

安中市都市計画道路見直し

令和7年 11 月

安中市

目次

1. 都市計画道路見直しについて	1
1.1 都市計画道路見直しの趣旨・必要性	1
1.2 都市計画道路見直しの手順.....	2
2. 【第1段階】将来都市像等の整理.....	3
3. 【第2段階】検討対象路線の整理.....	4
3.1 対象路線.....	4
3.2 道路の区分	5
4. 【第3段階】路線の必要性検証.....	7
4.1 路線の必要性検証の方針	7
4.2 【STEP1】上位計画等の位置付けの変化の検証	8
4.3 【STEP2】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.....	9
4.4 【STEP3】代替路線の有無による検証.....	14
5. 【第4段階】路線の実現性の検証.....	17
6. 【第5段階】総合評価	18
7. 【第6段階】道路ネットワークの検証.....	20
8. 【第7段階】見直し案の作成	24

1. 都市計画道路見直しについて

1.1 都市計画道路見直しの趣旨・必要性

◆都市計画道路とは

都市計画道路は、円滑な都市活動を支えるとともに、市街地の骨格を形成し都市の貴重な空間となる根幹的な施設であり、都市全域にまたがって道路網として定められています。

これまで、都市計画道路については、人口の増加と経済成長に伴う交通量の増大、市街地の拡大予測等を考慮しながら、都市計画基礎調査、パーソントリップ調査等の各種調査結果を活用し道路網の必要性を検証した上で都市計画決定されてきたところです。

◆都市計画道路による制限

都市計画道路の計画されている区域は、建築しようとする建築物の構造（木造など）や階数（2階以下など）について制限が課せられています。これより、長期にわたり未着手の都市計画道路は、近年の社会情勢を踏まえて必要性を検証する必要があります。

◆都市計画道路見直しの必要性

近年、景気の長期低迷、経済の低成長の中、人口減少と超高齢化が同時に進行する局面となり、都市計画道路に求められる機能・役割も都市計画決定当時とは変化が生じています。そのような局面下で持続可能なまちづくりを進めるために、『安中市総合計画』や『ぐんま“まちづくり”ビジョン』などの上位・関連計画に示されたまちづくりの考え方を踏まえ、都市計画道路の必要性及び実現性を検証した上で都市計画道路の見直しを行い、持続可能なまちづくりを進める必要があります。

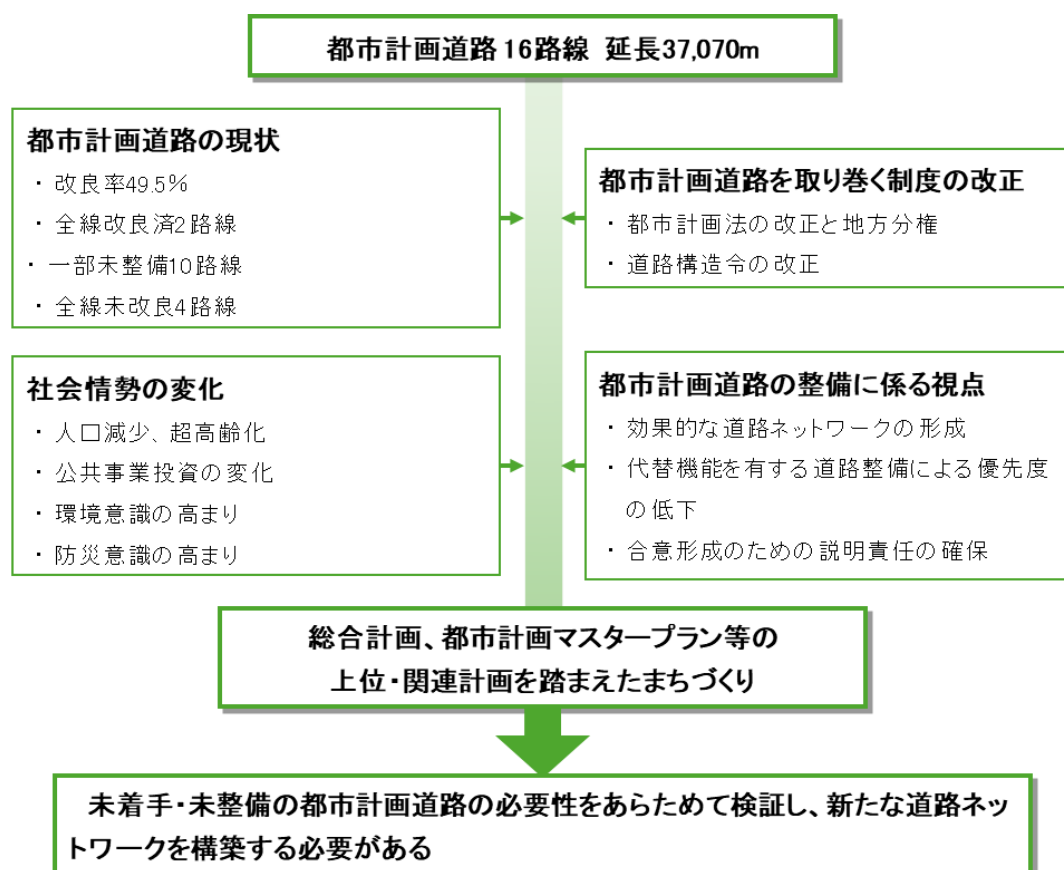


図 1 都市計画道路見直しの必要性

1.2 都市計画道路見直しの手順

- 都市計画道路の見直しは下図に示す手順により、市民の皆様の意見と検討委員会の協議を踏まえて段階的に進めていきます。
- これまで、市民の皆様へ検討状況などの情報提供を行うとともに、アンケート調査を実施し、暫定見直し案を作成しました。
- この暫定見直し案について、パブリックコメントやオープンハウスを実施し、市民の皆様のご意見をお伺いし、都市計画道路見直しの計画案を作成します。

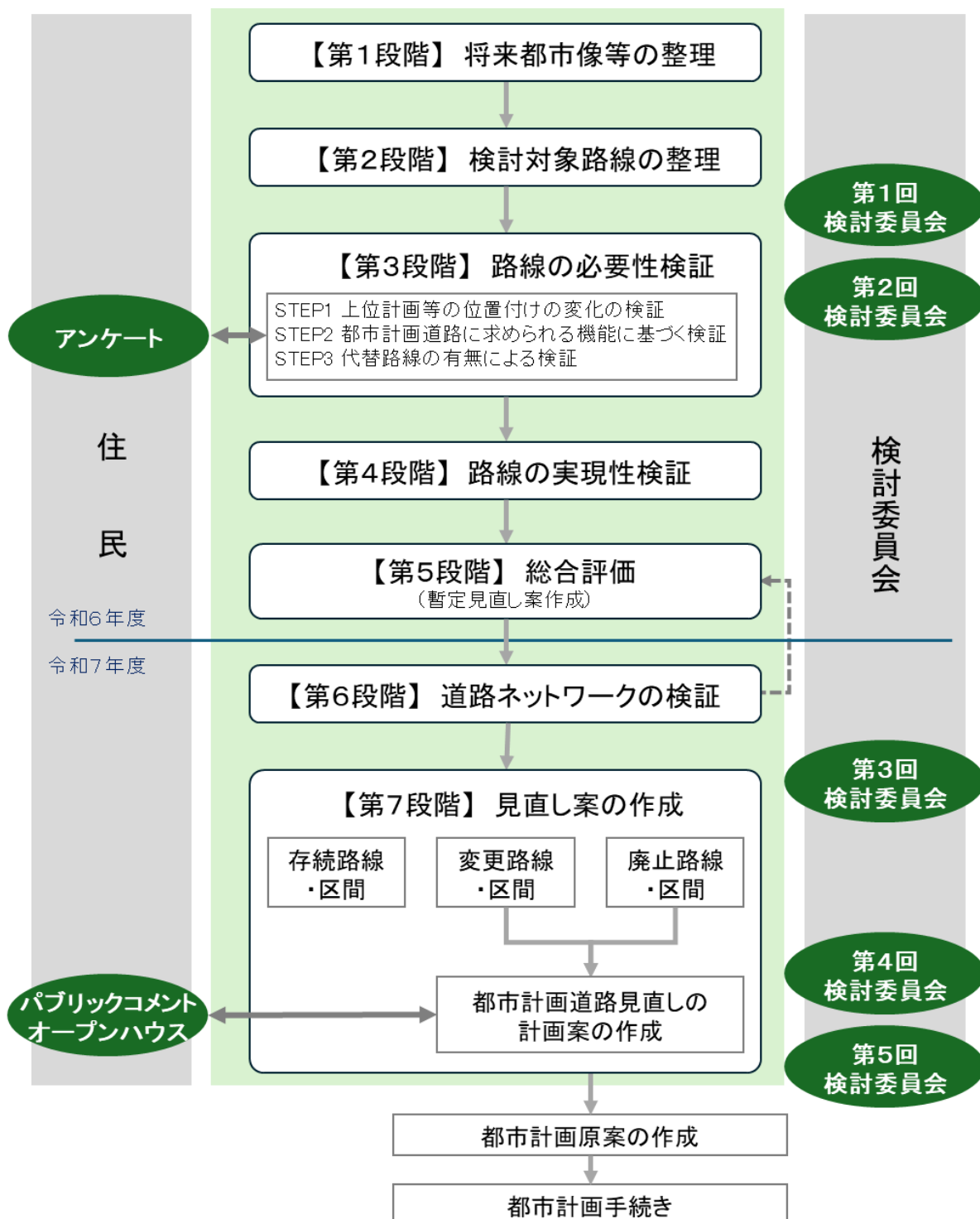


図 2 都市計画道路見直しの手順

2. 【第1段階】将来都市像等の整理

都市計画道路の見直しは、都市マスタープランの『都市交通の基本方針』における「持続可能なまちづくりの推進」に基づき、都市計画道路の必要性及び妥当性を再検証するものです。

都市交通の基本方針

- 自家用車に依存しなくても移動できる都市交通体系を整備
- 誰もが安全・安心・快適に利用できる持続可能な公共交通体系を創出
- 道路の計画的な整備と長寿命化
- 都市計画道路の必要性及び妥当性を再検証、都市計画を見直すなど持続可能なまちづくりの推進



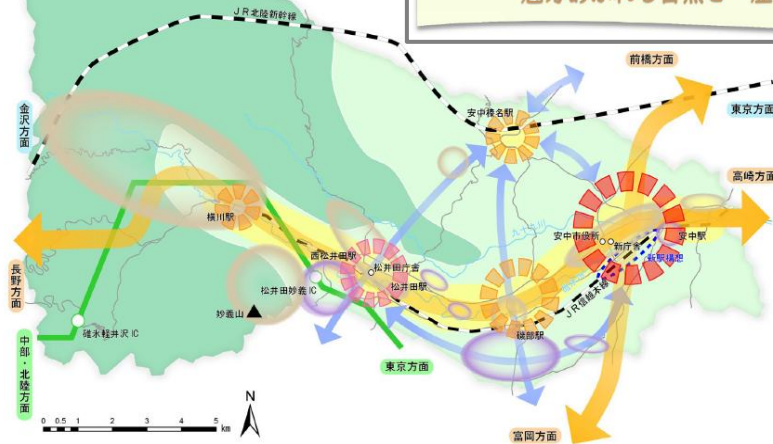
主な
取組

西毛広域幹線道路の整備・AIデマンド交通の取組
新駅構想に伴うまちづくりの検討 等

3-4 将来都市構造図

将来都市像

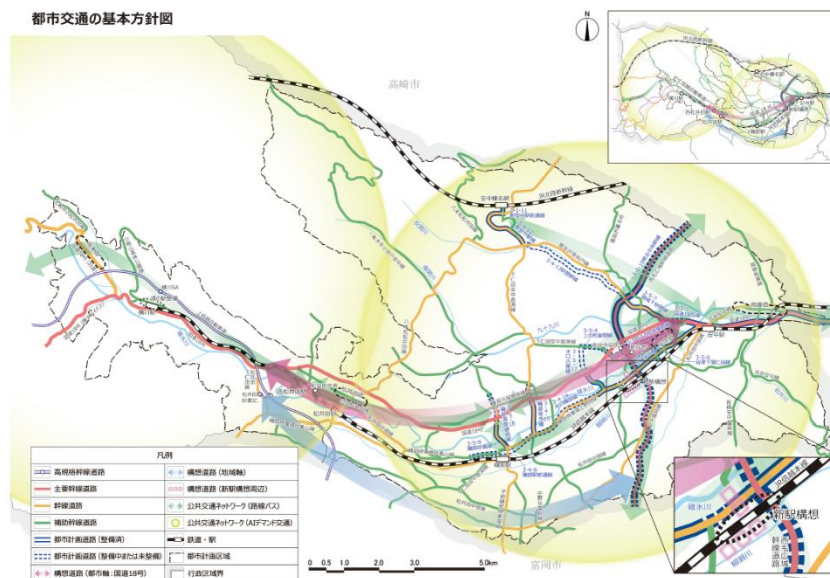
つなぎ 紡ぐ 人とまち
魅力あふれる自然と 歴史重ねるまち あんなか



【凡例】

- | | | | |
|------|-----------|-----------|----------|
| 都市拠点 | 産業振興ゾーン | 市街地エリア | 鉄道・新幹線・駅 |
| 地域拠点 | 広域観光交流ゾーン | 田園・集落エリア | 高規格幹線道路 |
| 生活拠点 | 都市軸 | 山林自然環境エリア | |
| 地域軸 | | | |

都市交通の基本方針図



出典：安中市都市計画
マスタープラン
(令和7年6月)

3. 【第 2 段階】検討対象路線の整理

3.1 対象路線

市内の都市計画道路全 16 路線のうち、未改良となっている区間を含む 12 路線を都市計画道路の見直しの対象としました。

また、都市計画道路の見直しを検討する単位として、下記の考え方で見直し対象路線を区間分割しました。区間分割した見直し対象路線・区間の一覧を下表に示します。

- ① 整備状況別に分割

② 都市計画道路及び国道との交差点で分割

③ 現道の有無で分割

表 1 見直し対象路線・区間一覧

NO	道路番号	路線名	整備状況	見直し対象路線	区間	道路の区分
1	3・3・1	国道 18 号	<一部未改良>	事業中		
2	3・4・2	中宿水口線	<一部未改良>	【見直し対象】	2-1	都市幹線道路
3	3・5・3	下の尻茶屋町線	<一部未改良>	【見直し対象】	3-1	補助幹線道路
					3-2	補助幹線道路
					3-3	補助幹線道路
4	3・5・4	上の尻後閑線	<全線未改良>	【見直し対象】	4-1	補助幹線道路
					4-2	補助幹線道路
					4-3	補助幹線道路
5	3・5・6	谷津下間仁田線	<一部未改良>	【見直し対象】	5-1	補助幹線道路
6	3・5・7	扇城下秋間線	<一部未改良>	【見直し対象】	6-1	都市幹線道路
					6-2	都市幹線道路
7	3・4・8	磯部駅前通線	<全線未改良>	【見直し対象】	7-1	補助幹線道路
8	3・5・9	磯部妙義線	<全線未改良>	【見直し対象】	8-1	都市幹線道路
					8-2	都市幹線道路
					8-3	補助幹線道路
					8-4	補助幹線道路
9	3・6・10	南北中央幹線	<一部未改良>	事業中		
10	3・1・11	新安中駅前通線	<改良済み>	整備済		
11	3・4・12	新安中駅線	<改良済み>	整備済		
12	3・4・13	秋間幹線	<全線未改良>	【見直し対象】	12-1	都市幹線道路
13	3・4・14	水口磯部線	<一部未改良>	【見直し対象】	13-1	都市幹線道路
14	3・4・15	磯部原市線	<一部未改良>	【見直し対象】	14-1	都市幹線道路
15	3・5・16	磯部温泉郷原線	<一部未改良>	【見直し対象】	15-1	補助幹線道路
					15-2	都市幹線道路
16	3・5・17	水口古屋線	<一部未改良>	【見直し対象】	16-1	補助幹線道路

3.2 道路の区分

「安中市都市計画マスタープラン」をもとに、群馬県ガイドラインに示される道路の区分に従って幹線道路を分類しました。以下に道路の区分を示します。

路線・区間ごとの道路の区分は、前ページの表の通りです。

◆道路の区分（群馬県都市計画ガイドラインにおける道路区分）

- ・主要幹線道路
- ・都市幹線道路
- ・補助幹線道路

以下の表に道路区分の対応を示す。

表 2 幹線道路のイメージ

3・3・1 国道18号線整備済区間 (岩井陸橋付近) 	【主要幹線道路】（国道18号等） 都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携し都市に出入りする交通や都市内の枢要な地域間相互の交通の用に供する道路で、特に高い走行機能と交通処理機能を有する
3・4・15 磯部原市線・整備済区間 (築瀬二子塚古墳付近) 	【都市幹線道路】 (築瀬二子塚古墳付近の道路等) 都市内の各地区又は主要な施設相互間の交通の用に供する道路で、居住環境地区等都市の骨格を形成する
3・5・6 谷津下間仁田線・整備済区間 (旧安中藩郡奉行役宅付近) 	【補助幹線道路】 (旧安中藩郡奉行役宅付近の道路等) 主要な幹線道路又は都市幹線道路で囲まれた区域内において幹線道路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させるための補助的な幹線道路

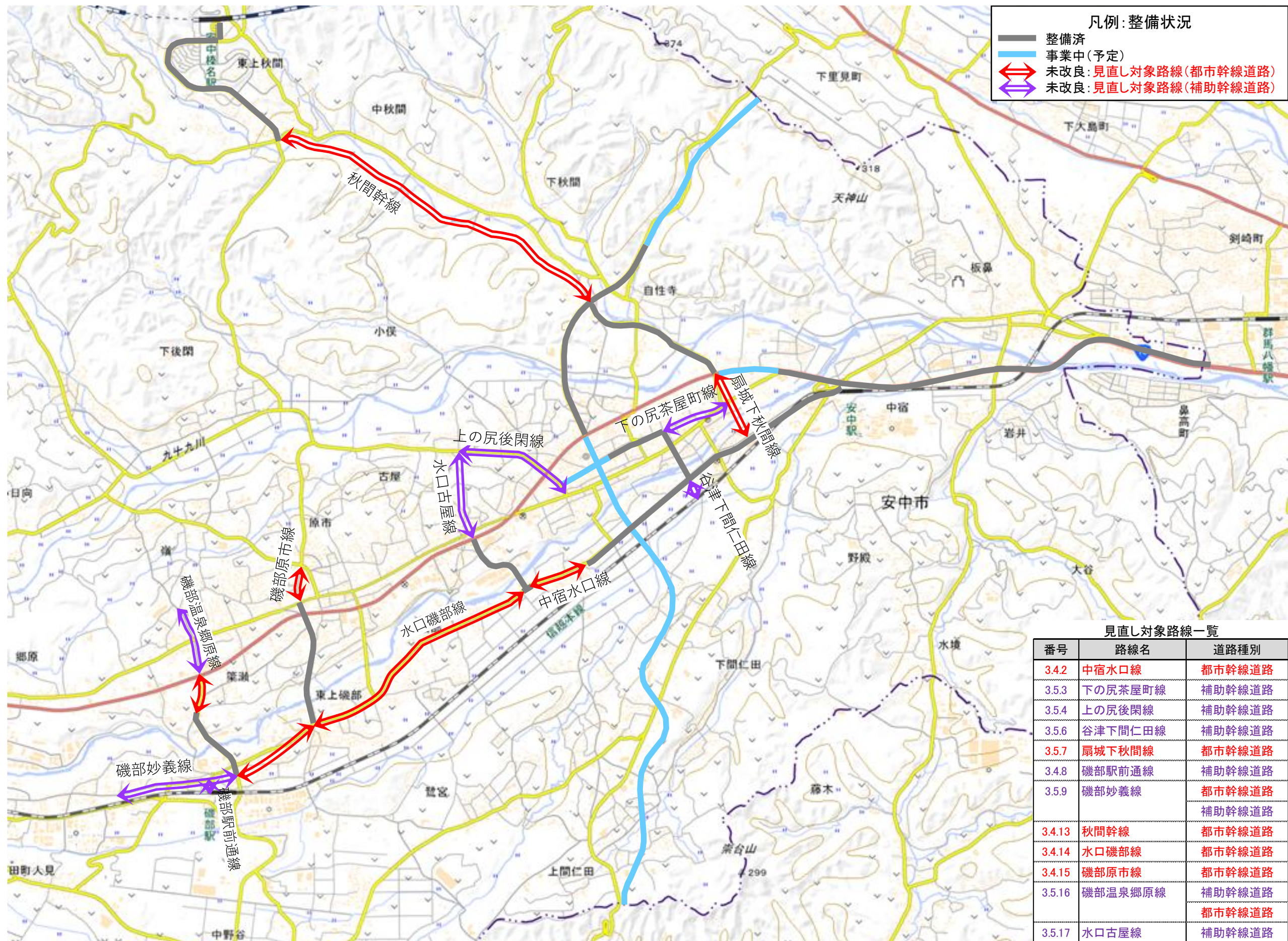


図 3 見直し対象路線位置図

4. 【第3段階】路線の必要性検証

4.1 路線の必要性検証の方針

群馬県都市計画ガイドラインに基づき、路線の必要性は次の3STEPから検証しました。

- 【STEP1】上位計画等の位置付けの変化の検証
- 【STEP2】道路に求められる機能に基づく二時点間の検証（アンケート活用）
- 【STEP3】代替路線の有無による検証

このSTEP1からSTEP3の検証により、各路線・区間の必要性、即ち「存続」「廃止」の方針を下記のフローに基づき検討しました。

- i. 第3段階STEP1で位置付けが変化している（下がっている）区間で、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た区間を廃止候補とします。
- ii. 第3段階STEP3で代替路線がある区間を廃止候補とします。
- 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します。

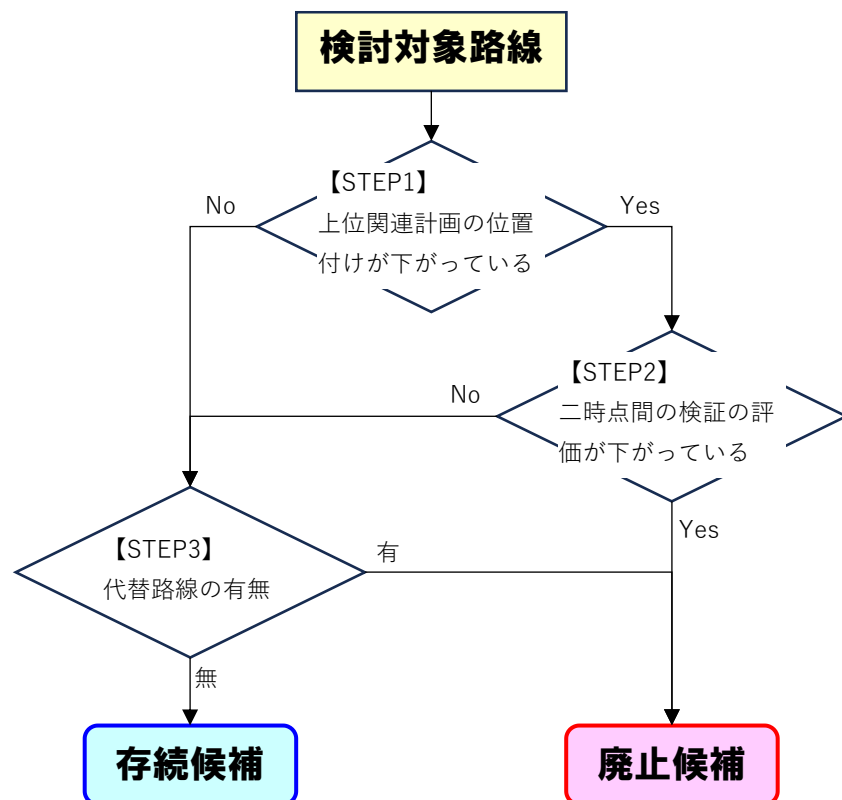


図 4 第3段階評価フロー

4.2 【STEP1】上位計画等の位置付けの変化の検証

1) 評価の考え方

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した。

表 3 評価の考え方

評価項目	評価の考え方
①上位計画の位置付けの変化の有無	・安中市では、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。
②社会情勢の変化に伴う交通需要の変化、関連事業の変化の有無	・安中市では、JR 信越本線新駅設置の構想が進められているとともに、安中南地区土地区画整理事業の廃止が検討されている。これらによる都市計画道路の必要性の変化を検証しました。

2) 上位計画等の位置付けの変化の有無

評価の考え方に基づき、区間ごとに上位計画等の位置付けの変化の有無、関連事業の変化の有無を検証しました。位置付けに変化のあった区間を下表に示します。

表 4 上位計画等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	関連事業の変化の有無
5-1	谷津下間仁田線 (S39.3.21)	計画時点から想定される位置づけと R7 都市計画マスタープランでの位置づけに変化はない	JR 信越本線新駅構想の駅へのアクセス路線として計画されたが、新駅の位置の見直しが行われている 安中南土地区画整理事業も廃止の方向を含めて検討が進められている
7-1	磯部駅前通線 (S39.3.21)	計画時点から想定される位置づけと R7 都市計画マスタープランでの位置づけに変化はない	平成 19 年に磯部駅南口駅前広場が完成し、アクセスする県道は完了している
8-2	磯部妙義線 (S39.3.21)	幹線道路としての位置付けはなく、近接並行する県道が幹線道路に位置づけられている	関連事業はない
8-3		同上	関連事業はない
8-4		同上	関連事業はない
12-1	秋間幹線 (H3.10.22)	同上	関連事業はない
16-1	水口古屋線 (H5.11.5)	計画時点から想定される位置づけと R7 都市計画マスタープランでの位置づけに変化はない	関連事業はない

※赤字は変化のあった区間を示します

4.3 【STEP2】 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

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、必要性評価を行いました。

設定した評価指標一覧を下表に示します。

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した。

表 5 評価指標一覧

群馬県ガイドラインの記載内容						安中市における評価指標	
機能の区分		内容	主要 幹線 街路	都市 幹線 街路	補助 幹線 街路	指標に関連する状況等	評価指標
①交通機能	自動車の通行機能	・ 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	○	○	△	4車線以上の道路は、国道18号高崎安中拡幅区間のみ交通渋滞の発生は少ない	①-1 混雑度の高い（1.25 以上）区間
						安中駅南部、磯部駅南部などに工業団地が立地、国道18号沿いに物流施設が立地 既存の工業団地の拡張やすみれ工業団地周辺に新たな産業団地の造成を計画	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
	人、自転車の通行機能	・ 人、自転車の安全な通行	○	○	○	明確な通学路は定められていない	通学路は指標としない
						群馬県自転車活用推進計画の自転車ネットワーク計画図（国道18号などが該当）	② 県の自転車活用推進計画に位置付けられた区間
	沿道利用機能	・ 沿道利用促進 ・ 沿道の出入り	△	○	○	国道18号沿線などに大規模小売店舗が立地	③-1 大規模小売店舗250m圏域に該当する区間
						市役所（本庁舎、分庁舎）のほか、文化会館、図書館、老人福祉センター等が立地	③-2 役所等、主要な公共施設250m圏域に該当する区間
	アクセス・連携機能	・ 高速道路網、拠点地区、観光名所へのアクセス性向上 ・ 都市間の連携 ・ 街区同士の接続	○	○	○	JR信越本線新駅位置の見直し	④-1 鉄道駅へアクセスする区間
						他市との連携は国道18号と西毛広域幹線道路が該当	④-2 他市町村の都市計画道路と接続する区間
						碓氷川により、市街地が南北に分断されている	④-3 碓氷川左岸と右岸を接続する区間
②空間機能	都市環境機能	（都市環境機能）	△	○	○	（立地適正化計画は策定中のため）用途地域に着目 安中原市の杉並木の存在に着目	⑤ 住居系用途地域、工業系用途地域を通過する区間、保全すべき景観の存在する区間
	都市防災機能	避難・救援機能				平成30年に群馬県緊急輸送道路ネットワーク計画策定	⑥-1 緊急輸送道路に位置付けられた区間
			○	○	○	令和5年に見直された地域防災計画において指定避難所を設定	⑥-2 指定避難所へアクセスする区間
		災害防止機能	○	○	○	計画幅員12m以上は、国道18号高崎安中拡幅区間と新安中駅間通線が該当	⑦ 計画幅員が12m以上の区間
	収容空間機能	公共交通のための導入空間	△	○	○	バス路線は、安中市役所、JR安中駅・安中榛名駅・横川駅、碓氷病院前の各バス停を中心に7系統運行その他に乗合タクシーが2路線運行	⑧ バスルートとなる区間
		供給処理・通信情報施設の空間	○	○	○	碓氷川左岸の市街地を中心に、公共下水道事業（汚水）が進められている	⑨ 公共下水道の事業計画区域に含まれる区間
		道路附属物のための空間	○	○	○	4車線以上の道路は、国道18号高崎安中拡幅区間のみ	⑩ 現道4車線の道路に平面交差する区間
③市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	・ 都市の骨格、軸の形成 ・ 発展の方向、土地利用の方向の規定	○	○	△	平成27年に都市計画マスタープランを策定 主要（広域）幹線道路、幹線道路（地域連絡幹線）、補助（地区）幹線道路を位置付け	⑪ 主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路に位置付けられている区間
	街区形成機能	・ まとまりのある街区形成		○	○	（立地適正化計画は策定中のため）用途地域に着目	⑫ 住居系用途地域、工業系用途地域を通過する区間
	生活空間	・ 地域、文化活動の場の提供		○	○	あんなか祭り（安中市役所前道路ほか）や安政遠足（侍マラソン）などのイベントで道路が活用されている	⑬ 地域文化活動（祭り等）のルートとなる区間

2) アンケート調査

① アンケート調査の目的

路線の必要性検証では、以下の3項目について検証を行います。

【STEP1】上位計画等の位置付けの変化の検証

【STEP2】道路に求められる機能に基づく二時点間の検証

【STEP3】代替路線の有無による検証

このうち、「【STEP2】道路に求められる機能に基づく二時点間の検証」において、重要視する評価項目（安中市の現況において重要視すべき道路の機能）を設定するため、アンケート調査を実施しました。

表 6 道路に求められる機能に基づく二時点間の検証の評価例

〇〇〇〇線	評価項目 1	評価項目 2	評価項目 3	評価項目 4	評価項目 5
重み	○	○			
都市計画決定時と見直し時点(将来)の変化					

都市計画決定時と見直し時点（将来）で必要性が上昇している場合：（↑）（↗）

〃

同じ場合：（→）

〃

減少している場合：（↓）（↘）

出典：都市計画ガイドライン（都市計画道路の見直し編）、平成 29 年 3 月、群馬県都市整備部都市計画課

※ 内の重み付けを、アンケート調査結果に基づき設定

② アンケート調査の概要

表 7 アンケート調査の概要

調査方法及び調査対象	○郵送による配布・回収 対象：市内に居住する 2,000 人を無作為に抽出 ○Web による回答 対象：限定なし
調査期間	令和 6 年 11 月 14 日～令和 6 年 12 月 31 日
有効回答数	495 件（郵送回収：337 件、Web 回答 158 件）
有効回答率	24.0%

③ アンケート調査の結果

《質問内容》

質問 1.安中市の幹線道路についてお伺いします。幹線道路には、国道 18 号のような主要幹線道路、3・4・14 水口磯部線（東上磯部登城交差点付近の道路）のような都市幹線道路、3・5・6 谷津下間仁田線（安中大橋付近の道路）のような補助幹線道路があります。あなたは都市幹線道路及び補助幹線道路について、どのような機能や役割が重要だと考えますか。それぞれの道路について、重要だと思われる機能を 3 つまで回答欄に○印を付けてください。

《回答結果》

アンケート調査結果の上位項目と、設定した重要評価項目（アンケート調査結果より「機能の上位 3 位」）を下表に示します。

すべての選択肢の回答結果は次ページに示します。

表 8 重要評価項目（機能の上位 3 位）

道路の区分	重要評価項目
都市幹線道路	○自動車の通行機能 ○人、自転車の通行機能 ○避難・救援機能
補助幹線道路	○自動車の通行機能 ○人、自転車の通行機能 ○避難・救援機能

【都市幹線道路の回答結果】

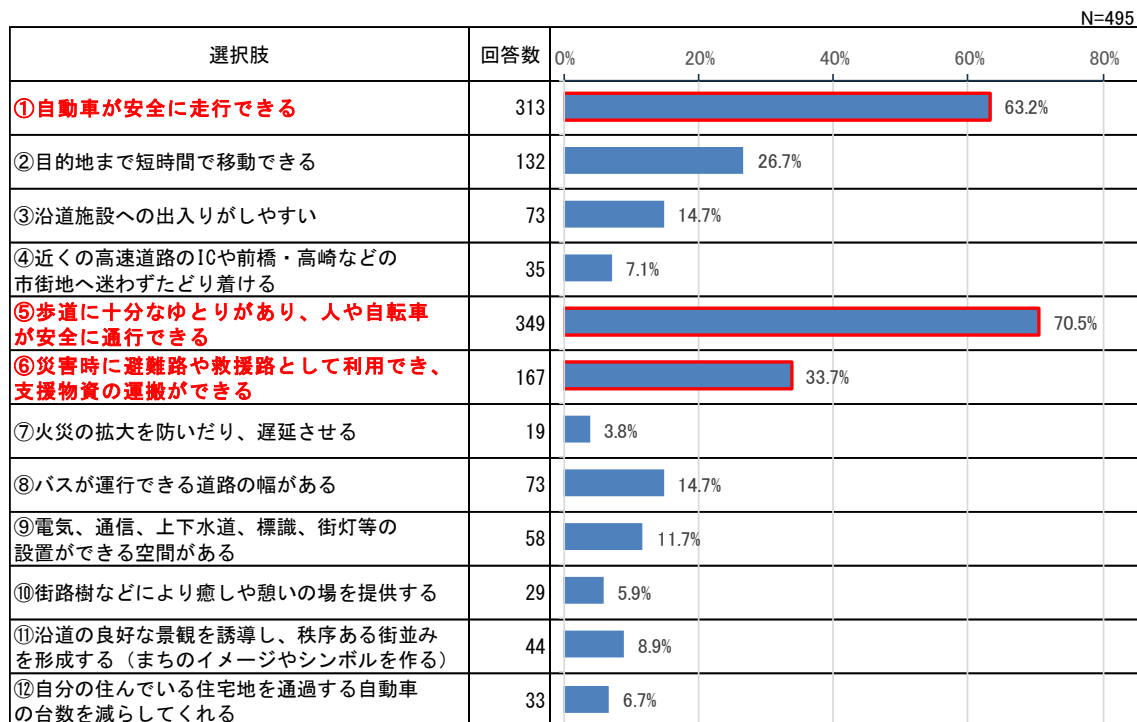


図 5 都市幹線道路に必要な機能や役割

【補助幹線道路の回答結果】

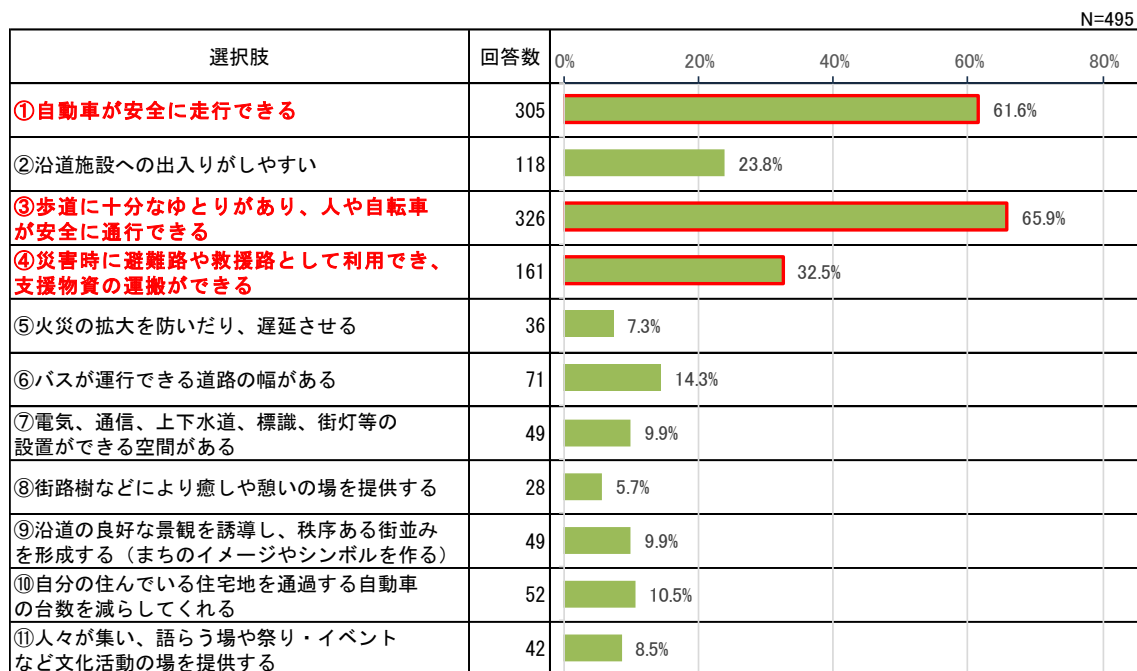


図 6 補助幹線道路に必要な機能や役割

4.4 【STEP3】代替路線の有無による検証

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。

1) 代替路線の基本的な考え方

代替路線は「群馬県都市計画ガイドライン」より次の要件全てに適合する道路を基本としました。

表 10 代替路線の要件

群馬県都市計画ガイドライン	代替路線の要件
代替路線が同等の機能を有しているか否かは、路線の必要性検証で整理した 道路に求められる機能 や 都市全体から見た配置密度 等の観点から、その道路で代替できるかどうかを確認し、判断する。	【道路に求められる機能】 ・計画路線が有している機能のうち、重要評価項目（都市幹線道路、補助幹線道路ともに自動車の通行機能、人、自転車の通行機能、避難・救援機能）の機能を全て有することを代替路線の要件とした。
	【配置密度】 ・市街地における幹線道路網の密度（3.5km/km ² 、平均間隔 500m）を踏まえ、見直し対象路線の両側 250m の範囲にあることを代替路線の要件とした。
代替路線は、自動車の通行機能の観点から、当該都市計画道路と 同じ車線数を持つ道路 である。また、代替路線は 歩道が設置されている、又は設置される予定の道路 でなくてはならない。	【車線数・歩道】 ・2 車線以上の車線を有し、連続的な歩道を有する道路又は歩道が設置される予定であることを代替路線の要件とした。

2) 歩道のない道路を代替路線とする考え方

代替路線についてガイドラインでは、「代替路線の歩道の構造については、原則として車道と歩道が分離しているものとするが、自動車交通や歩行者の数等により個別に調整を行うこととする。」とされています。

そこで、安中市において歩道のない道路を代替路線とする考え方を以下に示します。

- 安中市の総合計画や都市計画マスタープラン、人口減少などの市の状況を踏まえ、『上位計画に即した見直し』、『効果的・効率的な道路整備』が望まれる。
- 人口減少が進むなか、西毛広域幹線道路周辺の開発や、JR 信越本線新駅構想が検討される一方で、その他の現市街地については、現状をベースとした改善（交通事故危険個所の解消や道路混雑の緩和など）が今後のまちづくりの方向となっている。
- そこで、未整備の都市計画道路において、現道または並行道路があり、交通事故や道路混雑などの問題が発生していない区間については、現道または並行道路を代替路線として廃止とする方向で検証を進める。
- 具体的には、以下の 7 項目すべてに該当する区間については、車道と歩道が分離されていなくても代替路線として評価しました。

＜歩道のない道路の代替性条件＞

【自動車交通の視点】

- ①相互交通が可能である（現状において対向車とのすれ違いが可能）
- ②線形不良箇所がない
- ③混雑していない（将来交通量の混雑度が 1.25 未満）

【歩行者・自転車の視点】

- ④小中学校が近接しない（250m以遠）
- ⑤通学路交通安全プログラムにおいて危険箇所の指摘がない
- ⑥歩行者交通量が増加する見込みがない（新駅構想エリアから離れている）
- ⑦歩行者、自転車が通行可能な並行する細街路がある

以下に、代替路線の基本的な考え方と、歩道のない道路の代替性条件を合わせた、代替路線の検証フローを示します。

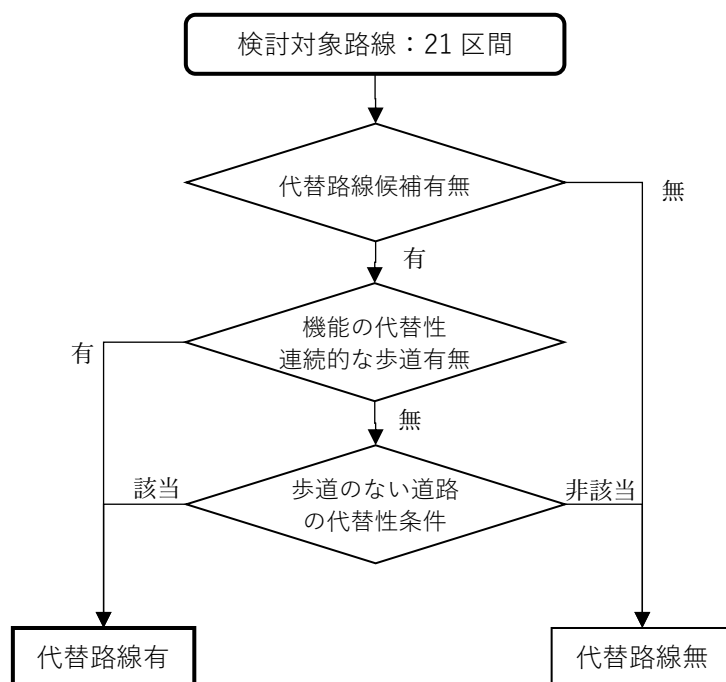


図 7 代替路線の検証フロー

【第 3 段階】路線の必要性検証後の方針は、「表 17 総合評価（暫定見直し案）その 1」及び「表 18 総合評価（暫定見直し案）その 2」に示します。

表 11 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「代替候補路線」とし、要件1～3の全てを満たす路線を「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/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 【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）の機能を全て有する道路 【要件3】：原則、2車線以上の車線を有し、連続的な歩道を有する道路又は歩道が設置される予定の道路 ※1 歩道のない道路については、次の条件を満たす場合に代替路線と評価する。 ○相互交通が可能 ○線形不良箇所なし ○将来混雑度1.25未満 ○小中学校が近接しない ○危険箇所の指摘なし ○歩行者交通量増加の見込みなし（新駅構想エリアから1km以遠） ○並行する細街路あり																		
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

路線 番号	道路 番号	路線名	区間 ※2	【要件1】	「代替路線候補」		【要件2】			【要件3】								「代替路線」 有・無	
				両側250mの範囲 にある代替候補路 線の有無			計画路線が有する重要評価項目のうち、代替候補路 線が有する機能(○:有する、－:有さない)			車線 数	連続的な 歩道の 有無	連続的な歩道のない代替路線候補の評価							
							①自動車の 通行機能	②人、自転車の 通行機能	⑥避難・救援機 能			相互交通 可否	線形不良 箇所有無	将来 混雑度 1.25未満	小中学校 近接	危険箇所 指摘有無	新駅構想 1km以遠		並行する 細街路 有無
2	3・4・2	中宿水口線	2-1	有	一般県道磯部停車場上野尻線	現道	計画路線:○ 代替路線:○	計画路線:－ 代替路線:－	計画路線:－ 代替路線:－	2	無	可	無	1.01	無	無	1km以内	無	無
3	3・5・3	下の尻茶屋町線	3-1	有	一般県道一本木平小井戸安中線	現道	計画路線:－ 代替路線:－	計画路線:○ 代替路線:○	計画路線:○ 代替路線:○	2	有	－	－	－	－	－	－	－	有
			3-2	有	一般県道一本木平小井戸安中線	近接	計画路線:－ 代替路線:－	計画路線:－ 代替路線:○	計画路線:－ 代替路線:○	2	有	－	－	－	－	－	－	－	有
			3-3	有	一般県道一本木平小井戸安中線	近接	計画路線:－ 代替路線:－	計画路線:－ 代替路線:○	計画路線:○ 代替路線:○	2	有	－	－	－	－	－	－	－	有
4	3・5・4	上の尻後閑線	4-1	有	主要地方道下仁田安中倉渕線	現道	計画路線:－ 代替路線:－	計画路線:－ 代替路線:－	計画路線:○ 代替路線:○	2	無	可	無	0.61	無	無	1km以内	有	無
			4-2	有	主要地方道下仁田安中倉渕線	現道	計画路線:－ 代替路線:－	計画路線:○ 代替路線:○	計画路線:○ 代替路線:○	2	無	可	無	0.42	無	無	1km以内	有	無
			4-3	有	主要地方道下仁田安中倉渕線	現道	計画路線:－ 代替路線:－	計画路線:○ 代替路線:○	計画路線:○ 代替路線:○	1	無	可	無	0.16	無	無	1km以内	有	無
5	3・5・6	谷津下間仁田線	5-1	無	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	無	
6	3・5・7	扇城下秋間線	6-1	有	一般県道安中富岡線	近接	計画路線:－ 代替路線:－	計画路線:－ 代替路線:○	計画路線:－ 代替路線:○	2	片側歩道	－	－	－	－	－	－	－	有
			6-2	有	一般県道安中榛名湖線	近接	計画路線:○ 代替路線:○	計画路線:－ 代替路線:○	計画路線:－ 代替路線:○	1	無	可	無	0.30	無	無	1km以遠	有	有
7	3・4・8	磯部駅前通線	7-1	有	市道 磯564号線(南口) 主要地方道下仁田安中倉渕線	近接	計画路線:－ 代替路線:○	計画路線:－ 代替路線:○	計画路線:○ 代替路線:○	2	有	－	－	－	－	－	－	－	有
8	3・5・9	磯部妙義線	8-1	有	主要地方道下仁田安中倉渕線	現道	計画路線:－ 代替路線:－	計画路線:－ 代替路線:－	計画路線:－ 代替路線:－	2	無	可	無	1.20	無	無	1km以遠	有	有
			8-2	有	主要地方道下仁田安中倉渕線	近接	計画路線:－ 代替路線:－	計画路線:－ 代替路線:－	計画路線:－ 代替路線:－	2	無	可	無	1.20	無	無	1km以遠	有	有
			8-3	有	主要地方道下仁田安中倉渕線	近接	計画路線:－ 代替路線:○	計画路線:－ 代替路線:－	計画路線:○ 代替路線:○	2	有	－	－	－	－	－	－	－	有
			8-4	有	主要地方道下仁田安中倉渕線 一般県道磯部停車場妙義山線	近接	計画路線:－ 代替路線:○	計画路線:－ 代替路線:－	計画路線:－ 代替路線:－	2	有	－	－	－	－	－	－	－	有
12	3・4・13	秋間幹線	12-1	有	一般県道恵宝沢原貝戸線	近接	計画路線:－ 代替路線:－	計画路線:－ 代替路線:－	計画路線:－ 代替路線:－	2	片側歩道	－	－	－	－	－	－	－	有
13	3・4・14	水口磯部線	13-1	有	一般県道磯部停車場上野尻線 主要地方道下仁田安中倉渕線	現道	計画路線:○ 代替路線:○	計画路線:－ 代替路線:－	計画路線:○ 代替路線:○	2	無	可	無	0.68	有	有	1km以内	有	無
14	3・4・15	磯部原市線	14-1	有	市道 幹146号線	現道	計画路線:－ 代替路線:－	計画路線:○ 代替路線:○	計画路線:○ 代替路線:○	1	無	可	無	0.41	有	無	1km以遠	有	無
					一般県道一本木平小井戸安中線	近接	計画路線:－ 代替路線:－	計画路線:○ 代替路線:○	計画路線:○ 代替路線:○	1	無	可	無	0.75	有	無	1km以遠	有	
15	3・5・16	磯部温泉郷原線	15-1	有	市道 幹105号線 市道 幹106号線	現道	計画路線:○ 代替路線:○	計画路線:－ 代替路線:－	計画路線:○ 代替路線:○	1	無	否	無	0.08	無	無	1km以遠	有	無
			15-2	有	一般県道磯部停車場線	現道	計画路線:－ 代替路線:－	計画路線:○ 代替路線:○	計画路線:－ 代替路線:－	2	片側歩道	－	－	－	－	－	－	－	有
16	3・5・17	水口古屋線	16-1	無	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	無	

※1 は、代替路線の要件を満たさない項目 ※2 区間位置は p24 に記載

5. 【第 4 段階】路線の実現性の検証

1) 検証方法

第 3 段階の検証結果に対して、地形・地物との不整合の有無を確認し、実現性の検証を行いました。不整合有無の確認は、「縦断線形の検証」と「交差点形状の検証」について、実施しました。

表 12 実現性の検証方法

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

表 13 実現性の検証内容

検証項目	検証内容
縦断線形	・現況地盤の傾斜度が 9%を超えるかどうか ※ 9%：道路構造令における縦断線形の規定値
交差点形状	・国県道、及び車線区分のある市道との交差角が 75° をを超えるかどうか ※ 75°：道路構造令の解説と運用に示された値
その他	・5 枝以上の交差点など複雑な交差点形状とならないか

2) 検証結果

実現性の検証の結果、不整合ありとなった区間は下表のとおりです。不整合のある区間は、すべて第 3 段階検証後の方針で廃止候補となっているため、検証後の方針に変更はありませんでした。

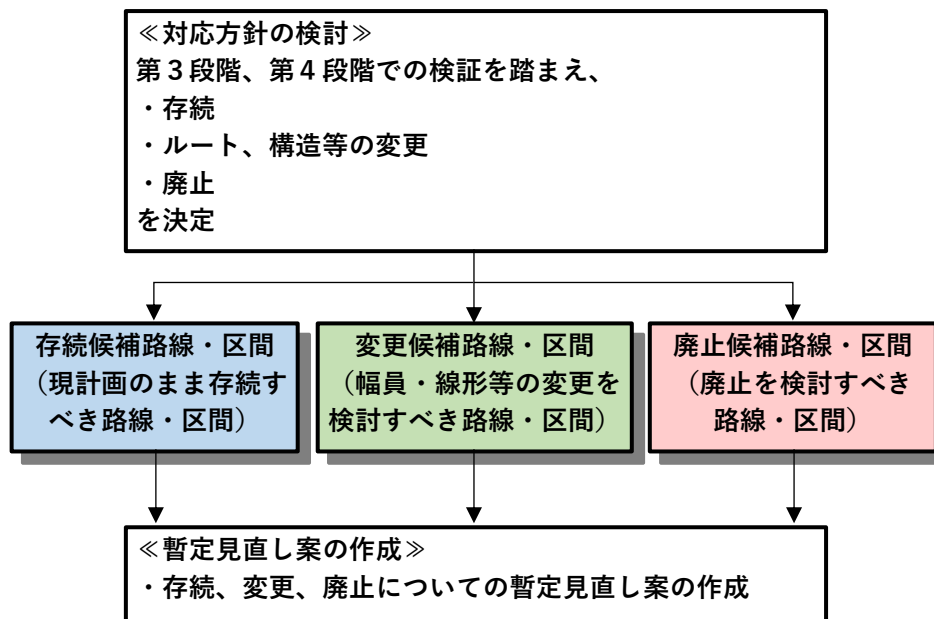
表 14 実現性の検証結果

検証項目	検証結果（不整合あり）
現況地盤の傾斜度が 9%を超える区間	・秋間幹線（区間 12-1）
交差角が 75°未満の交差点	・下の尻茶屋町線（区間 3-1、3-2）と一般県道一本木平小井戸安中線の交差点 ・磯部妙義線（区間 8-1、8-2）と主要地方道下仁田安中倉淵線の交差点 ・磯部妙義線（区間 8-4）と一般県道磯部停車場妙義山線の交差点
5 枝交差点	・扇城下秋間線（区間 6-2）と国道 18 号、一般県道安中榛名湖線の交差点
鉄道アンダーパスの分合流部で交差	・磯部妙義線（区間 8-2、8-3）と主要地方道下仁田安中倉淵線の交差点

【第 4 段階】路線の実現性検証後の方針は、「表 17 総合評価（暫定見直し案）その 1」及び「表 18 総合評価（暫定見直し案）その 2」に示します。

6. 【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。



※変更候補路線・区間は、安中市は該当なし

図 8 総合評価の方法

存続候補は 8 区間、変更候補は 0 区間となり、廃止候補は以下に示す 13 区間となりました。

3-1 (下の尻茶屋町線)	3-2 (下の尻茶屋町線)	3-3 (下の尻茶屋町線)
5-1 (谷津下間仁田線)	6-1 (扇城下秋間線)	6-2 (扇城下秋間線)
7-1 (磯部駅前通り線)	8-1 (磯部妙義線)	8-2 (磯部妙義線)
8-3 (磯部妙義線)	8-4 (磯部妙義線)	12-1 (秋間幹線)
16-1 (水口古屋線)		

暫定見直し案の位置図を次ページに示します。

また、暫定見直し案の一覧は、「表 17 総合評価（暫定見直し案）その 1」及び「表 18 総合評価（暫定見直し案）その 2」に示します。

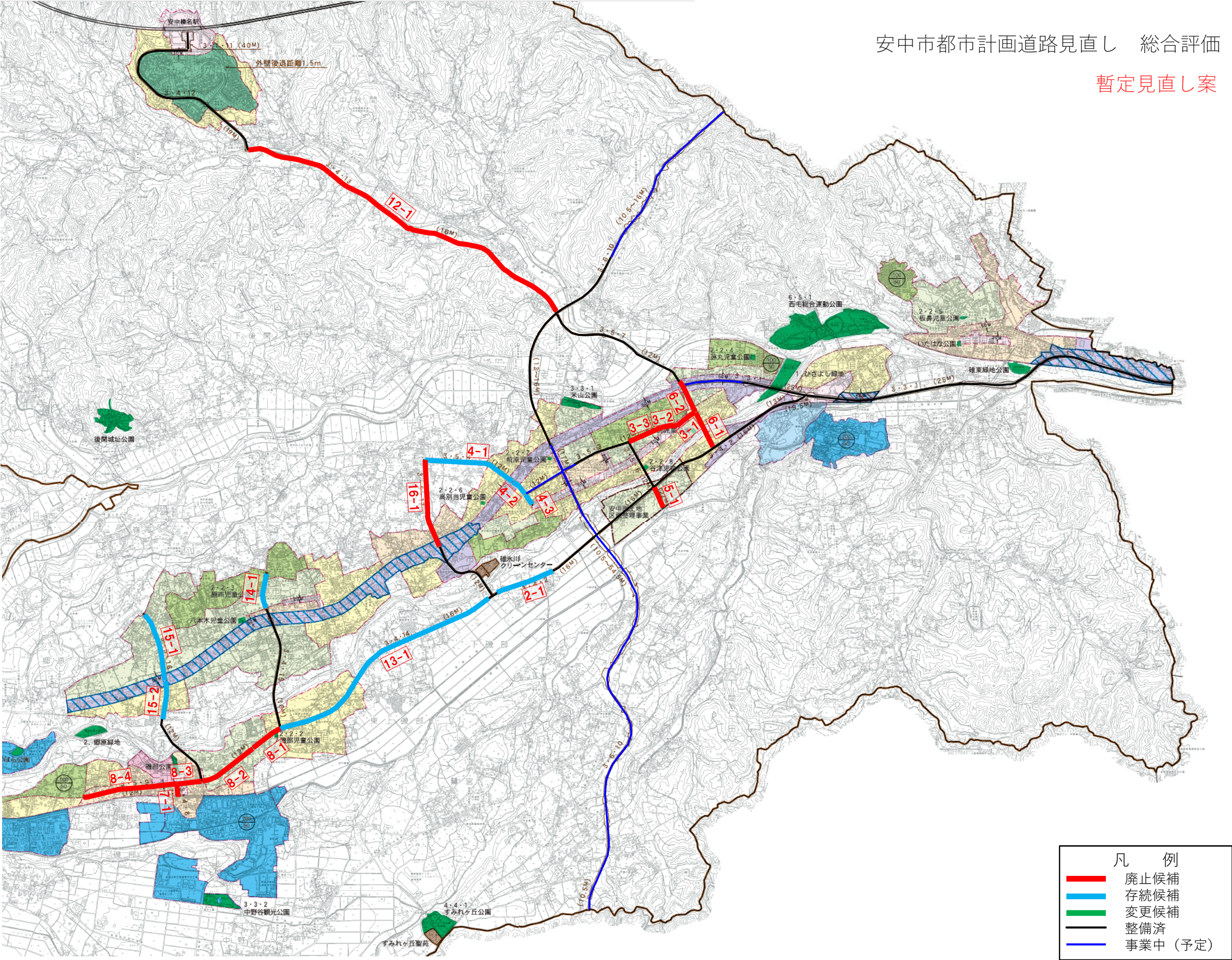


図 9 第5段階総合評価（暫定見直し案）

7. 【第6段階】道路ネットワークの検証

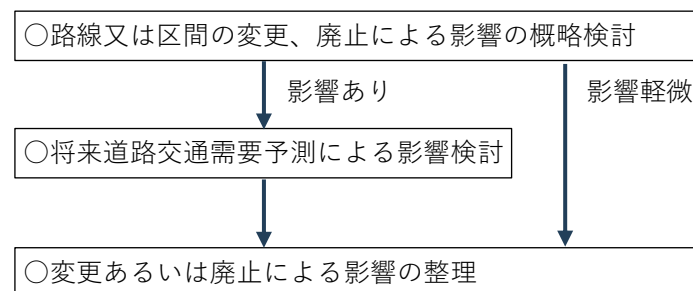
第5段階での暫定見直し案に基づき、道路ネットワークの検証を行いました。

ここでは都市計画道路の接続性と交通処理能力の検証を行いました。

1) 将来道路網への影響の検討

路線又は区間を変更或いは廃止したときに、地域全体の道路網に影響を与えないかを確認するため、将来交通量等の検討を行いました。

なお、将来道路網への影響が軽微と判断できる場合は、定性的に判断しました。



出典：都市計画ガイドライン（都市計画道路の見直し編）、平成29年3月、群馬県都市整備部都市計画課

図10 将来道路網への影響の検討方法

2) 路線又は区間の変更、廃止による影響の概略検討

路線又は区間の変更、廃止が将来の道路網に大きな影響を与えるかどうかについては、下表の「変更等の内容」に対応した「判断の方針」により判断しました。

表15 路線又は区間の変更、廃止による影響の判断の方針

	変更等の内容	判断の方針
変更の場合	- 道路の車線数の変更 - 構造形式の大幅な変更（立体から平面交差） - 大幅なルート変更	道路網への影響あり
	- 道路の車線数に変化なく、歩道、植樹帯等の変更のみ - 軽微なルート変更	道路網への影響軽微
廃止の場合	- 市町村間の連絡道路 - 市町村の骨格となっている幹線道路	道路網への影響あり
	交通発生の原因となる開発等が中止になったなどにより、当該路線の交通が見込まれない「補助幹線道路」	道路網への影響軽微

出典：都市計画ガイドライン（都市計画道路の見直し編）、平成29年3月、群馬県都市整備部都市計画課

3) 将来道路交通需要予測による影響検討

群馬県パーソントリップ調査の R17 推計結果を基に、都市計画道路すべてを整備した場合と、廃止候補区間を整備しなかった場合のそれぞれについて、都市計画道路網及び代替路線の将来交通量を推計しました。

推計の結果、廃止候補区間をすべて整備しなかった場合、整備した場合と比べて代替路線の交通量が増加し混雑度が高くなるが、混雑度が 1.25 を超える区間（混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態）はありませんでした。

よって、廃止候補区間の廃止による将来道路網への影響は、問題を生じない（何時間も混雑が連続する可能性は非常に小さい）程度であることを確認しました。

表 16 混雑度の解釈

混雑度	交通状況の推定
1.0 未満	飽和時間 0、 $Q/C < 1.0$ 昼間 12 時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。 渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0 ～ 1.25	飽和時間はほとんどの区間で 1~2 時間以下、 Q/C はほとんどの区間で 1.0 以下、昼間 12 時間のうち道路が混雑する可能性がある時間帯が 1~2 時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25 ～ 1.75	飽和時間は 0~12、 $Q/C > 1$ の時間が 10~15% ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.75 以上	飽和時間 0 がほとんどなくなる。 $Q/C > 1$ の時間が 50%を超える。 慢性的混雑状態を呈する。

資料：「道路の交通容量」（社団法人 日本道路協会、昭和 59 年 9 月）

表 17 総合評価（暫定見直し案）その1

道路 番号	路線名	区間 ※1					第4段階	第5段階		第6段階		
			STEP1	STEP2	STEP3	検証後の方針	実現性の検証	総合評価（暫定見直し案）		影響の 概略検討	将来道路交 通需要予測に よる影響検討 （代替路線・ 近接並行路線 混雑度）	第6段階まで の暫定 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・4・2	中宿水口線	2-1	R7 都市計画マスタープランにおいて幹線道路に位置づけられており、変化はない	必要性は変わらない	無	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。	→	→	存続候補
3・5・3	下の尻茶屋町線	3-1	R7 都市計画マスタープランにおいて補助幹線道路に位置づけられており、変化はない	必要性は変わらない	有 （一般県道一本木平 小井戸安中線）	廃止候補 【代替対応】※1	廃止候補 【代替対応】※1	廃止候補 【代替対応】※1	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ないが、代替路線があるため、廃止すべき。	影響あり	0.77	廃止候補 【代替対応】※1
		3-2	R7 都市計画マスタープランにおいて補助幹線道路に位置づけられており、変化はない	必要性は変わらない	有 （一般県道一本木平 小井戸安中線）	廃止候補 【代替対応】※1	廃止候補 【代替対応】※1	廃止候補 【代替対応】※1	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ないが、代替路線があるため、廃止すべき。	影響あり	0.77	廃止候補 【代替対応】※1
		3-3	R7 都市計画マスタープランにおいて補助幹線道路に位置づけられており、変化はない	必要性は変わらない	有 （一般県道一本木平 小井戸安中線）	廃止候補 【代替対応】※1	廃止候補 【代替対応】※1	廃止候補 【代替対応】※1	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ないが、代替路線があるため、廃止すべき。	影響あり	0.74	廃止候補 【代替対応】※1
3・5・4	上の尻後閑線	4-1	R7 都市計画マスタープランにおいて補助幹線道路に位置づけられており、変化はない	必要性は変わらない	無	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。	→	→	存続候補
		4-2	R7 都市計画マスタープランにおいて補助幹線道路に位置づけられており、変化はない	必要性は変わらない	無	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。	→	→	存続候補
		4-3	R7 都市計画マスタープランにおいて補助幹線道路に位置づけられており、変化はない	必要性は変わらない	無	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。	→	→	存続候補
3・5・6	谷津下間仁田線	5-1	JR 信越本線新駅構想の駅へのアクセス路線として計画された路線であり、R7 都市計画マスタープランにおいて補助幹線道路に位置づけられているが、新駅の位置の見直しが行われている	必要性が下がっている	→	廃止候補	廃止候補	廃止候補	上位関連計画の位置付けが変化しており、道路機能に基づく検証における評価も下がっているため、廃止すべき。	影響なし※3	→	廃止候補
3・5・7	扇城下秋間線	6-1	R7 都市計画マスタープランにおいて幹線道路に位置づけられており、変化はない	必要性は変わらない	有 （一般県道安中富岡線）	廃止候補 【代替対応】※2	廃止候補 【代替対応】※2	廃止候補 【代替対応】※2	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ないが、代替路線があるため、廃止すべき。	影響あり	0.18	廃止候補 【代替対応】※2
		6-2	R7 都市計画マスタープランにおいて位置付けはなく、近接並行する県道が幹線道路に位置づけられている	必要性は変わらない	有 （一般県道安中榛名湖線）	廃止候補 【代替対応】※2	廃止候補 【代替対応】※2	廃止候補 【代替対応】※2	道路機能に基づく検証における評価は変わらないが、上位関連計画の位置付けはなく、代替路線があるため、廃止すべき。	影響あり	0.30	廃止候補 【代替対応】※2
3・4・8	磯部駅前通線	7-1	R7 都市計画マスタープランにおいて位置付けはない 磯部駅南口駅前広場が完成し、アクセスする県道は完了している	必要性は変わらない	有 （市道 磯 564 号 線、主要地方道下仁 田安中倉淵線）	廃止候補 【代替対応】※2	廃止候補 【代替対応】※2	廃止候補 【代替対応】※2	道路機能に基づく検証における評価は変わらないが、上位関連計画の位置付けはなく、代替路線があるため、廃止すべき。	影響なし※2	→	廃止候補 【代替対応】※2
3・5・9	磯部妙義線	8-1	R7 都市計画マスタープランにおいて幹線道路に位置づけられており、変化はない	必要性は変わらない	有 （主要地方道下仁田 安中倉淵線）	廃止候補 【代替対応】※2	廃止候補 【代替対応】※2	廃止候補 【代替対応】※2	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ないが、代替路線があるため、廃止すべき。	影響あり	1.20	廃止候補 【代替対応】※2
		8-2	R7 都市計画マスタープランにおいて位置付けはなく、近接並行する県道が幹線道路に位置づけられている	必要性は変わらない	有 （主要地方道下仁田 安中倉淵線）	廃止候補 【代替対応】※2	廃止候補 【代替対応】※2	廃止候補 【代替対応】※2	道路機能に基づく検証における評価は変わらないが、上位関連計画の位置付けはなく、代替路線があるため、廃止すべき。	影響あり	1.20	廃止候補 【代替対応】※2

※1：区間位置は p24 に図示

※2：代替路線があるので廃止する区間

※3：行き止まり道路のため、廃止しても道路網へ影響しない区間

表 18 総合評価（暫定見直し案）その2

道路 番号	路線名	区間 ※1	第 3 段階				第 4 段階	第 5 段階		第 6 段階		
			STEP1	STEP2	STEP3	検証後の方針	実現性の検証	総合評価（暫定見直し案）		影響の 概略検討	将来道路交 通需要予測に よる影響検討 （代替路線・ 近接並行路線 混雑度）	第 6 段階まで の暫定 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・5・9	磯部妙義線	8-3	R7 都市計画マスタープランにおいて位置付けはなく、近接並行する県道が幹線道路に位置づけられている	必要性は変わらない	有 （主要地方道下仁田 安中倉測線）	廃止候補 【代替対応】※2	廃止候補 【代替対応】※2	廃止候補 【代替対応】※2	道路機能に基づく検証における評価は変わらないが、上位関連計画の位置付けはなく、代替路線があるため、廃止すべき。	影響あり	0.54	廃止候補 【代替対応】※2
		8-4	R7 都市計画マスタープランにおいて位置付けはなく、近接並行する県道が幹線道路に位置づけられている	必要性は変わらない	有 （主要地方道下仁田 安中倉測線、 一般県道磯部停車場 妙義山線）	廃止候補 【代替対応】※2	廃止候補 【代替対応】※2	廃止候補 【代替対応】※2	道路機能に基づく検証における評価は変わらないが、上位関連計画の位置付けはなく、代替路線があるため、廃止すべき。	影響あり	0.38	廃止候補 【代替対応】※2
3・4・13	秋間幹線	12-1	R7 都市計画マスタープランにおいて位置付けはなく、近接並行する県道が幹線道路に位置づけられている	必要性が下がっている	→	廃止候補	廃止候補	廃止候補	上位関連計画の位置付けはなく、道路機能に基づく検証における評価は下がっているため、廃止すべき。	影響あり	0.66	廃止候補
3・4・14	水口磯部線	13-1	R7 都市計画マスタープランにおいて幹線道路に位置づけられており、変化はない	必要性は変わらない	無	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。	→	→	存続候補
3・4・15	磯部原市線	14-1	R7 都市計画マスタープランにおいて幹線道路に位置づけられており、変化はない	必要性は変わらない	無	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。	→	→	存続候補
3・5・16	磯部温泉郷原線	15-1	R7 都市計画マスタープランにおいて補助幹線道路に位置づけられており、変化はない	必要性が上がっている	無	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。	→	→	存続候補
		15-2	R7 都市計画マスタープランにおいて幹線道路に位置づけられており、変化はない	必要性が上がっている	有 （一般県道磯部停車場線）	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、主要な交差点間の一部が未整備となっている区間であるため、連続性を考慮して存続すべき。	→	→	存続候補
3・5・17	水口古屋線	16-1	R7 都市計画マスタープランにおいて位置付けはない	必要性が下がっている	→	廃止候補	廃止候補	廃止候補	上位関連計画の位置付けはなく、道路機能に基づく検証における評価は下がっているため、廃止すべき。	影響あり	0.61	廃止候補

※1：区間位置は p24 に図示

※2：代替路線があるので廃止する区間

※3：行き止まり道路のため、廃止しても道路網へ影響しない区間

8. 【第 7 段階】 見直し案の作成

第 1～6 段階で検討した結果を統合し、「存続候補路線・区間」「変更候補路線・区間」「廃止候補路線・区間」として見直し案を作成しました。

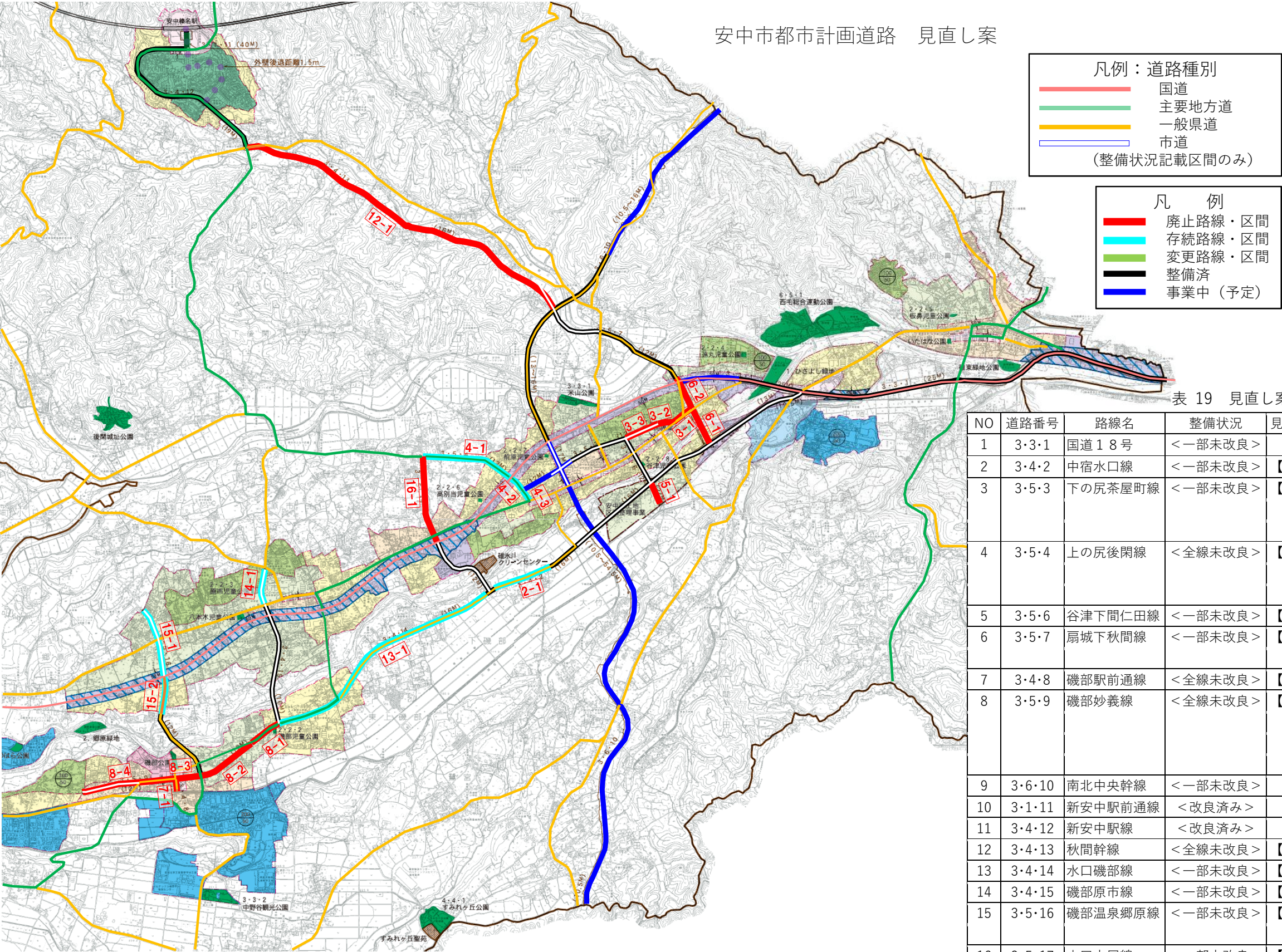


表 19 見直し案

NO	道路番号	路線名	整備状況	見直し対象路線	区間	見直し案
1	3・3・1	国道 1 8 号	<一部未改良>	事業中		
2	3・4・2	中宿水口線	<一部未改良>	【見直し対象】	2-1	必要性が変わらないため 存続
3	3・5・3	下の尻茶屋町線	<一部未改良>	【見直し対象】	3-1	代替路線があるため 廃止
					3-2	代替路線があるため 廃止
					3-3	代替路線があるため 廃止
4	3・5・4	上の尻後閑線	<全線未改良>	【見直し対象】	4-1	必要性が変わらないため 存続
					4-2	必要性が変わらないため 存続
					4-3	必要性が変わらないため 存続
5	3・5・6	谷津下間仁田線	<一部未改良>	【見直し対象】	5-1	必要性が下がっているため 廃止
6	3・5・7	扇城下秋間線	<一部未改良>	【見直し対象】	6-1	代替路線があるため 廃止
					6-2	代替路線があるため 廃止
7	3・4・8	碓部駅前通線	<全線未改良>	【見直し対象】	7-1	必要性が下がっているため 廃止
8	3・5・9	碓部妙義線	<全線未改良>	【見直し対象】	8-1	代替路線があるため 廃止
					8-2	代替路線があるため 廃止
					8-3	代替路線があるため 廃止
					8-4	代替路線があるため 廃止
9	3・6・10	南北中央幹線	<一部未改良>	事業中		
10	3・1・11	新安中駅前通線	<改良済み>	整備済		
11	3・4・12	新安中駅線	<改良済み>	整備済		
12	3・4・13	秋間幹線	<全線未改良>	【見直し対象】	12-1	必要性が下がっているため 廃止
13	3・4・14	水口碓部線	<一部未改良>	【見直し対象】	13-1	必要性が変わらないため 存続
14	3・4・15	碓部原市線	<一部未改良>	【見直し対象】	14-1	必要性が変わらないため 存続
15	3・5・16	碓部温泉郷原線	<一部未改良>	【見直し対象】	15-1	必要性が変わらないため 存続
					15-2	必要性が変わらないため 存続
16	3・5・17	水口古屋線	<一部未改良>	【見直し対象】	16-1	必要性が下がっているため 廃止

図 11 都市計画道路の見直し案