

土浦・阿見都市計画道路の変更について

都市計画審議会

令和5年3月14日

阿見町 産業建設部 都市計画課

1. 都市計画道路とは

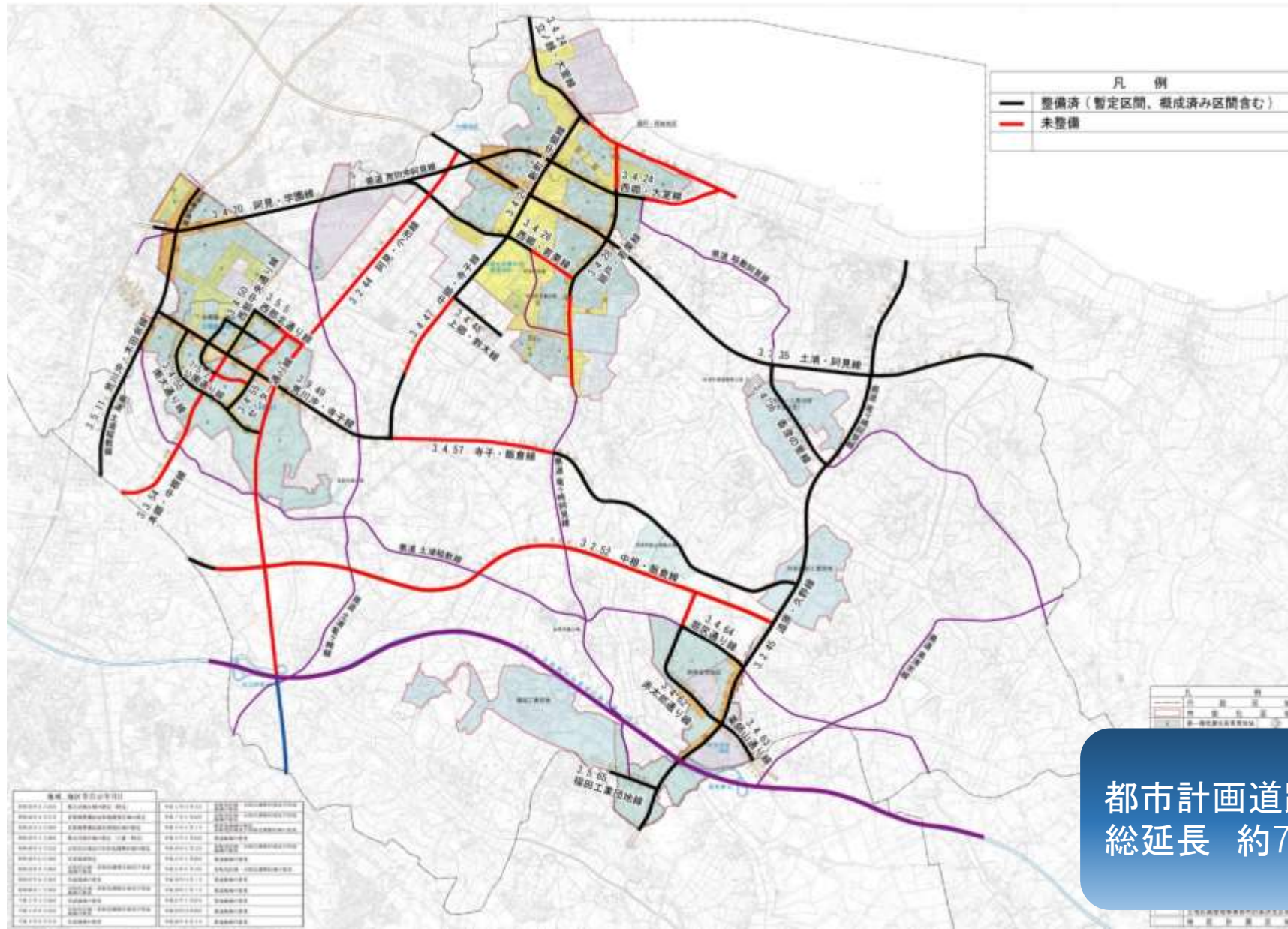
- 都市計画道路は、都市計画法に定められている都市施設の一つで、都市の骨格を形成し、安心して安全な市民生活と機能的な都市活動を確保する基幹的な都市施設で、次のような機能を有しています。

- ◆交通機能：人や物資等、都市における円滑な移動を確保する。
- ◆空間機能：道路を適正に配置することで、街並みを形成するための都市環境機能、災害時の物資の輸送や避難路を担う都市防災機能、公共交通や供給処理施設等の収容空間を確保する。
- ◆市街地形成機能：都市を形成し、街区を構成する。

- 都市計画道路は、都市計画法に基づいて都市計画決定され、次のような効果があります。

- ◆都市計画道路として必要な区域を明確にすることにより、建築物の建築に対し一定の制限が加えられ、計画的に整備することができます。
- ◆土地利用や各都市計画施設相互の計画の調整を図り、総合的、一体的に整備を進めることができます。
- ◆都市の健全な発展のために必要な道路の配置を明確することができます。

2. 阿見町の都市計画道路の状況



都市計画道路 28路線
総延長 約75km

2. 阿見町の都市計画道路の状況

本町の都市計画道路は、昭和40年代から都市計画決定がなされ、現在の整備率は、69.8%となっています。

路線名	都市計画決定	幅員(m)	延長(m)	整備済			整備率	路線名	都市計画決定	幅員(m)	延長(m)	整備済			整備率					
				うち改良済(完成)	うち改良済(暫定)	うち概成済						うち改良済(完成)	うち改良済(暫定)	うち概成済						
1.3.2首都圏中央連絡自動車道	H6.4.21	23.5	5,760		5,760		100.0%	3.4.28廻戸・若栗線	S40.3.29	16.0	2,800	1,340			47.9%					
3.2.27島津・追原線	S61.4.24	30.0	1,310		1,310		100.0%	3.4.36香澄の里線	S61.4.24	18.0	1,210	1,210			100.0%					
3.2.44阿見・小池線	H6.4.21	30.0	7,440	930			12.5%	3.4.47中郷・寺子線	H5.11.15	18.0	2,600	1,700			65.4%					
3.2.45追原・久野線	H6.4.21	30.0	5,680	5,680			100.0%	3.4.48上郷・鈴木線	H5.11.15	17.0	640	640			100.0%					
3.2.52中根・飯倉線	H6.3.17	34.0	6,590	340			5.2%	3.4.50西部中央通り線	H5.11.15	16.0	530	530			100.0%					
3.3.11荒川沖・木田余線	S43.12.28	25.0	2,300	1,800	500		100.0%	3.4.55南大通り線	H8.4.1	20.0	1,520	1,520			100.0%					
3.3.35土浦・阿見線	S61.4.24	25.0	7,770	6,710	580	480	100.0%	3.4.56センター通り線	H8.4.1	18.0	990	450			45.5%					
3.3.49荒川沖・寺子線	H5.11.15	26.0	2,830	2,830			100.0%	3.4.57寺子・飯倉線	H8.4.1	17.0	5,010	3,360			67.1%					
3.3.54本郷・中根線	H8.4.1	27.0	1,990	10			0.5%	3.4.62赤太郎通り線	H11.6.4	20.0	1,730	1,330			76.9%					
3.4.20阿見・学園線	S43.12.28	20.0	1,780	1,780			100.0%	3.4.63薬師山通り線	H11.6.4	21.0	510	510			100.0%					
3.4.24立ノ越・大室線	S40.3.29	16.0	3,000			2,060	68.7%	3.4.64堀尻通り線	H11.6.10	17.0	820	820			100.0%					
3.4.25西郷・大室線	S40.3.29	18.0	3,400	2,580			75.9%	3.5.51西部北通り線	H5.11.15	12.0	610	290		320	100.0%					
3.4.26西郷・若栗線	S40.3.29	16.0	2,060			1,500	72.8%	3.5.65福田工業団地線	H23.11.15	15.0	570	570			100.0%					
3.4.27新町・中郷線	S40.3.29	18.0	1,500	900	600		100.0%	7.5.2公園通り線	H8.4.1	12.0	1,660	1,120			67.5%					
合 計																74,610	38,950	8,750	4,360	69.8%

3. 見直しの必要性

都市計画道路区域内の制限について

- 都市計画道路の区域内においては、都市計画道路の円滑な施行を確保するため、都市計画法第53条により建築行為の制限が行われており、次のような行為を除き、将来の事業施行に支障を及ぼすおそれのある堅牢な建築物や大規模な建築物は建築できなくなります。
- 未整備の区間では引き続きこの制限がかかることとなります。

都市計画法第53条による建築行為の制限を受けない行為

- ◆ 容易に移転・除却できるもの
- ◆ 階数が2以下で地階を有しないもの
- ◆ 主要構造物が以下のもの
 - 木造
 - 鉄骨造
 - コンクリートブロック造

3. 見直しの必要性

見直しの必要性

- 現在の都市計画道路は、昭和30～40年代の高度経済成長を背景に都市の拡大を前提として定められたものが多くあります。
- 現在は、成長から成熟型の時代となっており、景気低迷による税収の減少や交付金の削減など、事業進捗も鈍化し未着手の道路が存在しています。
- 人口減少社会、少子高齢化社会、経済の低成長など、現在の社会情勢を踏まえると都市計画道路の必要性に変化が生じ、実態にそぐわない路線が存在している状況です。
- そのため、時代にあった都市計画道路の見直しが必要になっています。

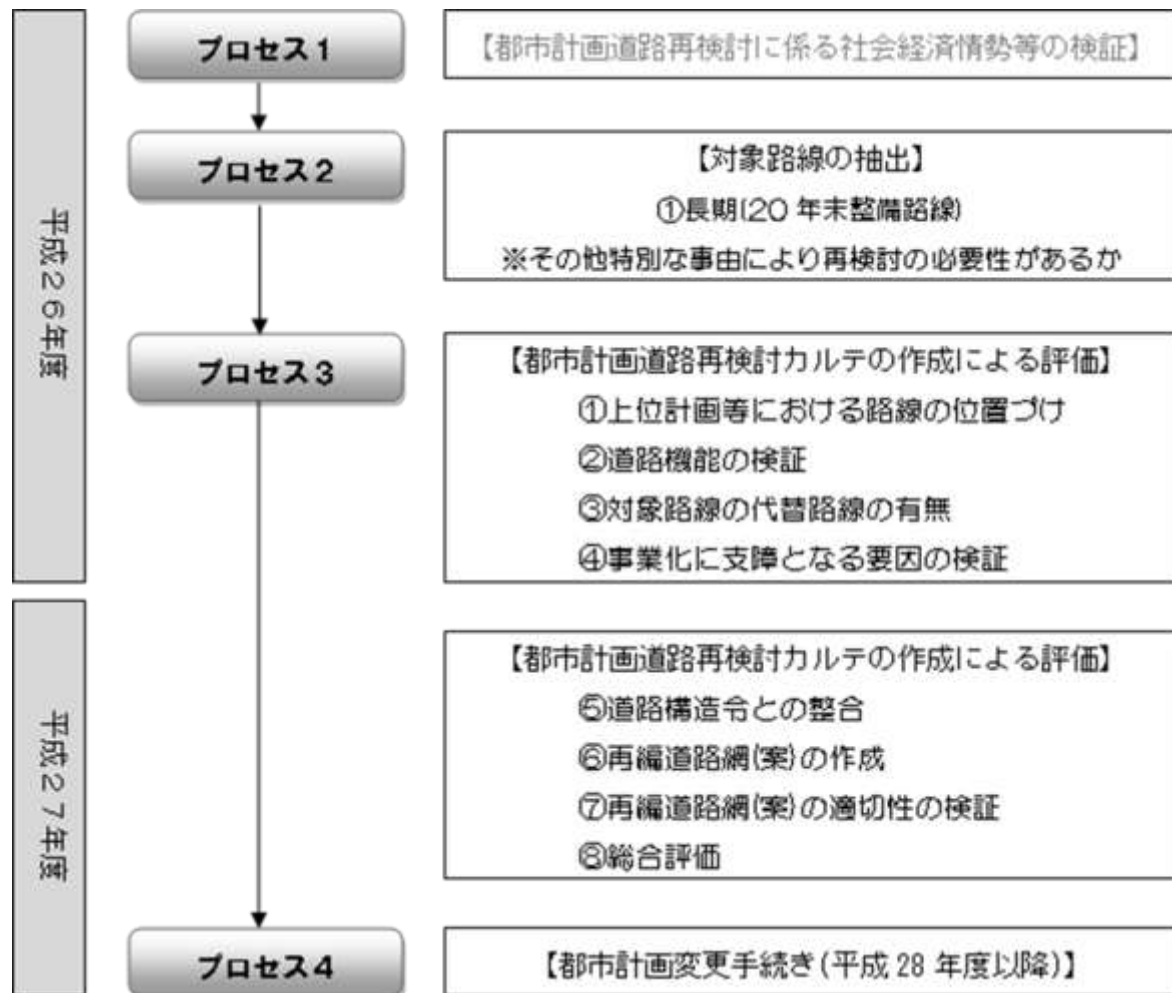
4. 阿見町都市計画道路の見直しについて

見直しの経緯

- 都市計画道路の長期未着手は、全国的な問題であることから、国においては都市計画道路の見直しの議論が行われました。
- 茨城県においても、平成18年3月に「都市計画道路見直しガイドライン」を策定し、見直しの方向性が示されました。
- 阿見町では、平成26～27年度に、「阿見町都市計画道路再検討委員会」を立ち上げ、都市計画道路の機能や整備効果などから評価を行い、必要性を検証しました。

5. 県指針に基づく検証

都市計画道路再検討にあたっての評価事項



都市計画道路の再検討は、「茨城県都市計画道路再検討指針」に基づき、平成26年度～平成27年度に実施

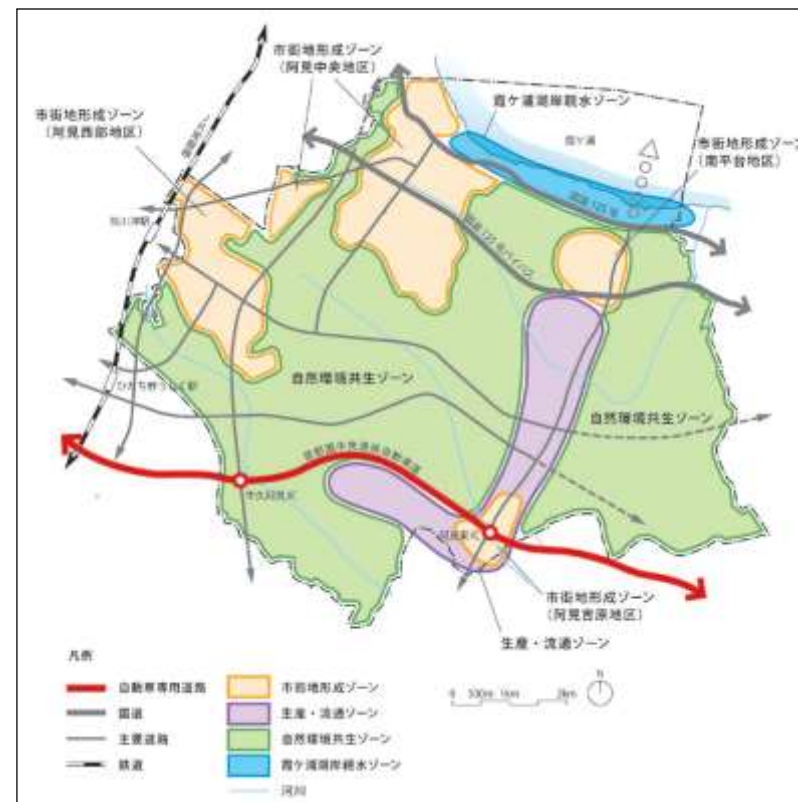
5. 県指針に基づく検証

プロセス1 都市計画道路再検討に係る社会経済情勢等の検証

【近年の都市計画を巡る状況】

- 持続可能なまちづくり
- コンパクトなまちづくり
- 少子高齢化社会の到来による、拠点形成と公共交通によるネットワークの形成
- 暮らしの安全・安心の環境づくり
- 成熟社会への対応

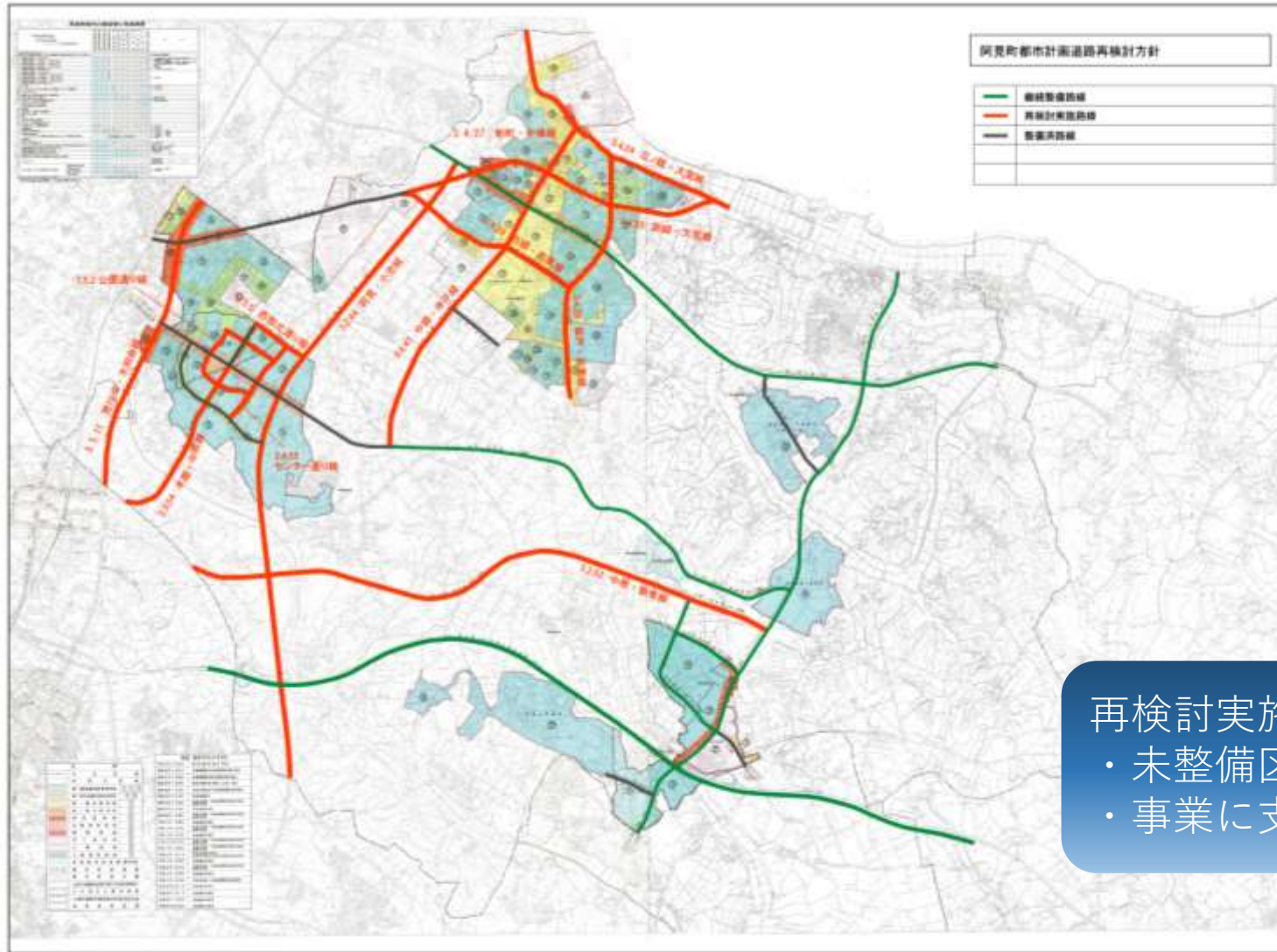
【阿見町第6次総合計画 土地利用ゾーニング】



阿見西部地区、阿見吉原地区の人口増加、市街化の進行を想定

5. 県指針に基づく検証

プロセス2 対象路線の抽出



- 再検討実施路線 13路線
- ・未整備区間を有する
 - ・事業に支障となる事象を有する

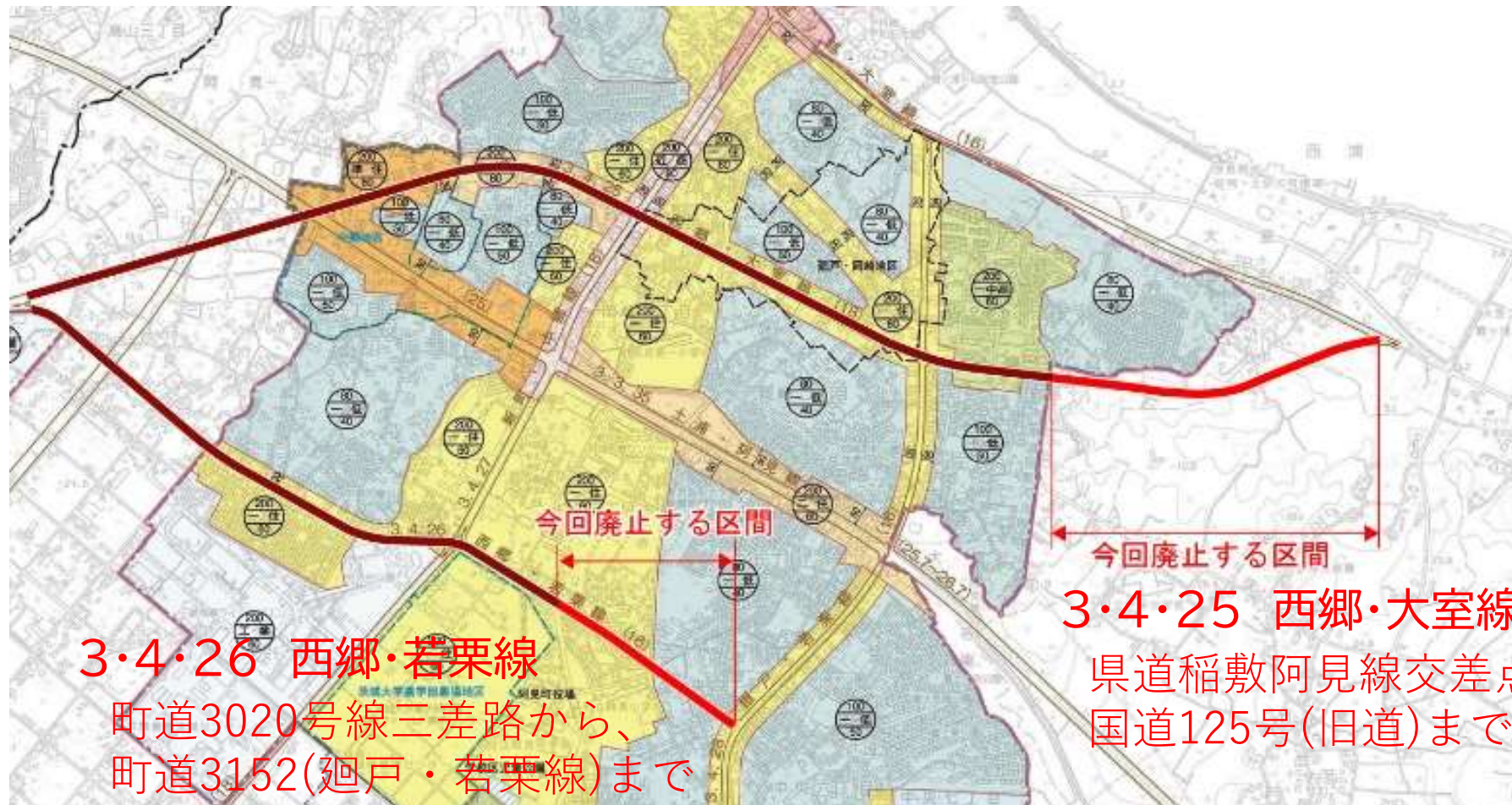
5. 県指針に基づく検証

プロセス3 都市計画道路再検討カルテの作成による評価

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。

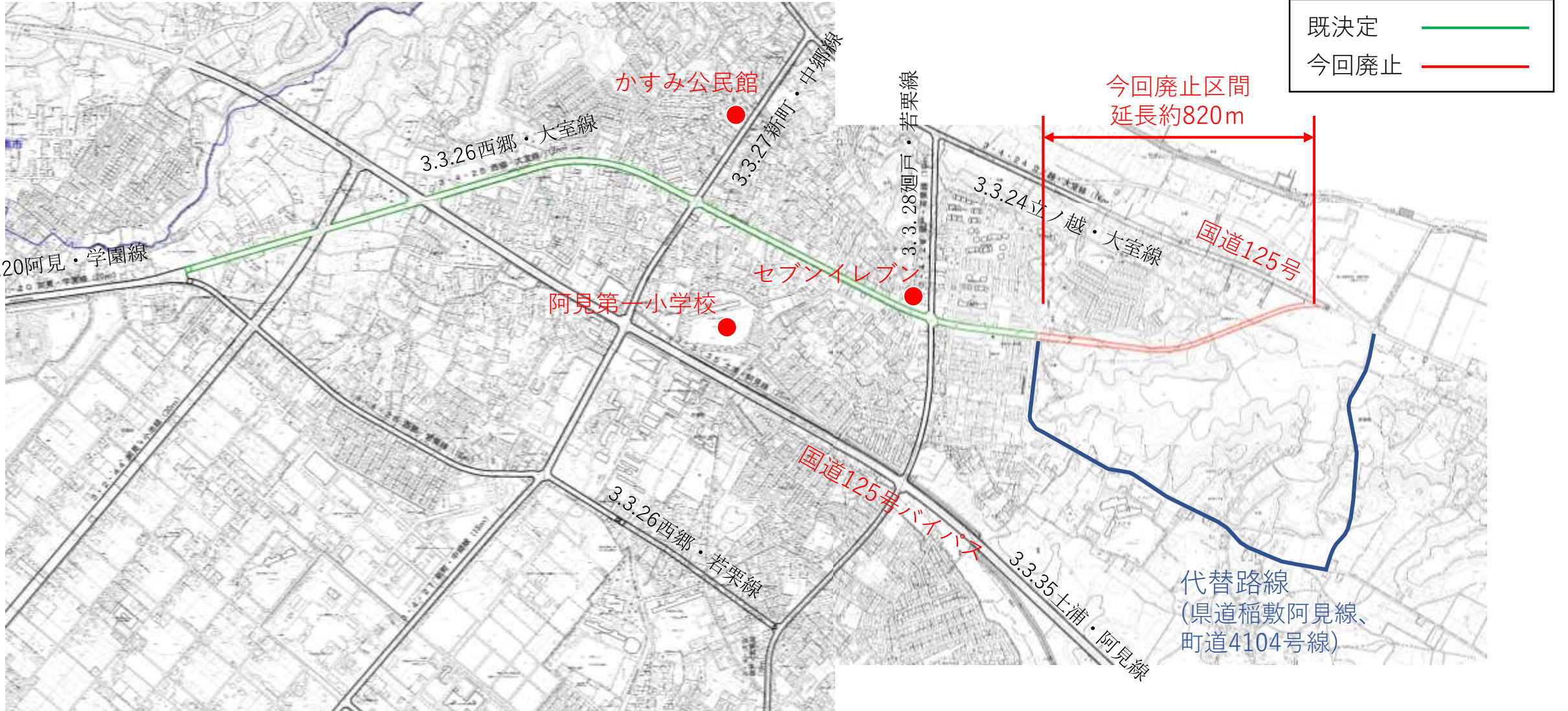
6. 今回変更(廃止)を行う路線

以上のような検証を行い、今回、都市計画道路3・4・25西郷・大室線、3・4・26西郷・若栗線の一部区間について廃止を行うこととしました。



6. 今回変更(廃止)を行う路線

3・4・25 西郷・大室線の廃止区間



6. 今回変更(廃止)を行う路線

3・4・25 西郷・大室線の廃止区間(広域)



6. 今回変更(廃止)を行う路線

路線名【区間番号】	3・4・25 西郷・大室線 〔現道なし新設区間〕
廃止の区間	・沿道が市街化調整区域となっている東側の区間について廃止 【変更前】延長3,400m → 【変更後】延長2,580m 延長820mの廃止
路線機能(当初)	・本路線は、3・3・20阿見・学園線を介して、つくば方面と阿見市街地を連携する機能を有するとともに、土浦市から美浦・稲敷方面、国道51号(千葉)への主要な幹線である国道125号(3.3.24立ノ越・大室線)との連携を確保することを目的に都市計画決定された。 ・阿見市街地においては、国道125号BP(3.3.35土浦・阿見線)以北の東西幹線道路として、阿見市街地北部域の市街地形成機能を担うとともに、3.4.27新町・中郷線等への交通集散を担う路線として、昭和40年の同時期に都市計画決定した路線(3.4.28廻戸・若栗線、3.4.27新町・中郷線、3.4.26西郷・若栗線)とあわせて阿見中央市街地の骨格的ネットワーク形成を目的として都市計画決定された。
本路線を巡る環境の変化	・中郷土地区画整理事業、岡崎土地区画整理事業の区域内の幹線路線として、重要な役割を担っており、市街地形成機能の面で大きな役割を果たした ・近年の都市計画においては、人口減少を背景にコンパクトなまちづくり、選択と集中の視点に基づく事業展開等が求められている。 ・現況交通量においては、国道125号BP(3.3.35土浦・阿見線)の整備により、国道125号(3.4.24立ノ越・大室線)の交通がBPへ転換している状況にある。
廃止の理由	・本区間は、市街化調整区域のため、街区形成機能を有さず市街地交通処理の必要性が低い。 ・将来交通量推計の結果、廃止の影響を受ける対象路線(3.4.24立ノ越・大室線、3.4.27新町・中郷線)の混雑度は、0.80～1.12であるため、支障なしと判断した。また、本区間の機能は県道稲敷阿見線及び町道4104号線で代替えが可能なことを検証により確認した。 ・道路配置においては、県道へ接続が確保されおり路線相互の接続性と連続性が保たれていることから問題ない。

6. 今回変更(廃止)を行う路線

3・4・26 西郷・若栗線の廃止区間



6. 今回変更(廃止)を行う路線

路線名【区間番号】	3・4・26 西郷・若栗線 〔現道なし新設区間〕
廃止の区間	・ 町道3020号線三差路から、町道3152(廻戸・若栗線)までの区間について廃止 【変更前】延長2,060m → 【変更後】延長1,500m 延長560mの廃止
路線機能(当初)	・ 阿見市街地のうち、国道125号BP(3.3.35土浦・阿見線)以南の東西幹線道路として、阿見市街地南部地域の市街地形成機能を担うとともに、3.4.47中郷・寺子線等への交通集散を担う路線として、S40年の同時期に都決した路線(3・4・28廻戸・若栗線、3・4・27新町・中郷線、3・4・25西郷・大室線)とあわせて阿見中央市街地の骨格的ネットワーク形成を目的として都市計画決定された。
本路線を巡る環境の変化	・ 路線の役割に大きな変化はないが近年、都市計画においては、人口減少を背景にコンパクトなまちづくり、選択と集中の視点に基づく事業展開等が求められている。
廃止の理由	・ 本区間の機能については、並行する県道竜ヶ崎阿見線により代替えが可能であり、将来交通量推計の結果でも、廃止の影響を受ける対象路線(県道竜ヶ崎阿見線、3・4・47新町・中郷線、国道125号BP(3.3.35土浦・阿見線))の混雑度は、1.0未満であるため、支障なしと判断した。また、代替え可能なことが検証により確認された。 ・ 道路配置においては、県道へ接続が確保されており路線相互の接続性と連続性が保たれていることから問題ない。 ・ 当初計画から40年以上経過している。既成市街地の事業となるため、対象区間においては、コミュニティの分断が懸念される。 ・ 本区間は、既成市街地の新設路線であるため、既存建築物の補償など事業コストが高くなると予想される。 ・ 長期未着手により権利者に長期間の建築制限を課している状況である。