

日立市都市交通戦略

平成 23 年 3 月

日立市

《 目 次 》

1. 策定の目的と概要	1-1
1.1 策定の目的	1-1
1.2 策定の概要	1-1
2. 日立市の都市計画道路網の再検討	2-1
2.1 新たな都市計画道路網（素案）の検証	2-1
2.2 都市計画道路再検討カルテへの記載	2-59
3. 都市交通戦略のまとめ	3-1
3.1 都市交通計画に関する諸計画の整理	3-1
3.2 都市交通戦略のまとめ	3-4

1. 策定の目的と概要

1.1 策定の目的

本戦略は、茨城県が実施する県北臨海都市圏都市交通戦略策定調査を受けて、本市の都市構造及び市内各地区の実情を踏まえ、本市の都市交通における諸問題などの解決を図るため、魅力ある将来都市像とその実現に必要なハード・ソフト一体となった都市交通施策や実施プログラム等より構成される日立市都市交通戦略を策定することを目的とする。

1.2 策定の概要

(1) 調査範囲

調査範囲は、日立市全域を対象とする。



図 1-1 対象位置図

(2) 策定フロー

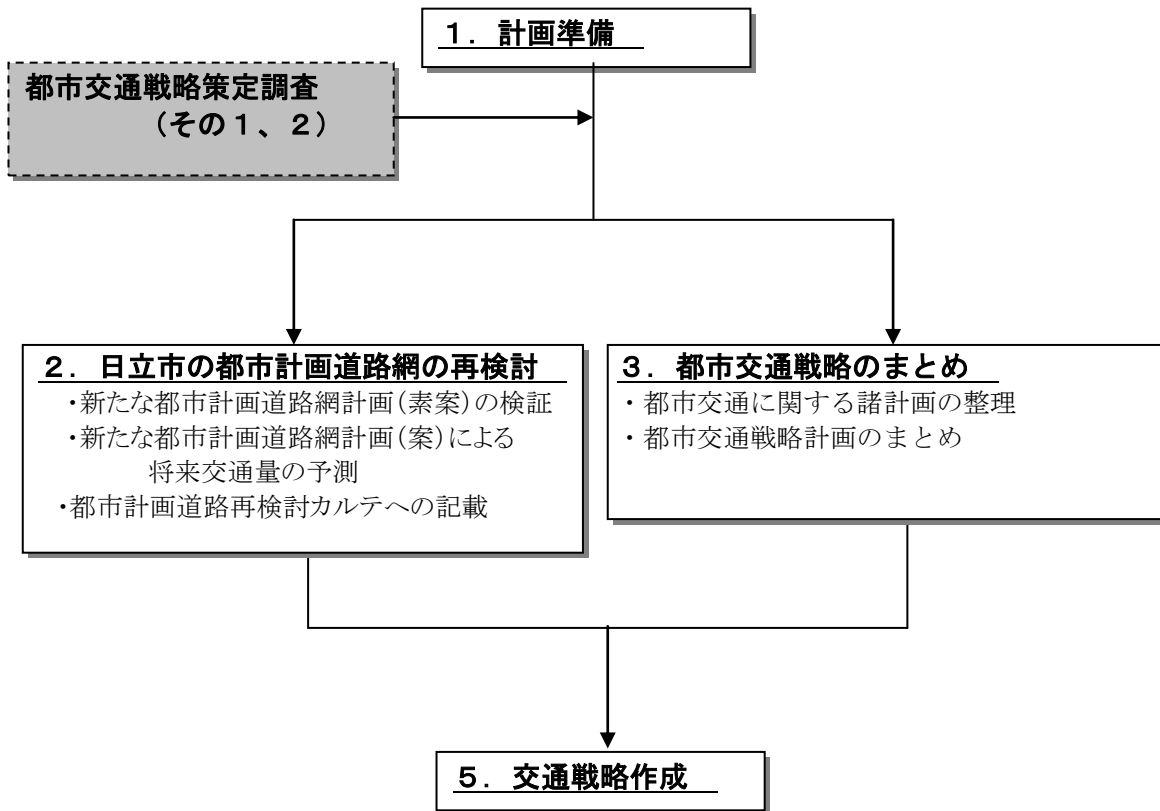


図 1-2 策定フロー

2. 日立市の都市計画道路網の再検討

2.1 新たな都市計画道路網計画（素案）の検証

2.1.1 都市計画道路再検討の検証方法

(1) 都市計画道路再検討の目的

- 日立市では、都市計画道路 91 路線の内、49 路線が、長期未着手路線（当初都市計画決定から 20 年以上未整備）となっており、その間、都市計画道路内の建築等制限されてきたことから、その路線の必要性の確認が喫急の課題となっている。
- 本件等は、茨城県の都市計画道路見直し方針に従って、上記路線の再検討を行うことを目的とする。

(2) 都市計画道路再検討の経緯

- 平成 19 年には、長期未着手路線の内、主要幹線道路 9 路線について再検討を行い、各路線の再検討結果に基づく手続きが行われてきている。
- 今回は、主要幹線道路以外の幹線道路、補助幹線道路 44 路線を、実際に機能している現道（生活幹線道路）を考慮しつつ検討する。

表 2-1 都市計画道路再検討路線の位置づけ

都市計画道路全 91 路線				
	全区間整備済 または 全区間事業中	左記以外の路線		
		当初決定から 20 年未満	当初決定から 20 年以上	
			全区間、又は 一部区間未着手	全区間、又は 一部区間暫定 整備中か暫定 整備済
主要幹線	7 路線	0 路線	0 路線	9 路線
幹線 補助幹線	31 路線	4 路線	34 路線	6 路線
H19 年度 検討 今回検討				

表 2-2 主要幹線道路の見直し結果とその後の経緯

N O	道路名	見直しの方向性 (日立道路検討会への要 請、H19, 10 月)	詳細な検討の結果 (H22, 12 月)
1	(国道 6 号日立バ イパス 3・3・86 田尻河原子線	【区間 1】 田尻町～旭町	これまでの計画どおりとする。
		【区間 2】 旭町～河原子町	市民の意見を聞きながら詳細に検討する必要がある。
2	(県道) 3・3・46 鮎川停車場線	国分町地内 (国道 245 号よ り東側)	田尻河原子線の見直しの方向性を踏まえ、市民の意見を聞きながら詳細に検討する必要がある。
3	(国道 245 号) 3・3・3 大宮雨降川線	鹿島町、弁天町地 内	市民の意見を聞きながら詳細に検討する必要がある。
4	(国道 6 号) 3・5・5 金沢油縄子線	金沢町、大久保 町、千石町	これまでの計画どおりとする。
5	(国道 6 号) 3・5・34 多賀停車場兎平線	諏訪町、鮎川町	これまでの計画どおりとする。
6	(国道 245 号) 3・4・7 河原子鮎川線	河原子町、国分 町、鮎川町	これまでの計画どおりとする。
7	(国道 245 号) 3・5・8 河原子水木線	河原子町、東金沢 町	これまでの計画どおりとする。
8	(国道 293 号) 3・2・10 留水木線	留町地内	これまでの計画どおりとする。
9	(国道 293 号) 3・4・95 瑞竜大森線	大和田町地内	これまでの計画どおりとする。

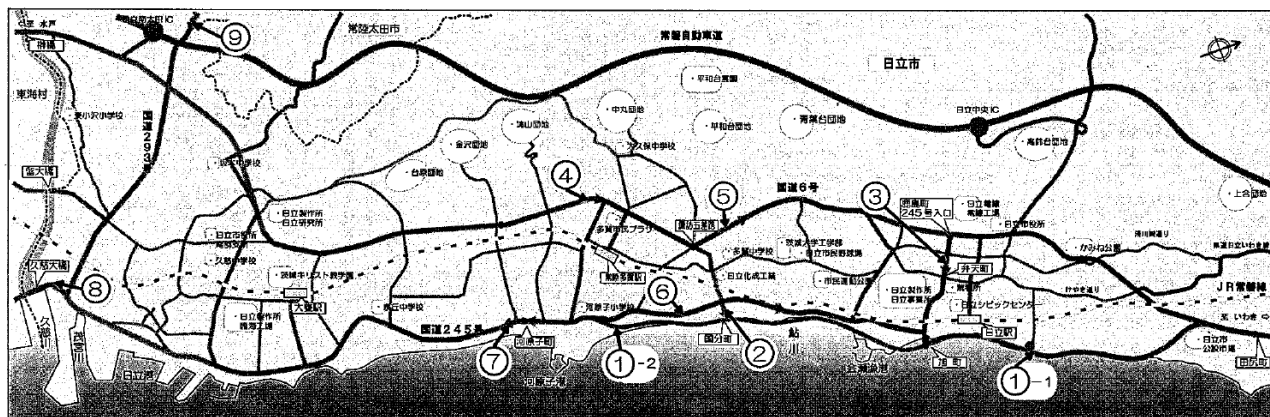


図 2-1 主要幹線道路再検討路線位置図

(3) 都市計画道路の検証方法

- 検討方法は、「都市計画道路再検討方針（平成 18.3、茨城県）」の方針に従い、路線別評価カルテを活用しつつ検討する。
- また、再編道路網（案）の適切性は、将来交通量予測により検証する。

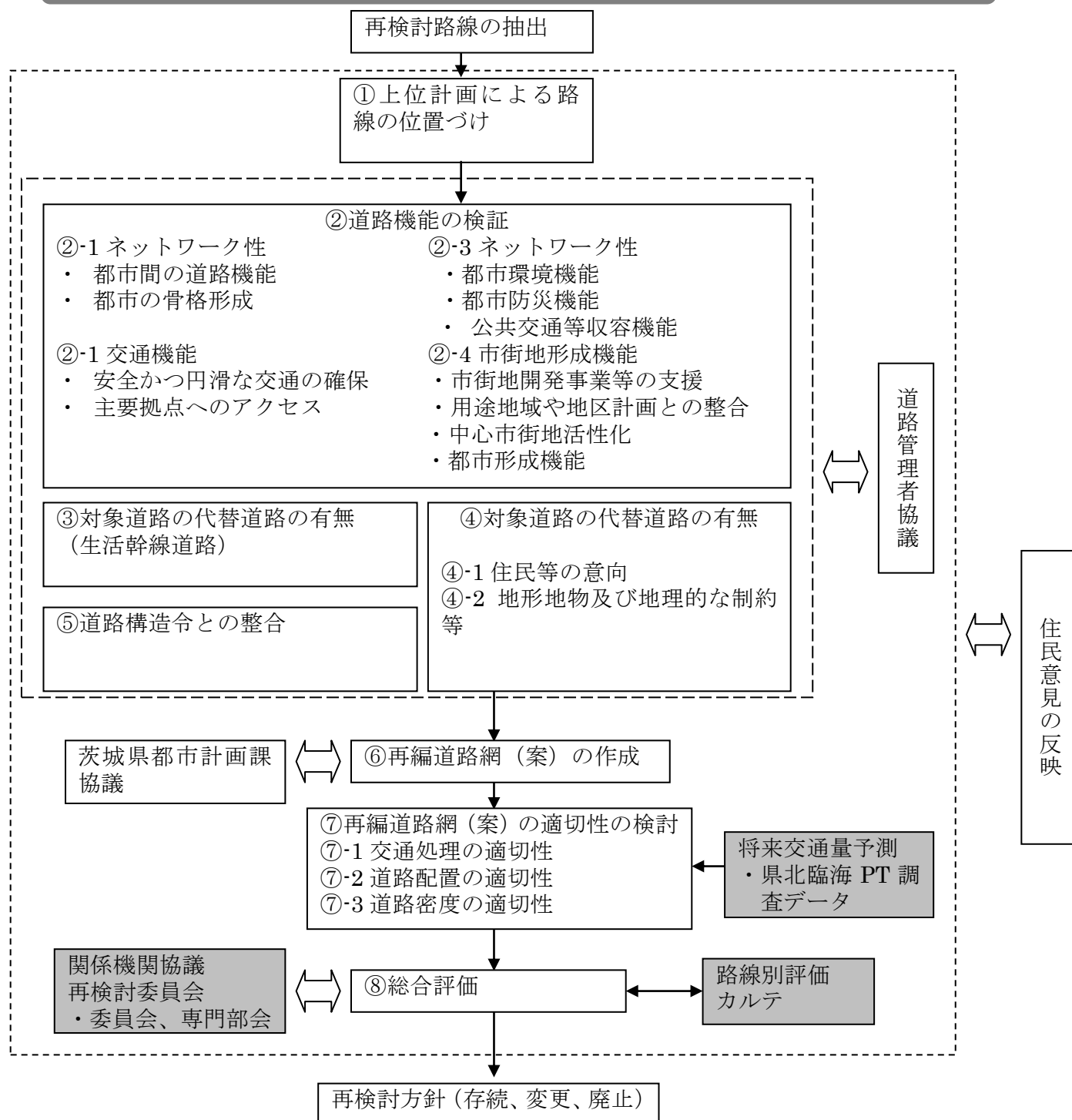


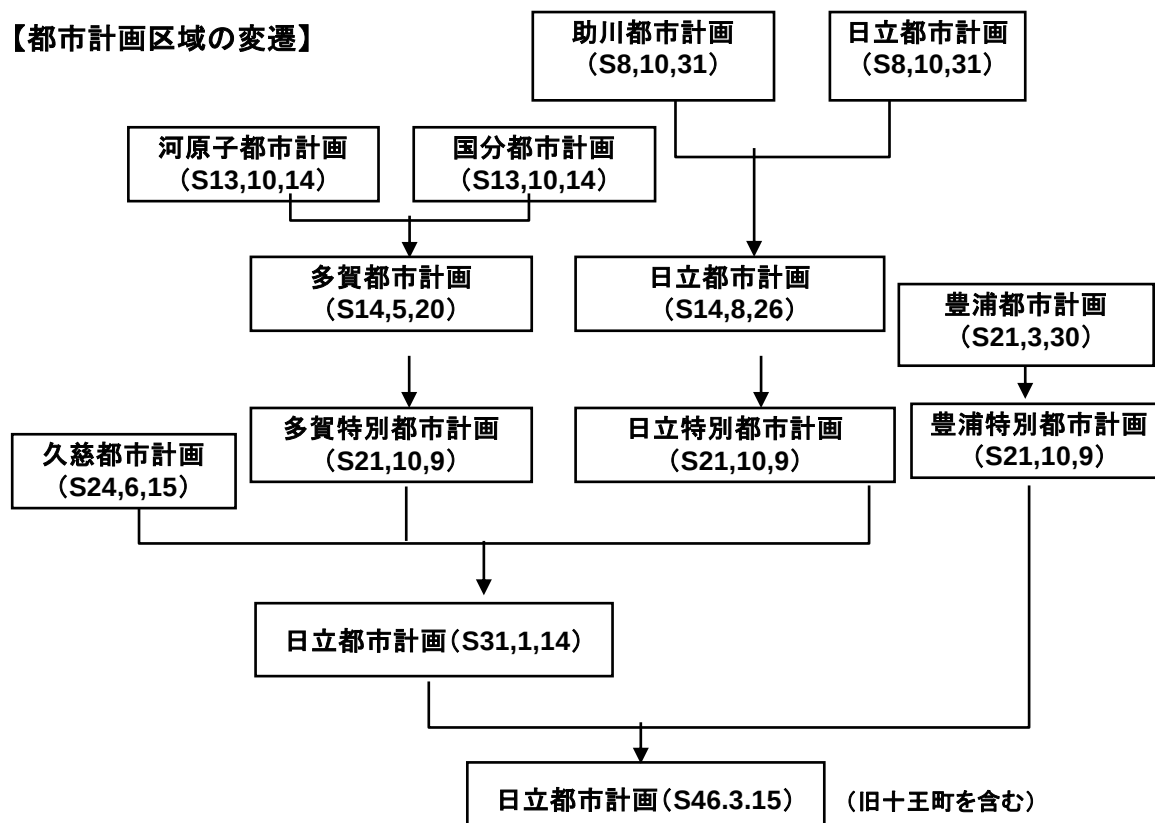
図 2-2 都市計画道路再検討方法

2.1.2 日立市の都市計画道路の概況

(1) 日立市の都市計画道路の成り立ちと特性

- 日立市では、図 2-3 のように、自治体の合併に伴い各々の都市計画区域が統合されるとともに、中間の市街化を見込みつつ、現在の都市計画区域が形成されている。
- 従って、統合前の都市計画道路の特徴が現在まで残っているという特徴がある。

【都市計画区域の変遷】



(日立の都市計画 資料編より)

【都市計画道路の特徴】

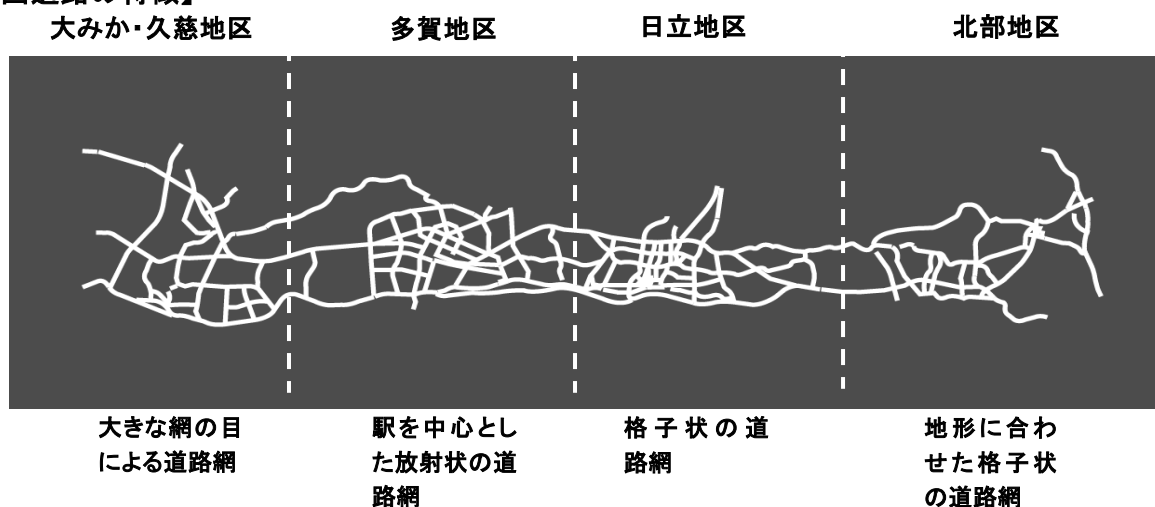


図 2-3 都市計画の編成と都市計画道路網の特徴

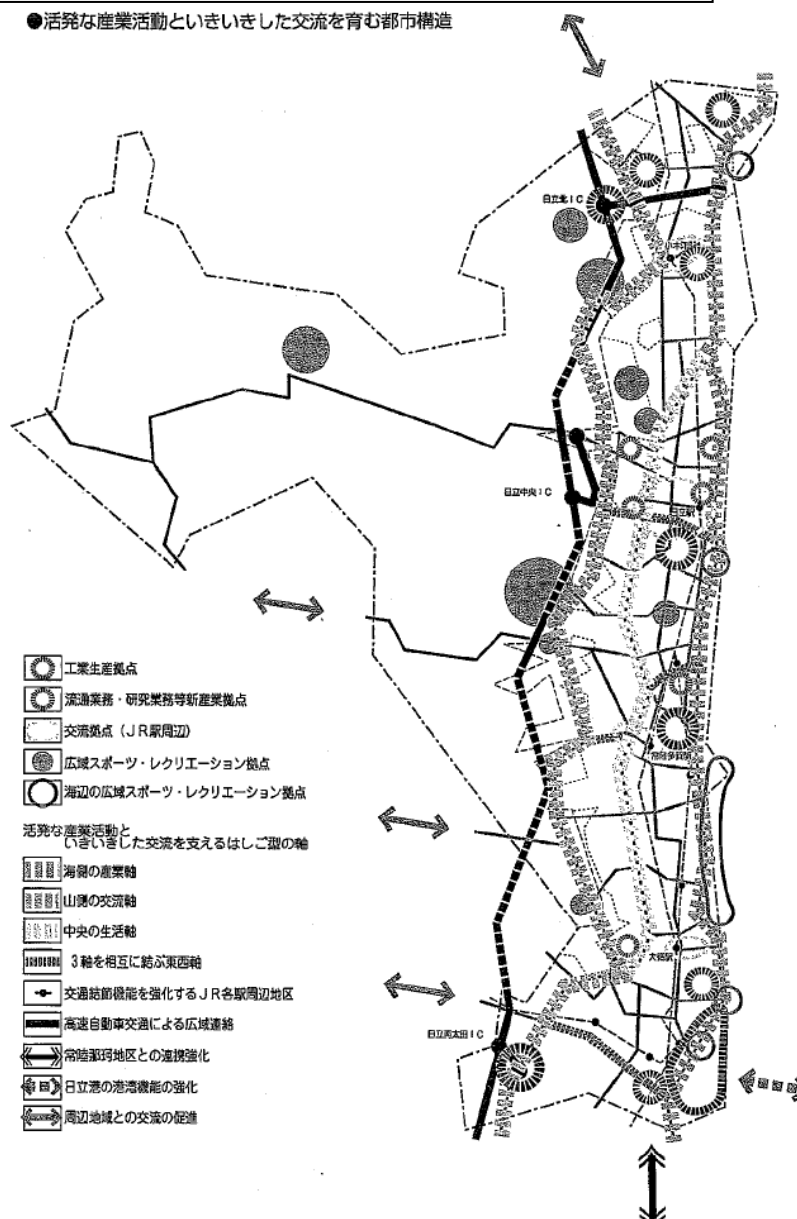
(2) 将来の都市構造

- 日立市、旧十王町では、3つの方針から将来都市構造を構想している。
- 日立市では、3つの方針の内、A.「活発な産業活動といきいきした交流で活力を育む都市構造」では、①既存の産業拠点に加えて新たな産業拠点の育成、②JR周辺の都市機能の強化やスポーツ・レクリエーション拠点の育成、③南北方向の幹線道路の整備・機能強化による産業・交流・生活軸の育成を目指している。

《 将来都市構造形成方針（日立市） 》

- 活発な産業活動といきいきした交流で活力を育む都市構造
- 長寿社会にだれでも安心して暮らすことができる都市構造
- 豊かな自然を大切に自然に親しむ都市構造

●活発な産業活動といきいきした交流を育む都市構造



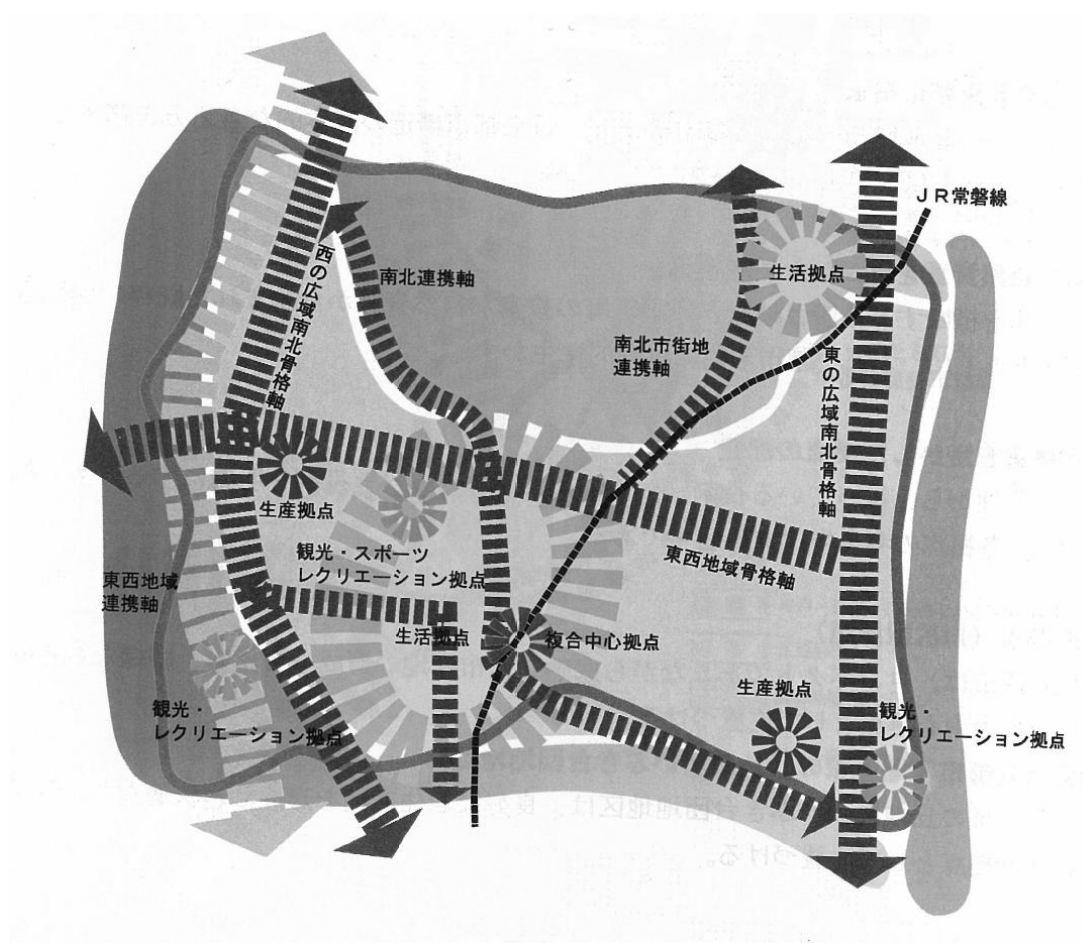
出典：日立市都市計画マスタープラン（平成12年度、日立市）

図 2-4 日立市の目指す都市構造

- 十王町地区（旧十王町）では、3つの方針の内、C.「さと・うみ・やまを有機的に連絡する骨格軸の形成」では、①南北軸：東の広域南北軸・西の広域南北軸・南北地域連携軸、②東西軸：東西地域骨格軸・東西地域連携軸 の形成を目指している。

《 将来都市構造形成方針（旧十王町） 》

- A. 豊富な自然資源を活かした地域構造
- B. 地域構造を活かした拠点の配置
- C. さと・うみ・やまを有機的に連絡する骨格軸の形成



出典：十王町都市計画マスタープラン（平成14年度、十王町）

図 2-5 十王町(旧)の目指す都市構造

(3) 道路ネットワークの構成

- 産業活動や市民生活の広域化への対応と市内の円滑な道路交通の実現に向け、細長い市街地に適した「はしご型」の道路ネットワークの形成を進めていく。

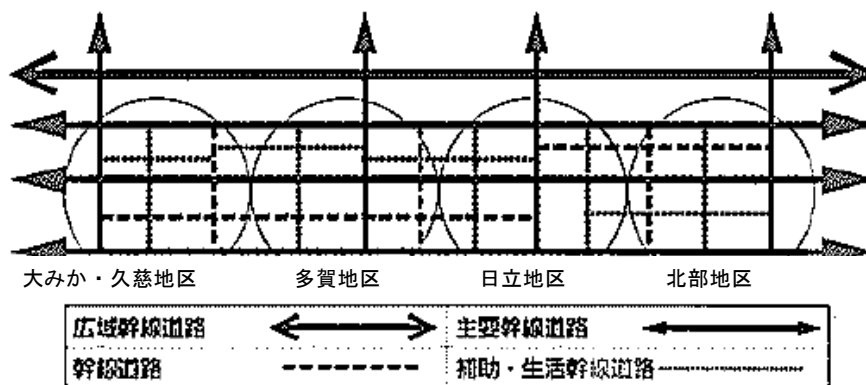


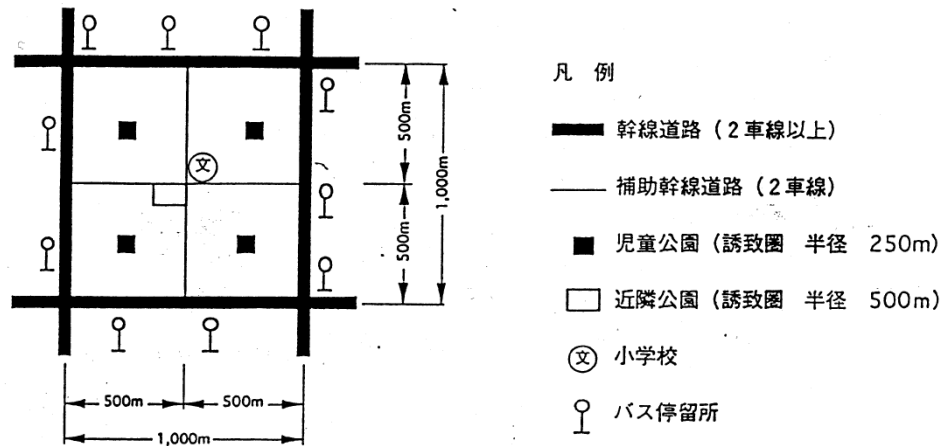
表 2-3 道路の機能と整備の考え方

種 別	機 能	整備の考え方
広域幹線道路 (自動車専用道路)	都市圏を通過する交通及び都市圏内の広域交通を処理	産業活動と市民生活の広域化等に対応した広域的な連絡性を高めるため、主要幹線道路と幹線道路と高速道路との連絡性を高める。
主要幹線道路	都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携し、都市に出入りする交通や都市内の枢要な地域間相互の交通の用に供し、特に高い走行機能と交通処理機能を有する道路。	周辺市町村との広域的な連絡性や日立・多賀・南部・北部地区相互の連絡性を高めるため、海側市街地、山側市街地、その間の中央部市街地を南北に貫く主要幹線道路とそれらを結ぶ東西方向の主要幹線道路の整備を進める。
幹線道路	都市内の各地区または主要な施設相互間の交通を集約して処理し、居住環境地区等の都市の骨格を卵を形成する道路。	主要幹線道路に囲まれた地区の骨格道路として、十王、日高・豊浦、日立、多賀、大みか・久慈の連絡性、中心市街地や交通拠点などとの連絡性、主要幹線道路相互間の連絡性を高める道路整備を進める。
補助幹線道路	主要幹線または、幹線道路に囲まれた区域内において、幹線道路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散するための補助的な幹線道路。	主要幹線道路及び幹線道路によって構成される道路体系を補完し、JR 各駅を中心とした地区内での交通利便性を高め、地区内道路体系の中心となる道路整備を進める。
生活幹線道路	生活幹線道路は、都市計画道路の不足や事業化の難しさを考慮し、既存道路により補完する。	面整備事業や一団の開発区域における生活幹線道路、開発区域から幹線道路・補助幹線道路に至る取り付け生活幹線道路は、事業に関連して整備する。 その他、市街地における生活幹線道路では市の改良事業の優先的・重点的な実施を図る。

都市計画道路

*都市計画道路の配置については、従来は、住宅地の道路網密度を 4 km/k m^2 、商業系の市街地では $5 \sim 7 \text{ km/k m}^2$ 、工業系の市街地は、 $1 \sim 2 \text{ km/k m}^2$ 、用途地域の加重平均で都市全体としては 3.5 km/k m^2 とされてきた。

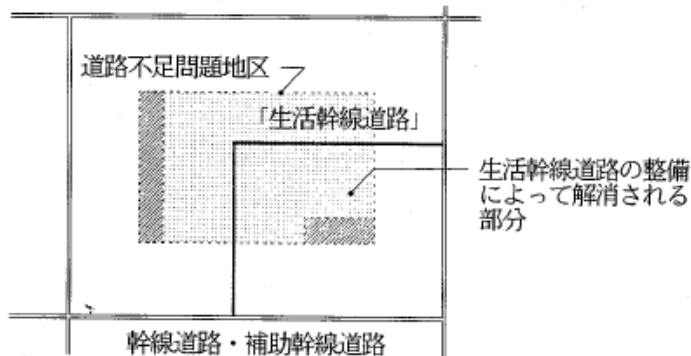
しかし、都市計画運用指針では、郊外住宅地では、従来と同様に 4 km/k m^2 を標準とする近隣住区を囲むように主要幹線道路、都市幹線道路を配置するとしているものの、その他の地域では、道路網密度の水準を明示していない。「今後はそれぞれの都市の実情に応じて計画水準を設定していくのが望ましく、特に補助幹線街路は地域の実情により適宜配置の計画を行うことが望ましい。」とされている。



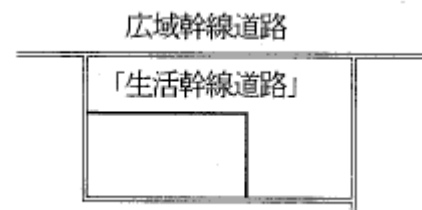
出典：「ゆとり社会と街づくり道づくり」（H4、建設省都支局監修）

図 2-6 主要幹線道路・幹線道路～補助幹線道路の配置概念（住居地域）

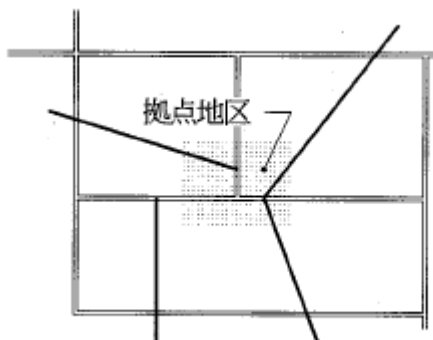
■ 幹線道路不足地域等の解消



■ 幹線道路不足地域等の解消



■ 拠点地域への接近性の向上



■ 現況路線の重視

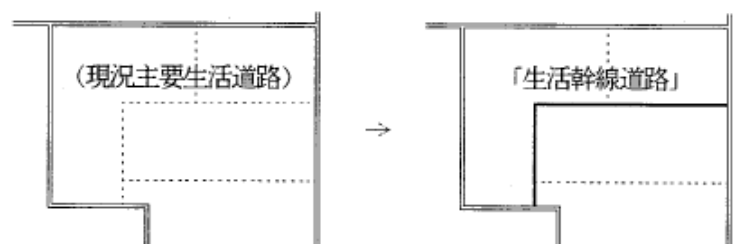


図 2-7 生活幹線道路の配置方針

(4) 都市計画道路の整備状況（日立市の概況）

- 日立市では、整備済み・事業中の路線は、主要幹線道路・幹線道路 68%、幹線道路・補助幹線道路 67%となっている。（平成 20 年度末）

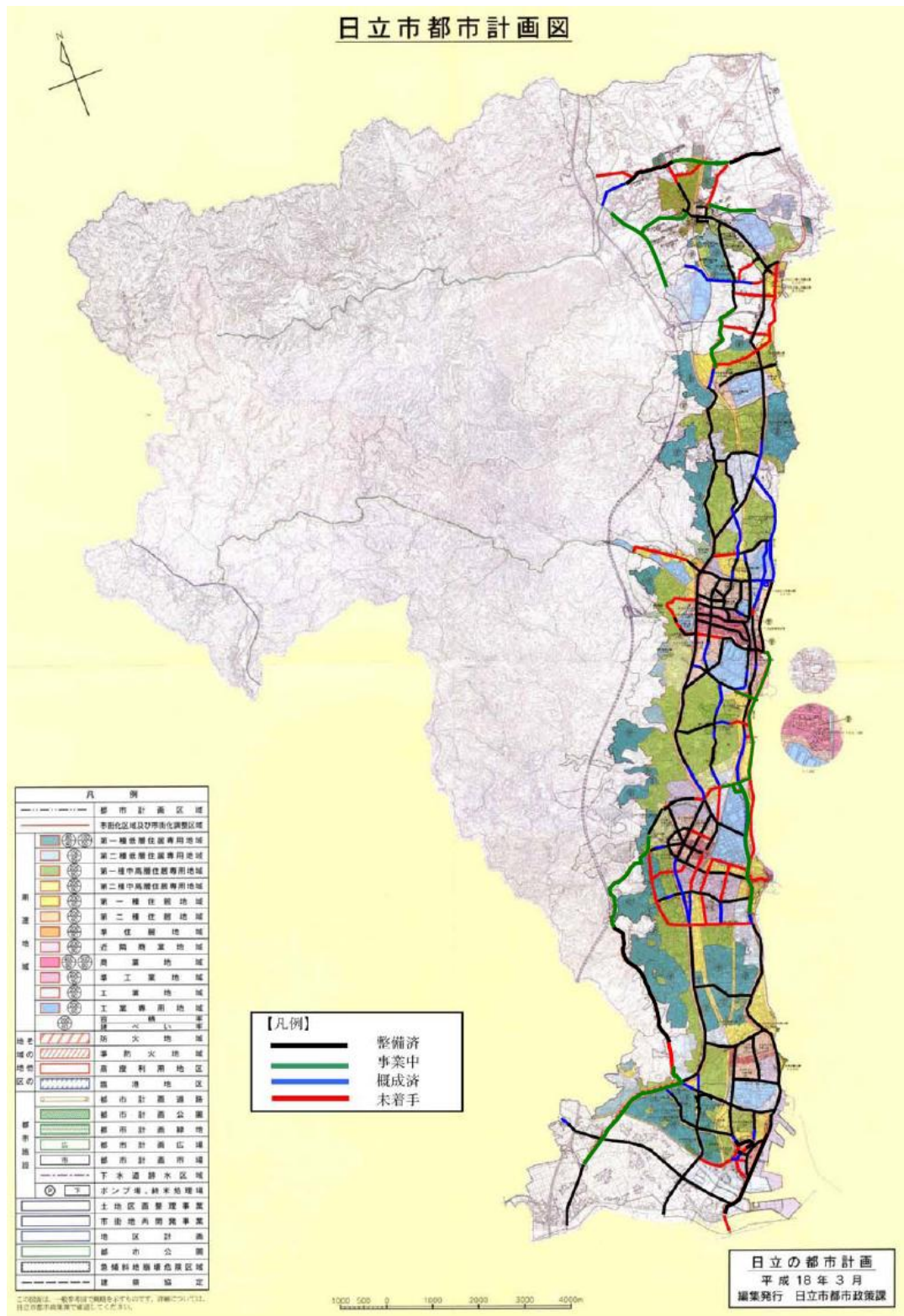


図 2-8 都市計画道路の整備状況

2.1.3 地区の都市計画道路の現状と課題

- 検討対象は、幹線道路・補助幹線道路及び生活幹線道路レベルで、まとまりのある地区内で路線の有する機能等を把握しつつ、検討する必要があるため、地区分類し検討する。
- 地区は、都市計画区域や地区で中心となる鉄道駅等を考慮し、以下の4地区に分類する。



図 2-9 地区区分

(1) 北部地区

1) 地区の道路網の成り立ちと経緯

- 骨格の道路網は、日立市に合併してのち、昭和37年に都市計画決定された。
- 整備済や現在整備中の路線も多いが、市街化調整区域とその縁辺部に未整備の路線が残る。
- 当時は、将来の市街地拡大を見越して計画されたが、これらの多くは、その後市街化調整区域の都市計画道路とされ、未整備区間のままである。
- 単独整備路線は、滑川田尻線と中所沢川尻線のみである。（日高・豊浦地区）

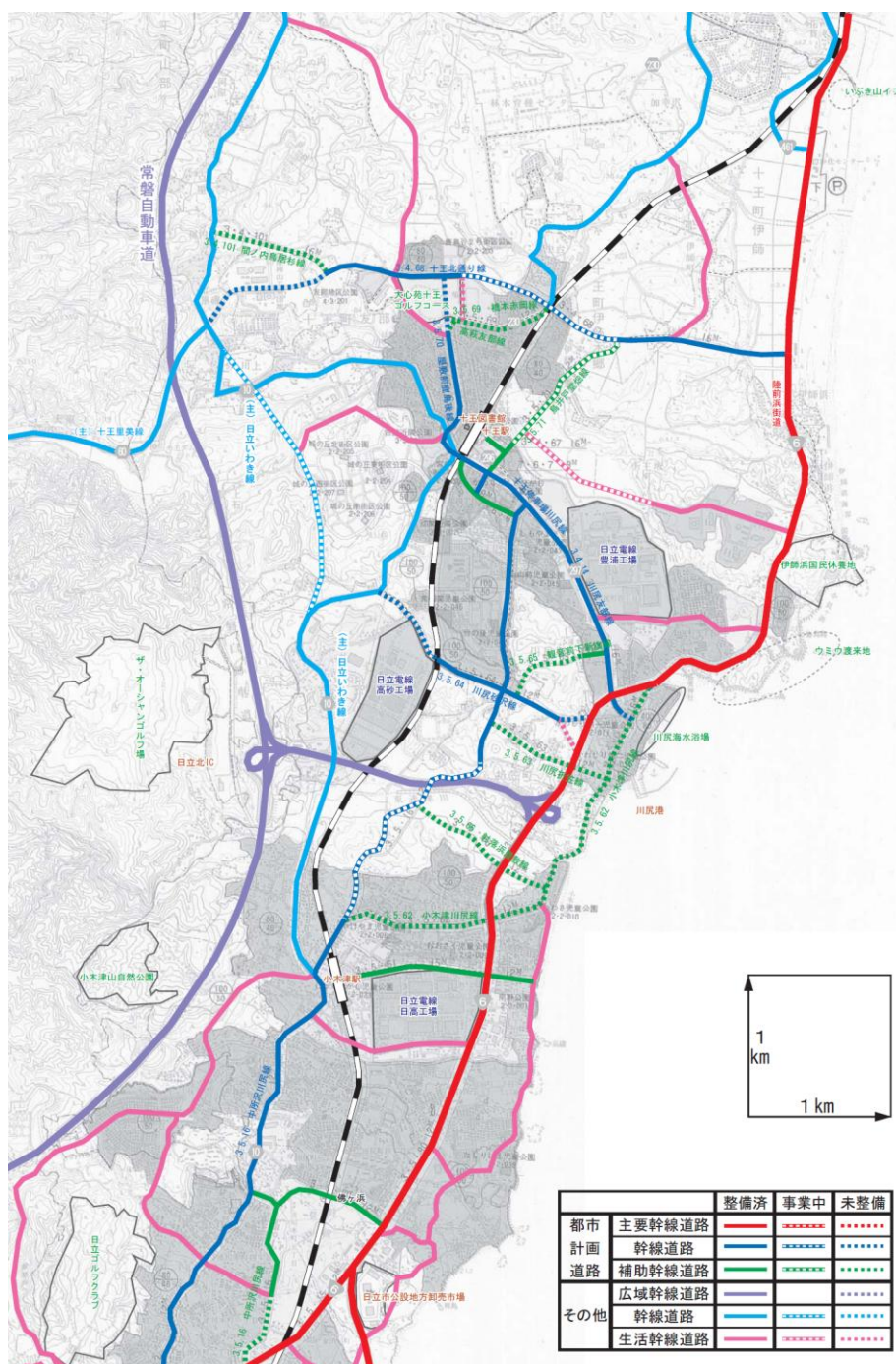


図 2-10 地区の道路網(北部地区)

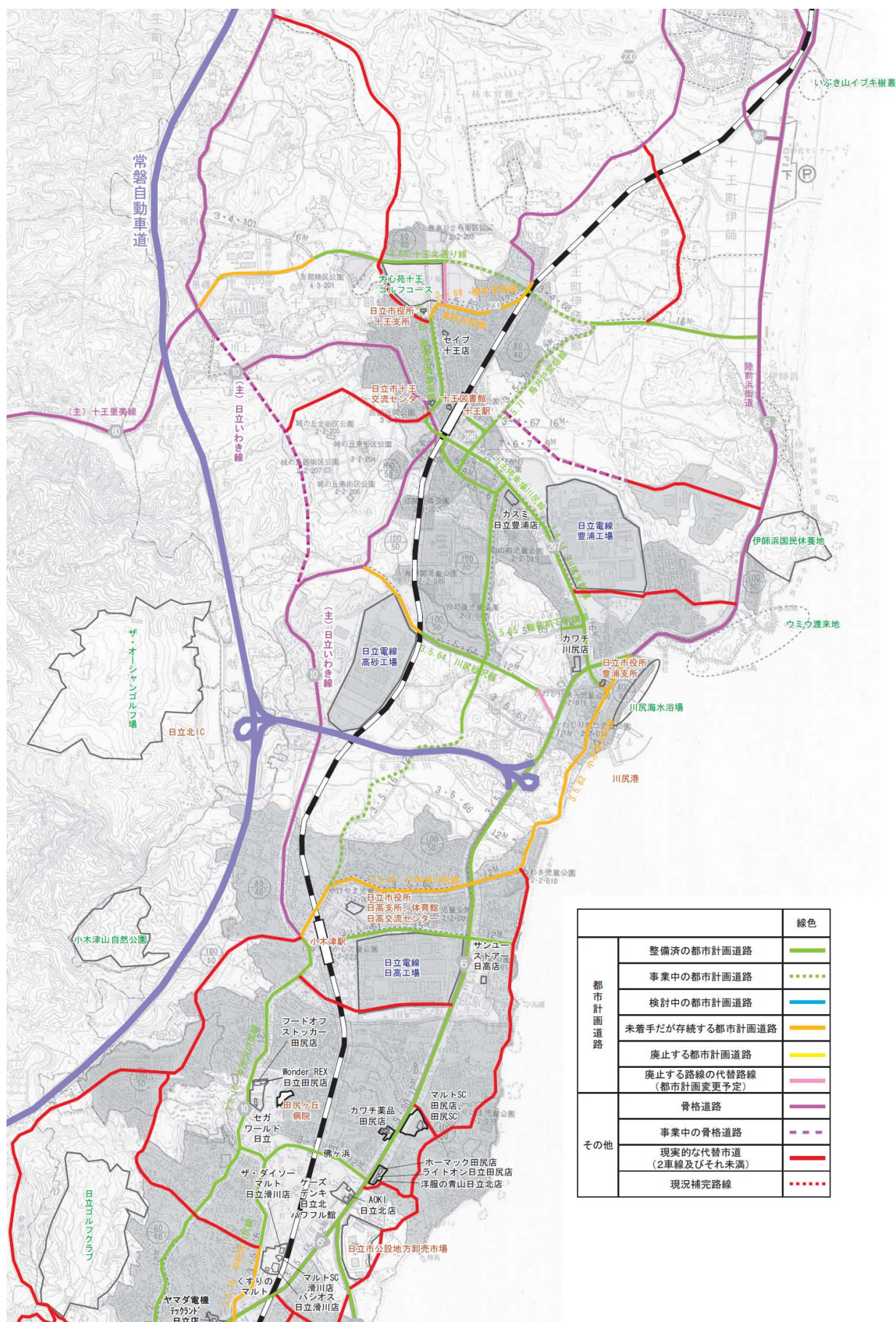


図 2-11 地区の主要施設(北部地区)

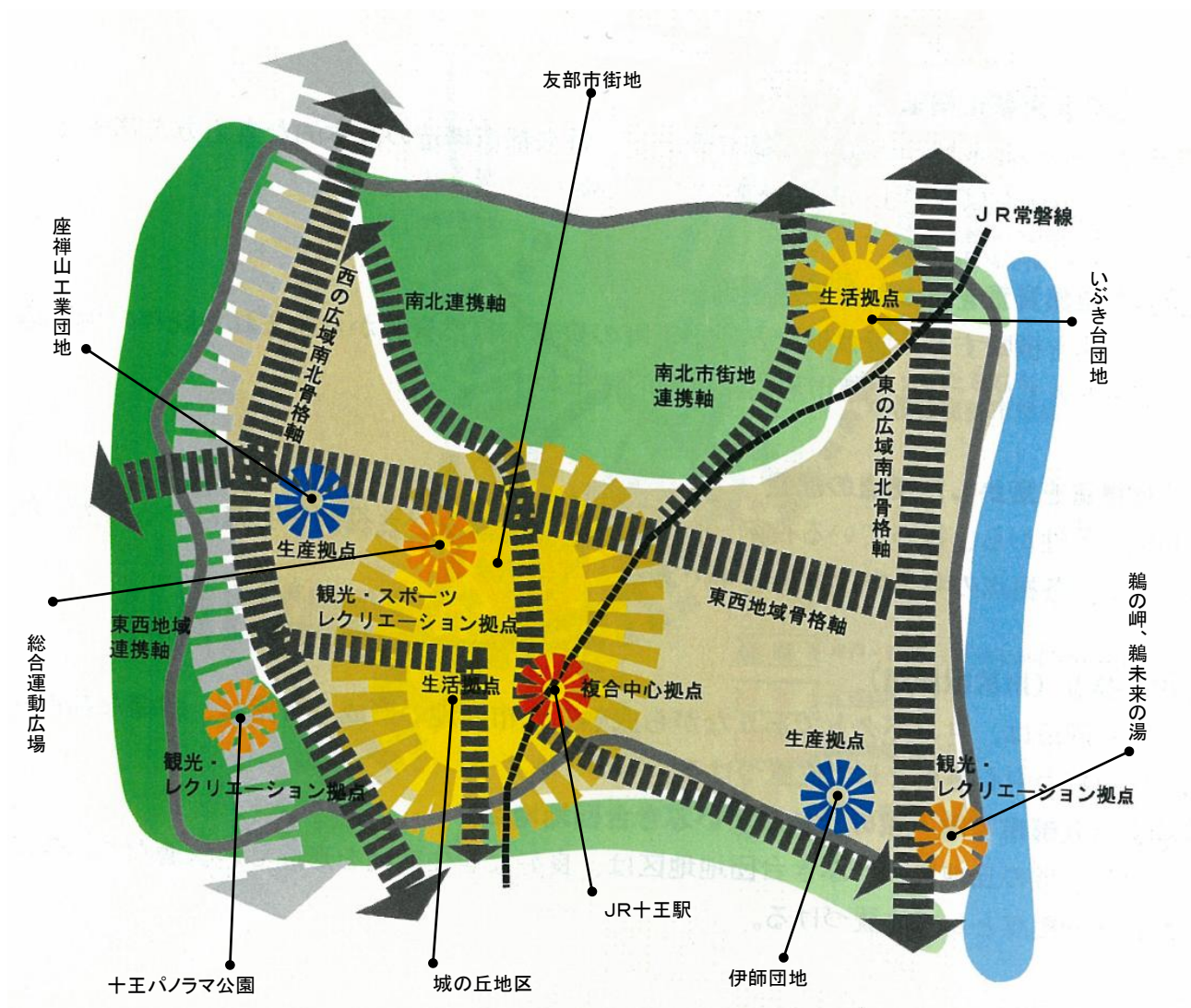
2) 地区の整備方針

- 十王地区（旧十王町）では、3つの方針内、C.「さと・うみ・やまを有機的に連絡する骨格軸の形成」では、①南北軸：東の広域南北軸・西の広域南北軸・南北地域連携軸、②東西軸：東西地域骨格軸・東西地域連携軸 の形成を目指している。
- 小木津駅を中心に、豊かな自然環境を活かした質の高い住宅地区として、また、常磐自動車道の日立北インターチェンジに近接する利便性を活用した就業の場として複合的な整備を目指している。
- 主要な交通軸としては、国道 6 号沿道を南北の主要軸に、山側道路と県道日立いわき線を山側のサブ都市軸とし、主要地区間連絡機能の強化と都市機能連担集積、沿道景観整備を図る。

表 2-4 地区の整備方針(北部地区)

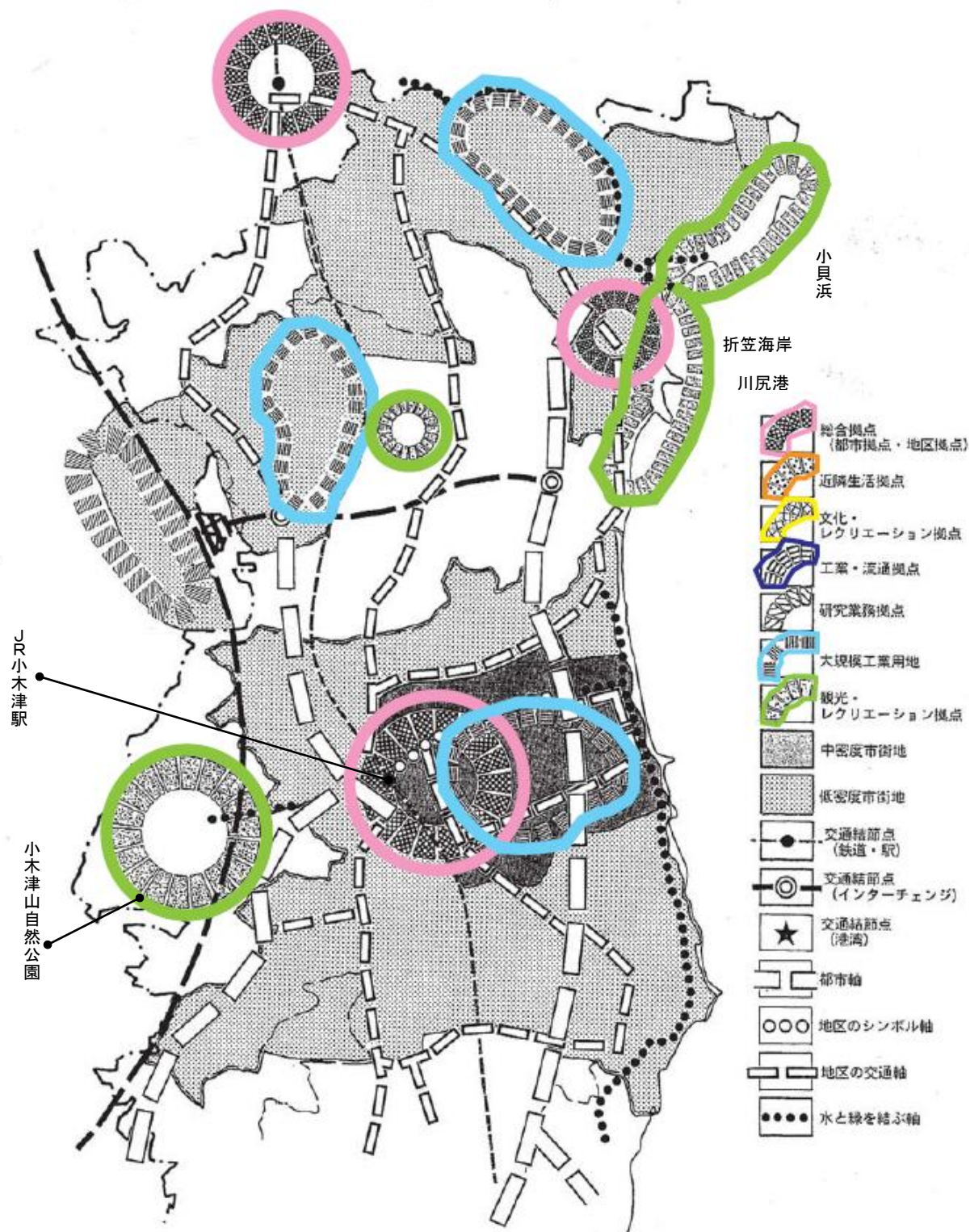
役割 目標像	さとの顔・うみの顔・やまの顔ー健やかにつながる定住地区 ・ 健やかに過ごすことができる環境づくり ・ 個性的な市街地、自然環境、集落形成による定住志向の増進 ・ 「さと」「うみ」「やま」間の豊かな交流 豊かな自然環境と住環境の調和する地区 ・ 豊かな自然環境と調和した質の高い住宅宅地の供給 ・ 常磐自動車道日立北インターチェンジ周辺としての高速道路交通の利便性を活かした就業の場の提供 ・ 自然環境の保全と活用による市民のレクリエーションの場の提供（小貝浜緑地（海）、小木津山自然公園等（山））
地区の骨格構造の形成の方針	■ 拠点地区（複合中心拠点） ・ JR 十王駅周辺は、コンパクトでありながら成熟した市街地の形成を目指し、多様な都市機能の集積を図る地区の拠点地区として位置付ける。 ・ 小木津駅周辺を周辺地域からの道路近接性の強化、商店街再整備、既存工業地への業務機能の集積等により、地区拠点として強化・育成を図る。十王駅前も地区拠点に位置づける。 ■ 近隣拠点（生活拠点） ・ 友部市街地、城の丘地区、いぶき台団地地区は、良好な居住空間を形成し、快適な生活環境を備えた地区の近隣拠点として位置付けられる。 ・ 川尻漁港に隣接する近隣商業地を特色ある近隣の生活拠点として再整備を図る。 ■ 既存大規模工場用地（生産拠点） ・ 伊師団地、座禅山工業団地は、優良企業の安定的操業と周辺環境との調和を目指す生産拠点として位置付けられる。 小木津・川尻・砂沢については市街地内の就業・生産の場として、時代の趨勢に合った形態への更新を図りつつ、その機能の強化・維持を図る。 ・ 小木津・川尻・砂沢については市街地内の就業・生産の場として、時代の趨勢に合った形態への更新を図りつつ、その機能の強化・維持を図る。

交通軸等の強化	■観光・レクリエーション拠点 ・国民休養地の国民宿舎「鵜の岬」及び「鵜未来の湯」周辺地区、十王パノラマ公園、総合運動広場は、良好な自然環境が生み出す眺望や自然環境を最大限に活かすとともに、地域の地場産業等との連携を図りつつ、観光・レクリエーション拠点として位置づける。 ・折笠海岸のマリーナ整備等川尻港周辺を北部地区の海洋レクリエーション・観光拠点として再整備。小貝浜を都市緑地としてレクリエーションの拠点とする。小木津山自然公園周辺は、神峰公園方向との連絡機能を強化しつつ公園機能を強化し、山側のレクリエーション拠点とする。
	■都市軸 ・南北軸（十王地区） 東の広域南北骨格軸：国道 6 号 西の広域南北骨格軸：（主）日立・いわき線、及び同バイパス 南北地域連携軸：屋敷前鹿島後線、（市）友部小幡線、（県）高萩・友部線 ・東西軸（十王地区） 東西地域骨格軸：（都）十王北通り線の形成 東西地域骨格軸：（主）十王・里美線 ・日高・豊浦地区では国道 6 号沿道を都市の背骨となり、日立地区の拠点と連絡する都市地区に位置づけ、地区間連絡機能の強化と都市機能連担集積、沿道景観整備を図る。山側道路と県道日立いわき線を山側のサブ都市軸とする。 ■地区のシンボル軸 ・小木津停車場線沿道を北部地区のシンボル地区とし、沿道の土地利用の整序、特色ある沿道景観形成、歩行環境整備を進める。 ■ 地区の交通軸 ・小木津・十王駅周辺の地区拠点、豊浦の近隣拠点と周辺市街地を円滑に連絡する放射状の主要道路沿道を地区の交通軸とし、沿道の計画的土地利用の誘導と合わせた道路整備の促進を図る。



出典：「日立市市街地整備基本計画策定業務報告書」（平成 5 年 3 月、日立市）

図 2-12 地区の骨格構造の形成の方針(十王地区)



出典：「日立市市街地整備基本計画策定業務報告書」（平成 5 年 3 月、日立市）

図 2-13 地区の骨格構造の形成方針(北部地区)

3) 地区の道路の現状と課題

①道路網の概況（計画延長、整備率、長期未着手区間）

- 北部地区の都市計画道路は、計画延長 25.3km、道路密度（概算）2.0km/km²と基準より低い。また、整備済み・事業中率が 56%と日立市平均 67%より低い。長期未着手延長は 7.9km（31%）と、未整備区間の内、長期未着手でない区間は 13%程度であり、今後の整備が見込まれる。
- 未整備区間は、当初市街化を見込んだものの市街化の見込みが立ち難くなっている地区に計画された都市計画道路が多いため、都市計画道路の再検討は、市街化の見込みと整合するよう行うとともに、現実的な生活幹線道路を積極的に見出し整備することが重要と考えられる。

* 都市計画道路の配置されている市街化調整区域も道路率算定時の市街化区域に含めている。

表 2-5 都市計画道路の現状

北部地区	計画延長 (km)	整備済・事業中延長 (km)	未整備延長 (km)	内、長期未着手延長 (km)
主要幹線道路	4.2 100%	4.2	0.0	0.0
幹線道路	10.5 100%	7.0 67%	3.4 33%	2.2 21%
補助幹線道路	10.6 100%	3.1 29%	7.6 71%	5.7 53%
計	25.3 100%	14.3 56%	11.0 44%	7.9 31%
道路密度（概算）：km/km ²	2.0	1.1		
生活幹線道路		3.4		
合 計（+生活幹線道路）		17.7		
道路密度（概算）：km/km ²		1.4		

* 道路密度の目安（住宅地）：3.5km/km²

②具体的な課題

- 日高・豊浦地区では、市街化区域で、補助幹線の配置が不足している地区が存在する（田尻等地区）。
- 一方、既存の都市計画道路に対しては、全体的に道路の整備率が低く、特に、北側の市街化調整区域内の都市計画道路や日立北インターチェンジ付近の市街化調整区域内の都市計画道路は、ほとんど未整備である。

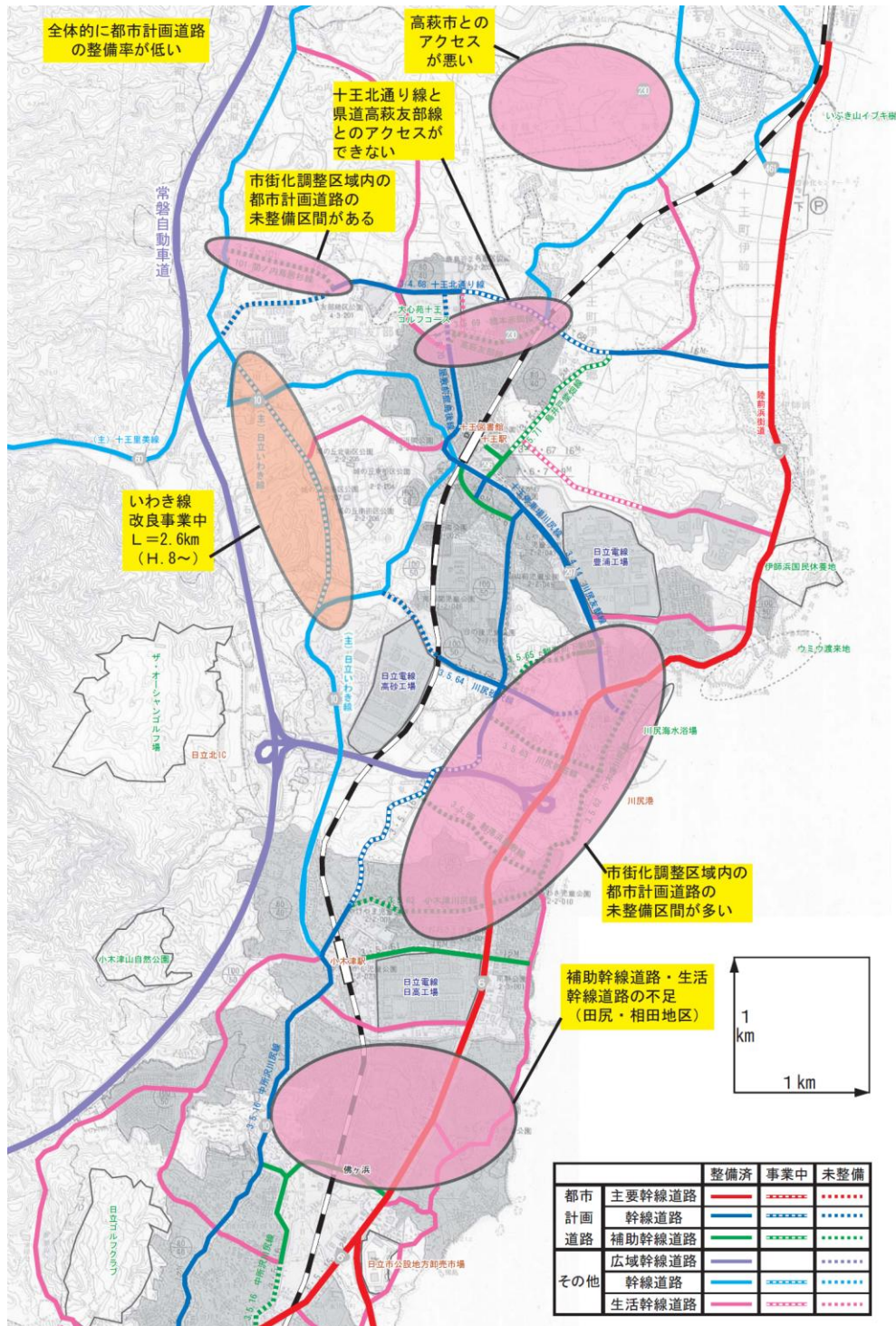


図 2-14 地区の道路の問題点(北部地区)

○：全区間整備済又は事業中
 済：再検討済
 ★：今回検討

主 要 幹 線	補 助 幹 線	番 号	名 称	当初 都決告示 年月日	幅員 (m)	車線(m)		計画延長 (m) A	整備済 延長(m) B	未整備延長(m)				整備率 (%) B/A	未整備率 (%) C/A	期間別未整備延長 (H21年度)				
						決定	想定			C=A-B	事業中a	暫定済b	未着手 c=C-a-b			10年未満 (H9～H19 年度)	10～20年 (S62～H8 年度)	20～30年 (S92～ S61年度)	30～40年 (S42～ S51年度)	40年以上 (S4年度 以前)
	★	3・4・68	十王北通り線	S48.12.21	16		2	4,390	2,390	2,000	1,210	790	0	54.4%	45.6%				790	
	★	3・5・70	屋敷前鹿島後線	S48.12.20	12		2	1,140	720	420	0	0	420	63.2%	36.8%				420	
	○	3・4・67	川尻駅前線	S48.12.21	16		2	180	180	0	0	0	0	100.0%	0.0%				0	
	★	3・5・69	橋本赤岡線	S48.12.21	12		2	890	0	890	0	790	100	0.0%	100.0%				890	
	○	3・5・71	鳥井戸堂畑線	S48.12.20	12		2	1,320	260	1,060	0	0	0	19.7%	80.3%					
	★	3・4・101	間ノ内鳥居杉線	H6.10.17	16		2	870	0	870	0	0	870	0.0%	100.0%	870				
	○	7・6・6	鳥井戸・上山崎線	S60.9.30	9			940	940	0	0	0	0	100.0%	0.0%	0				
	○	7・6・7	鳥井戸・大谷下線	S60.9.30	9			160	160	0	0	0	0	100.0%	0.0%	0				
	○	3・5・90	田尻川尻線	S59.8.2	12		2	4,200	4,200	0	0	0	0	100.0%	0.0%	0				
	★	3・4・14	川尻友部線	S37.12.28	16		2	2,700	2,620	80	0	0	80	97.0%	3.0%				80	
	★	3・5・64	川尻砂沢線	S37.12.28	12		2	2,245	1,315	930	0	640	290	58.6%	41.4%				930	
	★	3・5・62	小木津川尻線	S21.9.11	12		2	2,320	0	2,320	0	640	1,680	0.0%	100.0%				2,320	
	○	3・5・61	小木津停車場線	S37.12.28	15		2	1,325	1,325	0	0	0	0	100.0%	0.0%				0	
	★	3・5・63	川尻折笠線	S37.12.28	12		2	880	0	880	0	0	880	0.0%	100.0%				880	
	★	3・5・65	観音前下新旗線	S37.12.28	12		2	760	190	570	0	0	570	25.0%	75.0%				570	
	★	3・5・66	射落浜屋敷線	S37.12.28	12		2	1,060	0	1,060	0	0	1,060	0.0%	100.0%				1,060	

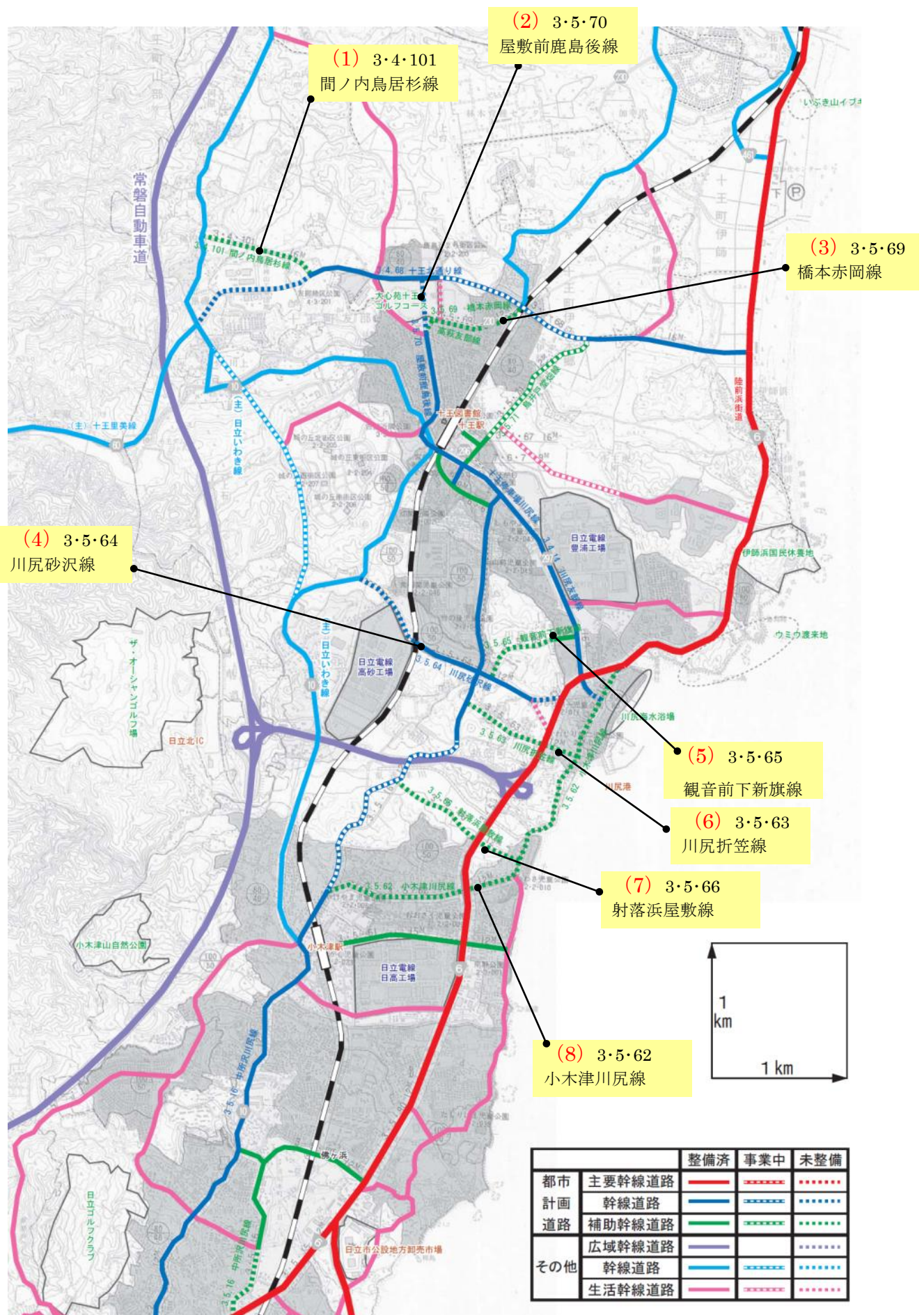


図 2-15 長期未着手都市計画道路(北部地区)

4) 主な長期未着手都市計画道路の現状と課題

- 長期未着手都市計画道路では、3・4・101 間ノ内鳥居杉線は、全区間が市街化調整区域で市街化の見込みは無い。また、（主）日立いわき線が代替する。
- 3・5・70 屋敷前鹿島後線では、代替する市道は、間ノ内鳥居杉線十王町地区では、西の広域南北骨格軸の形成が不足している。また、東側工業団地へのアクセス道路が不足している。
- 3・6・63 川尻折笠線、3・6・65 観音前下新旗線、3・6・66 射落浜屋敷線は、補助幹線で将来の市街化区域拡大の可能性は低く、代替路線の確保状況により、存続を判断することが適切と考えられる。
- 3・6・62 小木津川尻線は、市街化区域内に位置しており、重要なバス路線でもあることから、機能の充実の視点からも、再検討を行う必要がある。

表 2-6 長期未着手都市計画道路の現状と課題(北部地区)(1/2)

S E Q	番号 路線名	計画幅員 計画延長 未着手延長	都市計画	現況・課題等
1	3・4・101 間ノ内 鳥居杉線	W=16m L=870m 全区間未着手	昭和48年決定 平成6年変更	市街化調整区域（全区間）水田地域 都市計画道路として特別な道路機能を有していないため重要性は低く、同方向に並行し代替可能な都市計画道路3・4・68が概成済及び整備済である。 約400mに亘り市道（4～5m）が並行代替路線：3・43・68十王北通り線 主要地方道 日立いわき線
2	3・5・70 屋敷前 鹿島後線	W=12m L=1,140m 未着手420m	昭和48年決定	未着手区間は工業地域。 土地利用現況：ゴルフ場と市十王支所北側は土地区画整理事業完了 人口や交通量の増加要素なし 代替路線：東側並行市道（幅員10m） 都市計画道路としての重要性は高いが、未整備区間はゴルフ場内を通過しており、代替路線も存在する。
3	3・5・69 橋本赤岡線	W=12m L=890m 全区間未着手	昭和48年決定 平成18年変更	第一種中高層住居専用・第一種住居・第二種住宅地域（住宅地） 楡形小学校、市営・県営住宅 十王北通り線（主要地方道十王里美線）との交差部前後区間は事業予定 当該路線は、県道高萩友部線に重複する区間であり、十王地区において十王駅周辺拠点地区と高萩市市街地を連絡する路線である。3・5・70 屋敷前鹿島後線の廃止区間との調整により起点変更の可能性はある

表 2-7 長期未着手都市計画道路の現状と課題(北部地区)(2/2)

S E Q	番号 路線名	計画幅員 計画延長 未着手延長	都市計画	現況・課題等
4	3・5・6 4 川尻砂沢線	W=12m L=2,245m 未着手 930m ①豊浦小東側 L=290m ②常磐線西側 L=640m	昭和37年決定 昭和48年変更	全区間で市道が重複・並行 豊浦小学校、日立電線高砂工場 ①国道6号～豊浦小学校東側 未着手区間の市街地調整区域の南側に幅員10mの市道あり 終点部の一部で既都市計画の位置と異なる路線で国道6号と接続されている。 ②JR常磐線～日立いわき線 未着手区間の工業・工業専用地域は既成済だが歩道幅員が不足
5	3・5・6 5 観音前 下新旗線	W=12m L=760m 未着手 570m	昭和37年決定 平成9年変更	第一種中高層住宅専用地域(1/4) 市街化調整区域(3/4) 川尻観音前土地地区画整理事業地は完了 本路線上に墓地や小学校グラウンドがあり、事業性に課題がある。 地域住民から要望を受けた、3・5・17中所沢川尻線に接続する生活幹線道路が事業化される予定である。
6	3・5・6 3 川尻折笠線	W=12m L=880m 全区間未着手	昭和37年決定 昭和48年変更	第一種住居・準住居地域(3/10) 市街化調整区域(7/10) 農地、宅地、空地等混在の近郊農業地域 全区間に亘って市道が並行し、数年前に改良済(5～6m) 代替路線：並行市道(幅員6～5m) 大半は市街化調整区域の旧来集落地を通過しており、居住者・地権者の合意形成が困難である。
7	3・5・6 6 射落浜屋敷線	W=12m L=1,060m 全区間未着手	昭和37年決定 平成20年変更	第一種住居・準住居地域(1/7) 市街化調整区域(6/7) 起点部に宅地があるが、大半は農地や空地が混在する近郊農業地域で、都市計画道路としての重要性は低い。 同方向に並行して代替可能な都市計画道路3・5・62小木津川尻線があり概成済。
8	3・5・6 2 小木津川尻線	W=12m 16m L=2,320m 全区間未着手	昭和37年決定 昭和48年変更	第一種住居・商業・準住居地域、市街化調整区域、国道6号旧道で、全区間で市道重複 旧来の市街地を結び、沿線には小・中学校や市役所支所、交流センターなど地域の拠点公共施設が多くある。 折笠川の浜橋を掛け替え予定 川尻町1丁目地内は現幅員8mを2倍の16mに拡幅する計画である

5) 長期未着手都市計画道路の方向性（案）

- 北部地区における長期未着手の都市計画道路の今後の方向性は、以下のように提案する。

表 2-8 北部地区の長期未着手都市計画道路の方向性(案)

N o	道路名	市の考え	理由
1	3・4・101 間ノ内鳥居杉線	全区間廃止	①全区間が市街化調整区域で市街化の見通しは無い ②起終点を結ぶ代替路線がある 代替路線：東側並行市道（幅員 10m）
2	3・5・70 屋敷前 鹿島後線	未着手区間は部分廃止	東側に並行して2車線の市道がある 代替路線：東側並行市道（幅員 10m）
3	3・5・69 橋本赤岡線	現計画で存続	①大半が現県道（高萩友部線）に沿い、一部に事業可能性はある ②小学校や公営住宅があり、歩道等整備の必要性が高い 3・5・70 屋敷前鹿島後線の廃止区間との調整により起点変更の可能性はある
4	3・5・64 川尻砂沢線	①国道6号～ 豊浦小学校東側 現道ルートに振り替えて変更	主交通は現道方向である
		②JR 常磐線～ 日立いわき線 現計画を存続	歩道幅員が狭く、土地利用状況等から整備必要性は高い
5	3・5・65 観音前 下新旗線	全区間廃止	大半が市街化調整区域であり、市街地区域拡大の可能性は低い 未着手区間は 3・5・16 中所沢川尻線に接続の市道整備要望があり対応検討中
6	3・5・63 川尻折笠線	全区間廃止	①市街化調整区域であり市街化区域拡大の見通しはない ②将来交通量は微少と予測 代替路線：並行市道（幅員 6～5m）
7	3・5・66 射落浜屋敷線	全区間廃止	①市街化調整区域であり市街化区域拡大の見通しはない ②将来交通量は微少と予測 代替路線：なし
8	3・5・62 小木津川尻線	当面は現計画を存続	全区間に亘り事業実施の可能性を検証する必要がある

(2) 日立地区

1) 地区の道路網の成り立ちと経緯

- 骨格の道路網は、昭和21年戦災復興都市計画により都市計画決定され、戦災復興事業の土地区画整理事業により都市計画道路が整備された。
- 戦災復興事業の区域以外では未整備区間が多い。
(例) 石倉清水線、宮田杉本線、下諏訪台桜内線、清水鮎川線
- 土地区画整理事業に関係しない単独整備路線は、石倉清水線、神田鈴の宮線、大宮雨降川線（いずれも一部区間）など、昭和59年都市計画決定の国道6号日立バイパス関連路線と、田手沼田沢線(滑川地区)、平成5年都市計画決定の下桐木田高野線に限定されている。

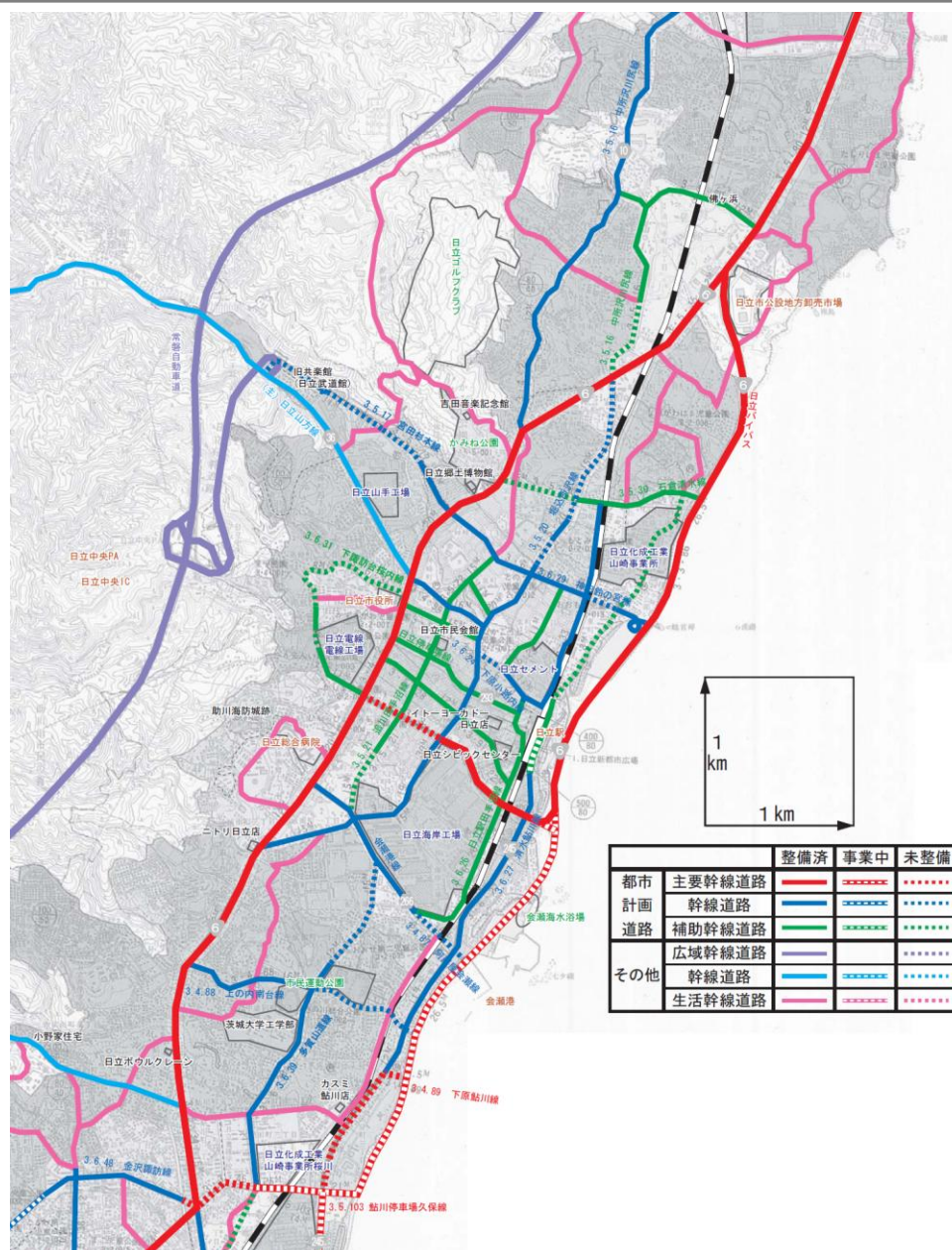


図 2-16 地区の道路網(日立地区)

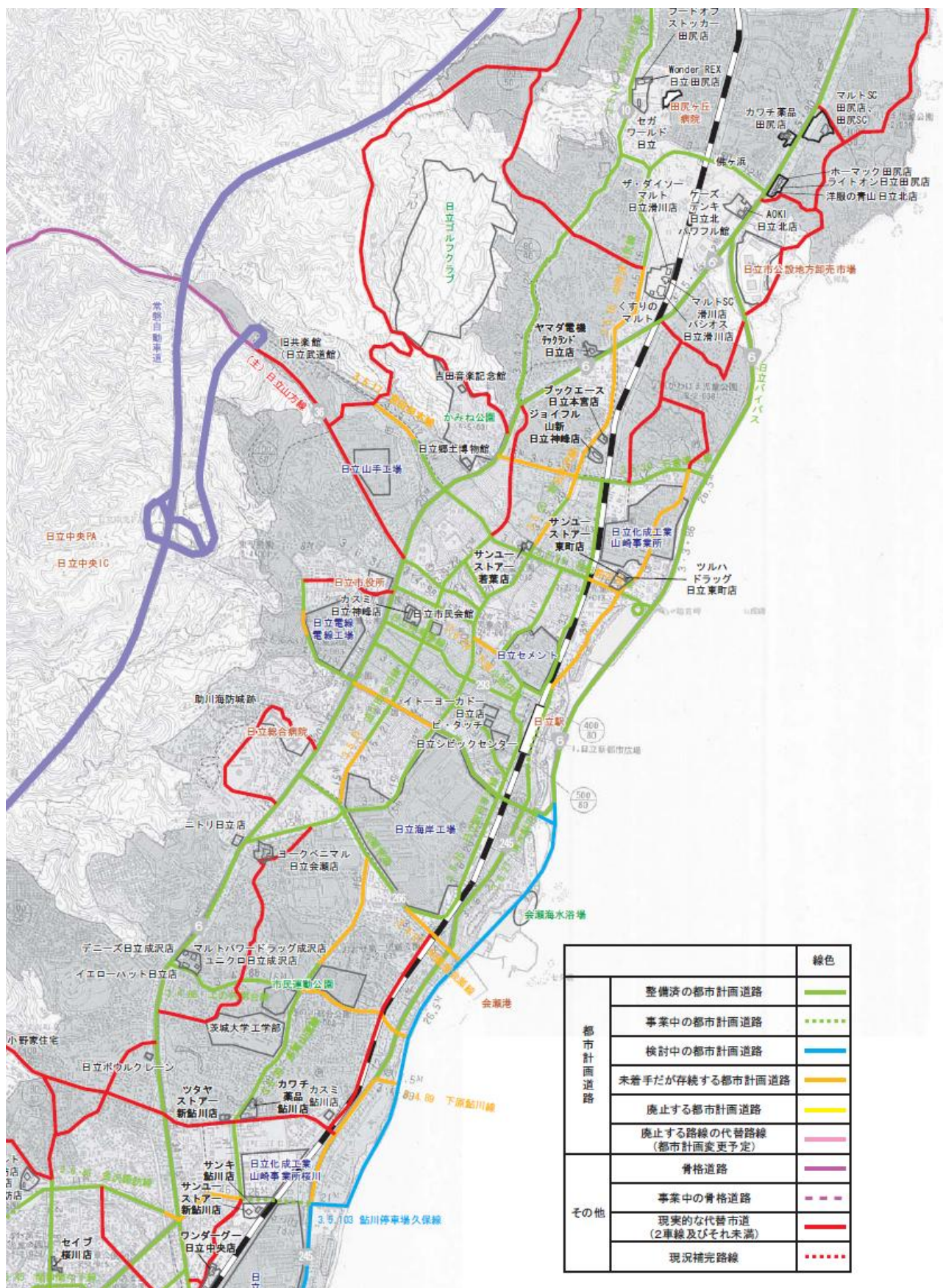


図 2-17 地区の主要施設(日立地区)

2) 地区の整備方針

- 日立駅前地区及びその周辺を総合拠点とし、日立の顔となる県北の拠点地域とする。
- 総合拠点の外では、山側道路沿道の新規住宅地開発に合せた拠点化を行う。
- また、既存大規模工業団地や観光・レクリエーション拠点等、日立市の顔に相応しい機能の充実と、円滑なアクセス確保を行っていく。

表 2-9 地区の整備方針(日立地区)

役割 目標像	日立の顔となる県北の拠点地区 ・ 高次で先端的な都市機能の積極的な集積を進めることによる総合拠点都市・日立の中心拠点地区の形成。 ・ 都市機能集積の集約化により、広域との接点として様々な情報を受信・発信し、対外的な関係の中で都市の存在をアピールする情報拠点の形成。 ・ 21世紀に向けた日立市のダイナミックな都市づくり・都市活動の先駆的役割を担う地区。
地区の骨格構造の形成の方針	■総合拠点 ・ 日立駅前及びその周辺を広域的な交流、商業、文化等の機能を有する都市の総合拠点と位置づけるとともに、駅東側ウォーターフロント地区に親水機能を持つ新たな複合拠点を形成。市役所を含めた国道6号西側地区に商業・業務機能や住宅機能等を集積させ、奥行きのある中心市街地の形成を図る。 ■近隣拠点 ・ 山側道路沿道の新規住宅地開発にあわせて、山側道路を通じて、山側市街地の生活利便に供する施設機能を集積する近隣拠点を整備・育成する。 ■既存大規模工場用地 ・ 市街地内の就業・生産の場として、時代の趨勢に合った形態への更新を図りつつ、機能の強化・維持を図るものとするが、特に総合拠点地区に隣接する大規模工業用地は、総合拠点機能の一翼を担う業務機能の導入を始めとして街に開かれた土地利用の実現を図る。 ■観光・レクリエーション拠点 ・ 市民運動公園周辺のゾーンを既存のレクリエーション機能の集積を利用し、残存する樹林地を活かした「文化の森公園」の整備等の機能強化により、都市の文化・レクリエーション拠点として育成。 日立駅周辺と神峰公園は奥日立観光の入口ともなり、今後とも広域的な観光・レクリエーション拠点として施設の充実を図っていく。 会瀬漁港周辺は、駅東ウォーターフロント地区と連動したレクリエーションの拠点として再整備を図る。

表 2-9 地区の整備方針(日立地区)

地区の骨格構造の形成の方針	交通軸等の強化 ■都市軸 ・国道6号沿道を都市の背骨となり、他地区の拠点と連絡する。都市軸に位置づけ、地区間連絡機能の強化と都市機能連担集積、沿道景観整備を図る。また、国道6号バイパスを海側、山側道路を山側のサブ都市軸とする。 ■地区のシンボル軸 ・日立停車場線を日立地区のシンボル軸とし、既存の良好な歩道環境の維持・増進を図るとともに、沿道の計画的な土地の高度利用とあわせて特色ある良好な沿道景観の形成を図る。 ■地区の交通軸 ・中央部市街地を南北に縦断し、日立駅前の総合拠点地区と北部地区及び会瀬の文化・レクリエーション拠点を経て多賀地区を連絡する都市計画道路や海側から山側の市街地を東西に結びつける都市計画道路等の周辺市街地と総合拠点地区を連絡する都市計画道路の沿道を地区の交通軸とし、沿道の計画的土地利用の誘導と合わせた道路整備の促進を図る。
---------------	--

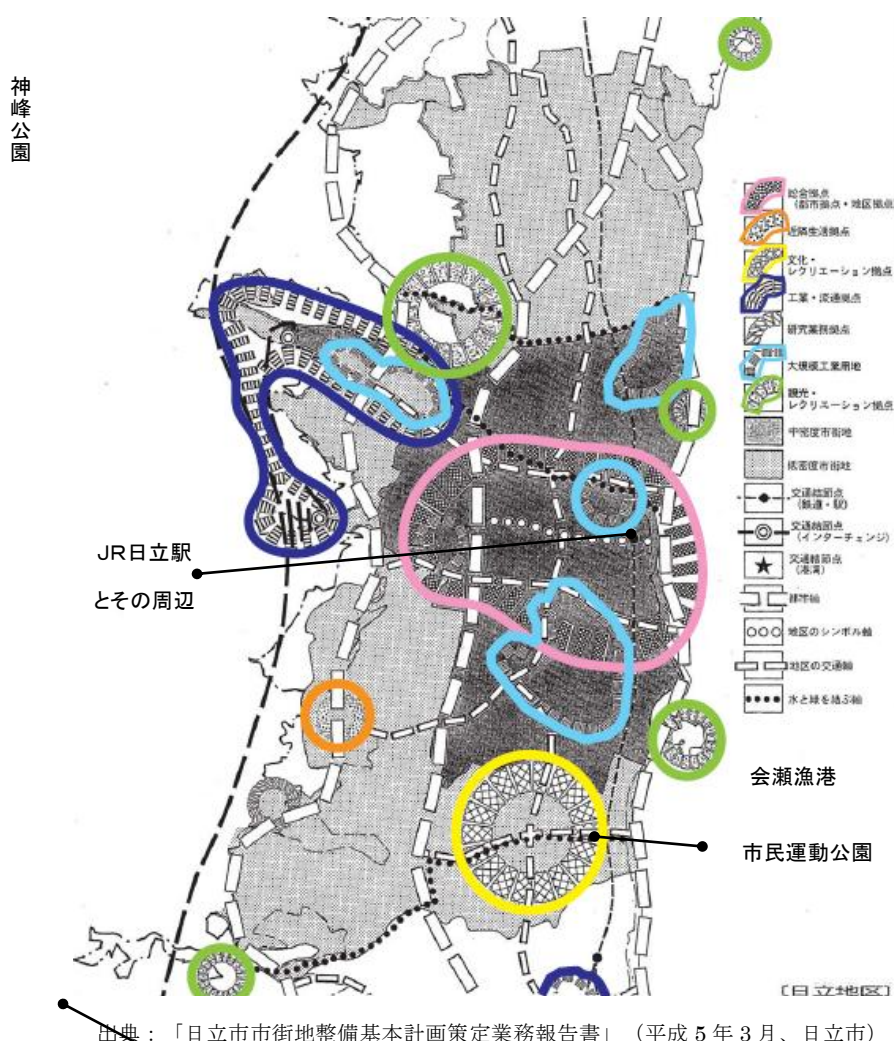


図 2-18 地区の骨格構造の形成方針(日立地区)

3) 地区の道路の問題・課題

①道路網の概況（計画延長、整備率、長期未着手区間）

- 日立地区の都市計画道路は、計画延長 56.32km、道路密度（概算）3.8km/km² と基準を満たす計画量になっている。しかし、整備済み・事業中率が 65%と低く、長期未着手延長が 17.79km（35%）と未整備延長の全てを占めるため、今後の整備見込みはかなり厳しいと考えられる。
- 従って、都市計画道路の未整備区間を勘案し、現実的な生活幹線道路を充実することが重要である。

*都市計画道路の配置されている市街化調整区域も道路率算定時の市街化区域に含めている。

表 2-10 都市計画道路の現状

日立地区	計画延長 (km)	整備・事業 中延長 (km)	未整備延 長(km)	内、長期未 着手延長 (km)
主要幹線道路	18.852 100%	7.89 42%	10.96 58%	10.96 58%
幹線道路	22.63 100%	16.20 72%	6.43 28%	6.43 28%
補助幹線道路	14.84 100%	12.44 84%	2.40 16%	2.40 16%
計	56.32 100%	36.53 65%	19.79 35%	19.79 35%
道路密度（概算）：km/km ²	3.8	2.4		
生活幹線道路		9.44		
合計（+生活幹線道路）		45.97		
道路密度（概算）：km/km ²		3.1		

*道路密度の目安（住宅地）：3.5km/km²

②具体的な課題

- 中央部以外では、都市計画道路やそれを補う生活幹線道路が不足している地区がある。また、国道 6 号西側の住宅地では、市街地の拡大に伴い必要な都市計画道路が計画的に配置されていない。
- 多賀地区方面との連絡では、幹線道路が不足しており、鮎川断面での容量不足が顕著である。

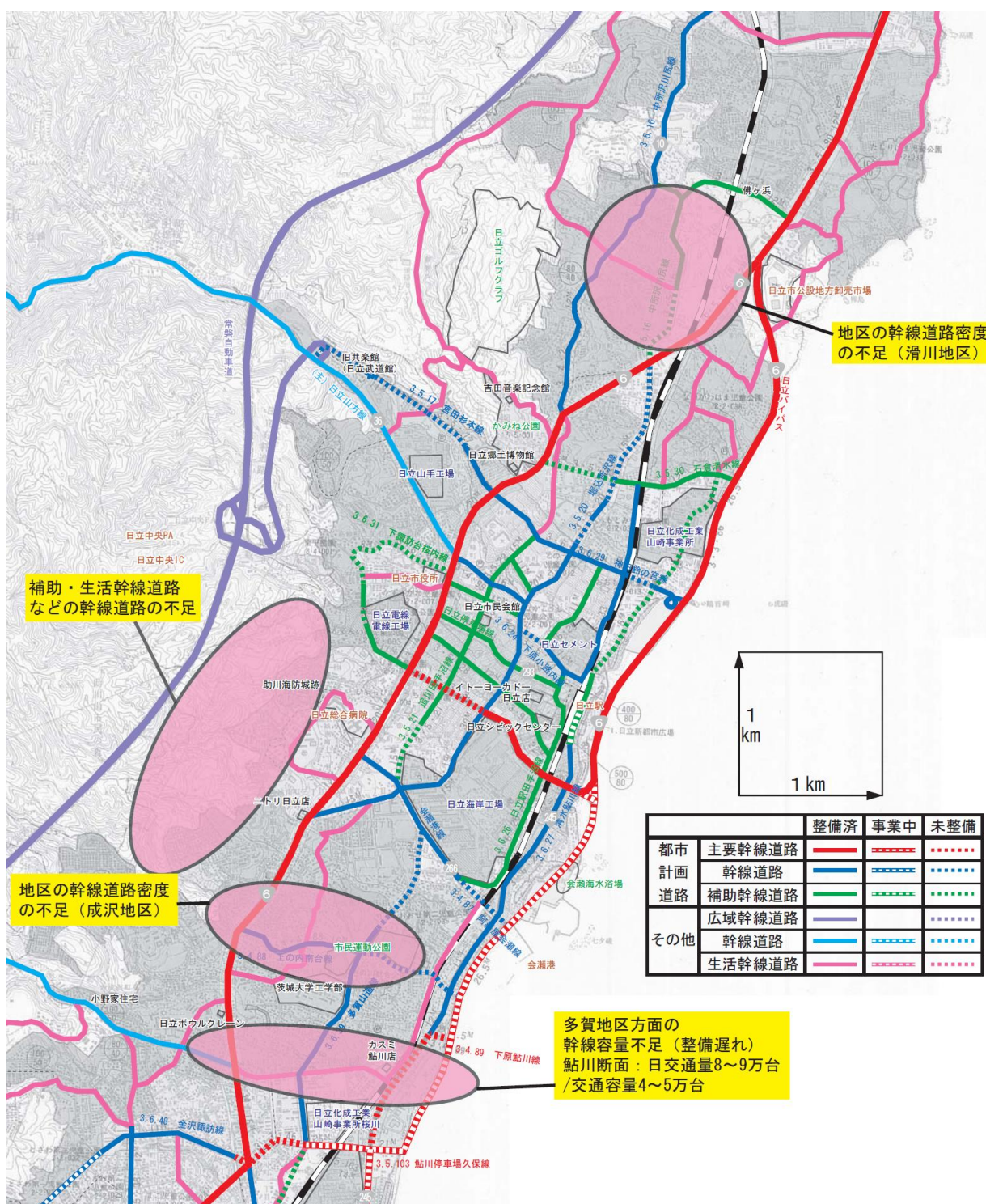


図 2-19 地区の道路の問題点(日立地区)

★：今回検討

[illegible]

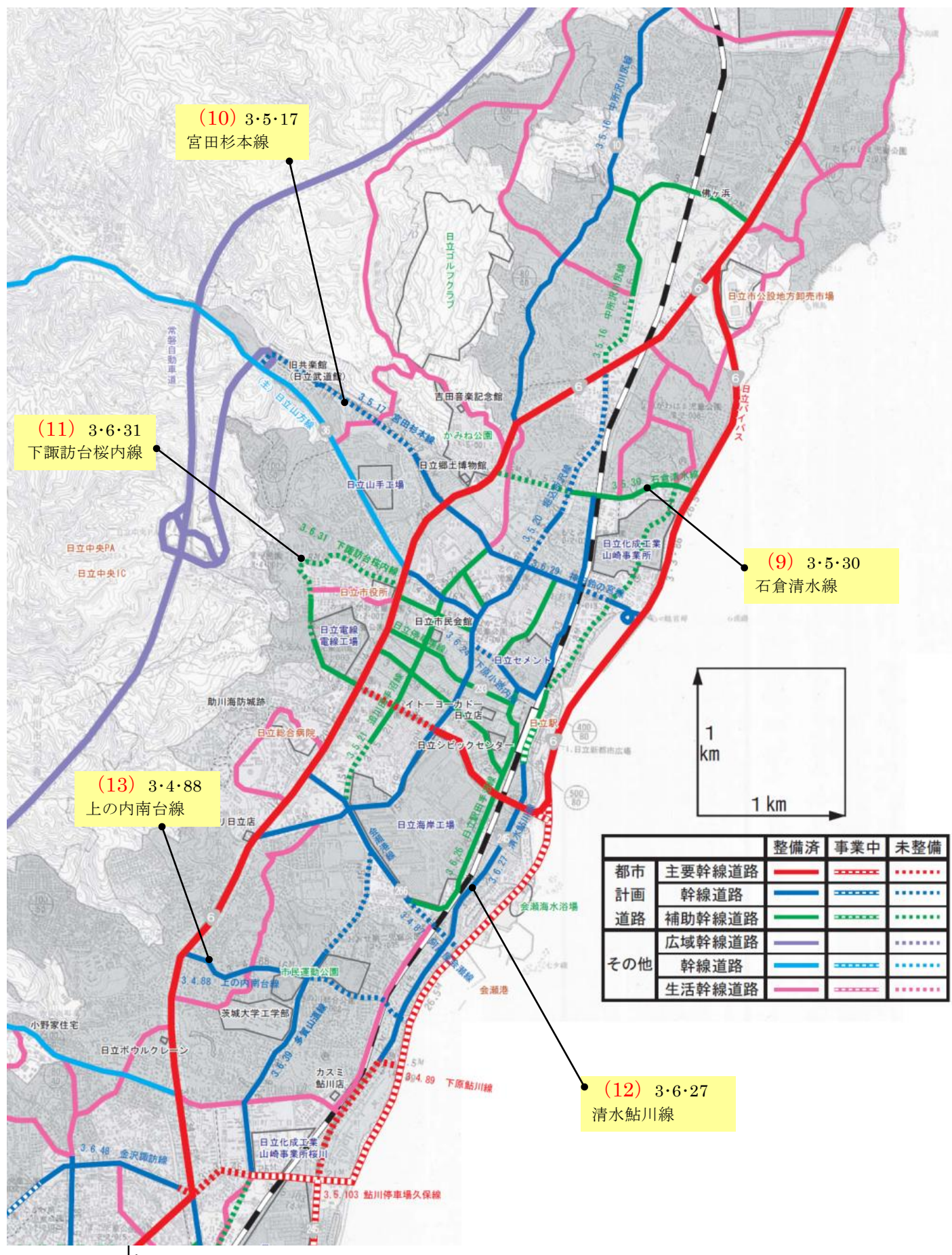


図 2-20 主な長期未着手の都市計画道路(日立地区)

4) 長期未着手都市計画道路の現状と課題

- 長期未着手道路の計画内容と問題・課題は、表のように整理される。

表 2-11 主な長期未着手都市計画道路の問題点(日立地区) (1/2)

S E Q	番号 路線名	計画幅員 計画延長 未着手延長	都市計画	現況・課題等
9	3・5・30 石倉清水線	W=12m 15m L=1,310m 未着手 510m	昭和21年決定 昭和59年変更	第一種住居・第二種住居・準工業地域 国道6号と6号日立バイパスとを連絡するアクセス道路 計画は現況土地利用に関係ない直線形 南側に市道並行(一部スクールゾーン) みやた保育園、宮田小学校、神峰公園 現6号から6号BPへのアクセス路線であり、部分廃止はできない 南側の並行路線は狭隘である)
10	3・5・17 宮田杉本線	W=15m 11m L=2,410m、 未着手 1,330m	昭和21年決定 昭和55年変更	第一種住居・工業専用地域 国道6号日立バイパス、現国道6号と日立中央IC入口を東西連絡する路線 他の都市計画道路に接続されていない終点の位置及び形状 日立中央IC入口交差点及び日立有料道路高架橋とのズレ 仲町小学校、共楽館 神峰公園西側道路～日立中央IC入口 現在の交通流状況による 現況の土地利用や現道、河川等を見越した計画となっている

表 2-12 長期未着手都市計画道路の問題点(日立地区) (2/2)

S E Q	番号 路線名	計画幅員 計画延長 未着手延長	都市計画	現況・課題等
11	3・6・31 下諏訪台 桜内線	W=8m 11m 12m L=1,654m 未着手 1,164m	昭和21年決定 昭和48年変更	第一種住居・第一種中高層住居専用地域 平沢土地地区画整理事業地内は、計画幅員以上の幅員で整備済 中心市街地西側を周回する補助幹線 日立電線(株)電線工場、平沢中学校、日立市役所 市役所～平沢小学校 南側に並行して代替路線がある 住民の合意形成が困難である 代替路線：南側並行市道(幅員 10m)
12	3・6・27 清水鮎川線	W=11m 8m 12m L=4,430m 未着手 1,750m	昭和21年決定 平成18年変更	工業専用・工業・商業・近隣商業・準住居・第二種住居・第一種住居地域 日立化成工業山崎事務所、東京ガス、県営住宅 計画変更(廃止)部分に並行市道(幅員 6m) 工業専用地域や工業地域を通過する路線の廃止は難しい 国道6号バイパスと性格が異なる 宮田川河口付近を現道に都計変更するのは構造的に困難である
13	3・4・88 上の内南台線	W=16m 13m 21m 12.5m L=1,560m 未着手 760m	昭和59年決定	第一種中高層住居専用・第一種住居・準住居地域 市民運動公園、下水処理場 JR常磐線及び国道245号との立体交差路線として計画されている 同方向の代替路線が存在しない 日立バイパスへの重要なアクセス路線である

5) 長期未着手都市計画道路の方向性（案）

- 日立地区における長期未着手の都市計画道路の今後の方向性は、以下のように提案する。

表 2-13 日立地区の長期未着手都市計画道路の方向性(案)

No	道路名	市の考え	理由
9	3・5・30 石倉清水線	現計画で 存続	①現6号から6号バイパスへのアクセス路線であり、部分廃止はできない ②南側の並行路線は狭隘である
10	3・5・17 宮田杉本線	①仲町小学校～ 神峰公園西側道 路 ②神峰公園西側 道路～日立中央 IC入口 国道6号か ら西側は 廃止	現況の土地利用や現道、河川等を見越した計画となっている
11	3・6・31 下諏訪台 桜内線	①市役所～ 平沢中学校 ②数沢橋～山根 入口 未着手区間 を廃止⇒ 整備した 現道に変更 現計画で 存続	①南側に並行して代替路線がある ②住民の合意形成が困難である 代替路線：南側並行市道（幅員10m）
12	3・6・27 清水鮎川線	①起点(本宮町) ～日立駅東口 ②日立駅東口 ～鮎川河口 現計画で 存続（当面） 現計画で 存続	①工業専用地域や工業地域を通過する路線の廃止は難しい ②国道6号バイパスと性格が異なる ③宮田川河口付近を現道に都計変更するのは構造的に困難である
13	3・4・88 上の内南台 線	現計画で 存続	①同方向の代替路線が存在しない ②日立バイパスへの重要なアクセス路線である

(3) 多賀地区

1) 地区の道路網計画成り立ちと経緯

- 骨格の道路網は、旧多賀町において昭和15年、16年に新興工業都市計画として、放射環状型の都市計画道路網が都市計画決定され、県施工の多賀土地区画整理事業地区内については都市計画道路も整備完了している。しかし、土地区画整理事業の未実施地区では、ほとんど未整備である。

(例) 諏訪地区、大久保地区、河原子地区、金沢地区

- 多賀地区の外縁部にあたる油繩子、諏訪、金沢、大沼の各地区や、古くからの漁村集落である河原子地区では、都市計画道路が未整備のほか、2車線の幹線道路がほとんどない。
- 土地区画整理事業に関係しない単独整備路線は、十王堂線、河原子金沢線のほか、事業中の石名坂多賀線、金沢諏訪線の一部のみである。
- 日立市全体では、ラダー型の道路網形成が志向され、多賀地区の道路網もその影響を受けてきている。
- 海側から国道245号、6号、都3・4・100石名坂多賀線及び、3・4・48金沢諏訪線の一部が、ラダー型の主要幹線を形成している。

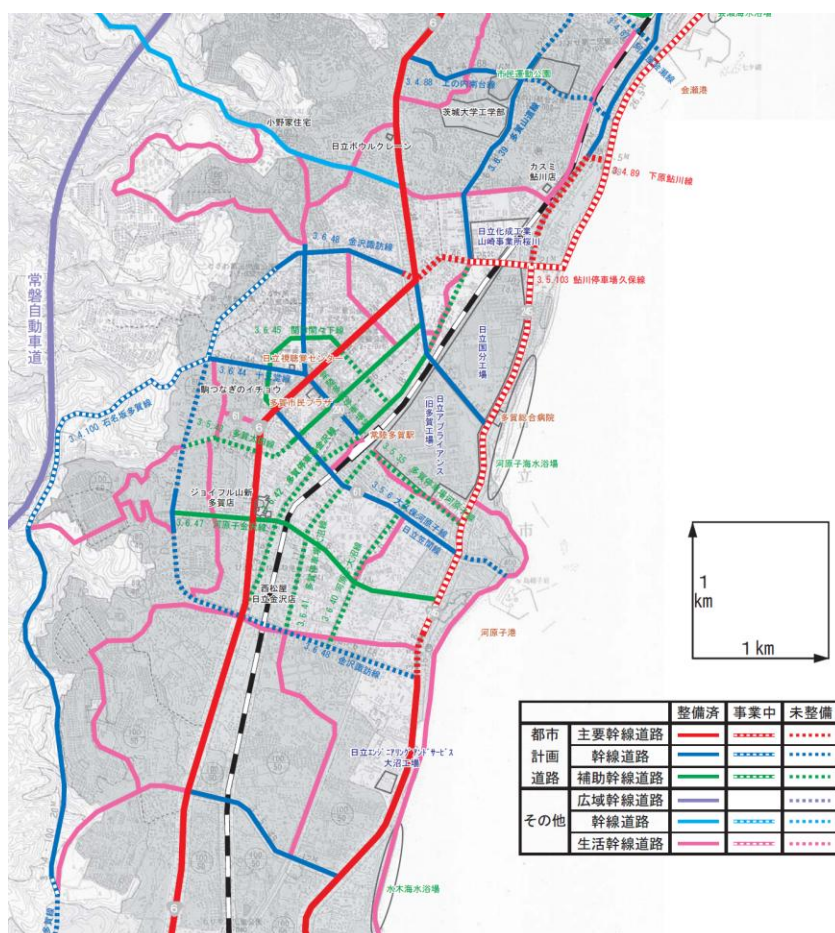
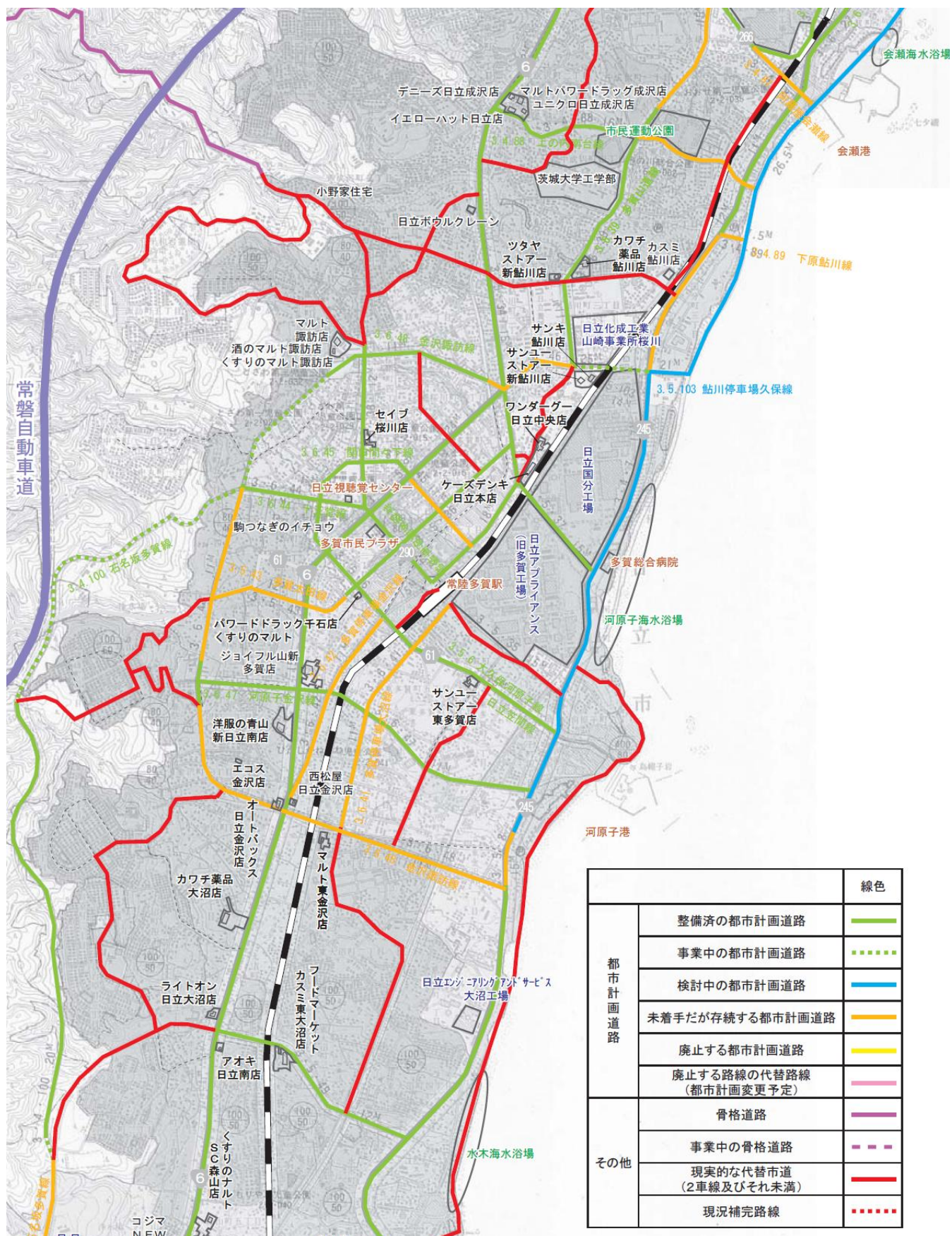


図 2-21 地区の道路網(多賀地区)

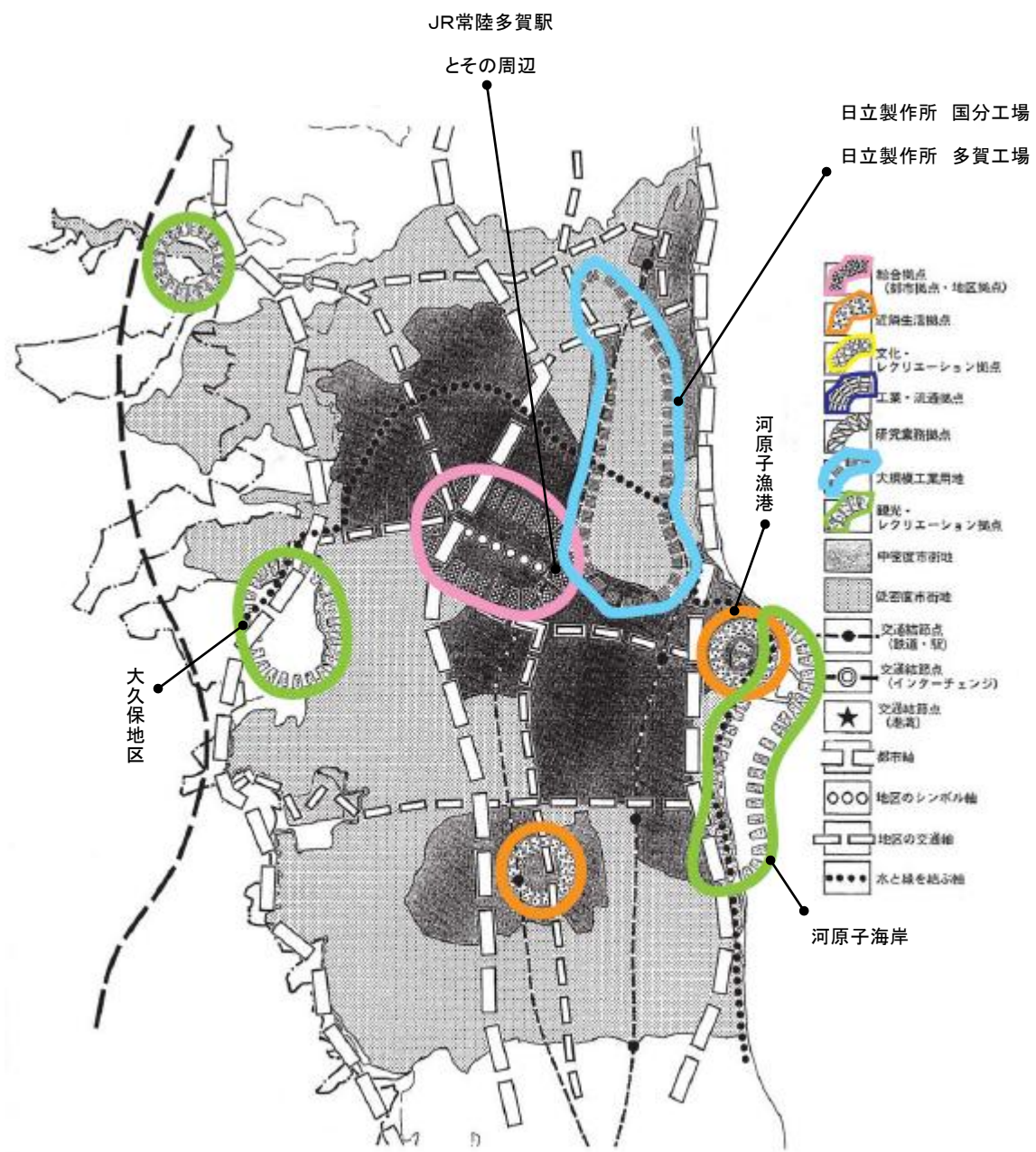


2) 地区の整備方針

- 多賀地区は、日立地区の機能を補完する市南部の中心地区としての役割が期待されている。
- 常陸多賀駅周辺を総合拠点に、河原子の港湾に隣接する近隣商業地を近隣拠点に、国道6号、245号を軸に骨格構造の形成が目指されている。

表 2-14 地区の整備方針(多賀地区)

役割 目標像	豊かな市民生活を支える生活文化の地区 ・日立地区の機能を補完する市南部地域における中心地区として、生活の基本的な部分における高い質を支えるための機能の誘導による、豊かな市民生活を支援する拠点の形成 ・更新・改善による市街地の質の向上
地区の骨格構造の形成方針	■ 拠点の形成 ● 総合拠点 ・日立地区の機能を補完する市街地南部地区における中心地区として強化育成を図るとともに、豊かな市民生活を支援する生活経験都市を目指す。国道6号西側の公共公益施設ゾーンに市民生活に密着した生活文化拠点、駅前周辺は商業・業務の複合拠点を形成。 ● 近隣拠点 ・河原子の港湾に隣接する近隣商業地を近隣拠点とし、特色ある拠点として再整備・育成を図る。 ● 既存大規模工場用地 ・日立製作所国分・多賀工場については時代の趨勢に合った形態への更新や周辺地域との環境融和を図り、市街地内の就業・生産の強化・維持を図る。 ● 観光・レクリエーション拠点 ・河原子海岸・漁港周辺については、海水浴場と漁港と関連したレクリエーション機能の強化を図る等海洋レクリエーション・観光拠点として整備する。山側では、大久保地区の自然環境の保全とレクリエーション施設としての活用を図るとともに、河原子海岸からの連絡機能を強化し育成する。
	■ 交通軸等の強化 ● 都市軸 ・国道6号沿道を都市の背骨となり、他地区の拠点と連絡する都市軸として位置づけ、地区間連絡交通機能の強化と都市機能の連担集積、沿道景観整備を図る。国道245号を海側、山側道路を山側におけるサブ都市軸として位置づける。 ● 地区のシンボル軸 ・常陸多賀停車場線沿道を多賀地区のシンボル軸とし、適正な土地利用の誘導と歩行者空間の充実などを進める。 ● 地区の交通軸 ・多賀駅周辺総合拠点と河原子港周辺の近隣拠点、及び山側のレクリエーション拠点を放射状に連絡する主要道路を地区の交通軸とし、沿道の計画的土地利用の誘導も含め、道路整備を促進する。



出典：「日立市市街地整備基本計画策定業務報告書」（平成5年3月、日立市）

図 2-23 地区の骨格構造の形成方針(多賀地区)

3) 地区の道路の問題・課題

①道路網の概況（計画延長、整備率、長期未着手区間）

- 多賀地区の都市計画道路は、計画延長 42.09km、道路密度（概算）3.3km/km² と基準に近いが、整備済み・事業中率が 56%と低く、長期未着手延長が 17.73km（42%）と未整備延長の大部分を占めるため、今後の整備見込みはかなり厳しいと考えられる。
- 従って、都市計画道路の未整備区間を勘案し、現実的な生活幹線道路を充実することが重要である。

表 2-15 都市計画道路の現状

多賀地区	計画延長 (km)	整備・事業 中延長 (km)	未整備延 長(km)	内、長期未 着手延長 (km)
主要幹線道路	10.42 100%	4.98 48%	5.44 52%	5.44 52%
幹線道路	19.844 100%	13.51 68%	6.33 32%	5.50 28%
補助幹線道路	11.83 100%	5.04 43%	6.79 57%	6.79 57%
計	42.09 100%	23.53 56%	18.56 44%	17.73 42%
道路密度（概算）：km/km ²	3.3	1.8		
生活幹線道路		14.61		
合 計（+生活幹線道路）		38.14		
道路密度（概算）：km/km ²		3.0		

* 道路密度の目安（住宅地）：3.5km/km²

②具体的な課題

- 3・6・48 金沢諏訪線では、北側は南北方向の幹線道路としての利用が見込まれる一方、南側では多賀地区の外郭環状道路として整備が遅れている。
- 常陸多賀駅の南側では、都市計画道路等の整備が遅れ、円滑な集散が困難になっている。
- また、多賀地区と日立地区方面（北側断面、鮎川断面）、大みか・久慈地区方面（南側断面）とも幹線道路が不足している。また、北側では、主要幹線道路や幹線道路の接続が不十分で、日立地区・多賀地区の円滑な連結や多賀地区への分散導入が十分と言えない。

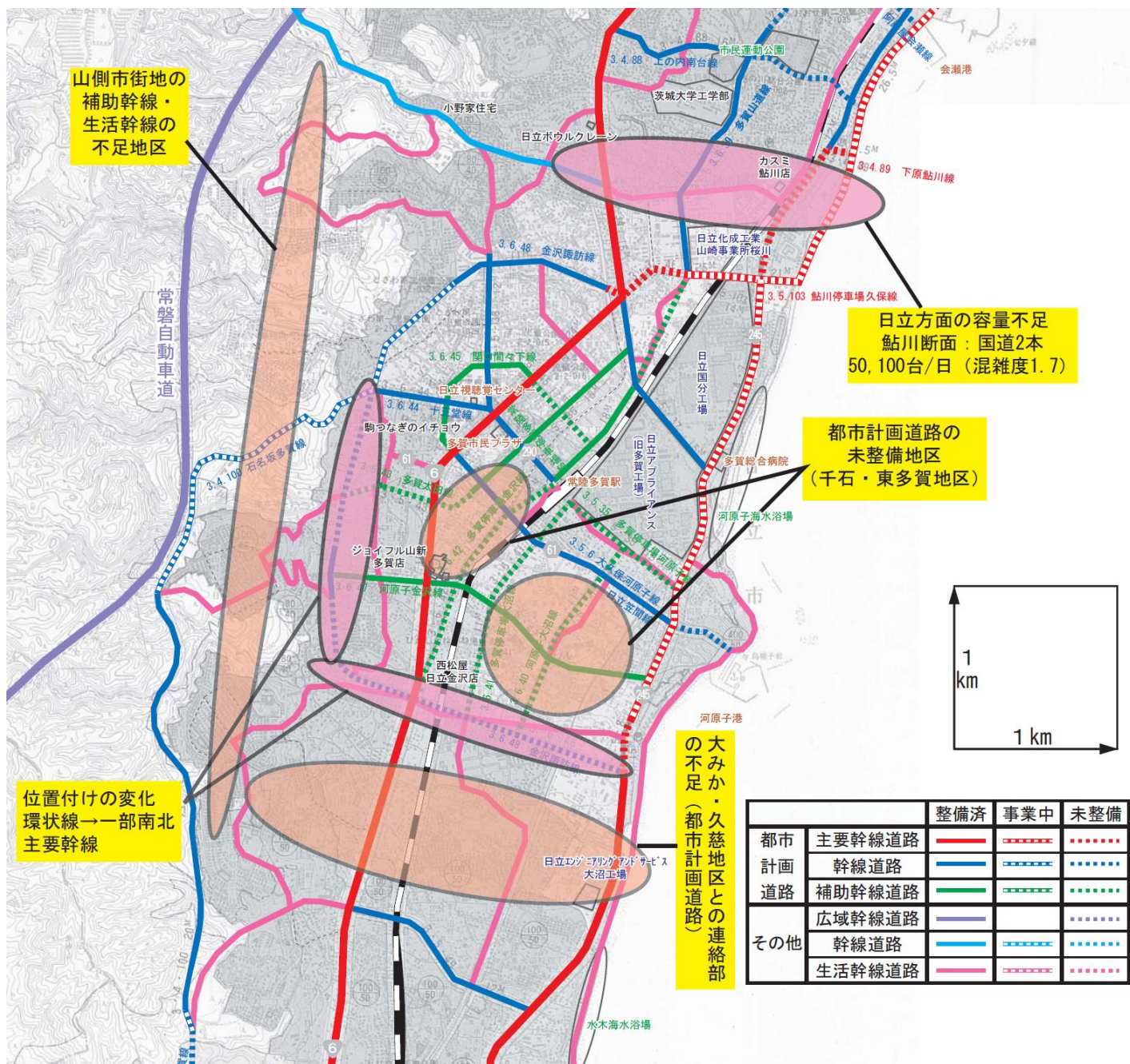


図 2-24 地区の道路の問題点(多賀地区)

○：全区間整備済又は事業中

済：再検討済

★：今回検討

補 助 幹 線	主 要 幹 線	番 号	名 称	当初 都決告示 年月日	幅員 (m)	車線(m)		計画延長 (m) A	整備済 延長(m) B	未整備延長(m)				整備済率 (%) B/A	未整備率 (%) C/A	期間別未整備延長(H21年度)				
						決定	想定			C=A-B	事業中a	暫定済b	未着手 c=C-a-b			10年未満 (H9～H19 年度)	10～20年 (S62～H8 年度)	20～30年 (S52～ S61年度)	30～40年 (S42～ S51年度)	40年以上 (S41年度 以前)
	済	3・5・34	多賀停車場克平線	S15.6.23	15		2	3,880	3,030	850	0	850	0	78.1%	21.9%					850
	済	3・5・5	金沢油縄子線	S15.9.11	15		2	2,900	1,500	1,400	0	1,400	0	51.7%	48.3%					1,400
	済	3・4・7	河原子鮎川線	S15.9.11	17		2	2,200	0	2,200	0	2,200	0	0.0%	100.0%					2,200
	済	3・5・8	河原子水木線	S15.9.11	15		2	330	0	330	0	330	0	0.0%	100.0%					330
	済	3・3・46	鮎川停車場線	S21.6.27	25		4	1,110	0	1,110	450	0	660	0.0%	100.0%					660
★		3・5・6	大久保河原子線	S15.9.11	15		2	2,110	1,710	400	0	400	0	81.0%	19.0%					400
★		3・6・39	多賀山道線	S16.12.20	11		2	3,210	1,550	1,660	0	950	710	48.3%	51.7%					1,660
★		3・6・48	金沢諏訪線	S29.5.11	11		2	5,460	1,770	3,690	400	0	3,290	67.6%	32.4%					3,290
★		3・6・44	十王堂線	S21.6.27	11		2	1,450	930	520	500	20	0	64.1%	35.9%					20
★		3・4・89	下原鮎川線	S59.8.2	17.5		2	130	0	130	0	130	0	0.0%	100.0%		130			
★		3・4・100	石名坂多賀線	H6.1.27	20		2	5,540	2,500	3,040	2,340	700	0	45.1%	54.9%	700				
★		3・5・103	鮎川停車場久保線	H13.11.30	14		2	130	0	130	0	130	0	0.0%	100.0%	130				
○	○	3・5・37	桜川停車場線	S29.5.11	15		2	694	694	0	0	0	0	100.0%	0.0%					0
○	○	3・5・38	大久保諏訪線	S21.6.27	12		2	1,120	1,120	0	0	0	0	100.0%	0.0%					0
★	★	3・5・35	多賀停車場河原子線	S21.6.27	15		2	800	0	800	0	0	800	0.0%	100.0%					800
★	★	3・6・40	河原子大沼線	S15.9.11	11		2	1,310	0	1,310	0	490	820	0.0%	100.0%					1,310
★	★	3・6・41	多賀停車場大沼線	S21.6.27	11		2	1,860	0	1,860	0	1,860	0	0.0%	100.0%					1,860
★	★	3・6・42	多賀停車場金沢線	S21.6.27	11		2	1,420	120	1,300	0	1,010	290	8.5%	91.5%					1,300
★	★	3・5・43	多賀太田線	S21.6.27	12		2	1,050	80	970	0	0	970	7.6%	92.4%					970
★	★	3・6・45	関口間々下線	S21.6.27	11		2	1,510	1,000	510	0	360	150	66.2%	33.8%					510
○	○	3・3・4	多賀停車場線	S15.9.11	24		4	590	590	0	0	0	0	100.0%	0.0%					0
○	○	3・5・36	小沢坂ノ上線	S21.6.27	15		2	1,220	1,220	0	0	0	0	100.0%	0.0%					0
★	★	3・6・47	河原子金沢線	S15.9.11	11		2	2,070	2,030	40	0	40	0	98.1%	1.9%					40

4) 長期未着手都市計画道路の現状と課題

- 3・6・48 金沢諏訪線は、全線に渡り多賀地区の外郭環状道路として配置・計画されていたが、北側区間が 3・4・100 石名坂多賀線と一体となり、南北に長い主要幹線機能を期待されるようになっている。

表 2-16 主な長期未着手都市計画道路の問題点(多賀地区)(1/3)

S E Q	番号 路線名	計画幅員 計画延長 未着手延長	都市計画	現況・課題等
14	3・6・39 多賀山道線	W=11m 12m 15m L=3,210m 未着手 1,655m	昭和16年決定 昭和59年変更	第一種住居・第二種中高層住居専用・工業地域 日立製作所日立事業所、日立化成工業、市民運動公園、茨城大学工学部、多賀高校、多賀中学校、油縄子小学校 ①日立事業所南側～市民運動公園北上位計画等での位置づけ、及び都市計画道路としての重要性が高い。 ②日立化成南角～鮎川一丁目郵便局同一の起終点に現道あり 現道ルートは現実的である 日立製作所の施設を通過しており、補償が膨大になる
15	3・6・45 関口間々下線	W=11m L=1,510m 未着手 510m	昭和16年決定 昭和59年変更	第二種住居・準住居・商業地域 多賀郵便局 常陸多賀駅周辺の環状路線 環状道路を形成しているため、他路線での代替が困難 住宅密集地であるが事業は可能
16	3・5・43 多賀太田線	W=12m L=1,050m 未着手 970m	昭和21年決定 昭和48年変更	準工業・準住居・第二種住居 第一種中高層住居専用・第一種低層住居専用地域 金沢諏訪線と一体的であり、その検討結果による 一部整備済の区間がある

表 2-17 主な長期未着手都市計画道路の問題点(多賀地区)(2/3)

S E Q	番号 路線名	計画幅員 計画延長 未着手延長	都市計画	現況・課題等
17	3・6・42 多賀停車場 金沢線	W=11m 15m L=1,420m 全区間未着手	昭和21年決定 昭和48年変更	商業・準工業・準住居・第二種住居・第一種住居地域 常陸多賀駅～日立笠間線 駅前広場から放射状に計画された路線が3本あり、交通が輻輳する 当該路線の東側に現道があり代替可能である 強硬な反対地権者が多数
18	3・6・41 多賀停車場 大沼線	W=11m L=1,860m 全区間未着手	昭和21年決定 昭和48年変更	準工業・第一種住居地域 暫定済であり代替の必要性は低い。 市南部の幹部路線であり、拡幅等事業化の検討必要あり
19	3・6・40 河原子大沼線	W=11m L=1,310m 全区間未着手	昭和15年決定 昭和48年変更	工業専用・準工業・第一種住居・第一種中高層住居専用地域 河原子中学校、金沢市民プール 並行して3・6・41多賀停車場大沼線が走り、代替道路が存在 現道を見越した区間(日立アプライアンス南側～3・6・47河原子金沢線)があり建築物等が多数存在 並行代替道路が存在 代替路線：3.6.41 多賀停車場大沼線
20	3・5・35 多賀停車場 河原子線	W=15m L=800m	昭和21年決定 昭和59年変更	工業専用・工業・第一種住居・準住居地域 日立アプライアンス(株)の敷地内を通過 並行する現道あり 常陸多賀駅と国道245号を連絡しており、計画上必要性は高い 日立アプライアンス(株)工場用地を通過し、同社の同意・補償を要する。

表 2-18 主な長期未着手都市計画道路の問題点(多賀地区)(3/3)

S E Q	番号 路線名	計画幅員 計画延長 未着手延長	都市計画	現況・課題等
21	3・6・48 金沢諏訪線	W=11m L=5,460m	昭和15年決定 平成6年変更	工業・第一種住居・準住居・第一種低層住居専用・第一種中高層住居専用地域 大久保中学校、金沢小学校、塙山小学校、日立自動車学校、県営金沢アパート、市営住宅 並行する現道あり ①国道245号～大久保中学校 現道を見越した道路計画 工場や住宅密集地等を通過 全区間に渡り代替路線が存在 強硬な反対地権者が多い 代替路線：3・6・47 河原子金沢線 市道11号線、25号線
22	3・5・6 大久保 河原子線	W=15m L=2,110m	昭和15年決定 昭和59年変更	商業地域 国道245号と河原子港を連絡する路線 未着手部分は他の都市計画道路に接続がなされていない行き止まり路線 河原子港へは、南浜・北浜からアクセス道路がある 現計画沿道は古い密集市街地であり、拡幅への抵抗が大きい

5) 長期未着手都市計画道路の方向性（案）

- 多賀地区における長期未着手の都市計画道路の今後の方向性は、以下のように提案する。

表 2-19 多賀地区の長期未着手都市計画道路の方向性(案)(1/2)

No	道路名		市の考え	理由
14	3・6・39 多賀山道線	①日立事業所南側～市民運動公園	現計画で存続	上位計画等での位置付け及び都市計画道路としての重要性が高い
		②日立化成南角～鮎川一丁目郵便局	現道ルートに振り替えて変更	①現道ルートが現実的である ②日立製作所の施設を通過しており補償が膨大になる
15	3・6・45 関口間々下線		現計画で存続⇒事業実施	①環状道路を形成しているため、他路線での代替が困難 ②住宅密集地であるが事業可能
16	3・5・43 多賀太田線		国道6号までは事業化検討 金沢諏訪線と一体的に検討	①金沢諏訪線と一体的であり、その検討結果による ②一部整備済の区間がある
17	3・6・42 多賀停車場 金沢線	①常陸多賀駅～日立笠間線	当該区間の部分廃止	①駅前広場から放射状に計画された路線が3本あり、交通が輻輳する ②当該路線の東側に現道があり代替可能である ③強硬な反対地権者が多数
		②日立笠間線～国道6号	現計画で存続	
18	3・6・41 多賀停車場 大沼線		現計画で存続	①暫定済であり代替必要性は低い ②市南部の幹線路線であり、拡幅等事業化の検討必要あり
19	3・6・40 河原子大沼線		全区間廃止	①現道を見捨てた区間(日立アプライアンス南側～3・6・47 河原子金沢線)があり建築物等が多数存在 ②並行代替道路が存在 代替路線:3・6・41 多賀停車場大沼線

表 2-20 多賀地区の長期未着手の都市計画道路の方向性(案)(2/2)

No	道路名		市の考え	理由
20	3・5・35 多賀停車場 河原子線		全区間の経路変更(ルート変更)	①常陸多賀駅と国道245号を連絡しており、計画上必要性は高い ②日立アプライアンス(株)工場用地を通過し、同社の同意・補償を要す
21	3・6・48 金沢諏訪線	①国道245号～ 金沢町・国道6号	未着手区間を廃止の方向	①現道が無視した道路計画 ②全区間に亘り代替路線が存在
		②金沢町・国道6号～大久保中学校	存続の方向	①現道が無視した道路計画 ②工場や住宅密集地等を通過 ③全区間に亘り代替路線が存在 ④強硬な反対地権者が多い ⑤全区間に亘り並行生活幹線道路(市道25号)が存在するものの、代替機能は弱く、存続することが適切と考えられる。
		③大久保中学校～ 諏訪五差路	現計画で存続	
22	3・5・6 大久保 河原子線		用途を見直し当該区間は部分廃止	①河原子港へは、南浜・北浜からアクセス道路がある ②現計画沿道は古い密集市街地であり、拡幅への抵抗が大きい

(4) 大みか・久慈地区

1) 地区の道路網の成り立ちと経緯

- 骨格の道路網は、旧久慈町において昭和28年に都市計画決定され、その後、昭和40年にかけて随時追加してきた。
- 日立港後背地等の土地区画整理事業地内は都市計画道路も整備完了している。
- 久慈地区旧市街地の補助幹線の多くは未整備であり、家屋の密集地区で狭隘な市道が特に多い。
- 北に隣接する多賀地区との間を連絡する道路が極めて少ない。
- 茂宮川と久慈川の間には市街化調整区域が広がり、生活幹線道路が未整備である。

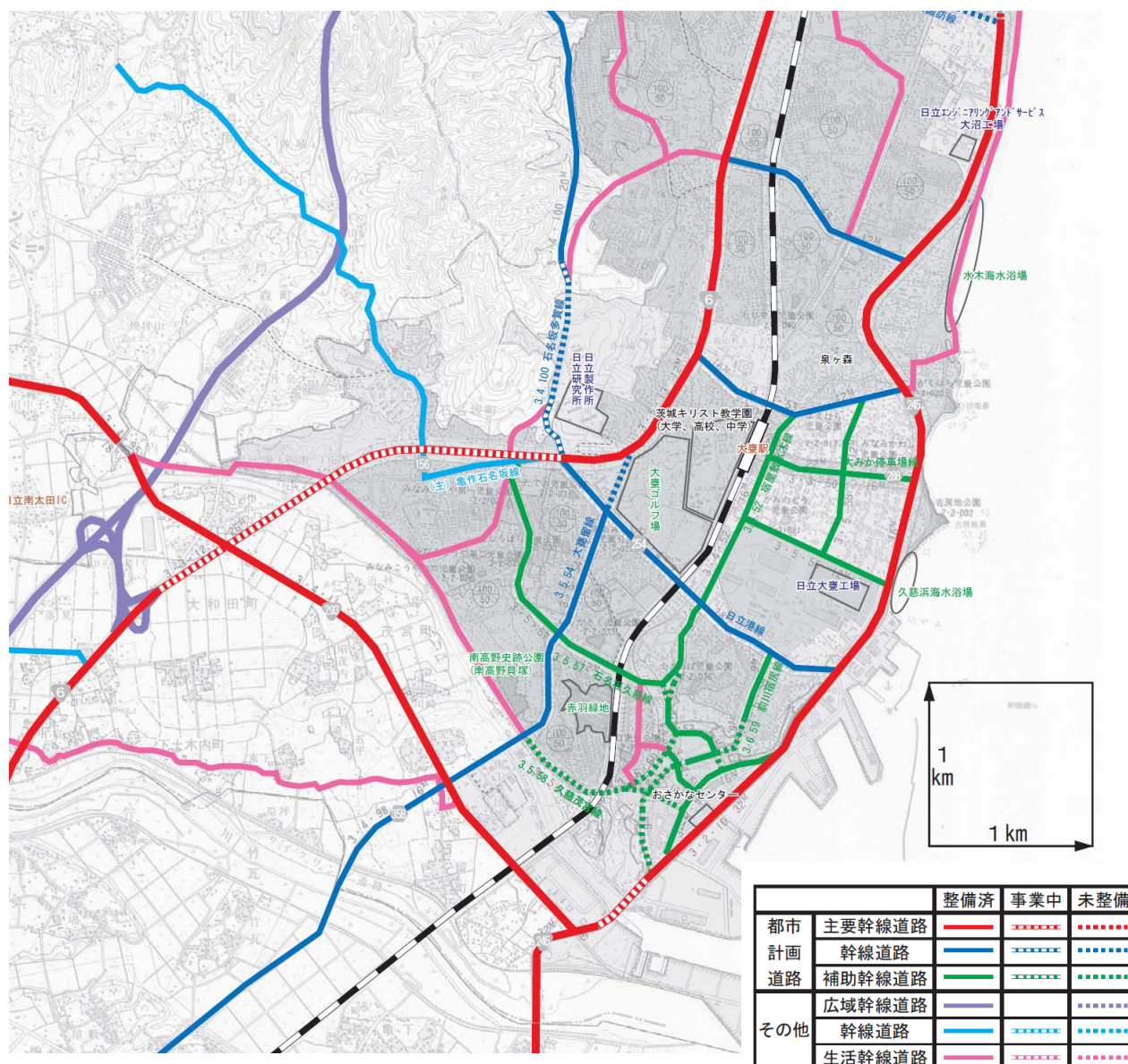


図 2-26 地区の道路網(大みか・久慈地区)

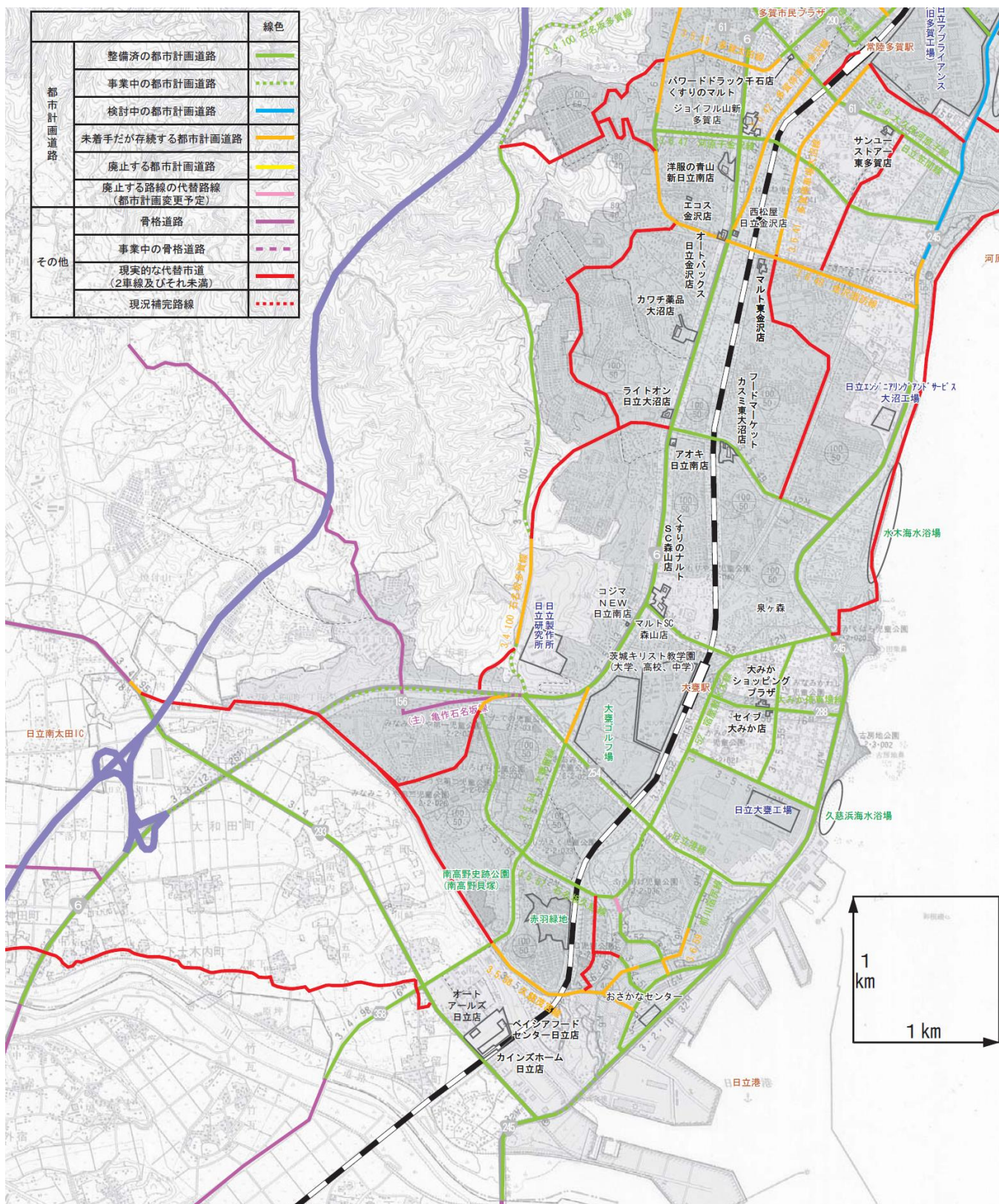


図 2-27 地区の主要施設(大みか・久慈地区)

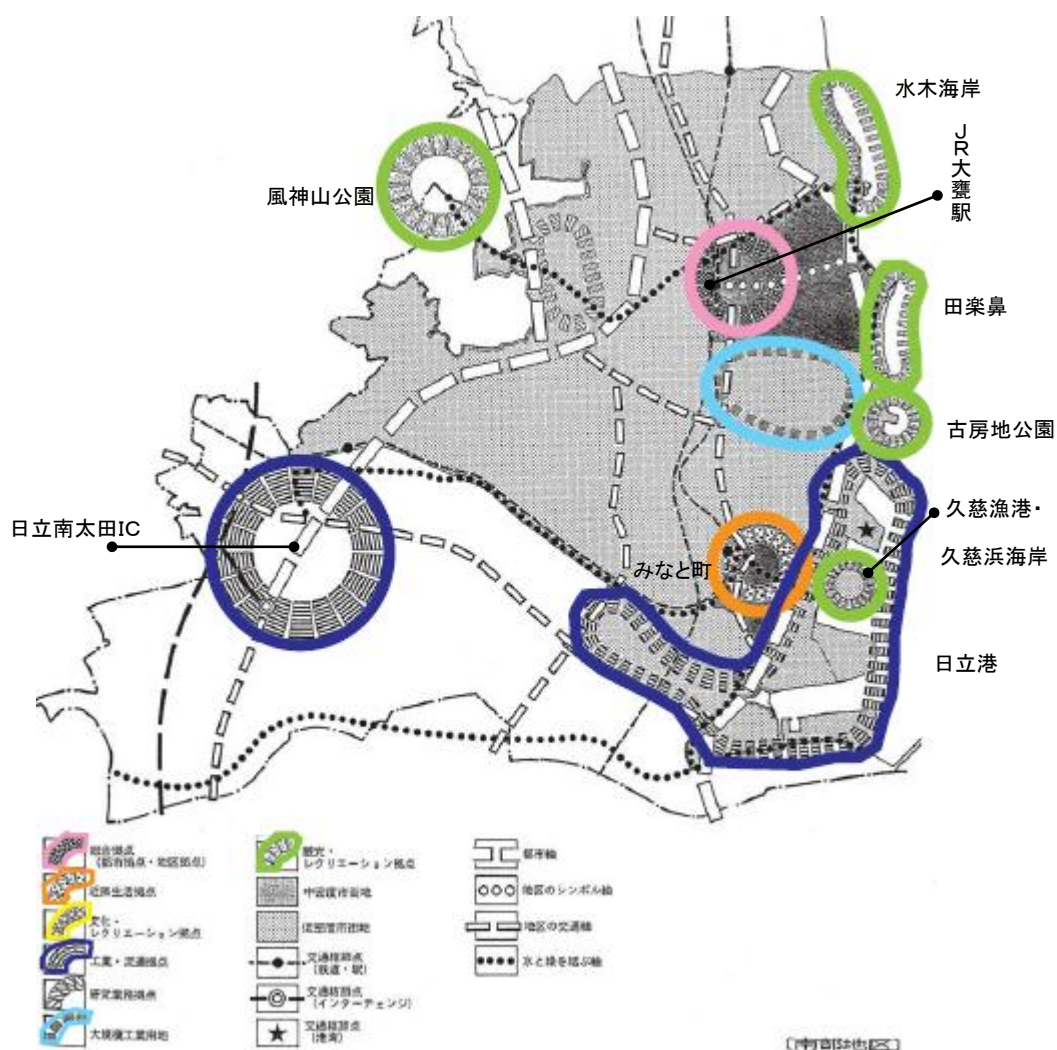
2) 地区の整備方針

- 大みか・久慈地区では、大甕駅を中心に、日立港周辺、日立南太田インターチェンジ周辺などの複数の拠点を連携複合し、南側の水戸や常陸那珂港との広域的な産業機能の分担を測る拠点地区形成を目指している。
- 交通軸としては、国道6号を軸に、上記の拠点間の連携を図る。

表 2-21 地区の整備方針(大みか・久慈地区)

役割 目標像	広域と未来に開かれた複合拠点 ・ 日立港周辺、日立南太田インターチェンジ周辺、大甕駅周辺等の複数の拠点が連携複合しつつ、水戸及び常陸那珂地区との広域圏における積極的な産業機能の分担を図った拠点地区の形成 ・ 自然環境、農地・農村集落環境と調和が図られた先端的な産業系土地利用の誘導	
地区の 骨格構造の 形成の方 針	拠 点 の 形 成	■ 拠点地区 ・ 大甕駅周辺を南インター周辺開発及び日立港周辺開発との連携強化、商業・業務としての高度利用の促進等により、生活利便性の高い地区拠点として育成する。将来的には南部地区の総合拠点の形成を目指す。 ■ 近隣拠点 ・ 久慈漁港に隣接する近隣商業地に加えて、日立港整備に関連して基盤施設が整備され、商業施設の立地が進みつつあるみなと町を近隣拠点とし、特色のある拠点として再整備・育成を図る。 ■ 既存大規模工場用地 ・ 大甕の既存大規模工場団地については、市街地内の就業・生産の場として時代の趨勢に合った形態への更新や周辺地域の融和を図りつつ、機能の強化・維持を図る。 ■ 観光・レクリエーション拠点 ・ 田楽鼻と古房地鼻等の景勝地と一体となる水木海岸、久慈浜海岸における自然環境保全と海水浴場の機能強化、久慈漁港は漁港と関連したレクリエーション機能の強化を図り、日立港都市再開発用地と日立港第3埠頭の整備と併せて広域的な海洋レクリエーション・観光拠点として整備。山側は風神山公園周辺の自然環境保全とレクリエーション施設としての活用を図り、大みか方面からの連絡機能を強化してレクリエーション拠点を育成。
	交 通 軸 等 の 強 化	■ 都市軸 ・ 国道6号沿道を都市の背骨となり、日立南太田インター周辺の新たな拠点と既存市街地及び主要拠点間を結ぶ都市軸として位置づけ、地区間連絡交通機能の強化と都市機能の連担集積、沿道景観整備を図る。サブ都市軸は海側が国道245号、山側は山側道路。日立市（山側と常陸太田市（東部進行市街地）とのネットワーク形成を図る。 ■ 地区のシンボル軸 ・ 大みか停車場線沿道を南部地区のシンボル軸とし、適正な都市利用の誘導と歩行者空間の豊富化などを進める。

	■ 地区の交通軸 ・大甕駅周辺の地区拠点、久慈浜駅周辺の近隣拠点、南インター周辺の新たな産業拠点及び風神山のレクリエーション拠点を相互に連絡する格子状の主要道路を地区の交通軸とし、沿道の計画的土地利用の誘導を含め、道路整備を促進。
--	--



出典：「日立市市街地整備基本計画策定業務報告書」（平成5年3月、日立市）

図 2-28 地区の骨格構造の形成方針(大みか・久慈地区)

3) 地区の道路の現状と課題

①道路網の概況（計画延長、整備率、長期未着手区間）

- 大みか・久慈地区の都市計画道路は、計画延長 34.3km で、整備済み・事業中率が 87%、長期未着手円著が 4.2km（12%）と整備率は比較的高い。
- しかし、都市計画道路の道路密度は 2.6km/km² 道と計画基準 3.5km/km²（住宅地）より低い。しかし、生活幹線道路を 13km 程度見込むと 3.3 km/km となりほぼ基準に近づくため、生活幹線道路の充実が課題と言える。

表 2-22 都市計画道路の現状と課題

大みか・久慈地区	計画延長 (km)	整備・事業 中延長 (km)	未整備延 長(km)	内、長期未 着手延長 (km)
主要幹線道路	15.23 100%	14.43 95%	0.80 5%	0.66 4%
幹線道路	6.56 100%	6.18 94%	0.38 6%	0.38 6%
補助幹線道路	12.51 100%	9.36 75%	3.15 25%	3.15 25%
計	34.30 100%	29.97 87%	4.33 13%	4.19 12%
道路密度（概算）：km/km ²	2.6	2.3		
生活幹線道路		13.00		
合計（+生活幹線道路）		42.97		
道路密度（概算）：km/km ²		3.3		

* 道路密度の目安（住宅地）：3.5km/km²

②具体的な問題・課題

- 久慈地区旧市街地では、補助幹線の多くが未整備となっている。また、土地区画整理事業未実施の地区では、都市計画道路がほとんどない地区がある。
- 北に隣接する多賀地区との間を連絡する道路が極めて少ない。また、主要幹線道路（6号、245号）以外の生活幹線道路が極めて弱く、特定の路線に交通が集中する傾向が強い。

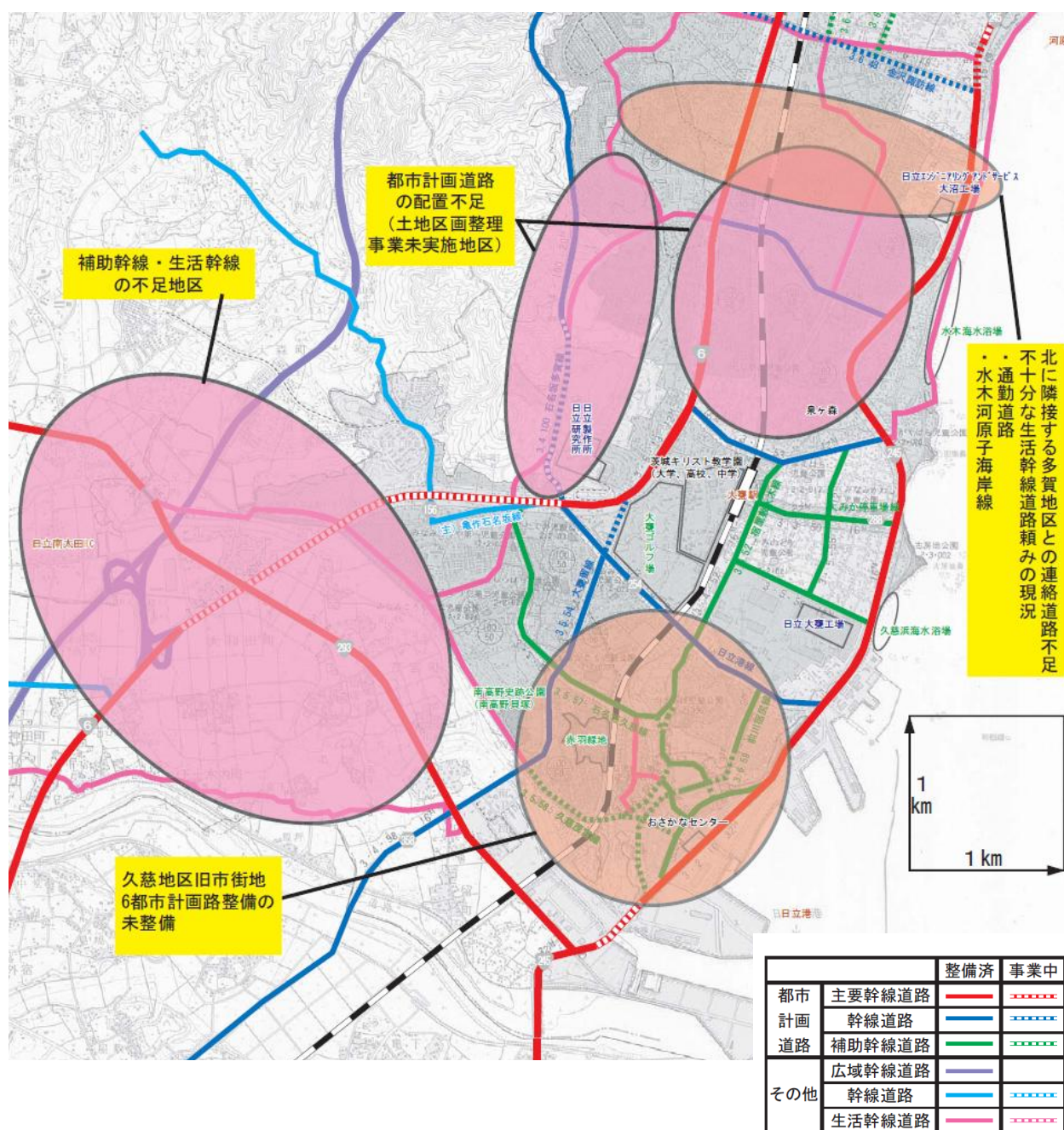


図 2-29 地区の道路の問題点(大みか・久慈地区)

★：今回検討

番 号	名 称	当初 都決告示 年月日	幅員 (㎡)	車線(㎡)		計画延長 (㎡) A	整備済 延長(㎡) B	未整備延長(㎡)				整備率 (%) B/A	未整備率 (%) C/A	期間別未整備延長(H21年度)				
				決定	想定			C=A-B	事業中a	暫定済b	未着手 c=C-a-b			10年未満 (H9～H19 年度)	10～20年 (S62～H8 年度)	20～30年 (S52～ S61年度)	30～40年 (S42～ S51年度)	40年以上 (S41年度 以前)
3・2・10	留水木線	S28.3.31	32		4	4,880	2,620	2,260	1,600	660	0	53.7%	46.3%			660		
3・4・95	瑞意大森線	S62.8.3	18		2	140	0	140	0	140	0	0.0%	100.0%		140			
3・4・11	留大和田線	S40.9.13	24.5		2	3,880	3,880	0	0	0	0	100.0%	0.0%			0		
3・3・12	下土内石名坂線	S44.5.21	25		4	4,010	1,220	2,790	2,790	0	0	30.4%	69.6%			0		
3・3・13	石名坂大沼線	S33.12.18	12		2	1,380	1,380	0	0	0	0	100.0%	0.0%			0		
3・4・98	留久慈川線	H5.1.14	16		2	940	940	0	0	0	0	100.0%	0.0%		0			
3・5・54	大甕留線	S28.3.31	12		2	2,460	2,080	380	0	380	0	84.6%	15.4%			380		
3・4・91	日立港線	S25.3.31	18		2	2,150	2,150	0	0	0	0	100.0%	0.0%			0		
3・5・49	大沼水木線	S40.3.29	12		2	1,250	1,250	0	0	0	0	100.0%	0.0%			0		
3・4・53	森山水木線	S33.12.18	16		2	700	700	0	0	0	0	100.0%	0.0%			0		
3・4・52	宿屋敷水木線	S33.12.18	16		2	3,120	2,760	360	0	0	360	88.5%	11.5%			360		
3・5・57	石名坂久慈線	S40.9.13	12		2	1,960	1,820	140	0	140	0	92.9%	7.1%		140			
3・5・58	久慈茂宮線	S28.3.31	12		2	1,080	0	1,080	0	340	740	0.0%	100.0%			1,080		
3・6・59	前川宿尻線	S28.3.31	9		2	1,700	630	1,070	0	560	510	37.1%	62.9%			1,070		
3・6・60	泉町島内線	S28.3.31	8		2	500	0	500	0	0	500	0.0%	100.0%			500		
3・3・50	大甕停車場線	S33.12.18	22		4	905	905	0	0	0	0	100.0%	0.0%			0		
3・4・51	久慈浜停車場線	S28.3.31	16		2	310	310	0	0	0	0	100.0%	0.0%			0		
3・5・55	入古房地泉原線	S35.12.19	12		2	987	987	0	0	0	0	100.0%	0.0%			0		
3・5・56	中沢古房地線	S33.12.18	12		2	968	968	0	0	0	0	100.0%	0.0%			0		
3・5・57	前西古津線	S61.1.16	15		2	980	980	0	0	0	0	100.0%	0.0%		0			

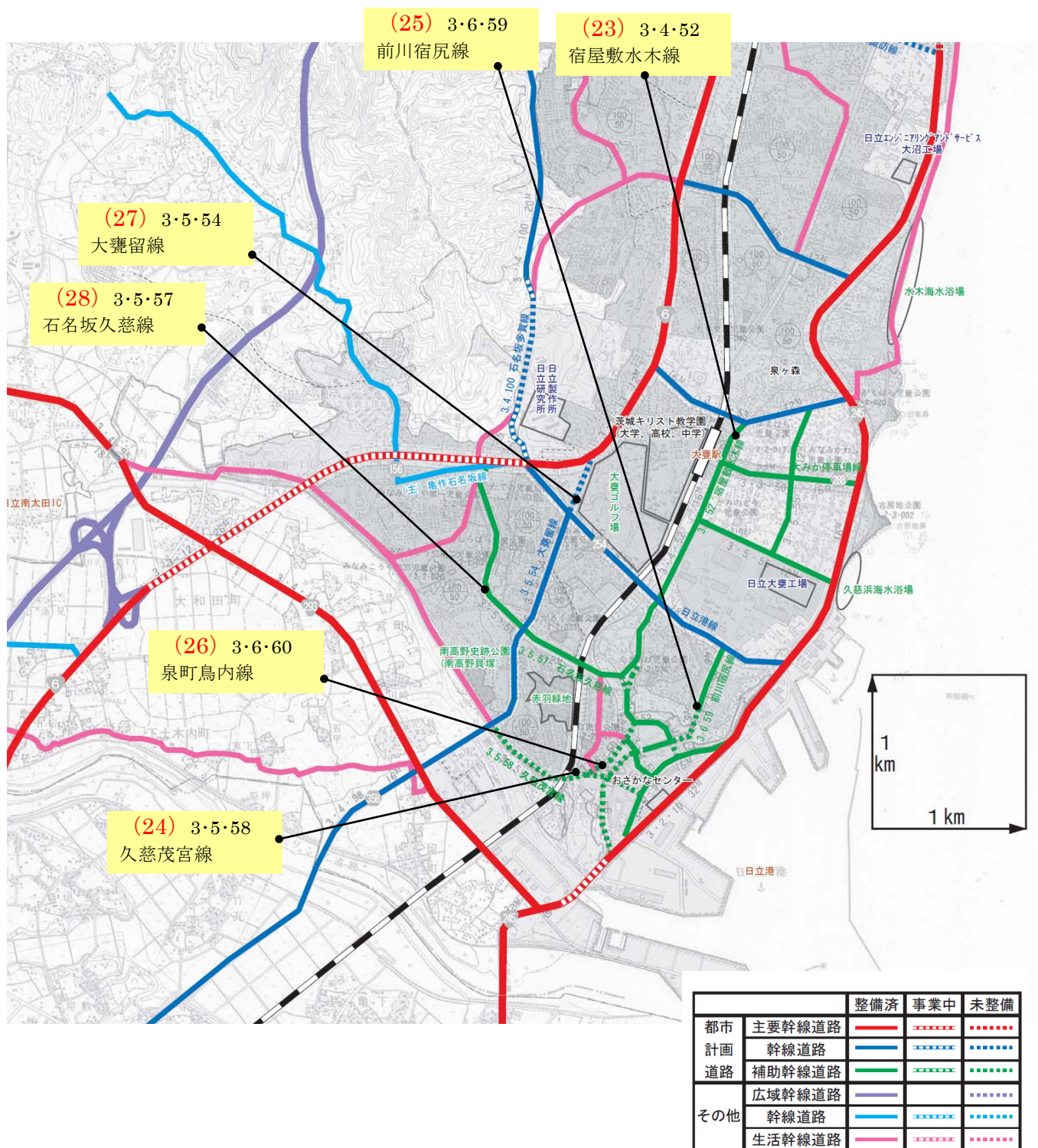


図 2-30 主な長期未着手の都市計画道路(大みか・久慈地区)

4) 長期未着手都市計画道路の現状と課題

- 久慈地区旧市街地の 3・4・52 宿屋敷水木線、3・5・58 久慈茂宮線、3・6・59 前川宿尻線では、住宅密集地を通過し住民の合意形成が困難である。

表 2-23 主な長期未着手都市計画道路の問題点(大みか・久慈地区) (1/2)

S E Q	番号 路線名	計画幅員 計画延長 未着手延長	都市計画	現況・課題等
23	3・4・52 宿屋敷水木線	W=16m 12m 8m L=3,120m 未着手 1,164m	昭和33年決定 昭和40年変更	商業・第一種住居地域 県営アパート 周囲の市道を無視して住宅密集地を通過し、住民合意形成が困難 未着手区間に並行する同一規模(計画)の路線あり 代替路線: 3・5・57 石名坂久慈線の一部
24	3・5・58 久慈茂宮線	W=12m L=1,080m	昭和28年決定 昭和40年変更	工業・準工業・商業・第一種住居地域 日立おさかなセンター 同一方向に現道があり、代替可能 土地利用計画上の必要性は高い 久慈町の骨格的路線の1つである
25	3・6・59 前川宿尻線	W=9m L=1,700m	昭和28年決定 昭和33年変更	準工業・商業・第一種住居地域 久慈小学校、日立おさかなセンター ①国道245号～旧久慈幼稚園西側 住宅密集地等を通過するため、住民合意が困難 旧久慈町の都計道であり、現在の優先度は低い ②旧久慈幼稚園西側～久慈小学校 周辺に路線がなく、代替不可能
26	3・6・60 泉町鳥内線	W=8m L=500m	昭和28年決定	商業地域 西側に代替道路がある 住宅密集地等を通過、住民合意困難 旧久慈町の都計道であり、優先度は低い

表 2-24 主な長期未着手都市計画道路の問題点(大みか・久慈地区) (2/2)

S E Q	番号 路線名	計画幅員 計画延長 未着手延長	都市計画	現況・課題等
27	3・5・54 大甕留線	W=12m L=2,460m	昭和28年決定 昭和45年変更	第一種住居・第二種住居・準住居地域 大甕ゴルフ場、日立商業高校、 久慈中学校 概成済であり、代替道路不要 再編に際して特に課題はない
28	3・5・57 石名坂久慈線	W=12m L=1,960m	昭和40年決定 昭和45年変更	第一種住居・準住居地域 地形的に谷間の道路で、沿道宅地と高 低さが大きい 概成済であり、代替道路不要 地形的な問題はあるが、重要性が高い 未着手区間が短い

5) 長期未着手都市計画道路の方向性（案）

- 大みか・久慈地区における長期未着手の都市計画道路の今後の方向性は、以下のよう
に提案する。

表 2-25 大みか・久慈地区の長期未着手都市計画道路の方向性(案)

No	道路名		市の考え	理由
23	3・4・52 宿屋敷水木線		計画を現道 ルートに振り 替えて変更	①周囲の市道が無視して住宅密集地 を通過し、住民合意形成が困難 ②未着手区間に並行する同一規模 (計画)の路線あり ・代替路線：3・5・57 石名坂久慈線 の一部
24	3・5・58 久慈茂宮線		現計画で存続	①土地利用計画上の必要性は高い ②久慈町の骨格的路線の1つである
25	3・6・59 前川宿尻線	①国道245号～ 旧久慈幼稚園西側	当該区間の 部分廃止	①住宅密集地を通過し合意が困難 ②旧久慈町の計画で優先度は低い
		②旧久慈幼稚園 西側～久慈小学校	現計画で存続	
26	3・6・60 泉町鳥内線		全区間廃止	①西側に代替路線がある ②住宅密集地を通過、住民合意困難 ③旧久慈町の計画で優先度は低い
27	3・5・54 大甕留線		現計画で存続	①概成済であり、代替道路は不要 ②再編に際して特に課題はない
28	3・5・57 石名坂久慈線		現計画で存続	①概成済であり、代替道路は不要 ②地形的問題はあるが重要性は高い ③未着手区間は短い

2.2 都市計画道路再検討カルテへの記載

- 推計結果を路線別にカルテに記入し、都市計画道路の再検討を進める。