

■ 問い合わせ先 ■

受付時間 8:30 ~ 17:15 土・日・祝日を除く

国土交通省 常陸河川国道事務所 計画課

〒310-0851 水戸市千波町1962-2

TEL : 029-240-4067

FAX : 029-240-4085

電子メール: michitsukuri@ktr.mlit.go.jp

茨城県 土木部 道路建設課

〒310-8555 水戸市笠原町978-6

TEL : 029-301-4438

FAX : 029-301-4449

電子メール: doken4@pref.ibaraki.lg.jp

日立市 都市建設部 幹線道路整備促進課

〒317-8601 日立市助川町1-1-1

TEL : 0294-22-3111

IP電話 : 050-5528-5000

FAX : 0294-24-7296

電子メール: michi-iken@city.hitachi.lg.jp

■ 発行 ■

国土交通省常陸河川国道事務所

茨城県

日立市

日立バイパス(旭町～河原子町間)

概略計画のあらまし

平成23年1月

国土交通省常陸河川国道事務所

茨城県

日立市

国土交通省常陸河川国道事務所と茨城県は、地域のまちづくりの役割を担う日立市と調整を行い、日立バイパス（旭町～河原子町間）の「概略計画」を決定しました。

この『概略計画のあらまし』冊子は、概略計画の内容や今後検討が必要なこと、平成 19 年～平成 22 年にかけて P I（パブリック・インボルブメント）を導入して実施された再検討の流れと検討結果、みなさんからお聴きしたご意見への対応などをとりまとめたものです。

目次

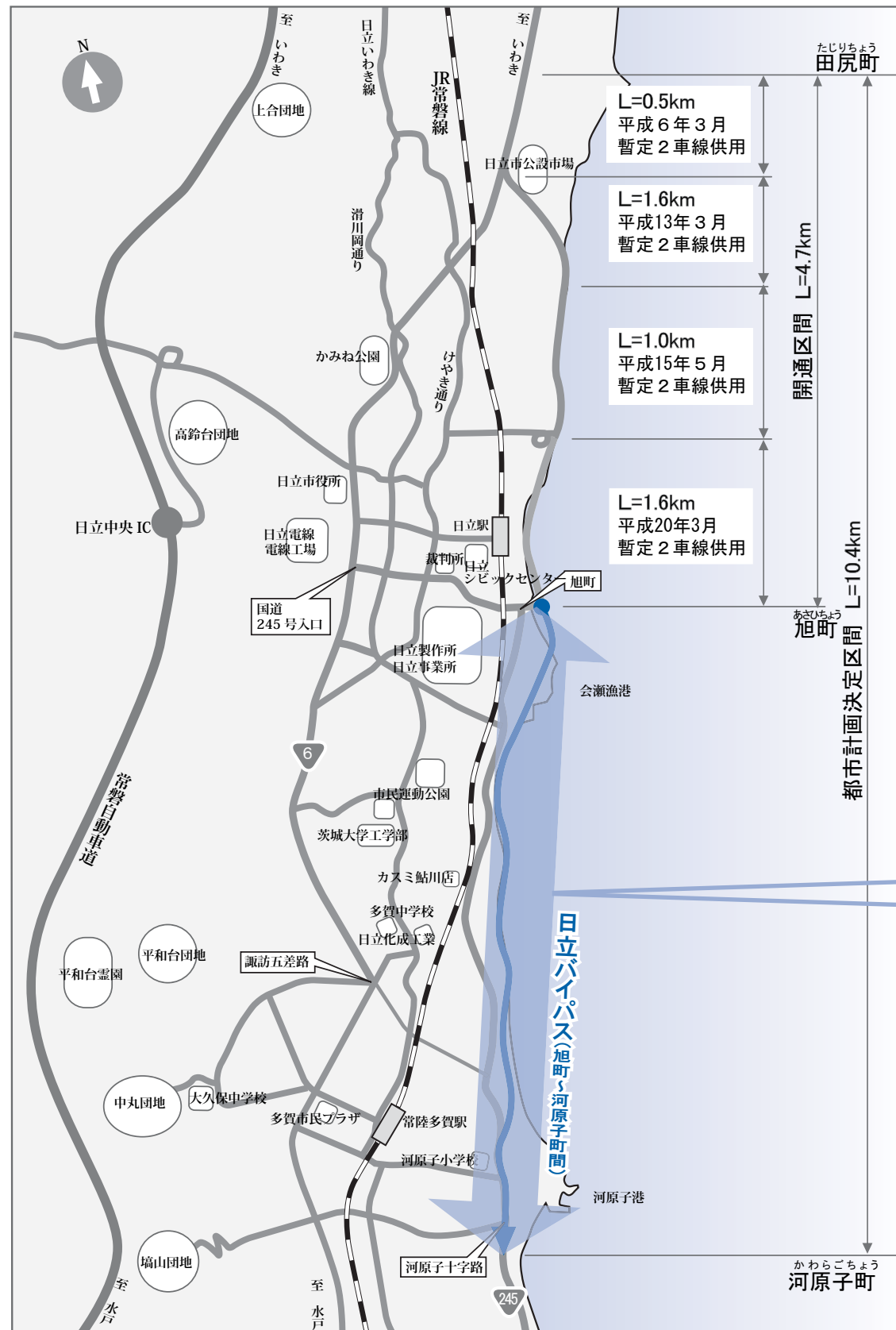
1	はじめに	P1
2	日立バイパスの概略計画	P3
3	日立バイパス再検討の流れ	P5
4	日立バイパス再検討の結果	P7
5	再検討の際にお聴きしたご意見と反映結果	P19

1 はじめに

● 日立バイパスとは

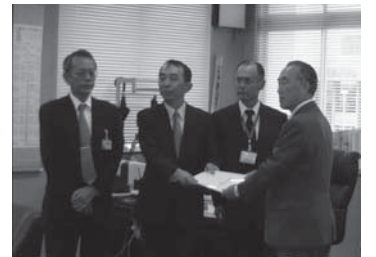
日立バイパスは、日立市田尻町と河原子町を結ぶ全長約 10.4km の一般国道です。昭和 52 年に田尻町から旭町まで 4.7km が事業化され、平成 20 年までに暫定 2 車線で供用されました。

今回再検討の対象となった旭町～河原子町間は、昭和 59 年 8 月に都市計画決定されましたが、現在まで事業化されていませんでした。



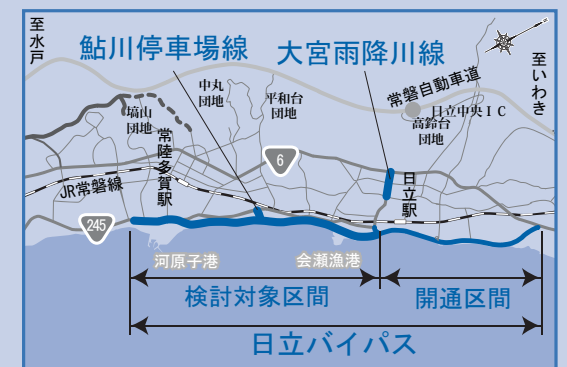
日立バイパス（旭町～河原子町間）に関する経緯

- 昭和 59 年 8 月 都市計画決定
- 平成 19 年 7 月 日立市長へ「日立都市計画道路再検討委員会」が中間答申
- 平成 19 年 10 月 日立市長より日立道路検討会に日立バイパスを中心とした 3 路線の再検討を要請
- 平成 19 年 10 月 日立道路再検討プロジェクト開始



日立道路再検討プロジェクトとは

日立道路検討会（日立市、茨城県、国土交通省常陸河川国道事務所）は、20 年以上未着手の都市計画道路のうち、日立バイパスを主体とした 3 路線について近年の社会状況の変化をふまえてそのあり方や概ねのルートの変更を進めてきました。検討にあたっては、みなさんに情報を提供するとともに、ご意見をうかがいながら、それらを計画に反映させるパブリック・インボルブメント（P I）※を導入して進めてきました。



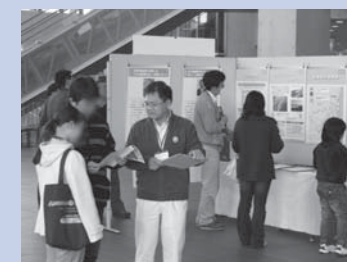
日立道路再検討プロジェクトでは、次の 3 路線の検討を進めてきました。
 ・日立バイパス（旭町～河原子町間）
 ・大宮雨降川線（けやき通りより西側）
 ・鮎川停車場線（国道 245 号より東側）

日立道路検討会

日立市 都市建設部
 茨城県 土木部
 国土交通省常陸河川国道事務所

PI実施事務局

情報の提供
 市民のみなさん
 みなさんのご意見



- 平成 22 年 11 月 概略計画案確定（日立道路再検討プロジェクト終了）
- 平成 22 年 11 月 日立道路検討会より日立市長に再検討結果を報告
- 平成 23 年 1 月 概略計画決定

PI（パブリック・インボルブメント）とは
 ・道路の計画づくりなどをする時に、検討の進め方、検討の内容などの情報をお知らせするとともに、地域の
 ・方やユーザーのみなさんにご意見をうかがい、それらを計画づくりに反映させていく仕組みのことです。

2 日立バイパスの概略計画

これまでにみなさんからお聴きした期待や懸念などさまざまご意見をふまえて、総合的に判断を行い、『鮎川停車場線付近で国道245号に接続する案』を概略計画のルートとしました。また、みなさんのご意見をもとに、概略計画決定以降の段階でさらに検討が必要なることをまとめました。

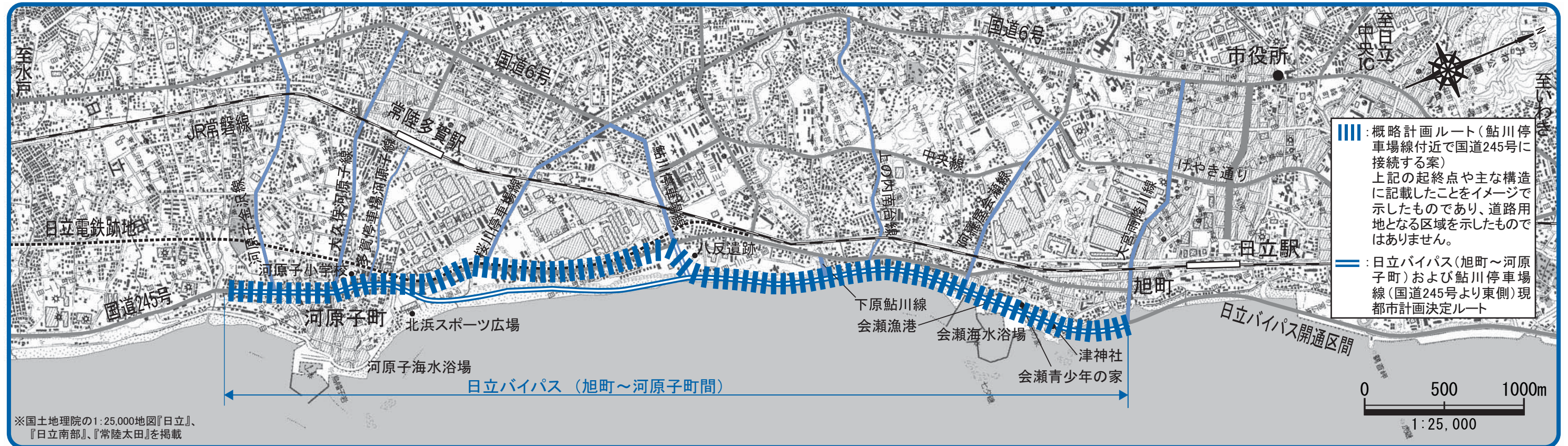
- 起 終 点 日立市旭町～日立市河原子町（概ねのルートは下図のとおり）
- 道路種別 一般国道
- 延 長 約6km
- 車 線 数 4車線（片側2車線）
- 設計速度 60～80km/h

● 主な構造

旭町から鮎川停車場線付近までの区間は、海岸側を通り、高架橋や盛土構造とする。鮎川停車場線付近から河原子町までの区間は、陸側を通る平面構造とする。陸上区間は、日立電鉄跡地などを活用することを検討する。

● 連結する道路

河原子金沢線、大久保河原子線、多賀停車場河原子線、桜川停車場線、鮎川停車場線、下原鮎川線、上の内南台線、阿羅屋会瀬線、大宮雨降川線



● 今後検討が必要なこと

(1) 日立バイパス(旭町～河原子町間)の検討

- ①高い走行性が確保され、沿道地域からも利用しやすい日立バイパスとなるように、道路構造、交差箇所、交差方法などについて検討します。
- ②大型貨物車などが日立バイパスを安全でスムーズに走行できるように、カーブやのぼりくだりの勾配の連続を避けるなど、道路の線形や構造などを検討します。
- ③自転車・歩行者が日立バイパスを安全、快適に通行できるように、道路の幅員構成や交差点での交通処理の方法などを検討します。
- ④日立バイパス整備による自然環境や生活環境、史跡、交流の場などへの影響に関しては、必要な調査をおこない、多大な影響が生じる可能性が高い場合には必要な対策などについて検討します。
- ⑤気象条件、経済性、耐久性、および維持管理のしやすさなどに配慮して、道路の構造を検討します。
- ⑥日立電鉄跡地の活用を想定している他の計画などとの調整を図りながら、跡地を有効に活用した道路の計画を検討します。

(2) 地域のまちづくりに関する検討

- ⑦道路の整備が地域の活性化に寄与するように、沿道の土地利用との整合性に配慮して、日立バイパスの計画を検討します。
- ⑧地域や道路の分断による影響が軽減されるように、関係機関と協力しながら、必要な対策を検討します。
- ⑨海浜や岩場・磯場、および地域施設など地域での活動の継続性に配慮して、必要な対応を検討します。

(3) 計画の進め方に関する検討

- ⑩建設費や維持管理費ができるだけ安価になるように計画を検討します。
- ⑪事業の必要性や費用対効果は、事業着手時や一定期間経過ごとの評価手続きの中で、最新の社会経済状況を考慮しながら検討します。
- ⑫用地補償については、現地測量や詳細な設計などの後に、個々の土地や建物などの状況などの調査をおこない、個別に協議します。
- ⑬都市計画での長期にわたる建築制限や渋滞をはじめ地域が抱える課題を考慮して、引き続き検討を進めます。
- ⑭計画に地域のみなさんご意見が反映されるように、今後も適切に情報提供や意見把握を実施します。

(4) 交通分野全体の検討

- ⑮日立市内の交通問題に対しては、日立バイパスの整備だけで対応するのではなく、日立バイパス以外の道路整備や道路整備以外の施策も含めて総合的に対策が進められるように、関係機関と調整を図りながら検討を進めます。

3 日立バイパス再検討の流れ

概略計画のあらまし

日立道路再検討プロジェクトは、常にみなさんのご意見をお聴きしながら、段階ごとに
ご意見をふまえて検討を進め、次のような結果を得ました。



『再検討の進め方』については、「みなさんと一緒に段階的に検討を進めていく」、「みなさんの声を聴く様々な手段を用意する」という考え方を市民のみなさんにお示ししどのような進め方がよいのか、ご意見をお聴きしました。

1 はじめに

2 日立バイパスの概略計画

3 日立バイパス再検討の流れ

4 日立バイパス再検討の結果

5 再検討の際にお聴きした
ご意見と反映結果

結果の概要

日立道路再検討プロジェクトの『再検討の進め方』

- 【段階的な検討】段階を区切って検討します
- 【情報提供】プロジェクトに関する情報を、市民に広く、わかりやすく情報提供します
- 【意見把握】市民が参加しやすく、意見を言いやすい環境をつくり、多様な市民からの意見把握に努めます
- 【意見反映】市民の意見は、計画に反映できるようニーズをとりまとめ、計画に反映します
- 【検討内容】プロジェクトの目的に応じた複数の対策案を、多様な視点で比較評価し、「概略計画案」を確定していきます

渋滞緩和と地域が抱えるさまざまな問題の早期解決を目指す

詳しくは、7-8 ページをご覧ください

海岸から陸上に接続する位置が異なる5つの対策案と移動性、安全・安心、地域活力、環境、事業性に関する10の比較の視点とする

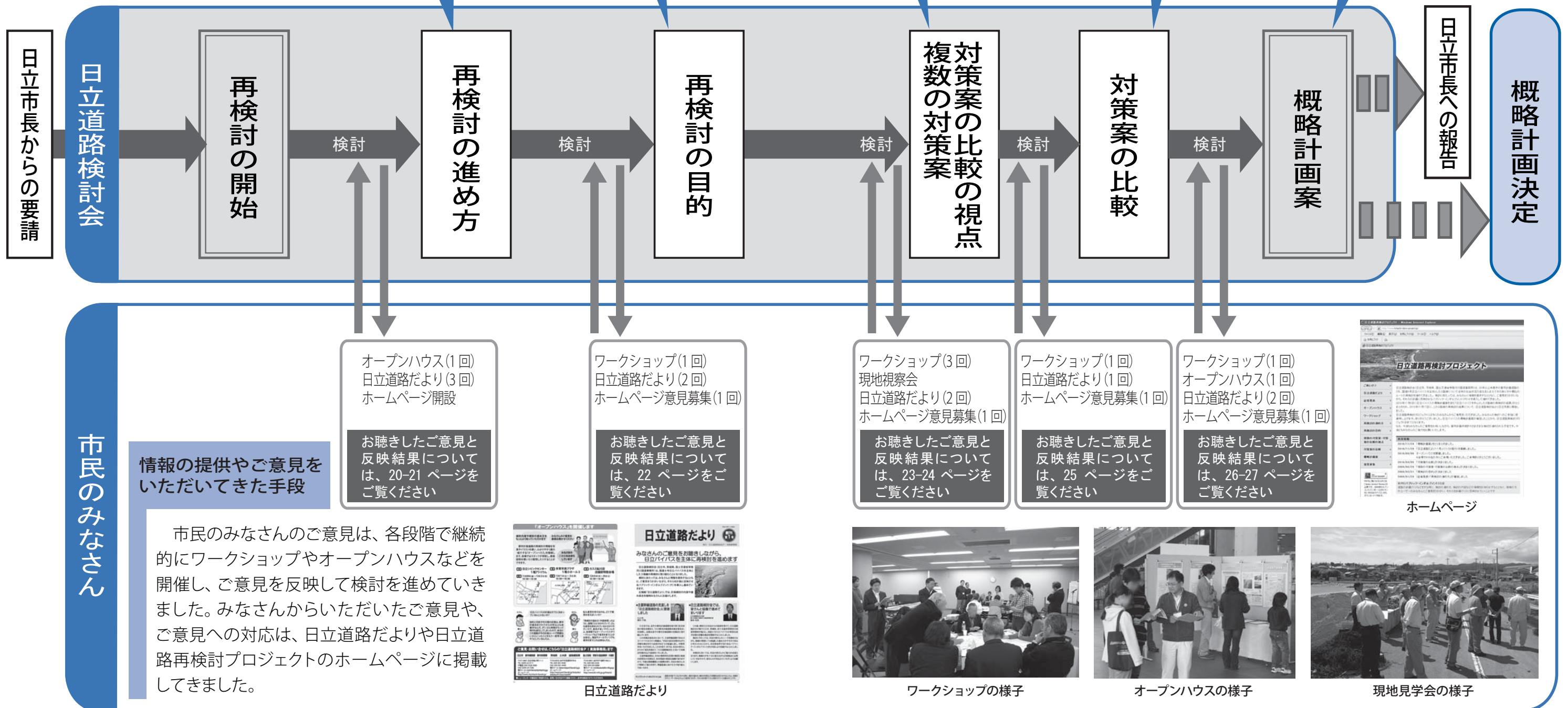
詳しくは、9-12 ページをご覧ください

『鮎川停車場線付近で国道245号に接続する案』を基本に検討する

詳しくは、13-14 ページをご覧ください

『鮎川停車場線付近で国道245号に接続する案』を概略計画案とする

詳しくは、15-16 ページをご覧ください



4 日立バイパス再検討の結果

(1) 再検討の目的

市民のみなさんからお聴きしたご意見を踏まえ、日立バイパスを主体とした再検討が渋滞対策のみならず地域の様々な問題解決に役立つよう、総合的な観点から進めていく必要があることを確認し、下記のとおり『再検討の目的』をとりまとめました。

移動性

目的① 南北の幹線道路の渋滞を緩和し、市内の移動の円滑化を図る

日立市は、市域のおよそ三分の二が山地という自然条件から市街地と大規模な工場や事業所等が海岸線に沿った低地部に集中しています。このような都市構造のため、人やモノの移動の多くは市内の南北方向に走る国道6号と国道245号で支えられています。これら南北方向の幹線道路には、市内を移動する交通、市内を通過するだけの交通が集中することで渋滞が発生し、人やモノの移動に多くの時間や費用がかかっており、日々の生活や産業活動の大きな負担となっています。

また、幹線道路の渋滞がバスの定時性確保を困難にしており、バスの利便性が損なわれています。利便性の低下は利用者離れを引き起こす一つの要因となりうることから、公共交通サービスを支える観点からも、バスの利便性を向上させる必要があります。幹線道路の渋滞緩和によりバスの利便性を向上させ、高齢者の足となるバスを地域として支えていくことが重要です。

日立市民の暮らしや産業活動の負担を減らすとともに、よりよい日立市をつくっていくためにも、国道6号と国道245号の渋滞を緩和し、市内の円滑な移動を実現していく必要があります。



安全・安心

目的② 市民の生活の安全・安心を確保する

国道6号や国道245号の渋滞のため、自動車による走行時間が必要以上に長く、事故発生リスクが高い状況にあります。生活道路には、幹線道路の渋滞を回避するために自動車が入り込み、歩行者や自転車利用者の安全性が脅かされています。歩行者、自転車、自動車など様々な手段での移動の安全性を向上させるために、幹線道路の渋滞を緩和し生活道路への通り抜け交通を排除する必要があります。



救急時や災害時など、万が一の状況への備えも重要です。震災発生時の避難ルートや物資輸送ルートの形成や、1つの経路が災害により寸断されても、別の経路で対応できるようにするなどの災害時への対応を強化する必要があります。また、国道6号や国道245号は道路空間が狭いことや渋滞などが原因で、救援患者の病院への搬送や災害時の緊急車両の通行が阻害され、緊急輸送の障壁となっています。緊急輸送は人命に直結する要因の一つであることから、緊急車両のスムーズな移動を確保する必要があります。

日立バイパスの再検討においては、段階を区切って検討しました。各段階における検討の結果を以下に示します。

市民のみなさんからは、『再検討の目的』について、今回の再検討が国道6号や国道245号など幹線道路の慢性的な渋滞の緩和につながるだけでなく、生活環境や地域活性化など地域の問題解決への期待も多くありました。また、長年に渡って地域を悩ましてきた交通問題の早期解決を求めるご意見も多数ありました。



地域活力

目的③ 日立市の活力を向上させる

日立市の発展のためには、主要産業である工業の維持、発展が不可欠です。工場への通勤、工場から事業所への移動、他の工場への移動など、産業にともなう移動を円滑に支えるとともに、新たな産業の誘致につながるように、交通の面から支援することが重要です。あわせて、地域のにぎわいを創出し、活性化を図るためにも、中心市街地や海水浴場をはじめとした観光資源など、市内の主要な地域間の移動性やアクセス性を高めていく必要があります。

また、日立市の個性を伸ばすことが地域の魅力につながり、地域の活力向上に寄与するものと考えられます。このため、日立市の個性に結びつく歴史・文化資源への配慮も重要です。さらには、漁業など、日立の特徴である海を活かした活動への配慮も必要です。



環境

目的④ 良好な自然環境と生活環境に配慮する



市の大部分が山地で、かつ太平洋に面している日立市には、貴重な自然が数多くあります。海や鮎川などの環境や海辺の景観への配慮は不可欠です。

また、市民が快適な生活を送ることができるよう、沿道環境、地域コミュニティ、地域住民が集まる主要な施設などへの影響に配慮することが重要です。

事業性

目的⑤ 効率的に投資し、早期に目的を達成する

市民の生活や産業を支えることを考えれば、日立市の渋滞や、渋滞に伴う様々な問題を一刻も早く解決する必要があります。しかしながら、人口減少による税収減や社会資本の維持管理費用の増大などにより、財政が全国的に厳しい状況の中では、対策への投資にはより一層の効率性が求められます。対策の実施にかかる費用のみならず、その効果の維持にかかる費用を極力抑え、かつ、効果的に目的を達成できるような対策を進める必要があります。

(2) 複数の対策案

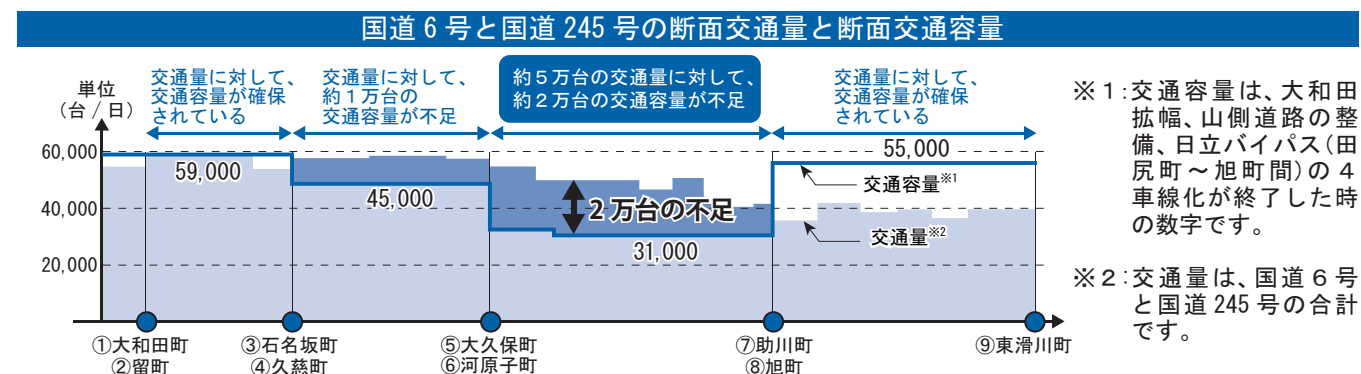
南北の幹線道路の交通容量不足に対応するため、さまざまな交通施策のなかから「抜本的に交通容量を拡大する施策」について、具体的な検討をしました。

また、「抜本的に交通容量を拡大する施策」として考えられる道路整備案のなかから、より実現性の高い案を検討し、「海岸側道路整備案」を有力な案として選びました。

さらに「海岸側道路整備案」について検討を進め、おおむねJR常磐線より海岸側の範囲で、陸上との接続位置が異なる5つのルート案を『複数の対策案』としました。

■ 南北の幹線道路の交通容量不足に対応するための交通施策

日立市内の南北方向の主要な幹線道路では、現在、大和田拡幅、山側道路の整備、日立バイパス(田尻町～旭町)4車線化の3つの道路が事業中、または計画されています。しかし、これら3つの道路が整備された場合でも、大久保町・河原町～助川町・旭町間で約2万台の交通容量の不足が見込まれ、この容量不足が渋滞をまねく可能性があります。



公共交通の利便性向上案

公共交通の利便性を向上し、現在の自動車交通を公共交通機関へ転換させ、交通混雑を緩和させる案

通勤時の交通量削減案

出勤・帰宅時などの時間帯に集中する交通を移動させ、交通混雑を緩和させる案

常磐道の有効活用案

高速道路の通行料金の値下げ等により、日立市内を通過する交通を一般道から高速道路に転換させ、交通混雑を緩和させる案

交通制御の変更案

信号のタイミング変更や右折禁止など交通制御の見直しを図り、局所的に交通の流れを円滑にする案

交差点改良案

交差点の立体化や右折レーン設置などにより、局所的に交通の流れを円滑にする案

新規道路整備案

道路整備により、交通容量を増大させ、交通混雑を緩和させる案

自動車や道路をかしこく利用していくための『交通需要を調整する施策』

- 通勤交通、通過交通など、特定の目的の交通に対して有効な施策です。
- これまでにパーク＆バスライドの試行実験、常磐自動車道の料金割引社会実験などが実施されました。
- 現状の混雑を少しでも緩和するとともに、長期的に望ましい交通体系を実現していくために、日立市が公共交通に関して検討している『日立市公共交通会議』や社会実験の協議会などで、引き続き検討されます。

交差点などを先頭とした渋滞に対応するための『局所的に交通容量を拡大する施策』

- 即効性のある短期的な渋滞・安全対策として、渋滞が著しい交差点などにおいて有効な施策です。
- 日立市が設置している『日立市渋滞・安全対策検討会』で、引き続き検討されます。

渋滞緩和と地域の問題解決のための『抜本的に交通容量を拡大する施策』

- 交通容量の不足により渋滞している区間において、交通容量を増やす抜本的な対策として有効です。
- 現在再検討している日立バイパス(旭町～河原町間)は、これに該当します。

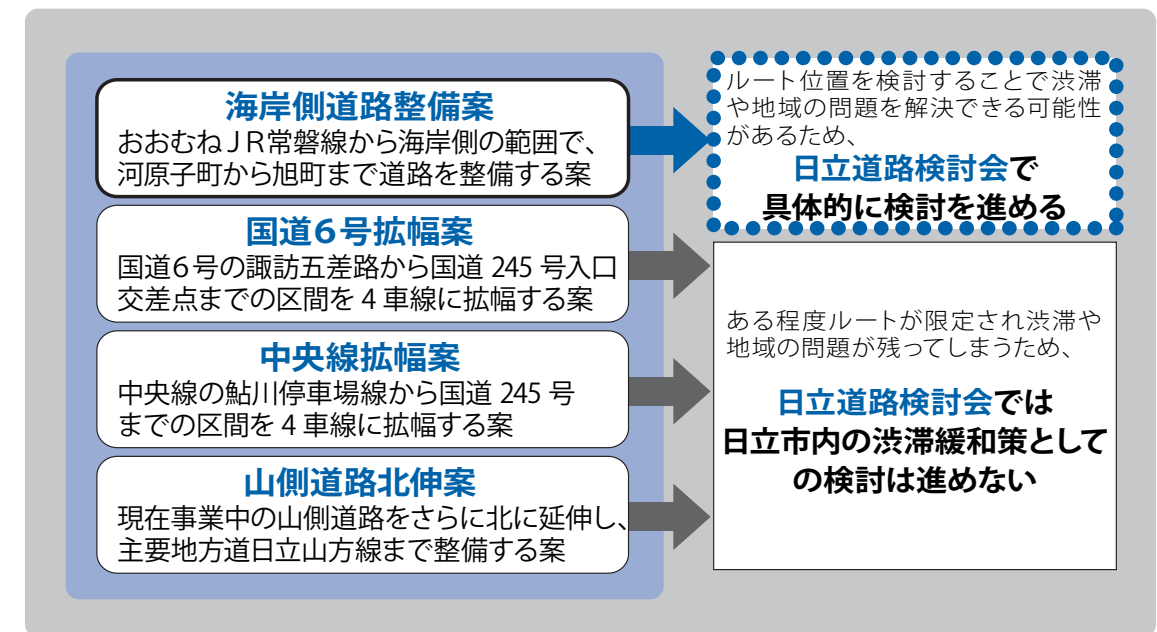
日立市周辺の交通容量不足に対応するためには、『交通需要を調整する施策』や『局所的に交通容量を拡大する施策』とあわせて、『抜本的に交通容量を拡大する施策』の検討が必要です。

日立道路検討会では、『抜本的に交通容量を拡大する施策』に的を絞り、具体的な検討を進めることとしました。

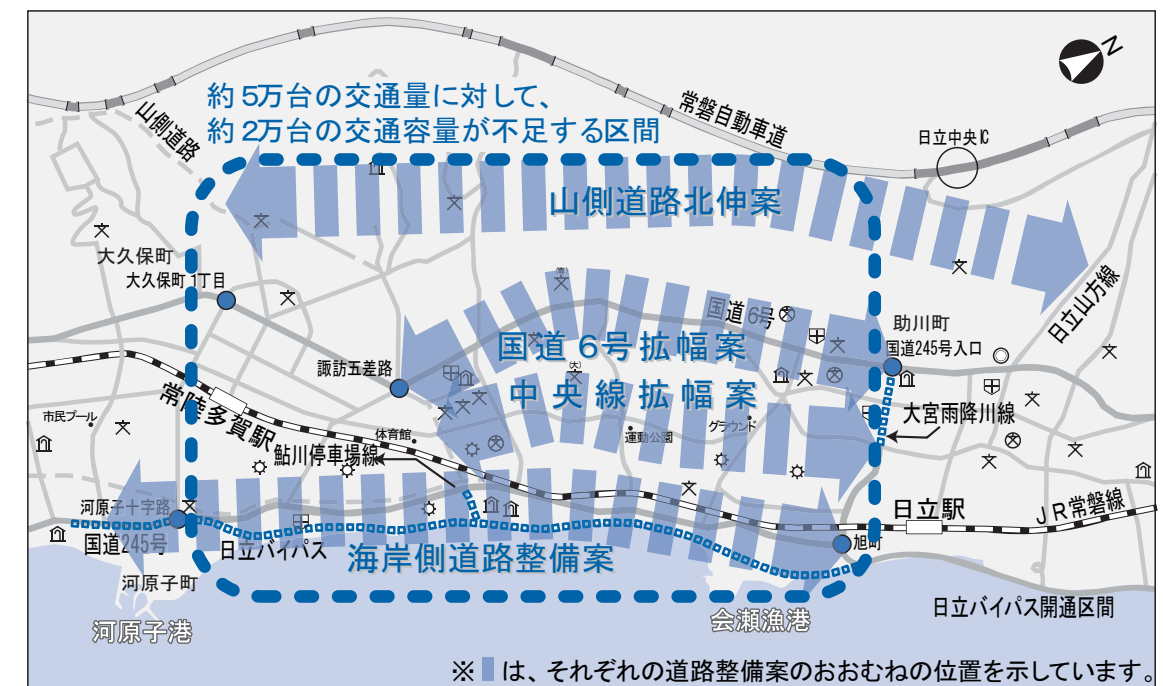
市民のみなさんからは、交通施策の提案や交通施策に対する期待や心配について、「道路整備ありき」でない検討を望む声や早期に問題解決されるようルートなどの具体的な提案が出されました。

■ 抜本的に交通容量を拡大する施策案

南北の幹線道路の交通容量不足を解消するためのさまざまな施策を検討し、抜本的に交通容量を拡大する施策として「山側道路北伸案」、「国道6号拡幅案」、「中央線拡幅案」、「海岸側道路整備案」の4つの案を整理しました。



みなさんからお聴きしたさまざまな期待や心配をふまえて、日立道路検討会では、『再検討の目的』を達成するための交通施策として、ルート位置を検討することで渋滞や地域の問題を解決できる可能性がある海岸側に道路を整備する案を詳細に検討することが望ましいと判断しました。



市民のみなさんからは、海岸側の道路整備は必要と思うが、他の施策を検討する場合も必要などのご意見がありました。

1 はじめに

2 日立バイパスの概略計画

3 日立バイパス再検討の流れ

4 日立バイパス再検討の結果

5 再検討の際にお聴きしたご意見と反映結果

■ 海岸側のルート案

日立道路検討会では、おおむねＪＲ常磐線より海岸側の範囲で、陸上との接続位置が異なる５つのルート案をとりまとめました。



■ 海岸側道路整備案 ５つのルートの共通点 ■

- 起 終 点：旭町～河原子町
- 延 長：約 6 km
- 車 線 数：4 車線(片側 2 車線)
- 主 な 構 造：海岸を通る場合は高架橋や盛土構造、陸上を通る場合は平面構造
- そ の 他：国道 245 号(国分町～河原子町)のわきには、日立電鉄の跡地が並行しており、活用が可能

市民のみなさんからは、海岸側に道路を整備する場合、早く安くできることが重要、他の道路との広域的なつながりも考えてほしいなどのご意見がありました。

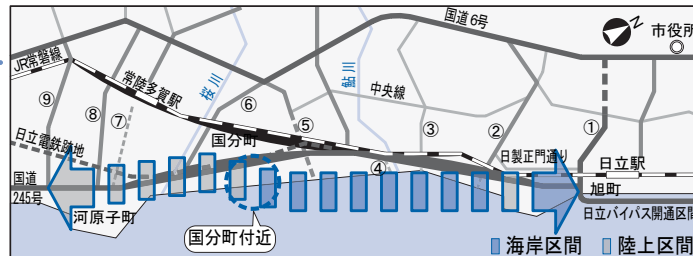
A 案 河原子町付近で接続する案

現在の日立バイパス(旭町～河原子町)の都市計画を基本とし、旭町から海岸部を通り、河原子町付近で国道 245 号に接続し、接続箇所以南は国道 245 号を活用する案。海岸を通過する現都市計画をルート案の 1 つとして設定。



B 案 国分町付近で接続する案

旭町から海岸部を通り、国分町付近で国道 245 号に接続し、接続箇所以南は国道 245 号を活用する案。鮎川停車場線と河原子町の間にある国分町の空き地を利用し、周辺地域への影響を小さくして陸上に接続するルートを設定。



C 案 鮎川停車場線付近で接続する案

旭町から海岸部を通り、鮎川停車場線付近で国道 245 号に接続し、接続箇所以南は国道 245 号を活用する案。南北方向のネットワーク形成に主眼をおき、鮎川停車場線を利用して国道 6 号に最短距離で接続するルートを設定。



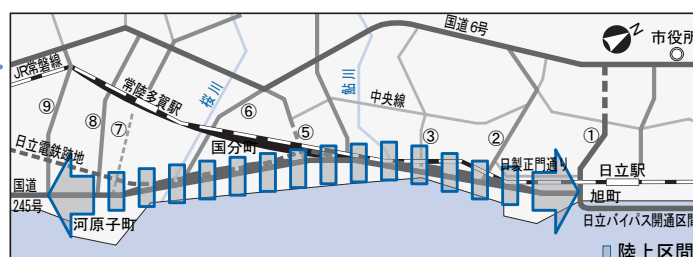
D 案 鮎川付近で接続する案

旭町から海岸部を通り、鮎川付近で国道 245 号に接続し、接続箇所以南は国道 245 号を活用する案。鮎川付近で陸上に接続する際の勾配を小さくでき、道路を施工しやすいルートを設定。



E 案 全区間を陸上とする案

旭町交差点から河原子町まで国道 245 号や日製正門通りなど現道を活用し、全区間を陸上とする案。現都市計画に対して、海岸を全く通過しないルートを設定。



※ 上記の地図の①～⑨の路線名は、次のとおりです。

- ①大宮雨降川線(国道 245 号)、②阿羅屋会瀬線、③上の内南台線、④下原鮎川線、⑤鮎川停車場線、⑥桜川停車場線、⑦多賀停車場河原子線、⑧大久保河原子線、⑨河原子金沢線

※ 矢印は、ルートの起終点、海岸・陸上区間、おおむねの位置を示しています。

(3) 対策案の比較の視点

海岸側の 5 つのルート案が渋滞緩和や地域の問題解決といった『再検討の目的』にどれほど貢献するかを比較するにあたり、これまでみなさんからお聴きした期待や心配をふまえて、10 項目の『対策案の比較の視点』をとりまとめました。

再検討の目的	対策案の比較の視点
移動性	日立市内を南北に結ぶ幹線道路の渋滞は緩和されるか
	道路がそれぞれの機能に応じてバランスよく利用されるか
安全・安心	市内の道路を安全に利用することができるか
	緊急時や災害時の安全性が確保されるか
地域活力	日立市内の産業を支えることができるか
	地域の活性化が図られるか
環境	良好な生活環境が確保されるか
	海などの自然や景観を保全できるか
事業性	早期に問題解決が図られるか
	効率的な投資がおこなわれるか

市民のみなさんからは、渋滞緩和や環境配慮など交通問題の解決に向けた交通施策への期待や心配についてのご意見がありました。



(4) 対策案の比較

陸上との接続位置の異なる海岸側の5つのルート案を10の視点で比較し、比較表としてとりまとめました。

● 比較表

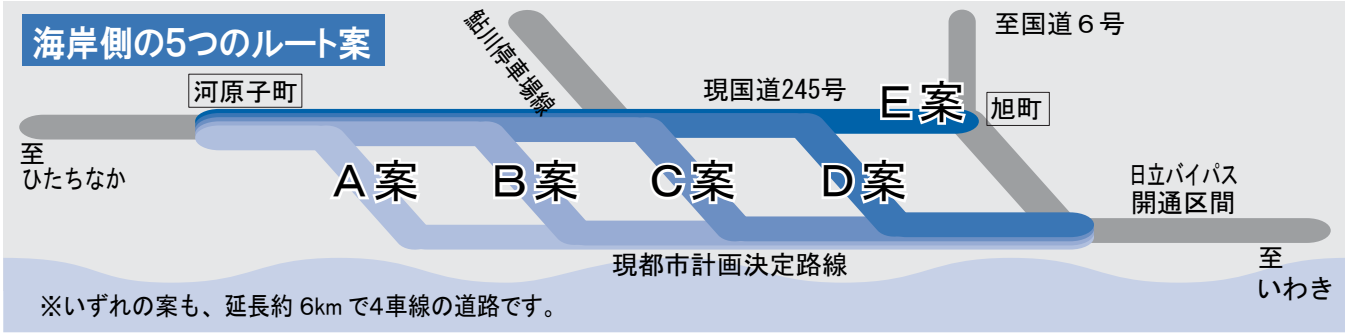
対策案の比較の視点		複数の対策案		A案	B案	C案	D案	E案	現在の状況
		評価指標		河原子町付近で接続する案	国分町付近で接続する案	鮎川停車場線付近で接続する案	鮎川付近で接続する案	全区間を陸上とする案	海岸側道路が整備されていない状況
移動性	視点1 日立市内を南北に結ぶ幹線道路の渋滞は緩和されるか	1-1 国道6号、国道245号の交通量 国道6号、国道245号の交通量が、現在の状況からどの程度減少するか。	国道6号 (兎平交差点付近) 国道245号 (旭町交差点付近)	約4割減				約3割減	約2.1万台/日 ^{※1}
	視点2 道路がそれぞれの機能に応じてバランスよく利用されるか	2-1 道路の機能が混在する区間 日立市を通過する交通を受けもつバイパスとしての機能と沿道地域への出入り機能が混在する区間		約4割減	約5割減	約4割減	約9割増 ^{※2}		約2.3万台/日 ^{※1}
安全・安心	視点3 市内の道路を安全に利用することができるか	3-1 生活道路の大型車交通量 生活道路としても使われている中央線茨城大学付近の大型車交通量が、現在の状況からどの程度減少するか。		約4割減				約3割減	約900台/日 ^{※1}
	視点4 緊急時や災害時の安全性が確保されるか	4-1 代替路として利用できる区間 国道6号、国道245号などの幹線道路が通行できない場合、代替路として利用できる区間。		旭町～河原子町 (約4.5km)	旭町～国分町 (約3.5km)	旭町～鮎川停車場線 (約3.0km)	旭町～鮎川 (約2.0km)	利用可能な区間なし	利用可能な区間なし
地域活力	視点5 日立市内の産業を支えることができるか	5-1 日立駅と日立港間の所要時間 日立駅(周辺に多くの工場が立地する箇所)から日立港までの所要時間が、現在の状況からどの程度減少するか。		約3割減					約50分 ^{※3}
	視点6 地域の活性化が図られるか	5-2 大型車の走行に影響がおよぶ可能性のある箇所 物流を支える大型車の走行に影響がおよぶ可能性がある急な勾配のある箇所。		河原子町付近				鮎川付近、河原子町付近	旭町～鮎川付近(連続)、河原子町付近
環境	視点7 良好な生活環境が確保されるか	6-1 観光地への行きやすさ 観光地までの利便性向上により人が来やすくなるため、日立中央インターチェンジから河原子海水浴場まで回避できる信号交差点数。		交差点を8箇所回避	交差点を5箇所回避	交差点を6箇所回避	交差点を3箇所回避	現在の状況と変わらない	交差点は31箇所
	視点8 海などの自然や景観を保全できるか	7-1 移転の可能性がある家屋件数 道路の区域にかかる可能性がある家屋件数。		100件程度				150件程度	300件程度
事業性	視点9 早期に問題解決が図られるか	7-2 改変する可能性がある活動の場 改変する可能性がある地域施設やレクリエーション空間。	会瀬海水浴場、会瀬青少年の家、北浜スポーツ広場、河原子小学校	会瀬海水浴場、会瀬青少年の家、河原子小学校				河原子小学校	なし
	視点10 効率的な投資がおこなわれるか	8-1 海を改変する可能性がある区間の延長 海や海岸を改変する可能性がある海岸側を通る区間の延長。		約4.5km	約3.5km	約3.0km	約2.0km	海上や海岸を通らない	海上や海岸を通らない
		8-2 海への眺望が変化する可能性がある箇所 海岸から海への眺望が変化する可能性がある箇所。	会瀬海水浴場、河原子海水浴場	会瀬海水浴場				海上や海岸を通らない	海上や海岸を通らない
		9-1 用地取得が必要な区間の延長 事業期間に影響がおよぶ可能性のある用地取得が必要な区間の延長(日立電鉄跡地や空き地を除く)。		約1.0km				約2.5km	約4.0km
		10-1 概算事業費 ^{※4} 道路を整備した場合のおおむねの事業費。		約600億円	約500億円	約450億円	約400億円	約250億円	
		10-2 日立電鉄跡地を利用できる区間の延長 国道245号と日立電鉄跡地がとなりあう区間の延長。		利用できる区間なし	約1.0km	約1.5km			

注)比較表のA～E案の数値は、現時点での試算です。 ※1：H20交通量調査 ※2：E案は、国道245号を現在の2車線から4車線に拡幅することを想定しています。国道245号の容量が増えるため、国道245号を走行する交通量が増加すると見込めます。 ※3：H17道路交通センサスをもとに算出。 ※4：日立市内の他道路整備の実績からの距離あたりの単価に日立バイパスの延長をかけて計算したものであり、日立バイパスの事業費を実際に積算して見積もったものではありません。

凡 例

：優位

：劣位



ワークショップでは、期待や心配が十分に反映されているか、どのようにすればわかりやすい結果になるかなど、活発な議論がおこなわれました。

1 はじめに

2 日立バイパスの概略計画

3 日立バイパス再検討の流れ

4 日立バイパス再検討の結果

5 再検討の際にお聴きしたご意見と反映結果

(5) 概略計画案

● 鮎川停車場線付近で接続する案（C案）に至った考え方

旭町～鮎川停車場線間を海岸側ルートにすると、生活環境への影響が抑えられるうえ、用地取得が必要な区間が比較的に短いため、整備期間が短縮できると考えられます

- 陸側のルートとした場合は、家屋が比較的多く存在する国道 245 号沿道や日立バイパスの旭町以北との接続部で、生活環境への影響が比較的大きい。
- 海岸側のルートであれば、陸側のルートに比べて生活環境への影響は比較的小さく、また、用地取得が必要な区間は比較的に短いため整備期間が短縮できる。



国道 245 号の沿道の住宅
(会瀬町 1 丁目交差点付近)

鮎川停車場線～河原子町間を陸側ルートにすることで、事業費が抑えられるうえ、日立電鉄跡地を活用することで、効率的に整備が進められると考えられます

- 陸側のルートであれば、事業費を抑えることができるうえ、日立電鉄跡地などを活用することで、効率的に投資ができ、早期に問題解決を図ることができる。
- 陸側のルートであっても、沿道の家屋件数が比較的に少なく、日立電鉄跡地があるため、生活環境への影響を小さくできる。
- 陸側のルートの場合は、海や海岸の環境や、海の眺望などへの影響を回避できる。



日立電鉄跡地と国道 245 号
(国分町 2 丁目付近)

市内の交通渋滞を緩和するためには、やっぱり道路整備が必要だね。

道路整備以外にも、通勤時の車を減らしたり、他の道路を拡幅したりという方法も考えられると思うけど。

これまで、渋滞を緩和するための交通施策やどこに道路を整備するかなど、みんなから聞いたさまざまなアイデアなども含めて段階的に絞り込んで検討してきた結果、C案に決まったんだ。また、渋滞を緩和する他の施策などは、この日立バイパスの検討と並行して、日立市渋滞・安全対策検討会などの別の場で検討がおこなわれているんだよ。

渋滞を早く解消してほしいな。市街地を避けるC案は早くできるのでいいと思うよ。

でも、C案にすると、会瀬の海や会瀬青少年の家などに影響がでるんじゃないかしら？

「概略計画案」というのは、だいたいどのあたりを道路が通るかという「概ねの位置」を決めることなんだ。今後は、海や自然、公共施設、市街地などへの影響を減らせるよう、また早く問題解決が図れるよう、より具体的な位置や道路の構造などが検討されるんだよ。

みなさんからお聴きした期待や懸念などさまざまなご意見を踏まえ、総合的に判断をおこない、日立バイパスは『鮎川停車場線付近で国道 245 号に接続する案（C 案）』を「概略計画案」とする計画の変更が望ましいと考えました。

- また、ご意見をもとに、概略計画決定以降の段階でさらに検討が必要なことを
● 今後検討が必要なこと としてとりまとめました。(詳しくは、3～4 ページをご覧ください)

移動性、安全・安心、地域活力の向上への貢献も期待できます

■ 移動性

- 南北方向の交通を日立バイパスが担い、国道 6 号や国道 245 号の渋滞が緩和される。
- 鮎川停車場線～河原子町間では、日立市を通過する交通を受けもつバイパスとしての機能と、沿道地域への出入りのための機能が混在するが、沿道の建物が比較的に少ない区間であるため、沿道からの交通は少なく機能が混在する影響は小さい。

■ 安全・安心

- 中央線を走行する大型車が日立バイパスに転換し、中央線の安全性が向上する。
- 日立バイパスが鮎川停車場線まで海岸側でつながることで、鮎川停車場線以北の区間で、国道 6 号、国道 245 号に加えて新たな代替路が形成され、安全性が向上する。

■ 地域活力

- 大型車の走行に影響がおよぶような急な勾配が少なく、また、日立駅周辺の工場と日立港間の時間短縮が見込まれ、物流交通が円滑になる。
- 観光地(河原子海水浴場)への利便性の向上により、観光客(海水浴客)の増加、地域の活性化が期待される。



河原子付近の海岸

今後は人口も減少し車も減るのだから、事業費が安いD案・E案がいいのではないかな？

事業費が安くても、バイパスとして渋滞緩和の効果がある案でなくては困るわね。

騒音や排気ガスが心配だから、街なかを通る区間が短いA案・B案がいいのではないかな？

街なかを通らない案でも、海への影響や事業費が大きくなるのは困るわ。

対策案の比較表（『日立道路だより第 10 号』参照）を見たみんなは、いろいろなことを考えたみたいだね。それぞれの対策案には一長一短があるから、どの視点で見ると、望ましいと思う案が異なるのは当然なんだよ。だから、良いところも悪いところも全部含めて、総合的に見て望ましい案を選ばなければいけないんだ。

日立バイパスの5つのルート案

- C案はA案、B案よりも海岸側区間が短いため、海への影響や事業費の面で有利です。他の面での評価はほとんど変わりません。このため、C案の優位性はA案、B案よりも高いと考えられます。
- D案、E案は陸側区間が長いため、自然環境や事業費の面でC案よりも優位です。一方で、国道 245 号沿道市街地への影響の面や、沿道からの出入り交通やのぼり坂くんだり坂が多いことによるバイパスとしての走行性の面で課題が残ります。一般的にバイパスは、自動車の流れを円滑にすることで、交通事故削減などによる安全・安心の向上、円滑な輸送や観光振興などによる地域活力の向上などを意図して計画されるものです。このため、C案の優位性は走行性が低くなる要素を抱えたD案、E案よりも高いと考えられます。

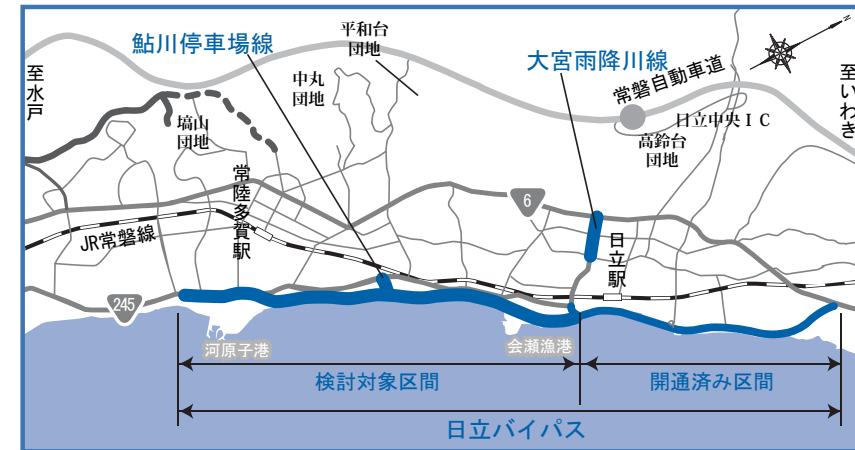
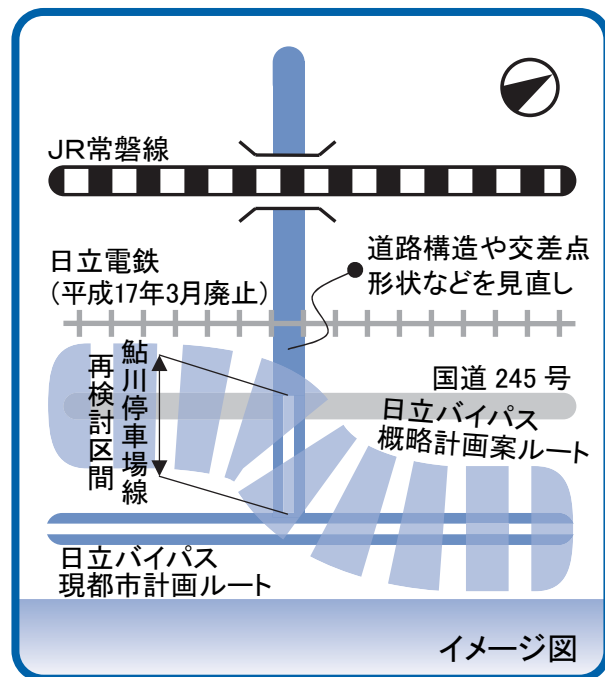
鮎川停車場線と大宮雨降川線の再検討の結果

日立バイパスを中心とした3路線(詳しくは2ページをご覧ください)のうち、鮎川停車場線や大宮雨降川線については、再検討の結果を次のとおりまとめました。

鮎川停車場線は日立バイパスにあわせた計画の変更が望ましいと考えました

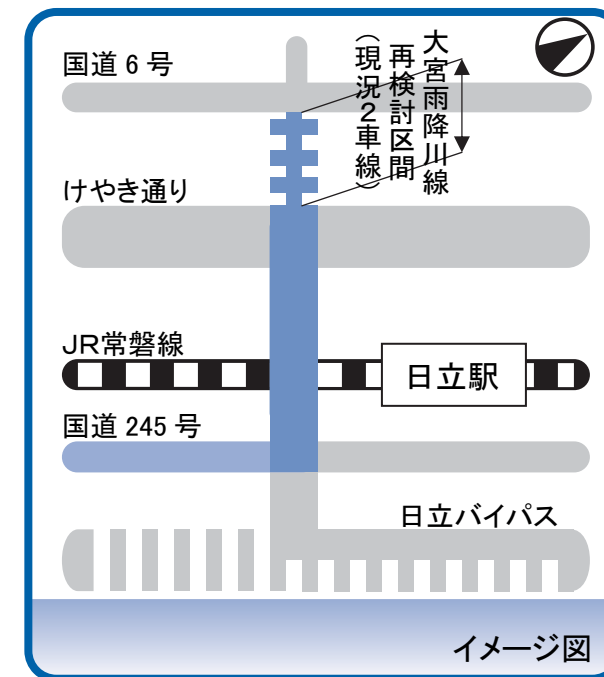
鮎川停車場線の再検討区間(国道245号より東側)は、日立バイパスを『鮎川停車場線付近で国道245号と接続する案(C案)』とすることをふまえて、計画を変更することが望ましいと考えました。

また、国道245号より西側の区間も再検討区間に合わせて、道路構造や交差点形状などを見直すことが望ましいと考えました。



大宮雨降川線は現在の計画で進めることが望ましいと考えました

大宮雨降川線は、国道6号と日立バイパスを結ぶ主要なアクセス道路であるとともに、国道245号としての広域的な道路および都市防災などの道路機能を有していることから、現在の計画で進めることが望ましいと考えました。



5 再検討の際にお聴きしたご意見と反映結果

日立道路再検討プロジェクトでは、さまざまな方法でみなさんに情報を提供するとともに、随時みなさんのご意見をお聴きし、計画検討に反映させてきました。

各段階でお聴きしたご意見数

再検討の開始	再検討の進め方	再検討の目的	複数 対策案の比較の 視点	対策案の比較	概略計画案
ワークショップ		25 名	のべ 52 名	14 名	14 名
オープンハウス	617 名				506 件
ホームページ		6 件	22 件	1 件	4 件
メール	1 件	6 件	10 件	6 件	3 件
FAX		1 件	2 件	2 件	4 件
電話		3 件		2 件	
はがき		38 件		1 件	2 件
コメントカード			31 件	7 件	10 件
その他 (面談・投稿など)					4 件



● 再検討の進め方に関するご意見と反映結果

みなさんからお聴きした再検討の進め方に関するご意見は、再検討の進め方に関する意見要旨としてとりまとめ、「対応方針」を検討し、以下のように反映しました。

	意見要旨	反映結果
段階的な検討	・ 段階的に進めてほしい ・ 段階的に進めることで議論の後戻りを防いでほしい ・ 段階的に進めることで議論の的を絞ってほしい ・ 効率的に検討を進めることが重要 ・ 検討を進めるにあたっては検討時間の管理が重要	○ 議論の的を絞って検討を進めることができるよう、または概略計画案の確定に至るまでの検討をいくつかの段階に区切って進めます。 ○ 議論の後戻りを防ぐため、各段階で検討した内容はひとつずつ確定し、進めていきます。 ○ 議論の的を絞るとともに、議論の後戻りを防ぎながら進めることで、効率的に検討を進めていきます。 ○ また、みなさんから意見を募集する期間を明確にお知らせするなど、検討時間の管理を意識しながら検討を進めていきます。
情報提供	・ 道路に関する情報を継続的に提供してほしい ・ 検討状況や検討内容をわかりやすく提供してほしい ・ 再検討の理由、日立バイパスの必要性の根拠、対策案を示してほしい ・ 集まった意見を公表するなど、検討の透明性を高めることが必要 ・ PIについて詳しく知りたい ・ 市民に誤解が生じないように、公表する情報に留意してほしい	○ 日立市民のみなさんが情報を入手できるよう、日立道路だよりやホームページを活用して情報を提供していきます。 ○ 検討の進捗状況、市民のみなさんの参加の方法、必要性や対策案などの検討内容、みなさんのご意見とその反映結果など、各段階の確定に至るまでの過程をみなさんが確認できるように情報提供していきます。 ○ 日立道路だよりやホームページでの情報提供にあたっては、ポイントを絞ってわかりやすく、また誤解が生じないように情報提供を心がけていきます。 ◆ 主な情報提供方法 ・ 日立道路だより ・ ホームページ

1 はじめに

2 日立バイパスの概略計画

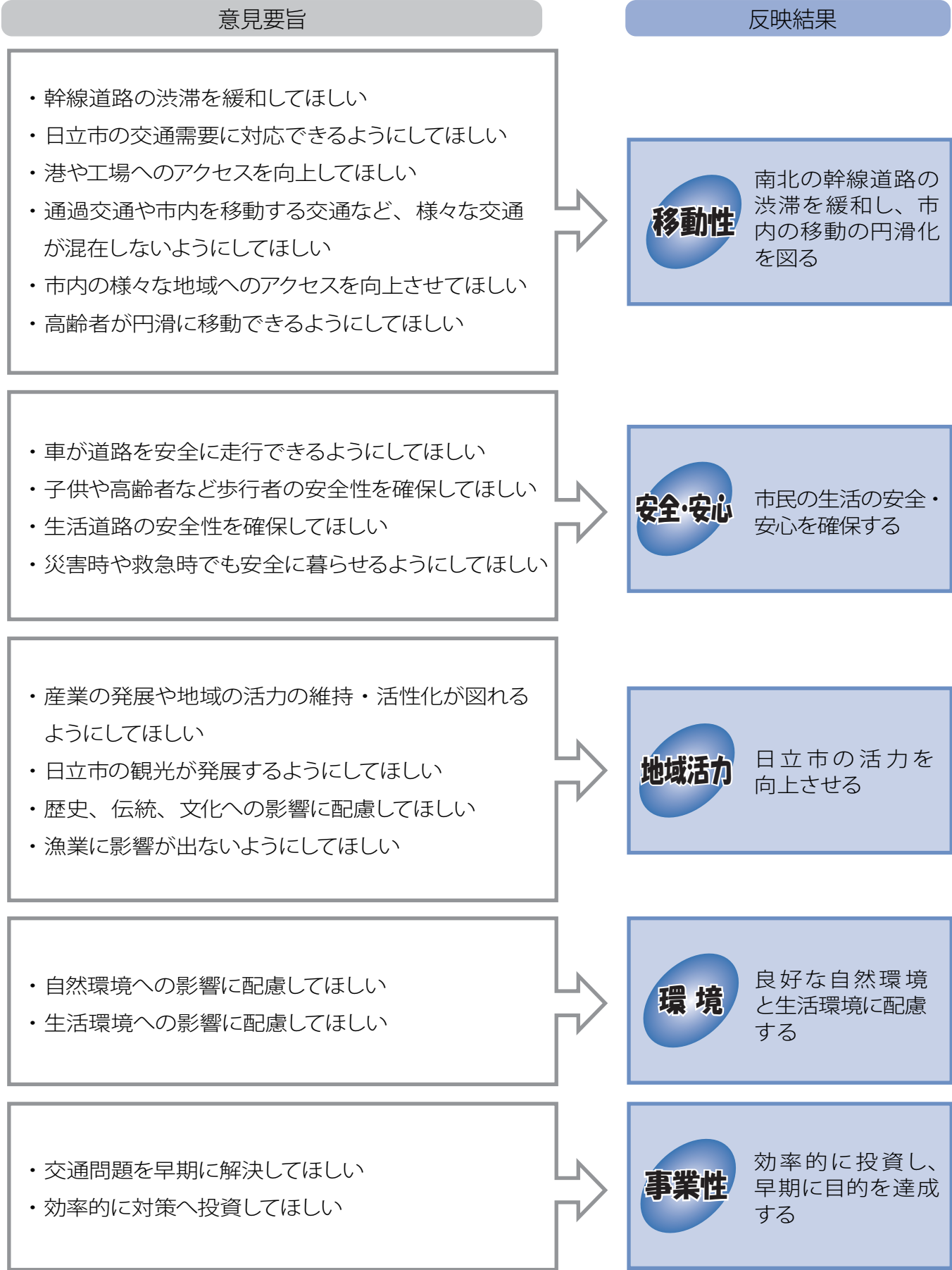
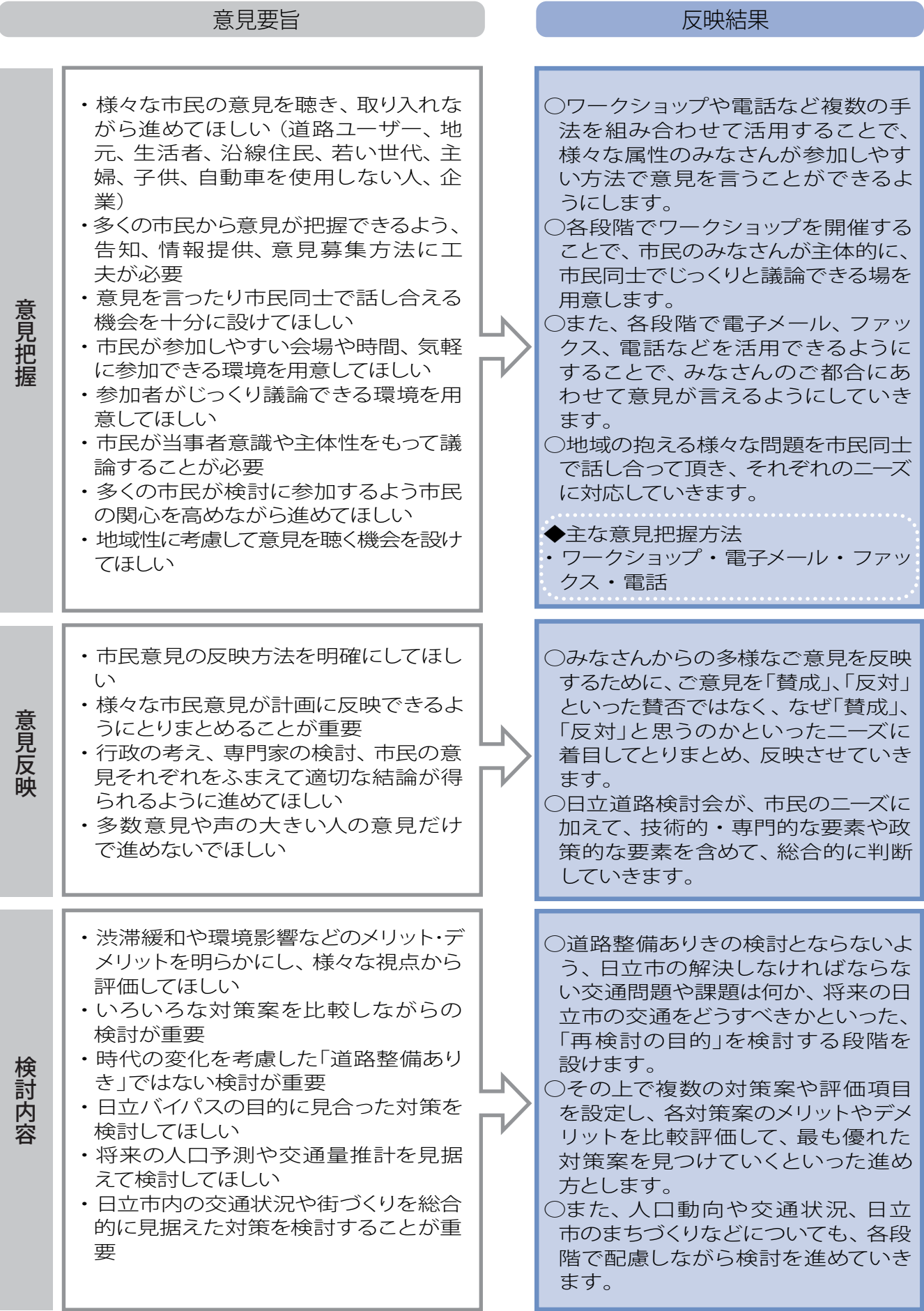
3 日立バイパス再検討の流れ

4 日立バイパス再検討の結果

5 再検討の際にお聴きしたご意見と反映結果

● 再検討の目的 に関するご意見と反映結果

みなさんからお聴きした『再検討の目的』に関するご意見は、『再検討の目的』に関する意見要旨としてとりまとめ、「対応方針」を検討し、以下のように反映しました。



1 はじめに

2 日立バイパスの概略計画

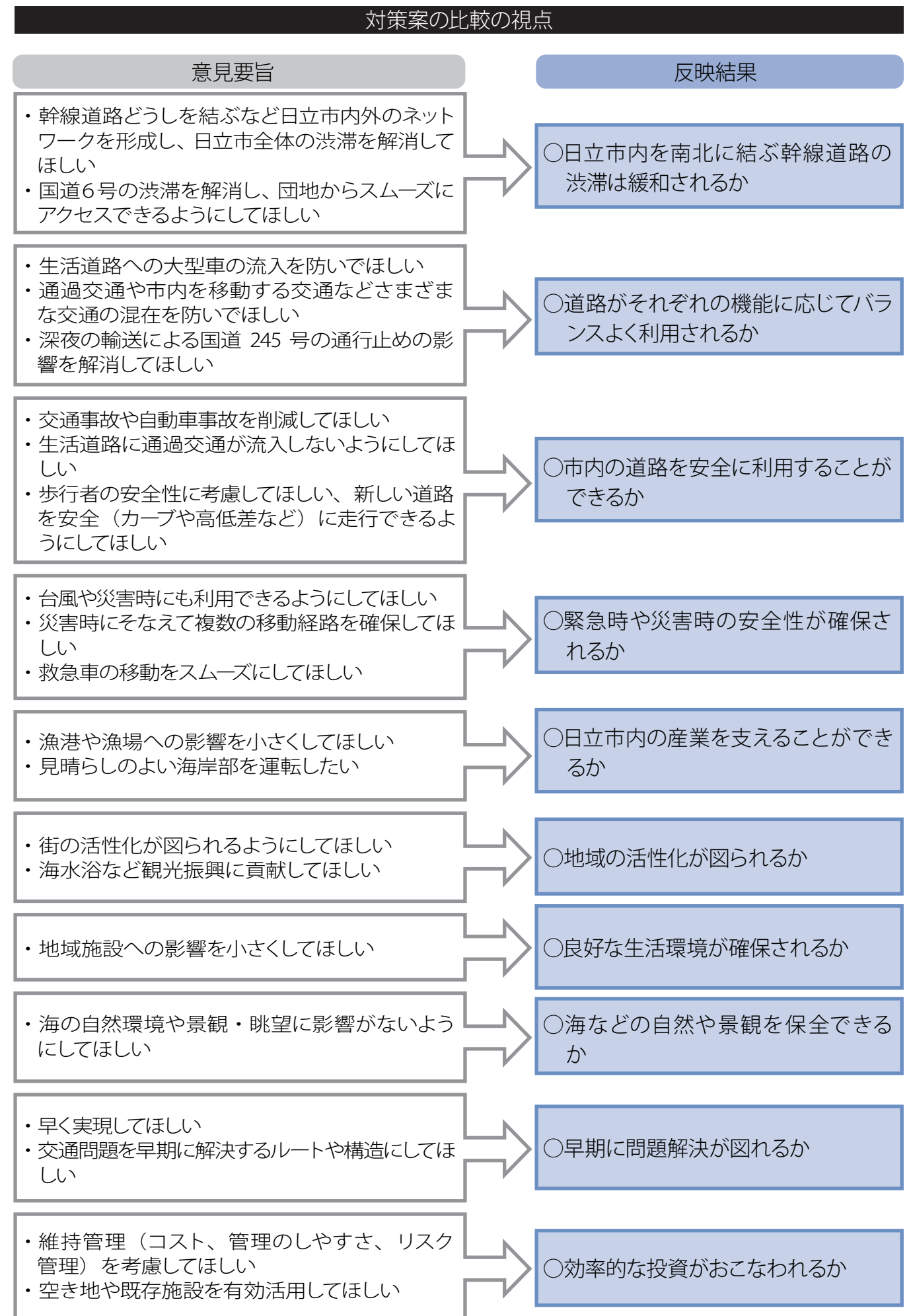
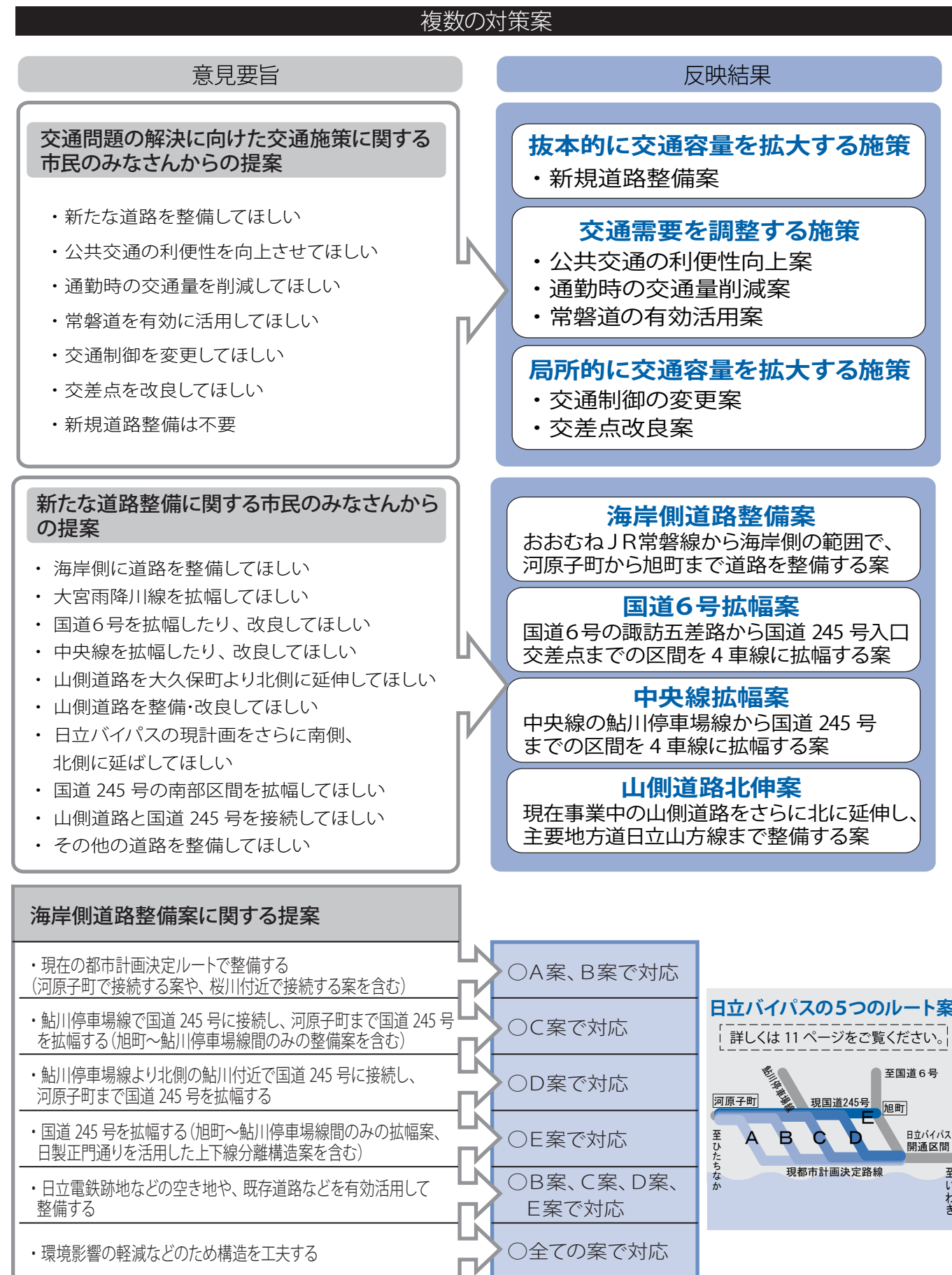
3 日立バイパス再検討の流れ

4 日立バイパス再検討の結果

5 再検討の際にお聴きしたご意見と反映結果

● 複数の対策案・対策案の比較の視点 に関するご意見と反映結果

みなさんからお聴きした『複数の対策案・対策案の比較の視点』に関するご意見は、『複数の対策案・対策案の比較の視点』に関する意見要旨としてとりまとめ、「対応方針」を検討し、以下のように反映しました。



● 対策案の比較に関するご意見と反映結果

みなさんからお聴きした『対策案の比較』に関するご意見は、『対策案の比較』に関する意見要旨としてとりまとめ、「対応方針」を検討し、以下のように反映しました。

意見要旨		反映結果
移動性	・渋滞が緩和されることを期待 ・工事期間中の交通渋滞・通行規制が心配 ・周辺道路との円滑な連結を期待	比較表の案を更新し、比較表を作成しました。 更新した内容は次のとおりです。 ① 評価指標に新たな項目を追加しました ② 交通量の増減を数値で具体的に表すように変更しました ③ 比較表全体の文字数を削減し、表現を統一しました
安全・安心	・生活道路への大型車の流入が減少することを期待 ・歩行者や自転車の安全性が心配 ・悪天候や災害時に海岸区間を利用できるか心配	
地域活力	・地域活力を評価する指標が視点を達成するための指標として読み取れない ・海水浴場以外の観光資源へのアクセスを検討してほしい ・沿道地域が活性化することを期待	
環境	・活動の場が利用できなくなったり雰囲気が悪くなるのが心配 ・海水浴場への影響が心配 ・道路が地域の景観としてどうみえるのか心配	
事業性	・用地取得の難しさにより事業期間が長くなるのが心配 ・早期に事業化し渋滞などの課題を解消してほしい ・ライフサイクルコストが心配 ・事業費をおさえてほしい ・税負担がどのようになるか心配 ・概算事業費が正確に算出されているか心配	

● 比較表

詳しくは 13-14 ページをご覧ください。

対策案の比較の視点		複数案					現在の状況
評価指標		A案	B案	C案	D案	E案	現在の状況
移動性	視点1 日立市内を南北に結ぶ幹線道路の渋滞は緩和されるか	1-1 国道 6 号、国道 245 号の交通量 国道 6 号、国道 245 号の交通量が、現在の状況からどの程度減少するか。	約 4 割減	約 5 割減	約 4 割減	約 3 割減	約 2.1 万台 / 日 ^{※1}
	視点2 道路がそれぞれの機能に応じてバランスよく利用されるか	2-1 生活道路の機能と混在する区間 日立市を通過する交通を受けつづけるバイパスとしての機能と沿道地域への出入り機能が混在する区間	約 4 割減	約 5 割減	約 4 割減	約 9 割増 ^{※2}	約 2.3 万台 / 日 ^{※1}
安全・安心	視点3 市内の道路を安全に利用することができるか	3-1 生活道路の大型車交通量 生活道路としても使われている中央線茨城大付付近の大型車交通量が、現在の状況からどの程度減少するか。	約 4 割減	約 5 割減	約 4 割減	約 3 割減	約 900 台 / 日 ^{※1}
	視点4 緊急時や災害時の安全性が確保されるか	4-1 代替路として利用できる区間 国道 6 号、国道 245 号などの幹線道路が通行できない場合、代替路として利用できる区間。	旭町～河原町 (約 4.5 km)	旭町～国分町 (約 3.5 km)	旭町～鮎川停車場線 (約 3.0 km)	旭町～鮎川 (約 2.0 km)	利用可能な区間なし
地域活力	視点5 日立市内の産業を支えることができるか	5-1 日立駅と日立港間の所要時間 日立駅 (周辺に多くの工場が立地する箇所) から日立港までの所要時間が、現在の状況からどの程度減少するか。	約 3 割減	約 3 割減	約 3 割減	約 3 割減	約 50 分 ^{※3}
	視点6 地域の活性化が図られるか	6-1 観光地への行きやすさ 観光地までの利便性向上により人が来やすくなるため、日立中央インターチェンジから河原町海水浴場まで回遊できる信号交差点数。	交差点を 8 箇所回避	交差点を 5 箇所回避	交差点を 6 箇所回避	交差点を 3 箇所回避	交差点は 31 箇所
環境	視点7 良好な生活環境が確保されるか	7-1 移転の可能性がある家屋件数 道路の区域にかかる可能性がある家屋件数。	100 件程度	100 件程度	150 件程度	300 件程度	0 件
	視点8 海などの自然や景観を保全できるか	8-1 海を改変する可能性がある区間の延長 海や海岸を改変する可能性がある海岸側を通る区間の延長。 8-2 海への眺望が変化する可能性がある箇所 海岸から海への眺望が変化する可能性がある箇所。	約 4.5 km	約 3.5 km	約 3.0 km	約 2.0 km	海上や海岸を通らない
事業性	視点9 早期に問題解決が図られるか	9-1 用地取得が必要な区間の延長 事業期間に影響がおよぶ可能性のある用地取得が必要な区間の延長 (日立電鉄跡地や空き地を除く)。	約 1.0 km	約 1.0 km	約 2.5 km	約 4.0 km	約 1.5 km
	視点10 効率的な投資がおこなわれるか	10-1 概算事業費 ^{※4} 道路を整備した場合のおおむねの事業費。 10-2 日立電鉄跡地を利用できる区間の延長 国道 245 号と日立電鉄跡地がなりあう区間の延長。	約 600 億円	約 500 億円	約 450 億円	約 400 億円	約 250 億円

● 概略計画案に関するご意見と反映結果

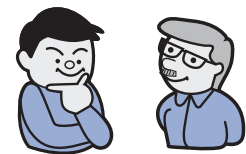
みなさんからお聴きした『概略計画案』に関するご意見は、新たな情報提供等必要な対応を検討することや、● 今後検討が必要なこと としてとりまとめることで、以下のように反映しました。
(● 今後検討が必要なこと の具体的な内容については 3 - 4 ページをご参照ください。)

意見要旨		反映結果
移動性	バイパス整備により国道 6 号や 245 号などの渋滞を緩和してほしい	● 今後検討が必要なこと ①、⑮
	バイパス整備により日立市内の移動性・速達性を向上してほしい	● 今後検討が必要なこと ⑮
	バイパス整備に伴い、バイパスへの交通集中や周辺道路の交通流への影響が心配です	● 今後検討が必要なこと ⑮
	工事中の交通流への影響が心配です	● 今後検討が必要なこと ⑭
	バイパス整備により生活道路から通り抜け交通が排除されることを期待します	● 今後検討が必要なこと ⑮
	整備されるバイパスにアクセスしやすくしてほしい	● 今後検討が必要なこと ①
	整備されるバイパスが快適かつ円滑に走行できるようにしてほしい	● 今後検討が必要なこと ①、②
安全・安心	整備されるバイパスが安全に通行できることが大切です	● 今後検討が必要なこと ①、②、③
	バイパス整備により周辺で交通事故が減少することを期待します	● 今後検討が必要なこと ⑮
	整備されるバイパスが自然災害等から受ける影響が心配です	● 今後検討が必要なこと ⑤
環境	整備される道路の利用マナーが心配です	● 今後検討が必要なこと ⑭
	工事中の安全が確保されるのか心配です	● 今後検討が必要なこと ⑭
	バイパス整備により海浜や生物など自然環境や景観に影響が生じることが心配です	● 今後検討が必要なこと ④
	道路整備に伴う騒音・振動など生活環境への影響が心配です	● 今後検討が必要なこと ④
環境	工事における騒音・振動などの影響が心配です	● 今後検討が必要なこと ⑭

意見要旨	反映結果
地域活力	● 今後検討が必要なこと ①、⑦
	● 今後検討が必要なこと ④、⑧、⑨
	● 今後検討が必要なこと ④
事業性	● 今後検討が必要なこと ⑩
	● 今後検討が必要なこと ⑪
	● 今後検討が必要なこと ⑬
検討の進め方	● 今後検討が必要なこと ⑪
	● 今後検討が必要なこと ⑮
	『日立道路だより 11号』の中で選定理由をより明確に示すことで対応しました。
	● 今後検討が必要なこと ⑫
	● 今後検討が必要なこと ⑭
	日立バイパス旭高架橋の橋脚基部コンクリートの摩耗箇所応急復旧工事の実施について、平成 22 年 9 月に記者発表しました。今後も必要な情報は積極的に公表していきます。

● 今後検討が必要なこと の具体的な内容については 3 - 4 ページをご参照ください。

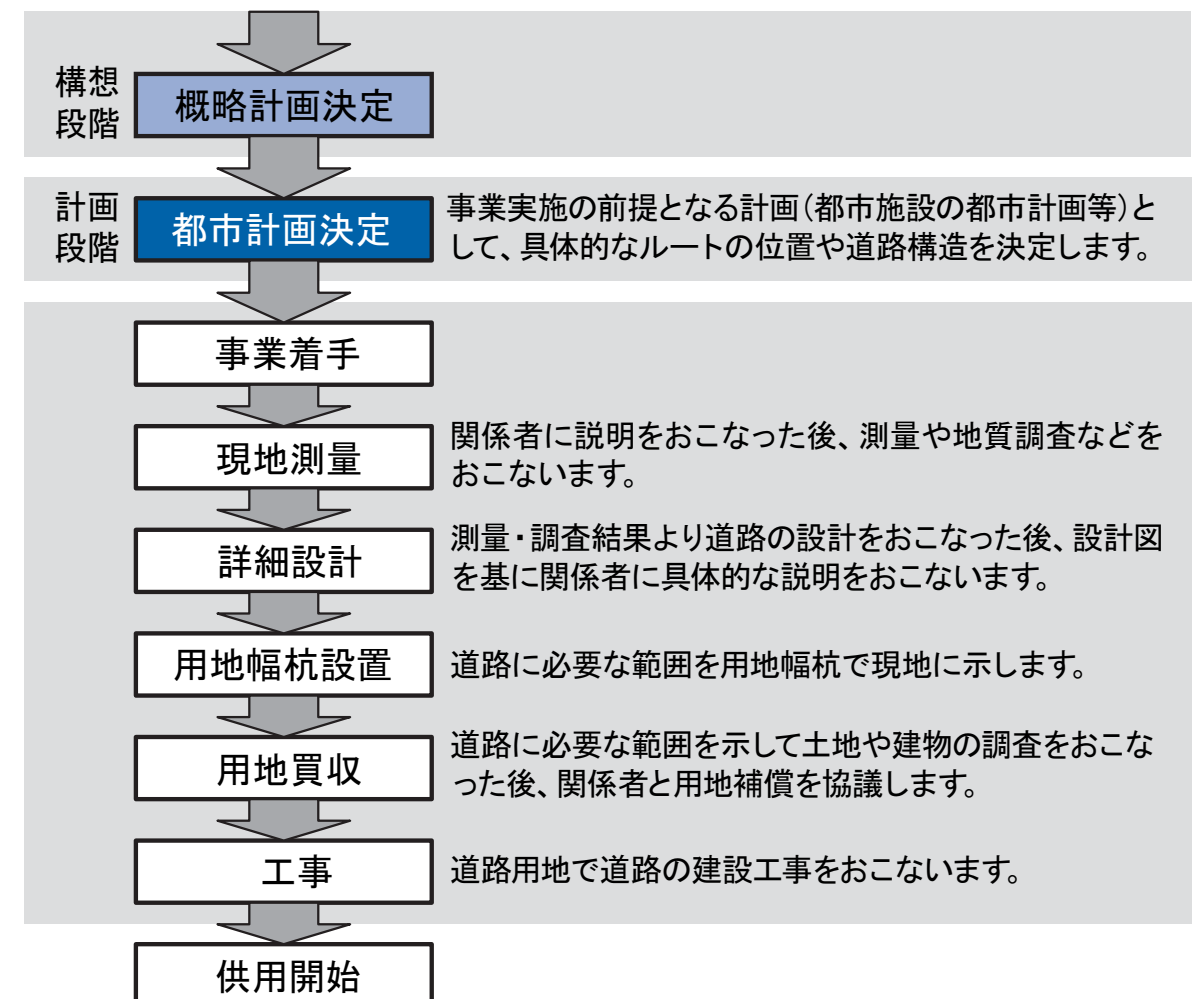
ぼくたちの意見はいつごろ、どんなタイミングで検討されるのかな？



右側のページにあるように、道路を整備するまでには、道路の構造など、まだまだいろんな検討が必要なんだ。みんなの意見には、今後のさまざまな段階で配慮されていくことになるんだよ。

今後のさまざまな段階で検討がおこなわれます

概略計画決定以降も、社会状況の変化や、環境への影響などをふまえて、道路の計画・設計・用地などに関して、段階的に検討を進めます。これらの検討の過程で、状況の大きな変化や避けがたい影響が明らかとなった場合には、ルート変更や道路整備以外の交通施策も含めた検討が必要になります。



※上記は、道路事業の一般的な流れや検討する主な事項を示したものです。