

対策案のアイデアの 整理

平成20年8月23日(土)

日立道路検討会 PI実施事務局

1. プロジェクトのおさらいと 本日のワークショップの 位置づけ

(1) 日立道路再検討プロジェクトとは？

- 長期未着手の都市計画道路のあり方(存続、変更、廃止)を検討するプロジェクト。
- 次の3路線が対象

国道6号日立バイパス

(旭町～河原子町)

大宮雨降川線

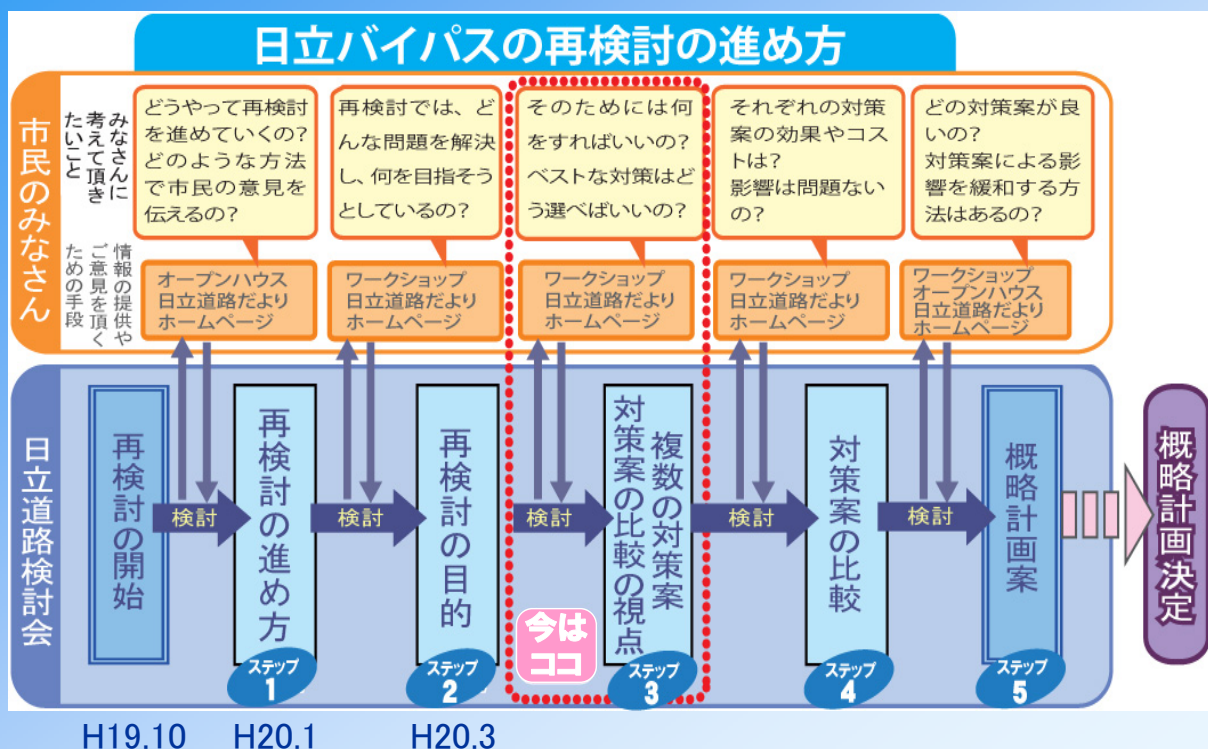
(鹿島町、弁天町地内)

鮎川停車場線

(国道245号より東側)

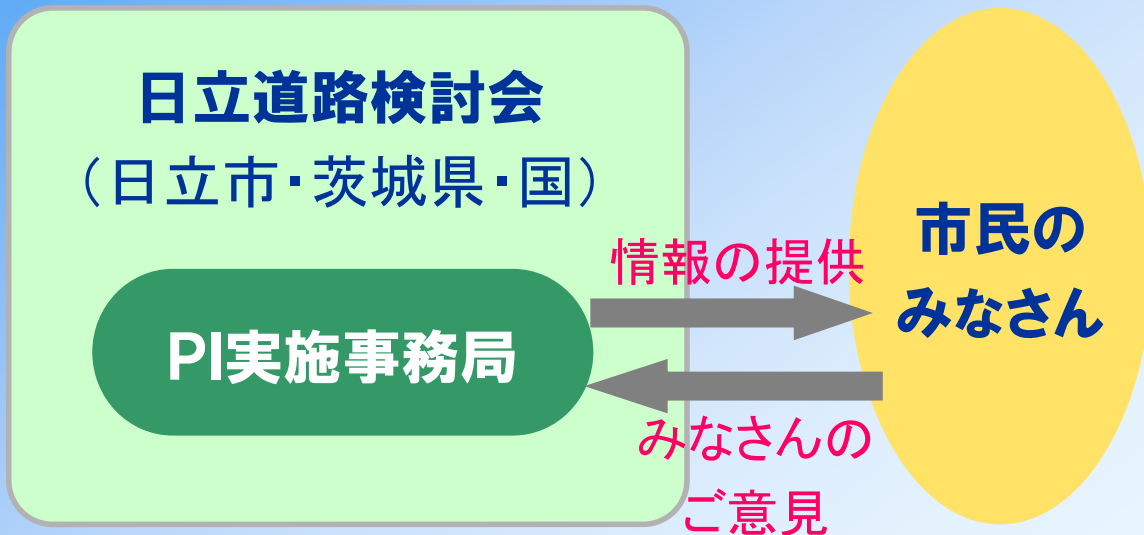


(2) どのような流れで検討を進めているの？



(3) どのような体制で検討を進めているの？

- 日立道路検討会において計画検討を実施。
- 計画検討の材料として活用するみなさんの意見の把握はPI実施事務局が進める。



(4) 再検討の目的（再確認）

移動性

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

安全・安心

市民の生活の安全・安心を確保する

地域活力

日立市の活力を向上させる

環境

良好な自然環境と生活環境に配慮する

事業性

効率的に投資し、早期に目的を達成する

(5) 本日のワークショップの位置づけ

第2回ワークショップで議論して頂いたこと ステップ 3

- ・「再検討の目的」を達成するための対策案のアイデア
- ・検討にあたって配慮すべきことや場所

第3回ワークショップで議論して頂きたいこと ステップ 3

- ・対策案のアイデアの整理
- ・対策案を比較評価するための視点

(6) 対策案のアイデアをどのように具体化するの？

市民のみなさんから多様なアイデアを頂きました

国道6号の拡幅

バスの利便性の向上

信号制御
を調整

常磐道にもっと
交通を流す

電鉄線跡地を活用し
国道245号を拡幅

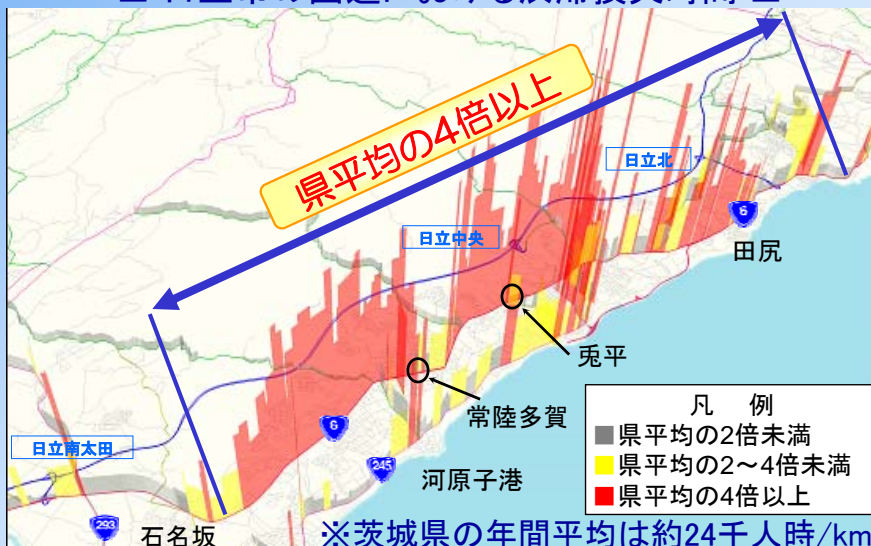
- これらのアイデアを「日立市の交通問題の解消」の観点から整理。
- 対策案を今後検討するため、第3回ワークショップではアイデアを具体化する。

2. 日立市の交通問題

(1) 日立市の交通問題その1(渋滞状況)

- 国道6号では、渋滞損失時間が茨城県平均の4倍以上の区間が多く、渋滞により多くの時間のロスを招いている。

■ 日立市の国道における渋滞損失時間 ■



渋滞損失時間とは、

- 渋滞によって、渋滞していない時よりも多くかかった移動時間の合計値のこと
- 渋滞損失時間が大きいほど、道路を通るたびに時間をロスしていることになる

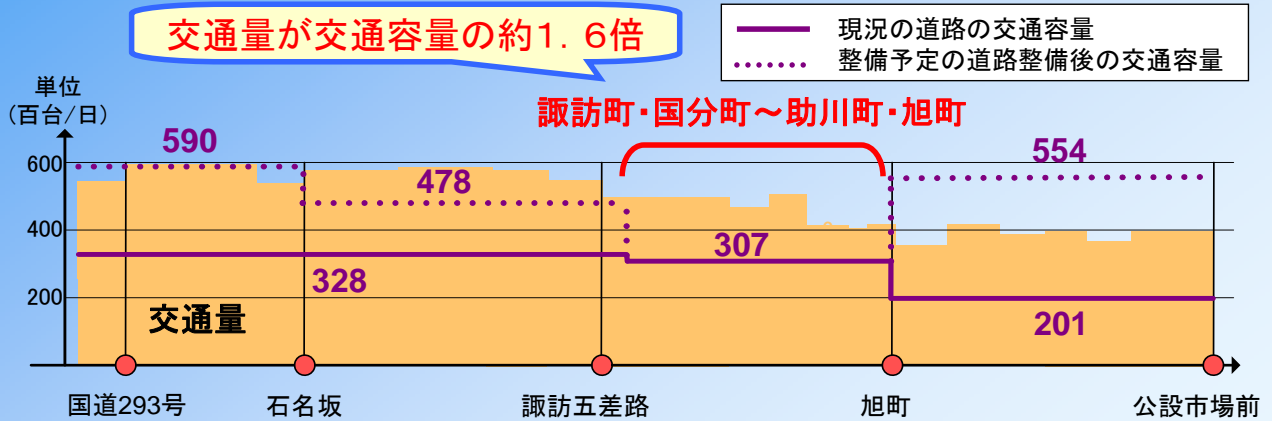
※茨城県の年間平均は約24千人時/km

資料:平成18年プローブカー旅行速度調査結果

(2) 日立市の交通問題その2(交通量と交通容量)

- 南北方向の幹線道路では、予定されている道路整備を見込んだとしても、諏訪町・国分町～助川町・旭町で、交通量が交通容量を大きく上回ることになる。

■ 国道6号と国道245号の断面交通量と断面交通容量 ■



資料:平成20年5月22日(水)交通量調査結果

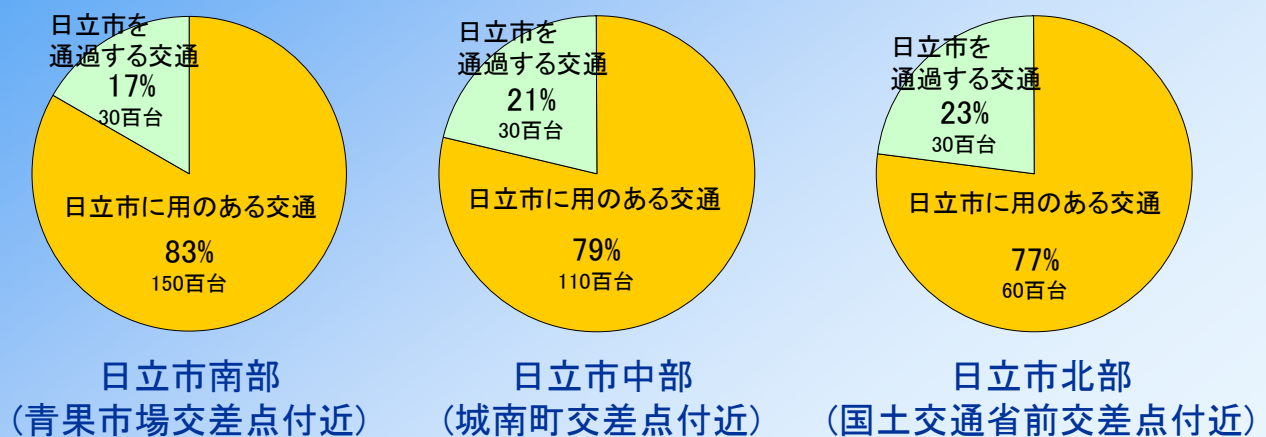
※交通容量:どれだけ車を通すことができるかの能力。

※ が や (紫の線) よりも上にある場合、交通量が交通容量よりも多い

(3) 日立市の交通問題その3(交通の内訳)

- 南北方向の幹線道路では、日立市に用のある交通の割合が約8割と多い。

■ 国道6号の交通量の内訳(12時間の交通量) ■



(4) 日立市の交通課題

南北方向の幹線道路の交通問題を
解決するためには・・・

①交通量が交通容量を大幅に上回る区間への
対応が必要である。
(交通需要を減らすか、交通容量を拡大するか)

②日立市内を通過する交通だけでなく、日立市に
用のある交通が支えられる必要がある。

3. 日立市の交通問題に
どのように
対応していくの？

(1) 交通問題に対応するための対策案のアイデア

交通制御の変更案

交通制御の見直しにより交通の流れを改善する案

例) 信号のタイミングの変更や、交差点の右折禁止など



交差点改良案

交差点の改良により交通の流れを改善する案

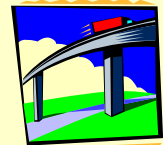
例) 交差点の立体交差化や右左折レーンの設置など



常磐道の有効活用案

市内の幹線道路の交通を常磐道に転換させる案

例) 常磐道の料金値下げなど



通勤時の交通量削減案

通勤時間帯の交通を、他の時間帯にシフトさせる案

例) 時差出勤促進など



公共交通の利便性向上案

自動車利用から公共交通利用に転換させる案

例) バスの増便など



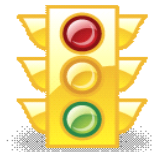
道路整備案

新たに道路を整備する案

例) 日立バイパス、山側道路整備など

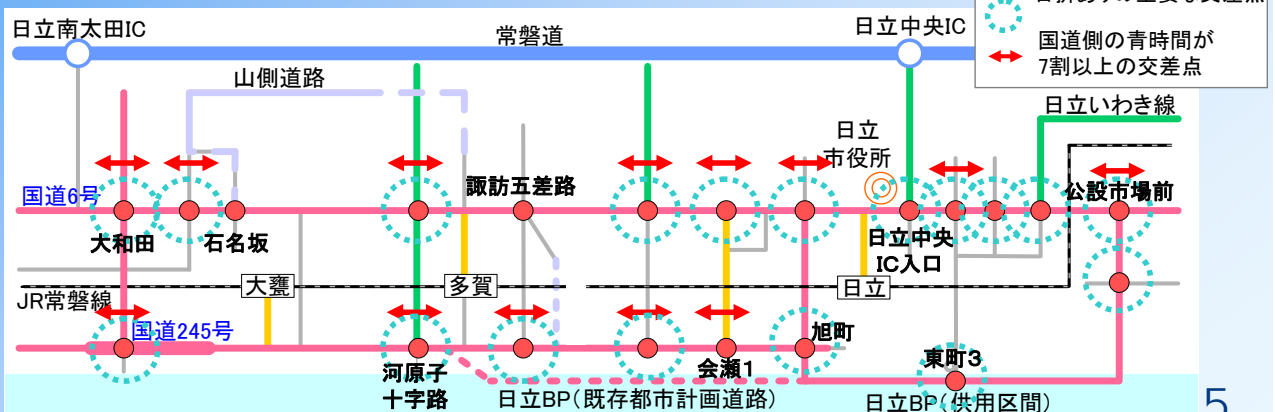


(2) 交通制御の変更案では？



- 低コストで実施でき、交差点の交通の流れがスムーズになることが期待される。
- 効果が交差点部に限られてしまうため、交差点間の交通容量拡大策などと併用して活用する必要がある。

既に主要な交差点では国道6号側の青時間が長く取られており、また右折レーンも設置されている状況にある。



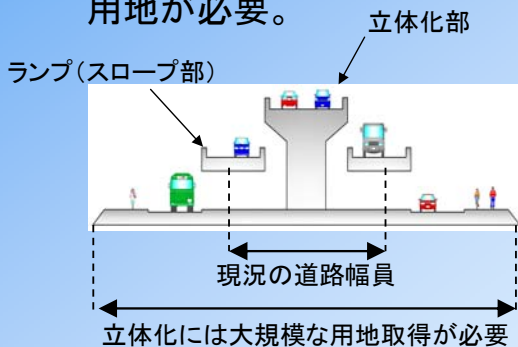


(3) 交差点改良案では？

- 交差点での交通の流れがスムーズになることが期待される。
- 効果が交差点部に限られてしまうため、交差点間の交通容量拡大策などと併用して活用する必要がある。
- なお、立体交差化は大規模な道路用地確保が課題。

交差点の立体化にあたっては、立体部、側道部、ランプ部分の用地が必要。

交差点間隔が狭いため、1カ所を立体交差にすると隣の交差点にも影響が及ぶ。



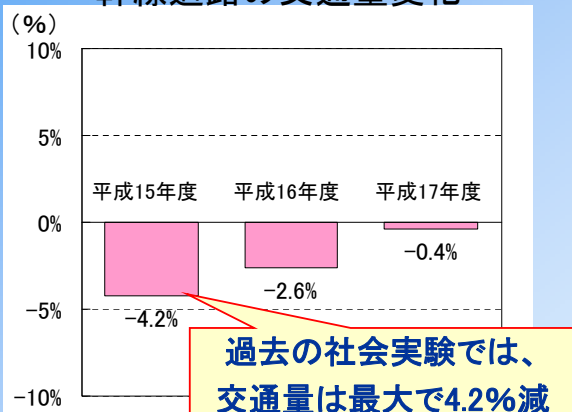
国道6号は300mの間隔(県平均の約3倍)で交差点がある



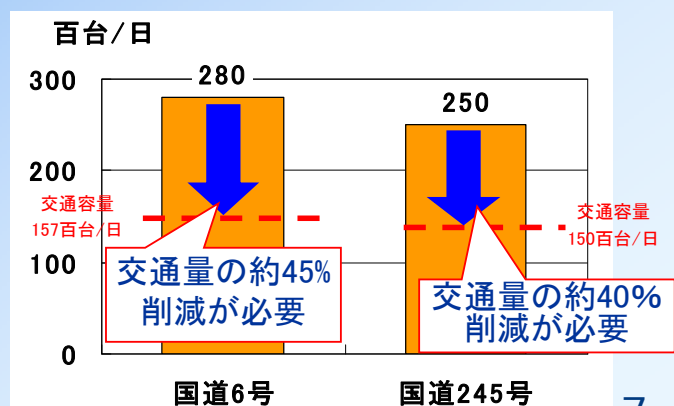
(4) 常磐道の有効活用案では？

- 国道6号から常磐道に交通を転換させることにより、幹線道路の混雑緩和が期待される。
- 国道6号の渋滞が緩和されるほどの常磐道への交通の抜本的な転換は見込みにくい。

過去の料金割引による幹線道路の交通量変化



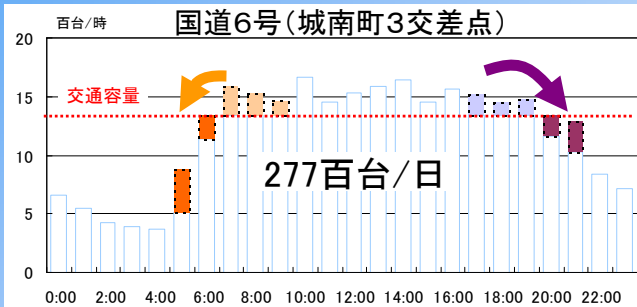
渋滞緩和に必要な交通削減量



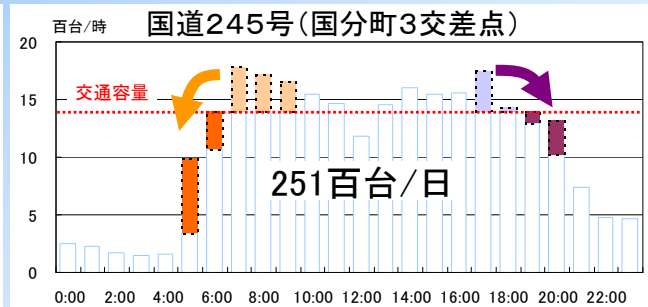


(5) 通勤時の交通量削減案では？

- 通勤および帰宅の時間をずらし、特定時間の交通集中を防ぐことで混雑緩和が期待される。
- 交通容量を上回る分の交通量を他の時間帯に移す場合、勤務時間の大幅な変更が必要であり、実施上の課題がある。



出勤時間を朝5時に、帰宅時間を夜21時に移す必要あり

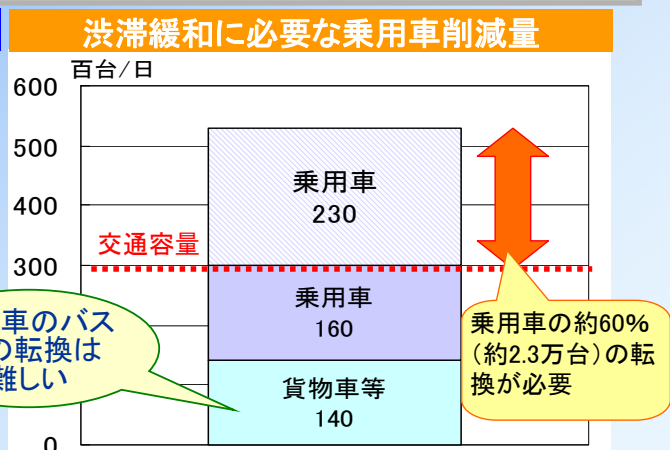
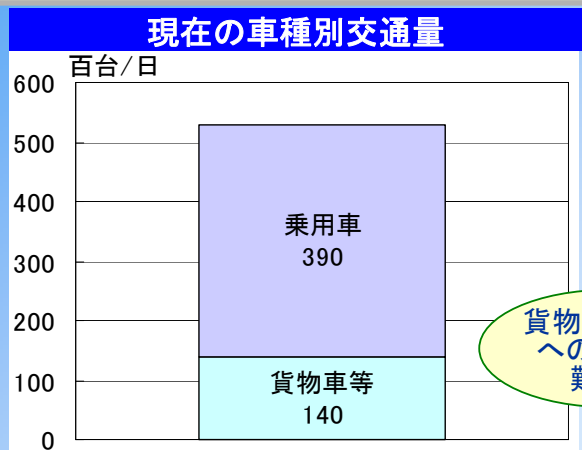


出勤時間を朝5時に、帰宅時間を夜20時に移す必要あり



(6) 公共交通の利便性向上案では？

- 自動車から公共交通への転換を促し、自動車利用を減らすことで渋滞緩和が期待される。
- 幹線道路の渋滞緩和には、乗用車利用を半減させる必要がある。



貨物車のバスへの転換は難しい

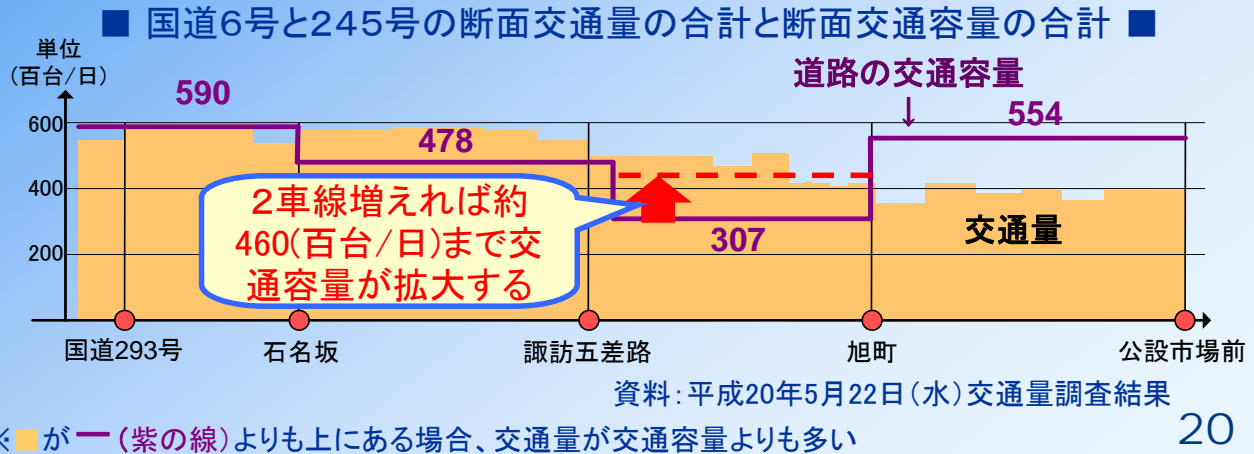
※グラフの交通量は、国道6号と245号の合計値

※乗用車利用は、通勤・帰宅以外に、買物、業務、私用の移動も含まれる



(7) 道路整備案では？

- 道路整備により交通容量が増えれば、市中心部の渋滞解消が期待される。
- 渋滞解消により、生活道路の安全性向上、地域間のアクセス向上による地域活力向上、交通の円滑化による大気環境改善も期待される。



20

(8) 日立市の交通問題への対応の方向性

- 交通問題に対しては、道路整備による対応だけでなく、道路整備以外の方法もあわせて、総合的に推進。
- 本プロジェクトでは、交通量が交通容量を大幅に上回る状況に対応し、目的達成が確実にになると考えられる道路整備案について検討を進める。

4. 目的を達成するための 道路整備案とは？

(1) みなさんから頂いた道路整備案のアイデア

■ 第2回ワークショップで頂いた道路整備案のアイデア ■



※上図で示された道路整備案のアイデアは、第2回ワークショップで出されたアイデアをファシリテーターがまとめたもの。

(2) 交通問題に対応するための道路整備案とは？

- 今後の予定を見込んでも交通量が交通容量を大きく上回る諏訪町・国分町～助川町・旭町での対応が必要。
- その対応が可能な道路整備案のアイデアは4つ。

■ 市中心部の南北方向の交通容量の拡大が可能な道路整備のアイデア ■



(3) 道路整備案のアイデアとは？

山側道路北伸案

- 山側道路を北側に整備する案

国道6号拡幅案

- 国道6号を拡幅する案

中央線拡幅案

- 中央線(市道24号)を拡幅する案

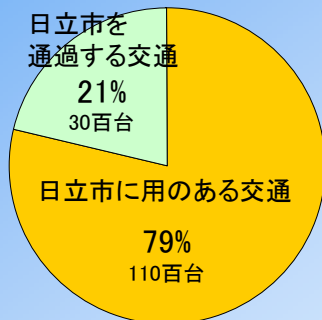
海岸部道路整備案

- 国道245号拡幅、日立バイパス整備など海岸部に道路を整備する案

(4) 山側道路北伸案 では？

- 市内を通過する交通への対応や、団地の防災性の向上が期待される。
- 渋滞緩和には市内に用のある交通を担える必要があるが、交通の行き来が多い平地部から離れており、交通を分散する面で課題がある。

全体の約8割は
日立市に用のある交通



日立市中部（城南町交差点付近）

山側道路北伸案は、通勤や業務など、
様々な交通が行き来する平地部から離れている

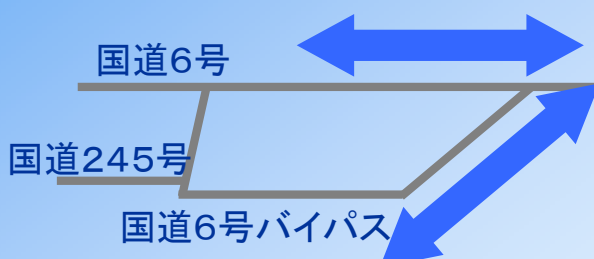


交通の行き来が
多い地域

(5) 国道6号拡幅案 では？

- 拡幅することで交通容量が増えるため、交通の流れが改善することが期待される。
- 一方、国道6号が便利になれば、海側に分散していた交通が国道6号に戻ってくることも考えられる。
- 沿道の市街化が進んでおり、道路用地確保が課題。

現状では、国道6号と国道6号
バイパスで交通を分散



拡幅により国道6号が使いやすくなれば、国道6号に交通が集中



↔ : 交通の流れ。太さが交通量を示す。

(6) 中央線拡幅案 では？

- 周辺の幹線道路と接続させることで、交通の分散効果が期待される。
- 中央線沿道及び周辺部は市街化が進んでおり、用地取得などから事業期間が長期にわたることが課題。



(7) 海岸部道路整備案 では？

- 交通の行き来が多い平地部であり、市内に用のある交通を担うことができる。
- 日立バイパス供用区間につなげることで、国道6号の交通の海岸部側への分散が期待される。

南北方向の交通の、2つの軸での分散処理が可能。



(8) 道路整備案の検討の方向性

- 山側道路北伸案、国道6号拡幅案、中央線拡幅案、海岸部道路整備案は、それぞれ、通過交通への対応、交通の分散、防災性向上などの効果が期待される。
- 特に、海岸部道路整備案は、南北方向の幹線道路の渋滞緩和の面で効果が大きいと考えられるため、本プロジェクトではその具体化を進める。

30

(9) 海岸部道路整備案の具体化にあたって

- 第2回ワークショップでは、概ね以下のような海岸部道路整備案に関する具体的なアイデアを頂いた。

- ① 現計画で整備
- ② 鮎川停車場線で国道245号に接続し、鮎川停車場線から河原子町の区間では国道245号を拡幅(旭町～鮎川停車場線間のみの整備を含む)
- ③ 鮎川停車場線より北側のいずれかの地点で国道245号に接続し、そこから河原子町の区間では国道245号を拡幅
- ④ 国道245号を拡幅(鮎川停車場線まで拡幅、電鉄線跡地活用、正門前道路を活用した上下線分離構造など)



31

本日の議論のテーマ

テーマ①

「対策案のアイデアの整理」の内容に関して、不足している点や改善したら良い点などがありますか？

テーマ②

海岸部の道路整備案として、どのような対策案が考えられますか？どのような点に気をつけて検討すべきですか？

32

参考 比較評価表のイメージ

- ステップ3での意見を反映して確定される「複数の対策案」、「対策案の比較の視点」を、ステップ4で比較評価する。

		複数の対策案					
		A案	B案	C案	D案	E案	...
対策案の比較の視点 (評価項目)	幹線道路の渋滞の緩和	国道6号の交通量 〇〇万台 /日減少	国道6号の交通量 ××万台 /日減少	国道6号の交通量 △△万台 /日減少	国道6号の交通量 ●●万台 /日減少	国道6号の交通量 ▲▲万台 /日減少	
	...						
	...						
	...						
	...						
	...						

ステップ4では、ステップ3で確定した内容を比較評価した上で、議論していく

ステップ3で確定する内容

ステップ4で議論する内容 33