



## 第4章 交通施設の整備方針

### 4 - 1 交通施設の課題

#### 市民活動の広域化と産業振興を支える幹線道路網の形成

モータリゼーションの進展に伴い、就業や通学、買物や娯楽・レジャー活動など、市民の行動範囲はますます広域化しています。また産業活動の発展のためには、物流・人流を担保する基盤道路が不可欠です。こうした活動を支えるために、幹線道路網の充実を図り、産業活動の振興や交流人口の増加につなげる必要があります。

#### 狭小な生活道路の解消

一部の住宅地においては、住宅が密集しており宅地に接道する道路が狭小な地区があります。こうした地区では日常生活の利便性の問題だけでなく、災害時には火災延焼や建物倒壊の危険性、緊急車両が入れない等の問題があります。アンケート調査においても、「身近な生活道路の整備」を重点的におこなうべきだと多くの市民から指摘されています。

#### 安全な歩行者空間の確保

幹線道路において、歩道が一部未整備な部分があるなど、歩行者にとって安全性の確保が必要となっている区間があります。今後、高齢者の増加に従い、安全にまちの中を歩ける空間の確保が必要となってきます。

#### 公共交通の利便性向上

高齢者の増加により、自ら自動車を運転できない人の増加が予想されることから、公共交通の重要性は高まることとなります。常陸太田市における公共交通は鉄道とバスが中心となるため、鉄道・バスの利便性向上や結節点機能の整備が必要となります。

また、地球温暖化などの環境問題の重要な原因となっているCO<sub>2</sub>の排出量の減少に対する取組に寄与するためにも、過度な自家用車利用から公共交通機関を適切に利用する方向へ誘導する交通施策も必要となっています。

#### 社会情勢等を考慮した道路整備のあり方の検討

本市では36,280mの都市計画道路が計画され、整備が進められておりますが、計画の決定から50年以上経過した現在も整備が完了していない区間もあります。少子高齢化や人口減少、経済状況、市街地構造等、計画策定時からの社会経済情勢の変動や厳しい財政状況を勘案し、既存ストックの活用をしながら地域の特色を活かした効率的な都市基盤施設整備が求められておりますことから、茨城県都市計画道路再検討指針に基づき、計画の縮小、廃止も含め、その整備のあり方を検討する必要があります。

---

## 4 - 2 交通施設の整備方針

### (1) 広域的な交通を担う幹線道路

広域的な交通を担う幹線道路については、未整備区間の整備促進を図ります。

特に、茨城港常陸那珂港区を含むひたちなか地区開発による周辺地区への発展エネルギーを受け止めるとともに、広域高速道路網へのアクセス性向上のためにも、(仮称)常陸太田南部幹線道路、茨城北部幹線道路の整備を促進します。

幹線道路は、できるだけ植樹帯の確保や並木の設置等を行い、道路の景観形成や周辺の緑化に努めます。

利用者にとってわかりやすい道路を目指して、道路や公共公益施設、観光施設などの案内標識の整備を進めます。

### 【高規格幹線道路(高速道路)・地域高規格道路】

高規格幹線道路は、国土レベルの広域的な自動車交通を処理するよう整備されるとともに、幹線道路と連携して広域的な交通や都市内の交通を適切に処理することができるよう配置されます。

また地域高規格道路は、高規格幹線道路と一体となって、地域発展の核となる都市圏の育成や地域相互の交流促進、空港・港湾などの広域交流拠点との連結等に資する自動車専用道路です。

#### <常磐自動車道>

日立南太田ICに近接していることから、国道293号常陸太田東バイパス及び(仮称)常陸太田南部幹線道路の整備によりインターチェンジへのアクセス性向上を図り、広域性な交通利便性を確保します。

#### <茨城北部幹線道路(地域高規格道路)>

茨城北部幹線道路は、茨城港常陸那珂港区から延びる地域高規格道路の水戸外環状道路と連絡し、常磐自動車道から県北西部へ延びる地域高規格道路です。この茨城北部幹線道路は、北関東地域の国際物流拠点として整備が進められている茨城港常陸那珂港区の整備効果を常陸太田市内へと導くものとなります。また常陸那珂港地区の持つ「高度技術産業集積都市」「レクリエーション・リゾート都市」という機能と直結し、産業やレクリエーション面での利便性を高める効果があります。

これらのことから、茨城北部幹線道路の整備促進を図るとともに、アクセス道路の整備を進めます。



### 【主要幹線道路】

主要幹線道路は、都市の拠点間を連絡するとともに高規格幹線道路と連携し、都市に出入りする交通及び都市内の主な地域間相互の交通を集約して処理を行う道路です。

#### < 国道 293 号常陸太田東バイパス >

国道 293 号常陸太田東バイパスは、常陸太田市街地の外郭を形成する環状道路の役割を果たす道路の一つであり、東側に点在する住宅地や工業地を繋ぐ役割を持つ幹線道路です。早期の全線供用を促進します。

#### < 国道 349 号バイパス >

国道 349 号バイパスは、常陸太田市街地を南北に縦断し、南北方向の周辺市町村を繋ぐ道路であり、全線 4 車線化を促進します。

### 【幹線道路】

幹線道路は、都市内の各地区又は主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路です。特に市街地内においては、主要幹線道路、幹線道路で囲まれた区域内から通過交通を排除し良好な環境を保全するよう適切に配置します。

常陸太田市の幹線道路は以下の 6 路線があげられますが、いずれも周辺市町村と連絡を図るとともに、中心市街地の骨格を形成する中心的な道路です。

都市計画道路の長期未着手区間については、沿道の土地利用状況や市街地構造等、社会経済情勢の変化を考慮して、計画幅員の縮小、廃止など整備のあり方を検討していきます。

#### < 国道 293 号（旧道） >

市の東西を横断する、市街地の骨格を形成する道路です。また常陸太田市街地と主に日立市や栃木県方面の周辺市町村とを連絡する道路です。

常陸太田駅前での国道 349 号との交差点は、交差形状の改善により、より安全な交差点へと改良します。

#### < 国道 349 号（旧道） >

市を南北に縦断する、市街地東側の骨格を形成する道路です。また常陸太田市街地と、主に水戸市や福島県方面の周辺市町村とを連絡する道路です。

#### < 県道日立笠間線 >

常陸太田市街地と日立市や笠間市等周辺市街地を繋ぐ道路です。今後、茨城北部幹線道路へのアクセスや、県道日立笠間線バイパスの整備を進めることで、より利便性の向上を図ります。

#### <（仮称）常陸太田南部幹線道路 >

（仮称）常陸太田南部幹線道路は、常陸太田市の南部地域において、北部幹線道路・国道 349 号、国道 6 号、金砂郷地区を東西に連絡する道路です。

---

< 県道常陸太田那須烏山線・県道常陸太田太子線 >

常陸太田市と太子町方面とを繋ぐ道路です。

< 都市計画道路新宿西宮線 >

市街地内の東西を繋ぐ幹線道路であり、将来的には日立笠間線バイパスと連絡して日立市までの利便性の向上を目指す道路です。

#### 【補助幹線道路】

補助幹線道路は、主要幹線道路又は幹線道路で囲まれた区域内において、当該区域で発生集中する交通を集約し適正に処理する道路です。また区域内において良好な都市環境を実現するため区域内を通過する自動車交通の進入を誘導しないよう配置します。

都市計画道路の長期未着手区間については、沿道の土地利用状況や市街地構造等、社会経済情勢の変化を考慮して、計画幅員の縮小、廃止など整備のあり方を検討していきます。

< 岡田亀作線、加藤町西沢目線、蔓茶羅寺前根道線、白坂蔓茶羅寺前線、栄町西宮線、日立笠間線バイパスへのアクセス道路 >

#### (2) 生活道路（住宅から幹線道路につながる幅員4～6m程度の道路）

市道整備が計画されている区間では、未整備区間の整備を進めます。また幅員4m未満の狭あい道路については、安全で良好な市街地の形成と居住環境の整備を図るため土地所有者の協力を求め、建築基準法にも定められている幅員4mの道路機能を確保できるように拡幅を進めます。

市街化区域内の住宅が密集している地区は、土地区画整理事業や地区計画等の事業を想定し、地区の住民とともに問題解決に向けた検討を進めていきます。

#### (3) 歩道・自転車道

市街地内の幹線道路については、歩道・自転車歩行車道の設置等により、歩行者の安全性確保に努めます。

歩道を歩きやすくするため、歩道脇や交差点付近へのポケットパークの設置や歩道の途中へのベンチ・案内板の設置など、休憩施設や案内施設の整備を進めます。

特に通学路について、歩道・自転車道がないなどの危険箇所については、歩道・自転車道の整備を優先的に行います。

駅や商店街、公共公益施設等をつなぐ幹線道路は、高齢者や障害者等の積極的な社会参加を図るため、段差解消等のバリアフリー化を進めます。

歩行安全性の確保については、道路横断に際し危険な箇所を改善します。また



---

見にくい信号、標識等の改善を行うとともに、視覚障害者、車いす使用者が利用しやすい施設にします。また、点字ブロックの連続設置、警告用ブロックの敷設、改善により、視覚障害者の歩行の安全性を確保します。点字ブロックは、市役所、福祉施設、銀行などの生活上必要な施設のある地区を結ぶように敷設します。

#### (4) 公共交通

常陸太田市の主要な公共交通である鉄道、バスについては、路線バス・市民バスの維持を図るとともに、市民の利便性向上を目指した施策の検討を図ります。

駅前広場については、パークアンドライドやキスアンドライド、サイクルアンドライドを可能とする施設整備を行い、公共交通の結節点として、鉄道・バス等の乗り換えの利便性を向上し、地域公共交通網の充実を図ります。

また、これからの少子高齢化等を考慮し、公共交通機関の各施設においては、全ての人が利用しやすいようユニバーサルデザインの考え方を導入し整備します。

さらに地球規模の環境問題である CO<sub>2</sub> 排出量の増加による地球温暖化などの環境問題に対する取組として、過度な自家用車の利用から公共交通機関を適切に利用する方向へ誘導する交通施策などの推進に努めます。

#### (5) 踏切道

交通の円滑化と歩行者等の安全確保に向けて、適切な幅員の確保等により、踏切道の改善に努めます。

