

### 3 取手駅北土地区画整理事業の再評価

#### 3-1 事業の必要性に関する視点

##### (1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

取手駅北土地区画整理事業は、平成5年度の事業開始から約30年が経過するなかで、その間、社会経済状況の変化や少子高齢社会の進展とともに、中心市街地に求められる役割も大きく変化し、さらに商業モール等の郊外への立地が進むにつれて、市民の消費行動にも変化が現れ、駅前地区の空洞化が顕著に進みつつありました。

そうしたなか、取手市では、平成23年度に「取手駅北土地利用構想」を策定し、当初のまちづくりの目標である「商業業務機能の集積」を中心としたまちづくりから、「健康・医療・福祉、そして環境」を基本コンセプトとした「ウェルネス・タウン取手の創造」を目標としたまちづくりに方針転換し、都市基盤整備の進捗に合わせた土地利用の具現化を図っているところです。

また、上位計画である平成23年3月に策定した「取手都市計画マスタープラン」においては、「魅力的で活力あふれる中心市街地と利便性の高い市街地の形成」を地域づくりの目標として、施行中の取手駅北土地区画整理事業の早期進捗を図り、土地利用の具現化を推進する方針を掲げております。

さらに、平成28年3月に策定した「第六次取手市総合計画」においても、快適で安心できるまちづくりを目指し、魅力ある中心市街地の形成を図るため、交通結節点となる西口交通広場及び主要な道路交通網の整備を行い、また、ゲリラ豪雨や首都直下地震等の大規模災害への対応が求められる中、ライフラインの地中化、区画整理地内のバリアフリー化の推進等、本事業が受け持つ役割は非常に大きく、都市基盤整備を担う重点事業として位置づけています。

そして、本事業完了後においては、「市の顔」であるA街区に市街地再開発事業を施行することにより、取手駅東口を含めた駅周辺の活性化および交流人口の増加が期待でき、さらには、市全体の魅力度向上、居住人口の増加等、持続可能な発展に繋がると考えております。

以上のことから、取手市の中心市街地の都市基盤整備の役割を担う土地区画整理事業を早期に完成させ、事業効果の早期発現による市民の利便性の向上のために、都市機能の集積を図っていく必要があります。

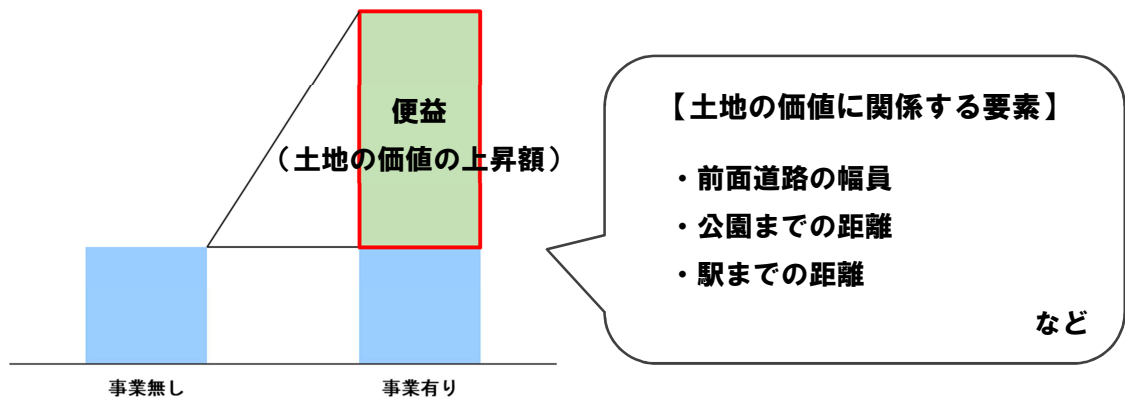
## (2) 事業の投資効果

### 1) 費用便益分析による投資効果

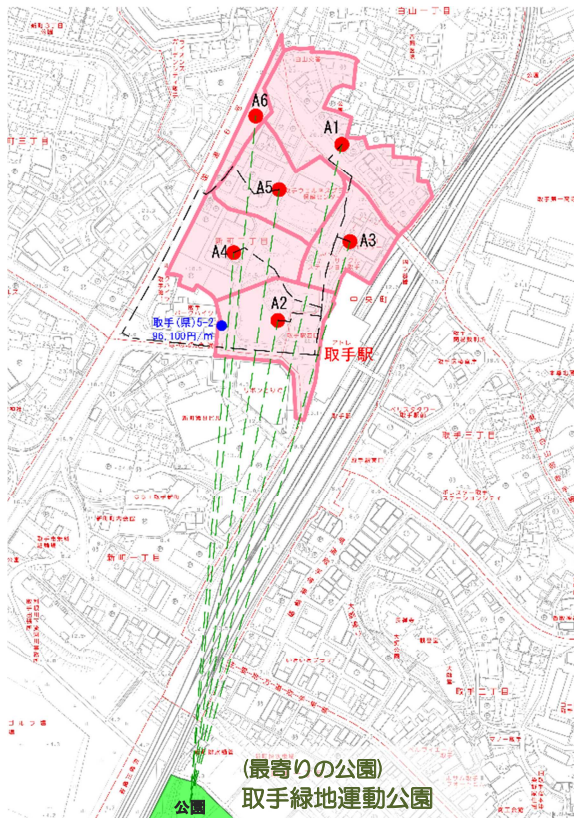
本事業における投資効果については、「土地区画整理事業における費用便益分析マニュアル（案）（平成21年7月国土交通省策定）」に基づき分析を行いました。

土地区画整理事業の費用便益分析では、評価時点を基準として、一定期間内における「費用額」と「便益額」の比により、投資効果を分析・評価します。

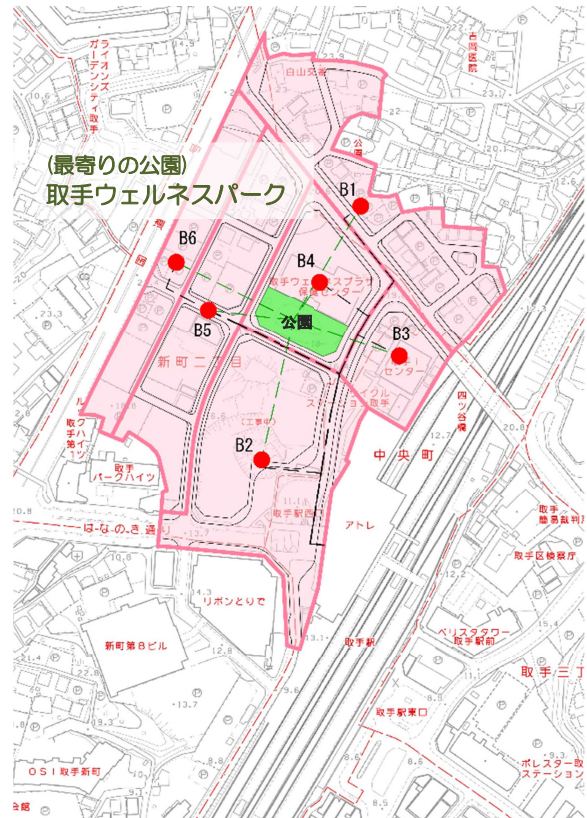
便益とは、土地区画整理事業が行われなかった場合（事業無し）と行われた場合（事業有り）の土地の価値の上昇額です。土地の価値は、前面道路の幅員や公園までの距離などの要素から算出します。



事業が行われなかった場合



事業が行われた場合

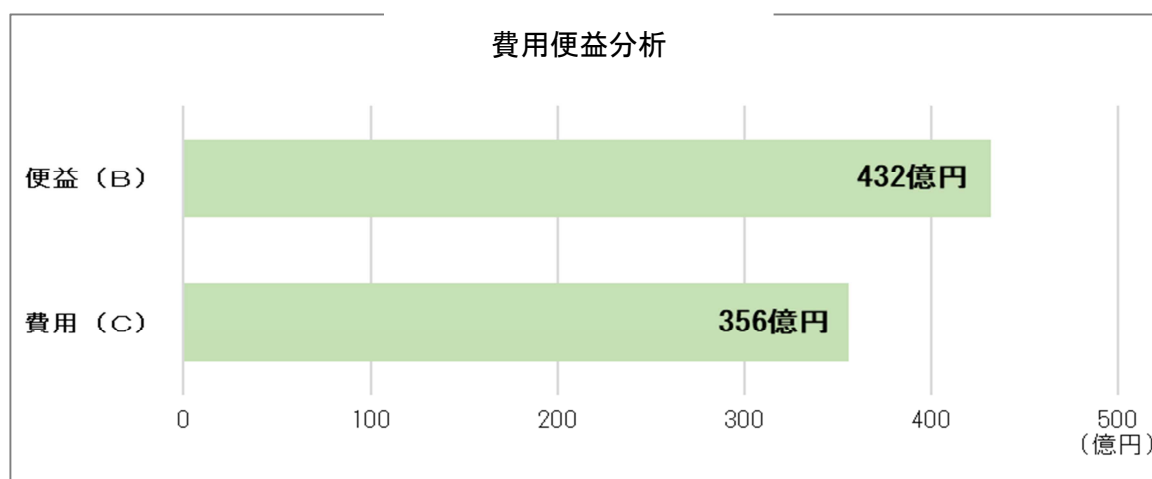


費用については、土地区画整理事業費と維持管理費及び公共用地増加分に相当する用地費の合算で算出します。

$$\text{費用} = \text{土地区画整理事業費} + \text{維持管理費} + \text{用地費 (公共用地の増加分)}$$

本事業の費用便益分析は、令和4年度を基準として、事業採択時の平成5年度から換地処分（令和7年度予定）後50年目にあたる令和57年度までの便益額及び費用額を算出しました。

費用便益分析の結果は、便益額43,244百万円、費用額35,616百万円費用便益比（便益／費用） $B/C=1.21$ となり、事業の効果が1.21倍あるという結果になりました。



評価期間	平成5年～令和57年 (土地区画整理事業の開始～換地処分後50年)
便益 (B)	43,244 百万円
費用 (C)	35,616 百万円
B/C (費用便益分析比)	1.21

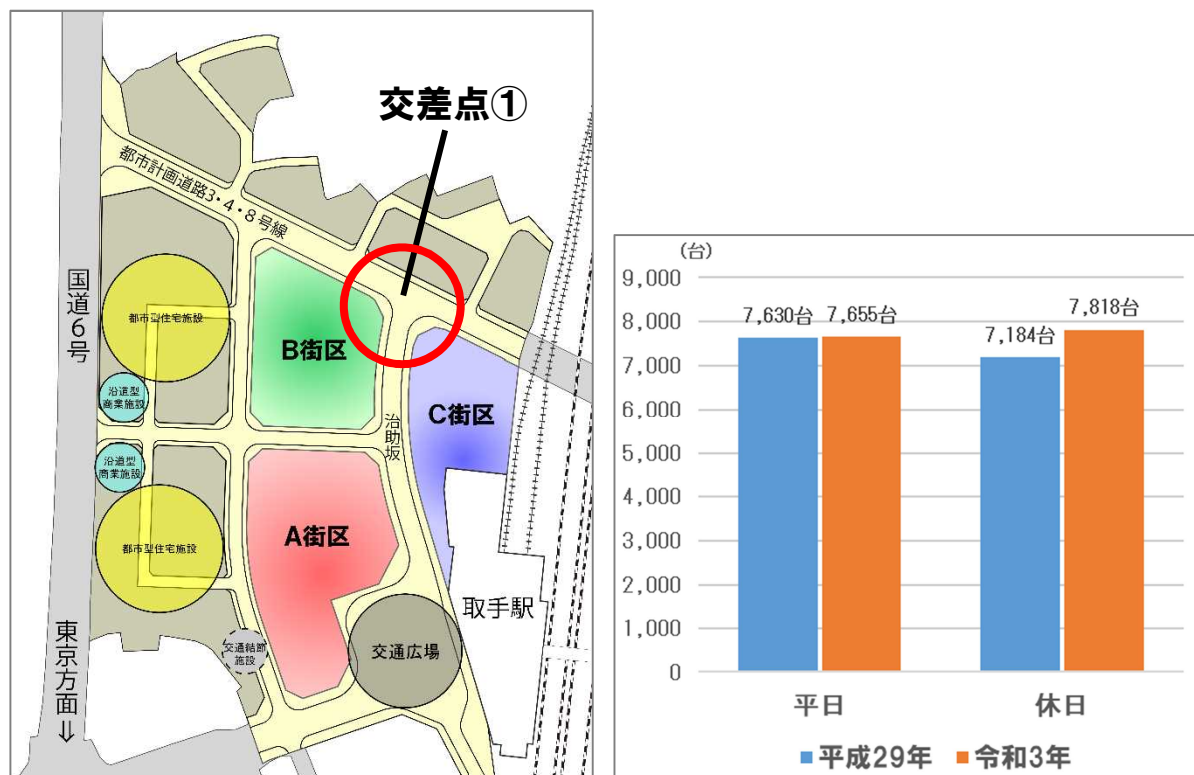
## 2) 事業進捗による効果

### 〈都市計画道路整備による効果〉

区画整理事業の整備効果のひとつとして、都市計画道路 3・4・8 号と都市計画道路 3・4・37 号の整備による効果が上げられます。幅員 6 メートル程度の一方通行だった都市計画道路 3・4・8 号が相互通行可能な道路となり、歩道が整備されたことと、歩道がなく自動車の相互通行も難しかった都市計画道路 3・4・37 号が、歩車分離されたことにより、取手駅までのアクセス道路として、利活用されています。

平成 29 年度と令和 3 年度に実施した交差点①箇所の流入交通量の結果においては、新型コロナウイルスの影響により人の外出が減少しているなかで、平日、休日ともに増加しています。

### 交差点① 自動車交通量調査結果

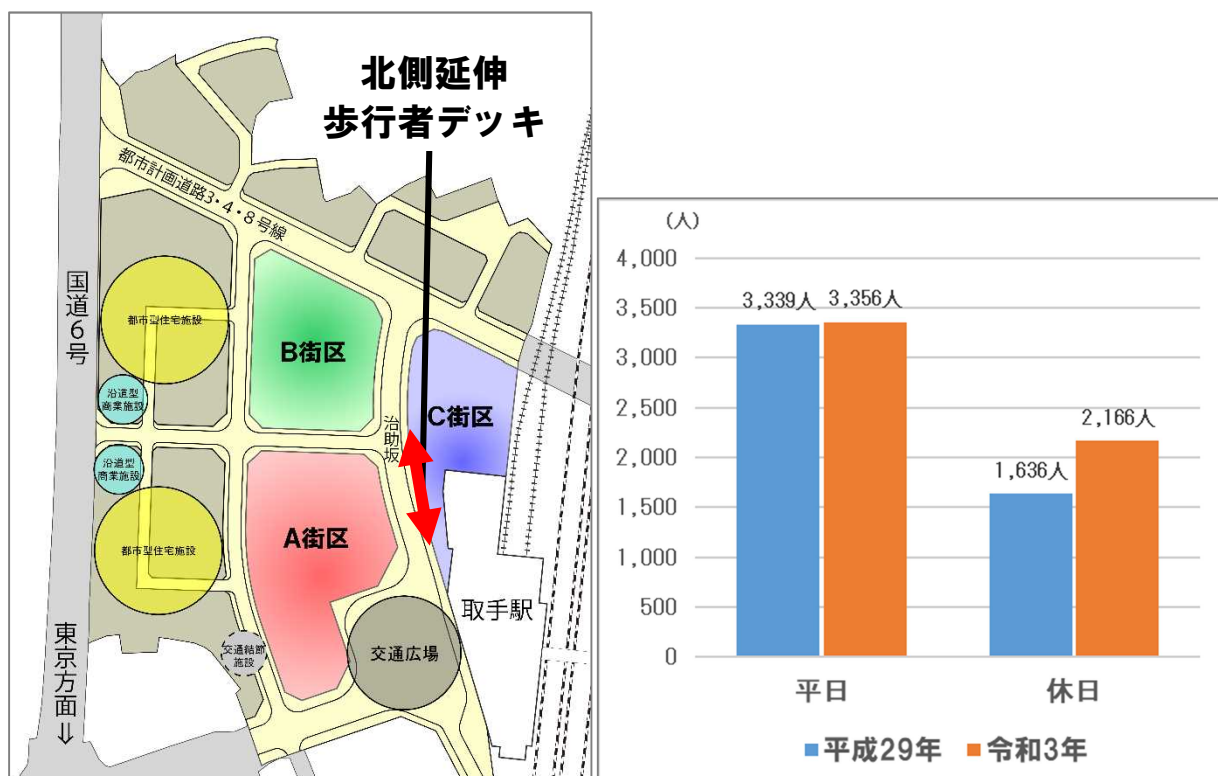


## 〈土地利用増進による効果〉

### ■北側延伸歩行者デッキ

取手駅北地区の高低差を解消するために、平成26年3月に整備された西口交通広場の既設ペDESTリアンデッキと都市計画道路3・4・8号とを結ぶ「歩行者デッキ」について、歩行者交通量調査では平成29年度よりも令和3年度の方が多く、新型コロナウイルスの影響により人の外出が減少しているなかでも利活用が図られている結果となっています。

北側延伸歩行者デッキ 歩行者交通量調査結果



## ■取手駅西口交通広場の整備

取手駅は、茨城県の玄関口として栄え、平成27年に常磐線が東京・品川へと直結したことにより、都心までのアクセスがより便利となった一方で、交通広場においては、通勤時間帯の企業バスや一般車、路上駐車により輻輳状態となっており、施設の老朽化も進み、全面改修が望まれていた施設でした。土地区画整理事業による基盤整備と合わせ、安全性・交通機能を強化し、快適性と利便性を兼ね備えた、新交通広場としてリニューアル工事を進めています。

新交通広場では、ラウンドアバウト（環状交差点）となり、信号機がなく、各方面から広場への乗り入れ及び退出がスムーズとなるほか、バス・タクシー乗降場を確保しながら、交通広場中央に一般車乗降場を創設し、エレベーターにて西口改札へアクセスすることが出来るよう整備していきます。

### ◇取手駅西口駅前広場の特徴

#### 安全性・交通機能の強化

- ・ラウンドアバウトによる広場へのスムーズな乗り入れ
- ・取手駅利用者と通過交通の区別

#### 快適性

- ・バスシェルターの設置により、雨に濡れることのない駅改札への導線確保
- ・交通広場の中心に楠木をシンボルツリーとして残し、緑豊かな都市空間の創出

#### 利便性

- ・交通広場の中心に一般乗降場を創設
- ・エレベーターの設置により、改札口までのバリアフリー化を実現し、人に優しい導線を構築



取手駅西口駅前広場 イメージパース

## ■（仮称）取手駅西口 A 街区地区第一種市街地再開発事業（A 街区）

取手駅西口 A 街区地区（約 0.7ha）では、平成 28 年より地権者による検討会が設立され、市街地再開発事業の実現に向け、「取手らしさを再創する魅力ある都心づくり」を再開発方針とする再開発基本構想を平成 29 年度に策定しました。基本構想では、「都市環境機能」、「市民サービス機能」、「都心居住機能」、「歩行空間機能」を導入機能として定め、取手の顔としてふさわしい街区を目指し、魅力ある都心づくりを目標としています。

令和元年 6 月には、「取手駅西口 A 街区地区市街地再開発準備組合」が設立され、駅周辺地区がにぎわいと活力に満ちた魅力あるまちとなるよう、地権者、事業協力者、市の三者が一体となって、計画の検討を進めています。A 街区地区における再開発事業は、取手駅北土地地区画整理事業が完了した後の令和 9 年度の完成を目指しています。

### 導入機能のゾーニング



### 再開発事業 イメージパース

※イメージパースについては、平成 29 年度に事業協力者が提案したものです。

今後の検討により変更となる場合があります。



### (3) 事業の進捗状況

取手駅北土地区画整理事業は平成5年度に事業開始され約30年の期間が経過し、令和4年度末（見込み）の事業進捗率は、約90%です。

また、使用収益開始率は75.2%、道路整備進捗率は92.9%となっております。

令和4年度には、建物移転率が100%となり、交通広場（A街区）の整備を残すのみとなっております。

[令和4年度末見込み]

・事業費ベース進捗率	89.7%	(前回再評価時進捗率 74.0%)
全体事業費	21,462 百万円	
支出済事業費	19,251 百万円	
・仮換地指定率	99.7%	(前回再評価時進捗率 88.1%)
施工後宅地総面積	3.88ha	
仮換地指定面積	3.87ha	
・仮換地使用収益開始率	75.2%	(前回再評価時進捗率 60.7%)
施工後宅地総面積	38,896 m <sup>2</sup>	
使用収益開始面積	29,268 m <sup>2</sup>	
・道路整備進捗率	92.9%	(前回再評価時進捗率 79.2%)
道路整備総延長	1,607m	
道路整備済延長	1,493m	
・建物移転率	100.0%	(前回再評価時進捗率 91.4%)
建物移転総数	82 戸	
建物移転済数	82 戸	



### 3-2 事業の進捗の見込みに関する視点

#### 今後の区画整理事業スケジュール

		R4	R5	R6	R7
交通広場	駅前交通広場整備工事	←→			
	ペDESTリアンデッキ整備工事	←→			
都市計画道路	都市計画道路 3・3・1 号整備工事			←→	
	都市計画道路 3・4・37 号整備工事			←→	
造成その他	建物移転	←→			
	A 街区造成工事		↔		
	A 街区使用収益開始			←→	
全域	換地処分			←→	
	清算金徴収・交付				←→

令和4年12月に区画整理事業地区内のすべての建物移転が完了し、今後は、令和6年度当初からのA街区使用収益開始を目標とし、交通広場およびペDESTリアンデッキの整備を進めているところです。

併せて、A街区を形成する都市計画道路3・3・1号及び3・4・37号を整備し、地区内すべての工事完了に向け事業を進めます。

その後は、換地処分業務および清算金徴収・交付業務等を行い、令和7年度末の区画整理事業完了を目指し、業務を進めていく計画となっております。

### 3-3 コスト縮減及び代替案立案等の可能性に関する視点

#### ○コスト縮減に関する視点について

コスト縮減に関しては、以下の取り組みを実施しました。

##### 「重点的な投資や事業の進捗管理の徹底による事業効果の早期発現」

・街区単位で造成工事を進め、造成が完了した街区においては、順次使用収益開始を行いました。北部地区では住宅が建設され、また、B街区、C街区には公共施設、都市公園、医療モールなどの土地利用が進み、駅前地区としての街並み形成が図られており、西部南地区では地権者によるマンション建設が始まりました。

また、取手駅西口駅前のバリアフリー化をすすめ、取手駅西口のペデストリアンデッキから、都市計画道路3・4・8号へ延びる歩行者デッキ上の歩行者数においては、コロナ禍であるにも関わらず増加傾向にあり、区画整理事業における事業効果が発現されつつあります。

##### 「工事における事業間連携等の推進」

・造成工事や道路築造工事の進捗に合わせ、下水道工事やガス・上水道工事と連携した工事を実施しました。

##### 「建設副産物対策等の推進」

・造成工事及び道路築造工事による発生土を利用し購入土を抑制しました。  
・再生材等のリサイクル認定品の積極的な活用をおこないました。

#### ○代替案立案等の可能性に関する視点について

本事業は、令和7年度末の事業完了を目指し整備を進めているところであり、残る大規模な工事は、駅前交通広場およびペデストリアンデッキの整備となっています。現在の事業進捗率は約90%となり、令和6年度当初より駅直近の街区であるA街区の使用収益を開始する計画となっております。

西口交通広場は、現在の交通広場から約1,400㎡拡張され、また、それにあわせて都市計画道路3・3・1号及び3・4・37号の一部が拡幅整備されます。

これらの整備に関わる代替案としては、用地取得方式などが考えられますが、拡幅部の用地については、施行地区全体の区画整理事業による減歩により確保される計画となっており、さらに、A街区内すべての建築物について、建物移転補償が完了している状況から用地取得方式による代替案の検討は必要とされていません。

そうした状況から、本施行地区については土地区画整理事業の継続により令和7年度末の完了を目指すものとします。