

駅が変わり、 まちも変わる

～佐和駅周辺地区整備のあゆみ～



目次

I.	ひたちなか市のまちづくり	P.2
II.	佐和駅周辺地区の5つの課題	P.3
III.	整備事業の概要	P.4～15
IV.	まちづくりの成果	P.15
V.	整備事業の経緯	P.16
VI.	今後の展望	P.16

I. ひたちなか市のまちづくり

これからのまちづくりにおいては、高齢化や人口減少等の社会情勢の変化を踏まえ、機能的かつ効率的に拠点を配置し、道路や公共交通のネットワークで結ぶ「コンパクト・プラス・ネットワーク」型の都市構造を確立していくため、市内4つの「都市拠点」を中心に都市基盤整備や都市機能の集約・誘導を進めていく必要があります。

都市拠点のひとつ佐和駅周辺地区では、第3次総合計画に定める目指すべき将来都市像の実現のため、「やすらぎと潤いにあふれ快適に暮らせるまちづくり」に向けた取り組みの一環として、都市基盤の整備・再編を重点的に進めることとしました。



4つの都市拠点図

佐和駅周辺地区整備事業とは

佐和駅周辺の交通結節機能と拠点形成機能を高めるため、国の補助事業である都市再生整備計画事業[※]や街路事業等を活用し、佐和駅東西自由通路の整備と駅舎の橋上化をはじめとする駅周辺の都市基盤について、佐和駅東土地区画整理事業と連携しながら、一体的に整備・再編することで、地域が抱える課題への対応を目指しました。

[※]地域の特性を活かした個性あふれるまちづくりに対して総合的な支援を行う補助事業



Ⅱ. 佐和駅周辺地区の5つの課題

① 鉄道による地域の分断

- 市民の日常的な移動の制限
- コミュニティ活動低下の懸念



整備前の佐和駅のアクセス実態

② 駅前広場の混雑

- 朝夕の通勤・通学時間帯における西口広場の日常的な混雑



▲西口広場 朝の混雑状況

③ 危険な踏切横断や生活道路の通過交通

- 交通量が多く狭隘で歩道のない危険な踏切横断
- 生活道路の抜け道利用による危険な通過交通



▲狭隘な旧湊街道踏切

④ 鉄道横断部周辺の交通渋滞

- 鉄道横断部周辺の幹線道路における交通渋滞
- 緊急輸送道路となっている幹線道路網の確立



▲高場陸橋の渋滞

⑤ 安全・安心なまちなみの形成

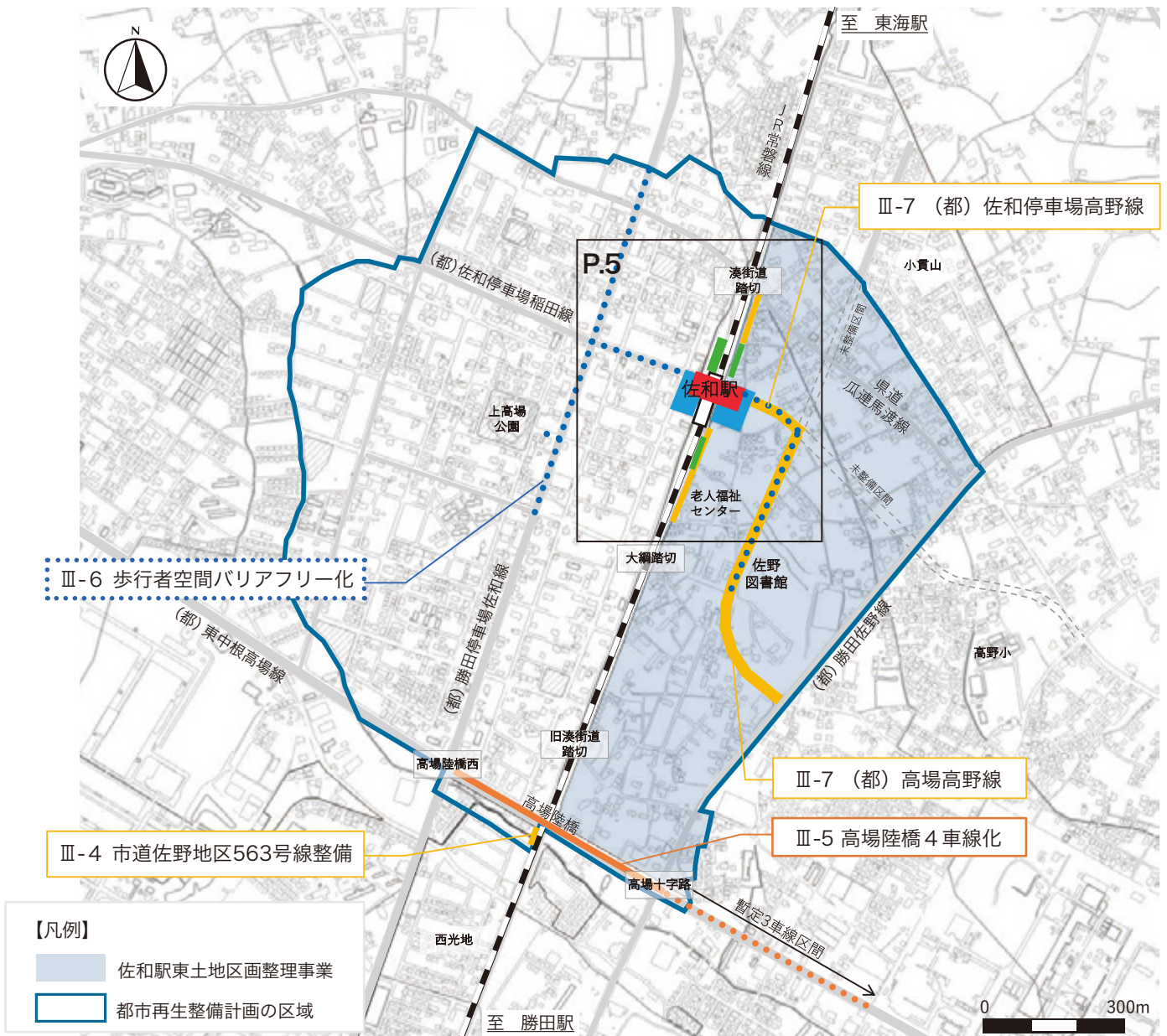
- 良好な居住環境を備えた市街地を形成するための土地区画整理事業による基盤整備
- 歩行空間のバリアフリー化の推進

Ⅲ. 整備事業の概要

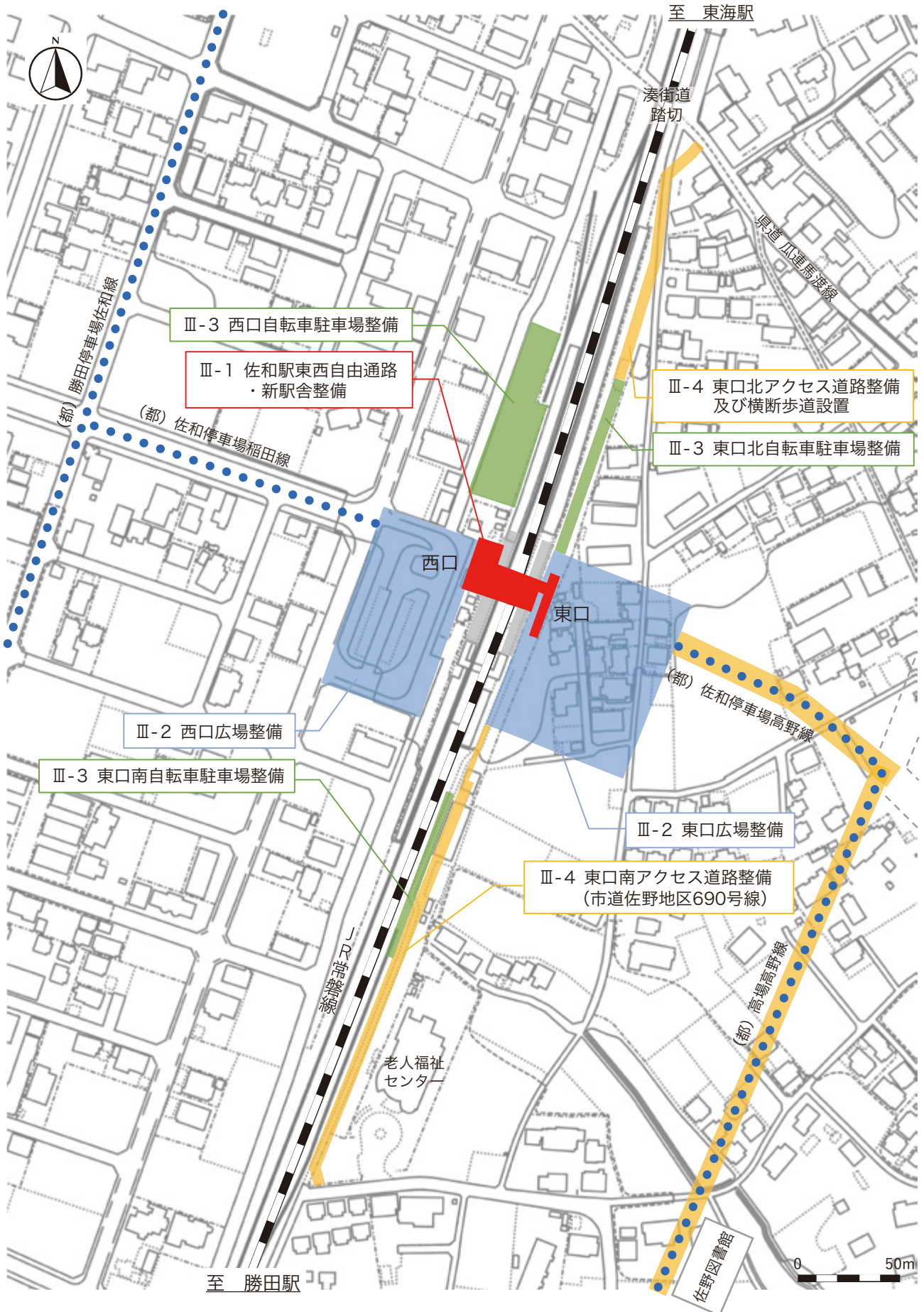
- 事業期間 平成30年度～令和7年度
- 総事業費 55.9億円（内国費25.7億円）
- 事業一覧

主な事業	補助事業の種類	事業費	ページ
Ⅲ-1 佐和駅東西自由通路・新駅舎整備事業	都市再生, 街路	24.2億円	P. 6
Ⅲ-2 駅前広場整備事業	都市再生, 区画整理	6.4億円	P. 8
Ⅲ-3 自転車駐車場整備事業	都市再生	2.4億円	P.10
Ⅲ-4 駅周辺アクセス道路整備事業	都市再生	2.1億円	P.11
Ⅲ-5 高場陸橋（東中根高場線）4車線化事業	都市再生, 街路	20.3億円	P.12
Ⅲ-6 歩行者空間バリアフリー化事業	都市再生	0.5億円	P.14
Ⅲ-7 佐和駅東土地区画整理事業	区画整理	事業進行中	P.14

都市再生（都市再生整備計画事業・都市構造再編集集中支援事業※）、街路（街路事業）、区画整理（土地区画整理事業）



※都市機能や住環境の向上に資する公共公益施設の誘導・整備等に対して集中的な支援を行う補助事業

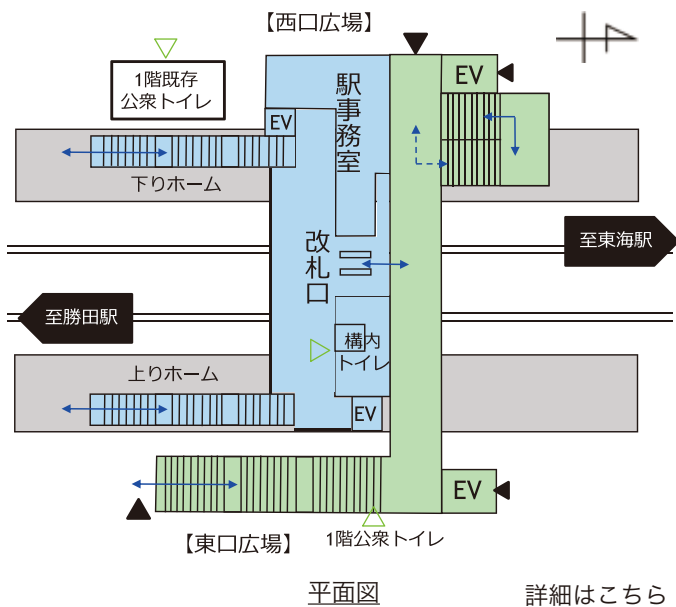


Ⅲ-1. 佐和駅東西自由通路・新駅舎整備事業

課題 ①地域の分断 | ②駅前広場の混雑 | ③危険な踏切横断等 | ④交通渋滞 | ⑤まちなみ形成

まちと人がつながる。
生まれ変わった佐和駅。

昔から親しまれてきた佐和駅を橋上化しました。地域のシンボルに相応しい存在感のある外観と、佐和の「和」に因んだ和みを感じる明るい雰囲気の内観のほか、地名の由来である「沢」の流れを施設デザインに取り入れるなど、新しい地域の拠点として生まれ変わりました。



東西自由通路 (延長約 80m, 幅員 4 m)
エレベーター 東口・西口各 1 基 (定員 17 人)
公衆トイレ 東口・西口各 1 か所 (多機能トイレ含む)

新駅舎 (約 590㎡)
構内エレベーター 上り下りホーム各 1 基 (定員 11 人)
構内トイレ 1 か所 (多機能トイレ含む)



詳細はこちら ▶



▲整備前の佐和駅



▲西口側外観 (夜間)



▲東口側外観 (夜間)



▲東口側エレベーター



▲改札前待合スペース



▲西口側階段



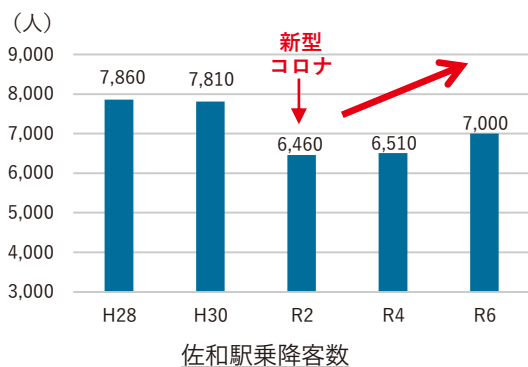
▲駅構内通路



▲西口側外観

事業効果

乗降客数の増加



新型コロナウイルス感染症の流行による移動制限の影響で、佐和駅の乗降客数は、一時的に減少したものの、駅舎整備後は上昇傾向となっています。

短縮された駅へのアクセス時間



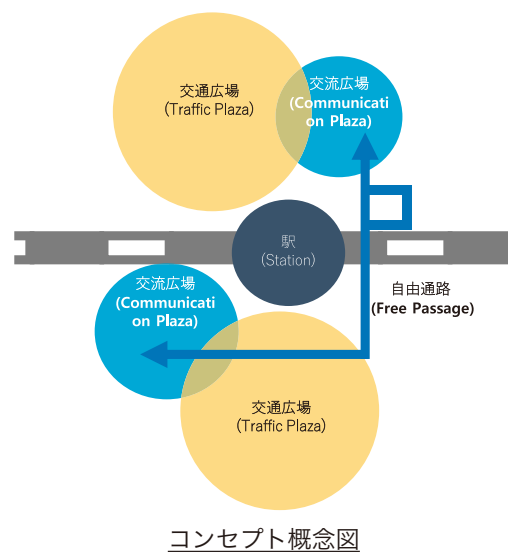
東西に分断していた地域が自由通路でつながり、駅への速達性・アクセス性の向上が図られました。

Ⅲ-2. 駅前広場整備事業

課題 ①地域の分断 | ②駅前広場の混雑 | ③危険な踏切横断等 | ④交通渋滞 | ⑤まちなみ形成

「交通広場」に「交流広場」を。
「駅」と「広場」が呼応する空間に。

利便性と安全性の向上，地域の拠点性を相乗的に高める取組として，新しい駅の整備に合わせ，東口広場の整備や西口広場の改修を行いました。また，東西それぞれの駅前広場に「交流広場」を設けることで，駅利用者や地域の方が憩い集うことのできる交流空間を確保しました。



佐和駅西口広場



- 面積 約4,000㎡
- 市営駐車場 16台（内障害者用1台）
- 雨よけシェルター 延長80m
- 一般車一時乗降場 7台（内障害者用1台）
- バス停留所 2台
- タクシー停留所 2台
- 交流広場 1か所

▲ロータリー出入口の集約など交通安全に配慮し改修を行った西口広場



▲西口交流広場



▲東口交流広場



▲障害者乗降場と雨よけシェルター



▲分かりやすい誘導案内

佐和駅東口広場



- 面積 約6,000㎡
- 市営駐車場 17台 (内障害者用2台)
- 雨よけシェルター 延長100m
- 一般車一時乗降場 9台 (内障害者用1台)
- バス停留所 2台
- タクシー停留所 2台
- 交流広場 1か所

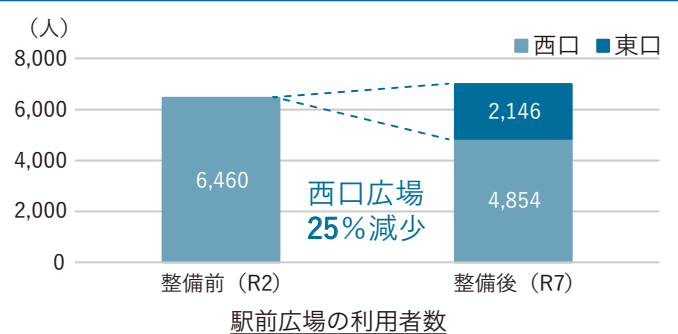
▲東口開設に伴い新たに整備した東口広場

事業効果

駅前広場の混雑緩和

東口広場の開設に伴い、西口広場に集中していた駅利用者が分散し、ロータリーの混雑が緩和しました。

また、東口広場では、勝田第二工業団地への企業バスの新たな乗り入れが開始されています。



Ⅲ-3. 自転車駐車場整備事業

課題 ①地域の分断 | ②駅前広場の混雑 | ③危険な踏切横断等 | ④交通渋滞 | ⑤まちなみ形成

近くて使いやすい「駅」を目指して。

自転車による駅利用者が安全に駅へアクセスできるよう、東口に新たに自転車駐車場を整備しました。また、さらなる利便性向上のため、西口の自転車駐車場についても屋根付きの施設に改修しました。



▲西口自転車駐車場（手前，600台）と東口北自転車駐車場（右奥，240台）



▲案内看板と西口自転車駐車場



▲東口南自転車駐車場（140台）

事業効果

放置自転車の解消



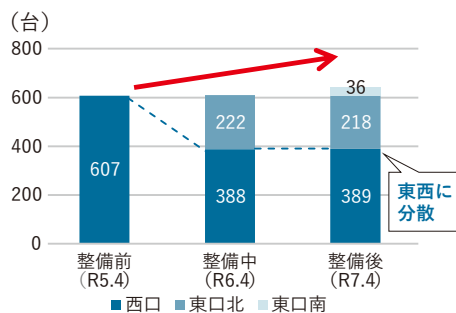
放置自転車

▲西口整備前の放置自転車 (H29)



3か所980台の自転車駐車場を整備したことで、駅前の放置自転車がなくなりました。

自転車駐車場利用者 6%増加



1日あたりの平均自転車駐車場利用台数

屋根付きの自転車駐車場を整備したことで、利便性の高まりから自転車での駅利用者が増加しました。

歩行者の安全性向上



▲西口自転車駐車場の自転車走行レーン

歩行者と自転車が交錯しないよう、舗装の模様や矢羽根などで自転車走行レーンを明確にしました。

Ⅲ-4. 駅周辺アクセス道路整備事業

課題 ①地域の分断 | ②駅前広場の混雑 | ③危険な踏切横断等 | ④交通渋滞 | ⑤まちなみ形成

人も車も自転車も、安心できる道をつくりました。

狭隘な踏切や見通しの悪い生活道路を通らず、安全に駅へアクセスできるよう、新たな道路や横断歩道を整備しました。



▲車両スピード抑制のため狭窄（きょうさく）を設けた市道佐野地区563号線（延長67m，幅員6m）



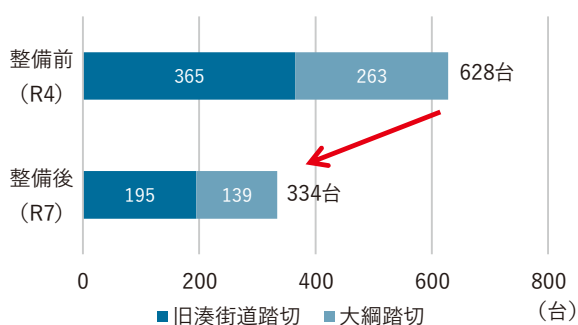
▲湊街道踏切東側の横断歩道



▲新設した東口南アクセス道路（市道佐野地区690号線，延長205m，幅員5～6m）

事業効果

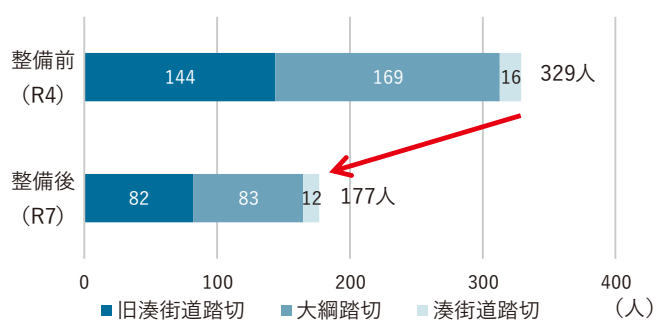
踏切横断自動車交通量 47%減少



朝ピーク時（7～8時）踏切交通量（自動車）

東口アクセス道路の整備と高場陸橋の4車線化により、渋滞を避け、生活道路を抜け道利用していた自動車が減り、踏切の通過交通量が47%減少しました。

踏切を渡る歩行者等 46%減少



朝ピーク時（7～8時）踏切交通量（歩行者・自転車）

東口の開設と駅周辺の市道整備により、線路を渡ることなく東口へのアクセスが可能になったことで、踏切の歩行者・自転車交通量が46%減少しました。

Ⅲ-5. 高場陸橋（東中根高場線）4車線化事業

課題 ①地域の分断 | ②駅前広場の混雑 | ③危険な踏切横断等 | ④交通渋滞 | ⑤まちなみ形成

まちを結ぶ「高場陸橋」さらに進化。

抜本的な渋滞緩和と防災機能の向上に資する取り組みとして、JR常磐線を横断する高場陸橋を増設し4車線化しました。



全延長 470 m, 全幅員 30 m

	完成年度	橋梁区間	幅員	車線構成
新橋	令和6年12月	40m (1径間)	8.5m	2車線
現橋	昭和40年3月	240m (13径間)	10.0m	2車線 +歩行者空間

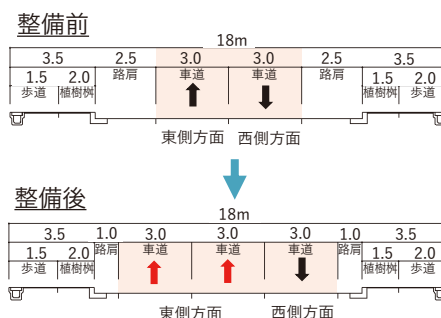
※現橋は、橋梁の寿命を100年以上維持することを目標とする「ひたちなか市橋梁長寿命化修繕計画」に基づき、定期点検の結果に応じた適切な修繕を行っていきます。

高場陸橋西交差点

▲高場陸橋（西から望む）

■合流区間を暫定3車線化

高場十字路交差点から東側の4車線から2車線にシフトする区間において、円滑な合流や、合流時の交通渋滞の抑制のため、「暫定3車線化」を行いました。

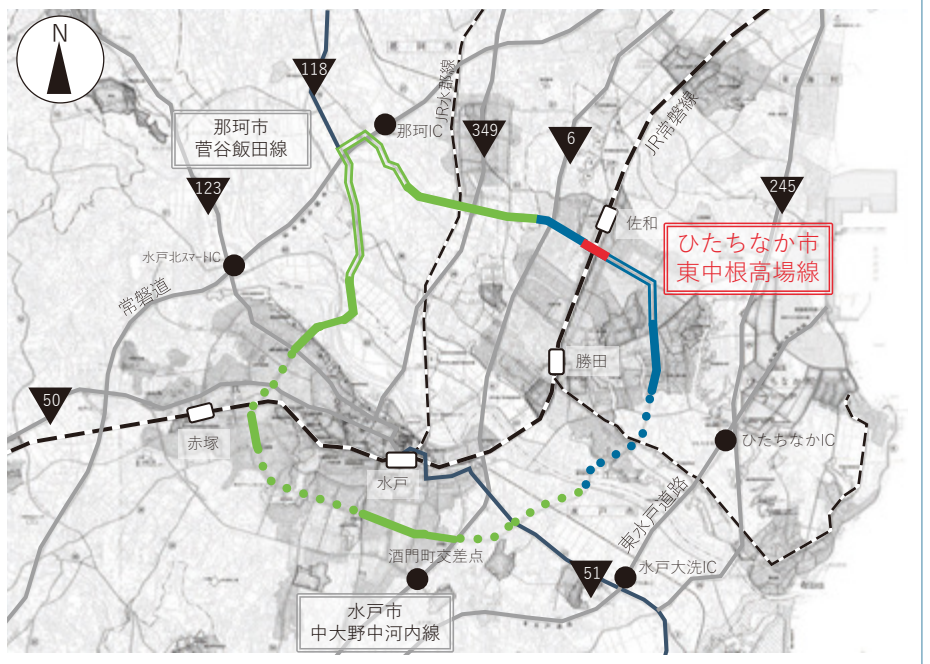


▲暫定3車線化区間

道路の位置づけ

都市計画道路東中根高場線は、水戸市、那珂市と本市を広域的につなぐ「水戸勝田環状道路」に位置づけられており、交通の円滑化や地域間の連携強化、緊急輸送道路等の防災機能の拡充を図るため重要な役割を果たすことが期待されている路線です。

凡 例	市内	市外
整備済		
暫定2車線		
未整備		



整備前

■横断図

■高場陸橋西交差点

▲ H30.5 撮影

■高場十字路口交差点

▲ H30.5 撮影

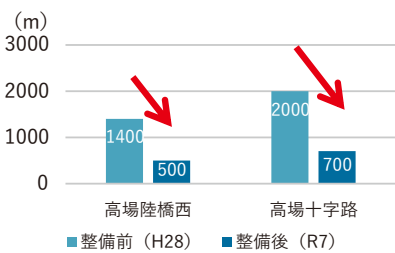
■整備後

▲ R7.7 撮影

▲ R7.7 撮影

事業効果

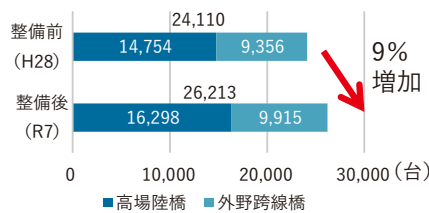
交通渋滞が1/3に減少



高場陸橋周辺の朝の最大渋滞長

4車線化により、交差点から派生する渋滞長が最大65%緩和し、周辺交通の速達性・アクセス性が向上しました。

線路を横断する自動車交通量の増加



JR常磐線を横断する自動車交通量

JR常磐線を横断する跨線橋の交通量が増加しました。さらなる経済活動の活性化が期待されます。

安全な歩行者空間を整備



▲高場十字路口交差点側歩道

現橋の余剰地を活用することにより、安全な歩行者空間を確保しました。

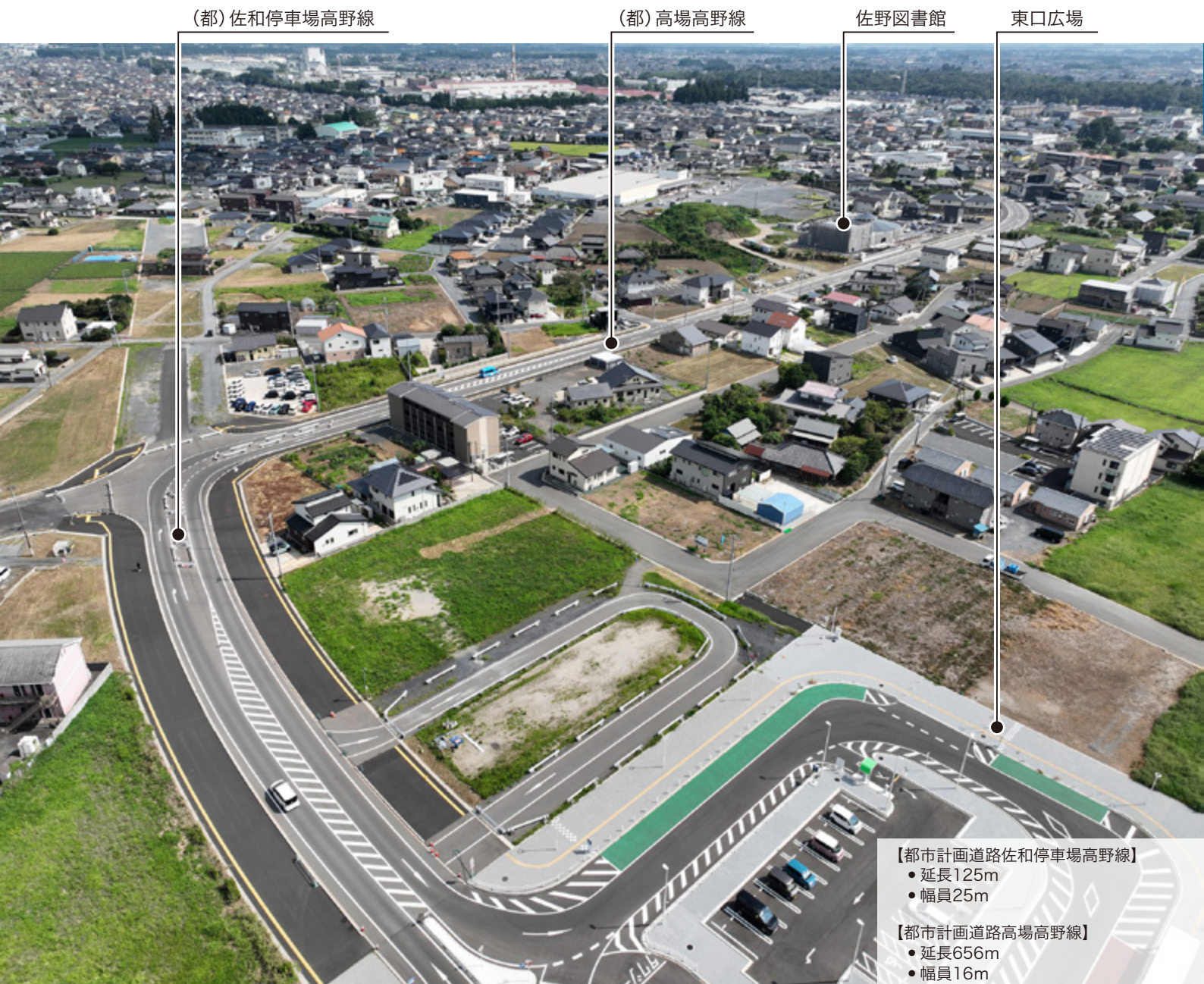
Ⅲ-6. 歩行者空間バリアフリー化事業 Ⅲ-7. 佐和駅東土地区画整理事業

課題 ①地域の分断 | ②駅前広場の混雑 | ③危険な踏切横断等 | ④交通渋滞 | ⑤まちなみ形成

もっと住みやすく、もっと心地いい。

佐和駅の東西に存する既成市街地について、土地区画整理事業を主体に整備を進めています。西側の佐和駅中央地区（95.6ha）は、平成27年度に事業が完了し、現在は居住者の利便性に資する商業施設や良好な住宅地が適切に配置されるまちなみを目指し、佐和駅東地区（56.7ha）の整備を進めているところです。

合わせて、「ひたちなか市交通バリアフリー基本構想」に基づき、駅や駅前広場のほか、佐和駅から半径500m圏内の歩道のバリアフリー化を進めるなど、利便性と快適性を備えた市街地の形成に努めています。



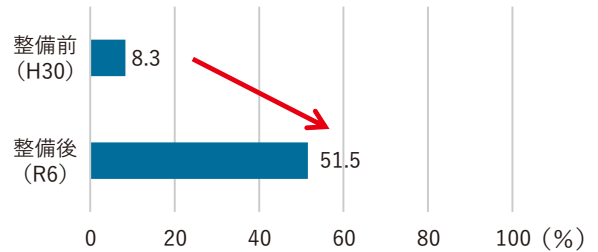
▲ 基盤整備が進み住宅が建ち始めた佐和駅東土地区画整理事業地内



▲佐和駅西口広場前交差点の視覚障害者誘導ブロック

事業効果

バリアフリー化率※ 43%上昇



高齢者や子育て世代，障害者が円滑に移動できるよう，バリアフリーに対応した歩行空間の整備が促進されました。

※駅から半径 500 m 圏内の歩道のバリアフリー化率

IV. まちづくりの成果

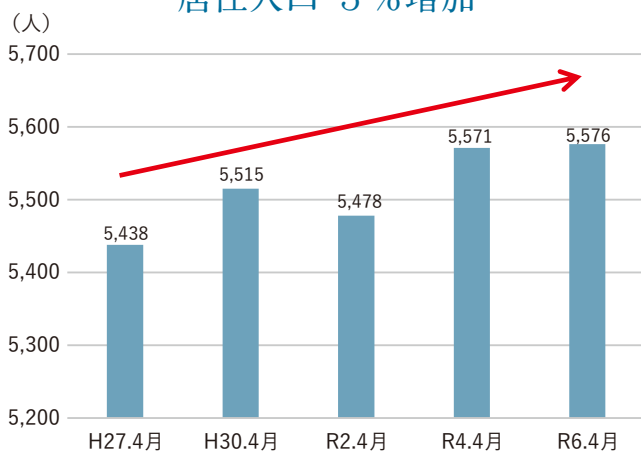
佐和駅周辺地区では、「やすらぎと潤いにあふれ快適に暮らせるまち」を目指して，佐和駅東西自由通路・新駅舎整備をはじめとして，駅前広場や自転車駐車場の整備，高場陸橋の4車線化，土地区画整理事業による住環境整備など，駅周辺の基盤整備を一体的に進めてきました。

本事業により，佐和駅周辺地区の長年の懸案事項であった市街地の分断が解消され，交通結節機能や拠点形成機能の強化が図られたことで，**利便性や安全性のほか，まちの魅力が相乗的に向上し，区域内の居住人口の増加や地価の上昇など，エリア価値向上につながるまちづくりの効果が早くも表れ始めています。**



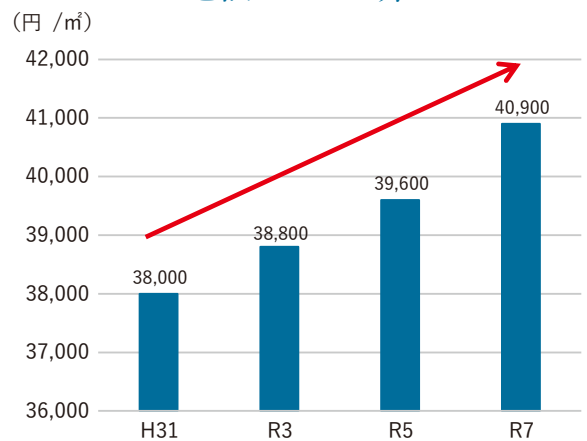
▲佐和駅東口広場のイルミネーションの様子

居住人口 3%増加



都市再生整備計画区域内の居住人口

地価 8%上昇



地価公示価格 (高場3丁目10番5 (住宅地))

V. 整備事業の経緯

明治30年 2月	佐和駅開業
平成11年11月	佐和駅東土地地区画整理事業事業認可
平成17年11月	高野小貫山土地地区画整理事業事業完了
平成20年 9月	地元7自治会より佐和駅東口開設の要望書提出（4,529名署名）
平成25年 5月	西古内土地地区画整理事業事業完了
平成28年 1月	佐和駅中央土地地区画整理事業事業完了
平成30年 5月	佐和駅東西自由通路線都市計画決定
平成30年12月	佐和駅東西自由通路・新駅舎整備 J R 東日本水戸支社と事業合意
令和 3年12月	佐和駅仮駅舎供用開始（旧駅舎解体開始）
令和 5年 9月	佐和駅東西自由通路・新駅舎完成
令和 6年12月	佐和駅東口広場完成 高場陸橋（東中根高場線）4車線化完了
令和 7年 6月	佐和駅西口広場完成



▲佐和駅東西自由通路の見学会の様子



▲東西自由通路に展示している旧駅舎の模型



▲4車線化した高場陸橋

VI. 今後の展望



今後の佐和駅周辺地区については、これまで整備を進めてきた都市基盤を活かし、引き続き佐和駅東土地地区画整理事業による住環境整備を進めるとともに、佐和駅を中心に日常生活に必要な商業や医療等の都市機能を適切に誘導するための取り組みを推進していくことが重要です。

これらの取り組みが奏功することで、地域の活性化や生活環境の利便性・快適性が向上し、その結果、民間投資の誘発による土地利用促進のほか、市民や民間事業者による賑わい創出につながる活動が生み出されるなど、佐和駅を中心とする地域のさらなる発展を期待するところです。

今後とも、市民と共に次の世代に承継できるようなまちづくりを進めてまいります。

ひたちなか市長
大谷 明