

交通広場の事業費は、舗装面、シェルター、修景施設（照明柱や植栽）などのグレードにより大きく変わるが、本検討では中程度の施設・機能を想定し約2億円と試算した。

整備項目	概算工事費
車道・歩道整備	57
証明整備	23
シェルター整備	44
植栽・その他整備	20
諸経費他	72
合計	216

単位:百万円

2-6. 交通広場以外の諸機能の検討

交通広場機能以外の「交流機能」「駐車機能」において、検討地の活用方針に沿う施設整備の考え方を類似・先行事例より整理した。

① 鉄道駅と交流施設との連携

鉄道駅には多くの来訪者が集まる場所であるため、駅と交流施設を一体化することにより、これらの来訪者をより多く交流施設へ呼び込むことが可能となる。年間を通じて来訪者が見込めるよう市外・県外来訪者向けの施設（観光案内所、地域物産販売、体験型施設等）や市民向けの施設（コミュニティセンター、ホール等）などの配置が想定される。



② 鉄道駅と駐車施設との連携

鉄道駅と駐車施設を一体化することにより、鉄道利用以外のより多くの来訪者を見込むことができる。全国には鉄道駅と「道の駅」を一体的に整備・運営している事例があり参考になる。また、駐車場に電気自動車用充電施設の設置や自動車利用者の休憩施設の確保、地域や観光等の情報発信基地としての整備が想定される。



③自転車利用の促進

自転車は、鉄道駅にアクセスする手段としての利用のほか、周辺に国営ひたち海浜公園や多くの商業施設があることから、観光・レクリエーションとしての利用も想定され、レンタサイクル、修理対応といった施設整備することで自転車利用の活動拠点となりえる。なお、新駅は高架構造が想定されるため、自転車ステーション施設や駐輪場の配置は、高架下スペースの有効活用が考えられる。



自転車ステーションの設置（ドイツ）

④滞留空間の確保

交通広場以外の滞留空間を設けることで、イベントの開催や災害時の避難場所等の活用が可能となる。



イベントスペース（日立駅新都市広場）

⑤滞留空間と駐車施設の概算事業費

滞留空間と駐車施設の想定される規模と概算の事業費は、以下のように考える。

	面積（㎡）	想定規模	概算事業費（億円）
滞留空間	約 5,400		0.5
駐車施設	約 5,000	小型車：120台 大型車：20台	1.5
合計			2.0

※駐車台数は、現時点での想定（公園利用も想定し、比較的大型車を多く見込んでいる）。

※概算事業費は、舗装材のグレード等によって変動する（今回は中程度のものを想定）。

3. 基盤整備の見込み・方向性

検討地及びその周辺地域には大きく分けて3つの来訪者がおり、現状では公共交通体系が整っていないことから、これらの来訪者が交わることは少ない状況にある。

- 国営ひたち海浜公園の来園者：主に市外、県外の居住者
- ひたちなか地区商業施設の来訪者：主に市内、市外の居住者
- ひたちなか海浜鉄道湊線利用者：沿線住民や観光客

これら性格の異なる来訪者を有機的に結び付けるために検討地へ駅前広場（交通結節点）を整備することは、来訪者の市内周遊を可能とし、湊線沿線居住者にとっての利便性も図られる。また、鉄道利用者の増加に伴うひたちなか海浜鉄道湊線の経営安定化や自動車交通への過度の依存からの脱却が図られるといった様々な効果が見込まれる事業であるため、実現へ向けた取り組みを進めていく。

ひたちなか市では、平成28年度から平成32年度までの5年間を期間とする、「ひたちなか市第3次総合計画前期基本計画」が策定され、その中において、総合的な公共交通体系の構築を図る取組方針として、ターミナル機能を有する新たな公共交通結節点の整備と湊線の延伸については、ひたちなか地区のまちづくりと一体的に取り組む方針を定めたところである。また、平成28年度には、ひたちなか地区における鉄道の延伸と交通結節点の整備計画を含めた地域公共交通網形成計画（地域公共交通活性化再生法の改正に基づく法定計画）を策定し、公共交通体系の構築へ向けた取り組みとしても進める方向である。今回の調査による検討地の活用を含め、駅前広場等を含む交通結節点の整備や交流拠点となる施設整備について関係部署や民間事業者と調整を図りながら推進していくこととなる。さらに、国営ひたち海浜公園への来園者の誘致・増加を図るために、海浜公園との連携強化も今まで以上に図る必要性がある。

鉄道の延伸と交通結節点の整備にあたり、行政と民間が適切な役割分担のもとで整備を進めていくこととなるが、交流施設においては、商工会議所などが中心となり、地元企業を取り込んだ運営スキームの構築による観光客等のニーズに対応した施設整備を計画し、行政と連携して進めていく予定である。また、鉄道の延伸については、ひたちなか海浜鉄道が主体的に行う事業ではあるが、行政のみならず地域を含めた今まで以上の連携を図り、延伸実現の可能性の検証、事業スキームの構築を目指して行く。

4. 今後の課題

(1) 駅前広場（交通ターミナル）の整備

- ・駅前広場の整備を契機とした、市内および周辺地域における路線バスやコミュニティバス等の公共交通再編方針をひたちなか市公共交通活性化協議会等の組織で検討する必要がある。
- ・交通機能面では、昭和通線は中央分離帯があるため西行き車線から駅前広場への出入りに限定される。東行き車線からの利用は、南側の街路からの出入り口を利用する事となり交通誘導が必要となる。
- ・当該地は、幹線道路の交差点に近接しており、駅前広場の出入り口はこの交差点から安全な距離を確保する事が望まれる。その点も踏まえ、駅の位置も含めた配置の検討の深度化が必要である。

- ・本調査によるレイアウト案では、駅前広場と駐車施設を連絡し、周辺街路と出入りする形態としている。この場合、当該地に関係の無い通過交通が発生する懸念もあり、今後は交通処理面の対応も検討が必要である。

(2) ひたちなか海浜鉄道湊線の延伸事業

- ・湊線延伸の事業化に向けては、鉄道事業者の主体的な取り組みを後押しするためにも、事業規模や適切な事業費、需要のさらなる創出といった検討が重要となる。
- ・延伸に対する社会的な理解や関係者との合意形成を得ていくため、整備効果等の定量化のほか、鉄道事業者の事業採算性の確保、それを支える事業スキームについて公表していく必要がある。
- ・これらの諸検討を行いながら、湊線の延伸に対する市民の理解や意識醸成を図り、実現可能性を高めていくことが必要となる。