



龍 都 第 165 号

平成 20 年 10 月 17 日

国土交通省道路局長 殿

龍ヶ崎市長 串 田 武



今後の道路行政についての意見・提案について（回答）

平成 20 年 9 月 19 日付け国道企第 37 号で依頼のありましたこのことについては、別紙のとおりであります。

今後の道路行政についての意見・提案について

②地域の現状や課題及び目指すべき将来像

～龍ヶ崎市各計画書における道路等の考え方～

■第5次総合計画

第5章 機能的で、やすらぎのあるまちづくり

第2節 機能的なネットワークを形成しよう

1. 道路網の整備

●現況と課題

⇒本市を取り巻く広域交通網については、首都圏中央連絡自動車道の部分開通により充実が図られ、今後は、モータリゼーションの進展に伴い市民の生活圏の拡大が進む中、広域交通網へのアクセスの向上が課題となっています。

●施策の内容

(1) 都市計画道路の早期完成と身近な生活道路の充実

地域住民の利便性の向上に向けて、整備中の都市計画道路の早期完成と、身近な生活道路の充実に努めます。未着手の都市計画道路については、必要性や緊急性を再検討します。

(2) 広域移動の円滑化

首都圏中央連絡自動車道及びそのアクセス道路の整備促進を図るとともに、常磐自動車道へのアクセス性の向上に努めます。

(3) 人にやさしい道路空間の創出

周辺の自然環境や街並みに配慮した、安全かつ快適な、人にやさしい道路空間の創造に努めます。

●主な事業

・首都圏中央連絡自動車道及びそのアクセス道路の整備促進

首都圏中央連絡自動車道及びそのアクセス道路の整備を促進し、広域移動の円滑化を図ります。

・美浦栄線バイパスの整備促進

事業化区間の早期完成と主要地方道竜ヶ崎潮来線以北のルート決定及び整備促進を図ります。

・(仮称) 県南広域道路の具体化

(仮称) 県南広域道路のルートの早期決定等、具体化に向けて関係機関との協議を進めます。

Ⅱ 全体構想

Ⅱ－１ 都市づくりの目標

３．将来の都市空間構造

２）都市空間構造の形成

（１）将来の広域構造…新たな発展の可能性につなげる広域構造をつくる

⇒圏央道やつくばエクスプレスなどの広域的な交通基盤の整備に伴う周辺都市構造の変化を踏まえ、本市のもつ都市力や活力、地域における中心性などを持続的に高めていくために、千葉・茨城道路（美浦栄線バイパス）や（仮称）県南広域道路などの建設を促進し、周辺の核都市や広域的な交通網へのアクセス性を確保していくことが重要です。

特に、平成 24 年の圏央道の県内全線開通に向けた阿見東 I C までのアクセス道路を早急に確保し、圏央道の整備効果を引き込みながら、龍ヶ崎市の発展の可能性を高めていくことが大切です。

（４）交通情報ネットワーク…多彩な交流をはぐくむ交通情報ネットワークを形成する

⇒都市の発展性を高めていくために広域的交通網との連絡性の強化や骨格的な道路網を充実していくとともに、さまざまな都市活動や交流を支える交通網の形成を進めます。また、市街地を中心に公共交通と連携して歩行者や自転車を基本とする交通環境づくりを進めます。

①持続的な都市活動を支える交通体系を構築する

- ・広域幹線軸として、千葉・茨城道路（美浦栄線バイパス）、（仮称）県南広域道路、国道 6 号バイパスを位置付けます。特に、圏央道へのアクセス道路を整備促進し、広域的な交通ネットワークの形成を進めます。
- ・幹線軸として、東西方向に（主）竜ヶ崎潮来線、（都）牛久沼八代線、（都）佐貫駅停車場馴柴線、（都）若柴線、南北方向に国道 6 号、（主）千葉竜ヶ崎線、（主）竜ヶ崎阿見線、（都）岡見馴柴線を位置付け、広域幹線軸と適切にネットワークし、市街地や各拠点間を結ぶ道路網を形成します。
- ・関東鉄道竜ヶ崎線及び民間路線バスやコミュニティバスにより市街地や各拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの形成を進めます。

②歩いて楽しい健やかなまちをつくる

- ・生活圏における生活拠点や公共施設などをネットワークし、身近な生活道路となる歩行者空間をコミュニティバスなどの公共交通と連携させながら形成します。
- ・あわせて、歩行者空間の整備にあたっては、沿道の修景化やバリアフリー化などを図り、だれもが安心して歩いて楽しい交通環境づくりを進めます。

Ⅱ－２ 都市づくりの方針

３．賑わいの街：ふれあい・交流をはぐくむ都市環境づくり〔交流環境〕

１）多彩なふれあい・交流の基盤となる交通システムをつくる（道路・交通整備の方針）

（１）道路・交通整備の基本的な考え方

⇒交通は、市民の暮らしや産業などの都市活動を支える重要な基盤です。圏央道などの広域交通網との適切なネットワークを形成し、さまざまな都市活動の持続的な発展を促していくことが重要です。あわせて、環境への負荷の低減に十分配慮しながら、自家用車に過度に依存せず、歩きや自転車、公共交通の利用のサービスを向上させ、すべての市民が安全で快適に楽しく移動でき、暮らしやすさと多彩な交流をはぐくむ交通体系の構築を目指します。

(2) 道路・交通整備の方針

ウ. 道路交通体系の整備の推進

- ・ 広域幹線軸 圏央道へのアクセス性を高め、千葉方面との連絡を強化する千葉・茨城道路（美浦栄線バイパス）と、常磐自動車道や稲敷地域方面との連絡性を高める（仮称）県南広域道路の早期整備を関係機関に要請します。
特に圏央道の県内全線開通にあわせ、そのアクセス道路の早期整備を促進します。
- ・ 幹線軸 都市の一体性を高め、さまざまな都市活動と暮らしやすさを支える都市計画道路の整備を進めます。
（都）高砂愛戸線などの街なかの未着手路線においては、路線の必要性などを再評価するとともに住民との協議を進め、都市計画道路の見直しについて検討します。

【想定される主な事業】

- ・ 圏央道及びそのアクセス道路の整備促進
- ・ 美浦栄線バイパスの整備促進
- ・ （仮称）県南広域道路の整備促進
- ・ 県道河内竜ヶ崎線バイパスの整備促進
- ・ 都市計画道路の見直し

本市の総合計画及び都市計画マスタープランにおけるそれぞれの位置付けを踏まえ、今後の道路行政についての意見・提案を以下のとおりとします。

③道路施策の重点事項

茨城県龍ケ崎市は、都心より約 50 km、茨城県の南部に位置し、筑波研究学園都市と成田国際空港との中間に位置しています。市内には、白鳥が飛来する牛久沼や小貝川などの水辺空間、北部に広がる台地の森林や南部に広がる田園など、水と緑の恵まれた自然環境を有し、その地理的な優位性を生かし、首都圏のベッドタウンとしてのニュータウンや工業団地の開発などを展開し、自然と人との調和した緑住文化の都市づくりを進めてきました。

本市を含めた周辺地域は、南北方向には J R 常磐線、つくばエクスプレス、常磐自動車道、国道 6 号、6 号バイパス、東西方向には、国道 125 号、408 号などが広域的な交通体系として地域の骨格を形成しています。また、首都圏の外延的な影響を受けながら、J R 常磐線沿線を中心に都市化が進行しております。

地域におけるつながりでは、主要な交通軸上にある土浦市、つくば市、千葉県柏市、成田市を中心とした都市圏が形成されており、こうした都市においては産業の集積も高くなっています。本市においては、東京圏への流出が多くなっているものの、隣接する都市からの流入もあり、身近な地域での中心都市となっています。

しかしながら、近年、人口の増加率は鈍化傾向に転じ、出生率の低下や平均寿命の伸長などによる少子高齢化とともに、核家族化の進行により 1 世帯あたりの人員も減少傾向を続けており、このような現象は本市のみならず、全国的な傾向として顕著であり、今後の大幅な人口増加が望めない状況となっております。

このような状況の中、これからの都市づくりとしては、従来までの人口増を前提とした開発型の都市づくりから、最近のライフスタイルの変化がもたらした、「ゆとり」や「やすらぎ」とあわせ、都市としての個性や魅力など、既存の資源をいかに有効的利活用を図りながら、その「質」を高めていく熟成型への都市づくりへと転換する必要がある、その都市づくり・まち育てには、「人と物との広域的な交流」が重要であると考えられます。

本市のような地方都市においては、都市間移動は常に道路交通に頼らなければならず、広域的な交通網の整備は、周辺との都市間交流が増加し、様々な経済活動等を通じ、都市としての活力が向上するなど、様々な効果が期待されます。

このようなことから、今後は、広域的な交流、物流の効率化などの面からも、首都圏中央連絡自動車道や千葉・茨城道路(美浦栄線バイパス)、(仮称)県南広域道路などの広域的な交通網の整備と、その効果を生かしながら、魅力と活力ある都市づくりを進めていく必要があると考えております。

以上のことから、下記の路線について、本市の重点事項として整理しております。

1. (仮称) 県南広域道路のルート決定及び整備促進
2. 圏央道及びそのアクセス道路の整備促進として、千葉・茨城道路(美浦栄線バイパス)事業の早期完成及び県道八代庄兵衛新田線以北のルート決定
3. 県道河内竜ヶ崎線バイパスの整備促進

1. (仮称) 県南広域道路のルート決定及び整備促進

(仮称) 県南広域道路の整備につきましては、常磐自動車道や稲敷地域方面との連絡性が高まることにより、本市及び本市以東や以南の自治体においては、常磐自動車道へのアクセスが飛躍的に向上し、また、これと併せ、首都圏方面への新たな物流・マーケットの拡大などが見込まれ、本市を含めた茨城県南地域にもたらす大きな経済的効果が期待できると考えます。

同時に、(仮称) 県南広域道路沿線において多様なポテンシャルの高まりが連担することは、新たな東西方向の広域交流軸の創出のみならず、茨城県南地域の一体感の高揚にも大いに寄与するものと考えます。

2. 圏央道及びそのアクセス道路の整備促進として、千葉・茨城道路（美浦栄線バイパス）事業の早期完成及び県道八代庄兵衛新田線以北のルート決定

千葉・茨城道路（美浦栄線バイパス）は、圏央道へのアクセス性を高め、千葉方面との連絡を強化する重要路線として、茨城県南地域における南北方向の主要な広域交通軸として位置付けられており、そのアクセス性の向上がもたらす都市間交流人口の増加などの広域流動は、本市における地域活力の発展と併せ、茨城県南における地域振興にも大きく寄与する路線として期待しております。

また、平成24年度の圏央道の県内全線開通に向けた阿見東インターまでのアクセスの確保は、現在、当市で検討しております「つくばの里工業団地」の拡張事業にも大きな効果をもたらし、物流の効率化などをはじめ、圏央道の整備効果を最大限に引き込むとともに、さらなる都市間交流による地域活力の発展などにつながる重要性からも、ルート未決定区間の県道八代庄兵衛新田線から圏央道に至るルートの早期決定を強く望むところであります。

3. 県道河内竜ヶ崎線バイパスの整備促進

県道河内竜ヶ崎線の現道は、幅員が狭隘で歪曲しており、小・中学校の通学路として、また、地域住民の生活道路として利用されているものの、歩道が整備されておらず、非常に危険な状況にあり、地域での大きな課題となっております。

このことから、県道河内竜ヶ崎線バイパスの整備は、現道からの通過交通の振替が可能となること、また、千葉・茨城道路（美浦栄線バイパス）へのアクセスが確保され、本市から成田や千葉ニュータウンなど、千葉方面への交通環境が向上するなど、本市のみならず、県南地域の発展が期待できると考えております。