

1 調査名称：（桜川市）都市計画道路再検討調査

2 調査主体：茨城県桜川市

3 調査圏域：桜川市全域

4 調査期間：令和5年度～令和6年度

5 調査概要：

本市の都市計画道路は、1・3・1北関東横断道路線（北関東自動車道）をはじめ、岩瀬市街地や真壁市街地などにおいて合計28路線が都市計画決定され、市街地の骨格形成及び都市軸となる貴重な空間として、各種産業や市民活動等の円滑な都市活動に寄与している。

しかしながら、近年の人口減少や市街地拡大の収束、高齢化の進行、環境問題への取り組み、経済の低成長、厳しい財政状況など、都市計画道路を取り巻く環境が大きく変化する中、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。

そのため本市では、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について、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

(桜川市) 都市計画道路再検討調査

2 報告書目次

1. 路線別検証

1－1 再検討対象路線の設定

1－2 路線別検証

2. 再編道路網（案）の作成と検証

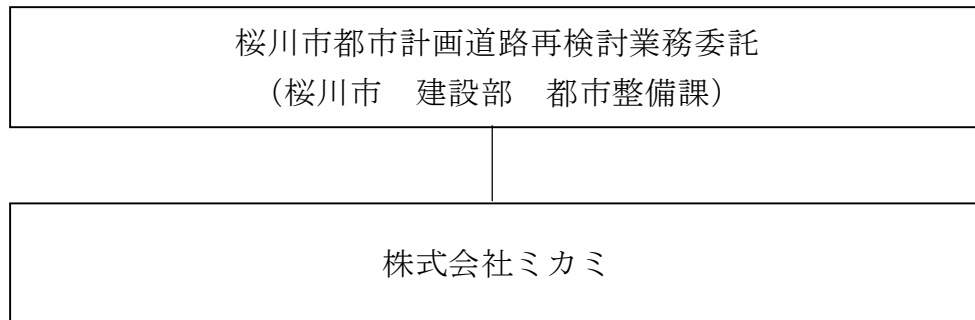
2－1 再編道路網（案）の作成

2－2 適切性の検証

3. 総合評価

4. 都市計画道路再検討カルテ等のまとめ

3 調査体制



4 委員会名簿等：設置なし

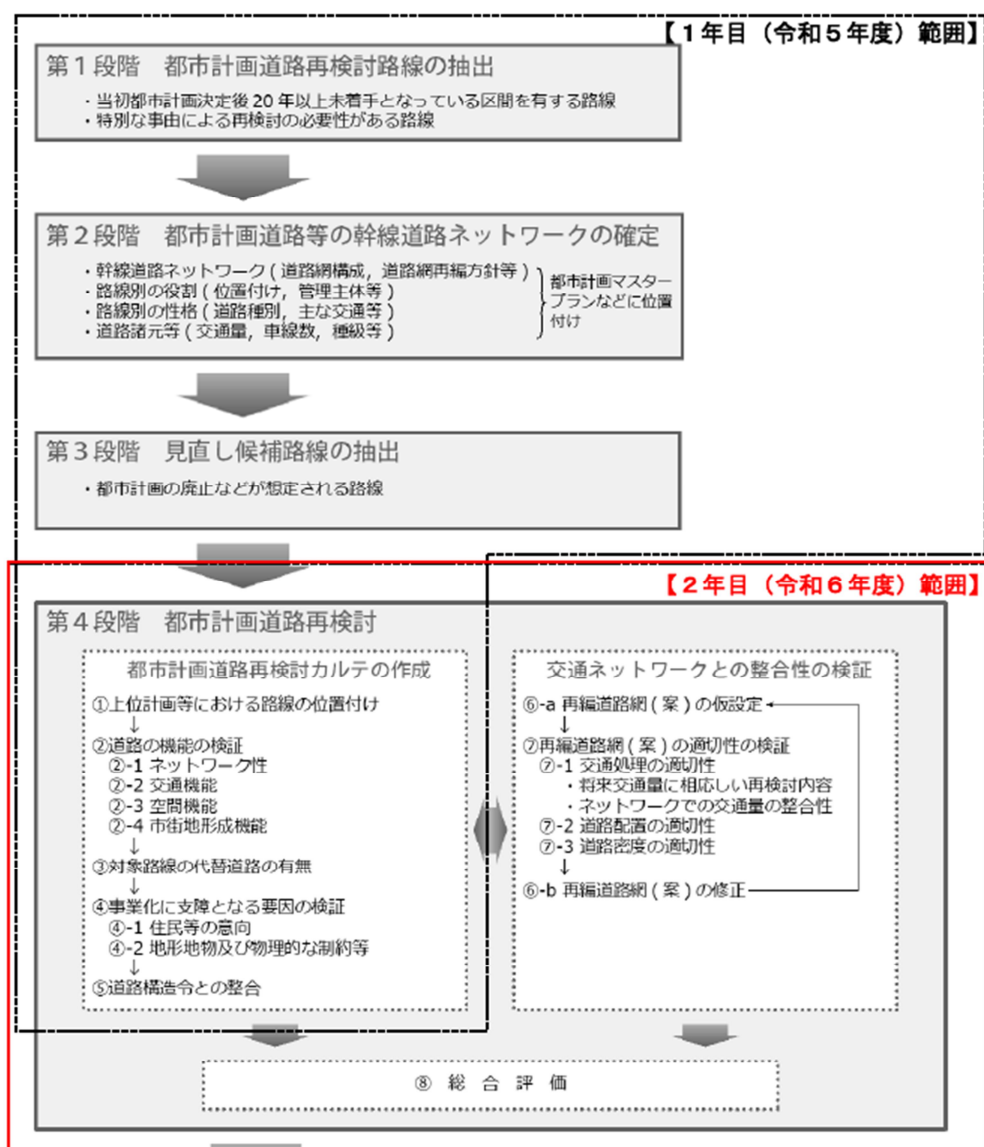
II 調査成果

1 調査目的

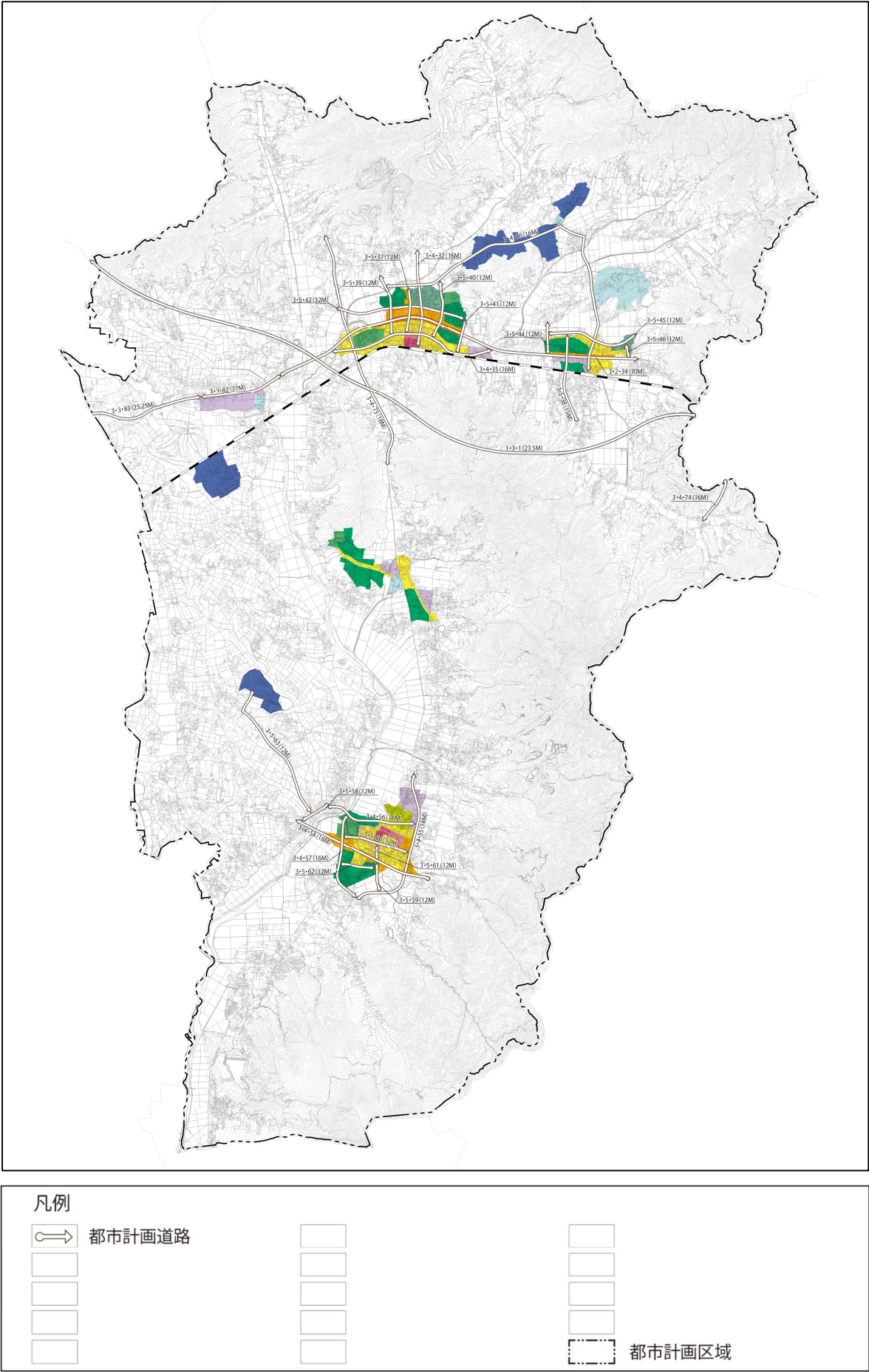
本市では、茨城県が策定した「茨城県都市計画道路再検討指針」に基づき、都市計画決定後、長期未着手となっている都市計画道路について、都市の将来像に照らし合わせ、計画の必要性、事業の支障となる要因等を評価し、計画の継続、変更、廃止の方向性を判断するため、都市計画道路再検討を実施することとした。

本業務は、令和5・6年度継続事業として実施する「桜川市都市計画道路再検討業務」の2年目として、令和5年度調査の調査結果を踏まえ、都市計画道路の路線・区間毎に計画の必要性や事業の支障となる要因等を評価するとともに、将来交通量推計により妥当性を検証し、関係機関と協議の上、都市計画道路としての計画の継続、変更、廃止の方向性を明らかに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

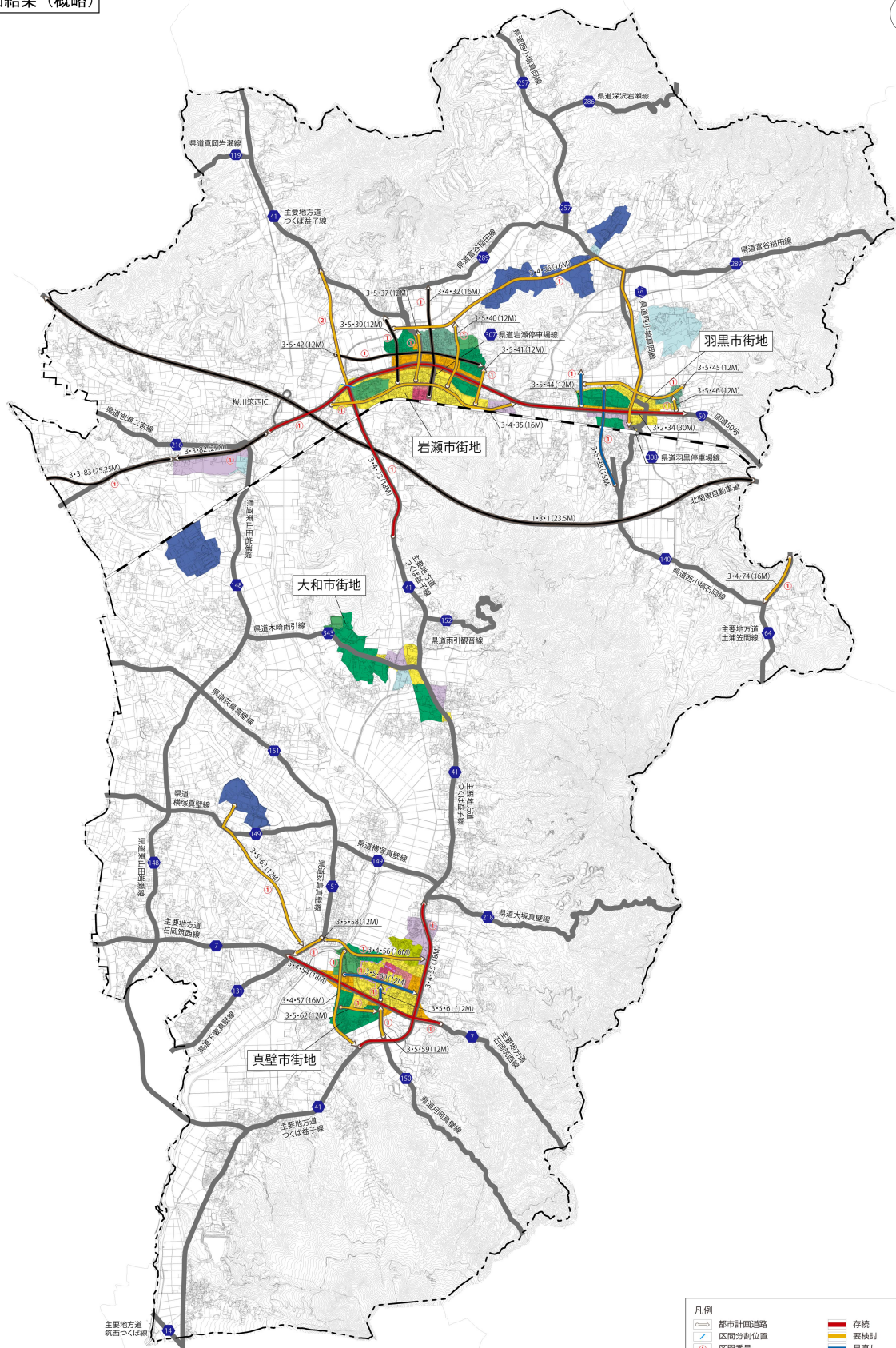
1. 路線別検証

再検討路線について、路線区間別の評価を行い、再検討概略カルテとして整理する。

■再検討概略カルテ

[illegible]

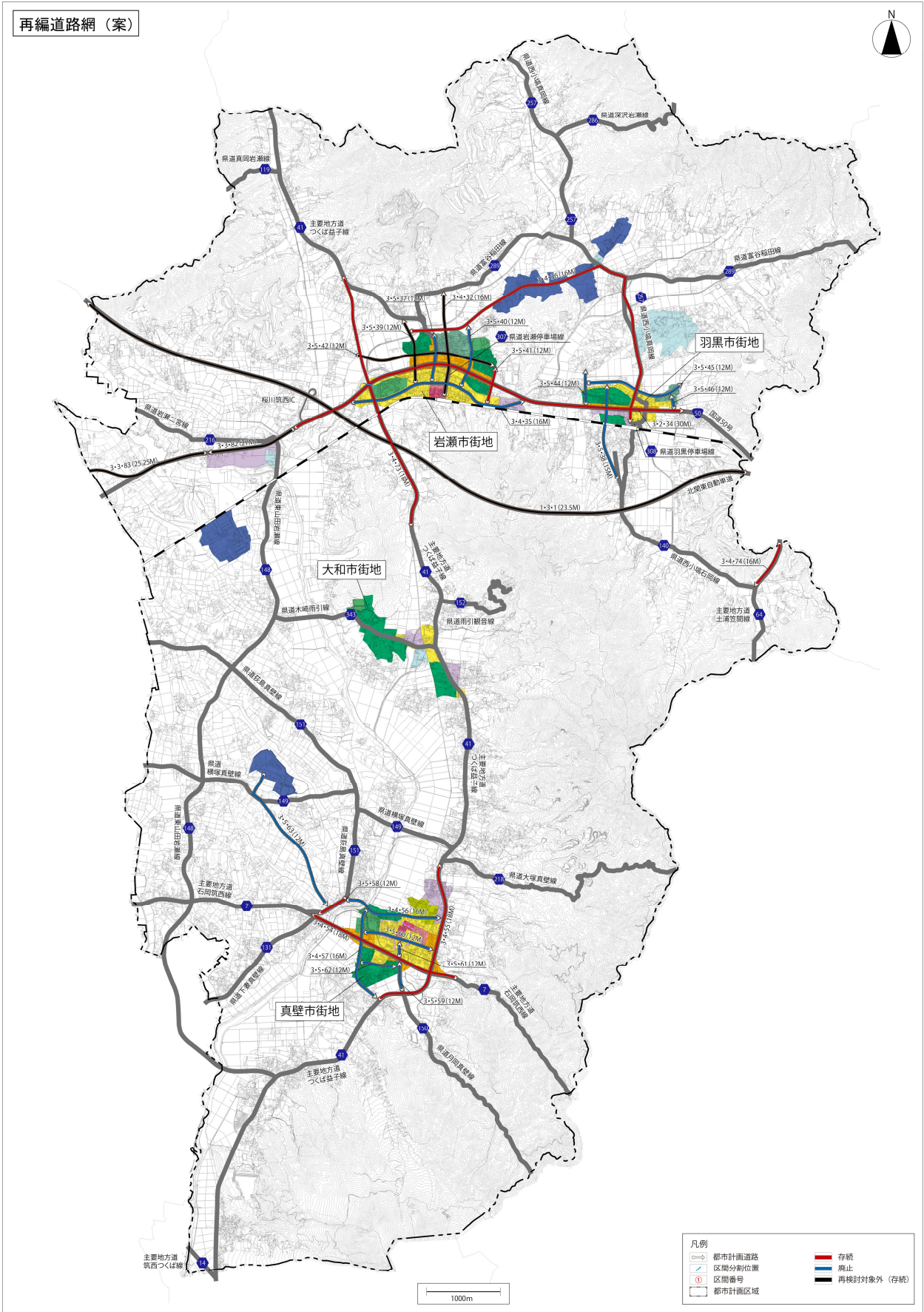
評価結果（概略）



凡例	
	都市計画道路
	区間分割位置
	区間番号
	都市計画区域
	存続
	要検討
	見直し
	再検討対象外（存続）

2. 再編道路網（案）の作成と検証

都市計画道路が置かれている様々な状況を踏まえ、「再編道路網（案）」を作成した。



再編道路網（案）について、桜川市全体の道路網としての適切性を「交通処理」、「道路配置」、「道路密度」の観点から検証する。

1) 交通処理の適切性

○判断基準

- ・交通処理の適切性としては、
 - ・都市全体の道路網の交通量や混雑度が現状と比較して明らかに悪化していない
 - または
 - ・当該区間の周辺において、当該区間と関連性のある路線（競合路線、接続路線等）の交通量や混雑度が道路規格等に対して明らかに膨大でない
 - または
 - ・茨城県の「渋滞対策プログラム」において主要渋滞箇所位置付けられている渋滞対策未完了な路線に対して新たな交通負荷を与えてない
- である場合に「交通処理の適切性」について適切であると判定する

資料：茨城県都市計画道路再検討指針（平成 18 年 3 月）抜粋

現況においても、ほぼ混雑は見られず、円滑に走行が可能であり、さらに、交通量推計でも将来的に発生集中交通量が約 30%減少することが見込まれていることから、再編道路網（案）のとおり都市計画道路の見直しを行った場合においても、既存道路及び計画存続とした 14 路線の都市計画道路により十分に交通ネットワークや利便性の向上、混雑の緩和が図られると判断できる。

【交通量推計抜粋】

①前提条件

- ・発生集中交通量は、平成 27 年道路交通センサス OD 表（第 16 次フレーム）より、平成 27 年に対する令和 22 年の発生集中交通量を比較すると、0.702 と約 30%減少している。

■発生集中交通量の推移（桜川市）

	発生集中交通量		増減比 R22/H27
	H27	R22	
桜川市全域	146,747	103,034	0.702

②現況交通量再現(H27)の結果

- ・現況交通量の再現にあたり、平成 27 年道路交通センサスの交通量結果を使用している。
- ・現況交通量再現の結果、市北部の国道 50 号の一部、市南部（真壁市街地付近）の 3・4・56 真壁北通り線の一部などにおいて混雑度 1.25 以上の区間が見られるが、ほとんどの道路が混雑度 1.0 未満となった。
- ・現況交通量再現の結果と実際の道路状況（走行、渋滞等）に極端な差異が見られる箇所はなく、現況では、市全域において、特に道路が混雑することなく、円滑に走行している状況だと判断する。

2) 道路配置の適切性

○判断基準

・道路配置の適切性としては、

- ・各路線の道路種別（主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街路など）が段階的な順序で連結されたネットワークとなっている
- ・各路線相互の接続性（都市計画道路または国県道への接続等が確保されている）や連続性（交通動線が途中で途絶しない）が保たれている
- ・路線の配置形態が都市構造、市街地や土地利用の配置と整合しているなど

である場合に「道路配置の適切性」について適切であると判定する

資料：茨城県都市計画道路再検討指針（平成 18 年 3 月）抜粋

再編道路網（案）に基づき、都市計画道路網の配置を全体的に見ると、各市街地で都市計画道路による東西及び南北方向の骨格が形成されているなど、道路種別の段階構成や配置状況が適切である。

さらに、都市計画道路相互あるいは国県道との明確な接続も確保されており、道路相互の接続性も適切である。

なお、各区間（路線）についても、周辺の幹線道路と適切な道路網を構成しており適切な道路配置となっていると判断できる。

3）道路密度の適切性

○判断基準

・道路密度の適切性としては、

- ・対象路線が都市幹線街路以上の場合、対象路線が位置する一団の市街地において、原則として幹線街路以上の道路密度がおおむね $2.0\text{km}/\text{km}^2$ 以上（対象路線がいわゆる飛び市街地に存在する場合は、飛び市街地での道路密度とし、当該区間が複数の市街地が連絡する場合は、該当する市街地全体での道路密度とする）
- ・対象路線が補助幹線街路の場合、対象路線が位置するおおむね一住区の市街地で補助幹線街路及びその他の主要な道路の道路密度がおおむね $1.0\text{km}/\text{km}^2$ 以上

である場合に「道路密度の適切性」について適切であると判定する

資料：茨城県都市計画道路再検討指針（平成 18 年 3 月）抜粋

主要幹線街路、補助幹線街路ともに道路密度は適切であり、再編道路網（案）のとおり都市計画道路の見直しを行った場合においても、道路密度の観点から問題は生じないと判断できる。

3. 総合評価

検証の結果、8路線（8路線9区間）が「存続」、14路線（14路線14区間）が「廃止」評価となった。

対象外路線を合わせた総合評価としては、14路線（14路線15区間）が「存続」、14路線（14路線14区間）が「廃止」となった。

■再検討総合評価（1/4）

路線番号 及び 区間番号	名称	再検討総合評価	
3・2・34-①	岩瀬羽黒線	当該区間は国道50号の一部として主要幹線街路に位置付けられている。 当該路線の道路機能は、都市間を連絡するとともに岩瀬市街地及び羽黒市街地において骨格的な格子型ネットワークの一部となっており、交通機能、空間機能、市街地形成機能などの道路機能を有している。 事業化に支障となる要因は、建築物の移転である。 市街地全体でも再編道路網(案)を確認した結果、当該区間を存続することにより、当該区間周辺での交通処理、道路配置、道路密度の面から適切であることから、全体としての再編案も適切であるとみられる。 このようなことから、当該区間の都市計画を『存続』し、引き続き適切に維持していくこととする。	存続
3・4・35-①	新橋谷中線	当該区間は主要幹線街路を補完し、岩瀬市街地における補助幹線街路に位置付けられている。 当該道路の道路機能は、岩瀬市街地において骨格的な格子型ネットワークの一部となっており、交通機能、空間機能、市街地形成機能などの道路機能を有している。 事業化に支障となる要因は、多くの建築物の移転である。 市街地全体での再編道路網(案)を確認した結果、当該区間を廃止し、代替路線となる国道50号、市道0108号線に転換することは、交通処理、道路配置、道路密度の面から適切であることから、全体としての再編案も適切であるとみられる。 このようなことから、国道50号、市道0108号線を代替路線として当該路線を『廃止』する。	廃止
3・4・36-①	北環状線	当該区間は岩瀬市街地や羽黒市街地、岩瀬工業団地などの拠点間を連絡し、岩瀬市街地や羽黒市街地における補助幹線街路に位置付けられている。 当該路線の道路機能は、岩瀬市街地や羽黒市街地において骨格的な放射環状型ネットワークの一部となっており、交通機能、市街地形成機能などの道路機能を有している。 事業化に支障となる要因は、笠間県立自然公園の存在、多くの建築物の移転である。 市街地全体でも再編道路網(案)を確認した結果、当該区間を存続することにより、当該区間周辺での交通処理、道路配置、道路密度の面から適切であることから、全体としての再編案も適切であるとみられる。 このようなことから、当該区間の都市計画を『存続』し、引き続き適切に維持していくこととする。	存続
3・5・37-①	大田元岩瀬線	当該区間は主要地方道つくば益子線の一部として主要幹線街路を補完し、岩瀬市街地における補助幹線街路に位置付けられている。 当該道路の道路機能は、交通機能、空間機能、市街地形成機能などの道路機能を有している。 事業化に支障となる要因は、建築物の移転である。 市街地全体での再編道路網(案)を確認した結果、当該区間を廃止し、代替路線となる3・4・32岩瀬駅前富谷線に転換することは、交通処理、道路配置、道路密度の面から適切であることから、全体としての再編案も適切であるとみられる。 このようなことから、3・4・32岩瀬駅前富谷線を代替路線として当該路線を『廃止』する。	廃止
3・5・38-①	松田・西小塙線	当該区間は主要幹線街路と連携し、羽黒市街地における補助幹線街路に位置付けられている。 当該道路の道路機能は、市街地形成機能を有している。 事業化に支障となる要因は、JR水戸線との立体交差、建築物の移転である。 市街地全体での再編道路網(案)を確認した結果、当該区間を廃止することにより、当該区間周辺での交通処理、道路配置、道路密度の面から適切であることから、全体としての再編案も適切であるとみられる。 このようなことから、当該路線を『廃止』する。	廃止
3・5・40-①	東区元岩瀬線	当該区間は主要幹線街路を補完し、岩瀬市街地における補助幹線街路に位置付けられている。 当該道路の道路機能は、交通機能、空間機能、市街地形成機能などの道路機能を有している。 事業化に支障となる要因は、建築物の移転である。 市街地全体での再編道路網(案)を確認した結果、当該区間を廃止し、代替路線となる3・4・32岩瀬駅前富谷線に転換することは、交通処理、道路配置、道路密度の面から適切であることから、全体としての再編案も適切であるとみられる。 このようなことから、3・4・32岩瀬駅前富谷線を代替路線として当該路線を『廃止』する。	廃止

■再検討総合評価（2/4）

路線番号 及び 区間番号	名称	再検討総合評価	
3・5・41 - ①	青柳線	当該路線は主要幹線街路を補完し、岩瀬市街地における補助幹線街路に位置付けられている。 当該路線の道路機能は、交通機能、市街地形成機能などの道路機能を有している。 事業化に支障となる要因は、建築物の移転である。 市街地全体でも再編道路網(案)を確認した結果、当該区間を存続することにより、当該区間周辺での交通処理、道路配置、道路密度の面から適切であることから、全体としての再編案も適切であるとみられる。 このようなことから、当該区間の都市計画を『存続』し、引き続き適切に維持していくこととする。	存続
3・5・44 - ①	西友部磯部線	当該区間は当該路線は主要幹線街路を補完し、羽黒市街地における補助幹線街路に位置付けられている。 当該道路の道路機能は、市街地形成機能を有している。 事業化に支障となる要因は、笠間県立自然公園の存在、建築物の移転である。 市街地全体での再編道路網(案)を確認した結果、当該区間を廃止し、代替路線となる3・4・36北環状線に転換することは、交通処理、道路配置、道路密度の面から適切であることから、全体としての再編案も適切であるとみられる。 このようなことから、3・4・36北環状線を代替路線として当該路線を『廃止』する。	廃止
3・5・45 - ①	稲荷橋西小塙線	当該区間は主要幹線街路を補完し、羽黒市街地における補助幹線街路に位置付けられている。 当該道路の道路機能は、市街地形成機能を有している。 事業化に支障となる要因は、建築物の移転である。 市街地全体での再編道路網(案)を確認した結果、当該区間を廃止し、代替路線となる国道50号に転換することは、交通処理、道路配置、道路密度の面から適切であることから、全体としての再編案も適切であるとみられる。 このようなことから、国道50号を代替路線として当該路線を『廃止』する。	廃止
3・5・46 - ①	加茂部西小塙線	当該区間は主要幹線街路を補完し、羽黒市街地における補助幹線街路に位置付けられている。 当該道路の道路機能は、市街地形成機能を有している。 事業化に支障となる要因は、建築物の移転である。 市街地全体での再編道路網(案)を確認した結果、当該区間を廃止し、代替路線となる3・4・36北環状線に転換することは、交通処理、道路配置、道路密度の面から適切であることから、全体としての再編案も適切であるとみられる。 このようなことから、3・4・36北環状線を代替路線として当該路線を『廃止』する。	廃止
3・4・73 - ①	犬田久原線	当該区間は主要地方道つくば益子線の一部として主要幹線街路に位置付けられている。 当該路線の道路機能は、都市間を連絡するとともに岩瀬市街地において骨格的な格子型ネットワークの一部となっており、交通機能、空間機能などの道路機能を有している。 事業化に支障となる要因は、JR水戸線との立体交差である。 市街地全体でも再編道路網(案)を確認した結果、当該区間を存続することにより、当該区間周辺での交通処理、道路配置、道路密度の面から適切であることから、全体としての再編案も適切であるとみられる。 このようなことから、当該区間の都市計画を『存続』し、引き続き適切に維持していくこととする。	存続
3・4・73 - ②	犬田久原線	当該区間は主要地方道つくば益子線の一部として主要幹線街路に位置付けられている。 当該路線の道路機能は、都市間を連絡するとともに岩瀬市街地において骨格的な格子型ネットワークの一部となっており、交通機能、空間機能などの道路機能を有している。 事業化に支障となる要因は、建築物の移転である。 市街地全体でも再編道路網(案)を確認した結果、当該区間を存続することにより、当該区間周辺での交通処理、道路配置、道路密度の面から適切であることから、全体としての再編案も適切であるとみられる。 このようなことから、当該区間の都市計画を『存続』し、引き続き適切に維持していくこととする。	存続
3・4・74 - ①	今泉線	当該区間は主要地方道土浦笠間線の一部として補助幹線街路に位置付けられている。 当該路線の道路機能は、骨格的な格子型ネットワークの一部となっており、交通機能、空間機能などの道路機能を有している。 事業化に支障となる要因は、土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域の存在である。 市街地全体でも再編道路網(案)を確認した結果、当該区間を存続することにより、当該区間周辺での交通処理、道路配置、道路密度の面から適切であることから、全体としての再編案も適切であるとみられる。 このようなことから、当該区間の都市計画を『存続』し、引き続き適切に維持していくこととする。	存続

■再検討総合評価（3/4）

路線番号 及び 区間番号	名称	再検討総合評価	
3・4・54 - ①	真壁中央通り線	当該区間は主要地方道石岡筑西線の一部として主要幹線街路に位置付けられている。 当該路線の道路機能は、都市間を連絡するとともに真壁市街地において骨格的な格子型ネットワークの一部となっており、交通機能、空間機能などの道路機能を有している。 事業化に支障となる要因は、建築物の移転である。 市街地全体でも再編道路網(案)を確認した結果、当該区間を存続することにより、当該区間周辺での交通処理、道路配置、道路密度の面から適切であることから、全体としての再編案も適切であるとみられる。 このようなことから、当該区間の都市計画を『存続』し、引き続き適切に維持していくこととする。	存続
3・4・55 - ①	真壁東通り線	当該区間は主要地方道つくば益子線の一部として主要幹線街路に位置付けられている。 当該路線の道路機能は、都市間を連絡するとともに真壁市街地において骨格的な格子型ネットワークの一部となっており、交通機能、空間機能などの道路機能を有している。 事業化に支障となる要因は、建築物の移転である。 市街地全体でも再編道路網(案)を確認した結果、当該区間を存続することにより、当該区間周辺での交通処理、道路配置、道路密度の面から適切であることから、全体としての再編案も適切であるとみられる。 このようなことから、当該区間の都市計画を『存続』し、引き続き適切に維持していくこととする。	存続
3・4・56 - ①	真壁北通り線	当該区間は主要幹線街路を補完し、真壁市街地における補助幹線街路に位置付けられている。 当該路線の道路機能は、真壁市街地において骨格的な格子型ネットワークの一部となっており、交通機能、市街地形成機能などの道路機能を有している。 事業化に支障となる要因は、多くの建築物の移転である。 市街地全体での再編道路網(案)を確認した結果、当該区間を廃止し、代替路線となる3・4・54真壁中央通り線に転換することは、交通処理、道路配置、道路密度の面から適切であることから、全体としての再編案も適切であるとみられる。 このようなことから、3・4・54真壁中央通り線を代替路線として当該路線を『廃止』する。	廃止
3・4・57 - ①	真壁西通り線	当該区間は主要幹線街路を補完し、真壁市街地における補助幹線街路に位置付けられている。 当該道路の道路機能は、真壁市街地において骨格的な格子型ネットワークの一部となっており、交通機能、市街地形成機能などの道路機能を有している。 事業化に支障となる要因は、建築物の移転である。 市街地全体での再編道路網(案)を確認した結果、当該区間を廃止し、代替路線となる3・4・54真壁中央通り線、3・4・55真壁東通り線、市道0122号線に転換することは、交通処理、道路配置、道路密度の面から適切であることから、全体としての再編案も適切であるとみられる。 このようなことから、3・4・54真壁中央通り線、3・4・55真壁東通り線、市道0122号線を代替路線として当該路線を『廃止』する。	廃止
3・5・58 - ①	亀熊・塙世線	当該区間は県道荻島真壁線の一部として主要幹線街路を補完し、真壁市街地における補助幹線街路に位置付けられている。 当該路線の道路機能は、交通機能を有している。 事業化に支障となる要因は、建築物の移転である。 市街地全体でも再編道路網(案)を確認した結果、当該区間を存続することにより、当該区間周辺での交通処理、道路配置、道路密度の面から適切であることから、全体としての再編案も適切であるとみられる。 このようなことから、当該区間の都市計画を『存続』し、引き続き適切に維持していくこととする。	存続
3・5・59 - ①	田・川原町線	当該区間は県道月岡真壁線の一部として主要幹線街路を補完し、真壁市街地における補助幹線街路に位置付けられている。 当該道路の道路機能は、市街地形成機能を有している。 事業化に支障となる要因は、建築物の移転である。 市街地全体での再編道路網(案)を確認した結果、当該区間を廃止し、代替路線となる3・4・54真壁中央通り線、3・4・55真壁東通り線に転換することは、交通処理、道路配置、道路密度の面から適切であることから、全体としての再編案も適切であるとみられる。 このようなことから、3・4・54真壁中央通り線、3・4・55真壁東通り線を代替路線として当該路線を『廃止』する。	廃止
3・5・60 - ①	飯塚・中山尾線	当該区間は主要幹線街路を補完し、真壁市街地における補助幹線街路に位置付けられている。 当該道路の道路機能は、市街地形成機能を有している。 事業化に支障となる要因は、重要伝統的建造物群保存地区、多くの建築物の移転である。 市街地全体での再編道路網(案)を確認した結果、当該区間を廃止し、代替路線となる3・4・54真壁中央通り線に転換することは、交通処理、道路配置、道路密度の面から適切であることから、全体としての再編案も適切であるとみられる。 このようなことから、3・4・54真壁中央通り線を代替路線として当該路線を『廃止』する。	廃止

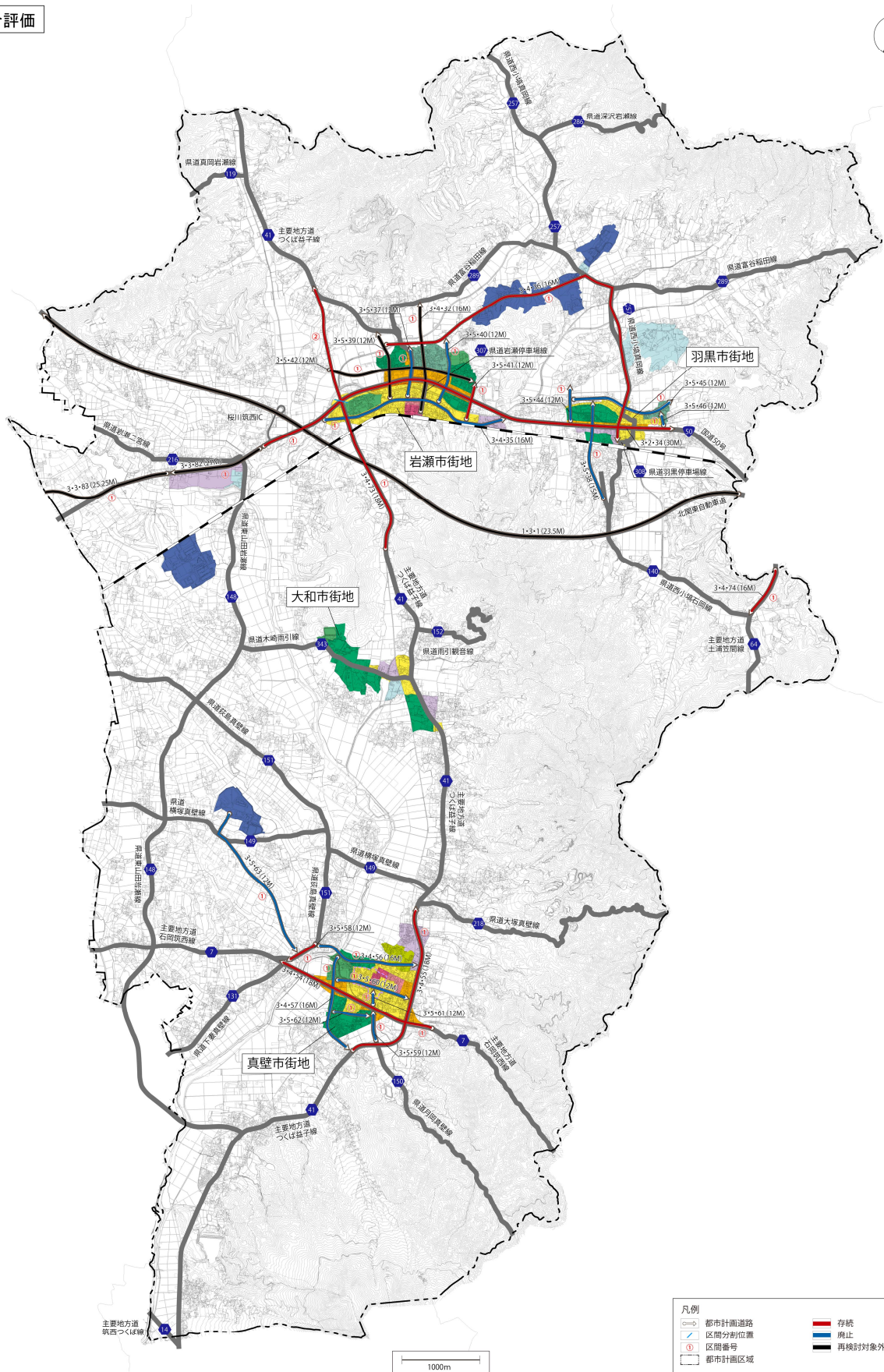
■再検討総合評価（4/4）

路線番号 及び 区間番号	名称	再検討総合評価	
3・5・61-①	川原町・下宿線	当該区間は主要幹線街路を補完し、真壁市街地における補助幹線街路に位置付けられている。 当該道路の道路機能は、市街地形成機能を有している。 事業化に支障となる要因は、重要伝統的建造物群保存地区、建築物の移転である。 市街地全体での再編道路網(案)を確認した結果、当該区間を廃止し、代替路線となる3・4・55真壁東通り線に転換することは、交通処理、道路配置、道路密度の面から適切であることから、全体としての再編案も適切であるとみられる。 このようなことから、3・4・55真壁東通り線を代替路線として当該路線を『廃止』する。	廃止
3・5・62-①	伊佐々・田線	当該区間は主要幹線街路を補完し、真壁市街地における補助幹線街路に位置付けられている。 当該道路の道路機能は、市街地形成機能を有している。 事業化に支障となる要因は、建築物の移転である。 市街地全体での再編道路網(案)を確認した結果、当該区間を廃止し、代替路線となる3・4・54真壁中央通り線に転換することは、交通処理、道路配置、道路密度の面から適切であることから、全体としての再編案も適切であるとみられる。 このようなことから、3・4・54真壁中央通り線を代替路線として当該路線を『廃止』する。	廃止
3・5・63-①	東矢貝・亀熊線	当該区間は県道横塚真壁線の一部として主要幹線街路を補完し、真壁市街地における補助幹線街路に位置付けられている。 当該道路の道路機能は、交通機能を有している。 事業化に支障となる要因は、建築物の移転である。 市街地全体での再編道路網(案)を確認した結果、当該区間を廃止し、代替路線となる県道横塚真壁線、県道荻島真壁線に転換することは、交通処理、道路配置、道路密度の面から適切であることから、全体としての再編案も適切であるとみられる。 このようなことから、県道横塚真壁線、県道荻島真壁線を代替路線として当該路線を『廃止』する。	廃止

■再検討総合評価まとめ

	調査対象 路線	再編道路網（案）			総合評価	
		対象外（A）	存続（B）	廃止（C）	存続（A+B）	廃止（C）
路線数	28 路線	6 路線	8 路線	14 路線	14 路線	14 路線
区間数	－	6 区間	9 区間	14 区間	15 区間	14 区間

総合評価



凡例	
	都市計画道路
	区間分割位置
	区間番号
	都市計画区域
	存続
	廃止
	再検討対象外 (存続)