

1 調査名称：(ひたちなか市) 道路網調査

2 調査主体：ひたちなか市

3 調査圏域：ひたちなか市管内

4 調査期間：令和元年度

5 調査概要：

本市においては、道路網の骨格を形成する都市計画道路として73路線、総延長189kmを都市計画決定し、そのうち41路線が当初決定から20年以上経過しているが、社会情勢の変化により、都市計画道路の整備に関わる財源の確保が非常に厳しい状況にあり、さらなる整備着手の長期化が想定される。

以上のことから、効率的かつ効果的な道路整備を図ることを目的とし、社会経済情勢の変化、都市構造の変化等を踏まえ、再編道路網(案)を作成するとともに、その適切性について将来交通需要量をはじめとする交通処理の観点から検証を行うものである。

I 調査概要

1 調査名称：（ひたちなか市）道路網調査

2 報告書目次

【再編道路網（素案）編】

1. 周辺地区の課題の抽出

- (1) 区域の設定
- (2) 土地利用現況
- (3) 道路現況
- (4) 地形
- (5) 通学路及び危険箇所
- (6) 交通事故発生箇所
- (7) 冠水箇所
- (8) 消防水利の現況
- (9) 現況条件（現況課題図）の整理

2. 周辺地区の交通状況の把握

- (1) 朝夕の歩行者交通量の把握
- (2) 朝夕の自動車交通量の把握
- (3) 調査地点位置図

3. 周辺地区内道路配置及び道路計画などの検討

- (1) 道路配置の検討
- (2) 道路計画の検討
- (3) 道路計画の比較検討及び課題の抽出

4. 再編道路網（素案）の作成

- (1) 武田地区 道路整備計画（素案）

参考資料

1. 消防本部提示資料
2. 消防本部からの回答
3. 概算事業費

【再編道路網（素案）の適切性の検証編】

- 都市計画道路再検討カルテ
- 交通量推計

【再編道路網（案）の作成】

都市計画道路再編（案）

3 調査体制

ひたちなか市都市整備部都市計画課発注による外部委託

4 委員会名簿等：委員会等の設置なし

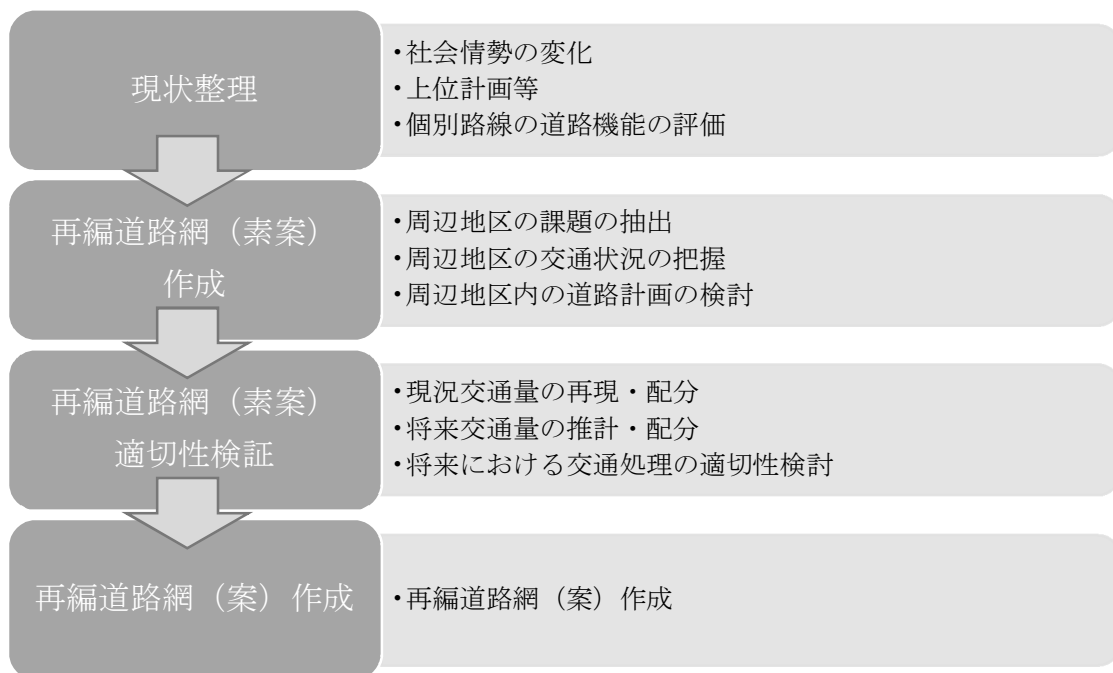
II 調査成果

1 調査目的

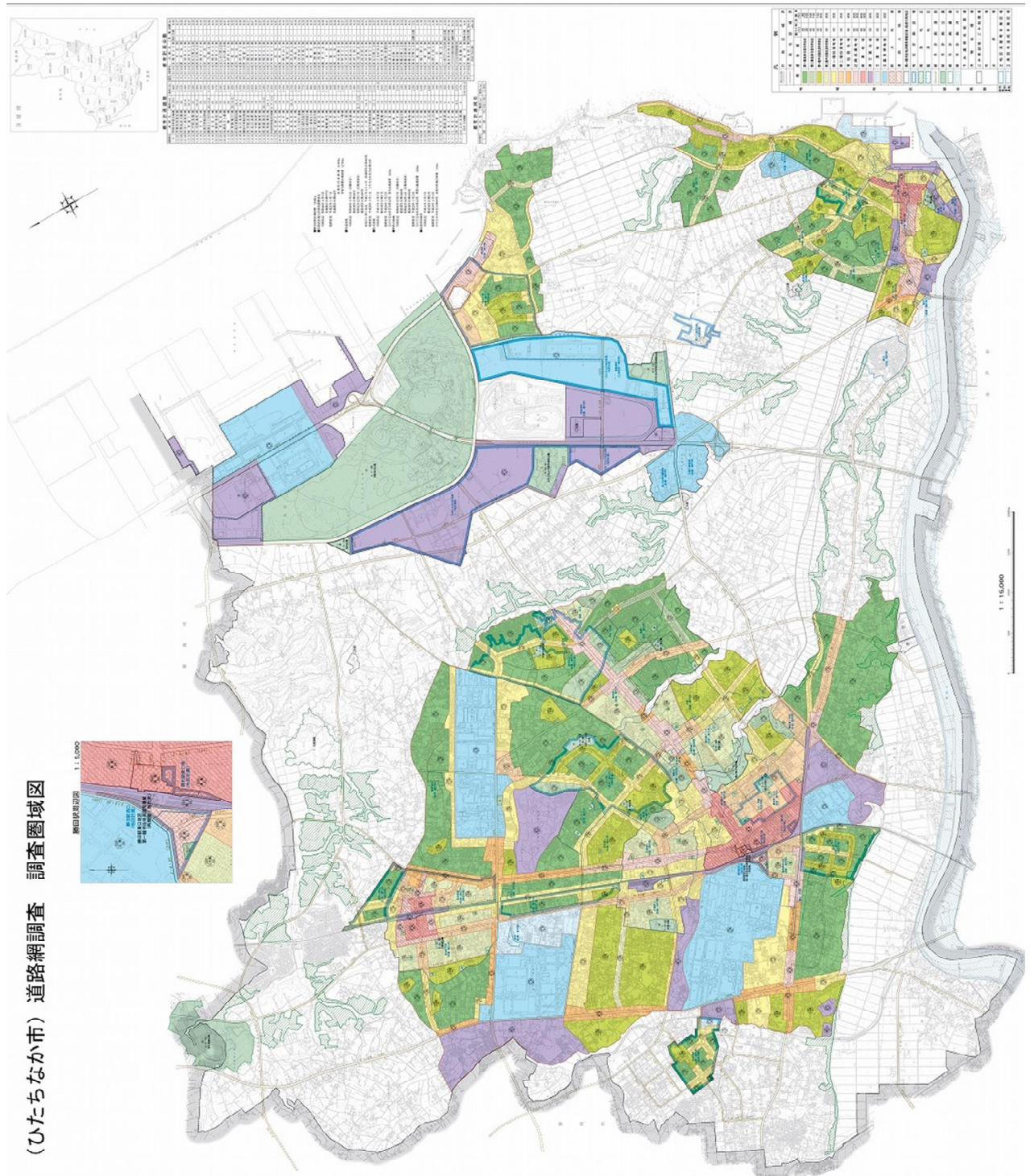
本市においては、道路網の骨格を形成する都市計画道路として73路線、総延長約189kmを都市計画決定し、そのうち41路線が当初決定から20年以上経過し、未完成の状態である。都市計画決定当時は、人口増加や経済成長、市街地の拡大等を前提とした上昇基調の将来像を描き、都市計画を決定してきたが、時間の経過とともに、社会経済情勢等が変化し、実態にそぐわなくなっていることも考えられ、道路の見直しが課題となっている。また、近年の人口減少時代の到来、超高齢社会の進行等もあり、都市計画道路の整備に関わる財源の確保が非常に厳しい状況にあることから、長期的な整備計画が立てられず、さらなる整備着手の長期化が想定される。

以上のことから、本市では、「茨城県都市計画道路再検討指針」に基づき、都市計画道路の見直しを実施することとした。見直しにあたっては、社会経済情勢の変化、都市構造の変化等を踏まえた都市計画道路の現状と今後の見通しについて検証するとともに、道路の機能、代替道路の有無、事業性等様々な要件について検討を行った。また、その結果を基に、再編道路網（案）を作成し、その適切性について、交通処理等の観点から検証するため、将来自動車交通需要量の推計を行ったところである。

2 調査フロー



3 調査圏域図



社会情勢の変化や公共事業を取り巻く環境

【①社会情勢の変化】

・人口減少、少子高齢化の進展が想定されます。

■ひたちなか市の人口（2019年：常住人口 2060年：人口ビジョン）

2019年：155,177人 2060年：129,389人（16.61%減少）

■年少人口割合（人口ビジョン）

2015年：14.2% 2060年：13.7%（0.5%減少）

■老年人口割合（人口ビジョン）

2015年：23.6% 2060年：35.0%（11.4%増加）

・長期間（20年以上）未着手となっている都市計画道路は、道路が持つ機能の検証、道路網の検証や交通量推計により見直しが必要となっています。

【②公共施設の整備・維持管理を取り巻く環境】

・ひたちなか市公共施設等総合管理計画によると、今後、新たな道路整備を行わず、40年間現在の道路を維持（40年間に2.3回更新）した場合、市民1人あたりの負担が1.32倍の増加することが想定されます。

■人口減少による1人あたりの負担額等（公共施設等総合管理計画）

※今後新規整備を行わず、40年間現在の道路を維持した場合の試算

【道路】（人口／投資的経費／1人あたり）

2013年：156,964人／17.6億円／11,213円

2053年：135,888人／20.1億円／14,792円（増加率：1.32）

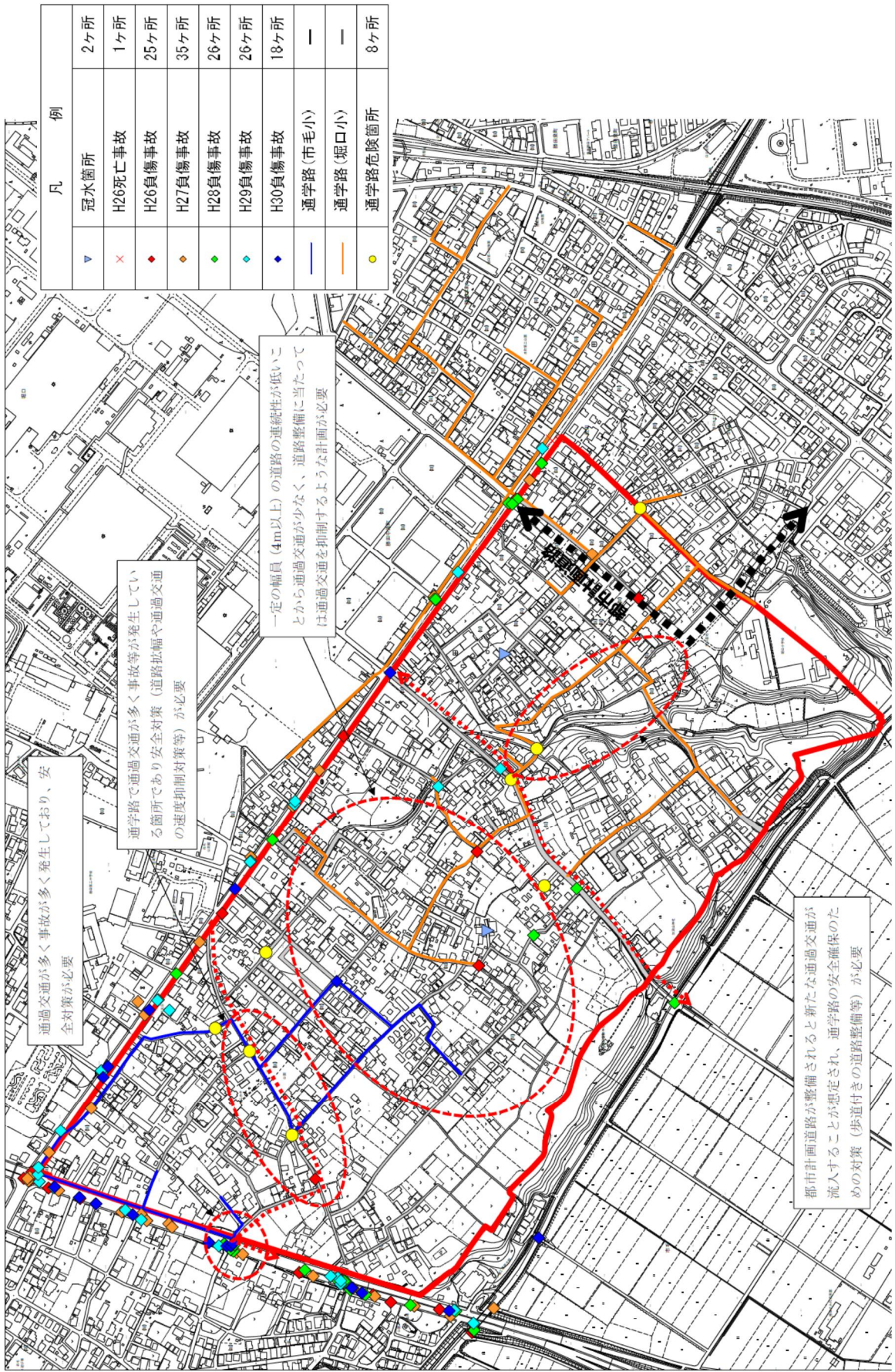
・今後も人口減少や少子高齢化が続くことから、税収への影響（税収の減少）や高齢者人口の増加に伴う社会保障負担増が見込まれます。限られた財源の中で、公共施設（道路、公園等）への効果的な投資や公共施設の長寿命化等を含めた計画的な維持管理が求められます。



・公共事業予算にも限りがあることから、新たな整備については、交通事故が多く発生し道路改良が必要な箇所や道路が狭く通学路の安全性が確保できない箇所など重点的に進めることが必要となります。

【③地区の現況と課題】

- ・武田・堀口・市毛地区内の市道は、狭あい道路が多く、すみ切りが設置されていない道路も多いため、緊急車両等の通行に支障がでることが想定される一方で通過交通の流入が比較的少ないため、閑静な住宅地となっています。
- ・通学路において交通量が多い箇所や交通事故発生箇所、通学路危険箇所があり、安全対策が必要となります。
- ・都市計画道路武田市毛線のように、地域内を横断する幹線道路を新たに整備する場合、宅地化が進行しているため多額の建物移転費等が見込まれることや住民の合意形成に時間がかかるこ



【周辺地区の現況の整理結果】

路線番号 及び 区間番号	基礎データ										再検討結果				方向性 (案)
	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	国道認定	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	
3・1・109-①	阿字ヶ浦海岸線	45		2,590	1,970	76.1%	S58	35		主要地方道水戸那珂湊線 主要地方道常陸那珂港山方線	7	0	-2	5	存続
3・2・31-①	昭和通り線	33		5,750	3,400	59.1%	S18	75		—	8	0	-2	6	存続
3・3・34-①	市毛釈迦町線	25		9,060	1,041	11.5%	S18	75		主要地方道那珂那珂湊線	9	0	-1	8	存続
3・3・37-①	佐和停車場高野線	25		930	0	0.0%	S36	57		—	6	0	-1	5	存続
3・3・37-②	佐和停車場高野線									—	3	0	-2	1	要検討
3・3・49-①	勝倉西十三奉行線	25		6,070	1,870	30.8%	S18	75		主要地方道水戸勝田那珂湊線	7	0	-3	4	存続
3・4・13-①	青柳線	20		1,360	0	0.0%	S44	49		主要地方道水戸勝田那珂湊線	2	0	-2	0	要検討
3・4・36-①	停車場堀口線	20		920	580	63.0%	S28	65		—	5	-3	-1	1	要検討
3・4・39-①	東石川長砂線	16		5,700	3,600	63.2%	S36	57		—	8	0	-1	7	存続
3・4・42-①	東石川高野線	16		3,250	2,110	64.9%	S36	57		—	9	0	-1	8	存続
3・4・53-①	那珂湊環状線	16		4,750	4,570	96.2%	S45	48		—	5	-3	-1	1	要検討
3・4・53-②	那珂湊環状線									—	7	0	0	7	存続
3・4・121-①	武田市毛線	16		1,760	80	4.5%	S63	30		—	5	-3	-1	1	要検討
3・4・121-②	武田市毛線									—	3	-3	-2	-2	要検討
3・4・133-①	馬渡長砂線	18		2,700	1,570	58.1%	H1	29		—	6	-3	0	3	要検討
3・4・136-①	富士ノ上阿字ヶ浦線	16		5,090	1,940	38.1%	H1	29		—	7	-3	-2	2	要検討
3・4・136-②	富士ノ上阿字ヶ浦線									—	8	0	-2	6	存続

【路線評価結果】

路線番号 及び 区間番号	基礎データ										再検討結果				方向性 (案)
	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	国道認定	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	
3・4・137-①	阿字ヶ浦中央通り線	16		770	0	0.0%	H1	29		-	7	-3	-1	3	要検討
3・4・138-①	阿字ヶ浦学校通り線	16		600	240	40.0%	H1	29		-	4	-3	0	1	要検討
3・4・139-①	阿字ヶ浦東通り線	16		690	0	0.0%	H1	29		-	5	-3	0	2	要検討
3・4・140-①	阿字ヶ浦北通り線	16		660	490	74.2%	H1	29		-	4	-3	0	1	要検討
3・4・150-①	高野稲田線	16		1,230	0	0.0%	H4	26		-	3	-3	-4	-4	見直し
3・4・151-①	高場高野線	16		1,400	320	22.9%	H4	26		-	7	0	-2	5	存続
3・4・151-②	高場高野線								-	3	0	-2	1	要検討	
3・4・152-①	関場橋通り線	16		1,560	700	44.9%	H4	26		-	7	0	0	7	存続
3・4・152-②	関場橋通り線								-	4	-3	-3	-2	要検討	
3・4・153-①	後台片岡線	16		640	0	0.0%	H4	26		-	2	-3	-2	-3	要検討
3・4・154-①	津田兔野線	16		490	0	0.0%	H4	26		-	3	-3	-2	-2	要検討
3・4・155-①	津田後台線	16		1,730	410	23.7%	H4	26		-	3	-3	-3	-3	要検討
3・4・155-②	津田後台線								-	4	0	-3	1	要検討	
3・4・155-③	津田後台線								-	4	-3	-2	-1	要検討	
3・4・161-①	東石川六ツ野線	16		1,820	1,356	74.5%	H5	25		-	6	-3	-2	1	要検討
3・4・162-①	中根六ツ野線	16		730	0	0.0%	H5	25		-	3	-3	-1	-1	要検討
3・4・168-①	船窪和尚塚線	17		450	0	0.0%	H8	22		-	5	-3	-1	1	要検討

【路線評価結果】

路線番号 及び 区間番号	基礎データ										再検討結果				方向性 (案)
	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	国道認定	Ⅱ	Ⅲ	Ⅳ	まとめ	
											都計道の 重要性 (11)	代替の 可能性 (1)	事業化の 課題 (8)		
3・5・45-①	勝田佐野線	12	15	8,540	5,400	63.2%	S18	75	主要地方道 水戸勝田那 珂湊線 県道馬渡水 戸線	7	0	-4	3	要検討	
3・5・45-②	勝田佐野線									-	6	-3	-1	2	要検討
3・5・45-③	勝田佐野線									-	10	0	-2	8	存続
3・5・55-①	湊磯崎線	11		2,410	2,070	85.9%	S23	70	-	6	-3	-1	2	要検討	
3・5・112-①	西赤坂線	12		260	0	0.0%	S61	32	-	0	-3	-1	-4	見直し	
3・5・122-①	武田本町線	12		1,510	870	57.6%	S63	30	-	4	-3	0	1	要検討	
3・5・146-①	向野西原線	12		520	160	30.8%	H3	27	-	2	-3	-1	-2	要検討	
3・5・147-①	西谷津西原線	12		650	0	0.0%	H3	27	-	3	-3	0	0	要検討	
3・5・156-①	津田片岡線	12		1,330	750	56.4%	H4	26	-	3	-3	-2	-2	要検討	
3・5・156-②	津田片岡線									4	0	0	4	存続	
3・5・156-③	津田片岡線									5	-3	-2	0	要検討	
3・5・157-①	津田猪山線	12		640	0	0.0%	H4	26	-	1	-3	-2	-4	見直し	
3・5・158-①	津田砂沢線	12		1,420	640	45.1%	H4	26	-	3	-3	-2	-2	要検討	
3・5・158-②	津田砂沢線									2	-3	-2	-3	要検討	
3・5・159-①	市毛津田線	12		730	680	93.2%	H4	26	-	3	-3	-1	-1	要検討	
3・6・59-①	牛久保線	8		320	0	0.0%	S32	63	-	3	-3	-1	-1	要検討	

【路線評価結果】