

吉岡町都市計画道路の見直し検討結果 報告書概要版

1. 都市計画道路とは

都市計画道路は、都市計画法の手続きを経て定められた道路のことで、都市の骨格を形成し、安全で安心な暮らしと機能的な都市活動を確保するための都市交通における最も基本的な施設です。

【都市計画道路の機能】

- ①人や物資の移動のための「交通機能」
- ②景観・日照権の確保や災害時の避難経路等の収容空間としての「空間機能」
- ③都市の骨格形成を促す「市街地形成機能」

【都市計画道路として都市計画決定することの意味】

- ①土地利用や他の都市施設の計画と調整し、都市計画としての統一性や一体性を確保できます。
- ②都市計画道路の区域内には建築制限が発生するので、整備に支障のある建築物の発生を抑制することができます。
- ③都市計画決定の手続きをすることで、計画の必要性や内容が明らかになり、整備に向けた住民との合意が形成されます。

2. 都市計画道路の見直しの背景

都市計画道路については、人口の増加に伴う交通量の増大、市街地の拡大予測等を考慮し、本町では昭和55年に最初の都市計画決定を行いました。

本町では、11路線(総延長 22,210m)を都市計画決定していますが、その整備率は約40%の状況であり、全ての路線の整備には今後かなりの時間を要するものと予想されます。

なお、長期未整備の都市計画道路の存在は、本町に限ったことではなく全国的な問題でもあり、都市計画法53条規制などの負担もあることから、都市計画道路の必要性及び実現性を検証した上で都市計画道路の見直しを行うことが求められています。

3. 都市計画道路の見直しの手順

都市計画道路11路線のうち、全線改良済(改良済みとなること確実な路線を含む)を除く、6路線(15区間)を対象に、群馬県の「都市計画ガイドライン(都市計画道路の見直し編)[H29.3]」を踏まえ実施しました。

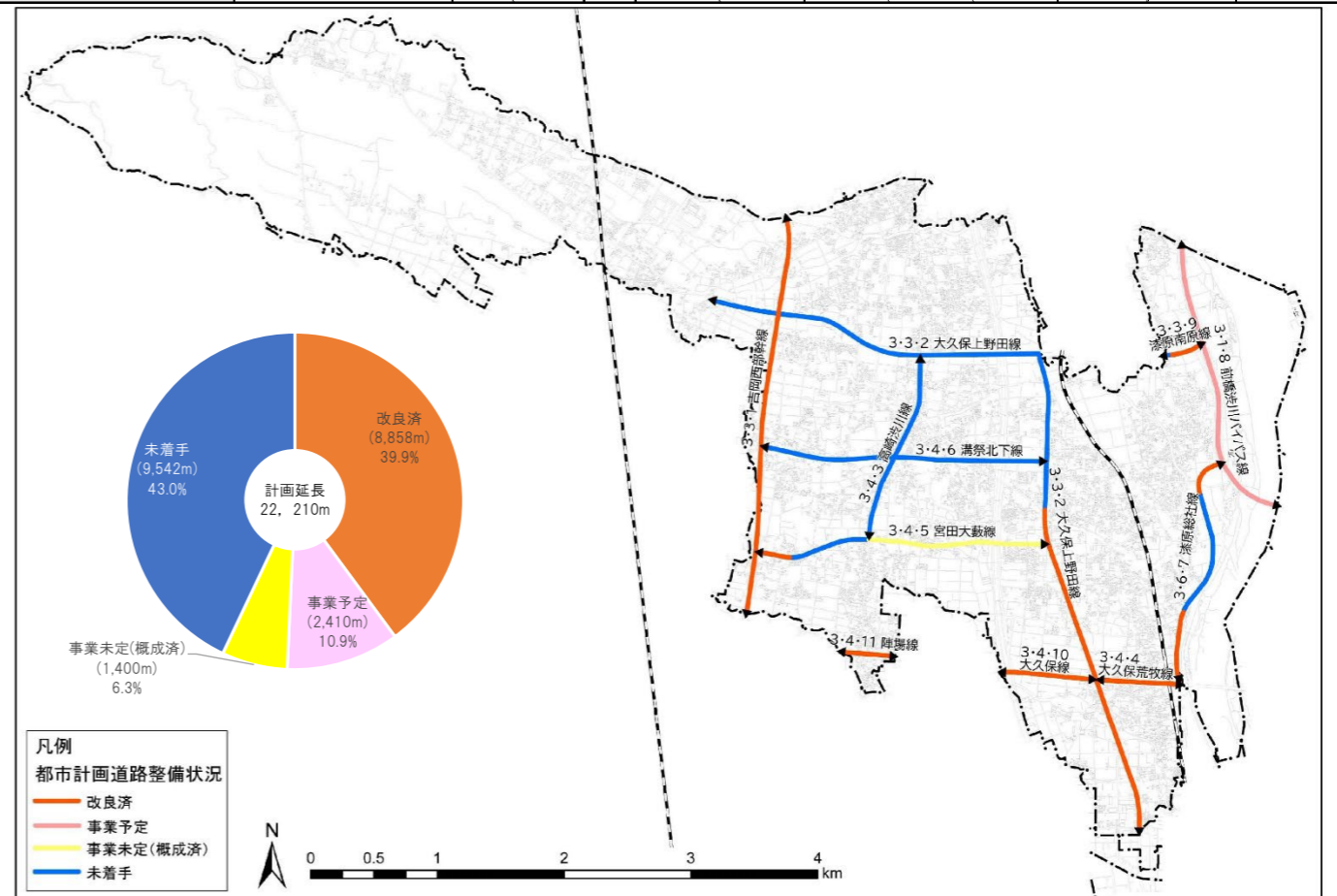
【都市計画道路見直しの実施手順】

段階	内容	詳細
第1段階	将来都市像等の整理	・県及び町の計画における将来都市像、まちづくりの方向性の整理
第2段階	検討対象路線の整理	・見直し対象路線(区間)の抽出
第3段階	路線の必要性検証	【STEP1】上位計画等の位置付けの変化の検証 【STEP2】道路に求められる機能に基づく二時点間の検証 【STEP3】代替路線の有無による検証
第4段階	路線の実現性検証	・地形・地物との不整合の有無による実現性の検証
第5段階	総合評価	・第3段階(必要性検証)及び第4段階(実現性検証)を踏まえ、総合的な観点から暫定見直し案を作成
第6段階	道路ネットワークの検証	・暫定見直し案による道路網の影響を将来交通量の推計等により検証(群馬県パーソントリップ調査に基づく、現況H27・将来H47推計)
第7段階	見直し案の作成	・第1～6段階で検討した結果を統合し、最終見直し案として総合的に判断

【都市計画道路の整備状況(R3.12時点)】

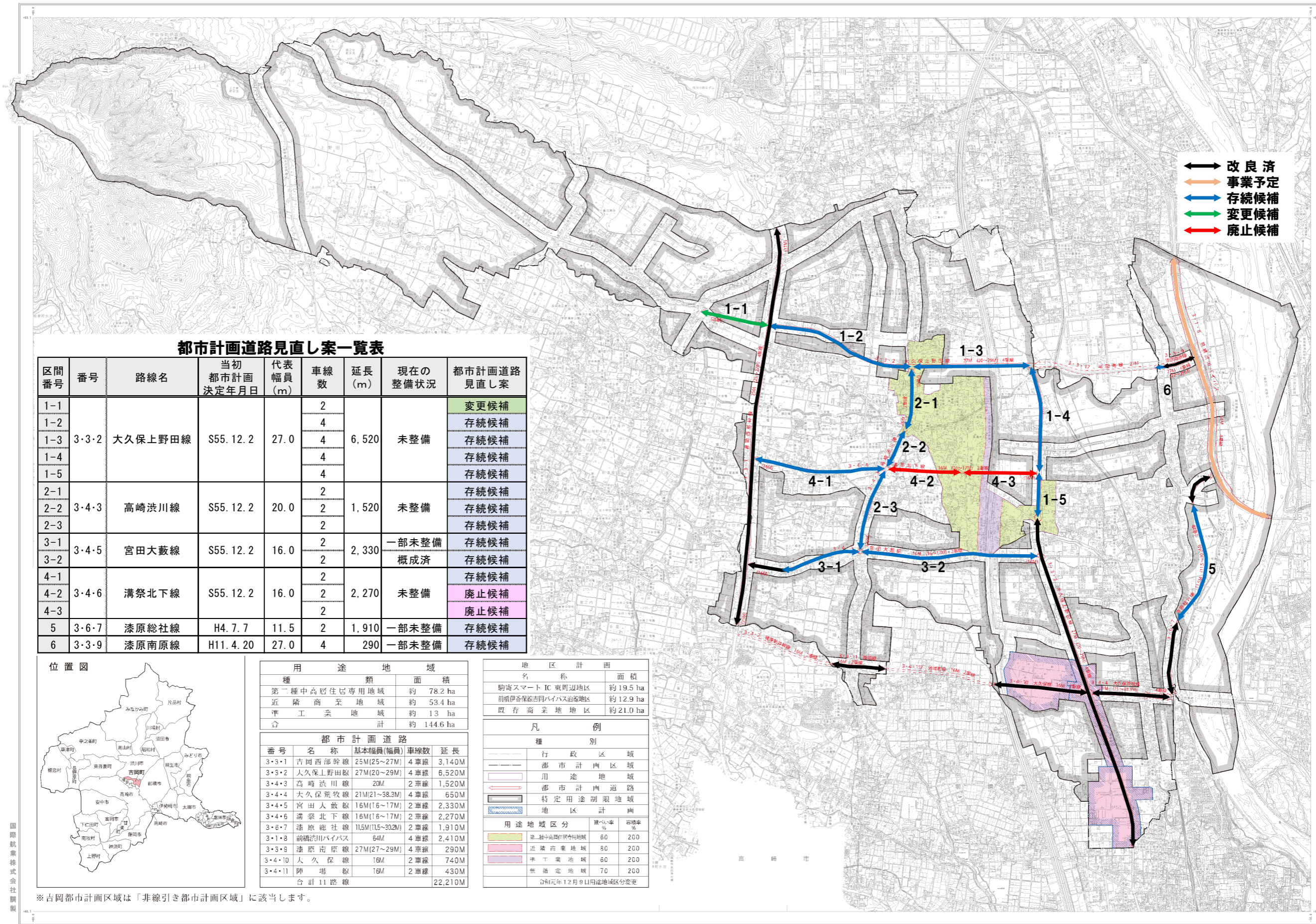
道路番号	名称	起点	終点	幅員(m)	延長(m)	車線の数	改良済		進捗状況			都市計画決定年月日		施行状況
							区間(m)	割合(%)	事業予定(m)	事業未定(※概成済)(m)	未着手(m)	当初	最終変更	
3・3・1	吉岡西部幹線 (高崎渋川バイパス)	吉岡町大字南下字丸山	吉岡町大字小倉字築地	25.0	3,140	4	3,140	100.0%	0	0	0	S55.12.2	H25.4.12	整備済
3・3・2	大久保上野田線	吉岡町大字大久保字新田入口	吉岡町大字下野田	27.0	6,520	4	2,720	41.7%	0	0	3,800	S55.12.2	H27.6.26	一部未整備
3・4・3	高崎渋川線	吉岡町大字南下字永山	吉岡町大字下野田字石田	20.0	1,520	2	0	0.0%	0	0	1,520	S55.12.2	H17.7.15	未整備
3・4・4	大久保荒牧線 (南新井前橋線バイパス)	吉岡町大字大久保字金竹西	吉岡町大字大久保字中町	21.0	650	4	650	100.0%	0	0	0	S55.12.2	H17.7.15	整備済
3・4・5	宮田大藪線	吉岡町大字大久保字中島	吉岡町大字南下字大藪	16.0	2,330	2	188	8.1%	0	1,400	742	S55.12.2	H17.7.15	一部未整備
3・4・6	溝祭北下線	吉岡町大字大久保	吉岡町大字北下字住	16.0	2,270	2	0	0.0%	0	0	2,270	S55.12.2	H17.7.15	未整備
3・6・7	漆原総社線	吉岡町大字大久保字中町	吉岡町大字漆原字天神東	11.5	1,910	2	740	38.7%	0	0	1,170	H4.7.7	R2.12.4	一部未整備
3・1・8	前橋渋川バイパス (国道17号)	吉岡町大字漆原字天神東	吉岡町大字漆原字大石	64.0	2,410	4	0	0.0%	2,410	0	0	H11.4.20	-	暫定2車線供用中
3・3・9	漆原南原線	吉岡町大字漆原字仲町	吉岡町大字漆原	27.0	290	4	250	86.2%	0	0	40	H11.4.20	-	一部未整備
3・4・10	大久保線 (南新井前橋線バイパス)	吉岡町大字大久保	吉岡町大字大久保	16.0	740	2	740	100.0%	0	0	0	H26.4.15	-	整備済
3・4・11	陣場線 (南新井前橋線バイパス)	吉岡町大字陣場	吉岡町大字陣場	16.0	430	2	430	100.0%	0	0	0	H26.4.15	-	整備済
都市計画路線計		11路線		-	22,210	-	8,858	39.9%	2,410	1,400	9,542	-	-	-

(※赤字：見直し対象路線)



※概成済：概ね計画幅員の3分の2以上の幅員を有する道路

4.見直し案



都市計画道路見直し案一覧表

区間番号	番号	路線名	当初都市計画決定年月日	代表幅員(m)	車線数	延長(m)	現在の整備状況	都市計画道路見直し案
1-1	3・3・2	大久保上野田線	S55.12.2	27.0	2	6,520	未整備	変更候補
1-2					4			存続候補
1-3					4			存続候補
1-4					4			存続候補
1-5					4			存続候補
2-1	3・4・3	高崎渋川線	S55.12.2	20.0	2	1,520	未整備	存続候補
2-2					2			存続候補
2-3					2			存続候補
3-1	3・4・5	宮田大藪線	S55.12.2	16.0	2	2,330	一部未整備	存続候補
3-2					2		概成済	存続候補
4-1	3・4・6	溝祭北下線	S55.12.2	16.0	2	2,270	未整備	存続候補
4-2					2			廃止候補
4-3					2			廃止候補
5	3・6・7	漆原総社線	H4.7.7	11.5	2	1,910	一部未整備	存続候補
6	3・3・9	漆原南原線	H11.4.20	27.0	4	290	一部未整備	存続候補

位置図



用途	地域	面積
第二種中高層住居専用地域		約 78.2 ha
近隣商業地域		約 53.4 ha
準工業地域		約 13 ha
合計		約 144.6 ha

都市計画道路				
番号	名称	基本幅員(幅員)	車線数	延長
3・3・1	吉岡西部幹線	25M(25~27M)	4車線	3,140M
3・3・2	大久保上野田線	27M(20~29M)	4車線	6,520M
3・4・3	高崎渋川線	20M	2車線	1,520M
3・4・4	大久保荒牧線	21M(21~38.3M)	4車線	650M
3・4・5	宮田大藪線	16M(16~17M)	2車線	2,330M
3・4・6	溝祭北下線	16M(16~17M)	2車線	2,270M
3・6・7	漆原総社線	11.5M(11.5~30.2M)	2車線	1,910M
3・1・8	前橋渋川バイパス	64M	4車線	2,410M
3・3・9	漆原南原線	27M(27~29M)	4車線	290M
3・4・10	大久保線	16M	2車線	740M
3・4・11	陣場線	16M	2車線	430M
合計 11 路線				22,210M

地区計画	
名称	面積
駒寄スマート IC 東周辺地区	約 19.5 ha
前橋伊香保線吉岡バイパス沿線地区	約 12.9 ha
既存商業地地区	約 21.0 ha

凡例	
種別	
行政区域	
都市計画区域	
用途地域	
都市計画道路	
特定用途制限地域	
地区計画	
用途地域区分	
近隣商業地域	建ぺ率 60 容積率 200
準工業地域	80 200
無用途地域	70 200
令和元年12月9日用途地域区分変更	

※吉岡都市計画区域は「非線引き都市計画区域」に該当します。

国際航空株式会社製

■見直し案

路線名	当初都市計画決定年月日	区間番号	第3段階			第4段階	第5段階	第6段階	第7段階				
			Step1	Step2	Step3	検証後の方針	実現性の検証 (縦断線形及び交差点交差角の検証)	総合評価 (暫定見直し案)	道路ネットワークの検証	見直し案	見直しの内容		
			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								
3.3.2 大久保上野田線	S55.12.2	1-1	H13, H28 都市計画マスタープランともに、「まちづくりの軸」として位置づけられ変化はない。まちの骨格となる広域幹線道路については、優先度を考慮し、着実に整備を進めるものとしている。	必要性は変わらない	無し	存続候補	変更候補 (交差点構造の変更を検討すべき)	変更候補 (交差点構造の変更を検討すべき)	暫定見直し案に基づく、道路ネットワーク検証の結果、廃止候補を廃止した場合にも、周辺道路の混雑度に影響がないことが確認された。	変更候補 (交差点構造の変更)	・上位関連計画の位置づけに変化はなく、道路機能に基づく検証における評価は上がっており、代替路線はありませんが、前橋伊香保線及び高崎安中渋川線との交差点において交差角が75度未満となるため、交差点構造について検討を行う、変更候補とします。		
				必要性は上がっている	無し	存続候補	存続候補	存続候補		存続候補	存続候補	・上位関連計画の位置づけに変化はなく、道路機能に基づく検証における評価は上がっており、代替路線がないため、存続候補とします。 (なお当該区間については、早期着手を図る路線と位置づけられているため、渋川市とも連携を図り、車線数や道路構造等の検討を行います)	
				必要性は上がっている	無し	存続候補	存続候補	存続候補		存続候補	存続候補	存続候補	・上位関連計画の位置づけに変化はなく、道路機能に基づく検証における評価は変わらず、代替路線がないため、存続候補とします。
				必要性は変わらない	無し	存続候補	存続候補	存続候補		存続候補	存続候補	存続候補	・上位関連計画の位置づけに変化はなく、道路機能に基づく検証における評価は変わらず、代替路線がないため、存続候補とします。
				必要性は変わらない	無し	存続候補	存続候補	存続候補		存続候補	存続候補	存続候補	・上位関連計画の位置づけに変化はなく、道路機能に基づく検証における評価は変わらず、代替路線がないため、存続候補とします。
3.4.3 高崎渋川線	S55.12.2	2-1	H13では、整備促進を図るとされていたが、H28では、長期未着手となっている道路については、必要に応じて見直しを検討するとしており、位置づけが変化している。	必要性は上がっている	無し	存続候補	存続候補	存続候補	暫定見直し案に基づく、道路ネットワーク検証の結果、廃止候補を廃止した場合にも、周辺道路の混雑度に影響がないことが確認された。	存続候補	・上位関連計画の位置づけに変化はあるものの、道路機能に基づく検証における評価は上がっており、代替路線もないため、存続候補とします。 (なお本路線については、事業着手時において道路構造令との整合性の再検証を行います)		
				必要性は上がっている	無し	存続候補	存続候補	存続候補		存続候補		存続候補	存続候補
				必要性は変わらない	無し	存続候補	存続候補	存続候補		存続候補		存続候補	存続候補
3.4.5 宮田大藪線	S55.12.2	3-1	H13では、整備促進を図るとされていたが、H28では、長期未着手となっている道路については、必要に応じて見直しを検討するとしており、位置づけが変化している。	必要性は変わらない	無し	存続候補	存続候補	存続候補	暫定見直し案に基づく、道路ネットワーク検証の結果、廃止候補を廃止した場合にも、周辺道路の混雑度に影響がないことが確認された。	存続候補	・上位関連計画の位置づけに変化はあるものの、道路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、存続候補とします。		
				必要性は上がっている	無し	存続候補	存続候補	存続候補		存続候補	存続候補	存続候補	・上位関連計画の位置づけに変化はあるものの、道路機能に基づく検証における評価は上がっており、代替路線もないため、存続候補とします。
3.4.6 溝祭北下線	S55.12.2	4-1	H13では、整備促進を図るとされていたが、H28では、長期未着手となっている道路については、必要に応じて見直しを検討するとしており、位置づけが変化している。	必要性は変わらない	無し	存続候補	存続候補	存続候補	暫定見直し案に基づく、道路ネットワーク検証の結果、廃止候補を廃止した場合にも、周辺道路の混雑度に影響がないことが確認された。	存続候補	・上位関連計画の位置づけに変化はあるものの、道路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、存続候補とします。		
				必要性は下がっている	無し	廃止候補	廃止候補	廃止候補		廃止候補	廃止候補	・都市計画決定当時は、まちづくりの骨格の一つとして整備推進する路線に位置づけられていたが、現在は上位関連計画の位置づけが下がっています。 ・道路機能に基づく検証における評価は、「アクセス・連携機能」及び「都市構造・土地利用の誘導形成の機能」が低下しており、その必要性が下がっています。 ・道路ネットワークの検証の結果、当該区間を未整備とした場合でも、混雑が発生する道路はなかったことから、廃止候補とします。	
				必要性は下がっている	無し	廃止候補	廃止候補	廃止候補		廃止候補	廃止候補	・都市計画決定当時は、まちづくりの骨格の一つとして整備推進する路線に位置づけられていたが、現在は上位関連計画の位置づけが下がっています。 ・道路機能に基づく検証における評価は、「アクセス・連携機能」及び「都市構造・土地利用の誘導形成の機能」が低下しており、その必要性が下がっています。 ・道路ネットワークの検証の結果、当該区間を未整備とした場合でも、混雑が発生する道路はなかったことから、廃止候補とします。	
3.6.7 漆原総社線	H4.7.7	5	H13では、整備促進を図るとされていたが、H28では、長期未着手となっている道路については、必要に応じて見直しを検討するとしており、位置づけが変化している。	必要性は変わらない	無し	存続候補	存続候補	存続候補	暫定見直し案に基づく、道路ネットワーク検証の結果、廃止候補を廃止した場合にも、周辺道路の混雑度に影響がないことが確認された。	存続候補	・上位関連計画の位置づけの変化はあるものの、道路機能に基づく検証における評価は変わらず、代替路線がないため、存続候補とします。		
3.5.6 漆原南原線	H11.4.20	6	H13では、整備促進を図るとされていたが、H28では、長期未着手となっている道路については、必要に応じて見直しを検討するとしており、位置づけが変化している。	必要性は変わらない	無し	存続候補	存続候補	存続候補	暫定見直し案に基づく、道路ネットワーク検証の結果、廃止候補を廃止した場合にも、周辺道路の混雑度に影響がないことが確認された。	存続候補	・上位関連計画の位置づけの変化はあるものの、道路機能に基づく検証における評価は変わらず、代替路線がないため、存続候補とします。 (なお未整備区間40mは、渋川市の都市計画道路「半田南線」と一体をなす道路であり、渋川市との連携のもと、整備を進めていきます)		