

計 画 の 概 要

区間番号	1	路線番号	3・1・1	路線名	元寺小路福室線		
当初告示年月日	S21.11.11	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	自衛隊前		
整備状況	概成済	延長	0.9 km	計画幅員	40 m	想定車線数	6 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(東仙台南小泉線)			

位 置 図



見直し対象路線 (当該区間)	行政施設	消防活動強化区域
見直し対象路線	会館・ホール	杜の都の環境をつくる条例
代替道路 (4車線道路)	その他集客施設等	広瀬川の清流を守る条例
代替道路 (幅員9m以上道路)	学校	宮城県自然環境保全条例
鉄道駅 駅前広場	2次救急医療機関	市街化区域
JR線・地下鉄南北線	3次救急医療機関	主な河川
地下鉄東西線	文化財	市町村界
都市計画道路・国道・県道	仙台市都市景観賞	
市道		

評価指標による評価

区間番号： 1

視点	指標	評価指標	評価	備考
＜視点1＞ まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	陸前原ノ町駅、宮城野原駅、苦竹駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間	+	東部流通工業地区 ⇄ 貨物駅 都心 ⇄ 東部流通工業地区 仙台港・仙台港IC ⇄ 貨物駅
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間	+	
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	＜視点2＞ 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+	
＜視点3＞ 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間	-	(都)花京院通福田町線(R45)
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
＜視点4＞ 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		11 万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、市中心部から日の出町地区を経て鶴巻地区に至る道路である。 元寺小路福室線は、市街地を放射状でつなぐ骨格的な幹線道路である。 当区間は、概ね1kmの範囲に4車線以上の既存道路(国道45号)があるが、当区間の前後は既に整備済みであり、当区間の整備により一連のネットワークが完成することになるとともに、緊急輸送道路にも指定されていることから、「継続候補区間」とする。なお、当区間周辺に位置する仙台工業高校、仙台第二工業高校では、自転車通学が多く、当区間の整備により良好な自転車走行空間を確保することができる。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	2	路線番号	3・1・6	路線名	鶴ヶ谷国見線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	鶴ヶ谷		
整備状況	未着手	延長	2.2 km	計画幅員	40 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		立体交差(宮沢根白石線)、平面交差(国道幹線、東仙台泉線)			

位 置 図



— 見直し対象路線 (当該区間)	● 行政施設	 消防活動強化区域
— 見直し対象路線	● 会館・ホール	 杜の都の環境をつくる条例
— 代替道路 (4車線道路)	● その他集客施設等	 広瀬川の清流を守る条例
— 代替道路 (幅員9m以上道路)	● 学校	 宮城県自然環境保全条例
 鉄道駅 駅前広場	■ 2次救急医療機関	 市街化区域
— JR線・地下鉄南北線	■ 3次救急医療機関	 主な河川
— 地下鉄東西線	▲ 文化財	 市町村界
— 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
— 市道		

評価指標による評価

区間番号： 2

視点	指標	評価指標	評価	備考
＜視点1＞ まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間		
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		-	文化財 住吉塚跡(埋蔵文化財包蔵地)	
＜視点2＞ 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+	
	(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか	⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
＜視点3＞ 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間	-	国道4号バイパス、(都)宮沢根白石線
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
＜視点4＞ 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間	-	計画(m) 220 基準(m) 240 位置図中の緑色表示の矢印区間
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

<p>評価理由</p> <p>当区間は、鶴ヶ谷地区から桜ヶ丘地区を経て国見地区に至る道路の一部である。 当区間を整備することにより、国道4号バイパスの混雑緩和に寄与することから、「継続候補区間」とする。</p>	<p>評価結果</p> <p>継続候補</p>
--	--------------------------------

計 画 の 概 要

区間番号	3	路線番号	3・1・6	路線名	鶴ヶ谷国見線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	桜ヶ丘		
整備状況	未着手	延長	0.7 km	計画幅員	40 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(北四番丁大衡線、荒巻根白石線)			

位 置 図



	見直し対象路線 (当該区間)		行政施設		消防活動強化区域
	見直し対象路線		会館・ホール		杜の都の環境をつくる条例
	代替道路 (4車線道路)		その他集客施設等		広瀬川の清流を守る条例
	代替道路 (幅員9m以上道路)		学校		宮城県自然環境保全条例
	鉄道駅 駅前広場		2次救急医療機関		市街化区域
	J R線・地下鉄南北線		3次救急医療機関		主な河川
	地下鉄東西線		文化財		市町村界
	都市計画道路・国道・県道		仙台市都市景観賞		
	市道				

評価指標による評価

区間番号： 3

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	北山駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		52万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間	+	

総合評価

総合評価		評価結果
評価理由	<p>当区間は、鶴ヶ谷地区から桜ヶ丘地区を経て国見地区に至る道路の一部である。</p> <p>当区間の整備により、周辺住宅地内の道路の混雑緩和に寄与することから、「継続候補区間」とする。なお、当区間は、既に多くの用地の取得がなされている。</p>	<p>継続候補</p>

計 画 の 概 要

区間番号	4	路線番号	3・1・6	路線名	鶴ヶ谷国見線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	中山		
整備状況	未着手	延長	0.8 km	計画幅員	40 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(荒巻根白石線、北山根白石線)			

位 置 図



見直し対象路線 (当該区間)	行政施設	消防活動強化区域
見直し対象路線	会館・ホール	杜の都の環境をつくる条例
代替道路 (4車線道路)	その他集客施設等	広瀬川の清流を守る条例
代替道路 (幅員9m以上道路)	学校	宮城県自然環境保全条例
鉄道駅 駅前広場	2次救急医療機関	市街化区域
JR線・地下鉄南北線	3次救急医療機関	主な河川
地下鉄東西線	文化財	市町村界
都市計画道路・国道・県道	仙台市都市景観賞	
市道		

評価指標による評価

区間番号： 4

視点	指標	評価指標	評価	備考
＜視点1＞ まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	北山駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間				
＜視点2＞ 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+	
	(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか	⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
＜視点3＞ 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
＜視点4＞ 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間	-	7.8% (7%を越える縦断勾配)
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		72万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

<p>評価理由</p> <p>当区間は、鶴ヶ谷地区から桜ヶ丘地区を経て国見地区に至る道路の一部である。 当区間の整備により、周辺住宅地内の道路の混雑緩和に寄与することから、「継続候補区間」とする。</p>	<p>評価結果</p>
	<p>継続候補</p>

計 画 の 概 要

区間番号	5	路線番号	3・1・6	路線名	鶴ヶ谷国見線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	中山～国見		
整備状況	未着手	延長	1.8 km	計画幅員	40 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(北山根白石線、川内芋沢線)			

位 置 図



	見直し対象路線 (当該区間)		行政施設		消防活動強化区域
	見直し対象路線		会館・ホール		杜の都の環境をつくる条例
	代替道路 (4車線道路)		その他集客施設等		広瀬川の清流を守る条例
	代替道路 (幅員9m以上道路)		学校		宮城県自然環境保全条例
	鉄道駅 駅前広場		2次救急医療機関		市街化区域
	J R線・地下鉄南北線		3次救急医療機関		主な河川
	地下鉄東西線		文化財		市町村界
	都市計画道路・国道・県道		仙台市都市景観賞		
	市道				

評価指標による評価

区間番号： 5

視点	指標	評価指標	評価	備考
＜視点1＞ まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	国見駅、東北福祉大前駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間	-	杜の都の環境をつくる条例 放山保存緑地
⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間				
＜視点2＞ 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間		
	(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか	⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
＜視点3＞ 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
＜視点4＞ 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間	-	7.1% (7%を越える縦断勾配)
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		49万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

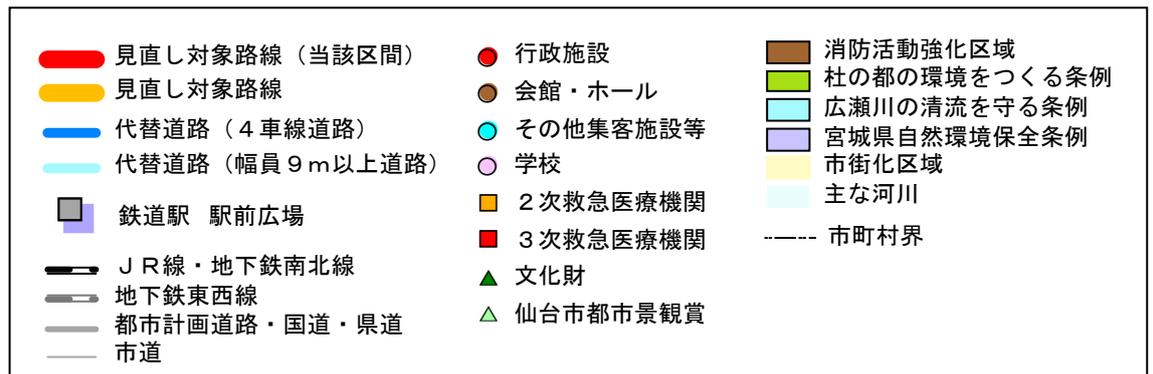
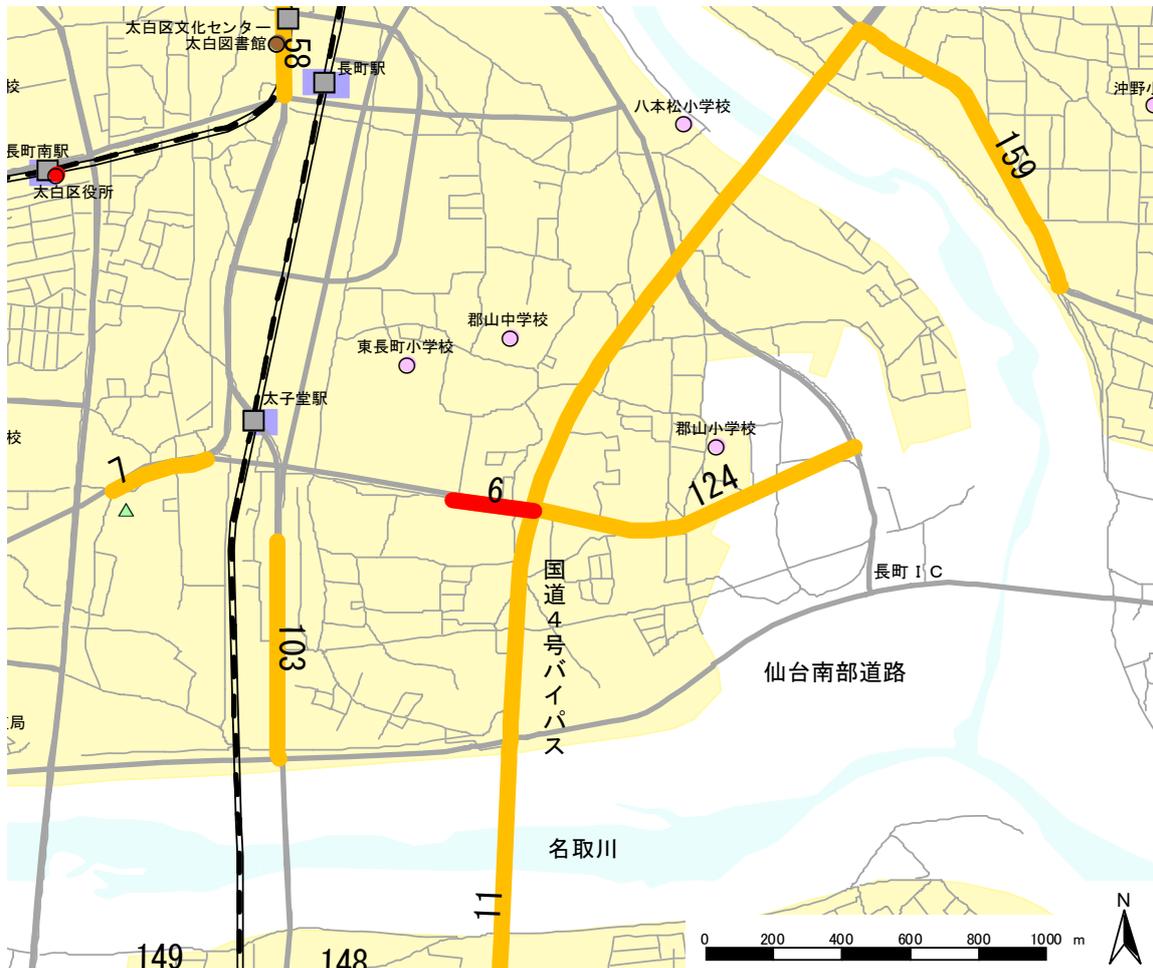
総合評価

評価理由	当区間は、鶴ヶ谷地区から桜ヶ丘地区を経て国見地区に至る道路の一部である。 当区間は、JR仙山線東北福祉大前駅及び国見駅から半径1kmの範囲に計画されているが、直接のアクセス道路にはならない。また、縦断勾配が道路構造令の基準値を超過し、安全性に課題が残るとともに、一部市街化調整区域や保存緑地を通過することから、「廃止候補区間」とする。	評価結果
		廃止候補

計 画 の 概 要

区間番号	6	路線番号	3・1・7	路線名	郡山折立線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	H7.11.10	区間名	郡山		
整備状況	未着手	延長	0.2 km	計画幅員	40 m	想定車線数	6 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		立体交差(国道幹線)			

位 置 図



評価指標による評価

区間番号： 6

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	太子堂駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間	+	長町 ⇄ 長町IC
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間	+	
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+	
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		13万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

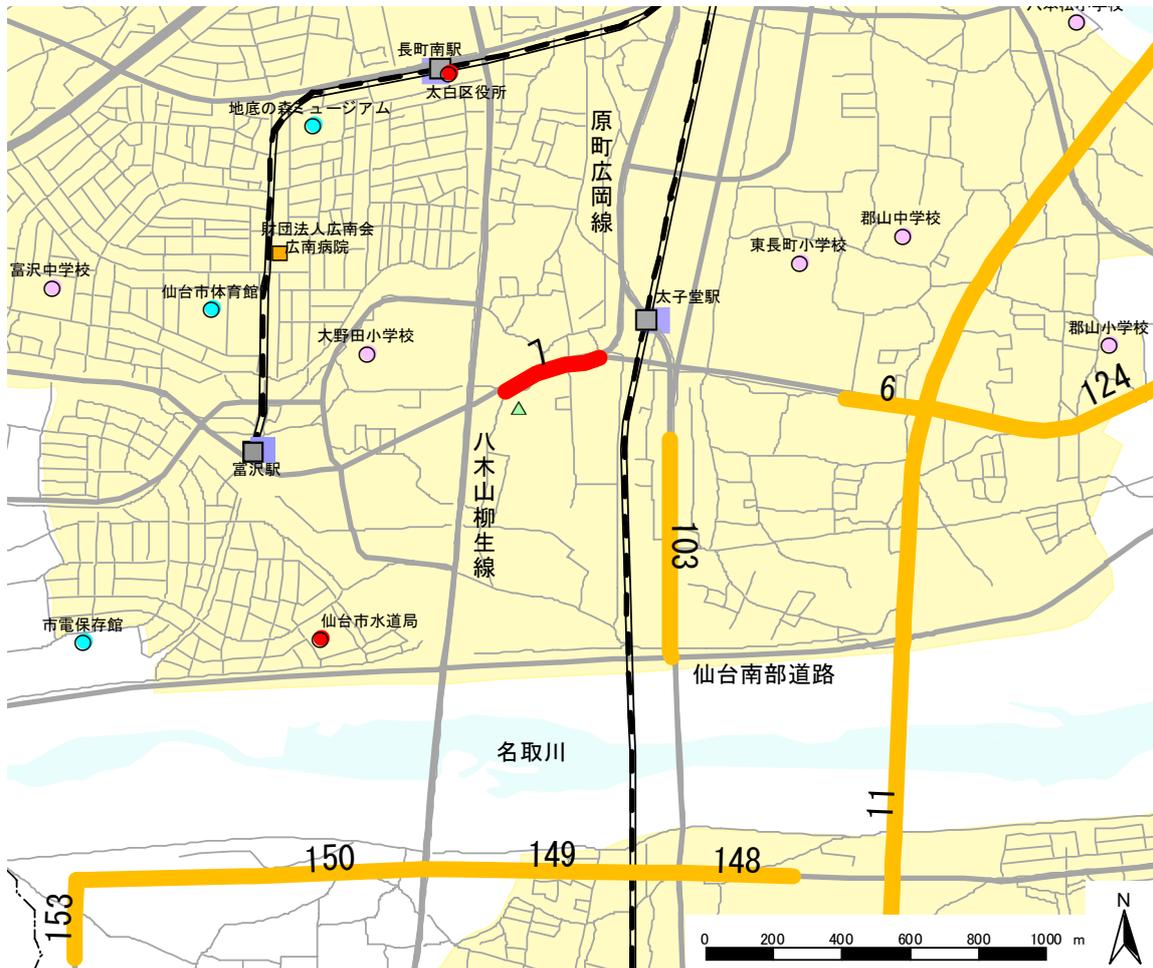
総合評価

評価理由	当区間は、郡山地区から八木山南地区を経て折立地区に至る道路の一部である。 郡山折立線は、市街地を環状でつなぐ骨格的な幹線道路である。 当区間は、緊急輸送道路に指定されるとともに、JR東北本線太子堂駅へのアクセス道路であり、公共交通の利便性向上に寄与することから、「継続候補区間」とする。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	7	路線番号	3・1・7	路線名	郡山折立線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	H7.11.10	区間名	大野田		
整備状況	未着手	延長	0.3 km	計画幅員	40 m	想定車線数	6 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(原町広岡線、八木山柳生線)			

位 置 図



- | | | |
|-----------------|----------|--------------|
| 見直し対象路線 (当該区間) | 行政施設 | 消防活動強化区域 |
| 見直し対象路線 | 会館・ホール | 杜の都の環境をつくる条例 |
| 代替道路 (4車線道路) | その他集客施設等 | 広瀬川の清流を守る条例 |
| 代替道路 (幅員9m以上道路) | 学校 | 宮城県自然環境保全条例 |
| 鉄道駅 駅前広場 | 2次救急医療機関 | 市街化区域 |
| JR線・地下鉄南北線 | 3次救急医療機関 | 主な河川 |
| 地下鉄東西線 | 文化財 | 市町村界 |
| 都市計画道路・国道・県道 | 仙台市都市景観賞 | |
| 市道 | | |

評価指標による評価

区間番号： 7

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	太子堂駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+	
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		25万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、郡山地区から八木山南地区を経て折立地区に至る道路の一部である。 郡山折立線は、市街地を環状でつなぐ骨格的な幹線道路である。 当区間は、富沢方面からJR東北本線太子堂駅へのアクセス道路であり、公共交通の利便性向上に寄与する。さらに概ね当区間上に位置している現道の混雑緩和に寄与することから、「継続候補区間」とする。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	8	路線番号	3・1・7	路線名	郡山折立線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	富田		
整備状況	未着手	延長	0.4 km	計画幅員	40 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(向山富田線)			

位 置 図



見直し対象路線 (当該区間)	行政施設	消防活動強化区域
見直し対象路線	会館・ホール	杜の都の環境をつくる条例
代替道路 (4車線道路)	その他集客施設等	広瀬川の清流を守る条例
代替道路 (幅員9m以上道路)	学校	宮城県自然環境保全条例
鉄道駅 駅前広場	2次救急医療機関	市街化区域
JR線・地下鉄南北線	3次救急医療機関	主な河川
地下鉄東西線	文化財	市町村界
都市計画道路・国道・県道	仙台市都市景観賞	
市道		

評価指標による評価

区間番号： 8

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間		
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+	
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		59万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

総合評価		評価結果
評価理由	<p>当区間は、郡山地区から八木山南地区を経て折立地区に至る道路の一部である。</p> <p>郡山折立線は、市街地を環状でつなぐ骨格的な幹線道路である。</p> <p>当区間は、幹線機能を有する道路としてその連続性を確保する必要があることから、「継続候補区間」とする。</p>	<p>継続候補</p>

計 画 の 概 要

区間番号	9	路線番号	3・1・7	路線名	郡山折立線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	西多賀		
整備状況	未着手	延長	0.6 km	計画幅員	40 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(向山富田線、南小泉茂庭線)			

位 置 図



	見直し対象路線 (当該区間)		行政施設		消防活動強化区域
	見直し対象路線		会館・ホール		杜の都の環境をつくる条例
	代替道路 (4車線道路)		その他集客施設等		広瀬川の清流を守る条例
	代替道路 (幅員9m以上道路)		学校		宮城県自然環境保全条例
	鉄道駅 駅前広場		2次救急医療機関		市街化区域
	J R線・地下鉄南北線		3次救急医療機関		主な河川
	地下鉄東西線		文化財		市町村界
	都市計画道路・国道・県道		仙台市都市景観賞		
	市道				

評価指標による評価

区間番号： 9

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間		
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+	
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		48 万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

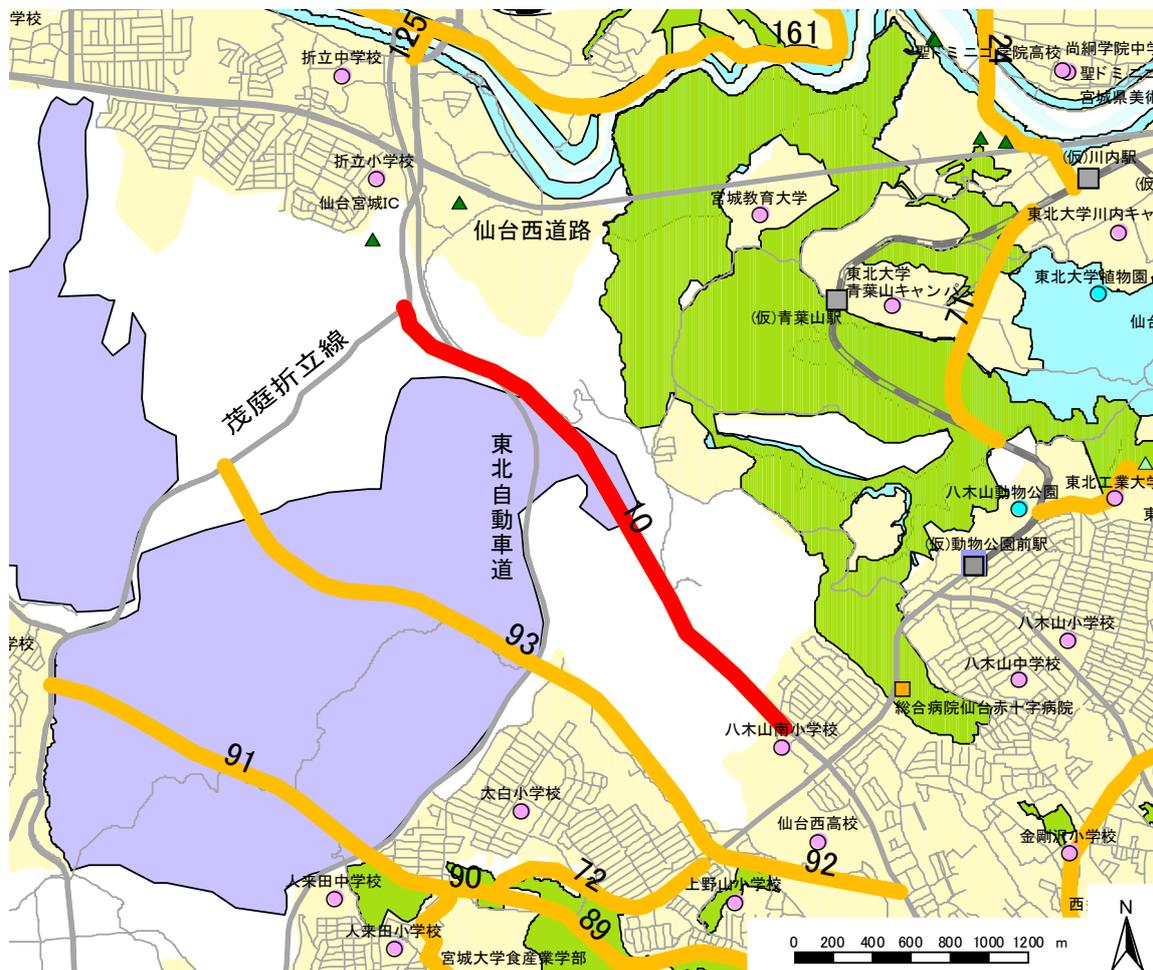
総合評価

評価理由	当区間は、郡山地区から八木山南地区を経て折立地区に至る道路の一部である。 郡山折立線は、市街地を環状でつなぐ骨格的な幹線道路である。 当区間は、幹線機能を有する道路としてその連続性を確保する必要があることから、「継続候補区間」とする。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	10	路線番号	3・1・7	路線名	郡山折立線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	H17.9.30	区間名	青葉山		
整備状況	未着手	延長	3.0 km	計画幅員	12×2, 17.5 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地下式、 地表式	交差する道路・鉄道		立体交差(東北自動車道)、平面交差(茂庭折立線)			

位 置 図



— 見直し対象路線 (当該区間)	● 行政施設	 消防活動強化区域
— 見直し対象路線	● 会館・ホール	 杜の都の環境をつくる条例
— 代替道路 (4車線道路)	● その他集客施設等	 広瀬川の清流を守る条例
— 代替道路 (幅員9m以上道路)	● 学校	 宮城県自然環境保全条例
 鉄道駅 駅前広場	■ 2次救急医療機関	 市街化区域
— JR線・地下鉄南北線	■ 3次救急医療機関	— 主な河川
— 地下鉄東西線	▲ 文化財	- - - - 市町村界
— 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
— 市道		

評価指標による評価

区間番号： 10

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間		
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間	—	
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		(トンネル区間) 宮城県自然環境保全条例 自然環境保全地域
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+	
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間	40	万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

		評価結果
評価理由	<p>当区間は、郡山地区から八木山南地区を経て折立地区に至る道路の一部である。</p> <p>郡山折立線は、市街地を環状でつなぐ骨格的な幹線道路である。</p> <p>当区間は、市街化調整区域にあるが、幹線機能を有する道路としてその連続性を確保する必要があることから、「継続候補区間」とする。</p>	<p>継続候補</p>

計 画 の 概 要

区間番号	11	路線番号	3・1・81	路線名	国道幹線		
当初告示年月日	S54.10.12	最終告示年月日	H7.11.10	区間名	郡山		
整備状況	概成済	延長	4.5 km	計画幅員	27,46 m	想定車線数	4,6 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		立体交差(仙台南幹線、郡山折立線、郡山線、元寺小路郡山線)、平面交差(中田南線、中田袋原線、南仙台四郎丸線、中田北線、中田吹上線)			

位 置 図



- | | | |
|---|---|---|
| — 見直し対象路線 (当該区間) | ● 行政施設 | 消防活動強化区域 |
| — 見直し対象路線 | ● 会館・ホール | 杜の都の環境をつくる条例 |
| — 代替道路 (4車線道路) | ● その他集客施設等 | 広瀬川の清流を守る条例 |
| — 代替道路 (幅員9m以上道路) | ● 学校 | 宮城県自然環境保全条例 |
| 鉄道駅 駅前広場 | 2次救急医療機関 | 市街化区域 |
| JR線・地下鉄南北線 | ■ 3次救急医療機関 | 主な河川 |
| 地下鉄東西線 | ▲ 文化財 | 市町村界 |
| 都市計画道路・国道・県道 | ▲ 仙台市都市景観賞 | |
| 市道 | | |

評価指標による評価

区間番号： 11

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	太子堂駅、南仙台駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間	+	
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+	
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		5万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、県内や東北地方を結ぶ国道4号バイパスとして広域的な交流を支える道路の一部である。国道幹線は、市街地を環状及び放射状でつなぐ骨格的な幹線道路である。	評価結果
	当区間は、幹線機能を有する道路としてその連続性を確保する必要があることから、「継続候補区間」とする。なお、当区間は緊急輸送道路にも指定されている。	
		継続候補

計画の概要

区間番号	12	路線番号	3・2・2	路線名	清水小路多賀城線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S40.3.29	区間名	東華中前		
整備状況	概成済	延長	0.4 km	計画幅員	30 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(原町広岡線、八軒小路北宮城野線)			

位置図



見直し対象路線 (当該区間)	行政施設	消防活動強化区域
見直し対象路線	会館・ホール	杜の都の環境をつくる条例
代替道路 (4車線道路)	その他集客施設等	広瀬川の清流を守る条例
代替道路 (幅員9m以上道路)	学校	宮城県自然環境保全条例
鉄道駅 駅前広場	2次救急医療機関	市街化区域
JR線・地下鉄南北線	3次救急医療機関	主な河川
地下鉄東西線	文化財	市町村界
都市計画道路・国道・県道	仙台市都市景観賞	
市道		

評価指標による評価

区間番号： 12

視点	指標	評価指標	評価	備考
＜視点1＞ まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	榴ヶ岡駅、(地)連坊駅、(地)薬師堂駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間	+	都心 ⇄ 東部流通工業地区
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間	+	
			⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間	
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間				
＜視点2＞ 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間		
	(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか	⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+	
＜視点3＞ 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
＜視点4＞ 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		18万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、市中心部から六丁の目地区を経て多賀城市に至る道路の一部である。 清水小路多賀城線は、市街地を放射状でつなぐ骨格的な幹線道路である。 当区間の前後は既に整備済みであり、当区間の整備により一連のネットワークが完成することになるとともに、緊急輸送道路にも指定されていることから、「継続候補区間」とする。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	13	路線番号	3・2・10	路線名	南小泉茂庭線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	南染師町1		
整備状況	未着手	延長	0.6 km	計画幅員	36 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		立体交差(東北新幹線、東北本線)、平面交差(原町広岡線、宮沢根白石線)			

位 置 図



	見直し対象路線 (当該区間)		行政施設		消防活動強化区域
	見直し対象路線		会館・ホール		杜の都の環境をつくる条例
	代替道路 (4車線道路)		その他集客施設等		広瀬川の清流を守る条例
	代替道路 (幅員9m以上道路)		学校		宮城県自然環境保全条例
	鉄道駅 駅前広場		2次救急医療機関		市街化区域
	J R線・地下鉄南北線		3次救急医療機関		主な河川
	地下鉄東西線		文化財		市町村界
	都市計画道路・国道・県道		仙台市都市景観賞		
	市道				

評価指標による評価

区間番号： 13

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	(地)河原町駅、(地)長町一丁目駅、(地)連坊駅、(地)薬師堂駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+	
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		49万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、南小泉地区から西多賀地区を経て茂庭地区に至る道路の一部である。 当区間は、大量の交通を処理する幹線機能を有するとともに、若林区役所周辺地区から地下鉄南北線河原町駅へのアクセス道路になるため、公共交通の利便性向上に寄与する。さらに、当区間付近に位置している県道荒井荒町線の混雑緩和に寄与することから、「継続候補区間」とする。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	14	路線番号	3・2・10	路線名	南小泉茂庭線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	南染師町2		
整備状況	未着手	延長	0.4 km	計画幅員	36 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(八軒小路北宮城野線、原町広岡線)			

位 置 図



— 見直し対象路線 (当該区間)	● 行政施設	■ 消防活動強化区域
— 見直し対象路線	● 会館・ホール	■ 杜の都の環境をつくる条例
— 代替道路 (4車線道路)	● その他集客施設等	■ 広瀬川の清流を守る条例
— 代替道路 (幅員9m以上道路)	● 学校	■ 宮城県自然環境保全条例
■ 鉄道駅 駅前広場	■ 2次救急医療機関	■ 市街化区域
— JR線・地下鉄南北線	■ 3次救急医療機関	— 主な河川
— 地下鉄東西線	▲ 文化財	- - - - 市町村界
— 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
— 市道		

評価指標による評価

区間番号： 14

視点	指標	評価指標	評価	備考	
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	(地)河原町駅、(地)長町一丁目駅、(地)連坊駅、(地)薬師堂駅	
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間			
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間			
		④他市町の都市計画道路に接続する区間			
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間			
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間			
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間			
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間			
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観受賞の景観に影響する区間			
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間		
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+		
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間			
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間			
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間			
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間			
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		22	万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間			

総合評価

評価理由	当区間は、南小泉地区から西多賀地区を経て茂庭地区に至る道路の一部である。 当区間は、大量の交通を処理する幹線機能を有するとともに、若林区役所周辺地区から地下鉄南北線河原町駅へのアクセス道路になるため、公共交通の利便性向上に寄与する。さらに、当区間付近に位置している県道荒井荒町線の混雑緩和に寄与することから、「継続候補区間」とする。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	15	路線番号	3・2・10	路線名	南小泉茂庭線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	遠見塚		
整備状況	未着手	延長	1.0 km	計画幅員	36 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(国道幹線、川内南小泉線)			

位 置 図



— 見直し対象路線 (当該区間)	● 行政施設	 消防活動強化区域
— 見直し対象路線	● 会館・ホール	 杜の都の環境をつくる条例
— 代替道路 (4車線道路)	● その他集客施設等	 広瀬川の清流を守る条例
— 代替道路 (幅員9m以上道路)	● 学校	 宮城県自然環境保全条例
 鉄道駅 駅前広場	■ 2次救急医療機関	 市街化区域
— JR線・地下鉄南北線	■ 3次救急医療機関	— 主な河川
— 地下鉄東西線	▲ 文化財	- - - 市町村界
— 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
— 市道		

評価指標による評価

区間番号： 15

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの 誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	(地)薬師堂駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の 確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
<視点3> 既存道路の 利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間	-	(都)狐小路尼寺線、(都)川内南小泉線
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		47 万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総 合 評 価

評価理由	<p>当区間は、南小泉地区から西多賀地区を経て茂庭地区に至る道路の一部である。</p> <p>当区間は、概ね1kmの範囲に4車線以上の既存道路(都市計画道路狐小路尼寺線及び都市計画道路川内南小泉線)があるが、当区間の整備により、当区間付近に位置し、一部歩道がなく混雑している県道荒井荒町線の混雑緩和に寄与することから、「継続候補区間」とする。</p>	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	16	路線番号	3・2・11	路線名	仙台駅川内線		
当初告示年月日	S21.11.11	最終告示年月日	S21.11.11	区間名	国際センター		
整備状況	概成済	延長	0.3 km	計画幅員	25 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(川内線)			

位 置 図



<ul style="list-style-type: none"> 見直し対象路線（当該区間） 見直し対象路線 代替道路（4車線道路） 代替道路（幅員9m以上道路） 鉄道駅 駅前広場 JR線・地下鉄南北線 地下鉄東西線 都市計画道路・国道・県道 市道 	<ul style="list-style-type: none"> 行政施設 会館・ホール その他集客施設等 学校 2次救急医療機関 3次救急医療機関 文化財 仙台市都市景観賞 	<ul style="list-style-type: none"> 消防活動強化区域 杜の都の環境をつくる条例 広瀬川の清流を守る条例 宮城県自然環境保全条例 市街化区域 主な河川 市町村界
--	---	---

評価指標による評価

区間番号： 16

視点	指標	評価指標	評価	備考	
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	(地)国際センター駅、(地)西公園駅、(地)川内駅	
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間			
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間			
		④他市町の都市計画道路に接続する区間			
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間			
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間	+		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間			
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間	-	広瀬川の清流を守 第一種環境保全区域	
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観受賞の景観に影響する区間	-	文化財 仙台城跡(国指定史跡) 景観賞 けやきとみやぎのはぎの道	
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+	
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間			
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間			
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間			
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間			
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間			
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		25万円/km・台	
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間			

総合評価

評価理由	当区間は、市中心部と東北大学などのある川内の文教地区や仙台市博物館、仙台城跡などの観光資源を結ぶ道路の一部である。広瀬川の清流を守る条例における第一種環境保全区域に当区間の一部が指定されているが、当区間は、地下鉄東西線(仮称)国際センター駅及び(仮称)西公園駅へのアクセス道路になるため、公共交通の利便性向上に寄与すること、また、緊急輸送道路にも指定されていることから、「継続候補区間」とする。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	17	路線番号	3・2・11	路線名	仙台駅川内線		
当初告示年月日	S21.11.11	最終告示年月日	S21.11.11	区間名	大橋		
整備状況	未着手	延長	0.1 km	計画幅員	25 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道					

位 置 図



— 見直し対象路線（当該区間）	● 行政施設	 消防活動強化区域
— 見直し対象路線	● 会館・ホール	 杜の都の環境をつくる条例
— 代替道路（4車線道路）	● その他集客施設等	 広瀬川の清流を守る条例
— 代替道路（幅員9m以上道路）	● 学校	 宮城県自然環境保全条例
 鉄道駅 駅前広場	 2次救急医療機関	 市街化区域
 JR線・地下鉄南北線	■ 3次救急医療機関	 主な河川
 地下鉄東西線	▲ 文化財	 市町村界
 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
 市道		

評価指標による評価

区間番号： 17

視点	指標	評価指標	評価	備考	
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	(地)国際センター駅、(地)西公園駅、(地)川内駅	
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間			
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間			
		④他市町の都市計画道路に接続する区間			
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間			
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間	+		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間			
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間	-	広瀬川の清流を守る条例 第一種環境保全区域	
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間	-	景観賞 大橋	
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+	
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間			
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間			
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間			
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間			
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間			
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		106 万円/km・台	
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間			

総合評価

評価理由	当区間は、市中心部と東北大学などのある川内の文教地区や仙台市博物館、仙台城跡などの観光資源を結ぶ道路の一部である。 広瀬川の清流を守る条例における第一種環境保全区域に当区間は指定されているが、当区間は、地下鉄東西線(仮称)国際センター駅及び(仮称)西公園駅へのアクセス道路になるため、公共交通の利便性向上に寄与すること、また、緊急輸送道路にも指定されていることから、「継続候補区間」とする。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	18	路線番号	3・2・11	路線名	仙台駅川内線		
当初告示年月日	S21.11.11	最終告示年月日	S21.11.11	区間名	西公園		
整備状況	概成済	延長	0.3 km	計画幅員	25 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(向山常盤丁線)			

位 置 図



<ul style="list-style-type: none"> — 見直し対象路線 (当該区間) — 見直し対象路線 — 代替道路 (4車線道路) — 代替道路 (幅員9m以上道路) 鉄道駅 駅前広場 JR線・地下鉄南北線 地下鉄東西線 都市計画道路・国道・県道 市道 	<ul style="list-style-type: none"> ● 行政施設 ● 会館・ホール ● その他集客施設等 ● 学校 ■ 2次救急医療機関 ■ 3次救急医療機関 ▲ 文化財 ▲ 仙台市都市景観賞 	<ul style="list-style-type: none"> 消防活動強化区域 杜の都の環境をつくる条例 広瀬川の清流を守る条例 宮城県自然環境保全条例 市街化区域 主な河川 市町村界
--	--	---

評価指標による評価

区間番号： 18

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	(地)国際センター駅、(地)西公園駅、(地)川内駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間	+	
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間	-	広瀬川の清流を守 第一種環境保全区域
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		31 万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、市中心部と東北大学などのある川内の文教地区や仙台市博物館、仙台城跡などの観光資源を結ぶ道路の一部である。広瀬川の清流を守る条例における第一種環境保全区域に当区間の一部が指定されているが、当区間は、地下鉄東西線(仮称)国際センター駅及び(仮称)西公園駅へのアクセス道路になるため、公共交通の利便性向上に寄与すること、また、緊急輸送道路にも指定されていることから、「継続候補区間」とする。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	19	路線番号	3・2・12	路線名	川内南小泉線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S29.12.10	区間名	幸町		
整備状況	概成済	延長	0.5 km	計画幅員	36 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(上杉山通東仙台線、北四番丁岩切線)			

位 置 図



— 見直し対象路線 (当該区間)	● 行政施設	 消防活動強化区域
— 見直し対象路線	● 会館・ホール	 杜の都の環境をつくる条例
— 代替道路 (4車線道路)	● その他集客施設等	 広瀬川の清流を守る条例
— 代替道路 (幅員9m以上道路)	● 学校	 宮城県自然環境保全条例
 鉄道駅 駅前広場	 2次救急医療機関	 市街化区域
— JR線・地下鉄南北線	■ 3次救急医療機関	— 主な河川
— 地下鉄東西線	▲ 文化財	- - - - 市町村界
— 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
— 市道		

評価指標による評価

区間番号： 19

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	陸前原ノ町駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街地調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間	+	北部流通工業地区 ⇄ 貨物駅
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間	+	
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間	+	中嶋病院(2次救急)
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		17万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、川内地区から台原地区を経て南小泉地区に至る道路の一部である。 当区間は、泉パークタウン工業流通団地とJR貨物宮城野駅や東部流通工業地区を結び、産業拠点を支える道路である。また、当区間は緊急輸送道路に指定されているとともに、救急医療機関に直接アクセスする道路でもあることから、「継続候補区間」とする。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	20	路線番号	3・2・12	路線名	川内南小泉線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S36.8.2	区間名	坂下(東仙台)1		
整備状況	未着手	延長	0.5 km	計画幅員	36 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		立体交差(東北新幹線、東北本線)、平面交差(北四番丁岩切線、定禪寺通上田子線)			

位 置 図



	見直し対象路線 (当該区間)		行政施設		消防活動強化区域
	見直し対象路線		会館・ホール		杜の都の環境をつくる条例
	代替道路 (4車線道路)		その他集客施設等		広瀬川の清流を守る条例
	代替道路 (幅員9m以上道路)		学校		宮城県自然環境保全条例
	鉄道駅 駅前広場		2次救急医療機関		市街化区域
	J R線・地下鉄南北線		3次救急医療機関		主な河川
	地下鉄東西線		文化財		市町村界
	都市計画道路・国道・県道		仙台市都市景観賞		
	市道				

評価指標による評価

区間番号： 20

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	陸前原ノ町駅、苦竹駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間	+	北部流通工業地区 ⇄ 貨物駅
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間	+	
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間	+	中嶋病院(2次救急)
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+	
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間	-	(主) 仙台松島線
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		21万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由

当区間は、川内地区から台原地区を経て南小泉地区に至る道路の一部である。
 当区間は、泉パークタウン工業流通団地とJR貨物宮城野駅や東部流通工業地区を結び、産業活動を支える道路である。また、当区間は、緊急輸送道路に指定されているとともに、救急医療機関に直接アクセスする道路でもある。
 なお、当区間上に位置する県道仙台松島線は、概ね9m以上の幅員が確保されているが、大量の交通を処理する幹線機能を有するため、計画幅員の確保が必要であることから、「継続候補区間」とする。

評価結果

継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	21	路線番号	3・2・12	路線名	川内南小泉線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S38.3.19	区間名	坂下(東仙台)2		
整備状況	未着手	延長	0.2 km	計画幅員	36 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(定禅寺通上田子線、花京院通福田町線)			

位 置 図



— 見直し対象路線 (当該区間)	● 行政施設	 消防活動強化区域
— 見直し対象路線	● 会館・ホール	 杜の都の環境をつくる条例
— 代替道路 (4車線道路)	● その他集客施設等	 広瀬川の清流を守る条例
— 代替道路 (幅員9m以上道路)	● 学校	 宮城県自然環境保全条例
 鉄道駅 駅前広場	 2次救急医療機関	 市街化区域
— JR線・地下鉄南北線	■ 3次救急医療機関	 主な河川
— 地下鉄東西線	▲ 文化財	 市町村界
— 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
— 市道		

評価指標による評価

区間番号： 21

視点	指標	評価指標	評価	備考
＜視点1＞ まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	陸前原ノ町駅、苦竹駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間	+	北部流通工業地区 ⇄ 貨物駅
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間	+	
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間	+	中嶋病院(2次救急)
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
⑨重要な文化財、仙台市都市景観受賞の景観に影響する区間				
＜視点2＞ 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+	
	(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか	⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+	
＜視点3＞ 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間	-	(主) 仙台松島線
＜視点4＞ 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間	-	計画(m) 220 基準(m) 240 位置図中の緑色表示の矢印区間
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		20万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由

当区間は、川内地区から台原地区を経て南小泉地区に至る道路の一部である。
当区間は、泉パークタウン工業流通団地とJR貨物宮城野駅や東部流通工業地区を結び、産業活動を支える道路である。また、当区間は、緊急輸送道路に指定されているとともに、救急医療機関に直接アクセスする道路でもある。
なお、当区間上に位置する県道仙台松島線は、概ね9m以上の幅員が確保されているが、大量の交通を処理する幹線機能を有するため、計画幅員の確保が必要であることから、「継続候補区間」とする。

評価結果

継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	22	路線番号	3・2・12	路線名	川内南小泉線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	坂下(银杏町)		
整備状況	未着手	延長	0.7 km	計画幅員	36 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		立体交差(仙石線、貨物線)、平面交差(花京院通福田町線、元寺小路福室線)			

位 置 図



見直し対象路線 (当該区間)	行政施設	消防活動強化区域
見直し対象路線	会館・ホール	杜の都の環境をつくる条例
代替道路 (4車線道路)	その他集客施設等	広瀬川の清流を守る条例
代替道路 (幅員9m以上道路)	学校	宮城県自然環境保全条例
鉄道駅 駅前広場	2次救急医療機関	市街化区域
JR線・地下鉄南北線	3次救急医療機関	主な河川
地下鉄東西線	文化財	市町村界
都市計画道路・国道・県道	仙台市都市景観賞	
市道		

評価指標による評価

区間番号： 22

視点	指標	評価指標	評価	備考
＜視点1＞ まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	陸前原ノ町駅、宮城野原駅、苦竹駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間	+	北部流通工業地区 ⇄ 貨物駅
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間	+	
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
⑨重要な文化財、仙台市都市景観受賞の景観に影響する区間				
＜視点2＞ 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+	
	(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか	⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+	
＜視点3＞ 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間	-	(市)館西町線
＜視点4＞ 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		25万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

<p>評価理由</p> <p>当区間は、川内地区から台原地区を経て南小泉地区に至る道路の一部である。 当区間は、泉パークタウン工業流通団地とJR貨物宮城野駅や東部流通工業地区を結び、産業活動を支える道路である。また、当区間は、緊急輸送道路に指定されている道路でもある。 なお、当区間上に位置する市道館西町線は、概ね9m以上の幅員が確保されているが、大量の交通を処理する幹線機能を有するため、計画幅員の確保が必要であることから、「継続候補区間」とする。</p>	<p>評価結果</p>
	<p>継続候補</p>

計 画 の 概 要

区間番号	23	路線番号	3・2・12	路線名	川内南小泉線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S29.12.11	区間名	志波町		
整備状況	概成済	延長	0.3 km	計画幅員	36 m	想定車線数	6 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(清水小路多賀城線、狐小路尼寺線)			

位 置 図



見直し対象路線 (当該区間)	行政施設	消防活動強化区域
見直し対象路線	会館・ホール	杜の都の環境をつくる条例
代替道路 (4車線道路)	その他集客施設等	広瀬川の清流を守る条例
代替道路 (幅員9m以上道路)	学校	宮城県自然環境保全条例
鉄道駅 駅前広場	2次救急医療機関	市街化区域
JR線・地下鉄南北線	3次救急医療機関	主な河川
地下鉄東西線	文化財	市町村界
都市計画道路・国道・県道	仙台市都市景観賞	
市道		

評価指標による評価

区間番号： 23

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	(地)薬師堂駅、(地)卸町駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間	+	
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+	
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		12万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、川内地区から台原地区を経て南小泉地区に至る道路の一部である。 当区間は、国道4号バイパスを經由してJR貨物宮城野駅に通じる道路であり、当区間の前後は既に整備済みであることから、当区間の整備により一連のネットワークが完成することになる。また、大量の交通を処理する幹線機能を有するため、計画幅員の確保が必要な区間であるとともに、緊急輸送道路にも指定されていることから、「継続候補区間」とする。	評価結果
		継続候補

計画の概要

区間番号	24	路線番号	3・2・12	路線名	川内南小泉線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	H17.9.30	区間名	川内～八幡		
整備状況	未着手	延長	1.6 km	計画幅員	36 m	想定車線数	4車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(川内旗立線、北四番丁芋沢線)			

位置図



	見直し対象路線 (当該区間)		行政施設		消防活動強化区域
	見直し対象路線		会館・ホール		杜の都の環境をつくる条例
	代替道路 (4車線道路)		その他集客施設等		広瀬川の清流を守る条例
	代替道路 (幅員9m以上道路)		学校		宮城県自然環境保全条例
	鉄道駅 駅前広場		2次救急医療機関		市街化区域
	J R線・地下鉄南北線		3次救急医療機関		主な河川
	地下鉄東西線		文化財		市町村界
	都市計画道路・国道・県道		仙台市都市景観賞		
	市道				

評価指標による評価

区間番号： 24

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	(地)川内駅、(地)国際センター駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間	+	
			⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間	
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間	-	広瀬川の清流を守る条例 第一種,第二種
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		53 万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、川内地区から台原地区を経て南小泉地区に至る道路の一部である。 広瀬川の清流を守る条例における第一種及び第二種環境保全区域に当区間の一部が指定されているが、本市北西部と川内地区や市中心部を結ぶ道路であり、当区間は、八幡地区から地下鉄東西線(仮称)川内駅へ直接のアクセス道路になるため、公共交通の利便性向上に寄与すること、また、緊急輸送道路にも指定されていることから、「継続候補区間」とする。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	25	路線番号	3・2・12	路線名	川内南小泉線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	八幡～国見		
整備状況	未着手	延長	0.8 km	計画幅員	36 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(北四番丁芋沢線、川内芋沢線)			

位 置 図



見直し対象路線 (当該区間)	行政施設	消防活動強化区域
見直し対象路線	会館・ホール	杜の都の環境をつくる条例
代替道路 (4車線道路)	その他集客施設等	広瀬川の清流を守る条例
代替道路 (幅員9m以上道路)	学校	宮城県自然環境保全条例
鉄道駅 駅前広場	2次救急医療機関	市街化区域
JR線・地下鉄南北線	3次救急医療機関	主な河川
地下鉄東西線	文化財	市町村界
都市計画道路・国道・県道	仙台市都市景観賞	
市道		

評価指標による評価

区間番号： 25

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	国見駅、東北福祉大前駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間	-	杜の都の環境をつくる条例 大崎八幡保存緑地
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		49 万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、川内地区から台原地区を経て南小泉地区に至る道路の一部である。 当区間の一部は、杜の都の環境をつくる条例における大崎八幡保存緑地に指定されており、当区間の周辺地区は、地下鉄東西線(仮称)川内駅から半径1kmの範囲外であるが、本市北西部と川内地区や市中心部を結ぶ道路であり、当区間の整備により(仮称)川内駅へのアクセス性も高まり、公共交通の利便性向上に寄与することから、「継続候補区間」とする。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	26	路線番号	3・2・12	路線名	川内南小泉線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	国見		
整備状況	未着手	延長	1.0 km	計画幅員	36 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(川内芋沢線、北山根白石線)			

位 置 図



	見直し対象路線 (当該区間)		行政施設		消防活動強化区域
	見直し対象路線		会館・ホール		杜の都の環境をつくる条例
	代替道路 (4車線道路)		その他集客施設等		広瀬川の清流を守る条例
	代替道路 (幅員9m以上道路)		学校		宮城県自然環境保全条例
	鉄道駅 駅前広場		2次救急医療機関		市街化区域
	J R線・地下鉄南北線		3次救急医療機関		主な河川
	地下鉄東西線		文化財		市町村界
	都市計画道路・国道・県道		仙台市都市景観賞		
	市道				

評価指標による評価

区間番号： 26

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	東北福祉大前駅、北山駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか		
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		49万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、川内地区から台原地区を経て南小泉地区に至る道路の一部である。 当区間は、本市北西部と川内地区や市中心部を結ぶ道路であるが、当区間周辺地区は、幹線道路が少なく、一方通行が多い地区であることから、当区間の整備により、市道土橋通半子町線とつながり、市中心部へのアクセス性が高まることから、「継続候補区間」とする。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	27	路線番号	3・2・12	路線名	川内南小泉線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	国見～台原		
整備状況	未着手	延長	1.7 km	計画幅員	36 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		立体交差(北四番丁大衡線)、平面交差(北山根白石線、元寺小路七北田線)			

位 置 図



— 見直し対象路線 (当該区間)	● 行政施設	 消防活動強化区域
— 見直し対象路線	● 会館・ホール	 杜の都の環境をつくる条例
— 代替道路 (4車線道路)	● その他集客施設等	 広瀬川の清流を守る条例
— 代替道路 (幅員9m以上道路)	● 学校	 宮城県自然環境保全条例
 鉄道駅 駅前広場	■ 2次救急医療機関	 市街化区域
— JR線・地下鉄南北線	■ 3次救急医療機関	 主な河川
— 地下鉄東西線	▲ 文化財	 市町村界
— 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
— 市道		

評価指標による評価

区間番号： 27

視点	指標	評価指標	評価	備考	
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	北山駅、北仙台駅、(地)北仙台駅、(地)台原駅	
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間			
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間			
		④他市町の都市計画道路に接続する区間			
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間			
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間			
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間			
(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間			(トンネル区間) 杜の都の環境をつくる条例 北山保存緑地	
	⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		-	文化財 佐大窯(埋蔵文化財包蔵地)	
<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間			
	(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか	⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間			
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間	-	(都)上杉山通木町通線	
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間			
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間			
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間			
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間			73万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間			

総合評価

評価理由

当区間は、川内地区から台原地区を経て南小泉地区に至る道路の一部である。
当区間は、JR仙山線北山駅や北仙台駅から半径1kmの範囲に計画されているが、当区間の大部分はトンネル構造であるため、沿線地域から駅へアクセスすることはできない。さらに、交差する現在事業中の都市計画道路北四番丁大衡線もトンネル構造であるため、交差点にはならず、北四番丁大衡線へアクセスすることもできない。また、都市計画道路上杉山通木町通線などにより、将来の交通需要に対応が可能であることから、「廃止候補区間」とする。なお、当区間上には佐大窯(埋蔵文化財包蔵地)がある。

評価結果

廃止候補

計画の概要

区間番号	28	路線番号	3・2・13	路線名	八木山柳生線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	H17.9.30	区間名	八木山～長嶺		
整備状況	未着手	延長	2.2 km	計画幅員	36 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(川内旗立線、向山富田線)			

位置図



	見直し対象路線 (当該区間)		行政施設		消防活動強化区域
	見直し対象路線		会館・ホール		杜の都の環境をつくる条例
	代替道路 (4車線道路)		その他集客施設等		広瀬川の清流を守る条例
	代替道路 (幅員9m以上道路)		学校		宮城県自然環境保全条例
	鉄道駅 駅前広場		2次救急医療機関		市街化区域
	JR線・地下鉄南北線		3次救急医療機関		主な河川
	地下鉄東西線		文化財		市町村界
	都市計画道路・国道・県道		仙台市都市景観賞		
	市道				

評価指標による評価

区間番号： 28

視点	指標	評価指標	評価	備考	
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	(地)動物公園駅	
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間			
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間			
		④他市町の都市計画道路に接続する区間			
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間			
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		+	
			⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		-	杜の都の環境をつ あびこの杜保存緑 くる条例 地
			⑨重要な文化財、仙台市都市景観受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間		
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間			
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間			
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間			
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間	-	8.0% (7%を越える縦断勾配)	
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間			
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間			103万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間			

総合評価

評価理由

当区間は、八木山地区から長町地区を経て柳生地区に至る道路の一部である。
八木山柳生線は、本市南部から本市西部への環状機能を有する幹線道路である。
杜の都の環境をつくる条例におけるあびこの杜保存緑地などに当区間の一部が指定されており、また、縦断勾配が道路構造令の基準値を超過する課題はあるが、当区間は、地下鉄東西線(仮称)動物公園駅へのアクセス道路になるため、公共交通の利便性向上に寄与することから、「継続候補区間」とする。

評価結果

継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	29	路線番号	3・2・13	路線名	八木山柳生線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	鹿野～長嶺		
整備状況	未着手	延長	1.2 km	計画幅員	36 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(向山富田線、南小泉茂庭線)			

位 置 図



	見直し対象路線 (当該区間)		行政施設		消防活動強化区域
	見直し対象路線		会館・ホール		杜の都の環境をつくる条例
	代替道路 (4車線道路)		その他集客施設等		広瀬川の清流を守る条例
	代替道路 (幅員9m以上道路)		学校		宮城県自然環境保全条例
	鉄道駅 駅前広場		2次救急医療機関		市街化区域
	J R線・地下鉄南北線		3次救急医療機関		主な河川
	地下鉄東西線		文化財		市町村界
	都市計画道路・国道・県道		仙台市都市景観賞		
	市道				

評価指標による評価

区間番号： 29

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	(地)長町南駅、(地)長町駅、長町駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間	-	8.0% (7%を越える縦断勾配)
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		39万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、八木山地区から長町地区を経て柳生地区に至る道路の一部である。 八木山柳生線は、本市南部から本市西部への環状機能を有する幹線道路である。 当区間は、縦断勾配が道路構造令の基準値を超過する課題はあるが、当区間周辺は、幹線道路が少なく、現道の幅員も狭いことから、「継続候補区間」とする。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	30	路線番号	3・2・14	路線名	東仙台南小泉線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	新田1		
整備状況	未着手	延長	0.3 km	計画幅員	36 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(定禅寺通上田子線)			

位 置 図



—	見直し対象路線 (当該区間)	●	行政施設	 	消防活動強化区域
—	見直し対象路線	●	会館・ホール	 	杜の都の環境をつくる条例
—	代替道路 (4車線道路)	●	その他集客施設等	 	広瀬川の清流を守る条例
—	代替道路 (幅員9m以上道路)	●	学校	 	宮城県自然環境保全条例
■	鉄道駅 駅前広場	■	2次救急医療機関	 	市街化区域
—	JR線・地下鉄南北線	■	3次救急医療機関	 	主な河川
—	地下鉄東西線	▲	文化財	---	市町村界
—	都市計画道路・国道・県道	▲	仙台市都市景観賞		
—	市道				

評価指標による評価

区間番号： 30

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	東仙台駅、苦竹駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間	-	(市)東仙台幹線5号線、(市)東仙台幹線4号線、(市)中原南古宿線、(市)中原線、(市)中原本通線、国道45号
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間	-	897 万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、東仙台地区から南小泉地区に至る道路の一部である。 当区間は、JR東北本線東仙台駅から1kmの範囲に計画されているが、東仙台駅(改札)は線路の北側にあり、南側から東仙台駅を利用することはできないため、直接のアクセス道路にはならず、また、今後、東仙台駅南側へのバスの乗り入れも想定されない。さらに、交通量に対する事業費が他区間に比べて著しく高いことから、駅前広場も含めて「廃止候補区間」とする。なお、当区間周辺地区から東仙台駅北側への徒歩でのアクセスは、東仙台駅の東側にある歩道橋により確保されている。	評価結果
		廃止候補

計画の概要

区間番号	31	路線番号	3・2・14	路線名	東仙台南小泉線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	新田2		
整備状況	未着手	延長	0.5 km	計画幅員	36 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		立体交差(仙石線)、平面交差(定禅寺通上田子線、花京院通福田町線)			

位置図



- | | | |
|-----------------|----------|--------------|
| 見直し対象路線 (当該区間) | 行政施設 | 消防活動強化区域 |
| 見直し対象路線 | 会館・ホール | 杜の都の環境をつくる条例 |
| 代替道路 (4車線道路) | その他集客施設等 | 広瀬川の清流を守る条例 |
| 代替道路 (幅員9m以上道路) | 学校 | 宮城県自然環境保全条例 |
| 鉄道駅 駅前広場 | 2次救急医療機関 | 市街化区域 |
| JR線・地下鉄南北線 | 3次救急医療機関 | 主な河川 |
| 地下鉄東西線 | 文化財 | 市町村界 |
| 都市計画道路・国道・県道 | 仙台市都市景観賞 | |
| 市道 | | |

評価指標による評価

区間番号： 31

視点	指標	評価指標	評価	備考
＜視点1＞ まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	東仙台駅、苦竹駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	＜視点2＞ 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
＜視点3＞ 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間	-	(市)東仙台幹線5号線、(市)東仙台幹線4号線、(市)中原南古宿線、(市)中原線、(市)中原本通線、国道45号
＜視点4＞ 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		123 万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由

当区間は、東仙台地区から南小泉地区に至る道路の一部である。当区間は、JR東北本線東仙台駅から1kmの範囲に計画されているが、東仙台駅(改札)は線路の北側にあり、南側から東仙台駅を利用することはできないため、直接のアクセス道路にはならない。また、隣接区間(対象区間番号30)とあわせて、JR仙石線苦竹駅にアクセスする区間であるが、市道東仙台幹線4号線などにより、将来の交通需要に対応が可能であることから、「廃止候補区間」とする。なお、当区間は、梅田川と藤川の間を通過するJR仙石線と交差する計画であるため、鉄道に対して高架もしくは地下の構造となり、構造上も難しく、また沿道利用も困難な区間である。

評価結果

廃止候補

計 画 の 概 要

区間番号	32	路線番号	3・2・14	路線名	東仙台南小泉線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	自衛隊中		
整備状況	未着手	延長	0.9 km	計画幅員	36 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(花京院通福田町線、元寺小路福室線)			

位 置 図



見直し対象路線 (当該区間)	行政施設	消防活動強化区域
見直し対象路線	会館・ホール	杜の都の環境をつくる条例
代替道路 (4車線道路)	その他集客施設等	広瀬川の清流を守る条例
代替道路 (幅員9m以上道路)	学校	宮城県自然環境保全条例
鉄道駅 駅前広場	2次救急医療機関	市街化区域
JR線・地下鉄南北線	3次救急医療機関	主な河川
地下鉄東西線	文化財	市町村界
都市計画道路・国道・県道	仙台市都市景観賞	
市道		

評価指標による評価

区間番号： 32

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	東仙台駅、苦竹駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか		
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間	—	(都)六丁目鶴ヶ谷線
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間	—	(市)苦竹中線
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		39 万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、東仙台地区から南小泉地区に至る道路の一部である。 当区間は、JR仙石線苦竹駅にアクセスする区間であるが、市道苦竹中線により、将来の交通需要に対応が可能であることから、「廃止候補区間」とする。なお、当区間は、陸上自衛隊仙台駐屯地の中央に計画しているため、整備は困難である。	評価結果
		廃止候補

計 画 の 概 要

区間番号	33	路線番号	3・2・15	路線名	原町岡田線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	H5.4.16	区間名	萩野町		
整備状況	未着手	延長	0.5 km	計画幅員	36 m	想定車線数	6 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(川内南小泉線)			

位 置 図



見直し対象路線（当該区間）	行政施設	消防活動強化区域
見直し対象路線	会館・ホール	杜の都の環境をつくる条例
代替道路（4車線道路）	その他集客施設等	広瀬川の清流を守る条例
代替道路（幅員9m以上道路）	学校	宮城県自然環境保全条例
鉄道駅 駅前広場	2次救急医療機関	市街化区域
JR線・地下鉄南北線	3次救急医療機関	主な河川
地下鉄東西線	文化財	市町村界
都市計画道路・国道・県道	仙台市都市景観賞	
市道		

評価指標による評価

区間番号： 33

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	(地)卸町駅、宮城野原駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間	+	東部流通工業地区 ⇄ 貨物駅
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		仙台港・仙台港IC ⇄ 貨物駅
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間	-	(都)元寺小路福室線
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		32万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、原町地区から岡田地区に至る道路の一部である。 当区間は、概ね1kmの範囲に4車線以上の既存道路(都市計画道路元寺小路福室線)があるが、市中心部と東部流通工業地区、仙台港とJR貨物宮城野駅を結び、産業活動を支える道路であることから、「継続候補区間」とする。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	34	路線番号	3・2・51	路線名	元寺小路郡山線		
当初告示年月日	S21.11.11	最終告示年月日	H7.11.10	区間名	長町一丁目		
整備状況	概成済	延長	0.2 km	計画幅員	36 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		立体交差(東北新幹線、東北本線)、平面交差(原町広岡線)			

位 置 図



— 見直し対象路線 (当該区間)	● 行政施設	 消防活動強化区域
— 見直し対象路線	● 会館・ホール	 杜の都の環境をつくる条例
— 代替道路 (4車線道路)	● その他集客施設等	 広瀬川の清流を守る条例
— 代替道路 (幅員9m以上道路)	● 学校	 宮城県自然環境保全条例
 鉄道駅 駅前広場	■ 2次救急医療機関	 市街化区域
— JR線・地下鉄南北線	■ 3次救急医療機関	— 主な河川
— 地下鉄東西線	▲ 文化財	- - - 市町村界
— 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
— 市道		

評価指標による評価

区間番号： 34

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	(地)長町一丁目駅、(地)河原町駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間	+	
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+	
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		11 万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、市中心部から郡山地区に至る道路の一部である。 当区間は、国道4号として広域的な交流を支え、大量の交通や長距離の交通を処理する幹線機能を有している。また、地下鉄南北線長町一丁目駅へのアクセス道路であるため、公共交通の利便性向上に寄与するとともに、緊急輸送道路にも指定されていることから、「継続候補区間」とする。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	35	路線番号	3・2・320	路線名	元寺小路川内線		
当初告示年月日	S21.11.11	最終告示年月日	S32.6.7	区間名	二高前		
整備状況	概成済	延長	0.3 km	計画幅員	36 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(川内線、川内芋沢線)			

位 置 図



— 見直し対象路線 (当該区間)	● 行政施設	 消防活動強化区域
— 見直し対象路線	● 会館・ホール	 杜の都の環境をつくる条例
— 代替道路 (4車線道路)	● その他集客施設等	 広瀬川の清流を守る条例
— 代替道路 (幅員9m以上道路)	● 学校	 宮城県自然環境保全条例
 鉄道駅 駅前広場	■ 2次救急医療機関	 市街化区域
— JR線・地下鉄南北線	■ 3次救急医療機関	— 主な河川
— 地下鉄東西線	▲ 文化財	--- 市町村界
— 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
— 市道		

評価指標による評価

区間番号： 35

視点	指標	評価指標	評価	備考	
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	(地)国際センター駅、(地)川内駅、(地)西公園駅	
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間			
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間			
		④他市町の都市計画道路に接続する区間			
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間			
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間	+		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間			
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間	-	広瀬川の清流を守る条例 第二種環境保全区域	
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間			
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間		
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間			
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間			
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間			
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間			
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間			
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		12万円/km・台	
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間			

総合評価

評価理由	当区間は、市中心部から川内地区に至る道路の一部である。広瀬川の清流を守る条例における第二種環境保全区域に当区間の一部が指定されているが、当区間は、隣接する区間の延長にある川内旗立線(対象区間番号71)が整備されると、4車線の道路を必要とする交通量が想定されること、また、緊急輸送道路にも指定されていることから、「継続候補区間」とする。なお、当区間周辺に位置する仙台第二高校や東北大学では、自転車通学が多く、当区間の整備により良好な自転車走行空間を確保することができる。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	36	路線番号	3・3・5	路線名	北四番丁大衡線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S45.12.18	区間名	古内		
整備状況	概成済	延長	1.0 km	計画幅員	40 m	想定車線数	6 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		立体交差(東北自動車道)、平面交差(岩切根白石線)			

位 置 図



— 見直し対象路線 (当該区間)	● 行政施設	■ 消防活動強化区域
— 見直し対象路線	● 会館・ホール	■ 杜の都の環境をつくる条例
— 代替道路 (4車線道路)	● その他集客施設等	■ 広瀬川の清流を守る条例
— 代替道路 (幅員9m以上道路)	● 学校	■ 宮城県自然環境保全条例
■ 鉄道駅 駅前広場	■ 2次救急医療機関	■ 市街化区域
— JR線・地下鉄南北線	■ 3次救急医療機関	— 主な河川
— 地下鉄東西線	▲ 文化財	- - - - 市町村界
— 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
— 市道		

評価指標による評価

区間番号： 36

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間		
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間	-	
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間	+	
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+	
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		5万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

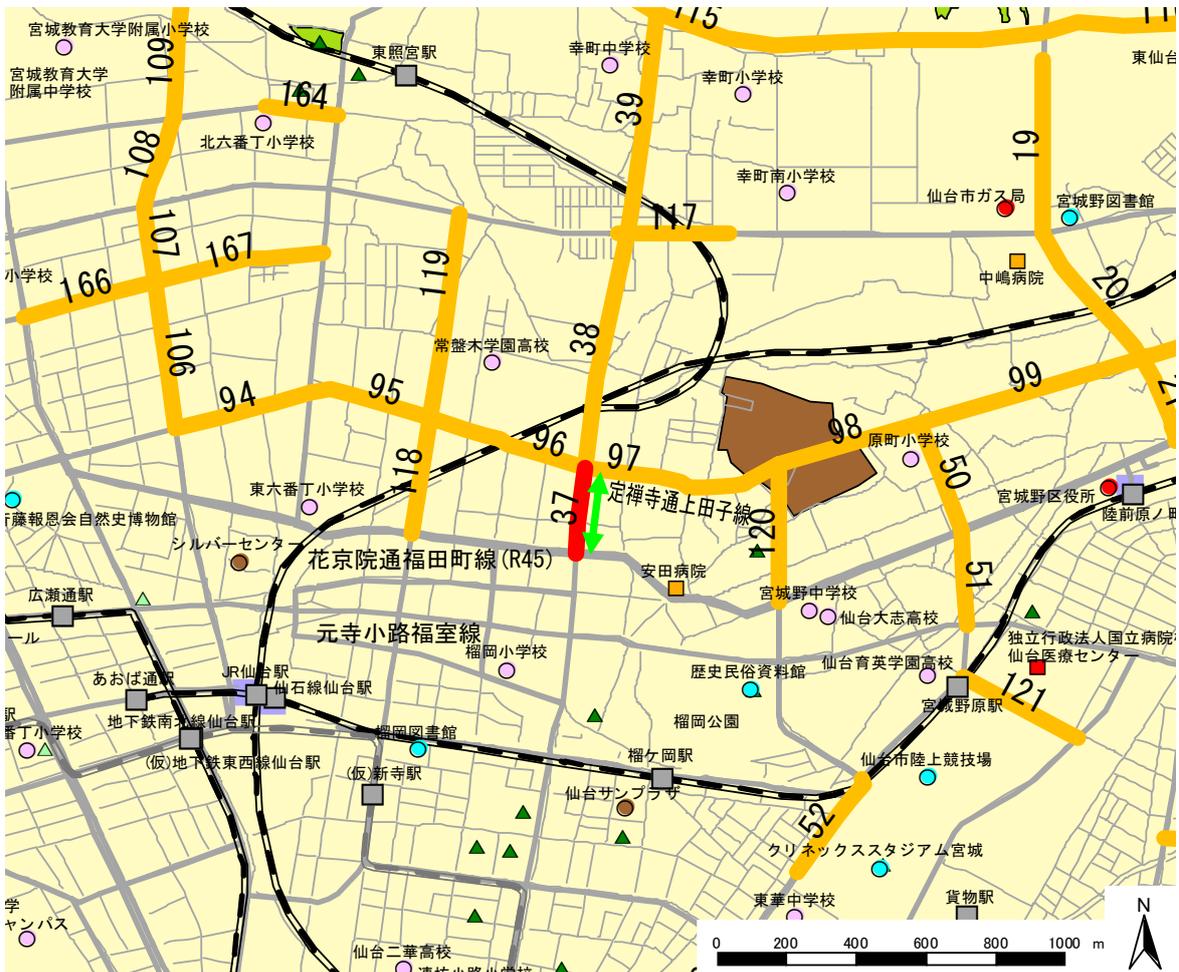
総合評価

評価理由	当区間は、市中心部から桜ヶ丘地区を経て大衡村に至る広域的な幹線道路の一部である。 北四番丁大衡線は、市街地を放射状でつなぐ骨格的な幹線道路である。 当区間は、市街化調整区域にあるが、当区間の前後は既に整備済みであり、当区間の整備により一連のネットワークが完成することになるとともに、緊急輸送道路にも指定されていることから、「継続候補区間」とする。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	37	路線番号	3・3・16	路線名	宮沢根白石線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S29.12.10	区間名	小田原		
整備状況	未着手	延長	0.3 km	計画幅員	36 m	想定車線数	6 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(花京院通福田町線、定禅寺通上田子線)			

位 置 図



見直し対象路線（当該区間）	行政施設	消防活動強化区域
見直し対象路線	会館・ホール	杜の都の環境をつくる条例
代替道路（4車線道路）	その他集客施設等	広瀬川の清流を守る条例
代替道路（幅員9m以上道路）	学校	宮城県自然環境保全条例
鉄道駅 駅前広場	2次救急医療機関	市街化区域
JR線・地下鉄南北線	3次救急医療機関	主な河川
地下鉄東西線	文化財	市町村界
都市計画道路・国道・県道	仙台市都市景観賞	
市道		

評価指標による評価

区間番号： 37

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	榴ヶ岡駅、仙台駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間	-	計画(m) 210 基準(m) 360 位置図中の緑色表示の矢印区間
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		28万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、河原町地区から南光台地区を経て富谷町を經由し根白石地区に至る広域的な幹線道路の一部である。 宮沢根白石線の当区間は、市街地を環状でつなぐ骨格的な幹線道路である。 当区間は、幹線機能を有する道路としてその連続性を確保する必要があることから、「継続候補区間」とする。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	38	路線番号	3・3・16	路線名	宮沢根白石線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S29.12.10	区間名	中江		
整備状況	未着手	延長	0.7 km	計画幅員	36 m	想定車線数	6 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		立体交差(東北新幹線、東北本線)、平面交差(定禅寺通上田子線、北四番丁岩切線)			

位 置 図



— 見直し対象路線 (当該区間)	● 行政施設	 消防活動強化区域
— 見直し対象路線	● 会館・ホール	 杜の都の環境をつくる条例
— 代替道路 (4車線道路)	● その他集客施設等	 広瀬川の清流を守る条例
— 代替道路 (幅員9m以上道路)	● 学校	 宮城県自然環境保全条例
 鉄道駅 駅前広場	■ 2次救急医療機関	 市街化区域
— JR線・地下鉄南北線	■ 3次救急医療機関	 主な河川
— 地下鉄東西線	▲ 文化財	 市町村界
— 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
— 市道		

評価指標による評価

区間番号： 38

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	東照宮駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		22万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、河原町地区から南光台地区を経て富谷町を經由し根白石地区に至る広域的な幹線道路の一部である。 宮沢根白石線の当区間は、市街地を環状でつなぐ骨格的な幹線道路である。 当区間は、幹線機能を有する道路としてその連続性を確保する必要があることから、「継続候補区間」とする。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	39	路線番号	3・3・16	路線名	宮沢根白石線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	幸町		
整備状況	未着手	延長	0.7 km	計画幅員	36 m	想定車線数	6 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		立体交差(仙山線)、平面交差(北四番丁岩切線、上杉山通東仙台線)			

位 置 図



見直し対象路線 (当該区間)	行政施設	消防活動強化区域
見直し対象路線	会館・ホール	杜の都の環境をつくる条例
代替道路 (4車線道路)	その他集客施設等	広瀬川の清流を守る条例
代替道路 (幅員9m以上道路)	学校	宮城県自然環境保全条例
鉄道駅 駅前広場	2次救急医療機関	市街化区域
JR線・地下鉄南北線	3次救急医療機関	主な河川
地下鉄東西線	文化財	市町村界
都市計画道路・国道・県道	仙台市都市景観賞	
市道		

評価指標による評価

区間番号： 39

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	東照宮駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		25万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、河原町地区から南光台地区を経て富谷町を經由し根白石地区に至る広域的な幹線道路の一部である。 宮沢根白石線の当区間は、市街地を放射状でつなぐ骨格的な幹線道路である。 当区間は、幹線機能を有する道路としてその連続性を確保する必要があることから、「継続候補区間」とする。	評価結果
		継続候補

評価指標による評価

区間番号： 40

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	東照宮駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間	-	杜の都の環境をつくる条例 与兵衛沼保存緑地
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+	
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		27 万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間	+	

総合評価

評価理由	当区間は、河原町地区から南光台地区を経て富谷町を經由し根白石地区に至る広域的な幹線道路の一部である。 宮沢根白石線の当区間は、市街地を放射状でつなぐ骨格的な幹線道路である。 当区間は、杜の都の環境をつくる条例における与兵衛沼保存緑地に当区間の一部が指定されているが、幹線機能を有する道路としてその連続性を確保する必要があることから、「継続候補区間」とする。なお、当区間は、既に多くの用地の取得がなされている。	評価結果
		継続候補

評価指標による評価

区間番号： 41

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間		
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間	+	北部流通工業地区 ⇄ 貨物駅
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+	
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		33万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、河原町地区から南光台地区を経て富谷町を經由し根白石地区に至る広域的な幹線道路の一部である。 宮沢根白石線の当区間は、市街地を放射状でつなぐ骨格的な幹線道路である。 当区間は、幹線機能を有する道路としてその連続性を確保する必要があることから、「継続候補区間」とする。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	42	路線番号	3・3・16	路線名	宮沢根白石線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	南光台1		
整備状況	未着手	延長	0.8 km	計画幅員	36 m	想定車線数	6 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(花京院通南光台線、六丁目鶴ヶ谷線、旭ヶ丘南光台線)			

位 置 図



— 見直し対象路線 (当該区間)	● 行政施設	 消防活動強化区域
— 見直し対象路線	● 会館・ホール	 杜の都の環境をつくる条例
— 代替道路 (4車線道路)	● その他集客施設等	 広瀬川の清流を守る条例
— 代替道路 (幅員9m以上道路)	● 学校	 宮城県自然環境保全条例
 鉄道駅 駅前広場	■ 2次救急医療機関	 市街化区域
— JR線・地下鉄南北線	■ 3次救急医療機関	— 主な河川
— 地下鉄東西線	▲ 文化財	- - - - 市町村界
— 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
— 市道		

評価指標による評価

区間番号： 42

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間		
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街地調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間	+	北部流通工業地区 ⇄ 貨物駅
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+	
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		21万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、河原町地区から南光台地区を経て富谷町を經由し根白石地区に至る広域的な幹線道路の一部である。 宮沢根白石線の当区間は、市街地を放射状でつなぐ骨格的な幹線道路である。 当区間は、幹線機能を有する道路としてその連続性を確保する必要があることから、「継続候補区間」とする。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	43	路線番号	3・3・16	路線名	宮沢根白石線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	南光台2		
整備状況	未着手	延長	0.3 km	計画幅員	36 m	想定車線数	6 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(旭ヶ丘南光台線、鶴ヶ谷国見線)			

位 置 図



見直し対象路線 (当該区間)	行政施設	消防活動強化区域
見直し対象路線	会館・ホール	杜の都の環境をつくる条例
代替道路 (4車線道路)	その他集客施設等	広瀬川の清流を守る条例
代替道路 (幅員9m以上道路)	学校	宮城県自然環境保全条例
鉄道駅 駅前広場	2次救急医療機関	市街化区域
JR線・地下鉄南北線	3次救急医療機関	主な河川
地下鉄東西線	文化財	市町村界
都市計画道路・国道・県道	仙台市都市景観賞	
市道		

評価指標による評価

区間番号： 43

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間		
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間	+	北部流通工業地区 ⇄ 貨物駅
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+	
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間	-	計画(m) 310 基準(m) 360 位置図中の緑色表示の矢印区間
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		14万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、河原町地区から南光台地区を経て富谷町を經由し根白石地区に至る広域的な幹線道路の一部である。 宮沢根白石線の当区間は、市街地を放射状でつなぐ骨格的な幹線道路である。 当区間は、幹線機能を有する道路としてその連続性を確保する必要があることから、「継続候補区間」とする。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	44	路線番号	3・3・16	路線名	宮沢根白石線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S48.1.26	区間名	市名坂		
整備状況	未着手	延長	0.7 km	計画幅員	25 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(国道幹線、岩切根白石線)			

位 置 図



- | | | |
|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> — 見直し対象路線 (当該区間) — 見直し対象路線 — 代替道路 (4車線道路) — 代替道路 (幅員9m以上道路) 鉄道駅 駅前広場 JR線・地下鉄南北線 地下鉄東西線 都市計画道路・国道・県道 市道 | <ul style="list-style-type: none"> ● 行政施設 ● 会館・ホール ● その他集客施設等 ● 学校 ■ 2次救急医療機関 ■ 3次救急医療機関 ▲ 文化財 ▲ 仙台市都市景観賞 | <ul style="list-style-type: none"> 消防活動強化区域 杜の都の環境をつくる条例 広瀬川の清流を守る条例 宮城県自然環境保全条例 市街化区域 主な河川 市町村界 |
|---|--|--|

評価指標による評価

区間番号： 44

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間		
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間	—	
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+	
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間	—	国道4号バイパス
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		15万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、河原町地区から南光台地区を経て富谷町を經由し根白石地区に至る広域的な幹線道路の一部である。 宮沢根白石線の当区間は、市街地を放射状でつなぐ骨格的な幹線道路である。 当区間は、市街化調整区域にあるが、幹線機能を有する道路としてその連続性を確保する必要があることから、「継続候補区間」とする。なお、当区間の整備は、国道4号バイパスの混雑緩和に寄与する。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	45	路線番号	3・3・16	路線名	宮沢根白石線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S48.1.26	区間名	松陵北		
整備状況	未着手	延長	0.1 km	計画幅員	25 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道					

位 置 図



<ul style="list-style-type: none"> — 見直し対象路線（当該区間） — 見直し対象路線 — 代替道路（4車線道路） — 代替道路（幅員9m以上道路） 鉄道駅 駅前広場 JR線・地下鉄南北線 地下鉄東西線 都市計画道路・国道・県道 市道 	<ul style="list-style-type: none"> ● 行政施設 ● 会館・ホール ● その他集客施設等 ● 学校 ■ 2次救急医療機関 ■ 3次救急医療機関 ▲ 文化財 ▲ 仙台市都市景観賞 	<ul style="list-style-type: none"> 消防活動強化区域 杜の都の環境をつくる条例 広瀬川の清流を守る条例 宮城県自然環境保全条例 市街化区域 主な河川 市町村界
---	--	--

評価指標による評価

区間番号： 45

視点	指標	評価指標	評価	備考
＜視点1＞ まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間		
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間	+	富谷町
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間				
＜視点2＞ 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+	
	(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか	⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+	
＜視点3＞ 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
＜視点4＞ 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		62 万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、河原町地区から南光台地区を経て富谷町を經由し根白石地区に至る広域的な幹線道路の一部である。 宮沢根白石線の当区間は、市街地を放射状でつなぐ骨格的な幹線道路である。 当区間は、本市と富谷町をつなぐ道路であり、幹線機能を有する道路としてその連続性を確保する必要があることから、「継続候補区間」とする。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	46	路線番号	3・3・16	路線名	宮沢根白石線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S45.12.18	区間名	根白石		
整備状況	未着手	延長	1.3 km	計画幅員	25 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(荒巻根白石線、北山根白石線)			

位 置 図



— 見直し対象路線 (当該区間)	● 行政施設	 消防活動強化区域
— 見直し対象路線	● 会館・ホール	 杜の都の環境をつくる条例
— 代替道路 (4車線道路)	● その他集客施設等	 広瀬川の清流を守る条例
— 代替道路 (幅員9m以上道路)	● 学校	 宮城県自然環境保全条例
 鉄道駅 駅前広場	■ 2次救急医療機関	 市街化区域
— JR線・地下鉄南北線	■ 3次救急医療機関	— 主な河川
— 地下鉄東西線	▲ 文化財	- - - 市町村界
— 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
— 市道		

評価指標による評価

区間番号： 46

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間		
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		250 万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由 当区間は、河原町地区から南光台地区を経て根白石地区に至る道路の一部である。 当区間は、団地開発事業が構想されている地区に位置しており、開発事業計画に必要な区間であることから、「継続候補区間」とする。	評価結果 継続候補
---	--------------------------------

評価指標による評価

区間番号： 47

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	苦竹駅、小鶴新田駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間	+	都心 ⇄ 東部流通工業地区
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間	+	
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間	-	(都)元寺小路福室線
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		7万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由

当区間は、県内や東北地方を結ぶ国道45号として広域的な交流を支える道路の一部である。
花京院通福田町線は、市街地を放射状でつなぐ骨格的な幹線道路である。
当区間は、概ね1kmの範囲に4車線以上の既存道路(都市計画道路元寺小路福室線)があるが、幹線機能を有する道路としてその連続性を確保する必要があることから、「継続候補区間」とする。なお、当区間は緊急輸送道路にも指定されている。

評価結果

継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	48	路線番号	3・3・17	路線名	花京院通福田町線		
当初告示年月日	S21.11.11	最終告示年月日	S46.3.30	区間名	福室1		
整備状況	概成済	延長	0.3 km	計画幅員	22 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(高砂駅蒲生線)			

位 置 図



見直し対象路線 (当該区間)	行政施設	消防活動強化区域
見直し対象路線	会館・ホール	杜の都の環境をつくる条例
代替道路 (4車線道路)	その他集客施設等	広瀬川の清流を守る条例
代替道路 (幅員9m以上道路)	学校	宮城県自然環境保全条例
鉄道駅 駅前広場	2次救急医療機関	市街化区域
J R線・地下鉄南北線	3次救急医療機関	主な河川
地下鉄東西線	文化財	市町村界
都市計画道路・国道・県道	仙台市都市景観賞	
市道		

評価指標による評価

区間番号： 48

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	陸前高砂駅、福田町駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間	+	東部流通工業地区 ↔ 仙台港・仙台港IC
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間	+	
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+	
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間	-	(都)清水小路多賀城線
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		4万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由

当区間は、県内や東北地方を結ぶ国道45号として広域的な交流を支える道路の一部である。
花京院通福田町線は、市街地を放射状でつなぐ骨格的な幹線道路である。
当区間は、概ね1kmの範囲に4車線以上の既存道路(都市計画道路清水小路多賀城線)があるが、幹線機能を有する道路としてその連続性を確保する必要があること、また、JR仙石線陸前高砂駅へのアクセス道路であるため、公共交通の利便性向上に寄与することから、「継続候補区間」とする。なお、当区間は緊急輸送道路にも指定されている。

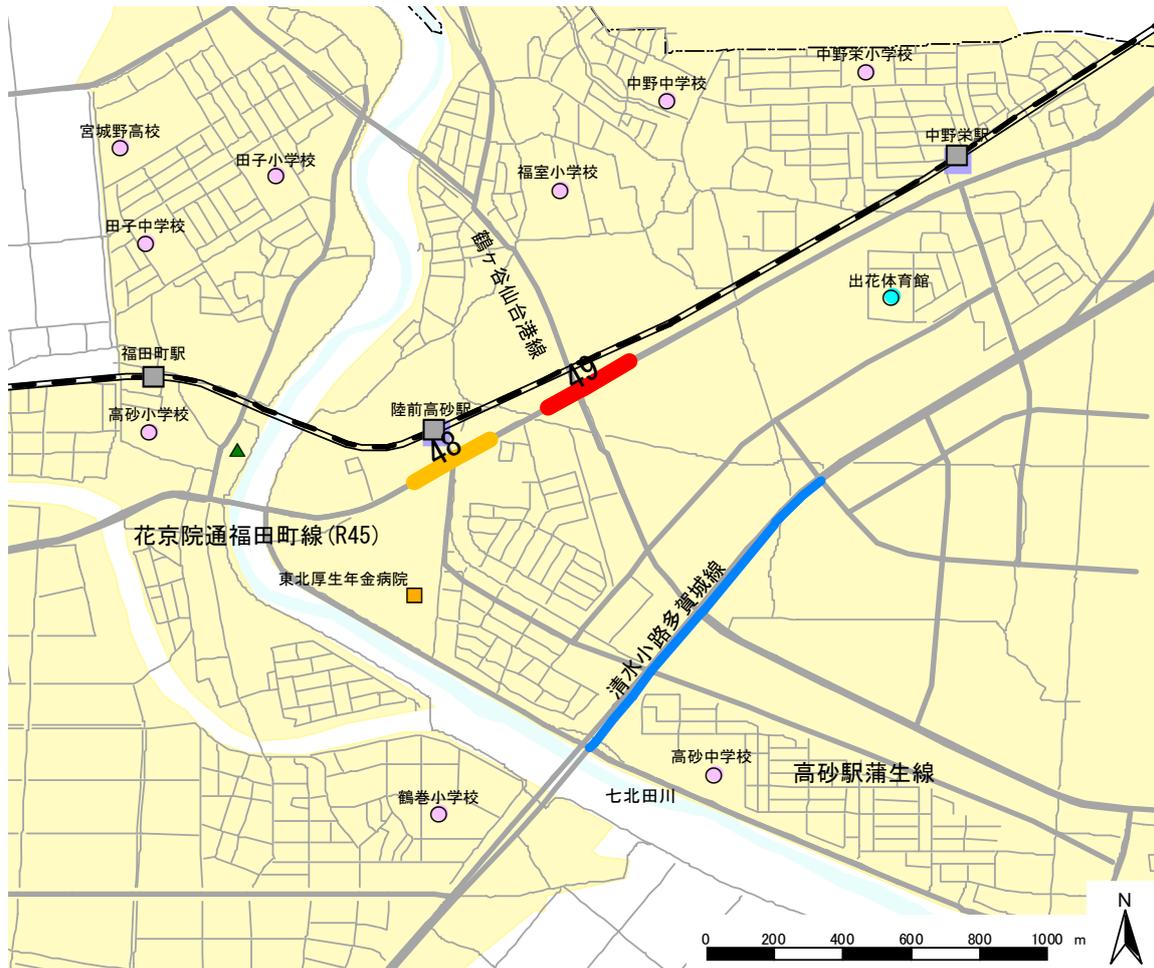
評価結果

継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	49	路線番号	3・3・17	路線名	花京院通福田町線		
当初告示年月日	S21.11.11	最終告示年月日	S46.3.30	区間名	福室2		
整備状況	概成済	延長	0.3 km	計画幅員	22 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		立体交差(鶴ヶ谷仙台港線)			

位 置 図



見直し対象路線 (当該区間)	行政施設	消防活動強化区域
見直し対象路線	会館・ホール	杜の都の環境をつくる条例
代替道路 (4車線道路)	その他集客施設等	広瀬川の清流を守る条例
代替道路 (幅員9m以上道路)	学校	宮城県自然環境保全条例
鉄道駅 駅前広場	2次救急医療機関	市街化区域
JR線・地下鉄南北線	3次救急医療機関	主な河川
地下鉄東西線	文化財	市町村界
都市計画道路・国道・県道	仙台市都市景観賞	
市道		

評価指標による評価

区間番号： 49

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	陸前高砂駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間	+	東部流通工業地区 ↔ 仙台港・仙台港I C
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間	+	
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+	
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間	-	(都)清水小路多賀城線
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		4万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、県内や東北地方を結ぶ国道45号として広域的な交流を支える道路の一部である。 花京院通福田町線は、市街地を放射状でつなぐ骨格的な幹線道路である。 当区間は、概ね1kmの範囲に4車線以上の既存道路(都市計画道路清水小路多賀城線)があるが、幹線機能を有する道路としてその連続性を確保する必要があることから、「継続候補区間」とする。なお、当区間は緊急輸送道路にも指定されている。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	50	路線番号	3・3・18	路線名	原町広岡線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	原町		
整備状況	未着手	延長	0.3 km	計画幅員	22 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(定禅寺通上田子線、花京院通福田町線)			

位 置 図



見直し対象路線 (当該区間)	行政施設	消防活動強化区域
見直し対象路線	会館・ホール	杜の都の環境をつくる条例
代替道路 (4車線道路)	その他集客施設等	広瀬川の清流を守る条例
代替道路 (幅員9m以上道路)	学校	宮城県自然環境保全条例
鉄道駅 駅前広場	2次救急医療機関	市街化区域
JR線・地下鉄南北線	3次救急医療機関	主な河川
地下鉄東西線	文化財	市町村界
都市計画道路・国道・県道	仙台市都市景観賞	
市道		

評価指標による評価

区間番号： 50

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	陸前原ノ町駅、宮城野原駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		81 万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、原町地区から河原町地区を経て長町地区に至る道路の一部である。 原町広岡線から東部へのアクセスは、国道45号や現在事業中の都市計画道路元寺小路福室線により確保されており、将来の交通需要にも対応可能であることから、国道45号よりも北側に位置している当区間は、「廃止候補区間」とする。なお、当区間は、JR仙石線宮城野原駅及び陸前原町駅から半径1kmの範囲に計画されているが、直接アクセスする道路にはならない。	評価結果
		廃止候補

計 画 の 概 要

区間番号	51	路線番号	3・3・18	路線名	原町広岡線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	五輪2		
整備状況	未着手	延長	0.3 km	計画幅員	22 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(花京院通福田町線、元寺小路福室線)			

位 置 図



— 見直し対象路線 (当該区間)	● 行政施設	 消防活動強化区域
— 見直し対象路線	● 会館・ホール	 杜の都の環境をつくる条例
— 代替道路 (4車線道路)	● その他集客施設等	 広瀬川の清流を守る条例
— 代替道路 (幅員9m以上道路)	● 学校	 宮城県自然環境保全条例
 鉄道駅 駅前広場	 2次救急医療機関	 市街化区域
— JR線・地下鉄南北線	■ 3次救急医療機関	 主な河川
— 地下鉄東西線	▲ 文化財	 市町村界
— 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
— 市道		

評価指標による評価

区間番号： 51

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの 誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	陸前原ノ町駅、宮城野原駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の 確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+	
<視点3> 既存道路の 利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		45 万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総 合 評 価

評価理由	当区間は、原町地区から河原町地区を経て長町地区に至る道路の一部である。 当区間は、長距離の交通を処理する幹線機能を有するとともに、国道45号から救急医療機関(仙台医療センター)につながる区間であることから、「継続候補区間」とする。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	52	路線番号	3・3・18	路線名	原町広岡線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S29.12.10	区間名	宮城野		
整備状況	概成済	延長	0.3 km	計画幅員	22 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(宮城野原清水沼線、仙台駅宮城野原線)			

位 置 図



— 見直し対象路線 (当該区間)	● 行政施設	 消防活動強化区域
— 見直し対象路線	● 会館・ホール	 杜の都の環境をつくる条例
— 代替道路 (4車線道路)	● その他集客施設等	 広瀬川の清流を守る条例
— 代替道路 (幅員9m以上道路)	● 学校	 宮城県自然環境保全条例
 鉄道駅 駅前広場	 2次救急医療機関	 市街化区域
— JR線・地下鉄南北線	■ 3次救急医療機関	 主な河川
— 地下鉄東西線	▲ 文化財	 市町村界
— 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
— 市道		

評価指標による評価

区間番号： 52

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	榴ヶ岡駅、宮城野原駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間	+	
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+	
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間	-	(都)川内南小泉線
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		10万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、原町地区から河原町地区を経て長町地区に至る道路の一部である。 当区間は、概ね1kmの範囲に4車線以上の既存道路(都市計画道路川内南小泉線)があるが、長距離の交通を処理する幹線機能を有するとともに、緊急輸送道路にも指定されていることから、「継続候補区間」とする。なお、プロ野球が行われる野球場や陸上競技場のある宮城野原公園総合運動場が隣接し、歩行者が集中する区間であることから整備が必要である。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	53	路線番号	3・3・18	路線名	原町広岡線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S29.12.10	区間名	木ノ下		
整備状況	未着手	延長	0.4 km	計画幅員	22 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(清水小路多賀城線、狐小路尼寺線)			

位 置 図



— 見直し対象路線 (当該区間)	● 行政施設	 消防活動強化区域
— 見直し対象路線	● 会館・ホール	 杜の都の環境をつくる条例
— 代替道路 (4車線道路)	● その他集客施設等	 広瀬川の清流を守る条例
— 代替道路 (幅員9m以上道路)	● 学校	 宮城県自然環境保全条例
 鉄道駅 駅前広場	 2次救急医療機関	 市街化区域
 JR線・地下鉄南北線	 3次救急医療機関	 市町村界
 地下鉄東西線	▲ 文化財	
 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
 市道		

評価指標による評価

区間番号： 53

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	(地)連坊駅、(地)薬師堂駅、榴ヶ岡駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+	
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間	-	(都)宮沢根白石線
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		24万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、原町地区から河原町地区を経て長町地区に至る道路の一部である。 当区間は、概ね1kmの範囲に4車線以上の既存道路(都市計画道路宮沢根白石線)があるが、地下鉄東西線(仮称)連坊駅から、プロ野球が行われる野球場や陸上競技場のある宮城野原公園総合運動場へのアクセス道路になることから、「継続候補区間」とする。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	54	路線番号	3・3・18	路線名	原町広岡線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S29.12.10	区間名	成田町		
整備状況	未着手	延長	0.8 km	計画幅員	22 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(狐小路尼寺線、南小泉茂庭線)			

位 置 図



— 見直し対象路線 (当該区間)	● 行政施設	 消防活動強化区域
— 見直し対象路線	● 会館・ホール	 杜の都の環境をつくる条例
— 代替道路 (4車線道路)	● その他集客施設等	 広瀬川の清流を守る条例
— 代替道路 (幅員9m以上道路)	● 学校	 宮城県自然環境保全条例
 鉄道駅 駅前広場	■ 2次救急医療機関	 市街化区域
— JR線・地下鉄南北線	■ 3次救急医療機関	— 主な河川
— 地下鉄東西線	▲ 文化財	- - - - 市町村界
— 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
— 市道		

評価指標による評価

区間番号： 54

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	(地)連坊駅、(地)薬師堂駅、(地)河原町駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+	
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間	-	(都)宮沢根白石線
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		32万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、原町地区から河原町地区を経て長町地区に至る道路の一部である。 当区間は、地下鉄東西線(仮称)薬師堂駅、(仮称)連坊駅、地下鉄南北線河原町駅から半径1kmの範囲に計画されているが、直接のアクセス道路にはならない。また、国道45号など東西の道路とともに、本市南部と本市東部を連絡する道路であるが、都市計画道路土樋藤塚線(旧国道4号)や都市計画道路宮沢根白石線により、将来の交通需要に対応が可能であることから、「廃止候補区間」とする。	評価結果
		廃止候補

計 画 の 概 要

区間番号	55	路線番号	3・3・18	路線名	原町広岡線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S29.12.10	区間名	文化町		
整備状況	未着手	延長	0.5 km	計画幅員	22 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		立体交差(東北新幹線、東北本線)、平面交差(南小泉茂庭線、南材木町古城線)			

位 置 図



— 見直し対象路線 (当該区間)	● 行政施設	 消防活動強化区域
— 見直し対象路線	● 会館・ホール	 杜の都の環境をつくる条例
— 代替道路 (4車線道路)	● その他集客施設等	 広瀬川の清流を守る条例
— 代替道路 (幅員9m以上道路)	● 学校	 宮城県自然環境保全条例
 鉄道駅 駅前広場	 2次救急医療機関	 市街化区域
— JR線・地下鉄南北線	■ 3次救急医療機関	— 主な河川
— 地下鉄東西線	▲ 文化財	- - - 市町村界
— 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
— 市道		

評価指標による評価

区間番号： 55

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	(地)河原町駅、(地)長町一丁目駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+	
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間	-	(都)宮沢根白石線
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		41 万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、原町地区から河原町地区を経て長町地区に至る道路の一部である。 当区間は、地下鉄南北線河原町駅、長町一丁目駅から半径1kmの範囲に計画されているが、直接のアクセス道路にはならない。また、国道45号など東西の道路とともに、本市南部と本市東部を連絡する道路であるが、都市計画道路土樋藤塚線(旧国道4号)や都市計画道路宮沢根白石線により、将来の交通需要に対応が可能であることから、「廃止候補区間」とする。	評価結果
		廃止候補

計 画 の 概 要

区間番号	56	路線番号	3・3・18	路線名	原町広岡線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S29.12.10	区間名	河原町		
整備状況	未着手	延長	0.5 km	計画幅員	22 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(南材木町古城線、土樋藤塚線)			

位 置 図



— 見直し対象路線 (当該区間)	● 行政施設	 消防活動強化区域
— 見直し対象路線	● 会館・ホール	 杜の都の環境をつくる条例
— 代替道路 (4車線道路)	● その他集客施設等	 広瀬川の清流を守る条例
— 代替道路 (幅員9m以上道路)	● 学校	 宮城県自然環境保全条例
 鉄道駅 駅前広場	■ 2次救急医療機関	 市街化区域
 JR線・地下鉄南北線	■ 3次救急医療機関	— 主な河川
 地下鉄東西線	▲ 文化財	- - - - 市町村界
 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
 市道		

評価指標による評価

区間番号： 56

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	(地)長町一丁目駅、(地)河原町駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+	
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間	-	(都)土樋藤塚線
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		43万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、原町地区から河原町地区を経て長町地区に至る道路の一部である。	評価結果
	当区間は、地下鉄南北線河原町駅、長町一丁目駅から半径1kmの範囲に計画されているが、直接のアクセス道路にはならない。また、国道45号など東西の道路とともに、本市南部と本市東部を連絡する道路であるが、都市計画道路土樋藤塚線(旧国道4号)や都市計画道路宮沢根白石線により、将来の交通需要に対応が可能であるとともに、市道新幹線側道河原町二丁目線もあることから、「廃止候補区間」とする。	
		廃止候補

計 画 の 概 要

区間番号	57	路線番号	3・3・18	路線名	原町広岡線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	H7.11.10	区間名	広瀬橋		
整備状況	概成済	延長	0.2 km	計画幅員	22 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(土樋藤塚線、元寺小路郡山線)			

位 置 図



— 見直し対象路線 (当該区間)	● 行政施設	 消防活動強化区域
— 見直し対象路線	● 会館・ホール	 杜の都の環境をつくる条例
— 代替道路 (4車線道路)	● その他集客施設等	 広瀬川の清流を守る条例
— 代替道路 (幅員9m以上道路)	● 学校	 宮城県自然環境保全条例
 鉄道駅 駅前広場	■ 2次救急医療機関	 市街化区域
— JR線・地下鉄南北線	■ 3次救急医療機関	— 主な河川
— 地下鉄東西線	▲ 文化財	- - - 市町村界
— 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
— 市道		

評価指標による評価

区間番号： 57

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	(地)長町一丁目駅、(地)河原町駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間	+	
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+	
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間	-	(都)南小泉茂庭線
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		6万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、原町地区から河原町地区を経て長町地区に至る道路の一部である。 当区間は、概ね1kmの範囲に4車線以上の既存道路(都市計画道路南小泉茂庭線)があるが、市街地を放射状でつなぐ骨格的な幹線道路であり、その連続性を確保する必要がある。また、地下鉄南北線長町一丁目駅へのアクセス道路であるため、公共交通の利便性向上に寄与し、緊急輸送道路にも指定されていることから、「継続候補区間」とする。なお、当区間は、H20.4.1に県道に移管されるまでは国道4号に位置付けられていた。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	58	路線番号	3・3・18	路線名	原町広岡線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	H7.11.10	区間名	長町		
整備状況	概成済	延長	0.3 km	計画幅員	22 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道					

位 置 図



— 見直し対象路線（当該区間）	● 行政施設	 消防活動強化区域
— 見直し対象路線	● 会館・ホール	 杜の都の環境をつくる条例
— 代替道路（4車線道路）	● その他集客施設等	 広瀬川の清流を守る条例
— 代替道路（幅員9m以上道路）	● 学校	 宮城県自然環境保全条例
 鉄道駅 駅前広場	 2次救急医療機関	 市街化区域
 JR線・地下鉄南北線	 3次救急医療機関	— 主な河川
 地下鉄東西線	▲ 文化財	 市町村界
 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
 市道		

評価指標による評価

区間番号： 58

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	長町駅、(地)長町駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+	
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間	-	(都)あすと長町大通り線
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		7万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、原町地区から河原町地区を経て長町地区に至る道路の一部である。 当区間は、概ね1kmの範囲に4車線以上の既存道路(都市計画道路あすと長町大通り線)があるが、大量の交通を処理する幹線機能を有しており、その連続性を確保する必要がある。また、当区間は地下鉄南北線長町駅及びJR東北本線長町駅へのアクセス道路であるため、公共交通の利便性向上に寄与すること、本市交通バリアフリー基本構想に位置づけられた区間であることから、「継続候補区間」とする。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	59	路線番号	3・3・19	路線名	向山富田線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	向山		
整備状況	未着手	延長	0.9 km	計画幅員	22 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(向山常盤丁線、八木山柳生線)			

位 置 図



見直し対象路線 (当該区間)	行政施設	消防活動強化区域
見直し対象路線	会館・ホール	杜の都の環境をつくる条例
代替道路 (4車線道路)	その他集客施設等	広瀬川の清流を守る条例
代替道路 (幅員9m以上道路)	学校	宮城県自然環境保全条例
鉄道駅 駅前広場	2次救急医療機関	市街化区域
JR線・地下鉄南北線	3次救急医療機関	主な河川
地下鉄東西線	文化財	市町村界
都市計画道路・国道・県道	仙台市都市景観賞	
市道		

評価指標による評価

区間番号： 59

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	(地)愛宕橋駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間	-	8.0% (7%を越える縦断勾配)
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		14万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、向山地区から富田地区に至る道路の一部である。 当区間は、地下鉄南北線愛宕橋駅から半径1kmの範囲に計画されているが、直接のアクセス道路にはならない。また、当区間は、一部切土区間(L=300m、高さ10~20m)になるため沿道利用できない区間が生じるとともに、縦断勾配が道路構造令の基準値を超過し、安全性に課題が残ることから、「廃止候補区間」とする。	評価結果
		廃止候補

計 画 の 概 要

区間番号	60	路線番号	3・3・19	路線名	向山富田線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	緑が丘		
整備状況	未着手	延長	1.4 km	計画幅員	22 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(八木山柳生線、長町八木山線)			

位 置 図



— 見直し対象路線 (当該区間)	● 行政施設	 消防活動強化区域
— 見直し対象路線	● 会館・ホール	 杜の都の環境をつくる条例
— 代替道路 (4車線道路)	● その他集客施設等	 広瀬川の清流を守る条例
— 代替道路 (幅員9m以上道路)	● 学校	 宮城県自然環境保全条例
 鉄道駅 駅前広場	■ 2次救急医療機関	 市街化区域
— JR線・地下鉄南北線	■ 3次救急医療機関	— 主な河川
— 地下鉄東西線	▲ 文化財	- - - 市町村界
— 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
— 市道		

評価指標による評価

区間番号： 60

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間		
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間	—	8.0% (7%を越える縦断勾配)
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、向山地区から富田地区に至る道路の一部である。 当区間は、一部橋梁区間(L=約185m)になるため沿道利用できない区間が生じるとともに、縦断勾配が道路構造令の基準値を超過し、安全性に課題が残ることから、「廃止候補区間」とする。なお、当区間周辺地区から長町地区へのアクセスは、都市計画道路長町八木山線や国道286号により確保されている。	評価結果
		廃止候補

計 画 の 概 要

区間番号	61	路線番号	3・3・19	路線名	向山富田線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	西ノ平～西多賀		
整備状況	未着手	延長	1.6 km	計画幅員	22 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(長町八木山線、南小泉茂庭線)			

位 置 図



— 見直し対象路線 (当該区間)	● 行政施設	 消防活動強化区域
— 見直し対象路線	● 会館・ホール	 杜の都の環境をつくる条例
— 代替道路 (4車線道路)	● その他集客施設等	 広瀬川の清流を守る条例
— 代替道路 (幅員9m以上道路)	● 学校	 宮城県自然環境保全条例
 鉄道駅 駅前広場	■ 2次救急医療機関	 市街化区域
— JR線・地下鉄南北線	■ 3次救急医療機関	— 主な河川
— 地下鉄東西線	▲ 文化財	- - - 市町村界
— 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
— 市道		

評価指標による評価

区間番号： 61

視点	指標	評価指標	評価	備考	
＜視点1＞ まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間			
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間			
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間			
		④他市町の都市計画道路に接続する区間			
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間			
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間			
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間			
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間	—	杜の都の環境をつくる条例	東原保存緑地
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間			
	＜視点2＞ 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間		
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間			
＜視点3＞ 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間			
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間			
＜視点4＞ 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間			
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間			
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		39 万円/km・台	
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間			

総合評価

評価理由	当区間は、向山地区から富田地区に至る道路の一部である。 当区間周辺地区から、地下鉄東西線(仮称)動物公園駅や長町地区へのアクセスは、都市計画道路長町八木山線や国道286号により確保されていることから、「廃止候補区間」とする。なお、当区間の一部は東原保存緑地に指定されている。	評価結果
		廃止候補

計 画 の 概 要

区間番号	62	路線番号	3・3・19	路線名	向山富田線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	西多賀		
整備状況	未着手	延長	0.4 km	計画幅員	22 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(南小泉茂庭線、郡山折立線)			

位 置 図



見直し対象路線（当該区間）	行政施設	消防活動強化区域
見直し対象路線	会館・ホール	杜の都の環境をつくる条例
代替道路（4車線道路）	その他集客施設等	広瀬川の清流を守る条例
代替道路（幅員9m以上道路）	学校	宮城県自然環境保全条例
鉄道駅 駅前広場	2次救急医療機関	市街化区域
JR線・地下鉄南北線	3次救急医療機関	主な河川
地下鉄東西線	文化財	市町村界
都市計画道路・国道・県道	仙台市都市景観賞	
市道		

評価指標による評価

区間番号： 62

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間		
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		109 万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、向山地区から富田地区に至る道路の一部である。 当区間周辺地区から長町地区へのアクセスは、国道286号及び都市計画道路富沢山田線により確保されていることから、「廃止候補区間」とする。	評価結果
		廃止候補

計 画 の 概 要

区間番号	63	路線番号	3・3・19	路線名	向山富田線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	H6.8.23	区間名	富田		
整備状況	未着手	延長	1.2 km	計画幅員	22 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(郡山折立線、富沢山田線)			

位 置 図



見直し対象路線 (当該区間)	行政施設	消防活動強化区域
見直し対象路線	会館・ホール	杜の都の環境をつくる条例
代替道路 (4車線道路)	その他集客施設等	広瀬川の清流を守る条例
代替道路 (幅員9m以上道路)	学校	宮城県自然環境保全条例
鉄道駅 駅前広場	2次救急医療機関	市街化区域
JR線・地下鉄南北線	3次救急医療機関	主な河川
地下鉄東西線	文化財	市町村界
都市計画道路・国道・県道	仙台市都市景観賞	
市道		

評価指標による評価

区間番号： 63

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間		
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間	—	
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間	—	462 万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、向山地区から富田地区に至る道路の一部である。 当区間は、市街化調整区域にあるとともに、交通量に対する事業費が他区間に比べて著しく高いことから、「廃止候補区間」とする。	評価結果
		廃止候補

計画の概要

区間番号	64	路線番号	3・3・20	路線名	向山常盤丁線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	支倉町		
整備状況	概成済	延長	0.4 km	計画幅員	27 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(北二番丁線、北四番丁芋沢線)			

位置図



見直し対象路線 (当該区間)	行政施設	消防活動強化区域
見直し対象路線	会館・ホール	杜の都の環境をつくる条例
代替道路 (4車線道路)	その他集客施設等	広瀬川の清流を守る条例
代替道路 (幅員9m以上道路)	学校	宮城県自然環境保全条例
鉄道駅 駅前広場	2次救急医療機関	市街化区域
JR線・地下鉄南北線	3次救急医療機関	主な河川
地下鉄東西線	文化財	市町村界
都市計画道路・国道・県道	仙台市都市景観賞	
市道		

評価指標による評価

区間番号： 64

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	(地)北四番丁駅、(地)勾当台駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間	+	
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間	+	東北大学病院(3次救急)
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間	-	(都)土樋細横丁線
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		26万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、向山地区から東北大学病院前に至る道路の一部である。向山常磐丁線の当区間は、市街地を環状でつなぐ骨格的な幹線道路である。	評価結果
	当区間は、概ね1kmの範囲に4車線以上の既存道路(都市計画道路土樋細横丁線(晩翠通))があるが、幹線機能を有する道路としてその連続性を確保する必要があるとともに、緊急輸送道路にも指定されていること、また、東北大学病院に直接アクセスすることから、計画幅員の確保が必要である。さらに、本市交通バリアフリー基本構想に位置づけられた区間でもあることから、「継続候補区間」とする。	
継続候補		

計画の概要

区間番号	65	路線番号	3・3・20	路線名	向山常盤丁線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	大手町		
整備状況	休止	延長	0.3 km	計画幅員	27 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(狐小路尼寺線)			

位置図



— 見直し対象路線 (当該区間)	● 行政施設	 消防活動強化区域
— 見直し対象路線	● 会館・ホール	 杜の都の環境をつくる条例
— 代替道路 (4車線道路)	● その他集客施設等	 広瀬川の清流を守る条例
— 代替道路 (幅員9m以上道路)	● 学校	 宮城県自然環境保全条例
 鉄道駅 駅前広場	■ 2次救急医療機関	 市街化区域
— JR線・地下鉄南北線	■ 3次救急医療機関	— 主な河川
— 地下鉄東西線	▲ 文化財	- - - 市町村界
— 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
— 市道		

評価指標による評価

区間番号： 65

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	(地)西公園駅、(地)国際センター駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間	-	広瀬川の清流を守る条例 第一種環境保全区域
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		33万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間	+	

総合評価

評価理由	当区間は、向山地区から東北大学病院前に至る道路の一部である。当区間は、地下鉄東西線(仮称)西公園駅から半径1kmの範囲に計画されているが、当区間の大部分は橋梁構造であるため、沿線地域からの直接の自動車利用が難しいこと、また、将来の交通需要については、現道(2車線)で対応可能であることから、「廃止候補区間」とする。なお、広瀬川の清流を守る条例における第一種環境保全区域に当区間の一部が指定されている。	評価結果
		廃止候補

計 画 の 概 要

区間番号	66	路線番号	3・3・20	路線名	向山常盤丁線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	霊屋下～向山		
整備状況	未着手	延長	1.1 km	計画幅員	27 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(向山富田線)			

位 置 図



— 見直し対象路線 (当該区間)	● 行政施設	 消防活動強化区域
— 見直し対象路線	● 会館・ホール	 杜の都の環境をつくる条例
— 代替道路 (4車線道路)	● その他集客施設等	 広瀬川の清流を守る条例
— 代替道路 (幅員9m以上道路)	● 学校	 宮城県自然環境保全条例
 鉄道駅 駅前広場	■ 2次救急医療機関	 市街化区域
— JR線・地下鉄南北線	■ 3次救急医療機関	 主な河川
— 地下鉄東西線	▲ 文化財	
— 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
— 市道		

評価指標による評価

区間番号： 66

視点	指標	評価指標	評価	備考
＜視点1＞ まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	(地)西公園駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間	-	広瀬川の清流を守る条例 特別,第一種,第二種 杜の都の環境をつくる条例 霊屋保存緑地
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間	-	文化財 経ヶ峰伊達家墓所(市指定史跡)
	＜視点2＞ 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
＜視点3＞ 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
＜視点4＞ 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		38万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由

当区間は、向山地区から東北大学病院前に至る道路の一部である。当区間は、地下鉄東西線(仮称)西公園駅から半径1kmの範囲に計画されているが、直接のアクセス道路にはならない。また、当区間の一部区間において、歩道整備の必要性は認められるものの、将来の交通需要については、現道(2車線)で対応可能であること、また、鹿落坂において急勾配のトンネル構造となり安全性に課題があることから、「廃止候補区間」とする。なお、当区間上にある経ヶ峰伊達家墓所に影響があるとともに、広瀬川の清流を守る条例における特別環境保全区域、第一種及び第二種環境保全区域に当区間の一部が指定されている。

評価結果

廃止候補

計画の概要

区間番号	67	路線番号	3・3・20	路線名	向山常盤丁線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	向山～越路		
整備状況	未着手	延長	0.8 km	計画幅員	27 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(向山富田線、元寺小路郡山線)			

位置図



— 見直し対象路線 (当該区間)	● 行政施設	 消防活動強化区域
— 見直し対象路線	● 会館・ホール	 杜の都の環境をつくる条例
— 代替道路 (4車線道路)	● その他集客施設等	 広瀬川の清流を守る条例
— 代替道路 (幅員9m以上道路)	● 学校	 宮城県自然環境保全条例
 鉄道駅 駅前広場	■ 2次救急医療機関	 市街化区域
 JR線・地下鉄南北線	■ 3次救急医療機関	 市町村界
 地下鉄東西線	▲ 文化財	
 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
 市道		

評価指標による評価

区間番号： 67

視点	指標	評価指標	評価	備考
＜視点1＞ まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	(地)愛宕橋駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間	+	
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間	-	文化財 愛宕山横穴墓群B・C地点(埋蔵文化財包蔵地)
	＜視点2＞ 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
＜視点3＞ 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間	-	(市)向山1号線
＜視点4＞ 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		32万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間	+	

総合評価

評価理由	当区間は、向山地区から東北大学病院前に至る道路の一部である。当区間は、地下鉄南北線愛宕橋駅から半径1kmの範囲に計画されているが、直接のアクセス道路にはならない。また、将来の交通需要については、現道(2車線)で対応可能であることから、「廃止候補区間」とする。なお、当区間上には愛宕山横穴墓群B・C地点がある。	評価結果
		廃止候補

計画の概要

区間番号	68	路線番号	3・3・21	路線名	土樋細横丁線		
当初告示年月日	S21.11.11	最終告示年月日	S21.11.11	区間名	土樋		
整備状況	未着手	延長	0.5 km	計画幅員	22 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(元寺小路郡山線)			

位置図



— 見直し対象路線 (当該区間)	● 行政施設	 消防活動強化区域
— 見直し対象路線	● 会館・ホール	 杜の都の環境をつくる条例
— 代替道路 (4車線道路)	● その他集客施設等	 広瀬川の清流を守る条例
— 代替道路 (幅員9m以上道路)	● 学校	 宮城県自然環境保全条例
 鉄道駅 駅前広場	■ 2次救急医療機関	 市街化区域
— JR線・地下鉄南北線	■ 3次救急医療機関	— 主な河川
— 地下鉄東西線	▲ 文化財	- - - 市町村界
— 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
— 市道		

評価指標による評価

区間番号： 68

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	(地)愛宕橋駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間	-	景観賞 南六軒丁通界限
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+	
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間	-	(都)東二番丁線(R4)、(都)狐小路尼寺線
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		34万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、土樋地区から片平地区を経て木町地区に至る道路の一部である。 当区間は、本市南部と本市北西方面を連絡する道路であるが、国道4号、都市計画道路狐小路尼寺線により、将来の交通需要に対応が可能である。また、地下鉄南北線愛宕橋駅から半径1kmの範囲に計画されているが、直接のアクセス道路にはならないことから、「廃止候補区間」とする。	評価結果
		廃止候補

計画の概要

区間番号	69	路線番号	3・3・21	路線名	土樋細横丁線		
当初告示年月日	S21.11.11	最終告示年月日	S21.11.11	区間名	片平1		
整備状況	概成済	延長	0.6 km	計画幅員	22 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道					

位置図



— 見直し対象路線（当該区間）	● 行政施設	 消防活動強化区域
— 見直し対象路線	● 会館・ホール	 杜の都の環境をつくる条例
— 代替道路（4車線道路）	● その他集客施設等	 広瀬川の清流を守る条例
— 代替道路（幅員9m以上道路）	● 学校	 宮城県自然環境保全条例
 鉄道駅 駅前広場	■ 2次救急医療機関	 市街化区域
— JR線・地下鉄南北線	■ 3次救急医療機関	— 主な河川
— 地下鉄東西線	▲ 文化財	- - - 市町村界
— 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
— 市道		

評価指標による評価

区間番号： 69

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	(地)愛宕橋駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間	-	景観賞 東北大学片平キャンパス
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+	
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間	-	(都)東二番丁線(R4)、(都)狐小路尼寺線
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		16万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、土樋地区から片平地区を経て木町地区に至る道路の一部である。 当区間は、本市南部と本市北西方面を連絡する道路であるが、国道4号、都市計画道路狐小路尼寺線により、将来の交通需要に対応が可能である。また、地下鉄南北線愛宕橋駅から半径1kmの範囲に計画されているが、直接のアクセス道路にはならないことから、「廃止候補区間」とする。	評価結果
		廃止候補

計 画 の 概 要

区間番号	70	路線番号	3・3・21	路線名	土樋細横丁線		
当初告示年月日	S21.11.11	最終告示年月日	S45.12.18	区間名	片平2		
整備状況	未着手	延長	0.4 km	計画幅員	22 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(狐小路尼寺線)			

位 置 図



— 見直し対象路線 (当該区間)	● 行政施設	 消防活動強化区域
— 見直し対象路線	● 会館・ホール	 杜の都の環境をつくる条例
— 代替道路 (4車線道路)	● その他集客施設等	 広瀬川の清流を守る条例
— 代替道路 (幅員9m以上道路)	● 学校	 宮城県自然環境保全条例
 鉄道駅 駅前広場	■ 2次救急医療機関	 市街化区域
— JR線・地下鉄南北線	■ 3次救急医療機関	— 主な河川
— 地下鉄東西線	▲ 文化財	- - - 市町村界
— 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
— 市道		

評価指標による評価

区間番号： 70

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	(地)一番町駅、(地)西公園駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間	-	景観賞 東北大学片平キャンパス
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+	
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間	-	(都)東二番丁線(R4)、(都)狐小路尼寺線
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		20万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は土樋地区から片平地区を経て木町地区に至る道路の一部である。当区間は、本市南部と本市北西方面を連絡する道路であるが、国道4号、都市計画道路狐小路尼寺線及び市道片平丁線により、将来の交通需要に対応が可能である。また、地下鉄東西線(仮称)西公園駅及び(仮称)一番町駅から半径1kmの範囲に計画されているが、直接のアクセス道路にはならないことから、「廃止候補区間」とする。	評価結果
		廃止候補

計 画 の 概 要

区間番号	71	路線番号	3・3・23	路線名	川内旗立線		
当初告示年月日	S37.1.23	最終告示年月日	H17.9.30	区間名	工学部		
整備状況	未着手	延長	1.4 km	計画幅員	23 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地下式	交差する道路・鉄道					

位 置 図



— 見直し対象路線（当該区間）	● 行政施設	 消防活動強化区域
— 見直し対象路線	● 会館・ホール	 杜の都の環境をつくる条例
— 代替道路（4車線道路）	● その他集客施設等	 広瀬川の清流を守る条例
— 代替道路（幅員9m以上道路）	● 学校	 宮城県自然環境保全条例
 鉄道駅 駅前広場	■ 2次救急医療機関	 市街化区域
— JR線・地下鉄南北線	■ 3次救急医療機関	— 主な河川
— 地下鉄東西線	▲ 文化財	- - - 市町村界
— 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
— 市道		

評価指標による評価

区間番号： 71

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	(地)川内駅、(地)動物公園駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		(トンネル区間) 広瀬川の清流を守る特別環境保全区域の条例
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		50万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

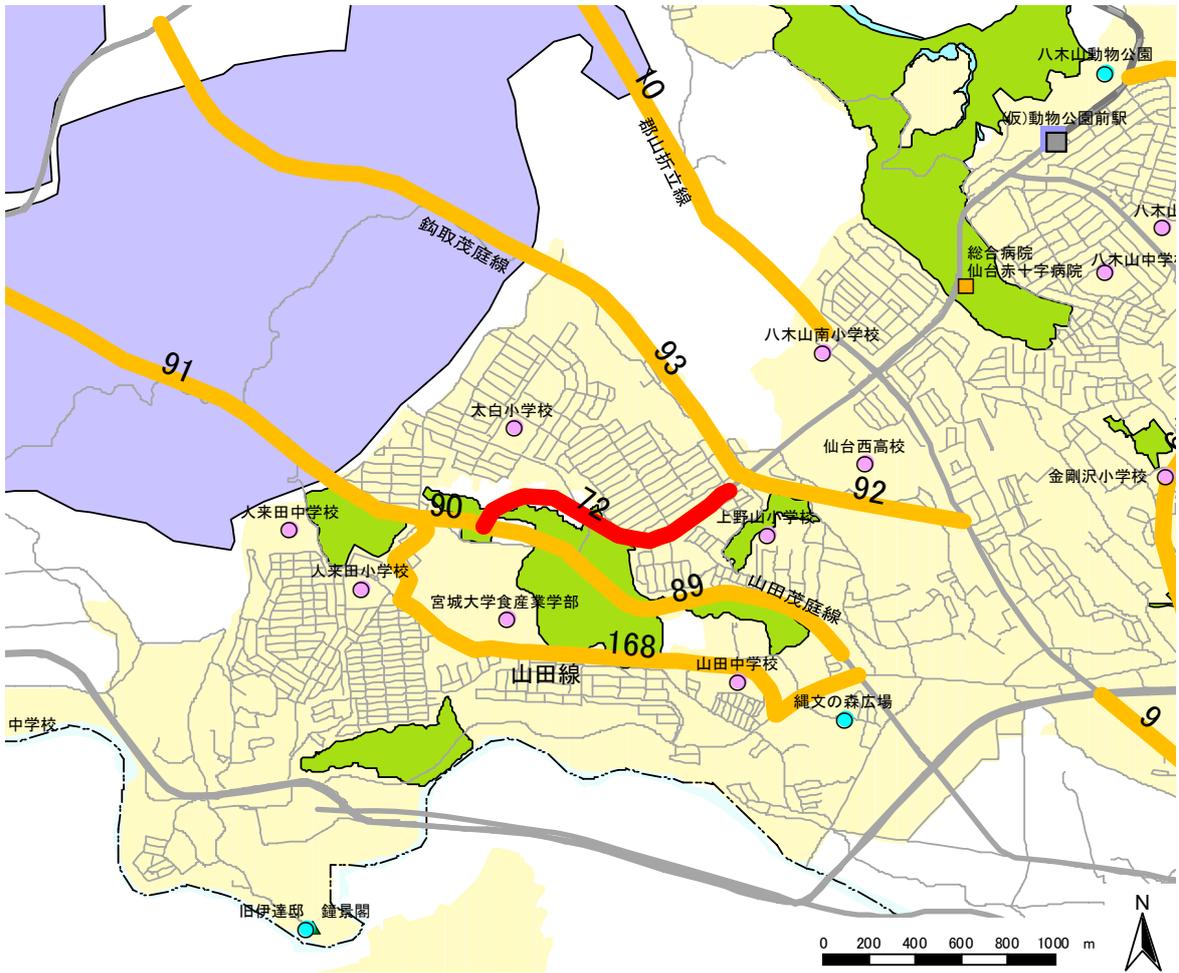
総合評価

評価理由	当区間は、川内地区から八木山地区を経て旗立地区に至る道路の一部である。 川内旗立線は、本市南部から本市西部への環状機能を有する幹線道路である。 当区間は、幹線機能を有する道路としてその連続性を確保する必要があることから、「継続候補区間」とする。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	72	路線番号	3・3・23	路線名	川内旗立線		
当初告示年月日	S37.1.23	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	ひより台～旗立		
整備状況	未着手	延長	1.2 km	計画幅員	22 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道					

位 置 図



— 見直し対象路線（当該区間）	● 行政施設	 消防活動強化区域
— 見直し対象路線	● 会館・ホール	 杜の都の環境をつくる条例
— 代替道路（4車線道路）	● その他集客施設等	 広瀬川の清流を守る条例
— 代替道路（幅員9m以上道路）	● 学校	 宮城県自然環境保全条例
 鉄道駅 駅前広場	■ 2次救急医療機関	 市街化区域
— JR線・地下鉄南北線	■ 3次救急医療機関	— 主な河川
— 地下鉄東西線	▲ 文化財	- - - 市町村界
— 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
— 市道		

評価指標による評価

区間番号： 72

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間		
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間	—	杜の都の環境をつくる条例 旗立保存緑地
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間	—	8.0% (7%を越える縦断勾配)
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		20万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は川内地区から八木山地区を経て旗立地区に至る道路の一部である。 川内旗立線は、本市南部から本市西部への環状機能を有する幹線道路である。 杜の都の環境をつくる条例における旗立保存緑地に当区間の一部が指定されており、また、縦断勾配が道路構造令の基準値を超過する課題はあるが、本市南西部から地下鉄東西線(仮称)動物公園駅へのアクセス性が高まり、公共交通の利便性向上に寄与することから、「継続候補区間」とする。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	73	路線番号	3・3・24	路線名	愛子幹線		
当初告示年月日	S21.11.11	最終告示年月日	H8.4.19	区間名	愛子		
整備状況	未着手	延長	0.6 km	計画幅員	25 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		立体交差(仙山線)			

位 置 図



— 見直し対象路線（当該区間）	● 行政施設	 消防活動強化区域
 見直し対象路線	● 会館・ホール	 杜の都の環境をつくる条例
 代替道路（4車線道路）	● その他集客施設等	 広瀬川の清流を守る条例
 代替道路（幅員9m以上道路）	● 学校	 宮城県自然環境保全条例
 鉄道駅 駅前広場	 2次救急医療機関	 市街化区域
 JR線・地下鉄南北線	■ 3次救急医療機関	 主な河川
 地下鉄東西線	▲ 文化財	 市町村界
 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
 市道		

評価指標による評価

区間番号： 73

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	愛子駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間	+	
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+	
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間	-	国道48号
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		5万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、県内や東北地方を結ぶ国道48号として広域的な交流を支える道路の一部である。 愛子幹線は、市街地を放射状でつなぐ骨格的な幹線道路である。 当区間上に位置する国道48号は概ね9m以上の幅員が確保されているが、幹線機能を有する道路としてその連続性を確保する必要があることから、「継続候補区間」とする。なお、当区間は、緊急輸送道路にも指定されている。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	74	路線番号	3・3・25	路線名	勾当台通北仙台線		
当初告示年月日	S21.11.11	最終告示年月日	S21.11.11	区間名	仙台泉線		
整備状況	概成済	延長	0.8 km	計画幅員	27 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(北四番丁芋沢線、北六番丁線、上杉山通木町通線)			

位 置 図



- | | | |
|-----------------|----------|--------------|
| 見直し対象路線 (当該区間) | 行政施設 | 消防活動強化区域 |
| 見直し対象路線 | 会館・ホール | 杜の都の環境をつくる条例 |
| 代替道路 (4車線道路) | その他集客施設等 | 広瀬川の清流を守る条例 |
| 代替道路 (幅員9m以上道路) | 学校 | 宮城県自然環境保全条例 |
| 鉄道駅 駅前広場 | 2次救急医療機関 | 市街化区域 |
| JR線・地下鉄南北線 | 3次救急医療機関 | 主な河川 |
| 地下鉄東西線 | 文化財 | 市町村界 |
| 都市計画道路・国道・県道 | 仙台市都市景観賞 | |
| 市道 | | |

評価指標による評価

区間番号： 74

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	(地)北四番丁駅、北仙台駅、(地)北仙台駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間	+	
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間	-	(都)元寺小路七北田線、(都)北四番丁大衡線
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		17万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、地下鉄南北線北四番丁駅から通町に至る道路である。 当区間は、概ね1kmの範囲に4車線以上の既存道路(都市計画道路元寺小路七北田線及び都市計画道路北四番丁大衡線)があるが、緊急輸送道路に指定されており、救急活動を支えること、また、朝の通勤時間帯や夕方歩行者や自転車の通行が多いため、計画幅員の確保が必要であることから、「継続候補区間」とする。	評価結果
		継続候補

計画の概要

区間番号	75	路線番号	3・3・27	路線名	北仙台駅前通線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	北仙台駅前		
整備状況	概成済	延長	0.2 km	計画幅員	25 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(上杉山通木町通線)			

位置図



- | | | |
|----------------|----------|--------------|
| 見直し対象路線（当該区間） | 行政施設 | 消防活動強化区域 |
| 見直し対象路線 | 会館・ホール | 杜の都の環境をつくる条例 |
| 代替道路（4車線道路） | その他集客施設等 | 広瀬川の清流を守る条例 |
| 代替道路（幅員9m以上道路） | 学校 | 宮城県自然環境保全条例 |
| 鉄道駅 駅前広場 | 2次救急医療機関 | 市街化区域 |
| JR線・地下鉄南北線 | 3次救急医療機関 | 主な河川 |
| 地下鉄東西線 | 文化財 | 市町村界 |
| 都市計画道路・国道・県道 | 仙台市都市景観賞 | |
| 市道 | | |

評価指標による評価

区間番号： 75

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	北仙台駅、(地)北仙台駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間	+	
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		37 万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由 当区間は、県道仙台泉線からJR仙山線北仙台駅前に至る区間である。当区間は、北仙台駅へのアクセス道路であるため、公共交通の利便性向上に寄与すること、また、緊急輸送道路にも指定されていることから、「継続候補区間」とする。	評価結果 継続候補
---	--------------------------------

評価指標による評価

区間番号： 76

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	(地)薬師堂駅、(地)連坊駅、榴ヶ岡駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間	-	文化財 陸奥国分寺跡(国指定史跡)
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間	-	(都)川内南小泉線
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間	-	333万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

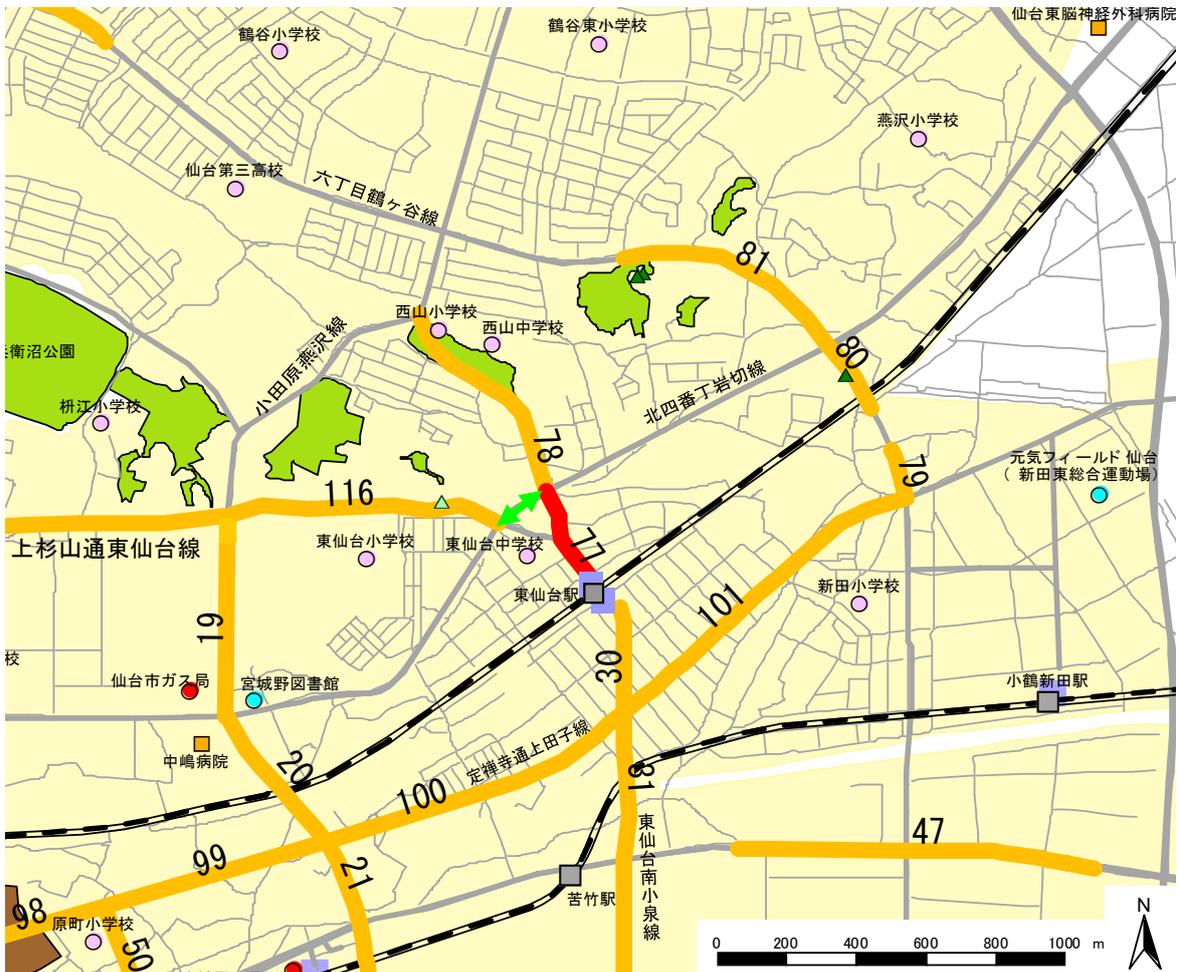
総合評価

評価理由	当区間は、若林区役所周辺地区から宮城野地区に至る道路の一部である。 当区間は、地下鉄東西線(仮称)薬師堂駅、(仮称)連坊駅、JR仙石線榴ヶ岡駅から半径1kmの範囲に計画されているが、直接のアクセス道路にはならない。また、交通量に対する事業費が他区間に比べて著しく高いことから、「廃止候補区間」とする。なお、当区間上には国指定文化財である陸奥国分寺がある。	評価結果
		廃止候補

計 画 の 概 要

区間番号	77	路線番号	3・3・30	路線名	東仙台泉線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	東仙台駅		
整備状況	未着手	延長	0.3 km	計画幅員	22 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(北四番丁岩切線)			

位 置 図



— 見直し対象路線 (当該区間)	● 行政施設	 消防活動強化区域
— 見直し対象路線	● 会館・ホール	 杜の都の環境をつくる条例
— 代替道路 (4車線道路)	● その他集客施設等	 広瀬川の清流を守る条例
— 代替道路 (幅員9m以上道路)	● 学校	 宮城県自然環境保全条例
 鉄道駅 駅前広場	■ 2次救急医療機関	 市街化区域
— JR線・地下鉄南北線	■ 3次救急医療機関	— 主な河川
— 地下鉄東西線	▲ 文化財	- - - 市町村界
— 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
— 市道		

評価指標による評価

区間番号： 77

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	東仙台駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間	-	8.0% (7%を越える縦断勾配)
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間	-	計画(m) 130 基準(m) 240 位置図中の緑色表示の矢印区間
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間	-	435万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、東仙台地区から鶴ヶ丘地区に至る道路の一部である。 当区間は、JR東北本線東仙台駅に直接アクセスする道路になるため、公共交通の利便性向上に寄与することから、「継続候補区間」とする。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	78	路線番号	3・3・30	路線名	東仙台泉線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	東仙台		
整備状況	未着手	延長	0.7 km	計画幅員	22 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(北四番丁岩切線、小田原燕沢線)			

位 置 図



— 見直し対象路線 (当該区間)	● 行政施設	 消防活動強化区域
— 見直し対象路線	● 会館・ホール	 杜の都の環境をつくる条例
— 代替道路 (4車線道路)	● その他集客施設等	 広瀬川の清流を守る条例
— 代替道路 (幅員9m以上道路)	● 学校	 宮城県自然環境保全条例
 鉄道駅 駅前広場	■ 2次救急医療機関	 市街化区域
— JR線・地下鉄南北線	■ 3次救急医療機関	 主な河川
— 地下鉄東西線	▲ 文化財	 市町村界
— 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
— 市道		

評価指標による評価

区間番号： 78

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	東仙台駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間	-	杜の都の環境をつくる条例 西山保存緑地
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+	
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間	-	計画(m) 130 基準(m) 240 位置図中の緑色表示の矢印区間
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		50万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、東仙台地区から鶴ヶ丘地区に至る道路の一部である。杜の都の環境をつくる条例における西山保存緑地に当区間の一部が指定されているが、当区間は、長距離の交通を処理する道路として幹線機能を有するとともに、JR東北本線東仙台駅から半径1kmの範囲に計画されており、鶴ヶ谷地区において公共交通の利便性向上に寄与することから、「継続候補区間」とする。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	79	路線番号	3・3・31	路線名	六丁目鶴ヶ谷線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	新田		
整備状況	未着手	延長	0.2 km	計画幅員	22 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(定禅寺通上田子線)			

位 置 図



— 見直し対象路線 (当該区間)	● 行政施設	 消防活動強化区域
— 見直し対象路線	● 会館・ホール	 杜の都の環境をつくる条例
— 代替道路 (4車線道路)	● その他集客施設等	 広瀬川の清流を守る条例
— 代替道路 (幅員9m以上道路)	● 学校	 宮城県自然環境保全条例
 鉄道駅 駅前広場	■ 2次救急医療機関	 市街化区域
 JR線・地下鉄南北線	■ 3次救急医療機関	 主な河川
 地下鉄東西線	▲ 文化財	 市町村界
 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
 市道		

評価指標による評価

区間番号： 79

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	小鶴新田駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間	-	7.9% (7%を越える縦断勾配)
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		24万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

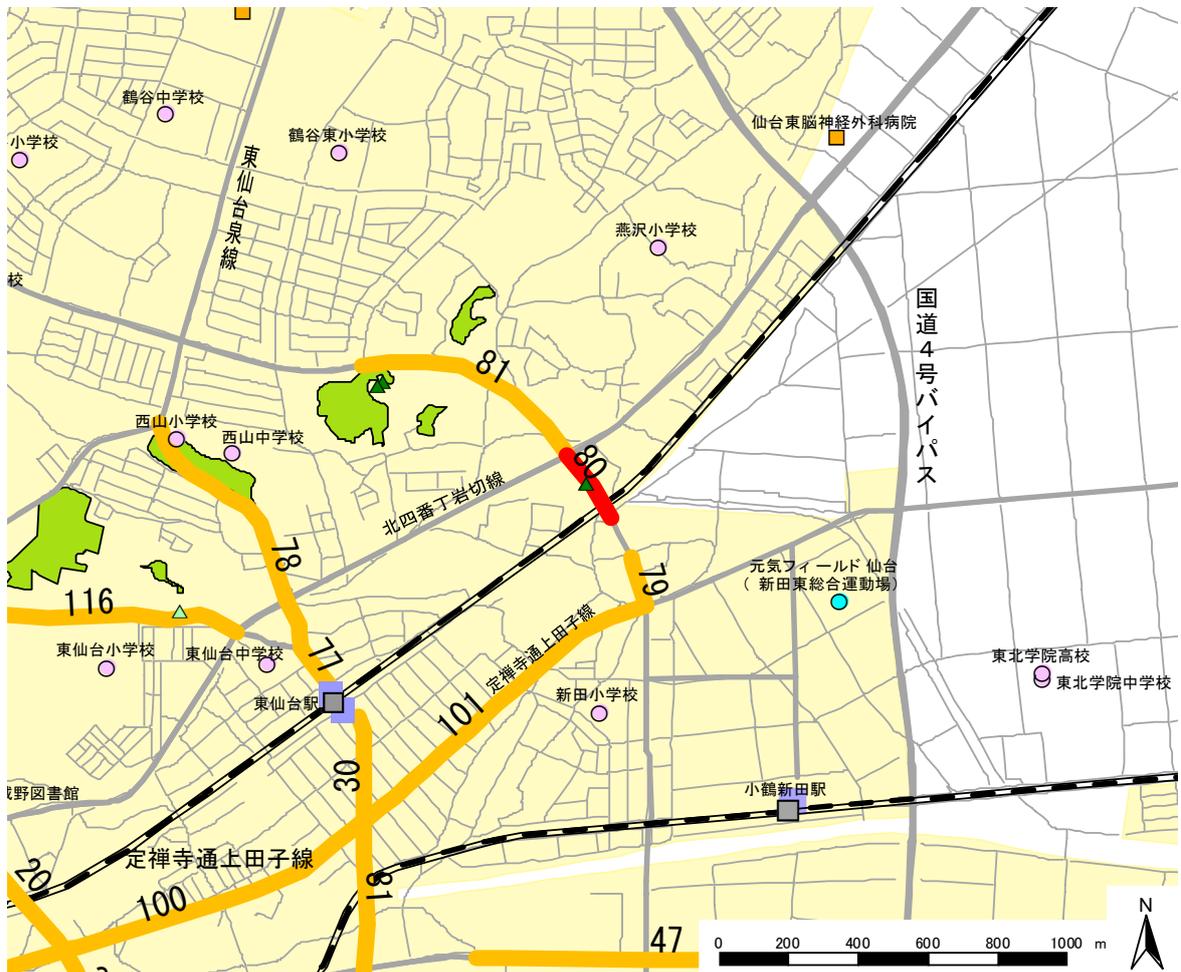
総合評価

評価理由	当区間は、六丁の目地区から新田地区を経て鶴ヶ谷地区に至る道路の一部である。 当区間は、JR仙石線小鶴新田駅から半径1kmの範囲に計画されているが、直接のアクセス道路にはならない。また、新田地区から利府街道(都市計画道路北四番丁岩切線)へのアクセスは、市道小鶴前塚線等で確保されていること、縦断勾配が道路構造令の基準値を超過し、安全性に課題が残ることから、「廃止候補区間」とする。	評価結果
		廃止候補

計 画 の 概 要

区間番号	80	路線番号	3・3・31	路線名	六丁目鶴ヶ谷線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S44.5.20	区間名	小鶴		
整備状況	未着手	延長	0.2 km	計画幅員	22 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		立体交差(東北新幹線、東北本線)、平面交差(北四番丁岩切線)			

位 置 図



— 見直し対象路線 (当該区間)	● 行政施設	 消防活動強化区域
— 見直し対象路線	● 会館・ホール	 杜の都の環境をつくる条例
— 代替道路 (4車線道路)	● その他集客施設等	 広瀬川の清流を守る条例
— 代替道路 (幅員9m以上道路)	● 学校	 宮城県自然環境保全条例
 鉄道駅 駅前広場	■ 2次救急医療機関	 市街化区域
— JR線・地下鉄南北線	■ 3次救急医療機関	— 主な河川
— 地下鉄東西線	▲ 文化財	- - - 市町村界
— 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
— 市道		

評価指標による評価

区間番号： 80

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	東仙台駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間	-	文化財 小鶴城跡(埋蔵文化財包蔵地)
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間	-	8.6% (7%を越える縦断勾配)
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		15万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由

当区間は、六丁の目地区から新田地区を経て鶴ヶ谷地区に至る道路の一部である。
当区間は、JR東北本線東仙台駅及びJR仙石線小鶴新田駅から半径1kmの範囲に計画されているが、直接のアクセス道路にはならない。また、当区間は、東北新幹線、JR東北本線及び高野川と交差する計画であるため、鉄道及び河川に対して高架もしくは地下の構造となり、構造上も難しく、沿道利用も困難な区間であるとともに、縦断勾配が道路構造令の基準値を超過し、安全性に課題が残ることから、「廃止候補区間」とする。なお、当区間上には小鶴城跡がある。

評価結果

廃止候補

計 画 の 概 要

区間番号	81	路線番号	3・3・31	路線名	六丁目鶴ヶ谷線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S43.3.30	区間名	燕沢		
整備状況	未着手	延長	0.7 km	計画幅員	22 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(北四番丁岩切線)			

位 置 図



— 見直し対象路線 (当該区間)	● 行政施設	 消防活動強化区域
— 見直し対象路線	● 会館・ホール	 杜の都の環境をつくる条例
— 代替道路 (4車線道路)	● その他集客施設等	 広瀬川の清流を守る条例
— 代替道路 (幅員9m以上道路)	● 学校	 宮城県自然環境保全条例
 鉄道駅 駅前広場	■ 2次救急医療機関	 市街化区域
— JR線・地下鉄南北線	■ 3次救急医療機関	— 主な河川
— 地下鉄東西線	▲ 文化財	- - - 市町村界
— 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
— 市道		

評価指標による評価

区間番号： 81

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	東仙台駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間	-	10.3% (7%を越える縦断勾配)
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		33万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、六丁の目地区から新田地区を経て鶴ヶ谷地区に至る道路の一部である。 当区間は、JR東北本線東仙台駅から半径1kmの範囲に計画されているが、直接のアクセス道路にはならない。また、縦断勾配は約10%となるが、道路構造令の基準値内にするためには、橋梁構造となり、事業費が高くなるとともに、沿道利用も困難となることから、「廃止候補区間」とする。なお、当区間と同様に鶴ヶ谷地区から利府街道（都市計画道路北四番丁岩切線）へのアクセスは、継続候補区間の都市計画道路東仙台泉線（東仙台）で確保される。	評価結果
		廃止候補

計 画 の 概 要

区間番号	82	路線番号	3・3・31	路線名	六丁目鶴ヶ谷線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	自由ヶ丘		
整備状況	未着手	延長	0.7 km	計画幅員	22 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(宮沢根白石線)			

位 置 図



— 見直し対象路線 (当該区間)	● 行政施設	 消防活動強化区域
— 見直し対象路線	● 会館・ホール	 杜の都の環境をつくる条例
— 代替道路 (4車線道路)	● その他集客施設等	 広瀬川の清流を守る条例
— 代替道路 (幅員9m以上道路)	● 学校	 宮城県自然環境保全条例
 鉄道駅 駅前広場	■ 2次救急医療機関	 市街化区域
— JR線・地下鉄南北線	■ 3次救急医療機関	— 主な河川
— 地下鉄東西線	▲ 文化財	- - - 市町村界
— 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
— 市道		

評価指標による評価

区間番号： 82

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間		
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間		
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		44 万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、六丁の目地区から新田地区を経て鶴ヶ谷地区に至る道路の一部である。 当区間周辺の住宅地内の道路は混雑しているが、当区間の整備により、混雑緩和に寄与することから、「継続候補区間」とする。	評価結果
		継続候補

計画の概要

区間番号	83	路線番号	3・3・33	路線名	鶴ヶ谷仙台港線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	岩切		
整備状況	未着手	延長	1.8 km	計画幅員	25 m	想定車線数	4車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(北四番丁岩切線、国道幹線)			

位置図



	見直し対象路線 (当該区間)		行政施設		消防活動強化区域
	見直し対象路線		会館・ホール		杜の都の環境をつくる条例
	代替道路 (4車線道路)		その他集客施設等		広瀬川の清流を守る条例
	代替道路 (幅員9m以上道路)		学校		宮城県自然環境保全条例
	鉄道駅 駅前広場		2次救急医療機関		市街化区域
	JR線・地下鉄南北線		3次救急医療機関		主な河川
	地下鉄東西線		文化財		市町村界
	都市計画道路・国道・県道		仙台市都市景観賞		
	市道				

評価指標による評価

区間番号： 83

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間		
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間	－	
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間	+	北部流通工業地区 ⇄ 仙台港
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+	
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間	－	国道4号バイパス、(都)北四番丁岩切線
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		8万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、鶴ヶ谷地区から田子地区を経て仙台港に至る道路の一部である。 当区間は、市街化調整区域にあるが、泉パークタウン工業流通団地と仙台港・仙台港ICを結び、産業活動を支える道路であるとともに、大量の交通を処理する幹線機能を有する。また、当区間を整備することにより、国道4号バイパスの混雑緩和に寄与することから、「継続候補区間」とする。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	84	路線番号	3・3・34	路線名	南岡田線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	岡田		
整備状況	未着手	延長	4.0 km	計画幅員	22 m	想定車線数	2 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		立体交差(仙台東幹線)			

位 置 図



	見直し対象路線（当該区間）		行政施設		消防活動強化区域
	見直し対象路線		会館・ホール		杜の都の環境をつくる条例
	代替道路（4車線道路）		その他集客施設等		広瀬川の清流を守る条例
	代替道路（幅員9m以上道路）		学校		宮城県自然環境保全条例
	鉄道駅 駅前広場		2次救急医療機関		市街化区域
	J R線・地下鉄南北線		3次救急医療機関		主な河川
	地下鉄東西線		文化財		市町村界
	都市計画道路・国道・県道		仙台市都市景観賞		
	市道				

評価指標による評価

区間番号： 84

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの 誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間	+	(地)荒井駅
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間	-	
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間		
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間	-	(市)南蒲生浄化センター1号線、(市)南蒲生浄化センター2号線
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		56万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由 当区間は、岡田地区から蒲生地区に至る道路である。 当区間は、当区間上に位置する市道南蒲生浄化センター1号線により、将来の交通需要に対応が可能である。また、市街化調整区域にあることから、「廃止候補区間」とする。	評価結果 廃止候補
--	--------------------------------

計 画 の 概 要

区間番号	85	路線番号	3・3・35	路線名	岩切根白石線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S45.12.18	区間名	野村～上谷刈		
整備状況	未着手	延長	2.1 km	計画幅員	22 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		立体交差(東北自動車道)、平面交差(北四番丁大衡線)			

位 置 図



— 見直し対象路線 (当該区間)	● 行政施設	 消防活動強化区域
— 見直し対象路線	● 会館・ホール	 杜の都の環境をつくる条例
— 代替道路 (4車線道路)	● その他集客施設等	 広瀬川の清流を守る条例
— 代替道路 (幅員9m以上道路)	● 学校	 宮城県自然環境保全条例
 鉄道駅 駅前広場	■ 2次救急医療機関	 市街化区域
— JR線・地下鉄南北線	■ 3次救急医療機関	— 主な河川
— 地下鉄東西線	▲ 文化財	 市町村界
— 都市計画道路・国道・県道	▲ 仙台市都市景観賞	
— 市道		

評価指標による評価

区間番号： 85

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間		
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間	-	
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間	+	泉中央 ⇄ 泉SIC
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間	+	
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+	
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間		
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		7万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、岩切地区から泉中央地区を経て根白石地区に至る道路の一部である。 当区間は、市街化調整区域にあるが、泉中央地区と泉スマートICを結び、産業活動を支える道路の一部であるとともに、大量の交通を処理する幹線機能を有している。また、当区間は緊急輸送道路にも指定されていることから、「継続候補区間」とする。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	86	路線番号	3・3・35	路線名	岩切根白石線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S45.12.18	区間名	上谷刈～実沢		
整備状況	未着手	延長	1.6 km	計画幅員	22 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(北四番丁大衡線、荒巻根白石線)			

位 置 図



見直し対象路線 (当該区間)	行政施設	消防活動強化区域
見直し対象路線	会館・ホール	杜の都の環境をつくる条例
代替道路 (4車線道路)	その他集客施設等	広瀬川の清流を守る条例
代替道路 (幅員9m以上道路)	学校	宮城県自然環境保全条例
鉄道駅 駅前広場	2次救急医療機関	市街化区域
JR線・地下鉄南北線	3次救急医療機関	主な河川
地下鉄東西線	文化財	市町村界
都市計画道路・国道・県道	仙台市都市景観賞	
市道		

評価指標による評価

区間番号： 86

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間		
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間	—	
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間	+	
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間	+	
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間	—	(主)泉塩釜線
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		6万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、岩切地区から泉中央地区を経て根白石地区に至る道路の一部である。 当区間は、概ね当区間上に位置し緊急輸送道路に指定されている県道泉塩釜線（一部区間で歩道整備中）により、将来の交通需要に対応が可能である。また、市街化調整区域にあることから、「廃止候補区間」とする。	評価結果
		廃止候補

計 画 の 概 要

区間番号	87	路線番号	3・3・35	路線名	岩切根白石線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S45.12.18	区間名	小角		
整備状況	未着手	延長	1.4 km	計画幅員	22 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(荒巻根白石線、北山根白石線)			

位 置 図



見直し対象路線 (当該区間)	行政施設	消防活動強化区域
見直し対象路線	会館・ホール	杜の都の環境をつくる条例
代替道路 (4車線道路)	その他集客施設等	広瀬川の清流を守る条例
代替道路 (幅員9m以上道路)	学校	宮城県自然環境保全条例
鉄道駅 駅前広場	2次救急医療機関	市街化区域
JR線・地下鉄南北線	3次救急医療機関	主な河川
地下鉄東西線	文化財	市町村界
都市計画道路・国道・県道	仙台市都市景観賞	
市道		

評価指標による評価

区間番号： 87

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間		
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間	-	
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間	+	
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間	-	(主)泉塩釜線
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		9万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

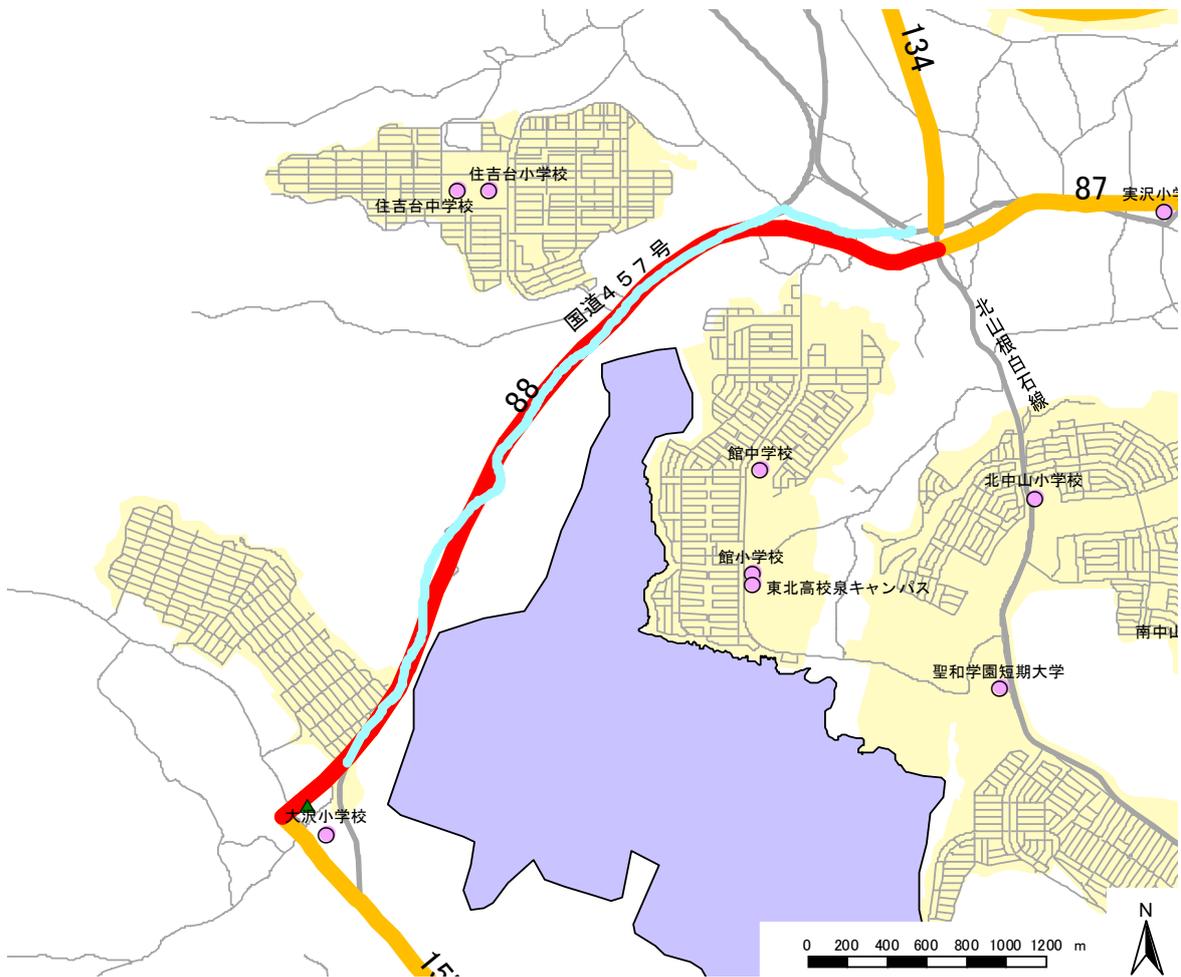
総合評価

評価理由	当区間は、岩切地区から泉中央地区を経て根白石地区に至る道路の一部である。 当区間は、当区間上に位置し緊急輸送道路に指定されている県道泉塩釜線により、将来の交通需要に対応が可能である。また、市街化調整区域にあることから、「廃止候補区間」とする。	評価結果
		廃止候補

計 画 の 概 要

区間番号	88	路線番号	3・3・35	路線名	岩切根白石線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	H15.3.4	区間名	住吉台～みやぎ台		
整備状況	未着手	延長	5.0 km	計画幅員	22 m	想定車線数	4 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(北山根白石線)			

位 置 図



見直し対象路線 (当該区間)	行政施設	消防活動強化区域
見直し対象路線	会館・ホール	杜の都の環境をつくる条例
代替道路 (4車線道路)	その他集客施設等	広瀬川の清流を守る条例
代替道路 (幅員9m以上道路)	学校	宮城県自然環境保全条例
鉄道駅 駅前広場	2次救急医療機関	市街化区域
JR線・地下鉄南北線	3次救急医療機関	主な河川
地下鉄東西線	文化財	市町村界
都市計画道路・国道・県道	仙台市都市景観賞	
市道		

評価指標による評価

区間番号： 88

視点	指標	評価指標	評価	備考
<視点1> まちづくりの誘導	(1) 公共交通が利用しやすくなるか	①JR線や地下鉄南北線、東西線の駅から半径1kmの範囲に計画している区間		
	(2) まとまりのある市街地形成を誘導するか	②市街化調整区域に計画している区間	—	
	(3) 産業活動を支える拠点に行きやすくなるか	③広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間		
		④他市町の都市計画道路に接続する区間		
	(4) 防災機能向上や災害時の復旧、救急業務を支えるか	⑤消防活動強化区域にある区間		
		⑥緊急輸送道路に指定されている区間	+	
		⑦二次救急医療機関、三次救急医療機関につながる区間		
	(5) 貴重な緑や地域資源に影響があるか	⑧広瀬川の清流を守る条例や杜の都の環境をつくる条例、宮城県自然環境保全条例といった条例で指定された区域にある区間		
		⑨重要な文化財、仙台市都市景観賞受賞の景観に影響する区間		
	<視点2> 交通処理機能の確保	(6) 将来交通量に対応できる都市計画道路網になっているか	⑩現在の道路網に将来交通量を当てはめた時、混雑する既存道路に並行する区間	+
(7) 都市計画道路網としての連続性が確保されているか		⑪将来交通量において、大量の交通や長距離の交通を処理する道路の連続性確保に必要な区間		
<視点3> 既存道路の利活用	(8) 既存の道路を利用できるか	⑫概ね1kmの範囲で並行する4車線以上の既存道路がある区間		
		⑬概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上の既存道路がある区間	—	国道457号
<視点4> 事業の実現性	(9) 安全な勾配や交差点間隔などを確保できる構造になっているか	⑭縦断勾配が7%を超えて計画している区間		
		⑮車線変更に必要な交差点間隔を確保できない区間		
	(10) 事業費に対する事業効果が高いか	⑯交通量に対するキロ当たり事業費が概ね250万円/km・台以上の区間		16万円/km・台
		⑰取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値以上ある区間		

総合評価

評価理由	当区間は、岩切地区から泉中央地区を経て根白石地区に至る道路の一部である。 当区間は、当区間上に位置し緊急輸送道路に指定されている国道457号及び県道泉塩釜線により、将来の交通需要に対応が可能である。また、市街化調整区域にあることから、「廃止候補区間」とする。	評価結果
		廃止候補