

1 調査名称：常総市都市計画道路再検討調査業務委託

2 調査主体：常総市

3 調査圏域：常総都市圏

4 調査期間：令和5年度～令和6年度

5 調査概要：

常総市の都市計画道路は、合併以前の旧水海道市の水海道市街地や旧石下町の石下市街地等に合計21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、更には東日本大震災、平成27年9月関東・東北豪雨による被災や首都圏中央連絡自動車道の開通を契機としたまちづくりであるアグリサイエンスバレー常総の開業及び市内へ企業立地の需要も増えている。また、道の駅常総の開業による新たな賑わいが創出されたことにより、本市の都市構造や都市計画道路を取り巻く環境は大きく変化している。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。

## I 調査概要

### 1 調査名称：常総市都市交通計画策定調査

### 2 報告書目次

#### 1章 調査の基本概要

- 1－1 調査の背景と目的
- 1－2 調査の前提条件
- 1－3 調査の内容と位置付け

#### 2章 常総市の概況と都市計画の状況

- 2－1 常総市の概況
- 2－2 上位計画・関連計画の状況
- 2－3 都市計画の状況

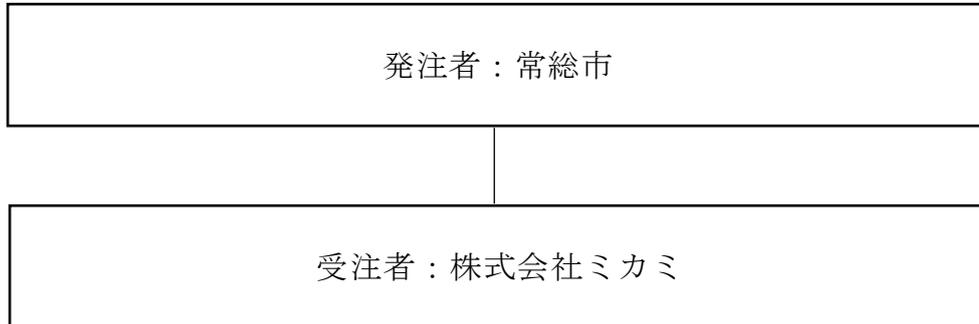
#### 3章 都市計画道路の評価

- 3－1 区間設定
- 3－2 現地写真
- 3－3 調査対象路線の概要
- 3－4 路線・区間別の評価
- 3－5 評価結果
- 3－6 常総市としての評価結果

#### 4章 今後の展開

#### 5章 参考資料

3 調査体制



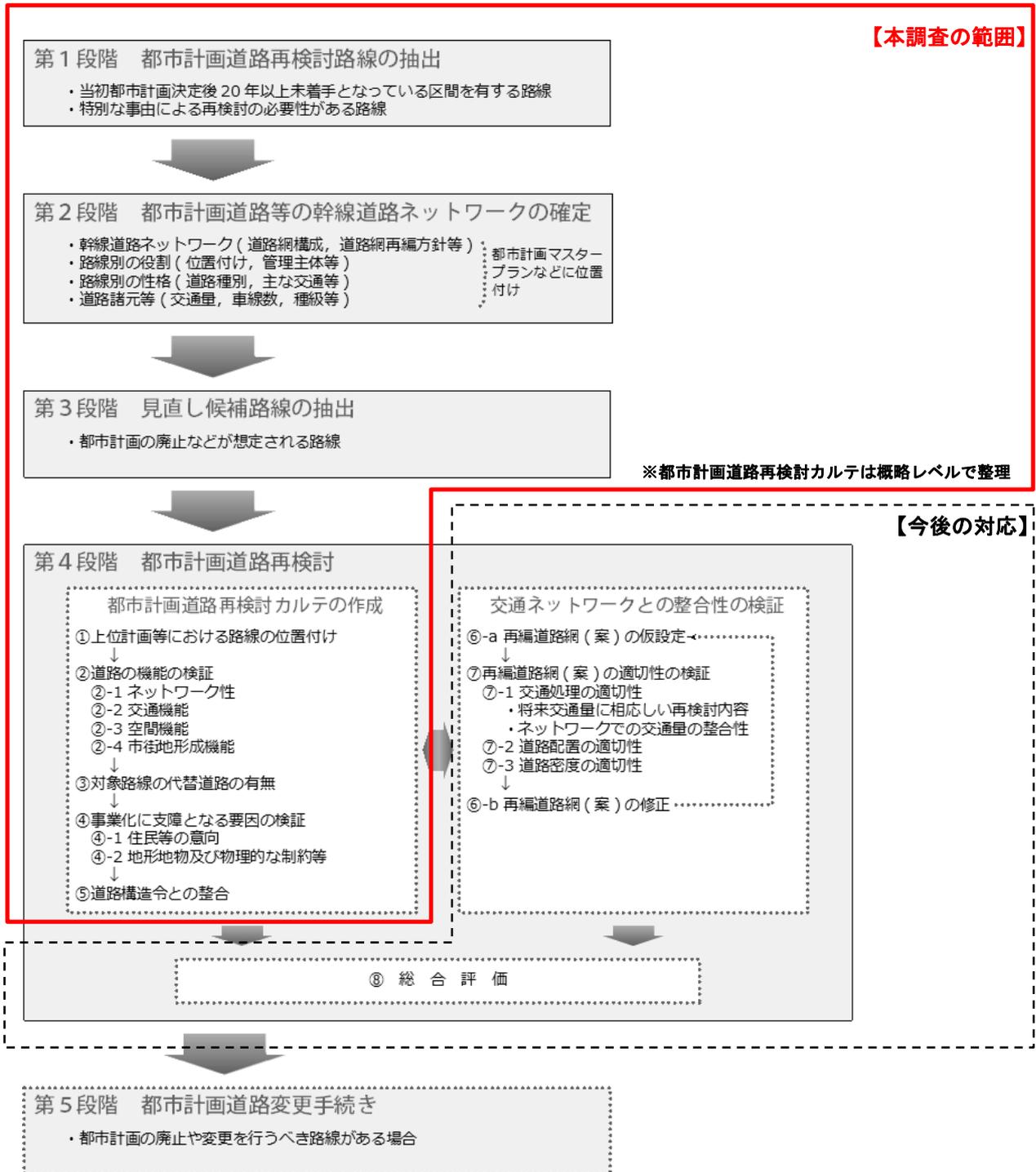
4 委員会名簿等：  
設置なし

## II 調査成果

### 1 調査目的

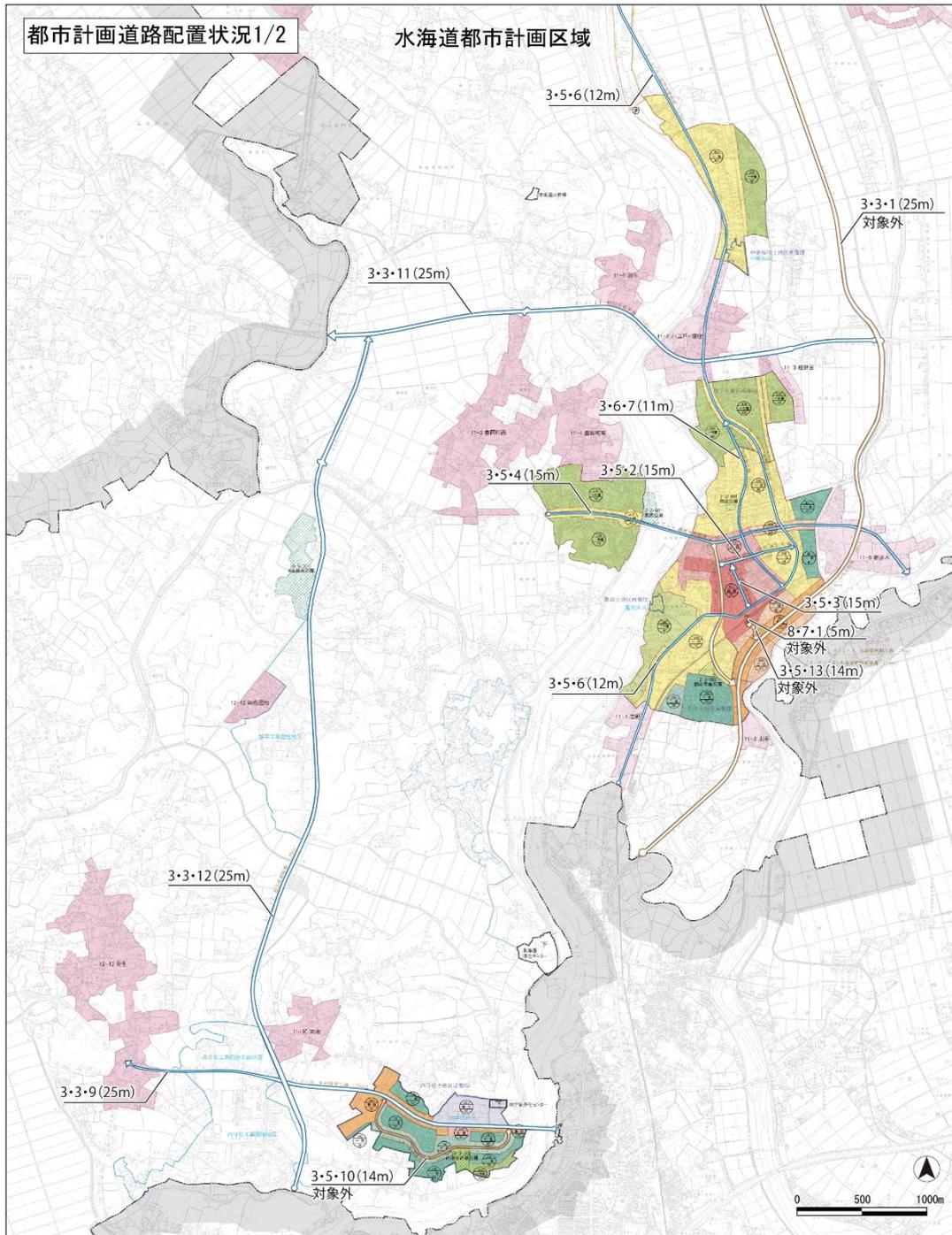
本業務は前提条件の整理として都市計画道路再検討対象路線の抽出を行うほか、再検討対象路線について、「上位計画等における位置づけ」、「道路機能の重要性」、「代替道路の状況」、「事業化の課題点」、「道路構造令との整合」等の主に定性的な状況整理を行い、再検討対象路線の概略的な評価結果をまとめ、都市計画道路再検討の大筋の方向性を明らかにし、都市計画道路の路線ごとに計画の必要性や事業の支障となる要因等を評価することによって、都市計画道路としての計画の継続、変更等の方向性を検証することを目的とする。

## 2 調査フロー



### 3 調査圏域図

※調査対象の圏域図を添付してください。

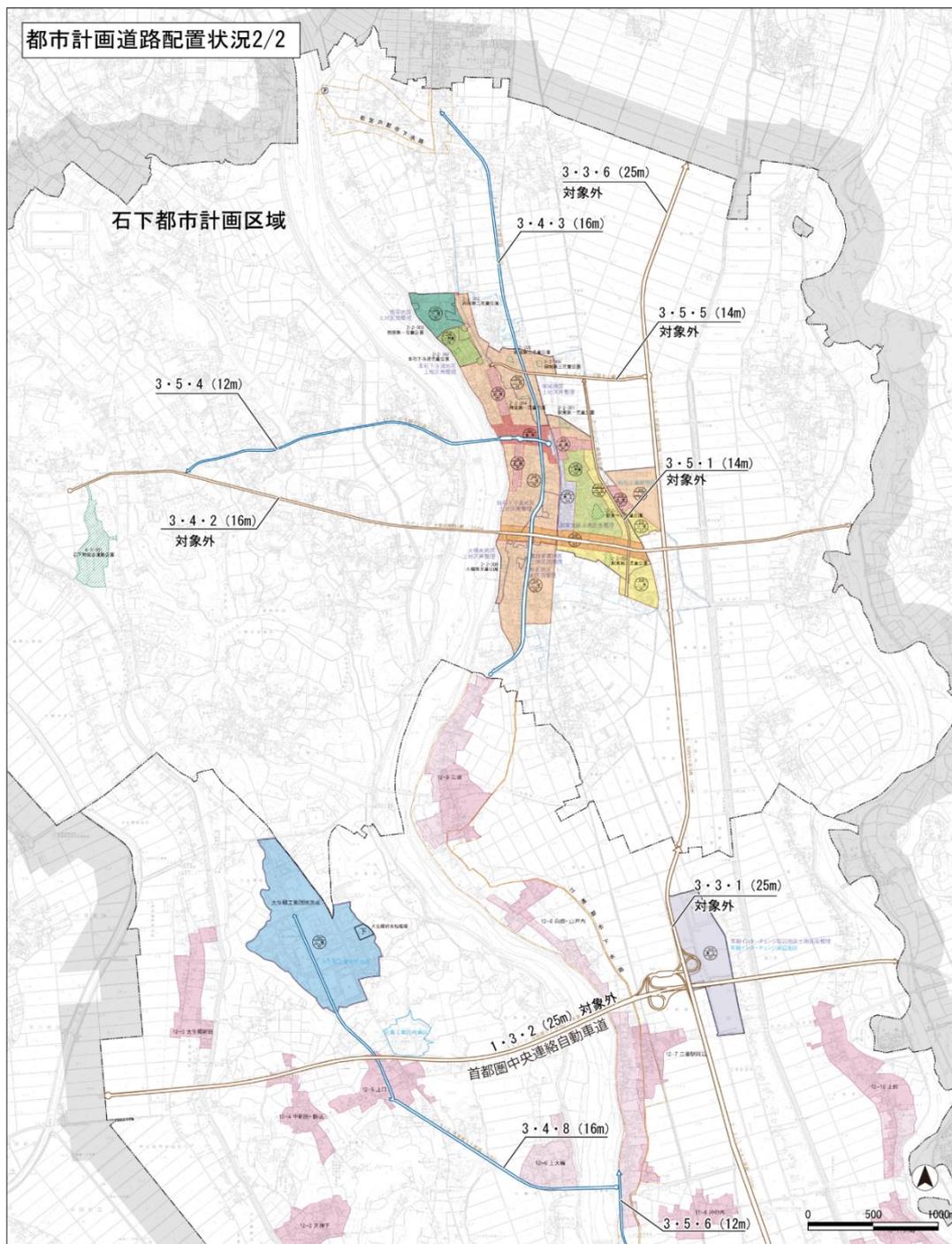


【凡例】

-  都市計画道路（対象路線）
-  都市計画区域
-  都市計画道路（対象外）

### 3 調査圏域図

※調査対象の圏域図を添付してください。



4 調査成果

調査対象路線について、「都市計画道路再検討カルテ」の概要版及び本市の評価結果は以下のとおりである。

評価結果(今後の整備方針)

路線番号 及び 区間番号	名称	幅員	車線数 (法定)	基礎データ				整備 主体等	国 道 認 定	都計道 関連 情勢等 の変化	再検討結果				方向性 (案)	今後の整備方針	再編 (案)	路線番号 及び 区間番号
				決定 延長	整備 延長	整備 率	当初 決定 年				未 着手 期間	II 都計道の 重要性 (1)	III 代替 の 可能性 (1)	IV 事業化 の 課題 (3)				
3・5・2-①	采町諏訪町線	15	2	620	80	12.9%	S28	70	県	県道水海道停車場線 有 (人口・産業状況、財政状況)	4	-3	-3	-2	要検討	県道水海道停車場線の一部として、水海道市街地における補助幹線街路の機能を担う。開東鉄道常総線水海道駅へのアクセス道路である3・5・3水海道停車場線へ接続する中心市街地内の道路であること等重要性が高いため、引き続き整備を進める。	存続	3・5・2-①
3・5・2-②	采町諏訪町線	15	2	620	80	12.9%	S28	70	市	市道水海道停車場線 有 (人口・産業状況、財政状況)	4	-3	-2	-1	要検討	水海道市街地における補助幹線街路の機能を担う。事業化に支障となる要因は、移転建築物が多いことが挙げられる。都市計画道路3・5・4豊岡大和橋線を代替路線として廃止する。	廃止	3・5・2-②
3・5・3-①	水海道停車場線	15	2	370	0	0.0%	S28	70	県	県道水海道停車場線 有 (人口・産業状況、財政状況)	4	0	-3	1	要検討	県道水海道停車場線の一部として、水海道市街地における補助幹線街路の機能を担う。中心市街地内の道路であることや開東鉄道常総線水海道駅へのアクセス道路等重要性が高いため、引き続き整備を進める。	存続	3・5・3-①
3・5・4-①	豊岡大和橋線	15	2	3,010	920	30.6%	S28	70	県	県道354号 有 (人口・産業状況、財政状況)	7	0	-4	3	要検討	国道354号の一部として、水海道市街地における都市幹線街路の機能を担う。広域的な連携や交流を支える役割を担うこと及び市役所へのアクセス道路等重要性が高いため、引き続き整備を進める。	存続	3・5・4-①
3・5・4-②	豊岡大和橋線	15	2	3,010	920	30.6%	S28	70	県	県道常総取手線 有 (人口・産業状況、財政状況)	4	0	-1	3	要検討	県道常総取手線の一部として、水海道地区における都市幹線街路の機能を担う。広域的な連携や交流を支える役割を担う道路等重要性が高いため、引き続き整備を進める。	存続	3・5・4-②
3・5・6-①	高野・美妻橋線	12	2	7,800	1,280	16.4%	S25	73	県	県道谷和原原西線 有 (人口・産業状況、財政状況)	8	0	-2	6	存続	県道谷和原原西線の一部として、水海道市街地における都市幹線街路の機能を担う。広域的な連携や交流を支える役割を担うこと及び開東鉄道常総線水海道駅へのアクセス道路等重要性が高いため、引き続き整備を進める。	存続	3・5・6-①
3・5・6-②	高野・美妻橋線	12	2	7,800	1,280	16.4%	S25	73	県	県道谷和原原西線 有 (人口・産業状況、財政状況)	5	0	-2	3	要検討	県道谷和原原西線の一部として、中妻市街地における都市幹線街路の機能を担う。広域的な連携や交流を支える役割を担うこと及び市役所へのアクセス道路等重要性が高いため、引き続き整備を進める。	存続	3・5・6-②
3・6・7-①	洲頭森下線	11	2	1,420	0	0.0%	S28	70	県、市	県道水海道停車場線 有 (人口・産業状況、財政状況)	3	-3	-4	-4	見直し	県道水海道停車場線の一部として、水海道市街地における補助幹線街路の機能を担う。事業化に支障となる要因は、移転建築物が多い及び堅牢建築物が挙げられる。都市計画道路3・5・6高野・美妻橋線を代替路線として廃止する。	廃止	3・6・7-①
3・6・7-②	洲頭森下線	11	2	1,420	0	0.0%	S28	70	市	市道水海道停車場線 有 (人口・産業状況、財政状況)	2	-3	-3	-4	見直し	県道水海道停車場線の一部として、水海道市街地における補助幹線街路の機能を担う。事業化に支障となる要因は、移転建築物が多いこと挙げられる。都市計画道路3・5・6高野・美妻橋線を代替路線として廃止する。	廃止	3・6・7-②
3・4・8-①	美妻橋大生郷線	16	2	3,630	1,730	47.7%	S48	50	県	県道土浦坂東線 有 (人口・産業状況、財政状況)	4	0	-4	0	要検討	県道土浦坂東線の一部として都市幹線街路の機能を担う。広域的な連携や交流を支える役割を担うこと及び大生郷工業団地へのアクセス道路等重要性が高いため、引き続き整備を進める。	存続	3・4・8-①
3・4・8-②	美妻橋大生郷線	16	2	3,630	1,730	47.7%	S48	50	市	市道土浦坂東線 有 (人口・産業状況、財政状況)	4	0	0	4	存続	都市幹線街路としての機能を担う。大生郷工業団地へのアクセス道路であり重要性が高い。整備済みの区間である。	存続	3・4・8-②
3・3・9-①	玉台橋・菅生線	25	4	3,400	1,320	38.8%	S61	37	県	主要地方道つくば野田線 有 (人口・産業状況、財政状況)	8	0	0	8	存続	主要地方道つくば野田線の一部として都市幹線街路としての機能を担う。広域的な連携や交流を支える役割を担うこと及び内守谷工業団地へのアクセス道路等重要性が高いため、引き続き整備を進める。	存続	3・3・9-①
3・3・9-②	玉台橋・菅生線	25	4	3,400	1,320	38.8%	S61	37	県	主要地方道つくば野田線 有 (人口・産業状況、財政状況)	7	0	-1	6	存続	主要地方道つくば野田線の一部として都市幹線街路としての機能を担う。広域的な連携や交流を支える役割を担うこと及び内守谷工業団地へのアクセス道路等重要性が高いため、引き続き整備を進める。	存続	3・3・9-②
3・3・11-①	相野谷・細野線	25	4	4,420	870	19.7%	H3	32	県	県道354号バイパス 有 (人口・産業状況、財政状況)	4	0	-3	1	要検討	国道354号バイパスの一部として常総市における主要幹線街路の機能を担う。広域的な連携や交流を支える役割を担う道路等重要性が高いため、引き続き整備を進める。	存続	3・3・11-①
3・3・12-①	鹿小路・細野線	25	4	6,920	0	0.0%	H6	29	県	主要地方道取手豊岡線 有 (人口・産業状況、財政状況)	6	0	-1	5	存続	主要地方道取手豊岡線の一部として水海道地区の都市幹線街路としての機能を担う。広域的な連携や交流を支える役割を担うこと及び内守谷工業団地、板手工業団地へのアクセス道路等重要性が高いため、引き続き整備を進める。	存続	3・3・12-①
3・4・3-①	大房原宿線	16	2	4,760	2,740	57.6%	S43	55	市	市道大房原宿線 有 (人口・産業状況、財政状況)	7	0	-1	6	存続	石下市街地の都市幹線街路の機能を担う。開東鉄道常総線石下駅へのアクセス道路であり重要性が高い。整備済みの区間である。	存続	3・4・3-①
3・4・3-②	大房原宿線	16	2	4,760	2,740	57.6%	S43	55	市	市道大房原宿線 有 (人口・産業状況、財政状況)	3	-3	-2	-2	要検討	石下地区の都市幹線街路の機能を担う。事業化に支障となる要因は、終点部の集落部での移転建築物が多いことが挙げられる。また、用途地域外の道路であることや沿道の大部分が農地であることなど都市計画道路としての必要性が低下している。これらのことから、都市計画道路3・3・6収納谷小保川線(国道294号)及び県道谷和原原西線、市道2-0201号線を代替路線として廃止する。	廃止	3・4・3-②
3・5・4-①	石下駅中沼線	12	2	2,950	630	21.4%	S43	55	県	県道石下停車場線 有 (人口・産業状況、財政状況)	7	0	-1	6	存続	県道石下停車場線の一部として石下市街地の都市幹線街路の機能を担う。開東鉄道常総線石下駅へのアクセス道路であり重要性が高いため、引き続き整備を進める。	存続	3・5・4-①
3・5・4-②	石下駅中沼線	12	2	2,950	630	21.4%	S43	55	市	市道石下停車場線 有 (人口・産業状況、財政状況)	2	0	-2	0	要検討	石下地区の都市幹線街路としての機能を担う。石下地区西部地域から、石下市街地へのアクセス道路等重要性が高いため、引き続き整備を進める。	存続	3・5・4-②

凡 例

- 存続(+4以上)
- 要検討(+3~-3)
- 見直し(-4以下)

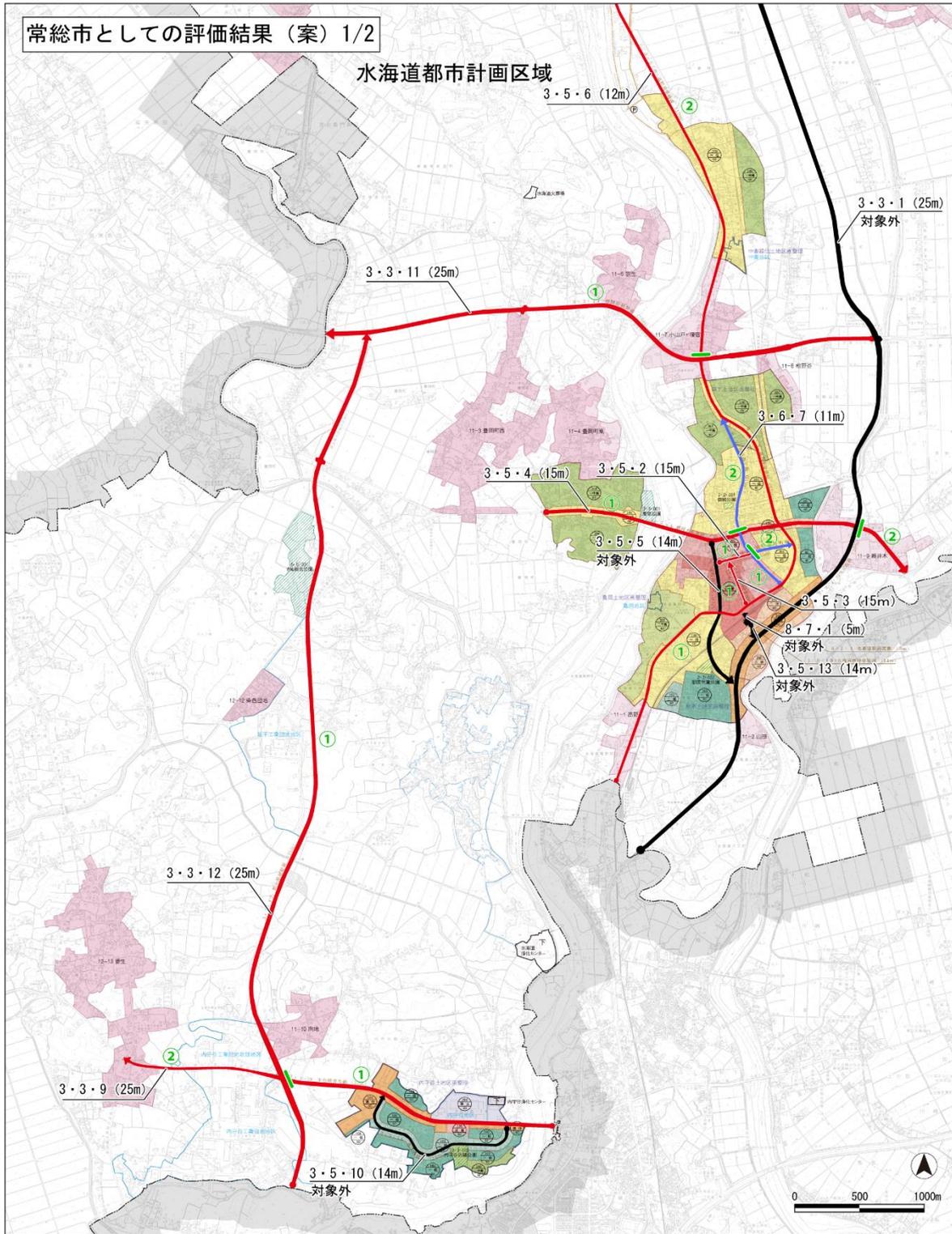
RS

時点

Max:12~Min:-9

常総市としての評価結果（案）1/2

水海道都市計画区域



【凡例】

存続

廃止

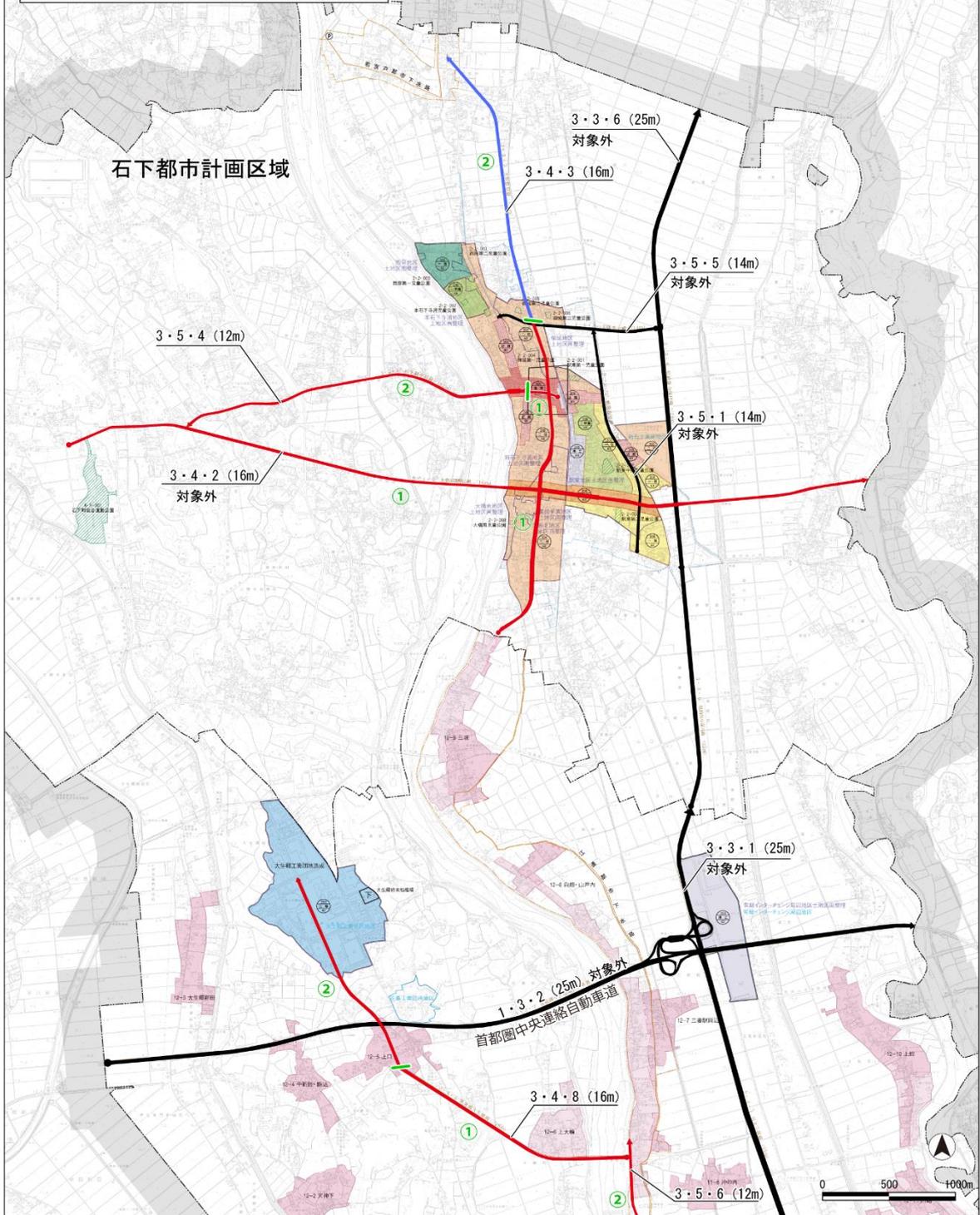
再検討対象外（存続）

区間番号

区間番号位置

都市計画区域

常総市としての評価結果（案）2/2



【凡例】

存続

廃止

再検討対象外（存続）

① 区間番号

区間分割位置

都市計画区域

次年度以降、引き続き本市の都市計画道路再検討を行うにあたり、次のような事項に留意して行う。

#### ①再検討のための詳細な検証作業の実施

本調査において整理した評価結果については、庁内関係部署や茨城県関係部署との協議や合意を経て、最終的な総合評価とすることが必要となる。庁内各部署の例としては、企画部門、道路建設部門等が想定され、また、茨城県等の関係機関の例としては、茨城県都市計画課、同道路建設課、同道路維持課、同常総工事事務所、茨城県警察本部交通規制課等が想定される。

#### ②交通量の確認

道路の需要に関する既存の統計データとしては、国土交通省が実施している全国道路交通情勢調査（交通センサス）があるが、その調査地点は限定的であるため、交通センサスとは別に交通状況の状況把握が必要と考えている。

#### ③市民意見等の収集

一般に都市計画道路を整備することに関しては、様々な立場の様々な意見があることから、これまでの都市計画決定の経緯を含めて、再編道路網（案）や都市計画道路の見直し案（都市計画の変更案）に関する市民や地権者、各種団体の意見を得ることが重要である。

さらに、都市計画道路の計画線内の民地では建築制限が生じていることから、これまでのセットバックの実績等の運用状況についてもあらかじめ整理しておくことが重要である。

#### ④都市計画マスタープランの見直し

今後の都市計画道路再検討調査において、都市計画道路の長期未着手区間については、沿道の土地利用状況や市街地構造等、社会経済情勢の変化を考慮して、計画幅員の縮小、廃止等の整備方向性が示されることから、本市の都市計画に関する最上位計画である第二次常総市都市計画マスタープランとの整合を図る必要がある。