

第3章 街路交通網の現況および将来の課題の抽出

ここでは、交通実態調査(12月実施)および住民アンケート調査(11月実施)の結果を基に、現況の街路交通実態および取手市内・藤代町内に住む住民の街路交通に対する意向を整理した。

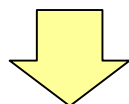
3.1 現況の街路交通網と街路整備計画の進捗状況

街路交通網の現況および将来の課題を抽出するために、まず、現況の街路交通網と街路整備計画の進捗状況を把握した。

【現況】

中心市街地である取手駅周辺で東西・南北方向の幹線道路が結節しているため、通過交通を含む多くの交通が一極に集中する道路構造になっている。

道路整備は、拡幅や計画路線の未着手区間も存在している。そのため、道路の持つ交通機能が十分に発揮されていない状況にある。



【課題】

今後の人口動向や都市構造の変化も考慮し、一部未完(ミッシングリンク)区間の解消や道路機能の適切な役割分担(通過、アクセス、交流等)が必要である。

合併による市域拡大に伴い、取手市と藤代町の地域連携を支援する街路交通網の整備が必要である。

(1) 街路交通網の状況

- ・道路ネットワークをみると、取手駅から市西部への幹線道路はあるものの、藤代町や龍ヶ崎等、市北東部の隣接都市とを結ぶ幹線道路が存在しない。
- ・東西方向の幹線道路を南北に結ぶ支線がない。
- ・隣接都市とのアクセシビリティ強化とともに、市内の主要な拠点間の連携が必要である。



図-3.1 道路ネットワーク

(2) 街路整備計画の進捗状況

- ・道路整備は継続的に進めているものの、拡幅や計画路線の未着手区間も存在している。
- ・ネットワークの一部未完(ミッシングリンク)区間の存在により、道路の持つ交通機能が十分に発揮されていない状況にある。

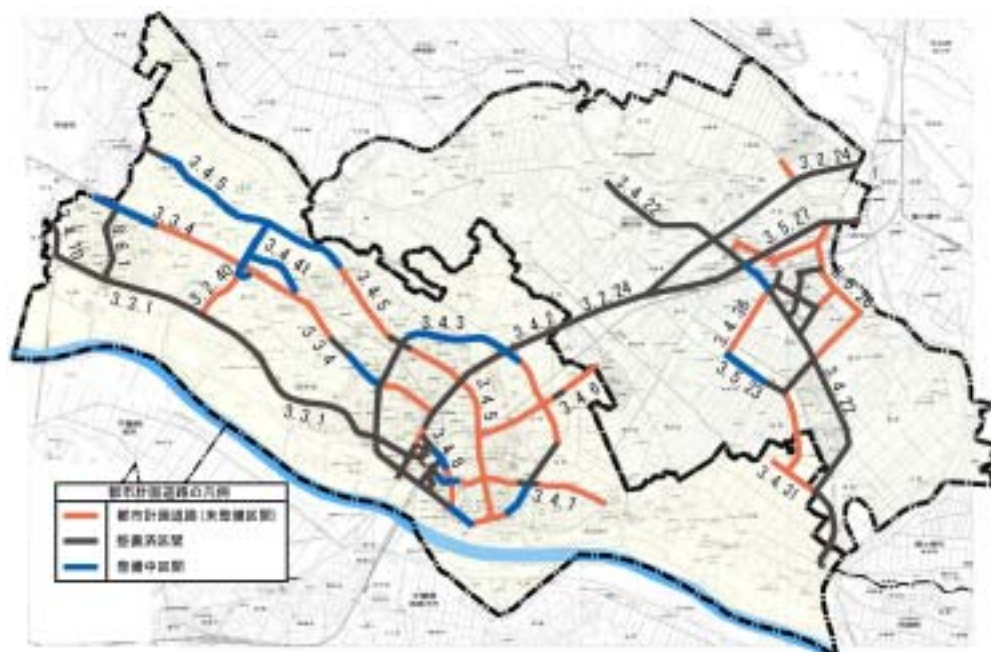


図-3.2 都市計画道路の整備状況

3.2 現況の街路交通実態の整理

(1) 交通実態調査の概要

現況の街路交通実態を把握するために、取手市・藤代町において、交通実態調査を実施した。以下に調査の概要を示す。

調査の目的

既存資料では得られない現況の交通状況・渋滞発生状況を把握するため、主に、東西・南北方向の広域幹線道路および取手・藤代間を結ぶ路線を対象に、交通実態調査を実施した。

調査の内容

下表に示す項目について、交通実態調査を実施した。

表-3.1 都市計画道路の整備状況

調査名	調査時間	調査地点
交通量調査	7時～19時の12時間	7箇所
渋滞長調査及び 渋滞区間通過時間調査	7時～19時の12時間	6箇所
旅行速度調査	朝夕のピーク時と昼間オフピーク時（7時台、13時台、17時台）に観測	3ルート・7路線 （国道6号・国道294号・常総ふれあい道路・取手東線・水海道取手線・守谷藤代線・取手谷中線）

下表に示す平日1日、休日1日について交通実態調査を実施した。

表-3.2 調査実施日

	調査実施日
平日	平成16年12月14日(火)
休日	平成16年12月12日(日)



図-3.3 交通量調査および渋滞長調査の調査地点



図-3.4 旅行速度調査の調査ルート

(2) 現況の街路交通実態の整理

(1)に示した交通実態調査の結果を以下に整理した。

交通量調査(主要幹線道路の交通状況)

- ・南北軸方向の交通量を見ると、国道6号の交通量は約35,000台/12hと平成10年度調査と比較すると約1,500台/12h(約1割弱)増加しており、依然として、市中心を通る国道6号に交通が集中している。
- ・東西軸方向の交通量を見ると、常総ふれあい道路は約19,000台/12hと増加傾向(約1割弱増加)にある。一方、国道294号は約15,000台/12hと減少傾向(約1割弱減少)にある。
- ・平日の交通量をみると、国道6号は、朝、夕のピーク時に交通量が多くなっている。一方、国道294号と常総ふれあい道路は、12時間通してほぼ一定の交通量が流れている。
- ・国道294号では、平日・休日ともに守谷方面への交通が多くなっている。

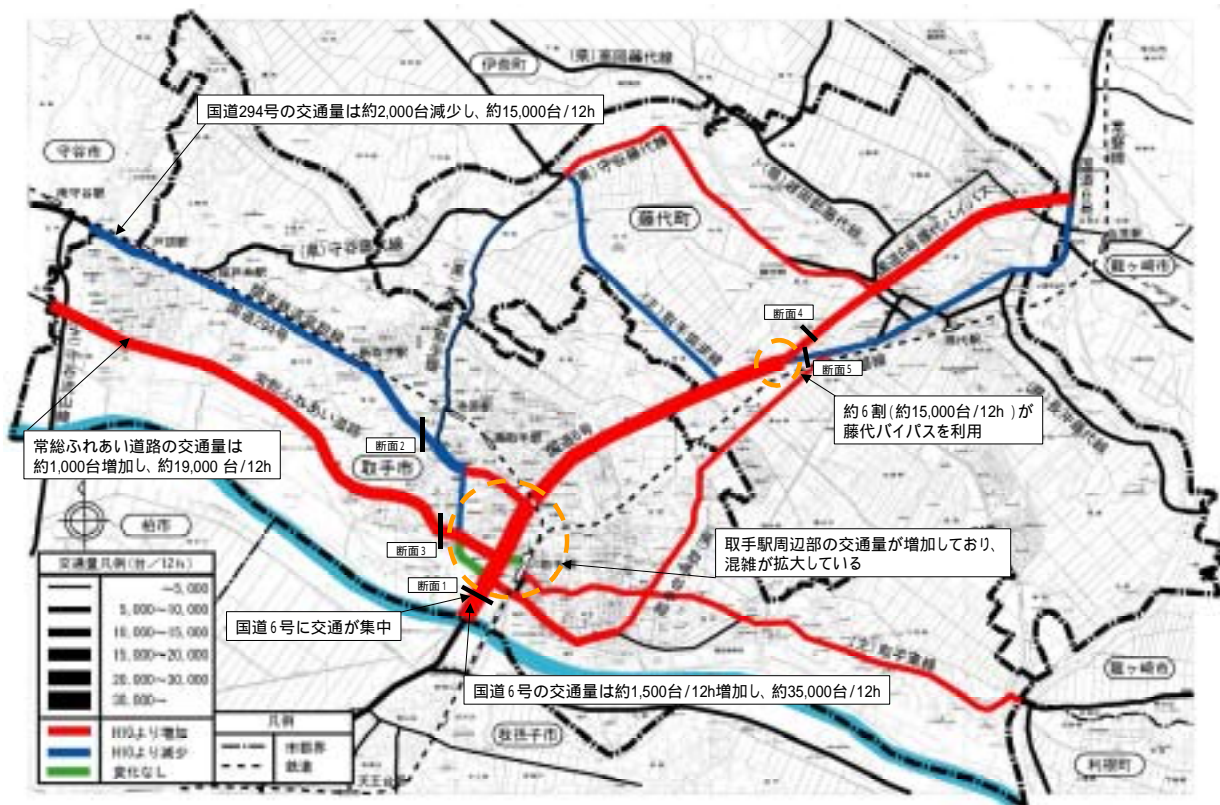


図-3.5 平日の交通量の変化(主要幹線道路の交通状況)

a. 国道6号バイパスの交通状況

- ・ 国道6号バイパスは全線供用により、交通量が約10,000台/12h増加しており、約6割が国道6号バイパスを利用している。

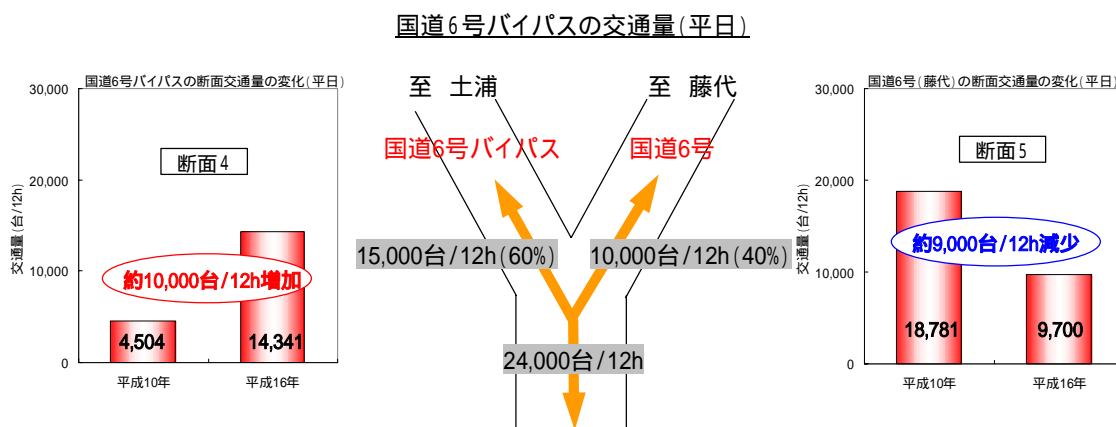


図-3.6 国道6号バイパスの交通量(平日)

b. 路線別の時間帯別交通量(平日・休日)

- ・ 平日: 国道6号は、朝、夕のピーク時に交通量が多くなっている。一方、国道294号と常総ふれあい道路は、12時間通してほぼ一定の交通量が流れている。
- ・ 休日: 国道294号と常総ふれあい道路では、時間帯による差が大きく、特に国道294号では守谷方面に向かう交通が多くなっている。

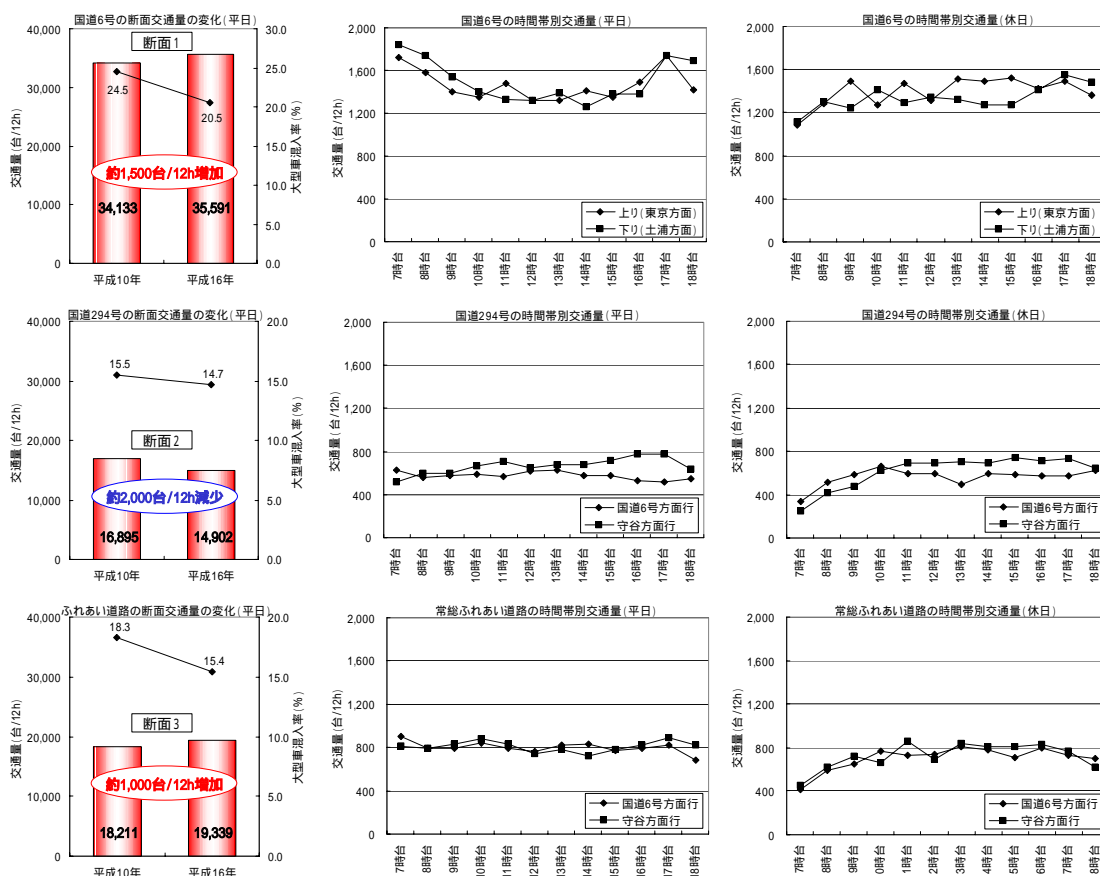


図-3.7 路線別の時間帯別交通量(平日・休日)

c. 国道6号と接続する道路の交通量(平日)

- ・東西方向の交通量をみると、最も多いのは常総ふれあい道路である。また、国道6号との結節部では、約5割が東京方面への右折交通である。
- ・東西方向の交通量が最も多いのは、常総ふれあい道路である。国道6号との結節部では、約5割が東京方面への右折交通である。

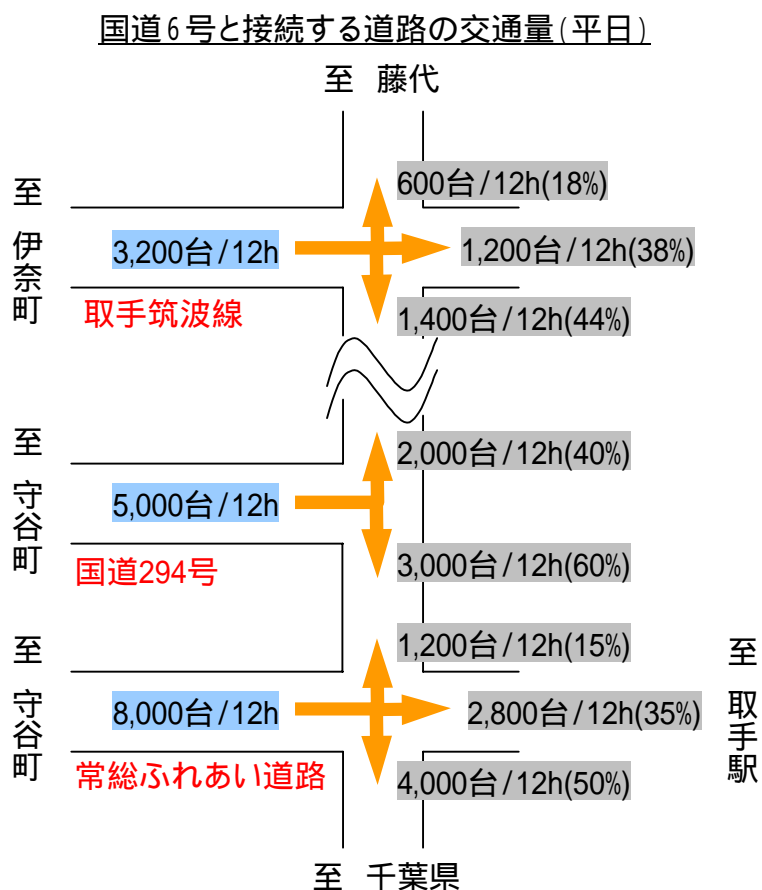


図-3.8 国道6号と接続する道路の交通量(平日)

交通量調査(主要地方道および県道の交通状況)

- ・水海道取手線の交通量は平成10年度調査と比較すると約3,500台/12hと半減(約4,000台/12h減少)しているものの、反面、大型車混入率は高くなっている。
- ・主要幹線道路以外の取手筑波線や守谷藤代線などにおいても、多くの大型車が流入している。

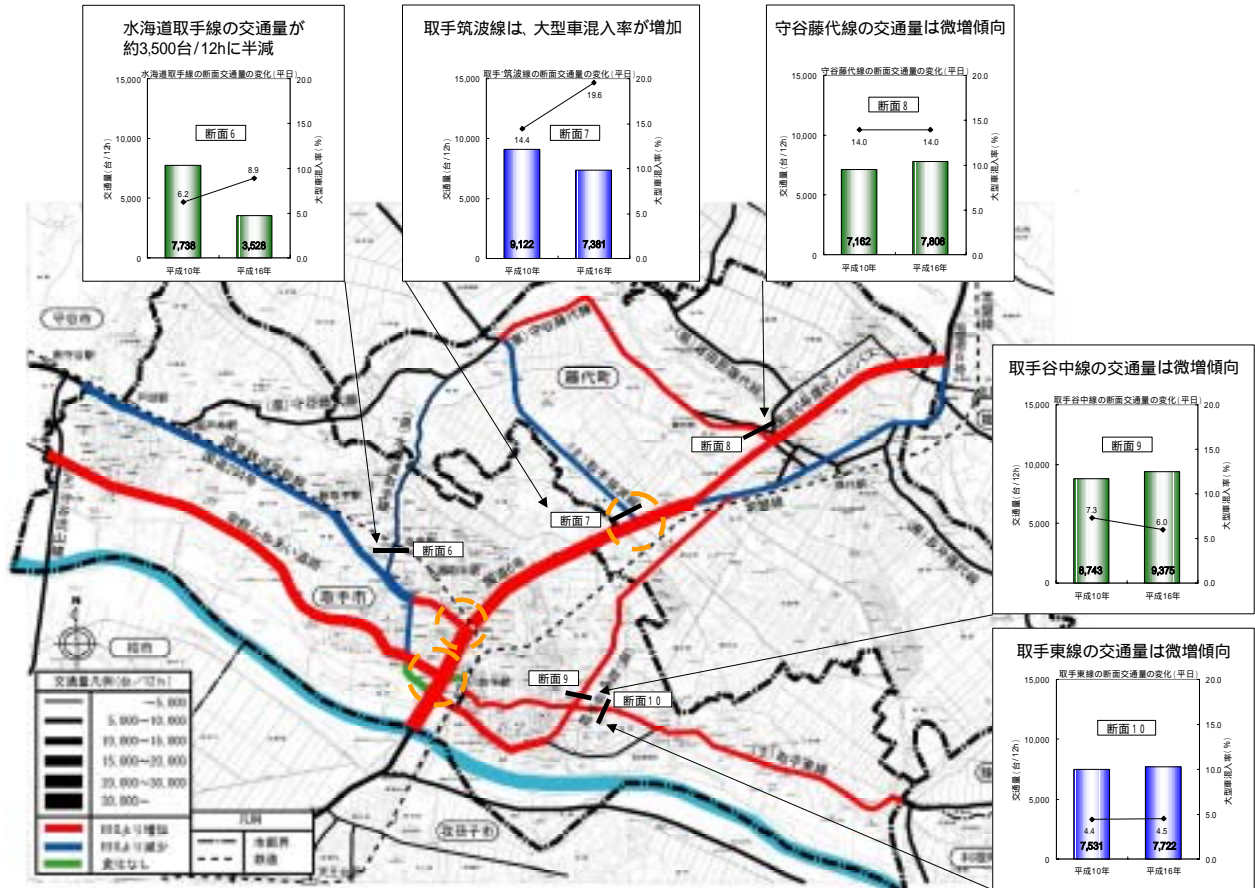


図-3.9 平日の交通量の変化(主要地方道および県道の交通状況)

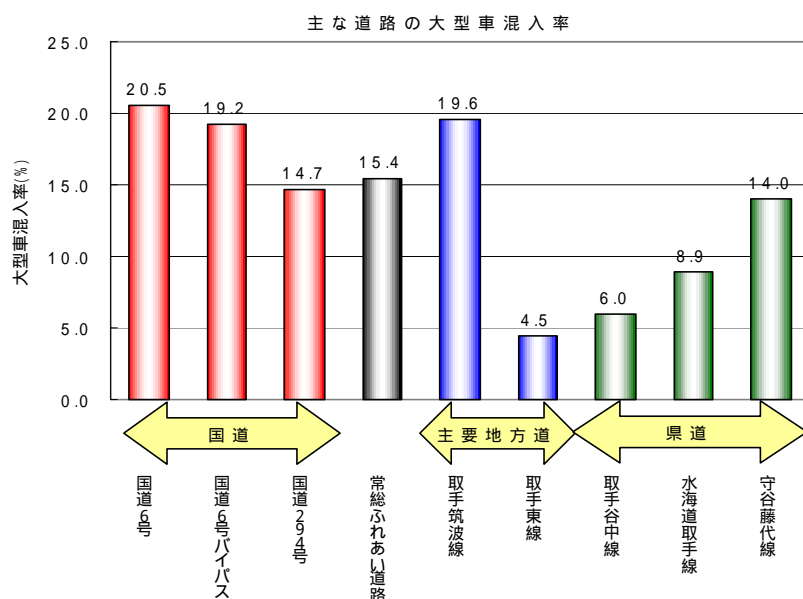


図-3.10 主な道路の大型車混入率

旅行速度調査(平日・7時台)

- ・国道6号では、平日の朝ピーク時(7時台)に上り方向(藤代方面 取手方面)の旅行速度が、大根橋を先頭に井野交差点付近まで平均 10km/h 以下となっており、混雑が著しい。
- ・国道6号の旅行速度は、平成10年度調査と比較すると低くなっている。一方、国道294号の旅行速度は、平均 30km/h 以上であり、平成10年度調査と比較すると高くなっており、比較的スムーズに流れている。
- ・常総ふれあい道路の旅行速度は、平成10年度調査と比較すると取手駅方面への交通で、国道6号の結節部がボトルネックとなり旅行速度が低下している。

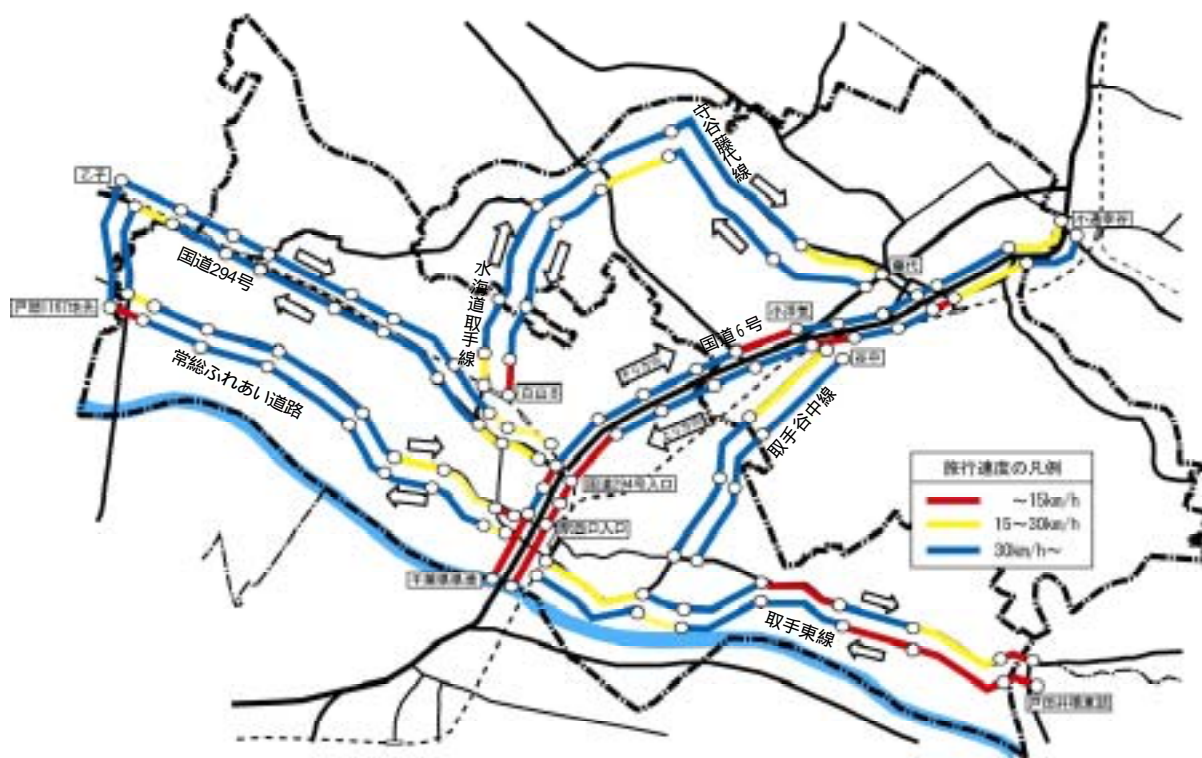
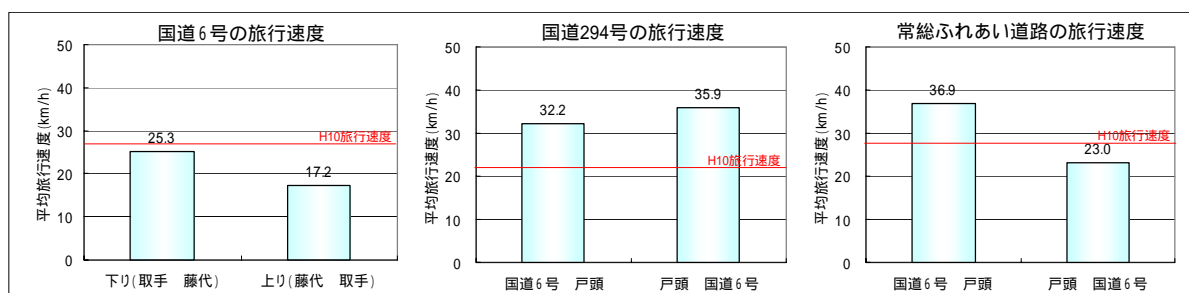
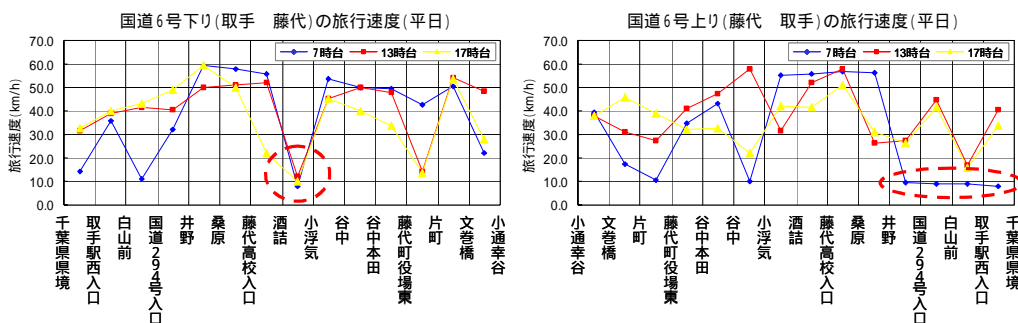


図-3.12 区間毎の旅行速度(平日・7時台)

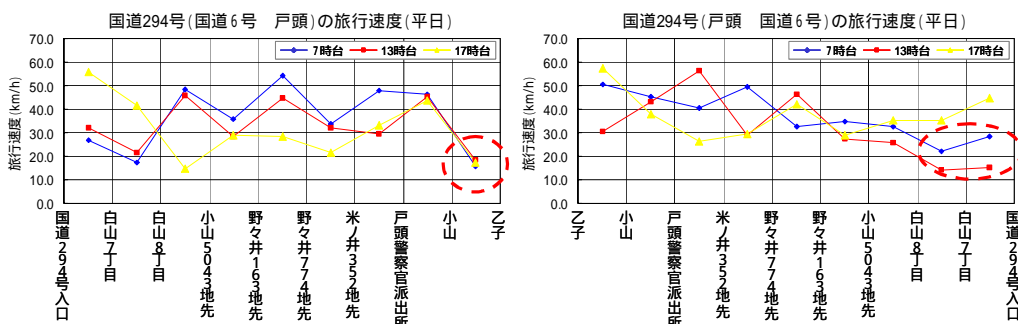
a. 国道6号の旅行速度

- ・ 国道6号の下り方向では、各時間帯ともに小浮気交差点がボトルネックとなり、旅行速度が低くなっている。
- ・ 上り方向では、朝ピーク時(7時台) 大和根橋を先頭に井野交差点付近まで平均 10km/h 以下となっている。



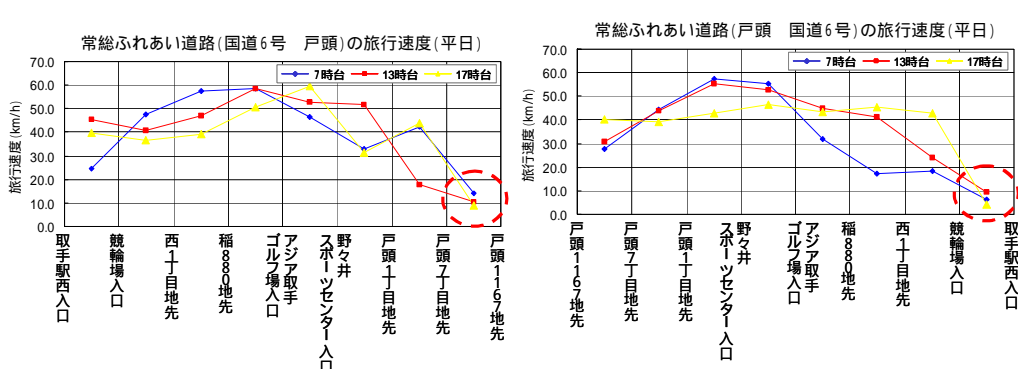
b. 国道294号の旅行速度

- ・ 国道294号の守谷方面への交通では、夕方のピーク時(17時台)の旅行速度がその他の時間帯に比べて低くなっている。
- ・ 取手駅方面への交通では、7時台・13時台に国道6号との結節部がボトルネックとなり、旅行速度が低い。



c. 常総ふれあい道路の旅行速度

- ・ 常総ふれあい道路の守谷方面への交通では、各時間帯ともにジャスコ前交差点がボトルネックとなり、旅行速度が低い。
- ・ 取手駅方面への交通では国道294号と同様に、各時間帯ともに国道6号との結節部がボトルネックとなり、旅行速度が低くなっている。



旅行速度調査(休日・13時台(ピーク時))

- ・ 休日の旅行速度は、平日と比べ、東西軸方向の旅行速度の低下が顕著である。特に、国道294号の守谷方面に向かう交通の旅行速度が乙子交差点を先頭に平均25km/h以下となっている。
- ・ 平成10年度調査と比較すると、旅行速度は主要3路線とも若干低くなっている。

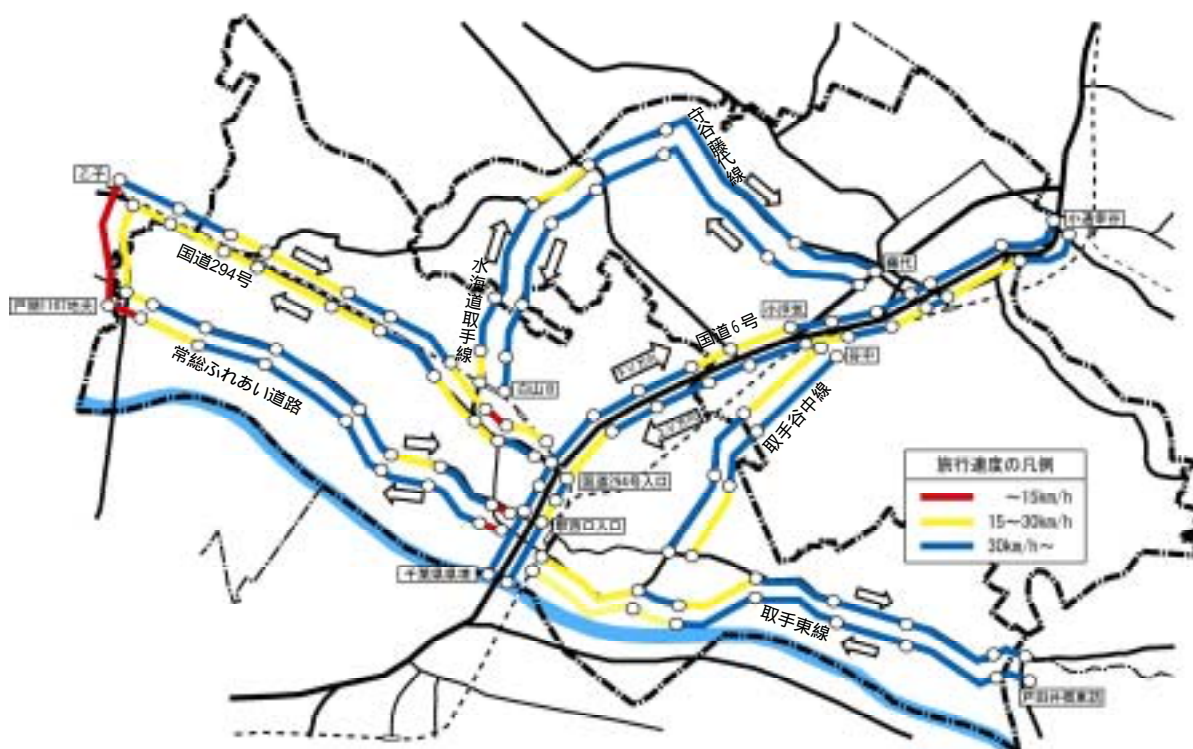
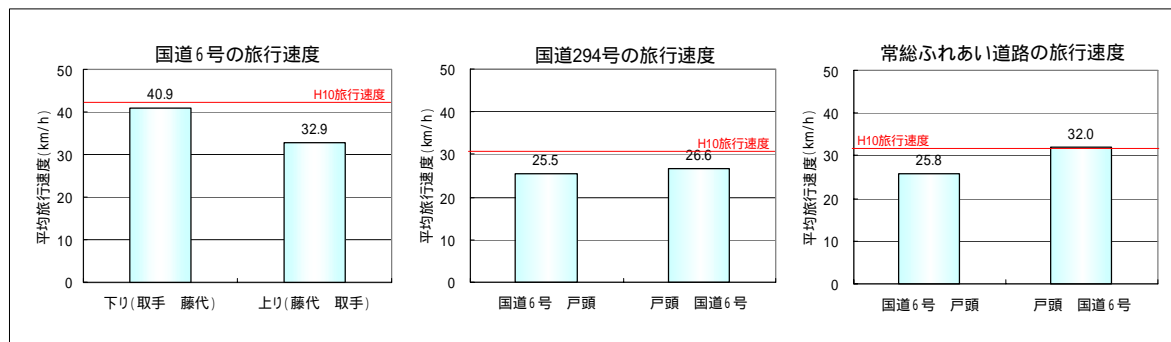
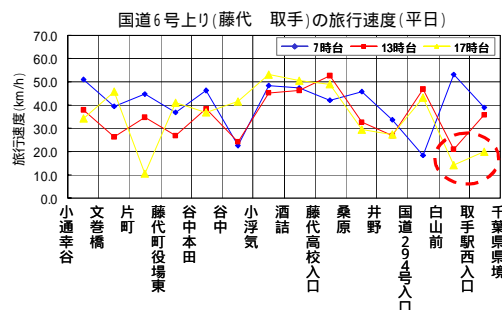
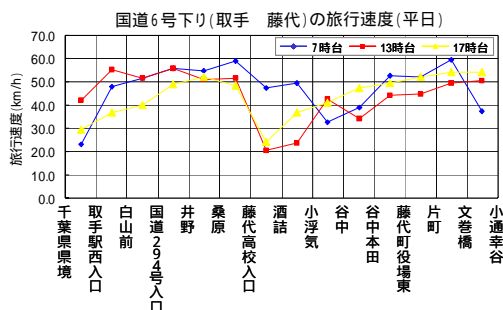


図-3.13 区間毎の旅行速度(休日・13時台)

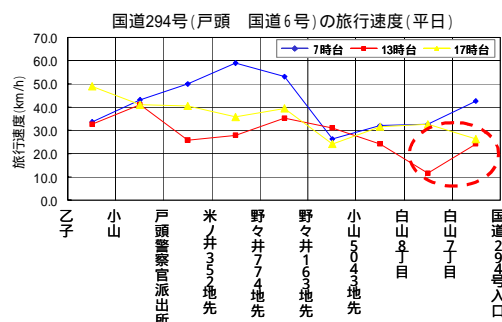
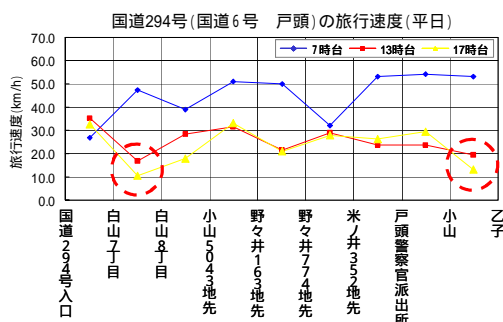
a. 国道6号の旅行速度

- ・ 国道6号の下り方向では、部分的に旅行速度の低下が見られるものの、全体的には比較的高い旅行速度となっている。
- ・ 上り方向では、昼間、夕方のピーク時に取手駅周辺において旅行速度が低くなっている。



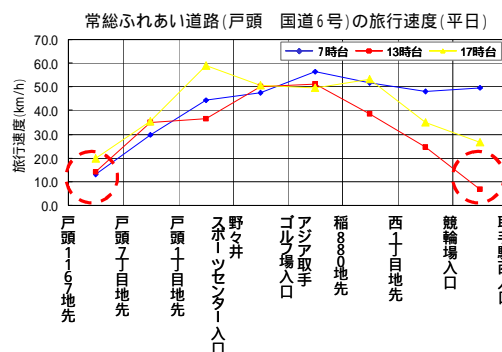
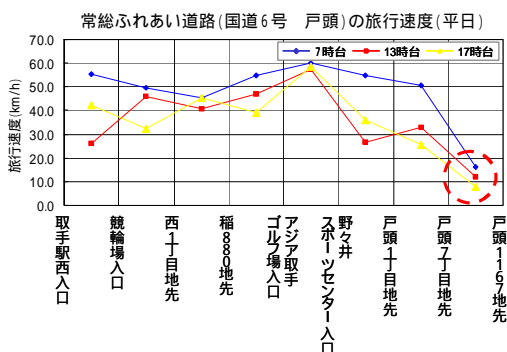
b. 国道294号の旅行速度

- ・ 国道294号の守谷方面への交通は、昼間、夕方のピーク時の旅行速度が白山8丁目交差点、乙子交差点を先頭に低くなっている。
- ・ 取手駅方面への交通では、国道6号との結節部がボトルネックとなり、旅行速度が低くなっている。



c. 常総ふれあい道路の旅行速度

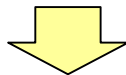
- ・ 常総ふれあい道路の守谷方面への交通は、各時間帯ともにジャスコ前交差点がボトルネックとなり、旅行速度が低くなっている。
- ・ 取手駅方面への交通では、戸頭周辺、国道6号との結節部において旅行速度が低くなっている。



旅行速度調査(所要時間)

【現況】

平日の各方面から取手駅周辺までの所要時間は概ね 15 分～25 分であり、特に国道 6 号上りの所要時間が長くなっている。
 休日では、平日と比べて東西軸方向の所要時間が長くなっている。特に、取手駅周辺から守谷方面に向かう交通の所要時間が長くなっている。



【課題】

平日の通勤時(朝ピーク時)の所要時間の短縮、特に、東京方面への所要時間の短縮を図る必要がある。
 取手市中心部までの所要時間が短縮することにより、「隣接都市との連携」および「取手駅周辺の魅力の向上」を図る必要がある。

a.所要時間【平日・7時台(ピーク時)】

- ・各方面から取手駅周辺への所要時間が長くなっており、特に国道 6 号上りの所要時間は 24 分を要している。

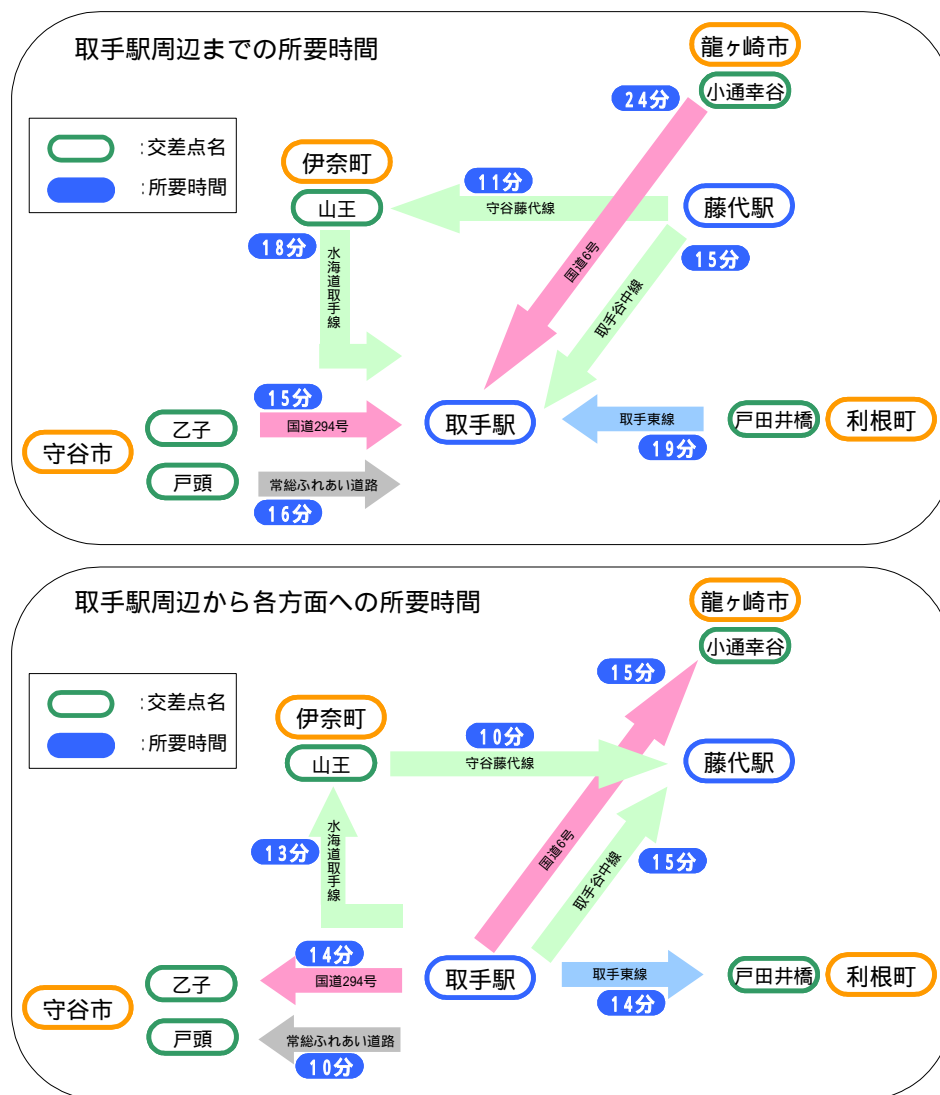


図-3.14 所要時間【平日・7時台(ピーク時)】

b. 所要時間【休日・13時台(ピーク時)】

- ・平日と比べて東西軸方向の所要時間が高く、特に、取手駅周辺から守谷方面に向かう交通の所要時間が高くなっている。

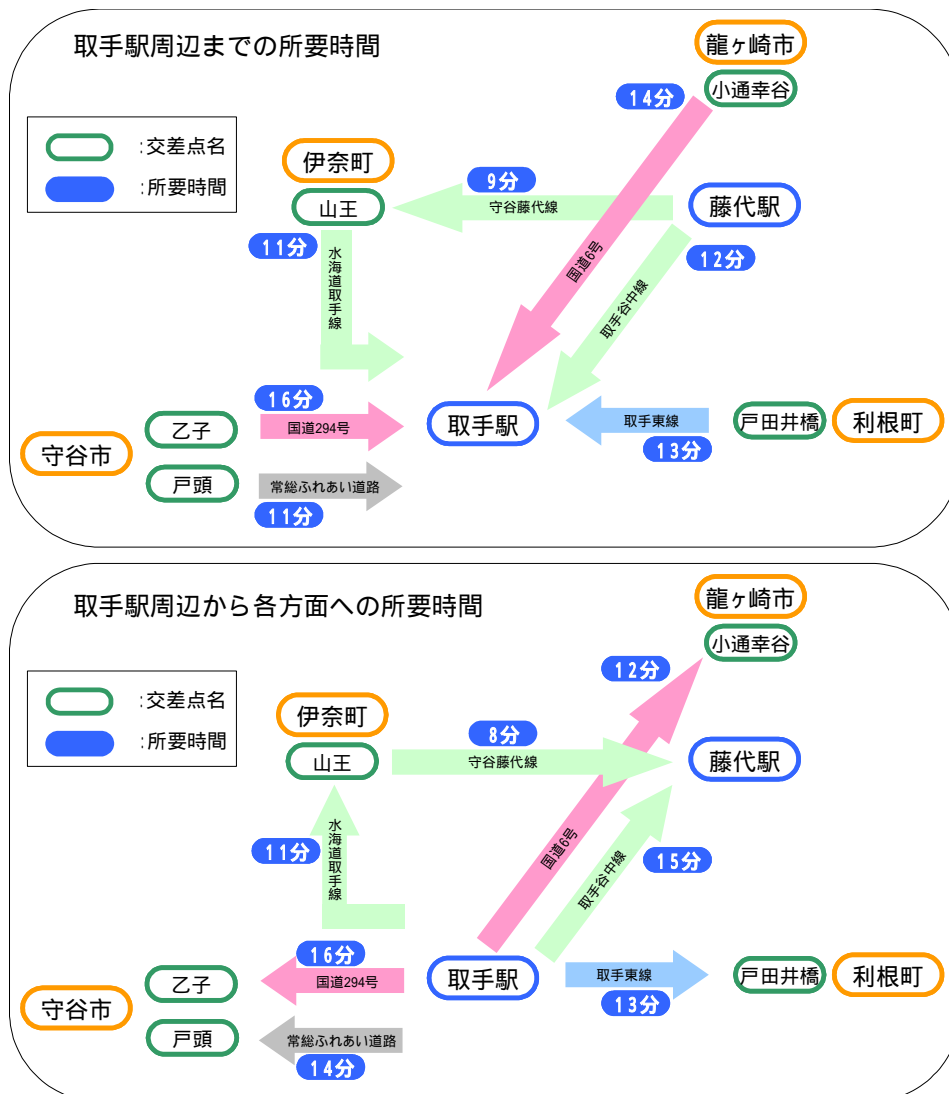


図-3.15 所要時間【休日・13時台(ピーク時)】

3.3 街路交通に対する住民意向の整理

(1) アンケート調査の概要

街路交通に対する住民の意向を把握するために、住民アンケート調査を行った（住民行動調査の一部）。以下に、調査の概要を示す。

調査の目的

既往資料からは得られない、住民の目から見た現況の交通体系の課題・今後の公共交通・街路交通等に対するニーズ（必要性、利用意向、運賃意向等）を把握するため、住民アンケート調査を実施した。

配布地域

調査対象とする世帯は、町丁目別に世帯構成比に応じた配布数を、無作為抽出によって選出した。ただし、世帯構成比が非常に少ない地区に対しては配布数を増やし、地域による意見の偏りがでないよう配慮した。

表-3.3 アンケート配布地域

	取手市（34 地区）	藤代町（33 地区）
配布世帯数	3,000 世帯（抽出率 10%）	1,000 世帯（抽出率 10%）
回収世帯数	890 世帯（回収率約 30%）	361 世帯
配布人数	7,056 人	2,784 人
回収人数	1,809 人（回収率 26%）	945 人（回収率 34%）

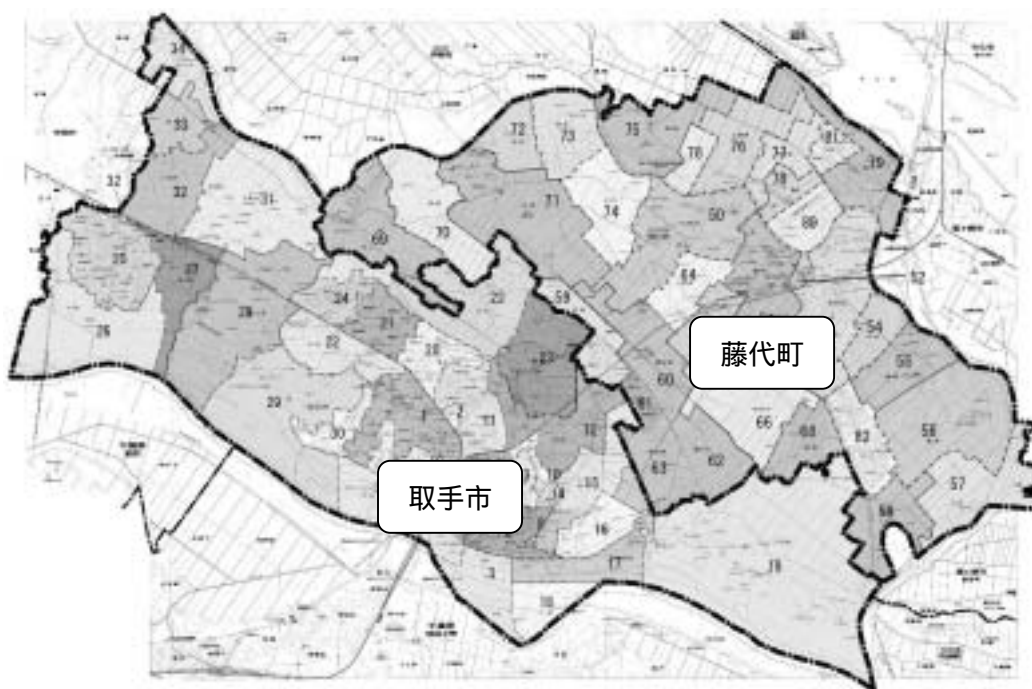


図-3.16 アンケート調査の対象範囲

配布・回収方法

- ・対象の世帯に対して、「依頼状」と該当する人数分の「アンケート調査票」を郵送で配布した。
- ・回答後の調査票は、配布時に同封した返信用封筒にて1世帯分まとめて郵送してもらい回収した。

アンケート調査の内容

- ・調査では、下表に示す項目について質問を行った。
- ・日常行動については、指定日（休日・平日）における1日の行動について、下記項目に関する質問を行った。

表-3.4 アンケート調査内容

1. 回答者属性	2. 日常行動について	3. 公共交通の不満な点について	5. コミュニティバスについて
性別	目的地	鉄道について	利用したい目的地
年齢	目的	路線バスについて	期待すること
居住地	出発時間	福祉循環バスについて	希望の所要時間
職業	移動の所要時間	取手駅・藤代駅について	支払い意志額
運転免許の有無	交通手段	4. つくばエクスプレスについて	6. 道路について
自家用車等の所有	交通手段選択理由	利用傾向	歩行の際の不満な点
	外出頻度		運転の際の不満な点
	最寄りバス停について		将来の施策の方向性について

下表に示す平日1日、休日1日について交通実態調査を実施した。

表-3.5 調査実施日

	取手市	藤代町
休日行動	11月14日(日)	11月17日(水)
平日行動	11月28日(日)	12月2日(木)

注) 取手市と藤代町では、合併時期の都合により、調査日が前後している。

(2) 街路交通に対する住民意向の整理

道路に対するの不満な点について

a. 歩行(自転車走行)の際の不満な点について

- ・歩行の際の不満な点としては、「歩道幅員が狭い」、「歩道がない」、「夜道が暗く、危険を感じる」等の歩道整備に対する意見が最も多い。特に、国道294号に対する「歩道幅員が狭い」等の不満が多い。
- ・不満箇所は幹線道路だけでなく、住宅地内の生活道路など、市内全域に広がっている。
- ・「車が多く、通行に危険を感じる」といった意見も多く、安心・安全な歩行空間の確保が必要である。

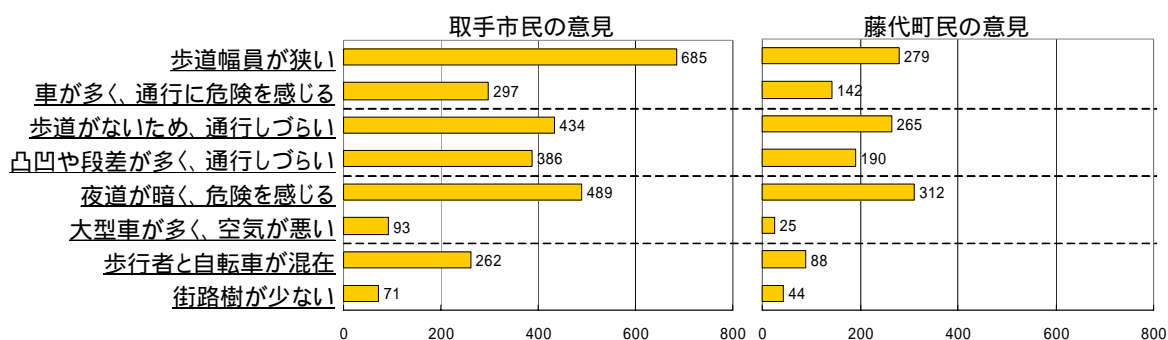


図-3.17 歩行(自転車走行)の際の不満な点



図-3.18 歩行の際の道路に対する不満点および不満箇所

b. 運転の際の不満な点について

- ・ 運転の際の不満な点としては、「車道幅員が狭い」、「歩行者と接する危険を感じる」といった意見が最も多い。また、その多くが生活道路に対する意見であり、バイパス機能の道路整備等による「生活空間からの通過交通の排除」が必要である。
- ・ 取手駅・藤代駅周辺等の交通が集中する場所での意見が多い。
- ・ 国道6号と接続する箇所（国道294号、常総ふれあい道路）で渋滞していることを不満に感じている住民が多い。

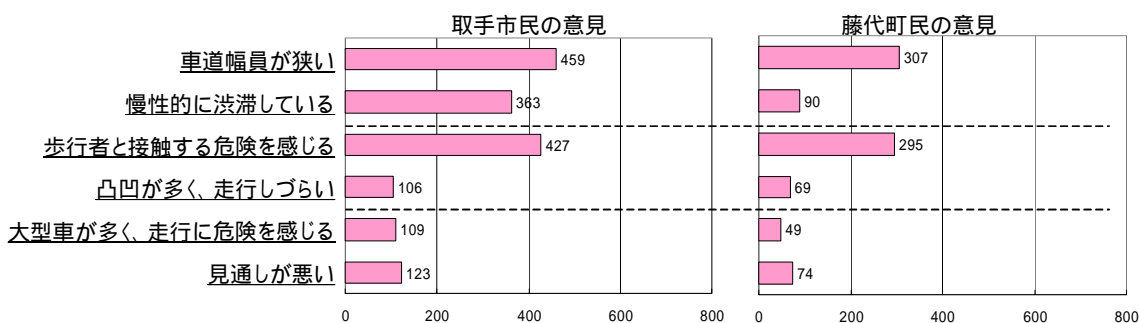


図-3.19 運転の際の不満な点



図-3.20 運転の際の道路に対する不満点および不満箇所

c. 取手市内・藤代町内の危険箇所について

- ・住宅地内の生活道路では「車が多く、通行に危険を感じる」や「運転の際、歩行者と接する危険を感じる」といった歩行者と自動車との錯綜が問題視されている。
- ・危険箇所は、幹線道路では、特に国道294号で多く、自動車側の「歩行者(自転車)と接触する危険を感じる」といった意見に対して、歩行者からは「車が多く、危険を感じる」「歩道がないため、通行しづらい」といった不満の声が挙がっている。
- ・また、住宅地内では特に、狭隘な道路に通過交通を含む多くの交通量が進入しており、歩行者の安全が確保されていない状況にある。



図-3.21 「車」・「人」の視点から見た取手市内・藤代町内の危険箇所

d. 将来の道路整備の方向性について

・住民の多くが、「車道幅員が狭い」、「歩道幅員が狭い」、「運転の際、歩行者と接する危険を感じる」といったことを問題視しており、今後の道路整備の方向性として「歩行者・自転車優先」、「安心・安全」に力点を置いた施策を求めている。この傾向は、高齢者でより顕著である。

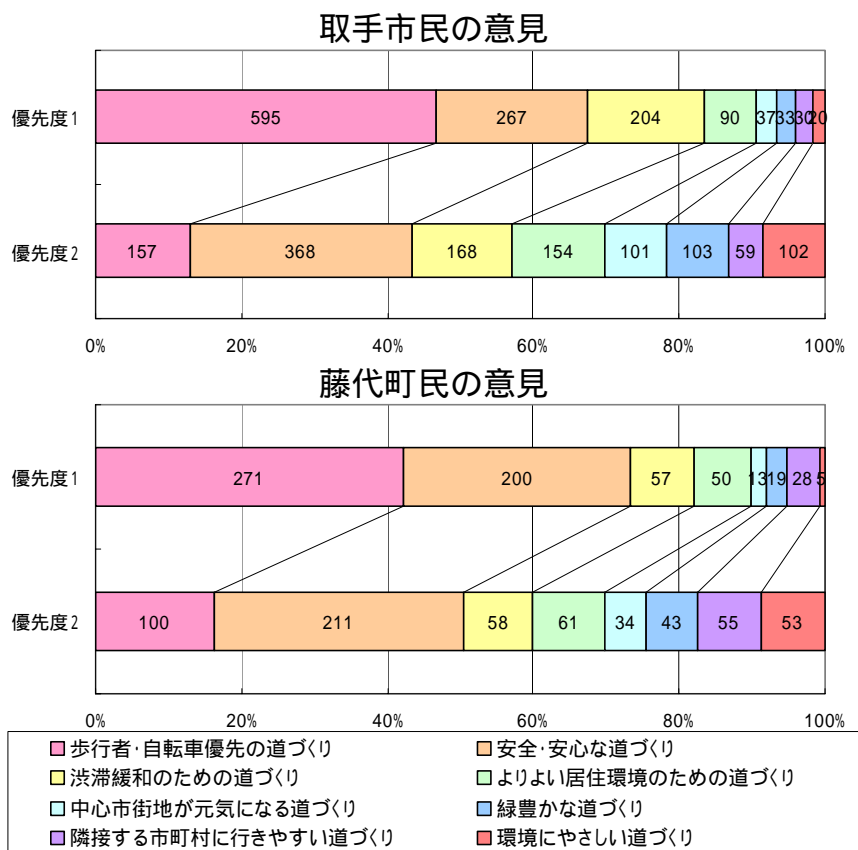


図-3.22 住民の望む将来の道路整備の方向性

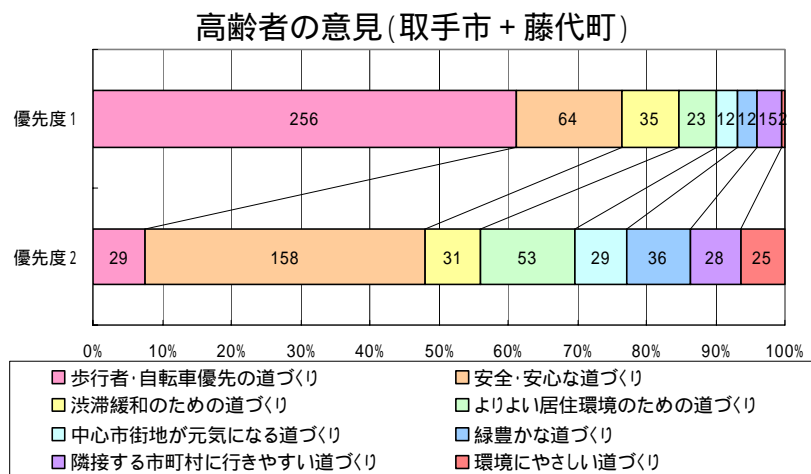


図-3.23 高齢者の望む将来の道路整備の方向性

3.4 将来交通量の推計

3.3 までに示した現況交通実態に対し、以下では将来の交通需要・需給バランスを把握するために、将来交通量の推計を行った。

(1) 推計条件の整理

将来交通量推計を行う際の条件を整理した。

1) 推計年次

- ・推計年次は、概ね 15 年後の平成 32 年とした。また、推計データは、「平成 11 年道路交通センサス」の現況 OD (H11) および将来 OD (H32) をベースに、H16OD を求めた。
- ・平成 32 年の将来の街路網は、以下の通りとした。
 - 市内：現在事業中の都市計画道路（着手済路線）が全て整備（取手市・藤代町内）
 - 市外：圏央道等、広域路線が整備

2) ネットワーク条件

将来交通量推計のケースとしては、以下のケースを想定して行った

現況の街路網 (H16) に現況 OD (H16) を用いたケース	現況の交通特性 再現性のチェック
現況の街路網 (H16) に将来 OD (H32) を用いたケース	将来の課題の抽出(参考)
将来の街路網 (H32) に将来 OD (H32) を用いたケース	将来の課題の抽出

(2) 将来街路網の課題の抽出

現況の街路網(現況の街路網(H16)に現況 OD(H16)を用いたケース)

a.混雑度

- ・ 国道6号と東西軸との結節部や利根川の渡河部において混雑が激しい状況にある。
- ・ 特に、東西軸方向の幹線道路(国道294号、常総ふれあい道路)において混雑度が高くなっている。

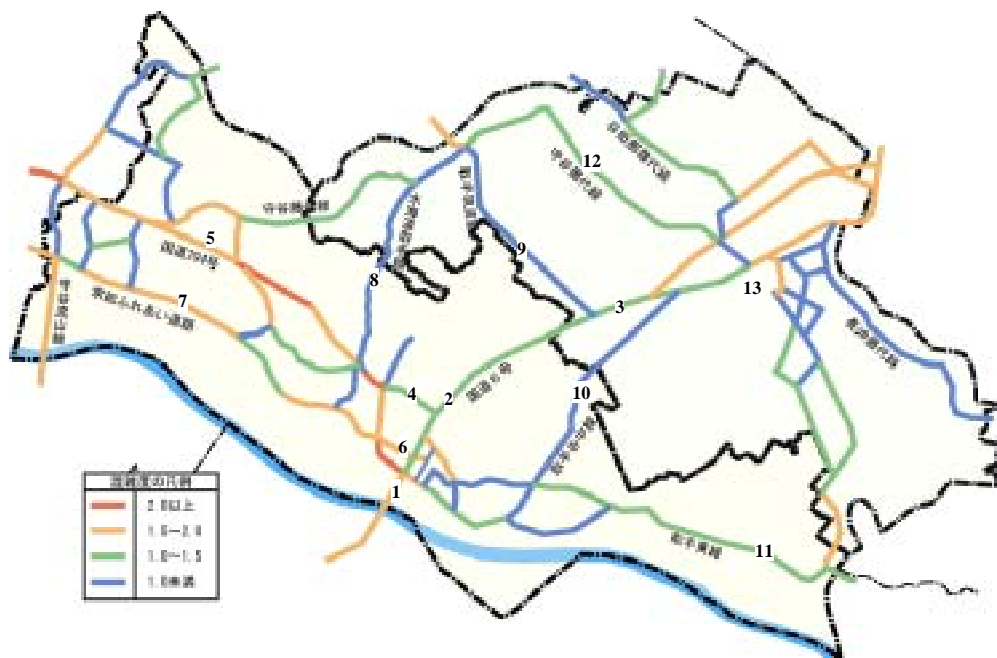


図-3.24 現況街路網の混雑度

b.交通特性

- ・ 国道6号は、通過交通が約30,000~40,000台/日と多く、通過交通率は約6~7割と高くなっている。
- ・ 国道294号と常総ふれあい道路の通過交通率は約2~3割であり、市内や市内から隣接地域を行き来する交通が多くなっている。
- ・ その他の幹線道路の通過交通率を見ると、取手東線(約4割)、守谷藤代線(約4割)が高くなっており、隣接都市との連携軸となっている。

表-3.6 幹線道路における交通特性

単位：台/日

No.	道路名称	内々	内外	通過交通	総交通量	現況値	再現率
1	国道6号	485	16,049	42,774	72%	59,308	-
2	国道6号	7,208	13,245	27,700	58%	48,153	45,664
3	国道6号	5,458	14,787	27,263	57%	47,508	-
4	国道294号	5,731	6,173	3,718	24%	15,622	14,343
5	国道294号	4,729	8,602	5,713	30%	19,044	-
6	ふれあい道路	10,649	7,878	4,702	20%	23,229	22,239
7	ふれあい道路	9,908	10,403	6,067	23%	26,378	-
8	水海道取手線	1,056	2,830	586	13%	4,472	4,481
9	取手筑波線	1,999	6,485	2,306	21%	10,790	9,916
10	取手谷中線	4,529	6,508	830	7%	11,867	12,656
11	取手東線	1,167	5,552	4,170	38%	10,889	10,193
12	守谷藤代線	2,517	3,819	3,784	37%	10,120	9,916
13	都計道3・4・22	-	-	-	-	-	-

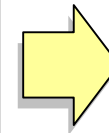
注) 表中の「No.」は上図の地点図中の番号に対応。

注) 現況値：H16 実態調査の交通量

現況の街路網(現況の街路網(H16)に将来 OD(H32)を用いたケース)の課題(参考)

問題

- ・現在の街路網が仮に今後も存続した場合を想定すると、利根川の渡河部の断面交通量が大幅に増加(大和根橋(国道6号):約60,000台/日 約70,000台/日(約2割増) 新大和根橋:約20,000台/日 約25,000台/日(約3割増))し、市内を通る通過交通も大幅に増加。
- ・よって、国道6号や常総ふれあい道路などの主要幹線道路の混雑度が激しくなる。また、取手東線や守谷藤代線など市内の主要な道路や生活道路(藤代駅南口、桜ヶ丘団地など)への車両の進入が増加する。



課題

- ・現況の街路網が存続した場合、将来の交通需要の増加に伴い、国道6号など市内を通る通過交通が増大することから、現況と同様に大和根橋がボトルネックとなり、混雑が激化する。利根川を渡る交通の分散を図る必要がある。
- ・南北軸方向の混雑緩和および住居地域内の生活道路から通過交通を排他に資する、新たな幹線道路の整備が必要である。

【混雑度】

- ・通過交通の増加により、国道6号の混雑度が高くなっている。
- ・隣接都市との連携軸である東西軸方向の幹線道路(国道294号、常総ふれあい道路)では、依然として混雑が激しい状況にある。
- ・生活道路(藤代駅南口、桜ヶ丘団地など)へ車両が進入し、混雑が激しくなっている。
- ・取手筑波線や取手東線の通過交通が大幅に増加している。

表-3.7 幹線道路における交通特性 単位:台/日

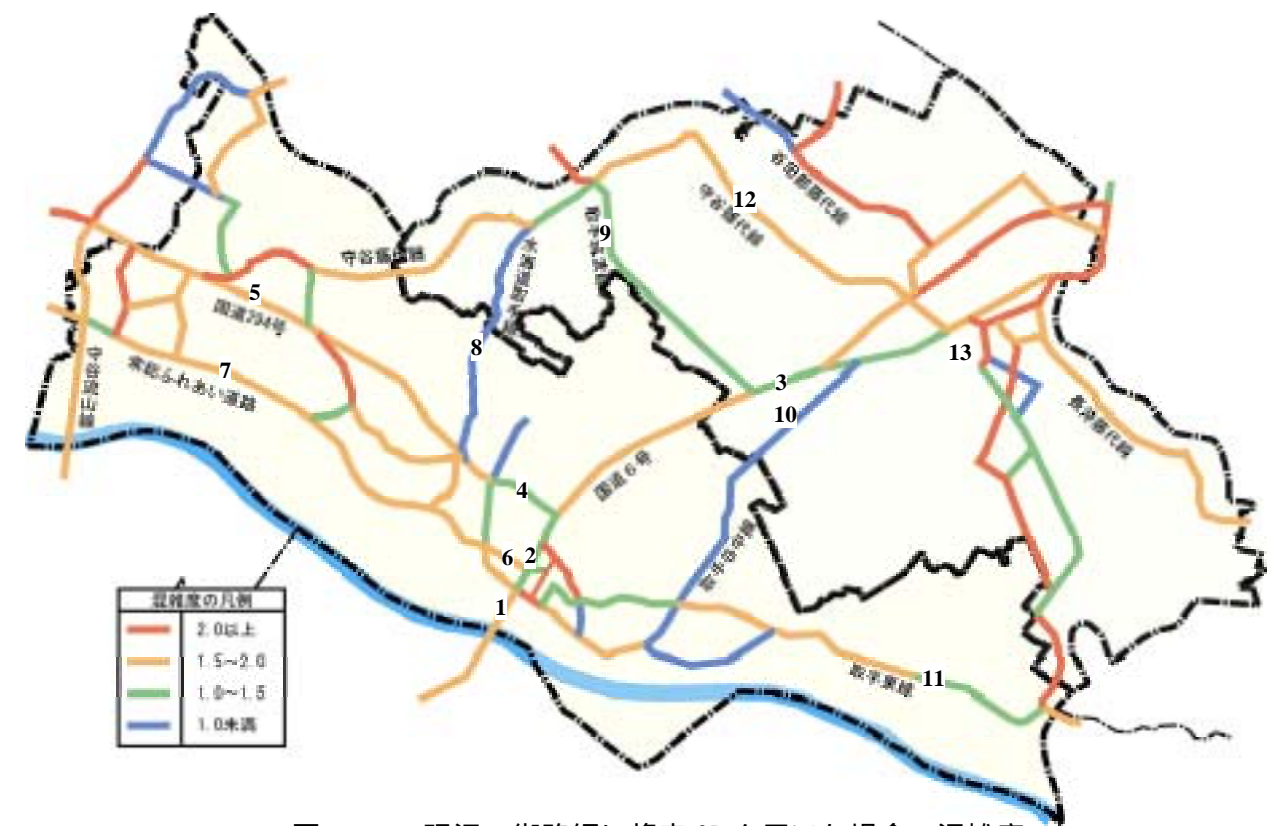
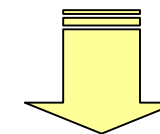
No.	道路名称	内々	内外	通過交通	総交通量
1	国道6号	589	19,535	47,906	70% 68,030
2	国道6号	6,020	12,943	31,704	63% 50,667
3	国道6号	5,813	15,646	31,392	59% 52,851
4	国道294号	5,005	6,646	2,652	19% 14,303
5	国道294号	4,072	10,648	5,047	26% 19,767
6	ふれあい道路	12,440	8,964	4,040	16% 25,444
7	ふれあい道路	11,570	10,110	5,220	19% 26,900
8	水海道取手線	1,963	4,375	486	7% 6,824
9	取手筑波線	2,268	8,256	3,166	23% 13,690
10	取手谷中線	2,560	5,270	4,666	37% 12,496
11	取手東線	963	8,986	8,291	45% 18,240
12	守谷藤代線	3,315	5,748	7,145	44% 16,208
13	都計道3・4・22	-	-	-	-

注) 表中の色掛けは、現況(表-3.6)より値が増加したものの。

注) 表中の「No.」は右図の地点図中の番号に対応。



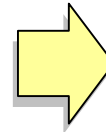
現在の街路網が存続した場合、
将来の街路網の混雑度は・・・



将来の街路網(将来の街路網(H32)に将来 OD(H32)を用いたケース)の課題

問題

- ・現在、着手済路線が完成かつ広域交通網(圏央道等)が整備されることで、国道6号の通過交通が若干減少。
- ・よって、市内の混雑が若干緩和される傾向にあるが、依然として、国道6号と東西軸との結節部や利根川の渡河部において混雑が激しい状況にある。
- ・藤代駅南の都計道3・4・22の整備により、藤代駅周辺の局所的な渋滞は緩和する。しかし、通過交通が約4,800台/日と多く、桜ヶ丘の住宅団地周辺が混雑する結果となる。



課題

- ・圏央道等の広域交通網が整備されることにより、取手市・藤代町内の通過交通が減少するため、市内の混雑は若干緩和される。しかし、ネットワークの一部未完区間の存在により、道路の持つ交通機能が十分に発揮されていない状況にある。
- ・国道294号と常総ふれあい道路の2本のみでは、著しい東西方向の交通需要に対して容量が不足しており、新たな東西軸(都市計画道路3・4・5等)が必要である。
- ・取手駅周辺の混雑緩和を図るために、環状線(都市計画道路3・4・3)の早期完成による交通の分散が必要である。

【混雑度】

- ・東西軸の強化(都市計画道路3・4・5の部分的な整備)により、国道294号の混雑が緩和傾向にある。しかし、依然として国道6号との結節部等、東西軸は混雑している状況にある。
- ・国道6号の通過交通は減少するが、依然として、取手駅周辺や利根川の渡河部において混雑が激しい状況にある。
- ・藤代駅南の都計道3・4・22(跨線橋)の整備により、局所的な渋滞は緩和する。しかし、通過交通が多く、桜ヶ丘の住宅団地周辺が混雑する。

表-3.8 幹線道路における交通特性 単位：台/日

No.	道路名称	内々	内外	通過交通	総交通量	
1	国道6号	583	21,102	41,880	66%	63,565
2	国道6号	5,138	11,780	24,259	59%	41,177
3	国道6号	6,581	17,904	23,579	49%	48,064
4	国道294号	9,476	8,408	2,101	11%	19,985
5	国道294号	3,310	10,244	6,060	31%	19,614
6	ふれあい道路	8,837	6,190	5,989	28%	21,016
7	ふれあい道路	10,396	5,649	3,988	20%	20,033
8	水海道取手線	1,111	4,493	1,430	20%	7,034
9	取手筑波線	2,702	6,415	2,929	24%	12,046
10	取手谷中線	2,285	6,053	4,508	35%	12,846
11	取手東線	675	7,509	3,774	32%	11,958
12	守谷藤代線	3,230	5,468	2,544	23%	11,242
13	都計道3・4・22	3,825	4,194	3,748	32%	11,767

注) 表中の色掛けは、現況(表-3.6)より値が増加したものの。

注) 表中の「No.」は右図の地点図中の番号に対応。



現在、着手済路線が完成かつ広域交通網が整備されると将来の混雑度は・・・

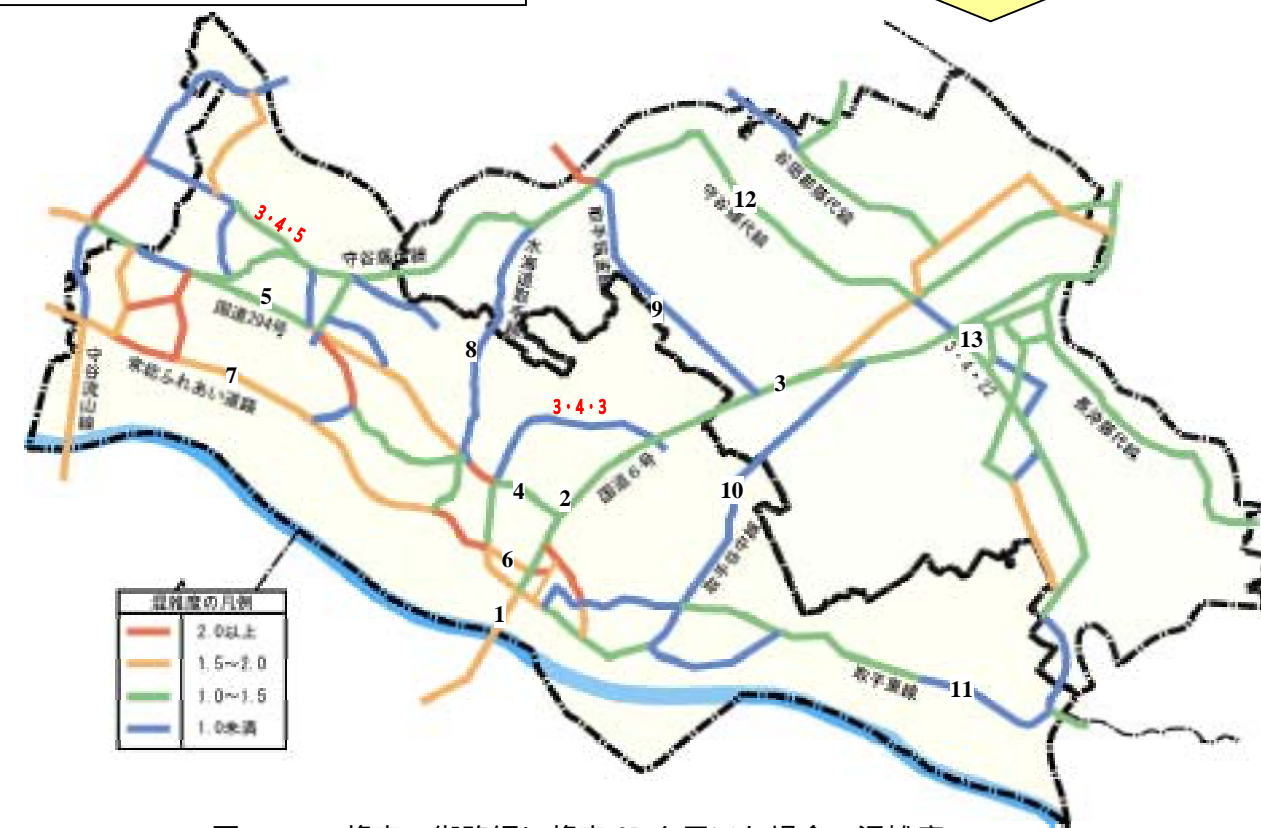
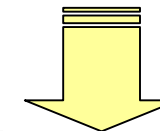


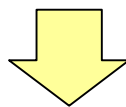
図-3.26 将来の街路網に将来 OD を用いた場合の混雑度

3.5 現況および将来の課題の抽出

(1) 現況の交通実態および課題

南北軸方向の交通実態

- ・市内の街路網には、拡幅や計画路線の未着手区間が存在しており、道路の持つ交通機能が十分に発揮されていない。
- ・国道6号の交通量は増加傾向にあり、依然として国道6号に交通が集中している。また、平日は特に朝・夕のピーク時の交通量が多くなっている。
- ・国道6号の平日・上り方向（龍ヶ崎市方面 千葉県方面）では、朝のピーク時（7時台）の旅行速度が大利根橋付近を先頭に井野交差点付近まで平均10km/h以下と低くなっており、市内を通過するのに約30分を要している。
- ・国道6号の平日・下り方向（千葉県方面 龍ヶ崎市方面）では、利根川渡河部への交通集中により、朝のピーク時（7時～9時）には、取手駅西口交差点を先頭に2km以上の渋滞が発生している。一方、休日では著しい渋滞は見られず、断続的な混雑が見受けられる。

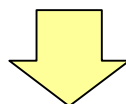


【課題】

国道6号を補完する平行軸（南北軸）の強化による混雑緩和
環状道路（一部未完区間）の早期完成による交通の分散
広域交通のバイパス機能としての新たな交通軸の整備
道路機能の適切な役割分担（通過交通とアクセス交通の混在の解消）
取手市と藤代町の地域連携を支援する交通軸の整備

東西軸方向の交通実態

- ・東西・南北軸方向の幹線道路が取手駅周辺で結節しているため、慢性的に渋滞が発生している。その傾向は平日で顕著である。
- ・幹線道路の交通量をみると、国道294号では平日・休日ともに守谷方面への交通が多くなっている。一方、常総ふれあい道路では両方向ともにほぼ同等の交通量である。
- ・平日の旅行速度をみると、国道294号・常総ふれあい道路ともに国道6号との結節部において低くなっているものの、平均旅行速度は高く、比較的スムーズに流れている。また、取手東線の旅行速度は、特に平日の朝のピーク時に低くなっている。
- ・取手駅周辺から各方面への所要時間をみると、守谷市方面への所要時間のみ平日よりも休日の方が長くなっている。
- ・住民は取手駅周辺の交通が集中する場所に対する不満を抱いており、特に国道6号との結節部で渋滞していることを不満に感じている。

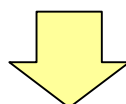


【課題】

東西軸の強化による「隣接地域との連携強化」
取手市中心部までの所要時間の短縮および「取手駅周辺の魅力の向上」
国道6号に結節する各道路の明確な機能分担
交通の分散を図るための新規路線の整備

生活道路等の交通実態

- ・主要幹線道路以外の水海道取手線、守谷藤代線や藤代町内の狭幅員道路などの生活道路にも大型車が流入している。
- ・住民の多くは、住居地域内の道路での「車が多く、通行に危険を感じる」や「運転の際、歩行者と接する危険を感じる」といった歩行者と自動車との錯綜が問題視している。
- ・今後の道路整備の方向性として、「歩行者・自転車優先」、「安心・安全」に力点を置いた道づくりを求めている。この傾向は、高齢者でより顕著である。

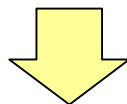


【課題】

住居地域内の狭隘な道路からの通過交通の排他、安全・安心な道づくり
取手市と藤代町を結ぶ新たな幹線道路の整備

(2) 将来の交通実態および課題

- ・現在、着手済路線が完成かつ広域交通網（圏央道等）が整備されることで、国道6号の通過交通が若干減少。
- ・よって、市内の混雑が若干緩和される傾向にあるが、依然として、国道6号と東西軸との結節部や利根川の渡河部において混雑が激しい状況にある。
- ・藤代駅南の都計道3・4・22の整備により、局所的な渋滞は緩和する。しかし、通過交通が約4,800台/日と多く、桜ヶ丘の住宅団地周辺が混雑する結果となる。



【課題】

圏央道等の広域交通網が整備されることにより、取手市・藤代町内の通過交通が減少するため、市内の混雑は若干緩和される。しかし、ネットワークの一部未供用区間の存在により、道路の持つ交通機能が十分に発揮されず、抜本的な渋滞解消には至らないものと予測できる。

国道294号と常総ふれあい道路の2本のみでは、著しい東西方向の交通需要に対して容量が不足しており、新たな東西軸（都市計画道路3・4・5等）が必要である。

取手駅周辺の混雑緩和を図るために、環状線（都市計画道路3・4・3）の早期完成による交通の分散が必要である。

(3) 現況および将来の課題の抽出

現況の課題

国道6号を補完する平行軸（南北軸）の強化による混雑緩和
 取手市と藤代町の地域連携を支援する交通軸の整備
 東西軸の強化による「隣接地域との連携強化」
 国道6号に結節する各道路の明確な機能分担
 住居地域内の狭隘な道路から通過交通を排他

将来の課題

利根川を渡る新たな道路の整備による交通の分散
 取手市と藤代町を結ぶ新たな幹線道路の整備
 一部未完区間（都市計画道路）の早期完成による交通機能の発揮
 取手筑波線の延伸による広域連携の強化

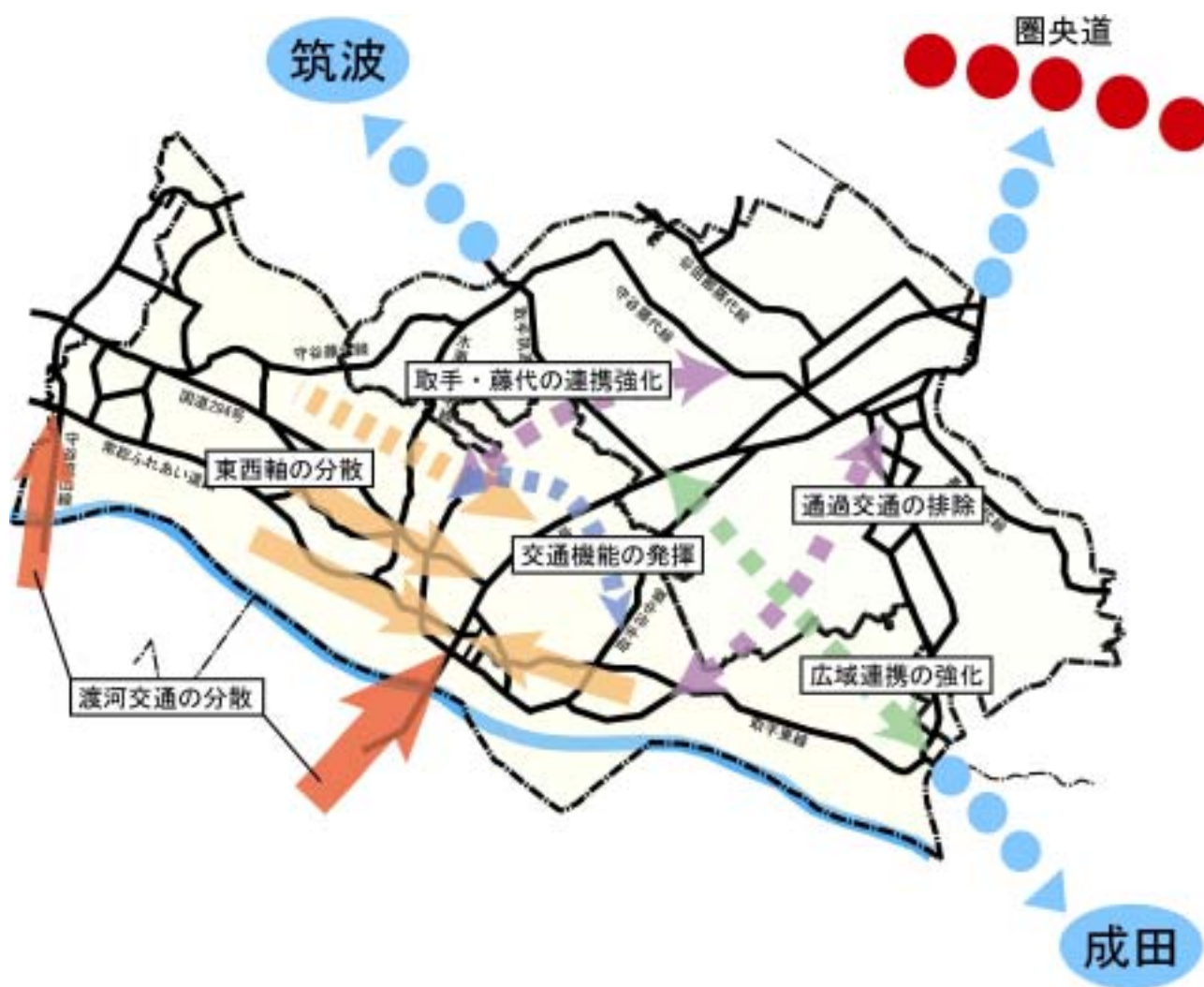


図-3.27 現況および将来の課題