

1 調査名称：（稲敷市）総合都市交通体系調査

2 調査主体：茨城県稲敷市

3 調査圏域：稲敷市全域

4 調査期間：令和4年度

5 調査概要：

稲敷市の都市計画道路は、町村合併を行う以前の旧江戸崎町の江戸崎市街地や旧新利根町の新利根市街地などに合計13路線が都市計画決定され、これまで着実に整備が進んできた。一方、近年本市では、人口減少、市街地の空洞化、町村合併、更には東日本大震災などの影響により、都市計画道路を取り巻く環境は大きく変化しており、これらの社会情勢や地域情勢の変化から、本市における都市計画道路の役割や機能に変化が生じている可能性があるため、その状況を検証することが必要となっている。

本市では、茨城県が策定した「茨城県都市計画道路再検討指針」に基づき、都市計画決定後、長期未着手となっている都市計画道路を現在の社会情勢から都市の将来像に照らし合わせ、計画の必要性、事業の支障となる要因等を評価し、計画の継続、変更、廃止の方向性を判断するため、都市計画道路再検討を実施することとした。

## I 調査概要

1 調査名称 (稲敷市) 総合都市交通体系調査

## 2 報告書目次

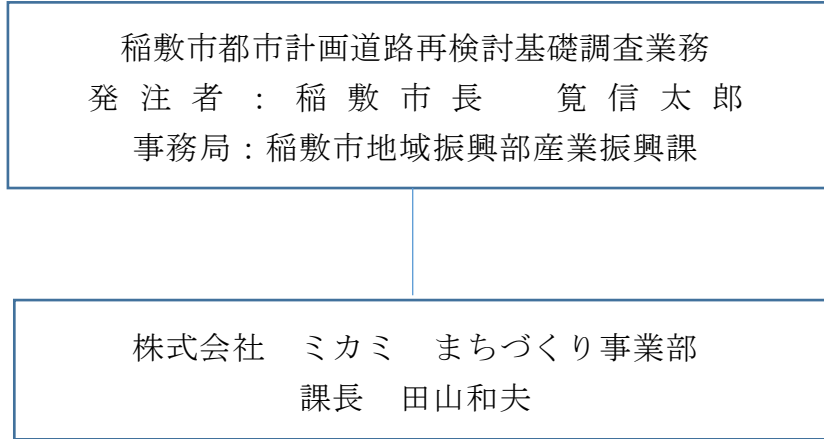
I 章 稲敷市の概況と都市計画の状況

II 章 都市計画道路の評価

III 章 各種協議支援

IV 章 設計協議

3 調査体制



4 委員会名簿等：設置なし

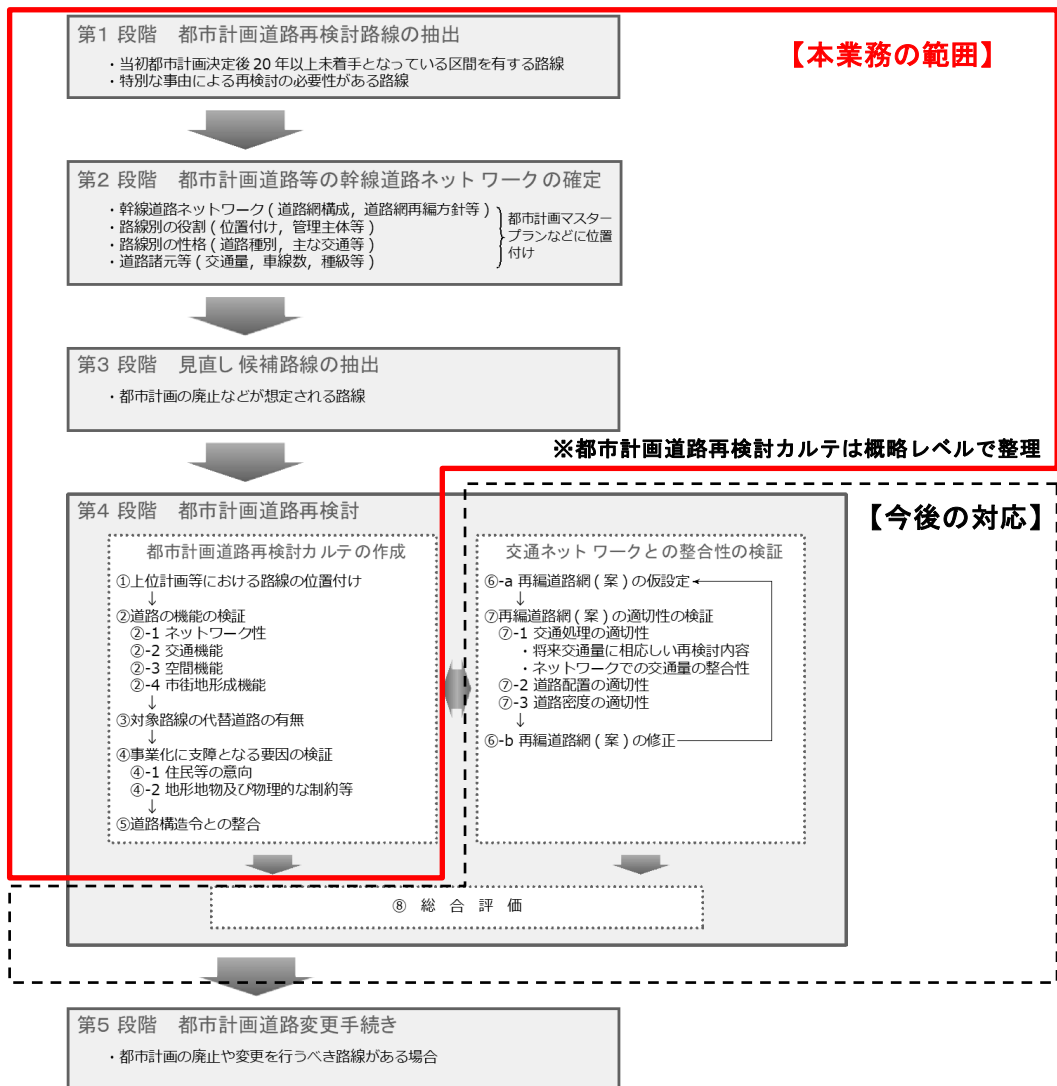
## II 調査成果

### 1 調査目的

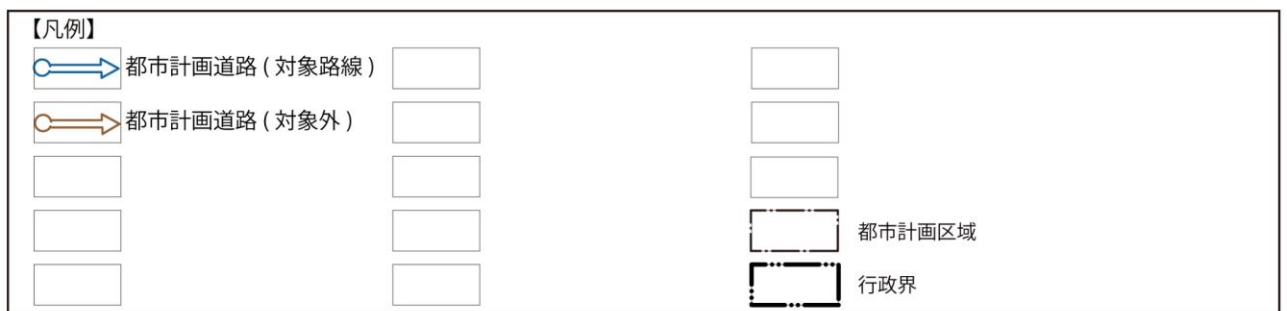
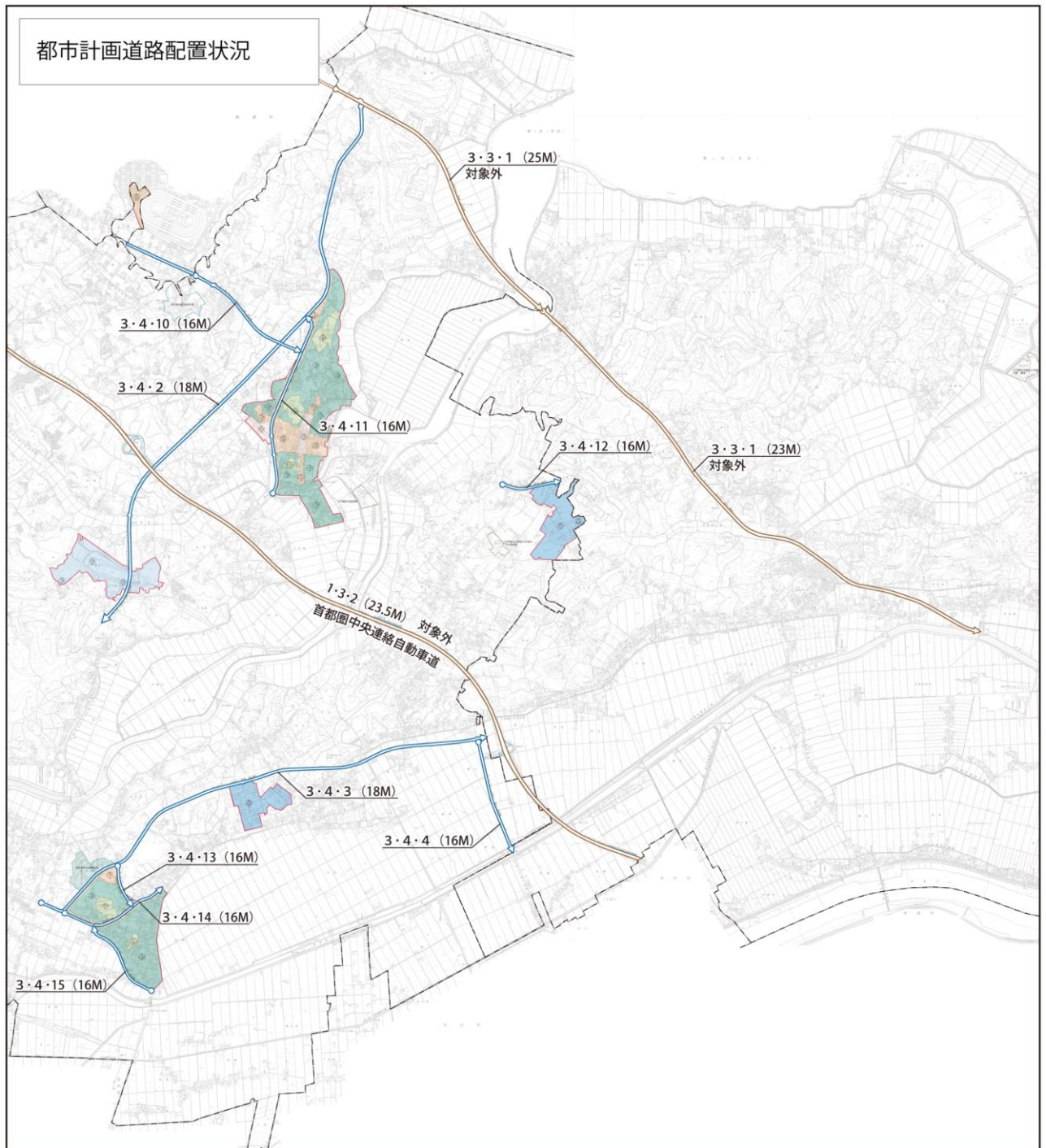
都市計画道路再検討業務は、都市計画決定後、長期間未着手となっている都市計画道路について、都市計画道路としての計画の継続、変更等の方向性を明らかにすることを目的とするものであり、令和4年度及び令和5年度の2箇年での事業を予定しており、本業務はその1年目にあたる基礎調査業務である。

本業務は、前提条件の整理として都市計画道路再検討対象路線の抽出を行うほか、再検討対象路線について、「上位計画等における位置づけ」、「道路機能の重要性」、「代替道路の状況」、「事業化の課題点」、「道路構造令との整合」などの主に定性的な状況整理を行い、再検討対象路線の概略的な評価結果をまとめ、都市計画道路再検討の大筋の方向性を明らかにし、都市計画道路の路線ごとに計画の必要性や事業の支障となる要因等を評価することによって、都市計画道路としての計画の継続、変更等の方向性を検証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

### I 章 稲敷市の状況と都市計画の状況

市の状況や上位計画・関連計画を整理するとともに、都市計画道路に関連するその他の都市計画の状況を整理した。

#### 稲敷市総合計画

##### 将来像

##### みんなが住みたい素敵なまち

稲敷市に住む人が幸福感や満足感の高い生活を送ることができるまちを目指した取組を進め、「みんなが住みたい素敵なまち」を実現するため、重点プロジェクトを推進します。

重要プロジェクトは、様々な施策を横断的かつ重点的・優先的に進めるために位置づけるもので、「稲しき未来ビジョン」の基本方針に基づき、今後4年間で取り組むべき7つのプロジェクトです。

##### I. 輝く未来のための投資

- ・未来を拓く地域活性化プロジェクト
- ・たくましく生きるいなしきっ子プロジェクト
- ・笑顔でつながる子育て応援プロジェクト

##### II. 市民目線での行政サービスの向上

- ・誰もが住みたい素敵なまちプロジェクト
- ・住み慣れた場所で暮らしを支える安心・安全プロジェクト

##### III. 市民等とともに歩むまちづくりの推進

- ・みんなが力を合わせてつくる地域づくりプロジェクト
- ・広域の絆を生かした行政発展プロジェクト

##### 施策別計画

住みやすいまちづくりを進めましょう！

##### 1. 定住促進に資する計画的な土地利用の推進（都市計画・住宅）

人口減少が進む中、圏央道の全線開通など、広域的な動向を捉えながら、豊かな自然と共存する開発をすすめるため、総合的かつ計画的で適正な土地利用の誘導を図ります。

特に人や都市機能が集積する市街地においては、生活環境や生産環境の向上に努め、集約的、効率的な土地利用を図ります。また、農地や霞ヶ浦、河川、里山など魅力ある自然の保全や活用、昔ながらの集落地の維持、活性化に努めます。

地籍調査については、土地の適正かつ合理的な利用、管理のため、継続して実施します。

また、若年層の流出防止、市内への移住定住の促進を図るための出会いの場の創出や住宅施策を展開するとともに、支援が必要な市民のため、市営住宅の確保に努めます。

具体的な取り組みとして、

- ①計画的（適正）な都市的土地利用の推進
- ②自然的土地利用の保全と活用
- ③地籍調査の推進
- ④移住定住促進に向けた支援
- ⑤移住定住促進に向けた住宅の整備・支援
- ⑥障害者等住宅の推進
- ⑦市営住宅の維持管理と新たな住宅支援策の検討

## 2. 生活を支える道路ネットワークと公共交通の充実

生活や地域経済活動の最も重要な都市基盤は道路、公共交通です。利用者にとって円滑で快適な道路交通体系の形成を実現するため、幹線道路や生活道路の計画的な整備を進めます。

また、高齢者や学生等の交通弱者が日常生活を不自由なく暮らすことができるまちづくりを目指し、市民の様々な需要と目的に応じた持続可能な公共交通体系の形成を図ります。

具体的な取り組みとしては、

- ①幹線道路の整備
- ②生活道路の安全確保
- ③サイクリング環境整備
- ④地域内交通の充実
- ⑤広域公共交通の充実

## 3. 公園・緑地の整備と維持管理の促進

本市らしい魅力ある水辺空間や自然環境などの資源を活用し、誰もがいつでも安全で安心して利用できる都市公園や緑地の適正な配置を行いながら、緑と水のネットワークづくりを進めます。

また、既存の公園の充実を図るとともに適正な公園管理のもと、みんなに親しまれる公園づくりを目指します。

具体的な取り組みとしては、

- ①公園・緑地の整備推進
- ②公園の適正な維持管理

## 4. 快適で清潔な生活環境に資する上水道及び生活排水対策の整備促進

上水道については、良質で安定的な水源の確保とともに、持続可能な水道施設の整備・維持管理と経営基盤の確立を目指します。

下水道については、清潔で衛生的な生活環境の維持とともに、霞ヶ浦などの公共用水域の水辺環境の保全、再生を目指し、生活排水の適正処理、施設の統廃合、下水道整備と維持管理を進めます。

また、上水道事業及び下水道事業の安定的な事業運営を図ります。

具体的な取り組みとしては、

- ①安全な水の安定供給
- ②持続可能な施設整備の推進
- ③安定した経営基盤の確立
- ④下水道事業の整備推進
- ⑤下水道の接続促進
- ⑥生活排水の適正処理
- ⑦施設管理
- ⑧経営戦略計画の見直し

## 稲敷市都市計画マスタープラン

### 【将来目標人口】

平成 42 年（2030 年）：約 48、000 人

### 【都市づくりの目標】

#### 目標 1：美しい田園と都市が共存する都市

- ・新たな都市基盤の整備により地域経済の中核を担う活力ある市街地の形成を図るとともに、主要集落などに残る地域の個性の確実な継承とまちづくりへの活用を図る。

#### 目標 2：安全で快適な生活環境の向上に向けて、既存の集積効果を活かしたクラスター（房状）型都市

- ・合併後まもない本市では、市街地や主要集落が広範に点在しており、市を代表するような強力な中心核的な市街地は形成されておらず、その形成には長期の期間を要すると考えられる。そのため、都市全体のまちづくり（都市づくり）は段階的に進める必要があり、市街地、主要集落間を有機的に連絡するネットワークの形成を目指す。

#### 目標 3：活力に溢れた産業と交流を育む都市

- ・本市は首都圏近郊で成田国際空港や鹿島港にも近接しており、これらを連絡する首都圏中央連絡自動車道の開通により、各経済圏へのアクセスが飛躍的に向上するなど、新たな土地需要が期待されることから、この地域ポテンシャル（潜在的な能力・魅力）の高まりを、適切な土地利用への誘導するまちづくりを展開する。
- ・本市の基幹産業である農業の振興につながる新たな農業施策の展開により、生産・加工・流通分野など多角的な地域産業の活性化を目指す。
- ・近隣都市や隣県との連携により、来訪者を温かく迎え入れ、人と人、人と自然とがふれあうことができる豊かな地域づくりを行うことで、地域間の交流、都市間の交流など多様な交流が可能な新たな広域観光圏の形成を目指す。

#### 目標 4：協働による地方自治の時代に対応した戦略的な都市

- ・積極的な住民参加を促し、市民・事業者・行政が一体となって、生活者の視点ですべての市民が安全で安心して快適、便利に暮らせるまちづくりを目指す。

#### 目標 5：自然環境と共存する地域づくり

- ・豊かな自然環境や歴史的資源の保全・活用など、自然と共存するまちづくりを進めることで、郷土愛を育み、いきいきと健康的に暮らせるような都市づくりを行う。

### 【道路・交通体系等の方針】

#### 1) 道路・交通体系

##### ①広域幹線道路

自動車専用道路や本市内の市街地と市街地、市街地と集落とを効率的に連絡し、広域的な連携を強化する国道や主要な県道などは『広域幹線道路』として位置づけ、高い走行性の確保とともに、沿道環境に配慮した道路空間の形成を図る。

稲敷東部台都市計画区域	稲敷東南部都市計画区域
<ul style="list-style-type: none"><li>・(都) 首都圏中央連絡自動車道線（稲敷インターチェンジ、(仮称) 江戸崎パーキングエリア)</li><li>・(国) 125 号</li><li>・(都) 美浦・江戸崎線 ((国) 125 号バイパス)</li><li>・(国) 408 号</li><li>・(県) 竜ヶ崎潮来線</li><li>・(都) 柴崎・桑山線 ((県) 竜ヶ崎潮来線バイパス)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・(都) 首都圏中央連絡自動車道線 ((仮称) 東インターチェンジ)</li><li>・(国) 51 号</li><li>・(国) 125 号</li><li>・(都) 桜川・東線 ((国) 125 号桜川・東バイパス)</li></ul>



## ②地域間幹線道路

次に示す県道を中心に、本市を中心とする地域間の交通を円滑に処理し、広域幹線道路間を連携し、広域幹線道路間を連携し、本市の骨格を形成する道路を『地域間幹線道路』として位置づけ、走行性を確保しつつ、歩行者、自転車利用者や沿道土地利用に配慮した道路空間の形成を図る。

稲敷東部台都市計画区域	稲敷東南部都市計画区域
<ul style="list-style-type: none"><li>・(県) 土浦稲敷線</li><li>・(県) 江戸崎新利根線</li><li>・一部(都)青宿・原線((県) 江戸崎神崎線)</li><li>・一部(都) 桑山・椎塚線((県)江戸崎下総線)</li><li>・(県) 稲敷阿見線</li><li>・カントリーライン</li><li>・(都) 佐倉・羽賀線</li><li>・(都) 土屋・新山線</li><li>・(都) 道上沖・荒句線</li><li>・(都) 青宿・原線</li><li>・(都) 伊佐津・寺地線</li><li>・(都) 柴崎中央線</li><li>・(都) 九軒・新宿線</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・(県) 水戸銚田佐原線</li><li>・(県) 取手東線</li><li>・(県) 江戸崎下総線</li><li>・(県) 江戸崎神崎線</li><li>・(県) 新川・江戸崎線等</li></ul>

## ③生活幹線道路・生活補助幹線道路

### 1.公共交通

- ・既存の代替バス及び路線バスの維持と、市民等による利用促進を図る。
- ・民間活力と連携により、デマンドタイプのタクシーや小型バスの運行など、地域内補完交通の整備と市民や来訪者による利用促進を図る。
- ・首都圏と本市を結ぶ JR 常磐線牛久駅や荒川沖駅等及び JR 成田線滑河駅や下総神崎、大戸、佐原駅等とを結ぶ公共交通の維持・確保を図るために、関係機関との連携を強化する。

### 2.道路環境

- ・既存の庁舎周辺、公共施設が集積する地区、小・中学校周辺、広域幹線道路や地域間幹線道路との交差点周辺など、多くの方が利用する道路空間は、交差点改良や歩道の設置、狹隘道路の解消、歩道の段差解消など、歩行者の安全、安心を優先した道路環境づくりを進める。
- ・集落と市街地、集落と集落、集落と学校等を結ぶ主要な生活道路や幹線道路は、地域の実情や学校及び幼稚園の統廃合等を勘案しながら、歩道の整備や通学路の安全性向上、危険箇所の解消などを推進する。

## II 章 都市計画道路の評価

長期未着手に該当する対象路線の外気用を確認し、区間設定を行うとともに、対象路線の現況写真の整理及び都市計画道路の整備状況の整理を行った後に、都市計画道路の路線・区間別の評価を行った。

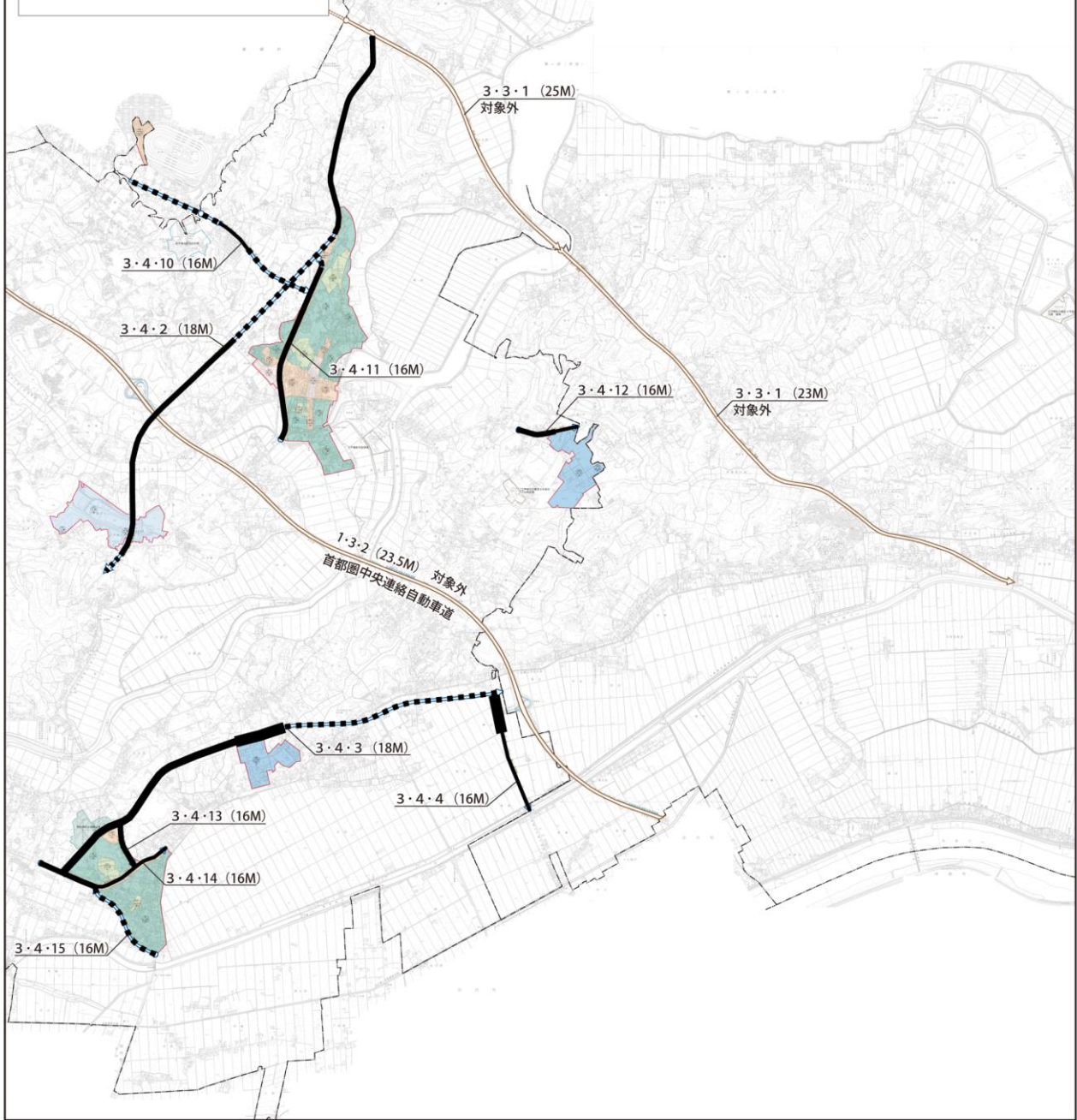
都市計画 区域	No	路線番号	路線名称	決定内容					整備状況			
				当初決定 年月日	決定 主体	幅員 (m)	延長 (m)	稲敷市内 延長(m)	改良済 (完成) (m)	改良済 (暫定) (m)	未改良 (m)	整備率 (改良済)
稲敷東部台 都市計画区域	1	1・3・2	首都圏中央連絡自動車道線	H6.4.21	県	23.5	8,890	8,890	0	8,890	0	100.0%
	2	3・3・1	美浦・江戸崎線	H6.4.21	県	25.0	9,250	3,830	0	1,196	2,634	31.2%
	3	3・4・2	佐倉・羽賀線	H6.4.21	県	18.0	7,300	7,300	4,490	0	2,810	61.5%
	4	3・4・3	柴崎・桑山線	H6.4.21	県	18.0	6,000	6,000	3,630	0	2,370	60.5%
	5	3・4・4	桑山・椎塚線	H6.4.21	県	16.0	1,400	1,400	354	0	1,046	25.3%
	6	3・4・10	土屋・新山線	H6.3.10	県	16.0	2,470	1,600	0	0	1,600	0.0%
	7	3・4・11	道上沖・荒匂線	H6.3.10	県	16.0	2,240	2,240	0	0	2,240	0.0%
	8	3・4・12	青宿・原線	H6.3.10	県	16.0	700	700	0	0	700	0.0%
	9	3・4・13	伊佐津・寺地線	H6.3.10	県	16.0	520	520	0	0	520	0.0%
	10	3・4・14	柴崎中央線	H6.3.10	県	16.0	1,340	1,340	0	0	1,340	0.0%
	11	3・4・15	九軒・新宿線	H6.3.10	県	16.0	1,090	1,090	0	0	1,090	0.0%
稲敷東南部 都市計画区域	12	1・3・2	首都圏中央連絡自動車道線	H6.4.21	県	23.5	4,730	3,180	0	3,180	0	100.0%
	13	3・3・1	桜川・東線	H16.1.22	県	23.0	6,570	6,570	0	354	6,216	5.4%
都市計画道路 計				-	-	-	52,500	44,660	8,474	13,620	22,566	49.5%
都市計画道路（圏央道除く） 計				-	-	-	38,880	32,590	8,474	1,550	22,566	30.8%

出典：都市計画の検証に係る基礎的調査(R2)、都市計画基礎調査(H29)
















※改良済：道路用地が計画幅員のとおり確保されており、一般の通行の用に供している道路延長。計画幅員のとおり整備されているかどうかにより、改良済(完成)と改良済(暫定)に分ける。

※整備率（改良率）は、都市計画決定延長のうち改良済の延長の割合

# 幅員別整備状況



## 【凡例】

	都市計画道路 (対象路線)		16.0m ~		現道なし
	都市計画道路 (対象外)		12.0m ~ 16.0m		
			10.0m ~ 12.0m		
			6.0m ~ 10.0m		都市計画区域
			~ 6.0m		行政界

## ■ 区間設定

調査対象路線について各路線の区間設定を行った。

区間設定は、1 路線であっても道路としての役割や性格が大きく異なる場合や、整備状況が異なる場合などには、主要な交差点などで分割することとした。

### ○ 3・4・2 佐倉・羽賀線（一部区間整備済み）

① 起点から県道稲敷阿見線との交差点（現道：主要地方道江戸崎新利根線バイパス）

② 県道稲敷阿見線との交差点から県道新川江戸崎線との交差点（現道：一部有（主要地方道江戸崎新利根線）

③ 県道新川江戸崎線から終点（現道：主要地方道江戸崎新利根線）

### ○ 3・4・3 柴崎・桑山線（一部区間整備済み）

① 起点から主要地方道竜ヶ崎潮来線バイパスとの交差点（現道：主要地方道竜ヶ崎潮来線）

② 主要地方道竜ヶ崎潮来線との交差点から整備完了区間（現道：主要地方道竜ヶ崎潮来線バイパス）

③ 整備完了区間終点部から主要地方道竜ヶ崎潮来線との交差点（現道：なし）

④ 主要地方道竜ヶ崎潮来線との交差点から終点（現道：なし）

### ○ 3・4・4 桑山・椎塚線（一部区間整備済み）

① 1 区間とする。（現道：県道江戸崎下総線）

### ○ 3・4・10 土屋・新山線（未整備）

① 1 区間とする。（現道：市道（江）112 号線、市道（江）1102 号線）

### ○ 3・4・11 道上沖・荒匂線（未整備）

① 1 区間とする。（現道：主要地方道江戸崎新利根線）

### ○ 3・4・12 青宿・原線（未整備）

① 1 区間とする。（現道：県道江戸崎神崎線）

### ○ 3・4・13 伊佐津・寺地線（未整備）

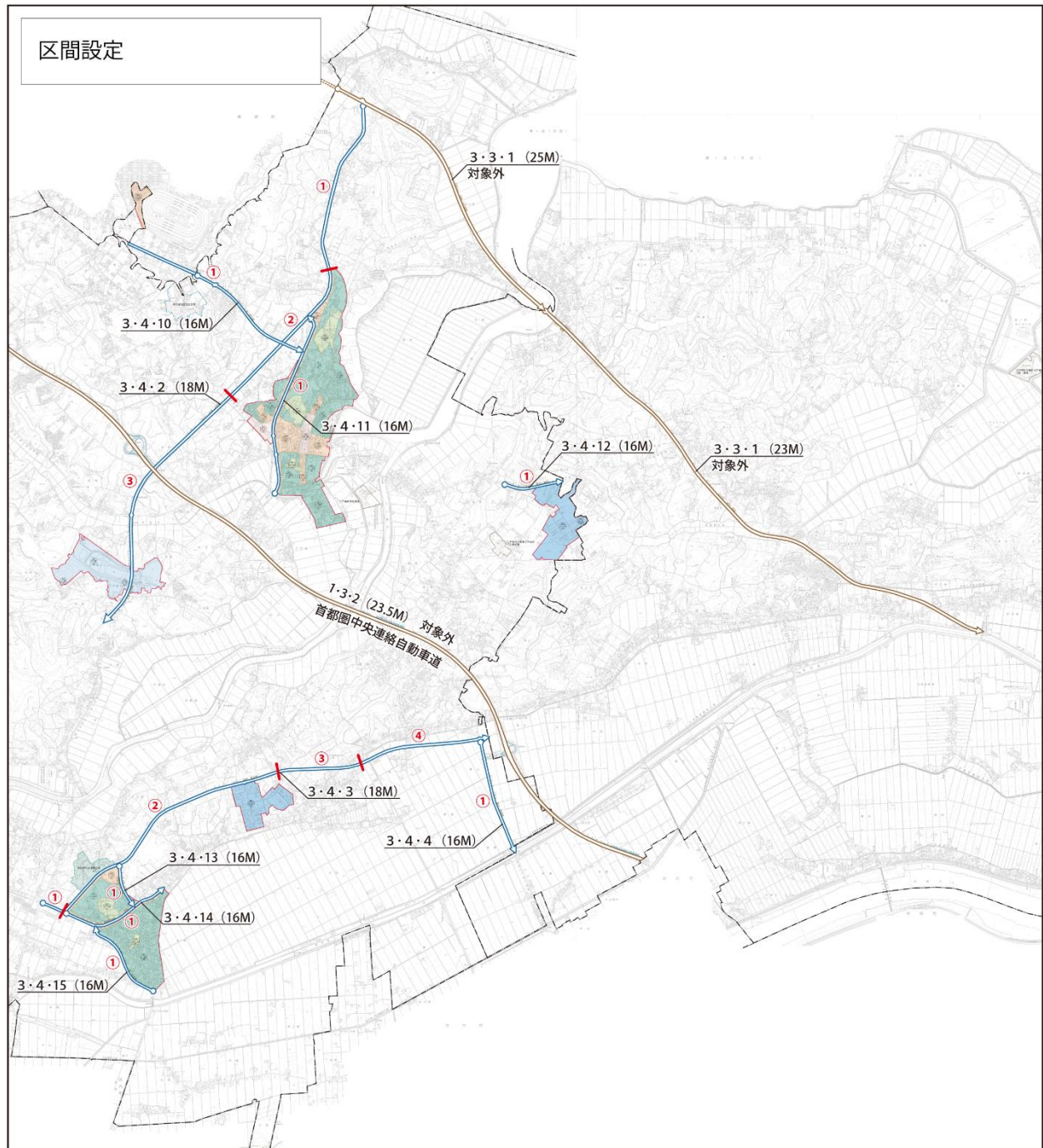
① 1 区間とする。（現道：市道（新）1－4 号線）

### ○ 3・4・14 柴崎中央線（未整備）

① 1 区間とする。（現道：主要地方道竜ヶ崎潮来線）

### ○ 3・4・15 九軒・新宿線（未整備）

① 1 区間とする。(現道：なし)



【凡例】

	都市計画道路 (対象路線)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	都市計画道路 (対象外)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	区間番号	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	区間分割位置	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	都市計画区域
		<input type="checkbox"/>	行政界

## ■評価結果

「茨城県都市計画道路再検討指針」に基づき、都市計画道路の位置付け、道路機能、代替路線、事業化阻害要因などの観点から評価を行った。

評価結果(都市計画道路再検討カルテ 概要版)

路線番号 及び 区間番号	名称	幅員 (m)	建設 年度 (昭和)	建設 延長 (km)	建設 費 (億円)	建設 費 単 位 (万円/km)	当 局 費 用 額 (万円)	県 費 用 額 (万円)	国 庫 費 用 額 (万円)	基礎データ										路線番号 及び 区間番号					
										① 上位計画に基づく 路線の位置づけ (広域的機能、交通の支援)		② 交通機能		③ ネットワーク性		④ 交通機能の検証 (都市計画道路としての重要性(11項目))		⑤ 交通機能の検証 (都市計画道路としての重要性(11項目))			⑥ 交通機能の検証 (都市計画道路としての重要性(11項目))		⑦ 交通機能の検証 (都市計画道路としての重要性(11項目))		
										用途 区分	道路 種別	道路 種別	道路 種別	道路 種別	道路 種別	道路 種別	道路 種別	道路 種別	道路 種別		道路 種別	道路 種別	道路 種別	道路 種別	道路 種別
3・4・2-①	(仮)・市道線	18		7,500	4,400	613%	H6	20															5	3・4・2-①	
3・4・2-②	(仮)・市道線	18		7,500	4,400	613%	H6	20																7	3・4・2-②
3・4・2-③	(仮)・市道線	18		7,500	4,400	613%	H6	20																6	3・4・2-③
3・4・3-①	県道・市道線	18		7,500	4,400	613%	H6	20																6	3・4・3-①
3・4・3-②	県道・市道線	18		7,500	4,400	613%	H6	20																8	3・4・3-②
3・4・3-③	県道・市道線	18		7,500	4,400	613%	H6	20																-2	3・4・3-③
3・4・3-④	県道・市道線	18		7,500	4,400	613%	H6	20																3	3・4・3-④
3・4・4-①	県道・市道線	18		7,500	4,400	613%	H6	20																1	3・4・4-①
3・4・4-②	県道・市道線	18		7,500	4,400	613%	H6	20																3	3・4・4-②
3・4・4-③	県道・市道線	18		7,500	4,400	613%	H6	20																1	3・4・4-③
3・4・4-④	県道・市道線	18		7,500	4,400	613%	H6	20																3	3・4・4-④
3・4・4-⑤	県道・市道線	18		7,500	4,400	613%	H6	20																3	3・4・4-⑤
3・4・4-⑥	県道・市道線	18		7,500	4,400	613%	H6	20																3	3・4・4-⑥
3・4・4-⑦	県道・市道線	18		7,500	4,400	613%	H6	20																1	3・4・4-⑦
3・4・4-⑧	県道・市道線	18		7,500	4,400	613%	H6	20																1	3・4・4-⑧
3・4・4-⑨	県道・市道線	18		7,500	4,400	613%	H6	20																1	3・4・4-⑨
3・4・4-⑩	県道・市道線	18		7,500	4,400	613%	H6	20																3	3・4・4-⑩
3・4・4-⑪	県道・市道線	18		7,500	4,400	613%	H6	20																5	3・4・4-⑪
3・4・4-⑫	県道・市道線	18		7,500	4,400	613%	H6	20																2	3・4・4-⑫
3・4・4-⑬	県道・市道線	18		7,500	4,400	613%	H6	20																1	3・4・4-⑬
3・4・4-⑭	県道・市道線	18		7,500	4,400	613%	H6	20																2	3・4・4-⑭
3・4・4-⑮	県道・市道線	18		7,500	4,400	613%	H6	20																3	3・4・4-⑮

凡 例

- ※①～②: 評価が強い事項(プラスカウント)
- ※③～⑤: 評価が弱い事項(マイナスカウント)
- ※⑥: 評価が強い事項(プラスカウント)
- ※⑦～⑧: 評価が弱い事項(マイナスカウント)
- ※⑨: 評価が強い事項(プラスカウント)
- ※⑩～⑪: 評価が弱い事項(マイナスカウント)
- ※⑫～⑬: 評価が強い事項(プラスカウント)
- ※⑭～⑮: 評価が弱い事項(マイナスカウント)
- ※⑯～⑰: 評価が強い事項(プラスカウント)
- ※⑱～⑲: 評価が弱い事項(マイナスカウント)

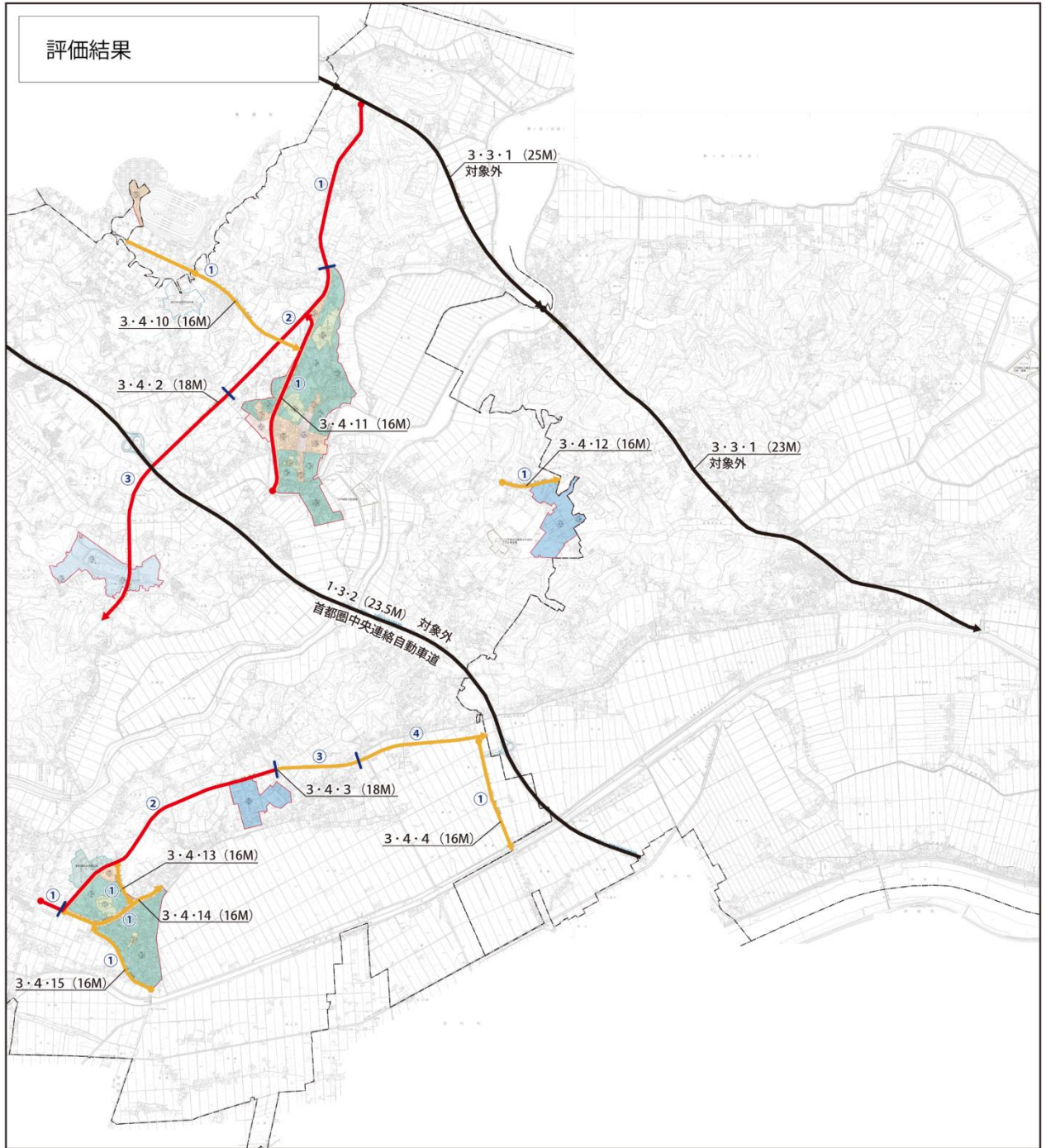
凡 例

- ※①～②: 評価が強い事項(プラスカウント)
- ※③～⑤: 評価が弱い事項(マイナスカウント)
- ※⑥: 評価が強い事項(プラスカウント)
- ※⑦～⑧: 評価が弱い事項(マイナスカウント)
- ※⑨: 評価が強い事項(プラスカウント)
- ※⑩～⑪: 評価が弱い事項(マイナスカウント)
- ※⑫～⑬: 評価が強い事項(プラスカウント)
- ※⑭～⑮: 評価が弱い事項(マイナスカウント)
- ※⑯～⑰: 評価が強い事項(プラスカウント)
- ※⑱～⑲: 評価が弱い事項(マイナスカウント)

凡 例

- ※①～②: 評価が強い事項(プラスカウント)
- ※③～⑤: 評価が弱い事項(マイナスカウント)
- ※⑥: 評価が強い事項(プラスカウント)
- ※⑦～⑧: 評価が弱い事項(マイナスカウント)
- ※⑨: 評価が強い事項(プラスカウント)
- ※⑩～⑪: 評価が弱い事項(マイナスカウント)
- ※⑫～⑬: 評価が強い事項(プラスカウント)
- ※⑭～⑮: 評価が弱い事項(マイナスカウント)
- ※⑯～⑰: 評価が強い事項(プラスカウント)
- ※⑱～⑲: 評価が弱い事項(マイナスカウント)

評価結果



【凡例】

①	区間番号		存続		
	区間分割位置		要検討		
			再検討対象外 (存続)		
					都市計画区域
					行政界