

## ■ 茨城県の道路整備の方針

茨城県総合計画より

### 「早急な震災復旧・復興」

- ・ 県民生活や産業活動の立て直しに重要な道路を短期間で集中的に整備

#### 主な施策

- 災害復旧
  - ・ 通行止めの県管理道路, 法面崩壊等の交通危険箇所を最優先に整備
  - ・ 被災した橋梁のうち, 橋梁架替実施中箇所の早期供用
- 緊急時の交通ネットワーク強化
  - ・ 緊急輸送路や代替となる道路の整備推進
  - ・ 高速道路や港湾, 医療施設等へのアクセス道路の整備推進

- 【数値目標】 概ね2年間で被災箇所の本復旧を完了

#### 早期実現に向けて

- ・ 事業の重点化
- ・ 事業のスピードアップ
- ・ コストの縮減
- ・ 適切な情報提供

### 「住みよいいばらき」

- ・ 誰もが安心して健やかに暮らすための道路整備を推進

#### 主な施策

- 交通安全対策の推進
  - ・ 通学路の交通危険箇所の改修等, 効果的, 集中的な道路整備の推進
- 防災体制・危機管理の強化
  - ・ 災害時の避難, 救急・防災活動, 延焼防止に資する道路や緊急輸送道路の整備推進
  - ・ 橋梁の耐震対策や道路法面の防災対策の強化
- 生活交通環境の充実
  - ・ 都市内の交通円滑化や交通危険箇所の重点的な整備等, 安全で円滑に通行できる道路交通環境の整備推進
- 地球温暖化対策の推進
  - ・ CO<sub>2</sub> 排出量削減を進めるため, 交通渋滞対策等を推進

#### ■ 【数値目標】

通学路歩道整備率 63.8% (H22年) ▶ 68% (H27年)

### 「活力あるいばらき」

- ・ 競争力ある元気な産業を集積し, 交流を盛んにするための道路整備を推進

#### 主な施策

- 産業拠点の競争力向上と企業立地の促進
  - ・ 本県の立地優位性の更なる向上のため, 高速道路等の整備促進
- 多様な交流を支える広域交通ネットワークの充実
  - ・ 東関東道や圏央道等高速道路の早期全線開通に向けて整備を促進
  - ・ 筑西幹線道路や茨城北部幹線道路等の広域的な幹線道路の整備推進
  - ・ 適正な料金体系による高速道路等の利用促進, 新規 IC の設置による利便性向上の促進
  - ・ 陸・海・空の交通拠点をネットワーク化する国道等の幹線道路の整備推進
  - ・ 道路交通の流れを円滑化し, 地球温暖化対策にも資する円滑な道路交通環境の整備推進

#### ■ 【数値目標】

県内主要都市相互間の自動車による平均移動時間 70.1分 (H22年) ▶ 67分 (H27年)

県外から県都へ高速道路を使って 90分以内に到達できる人口

(650万人 (H22年) ▶ 1,000万人 (H27年))

県内一般国道の整備率 42.8% (H22年) ▶ 50% (H27年)

## ■ 茨城県広域道路整備基本計画

ネットワーク形成で、交流の促進と均衡ある発展を図る。  
**広域道路整備の基本方針**

### ● 道路整備の基本目標

4本の高速道路を基軸とする「速さと定時性」に優れた道路網の形成を目指し、県内主要都市相互間が概ね60分で交流可能となるような「県土60分構想」の実現を図ります。

### ● 広域道路選定の基本的な考え方

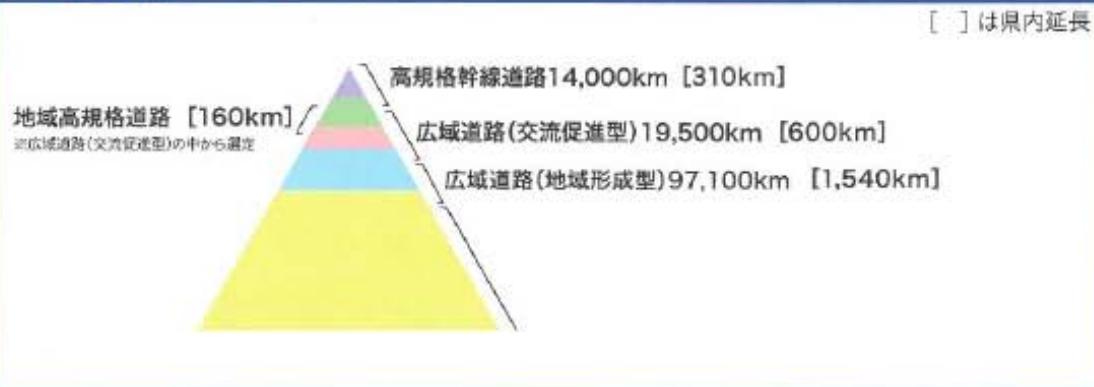
- ① 県土の均衡ある発展を支える基盤として地域の骨格となる幹線道路
- ② 他県との交流を促進し、連携を強化する幹線道路
- ③ 高規格幹線道路と一体となった道路ネットワークを形成し、重要港湾等の交通拠点を結ぶ幹線道路
- ④ 環状道路や都市間連携道路など、都市圏の円滑な交通をもたらす、発展を支援する幹線道路

### ● 広域道路(交流促進型)選定の基本的な考え方

広域道路のうち、特に定時性や速度サービスの向上が必要である路線・区間について、主要な交差点の立体化などにより交通機能の強化を図ります。

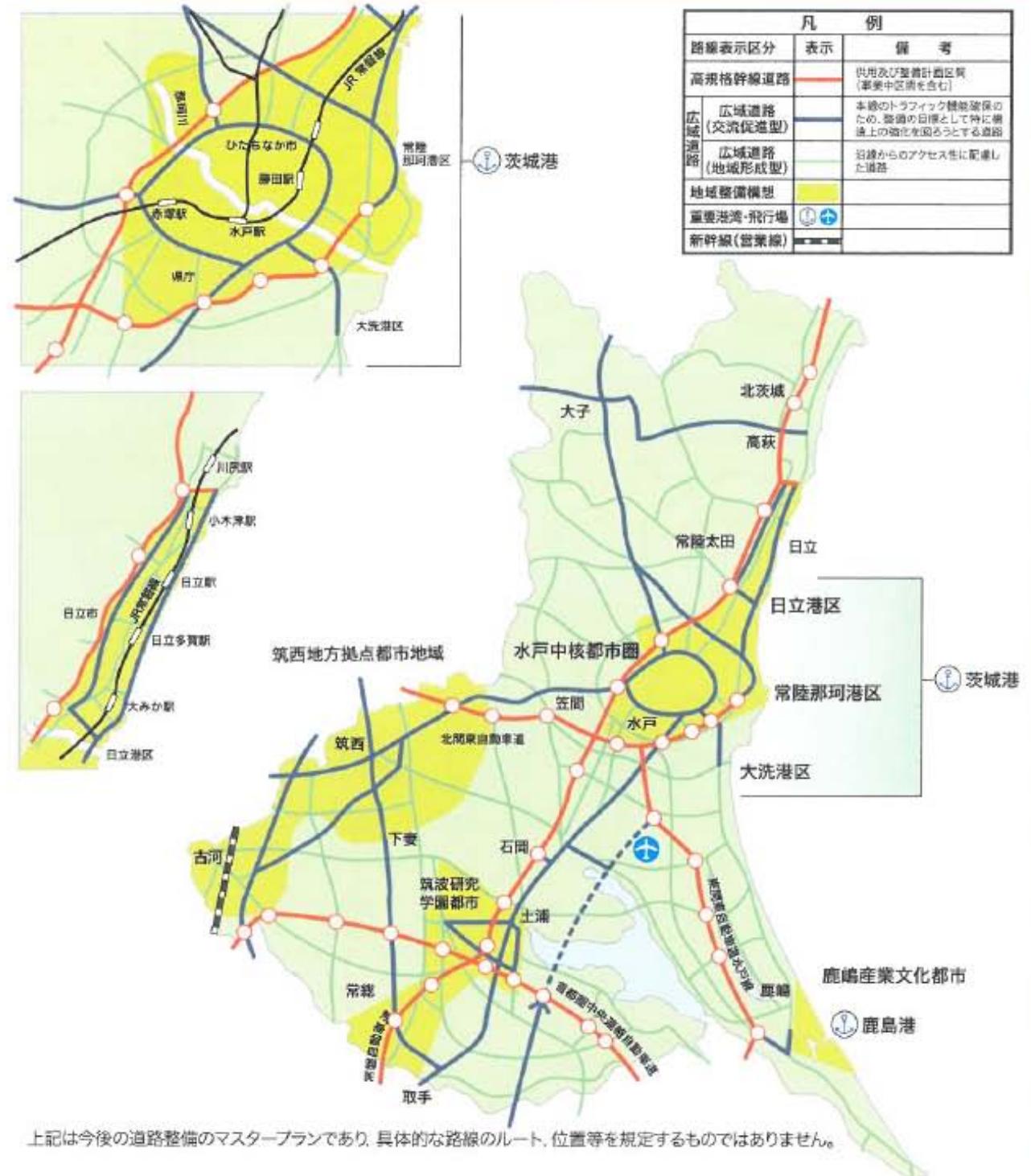
- ① 主要都市間を結び、地域の南北軸、東西軸となる路線・区間
- ② 首都圏、宇都宮都市圏、南東北地域と本県を結ぶ軸となる路線・区間
- ③ 高速道路のインターチェンジと重要港湾とを結ぶ路線・区間
- ④ 水戸・ひたちなか都市圏の環状道路、土浦・つくば・牛久業務核都市等における都市間連絡道路

### 広域道路の延長

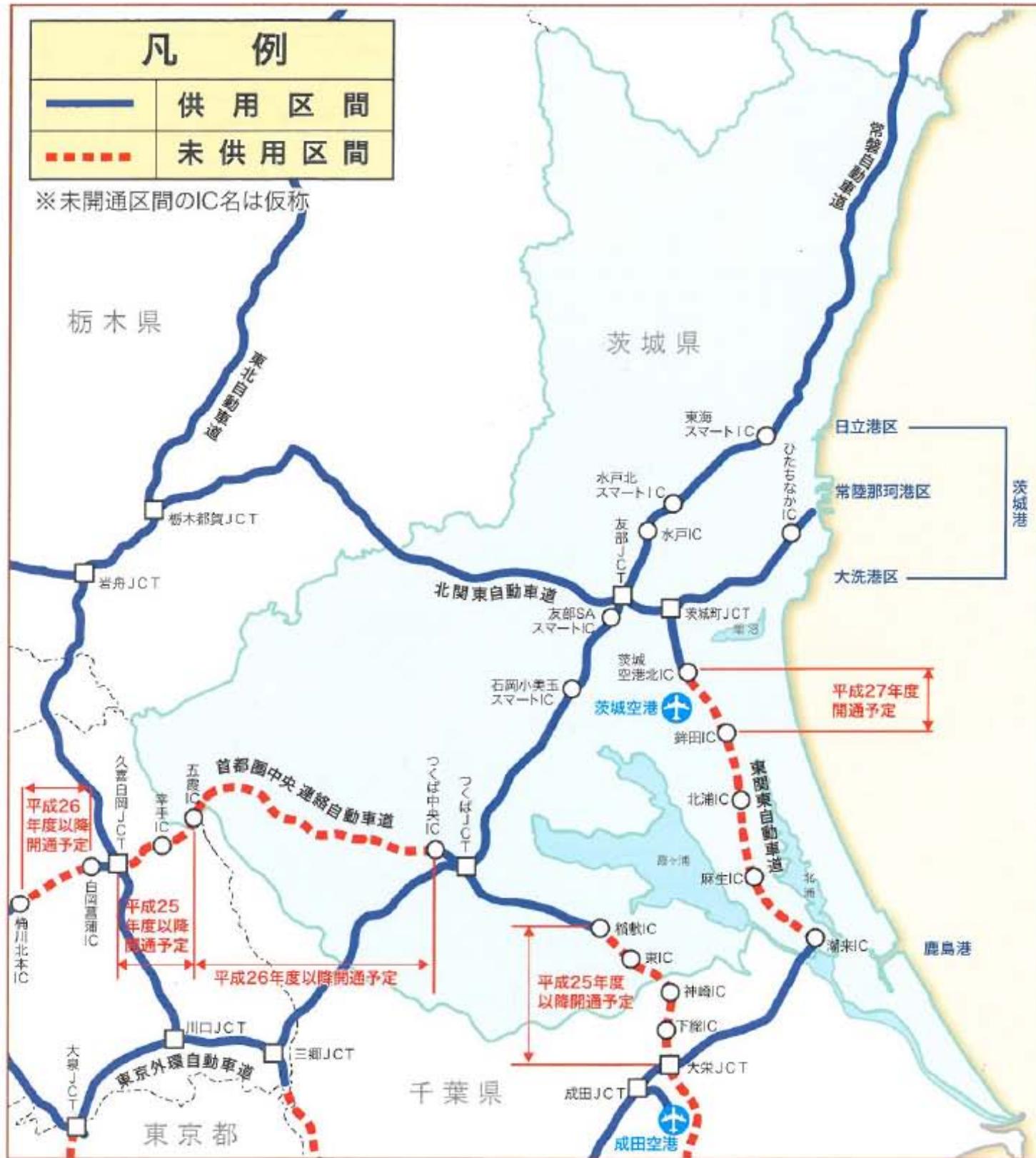


## 茨城県広域道路網マスタープラン

広域道路網マスタープランは、現時点の地域整備の方向に整合した道路ネットワークの考え方を整理したもので、今後さらに具体的な道路計画を策定する際の指針となるものです。



## ■ 広域的な幹線道路網の整備



### 主な施策

- 現在整備が進められている2本の高速道路(首都圏中央連絡自動車道・東関東自動車道水戸線)については、早期に全線が開通するよう整備を促進します。



圏央道・(仮称)水海道IC付近の状況(H24.3月撮影)



首都圏中央連絡自動車道(つくばJCT)



東関東自動車道水戸線(茨城町JCT)



圏央道・小貝川付近からつくば市内を望む(H24.3月撮影)



圏央道・千葉県境部の橋梁工事の状況(H24.3月撮影)

水戸・勝田都市計画区域マスタープラン 附図



<p>凡例</p> <p>【土地利用】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>商業業務地</li> <li>工業地</li> <li>流通業務地</li> <li>住宅地</li> <li>その他(自衛隊)</li> </ul>	<p>【都市施設の整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>道路</li> <li>道路(整備中又は整備予定)</li> <li>都市計画道路</li> <li>自動車専用道路(整備済)</li> <li>自動車専用道路(整備中又は整備予定)</li> <li>主要幹線街路(整備済)</li> <li>主要幹線街路(整備中又は整備予定)</li> <li>主要幹線街路(構想路線)</li> <li>都市幹線街路(整備済)</li> <li>都市幹線街路(整備中又は整備予定)</li> <li>都市幹線街路(構想路線)</li> </ul> <p>※(国):国道、(県):県道、(都):都市計画道路</p>	<p>【その他の都市施設】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道</li> <li>その他の施設(整備済)</li> <li>その他の施設(整備中又は整備予定)</li> <li>都市計画河川</li> </ul> <p>【市街地開発事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市街地開発事業(整備済)</li> <li>市街地開発事業(整備中又は整備予定)</li> </ul> <p>【自然環境の整備又は保全】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公園緑地等(整備済)</li> <li>公園緑地等(整備中又は整備予定)</li> <li>緑地保全地区等(整備済・指定済)</li> <li>その他の公園緑地等(整備済・指定済)</li> <li>河川・湖沼</li> <li>森林地域</li> </ul>	<p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画区域</li> <li>市街化区域</li> <li>市町村界</li> </ul>
--	---	---	--

○ 都市計画道路 菅谷飯田線

都市計画道路 菅谷飯田線は、那珂市菅谷地内を起点に国道349号、常磐自動車道那珂ICを結び、国道118号に至る路線です。県では、国道349号バイパスから県道菅谷小原内水戸線までの街路整備を実施しています。

菅谷飯田線は、水戸ひたちなか都市圏において、中心部に集中する交通を分散・バイパス化する「(仮称)水戸勝田環状道路」の一部であり、水戸市やひたちなか市の中心部、那珂ICなどへの連携が強化され、地域経済の発展や交流促進に寄与するものと期待されています。

平成16年2月に、旧国道349号から県道菅谷小原内水戸線までの整備が完了しており、現在、引き続き残る国道349号バイパスまでの区間の整備を進めています。



※茨城県HPより引用

○ 都市計画道路 中大野中河内線

水戸市の道路網は、主要な国県道が中心市街地を走る国道50号より、放射線状に伸びていることから、中心市街地への交通の流入が多く、中心市街地をはじめ周辺の道路混雑は激しく、多くの区間で渋滞が発生しています。これらの現状を解消し、将来の地域間交通の円滑化を図るためには、環状幹線道路の整備が必要となり、本路線を都市計画決定しています。

本路線は、水戸都心部に集中する交通を分散させる環状道路として位置付けられ、茨城県と水戸市が施工区間を分担し整備を進めています。

県事業は、これまでに千波工区、元吉田工区、国道118号が完了し供用を開始しています。

現在は、酒門工区のうち改良済の元吉田工区から国道6号までの延長905mの整備に着手しています。

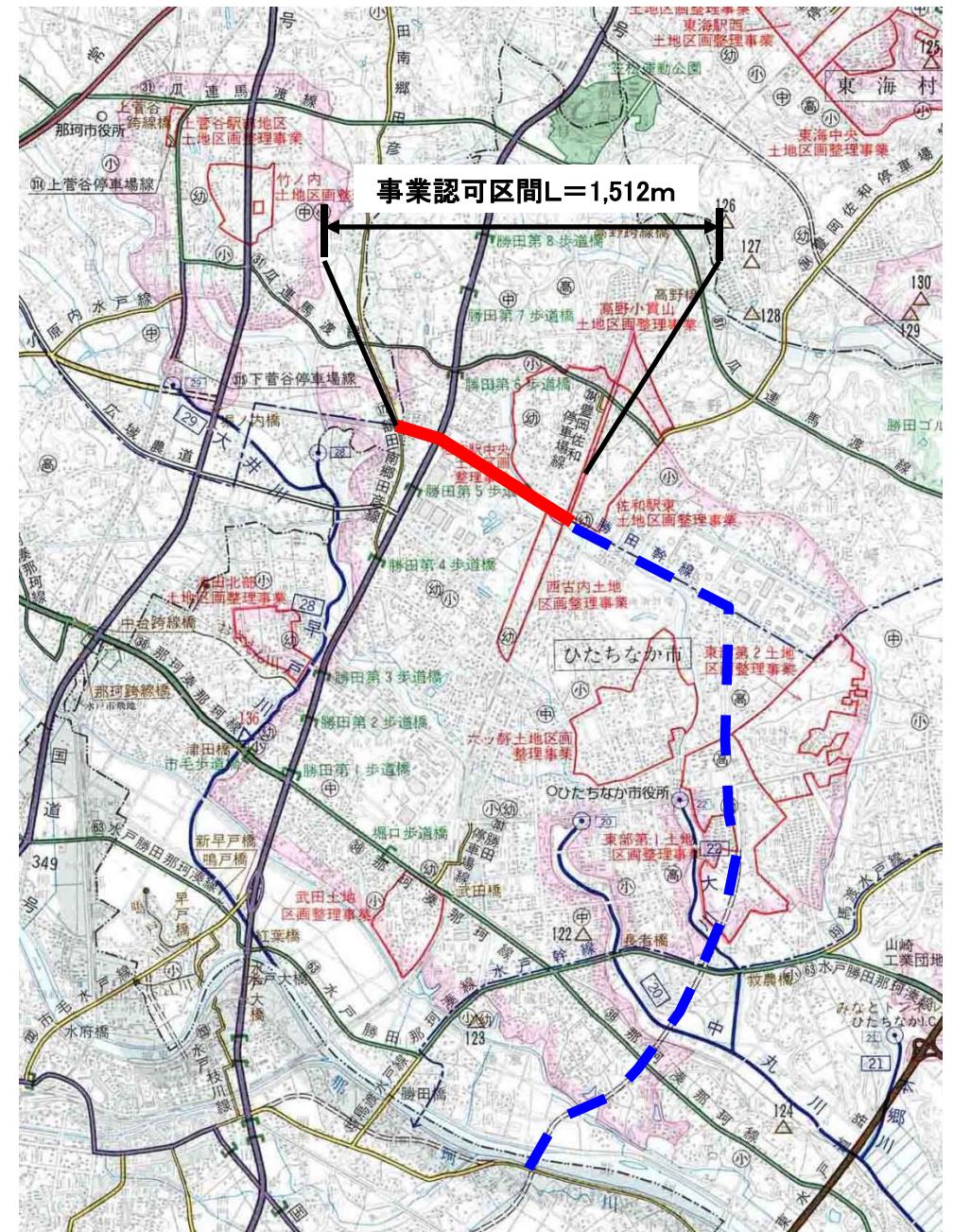


※茨城県HPより引用

○ 都市計画道路 東中根高場線

東中根高場線は、通称『水戸・勝田環状道路』の一部を構成し、ひたちなか市、水戸市及び那珂市内の国、県道等主要な路線を環状に結び、本地域の経済活動や市民活動を支える幹線道路のネットワークを形成する要となる道路です。

国道6号と交差する本区間は、国道6号へのアクセスにおいて慢性的に発生している交通渋滞の解消を図り、地域間移動の円滑化を図るとともにひたちなか地区の進展を考慮した将来の交通需要に対応する重要な立体交差事業です。



※ひたちなか市都市整備部資料より引用

○ 国道6号 大和田拡幅

大和田拡幅は、交通渋滞の緩和と交通事故の減少を目指します。

事業の内容

国道6号大和田拡幅は、茨城県及び日立市が進めている山側道路との連携を図り、日立市南部の交通渋滞を緩和するとともに、安全性の確保、地域の健全な発展と将来のまちづくりに大きく寄与する事業です。

また、大和田町交差点は、国道6号と国道293号が交差する交通量が非常に多い交差点であり、交通渋滞の緩和、交通事故の解消などの必要性から、道路幅員の拡幅が求められています。

事業経緯

昭和60年1月17日 都市計画決定  
平成18年度 事業化

航空写真



①日立南太田インターチェンジ付近 (R22.3撮影) ②大和田町交差点付近から大和田町大和田町 (R22.3撮影)



▲日立市大和田町地先の交通状況



▲日立市石名坂地先の交通状況

位置図



この地図は、国土院照長編の縮刷を基に、商業発行の2万5千分の1地形図を複製したものである。

整備効果

大和田拡幅事業を整備することによって以下のような効果が期待されます。



- 大和田拡幅と山側道路との一体整備により日立市中心部から常磐自動車道日立南太田ICまでの所要時間が短縮されます。
- 歩道が広がり、歩行者・自転車の安全性が向上します。
- 走行速度が向上することにより、CO<sub>2</sub>排出量の削減が見込まれます。

○ 日立バイパス

# 日立市内の交通渋滞の緩和と生活環境の改善を目指します。

事業の内容

日立バイパス(田尻町～河原子町)は、茨城県及び日立市が進めている山側道路及び鮎川停車場線との連携を図り、日立市中心部の交通渋滞を緩和するとともに、安全性の確保、地域の健全な発展と将来のまちづくりに大きく寄与する事業です。また、旭町以南の国道245号は、供用中のバイパスの交通が合流し、交通量が非常に多い路線であり、交通渋滞の緩和、生活環境の改善などの必要性からバイパスの整備が求められています。

事業経緯

昭和59年8月	都市計画決定(日立市河原子町～同市田尻町 L=10.4km)
平成6年3月	暫定2車線供用(日立市東滑川町～同市田尻町 L=0.5km)
平成13年3月	暫定2車線供用(日立市本宮町～同市東滑川町 L=1.6km)
平成15年5月	暫定2車線供用(日立市東町～同市本宮町 L=1.0km)
平成20年3月	暫定2車線供用(日立市旭町～同市東町 L=1.6km)
平成19年10月	日立市河原子町～同市旭町の再検討開始
平成23年1月	概略計画決定(日立市河原子町～同市旭町)
平成24年1月	都市計画変更決定(日立市河原子町～同市田尻町 L=10.5km)
平成24年度	事業化(日立市園分町～同市旭町) L=3.0km

航空写真



①会瀬漁港付近



②園分町海岸付近

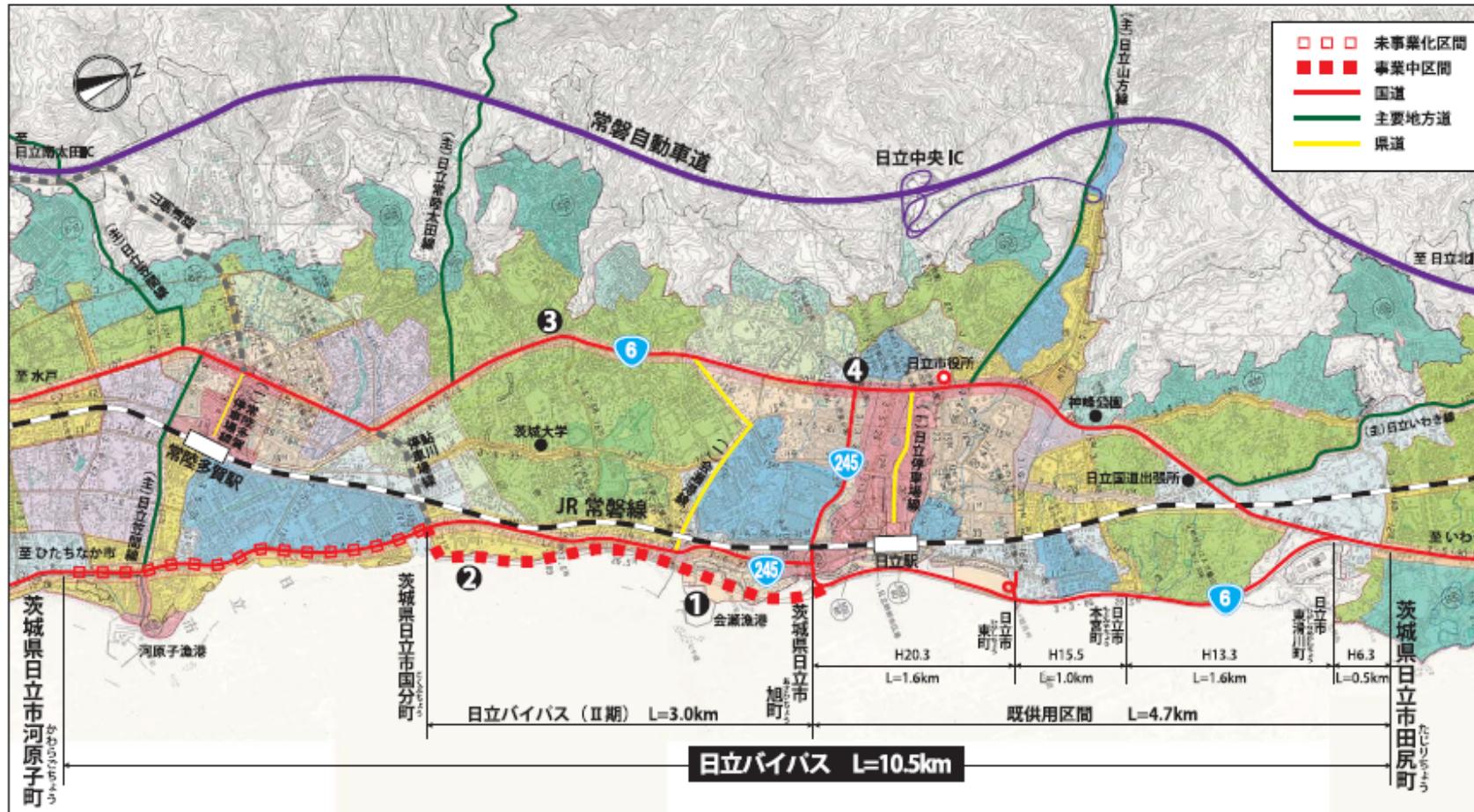


③日立市内の交通状況(鮎川橋北交差点付近)



④日立市内の交通状況(国道245号入口交差点付近)

位置図



この地図は国土院院長の承諾を得て、同院発行の2万5千分の1地形図を複製したものである。

整備効果

日立バイパスを整備することによって、以下のような効果が期待できます。

- バイパス整備により日立市内の交通容量が増加し、国道6号の交通渋滞が緩和されることによって、通勤・買い物など、日常生活の移動性・利便性が向上します。
- 通過交通の転換により、交通安全性が向上し、交通事故の減少が期待されます。
- 走行速度の向上により、環境改善が図られます。
- 日立市内に立地する工場間の物資輸送や、工場から茨城港日立港区への物資輸送の定時性・速達性が改善し、生産効率の向上や企業コストの低減に寄与します。



○ 土浦バイパス

土浦バイパスは、交通渋滞緩和、安全性の確保を目的とした事業です。

事業の内容

国道6号土浦バイパスは、交通渋滞の緩和、安全性の確保を目的とした延長8.8kmの4車線のバイパス事業です。

事業経緯

昭和44年度	事業着手
昭和47年度	用地買収着手
昭和48年度	工事着手
昭和53年3月30日	部分供用(土浦市常名～中貫 L=2.4km 2/4)
昭和57年3月27日	全線暫定供用(土浦市中～常名 L=6.4km 2/4)
平成 2年2月 6日	4車線供用(土浦市常名～板谷 L=1.4km 4/4)
平成 2年3月12日	4車線供用(土浦市永国～上高津 L=1.5km 4/4)

航空写真



① 中村陸橋下交差点付近(H22.3撮影) ② 桜川橋付近(H22.3撮影)



▲土浦バイパス(上高津地先)の交通状況



▲土浦バイパス(上高津地先)の交通状況

位置図



この地図は、国土院の提供したデータに基づき、国土院の2万5千分の1地形図を複製したものである。

整備効果

土浦バイパスを整備することによって以下のような効果が期待されます。

- 土浦バイパス周辺には、工業団地や商業施設が立地し、近年では製造品出荷額や商業年間販売額が増加傾向にあります。



- 土浦バイパスの整備により、工業団地や商業施設へのアクセス性向上が期待されます。



※土浦バイパスパンフレット(常陸河川国道事務所)

○ 首都圏中央連絡自動車道

都心を中心に3つの輪のような道路を造り、交通量の多い都心部を通らなくても、移動できるようにしようと考えられたのが、圏央道(首都圏中央連絡自動車道)、外環道(東京外かく環状道路)、中央環状線の3つの環状道路、通称、3環状です。3環状が完成すれば、車の流れがスムーズになって渋滞も減り、走行速度が上がることでCO2の排出量も減らすことができ、また、生活道路を走る車も少なくなって交通事故も減り、生活環境がより安全になります。

