

吉岡町都市計画道路見直し検討

評価カルテ

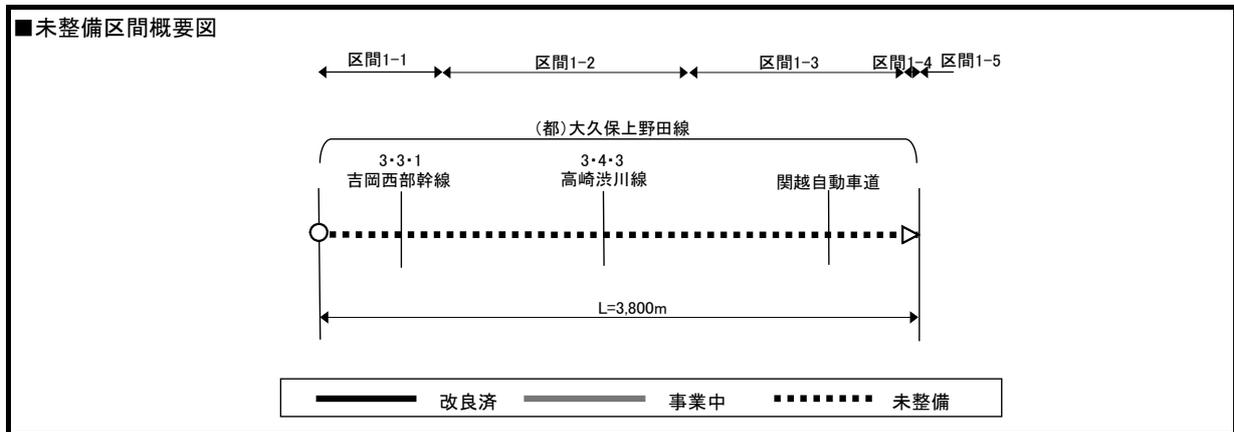
令和3年9月

市町村名	吉岡町(吉岡都市計画区域)	作成日	令和 3 年 9 月
------	---------------	-----	------------

【将来都市像等の整理】

将来像、見直しの背景	<p>○市街地の無秩序な拡大を防ぎつつ、賑わいや活力を生み出す拠点を形成するとともに、必要な都市機能や公共サービスが揃った市街地の『まとまり』を形成することが望まれます。</p> <p>○『まちづくりの軸』以外の幹線道路のネットワークを強化するため、東西方向で幹線道路のネットワークが途切れている箇所においては、新たに幹線道路を整備する箇所として位置付け、整備を推進します。</p> <p>○都市計画決定後、長期間未着手となっている道路については、都市の土地利用の変化やバイパスの開通に伴う自動車の流れの大きさの転換などを考慮し、見直しを検討します。</p>
------------	---

路線及び対象区間概要	路線No. 路線名、全体路線長	3・3・2 大久保上野田線	L= 6,520 m
	未改良区間	吉岡町大字大久保字新田入口 ~ 吉岡町大字上野田字平石	
	未改良区間延長・代表幅員	L= 3,800 m	W= 27 m
	当初都市計画決定年次	昭和 55 年 12 月 2 日	41 年経過
	直近の都市計画変更年次 (名称変更は含まない)	平成 27 年 6 月 26 日	6 年経過



第3段階

【路線の必要性の検証：STEP1 上位計画等の位置付けの変化の検証】

評価項目	位置づけ	評価理由等
都市計画マスタープラン	→	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。

【路線の必要性の検証：STEP2 都市計画道路に求められる機能に基づく検証】

評価	項目	重み	必要性の変化	該当理由等
交通機能	自動車の通行機能	●	→	都市計画決定時、現在とも計画車線は2車線である。したがって、自動車の通行機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	人、自転車の通行機能	●	→	都市計画決定時、現在とも通学路としての利用がある。したがって、人、自転車の通行機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	沿道利用機能		↑	都市計画決定時、沿道に大規模小売店舗や役所等の公共施設は立地していなかったが、現在は沿道に立地している。したがって、沿道利用機能の必要性は上がっている。
	アクセス・連携機能		→	都市計画決定時、現在とも都市間の接続機能を有していない。したがって、アクセス・連携機能上の必要性が低い状況は変わらない。
空間機能	都市環境機能		→	都市計画決定時、現在とも住宅系や工業系の土地利用エリアに該当しない。したがって都市環境機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	避難・救援機能	●	→	都市計画決定時、現在とも緊急輸送道路等の位置づけはない。したがって、避難・救援機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	災害防止機能		→	都市計画決定時、現在とも計画幅員が19m以上であり、かつ現在は延焼遮断機能を有している。したがって、災害防止機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	公共交通のための導入空間		→	都市計画決定時、現在ともバスルートとして指定されていない。したがって、公共交通のための導入空間上の必要性が低い状況は変わらない。
	供給処理・通信情報施設の空間		↑	都市計画決定時、下水道整備区域外であるため幹線管渠の設置は計画されていなかったと想定されるが、現在は下水道整備区域内であり幹線管渠の設置が見込まれる。したがって、供給処理・通信情報施設の空間機能上の必要性が上がっている。
	道路付属物の空間		↑	都市計画決定時、4車線道路と交差していなかったが、現在は吉岡西部幹線と平面交差する区間である。したがって、道路付属物としての空間機能上の必要性が上がっている。
市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成		→	都市計画決定時、現在ともまちづくりの骨格としての位置づけがある。したがって、都市構造・土地利用誘導の形成機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	街区機能		→	都市計画決定時、現在とも住宅系土地利用に該当しない。したがって、街区機能上としての必要性が低い状況は変わらない。
	生活空間		→	都市計画決定時、現在とも地域の文化活動としての利用に寄与していない。したがって、生活空間機能上の必要性が低い状況は変わらない。

【路線の必要性の検証：STEP3 代替路線の有無による検証】

代替路線の有無	代替路線名	同等の機能等の整理	
		車線数、歩道の有無、幅員、機能等について	
×	—	—	

第4段階

【路線の必要性の検証】

必要性検証後の方針	制約の有無	最終方針
存続候補	不整合あり(交差点における交差角)	変更候補

第5段階

見直し内容：変更候補区間

変更を検討すべき(交差点構造の変更を検討すべき)

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、代替路線もないため、存続すべき。ただし、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75度未満となるため、交差点構造の変更の検討が必要である。

第3段階

【路線の必要性の検証：STEP1 上位計画等の位置付けの変化の検証】

評価項目	位置づけ	評価理由等
都市計画マスタープラン	→	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。

【路線の必要性の検証：STEP2 都市計画道路に求められる機能に基づく検証】

評価	項目	重み	必要性の変化	該当理由等
交通機能	自動車の通行機能	●	↑	都市計画決定時、計画車線は2車線であり、現在は4車線となっており、自動車の円滑な通行の役割がより求められている。したがって、自動車の通行機能上の必要性が上がっている。
	人、自転車の通行機能	●	→	都市計画決定時、現在とも通学路としての利用がある。したがって、人、自転車の通行機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	沿道利用機能		↑	都市計画決定時、沿道に大規模小売店舗や役所等の公共施設は立地していなかったが、現在は沿道に立地している。したがって、沿道利用機能の必要性は上がっている。
	アクセス・連携機能		→	都市計画決定時、現在とも都市間の接続機能を有していない。したがって、アクセス・連携機能上の必要性が低い状況は変わらない。
空間機能	都市環境機能		↑	都市計画決定時、住宅系や工業系の土地利用エリアに該当していなかったが、現在は住宅誘導エリアに該当する。したがって都市環境機能上の必要性は上がっている。
	避難・救援機能	●	→	都市計画決定時、現在とも緊急輸送道路等の位置づけはない。したがって、避難・救援機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	災害防止機能		→	都市計画決定時、現在とも計画幅員が19m以上であり、かつ現在は延焼遮断機能を有している。したがって、災害防止機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	公共交通のための導入空間		→	都市計画決定時、現在ともバスルートとして指定されていない。したがって、公共交通のための導入空間機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	供給処理・通信情報施設の空間		→	都市計画決定時、現在とも下水道整備区域内であるため幹線管渠の設置が見込まれる。したがって、供給処理・通信情報施設の空間機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	道路付属物の空間		↑	都市計画決定時、4車線道路と交差していなかったが、現在は吉岡西部幹線と平面交差する路線であるため、道路付属物の整備が期待されている。したがって、道路付属物としての空間機能上の必要性が上がっている。
市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成		→	都市計画決定時、現在ともまちづくりの骨格としての位置づけがある。したがって、都市構造・土地利用誘導の形成機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	街区機能		↑	都市計画決定時、住宅系土地利用に該当しなかったが、現在は住宅誘導エリアに該当する。したがって、街区機能上としての必要性が上がっている。
	生活空間		→	都市計画決定時、現在とも地域の文化活動としての利用に寄与していない。したがって、生活空間機能上の必要性が低い状況は変わらない。

【路線の必要性の検証：STEP3 代替路線の有無による検証】

代替路線の有無	代替路線名	同等の機能等の整理
		車線数、歩道の有無、幅員、機能等について
×	—	—

第4段階

【路線の必要性の検証】

必要性検証後の方針	制約の有無	最終方針
存続候補	不整合なし	存続候補

第5段階

見直し内容：存続候補区間
存続すべきである 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、存続すべき。

第3段階

【路線の必要性の検証：STEP1 上位計画等の位置付けの変化の検証】

評価項目	位置づけ	評価理由等
都市計画マスタープラン	→	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。

【路線の必要性の検証：STEP2 都市計画道路に求められる機能に基づく検証】

評価	項目	重み	必要性の変化	該当理由等
交通機能	自動車の通行機能	●	↑	都市計画決定時、計画車線は2車線であり、現在は4車線となっており、自動車の円滑な通行の役割がより求められる。したがって、自動車の通行機能上の必要性が上がっている。
	人、自転車の通行機能	●	→	都市計画決定時、現在とも現道が無く通学路としての利用はない。したがって、人、自転車の通行機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	沿道利用機能		→	都市計画決定時、現在とも沿道に大規模小売店舗や役所等の公共施設は立地していない。したがって、沿道利用機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	アクセス・連携機能		↑	都市計画決定時、都市間の接続機能を有していなかったが、現在は都市間の接続機能を有している。したがって、アクセス・連携機能上の必要性が上がっている。
空間機能	都市環境機能		↑	都市計画決定時、住宅系や工業系の土地利用エリアに該当していなかったが、現在は住宅誘導エリアに該当する。したがって都市環境機能上の必要性は上がっている。
	避難・救援機能	●	→	都市計画決定時、現在とも緊急輸送道路等の位置づけはない。したがって、避難・救援機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	災害防止機能		→	都市計画決定時、現在とも計画幅員が19m以上であり、かつ現在は延焼遮断機能を有している。したがって、災害防止機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	公共交通のための導入空間		→	都市計画決定時、現在ともバスルートとして指定されていない。したがって、公共交通のための導入空間機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	供給処理・通信情報施設の空間		→	都市計画決定時、現在とも下水道整備区域内であるため幹線管渠の設置が見込まれる。したがって、供給処理・通信情報施設の空間機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	道路付属物の空間		→	都市計画決定時、現在とも4車線道路と交差していない。したがって、道路付属物としての空間機能上の必要性が低い状況は変わらない。
市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成		→	都市計画決定時、現在ともまちづくりの骨格としての位置づけがある。したがって、都市構造・土地利用誘導の形成機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	街区機能		↑	都市計画決定時、住宅系土地利用に該当しなかったが、現在は住宅誘導エリアに該当する。したがって、街区機能上としての必要性が上がっている。
	生活空間		→	都市計画決定時、現在とも地域の文化活動としての利用に寄与していない。したがって、生活空間機能上の必要性が低い状況は変わらない。

【路線の必要性の検証：STEP3 代替路線の有無による検証】

代替路線の有無	代替路線名	同等の機能等の整理	
		車線数、歩道の有無、幅員、機能等について	
×	—	—	

第4段階

【路線の必要性の検証】

必要性検証後の方針	制約の有無	最終方針
存続候補	不整合なし	存続候補

第5段階

見直し内容：存続候補区間
存続すべきである 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、存続すべき。

第3段階

【路線の必要性の検証：STEP1 上位計画等の位置付けの変化の検証】

評価項目	位置づけ	評価理由等
都市計画マスタープラン	→	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。

【路線の必要性の検証：STEP2 都市計画道路に求められる機能に基づく検証】

評価	項目	重み	必要性の変化	該当理由等
交通機能	自動車の通行機能	●	↑	都市計画決定時、計画車線は2車線であり、現在は4車線となっており、自動車の円滑な通行の役割がより求められる。したがって、自動車の通行機能上必要性が上がっている。
	人、自転車の通行機能	●	→	都市計画決定時、現在とも通学路としての利用がある。したがって、人、自転車の通行機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	沿道利用機能		→	都市計画決定時、現在とも沿道に大規模小売店舗や役所等の公共施設は立地していない。したがって、沿道利用機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	アクセス・連携機能		↑	都市計画決定時、都市間の接続機能を有していなかったが、現在は都市間の接続機能を有している。したがって、アクセス・連携機能上の必要性が上がっている。
空間機能	都市環境機能		→	都市計画決定時、市街地ゾーンに該当し、現在は住宅許容エリアに該当する。したがって都市環境機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	避難・救援機能	●	→	都市計画決定時、現在とも緊急輸送道路等の位置づけはない。したがって、避難・救援機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	災害防止機能		→	都市計画決定時、現在とも計画幅員が19m以上であり、かつ現在は延焼遮断機能を有している。したがって、災害防止機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	公共交通のための導入空間		→	都市計画決定時、現在ともバスルートとして指定されていない。したがって、公共交通のための導入空間機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	供給処理・通信情報施設の空間		→	都市計画決定時、現在とも下水道整備区域内であるため幹線管渠の設置が見込まれる。したがって、供給処理・通信情報施設の空間機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	道路付属物の空間		→	都市計画決定時、現在とも4車線道路と交差していない。したがって、道路付属物としての空間機能上の必要性の低い状況は変わらない。
市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成		→	都市計画決定時、現在ともまちづくりの骨格としての位置づけがある。したがって、都市構造・土地利用誘導の形成機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	街区機能		→	都市計画決定時、市街地ゾーンに該当し、現在は住宅許容エリアに該当する。したがって都市環境機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	生活空間		→	都市計画決定時、現在とも地域の文化活動としての利用に寄与していない。したがって、生活空間機能上の必要性が低い状況は変わらない。

【路線の必要性の検証：STEP3 代替路線の有無による検証】

代替路線の有無	代替路線名	同等の機能等の整理
		車線数、歩道の有無、幅員、機能等について
×	—	—

第4段階

【路線の必要性の検証】

必要性検証後の方針	制約の有無	最終方針
存続候補	不整合なし	存続候補

第5段階

見直し内容：存続候補区間
存続すべきである
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、存続すべき。

第3段階

【路線の必要性の検証：STEP1 上位計画等の位置付けの変化の検証】

評価項目	位置づけ	評価理由等
都市計画マスタープラン	→	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。

【路線の必要性の検証：STEP2 都市計画道路に求められる機能に基づく検証】

評価	項目	重み	必要性の変化	該当理由等
交通機能	自動車の通行機能	●	↑	都市計画決定時、計画車線は2車線であり、現在は4車線となっており、自動車の円滑な通行の役割がより求められる。したがって、自動車の通行機能上の必要性が上がっている。
	人、自転車の通行機能	●	→	都市計画決定時、現在とも通学路としての利用がある。したがって、人、自転車の通行機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	沿道利用機能		→	都市計画決定時、現在とも沿道に大規模小売店舗や役所等の公共施設は立地していない。したがって、沿道利用機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	アクセス・連携機能		→	都市計画決定時、現在とも都市間の接続機能を有していない。したがって、アクセス・連携機能上の必要性が低い状況は変わらない。
空間機能	都市環境機能		→	都市計画決定時、市街地ゾーンに該当し、現在は住宅許容エリアに該当する。したがって都市環境機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	避難・救援機能	●	→	都市計画決定時、現在とも緊急輸送道路等の位置づけはない。したがって、避難・救援機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	災害防止機能		→	都市計画決定時、現在とも計画幅員が19m以上であり、延焼遮断機能を有している。したがって、災害防止機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	公共交通のための導入空間		→	都市計画決定時、現在ともバスルートとして指定されていない。したがって、公共交通のための導入空間機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	供給処理・通信情報施設の空間		→	都市計画決定時、現在とも下水道整備区域内であるため幹線管渠の設置が見込まれる。したがって、供給処理・通信情報施設の空間機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	道路付属物の空間		↑	都市計画決定時、4車線道路と交差していなかったが、現在は大久保野田線の整備済区間と接続する。したがって、道路付属物としての空間機能上の必要性が上がっている。
市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成		→	都市計画決定時、現在ともまちづくりの骨格としての位置づけがある。したがって、都市構造・土地利用誘導の形成機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	街区機能		→	都市計画決定時、市街地ゾーンに該当する。現在は住宅許容エリアに該当する。したがって都市環境機能上の必要性は高い状況は変わらない。
	生活空間		→	都市計画決定時、現在とも地域の文化活動としての利用に寄与していない。したがって、生活空間機能上の必要性が低い状況は変わらない。

【路線の必要性の検証：STEP3 代替路線の有無による検証】

代替路線の有無	代替路線名	同等の機能等の整理
		車線数、歩道の有無、幅員、機能等について
×	—	—

第4段階

【路線の必要性の検証】

必要性検証後の方針	制約の有無	最終方針
存続候補	不整合なし	存続候補

第5段階

見直し内容：存続候補区間

存続すべきである

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、存続すべき。

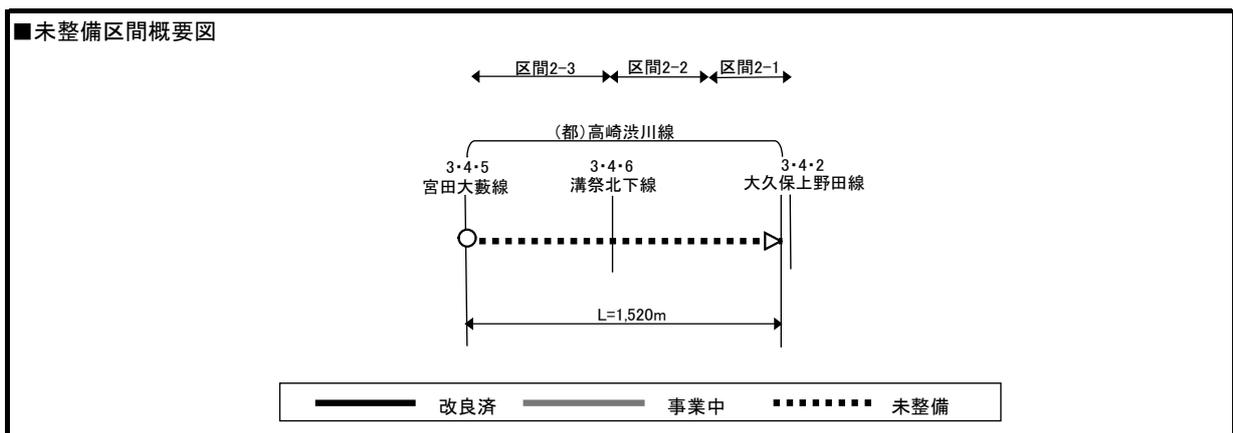
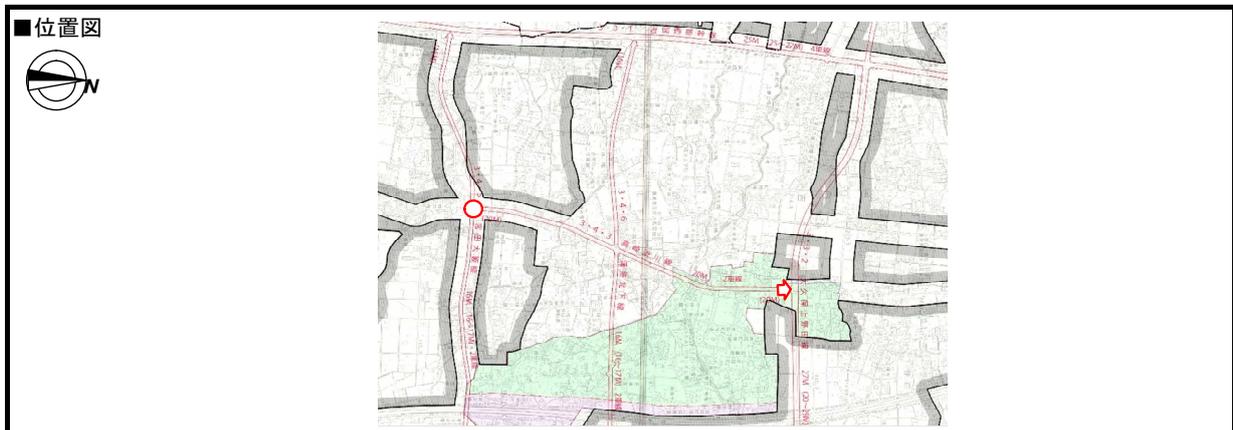
群馬県都市計画道路見直し 評価カルテ

市町村名	吉岡町(吉岡都市計画区域)	作成日	令和 3 年 9 月
------	---------------	-----	------------

【将来都市像等の整理】

将来像、見直しの背景	<p>○市街地の無秩序な拡大を防ぎつつ、賑わいや活力を生み出す拠点を形成するとともに、必要な都市機能や公共サービスが揃った市街地の『まとまり』を形成することが望まれます。</p> <p>○『まちづくりの軸』以外の幹線道路のネットワークを強化するため、東西方向で幹線道路のネットワークが途切れている箇所においては、新たに幹線道路を整備する箇所として位置付け、整備を推進します。</p> <p>○都市計画決定後、長期間未着手となっている道路については、都市の土地利用の変化やバイパスの開通に伴う自動車の流れの大きさの転換などを考慮し、見直しを検討します。</p>
------------	---

路線及び対象区間概要	路線No. 路線名、全体路線長	3・4・3 高崎渋川線	L= 1,520 m
	未改良区間	吉岡町大字南下字長山 ~ 吉岡町大字下野田字石田	
	未改良区間延長・代表幅員	L= 1,520 m	W= 20 m
	当初都市計画決定年次	昭和 55 年 12 月 2 日	41 年経過
	直近の都市計画変更年次 (名称変更は含まない)	平成 17 年 7 月 15 日	16 年経過



2-1

第3段階

【路線の必要性の検証：STEP1 上位計画等の位置付けの変化の検証】

評価項目	位置づけ	評価理由等
都市計画マスタープラン	↓	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。

【路線の必要性の検証：STEP2 都市計画道路に求められる機能に基づく検証】

評価	項目	重み	必要性の変化	該当理由等
交通機能	自動車の通行機能	●	→	都市計画決定時、現在とも計画車線は2車線であり、自動車の円滑な通行の役割が求められる。したがって、自動車の通行機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	人、自転車の通行機能	●	→	都市計画決定時、現在とも通学路としての利用がある。したがって、人、自転車の通行機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	沿道利用機能		→	都市計画決定時、現在とも沿道に役所等の公共施設が立地している。したがって、沿道利用機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	アクセス・連携機能		→	都市計画決定時、現在とも都市間の接続機能を有していない。したがって、アクセス・連携機能上の必要性が低い状況は変わらない。
空間機能	都市環境機能	●	↑	都市計画決定時、住宅系や工業系の土地利用エリアに該当していなかったが、現在は住宅許容エリアに該当する。したがって都市環境機能上の必要性が上がっている。
	避難・救援機能		↑	都市計画決定時は、緊急輸送道路の位置づけはなかったが、現在は第二次緊急輸送道路に位置づけられており、防災拠点や指定避難所からの圏域に含まれている。したがって、避難・救援機能の必要性が上がっている。
	災害防止機能		→	都市計画決定時、現在とも計画幅員が19m以上であり、かつ現在は延焼遮断機能を有している。したがって、災害防止機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	公共交通のための導入空間		→	都市計画決定時、現在ともバスルートとして設定されている。したがって、公共交通のための導入空間機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	供給処理・通信情報施設の空間		→	都市計画決定時、現在とも下水道整備区域内であるため幹線管渠の設置が見込まれる。したがって、供給処理・通信情報施設の空間機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	道路付属物の空間		→	都市計画決定時、現在とも4車線道路と交差していない。したがって、道路付属物としての空間機能上の必要性の低い状況は変わらない。
市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成		↓	都市計画決定時、まちづくりの骨格としての位置づけはあったが、現在はまちづくりの軸としての位置づけはない。したがって、都市構造・土地利用の誘導形成機能上の必要性が下がっている。
	街区機能		↑	都市計画決定時、住宅系土地利用に該当していなかったが、現在は住宅許容エリアに該当する。したがって、街区機能上の必要性が上がっている。
	生活空間		↑	都市計画決定時、地域の文化活動としての利用に寄与していなかったが、現在は寄与する区間である。したがって、生活空間機能上の必要性が上がっている。

【路線の必要性の検証：STEP3 代替路線の有無による検証】

代替路線の有無	代替路線名	同等の機能等の整理
		車線数、歩道の有無、幅員、機能等について
×	—	—

第4段階

【路線の必要性の検証】

必要性検証後の方針	制約の有無	最終方針
存続候補	不整合なし	存続候補

第5段階

見直し内容：存続候補区間
存続すべきである
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、存続すべき。

2-2

第3段階

【路線の必要性の検証：STEP1 上位計画等の位置付けの変化の検証】

評価項目	位置づけ	評価理由等
都市計画マスタープラン	↓	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。

【路線の必要性の検証：STEP2 都市計画道路に求められる機能に基づく検証】

評価	項目	重み	必要性の変化	該当理由等
交通機能	自動車の通行機能	●	→	都市計画決定時、現在とも計画車線は2車線である。したがって、自動車の通行機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	人、自転車の通行機能	●	→	都市計画決定時、現在とも通学路としての利用がある。したがって、人、自転車の通行機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	沿道利用機能		→	都市計画決定時、現在とも沿道に大規模小売店舗は立地していなかったが役所等の公共施設は立地していた。したがって、沿道利用機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	アクセス・連携機能		→	都市計画決定時、現在とも都市間の接続機能を有していない。したがって、アクセス・連携機能上の必要性が低い状況は変わらない。
空間機能	都市環境機能	●	↑	都市計画決定時、住宅系や工業系の土地利用に該当していなかったが、現在は住宅誘導エリアに該当する。したがって、街区機能上の必要性が上がっている。
	避難・救援機能		↑	都市計画決定時は、緊急輸送道路の位置づけはなかったが、現在は第二次緊急輸送道路に位置づけられており、防災拠点や指定避難所からの圏域に含まれている。したがって、避難・救援機能の必要性が上がっている。
	災害防止機能		→	都市計画決定時、現在とも計画幅員が19m以上であり、かつ現在は延焼遮断機能を有している。したがって、災害防止機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	公共交通のための導入空間		→	都市計画決定時、現在ともバスルートとして設定されている。したがって、公共交通のための導入空間機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	供給処理・通信情報施設の空間		→	都市計画決定時、現在とも下水道整備区域内であるため幹線管渠の設置が見込まれる。したがって、供給処理・通信情報施設の空間機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	道路付属物の空間		→	都市計画決定時、現在とも4車線道路と交差していない。したがって、道路付属物としての空間機能上の必要性の低い状況は変わらない。
市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成		↓	都市計画決定時、まちづくりの骨格としての位置づけはあったが、現在はまちづくりの軸としての位置づけはない。したがって、都市構造・土地利用の誘導形成機能上の必要性が下がっている。
	街区機能		↑	都市計画決定時、住宅系土地利用に該当していなかったが、現在は住宅誘導エリアに該当する。したがって、街区機能上の必要性が上がっている。
	生活空間		↑	都市計画決定時、地域の文化活動としての利用に寄与していなかったが現在は寄与する区間である。したがって、生活空間機能上の必要性が上がっている。

【路線の必要性の検証：STEP3 代替路線の有無による検証】

代替路線の有無	代替路線名	同等の機能等の整理	
		車線数、歩道の有無、幅員、機能等について	
×	—	—	

第4段階

【路線の必要性の検証】

必要性検証後の方針	制約の有無	最終方針
存続候補	不整合なし	存続候補

第5段階

見直し内容：存続候補区間
存続すべきである
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、存続すべき。

第3段階

【路線の必要性の検証：STEP1 上位計画等の位置付けの変化の検証】

評価項目	位置づけ	評価理由等
都市計画マスタープラン	↓	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。

【路線の必要性の検証：STEP2 都市計画道路に求められる機能に基づく検証】

評価	項目	重み	必要性の変化	該当理由等
交通機能	自動車の通行機能	●	→	都市計画決定時、現在とも計画車線は2車線である。したがって、自動車の通行機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	人、自転車の通行機能	●	→	都市計画決定時、現在とも通学路としての利用がある。したがって、人、自転車の通行機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	沿道利用機能		→	都市計画決定時、現在とも沿道に大規模小売店舗や役所等の公共施設は立地していない。したがって、沿道利用機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	アクセス・連携機能		→	都市計画決定時、現在とも都市間の接続機能を有していない。したがって、アクセス・連携機能上の必要性が低い状況は変わらない。
空間機能	都市環境機能	●	↑	都市計画決定時、住宅系や工業系の土地利用に該当していなかったが、現在は住宅誘導エリアに該当する。したがって、街区機能上の必要性が上がっている。
	避難・救援機能		↑	都市計画決定時は、緊急輸送道路等の位置づけはなかったが、現在は第二次緊急輸送道路に位置づけられており、防災拠点や指定避難所からの圏域に含まれている。したがって、避難・救援機能上の必要性が上がっている。
	災害防止機能		→	都市計画決定時、現在とも計画幅員が19m以上であり、かつ現在は延焼遮断機能を有している。したがって、災害防止機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	公共交通のための導入空間		→	都市計画決定時、現在ともバスルートとして設定されている。したがって、公共交通のための導入空間機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	供給処理・通信情報施設の空間		→	都市計画決定時、現在とも下水道整備区域内であるため幹線管渠の設置が見込まれる。したがって、供給処理・通信情報施設の空間機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	道路付属物の空間		→	都市計画決定時、現在とも4車線道路と交差していない。したがって、道路付属物としての空間機能上の必要性の低い状況は変わらない。
市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成		↓	都市計画決定時、まちづくりの骨格としての位置づけはあったが、現在はまちづくりの軸としての位置づけはない。したがって、都市構造・土地利用の誘導形成機能上の必要性が下がっている。
	街区機能		↑	都市計画決定時、住宅系土地利用に該当していないが、現在は住宅誘導エリアに該当する。したがって、街区機能上としての必要性が上がっている。
	生活空間		→	都市計画決定時、現在とも地域の文化活動としての利用に寄与していない。したがって、生活空間機能上の必要性が低い状況は変わらない。

【路線の必要性の検証：STEP3 代替路線の有無による検証】

代替路線の有無	代替路線名	同等の機能等の整理	
		車線数、歩道の有無、幅員、機能等について	
×	—	—	

第4段階

【路線の必要性の検証】

必要性検証後の方針	制約の有無	最終方針
存続候補	不整合なし	存続候補

第5段階

見直し内容：存続候補区間
存続すべきである 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、存続すべき。

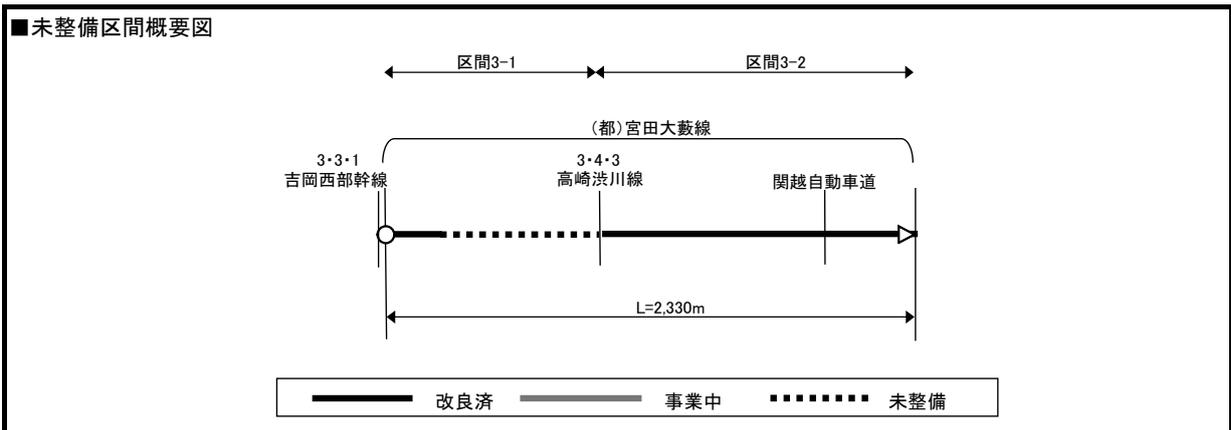
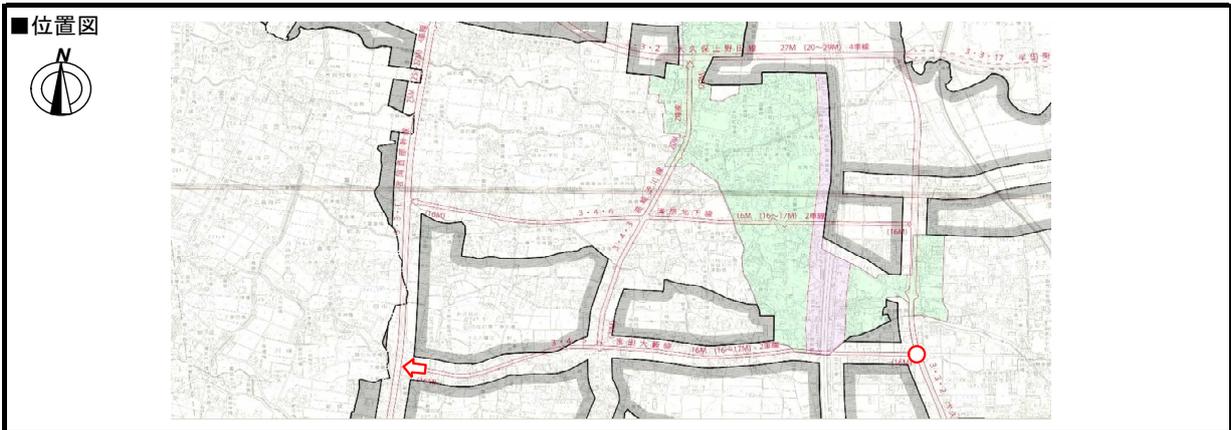
群馬県都市計画道路見直し 評価カルテ

市町村名	吉岡町(吉岡都市計画区域)	作成日	令和 3 年 9 月
------	---------------	-----	------------

【将来都市像等の整理】

将来像、見直しの背景	<p>○市街地の無秩序な拡大を防ぎつつ、賑わいや活力を生み出す拠点を形成するとともに、必要な都市機能や公共サービスが揃った市街地の『まとまり』を形成することが望まれます。</p> <p>○『まちづくりの軸』以外の幹線道路のネットワークを強化するため、東西方向で幹線道路のネットワークが途切れている箇所においては、新たに幹線道路を整備する箇所として位置付け、整備を推進します。</p> <p>○都市計画決定後、長期間未着手となっている道路については、都市の土地利用の変化やバイパスの開通に伴う自動車の流れの大きさの転換などを考慮し、見直しを検討します。</p>
------------	---

路線及び対象区間概要	路線No. 路線名、全体路線長	3・4・5 宮田大藪線	L= 2,330 m
	未改良区間	吉岡町大字大久保字中島 ~ 吉岡町大字南下字大藪	
	未改良区間延長・代表幅員	L= 742 m	W= 16 m
	当初都市計画決定年次	昭和 55 年 12 月 2 日	41 年経過
	直近の都市計画変更年次 (名称変更は含まない)	平成 17 年 7 月 15 日	16 年経過



3-1

第3段階

【路線の必要性の検証：STEP1 上位計画等の位置付けの変化の検証】

評価項目	位置づけ	評価理由等
都市計画マスタープラン	↓	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。

【路線の必要性の検証：STEP2 都市計画道路に求められる機能に基づく検証】

評価	項目	重み	必要性の変化	該当理由等
交通機能	自動車の通行機能	●	→	都市計画決定時、現在とも計画車線は2車線である。したがって、自動車の通行機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	人、自転車の通行機能	●	→	都市計画決定時、現在とも通学路としての利用がある。したがって、人、自転車の通行機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	沿道利用機能		→	都市計画決定時、現在とも沿道に大規模小売店舗や役所等の公共施設は立地していない。したがって、沿道利用機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	アクセス・連携機能		→	都市計画決定時、現在とも都市間の接続機能を有していない。したがって、アクセス・連携機能上の必要性が低い状況は変わらない。
空間機能	都市環境機能	●	→	都市計画決定時、現在とも住宅系や工業系の土地利用エリアに該当しない。したがって都市環境機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	避難・救援機能		→	都市計画決定時、現在とも緊急輸送道路等の位置づけはない。したがって、避難・救援機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	災害防止機能		→	都市計画決定時、現在とも計画幅員が19m未満である。したがって、災害防止機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	公共交通のための導入空間		→	都市計画決定時、現在ともバスルートとして設定されていない。したがって、公共交通のための導入空間機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	供給処理・通信情報施設の空間		→	都市計画決定時、現在とも下水道整備区域内であるため幹線管渠の設置が見込まれる。したがって、供給処理・通信情報施設の空間機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	道路付属物の空間		↑	都市計画決定時、4車線道路と交差していなかったが、現在は吉岡西部幹線と平面交差する区間である。したがって、道路付属物としての空間機能上の必要性が上がっている。
市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成		↓	都市計画決定時、まちづくりの骨格としての位置づけはあったが、現在はまちづくりの軸としての位置づけはない。したがって、都市構造・土地利用の誘導形成機能上の必要性が下がっている。
	街区機能		→	都市計画決定時、現在とも住宅系土地利用に該当しない。したがって、街区機能上としての必要性が低い状況は変わらない。
	生活空間		→	都市計画決定時、現在とも地域の文化活動としての利用に寄与していない。したがって、生活空間機能上の必要性が低い状況は変わらない。

【路線の必要性の検証：STEP3 代替路線の有無による検証】

代替路線の有無	代替路線名	同等の機能等の整理	
		車線数、歩道の有無、幅員、機能等について	
×	—	—	

第4段階

【路線の必要性の検証】

必要性検証後の方針	制約の有無	最終方針
存続候補	不整合なし	存続候補

第5段階

見直し内容：存続候補区間

存続すべきである

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、存続すべき。

3-2

第3段階

【路線の必要性の検証：STEP1 上位計画等の位置付けの変化の検証】

評価項目	位置づけ	評価理由等
都市計画マスタープラン	↓	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。

【路線の必要性の検証：STEP2 都市計画道路に求められる機能に基づく検証】

評価	項目	重み	必要性の変化	該当理由等
交通機能	自動車の通行機能	●	↑	都市計画決定時、工業系土地利用に該当しなかったと想定されるが、現在は工業誘致エリアや工業団地の圏域に区間があるため、自動車の円滑な通行の役割が求められる。したがって、自動車の通行機能上の必要性が上がっている。
	人、自転車の通行機能	●	→	都市計画決定時、現在とも通学路としての利用がある。したがって、人、自転車の通行機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	沿道利用機能		→	都市計画決定時、現在とも沿道に大規模小売店舗や役所等の公共施設は立地していない。したがって、沿道利用機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	アクセス・連携機能		→	都市計画決定時、現在とも都市間の接続機能を有していない。したがって、アクセス・連携機能上の必要性が低い状況は変わらない。
空間機能	都市環境機能	●	↑	都市計画決定時、住宅系や工業系の土地利用に該当しなかったと想定されるが、現在は住宅誘導エリアに該当する。したがって、街区機能上の必要性が上がっている。
	避難・救援機能		→	都市計画決定時、現在とも緊急輸送道路等の位置づけはない。したがって、避難・救援機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	災害防止機能		→	都市計画決定時、現在とも計画幅員が19m未満である。したがって、災害防止機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	公共交通のための導入空間		→	都市計画決定時、現在ともバスルートとして設定されていない。したがって、公共交通のための導入空間機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	供給処理・通信情報施設の空間		→	都市計画決定時、現在とも下水道整備区域内であるため幹線管渠の設置が見込まれる。したがって、供給処理・通信情報施設の空間機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	道路付属物の空間		↑	都市計画決定時、4車線道路と交差していなかったが、現在は大久保上野田線の整備区間と平面交差する区間である。したがって、道路付属物としての空間機能上の必要性が上がっている。
市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成		↓	都市計画決定時、まちづくりの骨格としての位置づけはあったが、現在はまちづくりの軸としての位置づけはない。したがって、都市構造・土地利用の誘導形成機能上の必要性が下がっている。
	街区機能		↑	都市計画決定時、住宅系土地利用に該当しなかったが、現在は住宅誘導エリアに該当する。したがって、街区機能上の必要性が上がっている。
	生活空間		→	都市計画決定時、現在とも地域の文化活動としての利用に寄与していない。したがって、生活空間機能上の必要性が低い状況は変わらない。

【路線の必要性の検証：STEP3 代替路線の有無による検証】

代替路線の有無	代替路線名	同等の機能等の整理
		車線数、歩道の有無、幅員、機能等について
×	—	—

第4段階

【路線の必要性の検証】

必要性検証後の方針	制約の有無	最終方針
存続候補	不整合なし	存続候補

第5段階

見直し内容：存続候補区間

存続すべきである

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、存続すべき。

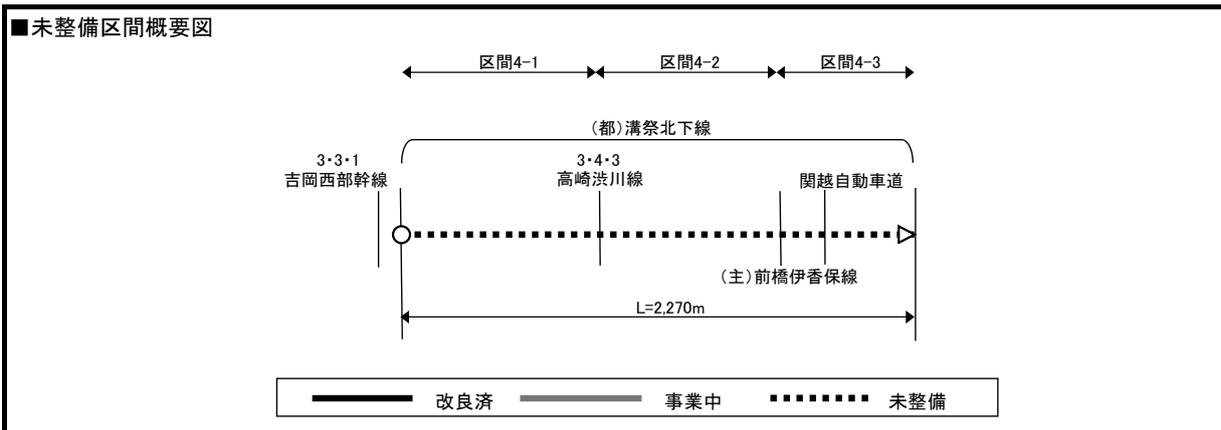
群馬県都市計画道路見直し 評価カルテ

市町村名	吉岡町(吉岡都市計画区域)	作成日	令和 3 年 9 月
------	---------------	-----	------------

【将来都市像等の整理】

将来像、見直しの背景	<p>○市街地の無秩序な拡大を防ぎつつ、賑わいや活力を生み出す拠点を形成するとともに、必要な都市機能や公共サービスが揃った市街地の『まとまり』を形成することが望まれます。</p> <p>○『まちづくりの軸』以外の幹線道路のネットワークを強化するため、東西方向で幹線道路のネットワークが途切れている箇所においては、新たに幹線道路を整備する箇所として位置付け、整備を推進します。</p> <p>○都市計画決定後、長期間未着手となっている道路については、都市の土地利用の変化やバイパスの開通に伴う自動車の流れの大きさの転換などを考慮し、見直しを検討します。</p>
------------	---

路線及び対象区間概要	路線No. 路線名、全体路線長	3・4・6 溝祭北下線	L= 2,270 m
	未改良区間	吉岡町大字大久保 ~ 吉岡町大字北下字住	
	未改良区間延長・代表幅員	L= 2,270 m	W= 16 m
	当初都市計画決定年次	昭和 55 年 12 月 2 日	41 年経過
	直近の都市計画変更年次 (名称変更は含まない)	平成 17 年 7 月 15 日	16 年経過



第3段階

【路線の必要性の検証：STEP1 上位計画等の位置付けの変化の検証】

評価項目	位置づけ	評価理由等
都市計画マスタープラン	↓	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。

【路線の必要性の検証：STEP2 都市計画道路に求められる機能に基づく検証】

評価	項目	重み	必要性の変化	該当理由等
交通機能	自動車の通行機能	●	→	都市計画決定時、現在とも計画車線は2車線である。したがって、自動車の通行機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	人、自転車の通行機能	●	→	都市計画決定時、現在とも通学路としての利用がある。したがって、人、自転車の通行機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	沿道利用機能		→	都市計画決定時、現在とも沿道に大規模小売店舗や役所等の公共施設は立地していない。したがって、沿道利用機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	アクセス・連携機能		→	都市計画決定時、現在とも都市間の接続機能を有していない。したがって、アクセス・連携機能上の必要性が低い状況は変わらない。
空間機能	都市環境機能	●	↑	都市計画決定時、住宅系や工業系の土地利用に該当していないが、現在は住宅許容エリアに該当する。したがって、街区機能上の必要性が上がっている。
	避難・救援機能		→	都市計画決定時、現在とも緊急輸送道路等の位置づけはない。したがって、避難・救援機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	災害防止機能		→	都市計画決定時、現在とも計画幅員が19m未満である。したがって、災害防止機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	公共交通のための導入空間		→	都市計画決定時、現在ともバスルートとして設定されていない。したがって、公共交通のための導入空間機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	供給処理・通信情報施設の空間		→	都市計画決定時、現在とも下水道整備区域内であるため幹線管渠の設置が見込まれる。したがって、供給処理・通信情報施設の空間機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	道路付属物の空間		↑	都市計画決定時、4車線道路と交差していなかったが、現在は吉岡西部幹線と平面交差する区間であるため、道路付属物の整備が期待されている。したがって、道路付属物としての空間機能上の必要性が上がっている。
市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成		↓	都市計画決定時、まちづくりの骨格としての位置づけはあったが、現在はまちづくりの軸としての位置づけはない。したがって、都市構造・土地利用の誘導形成機能上の必要性は下がっている。
	街区機能		↑	都市計画決定時、住宅系土地利用に該当しなかったが、現在は住宅許容エリアに該当する。したがって、街区機能としての必要性が上がっている。
	生活空間		→	都市計画決定時、現在とも地域の文化活動としての利用に寄与していない。したがって、生活空間機能上の必要性が低い状況は変わらない。

【路線の必要性の検証：STEP3 代替路線の有無による検証】

代替路線の有無	代替路線名	同等の機能等の整理	
		車線数、歩道の有無、幅員、機能等について	
×	—	—	—

第4段階

【路線の必要性の検証】

必要性検証後の方針	制約の有無	最終方針
存続候補	不整合なし	存続候補

第5段階

見直し内容：存続候補区間

存続すべきである

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、存続すべき。

第3段階

【路線の必要性の検証：STEP1 上位計画等の位置付けの変化の検証】

評価項目	位置づけ	評価理由等
都市計画マスタープラン	↓	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。

【路線の必要性の検証：STEP2 都市計画道路に求められる機能に基づく検証】

評価	項目	重み	必要性の変化	該当理由等
交通機能	自動車の通行機能	●	→	都市計画決定時、現在とも計画車線は2車線である。したがって、自動車の通行機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	人、自転車の通行機能	●	→	都市計画決定時、現在とも現道が無く通学路としての利用はない。したがって、人、自転車の通行機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	沿道利用機能		→	都市計画決定時、現在とも沿道に大規模小売店舗や役所等の公共施設は立地していない。したがって、沿道利用機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	アクセス・連携機能		↓	都市計画決定時、新駅へと接続する区間であったが、現在は都市間の接続機能を有していない。したがって、アクセス・連携機能上の必要性が下がっている。
空間機能	都市環境機能	●	→	都市計画決定時、市街地ゾーンに該当し、現在は住宅許容エリアに該当する。したがって都市環境機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	避難・救援機能		↑	都市計画決定時、緊急輸送道路の位置づけはなかったが、現在は防災拠点や指定避難所からの圏域に含まれている。したがって、避難・救援機能上の必要性は上がっている。
	災害防止機能		→	都市計画決定時、現在とも計画幅員が19m未満である。したがって、災害防止機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	公共交通のための導入空間		→	都市計画決定時、現在ともバスルートとして設定されていない。したがって、公共交通のための導入空間機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	供給処理・通信情報施設の空間		→	都市計画決定時、現在とも下水道整備区域内であるため幹線管渠の設置が見込まれる。したがって、供給処理・通信情報施設の空間機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	道路付属物の空間		→	都市計画決定時、現在とも4車線道路と交差していない。したがって、道路付属物としての空間機能上の必要性が低い状況は変わらない。
市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成		↓	都市計画決定時、まちづくりの骨格としての位置づけはあったが、現在はまちづくりの軸としての位置づけはない。したがって、都市構造・土地利用の誘導形成機能上の必要性が下がっている。
	街区機能		→	都市計画決定時、市街地ゾーンに該当する。現在は住宅許容エリアに該当する。したがって都市環境機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	生活空間		→	都市計画決定時、現在とも地域の文化活動としての利用に寄与していない。したがって、生活空間機能上の必要性が低い状況は変わらない。

【路線の必要性の検証：STEP3 代替路線の有無による検証】

代替路線の有無	代替路線名	同等の機能等の整理
		車線数、歩道の有無、幅員、機能等について
×	—	—

第4段階

【路線の必要性の検証】

必要性検証後の方針	制約の有無	最終方針
廃止候補	不整合なし	廃止候補

第5段階

見直し内容：廃止候補区間

廃止を検討すべき

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付けられていたが、現在は長期未着手の都市計画道路として見直しを検討する路線としており、上位関連計画の位置づけが下がっている。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るため、廃止すべき。

第3段階

【路線の必要性の検証：STEP1 上位計画等の位置付けの変化の検証】

評価項目	位置づけ	評価理由等
都市計画マスタープラン	↓	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。

【路線の必要性の検証：STEP2 都市計画道路に求められる機能に基づく検証】

評価	項目	重み	必要性の変化	該当理由等
交通機能	自動車の通行機能	●	→	都市計画決定時、現在とも計画車線は2車線である。したがって、自動車の通行機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	人、自転車の通行機能	●	→	都市計画決定時、現在とも現道が無く通学路としての利用はない。したがって、人、自転車の通行機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	沿道利用機能		→	都市計画決定時、現在とも沿道に大規模小売店舗や役所等の公共施設は立地していない。したがって、沿道利用機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	アクセス・連携機能		↓	都市計画決定時、新駅へと接続する区間であったが、現在は都市間の接続機能を有していない。したがって、アクセス・連携機能上の必要性が下がっている。
空間機能	都市環境機能	●	→	都市計画決定時、市街地ゾーンに該当しており、現在は住宅誘導エリアに該当する。したがって都市環境機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	避難・救援機能		↑	都市計画決定時、緊急輸送道路等の位置づけはなかったと想定されるが、現在は防災拠点や指定避難所からの圏域に含まれている。したがって、避難・救援機能上の必要性が上がっている。
	災害防止機能		→	都市計画決定時、現在とも計画幅員が19m未満である。したがって、災害防止機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	公共交通のための導入空間		→	都市計画決定時、現在ともバスルートとして設定されていない。したがって、公共交通のための導入空間機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	供給処理・通信情報施設の空間		→	都市計画決定時、現在とも下水道整備区域内であるため幹線管渠の設置が見込まれる。したがって、供給処理・通信情報施設の空間機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	道路付属物の空間		→	都市計画決定時、現在とも4車線道路と交差していない。したがって、道路付属物としての空間機能上の必要性が低い状況は変わらない。
市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成		↓	都市計画決定時、まちづくりの骨格としての位置づけはあったが、現在はまちづくりの軸としての位置づけはない。したがって、都市構造・土地利用の誘導形成機能上の必要性が下がっている。
	街区機能		→	都市計画決定時、市街地ゾーンに該当しており、現在は住宅誘導エリアに該当する。したがって都市環境機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	生活空間		→	都市計画決定時、現在とも地域の文化活動としての利用に寄与していない。したがって、生活空間機能上の必要性が低い状況は変わらない。

【路線の必要性の検証：STEP3 代替路線の有無による検証】

代替路線の有無	代替路線名	同等の機能等の整理
		車線数、歩道の有無、幅員、機能等について
×	—	—

第4段階

【路線の必要性の検証】

必要性検証後の方針	制約の有無	最終方針
廃止候補	不整合なし	廃止候補

第5段階

見直し内容：廃止候補区間

廃止を検討すべき

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付けられていたが、現在は長期未着手の都市計画道路として見直しを検討する路線としており、上位関連計画の位置づけが下がっている。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るため、廃止すべき。

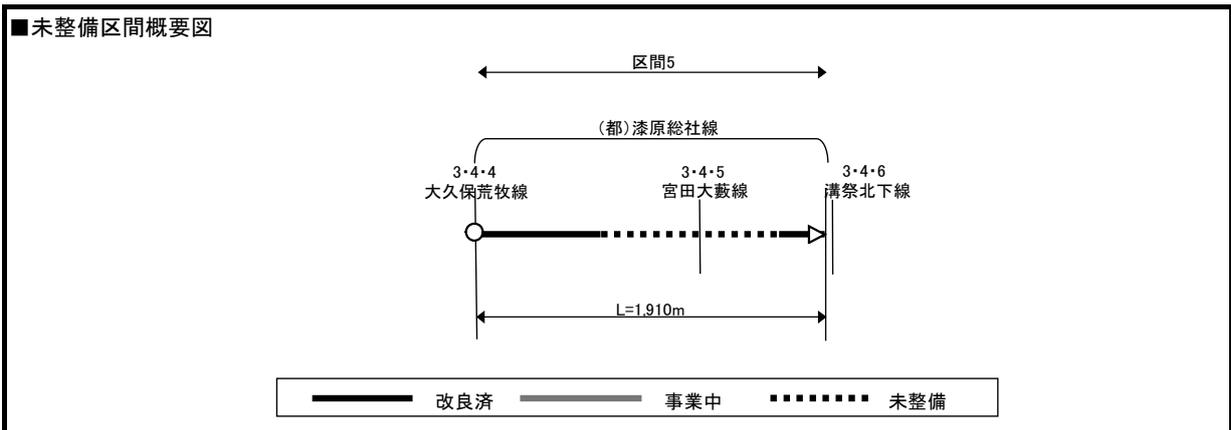
群馬県都市計画道路見直し 評価カルテ

市町村名	吉岡町(吉岡都市計画区域)	作成日	令和 3 年 9 月
------	---------------	-----	------------

【将来都市像等の整理】

将来像、見直しの背景	<p>○市街地の無秩序な拡大を防ぎつつ、賑わいや活力を生み出す拠点を形成するとともに、必要な都市機能や公共サービスが揃った市街地の『まとまり』を形成することが望まれます。</p> <p>○『まちづくりの軸』以外の幹線道路のネットワークを強化するため、東西方向で幹線道路のネットワークが途切れている箇所においては、新たに幹線道路を整備する箇所として位置付け、整備を推進します。</p> <p>○都市計画決定後、長期間未着手となっている道路については、都市の土地利用の変化やバイパスの開通に伴う自動車の流れの大きさの転換などを考慮し、見直しを検討します。</p>
------------	---

路線及び対象区間概要	路線No. 路線名、全体路線長	3・4・7 漆原総社線	L= 1,910 m
	未改良区間	吉岡町大字大久保字中町 ~ 吉岡町大字漆原字天神東	
	未改良区間延長・代表幅員	L= 1,170 m	W= 11.5 m
	当初都市計画決定年次	平成 4 年 7 月 7 日	29 年経過
	直近の都市計画変更年次 (名称変更は含まない)	令和 2 年 12 月 4 日	1 年経過



第3段階

【路線の必要性の検証：STEP1 上位計画等の位置付けの変化の検証】

評価項目	位置づけ	評価理由等
都市計画マスタープラン	→	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。

【路線の必要性の検証：STEP2 都市計画道路に求められる機能に基づく検証】

評価	項目	重み	必要性の変化	該当理由等
交通機能	自動車の通行機能	●	→	都市計画決定時、現在とも計画車線は2車線である。したがって、自動車の通行機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	人、自転車の通行機能	●	→	都市計画決定時、現在とも現道が無く通学路としての利用はない。したがって、人、自転車の通行機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	沿道利用機能		→	都市計画決定時、現在とも沿道に大規模小売店舗や役所等の公共施設は立地していない。したがって、沿道利用機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	アクセス・連携機能		→	都市計画決定時、現在とも都市間の接続機能を有している。したがって、アクセス・連携機能上の必要性が高い状況は変わらない。
空間機能	都市環境機能	●	→	都市計画決定時、現在とも住宅系や工業系の土地利用エリアに該当しない。したがって都市環境機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	避難・救援機能		↑	都市計画決定時は、緊急輸送道路の位置づけはなかったが、現在は、防災拠点や指定避難所からの圏域に含まれている。したがって、避難・救援機能上の必要性が上がっている。
	災害防止機能		→	都市計画決定時、現在とも計画幅員が19m未満である。したがって、災害防止機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	公共交通のための導入空間		→	都市計画決定時、現在ともバスルートとして設定されていない。したがって、公共交通のための導入空間機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	供給処理・通信情報施設の空間		→	都市計画決定時、現在とも下水道事業計画区域外である。したがって、供給処理・通信情報施設の空間機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	道路付属物の空間		↑	都市計画決定時、4車線道路と交差していなかったが、現在は南新井前橋線と交差する区間である。したがって、道路付属物としての空間機能上の必要性が上がっている。
市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成		→	都市計画決定時、現在ともまちづくりの軸としての位置づけはない。したがって、都市構造・土地利用の誘導形成機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	街区機能		→	都市計画決定時、現在とも住宅系土地利用に該当しない。したがって、街区機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	生活空間		→	都市計画決定時、現在とも地域の文化活動としての利用に寄与していない。したがって、生活空間機能上の必要性が低い状況は変わらない。

【路線の必要性の検証：STEP3 代替路線の有無による検証】

代替路線の有無	代替路線名	同等の機能等の整理	
		車線数、歩道の有無、幅員、機能等について	
×	—	—	

第4段階

【路線の必要性の検証】

必要性検証後の方針	制約の有無	最終方針
存続候補	不整合なし	存続候補

第5段階

見直し内容：存続候補区間

存続すべきである

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上がっており、代替路線がないため、存続すべき。

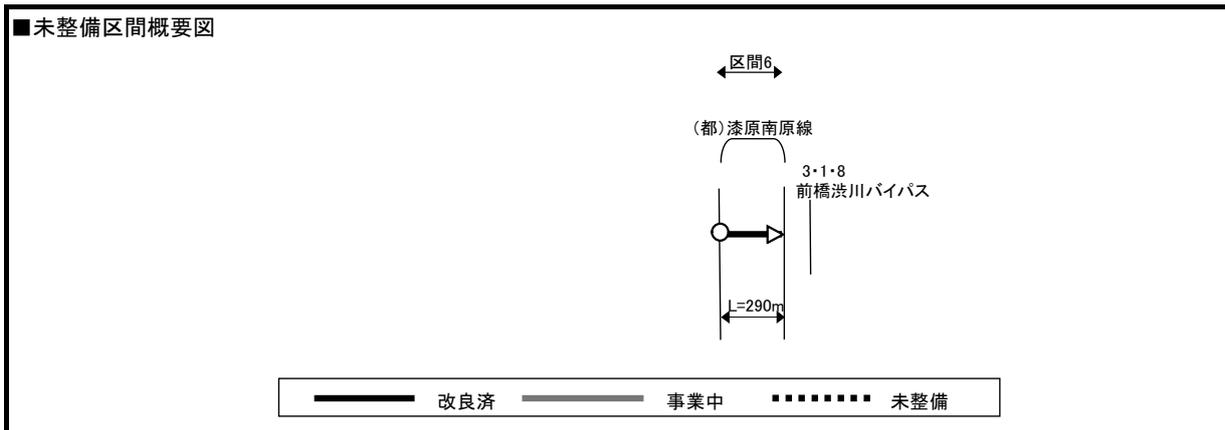
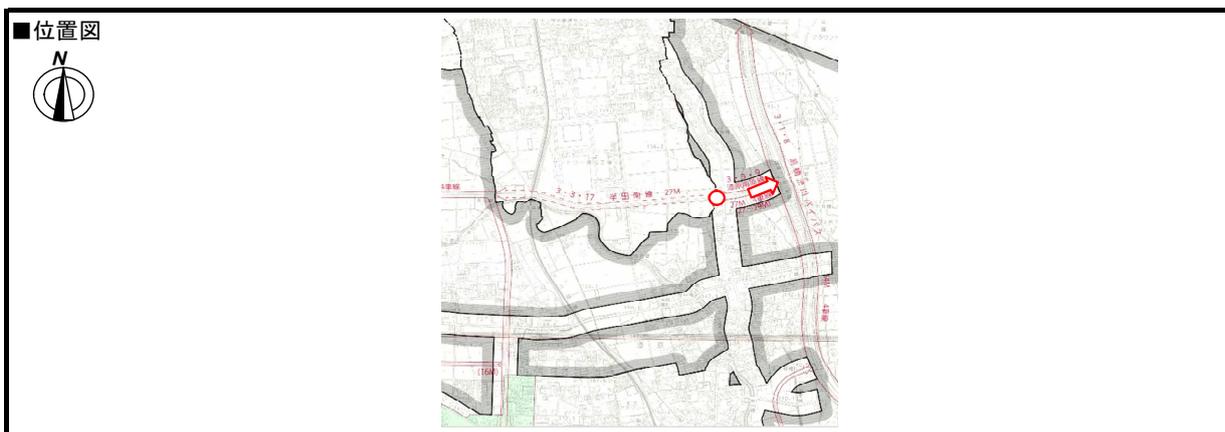
群馬県都市計画道路見直し 評価カルテ

市町村名	吉岡町(吉岡都市計画区域)	作成日	令和 3 年 9 月
------	---------------	-----	------------

【将来都市像等の整理】

将来像、見直しの背景	<p>○市街地の無秩序な拡大を防ぎつつ、賑わいや活力を生み出す拠点を形成するとともに、必要な都市機能や公共サービスが揃った市街地の『まとまり』を形成することが望まれます。</p> <p>○『まちづくりの軸』以外の幹線道路のネットワークを強化するため、東西方向で幹線道路のネットワークが途切れている箇所においては、新たに幹線道路を整備する箇所として位置付け、整備を推進します。</p> <p>○都市計画決定後、長期間未着手となっている道路については、都市の土地利用の変化やバイパスの開通に伴う自動車の流れの大きさの転換などを考慮し、見直しを検討します。</p>
------------	---

路線及び対象区間概要	路線No. 路線名、全体路線長	3・3・9 漆原南原線	L= 290 m
	未改良区間	吉岡町大字漆原字仲町 ~ 吉岡町大字漆原	
	未改良区間延長・代表幅員	L= 40 m	W= 27 m
	当初都市計画決定年次	平成 11 年 4 月 20 日	22 年経過
	直近の都市計画変更年次 (名称変更は含まない)	※これまで変更なし	



第3段階

【路線の必要性の検証：STEP1 上位計画等の位置付けの変化の検証】

評価項目	位置づけ	評価理由等
都市計画マスタープラン	↓	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。

【路線の必要性の検証：STEP2 都市計画道路に求められる機能に基づく検証】

評価	項目	重み	必要性の変化	該当理由等
交通機能	自動車の通行機能	●	→	都市計画決定時、現在とも計画車線は4車線であり、自動車の円滑な通行機能を有する。したがって、自動車の通行機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	人、自転車の通行機能	●	→	都市計画決定時、現在とも通学路としての利用がある。したがって、人、自転車の通行機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	沿道利用機能		→	都市計画決定時、現在とも沿道に大規模小売店舗や役所等の公共施設は立地していない。したがって、沿道利用機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	アクセス・連携機能		→	都市計画決定時、現在とも都市間の接続機能を有している。したがって、アクセス・連携機能上の必要性が高い状況は変わらない。
空間機能	都市環境機能	●	↑	都市計画決定時、住宅系や工業系の土地利用に該当していないが、現在は工業誘致エリアに該当する。したがって、街区機能上の必要性が上がっている。
	避難・救援機能		→	都市計画決定時、現在とも緊急輸送道路等の位置づけはない。したがって、避難・救援機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	災害防止機能		→	都市計画決定時、現在とも計画幅員が19m以上であり現在は延焼遮断機能を有している。したがって、災害防止機能上の必要性が高い状況は変わらない。
	公共交通のための導入空間		→	都市計画決定時、現在ともバスルートとして設定されていない。したがって、公共交通のための導入空間機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	供給処理・通信情報施設の空間		→	都市計画決定時、現在とも下水道事業計画区域外である。したがって、供給処理・通信情報施設の空間機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	道路付属物の空間		→	都市計画決定時、現在とも4車線道路と交差していない。したがって、道路付属物としての空間機能上の必要性が低い状況は変わらない。
市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成		→	都市計画決定時、現在ともまちづくりの軸としての位置づけはない。したがって、都市構造・土地利用の誘導形成機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	街区機能		→	都市計画決定時、現在とも住宅系土地利用に該当しない。したがって、街区機能上の必要性が低い状況は変わらない。
	生活空間		→	都市計画決定時、現在とも地域の文化活動としての利用に寄与していない。したがって、生活空間機能上の必要性が低い状況は変わらない。

【路線の必要性の検証：STEP3 代替路線の有無による検証】

代替路線の有無	代替路線名	同等の機能等の整理
		車線数、歩道の有無、幅員、機能等について
×	—	—

第4段階

【路線の必要性の検証】

必要性検証後の方針	制約の有無	最終方針
存続候補	不整合なし	存続候補

第5段階

見直し内容：存続候補区間
存続すべきである 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上がっており、代替路線がないため、存続すべき。