

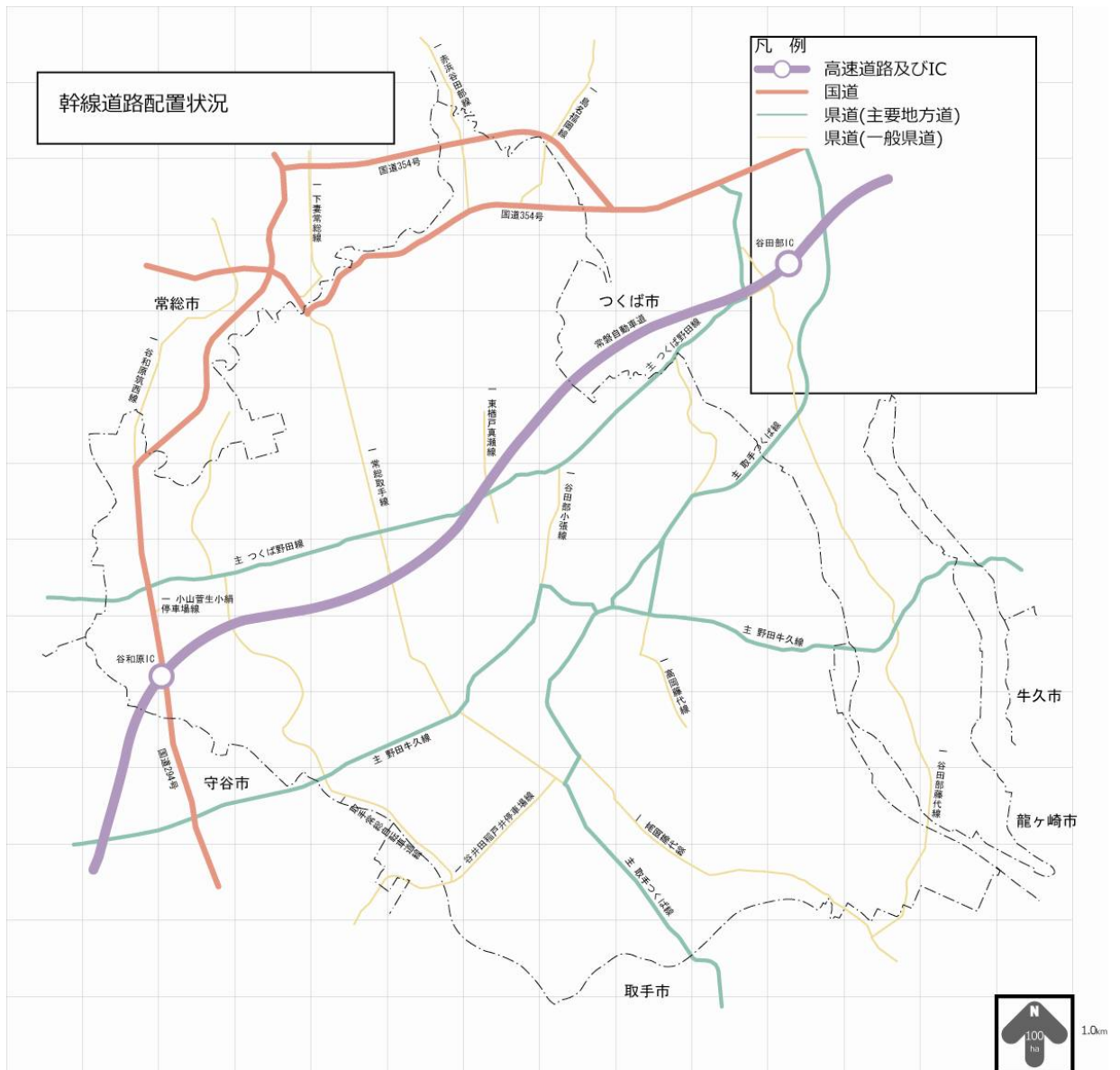
# 第3章 道路の状況

## 3-1 管理主体別道路状況

### 1. 国・県道等

本市における国県道等の配置は、おおむね格子状となっており、道路の密度は、小絹駅周辺市街地から福岡市街地間の水田部付近や市内東部の丘陵地付近においてやや薄い。

広域的幹線道路は、常磐自動車道が中央部(南西から北東方向)にあり、市内及び近隣に2つのICが設置されている。国道は、294号が本市西端部(南北方向)にあり、354号が本市北端部(東西方向)に配置されている。また、主要地方道は、つくば野田線が本市中央部(東西方向)で小絹駅周辺市街地とみらい平駅周辺市街地の新市街地を連絡し、それとほぼ平行して野田牛久線がやや南部にある。そのほか、取手つくば線が南北方向に配置され、伊奈東市街地と谷井田市街地の既成市街地を連絡している。さらに、一般県道は、国道及び主要地方道を補完する形で8路線が配置されているほか、小貝川に沿って自転車専用道路である取手常総自転車道線がある。



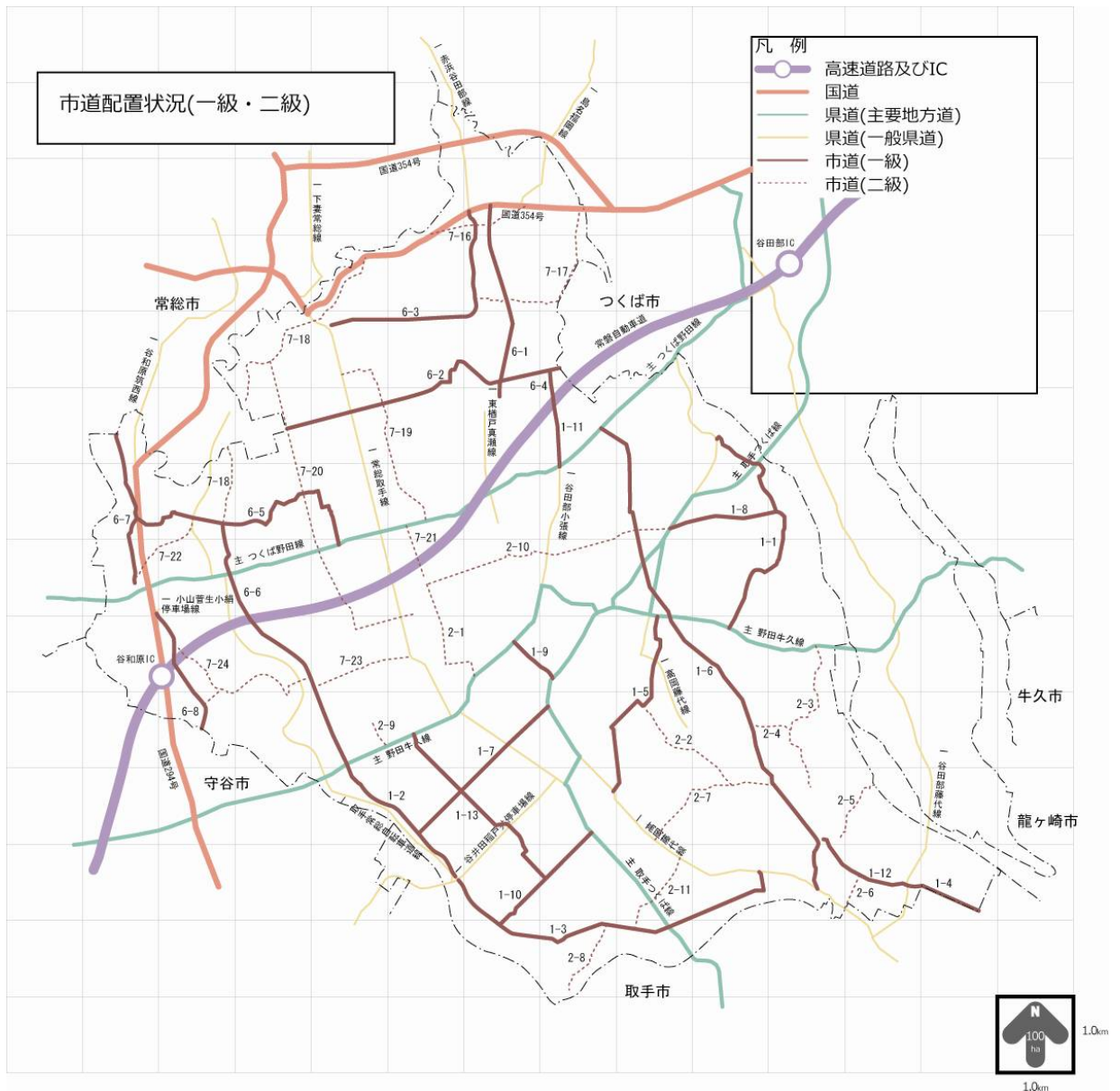
## 2. 市道

本市の市道は、一級市道 21 路線、二級市道 20 路線が位置付けられている。

一級市道は、国県道の道路密度がやや薄い本市北部や東部にやや多く配置されている傾向が見られる。

二級市道は、国県道及び一級市道を補完する形でおおむね全体に均一に配置されている。

これら市道網は、上位の位置付けとなる国県道や同格の市道とも接続せず、明確なネットワーク構成や円滑な交通処理への影響が危惧される路線がいくつか見られるほか、町村合併から間もないため、路線の一体性が未整理な路線などが見受けられる。



市道の改良状況は、一級及び二級市道全体では28.6%が改良済みである。種別毎に見ると、一級市道は39.4%が改良済み、二級市道は12.0%が改良済みであり、二級市道の改良率が低い。茨城県内市町村全体(茨城県道路維持課資料 平成18年4月1日時点)と比較すると、一級市町村道の改良率が76.8%、二級市町村道の改良率が61.0%であることから、本市の一級及び二級市道の改良率は、低い状況にある。

同様に舗装状況は、一級及び二級市道全体では98.3%が舗装済みである。種別毎に見ると、一級市道は99.9%が舗装済み、二級市道は95.7%が舗装済みであり、二級市道の一部に未舗装があるものの、全体的にはほぼ舗装済みである。茨城県内市町村全体(茨城県道路維持課資料 平成18年4月1日時点)と比較すると、一級市町村道の舗装率が96.8%、二級市町村道の舗装率が92.4%であることから、本市の一級及び二級市道の舗装率は、やや高い状況にある。

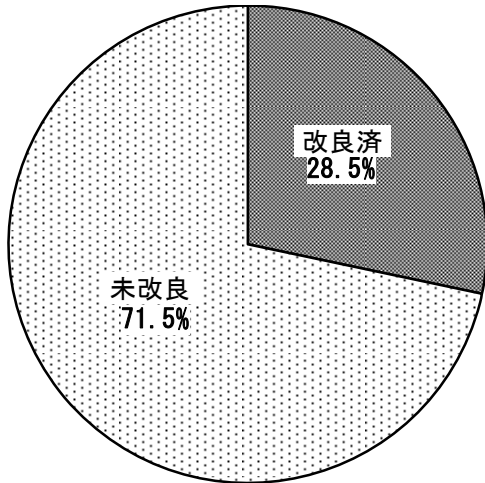
表一本市における一級市道及び二級市道整備状況

2009年2月1日時点

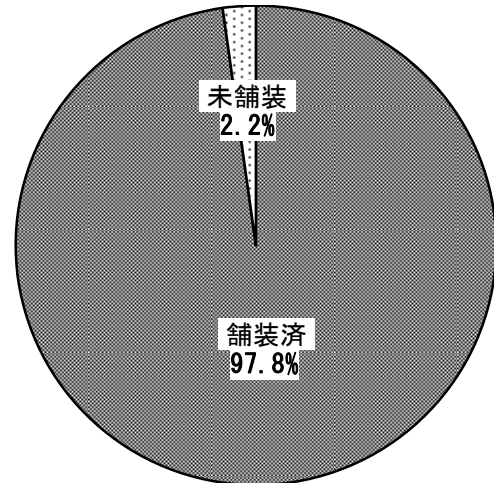
種別	延長(m)					整備状況 ※供用延長ベース							
	認定延長 (a)	うち 重複(b)	実延長 (c=a-b)	うち 未供用	供用延長 (c-d)	改良状況				舗装状況			
						実数(m)		率(%)		実数(m)		率(%)	
						改良済	未改良	改良済	未改良	舗装済	未舗装	舗装済	未舗装
一級	59,904.0	114.7	59,789.3	84.8	59,704.5	23,538.8	36,162.7	39.4	60.6	59,658.1	46.4	99.9	0.1
二級	39,706.8	373.8	39,333.0	404.0	38,929.0	4,678.7	34,250.3	12.0	89.2	37,260.2	2,156.7	95.7	5.5
合計	99,610.8	488.5	99,122.3	488.8	98,633.5	28,217.5	70,416.0	28.6	71.9	96,918.3	2,203.1	98.3	2.2

資料：つくばみらい市建設課資料より

図一改良状況(一級・二級合計)



図二舗装状況(一級・二級合計)



表一県内市町村における一級市道及び二級市道整備状況

2006年4月1日時点

種別	延長(km)		整備状況 ※実延長ベース					
	認定延長	実延長	改良状況				舗装状況	
			実数(km)		率(%)		実数(km)	率(%)
			改良済	未改良	改良済	未改良	舗装済	舗装済
一級	3,670.0	3,431.0	2,635.0	796.0	76.8	23.2	3,320.0	96.8
二級	2,421.0	2,351.0	1,434.0	917.0	61.0	39.0	2,172.0	92.4
合計	6,091.0	5,782.0	4,069.0	1,713.0	70.4	29.6	5,492.0	95.0

資料：茨城県道路維持課資料より



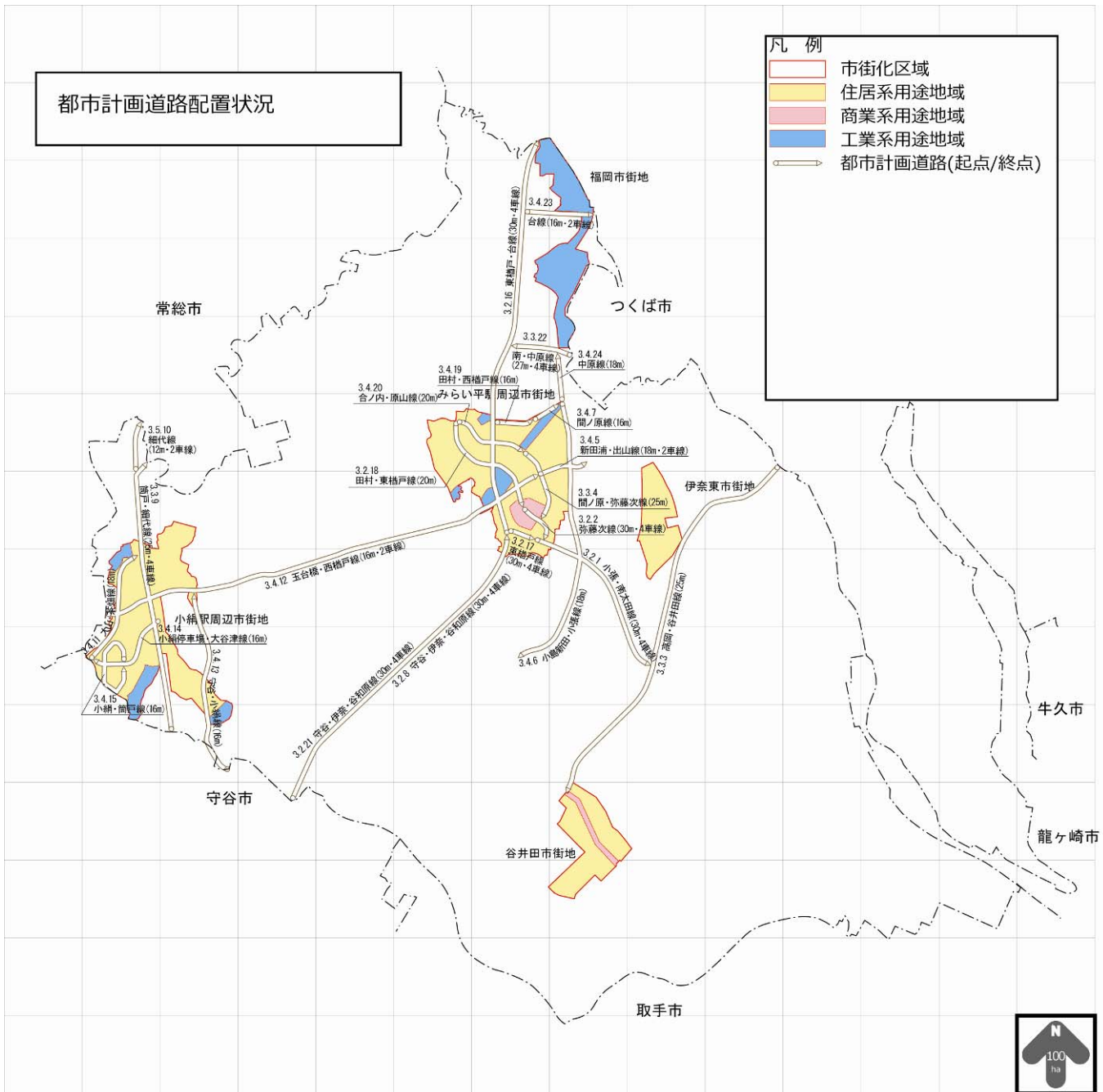
### 3-2 都市計画道路状況

本市の都市計画道路は、24 路線が各市街地や周辺都市等を連絡するネットワークを形成している。

都市計画道路の整備状況は、全路線のほぼ 50%が整備済み(平成 17 年時点)であり、進ちょく状況はやや遅れている。

整備状況を地区・路線別に見ると、小絹駅周辺市街地においては、都市再生機構による新市街地の一体的な面的整備が行われているため、これに関わる路線はほぼ全てが整備済みとなっている。また、現在、みらい平駅周辺市街地においては、茨城県による特定土地地区画整理事業が行われており、地区内の路線を中心として、計画的な整備が順次進みつつある。

また、都市計画の当初決定時から長期間(20 年以上)未着手となっている道路について、位置付け、役割、必要性などが変化していないか再検討を行うことが必要になっている。



番号	名称	当初決 告日 年月日	最終變更 告示 年月日	幅員・車線(m)		広場等		計画延長 (m)		整備済 延長(m)		未整備延長(m)			整備率 (%)	未整備率 (%)	期間別未着手延長(m)				
				決定 幅員	決定 車線	種別	面積(m <sup>2</sup> )	A	B	C=A-B	a	b=C-a	概成済	未着手			10年未満 (H17~ H16年度)	10~20年 (S60 ~S59年度)	20~30年 (S50 ~S49年度)	30~40年 (S40 ~S39年度)	40年以上 (S39年度 以前)
3・2・1	小張・南太田線	H4.6.15	H20.7.10	30	4			2,550	2,070	480	0	480	0	0	81.2%	18.8%					
3・2・2	弥藤交線	H4.6.15	H20.7.10	30	4	駅前広場	3,000	630	260	370	0	370	0	0	41.3%	58.7%					
3・3・3	高岡・谷井線	H4.6.15	H20.7.10	25	4			5,690	3,300	2,390	0	2,390	1,760	1,760	58.0%	42.0%	1,760				
3・3・4	間ノ原・弥藤交線	H4.6.15	H20.7.10	25	2			990	860	130	0	130	0	0	86.9%	13.1%					
3・4・5	新田浦・出山線	H4.6.15	H20.7.10	18	2			670	360	310	0	310	230	0	53.7%	46.3%	230				
3・4・6	小島新田・小張線	H4.6.15	H20.7.10	18	2			3,960	610	3,350	0	3,350	0	0	15.4%	84.6%					
3・4・7	間ノ原線	H4.6.15	H20.7.10	16	2			420	380	40	0	40	0	0	90.5%	9.5%					
3・2・8	守谷・伊奈・谷和原線	H6.3.17	H20.7.10	30	4			1,640	920	720	0	720	0	0	56.1%	43.9%					
3・3・9	筒戸・細代線	S48.1.16	H20.7.10	25	4			3,840	3,840	0	0	0	0	0	100.0%	0.0%				730	
3・5・10	細代線	S48.1.16	H20.7.10	12	2			730	0	730	0	730	730	0	0.0%	100.0%					
3・4・11	大山・茶畑線	S48.1.16	H20.7.10	18	2			1,740	1,740	0	0	0	0	0	100.0%	0.0%					
3・4・12	玉台橋・西樋戸線	S48.1.16	H20.7.10	16	2			6,220	2,860	3,360	180	3,180	600	600	46.0%	54.0%				3,180	
3・4・13	守谷・小絹線	S48.1.16	H20.7.10	16	2			2,660	770	1,890	0	1,890	0	0	28.9%	71.1%				1,890	
3・4・14	小絹停車場・大谷津線	S56.4.23	H20.7.10	16	2	駅前交通広場	2,500	1,220	1,220	0	0	0	0	0	100.0%	0.0%					
3・4・15	小絹・筒戸線	S56.4.23	H20.7.10	16	2			1,530	1,530	0	0	0	0	0	100.0%	0.0%					
3・2・16	東樋戸・台線	H4.6.15	H20.7.10	30	4			5,580	1,170	4,410	600	3,810	0	0	21.0%	79.0%	3,810				
3・2・17	東樋戸線	H4.6.15	H20.7.10	30	4			370	210	160	160	160	0	0	56.8%	43.2%					
3・2・18	田村・東樋戸線	H4.6.15	H20.7.10	30	4	駅前広場	4,000	1,610	1,320	290	290	0	0	0	82.0%	18.0%					
3・4・19	田村・西樋戸線	H4.6.15	H20.7.10	16	2			550	510	40	40	0	0	0	92.7%	7.3%					
3・4・20	谷ノ内・原山線	H4.6.15	H20.7.10	20	2			1,010	650	360	360	0	0	0	64.4%	35.6%					
3・2・21	守谷・伊奈・谷和原線	H6.3.17	H20.7.10	30	4			3,990	50	3,040	200	2,840	0	0	1.6%	98.4%	2,840				
3・3・22	南・中原線	H11.6.10	H20.7.10	27	4			880	0	880	0	880	0	0	0.0%	100.0%	880				
3・4・23	台線	H11.6.10	H20.7.10	16	2			1,010	0	1,010	0	1,010	0	0	0.0%	100.0%	1,010				
3・4・24	中原線	H11.6.10	H20.7.10	18	2			680	0	680	0	680	0	0	0.0%	100.0%	680				
都市計画区域計								49,270	24,630	24,640	7,630	17,010	3,090	8,640	50.0%	50.0%	2,570	8,640	0	5,800	0

## 3-3 歩道整備状況

## 1. 国・県道

本市の国・県道における歩道の整備状況を道路台帳図から整理すると、国道については片側または両側のいずれかで設置されている区間が71.5%、県道(主要地方道並びに一般県道)については68.8%である。

このうち、一般県道の歩道設置率が高いが、その内訳を見ると多くは片側歩道のみの設置である。

表一 本市における国・県道の歩道設置状況

種別	供用延長 (m)	歩道設置状況(供用延長ベース)					
		実数(m)			率(%)		
		片側	両側	合計	片側	両側	合計
国道	7,884.4	1,324.1	4,312.2	5,636.3	16.8	54.7	71.5
県道	46,240.5	16,250.8	15,553.3	31,804.1	35.1	33.6	68.8
主要地方道	26,070.8	7,041.3	9,073.6	16,114.8	27.0	34.8	61.8
一般県道	20,169.7	9,209.5	6,479.7	15,689.3	45.7	32.1	77.8
合計	54,124.9	17,574.9	19,865.5	37,440.4	32.5	36.7	69.2

資料：土浦土木事務所道路台帳図より図上計測

## 2. 市道

本市の市道における歩道の整備状況は、片側または両側のいずれかで設置されている区間が一・二級全体で約7.3%にとどまっている。

一級市道と二級市道の差は少ないが、幹線道路としての性格がより強い一級市道の歩道設置率が二級市道を下回っているほか、両側に歩道が設置されている区間は一級市道には存在しない。

表一 本市における一級市道及び二級市道の歩道設置状況

種別	延長(m)					歩道設置状況(供用延長ベース)					
	認定延長 (a)	うち 重複(b)	実延長 (c=a-b)	うち 未供用	供用延長 (c-d)	実数(m)			率(%)		
						片側	両側	合計	片側	両側	合計
一級	59,904.0	114.7	59,789.3	84.8	59,704.5	4,146.3	0.0	4,146.3	6.9	0.0	6.9
二級	39,706.8	373.8	39,333.0	404.0	38,929.0	1,842.7	1,235.2	3,077.9	4.7	3.2	7.9
合計	99,610.8	488.5	99,122.3	488.8	98,633.5	5,989.0	1,235.2	7,224.2	6.1	1.3	7.3

資料：つくばみらい市建設課資料より

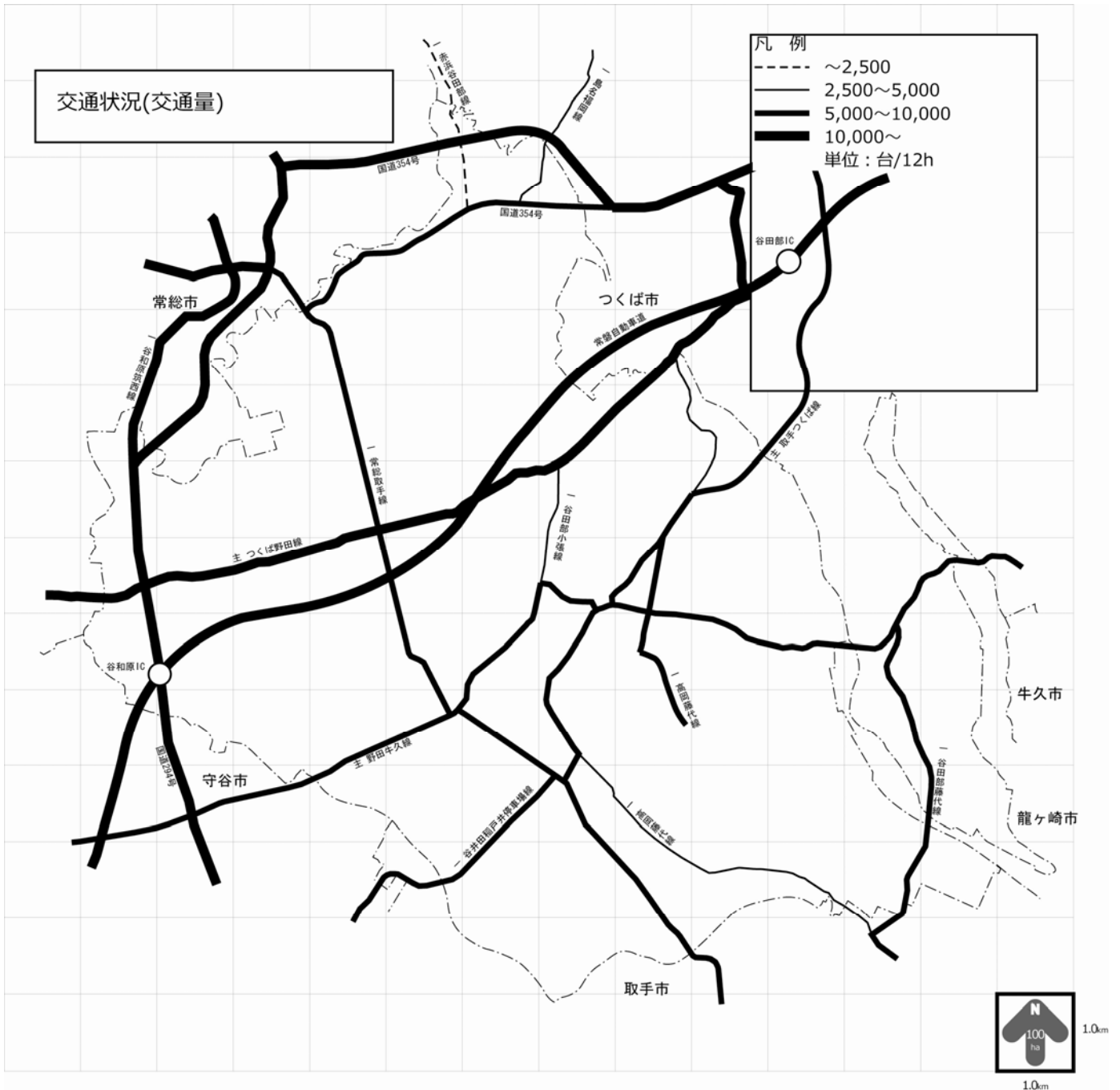
### 3-4 交通状況

#### 1. 交通量

本市の主要な道路における交通量を平成17年の「全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)」で見ると、自動車交通量が多い路線は、国道2路線や主要地方道つくば野田線、一般県道谷和原筑西線が10,000台/12h以上となっている。

このうち、主要地方道つくば野田線は、本市中央部を横断する位置にあり、ネットワーク上重要であるほか、小絹駅周辺市街地とみらい平駅周辺市街地の二つの新市街地を連絡する市街地連絡機能としても重要であることから、交通量が多いと見られる。

そのほかの路線については、大部分が5,000～10,000台/12hとなっている。





## 2. 混雑度

本市の主要な道路における混雑度を平成17年の「全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)」で見ると、混雑度が高い路線は、主要地方道つくば野田線と一般県道島名福岡線が1.5以上となっているほか、やや混雑傾向にあるのは、国道294号となっている。

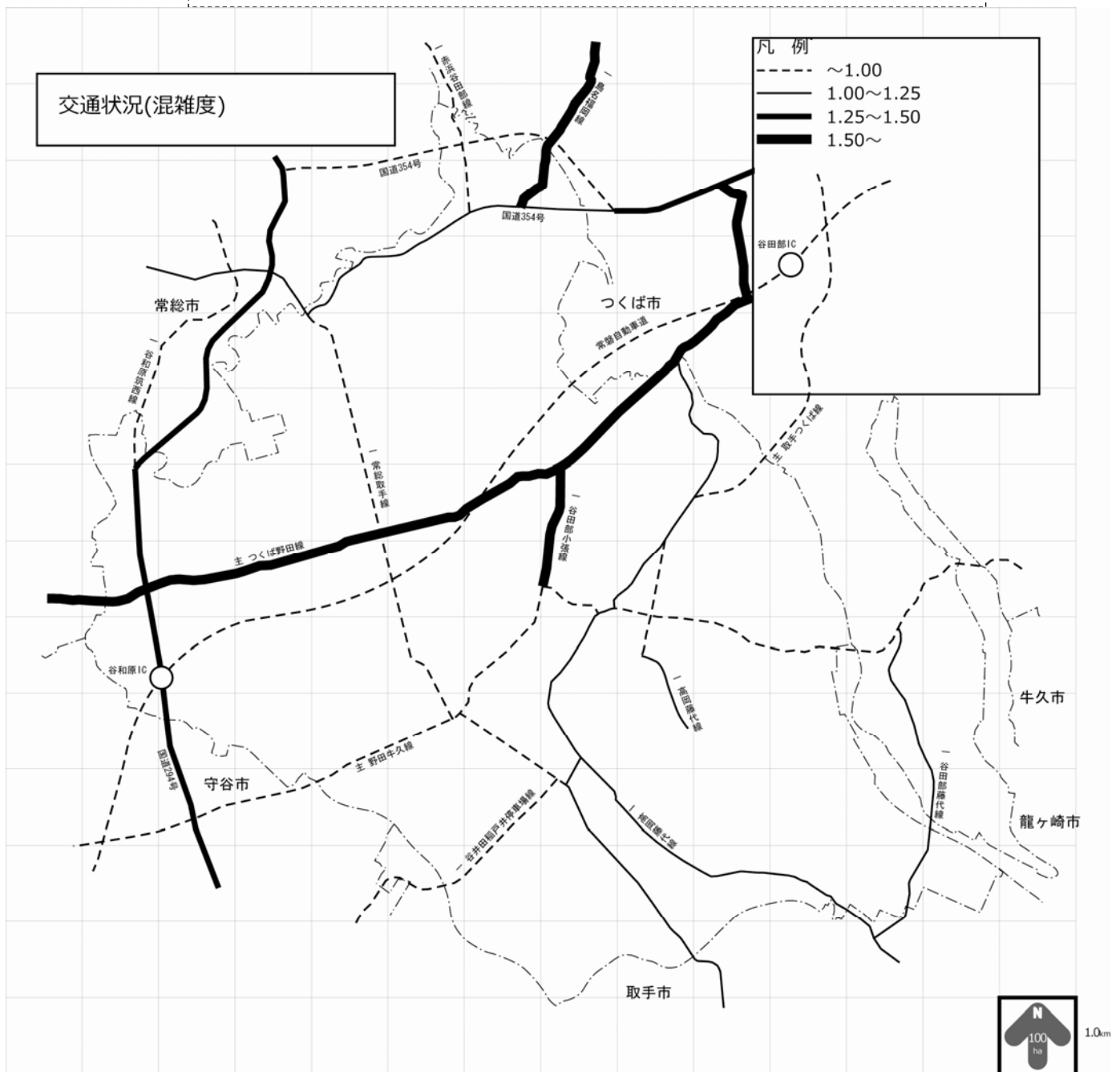
このうち、主要地方道つくば野田線は、市内の全区間において混雑度が高く、交通需要に対して適切な交通容量を有していない可能性があると思われる。

### 【参考 道路混雑度】

道路混雑度の基本的な考え方は、“交通量に対する交通容量の比”であり、国土交通省が実施している「全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)」において以下のように定義されている。

$$\text{混雑度} = \frac{\text{交通量(台/12hまたは24h)}}{\text{交通容量(台/12hまたは24h)}}$$

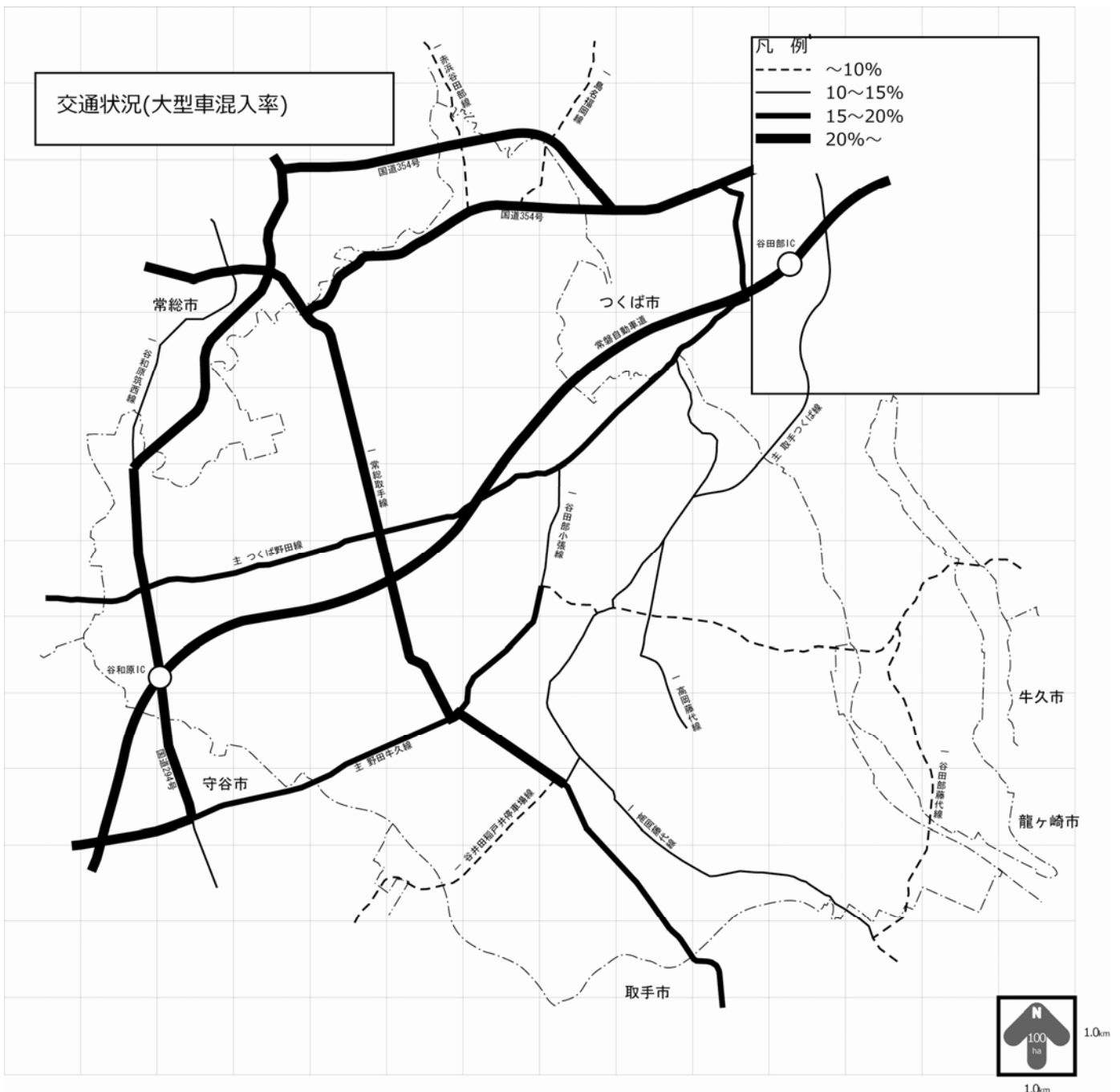
ただし、具体的な算定方法は、路線・区間ごとの道路特性などに応じて補正計算などを行うものであり、車線数などで一律に定められているものではない。  
(詳細は「全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)」にて定義)



### 3. 大型車混入率

本市の主要な道路における大型車混入率を平成17年の「全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)」で見ると、大型車が多い路線は、国道2路線(うち、国道354号は旧道及びバイパス双方)と一般県道常総取手線が20%以上となっているほか、やや多く15~20%となっているのは、主要地方道つくば野田線と主要地方道野田牛久線である。

このうち、一般県道常総取手線の大型車混入率が高い要因については、本路線及び国道294号沿道、みらい平駅周辺市街地の東部などに、大型車の発集の起終点となる流通業や倉庫業の事業所等が複数存在することによると見られる。本路線の沿道には、教育施設や医療施設、福祉施設などの公共公益施設のほか、集落地なども多いため、本来、生活道路の役割となるべき道路に大型車が流入することによる影響が生じている可能性がある。



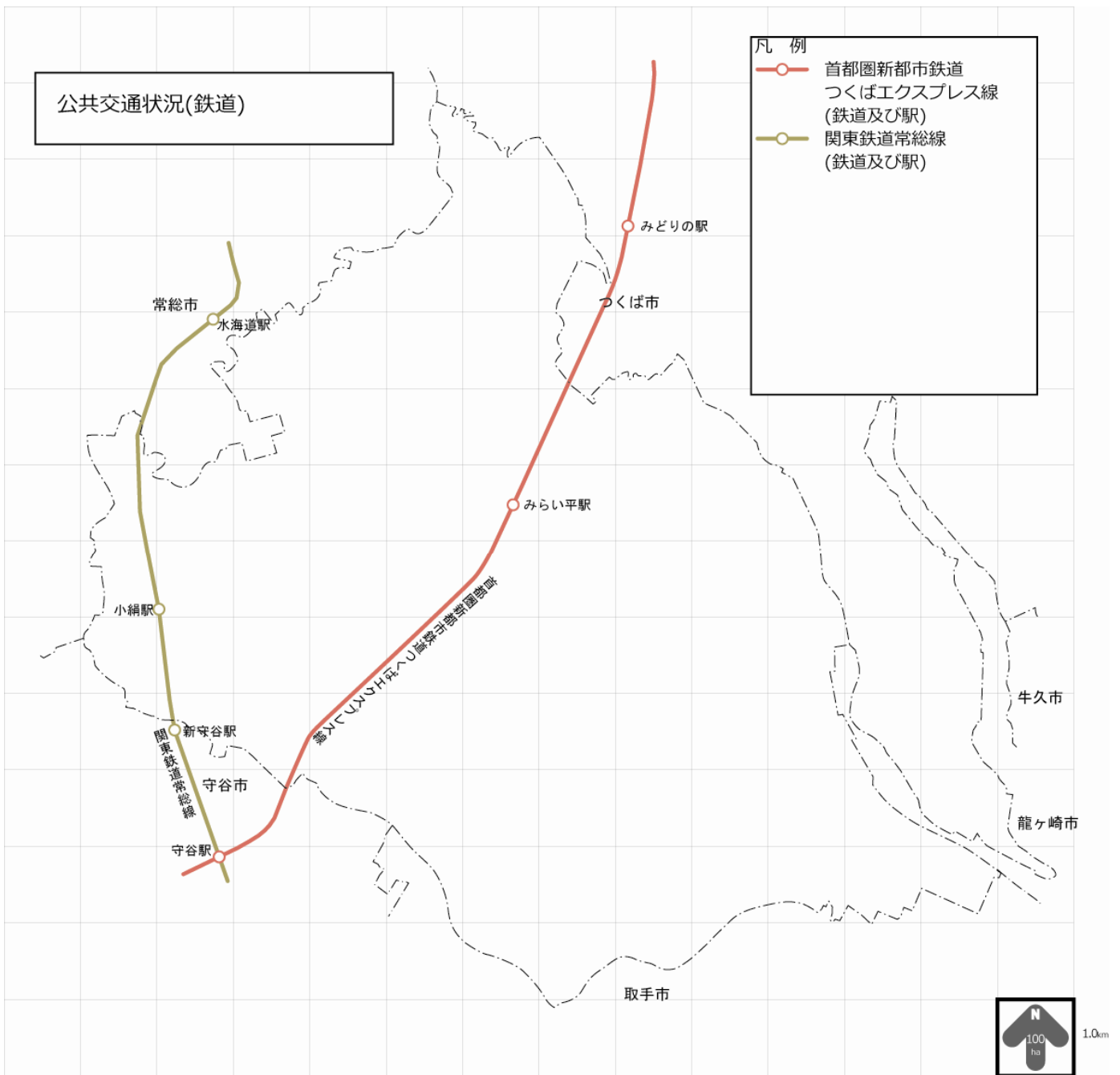
### 3-5 公共交通機関

#### 1. 鉄道

本市の鉄道網は、従来から関東鉄道常総線(取手～下館)が運行されており、JR常磐線を経由して東京方面と連絡している。

これに加え、首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス線(秋葉原～つくば)が建設されたことで、本市は東京と直結され、首都圏などと連絡する利便性が大幅に向上した。

市内の駅は、関東鉄道常総線の小絹駅、首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス線のみらい平駅の2駅があり、双方とも駅周辺に新市街地が整備され、交通結節点として重要な役割を果たしている。



## 2. バス

本市におけるバスは、民間事業者とつくばみらい市が複数のバス路線を運行している。

民間事業者のバス路線は、本市周辺の拠点的な都市や主要な鉄道駅、本市内の主要な市街地などを連絡し、主に国道や県道が運行ルートとなっている。

一方、つくばみらい市が運行するバス路線は、4ルートがあり、伊奈庁舎、谷和原庁舎、首都圏新都市鉄道つくばエクスプレスみらい平駅、関東鉄道常総線小絹駅などを経て、市内の主要な市街地や集落地と公共公益施設などを連絡・巡回し、民間事業者のバスルートをおおむね補完するルートで運行されている。(※つくばみらい市が運行するバス路線は、平成21年度に見直し中)

