

1 調査名称：笠間市総合都市交通体系調査

2 調査主体：笠間市

3 調査圏域：笠間市全域

4 調査期間：平成18年度～平成19年度

5 調査概要：

平成18年3月に、観光資源の豊富な笠間市、交通網に恵まれた友部町、農業を中心とした発展から産業的な発展の著しい岩間町が合併し、新笠間市が誕生した（以下、新笠間市を笠間市という）。笠間市は、首都圏から100km、茨城県のほぼ中央に位置し、県都水戸市に隣接する都市である。

笠間市の交通網としては、JR常磐線・水戸線の鉄道、常磐自動車道・北関東自動車道・国道50号・国道355号の幹線道路が走り、6つの駅と3つのインターチェンジ、さらに常磐自動車道の友部サービスエリアに接続するスマートインターチェンジを有している。新市まちづくり計画においても、「恵まれた交通基盤を活かしたまちづくり」を新市まちづくりの重点ビジョンに定めている。

これら、笠間市のもつ地理的優位性を活かし、合併後の笠間市における将来まちづくりの推進に向けて、総合的な交通体系の方針、将来道路ネットワーク計画、将来公共交通ネットワーク計画等の都市交通計画の基本的な方向性について検討する。

## < 調査成果 >

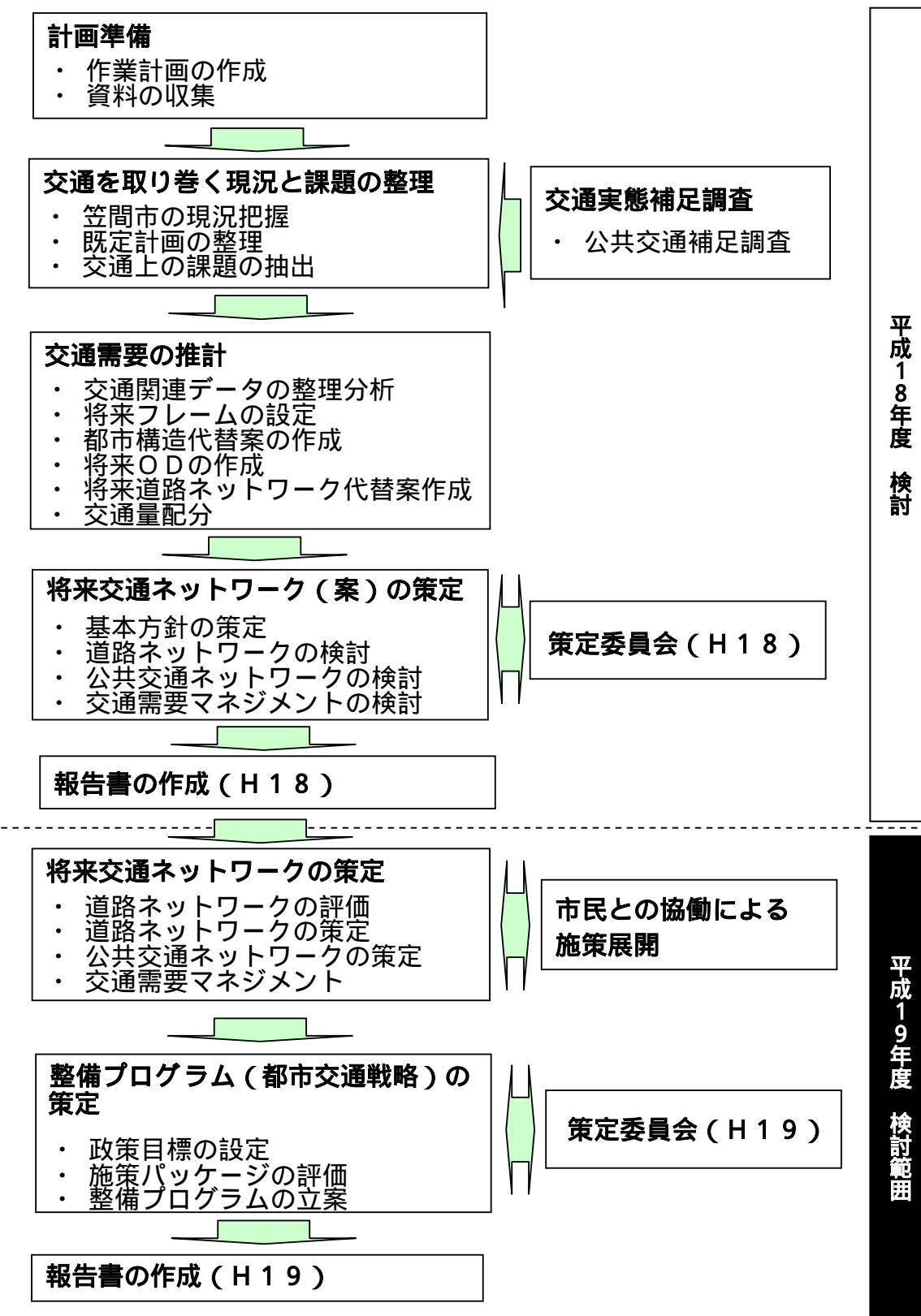
### 1 調査目的

歴史、自然と文化に恵まれた観光資源が豊富な旧笠間市、交通網に恵まれた旧友部町、農業を中心とした発展から産業的な発展の著しい旧岩間町が合併して誕生した新笠間市（以下、新笠間市を笠間市という）では、JR 常磐線と水戸線、常磐自動車道と北関東自動車道が走り、6 駅と 3 つのインターチェンジ、さらに常磐自動車道の友部サービスエリアに接続するスマートインターチェンジを有しており、新市まちづくり計画においても、「恵まれた交通基盤を活かしたまちづくり」を新市まちづくりの重点ビジョンに定めている。

今後は、整備が進められている北関東自動車道の一部開通とそれに伴う笠間西インターチェンジの設置により、交通の利便性がさらに高まることが予想される一方、交通の要所である JR 友部駅周辺整備事業による北口の開設や環状線の整備などを含めた交通流動の変化が、これまでの交通体系に大きな影響を及ぼすことが想定されている。

これらの変化を受け止めながら、笠間市のもつ地理的優位性を活かしたまちづくりを進めるためには、広域幹線道路と地域内の幹線道路を整備し、地域の一体化を容易にするなどによって合併効果を高めていく必要があり、本調査は、合併後の笠間市が整備する総合的な交通体系の方針、具体的な整備計画及び施策の実施について検討することを目的とする。

## 2 調査フロー



### 3 調査圏域図



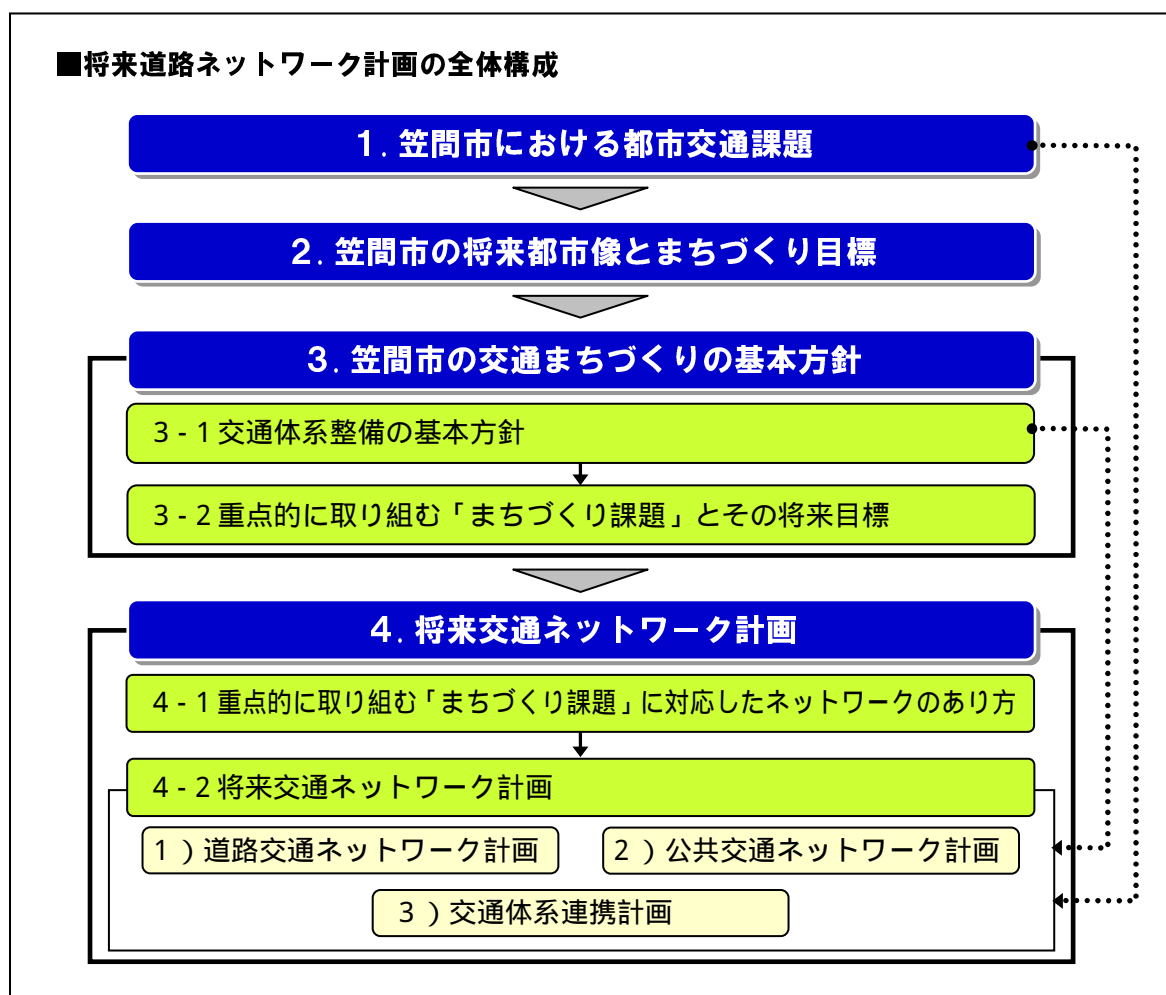
## 4 調査成果

### 1 . 将来交通ネットワーク計画策定

合併後の笠間市における将来まちづくりの推進に向けて、総合的な交通体系の方針、将来道路ネットワーク計画、将来公共交通ネットワーク計画等、今後の都市交通計画の基本的な方向性について検討する。

#### 1 - 1 将来道路ネットワーク計画全体構想

将来交通ネットワーク計画の策定は、以下のフローに従って行った。



## 1 - 2 笠間市における都市交通課題

笠間市の地域現況、交通現況や既定計画を踏まえ、笠間市における都市交通課題を整理する。

<b>道路交通に関する 都市交通課題</b>	<p><b>1) 地区間の道路ネットワークの強化</b> 各地区の市街地を結ぶ道路ネットワーク強化 笠間地区、岩間地区の観光資源のネットワーク化</p> <p><b>2) 東西方向の道路ネットワークの強化</b> 各地区内から水戸方面への道路ネットワークの強化 広域交通に対応した国道50号の機能強化 ○高速道路網の活用(北関東自動車道の整備・利用促進、常磐自動車道の利用促進)</p> <p><b>3) 周辺地域や市内の拠点等への道路アクセスの強化</b> 周辺地域と笠間市を結ぶ道路の強化 山間地と市街地・主要幹線道路を結ぶ道路の強化 開発予定地域やインターチェンジ等の拠点へのアクセス道路の強化</p> <p><b>4) 道路空間の安全性・快適性向上</b> 大型車の各地区の中心市街地への流入抑制 国道50号における大型車による交通負荷軽減(環境負荷の軽減、交通事故削減) 中心市街地における歩行者の交通安全対策(友部地区市街地)</p>
<b>公共交通に関する 都市交通課題</b>	<p><b>5) バス交通のサービス水準の向上</b> 高齢者等安心して継続的に市民活動に参加できるような移動の仕組みづくり バス運行本数の検討 地区間を結ぶバス路線の整備 バス空白地域の解消(友部駅北部、岩間駅西部)</p> <p><b>6) 鉄道交通のサービス水準の向上</b> 鉄道運行本数の検討(常磐線、水戸線)</p> <p><b>7) 交通結節機能の向上</b> キス・アンド・ライド( )への対応 駅駐車場の整備(笠間駅、友部駅、岩間駅) 端末交通手段としてバス、自転車の利用促進</p> <p><small>※キス・アンド・ライド: 鉄道駅、バス停等まで自家用車で家族などに送迎してもらうこと。</small></p>
<b>交通体系全般に関する 都市交通課題</b>	<p><b>8) 適切な交通機関利用への誘導</b> 公共交通の利用促進 駅駐車場の利用促進(稲田駅、福原駅)</p>



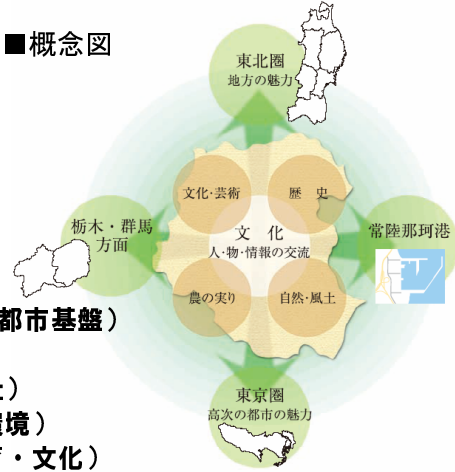
### 1 - 3 笠間市の将来都市像とまちづくり目標

笠間市合併後に新たに策定された「笠間市総合計画 基本構想及び基本計画」を基に、笠間市の目指す「将来像」や「まちづくり目標」、「将来都市構造」を整理する。

#### 将来像

住みよいまち 訪れてよいまち 笠間  
～みんなで創る文化交流都市～

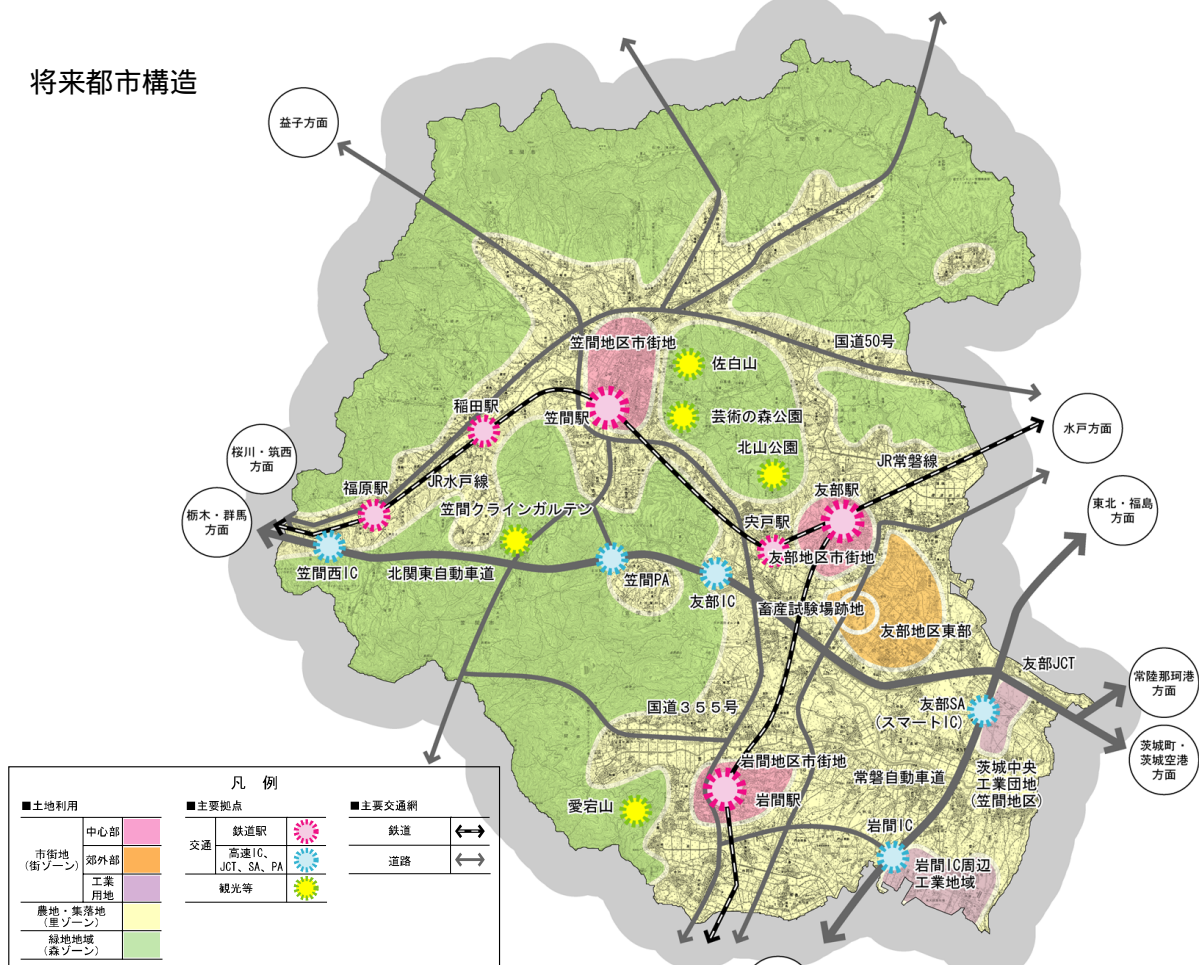
#### ■概念図



#### まちづくり目標

- 1) 広域交流基盤を生かした新時代のまちづくり（土地利用・都市基盤）
- 2) 多彩な交流で飛躍する活力ある産業のまちづくり（産業）
- 3) 共に支えあい、健やかに暮らせるまちづくり（健康・福祉）
- 4) 自然と共生した安全でやさしさのあるまちづくり（生活環境）
- 5) 人が輝き、豊かな文化を創造・発信するまちづくり（教育・文化）
- 6) 人と地域、絆を大切にした元気なまちづくり（自治・協働）

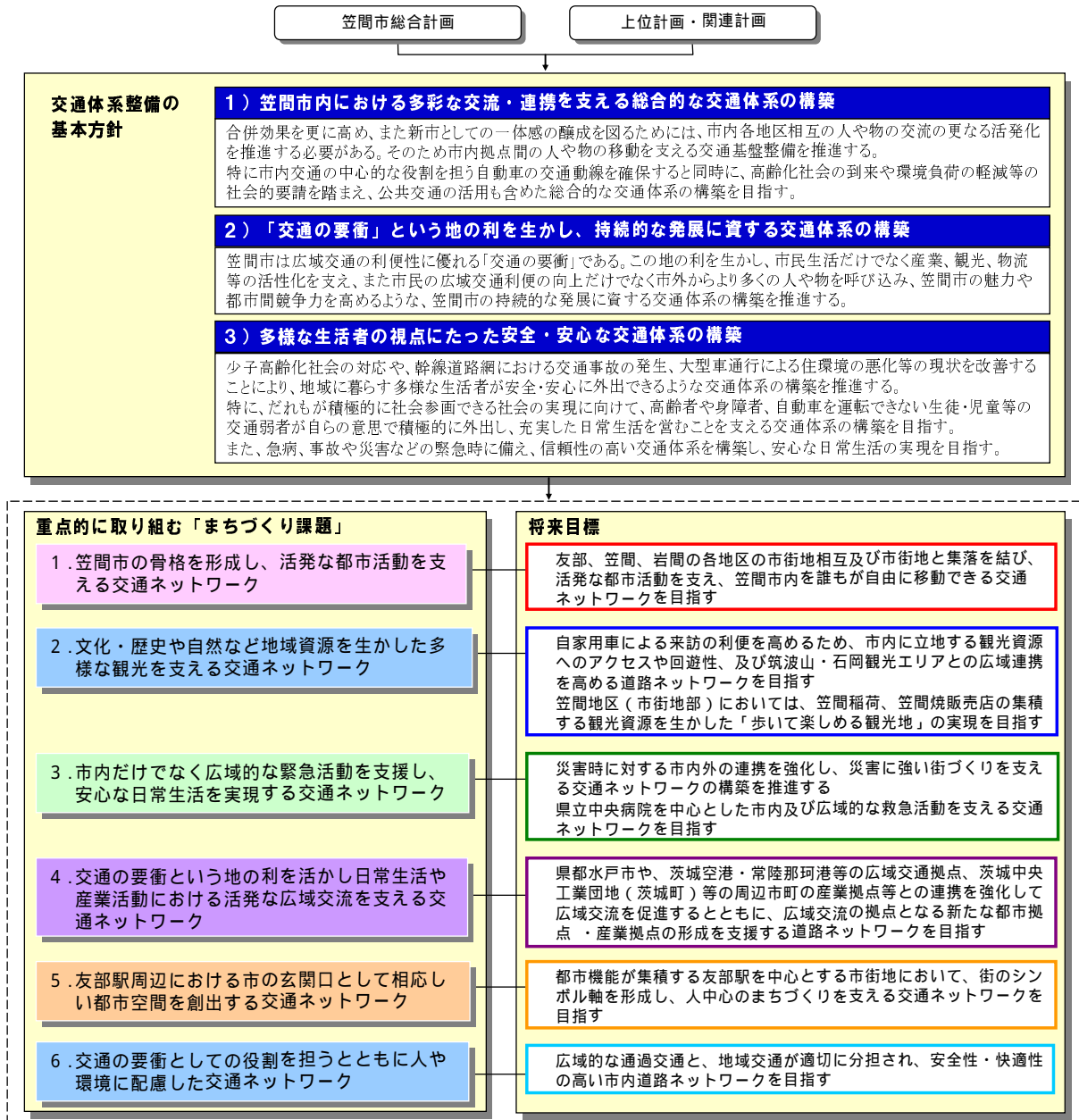
#### 将来都市構造



※クラインガルテン：滞在型市民農園のこと。  
 IC：インターチェンジの略、一般道から高速道路に出入りするための施設。  
 JCT：ジャンクションの略、高速道路を相互に連結するための施設。  
 SA：サービスエリアの略、高速道路に設けられる休憩施設。  
 PA：パーキングエリアの略、サービスエリアより簡易な高速道路に設けられる休憩施設。

## 1 - 4 笠間市の交通まちづくりの基本方針

笠間市の将来都市像とまちづくり目標を実現するための交通体系整備の基本方針と重点的に取り組むべき課題を整理した。

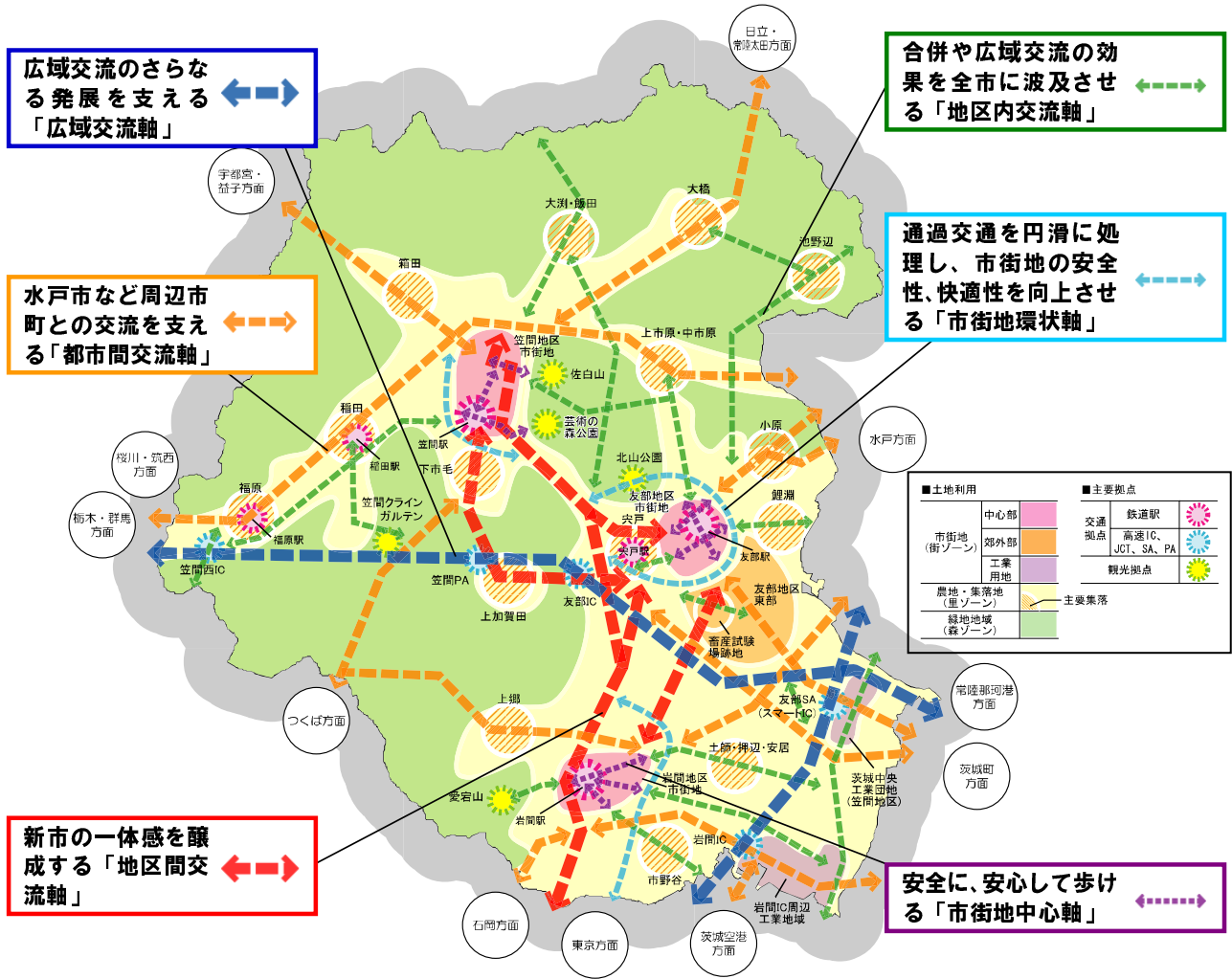




## 1 - 5 将来交通ネットワーク計画

基本方針で示した総合的な交通体系及びまちづくり課題に対応したネットワークの構築に向けた将来計画を交通モード毎に「道路交通ネットワーク計画」、「公共交通ネットワーク計画」、「交通体系連携計画」として再整理する。

### 道路交通ネットワーク計画



道路交通ネットワーク	取り組み方針
① 広域交流のさらなる発展を支える「広域交流軸」	笠間市と周辺都県や広域交通拠点(茨城空港、常陸那珂港)を連絡し、市民のアクセス性を高める。市内に人を呼び込む等、広域的な交流を支援する広域交流軸を形成する。
② 水戸市など周辺市町との交流を支える「都市間交流軸」	水戸をはじめとする近隣市町と笠間市を連絡し、市町を越えた交流を支援する。広域医療を支える都市間交流軸を形成する。
③ 新市の一体感を醸成する「地区間交流軸」	友部地区、笠間地区、岩間地区の市街地部を連絡する地区間交流軸を形成する。
④ 合併や広域交流の効果を全市に波及させる「地区内交流軸」	居住地や集落と市街地部を結ぶ生活動線として機能すると同時に、高速道路インターチェンジや市街地へのアクセスなど、広域的な交流を適切に受け止める。市内各地の生活・産業・交通拠点と市街地部、拠点同士等を結ぶ地区内交流軸を形成する。
⑤ 通過交通を円滑に処理し、市街地の安全性、快適性を向上させる「市街地環状軸」	市街地部を環状に取り巻き、広域的な通過交通を円滑に処理する。市街地部への通過交通の流入抑制により、市街地部の快適性、安全性の向上を図る市街地環状軸を形成する。
⑥ 安全に、安心して歩ける「市街地中心軸」	鉄道駅や病院、公共施設、観光施設が立地する市街地部において自動車交通を円滑に処理するとともに、歩行者や自転車が安全に、安心して通行できる市街地中心軸を形成する。

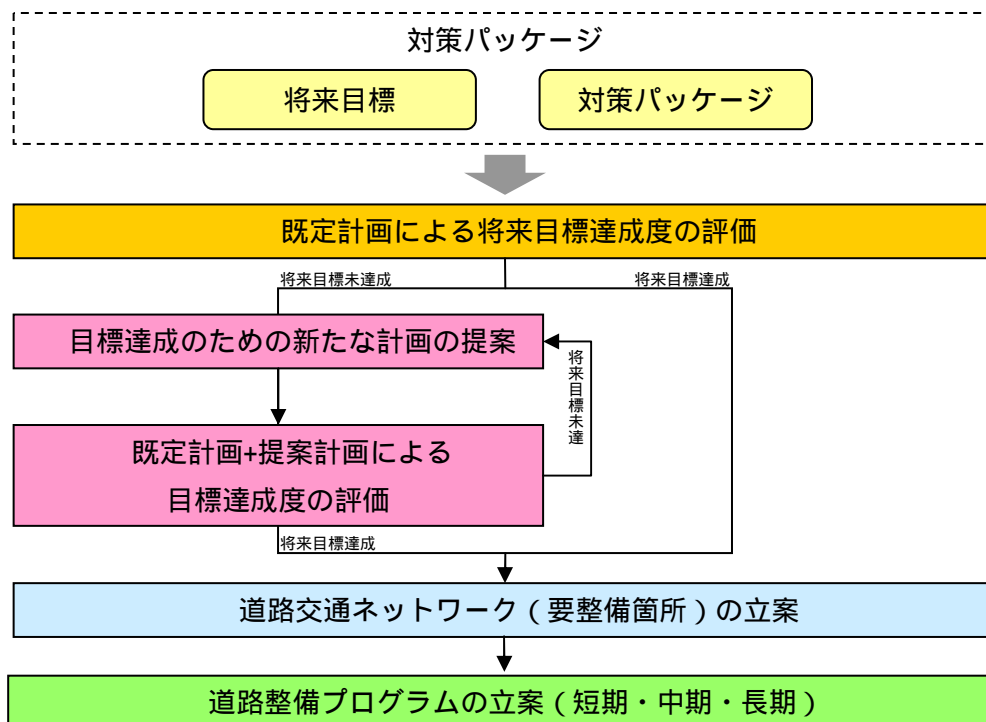


## 2. 道路整備プログラムの検討

先に検討した将来道路ネットワークの実現に向け、道路整備を要する箇所を抽出した上で、段階毎に整備することを想定した道路整備プログラムを検討する。

### 2 - 1 検討の流れ

道路整備プログラムは以下に示すフローに従って立案した。



既定計画とは、現時点で着手されている事業や、近年中に着手予定がある事業

提案計画とは、本計画書において計画期間内における事業着手を新たに提案する事業

## 2 - 2 道路整備プログラムの検討

道路ネットワークの評価を通じて抽出した要整備箇所を対象に、効果的かつ効率的な整備推進を図るため、要整備箇所毎に整備時期を検討する。

### 1) 整備時期の考え方

これまでの検討結果を基に、短期・中期・長期の道路整備プログラムを立案する。

整備時期の区分については、本計画の計画期間を平成 20 年度から概ね 20 年間とし、その中で

短期：今後 5 年  
 中期：今後 5～10 年  
 長期：10 年目以降

の 3 時点に分割して検討を行う。

要整備箇所の分類結果等を踏まえ要整備箇所の期間毎への分類の考え方を以下に示す。

#### 各期の整備箇所の考え方

-	位置づけ	考え方
短期整備箇所	・整備の進捗度が高く、整備効果の早期の発現に向けて、今後概ね 5 年以内に完了を目指すもの	・既定計画で計画期間が平成 24 年度以内のものまたは平成 19 年度中に工事が着工される事業とする ・合併特例債やまちづくり交付金事業等により実現性の目処がある事業も多いことを踏まえ、上記に該当する全事業を含むものとする。 (既に事業着手され、事業費の一部が執行されている箇所を一部含む)
中期整備箇所	・今後概ね 5～10 年の間に完了又は着工を目指すもの	・既定計画で計画期間が平成 29 年度以内のものまたは平成 19 年度中に用地買収や調査が行われている県事業とする。 (ただし完了年次が明確でない事業は、中～長期事業とする)
	・新たな都市・産業拠点形成の先導的役割を担う路線	・直近のまちづくり事業の進展状況を踏まえ、当該路線に該当する提案計画路線は、中期において整備する。
長期整備箇所	・長期的な視点から、今後概ね 10～20 年の間に完了又は着工を目指すもの (短・中期においては関係機関との協議調整や計画検討を進める)	・短期・中期に該当しない事業とする。 ・ただし事業環境の変化、まちづくり事業の進展等が生じた場合には繰り上げ整備も視野に入れた見直しを行う。

## 2) 道路整備プログラムの立案

短・中・長期の期間区分の考え方を踏まえ、各整備時期での整備箇所数と総整備延長を整理した。

### (1) 短期

総延長約 38km 規模（既に事業着手され、事業費の一部が執行されている箇所を一部含む）

### (2) 中期（中～長期を含む）

総延長約 19km 規模であり、短期や長期に比べて短い（短期・長期の 4 割程度に相当）

### (3) 長期

総延長約 41km 規模と 3 時点で最も延長が長い。

事業主体別では、茨城県、国が各 15km ずつと規模が大きい。

## 3) 段階毎の目標達成状況

道路整備プログラムとして位置付けられた事業の整備推進により、各段階におけるまちづくり課題の達成状況を整理した上で、その達成状況と問題点を以下に整理する。

### (1) 短期

既定計画に位置付けられている事業を中心に着手・完了が進み、特に中心市街地 3 地区間の連携、市街地と周辺集落の交通動線確保、観光資源へのアクセス性向上等の面で改善が進むと考えられる。

その一方で、短期事業のみではネットワークとしての効果発現が限定的な面もある。

### (2) 中期

市道来栖本戸線、市道(友)1-9 号線、(仮称)南友部平町線等の整備が進み、特に観光支援（アクセス経路の多様化、歩行者ネットワークの形成等）、災害活動支援（第二次緊急輸送道路網の形成）、新たな都市・産業拠点育成等の面でネットワーク効果を部分的に発現すると考えられる。

その一方で中心市街地 3 地区間を連携し、また観光動線上の幹線軸となる国道 355 号の機能向上が未着手のため、特に笠間市の骨格形成、主な玄関口となる友部 IC から笠間・岩間への観光流動の円滑化等の面でのネットワーク効果が限定的となる。

### (3) 長期

国道 355 号、国道 50 号、友部駅南口周辺等の整備推進により、本マスタープランに位置付けたまちづくり課題に対応した道路ネットワークの実現が図られる。これにより笠間市内において円滑な移動が可能な道路ネットワーク、多様な観光を支援するネットワーク、全県的な見地にたった救急時・災害時ネットワーク、広域交通拠点にふさわしい交通ネットワーク等の実現が図られる。

## 2 - 3 道路整備プログラム 推進上の課題

道路整備プログラムの立案及び段階毎の目標達成状況等を踏まえ、今後、道路整備プログラムを推進する上での課題について以下に整理する。

### (1) 短期事業の着実な実行

笠間市都市交通マスタープランの実現に向けた第一歩となる短期に位置付けられた事業については、合併における新市建設計画の中で、旧三市町の一体化に寄与するための事業として位置付けされた重要な事業が多く、既に実施中の案件も多く含まれていることも踏まえ、整備効果の早期発現の観点から、その着実な実行を推進する。

### (2) 社会情勢の変化に応じた見直し(PDCA)の検討

国政レベルでは道路行政の枠組みに関する様々な議論が進められている一方、県政・市政レベルでは地域経済の変動等による財政状況の変化等、道路事業を取り巻く社会情勢の変化が予想される。

他方、笠間市内には畜産試験場跡地、茨城中央工業団地(笠間地区)、岩間 IC 周辺工業地域等、今後企業進出や開発着手が見込まれる開発地が存在しその動向は時々刻々と変化する。

これらの社会情勢や開発動向の変化に柔軟に対応し、笠間市のまちづくりを効率的かつ効果的に推進する観点から、一定段階において、事業進捗度やその時点での交通課題、社会情勢、開発動向の変化等を踏まえた道路整備プログラムの見直しを検討することが必要である。

### (3) 国道 355 号、国道 50 号の機能強化の早期実現に向けた取り組み

笠間市内にある国道については、

国道 355 号：平常時及び災害時共に 3 地区間の骨格を形成する幹線軸であり、また北関東自動車道 友部 IC 経由の観光来訪者にとっての玄関口に当る路線であり、笠間市内で活動する多様な交通需要及び交通機能が輻輳する重要な交通軸

国道 50 号： 県西地域・水戸方面と笠間市を結ぶ機能だけでなく、県西地域と県央地域を結ぶ全県的な見地にたった幹線道路であり、また災害時の第一次緊急輸送路として位置づけられており、笠間市のみならず茨城県全体の交通ネットワークの中で重要な位置にある路線であり、通常時における交通円滑性の向上、災害時における交通機能の確保等を推進することが必要である。

その一方で、道路整備プログラム上は、「3地区の連携」「観光支援」「災害輸送」に向けた道路ネットワークの骨格を形成する国道 355 号及び国道 50 号の機能強化が長期的な取り組みに位置付けられており、短期及び中期段階においては、新市の一体化の推進という観点からは飛躍的に向上するものの、まちづくり課題に対するネットワーク全体から見た効果は、まだ部分的な発現に止まると考えられる。

笠間市の合併効果を更に高め、市民生活、観光客等の市内交流の活発化と同時に、全県的な災害時ネットワーク(第一次緊急輸送路網)の構築等の観点からも、国道 355 号及び国道 50 号の機能強化は重要な事業であることから、可能な限り早期着手することが望ましい。その際に全線整備が困難な場合は、区間改良、交差点改良等の先行着手による段階整備も視野に入れて検討することが考えられる。

今後は、国道 355 号及び国道 50 号の機能向上の早期実現への移行に向けて、関係機関との協議調整、計画検討等に笠間市として取り組むことが必要である。



### 3. 策定委員会

平成 19 年 7 月 9 日から平成 20 年 3 月 4 日まで計 6 回の笠間市総合都市交通体系調査委員会及び幹事会を開催し、都市交通マスタープランについて討論を行ってきた。各回の開催日時と主な協議事項は以下の通りである。

開催日時と協議事項

-	日 時	協議事項
第 2 回 幹事会	平成 19 年 7 月 9 日 (月) 15 時 ~ 17 時	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第 1 回委員会での指摘と対応について</li> <li>・「交通を取り巻く現況と課題」及び「将来交通ネットワーク(案)」について</li> </ul>
第 2 回 委員会	平成 19 年 7 月 27 日 (金) 15 時 ~ 17 時	<ul style="list-style-type: none"> <li>・笠間市総合都市交通体系調査業務 全体像について</li> <li>・第 1 回委員会での指摘と対応について</li> <li>・「交通を取り巻く現況と課題」及び「将来交通ネットワーク計画(案)」について</li> </ul>
第 3 回 幹事会	平成 19 年 10 月 26 日 (金) 15 時 30 分 ~ 17 時 30 分	<ul style="list-style-type: none"> <li>・笠間市都市交通マスタープランの全体構成について</li> <li>・都市交通課題及び将来交通ネットワーク計画(案)、都市交通マスタープランの重点テーマ(案)について</li> <li>・道路交通ネットワーク及び道路整備プログラムの検討方針について</li> </ul>
第 3 回 委員会	平成 19 年 11 月 30 日 (金) 15 時 ~ 17 時	<ul style="list-style-type: none"> <li>・笠間市都市交通マスタープランの全体構成及び第 3 回幹事会での指摘と対応について</li> <li>・都市交通課題及び将来交通ネットワーク計画(案)について</li> <li>・都市交通マスタープランの重点テーマ(案)について</li> <li>・道路交通ネットワーク及び道路整備プログラムの検討方針【修正案】について</li> <li>・パブリックコメントの実施について</li> </ul>
第 4 回 幹事会	平成 20 年 2 月 26 日 (火) 15 時 ~ 17 時	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第 3 回幹事会・委員会での指摘と対応について</li> <li>・パブリックコメント実施結果について</li> <li>・道路整備プログラムの検討について</li> </ul>
第 4 回 委員会	平成 20 年 3 月 4 日 (火) 15 時 ~ 17 時	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第 3 回幹事会・委員会での指摘と対応について</li> <li>・パブリックコメント実施結果について</li> <li>・道路整備プログラムの検討について</li> </ul>

第 1 回幹事会・委員会合同会議は平成 18 年度(平成 19 年 3 月 2 日(金))に開催  
なお、委員及び幹事は学識経験者、関係機関(国及び県、公共交通事業者)、本市関係部署で構成されている。