# 太田市都市計画道路（幹線街路）の
# 見直し案

令 和 ２ 年 ６ 月

太　　田　　市

# 目　　次

１．都市計画道路の見直しの流れ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1

２．将来都市像等の整理・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2

３．検討対象路線の整理・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3

４．路線の必要性検証・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7

５．路線の実現性検証・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・12

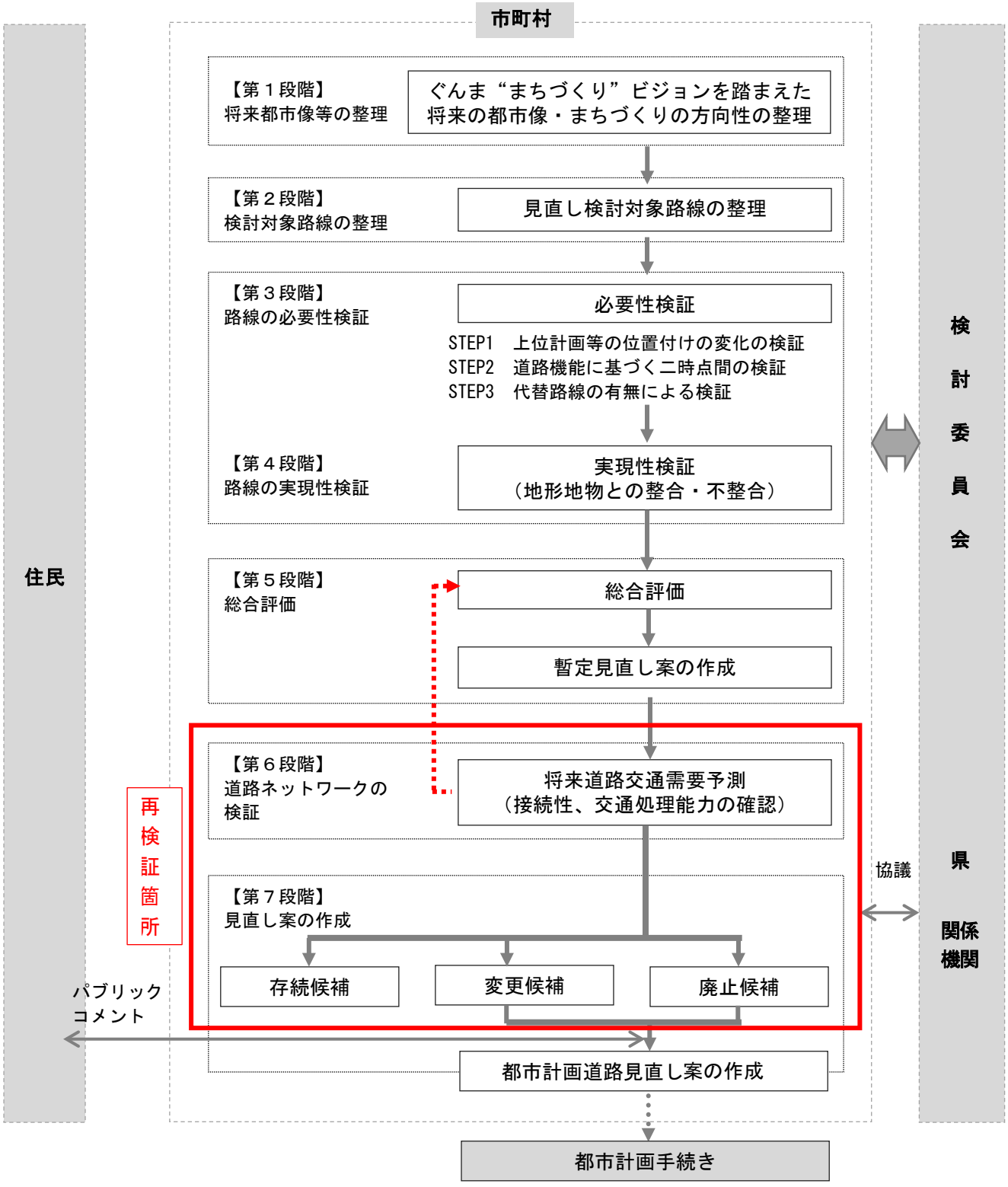
６．総合評価・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・15

７．道路ネットワークの検証・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・20

８．見直し案の作成・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・22

## １．都市計画道路の見直しの流れ

太田市の都市計画道路の見直しは、「都市計画ガイドライン（都市計画道路の見直し編）」（H25.7 群馬県）に示されている検討フローに基づいて、検討を行いました。今回の都市計画道路の見直しは平成 28 年 3 月公表の見直し案を基に、群馬県パーソントリップ調査（平成 27 年度及び 28 年度に実施した交通実態調査）に基づく交通量推計を用いた再検証を行うものです。




「都市計画ガイドライン（都市計画道路の見直し編）」（H25.7　群馬県）を準用

## ２．将来都市像等の整理

太田市の都市計画道路は、昭和 35 年にそれまでの計画を廃止して、新たな構想による「新計画」を決定し、変更や追加を行ってきましたが、長期未着手の路線が多くあり、また、社会経済情勢の変化に伴う交通需要等の変化から、今後のまちづくりの方向性を踏まえた見直しが必要となっています。

**【まちづくりの方向性】**

緑豊かな金山などの自然や、歴史と生活文化とが共存する都市を維持しながら、都市のにぎわいの中心である太田駅周辺の計画的な土地利用誘導・都市基盤整備、北関東に誇る産業集積拠点として、産業集積を図るための工業系土地利用の増進・都市基盤整備、広域的な都市圏を形成する都市の骨格としての軸を強化する必要があります。

**【交通需要の変化】**

東毛広域幹線道路の全線開通による沿道開発の増加、北関東自動車道の太田桐生インター、太田強戸スマートインター、太田藪塚インターの各周辺の工業機能や流通機能の集積による新たな交通需要の発生集中、慢性的な市街地の渋滞等に対応した体系的なネットワークを強化する道づくりを進める必要があります。

**【価値観の変化】**

人口減少を前提に、公共交通の再構築や歩いて暮らせるまちづくりへの環境づくりが必要であり、また、市内の豊かな自然環境や歴史的資源の保全は、地域の特性や個性を活かすまちづくりに寄与するものであり、良好な景観づくりからの視点も含め、多角的な環境保全に配慮した人と自然にやさしいまちづくりが望まれています。

太田市では、広域交通体系の変化や都市内における道路づくりの考え方が変化しており、それに応じた都市計画道路見直しの必要性が生じています。

- 国内有数のものづくり地域として、その産業振興をささえる北関東自動車道や充実した広域交通ネットワークの活用が必要です。
- 北関東自動車道のインター及びスマートインター周辺は、高速道路の持つポテンシャルを活かした開発等が促進されるため、広域交通に対応した体系的なネットワークを整備する必要があります。
- 中心市街地や地域の拠点の整備に伴い、コンパクトな市街地の形成に寄与するとともに、人口減少と高齢化が同時進行する局面において、環境負荷の軽減、交通の円滑化、健康増進等の見地から、人と自然にやさしい道路ネットワークを再構築する必要があります。

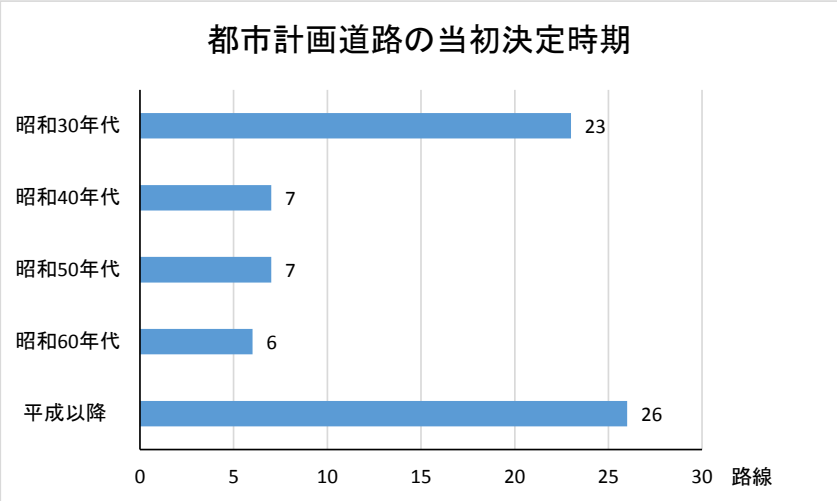
## ３．検討対象路線の整理

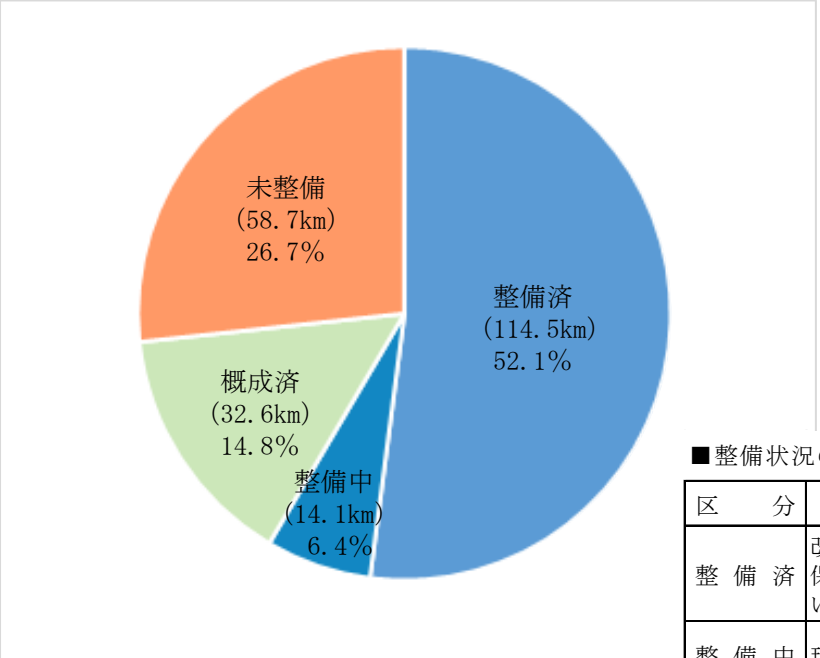
### （１）太田市の都市計画道路（幹線街路）の整備状況

今回の見直しの対象となる太田市の都市計画道路（幹線街路）は、69 路線（総延長 219.9ｋｍ）が都市計画決定されています。

当初の都市計画決定時期は、最も古い昭和 30 年代で 23 路線あり、すでに都市計画決定から 50 年以上が経過しています。

また、都市計画道路（幹線街路）の整備状況は、整備済が 114.5ｋｍ（52.1％）、整備中が 14.1ｋｍ（6.4％）となっています。




**幹線街路計画総延長　219.9km**
**注）平成 31 年 3 月 31 日時点**

■整備状況の定義

| 区　　分 | 内　　容 |
|---|---|
| 整 備 済 | 改良済（道路用地が計画幅員のとおり確保されており、一般の通行の用に供している）の区間 |
| 整 備 中 | 現在事業が進行中である区間 |
| 概 成 済 | 改良済以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（概ね計画幅員の2/3以上又は4車線以上の幅員を有する道路）を有する区間 |
| 未 整 備 | 上記整備済、整備中、概成済以外の区間 |

## （２）見直し検討対象路線の抽出結果

将来の都市像、まちづくりの方向性等を踏まえ、都市計画道路見直しの検討対象路線は、幹線街路の中で未改良区間を含む路線を対象としました。その結果、以下の 50 路線となりました。

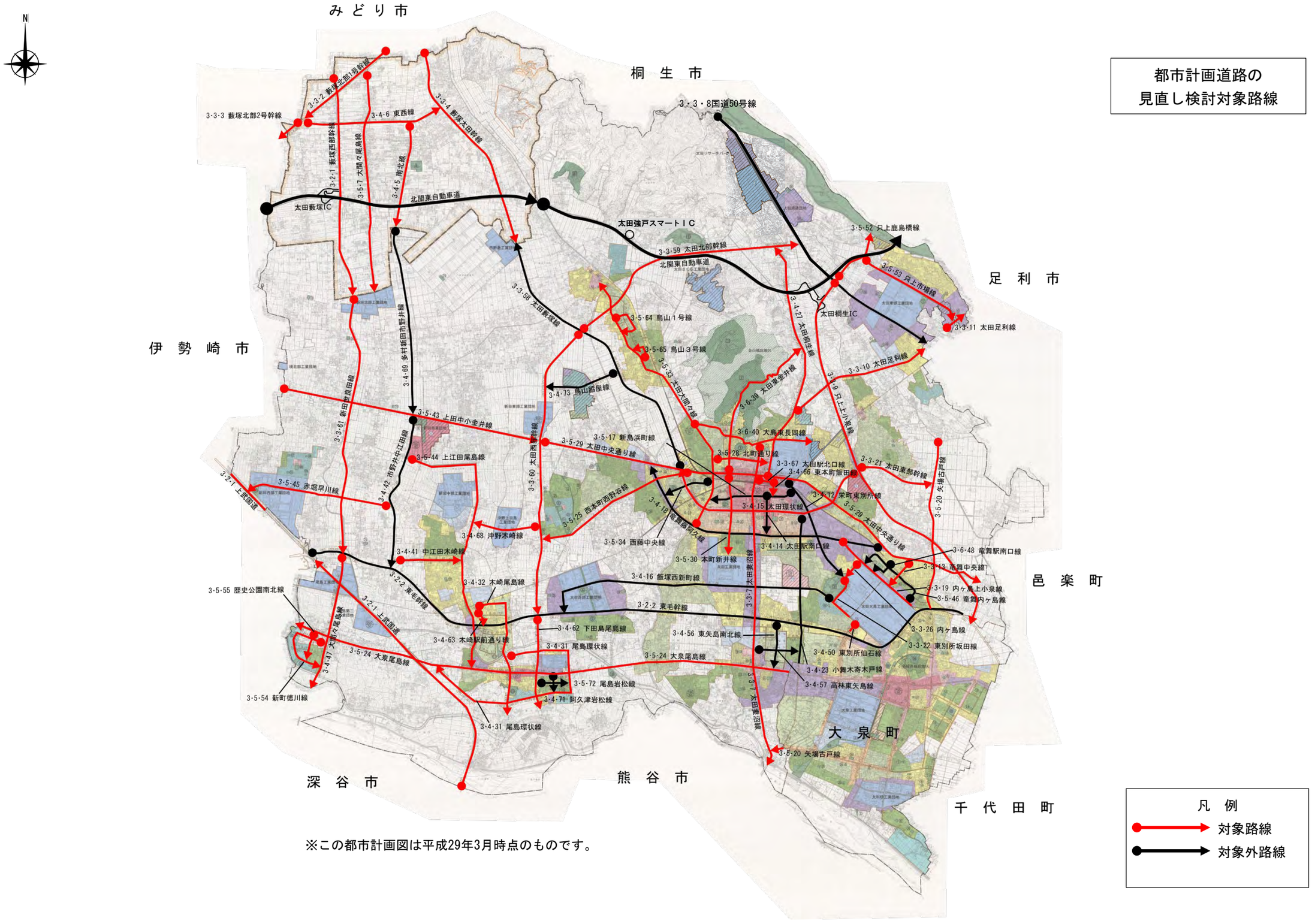
太田都市計画道路（幹線街路）

| 路線番号 | 路線名 | 当初決定 | 計画延長（m） | 計画幅員（m） |
|---|---|---|---|---|
| 3・2・1 | 上武国道 | S46.3.26 | 6,040 | 30 |
| 3・3・7 | 太田妻沼線 | S35.6.2 | 6,800 | 22 |
| 3・3・9 | 只上上小泉線 | S44.5.21 | 8,270 | 23.5 |
| 3・3・10 | 太田足利線 | S35.6.2 | 3,010 | 22 |
| 3・3・11 | 太田足利線 | S44.5.21 | 680 | 22 |
| 3・3・13 | 竜舞中央線 | S35.6.2 | 770 | 24.8 |
| 3・4・15 | 太田環状線 | S35.6.2 | 4,700 | 18 |
| 3・3・19 | 内ヶ島上小泉線 | S35.6.2 | 2,050 | 25 |
| 3・5・20 | 矢場古戸線 | S35.6.2 | 3,920 | 15 |
| 3・3・21 | 太田東部幹線 | H16.11.30 | 1,620 | 25 |
| 3・3・22 | 東別所坂田線 | S35.6.2 | 1,080 | 25 |
| 3・5・24 | 大泉尾島線 | S35.6.2 | 10,410 | 15 |
| 3・5・25 | 西本町西野谷線 | S35.6.2 | 3,460 | 15 |
| 3・3・26 | 内ヶ島線 | S46.12.24 | 480 | 25 |
| 3・4・27 | 太田桐生線 | S35.6.2 | 4,880 | 17 |
| 3・5・28 | 北町通り線 | S35.6.2 | 1,220 | 12 |
| 3・5・29 | 太田中央通り線 | S35.6.2 | 9,800 | 12 |
| 3・5・30 | 本町新井線 | S35.6.2 | 1,620 | 12 |
| 3・4・31 | 尾島環状線 | S35.6.2 | 5,250 | 17 |
| 3・4・32 | 木崎尾島線 | S35.6.2 | 2,860 | 16 |
| 3・5・33 | 太田大間々線 | S35.6.2 | 6,130 | 12 |
| 3・6・39 | 太田東金井線 | S35.6.2 | 3,370 | 8 |
| 3・6・40 | 大島東長岡線 | S35.6.2 | 2,700 | 8 |
| 3・4・41 | 中江田木崎線 | S55.4.30 | 1,480 | 18 |
| 3・5・43 | 上田中小金井線 | S55.4.30 | 5,470 | 12 |
| 3・5・44 | 上江田尾島線 | S55.4.30 | 5,740 | 12 |
| 3・5・45 | 赤堀早川線 | S55.4.30 | 3,100 | 12 |
| 3・4・47 | 大間々尾島線 | S61.8.29 | 2,850 | 16 |
| 3・4・50 | 東別所仙石線 | S61.9.5 | 230 | 20 |
| 3・5・52 | 只上鹿島橋線 | S63.10.4 | 1,340 | 14 |
| 3・5・53 | 只上市場線 | H5.11.19 | 2,340 | 13 |
| 3・5・54 | 新町徳川線 | S62.3.31 | 1,690 | 14 |
| 3・5・55 | 歴史公園南北線 | S62.3.31 | 630 | 12 |
| 3・3・59 | 太田北部幹線 | H2.12.25 | 5,200 | 25 |
| 3・3・60 | 太田西部幹線 | H2.12.25 | 6,150 | 25 |
| 3・3・61 | 新田世良田線 | H2.12.25 | 5,350 | 25 |
| 3・4・62 | 下田島尾島線 | H2.12.25 | 1,880 | 16 |
| 3・4・63 | 木崎駅前通り線 | H3.2.28 | 390 | 16 |
| 3・5・64 | 鳥山1号線 | H4.4.10 | 910 | 12 |
| 3・5・65 | 鳥山3号線 | H4.4.10 | 520 | 12 |
| 3・4・66 | 東本町飯田線 | H6.1.11 | 640 | 17 |
| 3・3・67 | 太田駅北口線 | H6.1.11 | 80 | 24 |
| 3・4・68 | 沖野木崎線 | H7.8.15 | 1,420 | 17 |
| 計43路線 | | | | |

藪塚都市計画道路（幹線街路）

| 路線番号 | 路線名 | 当初決定 | 計画延長（m） | 計画幅員（m） |
|---|---|---|---|---|
| 3・2・1 | 藪塚西部幹線 | H2.12.25 | 4,760 | 35 |
| 3・3・2 | 藪塚北部1号幹線 | H2.12.25 | 2,120 | 23 |
| 3・3・3 | 藪塚北部2号幹線 | H2.12.25 | 230 | 25 |
| 3・3・4 | 藪塚太田幹線 | H2.12.25 | 4,590 | 25 |
| 3・4・5 | 南北線 | H9.2.21 | 2,220 | 17 |
| 3・4・6 | 東西線 | H9.2.21 | 3,020 | 17 |
| 3・5・7 | 大間々尾島線 | H9.2.21 | 4,660 | 13 |
| 計7路線 | | | | |

都市計画道路の
見直し検討対象路線




※この都市計画図は平成29年3月時点のものです。

凡　例
対象路線
対象外路線

## 4．路線の必要性検証

### （1）路線の検証を行う単位の考え方

路線の必要性を検証するために、まず検討対象路線 50 路線を道路整備状況や途中の交差点等で特性が変化する場合等を考慮して統合・分割を行い、区間番号を付けました。

その結果、検討対象区間は 69 区間となりました。

**■検討対象区間一覧**

| 路線番号 | | 区間番号 | 路線名 | 区間延長（m） |
|---|---|---|---|---|
| 太田都市計画道路 | 3・2・1 | 1 | 上武国道 | 830 |
| | 3・3・7 | 7-1 | 太田妻沼線 | 670 |
| | | 7-2 | | 1,170 |
| | 3・3・9 | 9 | 只上上小泉線 | 1,200 |
| | 3・3・10 | 10-1 | 太田足利線 | 910 |
| | | 10-2 | | 2,100 |
| | 3・3・11 | 11 | 太田足利線 | 680 |
| | 3・3・13 | 13 | 竜舞中央線 | 700 |
| | 3・4・15 | 15 | 太田環状線 | 90 |
| | 3・3・19 | 19 | 内ヶ島上小泉線 | 1,470 |
| | 3・5・20 | 20-1 | 矢場古戸線 | 2,500 |
| | | 20-2 | | 630 |
| | 3・3・21 | 21 | 太田東部幹線 | 1,620 |
| | 3・3・22 | 22 | 東別所坂田線 | 1,080 |
| | 3・5・24 | 24-1 | 大泉尾島線 | 4,830 |
| | | 24-2 | | 2,370 |
| | 3・5・25 | 25 | 西本町西野谷線 | 2,690 |
| | 3・3・26 | 26 | 内ヶ島線 | 480 |
| | 3・4・27 | 27-1 | 太田桐生線 | 1,370 |
| | | 27-2 | | 3,380 |
| | 3・5・28 | 28 | 北町通り線 | 1,220 |
| | 3・5・29 | 29-1 | 太田中央通り線 | 3,390 |
| | | 29-2 | | 3,790 |
| | | 29-3 | | 760 |
| | 3・5・30 | 30-1 | 本町新井線 | 430 |
| | | 30-2 | | 390 |
| | 3・4・31 | 31-1 | 尾島環状線 | 1,680 |
| | | 31-2 | | 1,450 |
| | 3・4・32 | 32-1 | 木崎尾島線 | 390 |
| | | 32-2 | | 810 |
| | 3・5・33 | 33-1 | 太田大間々線 | 910 |
| | | 33-2 | | 2,880 |
| | 3・6・39 | 39 | 太田東金井線 | 3,370 |
| | 3・6・40 | 40 | 大島東長岡線 | 1,730 |
| | 3・4・41 | 41 | 中江田木崎線 | 1,240 |
| | 3・5・43 | 43 | 上田中小金井線 | 1,950 |
| | 3・5・44 | 44-1 | 上江田尾島線 | 230 |
| | | 44-2 | | 2,240 |
| | | 44-3 | | 900 |

| 路線番号 | | 区間番号 | 路線名 | 区間延長（m） |
|---|---|---|---|---|
| 太田都市計画道路 | 3・5・45 | 45 | 赤堀早川線 | 1,600 |
| | 3・4・47 | 47-1 | 大間々尾島線 | 450 |
| | | 47-2 | | 1,060 |
| | 3・4・50 | 50 | 東別所仙石線 | 50 |
| | 3・5・52 | 52 | 只上鹿島橋線 | 190 |
| | 3・5・53 | 53 | 只上市場線 | 540 |
| | 3・5・54 | 54 | 新町徳川線 | 560 |
| | 3・5・55 | 55 | 歴史公園南北線 | 280 |
| | 3・3・59 | 59-1 | 太田北部幹線 | 1,890 |
| | | 59-2 | | 890 |
| | 3・3・60 | 60-1 | 太田西部幹線 | 1,400 |
| | | 60-2 | | 1,570 |
| | 3・3・61 | 61-1 | 新田世良田線 | 2,220 |
| | | 61-2 | | 3,130 |
| | 3・4・62 | 62-1 | 下田島尾島線 | 1,180 |
| | | 62-2 | | 700 |
| | 3・4・63 | 63 | 木崎駅前通り線 | 390 |
| | 3・5・64 | 64 | 鳥山1号線 | 910 |
| | 3・5・65 | 65 | 鳥山3号線 | 520 |
| | 3・4・66 | 66 | 東本町飯田線 | 410 |
| | 3・3・67 | 67 | 太田駅北口線 | 80 |
| | 3・4・68 | 68 | 沖野木崎線 | 960 |
| | 計43路線（61区間） | | | |
| 藪塚都市計画道路 | 3・2・1 | Y1 | 藪塚西部幹線 | 1,650 |
| | 3・3・2 | Y2 | 藪塚北部1号幹線 | 950 |
| | 3・3・3 | Y3 | 藪塚北部2号幹線 | 230 |
| | 3・3・4 | Y4 | 藪塚太田幹線 | 3,480 |
| | 3・4・5 | Y5 | 南北線 | 1,770 |
| | 3・4・6 | Y6 | 東西線 | 3,020 |
| | 3・5・7 | Y7-1 | 大間々尾島線 | 2,830 |
| | | Y7-2 | | 1,830 |
| | 計7路線（8区間） | | | |

### （２）路線の必要性検証手順

路線の必要性検証は、STEP1 から STEP3 の流れで検証を行いました。

### 【STEP1】上位計画等の位置付けの変化の検証

太田市では、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が、都市計画決定時と見直し時点について、

①太田市の骨格となる道路（都市軸）であったかどうか

②都市計画マスタープランでの位置付けに変化があったかどうか

以上２点について整理し、見直し時点において都市軸の位置付けがあり、都市計画決定時から必要性が上昇した路線について、必要性が高いと判断しました。

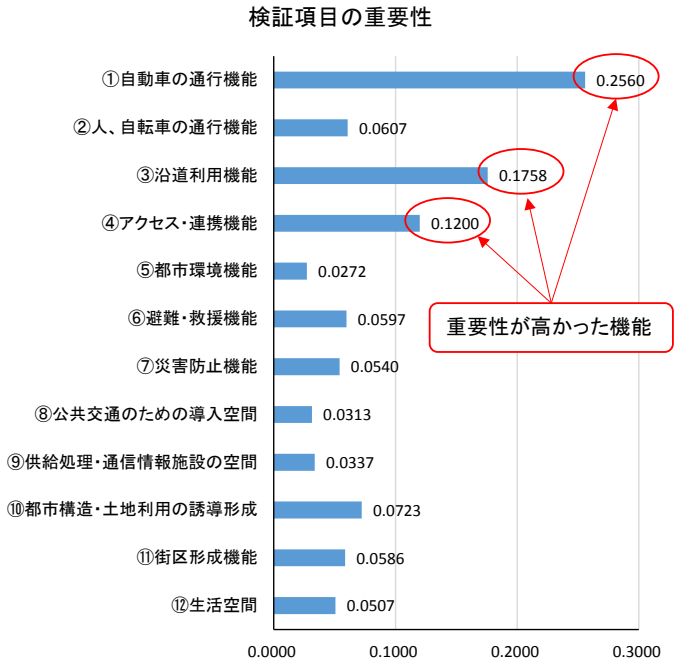
### 【STEP2】道路機能に基づく二時点間の検証

道路に求められる機能に基づき、都市計画決定時と見直し時点の二時点間で、路線ごとに評価することにより、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。

**■道路に求められる機能と採用した判断指標**

| 機能区分 | | 検証項目 | 必要とされる機能 | 採用した判断指標 | 参考資料 |
|---|---|---|---|---|---|
| 交通機能 | | ①自動車の通行機能 | □自動車の円滑な通行<br>□時間距離の短縮<br>（交通渋滞の緩和、解消） | □混雑度の変化 | □渋滞が発生する交通状況 |
| | | ②人、自転車の通行機能 | □人、自転車の安全な通行 | □歩行者、自転車交通量の変化 | □歩道設置の目安となる交通量 |
| | | ③沿道利用機能 | □沿道利用促進<br>□沿道の出入り | □沿道の大型施設立地の変化 | □大型商業施設の立地<br>□工業団地の立地 |
| | | ④アクセス・連携機能 | □高速道路網へのアクセス性向上<br>□都市間の連携 | □広域アクセス機能の変化 | □北関東自動車道のインター、スマートインターへの接続<br>□隣接都市との接続 |
| 空間機能 | 都市環境機能 | ⑤都市環境機能 | □癒しや憩いの場の提供<br>□通風、採光<br>□景観形成、保全 | □都市環境に配慮した位置付けの変化 | □景観形成重点地区候補地<br>□「無電柱化計画」の指定路線 |
| | 都市防災機能 | ⑥避難・救援機能 | □広域支援物資の輸送 | □緊急輸送道路の位置付けの変化 | □防災計画の緊急輸送道路の指定 |
| | | ⑦災害防止機能 | □火災等の延焼防止<br>□避難路、救援路の確保 | □災害防止機能の変化 | □避難路としての道路幅員の有無 |
| | 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 | □バスルートの変化 | □路線バス等の運行状況 |
| | | ⑨供給処理・通信情報施設の空間 | □供給処理施設の収容空間 | □下水道の幹線管渠設置状況の変化 | □下水道整備計画の位置付け |
| 市街地形成機能 | | ⑩都市構造・土地利用の誘導形成 | □都市の骨格、軸形成 | □都市軸としての位置付けの変化 | □広域交流連携軸、地域連携軸 |
| | | ⑪街区形成機能 | □まとまりある街区形成 | □街区形成機能の位置付けの変化 | □都市幹線道路の位置付け<br>□沿道の住宅地開発等 |
| | | ⑫生活空間 | □地域の文化活動での利用 | □地域の文化活動への寄与の変化 | □祭り、催事、駅伝等の開催 |

市では関係団体アンケートを実施して、これら 12 項目の中で特にこれからの道路整備において重要と考えられる項目 3 項目を抽出しました。




| 市民が重要視する検証項目 |
|---|
| ①　自動車の通行機能 |
| ③　沿道利用機能 |
| ④　アクセス・連携機能 |

抽出した 3 項目とその他の 9 項目に分けて、都市計画決定時と見直し時点それぞれについて必要性の比較を行いました。

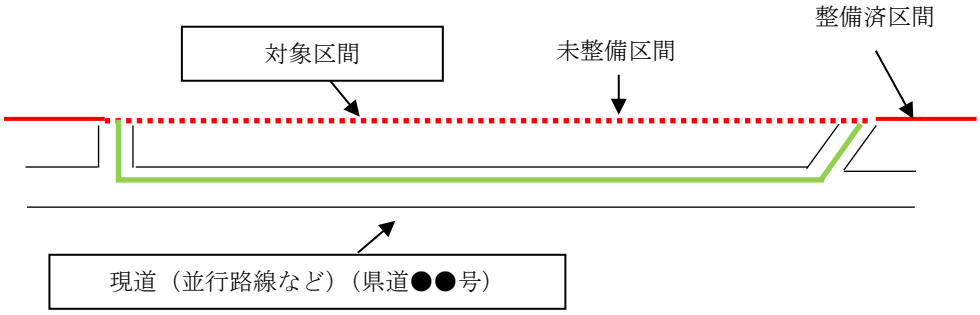
**■評価の考え方**

| 必要性の変化 | 評　価 |
|---|---|
| 当該機能の必要性が上昇（ ↗ ） | ◎ |
| 当該機能の必要性が高いまま推移（ →） | ○ |
| 当該機能の必要性が低いまま推移（ →） | △ |
| 当該機能の必要性が低下（ ↘ ） | × |

**【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、並行して走る都市計画道路以外の道路に振り替えられるかどうかを検証しました。同等の機能を有する代替区間がある場合はその結果を、総合評価の暫定見直し案を検討する際に加味しました。

**■代替区間のイメージ**



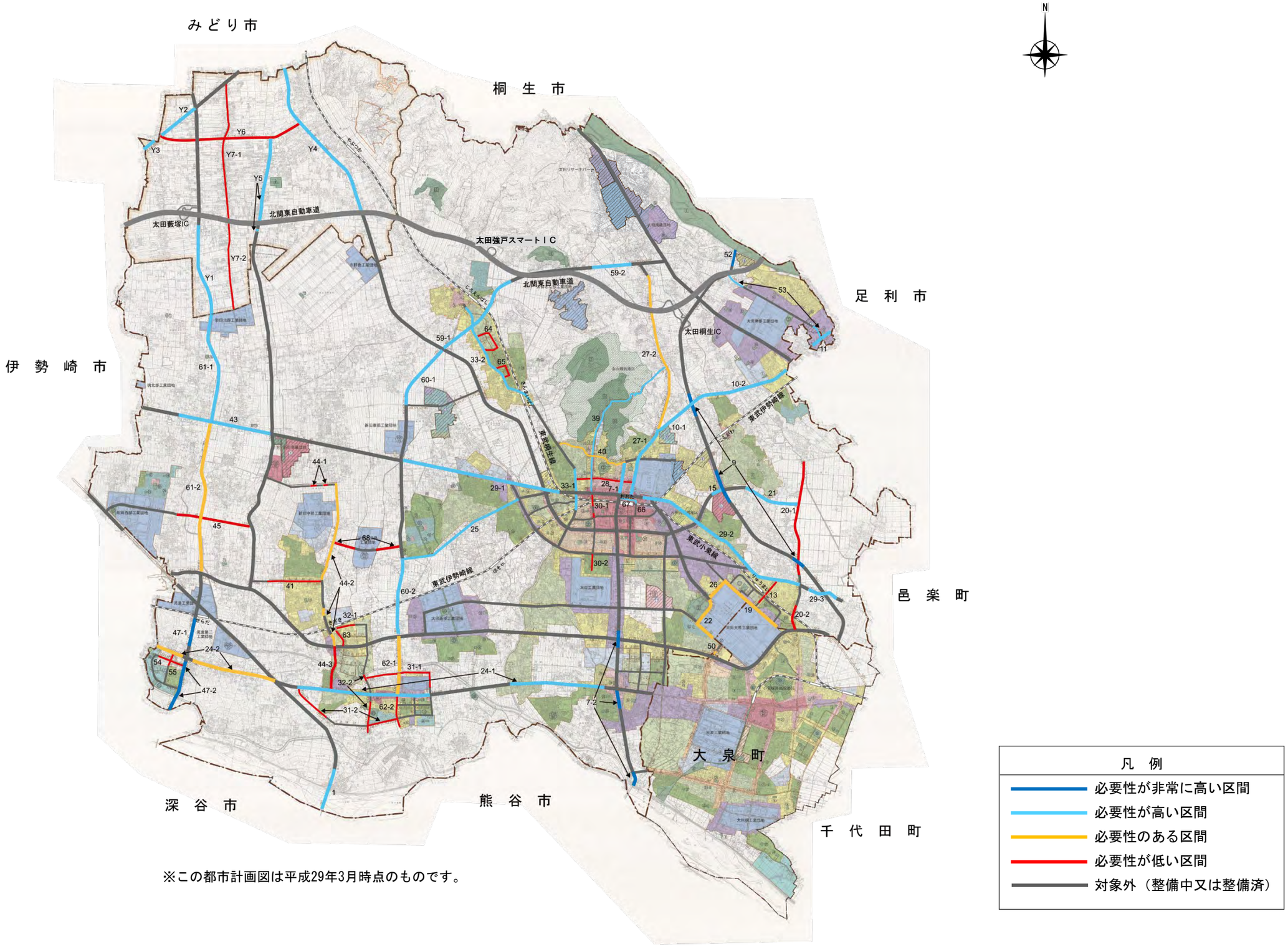

**（３）路線の必要性検証結果**

路線の必要性検証では STEP1 と STEP2 の検証結果を踏まえて最終的に対象区間を以下のように分類しました。

**■路線の必要性検証結果**

| 路線の必要性の分類 | 区間数 |
|---|---|
| 必要性が非常に高い | 5 |
| 必要性が高い | 29 |
| 必要性がある | 11 |
| 必要性が低い | 24 |
| 合　　計 | 69 |

■路線の必要性検証結果




※この都市計画図は平成29年3月時点のものです。

## ５．路線の実現性検証

### （１）路線の実現性検証手順

路線の実現性を検証するために、以下の検証項目を設定して対象区間の実現性を検証しました。

**■実現に大きな影響を与える項目**

事業を進めるにあたり問題の発生が避けられない、他の事業計画での検討状況や移設が難しい古墳等の物理的制約の有無について検証しました。

〇他の事業計画との整合性

道路整備事業（県道整備事業等）、面的整備事業（土地区画整理事業等）等の中で検討されているかどうかを確認し、その有無を整理しました。

〇物理的・地形的制約の検証

移設が難しい古墳、大規模構造物等の有無を図面上で確認しました。

**■実現のために考慮が必要となる項目**

事業を進めるにあたり大きな制約を受けないが、今後整備を進めるにあたり考慮しておくべき以下の項目について検証しました。

〇支障建築物の検証

計画線内にかかる支障建築物の位置と数量を図面上で確認しました。

〇隣接都市との接続状況の検証

隣接都市の都市計画道路との接続状況、計画幅員、車線数等を確認しました。

〇道路構造令との整合性の検証

計画の道路構成等において国が定めた基準である道路構造令に適合しているかを確認しました。

**■概成状況の検証**

概成済区間の中で交差点や一部の歩道整備が残っている場合には、整備の実現性が高いと考えられるため、概成状況について検証しました。

〇概成状況の検証

概成済区間の中ですでに整備された区間、整備内容等を確認しました。

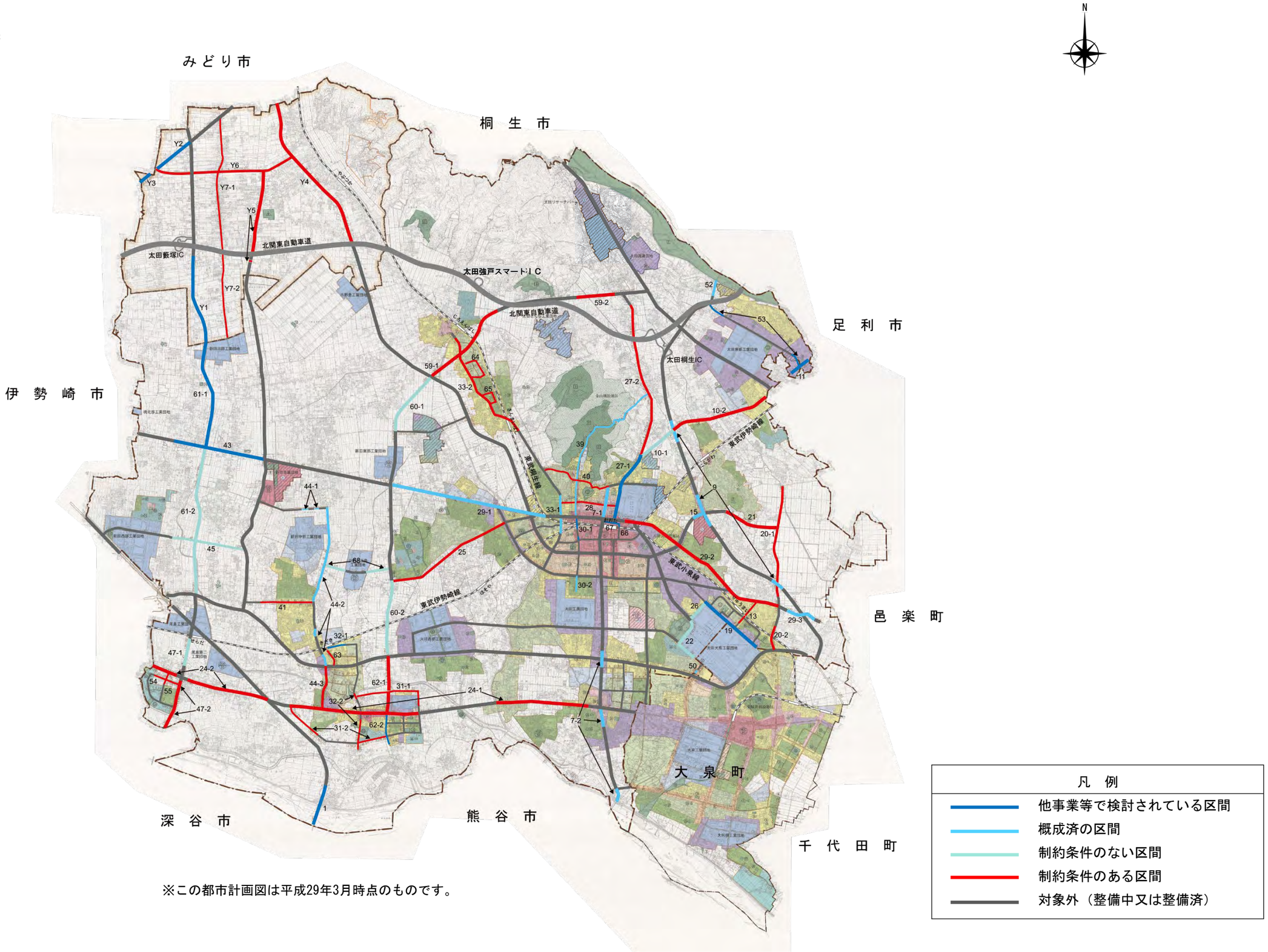
### （２）路線の実現性検証結果

実現性の検証結果を踏まえ、最終的には対象区間を以下のように分類しました。

**■路線の実現性検証結果**

| 路線の実現性の分類 | 区間数 |
|---|---|
| 他事業等で検討されている区間 | 15 |
| 概成済の区間 | 13 |
| 制約条件のある区間 | 32 |
| 制約条件のない区間 | 9 |
| 合　　計 | 69 |

■路線の実現性検証結果




※この都市計画図は平成29年3月時点のものです。

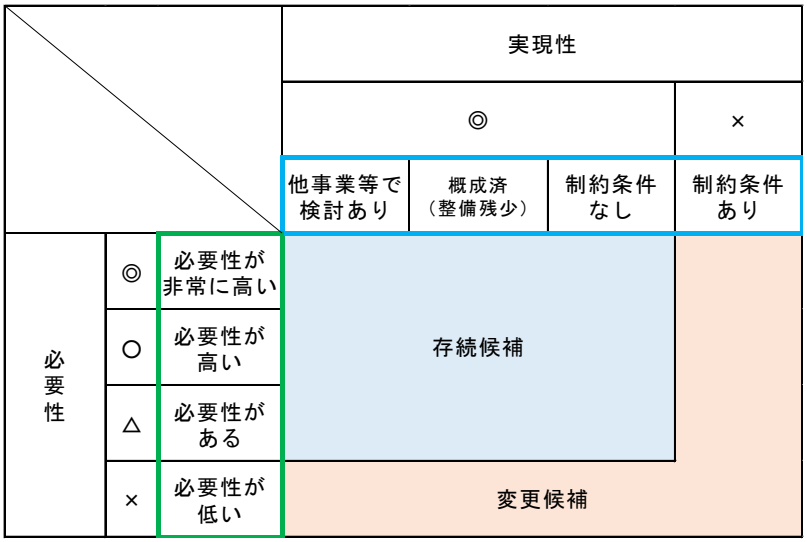
## ６．総合評価

### （１）総合評価の考え方

「路線の必要性検証」と「路線の実現性検証」の結果を踏まえ、総合的な観点から対象区間を「存続候補」と「変更候補」に分類し暫定見直し案を作成しました。

なお、基本的には以下の表に即して分類しましたが、上位計画の位置付けがある場合や路線の位置付け等から整備の必要性が高いものについては、それを勘案して存続候補としました。

**■存続候補と変更候補の分類の考え方**




・存続候補：現計画のまま存続すべき区間

・変更候補：現計画の変更を検討すべき区間

変更候補については、現地の実態を図面や既存調査資料から把握し、その制約条件を改善する方法について検討し、暫定見直し案としてまとめました。

**■暫定見直し内容**

①幅 員 の 変 更：将来需要に見合った幅員に変更します。

②ルートの変更：整備の制約となる物理的制約（古墳等）を避けるルートに変更します。

③構 造 の 変 更：安全確保を考慮した上で交差形状を変更します。

④区画整理事業と調整：土地区画整理事業の進捗に合わせて変更します。

⑤必要性の見直し：代替道路の有無を考慮し、都市計画道路としての必要性を見直します。

### （２）総合評価結果

総合評価の考え方に基づいて検討した結果は、以下のようになりました。

**■総合評価の結果**

| 総合評価の内容 | | 区間数 |
|---|---|---|
| 存続候補 | | 46 |
| 変更候補 | ① 幅員の変更 | 1 |
| | ② ルートの変更 | 1 |
| | ③ 構造の変更 | 1 |
| | ④ 区画整理事業と調整 | 5 |
| | ⑤ 必要性の見直し | 15 |
| | 変更候補計 | 23 |
| 合　　計 | | 69 |

■各区間の暫定見直し案

太田都市計画道路（幹線街路）(1)

| 路線番号 | 区間番号 | | 延長（m） | 管理区分 | 暫定見直し案 |
|---|---|---|---|---|---|
| 3・2・1 | 1 | 上武国道 | 830 | 国 | 存続 |
| 3・3・7 | 7-1 | 太田妻沼線 | 670 | 県 | 存続 |
| | 7-2 | | 1,170 | 県 | 存続 |
| 3・3・9 | 9 | 只上上小泉線 | 1,200 | 県 | 存続 |
| 3・3・10 | 10-1 | 太田足利線 | 910 | 県 | 存続 |
| | 10-2 | | 2,100 | 県 | 存続※ |
| 3・3・11 | 11 | 太田足利線 | 680 | 県 | 存続 |
| 3・3・13 | 13 | 竜舞中央線 | 700 | 市 | 変更（必要性の見直し） |
| 3・4・15 | 15 | 太田環状線 | 90 | 市 | 存続 |
| 3・3・19 | 19 | 内ヶ島上小泉線 | 1,470 | 県 | 存続 |
| 3・5・20 | 20-1 | 矢場古戸線 | 2,500 | 県（一部未決定） | 存続※ |
| | 20-2 | 矢場古戸線 | 630 | 県 | 変更（構造の変更） |
| 3・3・21 | 21 | 太田東部幹線 | 1,620 | 市 | 変更（幅員の変更） |
| 3・3・22 | 22 | 東別所坂田線 | 1,080 | 市 | 存続 |
| 3・5・24 | 24-1 | 大泉尾島線 | 4,830 | 県 | 存続※ |
| | 24-2 | | 2,370 | 県 | 存続※ |
| 3・5・25 | 25 | 西本町西野谷線 | 2,690 | 県（一部未決定） | 存続※ |
| 3・3・26 | 26 | 内ヶ島線 | 480 | 県 | 存続 |
| 3・4・27 | 27-1 | 太田桐生線 | 1,370 | 県 | 存続 |
| | 27-2 | | 3,380 | 県 | 変更（必要性の見直し） |
| 3・5・28 | 28 | 北町通り線 | 1,220 | 市 | 変更（必要性の見直し） |
| 3・5・29 | 29-1 | 太田中央通り線 | 3,390 | 県 | 存続 |
| | 29-2 | | 3,790 | 県 | 存続※ |
| | 29-3 | | 760 | 県 | 存続 |
| 3・5・30 | 30-1 | 本町新井線 | 430 | 市区画整理 | 存続※ |
| | 30-2 | | 390 | 市 | 変更（必要性の見直し） |
| 3・4・31 | 31-1 | 尾島環状線 | 1,680 | 市 | 変更（必要性の見直し） |
| | 31-2 | | 1,450 | 県（一部未決定） | 変更（必要性の見直し） |
| 3・4・32 | 32-1 | 木崎尾島線 | 390 | 市区画整理 | 変更（区画整理事業と調整） |
| | 32-2 | | 810 | 県 | 変更（必要性の見直し） |
| 3・5・33 | 33-1 | 太田大間々線 | 910 | 県・市 | 存続 |
| | 33-2 | | 2,880 | 県・市 | 存続※ |
| 3・6・39 | 39 | 太田東金井線 | 3,370 | 県・市 | 存続 |
| 3・6・40 | 40 | 大島東長岡線 | 1,730 | 県・市 | 存続※ |
| 3・4・41 | 41 | 中江田木崎線 | 1,240 | 県 | 変更（必要性の見直し） |
| 3・5・43 | 43 | 上田中小金井線 | 1,950 | 県 | 存続 |
| 3・5・44 | 44-1 | 上江田尾島線 | 230 | 市 | 存続※ |
| | 44-2 | | 2,240 | 県（一部未決定） | 存続 |
| | 44-3 | | 900 | 未決定 | 変更（区画整理事業と調整） |

※上位計画や路線の位置付け等から整備の必要性が高いことを考慮して検証した区間

太田都市計画道路（幹線街路）(2)

| 路線番号 | 区間番号 | | 延長（m） | 管理区分 | 暫定見直し案 |
|---|---|---|---|---|---|
| 3・5・45 | 45 | 赤堀早川線 | 1,600 | 市 | 変更（必要性の見直し） |
| 3・4・47 | 47-1 | 大間々尾島線 | 450 | 県 | 存続 |
| | 47-2 | | 1,060 | 県 | 存続※ |
| 3・4・50 | 50 | 東別所仙石線 | 50 | 市 | 存続 |
| 3・5・52 | 52 | 只上鹿島橋線 | 190 | 県 | 存続 |
| 3・5・53 | 53 | 只上市場線 | 540 | 市 | 存続 |
| 3・5・54 | 54 | 新町徳川線 | 560 | 市 | 変更（必要性の見直し） |
| 3・5・55 | 55 | 歴史公園南北線 | 280 | 市 | 変更（必要性の見直し） |
| 3・3・59 | 59-1 | 太田北部幹線 | 1,890 | 市 | 変更（ルートの変更） |
| | 59-2 | | 890 | 県 | 存続※ |
| 3・3・60 | 60-1 | 太田西部幹線 | 1,400 | 市 | 存続 |
| | 60-2 | | 1,570 | 市 | 存続 |
| 3・3・61 | 61-1 | 新田世良田線 | 2,220 | 未決定 | 存続 |
| | 61-2 | | 3,130 | 未決定 | 存続 |
| 3・4・62 | 62-1 | 下田島尾島線 | 1,180 | 県 | 存続※ |
| | 62-2 | | 700 | 県 | 存続※ |
| 3・4・63 | 63 | 木崎駅前通り線 | 390 | 市区画整理 | 変更（区画整理事業と調整） |
| 3・5・64 | 64 | 鳥山1号線 | 910 | 市区画整理 | 変更（区画整理事業と調整） |
| 3・5・65 | 65 | 鳥山3号線 | 520 | 市区画整理 | 変更（区画整理事業と調整） |
| 3・4・66 | 66 | 東本町飯田線 | 410 | 市区画整理 | 存続 |
| 3・3・67 | 67 | 太田駅北口線 | 80 | 市区画整理 | 存続 |
| 3・4・68 | 68 | 沖野木崎線 | 960 | 市 | 変更（必要性の見直し） |

藪塚都市計画道路（幹線街路）

| 路線番号 | 区間番号 | | 延長（m） | 管理区分 | 暫定見直し案 |
|---|---|---|---|---|---|
| 3・2・1 | Y1 | 藪塚西部幹線 | 1,650 | 県 | 存続 |
| 3・3・2 | Y2 | 藪塚北部1号幹線 | 950 | 県 | 存続 |
| 3・3・3 | Y3 | 藪塚北部2号幹線 | 230 | 県 | 存続 |
| 3・3・4 | Y4 | 藪塚太田幹線 | 3,480 | 県（一部未決定） | 存続※ |
| 3・4・5 | Y5 | 南北線 | 1,770 | 市 | 存続※ |
| 3・4・6 | Y6 | 東西線 | 3,020 | 市 | 変更（必要性の見直し） |
| 3・5・7 | Y7-1 | 大間々尾島線 | 2,830 | 県 | 変更（必要性の見直し） |
| | Y7-2 | | 1,830 | 県 | 変更（必要性の見直し） |

※上位計画や路線の位置付け等から整備の必要性が高いことを考慮して検証した区間

■総合評価結果

※この都市計画図は平成29年3月時点のものです。

●第5段階（暫定見直し案）

| 内　容 | | 区間数 |
|---|---|---|
| 存続候補 | | 46 |
| 変更候補 | ①幅員の変更 | 1 |
| | ②ルートの変更 | 1 |
| | ③構造の変更 | 1 |
| | ④区画整理事業と調整 | 5 |
| | ⑤必要性の見直し | 15 |
| | 変更候補計 | 23 |
| | 合　計 | 69 |

| 凡　例 | | |
|---|---|---|
| 存続候補 | | |
| 変更候補 | ①幅員の変更 | |
| | ②ルートの変更 | |
| | ③構造の変更 | |
| | ④区画整理事業と調整 | |
| | ⑤必要性の見直し | |
| 対象外（整備中又は整備済） | | |

## 7．道路ネットワークの検証

### （1）道路ネットワーク検証手順

総合評価で作成した暫定見直し案について、計画を変更した場合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、「道路ネットワークの接続性」と「道路ネットワークの交通処理能力」の観点から検証を行いました。

**■道路ネットワークの接続性**

市の都市計画マスタープラン、県の防災計画の中で位置付けられた以下の 3 点について、暫定見直しにより支障がないかを検証しました。

①広域交流連携軸及び地域連携軸

・広域交流連携軸：交通の主要な流れと密接に関わる都市の発展軸

・地域連動軸：広域交流連携軸を補完し、各地域・生活拠点を結ぶ軸

②幹線道路網の位置付け（環状道路、放射道路）

③緊急輸送道路（主要な防災拠点及び輸送拠点を結ぶ道路ネットワーク）

**■道路ネットワークの交通処理能力**

以下の条件で、検討対象区間の将来交通量と混雑度を推計しました。

□予 測 年 次：平成 47 年

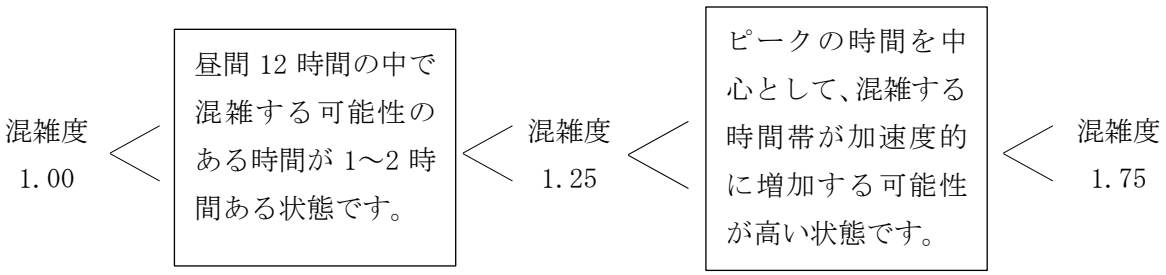
□予測ケース：①都市計画道路がすべて完成した場合

②暫定見直し案で整備を行った場合

□予 測 項 目：将来交通量

将来混雑度

□交通処理能力の判断方法：混雑度 1.25 を基準に考え、1.25 を超える区間を抽出




混雑度とは、1 日の将来交通量を交通容量（1 日に各区間で処理できる交通量）で割った値です。

## （２）道路ネットワーク検証結果

### ■見直し内容を変更する区間

検証結果を踏まえ、暫定見直し案を変更する必要がある区間は以下のとおりとなりました。

3・5・20　矢場古戸線　区間 20-2　　変　更　→　存 続 候 補

（混雑度も比較的高く、周辺道路の混雑緩和にも影響するため存続候補とします。）

3・4・27　太田桐生線　区間 27-2　　変　更　→　存 続 候 補

（将来交通量推計結果で混雑度は低下していますが、新規産業団地の交通を処理する道路として必要であるため存続候補とします。）

3・5・28　北町通り線　区間 28　　変　更　→　存 続 候 補

（中心市街地の東西断面の容量不足を補完するため存続候補とします。）

3・4・31 尾島環状線 区間 31-2　　変　更　→　部 分 廃 止 候 補

（現道のない未整備区間は上武道路での代替が可能であるため部分廃止候補とします。）

3・4・32 木崎尾島線 区間 32-2　　変　更　→　存 続 候 補

（通学路指定があるにもかかわらず一部歩道幅員が確保されていないため存続候補とします。）

3・4・41 中江田木崎線 区間 41　　変　更　→　存 続 候 補

（通学路指定があるにもかかわらず一部歩道幅員が確保されていないため存続候補とします。）

3・5・45 赤堀早川線 区間 45　　変　更　→　部 分 廃 止 候 補

（産業機能連携軸に位置付けられている 3・3・61 新田世良田線までの区間は必要性が高いため存続候補とし、東の区間のみの部分廃止候補とします。）

3・4・66　東本町飯田線　区間 66　　存　続　→　変更候補（区画整理と調整）

（太田駅周辺土地区画整理事業の事業計画の見直しを検討しているため、変更候補（区画整理と調整）とします。）

3・3・67　太田駅北口線　区間 67　　存　続　→　変更候補（区画整理と調整）

（太田駅周辺土地区画整理事業の事業計画の見直しを検討しているため、変更候補（区画整理と調整）とします。）

3・4・68　沖野木崎線　区間 68　　変　更　→　存 続

（工業団地に接続する県道太田境東線は歩道幅員が確保されていないため、工業団地関連交通を都市計画道路にネットワークさせる路線として必要であることから存続とします。）

3・4・6 東西線 区間 Y6　　変　更　→　存 続 候 補

（通学路指定があるにもかかわらず一部歩道幅員が確保されていないため存続候補とします。）

**■存続であるが今後混雑緩和に向け関係機関と協議が必要な区間**

暫定見直し案で存続とした区間の中で混雑度が 1.25 を超える区間や時間帯によって混雑度が非常に高い区間があり、以下の区間については、今後存続する中で混雑緩和に向けた取り組みを検討していく必要があります。

3・3・10　太田足利線　　区間 10-1
3・5・20　矢場古戸線　　区間 20-2
3・4・27　太田桐生線　　区間 27-1

## 8．見直し案の作成

ここまでの検討結果を踏まえ、見直し検討対象区間 69 区間について、見直しを行った結果は以下のようになりました。

今後は、本見直し案に基づいて変更、廃止の都市計画変更手続きを行うものですが、周辺住民や関連企業等への説明を通して合意形成を図り、隣接市町や関係機関と協議及び調整を行いながら手続きを進めます。

**■見直し結果**

| 見直しの方向 | | 区間数 |
|---|---|---|
| 存　　続 | | 51 |
| 変更候補 | ①幅員の変更 | 1 |
| | ②ルートの変更 | 1 |
| | ③区画整理事業と調整 | 7 |
| 廃止候補 | ④廃止 | 7 |
| | ⑤部分廃止 | 2 |
| 合　　計 | | 69 |

■見直し案

※この都市計画図は平成29年3月時点のものです。

●第7段階（見直し案）

| 見直しの方向 | | 区間数 |
|---|---|---|
| 存　続　候　補 | | 51 |
| 変更候補 | ①幅員の変更 | 1 |
| | ②ルートの変更 | 1 |
| | ③区画整理事業と調整 | 7 |
| 廃止候補 | ④廃止 | 7 |
| | ⑤部分廃止 | 2 |
| 合　　計 | | 69 |

| 凡　　例 | |
|---|---|
| 存　続　候　補<br>混雑緩和に向けた取り組みを検討※ | |
| 変更候補 ①幅員の変更 | |
| 変更候補 ②ルートの変更 | |
| 変更候補 ③区画整理事業と調整 | |
| 廃止候補 ④廃止 | |
| 廃止候補 ⑤部分廃止（点線部廃止） | |
| 対象外（整備中又は整備済） | |

※存続区間で混雑度が高い（1.25を超える）区間

## ■見直し案と見直し内容

太田都市計画道路（幹線街路）(1)

| 路線番号 | 区間番号 | 路線名 | 延長（m） | 管理区分 | 第７段階見直し案 | 見直し内容 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 3・2・1 | 1 | 上武国道 | 830 | 国 | 存続候補 | 埼玉県と群馬県間を結ぶ広域的な主要幹線道路としての位置づけは変わらず、第1次緊急輸送道路にも指定されており、<br>都市計画決定時から必要性が高い状況は変わっていない。<br>利根川橋梁部が暫定2車線であるが、整備の制約条件は無く、平成26年に事業再評価で整備が必要な道路として再評価を受けているため存続候補とする。 |
| 3・3・7 | 7-1 | 太田妻沼線 | 670 | 県 | 存続候補 | 一般県道太田熊谷線が現道であり、都市計画決定時から必要性が高い状況は変わっていない。<br>市街地中心部の交通を処理する路線として交差点及び歩道の一部拡幅を残すのみであり存続候補とする。 |
| | 7-2 | | 1,170 | 県 | 存続候補 | 一般国道407号が現道であり、市中心部と埼玉県を結ぶ重要な南北軸として都市計画決定時から必要性は非常に高くなっている。<br>3ヶ所の交差点部付近で歩道の整備を残すのみであり存続候補とする。 |
| 3・3・9 | 9 | 只上上小泉線 | 1,200 | 県 | 存続候補 | 一般国道122号が現道であり、市東側の主要環状道路として都市計画決定時から必要性は非常に高くなっている。<br>3ヶ所の交差点部付近の整備を残すのみであり存続候補とする。 |
| 3・3・10 | 10-1 | 太田足利線 | 910 | 県 | 存続候補<br>（混雑緩和に向けて関係機関と協議） | 一般国道407号が現道であり、市中心部と一般国道50号を結ぶ放射道路として都市計画決定時から必要性が高い状況は変わっていない。<br>第1次緊急輸送道路にも指定されており存続候補とするが、将来交通量推計でも混雑度が高いため、混雑緩和に向けて関係機関と協議を行う。 |
| | 10-2 | | 2,100 | 県 | 存続候補 | 一般国道407号が現道であり、市中心部と一般国道50号を結ぶ放射道路として都市計画決定時から必要性が高い状況は変わっていない。<br>第1次緊急輸送道路に指定され、防災上重要な路線であるため存続候補とする。 |
| 3・3・11 | 11 | 太田足利線 | 680 | 県 | 存続候補 | 主要地方道足利太田線が現道であり、栃木県とを結ぶ放射道路として都市計画決定時から必要性が高い状況は変わっていない。<br>第1次緊急輸送道路に指定され、上位計画にも位置付けられているため存続候補とする。 |
| 3・3・13 | 13 | 竜舞中央線 | 700 | 市 | 廃止候補 | 都市計画決定時から必要性は低下しているため廃止候補とするが、主要地方道足利千代田線や一般県道太田大泉線などの周辺道路が時間帯によって混雑していることから、当該路線を含む周辺道路整備による混雑緩和の方針が整理された場合、廃止手続きを行うものとする。 |
| 3・4・15 | 15 | 太田環状線 | 90 | 市 | 存続候補 | 市中心部南側の環状道路であり、都市計画決定時から必要性が高い状況は変わっていない。<br>一般国道122号との交差部付近の整備が残っているのみであり存続候補とする。 |
| 3・3・19 | 19 | 内ヶ島上小泉線 | 1,470 | 県 | 存続候補 | 一般県道太田大泉線太田大泉工業団地北側が現道であり、大泉町とを結ぶ道路として都市計画決定時から必要性がある状況は変わっていない。<br>上位計画にも位置付けられているため存続候補とする。 |
| 3・5・20 | 20-1 | 矢場古戸線 | 2,500 | 県<br>（一部未決定） | 存続候補 | 一般国道354号と一般県道佐野太田線を結ぶ太田市の環状道路である。<br>大泉町と足利市を結ぶ南北軸としてネットワーク上重要であり存続候補とする。 |
| | 20-2 | | 630 | 県 | 存続候補<br>（混雑緩和に向けて関係機関と協議） | 主要地方道足利千代田線が現道であり、一般国道354号と主要地方道足利千代田線を結び混雑度も高い。<br>将来交通量推計でも混雑度が高いため存続候補とし、混雑緩和に向けて関係機関と協議を行う。 |
| 3・3・21 | 21 | 太田東部幹線 | 1,620 | 市 | 変更候補（幅員の変更） | 3・4・15太田環状線の延伸方向の道路であり、都市計画決定時から必要性が高い状況は変わっていない。<br>計画幅員25m（4車線）の区間であるが、将来交通量推計を勘案し幅員18mに縮減する。 |
| 3・3・22 | 22 | 東別所坂田線 | 1,080 | 市 | 存続候補 | 太田大泉工業団地の外周道路であり、都市計画決定時から必要性がある状況は変わっていない。<br>工業団地の物流関連交通を処理し制約条件も少ないため存続候補とする。 |
| 3・5・24 | 24-1 | 大泉尾島線 | 4,830 | 県 | 存続候補 | 一般県道綿貫篠塚線が現道であり、市の南部を東西に結ぶ主要幹線道路であり、都市計画決定時から必要性が高い状況は変わっていない。<br>第2次緊急輸送道路に指定されているため存続候補とする。 |
| | 24-2 | | 2,370 | 県 | 存続候補 | 一般県道綿貫篠塚線が現道であり、市の南部を東西に結ぶ主要幹線道路であり、都市計画決定時から必要性がある状況は変わっていない。<br>第2次緊急輸送道路に指定されているため存続候補とする。 |
| 3・5・25 | 25 | 西本町西野谷線 | 2,690 | 県<br>（一部未決定） | 存続候補 | 中心市街地から市西部を結ぶ重要な放射道路であり、都市計画決定時から必要性が高い状況は変わっていない。<br>未整備区間は、一般県道太田境東線が並行しているが狭隘で安全確保が課題である。<br>将来交通量推計でも混雑度が高いため存続候補とする。 |
| 3・3・26 | 26 | 内ヶ島線 | 480 | 県 | 存続候補 | 一般県道太田大泉線が現道であり、太田大泉工業団地の外周道路として、都市計画決定時から必要性がある状況は変わっていない。<br>工業団地関連物流交通を処理するため必要であり存続候補とする。 |
| 3・4・27 | 27-1 | 太田桐生線 | 1,370 | 県 | 存続候補<br>（混雑緩和に向けて関係機関と協議） | 一般国道407号が現道であり、都市計画決定時から必要性が高い状況は変わっていない。<br>今後整備を検討している路線であり存続候補とするが、将来交通量推計でも混雑度が高いため、混雑緩和に向けて関係機関協議を行う。 |
| | 27-2 | | 3,380 | 県 | 存続候補 | 一般県道太田桐生線が現道であり、追分交差点から主要地方道足利伊勢崎線まで都市計画決定時から必要性がある状況は変わっていない。<br>将来交通量推計で混雑度は低下しているが、新規産業団地の交通を処理するため必要であり存続候補とする。 |

太田都市計画道路（幹線街路）(2)

| 路線番号 | 区間番号 | 路線名 | 延長（m） | 管理区分 | 第７段階見直し案 | 見直し内容 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 3・5・28 | 28 | 北町通り線 | 1,220 | 市 | 存続候補 | 主要地方道前橋館林線の北側を並行に走る路線であり、現道は大部分が東方向への一方通行である。<br>中心市街地の東西断面の容量不足への対応、北側の環状機能強化のため存続候補とする。 |
| 3・5・29 | 29-1 | 太田中央通り線 | 3,390 | 県 | 存続候補 | 主要地方道前橋館林線が現道であり、市の中央を東西に結ぶ主要幹線道路として、都市計画決定時から必要性が高い状況は変わっていない。<br>第1次緊急輸送道路にも指定されているため存続候補とする。 |
| | 29-2 | | 3,790 | 県 | 存続候補 | 主要地方道前橋館林線が現道であり、市の中央を東西に結ぶ主要幹線道路として、都市計画決定時から必要性が高い状況は変わっていない。<br>第1次緊急輸送道路にも指定され、計画幅員の確保が必要であり存続候補とする。 |
| | 29-3 | | 760 | 県 | 存続候補 | 主要地方道前橋館林線が現道であり、市の中央を東西に結ぶ主要幹線道路として、都市計画決定時から必要性が高い状況は変わっていない。<br>第1次緊急輸送道路にも指定されているため存続候補とする。 |
| 3・5・30 | 30-1 | 本町新井線 | 430 | 市区画整理 | 存続候補 | 主要地方道前橋館林線から南に中心市街地を結ぶ道路である。<br>太田駅周辺土地区画整理事業として現在施工中であるため存続候補とする。 |
| | 30-2 | | 390 | 市 | 廃止候補 | 概成済で、並行する市道が代替機能を果たす。<br>将来交通量推計でも混雑度は低いため廃止候補とする。 |
| 3・4・31 | 31-1 | 尾島環状線 | 1,680 | 市 | 廃止候補 | 尾島地区の環状道路と考えられていたが、都市計画決定時から必要性は低下している。<br>将来交通量推計でも混雑度は低いため廃止候補とする。 |
| | 31-2 | | 1,450 | 県<br>（一部未決定） | 部分廃止候補 | 尾島地区の環状道路と考えられていたが、都市計画決定時から必要性は低下している。<br>現道のない未整備区間は上武道路での代替が可能であるため部分廃止候補とする。 |
| 3・4・32 | 32-1 | 木崎尾島線 | 390 | 市区画整理 | 変更候補（区画整理事業と調整） | 宝泉南部土地区画整理事業から除外された区域であるため、都市計画決定時から必要性は低下しており変更候補（区画整理事業と調整）とする。 |
| | 32-2 | | 810 | 県 | 存続候補 | 都市計画決定時から必要性は低下しており、将来交通量推計でも混雑度は低いが、通学路指定があるにもかかわらず一部歩道幅員が確保されていないため存続候補とする。 |
| 3・5・33 | 33-1 | 太田大間々線 | 910 | 県・市 | 存続候補 | 市中心部を通り、都市計画決定時から必要性が高い状況は変わっていない。<br>交差点及び歩道の一部幅員が不足しているのみで、制約条件も少ないため存続候補とする。 |
| | 33-2 | | 2,880 | 県・市 | 存続候補 | 太田藪塚インター方面から中心市街地への交通を分担するため、都市計画決定時から必要性が高い状況は変わっていない。<br>上位計画にも位置付られているため存続候補とする。 |
| 3・6・39 | 39 | 太田東金井線 | 3,370 | 県・市 | 存続候補 | 一般県道金山城趾線が現道であり、都市計画決定時から必要性が高い状況は変わっていない。<br>交差点及び一部歩道幅員が未整備であり、北側の環状機能強化のため存続候補とする。 |
| 3・6・40 | 40 | 大島東長岡線 | 1,730 | 県・市 | 存続候補 | 中心市街地の北側の環状機能を有し、都市計画決定時から必要性がある状況は変わっていない。<br>東西断面の容量不足への対応、北側の環状機能強化のため存続候補とする。 |
| 3・4・41 | 41 | 中江田木崎線 | 1,240 | 県 | 存続候補 | 一般県道太田境東線が現道であり、木崎生活拠点からの交通を処理する道路である。<br>都市計画決定時から必要性は低下しているが、歩行者・自転車交通量が多く、通学路指定があるにもかかわらず一部歩道幅員が確保されていないため存続候補とする。 |
| 3・5・43 | 43 | 上田中小金井線 | 1,950 | 県 | 存続候補 | 主要地方道前橋館林線が現道であり、市の中央を東西に結ぶ主要幹線道路として、都市計画決定時から必要性が高い状況は変わっていない。<br>第1次緊急輸送道路にも指定され、上位計画にも位置付けられているため存続候補とする。 |
| 3・5・44 | 44-1 | 上江田尾島線 | 230 | 市 | 存続候補 | 一般県道桐生新田木崎線と新田地域拠点を結ぶ道路である。<br>一部が概成済であるが狭隘のため存続候補とする。 |
| | 44-2 | | 2,240 | 県<br>（一部未決定） | 存続候補 | 周辺工業団地関連交通を処理し、都市計画決定時から必要性がある状況は変わっていない。北側の大部分が概成済で、未整備区間は一部幅員が不足しているため存続候補とする。<br>なお、周辺の都市計画道路の見直しに合わせ、国道354号接続部の線形の見直しを検討する。 |
| | 44-3 | | 900 | 未決定 | 変更候補（区画整理事業と調整） | 宝泉南部土地区画整理事業から除外された区域であるため、都市計画決定時から必要性は低下しており変更候補（区画整理事業と調整）とする。 |
| 3・5・45 | 45 | 赤堀早川線 | 1,600 | 市 | 部分廃止候補 | 上武道路への周辺工業団地からのアクセス道路であるが、都市計画決定時から必要性は低下している。<br>ネットワークとしての位置付け等もなく廃止候補とするが、上位計画に位置付けられている3・3・61新田世良田線までの区間は必要性が高いため部分廃止候補とする。 |

太田都市計画道路（幹線街路）(3)

| 路線番号 | 区間番号 | 路線名 | 延長（m） | 管理区分 | 第７段階見直し案 | 見直し内容 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 3・4・47 | 47-1 | 大間々尾島線 | 450 | 県 | 存続候補 | 一般国道354号から深谷市方面を結ぶ南北軸であり、都市計画決定時から必要性は非常に高くなっている。<br>第2次緊急輸送道路に指定されており、制約条件も少なく存続候補とする。 |
| | 47-2 | | 1,060 | 県 | 存続候補 | 主要地方道伊勢崎深谷線が現道であり、一般県道綿貫篠塚線と深谷市方面を結ぶ南北軸であり、都市計画決定時から必要性は非常に高くなっている。<br>第2次緊急輸送道路に指定されており、深谷市側で上武大橋を整備中で今後の需要増を考慮して存続候補とする。 |
| 3・4・50 | 50 | 東別所仙石線 | 50 | 市 | 存続候補 | 太田大泉工業団地関連の交通を処理する道路であり、都市計画決定時から必要性がある状況は変わっていない。<br>一部歩道整備が残るのみであり存続候補とする。 |
| 3・5・52 | 52 | 只上鹿島橋線 | 190 | 県 | 存続候補 | 一般県道竜舞山前停車場線が現道であり、栃木県との連絡、太田桐生インターへのアクセス道路として、都市計画決定時から必要性は非常に高くなっている。<br>一部歩道整備が残るのみで存続候補とする。 |
| 3・5・53 | 53 | 只上市場線 | 540 | 市 | 存続候補 | 太田東部工業団地から太田桐生インターを結ぶ道路であり、都市計画決定時から必要性が高い状況は変わっていない。<br>上位計画に位置付けられている3・3・11太田足利線との整合を図るため存続候補とする。 |
| 3・5・54 | 54 | 新町徳川線 | 560 | 市 | 廃止候補 | 今井土地区画整理事業地内の交通を処理する道路であるが、土地区画整理事業によって整備された道路で幹線道路へのネットワークは確保されており、都市計画決定時から必要性が低下しているため廃止候補とする。 |
| 3・5・55 | 55 | 歴史公園南北線 | 280 | 市 | 廃止候補 | 今井土地区画整理事業地内の交通を処理する道路であるが、土地区画整理事業によって整備された道路で幹線道路へのネットワークは確保されており、都市計画決定時から必要性が低下しているため廃止候補とする。 |
| 3・3・59 | 59-1 | 太田北部幹線 | 1,890 | 市 | 変更候補（ルートの変更） | 太田市の主要環状道路であり、北関東自動車道の太田桐生インター、太田強戸スマートインターへのアクセス道路として<br>都市計画決定時から必要性が高い状況は変わっていない。<br>上位計画にも位置付けられているため存続候補とするが、ルート上に古墳があり整備が難しいため変更を検討する必要がある。 |
| | 59-2 | | 890 | 県 | 存続候補 | 太田市の主要環状道路であり、北関東自動車道の太田桐生インター、太田強戸スマートインターへのアクセス道路として<br>都市計画決定時から必要性が高い状況は変わっていない。主要地方道足利伊勢崎線が現道である。<br>上位計画にも位置付けられているため存続候補とする。 |
| 3・3・60 | 60-1 | 太田西部幹線 | 1,400 | 市 | 存続候補 | 太田市の主要環状道路であり、都市計画決定時から必要性が高い状況は変わっていない。<br>上位計画に位置付けられており制約条件も少なく存続候補とする。 |
| | 60-2 | | 1,570 | 市 | 存続候補 | 太田市の主要環状道路であり、都市計画決定時から必要性が高い状況は変わっていない。<br>上位計画に位置付けられており制約条件も少なく存続候補とする。 |
| 3・3・61 | 61-1 | 新田世良田線 | 2,220 | 未決定 | 存続候補 | 太田市の主要環状道路であり、太田藪塚インターへのアクセス道路として都市計画決定時から必要性が高い状況は変わっていない。<br>上位計画にも位置付けられているため存続候補とする。 |
| | 61-2 | | 3,130 | 未決定 | 存続候補 | 太田市の主要環状道路であり、太田藪塚インターへのアクセス道路として都市計画決定時から必要性が高い状況は変わっていない。<br>上位計画にも位置付けられているため存続候補とする。 |
| 3・4・62 | 62-1 | 下田島尾島線 | 1,180 | 県 | 存続候補 | 3・3・60太田西部幹線に接続する環状道路であり、都市計画決定時から必要性がある状況は変わっていない。<br>地域連携軸として尾島地区に連絡する重要路線であり、存続候補とする。 |
| | 62-2 | | 700 | 県 | 存続候補 | 3・3・60太田西部幹線に接続する環状道路である。<br>尾島東部区画整理事業として事業を進めているため存続候補とする。 |
| 3・4・63 | 63 | 木崎駅前通り線 | 390 | 市区画整理 | 変更候補（区画整理事業と調整） | 木崎駅へのアクセス道路である。<br>宝泉南部土地区画整理事業から除外された区域であるため、都市計画決定時から必要性は低下しており変更候補（区画整理事業と調整）とする。 |
| 3・5・64 | 64 | 鳥山1号線 | 910 | 市区画整理 | 変更候補（区画整理事業と調整） | 鳥山土地区画整理事業は実施の見込みがなく、都市計画決定時から必要性は低下しており変更候補（区画整理事業と調整）とする。 |
| 3・5・65 | 65 | 鳥山3号線 | 520 | 市区画整理 | 変更候補（区画整理事業と調整） | 鳥山土地区画整理事業は実施の見込みがなく、都市計画決定時から必要性は低下しており変更候補（区画整理事業と調整）とする。 |
| 3・4・66 | 66 | 東本町飯田線 | 410 | 市区画整理 | 変更候補（区画整理事業と調整） | 太田駅の南北を連絡する道路である。<br>太田駅周辺土地区画整理事業の事業計画の見直しを検討しているため、変更候補（区画整理と調整）とする。 |
| 3・3・67 | 67 | 太田駅北口線 | 80 | 市区画整理 | 変更候補（区画整理事業と調整） | 太田駅北口のアクセス道路である。<br>太田駅周辺土地区画整理事業の事業計画の見直しを検討しているため、変更候補（区画整理と調整）とする。 |
| 3・4・68 | 68 | 沖野木崎線 | 960 | 市 | 存続候補 | 都市計画決定時から必要性は低下しており将来交通量推計から混雑度も低いが、工業団地に接続する県道太田境東線は歩道幅員が確保されていないため、<br>工業団地関連交通を都市計画道路にネットワークさせる路線として必要であることから存続候補とする。 |

藪塚都市計画道路（幹線街路）

| 路線番号 | 区間番号 | 路線名 | 延長（m） | 管理区分 | 第７段階見直し案 | 見直し内容 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 3・2・1 | Y1 | 藪塚西部幹線 | 1,650 | 県 | 存続候補 | 太田市西部の環状道路で太田藪塚インター関連交通を処理し、都市計画決定時から必要性が高い状況は変わっていない。<br>上位計画にも位置付けられているため存続候補とする。 |
| 3・3・2 | Y2 | 藪塚北部1号幹線 | 950 | 県 | 存続候補 | 主要地方道桐生伊勢崎線が現道であり、太田市を経由して伊勢崎市とみどり市を結ぶ主要幹線道路として、都市計画決定時から必要性が高い状況は変わっていない。<br>第１次緊急輸送道路にも位置付けられているため存続候補とする。 |
| 3・3・3 | Y3 | 藪塚北部2号幹線 | 230 | 県 | 存続候補 | 主要地方道桐生伊勢崎線が現道であり、太田市を経由して伊勢崎市とみどり市を結ぶ主要幹線道路として、都市計画決定時から必要性が高い状況は変わっていない。<br>第１次緊急輸送道路にも位置付けられているため存続候補とする。 |
| 3・3・4 | Y4 | 藪塚太田幹線 | 3,480 | 県<br>（一部未決定） | 存続候補 | 太田市の放射道路として機能する主要幹線道路であり、都市計画決定時から必要性が高い状況は変わっていない。<br>上位計画にも位置づけられており重要であるため存続候補とする。 |
| 3・4・5 | Y5 | 南北線 | 1,770 | 市 | 存続候補 | 太田市の南北交通を処理する道路であり、都市計画決定時から必要性が高い状況は変わっていない。<br>上位計画に位置付けられた藪塚地区拠点に連絡する重要路線であり存続候補とする。 |
| 3・4・6 | Y6 | 東西線 | 3,020 | 市 | 存続候補 | 藪塚地区の東西交通を分担する道路であるが、都市計画決定時から必要性は低下している。<br>代替機能を有する一般県道国定藪塚線があるが、両路線とも通学路指定があり、一部歩道幅員が確保されていないため存続候補とする。 |
| 3・5・7 | Y7-1 | 大間々尾島線 | 2,830 | 県 | 廃止候補 | みどり市と太田市西部を連絡する道路であるが、都市計画決定時から必要性は低下している。<br>一般県道大原境三ツ木線が代替となるため廃止候補とする。 |
| | Y7-2 | | 1,830 | 県 | 廃止候補 | みどり市と太田市西部を連絡する道路であるが、都市計画決定時から必要性は低下している。<br>北側区間Ｙ7-1と同等の機能を持つため、Ｙ7-1とともに廃止候補とする。 |