

# 高萩駅周辺地区再整備基本構想 < 概要版 >

## 目的

本基本構想は、JR常磐線高萩駅周辺の拠点整備に必要な機能や役割を整理し、方向性や全体像を示すことを目的とします。策定にあたり、人口減少・少子高齢化の状況、公共交通網・交通体系、中心市街地や施設老朽化の状況を踏まえ、適切な都市機能の再配置及び日常生活に必要な機能を集約した「拠点」とそれらを効果的に結ぶ「ネットワーク」の構築をめざします。



## 高萩駅周辺地区再整備のコンセプト

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。

## 再整備の基本的方向

### 「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。

### 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。

### 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。

### 空き家・空き店舗・空き地等、未利用資源を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。

### 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。

## 地区の現状と課題

### 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対応の自家用車乗降場・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の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など、官民一体となった協議の場づくり

### 市の課題

- 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

### 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機能を有する、市民に親しまれる駅前広場ゾーン

- 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

■整備イメージ



駅前の待合・交流スペースの整備

### 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

- 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、空き地を利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

### 旧街道ルネッサンス（再生）ゾーン

駅前商店街を中心に、空き家、空き店舗、空き地の積極的な利活用により、賑わいの創出を図るゾーン

- 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

■整備イメージ



空き家・空き店舗の利活用



空き地の利活用

### 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

- 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

### スローライフゾーン

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

- 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地区内での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
- 並んだ空き地の一体的な利活用の促進

### 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牽引するシンボル軸

- 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る若者やファミリーも楽しめる駅前商店街の再構築
- 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
- 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

### 歴史・文化景観軸（高萩の歴史・文化を感じる散歩道）

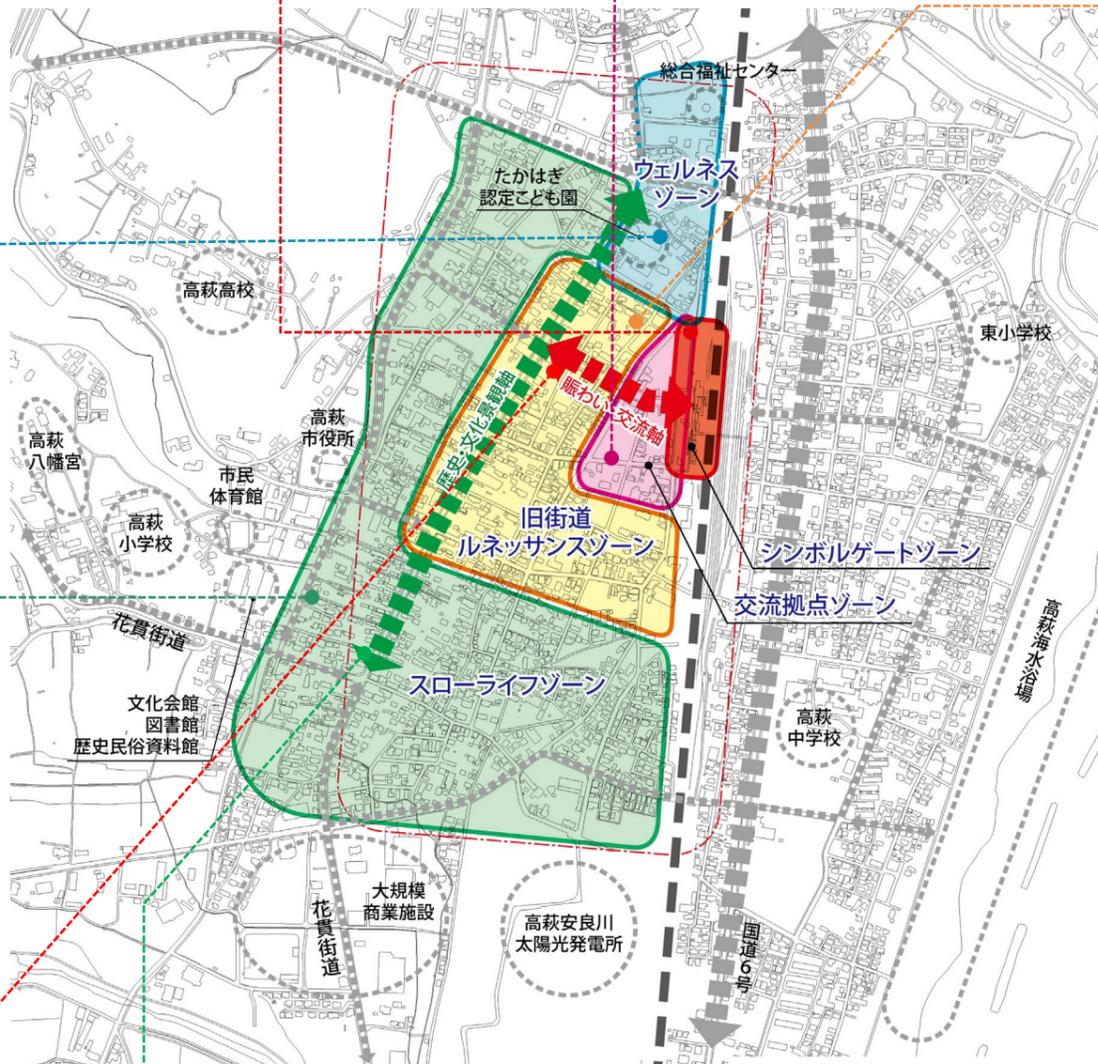
高萩市の歴史・文化を感じられる落ち着いた街並みを形成する景観軸

- 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
- 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
- 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

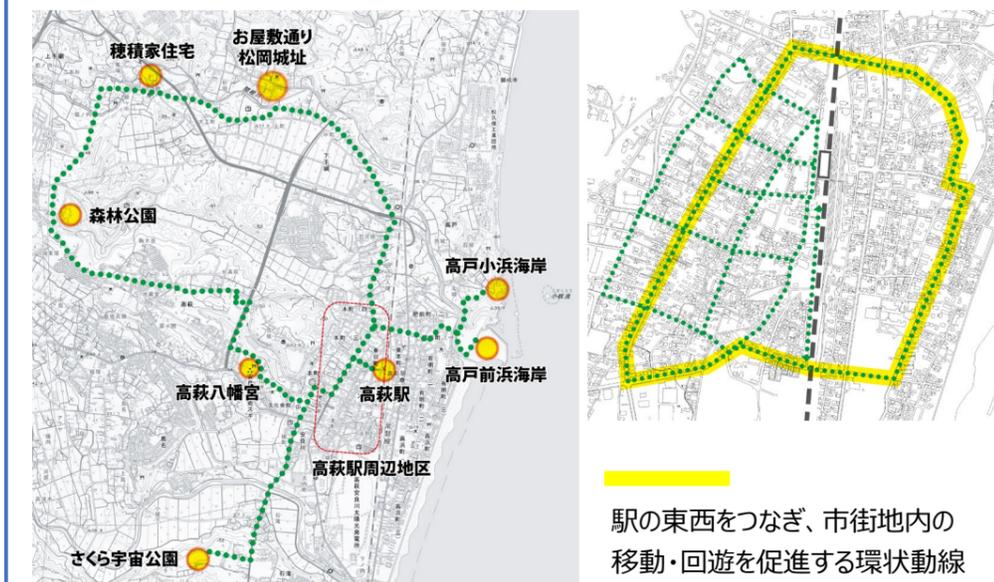
■整備イメージ



沿道景観の整備の促進



### 回遊動線ネットワーク



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

..... 駅周辺地区を中心に市街地周辺の魅力的なスポットを回遊する動線

### まちづくり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、地元のみ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。

東西自由通路配置の検討

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。

自由通路幅員の設定

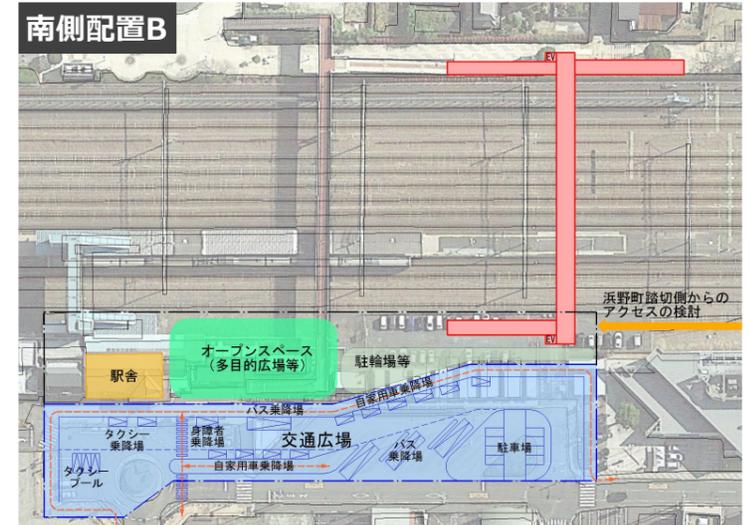
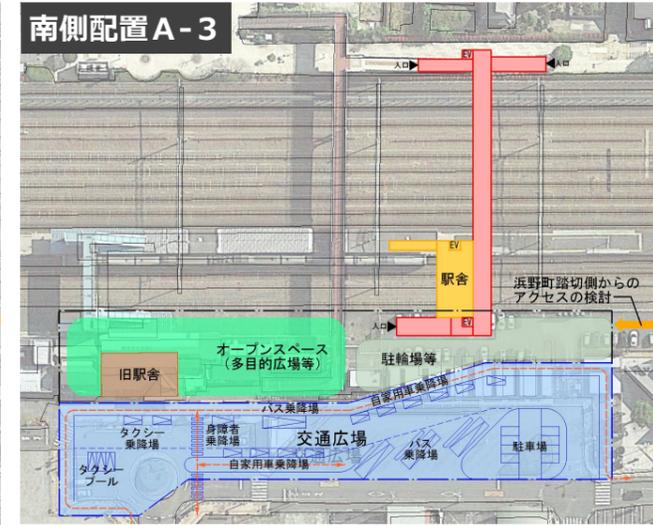
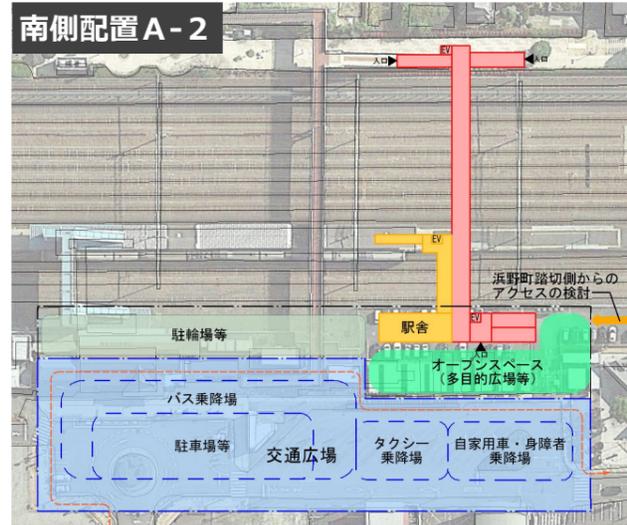
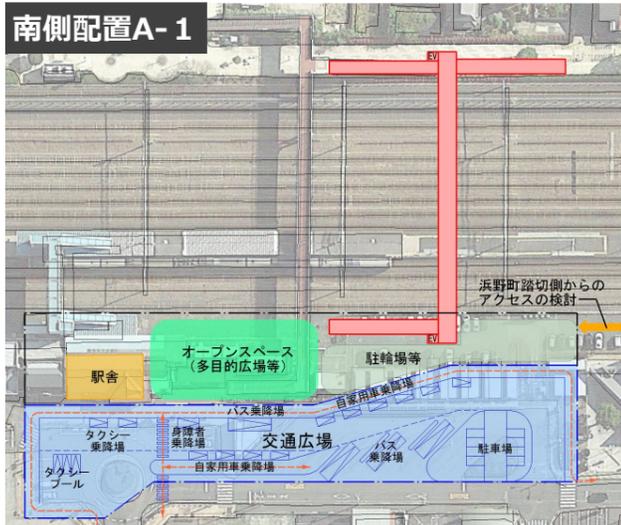
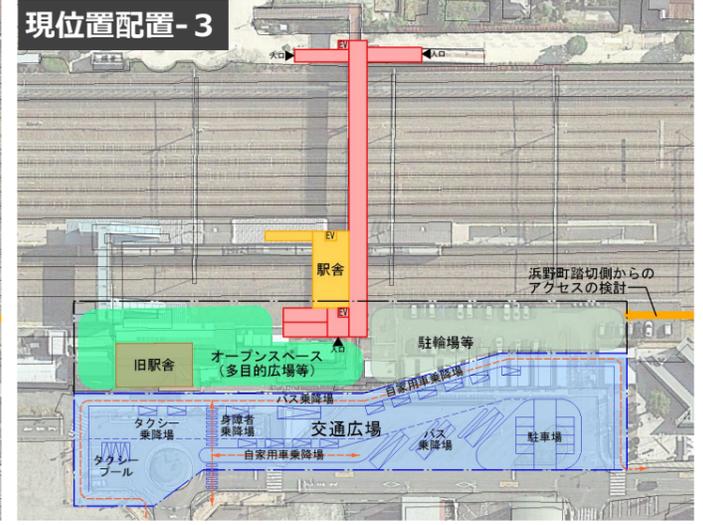
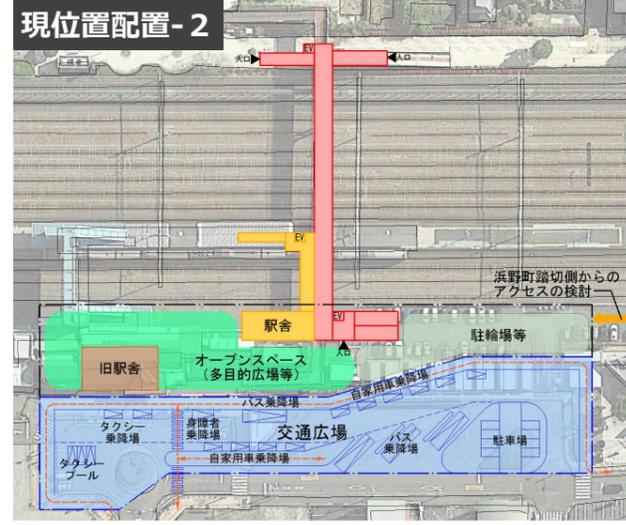
自由通路の必要幅員は、法的基準による3.5~4.0mとなります。

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。

交通広場内各施設の設置数

- バス：4台 ●タクシー：乗降各1台 ●タクシープール：3台
- 自家用車乗降場：10台 ●身障者用乗降場：1台



項目	現位置配置-1	現位置配置-2	現位置配置-3	南側配置A-1	南側配置A-2	南側配置A-3	南側配置B
東西自由通路から駅舎へのアクセス	現在と概ね同様。	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。	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。	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。	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。	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。	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。	同左	現駅舎を継続利用。	プラットフォーム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。	同左	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。	既存プラットフォ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フォーム上屋の改修等が必要となる。	同左	既存駅舎の利用を継続するため、現在と同様。	既存プラットフォ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フォーム上屋の改修等が必要となる。	同左	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（多目的広場等）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家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。	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。	同左	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。	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。	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。	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。	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。	同左	現位置配置-1と同様	交通広場の配置計画上、現駅舎の存置・利活用は難しい。	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。	現位置配置-1と同様
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。	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。	自由通路の階段上り口は、現在と概ね同位置となる。	自由通路の階段は、東西両側とも南に40m程度移動となる。	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。	自由通路の階段は、東西両側とも南に50m程度移動となる。	自由通路の階段は、東西両側とも南に70m程度移動となる。
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。	同左	同左	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。	同左	同左	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。	同左	同左	同左	同左	同左	同左