

茨城県広域道路整備基本構想の概要*

Summary of Master Concept on Inter-City Road Development in IBARAKI pref.

後藤敏行**・鈴木宏志***

By Toshiyuki GOTOH and Hiroshi SUZUKI

It is necessary to draw up and carry out a plan of improvements of the truck roads network in the whole land and the prefecture for the making of multipolar and decentralized society and advancement.

And also, a improvement plan of the inter-city roads network, which closely connect city with suburbs, is necessary for area advancement the main area improvements.

From these viewpoints, IBARAKI pref. drew up a middle-long-range concept of inter-city roads network which contribute all kinds of area advancements, based on the prefecture vision and other related plans.

In this paper, we are going to outline the master concept of the inter-city roads networks in IBARAKI pref.

keywords : IBARAKI pref., master concept, inter-city road network

1 はじめに

多極分散型国土の形成及び地方の活性化を図るためには、その基盤として、高規格幹線道路に代表される全国幹線道路ネットワークと併せて、都道府県内の幹線道路ネットワークの整備が重要な部分を構成しており、計画的な整備が求められている。

また、地方拠点都市地域の整備を核とした地域の活性化を図っていくためにも、拠点都市と周辺地域の一体化に資する広域的な道路ネットワーク等の果たす役割は大きく、その計画的な整備が求められているところである。

このため、この茨城県広域道路整備基本構想は、

*キーワード 茨城県、基本構想、広域道路

**正会員 建設省常陸工事事務所調査第二課長
(〒310 茨城県水戸市千波町1962の2)

***正会員 茨城県道路建設課道路企画室長
(〒310 茨城県三の丸1丁目5番38号)

中長期的視点から、茨城県の将来構想や新地方生活圈計画等を踏まえ、各種地域活性化施策等を支援する際のベースとして今後充実・強化すべき広域道路ネットワークに係る基本構想をとりまとめたものである。

2 構想の必要性、性格及び位置づけ

(1) 中長期的整備構想の必要性

① 多極分散型国土の形成と地域の活性化を進めるためには、その交流基盤として、全国幹線道路ネットワークと併せて、都道府県レベルの幹線道路ネットワークの果たす役割が極めて大きい。

② 今後、地域活性化のための各種施策の展開が予想される中で、これらを支援する具体的な道路計画を策定する際のベースとなる根幹のネットワークとして、茨城県内の幹線道路に関する整備構想を、広域的視点から将来の地域構造を踏まえ策定する必

要がある。

③ 今後の地方の道路整備を重点的・計画的に推進する際のベースとして、幹線道路に関する整備構想が必要である。

(2) 構想の性格及び位置づけ

① 高規格幹線道路等の既定の計画を前提とし、原則として都道府県道以上の広域的な幹線道路に関する全県レベルの中長期的道路ネットワーク構想。

② 今後の各種地域活性化施策を支援する道路網計画を検討する際のベースとなるもの。

③ 今後の地域の幹線道路の重点的・計画的な整備を図るうえで基本となるもの。

④ 具体的な路線の整備計画ではないが、単なる将来構想ではなく、出来るだけ現実に即したもの。

⑤ 本構想は、今後、必要に応じて見直されるべきもの。

3 茨城県広域道路整備基本構想の概要

(1) 地域の将来像と地域整備の課題

豊かな自然資源と温暖な気候風土に恵まれ、肥沃で緑豊かな本県は、全国有数の豊富な農産物や新鮮な水産物地域に根ざした伝統産業などの恵みをもたらしており、情熱的で人間性にあふれた県民性を育んで来た。

近年においては、常磐自動車道など交通体系の整備や水資源の確保など県土の発展基盤の整備が急速に進み、魅力ある居住環境や優れた研究・生産の場を創出するなど、県民生活に新たな豊かさをもたらしている。

一方、常磐自動車道などにより東京圏との時間距離が短縮されたが、今後は南東北地域との結びつきも強化されることになる。これら南北の交通に加え北関東自動車道、首都圏中央連絡自動車道など東西方向の交通軸や、東関東自動車道水戸線、つくばへりポートの整備など新たな高速交通体系の整備が進むことになる。また、常陸那珂港など4つの重要港湾の整備が進み高速道路とのネットワークが形成されることにより、本県は東日本の重要な交通結節地域としての役割を担うとともに首都圏の物流にも大きな変化をもたらすことになる。

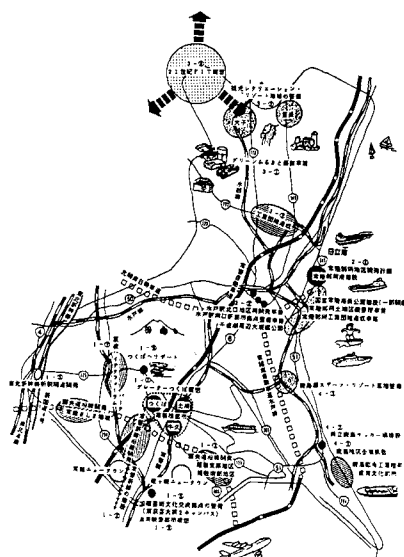


図-1 茨城県の主要開発計画

a) 地域づくりの視点

① 県内の都市や地域の連携を深め、自立性の高い地域づくりに努める。また、東京圏や北関東地域、南東北地域などとの広域的な連携のもとに県土の発展を図る。

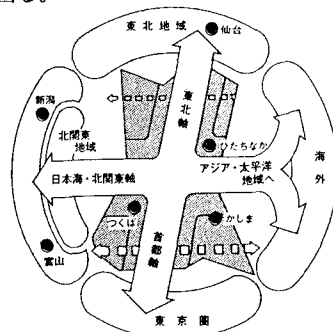


図-2 アジア・太平洋コリドー

② 県内各地に個性と活力のある地域づくりを進める。

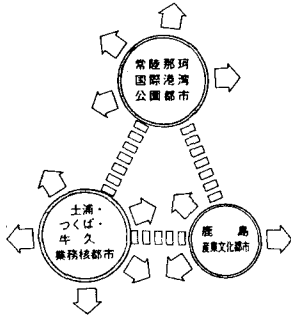
③ 国際性や文化性の高い中核都市の整備を促進するとともに、特色を持った地方中心都市の育成に努める。

b) 21世紀の発展を支える県土構造

① 均衡ある発展

土浦・つくば・牛久を中心とする業務核都市、常

陸那珂国際港湾公園都市、そして鹿島産業・文化都市を中心として県全体の均衡ある発展を図る。



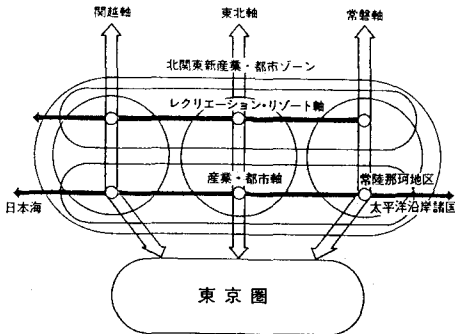
図－3 県土発展の拠点

② 首都圏の新たな発展軸の形成

県南西地域においては、首都機能の一翼を担うとともに、首都圏の新たな産業や居住余暇活動の展開できる地域としての整備、国際性や文化性豊かな自立都市圏の形成を図る。

③ 北関東新産業・都市ゾーンの形成

港湾と高速道路が一体となった交通ネットワークの整備を進め、その沿線地域において新たな産業や都市の発展を図る。



図－4 北関東新産業・都市ゾーン概念図

④ 北関東・南東北交流圏の形成

北関東・南東北との新たな交流圏の形成をめざした「21世紀FIT構想」を推進する。

幹線道路の整備や都市の育成、新しいライフスタイルの実現の場としての発展をめざす。

(2) これらを支える道路整備の目標

a) 現状と課題

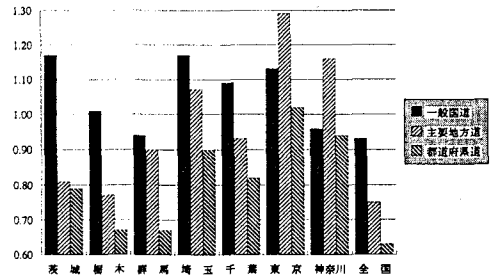
本県は平坦地が多く、可住地面積は3,823km²で全国第4位となっている。その中で人口5～10万人の中

小都市が点在していることから、高速自動車国道の実延長が139km (2路線)、一般国道が900km (15路線)、県道が3,345km (335路線)、市町村道が49,616km (187,706路線)と実延長合計は約54,000km (平成2年4月1日現在)と北海道に次いで、全国第2位の規模となっている。

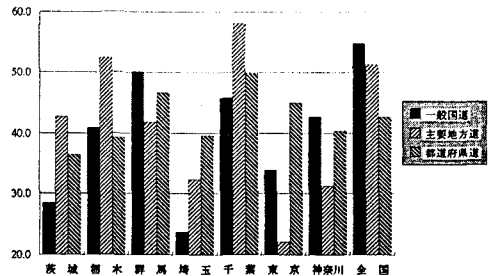
そのうち、一般国道及び県道の実延長は約4,245kmと関東7都県のうちで最大である。1km²当たりの道路実延長は697m、千人当たりの道路実延長は1.49kmと全国平均465m、1.42kmを上回る高い水準にある。

しかし、平成2年度全国道路交通センサス調査によると、国道への交通集中傾向がみられ、茨城県の一般国道は混雑度1.17 (昭和58年度は1.15)と全国平均の0.93を上回り、関東7都県では埼玉県と並び、最高の混雑状況を示し、現在の道路が交通需要に対して対応しきれない状況を示している。

従って、本県の一般国道の整備率は、全国平均54.8%に対し28.4%、主要地方道は全国平均51.3%に対して42.7%、県道は全国平均42.7%に対し36.4%と全国平均を大きく下回っている。特に、一般国道が低い水準にあり、主要幹線道路の整備が急務となっている。



図－5 関東7県都の12時間平均混雑度



図－6 関東7県都の道路整備率

b) 将来像

本県は首都圏に位置し、自然に恵まれた全国でも有数の発展力を有する県であり、21世紀に向け北関東の玄関口として、また首都機能の一部を担う地域として、首都圏において果たす役割は大なるものと考えられる。

このような中において、本県としては高齢化、国際化、成熟化社会の一層の進展や新たなニーズに対応して、活力ある新しい地域社会の形成を図っていくことが必要である。

これまで本県の発展を阻害してきた要因の一つとして交通体系の整備の遅れが指摘されている。従って、陸上の大動脈となる基幹道路や交通施設を整備するとともに、それらを支える幹線道路の整備が急務となっている。

都市部においては、国道等主要幹線道路に沿って市街化が形成されてきているため、幹線道路が主として分担すべきトラフィック機能以外にアクセス機能も多く要求されている。また、環状道路も未整備区間が多く、中核都市圏として必要な主要幹線、幹線、補助幹線、区画道路といった道路の機能分担が明確でなく、都市機能が著しく損なわれている。このため、バイパス環状道路等の整備が急務となっている。

① 県土60分構想の実現

高規格幹線道路、および、これにアクセスする道路の整備、また、一般道路の連続立体化や多車線化を進め、速度サービス水準の高い道路網で県内の主要都市間を60分で連絡する。

② 円滑な都市交通の確保

量的に不足している都市内の幹線道路やバイパス、環状道路を整備し、都市内交通の円滑化を図ると共に自動車の走行機能、駐停車機能、荷物の積卸し機能等の各種の機能がバランスよく実現するように道路整備を進める。

③ 日常生活を支える生活道路の整備

幹線道路、生活道路等の断層的な道路網全体の均衡ある機能を保ちつつ道路整備を進め、生活道路へ通過交通が進入することを防止し、安全で快適な生活空間を実現する。

④ まちづくり、地域づくりとあわせた道づくり

生活や産業活動の重要な社会基盤である道路は地

域の骨格を形成するものであり、市街地整備、地域整備、拠点開発と一体となって整備する。また、地域はそれぞれ固有の文化、歴史、役割を持っており、道路整備は地域イメージにあわせて進める。

⑤ 環境と人にやさしい道づくり

道路は重要な生活の場であり、交通機能などの基本的な道路機能を満たすと共に、安全性を確保し、景観・環境などの人にやさしく自然にやさしい道路整備を進める。

⑥ 多様な手法を活用した道路整備

各種の手法を活用して財源確保、用地取得を進め、道路整備を円滑に早期に実現する。

⑦ 維持管理の充実

道路を安全で快適に利用するためには維持管理の充実が重要である。道路は国民、県民共有の財産であり、生活道路から高規格幹線道路までの道路整備・管理を道路サービスを受ける住民と道路管理を担う行政が共に協調して進める。



図-7 県土60分構想

(3) 中長期道路ネットワーク構想の考え方

本県は、首都圏における業務機能や住宅機能を担う地域として期待されており、また、地方中核都市の発展等により、北関東地域における中核的な役割を高めている。

地域間の連携と、交通の円滑化を図り、県土の一体的な振興を図っていくためには、人、物、情報等の交流を促進するための基盤施設が不可欠である。このため、速さと時間の正確さに優れた道路網の整備構想である「県土60分構想」を策定、推進することにより、県内主要都市相互間が概ね60分で交流可能となるよう、4本の高速道路（常磐自動車道、北関東自動車道、首都圏中央連絡自動車道、東関東自

自動車道水戸線)を基軸とした道路網の整備を進める。また、国道6号、国道118号、国道294号、国道4号バイパスなどを規格の高い道路として整備することとする。さらに、都市の活性化、生活圏福祉の充実など地域の生活環境整備を重視した道路整備を進める。

そのため、幹線道路となる国道については原則として多車線化を図り、4車線の道路同士の交差については、立体交差化を図るなど、定時性に優れた道路の整備を進める。

a) 県北地域：常陸那珂地区と

グリーンふるさと産業圏の育成

この地域は、国道6号や国道118号、国道349号など県北を縦貫する道路や横軸となる国道293号や国道461号さらには肋骨道路の整備を図ることにより県北地域全体のネットワークを強化する。また、国際港湾公園都市をめざした常陸那珂地区開発の進展に関連する道路として地区内道路や、長期的には県北臨海部と山間部を結ぶ規格の高い道路として常陸那珂港北線の延伸線や福島空港と県央地域を結ぶような道路についても検討を進める。

b) 県央地域：常陸那珂地区と

グリーンふるさと産業圏の育成

この地域は、国道6号東水戸道路として一部事業化されている北関東自動車道やアクセス道路の整備、さらに水戸・勝田都市圏における環状道路やボトルネックとなっている那珂川断面の交通容量確保のための渋滞対策路線の整備を図る。

c) 鹿行地域：つくば、水戸日立エリアと

リンケージさせた産業文化都市の育成

この地域は、霞ヶ浦大橋や東関東自動車道の潮来までの開通をより効果的に生かすため行方台地の骨格となる行方縦貫道路、行方台地と鹿島台地を横断的に連絡する北浦大橋、鹿行大橋、千葉県との連携強化のための新銚子大橋、今後具体化する東関東自動車道水戸線の建設などを、積極的に進める。また、神栖・波崎方面唯一の幹線道路となる国道124号線についてもその4車線化を引き続き進める。

d) 県南地域：科学技術と首都機能の一翼を

担う自立都市圏の形成

この地域は、広域幹線道路として東西軸をなす首

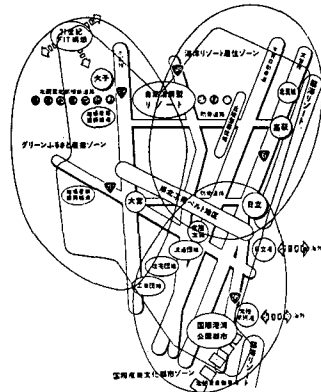


図-8 県北地域の地域構造図

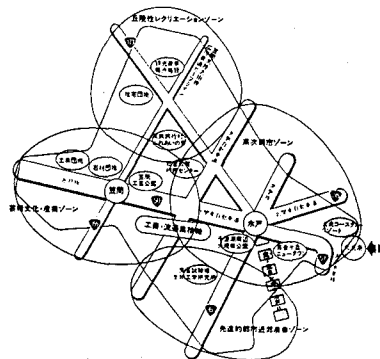


図-9 県央地域の地域構造図

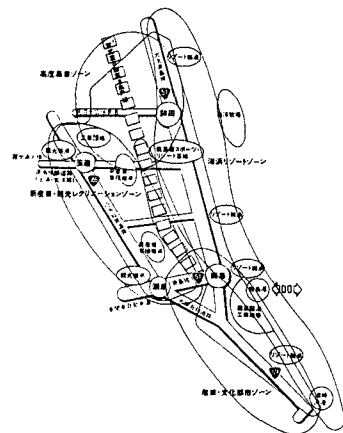


図-10 鹿行地域の地域構造図

都圏中央連絡自動車道と、南北軸をなす既設の常磐自動車道や国道6号を骨格として、県南横断道路、国道125号、国道354号や首都圏中央連絡自動車道のインターチェンジへのアクセス道路の整備を進める。また、常磐新線の建設と併せて首都圏の住宅需要への対応や沿線の自立的な都市圏の形成を進めるために、常磐新線と一体となったいわゆる都市軌道道路や新線関連道路の整備を推進してゆく必要がある。さらに、千葉県との結びつきを深めるための千葉茨城道路についての検討を進める。

つくば市内については、都市の熟成と業務核都市としてつくば・土浦・牛久の3極を有機的に連絡するために都市内の連絡道路の整備を進める。

e) 県西地域：農村環境と居住空間を備えた

首都圏の産業・文化ゾーンの形成

この地域は、南北の幹線軸として国道4号バイパス、国道294号常総バイパスの4車線化や主要交差点の立体化東西軸として首都圏中央連絡自動車道、国道125号や国道354号などの整備を進める必要がある。また、宇都宮とつくばを結ぶ学園テクノロードや東埼玉道路の延伸などについても検討を進める。

さらに、古河・総和地区を首都圏の産業文化拠点とするための道路基盤の整備等を行って都市機能の充実を図る。

4 中長期道路ネットワーク

(1) 中長期道路ネットワークの考え方

a) 広域道路の抽出について

広域道路の定義は、高規格幹線道路～一般国道および、広域的な機能をもつ都道府県道（種別未定を含む）とする。

また、広域的な機能をもつ都道府県道とは、県内60分構想や圏域内30分構想、主要市町村間の連携強化など各地域における地域整備構想等を実現する上で国道等と一体となって機能する都道府県道や広域的交通拠点との連絡その他重要な地域振興プロジェクト等を支援する都道府県道とする。

b) 構造形式について

構造形式の区分は、以下の4つを設ける。

① 自専道タイプ

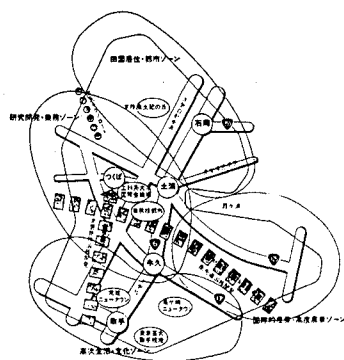


図-1 1 県南地域の地域構造図

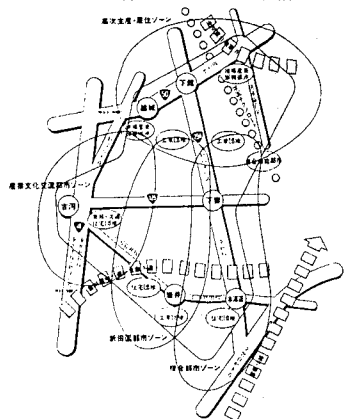


図-1 2 県西地域の地域構造図

自動車的高速交通の確保を図る自動車専用道路タイプ

② トラフィック機能重視タイプ

原則として、平面交差点を作らない乃至は立体交差とするタイプ。また、平面交差点を設ける場合、信号が設置される可能性のある十字交差点の間隔は概ね1 km以上をとり、トラフィック機能を重視したタイプ。

③ セミ・トラフィック機能重視タイプ

平地・山地部で交差道路が少ないため、特に立体交差化を行わなくても平面交差点間隔が1 km以上となるタイプ。

④ アクセス機能重視タイプ

沿道からのアクセスを確保した上記以外のタイプ。

(2) 中長期道路ネットワーク

以上の中長期道路ネットワーク構想の考え方、及

び、中長期道路ネットワークの考え方に基づき、中長期道路ネットワーク(案)を図-13に示す。

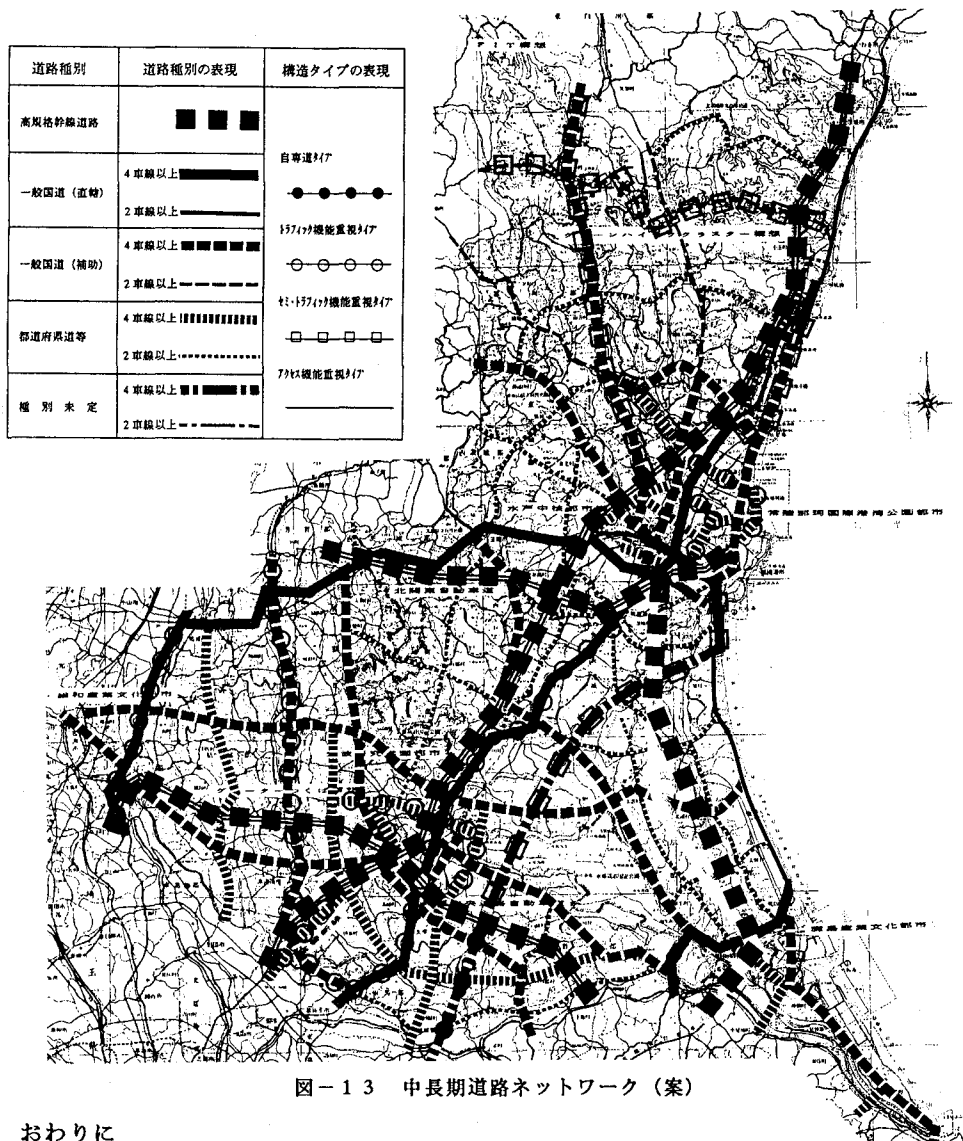


図-13 中長期道路ネットワーク(案)

5 おわりに

茨城県広域道路整備基本構想は、21世紀の新しい時代に向けて、本県のもつ豊かな自然や伝統、文化、集積する科学技術などを生かしつつ、多極分散型国土の形成及び地域の活性化を図る基盤としての

広域道路ネットワークを、中長期的視点にたちとりまとめたものであるが、社会、経済の発展に伴う課題についても十分配慮し、県民や民間の協力を得ながら、真に豊かな地域社会の実現に向けて努めて行きたい。