

太田市都市計画道路（幹線街路）の見直し案（素案）

令和元年11月

1. 目的

本市の都市計画道路は、昭和30年代に都市計画決定されてから、なお未整備の路線があり、社会経済情勢の変化に合わせて都市計画道路網を見直し、真に必要な都市計画道路かどうかを検証することが必要となっていたことから、県の「都市計画道路ガイドライン（都市計画道路の見直し編）」に沿って、当時最新であった平成17年の将来交通量推計データを使用して検証を行い、平成28年3月に「太田市都市計画道路の見直し案」を公表しました。

その後の社会経済情勢の変化や北関東自動車道、東毛幹線の開通など市を取り巻く交通環境が大きく変化していることから、その後に使用可能となった平成27～28年度に実施された群馬県パーソントリップ調査（交通に関する実態調査）による将来交通量推計データを用いて再検証を行ったものです。

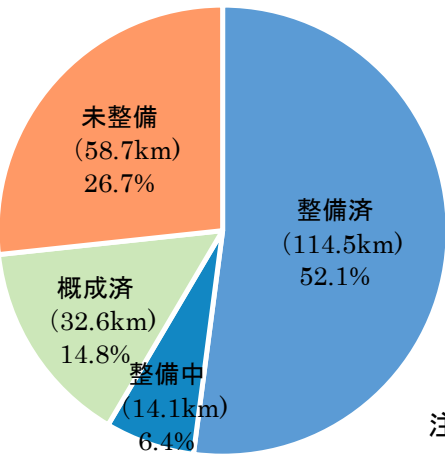
2. 都市計画道路（幹線街路）の見直しの流れ

見直し手順は「都市計画ガイドライン（都市計画道路の見直し編）」（平成25年7月群馬県）で示されている検討フローに基づいて行います。今回の再検証では赤枠内の第6段階・第7段階を行います。

■見直し対象路線：幹線街路のうち未改良区間を含む路線
全69路線中、50路線（69区間）

段階	内容	詳細
第1段階	将来都市像等の整理	上位計画等を踏まえた将来都市像、まちづくりの方向性の整理
第2段階	検討対象路線の整理	見直し対象路線（区間）の抽出
第3段階	路線の必要性検証	上位計画等の位置づけの変化の検証 道路機能に基づく二時点間の検証 代替路線の有無による検証
第4段階	路線の実現性検証	実現性のある計画となっているかの検証
第5段階	総合評価	第3段階、第4段階を踏まえ総合的な観点から、暫定見直し案を作成
第6段階	道路ネットワークの検証	暫定見直し案による道路網の影響を将来交通量の推計等により検証
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、最終見直し案として総合的に判断（存続・変更・廃止）

3. 都市計画道路（幹線街路）の整備状況



注）平成31年3月31日時点
幹線街路計画総延長 219.9km

■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に確保されており、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

4. 将来都市像等の整理

【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。

5. 見直し案



●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	
変更候補	存続候補 混雑緩和に向けた取り組みを検討※
	①幅員の変更
	②ルートの変更
廃止候補	③区画整理事業と調整
	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

※この都市計画図は平成29年3月時点のものです。

■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、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。 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。 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。 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。 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 (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。 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。 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。 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。 一般国道122号との交差点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。 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 (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。 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 (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。 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。 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。 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。 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。 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 (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。 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。 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。 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 (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。 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。 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。 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。 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。 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。 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。 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。 将来交通量推計でも混雑度は低い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。 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 (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。 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、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。 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	太田数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。 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・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。 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。 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。 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。 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。 一部が概成済であるが狹隘のため存続候補とする。
	44-2		2,240	県 (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。 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。 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。 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。 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。 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。 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。 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。 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。 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。 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。 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。 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。 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。 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。 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。 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。 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。 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、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。 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。 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。 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 (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。 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。 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。 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。 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。 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。