

1 調査名称：守谷市都市計画道路再検討調査

2 調査主体：守谷市

3 調査圏域：市内全域

4 調査期間：平成25年度

5 調査費：4,410千円（総合都市交通体系調査）

6 調査概要：

本調査は、「茨城県都市計画道路再検討指針」に基づき、平成27年3月末までに都市計画決定から20年が経過する都市計画道路のうち、未着手になっている路線、区間について必要性等の検討を行うことを目的とする。

## I 調査概要

### 1 調査名：守谷市都市計画道路再検討調査

### 2 報告書目次

#### 1 再検討に係わる社会経済情勢等の検証

- (1) 都市計画道路に係る地域の社会経済情勢の変化の概要
- (2) 守谷市のまちづくりの履歴
- (3) 守谷市と周辺地域の人口・産業の動向
- (4) 地域の交通流動の変化

#### 2 再検討路線の抽出

- (1) 都市計画道路の整備状況
- (2) 守谷市都市計画道路整備状況整理表
- (3) 再検討路線の抽出

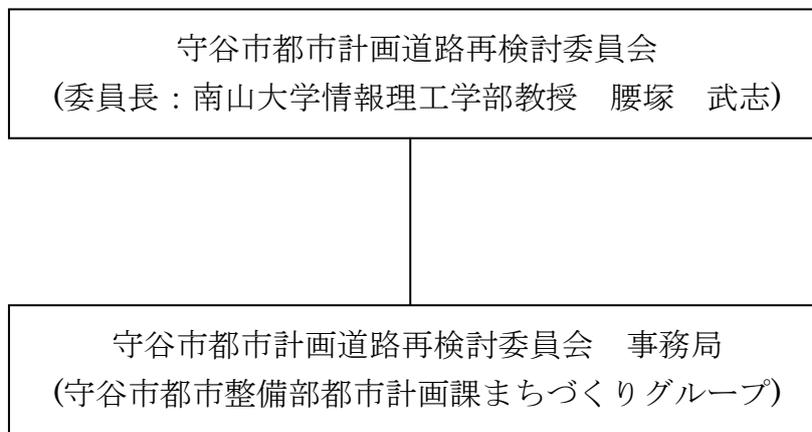
#### 3 都市計画道路再検討カルテの作成による評価

- (1) 都市計画道路再検討カルテの作成
- (2) 都市計画道路再検討カルテの作成による評価
- (3) 再編道路網(素案)の作成

#### 4 市民意向の把握

- (1) 市民意向の聴取
- (2) 市民意向のまとめ

## 3 調査体制



## 4 委員会名簿等：

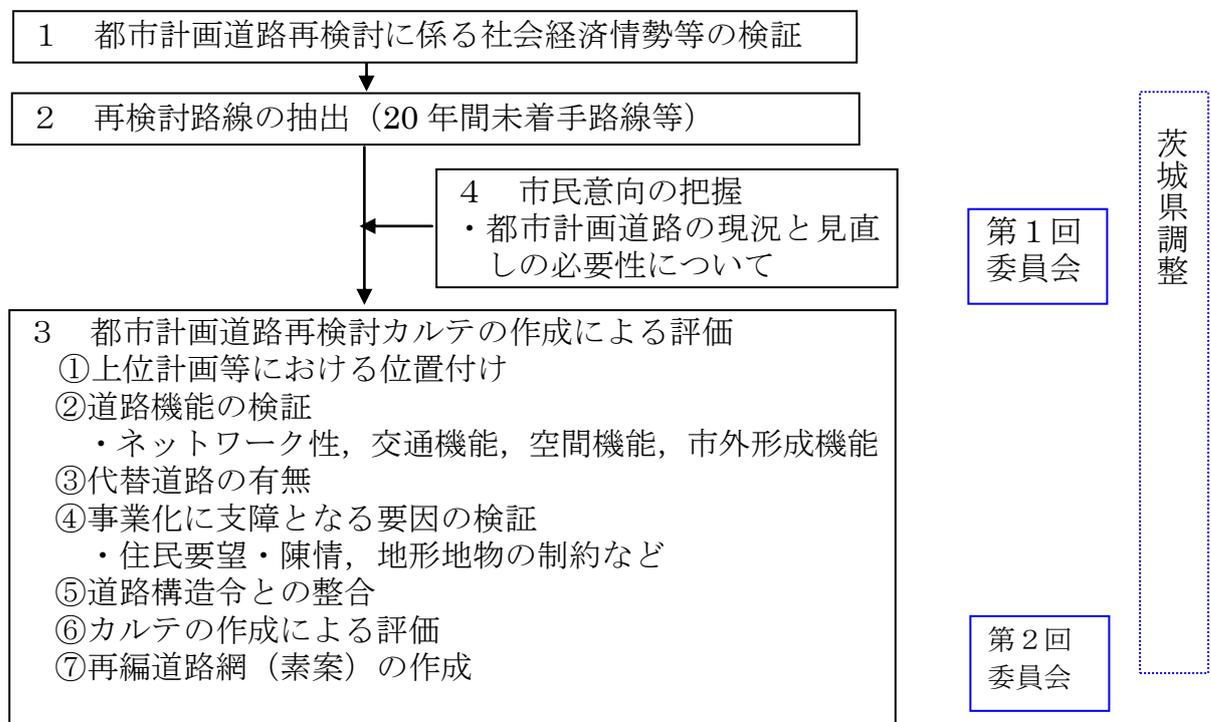
	所属	役職等	氏名
委員長	南山大学情報理工学部	教授	腰塚 武志
副委員長	筑波大学システム情報工学研究科	准教授	村上 暁信
委員	建築士会	1級建築士	稲葉 光夫
委員	関東鉄道(株)取締役 自動車部 守谷市地域公共交通活性化協議会	部長 委員	武藤 成一
委員	守谷市商工会	会長	小川 一成
委員	アサヒビール茨城工場	工場長	金谷 高義
委員	守谷市産業地域協力会 (株)高橋合金	会長 代表取締役	高橋 孝造
委員	守谷市議会	副議長	梅木 伸治
委員	守谷市自治会連絡協議会	会長	飯島 安廣
委員	茨城県土木部都市局都市計画課	課長	大塚 嘉久
委員	茨城県土木部都市局公園街路課	課長	富山 宏
委員	茨城県土木部道路建設課	課長	橋本 義彦
委員	茨城県土木部道路維持課	課長	川又 和彦
委員	茨城県竜ヶ崎工事事務所	所長	高野 利夫

## II 調査成果

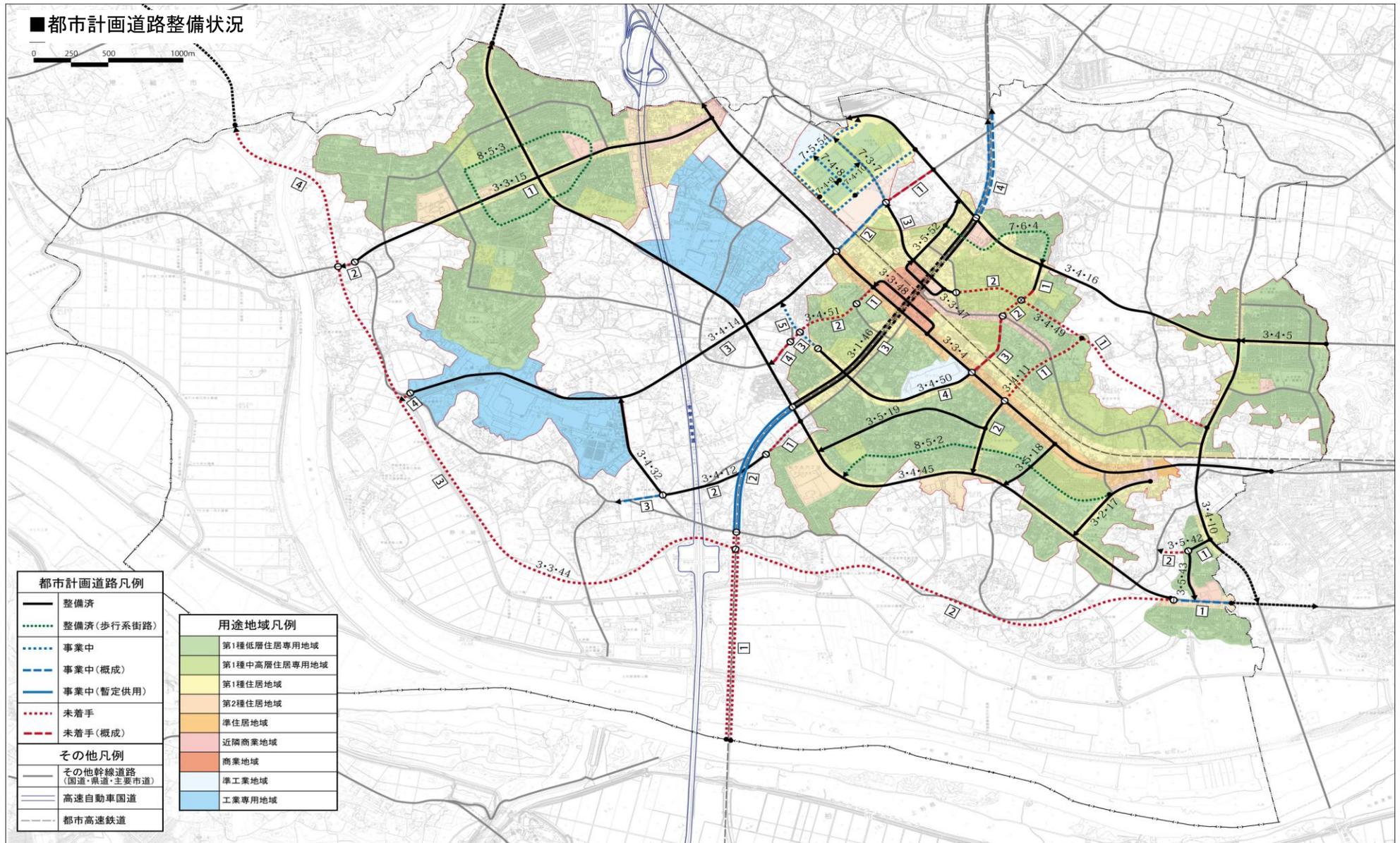
### 1 調査目的

本調査は、「茨城県都市計画道路再検討指針」に基づき、平成27年3月末までに都市計画決定から20年が経過する都市計画道路のうち、未着手になっている路線、区間について必要性等の検討を行うことを目的とする。

### 2 調査フロー



### 3 調査圏域図





## (2) 都市計画道路再検討カルテの作成による評価

### [都市計画道路再検討路線の計画見直しの課題と方向性(案)]

#### ①都市計画道路全般にわたる課題

##### -1 道路交通情勢の変化に応じた計画交通量及び路線の配置・規格の見直し

計画決定から20年を経て、我が国の社会経済の成熟化及び都市計画道路網等の整備の進展による交通流動の変化により、決定時に想定した道路交通需要の増大は一定程度に留まっている。このようなことから、都市計画道路の計画交通量を見直し、見直し交通量に則した道路規格(区分種別)に計画幅員構成を見直す必要がある。

##### -2 都市計画事業の選択と集中

行財政改革を進めるなかで、効率的かつ着実に都市の骨格となる幹線道路網の整備を促進するためには、整備の対費用効果の高い路線・区間について重点的に事業実施を図る必要があり、整備済の路線や現道による機能の代替が難しく、整備効果が高く、速やかに事業化が可能な路線・区間に都市計画決定を限定することが求められる。

##### -3 沿道の整備、開発及び保全の要因の変化への対応

当初計画決定以降、都市計画道路の沿道においても、良好な樹林地、貴重な生態系等の保全環境要素の存在の確認や、「保存緑地」の指定などの保全施策の実施がなされた地区、市街地開発事業の構想・計画が解消した地区など、沿道の土地の整備、開発及び保全の要因の変化が見られ、その変化に対応した総合的な都市づくりの計画の一環として、路線配置を再検討する必要がある。

##### -4 近年に改正された関連制度・基準に準じた幅員構成の見直し

平成15年改正の「道路構造令」に準じて、都市計画道路各路線の道路区分種別、車線数、車線幅員、自転車歩行者道の有無とその幅員等の標準断面構成を再検討し、計画幅員を見直す必要がある。

この構造令準拠の幅員及び幅員構成の見直しにあたっては、並行して策定中の「守谷市低炭素まちづくり計画」の方針に沿って、自転車交通空間の拡充、道路空間の緑化が促進されるよう検討するものとする。

また、平成10年改正の「都市計画法施行令」及び「同施行規則」に則り、上記見直しに併せて車線数の計画決定を要する。

#### ②路線配置・分類ごとの計画見直しの課題と見直しの方向性

##### ●南北方向の広域(主要)幹線道路等の路線、車線数、幅員の見直し

利根川・小貝川に挟まれた地域において、関東鉄道常総線と並行し南東の取手市方面と北西の常総市方面を連絡する主要幹線道路としては、4車線化整備を終えている国道294号(3・3・4取手守谷線)、2車線で整備済の常総ふれあい道路(3・4・45乙子北守谷線)に加え、常総線東側地域において、3・4・16郷州沼崎線が整備されている。

これらの南北方向主要幹線道路と常総線を立体交差して東西に連絡する都市軸道路(3・1・46守谷・伊奈・谷和原線)と3・4・10郷州戸頭線の常総線立体交差部分と接続する国道294号の乙子交差点の立体交差化整備が完了したこともあり、国道294号及び常総ふれあい道路の交通混雑は一定程度解消されている。

また将来、都市軸道路の利根川架橋区間が整備された時にも、そこから流入する交通の大部分は、現在、常磐自動車道、新大利根橋道路、国道6号で利根川を渡り、前述の主要幹線道路を通行している交通であり、現幹線道路交通量を大きく増加させるものではないと想定される。

このような都市計画道路網等の整備の進展と、当初計画決定から20年の社会経済情勢及び道路交通需要の変化を勘案すれば、本市の南北方向の広域自動車交通需要に応える主要幹線道路の整備計画としては、地域全体で、南北方向の広域幹線道路の計画断面車線数を

限定し断面容量を削減することが可能な状況にある。

### -1 3・3・44 供平板戸井線の路線・車線数・幅員の見直し

関東鉄道常総線の西側の地域では、国道 294 号、常総ふれあい道路と県道取手豊岡線（幅員 7～13m、屈曲・急勾配区間有り）が主に南北方向の広域自動車交通を担っており、現況交通量は、国道 294 号が約 23 千台／日（守谷・取手市境：h.22「道路交通センサス」）、常総ふれあい道路が約 21 千台／日（h.24「交通騒音・振動調査」の平均値から類推）となっている。

これらの既存の南北方向広域幹線道路にかかる交通負荷を分担軽減し、将来の都市軸道路からの交通を円滑に処理するために、県道取手豊岡線のバイパスとして計画決定されている 3・3・44 供平板戸井線は、4 車線相当の標準計画幅員 25m で計画決定されているが、近年の交通状況を踏まえれば、計画決定時の想定に比べ、大幅に交通量が減少する可能性があり、道路構造令第 3 種第 2 級の 2 車線相当まで幅員構成を縮小変更する余地があると考えられる。

また、当該計画路線の多くの区間は、利根川沿岸の広大な農振農用地区域、都市の玄関口の美しい景観を形成し、「保存緑地」の指定等により保全整備の施策が講じられている河岸段丘斜面の樹林地を縦断して、25m の広幅員で、大きな盛土をともなう形態で計画決定されており、現決定の路線・幅員による整備は、沿道の良好な自然的土地利用、環境・景観へ与える影響が大きい。

よって、再編道路網による将来交通量推計を行い、予測交通量を捌くことができることが確認されれば、検討対象区間全線の幅員及び路線の変更、他の幹線道路による機能代替を検討するものとする。

#### <計画見直しの方向性>

[現計画幅員構成 車線数 : 4 車線 / 計画幅員 : 25m]

・3・3・44 供平板戸井線 計画交通量 : 4,000～20,000 台／日  
道路区分種別 : 第 3 種第 2 級

- ▲ 3・3・44 供平板戸井線区間 1, 3, 4 の車線数, 幅員について変更を検討
- ▲ " 区間 2 を県道取手豊岡線の現道拡幅及び整備済の幹線道路で機能代替することを検討

### -2 3・4・49 みずき野大日線の路線の見直し

関東鉄道常総線の東側の市街地を南北に連絡し、南の取手市方面と北の常総市方面を連絡する広域幹線道路としては、近年に 3・4・16 郷州沼崎線が 2 車線・幅員 16m で整備され、国道 294 号の 4 車線化、乙子交差点の立体化整備もあいまって、南北方向の道路交通は円滑化しており、未着手の 3・4・49 みずき野大日線の市街地連絡機能は、郷州沼崎線（現況交通量：約 6 千台／日）と旧街道（市道 106 号線）により代替可能と考えられる。

当該路線・区間は、沿道地区において市街地開発事業が実施され市街化区域に編入されることを計画要因の一つとして計画されたものであるが、地区は谷津田と丘陵斜面緑地からなる一団の良好な自然環境と貴重な生態系を有することが確認され、市街地開発整備の構想・計画が解消されるとともに、上位計画において、積極的に環境・景観の保全の施策を進めるべき区域とされている。

よって、守谷駅周辺の既成市街地において、土地区画整理事業済の区域から連続して地区の幹線道路網を再構築する区間（3・4・50 坂町清水線以北）の現決定を存続しつつ、市街化調整区域と低層戸建住宅地に新設される区間については、機能を歩行系機能の修復整備を図る旧街道（市道 106 号線）で代替するものとして、廃止の方向で検討を進めるものとする。

## <計画見直しの方向性>

[現計画幅員構成 車線数：2車線／計画幅員：16m]

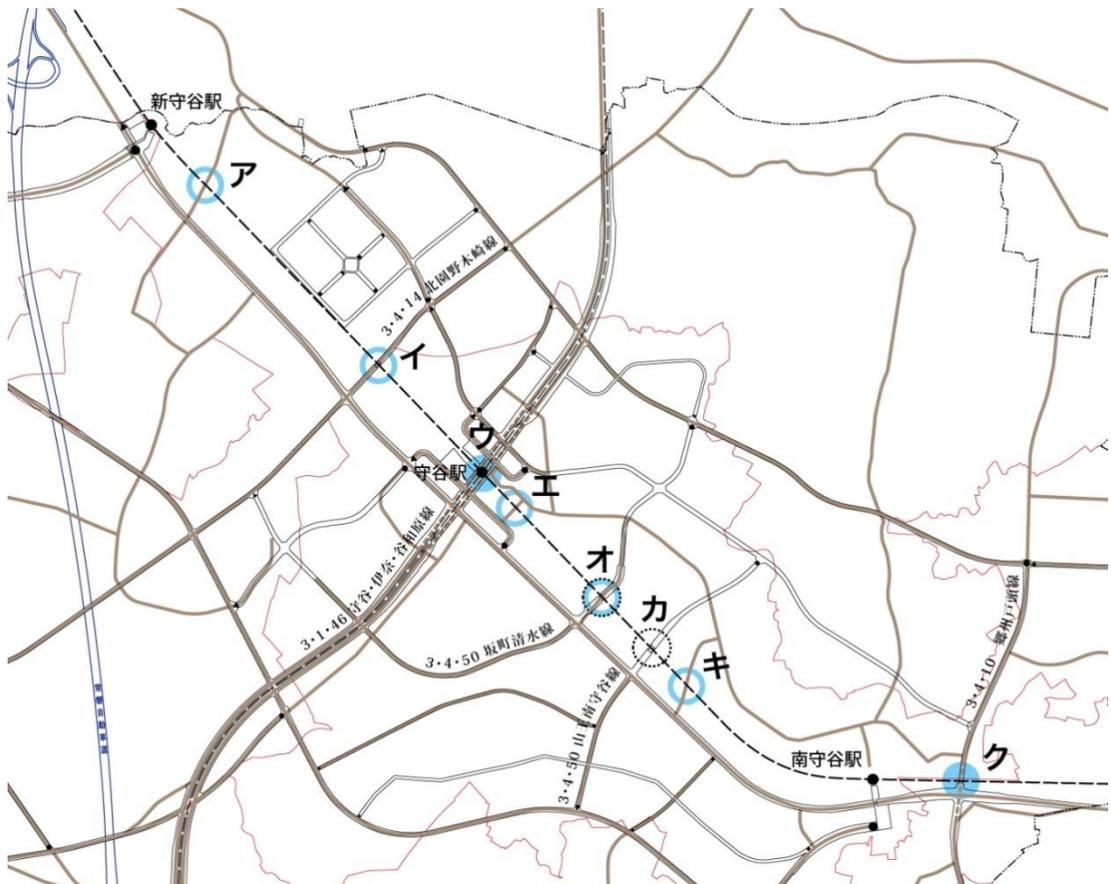
- 3・4・49 みずき野大日線の区間1 (3・4・10～3・4・50の間) を廃止
- " 区間2 (3・4・50～) の現決定 (2車線) を存続

### ●東西方向の常総線鉄道立体交差路線の見直し

市域を南北に縦断し、市街地を東西に分断している関東鉄道常総線と交差する幹線道路・主要区画道路は、現道なしの計画道路を含め、北から順に以下の8路線である。

- ア 新守谷駅南側の市道209号線 (平面交差「開拓踏切」)
- イ 県道野田牛久線 (現状平面交差「海老原踏切」,  
3・4・14 北園野木崎線：立体交差計画, 用地取得事業中)
- ウ 都市軸道路 (3・1・46 守谷・伊奈・谷和原線：地下立体交差, 整備済)
- エ 守谷駅南の区画整理済区域内市道3044号線 (平面交差「柿沼踏切」)
- オ 本町地区市道206号線 (現状平面交差「向原踏切」,  
3・4・50 坂町清水線：地下立体交差計画, 事業未着手)
- カ 3・4・11 山王下南守谷線 (橋梁立体交差計画, 事業未着手)
- キ 本町地区市道3094号線 (平面交差「高野踏切」)
- ク 3・4・10 郷州戸頭線 (地下立体交差, 整備済)

### ■関東鉄道常総線と交差する主要道路の位置図



各路線の常総線との交差部が、交通量の多い国道 294 号との交差点に近接しているため、踏切が交通混雑の一つの要因となっていたが、都市軸道路と 3・4・10 郷州戸頭線の国道との立体交差を含めた整備の完了により、東西市街地の交通分断と踏切部の混雑は一定程度軽減されている。

その 2 路線の整備効果もあって、都市軸道路と 3・4・10 郷州戸頭線の間においても、踏切による遮断交通量は減少している。

また、道路と鉄道の単独立体交差化事業（特に道路橋梁整備）は、沿道環境への影響が大きいこと、事業工事単価が高いこと、将来の防災面を含めた維持管理負担が大きいこと等から、費用対効果を厳しく評価して実施事業を限定選択することが求められる。

よって、常総線と立体交差で都市計画決定されたが現時点で事業未着手の 2 路線（坂町清水線、山王下南守谷線）をともに事業化し、整備することは適当ではなく、立体交差の計画を、多くとも 1 路線に限定するとともに、当面は、平面交差の幹線道路機能を整備拡充することにより、守谷駅東南部の本町地区市街地の幹線道路網の形成を図る方向で検討を進めるものとする。

### -1 3・4・11 山王下南守谷線の路線の見直し

国道 294 号以东の 3・4・11 山王下南守谷線は、現道のない新設道路として都市計画決定されているが、沿道の住宅団地の開発整備にともない計画路線は常総線交差部東側等に一部用地が確保されている。

しかし、立体交差の構造は、橋梁式構造（道路オーバー）であり、周辺住宅地の地盤より鉄道敷が高い地形条件から、橋梁が高く長くなり、周辺環境へ与える影響と整備費用が、地下式構造の立体交差に比べて、大きい。

よって、守谷・南守谷間の常総線立体交差の都市計画道路としては、現道を有し地下式立体構造である 3・4・50 坂町清水線の整備を進めるものとし、この 3・4・11 山王下南守谷線の計画決定を廃止する方向で検討するものとする。

なお、旧街道（市道 106 号線）以东のみずき野大日線への接続区間についても、みずき野大日線の見直しの方向に則して、廃止の方向で検討する。

#### <計画見直しの方向性>

[現計画幅員構成 車線数：2 車線／計画幅員：16m]

- 3・4・11 山王下南守谷線の 3・4・49～国道 294 号の区間を廃止

### -2 3・4・50 坂町清水線の構造の見直し

3・4・50 坂町清水線は、守谷駅周辺の中心市街地を円環状に囲むように配置された都心環状幹線道路であり、国道 294 号以西の地区では、ほぼその整備が完了しようとしており、常総線以东の地区にあっても、一部区間では用地が確保され暫定整備が進んでいる。

当該路線は、本市市街地を支える幹線道路として不可欠な路線であり、早期の全線整備供用が強く望まれるところである。

また、事業未着手の関東鉄道常総線交差部（現「向原踏切」）については、道路地下化（開削）による立体交差の計画となっており、橋梁による立体交差整備に比べ、周辺宅地への影響が少ない。

よって、守谷・南守谷間の常総線立体交差の計画路線を当該路線に限定し、現計画路線を基本的に存続しつつ、事業着手が可能な区間から逐次事業化を促進するものとする。

#### <計画見直しの方向性>

[現計画幅員構成 車線数：2 車線／計画幅員：16m]

- 3・4・50 坂町清水線を存続

## ●拠点地区連絡幹線道路の幅員の見直し

3・4・51 西口大柏線は、守谷駅周辺の都市中心拠点地区と中央公民館から市役所にかけての行政文化拠点を連絡する豊かな歩行空間・修景施設を有する幹線道路として広幅員（20m）で計画決定され、先行して整備が進んでいる3・4・50 坂町清水線との交差点区間（区間3）は事業認可を受けて整備事業に着手している。

計画路線の国道294号から坂町清水線に至る区間は、土塔森林公園に連なる樹林地や水路・高低差のある地形、既に一定の建込みのある低層戸建住宅地に計画されており、それらの環境を保全しつつ20mの広幅員整備を行うことが難しく、都市のシンボルロードとして、快適な歩行・自転車交通の空間を確保し、美しい道路景観とするために最低限必要な幅員まで、計画幅員を縮小変更する方向で検討するものとする。

### -1 3・4・51 西口大柏線の幅員の見直し

都市のシンボルロードとして、歩行者・自転車の快適な交通空間を有し、緑豊かで美しい都市環境・道路景観を形成する植樹帯を整備し得る幅員構成への変更を検討する。  
（懸案事項：3・4・50 坂町清水線整備のため、その交差点部において、平成22年度に3・4・51 西口大柏線の事業認可を取得し、用地を購入・暫定整備）

#### <計画見直しの方向性>

[現計画幅員構成 車線数：2車線／計画幅員：20m]

・3・4・51 西口大柏線 計画交通量 : 4,000~10,000台/日  
車線数 : 2車線

(車線幅員：3.0m、停車帯：0.75m以上、自転車歩行者道：5.0m以上 [植樹帯1.0m含む])  
計画幅員 : 18m

▲ 3.4.51 西口大柏線の全区間（3.3.4~3.4.45の間）の計画幅員を縮小変更

## ●概成道路の見直し

都市計画道路の事業未着手の路線・区間のなかには、現道を有し、その沿道の計画区域において、建築物の後退、用地の確保が一部でなされている区間がある。

そのような路線・区間については、現計画を存続して、逐次、計画全幅員の整備を図ることとする。

### -1 大柏野木崎線（3・4・12）の幅員の見直し

幅員約7mの現道を有する未着手区間の計画を存続し、全幅員整備を図る。

#### <計画見直しの方向性>

[現計画幅員構成 車線数：2車線／計画幅員：18m]

○ 3・4・12 大柏野木崎線 未着手区間（3・4・45~）の現決定を存続

### -2 3・4・14 北園野木崎線の幅員の見直し

幅員約13mの現道（県道野田牛久線）を拡幅する計画を存続し、全幅員整備を図る。

#### <計画見直しの方向性>

[現計画幅員構成 車線数：2車線／計画幅員：16m]

○ 3・4・14 北園野木崎線 未着手区間の現決定を存続

## ●他路線接続区間等の見直し

面整備事業で整備された地区の周辺既存道路への取付道路が周辺の他の路線が未着手であったため、そこへの取付・交差点部分が未着手となった路線が検討対象となっている。

これら路線・区間については、取付対象の路線の計画見直しがある場合にはそれに則して見直し、ない場合には現状の現道への取付けをもって、路線の機能を果たし得るものとして廃止する方向で検討を進める。

### -1 3・4・14 北園野木崎線の供平板戸井線接続部の見直し

緑地区（守谷工業団地）と3・3・44 供平板戸井線との区間については、3・3・44 供平板戸井線の対象区間が路線線形計画を存続させたまま、幅員を見直す方向で検討するため、基本的に計画を存続する。

#### <計画見直しの方向性>

[現計画幅員構成 車線数：2車線／計画幅員：16m]

- 3・4・14 北園野木崎線 ～3・3・44 の現決定を存続

### -2 3・3・15 北守谷板戸井線の3・3・44 供平板戸井線接続部の見直し

北守谷地区と3・3・44 供平板戸井線を連絡する3・3・15 北守谷板戸井線の3・3・44 供平板戸井線との交差点部分については、3・3・44 供平板戸井線の対象区間が路線線形計画を存続させたまま、幅員を見直す方向で検討し、計画的に交差点を再整備する方向であるため、基本的に計画を存続する。

#### <計画見直しの方向性>

[現計画幅員構成 車線数：4車線／計画幅員：25m]

- 3・3・15 北守谷板戸井線 ～3・3・44 の現決定を存続

### -3 3・5・42 乙子石神線の県道取手豊岡線接続部の見直し

美園地区（乙子高野土地区画整理事業区域）と乙子集落地を通る県道取手豊岡線の接続区間については、並行する現道に大きな交通量が発生しておらず、集落の生活利便と防災性を向上させる交通需要が小さいと判断されるため、計画を廃止する方向で検討を進めることとする。

#### <計画見直しの方向性>

[現計画幅員構成 車線数：2車線／計画幅員：12m]

- 3・5・42 乙子石神線 未着手区間を廃止

## ●その他

### -1 3・1・46 守谷・伊奈・谷和原線の利根川架橋区間の見直し

都市軸道路の事業うち、事業未着手の利根川架橋区間については、広域幹線道路網計画の根幹部分として、これを見直すことはしない。

#### <計画見直しの方向性>

[現計画幅員構成 車線数：4車線／計画幅員：40m]

- 3・1・46 守谷・伊奈・谷和原線 未着手区間を存続

### (3) 再編道路網（素案）の作成

「(2) 都市計画道路検討カルテの作成による評価」を踏まえ、再編道路網（素案）を作成する。

