吉岡町都市計画道路の見直し検討結果

報 告 書

令和４年３月

吉　岡　町

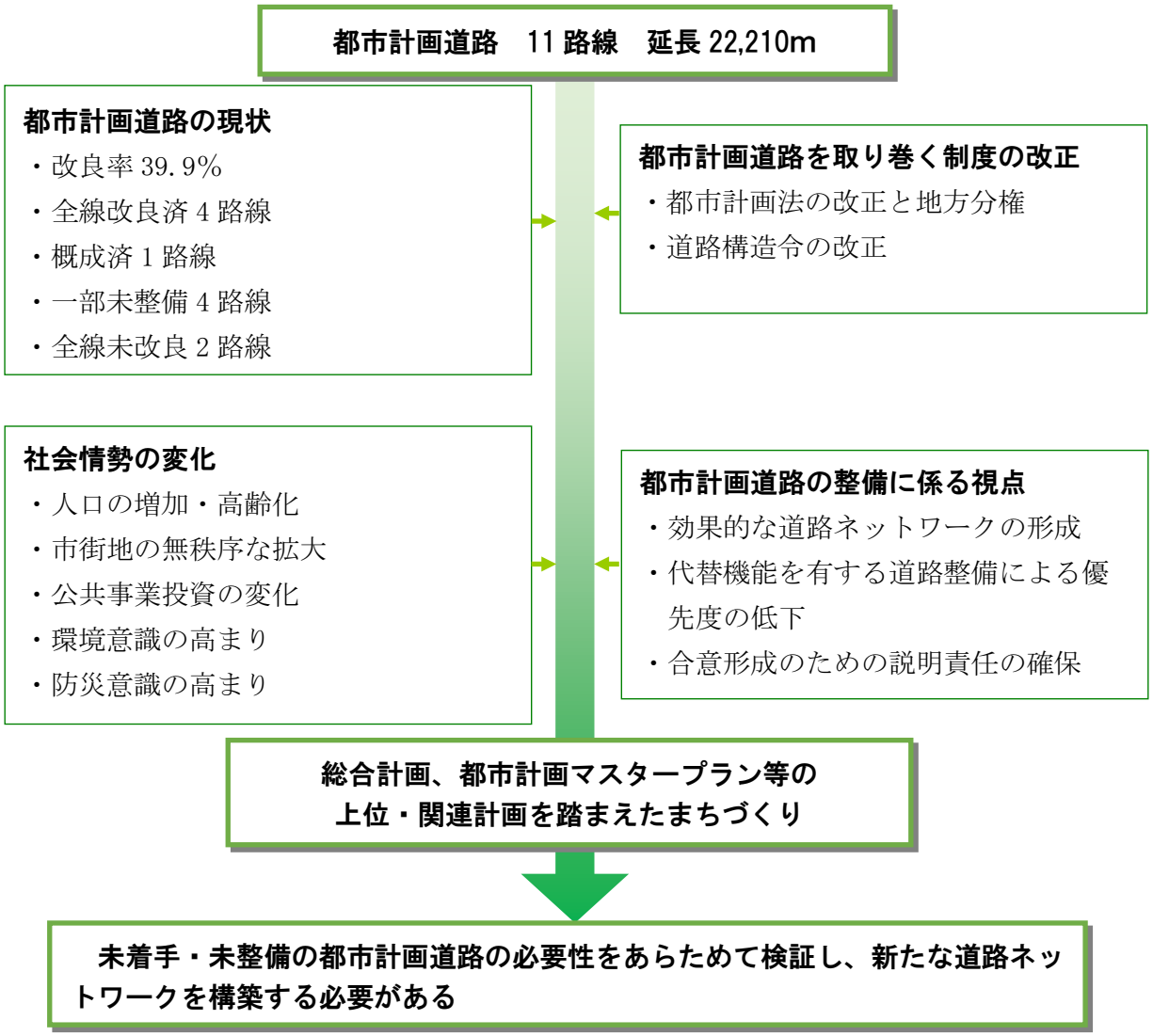
目　次

はじめに ・・・

はじめに

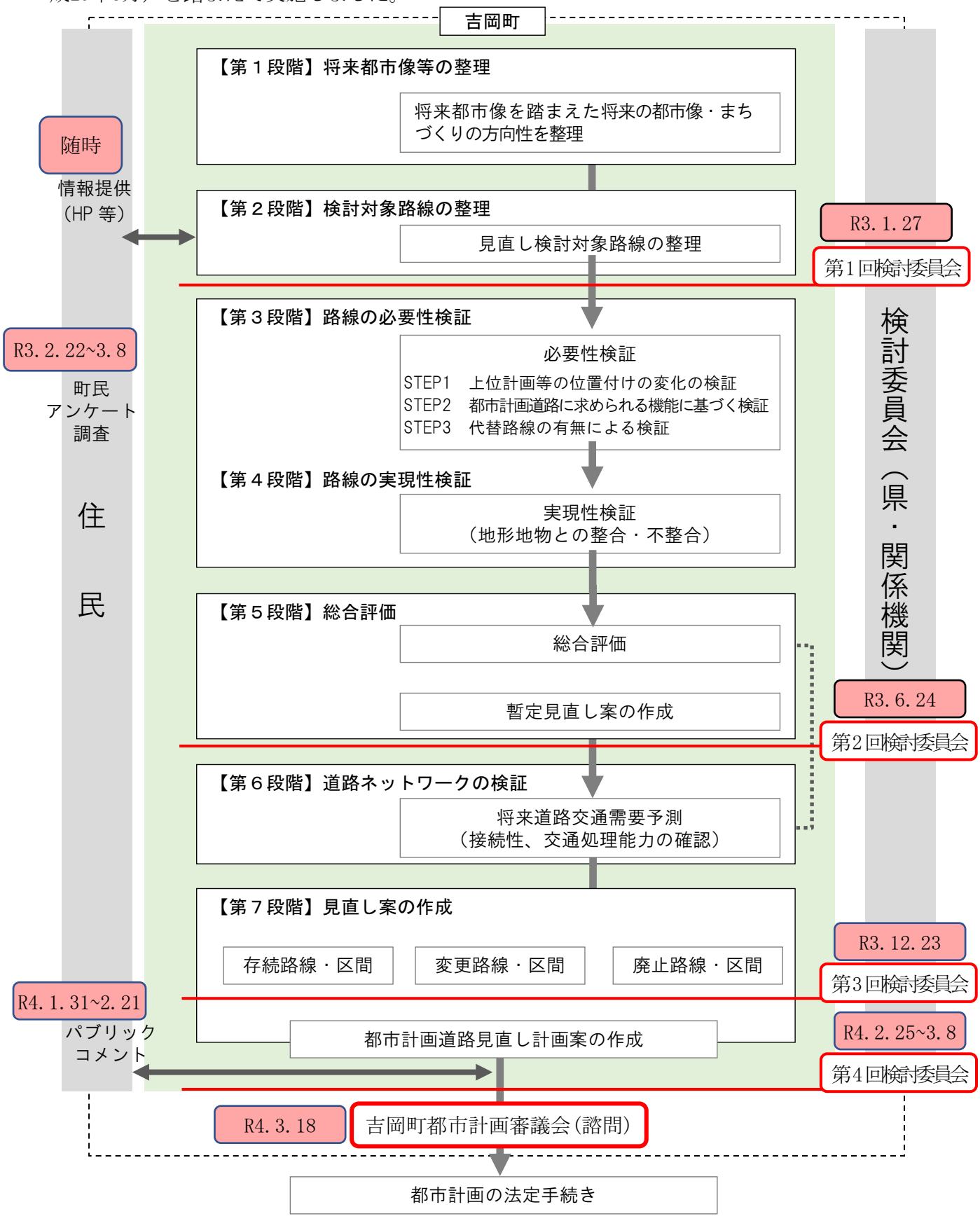
１．都市計画道路見直しの趣旨・必要性

本町の都市計画道路の整備状況や社会情勢の変化、制度改正等を踏まえるとともに、新たな将来都市像を実現するためのまちづくりを効率的かつ戦略的に進めるためには、未整備となっている都市計画道路についても、その役割・機能等を再検証し、新たな道路ネットワークを構築する必要があります。



2．都市計画道路見直し（案）の作成手順

「都市計画ガイドライン(都市計画道路の見直し編）」（群馬県県土整備部都市計画課：平成29年3月）を踏まえて実施しました。



出典：「都市計画ガイドライン（都市計画道路の見直し編）」(H29.3　群馬県）をもとに加工

３．都市計画道路の現況把握

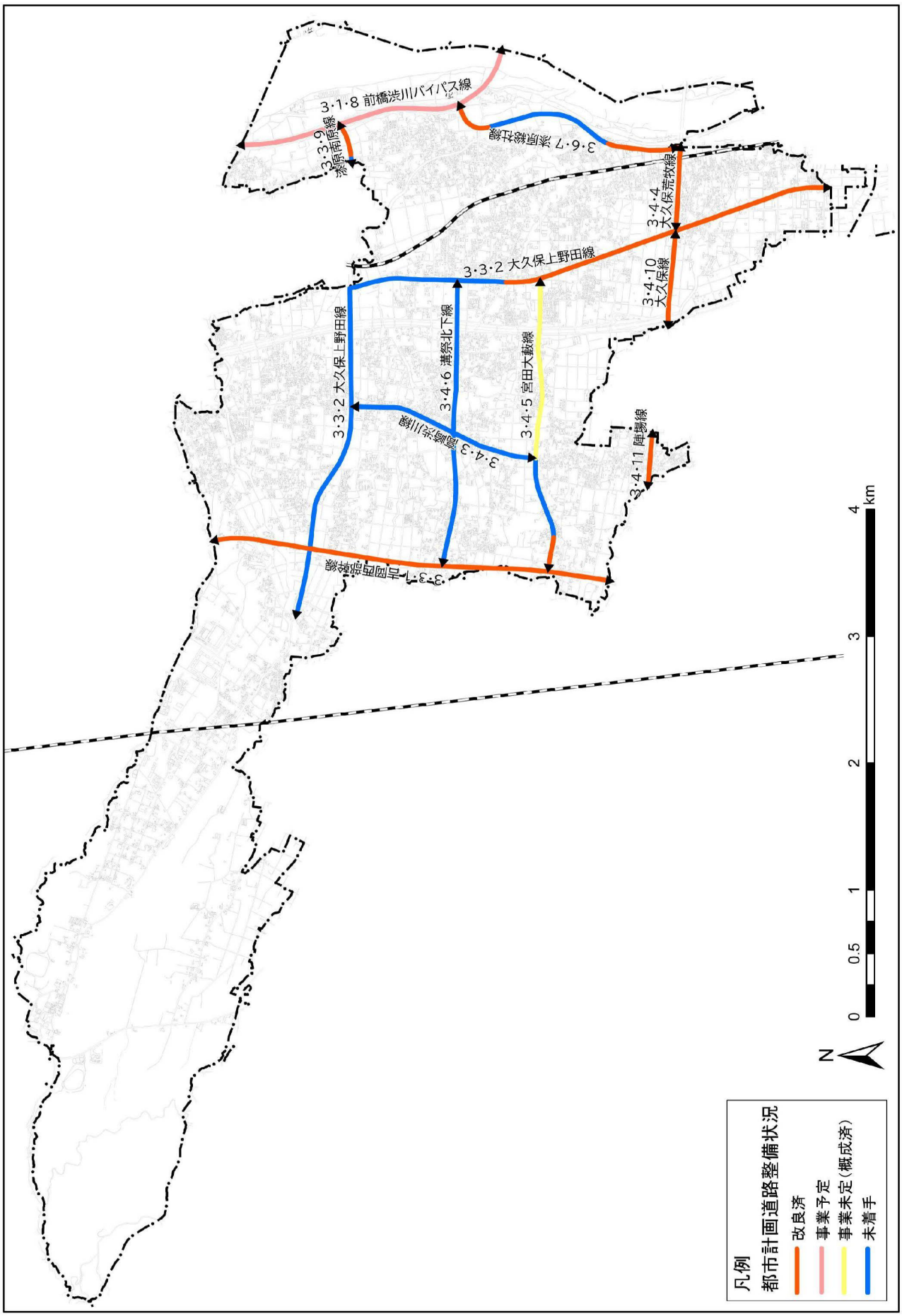
本町では、令和３年 12 月現在、11 路線（総延長 22,210m）が、都市計画決定されています。その内、改良済区間延長は 8,858m で、改良率は 39.9%です。また、全線改良済の路線は４路線（4,960m）、全線未改良は２路線（3,790m）となっています。

表　都市計画道路一覧表(R3.12 月時点)

道路番号	名称	計画					進捗状況					都市計画決定年月日		施行状況
		起点	終点	幅員 (m)	延長 (m)	車線の数	改良済 区間 (m)	改良済 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 (高崎渋川線バイパス)	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 10.9%	1,400 6.3%	9,542 43.0%	－	－	－

※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

図　都市計画道路位置図

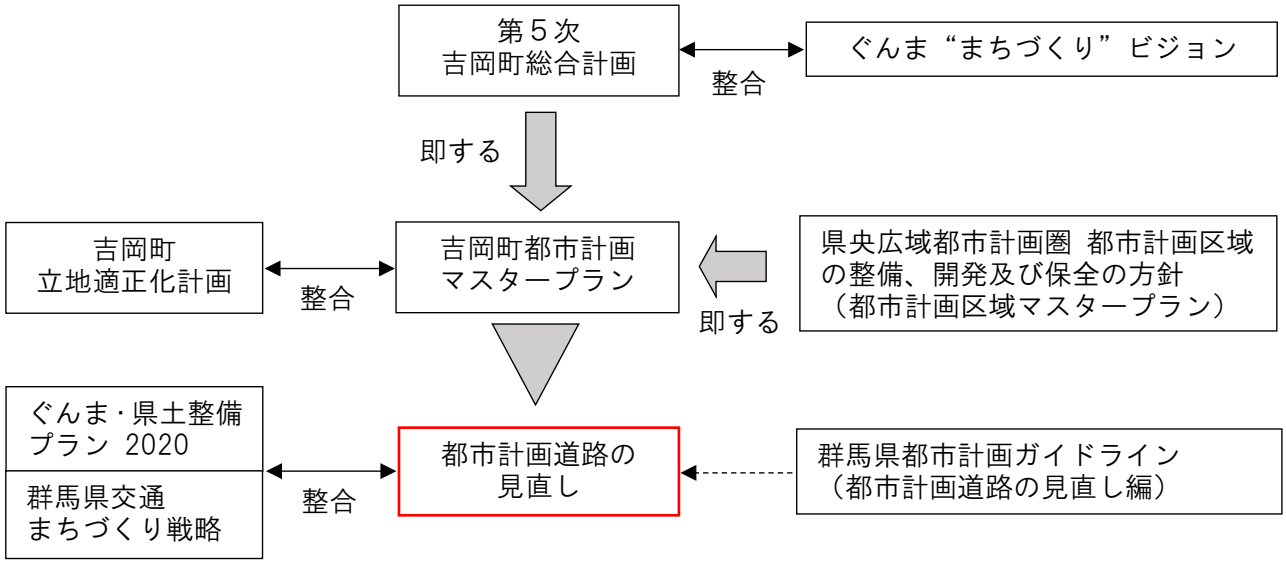

3・1・8 前橋渋川バイパス線
3・3・9 滝原南原線
3・6・7 滝原桜井線
3・4・4 大久保荒牧線
3・3・2 大久保上野田線
3・4・10 大久保線
3・3・2 大久保上野田線
3・4・6 溝祭北下線
3・4・5 宮田大藪線
3・4・3 高崎渋川線
3・4・11 庫渡線
3・3・7 宮原南原線
0
0.5
1
2
3
4
km
N
凡例
都市計画道路整備状況
改良済
事業予定
事業未定（概成済）
未着手

【第１段階】将来都市像等の整理

１．計画体系

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『吉岡町総合計画』『県央広域都市計画圏 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針』『吉岡町都市計画マスタープラン』等における将来都市像、基本方針について整理します。

図　都市計画道路の見直しに伴う上位計画の体系



２．都市の将来像、まちづくりの方向性の整理

都市計画道路の必要性及び妥当性の検証にあたり、上位・関連計画となる以下の群馬県、及び本町の計画における将来都市像、まちづくりの方向性について整理しました。

<table>
<tr><th>名称</th><th>策定年次</th><th>策定主体</th><th>概要</th><th>都市計画道路・都市構造に関わる取組み内容等</th></tr>
<tr><td>第５次吉岡町総合計画</td><td>平成 23 年度
（平成 28 年 3 月
一部改訂）</td><td>吉岡町</td><td>まちづくりを進めるための最高指針であり、実現に向けてまちづくりの大網を定めたもの</td><td>後期基本計画【5-9 道路・交通】＜主要施策＞
（1）道路交通
①幹線道路の整備
利便性と安全性の向上に向けて、幹線道路等の早期整備を県に要望するとともに、道路危険箇所の改良、歩道の新設・拡幅、交通安全施設の整備を図る。
②生活道路の整備・維持管理
都市計画道路の整備を促進し、道路交通のネットワーク化を図るとともに、町道については、交通事故防止など緊急度を総合的に勘案し、計画的な整備と維持管理に努める。</td></tr>
<tr><td>県央広域都市計画圏
都市計画区域の整備、
開発及び保全の方針
（都市計画区域マスタープラン）</td><td>令和 2 年度</td><td>群馬県</td><td>都市計画法第 6 条の 2 に基づき、本町を含む県央広域都市計画圏の都市計画区域における都市づくりの基本的な方向性を定める計画</td><td>主な施設の整備目標
<table>
<tr><th>都市計画区域</th><th>名　　称</th><th>整備予定</th><th>都市構造との関係</th><th>備　　考</th></tr>
<tr><td>吉岡
都市計画区域</td><td>3・4・11 陣場線</td><td>A</td><td>広域根幹軸（県央軸）</td><td>(一)南新井前橋線 2 期工区 バイパス整備</td></tr>
<tr><td>吉岡
都市計画区域</td><td>3・3・2 大久保上野田線</td><td>B</td><td>地域拠点連携軸</td><td>(主)前橋伊香保線 バイパス整備</td></tr>
<tr><td>吉岡
都市計画区域</td><td>3・3・1 吉岡西部幹線</td><td>A</td><td>広域根幹軸（県央軸）</td><td>（主）高崎渋川線 2 期工区 4 車線化</td></tr>
<tr><td>吉岡
都市計画区域</td><td>3・4・11 陣場線</td><td>A</td><td>広域根幹軸（県央軸）</td><td>（一）南新井前橋線 3 期工区 バイパス整備</td></tr>
</table>
※整備予定　A：現在整備中、B：検討中</td></tr>
<tr><td>吉岡町都市計画マスタープラン</td><td>平成13年度
（平成28年3月
一部改訂）</td><td>吉岡町</td><td>都市計画法第18条の2に基づく町の都市計画に関する基本的な方針</td><td>目指すべき方向性
「駒寄スマート IC」と「JR 新駅」を『まちづくりの核』、国道 17 号、前橋伊香保線（吉岡バイパス）、高崎渋川線バイパス及び南新井前橋線バイパスの「広域的幹線道路 4 路線」を『まちづくりの軸』としている
都市施設の整備方針
●「駒寄スマート IC」は、大型車の出入りを可能にするための整備を促進
●「国道 17 号」、「前橋伊香保線（吉岡バイパス）」、「高崎渋川線バイパス及び南新井前橋線バイパス」は、まちの骨格をなす広域的幹線道路でもあるため、整備中・未整備路線については、早期の供用を目指し、整備を推進
●『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</td></tr>
<tr><td>ぐんま“まちづくり”ビジョン
吉岡町アクションプログラム</td><td>平成30年度</td><td>吉岡町</td><td>群馬県が平成24年9月に策定した「ぐんま“まちづくり”ビジョン」を受けて、本町の総合計画等との整合を図りながら、具体的なまちづくりの取組みを着実に進めるためのアクションプログラム</td><td>基本方針 3・基本方針 4　幹線道路の整備の促進
◎ 南新井前橋線バイパス整備促進（駒寄スマート IC アクセス）
◆ 前橋伊香保線吉岡バイパスの延伸
◎ 前橋渋川バイパス 3 期工区の早期完成と 2 期工区の早期 4 車線化
◎ 前橋伊香保線現道拡幅
◎ 都市計画道路の見直しと漆原総社線の整備検討　※◎継続・事業中の取組み ◆今後必要な取組み</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>名称</th><th>策定年次</th><th>策定主体</th><th>概要</th><th>都市計画道路・都市構造に関わる取組み内容等</th></tr>
<tr><td>吉岡町立地適正化計画</td><td>平成30年度</td><td>吉岡町</td><td>平成26年度の都市再生特別措置法の改正を受けて「機能集約＋ネットワーク型」まちづくりを実現するための計画</td><td>都市づくりの基本方針
【基本方針１】人口・都市機能の適正な誘導のためのメリハリのある土地利用
・適正な都市機能の誘導、既存施設の有効活用によるメリハリのある土地利用
・地域ごとの状況に応じた適正な開発コントロール
【基本方針２】賑わいのあるまちづくりの推進のための子育て環境等の充実
・駒寄スマートIC周辺の拠点性向上
・バイパス沿道における適切な土地利用誘導
【基本方針３】歩いて楽しい健康なまちづくりの推進のための移動手段の充実
・市街地内におけるソフト・ハード両面からの歩いて楽しい環境づくり
・公共交通の利用促進
都市の骨格構造
積極的に市街化を図るエリアと、市街化を抑制し現在の環境を保全するエリアに区分してメリハリをつけ、まとまりのある土地利用へと転換を図る</td></tr>
<tr><td>ぐんま･県土整備プラン2020</td><td>令和2年度</td><td>群馬県</td><td>2040年に目指す将来像の実現に向けて、道路や河川、砂防施設、県立公園、下水道、県営住宅など、社会資本の整備や維持管理を「どのような考え方で、どのように進めていくか」を示す県土整備分野の最上位計画</td><td>【政策 3】多様な移動手段の確保　施策 2 自動車交通網の整備
取組み 2　広域圏の中心となる都市と隣接市町間や、医療・福祉・商業等の都市機能の集約を促す「都市機能誘導区域」間をつなぐなど市町村間の連携・交流機能を強化する幹線道路網の整備を推進
取組み 3　生活に必要な機能が集積している「都市機能誘導区域」への安全で快適な移動を可能にするため、地域への安全で快適な移動を可能にするため、渋滞箇所やすれ違い困難箇所の解消を図る道路整備等を推進
<table>
<tr><th></th><th>はばたけ群馬・県土整備プラン 2018-2027</th><th>ぐんま・県土整備プラン 2020</th></tr>
<tr><td>県道南新井前橋線（2 期工区）
バイパス整備</td><td>継続事業</td><td>継続事業</td></tr>
<tr><td>県道南新井前橋線（3 期工区）
バイパス整備</td><td>継続事業</td><td>継続事業</td></tr>
<tr><td>県道高崎渋川線（2 期工区）
バイパス 4 車線化</td><td>平成 39 年度までに着手予定</td><td>継続事業</td></tr>
<tr><td>県道前橋伊香保線
（大久保工区）歩道整備</td><td>継続事業</td><td>継続事業</td></tr>
<tr><td>県道前橋伊香保線
（上野田工区）歩道整備</td><td>―</td><td>令和 6 年度までに着手予定</td></tr>
<tr><td>県道前橋伊香保線バイパス整備</td><td>平成 39 年度までに着手予定</td><td>着手に向けて検討する事業</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>群馬県交通まちづくり戦略</td><td>平成29年度</td><td>群馬県</td><td>「まちのまとまりをつくり、公共交通でつなぐ」という「ぐんま“まちづくり”ビジョン」の理念を実現し、多様な移動手段を確保するための実行計画</td><td>【基本方針 2】　機関公共交通軸の強化・快適化
戦略 2-1　機関公共交通軸へのアクセス性を向上
市町村や交通事業者と連携し、鉄道駅へのアクセス向上を図るため、アクセス道路や駅前広場等の整備を推進</td></tr>
</table>

３．上位関連計画の内容・整理

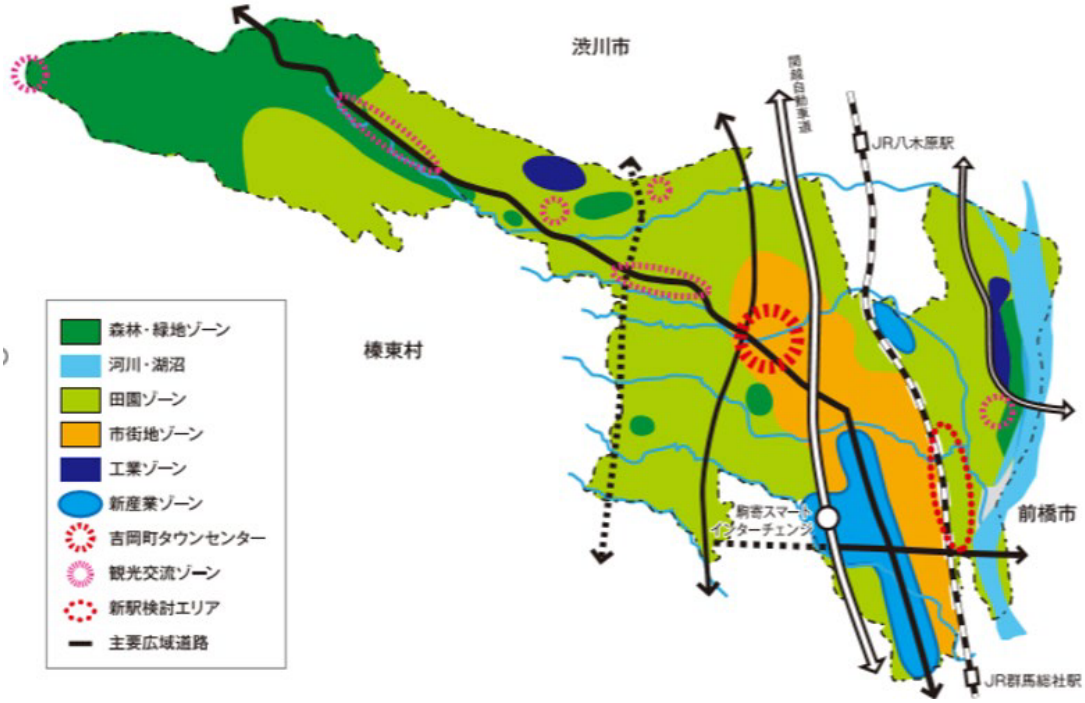
（１）第５次吉岡町総合計画（平成 28 年 3 月）

将来像

『キラリ　よしおか
―人と自然輝く 丘の手タウン 吉岡町―』

1　支えあう健康と福祉のまちづくり
2　心豊かな教育と文化のまちづくり
3　活力ある産業と雇用のまちづくり
4　魅力的な自然と環境のまちづくり
5　住みよい便利で安全なまちづくり
6　町民と行政が協働するまちづくり

将来都市構造図



前期基本計画

【5-9 道路・交通】

＜基本目標＞

駒寄スマートインターチェンジの大型車対応化と接続道路網や広域幹線道路、町民の暮らしに密着した生活道路網の計画的な整備を推進するとともに、車を運転しない高齢者や学生などの買い物や通院、通学といった日常生活の利便性向上のため、公共交通の充実を図り、便利で安全なまちづくりをめざします。

＜主要施策＞

（1）道路交通

①幹線道路の整備

利便性と安全性の向上に向けて、幹線道路等の早期整備を県に要望するとともに、道路危険箇所の改良、歩道の新設・拡幅、交通安全施設の整備を図ります。

②生活道路の整備・維持管理

都市計画道路の整備を促進し、道路交通のネットワーク化を図るとともに、町道については、交通事故防止など緊急度を総合的に勘案し、計画的な整備と維持管理に努めます。

③安全性・快適性の向上

公共施設周辺や通学路などを中心に、歩道や交通安全施設、道路のバリアフリー化など、安全で快適な道路づくりを進めます。

④駒寄スマートインターチェンジの大型車対応化

広域交流や観光の活性化、新産業の立地に向けて、関越自動車道の駒寄スマートインターチェンジの大型車対応化を促進します。

⑤道路景観・環境の向上

道路緑化を進めるとともに、町民による道路清掃やフラワーロードづくりなど、町民による道路環境向上の取組みを促進します。

（２）県央広域都市計画圏　都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（令和２年）
（都市計画区域マスタープラン）

都市づくりの目標

ぐんまらしい持続可能なまち
～まちの“個性”を活かして“まちのまとまり”をつくりだします～
（目標年次　将来都市構造：令和 17 年　土地利用・施設等の決定の方針：令和７年）

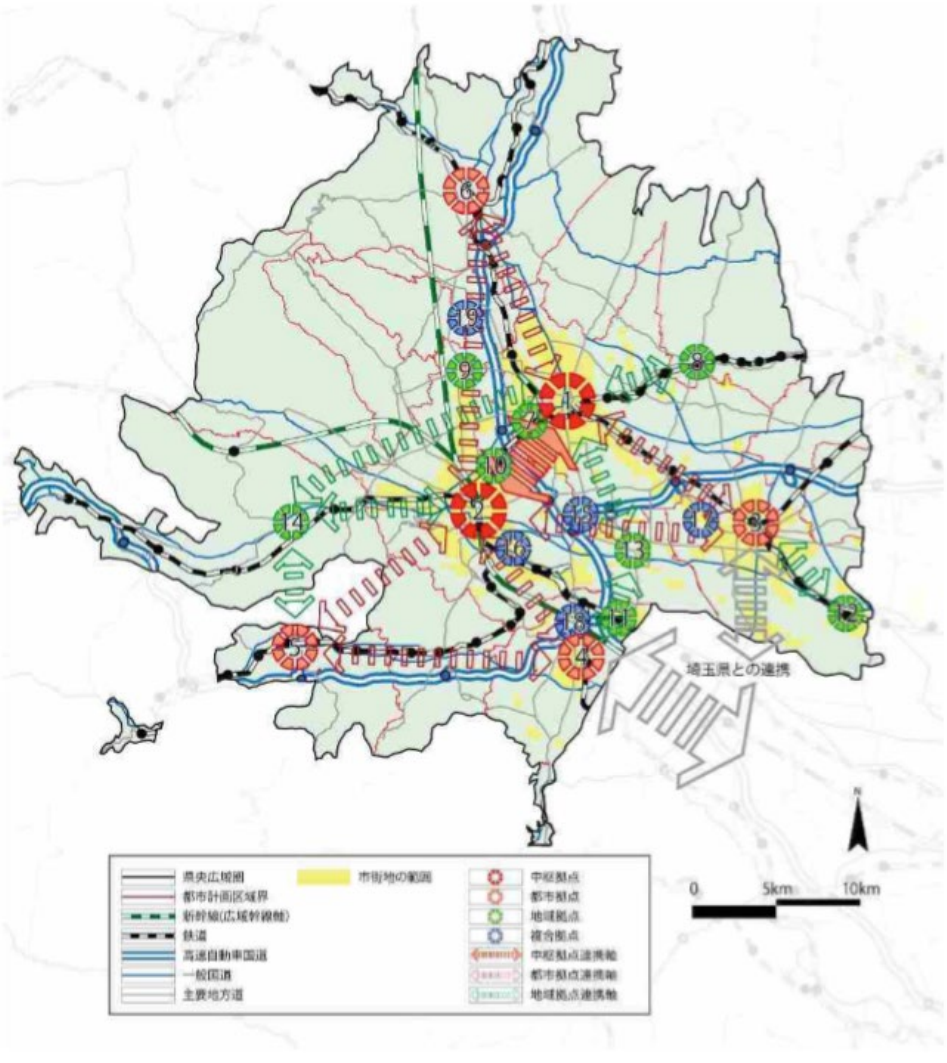
基本方針

１．人口減少を前提とした土地利用計画にあわせた公共交通や都市施設の再構築
２．空き地・既存施設の利活用や優遇措置の導入による街なかへの転居の促進や集客施設の誘致
３．地域の誇れる個性・景観・くらしを支える機能を整えた魅力的な「まちのまとまり」つくり
４．都市間移動も都市内移動も高い利便性の確保
５．ぐんまの強みを活かした産業の誘致や新エネルギーによる産業創出環境づくり

都市構造図

■　県央広域都市計画圏の都市構造図（中枢・都市・地域・複合拠点と連携軸）

注）図中の番号は、次表に示す拠点番号に対応



種別	役割
広域根幹軸	○ 複数の広域都市計画圏が一体の都市として地域間競争力を強化するための連携軸 ○ 高速道路及び「群馬がはばたくための７つの交通軸構想」の各軸と対応。 「７つの交通軸構想」とは、高速交通網の効果を県内全ての地域や産業の発展に活かせるよう高速交通網を補完する７つ交通軸の整備、強化を推進するもの。
中枢拠点連携軸	○ 本広域都市計画圏における２つの中枢拠点同士が相互に連携し、個性を活かして広域圏を牽引するために機能を強化するための連携軸。
都市拠点連携軸	○ 都市拠点において充足できない機能を、中枢拠点または隣接する都市拠点と連携することで補完するための連携軸。
地域拠点連携軸	○ 地域拠点において充足できない機能を中枢拠点、都市拠点または隣接する地域拠点と連携することで、補完するための連携軸。

都市計画区域ごとの方針

■吉岡都市計画区域

○建築物の新築のうち、用途地域内に立地しているのは 8.5%にとどまり、まちのまとまりの外の件数が 8 割を占める。関越自動車道駒寄スマートインターチェンジ周辺、高崎渋川線バイパス沿道等、区域東部の新築が顕著である。また、インターチェンジへのアクセス道路やバイパス沿道への企業立地等についても、特定用途制限地域（路線型）などを併せて行うことが必要である。

○県道高崎渋川線バイパス、関越自動車道駒寄スマートインターチェンジ（大型化対応）の整備に伴い開発圧力の高まりが見込まれる。

＜主要な施設の整備目標＞

都市計画区域	名　　称	整備予定	都市構造との関係	備　　考
吉岡 都市計画区域	3・4・11 陣場線	A	広域根幹軸（県央軸）	(一) 南新井前橋線 2 期工区 バイパス整備
吉岡 都市計画区域	3・3・2 大久保上野田線	B	地域拠点連携軸	(主)前橋伊香保線 バイパス整備
吉岡 都市計画区域	3・3・1 吉岡西部幹線	A	広域根幹軸（県央軸）	（主）高崎渋川線 2 期工区 ４車線化
吉岡 都市計画区域	3・4・11 陣場線	A	広域根幹軸（県央軸）	(一) 南新井前橋線 3 期工区 バイパス整備

※整備予定　A：現在整備中、B：検討中

（３）吉岡町都市計画マスタープラン（平成 13 年度(平成 28 年 3 月一部改訂)）

将来都市像

『「まとまり」をつくり、すべての世代が暮らしやすいまちへ』

（目標年次：平成 48 年）

目指すべき方向性

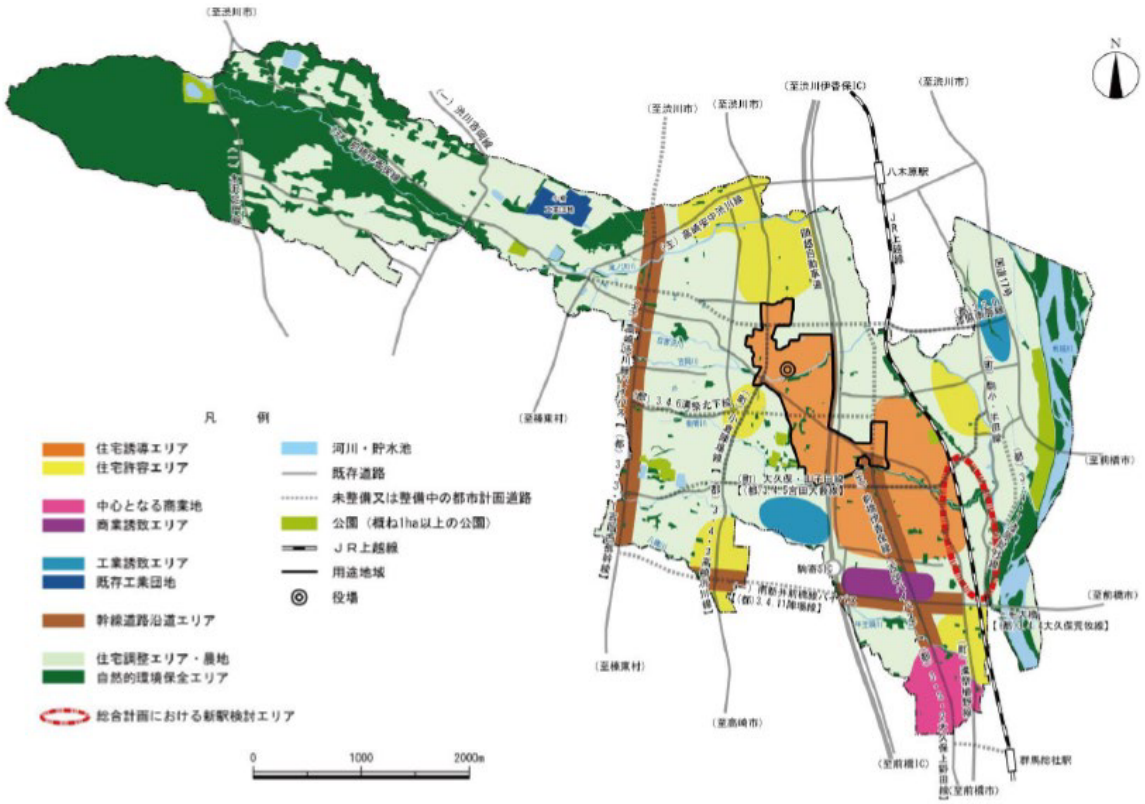
①「2 つの核」と「4 つの軸」を最大限活かす

本町の強みを踏まえ、「駒寄スマート IC」と「JR 新駅」を『まちづくりの核』、また国道 17 号、前橋伊香保線（吉岡バイパス）、高崎渋川線バイパス及び南新井前橋線バイパスの「広域的幹線道路 4 路線」を『まちづくりの軸』と捉え、この『2 核 4 軸』をまちづくりのけん引役として最大限活かす。

②メリハリをつけたまとまりのある土地利用への転換

積極的に市街化を図るエリアと、市街化を抑制し現在の環境を保全するエリアとに町内を区分して、メリハリをつけるとともに、住宅地、商業地、工業地のあり方については、できる限りまとまりのある土地利用へと転換を図る。

将来都市構造図



都市施設の整備方針：（１）道路・公共交通

基本方針

『まちづくりの核と軸』及びきめ細かな『幹線道路のネットワーク』を整備し、誰もが移動しやすい交通ネットワークを目指します。

①道路の整備方針

●『まちづくりの核』の整備

『まちづくりの核』と位置付けた「駒寄スマートIC」は、大型車の出入りを可能にするための整備を促進します。

●骨格となる『まちづくりの軸』の整備

『まちづくりの軸』と位置付けた「国道17号」、「前橋伊香保線（吉岡バイパス）」、「高崎渋川線バイパス及び南新井前橋線バイパス」においては、まちの骨格をなす広域的幹線道路であるので、整備中・未整備路線については、早期の供用を目指し、整備を推進します。

●幹線道路のネットワークの形成

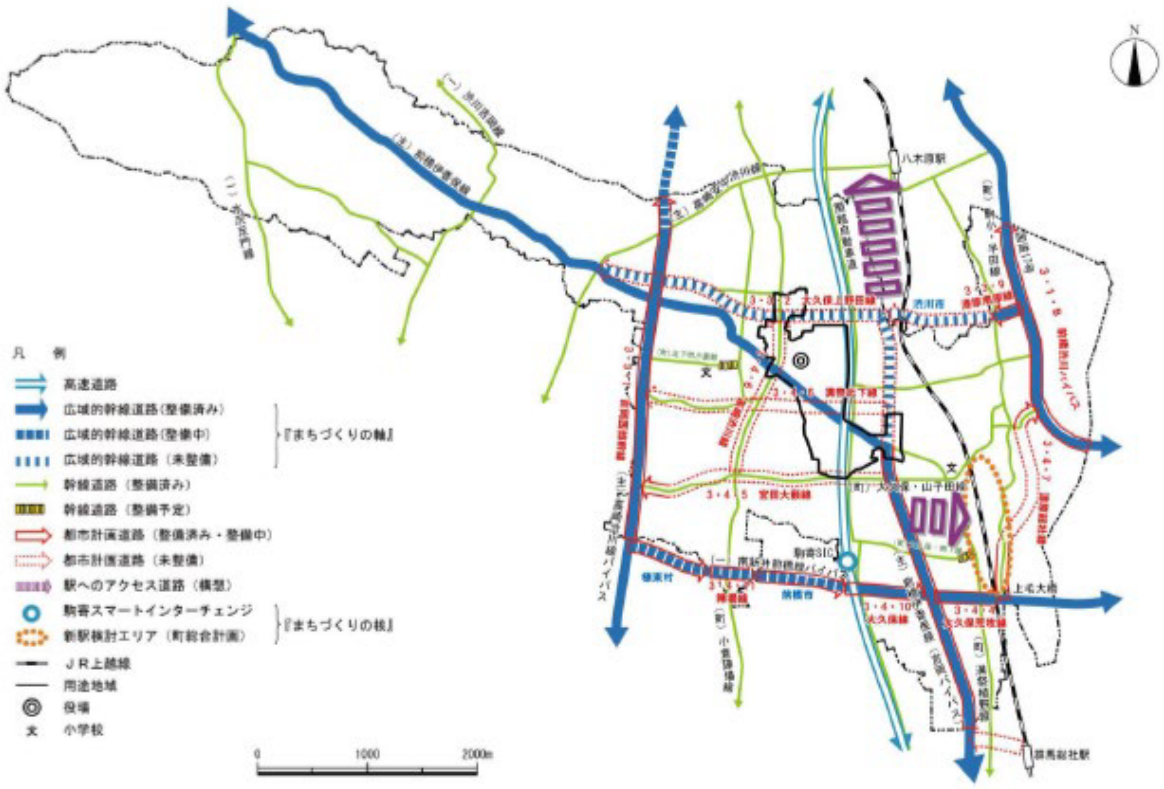
『まちづくりの軸』以外の幹線道路のネットワークを強化するため、東西方向で幹線道路のネットワークが途切れている箇所においては、新たに幹線道路を整備する箇所として位置付け、整備を推進します。

●狭あいな生活道路の拡幅と歩道の整備

●公共交通（駅）へのアクセス強化

●都市の変化や将来を見据えた都市計画道路の見直し

◆道路の整備方針図



（４）ぐんま“まちづくり”ビジョン吉岡町アクションプログラム（平成 30 年 3 月）

まちの将来像

『「まとまり」をつくり、すべての世代が暮らしやすいまちへ』

基本方針

【基本方針１】人口減少を前提とした土地利用計画にあわせた公共交通や都市施設の再構築

【基本方針２】空き地・既存施設の利活用や優遇措置の導入による街なかへの転居の促進や集客施設の誘致

【基本方針３】地域の誇れる個性・景観・くらしを支える機能を備えた魅力的な「まちのまとまり」つくり

【基本方針４】都市間移動も都市内移動も高い利便性の確保

【基本方針５】災害時でも安全・安心な都市の防災機能の強化

【基本方針６】ぐんまの強みを活かした産業の誘致や新エネルギーによる産業創出環境づくり

【基本方針 7】家計にも環境にも優しい付加価値の高い効率的なまちづくり

取組みみ内容

上記基本方針のうち、都市計画道路に係る取組みみ内容が記載されている「基本方針 1」「基本方針 3」「基本方針 4」について抜粋。

基本方針１　人口減少を前提とした土地利用計画にあわせた公共交通や都市施設の再構築

（1）　公共交通と連携した土地利用計画を行う

（2）　都市機能の拡散を抑える

（3）　自動車利用を減らし、公共交通の利用者を増やす

（4）　交通結節機能を強化する

基本方針 3　地域の誇れる個性・景観・くらしを支える機能を整えた魅力的な「まちのまとまり」つくり

（6）　地域力を高める

幹線道路の整備の促進

◎　南新井前橋線バイパス整備促進（駒寄スマート IC アクセス）

◆　前橋伊香保線吉岡バイパスの延伸

◎　前橋渋川バイパス 3 期工区の早期完成と 2 期工区の早期 4 車線化

◎　前橋伊香保線現道拡幅

◎　都市計画道路の見直しと漆原総社線の整備検討

※◎継続・事業中の取組み ◆今後必要な取組み

基本方針４　都市間移動も都市内移動も高い利便性の確保

（1）　移動手段の選択肢を増やす

（2）　高速交通網へのアクセス性を高める　※幹線道路の整備の促進（再掲）

（3）　交通結節機能を強化する

重点プロジェクト

重点プロジェクト１　子育て及び生活環境を良くする

手段

1　公共施設の維持管理・更新を計画的に行う
2　効率的な行政サービスを行う
3　雇用を増やす
4　交流人口（観光客等）を増やす

重点プロジェクト２ 働き手（生産年齢人口）の流出を防ぐ

手段

1　土地利用を計画的に行う
2　空き家、空き地（遊休農地等）を減らす
3　都市計画道路の見直しや、計画的な道路整備を行う
4　多様な公共交通の利用環境を整える

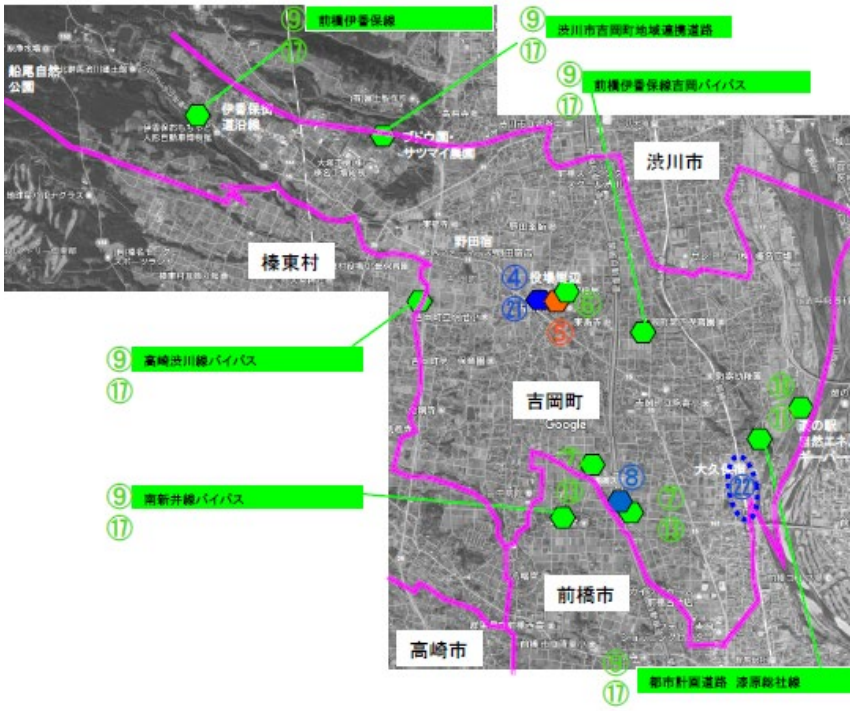
重点プロジェクト３ 町民の心が豊かになるまちづくりを推進する

手段

1　バス等の公共交通利用者を増やす
2　歩いて暮らせる環境をつくる
3　社会教育、市民活動の場を多くする
4　こどものこころ発達支援を推進する
5　伝統文化を継承する

《重点プロジェクト　位置図》

※④⑤⑥⑦⑧⑨⑩⑪⑬⑰㉑㉒の位置は
下図のとおりです。その他は、町内全域
が対象です。



（５）吉岡町立地適正化計画（平成 30 年 9 月）

将来都市像

『「まとまり」をつくり、すべての世代が暮らしやすいまちへ』

都市づくりの基本方針

【基本方針１】人口・都市機能の適正な誘導のためのメリハリのある土地利用

施策展開の方向性

・適正な都市機能の誘導、既存施設の有効活用によるメリハリのある土地利用

・地域ごとの状況に応じた適正な開発コントロール

・良好な営農環境の維持

【基本方針２】賑わいのあるまちづくりの推進のための子育て環境等の充実

施策展開の方向性　※抜粋

・駒寄スマート IC 周辺の拠点性向上

・バイパス沿道における適切な土地利用誘導

【基本方針３】歩いて楽しい健康なまちづくりの推進のための移動手段の充実

施策展開の方向性

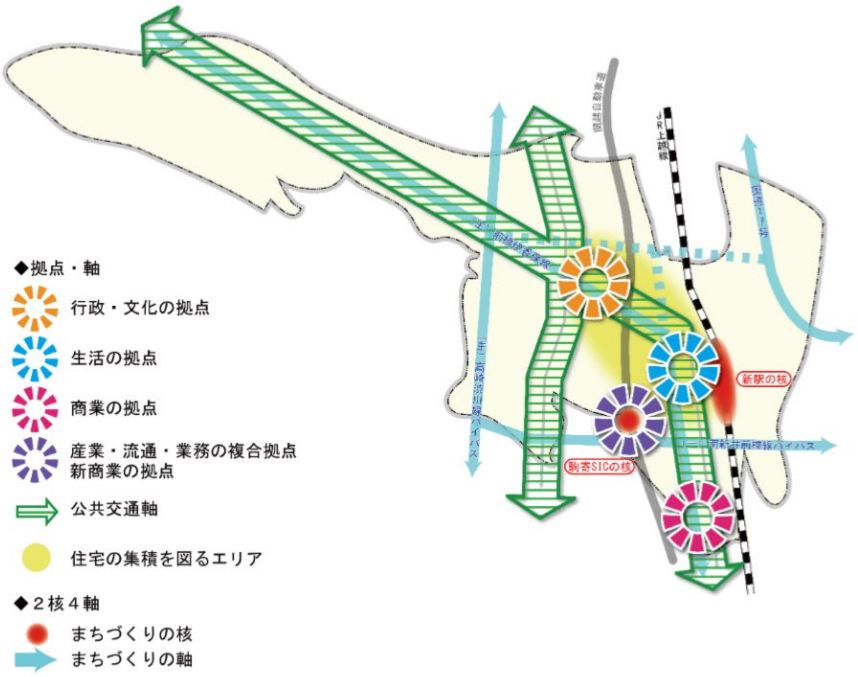
・市街地内におけるソフト・ハード両面からの歩いて楽しい環境づくり

・公共交通の利用促進

都市の骨格構造

積極的に市街化を図るエリアと、市街化を抑制し現在の環境を保全するエリアに区分してメリハリをつけ、まとまりのある土地利用へと転換を図ります。

■目指すべき都市の骨格構造図

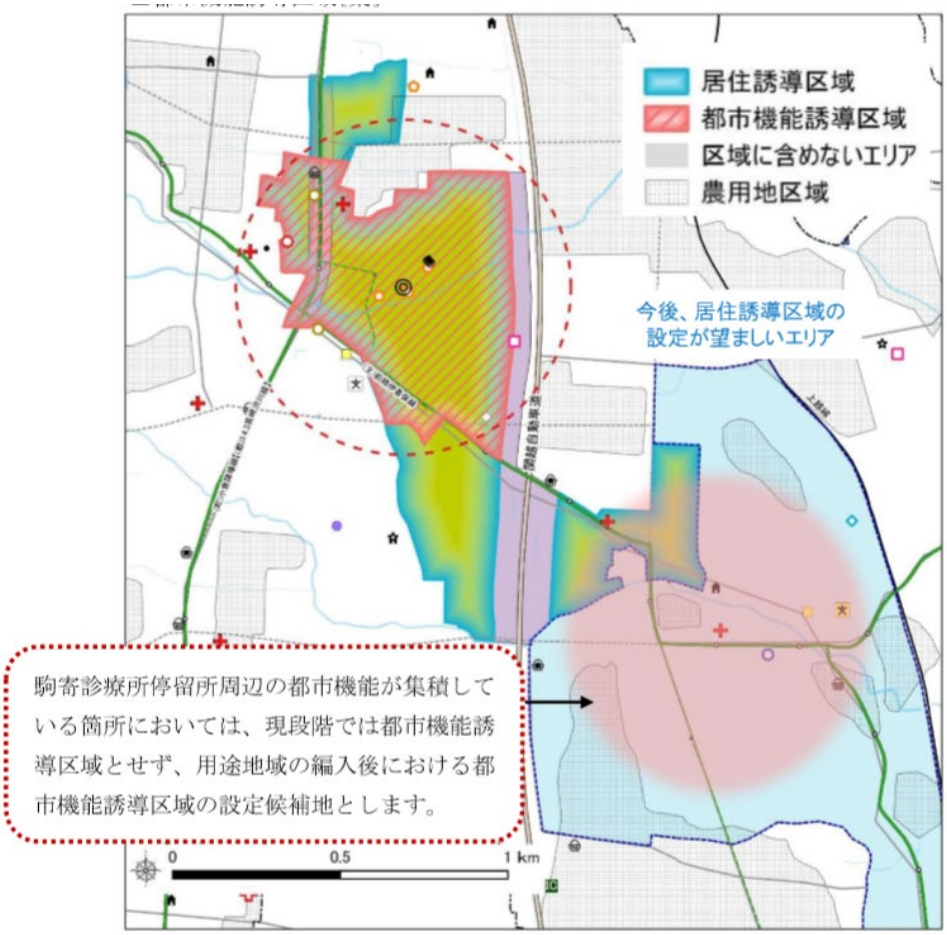


都市機能誘導区域・居住誘導区域の設定

●都市機能誘導区域の方針

「目指すべき都市の骨格構造」で生活を支える拠点として位置付けた「行政・文化の拠点」、「生活の拠点」周辺を都市機能を集約させるべき区域として位置付け。

■都市機能誘導区域（案）



※都市機能誘導区域は原則として居住誘導区域に含まれている必要があるため、居住誘導区域外となる準工業地域や用途地域外については都市機能誘導区域に含めません。

【医療機能】
- 病院（20床以上）
- 診療所（内科・外科）

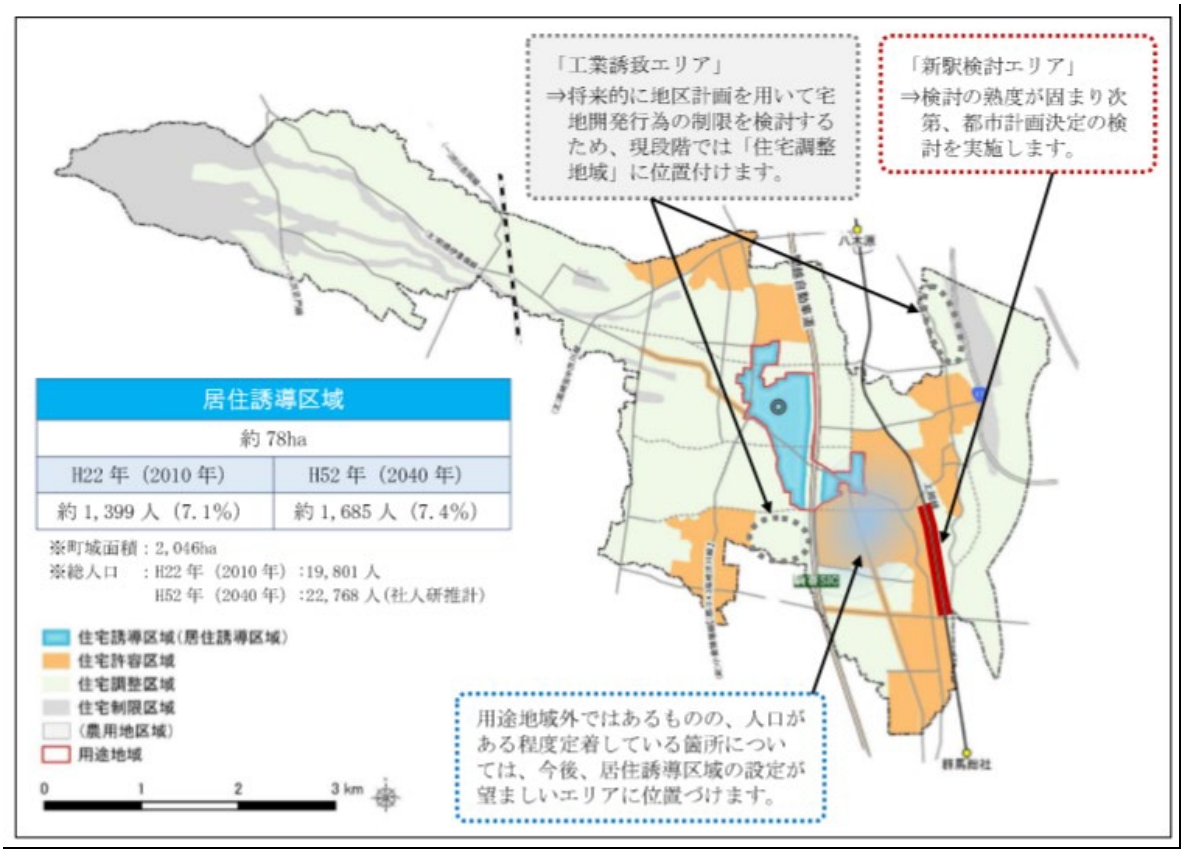
【商業機能】
- 商店・スーパー・コンビニ

【福祉機能】
- 訪問系・通所系

【金融機能】
- 郵便局
- JA
- 銀行・信用金庫
- ATM（コンビニ内含む）

【行政・文化機能】
- 役場
- 図書館
- 子育て支援・老人福祉センター
- 文化センター・保健センター
- コミュニティセンター・隣保館
- 郷土資料館・文化財施設 等

【子育て・教育機能】
- 小学校
- 中学校
- 保育園
- 幼稚園（H29.4より幼保連携型認定こども園に移行）
- 児童館
- 学童保育


「工業誘致エリア」
⇒将来的に地区計画を用いて宅地開発行為の制限を検討するため、現段階では「住宅調整地域」に位置付けます。
「新駅検討エリア」
⇒検討の熟度が固まり次第、都市計画決定の検討を実施します。
居住誘導区域
約 78ha
H22 年（2010 年）
H52 年（2040 年）
約 1,399 人（7.1%）
約 1,685 人（7.4%）
※町域面積：2,046ha
※総人口　：H22 年（2010 年）：19,801 人
H52 年（2040 年）：22,768 人（社人研推計）
住宅誘導区域（居住誘導区域）
住宅許容区域
住宅調整区域
住宅制限区域
（農用地区域）
用途地域
0
1
2
3 km
用途地域外ではあるものの、人口がある程度定着している箇所については、今後、居住誘導区域の設定が望ましいエリアに位置づけます。

誘導施策の設定

方針１　人口・都市機能の適正な誘導のためのメリハリのある土地利用

<table>
<tr><th>施策展開の方向性</th><th>個別施策</th></tr>
<tr><td>☞適正な都市機能の誘導、既存施設の有効活用によるメリハリのある土地利用</td><td>◎吉岡町役場ふれあい公園周辺環境利活用の推進
◎シルバー人材センター活用の推進
●吉岡町空家等対策計画の策定・実施
●活気あるタウンセンターづくり
（民間開発誘導、役場周辺リニューアル事業　等）</td></tr>
<tr><td>☞地区の状況に応じた適正な開発コントロール</td><td>◎届出制度運用による居住コントロール
◎住宅調整区域において特定用途制限地域を指定し、共同住宅等の建築制限を実施
●居住誘導エリアに住居を新築する場合の優遇措置
●吉岡町土地開発指導要綱の見直し・改正要綱に基づく運用
●用途地域の見直し及び県のガイドラインに即した土地利用コントロールの実施
各区域での方向性（案）
<table>
<tr><th></th><th>立地適正化計画</th><th>特定用途制限地域</th><th>地区計画</th><th>独自条例</th></tr>
<tr><td>住宅誘導区域</td><td>居住誘導区域</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td>住宅許容区域</td><td>-</td><td rowspan="3">周辺環境に影響を及ぼす施設の立地を制限</td><td>道路沿道で住宅を立地する際は商業併用住宅のみ許容する</td><td>-</td></tr>
<tr><td>住宅調整区域</td><td>-</td><td>一定規模以上の宅地開発は原則不可</td><td>-</td></tr>
<tr><td>住宅制限区域</td><td>居住調整地域</td><td>-</td><td>新たな建物等の誘導は行わない</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>☞良好な営農環境の維持</td><td>◎営農意向調査の継続的な実施
●農業活性化に向けた農業施策との連携
●観光農業や耕作放棄地対策
●圃場整備地の老朽化対策</td></tr>
</table>

方針２　賑わいのあるまちづくりの推進のための子育て環境等の充実	
まちづくりの方針	個別施策
☞子育て・教育環境の充実	◎保育サービス等の充実 （学童クラブ・児童館の充実・整備　等） ◎女性の就業支援 （保育所等子育てしやすい環境整備） ●子育て・教育環境整備の促進 （地域包括子育てシステム※の構築　等） ●こどもこころの発達支援 （空き家を活用した身近な図書館等の検討） ●居住誘導エリアに住居を新築する場合の優遇措置 （再掲） ※地域包括子育てシステム 妊娠期から子育て期にわたるまでの様々なニーズに対して総合的相談支援を提供するしくみ
☞誰もが暮らしやすい住環境の形成	●身近な医療施設（分所等）の誘致 ●歩いて暮らせる環境づくりの推進 （町道・県道の歩道整備、ケア付き住宅の整備　等） ●公園の整備と魅力化 （八幡山グラウンドの拡張整備検討）
☞駒寄スマート IC 周辺の拠点性向上	●駒寄スマート IC 周辺の複合業務拠点化の推進 ●駒寄スマート IC における高速バスターミナルの整備検討
☞バイパス沿道における適切な土地利用誘導	●幹線道路の整備の促進及び地区計画の導入による住宅立地ルールの設定

◎：短期目標（すでに実施中の事項）
●：短期～中期目標（おおむね 5 年～10 年で実施する事項）
◆：長期目標（おおむね 20 年で実施する事項）

方針３　歩いて楽しい健康なまちづくりの推進のための移動手段の充実	
まちづくりの方針	個別施策
☞市街地内におけるソフト・ハード両面からの歩いて楽しい環境づくり	◎歴史・文化観光の推進、観光ボランティアの育成、連携 （よしおか再発見ウォーク等） ◎高齢者の生きがいづくり、健康づくり ●歩いて暮らせる環境づくりの推進 （町道・県道の歩道整備、ケア付き住宅の整備等） （再掲）
☞公共交通の利用促進	●コミュニティバス、ディマンドバスの導入 ●交通ターミナルの整備 ●バス停環境の整備 ●サイクル＆ライド駐車場の整備 ●地域公共交通網形成計画の策定 ◆JR 上越線新駅設置に向けた検討 （駅前広場等の整備を含めた都市計画の検討を含む）

◎：短期目標（すでに実施中の事項）
●：短期～中期目標（おおむね 5 年～10 年で実施する事項）
◆：長期目標（おおむね 20 年で実施する事項）

（６）ぐんま・県土整備プラン 2020（令和 2 年 12 月）

目指す将来像

『災害に強く、安定した経済活動が可能な群馬県』
『誰もが安全・快適に移動でき、人と人、人と地域の繋がりを生み出す群馬県』
『地域に愛着や誇りを持ち、良好な社会環境のもとで持続的に暮らせる群馬県』

政策・施策体系



具体的な取組み

【政策 3】多様な移動手段の確保

●施策 1　公共交通網の整備・維持

●施策 2　自動車交通網の整備

取組み 2　まちのまとまりをつなぐ道路整備

広域圏の中心となる都市と隣接市町間や、医療・福祉・商業等の都市機能の集約を促す「都市機能誘導区域」間をつなぐなど市町村間の連携・交流機能を強化する幹線道路網の整備を推進

取組み 3　生活を支える道路整備

生活に必要な機能が集積している「都市機能誘導区域」への安全で快適な移動を可能にするため、地域への安全で快適な移動を可能にするため、渋滞箇所やすれ違い困難箇所の解消を図る道路整備等を推進

１０年後の姿（取組による効果）



物流・人流を支える道路ネットワーク整備が前進!!
都市・地域間の連携が強化!!

- 高速交通網を補完する広域道路の整備率が９４%に進捗
- 主要渋滞箇所の対策率が向上
- インターチェンジから１５分圏域の人口が県全体の８割をカバー

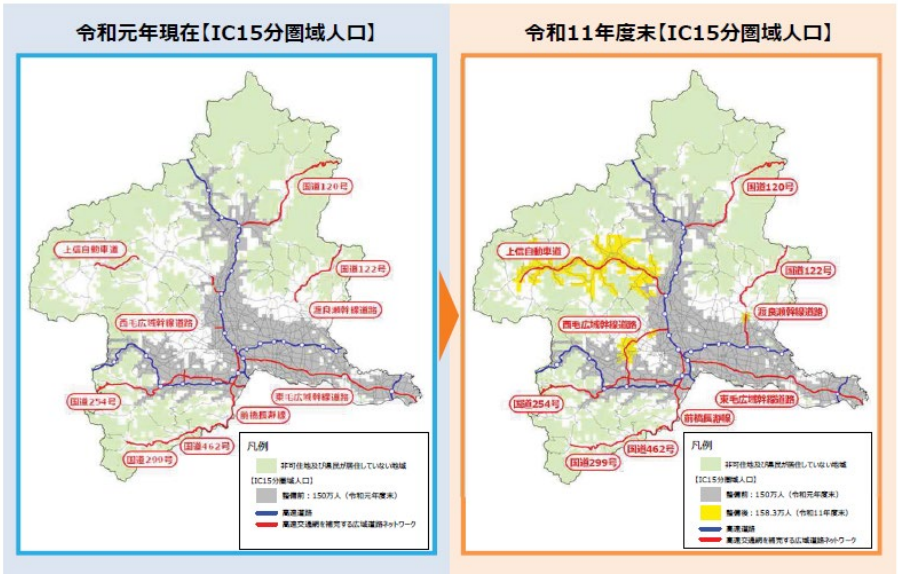
政策の目的を達成するための主な指標

【取組指標】政策の目的の達成に向け、具体的な取組の進捗状況を明確に把握するための指標

取組指標	現状	目標
高速交通網を補完する広域道路ネットワークの整備率	80%（R元年度末）	94%（R11年度末）
主要渋滞箇所の対策率	29%（R元年度末）	51%（R11年度末）

【成果指標】政策の目的の達成に向け、ほかの不確定要素の影響はあるが、県民にとって効果を実感しやすい指標

成果指標	現状	目標
インターチェンジから15分圏域の県人口カバー率	76%（R元年度末）	80%（R11年度末）



主要事業一覧（北群馬渋川地域）

はばたけ群馬・県土整備プラン 2018-2027

1 継続事業

事業目的 施策	事業目的 目的	番号	事業名	施工箇所	完成予定
1．安全・安心な生活が送れる地域づくり					
安全 政策3 災害に強い県土づくり【施策3】災害時にも機能する社会資本・体制整備	豪雨時や地震時等でも道路の安全な通行を確保するため	1	県道下久屋渋川線（宮田工区） 現道拡幅	渋川市赤城町宮田	H30
		2	国道353号 落石対策	渋川市小野子	H32
		3	国道353号（村上工区） 落石対策	渋川市村上	H33
		4	県道津久田停車場前橋線（滝沢工区）バイパス整備	渋川市赤城町滝沢	H35
		5	県道渋川下新田線（小野子工区）線形改良	渋川市小野子	H39
安全 政策4 安心して生活・移動できる環境づくり【施策1】交通事故防止対策	歩行者や自転車の安全な通行を確保するため	6	県道渋川松井田線 歩道整備	渋川市伊香保町伊香保	H32
		7	県道分郷八崎寄居線 歩道整備	渋川市北橘町真壁	H35
		8	県道前橋伊香保線 歩道整備	吉岡町大久保	H35
		9	県道前橋伊香保線（伊香保交差点）交差点改良	渋川市伊香保町伊香保	H33
2．交通拠点性の向上による観光振興、企業誘致					
元気 政策1 道路ネットワークの整備【施策1】7つの交通軸の整備・強化	広域的な地域間連携を強化するため	10	上信自動車道（金井バイパス）バイパス整備	渋川市金井	H31
		11	上信自動車道（川島バイパス）バイパス整備	渋川市金井～祖母島	H31
		12	上信自動車道（祖母島～箱島バイパス）バイパス整備	渋川市祖母島～東吾妻町箱島	H31
	新たな企業誘致の促進や観光振興を図るため	13	県道南新井前橋線（2期工区）バイパス整備	前橋市池端町～吉岡町陣場	H32
		14	県道南新井前橋線（3期工区）バイパス整備	吉岡町陣場～榛東村新井	H32
		15	県道南新井前橋線（4期工区）バイパス整備	榛東村新井	H38

2 平成39年度までに着手予定の事業

事業目的 施策	事業目的 目的	番号	事業名	施工箇所	備考
1．安全・安心な生活が送れる地域づくり					
安全 政策3 災害に強い県土づくり【施策2】災害防止対策	過去に被害があった箇所を中心に土砂災害による被害を軽減するため	16	尻谷沢 土石流対策	渋川市行幸田	
		17	谷地沢 土石流対策	渋川市行幸田	
		18	下町の沢 土石流対策	渋川市金井	
		19	袋沢－2 土石流対策	渋川市入沢	
安全 政策4 安心して生活・移動できる環境づくり【施策1】交通事故防止対策	歩行者や自転車の安全な通行を確保するため	20	県道高崎安中渋川線 歩道整備	渋川市八木原	
		21	県道前橋伊香保線 歩道整備	渋川市伊香保町水沢	
		22	県道高崎安中渋川線 歩道整備	榛東村山子田	
		23	県道渋川下新田線 歩道整備	渋川市横堀	
2．交通拠点性の向上による観光振興、企業誘致					
元気 政策1 道路ネットワークの整備【施策1】7つの交通軸の整備・強化	広域的な地域間連携を強化するため	24	県道高崎渋川線（2期工区）バイパス4車線化	榛東村新井～吉岡町小倉	◎
魅力 政策6 持続可能な地域づくり・まちづくり【施策1】まちのまとまりとネットワークの形成	地域間連携を強化するため	25	（都）渋川高崎線（街中工区）現道拡幅	渋川市石原	
	駒寄スマートICと周辺地域の連携強化を図るため	26	県道前橋伊香保線 バイパス整備	吉岡町大久保～上野田	

◎は「はばたけ群馬・県土整備プラン2013-2022」への掲載事業であり、平成34年度までに着手予定の事業

ぐんま・県土整備プラン 2020（仮称）【原案】

1. 継続事業

政策 施策	政策 目的	番号	事業名	所在地	完成予定
政策1．災害レジリエンスNo.1の実現					
施策3 防災インフラの整備（中長期レジリエンス戦略）	土砂災害リスクを軽減するため	1	尻谷沢 土石流対策	渋川市行幸田	R6
		2	千石沢3 土石流対策	渋川市赤城町津久田	R6
		3	下町の沢 土石流対策	渋川市金井	R7
		4	袋沢-2 土石流対策	渋川市入沢	R7
	災害時にも機能する強靭な道路ネットワークを構築するため	5	国道353号(村上工区) 落石対策	渋川市村上	R4
		6	県道南新井前橋線(2期工区) バイパス整備	吉岡町陣場～前橋市池端町	R3
		7	県道南新井前橋線(3期工区) バイパス整備	榛東村新井～吉岡町陣場	R2
		8	県道南新井前橋線(4期工区) バイパス整備	榛東村新井	R8
政策3．多様な移動手段の確保					
施策2 自動車交通網の整備	地域の観光振興を支援するため	9	県道津久田停車場前橋線(滝沢工区) バイパス整備	渋川市赤城町滝沢	R3
		10	県道渋川下新田線(小野子工区) 線形改良	渋川市小野子	R9
	広域的な地域間連携を強化するため	11	県道高崎渋川線(2期工区) バイパス4車線化	榛東村新井～吉岡町小倉	R2
施策3 歩行者・自転車の安全な移動空間の整備	歩行者や自転車の安全な通行を確保するため	12	県道渋川松井田線(伊香保工区) 歩道整備	渋川市伊香保町伊香保	R2
		13	県道前橋伊香保線(大久保工区) 歩道整備	吉岡町大久保	R4
		14	県道分郷八崎停車場線(真壁工区) 歩道整備	渋川市北橘町真壁	R5
		15	県道高崎安中渋川線(八木原工区) 歩道整備	渋川市八木原	R11
		16	県道前橋伊香保線(伊香保交差点) 交差点改良	渋川市伊香保町伊香保	R3

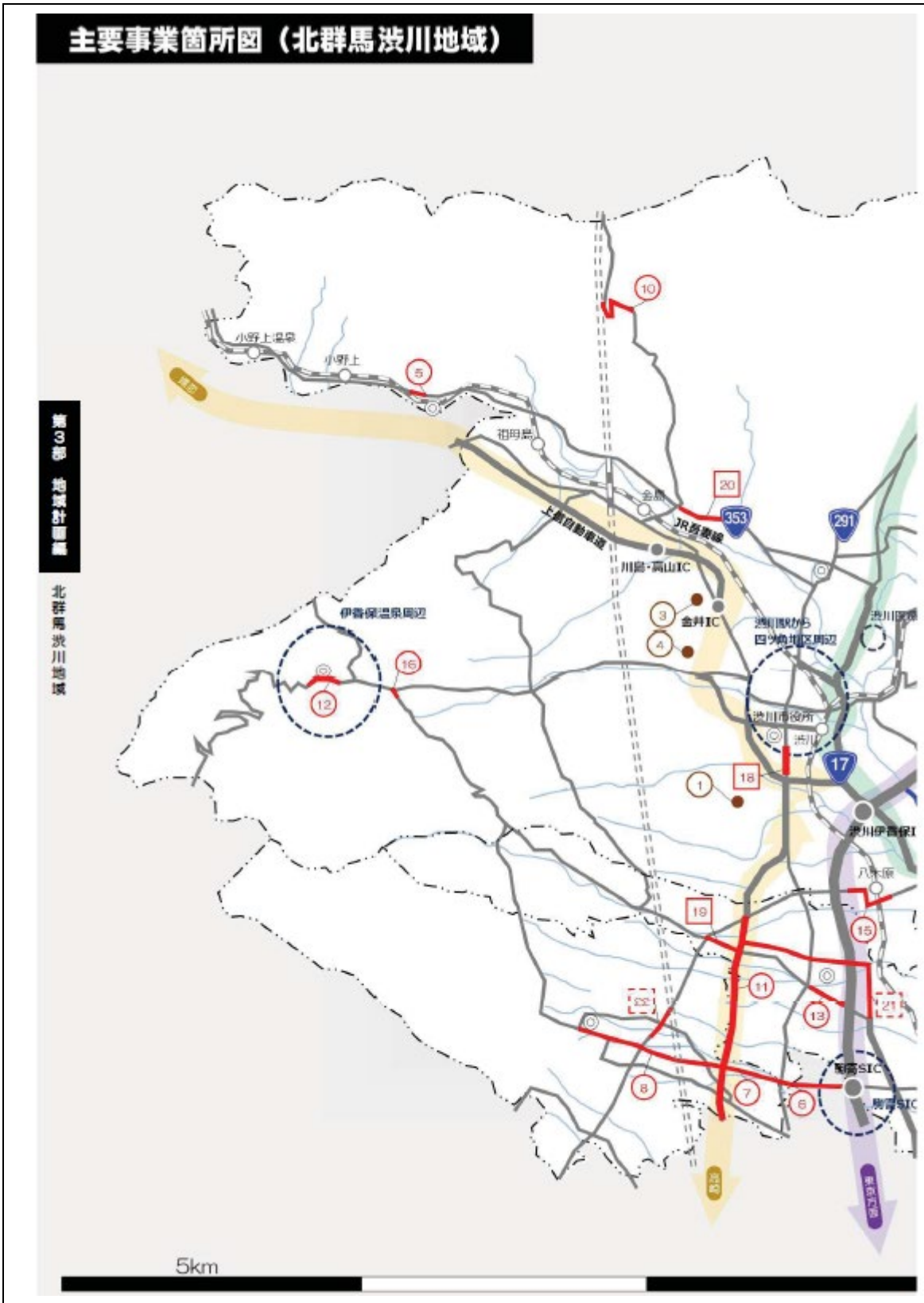
2．令和6年度までに着手予定の事業

政策 施策	政策 目的	番号	事業名	所在地	備考
政策1．災害レジリエンスNo.1の実現					
施策3 防災インフラの整備（中長期レジリエンス戦略）	水害リスクを軽減するため	17	一級河川利根川(半田工区) 河川改修	渋川市半田ほか	
政策3．多様な移動手段の確保					
施策3 歩行者・自転車の安全な移動空間の整備	歩行者や自転車の安全な通行を確保するため	18	(都)渋川高崎線(街中工区) 歩道整備	渋川市石原	
		19	県道前橋伊香保線(上野田工区) 歩道整備	吉岡町上野田	
		20	国道353号(北牧工区) 歩道整備	渋川市北牧	

3．着手に向けて検討する事業

政策 施策	政策 目的	番号	事業名	所在地	備考
政策3．多様な移動手段の確保					
施策2 自動車交通網の整備	駒寄スマートICと周辺地域の連携強化を図るため	21	県道前橋伊香保線 バイパス整備	吉岡町大久保～上野田	
施策3 歩行者・自転車の安全な移動空間の整備	歩行者や自転車の安全な通行を確保するため	22	県道高崎安中渋川線(山子田工区) 歩道整備	榛東村山子田	

	はばたけ群馬・県土整備プラン 2018-2027	ぐんま・県土整備プラン 2020
県道南新井前橋線（2 期工区）バイパス整備	継続事業	継続事業
県道南新井前橋線（3 期工区）バイパス整備	継続事業	継続事業
県道高崎渋川線（2 期工区）バイパス 4 車線化	平成 39 年度までに着手予定の事業	継続事業
県道前橋伊香保線（大久保工区）歩道整備	継続事業	継続事業
県道前橋伊香保線（上野田工区）歩道整備	―	令和 6 年度までに着手予定の事業
県道前橋伊香保線バイパス整備	平成 39 年度までに着手予定	着手に向けて検討する事業


主要事業箇所図（北群馬渋川地域）
第3部 地域計画編
北群馬渋川地域
小野上温泉
小野上
5
10
伊香保温泉周辺
12
16
3
金井IC
4
20
353
291
JR吾妻線
川島・高山IC
渋川駅から
四ツ角地区周辺
渋川市役所
渋川
17
1
18
渋川伊香保I
八木原
19
15
11
13
22
21
8
7
6
5km

（７）群馬県交通まちづくり戦略（平成 30 年 3 月）

基本方針

【基本方針１】地域的な暮らしの足の確保
【基本方針２】基幹公共交通軸の強化・快適化
戦略 2-1　機関公共交通軸へのアクセス性を向上します
市町村や交通事業者と連携し、鉄道駅へのアクセス向上を図るため、アクセス道路や駅前広場等の整備を推進します
【基本方針３】まちのまとまりの形成

基本目標

「自動車以外の移動手段」も選択できる社会をつくる

将来公共交通体系

●広域幹線軸

県外との広域的な人の移動に対応する公共交通ネットワークで、新幹線がこれにあたります。

●拠点間連携軸

県内での生活圏をまたぐ、または生活圏内の主要な拠点間での人の移動に対応する公共交通ネットワークです。人口減少社会では、拠点間で公共施設の共同利用を行うなど、連携の必要性が高まることから、生活圏や拠点間を結ぶ公共交通ネットワークが必要になります。群馬県パーソントリップ調査結果から県民の動きを分析すると、県内は 6 つの生活圏が考えられます。

①鉄道路線軸

生活圏をまたぐ、あるいは拠点間の人の移動に対応する軸で、既存の鉄道網がこれにあたります。

②基幹バス軸

主に拠点間の人の移動に対応する軸で、地域間を結ぶバス路線がこれにあたります。

③新たな交通軸（構想）

人の移動が多くみられるにも関わらず拠点間を結ぶ公共交通のない地域等において、拠点間を結ぶ公共交通の導入を検討する軸です。

●軸へのアクセスイメージ

鉄道路線軸、基幹バス軸のない地域における移動手段を拠点間連携軸まで円滑につなげていくイメージを示したものです。


沼田生活圏
新潟方面
吾妻生活圏
日光方面
桐生生活圏
栃木方面
軽井沢方面
太田生活圏
埼玉・東京方面
館林生活圏
県央生活圏
広域幹線軸（新幹線）
県外との広域的な人の交流に対応した公共交通ネットワーク
拠点間連携軸
鉄道路線軸
基幹バス軸
新たな交通軸（構想）
生活圏を跨ぐまたは生活圏内の主要な拠点間での人の流れに対応した公共交通ネットワーク
軸へのアクセスイメージ
鉄道路線軸、基幹バス軸のない地域から拠点間連携軸までの公共の移動手段（市町村程度の単位で例示）
接続ポイント
広域幹線軸、拠点間連携軸がシームレスに繋がる主要なターミナル

【第２段階】検討対象路線の整理

１．対象路線

見直し対象路線は、都市計画道路のうち幹線街路を対象とし、全線改良済以外の路線を対象としますが、以下に示す、全線改良見込みの道路は、見直し対象路線から除外します。

（１）除外対象路線

①全線改良済の路線

3・3・1吉岡西部幹線（高崎渋川線バイパス）
3・4・4大久保荒牧線（南新井前橋線バイパス）
3・4・10大久保線（南新井前橋線バイパス）
3・4・11陣場線（南新井前橋線バイパス）

②現在概成済で、全線改良済になることが確実な路線

3・1・8前橋渋川バイパス（国道17号）

（２）見直し対象路線

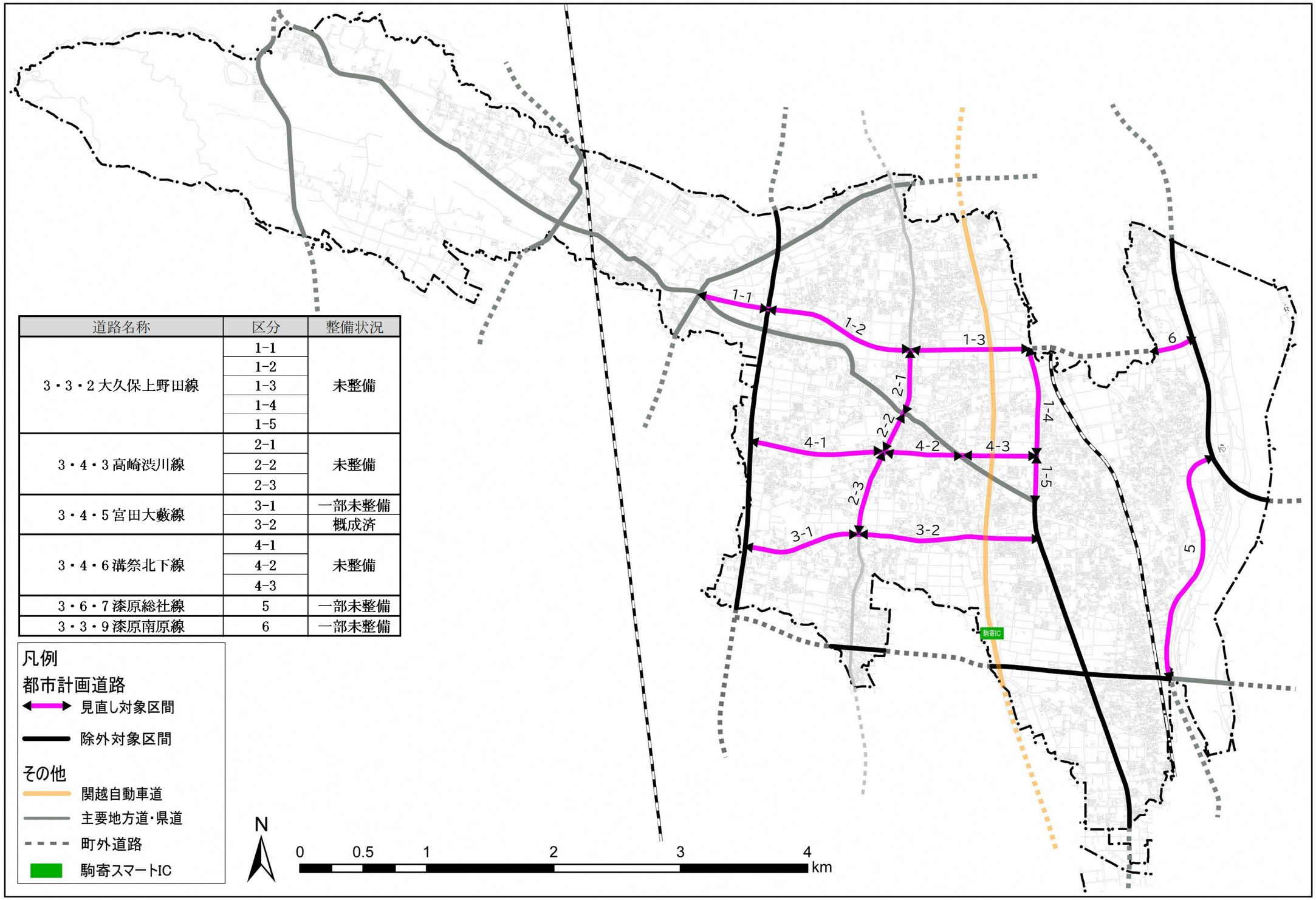
町内の都市計画道路全11路線のうち、検討対象路線は上記の除外対象路線を除いた以下の6路線を対象として、都市計画道路の見直しを行います。

3・3・2大久保上野田線
3・4・3高崎渋川線
3・4・5宮田大藪線
3・4・6溝祭北下線
3・6・7漆原総社線
3・3・9漆原南原線

なお、見直し対象路線は、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様々な状況にありますので、それらの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す。

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）	概成済（事業未定）延長（m）	未改良延長（m）
11	22,210	6	3,898	1,400	9,542

図　区間分割した見直し検討対象路線位置図



道路名称	区分	整備状況
3・3・2 大久保上野田線	1-1	未整備
	1-2	
	1-3	
	1-4	
	1-5	
3・4・3 高崎渋川線	2-1	未整備
	2-2	
	2-3	
3・4・5 宮田大藪線	3-1	一部未整備
	3-2	概成済
3・4・6 溝祭北下線	4-1	未整備
	4-2	
	4-3	
3・6・7 漆原総社線	5	一部未整備
3・3・9 漆原南原線	6	一部未整備

凡例

都市計画道路

- 見直し対象区間
- 除外対象区間

その他

- 関越自動車道
- 主要地方道・県道
- 町外道路
- 駒寄スマートIC

【第３段階】路線の必要性検証

１．上位計画等の位置付けの変化の検証【STEP1】

上位計画の位置付けの変化、社会情勢の変化に伴う交通需要の変化、土地区画整理事業などの関連事業の変更により、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す。

評価項目	評価の考え方
①上位計画の位置付け	吉岡町では、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付けを想定し、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。

道路の区分は、「都市内幹線道路」と「補助幹線道路」とし、見直し対象路線を区分すると以下のとおりです。

都市内幹線道路	大久保上野田線
補助幹線街路	高崎渋川線、宮田大藪線、溝祭北下線、漆原総社線、漆原南原線

表　上位計画の位置付けの変化の有無

区間	路線名 （都決年月）	上位計画の位置付けの変化の有無
1-1	大久保上野田線 (S55.12.2)	H13、H28 都市計画マスタープランともに、「まちづくりの軸」として位置付けられ、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。
1-2		H13、H28 都市計画マスタープランともに、「まちづくりの軸」として位置付けられ、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。
1-3		H13、H28 都市計画マスタープランともに、「まちづくりの軸」として位置付けられ、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。
1-4		H13、H28 都市計画マスタープランともに、「まちづくりの軸」として位置付けられ、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。
1-5		H13、H28 都市計画マスタープランともに、「まちづくりの軸」として位置付けられ、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。
2-1	高崎渋川線 (S55.12.2)	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、位置付けが変化している。
2-2		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、位置付けが変化している。
2-3		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、位置付けが変化している。
3-1	宮田大藪線 (S55.12.2)	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、位置付けが変化している。
3-2		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、位置付けが変化している。
4-1	溝祭北下線 (S55.12.2)	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、位置付けが変化している。
4-2		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、位置付けが変化している。
4-3		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、位置付けが変化している。
5	漆原総社線 (H4.7.7)	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、位置付けが変化している。
6	漆原南原線 (H11.4.20)	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、位置付けが変化している。

２．都市計画道路に求められる機能に基づく二時点間の検証【STEP2】

（１）道路に求められる機能と評価指標等の設定

都市計画道路に求められる機能に基づき、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。評価指標一覧については、次頁に示します。

なお、ここでの検証は、あくまで路線（区間）ごとに着目して必要性の評価を行うこととし、他の都市計画道路との比較は考慮しないこととします。

また、町民アンケート調査において、町民のみなさまに道路に関する機能や役割を評価して頂いた結果の上位３つに関連する下記項目を重要評価項目として設定します。

■地域間を結ぶ道路（都市内幹線道路）について、重要だと思う機能・役割

選択肢	件数	0% 20% 40% 60% 80%
1. 自動車が安全に走行でき、目的地まで短時間で移動できる	603	74.5%
2. 沿道施設への出入りがしやすい	167	20.6%
3. 近くの高速道路のIC や主要な施設へ迷わずたどり着ける	146	18.0%
4. 歩道に十分なゆとりがあり、人や自転車が安全に通行できる	439	54.3%
5. 災害時に避難路や救援路として利用でき、支援物資の運搬ができる	300	37.1%
6. 火災の拡大を防いだり、遅延させる	60	7.4%
7. バスが運行できる道路の幅がある	116	14.3%
8. 電気、通信、上下水道、標識、街灯、信号などが設置できる空間がある	109	13.5%
9. 街路樹などにより景観に配慮した癒やしの場をつくったり、住宅地を通過する自動車の台数を減らしてくれる	177	21.9%
10. 住宅地や商業地などが道路によってすみ分けされ、良好な土地利用を導く	248	30.7%
11. まとまりのある街並みをつくり、良好な住環境が確保される	101	12.5%
12. 人々が集い、遊び、語らう場や、祭りやイベントなど文化活動の場を提供する	55	6.8%
無回答	11	1.4%
計	2,532	

※4つ以上回答した25名を含む。　　※集計母数は回答者809名

【重要評価項目】
１．自動車の通行機能
４．人、自転車の通行機能
５．避難・救援機能

※「吉岡町都市計画道路見直しのためのアンケート調査結果」より

■地域内の円滑な交通処理のための道路（補助幹線道路）について、重要だと思う機能・役割

選択肢	件数	0% 20% 40% 60% 80%
1. 自動車が安全に走行でき、目的地まで短時間で移動できる	280	34.6%
2. 沿道施設への出入りがしやすい	173	21.4%
3. 近くの高速道路のIC や主要な施設へ迷わずたどり着ける	134	16.6%
4. 歩道に十分なゆとりがあり、人や自転車が安全に通行できる	438	54.1%
5. 災害時に避難路や救援路として利用でき、支援物資の運搬ができる	226	27.9%
6. 火災の拡大を防いだり、遅延させる	96	11.9%
7. バスが運行できる道路の幅がある	128	15.8%
8. 電気、通信、上下水道、標識、街灯、信号などが設置できる空間がある	152	18.8%
9. 街路樹などにより景観に配慮した癒やしの場をつくったり、住宅地を通過する自動車の台数を減らしてくれる	234	28.9%
10. 住宅地や商業地などが道路によってすみ分けされ、良好な土地利用を導く	184	22.7%
11. まとまりのある街並みをつくり、良好な住環境が確保される	188	23.2%
12. 人々が集い、遊び、語らう場や、祭りやイベントなど文化活動の場を提供する	81	10.0%
無回答	43	5.3%
計	2,357	

※4つ以上回答した17名を含む。

※集計母数は回答者809名

【重要評価項目】
１．自動車の通行機能
４．人、自転車の通行機能
９．都市環境機能

※「吉岡町都市計画道路見直しのためのアンケート調査結果」より

表　評価指標一覧

道路に求められる機能（県ガイドラインより設定）					評価指標等（本町独自設定）	
機能の区分			重要評価項目		評価指標	参考資料・判断指標
	評価項目		都市内	補助		
交通機能	①自動車の通行機能		●	●	①-14車線以上の道路	都市計画図（R1）
					①-2工業誘致エリア、既存工業団地250m圏域に該当する区間	都市計画マスタープラン「土地利用方針図」（H28）
	②人、自転車の通行機能		●	●	②-1通学路指定の区間に該当する区間	小学校通学路指定区間図
					②-2県の自転車活用推進計画に位置付けられた区間	群馬県自転車活用推進計画（H31））
	③沿道利用機能				③-1大規模小売店舗250m圏域に該当する区間	全国大規模小売店舗総覧2017
					③-2役所等（役場、図書館、文化センター、コミュニティセンター、保健センター）250m圏域に該当する区間	町ガイドマップ（施設一覧）（R2）
	④アクセス・連携機能				④-1市街地から新駅（計画）へ接続する区間	都市計画図（R1）
					④-2他市町村の都市計画道路と接続する区間	都市計画マスタープラン「将来都市構造図」（H28）
空間機能	⑤都市環境機能			●	⑤ 住宅誘導エリア・住宅許容エリア、工業誘致エリア及び既存工業団地に該当する区間	都市計画マスタープラン「土地利用方針図」（H28）
	都市防災機能	⑥避難・救援機能	●		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付けられた区間	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防災拠点及び指定避難所を結ぶ区間	地域防災計画（R2）
		⑦災害防止機能			⑦ 計画幅員が19m以上の区間	建物倒壊：両側4m、落下物：両側1m、緊急車両：4m、放置車両：2m、避難路：約3m※吉岡町の避難所収容人数10,700人をもとに算出
	収容空間機能	⑧公共交通のための導入空間			⑧ バスルートとなる区間	町内バス路線図（R2）
		⑨供給処理・通信情報施設の空間			⑨ 公共下水道の事業計画区域に含まれる区間	下水道事業計画区域図（R3）
		⑩道路付属物のための空間			⑩ 現道4車線の道路に平面交差する区間	道路付属物の収容が求められる4車線の道路に平面交差する区間
市街地形成機能	⑪都市構造・土地利用の誘導形成				⑪ まちづくりの軸に位置付けられている区間	都市計画マスタープランにおける「まちづくり方針図」（H28）
	⑫街区機能				⑫ 住宅誘導エリア・住宅許容エリアに該当する区間	都市計画マスタープラン「土地利用方針図」（H28）
	⑬生活空間				⑬ 地域文化活動（祭り等）のルートとなる区間	よしおかふるさとまつり、寺下夏祭り（山車ルート）

（２） 二時点における状況の把握

道路に求められる機能について対象区間ごとに、都市計画決定時と現在とで比較するために、都市計画決定時と現在において、対象区間がどのような状況にあったのか、又は、あるのかを把握します。機能ごとに対象区間の状況を、あらかじめ設定した判断指標に基づき、確認します。

①自動車の通行機能

自動車の通行機能の判断指標は、自動車の円滑な通行、時間距離の短縮(交通渋滞の緩和、解消)、物資の輸送の機能として、4車線以上の道路、工業誘致エリア又は既存工業団地250m圏域に含まれる路線・区間かで判断します。

表　自動車の通行機能（１／２）

区間	路線名（都決年月）	4車線以上の道路（現道・計画）		工業誘致エリア、既存工業団地に接続する路線（主要幹線道路までを評価する）	
		都市計画決定時	見直し時点	都市計画決定時	見直し時点
1-1	大久保上野田線（S55.12.2）	2車線として計画されていた。	2車線として計画されている。	小倉工業団地造成(S60)より前であるため、物資輸送機能はなかった。	工業誘致エリアや工業団地250m圏域に路線・区間はない。
1-2		2車線として計画されていた。	4車線として計画されている。	小倉工業団地造成(S60)より前であるため、物資輸送機能はなかった。	工業誘致エリアや工業団地250m圏域に路線・区間はない。
1-3		2車線として計画されていた。	4車線として、計画されている。	小倉工業団地造成(S60)より前であるため、物資輸送機能はなかった。	工業誘致エリアや工業団地250m圏域に路線・区間はない。
1-4		2車線として計画されていた。	4車線として計画されている。	小倉工業団地造成(S60)より前であるため、物資輸送機能はなかった。	工業誘致エリアや工業団地250m圏域に路線・区間はない。
1-5		2車線として計画されていた。	4車線として、計画されている。	小倉工業団地造成(S60)より前であるため、物資輸送機能はなかった。	工業誘致エリアや工業団地250m圏域に路線・区間はない。
2-1	高崎渋川線（S55.12.2）	2車線として計画されていた。	2車線として計画されている。	小倉工業団地造成(S60)より前であるため、物資輸送機能はなかった。	工業誘致エリアや工業団地250m圏域に路線・区間はない。
2-2		2車線として計画されていた。	2車線として計画されている。	小倉工業団地造成(S60)より前であるため、物資輸送機能はなかった。	工業誘致エリアや工業団地250m圏域に路線・区間はない。
2-3		2車線として計画されていた。	2車線として、計画されている。	小倉工業団地造成(S60)より前であるため、物資輸送機能はなかった。	工業誘致エリアや工業団地250m圏域に路線・区間はない。

表　自動車の通行機能（２／２）

区間	路線名（都決年月）	4車線以上の道路（現道・計画）		工業誘致エリア、既存工業団地に接続する路線（主要幹線道路までを評価する）	
		都市計画決定時	見直し時点	都市計画決定時	見直し時点
3-1	宮田大藪線（S55.12.2）	2車線として計画されていた。	2車線として計画されている。	小倉工業団地造成（S60）より前であるため、物資輸送機能はなかった。	工業誘致エリアや工業団地250m圏域に路線・区間はない。
3-2		2車線として計画されていた。	2車線として計画されている。	小倉工業団地造成（S60）より前であるため、物資輸送機能はなかった。	工業誘致エリアや工業団体250m圏域に路線・区間がある。
4-1	溝祭北下線（S55.12.2）	2車線として計画されていた。	2車線として計画されている。	小倉工業団地造成（S60）より前であるため、物資輸送機能はなかった。	工業誘致エリアや工業団地250m圏域に路線・区間はない。
4-2		2車線として計画されていた。	2車線として計画されている。	小倉工業団地造成（S60）より前であるため、物資輸送機能はなかった。	工業誘致エリアや工業団地250m圏域に路線・区間はない。
4-3		2車線として計画されていた。	2車線として計画されている。	小倉工業団地造成（S60）より前であるため、物資輸送機能はなかった。	工業誘致エリアや工業団地250m圏域に路線・区間はない。
5	漆原総社線（H4.7.7）	2車線として計画されていた。	2車線として計画されている。	工業系エリアや工業団地へ接続する路線・区間はなかった。	工業誘致エリアや工業団地250m圏域に路線・区間はない。
6	漆原南原線（H11.4.20）	4車線として計画されていた。	4車線として、計画されている。	工業系エリアや工業団地へ接続する路線・区間はなかった。	工業誘致エリアや工業団体250m圏域に路線・区間がある。

②人、自転車の通行機能

人、自転車の通行機能の判断指標は、人や自転車が多く利用する路線として、通学路区間又は自転車活用推進計画にて自転車ネットワーク路線に指定されている路線・区間かで判断します。

表　人、自転車の通行機能（１／２）

区間	路線名（都決年月）	通学路に位置付けられる路線・区間		自転車ネットワーク計画に位置付けられた路線・区間	
		都市計画決定時	見直し時点	都市計画決定時	見直し時点
1-1	大久保上野田線（S55.12.2）	通学路として利用されていたと想定される。	通学路としての利用がある。	都決時に自転車活用推進計画がなかった。	自転車ネットワーク路線に位置付けられていない。
1-2		通学路として利用されていたと想定される。	通学路としての利用がある。	都決時に自転車活用推進計画がなかった。	自転車ネットワーク路線に位置付けられていない。
1-3		現道がないため、通学路として利用されていなかったと想定される。	現道がないため、通学路としての利用はない。	都決時に自転車活用推進計画がなかった。	自転車ネットワーク路線に位置付けられていない。
1-4		通学路として利用されていたと想定される。	通学路としての利用がある。	都決時に自転車活用推進計画がなかった。	自転車ネットワーク路線に位置付けられている。
1-5		通学路として利用されていたと想定される。	通学路としての利用がある。	都決時に自転車活用推進計画がなかった。	自転車ネットワーク路線に位置付けられている。
2-1	高崎渋川線（S55.12.2）	通学路として利用されていたと想定される。	通学路としての利用がある。	都決時に自転車活用推進計画がなかった。	自転車ネットワーク路線に位置付けられていない
2-2		通学路として利用されていたと想定される。	通学路としての利用がある。	都決時に自転車活用推進計画がなかった。	自転車ネットワーク路線に位置付けられていない
2-3		通学路として利用されていたと想定される。	通学路としての利用がある。	都決時に自転車活用推進計画がなかった。	自転車ネットワーク路線に位置付けられていない。

表　人、自転車の通行機能（２／２）

区間	路線名（都決年月）	通学路指定の路線・区間		自転車ネットワーク計画に位置付けられた路線・区間	
		都市計画決定時	見直し時点	都市計画決定時	見直し時点
3-1	宮田大藪線（S55.12.2）	通学路として利用されていたと想定される。	通学路としての利用がある。	都決時に自転車活用推進計画がなかった。	自転車ネットワーク路線に位置付けられていない。
3-2		通学路として利用されていたと想定される。	通学路としての利用がある。	都決時に自転車活用推進計画がなかった。	自転車ネットワーク路線に位置付けられていない。
4-1	溝祭北下線（S55.12.2）	通学路として利用されていたと想定される。	通学路としての利用がある。	都決時に自転車活用推進計画がなかった。	自転車ネットワーク路線に位置付けられていない。
4-2		現道がないため、通学路として利用されていなかったと想定される。	現道がないため、通学路としての利用はない。	都決時に自転車活用推進計画がなかった。	自転車ネットワーク路線に位置付けられていない。
4-3		現道がないため、通学路として利用されていなかったと想定される。	現道がないため、通学路としての利用はない。	都決時に自転車活用推進計画がなかった。	自転車ネットワーク路線に位置付けられていない。
5	漆原総社線（H4.7.7）	現道がないため、通学路として利用されていなかったと想定される。	現道がないため、通学路としての利用はない。	都決時に自転車活用推進計画がなかった。	自転車ネットワーク路線に位置付けられていない。
6	漆原南原線（H11.4.20）	通学路として利用されていたと想定される。	通学路としての利用がある。	都決時に自転車活用推進計画がなかった。	自転車ネットワーク路線に位置付けられていない。

③沿道利用機能

沿道利用機能の判断指標は、大規模小売店舗、又は役所等（役場、図書館、文化センター、コミュニティセンター、保健センター）250m 圏域に含まれる路線・区間かで判断します。

表　沿道利用機能（１／２）

区間	路線名（都決年月）	大規模小売店舗 250m 圏域に該当する路線・区間		役所等（役場、図書館、文化センター、コミュニティセンター、保健センター）250m 圏域に該当する路線・区間	
		都市計画決定時	見直し時点	都市計画決定時	見直し時点
1-1	大久保上野田線（S55.12.2）	都決当時に大規模小売店舗はなかったと想定される。	大規模小売店舗 250m 圏域に路線・区間があり、沿道利用機能を有する。	役所等の公共施設 250m 圏域に路線区間は含まれなかったと想定される。	役所等の公共施設 250m 圏域に路線区間は含まれない。
1-2		都決当時に大規模小売店舗はなかったと想定される。	大規模小売店舗 250m 圏域に路線・区間があり、沿道利用機能を有する。	役所等の公共施設 250m 圏域に路線区間は含まれなかったと想定される。	役所等の公共施設 250m 圏域に路線区間は含まれない。
1-3		都決当時に大規模小売店舗はなかったと想定される。	大規模小売店舗 250m 圏域に路線・区間は含まれない。	役所等の公共施設 250m 圏域に路線区間は含まれなかったと想定される。	役所等の公共施設 250m 圏域に路線区間は含まれない。
1-4		都決当時に大規模小売店舗はなかったと想定される。	大規模小売店舗 250m 圏域に路線・区間は含まれない。	役所等の公共施設 250m 圏域に路線区間は含まれなかったと想定される。	役所等の公共施設 250m 圏域に路線区間は含まれない。
1-5		都決当時に大規模小売店舗はなかったと想定される。	大規模小売店舗 250m 圏域に路線・区間は含まれない。	役所等の公共施設 250m 圏域に路線区間は含まれなかったと想定される。	役所等の公共施設 250m 圏域に路線区間は含まれない。
2-1	高崎渋川線（S55.12.2）	都決当時に大規模小売店舗はなかったと想定される。	大規模小売店舗 250m 圏域に路線・区間は含まれない。	役所等の公共施設 250m 圏域に路線区間があり、沿道利用機能を有する。	役所等の公共施設 250m 圏域に路線区間があり、沿道利用機能を有する。
2-2		都決当時に大規模小売店舗はなかったと想定される。	大規模小売店舗 250m 圏域に路線・区間は含まれない。	役所等の公共施設 250m 圏域に路線区間があり、沿道利用機能を有する。	役所等の公共施設 250m 圏域に路線区間があり、沿道利用機能を有する。
2-3		都決当時に大規模小売店舗はなかったと想定される。	大規模小売店舗 250m 圏域に路線・区間は含まれない。	役所等の公共施設 250m 圏域に路線区間は含まれなかったと想定される。	役所等の公共施設 250m 圏域に路線区間は含まれない。

表　沿道利用機能（２／２）

区間	路線名（都決年月）	大規模小売店舗250m圏域に該当する路線・区間		役所等（役場、図書館、文化センター、コミュニティセンター、保健センター）250m圏域に該当する路線・区間	
		都市計画決定時	見直し時点	都市計画決定時	見直し時点
3-1	宮田大藪線（S55.12.2）	都決当時に大規模小売店舗はなかったと想定される。	大規模小売店舗250m圏域に路線・区間は含まれない。	役所等の公共施設250m圏域に路線区間は含まれなかったと想定される。	役所等の公共施設250m圏域に路線区間は含まれない。
3-2		都決当時に大規模小売店舗はなかったと想定される。	大規模小売店舗250m圏域に路線・区間は含まれない。	役所等の公共施設250m圏域に路線区間は含まれなかったと想定される。	役所等の公共施設250m圏域に路線区間は含まれない。
4-1	溝祭北下線（S55.12.2）	都決当時に大規模小売店舗はなかったと想定される。	大規模小売店舗250m圏域に路線・区間は含まれない。	役所等の公共施設250m圏域に路線区間は含まれなかったと想定される。	役所等の公共施設250m圏域に路線区間は含まれない。
4-2		都決当時に大規模小売店舗はなかったと想定される。	大規模小売店舗250m圏域に路線・区間は含まれない。	役所等の公共施設250m圏域に路線区間は含まれなかったと想定される。	役所等の公共施設250m圏域に路線区間は含まれない。
4-3		都決当時に大規模小売店舗はなかったと想定される。	大規模小売店舗250m圏域に路線・区間は含まれない。	役所等の公共施設250m圏域に路線区間は含まれなかったと想定される。	役所等の公共施設250m圏域に路線区間は含まれない。
5	漆原総社線（H4.7.7）	都決当時に大規模小売店舗はなかったと想定される。	大規模小売店舗250m圏域に路線・区間は含まれない。	役所等の公共施設250m圏域に路線区間は含まれなかったと想定される。	役所等の公共施設250m圏域に路線区間は含まれない。
6	漆原南原線（H11.4.20）	都決当時に大規模小売店舗はなかったと想定される。	大規模小売店舗250m圏域に路線・区間は含まれない。	役所等の公共施設250m圏域に路線区間は含まれなかったと想定される。	役所等の公共施設250m圏域に路線区間は含まれない。

④アクセス・連携機能

アクセス・連携機能の判断指標は、市街地と新駅（計画）を結ぶ路線・区間、又は隣接市町村の都市計画道路と接続する路線・区間かで判断します。

表　アクセス・連携機能（１／２）

区間	路線名 （都決年月）	新駅へ接続する路線・区間		他市町村の都市計画道路と接続する路線・区間	
		都市計画決定時	見直し時点	都市計画決定時	見直し時点
1-1	大久保上野田線 (S55.12.2)	新駅へ接続する路線・区間ではなかった。	新駅へ接続する路線・区間でない。	他市町村の都市計画道路と接続する路線･区間でなかったと想定される。	他市町村の都市計画道路と接続する路線・区間でない。
1-2		新駅へ接続する路線・区間ではなかった。	新駅へ接続する路線・区間でない。	他市町村の都市計画道路と接続する路線･区間でなかったと想定される。	他市町村の都市計画道路と接続する路線・区間でない。
1-3		新駅へ接続する路線・区間ではなかった。	新駅へ接続する路線・区間でない。	他市町村の都市計画道路と接続する路線･区間でなかったと想定される。	他市町村の都市計画道路と接続する路線・区間である。
1-4		新駅へ接続する路線・区間ではなかった。	新駅へ接続する路線・区間でない。	他市町村の都市計画道路と接続する路線･区間でなかったと想定される。	他市町村の都市計画道路と接続する路線・区間である。
1-5		新駅へ接続する路線・区間ではなかった。	新駅へ接続する路線・区間でない。	他市町村の都市計画道路と接続する路線･区間でなかったと想定される。	他市町村の都市計画道路と接続する路線・区間でない。
2-1	高崎渋川線 (S55.12.2)	新駅へ接続する路線・区間ではなかった。	新駅へ接続する路線・区間でない。	他市町村の都市計画道路と接続する路線･区間でなかったと想定される。	他市町村の都市計画道路と接続する路線・区間でない。
2-2		新駅へ接続する路線・区間ではなかった。	新駅へ接続する路線・区間でない。	他市町村の都市計画道路と接続する路線･区間でなかったと想定される。	他市町村の都市計画道路と接続する路線・区間でない。
2-3		新駅へ接続する路線・区間ではなかった。	新駅へ接続する路線・区間でない。	他市町村の都市計画道路と接続する路線･区間でなかったと想定される。	他市町村の都市計画道路と接続する路線・区間でない。

表　アクセス・連携機能（２／２）

区間	路線名 （都決年月）	新駅へ接続する路線・区間		他市町村の都市計画道路と接続する路線・区間	
		都市計画決定時	見直し時点	都市計画決定時	見直し時点
3-1	宮田大藪線 (S55.12.2)	新駅へ接続する路線・区間ではなかった。	新駅へ接続する路線・区間でない。	他市町村の都市計画道路と接続する路線・区間でなかったと想定される。	他市町村の都市計画道路と接続する路線・区間でない。
3-2		新駅へ接続する路線・区間ではなかった。	新駅へ接続する路線・区間でない。	他市町村の都市計画道路と接続する路線・区間でなかったと想定される。	他市町村の都市計画道路と接続する路線・区間でない。
4-1	溝祭北下線 (S55.12.2)	新駅へ接続する路線・区間ではなかった。	新駅へ接続する路線・区間でない。	他市町村の都市計画道路と接続する路線・区間でなかったと想定される。	他市町村の都市計画道路と接続する路線・区間でない。
4-2		当該区間が市街化促進地区内にあり、新駅へ接続する路線・区間であった。	新駅へ接続する路線・区間でない。	他市町村の都市計画道路と接続する路線・区間でなかったと想定される。	他市町村の都市計画道路と接続する路線・区間でない。
4-3		当該区間が市街化促進地区内にあり、新駅へ接続する路線・区間であった。	新駅へ接続する路線・区間でない。	他市町村の都市計画道路と接続する路線・区間でなかったと想定される。	他市町村の都市計画道路と接続する路線・区間でない。
5	漆原総社線 (H4.7.7)	新駅へ接続する路線・区間ではなかった。	新駅へ接続する路線・区間でない。	他市町村の都市計画道路と接続する路線・区間であった。	他市町村の都市計画道路と接続する路線・区間である。
6	漆原南原線 (H11.4.20)	新駅へ接続する路線・区間ではなかった。	新駅へ接続する路線・区間でない。	他市町村の都市計画道路と接続する路線・区間であった。	他市町村の都市計画道路と接続する路線・区間である。

⑤都市環境機能

都市環境機能の判断指標は、都市計画マスタープランの土地利用方針図における住宅誘導エリア・住宅許容エリア、工業誘致エリア及び既存工業団地 250m 圏域に該当する路線・区間かで判断します。

表　都市環境機能（１／１）

区間	路線名	住宅誘導エリア・住宅許容エリア、工業誘致エリア及び既存工業団地 250m 圏域に該当する路線・区間	
		都市計画決定時	見直し時点
1-1	大久保上野田線 (S55.12.2)	住宅系や工業系土地利用エリアに該当しなかった。	住宅系や工業系土地利用エリアに該当しない。
1-2		住宅系や工業系土地利用エリアに該当しなかった。	住宅誘導エリアに該当する。
1-3		住宅系や工業系土地利用エリアに該当しない。	住宅誘導エリアに該当する。
1-4		市街地ゾーンに該当する。	住宅許容エリアに該当する。
1-5		市街地ゾーンに該当する。	住宅許容エリアに該当する。
2-1	高崎渋川線 (S55.12.2)	住宅系や工業系土地利用エリアに該当しなかった。	住宅許容エリアに該当する。
2-2		住宅系や工業系土地利用エリアに該当しなかった。	住宅誘導エリアに該当する。
2-3		住宅系や工業系土地利用エリアに該当しなかった。	住宅誘導エリアに該当する。
3-1	宮田大藪線 (S55.12.2)	住宅系や工業系土地利用エリアに該当しなかった。	住宅系土地利用に該当しない。
3-2		住宅系や工業系土地利用エリアに該当しなかった。	住宅誘導エリアに該当する。
4-1	溝祭北下線 (S55.12.2)	住宅系や工業系土地利用エリアに該当しなかった。	住宅許容エリアに該当する。
4-2		市街地ゾーンに該当する。	住宅許容エリアに該当する。
4-3		市街地ゾーンに該当する。	住宅誘導エリアに該当する。
5	漆原総社線 (H4.7.7)	住宅系や工業系土地利用エリアに該当しなかった。	住宅系土地利用に該当しない。
6	漆原南原線 (H11.4.20)	住宅系や工業系土地利用エリアに該当しなかった。	工業誘致エリアに該当する。

⑥避難・救援機能

避難・救援機能の判断指標は、緊急輸送道路・地震発生時に通行を確保すべき路線・区間、防災拠点及び指定避難所 250m 圏域に該当する路線・区間かで判断します。

表　避難・救援機能（１／２）

区間	路線名	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付けられた路線・区間		防災拠点及び指定避難所 250m 圏域に該当する路線・区間	
		都市計画決定時	見直し時点	都市計画決定時	見直し時点
1-1	大久保上野田線（S55.12.2）	都決当時、緊急輸送道路の位置付けはなかったと想定される。	緊急輸送道路としての位置付けはなし。	地域防災計画がなく、防災拠点や指定避難所の指定はなかったと想定される。	防災拠点や指定避難所 250m 圏域に路線・区間は含まれない。
1-2		都決当時、緊急輸送道路の位置付けはなかったと想定される。	緊急輸送道路としての位置付けはなし。	地域防災計画がなく、防災拠点や指定避難所の指定はなかったと想定される。	防災拠点や指定避難所 250m 圏域に路線・区間は含まれない。
1-3		都決当時、緊急輸送道路の位置付けはなかったと想定される。	緊急輸送道路としての位置付けはなし。	地域防災計画がなく、防災拠点や指定避難所の指定はなかったと想定される。	防災拠点や指定避難所 250m 圏域に路線・区間は含まれない。
1-4		都決当時、緊急輸送道路の位置付けはなかったと想定される。	緊急輸送道路としての位置付けはなし。	地域防災計画がなく、防災拠点や指定避難所の指定はなかったと想定される。	防災拠点や指定避難所 250m 圏域に路線・区間は含まれない。
1-5		都決当時、緊急輸送道路の位置付けはなかったと想定される。	緊急輸送道路としての位置付けはなし。	地域防災計画がなく、防災拠点や指定避難所の指定はなかったと想定される。	防災拠点や指定避難所 250m 圏域に路線・区間は含まれない。
2-1	高崎渋川線（S55.12.2）	都決当時、緊急輸送道路の位置付けはなかったと想定される。	第二次緊急輸送道路に位置付けられている。	地域防災計画がなく、防災拠点や指定避難所の指定はなかったと想定される。	防災拠点や指定避難所 250m 圏域に路線・区間が含まれ、避難機能を有する。
2-2		都決当時、緊急輸送道路の位置付けはなかったと想定される。	第二次緊急輸送道路に位置付けられている。	地域防災計画がなく、防災拠点や指定避難所の指定はなかったと想定される。	防災拠点や指定避難所 250m 圏域に路線・区間が含まれ、避難機能を有する。
2-3		都決当時、緊急輸送道路の位置付けはなかったと想定される。	第二次緊急輸送道路に位置付けられている。	地域防災計画がなく、防災拠点や指定避難所の指定はなかったと想定される。	防災拠点や指定避難所 250m 圏域に路線・区間が含まれ、避難機能を有する。

表　避難・救援機能（２／２）

区間	路線名	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付けられた路線・区間		防災拠点及び指定避難所を結ぶ路線・区間	
		都市計画決定時	見直し時点	都市計画決定時	見直し時点
3-1	宮田大藪線 (S55.12.2)	都決当時、緊急輸送道路の位置付けはなかったと想定される。	緊急輸送道路としての位置付けはなし。	地域防災計画がなく、防災拠点や指定避難所の指定はなかったと想定される。	防災拠点や指定避難所250m圏域に路線・区間は含まれない。
3-2		都決当時、緊急輸送道路の位置付けはなかったと想定される。	緊急輸送道路としての位置付けはなし。	地域防災計画がなく、防災拠点や指定避難所の指定はなかったと想定される。	防災拠点や指定避難所250m圏域に路線・区間は含まれない。
4-1	溝祭北下線 (S55.12.2)	都決当時、緊急輸送道路の位置付けはなかったと想定される。	緊急輸送道路としての位置付けはなし。	地域防災計画がなく、防災拠点や指定避難所の指定はなかったと想定される。	防災拠点や指定避難所250m圏域に路線・区間は含まれない。
4-2		都決当時、緊急輸送道路の位置付けはなかったと想定される。	緊急輸送道路としての位置付けはなし。	地域防災計画がなく、防災拠点や指定避難所の指定はなかったと想定される。	防災拠点や指定避難所250m圏域に路線・区間が含まれ、避難機能を有する。
4-3		都決当時、緊急輸送道路の位置付けはなかったと想定される。	緊急輸送道路としての位置付けはなし。	地域防災計画がなく、防災拠点や指定避難所の指定はなかったと想定される。	防災拠点や指定避難所250m圏域に路線・区間が含まれ、避難機能を有する。
5	漆原総社線 (H4.7.7)	都決当時、緊急輸送道路の位置付けはなかったと想定される。	第二次緊急輸送道路に位置付けられている。	地域防災計画がなく、防災拠点や指定避難所の指定はなかったと想定される。	防災拠点や指定避難所250m圏域に路線・区間が含まれ、避難機能を有する。
6	漆原南原線 (H11.4.20)	都決当時、緊急輸送道路の位置付けはなかったと想定される。	緊急輸送道路としての位置付けはなし。	地域防災計画がなく、防災拠点や指定避難所の指定はなかったと想定される。	防災拠点や指定避難所250m圏域に路線・区間は含まれない。

⑦災害防止機能

災害防止機能の判断指標は、計画幅員が 19m 以上の路線・区間かで判断します。

表　災害防止機能（１／１）

区間	路線名	計画幅員が１９m以上の路線・区間	
		都市計画決定時	見直し時点
1-1	大久保上野田線 (S55.12.2)	計画幅員 19m 以上であった。	計画幅員 19m 以上を有し、延焼防止機能を有している。
1-2		計画幅員 19m 以上であった。	計画幅員 19m 以上を有し、延焼防止機能を有している。
1-3		計画幅員 19m 以上であった。	計画幅員 19m 以上を有し、延焼防止機能を有している。
1-4		計画幅員 19m 以上であった。	計画幅員 19m 以上を有し、延焼防止機能を有している。
1-5		計画幅員 19m 以上であった。	計画幅員 19m 以上を有し、延焼防止機能を有している。
2-1	高崎渋川線 (S55.12.2)	計画幅員 19m 以上であった。	計画幅員 19m 以上を有し、延焼防止機能を有している。
2-2		計画幅員 19m 以上であった。	計画幅員 19m 以上を有し、延焼防止機能を有している。
2-3		計画幅員 19m 以上であった。	計画幅員 19m 以上を有し、延焼防止機能を有している。
3-1	宮田大藪線 (S55.12.2)	計画幅員 19m 未満であった。	計画幅員 19m 未満である。
3-2		計画幅員 19m 未満であった。	計画幅員 19m 未満である。
4-1	溝祭北下線 (S55.12.2)	計画幅員 19m 未満であった。	計画幅員 19m 未満である。
4-2		計画幅員 19m 未満であった。	計画幅員 19m 未満である。
4-3		計画幅員 19m 未満であった。	計画幅員 19m 未満である。
5	漆原総社線 (H4.7.7)	計画幅員 19m 未満であった。	計画幅員 19m 未満である。
6	漆原南原線 (H11.4.20)	計画幅員 19m 以上であった。	計画幅員 19m 以上を有し、延焼防止機能を有している。

⑧公共交通のための導入空間

公共交通のための導入空間の判断指標は、バス路線のルートとして設定されている路線・区間かで判断します。

表　公共交通のための導入空間（１／１）

区間	路線名	バスルートとなる路線・区間	
		都市計画決定時	見直し時点
1-1	大久保上野田線 (S55.12.2)	バス路線のルートとして設定されていなかった。	バス路線のルートに設定されていない。
1-2		バス路線のルートとして設定されていなかった。	バス路線のルートに設定されていない。
1-3		バス路線のルートとして設定されていなかった。	バス路線のルートに設定されていない。
1-4		バス路線のルートとして設定されていなかった。	バス路線のルートに設定されていない。
1-5		バス路線のルートとして設定されていなかった。	バス路線のルートに設定されていない。
2-1	高崎渋川線 (S55.12.2)	H3 総合計画におけるバス路線のルートとして設定されていた。	バス路線のルートとして設定されており、公共交通空間として利用されている。
2-2		H3 総合計画におけるバス路線のルートとして設定されていた。	バス路線のルートとして設定されており、公共交通空間として利用されている。
2-3		H3 総合計画におけるバス路線のルートとして設定されていた。	バス路線のルートとして設定されており、公共交通空間として利用されている。
3-1	宮田大藪線 (S55.12.2)	バス路線のルートとして設定されていなかった。	バス路線のルートに設定されていない。
3-2		バス路線のルートとして設定されていなかった。	バス路線のルートに設定されていない。
4-1	溝祭北下線 (S55.12.2)	バス路線のルートとして設定されていなかった。	バス路線のルートに設定されていない。
4-2		バス路線のルートとして設定されていなかった。	バス路線のルートに設定されていない。
4-3		バス路線のルートとして設定されていなかった。	バス路線のルートに設定されていない。
5	漆原総社線 (H4.7.7)	バス路線のルートとして設定されていなかった。	バス路線のルートに設定されていない。
6	漆原南原線 (H11.4.20)	バス路線のルートとして設定されていなかった。	バス路線のルートに設定されていない。

⑨供給処理・通信情報施設の空間

供給処理･通信情報処理施設の空間の判断指標は、下水道の幹線管渠が設置されている（下水道事業計画区域）路線・区間かで判断します。

表　供給処理・通信情報施設の空間（１／２）

区間	路線名	下水道事業計画区域に含まれる路線・区間	
		都市計画決定時	見直し時点
1-1	大久保上野田線 (S55.12.2)	下水道整備区域外であり、幹線管渠の設置は計画されていなかったと想定される。	下水道事業計画区域内であり、幹線管渠の設置も見込まれる。
1-2		下水道整備区域(整備中含む）内にあり、幹線管渠の設置が計画されていたと想定される。	下水道事業計画区域内であり、幹線管渠の設置も見込まれる。
1-3		下水道整備区域(整備中含む）内にあり、幹線管渠の設置が計画されていたと想定される。	下水道事業計画区域内であり、幹線管渠の設置も見込まれる。
1-4		下水道整備区域(整備中含む）内にあり、幹線管渠の設置が計画されていたと想定される。	下水道事業計画区域内であり、幹線管渠の設置も見込まれる。
1-5		H13 都市マスにおける下水道整備区域（整備中含む）内にあり、幹線管渠の設置が計画されていたと想定される。	下水道事業計画区域内であり、幹線管渠の設置も見込まれる。
2-1	高崎渋川線 (S55.12.2)	下水道整備区域(整備中含む）内にあり、幹線管渠の設置が計画されていたと想定される。	下水道事業計画区域内であり、幹線管渠の設置も見込まれる。
2-2		下水道整備区域(整備中含む）内にあり、幹線管渠の設置が計画されていたと想定される。	下水道事業計画区域内であり、幹線管渠の設置も見込まれる。
2-3		下水道整備区域(整備中含む）内にあり、幹線管渠の設置が計画されていたと想定される。	下水道事業計画区域内であり、幹線管渠の設置も見込まれる。

表　供給処理・通信情報施設の空間（２／２）

区間	路線名	下水道事業計画区域に含まれる路線・区間	
		都市計画決定時	見直し時点
3-1	宮田大藪線 (S55.12.2)	H13 都市マスにおける下水道整備区域（整備中含む）内にあり、幹線管渠の設置が計画されていたと想定される。	下水道事業計画区域内であり、幹線管渠の設置も見込まれる。
3-2		H13 都市マスにおける下水道整備区域（整備中含む）内にあり、幹線管渠の設置が計画されていたと想定される。	下水道事業計画区域内であり、幹線管渠の設置も見込まれる。
4-1	溝祭北下線 (S55.12.2)	H13 都市マスにおける下水道整備区域（整備中含む）内にあり、幹線管渠の設置が計画されていたと想定される。	下水道事業計画区域内であり、幹線管渠の設置も見込まれる。
4-2		H13 都市マスにおける下水道整備区域（整備中含む）内にあり、幹線管渠の設置が計画されていたと想定される。	下水道事業計画区域内であり、幹線管渠の設置も見込まれる。
4-3		下水道整備区域(整備中含む）内にあり、幹線管渠の設置が計画されていたと想定される。	下水道事業計画区域内であり、幹線管渠の設置も見込まれる。
5	漆原総社線 (H4.7.7)	下水道整備区域外であり、幹線管渠の設置は計画されていなかったと想定される。	下水道事業計画区域外であり、幹線管渠の設置は見込まれない。
6	漆原南原線 (H11.4.20)	下水道整備区域外であり、幹線管渠の設置は計画されていなかったと想定される。	下水道事業計画区域外であり、幹線管渠の設置は見込まれない。

⑩道路付属物の空間

道路付属物の空間の判断指標は、4車線道路と平面で交差する路線・区間かで判断します。

表　道路付属物の空間（１／１）

区間	路線名	4車線の道路と交差する路線・区間	
		都市計画決定時	見直し時点
1-1	大久保上野田線 (S55.12.2)	4車線道路と平面交差する路線・区間はなかったと想定される。	吉岡西部幹線（4車線）と平面交差する路線・区間である。
1-2		4車線道路と平面交差する路線・区間はなかったと想定される。	吉岡西部幹線（4車線）と平面交差する路線・区間である。
1-3		4車線道路と平面交差する路線・区間はなかったと想定される。	4車線道路と交差又は接続しない。
1-4		4車線道路と平面交差する路線・区間はなかったと想定される。	4車線道路と交差又は接続しない。
1-5		4車線道路と平面交差する路線・区間はなかったと想定される。	大久保上野田線の整備済区間（4車線）と接続する路線・区間である。
2-1	高崎渋川線 (S55.12.2)	4車線道路と平面交差する路線・区間はなかったと想定される。	4車線道路と交差又は接続しない。
2-2		4車線道路と平面交差する路線・区間はなかったと想定される。	4車線道路と交差又は接続しない。
2-3		4車線道路と平面交差する路線・区間はなかったと想定される。	4車線道路と交差又は接続しない。
3-1	宮田大藪線 (S55.12.2)	4車線道路と平面交差する路線・区間はなかったと想定される。	吉岡西部幹線（4車線）と平面交差する路線・区間である。
3-2		4車線道路と平面交差する路線・区間はなかったと想定される。	大久保上野田線の整備済区間（4車線）と平面交差する路線・区間である。
4-1	溝祭北下線 (S55.12.2)	4車線道路と平面交差する路線・区間はなかったと想定される。	吉岡西部幹線（4車線）と平面交差する路線・区間である。
4-2		4車線道路と平面交差する路線・区間はなかったと想定される。	4車線道路と交差又は接続しない。
4-3		4車線道路と平面交差する路線・区間はなかったと想定される。	4車線道路と交差又は接続しない。
5	漆原総社線 (H4.7.7)	4車線道路と平面交差する路線・区間はなかったと想定される。	南新井前橋線（4車線）と平面交差する路線・区間である。
6	漆原南原線 (H11.4.20)	4車線道路と平面交差する路線・区間はなかったと想定される。	4車線道路と交差又は接続しない。

⑪都市構造・土地利用の誘導形成

都市構造・土地利用の誘導形成の判断指標は、都市計画マスタープランにおいて「まちづくりの軸」に位置付けられる路線・区間かで判断します。

表　都市構造・土地利用の誘導形成（１／１）

区間	路線名	まちづくりの軸に位置付けられている路線・区間	
		都市計画決定時	見直し時点
1-1	大久保上野田線（S55.12.2）	まちづくりの骨格としての位置付けがあった。	広域幹線道路としての位置付けがあり、まちづくりの軸としての役割がある。
1-2		まちづくりの骨格としての位置付けがあった。	広域幹線道路に位置付けがあり、まちづくりの軸としての役割がある。
1-3		まちづくりの骨格としての位置付けがあった。	広域幹線道路に位置付けがあり、まちづくりの軸としての役割がある。
1-4		まちづくりの骨格としての位置付けがあった。	広域幹線道路に位置付けがあり、まちづくりの軸としての役割がある。
1-5		まちづくりの骨格としての位置付けがあった。	広域幹線道路に位置付けがあり、まちづくりの軸としての役割がある。
2-1	高崎渋川線（S55.12.2）	まちづくりの骨格としての位置付けがあった。	まちづくりの軸としての位置付けはない。
2-2		まちづくりの骨格としての位置付けがあった。	まちづくりの軸としての位置付けはない。
2-3		まちづくりの骨格としての位置付けがあった。	まちづくりの軸としての位置付けはない。
3-1	宮田大藪線（S55.12.2）	まちづくりの骨格としての位置付けがあった。	まちづくりの軸としての位置付けはない。
3-2		まちづくりの骨格としての位置付けがあった。	まちづくりの軸としての位置付けはない。
4-1	溝祭北下線（S55.12.2）	まちづくりの骨格としての位置付けがあった。	まちづくりの軸としての位置付けはない。
4-2		まちづくりの骨格としての位置付けがあった。	まちづくりの軸としての位置付けはない。
4-3		まちづくりの骨格としての位置付けがあった。	まちづくりの軸としての位置付けはない。
5	漆原総社線（H4.7.7）	都市の骨格･軸としての位置付けはなかった。	まちづくりの軸としての位置付けはない。
6	漆原南原線（H11.4.20）	都市の骨格･軸としての位置付けはなかった。	まちづくりの軸としての位置付けはない。

⑫街区機能

街区機能の判断基準は、都市計画マスタープランにおける住宅誘導エリア又は住宅許容エリアに含まれる路線・区間かで判断します。

表　街区機能（１／１）

区間	路線名	住宅誘導エリア・住宅許容エリアに該当する路線・区間	
		都市計画決定時	見直し時点
1-1	大久保上野田線 (S55.12.2)	住宅系土地利用に該当しない。	住宅系土地利用に該当しない。
1-2		住宅系土地利用に該当しない。	住宅誘導エリアに該当する。
1-3		住宅系土地利用に該当しない。	住宅誘導エリアに該当する。
1-4		市街地ゾーンに該当する。	住宅許容エリアに該当する。
1-5		市街地ゾーンに該当する。	住宅許容エリアに該当する。
2-1	高崎渋川線 (S55.12.2)	住宅系土地利用に該当しない。	住宅許容エリアに該当する。
2-2		住宅系土地利用に該当しない。	住宅誘導エリアに該当する。
2-3		住宅系土地利用に該当しない。	住宅誘導エリアに該当する。
3-1	宮田大藪線 (S55.12.2)	住宅系土地利用に該当しない。	住宅系土地利用に該当しない。
3-2		住宅系土地利用に該当しない。	住宅誘導エリアに該当する。
4-1	溝祭北下線 (S55.12.2)	住宅系土地利用に該当しない。	住宅許容エリアに該当する。
4-2		H13 都市マスにおける市街地ゾーンに該当する。	住宅許容エリアに該当する。
4-3		H13 都市マスにおける市街地ゾーンに該当する。	住宅誘導エリアに該当する。
5	漆原総社線 (H4.7.7)	住宅系土地利用に該当しない。	住宅系土地利用に該当しない。
6	漆原南原線 (H11.4.20)	住宅系土地利用に該当しない。	住宅系土地利用に該当しない。

⑬生活空間

生活空間の判断指標は、地域の文化活動に寄与している路線・区間かで判断します。

表　生活空間（１／１）

区間	路線名	地域文化活動（夏祭り）の開催路線・区間	
		都市計画決定時	見直し時点
1-1	大久保上野田線 (S55.12.2)	地域の文化活動の利用に寄与していなかったと想定される。	地域の文化活動の利用に寄与しない。
1-2		地域の文化活動の利用に寄与していなかったと想定される。	地域の文化活動の利用に寄与しない。
1-3		地域の文化活動の利用に寄与していなかったと想定される。	地域の文化活動の利用に寄与しない。
1-4		地域の文化活動の利用に寄与していなかったと想定される。	地域の文化活動の利用に寄与しない。
1-5		地域の文化活動の利用に寄与していなかったと想定される。	地域の文化活動の利用に寄与しない。
2-1	高崎渋川線 (S55.12.2)	地域の文化活動の利用に寄与していなかったと想定される。	地域の文化活動の利用に寄与する路線・区間である。
2-2		地域の文化活動の利用に寄与していなかったと想定される。	地域の文化活動の利用に寄与する路線・区間である。
2-3		地域の文化活動の利用に寄与していなかったと想定される。	地域の文化活動の利用はない。
3-1	宮田大藪線 (S55.12.2)	地域の文化活動の利用に寄与していなかったと想定される。	地域の文化活動の利用はない。
3-2		地域の文化活動の利用に寄与していなかったと想定される。	地域の文化活動の利用はない。
4-1	溝祭北下線 (S55.12.2)	地域の文化活動の利用に寄与していなかったと想定される。	地域の文化活動の利用はない。
4-2		地域の文化活動の利用に寄与していなかったと想定される。	地域の文化活動の利用はない。
4-3		地域の文化活動の利用に寄与していなかったと想定される。	地域の文化活動の利用はない。
5	漆原総社線 (H4.7.7)	地域の文化活動の利用に寄与していなかったと想定される。	地域の文化活動の利用はない。
6	漆原南原線 (H11.4.20)	地域の文化活動の利用に寄与していなかったと想定される。	地域の文化活動の利用はない。

図　①－１　自動車の通行機能【計画車線４車線以上の道路】

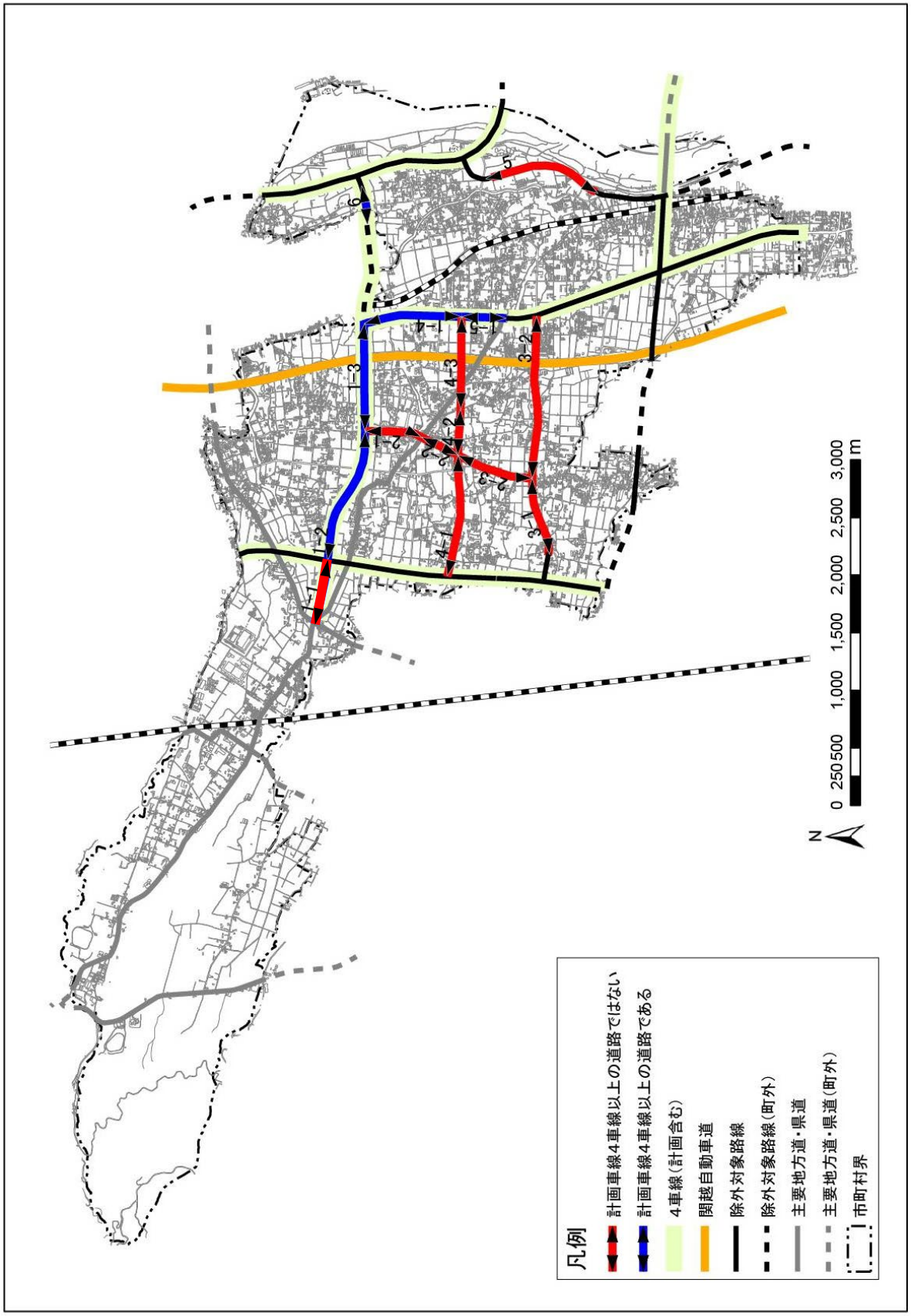


図　①－２　自動車の通行機能

【工業誘致エリア、既存工業団地 250m 圏域に含まれる】

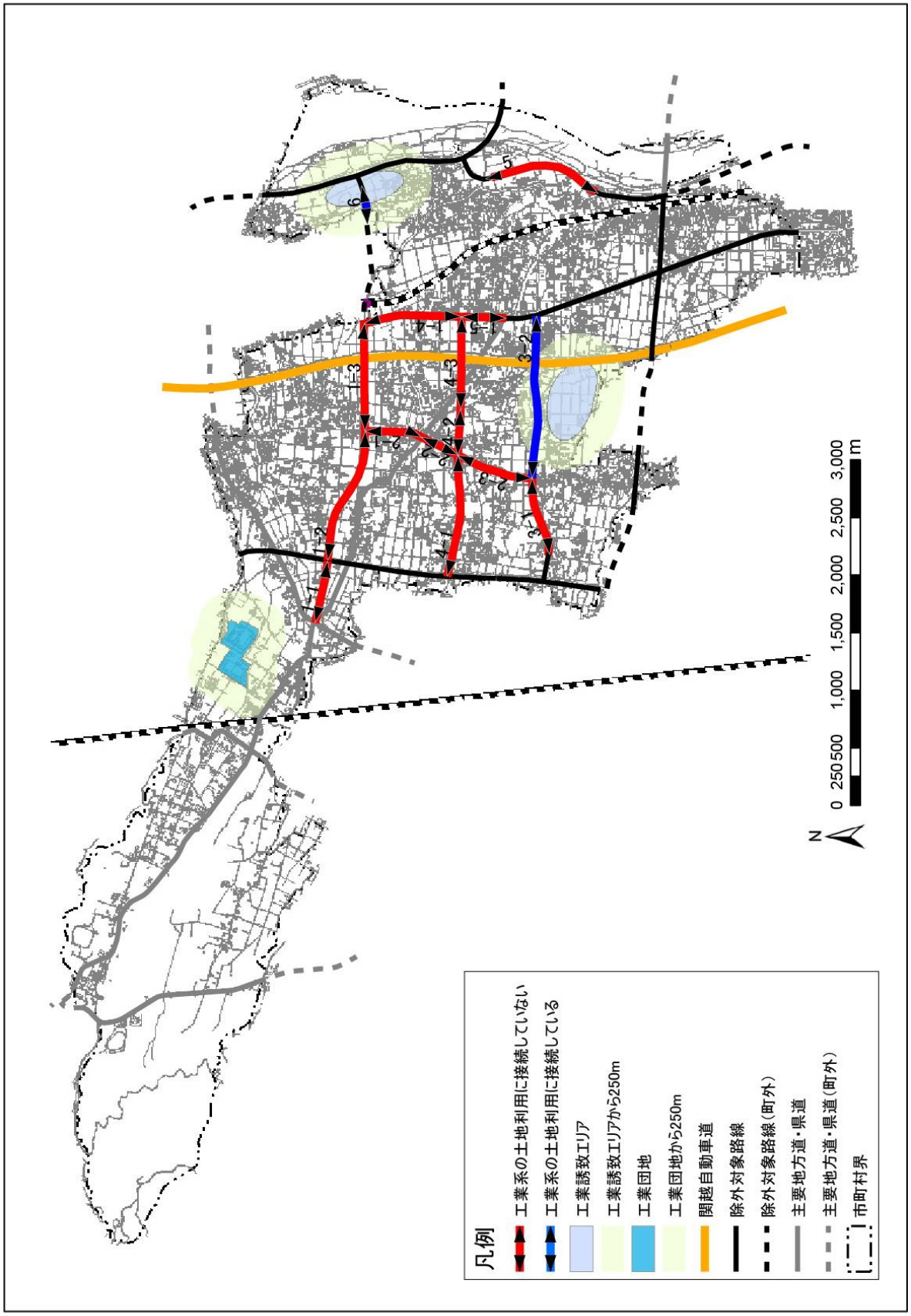


図　②－１　人・自転車の通行機能【通学路の位置付け】

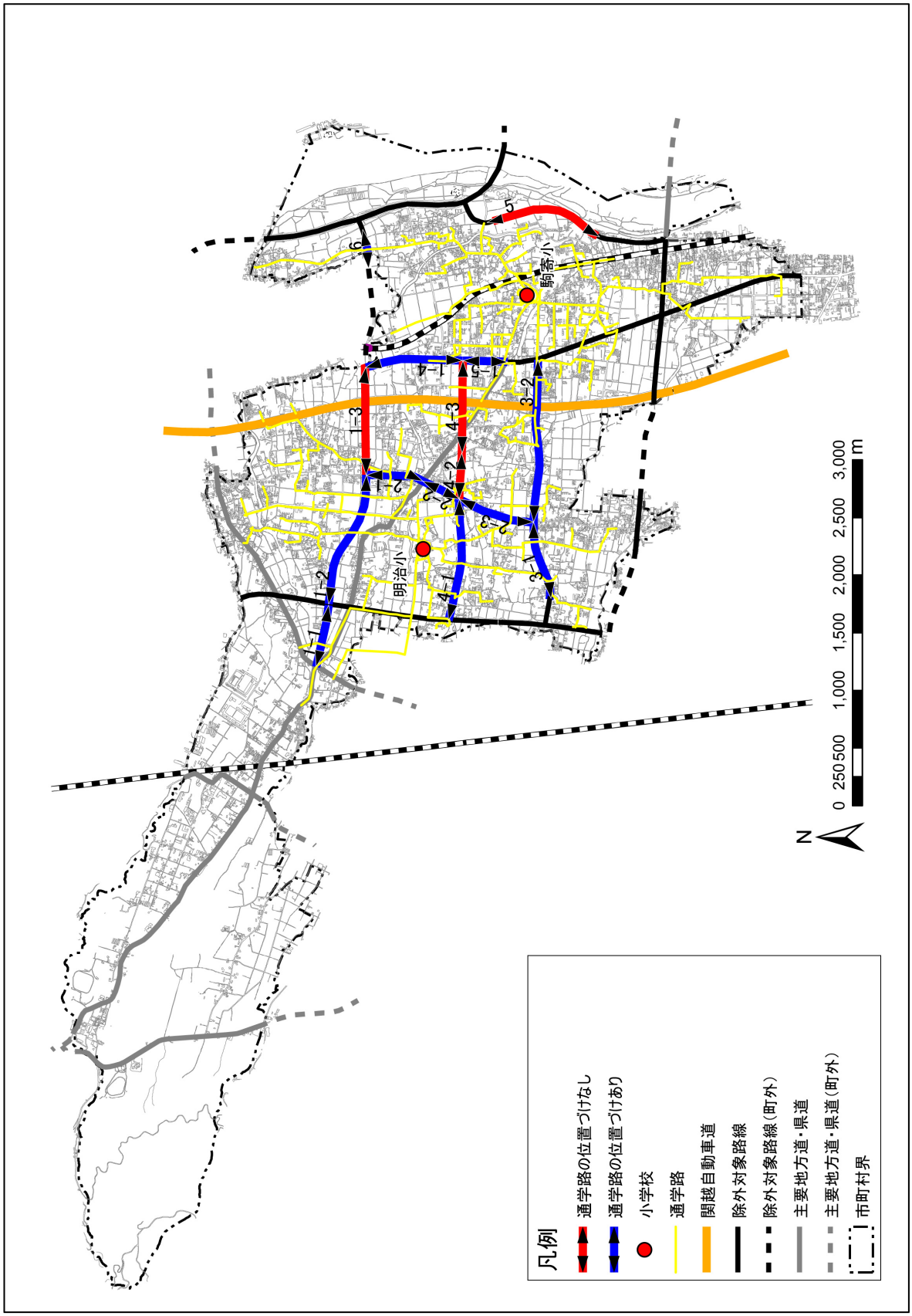


図　②－2　人・自転車の通行機能【群馬県自転車活用推進計画の位置付け】

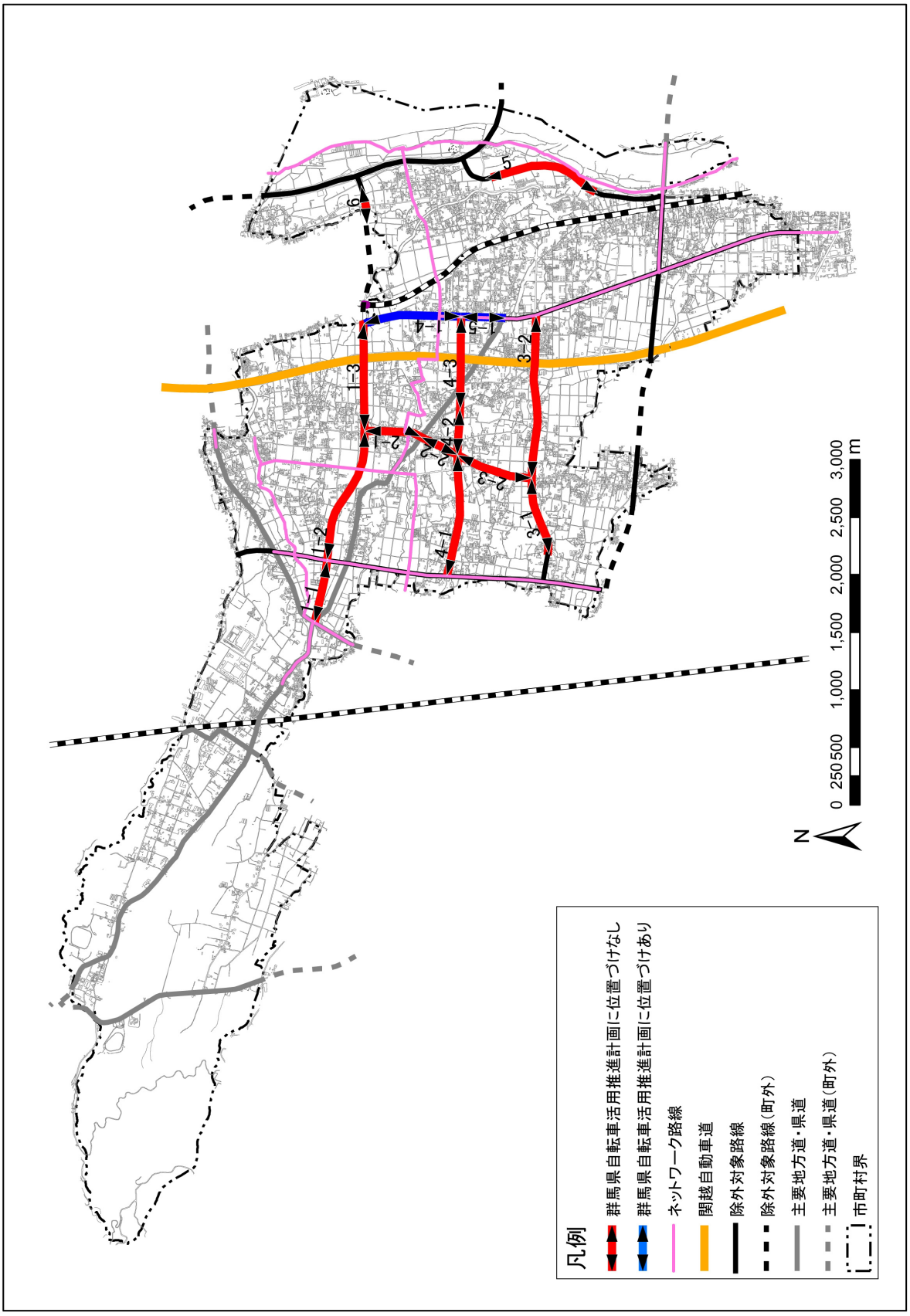


図　③－１　沿道利用機能【大規模小売店舗 250m 圏域に含まれる】

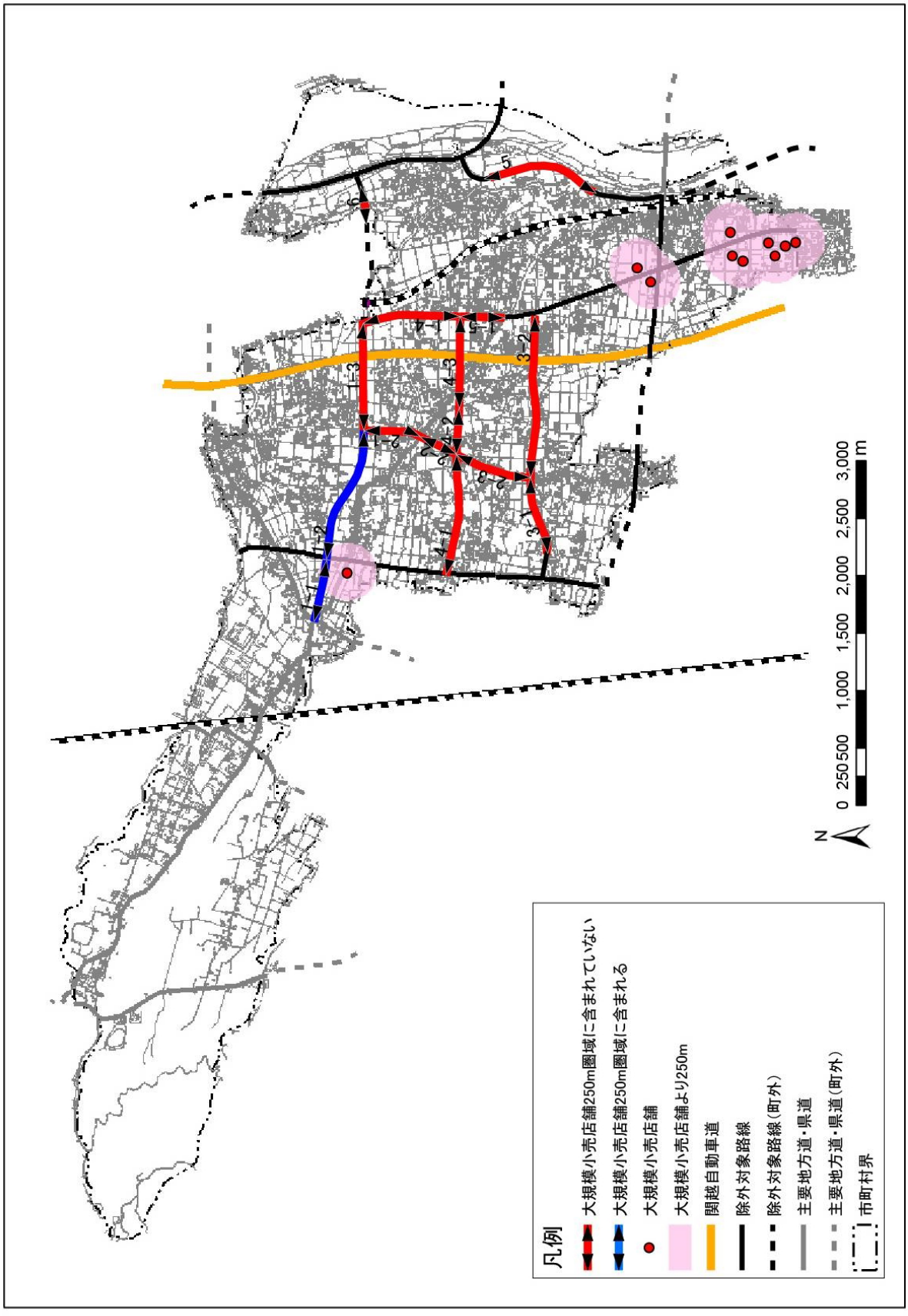


図　③－２　沿道利用機能【役所等 250m 圏域に含まれる】

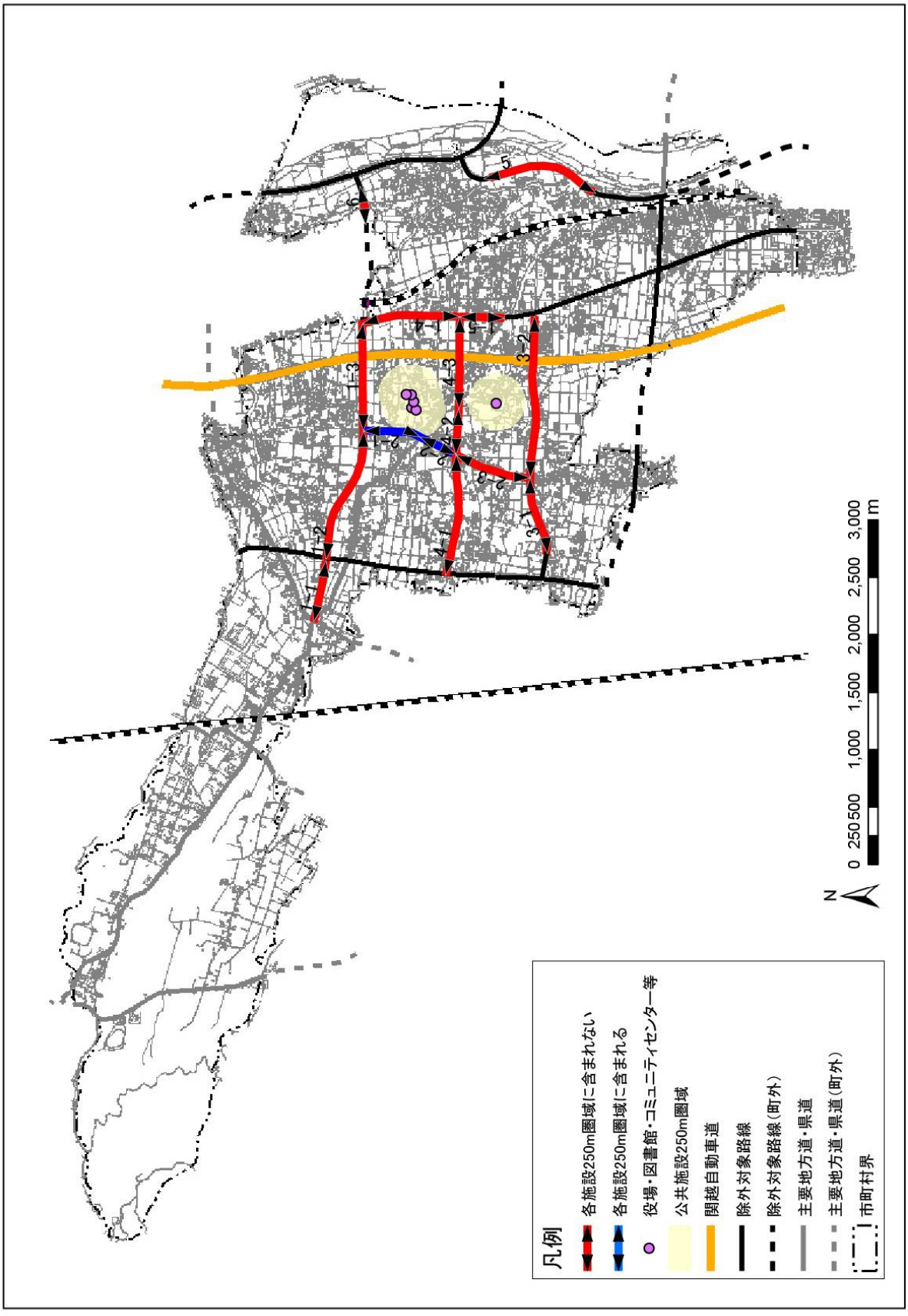


図　④－１　アクセス・連携機能【新駅へのアクセス】

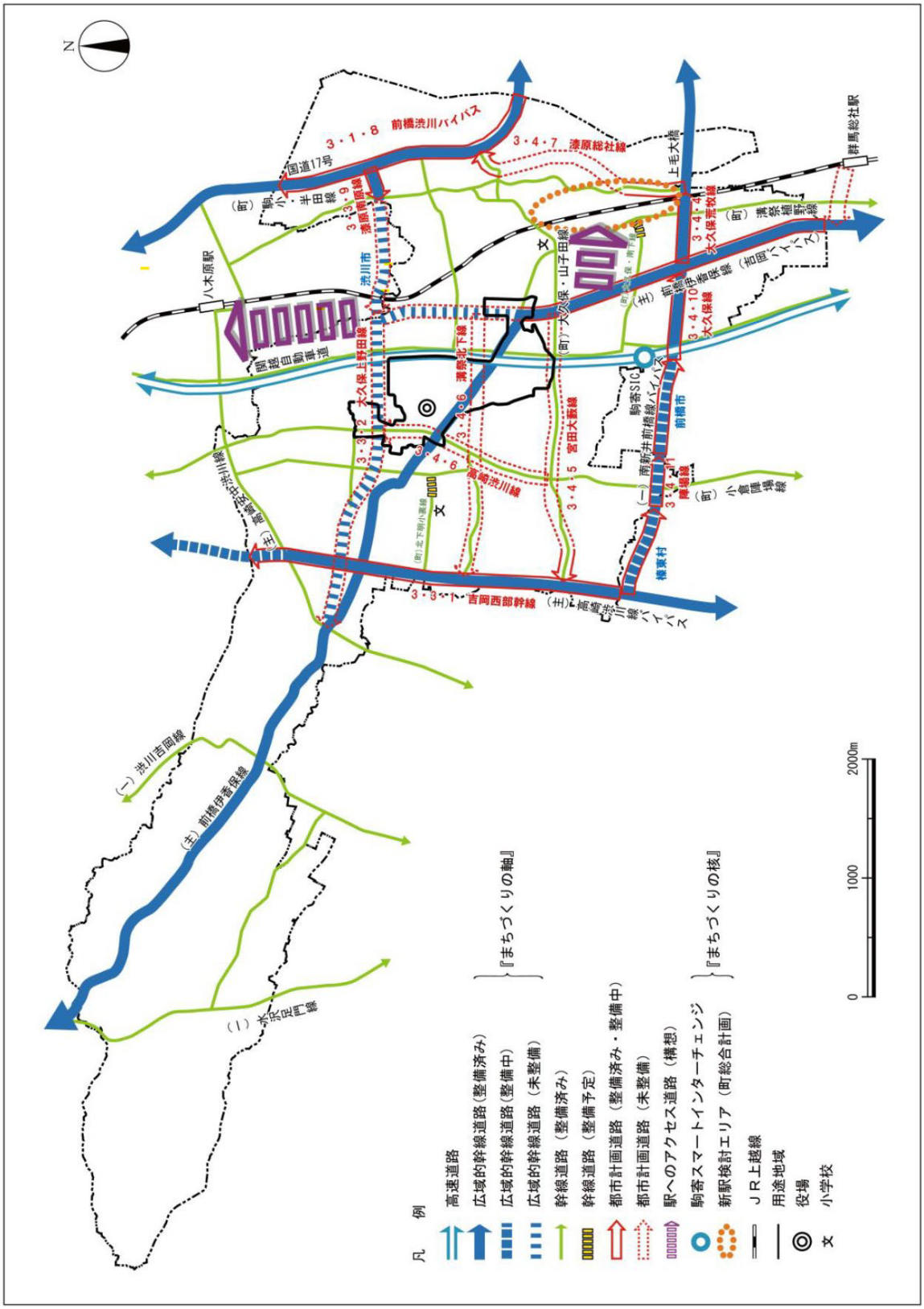


図　④－２　アクセス・連携機能【他市町村の都市計画道路との接続】

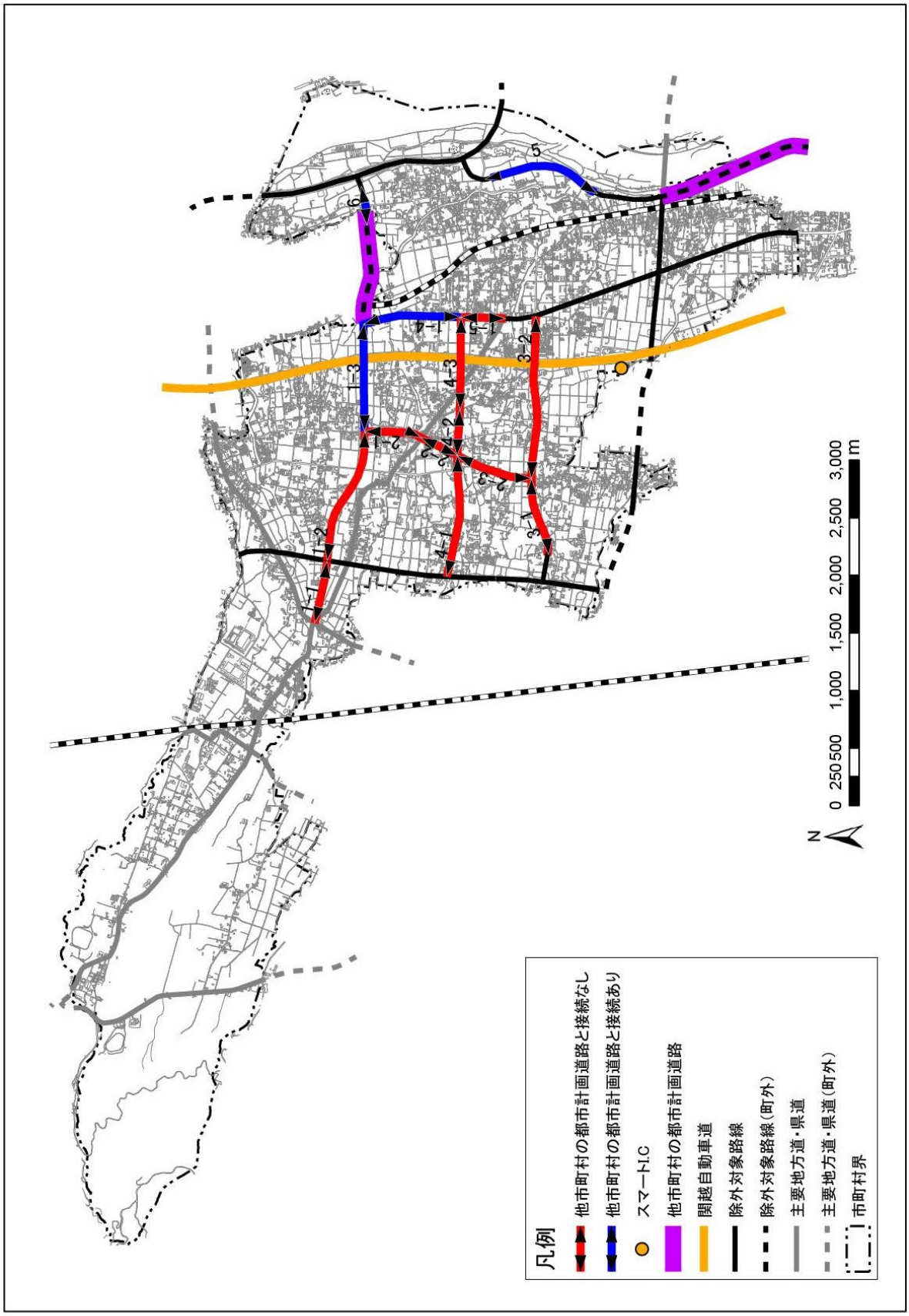


図　⑤　都市環境機能【住宅系、工業系エリアに含まれる】

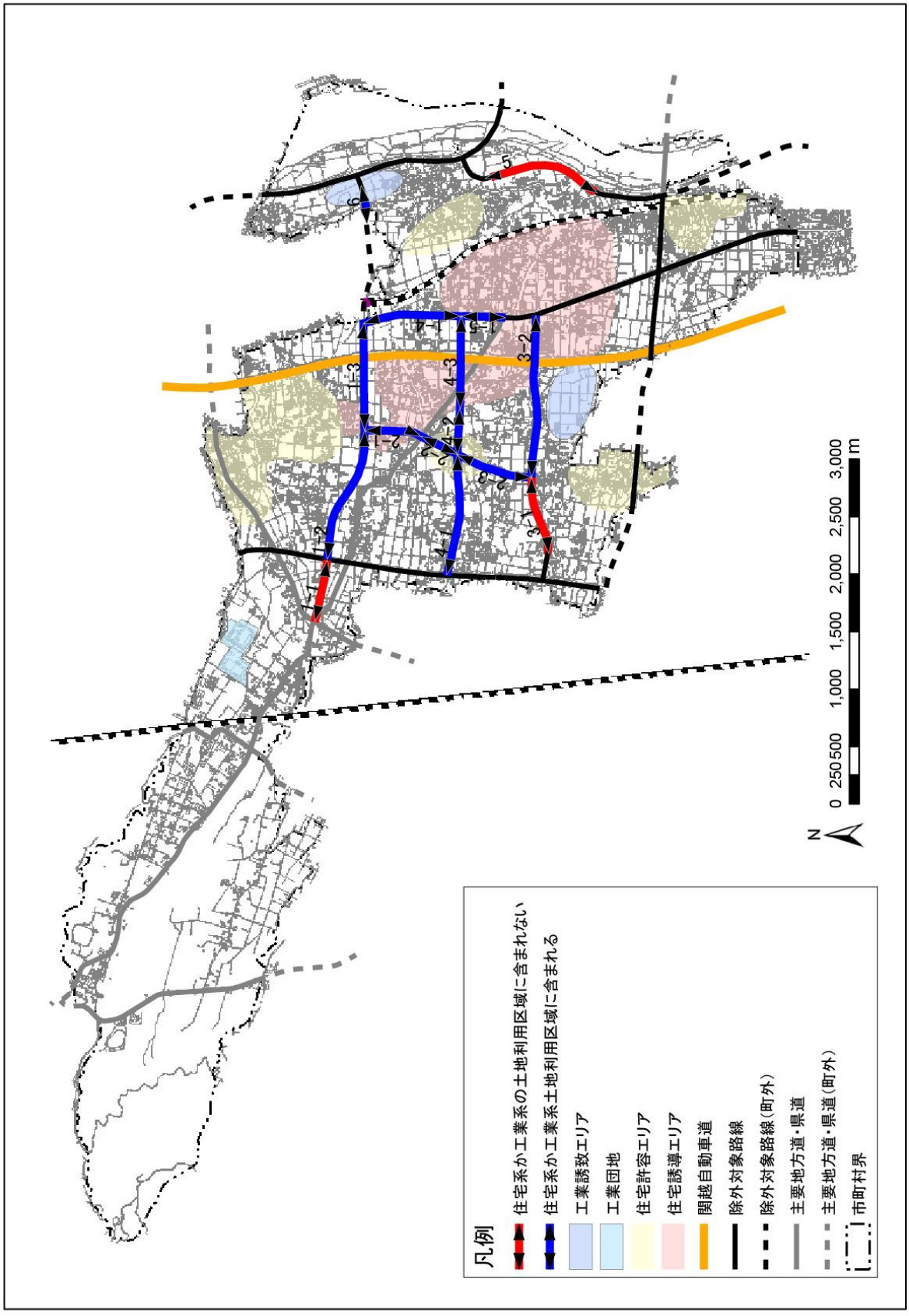


図　⑥－１　避難・救援機能

【緊急輸送道路・地震発生時に通行を確保すべき道路への位置付け】

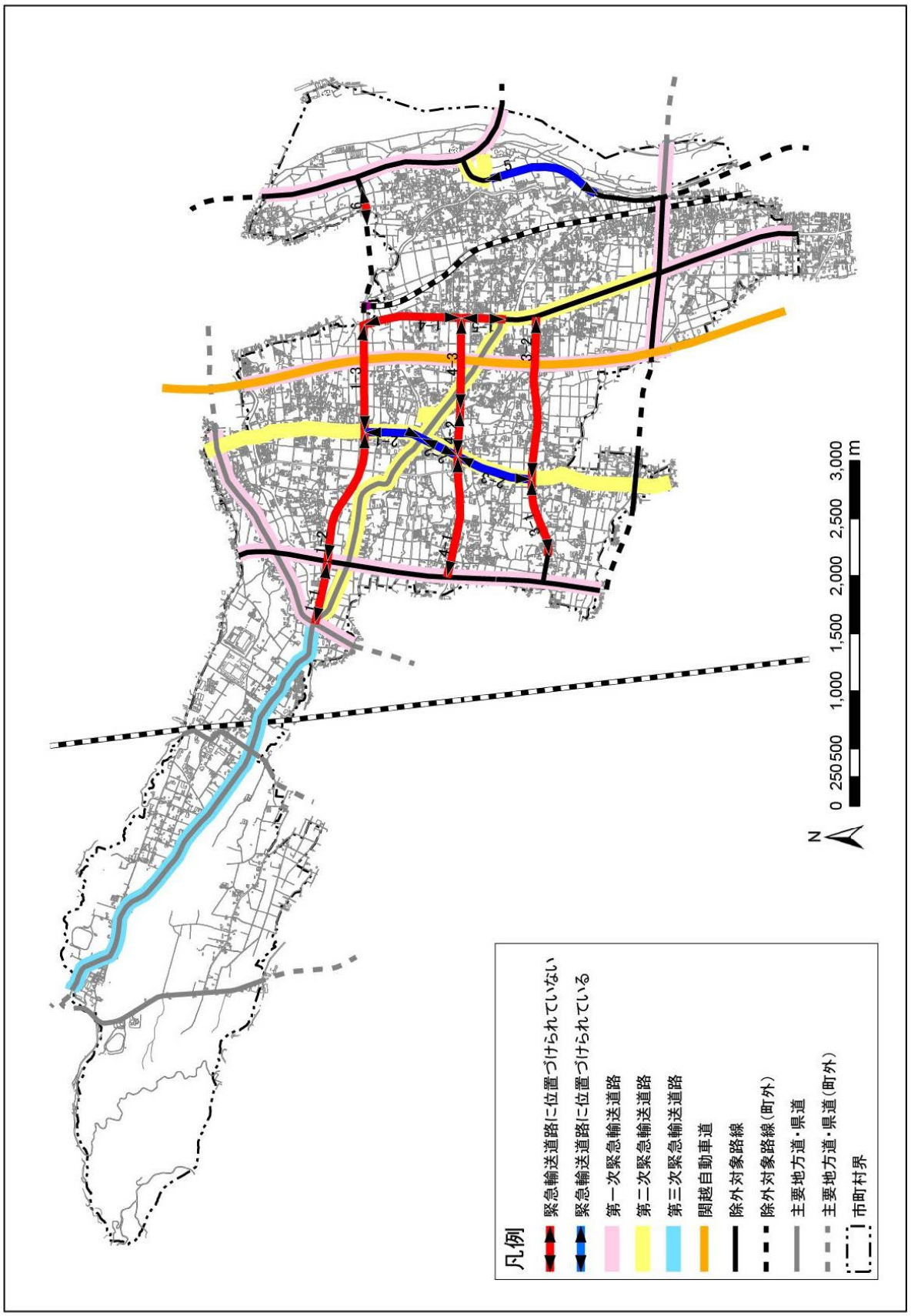


図　⑥－２　避難・救援機能【防災拠点・指定避難所 250m 圏域に含まれる】

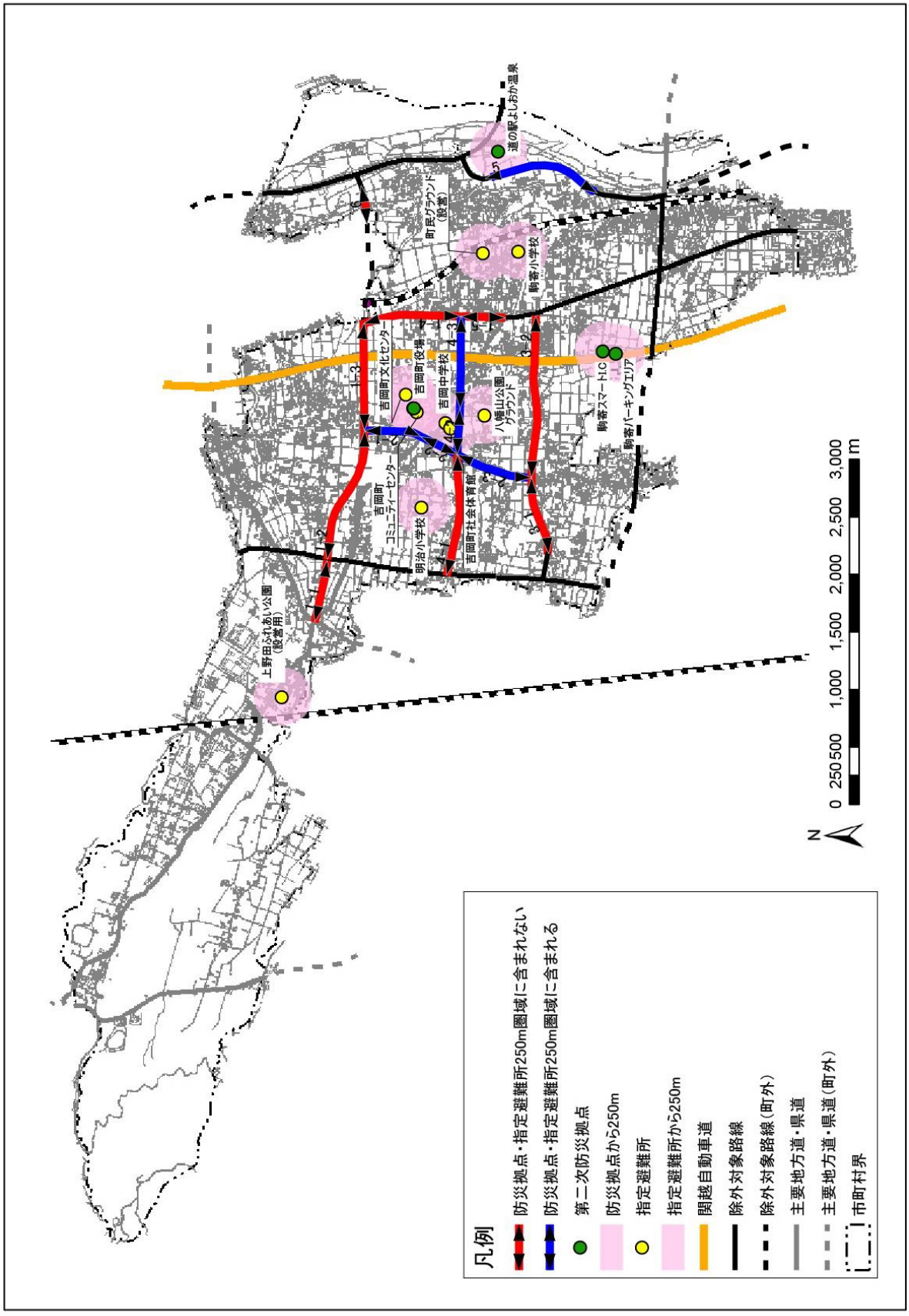


図　⑦災害防止機能【計画幅員が 19m以上の道路】

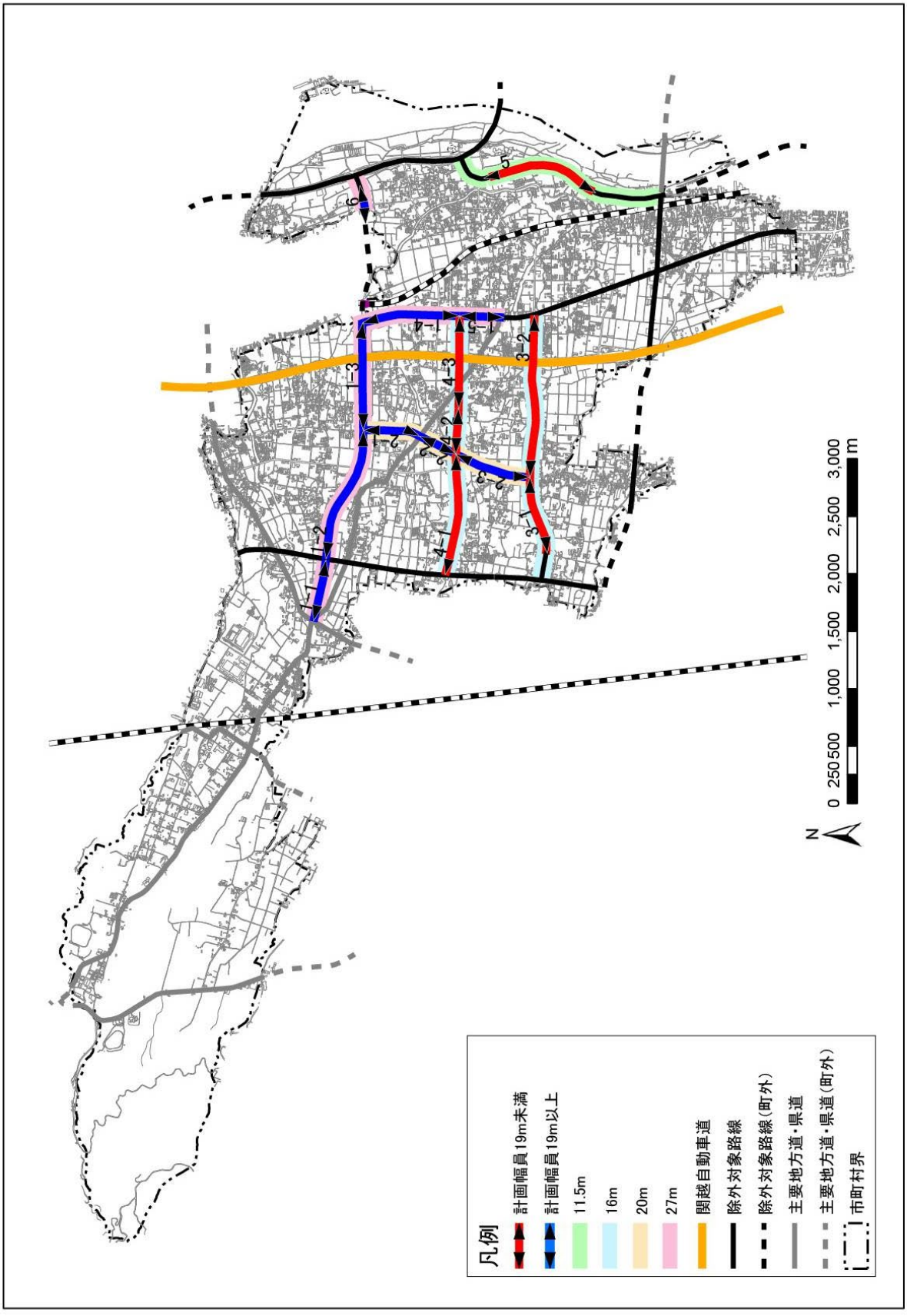


図　⑧　公共交通のための導入空間【バス路線ルートの設定】

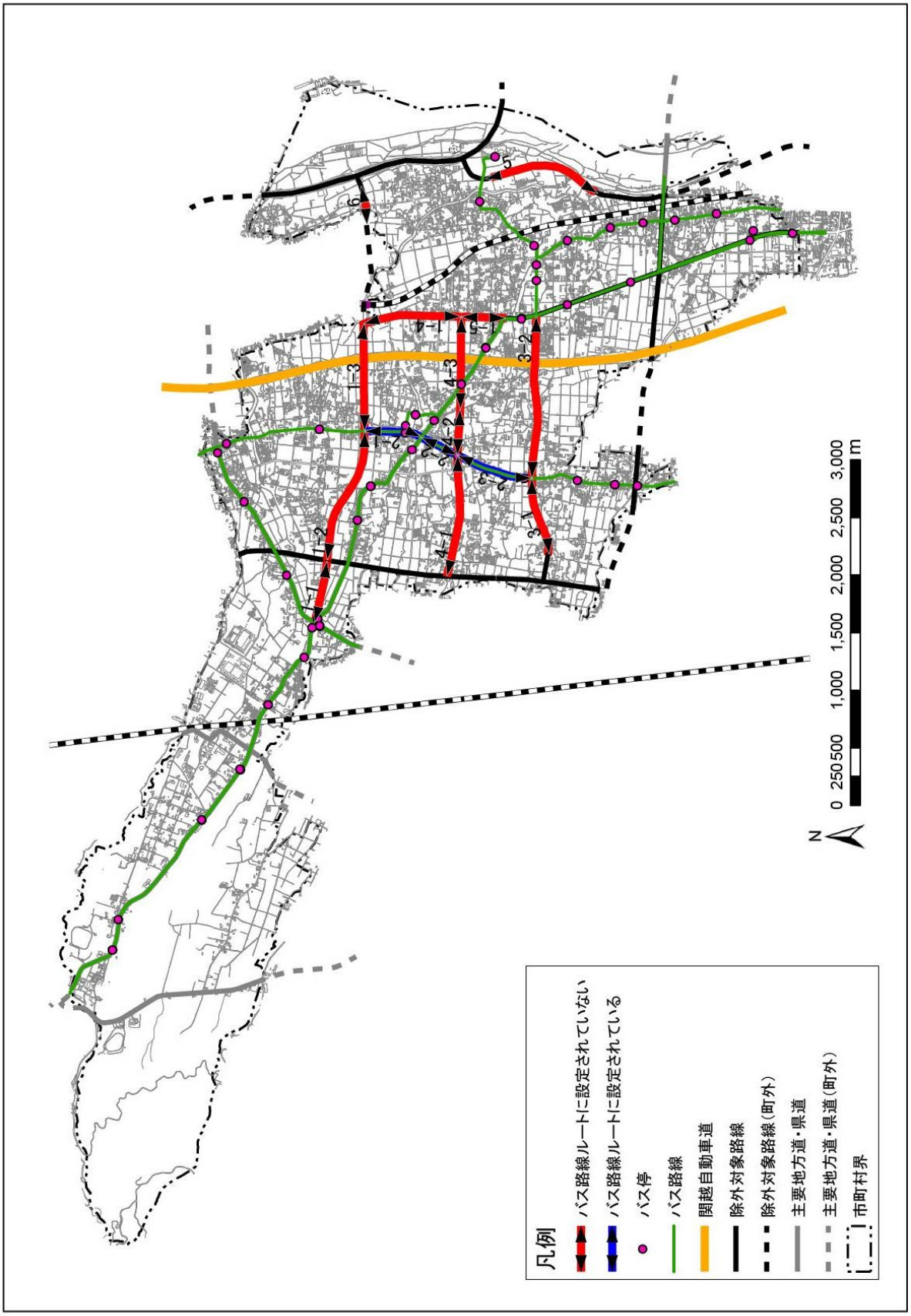


図　⑨　供給処理・通信情報施設の空間【下水道事業計画区域に含まれる】

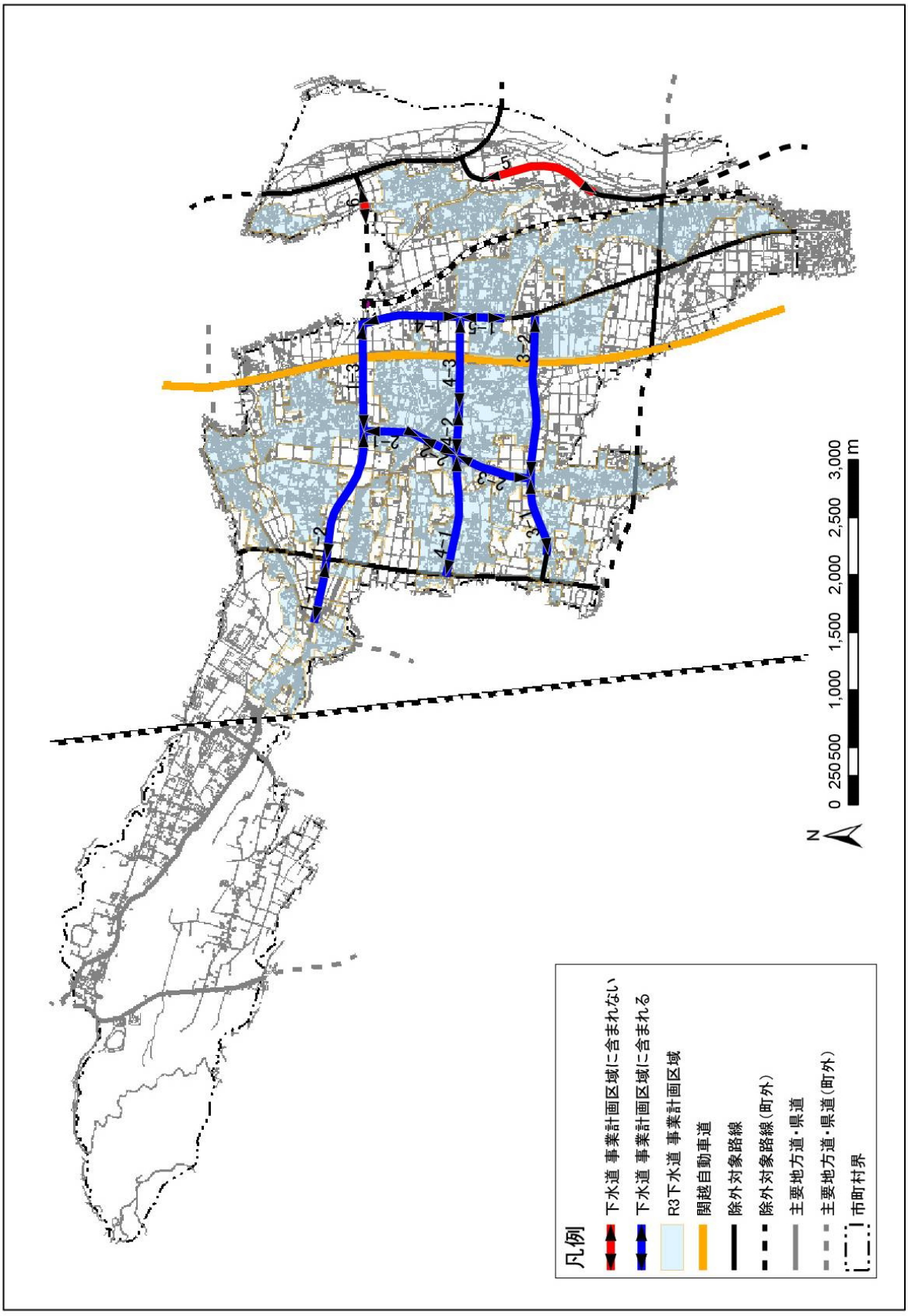


図　⑩　道路付属物の空間【４車線の道路と平面交差】

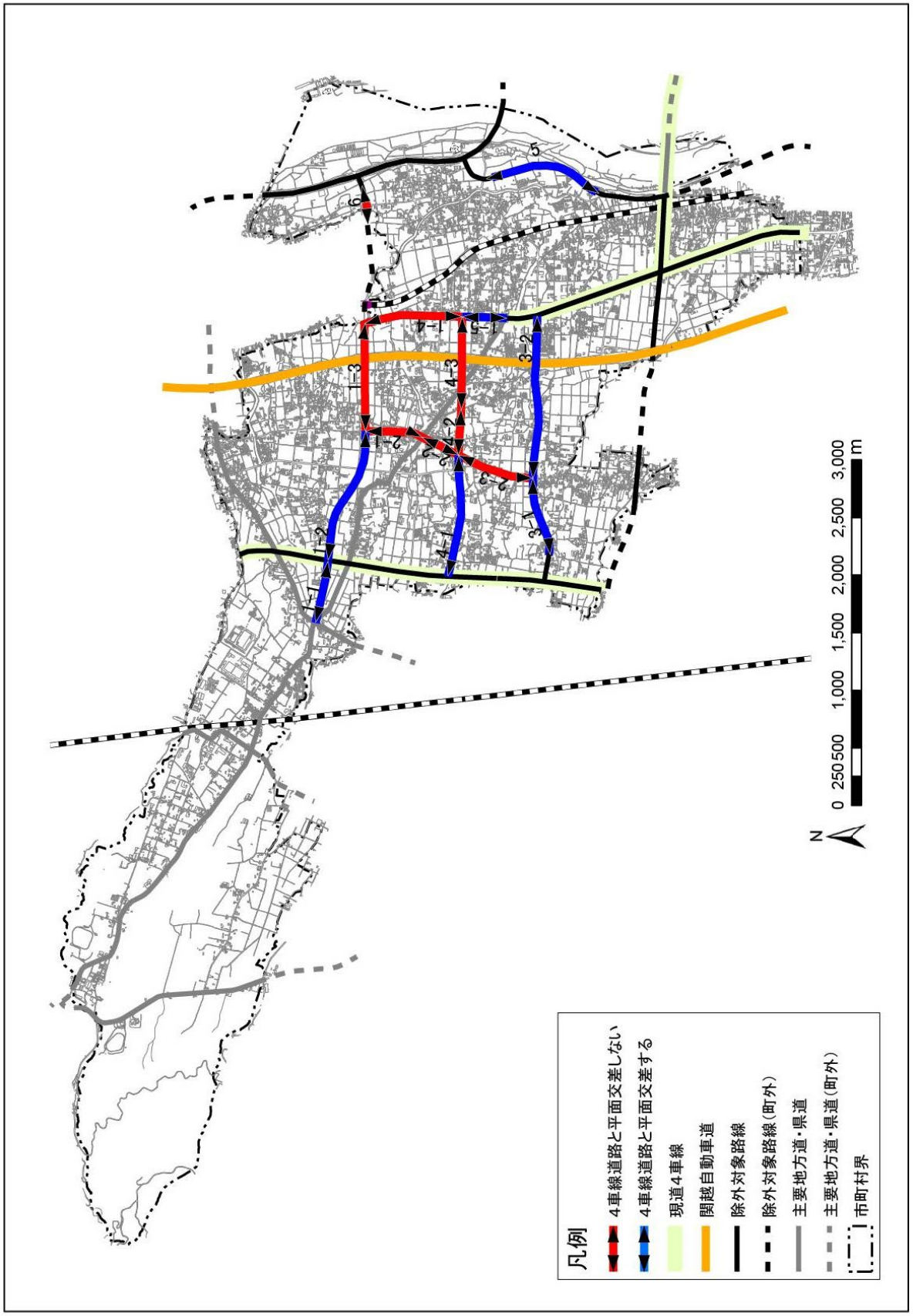


図　⑪　都市構造・土地利用の誘導形成

【都市計画マスタープランにおける「まちづくりの軸」の位置付け】

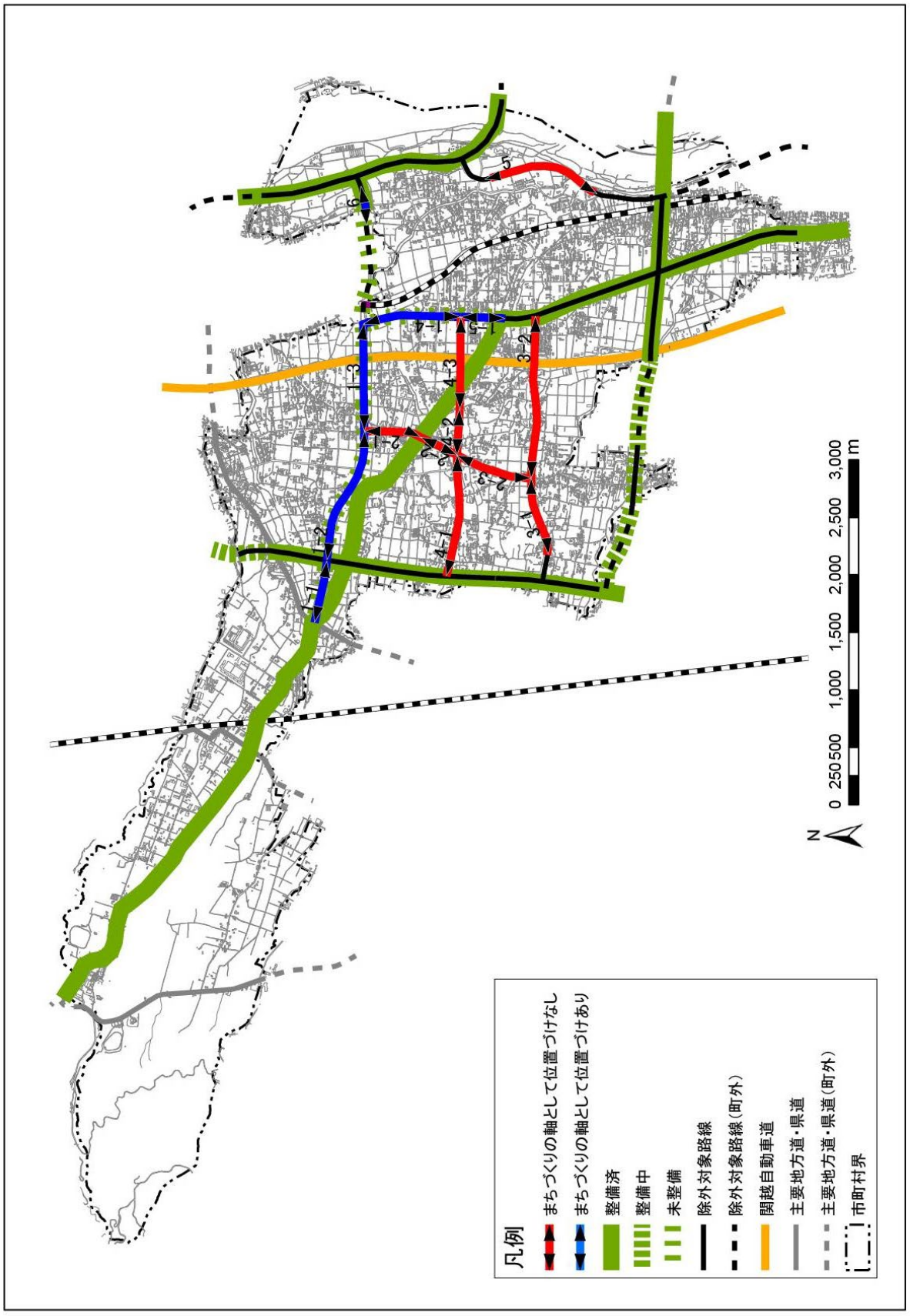


図　⑫　街区機能【住宅系土地利用に位置付け】

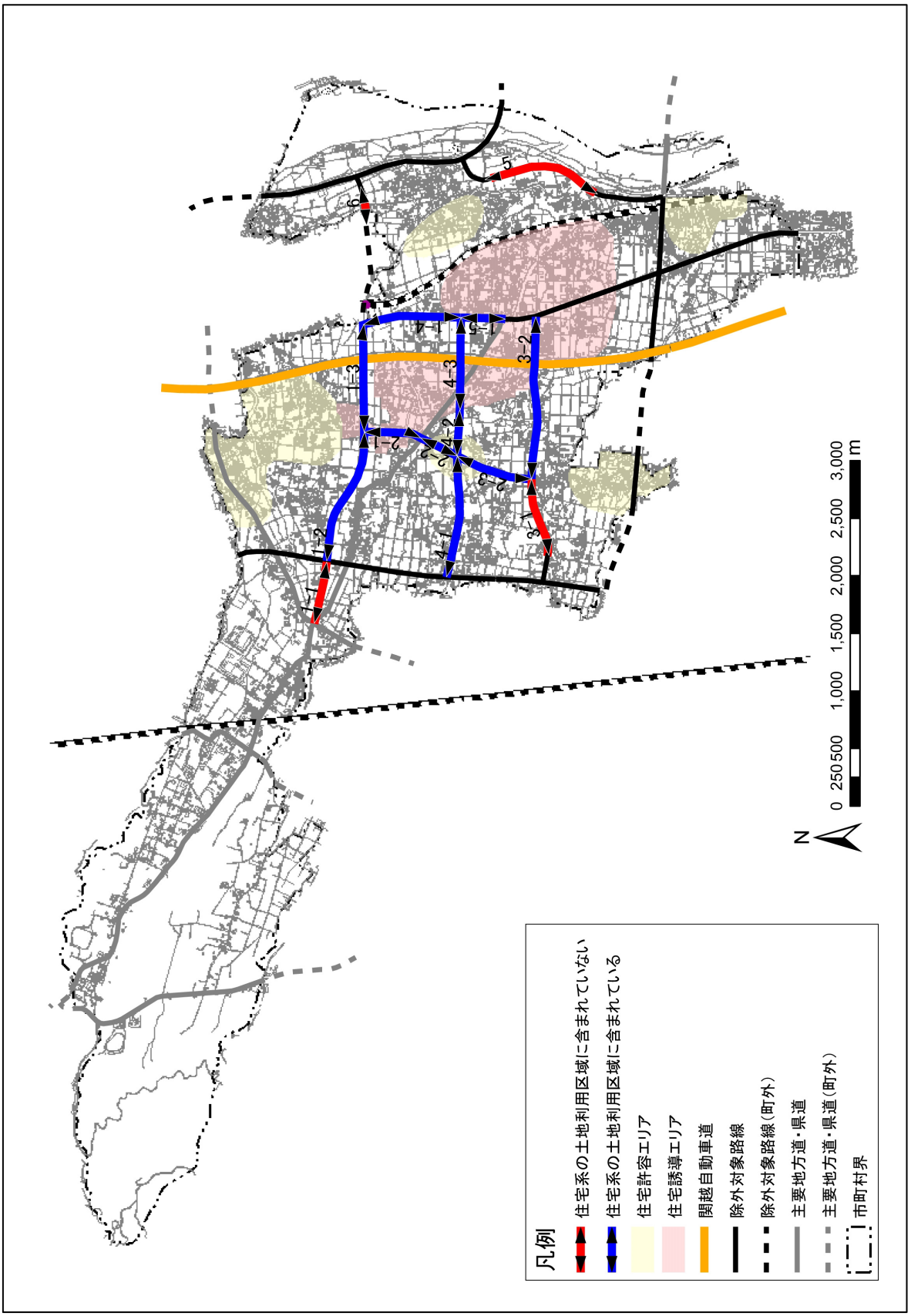
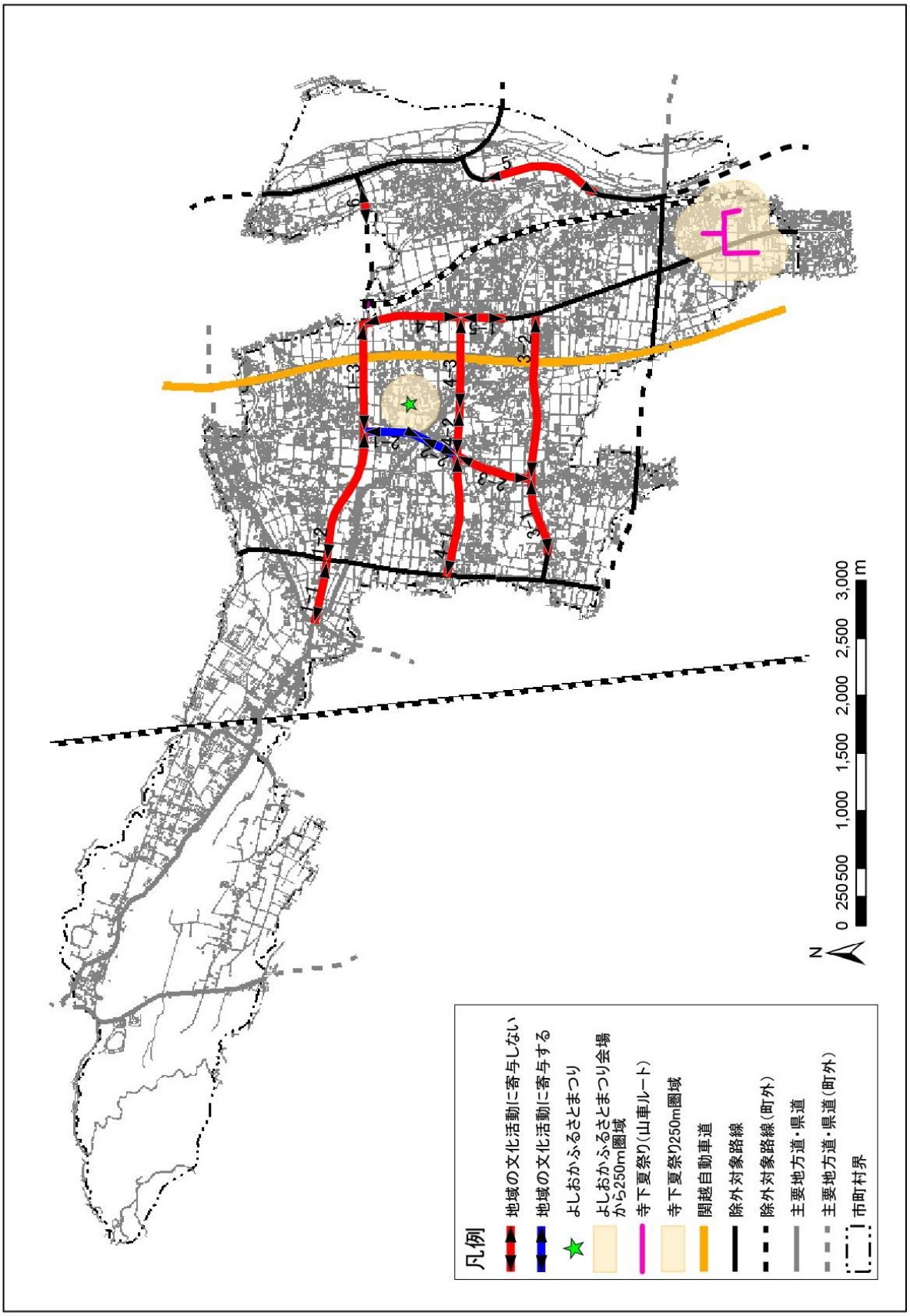


図　⑬　生活空間【地域の文化活動への寄与】



（３） 対象区間別評価

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見直し時（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。
- 機能が“あり”の場合：１点
- 機能が“なし”の場合：０点

ⅱ.重要評価項目は町民アンケート調査より以下とし、２倍の点数とする。

◆都市内幹線道路

「①自動車の通行機能」、「④人、自転車の通行機能」、「⑤避難・救援機能」

◆補助幹線道路

「①自動車の通行機能」、「④人、自転車の通行機能」、「⑨都市環境機能」

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る。

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。
- 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。

都市内幹線道路	大久保上野田線
補助幹線街路	高崎渋川線、宮田大藪線、溝祭北下線、漆原総社線、漆原南原線

①【区間1-1】大久保上野田線

番号	評価項目（道路の機能）	重み	都市計画決定時と現在の比較について	都決時	見直し時	変化	点数
1	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。	0	0	→	0
2	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。	2	2	→	0
3	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、沿道利用機能上の必要性が上がっている。	0	1	↑	1
4	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。	0	0	→	0
5	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。	0	0	→	0
6	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付けはない。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。	0	0	→	0
7	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、延焼防止機能を有している。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。	1	1	→	0
8	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。	0	0	→	0
9	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。	0	1	↑	1
10	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。	0	1	↑	1
11	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付けがある。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。	1	1	→	0
12	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。	0	0	→	0
13	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。	0	0	→	0
			合計点	3			

②【区間 1-2】大久保上野田線

番号	評価項目（道路の機能）	重み	都市計画決定時と現在の比較について	都決時	見直し時	変化	点数
1	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。	0	2	↑	2
2	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。	2	2	→	0
3	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、沿道利用機能上の必要性が上がっている。	0	1	↑	1
4	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。	0	0	→	0
5	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が上がっている。	0	1	↑	1
6	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付けはない。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。	0	0	→	0
7	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、延焼防止機能を有している。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。	1	1	→	0
8	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。	0	0	→	0
9	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。	1	1	→	0
10	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。	0	1	↑	1
11	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付けがある。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。	1	1	→	0
12	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。	0	1	↑	1
13	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。	0	0	→	0
			合計点	6			

③【区間 1-3】大久保上野田線

番号	評価項目（道路の機能）	重み	都市計画決定時と現在の比較について	都決時	見直し時	変化	点数
1	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。	0	2	↑	2
2	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。	0	0	→	0
3	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。	0	0	→	0
4	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。	0	1	↑	1
5	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が上がっている。	0	1	↑	1
6	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付けはない。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。	0	0	→	0
7	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、延焼防止機能を有している。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。	1	1	→	0
8	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。	0	0	→	0
9	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。	1	1	→	0
10	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、道路付属物の空間機能上の必要性が低い状況は変わらない。	0	0	→	0
11	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付けがある。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。	1	1	→	0
12	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。	0	1	↑	1
13	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。	0	0	→	0
			合計点	5			

④【区間 1-4】大久保上野田線

番号	評価項目（道路の機能）	重み	都市計画決定時と現在の比較について	都決時	見直し時	変化	点数
1	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。	0	2	↑	2
2	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。	2	2	→	0
3	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。	0	0	→	0
4	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。	0	1	↑	1
5	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。	1	1	→	0
6	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付けはない。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。	0	0	→	0
7	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、延焼防止機能を有している。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。	1	1	→	0
8	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。	0	0	→	0
9	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。	1	1	→	0
10	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。	0	0	→	0
11	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付けがある。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。	1	1	→	0
12	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。したがって街区機能上の必要性が高い状況は変わらない。	1	1	→	0
13	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。	0	0	→	0
			合計点	3			

⑤【区間 1-5】大久保上野田線

番号	評価項目（道路の機能）	重み	都市計画決定時と現在の比較について	都決時	見直し時	変化	点数
1	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。	0	2	↑	2
2	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。	2	2	→	0
3	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。	0	0	→	0
4	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。	0	0	→	0
5	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。	1	1	→	0
6	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付けはない。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。	0	0	→	0
7	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、延焼防止機能を有している。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。	1	1	→	0
8	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。	0	0	→	0
9	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。	1	1	→	0
10	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。	0	1	↑	1
11	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付けがある。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。	1	1	→	0
12	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。したがって街区機能上の必要性が高い状況は変わらない。	1	1	→	0
13	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。	0	0	→	0
			合計点	3			

⑥【区間 2-1】高崎渋川線

番号	評価項目（道路の機能）	重み	都市計画決定時と現在の比較について	都決時	見直し時	変化	点数
1	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。	0	0	→	0
2	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。	2	2	→	0
3	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。	1	1	→	0
4	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。	0	0	→	0
5	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。	0	2	↑	2
6	避難・救援機能		都市計画決定時は、緊急輸送道路の位置付けはなかったが、現在は第二次緊急輸送道路に位置付けられており、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。	0	1	↑	1
7	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、延焼防止機能を有している。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。	1	1	→	0
8	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。	1	1	→	0
9	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。	1	1	→	0
10	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。	0	0	→	0
11	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付けはあったが、現在はまちづくりの軸としての位置付けはない。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。	1	0	↓	-1
12	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。	0	1	↑	1
13	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は上がっている。	0	1	↑	1
			合計点	4			

⑦【区間 2-2】高崎渋川線

番号	評価項目（道路の機能）	重み	都市計画決定時と現在の比較について	都決時	見直し時	変化	点数
1	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。	0	0	→	0
2	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。	2	2	→	0
3	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。	1	1	→	0
4	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。	0	0	→	0
5	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、都市環境機能上の必要性が上がっている。	0	2	↑	2
6	避難・救援機能		都市計画決定時は、緊急輸送道路の位置付けはなかったが、現在は第二次緊急輸送道路に位置付けられており、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。	0	1	↑	1
7	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、延焼防止機能を有している。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。	1	1	→	0
8	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。	1	1	→	0
9	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。	1	1	→	0
10	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。	0	0	→	0
11	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付けはあったが、現在はまちづくりの軸としての位置付けはない。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。	1	0	↓	-1
12	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。	0	1	↑	1
13	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。	0	1	↑	1
			合計点	4			

⑧【区間 2-3】高崎渋川線

番号	評価項目（道路の機能）	重み	都市計画決定時と現在の比較について	都決時	見直し時	変化	点数
1	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。	0	0	→	0
2	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。	2	2	→	0
3	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。	0	0	→	0
4	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。	0	0	→	0
5	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、都市環境機能上の必要性が上がっている。	0	2	↑	2
6	避難・救援機能		都市計画決定時は、緊急輸送道路等の位置付けはなかったが、現在は第二次緊急輸送道路に位置付けられており、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。	0	1	↑	1
7	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、延焼防止機能を有している。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。	1	1	→	0
8	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。	1	1	→	0
9	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。	1	1	→	0
10	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。	0	0	→	0
11	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付けはあったが、現在はまちづくりの軸としての位置付けはない。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。	1	0	↓	-1
12	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、街区機能としての必要性が上がっている。	0	1	↑	1
13	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。	0	0	→	0
			合計点	3			

⑨【区間 3-1】宮田大藪線

番号	評価項目（道路の機能）	重み	都市計画決定時と現在の比較について	都決時	見直し時	変化	点数
1	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。	0	0	→	0
2	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。	2	2	→	0
3	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。	0	0	→	0
4	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。	0	0	→	0
5	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。	0	0	→	0
6	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付けはない。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。	0	0	→	0
7	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。	0	0	→	0
8	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。	0	0	→	0
9	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。	1	1	→	0
10	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。	0	1	↑	1
11	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付けはあったが、現在はまちづくりの軸としての位置付けはない。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。	1	0	↓	-1
12	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。	0	0	→	0
13	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。	0	0	→	0
			合計点	0			

⑩【区間 3-2】宮田大藪線

番号	評価項目（道路の機能）	重み	都市計画決定時と現在の比較について	都決時	見直し時	変化	点数
1	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。	0	2	↑	2
2	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。	2	2	→	0
3	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。	0	0	→	0
4	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。	0	0	→	0
5	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が上がっている。	0	2	↑	2
6	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付けはない。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。	0	0	→	0
7	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。	0	0	→	0
8	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。	0	0	→	0
9	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。	1	1	→	0
10	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済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。	0	1	↑	1
11	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付けはあったが、現在はまちづくりの軸としての位置付けはない。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。	1	0	↓	-1
12	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。	0	1	↑	1
13	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。	0	0	→	0
			合計点	5			

⑪【区間 4-1】溝祭北下線

番号	評価項目（道路の機能）	重み	都市計画決定時と現在の比較について	都決時	見直し時	変化	点数
1	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。	0	0	→	0
2	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。	2	2	→	0
3	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。	0	0	→	0
4	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。	0	0	→	0
5	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。	0	2	↑	2
6	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付けはない。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。	0	0	→	0
7	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。	0	0	→	0
8	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。	0	0	→	0
9	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。	1	1	→	0
10	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。	0	1	↑	1
11	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付けはあったが、現在はまちづくりの軸としての位置付けはない。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。	1	0	↓	-1
12	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。	0	1	↑	1
13	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。	0	0	→	0
			合計点	3			

⑫【区間 4-2】溝祭北下線

番号	評価項目（道路の機能）	重み	都市計画決定時と現在の比較について	都決時	見直し時	変化	点数
1	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。	0	0	→	0
2	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。	0	0	→	0
3	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。	0	0	→	0
4	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。	1	0	↓	-1
5	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。	2	2	→	0
6	避難・救援機能		都市計画決定時、緊急輸送道路の位置付けはなかったが、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。	0	1	↑	1
7	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。	0	0	→	0
8	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。	0	0	→	0
9	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。	1	1	→	0
10	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。	0	0	→	0
11	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付けはあったが、現在はまちづくりの軸としての位置付けはない。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。	1	0	↓	-1
12	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。したがって街区機能上の必要性が高い状況は変わらない。	1	1	→	0
13	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。	0	0	→	0
			合計点	-1			

⑬【区間 4-3】溝祭北下線

番号	評価項目（道路の機能）	重み	都市計画決定時と現在の比較について	都決時	見直し時	変化	点数
1	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。	0	0	→	0
2	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。	0	0	→	0
3	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。	0	0	→	0
4	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。	1	0	↓	-1
5	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。	2	2	→	0
6	避難・救援機能		都市計画決定時、緊急輸送道路等の位置付けはなかったが、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。	0	1	↑	1
7	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。	0	0	→	0
8	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。	0	0	→	0
9	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。	1	1	→	0
10	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。	0	0	→	0
11	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付けはあったが、現在はまちづくりの軸としての位置付けはない。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。	1	0	↓	-1
12	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。したがって街区機能上の必要性が高い状況は変わらない。	1	1	→	0
13	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。	0	0	→	0
			合計点	-1			

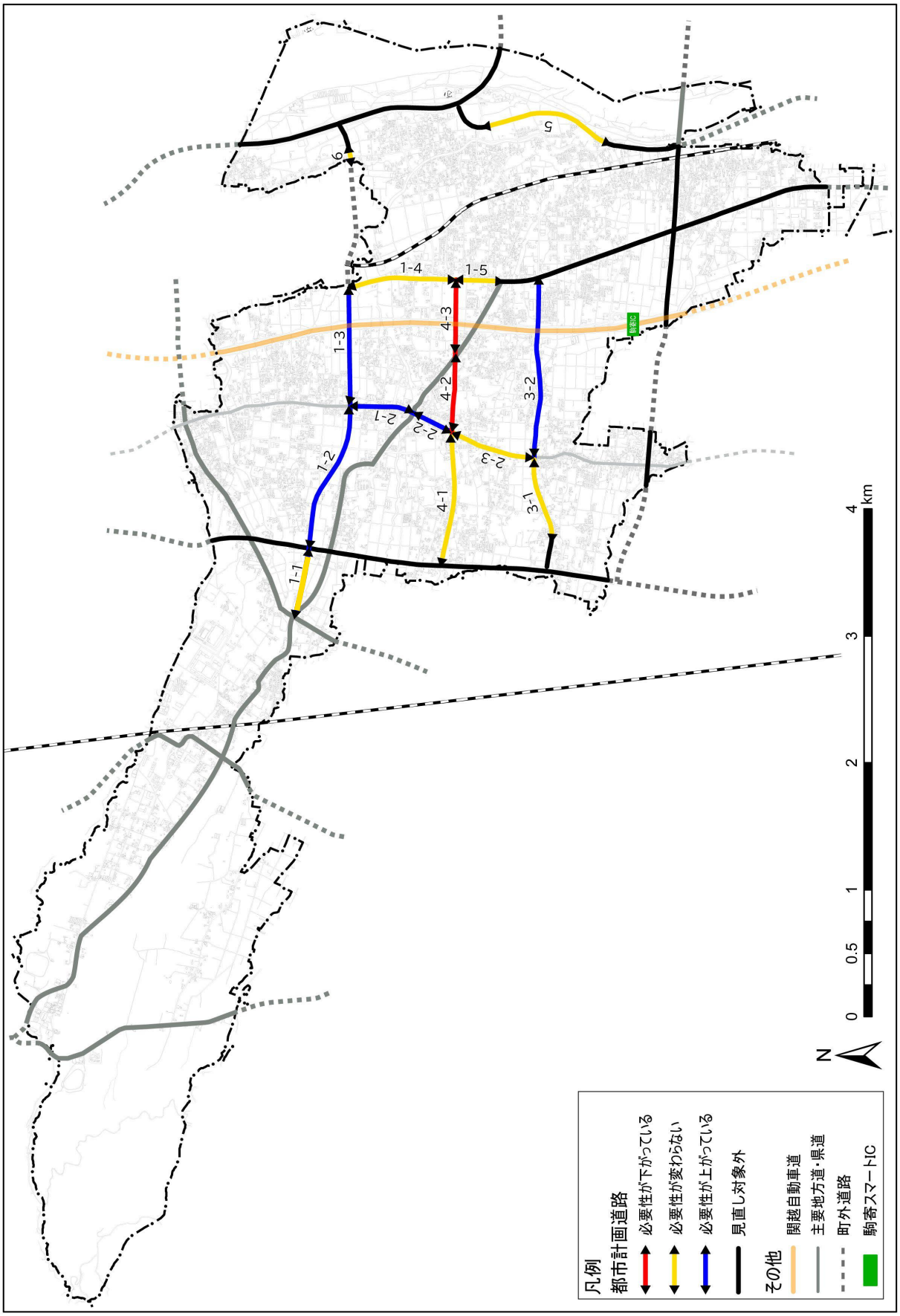
⑭【区間 5】漆原総社線

番号	評価項目（道路の機能）	重み	都市計画決定時と現在の比較について	都決時	見直し時	変化	点数
1	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。	0	0	→	0
2	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。	0	0	→	0
3	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。	0	0	→	0
4	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。	1	1	→	0
5	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。	0	0	→	0
6	避難・救援機能		都市計画決定時は、緊急輸送道路の位置付けはなかったが、現在は、第二次緊急輸送道路に位置付けられており、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は上がっている。	0	1	↑	1
7	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。	0	0	→	0
8	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。	0	0	→	0
9	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。	0	0	→	0
10	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。	0	1	↑	1
11	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付けはない。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。	0	0	→	0
12	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。	0	0	→	0
13	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。	0	0	→	0
			合計点	2			

⑮【区間 6】漆原南原線

番号	評価項目（道路の機能）	重み	都市計画決定時と現在の比較について	都決時	見直し時	変化	点数
1	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、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。	2	2	→	0
2	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。	2	2	→	0
3	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。	0	0	→	0
4	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。	1	1	→	0
5	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、現在は工業誘致エリアに該当する。したがって、都市環境機能上の必要性が上がっている。	0	1	↑	1
6	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付けはない。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。	0	0	→	0
7	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、延焼防止機能を有している。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。	1	1	→	0
8	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。	0	0	→	0
9	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。	0	0	→	0
10	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。	0	0	→	0
11	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付けはない。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。	0	0	→	0
12	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。	0	0	→	0
13	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。	0	0	→	0
			合計点	1			

図　【第 3 段階 STEP2】都市計画道路の必要性の変化



３．代替路線の有無による検証【STEP3】

STEP2 までに整理した各区間の機能を、都市計画道路以外の道路（代替路線）に振替えられるかどうかを検証しました。

代替路線は、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、見直し対象路線の両側 250mの範囲にある道路
- ２車線以上の車線、2.5m 以上の歩道を連続的に有する道路
- 見直し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、都市環境機能）の機能を全て有する道路

検証の結果、全区間において代替路線無しと判断しました。

表　代替機能の有無の判断

評　　価	車線数	歩　道	求められる機能
代替機能有り【◎】	２車線	有り	有する
おおむね代替機能有り【○】	２車線	有り	有しない
おおむね代替機能有り【○】	２車線	無し	有する
代替機能無し【△】	２車線	無し	―
代替路線無し【無】	１車線又は現道等なし	―	―

●都市計画道路の土地利用に応じた配置の考え方●

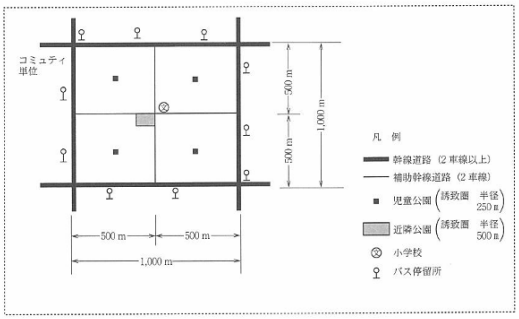
都市計画道路の土地利用に応じた配置は、従来は住宅地の道路網密度を 4 km/km²、商業を中心とする市街地の道路網密度を 5～7 km/km²、工業を中心とする市街地の道路網密度を 1～2 km/km²、用途地域の加重平均で都市全体で 3.5 km/km² としていた。

都市計画運用指針では郊外住宅地では従来と同様に 1 km² を標準とする近隣住区を囲むように主要幹線街路、都市幹線街路を配置するとしているものの、他地域ではその水準を明示していない。これは以下のような状況を踏まえたものであり、今後はそれぞれの都市の実情に応じて計画水準を設定していくことが望ましい。

① 都市計画道路のうち計画水準として示されてきた幹線街路の都市計画決定状況は全国で 2 km/km² であり、幹線街路の都市計画はおおむね水準を達成していると見られること。

② 3.5 km/km² に満たない部分は主に補助幹線街路であり、補助幹線街路の都市計画は地域の実情により適宜配置の計画を行うことが望ましいと考えられること。

③ 郊外住宅地に限っては、今後の新規整備が行われる際に近隣住区の設定が可能であり、1 km² を標準とすることが望まれること。



※出典：都市計画マニュアルⅡ【都市施設・公園緑地編】（社）日本都市計画学会　編

表　代替機能の評価結果

■代替路線の有無

＜代替路線の要件＞　要件１を満たす路線を「代替路線候補」とし、要件１～３を全て満たす路線を「代替路線」と判断した。
【要件１】：市街地における幹線道路網の密度（3.5km／㎢、平均間隔500m）を踏まえ、対象路線の両側250mの範囲にある道路
【要件２】：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、都市環境機能）の機能を全て有する道路
【要件３】：２車線以上の車線、2.5m以上の歩道を連続的に有する道路

路線番号	道路番号 区規番 分模号	道路名称	区間番号	【要件１】 両側250mの範囲にある代替候補路線の有無	「代替路線候補」		【要件２】 代替候補路線が有する機能 ①自動車の通行機能	②人、自転車の通行機能	③避難・救援機能	④都市環境機能	【要件３】 車線数	幅員2.5m以上の連続的な歩道の有無	「代替路線」有・無
1	3・3・2	大久保上野田線	1-1	有り	主要地方道 前橋伊香保線	現道	―	・通学路	・第二次緊急輸送道路	―	2	無し	無し
			1-2	無し	―	―	―	―	―	―	―	―	―
			1-3	無し	―	―	―	―	―	―	―	―	―
			1-4	無し	―	―	―	―	―	―	―	―	―
			1-5	無し	―	―	―	―	―	―	―	―	―
2	3・4・3	高崎渋川線	2-1	有り	町道小倉・陣場線	現道	―	・一部、群馬県自転車活用推進計画におけるネットワーク路線	・第二次緊急輸送道路 ・指定避難所250m圏内	・住宅誘導エリア	2	無し	無し
			2-2	有り	町道小倉・陣場線	現道	―	―	・第二次緊急輸送道路 ・指定避難所250m圏内	・住宅許容エリア	2	無し	無し
			2-3	有り	町道小倉・陣場線	現道	―	―	・第二次緊急輸送道路	・住宅許容エリア	2	無し	無し
3	3・4・5	宮田大藪線	3-1	有り	町道大久保・山子田線	現道	―	・通学路	―	―	2	無し	無し
			3-2	有り	町道宮田・大藪線	現道	・工業誘致エリア250m圏内	・通学路	―	・住宅誘導エリア	2	無し	無し
4	3・4・6	溝祭北下線	4-1	無し	―	―	―	―	―	―	―	―	―
			4-2	有り	主要地方道 前橋伊香保線	現道	―	―	・第二次緊急輸送道路 ・指定避難所250m圏内	・住宅誘導エリア	2	無し	無し
			4-3	有り	主要地方道 前橋伊香保線	現道	―	・通学路	・第二次緊急輸送道路	・住宅誘導エリア	2	有り	無し
5	3・6・7	漆原総社線	5	無し	―	―	―	―	―	―	―	―	―
6	3・3・9	漆原南原線	6	無し	―	―	―	―	―	―	―	―	―

※求められる機能
①自動車の通行機能（4車線以上の道路、工業団地等へ接続する路線）　②人・自転車の通行機能（通学路指定、自転車ネットワーク計画の位置づけ）　③避難・救援　（緊急輸送道路or指定避難所等の災害拠点）
④都市環境機能（都市マスの土地利用（住宅系・工業系）を参考）

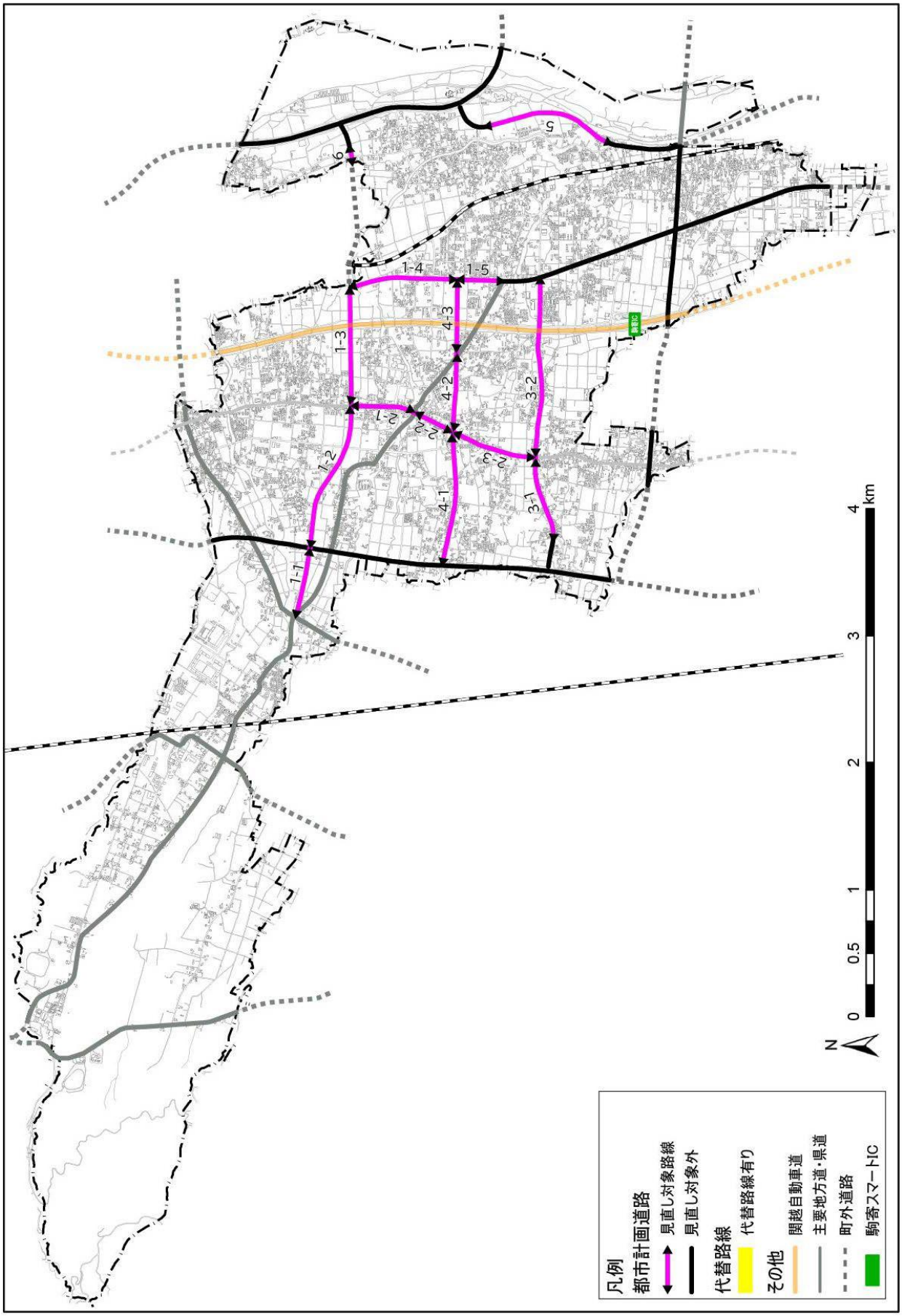
表　代替路線の有無による検証結果（1/2）

			第３段階		
			step1	step2	step3
区間番号	路線名	都市計画決定年月日	上位関連計画の位置付けの変化	道路機能に基づく二時点間の検証	代替路線
1-1	3.3.2　大久保上野田線	S55.12.2	H13、H28 都市計画マスタープランともに、「まちづくりの軸」として位置付けられ、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
1-2	3.3.2　大久保上野田線	S55.12.2	H13、H28 都市計画マスタープランともに、「まちづくりの軸」として位置付けられ、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。	必要性が上がっている。	無
1-3	3.3.2　大久保上野田線	S55.12.2	H13、H28 都市計画マスタープランともに、「まちづくりの軸」として位置付けられ、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。	必要性が上がっている。	無
1-4	3.3.2　大久保上野田線	S55.12.2	H13、H28 都市計画マスタープランともに、「まちづくりの軸」として位置付けられ、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
1-5	3.3.2　大久保上野田線	S55.12.2	H13、H28 都市計画マスタープランともに、「まちづくりの軸」として位置付けられ、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
2-1	3.4.3　高崎渋川線	S55.12.2	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、位置付けが変化している。	必要性が上がっている。	無
2-2	3.4.3　高崎渋川線	S55.12.2	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、位置付けが変化している。	必要性が上がっている。	無
2-3	3.4.3　高崎渋川線	S55.12.2	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、位置付けが変化している。	必要性は変わらない。	無
3-1	3.4.5　宮田大藪線	S55.12.2	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、位置付けが変化している。	必要性は変わらない。	無
3-2	3.4.5　宮田大藪線	S55.12.2	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、位置付けが変化している。	必要性が上がっている。	無

表　代替路線の有無による検証結果（2/2）

区間番号	路線名	都市計画決定年月日	第3段階 step1 上位関連計画の位置付けの変化	第3段階 step2 道路機能に基づく二時点間の検証	第3段階 step3 代替路線
4-1	3.4.6　溝祭北下線	S55.12.2	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、位置付けが変化している。	必要性は変わらない。	無
4-2	3.4.6　溝祭北下線	S55.12.2	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、位置付けが変化している。	必要性は下がっている。	無
4-3	3.4.6　溝祭北下線	S55.12.2	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、位置付けが変化している。	必要性は下がっている。	無
5	3.6.7　漆原総社線	H4.7.7	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、位置付けが変化している。	必要性は変わらない。	無
6	3.5.6　漆原南原線	H11.4.20	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、位置付けが変化している。	必要性は変わらない。	無

図　代替路線の有無


凡例
都市計画道路
見直し対象路線
見直し対象外
代替路線
代替路線有り
その他
関越自動車道
主要地方道・県道
町外道路
駒寄スマートIC
N
0
0.5
1
2
3
4
km
駒寄IC
1-1
1-2
1-3
1-4
1-5
2-1
2-2
2-3
3-1
3-2
4-1
4-2
4-3
5
6

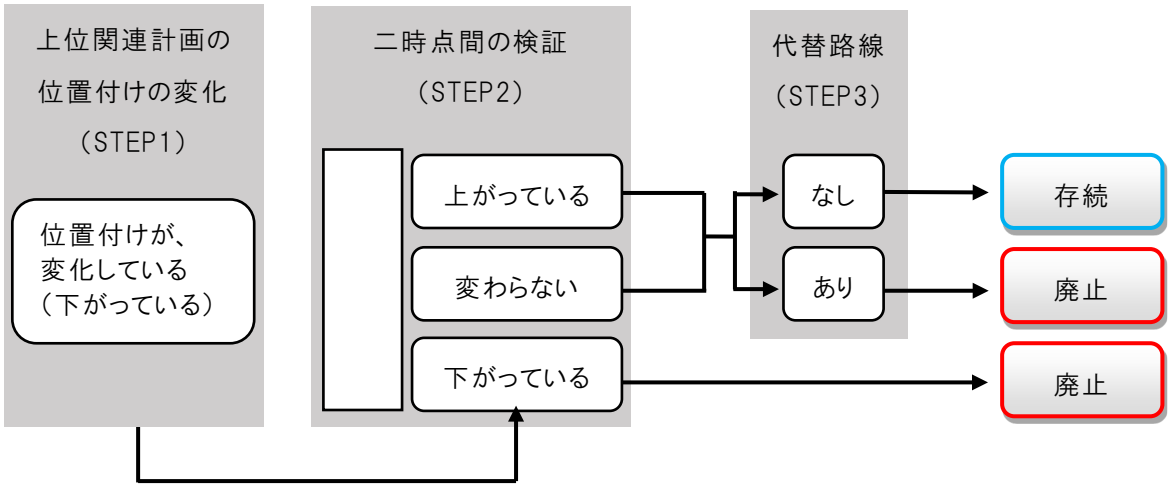
４．第 3 段階検証後の方針

第 3 段階の STEP1 から STEP3 の検証結果を踏まえ、各路線・区間の「存続」「廃止」の方針を整理しました。

判断方法については、下記のとおりです。

ⅰ．第 3 段階 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 で位置付けが変化している（下がっている）区間を廃止候補とする。
ⅱ．第 3 段階 STEP3 で代替路線がある区間を廃止候補とする。
ⅲ．上記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。

図　第 3 段階評価フロー



第 3 段階検証後の方針は、次のとおりとなりました。

区間「4-2」「4-3」については、必要性が下がっていることから廃止候補となります。

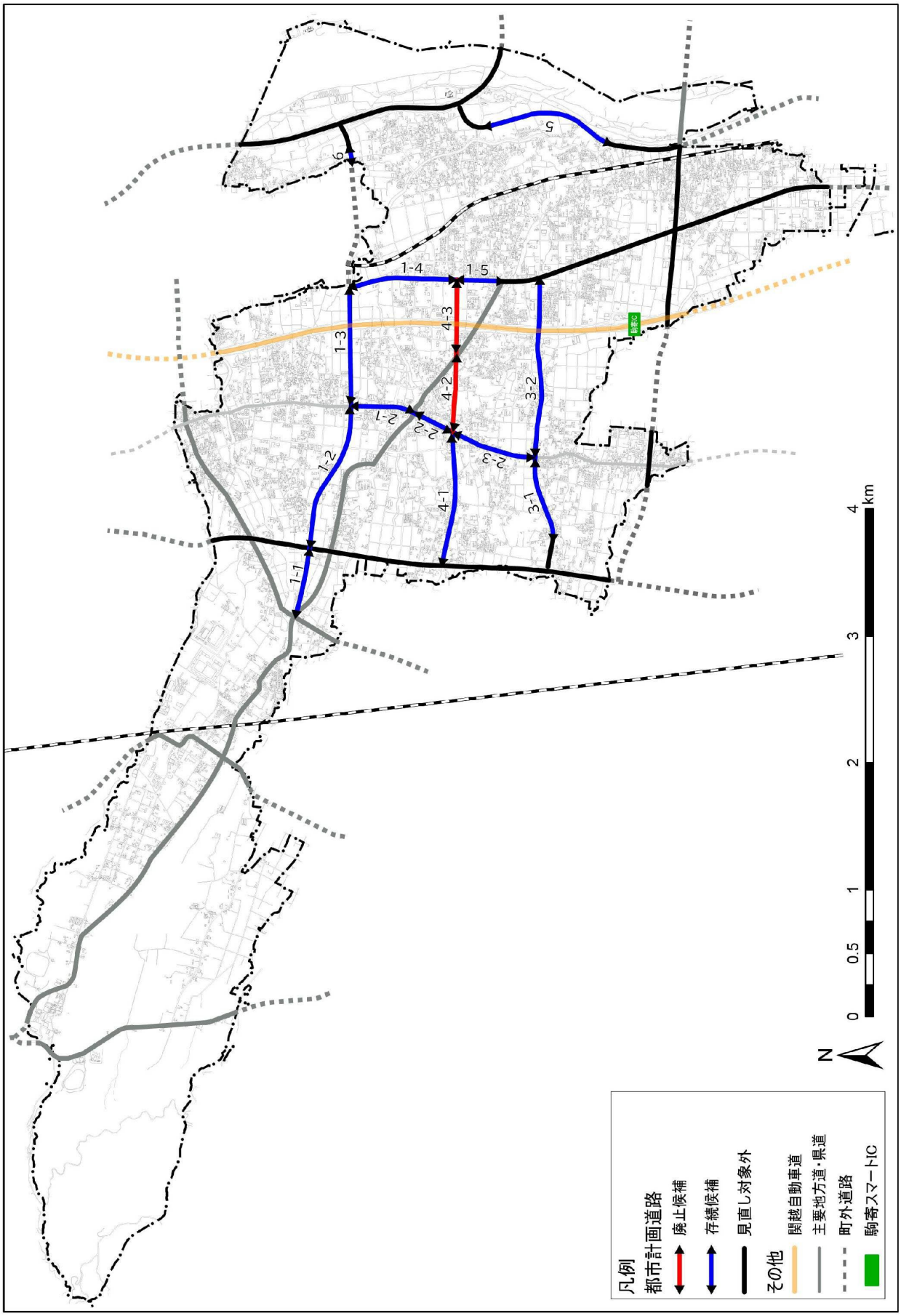
表　第 3 段階検証後の方針（1/2）

区間番号	路線名	都市計画決定年月日	第 3 段階 step1 上位関連計画の位置付けの変化	第 3 段階 step2 道路機能に基づく二時点間の検証	第 3 段階 step3 代替路線	検証後の方針
1-1	3.3.2 大久保上野田線	S55.12.2	H13、H28 都市計画マスタープランともに、「まちづくりの軸」として位置付けられ、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	存続候補
1-2	3.3.2 大久保上野田線	S55.12.2	H13、H28 都市計画マスタープランともに、「まちづくりの軸」として位置付けられ、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。	必要性が上がっている。	無	存続候補
1-3	3.3.2 大久保上野田線	S55.12.2	H13、H28 都市計画マスタープランともに、「まちづくりの軸」として位置付けられ、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。	必要性が上がっている。	無	存続候補
1-4	3.3.2 大久保上野田線	S55.12.2	H13、H28 都市計画マスタープランともに、「まちづくりの軸」として位置付けられ、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	存続候補
1-5	3.3.2 大久保上野田線	S55.12.2	H13、H28 都市計画マスタープランともに、「まちづくりの軸」として位置付けられ、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	存続候補
2-1	3.4.3 高崎渋川線	S55.12.2	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、位置付けが変化している。	必要性が上がっている。	無	存続候補
2-2	3.4.3 高崎渋川線	S55.12.2	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、位置付けが変化している。	必要性が上がっている。	無	存続候補
2-3	3.4.3 高崎渋川線	S55.12.2	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、位置付けが変化している。	必要性は変わらない。	無	存続候補
3-1	3.4.5 宮田大藪線	S55.12.2	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、位置付けが変化している。	必要性は変わらない。	無	存続候補
3-2	3.4.5 宮田大藪線	S55.12.2	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、位置付けが変化している。	必要性が上がっている。	無	存続候補

表　代替路線の有無による検証結果（2/2）

区間番号	路線名	都市計画決定年月日	第３段階 step1 上位関連計画の位置付けの変化	第３段階 step2 道路機能に基づく二時点間の検証	第３段階 step3 代替路線	検証後の方針
4-1	3.4.6　溝祭北下線	S55.12.2	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、位置付けが変化している。	必要性は変わらない。	無	存続候補
4-2	3.4.6　溝祭北下線	S55.12.2	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、位置付けが変化している。	必要性は下がっている。	無	廃止候補
4-3	3.4.6　溝祭北下線	S55.12.2	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、位置付けが変化している。	必要性は下がっている。	無	廃止候補
5	3.6.7　漆原総社線	H4.7.7	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、位置付けが変化している。	必要性は変わらない。	無	存続候補
6	3.5.6　漆原南原線	H11.4.20	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、位置付けが変化している。	必要性は変わらない。	無	存続候補

図　第 3 段階検証後の方針



【第４段階】路線の実現性検証

１．地形・地物との不整合の確認

（１）検証方法

第 3 段階検証後の方針を踏まえて、地形との不整合の有無による、実現性の検証を行いました。

不整合の確認方法は、「縦断線形の検証」と「交差点における交差角の検証」について、実施します。

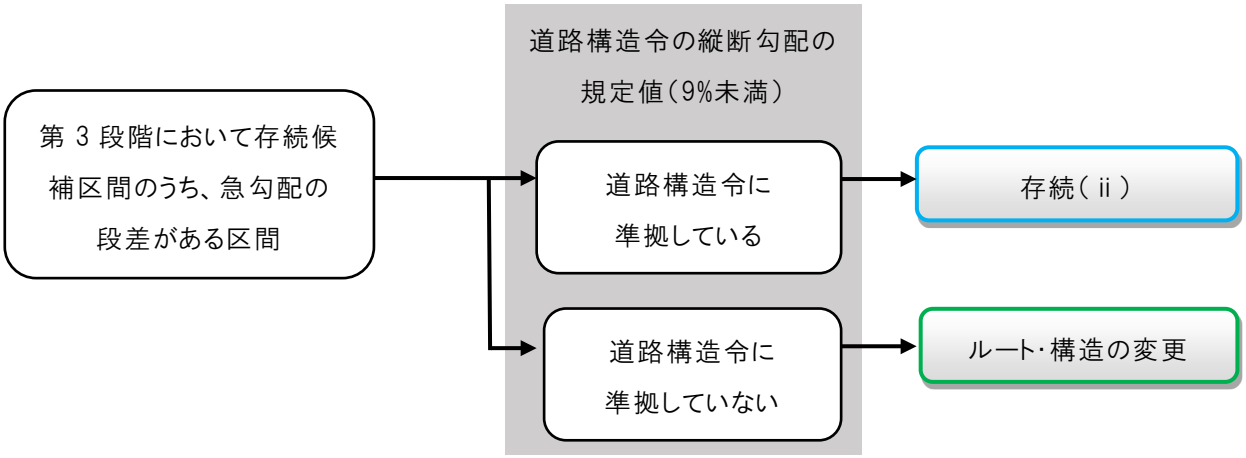
表　第 4 段階の検証方法

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

（２）縦断線形の検証

縦断線形の検証は、地形図と都市計画情報の重ね図より概略を判断し、現状の計画のまま整備すると、縦断線形等の問題が発生しないかを確認し、都市計画道路の実現性を検証します。これは、現況地盤による計測で急勾配の段差がある区間に対して、道路構造令に基づく縦断線形が適用できるかを検証します。

図　第４段階検証フロー（縦断線形の検証）



現況地盤における縦断勾配を確認したところ、区間「5」の現道路において、一部縦断勾配が9%を超える急勾配の箇所がありましたが、都市計画道路の設計書によると、最急勾配（i=6%）として設計されており、道路構造令に準拠した設計となっています。

図　【区間 1-1】縦断線形の検証

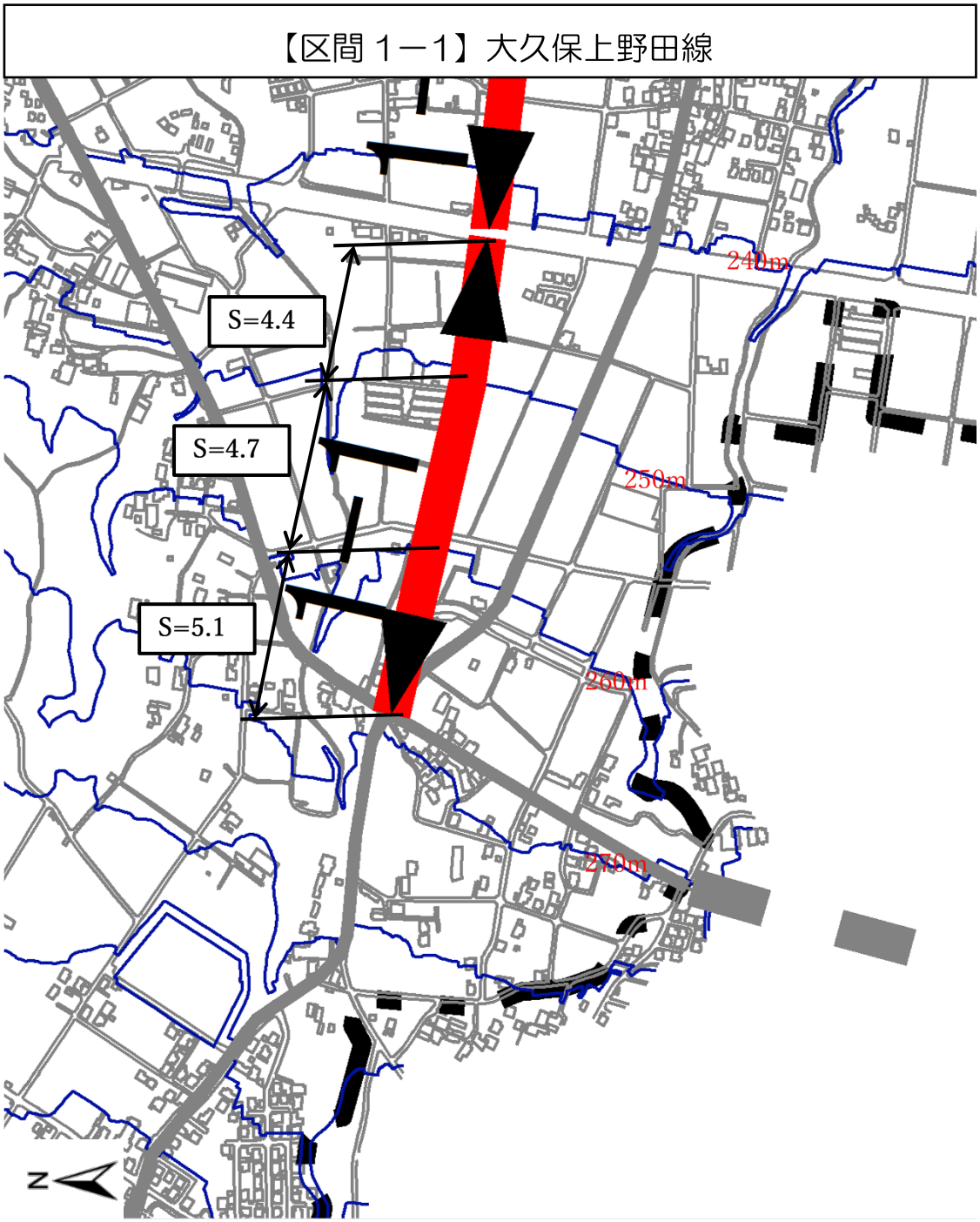


図　【区間 1-2】縦断線形の検証

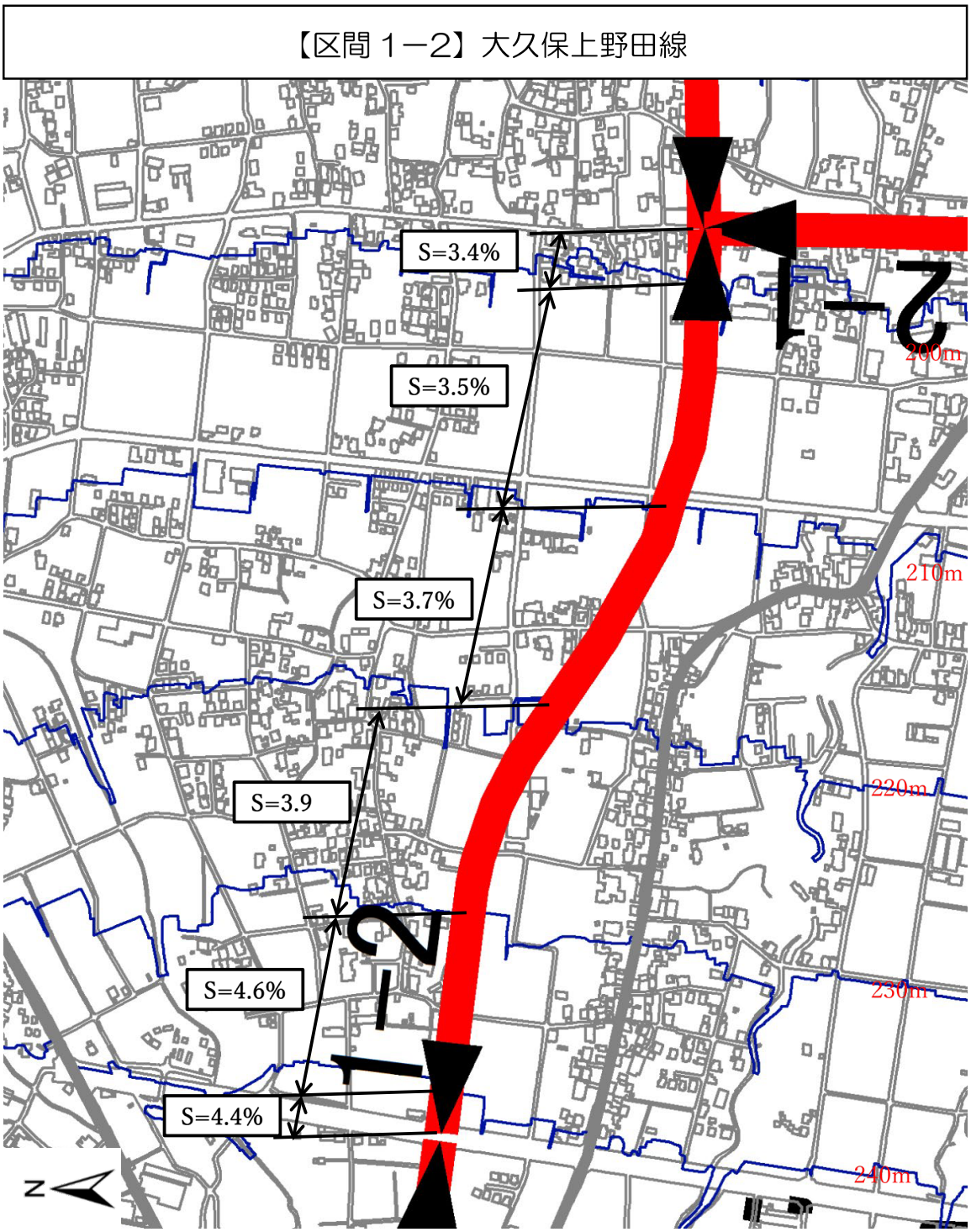


図　【区間 1-3】縦断線形の検証

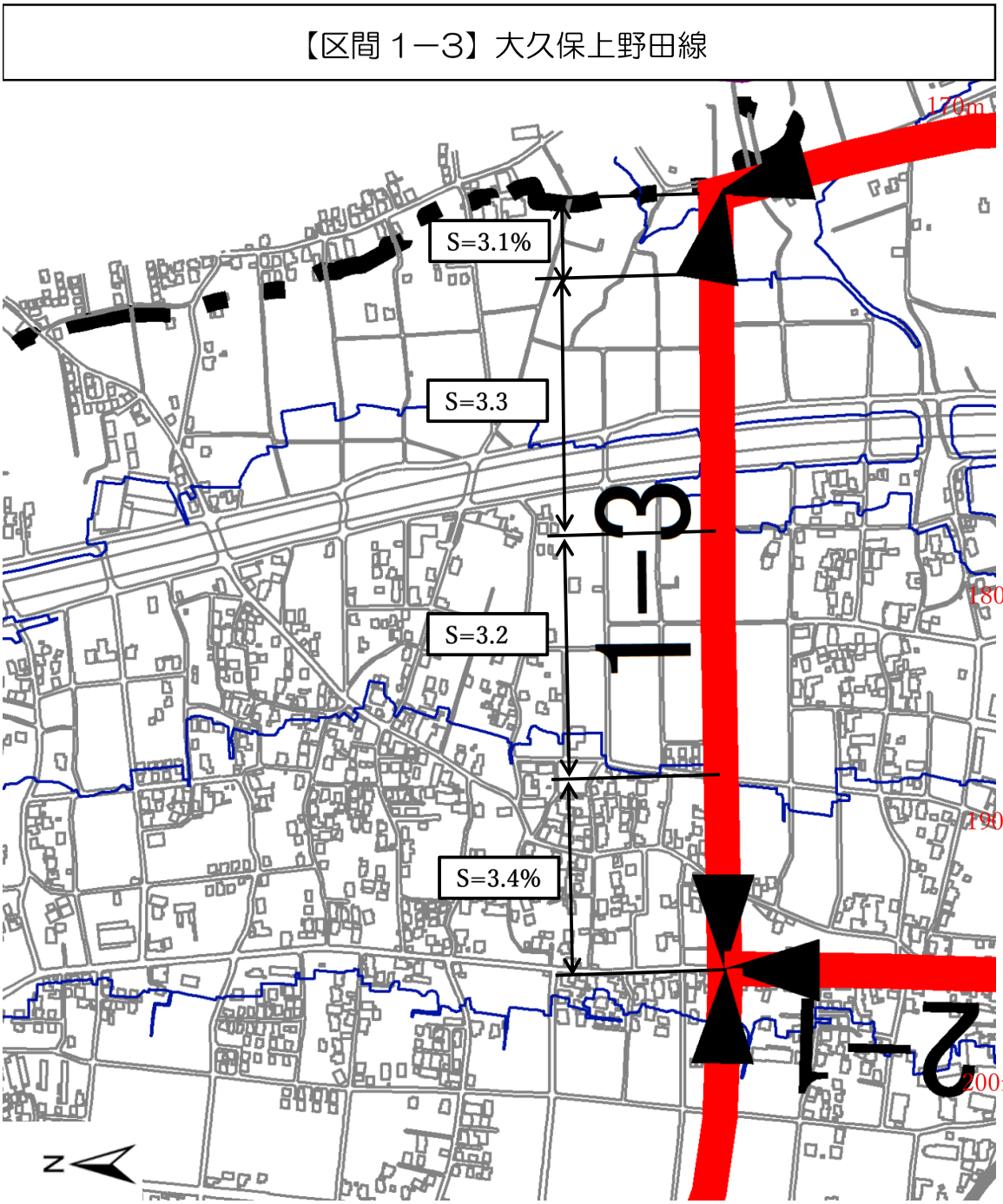


図　【区間 1-4】縦断線形の検証

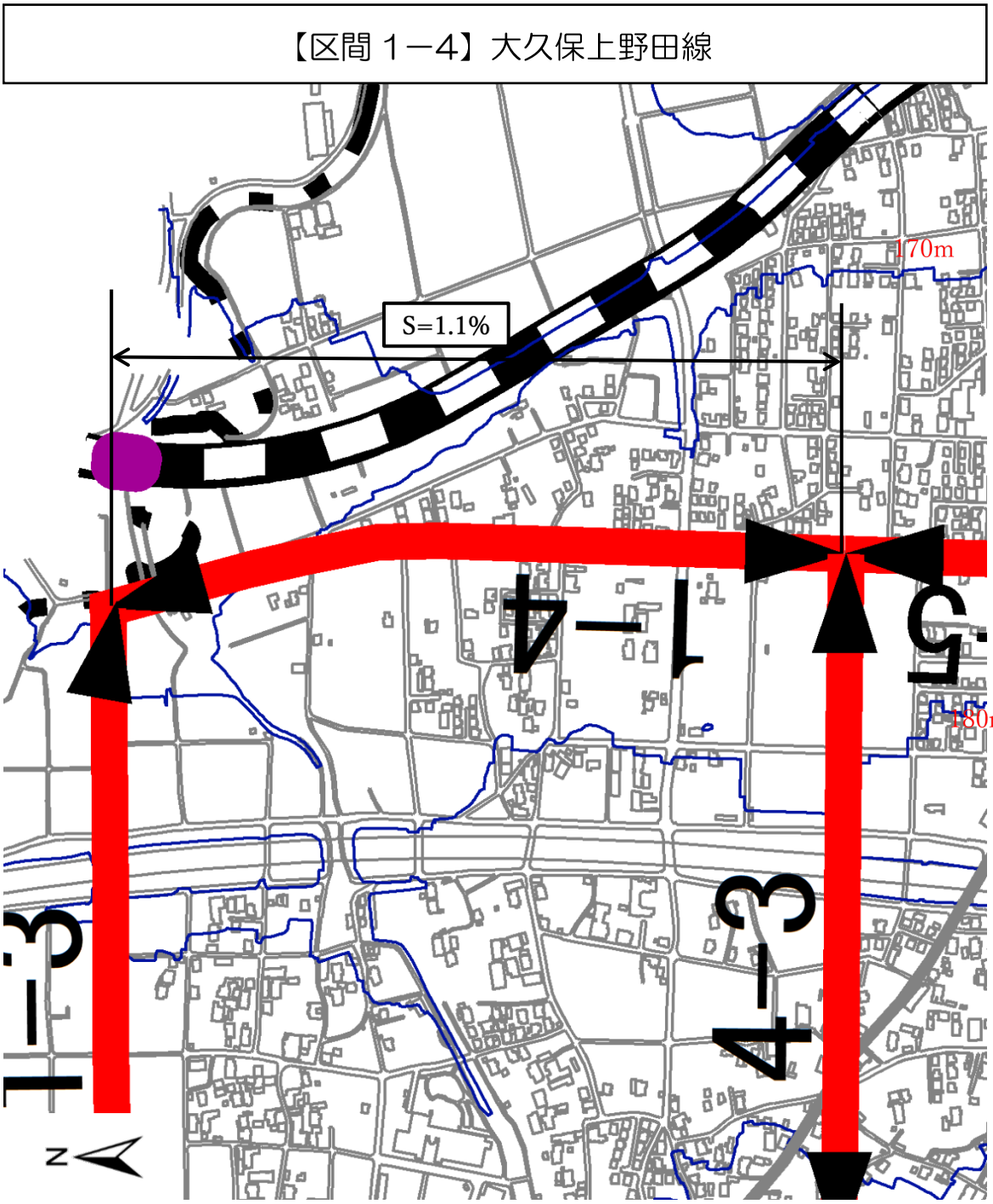


図　【区間 1-5】縦断線形の検証

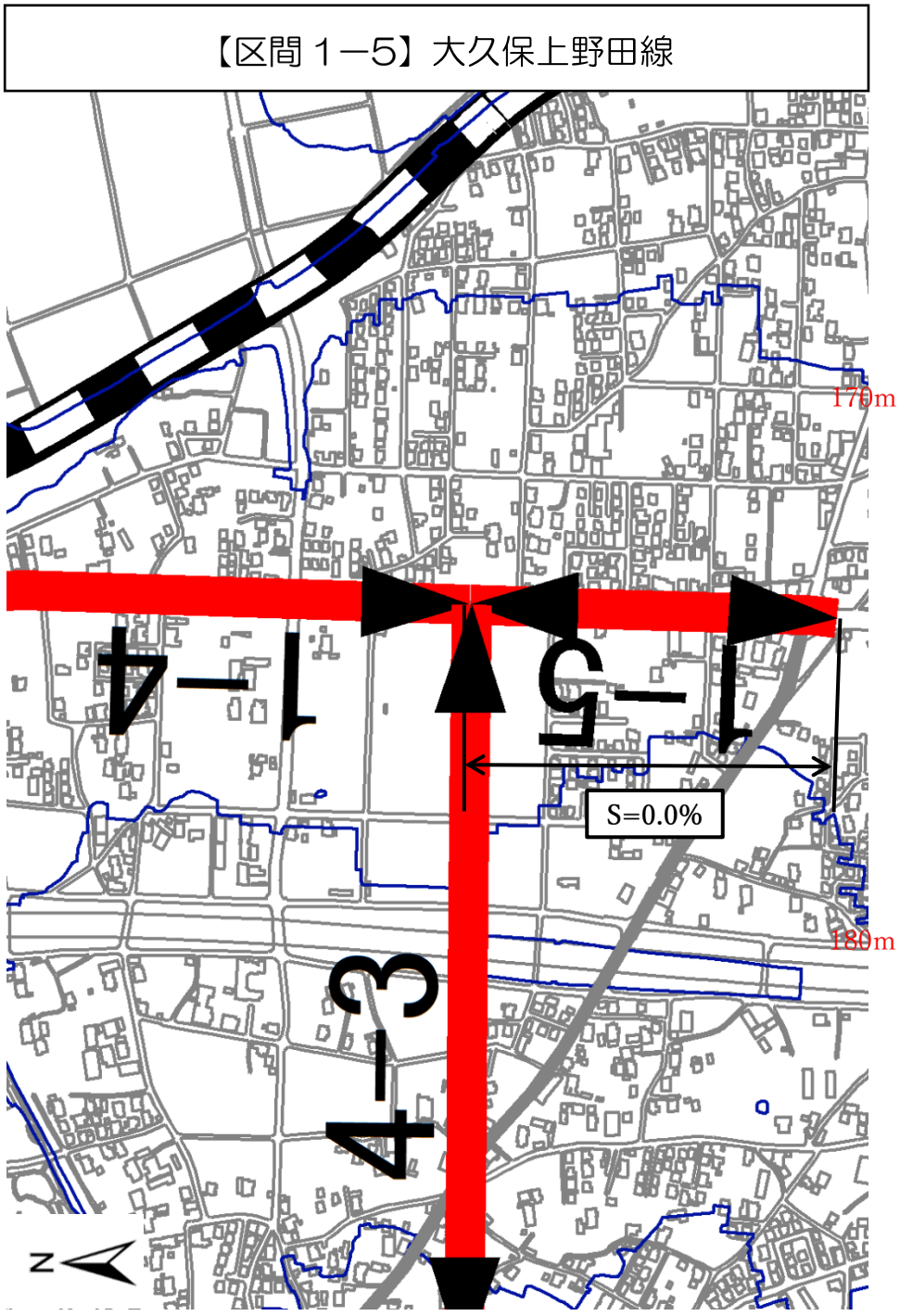


図　【区間 2-1、2-2】縦断線形の検証

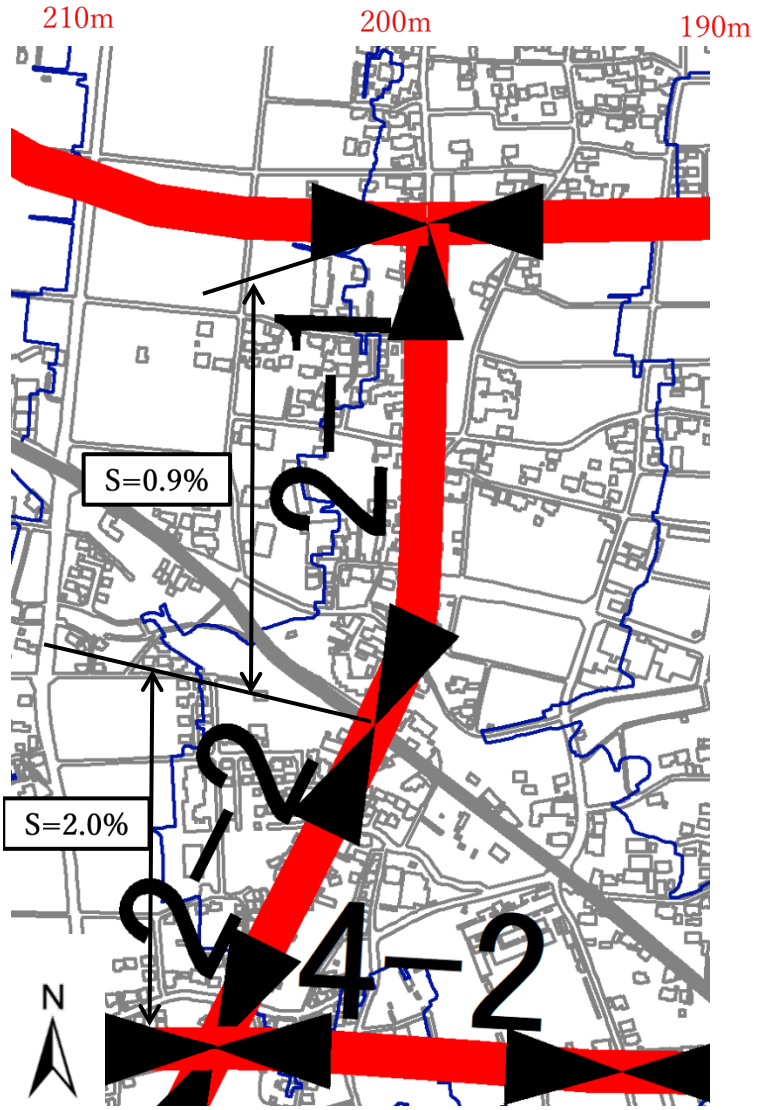


図　【区間 2-3】縦断線形の検証

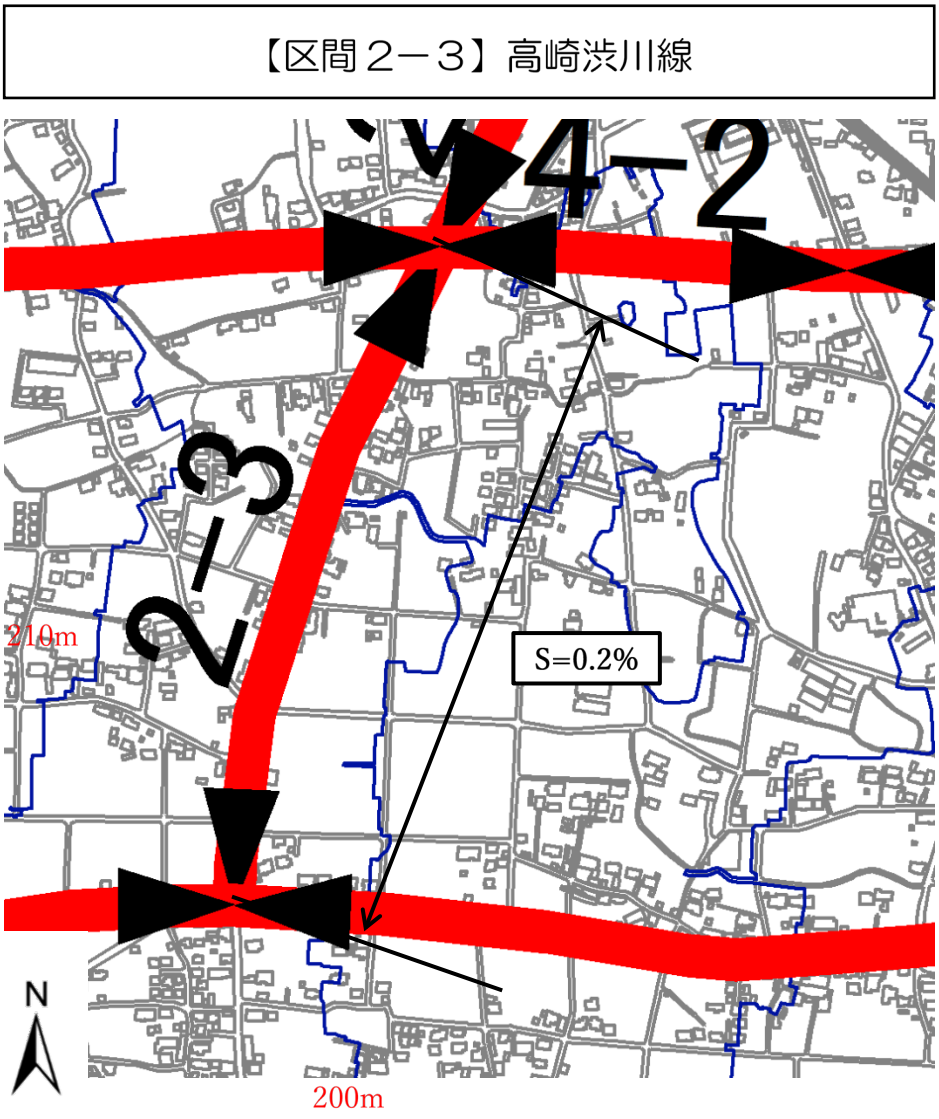


図　【区間 3-1】縦断線形の検証

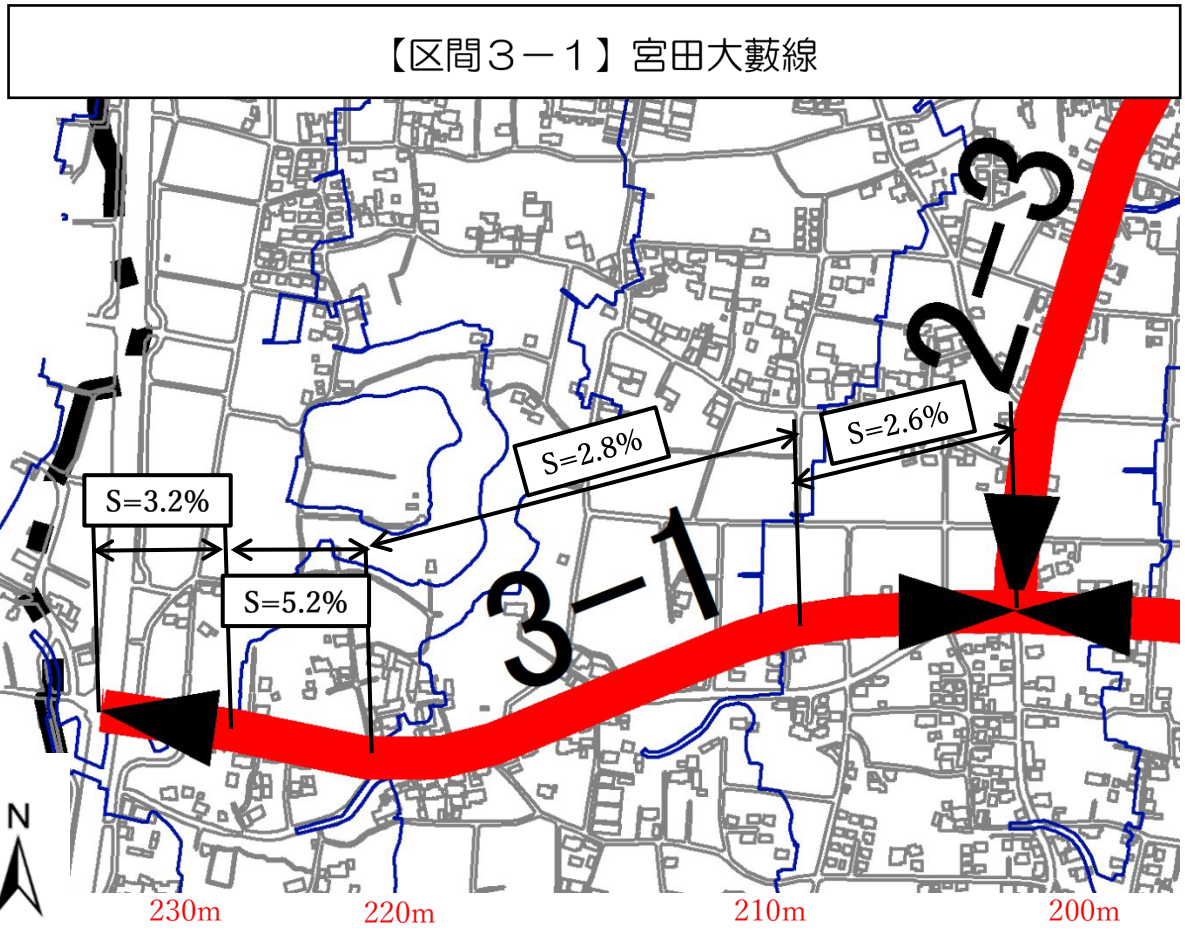


図　【区間 3-2】縦断線形の検証

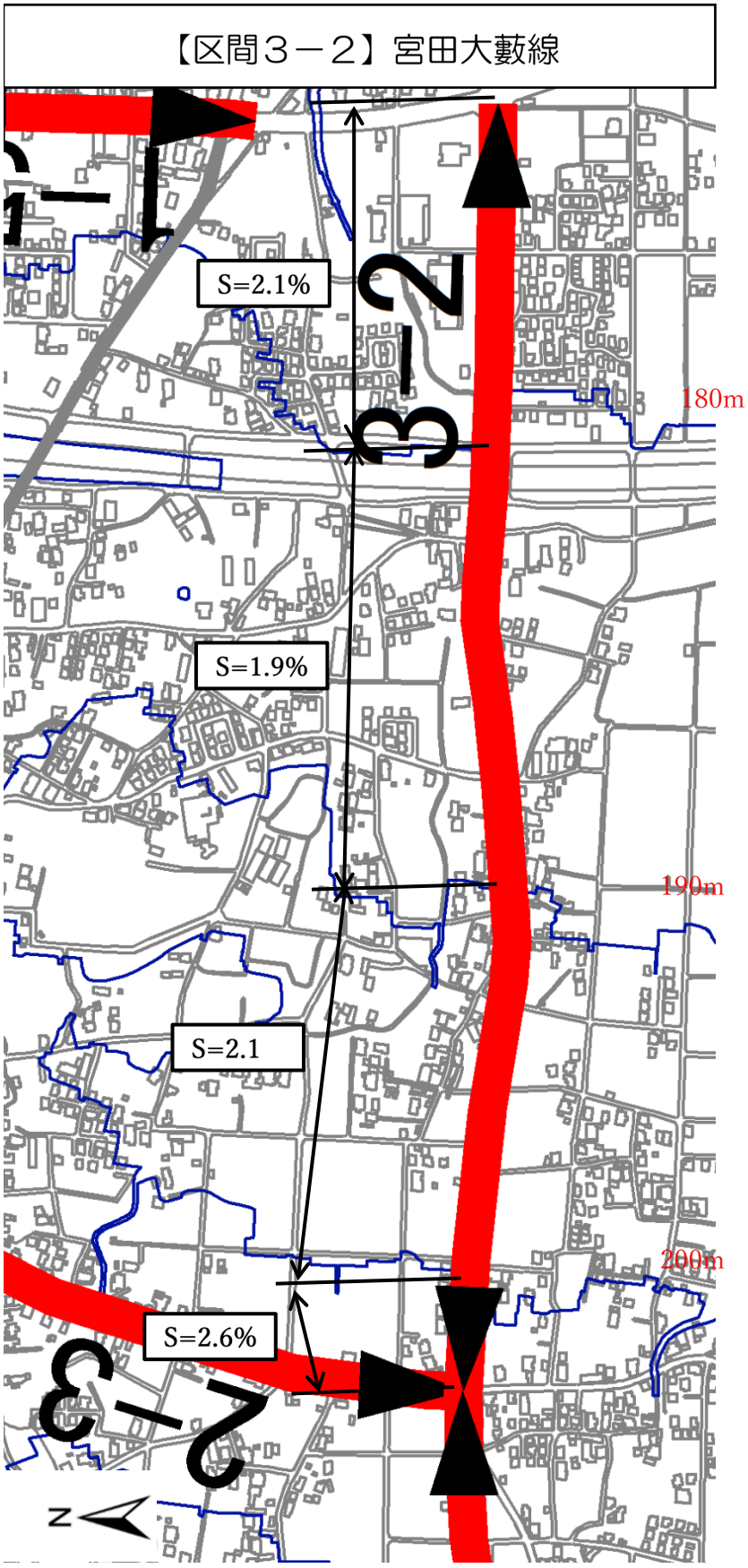


図　【区間 4-1】縦断線形の検証

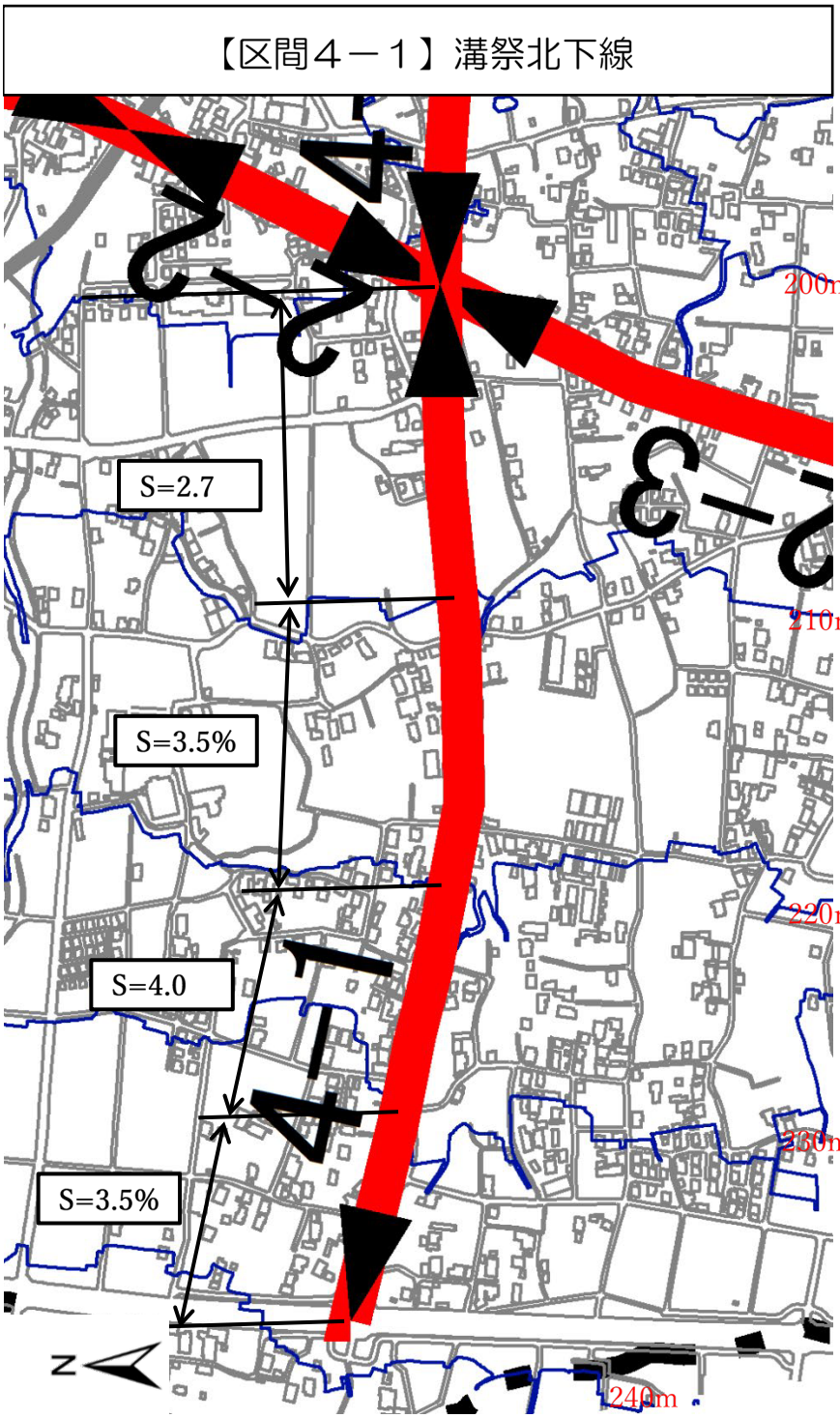


図　【区間 4-2、4-3】縦断線形の検証

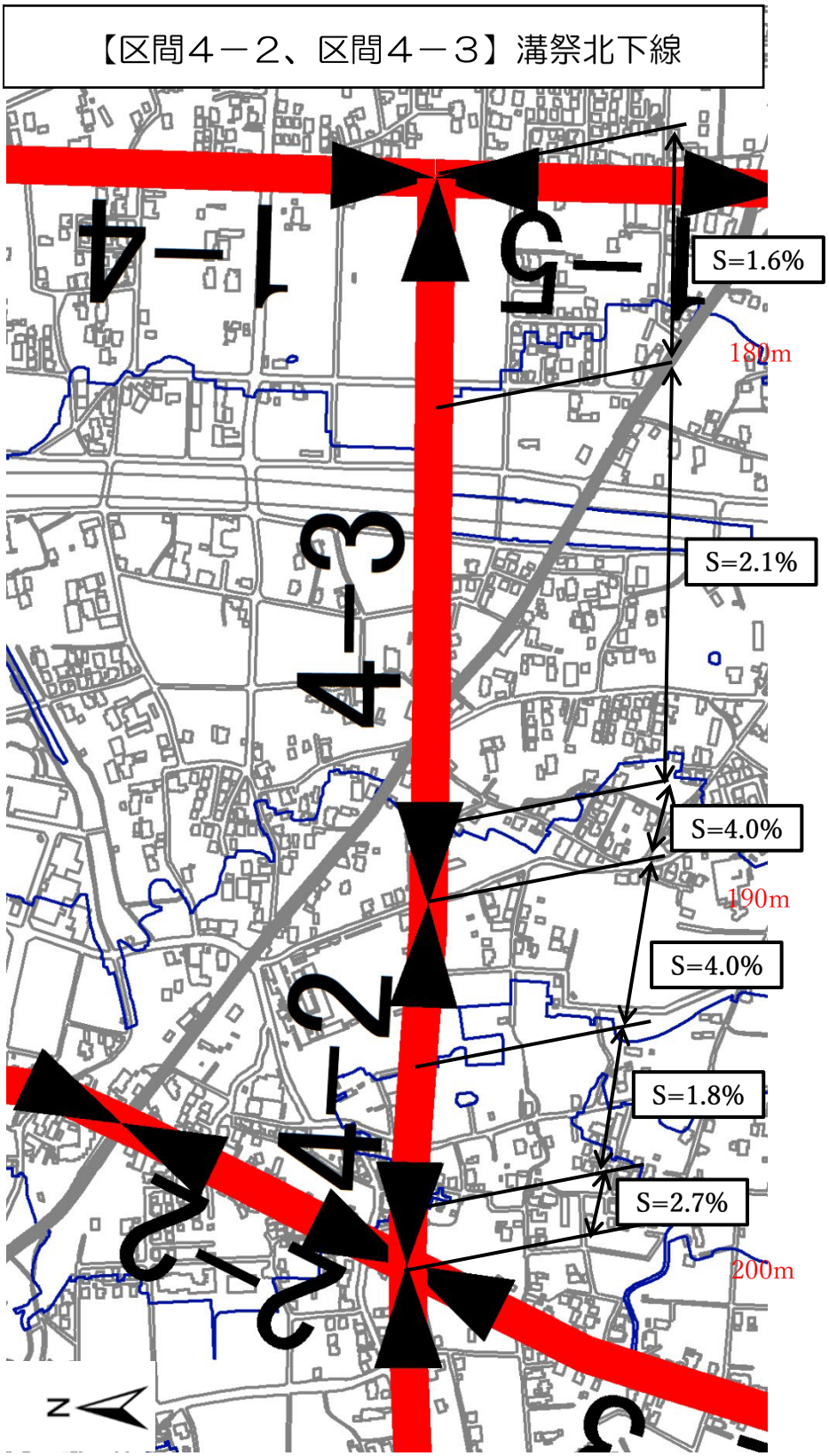
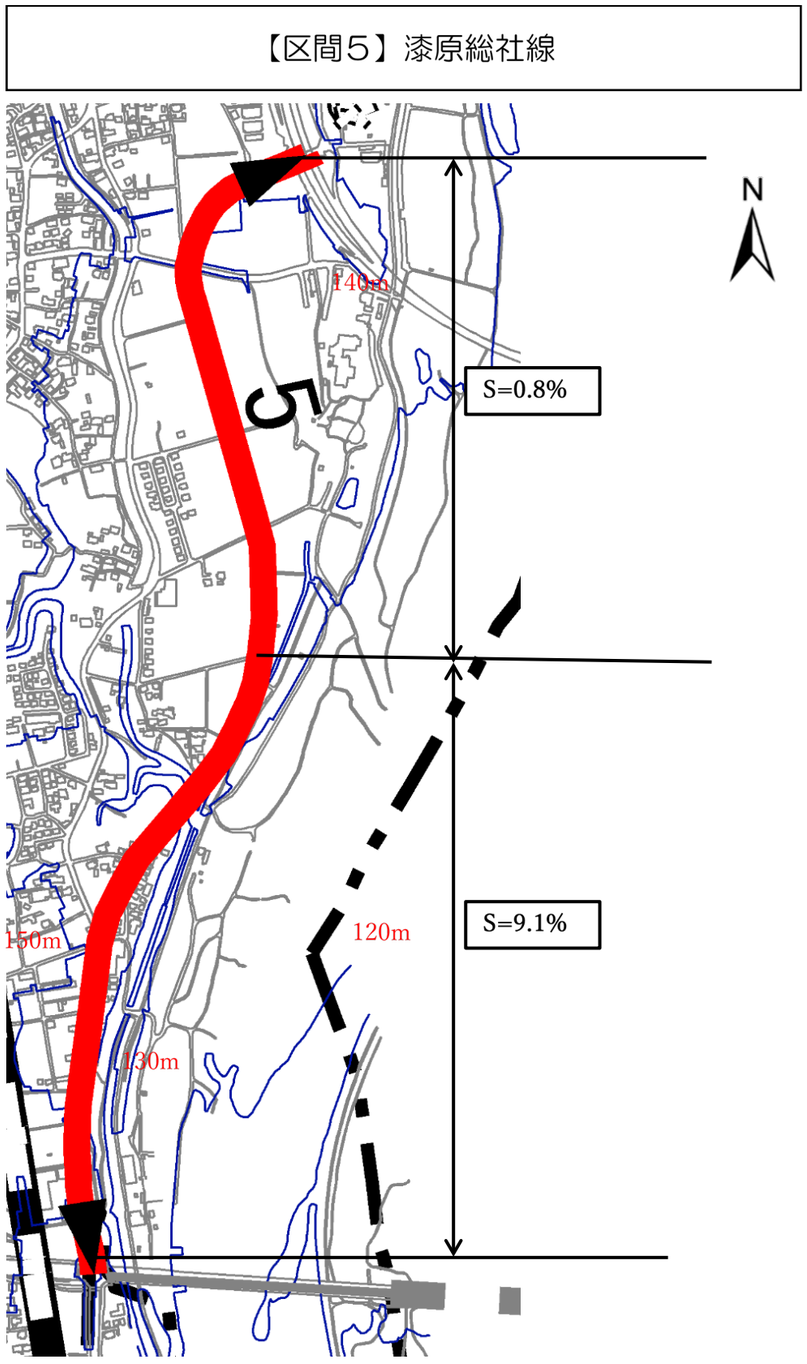
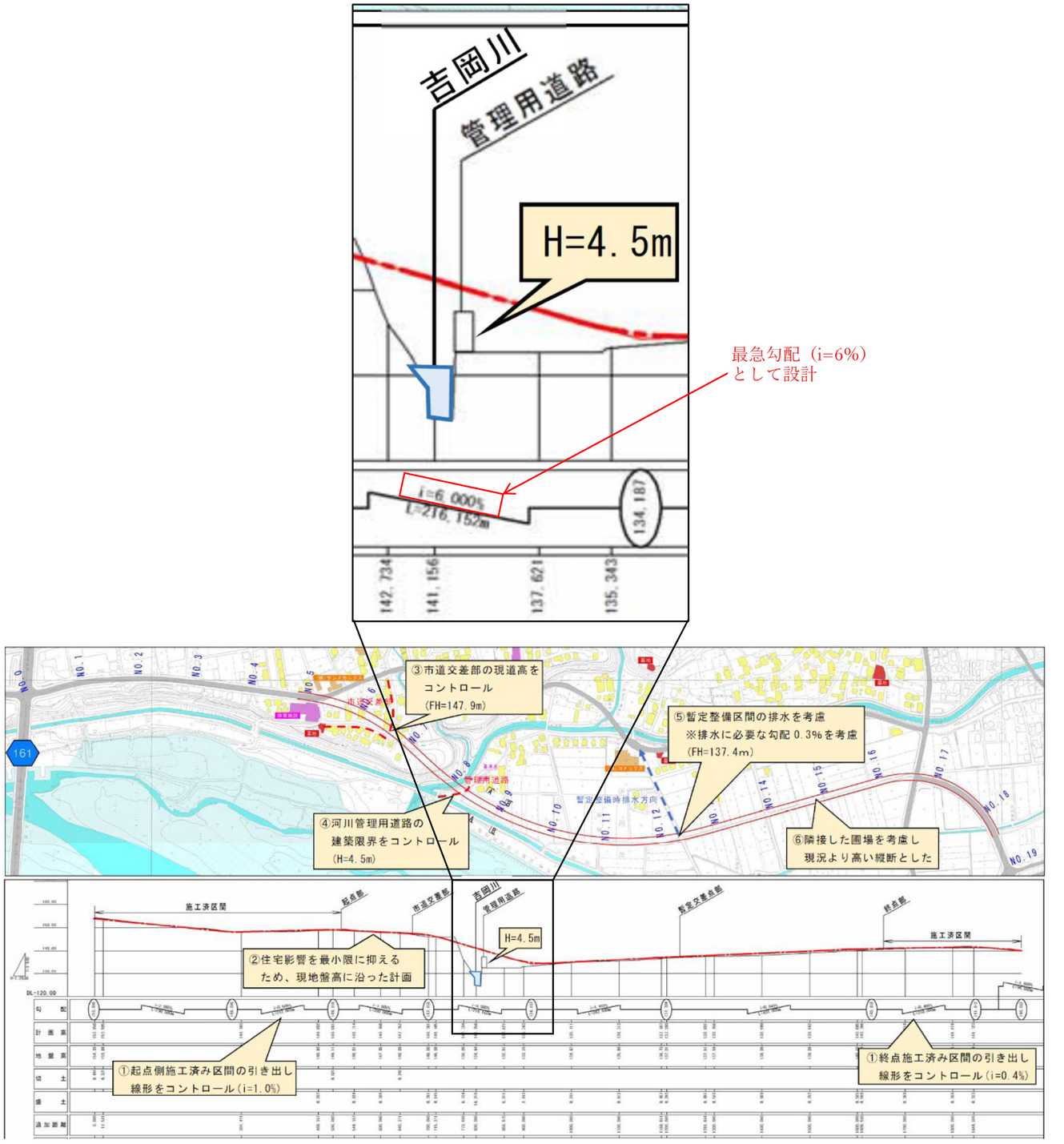


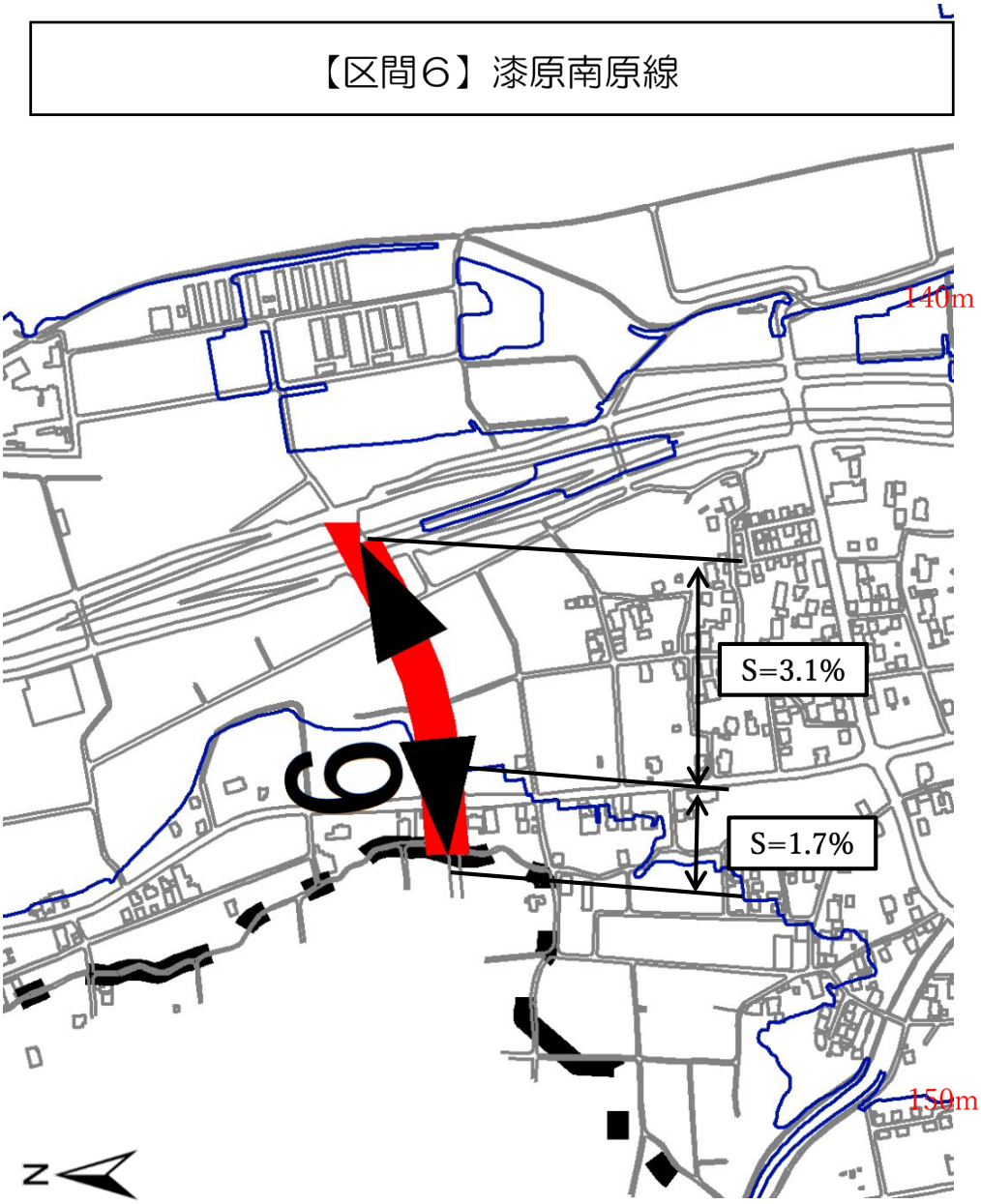
図　【区間 5】縦断線形の検証





※出典：単独公共 平成 30 年度（都）漆原総社線 道路及び交差点予備設計業務委託 報告書

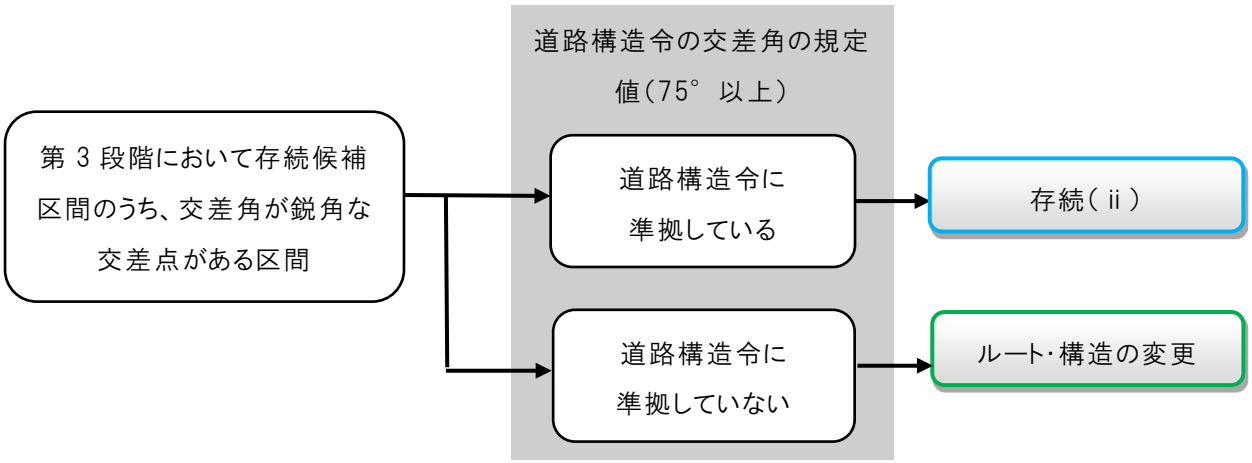
図　【区間 6】縦断線形の検証



（３）交差点における交差角の検証

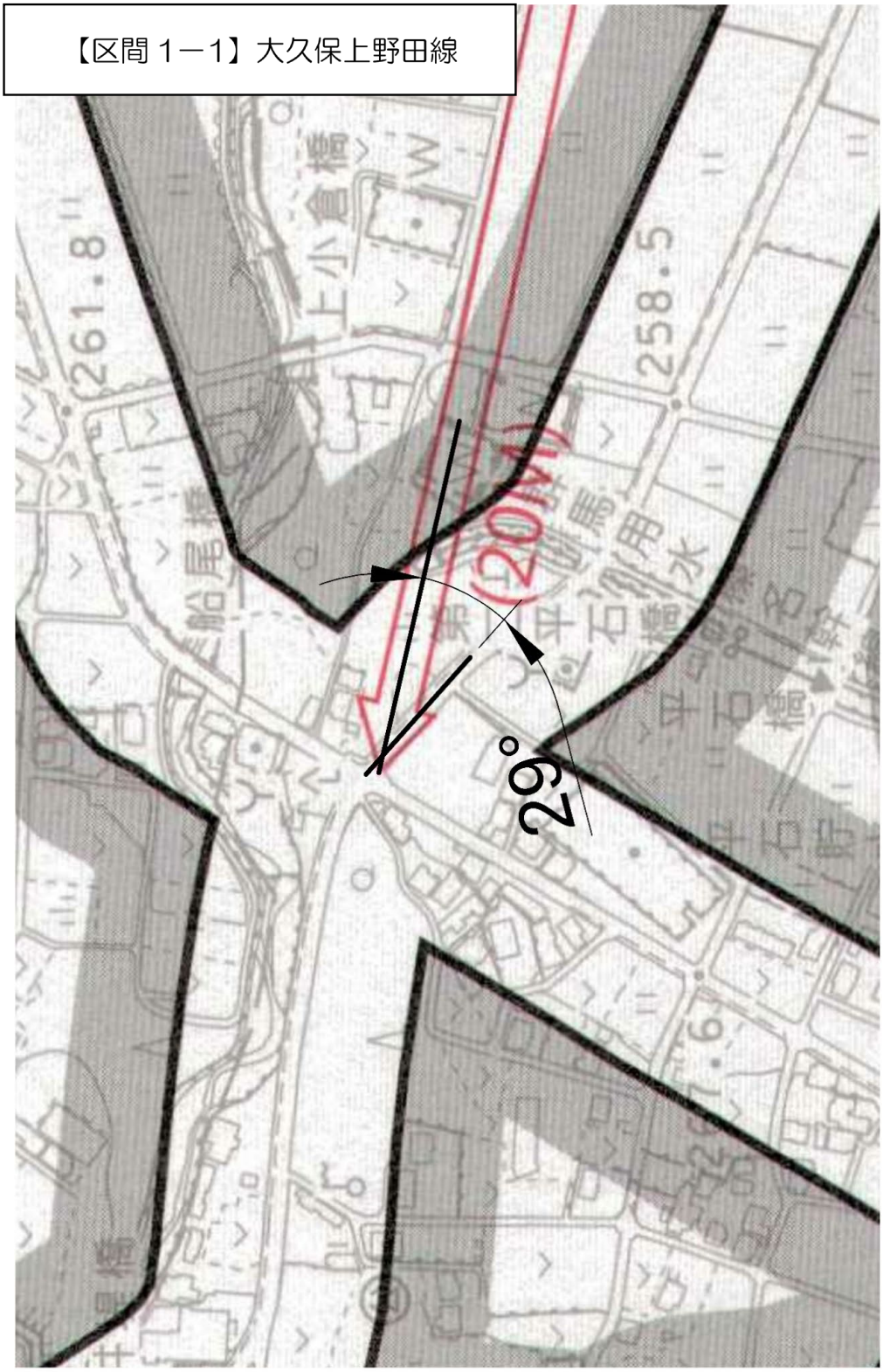
交差角に問題が発生しないかを確認し、都市計画道路の実現性を検証します。

図　第 4 段階検証フロー（交差点における交差角の検証）



交差角を確認したところ、区間「1-1」と県道 26 号線との交差箇所において、交差角が 29° と鋭角となり、道路構造令の規定値（75° 以上）に準拠しないため、不整合が発生します。この区間については、交差角が 75° となるよう交差点位置を変更する等の、ルート・構造の変更が必要となります。

図　交差角の検証



※吉岡町都市計画図を基に、CAD を用いて角度を計測

２．第４段階実現性の検証結果

第４段階実現性の検証結果は、次のとおりとなりました。

区間「1－1」（次頁緑着色）は、区間「1-1」と県道 26 号線との交差角が 75°未満となり、道路構造令の規定値（交差角 75°以上）に準拠しないため、交差点構造を変更する「ルート・構造等の変更」とします。

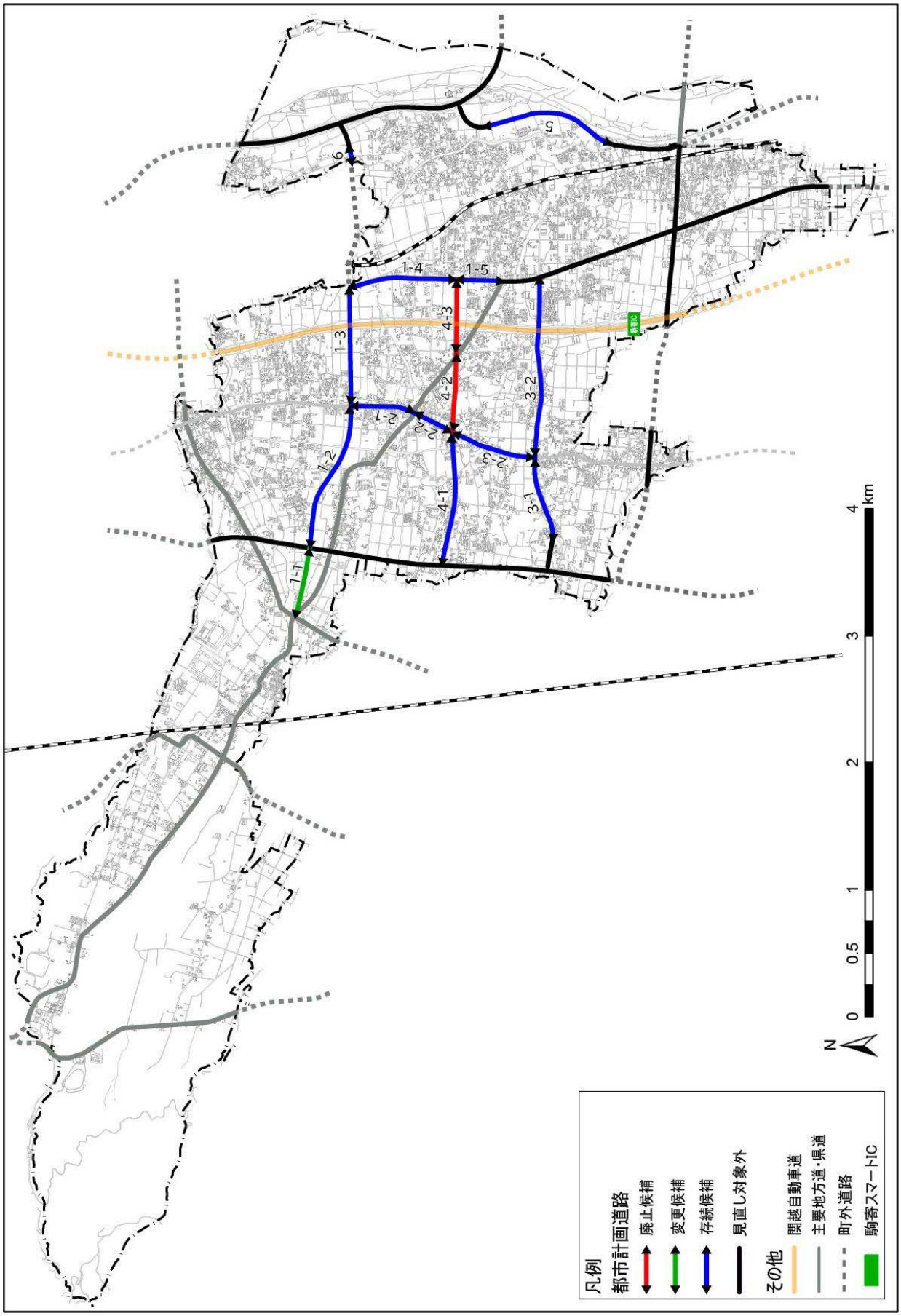
表　第 4 段階実現性の検証（1/2）

区間番号	路線名		都市計画決定年月日	第 3 段階 step1 上位関連計画の位置付けの変化	第 3 段階 step2 道路機能に基づく二時点間の検証	第 3 段階 step3 代替路線	検証後の方針	第 4 段階 実現性の検証
1-1	3.3.2	大久保上野田線	S55.12.2	H13､H28 都市計画マスタープランともに､「まちづくりの軸」として位置付けられ、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	存続候補	ルート・構造の変更【交差点構造の変更】
1-2	3.3.2	大久保上野田線	S55.12.2	H13､H28 都市計画マスタープランともに､「まちづくりの軸」として位置付けられ、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。	必要性が上がっている。	無	存続候補	存続候補
1-3	3.3.2	大久保上野田線	S55.12.2	H13､H28 都市計画マスタープランともに､「まちづくりの軸」として位置付けられ、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。	必要性が上がっている。	無	存続候補	存続候補
1-4	3.3.2	大久保上野田線	S55.12.2	H13､H28 都市計画マスタープランともに､「まちづくりの軸」として位置付けられ、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	存続候補	存続候補
1-5	3.3.2	大久保上野田線	S55.12.2	H13､H28 都市計画マスタープランともに､「まちづくりの軸」として位置付けられ、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	存続候補	存続候補
2-1	3.4.3	高崎渋川線	S55.12.2	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、位置付けが変化している。	必要性が上がっている。	無	存続候補	存続候補
2-2	3.4.3	高崎渋川線	S55.12.2	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、位置付けが変化している。	必要性が上がっている。	無	存続候補	存続候補
2-3	3.4.3	高崎渋川線	S55.12.2	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、位置付けが変化している。	必要性は変わらない。	無	存続候補	存続候補
3-1	3.4.5	宮田大藪線	S55.12.2	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、位置付けが変化している。	必要性は変わらない。	無	存続候補	存続候補
3-2	3.4.5	宮田大藪線	S55.12.2	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、位置付けが変化している。	必要性が上がっている。	無	存続候補	存続候補

表　第 4 段階実現性の検証（2/2）

			第 3 段階				第 4 段階
			step1	step2	step3		
区間番号	路線名	都市計画決定年月日	上位関連計画の位置付けの変化	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
4-1	3.4.6　溝祭北下線	S55.12.2	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、位置付けが変化している。	必要性は変わらない。	無	存続候補	存続候補
4-2	3.4.6　溝祭北下線	S55.12.2	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、位置付けが変化している。	必要性は下がっている。	無	廃止候補	廃止候補
4-3	3.4.6　溝祭北下線	S55.12.2	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、位置付けが変化している。	必要性は下がっている。	無	廃止候補	廃止候補
5	3.6.7　漆原総社線	H4.7.7	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、位置付けが変化している。	必要性は変わらない。	無	存続候補	存続候補
6	3.5.6　漆原南原線	H11.4.20	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、位置付けが変化している。	必要性は変わらない。	無	存続候補	存続候補

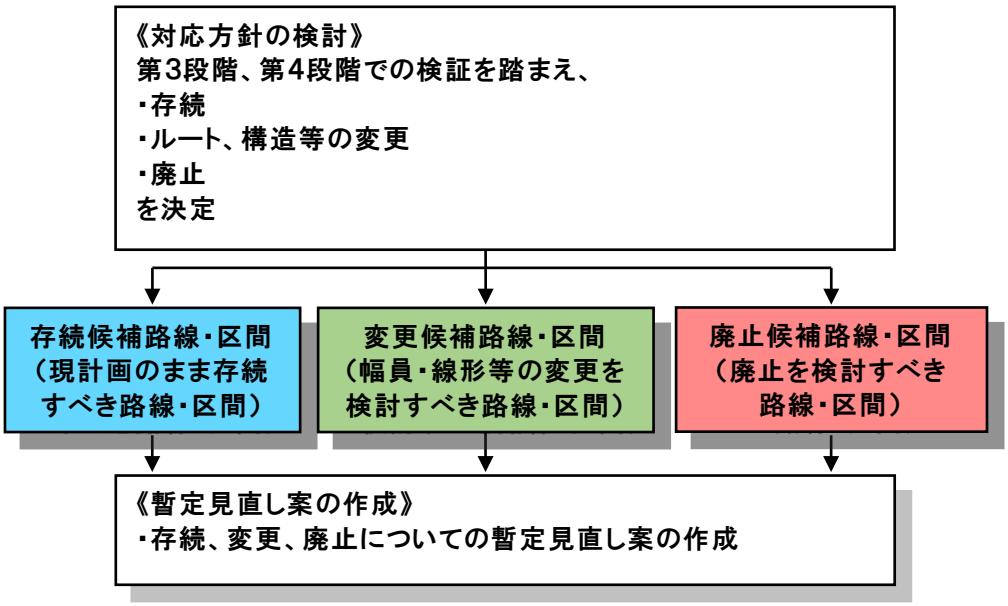
図　第 4 段階実現性の検証



【第５段階】総合評価

第 3 段階で設定した評価項目による路線の必要性検証、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。

図　総合評価の方法

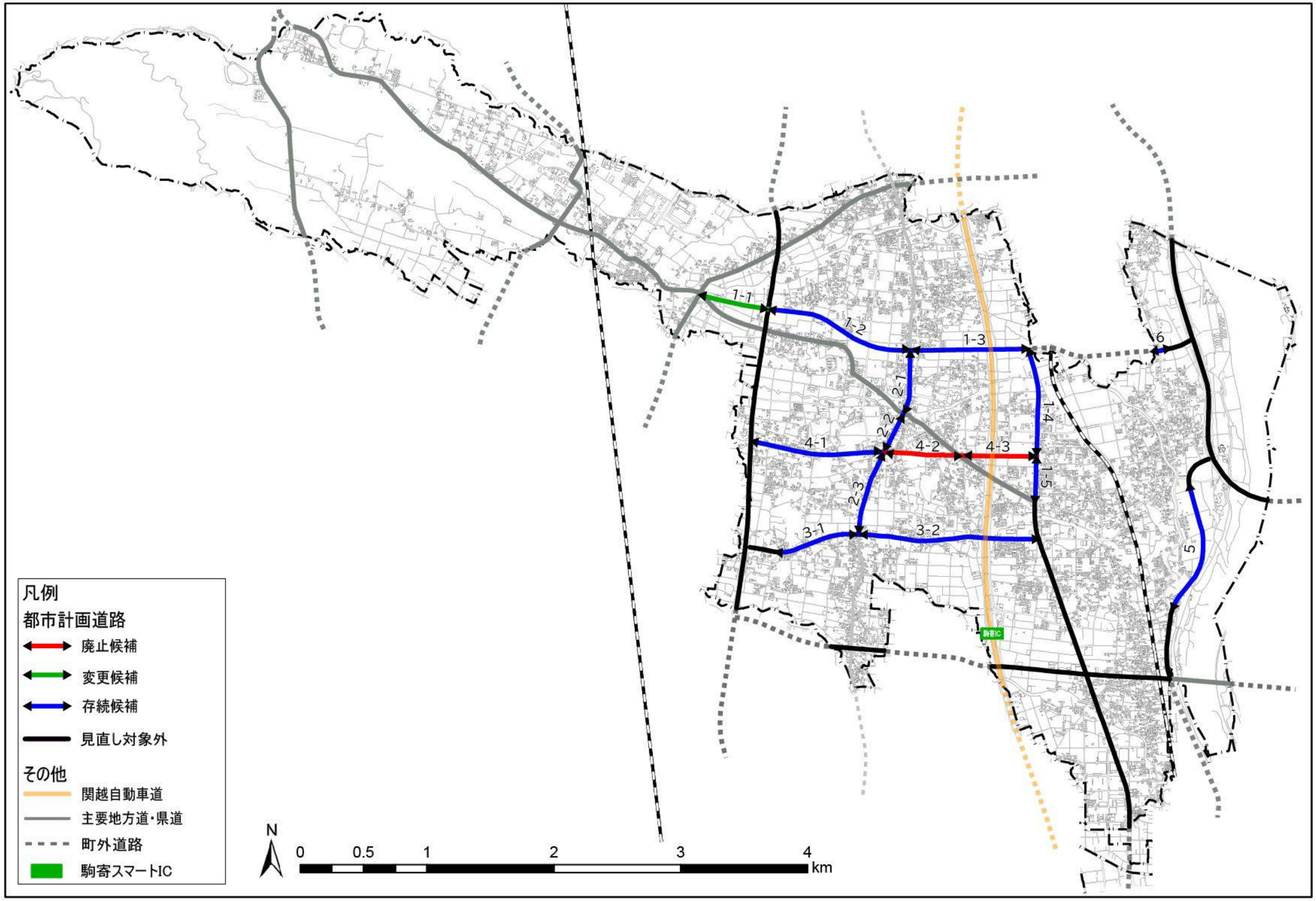


暫定見直し案は、第３段階、第４段階での検証後の方針を基本とします。

表　第５段階　総合評価

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	
				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）	
				上位関連計画の位置付け　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」として位置付けられ変化はない。 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）	上位関連計画の位置付けに変化はなく、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。 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。
			1-2	H13､H28 都市計画マスタープランともに、「まちづくりの軸」として位置付けられ変化はない。 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。	必要性は上がっている	無し	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。
			1-3	H13､H28 都市計画マスタープランともに、「まちづくりの軸」として位置付けられ変化はない。 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。	必要性は上がっている	無し	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。
			1-4	H13､H28 都市計画マスタープランともに、「まちづくりの軸」として位置付けられ変化はない。 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	存続候補	存続候補	上位関連計画の位置付けに変化はなく、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。
			1-5	H13､H28 都市計画マスタープランともに、「まちづくりの軸」として位置付けられ変化はない。 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	存続候補	存続候補	上位関連計画の位置付けに変化はなく、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。
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、位置付けが変化している。	必要性は上がっている	無し	存続候補	存続候補	存続候補	上位関連計画の位置付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、代替路線がないため、存続すべき。
			2-2	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、位置付けが変化している。	必要性は上がっている	無し	存続候補	存続候補	存続候補	上位関連計画の位置付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、代替路線がないため、存続すべき。
			2-3	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、位置付けが変化している。	必要性は変わらない	無し	存続候補	存続候補	存続候補	上位関連計画の位置付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、代替路線がないため、存続すべき。
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、位置付けが変化している。	必要性は変わらない	無し	存続候補	存続候補	存続候補	上位関連計画の位置付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、代替路線がないため、存続すべき。
			3-2	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、位置付けが変化している。	必要性は上がっている	無し	存続候補	存続候補	存続候補	上位関連計画の位置付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、代替路線がないため、存続すべき。
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、位置付けが変化している。	必要性は変わらない	無し	存続候補	存続候補	存続候補	上位関連計画の位置付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、代替路線がないため、存続すべき。
			4-2	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、位置付けが変化している。	必要性は下がっている	無し	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付けが下がっている。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。
			4-3	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、位置付けが変化している。	必要性は下がっている	無し	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付けが下がっている。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。
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、位置付けが変化している。	必要性は変わらない	無し	存続候補	存続候補	存続候補	上位関連計画の位置付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、代替路線がないため、存続すべき。
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、位置付けが変化している。	必要性は変わらない	無し	存続候補	存続候補	存続候補	上位関連計画の位置付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、代替路線がないため、存続すべき。

図　第５段階　総合評価（暫定見直し案）



【第６段階】道路ネットワークの検証

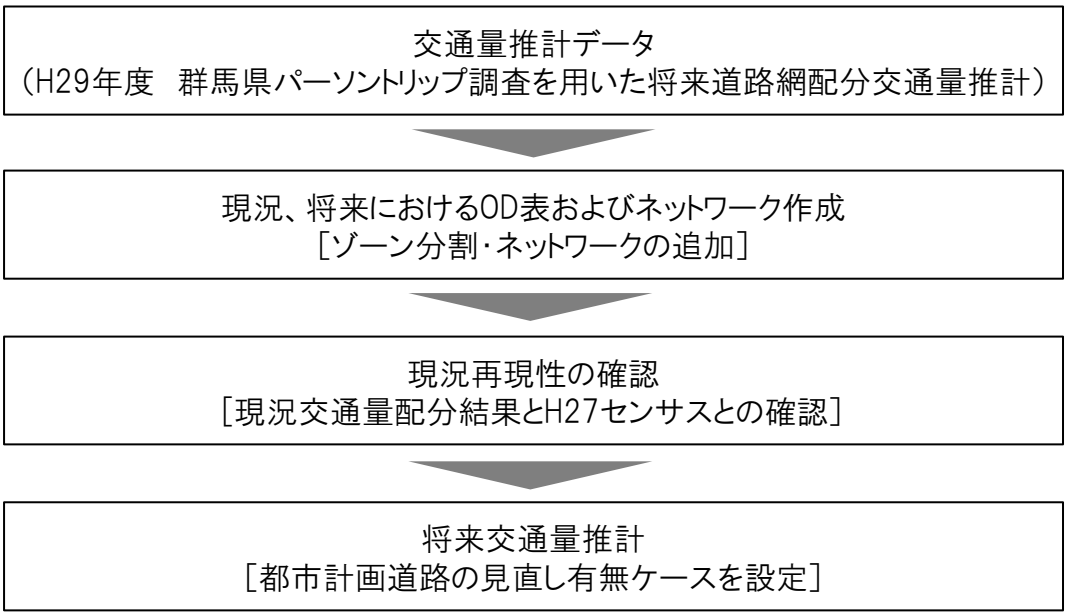
第５段階での暫定見直し案に基づき、道路ネットワークの検証を行いました。

１．交通量推計の方法等

（１）交通量推計フロー

交通量推計は以下のフローに従って実施しました。

図　交通量推計フロー



（２）交通量推計手法

交通量推計手法及び交通量推計データは、群馬県都市計画課より借用した『平成 29 年度群馬県パーソントリップ調査データを用いた将来道路網配分交通量推計業務　報告書（平成 30 年 3 月)』（以下、群馬ＰＴ）に準拠しました。ただし、吉岡町における都市計画道路の見直しに係る道路ネットワークの検証用の交通量推計に使用するため、交通量推計データを必要に応じ加工しました。

【群馬PTの推計条件】

推計ゾーン数	471 ゾーン （都市圏内 308＝群馬県 287+足利市 21/都市圏外 163）
吉岡町のゾーン数	２ゾーン
榛東村のゾーン数	１ゾーン
配分手法	分割・転換率式併用配分手法

【今回の推計条件】

推計ゾーン数	478 ゾーン
吉岡町のゾーン数	６ゾーン
榛東村のゾーン数	４ゾーン
配分手法	分割・転換率式併用配分手法

２．交通量配分用データの作成

（１）現況データの作成

①現況ＯＤ表の作成

群馬ＰＴのＯＤ表（471 ゾーン）の分割を行い、本調査に用いる配分ＯＤ表（478 ゾーン）を作成しました。

ゾーニングは、都市計画道路の見直しに係る道路ネットワークを踏まえ、吉岡町、榛東村のゾーンについては、分割を行いました。ゾーンを分割する際の分割比率は、「平成 27 年国勢調査　男女別人口及び世帯数-町丁・字等」を用い、人口比率によって分割しています。

図　ゾーン分割位置図

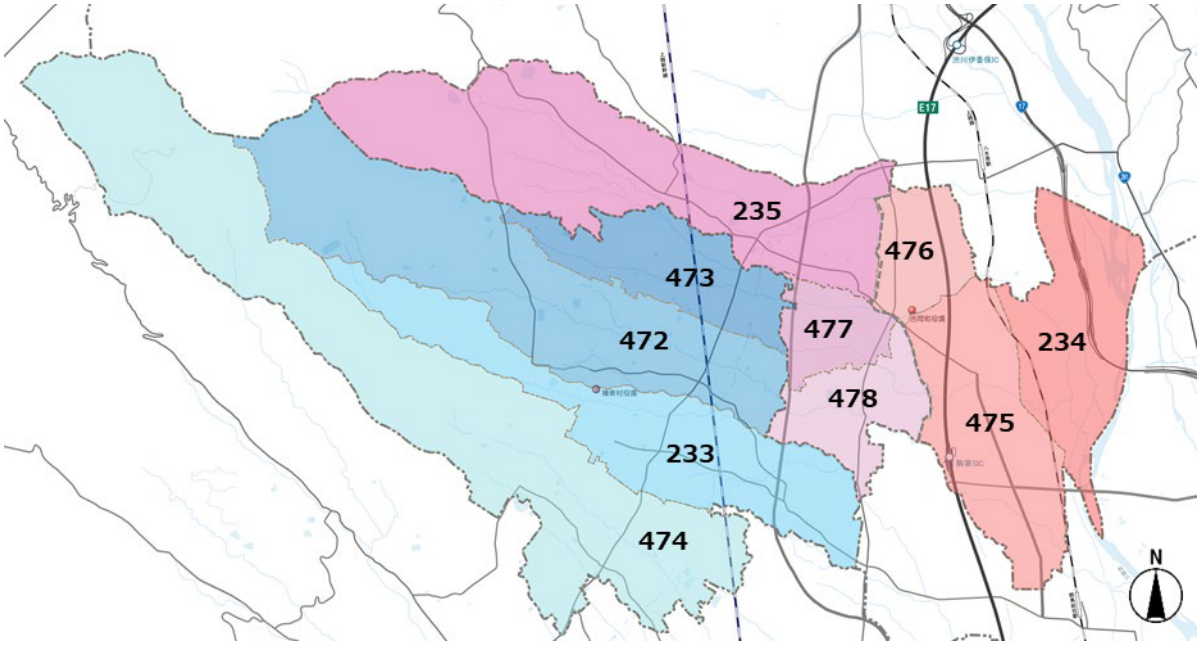


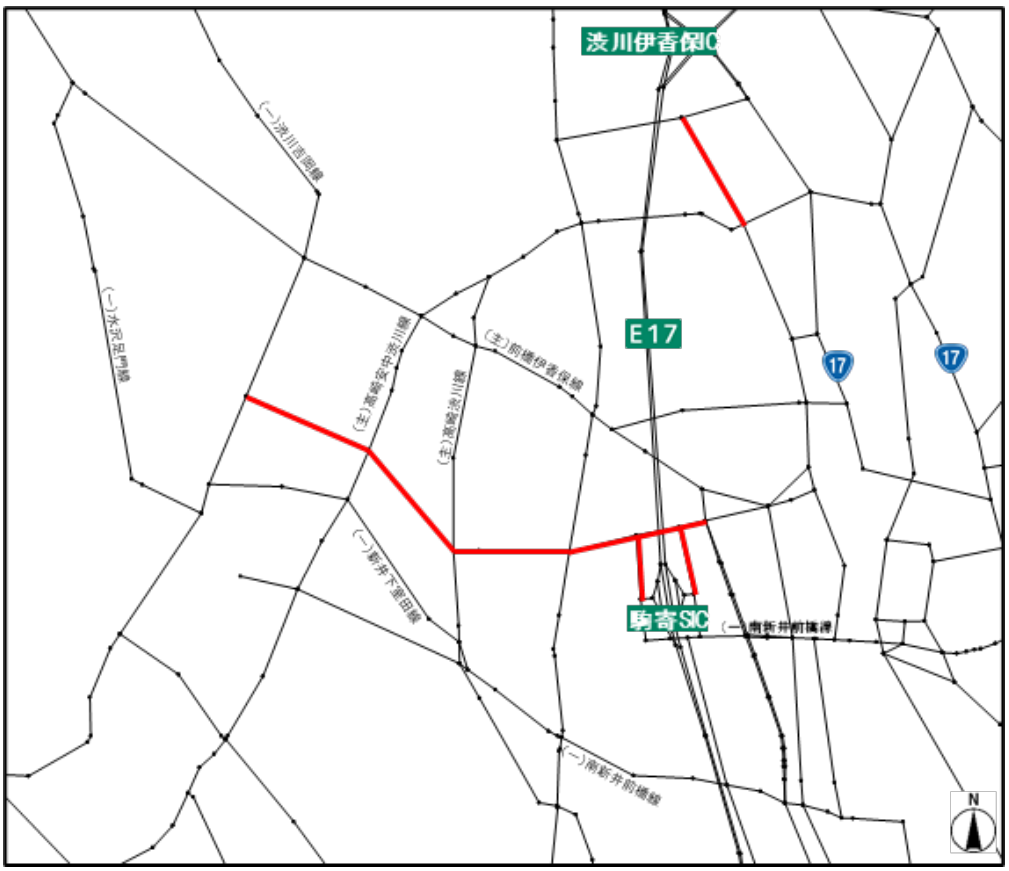
表　ゾーン分割比率

SEQ	分割対象としたゾーン	分割数	町丁･字名	人口	分割比率	配分ゾーン
233	北群馬郡榛東村	1	新井	5,391	38%	233
		2	上野原、山子田	2,855	20%	472
		3	長岡	1,720	12%	473
		4	広馬場	4,363	30%	474
計				14,329	100%	
234	北群馬郡吉岡町	1	漆原	2,557	20%	234
		2	大久保	8,080	62%	475
		3	下野田	2,388	18%	476
計				13,025	100%	
235	北群馬郡吉岡町	1	小倉、上野田	3,707	46%	235
		2	北下	1,711	21%	477
		3	陣場、南下	2,637	33%	478
計				8,055	100%	

②現況ネットワークの作成

群馬ＰＴの現況ネットワークデータを基本とし、ゾーン分割や現況再現の実施を踏まえネットワークを作成しました。

図　現況ネットワークの追加リンク（図中赤線部）



（２）将来データの作成

①将来ＯＤ表の作成

将来ＯＤ表は、群馬ＰＴにおけるR17(H47)計画型ＯＤ表（471 ゾーン）を基本とし、現況ＯＤ表と同様に分割を行い、本調査に用いる配分ＯＤ表（478 ゾーン）を作成しました。

表　吉岡町における自動車発生集中交通量変化

自動車発生集中交通量(台)								増減比較 (H27→H47)	
H27OD				H47OD					
乗用車	小型貨物	普通貨物	全車	乗用車	小型貨物	普通貨物	全車	台数	率
41,620	8,835	2,219	52,674	46,498	7,623	1,970	56,091	3,417	6%

②将来ネットワークの作成

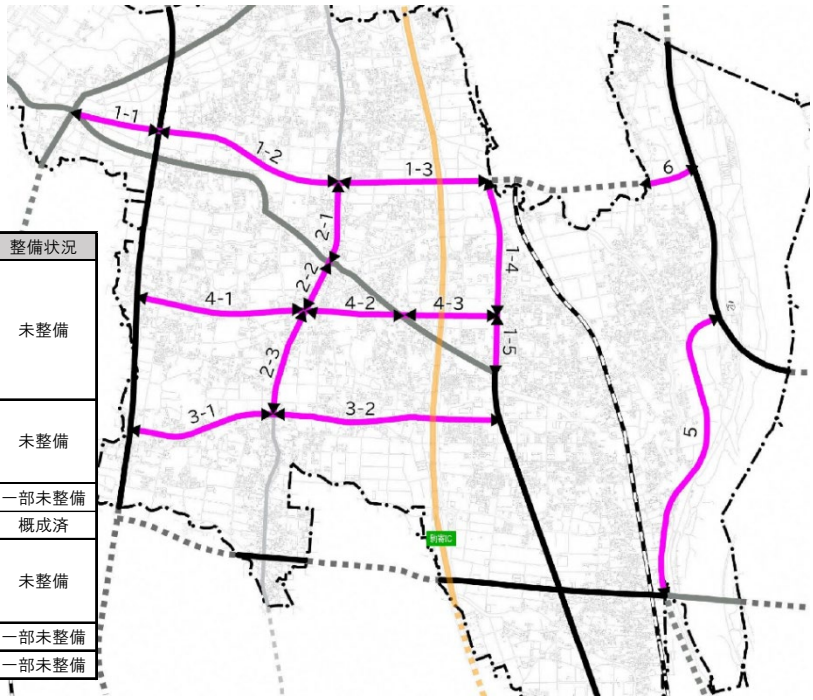
群馬ＰＴの将来ネットワークデータを基に、第５段階までの検討結果から、都市計画道路見直しの有無の２ケースのネットワークを作成しました。

都市計画道路を新規にネットワークへ追加する際には、群馬ＰＴネットワークで設定された隣接区間の容量、速度等を参考にしました。

表　都市計画道路見直し対象路線

都市計画道路見直し対象路線	区間	対応方針
3･4･6 溝祭北下線	4-2、4-3	廃止

図　見直し検討対象路線位置図



路線名	区分	車線数	整備状況
3･3･2 大久保上野田線	1－1	2	未整備
	1－2	4	
	1－3	4	
	1－4	4	
	1－5	4	
3･4･3 高崎渋川線	2－1	2	未整備
	2－2	2	
	2－3	2	
3･4･5 宮田大藪線	3－1	2	一部未整備
	3－2	2	概成済
3･4･6 溝祭北下線	4－1	2	未整備
	4－2	2	
	4－3	2	
3･6･7 漆原総社線	5	2	一部未整備
3･3･9 漆原南原線	6	4	一部未整備

３．交通量配分

（１）現況交通量配分

推計モデルによる現況配分交通量と平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査　一般交通量との相関係数は、以下に示すように 0.973 となり、再現性を十分に確保していることから、モデルとして妥当であると判断しました。

図　一般交通量と推計値との相関性

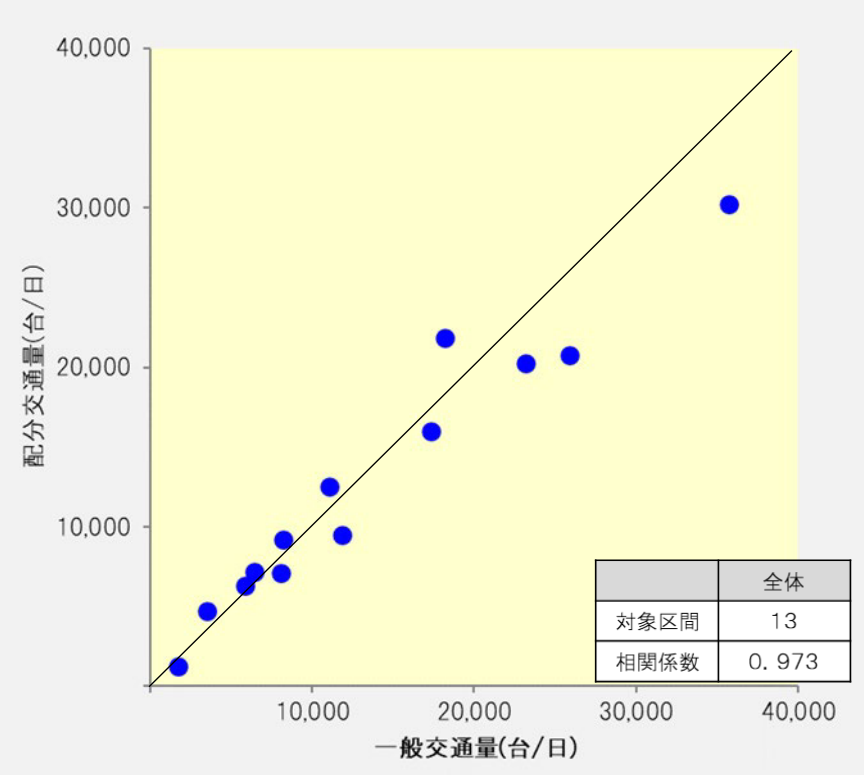
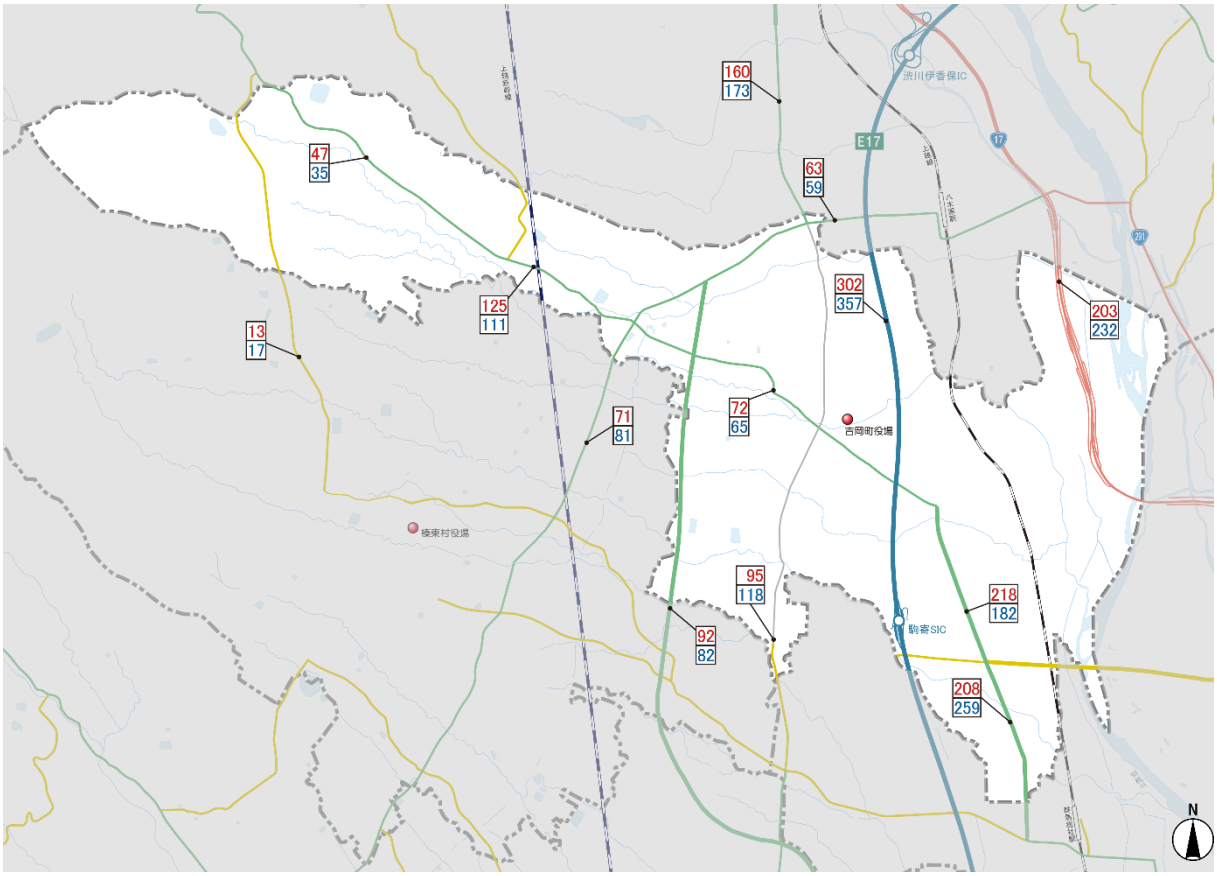


表　一般交通量と配分交通量の比較

（単位：台/日）

No	路線名	観測地点名	市区町村コード	調査単位区間番号	①一般交通量	②配分交通量	交通量差 ②－①	交通量比 ②／①
1	関越自動車道	吉岡町道駒寄SIC～一般国道17号渋川伊香保IC	10345	170	35,686	30,202	-5,484	0.85
2	一般国道17号	北群馬郡吉岡町漆原48	10345	10080	23,166	20,285	-2,881	0.88
3	前橋伊香保線	吉岡町大字大久保749－2	10345	40770	25,893	20,756	-5,137	0.80
4	前橋伊香保線	吉岡町大字大久保313－7	10345	40780	18,162	21,823	3,661	1.20
5	前橋伊香保線	吉岡町大字上野田乙481	10345	40790	6,464	7,186	722	1.11
6	前橋伊香保線	吉岡町大字上野田1256－23	10345	40800	11,058	12,524	1,466	1.13
7	前橋伊香保線	吉岡町大字上野田（万葉歌碑付近）	10345	40810	3,539	4,698	1,159	1.33
8	高崎渋川線	榛東村大字新井3188	10345	41060	8,235	9,236	1,001	1.12
9	高崎渋川線	渋川市有馬128－1	10345	41070	17,342	16,020	-1,322	0.92
10	高崎安中渋川線	榛東村大字長岡256－3	10345	41170	8,056	7,138	-918	0.89
11	高崎安中渋川線	渋川市八木原720－20	10345	41180	5,889	6,295	406	1.07
12	水沢足門線	榛東村大字山子田2205	10345	60860	1,740	1,255	-485	0.72
13	南新井前橋線	吉岡町大字陣場315－1	10345	61060	11,835	9,532	-2,303	0.81

図　現況配分結果図



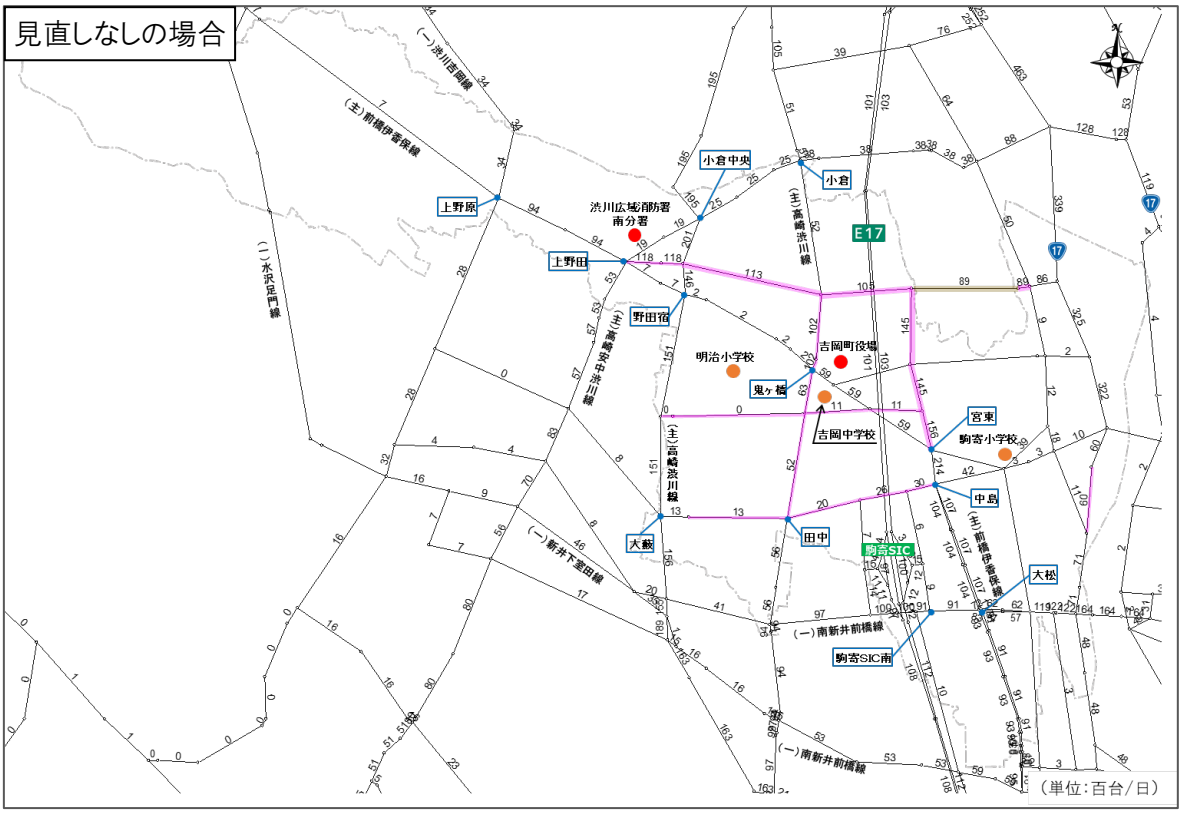
（２）将来データの作成

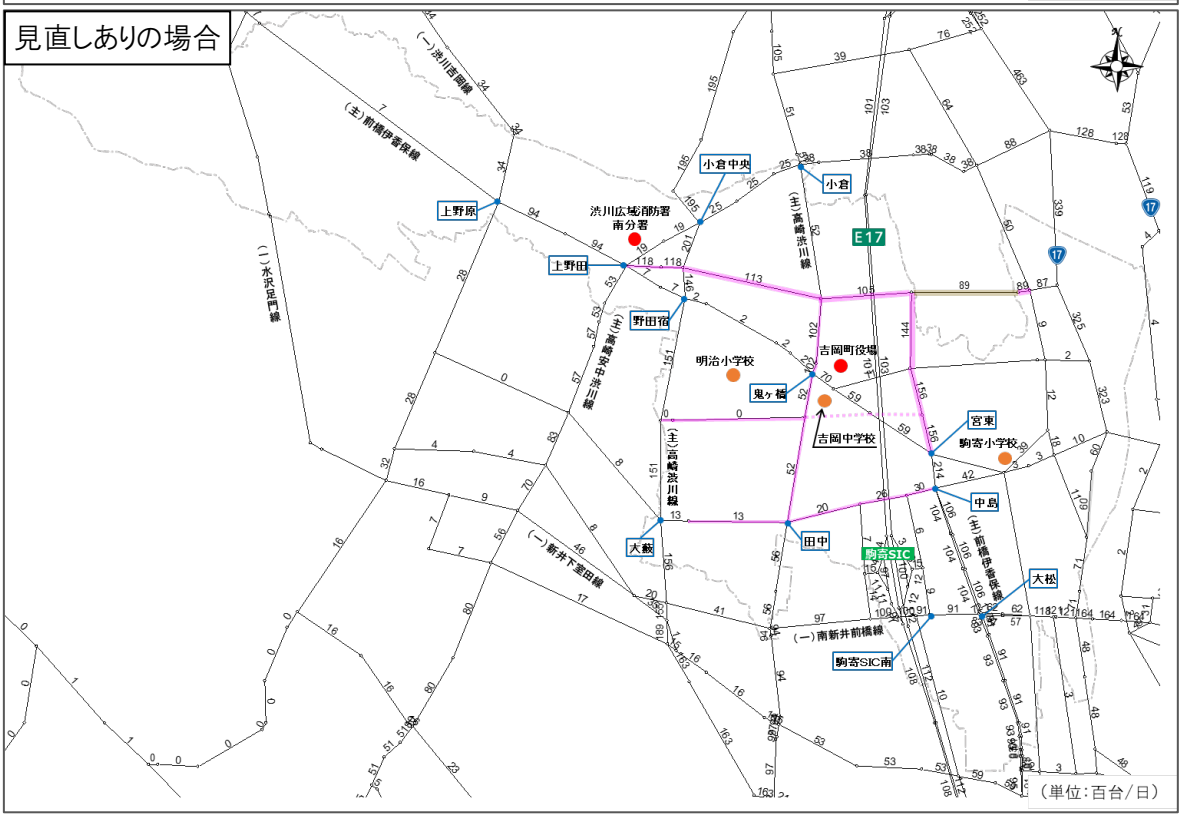
将来交通量配分用データを基に、交通量配分手法により将来交通量配分を行いました。

①将来交通量配分結果

都市計画道路見直しあり・なし別の将来交通量配分結果を以下に示します。

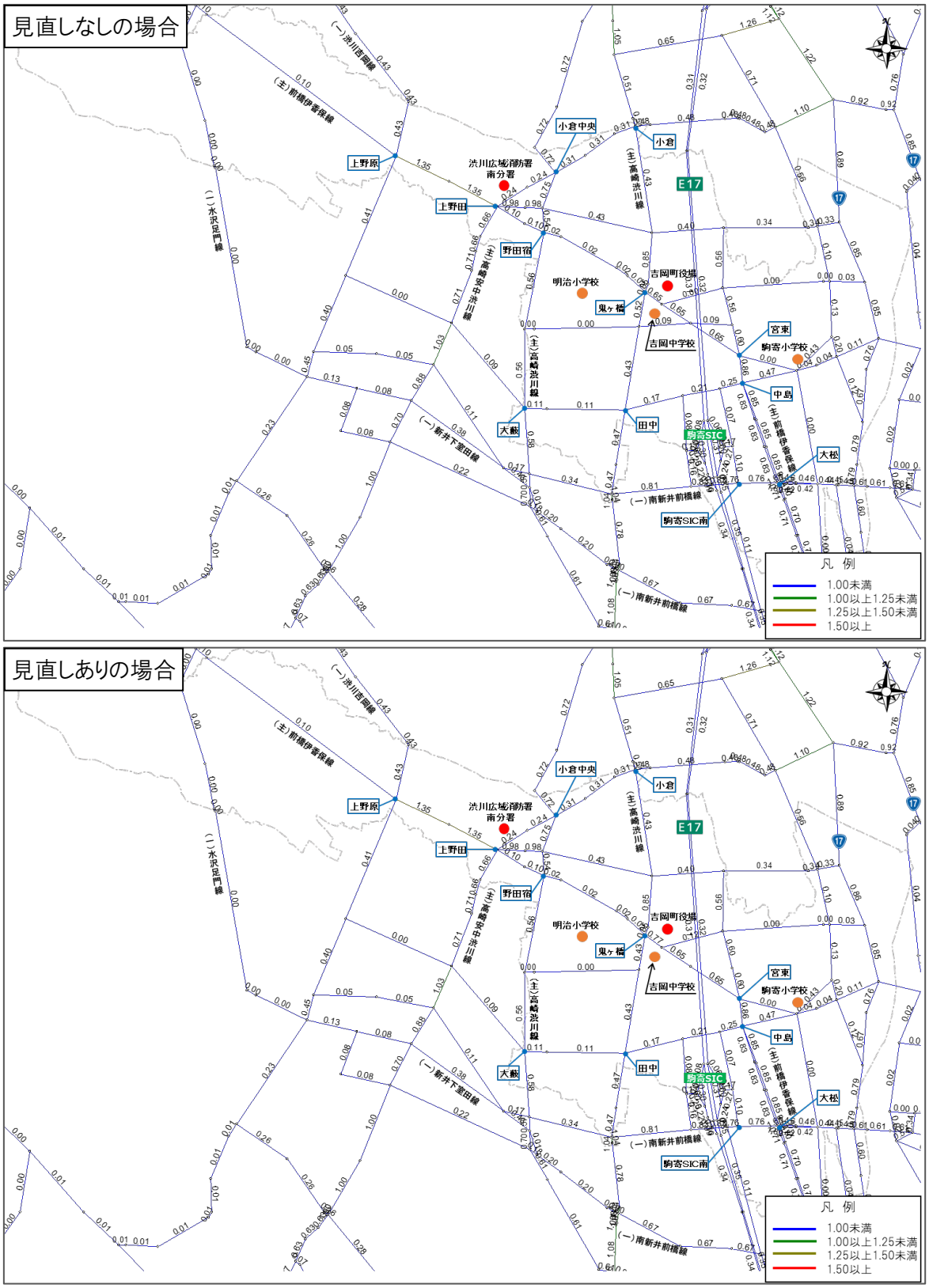
図　将来交通量推計結果





都市計画道路見直しあり・なし別の混雑度を以下に示します。

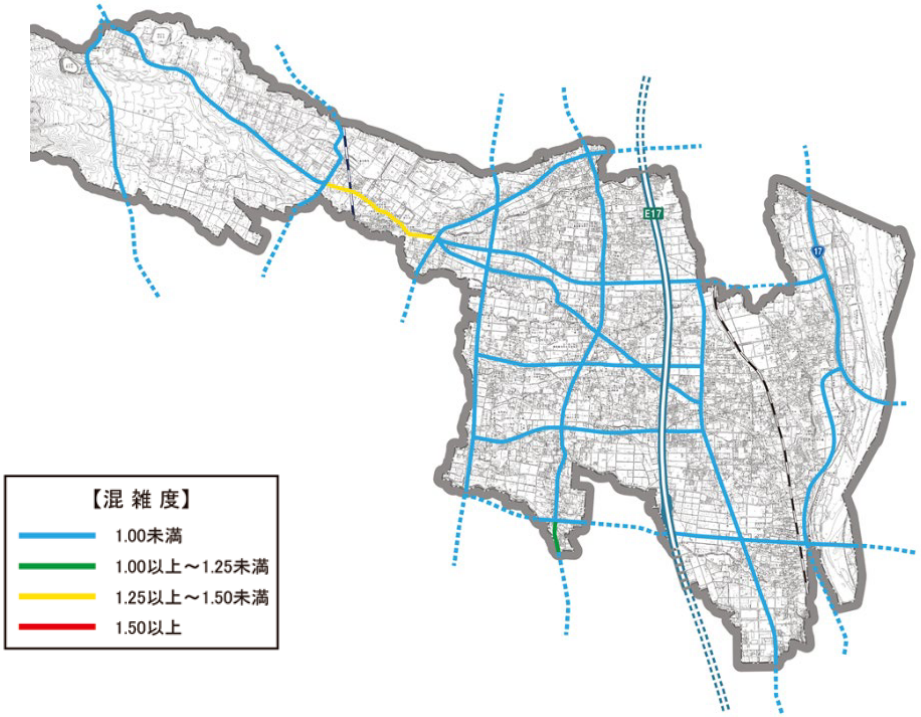
図　混雑度



４．検証結果

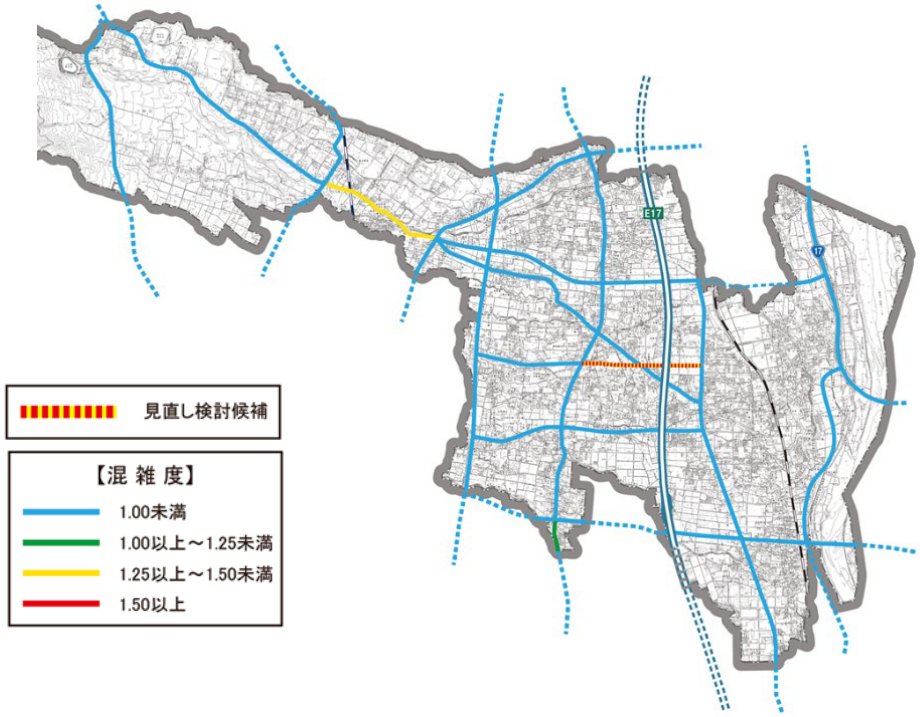
群馬ＰＴの推計結果を基に吉岡町内の都市計画道路の見直し検討候補区間を存続した場合と廃止した場合での影響を検証した結果、大きな変化はなく、周辺道路の混雑度に影響がないことを確認しました。

見直し検討候補区間存続の場合の混雑度



検討候補区間見直し

見直し検討候補区間廃止の場合の混雑度



【第７段階】都市計画道路見直し案の作成

１．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、以下のように総合的に判断しました。

道路番号	路線名	区間番号	第７段階 見直し案	見直しの内容
3･3･2	大久保上野田線	1-1	変更候補（交差点構造の変更）	・上位関連計画の位置付けに変化はなく、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。
		1-2	存続候補	・上位関連計画の位置付けに変化はなく、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付けられているため、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）
		1-3	存続候補	
		1-4	存続候補	・上位関連計画の位置付けに変化はなく、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。
		1-5	存続候補	
3･4･3	高崎渋川線	2-1	存続候補	・上位関連計画の位置付けに変化はあるものの、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）
		2-2	存続候補	
		2-3	存続候補	
3･4･5	宮田大藪線	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、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。
		3-2	存続候補	・上位関連計画の位置付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	4-1	存続候補	・上位関連計画の位置付けに変化はあるものの、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。
		4-2	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付けられていたが、現在は上位関連計画の位置付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。
		4-3	廃止候補	
3･6･7	漆原総社線	5	存続候補	・上位関連計画の位置付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･3･9	漆原南原線	6	存続候補	・上位関連計画の位置付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）

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	
種類	面積
第一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	古岡西部幹線	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	550M
3・4・5	宮田大藪線	16M(15~17M)	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周辺地区	約 19.5 ha
前橋伊香保渋川バイパス沿道地区	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	第一次基準 %	高度地区 %
第一種中高層住居専用地域	60	200
近隣商業地域	80	200
準工業地域	60	200
無指定地域	70	200

令和元年12月9日用途地域区分変更

※古岡都市計画区域は「非線引き都市計画区域」に該当します。