資料1

令和２年度 第１回
石岡市都市計画審議会

都市計画道路の再検討について

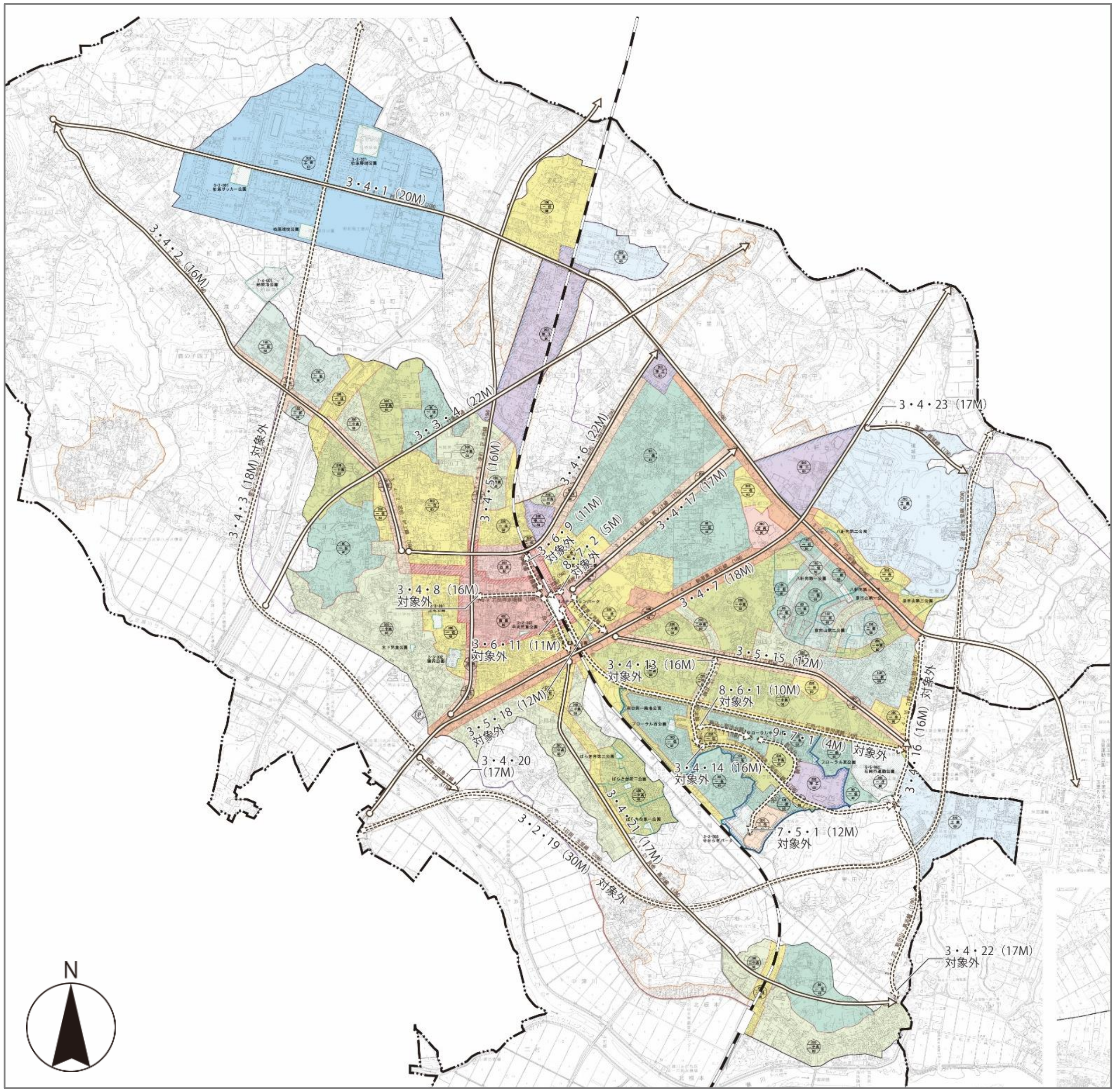
令和２年８月28日

都市計画道路とは

都市計画道路とは，将来のまちづくりの骨格となる道路で，「都市計画法」に基づき長期的な視点で計画する道路です。

石岡都市計画区域

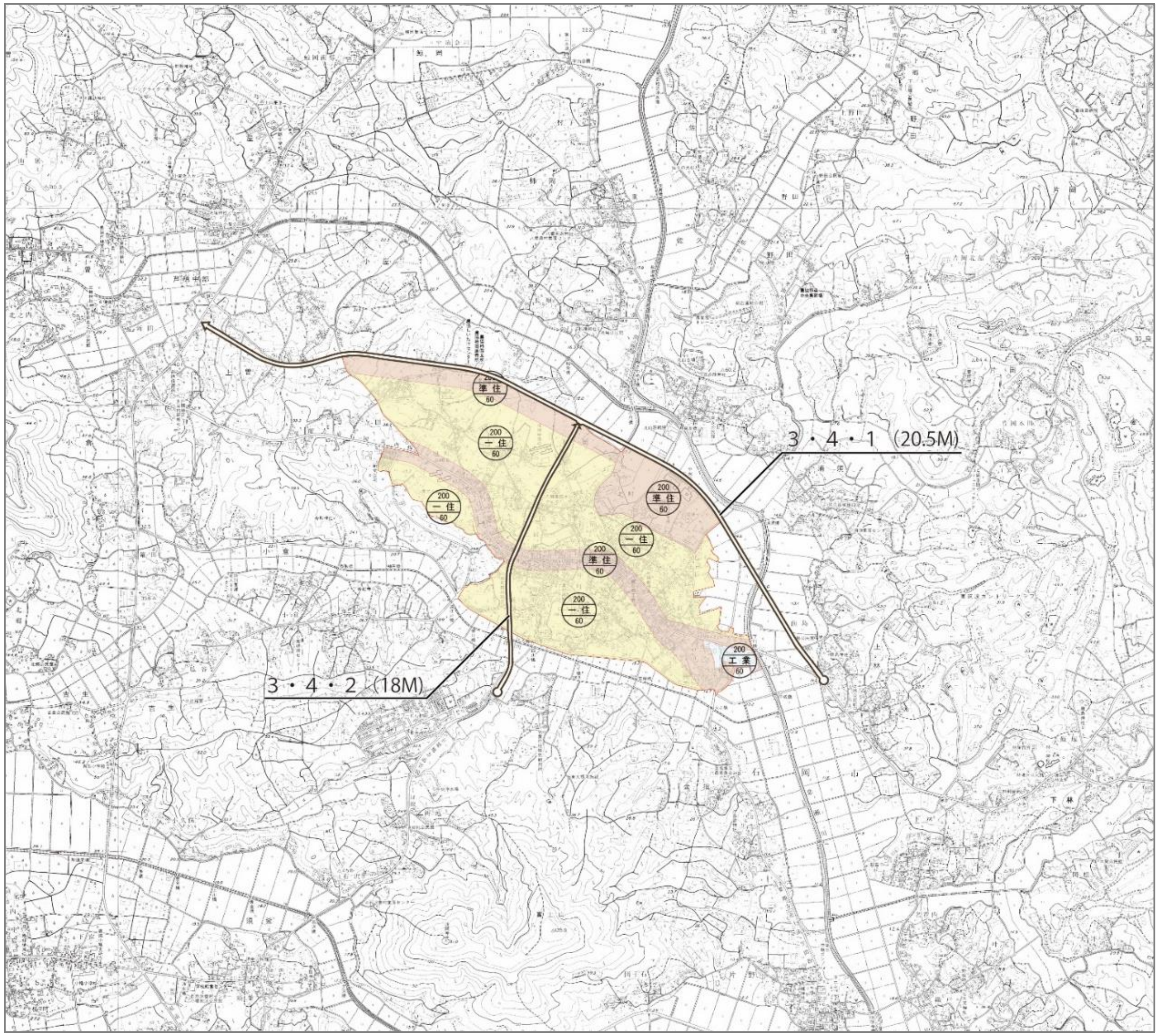
都市計画道路　25路線



都市計画道路とは

八郷都市計画区域

都市計画道路　２路線



都市計画道路の再検討

【再検討の背景】

近年のまちづくりにおける方向性の変化，少子高齢化・人口減少などの社会情勢の変化，厳しい財政状況等を踏まえて，将来の交通需要に適した都市計画道路の整備が必要となっている。

・これらの背景から都市計画決定後，長期未着手となっている都市計画道路の必要性などを含めて再検討を実施した。

・再検討に当たり，茨城県の「都市計画道路再検討指針」を活用

再検討の流れ

【茨城県における都市計画道路再検討のプロセス】

プロセス１　再検討路線の抽出
すべての都市計画道路を対象とし，20年以上長期整備未着手となっている区間のある路線を抽出

プロセス２　都市計画道路再検討カルテの作成による評価
①上位計画等における路線の位置付け，②道路機能の検証
③対象路線の代替路線の有無，④事業化に支障となる要因の検証
⑤道路構造令との整合

プロセス３　再編道路網（案）の作成と適切性の検証
①交通処理の適切性
②道路配置の適切性
③道路密度の適切性

プロセス４　総合評価

↓

都市計画変更手続き

プロセス１　再検討路線の抽出

【都市計画道路再検討調査の対象路線】

長期未着手路線の13路線

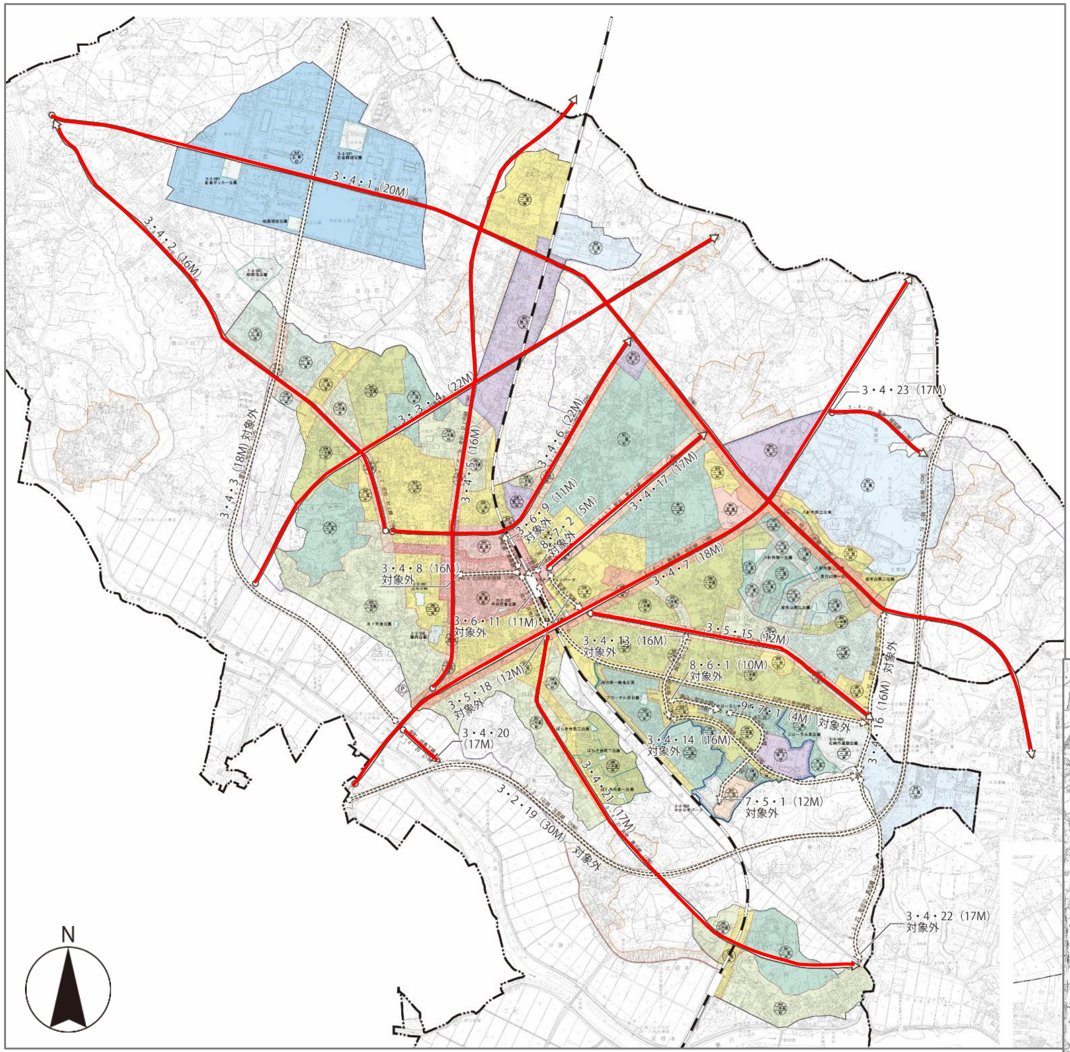
※当初都市計画決定後20年以上未着手
　となっている区間を有する路線
（整備済み路線を除く。）

	番　号	路線名称	当初決定年月日	決定主体	幅員（m）	延長（m）
石岡	3・4・1	村上・六軒線	S41.3.9	県	20	9,000
	3・4・2	若松・村上線	S28.5.9	県	16	3,930
	3・4・3	愛宕下・根当線	S41.3.9	県	18	5,700
	3・3・4	別所・行里川線	S41.3.9	県	22	4,170
	3・4・5	幸町・正上内線	S28.5.9	県	16	4,610
	3・4・6	若松・行里川線	S28.5.9	県	22	2,570
	3・4・7	駒潜東・曲松線	S36.4.26	県	18	5,550
	3・4・8	石岡停車場線	S28.5.9	市	16	460
	3・6・9	停車場・泉橋線	S25.3.31	市	11	280
	3・6・11	金丸・貝地線	S28.5.9	市	11	450
	3・4・13	兵崎・大谷津線	S54.4.5	県	16	680
	3・4・14	大谷津・新田山線	S54.4.5	県	16	1,520
	3・5・15	山王台・六軒線	S54.4.5	県	12	2,230
	3・4・16	六軒・新田山線	S54.4.5	県	16	1,200
	3・4・17	駅前・東ノ辻線	S60.1.17	県	17	1,500
	3・5・18	駅東１号線	H2.2.15	県	12	380
	3・2・19	石岡・玉里線	H9.3.3	県	30	6,510
	3・4・20	幸町・田島下線	H9.3.3	県	17	400
	3・4・21	貝地・高浜線	H9.3.3	県	17	3,720
	3・4・22	新田山・高浜線	H9.3.3	県	17	1,430
	3・4・23	蓬来・傾城線	H9.3.3	県	17	850
	7・5・1	新池台・外山線	S61.1.7	市	12	930
	8・6・1	駒込・新池台線	S61.1.7	市	10	400
	8・7・2	石岡駅東西自由通路	H24.2.1	市	5	100
	9・7・1	石岡バス専用道線	H21.8.25	市	4	2,730
八郷	3・4・1	上林・上曽線	H10.5.14	県	20.5	4,190
	3・4・2	館・新宿線	H10.5.14	県	18	1,580

凡　例

：再検討対象路線

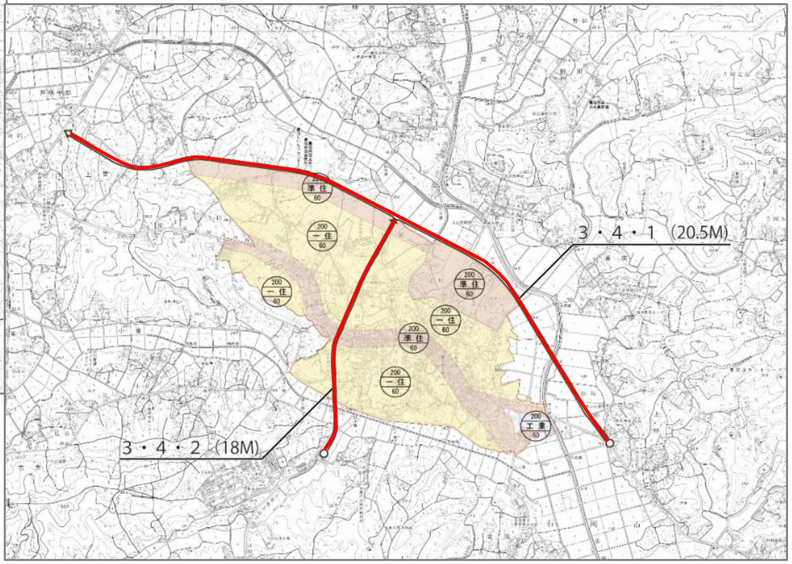
プロセス１　再検討路線の抽出



【再検討対象】

石岡都市計画　11路線

八郷都市計画　２路線



凡　例

――――　：再検討対象路線

プロセス２　都市計画道路再検討カルテによる評価

【路線別検証】

　対象路線について，路線（区間）ごとに「都市計画道路再検討カルテ」を作成し，都市計画道路の位置付け，道路機能，代替路線の有無，事業化の支障となる要因，道路構造令との整合などの観点から評価を行った。

【都市計画道路を評価する観点】

①上位計画等における路線の位置付け
・都市計画区域マスタープラン　・市都市計画マスタープラン

②道路機能の検証
・ネットワーク性（都市間連絡機能，都市の骨格形成）
・交通機能（安全かつ円滑な交通の確保，主要拠点へのアクセス）
・空間機能（都市環境機能，都市防災機能，公共交通等収容機能）
・市街地形成機能（市街地開発事業等の支援，用途地域や地区計画との整合，中心市街地活性化，街区形成機能）

③対象路線の代替道路の有無
・対象路線の近くに同等の機能を持つ道路の有無

④事業化に支障となる要因の検証
・住民等の意向，地形地物及び地理的な制約等

⑤道路構造令との整合
・道路計画決定時の道路規格と現行の道路構造令との整合

プロセス２　都市計画道路再検討カルテによる評価

路線（区間）ごとに評価を実施　（存続：６区間，要検討：17区間，見直し：１区間）

基礎データ

路線番号及び区間番号	名称	幅員	車線数（想定）	決定延長	整備済延長	整備率	当初決定年	未着手期間	整備主体等	国県道認定	都計道関連情勢等の変化
3・4・1－①	村上・六軒線								県	主要地方道石岡筑西線	有（人口・産業流出，財政難）
3・4・1－②	村上・六軒線	20	4	9,000	7,420	82.4%	S41	52	市		有（人口・産業流出，財政難）
3・4・1－③	村上・六軒線								市		有（人口・産業流出，財政難）
3・4・2－①	若松・村上線	16	2	3,930	0	0.0%	S28	65	市		有（人口・産業流出，財政難）
3・4・2－②	若松・村上線								市		有（人口・産業流出，財政難）
3・3・4－①	別所・行里川線								市		有（人口・産業流出，財政難）
3・3・4－②	別所・行里川線	22	4	4,170	0	0.0%	S41	52	市		有（人口・産業流出，財政難）
3・3・4－③	別所・行里川線								市		有（人口・産業流出，財政難）
3・4・5－①	幸町・正上内線								県	国道355号	有（人口・産業流出，財政難）
3・4・5－②	幸町・正上内線	16	2	4,610	1,510	32.8%	S28	65	県	国道355号	有（人口・産業流出，財政難）
3・4・5－③	幸町・正上内線								—		有（人口・産業流出，財政難）
3・4・5－④	幸町・正上内線								—		有（人口・産業流出，財政難）
3・4・6－①	若松・行里川線								市		有（人口・産業流出，財政難）
3・4・6－②	若松・行里川線	22	2	2,570	2,270	88.3%	S28	65	県	主要地方道石岡城里線	有（人口・産業流出，財政難）
3・4・6－③	若松・行里川線								県	主要地方道石岡城里線	有（人口・産業流出，財政難）
3・4・7－①	駒潜東・曲松線	18	2	5,550	550	9.9%	S36	57	国	国道6号	有（人口・産業流出，財政難）
3・5・15－①	山王台・六軒線	12	2	2,230	0	0.0%	S54	39	県	国道355号	有（人口・産業流出，財政難）
3・4・17－①	駅前・東ノ辻線	17	2	1,500	500	33.3%	S60	33	市		有（人口・産業流出，財政難）
3・4・20－①	幸町・田島下線	17	2	400	140	35.0%	H9	21	県		有（人口・産業流出，財政難）
3・4・21－①	貝地・高浜線	17	2	3,720	260	7.0%	H9	21	市	県道石岡田伏土浦線	有（人口・産業流出，財政難）
3・4・21－②	貝地・高浜線								市	県道石岡田伏土浦線	有（人口・産業流出，財政難）
3・4・23－①	蓬来・傾城線	17	2	850	0	0.0%	H9	21	市		有（人口・産業流出，財政難）
3・4・1－①	（八郷都市計画）上林・上曽線	20.5	2	4,190	1,315	31.4%	H10	20	市	（主要地方道石岡筑西線バイパス）	有（人口・産業流出，財政難）
3・4・2－①	（八郷都市計画）館・新宿線	18	2	1,580	0	0.0%	H10	20	市		有（人口・産業流出，財政難）

プロセス

路線番号及び区間番号	①上位計画等における路線の位置づけ（広域的連携・交流の支援）：上位計画，関連計画 区域マス	都市マス	道路種別	再検討結果①（重要性）	②道路機能の検証（Ⅱ都市計画道路としての重要性：11項目）ネットワーク性：都市・市街地連絡	ネットワーク性：都市の骨格形成	交通機能：安全・円滑な交通	交通機能：主要拠点アクセス	空間機能：都市環境機能	空間機能：都市防災機能	空間機能：公共交通収容	市街地形成機能：市街地開発支援	市街地形成機能：用途・地区計画関連	市街地形成機能：市街地活性化貢献	市街地形成機能：街区形成	③代替機能を持つ道路（Ⅲ代替可能性）代替有無
3・4・1－①	附図記載有	記載有	主要幹線	高	○	○	○	○工業団地	—	○緊急輸送	○路線バス	—	○用途界	—	—	無
3・4・1－②	附図記載有	記載有	主要幹線	高	○	○	○	○工業団地	—	—	—	—	○用途界	—	—	無
3・4・1－③	附図記載有	記載有	主要幹線	高	○	○	○	○工業団地	—	—	—	—	—	—	—	無
3・4・2－①	附図記載有	記載有	都市幹線	高	○	○	○	—	—	—	○路線バス	—	○用途界	—	—	無
3・4・2－②	附図記載有	記載有	都市幹線	高	○	○	○	—	—	—	○路線バス	—	—	—	—	有
3・3・4－①	附図記載有	記載有	都市幹線	高	○	○	○	—	—	—	—	—	—	—	—	有
3・3・4－②	附図記載有	記載有	都市幹線	高	○	○	○	—	—	—	—	—	—	—	—	有
3・3・4－③	附図記載有	記載有	都市幹線	高	○	○	○	—	—	—	—	—	—	—	—	有
3・4・5－①	附図記載有	記載有	都市幹線	高	○	○	○	—	—	—	○路線バス	—	○用途界	—	—	無
3・4・5－②	附図記載有	記載有	都市幹線	高	○	○	○	—	—	—	○路線バス	—	○用途界	—	—	有
3・4・5－③	附図記載有	記載有	都市幹線	高	○	○	○	—	—	—	—	—	—	—	—	有
3・4・5－④	附図記載有	記載有	都市幹線	高	○	○	○	—	—	—	—	—	—	—	—	有
3・4・6－①	附図記載有	記載有	都市幹線	高	○	—	○	—	—	—	—	—	—	—	—	無
3・4・6－②	附図記載有	記載有	都市幹線	高	○	○	○	—	—	—	○路線バス	—	○用途界	—	—	無
3・4・6－③	附図記載有	記載有	都市幹線	高	○	○	○	○大型店	—	—	○路線バス	—	○用途界	—	—	無
3・4・7－①	附図記載有	記載有	主要幹線	高	○	○	○	○大型店	—	○緊急輸送	○路線バス	—	○用途界	—	—	無
3・5・15－①	附図記載有	記載有	都市幹線	高	○	—	○	—	—	○緊急輸送	○路線バス	—	○用途界	—	—	無
3・4・17－①	附図記載有	記載有	都市幹線	高	○	○	○	◎駅	—	—	—	—	○用途界	—	—	無
3・4・20－①	附図記載有	記載有	都市幹線	高	—	—	○	—	—	—	—	—	—	—	—	無
3・4・21－①	附図記載有	記載有	都市幹線	高	○	○	○	—	—	—	○路線バス	—	○用途界	—	—	無
3・4・21－②	附図記載有	記載有	都市幹線	高	○	○	○	—	—	—	—	—	—	—	—	無
3・4・23－①	—	記載有	補助幹線	高	—	—	○	○大型店	—	—	—	—	—	—	○	無
3・4・1－①（八郷都市計画）	附図記載有	記載有	主要幹線	高	○	○	○	○市役所（支所）	—	—	—	—	○用途界	—	—	無
3・4・2－①（八郷都市計画）	附図記載有	記載有	都市幹線	高	○	○	○	—	—	—	—	—	—	—	—	無

路線番号及び区間番号	Ⅳ事業化の課題（8項目）④事業化に支障となる要因の検証：住民等の意向 要望書・陳情有	地形・地物及び物理的制約：歴史的資源有	自然的資源有	地質的問題有	大規模構造物有	建築物棟数多	堅牢建築物有	⑤道路構造令との不整合	再検討結果：Ⅱ都計道の重要性（11）	Ⅲ代替の可能性（1）	Ⅳ事業化の課題（8）	まとめ	方向性（案）
3・4・1－①	—	—	—	—	—	—	—	—	7	0	0	7	存続
3・4・1－②	—	—	—	—	—	—	—	—	5	0	0	5	存続
3・4・1－③	—	○文化財	—	—	—	—	—	—	4	0	−1	3	要検討
3・4・2－①	—	○文化財	—	—	—	◎住宅，店舗密集	—	—	5	0	−3	2	要検討
3・4・2－②	—	○文化財	—	—	—	○一部住宅密集	—	—	4	−3	−2	−1	要検討
3・3・4－①	—	○文化財	—	—	—	○一部住宅密集	—	—	3	−3	−2	−2	要検討
3・3・4－②	—	○文化財	—	—	◎鉄道立体交差	○一部住宅密集	—	—	3	−3	−4	−4	見直し
3・3・4－③	—	○文化財	—	—	—	○一部住宅密集	—	—	3	−3	−2	−2	要検討
3・4・5－①	—	○文化財	—	—	—	◎住宅，店舗密集	—	—	5	0	−3	2	要検討
3・4・5－②	—	◎文化財	—	—	—	◎住宅，店舗密集	—	—	5	−3	−4	−2	要検討
3・4・5－③	—	○文化財	—	—	—	—	—	—	3	−3	−1	−1	要検討
3・4・5－④	—	—	—	—	—	—	—	—	3	−3	0	0	要検討
3・4・6－①	—	—	—	—	—	—	—	—	2	0	0	2	要検討
3・4・6－②	—	○文化財	—	—	—	—	—	—	5	0	−1	4	存続
3・4・6－③	—	—	—	—	—	—	—	—	6	0	0	6	存続
3・4・7－①	—	○文化財	—	—	◎鉄道立体交差	◎事務所，店舗密集	—	—	7	0	−5	2	要検討
3・5・15－①	—	○文化財	—	—	—	○一部店舗，住宅密集	—	—	5	0	−2	3	要検討
3・4・17－①	—	○文化財	—	—	—	○一部住宅密集	—	—	6	0	−2	4	存続
3・4・20－①	—	—	—	—	—	—	—	—	1	0	0	1	要検討
3・4・21－①	—	○文化財	—	—	—	○一部住宅密集	—	—	5	0	−2	3	要検討
3・4・21－②	—	○文化財	—	—	◎鉄道立体交差	—	—	—	3	0	−3	0	要検討
3・4・23－①	—	○文化財	—	—	—	—	—	—	3	0	−1	2	要検討
3・4・1－①（八郷都市計画）	—	○文化財	—	—	—	—	—	—	5	0	−1	4	存続
3・4・2－①（八郷都市計画）	—	○文化財	—	—	—	○一部住宅密集	—	—	3	0	−2	1	要検討

②：都市計画道路としての重要性有無(プラスカウント)
③：代替性有無(マイナスカウント)
Ⅳ：事業化の課題有無(マイナスカウント)
再検討結果：Max:12〜Min:-9

凡　例　※①〜②：存続要素(位置付け，役割，機能等)
- 位置付けや役割が強い事項(プラスカウント：+2)
- 位置付けや役割がやや強い事項(プラスカウント：+1)
- — 位置付けや役割が弱い事項

凡　例　※③〜⑤：見直し要素(代用性，課題，不適合等)
- 代用性や課題が重い事項(マイナスカウント：−2)
- 代用性や課題がやや重い事項(マイナスカウント：−1)
- — 代用性や課題が軽い事項

凡　例
- 存続(+4以上)
- 要検討(+3〜−3
- 見直し(−4以下

プロセス２　都市計画道路再検討カルテによる評価

要検討，見直しに該当した路線（区間）の中から，廃止候補として３路線（７区間）を抽出

【廃止路線（案）】

定性的な評価

定性的な評価結果を踏まえた整備方針・再編案

路線番号及び区間番号	基礎データ 名称	幅員	整備済延長	整備率	当初決定年	整備主体等	再検討結果 Ⅱ 都計道の重要性（11）	Ⅲ 代替の可能性（1）	Ⅳ 事業化の課題（8）	まとめ	方向性（案）	今後の整備方針	再編（案）
3・4・2－②	若松・村上線	16	0	0.0%	S28	市	4	−3	−2	−1	要検討	石岡市街地西部の幹線道路であるが，市街地の拡大が見られないことや，沿道の大部分が市街化調整区域であること等から，市道を代替路線として廃止する。	廃止
3・3・4－①	別所・行里川線					市	3	−3	−2	−2	要検討	用途地域内の幹線道路であるなど重要性が高いが，当初想定されていた国道6号バイパスの機能は都市計画道路石岡・玉里線が担うことから，都市計画道路愛宕下・根当線（国道355号バイパス）を代替路線として廃止する。	廃止
3・3・4－②	別所・行里川線	22	0	0.0%	S41	市	3	−3	−4	−4	見直し	用途地域内の幹線道路であるなど重要性が高いが，当初想定されていた国道6号バイパスの機能は都市計画道路石岡・玉里線が担うことや，JR常磐線と立体交差に関する整備費が膨大であることから，都市計画道路村上・六軒線（主要地方道石岡筑西線）及び都市計画道路愛宕下・根当線（国道355号バイパス）を代替路線として廃止する。	廃止
3・3・4－③	別所・行里川線					市	3	−3	−2	−2	要検討	当初想定されていた国道6号バイパスの機能は都市計画道路3・2・19石岡・玉里線が担うことから，主要地方道石岡城里線を代替路線として廃止する。	廃止
3・4・5－②	幸町・正上内線					県	5	−3	−4	−2	要検討	国道355号の一部として広域連携を担う。用途地域内の幹線道路であるが，国指定の特別史跡の存在が想定されていること及び，国道355バイパスが整備されたことにより都市計画道路としての整備の必要性が低下していることから，国道355号（現道），都市計画道路若松・村上線及び都市計画道路若松・行里川線を代替路線として廃止する。	廃止
3・4・5－③	幸町・正上内線	16	1,510	32.8%	S28	－	3	−3	−1	−1	要検討	市街化調整区域内の路線であり，国道355バイパスが整備されたことにより都市計画道路としての整備の必要性が低下していることから，国道355号（現道）及び都市計画道路若松・行里川線を代替路線として廃止する。	廃止
3・4・5－④	幸町・正上内線					－	3	−3	0	0	要検討	用途地域に近接した幹線道路である。整備済みの路線であり，市道A2484号線（現道）を代替路線として廃止とする。	廃止

まとめ・方向性（案）

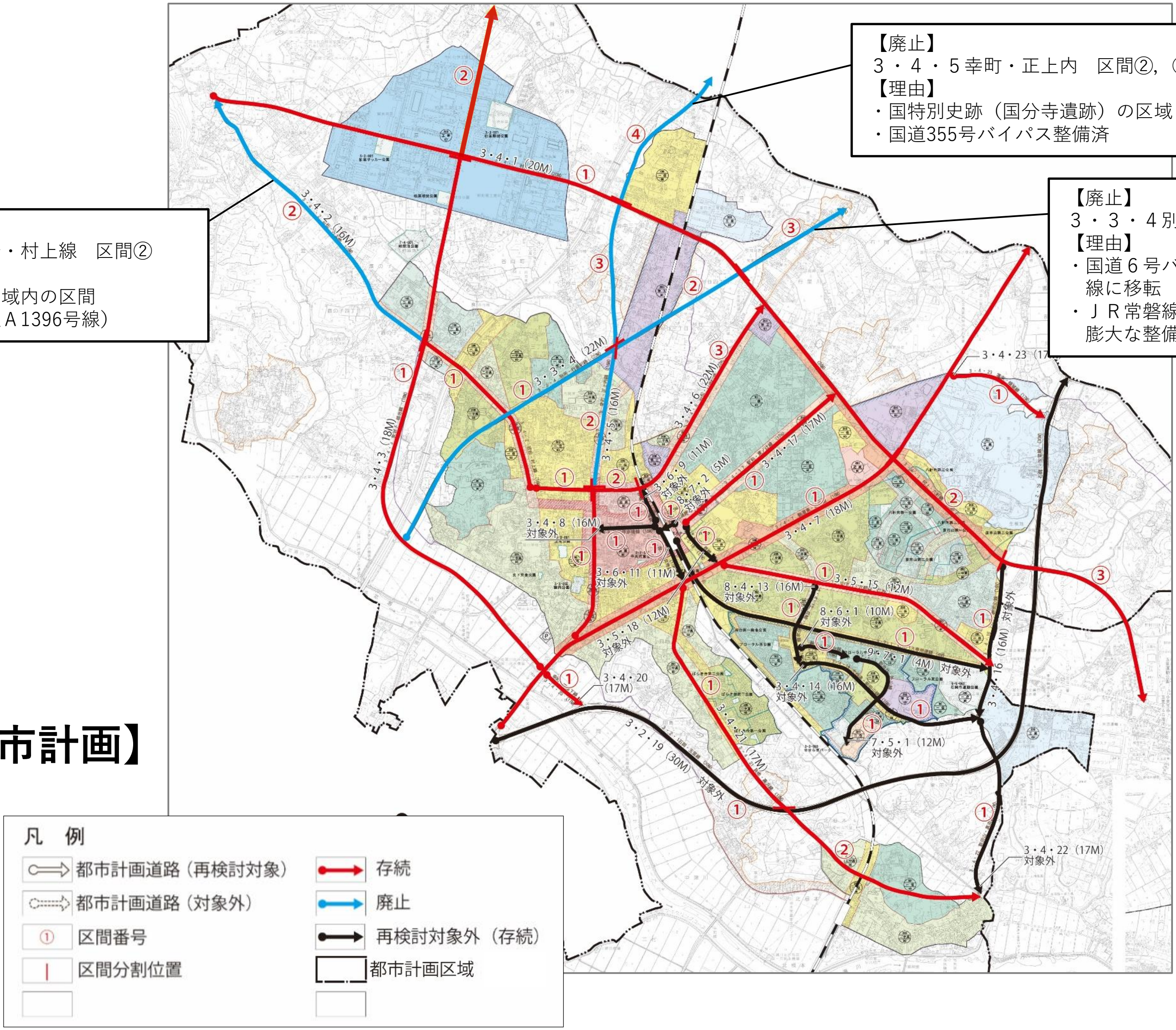
存続（+4以上）　要検討（+3～-3）　見直し（-4以下）

プロセス３　再編道路網（案）の作成と適切性の検証

【廃止】
３・４・２若松・村上線　区間②
【理由】
・市街化調整区域内の区間
・現道有（市道Ａ1396号線）

【廃止】
３・４・５幸町・正上内　区間②，③，④
【理由】
・国特別史跡（国分寺遺跡）の区域と重複
・国道355号バイパス整備済

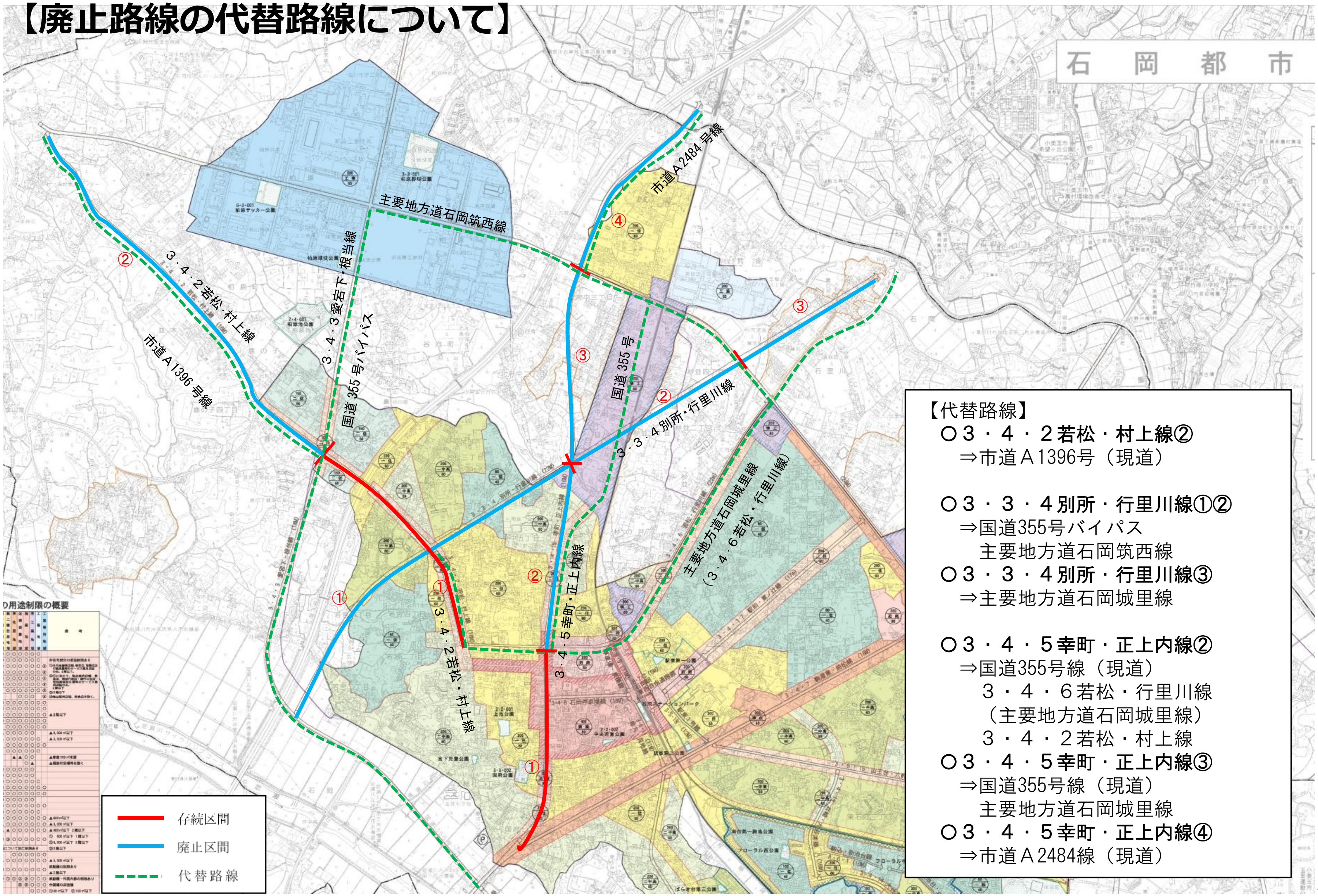
【廃止】
３・３・４別所・行里川線　全線
【理由】
・国道６号バイパスの機能が別路線に移転
・ＪＲ常磐線と立体交差による膨大な整備費



【石岡都市計画】

プロセス３　再編道路網（案）の作成と適切性の検証

【廃止路線の代替路線について】



【代替路線】

〇３・４・２若松・村上線②
⇒市道Ａ1396号（現道）

〇３・３・４別所・行里川線①②
⇒国道355号バイパス
主要地方道石岡筑西線

〇３・３・４別所・行里川線③
⇒主要地方道石岡城里線

〇３・４・５幸町・正上内線②
⇒国道355号線（現道）
３・４・６若松・行里川線
（主要地方道石岡城里線）
３・４・２若松・村上線

〇３・４・５幸町・正上内線③
⇒国道355号線（現道）
主要地方道石岡城里線

〇３・４・５幸町・正上内線④
⇒市道Ａ2484線（現道）

プロセス３　再編道路網（案）の作成と適切性の検証

　再編道路網（案）について，①交通処理の適切性，　②道路配置の適切性，③道路密度の適切性の観点から検証を行った。

①交通処理の適切性

　基準：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ない等

⇒廃止候補路線を廃止した場合の道路網で将来交通量推計を行い，交通処理の適切性の検証を行った。
　（H22道路交通センサス調査のデータをもとに，H42時点の将来交通量推計を算出）
　交通量や混雑度の悪化は見られず，概ね交通が適切に処理されることを確認した。
　ただし，国道355号バイパスの一部（柏原工業団地北側）で交通量の大幅な増加が見込まれる。

②道路配置の適切性

　基準：各路線相互の接続性や連続性の確保等

⇒石岡市街地における都市計画道路やその他の幹線道路は，おおむね格子型を基本とする配置形態
　・南北方向の骨格：国道６号，国道６号バイパス
　・東西方向の骨格：主要地方道石岡筑西線，国道３５５号バイパス
　廃止候補路線を廃止しても，都市計画道路相互や国県道との適切な道路網を構築しており，適切な道路配置となる。

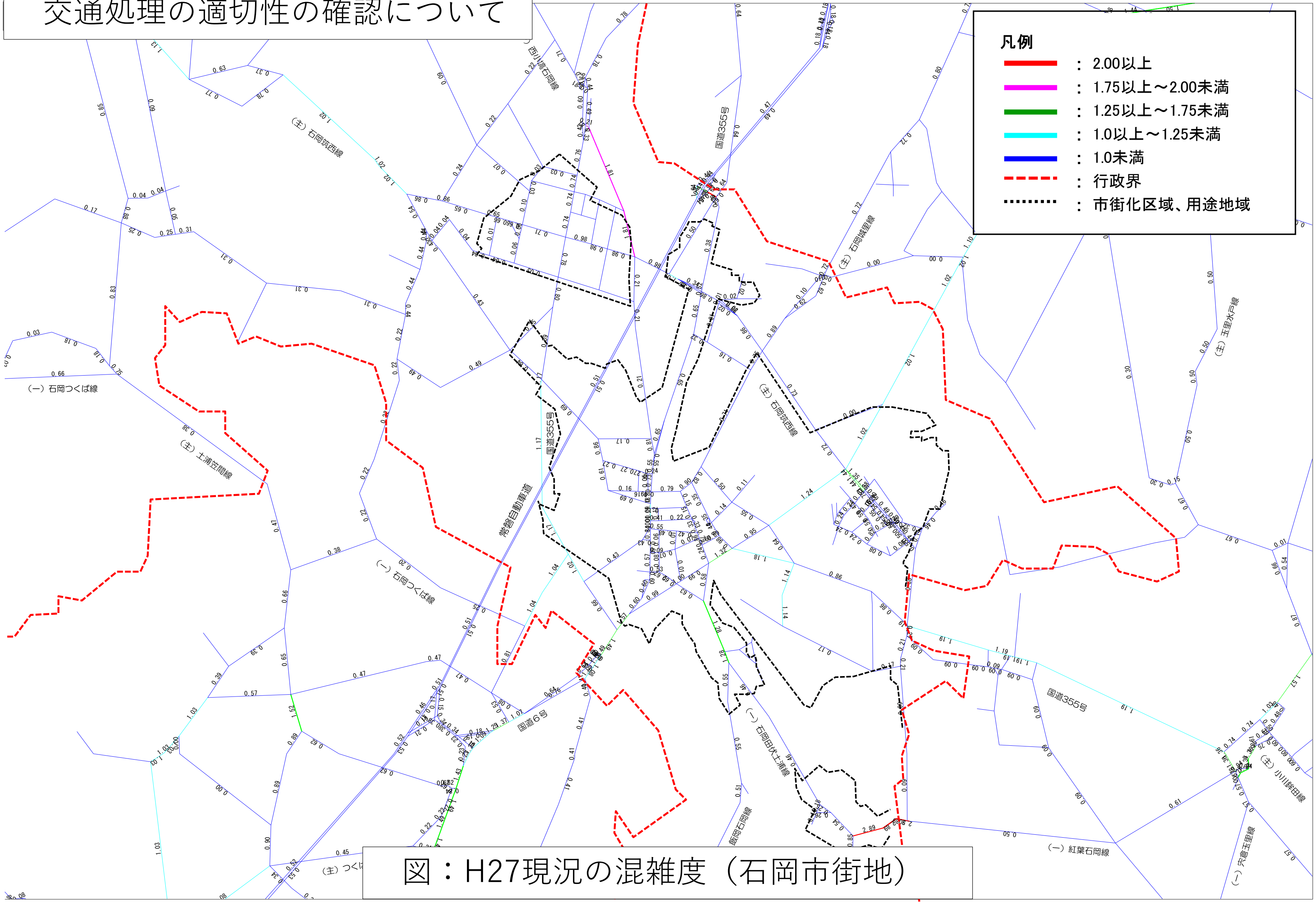
③道路密度の適切性

　基準：市街地における幹線街路以上の道路密度は２.0km／k㎡以上

⇒石岡市街地(1,409ha)において，廃止候補路線を廃止しても，都市計画道路網の密度が概ね２.0km／k㎡となり，道路密度は適切である。

プロセス３　再編道路網（案）の作成と適切性の検証

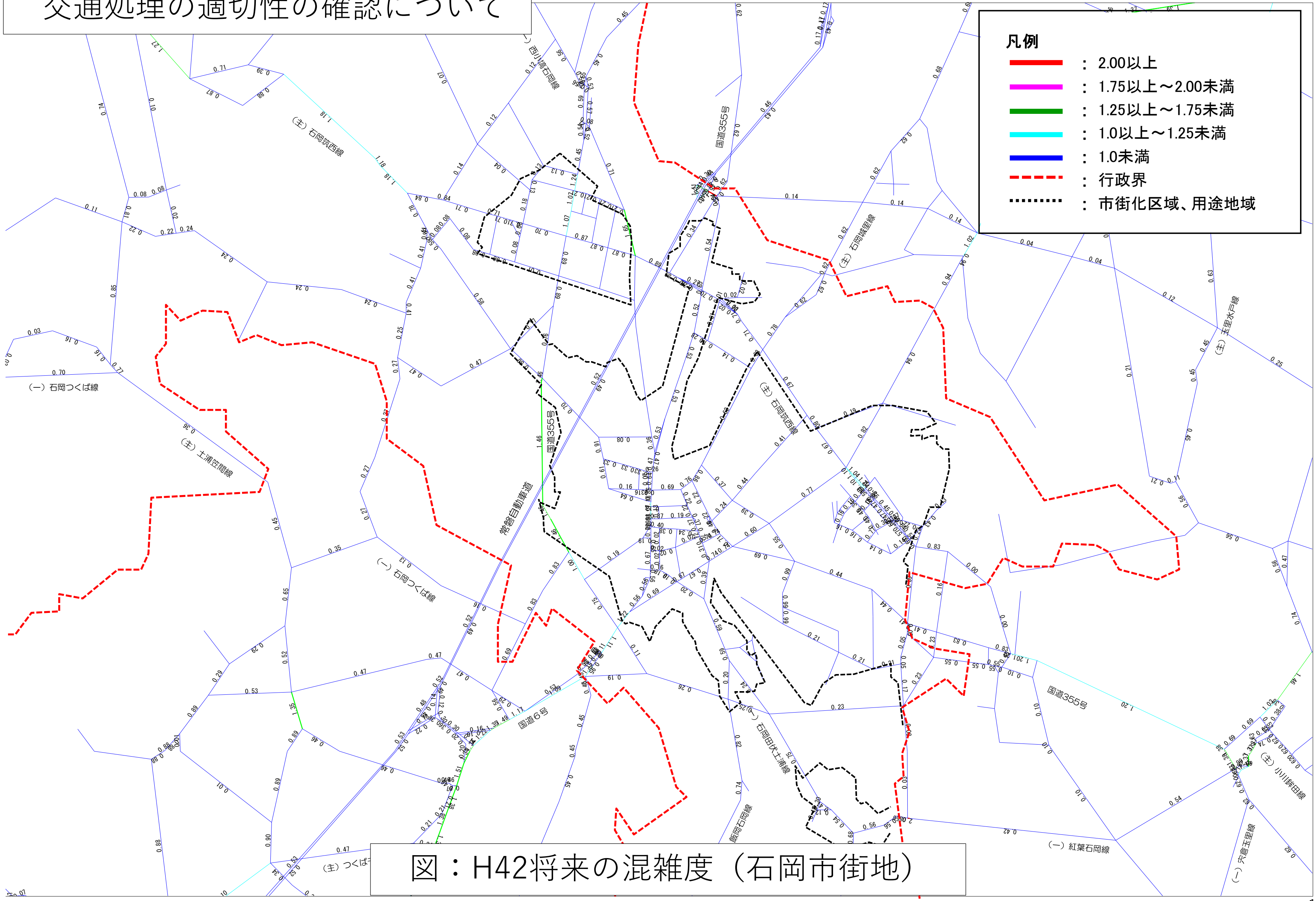
交通処理の適切性の確認について



図：H27現況の混雑度（石岡市街地）

プロセス３　再編道路網（案）の作成と適切性の検証

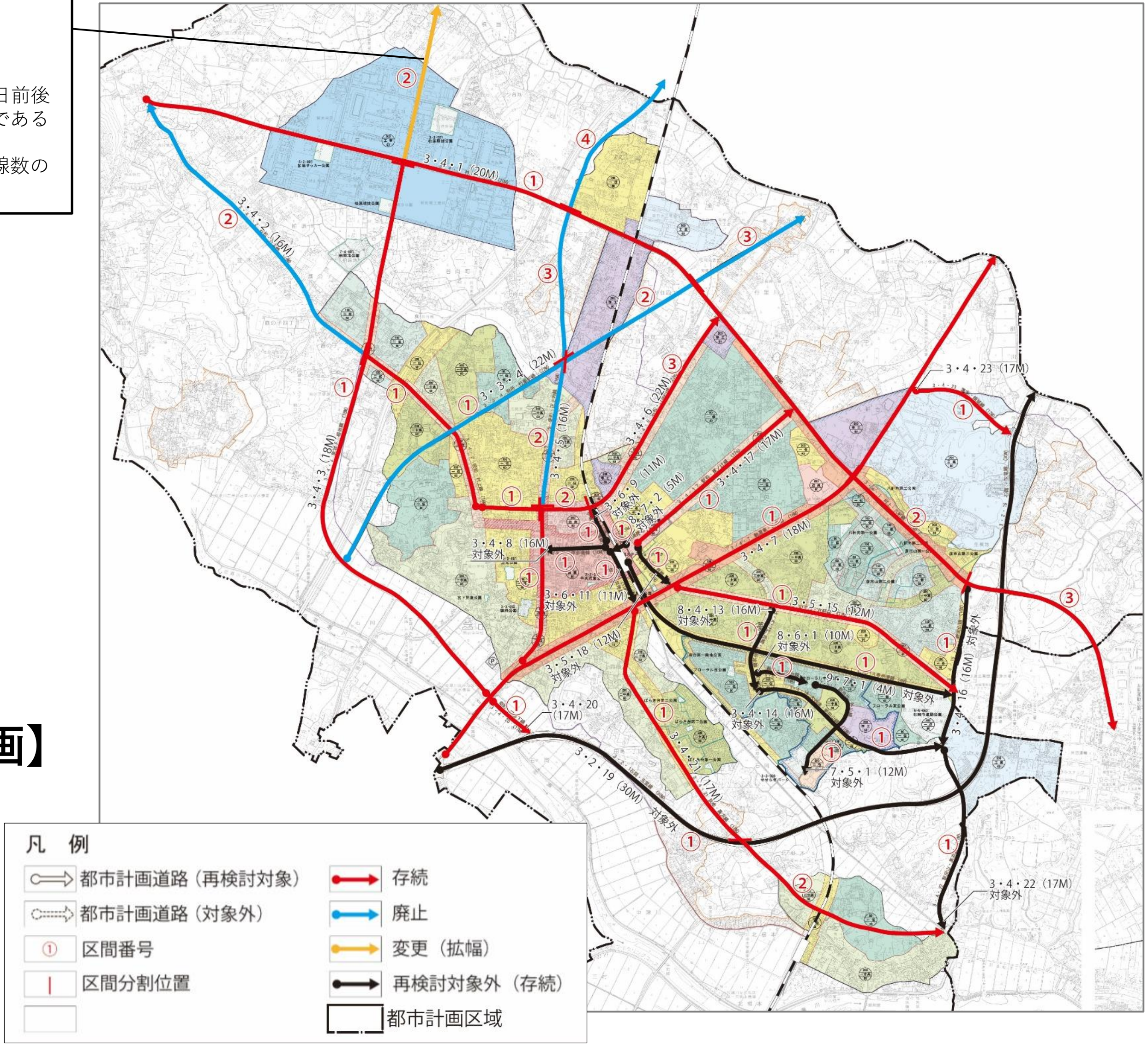
交通処理の適切性の確認について



図：H42将来の混雑度（石岡市街地）

プロセス４　総合評価（再編案）

【変更】
３・４・３愛宕下・根当線の一部
幅員変更（２車線→４車線）
【理由】
将来交通量推計の結果，20,000台／日前後の交通量が想定され，現在の車線数である２車線の能力を上回る。
工業団地の安全な交通を確保する車線数の変更を行う。



【石岡都市計画】

パブリックコメントの実施結果について

・意見募集　令和２年３月16日（月）～27日（金）
・募集方法　市広報紙，市HP，市メールマガジン
・募集結果　応募人数１名（意見１件）　※道路のネットワークに係る御意見は無し。

No.	意見の概要	市の考え方
1	八郷地区の都市計画道路について 上林・上曽線の整備が進んでいますが，農協営農センターから上曽方面にかけて片側歩道区間で整備されています。この路線は，八郷中学校の通学道路でもあり将来県道７号になるものでもあります。上曽トンネルが開通すると交通量も増加するものと予想されます。したがって，都市計画道路の整備として両側歩道で上林・上曽線の整備をお願いします。	上林・上曽線は，現在整備を行っている区間について，片側歩道により整備を進めており，早期開通を目指している状況です。 御意見をいただきました両側歩道整備につきましては，未整備となっている残りの区間の整備を進める際に，必要に応じて検討させていただきます。