

区間別総合評価(案)

路線番号 及び 区間番号	名称	基礎データ							再検討結果				抽出 結果 (案)	再検討総合評価(案)		
		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	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	都市 計画の 方向性 (案)	総合評価(案)の判断コメント
【笠間地区】																
3・5・5-①	高橋町福田線	12	2	2,110	50	2.4%	S40	46	市	8	-3	-9	-4	見直し	廃止	国道355号に認定されていたがバイパスの整備により広域的な幹線街路の役割が低下し、将来交通需要も減少が見込まれることから、笠間稲荷神社等の歴史的観光資源を活かして遊歩や景観にも配慮した歩車共存道路にすることを可能とするために都市計画を廃止
3・5・5-②									県	5	-3	-3	-1	要検討	変更	主要地方道宇都宮笠間線に認定され重要な道路機能を担っているが、拡幅整備を行う場合は事業化の支障要因や道路構造令との不整合も生じるほか、将来交通需要も減少が見込まれるため、整備概成済みの現況に合わせて幅員を縮小するよう都市計画を変更
3・5・5-③									市	2	-3	-2	-3	要検討	廃止	都市幹線街路として重要な道路機能を担っているが、代替路線があり重要性は低下し、将来交通需要も減少が見込まれるため都市計画を廃止
3・5・6-①	昭和町相生町線	12	2	2,400	200	8.3%	S40	46	県・市	7	-3	-3	1	要検討	存続	国道355号から市道に認定替えとなり広域的な幹線道路の役割は低下しているものの、引き続き重要な道路機能を担っており、一定の将来交通需要が見込まれるため都市計画を存続
3・5・6-②									市	4	-3	-1	0	要検討	存続	引き続き重要な道路機能を担っており、一定の将来交通需要が見込まれるため都市計画を存続
3・5・6-③									市	4	-3	-2	-1	要検討	変更	引き続き重要な道路機能を担っており、一定の将来交通需要が見込まれるため、都市計画を存続するが、国道50号への接続箇所で交差点が錯綜することから線形を変更するよう都市計画を変更
3・5・7-①	来栖飯合線	12	2	1,440	1,300	90.3%	S40	46	市	3	-3	0	0	要検討	存続	引き続き重要な道路機能を担っており、一定の将来交通需要が見込まれるため都市計画を存続
3・4・8-①	手越石井線	18	2	6,110	5,130	84.0%	H2	21	県	10	0	0	10	存続	存続	引き続き重要な道路機能を担っており、一定の将来交通需要が見込まれるため都市計画を存続し、引き続き積極的な整備を行う
3・4・9-①	笠間停車場下市毛	18	2	470	0	0.0%	H2	21	市	0	0	-4	-4	見直し	存続 (要検討)	笠間駅南側での市街地整備事業並びに笠間駅橋上化や自由通路の整備が見込めず、駅アクセスの役割がなくなり、本区間の必要性が見いだせないため、廃止を基本とするが、国道355号バイパス開通による影響を受ける可能性もあることから、国道355号バイパスの開通後に当該地区のまちづくりを含め地元及び関係機関と協議・検討を進めながら、都市計画道路の検討を行っていくこととし、現時点では都市計画を存続
3・5・13-①	石井北総合公園線	12	2	700	220	31.4%	H3	20	市	3	-3	0	0	要検討	廃止	補助幹線街路及び笠間市総合公園へのアクセス道路の役割を担っているが、周辺に代替路線となる都市計画道路3・5・5や3・4・11が整備されており、将来交通需要が見込めないため都市計画を廃止
【友部地区】																
3・6・19-①	南友部大沢線	8	2	1,000	0	0.0%	S28	54	市	1	-3	-7	-9	見直し	廃止	補助幹線街路の役割を担っているが、周辺に代替路線となる都市計画道路3・4・21(一般県道平友部停車場線)や8・6・2(友部駅自由通路)が整備されているうえ、常磐線立体交差の整備コストが高いため都市計画を廃止
3・6・20-①	原宮前線	8	2	1,500	1,500	100.0%	S28	54	県	6	0	-2	4	存続	変更	一般県道杉崎友部線に認定され重要な道路機能を担っており、都市計画決定幅員(8m)を上回る12m程度で大部分が整備済みであるほか、一定の将来交通需要が見込まれるため、都市計画と現道の整合を図り、幅員を拡幅するよう都市計画を変更
3・4・22-①	南小泉大田線	16	2	4,180	0	0.0%	S63	23	県	9	0	0	9	存続	存続	引き続き重要な道路機能を担っており、一定の将来交通需要が見込まれるため都市計画を存続
3・4・23-①	上町大沢線	16	2	3,320	1,150	34.6%	S63	23	県・市	7	0	0	7	存続	存続	一部が主要地方道大洗友部線に認定され北関東自動車道友部ICに接続するほか、畜産試験場跡地に近接するなど重要な道路機能を担っており、一定の将来交通需要が見込まれるため都市計画を存続し、引き続き積極的な整備を行う
3・4・23-②									県	7	-3	-2	2	要検討	存続 (要検討)	畜産試験場跡地に近接し重要な道路機能を担い、一定の将来交通需要が見込まれるとともに、畜産試験場跡地に雨水排水施設等整備事業が推進されることから、畜産試験場跡地の土地利用や開発事業等の内容が明らかとなった時点で至近位置の一般県道平友部停車場線との整理・統合も含めて検討を行うこととし、現時点では都市計画を存続
【岩間地区】																
3・4・28-①	土師栄町線	16	2	1,950	0	0.0%	H2	21	県	4	-3	-7	-6	見直し	存続 (要検討)	住宅団地開発中止で交通需要が減少するため将来交通需要推計では本区間がなくとも他の道路により代替可能、かつ常磐線と立体交差が必要があるため、整備コストが高いことから、今後別途、常磐線西部の住宅団地計画跡地の土地利用並びに常磐線東部の既存市街地の主要集散街路の整備等を総合的に判断することとし、現時点では都市計画を存続
3・4・29-①	岩間駅東大通り線	20	2	1,420	640	45.1%	H2	21	市	8	0	0	8	存続	存続	岩間駅アクセスや市街地開発事業の支援など引き続き重要な道路機能を担っており、一定の将来交通需要が見込まれるため都市計画を存続
3・4・30-①	俎倉泉線	16	2	6,630	0	0.0%	H2	21	県	11	0	0	11	存続	存続	主要地方道茨城岩間線に認定され、岩間工業団地や岩間ICへのアクセスなど重要な道路機能を担っており、一定の将来交通需要が見込まれるため都市計画を存続
3・4・31-①	泉・室野線	16	2	4,250	0	0.0%	H2	21	県	9	-3	-3	3	要検討	存続	国道355号に認定されているがバイパスの整備により広域的な幹線街路の役割が低下しているうえ、沿道に建築物が密集し物理的制約となっており、事業実施に難しい点が多いが、一定の将来交通需要が見込まれるため都市計画を存続
3・4・32-①	岩間駅西口上町線	16	2	460	0	0.0%	H2	21	県	5	-3	-6	-4	見直し	存続	岩間駅西口南側に地域交流センターが建設予定であり、そこへ訪れる交通量が発生することが予想されることから、短期的には歩道の設置について関係機関と協議を行う中長期的には、現況の交通量の補足調査等を行い道路幅員、駅前広場、他の道路整備によって交通を分散処理するなど、当該地区のまちづくりを含め地元及び関係機関と協議・検討を進めながら、都市計画道路の検討を行っていくこととし、現時点では都市計画を存続
3・4・33-①	日吉町古市線	16	2	1,770	410	23.2%	H2	21	市	2	0	-4	-2	要検討	存続 (要検討)	当該区間に密接に関連する都市計画道路3・4・28と一体で総合的に判断することとし、現時点では都市計画を存続
3・4・33-②									県・市	4	0	0	4	存続	存続	市街地開発事業の支援など引き続き重要な道路機能を担っており、一定の将来交通需要が見込まれるため都市計画を存続
【茨城中央工業団地(笠間地区)地区】																
3・3・24-①	流通センター東西線	27	4	3,140	660	21.0%	H9	14	県	9	0	-3	6	存続	存続 (要検討)	茨城中央工業団地(笠間地区)を支える重要な道路機能を担っており、一定の将来交通需要が見込まれるため現時点では存続するが、茨城中央工業団地(笠間地区)の事業者や進出企業が明らかとなり、当該区間の整備が再開される時点で、車線数を見直すことも含めて検討することとし、現時点では都市計画を存続
3・3・25-①	流通センター南線	27	4	1,420	0	0.0%	H9	14	県	7	0	-2	5	存続	存続 (要検討)	主要地方道石岡城里線バイパスであると共に茨城中央工業団地(笠間地区)を支える重要な道路機能を担っており、一定の将来交通需要が見込まれるため現時点では存続するが、茨城中央工業団地(笠間地区)の事業者や進出企業が明らかとなり、バイパス整備が再開される時点で、車線数を見直すことも含めて検討することとし、現時点では都市計画を存続
3・3・26-①	流通センター北線	27	4	1,240	0	0.0%	H9	14	県	7	0	-1	6	存続	存続 (要検討)	主要地方道石岡城里線バイパスであると共に茨城中央工業団地(笠間地区)を支える重要な道路機能を担っており、一定の将来交通需要が見込まれるため現時点では存続するが、茨城中央工業団地(笠間地区)の事業者や進出企業が明らかとなり、バイパス整備が再開される時点で、車線数を見直すことも含めて検討することとし、現時点では都市計画を存続
3・3・34-①	下安居南北線	27	4	1,680	0	0.0%	H9	14	県	7	0	-2	5	存続	存続 (要検討)	主要地方道石岡城里線バイパスであると共に茨城中央工業団地(笠間地区)を支える重要な道路機能を担っており、一定の将来交通需要が見込まれるため現時点では存続するが、茨城中央工業団地(笠間地区)の事業者や進出企業が明らかとなり、バイパス整備が再開される時点で、車線数を見直すことも含めて検討することとし、現時点では都市計画を存続
【福原地区】																
3・4・10-①	福原今泉線	16	2	1,680	1,450	86.3%	H2	21	県	6	0	0	6	存続	存続	主要地方道土浦笠間線に認定され笠間西ICアクセスなど重要な道路機能を担っており、一定の将来交通需要が見込まれるため都市計画を存続
										最大:12~最小:-9						

凡 例

- 存続(+4以上)
- 要検討(+3~-3)
- 見直し(-4以下)