

高萩駅周辺地区再整備基本構想



令和 7 年 8 月

高萩市



ごあいさつ

高萩市長

大部 勝規

高度経済成長を経て人口増加により拡散傾向であったまちづくりの形は、人口減少や少子高齢化の進展により、コンパクトに集約する傾向に変化してきております。

本市においては、近年、ＪＲ常磐線高萩駅周辺の大型商業施設の撤退や、南北郊外への大規模小売店の立地による商業圏の変化、マイカーの普及による空洞化などが中心市街地の課題となっております。第６次高萩市総合計画基本構想において、中心市街地を含む高萩エリアを中心拠点として既存ストックを活用した市街地のリノベーション等による都市機能の維持増進を図り、時代のニーズに呼応したコンパクトな拠点を形成するとしています。

本市ではこれまで中心市街地の活性化を実現するため、買い物や交流する場所などを創出し、その場所に集まりやすい道路や交通網などの整備が必要と考え、地域の方々と交えた高萩駅周辺地区再整備検討ワークショップなど勉強会や意見交換会の開催、高萩駅西口駅前整備条件検討調査の実施など、ソフト・ハード両面から調査研究を進めてまいりました。

これらを踏まえ、この度本市では、高萩駅周辺地区に必要な機能や役割を整理し、拠点整備の方向性や全体像を明らかにする高萩駅周辺地区再整備基本構想を策定しました。

この基本構想において、本市の実情を的確に捉えるとともに、今後の社会情勢の変化などを踏まえ、高萩駅周辺地区におけるまちづくりの方向性を示すことで、本市が抱える地域課題の解決と本市がめざすまちづくりの将来像の実現につなげてまいります。

結びに、本基本構想の策定にあたり、高萩駅周辺地区再整備検討ワークショップなど勉強会や意見交換会の講師及びご出席者の皆様、アンケート調査や様々な機会を通して貴重なご意見をいただいた市民の皆様並びに関係各位に対しまして、厚く御礼を申し上げます。

目 次

第1章 駅周辺地区再整備基本構想策定の目的	1
1. 目 的	
2. 検討区域の設定	
第2章 市の現況	2
1. 地 勢	
2. 沿 革	
3. 人 口	
4. 公共交通の状況	
5. 公共施設の整備状況と利用状況	
第3章 地区の現況	16
1. 人口の推移	
2. 建物利用現況	
3. 空き店舗現況	
4. 土地利用現況	
5. 土地利用現況（空き地）	
6. 道路・交通の状況	
7. 都市施設の状況	
第4章 市民意向調査	23
1. 市民アンケート調査	
2. ワークショップ	
第5章 駅周辺地区の課題の整理と整備の基本的な方向	29
1. 課題の整理	
2. 基本的な整備の方向	
3. 高萩駅周辺地区再整備のコンセプト	

第6章 基本構想..... 33

1. 全体基本構想
2. ゾーン別基本構想イメージ

第7章 高萩駅東西自由通路再整備に向けた条件の検討..... 47

1. 高萩駅東西自由通路再整備に向けた条件の検討
2. 高萩駅日乗車人員の推移と将来乗降客数の予測
3. 既存跨線橋の現況整理
4. 東西自由通路の幅員検討
5. その他施設の基準
6. 駅東側から高萩駅西口駅前広場へのアクセス動線の検討
7. 交通広場の基本的配置
8. 東西自由通路配置位置及び駅前広場ゾーニングの検討
9. 自由通路の都市計画決定の必要性

第8章 実現化方策の検討..... 65

1. 整備主体の方向性
2. 事業手法の検討
3. 整備スケジュールの基本的な考え方

資料編..... 78

1. 上位計画
2. 駅周辺施設の参考事例

第1章 高萩駅周辺地区再整備基本構想策定の目的

1. 目的

高萩駅周辺地区再整備基本構想（以下、「本基本構想」という。）は、JR常磐線高萩駅周辺地区（以下、「高萩駅周辺地区」という。）の拠点整備に際し、高萩駅周辺地区に必要な機能や役割を整理し、拠点整備の方向性や全体像を明らかにすることを目的とします。

本基本構想の策定にあたっては、先に策定された高萩市都市計画マスタープラン（平成19年策定）や高萩市立地適正化計画〔改訂版〕（令和6年策定）など、関連計画との整合を踏まえるものとします。特に、公共交通による拠点間の交通網形成、主要な交通結節機能を担う中心市街地を含む高萩駅周辺地区の重要性、高萩駅周辺を取り巻く環境の変化（施設の老朽化、交通体系の変化）、人口減少や少子高齢化などの社会変動を背景とした持続可能な都市経営の観点等を考慮に入れ、適切な都市機能の再配置を検討し、日常生活に必要となる機能を集約した「拠点」と、それらを効果的に連携する「ネットワーク」を構築することを基本として本基本構想を策定します。

2. 検討区域の設定

本基本構想の検討地域となる高萩駅周辺地区は、高萩市立地適正化計画に定める都市機能誘導区域のうち、駅前商店街等を内包する概ね下記の区域とします。

図 本基本構想検討区域

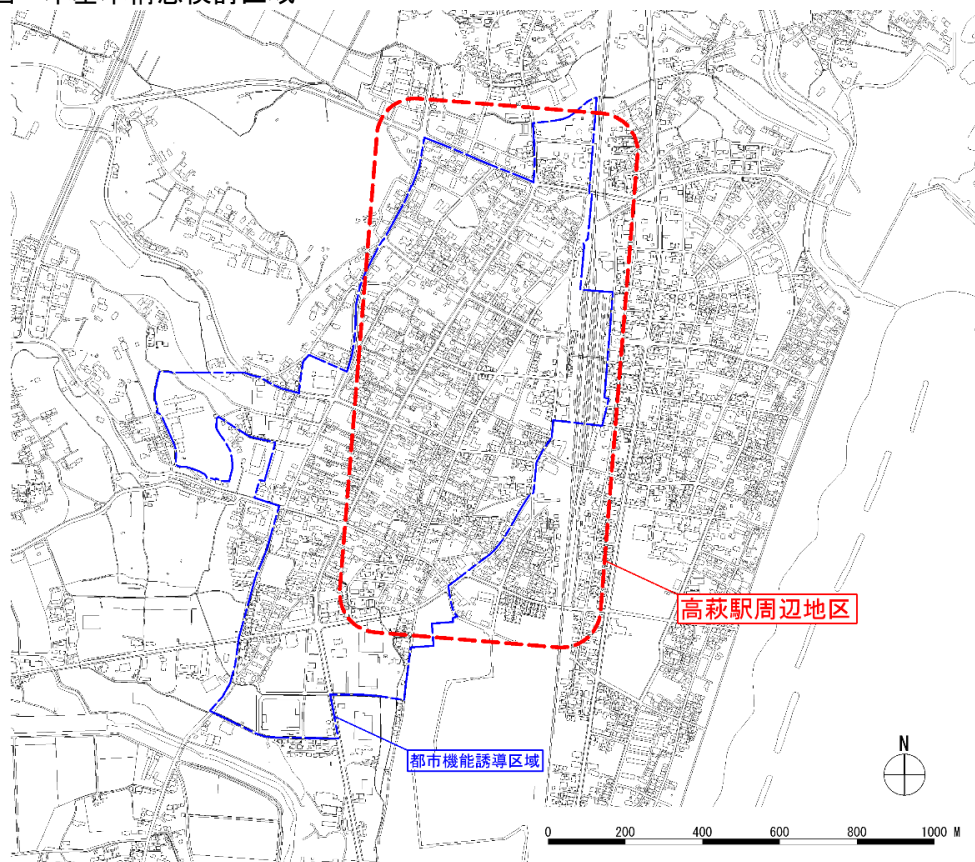


図 市街地の変遷

明治 42 年頃



昭和 11 年頃



昭和 58 年頃



平成 15 年頃



現在



資料：今昔マップ on the web

3. 人 口

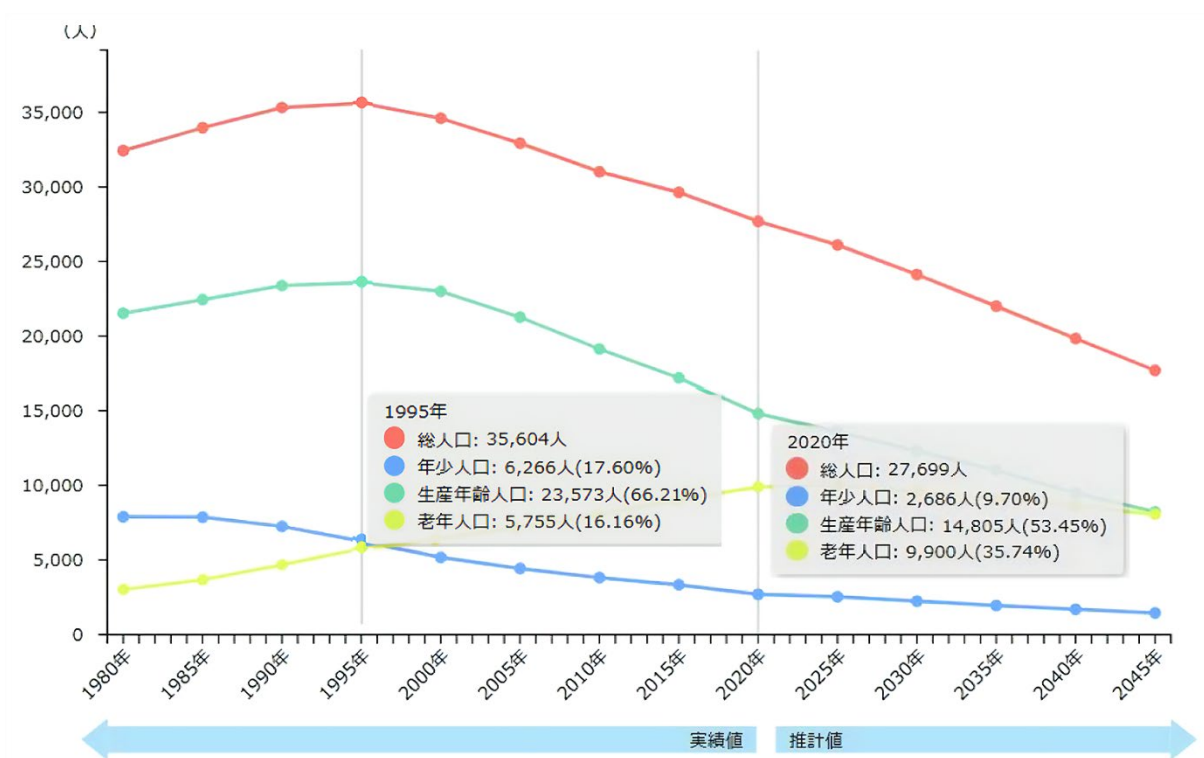
(1) 総人口・年齢3区分別人口

総人口は、平成7年（1995年）までは増加傾向にありましたが、平成7年（1995年）の35,604人をピークに減少に転じ、常住人口は令和7年（2025年）1月1日現在で25,511人となっています。

人口構成を年齢3区分別割合でみると、令和2年（2020年）の年少人口割合（15歳未満）は9.7%で、生産年齢人口割合（15～64歳）は53.45%で、老年人口割合（65歳以上）は35.74%となっています。

総人口は、平成7年（1995年）と令和2年（2020年）を比べると22%減少しており、高齢化率（老年人口の割合）は約20ポイント増加しています。

※「総人口」は国勢調査の実施期間内にその地域に住んでいる全ての人々を対象としています。「常住人口」は令和3年11月30日に公表された令和2年国勢調査確定値を基準にして住民基本台帳の異動（出生・死亡・転入・転出）による増減数を加えて推計したものです。



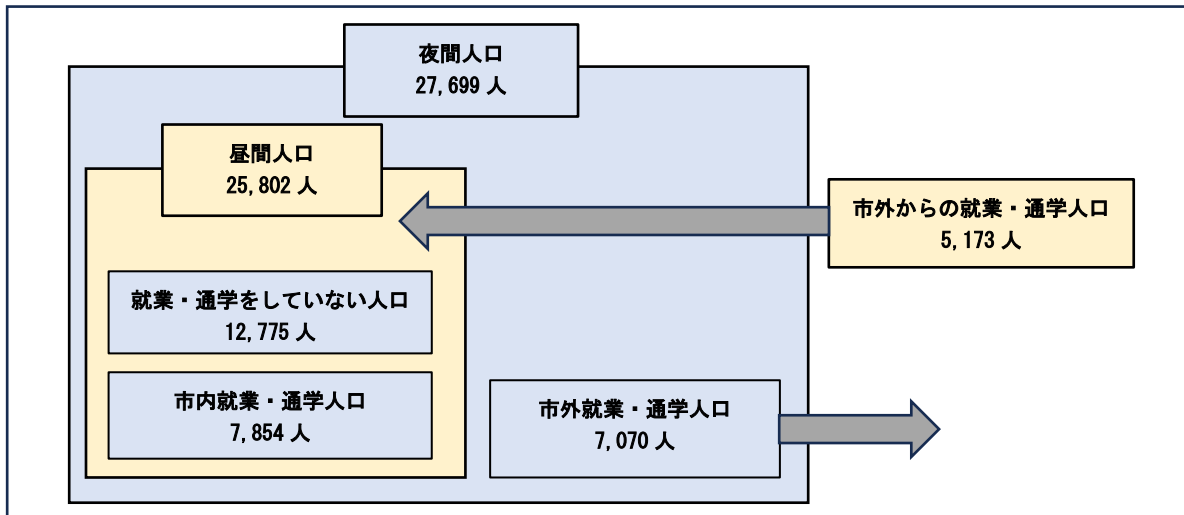
資料：国勢調査、日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

(2) 人口流動

本市の昼間人口は約 2.58 万人、夜間人口は約 2.77 万人であり、約 2 千人が流出超過しています。

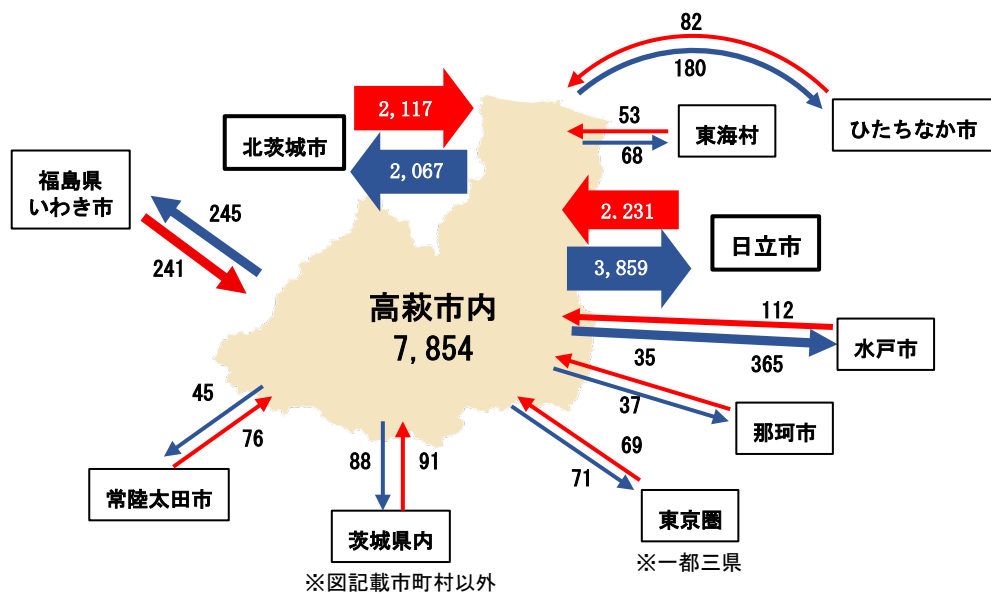
昼間人口のうち、就業・通学により約 5.2 千人が市外から流入し、約 7.1 千人が市外へ流出しています。このうち、日立市へは約 3.9 千人が流出し、同市から約 2.2 千人が流入しています。また、北茨城市へも約 2.1 千人が流出し、同市から約 2.1 千人が流入しており、日立市や北茨城市とのつながりが深いことがわかります。

図 昼間人口・夜間人口



資料：令和 2 年国勢調査

図 通勤・通学流動



資料：令和 2 年国勢調査

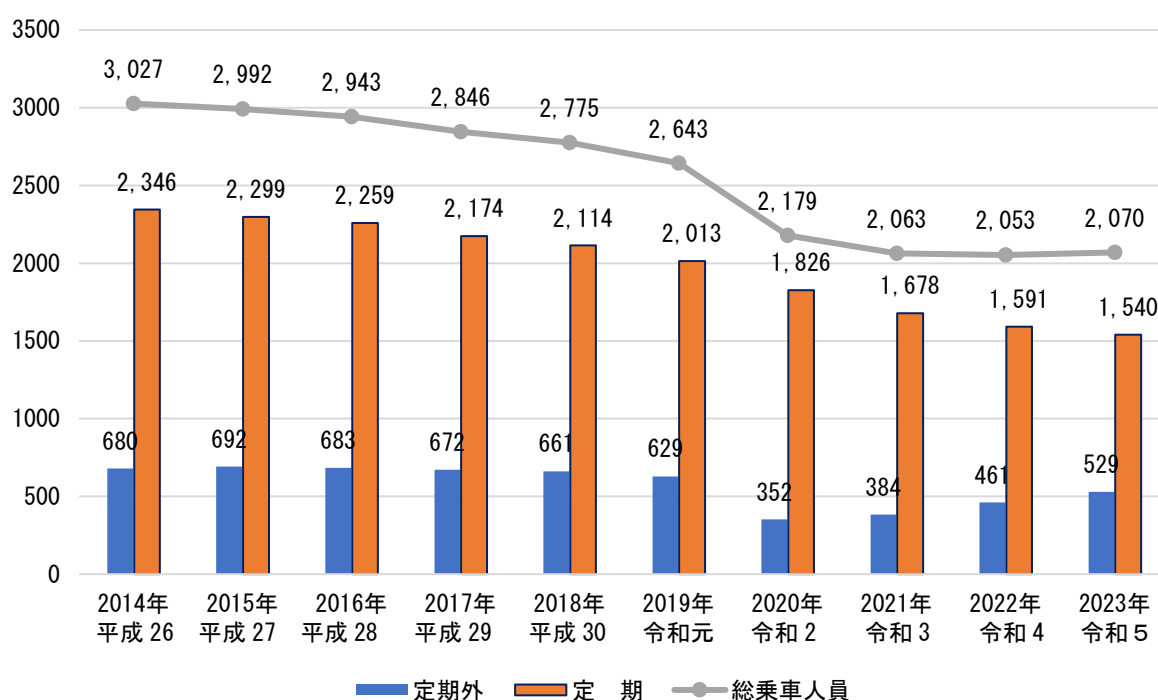
4. 公共交通の状況

(1) 鉄 道

市内には、JR 常磐線高萩駅があり、平日は上り 52 本（特急 12 本）、下り 51 本（特急 13 本）、休日は上り 52 本（特急 12 本）、下り 51 本（特急 11 本）のダイヤ(令和 6 年 12 月現在)となっています。日平均乗車人員は、人口減少や少子化等の影響によって年々減少傾向にあります。また、令和 2 年度は新型コロナウイルス感染症の影響があり、利用が大きく落ち込んでいる状況です。

利用者の 70%以上が定期券利用者であり、定期券を利用する通勤・通学者の利用が多くを占めています。

図 JR 高萩駅利用者推移(日平均乗車人員)



資料：JR 東日本ホームページ掲載の数値をグラフ化

(2) 路線バス

市街地の路線バスは、JR 高萩駅を中心に、合計 3 路線を民間バス事業者 1 社で運行しています。

JR 高萩駅を基点に放射状に運行する 3 路線（清松高校線、千代田・関口線、和野線）は、通勤や通学により比較的用户が多い状況です。特に清松高校線は、市の補助金を受けずに運行が継続されています。

市内路線バスの利用者は、年々減少傾向にあり、運行経費の赤字額抑制（市の補助金の抑制）、路線や便数の維持確保が課題となっています。

令和 4 年 10 月から、AI を活用した呼出型最適経路バス「My Ride のるる」の運行を開始しており、持続可能な交通ネットワークの検討を進めている状況です。

図 市街地の路線バス系統



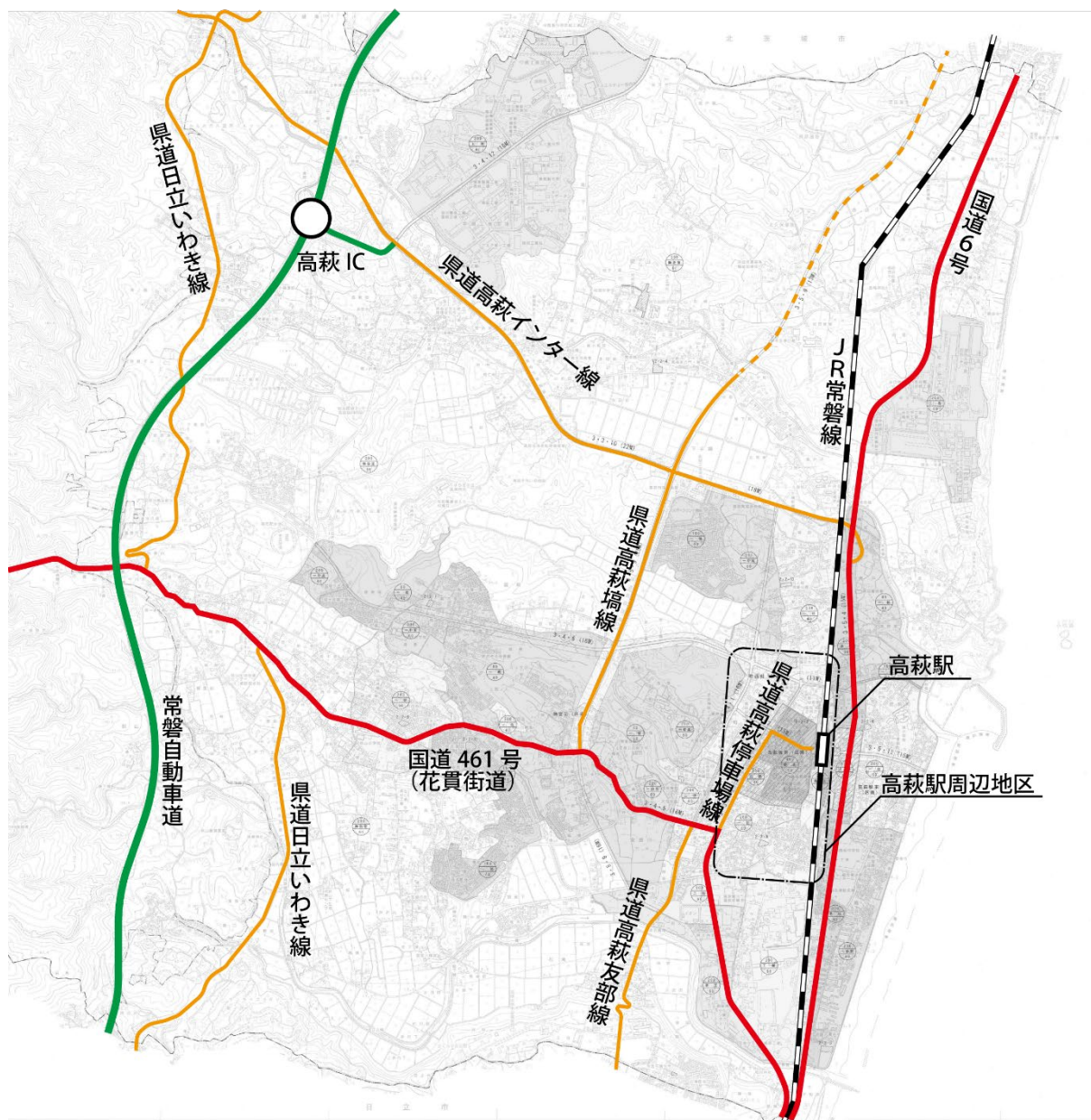
資料：高萩市地域公共交通計画

5. 公共施設の整備状況と利用状況

(1) 道路網の状況

市街地の道路網は、JR 常磐線と並行に国道 6 号、地区の西側に国道 461 号が通り、また、JR 高萩駅と国道 461 号を結ぶ県道高萩停車場線、国道 6 号と常磐自動車道高萩 IC を結ぶ県道高萩インター線、国道 461 号と日立市を結ぶ県道高萩友部線及び県道日立いわき線が通っています。

図 道路・交通網



(2) 交通量

市街地周辺の12時間交通量は、広域的な南北軸の常磐自動車道(高萩 IC 南)13,522 台/12h、常磐自動車道(高萩 IC 北)11,760 台/12h、国道6号 15,515 台/12h の交通量が多く、次いで県道高萩停車場線 9,352 台/12h(推定値)が続いています。

国道6号の渋滞緩和を目的としてバイパス整備が進められている県道高萩塙線バイパスのうち、供用済区間の県道高萩インター線以南は、既に 5,702 台/12h の交通量が流れています。

また、東西軸となる国道461号は 5,970 台/12h、国道6号と常磐自動車道高萩 IC を結ぶ県道高萩インター線は 8,656 台/12h となっています。

ピーク率(昼間12時間)は、おおむね10%程度ですが、県道日立いわき線と県道高萩塙線バイパスは、高くなっています。

混雑度(交通量/交通容量)で1を超えているのは、国道6号の1.36と県道高萩停車場線の1.26(推定値)で、国道6号は通過交通だけでなく、内外交通・内々交通も流れる複合的な機能を有するためであり、県道高萩停車場線は中心市街地の発生集中交通が集中するためと考えられます。

表 現況交通量

番号	路線名	12時間交通量(台/12h)			24時間交通量(台/日)			ピーク率 (%)※1	大型車 混入率 (%)※2	混雑度 ※3	昼夜率 ※4
		小型車	大型車	計	小型車	大型車	計				
①	常磐自動車道(高萩 IC 南)	8,818	4,704	13,522	10,764	7,898	18,662	9.6	34.8	0.29	1.38
②	常磐自動車道(高萩 IC 北)	7,500	4,260	11,760	9,223	7,414	16,637	9.6	36.2	0.25	1.41
③	国道6号	13,299	2,216	15,515	17,554	3,722	21,276	9.8	14.3	1.36	1.37
④	国道461号	5,647	323	5,970	7,005	637	7,642	10.2	5.4	0.30	1.28
⑤	県道日立いわき線(南)	5,485	390	5,875	6,860	719	7,579	18.9	6.6	0.78	1.29
⑥	県道日立いわき線(北)	3,395	373	3,768	4,127	545	4,672	22.0	9.9	0.61	1.24
⑦	県道高萩インター線	8,276	380	8,656	10,425	914	11,339	11.2	4.4	0.57	1.31
⑧	県道高萩塙線(バイパス)	5,586	116	5,702	6,827	415	7,242	14.0	2.0	0.43	1.27
⑨	県道高萩塙線	424	4	428	477	11	488	11.2	0.9	0.06	1.14
⑩	県道高萩友部線	5,747	42	5,789	6,918	318	7,236	10.9	0.7	0.88	1.25
⑪	県道高萩停車場線	8,407	945	9,352	10,732	1,519	12,251	10.7	10.1	1.26	1.31

斜体は推定値

資料：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

※1 ピーク率：昼間12時間の総交通量(7:00～19:00、台/12h)に対するピーク時間交通量(台/ピーク時)の割合(%)

※2 大型車混入率：昼間12時間の総交通量(台/12h)に対する大型車交通量(台/12h)の割合(%)

※3 混雑度：昼間12時間の交通容量(台/12h)に対する総交通量(観測交通量、台/12h)の割合

※4 昼夜率：昼間12時間の総交通量(台/12h)に対する24時間の総交通量(台/日)の割合

図 昼夜間別交通量

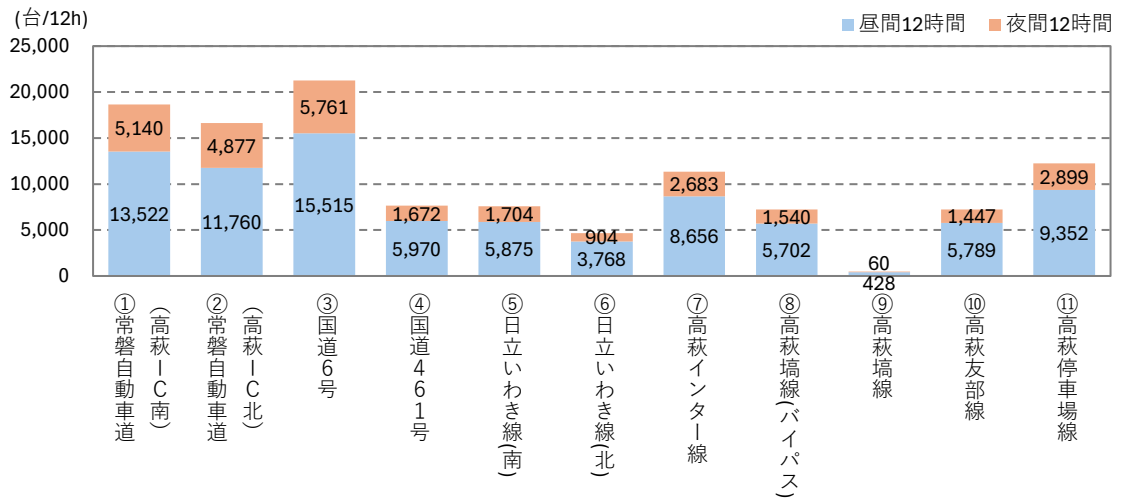
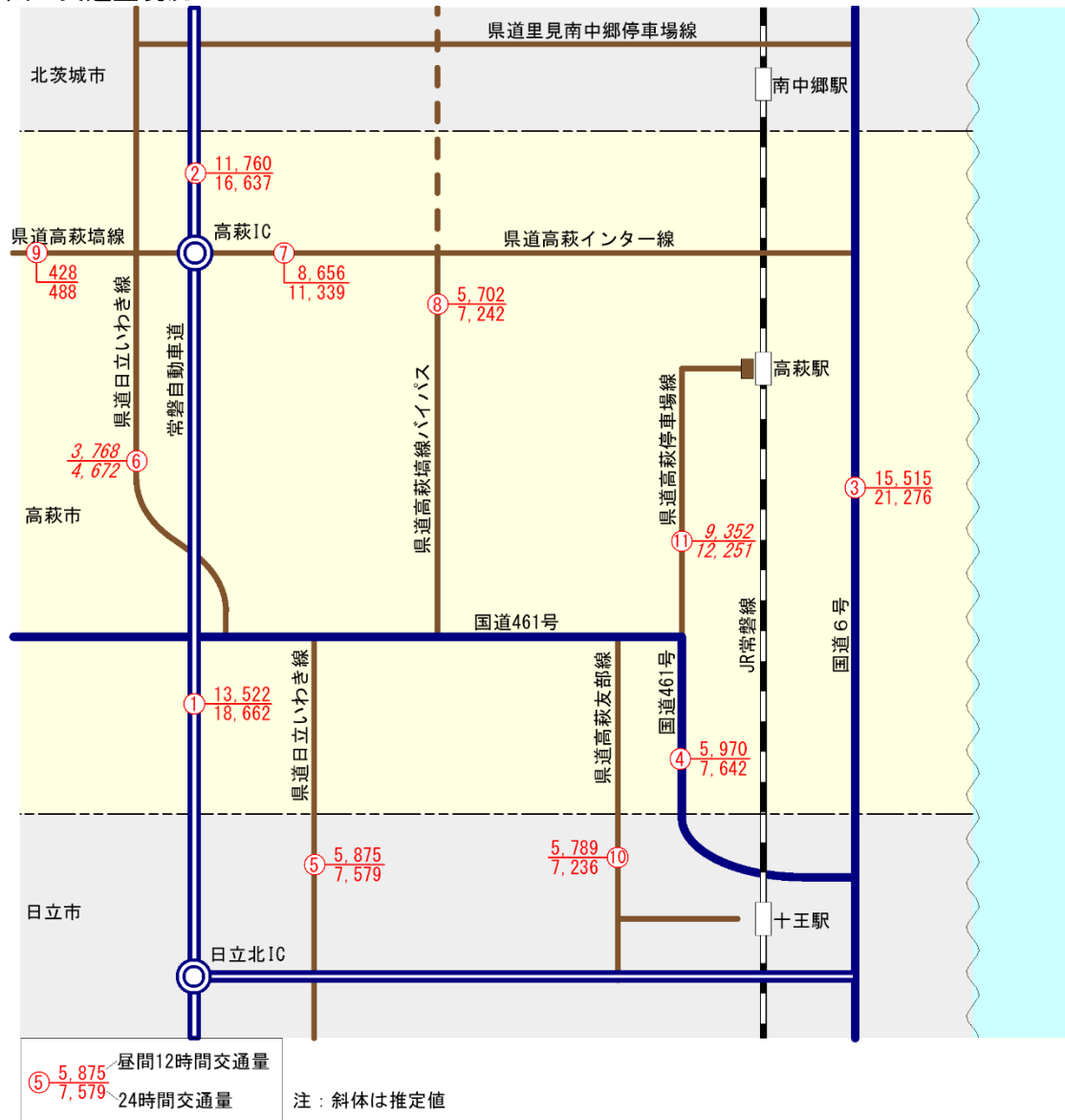


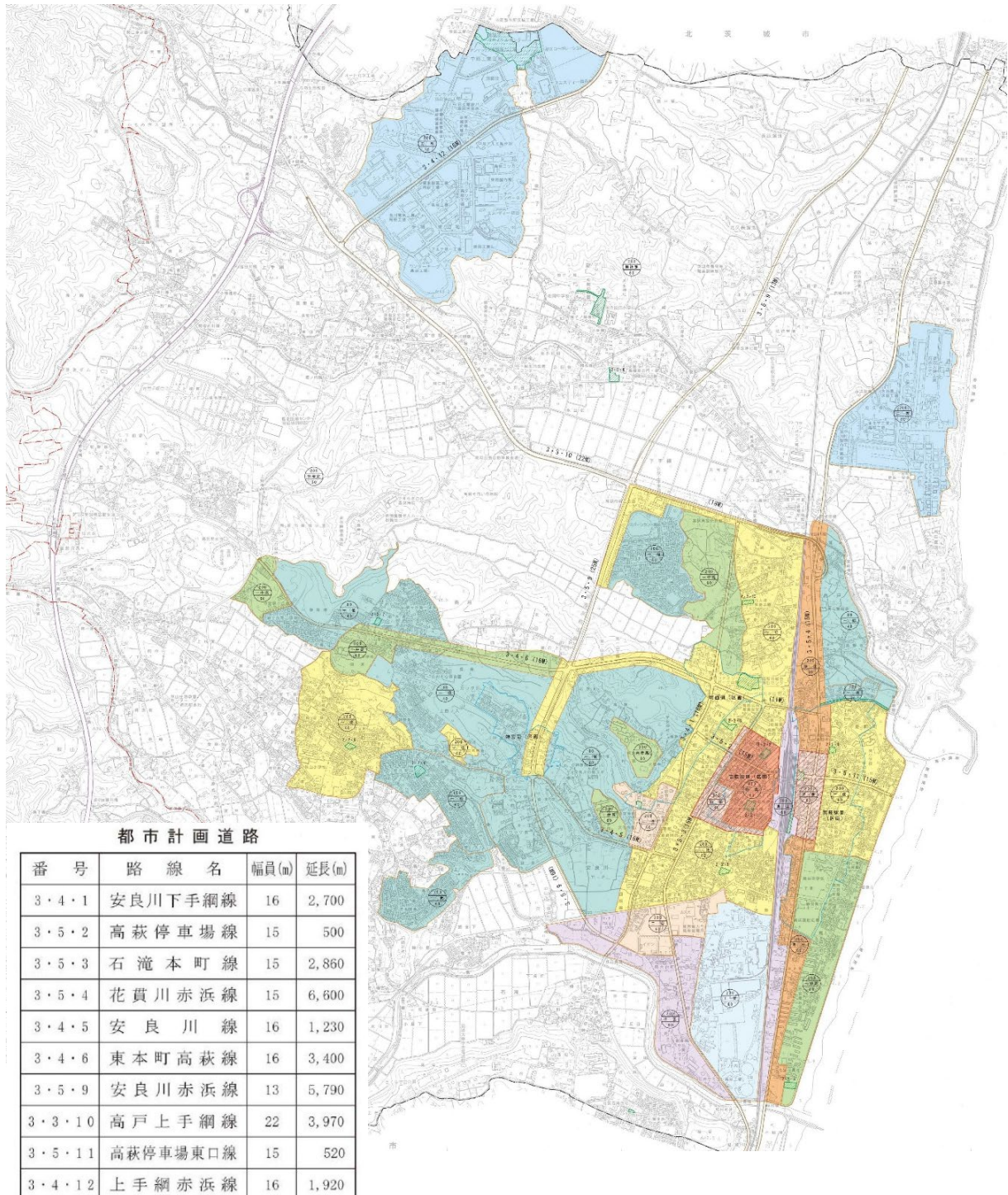
図 交通量現況



(3) 都市計画道路の決定状況

都市計画道路は、全部で 10 路線が都市計画決定されており、南北軸を 3・5・4 花貫川赤浜線、東西軸を 3・3・10 高戸上手網線、3・4・6 東本町高萩線、3・4・5 安良川線で構成しています。南北の交通流動が多いことから、南北の幹線道路の方が間隔が狭く配置されており、また、JR 常磐線との交通結節機能として、駅の東西に駅前広場が設置され、駅前広場と幹線道路を結ぶ停車場線が配置されています。全体の配置パターンとしては、主要南北都市計画道路の間を東西都市計画道路が連絡する梯子状（ラダー）パターンとなっています。

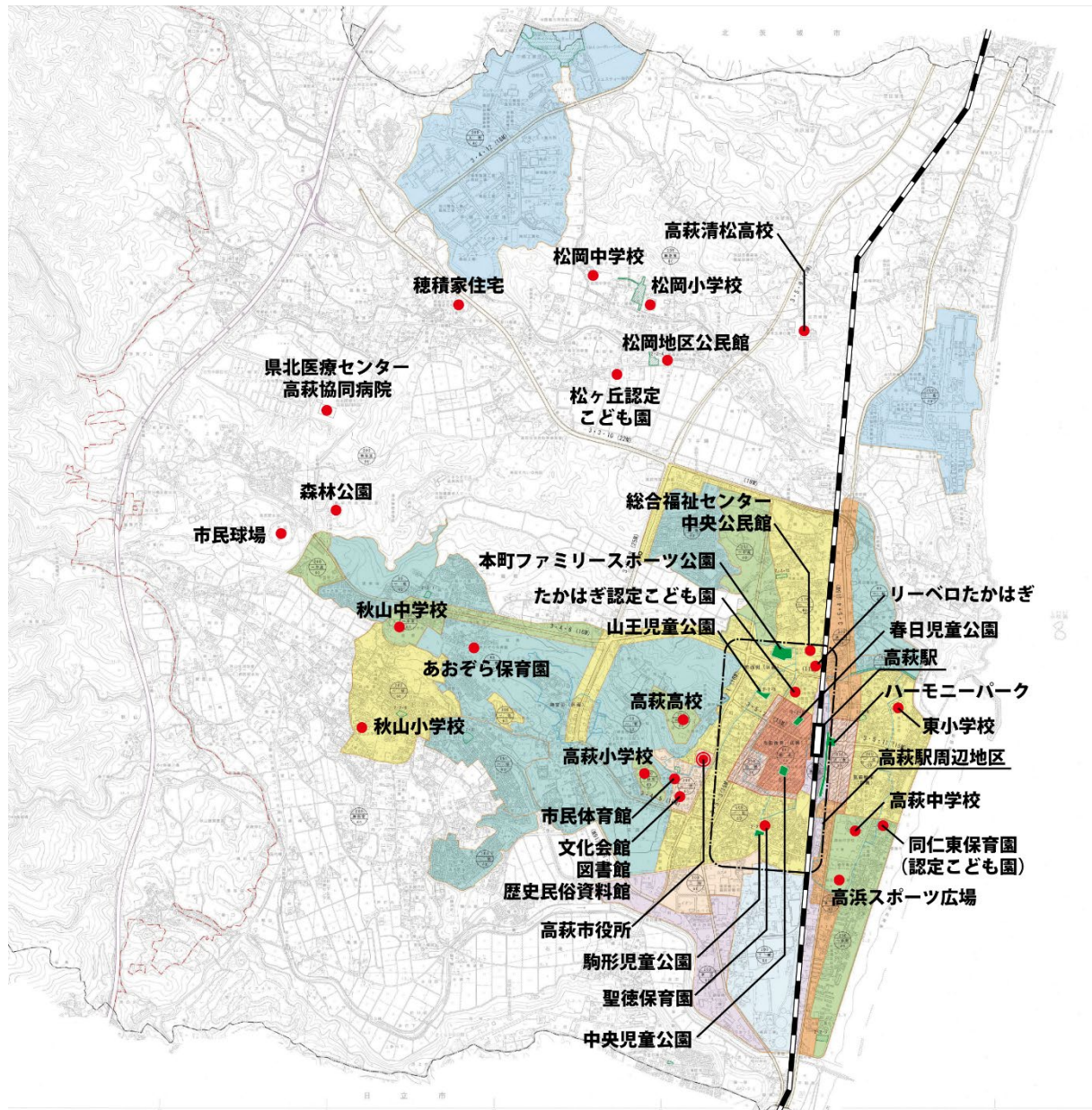
図 都市計画図



(4) 主要施設の配置状況

高萩市街地内の主要施設及び高萩駅周辺地区内の公園の位置を以下に示します。

図 主要施設分布



1) コミュニティ施設

コミュニティ施設として、公民館、集会所等を保有していますが、各施設の老朽化及び利用率の低下を受けて、集約・廃止の検討が進められています。

※中央公民館は令和6年度に総合福祉センターへ機能を移転しています。

2) 医療・福祉施設

医療施設としては、上手綱地区（高萩 IC 付近）に県北医療センター高萩協同病院が立地しています。

福祉施設としては、総合福祉センターを保有しています。令和6年4月より、中央公民館の老朽化に伴い、公民館活動のさらなる躍進と利用者の利便性を高めるため、既存の総合福祉センターを改修し、中央公民館機能と総合福祉センターの複合化を行い、運用を開始しました。移転に伴う効果として、駐車可能台数の増加、隣接するリーベロたかはぎの利用率の向上、貸出時間の最小単位の細分化（1時間単位）、バリアフリー化などがあげられます。

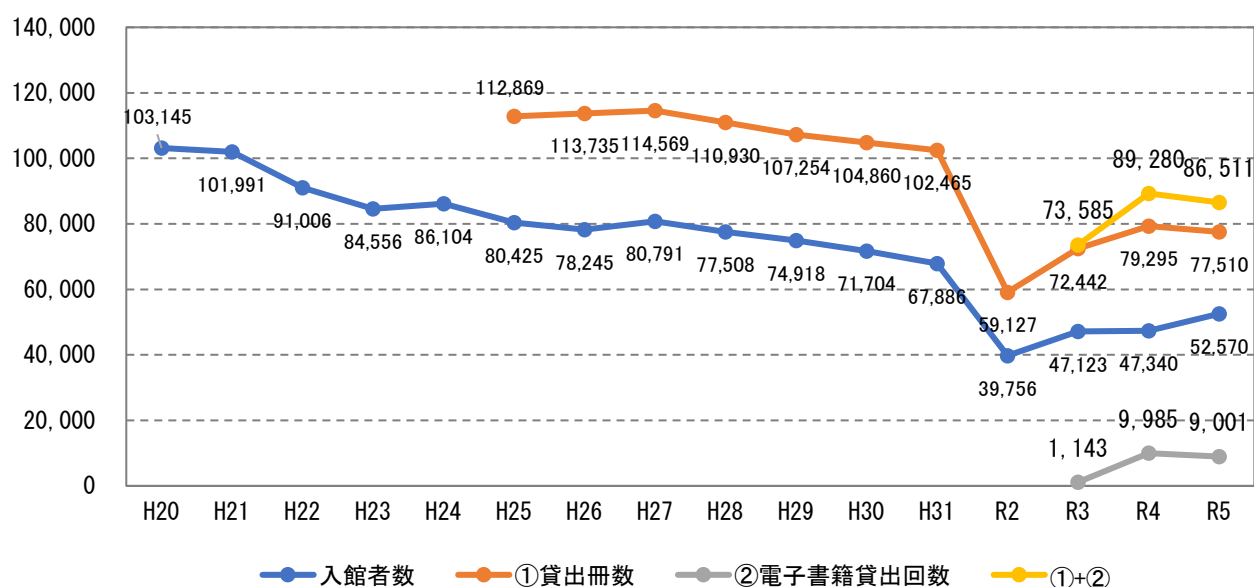
3) 文化・教育施設

文化・教育施設として、図書館、文化会館、リーベロたかはぎ、県指定文化財穂積家住宅、歴史民俗資料館の5施設があります。

図書館の入館者数は、平成20年度の約10.3万人から、令和5年度の約5.2万人に減少が続いています。貸出冊数も、平成25年度の約11.2万冊から、令和5年度の約8.6万冊（令和3年度開始の電子図書館の電子書籍貸出回数を含む）に減少しています。

図 入館者数・貸出冊数の推移

（人、冊）

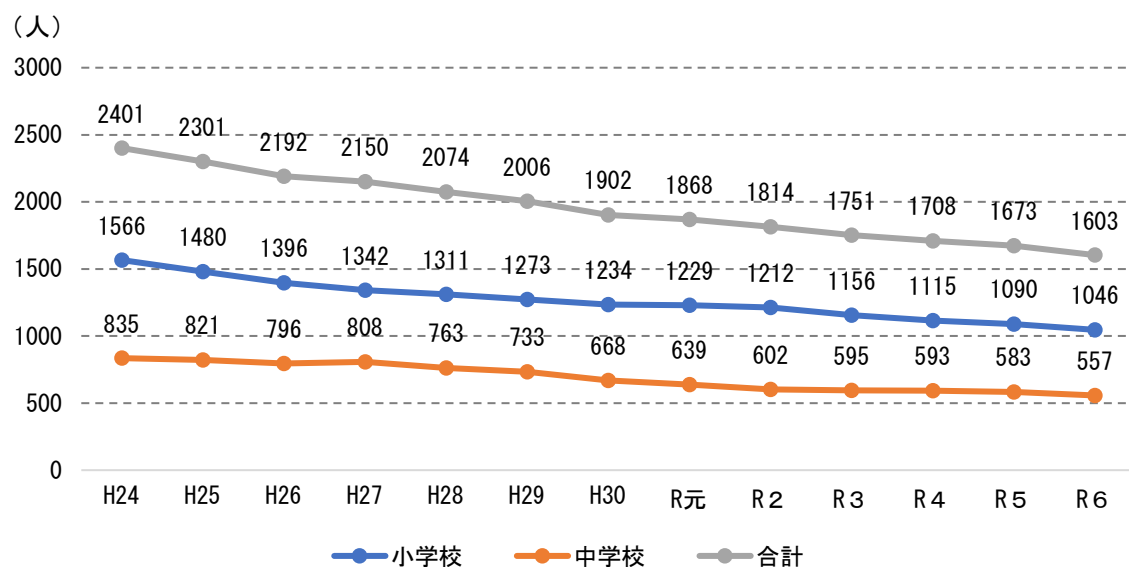


4) 学校施設

学校施設は、小学校4校、中学校3校、合計7校を保有していますが、東小学校及び高萩中学校が津波の浸水想定区域内に位置し、移設が必要であることや児童・生徒数の減少が続いていることから、高萩小学校と合わせた3校を統合し、小中一貫教育を効果的にできる施設一体型の義務教育学校として新設を計画しています。

児童・生徒数は、平成24年度2,401人で減少傾向が続いており、令和6年度には1,603人と、平成24年度の約67%に減少しています。

表 小学校・中学校の児童・生徒数の推移



5) 教育・保育施設

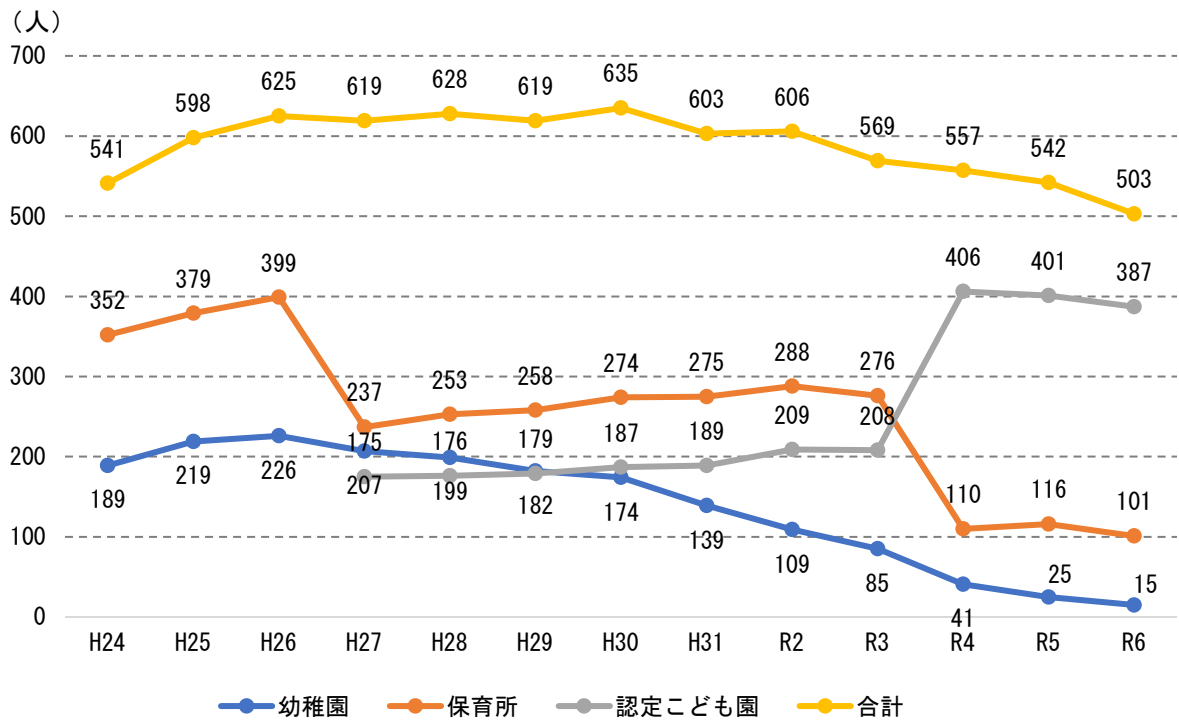
本市は、令和3年度まで公立の保育所が1施設、幼稚園が4施設あり、そのうち令和6年度までに保育所と幼稚園3施設をたかはぎ認定こども園に集約しました。令和7年度には残る幼稚園1施設も統合し、公立の教育・保育施設は、たかはぎ認定こども園1施設となります。

また市内には、民間の教育・保育施設は、保育所が2施設、認定こども園が2施設あります。就学前児童が通う教育・保育施設の入園児童は、平成30年の635人をピークに減少傾向となっています。

表 幼稚園・認定こども園・保育所の入所園児数

	幼稚園					保育所							認定こども園					合計
	第一幼稚園	松岡幼稚園	東幼稚園	秋山幼稚園	小計	高萩保育園	同仁東保育園	聖徳保育園	松ヶ丘保育園	あおぞら保育園	※他市町村（広域受託）	小計	たかはぎ認定こども園	同仁東保育園（認定こども園）	松ヶ丘認定こども園	小計		
平成24年	80	28	26	55	189	23	102	35	125	57	10	352					541	
平成25年	90	52	26	51	219	22	105	36	135	65	16	379					598	
平成26年	76	57	28	65	226	18	108	46	148	62	17	399					625	
平成27年	72	55	21	59	207	27	108	42		60		237			175	175	619	
平成28年	73	41	20	65	199	27	115	51		60		253			176	176	628	
平成29年	66	47	17	52	182	30	120	48		60		258			179	179	619	
平成30年	64	39	18	53	174	43	114	57		60		274			187	187	635	
平成31年	47	21	21	50	139	45	120	50		60		275			189	189	603	
令和2年	32	13	13	51	109	39	125	58		66		288			209	209	606	
令和3年	25	14	8	38	85	40	119	52		65		276			208	208	569	
令和4年		9		32	41			47		63		110	81	124	201	406	557	
令和5年				25	25			51		65		116	91	130	180	401	542	
令和6年				15	15			41		60		101	90	130	167	387	503	

図 幼稚園・認定こども園・保育所の入所園児数の推移



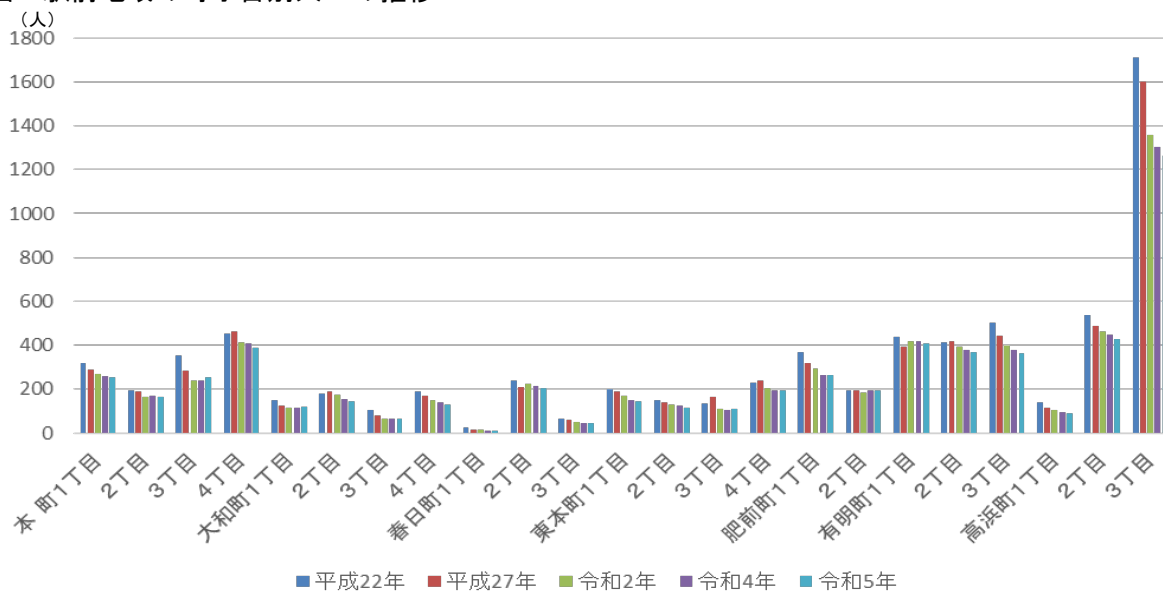
第3章 地区の現況

1. 人口の推移

JR高萩駅前の春日町、大和町、本町、東本町、肥前町、有明町、高浜町の町丁目ごとの人口推移として、平成22年、平成27年、令和2年の国勢調査に、令和4年、令和5年の茨城県常住人口調査を加えたものが下図になります。

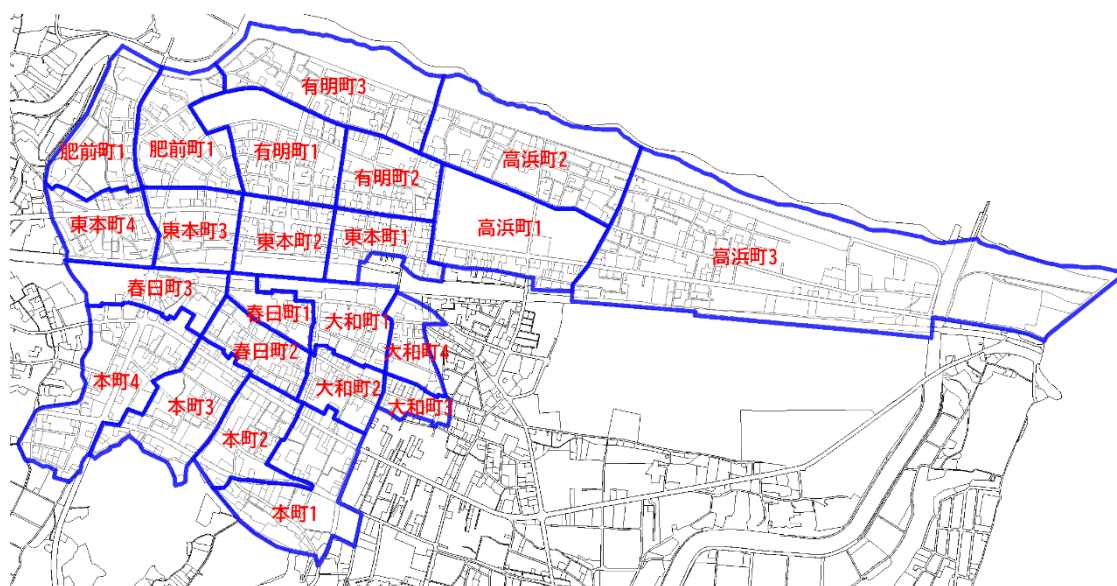
駅西側の本町4丁目と、駅東側の高浜町3丁目は、駅から離れた地区ですが、人口が多く、駅直近の春日町1丁目は10人規模となっています。また、大和町1丁目を除き、いずれの地区も減少率が高くなっています。

図 駅前地域の町丁目別人口の推移



資料: 国勢調査(平成22年、27年、令和2年)、茨城県常住人口調査(令和4年、5年)

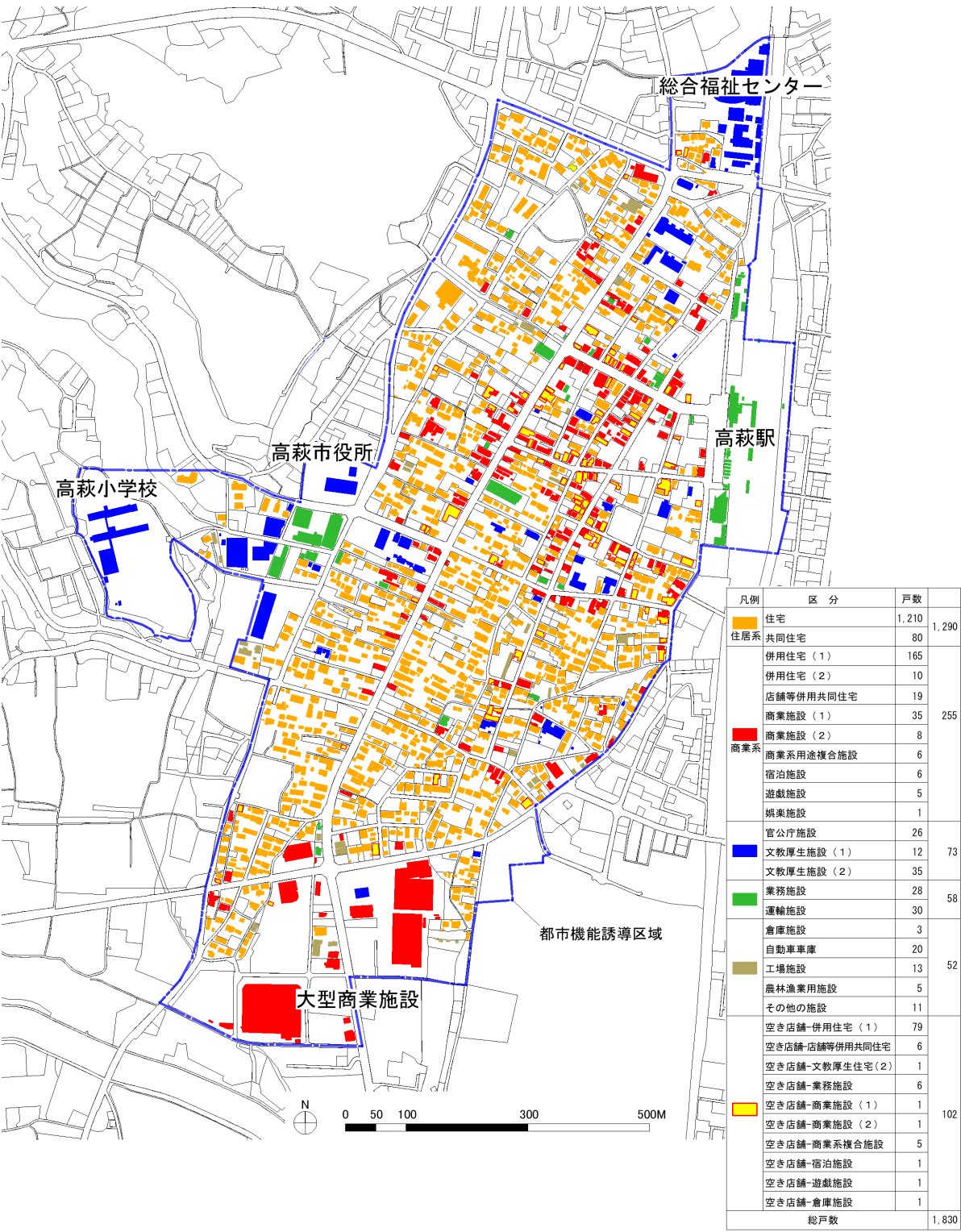
図 字界図



2. 建物利用の現況

地区内の建物利用現況は、東側に高萩駅、西側に市役所と高萩小学校、南側に大型商業施設、北側に総合福祉センターが位置しており、それらに囲まれるように住宅や小規模の商業施設（店舗併用住宅を含む）が集積しています。

図 建物利用現況

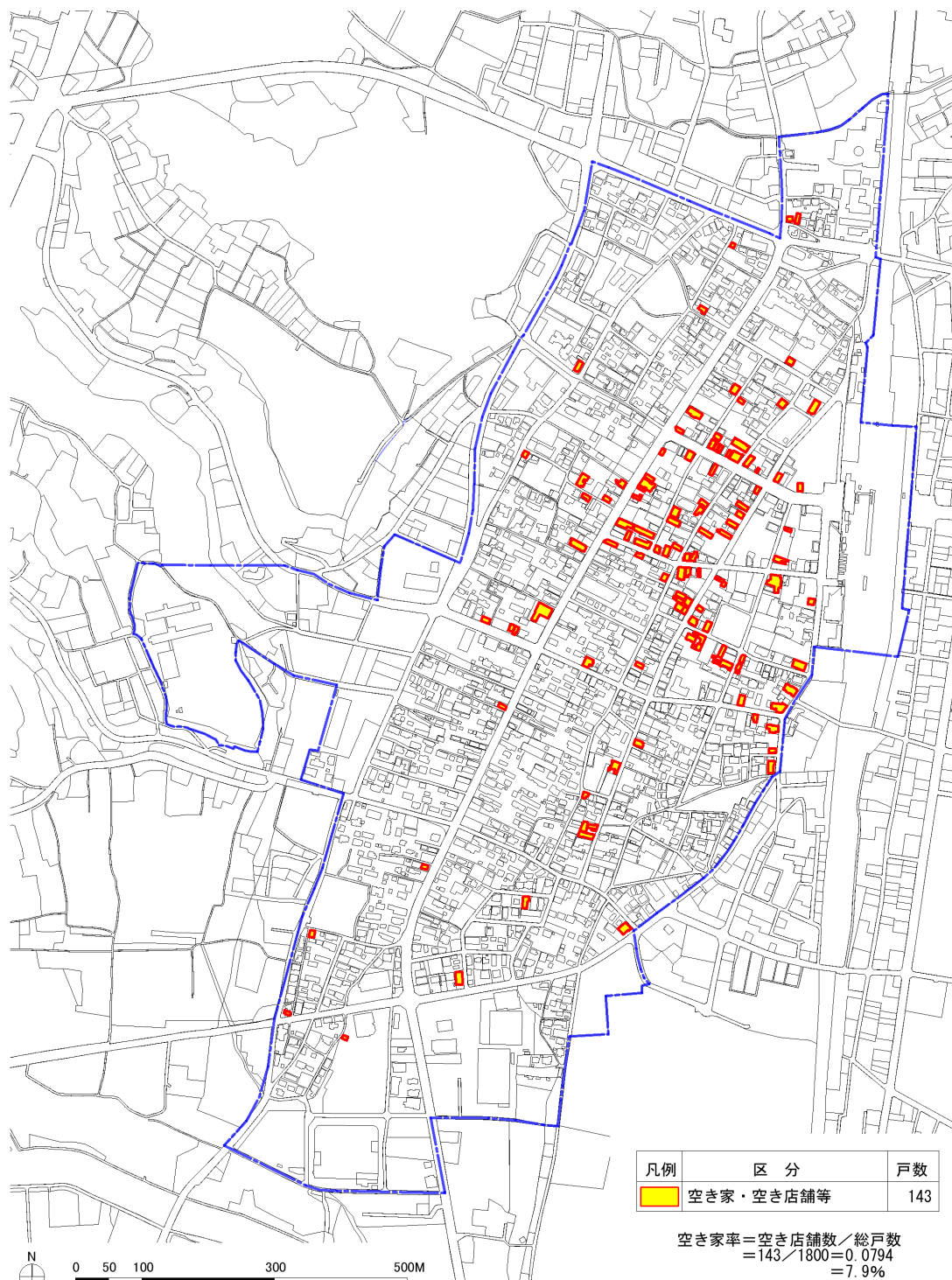


資料：令和4年度高萩市都市計画基礎調査

3. 空き店舗現況

地区内には、143戸の空き家・空き店舗等（併用住宅・店舗等併用共同住宅の店舗部分のみが空いているものを含む）があり、地区内総戸数約1,800戸の7.9%を占めています。空き店舗の多くが駅前周辺に集中しており、駅前商店街の空洞化が進んでいることがわかります。

図 空き店舗現況（建物利用現況図より抽出）

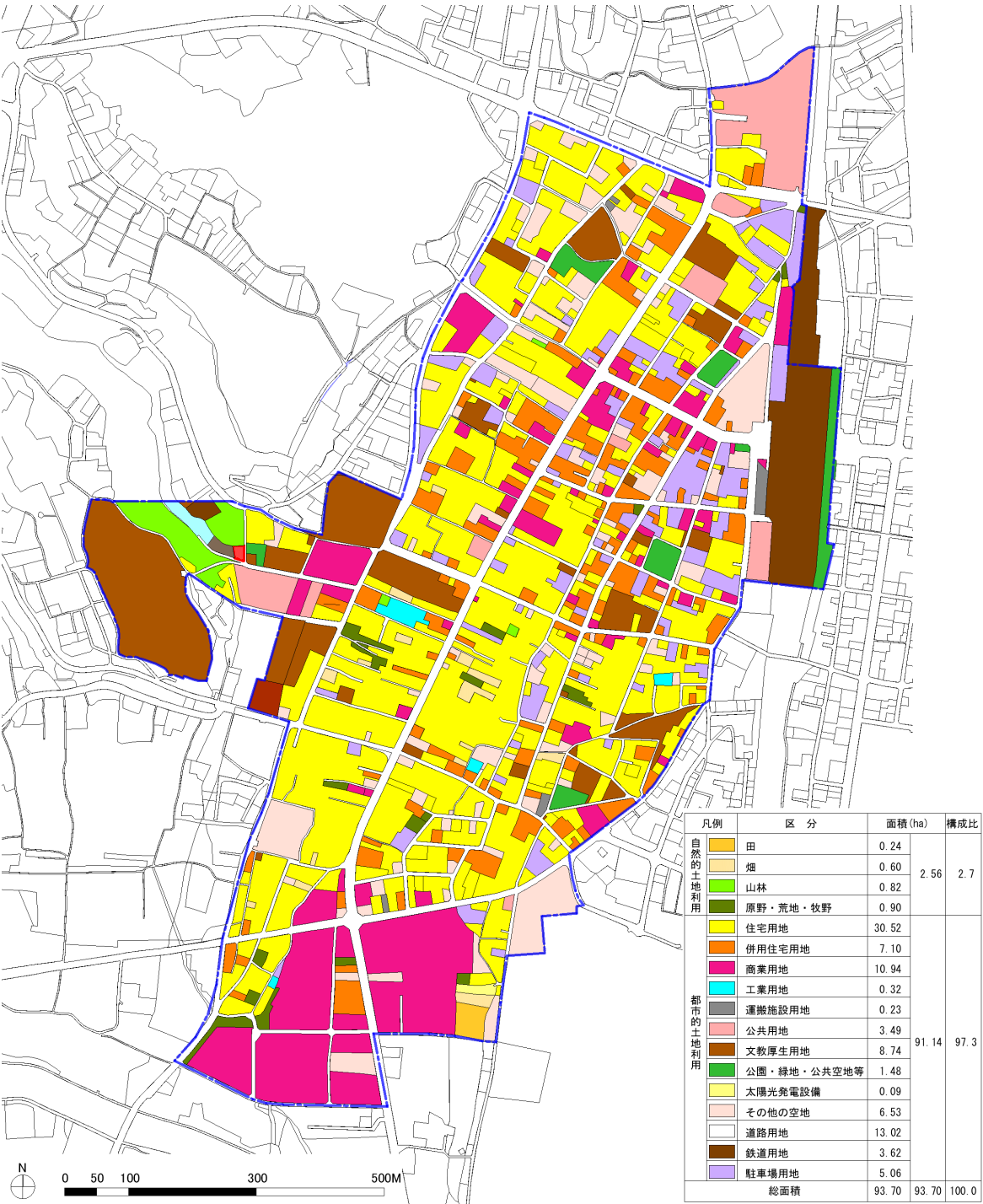


資料：令和4年度高萩市都市計画基礎調査

4. 土地利用現況

地区内の土地利用現況は、地区の2.7%が山林や畑等の自然的土地利用で、残り97.3%が商業や住宅等の都市的土地利用となっています。駅前周辺は、併用住宅用地、小規模の商業用地、駐車場用地が集中しています。

図 土地利用現況

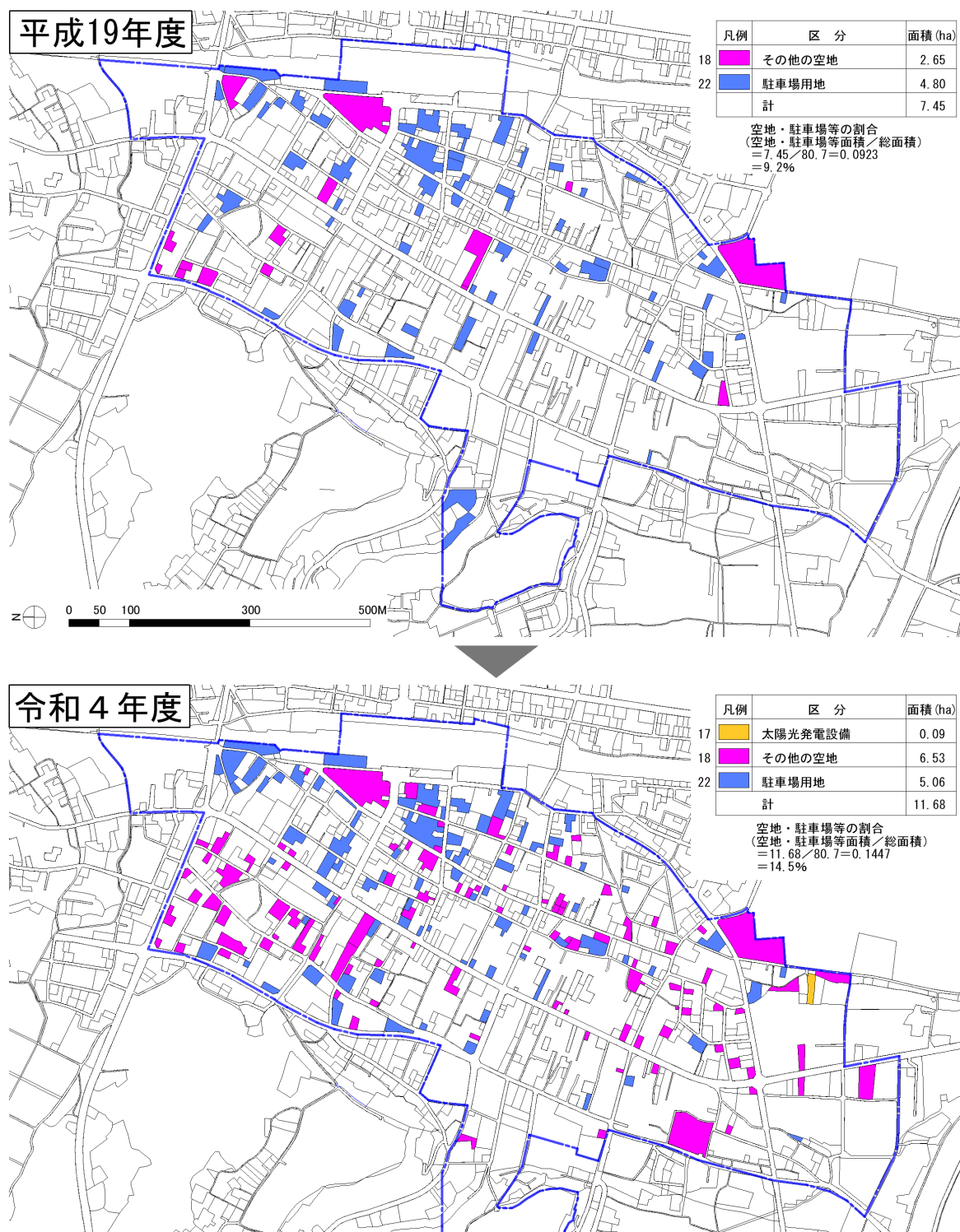


資料：令和4年度高萩市都市計画基礎調査

5. 土地利用現況（空き地）

地区内の建物の解体などに伴い、空き地が増加しています。空き地の割合は、平成19年度の9.2%から令和4年度には14.5%まで増加しています。

図 土地利用現況（空き地）

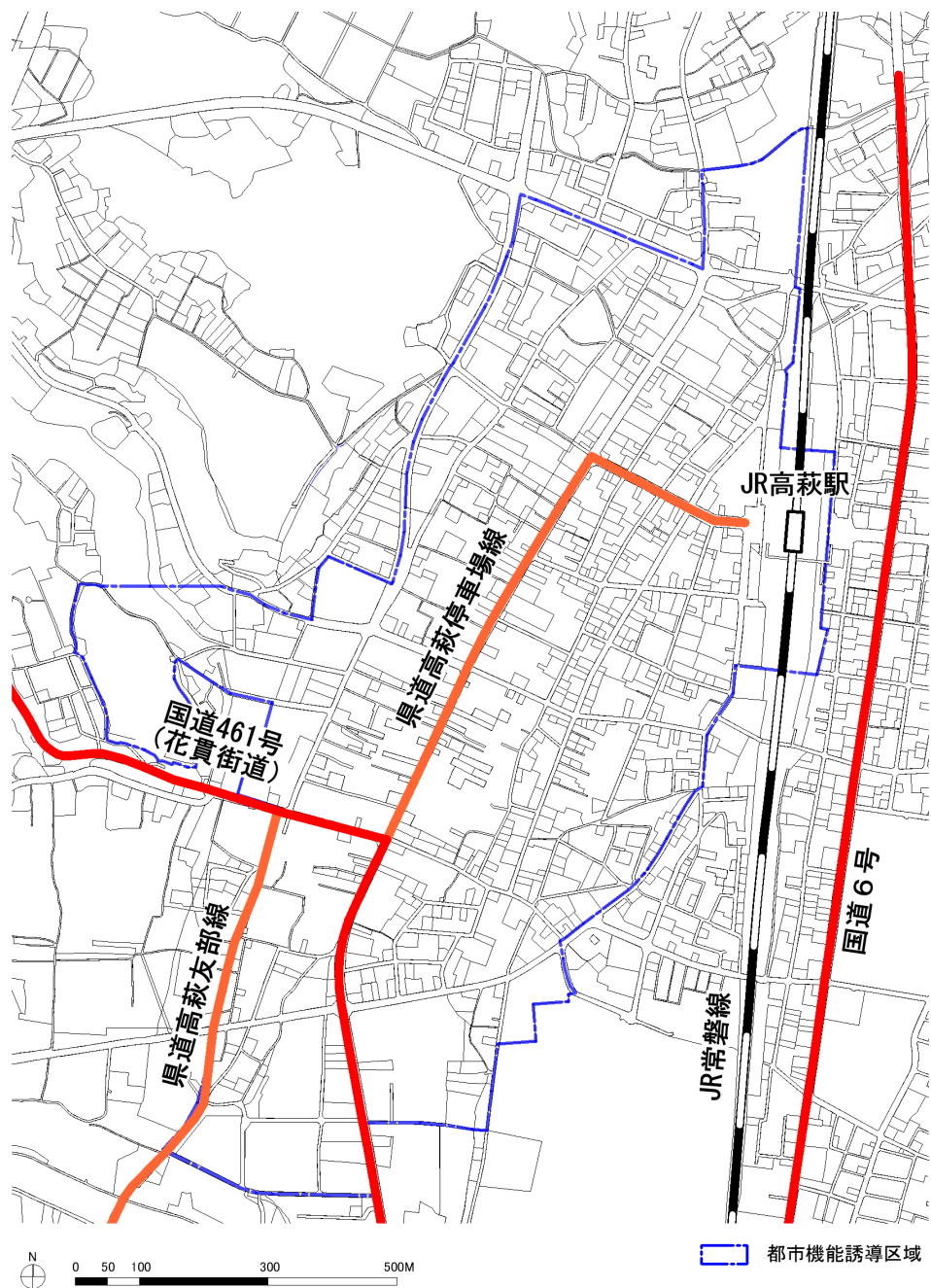


資料：平成19年及び令和4年度高萩市都市計画基礎調査

6. 道路・交通の状況

地区内の一般道路は、JR常磐線と並行に国道6号、地区の西側に国道461号が通っています。また、JR高萩駅と国道461号を結ぶ県道高萩停車場線、国道461号と日立市を結ぶ県道高萩友部線が通っています。

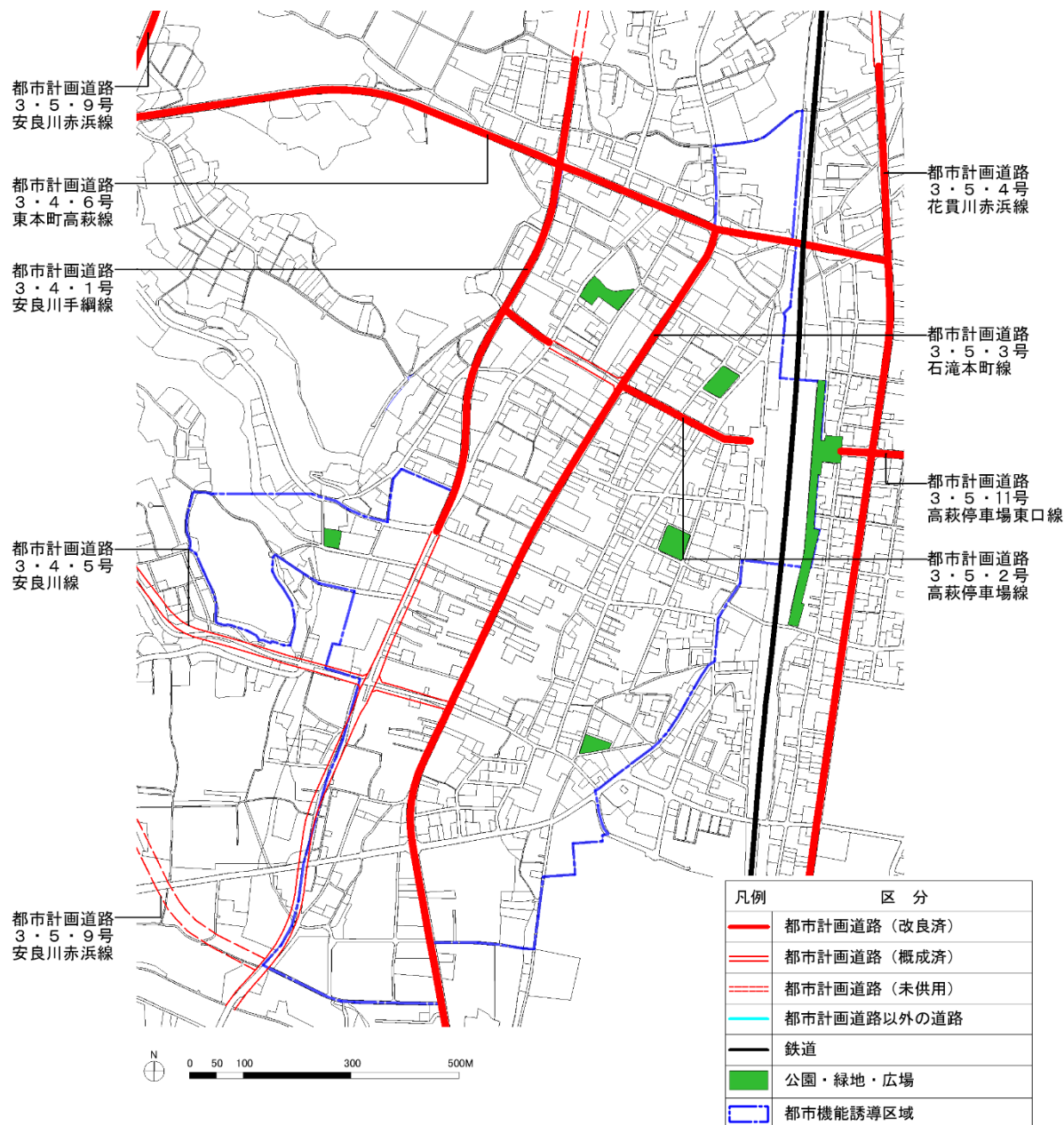
図 道路・交通網



7. 都市計画施設の状況

地区内における都市計画道路の整備は概ね完了している状況ですが、3・5・2号高萩停車場線の一部区間、3・4・1号安良川手綱線の一部区間及び3・4・5号安良川線が未整備（概成済）となっています。

図 都市計画施設の状況（道路・公園）



第4章 市民意向調査

1. 市民アンケート調査

(1) アンケートの概要

令和6年10月21日から11月10日まで、16歳以上の市民を対象にランダムサンプリングを行い、1,000名に対して郵送配布・郵送回収方式（郵送配布用紙にQRコードを記載し、オンライン返信も併用）のアンケート調査を行いました。

1) タイトル

「高萩駅周辺地区再整備基本構想の策定に向けた市民アンケート調査」

2) 回収率

配布したアンケート票の数1,000に対して、回収されたアンケート票の数439（紙票：386、オンライン回答：53）で、回収率は44%です。

(2) アンケート回答結果の概要

1) 高萩駅（鉄道）の利用について

① 駅利用目的

→「旅行や帰省」が多い

「その他」が最も多く45%で、その内訳の多くは旅行や帰省となっています。次いで「買い物」が30%で、常磐線を使って買い物に出かける人が多いことが分かります。次いで通学が16%、通勤が14%、通院・通所も8%と一定数いることが分かります。

② 駅利用頻度

→「年に数回」が多い

「年に数回」が61%と最も多く、次いで「月に数回」が13%、「毎日」が12%となっており、旅行や帰省で利用する人が多いという上記の結果とも一致しています。

③ 駅までの主な移動手段

→「自家用車」が多い

「自家用車」が56%と最も多く、次いで「徒歩」が28%となっています。「自家用車」利用は、駅に近い市街地（西側）、（東側）からも3割～4割近くいます。

④ 駅利用環境で大切だと思うもの

→「待ち時間の場所や防犯や安全対策」が多い

「待ち時間を過ごす場所」が56%と最も多く、次いで「夜間の防犯性」が49%、「公衆トイレの利便・安全性」が45%、「歩行者の安全性」が39%、「車の渋滞の解消」が31%となっており、安全・安心に最も関心が向けられているのが分かります。

2) 商店街との関係について

① 商店街利用目的

→「銀行等」が多い

「銀行・行政機関」が60%と最も多く、次いで「買い物」が34%、「外食」が21%、「通院」が20%となっており、商店街での用事が銀行や郵便局など、商店以外の利用も多くあることがうかがわれます。また、買い物利用者の多くは70代以上であり、年齢別でみると10代では特に外食に利用する割合が多いのが特徴となっています。

② 商店街利用頻度

→「月に数回」が多い

「月に数回」が48%と最も多く、次いで「年に数回」が38%、「週に数回」が10%となっており、銀行や郵便局などの利用頻度の傾向と一致しています。

③ 商店街平均滞在時間

→「1時間未満」が多い

「1時間未満」が69%と最も多く、次いで「1～2時間未満」が23%となっているほか、「2～3時間未満」も4%と一定数います。長時間滞在しない傾向がある一方、外食等で2時間以上滞在する人もいることがわかります。

3) 商店街の魅力向上について

① 商店街へのアクセス手段として期待するもの

→「小型の乗合バス」が多い

期待するものとしては、「小型の乗合バス」が39%と最も多く、次いで「自動運転」が12%、「ライドシェア」が9%となっています。なお「小型の乗合バス」は60代以上で多くみられます。

② 商店街魅力向上に必要と思うこと

→「お店が多く、買い物がしやすい」が多い

「お店が多く、買い物がしやすい」が72%と最も多く、次いで「雰囲気の良いカフェなどの飲食店」が57%と続いています。また「交通の便」(34%)や「公園・緑地」(33%)が他の項目に比較して多い傾向となっています。

このうち「交通の便」と回答した人は、問23（その他、高萩駅周辺地区再整備についてお考えのことがあれば自由にご記入ください。）自由回答の中で「送迎時の駅前渋滞」や「駐車場（停車場）不足」をあげていることから、駐車スペースとの関係が深いことがわかります。また、問14（駅前商店街における魅力向上のために必要だと思う項目を選択してください。（5つ以内））の「その他」の中でも、駐車場関係をあげた意見が多くみられます。

③ 商店街に欲しい店

→「カフェ、レストラン」が多い

「カフェ、レストラン」が56%と最も多く、次いで「生鮮産品」が33%となっており、前問で「お店が多く、買い物がしやすい」や「雰囲気の良いカフェなどの飲食店」が多かったこととも一致しています。

4) 駅周辺地区の空き店舗・空き家について

① 空き店舗・空き家の利活用策

→「チャレンジショップや交流スペース」が多い

「チャレンジショップ」が44%と最も多く、次いで「地域住民が気軽に立ち寄れる交流スペース」が32%となっており、「再開発・共同建て替え」が26%、「デイサービス・訪問看護ステーション」が24%、「フリースクールや子供の居場所」が23%と続いています。

5) 駅周辺地区の空き地について

① 空き地の利活用策

→「大規模商業施設」に対する根強い期待がある一方、現実的な暫定利用案も多い

「大規模商業施設（ショッピングセンター）」が47%と最も多く、次いで「マルシェ」が35%、「子どもが屋外で遊べるプレーパーク」が32%となっています。

6) 駅周辺地区の景観や緑地について

① 跨線橋から海や山を眺めることがあるか

→「どちらでもない」が多い

「どちらでもない」が64%と最も多く、「海を眺める」(24%)と「山を眺める」(25%)が拮抗しており、合わせると約半数を占めます。

② 周囲に海を楽しんでいる人がいるか

→「はい」と「いいえ」が半数

「いいえ」51%と、「はい」49%が拮抗しています。この回答に居住地の地域差はほとんどなく、山間の地域であっても半数が「はい」と答えています。

③ 駅周辺に緑は充分か

→「少ない」が多い

「少ない」が59%と最も多く、次いで「まあまあある」が22%となっています。

④ 高萩駅の外観デザインは好きか

→「どちらともいえない」が多い

「どちらでもない」が47%と最も多く、次いで「はい」が34%、「いいえ」が19%となっています。年齢別にみると10代で「はい（好き）」と答えた割合が多いのが特徴となっています。

⑤ 駅の外観デザインが好きな理由

→「レトロな雰囲気」が多い

駅の外観が好きな理由としては「レトロな雰囲気」が52%と最も多く、次いで「長年の親しみ」が41%となっています。年齢別にみると10代で「レトロな雰囲気」と答えた割合が多いのが特徴となっています。

7) 自由回答（高萩駅周辺地区再整備についての自由意見）

自由回答の中では、1. 駐車場の増設、2. 交通の利便性向上、3. 若者向け施設の充実、4. 子育て支援機能の充実、5. 公園と緑地の整備、6. 子供向け施設の必要性、7. 安全・安心な駅環境の整備、8. 町の顔としての整備、9. 観光客の増加、10. 東西交通の利便性向上、11. 再開発の重要性、12. 市民の声の反映といったテーマを含むものが多くみられました。なかでも、商店街平均滞在時間が1時間未満と答えた回答者に「送迎時の駅前渋滞」や「駐車場（停車場）不足」や「店舗不足」といった意見が多くみられました。

2. ワークショップ

(1) ワークショップの概要

本基本構想を策定するにあたり、高萩駅利用者や商工関係者、子育て世代等の方々からの意見を本基本構想に取り入れていくことを目的としたワークショップを開催し、各回のテーマを決め、4～5グループに分かれ、テーマについて意見交換を行いました。

- 実施日：令和6年8月22日、令和6年11月1日、令和7年2月3日
- 場 所：高萩市役所4階 大会議室
- 講 師：茨城大学大学院理工学研究科 教授 熊澤 貴之 氏
- 参加者：のべ66名（第1回23名、第2回23名、第3回20名）

(2) ワークショップの結果

1) 第1回テーマ「まちの良いところと悪いところを考えよう！」

初回は、まちのポテンシャルを再確認するため、良い点、悪い点を話し合いました。結果は下表のとおり、良い点としては、東京（羽田）や仙台へのアクセスのしやすさ、気候が穏やかで夏季は涼しいこと、高萩駅を中心としたコンパクトな範囲に公共施設が揃っていること等、悪い点としては、駐車場不足や目的となる場所がない等集客力が弱い点、若者の流出が多い点等があげられました。

【良いところ】	【悪いところ】
(交通・アクセス) ・駅がコンパクトで乗り降りしやすい。 ・東京（羽田）や仙台にアクセスしやすい。 ・特急が停車する（始発、終点がある）。 ・高速道路が近い。 (自然・環境) ・海が近く、涼しい風が吹く。 ・気候が穏やかで災害が少ない。 ・山があり、紅葉が美しい。 ・水が良い。 (地域の魅力) ・駅舎や飲食店がレトロでカワイイ。 ・地元の団結力が強い。 ・公園やハーモニーパークがあり、若者の集まる場所になりそう。 ・街が安全で、電柱がなく街並みがすっきりしている。 (生活の利便性) ・駅から歩ける範囲で公共施設が揃っている。 ・車が混んでいない。 ・土地の価格が安価で、家が安く買える。 ・フットワーク軽く動きやすい。	(施設・インフラ) ・駅にみどりの窓口がなくなった。 ・駅周辺に空き店舗や空きスペースが多い。 ・駅舎や跨線橋の老朽化。 ・駐車場が少ない。 (イベント・集客) ・人が集まるイベントや仕掛けが少ない。 ・駅前に目的地となる場所がない。 ・若者の流出が多い。 (生活の不便さ) ・移動手段がマイカー中心で運動不足になる。 ・雨風や暑さをしのげる場所がない。 ・障がい者用トイレがないなど、バリアフリー対策が不足。 ・飲食店のPRがうまくいっていない。
【その他の意見、要望等】	
(施設の充実) ・駅近に施設（ホテル、アパート、図書館など）が欲しい。 ・駅前に飲食店やカフェが欲しい。 ・若者向けの施設（eスポーツ大会、遊戯施設など）をつくる。 (交通の改善) ・海までシャトルバスを運行してほしい。 ・TXの延伸や空港、新幹線の誘致 ・駅前ハブとなるシャトルバスの運行 (地域の活性化) ・空き店舗の有効活用 ・インバウンド対応の強化 ・公営ギャンブルの導入による飲食店や雇用の確保	

2) 第2回テーマ「高萩市の将来像を考えよう！／駅前にほしい機能を考えよう！」

2回目は、長期的に展望した理想的な将来像と駅前にほしい施設について意見を出し合いました。結果は下表のとおり、将来像としては、駅前に機能を集約し、便利な玄関口として整備すること、駅前にほしい施設としては、駐車スペースのほか、時間を潰せる、雨宿りできる場所や世代を超えて交流できる施設がほしい点などがあげられました。

具体的には、駐車スペースのほか、学生が時間をつぶせる場所や行政サービス機能、また図書館やシェアサロンやイベントスペース・多目的スペースやシェアオフィスといった高齢者やファミリーや若者等が集い交流できる施設、外から来る人が食事できる場所や喫茶店、その他、チャレンジショップ、コンビニ、ジム、サウナ、娯楽施設、遊興施設といった店舗、その他、観光案内・情報発信場所、レジャー・スポーツやロングトレイル等の施設、ベイシアやイオンを周遊する自動運転乗り場、キッチンカーやコンテナカフェのスペース、ファーマーズマーケット等があげられました。

【将来像】	【駅前にほしい施設】
(駅前周辺地区全体) ・若者が定住するまち ・高齢者が元気なまち ・歩くのが楽しいまち ・住むのに選ばれる街 ・買い物のできる駅前、賑わいのある駅前 ・人(若者、高齢者、旅行者)が訪れたい駅前 ・明るい駅前 ・ベッドタウン ・コンパクトシティ ・宿泊機能が充実(民泊も含め)したまち ・昭和レトロが漂う雰囲気 ・災害に強いまち (駅前の土地活用) ・庁舎+〇〇の複合施設 ・コンテナハウス ・図書館+カフェ併設 ・思い切って道路をつぶして施設敷地を確保しシンボル建物をつくる ・駅前に機能を集約し、周辺とネットワーク ・便利な玄関口としての駅周辺 ・多用途の複合施設	・駐車スペース ・学生が時間をつぶせる、雨宿りできる場所 ・行政サービス機能の一部を駅前に ・高齢者が集える施設、交流できる施設 ・子育て支援、高齢者支援、学生支援機能 ・図書館+カフェ ・シェアオフィス ・シェアサロン(若者から高齢者まで) ・外から来る人が食事できる場所 ・親子で楽しめる場所(カフェなど) ・憩いの場所、落ち着ける場所 ・100円コーヒー+チャレンジショップ ・モーニングのある喫茶店 ・イベントスペース、多目的スペース ・コンビニ、ミニスーパー+イトイン ・観光案内、情報発信場所 ・レジャー、スポーツ、ロングトレイル ・自動無人運転でベイシアやイオンを周遊(駅を南北のハブ機能に) ・通勤通学で立ち寄れるジム、サウナ ・娯楽施設、遊興施設 ・キッチンカー、コンテナカフェのスペース ・ファーマーズマーケット
【その他の意見、要望等】 ・鉄道と連携、のるるの活用 ・高萩は特急電車が止まる、バスが走っている→他市から見ればうらやましがられる。 ・総合福祉センターが遠い、暗い。 ・車を使う人は足を使わない。 ・活気がなければ人が住まない。 ・駅利用者以外の利用を促せるコンテンツが必要 ・海への移動手段としてトックトック ・市域の80%の山間地を活用(演習場など)	

3) 第3回テーマ「具体的な方策を考えよう！」

3回目は、前回の議論を踏まえより現実的かつ具体的な方策について意見を出し合いました。結果は下表のとおり、駅前に整備すべき施設としては、駐車スペースのほか、駅舎内に待合スペースがほしい点などがあげられました。また高校生が集まることのできる場所として学習スペース、図書館や不要な本を預かって貸し出す施設などもあげられました。商店街には、美味しい飲食店のほか、若者がウィンドーショッピングで時間を過ごせる場所がほしいといった意見があげられました。

また駅前空間の使い方としては、コンテナやキッチンカーを利用したマルシェやイベント、一日を楽しく過ごせる軽スポーツ等があげられました。また公園や広場の有効活用策も挙げられました。具体的には、春日町公園の遊具を充実させる、ハーモニーパークをイベント等に活用するといった案もあげられました。また福祉センターの有効活用策もあげられました。具体的には、チャレンジ店舗や災害時に利用する案や、福祉センターと駅の間の道路を広く明るくきれいな道にするといった案があげられました。

【整備すべき施設】	【空間の使い方】
(駅前周辺) ・駐車場スペースをつくる。 ・駅ビルをつくる。 ・駅や線路を動かす、駐輪場やバスレーンを減らしてスペースを広げる。 ・駅舎内に待合スペースをつくる。 ・図書館や不要な本を預かり貸出す施設をつくる。 ・高校生が集まれる場所、学習スペースをつくる。 ・高齢者がゆったりできるスペースをつくる。 ・カフェ併設施設をつくる。 ・多言語看板をつくる。 ・(春日町公園を) 遊具が充実した公園にする。 ・(トイレの) バリアフリー化。 ・広い歩道を整備して交流の場を創出する。 ・跨(こ)線橋に屋根をつける。跨(こ)線橋を拡大し、店舗やイベントスペースや交流スペースとして(災害時も) 活用する。 (商店街) ・若者がみんなで物色できる場所をつくる。 ・カフェギャラリーをつくる。 ・美味しい食の店、飲食チェーン店を誘致する。	(駅前周辺) ・まちなか大パーティー、マルシェ、フリマを開催する。 ・コンテナ利用や、移動販売車によるキッチンカー村として利用する。 ・駅前を歩行者天国にしてイベントを開催する。 ・一日を楽しく過ごせる軽スポーツの場として利用する。 ・福祉センターをチャレンジ店舗として利用する。また災害時にも拠点として利用する。 ・ハーモニーパークを(イベント、憩いの場所として) 有効活用する。 ・駅周辺でフリーWi-Fi が利用できるとよい。 ・長久保赤水を啓発、発信する。 ・シンボルとして駅をそのまま活かす。 ・バスターミナルを有効活用する。 (商店街) ・公園を起点とした空き店舗の能動的再生を図る。 ・駅周辺の公園を有効利用する。 ・空き店舗を休憩スペースとして利用する。
【その他の意見、要望等】 ・乗降、送迎で人は駅前に集まる→駐車場が足りない。 ・市が広めの駐車場を借り上げる。 ・広く明るくきれいなリーベロード！(福祉センターと駅前を結ぶ交通軸)をつくる。 ・新たな交流スペースの創出→小学校区ごとに設定する。 ・幅広い世代にアピールできるものが必要。 ・お金をかけずに、わざわざ行く場所をつくる。 ・人が集まるきっかけをつくる(市外からの誘客)。 ・東海村阿漕ヶ浦公園のような(そのためにだけに行くような) 拠点をつくる。 ・市民センターを若者のデザイン・アイディアを基に拠点施設として活用する。 ・若者が集まるような賑わい創出を目標にする。 ・防災、健康、情報交流をテーマとする。 ・借地部分の税制優遇策を講じる。 ・空き店舗を利用した起業家に税の優遇や補助金のような手立てをする。	

第5章 駅周辺地区の課題の整理と整備の基本的方向の設定

1. 課題の整理

まず、2章～3章から、以下の課題（大項目）を抽出します。

<市の現況からの課題>

- 年少人口、生産年齢人口減少への対応
- 鉄道利用者数減少への対応
- 路線バス利用者数減少への対応
- 老朽化した公共施設の再編、集約、再配置
- 小・中学校の統廃合への対応
- 児童数減少、幼稚園入園率減少への対応
- 図書館入館者数減少への対応

<駅周辺地区現況からの課題>

- 駅前地区の人口減少への対応
- 駅前商店街の店舗減少への対応
- 空き家・空き店舗増加への対応
- デパート跡地等の開発インパクトの向上
- 駐車スペースの不足への対応
- 駅周辺公共施設の統廃合に伴う公共用地の利活用
- 東西自由通路（跨線橋）の老朽化への対応

次に4章から、以下の課題を抽出します。

<市民意識調査等からの課題>

- 朝夕ピーク時の駅前広場の渋滞の緩和
送迎する自家用車やタクシーで混雑する朝夕ピーク時の駅前広場の渋滞対策
- 新たな乗り物による移動手段の充実
遠隔地住民に対応した交通システムや観光客に対応した観光ゾーンの円滑な交通システムの改善
- 自家用車の一時停車スペース及び駐車場の確保
駅で鉄道に乗り換える自家用車に対応した自家用車乗降場・駐車場の整備及び商店街で時間を過ごす人のための駐車場の確保
- 子ども連れが遊ぶことのできる公園・広場の整備
ファミリーがのびのびと遊べる屋内外の遊戯施設や子育て支援施設の整備等、子育て世代が訪れやすい場づくりと公園・広場の管理の向上
- 歴史を活かした景観形成
レトロで愛着のある駅舎デザイン等を活かした歴史あるまちとしての景観形成

- **インバウンドに対応した環境整備**

駅東西のアクセスの向上に向けた駅周辺整備の検討及びインバウンドにも対応した観光・滞在機能の充実

- **若者が楽しむことのできる商店街形成**

ファストフード店や飲食店など、待ち時間に気軽に入れる店舗やカフェバーやカラオケなど、若者が待ち合わせや交流できる施設の立地促進

- **公的施設の複合化による駅前環境の整備**

図書館や子どもから大人まで多世代が日常的に歓談・交流できる施設の立地を行政が中心となって進める等、魅力的な店舗が進出して来る駅前環境の整備

- **市民と地権者と行政の協力**

市民や地権者が意識を共有しながら整備を進める等、官民一体となった協議の場づくり

また、本基本構想の上位計画（資料編を参照）から、以下の課題を抽出します。

<上位計画からの課題>

- 地域資源の活用による都市の魅力向上
- 駅周辺市街地における中心機能の再生
- 賑わいの核となる拠点の形成
- 都市内ネットワーク形成と移動円滑化の促進
- 駅東側からのアクセス確保
- 生活拠点として必要な機能の集積と利便性向上
- 子育て支援施設の誘導
- 大規模商業施設・食品スーパーの誘導
- 高齢者福祉施設の誘導
- 業務施設、小規模店舗の誘導支援
- 観光を進めていくための市民意識の醸成と担い手づくり
- 観光客を惹きつけるまちの魅力づくり
- 高萩市を好きになるファンづくりのプロモーション

2. 基本的な整備の方向

以上の課題を踏まえ、高萩駅周辺地区の基本的な整備の方向を次のように定めます。

(1) 「高萩の顔」としての再整備

駅前空間としては、通勤・通学の送迎や乗換に利用する市民から交通渋滞や駐車スペースの取り合いなどが課題としてあがっており、住民だけでなく観光・来街者に対しても、人にやさしい安全・安心な環境の整備が求められていると同時に、高萩市の「まちの顔」としてふさわしい多様な機能の複合した土地利用が求められています。

(2) 多様な世代が集まり、交流できる「場」づくり

列車、送迎などの待ち時間を過ごせる場所がないことが課題としてあがっており、ファストフード店や図書館など、待ち時間に気軽に入れる空間やファミリーがのびのびと遊べる屋外・屋内施設やカフェやカラオケなど、待ち合わせや交流できる場所が必要とされています。

(3) 世代を超えて楽しめる商店街形成

商店街の商店で買い物等を行う市民が少なくなっており、駅を利用する生徒が立ち寄ってみたいくなるような若者向けの商店の誘致、子ども連れ親子が楽しめる商店街の中の公園・広場の遊具整備、子どもから高齢者まで、多様な世代が通勤・通学や散歩や旅行の途中で立ち寄ってみたいくなる魅力的で個性的な商店や施設の立地が求められています。

(4) 空き店舗・空き地等、未利用資源を利活用した新たな魅力創出

商店街の空き家、空き店舗、空き地等の未利用資源をチャレンジショップやスモールオフィスもしくは住居機能や滞在機能も含めた新たなビジネスの種地として活用するとともに、民間活力を活用した新たな地域の拠点形成が求められています。

(5) 公共用地や自然資源を活かした駅西口ポテンシャルの向上

駅東西のアクセスを向上し、駅周辺に散在する学校跡地などの公共用地の利活用や東の海、西の山といった自然資源を活かし、駅周辺全体のポテンシャルを向上させるとともに駅西口の土地の開発インパクトを高めていくことが求められています。

3. 高萩駅周辺地区再整備のコンセプト

前章において上位計画や地区の現状や市民アンケート調査の結果から、高萩駅周辺地区再整備における5つの基本的な方向を設定しました。ここでは、それぞれを踏まえた再整備のコンセプトを設定します。

(1) 「高萩の顔」としての再整備

高萩駅の送迎、車やバスを含めた様々な乗り物の乗換においてストレスを感じず、住民及び観光で訪れる来街者にとっても高萩の山や海、歴史・文化が感じられる「ほっとする」高萩の玄関口としての整備を行います。

(2) 多様な世代が集まり、交流できる「場」づくり

列車待ち、送迎待ちの児童・生徒、大人が時間を過ごすことのできる場所、高齢者や若者が溜まっておしゃべりできるようなちょっとした交流の場所を創出します。

(3) 世代を超えて楽しめる商店街形成

子ども連れや小・中学生、若者、高齢者まで、誰もが自分らの「居場所」として感じ、寄道したくなる、世代を超えて楽しめる商店街の形成を推進します。

(4) 空き家・空き店舗・空き地等、未利用資源を利活用した新たな魅力創出

新しいビジネスや企業の誘致など、新たな魅力創出につながる空き家・空き店舗・空き地等の利活用を進めます。

(5) 公共用地や自然資源を活かした駅西口ポテンシャルの向上

駅西口だけでなく駅東口の公共用地や海などの潜在的資源も活用した駅を中心とする、街全体のポテンシャルを向上させます。

以上の基本的な整備の方向から、次の高萩駅周辺地区の再整備コンセプトを掲げます。

高萩駅周辺地区再整備の基本的な方向

- (1) 「高萩の顔」としての再整備
- (2) 多様な世代が集まり、交流できる「場」づくり
- (3) 世代を超えて楽しめる商店街形成
- (4) 空き家・空き店舗・空き地等、未利用資源を利活用した新たな魅力創出
- (5) 公共用地や自然資源を活かした駅西口ポテンシャルの向上

高萩駅周辺地区再整備コンセプト

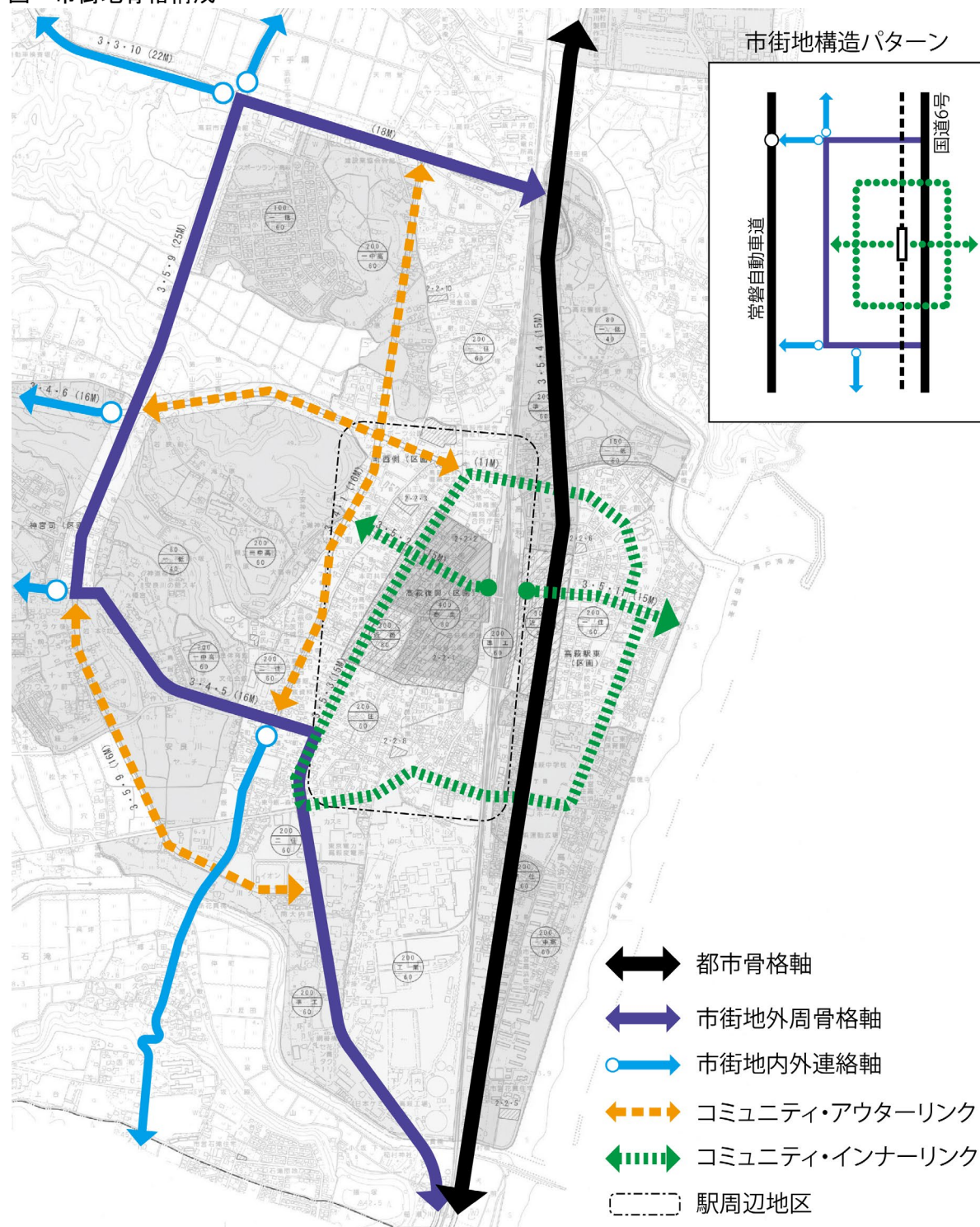
**ほっとする、自分たちの居場所としての
安全・安心で、世代を超えて楽しめる高萩中心づくり**

送迎・乗換・観光で来る人、子ども連れ、高齢者が安全・安心に使用でき、それぞれの時間を「居場所」として快適に過ごせる場づくり。また、高萩らしい賑わい、楽しみ、新たなビジネスの創出に向けて、誰かのやりたいことをみんなで応援できる中心づくりを再整備コンセプトとして掲げます。

(1) 市街地の骨格構成

また、市街地内においては、市街地と外周骨格軸をむすぶ動線をコミュニティ・アウターリンク、市街地内を循環する動線をコミュニティ・インナーリンクとして位置付けます。

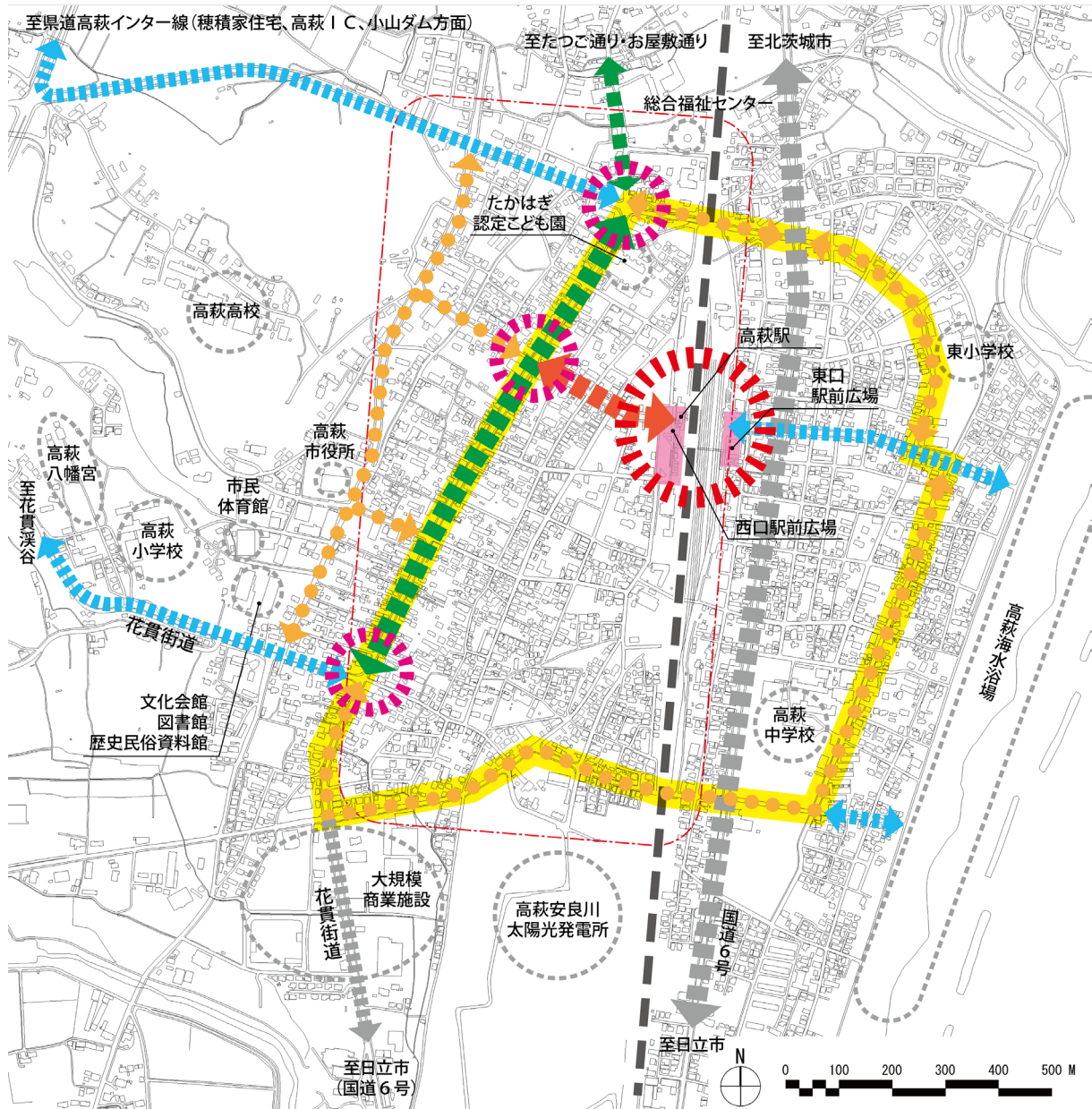
図 市街地骨格構成



(2) 整備方針図（道路体系）

市街地の骨格構成をもとに、高萩駅周辺地区の再整備コンセプトの実現に向けて、高萩駅周辺地区における主な道路及び沿道の整備方針を道路体系図として以下に示します。

図 道路体系



賑わい・交流拠点
高萩市の顔となる賑わい・交流拠点

**主要交差点
(景観演出)**
駅周辺地区の主要な軸の結節点として、高萩らしさを感じる景観演出を図る交差点

賑わい・交流軸
駅前広場、駅前通りを中心とした、地区全体の賑わいと交流を促進するシンボリックな中心軸

歴史・文化景観軸
高萩市の歴史・文化を感じられる落ち着いたまちなみ景観

アメニティ動線
それぞれの軸を補完し、利便性を向上させる動線

アウトドア・アクティビティ動線
市街地と山・海をつなぐ観光・レジャー動線

コミュニティ・インナーリンク
駅の東西をつなぎ、市街地内の移動・回遊を促進する環状動線

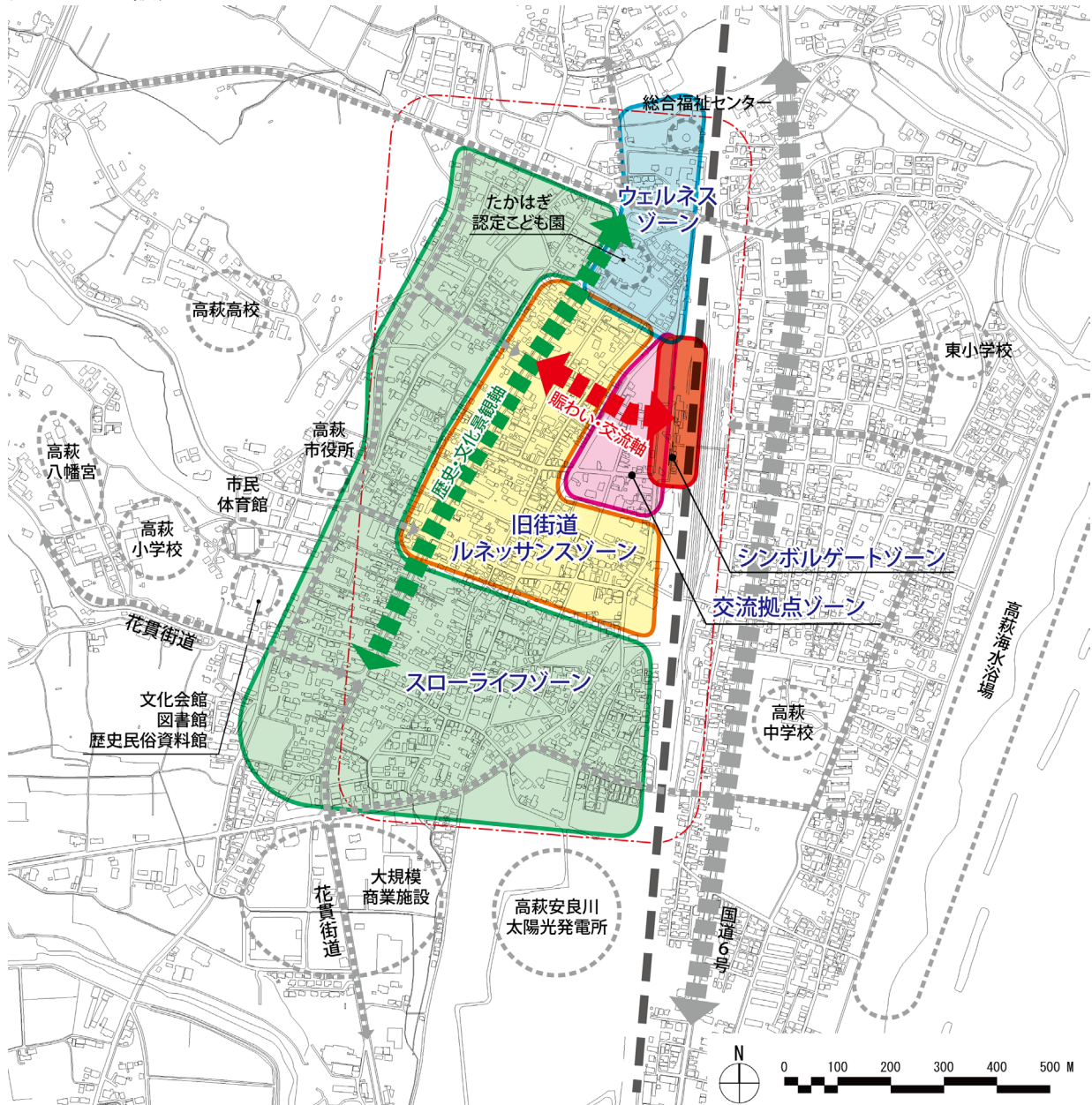
高萩駅周辺地区

(3) ゾーン別基本構想イメージ

1) ゾーンの設定

ゾーン設定にあたっては、前項の道路や沿道の整備方針及び高萩駅周辺地区内の建物利用状況、用途地域等の法規制の状況等を考慮し、下図に示す5つのゾーンを設定します。

図 ゾーン設定



シンボルゲートゾーン

高萩市の顔となるシンボル性と駅の東西からのアクセス性を有する、市民に親しまれる駅前広場ゾーン

交流拠点ゾーン

駅前広場に隣接し、日常的に利用する商業施設、公共施設を核とした、賑わいと交流の起点となるゾーン

旧街道ルネッサンスゾーン

駅前商店街を中心に、空き家、空き店舗、空き地の積極的な活用により、賑わいを創出するゾーン

ウェルネスゾーン

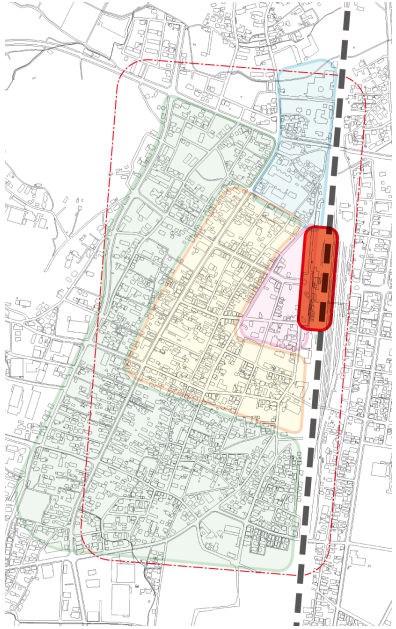
福祉施設を拠点として市民の健康と心身ともに豊かな生活を促進するゾーン

スローライフゾーン

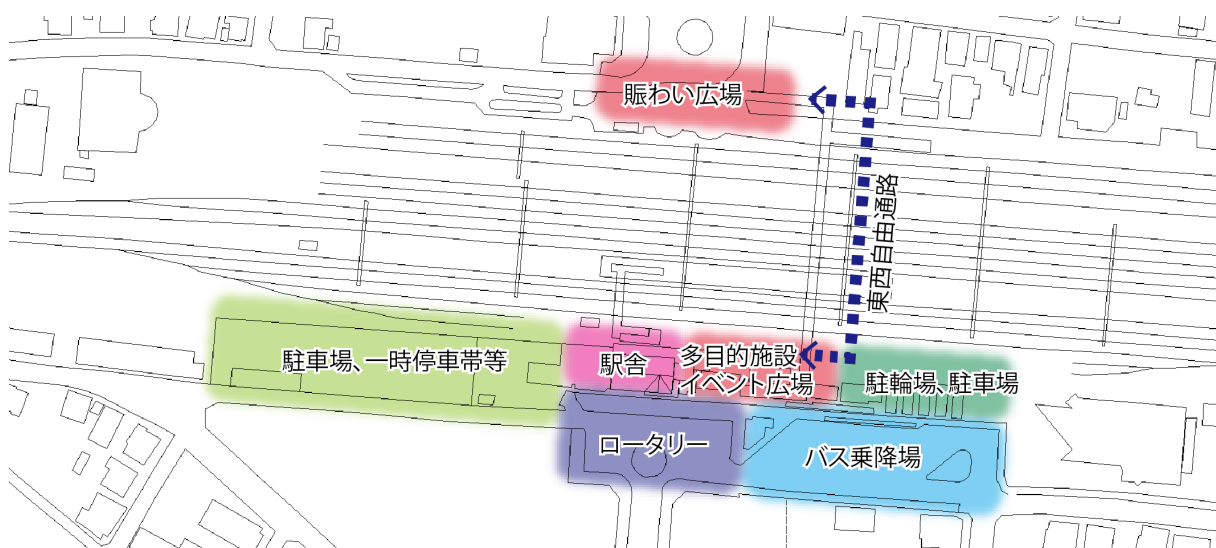
地域住民による空き家、空き店舗、空き地等の積極的な活用により、日々の交流とゆとりある生活を促進するゾーン

高萩駅周辺地区

2) ゾーン別構想

① シンボルゲートゾーン	
ゾーン方針	位置図
■高萩市の顔となるシンボル性と駅の東西からのアクセス機能を有する、市民に親しまれる駅前広場ゾーン	
整備の方向性	
趣のある現駅舎を活かしながら、高萩市の新たな顔として市民に親しまれ、来街者にも魅力が伝わるシンボリックな駅前広場の整備 駅東西から駅舎へのアクセス機能の改善をはじめ、パークアンドライドや乗換、イベントにも対応した駅前広場の整備	
整備メニュー	
現駅舎の外観や長久保赤水像を活かした駅前広場 市民が愛着や誇りを持てるシンボリックな駅前空間 パークアンドライドや乗換に対応した渋滞の少ない交通広場（送迎のための一時停車スペース含む） 学生をはじめとする駅利用者が電車待ちの時間を快適に過ごせる多目的な施設（休憩、電車待ち、軽食、自習など） 賑わい創出のための多目的イベント広場 高萩の魅力を伝え、観光の起点となる観光案内スペース等の情報発信拠点 インバウンドに対応した案内サイン（多言語対応） 高萩海水浴場等、駅東側からのアクセス機能を向上させ、駅前広場と一体的な東西自由通路 市街地の回遊、市内の観光スポットへの移動を促進する交通システム導入の検討	

【ゾーンイメージ】



※今後の交通事業者、土地所有者等との協議によって変更になる可能性があります。

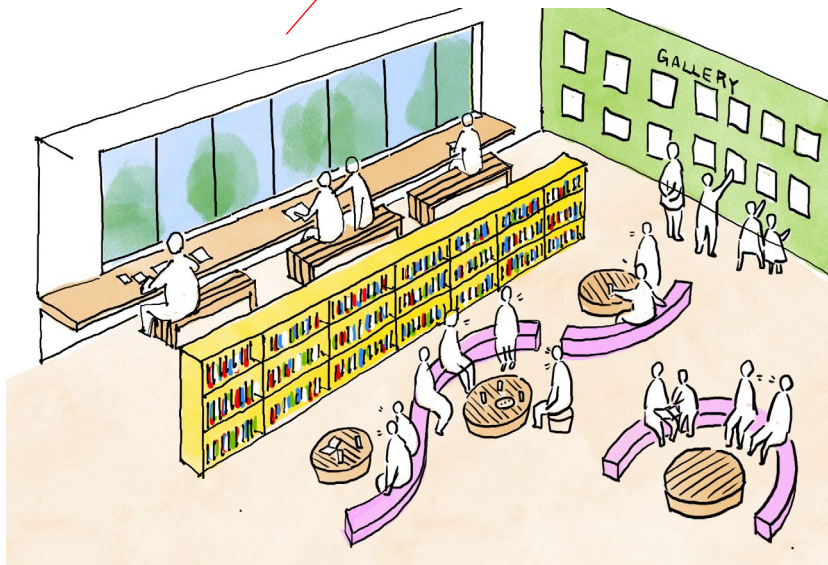
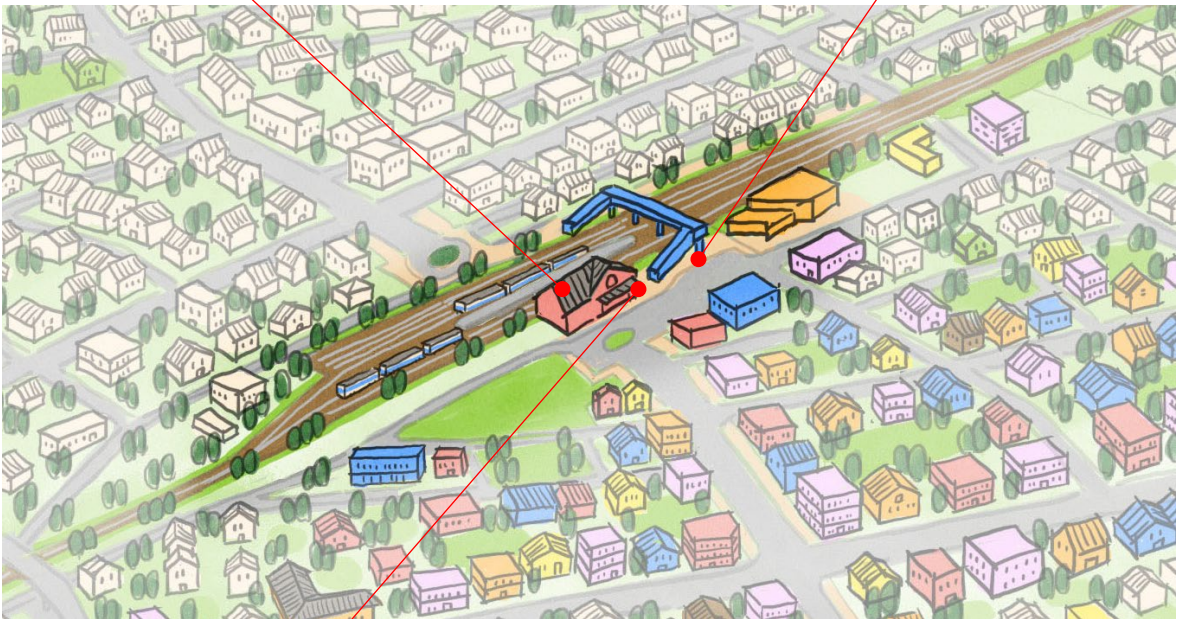
【ゾーンイメージ】



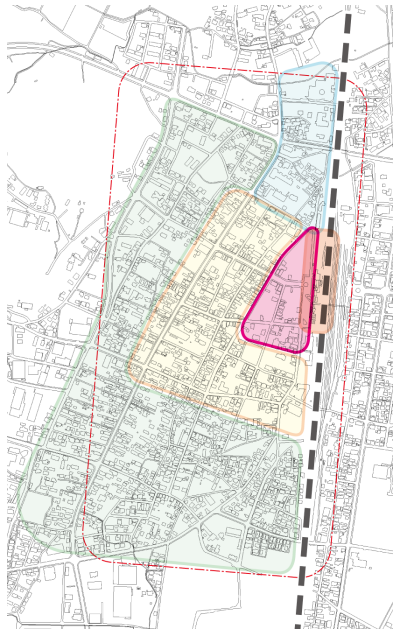
・高萩らしさを感じる駅舎との調和



・賑わいを創出するイベント広場



・電車待ちの時間を快適に過ごせるスペース

② 交流拠点ゾーン	
ゾーン方針	位置図
■駅前広場に隣接し、日常的に利用する商業施設、公共施設を核とした、賑わいと交流の起点となるゾーン	
整備の方向性	
駅前広場と連携した高萩市の顔となる駅前空間の形成 賑わい・交流拠点となる施設の整備・誘致 駅前の空き店舗のリノベーションによる再生や空き地を活用した仮設店舗やイベント開催等による駅前空間の賑わいの創出 多くの人が行き交う駅前通りとして、快適な歩行者空間の整備（舗装、照明、緑化、屋外家具等）	
整備メニュー	
多世代が日常的に利用できる施設（スーパーマーケットやカフェ、レストラン、子育て支援施設、図書館、談話・交流スペース等） 駅前広場と連携し、イベント・休憩・交流を促す公園・広場等 空き地を利用した、コンテナショップやキッチンカー等による賑わい空間 イベントに使用する屋外家具等を収納する倉庫等 空き家・空き店舗を再生（リノベーション）したショップ、交流スペース等	

【ゾーンイメージ】

■短期的なイメージ：

コンテナショップやキッチンカー等による空き地を積極的に利活用した賑わい空間の創出



・コンテナショップ



・キッチンカー

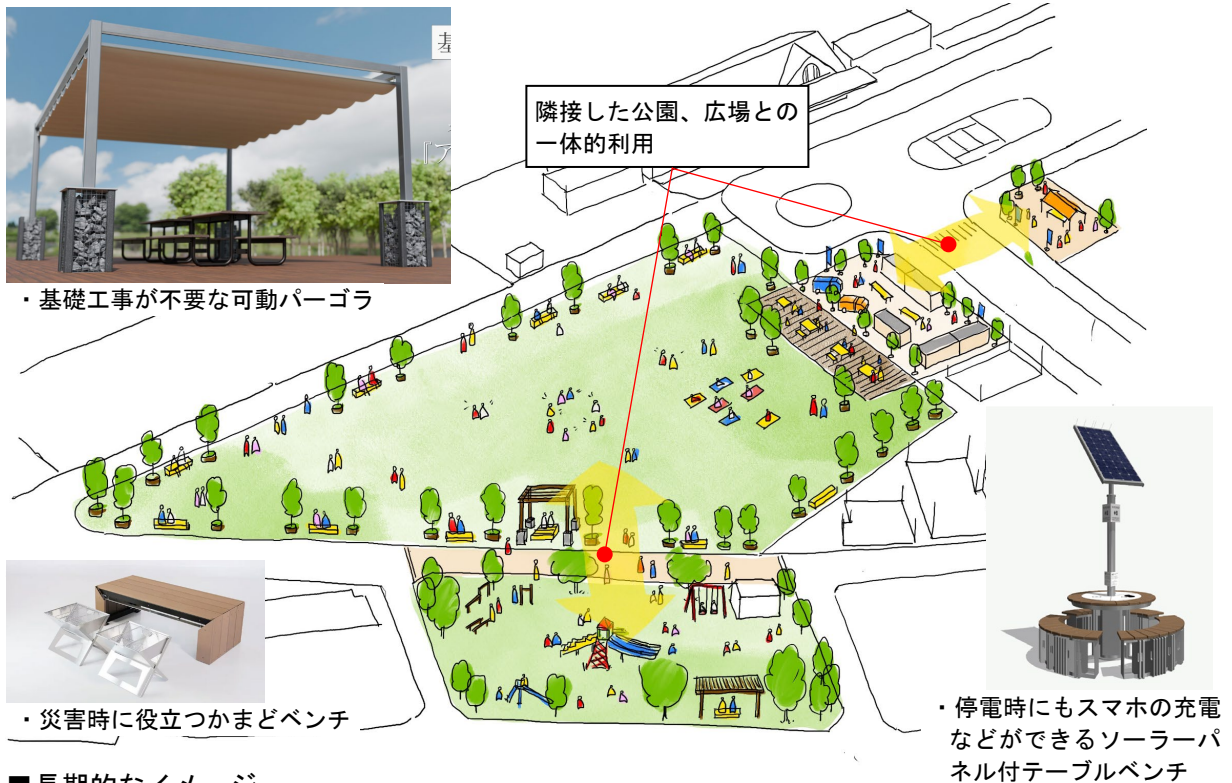


・可動テーブル・ベンチ

【ゾーンイメージ】

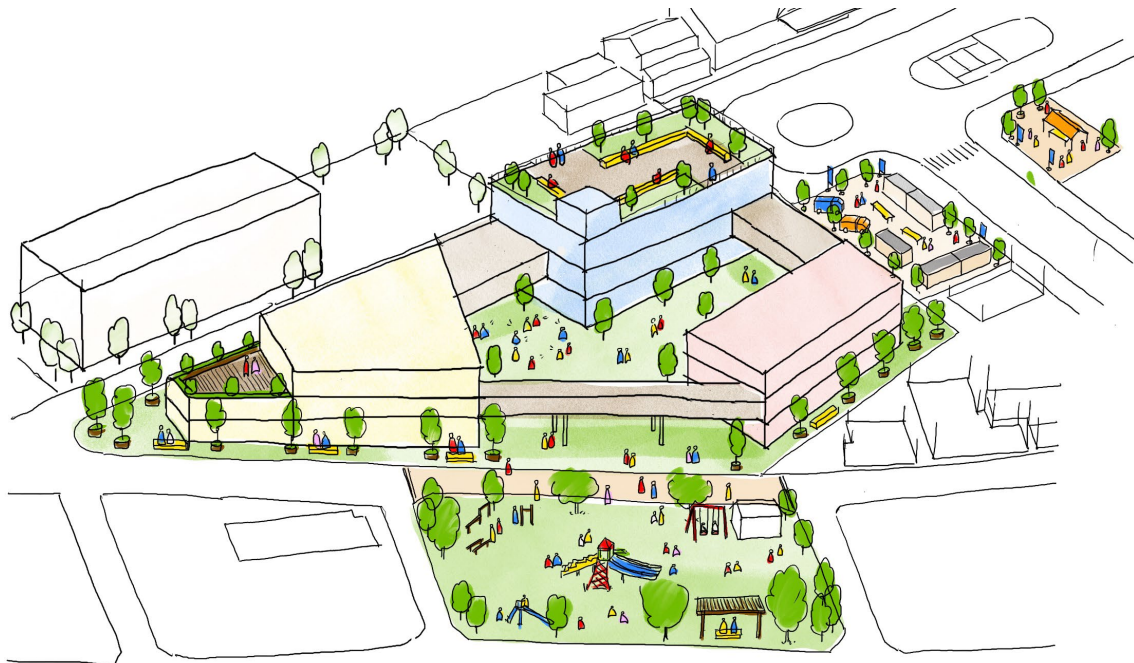
■中期的なイメージ：

移動可能な屋外家具等を設置し、公園・広場として利用（防災機能を備えた施設等の配置）

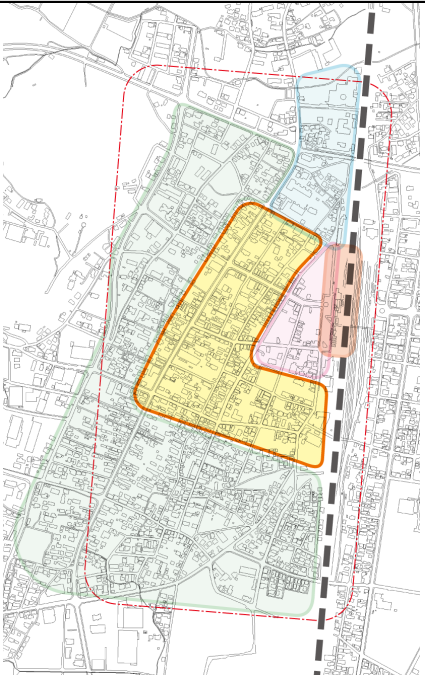


■長期的なイメージ：

図書館等の公共機能を有する商業施設や高齢者向け住宅などの整備、誘致



※本イメージは、大規模商業施設の跡地を対象とした参考イメージです。土地所有者等関係者との協議により変更になる可能性があります。

③ 旧街道ルネッサンス（再生）ゾーン	
ゾーン方針	位置図
■駅前商店街を中心に、空き家、空き店舗、空き地の積極的な利活用により、賑わいの創出を図るゾーン	
整備の方向性	
屋外に向けてオープンで個性豊かな小規模店舗等が賑わいを創出し、公園や道路空間など屋外空間から見ても楽しい商店街 点在する空き家、空き店舗、空き地の積極的な利活用によって、若者やファミリーも楽しめる駅前商店街の再構築 通学・通勤、散歩や買い物の途中にふらっと立ち寄れる交流スペースづくりの推進	
整備メニュー	
空き家・空き店舗を利用（リノベーション）した店舗（飲食店、書店、ギャラリー、スタジオ、娯楽施設等） ・ 多様な人が利用できる交流スペース ・ 道路に面した1階部分が開放的な飲食店等の店舗 ・ 店先や軒先の滞留空間化（テーブル・ベンチの設置など） ・ 親子で楽しめる交流スペース（カフェ、室内遊戯スペース、子育て情報コーナー、子育て関連の相談窓口等） ・ 歩行者天国時のお祭りやオープンカフェなど、賑わいが街中に広がるイベント ・ 効率的なイベント運営を支援する物品（テント、パラソル、テーブル等）、設備、倉庫等	

【ゾーンイメージ】

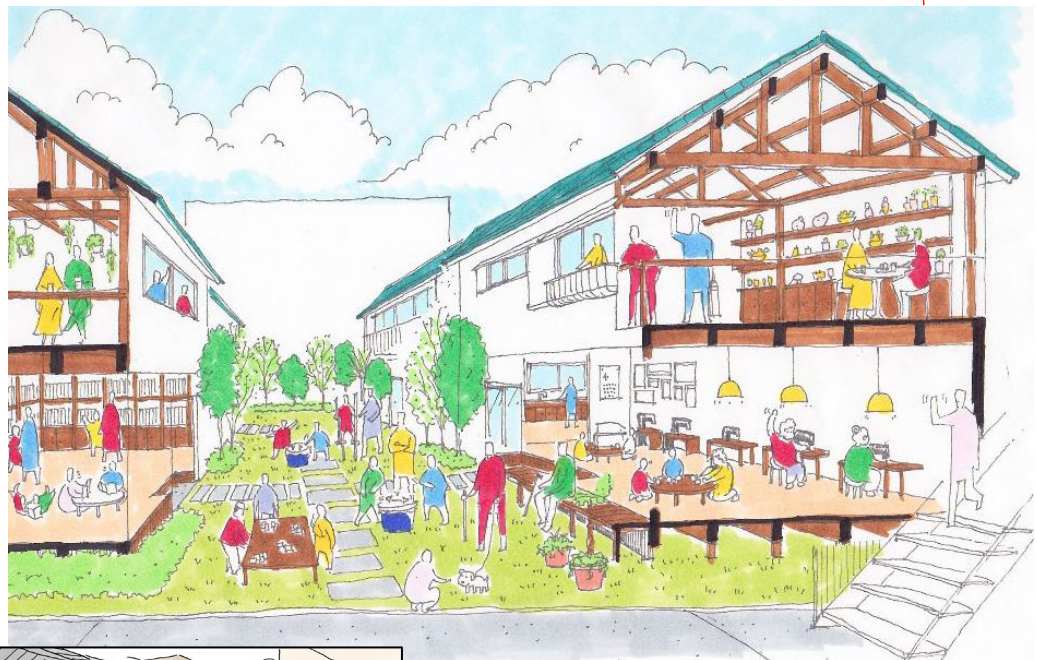


- ・ 個性豊かな中小規模の店舗、オフィス、交流施設等が集まるゾーン

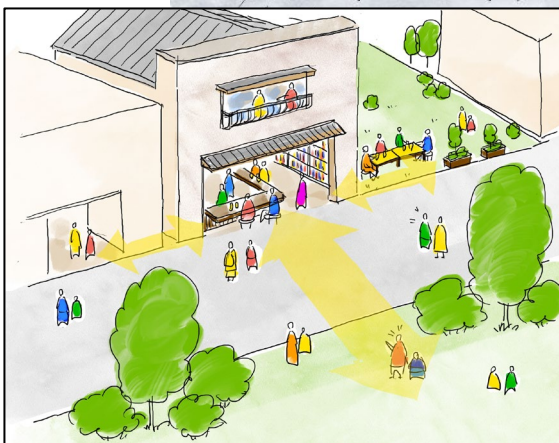
【ゾーンイメージ】

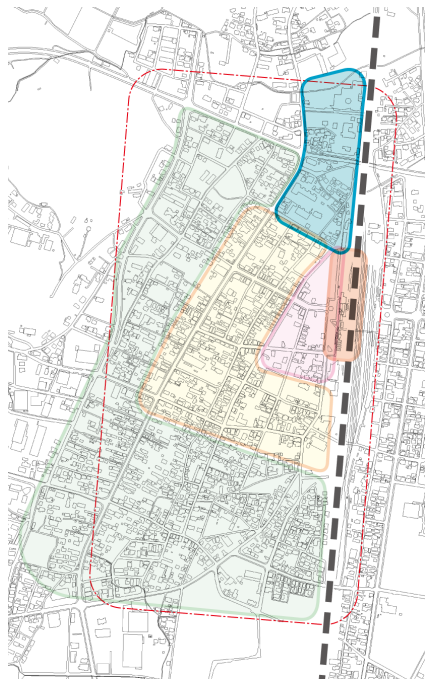


・気軽に立ち寄れる店舗やベンチやプランターが店先に並び、歩いて楽しい商店街



・空き家、空き店舗のリノベーションや公園や空き地等を利用したイベント



④ ウェルネスゾーン	
ゾーン方針	位置図
■福祉施設を拠点として市民の健康と心身ともに豊かな生活を促進するゾーン	
整備の方向性	
駅前広場や交流拠点ゾーンに接し、子どもから学生、子育て世代、高齢者まで多世代が往来するゾーンの特性を活かした、健康・福祉に関わる施設の配置を推進するゾーン 駅前からのアクセス性の向上	
整備メニュー	
子ども連れが遊べる場所の整備（屋内遊戯場や遊具の充実した公園、プレーパーク等） 高齢者のフレイル対策として、ウォーキングルートや健康遊具を整備した公園等	

【ゾーンイメージ】



- ・子どもから高齢者まで安心して利用できる公園

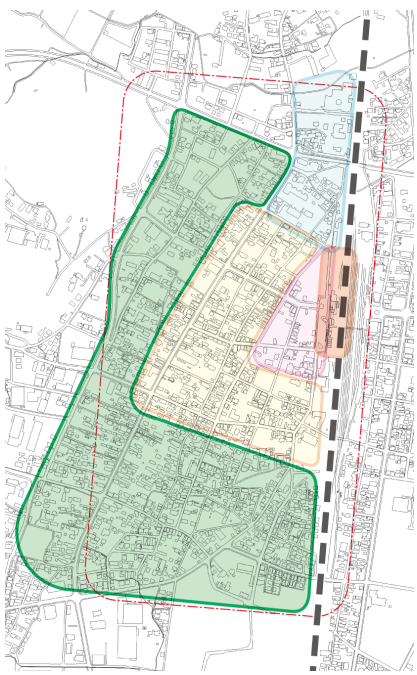


- ・安全な歩行者空間

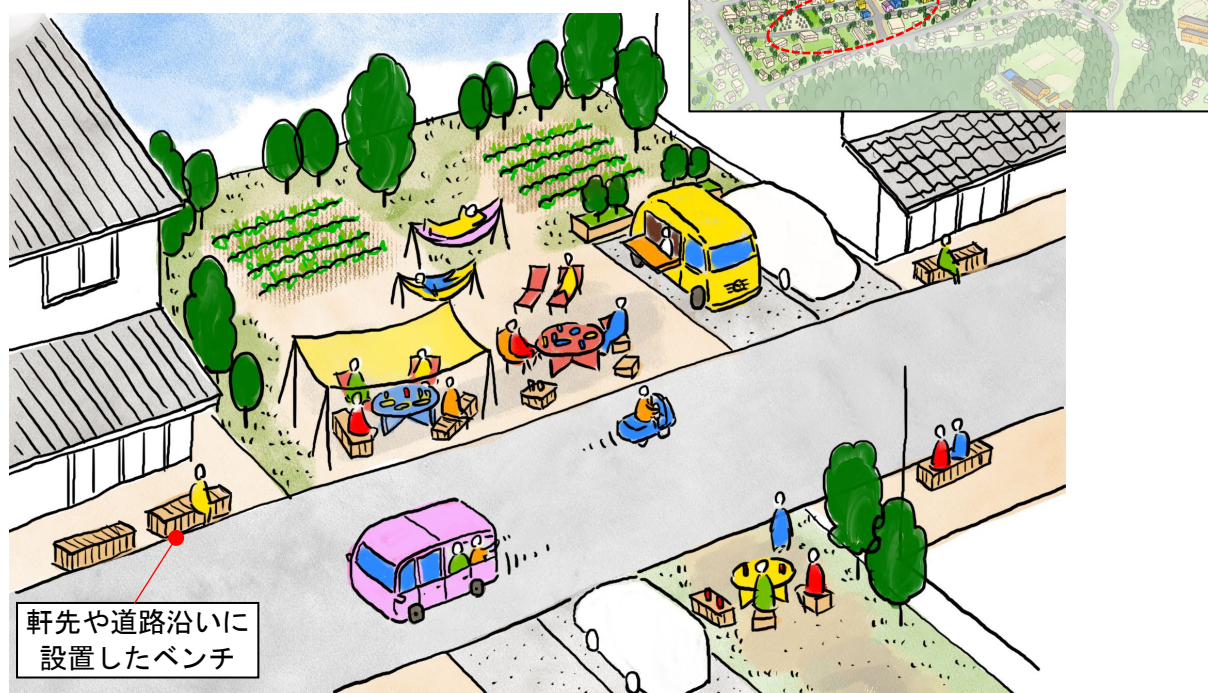


- ・健康遊具（フレイル対策）

⑤ スローライフゾーン

ゾーン方針	位置図
■地域住民による空き家、空き地などの積極的な利用を促し、日々の交流とゆとりある生活を促進するゾーン	
整備の方向性	
通勤・通学、散歩や買い物の途中にふらっと立ち寄れるコミュニティスペースづくり 空き家・空き地の有効活用、家族構成や身体状況等に対応した住宅の改修または住み替えによるコミュニティの維持・向上、人口定着の促進 屋外での交流を促進させるための空き地の利活用（コミュニティガーデン等）の確保 並んだ空き地の一体的な利活用の促進	
整備メニュー	
空き家、空き店舗を改修（リノベーション）したショップ、交流スペース 空き地を利活用した交流スペースやコミュニティ菜園等 庭先、玄関先、軒先空間のプランター緑化やテーブル・ベンチ 快適な歩行者空間（舗装、照明灯、沿道緑化等の整備）	

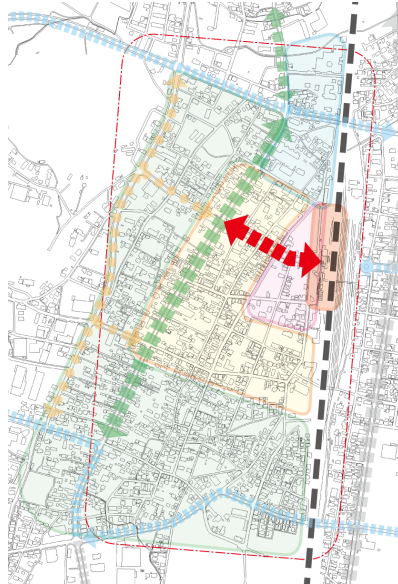
【ゾーンイメージ】



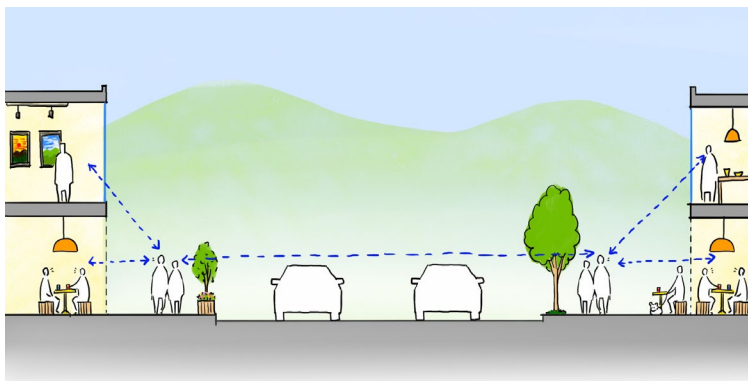
- ・ 空き地の利活用（コミュニティガーデン）、道路・沿道空間のコミュニティスペース化

3) 軸・ネットワーク構想

① 賑わい・交流軸

軸の方針	位置図
■駅前広場、駅前通りを中心とした、地区全体の賑わいと交流を牽引するシンボル軸	
整備の方向性 沿道店舗と歩行者空間の空間的・視覚的な連続性の向上 空き店舗の積極的な利活用によって、若者やファミリーも楽しめる駅前商店街の再構築 通勤・通学、散歩や買い物の途中にふらっと立ち寄れる交流スペースづくりの推進 地元で活動する工芸作家の展示スペースなど、地域の魅力、情報発信の充実を図る。 舗装や照明灯、案内サインなど、高萩らしさを感じられる景観づくりの推進 安全性や夜間の防犯性に配慮した歩行者空間の整備 低速モビリティの走行に配慮した道路整備	
整備メニュー	
景観舗装 ・案内サイン 沿道緑化 ・ギャラリースペース等	

【ゾーンイメージ】



- ・店内の雰囲気が外にしみ出し、賑わいと交流を生み出す商店街



- ・地元作家の展示・発表の場（ギャラリー）

- ・1階が開放的で明るく入りやすいカフェ

② 歴史・文化景観軸（高萩の歴史・文化を感じる散歩道）

軸の方針	位置図
■高萩市の歴史・文化を感じられる落ち着いた街並みを形成する景観軸	
整備の方向性 お屋敷通りやたつご通りと高萩八幡宮（花貫街道）をつなぐ、歴史を感じる街並み（景観軸）としての道路整備 舗装や照明灯、案内サインなど、高萩らしさを感じられる景観づくり（公有地） 歴史の面影を残している現在の街並みを継承した沿道景観づくり（民有地） 安全性や夜間の防犯性に配慮した歩行者空間の整備 低速モビリティの走行に配慮した道路整備の推進	
整備メニュー 景観舗装 照明灯 案内サイン 低速モビリティ用レーン（カラー舗装等） 沿道緑化 景観形成ガイドライン等	

【ゾーンイメージ】



- ・生垣や板塀等、落ち着いた沿道景観



- ・古民家をリノベーションしたカフェ



- ・生垣、板塀等による沿道景観の形成



③ 回遊動線（アメニティ動線、アウトドア・アクティビティ動線、コミュニティ・インナーリンク）

軸の方針

- 市街地を構成する軸（賑わい・交流軸、歴史・文化景観軸、市街地と山・海をつなぐアウトドア・アクティビティ動線）を補完し、駅周辺地区の魅力を向上させる動線
- 駅の東西をつなぎ、市街地内の移動・回遊を促進する環状動線

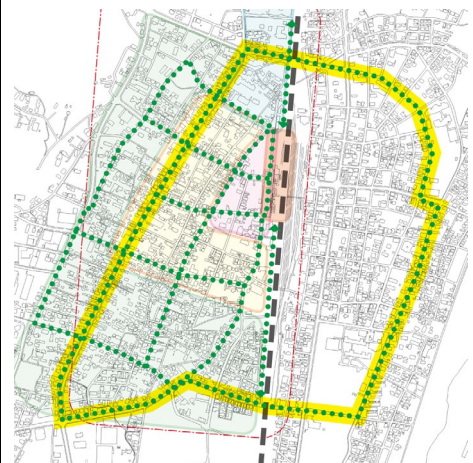
整備の方向性

鉄道の東西をつなぎ、駅周辺地区を回遊・巡回するための安心・安全な道路網の整備の推進
 安全性や夜間の防犯性に配慮した歩行者空間の整備
 低速モビリティの走行に配慮した道路整備の推進
 わかりやすい誘導サインの整備の推進
 市民や観光客等の駅利用者が気軽に利用できる移動手段の整備の推進

整備メニュー

小型の乗合バス（グリーンスローモビリティ：再生エネルギーを使用した低速の車両）
 レンタサイクル
 電動キックボード
 低速モビリティ用レーン（カラー舗装等）
 景観舗装
 照明灯
 案内サイン
 休憩スペース、ベンチ等

位置図

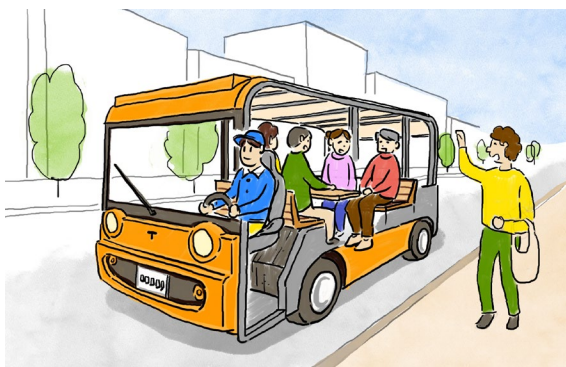


駅の東西をつなぎ環状動線と駅周辺地区内の回遊動線

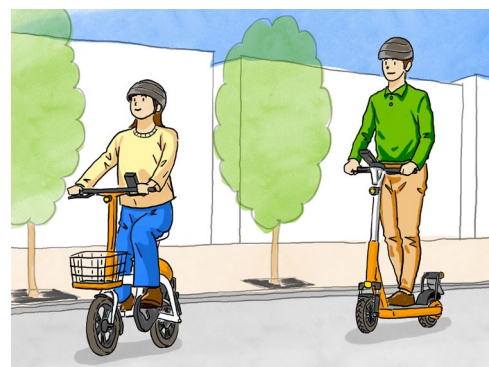


市街地内の観光スポットをつなぐ観光動線

【整備イメージ】



・住民も観光客も利用できる小型の乗合バス



・レンタサイクルやキックボードなどの小型モビリティ

第7章 高萩駅東西自由通路再整備に向けた条件の検討

1. 高萩駅東西自由通路再整備に向けた条件の検討

(1) 関連計画の整理

1) 調査名称

高萩駅西口駅前広場再整備条件検討調査業務報告書

2) 策定年月

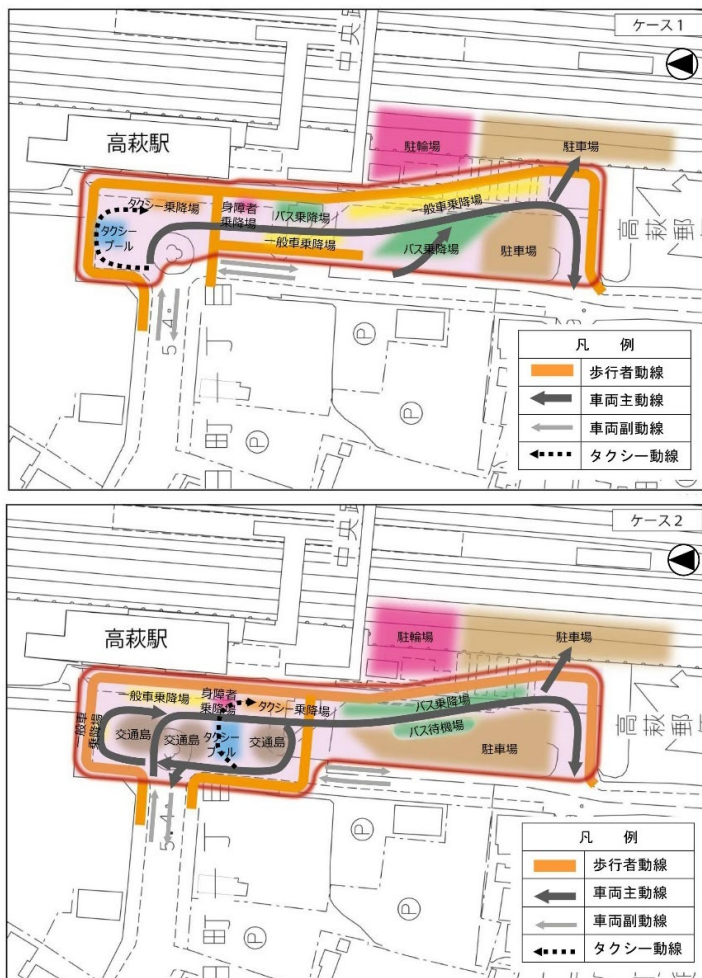
令和2年3月

3) 駅前広場規模算定

- ・ 目標年次：2035年
- ・ 西口乗降客数：4,316人/日
- ・ 広場利用者数：6,474人/日
- ・ 駅前広場規模算定結果(98年式)：3,400㎡
- ・ 駅端末利用手段別施設数

	乗降乗数、プール数
バス乗降場	4 バース
タクシー乗降場	乗車バース×1、降車バース×1、計2 バース
タクシープール	3 台分
一般車乗降場	5 バース(うち1 バースは身体障害者用)

4) 配置パターン



2. 高萩駅日乗車人員の推移と将来乗降客数の予測

(1) 高萩駅日乗車人員の推移と特性

JR 常磐線高萩駅の日乗車人員の推移は以下のとおりです。

10 年間の日乗車人員の推移は、総人口の減少とともに減少を続けており、2023 年時点で 2,070 人/日となっています。

総人口に対する日乗車人員の比率(鉄道利用率)は、2023 年が 7.7%で、新型コロナウイルス感染症の影響で低下しましたが、徐々に持ち直しています。

これに対し、総人口に対する日定期乗車人員の比率(定期利用率)は、2023 年が 5.7%で、新型コロナウイルス感染症の影響からまだ回復していない状況にあります

なお、定期と定期外の比率は、総乗降人員の 75%程度が定期利用となっています。

表 高萩駅日乗車人員の推移

(単位：人、%)

	定期外	定 期	総乗車人員	総人口	鉄道利用率
2014 年	680	2,346	3,027	30,815	9.8
2015 年	692	2,299	2,992	30,421	9.8
2016 年	683	2,259	2,943	30,000	9.8
2017 年	672	2,174	2,846	29,649	9.6
2018 年	661	2,114	2,775	29,232	9.5
2019 年	629	2,013	2,643	28,768	9.2
2020 年	352	1,826	2,179	28,312	7.7
2021 年	384	1,678	2,063	27,866	7.4
2022 年	461	1,591	2,053	27,414	7.5
2023 年	529	1,540	2,070	26,866	7.7

資料：総人口は住民基本台帳、乗車人員は JR 東日本 HP

図 日乗車人員の推移

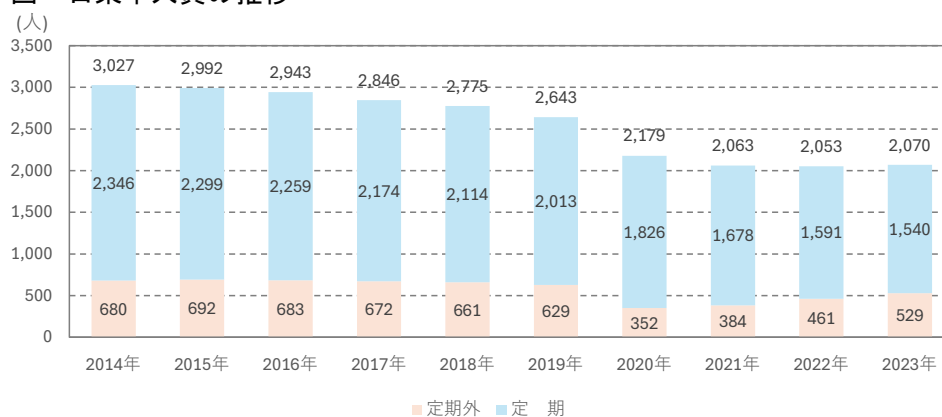
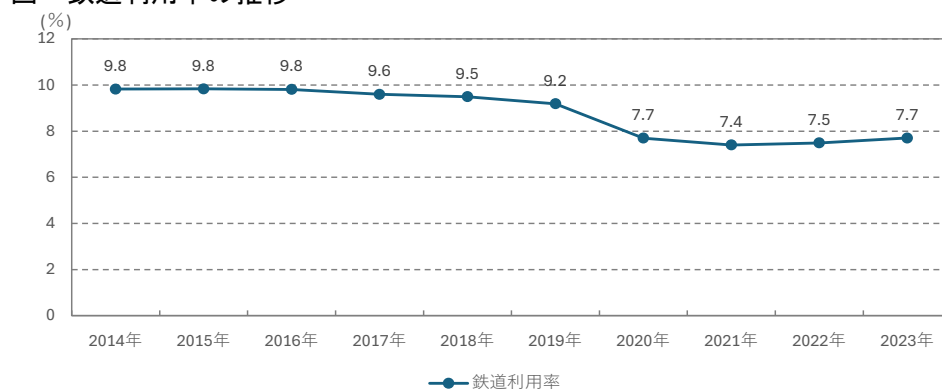


図 鉄道利用率の推移



(2) 高萩駅将来日乗降客数の予測

ここでは、現況の日乗車人員から将来日乗降客数を予測します。

将来日乗降客数の予測にあたっては、将来人口に鉄道利用率を乗じて算出します。

目標年次は、施設整備計画のため、おおむね 20 年後の 2045 年とし、将来総人口は高萩市人口ビジョンの将来目標人口である 2045 年 20,300 人とします。

また、総人口に占める鉄道日乗車人員の比率(鉄道利用率)は、過去の推移に年度による変化があり、新型コロナウイルス感染症の影響で低下しましたが、以後、回復傾向にあることから、将来の鉄道利用率を 2015 年当時の 10%とします。

なお、日乗降客数の算定は、日乗車人員の 2 倍とします。

表 将来日乗降客数の予測

	総人口	鉄道利用率	日乗車人員 日乗降客数
2023 年日乗車人員	26,866 人	7.7%	2,070 人
2045 年日乗車人員 (人口ビジョン将来目標人口)	20,300 人	10.0%	2,030 人
将来日乗降客数*1	—	—	4,060 人

*1：将来日乗降客数=将来日乗車人員×2

(3) 駅勢圏別日乗降客数の設定

乗降客は鉄道を境として、鉄道西側の居住者は西口駅広を、鉄道東側の居住者は東口駅広を利用するものとし、鉄道東側の居住者が東西自由通路を経由して高萩駅を利用するものとします。

駅勢圏を徒歩圏である半径 1 km とし、鉄道の東西人口比率で方向別日乗降客数を算定すると以下ようになります。

東口駅広から自由通路を経由して駅舎を利用する利用者数は、概数で 1,790 人/日になります(駅端末利用手段構成や駅広利用者を考慮すると、乗降客数は変化します)。

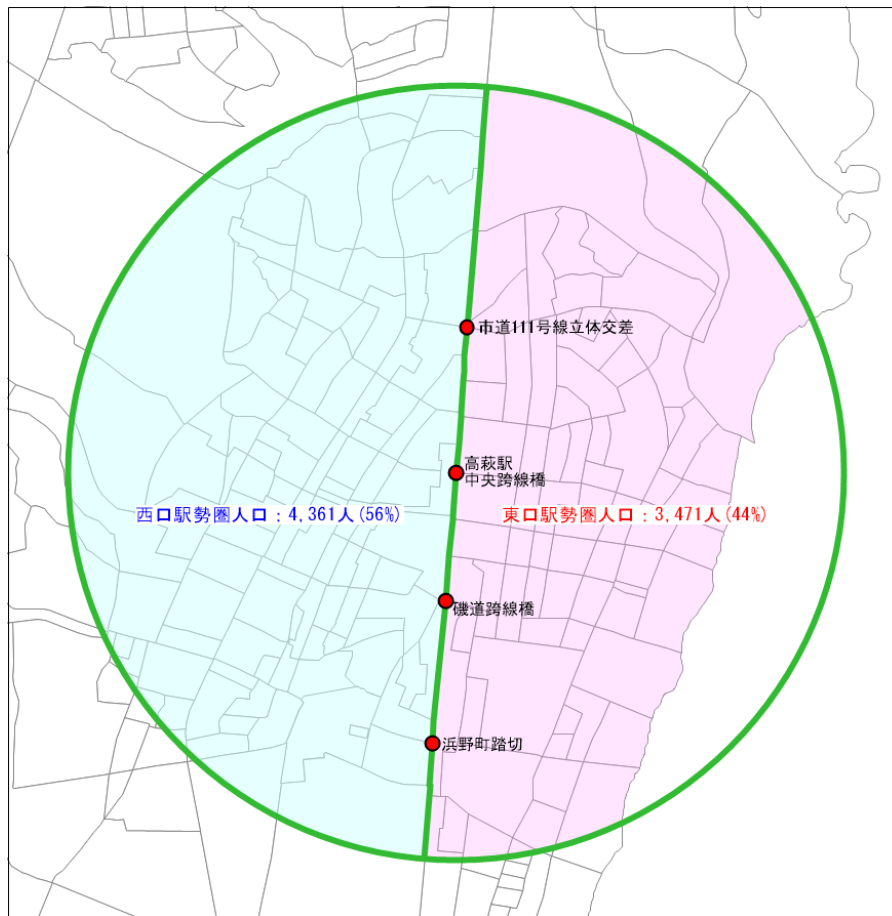
表 駅勢圏別人口及び人口比率

駅勢圏総人口 ①	西口駅勢圏人口 ②	西口駅勢圏 人口比率 ②/①	東口駅勢圏人口 ③	東口駅勢圏 人口比率 =③/①
7,832 人	4,361 人	56%	3,471 人	44%

表 方向別乗降客数

日乗降客数 ①	西口駅勢圏 人口比率 ②	西口駅勢圏の 日乗降客数 ①×②	東口駅勢圏 人口比率 ③	東口駅勢圏の 日乗降客数 ①×③
4,060 人/日	56%	2,270 人/日	44%	1,790 人/日

図 駅勢圏人口



資料：ベース図は令和2年国勢調査調査区

3. 既存跨線橋の現況整理

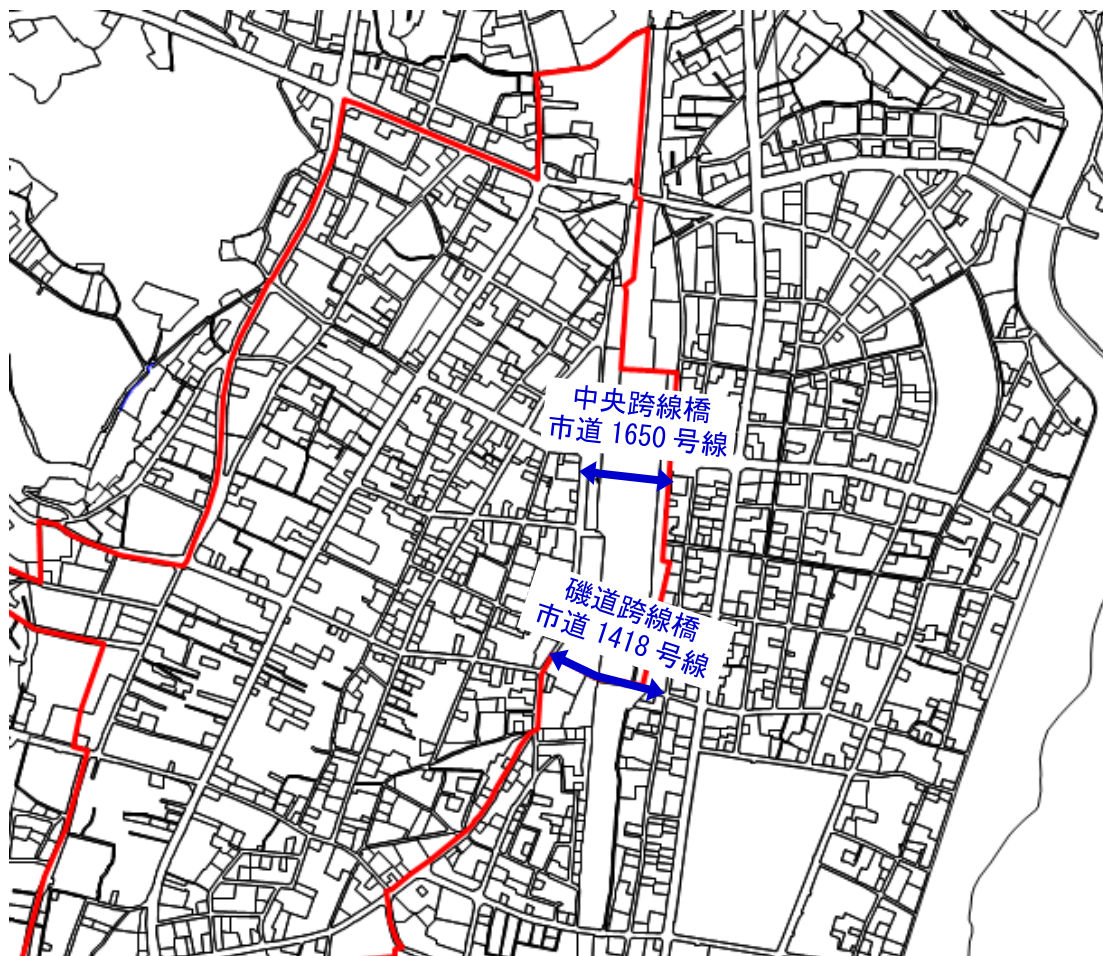
現在、東西自由通路としての機能を持つ跨線橋として、中央跨線橋(駅に隣接)と磯道跨線橋(駅南300m)の2路線があり、現況は以下のとおりです。

表 跨線橋の現況

名 称	中央跨線橋	磯道跨線橋
橋梁名	中央跨線人道橋	磯道跨線人道橋
路線名称	市道 1650 号線	市道 1418 号線
上部工構造形式	単純鋼 H 型橋(不明)	単純鋼 H 型橋(不明) 単純トラス橋
位 置	駅に隣接	駅南 300m
延 長	90.40m	116.00m
総幅員	3.50m	3.40m
利用対象者	歩行者(車椅子を除く)、自転車	歩行者(車椅子を除く)、自転車
昇降施設	・階段：東 2 箇所、西 1 箇所 ・エレベーター：なし ・エスカレーター：なし	階段：東 2 箇所、西 1 箇所 ・エレベーター：なし ・エスカレーター：なし
供用開始年	1961 年	1962 年

資料：高萩市橋梁長寿命化修繕計画

図 跨線橋位置図



跨線橋現況写真



中央跨線橋(東口駅広より望む)



中央跨線橋(駅ホームより望む)



中央跨線橋(西口駅広より望む)



中央跨線橋(通路部から東側を望む)



磯道跨線橋(西側上り口)



磯道跨線橋(東側上り口)



磯道跨線橋(北側上り口)



磯道跨線橋(通路部から東側を望む)

4. 東西自由通路の幅員検討

(1) 自由通路整備の前提条件

自由通路の整備にあたっては、以下を前提条件とします。

- ・現在、2路線ある自由通路(中央跨線橋、磯道跨線橋)を廃止し、新たに整備する自由通路に集約整備します。
- ・高萩駅西口駅前広場再整備条件検討調査で計画されている西口駅前広場計画に対応した配置とし、JR用地も活用した計画とします。
- ・配置計画等では、バリアフリー基準(道路の移動等円滑化整備ガイドライン)に従った自由通路の規格、構造とします。
- ・計画の推進にあたっては、「自由通路の整備及び管理に関する要綱」(平成 22 年 2 月国交省)に基づいて都市計画等を進めるものとします。

(2) 自由通路幅員の検討

自由通路の幅員の検討にあたっては、以下の基準があります。

通路幅員は、車椅子がすれ違うために 2.0mの有効幅員が必要であり、手すり等の設置のための余裕幅員を含めると、通路部の幅員(有効幅員)は最低でも 2.5m必要になると考えられます。

また、階段部は、通路部と同じ幅員とするか、歩行者 2 人($0.75\text{m} \times 2 = 1.5\text{m}$)に手すり等の余裕幅員を加えると 2.0~2.5mと想定されます。

なお、車椅子利用者及び歩行者の有効幅員は、「道路構造令の解説の運用」及び「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」により定める必要があります。

表 自由通路幅員に関する基準

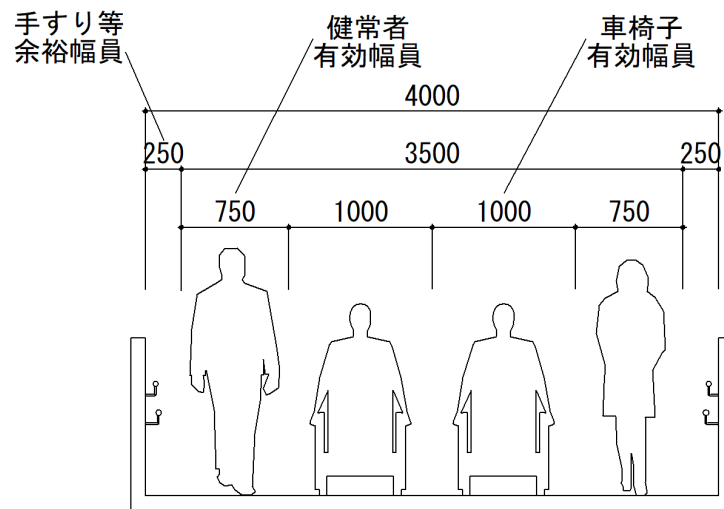
法令、基準		該当箇所	通路幅員	階段幅員
道路構造令	歩道	道路構造令第 11 条 第 3 項、第 4 項、第 5 項	・ 3.5m以上(交通量が多い場合)*1 ・ 2.0m以上(その他の場合) ・ 幅員はその道路の歩行者の交通の状況を考慮して定める。	—
	歩行者専用道路	道路構造令第 40 条	2.0m以上	—
道路の移動等円滑化整備ガイドライン		第 2 章 歩道等 第 3 章 立体横断施設	2.0m以上	1.5m以上
立体横断施設技術基準・同解説		Ⅱ 横断歩道橋 2-2 幅員	1.5m以上 (2.0m以上)*2	1.5m以上 (斜路付き階段 2.1m以上)

*1：歩行者交通量が多い場合(500 人/日以上を目安)。道路整備課通知(道整第 17 号平成 16 年 7 月 30 日)「道路幅員及び歩道等の設置について(通知)」

*2：自転車、乳母車、車椅子等の利用を考慮する場合の幅員

先に算定した自由通路利用者数は、1,790 人/日であり、道路構造令に基づくと、歩行者交通量が 500 人/日を超えるため、3.5m以上の幅員が必要になります。

図 自由通路想定断面図



(3) 自由通路幅員の設定

歩行者交通量及び法的基準による自由通路幅員の検討結果から、自由通路の必要幅員は、法的基準による 3.5～4.0m となります。

5. その他施設の基準

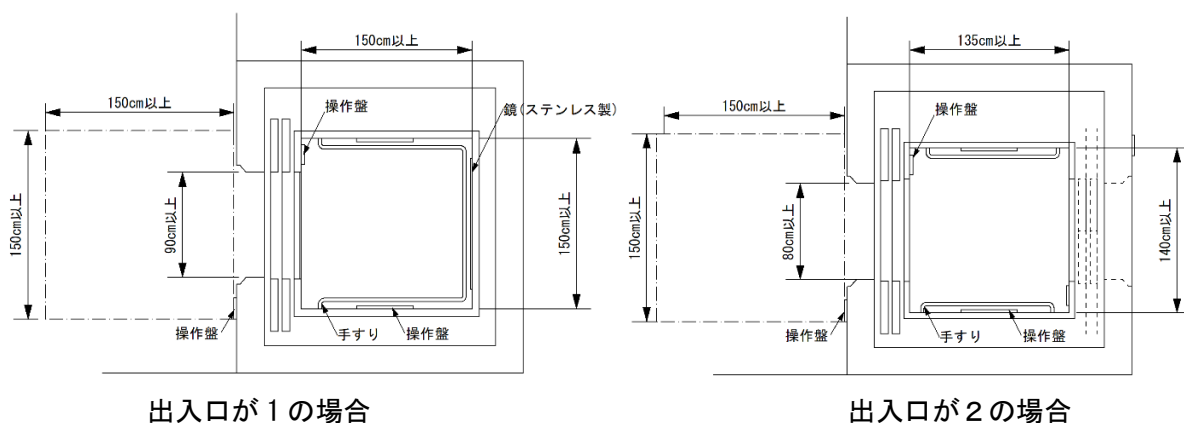
自由通路を整備する場合、バリアフリーの観点から、車椅子利用者が安全で利用しやすい環境整備として、東西に各1基の車椅子対応エレベーターの設置が必要になります。

エレベーターに関しては、「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」で、以下の基準が定められています。

表 エレベーターのかご及び出入口の基準

	出入口が1の場合	出入口が2の場合
かごの内寸法	幅 150cm 以上、奥行 150cm 以上	幅 140cm 以上、奥行 135cm 以上
出入口の有効幅	90cm 以上	80cm 以上
乗降口に接続する歩道・通路の有効幅	幅 150cm 以上、奥行 150cm 以上	幅 150cm 以上、奥行 150cm 以上

資料：道路の移動等円滑化整備ガイドライン



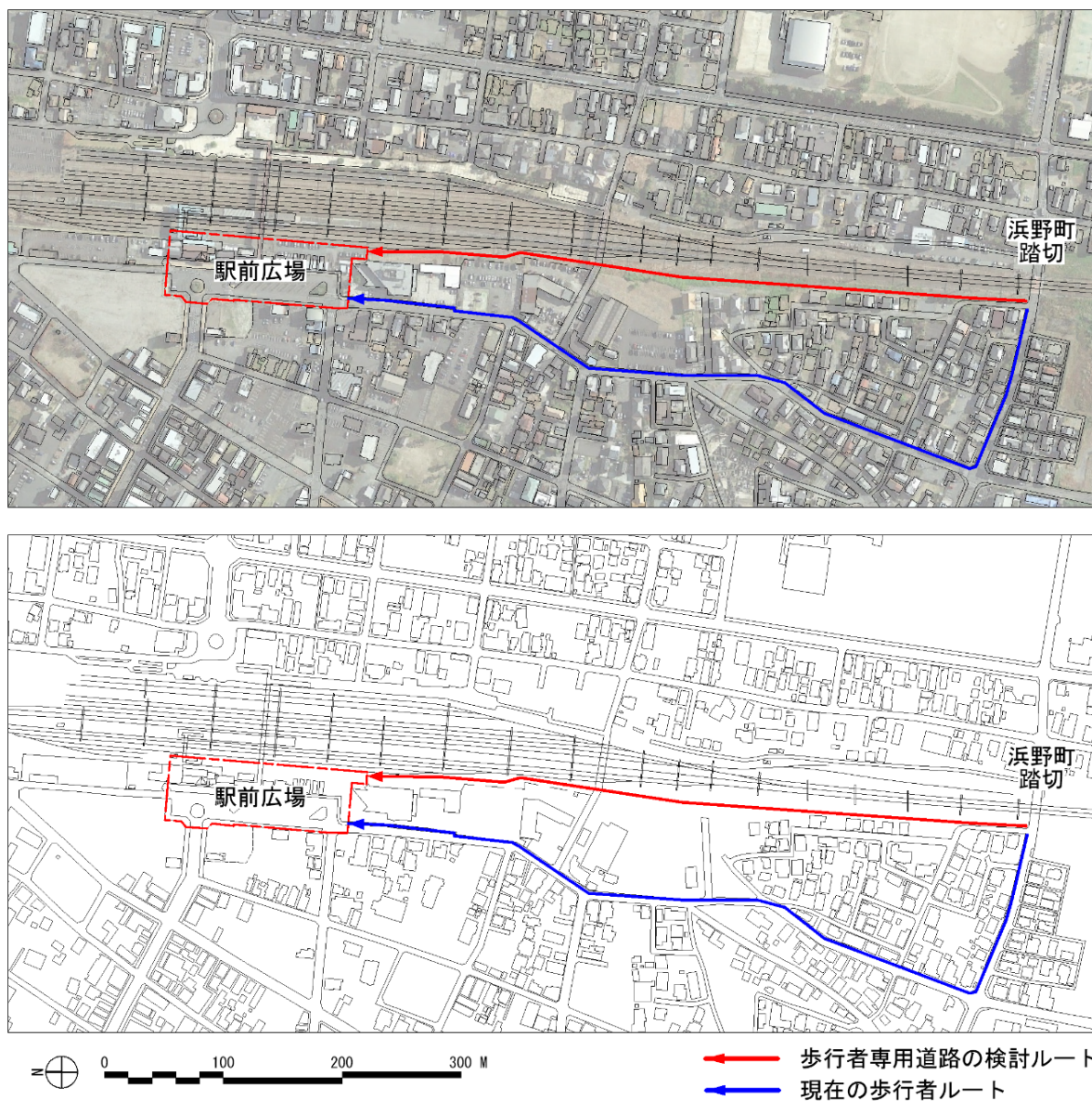
資料：道路移動等円滑化整備ガイドライン

6. 駅東側から高萩駅西口駅前広場へのアクセス動線の検討

駅前広場及び東西自由通路の整備に伴い、現在遠回りになっている駅東側・浜野町踏切以南から駅前広場までの歩行者のアクセス性の向上を図ります。

具体的には、浜野町踏切から高萩郵便局までの鉄道敷地沿いに歩行者専用道路の整備を検討します。

図 浜野町踏切から駅前広場へのアクセス動線の検討



7. 交通広場の基本的配置

東西自由通路の配置パターンを検討するにあたり、交通広場の基本配置は「高萩駅西口駅前広場再整備条件検討調査業務報告書」で示された2つのパターンから選定します。

本基本構想では、市民アンケート調査およびワークショップで駅前広場の課題として強く要望された「送迎時の停車スペースの確保」を優先し、一般車の乗降バースを多く確保した【ケース1】を基に東西自由通路の配置パターンを検討します。

項 目		ケース 1	ケース 2
計画概要	面積	約4,000㎡	約4,200㎡
	奥行	約31m	約31m
	各施設の設置数	バ ス：4台 タクシー：乗降各1台 タクシープール：3台 一般車：10台＋身障者用：1台	バ ス：3台＋1台（待機場） タクシー：乗降各1台 タクシープール：3台 一般車：4台＋身障者用：1台
	駅前広場用地の確保	・ JR 用地の一部を含むため、JR との協議が必要となる。(△)	・ JR 用地の一部を含むため、JR との協議が必要となる。(△)
駅前広場の機能	交通機能の配置	・ バスやタクシー、一般車が機能的に配置している。(○) ・ バス乗降場が2箇所に分散配置することとなる。(△)	・ バスやタクシー、一般車が機能的に配置している。(○) ・ バス乗降場が2箇所に分散配置することとなる。(△)
	車両動線	・ 一般車用のロータリーは確保できず、市道を通して周回することとなる。(△)	・ 一般車用のロータリーを確保できる。(○)
その他		・ JR 用地内の駐車場や駐輪場は、再整備が必要となる。(△)	・ JR 用地内の駐車場や駐輪場は、再整備が必要となる。(△)

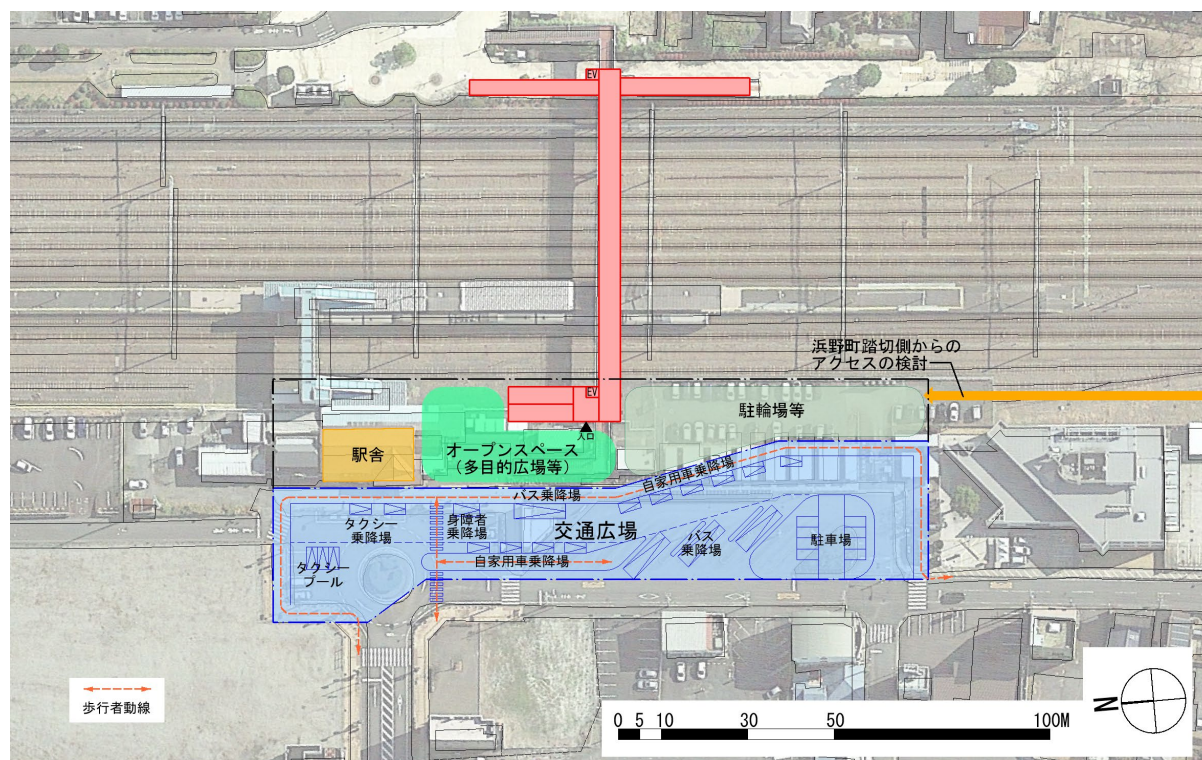
資料：高萩駅西口駅前広場再整備条件検討調査業務報告書

8. 東西自由通路配置位置及び駅前広場ゾーニングの検討

東西自由通路の配置位置ごとに、駅前広場のゾーニングを検討します。なお、駅前広場のゾーニングについては、東西自由通路の配置をベースに、駅舎や周辺に配置される機能を例として示したもので、実際の配置及びゾーニングは、JR東日本など関係機関の意向を踏まえて決定していくものとします。

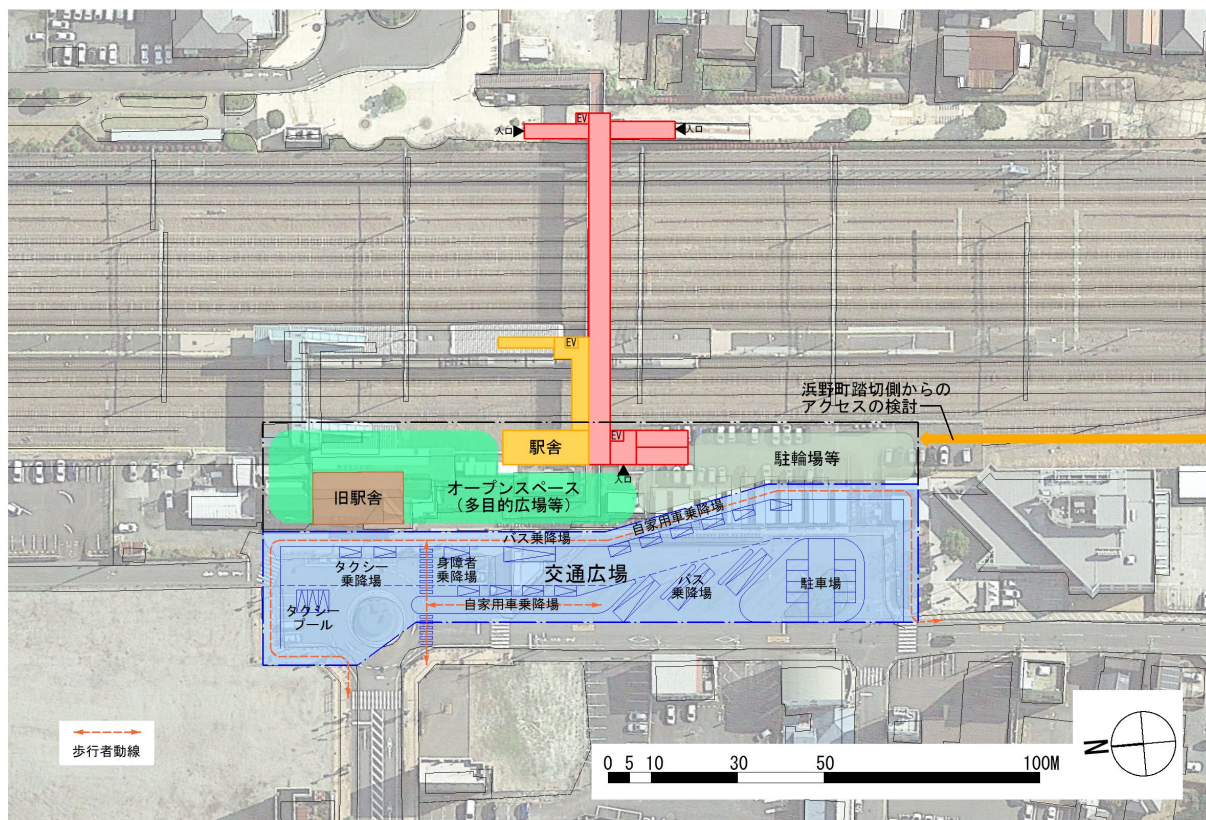
(1) 自由通路を現位置に配置した場合

1) 現位置配置-1



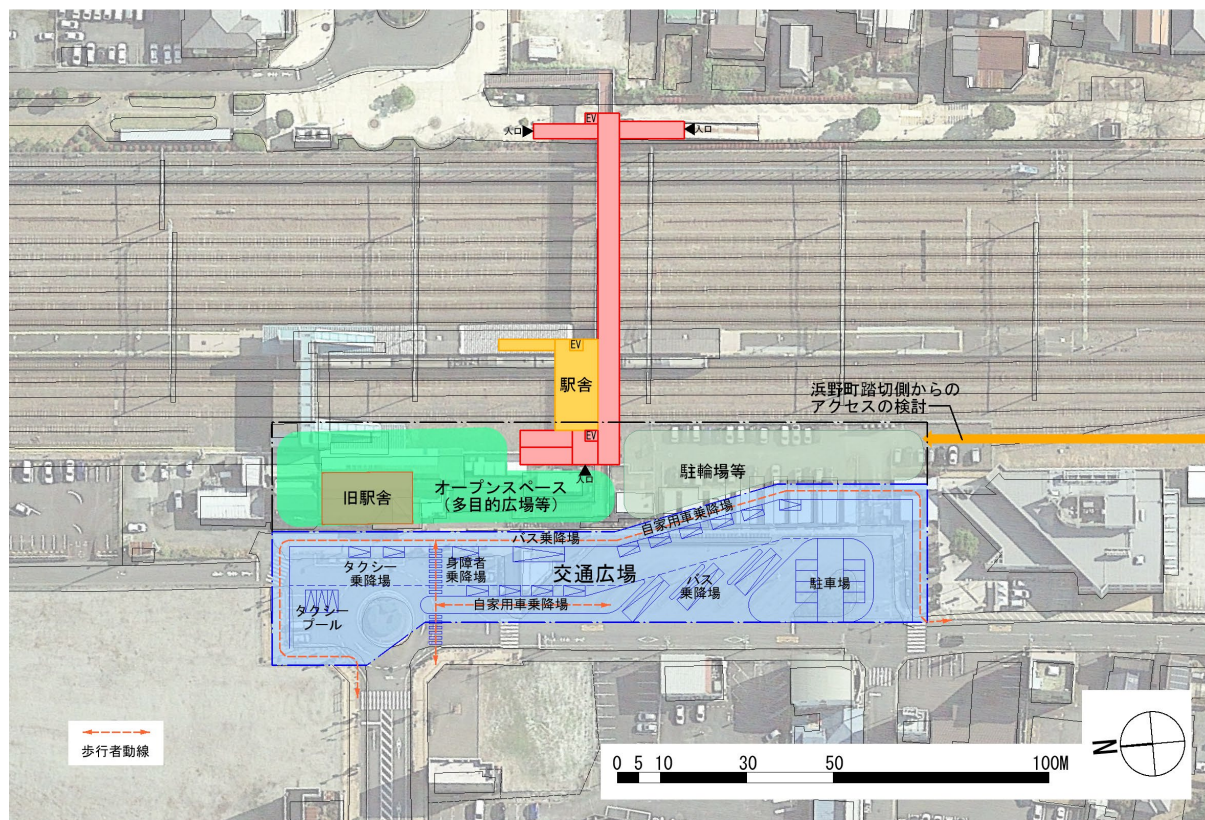
項 目	メリット・デメリット
東西自由通路から駅舎へのアクセス	現在と概ね同等。
駅舎の規模・機能	現駅舎を継続利用。
プラットフォームへの影響	既存駅舎の利用を継続するため、現在と同様。
駅前広場内オープンスペースの配置・機能性	オープンスペースがやや不整形で面積も他案と比較して小さくなるため、利用方法が限られることがある。
現高萩駅舎の利活用	現駅舎の外観と駅機能を維持しながら、隣接するオープンスペース内に、高萩駅の利便性・快適性を増進する施設(待合・交流スペース等)の整備が望まれる。整備の検討にあたっては、既存の公衆トイレ・コンビニエンスストア・交番等を含む駅前広場全体の配置・デザインの検討が必要となる。
自由通路と周辺地域との関係	自由通路は、現在と概ね同位置となる。磯道跨線橋との集約に伴い、南側(浜野町踏切側)からのアクセスについて検討が必要。
整備期間中の交通	新自由通路が開通するまで、磯道跨線橋への迂回が必要。
駅前広場用地の確保	JR 用地の一部を含むため、JR との協議が必要となる。

2) 現位置配置-2



項 目	メリット・デメリット
東西自由通路から駅舎へのアクセス	自由通路から駅舎へ直接アクセス可能。改札は、自由通路の西寄りになるが、駅東側からのアクセスは現在より改善される。
駅舎の規模・機能	プラットホーム 1 面の橋上駅・半橋上駅は、規模・機能ともに必要最小限となることが想定される。
プラットホームへの影響	既存プラットホーム上屋上に新設の階段が配置されるため、既存の跨線橋・エレベーターの撤去及びプラットホーム上屋の改修等が必要となる。
駅前広場内オープンスペースの配置・機能性	旧駅舎と一体となった広場空間の整備が望まれる。オープンスペースがやや不整形であるため、利用方法が限られることがある。
現高萩駅舎の利活用	高萩駅の利便性・快適性を増進する施設(待合・交流スペース等)としての再整備が望まれる。
自由通路と周辺地域との関係	自由通路の階段は、東側は現在と概ね同位置、西側はやや南に移動となる。 磯道跨線橋との集約に伴い、南側(浜野町踏切側)からのアクセスについて検討が必要。
整備期間中の交通	新自由通路が開通するまで、磯道跨線橋への迂回が必要。
駅前広場用地の確保	JR 用地の一部を含むため、JR との協議が必要となる。

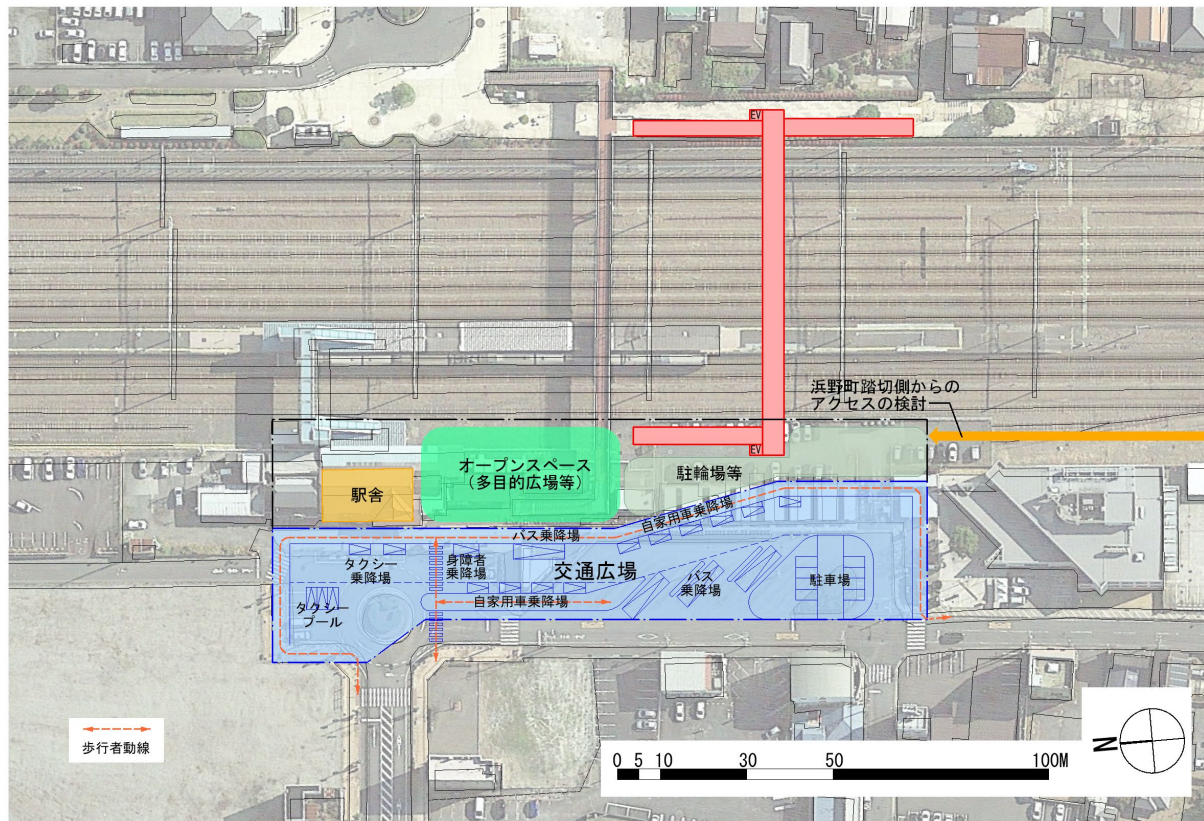
3) 現位置配置-3



項 目	メリット・デメリット
東西自由通路から駅舎へのアクセス	自由通路から駅舎へ直接アクセス可能。改札は、自由通路の中央付近となり、駅東側からのアクセスが現在より大幅に改善される。
駅舎の規模・機能	プラットホーム 1 面の橋上駅・半橋上駅は、規模・機能ともに必要最小限となることが想定される。
プラットホームへの影響	既存プラットホーム上屋上に新設の階段が配置されるため、既存の跨線橋・エレベーターの撤去及びプラットホーム上屋の改修等が必要となる。
駅前広場内オープンスペースの配置・機能性	旧駅舎と一体となった広場空間の整備が望まれる。オープンスペースがやや不整形であるため、利用方法が限られることがある。
現高萩駅舎の利活用	高萩駅の利便性・快適性を増進する施設(待合・交流スペース等)としての再整備が望まれる。
自由通路と周辺地域との関係	自由通路の階段上り口は、現在と概ね同位置となる。 磯道跨線橋との集約に伴い、南側(浜野町踏切側)からのアクセスについて検討が必要。
整備期間中の交通	新自由通路が開通するまで、磯道跨線橋への迂回が必要。
駅前広場用地の確保	JR 用地の一部を含むため、JR との協議が必要となる。

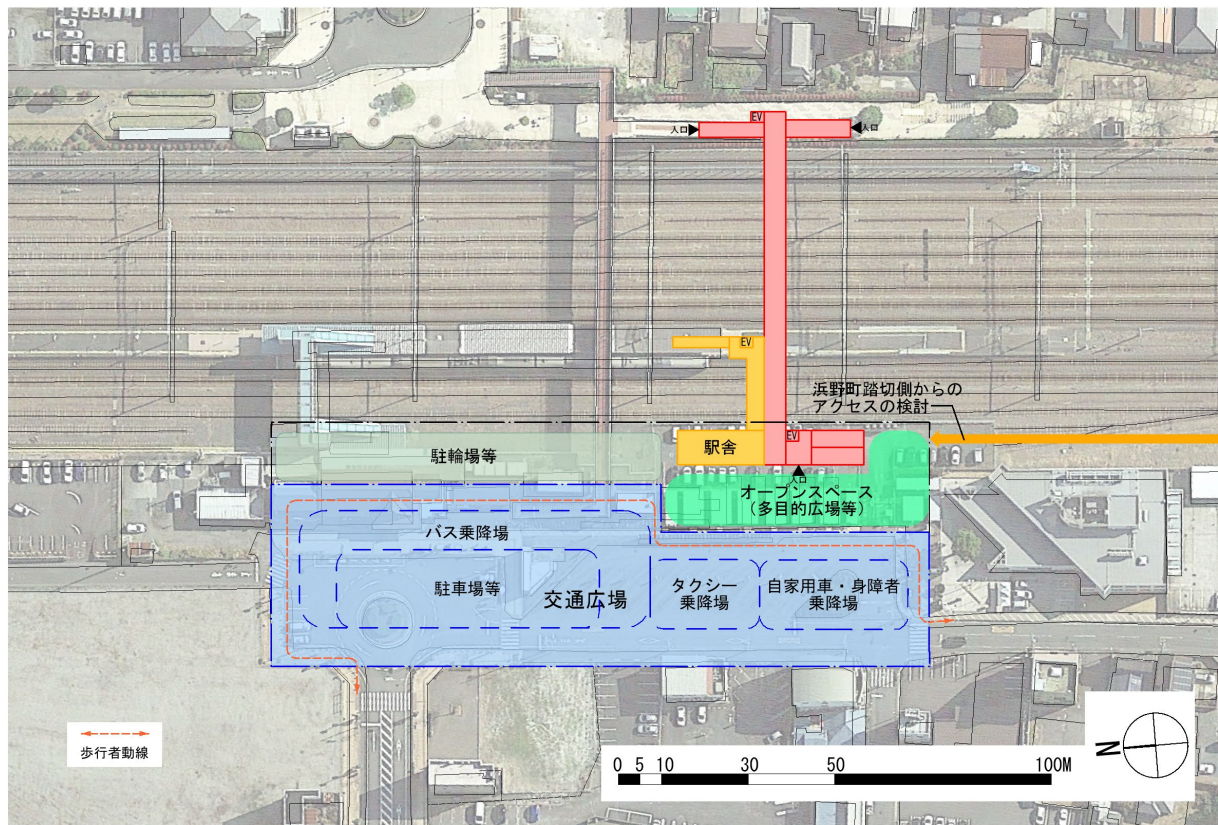
(2) 自由通路を既存跨線橋の南側約 40m に配置した場合

1) 南側配置 A-1



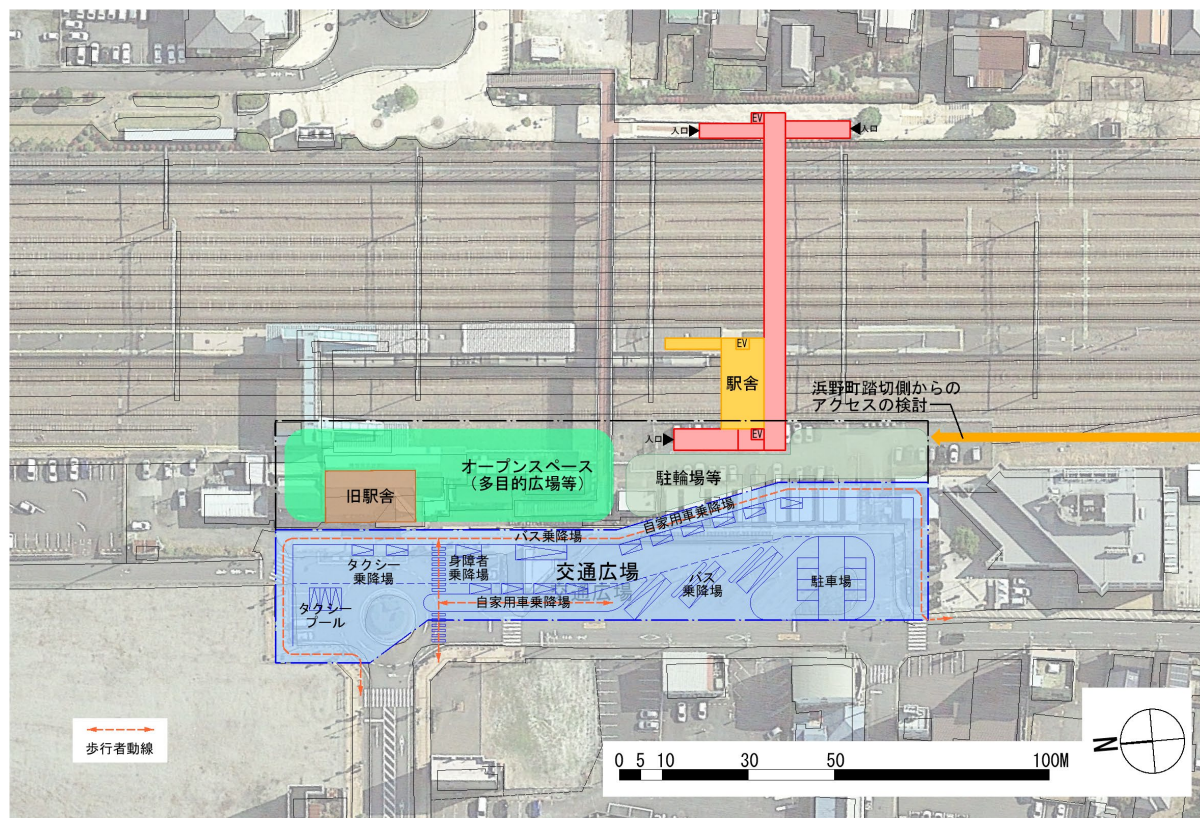
項 目	メリット・デメリット
東西自由通路から駅舎へのアクセス	現在より 40m 程度南側へ移動するためアクセス性はやや低下する。
駅舎の規模・機能	現駅舎を継続利用。
プラットフォームへの影響	既存駅舎の利用を継続するため、現在と同様。
駅前広場内オープンスペースの配置・機能性	自由通路に接して整形でまとまった形状のオープンスペースが配置されるため、利活用の自由度が高い。
現高萩駅舎の利活用	現駅舎の外観と駅機能を維持しながら、隣接するオープンスペース内に、高萩駅の利便性・快適性を増進する施設(待合・交流スペース等)の整備が望まれる。整備の検討にあたっては、既存の公衆トイレ・コンビニエンスストア・交番等を含む駅前広場全体の配置・デザインの検討が必要となる。
自由通路と周辺地域との関係	自由通路の階段は、東西両側とも南に 40m 程度移動となる。磯道跨線橋との集約に伴い、南側(浜野町踏切側)からのアクセスについて検討が必要。
整備期間中の交通	既存跨線橋の階段が新設の階段と一部重なるため、既存の南側階段の先行撤去が必要。
駅前広場用地の確保	JR 用地の一部を含むため、JR との協議が必要となる。

2) 南側配置 A-2



項 目	メリット・デメリット
東西自由通路から駅舎へのアクセス	自由通路から駅舎へ直接アクセス可能。改札は、自由通路の西寄りになるが、駅東側からのアクセスは現在より改善される。
駅舎の規模・機能	プラットホーム 1 面の橋上駅・半橋上駅は、規模・機能ともに必要最小限となることが想定される。
プラットホームへの影響	既存プラットホーム上屋上に新設の階段が配置されるため、既存の跨線橋・エレベーターの撤去及びプラットホーム上屋の改修等が必要となる。
駅前広場内オープンスペースの配置・機能性	交通広場の機能性確保のため、バス乗降場が北側、一般車やタクシー乗降所が南側に配置され、駅前通りとの接続性が低下することにより、利便性の低下が懸念される。
現高萩駅舎の利活用	交通広場の配置計画上、現駅舎の存置・利活用は難しい。
自由通路と周辺地域との関係	自由通路の階段は、東側は南に 50m 程度、西側は 80m 程度移動となる。磯道跨線橋との集約に伴い、南側（浜野町踏切側）からのアクセスについて検討が必要。
整備期間中の交通	既存跨線橋の階段が新設の階段と一部重なるため、既存の南側階段の先行撤去が必要。
駅前広場用地の確保	JR 用地の一部を含むため、JR との協議が必要となる。

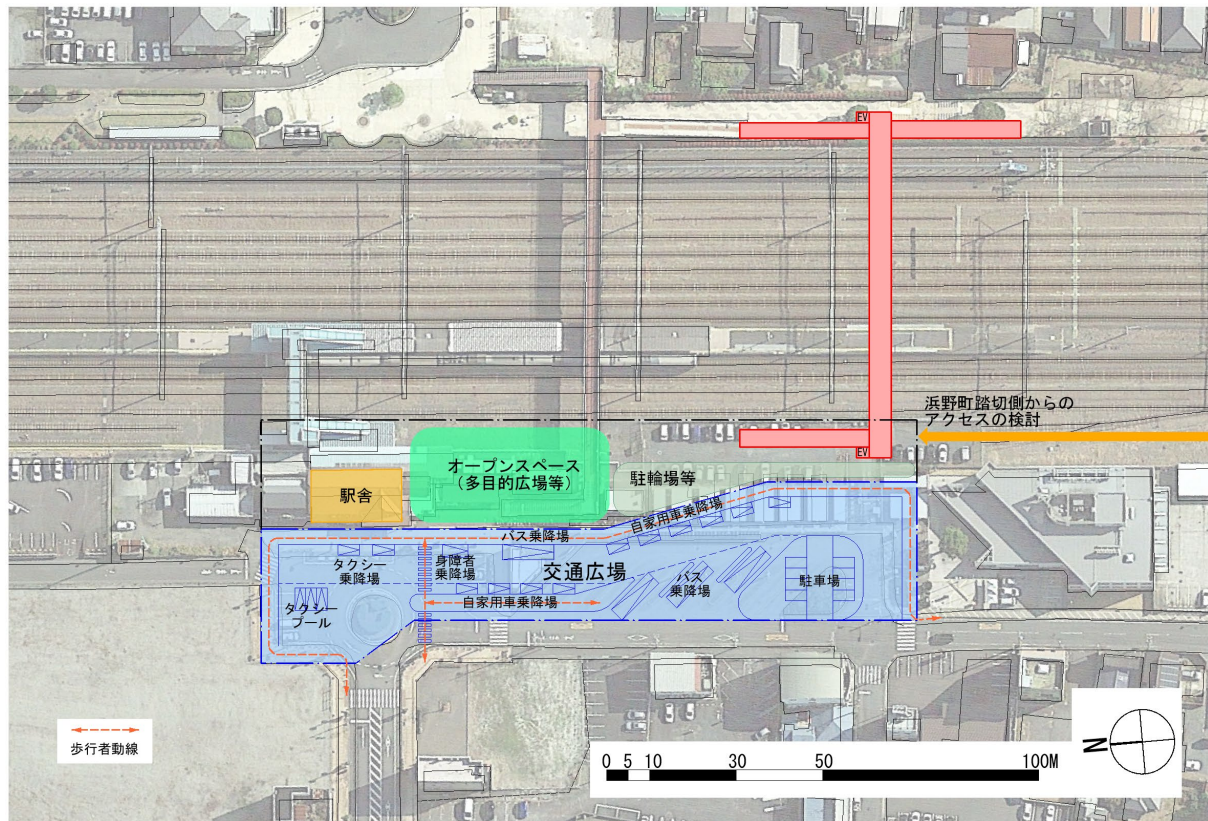
3) 南側配置 A-3



項 目	メリット・デメリット
東西自由通路から駅舎へのアクセス	自由通路から駅舎へ直接アクセス可能。改札は、自由通路の中央付近となり、駅東側からのアクセスが現在より大幅に改善される。
駅舎の規模・機能	プラットホーム 1 面の橋上駅・半橋上駅は、規模・機能ともに必要最小限となることが想定される。
プラットホームへの影響	既存プラットホーム上屋上に新設の階段が配置されるため、既存の跨線橋・エレベーターの撤去及びプラットホーム上屋の改修等が必要となる。
駅前広場内オープンスペースの配置・機能性	旧駅舎と一体となった広場空間の整備が望まれる。自由通路からやや離れているが、整形でまとまった形状のオープンスペースが配置されるため、利活用の自由度が高い。
現高萩駅舎の利活用	高萩駅の利便性・快適性を増進する施設(待合・交流スペース等)としての再整備が望まれる。
自由通路と周辺地域との関係	自由通路の階段は、東西両側とも南に 50m 程度移動となる。磯道跨線橋との集約に伴い、南側(浜野町踏切側)からのアクセスについて検討が必要。
整備期間中の交通	既存跨線橋の階段が新設の階段と一部重なるため、既存の南側階段の先行撤去が必要。
駅前広場用地の確保	JR 用地の一部を含むため、JR との協議が必要となる。

(3) 自由通路を既存跨線橋の南側約 70m に配置した場合

1) 南側配置B



項 目	メリット・デメリット
東西自由通路から駅舎へのアクセス	現在より 70m 程度南側へ移動するためアクセス性は低下する。
駅舎の規模・機能	現駅舎を継続利用。
プラットフォームへの影響	既存駅舎の利用を継続するため、現在と同様。
駅前広場内オープンスペースの配置・機能性	自由通路からやや離れているが、整形でまとまった形状のオープンスペースが配置されるため、利活用の自由度が高い。
現高萩駅舎の利活用	現駅舎の外観と駅機能を維持しながら、隣接するオープンスペース内に、高萩駅の利便性・快適性を増進する施設(待合・交流スペース等)の整備が望まれる。整備の検討にあたっては、既存の公衆トイレ・コンビニエンスストア・交番等を含む駅前広場全体の配置・デザインの検討が必要となる。
自由通路と周辺地域との関係	自由通路の階段は、東西両側とも南に 70m 程度移動となる。磯道跨線橋との集約に伴い、南側(浜野町踏切側)からのアクセスについて検討が必要。
整備期間中の交通	現在の歩行者動線を維持したまま、新自由通路の整備が可能。
駅前広場用地の確保	JR 用地の一部を含むため、JR との協議が必要となる。

8. 自由通路の都市計画決定の必要性

ここで言う自由通路とは、「既存の停車場内で鉄道と交差し、専ら歩行者、自転車の交通の用に供する道路または通路等」を言います。

「自由通路の整備及び管理に関する要綱」（平成22年2月国交省）では、自由通路の位置付けは3種類（道路、通路、鉄道事業者の施設）に分かれます。

上記の要綱では、都市基盤事業者（今回の場合は高萩市）が整備する自由通路であり、道路法上の道路とするとともに、基本的に都市計画に定める（都市計画道路の特殊街路）必要があります。

また、必要に応じて道路の立体的区域（都市計画法第11条第3項の立体都市計画の活用）を定めます。

表 自由通路の位置付け

性格・整備主体	都市基盤事業者・鉄道事業者間の調整	自由通路の位置付け
市街地分断の解消や踏切対策等のまちづくりの一環として整備、管理する自由通路 整備主体：都市基盤事業者*1	安定的に公共の交通に資するため、公物としての管理が必須であることから基本的に道路法上の道路とする。 道路として整備することを鉄道事業者と調整 → 道路 道路にできないもの → 通路	基本的に都市計画に定める。 必要に応じて道路の立体的区域を定める 必要に応じて立体都市計画を活用
鉄道あるいは駅の整備の一環として整備、管理する自由通路 整備主体：鉄道事業者*2	不特定多数の利用を前提とし、まちづくりに貢献する場合、都市基盤事業者の費用負担について調整 → 鉄道事業者の施設	

資料：自由通路の整備及び管理に関する要綱

*1：自由通路の整備及び管理または費用負担を行う国または都道府県、市町村をいう。

*2：自由通路が存する鉄道を管理する者をいう。ただし、鉄道の施設を管理する鉄道事業者と鉄道の用地を所有する鉄道事業者が異なる場合には、当該用地を所有する者を含むものとする。

第8章 実現化方策の検討

1. 整備主体の方向性

(1) 整備主体の基本的な考え方

高萩駅周辺地区の再整備にあたって、基本的課題事項から整備主体の前提条件を整理します。

■基本的課題事項

<都市の現況からの課題>

少子化・生産年齢人口減少、鉄道利用者数減少、路線バス利用者数減少、児童数減少、幼稚園や図書館利用率の低下、学校統廃合、公共施設再編・再配置

<駅周辺地区現況からの課題>

駅前地区人口減少、空き家・空き店舗増加、駐車スペース不足、跨線橋の老朽化

<市民意識調査等からの課題>

ピーク時の駅前広場の渋滞緩和、移動手段の充実、自家用車停車スペースの確保、公園・広場の整備、歴史を活かした景観形成、インバウンド対応、若者が楽しめる商店街、公共施設の複合化、市民・地権者・行政の協力

<上位計画からの課題>

地域資源の活用、中心機能の再生、移動の円滑化、駅東からのアクセス確保、生活拠点機能の集積、子育て支援施設の誘導、大規模商業施設・スーパーの誘導、高齢者福祉施設の誘導、業務施設や小規模店舗の誘導、観光意識の醸成、まちの魅力づくり、高萩ファンづくりのプロモーション

- 民間企業単独での開発には限界がある。
- 公共セクターによる施設整備だけでは、集客能力に限界がある。
- 地元商店街・商工会等によるイベントを主とした活性化には限界がある。

したがって、高萩駅周辺地区の再整備は、民間企業、地元商店街・商工会、地域住民、自治体等の総意をもとに進めていくことが必要です。

- 前広場等の基盤整備及び公共性が高い施設については、公共が整備を行う。
- 地元商店街、地域住民等、地区内に住み、働いている人たちにとっても自分たちのまちであるという意識が持てるよう、地元商店街・地域住民主導による施設整備を行い、公共は規制緩和等による支援を行う。
- 公共、地元民間活力だけでなく、地域の魅力向上につながる外部民間資本の活用による施設整備を行う。

一般的に整備主体別の開発方式を類型的に整理すると以下のようになります。

整備主体	開発方式
① 公共主導型	公共が本基本構想に沿って、用地買収、施設整備までを行う方式
② 民間主導型	民間資本が計画作成、用地買収、施設整備までを行う方式
③ 公民連携型	再開発の整備主体となる特定目的会社（SPC）等を設立し、公共も参画しながら開発を推進する方式
④ 地域住民主導型 （まちづくり団体主導型）	地元商店街、地域住民、関連団体等による主体を組織し、行政の支援を受けながら開発を推進する方式
⑤ 公民学連携型	①～④の各主体に地域の大学も加え、連携しながらそれぞれの役割を担い、本基本構想の実現を目指す方式

上記の②、③、④は、事業運営にあたって、採算性の確保が必要条件であり、高萩駅周辺地区の現況特性を考慮すると、整備段階当初から採算性を確保することは困難であるため、当面は公共主導型による施設整備が妥当であると考えられます。したがって、本市が公共施設整備を先行させながら、同時に民間企業、地元商店街・商工会、地域住民、自治体等の総意をとりまとめる協議会をつくり、地区全体の再整備を進めていく必要があります。

（２）協議会の考え方

円滑な施設整備及び管理運営を図るために、高萩駅周辺地区の開発では、民間の経営ノウハウ、地域振興、公共サービスの提供等、多角的な検討・対応が可能な組織（場）として、各主体が一体となった公民学連携型の事業方式の検討が必要になります。

具体的には、各主体間の利害調整のための協議会組織（以下、「協議会」という。）づくりが望まれます。多様・多元な主体が参画し、互いに学習を重ねながら企画立案を行っていく場となるアーバンデザインセンター（UDC）を核とした組織構成が有効です。

この協議会は、次のような役割を担います。

■民間活力導入のための環境整備の検討

民間活力の導入による施設誘致は、単に地区内の施設の充実につながるだけでなく、人流増加による周辺商店街への波及効果も期待されます。しかし、民間企業側からみた現在の高萩駅周辺地区は、事業採算的に魅力あるエリアとは必ずしも言い難いため、民間資本導入のためには、合意形成も含めた総事業費の節減につながる公共側の開発環境の整備が必要条件となってきます。

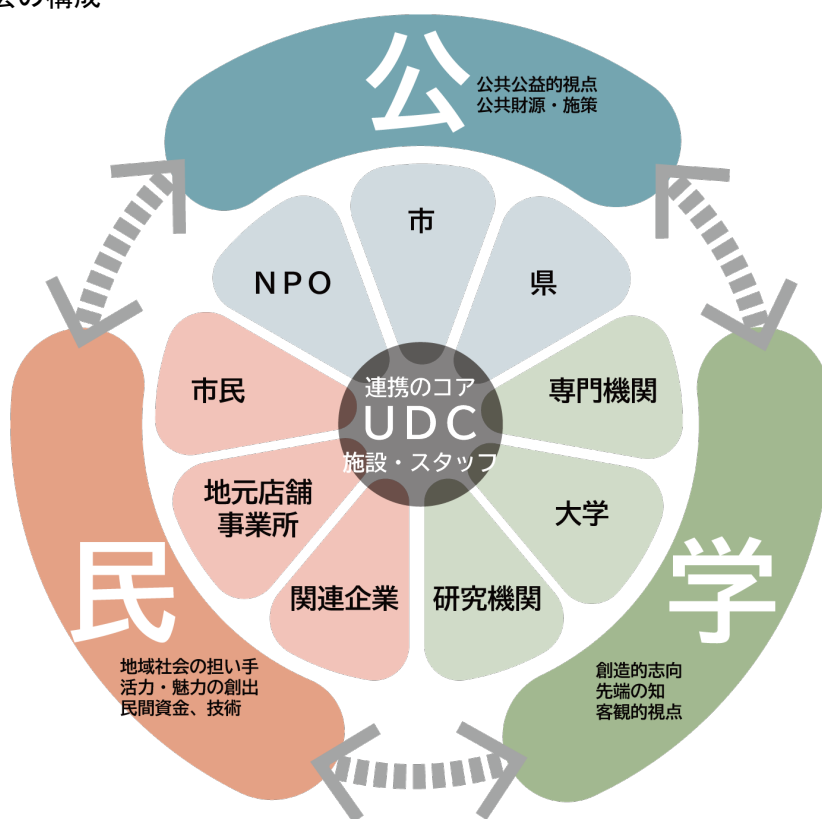
具体的には、以下のような方策を検討し、推進していくことが求められます。

- ① 関係者間の意見調整、本基本構想に対する関係者との合意形成
- ② 地元住民の意向の把握と地元住民の意識の啓発
- ③ 公共による基盤整備、公共性の高い施設の先行整備（優先順位や費用便益等の検討）

■整備主体への地元参画の推進

高萩駅周辺地区の再整備にあたっては、民間活力として地元商店街、地域住民、各種団体等の参加が求められます。また、高萩駅周辺地区は、本市の中心となる生活・賑わい拠点及び高萩観光の起点となることを目指すため、関連事業である観光産業、地場産業、農林漁業、交通事業等の企業・組合をはじめ、学校、医療機関、地元のまちづくり団体等がそれぞれの役割に応じた整備主体への参画・協力が求められます。

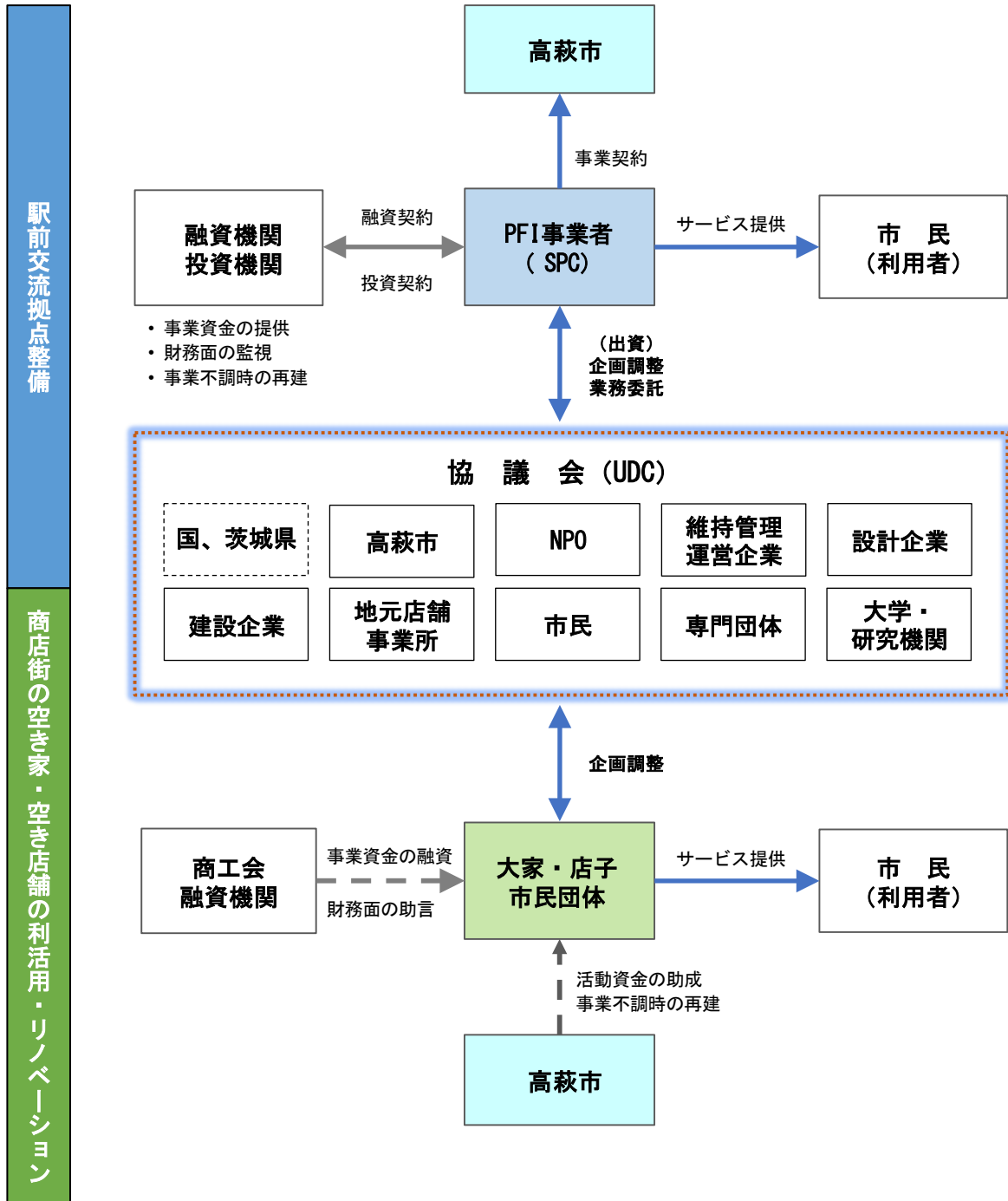
図 協議会の構成



(3) 協議会と整備主体の役割の検討

協議会と整備主体の役割分担の一例として、駅前交流拠点（大規模商業施設跡地）と商店街の空き家・空き店舗の利活用の2ケースを以下のモデルとして図示します。それぞれの整備主体は異なりますが、どちらのケースにおいても、協議会が整備主体との調整や協議会内部の調整を行います。

図 協議会と整備主体との役割分担のイメージ



2. 事業手法の検討

(1) PPP 等の活用

駅前広場や駅前交流拠点等の大規模な整備事業においては、「高萩市 PPP/PFI 手法導入優先的検討規程」(令和6年3月)に基づき、PFI 手法の検討が必要となります。ただし、PFI 手法を採用しない場合であっても、DBO 方式、DB+O 方式等の実質的に民間資金に頼らない方式、維持管理・運営における指定管理者制度の活用や PRE (公有地民間活用) 事業等の他の PPP 手法の採用も考えられます。

また、本事業がいずれの事業範囲・事業手法の設定を行う場合であっても、公共施設の整備・運営に係る事業手法として PPP ないし PFI 手法の検討が必要となります。

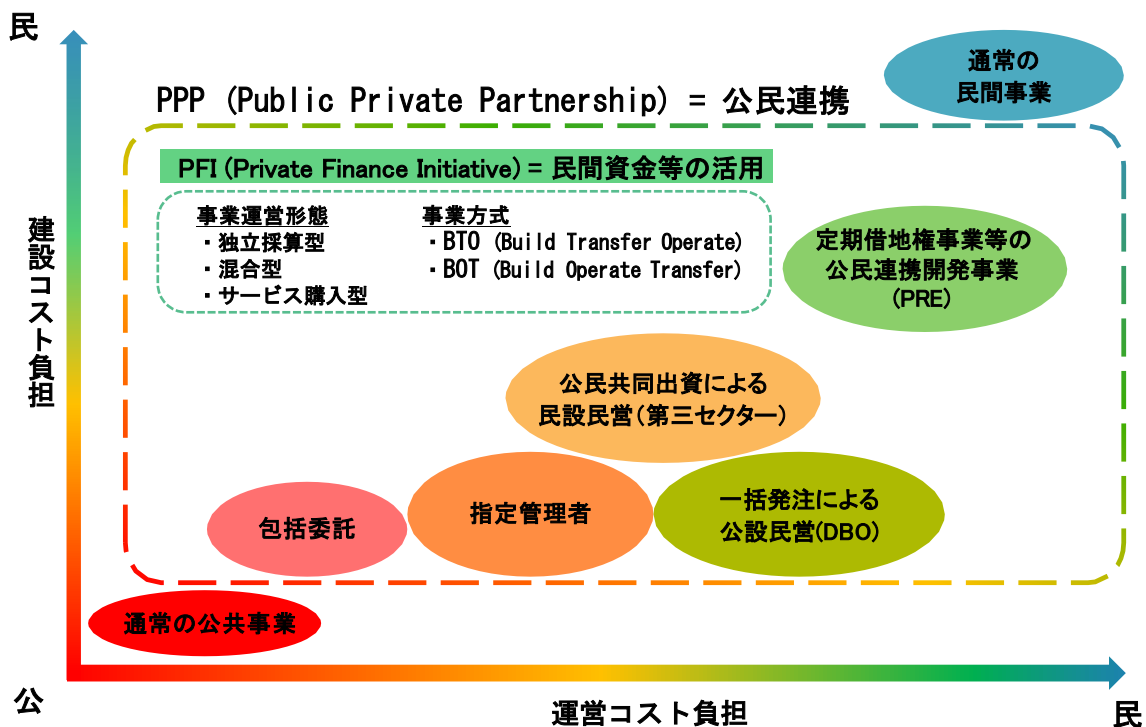
本項では、公共施設の整備・運営に係る事業手法として導入が考えられる事業手法について検討します。

(2) 導入が考えられる事業手法

1) 事業手法の概要

以下に PFI 手法を含む PPP 手法全体のイメージ図を示します。また、次ページに、導入が考えられる事業手法の概要を整理します。

図 導入が考えられる事業手法



公共機関と民間企業が協力して公共施設の整備・運営を行う手法である PPP (Public-Private Partnership) は、公共機関と民間企業がリスクと利益を共有し、効率的なプロジェクトの実現を目指すものです。

PPP には PFI (Private Finance Initiative) 以外にも、指定管理者制度や包括的民間委託などの手法が含まれます。

表 導入が考えられる事業手法

方式名称	土地所有主体	建設主体	資金調達主体	施設所有主体	運営主体
通常の公共事業	公 共	民 間 (設計施工分離発注)	公 共 (起債・一般財源)	公 共	公 共
■公共施設の整備・運営について、全てを公共が実施する手法。 ■設計・建設についても分離発注にて実施する。					
通常の公共事業 ＋ 指定管理者制度	公 共	民 間 (設計施工分離発注)	公 共 (部分的に民間も)	公 共	民 間 (指定管理者)
■公共施設の整備について、公共が資金調達を行って実施する。運営段階では指定管理者制度を導入し、民間が実施する。 ■設計・建設についても分離発注にて実施する。 ■指定管理者の選定を設計前に行ない、その意見を設計に反映する指定管理者選定先行型の導入も考えられる。					
DB＋O方式 Design Build ＋Operate	公 共	民 間 (設計施工一括発注)	公 共 (起債・一般財源)	公 共	民 間 (指定管理者)
■公共が建設に係る資金調達を行い、設計、建設を一括・性能発注する方式。 ■設計・建設を一括発注し、民間の設計・建設ノウハウを最大限活用する。運営は別途発注の指定管理者が行う。					
DBO方式 Design Build Operate	公 共	民 間	公 共	公 共	民 間 (指定管理者 導入時)
■公共が建設に係る資金調達を行い、設計、建設、維持管理、運営を一括・性能発注する（民間が公共施設を建設し、契約期間にわたり運営・管理を行う）方式。 ■運営において、指定管理者制度を導入せず、維持管理業務のみを行う場合はDBM (Design Build Maintenance) とも言う。					
PFI方式 (BTO) Build Transfer Operate	公 共	民 間	民 間	民間⇒公共	民 間 (指定管理者 導入時)
■民間が建設した施設について、公共が施設の譲渡を受けるとともに、その管理運営を民間側に委託する。民間側は施設運営によって投資を回収する（行政からのサービス対価、利用者からの利用料金及びそれらの組合せ）。 ■運営において、指定管理者制度を導入せず、維持管理業務のみを行う場合はBTM (Build Transfer Maintenance) とも言う。					
PFI方式 (BOT) Build Operate Transfer	公 共	民 間	民 間	民間⇒公共 (期間後に公共)	民 間 (期間後は公共)
■民間が建設した施設について、民間が一定期間施設を所有し、その管理運営を行うことで投資を回収する。投資回収後、施設を公共に譲渡する。 ■業務の自由度が高く、採算性のある程度追求できる（普通財産が前提）。					
公有地活用事業 (PRE) Public Real Estate	公 共 (定期借地権設定)	民 間	民 間	民 間	民 間
■民間事業者が公有地を賃貸し（定期借地の事例が多いが売却の場合もあり）、公有地の利活用を図る。 ■公有地を分割して公共施設を別棟で整備する事例、民間が建設した施設を公共施設が賃借（または区分所有）する事例がある。					

2) 事業手法の詳細

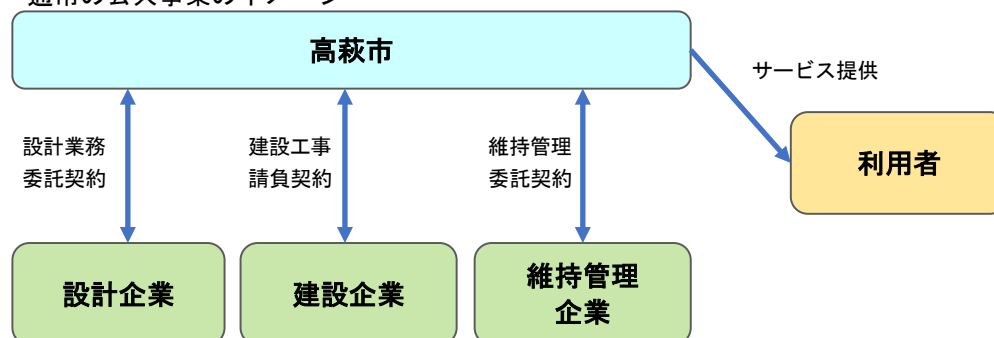
■通常の公共事業

従来の公共事業で用いられる手法で、高萩市は自ら設計事業者、建設事業者に個別発注します。維持管理業務については、高萩市自らが行う場合もありますが、維持管理事業者に発注することも考えられます。

なお、サービス提供は高萩市自らが実施します。

高萩市が事業の全過程において主体的に関わるため、高萩市の意向の反映、高萩市の政策変更に係る裁量を確保することができますが、民間事業者の活力を十分発揮することができません。したがって、サービス水準、効率的な事業実施による高萩市の負担額削減は期待できません。

図 通常の公共事業のイメージ



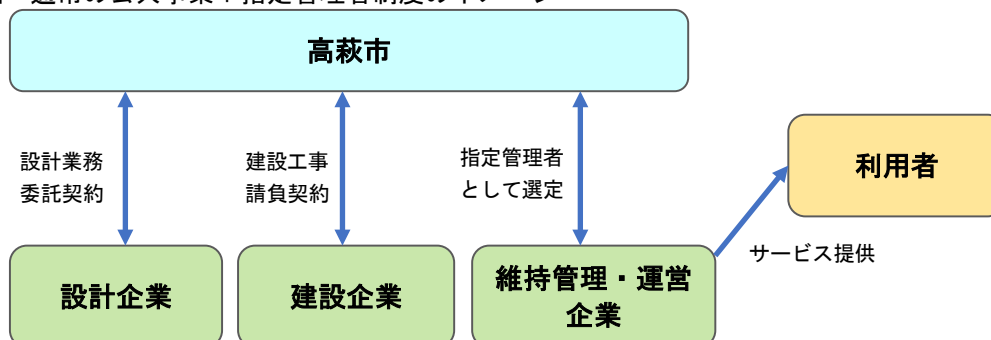
■通常の公共事業＋指定管理者制度

従来の公共事業で用いられる手法ですが、維持管理・運営段階において民間事業者等を指定管理者に選定する手法です。高萩市は自ら設計事業者、建設事業者に個別発注します。維持管理・運營業務については、民間事業者等を指定管理者として選定し、当該事業者等が維持管理業務及びサービス提供を行います。

なお、公共施設には複数の機能が含まれることから、機能毎に指定管理者制度導入の是非を検討する必要があります。

また、指定管理者の選定を設計前に行ない、当該指定管理者の意見を設計に反映できる手法（指定管理者選定先行型）の導入も考えられます。

図 通常の公共事業＋指定管理者制度のイメージ



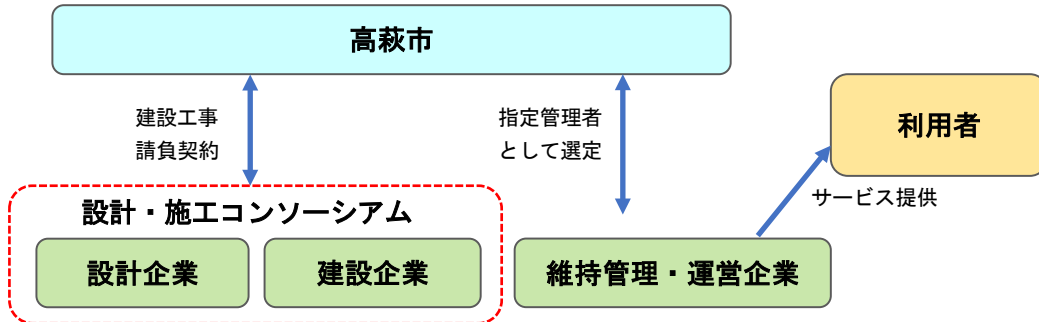
■DB＋O方式

設計・建設を一括発注するDB手法を採用するとともに、維持管理・運営段階で指定管理者制度を導入する方式です。

通常の公共事業＋指定管理者制度の場合と同様に、公共施設には複数の機能が含まれることから、機能毎に指定管理者制度導入の是非を検討する必要があります。

また、指定管理者の選定を設計前に行ない、当該指定管理者の意見を設計に反映できる手法（指定管理者選定先行型）の導入も考えられます。

図 DB＋O方式のイメージ

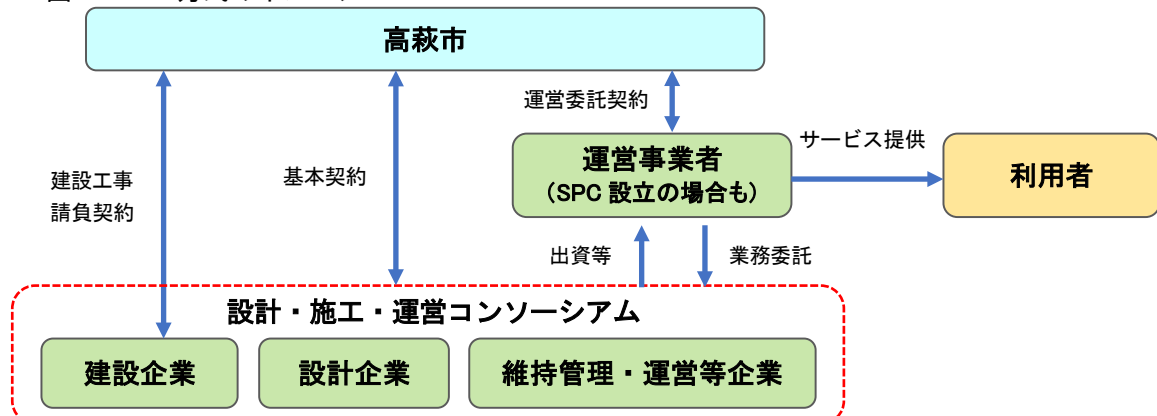


■DBO方式

高萩市が設計・建設・維持管理・運営の各業務を一括して民間事業者が発注する手法です。高萩市は、仕様発注ではなく、高萩市の求める「サービスの内容」を提示し、当該サービスの実現方法についての計画及び事業方法を示した上で事業者を公募します。選定者は、リスクの配分や支払い内容などの詳細な契約項目について、契約（基本契約、建設工事請負契約、運営委託契約）を行政側と結んだ上で、事業を遂行し、サービスの提供を開始します。なお、設計・建設に係る費用については、補助金・市債・一般財源を活用し、維持管理・運営期間前に支払うこととなり、民間資金は活用しません。

なお、運営段階において、指定管理者制度を導入することが考えられますが、公共施設には複数の機能が含まれることから、機能毎に指定管理者制度導入の是非を検討する必要があります。

図 DBO方式のイメージ



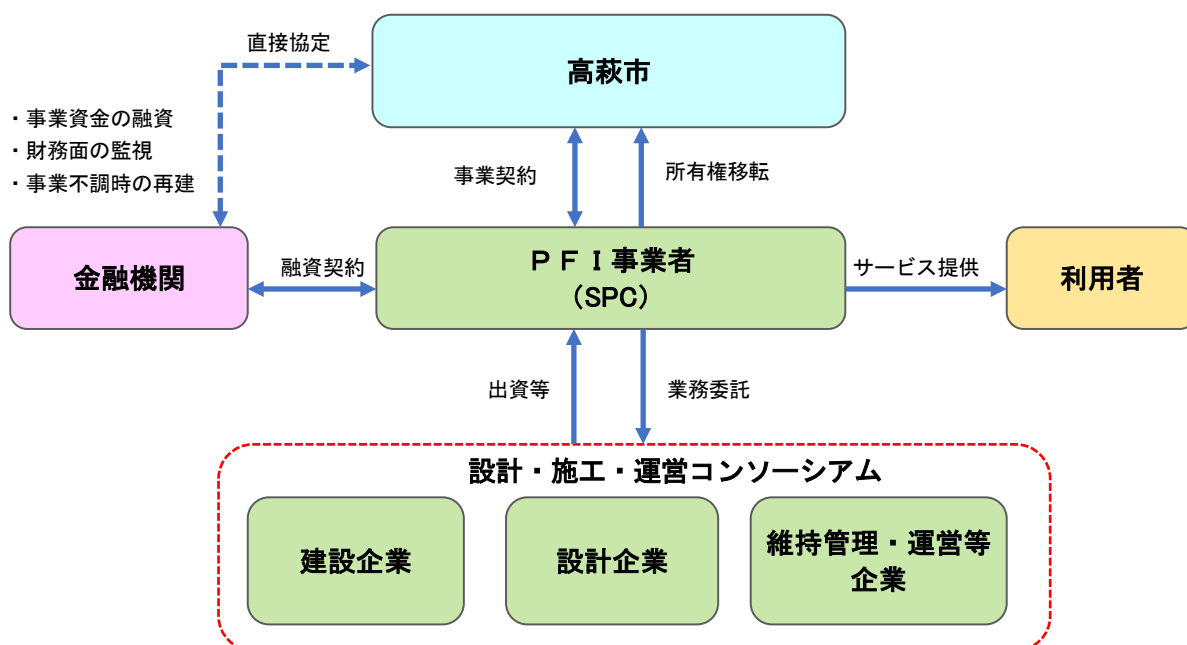
■ P F I（B T O方式）

高萩市が設計・建設・維持管理・運営の各業務を一括して民間事業者が発注する手法です。高萩市は、仕様発注ではなく、高萩市の求める「サービスの内容」を提示し、当該サービスの実現方法についての計画及び事業方法を示した上で事業者を公募します。選定者は、リスクの配分や支払い内容などの詳細な契約項目について、契約（基本契約、建設工事請負契約、運営委託契約）を行政側と結んだ上で、事業を遂行し、サービスの提供を開始します。

なお、DBO 方式と異なり、設計・建設に係る費用については、補助金・市債により手当てできる部分を維持管理・運営期間前に支払うことが一般的ですが、不足分について、高萩市は維持管理・運営期間を通して延払いで支払うこととなります。

また、PFI(BOT 方式)と異なり、公共施設が完成した段階で高萩市に所有権を移転します。

図 P F I（B T O方式）のイメージ



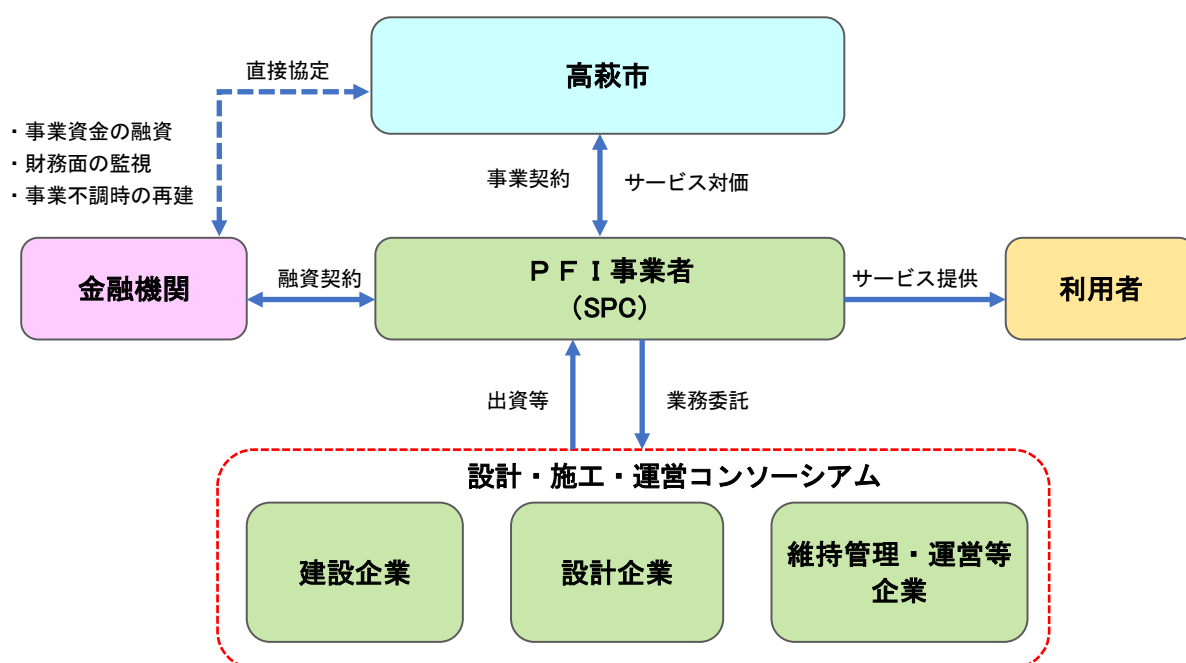
■ P F I（B O T方式）

高萩市が設計・建設・維持管理・運営の各業務を一括して民間事業者が発注する手法です。高萩市は、仕様発注ではなく、高萩市の求める「サービスの内容」を提示し、当該サービスの実現方法についての計画及び事業方法を示した上で事業者を公募します。選定者は、リスクの配分や支払い内容などの詳細な契約項目について、契約（基本契約、建設工事請負契約、運営委託契約）を行政側と結んだ上で、事業を遂行し、サービスの提供を開始します。

なお、DBO 方式と異なり、設計・建設に係る費用については、補助金・市債により手当てできる部分を維持管理・運営期間前に支払うことが一般的ですが、不足分について、高萩市は維持管理・運営期間を通して延払いで支払うこととなります。

また、PFI(BT0 方式)と異なり、公共施設が完成した段階で高萩市に所有権を移転せず、民間事業者が公共施設を保有し、契約期間終了後に所有権移転を行います。

図－P F I（B O T方式）のイメージ



■公有地活用事業（PRE）

高萩市が所有する公有地を、民間事業者に対して売却・貸付等を行うことにより、活用を図る手法です。この手法では、行政が土地の所有権を保持し続け、期間終了後は借地権がなくなる事業用定期借地権の事例が多くなっています。

定期借地権とは、借地借家法に定める借地権の一種であり、公有地の利活用を図る様々な事業手法でも用いられます。定期借地権方式と呼ばれるものにも、民間施設のみ整備するもの、公共施設と民間施設を別棟で整備するもの、公共施設と民間施設を1棟（区分所有建物）で整備するもの、民間施設を整備しその一部の床を公共が借受けるものがあります。借地料の支払方法や公共側での活用方法は案件によって異なります。

図 公有地活用事業（PRE）のイメージ

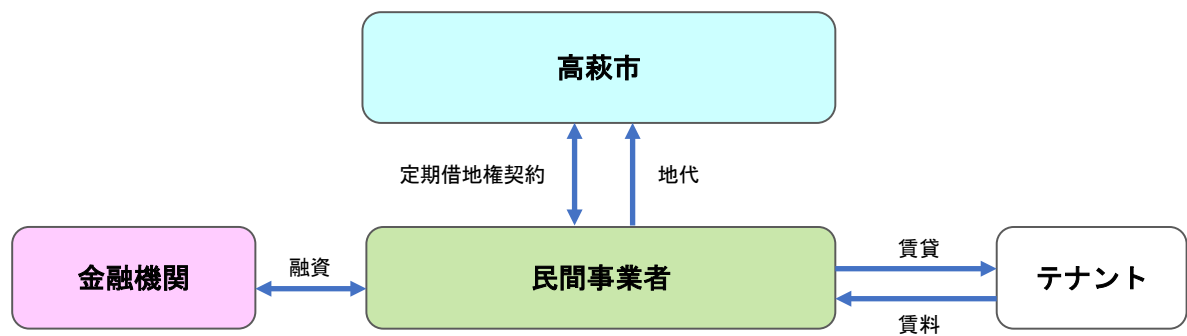


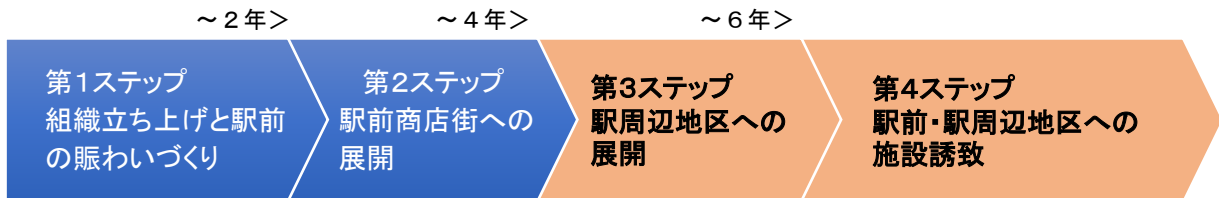
表 各ゾーンの導入施設・メニュー別整備主体イメージ

ゾーン名	導入施設・メニュー	主な整備主体			
		公共	民間	SPC (特別目的 会社)	地元
駅前広場	駅前広場（交通広場）	○			
	東西自由通路	○			
	駅前の多目的広場・待合スペース等	○	○	○	
	駐車場	○	○	○	
	駐輪場	○	○	○	
交流拠点ゾーン	チャレンジショップ （コンテナ、キッチンカー）	○		○	○
	観光案内（情報発信拠点）	○		○	○
	レンタサイクル等	○	○	○	
	図書館等の公的サービス	○	○	○	
	大規模商業施設		○	○	
	駐車場		○	○	
旧街道 ルネッサンスゾーン	空き家・空き店舗等の再整備		○	○	○
	空き家・空き店舗等の再整備 支援	○			
	区画整理等による住宅地開発		○	○	
ウェルネスゾーン	公園・広場	○		○	
	高齢者向け住宅	○	○	○	
スローライフゾーン	公園・広場	○		○	
	空き地の積極的な利活用			○	○
賑わい・交流軸 歴史・文化景観軸 回遊動線	歩行空間の整備	○			
	沿道景観（民有地）の整備				○
	沿道景観（民有地）の整備支援	○			
	公共サイン（案内サイン等）	○			

3. 整備スケジュールの基本的な考え方

(1) 段階的な整備イメージ（ロードマップとアクションプラン）

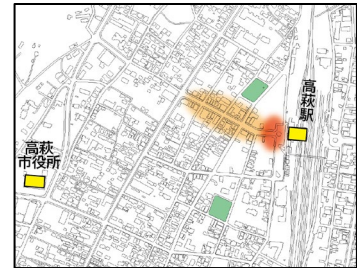
本基本構想の整備スケジュールは、大きく4つの段階に分けられます。各段階の事業は、官民連携で適宜調整を行いながら進めていく必要があります。



第1ステップ【組織立ち上げと駅前の賑わいづくり】

- 市民や民間を主体とする協議会の立ち上げ
- 定期的なイベント等による日常的な賑わいの創出
- 電車待ちの時間を快適に過ごせる空間の整備
- 来街者が気軽に立ち寄れる小さなイベントの企画・開催
- 駅前広場や駅前レンガ通り、沿道空間の利活用の検討
- 店先や軒先の滞留空間化（露天テーブル・ベンチによる演出等）
- イベントや歩行者天国でのオープンカフェや店先・軒先空間を使ったポップアップストア等

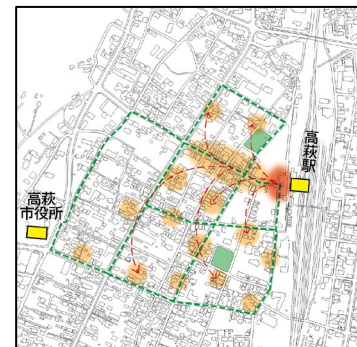
※補助事業：まちなかウォーカブル推進事業（国交省）等の活用



第2ステップ【駅前商店街への展開】

- 駅前・商店街の空き家・空き店舗を利用（リノベーション）したチャレンジショップ、交流スペース、まちづくり拠点等の整備
- 起業からチャレンジショップ開設まで対応可能な支援体制の充実
- 空き家・空き店舗・空き地の利活用を促進するための仕組みづくりと展開

※補助事業：まちなかウォーカブル推進事業（国交省）等の活用

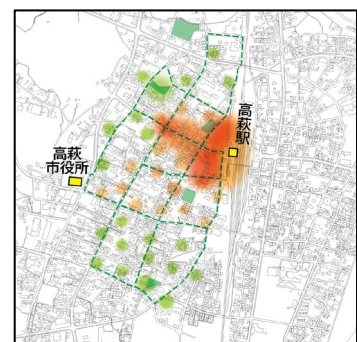
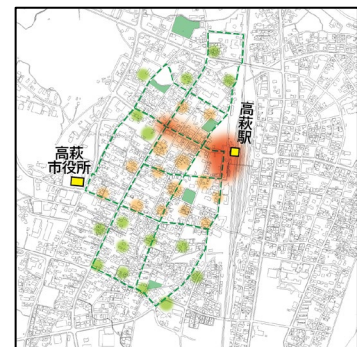


第3ステップ【駅周辺地区への展開】

- 高萩らしい駅前空間の整備、渋滞の少ない交通広場の整備
- 来街者が快適に滞在できる場所の整備（観光案内施設含む）
- 子育て世代が気軽に集まり過ごせる場づくり
- 子育て支援・学習支援機能を併設した商業施設等の誘致
- 多世代が日常的に利用できる施設（子育て支援施設、図書館、談話・交流スペース等）の整備
- 空き家・空き店舗・空き地を利用（リノベーション）したショップ、交流スペースの創出
- 高萩の魅力を伝えるメディア（SNS、観光案内図等）の充実
- 多言語対応の観光案内
- 駅前への飲食施設、滞在施設等の誘致

※補助事業：社会資本総合整備事業（国交省）等の活用

※補助事業：都市構造再編集集中支援事業（国交省）等の活用

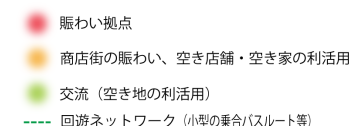


第4ステップ【駅前・駅周辺地区への施設誘致】

- 駅前空間への賑わい創出に寄与する施設の誘致
- 駅前への集客施設（例：大規模商業施設等）の誘致
- 誰もが気軽に立ち寄れる交流空間や公園等の整備
- 駅を中心とした快適な歩行空間の整備（駅前～市役所間）
- 駅と市内間の移動を促進する交通システム導入の検討

※補助事業：社会資本総合整備事業（国交省）等の活用

※補助事業：都市構造再編集集中支援事業（国交省）等の活用



資料編

1. 上位計画

本基本構想を検討するうえで、前提となる上位計画として、以下の計画の基本的な考え方を整理します。

第6次高萩市総合計画	策定/改訂: 令和3(2021)年3月
	計画期間: 令和3(2021)年度～令和12(2030)年度
概要 行政運営の最上位計画として位置付けられており、まちづくりを進める上での基本理念や将来目標、施策を示し、行政運営の指針となるものです。	
まちづくりの基本的な考え方 【高萩市がめざす将来像】 地域力が笑顔を育むまち 高萩 ～みんなが豊かさを実感できるまちを目指して～ 【3つの基本理念】 「住む人のためのまちづくり」、「働く人のためのまちづくり」、「出会う人のためのまちづくり」 【3つの基本目標】 「地域人の活躍するまち」、「地域資源の価値向上」、「コミュニティでつなぐ地域社会」 【重視すべき基本的視点】 基本的視点として、(1)安全で安心できる暮らしを守る、(2)新たな時代ニーズに適合した教育を実践する、(3)新たな技術革新に適合した暮らしを支える、(4)将来にわたって持続可能な地域を創る、(5)人口減少、少子化・高齢化社会に対応する、(6)新たな自治のありかたへの対応、を設定し、6つの基本政策「保健・医療・福祉」、「教育・文化」、「経済・産業」、「生活環境」、「社会基盤」、「地域経営」に展開することとしています。	

第2期高萩市創生総合戦略	策定/改訂: 令和3(2021)年11月
	計画期間: 令和3(2021)年度～令和7(2025)年度
概要 人口減少やまちの衰退を食い止める地方創生を目的とした計画で、行政や市民、地域、団体、企業などが連携してまちの活性化に取り組むものです。まち・ひと・しごとを視点に、人口減少の克服や地方創生を成し遂げるための政策目標や施策をまとめています。	
まちづくりの基本的な考え方 高萩市創生総合戦略では、地域資源を最大限に活用し、交流人口の拡大と関係人口の創出を図ることを目指しています。具体的には、以下の4つの柱を重点的に取り組むとしています。 ● 地域資源を活用した交流人口の拡大と関係人口の創出： 高萩市の豊かな自然や文化を活かし、都市住民との交流を促進することで、地域の魅力を高め、移住・定住の促進につなげます。 ● 雇用のミスマッチ解消による就業促進： 地域の企業ニーズと求職者のスキルマッチングを強化することで、雇用機会の拡大を目指します。 ● 事業者誘致の推進と既存企業拡大（増設）への支援： 新規事業者の誘致や既存企業の成長を支援することで、地域経済の活性化を図ります。 ● 創業しやすい土壌づくり： 起業家精神を育み、創業を支援する体制を整備することで、新たなビジネスの創出を促進します。 これらの取り組みを通じて、活力と魅力に溢れた地域社会の実現を目指します。	

高萩市都市計画マスタープラン	策定/改訂：平成 19（2007）年 3 月
概 要 市の都市計画に関する基本的な方針として、長期的視点に立った都市の将来像を明示し、その実現に向けた大きな道筋を示すものです。	
まちづくりの基本的な考え方 （１）まちづくりの基本方針 基本方針－１ 地域資源の活用による都市の魅力向上 基本方針－２ 駅周辺市街地における中心機能の再生 基本方針－３ 賑わいの核となる拠点の形成 基本方針－４ 都市内ネットワークの形成と移動円滑化の促進 基本方針－５ 用途地域内への都市機能の誘導（土地利用の適切な誘導） （２）市街地地域の基本方針 ● 地域の将来像： 都市の基盤を背景に、地域での暮らしと交流を創出する空間 ● 将来像実現に向けた基本方針： ①中心市街地への生活関連機能の集積の促進 ②市街地内の徒歩・自転車移動の円滑化の推進 ③用途地域内への集積の促進 ④土地利用の変化に対する適時・適切な対応 ⑤跡地利用の促進	

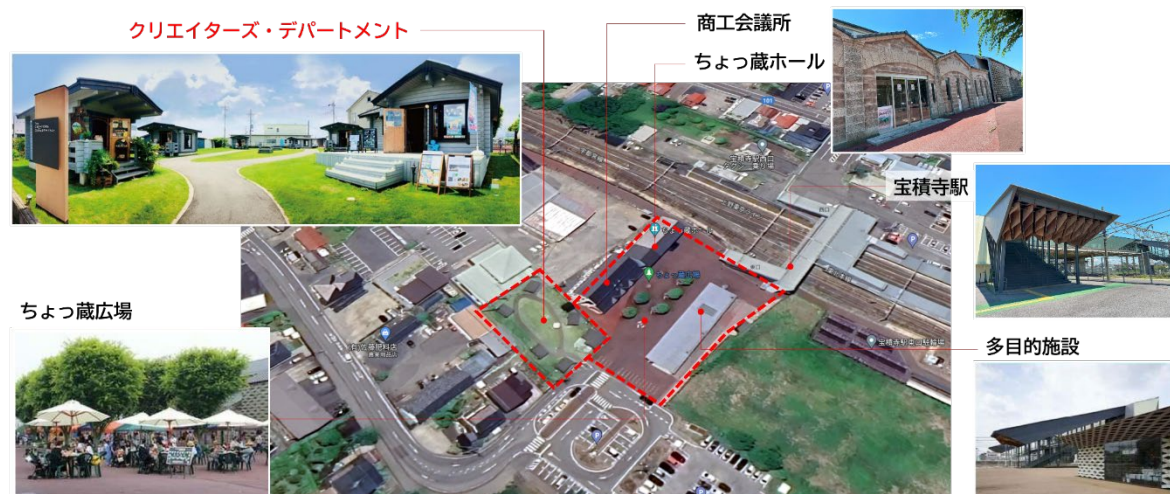
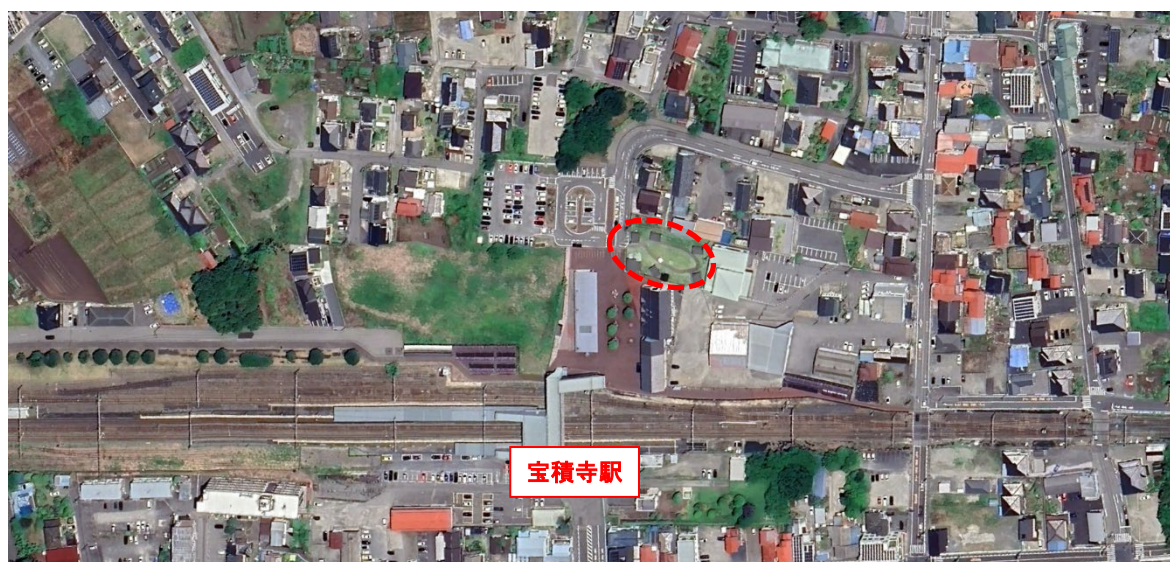
高萩市立地適正化計画	策定/改訂：令和 6（2024）年 9 月
	目標年次：令和 17（2035）年
概 要 人口減少や高齢化に対応して、高齢者や子育て世代が安心して暮らせる環境の実現を目指し、医療・福祉施設、商業施設、住居などを集め、公共交通でのアクセスを改善し、持続可能な都市経営を促進するための計画です。	
まちづくりの基本的な考え方 「コンパクト・プラス・ネットワーク」という考え方を基に、居住誘導区域、都市機能誘導区域及び誘導施設を設定し、コンパクトで利便性の高い都市構造を目指します。 ● 拠点の設定と居住・都市機能の誘導 ・ 高萩エリア（駅西地区）を中心拠点、秋山エリアと松岡エリアを生活拠点として設定します。 ・ 高萩エリアには、大規模商業施設、食品スーパー、子育て支援施設、高齢者福祉施設（通所）等の誘導及び小規模商業施設の開業支援等により、都市機能の維持・増進を図ります。 ・ 生活拠点（秋山エリア、松岡エリア）には、地域医療施設（クリニック）の立地を支援します。 ● 公共施設・インフラのマネジメント ・ 老朽化した公共施設の更新にあたっては、学校を中心とした集約・複合化を進め、効率化を図ります。 ・ インフラの老朽化対策として、生活道路の長寿命化などを推進します。 ● 公共交通アクセスの確保 ・ 路線バスの活性化と再編成、新たな交通システムの導入などにより、わかりやすく利便性の高い公共交通ネットワークを構築します。 ・ 交通結節点の整備、地域や企業による協働などにより、持続可能な公共交通サービスを提供します。 ● 民間活力の導入 ・ 再編施設の跡地の有効活用や、PPP／PFIなどの手法を活用した民間投資を促進します。	

2. 駅周辺施設の参考事例

本基本構想の実現に向け、駅前空間の整備について、参考となる事例を以下に示します。

(1) クリエイターズ・デパートメント

所在地	栃木県塩谷郡高根沢町	自治体人口	2.9 万人 (2020 年 1 月 1 日)
土 地	公共用地	土地面積	約 4,000 m ²
立 地	JR 東北本線・烏山線 宝積寺駅前	乗車人員 (宝積寺駅)	2,027 人/日 (2023 年)
整備主体	高根沢町	運営・管理	TMO 高根沢
用途	駅前広場 (イベント広場)、情報発信・商業施設、お試し創業施設		
特徴	・ クリエイターのための「お試し創業施設」として整備 ・ 10 m²程度のログハウスをクリエイターに貸し出し、移住・定住・創業支援の機能を提供 ・ 建築家 隈研吾氏設計の駅舎・商業施設・ホールが立ち並ぶ駅前広場に隣接して立地 ・ 駅前広場は、ちよつ蔵ホール (既存米蔵をホールヘリノベーション)、商工会議所、多目的施設に囲まれた賑わい交流の場として利用		

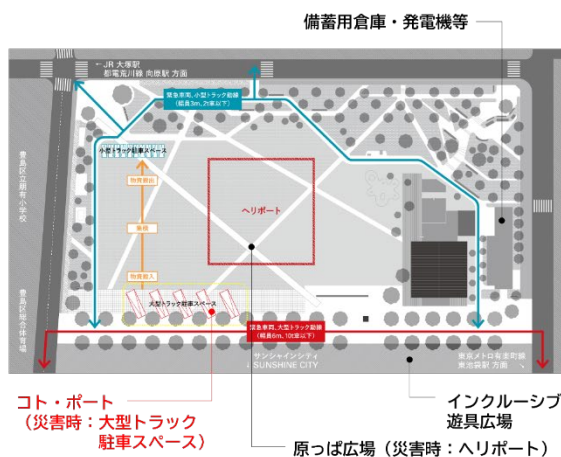


(2) コト・ポート（イケ・サンパーク防災公園内）

所在地	東京都豊島区	自治体人口	29.5万人（2024年12月1日）
土地	公共用地	土地面積	約1,400㎡（コト・ポート部分） 約16,000㎡（公園全体）
立地	東京メトロ有楽町線 東池袋駅から徒歩5分	乗車人員 （東池袋駅）	約21,000人/日（2023年） 乗降客数約4.2万人から推定
整備主体	日比谷アメニス・NTTアーバンバリューサポート共同事業体※公園全体の整備は豊島区（URが直接施行者として事業者（民間事業者コンソーシアム）を選定し、設計施工の発注を行う）	運営・管理	日比谷アメニス・NTTアーバンバリューサポート共同事業体
用途	飲食・物販施設		
特徴	・ イケ・サンパークは、周辺住民の一時避難場所として整備された防災公園 ・ コト・ポートは、公園内の飲食・物販施設として活用されている移動式コンテナ ・ 移動式コンテナは、災害時には移動・増設が可能 ・ コンテナの利用は、契約期間を3年間に設定し、短期間に周辺の街に店舗を設けてもらうことを想定		



移動式コンテナショップが並ぶ



※指定管理者が行政の占用許可を得て設置、自主事業として運営されている。

(3) コンテナニシマチ6

所在地	愛知県豊田市	自治体人口	41.5万人（2024年12月1日）
土地	公共用地	土地面積	約130㎡
立地	名鉄三河線 豊田市駅徒歩1分	乗車人員 （豊田市 駅）	約12,000人/日（2021年） 乗降客数約2.4万人から推定
整備主体	一般社団法人 TCCM （Toyota City Center Management）	運営・管理	一般社団法人 TCCM
用途	交流・観光案内・飲食施設		
特徴	- 豊田市駅前に設置された、地元のスタッフで運営する「まちの案内所 & ソフトクリーム店」 - 通常の観光案内所の枠を越え、地元の人しか知らない情報を提供するなど、訪れる人がその土地の人と触れ合えるような案内所をカフェなどの収益で運営		



30ftコンテナと10ftコンテナを組み合わせた店舗（約30㎡）と、ウッドデッキ（約30㎡）で構成された小さな休憩スペース



コンテナニシマチ6



出典：ATS, Japan 合同会社



出典：とよたまちなかWEB

コンテナの他に、コーヒースタンドも整備し、運営管理している

(4) やっぺやっぺ広場

所在地	茨城県牛久市	自治体人口	8.3万人（2024年10月1日）
土地	公共用地	土地面積	約7,300㎡
立地	JR常磐線牛久駅前	乗車人員 （牛久駅）	約10,000人/日（2023年）
整備主体	牛久市	運営・管理	牛久市
用途	駅前広場（交通広場、イベント広場、芝生広場）		
特徴	- 子ども達が走り回れる公園のような芝生広場 - 様々なイベントに対応可能なシンプルな広場 - NPO法人など市民主体のイベント運営が行われている - 東口の歩道・広場全体をレンガ敷きで統一		



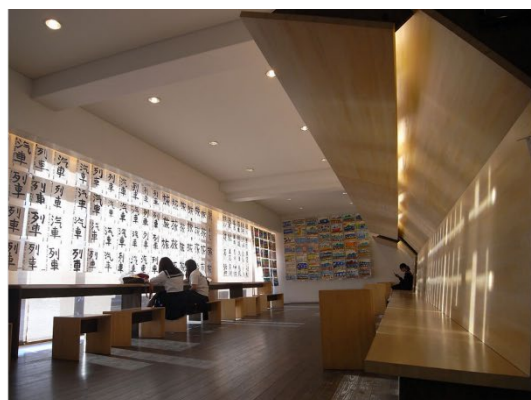
(5) 晴耕雨読-マイクロクリエイションオフィス-

所在地	茨城県日立市	自治体人口	16.3 万人 (2024 年 10 月 1 日)
土 地	民有地	土地面積	約 190 m ²
立 地	JR 常磐線 常陸多賀駅徒歩 2 分	乗車人員 (常 陸 多 賀 駅)	約 5,600 人/日 (2023 年)
整備主体	日立市	運営・管理	株式会社しびっくぱわー
用途	交流施設 (シェアキッチン、シェアオフィス等)		
特徴	・ 民営の交流施設 (1 階: シェアキッチン利用、イベント開催、2 階シェアオフィス・会議室) ・ 人と人、人とまちとの接点を増やす場、利用者が思いのままに過ごし、自由にチャレンジできる空間 ・ 学生やフリーランスの方、テレワークをする場所を求めている方、これから起業を考えている方などが活用できる場 ・ 1 階 シェアキッチン→飲食業に挑戦したい方のチャレンジショップとして利用可能 ・ 2 階 会議室→ヨガやピラティスなどのレッスンを開催したい方のためのスタジオ利用やセミナー開催		

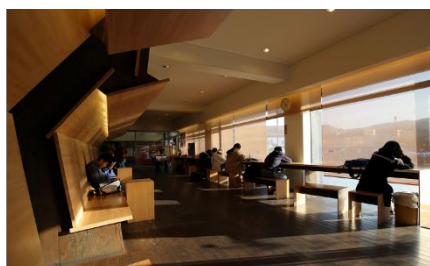


(6) 土佐くろしお鉄道 中村駅

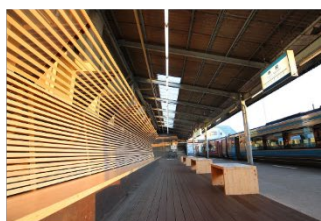
所在地	高知県四万十市	自治体人口	3.2 万人 (2020 年)
土 地	民有地	土地面積	延床面積 (駅舎) : 694 m ²
立 地	土佐くろしお鉄道 中村駅	乗車人員 (中村駅)	約 500 人/日 (2017 年) 乗降客数約 978 人から推定
整備主体	土佐くろしお鉄道株式会社	運営・管理	土佐くろしお鉄道株式会社
用途	待合室・地域情報発信施設		
特徴	- 列車本数が少なく、乗客の待ち時間が多いことから、地域に開かれた交流空間として、乗客以外も使用できる待合室・地域情報発信機能を持つショップを整備 - 駅の構内を、県産木材を活用したリノベーションを行い、少し緊張感のある心地よさを生み出す待合スペースにより、中村駅の利用者の待ち時間が変わったことが評価		



待合室は、展示スペースとしても利用できる



利用者以外にも利用できるゆったりとした空間



資料：土佐くろしお鉄道株式会社 公式ウェブサイト

(7) 旭市多世代交流施設「おひさまテラス」

所在地	千葉県旭市	自治体人口	6.4 万人 (2020 年 12 月 1 日)
土 地	民有地	土地面積	約 25,000 m ²
立 地	JR 総武本線 旭駅 徒歩 15 分 イオンタウン旭 2 階	乗車人員 (旭駅)	1,594 人/日 (2023 年)
整備主体	イオンタウン株式会社	運営・管理	イオンタウン株式会社 (指定管理)
用途	多世代交流施設		
特徴	- 総合病院に隣接、道の駅に近接した、集客力のある大規模商業施設内 2 階に設置された多世代交流スペース - 施設内には約 6,000 冊の本に囲まれた図書スペースの他、カフェ、レストラン、ダンススタジオ、工作室、会議室、コワーキングスペース、子供の遊び場などがあり、多様なイベントや活動を実施		



資料: 旭市、おひさまテラスウェブサイト

