

安中市都市計画道路の見直し方針

令和8年2月

安中市

目次

1.	都市計画道路見直しの概要	1
1)	都市計画道路見直しの趣旨・必要性	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（上位・関連計画）	3
3.	【第2段階】検討対象路線の整理（路線と区間）	3
4.	【第3段階】路線の必要性検証	7
1)	路線の必要性検証の方針	7
2)	各STEPにおける検証方法	8
5.	【第4段階】路線の実現性検証	12
6.	【第5段階】総合評価	12
7.	【第6段階】道路ネットワークの検証	15
8.	【第7段階】見直し案の作成	16
	（参考）廃止候補路線の現道・代替路線の今後の整備について	17

1. 都市計画道路見直しの概要

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。

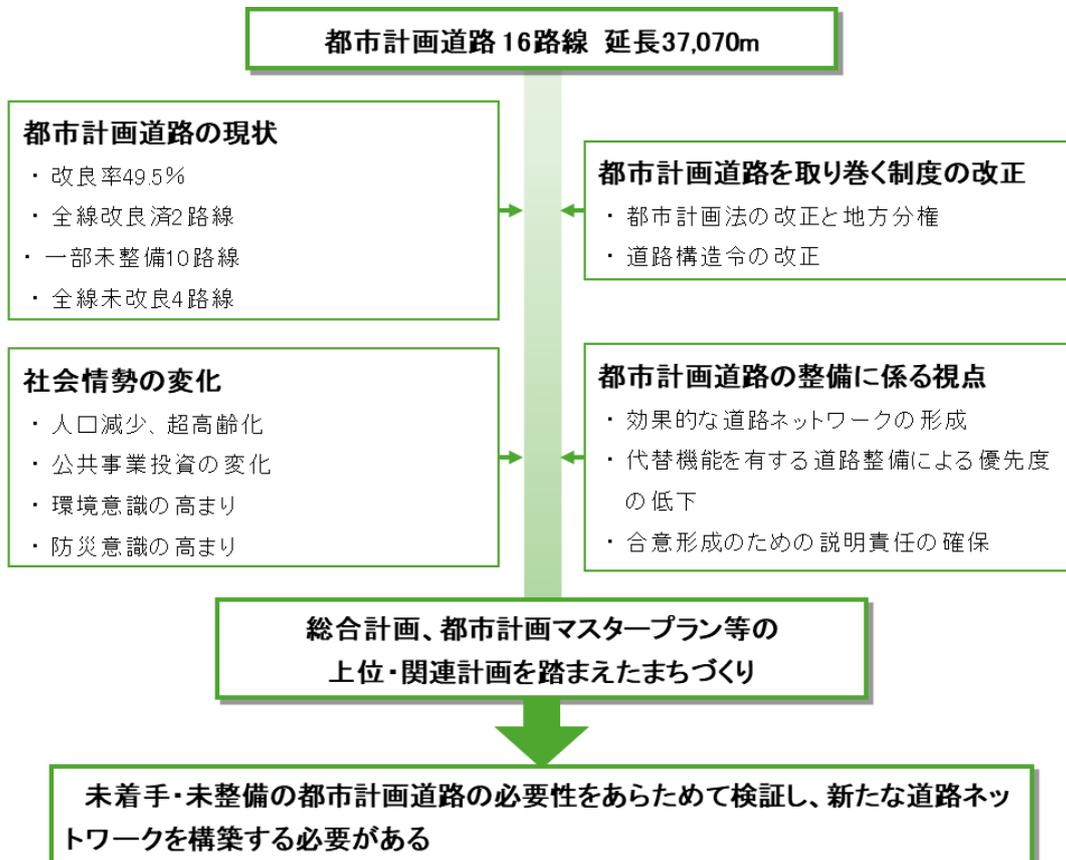


図 1 都市計画道路見直しの必要性

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での協議を踏まえて段階的に進めてきました。
- 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した。

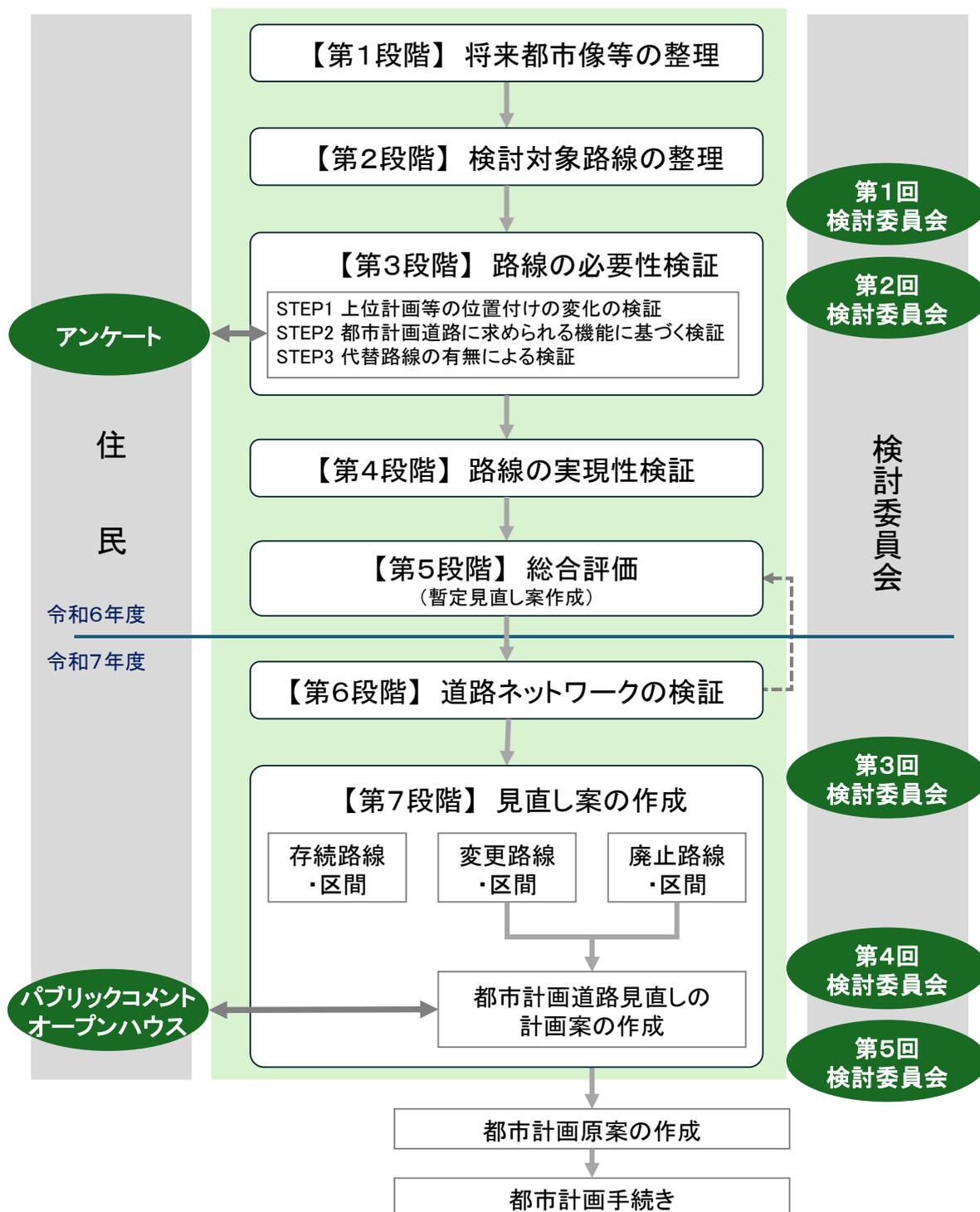


図 2 都市計画道路見直しの手順

2. 【第1段階】将来都市像等の整理（上位・関連計画）

都市計画道路の必要性の検証にあたり、上位計画となる『安中市総合計画』、『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』、『安中市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した。

都市計画道路の見直しは、『安中市都市計画マスタープラン』の『都市交通の基本方針』に掲げる「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。加えて、都市計画道路見直しを実施する背景を次のように整理しました。

都市計画マスタープランの交通体系形成方針図においては、都市計画道路にとらわれず現道を活用した道路網が位置付けられており、総合計画や都市計画マスタープランなどの上位計画に即した見直しが必要となっている。

また、人口減少が見込まれる状況において、まちづくりの方向性を踏まえて効果的・効率的な道路整備を進めていくことが望まれる。

3. 【第2段階】検討対象路線の整理（路線と区間）

将来の都市像・まちづくりの方向性を踏まえ、市内の都市計画道路全16路線のうち、全線改良済みの路線（3・1・11 新安中駅前通線、3・4・12 新安中駅線）及び事業中又は全線改良済みになることが確実な路線（3・3・1 国道18号線、3・6・10 南北中央幹線）を除く12路線（概成済延長1,460m、未改良延長11,490m）を都市計画道路の見直しの対象としました。

表1 見直し対象路線の状況

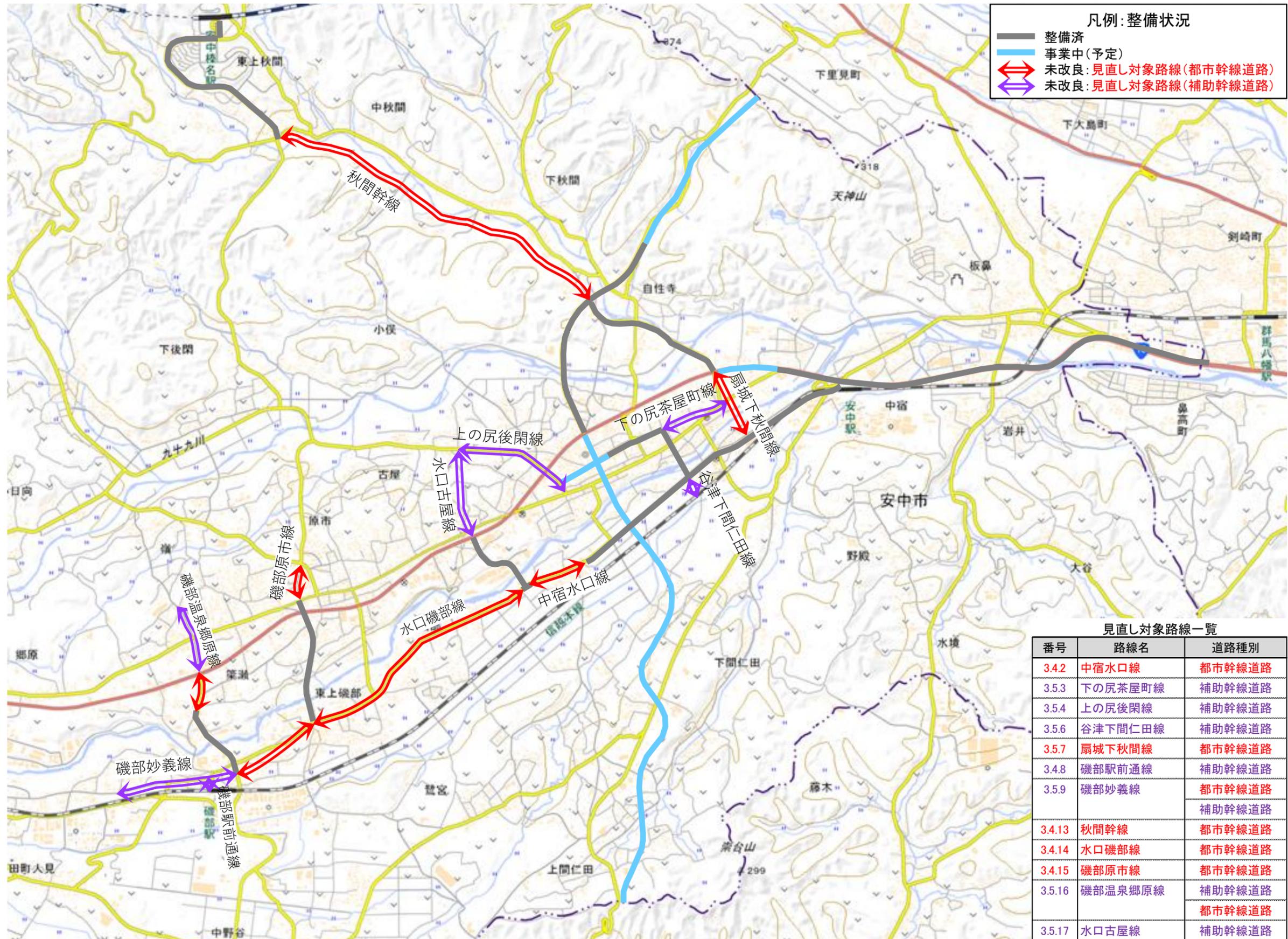
全体						検討対象路線		
路線数 (路線)	計画延長 (m)	改良済 延長 (m)	事業中(予定) 延長 (m)	概成済 延長 (m)	未改良延長 (m)	路線数 (路線)	概成済 延長 (m)	未改良延 長 (m)
16	37,070	15,930	7,230	2,420	11,490	12	1,460	11,490

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。

- 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 2 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号線	<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



凡例:整備状況

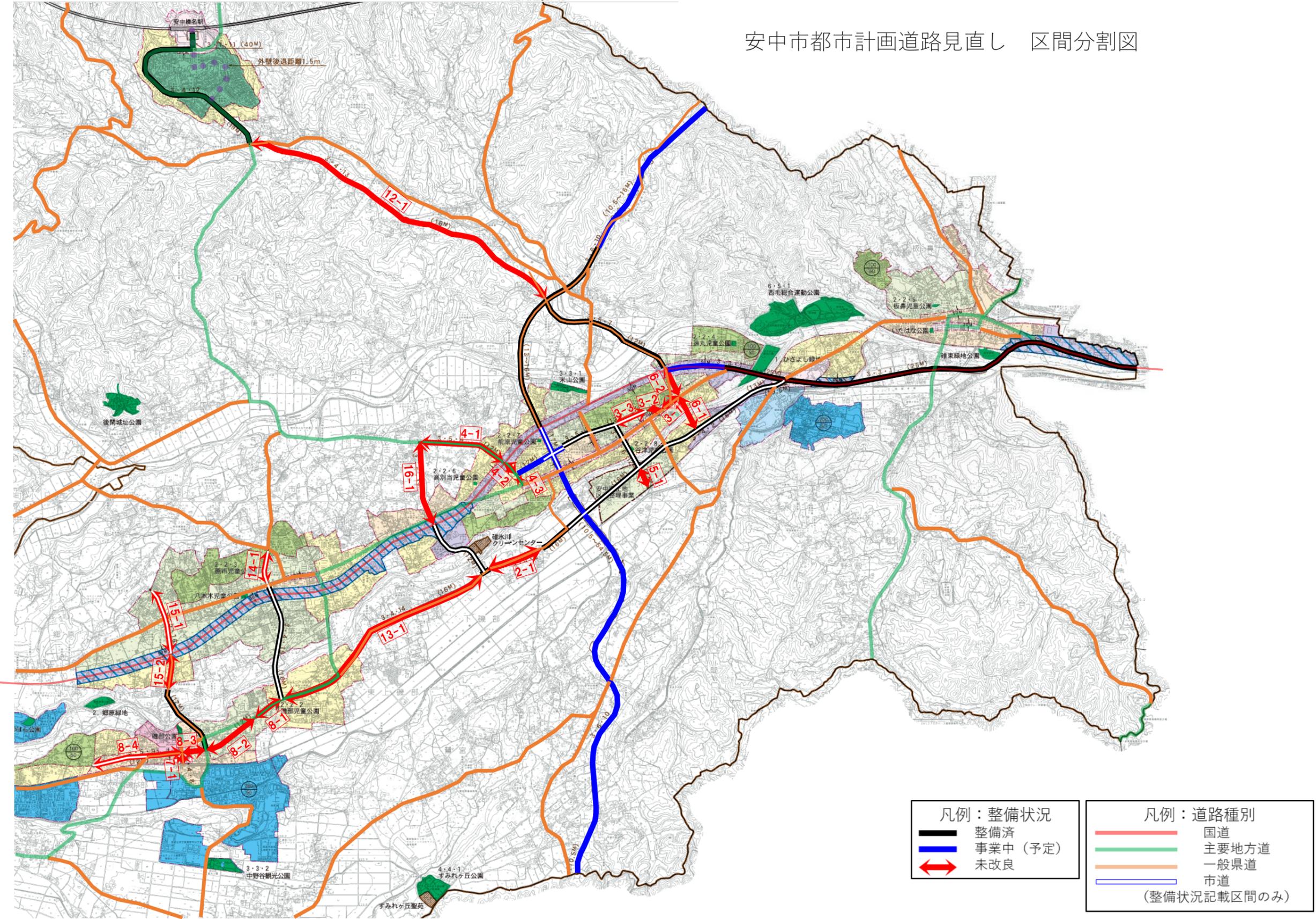
- 整備済
- 事業中(予定)
- ↔ 未改良:見直し対象路線(都市幹線道路)
- ↔ 未改良:見直し対象路線(補助幹線道路)

見直し対象路線一覧

番号	路線名	道路種別
3.4.2	中宿水口線	都市幹線道路
3.5.3	下の尻茶屋町線	補助幹線道路
3.5.4	上の尻後閑線	補助幹線道路
3.5.6	谷津下間仁田線	補助幹線道路
3.5.7	扇城下秋間線	都市幹線道路
3.4.8	磯部駅前通線	補助幹線道路
3.5.9	磯部妙義線	都市幹線道路
		補助幹線道路
3.4.13	秋間幹線	都市幹線道路
3.4.14	水口磯部線	都市幹線道路
3.4.15	磯部原市線	都市幹線道路
3.5.16	磯部温泉郷原線	補助幹線道路
		都市幹線道路
3.5.17	水口古屋線	補助幹線道路

図 3 見直し対象路線位置図

安中市都市計画道路見直し 区間分割図



凡例：整備状況		凡例：道路種別	
—	整備済	—	国道
—	事業中（予定）	—	主要地方道
↔	未改良	—	一般県道
		—	市道
			(整備状況記載区間のみ)

図 4 区間分割した見直し検討対象路線位置図 (全体)

4. 【第3段階】路線の必要性検証

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で検証しました。

【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

【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。

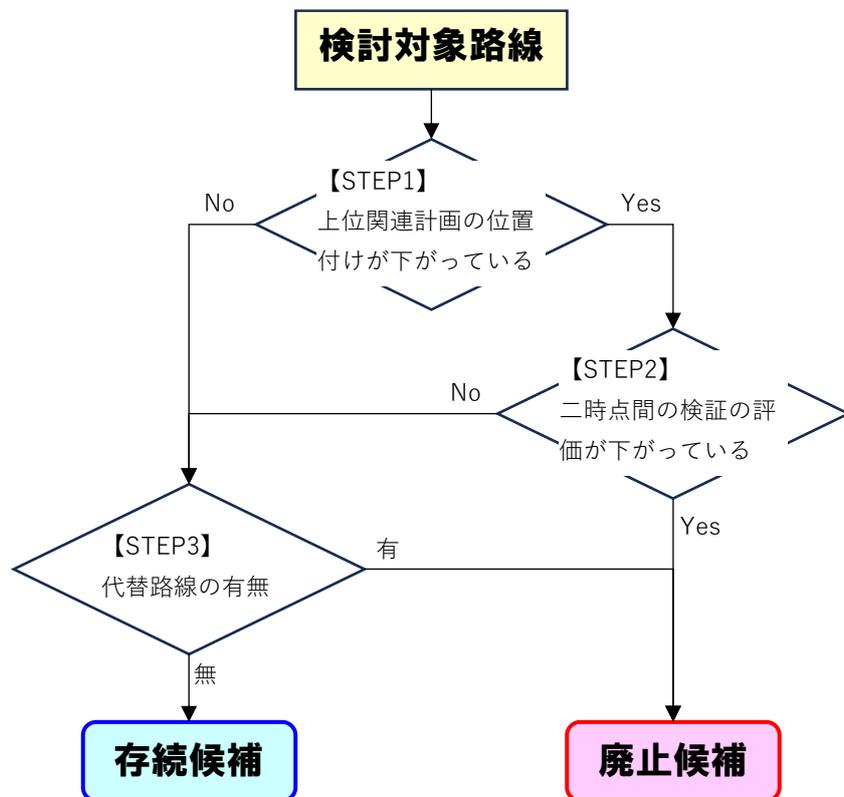


図 5 第3段階評価フロー

2) 各 STEP における検証方法

① 【STEP1】 上位計画等の位置付けの変化の検証

上位計画の位置付けの変化、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ます。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 【STEP2】 道路に求められる機能に基づく二時点間の検証

都市計画道路に求められる機能に基づき、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は次頁に示します。

なお、市民アンケート調査の結果より、上位3つに関連する項目を重要評価項目として設定しました。

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、機能ごとに必要性の変化を評価しました。

<p>1.機能の有無により点数化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・機能が“あり”の場合：1点 ・機能が“なし”の場合：0点 <p>2.重要評価項目はアンケート調査より設定した下記の重要評価項目は点数を2倍</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市幹線道路 <ul style="list-style-type: none"> 「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」 ・補助幹線道路 <ul style="list-style-type: none"> 「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」 <p>3.都市計画決定時と現在の点数差で機能ごとに配点</p> <p>4.機能ごとに算出される点数の合計点数で、下記のように判断。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。

表 4-4 評価指標（案）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	重要評価項目			
機能の区分		道路の区分				都市幹線街路	補助幹線街路		
評価項目	内容	主要幹線街路	都市幹線街路	補助幹線街路					
交通機能	①自動車の通行機能	・自動車の円滑な通行 ・時間距離の短縮（交通渋滞の緩和、解消） ・物資の輸送	○	○	△	①-1 混雑度の高い（1.25 以上）区間 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	●	●	
	②人、自転車の通行機能	・人、自転車の安全な通行	○	○	○	② 県の自転車活用推進計画に位置付けられた区間	●	●	
	③沿道利用機能	・沿道利用促進 ・沿道の出入り	△	○	○	③-1 大規模小売店舗 250m 圏域に該当する区間 ③-2 役所等、主要な公共施設 250m 圏域に該当する区間			
	④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	○	○	○	④-1 鉄道駅へアクセスする区間 ④-2 他市町村の都市計画道路と接続する区間 ④-3 碓氷川左岸と右岸を接続する区間			
空間機能	⑤都市環境機能	・癒しや憩いの場の提供 ・騒音、排気ガスの緩衝 ・通風、採光 ・景観形成、保全 ・通過交通の分散	△	○	○	⑤ 住居系用途地域、工業系用途地域を通過する区間、安中市の杉並木を横切る区間			
	都市防災機能	⑥避難・救援機能	・広域支援物資の輸送 ・避難路、救援路の確保	○	○	○	⑥-1 緊急輸送道路に位置付けられた区間 ⑥-2 指定避難所へアクセスする区間	●	●
		⑦災害防止機能	・延焼防止	○	○	○	⑦ 計画幅員が 12m 以上の区間		
	収容空間機能	⑧公共交通のための導入空間	・バスなどの公共交通の導入空間	△	○	○	⑧ バスルートとなる区間		
		⑨供給処理・通信情報施設の空間	・供給処理、通信情報施設の収容空間	○	○	○	⑨ 公共下水道の幹線管渠が設置されている区間		
⑩道路附属物のための空間		・情報案内板、信号等の収容空間	○	○	○	⑩ 現道 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	・都市の骨格、軸の形成 ・発展の方向、土地利用の方向の規定	○	○	△	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			
	⑫街区形成機能	・まとまりのある街区形成		○	○	⑫ 住居系用途地域、工業系用途地域を通過する区間			
	⑬生活空間	・地域、文化活動の場の提供		○	○	⑬ 地域文化活動（祭り等）のルートとなる区間			

【重要評価項目（市民アンケート調査結果）】

・都市幹線道路

N=495

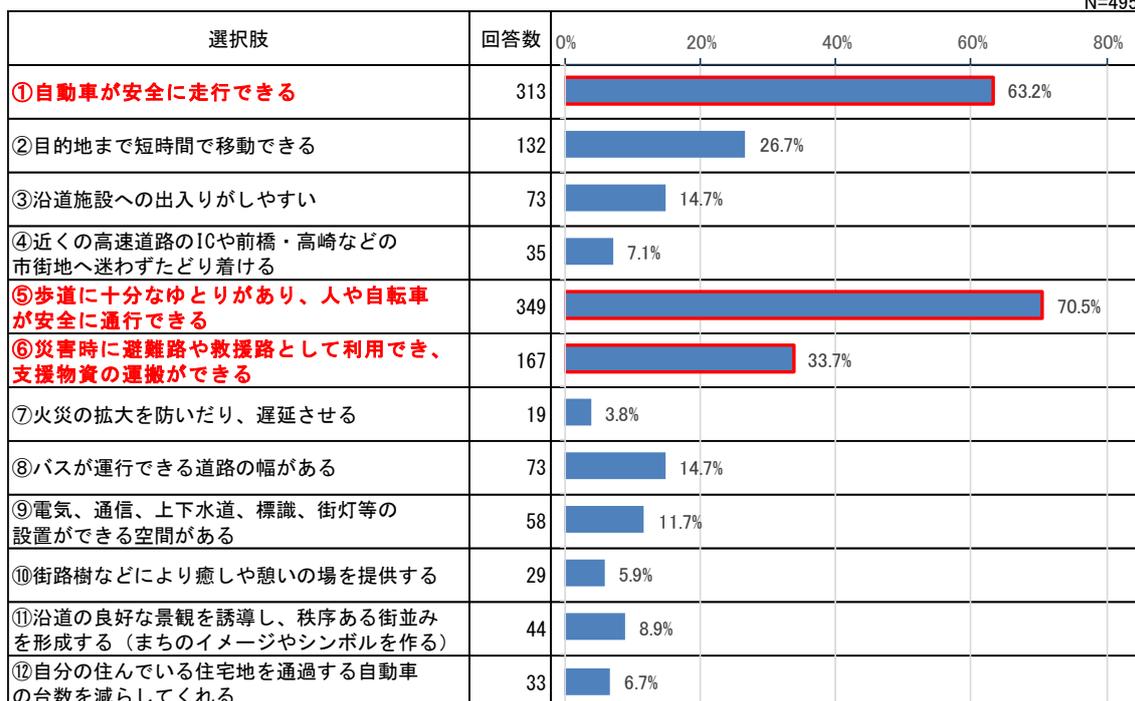


図 6 都市幹線道路に必要な機能や役割

・補助幹線道路

N=495

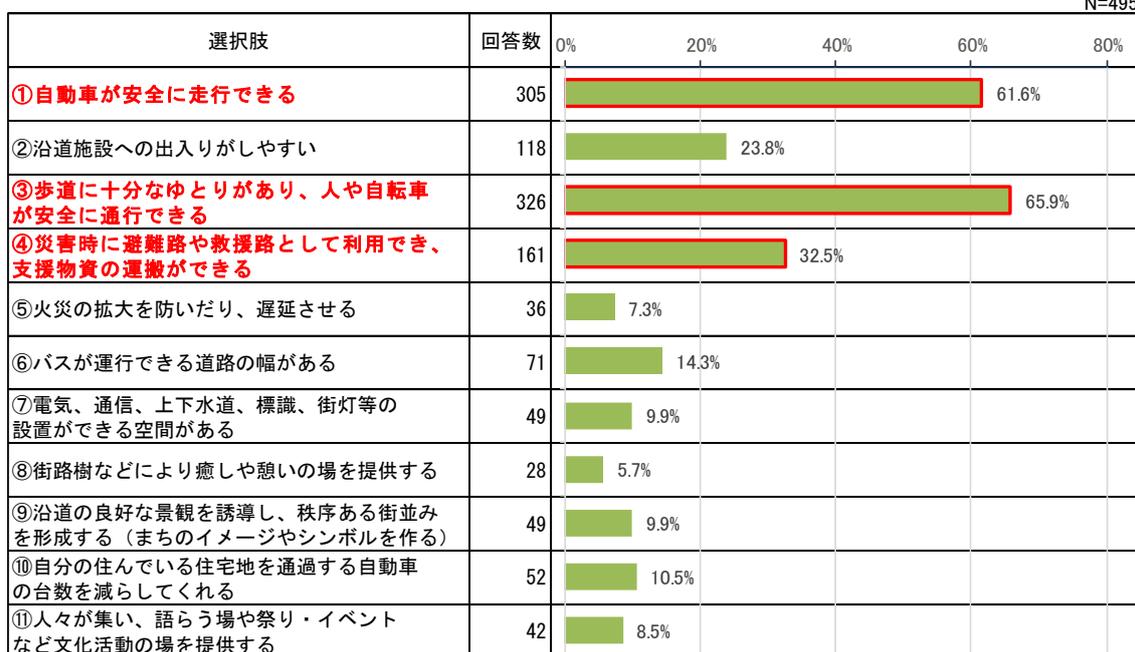


図 7 補助幹線道路に必要な機能や役割

表 5 重要評価項目

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

③ 【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。

《代替路線の要件》

次の要件1～3の全てを満たす路線を「代替路線」と判断しました。

【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

※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しました。

- 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

下図に、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。

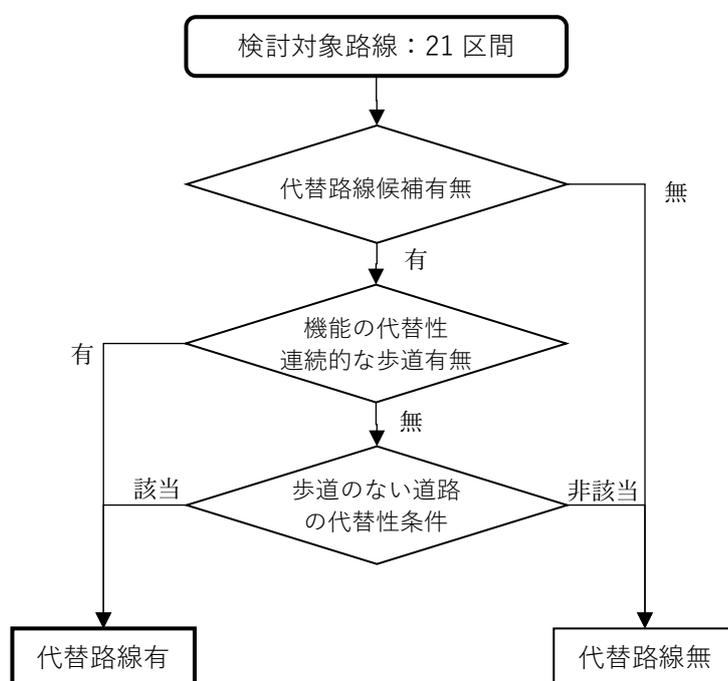


図 8 代替路線の検証フロー

5. 【第4段階】路線の実現性検証

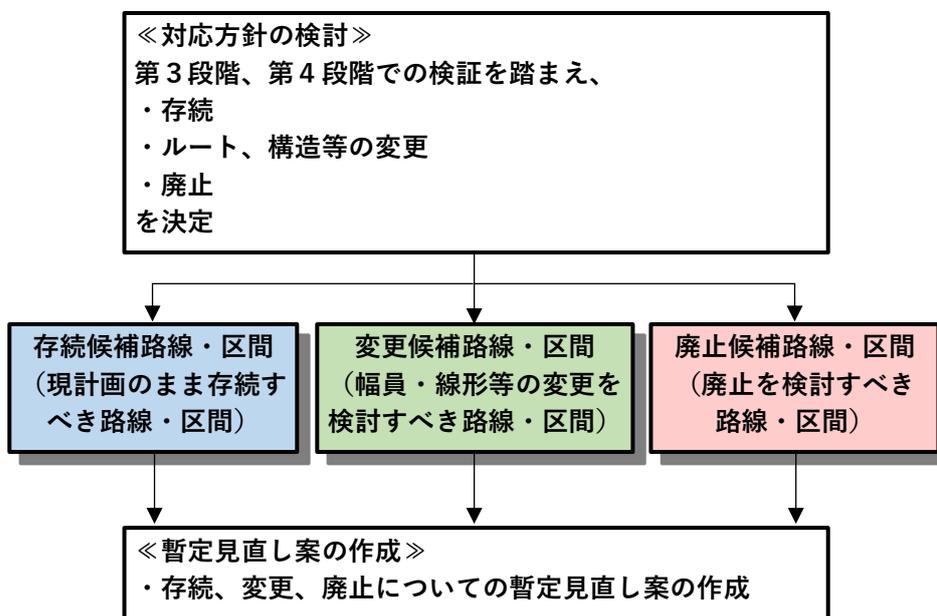
第3段階の検証結果に対して、地形・地物との不整合の有無を確認し、実現性の検証を行いました。不整合有無の確認は、「縦断線形の検証」と「交差点形状の検証」について、実施しました。

表 6 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	最終方針
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

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 9 総合評価の方法

表 7 第 5 段階 総合評価（暫定見直し案）

道路番号	路線名	当初都市計画決定年月日	区間	第 3 段階			検証後の方針	第 4 段階 実現性の検証	第 5 段階	
				STEP1	STEP2	STEP3			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・4・2	中宿水口線		2-1	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	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。
3・5・3	下の尻茶屋町線		3-1	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	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	廃止候補	廃止候補【代替対応】	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。
			3-2	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	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	廃止候補	廃止候補【代替対応】	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。
			3-3	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	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	廃止候補	廃止候補【代替対応】	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。
3・5・4	上の尻後閑線		4-1	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	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。
			4-2	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	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。
			4-3	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	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。
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。
3・5・7	扇城下秋間線		6-1	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	必要性は変わらない	有 (一般県道安中富岡線)	廃止候補	廃止候補	廃止候補【代替対応】	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。
			6-2	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	必要性は変わらない	有 (一般県道安中榛名湖線)	廃止候補	廃止候補	廃止候補【代替対応】	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。
3・4・8	磯部駅前通線		7-1	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 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測線)	廃止候補	廃止候補	廃止候補【代替対応】	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。
3・5・9	磯部妙義線		8-1	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	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	廃止候補	廃止候補【代替対応】	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。
			8-2	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	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	廃止候補	廃止候補【代替対応】	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。
			8-3	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	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	廃止候補	廃止候補【代替対応】	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。
			8-4	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	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	廃止候補	廃止候補【代替対応】	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。
3・4・13	秋間幹線		12-1	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	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。
3・4・14	水口磯部線		13-1	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	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。
3・4・15	磯部原市線		14-1	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	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。
3・5・16	磯部温泉郷原線		15-1	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	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。
			15-2	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	必要性は変わらない	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変わらず、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。
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。ただし、代替する現道が狭いため拡幅等を行い、道路機能の向上を図る。

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、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。

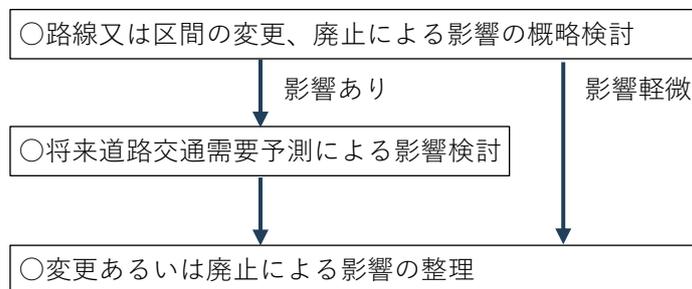
第3～5段階の検証の結果、代替路線を採用した区間については、代替路線を道路ネットワークに組み込んで検証しました。

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。

検証の結果、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りますが、混雑度が1.25を超える区間はありませんでした。

したがって、廃止候補区間の廃止による将来道路網への影響は、問題を生じない程度であることを確認しました。



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、群馬県県土整備部都市計画課

図 11 将来道路網への影響の検討方法

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」「廃止候補路線・区間」として見直し案を作成しました。

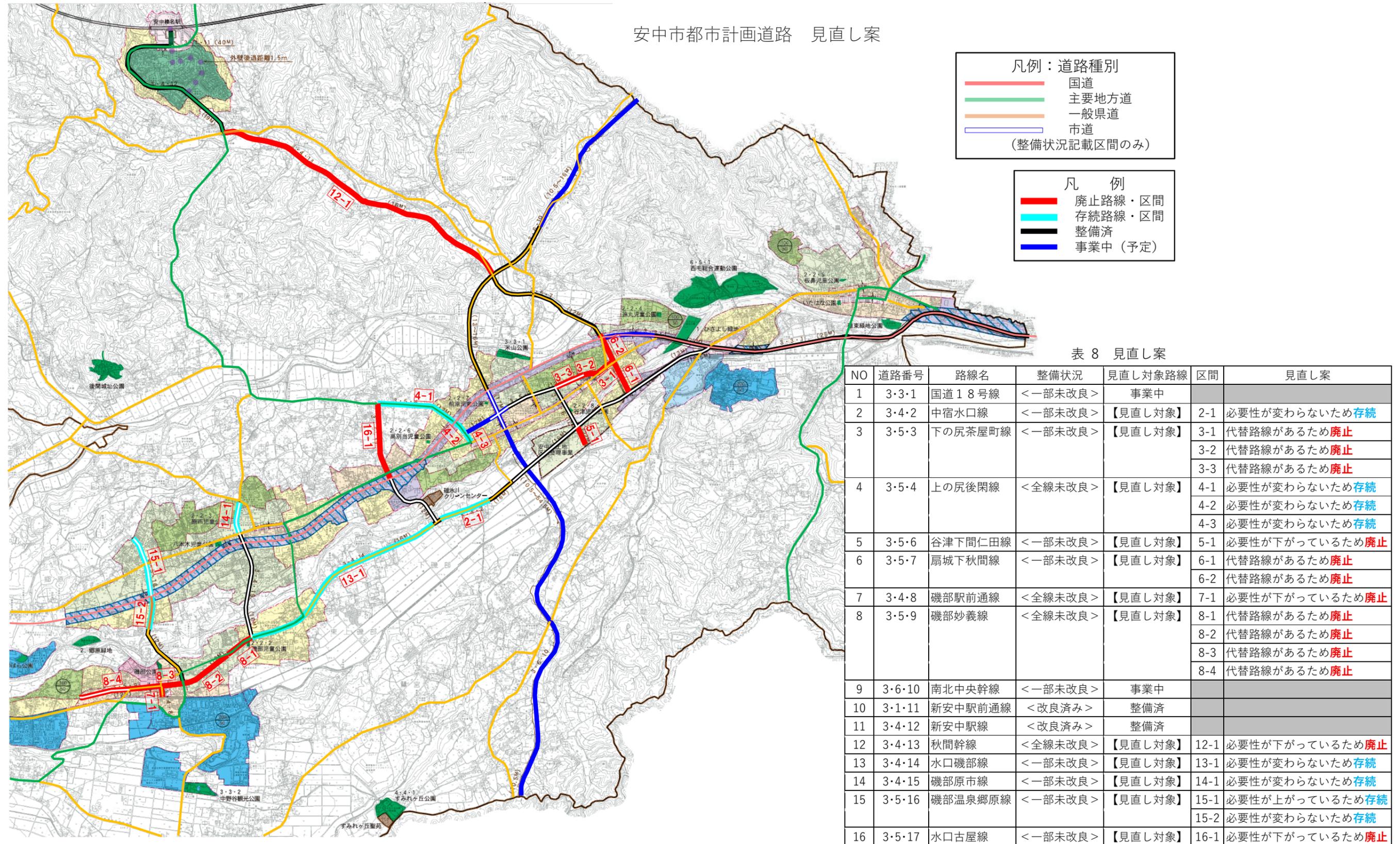


図 12 都市計画道路の見直し案

(参考) 廃止候補路線の現道・代替路線の今後の整備について

廃止候補路線の中には以下のように、代替路線があるもの、代替路線はないが対応する現道があるもの、代替路線・対応する現道のいずれもないものがある。代替路線はないが、対応する現道がある路線については拡幅や歩道整備などの機能向上を図ることを推進・促進する。

表 8 廃止候補路線の対応

道路番号	路線名	区間	廃止の状況	代替路線・対応する現道
3・5・3	下の尻茶屋町線	3-1	廃止候補 【代替対応】	一般県道一本木平小井戸安中線
		3-2	廃止候補 【代替対応】	一般県道一本木平小井戸安中線
		3-3	廃止候補 【代替対応】	一般県道一本木平小井戸安中線
3・5・6	谷津下間仁田線	5-1	廃止候補	該当路線なし
3・5・7	扇城下秋間線	6-1	廃止候補 【代替対応】	一般県道安中富岡線
		6-2	廃止候補 【代替対応】	一般県道安中榛名湖線
3・4・8	磯部駅前通線	7-1	廃止候補 【代替対応】	市道 磯 564 号線 主要地方道下仁田安中倉淵線
3・5・9	磯部妙義線	8-1	廃止候補 【代替対応】	主要地方道下仁田安中倉淵線
		8-2	廃止候補 【代替対応】	主要地方道下仁田安中倉淵線
		8-3	廃止候補 【代替対応】	主要地方道下仁田安中倉淵線
		8-4	廃止候補 【代替対応】	主要地方道下仁田安中倉淵線 一般県道磯部停車場妙義山線
3・4・13	秋間幹線	12-1	廃止候補	一般県道恵宝沢原貝戸線
3・5・17	水口古屋線	16-1	廃止候補	市道 安 189 号線 市道 安 191 号線 市道 安 215 号線