

桐生都市計画道路網の見直し方針

令和元年 8 月

桐 生 市

目 次

1. 見直しの背景	1
2. 見直しにあたっての基本的な考え方	1
3. 都市計画道路見直し手順	2
4. 検討対象路線の整理【第2段階】	3
5. 路線の必要性検証【第3段階】	5
(1) 評価の基本的考え方	5
(2) 路線の検証を行う単位の考え方	5
(3) 機能性評価の指標設定について	5
6. 路線の実現性検証【第4段階】	7
7. 総合評価【第5段階】	7
(1) 総合評価の考え方	7
(2) 総合評価結果	7
8. 道路ネットワークの検証【第6段階】	9
(1) 将来道路網への影響の検討	9
(2) 路線又は区間の変更、廃止による影響の概略検討	9
(3) 将来道路交通需要予測による影響検討	10
(4) 道路ネットワークの検証結果	10
9. 見直し案の作成【第7段階】	11

1. 見直しの背景

都市計画道路は、都市の骨格を構成する道路や都市間の連絡を担う道路を、道路網として構築するため、都市計画法に基づいてその位置や幅員、構造形式などを定めたものです。

桐生市では、古いものでは昭和 12 年（1937 年）に都市計画決定し、順次整備を進めてきましたが、決定後、最大で約 80 年経過した現在でも、未整備の路線・区間がまだ多く残っています。

人口減少や自動車交通量の減少といった社会情勢の変化を受け、持続可能な集約型都市構造の構築と、自動車に過度に依存しない都市環境の形成を見据えたまちづくりを進めていくため、未整備となっている都市計画道路については、その役割や機能を再検証する必要があります。

そこで、現在都市計画決定されている道路のうち、未整備の路線・区間を対象として、見直しを行うこととしました。

2. 見直しにあたっての基本的な考え方

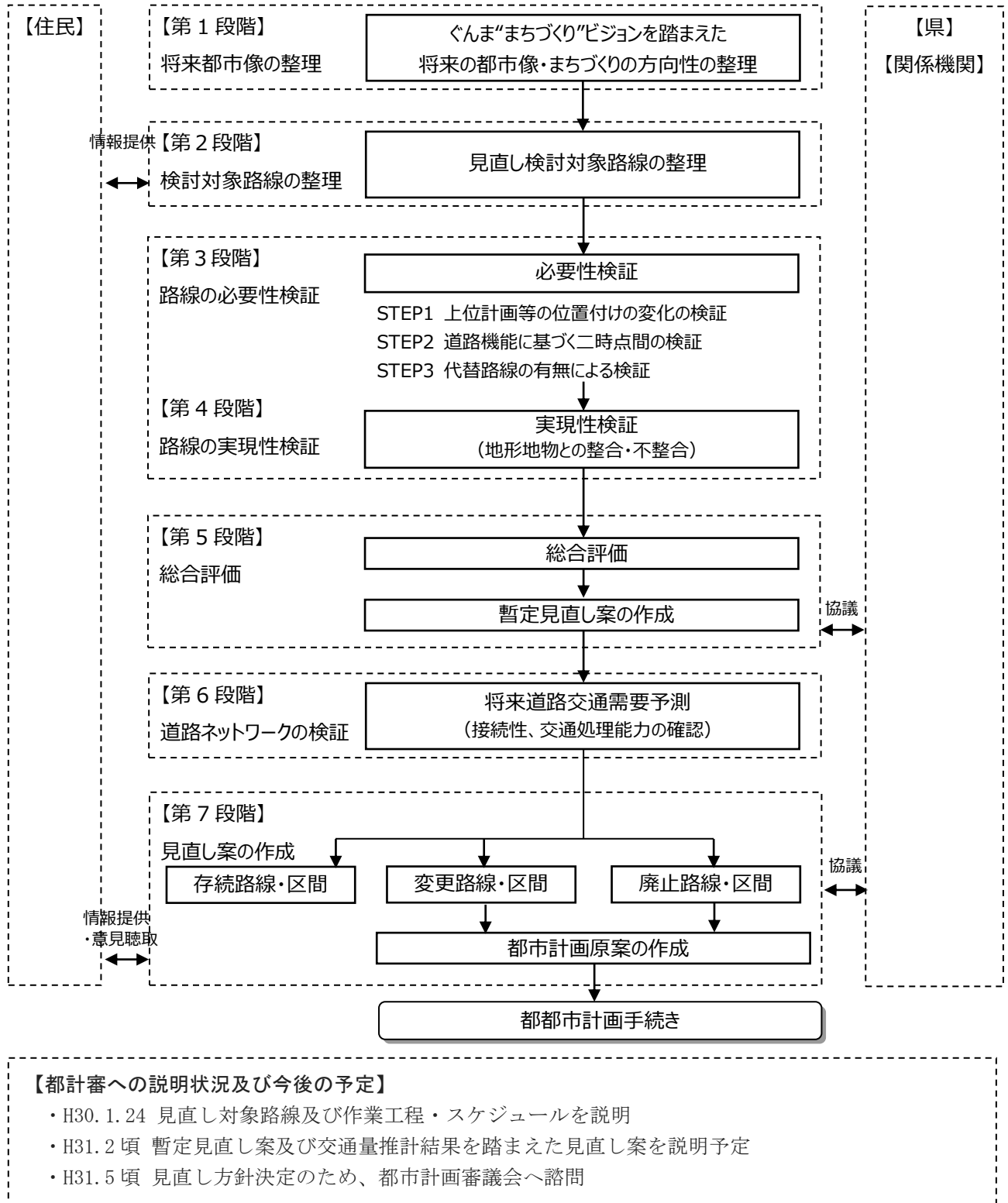
都市計画道路の見直しにあたっては、「都市計画ガイドライン（都市計画道路の見直し編・平成 29 年 4 月）」（群馬県県土整備部都市計画課作成）（以下、「ガイドライン」という。）を参考として作業を進めました。

見直しにあたり、配慮した事項は次のとおりです。

- 都市の拠点となる地域の骨格となる路線については、都市環境の維持・改善、公共交通網の確立を見据えて検証します。
- 各地域のまちのまとまりを維持し、中心拠点と地域間の連携による持続可能な都市の形成を図っていくため、ネットワーク型コンパクトシティの形成を見据えて検証します。
- 都市計画道路の整備には長期間を要することから、現時点で必要性の低い路線については、計画変更や廃止も含めて検証します。

3. 都市計画道路見直し手順

桐生市の都市計画道路の見直しは、ガイドラインに示される検討手順を基本とし、平成29年度から2箇年で検討を行いました。



4. 検討対象路線の整理【第2段階】

将来の都市像・まちづくりの方向性を踏まえ、都市計画道路の検討対象路線は、幹線街路の中で未改良となっている区間を含む路線について対象としました。

結果は、以下に示す31路線です。

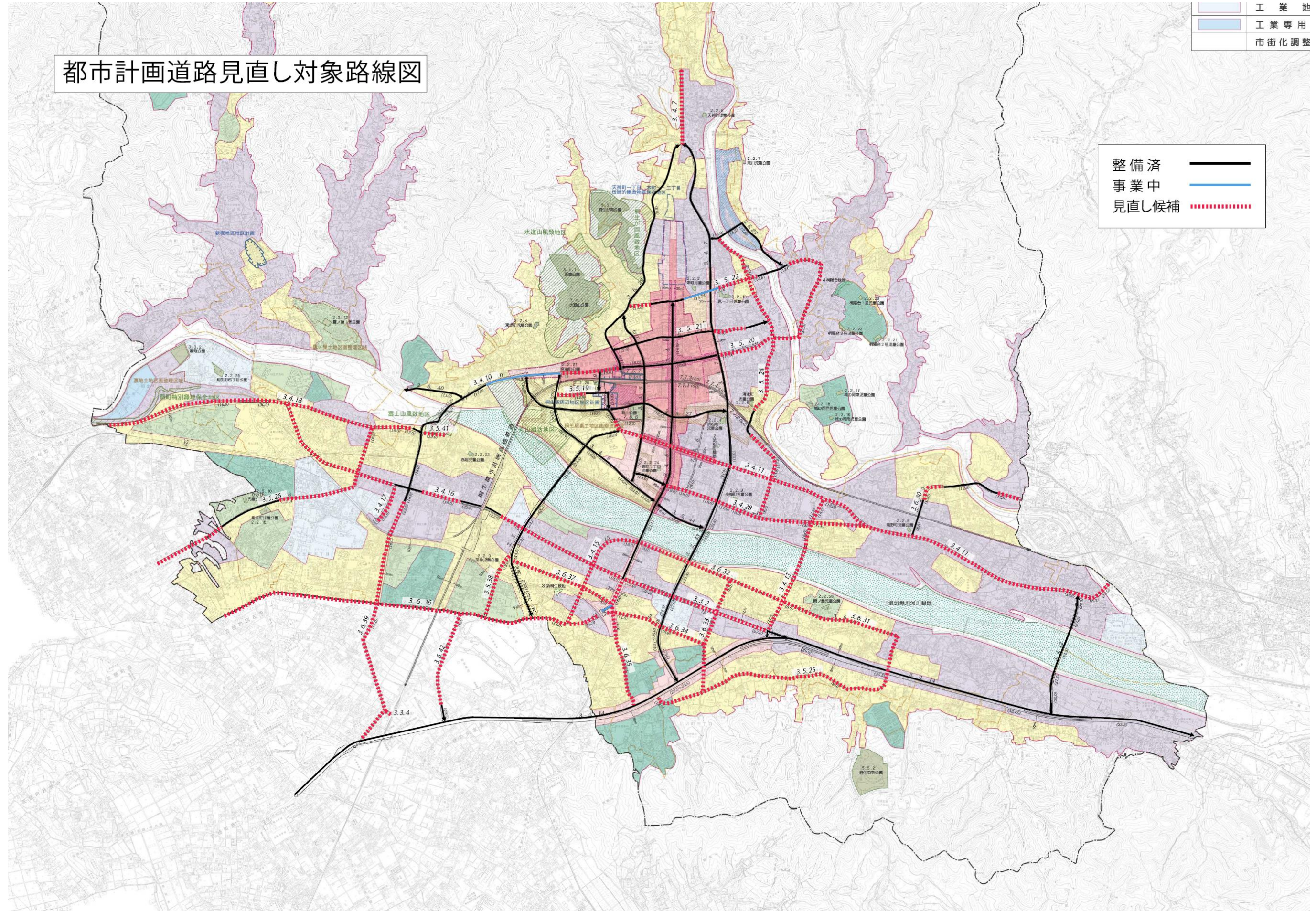
桐生市都市計画道路見直し検討対象路線一覧表

路線番号	路線名	当初決定	変更決定	未整備延長 (m)	計画幅員 (m)	整備状況	備考
3・3・2	広沢線	昭和12年	平成6年	1,380	25	一部未整備	
3・3・4	岩宿駅前線	昭和31年	昭和31年	30	22	全線未整備	みどり市管内
3・4・6	本町線	昭和12年	平成24年	350	18	一部未整備	
3・4・7	中通り線	昭和12年	平成26年	690	16	一部未整備	
3・4・10	赤岩線	昭和12年	平成7年	1,192	18	一部未整備	
3・4・11	昭和通り線	昭和12年	昭和52年	4,760	18	一部未整備	
3・4・13	昭和橋線	昭和12年	平成6年	1,320	16	全線未整備	
3・4・15	新桐生駅西線	昭和31年	平成15年	1,130	16	全線未整備	
3・4・16	如来堂相生線	昭和31年	昭和50年	3,004	16	一部未整備	
3・4・17	相生駅前線	昭和31年	昭和36年	350	16	全線未整備	
3・4・18	天王宿線	昭和12年	昭和63年	2,930	16	一部未整備	
3・5・19	巴・元宿線	昭和60年	—	280	12	一部未整備	
3・5・20	広見町線	昭和31年	昭和35年	1,444	12	一部未整備	
3・5・21	永楽町線	昭和12年	昭和42年	318	8	一部未整備	
3・5・22	幸橋線	昭和12年	平成26年	826	12	一部未整備	
3・5・24	桐生川線	昭和12年	昭和50年	2,693	12	一部未整備	
3・5・25	宝珠線	昭和31年	平成6年	2,300	12	全線未整備	
3・5・26	天王宿天沼線	昭和35年	—	1,730	16	一部未整備	
3・4・28	新宿南線	昭和12年	平成6年	1,990	16	一部未整備	
3・6・30	小友線	昭和12年	平成16年	486	13	一部未整備	
3・6・31	水源前線	昭和31年	—	1,100	8	全線未整備	
3・6・32	桜間線	昭和12年	昭和31年	1,380	8	全線未整備	
3・6・33	広神線	昭和31年	—	1,200	8	全線未整備	
3・6・34	富士見ヶ丘線	昭和12年	昭和48年	910	8	全線未整備	
3・6・35	新桐生南線	昭和31年	昭和49年	870	8	全線未整備	
3・6・36	阿佐美北線	昭和31年	昭和35年	3,600	11	全線未整備	
3・6・37	新桐生北線	昭和31年	昭和47年	990	8	全線未整備	
3・5・38	足中線	昭和31年	昭和63年	610	12	全線未整備	
3・6・39	相生岩宿線	昭和12年	昭和36年	2,485	11	一部未整備	
3・5・41	富士山線	昭和63年	—	220	12	全線未整備	
3・6・42	阿佐美沼北線	昭和31年	昭和63年	810	8	一部未整備	みどり市管内

都市計画道路見直し対象路線図

	工業地
	工業専用
	市街化調整

整備済	——
事業中	——
見直し候補	



5. 路線の必要性検証【第3段階】

（1）評価の基本的考え方

路線の必要性検証について、ガイドラインでは、「STEP1 上位計画等の位置づけの変化の検証」及び「STEP2 道路機能に基づく二時点間の検証」とありますが、計画決定時のデータの入手が困難であるため、検討にあたっては、現時点で入手可能なデータを用いて行うこととしました。

なお、「STEP3 代替路線の有無による検証」については、後述する評価指標に基づき検証した各区間の機能について、並行して走る都市計画道路以外の道路に振り分けられるかを検証しました。

（2）路線の検証を行う単位の考え方

未改良区間ごとで検討するとともに、交通特性の変化が想定される交差点間を最小単位として行いました。

（3）機能性評価の指標設定について

ガイドランに示される機能一覧を基本とし、評価に適用する機能を抽出するとともに、具体的な評価指標を設定しました。

評価指標の一覧を次頁に示します。

評価指標一覧

機能の区分			評価指標	参考資料・判断指標	備 考
評価項目					
① 交通機能	自動車の通行機能		現道（または並行路線）において「群馬県主要渋滞箇所」に選 現道（または並行路線）の混雑度1.0以上	・平成24年度 群馬県の主要渋滞箇所の特定結果 ・H27道路交通センサス（国土交通省）	「主要渋滞箇所」及び「主要渋滞区間」が該当
	人、自転車の通行機能		通学路に指定	・桐生市通学路交通安全プログラム ・通学路、通学路交通安全対策箇所	
			高等学校への自転車最短経路	・高等学校から鉄道駅までの最短経路になる路線	
			ゆとりある空間を確保	・住居系地域・商業地域、近隣商業地域、準工業地域内で計画幅員により将来的に歩道幅員が3.5m以上あるいは代表幅員16m以上を確保	
	沿道利用機能		沿道に集客施設が存在するか	・2017全国大型小売店舗総覧（1,000㎡以上の店舗を対象）	面積1,000㎡以上の店舗を対象
	アクセス・連携機能	周辺施設・主要施設への連絡性	起終点の一方が行政界	・都市計画図	市内全駅対象
			起終点の一方が鉄道駅		
			起終点の一方が市役所		
			起終点の一方が伝統的建造物群保存地区		
		都市間連携	起終点の一方が国道50号		
起終点の一方が国道122号					
地域の連絡性	終点の一方が他地域				
② 空間機能	都市環境機能		伝統的建造物群保存地区内に位置	・桐生市景観計画	
	都市防災機能	避難・救援機能	第1次緊急輸送道路	群馬県地域防災計画、桐生市地域防災計画	
			第2次緊急輸送道路	群馬県地域防災計画、桐生市地域防災計画	
			市指定路線	群馬県地域防災計画、桐生市地域防災計画	
		災害防止機能	消防活動空間の確保	・計画幅員15m以上	避難通路幅員7m＋消防活動幅員4m＋落下物閉塞幅員1m×2(両側)＋駐車車両幅員2m＝15m
	間収機能空	公共交通のための導入空間	・バスルートとして現状設定 ・将来的にバスルートとして設定可能	・バス乗りお助け情報マップ【バスQ】（市及び県のホームページ） ・計画幅員12m以上	
③ 市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成		将来的な都市軸としての位置付け	・「将来の都市構造図」（桐生市都市計画マスタープラン（H21））	都市軸の分類 1）広域アクセス道路 2）外環状道路 3）内環状道路
	街区形成機能		再開発や工業用地等の地区を形成	地区計画、市街地開発事業、工業用地、土地区画整理事業の区域に含まれる路線	
	生活空間		地域の文化活動（夏祭り等）に寄与	・地域の文化活動（桐生八木節祭り）の活動区間に接続	

6. 路線の実現性検証【第4段階】

対象とする都市計画道路の事業を実施するにあたり、地形、地物との整合・不整合など、制約条件の有無について確認を行いました。

7. 総合評価【第5段階】

(1) 総合評価の考え方

前項で設定する評価指標に基づき、該当の有無に応じて点数評価とし、該当する場合には「1」点を加点、評価指標全ての点数を合計した総合点により、必要性の高低を評価しました。

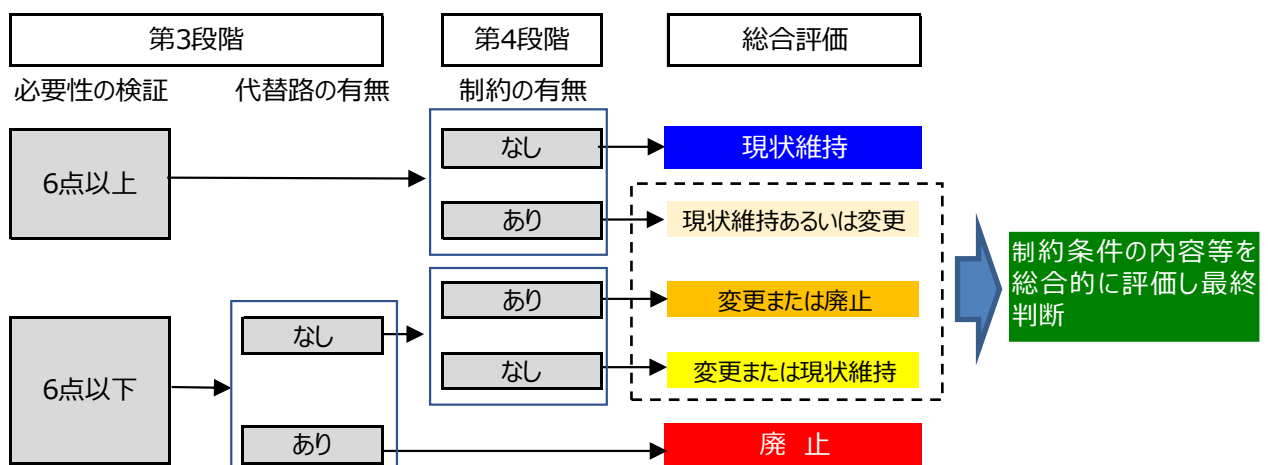
具体的には、総合点が、評価区間全体の平均点を参考に設定した基準値よりも高い場合と低い場合に分類しました。

ここで、平均点は4.8点であったため、平均点を超過する6点を基準値と設定し、6点以上を評価が高い、6点以下を評価が低いものとしました。

評価が高い場合、第4段階における実現性の検証において、制約が無い場合には「現状維持」候補とし、制約がある場合には、総合評価において「変更あるいは現状維持」として判断しました。

評価が低い場合、代替路線がある場合には「廃止」候補とし、代替路線が無い場合には、第4段階の実現性の検証を踏まえ、制約がある場合には、「変更または廃止」候補、制約が無い場合には総合評価として「変更あるいは現状維持」候補として判断しました。

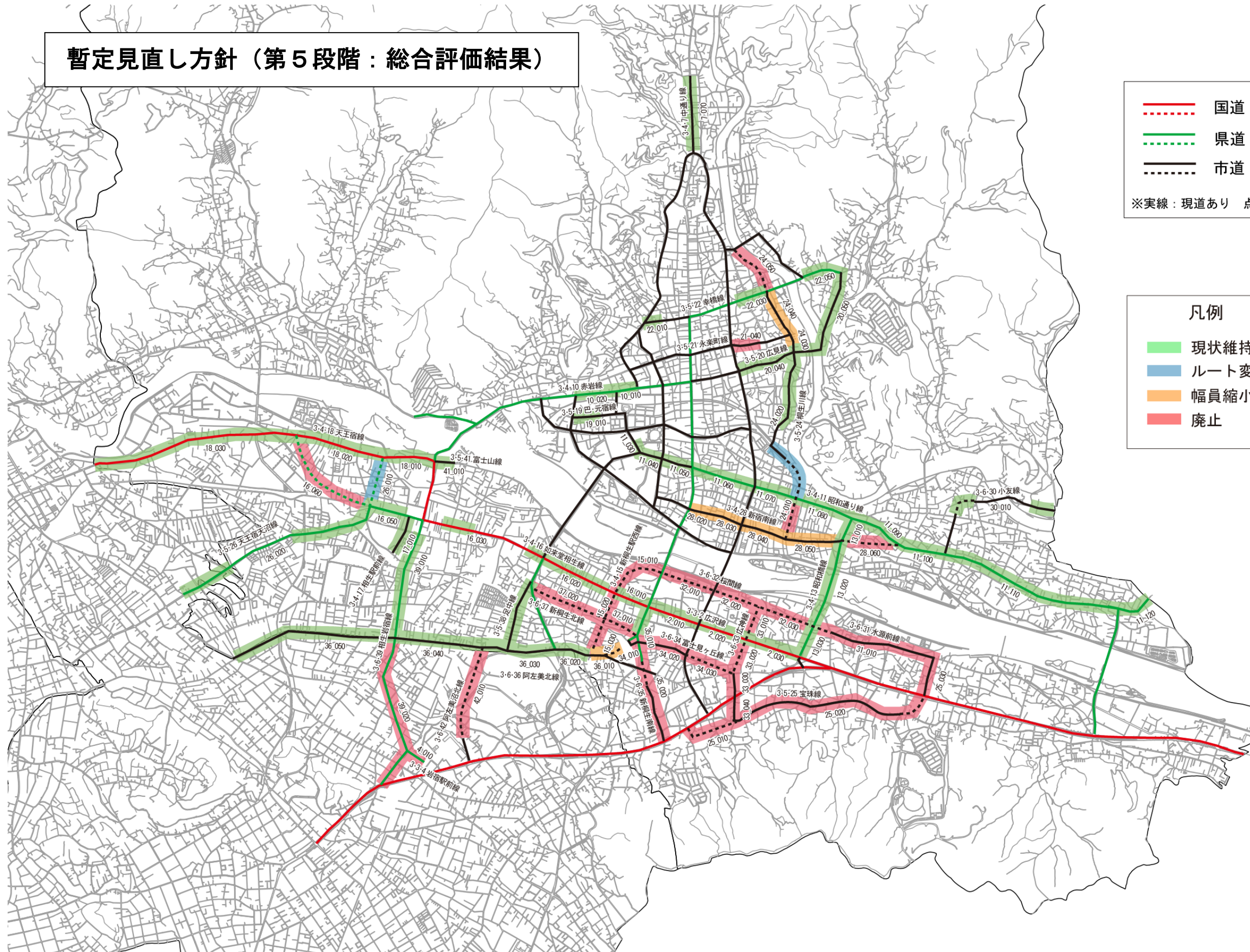
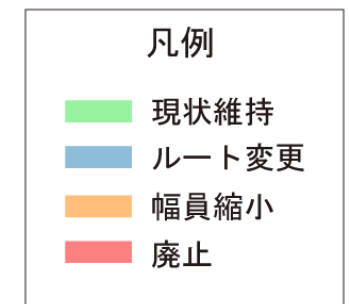
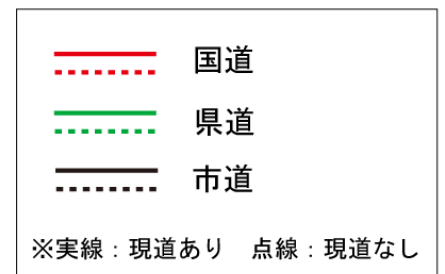
上記についての判断フローを以下に示します。



(2) 総合評価結果

前項までの考え方で評価した結果（暫定見直し案）として、次頁に図を示します。

暫定見直し方針（第5段階：総合評価結果）



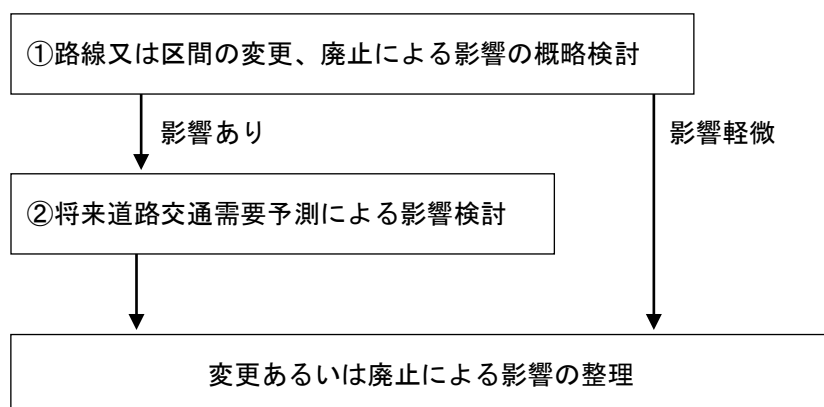
8. 道路ネットワークの検証【第6段階】

第5段階までに得られる暫定見直し案について、見直し対象路線を含む道路ネットワーク全体を交通処理能力の観点から検証しました。

（1）将来道路網への影響の検討

路線又は区間を変更ある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。

ここで、将来交通量の予測には多大な作業を伴うため、将来道路網への影響が軽微と判断できる場合には、次の方法で実施しました。



（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、次表の「変更等の内容」に対応した「判断の方針」により判断する。

道路網に与える影響の判断基準

	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 ・ 市町村内の骨格となっている幹線街路	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「補助幹線街路」	道路網への影響軽微

(3) 将来道路交通需要予測による影響検討

都市計画道路の整備状況に応じた将来道路網の交通量推計を行い、得られた交通量について、混雑度を指標とした交通処理能力の検証を行いました。

交通量推計については、過年度に検討された「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(平成 30 年 3 月 群馬県 県土整備部) (以下、「県 PT 推計業務」という。)を基本として、道路網等の見直しを行うことで実施しました。

混雑度による交通処理能力の検証にあたっては、都市計画道路を廃止または幅員縮小したことによる交通処理への影響の有無として、各区間の混雑度(交通量推計から得られる交通量/交通容量)を算定し、混雑度が 1.0 を超える場合には影響あり、超えない場合には影響なしとして評価しました。

なお、混雑度が 1.0 を超える場合でも、別の経路として選択可能な並行路線が存在し、その路線に一部交通量を分配することで、混雑度が 1.0 に抑えられる場合には、影響なしとして判断しました。

混雑度と交通状況の関係

混雑度	交通状況
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のある時間帯が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, $Q/C > 1.0$ 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の高い状態。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。 $Q/C > 1.0$ の時間が50%を超える。 慢性的混雑状態を呈する。

※「道路の交通容量 日本道路協会」より

(補足)

混雑度1.0未満では Q/C が1を超える時間は0%であり、1に近い場合でも非常に少ない。
混雑度1.0～1.25のランクでも Q/C が1を超える時間は1%に満たない。

(3) 道路ネットワークの評価結果

- ・廃止、幅員減少による影響

第5段階までに廃止あるいは幅員縮小との見直し方針とした区間については、その方針で問題が無いことが確認されました。

- ・継続の要否（交通機能重視の路線・区間について）

3・3・2 広沢線については、第5段階までの結果では、4車線とする計画のまま、現状維持の方針でしたが、交通量推計の結果、4車線を必要とする交通需要は見込まれませんでした。また、整備済区間の幅員まで幅員縮小することによる影響について検証した結果、影響はないことが確認されました。

9. 見直し案の作成【第7段階】

第6段階までの検証結果を踏まえ、ネットワークの連続性確保等の観点など総合的な観点から、最終的な見直しの方向性について、見直し案として作成しました。

第5段階までの結果を踏まえ、第6段階、第7段階の評価を加えた見直し方針（案）について、一覧表及び図を次頁に示します。

都市計画道路の見直し方針の考え方について

都市計画道路網の見直し方針に示す個別の変更の考え方は次のとおりです。

なお、建築規制については、都市計画の法定手続が完了した時点で規制の状況が変化することとなります。（方針が決まっただけでは建築規制の状況は変わりません）

現状維持

現在の都市計画道路として決定の内容は原則として変更せず、現状のままとします。

ルート変更

現在の都市計画道路として定められた道路の計画幅員は原則、そのままとし、現道の活用や整備後の影響などを考慮しながら、道路の計画位置を変更します。

都市計画道路の位置の変更により、変更前の都市計画道路区域内にかかっていた建築規制はなくなり、変更後の都市計画道路の区域に入る箇所には建築規制が発生します。

縮 小

現在の都市計画道路として定められた道路の計画幅員を周辺の土地利用、交通状況等を考慮しながら縮小します。

都市計画道路の計画幅員の縮小により、変更前の都市計画道路区域内にかかっていた建築規制はなくなります。

廃 止

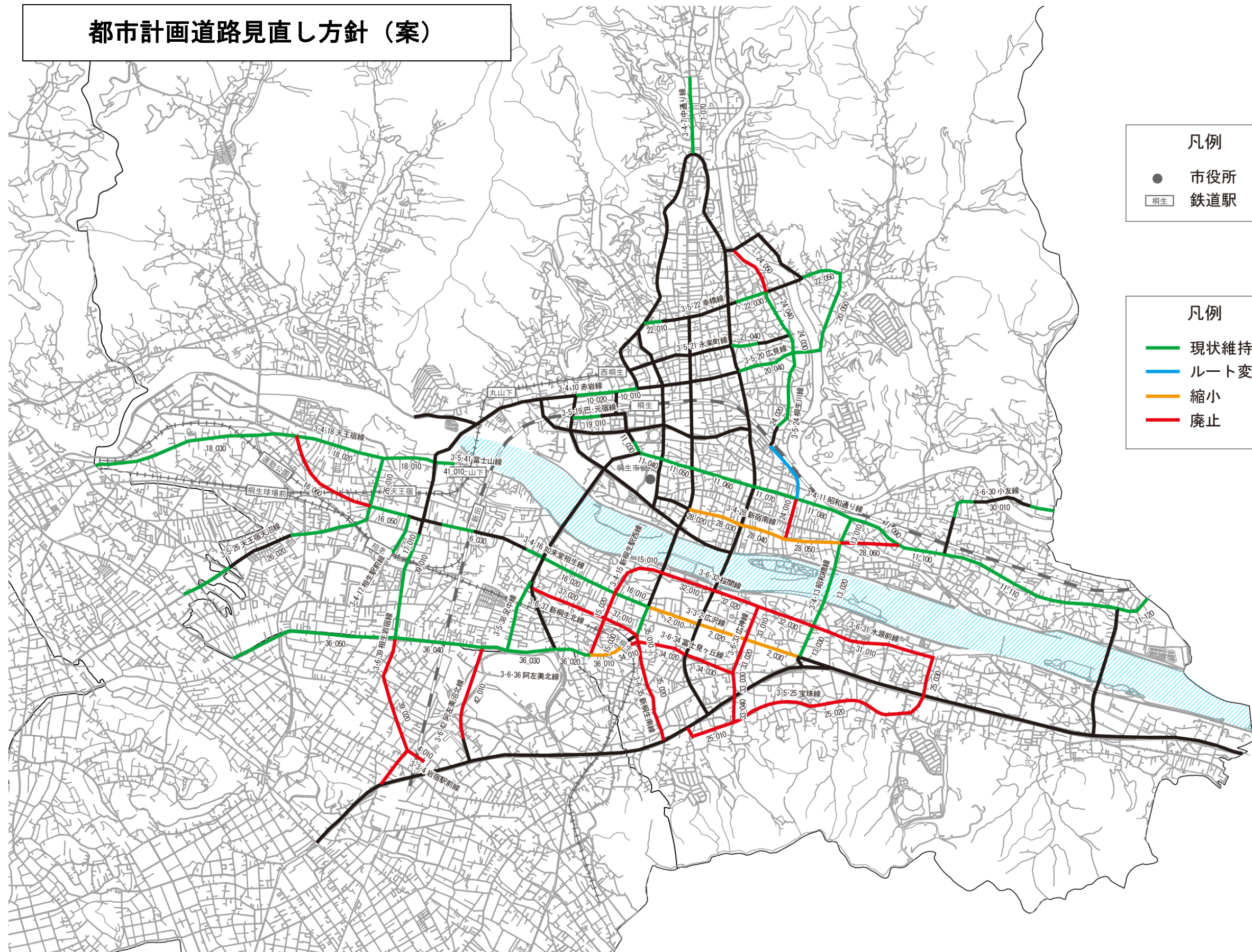
現在の都市計画決定を廃止します。

都市計画道路の廃止により、変更前の都市計画道路区域内にかかっていた建築規制はなくなります。

都市計画道路見直し評価結果一覧

路線情報				【第5段階】までの評価		【第6段階】			【第7段階】	
路線番号	区間番号	路線名	道路種別	評価結果	判断理由	廃止・幅員縮小の影響	継続の要否 (交通機能重視の路線のみ)	判断理由	評価結果	判断理由
3・3・2	_010	広沢線	国道	現状維持			要変更	・4車線の交通需要は見込まれない。 但し現状では周辺に混雑発生するため 拡幅は必要 ・交差点処理能力は平面で問題なし	変更 (幅員縮小)	第6段階の評価結果を踏まえて幅員縮小とする
3・3・2	_020	広沢線	国道	現状維持			要変更			
3・3・2	_030	広沢線	国道	現状維持			要変更			
3・3・4	_010	岩宿駅前線	県道	廃止	廃止（みどり市内の道路のため、廃止とあわせてみどり郡計画道として決定するかどうかはみどり市に委ねるものとする）	-			廃止	
3・4・6	020	本町線	県道	現状維持					現状維持	
3・4・7	070	中通り線	市道	現状維持					現状維持	
3・4・10	010	赤岩線	県道	現状維持					現状維持	
3・4・10	020	赤岩線	県道	現状維持						
3・4・11	030	昭和通りの線	市道	現状維持						
3・4・11	040	昭和通りの線	市道	現状維持						
3・4・11	050	昭和通りの線	市道	現状維持						
3・4・11	060	昭和通りの線	県道	現状維持						
3・4・11	070	昭和通りの線	県道	現状維持						
3・4・11	080	昭和通りの線	県道	現状維持						
3・4・11	090	昭和通りの線	県道	現状維持						
3・4・11	100	昭和通りの線	県道	現状維持						
3・4・11	110	昭和通りの線	県道	現状維持						
3・4・11	120	昭和通りの線	県道	現状維持						
3・4・13	010	昭和橋線	県道	現状維持					現状維持	
3・4・13	020	昭和橋線	県道	現状維持						
3・4・13	030	昭和橋線	県道	現状維持						
3・4・15	_010	新桐生駅西線	現道なし	廃止	3・6・32との一体整備が重要であるが3・6・32が廃止候補のため同様とする	問題なし		周辺の混雑への影響なし	廃止	
3・4・15	020	新桐生駅西線	市道	廃止		問題なし				
3・4・15	030	新桐生駅西線	現道なし	廃止	東武線との交差を実現困難と捉え廃止	問題なし				
3・4・16	010	如来堂相生線	国道	現状維持					現状維持	
3・4・16	020	如来堂相生線	国道	現状維持						
3・4・16	030	如来堂相生線	国道	現状維持						
3・4・16	050	如来堂相生線	県道	現状維持						
3・4・16	_060	如来堂相生線	県道	廃止	上毛電鉄との交差により実現性が低い、ルート変更の可能性を低いため廃止	問題なし		周辺の混雑への影響なし	廃止	
3・4・17	010	相生駅前線	市道	現状維持					現状維持	
3・4・18	010	天王宿線	国道	現状維持					現状維持	
3・4・18	020	天王宿線	国道	現状維持						
3・4・18	030	天王宿線	国道	現状維持						
3・5・19	010	巴・元宿線	市道	現状維持					現状維持	
3・5・20	040	広見線	市道	現状維持	通学路に指定。計画幅員が歩道整備可能な11mのため現状維持				現状維持	
3・5・20	050	広見線	市道	現状維持	持				現状維持	
3・5・21	_040	永楽町線	市道	廃止		問題なし		周辺の混雑への影響なし	現状維持	前後整備区間との連続性を考慮し現状維持とする
3・5・22	_010	幸橋線	市道	現状維持	立地適正化計画の拠点との連携機能を重視し、現状維持				現状維持	
3・5・22	_030	幸橋線	県道	現状維持	立地適正化計画の拠点との連携機能を重視、沿道に集客施設あり、計画幅員が歩道整備可能な12mのため現状維持					
3・5・22	_040	幸橋線	県道	現状維持	立地適正化計画の拠点との連携機能を重視、計画幅員が歩道整備可能な12mのため現状維持					
3・5・22	_050	幸橋線	県道	現状維持	立地適正化計画の拠点との連携機能を重視、通学路に指定、計画幅員が歩道整備可能な12mのため現状維持					
3・5・24	010	桐生川線	市道	廃止		問題なし		周辺の混雑への影響なし	廃止	
3・5・24	_020	桐生川線	市道	現状維持 (一部ルート変更)	計画幅員が歩道整備可能な12mのため現状維持 但し、鉄道高架部以南の区間については、通学路指定区間を含む現道へルート変更				現状維持 (一部ルート変更)	現道に通学路あり代替路線がない区間のため現状維持とする
3・5・24	_030	桐生川線	市道	幅員縮小	機能性が低いため幅員縮小とする	問題なし		周辺の混雑への影響なし	現状維持	
3・5・24	_040	桐生川線	市道	幅員縮小		問題なし				
3・5・24	050	桐生川線	市道	廃止		問題なし			廃止	
3・5・25	_010	宝珠線	現道ほぼなし	廃止		問題なし		周辺の混雑への影響なし	廃止	
3・5・25	020	宝珠線	市道	廃止		問題なし				
3・5・25	030	宝珠線	市道	廃止		問題なし				
3・5・26	_010	天王宿天沼線	現道なし	ルート変更	(主) 前橋大間々桐生線で代替可。ルート変更し県道3号前橋大間々桐生線を再整備	問題なし		周辺の混雑への影響なし	現状維持	ルート変更の事業実現性を考慮し現状維持とする
3・5・26	020	天王宿天沼線	県道	現状維持	代替路がないため現状維持				現状維持	
3・4・28	020	新宿南線	市道	幅員縮小	歩道が整備できる幅員まで縮小	問題なし		周辺の混雑への影響なし	変更 (幅員縮小)	
3・4・28	030	新宿南線	市道	幅員縮小		問題なし				
3・4・28	040	新宿南線	市道	幅員縮小		問題なし				
3・4・28	050	新宿南線	市道	幅員縮小		問題なし			廃止	
3・4・28	060	新宿南線	市道	廃止		問題なし				
3・6・30	_010	小友線	市道	現状維持	通学路に指定。中間の路線が整備済みのため現状維持				現状維持	
3・6・31	010	水源前線	市道	廃止		問題なし		周辺の混雑への影響なし	廃止	
3・6・32	010	桜間線	現道なし	廃止		問題なし		周辺の混雑への影響なし	廃止	
3・6・32	020	桜間線	現道なし	廃止		問題なし				
3・6・32	030	桜間線	現道なし	廃止		問題なし				
3・6・33	010	広神線	現道なし	廃止		問題なし		周辺の混雑への影響なし	廃止	
3・6・33	020	広神線	現道なし	廃止		問題なし				
3・6・33	030	広神線	市道	廃止		問題なし				
3・6・33	040	広神線	市道	廃止		問題なし				
3・6・34	010	富士見ヶ丘線	市道	廃止		問題なし		周辺の混雑への影響なし	廃止	
3・6・34	020	富士見ヶ丘線	市道	廃止		問題なし				
3・6・34	030	富士見ヶ丘線	現道なし	廃止		問題なし				
3・6・35	010	新桐生南線	県道	廃止		問題なし		周辺の混雑への影響なし	廃止	
3・6・35	020	新桐生南線	市道	廃止		問題なし				
3・6・36	_010	阿左美北線	市道	幅員縮小	歩道が整備できる幅員まで縮小	問題なし		周辺の混雑への影響なし	変更 (幅員縮小)	
3・6・36	_020	阿左美北線	市道	現状維持	通学路に指定。計画幅員が歩道整備可能な11mのため現状維持				現状維持	
3・6・36	_030	阿左美北線	市道	現状維持	機能性は低いが一体整備のため前後区間と同様の方向性として現状維持					
3・6・36	_040	阿左美北線	市道	現状維持	通学路に指定。計画幅員が歩道整備可能な11mのため現状維持					
3・6・36	_050	阿左美北線	市道	現状維持	通学路に指定。計画幅員が歩道整備可能な11mのため現状維持					
3・6・37	010	新桐生北線	現道なし	廃止		問題なし		周辺の混雑への影響なし	廃止	
3・6・37	020	新桐生北線	現道なし	廃止		問題なし				
3・5・38	_010	足中線	市道	現状維持	通学路に指定。計画幅員が歩道整備可能な12mのため現状維持				現状維持	
3・6・39	_010	相生岩宿線	県道	現状維持	沿道に鉄道駅や集客施設が点在しているため現状維持				現状維持	
3・6・39	_020	相生岩宿線	県道	廃止	廃止（みどり市内の道路のため、廃止とあわせてみどり郡計画道として決定するかどうかはみどり市に委ねるものとする）	-			廃止	
3・5・41	_010	富士山線	市道	現状維持	機能性は低いが駅前通りのため整備による利便性が高いと考える。計画幅員が歩道整備可能な12mのため現状維持				現状維持	
3・6・42	_010	阿左美沼北線	現道なし	廃止	廃止（みどり市内の道路のため、廃止とあわせてみどり郡計画道として決定するかどうかはみどり市に委ねるものとする）	-			廃止	

都市計画道路見直し方針（案）



凡例

- 市役所
- 鉄道駅

凡例

- 現状維持
- ルート変更
- 縮小
- 廃止