

計 画 の 概 要

区間番号	89	路線番号	3・3・37	路線名	山田茂庭線		
当初告示年月日	S45.12.18	最終告示年月日	S45.12.18	区間名	上野山		
整備状況	未着手	延長	1.8 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(川内旗立線)			

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	
— 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： 89

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	-	(市)山田茂庭線、(市)太白団地幹線1号線、(市)太白団地幹線6号線、(市)山田自由ヶ丘中央幹線
＜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		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		

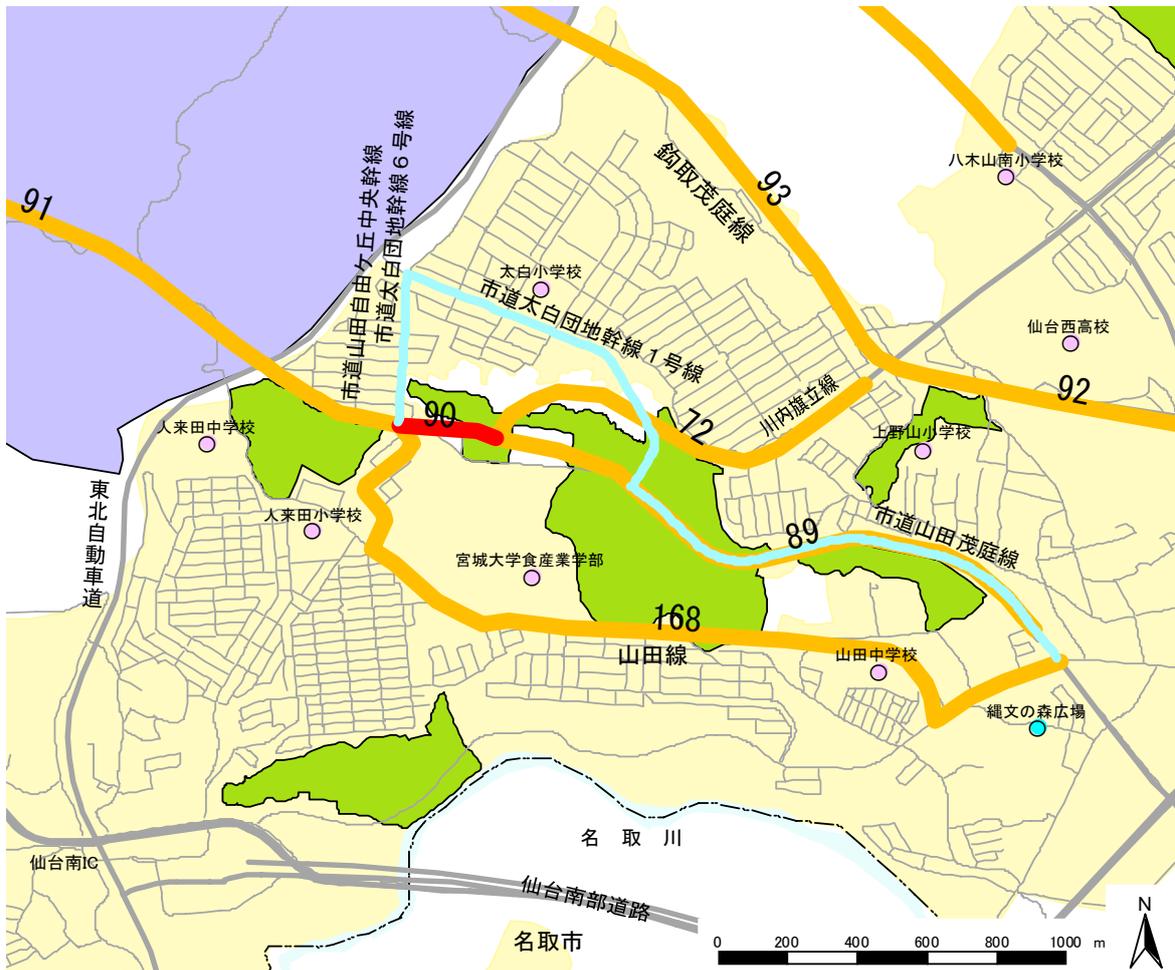
総合評価

<p>評価理由</p> <p>当区間は、山田地区から茂庭地区に至る道路の一部である。概ね当区間上に位置する市道山田茂庭線は、概ね9m以上の幅員が確保されているが、隣接区間である都市計画道路川内旗立線(対象区間番号72)とともに、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。</p>	<p>評価結果</p> <p>継続候補</p>
---	---------------------------------------

計 画 の 概 要

区間番号	90	路線番号	3・3・37	路線名	山田茂庭線		
当初告示年月日	S45.12.18	最終告示年月日	S45.12.18	区間名	旗立		
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(川内旗立線、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： 90

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	—	(市)山田茂庭線、(市)太白団地幹線1号線、(市)太白団地幹線6号線、(市)山田自由ヶ丘中央幹線	
<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		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、山田地区から茂庭地区に至る道路の一部である。概ね当区間上に位置する市道山田茂庭線は、概ね9m以上の幅員が確保されているが、隣接区間である都市計画道路川内旗立線(対象区間番号72)とともに、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	91	路線番号	3・3・37	路線名	山田茂庭線		
当初告示年月日	S45.12.18	最終告示年月日	S45.12.18	区間名	太白山		
整備状況	未着手	延長	2.3 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(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： 91

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	—	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		130 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、山田地区から茂庭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り、沿道利用ができないことから、「廃止候補区間」とする。なお、当区間の大部分は、宮城県自然環境保全条例における自然環境保全地域であり、太白山の近傍を通過するとともに、大部分がトンネル構造となるため事業費が著しく高くなる(約180億円)。	評価結果
		廃止候補

計 画 の 概 要

区間番号	92	路線番号	3・3・38	路線名	鉤取茂庭線		
当初告示年月日	S45.12.18	最終告示年月日	S45.12.18	区間名	西高前		
整備状況	未着手	延長	1.0 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(郡山折立線、川内旗立線)			

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： 92

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	—	9.0% (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			97万円/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			

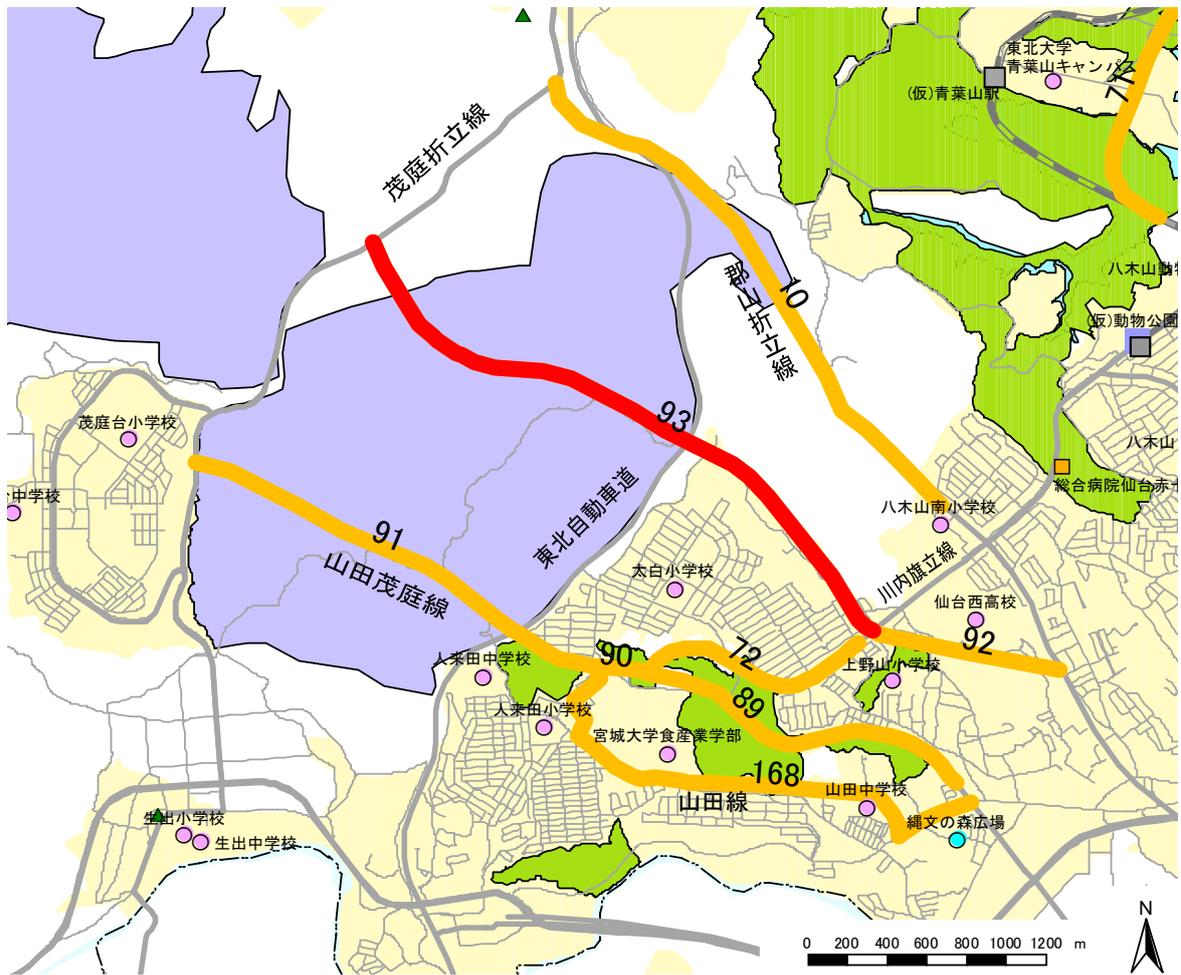
総合評価

評価理由	当区間は、鉤取地区から茂庭地区に至る道路の一部である。当区間の一部は、橋梁区間(L=約400m)になるため、沿道利用が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、また、当区間周辺地区から長町地区へのアクセスは、現在事業中である都市計画道路川内旗立線(ひより台工区)及び都市計画道路郡山折立線(鉤取工区)により確保されることから、「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	93	路線番号	3・3・38	路線名	鉤取茂庭線		
当初告示年月日	S45.12.18	最終告示年月日	S45.12.18	区間名	佐保山		
整備状況	未着手	延長	3.4 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		立体交差(東北自動車道)、平面交差(川内旗立線、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： 93

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	—	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	—	3,398 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、鉤取地区から茂庭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。なお、当区間の大部分は、宮城県自然環境保全条例における自然環境保全地域である。</p>	<p>評価結果</p> <p>廃止候補</p>
---	---------------------------------------

計画の概要

区間番号	94	路線番号	3・3・44	路線名	定禅寺通上田子線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	錦町		
整備状況	未着手	延長	0.4 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(仙台駅旭ヶ丘線、花京院通南光台線)			

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： 94

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)勾当台公園駅、(地)広瀬通駅、あおば通駅、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	-	(都)花京院通福田町線(R45)、(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		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、市中心部から新田地区を経て多賀城市に至る道路の一部である。 当区間は、地下鉄南北線勾当台公園駅などから半径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号及び都市計画道路北四番丁岩切線により、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	95	路線番号	3・3・44	路線名	定禅寺通上田子線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	小田原1		
整備状況	未着手	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(花京院通南光台線、東八番丁中江線)			

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： 95

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	+	仙台駅、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	-	(都)花京院通福田町線(R45)、(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		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、市中心部から新田地区を経て多賀城市に至る道路の一部である。 当区間は、仙台駅及びJR仙山線東照宮駅から半径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号及び都市計画道路北四番丁岩切線により、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	96	路線番号	3・3・44	路線名	定禅寺通上田子線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	小田原2		
整備状況	未着手	延長	0.5 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(東北新幹線、東北本線、仙山線)、平面交差(東八番丁中江線、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
 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： 96

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	+	仙台駅、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	-	(都)花京院通福田町線(R45)、(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	-	7.3% (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	-	計画(m) 210 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、市中心部から新田地区を経て多賀城市に至る道路の一部である。 当区間は、仙台駅及びJR仙山線東照宮駅から半径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号及び都市計画道路北四番丁岩切線により、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	97	路線番号	3・3・44	路線名	定禅寺通上田子線		
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1		
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		平面交差(宮沢根白石線、宮城野原清水沼線)			

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： 97

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	-	(都)花京院通福田町線(R45)、(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	-	計画(m) 210 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		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、市中心部から新田地区を経て多賀城市に至る道路の一部である。 当区間は、JR仙石線宮城野原駅及び陸前原ノ町駅から半径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号及び都市計画道路北四番丁岩切線により、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	98	路線番号	3・3・44	路線名	定禅寺通上田子線		
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2		
整備状況	未着手	延長	0.4 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(宮城野原清水沼線、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： 98

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	-	(都)花京院通福田町線(R45)、(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		46万円/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、市中心部から新田地区を経て多賀城市に至る道路の一部である。 当区間は、JR仙石線宮城野原駅及び陸前原ノ町駅から半径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号及び都市計画道路北四番丁岩切線により、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	99	路線番号	3・3・44	路線名	定禅寺通上田子線		
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3		
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(原町広岡線、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： 99

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	-	(都)花京院通福田町線(R45)、(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	-	計画(m) 220 基準(m) 240 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		46万円/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		

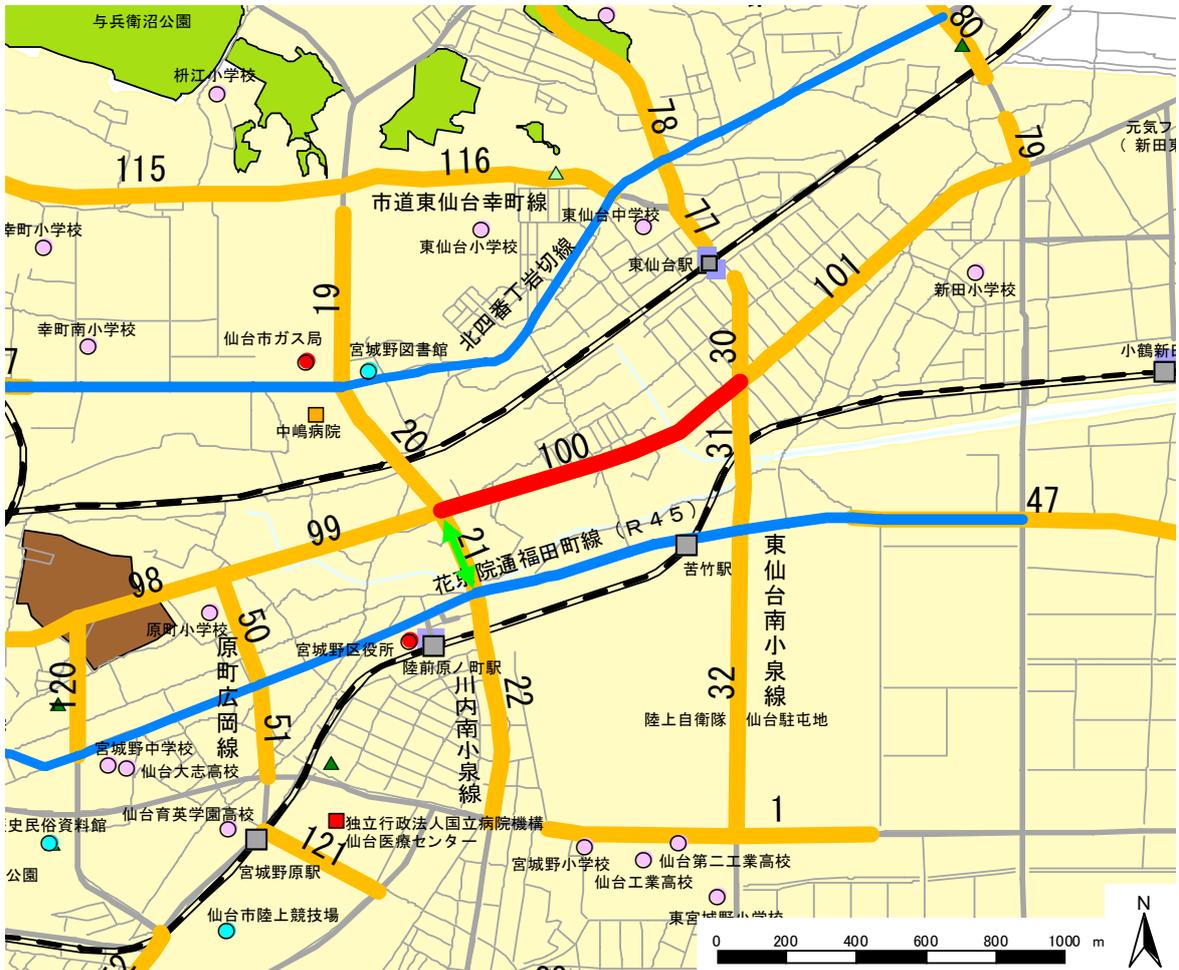
総合評価

評価理由	当区間は、市中心部から新田地区を経て多賀城市に至る道路の一部である。 当区間は、都市計画道路原町広岡線など南北の道路とともに、本市南部と本市東部を連絡する道路であるが、国道45号及び都市計画道路北四番丁岩切線により、将来の交通需要に対応が可能である。また、JR仙石線陸前原ノ町駅及び宮城野原駅から半径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	100	路線番号	3・3・44	路線名	定禅寺通上田子線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	平成		
整備状況	未着手	延長	1.0 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(貨物線)、平面交差(川内南小泉線、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： 100

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、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	-	(都)花京院通福田町線(R45)、(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	-	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		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、市中心部から新田地区を経て多賀城市に至る道路の一部である。 当区間は、都市計画道路原町広岡線など南北の道路とともに、本市南部と本市東部を連絡する道路であるが、国道45号及び都市計画道路北四番丁岩切線により、将来の交通需要に対応が可能である。また、JR仙石線陸前原ノ町駅及び苦竹駅、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	101	路線番号	3・3・44	路線名	定禅寺通上田子線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	新田		
整備状況	未着手	延長	1.0 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(東仙台南小泉線、六丁目鶴ヶ谷線)			

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： 101

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、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		
(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)、(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		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、市中心部から新田地区を経て多賀城市に至る道路の一部である。 当区間は、JR仙石線小鶴新田駅、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、国道45号及び都市計画道路北四番丁岩切線により、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
		<p style="text-align: center; font-size: 24px; font-weight: bold;">廃止候補</p>

計 画 の 概 要

区間番号	102	路線番号	3・3・44	路線名	定禅寺通上田子線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	H6.8.23	区間名	田子		
整備状況	未着手	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(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： 102

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	+	多賀城市
	(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		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		

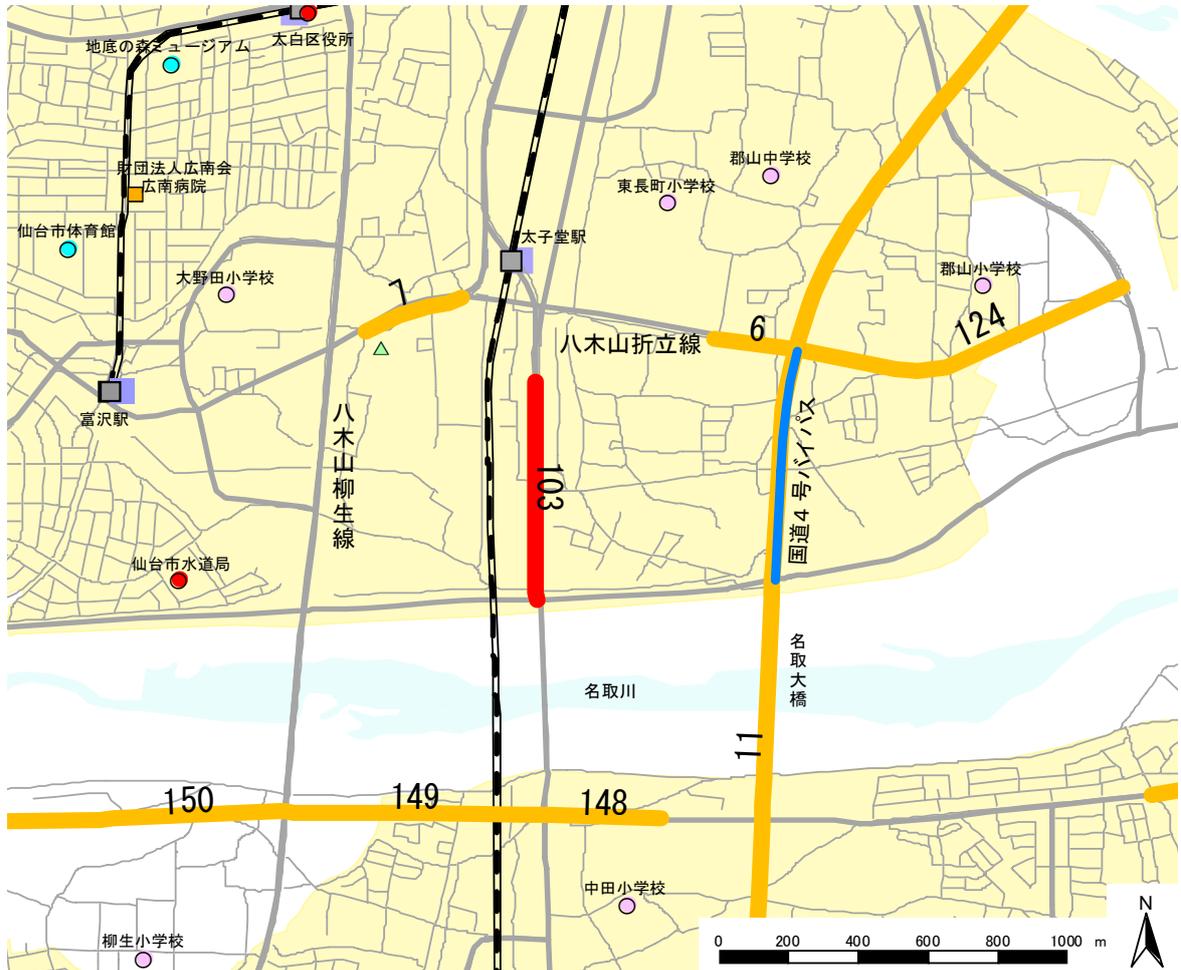
総合評価

評価理由 当区間は、市中心部から新田地区を経て多賀城市に至る道路の一部である。 当区間は、本市と多賀城市をつなぐ広域幹線道路であり、広域的な交流を支えることから、「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	103	路線番号	3・3・54	路線名	郡山大野田線		
当初告示年月日	H7.11.10	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	0.6 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： 103

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	-	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		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、長町地区と大野田地区を連絡する道路である。 当区間は、概ね1kmの範囲に4車線以上の既存道路(国道4号バイパス)があるが、国道4号として広域的な交流を支え、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。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	104	路線番号	3・3・321	路線名	川内線		
当初告示年月日	S37.1.23	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	二高前		
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(川内旗立線、元寺小路川内線、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	 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： 104

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		
		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 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	-	(市)澱橋通線
<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		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、本市北西部と東北大学などのある川内の文教地区や市中心部、及び本市南西部を結ぶ道路の一部である。 当区間上に位置する市道澱橋通線は、概ね9m以上の幅員が確保されているが、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	105	路線番号	3・3・321	路線名	川内線		
当初告示年月日	S37.1.23	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	仙商跡前		
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(仙台駅川内線)			

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： 105

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		
		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 仙台北城跡(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	-	(市)澱橋通線
<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、本市北西部と東北大学などのある川内の文教地区や市中心部、及び本市南西部を結ぶ道路の一部である。 当区間上に位置する市道澱橋通線は、概ね9m以上の幅員が確保されているが、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	106	路線番号	3・4・40	路線名	仙台駅旭ヶ丘線		
当初告示年月日	S21.11.11	最終告示年月日	S21.11.11	区間名	錦町		
整備状況	未着手	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(定禅寺通上田子線、北二番丁線)			

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： 106

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、仙台駅、あおぼ通駅、(地)北四番丁駅、(地)勾当台公園駅、(地)広瀬通駅、(地)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
		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	-	(都)花京院通南光台線
<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		68万円/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、市中心部から旭ヶ丘地区に至る道路の一部である。 当区間は、地下鉄南北線勾当台公園駅などから半径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、都市計画道路元寺小路七北田線、都市計画道路花京院通南光台線により、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	107	路線番号	3・4・40	路線名	仙台駅旭ヶ丘線		
当初告示年月日	S21.11.11	最終告示年月日	S21.11.11	区間名	北二～北四		
整備状況	未着手	延長	0.2 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： 107

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、(地)北四番丁駅、(地)勾当台公園駅
	(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		
	<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
		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	-	(都)花京院通南光台線
<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) 195 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		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

評価理由	当区間は、市中心部から旭ヶ丘地区に至る道路の一部である。 当区間は、地下鉄南北線北四番丁駅などから半径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、都市計画道路元寺小路七北田線、都市計画道路花京院通南光台線により、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	108	路線番号	3・4・40	路線名	仙台駅旭ヶ丘線		
当初告示年月日	S21.11.11	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	北四～北六		
整備状況	未着手	延長	0.3 km	計画幅員	16 m	想定車線数	2 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、北六番丁線)			

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： 108

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、(地)北四番丁駅
	(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
		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	-	(都)花京院通南光台線
<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		76 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、市中心部から旭ヶ丘地区に至る道路の一部である。 当区間は、JR仙山線東照宮駅及び地下鉄南北線北四番丁駅から半径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、都市計画道路元寺小路七北田線、都市計画道路花京院通南光台線により、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	109	路線番号	3・4・40	路線名	仙台駅旭ヶ丘線		
当初告示年月日	S21.11.11	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	北六～台原		
整備状況	未着手	延長	0.7 km	計画幅員	16 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(仙山線)、平面交差(北六番丁線、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： 109

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、(地)北四番丁駅
	(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
		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	-	(都)花京院通南光台線
<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		102 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、市中心部から旭ヶ丘地区に至る道路の一部である。 当区間は、JR仙山線東照宮駅及び地下鉄南北線北四番丁駅から半径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、都市計画道路元寺小路七北田線、都市計画道路花京院通南光台線により、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	110	路線番号	3・4・40	路線名	仙台駅旭ヶ丘線		
当初告示年月日	S21.11.11	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	台原		
整備状況	未着手	延長	0.4 km	計画幅員	16 m	想定車線数	2 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)			

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： 110

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、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
		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	-	(都)花京院通南光台線
<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		98万円/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、市中心部から旭ヶ丘地区に至る道路の一部である。 当区間は、JR仙山線東照宮及び北仙台駅から半径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、都市計画道路元寺小路七北田線、都市計画道路花京院通南光台線により、将来の交通需要に対応が可能であるとともに、当区間周辺地区から都市計画道路元寺小路七北田線までは、市道台の原線や市道台の原元天神線（一部改良必要）及び市道台の原街道線（一部改良必要）により迂回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	111	路線番号	3・4・41	路線名	上杉山通東仙台線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	H4.12.25	区間名	堤町		
整備状況	休止	延長	0.2 km	計画幅員	16 m	想定車線数	2 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： 111

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)北仙台駅、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	-	計画(m) 180 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		205 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、地下鉄南北線北仙台駅から幸町地区を経て東仙台地区に至る道路の一部である。 当区間は、地下鉄南北線北仙台駅に直接アクセスする道路であるため、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。	評価結果
	継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	112	路線番号	3・4・41	路線名	上杉山通東仙台線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	台原		
整備状況	未着手	延長	0.7 km	計画幅員	16 m	想定車線数	2 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(元寺小路七北田線、仙台駅旭ヶ丘線)			

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： 112

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)北仙台駅、北仙台駅、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	-	(都)北四番丁岩切線、(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	-	計画(m) 180 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		162万円/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、地下鉄南北線北仙台駅から幸町地区を経て東仙台地区に至る道路の一部である。 当区間は、地下鉄南北線北仙台駅、JR仙山線北仙台駅及び東照宮駅から半径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、都市計画道路北四番丁岩切線及び都市計画道路川内南小泉線により、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

評価指標による評価

区間番号： 113

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	—	(都)北四番丁岩切線、(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		139 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、地下鉄南北線北仙台駅から幸町地区を経て東仙台地区に至る道路の一部である。 当区間は、JR仙山線東照宮駅から半径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、都市計画道路北四番丁岩切線及び都市計画道路川内南小泉線により、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	114	路線番号	3・4・41	路線名	上杉山通東仙台線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S29.12.10	区間名	小松島～幸町		
整備状況	未着手	延長	0.7 km	計画幅員	16 m	想定車線数	2 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、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： 114

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	-	(都)北四番丁岩切線、(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	-	(市)小松島小学校線、(市)東仙台幸町線
<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		105 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、地下鉄南北線北仙台駅から幸町地区を経て東仙台地区に至る道路の一部である。 当区間は、JR仙山線東照宮駅から半径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、当区間の付近に位置する市道宮町小松島線及び市道小松島小学校南線により、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	115	路線番号	3・4・41	路線名	上杉山通東仙台線		
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	未着手	延長	1.1 km	計画幅員	16 m	想定車線数	2 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、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： 115

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	-	(都)北四番丁岩切線、(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	-	(市)東仙台幸町線
<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		67 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、地下鉄南北線北仙台駅から幸町地区を経て東仙台地区に至る道路の一部である。 当区間は、JR仙山線東照宮駅から半径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、当区間上に位置し、緊急輸送道路に指定されている市道東仙台幸町線により、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	116	路線番号	3・4・41	路線名	上杉山通東仙台線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S29.12.10	区間名	東仙台		
整備状況	未着手	延長	0.8 km	計画幅員	16 m	想定車線数	2 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、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： 116

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	-	景観賞 ラ・サール・ホーム
	<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)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	-	(市)東仙台幸町線
<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	-	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		57 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、地下鉄南北線北仙台駅から幸町地区を経て東仙台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、当区間上に位置し、緊急輸送道路に指定されている市道東仙台幸町線により、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	117	路線番号	3・4・43	路線名	北四番丁岩切線		
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	概成済	延長	0.3 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		立体交差(仙山線)、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： 117

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		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		

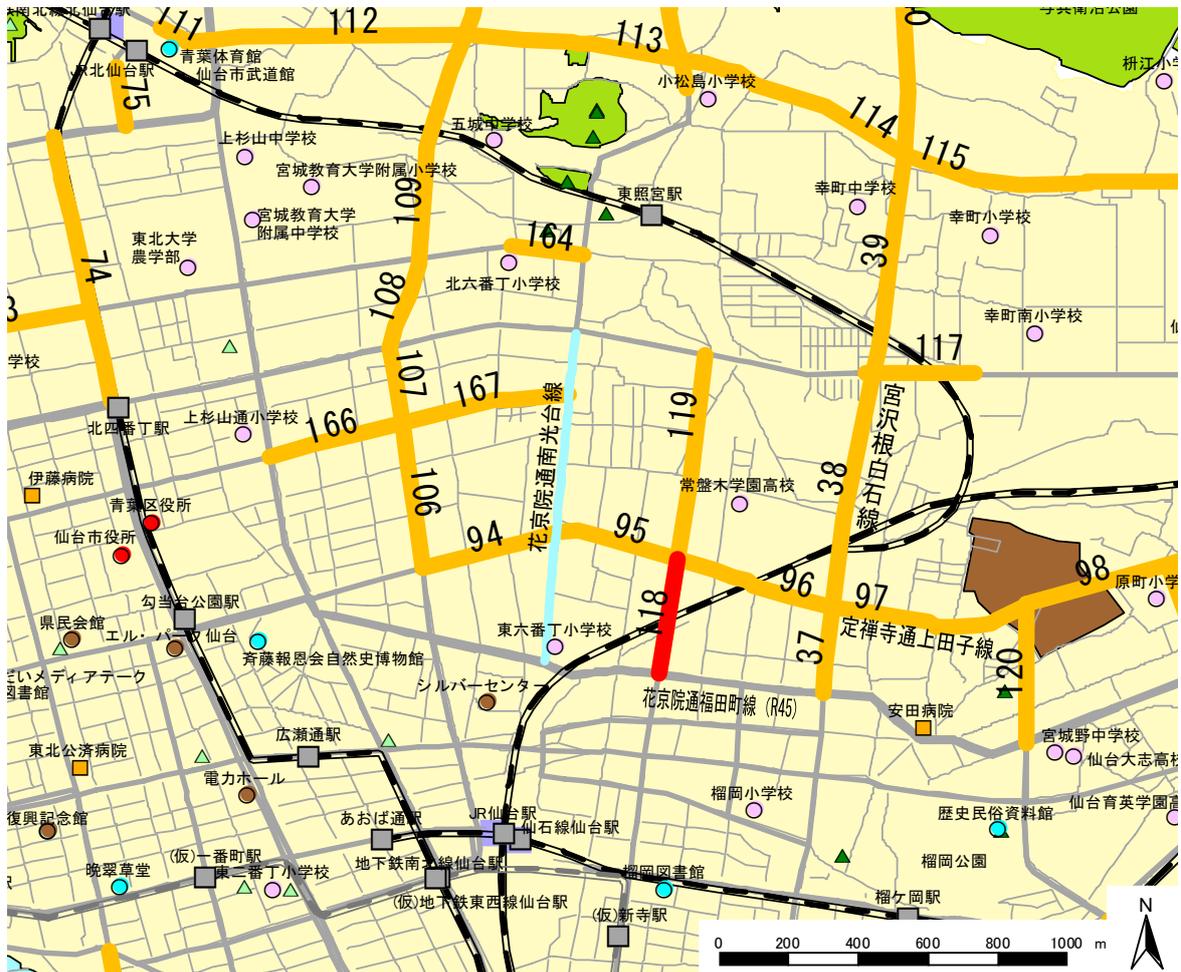
総合評価

評価理由	当区間は、都心地区から東仙台地区を経て岩切地区に至る道路の一部である。 北四番丁岩切線は、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、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	118	路線番号	3・4・46	路線名	東八番丁中江線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S49.7.26	区間名	小田原1		
整備状況	未着手	延長	0.3 km	計画幅員	20 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(東北新幹線、東北本線)、平面交差(花京院福田町線、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： 118

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	+	仙台駅、あおば通駅(地)仙台駅、(地)新寺駅
	(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	-	(都)花京院通南光台線
<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	-	617 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、仙台駅東口地区から中江地区に至る道路の一部である。 当区間は、仙台駅などから半径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、都市計画道路花京院通南光台線により、将来の交通需要に対応が可能であるとともに、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	119	路線番号	3・4・46	路線名	東八番丁中江線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	小田原2		
整備状況	未着手	延長	0.6 km	計画幅員	20 m	想定車線数	2 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、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： 119

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、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		
(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)花京院通南光台線
		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		158 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、仙台駅東口地区から中江地区に至る道路の一部である。当区間は、JR仙山線東照宮駅及び仙台駅から半径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、都市計画道路花京院通南光台線により、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	120	路線番号	3・4・47	路線名	宮城野原清水沼線		
当初告示年月日	S26.11.20	最終告示年月日	S29.12.10	区間名	原町		
整備状況	未着手	延長	0.4 km	計画幅員	20 m	想定車線数	2 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： 120

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	+	宮城野原駅、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		
		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	-	825万円/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、宮城野原公園総合運動場から清水沼地区に至る道路の一部である。 当区間は、JR仙石線宮城野原駅及び榴ヶ岡駅から半径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。	評価結果
		廃止候補

評価指標による評価

区間番号： 121

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	+	宮城野原駅、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	+	国立病院機構仙台医療センター(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)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		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、JR仙石線宮城野原駅を起点に仙台医療センター前を通る区間である。 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、JR仙石線宮城野原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おり、仙台医療センター(旧国立病院)へのアクセス道路になっていることから、「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	122	路線番号	3・4・50	路線名	南材木町古城線		
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	概成済	延長	0.2 km	計画幅員	16 m	想定車線数	2 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)			

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： 122

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		
		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		29 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、河原町地区から古城地区に至る道路の一部である。 当区間は、南材木町小学校の通学路に指定されているため、計画幅員(歩道)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	123	路線番号	3・4・50	路線名	南材木町古城線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S29.12.10	区間名	古城		
整備状況	未着手	延長	0.5 km	計画幅員	16 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(東北新幹線、東北本線、貨物線)			

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： 123

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	-	(市)河原町古城丁線、(市)東街道線
		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		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

評価理由	当区間は、河原町地区から古城地区に至る道路の一部である。 当区間周辺に位置する市道河原町古城丁線、市道東街道線により、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	124	路線番号	3・4・52	路線名	郡山線		
当初告示年月日	S60.9.10	最終告示年月日	H7.11.10	区間名	郡山		
整備状況	未着手	延長	1.0 km	計画幅員	18 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(国道幹線)、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： 124

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	-	(都)元寺小路郡山線、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		61 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、籠ノ瀬交差点から長町ICに至る道路である。</p> <p>当区間は、JR東北本線太子堂駅から半径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。また、長町地区と長町ICを結び、産業活動を支える道路であるが、国道4号バイパス及び都市計画道路元寺小路郡山線により、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。</p>	評価結果
		廃止候補

計 画 の 概 要

区間番号	125	路線番号	3・4・55	路線名	折立線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S53.8.15	区間名	生瀬橋		
整備状況	未着手	延長	0.2 km	計画幅員	18 m	想定車線数	2 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)			

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： 125

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	+	葛岡駅
	(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	+	都心 ⇄ 仙台宮城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	-	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	-	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		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、仙台宮城IC付近から生瀬橋に至る道路の一部である。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、国道48号として広域的な交流を支え、市中心部と仙台宮城ICを結び、産業活動を支える道路であるとともに、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	126	路線番号	3・4・57	路線名	川内芋沢線		
当初告示年月日	S21.11.11	最終告示年月日	S35.7.21	区間名	二高前		
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(元寺小路川内線、川内旗立線)			

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： 126

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	
	(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	-	(都)向山常盤丁線	
		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		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、川内地区から八幡地区を経て芋沢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(都市計画道路向山常盤丁線)があるが、緊急輸送道路に指定されていること、また、当区間は路線バスの便数が多く、当区間周辺に位置する仙台第二高校や尚絅学院高校では、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	127	路線番号	3・4・57	路線名	川内芋沢線		
当初告示年月日	S21.11.11	最終告示年月日	S35.7.21	区間名	澱橋		
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					

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： 127

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
	(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	+	仙台厚生病院(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	-	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	-	(都)向山常盤丁線
		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、川内地区から八幡地区を経て芋沢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(都市計画道路向山常盤丁線)があるが、緊急輸送道路に指定されていること、また、当区間は路線バスの便数が多く、当区間周辺に位置する仙台第二高校や尚絅学院高校では、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ことから、「継続候補区間」とする。なお、当区間は、仙台厚生病院へのアクセス道路になる。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	128	路線番号	3・4・57	路線名	川内芋沢線		
当初告示年月日	S21.11.11	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	子平町		
整備状況	未着手	延長	0.8 km	計画幅員	16 m	想定車線数	2 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(北六番丁線、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： 128

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
	(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		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、川内地区から八幡地区を経て芋沢地区に至る道路の一部である。 当区間の整備により、概ね当区間上に位置し、歩道がない市道土橋通半子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	129	路線番号	3・4・57	路線名	川内芋沢線		
当初告示年月日	S21.11.11	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	国見		
整備状況	未着手	延長	1.6 km	計画幅員	16 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(仙山線)、平面交差(川内南小泉線、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： 129

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、国見駅
	(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 国見四丁目I, 狐沢山保存緑地
		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	-	9.0% (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		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、川内地区から八幡地区を経て芋沢地区に至る区間の一部である。 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、当区間の整備により、当区間周辺に位置する市道茶屋町山屋敷線及び市道土橋通半子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	130	路線番号	3・4・57	路線名	川内芋沢線		
当初告示年月日	S21.11.11	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	吉成		
整備状況	未着手	延長	1.3 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(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： 130

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
	(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		
		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、川内地区から八幡地区を経て芋沢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、吉成地区からJR仙山線国見駅や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	131	路線番号	3・4・57	路線名	川内芋沢線		
当初告示年月日	S21.11.11	最終告示年月日	S45.12.18	区間名	吉成～綱木		
整備状況	未着手	延長	2.3 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(東北自動車道)、平面交差(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： 131

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	—	宮城県自然環境保全条例 緑地環境保全地域
		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		60 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、川内地区から八幡地区を経て芋沢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、宮城県自然環境保全条例における緑地環境保全地域であることから、「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	132	路線番号	3・4・58	路線名	北山根白石線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	北山		
整備状況	未着手	延長	0.5 km	計画幅員	16 m	想定車線数	2 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： 132

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		89 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		

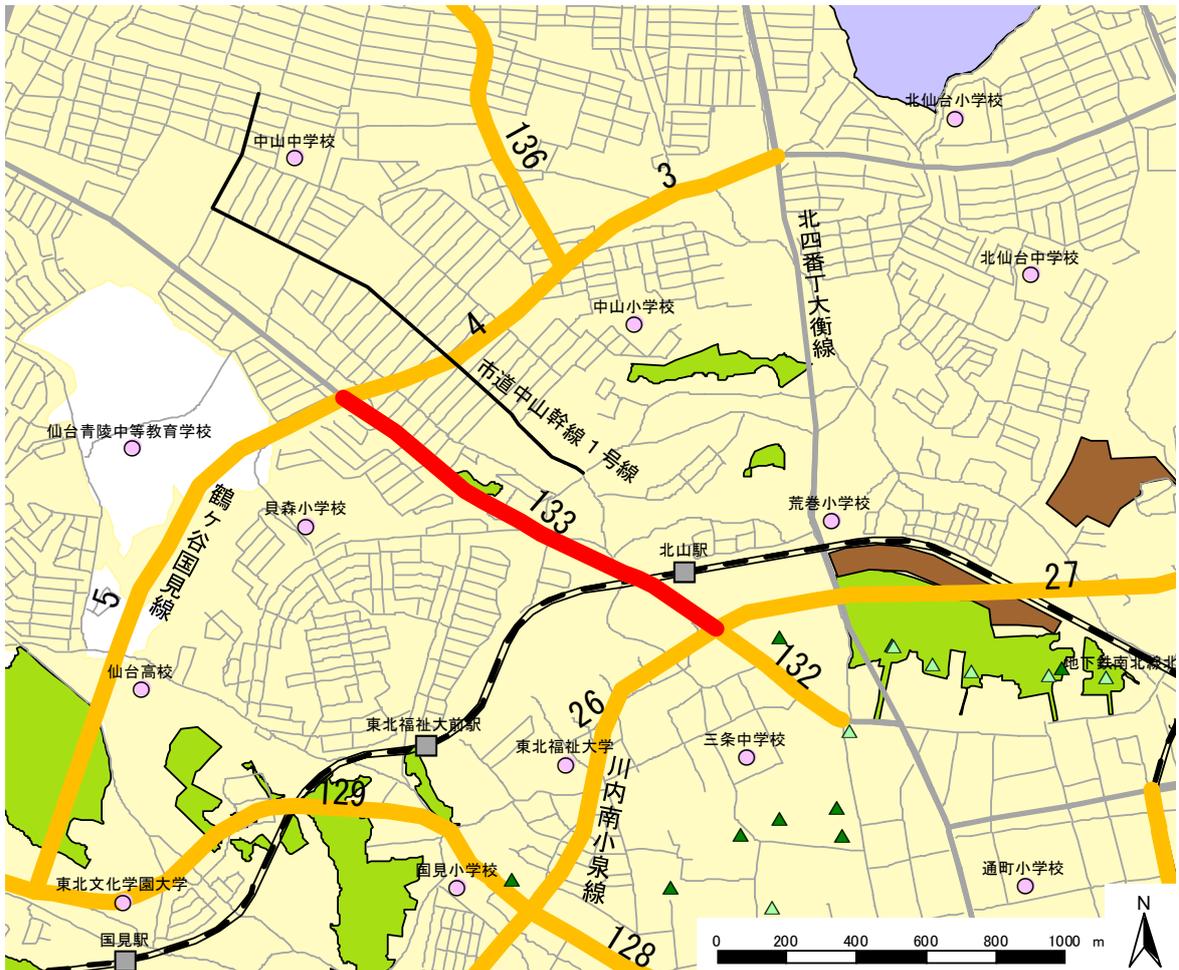
総合評価

評価理由 当区間は、北山地区から中山地区を経て根白石地区に至る道路の一部である。 当区間の整備により、当区間上に位置する市道北山三丁目1号線など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	133	路線番号	3・4・58	路線名	北山根白石線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S44.5.20	区間名	北山～中山		
整備状況	未着手	延長	1.3 km	計画幅員	16 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(仙山線)、平面交差(川内南小泉線、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： 133

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	-	10.5% (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		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、北山地区から中山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、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、JR仙山線北山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、当区間周辺に位置する市道中山幹線1号線など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	134	路線番号	3・4・58	路線名	北山根白石線		
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～根白石		
整備状況	未着手	延長	1.5 km	計画幅員	16 m	想定車線数	2 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(七北田実沢線)			

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： 134

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		161 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、北山地区から中山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ことから、「廃止候補区間」とする。	評価結果
		廃止候補

評価指標による評価

区間番号： 135

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		172 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、北山地区から中山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
---	--------------------------------

計 画 の 概 要

区間番号	136	路線番号	3・4・59	路線名	荒巻根白石線		
当初告示年月日	S45.12.18	最終告示年月日	S48.1.26	区間名	川平		
整備状況	未着手	延長	1.0 km	計画幅員	18 m	想定車線数	2 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(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： 136

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	-	(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		60万円/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、滝道地区から実沢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1kmの範囲に4車線以上の既存道路(都市計画道路北四番丁大衡線)があるが、当区間の整備により、当区間周辺に位置する市道荒巻泉線などの混雑緩和に寄与すること、また、当区間の一部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。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

計 画 の 概 要

区間番号	137	路線番号	3・4・60	路線名	荒巻大和町線		
当初告示年月日	S45.12.18	最終告示年月日	S45.12.18	区間名	野村～加茂		
整備状況	未着手	延長	1.3 km	計画幅員	18 m	想定車線数	2 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(八乙女折立線、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： 137

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		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、東勝山地区から野村地区を経て大和町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、当区間の整備により、当区間周辺に位置する市道赤生津幹線及び泉中央駅周辺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、当区間周辺に位置する仙台商業高校及び泉高校では、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

評価指標による評価

区間番号： 138

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	+	岩切駅
	(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	+	多賀城市
	(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		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

評価理由	当区間は、JR東北本線岩切駅から多賀城市新田に至る道路の一部である。 当区間は、本市と多賀城市をつなぐ道路であり、広域的な交流を促進すること、また、岩切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	139	路線番号	3・4・63	路線名	南宮北福室線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	福室		
整備状況	未着手	延長	0.2 km	計画幅員	18 m	想定車線数	2 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： 139

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	+	多賀城市
	(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		189 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、福室地区から多賀城市南宮に至る道路の一部である。 当区間は、本市と多賀城市をつなぐ道路であり、広域的な交流を促進することから、「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	140	路線番号	3・4・66	路線名	南仙台駅四郎丸線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	袋原		
整備状況	未着手	延長	0.7 km	計画幅員	16 m	想定車線数	2 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(中田吹上線、中田袋原線)			

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： 140

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		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、JR東北本線南仙台駅から中田地区を経て四郎丸地区に至る道路の一部である。 当区間と隣接区間(対象区間番号141)をあわせて整備し、市道中田北釜街道線に接続することで、周辺地区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。	評価結果
		継続候補

計 画 の 概 要

区間番号	141	路線番号	3・4・66	路線名	南仙台駅四郎丸線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	四郎丸1		
整備状況	未着手	延長	0.2 km	計画幅員	16 m	想定車線数	2 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(中田吹上線、中田袋原線)			

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： 141

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	—	(市)中田北釜街道線	
<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		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

評価理由	当区間は、JR東北本線南仙台駅から中田地区を経て四郎丸地区に至る道路の一部である。 当区間と隣接区間(対象区間番号140)をあわせて整備し、市道中田北釜街道線に接続することで、周辺地区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	142	路線番号	3・4・66	路線名	南仙台駅四郎丸線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	四郎丸2		
整備状況	未着手	延長	0.7 km	計画幅員	16 m	想定車線数	2 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： 142

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		— 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		

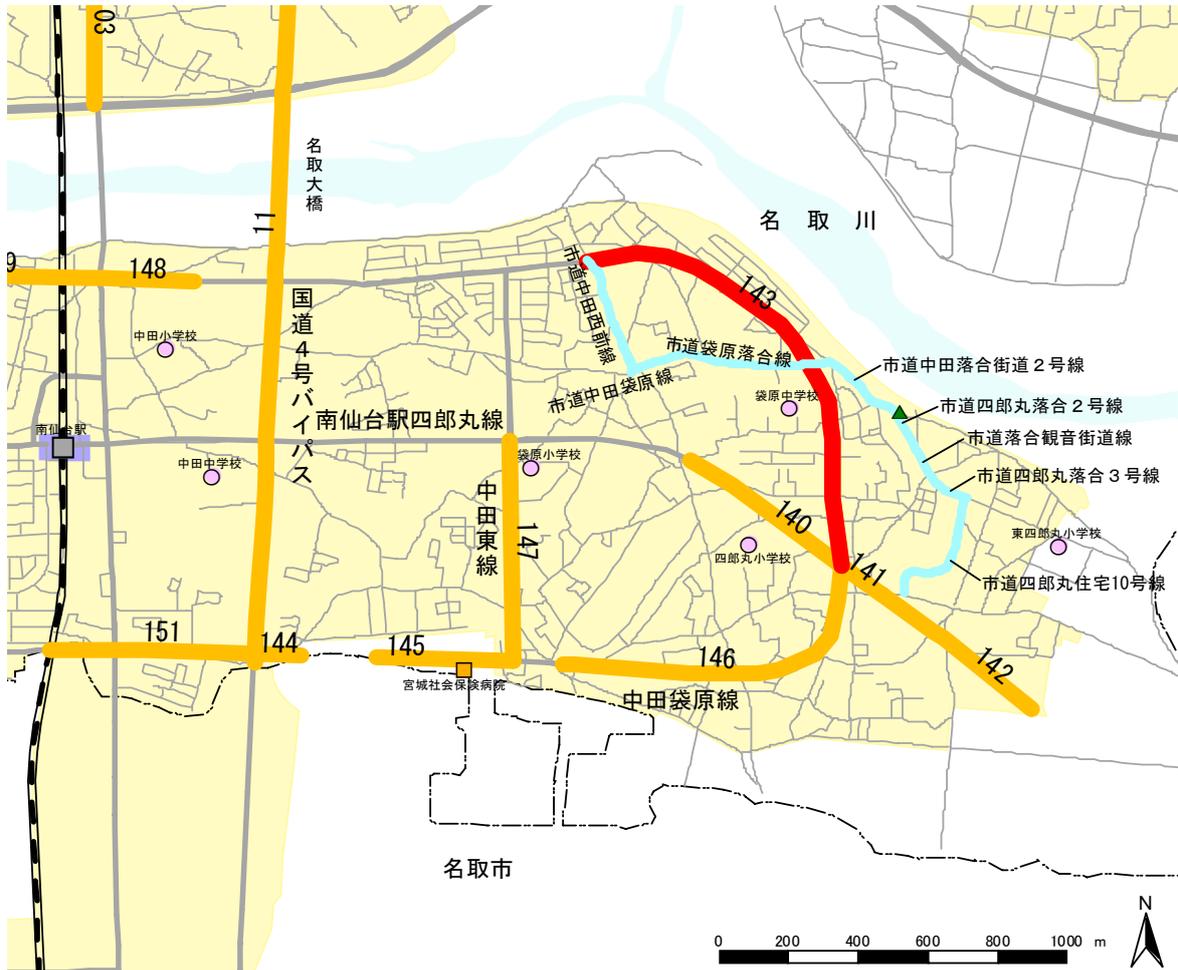
総合評価

評価理由 当区間は、JR東北本線南仙台駅から中田地区を経て四郎丸地区に至る道路の一部である。 市道中田北釜街道線などにより、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。	評価結果 廃止候補
--	--------------------------------

計 画 の 概 要

区間番号	143	路線番号	3・4・67	路線名	中田吹上線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	四郎丸		
整備状況	未着手	延長	1.7 km	計画幅員	16 m	想定車線数	2 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(南仙台駅四郎丸線)			

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： 143

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	—	(市)四郎丸住宅10号線、(市)四郎丸落合3号線、(市)落合観音街道線、(市)四郎丸落合2号線、(市)中田落合街道2号線、(市)袋原落合線、(市)中田西前線、(市)中田袋原線
＜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		60
		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		

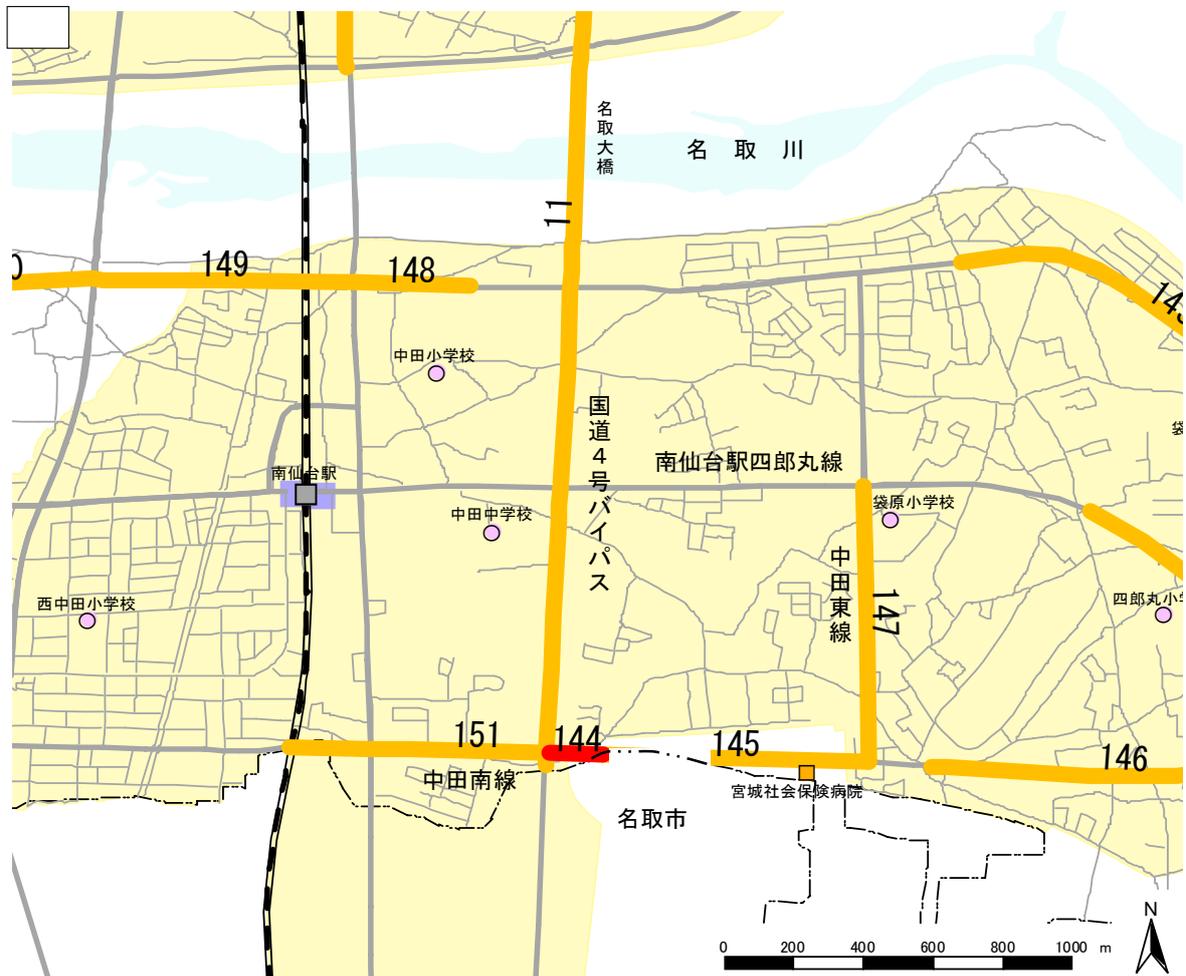
総合評価

評価理由	当区間は、東中田地区の国道4号バイパスの交差点から四郎丸地区に至る道路の一部である。 当区間周辺に位置する市道中田西前線、市道袋原落合線、市道中田落合街道2号線、市道四郎丸住宅10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。	評価結果
		廃止候補

計 画 の 概 要

区間番号	144	路線番号	3・4・68	路線名	中田袋原線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	前沖1		
整備状況	休止	延長	0.2 km	計画幅員	20 m	想定車線数	2 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)			

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： 144

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	+	名取市
	(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、国道4号バイパスの中田7丁目交差点から袋原地区に至る道路の一部である。 当区間は、隣接する名取市との連絡機能の確保に必要な区間であること、また、宮城社会保険病院へのアクセス道路であり、救急活動を支えることから、「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	145	路線番号	3・4・68	路線名	中田袋原線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	前沖3		
整備状況	未着手	延長	0.8 km	計画幅員	20 m	想定車線数	2 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(中田東線)			

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： 145

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	+	名取市
	(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	+	宮城社会保険病院(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、国道4号バイパスの中田7丁目交差点から袋原地区に至る道路の一部である。 当区間は、隣接する名取市との連絡機能の確保に必要な区間であること、また、宮城社会保険病院へのアクセス道路であり、救急活動を支えることから、「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	146	路線番号	3・4・68	路線名	中田袋原線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	四郎丸		
整備状況	未着手	延長	1.3 km	計画幅員	20 m	想定車線数	2 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(中田東線、南仙台駅四郎丸線)			

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： 146

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		217 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、国道4号バイパスの中田7丁目交差点から袋原地区に至る道路の一部である。 市道中田北釜街道線などにより、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。	評価結果 廃止候補
---	--------------------------------

計 画 の 概 要

区間番号	147	路線番号	3・4・69	路線名	中田東線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	袋原		
整備状況	未着手	延長	0.8 km	計画幅員	16 m	想定車線数	2 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(南仙台駅四郎丸線、中田袋原線)			

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： 147

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	+	宮城社会保険病院(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		92	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	評価結果
	継続候補

当区間は、東中田地区を南北に連絡する道路の一部である。
当区間は、宮城社会保険病院へのアクセス道路であり、救急活動を支えることから、「継続候補区間」とする。

計 画 の 概 要

区間番号	148	路線番号	3・4・70	路線名	中田北線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	中田～柳生1		
整備状況	未着手	延長	0.3 km	計画幅員	16 m	想定車線数	2 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： 148

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	+	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		
(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	67 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		

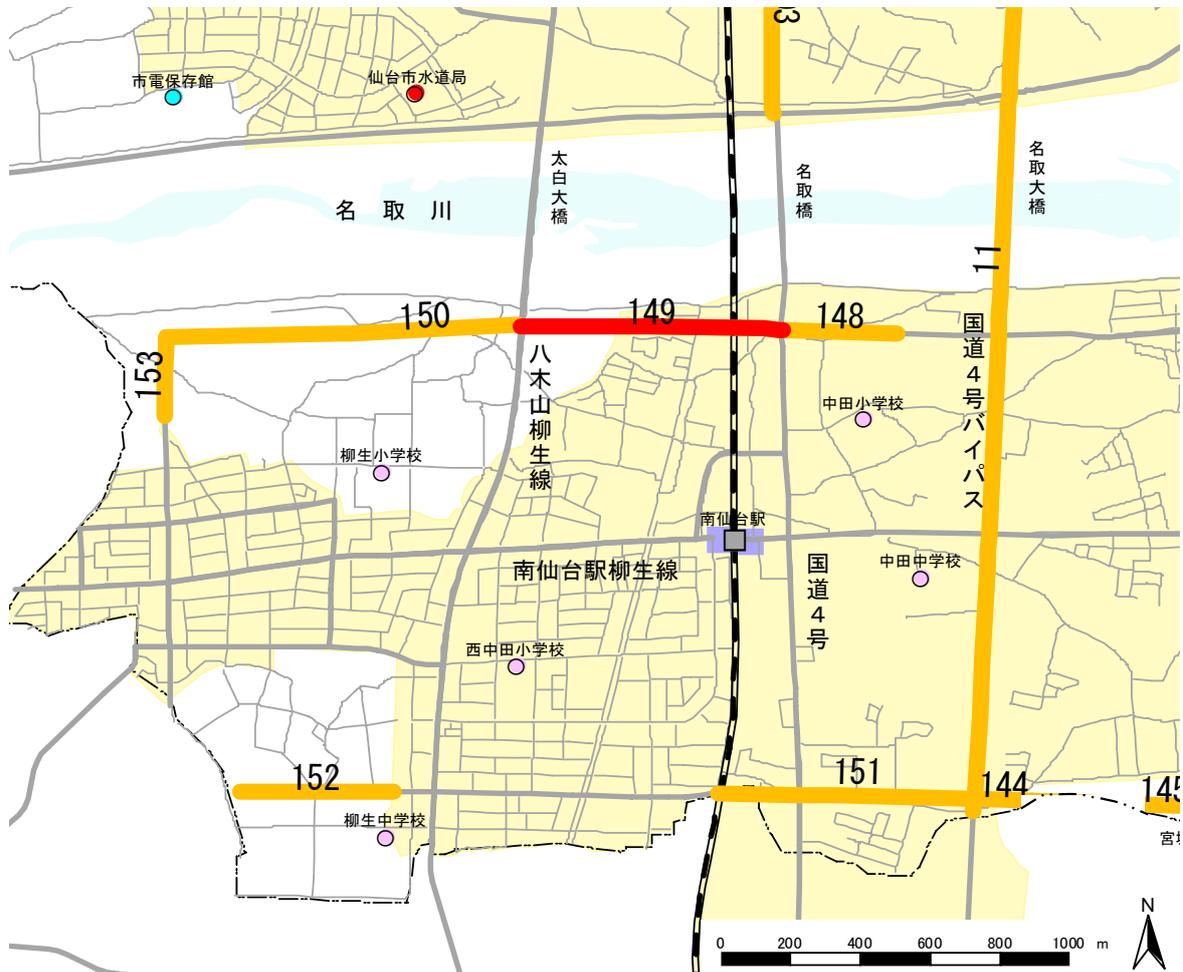
総合評価

評価理由	当区間は、国道4号バイパスの中田2丁目交差点から柳生地区に至る道路の一部である。 国道4号バイパスと交差する中田北線の起点部は現在整備中であり、当区間の整備により、国道4号と国道4号バイパスが接続され交通処理機能が向上することから、「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	149	路線番号	3・4・70	路線名	中田北線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	中田～柳生2		
整備状況	未着手	延長	0.8 km	計画幅員	16 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(東北新幹線、東北本線)、平面交差(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： 149

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	+	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	-	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		82	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			

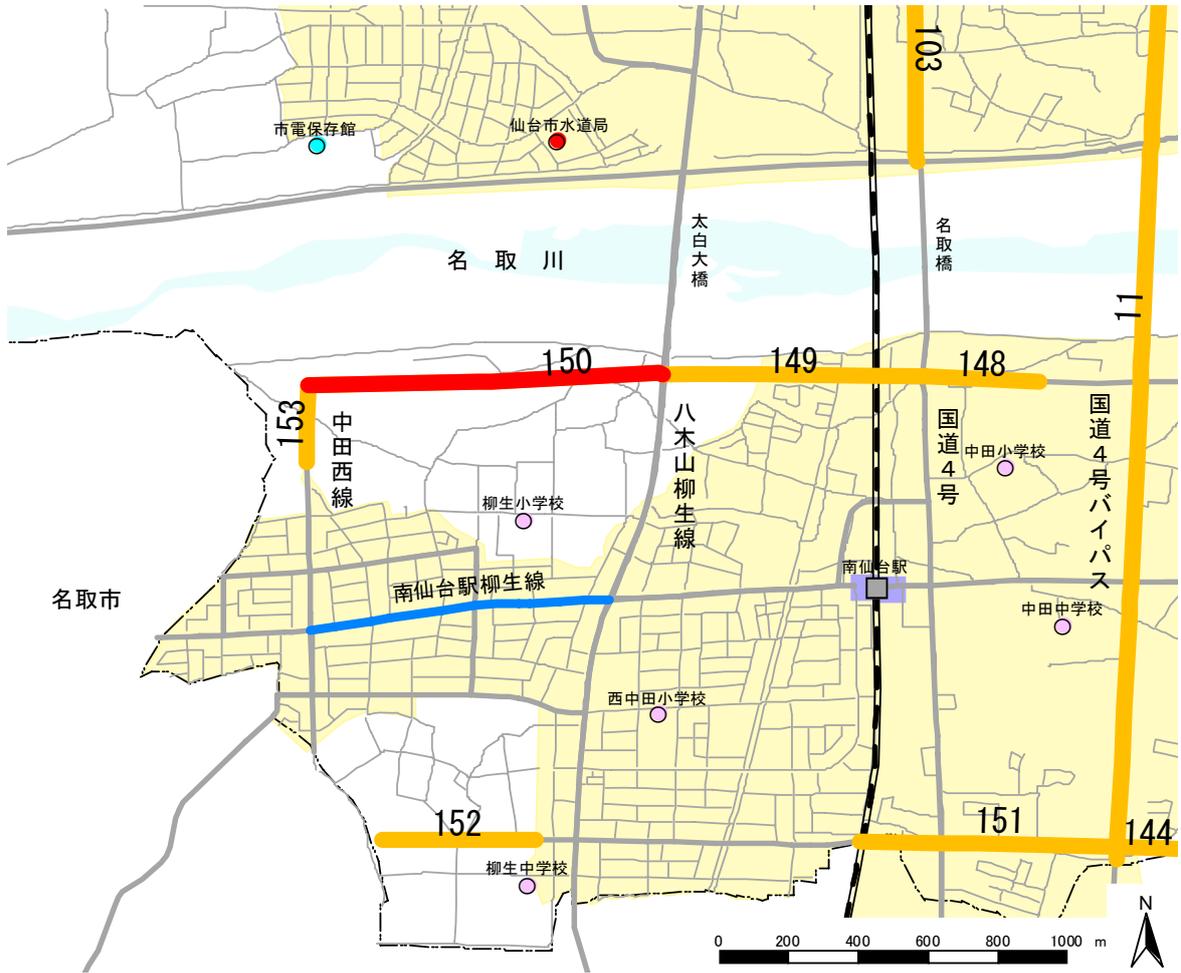
総合評価

評価理由	当区間は、国道4号バイパスの中田2丁目交差点から柳生地区に至る道路の一部である。 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、東中田地区など国道4号バイパス方面から太白区役所等の公共施設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	150	路線番号	3・4・70	路線名	中田北線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	柳生		
整備状況	未着手	延長	1.0 km	計画幅員	16 m	想定車線数	2 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、中田西線)			

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： 150

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	+	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	-	(都)南仙台駅柳生線	
		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		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

評価理由	当区間は、国道4号バイパスの中田2丁目交差点から柳生地区に至る道路の一部である。 当区間は、JR東北本線南仙台駅から半径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、都市計画道路南仙台駅柳生線により、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	151	路線番号	3・4・71	路線名	中田南線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	中田		
整備状況	未着手	延長	0.7 km	計画幅員	16 m	想定車線数	2 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)			

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： 151

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	+	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	+	名取市
	(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		86 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		

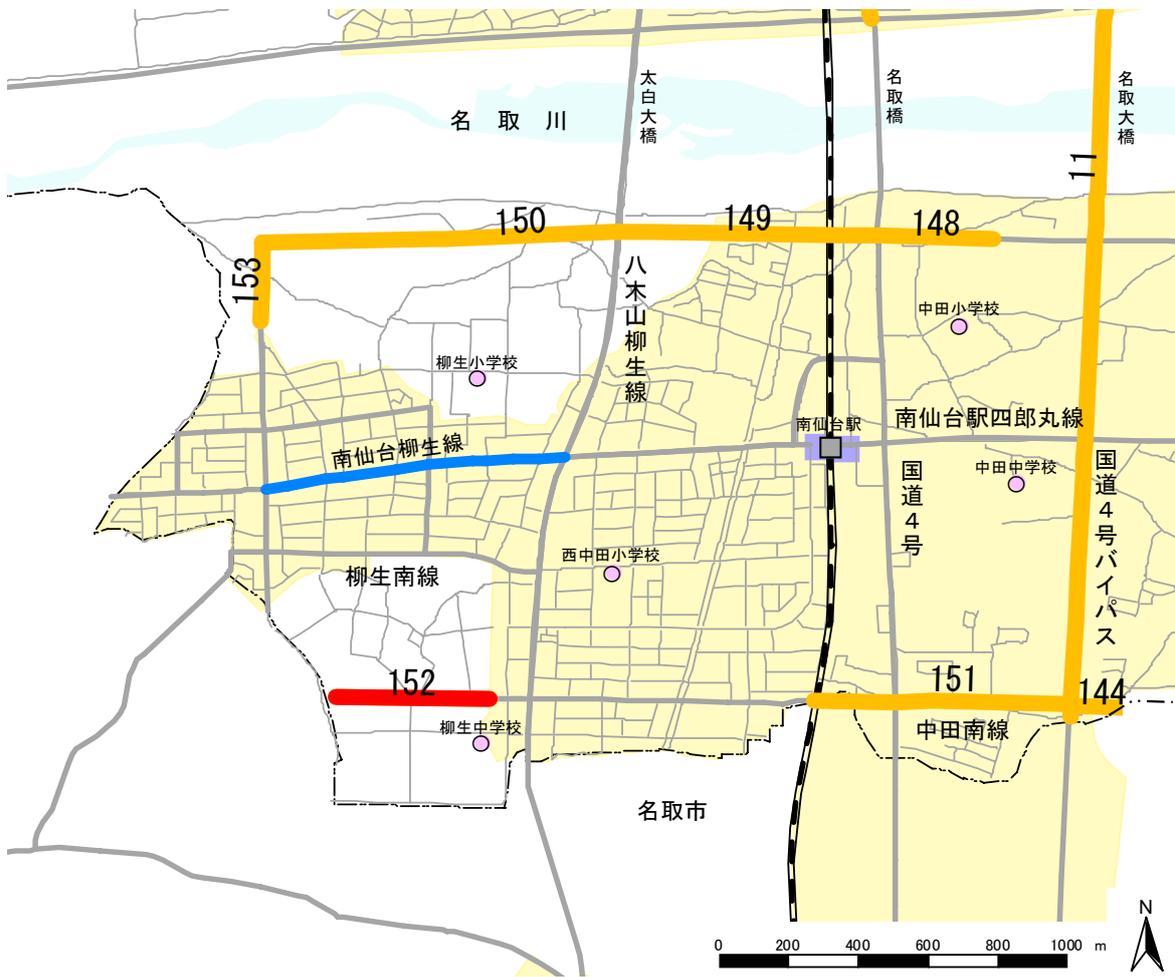
総合評価

評価理由	当区間は、国道4号バイパスの中田7丁目交差点から柳生地区に至る道路の一部である。 当区間は、隣接する名取市との連絡機能の確保に必要な区間であること、また、西中田地区から宮城社会保険病院へのアクセス道路であり、救急活動を支えることから、「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	152	路線番号	3・4・71	路線名	中田南線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	柳生		
整備状況	未着手	延長	0.4 km	計画幅員	16 m	想定車線数	2 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： 152

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	—	(都)南仙台駅柳生線	
		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		—	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、国道4号バイパスの中田7丁目交差点から柳生地区に至る道路の一部である。 当区間は、都市計画道路南仙台駅柳生線により、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	153	路線番号	3・4・72	路線名	中田西線		
当初告示年月日	S41.3.3	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	柳生		
整備状況	未着手	延長	0.2 km	計画幅員	16 m	想定車線数	2 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(中田北線)			

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： 153

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		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、柳生地区を南北に連絡する道路の一部である。 当区間は、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	154	路線番号	3・4・153	路線名	七北田実沢線		
当初告示年月日	S45.12.18	最終告示年月日	H11.6.16	区間名	根白石		
整備状況	未着手	延長	1.7 km	計画幅員	18 m	想定車線数	2 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： 154

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		— 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		

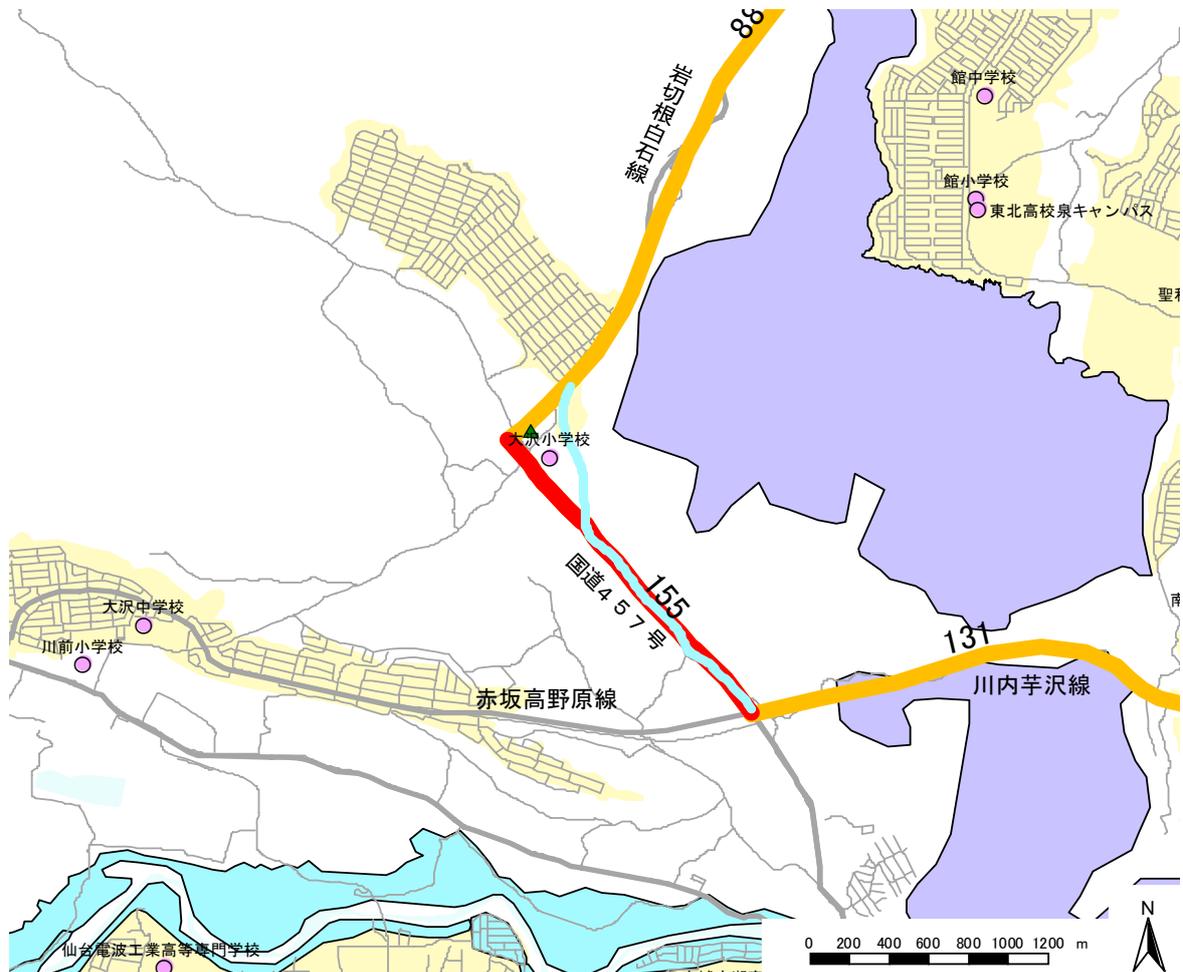
総合評価

評価理由	当区間は泉中央地区から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

計 画 の 概 要

区間番号	155	路線番号	3・4・223	路線名	芋沢線		
当初告示年月日	S45.12.18	最終告示年月日	S45.12.18	区間名	芋沢		
整備状況	未着手	延長	1.9 km	計画幅員	16 m	想定車線数	2 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、赤坂高野原線、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： 155

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
		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、芋沢大竹地区から芋沢大沢地区に至る道路の一部である。当区間は、緊急輸送道路に指定されているが、概ね当区間上に位置する国道457号により、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	156	路線番号	3・5・73	路線名	花京院通南光台線		
当初告示年月日	S21.11.11	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	小松島		
整備状況	未着手	延長	1.0 km	計画幅員	15 m	想定車線数	2 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、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： 156

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		66 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、花京院地区から小松島地区を経て南光台地区に至る道路の一部である。 当区間は、緊急輸送道路に指定されているとともに、JR仙山線東照宮駅から東北薬科大学や東北高校へのアクセス道路になっているが、幅員が狭く、歩道が未整備であり、周辺に代替できる現道がないことから、「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： 157

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		57 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、花京院地区から小松島地区を経て南光台地区に至る道路の一部である。 当区間は、緊急輸送道路に指定されているとともに、幅員が狭く、歩道が未整備であり、周辺に代替できる現道がないことから、「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	158	路線番号	3・5・74	路線名	土樋藤塚線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	土樋		
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		立体交差(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： 158

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、(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)元寺小路郡山線(R4)
		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、土樋地区から上飯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(国道4号)があるが、地下鉄南北線愛宕橋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

計 画 の 概 要

区間番号	159	路線番号	3・5・74	路線名	土樋藤塚線		
当初告示年月日	S29.12.10	最終告示年月日	S41.3.3	区間名	若林		
整備状況	未着手	延長	1.0 km	計画幅員	15 m	想定車線数	2 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)			

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： 159

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)井土長町線
<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		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		

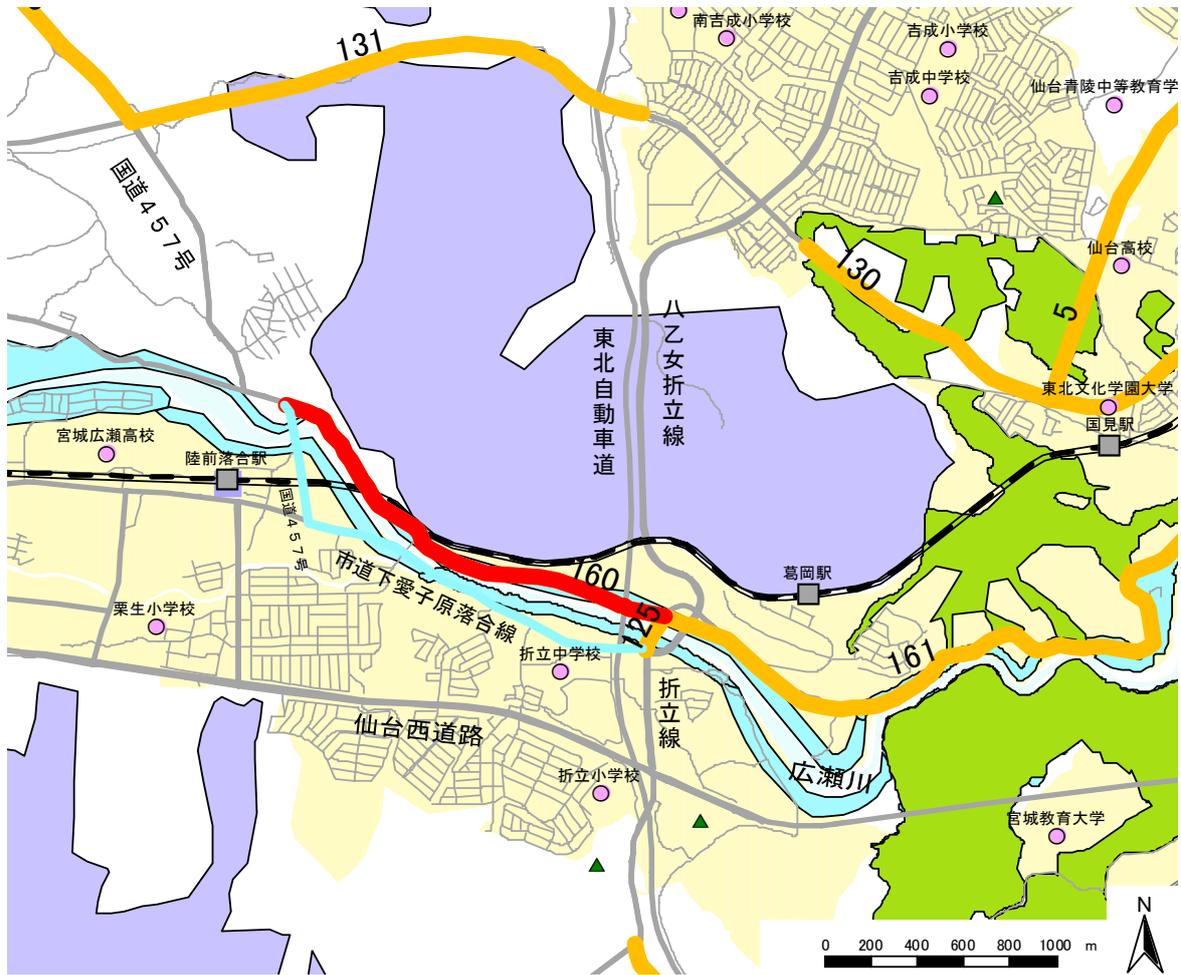
総合評価

評価理由	当区間は、土樋地区から上飯田地区に至る道路の一部である。 当区間上に位置する県道井土長町線は、概ね9m以上の幅員が確保されており、六郷地区などから都心地区への主要なバス路線であるため周辺地区からのバス利用者が多いが、歩道が整備されていない箇所があること、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	160	路線番号	3・5・75	路線名	北四番丁芋沢線		
当初告示年月日	S21.11.11	最終告示年月日	S45.12.18	区間名	折立～芋沢		
整備状況	未着手	延長	2.0 km	計画幅員	15 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(東北自動車道)、平面交差(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： 160

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	+	陸前落合駅、葛岡駅
	(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	-	広瀬川の清流を守る条例 第一種環境保全区域 宮城県自然環境保全条例 緑地環境保全地域
		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	-	国道457号、(市)下愛子原落合線
<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		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、市中心部から八幡地区を経て芋沢地区に至る道路の一部である。 当区間は、JR仙山線陸前落合駅及び葛岡駅から半径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、当区間は広瀬川に沿って計画されているため、沿線地域からの利用は少なく、当区間周辺に位置する国道457号及び市道下愛子原落合線等により迂回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、広瀬川の清流を守る条例における第一種環境保全区域である。	評価結果
		廃止候補

計 画 の 概 要

区間番号	161	路線番号	3・5・75	路線名	北四番丁芋沢線		
当初告示年月日	S21.11.11	最終告示年月日	S45.12.18	区間名	八幡～折立		
整備状況	概成済, 未着手	延長	3.7 km	計画幅員	15 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(八乙女折立線)、平面交差(折立線、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： 161

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、葛岡駅
	(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	+	都心 ⇄ 仙台宮城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	-	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	-	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		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、市中心部から八幡地区を経て芋沢地区に至る道路の一部である。 概ね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、国道48号として広域的な交流を支え、市中心部と仙台宮城ICを結び、産業活動を支える道路であるとともに、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	162	路線番号	3・5・76	路線名	北六番丁線		
当初告示年月日	S21.11.11	最終告示年月日	S21.11.11	区間名	柏木～八幡		
整備状況	未着手	延長	0.7 km	計画幅員	15 m	想定車線数	2 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、北四番丁大衝線)			

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： 162

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
	(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)北四番丁芋沢線(R48)
		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		80 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、八幡地区から宮町地区に至る道路の一部である。当区間は、地下鉄南北線北四番丁駅から半径1kmの範囲に計画されているが、直接のアクセス道路にならない。また、国道48号及び当区間上に位置する市道北六番丁線により、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	163	路線番号	3・5・76	路線名	北六番丁線		
当初告示年月日	S21.11.11	最終告示年月日	S21.11.11	区間名	木町通		
整備状況	未着手	延長	0.6 km	計画幅員	15 m	想定車線数	2 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、勾当台北仙台線)			

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： 163

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
	(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)北四番丁芋沢線(R48)、(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		67 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、八幡地区から宮町地区に至る道路の一部である。 当区間は、地下鉄南北線北四番丁駅から半径1kmの範囲に計画されているが、直接のアクセス道路にならない。また、国道48号、都市計画道路上杉山通木町通線及び当区間上に位置する市道北六番丁線により、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	164	路線番号	3・5・76	路線名	北六番丁線		
当初告示年月日	S21.11.11	最終告示年月日	S21.11.11	区間名	宮町		
整備状況	概成済	延長	0.2 km	計画幅員	15 m	想定車線数	2 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)			

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： 164

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	-	(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		82	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、八幡地区から宮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(都市計画道路北四番丁岩切線)があるが、当区間周辺地区からJR仙山線東照宮駅へのアクセス道路であるとともに、北六番丁小学校の通学路に指定されているため、計画幅員(歩道)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	165	路線番号	3・5・77	路線名	北二番丁線		
当初告示年月日	S21.11.11	最終告示年月日	S21.11.11	区間名	支倉町		
整備状況	未着手	延長	0.2 km	計画幅員	15 m	想定車線数	2 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



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： 165

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		
	<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)北四番丁芋沢線(R48)
		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、支倉町地区から宮町地区に至る道路の一部である。当区間は、地下鉄南北線北四番丁駅及び勾当台公園駅から半径1kmの範囲に計画されているが、直接のアクセス道路にならない。また、国道48号をはじめとする周辺の道路により、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	166	路線番号	3・5・77	路線名	北二番丁線		
当初告示年月日	S21.11.11	最終告示年月日	S21.11.11	区間名	上杉		
整備状況	未着手	延長	0.4 km	計画幅員	15 m	想定車線数	2 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(元寺小路七北田線、仙台駅旭ヶ丘線)			

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： 166

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、(地)北四番丁駅、(地)勾当台公園駅、(地)広瀬通駅
	(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)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	-	計画(m) 195 基準(m) 240 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	-	444 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、支倉町地区から宮町地区に至る道路の一部である。 当区間は、地下鉄南北線勾当台公園駅などから半径1kmの範囲に計画されているが、直接のアクセス道路にならない。また、都市計画道路北四番丁岩切線により、将来の交通需要に対応が可能であるとともに、交通量に対して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	167	路線番号	3・5・77	路線名	北二番丁線		
当初告示年月日	S21.11.11	最終告示年月日	S21.11.11	区間名	宮町		
整備状況	未着手	延長	0.5 km	計画幅員	15 m	想定車線数	2車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(仙台駅旭ヶ丘線、花京院通南光台線)			

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： 167

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、(地)北四番丁駅、(地)勾当台公園駅
	(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		
	<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)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	-	計画(m) 195 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	-	703 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、支倉町地区から宮町地区に至る道路の一部である。 当区間は、地下鉄南北線勾当台公園駅などから半径1kmの範囲に計画されているが、直接のアクセス道路にならない。また、都市計画道路北四番丁岩切線により、将来の交通需要に対応が可能であるとともに、交通量に対して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	168	路線番号	3・5・80	路線名	山田線		
当初告示年月日	S46.4.7	最終告示年月日	S49.8.1	区間名	山田		
整備状況	未着手	延長	2.7 km	計画幅員	12 m	想定車線数	2 車線
構造形式	地表式	交差する道路・鉄道		平面交差(山田茂庭線)			

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： 168

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 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	—	9.7% (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		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、山田上ノ台町地区から山田自由が丘地区に至る道路である。当区間は、縦断勾配が道路構造令の基準値を超過し、安全性に課題が残るとともに、市道鹿野人來田線、市道山田羽黒台2号線、市道日本平中央線などにより、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。	評価結果
		廃止候補