

平成19年5月7日

国土交通省道路局長 殿

日立市長 檉村 千秋



中期的な計画の作成にあたってのご意見の提出について（回答）

平成19年4月2日付国道企114号で照会のありました標記については、下記のとおりです。

記

- 1 調査表 別紙のとおり
- 2 日立市の幹線道路（パンフレット） 別添
- 3 問い合わせ先

日立市都市建設部都市政策課 （担当 根本）

TEL 0294-22-3111 内線 779

〒 317-8601 日立市助川町1-1-1

以上

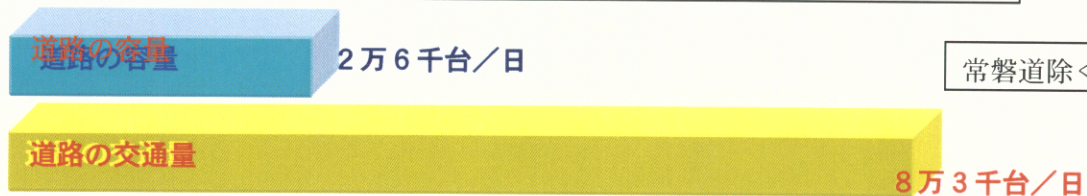
1 道路政策において重点化を進める上で特に優先度の高い政策について

- 県北の中核都市『日立』の活性化のための道路整備・・・国道6号日立バイパスの早期整備を実現したい。

- ・ 国道6号の交通量 34,500 台/日（H17 センサス）という**慢性渋滞（*）**は日立製作所及び関連企業の産業経済活動及び市民生活へ深刻な影響がある。
- ・ 地域の円滑な移動確保は、地域の活力の源であり地域の自立そして活性化、都市間の競争力の強化に繋がる。
- ・ 混雑の著しい地方都市『日立』の自立・活性化のための国道6号バイパスをはじめとする主要幹線道路整備の重点的な政策に取り組みたい。



*** 慢性渋滞**：市内の自動車の交通量は、道路の持つ容量の **3 倍以上！！**



2 道路政策において効率化を徹底的に進める上で重視すべきことについて

- 渋滞対策のため既存ストック（常磐道）の有効活用の徹底が重要である。

- ・ 日立市の国道6号延長は28.4km。うち4車線道路1.7km、そしてバイパスは3.1kmであり、率にして17%の整備に留まっている。
- ・ 道路整備には、多大な時間とお金が必要である。既存の高速道路の有効活用により、市内の渋滞緩和を図る。その場合、料金についても、例えば、日立バイパス10.4km全線開通までの期間、ETCも含め100円（ワンコイン）で利用可能な大胆な料金施策によりフレキシブルな高速道路利用が必要である。

日立地区常磐自動車道社会実験結果（H15）

条件：料金半額

- 一般道の渋滞損失⇒**1500万円/日**と大きな改善効果が発現
- インターペア⇒**1.7倍**

3 その他、道路政策や道路の整備・管理全般に関することについて

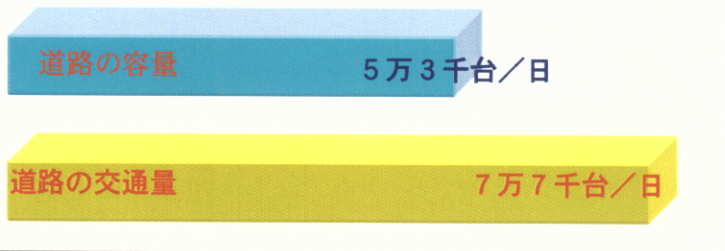
●災害や事故に強いまち・・・緊急避難道路の整備を推進したい。

・東海村の原子力発電による事故に備えての緊急避難道路整備が必要である。

・河川におけるボトルネックの解消が課題となっている。

(久慈川の渡河断面の確保：写真右参照)

久慈川断面の橋梁整備を！！・・・24 千台の不足！！



●交通渋滞対策に対する短期プログラムへの支援策の充実が必要である。

・日立市内における著しい交通渋滞状況を踏まえ、現状を分析した上で、短期の渋滞対策としてソフト・ハード施策に対する支援策の充実を求めたい。

例:交差点などの局部改良の整備の必要性(写真右:国道への市道の交差が線形不良)



●公共交通への支援策の充実が必要である。

(交通弱者の足の確保)

・路線バスの利用促進策として、バスロケーションシステム採用、渋滞対策による定時性の確保、地域コミュニティバスへの支援策など公共交通の利用しやすい環境づくりへの支援策の充実を求めたい。

●道路及び護岸改修との一体的整備による安全・安心なまちづくりを求めたい。



我が子らに残す

未来への道づくり…



国道6号バイパス旭町アクセス付近

道路の現状

日立市は、南北に細長い地形的な条件を有しているため、主要な道路交通は南北軸に集中しています。そして、南北軸を構成する主要な幹線道路としては、山間部に常磐自動車道があり、平地部に国道6号と国道245号が走っています。

このうち、常磐自動車道は主として広域の長距離交通を処理しており、市街地内の南北交通は、主に国道6号(2車線)と国道245号(2車線)によって処理されています。そして、国道245号は、市の中心部で国道6号に結ばれているため、実質的に市内の南北交通を一貫して処理する幹線道路としては、国道6号のみです。

本市の幹線道路の交通量は、国道6号で約36,000台/日、国道245号で約27,000台/日(H11交通センサス)と、道路の交通容量を大きく越えています。

(S63 *日立都市圏総合都市交通体系策定調査…パーソントリップ調査)

また、本市は、鉾工業都市として発展してきた経緯から、平地部を大規模な工場群が占めており、昭和30年代後半からの人口増加に伴う住宅団地等の建設は、山の海側斜面を切り開いて分散的に配置されてきました。しかし、地形的な制約もあり、これら団地間を結ぶ道路の整備が不十分でした。

そのため、これらの団地等から発生する生活交通は、すべて国道6号を経由しなければならず、特に朝夕の通勤時間帯には一般の通過交通と重なり非常に激しい交通混雑を引き起こしています。

こうした状況を解消するため、①現況道路の問題の解消、②将来の交通需要への対応、③道路整備事業との対応、など、主に3つの視点により、道路網計画の達成へ向けた整備の必要性の高い路線を「整備優先道路」として位置づけました。

これは、日立市において、国、県、市のそれぞれの道路により、1本の南北軸を形成し、交通混雑の緩和を図る道路です。

また、国道6号日立バイパスの工事、昭和61年度から用地買収に着手したのに続き、平成3年度から陸上部の工事、平成8年度からは海上部の工事に入りました。

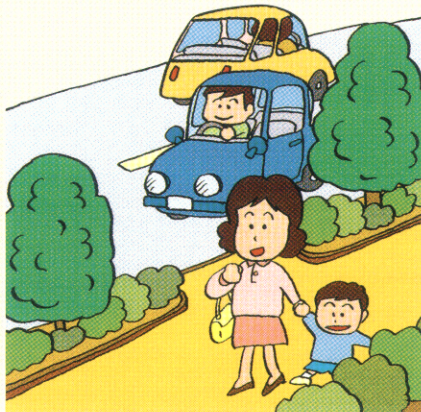
その後、平成12年度には本宮アクセスまでの1.6kmが、続いて平成15年度には鶴首アクセスまでの1.0kmが、それぞれ暫定2車線で供用されました。現在、旭町アクセスまでの区間で平成19年度の暫定供用を目標に工事が進められています。



道路の働き

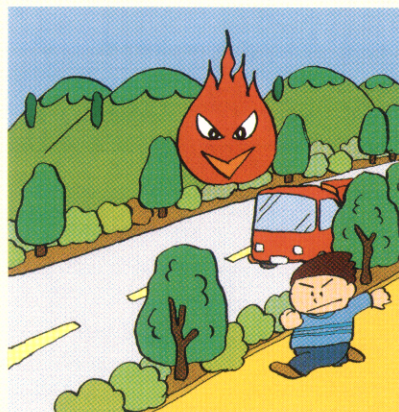
●道路は単に人の移動や物の輸送に必要なだけでなく、それ以外にも多くの役割を受け持つ重要な都市施設です。

1 交通施設としての働き



通勤、通学、買物、レジャー等の生活活動や生産、流通販売等の業務活動を支えています。

2 防災空間としての働き



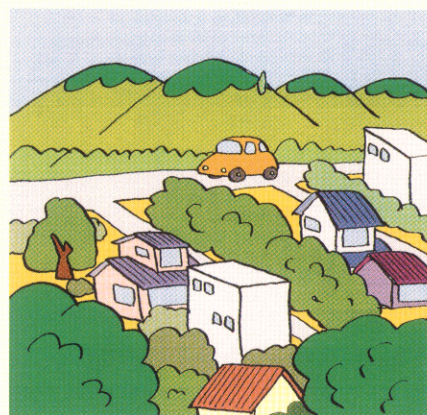
災害時には緊急避難路として、また火災時には延焼防止帯として働きます。

3 生活空間としての働き



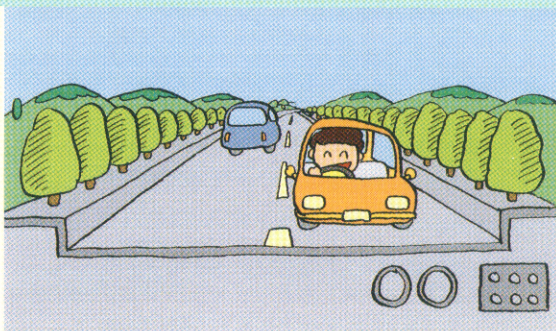
建物に採光や日照、通風、さらに景観をもたらし、健康で快適な都市生活を与えます。

4 都市を形成するための働き



街路は、都市構造の骨格を形づくり近隣住区や街区などのまとまりなどを構成します。

5 公共公益施設を収容するための働き

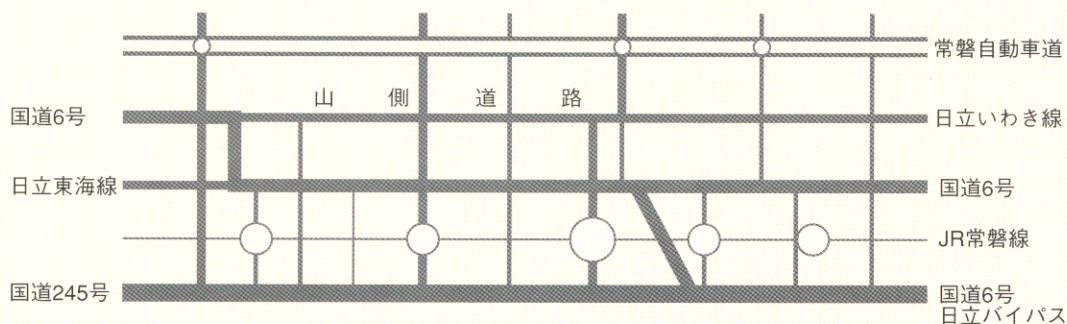


電気、電話、ガス、上・下水道などの供給処理施設や共同溝などの施設を収容します。

整備の考え方

日立市では、将来の交通需要、土地利用計画、ひたちなか地区開発などの周辺プロジェクトの開発効果を見極めながら、日立都市圏*総合都市交通体系策定調査(パーソントリップ調査)で提言されたラダー型(はしご状)都市構造のパターンを理念として、総合的、広域的な視野に立った道路整備を進めます。具体的には、南北方向の主要幹線道路の整備を軸とし、それらを互いに結び付ける東西方向の幹線道路の整備、さらには隣接市町村間を結ぶネットワーク道路の整備を総合的に組み合わせ、計画的に進めていきます。

ラダー(はしご状)都市構造パターン



●南北軸を構成する幹線道路

- (1) 国道6号日立バイパスの整備
- (2) 国道245号の整備
- (3) 山側道路(石名坂多賀線・主要地方道日立笠間線)の整備
- (4) 主要地方道日立いわき線の整備

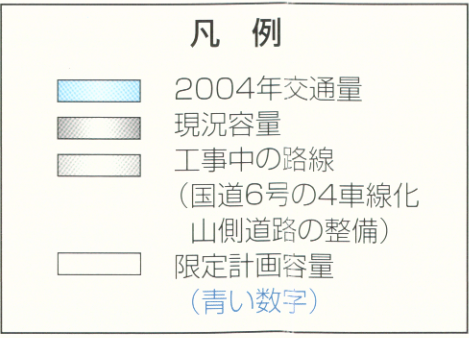
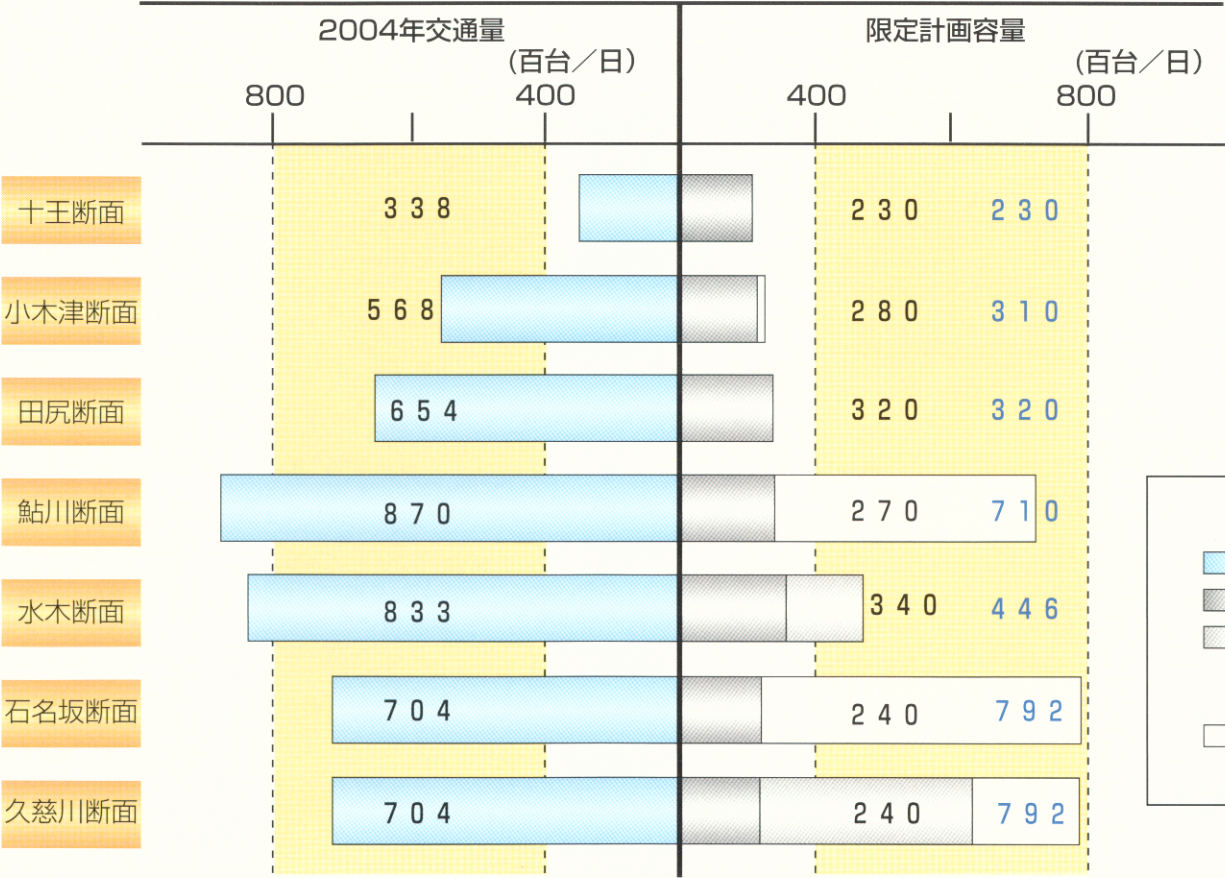
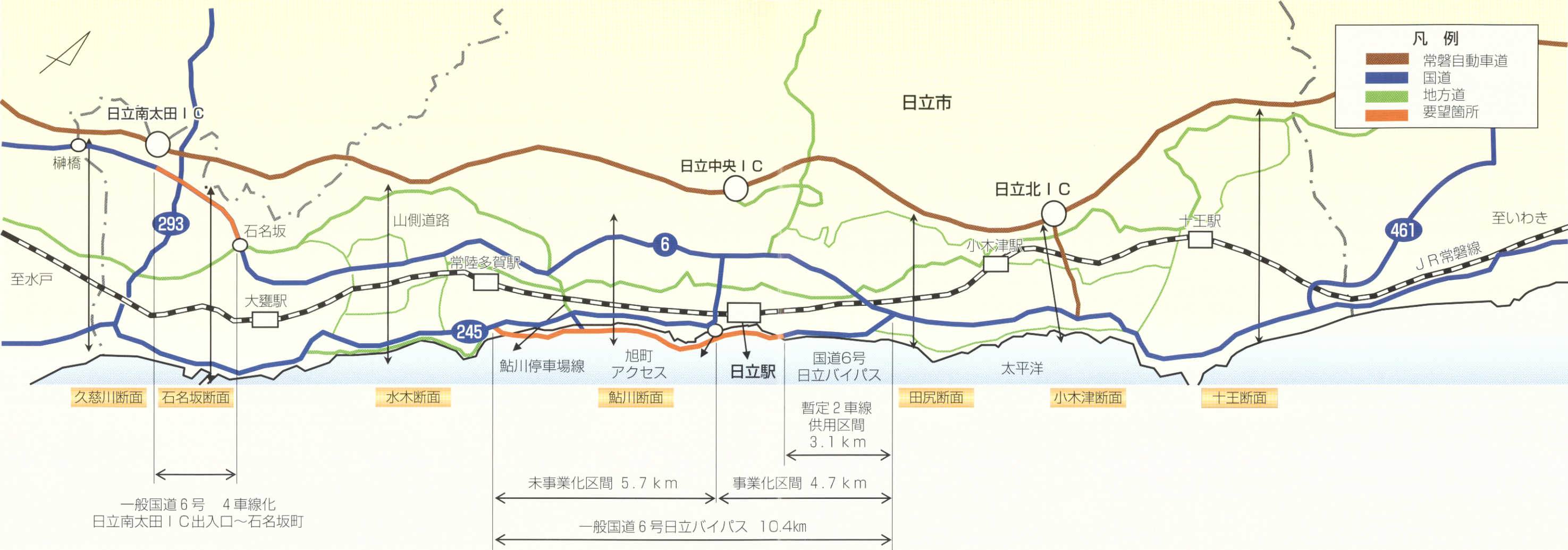
●南北幹線軸を補完する東西方向の幹線道路

- (1) 鮎川停車場線の整備
- (2) 十王北通り線の整備
- (3) 金沢諏訪線の整備

●周辺市町村とのネットワーク道路

- (1) 国道 6 号榑橋の整備
- (2) 国道 4 6 1 号の整備
- (3) 主要地方道十王里美線の整備
- (4) 市道 1 9 号線の整備

道路網の整備（断面交通量：H 1 6 年交通量調査結果）



整備優先道路

(1) 国道の整備

- ア 国道6号日立バイパス旭町以南の整備
- イ 国道6号の4車線化
(榊橋から石名坂の区間)

(2) 地方道の整備

- ア 山側道路の整備
- イ 鮎川停車場線の整備

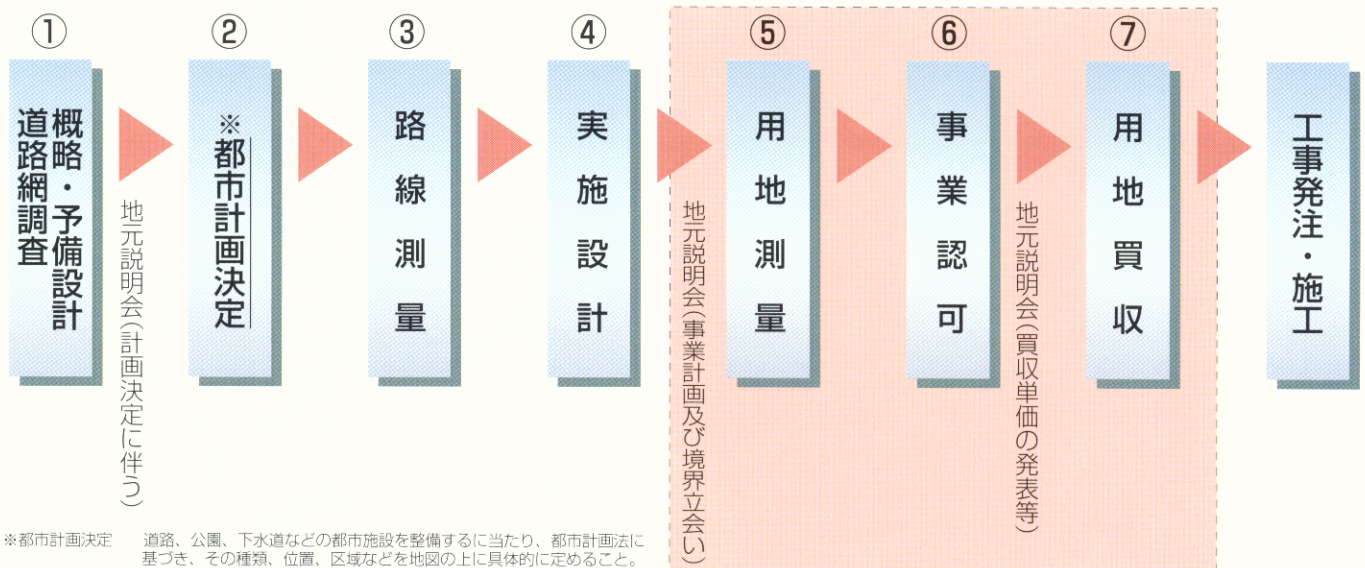
(鮎川断面)	H16交通量	現況容量	限定計画容量
国道6号	33,924	8,000	8,000
国道6号日立バイパス	0	0	44,000
国道245号	24,500	8,000	8,000
地方道	28,579	11,000	11,000
小 計	87,003	27,000	71,000
常磐自動車道	23,535	44,000	44,000
合 計	110,538	71,000	115,000

都市計画事業

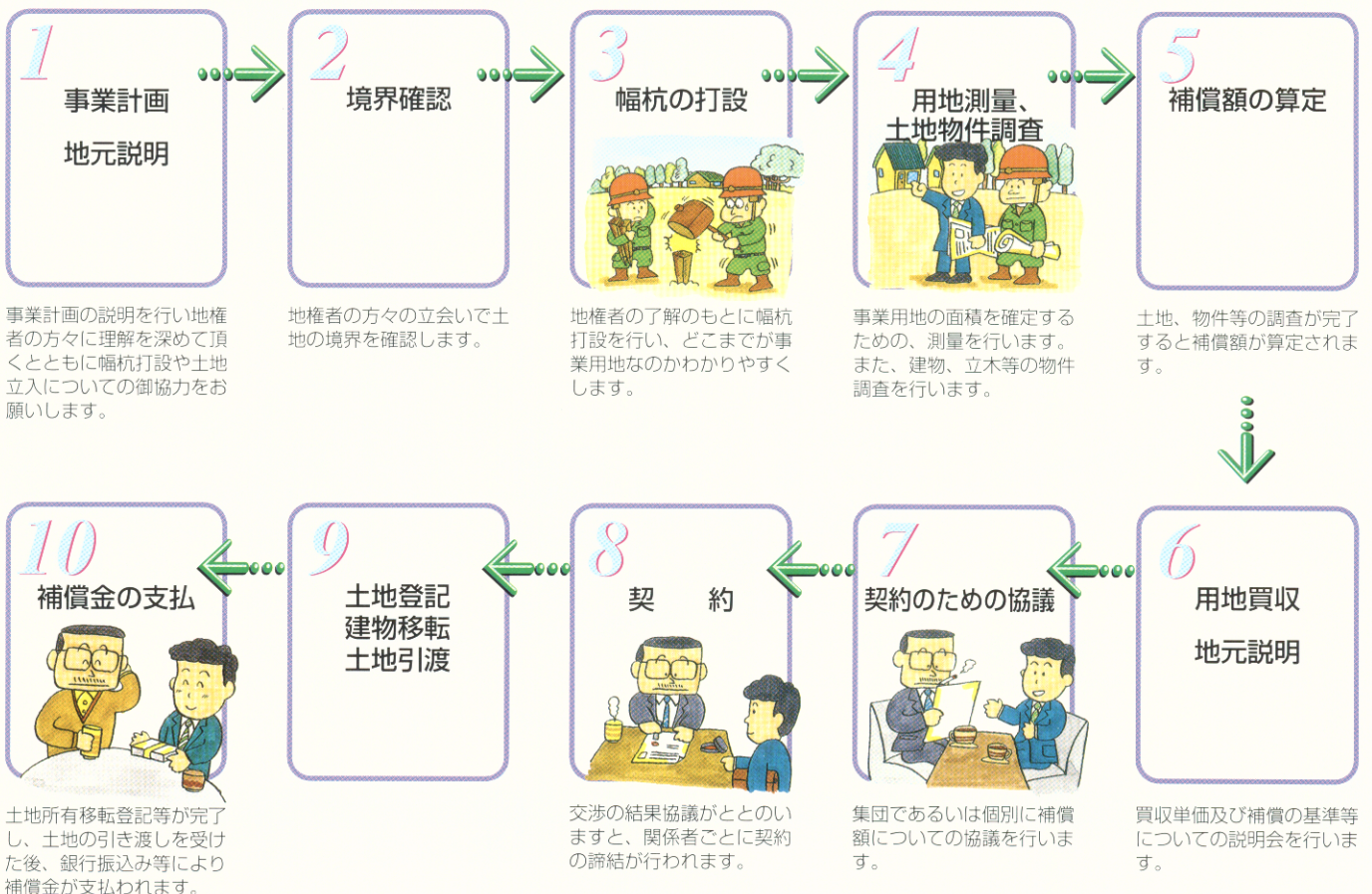
都市計画事業とは、道路、公園等の都市計画施設と土地区画整理事業等の市街地開発事業の整備に関する計画について具体的に実現していく事業のことをいいます。

都市計画の実現である都市計画事業の遂行は、言うまでもなく市の適切な計画誘導と地権者の方々の事業計画についての深い理解と協力の上に成り立っています。将来にわたる都市の遺産を構築し、市民と行政の相互理解のもとに、今後とも住みよい街づくりを進めていかなくてはなりません。

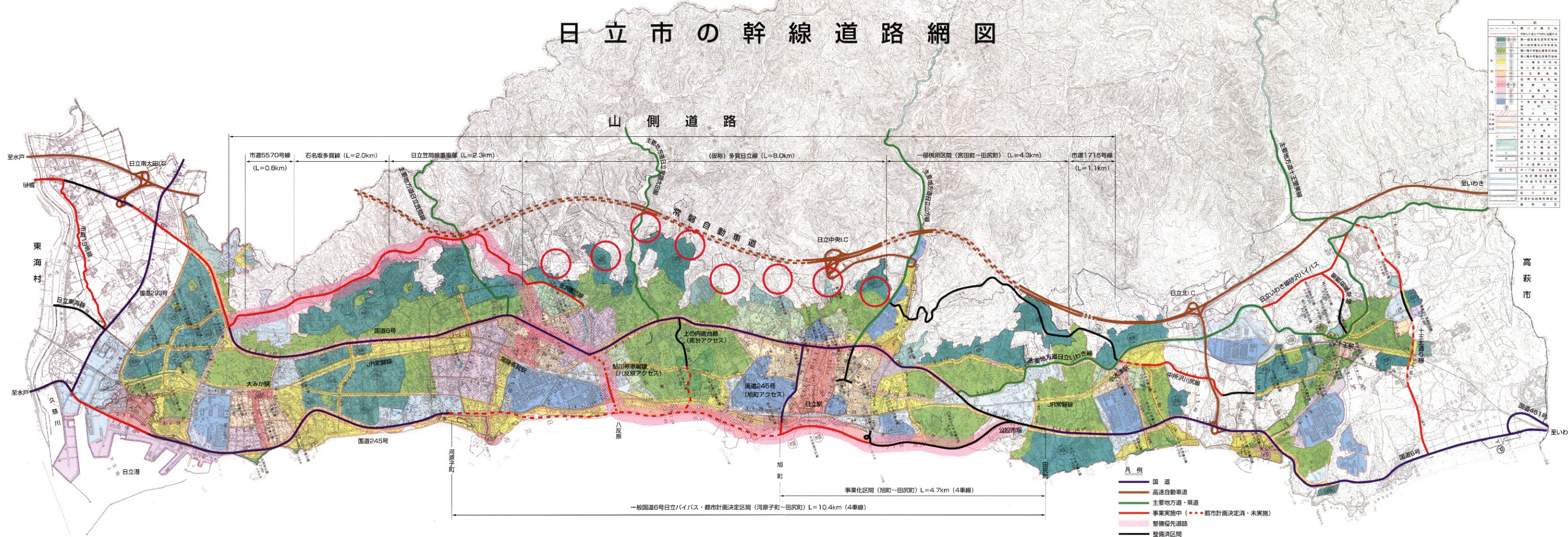
【都市計画の流れ】(街路事業の場合)



【用地の流れ】



日立市の幹線道路網図



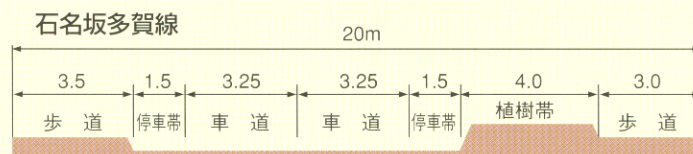
山側道路(都市計画道路 石名坂多賀線・十王堂線)

石名坂町から小木津町まで延長18.9kmの本路線は、国道6号と並行する形で山側に分散する団地等の市街地を連絡し、これらの市街地に対する道路サービスの提供や国道6号の混雑緩和に寄与するとともに、林野火災などの災害時における防災空間や緊急避難道路としても大きな役割を果たします。

平成6年1月に、石名坂町から大久保町までの区間5.5kmが都市計画決定されて事業に着手し、市施工の市道6600号線区間2.0kmについては、一部を除いて、概ね整備が完了しています。

全 体 延 長：18.9km
都市計画決定：平成6年1月27日
延 長：5.5km
幅 員：20m(2車線)
区 分：第4種第1級
設 計 速 度：50km/h

〈標準横断面図〉



金沢諏訪線(市道4820号線)

国道6号榑橋から石名坂多賀線、十王堂線、国道6号(諏訪五差路)、鮎川停車場線を経て、国道6号日立バイパスにつながる一連の路線は、整備優先道路として位置づけされており、現在、国、県、市が区間を分担して整備を進めています。

山側道路の石名坂多賀線と国道6号とを結ぶ十王堂線については、自動車交通量の増加が予想されますが、昭和60年代までに2車線での整備が完了しています。

このため、十王堂線を補完し自動車交通を分散させるための路線として、多賀地区の外環状線を形成する金沢諏訪線のうち、大久保中学校から諏訪五差路までの区間について、重点的な整備を図っていきます。

都市計画決定：平成6年1月27日
延 長：1090m
幅 員：11～12m(2車線)
区 分：第4種第2級
設 計 速 度：40km/h

〈標準横断面図〉



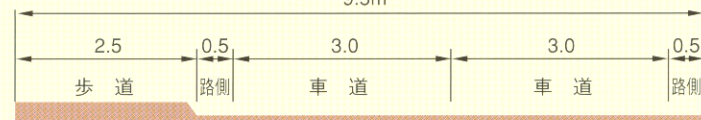
市道19号線

日立市の南部地区における交通混雑の緩和と広域的ネットワークの強化を図ることを目的に、国道6号榑橋の4車線化事業が現在進行中であり、また平成15年3月には県道日立東海線・留大橋が開通しています。

本路線は、南部地区における南北幹線道路であるこれら2路線を東西に連絡する道路として、平成16年度から事業化されており、平成18年度から25年度までの8年間で、国道6号交差点方から順次整備を進めていく計画となっています。

延 長：3,000m
幅 員：10m
設 計 速 度：40km/h

〈標準横断面図〉



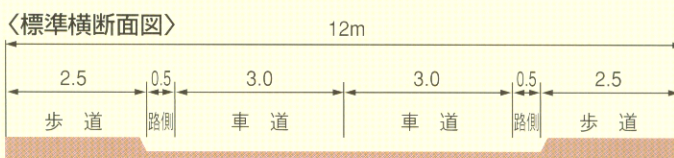
中所沢川尻線

日立市の北部地区は、土地区画整理事業による市街地開発事業が進展し、他の地域に比べ宅地化の進展が顕著な地域です。また、平成16年11月には日立市と十王町が合併したことから、旧・十王町を含む市の北部地区と中央地区との連携が、これまで以上に重要となっています。

中所沢川尻線は、山側道路の最北端区間に位置づけられる市道1715号線(小木津バイパス)と豊浦地区や十王地区を直接連絡することによって、南北方向の主要幹線である国道6号と主要地方道日立いわき線を補完する重要な路線として、昭和61年度に都市計画決定(変更)されました。

その後、折笠町にかかる区間を完成・供用させ、平成13年度から小木津町地内における事業に着手しており、今後、順次整備を図っていきます。

都市計画決定：昭和61年8月8日 区 分：第4種第2級
延 長：1,630m 設 計 速 度：50km/h
幅 員：12m(2車線)



十王北通り線(市道10096号線)

十王北通り線は、昭和48年度に山部伊師浜線として都市計画決定され、平成6年に一部区間の経路が変更されました。その後、十王町友部地内の鹿島谷土地区画整理事業により、事業地内に含まれる区間0.4kmが整備されました。

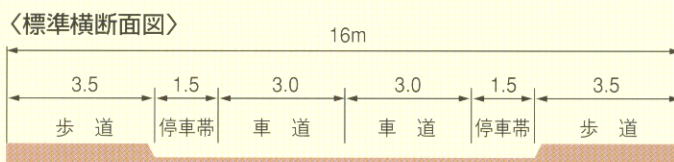
平成16年11月の十王町と日立市の合併に伴い、県から「合併市町村幹線道路緊急整備支援対象道路」に指定され、国と県からそれぞれ補助を受けて早期に完成させる路線に位置づけられました。

これを受けて、市では十王町伊師本郷から十王町伊師の国道6号までの区間1.2kmを事業化し、平成20年度を目標に整備を図っていきます。

また、市の事業区間の西側、十王町伊師本郷から十王町山部の主要地方道日立いわき線(主要地方

道十王里美線交差点)までの区間約2.7kmについては、県が事業着手し早期完成を目指しているところです。

都市計画決定：平成6年10月17日
延 長：4,390m
幅 員：16m(2車線)
区 分：第3種第3級
設 計 速 度：60km/h



屋敷前風早線(市道10377号線)

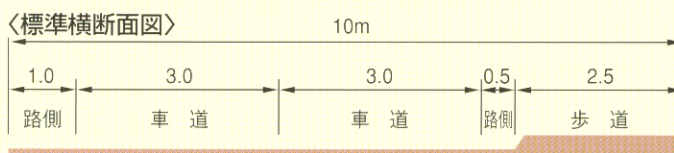
屋敷前風早線は、十王町友部から十王町城の丘の北側を経て、主要地方道日立いわき線の砂沢バイパスに接続する路線であり、県道十王停車場川尻線などとともに、東西方向の補助幹線を構成する路線となっています。

本路線は、十王町友部・同伊師本郷地区と常磐自動車道・日立北インターチェンジや日高・日立地区との間を連絡する重要な路線であり、十王地区のアクセス性の強化や安全性の向上など、大きな効果が期待されています。

これまでに、現・日立いわき線との交差点から

城の丘団地入口までの一部区間が供用されており、平成22年度完成を目標に整備が進められています。

延 長：500m
幅 員：10m(2車線)
区 分：第3種第3級
設 計 速 度：50km/h



国道6号日立バイパス

日立市は、南北28kmの細長い帯状の地域に、大みか、多賀、日立、小木津、十王という5つの生活拠点が南北方向に形成されており、互いに結びつきの強い都市構造となっております。

しかし、日立市の幹線道路は、国道6号及び国道245号の2本しかなく、しかも、国道245号は市内の中央部で止まっています。このため、住居地域、商業地域、工業地域が複雑に混在する市街地の土地利用状況や、山側の住宅団地から発生する交通の国道6号への集中などにより、幹線道路の慢性的な混雑を招いています。

こうした事態を解決するため、昭和52年から国道6号バイパスに関する検討が始まり、まず、昭和59年に河原子町から田尻町まで10.4kmについて都市計画決定されました。これに続き、旭町から田尻町までの4.7km区間が国の直轄事業として事業化され、道路整備に着手しました。

その後、終点側の田尻町から東町(鶴首アクセス)までの3.1km区間が平成5年度から15年度までの間に順次南へ向けて供用され、暫定2車線で開通しました。現在、平成19年度の旭町(国道245号)までの開通を目標に、主に海上部の橋梁工事など

が進められています。

これに続く旭町から南側の区間については、今後、国、県、市が共同で、事業化へ向けた協議を進めているところです。

都市計画決定：昭和59年8月2日

延長：10.4km

幅員：一般部 30m(4車線)

海岸橋梁部 21m(4車線)

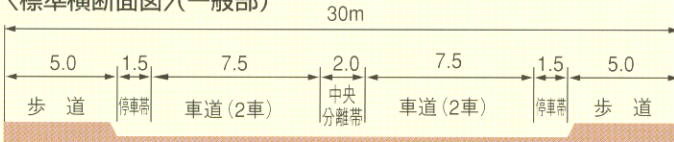
海岸堤防部 27m(4車線)

区分：第3種第1級

設計速度：80km/h



〈標準横断面図〉(一般部)



国道6号 榑橋改築 及び 拡幅

旧来の榑橋は、昭和5年の架橋から約70年間、県北における国道6号の要衝として、地域内・地域間交通のほか、広域的な物流などにも幅広く利用されてきましたが、老朽化が著しかったことや、幅員が狭く歩道も未整備であったことから、自動車交通のボトルネックとなっていました。

このため、昭和47年度から建設省(現・国土交通省)において橋の架替えに関する検討が始まり、昭和61年度に榑橋を含めた橋の南北両側区間の車線拡幅について事業化がなされ、平成11年度に暫定2車線(将来の上り線)が供用されました。

現在、下り線(2車線)の橋梁工事を進めており、平成19年度ごろの完成を目指して工事が進められています。

また、榑橋本体の拡幅に先行して、榑橋を除く久慈川の両側1.8km区間の4車線拡幅も既に完了しており、ボトルネックの解消に大きな効果を見えています。今後は、日立南太田インターチェンジから石名坂町の県道日立港線交差点までの拡幅を進めていく計画です。

(榑橋)

橋長：河川部 374m

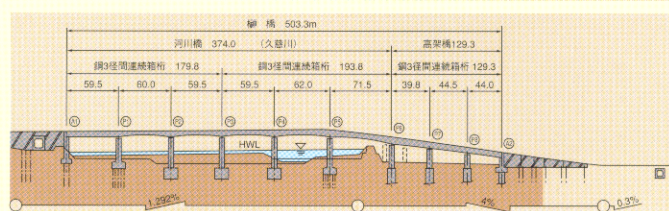
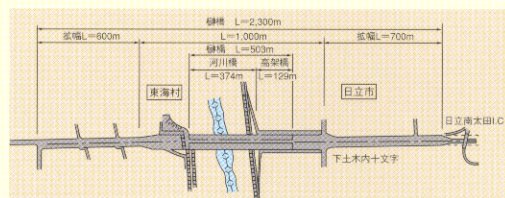
取付部 129.3m

幅員：26.25m(4車線)

(道路拡幅部)

延長：700m

幅員：25m(4車線)



国道245号 日立港拡幅

国道245号は、水戸市からひたちなか市を経由し日立市を結ぶ重要な産業道路であり、常陸那珂地区開発や東海村の原子力研究施設集積など、将来の発展可能性が高い地域と日立市内の工業集積地を結ぶ主要幹線道路となっています。

また、沿道に立地する日立港や近くの常磐自動車道・日立南太田インターチェンジはそれぞれ本市の主要な交通結節点の1つであり、広域的な物流を支援する路線としての国道245号の重要性は、ますます高まっています。

しかし、現在、みなと町から久慈町までの一部区間が4車線化されているものの、留町・国道293号南留交差点付近で発生する慢性的な混雑の解消や老朽化が著しい新茂宮橋の早期架け替えが求め

られていました。

このため、茨城県では、留町からみなと町までの1.6km区間について、平成14年度から4車線拡幅事業に着手しており、平成20年代早期の完成を目指しています。

都市計画決定：昭和61年1月16日

延長：1,600m
幅員：32m(4車線)
区分：第4種第1級
設計速度：60km/h

鮎川停車場線(八反原アクセス)

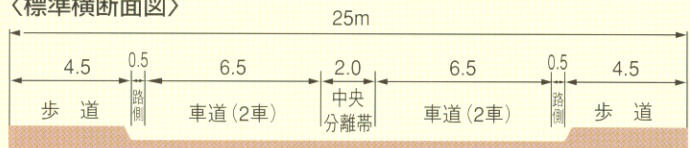
日立市における整備優先道路の位置づけの中で、国道6号と国道6号日立バイパスを結ぶ重要な路線であり、昭和59年に日立バイパスなどとともに、都市計画決定されました。

この路線は、現在、県が整備を進めている主要地方道日立笠間線を経て、石名坂多賀線に到るとい、日立市の新しい南北軸の幹線道路構想の一部に含まれており、平成14年度から県において一部事業に着手しております。

都市計画決定：昭和59年8月2日

延長：1,110m
幅員：25m(4車線)
区分：第4種第1級
設計速度：60km/h

〈標準横断面図〉



主要地方道日立いわき線 砂沢バイパス

主要地方道日立いわき線は、日立市滑川町を起点として、高萩市、北茨城市の市街地西部を通過しながら福島県いわき市に到る幹線道路であり、県北臨海部においては、国道6号に次ぐ重要な南北幹線道路となっています。

しかし、不良な道路線形や狭い幅員、歩道の未整備など未改良部も多く、交通危険箇所が目立つ路線となっています。

茨城県では、このような状況の解消や地域間交通の円滑化などを目指し、現在4工区に分けて道路整備を進めています。

このうち、第1工区の滑川町・滑川本町地内においては、これまで約1km区間が完了しております。

また、第2工区の砂沢町・十王町友部地内においては、延長2.6km区間が砂沢バイパスとして事業化されており、現在、平成20年代中ごろの供用を目指して工事が進められています。

都市計画道路一覽表

(平成18年3月31日現在)

名 称			幅員(m) (先頭の数字が代表幅員)	延 長 (m)	改良済 延長 (m)	最終決定年月日 (※)	
番 号	路 線 名						
区分	規模	一連 番号					
〈幹 線 街 路〉							
3	2	1	日立停車場線	36	990	990	昭和28年 3 月31日
3	4	2	田手沼田沢線	20,15,12	5,352	5,352	昭和37年12月28日
3	3	3	大宮雨降川線	25	1,390	840	昭和59年 8 月 2 日
3	3	4	多賀停車場線	24	590	590	昭和29年 5 月11日
3	5	5	金沢油縄子線	15,24	2,900	1,500	昭和31年 1 月14日
3	5	6	大久保河原子線	15	2,110	1,730	昭和59年 8 月 2 日
3	4	7	河原子鮎川線	17	2,200	—	昭和59年 8 月 2 日
3	5	8	河原子水木線	15	330	—	昭和59年 8 月 2 日
3	4	9	日 立 港 線	18	2,150	2,150	昭和35年12月19日
3	2	10	留 水 木 線	32,16	4,880	2,950	昭和61年 1 月16日
3	4	11	留 大 和 田 線	18,24.5,16	3,880	3,880	昭和42年12月28日
3	3	12	下土木内石名坂線	25	4,010	1,220	昭和60年 1 月17日
3	5	13	石名坂大沼線	12	1,380	1,380	平成 6 年 1 月27日
3	4	14	川尻友部線	16	2,700	2,610	平成 9 年 4 月24日
3	5	15	滑川祝崎線	12	1,700	1,700	昭和59年 8 月 2 日
3	5	16	中所沢川尻線	12	7,230	4,800	昭和61年 8 月 8 日
3	5	17	宮田杉本線	15,11	2,410	1,320	昭和55年12月 9 日
3	5	19	堀込田手沼線	15,30	1,791	1,791	昭和28年 3 月31日
3	5	20	堀込所沢線	15,30,20	2,440	1,230	平成 6 年 1 月27日
3	5	21	追川田手沼線	15,20	1,125	870	昭和31年 1 月14日
3	5	22	追川外小屋線	15	550	550	昭和28年 3 月31日
3	5	23	橋場小路内線	15	520	520	昭和28年 3 月31日
3	6	24	下原小路内線	11	480	350	昭和21年 6 月27日
3	6	25	上原西の内線	11	680	680	昭和21年 6 月27日
3	6	26	日立駅田手沼線	11,15	2,840	2,390	平成 3 年 4 月 5 日
3	6	27	清水鮎川線	11,8	4,430	2,620	昭和59年 8 月 2 日
3	5	28	宿並前の内線	12	580	580	昭和28年 3 月31日
3	6	29	神田鈴の宮線	11,15,16	1,250	1,060	昭和59年 8 月 6 日
3	5	30	石倉清水線	12,15	1,310	710	昭和59年 8 月 6 日
3	6	31	下諏訪台内線	8,11	1,654	360	昭和28年 3 月31日
3	6	33	日立駅大平線	8	1,670	1,590	昭和59年 8 月 6 日
3	5	34	多賀停車場免平線	15,18,12	3,880	3,030	昭和59年 8 月 2 日
3	5	35	多賀停車場河原子線	15	800	—	昭和59年 8 月 6 日
3	5	36	小沢坂の上線	15	1,220	1,220	昭和29年 5 月11日
3	5	37	桜川停車場線	15	694	694	昭和31年 7 月 2 日
3	5	38	大久保諏訪線	12	1,120	1,120	昭和29年 5 月11日
3	6	39	多賀山道線	11,12,15	3,210	920	昭和59年 8 月 6 日
3	6	40	河原子大沼線	11	1,310	—	昭和31年 1 月14日
3	6	41	多賀停車場大沼線	11	1,860	—	昭和29年 5 月11日
3	6	42	多賀停車場金沢線	11,15	1,420	—	昭和29年 5 月11日
3	6	43	多賀太田線	12	1,050	80	昭和37年12月28日
3	6	44	十 王 堂 線	11,12	1,450	930	平成 6 年 1 月27日
3	6	45	関口間々下線	11	1,510	1,000	昭和29年 5 月11日
3	3	46	鮎川停車場線	25,21	1,110	—	昭和59年 8 月 2 日
3	6	47	河原子金沢線	11	2,070	2,030	昭和59年 8 月 6 日
3	6	48	金 沢 諏 訪 線	11	5,460	1,650	平成 6 年 1 月27日
3	6	49	大 沼 水 木 線	12	1,250	1,250	昭和40年 3 月29日
3	3	50	大甕停車場線	22,16	905	905	昭和35年12月19日
3	4	51	久慈浜停車場線	16	310	310	昭和61年 1 月16日
3	4	52	宿屋敷水木線	16,12,8	3,120	2,750	昭和40年 9 月13日

名 称			幅員 (m) (先頭の数字が代表幅員)	延 長 (m)	改良済 延長 (m)	最終決定年月日 (※)	
番 号	路 線 名						
区分	規模	一連 番号					
〈幹 線 街 路〉							
3	4	53	森 山 水 木 線	16,24	700	700	昭和42年12月28日
3	5	54	大 甕 留 線	12	2,460	2,080	昭和45年11月25日
3	5	55	入古房地泉原線	12	987	987	昭和35年12月19日
3	5	56	中沢古房地線	12	968	968	昭和38年 7月22日
3	5	57	石名坂久慈線	12	1,960	1,820	昭和45年11月25日
3	5	58	久 慈 茂 宮 線	12	1,080	—	昭和40年 9月13日
3	6	59	前川宿尻線	9	1,700	630	昭和33年12月18日
3	6	60	泉町鳥内線	8	500	—	昭和28年 3月31日
3	5	61	小木津停車場線	15,12	1,325	1,325	昭和37年12月28日
3	5	62	小木津川尻線	12,16	2,320	—	昭和37年12月28日
3	5	63	川 尻 折 笠 線	12	880	—	昭和37年12月28日
3	5	64	川 尻 砂 沢 線	12	2,245	—	昭和37年12月28日
3	5	65	観音前下新旗線	12,13,16	760	190	平成 9 年 4月24日
3	5	66	射落浜屋敷線	12	1,050	—	昭和61年 8 月 8 日
3	4	67	川 尻 駅 前 線	16	180	180	昭和55年 3月10日
3	4	68	十王北通り線	16	4,390	420	平成 6 年10月17日
3	5	69	橋 本 赤 岡 線	12	830	—	昭和48年12月21日
3	5	70	屋敷前鹿島後線	12	1,140	710	昭和48年12月20日
3	5	71	鳥井戸堂畑線	12	1,320	260	昭和48年12月20日
3	5	80	滑 川 田 尻 線	12	840	840	昭和59年 8 月 6 日
3	3	86	田尻河原子線	26.5,30,20.5	10,410	720	昭和59年 8 月 2 日
3	4	87	阿羅屋会瀬線	16	460	—	昭和59年 8 月 2 日
3	4	88	上の内南台線	16,13,21,12.5	1,560	900	昭和59年 8 月 2 日
3	4	89	下原 鮎 川 線	17.5	130	—	昭和59年 8 月 2 日
3	5	90	田 尻 川 尻 線	12	4,200	4,200	昭和59年 8 月 2 日
3	3	91	幸 町 線	22	560	560	昭和60年 4月15日
3	5	92	前 原 向 渚 線	15	980	980	昭和61年 1月16日
3	4	95	瑞 竜 大 森 線	18	140	—	昭和62年 8 月 3 日
3	4	98	留 久 慈 川 線	16	940	940	平成 5 年 1月14日
3	4	99	下桐木田高野線	16	570	320	平成 6 年 1月27日
3	4	100	石名坂多賀線	20	5,540	—	平成 6 年 1月27日
3	4	101	間ノ内鳥居杉線	16	870	—	平成 6 年10月17日
3	5	103	鮎川停車場久保線	14.5	130	—	平成13年11月30日
小 計			83 路 線		155,396	85,932	
〈区 画 街 路〉							
7	6	1	日立駅前1号線	11	160	160	昭和60年 4月15日
7	6	2	日立駅前2号線	11	130	130	昭和60年 4月15日
7	6	3	日立駅前3号線	10	180	180	昭和60年 4月15日
7	6	4	日立駅前4号線	10	120	120	昭和60年 4月15日
7	6	5	日立駅前5号線	9	350	350	昭和60年 4月15日
7	6	6	鳥井戸上山崎線	9	940	940	昭和60年 9月30日
7	6	7	鳥井戸大谷下線	9	160	160	昭和60年 9月30日
小 計			7 路 線		2,040	2,040	
〈特 殊 街 路〉							
8	6	1	日立駅幸町線	16	460	460	昭和60年 4月15日
小 計			1 路 線		460	460	
合 計			91 路 線		157,896	88,432	

(※) 名称のみの変更を除く

◎延長は、日立市行政区域内における計画延長である。

都市計画道路の整備進捗状況 (平成18年3月31日現在)

	改良済	概成済	未改良	合計
(km)				
延長	88.43	26.42	43.05	157.90
(%)				
割合	56.00	16.73	27.27	100.00

(都市計画道路の種別)

区分1 自動車専用道路— 都市間高速道路等もっぱら自動車交通の用に供する道路

区分3 幹線街路— 都市内におけるまとまった交通を受け持つとともに都市の骨格を形成する道路

区分7 区画街路— 地区における宅地の利用に供するための道路

区分8 特殊街路— もっぱら歩行者及び自転車の交通の用に供する道路

日立市都市建設部
平成18年3月

「日立の幹線道路整備等に関する懇談会」を開催しました

平成18年12月
日立市都市政策課

皆さんは、毎日『道路』を使っていて、この渋滞どうにかならないの！とか、朝などに生活道路へ車が進入してきて『ヒャッ！！』とした経験がありませんか。この原因の一つは、幹線道路が不足しているからです。

これを解決するため、国、県、市では、皆さんの協力のもと国道6号日立バイパス等の幹線道路の建設を進めています。交通渋滞緩和のため、早期の完成を図るなど幹線道路整備が急がれるところです。

市では、これらの状況を説明し、皆さんのご意見を伺うため23学区・地区役員の皆さんと幹線道路整備等に関する懇談会を開催しました。

以下、この懇談会の結果についてお伝えします。

1 懇談会の開催状況は・・・

- 開催期間：平成18年5月23日（火）から9月6日（水）まで
- 開催場所及び回数：各学区地区の交流センターなど17会場、計26回
- 参加人数：延べ599人

2 懇談会ではこんなご意見が出されました

（1）整備優先道路に関するご意見

- 国県市で計画している整備優先道路は、何年ぐらいで整備できるのか。これらが出来るとどのくらい交通混雑が解消できるのか。
- 山側道路の早期整備をお願いしたい。
- 整備優先道路は、一部国道6号と重複している。交通混雑するのではないのか。

（2）市内の交通渋滞に関するご意見

- 時間帯によって、道路を一方通行にすべきである。
- 道路が混んでいるときには、信号のサイクルを考慮すべきだ。
- 交通渋滞緩和には、幹線道路の整備だけでは不十分である。交差点改良も必要ではないか。
- 国道6号に立体交差がないので渋滞する。
- 市内の交通渋滞緩和のため、常磐自動車を低料金とする構想はこれからどうなるのか。また、スマートICの整備予定はあるのか。



【懇談会の風景】



【懇談会の風景】

（3）国道6号日立バイパスに関するご意見

- 我々が元気なうちに早期に整備してもらいたい。
- 早期整備には、旧日立電鉄線の軌道敷を利用するのが有効であろう。
- 見直しのたたき台がないと議論できないので、それを提示して懇談会を開催すべきである。
- 海岸の自然、景観を損なうので、旭町からは国道245号を通すべきだ。
- 旭町まで開通したときの交通渋滞や生活道路への車の進入が心配だ。

3 アンケートの結果は・・・

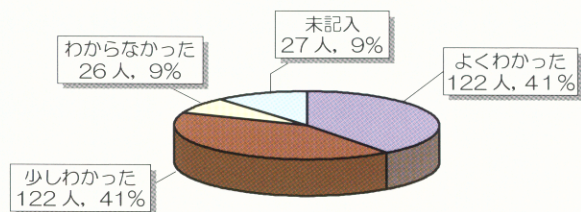
懇談会では、市の説明内容などについてご意見をいただくためアンケートを実施しました。
その結果の概要についてお知らせします。

○配布数：548枚

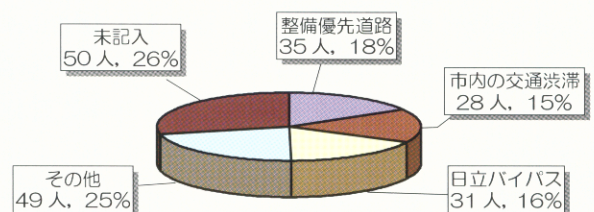
○回答数：297枚（回答率：54%）

※ 自由意見として、186人の方からいろいろなご意見をいただきました。

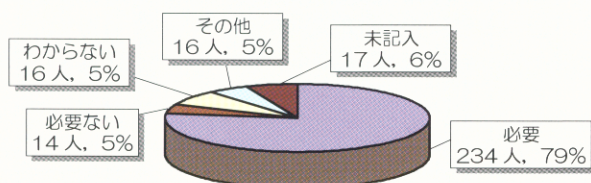
【説明の内容について】



【わからなかった点は？】（複数回答）

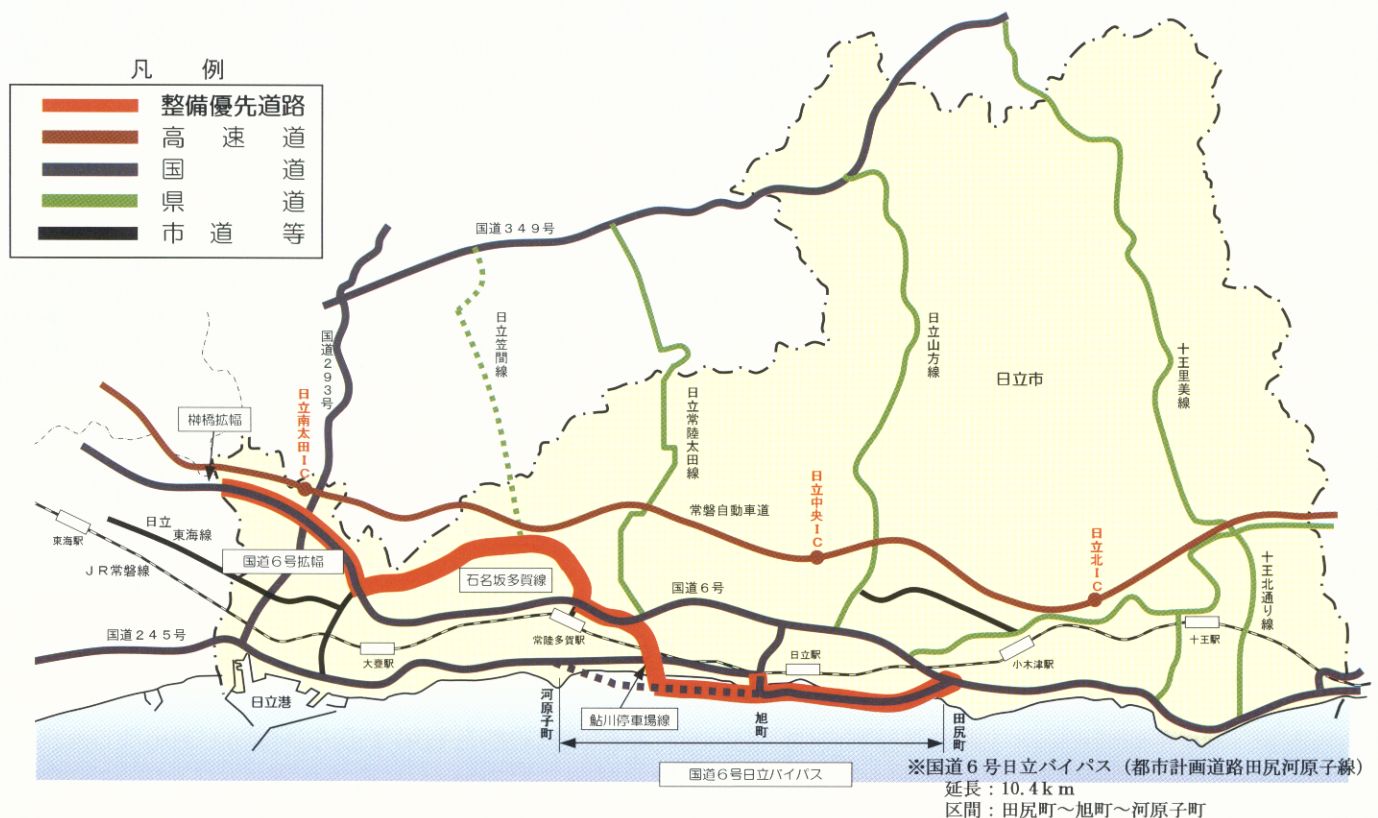


【国道6号日立バイパスの見直しの必要性について】



4 整備優先道路とは・・・

日立市基本計画（平成18年度から平成22年度）で、市内の交通渋滞の緩和のため当面整備を優先すべき道路（整備優先道路）を、下図のように位置づけました。懇談会では、整備優先道路の整備状況などを説明し国道6号日立バイパスを始めとした幹線道路整備などについてご意見を伺いました。



5 問い合わせ先

日立市都市建設部都市政策課 〒317-8601 助川町 1-1-1

電話 0294-22-3111 (IP 電話：050-5528-5000) 内線 270

FAX：0294-24-7296

Eメール：toshiseisaku@city.hitachi.lg.jp