

みどり市都市計画道路見直し方針

令和 6 年 3 月

み ど り 市

目 次

1. 都市計画道路の見直しの背景	1
2. 都市計画道路の見直しに向けた基本的な考え方	1
3. 都市計画道路の見直し手順	2
4. 将来都市像等の整理【第1段階】	3
5. 検討対象路線の整理【第2段階】	3
6. 路線の必要性検証【第3段階】	7
1) 路線の必要性検証の方針	7
2) 各STEPにおける検証方法	8
7. 路線の実現性検証【第4段階】	10
8. 総合評価（暫定見直し案）【第5段階】	10
9. 道路ネットワークの検証【第6段階】	13
10. 都市計画道路見直し案の作成【第7段階】	13

1. 都市計画道路の見直しの背景

都市計画道路は、これまで人口の増加と経済成長に伴う交通量の増大、市街地の拡大を考慮しながら、みどり市内に19路線が都市計画決定されてきました。

しかしながら、古いものでは昭和34年に都市計画決定されてもなお、未改良となっている都市計画道路が存在し、総延長の59.7%（25,590m）が未改良区間となっています。（平成31年3月31日現在、桐生行政区域内に存する延長を含む）

近年、経済の低成長に加え、人口減少と少子高齢化が同時に進行する局面で持続可能なコンパクトシティが求められる中、都市計画道路の機能や役割は決定当時から大きく変化しています。

また、渡良瀬幹線道路が新たに検討され、既決定の都市計画道路との整合性について検証する必要が生じました。

このことから、将来の都市像・まちづくりの方向性を踏まえ、都市計画道路の必要性や妥当性を検証し見直しを行いました。

2. 都市計画道路の見直しに向けた基本的な考え方

都市計画道路の見直しは、群馬県県土整備部都市計画課（平成29年3月）の「都市計画ガイドライン（都市計画道路見直し編）」（以下、「ガイドライン」という。）を踏まえ、検討を進めました。

【見直しに向けた基本的考え方】

- 市街地が無秩序に拡大することなく、豊かな自然環境と共生し、子どもから高齢者まですべての市民が日常生活の利便性を享受できる集約型の都市構造の実現を目指します。
- 核・拠点同士を結ぶ『中心都市軸』と、他都市を結ぶ『広域交流都市軸』に沿った道路を骨格とした道路網整備による機能強化を図ります。
- 現状のままでは都市計画道路の整備は非常に長期間に及び、都市計画法53条規制などの負担もあることから、必要性の低い道路は計画変更、廃止等を検討します。

3. 都市計画道路の見直し手順

みどり市の都市計画道路の見直しは、ガイドラインに示される検討手順を基本とし、平成30年から6箇年で検討を行いました。

年 度	住 民	段 階	段階概要
平成30年度	意見 聴取	【第1段階】 将来都市像等の整理	上位計画を踏まえた将来の都市像、まちづくりの方向性や見直しの背景を整理
		【第2段階】 検討対象路線の整理	決定以降未改良の区間を含む路線を見直し検討対象路線として整理
		【第3段階】 路線の必要性検証	STEP 1：上位計画等の位置付けの変化の検証 STEP 2：道路機能に基づく決定当時と将来の二時点間検証 STEP 3：代替路線の有無の検証
令和元年度	意見 聴取	【第4段階】 路線の実現性検証	地形地物の制約により縦断線形等で問題がないかを検証
		【第5段階】 総合評価	総合的な観点から「存続」「廃止」「変更」候補の路線・区間を定め暫定見直し案を作成
令和2年度 ～ 令和4年度		関係機関との調整	
令和5年度	意見 聴取	【第6段階】 道路ネットワークの検証	将来道路交通需要予測により交通処理能力を検証
	意見 聴取	【第7段階】 見直し案の作成	「存続」「廃止」「変更」路線・区間を定めた見直し案を作成
		パブリックコメント等	パブリックコメント等の意見を反映し最終見直し案を作成

4. 将来都市像等の整理【第1段階】

都市計画道路の必要性及び妥当性の検証にあたり、上位計画となる『みどり市総合計画』『東毛広域都市計画圏 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針』『みどり市都市計画マスタープラン』『ぐんま“まちづくり”ビジョンみどり市アクションプログラム』等における将来都市像、基本方針について整理しました。

加えて、都市計画道路見直しを実施する背景を次のように整理しました。

【都市計画道路見直しを実施する背景】

- 新たな総合計画、都市計画マスタープラン等の上位・関連計画におけるまちづくりの方向性が変化していることに対応する必要がある
- 未着手・未整備の都市計画道路の必要性をあらためて検証し、新たな道路ネットワークを構築する必要がある

5. 検討対象路線の整理【第2段階】

将来の都市像・まちづくりの方向性を踏まえ、都市計画道路の検討対象路線は、幹線街路の中で未改良となっている区間を含む路線について対象としました。（桐生行政区域内に存する延長を含む）

なお、検討対象路線は、改良済区間や未改良区間等の混在、道路機能・役割等が異なるなどの様々な状況や道路ネットワーク等を踏まえて、一定の区間に分割しました。

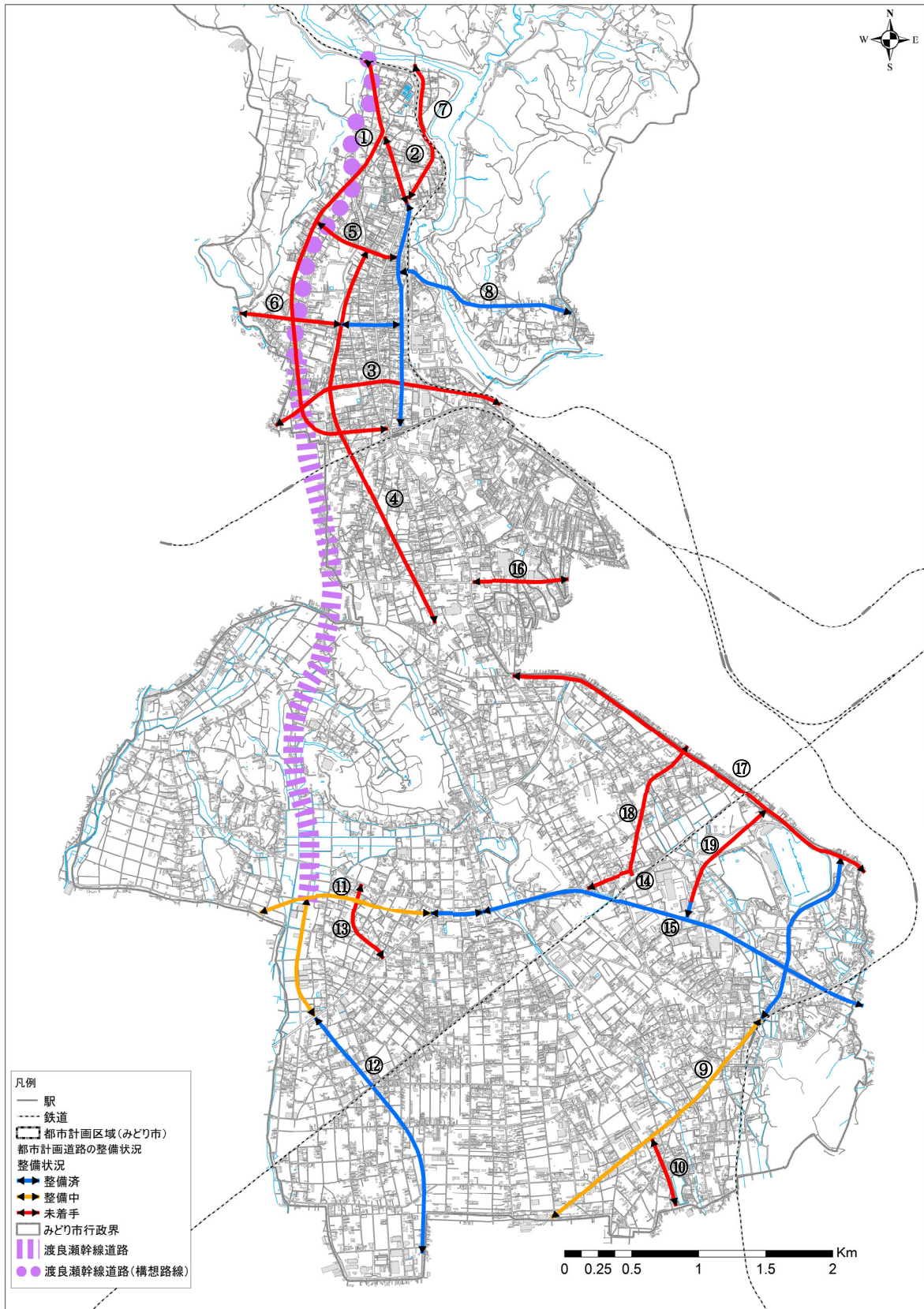
【検討対象路線表】

都市計画 区域	全体		検討対象路線			
	路線数 (路線)	計画延長 (m)	路線数 (路線)	改良済延長 (m)	未改良延長 (m)	渡良瀬幹線 道路 (m)
みどり	13	24,370	8	2,200	11,860	約 6,400
桐生	6	18,500	5	1,040	8,690	
合 計	19	42,870	13	3,240	20,550	約 6,400

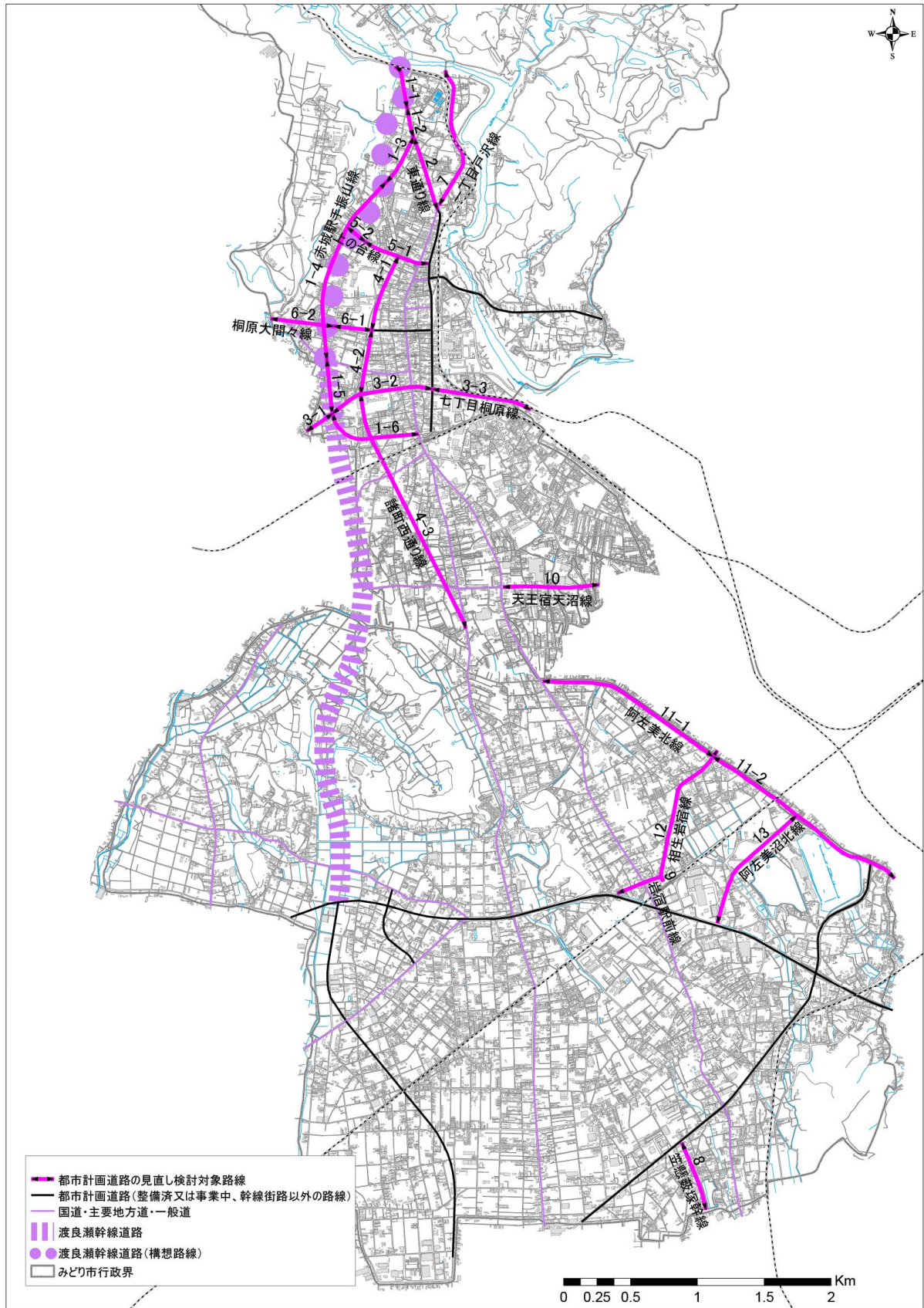
【検討対象路線一覧表】

	道路番号	道路名称	計 画			進捗状況			決定年月日	最終変更年月日	名称変更年月日	施行状況
	区 規 番 分 模 号		幅員 (m)	延長 (m)	車線の 数	改良済 区間 延長 (m)	改良済率 (%)	未改良 区間 延長 (m)				
①	3・4・1	赤城駅手振山線	20	3,510	未決定	0	0.0	3,510	S34. 7. 6	S45. 12. 22	H21. 8. 11	未着手
②	3・4・2	東通り線	16	2,290	未決定	1,780	77.7	510	S34. 7. 6	S38. 7. 16	H21. 8. 11	一部整備済
③	3・4・3	七丁目桐原線	16	1,760	未決定	0	0.0	1,760	S34. 7. 6	-	H21. 8. 11	未着手
④	3・5・4	諸町西通り線	12	2,970	未決定	0	0.0	2,970	S34. 7. 6	S46. 1. 4	H21. 8. 11	未着手
⑤	3・5・5	上の台線	12	670	2車線	0	0.0	670	S34. 7. 6	H11. 3. 16	H21. 8. 11	未着手
⑥	3・5・6	桐原大間々線	12	1,200	2車線	420	35.0	780	S34. 7. 6	H11. 3. 16	H21. 8. 11	一部整備済
⑦	3・6・7	一丁目戸沢線	8	1,120	未決定	0	0.0	1,120	S34. 7. 6	-	H21. 8. 11	未着手
⑧	3・5・8	大間々高津戸線	12	1,390	2車線	1,390	100.0	0	H11. 3. 16	H13. 11. 9	H21. 8. 11	整備済
⑨	3・3・9	笠懸桐生大橋幹線	25	3,600	4車線	1,500	41.7	2,100	H2. 12. 25	H29. 1. 13	H21. 8. 11	整備中
⑩	3・3・10	笠懸藪塚幹線	25	540	4車線	0	0.0	540	H2. 12. 25	H16. 1. 23	H21. 8. 11	未着手
⑪	3・3・11	前橋笠懸道路	27.25	1,710	4車線	330	19.3	1,380	H19. 1. 30	-	H21. 8. 11	整備中
⑫	3・3・12	笠懸西部幹線	22.75	2,940	4車線	2,050	69.7	890	H21. 4. 17	-	H21. 8. 11	整備中
⑬	7・6・1	天神拾四丁線	10	670	2車線	0	0.0	670	H19. 7. 31	-	H21. 8. 11	未着手
	みどり都市計画合計13路線		13	24,370		7,470	30.7	16,900				
⑭	3・3・4	岩宿駅前線	22	30	未決定	0	0.0	30	S12. 6. 2	S31. 7. 17	S61. 4. 4	未着手
⑮	3・4・14	国道50号線	21	8,770	未決定	8,770	100.0	0	S12. 6. 2	H6. 12. 9	-	整備済
⑯	3・5・26	天王宿天沼線	12	2,460	未決定	730	29.7	1,730	S35. 12. 15	-	S60. 12. 27	一部整備済
⑰	3・6・36	阿左美北線	11	3,600	未決定	0	0.0	3,600	S31. 7. 17	S35. 12. 15	S60. 12. 27	未着手
⑱	3・6・39	相生岩宿線	11	2,600	未決定	80	3.1	2,520	S12. 6. 2	S36. 12. 27	S61. 4. 4	一部整備済
⑲	3・6・42	阿左美沼北線	8	1,040	未決定	230	22.1	810	S63. 10. 3	-	-	一部整備済
	桐生都市計画合計6路線		6	18,500		9,810	53.0	8,690				
	合計		19	42,870		17,280	40.3	25,590				

【検討対象路線図】



【検討対象路線区間図】



6. 路線の必要性検証【第3段階】

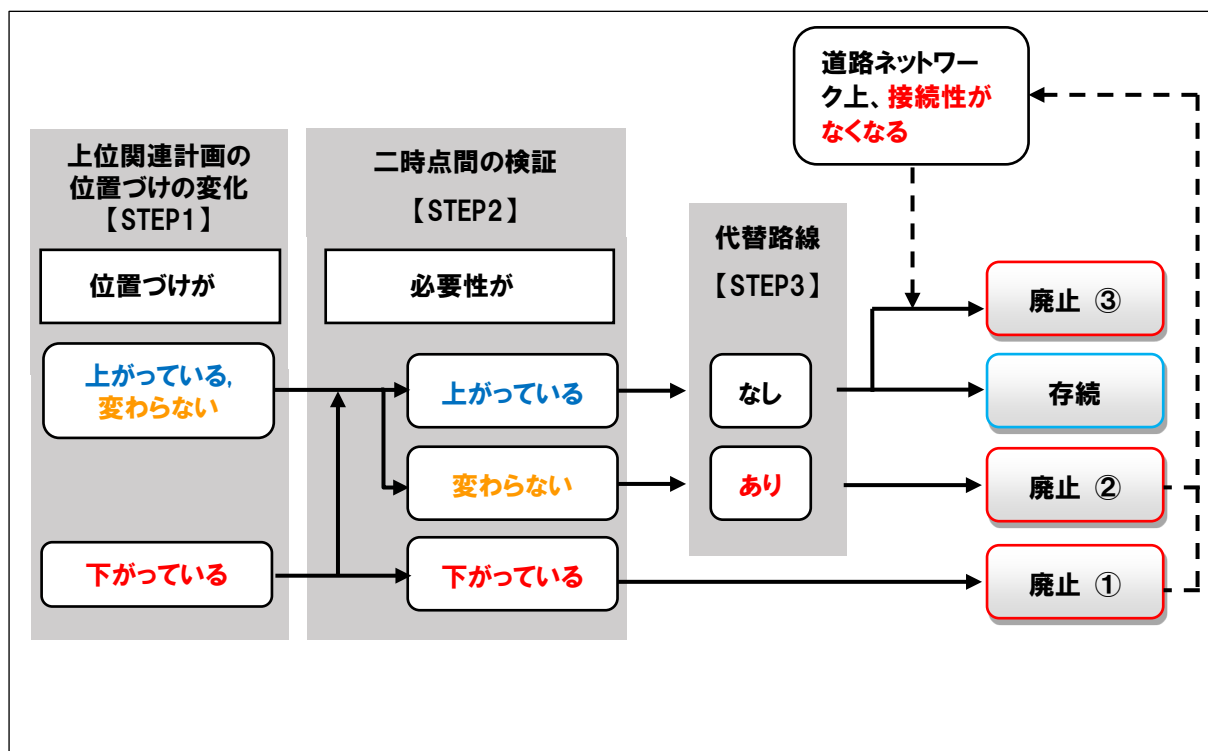
1) 路線の必要性検証の方針

前項で抽出した検討対象路線(区間)について、ガイドラインの基本的方針を踏まえ、【STEP1】上位計画等の位置付けの変化の検証、【STEP2】道路機能に基づく二時点間の各種評価項目に基づく検証、【STEP3】代替路線の有無による検証を行いました。この検証結果を基準に各路線・区間の「存続」「廃止」の検証方針を定めました。なお、二時点間は都市計画決定時と現在との比較を行っております。

【検証方針】

- ① STEP2 の二時点間の検証で必要性が下がっていると評価され、STEP1 で位置づけが変化している（下がっている）区間を廃止候補とする。
- ② STEP3 で代替路線がある区間を廃止候補とする。
- ③ 上記①及び②において区間を廃止することにより、道路ネットワーク上、接続性が無くなる区間を廃止候補とする。

【検証フロー】



2) 各 STEP における検証方法

【STEP1】上位計画等の位置付けの変化の検証

上位計画の位置付けの変化、都市計画決定当時と見直し時点（将来）において都市計画道路の必要性が変化していないかを検証しました。

評価項目	評価の考え方
①上位計画の位置付け	みどり市では、将来の都市の姿を都市計画マスタープランの中に示しています。都市計画決定時において都市計画マスタープランは策定されていなかったため、当時の道路網構成から路線の位置づけを想定し、見直し時点（将来）と比較して、変化していないかを検証しました。

【STEP2】道路機能に基づく二時点間の検証

都市計画道路に求められる各種機能を評価項目とし、検討対象路線の未改良区間ごとに、必要性の評価を行います。評価指標一覧は次頁に示します。

道路機能に基づく二時点間の検証に当たっては、路線・区間ごとに都市計画決定時と現在とで前項の各評価指標により機能の有無を確認し、点数化することにより、機能ごとに必要性が、上がったのか、下がったのか、変わらないのかを明らかにしました。

- i. 以下のように点数化します。
 - ・機能が“あり”で次の一覧表における○に該当する場合：1点
 - ・機能が“あり”で次の一覧表における△に該当する場合：0.5点
 - ・機能が“なし”の場合：0点
 - ・一覧表で機能が該当なしの場合は、評価しない。
- ii. 重要評価項目（「自動車の通行機能」、「人、自転車の通行機能」、「避難・救援機能」）については、2倍の重み付けを行います。（重要項目は、アンケート調査結果に基づく）
- iii. 都市計画決定時と現在の点数差で各機能の点数をつけます。
- iv. 機能ごとに算出される点数の合計点数で、以下のように判断します。
 - ・4点以上：都市計画決定時より必要性が上がっている。
 - ・マイナス点：都市計画決定時より必要性が下がっている。
 - ・それ以外：都市計画決定時と必要性は変わらない。

【STEP3】代替路線の有無による検証

STEP2 までに整理した各検討対象路線（区間）の機能を都市計画道路以外の道路（代替候補路線）に振替えられるかどうかを検証しました。代替候補路線は、次の要件全てに適合する道路としました。

- ・市街地における幹線道路網の密度（3.5km/km²、平均間隔 500m）を踏まえ、再検証対象路線の両側 250m の範囲にある道路
- ・2車線以上の車線、2.5m 以上の歩道を持つ道路
- ・検証対象路線に求められる機能のうち、重要評価項目（自動車の通行機能、人、自転車の通行機能、避難・救援機能）の機能を持つ道路

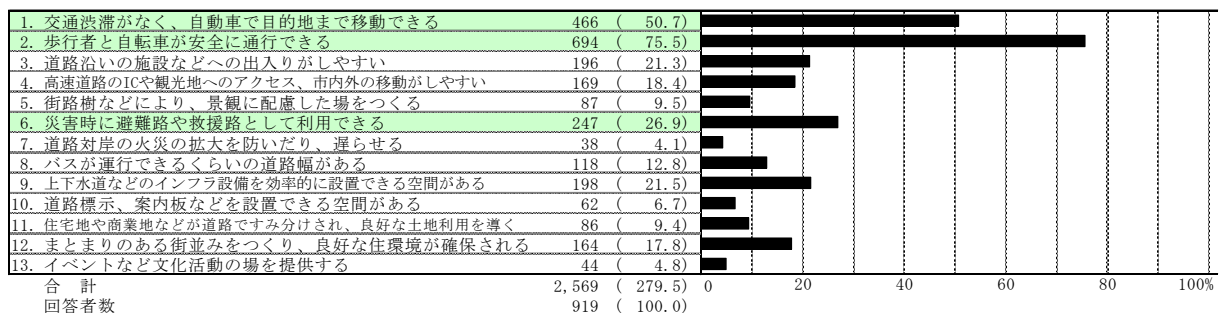
【STEP2 評価項目一覧】

道路に求められる機能					評価指標等	
機能の区分	評価項目	道路の区分			評価指標	参考資料・判断指標
		広域幹線道路	主要幹線道路	補助幹線道路		
交通機能	①自動車の通行機能	○	○	△	●	自動車の円滑な通行、時間距離の短縮、物資の輸送の機能を持つ路線・区間 都市計画マスタープランにおける「道路・交通体系整備方針図」(H22)
	②人、自転車の通行機能	○	○	○	●	②-1 通学路指定の路線・区間 小学校児童通学路区域図
						②-2 自転車ネットワーク計画に位置づけられた路線・区間 群馬県自転車活用推進計画における「自転車ネットワーク計画」H31)
	③沿道利用機能	△	○	○		③-1 「商業系・沿道市街地ゾーンに位置づけられる」路線・区間 都市計画マスタープランにおける「土地利用方針図」(H22)
						③-2 市役所、支所に接続する路線・区間 都市計画図
	④アクセス・連携機能	○	○	○		④-1 駅に接続する路線・区間 都市計画図
						④-2 他市町村と接続する路線・区間(都市計画道路同士、あるいは国道・主要地方道の主要幹線道路とつながっているもの) 都市計画図
空間機能	⑤都市環境機能	△	○	○		風致地区に該当する路線・区間 都市計画図
	都市防災機能	○	○	○	●	⑥-1 緊急輸送道路・地震発生時に通行を確保すべき道路に位置づけられた路線・区間 群馬県緊急輸送道路ネットワーク計画における「緊急輸送道路」(H30)
						⑥-2 消防署と緊急輸送道路を結ぶ路線・区間 都市計画図
	収容空間機能	△	○	○		⑦災害防止機能 計画幅員が12m以上の路線・区間 阪神淡路大震災の経験値より、「計画幅員が12m以上の区間」
						⑧公共交通のための導入空間 「電話でバス(デマンドバス)」のルート
						⑨供給処理・通信情報施設の空間 東毛流域関連みどり市公共下水道全体計画図
						⑩道路付属物のための空間 道路付属物の収容が求められる4車線の道路に接続
形成機能	⑪都市構造・土地利用の誘導形成	○	○	△		広域幹線道路に位置付けられている路線・区間 都市計画マスタープランにおける「道路・交通体系整備方針図」(H22)
	⑫生活空間		○	○		地域文化活動(夏祭り)の開催路線・区間 地域の文化活動(大間々祇園まつり)の活動区間に接続

備1) 道路の区分は、上位計画における位置付けで「○」は1点、「△」は0.5点を評価指標の道路機能があれば加点する。評価指標の道路機能がなければ0点とする。

備2) 重点評価項目が「●」の評価項目は、2倍の点数とする。

【重要評価項目(まちづくりアンケート結果)】



【重要評価項目】
 ①自動車の通行機能
 ②人・自転車の通行機能
 ⑥都市防災機能

※「まちづくりに関するアンケート調査」より

7. 路線の実現性検証【第4段階】

都市計画道路が地形地物の制約により縦断線形等で問題が発生しないか確認しました。第3段階で存続・変更と判断され、この実現性評価により問題が生じる場合は、ルート・構造の変更を行います。

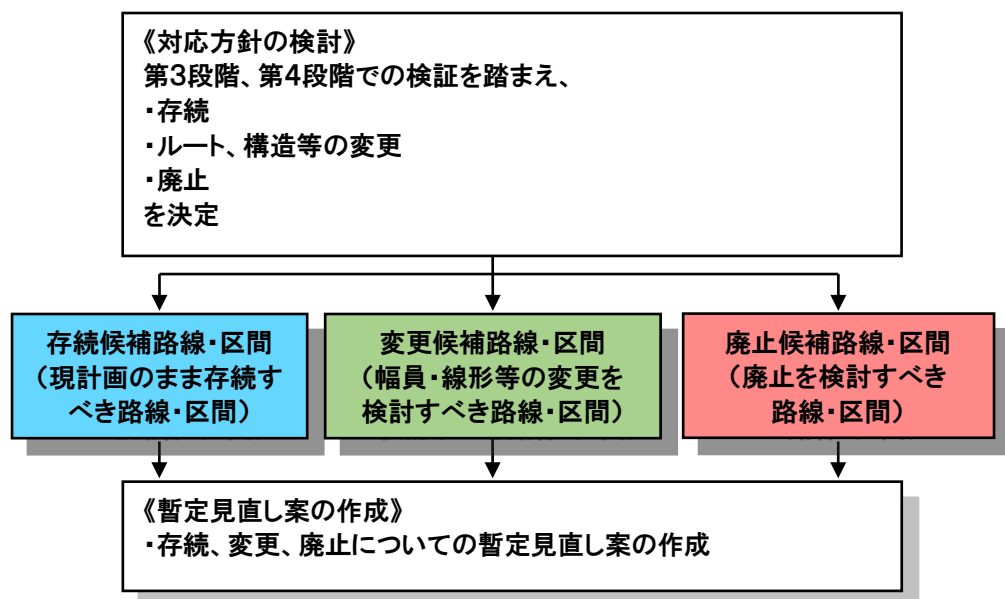
【実現性の検証】

実現性評価項目	第3段階検証後の方針	制約の有無	最終方針
地形・地物との不整合	存続候補	不整合あり	i. ルート・構造の変更
		不整合なし	ii. 存続・変更
	廃止候補	不整合あり	iii. 廃止
		不整合なし	iii. 廃止

8. 総合評価（暫定見直し案）【第5段階】

第3段階で設定した評価項目による路線の必要性検証（STEP1～）、第4段階での実現性検証を踏まえ、総合的な観点から、「存続候補路線・区間」「変更候補路線・区間」「廃止候補路線・区間」に分類し、暫定見直し案を作成しました。

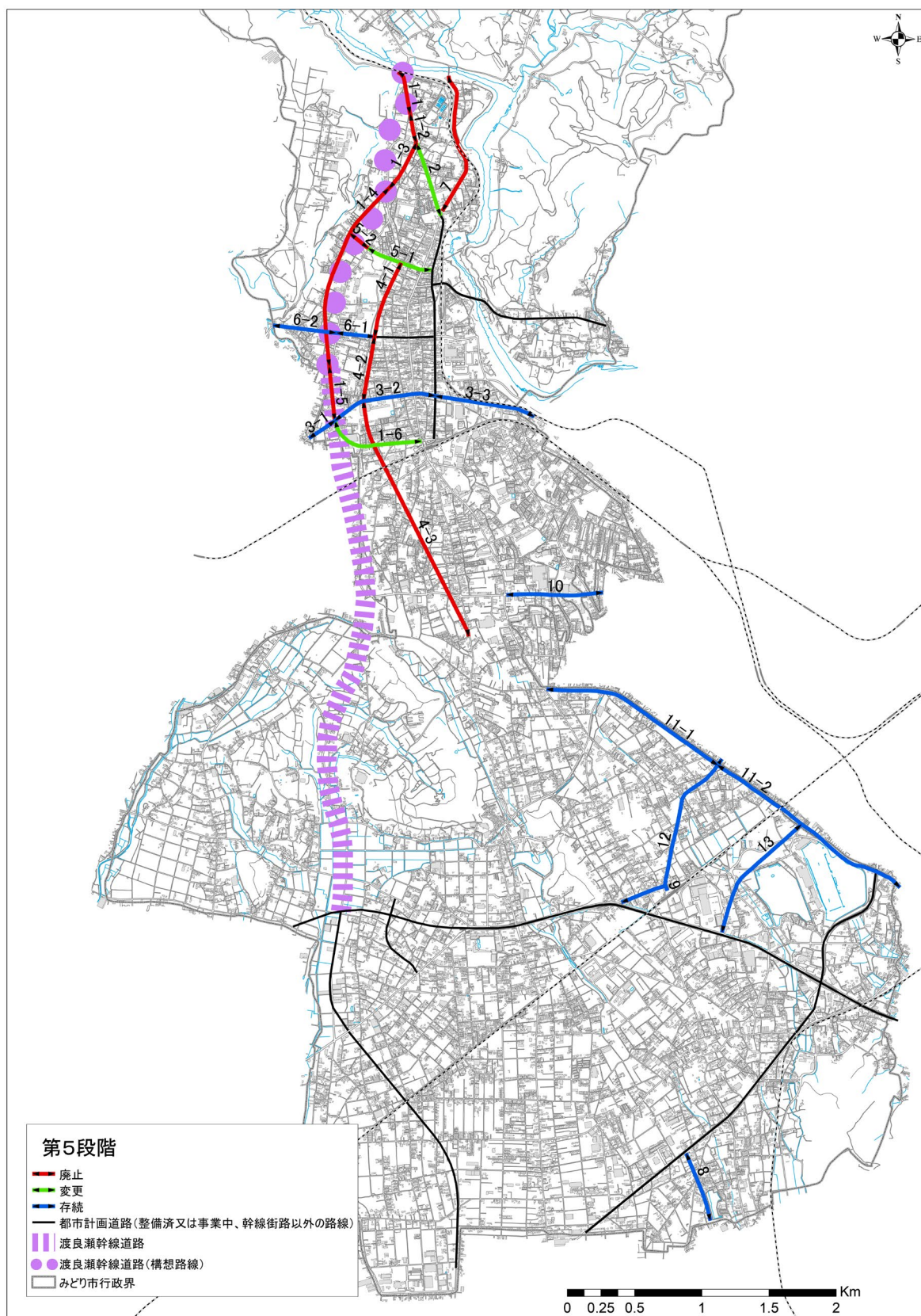
【総合評価の方法】



【総合評価(暫定見直し案)】

番号	路線名	当初都市計画決定年月日	区間番号	【第3段階】STEP1	【第3段階】STEP2	【第3段階】STEP3	【第3段階】	【第4段階】	【第5段階】	
				上位関連計画の位置づけの変化	道路機能に基づく二時点間の検証	代替路線	検証後の方針	実現性の検証	総合評価（暫定見直し案）	
1	3. 4. 1 赤城駅手振山線	S34. 7. 6	1-1	都市計画決定時、現在とも日光市方面の広域の南北交通の軸として、広域幹線道路としての位置づけに変化はない。⇒維持	必要性が上がっている。	有 (渡良瀬幹線道路)	廃止候補	廃止候補	廃止候補	上位関連計画の位置付けに変化がなく、求められる機能の評価は上がっているが、渡良瀬幹線道路（大間々工区）が代替路線であるため、廃止すべき。
			1-2	都市計画決定時、現在とも日光市方面の広域の南北交通の軸として、広域幹線道路としての位置づけに変化はない。⇒維持	必要性が上がっている。	有 (渡良瀬幹線道路)	廃止候補	廃止候補		
			1-3	都市計画決定時は、中心市街地と周辺市街地を連絡する主要幹線道路として位置づけられているが、現在は補助幹線道路に位置づけが変化している。⇒低下	必要性は変わらない。	有 (渡良瀬幹線道路)	廃止候補	廃止候補	廃止候補	求められる機能の評価は変わらないが、上位関連計画の位置付けにおいて、都市計画決定時は主要幹線道路に位置付けられていたが、その機能が渡良瀬幹線道路（大間々工区）が代替路線であるため、廃止すべき。
			1-4	都市計画決定時は、中心市街地と周辺市街地を連絡する主要幹線道路として位置づけられているが、現在は補助幹線道路に位置づけが変化している。⇒低下	必要性は変わらない。	有 (渡良瀬幹線道路)	廃止候補	廃止候補		
			1-5	都市計画決定時は、中心市街地と周辺市街地を連絡する主要幹線道路として位置づけられているが、現在は補助幹線道路に位置づけが変化している。⇒低下	必要性は変わらない。	有 (渡良瀬幹線道路)	廃止候補	廃止候補		
			1-6	都市計画決定時は、中心市街地と周辺市街地を連絡する主要幹線道路として位置づけられているが、現在は補助幹線道路に位置づけが変化している。⇒低下	必要性は変わらない。		存続候補	ルート・構造の変更【交差点位置変更に伴う、ルート変更】	変更候補 線形変更の検討が必要	上位関連計画の位置付けに変化はあるものの、求められる機能の評価は変わらず、代替路線もないため、存続すべき。ただし、交差点箇所において不整合があるため、渡良瀬幹線道路（新里笠懸工区）の事業実施にあたり、線形等の変更が必要である。
2	3. 4. 2 東通り線	S34. 7. 6	2	都市計画決定時、現在とも日光市方面の広域の南北交通の軸として、広域幹線道路としての位置づけに変化はない。⇒維持	必要性が上がっている。		存続候補	存続候補	変更候補 線形変更の検討が必要	上位関連計画の位置付けに変化がなく、求められる機能の評価は上がっており、代替路線もないため、存続すべき。ただし、赤城駅手振山線が廃止となった際は、道路ネットワークの接続性を確保するため、線形等の変更が必要である。
3	3. 4. 3 七丁目桐原線	S34. 7. 6	3-1	都市計画決定時、広域の東西交通を処理する広域幹線道路であったが、現在は都市内における東西交通の軸として主要幹線道路に位置づけが変化している。⇒低下	必要性は変わらない。		存続候補	存続候補	存続候補	上位関連計画の位置付けに変化はあるものの、求められる機能の評価は変わらず、代替路線もないため、存続すべき。
			3-2	都市計画決定時、広域の東西交通を処理する広域幹線道路であったが、現在は都市内における東西交通の軸として主要幹線道路に位置づけが変化している。⇒低下	必要性が上がっている。		存続候補	存続候補	存続候補	上位関連計画の位置付けに変化はあるものの、求められる機能の評価は上がっており、代替路線もないため、存続すべき。
			3-3	都市計画決定時、現在とも桐生市方面の広域の東西交通の軸として、広域幹線道路としての位置づけに変化はない。⇒維持	必要性が上がっている。		存続候補	存続候補	存続候補	上位関連計画の位置付けに変化がなく、求められる機能の評価は上がっており、代替路線もないため、存続すべき。
4	3. 5. 4 諸町西通り線	S34. 7. 6	4-1	都市計画決定時、都市内における南北交通の軸として、主要幹線道路に位置付けられているが、現在は補助幹線道路に位置づけが変化している。⇒低下	必要性は変わらない。	有 (渡良瀬幹線道路)	廃止候補	廃止候補	廃止候補	求められる機能の評価は変わらないが、上位関連計画の位置付けにおいて、都市計画決定時は、主要幹線道路に位置付けられていたが、その機能が渡良瀬幹線道路（大間々工区）に移管できることにより補助幹線道路に位置付けが変化し、必要性は下がっている。また、渡良瀬幹線道路（大間々工区）が代替路線となるため廃止すべき。
			4-2 国道353号以北	都市計画決定時、都市内における南北交通の軸として、主要幹線道路に位置付けられているが、現在は補助幹線道路に位置づけが変化している。⇒低下	必要性は変わらない。	有 (渡良瀬幹線道路)	廃止候補	廃止候補		
			4-2 国道353号以南	都市計画決定時、都市内における南北交通の軸として、主要幹線道路に位置付けられているが、現在は補助幹線道路に位置づけが変化している。⇒低下	必要性は変わらない。	有 (渡良瀬幹線道路)	廃止候補	廃止候補		求められる機能の評価は変わらないが、上位関連計画の位置付けにおいて、都市計画決定時は、主要幹線道路に位置付けられていたが、その機能が渡良瀬幹線道路（新里笠懸工区）に移管できることにより補助幹線道路に位置付けが変化し、必要性は下がっている。また、渡良瀬幹線道路（新里笠懸工区）が代替路線となるため廃止すべき。
			4-3	都市計画決定時、都市内における南北交通の軸として、主要幹線道路に位置付けられているが、現在は補助幹線道路に位置づけが変化している。⇒低下	必要性は変わらない。	有 (渡良瀬幹線道路)	廃止候補	廃止候補		
5	3. 5. 5 上の台線	S34. 7. 6	5-1	都市計画決定時は、補助幹線道路として位置づけられており、現在でもその位置づけに変化はない。⇒維持	必要性が上がっている。		存続候補	ルート・構造の変更【規定の縦断勾配に準拠させるためのルート変更】	変更候補 線形変更の検討が必要	上位関連計画の位置付けに変化はなく、求められる機能の評価は上がっており、代替路線もないため、存続すべき。ただし、現状の計画のまま整備すると縦断線形等道路構造上の問題が発生するため、道路構造令を満たす線形の変更が必要である。
			5-2	都市計画決定時は、補助幹線道路として位置づけられており、現在でもその位置づけに変化はない。⇒維持	必要性は変わらない。		廃止候補 【道路ネットワーク上の接続性がなくなる】	廃止候補	廃止候補	上位関連計画の位置付けに変化はなく、求められる機能の評価は変わらず、代替路線もないが、接続先である「赤城駅手振山線」が廃止候補となり、道路ネットワーク上の接続性がなくなるため、廃止すべき。
6	3. 5. 6 桐原大間々線	S34. 7. 6	6-1	都市計画決定時、都市内における東西交通の軸として、主要幹線道路に位置付けられているが、現在は補助幹線道路に位置づけが変化している。⇒低下	必要性は変わらない。		存続候補	存続候補	存続候補	縦断線形等の道路構造上の問題を解消するため、切土による施工等を実施した場合、大間々高校等へ影響が及ぶ課題があるが、上位関連計画の位置付けに変化がなく、求められる機能の評価は変わらず、代替路線もないため、存続すべき。ただし、将来的には、近接並行する国道353号に機能が代替されるか検討が必要である。
			6-2	都市計画決定時、都市内における東西交通の軸として、主要幹線道路に位置付けられているが、現在は補助幹線道路に位置づけが変化している。⇒低下	必要性は変わらない。		存続候補	存続候補	存続候補	上位関連計画の位置付けに変化はあるものの、求められる機能の評価は変わらず、代替路線もないため、存続すべき。
7	3. 6. 7 一丁目戸沢線	S34. 7. 6	7	都市計画決定時は、渡良瀬川を渡り塩原や小平方面等の地域間をつなぐ主要幹線道路として位置づけられているが、現在は補助幹線道路に位置づけが変化している。⇒低下	必要性は下がっている。		廃止候補	廃止候補	廃止候補	都市計画決定時は、広域幹線道路として位置付けられており、日光市方面の交通や、渡良瀬川を渡り塩原や小平方面等をつなぐ役割を有していたが、福岡大橋開通後はその役割が移管し、補助幹線道路に位置付けが変化し、必要性が下がっている。現道のままで求められる機能を満たしていることから廃止すべき。
8	3. 3. 10 笠懸蔵塚幹線	H2. 12. 25	8	都市計画決定時、太田市方面の広域の南北交通を処理する広域幹線道路であったが、現在は補助幹線道路に位置づけが変化している。⇒上昇	必要性は変わらない。		存続候補	存続候補	存続候補	上位関連計画の位置付けに変化があるものの、求められる機能の評価は変わらず、代替路線もないため、存続すべき。
9	3. 3. 4 岩宿駅前線	S12. 6. 2	9	都市計画決定時は、補助幹線道路として位置づけられているが、現在は駅前広場への交通を集約し処理する主要幹線道路に位置づけが変化している。⇒上昇	必要性は上がっている。		存続候補	存続候補	存続候補	上位関連計画の位置付けに変化があり、求められる機能の評価は上がっており、代替路線もないため、存続すべき。
10	3. 5. 26 天王宿天沼線	S35. 12. 15	10	都市計画決定時は、都市内における東西交通の軸として、主要幹線道路として位置づけられているが、現在は桐生市方面の広域の東西交通の軸として広域幹線道路に位置づけが変化している。⇒上昇	必要性は上がっている。		存続候補	存続候補	存続候補	上位関連計画の位置付けに変化があり、求められる機能の評価は上がっており、代替路線もないため、存続すべき。
11	3. 6. 36 阿左美北線	S31. 7. 17	11-1	都市計画決定時は、都市内における南北交通の軸として、主要幹線道路として位置づけられており、現在でもその位置づけに変化はない。⇒維持	必要性は変わらない。		存続候補	存続候補	存続候補	上位関連計画の位置づけの変化がなく、求められる機能に基づく検証における評価は変わらず、代替路線もないため、存続すべき。
			11-2	都市計画決定時は、都市内における南北交通の軸として、主要幹線道路として位置づけられており、現在でもその位置づけに変化はない。⇒維持	必要性は変わらない。		存続候補	存続候補		
12	3. 6. 39 相生岩宿線	S12. 6. 2	12	都市計画決定時は、補助幹線道路として位置づけられているが、現在は都市内における東西交通の軸として、主要幹線道路に位置づけが変化している。⇒維持	必要性は上がっている。		存続候補	存続候補	存続候補	上位関連計画の位置付けに変化があり、求められる機能の評価は上がっており、代替路線もないため、存続すべき。
13	3. 6. 42 阿左美沼北線	S63. 10. 3	13	都市計画決定時は、補助幹線道路として位置づけられているが、現在は幹線道路としての位置づけはない。⇒低下	必要性は変わらない。		存続候補	存続候補	存続候補	上位関連計画の位置付けに変化があるものの、求められる機能の評価は変わらず、代替路線もないため、存続すべき。

【総合評価路線図(暫定見直し案)】



9. 道路ネットワークの検証【第6段階】

第5段階での評価において廃止候補と設定した路線・区間を除いたネットワークにおける将来交通量の推計を行い、得られた交通量について、混雑度を指標とした交通処理能力の検証を行いました。

検証は廃止候補路線を廃止した場合の周辺道路の混雑度への影響度合いから判断しました。

判断基準は、「道路の交通容量（昭和59年9月 社団法人日本道路協会）」の混雑度の解釈を参考に、昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間（ピーク時間）であり、何時間も混雑が連続するという可能性が非常に低いとされる、混雑度1.25未満を許容する値の基準として設定しました。

このネットワーク検証の結果、廃止候補とした路線の周辺道路の混雑度が1.25を下回る結果となり、周辺道路の混雑度に影響がないことを確認しました。

10. 都市計画道路見直し案の作成【第7段階】

第6段階までの検証結果を踏まえ、ネットワークの連続性確保等の観点など総合的な観点から、最終的な見直しの方向性について、見直し案として作成しました。

なお、令和5年度改定予定の都市計画マスタープランに本見直し案を反映し整合を図ります。

【都市計画道路見直し案】

				【第5段階】までの評価		【第6段階】	【第7段階】	
番号	路線名	当初都市計画決定年月日	区間番号	総合評価 (暫定見直し案)	判断理由	道路ネットワークの検証	見直し案・見直しの内容	
1	3.4.1 赤城駅手振山線	S34.7.6	1-1	廃止候補	上位関連計画の位置付けに変化がなく、求められる機能の評価は上がっているが、渡良瀬幹線道路（大間々工区）が代替路線であるため、廃止すべき。	問題なし	廃止候補 (条件付き)	上位関連計画の位置付けに変化がなく、求められる機能の評価は上がっているが、渡良瀬幹線道路（大間々工区）が代替路線となることや道路ネットワークの検証の結果では、周辺道路が混雑しないことから廃止すべき。ただし、代替路線である渡良瀬幹線道路（大間々工区）の事業化の動向などを踏まえて、廃止を検討する。
			1-2					
			1-3					
			1-4					
			1-5					
			1-6	変更候補 線形変更の検討が必要	上位関連計画の位置付けに変化はあるものの、求められる機能の評価は変わらず、代替路線もないため、存続すべき。ただし、交差点箇所において不整合があるため、渡良瀬幹線道路（新里笠懸工区）の事業実施にあたり、線形等の変更が必要である。	-	変更候補 線形変更の検討が必要 (条件付き)	上位関連計画の位置付けに変化はあるものの、求められる機能の評価は変わらず、代替路線もないため、存続すべき。ただし、交差点箇所において不整合があるため、渡良瀬幹線道路（新里笠懸工区）の事業の動向を踏まえて、線形等の変更を検討する。
2	3.4.2 東通り線	S34.7.6	2	変更候補 線形変更の検討が必要	上位関連計画の位置付けに変化がなく、求められる機能の評価は上がっており、代替路線もないため、存続すべき。ただし、赤城駅手振山線が廃止となった際は、道路ネットワークの接続性を確保するため、線形等の変更が必要である。	-	変更候補 線形変更の検討が必要 (条件付き)	上位関連計画の位置付けに変化がなく、求められる機能の評価は上がっており、代替路線もないため、存続すべき。ただし、赤城駅手振山線が廃止となった際は、道路ネットワークの接続性を確保するため、線形等を変更する。
3	3.4.3 七丁目桐原線	S34.7.6	3-1	存続候補	上位関連計画の位置付けに変化はあるものの、求められる機能の評価は変わらず、代替路線もないため、存続すべき。	-	存続候補	上位関連計画の位置付けに変化はあるものの、求められる機能の評価は変わらず、代替路線もないため、存続候補とする。
			3-2		上位関連計画の位置付けに変化はあるものの、求められる機能の評価は上がっており、代替路線もないため、存続すべき。			上位関連計画の位置付けに変化はあるものの、求められる機能の評価は上がっており、代替路線もないため、存続候補とする。
			3-3		上位関連計画の位置付けに変化がなく、求められる機能の評価は上がっており、代替路線もないため、存続すべき。			上位関連計画の位置付けに変化がなく、求められる機能の評価は上がっており、代替路線もないため、存続候補とする。
4	3.5.4 諸町西通り線	S34.7.6	4-1	廃止候補	求められる機能の評価は変わらないが、上位関連計画の位置付けにおいて、都市計画決定時は、主要幹線道路に位置付けられていたが、その機能が渡良瀬幹線道路（大間々工区）に移管できることにより補助幹線道路に位置付けが変化し、必要性は下がっている。また、渡良瀬幹線道路（大間々工区）が代替路線となるため廃止すべき。	問題なし	廃止候補 (条件付き)	求められる機能の評価は変わらないが、上位関連計画の位置付けにおいて、都市計画決定時は、主要幹線道路に位置付けられていたが、その機能が渡良瀬幹線道路（大間々工区）に移管できることにより補助幹線道路に位置付けが変化し、必要性は下がっている。また、渡良瀬幹線道路（大間々工区）が代替路線となることや道路ネットワークの検証の結果では、周辺道路が混雑しないことから廃止すべき。ただし、代替路線である渡良瀬幹線道路（大間々工区）の事業化の動向などを踏まえて、廃止を検討する。
			4-2 国道353号以北					
			4-2 国道353号以南		求められる機能の評価は変わらないが、上位関連計画の位置付けにおいて、都市計画決定時は、主要幹線道路に位置付けられていたが、その機能が渡良瀬幹線道路（新里笠懸工区）に移管できることにより補助幹線道路に位置付けが変化し、必要性は下がっている。また、渡良瀬幹線道路（新里笠懸工区）が代替路線となるため廃止すべき。		廃止候補	求められる機能の評価は変わらないが、上位関連計画の位置付けにおいて、都市計画決定時は、主要幹線道路に位置付けられていたが、その機能が渡良瀬幹線道路（新里笠懸工区）に移管できることにより補助幹線道路に位置付けが変化し、必要性は下がっている。また、渡良瀬幹線道路（新里笠懸工区）が代替路線となることや道路ネットワークの検証の結果では、周辺道路が混雑しないことから廃止候補とする。
			4-3					
5	3.5.5 上の台線	S34.7.6	5-1	変更候補 線形変更の検討が必要	上位関連計画の位置付けに変化はなく、求められる機能の評価は上がっており、代替路線もないため、存続すべき。ただし、現状の計画のまま整備すると縦断線形等道路構造上の問題が発生するため、道路構造令を満たす線形の変更が必要である。	-	変更候補 線形変更の検討が必要 (条件付き)	上位関連計画の位置付けに変化はなく、求められる機能の評価は上がっており、代替路線もないため、存続すべき。ただし、現状の計画のまま整備すると縦断線形等道路構造上の問題が発生するため、渡良瀬幹線道路（大間々工区）の事業化の動向を踏まえて、線形等の変更を検討する。
			5-2	廃止候補	上位関連計画の位置付けに変化はなく、求められる機能の評価は変わらず、代替路線もないが、接続先である「赤城駅手振山線」が廃止候補となり、道路ネットワーク上の接続性がなくなるため、廃止すべき。	問題なし	廃止候補 (条件付き)	上位関連計画の位置づけに変化はなく、求められる機能に基づく検証における評価は変わらず、代替路線もないが、道路ネットワーク上の接続性がなくなることや道路ネットワークの検証の結果では、周辺道路が混雑しないことから、廃止すべき。ただし、渡良瀬幹線道路（大間々工区）の事業化の動向などを踏まえて、廃止を検討する。
6	3.5.6 桐原大間々線	S34.7.6	6-1	存続候補	縦断線形等の道路構造上の問題を解消するため、切土による施工等を実施した場合、大間々高校等へ影響が及ぶ課題があるが、上位関連計画の位置付けに変化がなく、求められる機能の評価は変わらず、代替路線もないため、存続すべき。ただし、将来的には、近接並行する国道353号に機能が代替されるか検討が必要である。	-	存続候補	上位関連計画の位置付けに変化はなく、求められる機能の評価は変わらず、代替路線もないため、存続すべき。ただし、縦断線形等の道路構造上の問題を解消するため、切土による施工を実施した場合、大間々高校等に影響が及ぶ課題があるため、将来的には近接並行する国道353号に機能が代替されるか検討が必要である。
			6-2		上位関連計画の位置付けに変化はあるものの、求められる機能の評価は変わらず、代替路線もないため、存続すべき。		存続候補	上位関連計画の位置付けに変化はあるものの、求められる機能の評価は変わらず、代替路線もないため、存続候補とする。
7	3.6.7 一丁目戸沢線	S34.7.6	7	廃止候補	都市計画決定時は、広域幹線道路として位置付けられており、日光市方面の交通や、渡良瀬川を渡り塩原や小平方面等をつなぐ役割を有していたが、福岡大橋開通後はその役割が移管し、補助幹線道路に位置付けが変化し、必要性が下がっている。現道のままで求められる機能を満たしていることから廃止すべき。	問題なし	廃止候補	都市計画決定時は、広域幹線道路として位置付けられており、日光市方面の交通や、渡良瀬川を渡り塩原や小平方面等をつなぐ役割を有していたが、福岡大橋開通後はその役割が移管し、補助幹線道路に位置付けが変化し、必要性が下がっている。現道のままで求められる機能を満たしていることや、道路ネットワークの検証の結果では、周辺道路が混雑しないことから、廃止候補とする。
8	3.3.10 笠懸藪塚幹線	H2.12.25	8	存続候補	上位関連計画の位置付けに変化があるものの、求められる機能の評価は変わらず、代替路線もないため、存続すべき。	-	存続候補	上位関連計画の位置付けに変化があるものの、求められる機能の評価は変わらず、代替路線もないため、存続候補とする。
9	3.3.4 岩宿駅前線	S12.6.2	9	存続候補	上位関連計画の位置付けに変化があり、求められる機能の評価は上がっており、代替路線もないため、存続すべき。	-	存続候補	上位関連計画の位置付けに変化があり、求められる機能の評価は上がっており、代替路線もないため、存続候補とする。
10	3.5.26 天王宿天沼線	S35.12.15	10	存続候補	上位関連計画の位置付けに変化があり、求められる機能の評価は上がっており、代替路線もないため、存続すべき。	-	存続候補	上位関連計画の位置付けに変化があり、求められる機能の評価は上がっており、代替路線もないため、存続候補とする。
11	3.6.36 阿左美北線	S31.7.17	11-1	存続候補	上位関連計画の位置付けに変化がなく、求められる機能の評価は変わらず、代替路線もないため、存続すべき。	-	存続候補	上位関連計画の位置付けに変化がなく、求められる機能の評価は変わらず、代替路線もないため、存続候補とする。
			11-2					
12	3.6.39 相生岩宿線	S12.6.2	12	存続候補	上位関連計画の位置付けに変化があり、求められる機能の評価は上がっており、代替路線もないため、存続すべき。	-	存続候補	上位関連計画の位置付けに変化があり、求められる機能の評価は上がっており、代替路線もないため、存続候補とする。
13	3.6.42 阿左美沼北線	S63.10.3	13	存続候補	上位関連計画の位置付けに変化があるものの、求められる機能の評価は変わらず、代替路線もないため、存続すべき。	-	存続候補	上位関連計画の位置付けに変化があるものの、求められる機能の評価は変わらず、代替路線もないため、存続候補とする。

【都市計画道路見直し案路線図】

