

常総市都市計画道路の見直し方針（案）

令和7年1月

常 総 市

1. はじめに

都市計画道路は、都市活動を支える最も身近な都市施設であり、交通機能や市街地形成機能などの多様な機能を有し、都市の骨格を形成する根幹的施設として、都市の将来像を踏まえて都市計画決定され、これまで鋭意整備が進められてきました。

しかし、未だ整備が完了していない路線もあり、その中には計画決定から長期未着手となっている路線もあります。

これらの路線の多くは、人口の増加や市街地の拡大が続く社会を前提として計画されてきましたが、近年の人口減少・少子高齢化社会の到来、集約型都市構造への転換など、都市計画道路を取り巻く社会状況は様々な面で変化してきています。

また、都市計画道路は整備を前提に計画決定されるものであり、都市計画道路の計画区域内には建築制限が課せられており、この制限が民間開発の障害となることや、公共投資の抑制傾向が続く今日においては、都市計画道路の整備が長期化する傾向にあります。また、都市計画道路以外の道路整備に関しては、地方自治体の独自性を踏まえた道路整備も求められています。

このような課題に対応するとともに、本市の将来都市像を踏まえた上で、総合的、一体的な視点から、現在決定されている都市計画道路の見直しを実施しています。

2. 常総市における都市計画道路の状況

本市の都市計画道路は、21 路線（水海道都市計画区域：15 路線、石下都市計画区域：6 路線）、74,170m（水海道都市計画区域：51,540m、石下都市計画区域：22,630m）が都市計画決定されています。

このうち、令和 5 年時点で、改良済(完成)^{※1}は 40,650m(54.8%)、改良済(概成)^{※2}は 22,560m(30.4%)、未改良は 10,960m(14.8%)となっています。

※1 改良済(完成)：計画幅員通り整備され、供用されている道路

※2 改良済(概成)：改良済(完成)以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる道路（概ね計画幅員の 2/3 以上または、2 車線以上の幅員を有する道路）

<内訳>

	水海道都市計画区域		石下都市計画区域	
自動車専用道路	1 路線	6,370m	-	-
幹線街路	13 路線	45,130m	6 路線	22,630m
区画街路	-	-	-	-
特殊街路	1 路線	40m	-	-

■常総市における都市計画道路一覧

都市計画区域	No	路線番号	路線名称	経過年数	決定内容				整備状況（R5.3.31時点）			
					当初決定年月日	決定主体	幅員(m)	延長(m)	改良済(完成)(m)	改良済(暫定)(m)	未改良(m)	完成整備率
水海道都市計画区域	1	1・3・2	首都圏中央連絡自動車道	28	H7.3.23	県	25	6,370	0	6,370	0	0.0%
	2	3・3・1	川又・三坂線	50	S48.1.16	県	25	10,740	10,740	0	0	100.0%
	3	3・3・9	玉台橋・菅生線	37	S61.4.24	県	25	3,400	1,320	0	2,080	38.8%
	4	3・3・11	相野谷・細野線	31	H3.12.24	県	25	4,420	870	3,550	0	19.7%
	5	3・3・12	鹿小路・細野線	29	H6.3.17	県	25	6,920	0	5,100	1,820	0.0%
	6	3・4・8	美妻橋大生郷線	50	S48.1.16	県	16	3,630	1,730	1,900	0	47.7%
	7	3・5・2	栄町諏訪町線	70	S28.5.9	県	15	620	80	0	540	12.9%
	8	3・5・3	水海道停車場線	70	S28.5.9	県	15	370	0	0	370	0.0%
	9	3・5・4	豊岡大和橋線	70	S28.5.9	県	15	3,010	920	1,750	340	30.6%
	10	3・5・5	宝町山田線	61	S36.11.13	市	14	1,190	1,190	0	0	100.0%
	11	3・5・6	高野・美妻橋線	73	S25.7.20	県	12	7,800	3,860	3,430	510	49.5%
	12	3・5・10	奥山・西原線	37	S61.4.24	市	14	1,480	1,480	0	0	100.0%
	13	3・5・13	水海道南停車場線	22	H13.4.19	市	14	130	130	0	0	100.0%
	14	3・6・7	浏頭森下線	70	S28.5.9	県	11	1,420	0	460	960	0.0%
	15	8・7・1	水海道駅南北線	22	H13.4.19	市	5	40	40	0	0	100.0%
石下都市計画区域	16	3・3・6	収納谷小保川線	47	S50.11.19	県	25	5,590	5,590	0	0	100.0%
	17	3・4・2	本豊田鴻野山線	55	S43.7.15	県	16	6,220	6,220	0	0	100.0%
	18	3・4・3	大房原宿線	55	S43.7.15	県	16	4,760	2,740	0	2,020	57.6%
	19	3・5・1	横堤松並線	55	S43.7.15	県	14	1,820	1,820	0	0	100.0%
	20	3・5・4	石下駅中沼線	55	S43.7.15	県	12	2,950	630	0	2,320	21.4%
	21	3・5・5	丁張・本上線	47	S50.11.20	市	14	1,290	1,290	0	0	100.0%
都市計画道路 計					-	-	-	74,170	40,650	22,560	10,960	54.8%

3. 都市計画道路の見直しの必要性

①社会情勢の変化

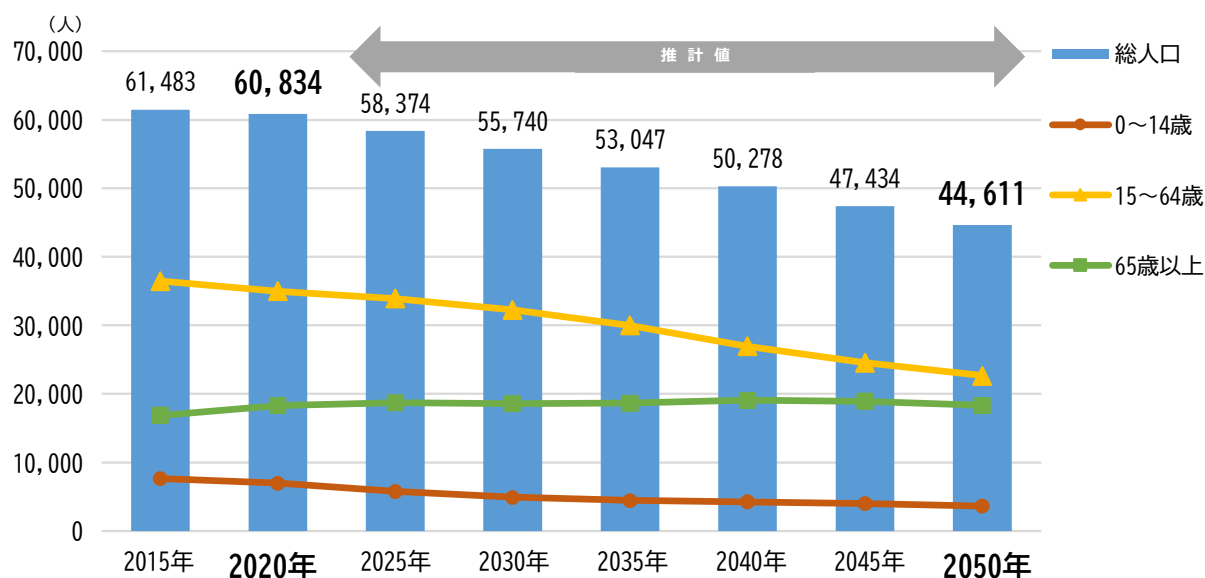
本市の都市計画道路は、旧水海道市の水海道都市計画区域や旧石下町の石下都市計画区域などに合計 21 路線が都市計画決定され、これまで着実に整備が進んできました。

一方、近年は、人口減少、市街地の空洞化、さらには東日本大震災、平成 27 年 9 月関東・東北豪雨などの影響のほか、首都圏中央連絡自動車道常総インターチェンジの周辺の土地を活用したアグリサイエンスバレー常総では企業立地が進み、また道の駅常総の開業による新たな賑わいが創出されました。これを契機に、その効果を市内に波及させ、地域産業の活性化や新しい産業の創出等に向けて様々な施策を行っています。また、令和 6 年 3 月には「第二次常総市都市計画マスタープラン」を策定し、「未来を共有し、人や企業が創造を続けるまちづくり」を理念にまちづくりを進めているところです。このように本市の都市構造や都市計画道路を取り巻く環境は大きく変化しています。

これらの社会情勢や地域情勢の変化から、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ます。

■本市の将来推計人口

本市の人口は、2020 年の 60,834 人に対し、30 年後の 2050 年には 44,611 人で 16,223 人の減少が見込まれています。



出典：国勢調査（2015 年、2020 年）
国立社会保障・人口問題研究所

②公共投資の適切な予算配分

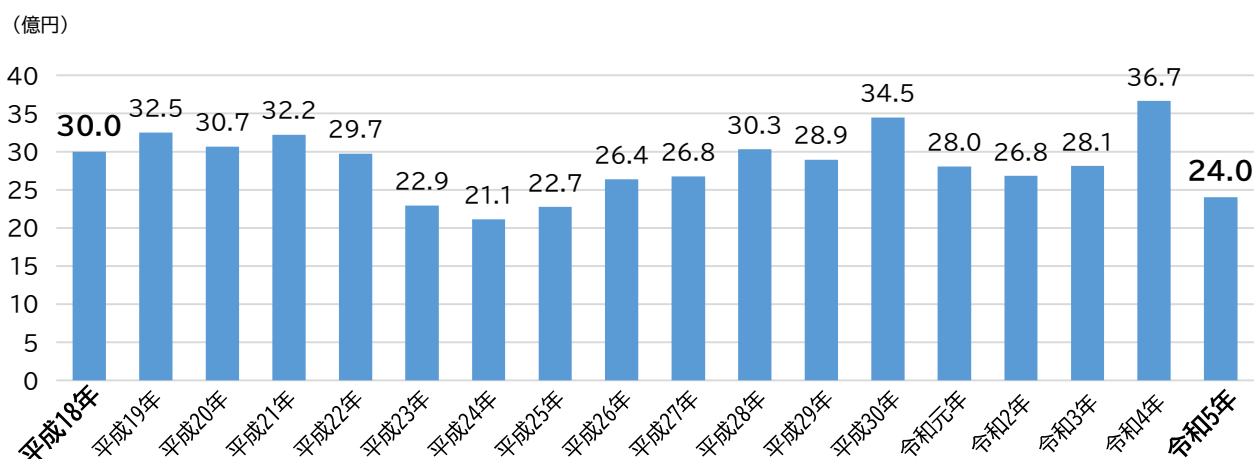
本市における都市計画道路を含む道路整備は、上位計画等に基づき順次進められ、現在の道路網を形成しています。

今後も、より一層の整備が求められる一方で、社会情勢の変化を踏まえた適切な予算配分が必要となっています。

本市の土木費の決算額については、増減を繰り返しながらも、概ね 30 億円前後で推移しています。また、歳出予算全体に係る土木費の内訳は年々減少傾向にあります。今後は、これまで整備してきたインフラ施設の多くが更新時期を迎えてきていることから、土木費の中で維持管理にかかる費用は今後ますます増加していくと想定されます。

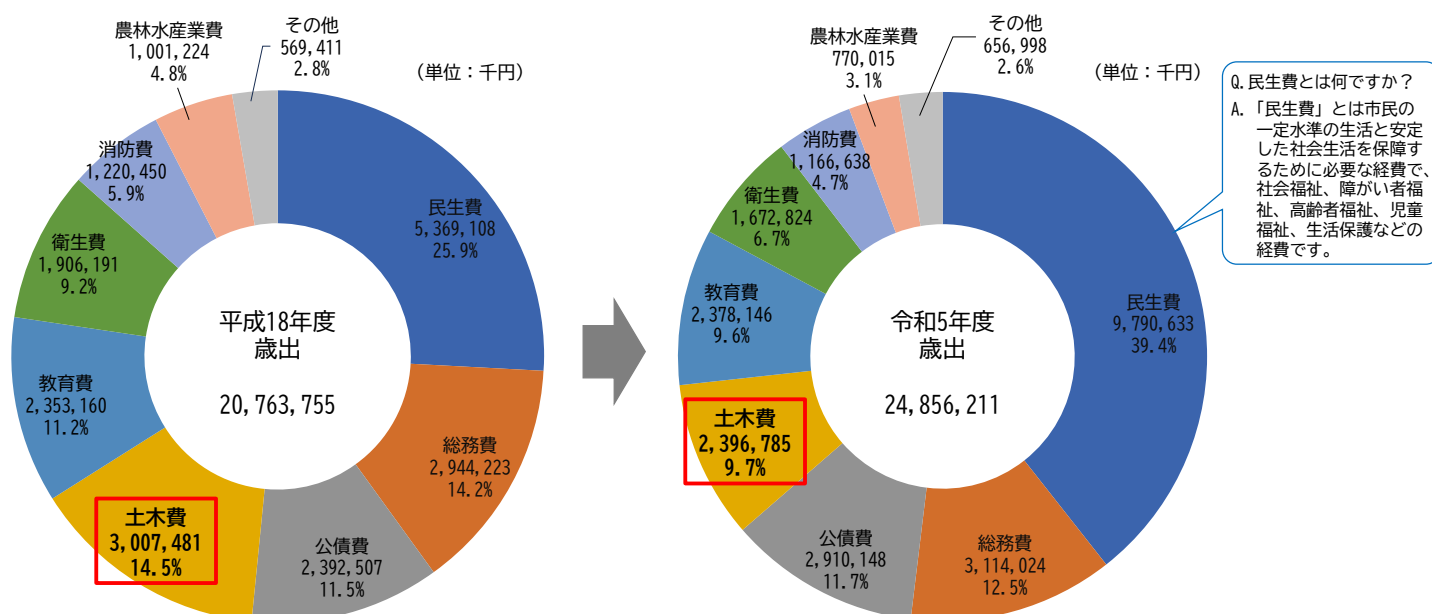
限られた予算のなか、より効果的・効率的な公共投資を行うため、都市計画道路についてもその必要性を検討する必要があります。

■本市における土木費（一般会計）決算額



出典：常総市統計書

■決算額（一般会計）のうち土木費が占める割合（平成18年度と令和5年度の比較）

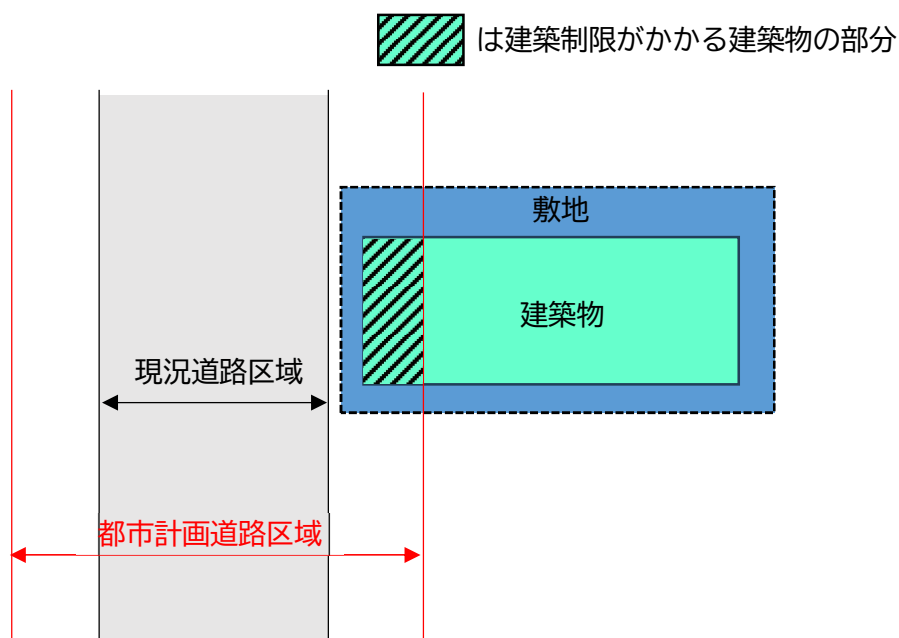


③都市計画道路の区域内における建築制限

都市計画道路は、将来の整備を円滑に進める必要があることから、都市計画が決定されると、その区域内に都市計画法第 53 条による建築制限が課せられており、建築物を建築するには許可が必要です。また、都市計画法第 54 条で許可の基準が定められています。

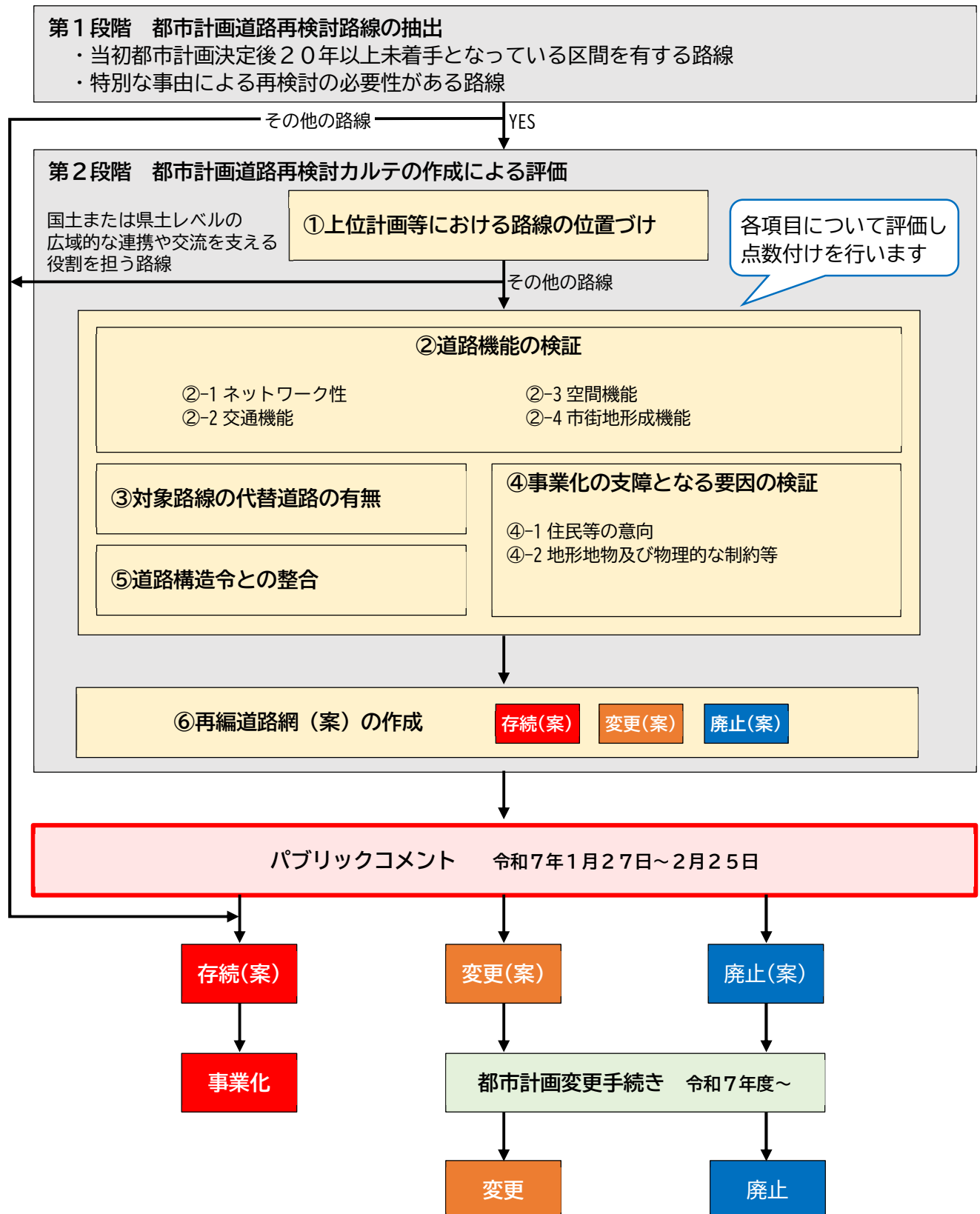
具体的には、3 階以上や地階を有するもの、鉄筋コンクリート造などの建築はできないとされており、都市計画決定されてから長期にわたり事業が実施されない場合、地権者の生活や土地の有効活用への多大なる影響が懸念されています。

■建築制限のイメージ



4. 見直しの検討フロー

「茨城県都市計画道路再検討指針」に基づき、以下のとおり見直しを行います。



5. 都市計画道路再検討路線の抽出結果

○判断基準

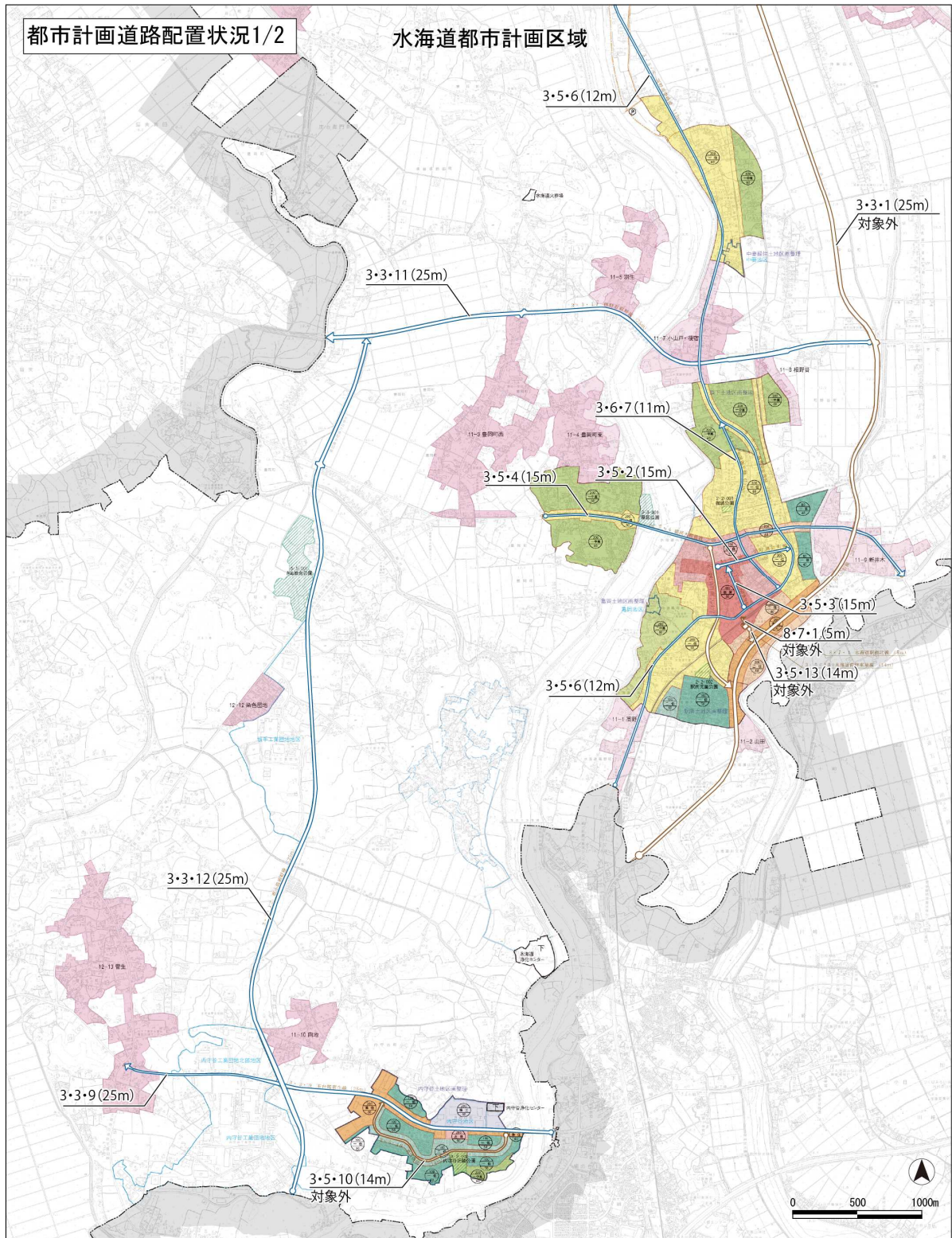
- ✓ 当初都市計画決定後20年以上未着手及び現在において未完成となっている区間を有する路線
- ✓ 国土及び県土レベルの広域的な連携交流を支える役割として位置づけられている主要幹線道であり、茨城県の将来像や都市の将来像を実現する上でその必要性が高い路線は対象外



抽出の結果、都市計画道路21路線のうち、11路線を見直し対象とします。

見直し対象路線 : 見直し対象路線

都市計画 区域	No	路線番号	路線名称	経過 年数	決定内容				整備状況 (R5.3.31時点)			
					当初決定 年月日	決定 主体	幅員 (m)	延長 (m)	改良済 (完成) (m)	改良済 (暫定) (m)	未改良 (m)	完成 整備率
水海道 都市計画区域	1	1・3・2	首都圏中央連絡自動車道	28	H7.3.23	県	25	6,370	0	6,370	0	0.0%
	2	3・3・1	川又・三坂線	50	S48.1.16	県	25	10,740	10,740	0	0	100.0%
	3	3・3・9	玉台橋・菅生線	37	S61.4.24	県	25	3,400	1,320	0	2,080	38.8%
	4	3・3・11	相野谷・細野線	31	H3.12.24	県	25	4,420	870	3,550	0	19.7%
	5	3・3・12	鹿小路・細野線	29	H6.3.17	県	25	6,920	0	5,100	1,820	0.0%
	6	3・4・8	美妻橋大生郷線	50	S48.1.16	県	16	3,630	1,730	1,900	0	47.7%
	7	3・5・2	栄町諏訪町線	70	S28.5.9	県	15	620	80	0	540	12.9%
	8	3・5・3	水海道停車場線	70	S28.5.9	県	15	370	0	0	370	0.0%
	9	3・5・4	豊岡大和橋線	70	S28.5.9	県	15	3,010	920	1,750	340	30.6%
	10	3・5・5	宝町山田線	61	S36.11.13	市	14	1,190	1,190	0	0	100.0%
	11	3・5・6	高野・美妻橋線	73	S25.7.20	県	12	7,800	3,860	3,430	510	49.5%
	12	3・5・10	奥山・西原線	37	S61.4.24	市	14	1,480	1,480	0	0	100.0%
	13	3・5・13	水海道南停車場線	22	H13.4.19	市	14	130	130	0	0	100.0%
	14	3・6・7	浏頭森下線	70	S28.5.9	県	11	1,420	0	460	960	0.0%
	15	8・7・1	水海道駅南北線	22	H13.4.19	市	5	40	40	0	0	100.0%
石下 都市計画区域	16	3・3・6	収納谷小保川線	47	S50.11.19	県	25	5,590	5,590	0	0	100.0%
	17	3・4・2	本豊田鴻野山線	55	S43.7.15	県	16	6,220	6,220	0	0	100.0%
	18	3・4・3	大房原宿線	55	S43.7.15	県	16	4,760	2,740	0	2,020	57.6%
	19	3・5・1	横堤松並線	55	S43.7.15	県	14	1,820	1,820	0	0	100.0%
	20	3・5・4	石下駅中沼線	55	S43.7.15	県	12	2,950	630	0	2,320	21.4%
	21	3・5・5	丁張・本上線	47	S50.11.20	市	14	1,290	1,290	0	0	100.0%
都市計画道路 計					-	-	-	74,170	40,650	22,560	10,960	54.8%



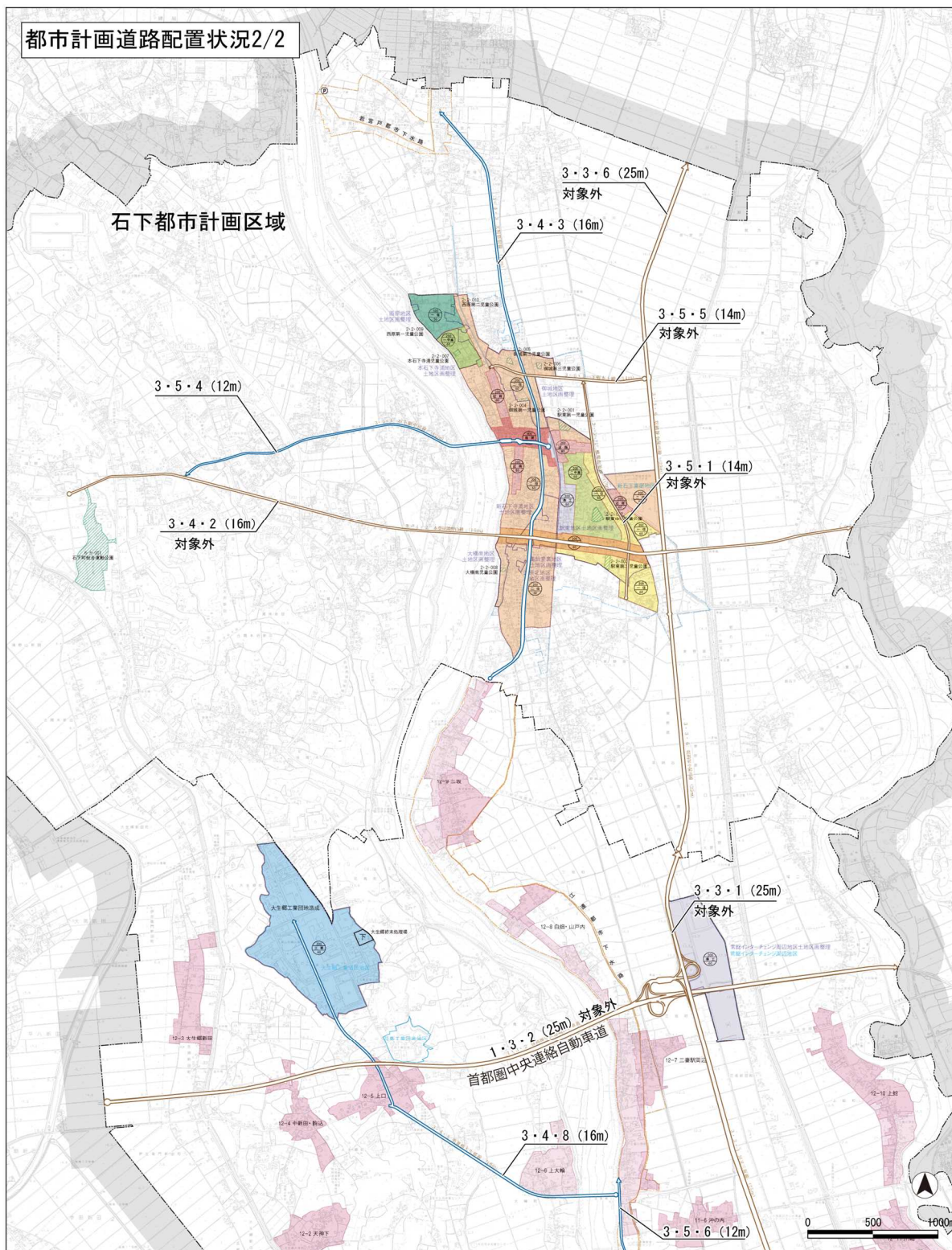
【凡例】

都市計画道路 (対象路線)

都市計画区域

都市計画道路 (対象外)

都市計画道路配置状況2/2



【凡例】

都市計画道路 (対象路線)

都市計画区域

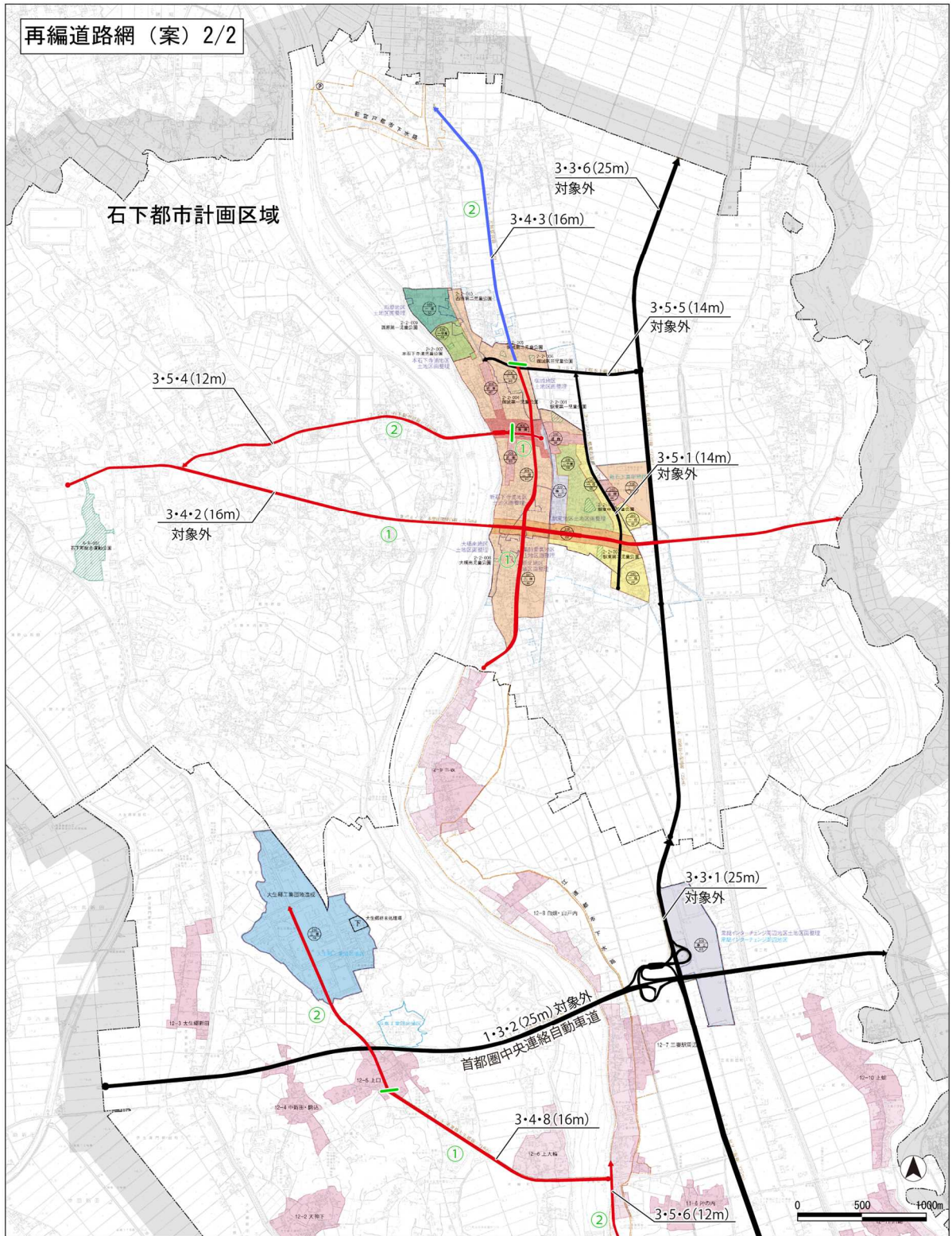
都市計画道路 (対象外)

6. 都市計画道路の再編（案）

見直し対象路線について、路線を取り巻く様々な状況を総合的に判断し、存続・変更・廃止の方向性を検討します。

路線番号・路線名	総合評価	再編 (案)
3・3・9 玉台橋・菅生線	・主要地方道つくば野田線の一部として都市幹線としての機能を担う。 ・広域的な連携や交流を支える役割を担うこと及び内守谷工業団地へのアクセス道路であり重要性が高いため、引き続き整備を進める。	存続
3・3・11 相野谷・細野線	・国道 354 号バイパスの一部として常総市における主要幹線の機能を担う。 ・広域的な連携や交流を支える役割を担うこと及び大生郷工業団地へのアクセス道路であり重要性が高いため、引き続き整備を進める。	存続
3・3・12 鹿小路・細野線	・主要地方道取手豊岡線の一部として水海道地区の都市幹線としての機能を担う。 ・広域的な連携や交流を支える役割を担うこと及び内守谷工業団地、坂手工業団地へのアクセス道路であり重要性が高いため、引き続き整備を進める。	存続
3・4・8 美妻橋大生郷線	・県道土浦坂東線の一部として都市幹線の機能を担う。 ・広域的な連携や交流を支える役割を担うこと及び大生郷工業団地へのアクセス道路であり重要性が高いため、引き続き整備を進める。	存続
3・5・2 栄町諏訪町線	・水海道市街地における補助幹線の機能を担う。 ・事業化の支障となる要因は建物移転が多いことが挙げられる。 ・広域的な連携や交流を支える役割を担い、また水海道市街地内のウォークラブルなまちづくりのための骨格道路であり、加えて市役所へのアクセス道路であり重要性が高いため、引き続き整備を進める。	存続
3・5・3 水海道停車場線	・県道水海道停車場線の一部として、水海道市街地における補助幹線の機能を担う。 ・事業化の支障となる要因は建物移転が多いことが挙げられる。 ・周辺の市街地から関東鉄道常総線水海道駅へのアクセス道路としては、都市計画道路 3・5・5 宝町山田線及び都市計画道路 3・5・6 高野・美妻橋線の整備が進み、代替路線としての機能を担うことができることから廃止とする。	廃止
3・5・4 豊岡大和橋線	・国道 354 号の一部として、水海道地区における都市幹線の機能を担う。 ・広域的な連携や交流を支える役割を担うこと及び市役所へのアクセス道路であり重要性が高いため、引き続き整備を進める。	存続
3・5・6 高野・美妻橋線	・県道谷和原筑西線の一部として、水海道市街地及び中妻市街地における都市幹線の機能を担う。 ・広域的な連携や交流を支える役割を担うこと及び関東鉄道常総線水海道駅のアクセス道路であり重要性が高いため、引き続き整備を進める。	存続
3・6・7 淵頭森下線	・水海道市街地における補助幹線の機能を担う。 ・事業化の支障となる要因は建物移転が多いことが挙げられる。 ・広域的な連携や交流を支える役割を担うこと及び水海道市街地内のウォークラブルなまちづくりのための骨格道路であり重要性が高いため、引き続き整備を進める。	存続
3・4・3 大房原宿線 (①区間)	・石下市街地の都市幹線の機能を担う。 ・整備済みの区間である。	存続
3・4・3 大房原宿線 (②区間)	・昭和 43 年当初決定時は主要幹線道路であった旧国道 294 号（県道谷和原筑西線）のバイパスとして計画されたが、当初都市計画決定時から現在までに社会的な情勢が大きく変化し、少子高齢化における人口減少等により市街地の拡大が見られないことから、石下市街地へのアクセス道路としての重要性は著しく低下している。 ・事業化に支障となる要因は、終点部の集落部での建物移転が多いことが挙げられる。 ・当初決定以降、県道谷和原筑西線、市道 2-0201 号線の整備が進み、代替路線としての機能を担うことができることから廃止する。	廃止
3・5・4 石下駅中沼線	・県道石下停車場線の一部として石下市街地の都市幹線の機能を担う。 ・関東鉄道常総線石下駅や石下市街地へのアクセス道路であり重要性が高いため、引き続き整備を進める。	存続

再編道路網（案） 2/2



【凡例】

存続

廃止

再検討対象外（存続）

① 区間番号

区間分割位置

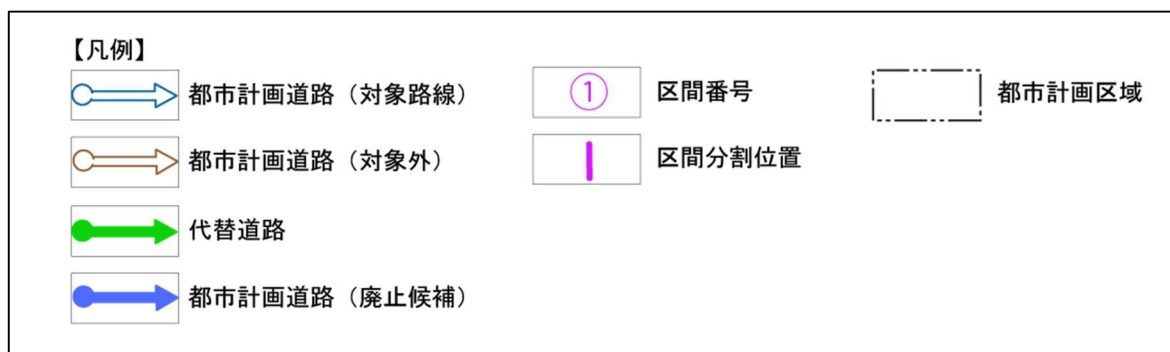
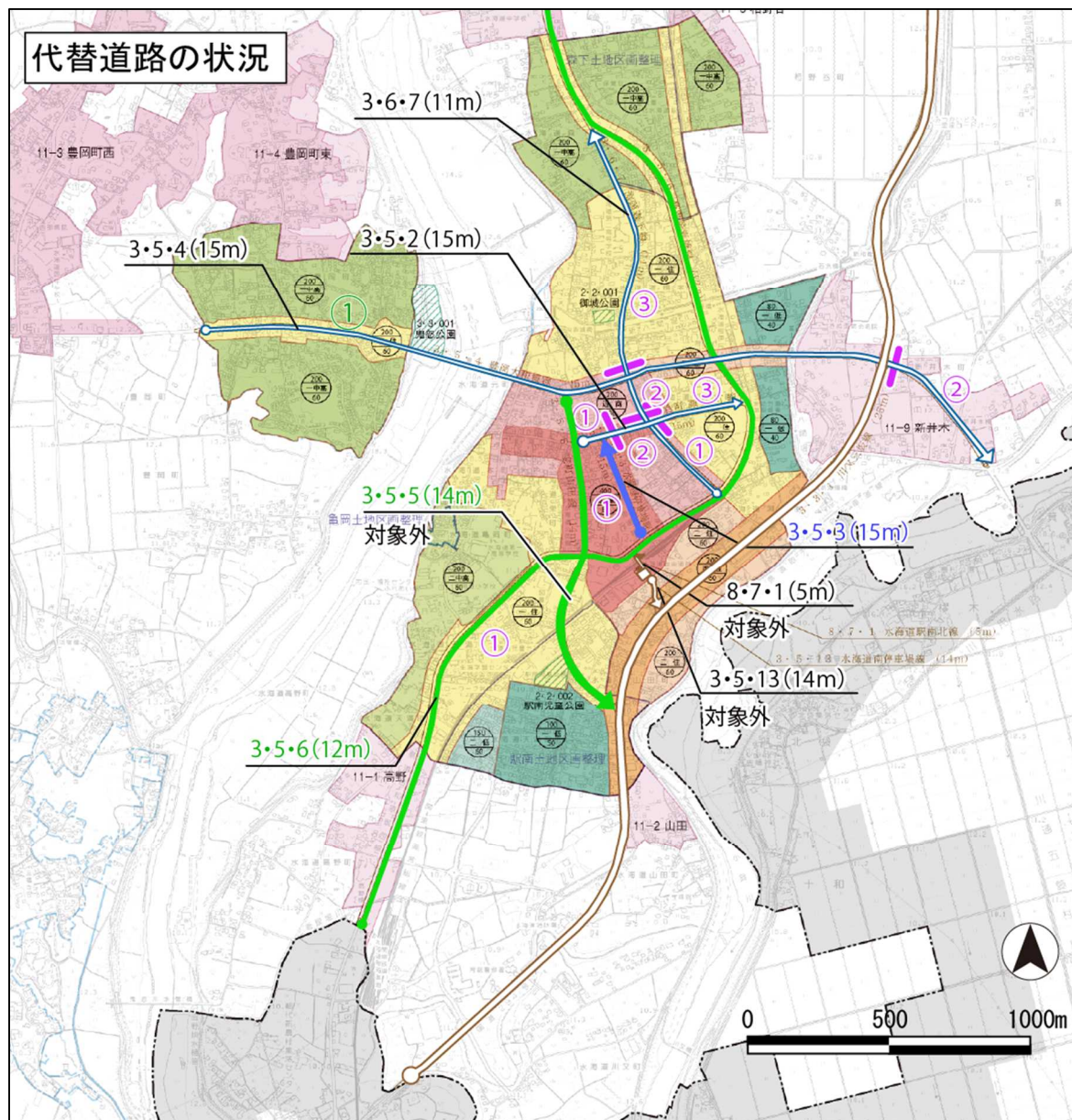
都市計画区域

※各路線における区間設定は、主要な交差点間など道路の利用特性が概ね同じであると想定される区間において設定

■代替道路の状況

【3・5・3水海道停車場線の代替道路】

- ① 3・5・5 宝町山田線
- ② 3・5・6 高野・美妻橋線（県道谷和原筑西線）

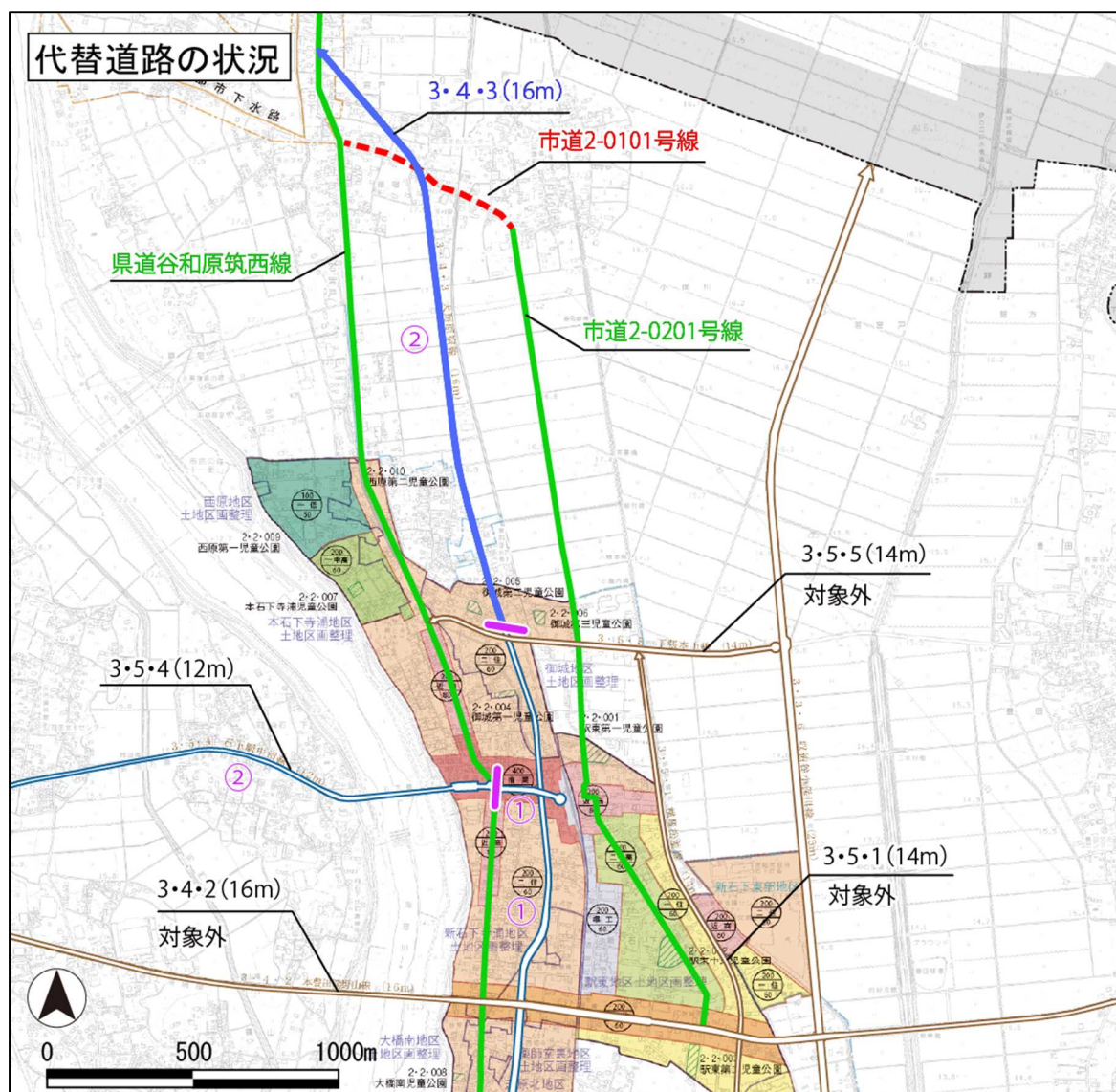


【3・4・3大房原宿線（②区間）の代替道路】

①県道谷和原筑西線

②市道 2-0201 号線

（参考 ②の関連：市道 2-0101 号線）



【凡例】

都市計画道路（対象路線）

都市計画道路（対象外）

代替道路

代替道路関連の市道

都市計画道路（廃止候補）

① 区間番号

区間分割位置

都市計画区域

★ トピック① ～常総市のまちづくりについて～

前述のとおり、令和 6 年 3 月に「第二次常総市都市計画マスタープラン」を策定し、「未来を共有し、人や企業が創造を続けるまちづくり」を理念にまちづくりを進めているところです。

今回、廃止を検討している路線の一つ「3・5・3 水海道停車場線」が位置する水海道市街地においても、同マスタープランで地域の拠点として位置づけ、まちづくりの方向性を定めています。都市計画道路としては廃止を検討していますが、各種施策を推進し、魅力ある市街地の形成を進めていきます。

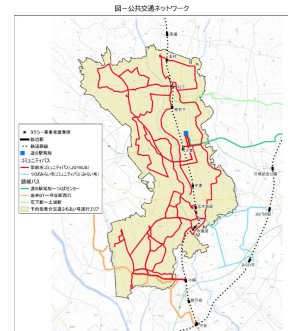
■「第二次常総市都市計画マスタープラン」における水海道市街地の位置づけ（抜粋）

●既存の拠点を活用する市街地・拠点

市街地・拠点	市街地や拠点形成の方向性
水海道市街地	○水海道駅や市庁舎を中心に、都市機能の集約化と既存ストックや公共施設跡地の活用に取り組み、<u>歩いて暮らせるまちづくり</u>を目指します。 ○都市機能の集約化と連携し、市街地内の空き家・空き地を利活用することにより、<u>居住の場としての魅力向上</u>を目指します。 ○今後想定される水海道有料道路の無料化に伴い、将来的に通過交通の減少が想定されることから、国道 354 号を含めた市街地内の幹線道路については、<u>歩行者や自転車、マイクロモビリティに配慮した道路としての再整備を進めます。</u>

●公共交通

「地域公共交通計画」に基づき、基本方針である「まちづくりに対応した地域公共交通網の構築」を実現するため、コミュニティバスやデマンド交通等により地域内交通と連携し、交通不便地域の解消を図りながら、常総線及び路線バスとの接続により広域的なアクセス性を確保します。将来的には、グリーンスローモビリティや技術実証実験に取り組んでいる A I を活用したモビリティ等を組み合わせ、シームレスに利用できる公共交通の環境を整備することにより、移動利便性の向上を図ります。また、公共交通の幹線である鉄道や路線バスの結節点となる常総線各駅については、交通結節機能強化や駅周辺の整備により拠点化を図ります。



●まちづくりの施策

施策	概要
市街地内の既存ストックを活用したまちづくりの推進	○水海道市街地においては、洪水浸水想定区域となっていることを考慮しつつ、都市的未利用地を活用し、 <u>市街地としての魅力や機能を充実</u> させるとともに、 <u>都市機能や都市基盤などの既存ストックを活用したまちづくりを推進</u> します。
水海道駅を中心とするまちづくりの推進	○水海道駅周辺においては、水海道市街地の中でも鉄道の利便性の高さを生かし、 <u>生活利便施設の誘導、自転車や歩行者の安全性の向上、マイクロモビリティの導入</u> などを推進し、より利便性の高い環境づくりを推進します。
市街地内の拠点の再構築	○水海道市街地内の公共施設については、 <u>水海道庁舎における行政・文化機能の充実、市民の広場や旧報徳銀行を活用した拠点づくり、水海道公民館や保健センターのあり方の検討、ふれあい館の利活用</u> など、公共施設の再編・集積と複合化を推進します。
交通ネットワークと道路空間の再構築	○水海道駅や北水海道駅については、交通結節点の機能を充実させるため、<u>駅周辺における駐車場や駐輪場の整備、バリアフリー化</u>を推進します。 ○市街地内の道路については、車両の走行性を確保しつつ、賑わいや回遊の軸としての機能を強化するため、都市構造再編集中事業などを活用しながら、<u>自転車や歩行者の通行環境を整備</u>します。 ○国道 354 号については、他の市街地との連携を図る道路軸として、<u>公共交通や自転車・歩行者の利便性向上を重視</u>し、望ましいあり方を検討します。

■ウォーカブルなまちづくりへの取り組み

水海道市街地において、道路を沿道の店舗等と一体の空間として捉え、にぎわいを創出する取り組みを進めることで、居心地が良く歩いて楽しめるウォーカブルなまち（※）を目指します。

※ウォーカブルなまちとは、まちなかを車中心から人中心への空間へと転換し、人々が集い、多様な活動ができる場にして、豊かな生活空間を実現させるだけでなく、様々な地域課題の解決や新たな価値の創造につなげるまちづくりです。

※ウォーカブル【Walkable】とは、「歩く【walk】」と「できる【able】」を組み合わせた造語で、「歩きたくなる」などの意味で使われます。

まちなかにおける「ウォーカブルなパブリック空間」のイメージ

まちなかにおける歩ける範囲のエリアを対象に、街路、公園、広場等の公共空間、民間空地、沿道建物の1階部分等の**官民空間をエリア一体でリノベーション**



出典：国土交通省

【ウォーカブルなまちづくりの事例】

●呉服元町ストリートマーケット（佐賀県佐賀市）



<概要>

沿道のリノベーション店舗や広場スペースにあわせ、歩行者専用道路の利活用が行われている。地元の商店主や住民参画による定期的なマルシェが開催されており、将来に渡る持続的かつ魅力ある道路の自主運営管理の実現を目指した取り組みとなっている。

●さかさ川通り（東京都大田区）



<概要>

地域の回遊性を担うストリートとしての活性化が望まれており、地元から提出されたデザイン案を踏まえて、再構築を実施した。歩車道の舗装の材質とパターンを統一しており、イベント時の使い勝手も考慮し、歩車道境界は最小限の段差としている。2015年に国家戦略道路占用事業に指定されて、年に数回季節に応じて嗜好を凝らしたイベントを実施している。

●ストリートパーティー（千葉県柏市）



<概要>

日曜・祝日に歩行者天国となる駅前通りを利用して、定期的に「ストリートパーティー」を開催している。1日限定で開催される「パーティー」（イベント）であるが、単なる集客ではなく、子ども・高齢者の居場所づくり、子どもが安全に遊べる場所づくり、地域コミュニティの形成等を目的としており、普段は自動車の通行する道路を子どもや高齢者も安心して過ごし、遊べる空間として開放している。

出典：国土交通省 ウォーカブルポータルサイト <https://www.mlit.go.jp/toshi/walkable/>

■その他、常総市における最近の取り組み

アグリサイエンスバレー常総のまちびらきを契機に、その効果を市内に波及させ、地域産業の活性化や新しい産業の創出等に向けた動きを活発化させたいと考えています。また、様々な施策や団体等が動き始めています。

【まちづくり関係】

- ①水海道市街地………まちなか再生事業として将来の水海道市街地についての地域ワークショップを実施しました。また、都市構造再編集集中支援事業の実施に向けた検討を行っています。
- ②水海道駅前エリア……まちなか再生事業を通じて、「公民連携まちづくりビジョン及びアクションプラン」を策定しました。
- ③AI まちづくり………少子高齢化、若者の流出、公共交通機関が脆弱等の様々な課題を有しています。本田技術研究所と連携し、AI 等の先端技術を用いた新たなまちづくりの実現を目指しています。また、市内各所において実証実験を行っています。
- ④石下市街地………石下プロジェクトという団体が設立され、地域を盛り上げるべくイベントを企画・実施しています。

【産業系土地利用】

- ⑤坂手工業団地地区及び内守谷工業団地地区
……企業誘致による雇用の拡大や地域経済の活性化、さらに市の財源確保等を図るため、既存工業団地周辺において産業用地創出を進めています。
- ⑥大生郷工業団地地区…「産業団地開発」、「鬼怒川ふれあい道路整備」、「圏央道スマート IC 整備」、「防災拠点整備」の4つのプロジェクトを相互に連携させ、各プロジェクトの事業実現性を高めるとともに、付加価値のある産業拠点の形成を目指すための基本構想を策定しました。

⑥産業系土地利用（大生郷地区）



⑤産業系土地利用（坂手地区、内守谷地区）



④石下市街地



あなたも、まちに笑顔になってみませんか？

③AI まちづくり

AI モビリティパーク紫峰, あすなろの里, Honda ASV-Lab



①水海道市街地 ②水海道駅前エリア



※写真は全てイメージです

★ トピック② ～都市計画道路が「廃止」になると～

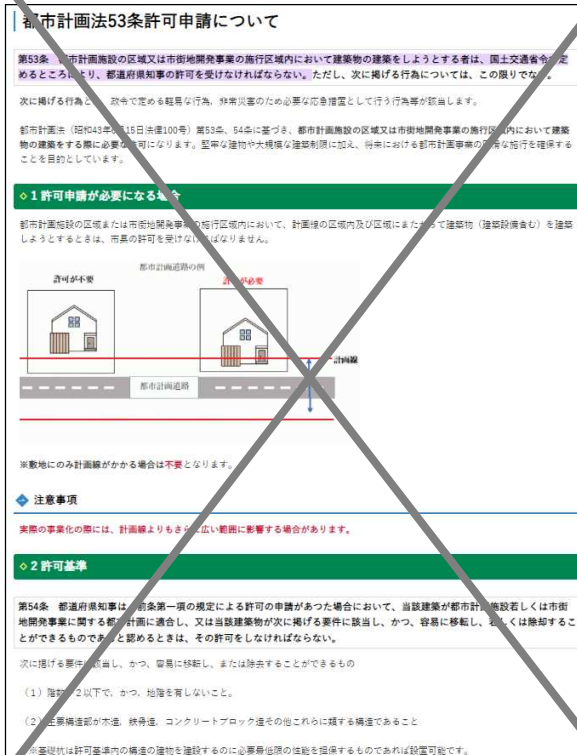
Q. 未整備の都市計画道路が「廃止」になるとどうなるの？

対象路線の都市計画決定が廃止になると、住宅等を建築する際の建築物の階数や主要構造物に係る制限（都市計画法第53条）がなくなり、建築基準法等の基準に従った建物を自由に建築することが可能となります。

これにより、対象路線の沿線地域の計画的な土地利用を促進するとともに、土地所有者の方への建築制限の負担もなくなります。

なお、現在ある道路はなくなりませんそのまま残ります。

これまでかかっていた都市計画法による制限がなくなることにより、自由に土地を利用することが可能となり、積極的な土地利用を図ることができます。



↑ 都市計画法第53条による制限がなくなります

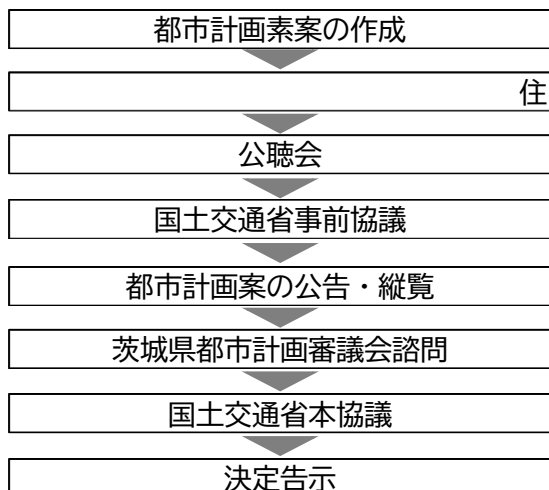
Q. いつから建築行為の制限がなくなるの？

都市計画道路の再編案について、市民の皆様からのご意見等（パブリックコメント等）を踏まえながら、今年度末に都市計画道路の見直しの方向性を公表する予定です。

その上で、「廃止」となった路線について、令和7年度以降に都市計画決定の変更に必要な事務手続きを行っていきます。「建築行為の制限」がなくなるのは、変更に関する都市計画決定の告示日以降となります。

■ 都市計画決定の変更フロー

廃止路線が県道の場合（茨城県決定）



廃止路線が市道の場合（常総市決定）

