

令和5年度 第1回 日立市都市計画審議会 会議録

- 1 日 時 令和5年10月26日(木)
午後2時から午後4時まで
- 2 場 所 日立市役所 5階 503・504号会議室
- 3 出席状況 委員17名中16名の出席
- 4 議 事

(1) 議案第1号 日立都市計画 道路の変更について

【事務局からの説明】

本市では、現在、常陸多賀駅の自由通路、駅舎や東側の駅前広場、道路などを一体的に整備する、常陸多賀駅周辺地区整備事業に取り組んでおります。前面のスクリーンと合わせて、資料の5を御覧ください。本日は、日立都市計画道路の変更案について、正面スクリーンの3項目に従いまして御説明いたします。

初めに、常陸多賀駅周辺地区整備事業の概要です。まず、本市のまちづくりの方向性につきましては、令和元年度に改定した日立市都市計画マスタープランにその方針を定めております。同計画では、将来にわたり市街地の人口密度を維持していけるように土地利用を誘導する一方で、駅前などの都市の拠点と中小規模の商業施設や医療施設が集約している地域生活の拠点を公共交通でつなぐ多極ネットワーク型コンパクトシティの都市構造を目指しています。

次に、常陸多賀駅の概要です。本市では JR 常磐線の駅が5つありますが、当駅のある多賀地区は、市民約6万人が暮らす市内で最も人口の多いエリアとなっております。また、日立グループの大規模事業所はじめ、茨城大学工学部や県立多賀高校の最寄り駅になっており、1日に約1万人の方が利用しております。駅周辺の施設配置としては、駅西側には駅舎と駅前広場があり、路線バスやタクシー、一般の送迎車両に加え、平成29年度からはひたち BRT が乗り入れている一方で、東側は小さなロータリーのみとなっております。

また、駅舎については、昭和30年の建築後、既に60年以上経過し、老朽化が進んでおりますが、市内5つの駅の中で唯一改築工事が進んでおりません。

こういった中で、本市では令和元年度に常陸多賀駅周辺地区整備計画を策定し、「くらしとにぎわい 次代に紡ぐまちづくり」の基本理念の下で、自由通路や駅舎、道路整備等といったまちを作るハード事業と、駅周辺のにぎわい創出に取り組むまちを使うソフト事業の両面から事業を推進しております。

また、本計画では、市の総合計画や都市計画マスタープランなどの上位計画との位置付けや、市街地の人口密度低下やひたち BRT を活用したまちづくりの推進など、当地区

が抱える現状課題を踏まえまして、都市の拠点としての市街地の再生と、交通結節点としての機能強化に取り組んでいるところです。

次に、駅周辺の道路ネットワークですが、南北方向の交通軸として、赤色の国道6号、中央線、国道245号の3本の軸を有しています。また、東西方向の幹線道路としては、青色の鮎川停車場線や、さくら通り、県道日立笠間線が配置されています。そのほか、駅と国道6号を結ぶよかっぺ通りを中心とした、緑色の放射環状型の大規模な道路ネットワークが形成されております。一方で、駅周辺における課題としましては、西側の駅前広場では、駅利用者の交通に加え、南北方向の通過交通が流入し、朝夕の通勤通学時間帯には、交通混雑が生じております。

また、県道日立笠間線のJRアンダーパスは、朝夕の交通渋滞により、ひたちBRTの定時性、速達性を阻害する要因になっていることや、短時間で強い雨が降ると道路が冠水するなど、防災面でも脆弱な状況となっております。

このような現状、課題を踏まえた駅周辺における道路整備の方向ですが、左側の課題①から③が、ただ今御説明した駅周辺の主な交通課題です。

これに対しまして、本事業では、道路整備の方向性が、右側の囲みの4つの内容で、1つ目は、交通結節機能を強化するための東側の駅前広場、東西自由通路の整備、2つ目は混雑解消やひたちBRT機能を発揮するためのバイパス道路の整備、3つ目は、防災機能を向上させるための道路ネットワークと道路構造の多重性確保、4つ目は、良好な道路ネットワークを構築するための都市計画道路の未整備区間等の整備となっております。

以上が、本事業における道路整備の基本的な考え方であり、これらの道路を本市の都市計画に位置付けながら整備を進めていきたいと考えております。

大きい2番、日立都市計画道路の変更案についてでございます。今回の都市計画道路の変更は、図面前のスクリーン右側に示す4路線を対象としております。各路線の計画内容です。初めに、3・6・41多賀停車場大沼線は、東側の駅前広場と大沼交流センターの北側、デイリーヤマザキ付近を結ぶ路線です。この路線のうち今回は常陸多賀駅周辺地区整備事業で計画する、東側の駅前広場の県道日立笠間線までの区間における都市計画の内容を変更するものでございます。道路については、国が定める道路構造令に基づき、県道との交差点部分に右折レーンを設置するため、道路幅員を現在の計画11メートルを、12メートル、15メートルへ変更いたします。また、東側の駅前広場については、ひたちBRTなどの公共交通と一般車両の円滑な交通動線等を確保するため、広場の面積を3,000㎡から約4,400㎡に変更するものです。なお、この変更により、整備後には河原子学区や大沼学区方面などからの歩行者や自転車、自動車それぞれが常磐線

を横断することなく、安全かつ円滑に駅にアクセスできるようになります。

次に、3・6・108 多賀停車場間々下線で新たに決定する路線です。整備の詳細ですが、起点部を新たな東側の駅前広場とし、JR 常磐線を跨線しながら、鹿島神社の線路側を経由して、大学通りのミニストップ付近に接続するルートです。本路線は、駅東西の市街地を結ぶ新たな道路としてバイパス機能を有し、西側の駅前広場の渋滞を緩和するとともに、強い雨が降った際にも、道路冠水の恐れがない高架構造として、市民の移動の安全性を確保するものです。

続いて、8・7・3 常陸多賀駅自由通路線で、これも新たに決定する路線です。東側の駅前広場を起点とし、JR 常磐線を跨線して、西側の駅前広場に接続する、東西自由通路です。現在の常陸多賀駅では、線路東西の往来に駅舎南側の跨線人道橋を利用していますが、バリアフリー化されておらず、施設の老朽化が著しい状況です。そのため、本事業によって、自由通路と駅舎を一体的に整備し、エレベーターやエスカレーターを備えて、誰にでも使いやすい施設を整備します。また、線路の上空に新しい駅舎の改札口を設けて、東西両方向からアクセスしやすい駅とすることや、自由通路周辺に十分な待合スペースなどを設け、快適な乗り継ぎ・待ち合い環境を整えることなど、利便性を高める計画としております

続いて、3・6・45 関口間々下線の変更で、国道6号と県道日立笠間線との交差点部、シュープラザ付近から、大久保小学校の北側を経由して、大学通りのミニストップ付近を結ぶ路線です。この路線はこれまで多賀土地区画整理事業等で旧国道までの区間はおおむね計画通り完成しておりますが、終点部となる旧国道と大学通りの区間が未整備となっております。整備に当たって、大学通りとの接続部に右折車線を設けるため、影響範囲の道路幅員を現計画の11メートルから14メートルに変更するものです。本事業により、国道6号と大学通りを結ぶ東西方向の道路ネットワークに多重性を持たせ、駅前に集中している通過交通を分散させて、スムーズな移動や利便性、防災性の向上などを図りたいと考えております。

以上が、今回の都市計画道路の変更案となります。

続いて、都市計画決定に係る手続き等についてです。都市計画の決定に係る手続き等については、先ほど御説明した4路線を市の都市計画で位置付けるに当たり、事業の検討段階の令和3年度から、毎年、地権者説明会を開催してきました。これまで大きな反対意見はなく、また、今年4月に予定していた公聴会は、公述申出がなかったため中止となりましたが、8月下旬から案の公告・縦覧を行った際に、反対の意見書1件の提出がございました。お手元の別紙資料6が意見書になっております。

その趣旨としましては、東側の駅前広場を整備することの妥当性、必要性について定量的な根拠を示してほしいというものです。これに対する市の考え方ですが、市では、現在東側の小さなロータリー、画面中央にございますが、小さいロータリーを新たな駅前広場に整理することにより、大きく4つの事業効果が見込めると考えております。

具体的には、左側、表の1番上、1の交通結節機能の向上については、常陸多賀駅の1日の乗降客数は約1万人ですけれども、平成28年の交通量調査から、そのうち約3,000人が東側方向の利用者であると推定されております。今回の東側の駅前広場の整備により、河原子や大沼学区方面の方々は、駅の西側に回り込むことなく直接駅にアクセスできることとなりますので、利便性向上が図られることとなります。

次に、2の送迎機能の改善については、現在、西側の駅前広場の一般車乗降場では8台分のスペースに、ピーク時は1時間あたり216台、10分間あたり44台の利用があり、駐車待ちの列が車道まではみ出してしまう状況が見受けられます。今回、新たに東側の駅前広場に送迎機能を配置することで、そういった交通混雑や送迎機能の改善が図られることとなります。

また、3の交通渋滞の解消については、西側の駅前広場には、駅利用者のほか、南北方向の通過交通が流入し、朝夕の時間帯は交通渋滞が生じています。令和2年度の交通量推計調査では、南北アクセス道路と東側の駅前広場を整備し、バイパス機能を持たせることで、西側の南北方向の交通量が、現在の8,000台から5,500台に減少するとの推計結果が出ておりますので、駅周辺の渋滞解消が図られることとなります。

さらに、4の防災性の強化については、駅南側の県道日立笠間線は常磐線のアンダーパスとなっておりますが、強い雨が降った際には道路が冠水するなど、防災性に課題があります。このため、南北アクセス道路は、常磐線横断部分を冠水の恐れがない高架構造で整備し、市民の移動の安全性を確保いたします。また、ひたちBRTや路線バスについても、安全性や定時性、速達性を勘案し、東側の駅前広場でも発着できるように整備を進め、防災性の強化や利便性の向上を図ります。

こういった理由から、市としましては、本日御説明しております都市計画変更案の内容で、引き続き手続きを進めていきたいと考えております。

最後に、常陸多賀駅周辺地区整備事業の想定スケジュールです。道路や東側の駅前広場の整備は、現在、測量調査と並行して詳細設計を実施しています。令和6年度からは用地物件補償に取り組み、令和7年度中の工事着手を目指しています。また、駅舎・自由通路の整備は、今年8月上旬にJR水戸支社と駅舎整備に関する協定を締結し、基本設計に着手いたしました。

今後も引き続き鉄道事業者と協議・調整を図りながら、令和10年度末の供用開始を目指し、着実に事業を進めてまいりたいと考えております。

説明は以上です。御審議のほどよろしくお願いいたします。

【___委員】

ありがとうございます。非常に分かりやすい説明をいただきました。

ただ、その中では、意見書で反対意見の方がお一人いらして、それに対する回答ということで、意見書に対する市の考え方ということで示されています。

これに対して、この意見書に反対をされた方というのは、折衝というか、納得いただくとか、そういったことは結果的には行われましたでしょうか。

【事務局】

事業の趣旨や必要性などについて説明させていただいており、これからも市としては、丁寧に御説明をして、資料の内容について御理解いただけるように努めていきたいと思っております。

【___委員】

ありがとうございます。それでは今後とも引き続きよろしく願いいたします。

【___委員】

今回の諮問の内容そのものについては、非常に重要なところで早急に実現するよう期待しているところですが、今ほども御説明ありました、意見書の御意見に対しての対応としまして、通常、駅前広場の面積というのは、ある程度の目安ですが、算定の基準がありますので、それに即して過大なものではないという回答が、本来だと一番最初に来て当然なのかなと思いましたが、今後、説明の根拠としてそういったところも少し内部で確認していただければよろしいのではないかと考えています。

その時に、現状で既に全体の3分の1ぐらいの方が、駅東側から乗降で利用されているということですが、今回の計画として、これが増える見込みなのかどうなのか、もちろん色々予測の難しいところがあるのですが、常陸多賀駅が今後こういうふうになりますよと言う時の市民への見せ方として、その辺りも少し望ましいあり方と言いますか、逆に言いますと東口と西口の両方を使える方は、どちらを使っていたかというように、そういうようなアピールにも繋がると思っていますので、併せて御検討いただくことが重要ではないかなと感じました。一応、コメントです。

【___委員】

ありがとうございます。今、___委員がおっしゃられたことで、確かに1万人が御利用なさって、その中で3,000人が東側を御利用なさっているのが今の現状でございますよね。これで便利になってこの通路が出来上がるのが、まだまだ今から5年ないし6、7年かかる間に、常陸多賀駅周辺の人々の流入なのか流出なのか分かりませんが、多分その辺は変わってくるだろうと。ただ、やはり見込みとして、道路整備が整っ

て利便性が高まると、このエリアの住まいとしての価値が上がってくるのかなと思います。その辺の見込みも、今後、都市計画の中で、このエリアをどんなふうを開発していくのか、今日の議題とはちょっと違うかもしれませんが、やはりその辺の見込みをもって、今後、この1万人の乗降客がどんなふうに移されていくのかというところも合わせて、計画の中に見ていただけたら、より具体的なイメージが持てるのかなってちょっと感じました。なかなか難しいと思うんですけども、よろしく願いいたします。

【___委員】

今の説明のほかに、常陸多賀駅から河原子にかけて、企業の事業所に沿った現道の拡幅の話がありますけれども、この辺のお話はこれからの計画になってくるんでしょう。現状どういうレベルなのか、その辺ちょっとお聞きしたいと思います。

【事務局】

新しく作る東側の交通広場と河原子を結ぶ道路というのは、今、狭い道路なんですけれども、今回の都市計画道路の決定に含まれてはおりませんが、駅と河原子を結ぶ道路は大変重要だと捉えておりますので、そこも含めて新しく道路を整備していく計画ではあります。

【___委員】

最初は、企業の土地を提供していただくようなお話もあったので、ぜひお願いしたいです。令和10年度末までかかりますけれども、どのような計画が織り込まれるのか、情報を提供していただきたいと思っていますので、よろしく願いいたします。

【事務局】

はい、今回の都市計画道路4路線にプラスして河原子への道路について、これが新しい東口なんですけれども、ここから真っすぐ河原子に伸びる道路も今、企業とお話しさせていただいております。東側の駅前広場から真っすぐ河原子に延びる市道は、今、大変狭くて歩道のない状況なんですけれども、南側は住宅が張り付いていて拡幅できないので、北側の方に広げさせてもらって、しっかり歩道を作って河原子へと繋げるようにできればいいなと思っています。

【___委員】

企業とは契約とかそういうふうになっているんですか。

【事務局】

まだ約束まではなっていないんですけども、これから測量させていただいて、どのぐらいかかるのかといったところを打合せさせていただきたいなと思っております。

【___委員】

基本的なすり合わせが大事だと思うんですよ。河原子はヨークタウンや湯楽の里とか色々利便性の高い商業施設があるので、そこをBRTも走らせようという意見もありますし、それも含めてぜひ、お願いしたいと思います。

【事務局】

はい、分かりました。ありがとうございます。

【___委員】

今の常陸多賀駅からは、西からも東からも改札口ができるということですか。

【事務局】

両方に改札ができるのではなくて、東と西を結ぶ自由通路、日立駅や大甕駅も同じですけど、どちらにも行けるような自由通路ができます。日立駅もそうですけど、線路の上に改札ができて両方からアクセスできるような計画です。

【___委員】

大雨の時には、高架下がいつも冠水で危ない場所ですよ。5年後ぐらいには、向こうの北側から来る時は、そこを通らずに南に通れるっていうことになりますね。

【事務局】

線路の上を通る道路を作りますので、冠水しませんので、高架下を通らずに抜けられる、南北方向に行ける道路ができます。

【___委員】

都市計画線の3・6・41の16ページになります。こちらの資料で、常陸多賀駅の東側の駅前広場から県道日立笠間線に向かう道路が、拡幅されるという計画になるかと思いますが、現状で東側の広場からこの県道に向かう際に、この途中に市道があるかと思っています。東側広場からこの県道に向かう際に、南北方向が一時停止になっているかと思いますが、私も通行する際に、どうしても駅から県道に向かう方が優先かなと思って、つつい下り坂を下って県道に向かってしまうんですが、この一時停止は、以前ちょっとお話を聞きましたら、昔、東から西に向かう道路が優先だということで、その名残り

で一時停止が残っているということを伺ったことがあるんですけども、今後拡幅によりまして交通量も増えるかと思いますが、この一時停止が、今後解消されるといった計画はあるかどうかお聞きしたいです。

【事務局】

はい、拡幅するのは、この路線なんですけど、東西方向が優先になってるっていうことだと思います。今後、メインは南北方向になってきますので、県警との協議も必要となりますが、交通量もかなり増えてきますので、南北方向を優先にしていく方向で、協議したいと考えております。

【___委員】

拡幅によりまして交通量も今後増えるかと思いますが、ぜひ、検討いただきますようにお願いいたします。以上です。

【___委員】

御丁寧な御説明ありがとうございます。道路の拡幅というところでのお話がありました点で、これから歩道も考えていかれるというお話がございまして、ぜひ歩道を考える時には、誰にとっても歩きやすい観点で考えていただけたらありがたいなと思います。そして、もう一つ、大学が近くにありますので、大学の学生さんたちの通学には自転車を使われることが多いかと思います。ですから、自転車と車との事故を避けられるような作りをしていただけたらありがたいかなと思います。よろしくお願いいたします。

【事務局】

はい、ありがとうございます。歩道の整備については、高齢者それから障害者の方に配慮した、バリアフリーに配慮した整備としていきたいと思っております。それから、茨城大学の学生さんや多賀高校の学生さんは、自転車で向かわれるということで、駅の南側に駐輪場があるんですけども、そうすると駅前を横断しなくてはならず、人と交錯するというので、危険な部分もあるため、今年、駐車場、駐輪場の配置計画や、規模がどのぐらいが 필요한のかを検討しておりますので、十分配慮して配置をしたいと思っております。

【___委員】

ありがとうございます。

【___委員】

北アクセス道路、橋上の高架の道路になりますが、こちらは両側に歩道がつく予定な

んですか。

【事務局】

この道路は橋になりますので、両サイドには段差ができるので、人は通さない予定です。人は、自由通路を通っていただき、車は北アクセス道路という計画になります。

【___委員】

自転車はどうなるんですか。

【事務局】

はい、自転車は、今、警察と協議してるんですけども、安全性を確保しながら、通れるようにできればなとは思ってます。

【___委員】

車道の一部に自転車道設けるようなイメージなんですか。

【事務局】

自転車道を設けるわけではなくて、路肩を余裕を持って確保するといったことで対応したいなと思っております。

【___委員】

はい、分かりました。この高架は傾いて線路の上を渡ることになるんですか。

【事務局】

東口が非常に高いので、神社の後ろ辺りからずっと上がって東口に向かってくると、常磐線でのクリアランスがありますので、そこで大体高さが決まってきます。このJRを越えるところのクリアランスを取りながら東口に繋げるという形です。

【___委員】

東口の広場が、ちょっと高さが高い。

【事務局】

そうですね。こちらは6から7メートルぐらい高いので、自由通路も西口に行くと高くなります。東口はフラットなんですけど、西口はエレベーターやエスカレーターでという計画です。

【___委員】

もう一つなんですが、先ほど東側の駅前広場についての交差点は、ラウンドアバウトみたいのがついてましたがどういうことなんですか。

【事務局】

今、西口もラウンドアバウトがあると思うんですけども、信号がなくても交通を捌ける大変有効な計画ですので、東口においてもこの北アクセス、南アクセスそれから河原子に行く道路の真ん中にラウンドアウトを設置したいと考えています。

【___委員】

高さが高いって言ってましたが、それは高さがみんな高いからということですか。

【事務局】

はい、そうですね、東側の駅前広場に来たところでは、各方向からフラットな状況になりますので、上がりきったところにあるので十分可能だと思います。

【___委員】

分かりました。ありがとうございました。

【___委員】

サイクリングロードがどんどん、霞ヶ浦の方から大洗を通して北上してます。観光の切り口の中で、サイクリングができる道路っていうのを、条件として織り込む考えはあるんでしょうか。要はサイクリングのコースに、この辺の4つの道路が含まれて、サイクリングの道路としての機能を持たせるかどうか、その辺の考え方はどうなんですか。

【事務局】

サイクリングロードについては、県が中心に、市では観光部局の方で進めておりまして、国道245号の方、河原子の方がサイクリング道路になっていると思うんですけども、我々としては、今、計画してる道路にサイクリング道路の機能を持たせるわけではなく、例えば常陸多賀駅にサイクリングの自転車を置けるような拠点といったものを置けるようにして、国道245号や河原子に自転車でアクセスできるような仕組み作りができればいいかなと思ってます。

【___委員】

その辺のコースがまず固まって、その中に織り込んで取り組んでいくべきだと思います。

【事務局】

検討してまいります。

【会長】

今回の道路は、通勤交通などが多いので、サイクリングロードを作るなら、風景の良い河原子の海岸線の道路を使った方が良いと思います。

色々欲張りした計画になってしまうから、何もかもしっかり応えようとすると難しい。

【___委員】

自転車はどう通るのかなんですが、ラウンドアウトをどう自転車が通るのかは、結構難しく、実際、駅の西側のところで朝ラウンドアバウト内を自転車と車が接触するかしないかのぎりぎりのところで突っ切るというのは日常茶飯事であって、結構危ない様子は毎日よく見るんですが、東口の方にラウンドアバウトを設けるのであれば、自転車と接触しないような自転車道の作り方を十分に考えてほしいと思います。北アクセス道路の高架も自転車が結構通るんじゃないかと思うんですよね。今、実際は西側がすごい勢いで自転車が突っ切る姿があるので、この高架を自転車が通るのを前提に、道路の拡幅幅を確保するといった工夫をされた方がいいんじゃないかなと思いました。

【事務局】

はい、ありがとうございます。新しく作るラウンドアバウト、それからこの北アクセス道路につきましても、自転車の安全性を最大限考慮して、計画していきたいと思えます。

【会長】

今日、初めて図面を見た方もいらっしゃるので、今までも市で検討したり、対応してきたと思いますが、これから本格的に計画をやっていくと思いますので、今日御出席の委員さんの御意見も十分お聞きいただいて、より効果的な計画としてほしいです。それから、駐輪場は、土地のスペースで南側にできてましたけれども、駐輪場を使う人は逆に北側の方に行く人が多いかもしれないので、配置の仕方も先ほど御説明いただきましたけれど、その辺のことも御検討お願いしたいと思います。

【___委員】

細かいところで申し訳ないんですけど、3・6・45で今回、計画線を変更するということなんですが、これまでも都市計画決定されてからなかなか事業化されなかったところで、特に地権者さんとの関係で、この変更によって事業が難しくなることはないか

っていうところが、まず確認の御質問です。また、それに関連しまして、既存の計画線の中にあつたものが都市計画道路から外れる部分が出ててきますが、ここの部分については、本来ですと買収していただけたらと思つてたところが、結局買つていただけなくなつたと、地権者さんから見るとそういう位置付けにもなりますが、その部分で、何かこれから配慮されるようなことがあれば教えてください。

【事務局】

はい。この路線は160メートル区間が未整備となつておりまして、何軒か家が建つていんですけれども、これまでの説明会の中では事業の必要性を十分御理解いただいております。それで今回、計画が黄色の線から赤い線にずれるわけなんですけれども、この辺りについても特に何か市の方に苦情があるとかそういったことはありません。

【事務局】

同一地権者でして、逆に分断してしまう状況だったので寄せることによって、地権者さんの土地が広がる形にはなります。市道側に計画線を寄せた形になります。

【___委員】

分かりました。ありがとうございました。

【会長】

色々御意見をいただきましたが、議案第1号につきまして、これから市の方でもプラスになるように御検討いただきまして、議案第1号の都市計画道路の変更につきまして、提案で御承認をいただきたいと思つていますがいかがでしょうか。

(異議なしの声あり)

これから地権者の方とのやり取りがあつたり、また実際に設計の時に多少変更があつたりするかもしれませんが、市民の方の利便性を十分考えていただいて、より良いものをお作りいただきたいと思つてます。

それでは、議案第1号については、御承認いただいたということで、御理解いただいた方に挙手をいただきたいと思つてます。

(全員挙手)

はい。それでは皆さんに御了解を頂きましたので、これを市長に答申させていただきます

ます。

(2) 議案第2号 日立都市計画 下水道の変更について

【事務局からの説明】

議案第2号日立都市計画 下水道の変更について、説明させていただきます。

下水道からは、2つの案件を案内させていただいておりますけれども、まず初めに、下水道事業の概要につきまして、説明させていただきます。

まず下水道の目的でございます。下水道が使えるようになりますと、トイレや台所等の生活排水が、速やかに排除されることとなりまして、生活環境の改善を図ることができます。また、下水処理場では、適切な水質に浄化されますので、海や川などの公共用水域の水質保全を図ることができます。さらには、環境負荷の軽減を図ることによりまして、生態系を一体的に捉えた健全な水環境や良好な水循環や良好な水環境の保全の創出を果たす役割を担っております。

次に、都市計画と下水道の関係でございます。

都市施設の整備に関する計画といたしまして、安全で快適な都市生活や機能的な産業活動を行う上で、欠くことができない基本的な都市施設であります都市計画道路、公園、緑地、広場などに加えまして、下水道も同様な施設に位置付けられております。従いまして、事業の実施や区域拡大等による変更が生じる場合は、事前に都市計画法に基づく決定を行い、次いで都市計画事業としての事業認可を受けなければなりませんので、今回、審議会に付議させていただくこととございます。

次に、本市の下水道事業でございます。

こちらの図面でございますが、南北に長い日立市全図を横に寝かせた格好となっております。下側が太平洋、右側が北側、左側が南側となっております。日立市の下水道事業でございますが、日立市役所や日立駅を含む都市の中心部、こちら単独公共下水道事業といたしまして雨水は池の川処理場に集められて、処理水は泉川を経て太平洋に放出されております。図に記載のとおり、中央処理区とこちらは称しております。また、大甕駅や日立港西の南部地区、こちら汚水をひたちなか市にございます、県の那珂久慈浄化センターで処理を行っております、流域関連公共下水道事業と称しております。なお、市の北部は高萩市と一部事務組合を形成いたしております、日立高萩広域下水道組合が事業を行っております。事業主体は日立市となっている状況でございます。

それでは、今回御審議いただく2つの案件、1番目としましては、会瀬中継ポンプ場の移設について、2つ目としましては、下水道排水区域の拡大について、こちら先ほど申し上げました中央処理区におけるものでございます。

それでは、各案件につきまして説明させていただきます。1番、会瀬中継ポンプ場の施設についてでございます。

まず、会瀬中継ポンプ場の概要でございます。会瀬中継ポンプ場は、会瀬漁港南側の海岸用地に位置しておりまして、昭和 48 年の都市計画決定を経まして、会瀬町と相賀町の約 36 ヘクタール、おおよそ 600 戸から発生する下水の低地対策としまして、会瀬洞門通りにある自然流下管の中央幹線と呼ばれる、幹線管渠まで圧送するために建設されました。位置図と仕様につきましては、記載のとおりとなっております。

次に、現在の会瀬中継ポンプ場でございます。赤丸で示しました位置に現在の会瀬ポンプ場がございまして、ここから青い破線で記載の日立第六幹線、こちらは圧送管となっておりますけれども、こちらを通りまして国道 245 号と JR 常磐線を横断して、水色の線で示しました、中央幹線に合流させまして、左下の池の川処理場へ送水しております。

次に、会瀬中継ポンプ場の移設理由でございます。現在の会瀬中継ポンプ場でございますが、図に黄色で記載しました、国土交通省の日立バイパス第 2 期事業の計画線上に位置しておりまして事業の支障となることから、ポンプ場の移設が必要となったものでございます。ポンプ場の移設先につきましては、こちらの図にありますように、現在のポンプ場から約 100 メートル北側、船入川沿いの位置を予定しております。

こちらは、移設予定の現在の状況写真でございます。①が舟入川の状況、②、③の通り、現在空き地になっているところを候補地としております。

次に、会瀬ポンプ場の移設先の選定につきまして、考慮した点でございますけれども、現在のポンプ能力で圧送が可能であること、既存の下水道管のルート沿いであること、新たにポンプ場に必要面積が確保できること等によりまして、選定いたしました。

次に、今後のスケジュールでございますが、表に記載のとおり、ポンプ場の移設期限は、令和 8 年度中となっておりますので、表の 1 番上、都市計画決定を、令和 5 年 10 月、今回の審議会にて御審議いただきまして、下水道法、及び、記載はございませんけれども、都市計画法上の事業計画の変更を今年度中に行いまして、令和 6 年度に詳細設計、令和 7 年度から 8 年度でポンプ場の建設と、これに伴います下水道管の移設工事を実施する計画でございます。説明させていただきました会瀬中継ポンプ場でございますが、下水道事業におきましては非常に重要な施設となっておりますので、今後も、国土交通省のほか、関係機関との連携を図りながら、主体の事業を進めてまいりたいと考えております。会瀬中継ポンプ場の移設につきましては以上でございます。

続きまして、2 件目の案件、下水道排水区域の拡大でございます。

こちらは、今回、区域を拡大する箇所的位置図でございます。赤い破線に記載の箇所となります。

こちら、拡大したものでございます。左側の滑川本町3丁目の一部でございますが、上合団地の南側、右側の東滑川町3丁目の一部、こちらシーマークスクエアの南側に位置しているところでございます。

こちらが詳細図でございますが、左側の滑川本町3丁目でございますが、現在、1軒が、下水道に接続しております。また、右側の東滑川町3丁目の一部、こちらにおきましては、4軒が下水道に接続しております。2か所とも市街化調整区域でありますことから、現在、下水道の区域外となっておりますが、下水道に接続している現在の状況から、今回、新たに下水道の排水区域に追加するものでございます。こちらの現況につきましては、次に説明させていただきます。

まず、こちらに示しましたとおり、当初の下水道区域でございますが、市街化区域を対象としておりましたことから、市街化調整区域は下水道の区域外となっております。記載のとおり、原則としては下水道管に接続できないこととなっております。

ただし、接続の申請があった場合には、申請に基づきまして必要な調査を行い、下水道へ接続することが適当であると認められる時には、下水道への接続を許可しております。今回の2か所につきましては、こちらの要件に基づき接続したものでございまして、区域外ではありましたが、新築する家屋の前面道路には、下水道管が既に整備されておりました。審査の結果、個人負担で接続工事を行っていただきまして、現在、下水道を使用している状況でございます。

従いまして、今回は、都市計画及び下水道法の事業計画の現在の状況等の整合性を図るために、区域外接続で使用している排水区域を、区域内に追加、拡大するものでございます。拡大する面積としましては、2か所合わせまして約0.19ヘクタールとなっております。

今後のスケジュールでございます。赤で記載の本日の都市計画審議会を経まして、都市計画の決定、告示・縦覧を進めさせていただき計画でございます。また、緑の線で囲いました、左から2つ目の地元説明会、令和5年3月23日、24日に実施いたしました。出席者はありませんでした。また、その右側、公聴会につきましては、申出がなく非開催となりまして、さらに右側、公告及び案の縦覧につきましても、意見書の提出はございませんでしたので、この場をお借りしまして報告させていただきます。

下水道課からの説明は以上でございます。御審議のほど、よろしくお願いいたします。

【会長】

ただいま事務局から内容の説明がございました議案第2号につきまして、皆さんから御意見をいただきたいと思いますがいかがでしょうか。

【___委員】

会瀬中継ポンプ場のことですが、バイパスができるということで移転するという御説明がありましたが、それで今回は、元々100 m²だったものが500 m²っていうのに大きくなるのはどういうわけでしょうか。

【事務局】

はい、会瀬中継ポンプ場ができたのは、昭和48年ということで、かなり古いポンプ場なんですけれども、こちらは、当時は最小限の大きさで作っております。ただ、その後は、下水道の仕様と言いますか、求められる機能等が増えてまいりまして、こちら現在の状況、現在の必要とされる機能に合わせますと、かなり大きなものが必要になってまいりまして、そちらの方を確保できるような面積といたしまして、ほぼ一筆の土地としましては、500 m²ぐらいになって、今回の災害時にも、例えばバキュームカーとか、作業用車両なども入れるような形の面積を何とか確保していきたいと考えているということで、大きな面積となっている状況でございます。

【___委員】

はい、分かりました。ありがとうございます。

【___委員】

移設が令和8年度で終了する計画で、実施されていきますよね。それで、先ほど説明があった日立バイパスが延伸する予定があるからという前提の下で、こちら計画が進められていくということですが、そうすると、その日立バイパスというものの自体の計画の推進っていうのは、下水道関係の方に聞くのはちょっと違うのかもしれないんですけど、その辺の見通しとかっていうのは、実際どんな感じなのか、もしありましたら教えてください。

【事務局】

はい。令和8年度中につきましては、最初のバイパスの方の計画の中で、依頼されていた期限ということでございまして、随時、国土交通省の方とも協議をさせていただいているのですが、なかなか国土交通省の方でも、現在のところ、詳細な設計や、既存の道路を活かしながらやっていかなければならないので、どういう工程でやっていくかというところで苦労しているようです。期限までにポンプ場が撤去しても、すぐに道路ができるというような状況となるには、なかなか難しいのではないかと思います。今のところ、国の方からは期限が定められておりますので、それに向けて、下水道側としましては肅々と事業を進めてまいりたいと考えているところでございます。

【会長】

そのほか、御意見が無ければ、第2号議案につきまして、皆さんの議案への御承認をいただきます。御承認をいただける方は挙手をお願いします。

(全員挙手)

【会長】

はい、ありがとうございました。御承認いただきました。

余計なお話ですが、日立市は、下水道工事が昭和30年代になり盛んに始まりまして、当時、国交省には下水道局というのはなかったんですが、もうこれから下水道の時代になるということで、国交省で一番専門の方が茨城県庁の下水道課長として来て御指導をいただいて、その人が、東京の建設省に戻られてから全国に下水道の予算が付いたわけでございます。

茨城県では当時、建設省からいらした知事として、予算が随分付いて、一気に下水道をやろうということになりましたが、その時に、今ひたちなかにあります那珂久慈水系の下水道処理場が、ひたちなか、勝田、水戸を全部集約する方法で処理場をやったんですけど、水戸市はそれに反対でして、他の県内の市町村はみんな、そういった形のシステムでやっていたのですが、水戸市は分散処理において、いろんな場所に自分の市の処理場を作って、国とか県の処理施設は使わないということでスタートしたものですから、なかなかその予算の付けようがなかった。たまたま最初の何年間かは水戸市が下水道の予算が使えなかったので、日立市には当時、技術屋、それから施工する業者さんも多かったので、水戸市の分の予算と、元々日立市についての予算との両方が一気に来まして茨城県でも全国でも珍しく、あっという間に、海岸線から山の方までどこでも、例えば山の上の方はなかなかできないということがなく、下水道ができました。

全国で1番模範の市でした。そういう下水道を完備していくのがまちの都市計画のひとつとして非常に評価を受ける時代でございまして、全国の市町村の中でも整備状況が良いということで、住みよいまちのベスト10番目ぐらいに日立市がランクインしたということです。下水道につきましては、日立市は、非常にそういった予算を直接いただいたおかげで、他の都道府県も含めて特に県の中では、飛びぬけて早く理想的にできたというようなこともありましたので、御紹介しておきます。

以上、今日は2つの項目につきまして、委員の皆様に御審議をいただきました。

【___委員】

ちょっと勉強不足かもしれないのですが、この常陸多賀駅周辺の整備事業や今の下水道は、市の単独事業なのか国の事業なのか県の事業なのか、その辺も分からないですし、下水道の事業で日立市は大変進んでるよっていうのを意見聞いたんですけど、日立市全体で、下水道が完備されてない場所があると思うんですよ。もし分かれば日立市全体の住宅を100と考えれば何パーセントぐらいがまだ未整備なのか、その辺のことをちょっと教えてもらいたいなと思いました。

【事務局】

はい、下水道課でございます。手持ちの資料になりますけれども、処理人口の普及率としましては98.2パーセント、その全体の人口の98.2パーセントとなっております。

下水道の普及していない主な地域としましては、中里地区、十王の高原地区、そういうところにつきましては、下水道の計画区域には入っていない状況でございます。以上でございます。

【___委員】

はい、ありがとうございます。

【___委員】

議案第1号について一言お話してもよろしいでしょうか。先ほど言うに言いきれなかったんですが、この3・6・108ですが、西と東を繋ぐ高架線の道路ですが、歩道はないという話だったんですけど、駅の近くで歩ける町を作ろうとすると、やっぱり歩道は欲しいところで、ここは周りに緑地も特に残ってる場所もあると思いますし、特に東は、緑地が残っているよ、西の方は、これから駅の開発、駐車場のところも開発の可能性もあるよっていうところだとすると、やっぱり歩道があって、歩ける町に繋がっていくよっていうところもあると思うんですよ。

さっき何で歩道がないのかという話をしたら、駅の自由通路があるという話だったんですが、それはまた別の話で、道路を歩いて循環できるっていうのはやっぱり良くて、常陸多賀駅近辺に循環できるような道路もあるというような、そういう歩ける町を考えると、歩道があってほしいところだと思うんですが、実際作れない理由は何かあるんですか。やはり予算ということなんですか。

【事務局】

今回、東口広場から、大学通りのどこに下ろすかというところの課題の中で、関口間々下線から十字路交差になるということで、その位置ということで決めた中で、JRの線路を越す位置等を考慮しまして、今の線形にはなっているんですけども、やはり歩道があった方がいいという議論の中でも、歩道を設けるためには片側でも2.5メートル

ぐらい設けるので、今でも神社の敷地をぎりぎりというか、若干かすめている状況でして、それ以上含めると、神社の本殿が相当近くなってしまうということで、物理的に厳しいというところで、歩行者については、今回できる東西自由通路が豊かな空間になってバリアフリーにもなるので、そちらを通ってもらうことで、また今回、線路の上を通るので、勾配としては、5、6パーセントの勾配のため、バリアフリーの対応にもならないような、ちょっと坂道っていうイメージになるので、今回は沿道利用もく、橋のところにお店とかができるということもないので、歩道はないということで、計画しております。

【委員】

駅の近くに、自動車専用道路っぽいのができてしまうっていうのは、この歩いて暮らせるまちづくりっていう中では逆なところもあって、なんとか歩道を通せるような設計の方法とか、もうちょっと神社の方からもらったりとか、一部歩道が狭くても、歩道があった方が良かったんじゃないかとかっていうのもちょっと気になりまして、歩いて暮らせるまちづくりを考えて欲しいんですが、厳しいというのでは仕方ないんですけども、そういう意見を持っています。

【会長】

今日の審議については、以上とさせていただきます。それでは、事務局の方にお返しします。

【事務局】

今後の都市計画の手続きにつきましては、議事録作成等、所定の事務を行いまして、都市計画変更の告示をする予定で進めてまいりたいと思っております。

それでは、長時間にわたりまして、皆さん御審議いただきまして、ありがとうございました。以上で令和5年度第1回都市計画審議会を閉会いたします。

本日は、どうもありがとうございました。