

令和4年度第2回

茨城県都市計画審議会議事録

日 時 令和4年10月7日(金) 午後1時30分から
場 所 水戸市笠原町978番25
茨城県開発公社ビル 4階大会議室

I 会議の日時及び場所

- 1 日時 令和4年10月7日(金)
午後1時30分から午後2時5分まで
- 2 場所 茨城県開発公社ビル 4階大会議室

II 出席した委員の氏名及び欠席した委員の氏名 別記名簿のとおり

III 議題 別記付議案一覧のとおり

IV 議事

- 1 議事の公開
都計諮問第3号及び第4号の公開が決定された。
- 2 議事録署名人の指名
議長から議事録署名人として田中委員と金森委員が指名された。
- 3 議案審議
以下のとおり

【都計諮問第3号 水戸・勝田都市計画 道路の変更】

【都計諮問第4号 日立都市計画 道路の変更】

○議長

それでは、本日の審議を始めたいと思います。

都計諮問第3号、4号につきまして、関連しておりますので、一括して事務局から御説明を願います。それではお願いします。

○事務局

都市計画課でございます。よろしく申し上げます。

水戸・勝田都市計画区域の照沼豊岡線と、日立都市計画区域の留水木線の道路の変更について、一括して説明いたします。スクリーンで説明いたしますが、お配りしてあります説明資料のデータも同じ内容です。併せて御覧ください。

2ページです。中央の都市計画図で位置関係を説明します。

図の南側は、東海村、北側は日立市で、市と村の間を久慈川が東西方向に流れています。久慈川の河口部に黄色と赤色の二つのルートがあります。黄色と赤の区別は、黄色が変更前、赤が変更後の凡例で、黄色のルートを赤色のルートに変更するという意味を表しています。丸と三角は、都市計画道路の起点と終点の凡例です。南から、久慈川上の三角の終点までが照沼豊岡線、久慈川上の丸の起点から、北へ向かうのが留水木線です。

下の表を御覧ください。変更の概要と変更理由がまとめてあります。今回、変更となる

点を赤の文字で示しています。道路線形を変更することにより、照沼豊岡線の延長が6,150メートルに、留水木線が4,850メートルに変更となります。このような変更を行う理由について、次のスライドから説明していきます。

3 ページです。まずは、都市計画の変遷と路線の位置付けについて説明します。

まず、左側の列、水戸・勝田都市計画区域の照沼豊岡線についてです。

1 段目、都市計画の変遷の欄ですが、照沼豊岡線は昭和37年に都市計画決定された後、路線名称の変更や他の都計道との交差部の形状変更など、3 回の変更を経て現在に至ります。

その下、2 段目は区域マスにおける位置付け、3 段目は東海村の総合計画における位置付けです。照沼豊岡線は、水戸・勝田都市計画区域マスタープランにおいて、都市拠点間を連絡する主要幹線街路に位置付けされるなど、重要な役割を担っており、その重要性は変わっておりません。

次に、右の列、日立都市計画区域の留水木線についてです。都市計画の変遷としては、昭和28年に久慈漁港線として一部が都市計画決定された後、昭和44年に路線延長を700メートルほど延伸して東海村の照沼豊岡線と接続するなど、これまでに9 回の変更を経て現在に至ります。

留水木線の位置付けとしては、日立都市計画区域マスタープランにおいて、都市拠点間を連絡する主要幹線街路に位置付けされるなど、重要な役割を担っており、その重要性は変わっておりません。

下の欄外のところですが、この二つの路線は国道245号として供用されており、常陸那珂港や日立港をはじめとする重要港湾や沿線に立地する企業や工場、研究所など、多くの拠点施設を連絡して、地域を振興する重要な役割を担っています。

このため、現在、県の事業として集中的に工事が進められ、全線が4 車線化されることによる主要幹線街路としての機能強化が図られているところです。

4 ページです。都市計画変更の理由について御説明します。

今回の主な変更の対象となる照沼豊岡線と留水木線が接続し、久慈川を渡河する位置の橋梁、久慈大橋は、二つの課題を有しております。

一つ目の課題は、橋の老朽化です。久慈大橋は、1963年の架設から60年近くが経過しています。上の写真は、橋の部材が腐食し板厚が減少している状況です。5年に1度の法定点検の結果では、判定Ⅲ、「構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態」であると判断されており、橋を管理する高萩工事事務所により定期的に修繕が行われておりますが、海に近く潮風による腐食を受けやすい環境であることから、橋の至る所で損傷が見られ、架け替えなどの対策が急がれるところです。

二つ目の課題は、慢性的な渋滞です。久慈大橋付近の国道245号の交通量は、交通センサスのデータによれば、1日当たり約2万2,000台から2万4,000台で、混雑度は1.3から1.8となっています。

下の写真は、日立市側から久慈大橋を写したものです。久慈大橋の前後区間は、既に4車線で供用されているのに対して、2車線しかない久慈大橋がボトルネックとなって慢性的な渋滞が発生しています。

以上のような課題を踏まえ、計画変更の内容を御説明します。

右側の図を御覧ください。今回の変更案のルートは、新しい橋の架設位置を現在の橋の

下流側に少しずつるように計画の線形を変更したものです。

このルートを選んだ理由としては、現在都市計画決定された位置で施工する場合に比べ、より早期に4車線で供用開始できるとともに、整備にかかるコストを抑えられることです。一番右側に施工手順のイメージがありますので、併せて御覧ください。

一番上、①は現在の状況です。黄色で示す現在の都市計画の中で、久慈大橋が暫定2車線で供用され、都市計画の外側にはみ出して、片側のみ側道橋がかかっています。新しい橋梁は、効率的な架け替えのため、2車線ずつ分割して工事するのではなく、4車線の車道と両側歩道を備えた形で一体的に整備します。

工事中は、②のように現在の久慈大橋を供用させながら、隣接した位置に新しい橋梁を4車線一体で架設し、完成した後に、③のように古い橋を撤去します。

このような工程とすることで、早期に4車線化することができるとともに、工事費の面でも近い将来の老朽化した橋の架け替えが必要なくなるほか、河川の中の工事を極力まとめることでコストを大きく減らすことができます。

また、大きく迂回するようなルートではなく、隣接するルートとすることで、必要となる工事の延長を短くして、無駄な支出を避けています。

右上にルート比較表を示しましたが、仮に現行ルートで整備した場合は、現在の久慈大橋の隣に2車線をかけ、次いで、今の久慈大橋を取り壊し、その後、今の橋の場所に残る2車線をかけるという工程が必要となることから、今回の変更案に比べて、約28億円の事業費が必要となるほか、4車線化ができるまで3年は長くかかると想定されます。

左下の変更理由の欄を御覧ください。これまで御説明した内容をまとめてございます。

久慈大橋の老朽化の状況、将来的な負担を考慮して、効率的な架け替えを行い、車両等の交通の安全性・円滑性の向上を早期に図るため、現在の橋梁と隣接する下流側に道路の線形を変更するものです。

5ページです。今回の都市計画変更にかかる公聴会と案の縦覧の結果について御説明します。

5月9日から5月17日の公述申し出期間において、東海村の照沼豊岡線に対し、1件の申し出を受け、5月24日に公聴会を開催しました。

また、法第17条に基づく案の縦覧を7月25日から8月8日まで15日間行いましたが、意見書の提出はありませんでした。

6ページです。5月24日の公聴会でいただいた公述申出に対する県の考え方を説明します。

まず、左側、公述の要旨の欄を御覧ください。公述人から出された御意見の主旨としては、県の変更案ルートではなく、より下流側の、図のピンク色で示したルート、渚山沿いの道路を4車線化したほうが、より海側に近く、集落を守る防波堤としての機能が期待できる。

仮にコストが30億円、あるいは、45億円増額しても、その利点があれば、十分にペイできるというものでございます。

御意見に対する県の考え方を右側の欄に記載してあります。公述人は、防潮堤の機能が期待できる道路としていますが、この豊岡地区の海岸には、県の農林部局が東日本大震災を受けて平成24年に整備着手した防潮堤が既に完成しています。

県が整備した防潮堤の位置は、さらに海側、南北方向、水色の破線で示したとおりです。

この地域で想定されるL1津波の高さ、TP+5.6メートルに対して、防潮堤の高さは、TP+7メートルで整備されており、L1津波に十分な備えが既にできていることに鑑みると、公述人の提案されたルートは、事業費を大きく増加させてしまうことから、県の変更案のほうが妥当なルートであると考えております。

なお、ほかにも何点か提案の理由を挙げていただいております。日立市側で道路のカーブが緩和されて直線的になること、沿道居住者の移転が必要となってしまうこと、橋の継ぎ目で生じる騒音・振動を懸念しているといった理由です。

県の考え方をそれぞれ御説明します。日立市側の道路のカーブが緩和されることについては、公述人が提案するピンク色の直線的なルートとした場合、既に4車線で完成している前後区間を活かすことができず、更に事業費がかかってしまいます。

また、日立市側で、国道6号へとつながる国道293号との交差形状が複雑になってしまいます。

単に国道245号だけではなく、周辺の道路網も考慮すると、県の変更案のほうが効率的なルートであると考えております。

沿道の居住者の移転については、地元東海村の協力を得ながら、居住者の御意向を踏まえた上で、移転先の相談にのりながら事業を進めてまいります。

また、移転せずに残った方々の道路へのアクセスについても、地元の御意向を伺いながら、側道などの整備を進めてまいります。

騒音・振動については、いずれのルートにしても避けられないものですが、丁寧な施工管理・維持管理を行うことで、ある程度緩和できると考えております。

このようなことから、御意見を受けた県の対応方針としては、変更案のとおり都市計画変更を行いたいと考えております。

以上で、諮問第3号、4号についての説明を終わります。御審議のほどよろしく願いいたします。

○議長

ありがとうございました。

それでは、委員の皆様からの御意見、御質問をお願いしたいと存じます。お気づきの点何かございますでしょうか。A委員。

○A委員

まず、今、橋が2車線なのが4車線になるということで、交通流の改善には非常に大きな効果があるというか、渡河部は大体ボトルネックになっているので、そういう意味で必要な事業だなというふうには、お聞きして感じておりました。

それで、私からの質問は、単純に教えていただきたいのですが、もともと、センサスで1.3から1.8の混雑度ということだったのですが、当然、供用されてからも、交通状況、観察というかチェックされると思うのですが、それはどういう方法になるのでしょうかということなんです。

センサス、昔みたいなやり方で、観察員が立ってカウントするようなやり方は多分もうやらないと思いますし、あとパーソントリップ調査、日立、多分、東海村も一緒のエリアで過去に2回やられていたと思うのですが、多分、過去の調査から、もう20年ぐらいたっているんじゃないかと。

本当は、パーソンなんかの広域的なネットワークの中での位置付けを見るような調査も

あったほうがいいのではないかなと思うのですが、デジタルも普及していることなので、効果把握を供用後にされるとと思いますが、それをどんな方法で考えておられるのかなというのを教えていただければ。現時点のお考えで結構ですのでお願いいたします。

○議長

お願いします。

○事務局

当然、事業の整備後には、どういった効果が出ているかということは、我々県として、しっかりと把握していくことになるかと思えます。

センサスのやり方というのは、これから国なども含めて議論していきますけれども、例えば、国道349号、常陸太田へつながる幸久大橋が供用開始したときなどは、通常の交通量の推計だけではなく、ETC2.0を活用したビッグデータによって、実際の走行速度ですとか、かかった時間というものを検証して、より視覚的に効果が分かる資料を作成して公表しております。

今後そういったETC2.0ですとか、ほかの人流を示すようなビッグデータも活用した効果の分かりやすい解析、説明というのをこれからも県としては考えていくと思っております。

○議長

よろしいですか。

○A委員

オーケーなのですが、ETC2.0がどれだけ活用できるのか、あまり世の中で知られていないので、そこも含めて、ぜひ情報公開していただければありがたいなと思っております。以上です。

○議長

ありがとうございます。

B委員、いかがでしょうか。御意見をお願いします。

○B委員

私のほうからも一つだけ確認といいますか、御質問させていただきたいのですが、これまで都市計画道路として、黄色い線が入っていた区域ですね。ここが、これから道路として使う予定はなくなるという理解なのですが、何か今後のあり方について、特に地元の方が活用されるとか、そういうことも考えられるのではないかなと思うんですが、その辺り、今、検討状況はどのようになっているのか、お教えいただければと思います。よろしくをお願いします。

○議長

お答え願えますか。

○事務局

今、図面に表示しているのが、例えば、東海村側の図面になります。図の右側、上下に流れるこれが久慈川で、もともとの国道245号はこの黒の、そして、赤と青で示したこれが新しくできるところですので、今回、もともとあった道路として残る、残地として残るのは、こういった部分になってくるかと思えます。

この橋、道路というのは周囲よりも高くなっていますので、この道路の構造に必要なのりですとか、ここの堤防に村道が走っているのですが、村道とのすり付けや、取り付け道の工事もありますので、そういった道路として大部分としては使われていくかと思えます。

残るこの本線部分をどうするかにつきましては、現在のところでは、まだ方向が決まっていなくても、そこは地元東海村さんなどもよく協議しながら、活用していきたいと考えています。

○議長

どうもありがとうございました。よろしいでしょうか。

では、C委員は、何かお気づきの点はございますでしょうか。

○C委員

新しい線形になる道路のところ、移転が必要になる方が何人かいらっしゃるかと思うのですが、大体何軒ぐらいの移転が必要になってくるのかとか、移転先として、どれくらい、今、交渉状況にあるかを教えていただければと思います。

○事務局

今回の日立市側につきましては、基本的には、土地は全て日立市さんが持っている土地なので、新たに例えば家屋等が関わることはございません。

東海村側につきましては、もともとの都市計画道路から、今回道路を振ることによって新たにかかる筆は3筆だけで、地権者さんは1人増えるだけという状況でございます。

この整備全体としては、大体30筆で、32筆、地権者は20名という形でございます。ただ、あくまで、今、都市計画の変更を議論しておりますので、実際に用地買収ですとかそういったことを始めているわけではなくて、今年の3月に地元、こういった形で線形を変えたいと考えていますということで説明会をしたという状況でございます。

○C委員

ありがとうございます。先ほどのB委員のお話の中でも、その本線のところ、そういった交換になるのかどうかと思って見ていたのですが、ちょっと狭そうなので、適切な補償、丁寧に補償できたら、いいかなというふうに思いました。ありがとうございます。

○議長

よろしいでしょうか。

それでは、D委員、お願いします。

○D委員

この4車線化で、特に、この国道245号とか国道293号は日立港の近くなので、タンクローリーとか大型車が結構頻繁に通っているのですけれども、その辺の特に大型車の流れがどのように変わるかという見込みとかは、ありますでしょうか。

○議長

お答え願います。

○事務局

県で事前にこの事業を進めるに当たって、交通量解析をやっている中で、その中では、やはり今よりも大型車の混入率は上がってくるという結果は出ております。したがって、通りやすくなる分、大型車は、この主たる道路に集中されて、よりほかの狭い道路を通り抜けたりするということがなくなってくると認識しております。

○D委員

あと、国道6号と国道245号と並行して走っていますので、その辺の何か交通量の分担率が変わるとか、その辺は。

○事務局

大型車の混入率は、先ほどお話ししましたように、11%から27%ということで、非常に増えるということです。

将来交通量も、整備がある場合が日量3万1,900台、整備をもし行わなければ1万9,200台ということで、1万台以上増えることになっていますので。その分は、国道6号ですか留大橋のほうから転換すると想定しています。

○D委員

ありがとうございます。

○議長

よろしいでしょうか。

ほかに御意見ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

公聴会の公述にもあったのですけれども、防災関係というのですか。そういう水害対策の対応も、しっかりこの部分で既にやれているという話の中での、そういう意味の安心でということによろしいのですよね。

○事務局

はい。既に、襲来が想定されているL1の津波に対しては、それを1メートル以上超える高さで防潮堤ができておりますので、新たにこの道路に防潮堤としての機能は持たせなくても、十分対応はできていると考えています。

○議長

ありがとうございます。何かほかによろしいでしょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○議長

ありがとうございます。

特にほかになれば、御意見ないようですので、都市計画、都計諮問の第3号、4号につきましては、原案のとおり可決としてよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○議長

ありがとうございます。

異議なしと認めさせていただきます。都計諮問第3号、4号につきましては、原案のとおり可決といたします。ありがとうございました。

○議長

以上で、本日付議されました議案につきましては、審議は終了といたします。都計諮問第3号、4号につきましては、原案のとおり可決とし、本日付をもって、知事に答申いたします。ありがとうございました。

令和4年度第2回茨城県都市計画審議会 委員出席状況

組 織	職 名	氏 名	出 欠
学識経験のある者	弁護士	田 中 美 和	出 席
	筑波大学教授	谷 口 守	出 席
	筑波大学准教授	藤 井 さやか	出 席
	茨城大学大学院教授	山 田 稔	出 席
	一級建築士	濱 中 本 子	出 席
	茨城県農業会議理事	清 水 久 子	出 席
	茨城県商工会議所連合会副会長	中 川 喜久治	出 席
	茨城県バス協会会長	任 田 正 史	出 席
	NPO法人日本防災士会会員	益 子 さや子	欠 席
	国立環境研究所社会システム領域主任研究員	金 森 有 子	出 席
市町村長を代表する者	笠間市長	山 口 伸 樹	欠 席
	五霞町長	染 谷 森 雄	欠 席
県議会の議員	茨城県議会議員	西 條 昌 良	欠 席
	茨城県議会議員	飯 塚 秋 男	欠 席
	茨城県議会議員	細 谷 典 幸	欠 席
	茨城県議会議員	川 津 隆	欠 席
	茨城県議会議員	石 井 邦 一	出 席
市町村の議会の議長を代表する者	水戸市議会議長	須 田 浩 和	欠 席
関係行政機関の職員	関東農政局長	大 角 亨	出席(代理 農村振興部 地方参事官 加藤 浩)
	関東地方整備局長	廣 瀬 昌 由	出席(代理 常陸河川国道事務所 副所長 橋本 和也)

出席 12 名	} 20 名
欠席 8 名	

令和4年度第2回茨城県都市計画審議会付議案件一覧表

諮問 番号	題 名	決定 機関	計 画 内 容
3	水戸・勝田都市計画 道路の変更	茨城県	照沼豊岡線の一部区間の線形変更 延長約 5,910m→約 6,150m
4	日立都市計画 道路の変更	茨城県	留水木線の一部区間の線形変更 延長約 4,880m→約 4,850m
	計 2 件		