

1 調査名称： 阿見町都市計画道路再検討調査

2 調査主体：阿見町

3 調査圏域：町内全域

4 調査期間：平成26年度

5 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26年12月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、区間について都市計画道路の概要の整理、将来交通量推計の基礎となる交通量調査の実施を行う。

また、平成26年度より阿見町都市計画マスタープランの見直しを行うため、支障要因等について検証を行い、将来都市像を見据えた都市計画道路再編の検討を行う。

I 調査概要

1 調査名 阿見町都市計画道路再検討調査

2 報告書目次

(1) 都市計画道路再検討に係る前提条件の整理

①茨城県都市計画道路再検討指針

②近年の都市計画を巡る状況

③阿見町のまちづくりの考え方

④再検討対象路線の抽出

(2) 都市計画道路再検討カルテの作成

①前提条件の整理

②都市計画再検討カルテの作成

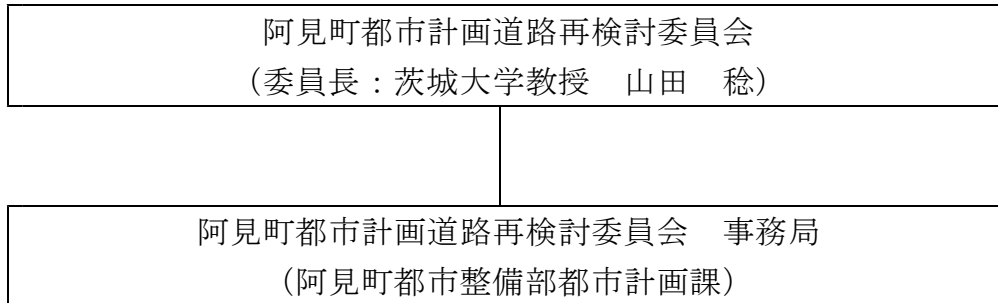
(3) 将来交通量推計に関する基礎データの整理

①推計条件の整理

②交通量調査

(4) 再編都市計画道路網 (素案)

3 調査体制



4 委員会名簿等

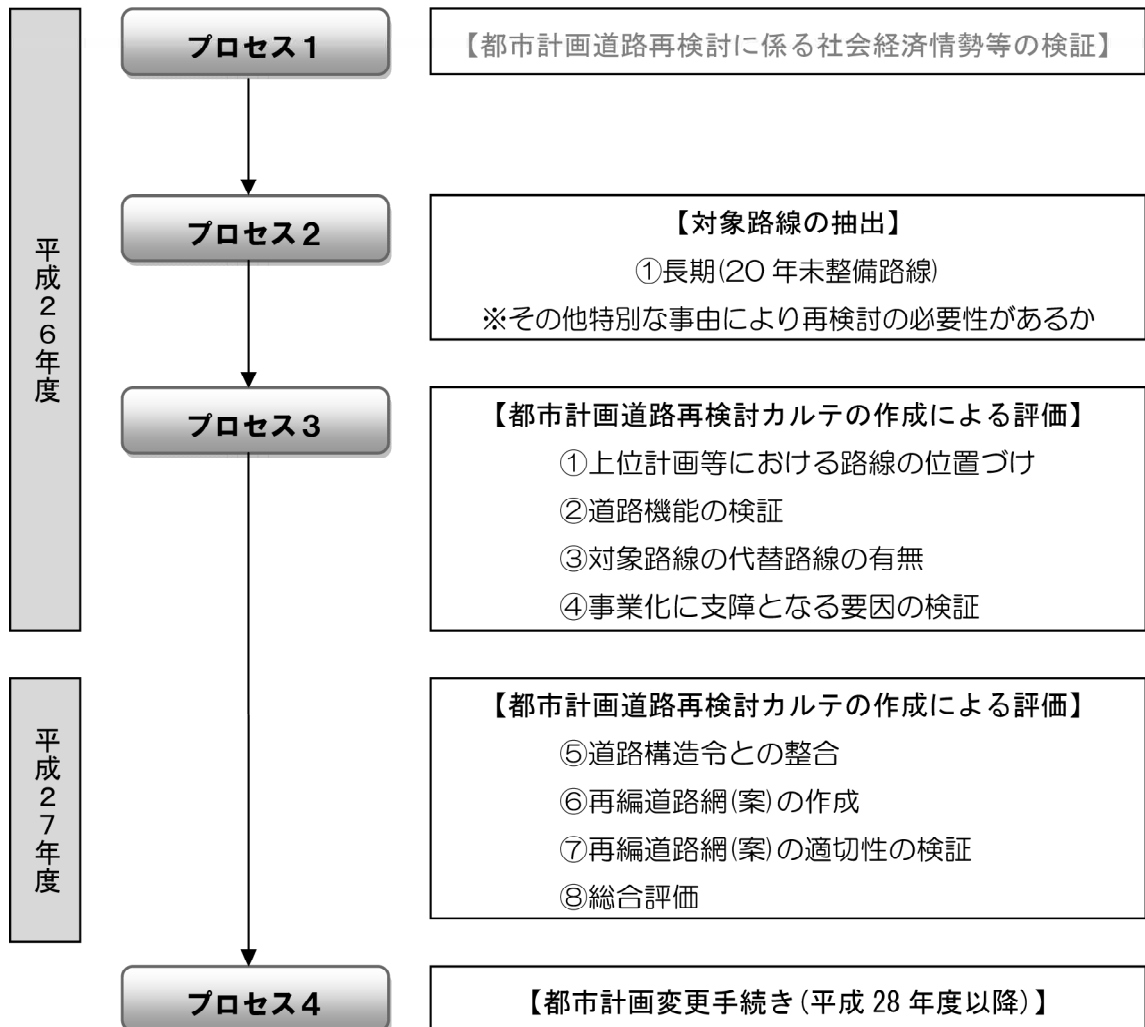
	所属	役職	氏名
委員長	茨城大学工学部	教授	山田 稔
副委員長	茨城県建築士会土浦支部	—	野口 俊郎
委員	関東鉄道株式会社自動車部	取締役 自動車部長	武藤 成一
委員	ジェイアールバス関東株式会社	土浦支店長	穴倉 幸一
委員	阿見町区長会	会長	田村 敏博
委員	阿見町商工会	会長	吉田 光男
委員	国土交通省常総国道事務所	所長	牧角 修
委員	茨城県土木部道路建設課	技監兼課長	橋本 義彦
委員	茨城県土木部道路維持課	課長	勝山 均
委員	茨城県土木部都市局都市計画課	課長	肥高 孝之
委員	茨城県土木部都市局公園街路課	技監兼課長	富山 宏
委員	茨城県竜ヶ崎工事事務所	所長	石井 秀雄

II 調査成果

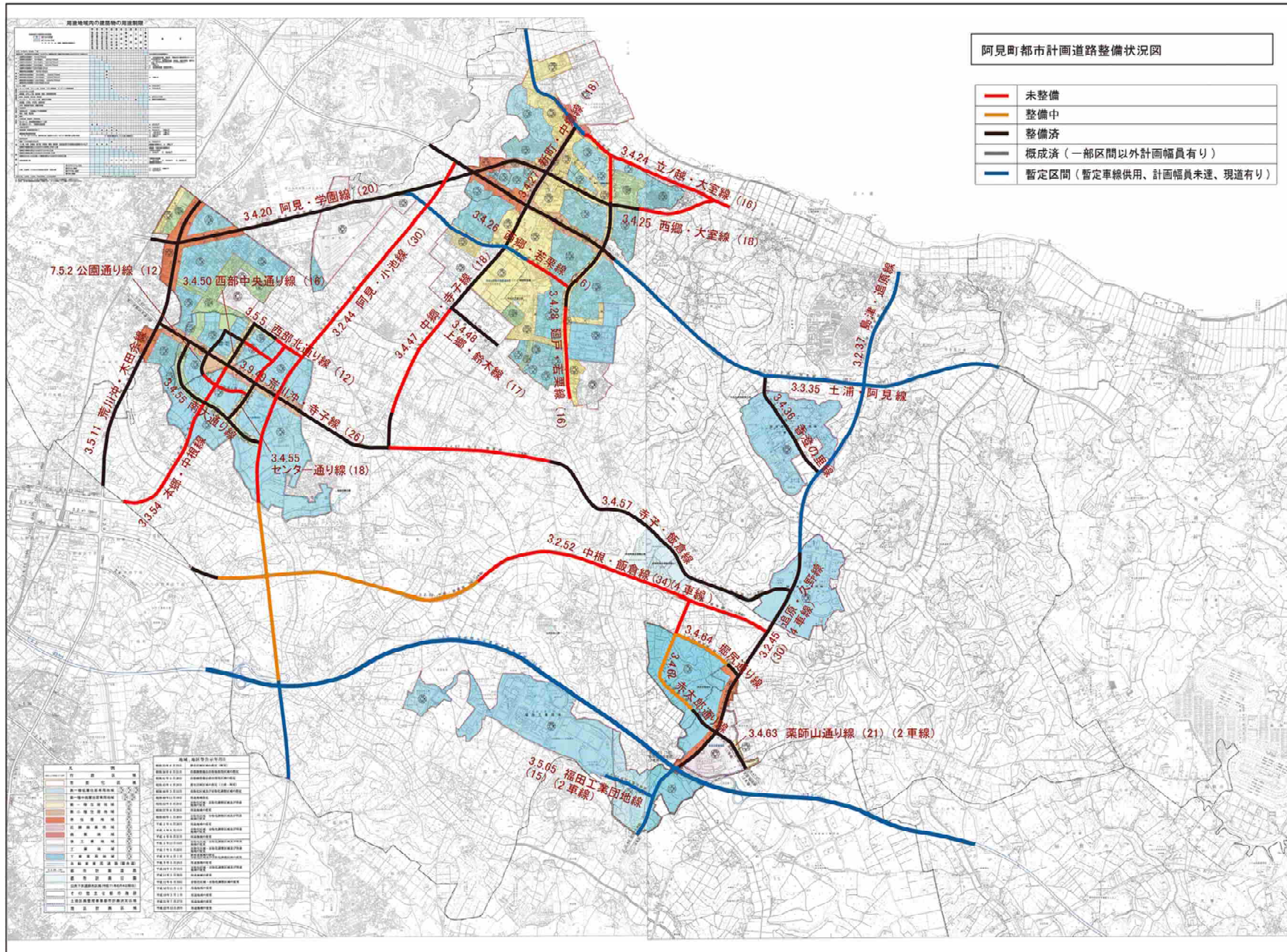
1 調査目的

本業務は、阿見町の都市計画道路網について、今後の社会情勢の見通しを鑑みつつ、未整備となっている都市計画道路に関する事業化の見通しや必要性などを検討し、茨城県都市計画道路再検討指針に基づき、都市計画道路各路線の必要性について評価・検証を行い、都市計画道路網の再編案を作成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) 都市計画道路再検討に係る前提条件の整理

①茨城県都市計画道路再検討指針

- 都市計画道路見直しは、平成 18 年 3 月に策定された「茨城県都市計画道路再検討指針」に基づき、実施するものである。
- 同指針においては、人口減少社会の到来に伴う市街地拡大の収束、高齢化の進行、環境問題への取り組み、経済の低成長、厳しい財政状況等を受け、都市計画道路を巡る環境が大きく変化してきたことを背景として都市計画道路の再検討を行うこととしている。
- また、同指針においては都市計画道路再検討の課題として以下のような点が示されている。

- ① 少子高齢社会到来による交通環境の変化への対応
- ② 成熟社会への対応
- ③ 市町村合併や市街地開発事業の見直しによる都市構造の変化への対応
- ④ 住民に対する説明責任

②近年の都市計画を巡る状況

今世紀に入り都市計画を巡る状況は大きく変化している。特に少子化と高齢化、そしてこれらに伴う人口減少が現実となる中で、都市計画法も高度経済成長期の拡大を基調とする都市計画から「集約と連携」に大きく変化している。前述の「茨城県都市計画道路再検討指針」が策定された時点以降捉えるべき状況としては、以下のような点が挙げられる。

■持続可能な都市づくりに向けた都市経営の視点の必要性

我が国全体で高齢化や人口減少が見込まれる中で都市計画制度も「無秩序な市街化の抑制と計画的市街化」から「拡散型からコンパクトなまちづくり」へ変化しており、新規投資と維持管理費用のバランスを考慮しながら、確実に実行できる都市計画の枠組みづくりが必要となる。

■コンパクトなまちづくりに向けた制度の充実

従来から標榜されてきたコンパクトなまちづくりを進めるため、平成 26 年 8 月 1 日には、「改正都市再生特別措置法」が施行され、都市計画法も一部改正されている。そして、この改正の中では、拡散した市街地で急激な人口減少が見込まれる地方都市の現状や、大都市での高齢者の急増等を背景に、都市全体の構造を見渡しながら、住宅及び医療、福祉、商業その他の居住に関連する施設の誘導と、それと連携した公共交通に関する施策を講じ、市町村によるコンパクトなまちづくりの実現が期待されている。

■拠点とネットワークの形成

前項の「改正都市再生特別措置法等」では、少子化・高齢化の中で、生活を支える拠点形成とともに、それらを連携する機能として公共交通との調和を図ることとされている。公共交通については、従来から地域の交通手段として、生活の安全・安心の面において、その維持・利用促進が重要な論点となっており、都市計画道道路については、単に自動車交通を処理する施設としてだけでなく、公共交通の利便性を確保するための施設としての認識も必要といえる。

■暮らしの安全・安心の基盤となる施策の必要性

平成23年3月に発生した東日本大震災以降、市民の防災に対する関心の高まりが見られている。また、日常生活における防犯・防災についても、少子高齢化、地域コミュニティの変化等から生活空間における安全安心の環境づくりが求められるようになっており、市街地の基本的な基盤施設については、従来にも増して、選択と集中の視点を持ちながら計画的に進めることが必要となっている。

■地域創生という総合的な視点に立った都市計画の必要性

昨年から国全体での取り組みが本格化している地域創生においては、人口減少に直面する地域の活性化を図るため、各分野が連携した総合的な取り組みが求められている。そのため、都市計画の議論についても、前述のような公共交通、安全・安心等の視点だけでなく、将来の公共施設や公共サービス等のあり方等も含めた都市計画のあり方を検討することが必要である。

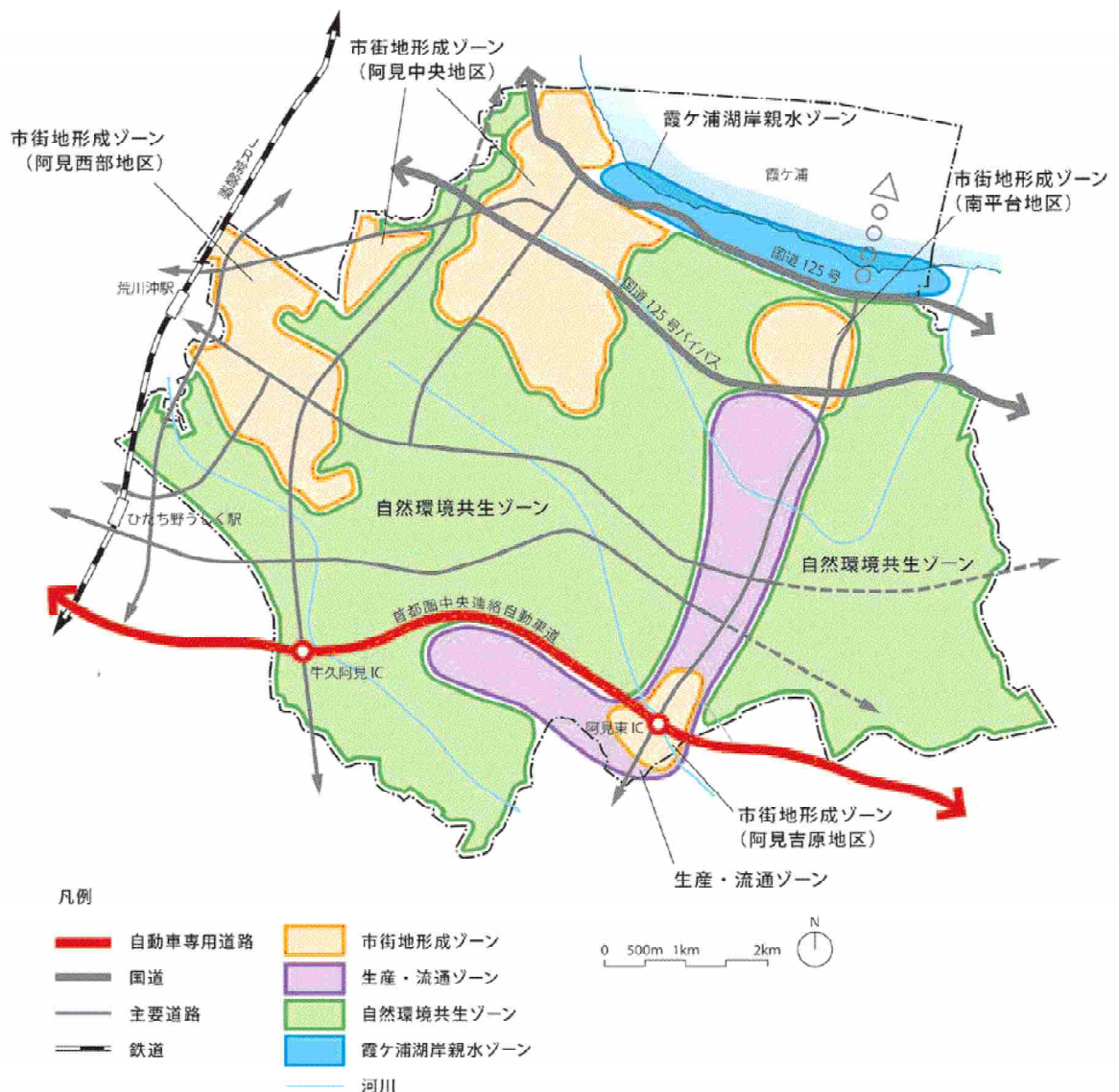
また、都市計画法の根幹的な制度である「都市計画決定」については、公共の福祉に鑑み都市計画を定めた区域内での建築制限等により、都市計画事業を円滑に進めるための私権の制限を伴う制度として、法で定められた手続きにより決定が行われてきた。

従来これらの見直し(縮小・廃止)については、ほとんど行われて来なかったが、現在の都市計画運用指針においては、以前よりも柔軟な対応が行われている。

③阿見町のまちづくりの考え方

第6次阿見町総合計画では、都市のグランドデザインを示しており、その中では、全国的な傾向として開発需要が沈静化しているものの、本町が属する茨城県南地域では、つくばエクスプレスや首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の開通に伴い、更なるポテンシャル向上が図られているとし、市街地における良好な住環境や産業基盤の形成など職住のバランスに配慮した土地利用を進めることに加え、既存集落の維持・活性化に資する土地利用の展開、緑地や農地の保全・活用を図るなど、今ある地域資源を生かしながら、町の質を高めることにつながる土地利用を進めることとし、基本的な考え方として「長期的・計画的な視点にたった土地利用方針」、「地域の特性を生かし、「持続可能」な土地利用の推進」、「自然環境を保全・活用する土地利用の推進」を策定している。

図一土地利用計画ゾーニング図



(2) 都市計画道路再検討カルテの作成

①前提条件の整理

前項で茨城県都市計画道路再検討指針に基づき抽出した路線について、各路線の有する事業状況や関連事業等の諸条件から、本町内の 28 路線の都市計画道路について、下表の設定条件をもとに再検討方針を設定する。その上で、「②再検討実施路線」について、都市計画道路再検討カルテを作成しプロセス3に基づく評価を行う。なお、「③要協議路線」については、今後関連する事業や関係機関との協議を実施し、必要と判断される場合に再検討実施路線とし、都市計画道路再検討カルテを作成する。

再検討方針	設定条件
①再検討実施路線	○未整備区間を有する場合。 ○事業に支障となる事象を有する場合。
②継続整備路線	○計画幅員通りの整備は行われていないものの、2車線での暫定供用がなされている路線や、未整備区間に現道を有し道路機能の確保が可能な場合。 ○既に計画通り整備することについて関係部署の合意形成がなされている場合。
③整備済路線	○現時点で、路線全体が整備済となっている場合。

■再検討実施路線

路線番号	路線名	当初決定から 20年経	整備率 B/A (%)	プロセス2 見直し判定		再検討の内容	再検討方針	NO.
				未着手 区間数	特殊な 事由			
3-2-44	阿見・小池線		12.5%	●		荒川本郷地区地区計画の土地利用や地区施設との整合を図る必要があることから、必要に応じて再検討対象とする。	再検討実施	3
3-2-52	中根・飯倉線	●	5.2%	●		整備率が低くなっており、寺子・飯倉線も平行することから、再検討を行う。	再検討実施	5
3-3-11	荒川沖・木田余線	●	100.0%	●		一部区間の幅員が計画幅員に対し不足しており、再検討を行う。	再検討実施	6
3-3-54	本郷・中根線		5.0%		●	ひたち野うしく地内は整備済であるが、町内区間については、車線数について精査を行う。	再検討実施	9
3-4-24	立ノ越・大室線	●	68.7%	●		一部未整備区間を有しているため、再検討を行う。	再検討実施	11
3-4-25	西郷・大室線	●	75.0%	●		一部未整備区間を有しているため、再検討を行う。	再検討実施	12
3-4-26	西郷・若葉線	●	68.8%	●		一部未整備区間を有しているため、再検討を行う。	再検討実施	13
3-4-27	新町・中郷線	●	100.0%	●		計画断面で整備されていないことから、再検討を行う。	再検討実施	14
3-4-28	廻戸・若葉線	●	47.8%	●	●	一部未整備区間を有している他、廻戸・岡崎土地区画整理事業との関連もあるため、再検討を行う。	再検討実施	15
3-4-47	中郷・寺子線	●	65.4%	●		一部未整備区間を有しているため、再検討を行う。	再検討実施	17
3-5-51	西部北通り線	●	47.5%	●		一部未整備区間を有しているため、再検討を行う。	再検討実施	26
3-4-56	センター通り線		45.5%			荒川本郷地区地区計画の土地利用や地区施設との整合を図る必要があることから、必要に応じて再検討対象とする。	再検討実施	21
7-5-2	公園通り線		58.4%			荒川本郷地区地区計画の土地利用や地区施設との整合を図る必要があることから、必要に応じて再検討対象とする。	再検討実施	28

■ 継続整備路線

路線番号	路線名	当初決定から 20年超	整備率 B/A (%)	プロセス2 見直し判定		再検討の内容	再検討方針	NO.
				未着手 区間有	特別な 事由			
1-3-2	首都圏中央連絡自動車道線	●	100.0%			2車線(一部4車線)で供用し、順次整備が進められているため、計画通りとする。	継続整備	1
3-2-37	島津・追原線	●	100.0%			2車線で供用しており、今後順次整備が進められる予定であることから、計画通りとする。	継続整備	2
3-2-45	追原・久野線	●	100.0%			供用済み(一部2車線)となっており、順次4車線化が進められることから、計画通りとする。	継続整備	4
3-3-35	土浦・阿見線	●	100.0%			2車線(一部4車線)で供用し、順次整備が進められているため、計画通りとする。	継続整備	7
3-4-57	寺子・飯倉線		63.1%			一部未整備区間を有するが、東西から順次整備を進めている他、現道も有し路線機能の確保が可能であることから、再検討対象としない。	継続整備	22
3-4-62	赤太郎通り線		11.6%			阿見吉原土地区画整理事業との関連路線であり、地区内幹線道路として必要であることから、整備を進めることとし、再検討対象としない。	継続整備	23
3-4-64	堀尻通り線		19.1%			阿見吉原土地区画整理事業との関連路線であり、地区内幹線道路として必要であることから、整備を進めることとし、再検討対象としない。	継続整備	25

■ 整備済路線

路線番号	路線名	当初決定から 20年超	整備率 B/A (%)	プロセス2 見直し判定		再検討の内容	再検討方針	NO.
				未着手 区間有	特別な 事由			
3-3-49	荒川沖・寺子線	●	100.0%			整備済	—	8
3-4-20	阿見・学園線	●	100.0%			整備済	—	10
3-4-36	香澄の里線	●	100.0%			整備済	—	16
3-4-48	上郷・鈴木線	●	100.0%			整備済	—	18
3-4-50	西部中央通り線	●	100.0%			整備済	—	19
3-4-55	南大通り線		100.0%			整備済	—	20
3-4-63	業師山通り線		100.0%			整備済	—	24
3-5-65	福田工業団地線		100.0%			整備済	—	27

※上記表中 整備率については延長ベース 平成27年3月31日時点

②都市計画再検討カルテの作成

都市計画道路再検討カルテによる評価事項は以下の通りである。

評価事項	内 容
当該路線の概況	○対象路線の都市計画決定時期、幅員、延長(整備済・未整備)等を整理する。
当該市町村の都市計画道路に係る社会情勢等の変化の状況	○「対象路線が決定されている従来の必要性検証の状況」及び「都市計画道路再検討の契機となる社会情勢の変化, 政策の転換, 都市構造の変化等」について検証する。
広域的連携・交流の支援の状況	○対象路線の役割を整理するため、以下の事項について評価する。 □上位計画や関連計画における路線の位置付け □道路種別
都市計画道路としての重要性	○対象路線の重要性について評価するため、以下の事項について評価する。 □ネットワーク性 □交通機能 □空間機能 □市街地形成機能
対象路線の代替道路の有無	○対象路線の代替性の有無について評価するため、対象路線の代替道路の有無について判断する。
事業化の課題	○対象路線の事業化の課題要因として、以下の事項について評価する。 □事業化に支障となる要因の検証 □道路構造令との整合
再編道路網(案)の適切性	○「都市計画道路としての重要性」、「対象路線の代替道路の有無」、「事業化の課題」から、対象路線について、存続、変更、廃止の方針を示し、再編道路網(案)を作成した上で、将来交通量推計結果を踏まえ、以下の事項について評価する。 □交通処理の適切性 □道路配置の適切性 □道路密度の適切性
対象路線の再検討総合評価	○上記の検討を踏まえ、対象路線について、存続、変更、廃止の方針を決定する。

(3) 将来交通量推計に関する基礎データの整理

① 推計条件の整理

■ 推計年次

将来交通量の推計年次は、以下の理由により、平成42年とする。

- ・ 将来人口や面開発等を考慮した関東地方整備局将来OD表が平成42年である。
- ・ 道路事業や街路事業等の事業評価については全国的に平成42年を対象として実施している。

■ OD表

- ・ 平成17年道路交通センサス現況及び将来OD表（関東版）とする。
- ・ 将来OD表はH25.6最新版とする。
（ただし、平成22年道路交通センサスOD表が公表された場合は平成22年OD表を使用）

■ ネットワーク作成

- ・ 現況ネットワークについては、阿見町内及び周辺市町村の高速道路、国道、県道に加え、現況再現性を勘案しながら、幹線的な市町村道や広域農道を対象として構築する。なお、以遠になるにつれ、広域幹線道路網を対象として構築する。
- ・ 将来ネットワークについては、現況ネットワークに対し、周辺市町村の事業化路線及び阿見町内の未整備の都市計画道路を対象として構築する。ただし、プロセス2で再検討に該当する路線については、それぞれ再検討を実施したケースを設定する。

■ 推計手法

- ・ 高速転換率併用分割配分法とする。
- ・ その他、転換率等の詳細については、「交通量配分の諸条件」に準じる。

■ 精度検証について

- ・ 交通量配分モデルの信ぴょう性を得るため、現況交通量推計結果の精度検証を実施する。
- ・ 精度検証は、現況交通量推計結果（推計値）と道路交通センサス及びH26.9実施の交通量調査観測値（実測値）とを比較することにより実施する。
- ・ なお、首都圏中央連絡自動車道の各IC間交通量について、前述の交通量調査実施日のデータを東日本高速道路会社から提供を受けており、必要に応じて検証に加える。
- ・ 推計精度は、阿見町全体の実測値と推計結果の全体の相関が0.9以上、個別には検証対象路線もしくは新設区間の場合その現道について誤差率±10%を目標とする。

②交通量調査

A. 調査の目的と概要

ア. 調査目的

阿見町の都市計画道路網の再検討にあたり、見直し・廃止対象路線に対する評価を実施にあたり必要な基礎資料を得るため、現況の交通状況について把握することを目的として実施した。

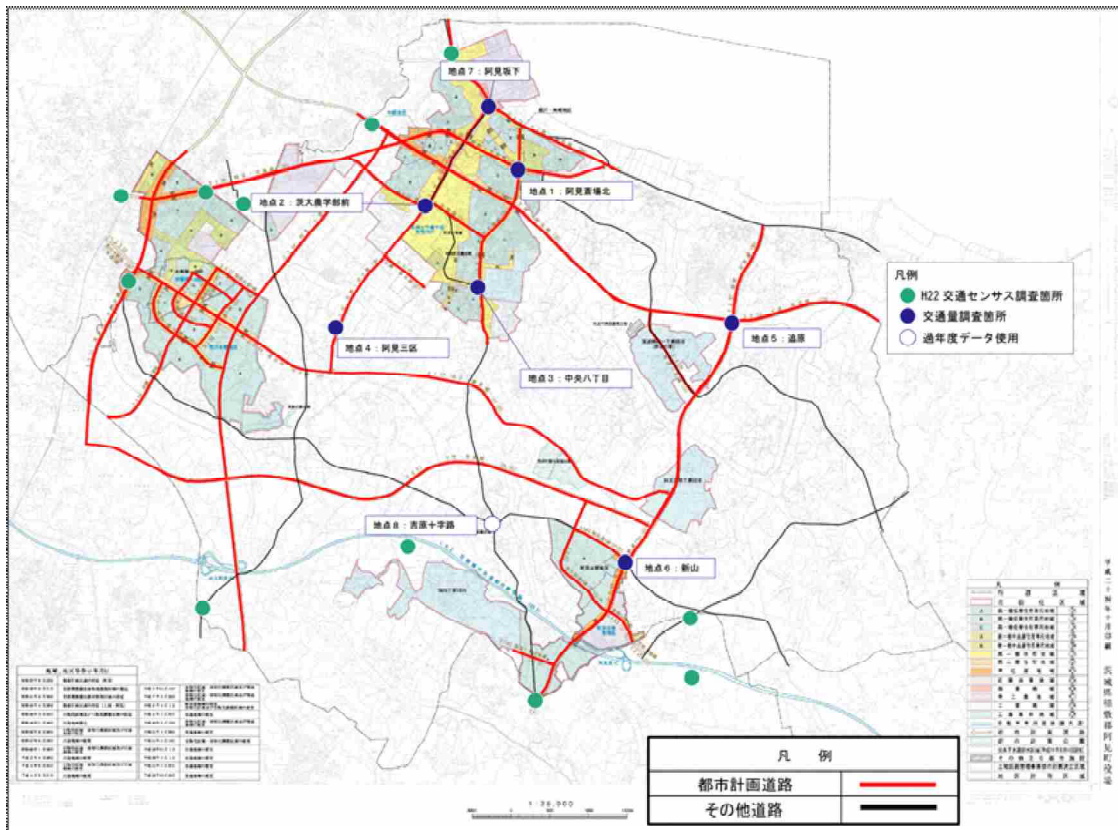
イ. 調査概要

■調査日：平成26年9月9日(火) 7時～19時 (12時間調査)

■天候：晴れ

■調査箇所：以下に示す箇所で調査を実施した。

図一 交通量調査箇所



地点No.	評価路線	3.4.24 立/越・大室線		3.4.25 西郷・大室線		3.4.26 西郷・若菜線		3.4.28 瀬戸・若菜線		郊外	備考
		現道	競合	現道	競合	現道	競合	現道	競合		
調査箇所	地点1 阿見東橋北		○							○	十字路、歩行者、自転車
	地点2 大久保駅前									○	十字路、歩行者、自転車
	地点3 中央八丁目									○	歩道・十字路
	地点4 阿見三区									○	十字路
	地点5 湯原									○	十字路
	地点6 新山									○	十字路
	地点7 阿見橋下		○							○	歩道・十字路、歩行者、自転車
調査箇所以外	湯原十字路									○	十字路
調査箇所	阿見町区界	阿見町区界(阿見西郷～阿見東郷～湯原)								○	NEXCOに確認

B. 調査方法

ア. 交差点方向別交通量調査（対象全交差点）

対象交差点を通行する車両について、方向別・時間帯別・車種別に観測する。

- 集計間隔：1時間間隔
- 観測方向：交差点全流入・流出方向
- 車種分類：大型車・小型車・二輪の3分類（道路交通センサスの分類に従う）

表一交差点方向別交通量調査の車種分類

種 別		内容（ナンバープレート番号）
大型車	普通貨物車	普通貨物車：車頭番号が1 特殊（種）車：車頭番号が0、9
	バス	バス：車頭番号が2
小型車	乗用車	乗用車：車頭番号が3、5、7（軽乗用車含む）
	小型貨物車	軽貨物車： 小型貨物車：車頭番号が4、6 貨客車：（黄又は黒のプレート、ライトバン等）
	二輪	バイク

(注1) 自衛隊車両及び外交官用車両等独自の番号を付しているものについては、その形態により各車種に分類して観測する。

(注2) 8ナンバーについては形状判断とする。

イ. 断面方向別交通量調査（地点1・地点2・地点7のみ）

定められた方向を通過する歩行者・自転車について、方向別・時間帯別・車種別に観測する。

- 集計間隔：1時間間隔
- 観測方向：交差点全流入・流出方向
- 車種分類：歩行者・自転車の2分類

表一断面方向別交通量調査の分類

種 別		内容
歩行者類	自転車	車いす、小児用の車を除く
	歩行者	隊列、葬列を除く

C. 調査結果

ア. 概況

- 全7地点で朝は7、8時台、夕17、18時台の通勤時間帯の交通量が多くなっている。
- 南北方向より東西方向の交通量が多く、本町東側に位置する工業団地、つくば市、土浦市方面等への通勤や物流等の移動が多いと考えられる。
- 国道125号については、東西方向の大型車混入率は、現道区間（阿見坂下交差点）6.1%、バイパス区間（追原交差点）13.1%とバイパス区間の大型車混入率が高くなっており、大型車が国道125号バイパスを利用していることがわかる。
- 新山交差点での南北方向の大型車混入率が17.6%と高く、圏央道阿見東IC、阿見東部工業団地間の大型車利用が多いことがわかる。

イ. 各地点の概況

調査地点名	概況
阿見斎場北交差点	○各方向の断面交通量は、未整備となっている北方向を除き3.1千台から4.7千台となっている。 ○方向別では西方向が多く、阿見市街地の東西幹線としての機能を担っていると推察される。
茨大農学部前交差点	○各方向の断面交通量は、4.7千台から8.7千台と方向により大きくことなる。 ○最も多いのは北方向の断面交通量であり、国道125号バイパスとの連携軸として機能していることが伺える。
中央八丁目交差点	○各方向の断面交通量は、4.8千台から9.5千台(施設への交通量を除く)となっている。 ○南方向と北方向の断面交通量が多く、阿見市街地東部の南北軸として機能していることが伺える。
阿見三区交差点	○各方向の断面交通量は、3.6千台から6.0千台となっている。 ○東西方向の断面交通量がやや多くなっている。
追原交差点	○各方向の断面交通量は東西、南北で大きく異なり、国道125バイパスとなっている東西方向が1万台程度、南北方向は2千台程度となっている。 ○町東部の産業拠点を連携する軸となっているが、現時点では南北方向の交通量は少ない状況である。
新山交差点	○各方向の断面交通量は東西、南北で異なり、東西方向で7.4千台～8.5千台、南北方向は4.3千台～4.9千台となっている。 ○東西方向は、稲敷・美浦方面からの通勤利用と推察される一方、南北方向については阿見東部ICへの交通流と考えられる。
阿見坂下交差点	○各方向の断面交通量は8.3千台から14.5千台となっており、今回の調査地点の中で最も断面交通量が多い。 ○東西方向の断面交通量で4千台程度の差があり、新町・中郷線との流出入が多いことが伺える。

(4) 再編都市計画道路網(素案)

都市計画道路再検討にあたり、再検討対象路線について見直し方針を設定するとともに、以下のような考え方にに基づき、再編都市計画道路網(案)を作成する。

なお、本年度は、作成の基本的な考え方を示すが、再編都市計画道路(案)の作成においては、茨城県都市計画課及び道路管理者等との協議・調整が必要になることから、関係機関との間で必要な協議を実施した上で、平成 27 年度初頭に再編都市計画道路網(案)を設定する。

表一 再検討対象路線の概況と見直し方針 (案)

路線名	概況と見直し方針
3・2・44 阿見・小池線	<ul style="list-style-type: none">・県道土浦竜ヶ崎線バイパスとして、牛久阿見 I C から荒川本郷地区市街地を結ぶ主要幹線街路として位置付けられている。・事業化区間については、現在、整備を進めているが、荒川本郷地区の市街地形成の具体化等も見られることから、計画路線の妥当性を中心に評価を行う。
3・2・52 中根・飯倉線	<ul style="list-style-type: none">・本路線は、ひたち野うしく方面と町東部の産業ゾーンを連携する機能を有する。阿見吉原土地区画整理事業関連路線との連携も想定される路線である。・現時点では、整備率が 5.2 % と低いですが、ひたち野うしく方面から順次整備を進めていることから、基本的には存続することが考えられるが、将来交通量推計において計画路線の妥当性を中心に評価を行う。
3・3・11 荒川沖・木田余線	<ul style="list-style-type: none">・道路事業、街路事業により整備がされているが、現時点で都市計画決定の幅員で整備されていない区間がある。・指針に基づき、都市計画決定の幅員での整備を基本とすることから存続として検証を進める。
3・3・54 本郷・中根線	<ul style="list-style-type: none">・現在 4 車線の道路として計画されており、ひたち野うしく地内は整備済である。・今後荒川本郷地区計画の具体化と合わせて、町内区間の整備に着手するが、将来の交通量推計に照らし、車線数の検証を行う。
3・4・24 立ノ越・大室線	<ul style="list-style-type: none">・国道 125 号として供用されているが、計画断面の確保について検討するとともに、西郷・大室線の見直し方針に合わせてネットワークの検証を行う。
3・4・25 西郷・大室線	<ul style="list-style-type: none">・廻戸・若栗線以西及び市街化区域内は整備済となっている。路線東側の一部が未整備となっているが、沿道が市街化調整区域であることから、当該区間の整備の必要性について検証を行う。

路線名	概況と見直し方針
3・4・26 西郷・若栗線	<ul style="list-style-type: none"> ・行政・教育施設等が多く立地する本町の中心的な市街地部の軸となっているが、計画路線東側(役場以東)区間が未整備となっている。 ・当該区間では、既存建築物も多く事業費等の面で事業化の支障となることが予想されるため、整備の必要性と既存県道を介した代替路線によるネットワークの検討を行う。
3・4・27 新町・中郷線	<ul style="list-style-type: none"> ・道路事業、街路事業により整備がされているが、現時点で都市計画決定の幅員で整備されていない区間がある。 ・指針に基づき、都市計画決定の幅員での整備を基本とすることから存続として検証を進める。
3・4・28 廻戸・若栗線	<ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、計画路線北側と南側に未整備区間を有する。 ・南側区間は、現道を有するため路線機能の確保がなされているが、北側区間については、斜面地であること、計画されている土地区画整理事業の事業化意向等を考慮しながら、北側区間を廃止した場合の検証を行う。
3・4・47 中郷・寺子線	<ul style="list-style-type: none"> ・本路線は、南北から整備を進めており、途中区間については現道を有する路線である。 ・阿見市街地と寺子・飯倉線との連携を確保する路線であり、基本的には存続することが考えられるが、将来交通量推計において計画路線の妥当性を中心に評価を行う。
3・4・56 センター通り線	<ul style="list-style-type: none"> ・荒川本郷地区計画区域内で一部区間が整備済となっている。 ・荒川本郷地区の市街地形成の具体化等に伴い、路線線形等の検証等が必要になることが予想されるため、同計画との調整を念頭に検証を行う。
3・5・51 西部北通り線	<ul style="list-style-type: none"> ・本路線は本郷第一地区土地区画整理事業地区及び荒川本郷地区計画区域に関連する路線であり、本郷第一地区内については整備済となっている。 ・荒川本郷地区計画の具体化に伴い、路線線形等の検証等が必要になることが予想されるため、同計画との調整を念頭に検証を行う。
7・5・2 公園通り線	<ul style="list-style-type: none"> ・本郷第一地区土地区画整理事業地区及び荒川本郷地区計画区域に関連する路線であり、本郷第一地区内については整備済となっている。 ・荒川本郷地区の市街地形成の具体化等に伴い、路線線形等の検証等が必要になることが予想されるため、同計画との調整を念頭に検証を行う。

