日立道路再検討プロジェクト

日立道路再検討プロジェクト第6回ワークショップ

資料－3

プロジェクトのおさらい

平成22年3月28日（日）

日立道路検討会　PI実施事務局

1．プロジェクトの概要

（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

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）

（2）日立道路再検討プロジェクト着手までの経緯

- 日立市が20年以上未着手の都市計画道路の見直しに着手。

↓

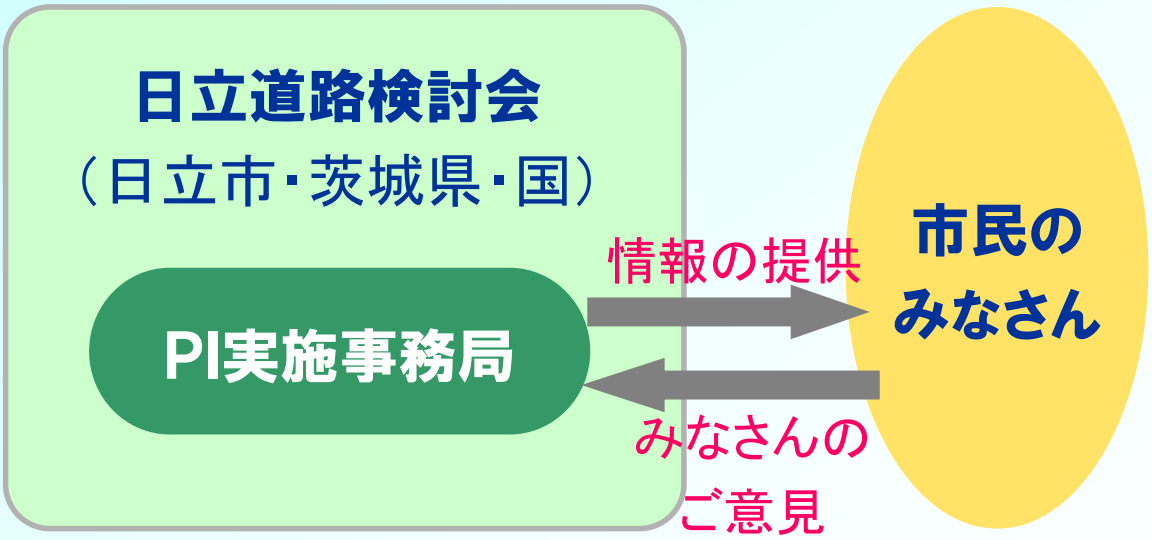
- 日立市長は、“市民の意見を聞きながら詳細な検討を行う必要がある”とされた3路線の見直し検討を『日立道路検討会』に要請。

↓

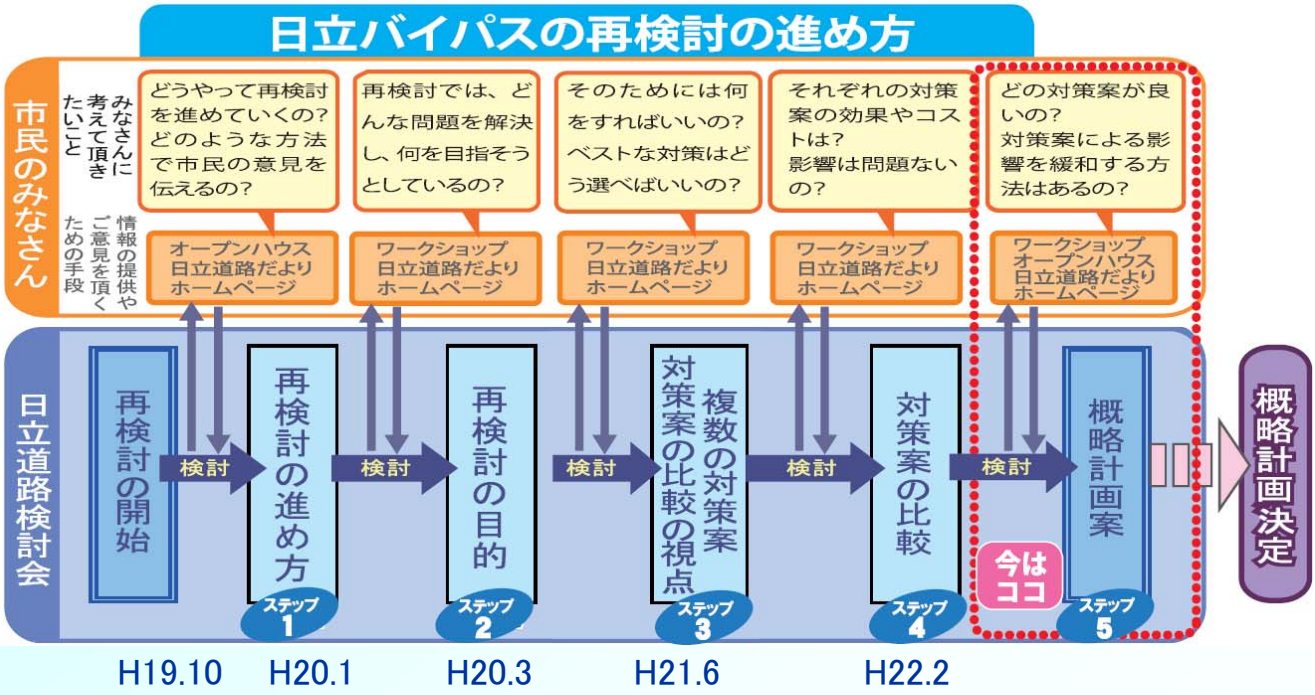
- 日立道路検討会が日立バイパスの未着手区間を主体とした再検討を開始。

（3）どのような体制で検討を進めているの？

- 日立道路検討会が計画検討を実施。
- PIを実施する主体として、日立道路検討会にPI実施事務局を設置。



（4）どのような流れで検討を進めているの？



（5）ワークショップの位置づけの再確認

- ワークショップは、日立道路検討会の計画検討に反映すべきご意見を把握するための市民参画の場の1つです。
- ワークショップは、1つの結論を導き出したり、総意をまとめる場ではなく、みなさん同士での議論を通じて出された具体的かつ多様なニーズ、懸念、アイデアを網羅的にとりまとめる場です。
- ワークショップの成果は段階毎にとりまとめ、日立道路検討会が各段階で反映していきます。

2. これまでに検討したこと

（1）再検討の目的

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

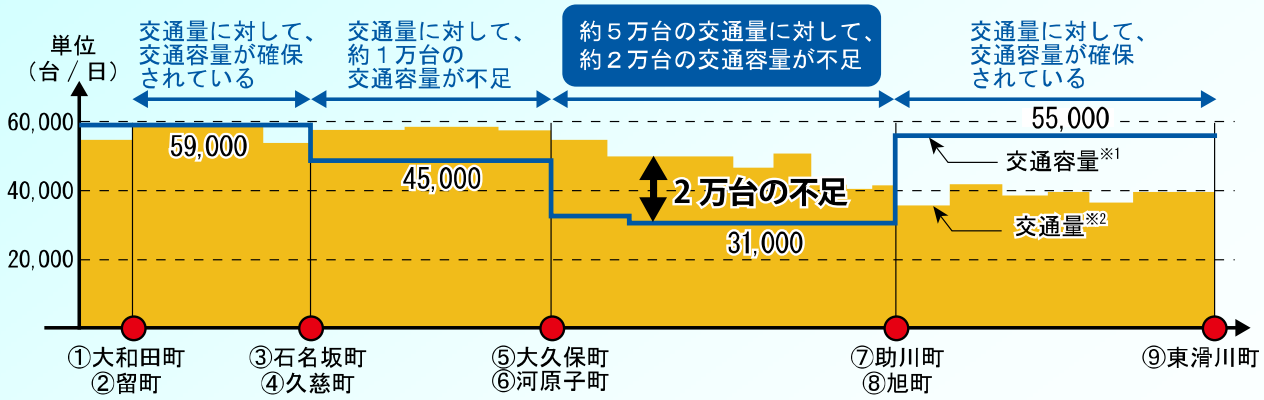
環境　良好な自然環境と生活環境に配慮する

事業性　効率的に投資し、早期に目的を達成する

（2）日立市の交通問題（抜粋）

- 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、大久保町・河原子町～助川町・旭町で約2万台の交通容量不足が見込まれ、渋滞が解消されない可能性があります。

国道 6 号と国道 245 号の断面交通量と断面交通容量



※交通量、交通容量は国道6号と国道245号の合計です。

（３）市内の交通状況に対応する6つの交通施策

交通需要を調整する施策

- 公共交通の利便性向上案
- 通勤時の交通量削減案
- 常盤道の有効活用案

みなさんから頂いた意見

- バスの増便や、バス専用レーンを設けてバスの定時性を確保するなど、バスの利便性を向上させ、自動車利用を減らしてはどうか
- 時差出勤、ノーマイカーデー、自動車の相乗りなどを促進することで、出勤･帰宅時などピーク時の交通量を削減してはどうか
- 常盤自動車道の料金の値下げなどにより、市内の一般道の交通を常盤道に転換させることで、市内の渋滞を緩和してはどうか

局所的に交通容量を拡大する施策

- 交通制御の変更案
- 交差点改良案

みなさんから頂いた意見

- 信号のタイミングを変更したり、交差点を右折禁止にするなど、既存の施設を活用しながら渋滞の原因となる箇所をなくしてはどうか
- 交差点を立体交差化したり、右左折専用レーンを設置するなどして、交差点部の渋滞を緩和してはどうか

抜本的に交通容量を拡大する施策

- 新規道路整備案

みなさんから頂いた意見

- 新たな道路を整備することで、日立市内の渋滞を緩和してはどうか（具体的には、次スライドのようなアイデアが提案されました）

（４）さまざまな交通施策も合わせて実施します

- あらたな道路の整備だけでなく、さまざまな交通施策も同時に進めていきます。

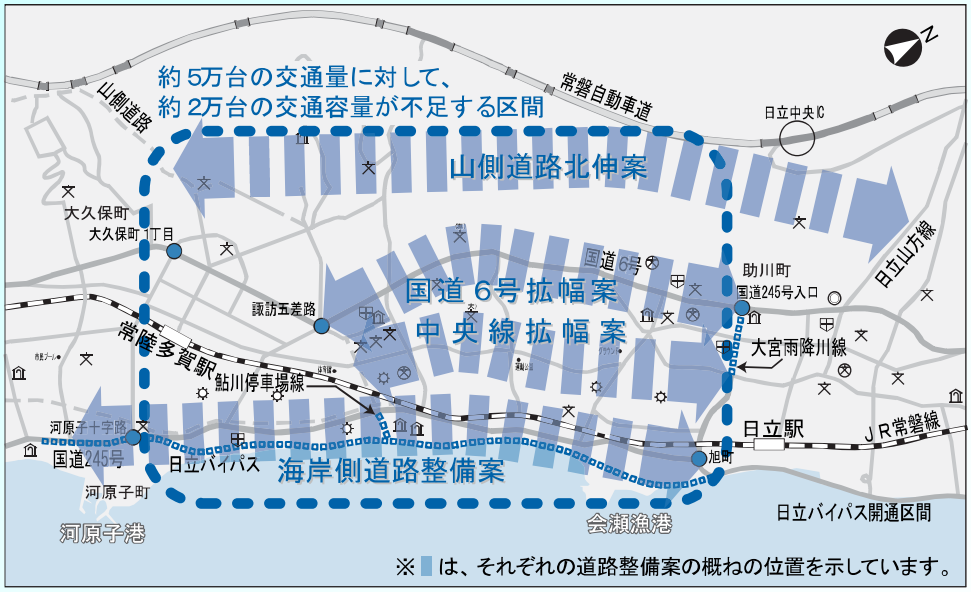
抜本的に交通容量を拡大する施策
・新規道路整備案
→ **『日立道路検討会』で引き続き検討**

交通需要を調整する施策
・公共交通の利便性向上案
・通勤時の交通量削減案
・常盤道の有効活用案
→ **『日立市公共交通会議』などで引き続き検討**

局所的に交通容量を拡大する施策
・交通制御の変更案
・交差点改良案
→ **『日立市渋滞･安全対策検討会』で引き続き検討**

（５）抜本的に交通容量を拡大する4つの道路整備案

山側道路北伸案　：山側道路をさらに北に延伸し、日立山方線まで整備
国道6 号拡幅案　：諏訪五差路～国道245 号入口区間で国道6号を4車線拡幅
中央線拡幅案　：鮎川停車場線～国道245 号区間で中央線を4車線に拡幅
海岸側道路整備案：河原子町～旭町区間で概ねJR常磐線より海側に道路整備



【みなさんから頂いた提案】

① 海岸側に道路を整備する
② 大宮雨降川線を拡幅する
③ 国道6号を拡幅したり、改良する
④ 中央線を拡幅したり、改良する
⑤ 山側道路を大久保町より北側に延伸する
⑥ 山側道路を整備･改良する
⑦ 日立バイパスの現計画をさらに南側、北側に延ばす
⑧ 国道245 号の南部区間を拡幅する
⑨ 山側道路と国道245 号を接続する
⑩ その他の道路整備

：みなさんからの「新たな道路を整備してほしい」との提案の①から⑨を概略で示したものです。

（６）海岸側道路整備案が最も有力と考えられます

道路整備案

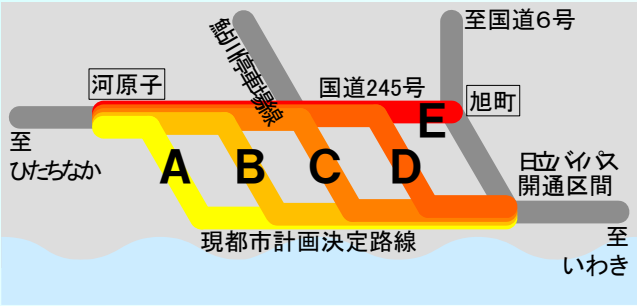
- **海岸側道路整備案** → ルート位置を検討することで渋滞や地域の問題を解決できる可能性があるため **『日立道路検討会』で具体的に検討を進める**
- **国道6号拡幅案**
- **中央線拡幅案**
- **山側道路北伸案**

→ ある程度ルートが限定され渋滞や地域の問題が残ってしまうため、『日立道路検討会』では日立市内の渋滞緩和策としての検討は進めない

（７）5つのルート案

◆5つのルートの共通点◆

起 終 点	：	旭町～河原子町
延　長	：	約6km
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



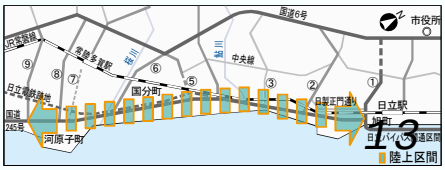
A案

B案

C案

D案

E案



（8）「対策案の比較の視点」

再検討の目的	対策案の比較の視点	みなさんから頂いた意見
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	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	幹線道路どうしを結ぶなど日立市内外のネットワークを形成し、日立市全体の渋滞を解消してほしい
	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	生活道路への大型車の流入を防いでほしい
安全・安心 市民の生活の安全・安心を確保する	視点3 市内の道路を安全に利用することができるか	交通事故や自動車事故を削減してほしい
	視点4 緊急時や災害時の安全性が確保されるか	台風や災害時にも利用できるようにしてほしい
地域活力 日立市の活力を向上させる	視点5 日立市内の産業を支えることができるか	海岸側の工場などへの移動はスムーズになるか
	視点6 地域の活性化が図られるか	街の活性化が図られるようにしてほしい
環境 良好な自然環境と生活環境に配慮する	視点7 良好な生活環境が確保されるか	地域施設への影響を小さくしてほしい
	視点8 海などの自然や景観を保全できるか	海の自然環境や景観・眺望に影響がないようにしてほしい
事業性 効率的に投資し、早期に目的を達成する	視点9 早期に問題解決が図られるか	早く実現してほしい
	視点10 効率的な投資がおこなわれるか	維持管理（コスト、管理のしやすさ、リスク管理）を考慮してほしい

（9）「対策案の比較」（比較表－更新版）

対策案の比較の視点	評価指標	複数の対策案	A案 河原子町付近で接続する案	B案 国分町付近で接続する案	C案 鮎川停車場線付近で接続する案	D案 鮎川付近で接続する案	E案 全区間を陸上とする案	現在の状況 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（鬼平交差点付近）	約4割減				約3割減	約2.1万台/日※1
		国道245号（旭町交差点付近）	約4割減		約5割減	約4割減	約9割増※2	約2.3万台/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う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。		河原子町付近	国分町～河原子町	鮎川停車場線～河原子町	鮎川～河原子町	全区間	国道245号全区間
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
	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	国道245号の旭町～鮎川付近（連続）、河原子町付近
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
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			150件程度	300件程度	0件
	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8 海などの自然や景観を全できるか	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。		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
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1.0km			約2.5km	約4.0km	
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。		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			

3. 比較表における評価

「対策案の比較の視点」《移動性》

再検討の目的

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

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

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

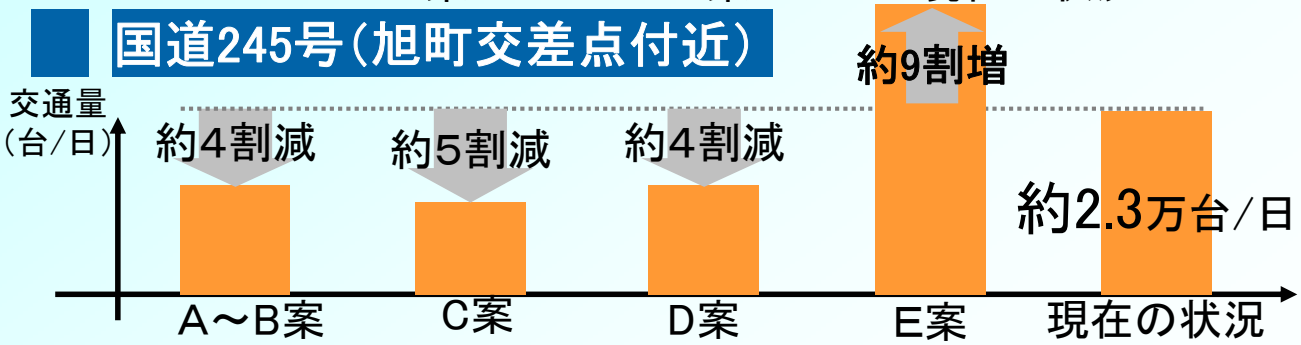
視点1 日立市内を南北に結ぶ幹線道路の渋滞は緩和されるか《移動性》

１－１：国道6号、国道245号の交通量

５つのルート案全てで現在の状況よりも改善します

国道6号（兎平交差点付近）

国道245号（旭町交差点付近）

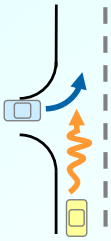


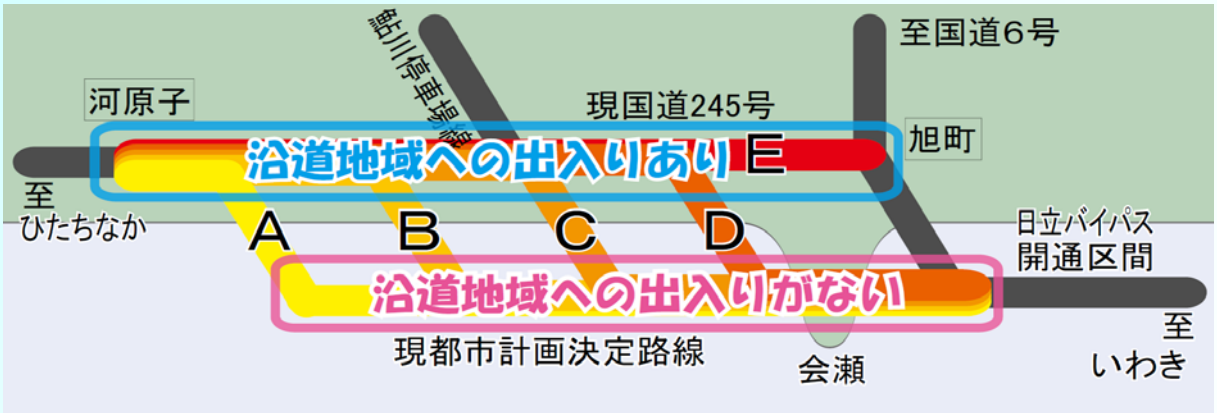
※H20交通量調査

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《移動性》

２－１：道路の機能が混在する区間

住宅の多い旭町～鮎川停車場線間を海岸区間で避けられれば、バイパス機能と沿道出入機能の混在は少なくなります





「対策案の比較の視点」《安全・安心》

再検討の目的

安全・安心　市民の生活の安全・安心を確保する

視点3

市内の道路を安全に利用することができるか

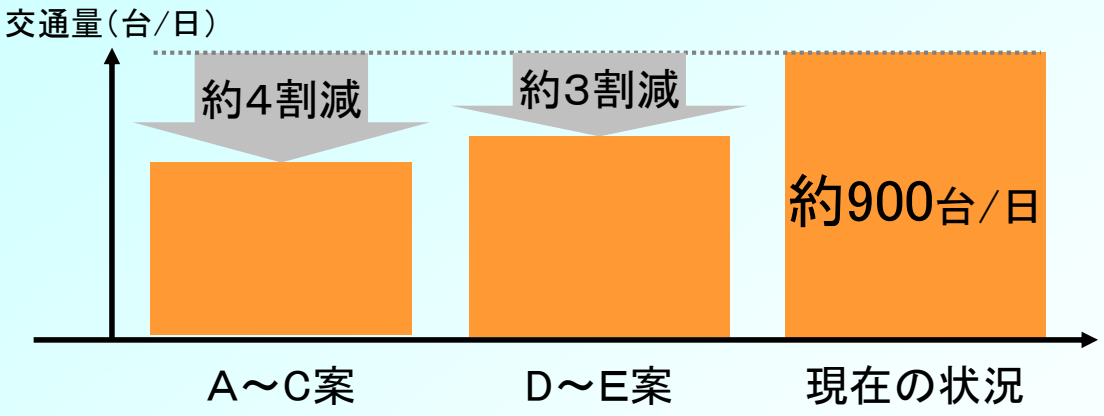
視点4

緊急時や災害時の安全性が確保されるか

視点3　市内の道路を安全に利用することができるか《安全・安心》

３－１：生活道路の大型車交通量

５つのルート案全てで現在の状況よりも改善します



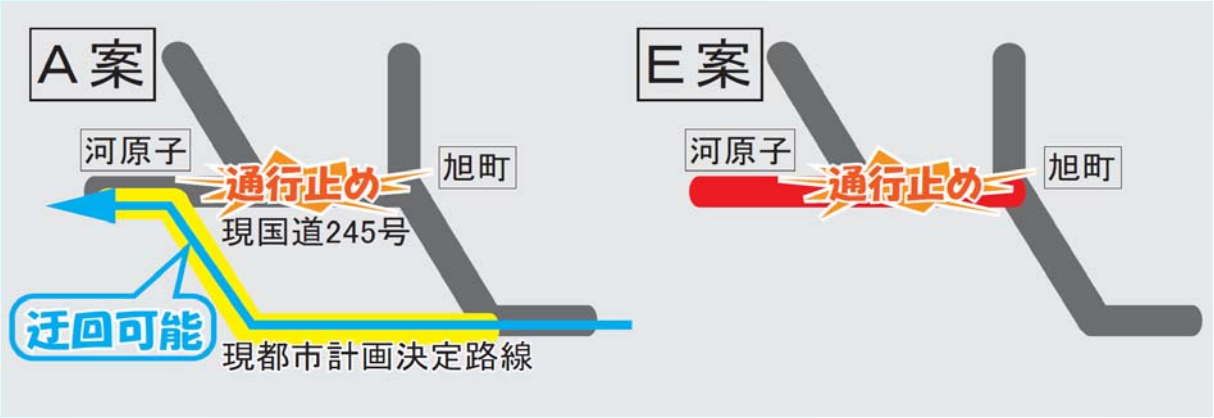
※H20交通量調査

視点4 緊急時や災害時の安全性が確保されるか《安全・安心》

４－１：代替路として利用できる区間

日立バイパスが鮎川停車場線まで海岸側でつながれば、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ます

例えばＡ案とＥ案で比較してみると・・・



「対策案の比較の視点」《地域活力》

再検討の目的

地域活力　日立市の活力を向上させる

視点5

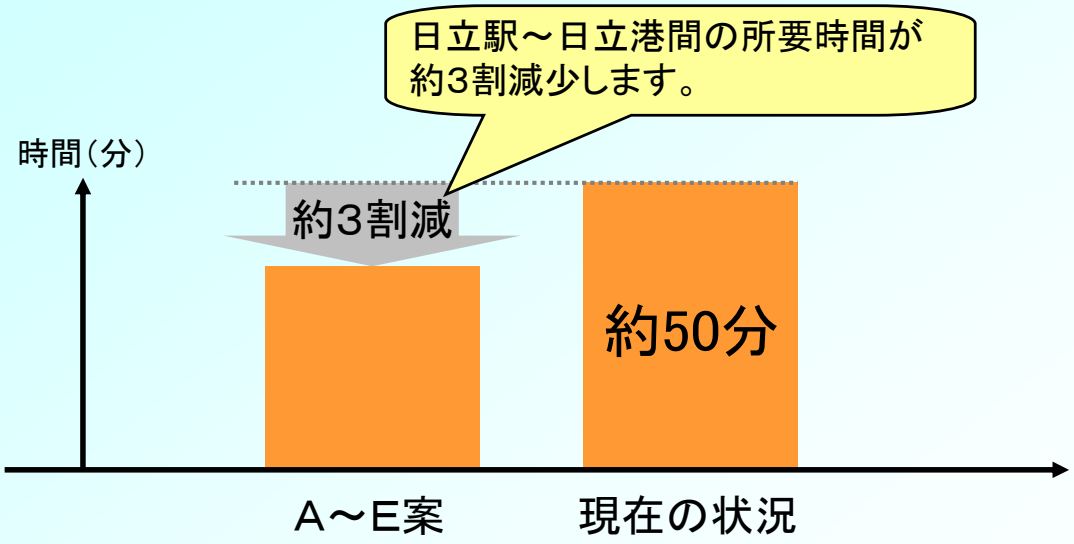
日立市内の産業を支えることができるか

視点6

地域の活性化が図られるか

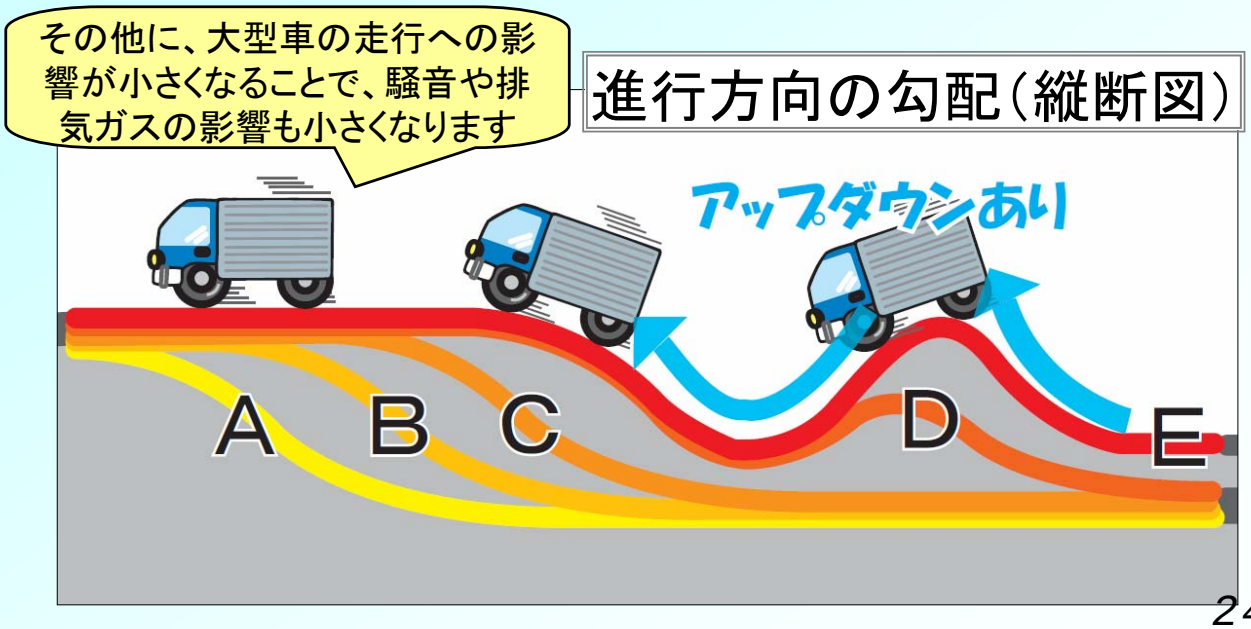
５－１：日立駅と日立港間の所要時間

５つのルート案全てで現在の状況よりも改善します



５－２：大型車の走行に影響がおよぶ可能性のある箇所

アップダウンの多い旭町～鮎川停車場線間を回避できれば、大型車の走行への影響が小さくなります



視点6 地域の活性化が図られるか《地域活力》

６－１：観光地への行きやすさ

信号のない海岸区間を活用すれば、現在よりもレジャー施設や行楽施設へ行きやすくなります

「対策案の比較の視点」《環境》

再検討の目的

環境　良好な自然環境と生活環境に配慮する

視点7

良好な生活環境が確保されるか

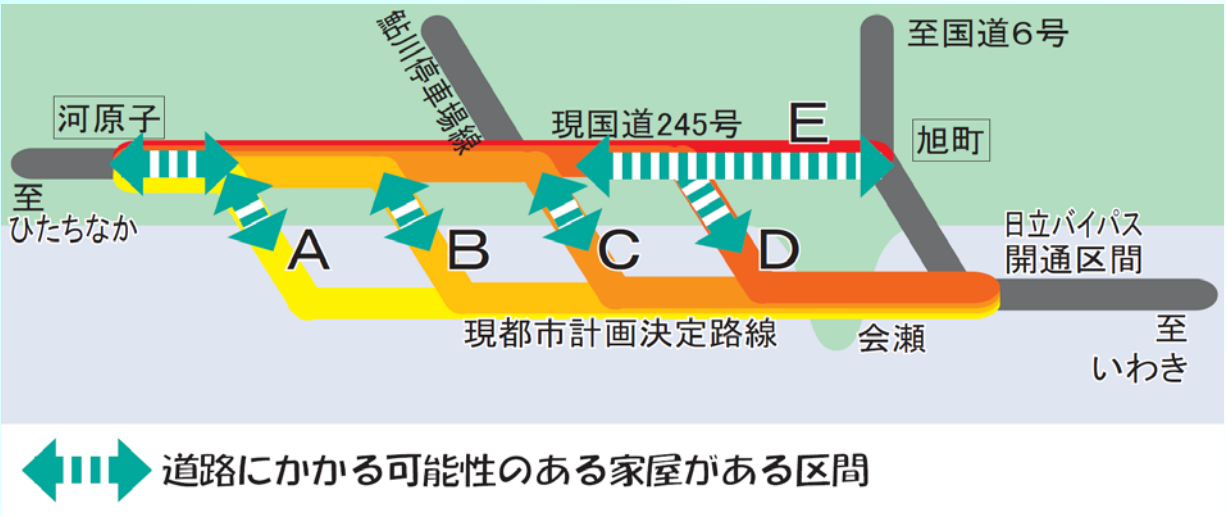
視点8

海などの自然や景観を保全できるか

視点7 良好な生活環境が確保されるか《環境》

７－１：移転の可能性がある家屋件数

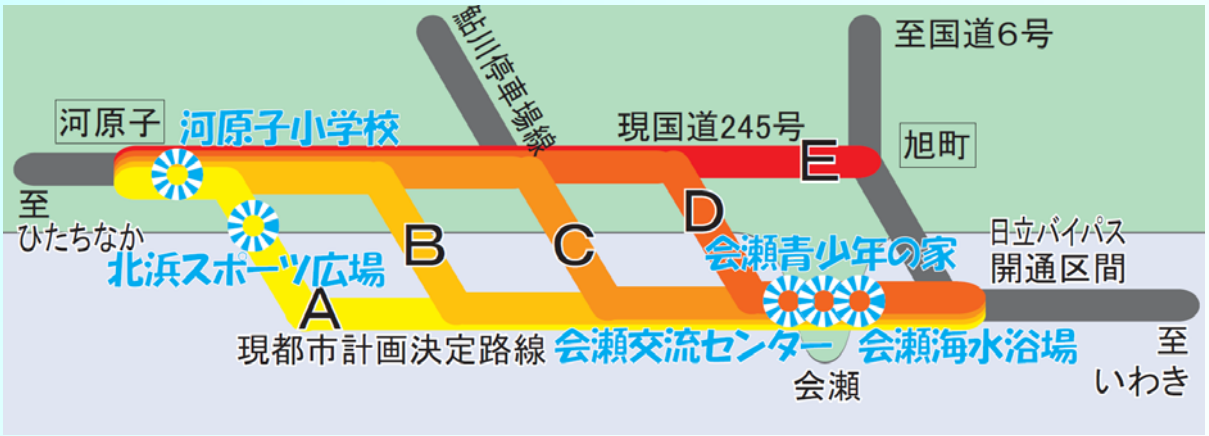
住宅の多い旭町～鮎川停車場線間を海岸区間で避けられれば、移転件数を最小に抑えることができます



視点7 良好な生活環境が確保されるか《環境》

７－２：改変する可能性がある活動の場

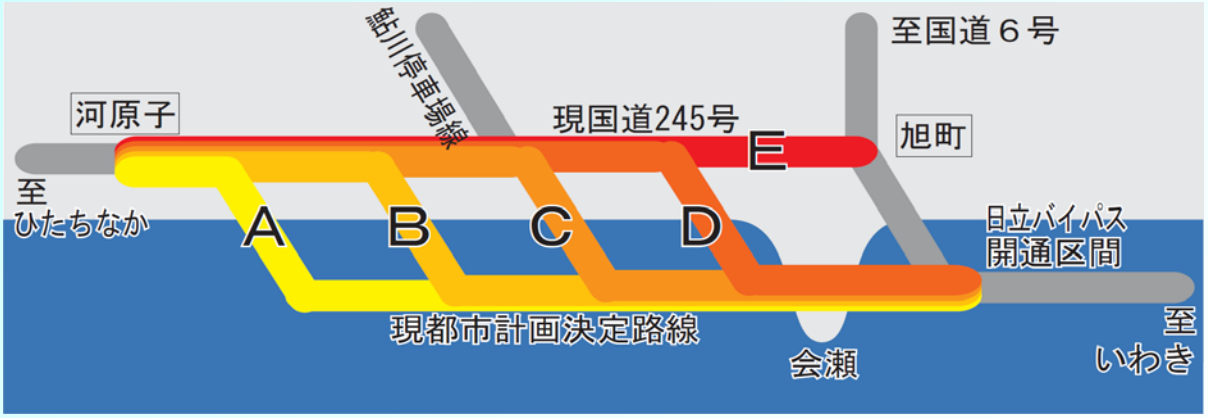
５つのルート案全てが、活動の場に影響をおよぼします



視点8 海などの自然や景観を保全できるか《環境》

８－１：海を改変する可能性がある区間の延長

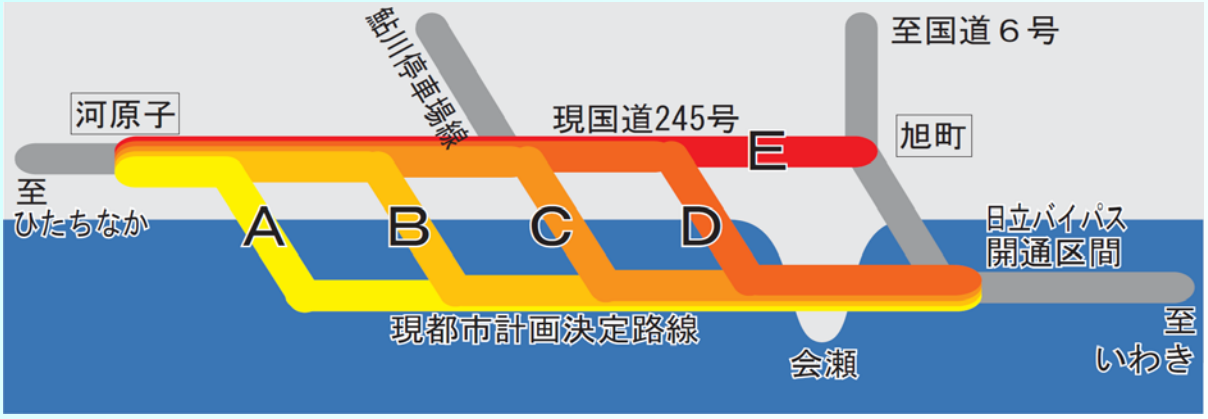
海岸側区間を通れば、海に影響をおよぼす恐れがあります



視点8 海などの自然や景観を保全できるか《環境》

８－２：海への眺望が変化する可能性がある箇所

海岸側区間を通れば、海の眺望に影響をおよぼす恐れがあります



「対策案の比較の視点」《事業性》

再検討の目的

事業性　効率的に投資し、早期に目的を達成する

視点9

早期に問題解決が図られるか

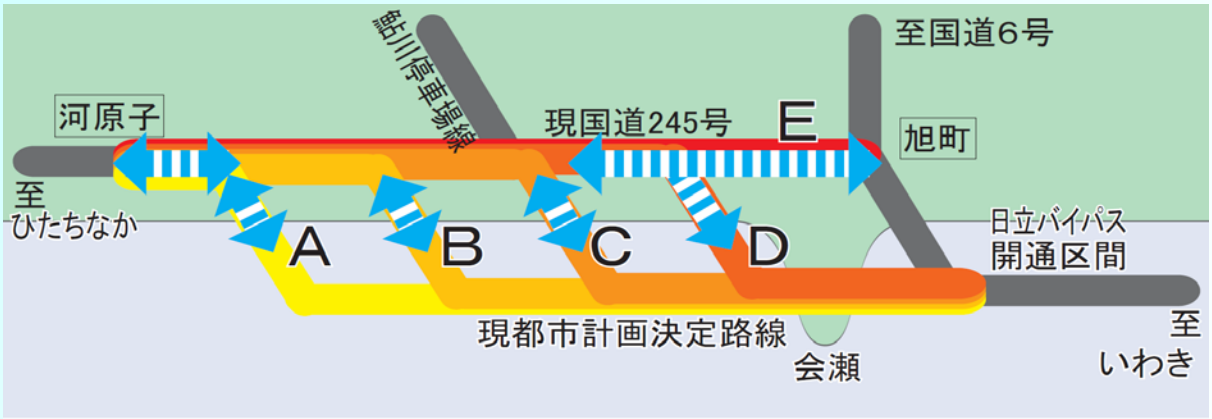
視点10

効率的な投資がおこなわれるか

視点9　早期に問題解決が図られるか《事業性》

９－１：用地取得が必要な区間の延長

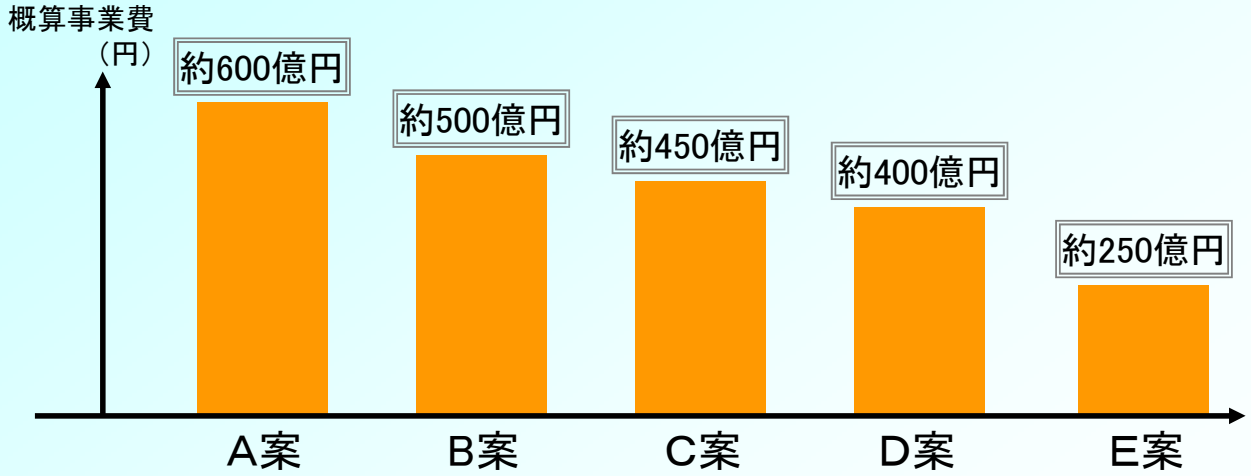
住宅の多い旭町～鮎川停車場線間を海岸区間で避けられれば、用地取得が必要な区間の延長を最小に抑えることができます



用地取得が必要な区間

１０－１：概算事業費

Ａ案以外は現都市計画よりも事業費を抑えられる可能性があります

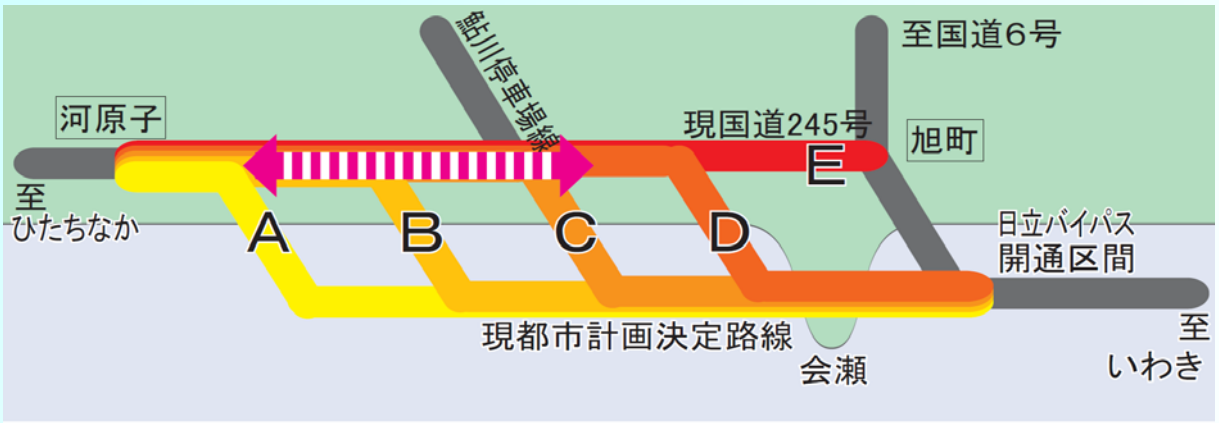


※日立市内の他道路整備の実績からの距離あたりの単価に日立バイパスの延長をかけて計算したものであり、日立バイパスの事業費を実際に積算して見積もったものではありません。

※　概算事業費は工事費・用地補償費を考慮しています。

１０－２：日立電鉄線跡地を利用できる区間の延長

鮎川停車場線以南は、国道245号と並走する日立電鉄線跡地を活用できます



日立電鉄跡地との並行区間