

## 第5章 道路整備計画

### 5-1 基本方針

#### 1. 整備の目標

本市の総合計画においては、「活力に満ちた うるおいとやすらぎのあるまち」をまちの将来像としており、つくばみらい市都市計画マスタープランにおいては、「豊かな暮らしが息づく水とみどりのみらい都市」を将来都市像としている。

都市の最も基幹的なインフラのひとつである幹線道路が目指すべき目標としては、これらの将来像の実現を支援することが最も重要であることから、活力あるみらい、うるおいある水とみどり、やすらぎあるくらしのつくばみらいを支えるための幹線道路の整備を図ることを目標とする。

#### 2. 整備の目的と基本方針

本市の幹線道路体系の整備方針は、上記の整備目標を達成するために、具体的な目的となる7項目の基本的な方針を定めることとする。

##### ① 県南地域の大動脈となる新たな軸に対応する

- ・市外の交通結節点への連絡から、市内の首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス線みらい平駅に連絡する軸に変える
- ・首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス線の沿線都市群と連携する新たな交通軸を確保する

##### ② 周辺都市との連絡を強化する

- ・本市周辺の拠点都市などと連絡する広域交通軸を確保する
- ・本市及び周辺にある主要な交通結節点と本市を連絡する幹線道路を充実する

##### ③ 市内拠点の相互連絡を強化する

- ・本市内の市街地や主要な拠点地区、拠点施設などの交通の発生集中する拠点を相互に連絡する市内の軸を充実する

##### ④ 新たな開発整備拠点を支援する

- ・本市の発展を支えるための新たな拠点地区の整備・開発などを促進し、市街地としてのアクセス性を支援する道路を確保する

##### ⑤ 市民の安全で円滑な移動を支援する

- ・市民の日常的生活行動である通勤、通学、買い物、通院、散策などの移動を安全かつ円滑に実現できるための生活軸を確保する

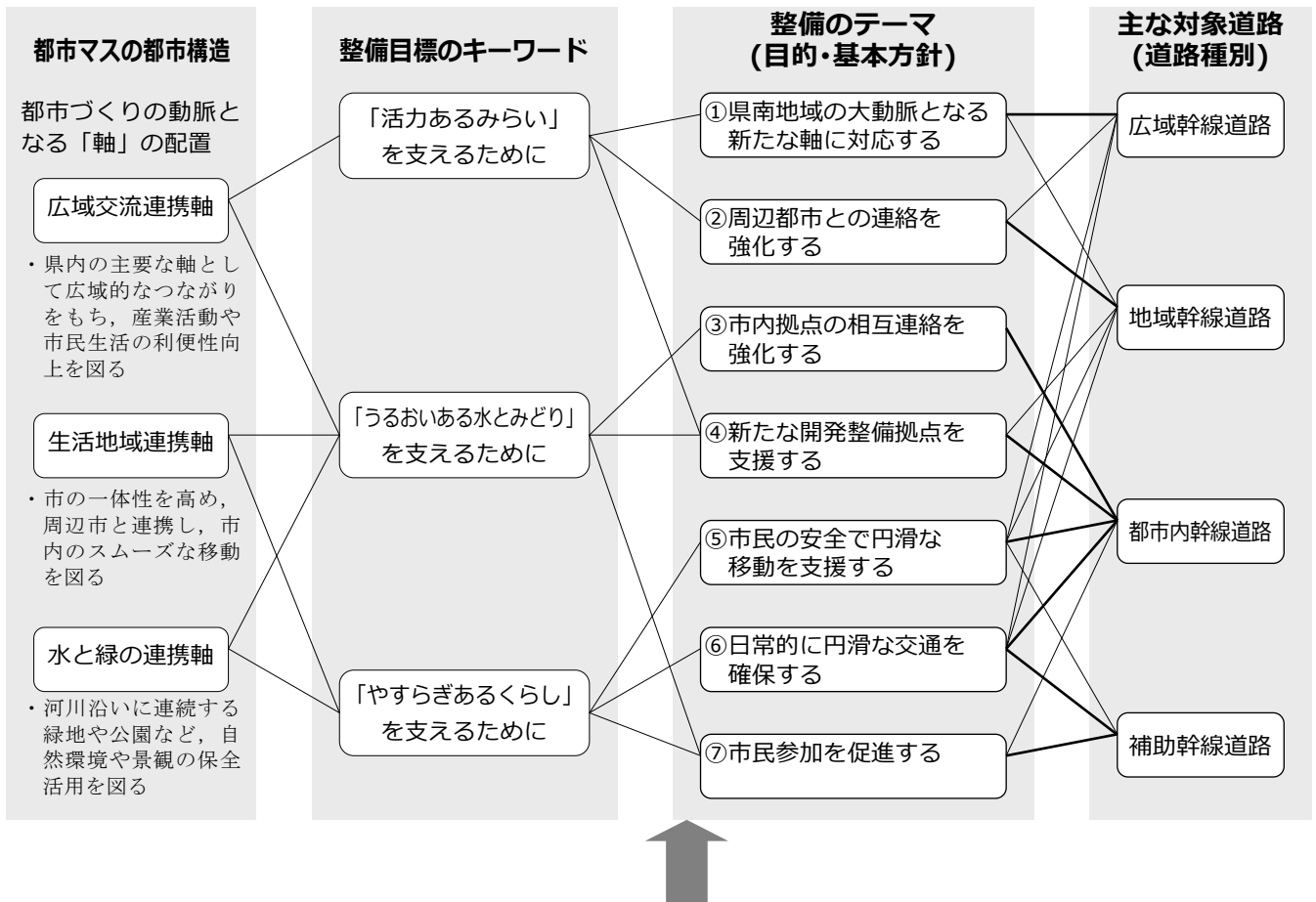
##### ⑥ 日常的に円滑な交通を確保する

- ・都市化にともなう交通の増加に対応できる道路を確保する
- ・あらゆる交通が混雑や支障なく通行できるための局所的な問題を解消する

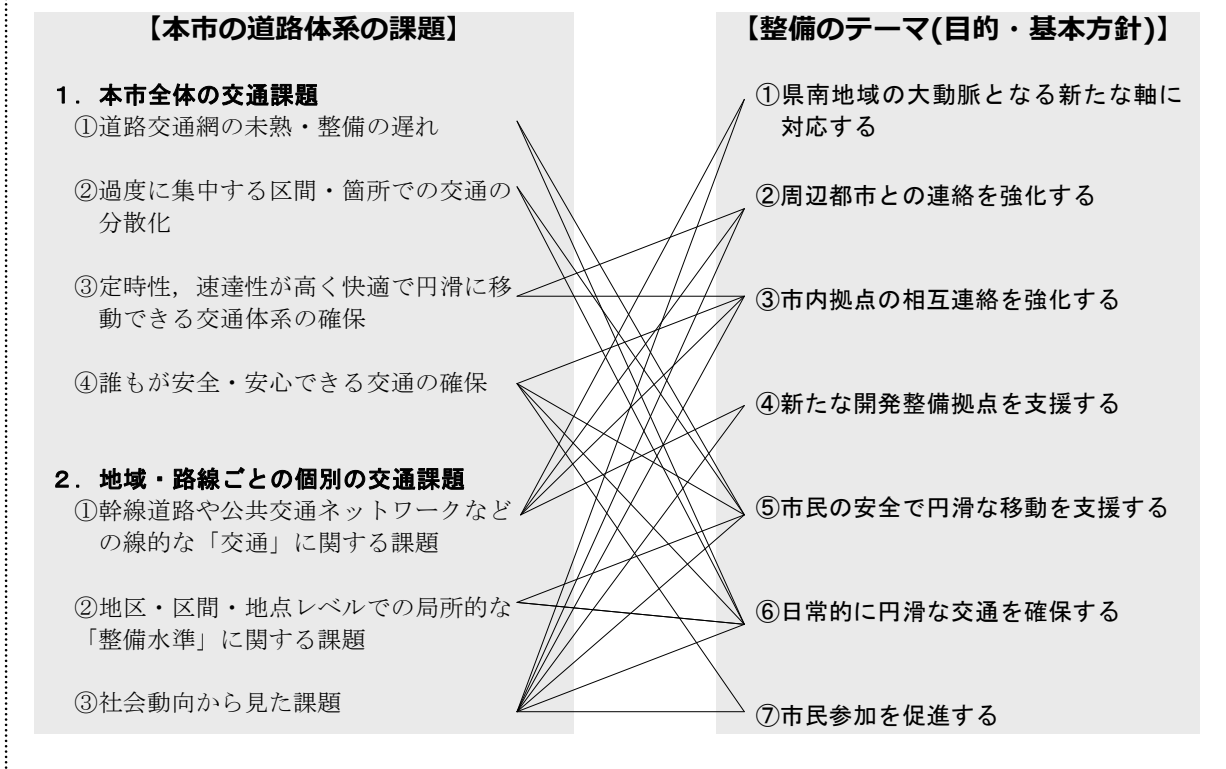
##### ⑦ 市民参加を促進する

- ・市民に身近な道路を中心に利用者視点で道路整備を考える
- ・市民による道路愛称付けや維持管理への参画で道路や街への愛着を醸成する

これらのテーマ(目的や基本方針)について、整備目標や個々の道路(種別)との関係性を体系的に整理すると以下のとおりである。



**【本市の道路体系の課題と整備のテーマとの関係性】**

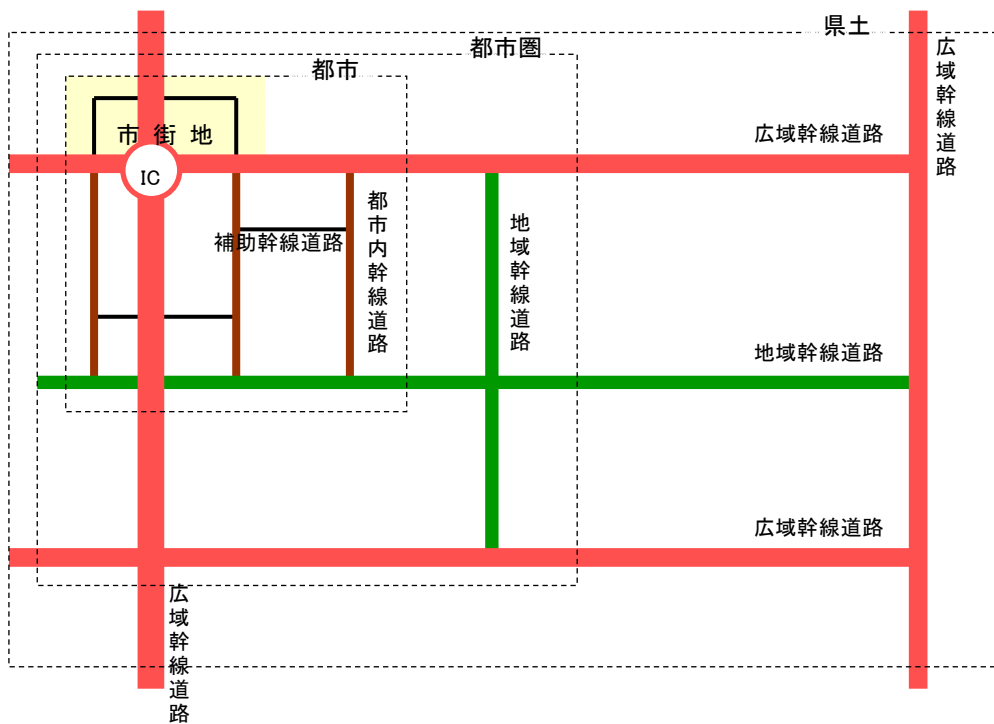


道路の段階構成

道路種別	主な役割・機能	主な道路例	主な管理主体例
広域幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>国土または県土などの広域的な地域の骨格を形成する</li> <li>複合的な交通を処理する</li> </ul>	高速道路 国道	国, 県
地域幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>県内の主要な都市の連絡を担う</li> <li>複合的な交通を処理し, 広域交通をより上位の道路に導く</li> </ul>	国道 主要地方道 一般県道	県
都市内幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市内の主要な市街地や地区の連絡を担う</li> <li>市内において発生する交通をより上位の道路に導く</li> </ul>	一般県道 市道(1級)	県, 市
補助幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>主に市街地内などの骨格を担う</li> <li>生活道路の交通をまとめ, より上位の道路に導く</li> </ul>	一般県道 市道(1級) 市道(2級)	県, 市

※以下の記載においては、紙面の都合上、主要地方道を(主)、一般県道を(一)、市道を(市)、都市計画道路を(都)と表記している部分がある

道路の段階構成の概念図(基本的パターンによる構造)



## 5-2 整備計画

### 1. 整備の目的と基本方針

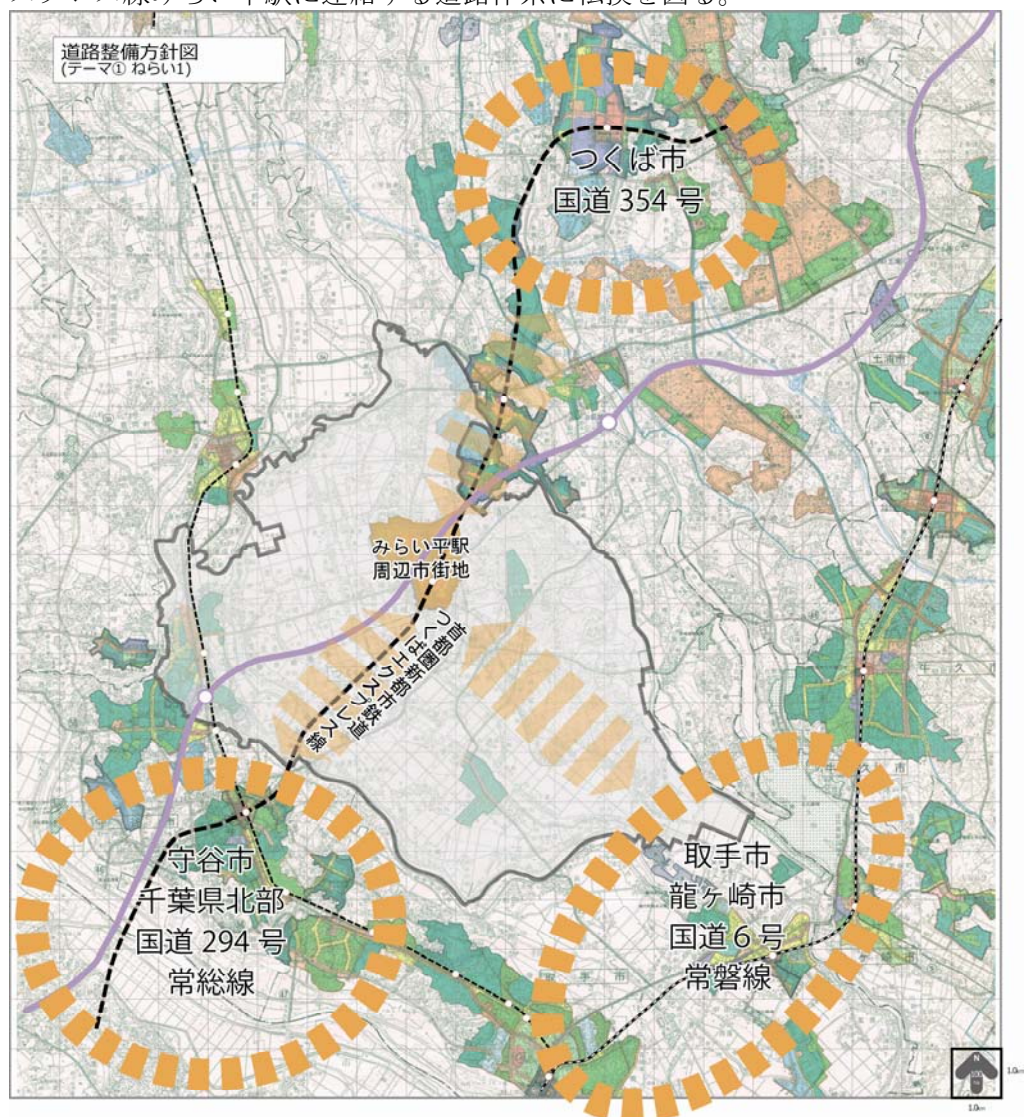
本市における今後の幹線道路整備は、「整備のテーマ(目的と基本方針)」に示した各項目を「道路整備において実現すべきテーマ」ととらえ、それぞれのテーマを実現するための具体的手段として、路線別に今後の整備に関する方針を定める。

#### テーマ① 県南地域の大動脈となる新たな軸に対応する

##### 【このテーマの道路整備のねらい】

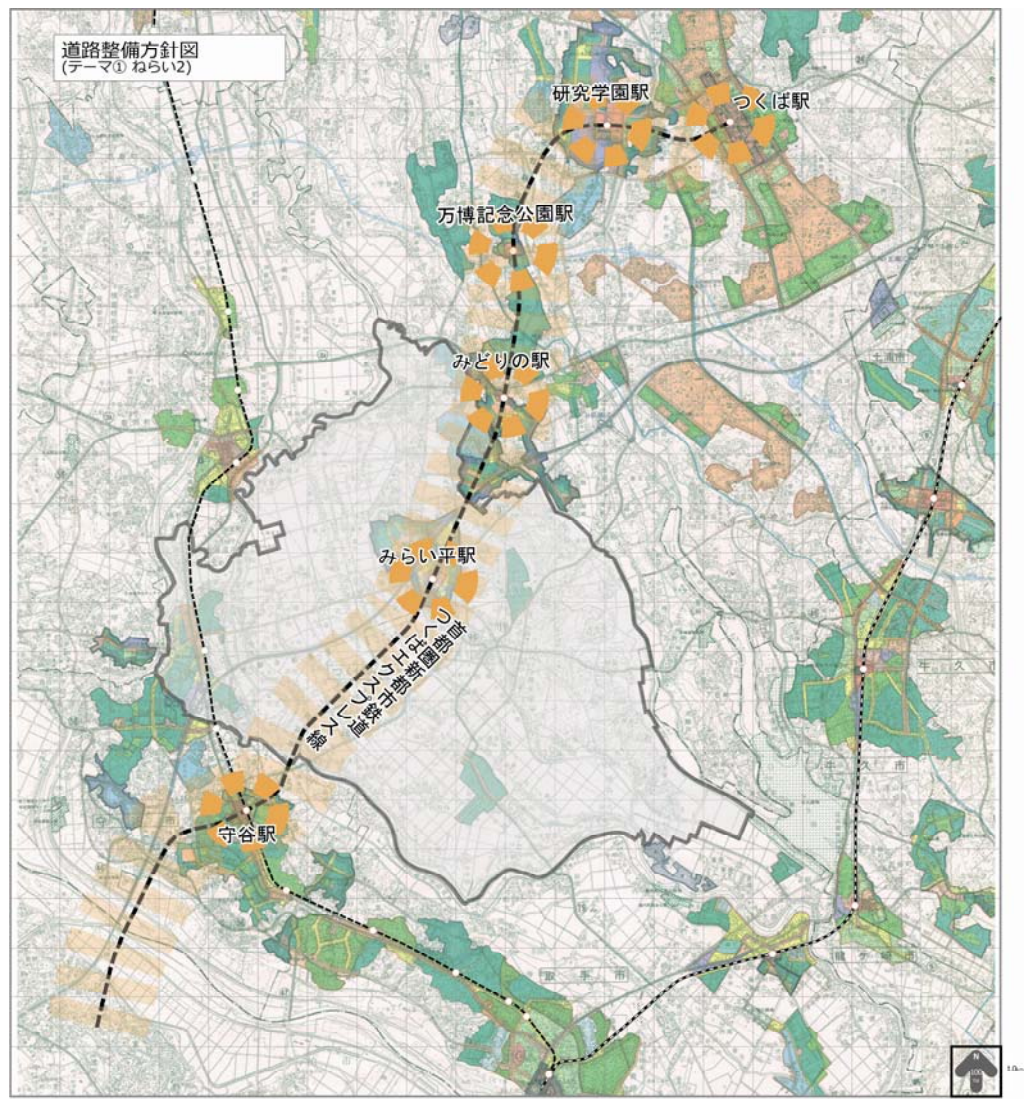
##### ねらい1：市外の交通結節点への連絡から市内交通結節点への連絡への転換

- ・本市の道路体系は、JR常磐線駅や常磐自動車道ICなどの市外や本市縁辺部の交通結節点に連絡することを主眼として構築されてきた。このため、市内に新たに生まれた玄関口である首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス線みらい平駅との連絡は充分でない面があった。
- ・そこで、従来は市外の交通結節点への円滑な連絡に重点を置いた道路体系であったために明確な交通動線がやや少なかった守谷市方面、取手・龍ヶ崎市方面、つくば市方面への明確な道路を配置・整備することで、市内外の首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス線みらい平駅に連絡する道路体系に転換を図る。



## ねらい2：首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス線の沿線都市群と連携する新たな交通軸を確保

- ・首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス線の沿線において整備が進む市街地では、新たに商業・業務や住宅などの都市機能が集積することで新たな都市群が生まれつつあり、市民の通勤や買い物、物流や企業間取引などの産業交通など、この市街地に発生・集中する交通を円滑に処理することが必要となっている。
- ・また、都市間の確実かつ安定的な連絡を図るためには、単一の交通機関のみによる連絡ではなく、複数の交通機関による連絡が重要であり、首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス線を介した公共交通機関による地域連携に加えて自動車交通による地域連携を支援する道路が必要である。
- ・このため、首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス線の沿線における新市街地の整備によって広域的な市街地配置が大きく変わる中で、新たな都市軸を確保することでこの軸状都市群である新市街地間を相互に連絡する。

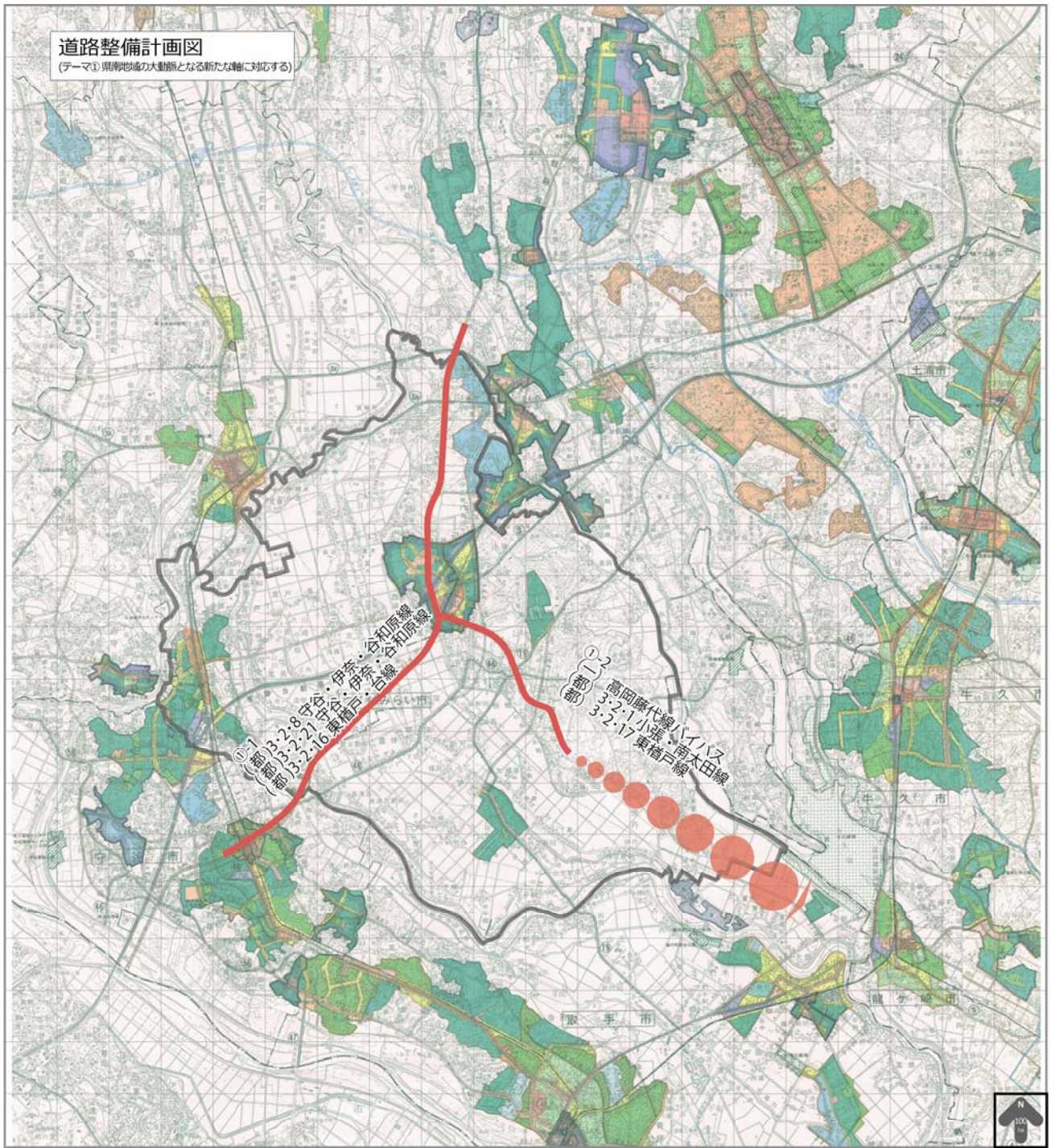


【このテーマの対象となる路線】

番号	名 称	備 考
①-1	(都)3・2・8 守谷・伊奈・谷和原線 (都)3・2・21 守谷・伊奈・谷和原線 (都)3・2・16 東楯戸・台線	都市軸道路
①-2	(一)高岡藤代線バイパス (都)3・2・1 小張・南太田線 (都)3・2・17 東楯戸線	—

【期待する役割や整備方針】

- ①-1 (都)3・2・8 守谷・伊奈・谷和原線, (都)3・2・21 守谷・伊奈・谷和原線, (都)3・2・16 東楯戸・台線 … 広域幹線道路
- ・本路線は, 首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス線の沿線の新市街地群などを連絡し, 沿線地域及び本市の新たな軸となる重要な役割を担うため, 今後とも積極的な整備を促進する。
- ①-2 (一)高岡藤代線バイパス, (都)3・2・1 小張・南太田線, (都)3・2・17 東楯戸線 … 地域幹線道路
- ・都市軸道路と国道6号を連絡するはしごとなって首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス線みらい平駅とJR常磐線藤代駅方面を連絡する骨格道路であり, 本市では中央部～南東部の横軸, みらい平駅周辺市街地とワープステーション江戸周辺の開発拠点の連絡などを支える重要な道路である。今後, 未整備区間(構想路線含む)の具体化と積極的な整備を促進する。

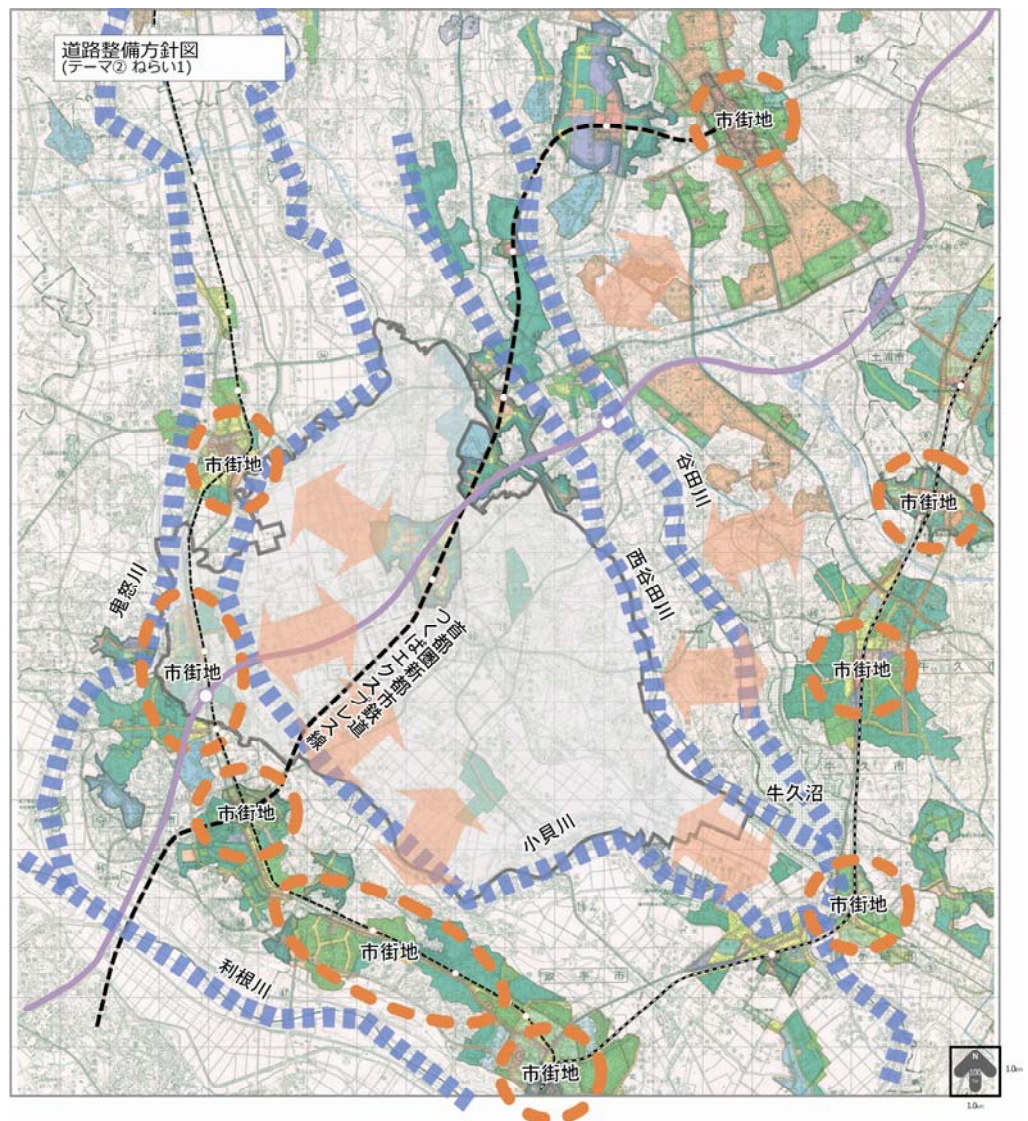


## テーマ② 周辺都市との連絡を強化する

### 【このテーマの道路整備のねらい】

#### ねらい1：本市周辺の拠点都市などと連絡する広域交通軸を確保

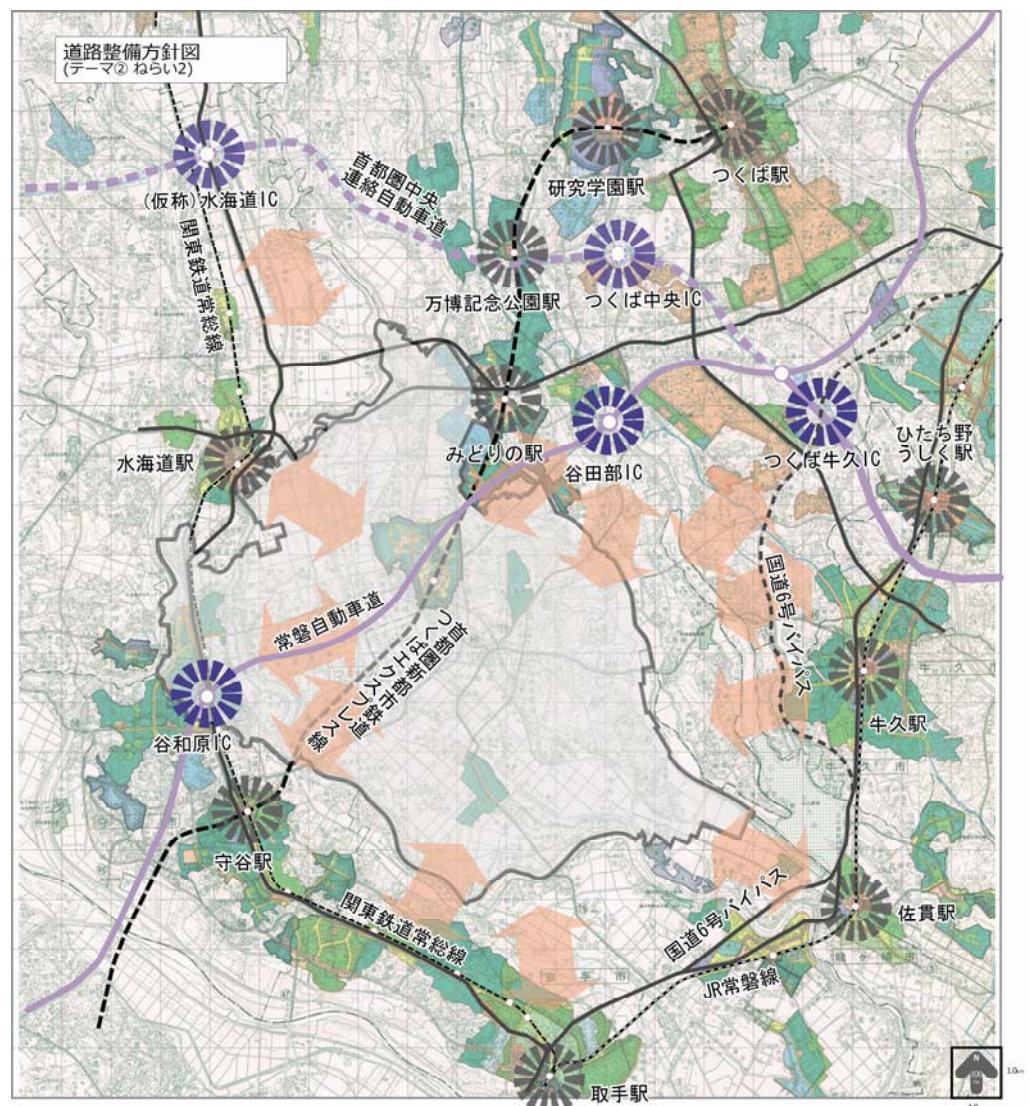
- ・本市を含む県南地域一帯や千葉県北部などにおいては、人口や産業の集積が進むことで活力ある都市の形成がなされ、柏市やつくば市を始めとして複数の拠点的な都市が存在している。
- ・また、本市及び周辺には、小貝川を始めとする河川や牛久沼があり、円滑な交通に支障を生じている場所も見受けられる。
- ・そこで、地域分断を解消しつつ、これらの拠点的な都市と本市を連絡することで、周辺都市の拠点的な病院との連絡(命をつなぐ道路としての救急医療)、市民の通勤や買い物などの生活交通、物流や企業間取引などの産業交通を始めとする各種の都市間交通を円滑に処理する。





ねらい2：本市及び周辺にある主要な交通結節点と本市を連絡する幹線道路を充実

- ・本市周辺の交通条件は、首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス線、首都圏中央連絡自動車道、国道6号バイパスなどを始めとして、近年急速に拡充が進められ、交通体系が大きく変化しつつある。
- ・そこで、従来から存在する JR 常磐線や関東鉄道常総線の駅、常磐自動車道の IC、国道6号(現道)などと本市を連絡する道路網に加えて、これらの新たな交通基盤と本市を連絡する道路網を拡充し、これまで以上に利便性が高く、円滑な交通を確保する。



【このテーマの対象となる路線】

番号	名称	備考
②-1	常磐自動車道	自動車専用道路
②-2	国道 294 号	—
②-3	国道 354 号バイパス	—
②-4	(都)3・2・8 守谷・伊奈・谷和原線 (都)3・2・21 守谷・伊奈・谷和原線 (都)3・2・16 東楯戸・台線	都市軸道路
②-5	(一)高岡藤代線バイパス (都)3・2・1 小張・南太田線 (都)3・2・17 東楯戸線	—
②-6	(主)野田牛久線	—
②-7	(仮称)坂手川又線及び延伸線 (都)3・3・22 南・中原線	—
②-8	(一)谷田部藤代線	—
②-9	(仮称)つくばみらい～牛久北部連絡道路	道路種別未定

【期待する役割や整備方針】

②-1 常磐自動車道 … 広域幹線道路

- ・首都圏と東北地方を連絡する大動脈となっている国土幹線の一部であり、今後とも適切に維持する。
- ・都市の熟成や交通需要などの状況を踏まえつつ高速バス停留所やスマート IC の設置を検討する。

②-2 国道 294 号 … 広域幹線道路

- ・本県南部～栃木県東部～福島県中央部を連絡する常磐軸と東北軸の間の大動脈となっており、本市では西部の縦軸、常磐自動車道 IC への接続、千葉県方面への連絡などの広域流動を支える重要な道路であり、今後とも適切に維持する。

②-3 国道 354 号バイパス … 広域幹線道路

- ・本県中央部・南部・西部～群馬県南部を連絡する大動脈であり、本市では北部の横軸、つくば市方面への連絡などの広域流動を支える重要な道路であり、今後とも適切に維持する。

②-4 (都)3・2・8 守谷・伊奈・谷和原線, (都)3・2・21 守谷・伊奈・谷和原線, (都)3・2・16 東楯戸・台線 … 広域幹線道路

- ・首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス線の沿線の新市街地群などを連絡し、沿線地域及び本市の新たな軸となる重要な役割を担うため、今後とも積極的な整備を促進する。

②-5 (一)高岡藤代線バイパス, (都)3・2・1 小張・南太田線, (都)3・2・17 東楯戸線 … 地域幹線道路

- ・都市軸道路と国道 6 号を連絡するはしごとなって首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス線みらい平駅と JR 常磐線藤代駅方面を連絡する骨格道路であり、本市では中央部～南東部の横軸、みらい平駅周辺市街地とワープステーション江戸周辺の開発拠点の連絡などを支える重要な道路である。今後、未整備区間(構想路線含む)の具体化と積極的な整備を促進する。

②-6 (主)野田牛久線 … 地域幹線道路

- ・本市中央部や東部付近と国道6号バイパスやJR常磐線牛久駅及びその周辺の市街地を連絡するやや広域的な道路の一部の役割となる。
- ・今後、現道を中心に拡幅や歩道設置などの積極的な整備を促進する。

②-7 (仮称)坂手川又線及び延伸線, 都市計画道路 3・3・22 南・中原線 … 都市内幹線道路

- ・坂東市～常総市～つくば市を連絡するやや広域的な道路の一部であり, 本市では北部における横軸となり国道294号や都市軸道路に接続する役割となる。
- ・今後, 一般県道常総取手線との接続の考え方などを整理し, ルートの確定を図る。

②-8 (一)谷田部藤代線 … 都市内幹線道路

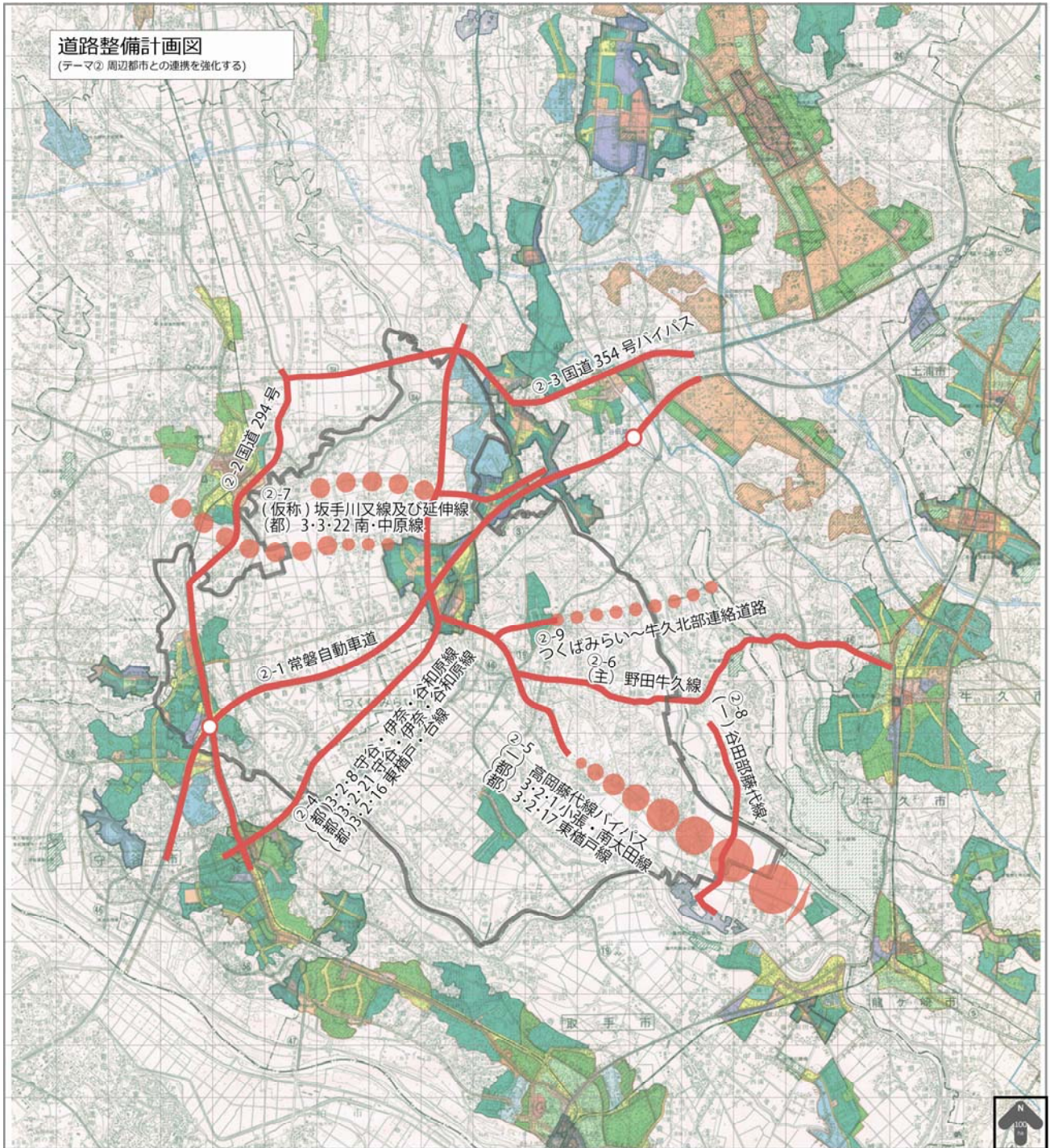
- ・本市南東部において取手市(藤代地区)方面やつくば市(谷田部地区)方面を連絡する骨格道路として適切に維持する。

②-9 (仮称)つくばみらい～牛久北部連絡道路 … 道路種別未定

- ・首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス線みらい平駅とJR常磐線ひたち野うしく駅方面を連絡する骨格道路であり, 本市ではみらい平駅周辺市街地と伊奈東市街地を連絡する役割をも担う重要な道路である。今後, 未整備区間(構想路線含む)の具体化と積極的な整備を目指す。

# 道路整備計画図

(テーマ② 周辺都市との連携を強化する)

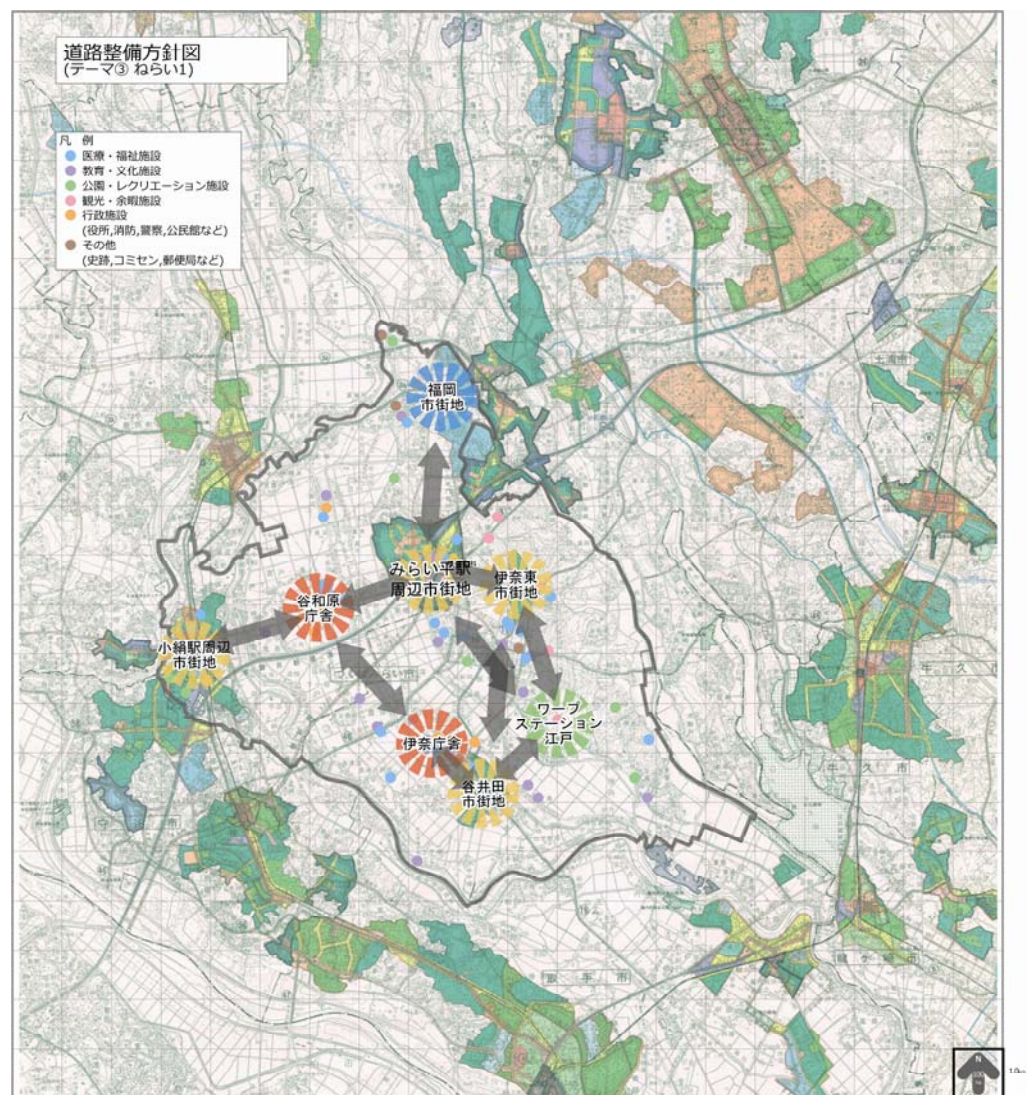


### テーマ③ 市内拠点の相互連絡を強化する

#### 【このテーマの道路整備のねらい】

##### ねらい1：市街地や拠点などを相互に連絡する市内の軸を充実

- ・本市の市街地や各種の拠点(例 レクリエーション施設など)は、平坦な地形条件、郊外部での新市街地開発の経緯、町村合併による行政区域の拡大などを背景として、分散的な配置形態となっている。さらに、これらの拠点が分散していることによって、市民が日常的に利用する商業施設、サービス施設、教育施設、医療施設なども散在する傾向にあるため、それぞれの移動は短距離であっても、同時に複数の目的で移動することで交通の頻度が増し、不便さや交通量の増大を生じている可能性がある。
- ・そこで、むやみに散在的とならないようネットワークとしての効率性にも配慮しながら、集約的な道路の配置・整備を図ることで、周辺都市の拠点的な病院との連絡(命をつなぐ道路としての救急医療)、市民の日常生活における円滑な市街地や拠点間の移動、公共公益施設などへの円滑な移動を図り、地域や市民間の連携・交流を支援する。



【このテーマの対象となる路線】

番号	名称	備考
③-1	(都)3・2・8 守谷・伊奈・谷和原線 (都)3・2・21 守谷・伊奈・谷和原線 (都)3・2・16 東楯戸・台線の一部	都市軸道路
③-2	(主)取手つくば線 (一)谷井田稲戸井停車場線 (都)3・3・3 高岡・谷井田線	左記の道路の一部
③-3	(一)高岡藤代線バイパス (都)3・2・1 小張・南太田線 (都)3・2・17 東楯戸線	左記の道路の一部
③-4	(主)取手つくば線 (一)常総取手線	—
③-5	(主)つくば野田線	—
③-6	(主)野田牛久線 (都)3・4・6 小島新田・小張線 (都)3・4・24 中原線	—

【期待する役割や整備方針】

- ③-1 (都)3・2・8 守谷・伊奈・谷和原線, (都)3・2・21 守谷・伊奈・谷和原線, (都)3・2・16 東楯戸・台線の一部 … 広域幹線道路
- ・首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス線の沿線の新市街地群などを連絡し, 沿線地域及び本市の新たな軸となる重要な役割を担うため, 今後とも積極的な整備を促進する。
- ③-2 (主)取手つくば線, (一)谷井田稲戸井停車場線, (都)3・3・3 高岡・谷井田線 … 地域幹線道路
- ・本県南部の拠点都市であるつくば市と守谷市や取手市を連絡する骨格道路であり, 本市では東部～南部の縦軸, 常磐自動車道谷田部 IC への接続, 伊奈東市街地と谷井田市街地間の連絡などを支える重要な道路である。
  - ・今後, 南部の未整備区間の積極的な整備を促進する。
- ③-3 (一)高岡藤代線バイパス, (都)3・2・1 小張・南太田線, (都)3・2・17 東楯戸線 … 地域幹線道路
- ・都市軸道路と国道6号を連絡するはしごとなって首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス線みらい平駅と JR 常磐線藤代駅方面を連絡する骨格道路であり, 本市では中央部～南東部の横軸, みらい平駅周辺市街地とワープステーション江戸周辺の開発拠点の連絡などを支える重要な道路である。
  - ・今後, 未整備区間(構想路線含む)の具体化と積極的な整備を促進する。
- ③-4 (主)取手つくば線, (一)常総取手線 … 地域幹線道路
- ・常総市～取手市を連絡する広域的な道路の一部となっており, 本市では中央部の縦軸として谷井田市街地と複数の集落地を連絡する役割となるほか, このうち一般県道常総取手線は, 市役所の庁舎間を連絡する役割をも有する。
  - ・都市軸道路など他路線の整備によって通過交通を低減させるとともに, 本市の南北方向の軸として交差点や歩道未設置などの課題解消を促進する。

## ③-5 (主)つくば野田線 … 都市内幹線道路

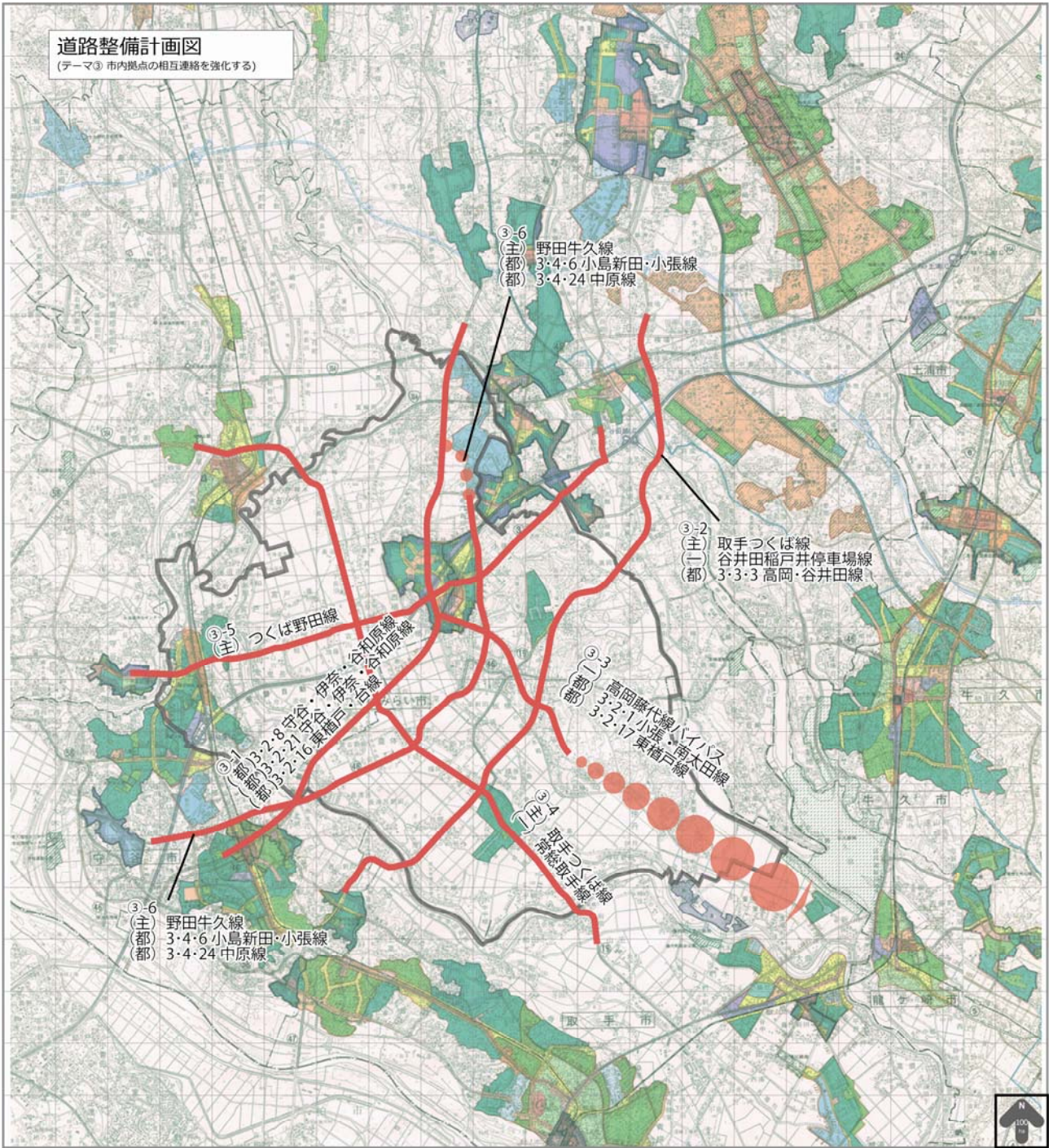
- ・現在は、常磐自動車道谷和原ICと谷田部ICを連絡して通過交通を処理するとともに、本市中央部において大規模な新市街地間を連絡(小絹駅周辺市街地～みらい平駅周辺市街地)する重要な役割を担っている。
- ・都市軸道路や主要地方道取手つくば線の整備を進めることによって、本路線本来の都市内幹線道路(市街地間連絡)の役割に特化させ、今後とも本市内の幹線道路として整備を促進する。

## ③-6 (主)野田牛久線, (都)3・4・6 小島新田・小張線, (都)3・4・24 中原線 … 都市内幹線道路

- ・千葉県野田市～守谷市～牛久市を連絡するやや広域的な道路の一部であり、本市では中央内における横軸と北部における縦軸となり都市軸道路とおおむね平行し補完する役割となる。
- ・本市中央部の主要な集落地と関東鉄道常総線守谷駅や首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス線みらい平駅を連絡する生活系の幹線道路として課題箇所の解消などの整備を促進する。

道路整備計画図

(テーマ③ 市内拠点の相互連絡を強化する)



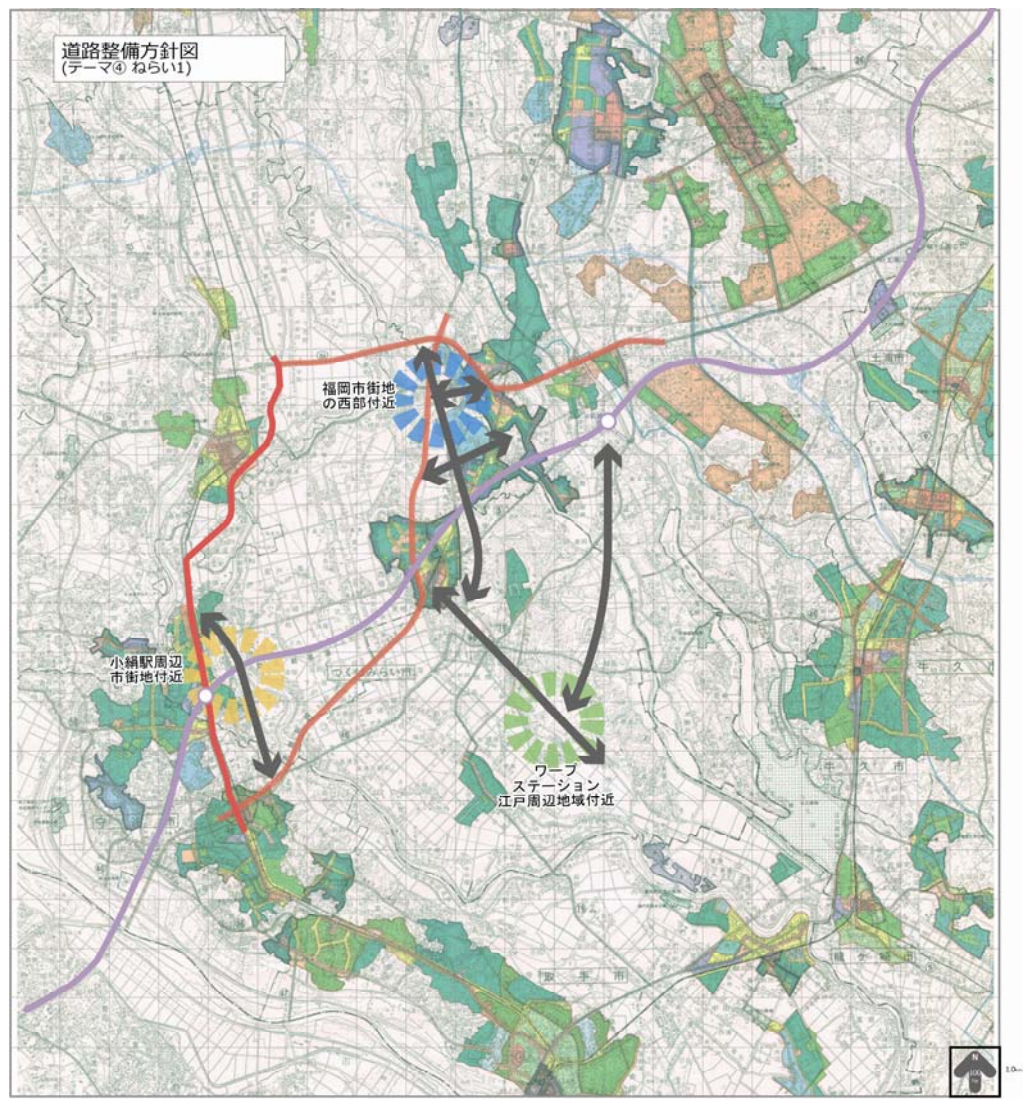


## テーマ④ 新たな開発整備拠点を支援する

### 【このテーマの道路整備のねらい】

#### ねらい1：新たな拠点地区の整備・開発の促進とアクセス性を支援する道路を確保

- ・本市は、首都圏に近接し、広域的な交通体系が充実しているほか、平坦な地形で一団の未利用地が存在するなど、企業立地の条件に恵まれていることから、昨今の社会経済情勢下にあっても比較的旺盛な企業進出意向が見られる。
- ・また、首都圏における住宅需要の面でも東京などへの通勤圏域であることから、おおむね安定的な住宅需要が見込まれ、現に緩やかな人口増加傾向を示している。
- ・このため本市では、経済的発展や雇用の確保に役立つ企業の受け皿、新たな人口の定住による地域活性化に役立つ人口の受け皿として、新たな市街地や拠点の確保を目指している。
- ・このようなことから、新たな市街地や拠点地区付近に広域的な幹線道路に連絡する道路を配置・整備することで、計画的な市街地の整備・開発を促進するとともに、企業進出や人口定住後に新たに生じることになる交通を円滑に処理することとする。



【このテーマの対象となる路線】

番号	名称	備考
④-1	(都)3・2・8 守谷・伊奈・谷和原線 (都)3・2・21 守谷・伊奈・谷和原線 (都)3・2・16 東楯戸・台線の一部	都市軸道路
④-2	(一)高岡藤代線バイパス (都)3・2・1 小張・南太田線 (都)3・2・17 東楯戸線	左記の道路の一部
④-3	国道 354 号(現道) (都)3・4・23 台線	左記の道路の一部
④-4	(仮称)坂手川線及び延伸線 (都)3・3・22 南・中原線	左記の道路の一部
④-5	(主)野田牛久線 (都)3・4・6 小島新田・小張線 (都)3・4・24 中原線	左記の道路の一部
④-6	つくば野田線とワープステーション江戸 を連絡する道路	名称未定
④-7	(都)3・4・13 守谷・小絹線	—

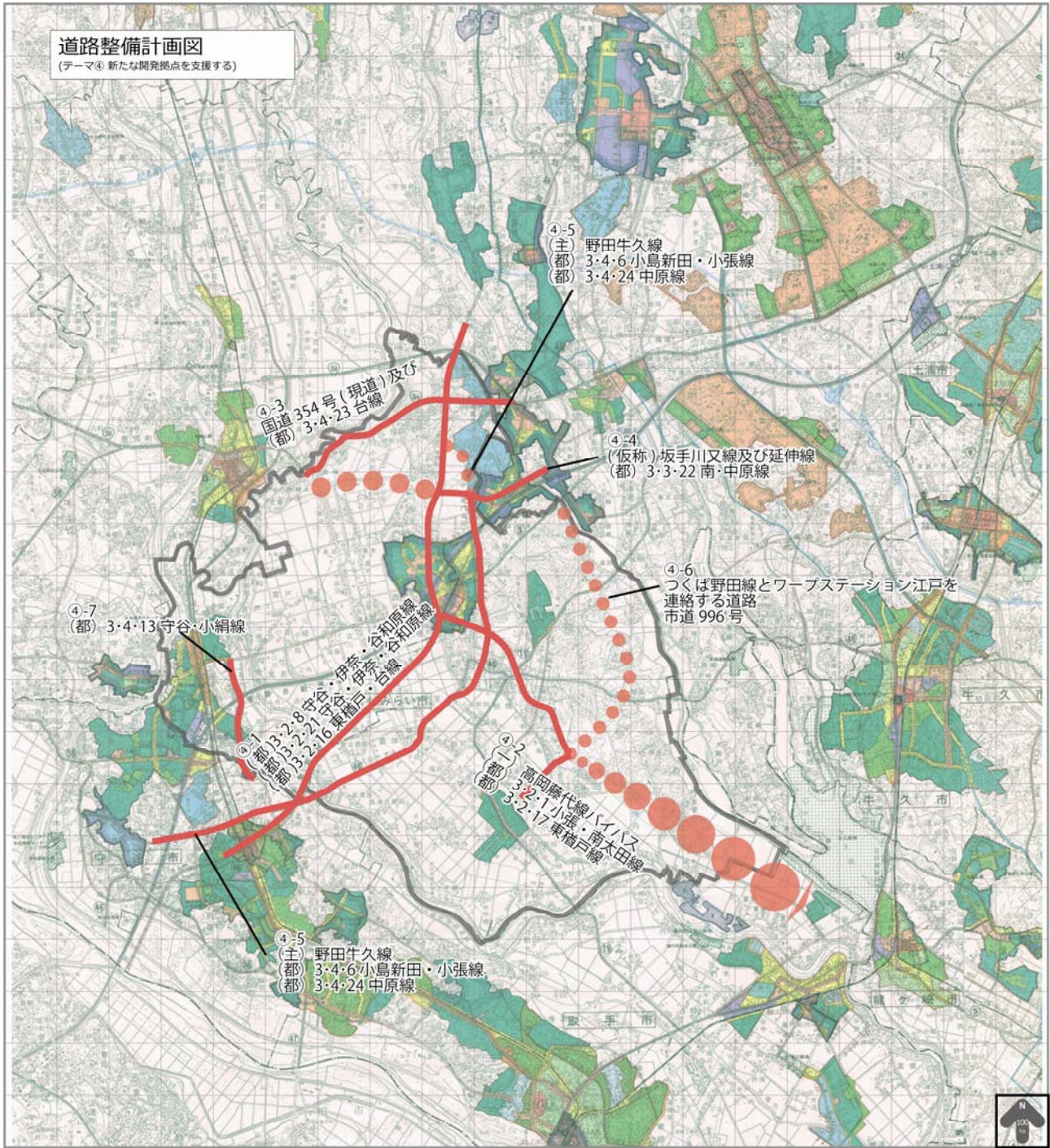
【期待する役割や整備方針】

- ④-1 (都)3・2・8 守谷・伊奈・谷和原線, (都)3・2・21 守谷・伊奈・谷和原線, (都)3・2・16 東楯戸・台線の一部 … 広域幹線道路
- ・首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス線の沿線の新市街地群などを連絡し, 沿線地域及び本市の新たな軸となる重要な役割を担うため, 今後とも積極的な整備を促進する。
- ④-2 (一)高岡藤代線バイパス, (都)3・2・1 小張・南太田線, (都)3・2・17 東楯戸線 … 地域幹線道路
- ・都市軸道路と国道 6 号を連絡するはしごとなって首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス線みらい平駅と JR 常磐線藤代駅方面を連絡する骨格道路であり, 本市では中央部～南東部の横軸, みらい平駅周辺市街地とワープステーション江戸周辺の開発拠点の連絡などを支える重要な道路である。
  - ・今後, 未整備区間(構想路線含む)の具体化と積極的な整備を促進する。
- ④-3 国道 354 号(現道)及び(都)3・4・23 台線 … 都市内幹線道路
- ・国道 354 号バイパスの整備によって, 本市では北部における横軸として工業系市街地などの交通を上位の道路に導く役割が中心となる。
  - ・また, 福岡地区周辺の開発拠点と国道 354 号バイパスや(都)3・2・16 東楯戸・台線を連絡する重要な道路である。
  - ・おおむね整備済みであるため, 今後とも適切に維持する。
- ④-4 (仮称)坂手川又線及び延伸線, (都)3・3・22 南・中原線 … 都市内幹線道路
- ・坂東市～常総市～つくば市を連絡するやや広域的な道路の一部であり, 本市では北部における横軸となり国道 294 号や都市軸道路に接続する役割となる。
  - ・今後, 一般県道常総取手線との接続の考え方などを整理し, ルートの確定を図る。

- ④-5 (主)野田牛久線, (都)3・4・6 小島新田・小張線, (都)3・4・24 中原線 … 都市内幹線道路
- ・千葉県野田市～守谷市～牛久市を連絡するやや広域的な道路の一部であり, 本市では中央内における横軸と北部における縦軸となり都市軸道路とおおむね平行し補完する役割となる。
  - ・本市中央部の主要な集落地と関東鉄道常総線守谷駅や首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス線みらい平駅を連絡する生活系の幹線道路として課題箇所の解消などの整備を促進する。
- ④-6 つくば野田線とワープステーション江戸を連絡する道路, 市道 996 号 … 補助幹線道路
- ・主要地方道つくば野田線～一般県道高岡藤代線～谷井田市街地方面を連絡し, 本市東部の縦軸であるとともにワープステーション江戸周辺の新たな拠点の開発・整備を支える重要な道路である。
  - ・今後, 未整備区間(構想路線含む)の具体化と積極的な整備を促進する。
- ④-7 (都)3・4・13 守谷・小絹線 … 補助幹線道路
- ・小絹駅周辺市街地付近における新たな拠点の開発・整備を支える重要な道路である。
  - ・今後, 新たな拠点の具体化の状況などを踏まえながら整備を推進する。

# 道路整備計画図

(テーマ④ 新たな開発拠点を支援する)

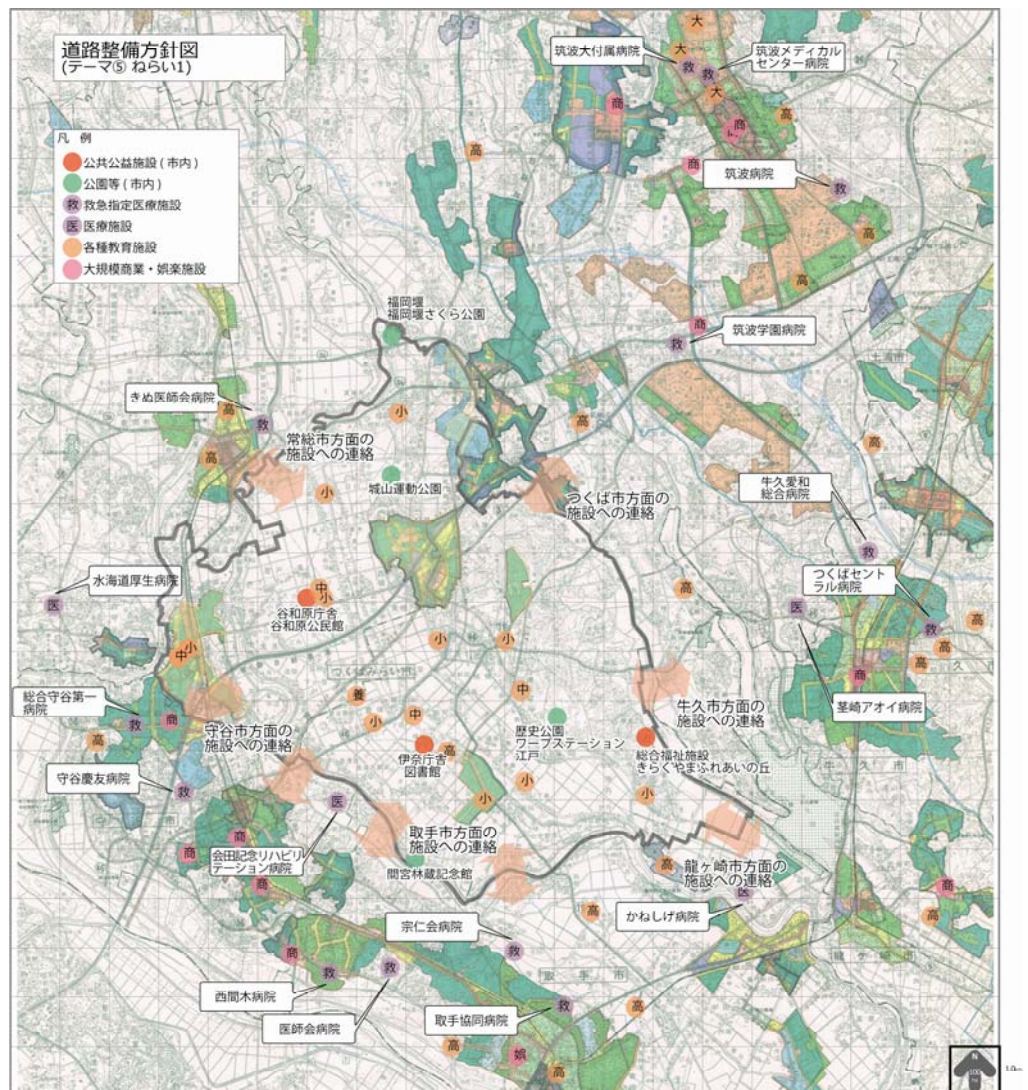


## テーマ⑤ 市民の安全で円滑な移動を支援する

### 【このテーマの道路整備のねらい】

#### ねらい1：市民の日常的な生活行動の移動を安全かつ円滑にする生活軸を確保

- ・本市の幹線道路における歩道の整備状況のうち、国道や県道は約69.2%であるほか、一級市道や二級市道は約7.3%に過ぎず、特に市民生活に身近な市道の整備状況が低い状況にある。また、道路混雑度が1.50を超える道路は、主要地方道つくば野田線など3路線ある。さらに、大型車混入率が20%を超えて高い道路は、国道294号など4路線(常磐自動車道を除く)となっている。
- ・このことから、本市の道路網全体を見ると、歩道整備状況が十分でないまま道路の混雑度や大型車混入率が高い状況となっており、自動車交通以上に歩行者や自転車などのいわゆる交通弱者の交通環境の改善が必要となっている。
- ・このため、このような道路での車線確保、歩車分離、歩道拡充などの線的な課題に対して、主に生活軸として利用されている道路の整備を推進することで、周辺都市の拠点的な病院との連絡(命をつなぐ道路としての救急医療)、通勤・通学・買い物・通院などの際の公共共益施設などへの市民の日常的な移動における安全性や円滑性を確保する。また、混雑や渋滞の解消によってCO<sub>2</sub>の排出量を削減し、地球環境の保護に役立てる。



【このテーマの対象となる路線】

番号	名称	備考
⑤-1	(都)3・2・8 守谷・伊奈・谷和原線 (都)3・2・21 守谷・伊奈・谷和原線 (都)3・2・16 東楯戸・台線の一部	都市軸道路
⑤-2	(主)取手つくば線 (一)谷井田稲戸井停車場線 (都)3・3・3 高岡・谷井田線	左記の道路の一部
⑤-3	(一)高岡藤代線バイパス (都)3・2・1 小張・南太田線 (都)3・2・17 東楯戸線	左記の道路の一部
⑤-4	(主)取手つくば線 (一)常総取手線	—
⑤-5	(主)野田牛久線	—
⑤-6	国道 354 号(現道), (都)3・4・23 台線	—
⑤-7	(仮称)坂手川又線及び延伸線 (都)3・3・22 南・中原線	—
⑤-8	(主)つくば野田線	—
⑤-9	(主)野田牛久線 (都)3・4・6 小島新田・小張線 (都)3・4・24 中原線	—
⑤-10	(一)谷田部藤代線	—
⑤-11	(市)地区幹線 3 号 (仮称)つくばみらい～牛久北部連絡道路	一部道路種別未定
⑤-12	(市)1-2 (市)1-3 (市)6-06	—
⑤-13	(市)8-0973 (市)8-0991 (市)6-05	—
⑤-14	(市)小張バイパス	—
⑤-15	(市)1-6 (市)2-3	—

【期待する役割や整備方針】

○共通事項

- ・このテーマに関連する主に既存の道路に係る課題については、それぞれの道路に関連するより上位の幹線道路の改善や新設道路の整備によって交通量が減少するなど、課題が解消され円滑な交通が確保できることも多いため、広域幹線道路を始めとするほかの幹線道路整備計画との整合を図りつつ適切な整備を検討する。また、歩行者や自転車などの通行が多い区間を中心として、幅員などの整備内容を柔軟に検討し、整備を行う。

- ⑤-1 (都)3・2・8 守谷・伊奈・谷和原線, (都)3・2・21 守谷・伊奈・谷和原線, (都)3・2・16 東楯戸・台線の一部 … 広域幹線道路
- ・本路線は、首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス線の沿線の新市街地群などを連絡し、沿線地域及び本市の新たな軸となる重要な役割を担うため、今後とも積極的な整備を促進する。

- ⑤-2 (主)取手つくば線, (一)谷井田稲戸井停車場線, (都)3・3・3 高岡・谷井田線 … 地域幹線道路
- ・ 本県南部の拠点都市であるつくば市と守谷市や取手市を連絡する骨格道路であり, 本市では東部～南部の縦軸, 常磐自動車道谷田部 IC への接続, 伊奈東市街地と谷井田市街地間の連絡などを支える重要な道路である。
  - ・ 今後, 南部の未整備区間の積極的な整備を促進する。
- ⑤-3 (一)高岡藤代線バイパス, (都)3・2・1 小張・南太田線, (都)3・2・17 東樋戸線 … 地域幹線道路
- ・ 都市軸道路と国道6号を連絡するはしごとなって首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス線みらい平駅と JR 常磐線藤代駅方面を連絡する骨格道路であり, 本市では中央部～南東部の横軸, みらい平駅周辺市街地とワープステーション江戸周辺の開発拠点の連絡などを支える重要な道路である。
  - ・ 今後, 未整備区間(構想路線含む)の具体化と積極的な整備を促進する。
- ⑤-4 (主)取手つくば線, (一)常総取手線 … 地域幹線道路
- ・ 常総市～取手市を連絡する広域的な道路の一部となっており, 本市では中央部の縦軸として谷井田市街地と複数の集落地を連絡する役割となるほか, このうち一般県道常総取手線は, 市役所の庁舎間を連絡する役割をも有する。
  - ・ 都市軸道路など他路線の整備によって通過交通を低減させるとともに, 本市の南北方向の軸として交差点や歩道未設置などの課題解消を促進する。
- ⑤-5 (主)野田牛久線 … 地域幹線道路
- ・ 本市中央部や東部付近と国道6号バイパスや JR 常磐線牛久駅及びその周辺の市街地を連絡するやや広域的な道路の一部の役割となる。
  - ・ 今後, 現道を中心に拡幅や歩道設置などの積極的な整備を促進する。
- ⑤-6 国道354号(現道)及び(都)3・4・23 台線 … 都市内幹線道路
- ・ 国道354号バイパスの整備によって, 本市では北部における横軸として工業系市街地などの交通を上位の道路に導く役割が中心となる。
  - ・ おおむね整備済みであるため, 今後とも適切に維持する。
- ⑤-7 (仮称)坂手川又線及び延伸線, (都)3・3・22 南・中原線 … 都市内幹線道路
- ・ 坂東市～常総市～つくば市を連絡するやや広域的な道路の一部であり, 本市では北部における横軸となり国道294号や都市軸道路に接続する役割となる。
  - ・ 今後, 一般県道常総取手線との接続の考え方などを整理し, ルートの確定を図る。

⑤-8 (主)つくば野田線 … 都市内幹線道路

- ・現在は、常磐自動車道谷和原 IC と谷田部 IC を連絡して通過交通を処理するとともに、本市中央部において大規模な新市街地間を連絡(小絹駅周辺市街地～みらい平駅周辺市街地)する重要な役割を担っている。
- ・都市軸道路や主要地方道取手つくば線の整備を進めることによって、本路線本来の都市内幹線道路(市街地間連絡)の役割に特化させ、幅員狭小かつ歩道未設置区間の改善を始めとして、本市内の幹線道路として整備を促進する。

⑤-9 (主)野田牛久線, (都)3・4・6 小島新田・小張線, (都)3・4・24 中原線 … 都市内幹線道路

- ・千葉県野田市～守谷市～牛久市を連絡するやや広域的な道路の一部であり、本市では中央内における横軸と北部における縦軸となり都市軸道路とおおむね平行し補完する役割となる。
- ・本市中央部の主要な集落地と関東鉄道常総線守谷駅や首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス線みらい平駅を連絡する生活系の幹線道路として課題箇所の解消などの整備を促進する。

⑤-10 (一)谷田部藤代線 … 都市内幹線道路

- ・本市南東部において取手市(藤代地区)方面やつくば市(谷田部地区)方面を連絡する骨格道路として適切に維持する。

⑤-11 (市)地区幹線 3 号, (仮称)つくばみらい～牛久北部連絡道路 … 補助幹線道路(一部種別未定)

- ・首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス線みらい平駅と JR 常磐線ひたち野うしく駅方面を連絡する骨格道路であり、本市ではみらい平駅周辺市街地と伊奈東市街地を連絡する役割をも担う重要な道路である。今後、未整備区間(構想路線含む)の具体化と積極的な整備を目指す。

⑤-12 (市)1-2, (市)1-3, (市)6-06 … 補助幹線道路

- ・(主)つくば野田線から(一)高岡藤代線に接続し、小貝川沿いの主要な集落地間を連絡する本市内の補助幹線道路である。今後、未整備区間の積極的な整備を推進する。

⑤-13 (市)8-0973, (市)8-0991, (市)6-05 … 補助幹線道路

- ・(主)つくば野田線から(一)常総取手線に接続し、複数の集落地を連絡する本市内の補助幹線道路である。今後、未整備区間の積極的な整備を推進する。

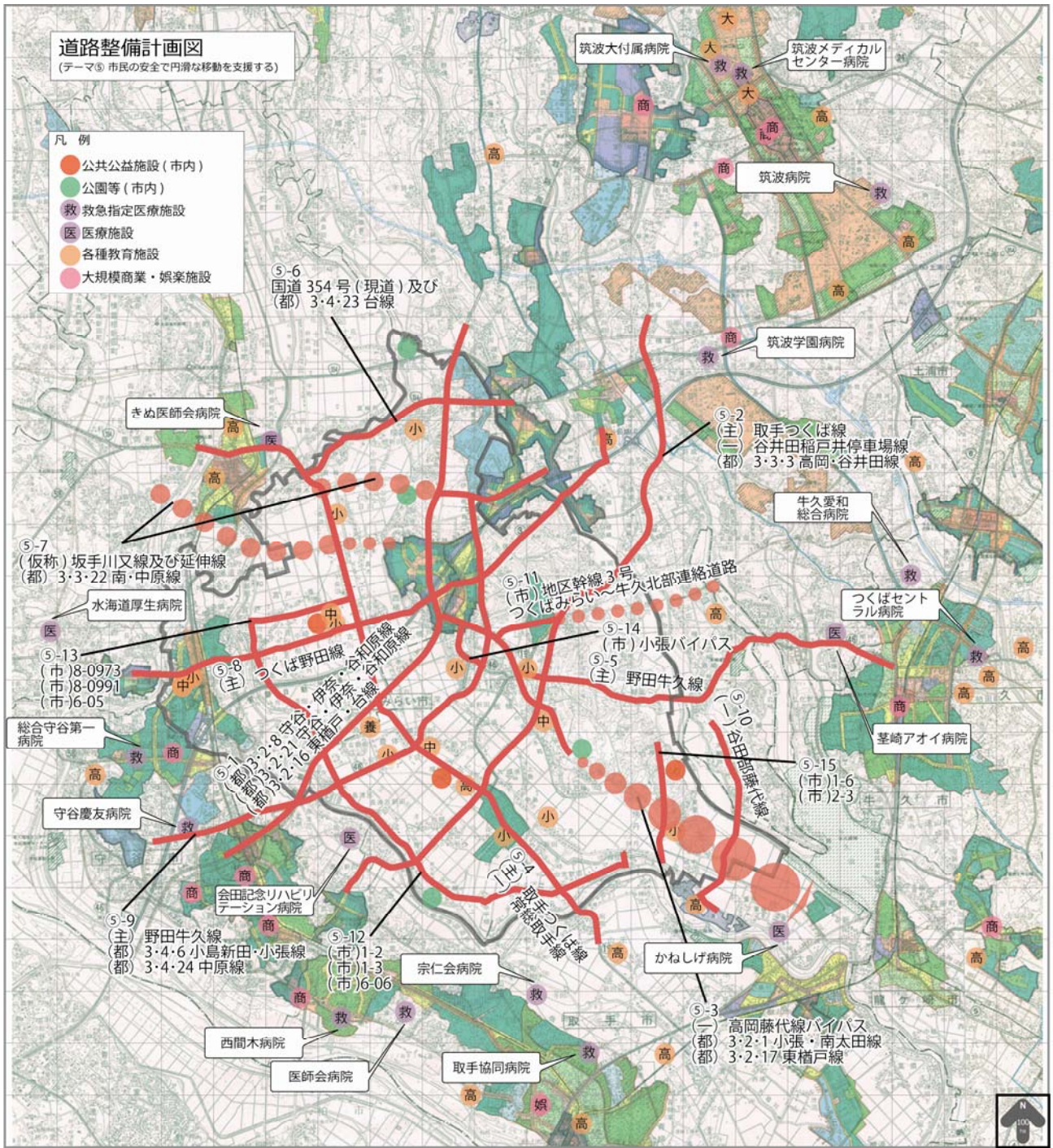
⑤-14 (市)小張バイパス … 補助幹線道路

- ・みらい平駅周辺市街地から(一)谷田部小張線のバイパスに接続する小張地区付近の補助幹線道路である。今後、未整備区間の積極的な整備を推進する。

⑤-15 (市)1-6, (市)2-3 … 補助幹線道路

- ・(一)高岡藤代線から本市の総合的な福祉施設である「きらくやまふれあいの丘」方面に至る補助幹線道路である。今後、未整備区間の積極的な整備を推進する。





## テーマ⑥ 日常的に円滑な交通を確保する

### 【このテーマの道路整備のねらい】

#### ねらい1：都市化にともなう交通の増加に対応できる道路を確保

- ・本市周辺の県南地域一帯においては、土地区画整理事業による商業地や住宅地の整備や開発行為による大規模集客施設や工場の開発などが進んでおり、これらの都市機能の変化にともなって交通の流れ、交通量などの交通状況がめまぐるしく変化している。
- ・そこで、長期的視点に立った計画的な道路整備を基本としつつも、都市機能の急激な変化の結果として交通量や混雑状況などが大きく増加する際には、交通状況に応じて適切な交通処理能力の向上を図るため、車線数の増加や交差処理方法の改善(例 立体交差化)などによって円滑な交通を確保する。

#### ねらい2：あらゆる交通が混雑や支障なく通行できるための局所的な問題を解消

- ・道路の設計や整備の基準(道路構造令など)に基づいていない既存の道路の一部においては、整備水準が低いために安全で円滑な通行に支障を生じている路線や区間がある。具体的には、多様な交通が交錯し混雑や交通事故の可能性のある交差点、急カーブやクランクなど道路線形が悪いうえに沿道に建築物が建て込んで道路の視距が確保されていない箇所、バス停留所付近で追い越しができないことによる混雑がある箇所、混雑が多発する踏切などである。
- ・そこで、交差点における右左折専用レーンの設置を始めとして、主に局所的な課題の解消のため道路構造令などに基づく道路改良を行うことで、安全で円滑な交通を確保する。

### 【このテーマの対象となる路線】

番号	名称	備考
一	全路線における該当箇所	日常的に円滑な交通に支障を生じている箇所等

### 【期待する役割や整備方針】

#### ○共通事項

- ・交差点改良(右左折専用レーンなど)
- ・路線バスやコミュニティバスの円滑な通行を支える道路整備
- ・バス停留所における待避スペースの確保
- ・踏切の安全向上と混雑解消(歩車分離拡幅、立体交差)
- ・その他(安全性や快適性に関わる線形、視距、規制、道路付帯設備などの改善)など

## テーマ⑦ 市民参加を促進する

### 【このテーマの道路整備のねらい】

#### ねらい1：市民などの利用者視点で道路整備

- ・道路に関しては「道路利用者＝道路サービスの受益者」であり、行政サービスとしては利用者の立場で道路整備を行う視点が重要である。
- ・そこで、効果的な方法で情報公開と意見収集を行い、整備の主体である行政と利用者である市民などの協働によって、今後の道路整備のあり方などを模索し、利用者自身にとって安全、快適な道路の検討や整備を行う。

#### ねらい2：市民による道路づくりなどへの参画で道路や街への愛着を醸成

- ・道路整備に対する市民参加を推進するためには、市民が無理なく実現可能なことが重要であり、その事例としては、日常的な清掃などの維持活動への参加、道路への関心を高める工夫として市内の代表的な道路に対する道路愛称の募集などがある。
- ・そこで、市内の主要な道路について、市民と行政が協力して取り組める各種のソフト事業や施策を検討することで、市民の参加と道路への愛着を高めることとする。

### 【このテーマの対象となる路線】

番号	名称	備考
一	該当路線	都市内幹線道路や補助幹線道路を中心として市民参加によって整備などを検討・実施する道路等

### 【期待する役割や整備方針】

#### ○共通事項

- ・既存道路の広幅化によって緊急時の避難路や防火帯となる防災面での貢献
- ・少子高齢化社会を踏まえた誰もが利用しやすい道路整備
- ・道路と沿道空間の一体的な景観の保全や整備による「通ること自体が楽しめる」快適な道路空間の確保(例 (一)取手常総自転車道線などの自転車専用道路、シンボルロード、シーニックバイウェイなど)
- ・道路空間での祭りやイベントなど多様な利用による道路の有効活用と道路愛護の促進
- ・「道路整備に関するワークショップ」、「道路環境に関する点検マップづくり」、「道路管理や整備に関する意見を自由に提示する『道路目安箱』」などの多様な手法を活用した道路整備への市民などの意見反映
- ・道路里親制度などを活用した維持管理への参加・協力
- ・新設道路などに関する道路愛称の普及による道路愛護の促進など

#### 【参考 シーニックバイウェイ (Scenic Byway)】

景観が良い(Scenic)と、脇道や寄り道(Byway)を合わせた造語である。道路沿道における良好な景観資源、自然資源、文化資源、レクリエーション資源などを生かした地域活性化のため、地域の魅力を高める活動や、そのためのメインルートになる道路自体を示し、アメリカ合衆国が発祥である。

我が国では、国土交通省が関わる「日本風景街道 -シーニック・バイウェイ・ジャパン-」が中心となっており、本県では、『千変万化の筑波山「まち」「さと」周遊ルート』として筑波山や霞ヶ浦を囲むルートが登録されている。

「日本風景街道 -シーニック・バイウェイ・ジャパン-」の紹介 web ページ

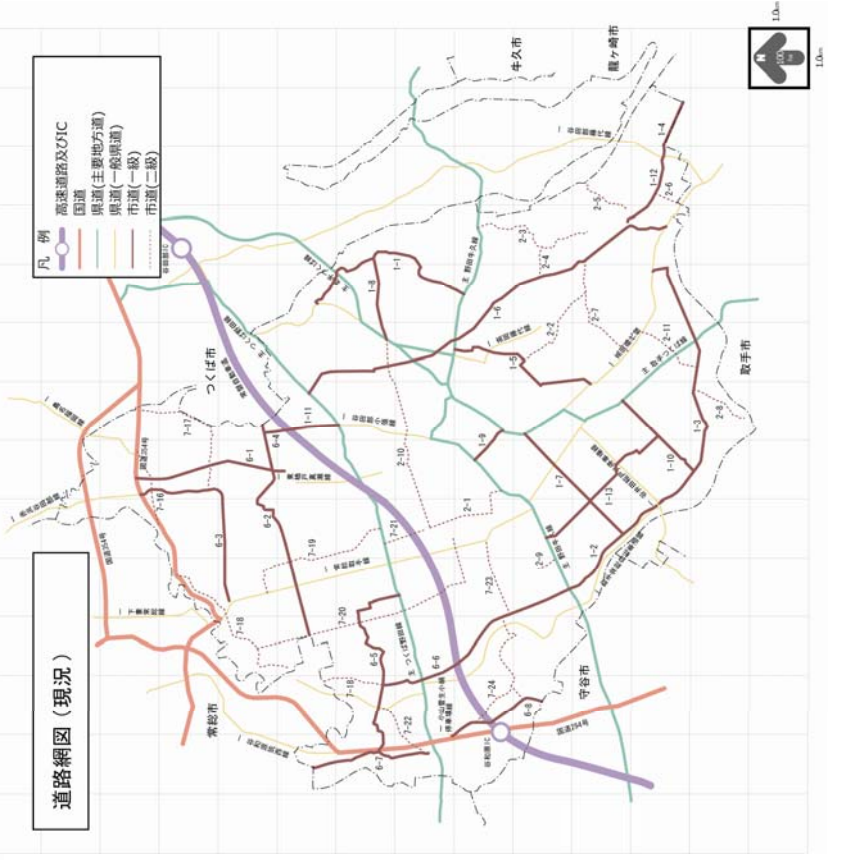
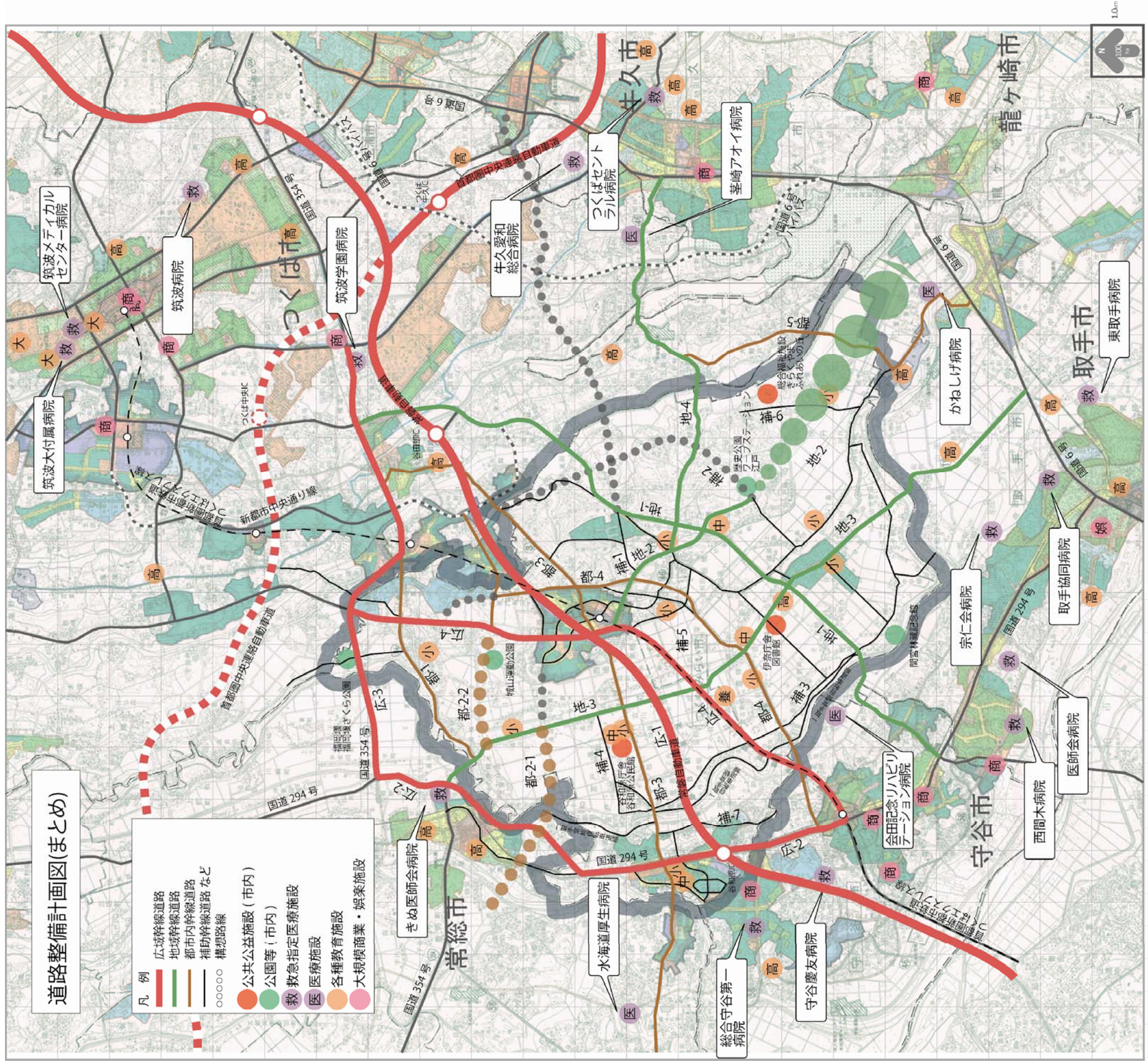
<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/fukeikaidou/index.html>

## 道路整備計画における道路配置のまとめ

本市の道路体系の整備方針について、道路種別にまとめると以下のとおりである。

道路種別	道路名称		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
			県南地域の大動脈への対応	周辺都市連絡強化	市内拠点相互連絡強化	新たな開発整備拠点支援	市民の安全円滑移動支援	日常的に円滑な交通確保	市民参加促進
広域幹線道路	広-1	常磐自動車道(自動車専用道路)		●				●	●
	広-2	国道 294 号		●				●	●
	広-3	国道 354 号バイパス		●				●	●
	広-4	(都)3・2・8 守谷・伊奈・谷和原線 (都)3・2・21 守谷・伊奈・谷和原線 (都)3・2・16 東楯戸・台線	●	●	●	●	●	●	●
地域幹線道路	地-1	(主)取手つくば線 (一)谷井田稲戸井停車場線 (都)3・3・3 高岡・谷井田線			●		●	●	●
	地-2	(一)高岡藤代線バイパス (都)3・2・1 小張・南太田線 3・2・17 東楯戸線	●	●	●	●	●	●	●
	地-3	(主)取手つくば線 (一)常総取手線			●		●	●	●
	地-4	(主)野田牛久線		●			●	●	●
都市内幹線道路	都-1	国道 354 号(現道) (都)3・4・23 台線				●	●	●	●
	都-2	(仮称)坂手川又線及び延伸線 (都)3・3・22 南・中原線		●		●	●	●	●
	都-3	(主)つくば野田線			●		●	●	●
	都-4	(主)野田牛久線 (都)3・4・6 小島新田・小張線 (都)3・4・24 中原線			●	●	●	●	●
	都-5	(一)谷田部藤代線		●			●	●	●
補助幹線道路	補-1	地区幹線 3 号 つくばみらい～牛久北部連絡道路(一部区間の種別未定)		●			●	●	●
	補-2	(市)996 号 つくば野田線とワープステーション江戸を連絡する道路				●		●	●
	補-3	(市)1-2 (市)1-3 (市)6-06						●	●
	補-4	(市)8-0973 (市)8-0991 (市)6-05						●	●
	補-5	(市)小張バイパス						●	●
	補-6	(市)1-6 (市)2-3						●	●
	補-7	(都)3・4・13 守谷・小絹線				●		●	●

※表中の整備方針項目名の一部は、本文のテーマ名称を省略して表記している





## 2. 道路標準断面の基本的考え方

個々の路線の整備計画については、既に計画・設計内容が定められている路線はその計画内容に準じて事業化を行うこととする。

また、それ以外の路線については、道路としての役割、管理主体、沿道特性、交通量などを踏まえ、道路構造令に基づいて事業化を図る際に具体的に検討することとする。

以下に、本市の道路体系整備における基本的な断面構成の考え方を道路種別に例示する。

### ①道路標準断面(基本構成)

単位：m

種級区分	保護路肩	歩道		路上施設	路肩	車道	中央帯		備考
		自歩道	植栽帯	停車帯	側帯		分離帯		
第3種	第2級	0.5	2.0～	0.5	0.75～	3.25	0.25～ 0.5～	1.25～ 1.5～	
			3.0～	1.5	—				
	第3級		2.0～	0.5	0.75～	3.0			
			3.0～	1.5	—				
第4種	第1級	—	2.0～	—	0.5～	3.25			
			3.0～	1.5	1.5				
			4.0～		2.5				
	第2級		2.0～	—	0.5～	3.0			
			3.0～	1.5	1.5				
			4.0～		2.5				
	第3級		2.0～	0.5	0.5～	3.0			
			3.0～	1.5	1.5				
4.0～		2.5							

※自歩道 上段(3.0m)：歩行者少ない場合，下段(4.0m)：歩行者多い場合

※停車帯 上段(1.5m)：大型車少ない場合，下段(2.5m)：大型車多い場合

※中央帯 上段：道路構造令，下段：茨城県事例

## ②道路標準断面構成

### 【地方部の場合】

#### ■4車線(9,000台/日以上)

- ・3種2級(国道, 県道, 市道 平地部 交通量 4,000~20,000台/日)

#### 植栽あり

中央帯		車道		路肩	植栽	自歩道	保護路肩	全幅
分離帯	側帯	車線1	車線2					
1.25	0.25	3.25	3.25	0.75	1.5	3.0	0.5	26.25
1.5	0.5							27.0

※中央帯 上段：道路構造令を基本とした値, 下段：茨城県事例

#### 植栽なし

中央帯		車道		路肩	路上施設	自歩道	保護路肩	全幅
分離帯	側帯	車線1	車線2					
1.25	0.25	3.25	3.25	0.75	0.5	3.0	0.5	24.25
1.5	0.5							25.0

※中央帯 上段：道路構造令を基本とした値, 下段：茨城県事例

#### ■2車線

- ・3種3級(国道, 県道, 市道 平地部 交通量 1,500~4,000台/日)

#### 植栽あり

車道	路肩	植栽	自歩道	保護路肩	全幅
3.0	0.75	1.5	3.0	0.5	17.5

#### 植栽なし

車道	路肩	路上施設	自歩道	保護路肩	全幅
3.0	0.75	0.5	3.0	0.5	15.5

#### 植栽なし, 歩行者少, 自転車車道通行

車道	路肩	路上施設	歩道	保護路肩	全幅
3.0	0.75	0.5	2.0	0.5	13.5

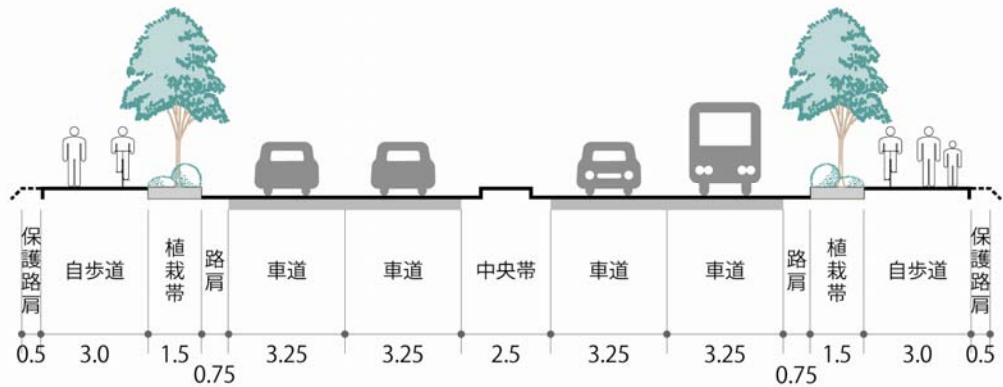
※自動車交通が多い場合, 路肩が狭く危険なため自動車交通量少ない場合のみ



道路標準断面 地方部(3種)

広域幹線道路  
地域幹線道路  
都市内幹線道路

3種2級  
幅員27m  
植栽帯あり、歩行者少ない場合



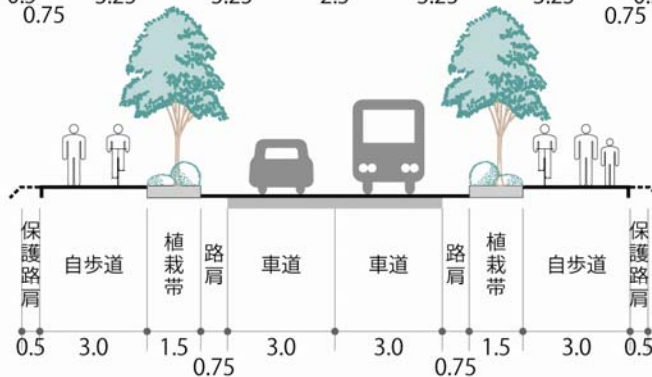
3種2級 幅員25m

植栽帯なし、歩行者少ない場合



3種3級 幅員17.5m

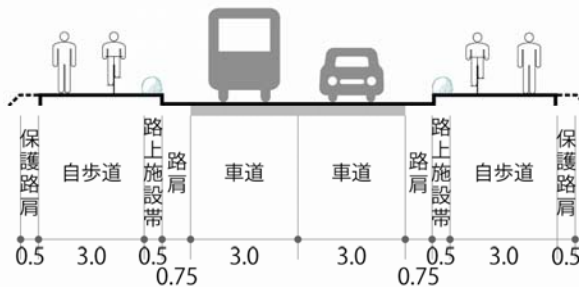
植栽帯あり、歩行者少ない場合



地域幹線道路  
都市内幹線道路  
補助幹線道路

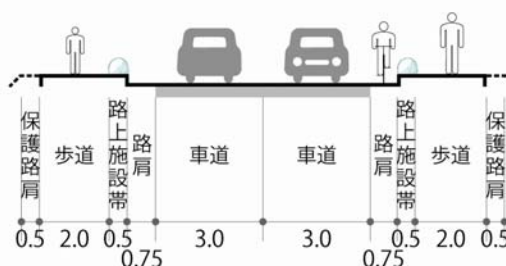
3種3級 幅員15.5m

植栽帯なし、歩行者少い場合



3種3級 幅員13.5m

植栽帯なし、歩行者少い、  
自転車は車道走行の場合



【都市部の場合】

■4車線(12,000台/日以上)

- ・4種1級(国道, 県道, 市道 平地部 交通量 4,000~20,000台/日)

大型車多

中央帯		車道		停車帯	植栽	自歩道	全幅
分離帯	側帯	車線1	車線2				
0.5	0.25	3.25	3.25	2.5	1.5	4.0	30.0

大型車少

中央帯		車道		停車帯	植栽	自歩道	全幅
分離帯	側帯	車線1	車線2				
0.5	0.25	3.25	3.25	1.5	1.5	4.0	28.0

■2車線

- ・4種2級(県道, 市道 平地部 交通量 4,000~10,000台/日)

大型車多

車道	停車帯	植栽	自歩道	全幅
3.0	2.5	1.5	4.0	22.0

大型車少

車道	停車帯	植栽	自歩道	全幅
3.0	1.5	1.5	4.0	20.0

- ・4種3級(市道 平地部 交通量 500~4,000台/日)

植栽あり

車道	停車帯	植栽	自歩道	全幅
3.0	1.5	1.5	4.0	20.0

植栽あり, 歩行者少

車道	停車帯	植栽	自歩道	全幅
3.0	1.5	1.5	3.0	18.0

植栽なし

車道	停車帯	路上施設	自歩道	全幅
3.0	1.5	0.5	4.0	18.0

植栽なし, 歩行者少

車道	停車帯	路上施設	自歩道	全幅
3.0	1.5	0.5	3.0	16.0

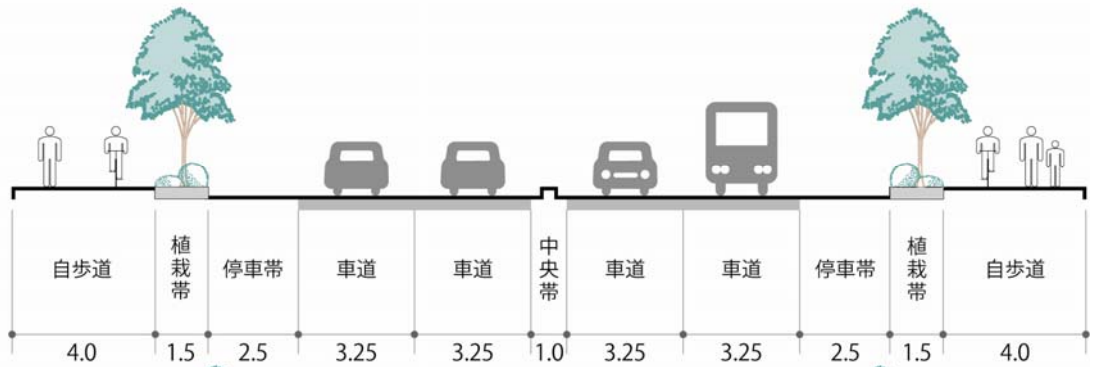
植栽なし, 歩行者少, 自転車車道通行

車道	停車帯	路上施設	歩道	全幅
3.0	1.5	0.5	2.0	14.0

道路標準断面 都市部(4種)

広域幹線道路  
(自専道を除く)

4種1級  
幅員30m  
4車線、大型車多い場合



4種1級  
幅員28m  
4車線、大型車少ない場合

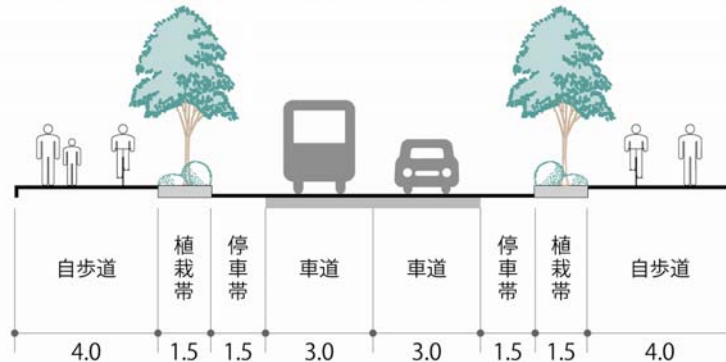


地域幹線道路

4種2級 幅員22m  
2車線、大型車多い場合



4種2級 幅員20m  
2車線、大型車少ない場合

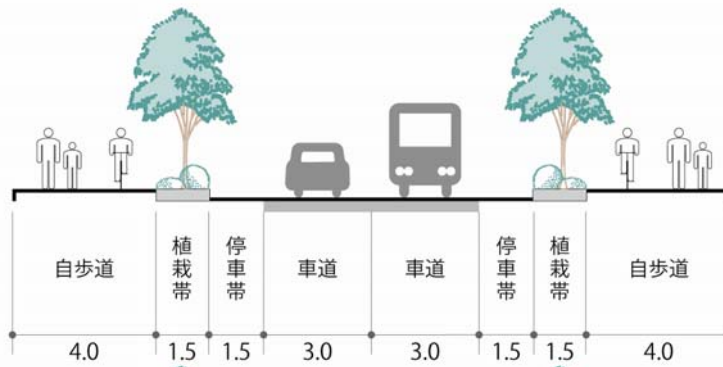


# 道路標準断面 都市部 (4種)

## 都市内幹線道路

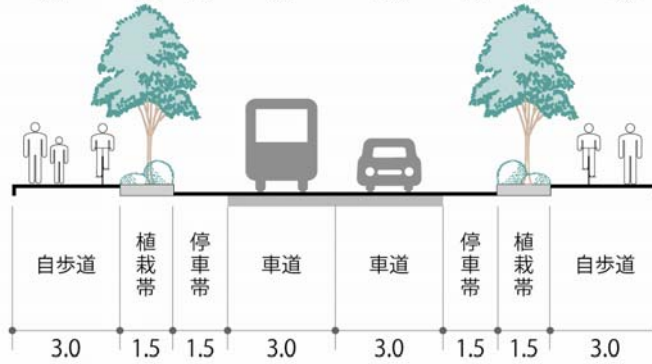
4種3級 幅員 20m

植栽帯あり，歩行者多い場合



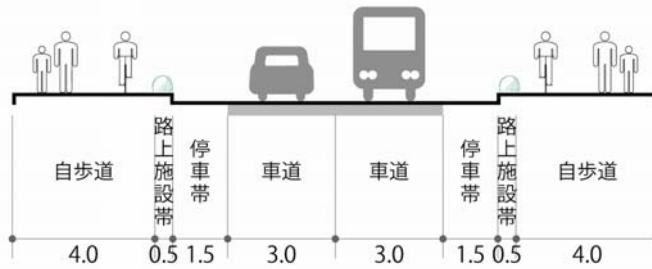
4種3級 幅員 18m

植栽帯あり，歩行者少ない場合



4種3級 幅員 18m

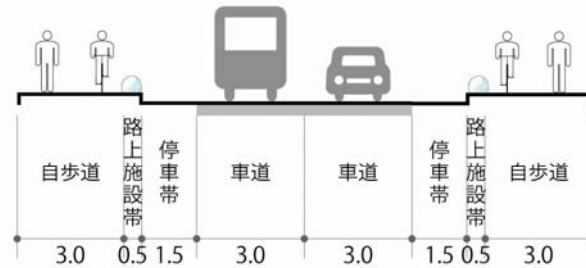
植栽帯なし，歩行者多い場合



## 補助幹線道路

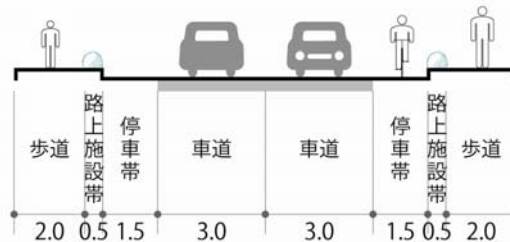
4種3級 幅員 16m

植栽帯なし，歩行者少い場合



4種3級 幅員 14m

植栽帯なし，歩行者少い，  
自転車は車道走行の場合



4種3級 幅員 12m

植栽帯なし，歩行者少い，  
停車車両少ない，自転車は  
車道走行の場合

