

都市計画道路網の見直しによる 「新たな幹線道路網（案）」

仙台市で検討を進めてきた都市計画道路網の見直しによる「新たな幹線道路網（案）」を作成しましたので、市民の皆さまに公表し、ご意見を募集いたします。

* * 目次 * *

1. 都市計画道路網を見直す必要性	1
2. 都市計画道路網の見直しスケジュール	2
3. 都市計画道路の評価方法	3
4. 都市計画道路の評価結果	7
5. 今後の整備について	35
6. 説明会の開催について	36
7. ご意見の募集について	37

平成22年6月

仙 台 市

1. 都市計画道路網を見直す必要性

仙台市の都市計画道路⁽¹⁾網は、高度経済成長期にあたる昭和40年代前半に、人口増加に伴う市街地拡大を見通した大幅な見直しを行い、その後も、隣接市町との合併による追加などを経て、現在に至っています。その間、骨格幹線道路網となる3環状12放射状線の整備による渋滞解消や、市街地拡大に対応した整備などを進めてきました。

しかしながら、これからの人口減少時代の到来や急速な少子高齢化の進展などを踏まえると、これまでの人口増加に伴う拡大型の市街地形成ではなく、新たな郊外開発を抑制し、公共交通が利用しやすい、まとまりのある市街地形成が必要です。さらに、長期的には、人口の減少に伴い自動車交通量も減少傾向に向かうものと想定されます。今後は、このような社会環境の変化を見据え、新たなまちづくりに対応した道路網への転換が必要となっています。

また、都市計画道路の整備には多額の費用を要することなどから、本市の都市計画道路の整備率は68.1%（平成21年度末）と、整備が進んでいない状況にあります。今後、都市計画道路事業費が現在と同水準で推移した場合でも、都市計画道路の整備が完了するまでに概ね80年程度見込まれますが、今後のさらなる財政制約の強まりを考えると、さらに期間を要するものと想定されます。このままでは、未着手の都市計画道路の区域における建築制限のさらなる長期化などの課題が生じることになります。

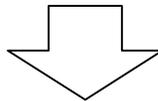
このように、新たなまちづくりへの対応や、整備の長期化など様々な課題が生じてきたことから、都市計画道路網の新たな見直しが必要になりました。

(1) 都市計画道路は、人や車の安全で円滑な通行を確保し、都市活動を支えるとともに、良好な街並みの形成や、火災の延焼を防止するなどの役割を持ち、都市計画法に基づき、ルート、幅員などが決定された道路であり、将来の目指すべき都市像（まちづくり）を実現するために、計画的に配置する道路です。

2 . 都市計画道路網の見直しスケジュール

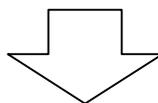
平成20年11月

- ・「仙台市都市計画道路網見直し方針（案）」を公表
- ・市民の皆さまからご意見を募集



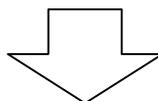
平成21年3月

- ・「仙台市都市計画道路網見直し方針」を策定



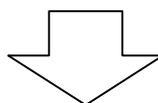
平成22年3月

- ・仙台市都市計画道路網見直しの検討状況を公表



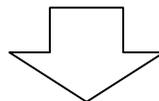
平成22年6月（今回の公表）

- ・都市計画道路網の見直しによる「新たな幹線道路網（案）」を公表
- ・市民の皆さまからご意見を募集
- ・説明会の開催



平成22年度内（予定）

- ・都市計画道路網の見直しによる「新たな幹線道路網」の作成



平成23年度以降（予定）

- ・廃止候補区間に関する都市計画変更（廃止）手続き

3 . 都市計画道路の評価方法

「仙台市都市計画道路網見直し方針(H21.3)」で示した4つの見直しの視点と10の主な指標に基づき、検討対象道路の必要性(効果(+評価)や課題(-評価))について、17の“評価指標”を設定し、評価を行うとともに、評価指標では捉えられない地域の状況等も把握しながら総合的に評価を行いました。

(1) 評価指標

評価指標で用いている「区間」とは、主に都市計画道路と都市計画道路の交差点間を一つの単位として捉えたものです。

検討対象道路は65路線168区間あり、評価は区間毎に行います。

各評価指標の後ろにある(+)又は(-)とは、次のとおりです。

(+)・・・一定の効果があることを把握するための評価指標です。

(-)・・・一定の課題があることを把握するための評価指標です。

<視点1>まちづくりの誘導

自動車に過度に依存したまちから、公共交通が利用しやすく、都市の活力が持続し、安心して住むことができ、より環境を大切にするまちの実現に資する都市計画道路を重視し、評価しました。

評価指標1-(1)

JR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(+)
(考え方)バス、歩行者、自転車、自動車などが集中する駅周辺の交通整流化を図り、安全性とバス走行性を向上する

評価指標1-(2)

市街化調整区域に計画している区間(-)
(考え方)公共交通軸を中心とした機能集約型市街地形成を支えるため、自動車に依存した市街地拡大を誘引する郊外部での新たな道路整備を抑制する

評価指標1-(3)

広域交通拠点¹や産業拠点²にアクセスする区間³(+)

- 1 ・インターチェンジ、貨物駅、仙台港
- 2 ・東部、北部(明通地区)の流通・工業地区
・都心や長町、泉中央の商業地区
- 3 ・流通・工業地区(東部、北部)と広域交通拠点(インターチェンジ、貨物駅、仙台港)を連絡する区間
・商業地区(都心、長町、泉中央)と広域交通拠点(インターチェンジ)を連絡する区間
・流通・工業地区(東部)と商業地区(都心)を連絡する区間
・広域交通拠点(貨物駅)と広域交通拠点(インターチェンジ、仙台港)を連絡する区間

他市町の都市計画道路に接続する区間(+)

(考え方)広域的な交流を促進し、又は、産業活動を支える

評価指標 1 - (4)

消防活動強化区域にある区間 (+)

緊急輸送道路に指定されている区間 (+)

二次救急医療機関，三次救急医療機関につながる区間 (+)

(考え方)安心して暮らすことができるようにするため，災害・緊急時対応の迅速化を支える

評価指標 1 - (5)

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 (-)

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 (-)

(考え方)貴重な都市資源を，将来にわたって保全することに配慮する

<視点 2 > 交通処理機能の確保

円滑な交通の流れを確保し，本市の目指すまちづくりを支える道路網の形成につながる都市計画道路を重視し，評価しました。

評価指標 2 - (1)

現在の道路網に将来交通量⁴を当てはめた時，混雑⁵する既存道路に並行する区間 (+)

4 第4回仙台都市圏パーソントリップ調査の将来交通量

5 混雑には，混雑度という指標（設計上の道路容量に対する交通量の比率）があり，混雑度が1.25を超えると，ピーク時間帯（1～2時間程度）の混雑発生にとどまらず，日中も混雑が続く状況になる

(考え方)将来交通量において，混雑する既存道路から交通の分散を図り，混雑が少なく，円滑に交通が流れるネットワークを確保する

歩行者，自転車の円滑な通行の確保については，視点1の評価指標「JR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 (+)」で評価する

評価指標 2 - (2)

将来交通量⁴において，大量の交通⁶や長距離の交通⁷を処理する道路の連続性確保に必要な区間 (+)

6 都市部の4車線道路の設計基準交通量28,800台/日超(道路構造令)

7 自動車による1回当たりの平均移動距離32.5km以上

(考え方)幹線道路の連続性を確保し，円滑に移動できるネットワークを形成する

<視点 3 > 既存道路の利活用

これから整備をする都市計画道路と同程度の機能を有する既存道路について，当該都市計画道路を代替できないか検討しました。

評価指標 3 - (1)

検討対象道路から，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 (-)

検討対象道路から，概ね500mの範囲で並行する道路幅員が概ね9m以上⁸の既存道路がある区間 (-)

8 都市部の2車線道路の標準的な道路幅員（車道幅員 + 歩道幅員）は，

{ 3.0m(車線部)+0.5m(路肩部) } × 両側 + 2.0m(歩道部)=9.0m(道路構造令)

(考え方)既存ストックを最大限に活用しながら，道路ネットワークを形成する

<視点4>事業の実現性

都市計画道路の整備の長期化に対応するため、安全な道路構造での整備が可能かどうか、また、事業費に対し効果の低い道路について、必要性を検討しました。

評価指標4-(1)

縦断勾配が7%⁹を超えて計画している区間(-)

9 都市部の道路の縦断勾配は、設計速度60km/hに対して、7%(特例値)を上限値としている(道路構造令)

(考え方)道路構造令に定める基準を満足し、安全な通行が可能な勾配を確保する

評価指標4-(2)

車線変更に必要な交差点間隔¹⁰を確保できない区間(-)

10 右左折に必要な交差点間隔(m)は、
設計速度(km/h)×片側車線数×2(道路構造令の解説と運用)

(考え方)右左折等のための車線変更ができる十分な交差点間隔を確保する

評価指標4-(3)

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(-)

(考え方)他の区間と比較して、交通量当たり事業単価が突出して高額である(平均事業単価:95万円/km・台)

評価指標4-(4)

取得済み用地の面積と取得割合の両方が、平均値¹¹以上ある区間(+)

11 取得面積平均値:2,000m²、取得割合平均値:15%

(考え方)用地が確保(一部)されており、他の区間と比較して事業期間の短縮が期待できる

(2) 評価の流れ

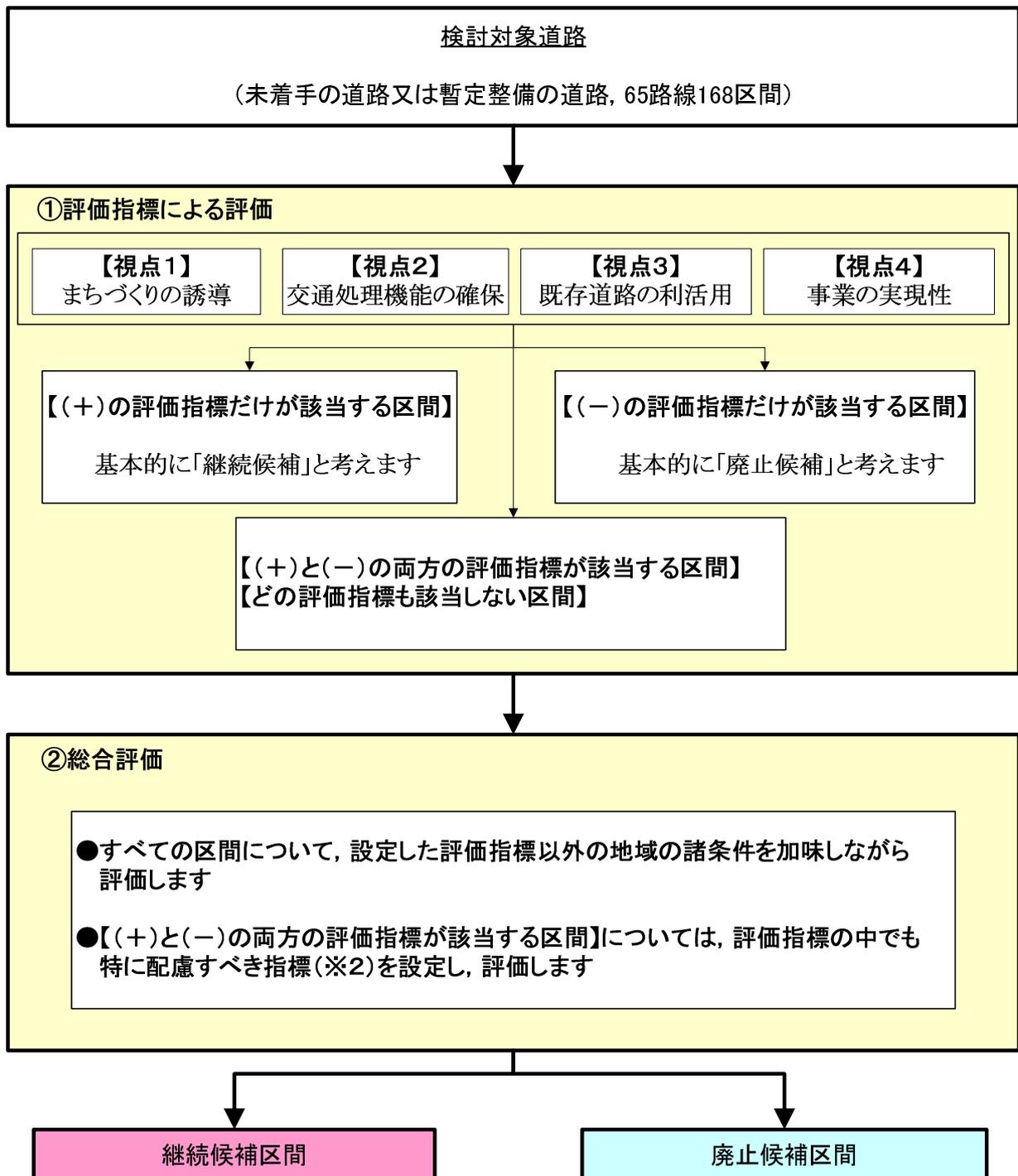
次のふたつのステップにより評価を行い、継続候補又は廃止候補に分類しました。

評価指標による評価

4つの見直しの視点に即した17の評価指標から、区間毎の状況(必要性や課題等)を把握し、計画の継続又は廃止のおおまかな方向性をつかみました。

総合評価

評価指標による評価結果を踏まえ、すべての区間について評価指標ごとの重要性や評価指標では捉えられない地域の状況や課題等も照らし合わせ、都市計画道路の計画の継続又は廃止を総合的に評価しました。



(2) 配慮すべき指標について

総合評価を行うにあたり、4 つの見直しの視点ごとに、特に配慮すべき指標を設定しました。

< 視点 1 > まちづくりの誘導

まとまりのある市街地形成
評価指標 1 - (2) 市街化調整区域に計画している区間 (-)

産業の活性化や交流の促進
評価指標 1 - (3) 広域交通拠点や産業拠点にアクセスする区間 (+)
他市町の都市計画道路に接続する区間 (+)

< 視点 2 > 交通処理機能の確保

円滑な移動を支えるネットワークの形成
評価指標 2 - (2) 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

< 視点 4 > 事業の実現性

既存道路の利活用や費用対効果の高い事業への投資
評価指標 3 - (1) 検討対象道路から、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 (-)
検討対象道路から、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 (-)
評価指標 4 - (3) 交通量に対するキロ当たり事業費が、概ね 250 万円/km・台以上の区間 (-)

4 . 都市計画道路の評価結果

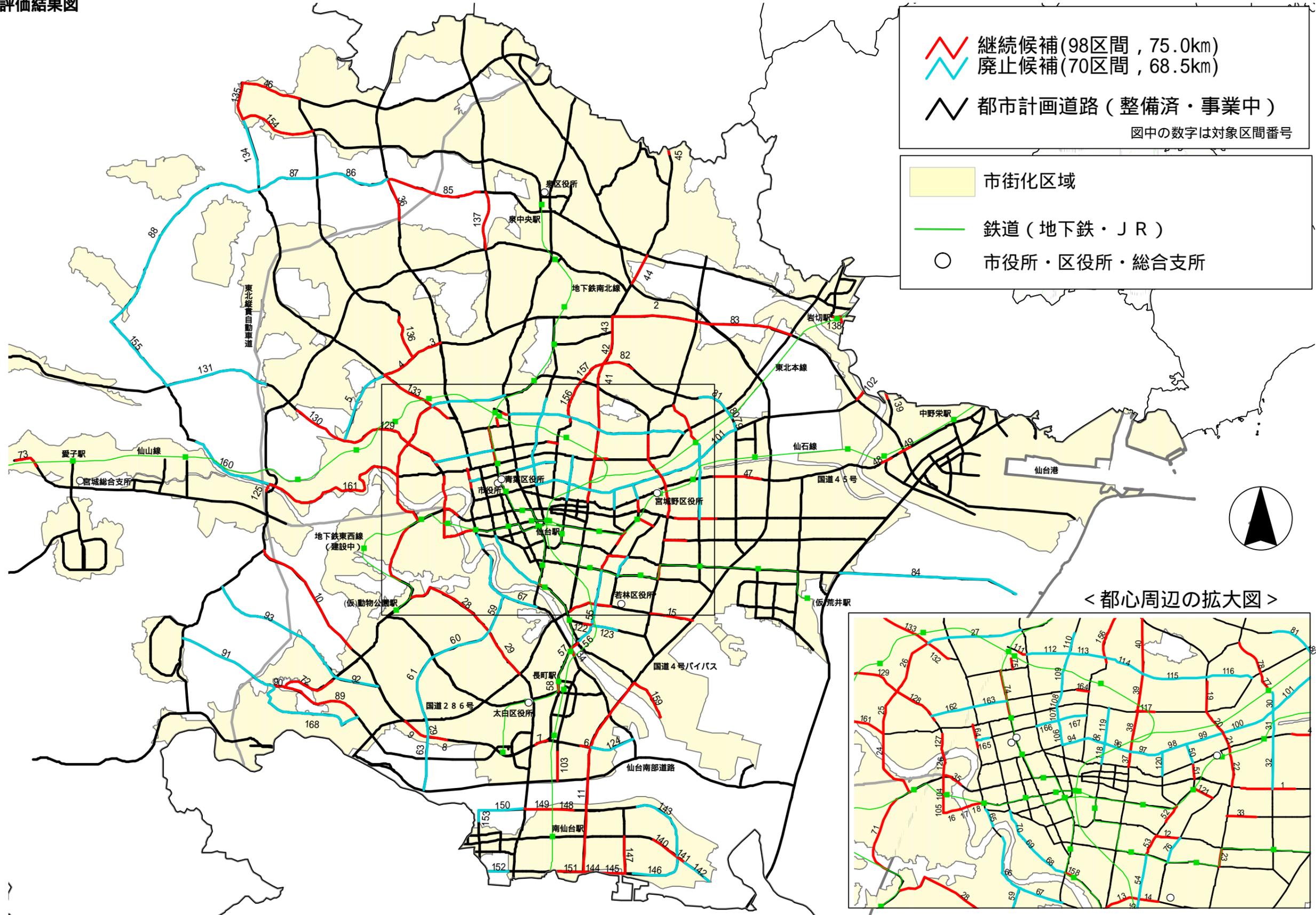
3 . 都市計画道路の評価方法に基づき、評価した結果、検討対象道路 168 区間、143.5km のうち、98 区間、75.0km が計画の継続候補、70 区間、68.5km が計画の廃止候補となりました。

検討対象道路(3)	168 区間	143.5km
継続候補	98 区間	75.0km
廃止候補	70 区間	68.5km

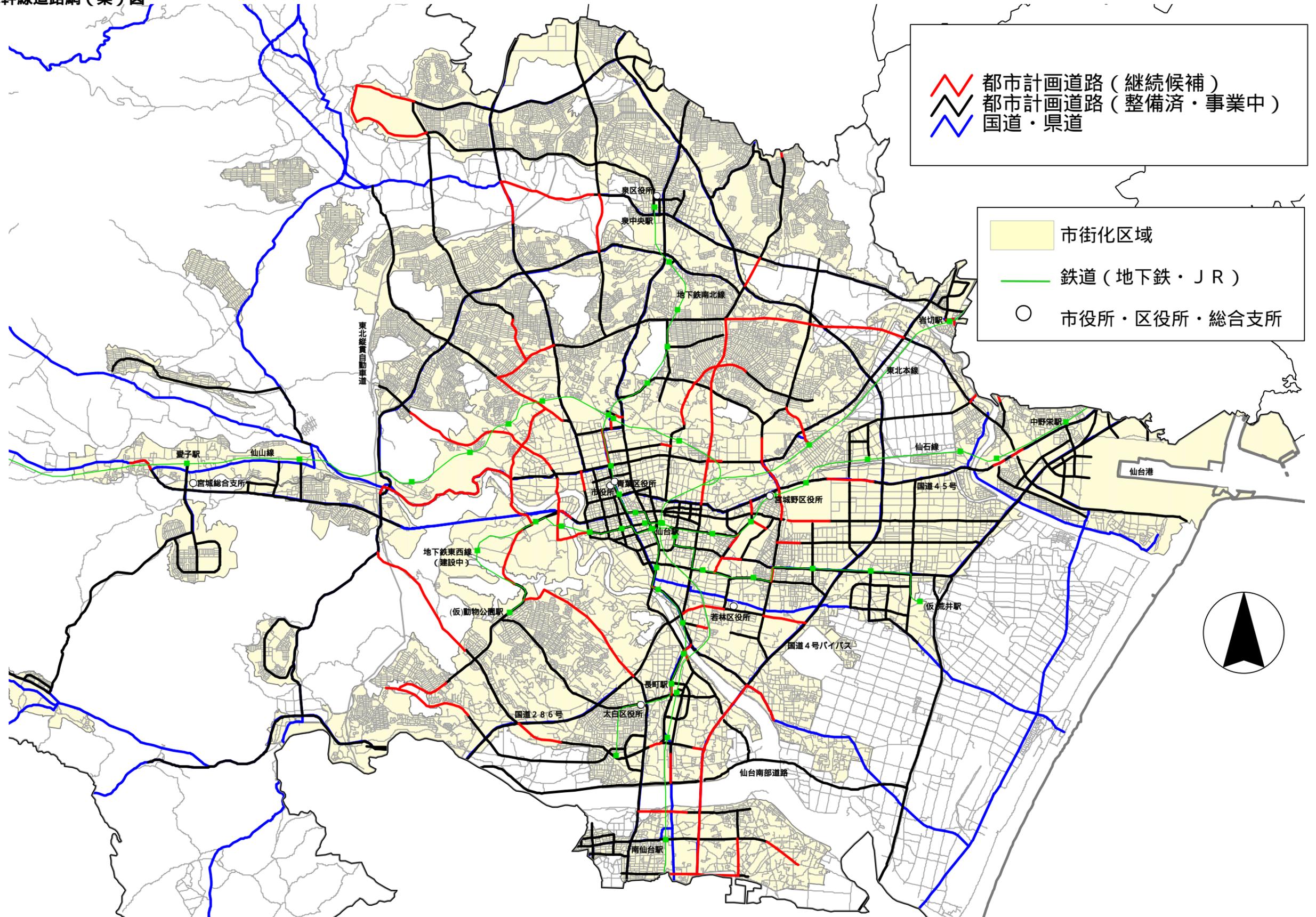
(3) 「仙台市都市計画道路網見直し方針」を策定した平成 21 年 3 月時点での検討対象道路延長は、148.1 km でしたが、以下の理由により、検討対象道路延長は 143.5 km に変更になりました。

- ・虹の杜 1 号線及び虹の杜 2 号線は、平成 22 年 5 月 18 日付けで都市計画変更 (廃止) したため、検討対象道路から除外しました。
- ・荒井東土地区画整理事業地内の荒井線は、平成 22 年 2 月 24 日付けで土地区画整理事業が認可されたため、検討対象道路から除外しました。

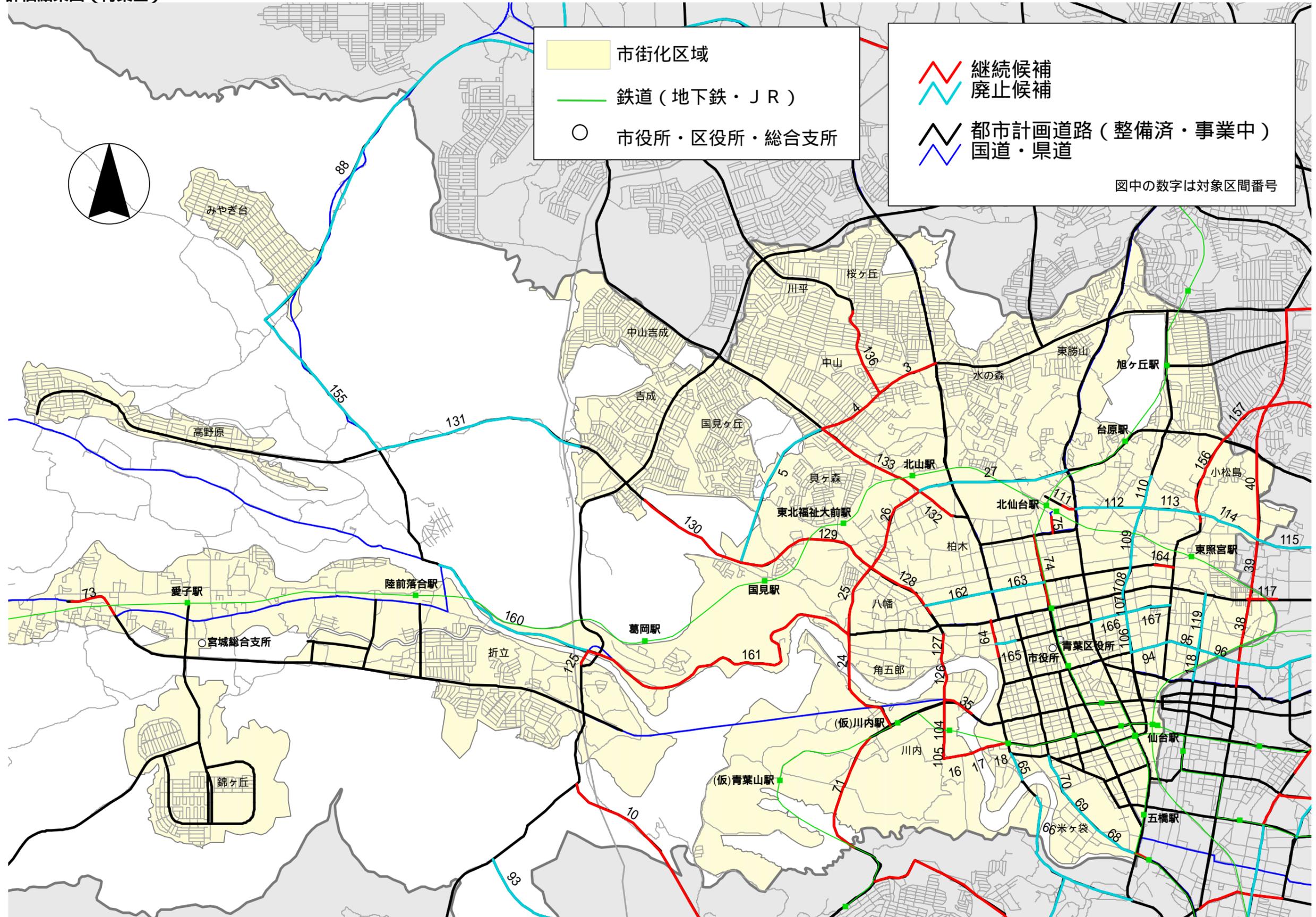
(1) 評価結果図



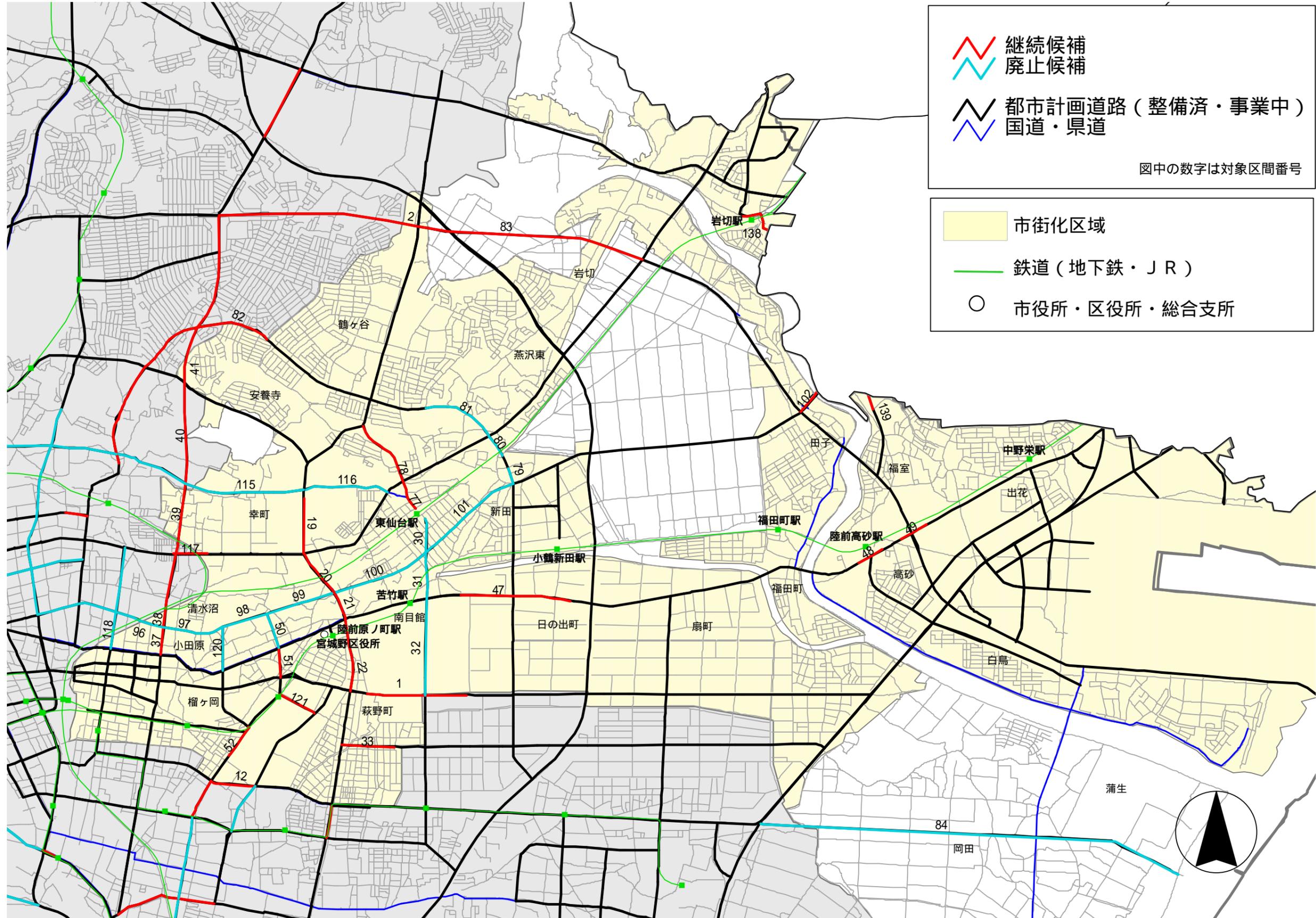
(2) 新たな幹線道路網(案)図



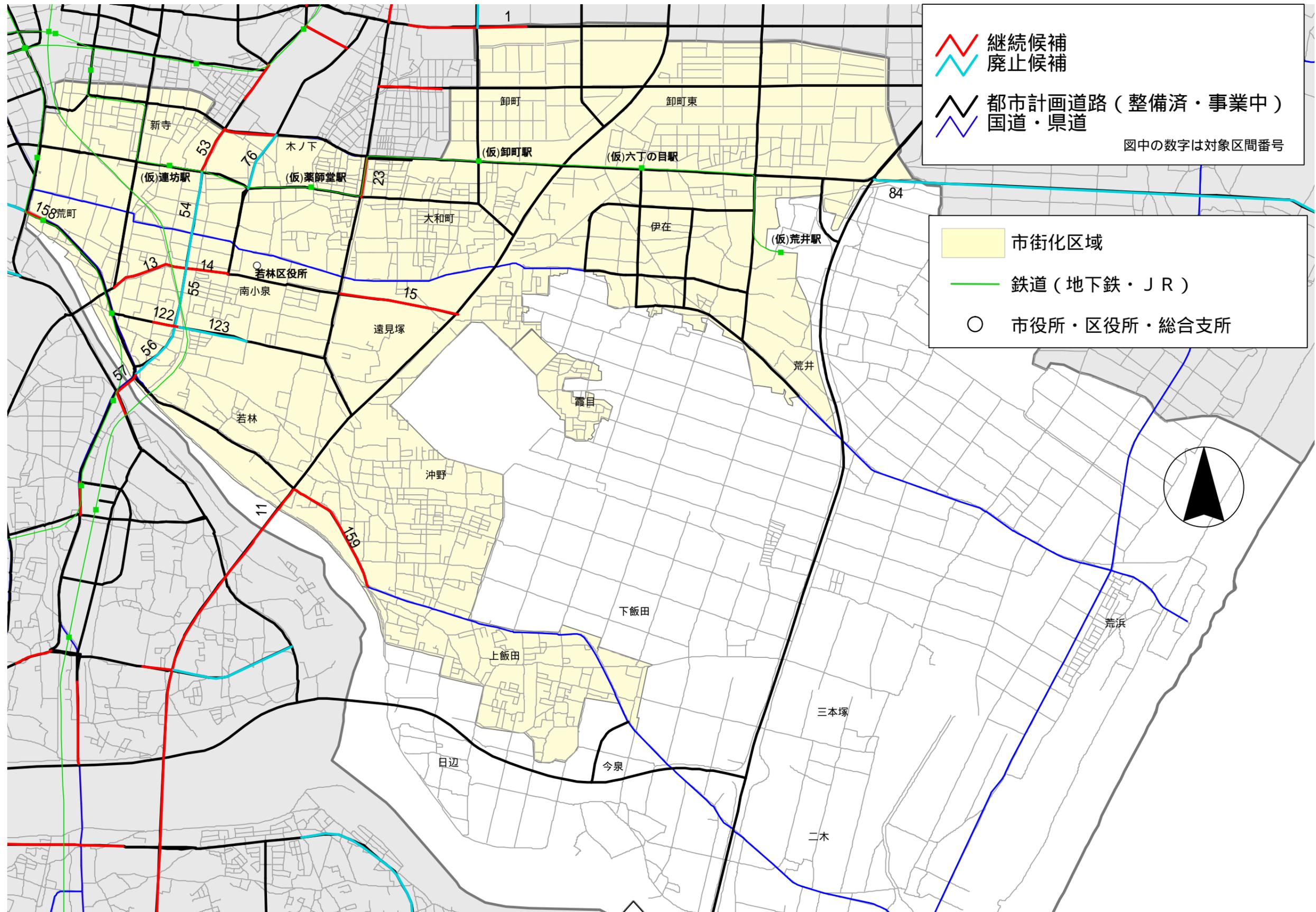
(3) 評価結果図(青葉区)



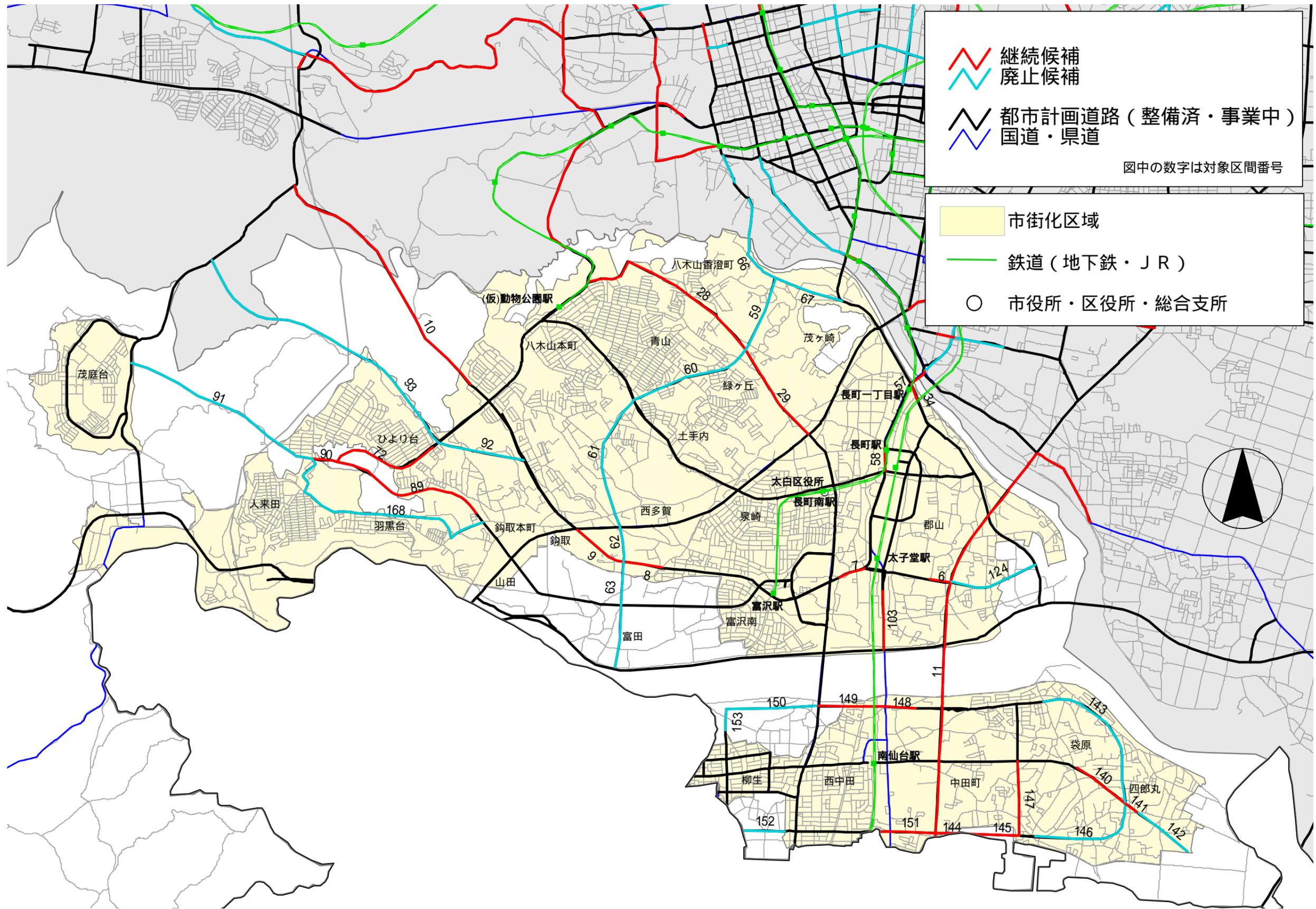
(4) 評価結果図(宮城野区)



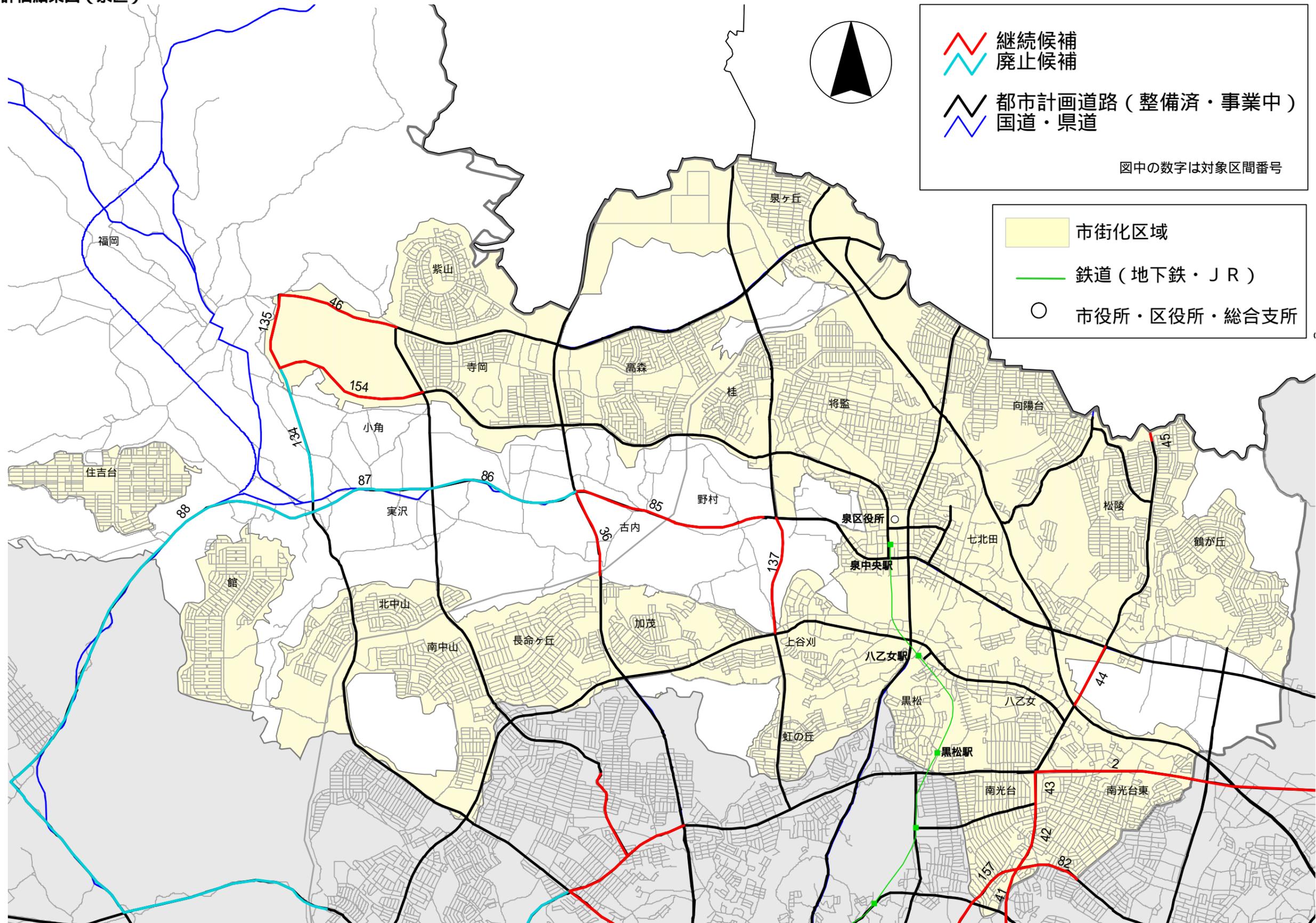
(5) 評価結果図(若林区)



(6) 評価結果図(太白区)



(7) 評価結果図(泉区)



(8) 評価結果一覧

区間毎の評価結果（都市計画道路の計画の継続又は廃止）及び評価理由は以下のとおりです。

対象区間番号	路線名	区間名	延長(km)	幅員(m)	評価結果	評価理由
1	元寺小路福室線	自衛隊前	0.9	40	継続候補	当区間は、市中心部から日の出町地区を経て鶴巻地区に至る道路である。 元寺小路福室線は、市街地を放射状でつなぐ骨格的な幹線道路である。 当区間は、概ね1kmの範囲に4車線以上の既存道路(国道45号)があるが、当区間の前後は既に整備済みであり、当区間の整備により一連のネットワークが完成することになるとともに、緊急輸送道路にも指定されていることから、「継続候補区間」とする。なお、当区間周辺に位置する仙台工業高校、仙台第二工業高校では、自転車通学が多く、当区間の整備により良好な自転車走行空間を確保することができる。
2	鶴ヶ谷国見線	鶴ヶ谷	2.2	40	継続候補	当区間は、鶴ヶ谷地区から桜ヶ丘地区を経て国見地区に至る道路の一部である。 当区間を整備することにより、国道4号バイパスの混雑緩和に寄与することから、「継続候補区間」とする。
3	鶴ヶ谷国見線	桜ヶ丘	0.7	40	継続候補	当区間は、鶴ヶ谷地区から桜ヶ丘地区を経て国見地区に至る道路の一部である。 当区間の整備により、周辺住宅地内の道路の混雑緩和に寄与することから、「継続候補区間」とする。なお、当区間は、既に多くの用地の取得がなされている。
4	鶴ヶ谷国見線	中山	0.8	40	継続候補	当区間は、鶴ヶ谷地区から桜ヶ丘地区を経て国見地区に至る道路の一部である。 当区間の整備により、周辺住宅地内の道路の混雑緩和に寄与することから、「継続候補区間」とする。
5	鶴ヶ谷国見線	中山 ～国見	1.8	40	廃止候補	当区間は、鶴ヶ谷地区から桜ヶ丘地区を経て国見地区に至る道路の一部である。 当区間は、JR仙山線東北福祉大前駅及び国見駅から半径1kmの範囲に計画されているが、直接のアクセス道路にはならない。また、縦断勾配が道路構造令の基準値を超過し、安全性に課題が残るとともに、一部市街化調整区域や保存緑地を通過することから、「廃止候補区間」とする。
6	郡山折立線	郡山	0.2	40	継続候補	当区間は、郡山地区から八木山南地区を経て折立地区に至る道路の一部である。 郡山折立線は、市街地を環状でつなぐ骨格的な幹線道路である。 当区間は、緊急輸送道路に指定されているとともに、JR東北本線太子堂駅へのアクセス道路であり、公共交通の利便性向上に寄与することから、「継続候補区間」とする。
7	郡山折立線	大野田	0.3	40	継続候補	当区間は、郡山地区から八木山南地区を経て折立地区に至る道路の一部である。 郡山折立線は、市街地を環状でつなぐ骨格的な幹線道路である。 当区間は、富沢方面からJR東北本線太子堂駅へのアクセス道路であり、公共交通の利便性向上に寄与する。さらに概ね当区間に位置している現道の混雑緩和に寄与することから、「継続候補区間」とする。

対象区 間番号	路線名	区間名	延長 (km)	幅員 (m)	評価 結果	評価理由
8	郡山折立線	富田	0.4	40	継続候補	当区間は、郡山地区から八木山南地区を経て折立地区に至る道路の一部である。 郡山折立線は、市街地を環状でつなぐ骨格的な幹線道路である。 当区間は、幹線機能を有する道路としてその連続性を確保する必要があることから、「継続候補区間」とする。
9	郡山折立線	西多賀	0.6	40	継続候補	当区間は、郡山地区から八木山南地区を経て折立地区に至る道路の一部である。 郡山折立線は、市街地を環状でつなぐ骨格的な幹線道路である。 当区間は、幹線機能を有する道路としてその連続性を確保する必要があることから、「継続候補区間」とする。
10	郡山折立線	青葉山	3.0	12×2 17.5	継続候補	当区間は、郡山地区から八木山南地区を経て折立地区に至る道路の一部である。 郡山折立線は、市街地を環状でつなぐ骨格的な幹線道路である。 当区間は、市街化調整区域にあるが、幹線機能を有する道路としてその連続性を確保する必要があることから、「継続候補区間」とする。
11	国道幹線	郡山	4.5	27,46	継続候補	当区間は、県内や東北地方を結ぶ国道4号バイパスとして広域的な交流を支える道路の一部である。 国道幹線は、市街地を環状及び放射状でつなぐ骨格的な幹線道路である。 当区間は、幹線機能を有する道路としてその連続性を確保する必要があることから、「継続候補区間」とする。なお、当区間は緊急輸送道路にも指定されている。
12	清水小路多賀城線	東華中前	0.4	30	継続候補	当区間は、市中心部から六丁の目地区を経て多賀城市に至る道路の一部である。 清水小路多賀城線は、市街地を放射状でつなぐ骨格的な幹線道路である。 当区間の前後は既に整備済みであり、当区間の整備により一連のネットワークが完成することになるとともに、緊急輸送道路にも指定されていることから、「継続候補区間」とする。
13	南小泉茂庭線	南染師町1	0.6	36	継続候補	当区間は、南小泉地区から西多賀地区を経て茂庭地区に至る道路の一部である。 当区間は、大量の交通を処理する幹線機能を有するとともに、若林区役所周辺地区から地下鉄南北線河原町駅へのアクセス道路になるため、公共交通の利便性向上に寄与する。さらに、当区間付近に位置している県道荒井荒町線の混雑緩和に寄与することから、「継続候補区間」とする。
14	南小泉茂庭線	南染師町2	0.4	36	継続候補	当区間は、南小泉地区から西多賀地区を経て茂庭地区に至る道路の一部である。 当区間は、大量の交通を処理する幹線機能を有するとともに、若林区役所周辺地区から地下鉄南北線河原町駅へのアクセス道路になるため、公共交通の利便性向上に寄与する。さらに、当区間付近に位置している県道荒井荒町線の混雑緩和に寄与することから、「継続候補区間」とする。
15	南小泉茂庭線	遠見塚	1.0	36	継続候補	当区間は、南小泉地区から西多賀地区を経て茂庭地区に至る道路の一部である。 当区間は、概ね1kmの範囲に4車線以上の既存道路(都市計画道路狐小路尼寺線及び都市計画道路川内南小泉線)があるが、当区間の整備により、当区間付近に位置し、一部歩道がなく混雑している県道荒井荒町線の混雑緩和に寄与することから、「継続候補区間」とする。
16	仙台駅川内線	国際 センター	0.3	25	継続候補	当区間は、市中心部と東北大学などのある川内の文教地区や仙台市博物館、仙台城跡などの観光資源を結ぶ道路の一部である。 広瀬川の清流を守る条例における第一種環境保全区域に当区間の一部が指定されているが、当区間は、地下鉄東西線(仮称)国際センター駅及び(仮称)西公園駅へのアクセス道路になるため、公共交通の利便性向上に寄与すること、また、緊急輸送道路にも指定されていることから、「継続候補区間」とする。

対象区 番号	路線名	区間名	延長 (km)	幅員 (m)	評価 結果	評価理由
17	仙台駅川内線	大橋	0.1	25	継続候補	当区間は、市中心部と東北大学などのある川内の文教地区や仙台市博物館、仙台城跡などの観光資源を結ぶ道路の一部である。 広瀬川の清流を守る条例における第一種環境保全区域に当区間は指定されているが、当区間は、地下鉄東西線(仮称)国際センター駅及び(仮称)西公園駅へのアクセス道路になるため、公共交通の利便性向上に寄与すること、また、緊急輸送道路にも指定されていることから、「継続候補区間」とする。
18	仙台駅川内線	西公園	0.3	25	継続候補	当区間は、市中心部と東北大学などのある川内の文教地区や仙台市博物館、仙台城跡などの観光資源を結ぶ道路の一部である。 広瀬川の清流を守る条例における第一種環境保全区域に当区間の一部が指定されているが、当区間は、地下鉄東西線(仮称)国際センター駅及び(仮称)西公園駅へのアクセス道路になるため、公共交通の利便性向上に寄与すること、また、緊急輸送道路にも指定されていることから、「継続候補区間」とする。
19	川内南小泉線	幸町	0.5	36	継続候補	当区間は、川内地区から台原地区を経て南小泉地区に至る道路の一部である。 当区間は、泉パークタウン工業流通団地とJR貨物宮城野駅や東部流通工業地区を結び、産業拠点を支える道路である。また、当区間は緊急輸送道路に指定されているとともに、救急医療機関に直接アクセスする道路でもあることから、「継続候補区間」とする。
20	川内南小泉線	坂下 (東仙台)1	0.5	36	継続候補	当区間は、川内地区から台原地区を経て南小泉地区に至る道路の一部である。 当区間は、泉パークタウン工業流通団地とJR貨物宮城野駅や東部流通工業地区を結び、産業活動を支える道路である。また、当区間は、緊急輸送道路に指定されているとともに、救急医療機関に直接アクセスする道路でもある。 なお、当区間上に位置する県道仙台松島線は、概ね9m以上の幅員が確保されているが、大量の交通を処理する幹線機能を有するため、計画幅員の確保が必要であることから、「継続候補区間」とする。
21	川内南小泉線	坂下 (東仙台)2	0.2	36	継続候補	当区間は、川内地区から台原地区を経て南小泉地区に至る道路の一部である。 当区間は、泉パークタウン工業流通団地とJR貨物宮城野駅や東部流通工業地区を結び、産業活動を支える道路である。また、当区間は、緊急輸送道路に指定されているとともに、救急医療機関に直接アクセスする道路でもある。 なお、当区間上に位置する県道仙台松島線は、概ね9m以上の幅員が確保されているが、大量の交通を処理する幹線機能を有するため、計画幅員の確保が必要であることから、「継続候補区間」とする。
22	川内南小泉線	坂下 (銀杏町)	0.7	36	継続候補	当区間は、川内地区から台原地区を経て南小泉地区に至る道路の一部である。 当区間は、泉パークタウン工業流通団地とJR貨物宮城野駅や東部流通工業地区を結び、産業活動を支える道路である。また、当区間は、緊急輸送道路に指定されている道路でもある。 なお、当区間上に位置する市道館西町線は、概ね9m以上の幅員が確保されているが、大量の交通を処理する幹線機能を有するため、計画幅員の確保が必要であることから、「継続候補区間」とする。
23	川内南小泉線	志波町	0.3	36	継続候補	当区間は、川内地区から台原地区を経て南小泉地区に至る道路の一部である。 当区間は、国道4号バイパスを経由してJR貨物宮城野駅に通じる道路であり、当区間の前後は既に整備済みであることから、当区間の整備により一連のネットワークが完成することになる。 また、大量の交通を処理する幹線機能を有するため、計画幅員の確保が必要な区間であるとともに、緊急輸送道路にも指定されていることから、「継続候補区間」とする。

対象区 番号	路線名	区間名	延長 (km)	幅員 (m)	評価 結果	評価理由
24	川内南小泉線	川内 ～八幡	1.6	36	継続候補	当区間は、川内地区から台原地区を経て南小泉地区に至る道路の一部である。 広瀬川の清流を守る条例における第一種及び第二種環境保全区域に当区間の一部が指定されているが、本市北西部と川内地区や市中心部を結ぶ道路であり、当区間は、八幡地区から地下鉄東西線（仮称）川内駅へ直接のアクセス道路になるため、公共交通の利便性向上に寄与すること、また、緊急輸送道路にも指定されていることから、「継続候補区間」とする。
25	川内南小泉線	八幡 ～国見	0.8	36	継続候補	当区間は、川内地区から台原地区を経て南小泉地区に至る道路の一部である。 当区間の一部は、杜の都の環境をつくる条例における大崎八幡保存緑地に指定されており、当区間の周辺地区は、地下鉄東西線（仮称）川内駅から半径1kmの範囲外であるが、本市北西部と川内地区や市中心部を結ぶ道路であり、当区間の整備により（仮称）川内駅へのアクセス性も高まり、公共交通の利便性向上に寄与することから、「継続候補区間」とする。
26	川内南小泉線	国見	1.0	36	継続候補	当区間は、川内地区から台原地区を経て南小泉地区に至る道路の一部である。 当区間は、本市北西部と川内地区や市中心部を結ぶ道路であるが、当区間周辺地区は、幹線道路が少なく、一方通行が多い地区であることから、当区間の整備により、市道土橋通半子町線とつながり、市中心部へのアクセス性が高まることから、「継続候補区間」とする。
27	川内南小泉線	国見 ～台原	1.7	36	廃止候補	当区間は、川内地区から台原地区を経て南小泉地区に至る道路の一部である。 当区間は、JR仙山線北山駅や北仙台駅から半径1kmの範囲に計画されているが、当区間の大部分はトンネル構造であるため、沿線地域から駅へアクセスすることはできない。さらに、交差する現在事業中の都市計画道路北四番丁大衡線もトンネル構造であるため、交差点にはならず、北四番丁大衡線へアクセスすることもできない。また、都市計画道路上杉山通木町通線などにより、将来の交通需要に対応が可能であることから、「廃止候補区間」とする。なお、当区間上には佐大窯（埋蔵文化財包蔵地）がある。
28	八木山柳生線	八木山 ～長嶺	2.2	36	継続候補	当区間は、八木山地区から長町地区を経て柳生地区に至る道路の一部である。 八木山柳生線は、本市南部から本市西部への環状機能を有する幹線道路である。 杜の都の環境をつくる条例におけるあびこの杜保存緑地などに当区間の一部が指定されており、また、縦断勾配が道路構造令の基準値を超過する課題はあるが、当区間は、地下鉄東西線（仮称）動物公園駅へのアクセス道路になるため、公共交通の利便性向上に寄与することから、「継続候補区間」とする。
29	八木山柳生線	鹿野 ～長嶺	1.2	36	継続候補	当区間は、八木山地区から長町地区を経て柳生地区に至る道路の一部である。 八木山柳生線は、本市南部から本市西部への環状機能を有する幹線道路である。 当区間は、縦断勾配が道路構造令の基準値を超過する課題はあるが、当区間周辺は、幹線道路が少なく、現道の幅員も狭いことから、「継続候補区間」とする。
30	東仙台南小泉線	新田1	0.3	36	廃止候補	当区間は、東仙台地区から南小泉地区に至る道路の一部である。 当区間は、JR東北本線東仙台駅から1kmの範囲に計画されているが、東仙台駅（改札）は線路の北側にあり、南側から東仙台駅を利用することはできないため、直接のアクセス道路にはならず、また、今後、東仙台駅南側へのバスの乗り入れも想定されない。さらに、交通量に対する事業費が他区間に比べて著しく高いことから、駅前広場も含めて「廃止候補区間」とする。なお、当区間周辺地区から東仙台駅北側への徒歩でのアクセスは、東仙台駅の東側にある歩道橋により確保されている。

対象 区間 番号	路線名	区間名	延長 (km)	幅員 (m)	評価 結果	評価理由
31	東仙台南小泉線	新田2	0.5	36	廃止候補	当区間は、東仙台地区から南小泉地区に至る道路の一部である。 当区間は、JR東北本線東仙台駅から1kmの範囲に計画されているが、東仙台駅(改札)は線路の北側にあり、南側から東仙台駅を利用することはできないため、直接のアクセス道路にはならない。また、隣接区間(対象区間番号30)とあわせて、JR仙石線苦竹駅にアクセスする区間であるが、市道東仙台幹線4号線などにより、将来の交通需要に対応が可能であることから、「廃止候補区間」とする。なお、当区間は、梅田川と藤川の間を通過するJR仙石線と交差する計画であるため、鉄道に対して高架もしくは地下の構造となり、構造上も難しく、また沿道利用も困難な区間である。
32	東仙台南小泉線	自衛隊中	0.9	36	廃止候補	当区間は、東仙台地区から南小泉地区に至る道路の一部である。 当区間は、JR仙石線苦竹駅にアクセスする区間であるが、市道苦竹中線により、将来の交通需要に対応が可能であることから、「廃止候補区間」とする。なお、当区間は、陸上自衛隊仙台駐屯地の中央に計画しているため、整備は困難である。
33	原町岡田線	萩野町	0.5	36	継続候補	当区間は、原町地区から岡田地区に至る道路の一部である。 当区間は、概ね1kmの範囲に4車線以上の既存道路(都市計画道路元寺小路福室線)があるが、市中心部と東部流通工業地区、仙台港とJR貨物宮城野駅を結び、産業活動を支える道路であることから、「継続候補区間」とする。
34	元寺小路郡山線	長町一丁目	0.2	36	継続候補	当区間は、市中心部から郡山地区に至る道路の一部である。 当区間は、国道4号として広域的な交流を支え、大量の交通や長距離の交通を処理する幹線機能を有している。また、地下鉄南北線長町一丁目駅へのアクセス道路であるため、公共交通の利便性向上に寄与するとともに、緊急輸送道路にも指定されていることから、「継続候補区間」とする。
35	元寺小路川内線	二高前	0.3	36	継続候補	当区間は、市中心部から川内地区に至る道路の一部である。 広瀬川の清流を守る条例における第二種環境保全区域に当区間の一部が指定されているが、当区間は、隣接する区間の延長にある川内旗立線(対象区間番号71)が整備されると、4車線の道路を必要とする交通量が想定されること、また、緊急輸送道路にも指定されていることから、「継続候補区間」とする。なお、当区間周辺に位置する仙台第二高校や東北大学では、自転車通学が多く、当区間の整備により良好な自転車走行空間を確保することができる。
36	北四番丁大衡線	古内	1.0	40	継続候補	当区間は、市中心部から桜ヶ丘地区を経て大衡村に至る広域的な幹線道路の一部である。 北四番丁大衡線は、市街地を放射状でつなぐ骨格的な幹線道路である。 当区間は、市街化調整区域にあるが、当区間の前後は既に整備済みであり、当区間の整備により一連のネットワークが完成することになるとともに、緊急輸送道路にも指定されていることから、「継続候補区間」とする。
37	宮沢根白石線	小田原	0.3	36	継続候補	当区間は、河原町地区から南光台地区を経て富谷町を経由し根白石地区に至る広域的な幹線道路の一部である。 宮沢根白石線の当区間は、市街地を環状でつなぐ骨格的な幹線道路である。 当区間は、幹線機能を有する道路としてその連続性を確保する必要があることから、「継続候補区間」とする。
38	宮沢根白石線	中江	0.7	36	継続候補	当区間は、河原町地区から南光台地区を経て富谷町を経由し根白石地区に至る広域的な幹線道路の一部である。 宮沢根白石線の当区間は、市街地を環状でつなぐ骨格的な幹線道路である。 当区間は、幹線機能を有する道路としてその連続性を確保する必要があることから、「継続候補区間」とする。

対象区 間番号	路線名	区間名	延長 (km)	幅員 (m)	評価 結果	評価理由
39	宮沢根白石線	幸町	0.7	36	継続候補	当区間は、河原町地区から南光台地区を経て富谷町を經由し根白石地区に至る広域的な幹線道路の一部である。宮沢根白石線の当区間は、市街地を放射状でつなぐ骨格的な幹線道路である。当区間は、幹線機能を有する道路としてその連続性を確保する必要があることから、「継続候補区間」とする。
40	宮沢根白石線	高松 ～安養寺	0.9	36	継続候補	当区間は、河原町地区から南光台地区を経て富谷町を經由し根白石地区に至る広域的な幹線道路の一部である。宮沢根白石線の当区間は、市街地を放射状でつなぐ骨格的な幹線道路である。当区間は、杜の都の環境をつくる条例における兵衛沼保存緑地に当区間の一部が指定されているが、幹線機能を有する道路としてその連続性を確保する必要があることから、「継続候補区間」とする。なお、当区間は、既に多くの用地の取得がなされている。
41	宮沢根白石線	安養寺	0.5	36	継続候補	当区間は、河原町地区から南光台地区を経て富谷町を經由し根白石地区に至る広域的な幹線道路の一部である。宮沢根白石線の当区間は、市街地を放射状でつなぐ骨格的な幹線道路である。当区間は、幹線機能を有する道路としてその連続性を確保する必要があることから、「継続候補区間」とする。
42	宮沢根白石線	南光台1	0.8	36	継続候補	当区間は、河原町地区から南光台地区を経て富谷町を經由し根白石地区に至る広域的な幹線道路の一部である。宮沢根白石線の当区間は、市街地を放射状でつなぐ骨格的な幹線道路である。当区間は、幹線機能を有する道路としてその連続性を確保する必要があることから、「継続候補区間」とする。
43	宮沢根白石線	南光台2	0.3	36	継続候補	当区間は、河原町地区から南光台地区を経て富谷町を經由し根白石地区に至る広域的な幹線道路の一部である。宮沢根白石線の当区間は、市街地を放射状でつなぐ骨格的な幹線道路である。当区間は、幹線機能を有する道路としてその連続性を確保する必要があることから、「継続候補区間」とする。
44	宮沢根白石線	市名坂	0.7	25	継続候補	当区間は、河原町地区から南光台地区を経て富谷町を經由し根白石地区に至る広域的な幹線道路の一部である。宮沢根白石線の当区間は、市街地を放射状でつなぐ骨格的な幹線道路である。当区間は、市街化調整区域にあるが、幹線機能を有する道路としてその連続性を確保する必要があることから、「継続候補区間」とする。なお、当区間の整備は、国道4号バイパスの混雑緩和に寄与する。
45	宮沢根白石線	松陵北	0.1	25	継続候補	当区間は、河原町地区から南光台地区を経て富谷町を經由し根白石地区に至る広域的な幹線道路の一部である。宮沢根白石線の当区間は、市街地を放射状でつなぐ骨格的な幹線道路である。当区間は、本市と富谷町をつなぐ道路であり、幹線機能を有する道路としてその連続性を確保する必要があることから、「継続候補区間」とする。
46	宮沢根白石線	根白石	1.3	25	継続候補	当区間は、河原町地区から南光台地区を経て根白石地区に至る道路の一部である。当区間は、団地開発事業が構想されている地区に位置しており、開発事業計画に必要な区間であることから、「継続候補区間」とする。
47	花京院通福田町線	苦竹 ～日の出町	1.0	22	継続候補	当区間は、県内や東北地方を結ぶ国道45号として広域的な交流を支える道路の一部である。花京院通福田町線は、市街地を放射状でつなぐ骨格的な幹線道路である。当区間は、概ね1kmの範囲に4車線以上の既存道路(都市計画道路元寺小路福室線)があるが、幹線機能を有する道路としてその連続性を確保する必要があることから、「継続候補区間」とする。なお、当区間は緊急輸送道路にも指定されている。

対象 区間 番号	路線名	区間名	延長 (km)	幅員 (m)	評価 結果	評価理由
48	花京院通福田町線	福室1	0.3	22	継続候補	当区間は、県内や東北地方を結ぶ国道45号として広域的な交流を支える道路の一部である。 花京院通福田町線は、市街地を放射状でつなく骨格的な幹線道路である。 当区間は、概ね1kmの範囲に4車線以上の既存道路(都市計画道路清水小路多賀城線)があるが、幹線機能を有する道路としてその連続性を確保する必要があること、また、JR仙石線陸前高砂駅へのアクセス道路であるため、公共交通の利便性向上に寄与することから、「継続候補区間」とする。なお、当区間は緊急輸送道路にも指定されている。
49	花京院通福田町線	福室2	0.3	22	継続候補	当区間は、県内や東北地方を結ぶ国道45号として広域的な交流を支える道路の一部である。 花京院通福田町線は、市街地を放射状でつなく骨格的な幹線道路である。 当区間は、概ね1kmの範囲に4車線以上の既存道路(都市計画道路清水小路多賀城線)があるが、幹線機能を有する道路としてその連続性を確保する必要があること、また、JR仙石線陸前高砂駅へのアクセス道路であるため、公共交通の利便性向上に寄与することから、「継続候補区間」とする。なお、当区間は緊急輸送道路にも指定されている。
50	原町広岡線	原町	0.3	22	廃止候補	当区間は、原町地区から河原町地区を経て長町地区に至る道路の一部である。 原町広岡線から東部へのアクセスは、国道45号や現在事業中の都市計画道路元寺小路福室線により確保されており、将来の交通需要にも対応可能であることから、国道45号よりも北側に位置している当区間は、「廃止候補区間」とする。なお、当区間は、JR仙石線宮城野原駅及び陸前原町駅から半径1kmの範囲に計画されているが、直接アクセスする道路にはならない。
51	原町広岡線	五輪2	0.3	22	継続候補	当区間は、原町地区から河原町地区を経て長町地区に至る道路の一部である。 当区間は、長距離の交通を処理する幹線機能を有するとともに、国道45号から救急医療機関(仙台医療センター)につながる区間であることから、「継続候補区間」とする。
52	原町広岡線	宮城野	0.3	22	継続候補	当区間は、原町地区から河原町地区を経て長町地区に至る道路の一部である。 当区間は、概ね1kmの範囲に4車線以上の既存道路(都市計画道路川内南小泉線)があるが、長距離の交通を処理する幹線機能を有するとともに、緊急輸送道路にも指定されていることから、「継続候補区間」とする。なお、プロ野球が行われる野球場や陸上競技場のある宮城野原公園総合運動場が隣接し、歩行者が集中する区間であることから整備が必要である。
53	原町広岡線	木ノ下	0.4	22	継続候補	当区間は、原町地区から河原町地区を経て長町地区に至る道路の一部である。 当区間は、概ね1kmの範囲に4車線以上の既存道路(都市計画道路宮沢根白石線)があるが、地下鉄東西線(仮称)連坊駅から、プロ野球が行われる野球場や陸上競技場のある宮城野原公園総合運動場へのアクセス道路になることから、「継続候補区間」とする。
54	原町広岡線	成田町	0.8	22	廃止候補	当区間は、原町地区から河原町地区を経て長町地区に至る道路の一部である。 当区間は、地下鉄東西線(仮称)薬師堂駅、(仮称)連坊駅、地下鉄南北線河原町駅から半径1kmの範囲に計画されているが、直接のアクセス道路にはならない。また、国道45号など東西の道路とともに、本市南部と本市東部を連絡する道路であるが、都市計画道路土樋藤塚線(旧国道4号)や都市計画道路宮沢根白石線により、将来の交通需要に対応が可能であることから、「廃止候補区間」とする。

対象区 間番 号	路線名	区間名	延長 (km)	幅員 (m)	評価 結果	評価理由
55	原町広岡線	文化町	0.5	22	廃止候補	当区間は、原町地区から河原町地区を経て長町地区に至る道路の一部である。 当区間は、地下鉄南北線河原町駅、長町一丁目駅から半径1kmの範囲に計画されているが、直接のアクセス道路にはならない。また、国道45号など東西の道路とともに、本市南部と本市東部を連絡する道路であるが、都市計画道路土樋藤塚線(旧国道4号)や都市計画道路宮沢根白石線により、将来の交通需要に対応が可能であることから、「廃止候補区間」とする。
56	原町広岡線	河原町	0.5	22	廃止候補	当区間は、原町地区から河原町地区を経て長町地区に至る道路の一部である。 当区間は、地下鉄南北線河原町駅、長町一丁目駅から半径1kmの範囲に計画されているが、直接のアクセス道路にはならない。また、国道45号など東西の道路とともに、本市南部と本市東部を連絡する道路であるが、都市計画道路土樋藤塚線(旧国道4号)や都市計画道路宮沢根白石線により、将来の交通需要に対応が可能であるとともに、市道新幹線側道河原町二丁目線もあることから、「廃止候補区間」とする。
57	原町広岡線	広瀬橋	0.2	22	継続候補	当区間は、原町地区から河原町地区を経て長町地区に至る道路の一部である。 当区間は、概ね1kmの範囲に4車線以上の既存道路(都市計画道路南小泉茂庭線)があるが、市街地を放射状でつなぐ骨格的な幹線道路であり、その連続性を確保する必要がある。また、地下鉄南北線長町一丁目駅へのアクセス道路であるため、公共交通の利便性向上に寄与し、緊急輸送道路にも指定されていることから、「継続候補区間」とする。なお、当区間は、H20.4.1に県道に移管されるまでは国道4号に位置付けられていた。
58	原町広岡線	長町	0.3	22	継続候補	当区間は、原町地区から河原町地区を経て長町地区に至る道路の一部である。 当区間は、概ね1kmの範囲に4車線以上の既存道路(都市計画道路あすと長町大通り線)があるが、大量の交通を処理する幹線機能を有しており、その連続性を確保する必要がある。また、当区間は地下鉄南北線長町駅及びJR東北本線長町駅へのアクセス道路であるため、公共交通の利便性向上に寄与すること、本市交通バリアフリー基本構想に位置づけられた区間であることから、「継続候補区間」とする。
59	向山富田線	向山	0.9	22	廃止候補	当区間は、向山地区から富田地区に至る道路の一部である。 当区間は、地下鉄南北線愛宕橋駅から半径1kmの範囲に計画されているが、直接のアクセス道路にはならない。また、当区間は、一部切土区間(L=300m、高さ10~20m)になるため沿道利用できない区間が生じるとともに、縦断勾配が道路構造令の基準値を超過し、安全性に課題が残ることから、「廃止候補区間」とする。
60	向山富田線	緑が丘	1.4	22	廃止候補	当区間は、向山地区から富田地区に至る道路の一部である。 当区間は、一部橋梁区間(L=約185m)になるため沿道利用できない区間が生じるとともに、縦断勾配が道路構造令の基準値を超過し、安全性に課題が残ることから、「廃止候補区間」とする。なお、当区間周辺地区から長町地区へのアクセスは、都市計画道路長町八木山線や国道286号により確保されている。
61	向山富田線	西ノ平 ~ 西多賀	1.6	22	廃止候補	当区間は、向山地区から富田地区に至る道路の一部である。 当区間周辺地区から、地下鉄東西線(仮称)動物公園駅や長町地区へのアクセスは、都市計画道路長町八木山線や国道286号により確保されていることから、「廃止候補区間」とする。なお、当区間の一部は東原保存緑地に指定されている。
62	向山富田線	西多賀	0.4	22	廃止候補	当区間は、向山地区から富田地区に至る道路の一部である。 当区間周辺地区から長町地区へのアクセスは、国道286号及び都市計画道路富沢山田線により確保されていることから、「廃止候補区間」とする。

対象区間番号	路線名	区間名	延長(km)	幅員(m)	評価結果	評価理由
63	向山富田線	富田	1.2	22	廃止候補	当区間は、向山地区から富田地区に至る道路の一部である。当区間は、市街化調整区域にあるとともに、交通量に対する事業費が他区間に比べて著しく高いことから、「廃止候補区間」とする。
64	向山常盤丁線	支倉町	0.4	27	継続候補	当区間は、向山地区から東北大学病院前に至る道路の一部である。向山常盤丁線の当区間は、市街地を環状でつなぐ骨格的な幹線道路である。当区間は、概ね1kmの範囲に4車線以上の既存道路(都市計画道路土樋細横丁線(晩翠通))があるが、幹線機能を有する道路としてその連続性を確保する必要があるとともに、緊急輸送道路にも指定されていること、また、東北大学病院に直接アクセスすることから、計画幅員の確保が必要である。さらに、本市交通バリアフリー基本構想に位置づけられた区間でもあることから、「継続候補区間」とする。
65	向山常盤丁線	大手町	0.3	27	廃止候補	当区間は、向山地区から東北大学病院前に至る道路の一部である。当区間は、地下鉄東西線(仮称)西公園駅から半径1kmの範囲に計画されているが、当区間の大部分は橋梁構造であるため、沿線地域からの直接の自動車利用が難しいこと、また、将来の交通需要については、現道(2車線)で対応可能であることから、「廃止候補区間」とする。なお、広瀬川の清流を守る条例における第一種環境保全区域に当区間の一部が指定されている。
66	向山常盤丁線	霊屋下 ~ 向山	1.1	27	廃止候補	当区間は、向山地区から東北大学病院前に至る道路の一部である。当区間は、地下鉄東西線(仮称)西公園駅から半径1kmの範囲に計画されているが、直接のアクセス道路にはならない。また、当区間の一部区間において、歩道整備の必要性は認められるもの、将来の交通需要については、現道(2車線)で対応可能であること、また、鹿落坂において急勾配のトンネル構造となり安全性に課題があることから、「廃止候補区間」とする。なお、当区間上にある経ヶ峰伊達家墓所に影響があるとともに、広瀬川の清流を守る条例における特別環境保全区域、第一種及び第二種環境保全区域に当区間の一部が指定されている。
67	向山常盤丁線	向山 ~ 越路	0.8	27	廃止候補	当区間は、向山地区から東北大学病院前に至る道路の一部である。当区間は、地下鉄南北線愛宕橋駅から半径1kmの範囲に計画されているが、直接のアクセス道路にはならない。また、将来の交通需要については、現道(2車線)で対応可能であることから、「廃止候補区間」とする。なお、当区間上には愛宕山横穴墓群B・C地点がある。
68	土樋細横丁線	土樋	0.5	22	廃止候補	当区間は、土樋地区から片平地区を経て木町地区に至る道路の一部である。当区間は、本市南部と本市北西方面を連絡する道路であるが、国道4号、都市計画道路狐小路尼寺線により、将来の交通需要に対応が可能である。また、地下鉄南北線愛宕橋駅から半径1kmの範囲に計画されているが、直接のアクセス道路にはならないことから、「廃止候補区間」とする。
69	土樋細横丁線	片平1	0.6	22	廃止候補	当区間は、土樋地区から片平地区を経て木町地区に至る道路の一部である。当区間は、本市南部と本市北西方面を連絡する道路であるが、国道4号、都市計画道路狐小路尼寺線により、将来の交通需要に対応が可能である。また、地下鉄南北線愛宕橋駅から半径1kmの範囲に計画されているが、直接のアクセス道路にはならないことから、「廃止候補区間」とする。

対象 区間 番号	路線名	区間名	延長 (km)	幅員 (m)	評価 結果	評価理由
70	土樋細横丁線	片平2	0.4	22	廃止候補	当区間は土樋地区から片平地区を経て木町地区に至る道路の一部である。 当区間は、本市南部と本市北西方面を連絡する道路であるが、国道4号、都市計画道路狐小路尼寺線及び市道片平丁線により、将来の交通需要に対応が可能である。また、地下鉄東西線(仮称)西公園駅及び(仮称)一番町駅から半径1kmの範囲に計画されているが、直接のアクセス道路にはならないことから、「廃止候補区間」とする。
71	川内旗立線	工学部	1.4	23	継続候補	当区間は、川内地区から八木山地区を経て旗立地区に至る道路の一部である。 川内旗立線は、本市南部から本市西部への環状機能を有する幹線道路である。 当区間は、幹線機能を有する道路としてその連続性を確保する必要があることから、「継続候補区間」とする。
72	川内旗立線	ひより台 ～旗立	1.2	22	継続候補	当区間は川内地区から八木山地区を経て旗立地区に至る道路の一部である。 川内旗立線は、本市南部から本市西部への環状機能を有する幹線道路である。 杜の都の環境をつくる条例における旗立保存緑地に当区間の一部が指定されており、また、縦断勾配が道路構造令の基準値を超過する課題はあるが、本市南西部から地下鉄東西線(仮称)動物公園駅へのアクセス性が高まり、公共交通の利便性向上に寄与することから、「継続候補区間」とする。
73	愛子幹線	愛子	0.6	25	継続候補	当区間は、県内や東北地方を結ぶ国道48号として広域的な交流を支える道路の一部である。 愛子幹線は、市街地を放射状でつなぐ骨格的な幹線道路である。 当区間上に位置する国道48号は概ね9m以上の幅員が確保されているが、幹線機能を有する道路としてその連続性を確保する必要があることから、「継続候補区間」とする。なお、当区間は、緊急輸送道路にも指定されている。
74	勾当台通北仙台線	仙台泉線	0.8	27	継続候補	当区間は、地下鉄南北線北四番丁駅から通町に至る道路である。 当区間は、概ね1kmの範囲に4車線以上の既存道路(都市計画道路元寺小路七北田線及び都市計画道路北四番丁大衡線)があるが、緊急輸送道路に指定されており、救急活動を支えること、また、朝の通勤時間帯や夕方に歩行者や自転車の通行が多いため、計画幅員の確保が必要であることから、「継続候補区間」とする。
75	北仙台駅前通線	北仙台 駅前	0.2	25	継続候補	当区間は、県道仙台泉線からJR仙山線北仙台駅前に至る区間である。 当区間は、北仙台駅へのアクセス道路であるため、公共交通の利便性向上に寄与すること、また、緊急輸送道路にも指定されていることから、「継続候補区間」とする。
76	八軒小路北宮城野線	木ノ下	0.5	20	廃止候補	当区間は、若林区役所周辺地区から宮城野地区に至る道路の一部である。 当区間は、地下鉄東西線(仮称)薬師堂駅、(仮称)連坊駅、JR仙石線榴ヶ岡駅から半径1kmの範囲に計画されているが、直接のアクセス道路にはならない。また、交通量に対する事業費が他区間比べて著しく高いことから、「廃止候補区間」とする。なお、当区間上には国指定文化財である陸奥国分寺がある。

対象区 番号	路線名	区間名	延長 (km)	幅員 (m)	評価 結果	評価理由
77	東仙台泉線	東仙台駅	0.3	22	継続候補	当区間は、東仙台地区から鶴ヶ丘地区に至る道路の一部である。 当区間は、JR東北本線東仙台駅に直接アクセスする道路になるため、公共交通の利便性向上に寄与することから、「継続候補区間」とする。
78	東仙台泉線	東仙台	0.7	22	継続候補	当区間は、東仙台地区から鶴ヶ丘地区に至る道路の一部である。 杜の都の環境をつくる条例における西山保存緑地に当区間の一部が指定されているが、当区間は、長距離の交通を処理する道路として幹線機能を有するとともに、JR東北本線東仙台駅から半径1kmの範囲に計画されており、鶴ヶ谷地区において公共交通の利便性向上に寄与することから、「継続候補区間」とする。
79	六丁目鶴ヶ谷線	新田	0.2	22	廃止候補	当区間は、六丁の目地区から新田地区を経て鶴ヶ谷地区に至る道路の一部である。 当区間は、JR仙石線小鶴新田駅から半径1kmの範囲に計画されているが、直接のアクセス道路にはならない。また、新田地区から利府街道(都市計画道路北四番丁岩切線)へのアクセスは、市道小鶴前塚線等で確保されていること、縦断勾配が道路構造令の基準値を超過し、安全性に課題が残ることから、「廃止候補区間」とする。
80	六丁目鶴ヶ谷線	小鶴	0.2	22	廃止候補	当区間は、六丁の目地区から新田地区を経て鶴ヶ谷地区に至る道路の一部である。 当区間は、JR東北本線東仙台駅及びJR仙石線小鶴新田駅から半径1kmの範囲に計画されているが、直接のアクセス道路にはならない。また、当区間は、東北新幹線、JR東北本線及び高野川と交差する計画であるため、鉄道及び河川に対して高架もしくは地下の構造となり、構造上も難しく、沿道利用も困難な区間であるとともに、縦断勾配が道路構造令の基準値を超過し、安全性に課題が残ることから、「廃止候補区間」とする。なお、当区間上には小鶴城跡がある。
81	六丁目鶴ヶ谷線	燕沢	0.7	22	廃止候補	当区間は、六丁の目地区から新田地区を経て鶴ヶ谷地区に至る道路の一部である。 当区間は、JR東北本線東仙台駅から半径1kmの範囲に計画されているが、直接のアクセス道路にはならない。また、縦断勾配は約10%となるが、道路構造令の基準値内にするためには、橋梁構造となり、事業費が高くなるとともに、沿道利用も困難となることから、「廃止候補区間」とする。なお、当区間と同様に鶴ヶ谷地区から利府街道(都市計画道路北四番丁岩切線)へのアクセスは、継続候補区間の都市計画道路東仙台泉線(東仙台)で確保される。
82	六丁目鶴ヶ谷線	自由ヶ丘	0.7	22	継続候補	当区間は、六丁の目地区から新田地区を経て鶴ヶ谷地区に至る道路の一部である。 当区間周辺の住宅地内の道路は混雑しているが、当区間の整備により、混雑緩和に寄与することから、「継続候補区間」とする。
83	鶴ヶ谷仙台港線	岩切	1.8	25	継続候補	当区間は、鶴ヶ谷地区から田子地区を経て仙台港に至る道路の一部である。 当区間は、市街化調整区域にあるが、泉パークタウン工業流通団地と仙台港・仙台港ICを結び、産業活動を支える道路であるとともに、大量の交通を処理する幹線機能を有する。また、当区間を整備することにより、国道4号バイパスの混雑緩和に寄与することから、「継続候補区間」とする。
84	南岡田線	岡田	4.0	22	廃止候補	当区間は、岡田地区から蒲生地区に至る道路である。 当区間は、当区間上に位置する市道南蒲生浄化センター1号線により、将来の交通需要に対応が可能である。また、市街化調整区域にあることから、「廃止候補区間」とする。

対象区 間番 号	路線名	区間名	延長 (km)	幅員 (m)	評価 結果	評価理由
85	岩切根白石線	野村 ～ 上谷刈	2.1	22	継続候補	当区間は、岩切地区から泉中央地区を経て根白石地区に至る道路の一部である。 当区間は、市街化調整区域にあるが、泉中央地区と泉スマートICを結び、産業活動を支える道路の一部であるとともに、大量の交通を処理する幹線機能を有している。また、当区間は緊急輸送道路にも指定されていることから、「継続候補区間」とする。
86	岩切根白石線	上谷刈 ～ 実沢	1.6	22	廃止候補	当区間は、岩切地区から泉中央地区を経て根白石地区に至る道路の一部である。 当区間は、概ね当区間上に位置し緊急輸送道路に指定されている県道泉塩釜線（一部区間で歩道整備中）により、将来の交通需要に対応が可能である。また、市街化調整区域にあることから、「廃止候補区間」とする。
87	岩切根白石線	小角	1.4	22	廃止候補	当区間は、岩切地区から泉中央地区を経て根白石地区に至る道路の一部である。 当区間は、当区間上に位置し緊急輸送道路に指定されている県道泉塩釜線により、将来の交通需要に対応が可能である。また、市街化調整区域にあることから、「廃止候補区間」とする。
88	岩切根白石線	住吉台 ～ みやぎ台	5.0	22	廃止候補	当区間は、岩切地区から泉中央地区を経て根白石地区に至る道路の一部である。 当区間は、当区間上に位置し緊急輸送道路に指定されている国道457号及び県道泉塩釜線により、将来の交通需要に対応が可能である。また、市街化調整区域にあることから、「廃止候補区間」とする。
89	山田茂庭線	上野山	1.8	22	継続候補	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。
90	山田茂庭線	旗立	0.3	22	継続候補	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。
91	山田茂庭線	太白山	2.3	22	廃止候補	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）。
92	鉤取茂庭線	西高前	1.0	22	廃止候補	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。
93	鉤取茂庭線	佐保山	3.4	22	廃止候補	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。

対象区 間番 号	路線名	区間名	延長 (km)	幅員 (m)	評価 結果	評価理由
94	定禅寺通上田子線	錦町	0.4	25	廃止候補	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。
95	定禅寺通上田子線	小田原1	0.3	25	廃止候補	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。
96	定禅寺通上田子線	小田原2	0.5	25	廃止候補	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。
97	定禅寺通上田子線	原町1	0.6	25	廃止候補	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仙山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。
98	定禅寺通上田子線	原町2	0.4	25	廃止候補	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仙山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。
99	定禅寺通上田子線	原町3	0.7	25	廃止候補	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仙山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。
100	定禅寺通上田子線	平成	1.0	25	廃止候補	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仙山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。
101	定禅寺通上田子線	新田	1.0	25	廃止候補	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仙山線小鶴新田駅、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。
102	定禅寺通上田子線	田子	0.2	25	継続候補	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。

対象区 間番号	路線名	区間名	延長 (km)	幅員 (m)	評価 結果	評価理由
103	郡山大野田線	大野田	0.6	22	継続候補	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。
104	川内線	二高前	0.3	22	継続候補	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瀬橋通線は、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。
105	川内線	仙商跡前	0.3	22	継続候補	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瀬橋通線は、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。
106	仙台駅旭ヶ丘線	錦町	0.4	27	廃止候補	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。
107	仙台駅旭ヶ丘線	北二 ~北四	0.2	27	廃止候補	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。
108	仙台駅旭ヶ丘線	北四 ~北六	0.3	16	廃止候補	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。
109	仙台駅旭ヶ丘線	北六 ~台原	0.7	16	廃止候補	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。
110	仙台駅旭ヶ丘線	台原	0.4	16	廃止候補	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。
111	上杉山通東仙台線	堤町	0.2	16	継続候補	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。

対象 区間 番号	路線名	区間名	延長 (km)	幅員 (m)	評価 結果	評価理由
112	上杉山通東仙台線	台原	0.7	16	廃止候補	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。
113	上杉山通東仙台線	台原 ～小松島	0.6	16	廃止候補	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。
114	上杉山通東仙台線	小松島 ～幸町	0.7	16	廃止候補	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。
115	上杉山通東仙台線	幸町	1.1	16	廃止候補	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。
116	上杉山通東仙台線	東仙台	0.8	16	廃止候補	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。
117	北四番丁岩切線	中江	0.3	30	継続候補	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。
118	東八番丁中江線	小田原1	0.3	20	廃止候補	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。
119	東八番丁中江線	小田原2	0.6	20	廃止候補	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。
120	宮城野原清水沼線	原町	0.4	20	廃止候補	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。

対象 区間 番号	路線名	区間名	延長 (km)	幅員 (m)	評価 結果	評価理由
121	宮城野原駅前線	国立 病院前	0.4	20	継続候補	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。
122	南材木町古城線	河原町	0.2	16	継続候補	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。
123	南材木町古城線	古城	0.5	16	廃止候補	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。
124	郡山線	郡山	1.0	18	廃止候補	当区間は、筆ノ瀬交差点から長町ICに至る道路である。 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。
125	折立線	生瀬橋	0.2	18	継続候補	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。
126	川内芋沢線	二高前	0.3	22	継続候補	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。
127	川内芋沢線	瀬橋	0.5	22	継続候補	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。
128	川内芋沢線	子平町	0.8	16	継続候補	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。
129	川内芋沢線	国見	1.6	16	継続候補	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。

対象区 番号	路線名	区間名	延長 (km)	幅員 (m)	評価 結果	評価理由
130	川内芋沢線	吉成	1.3	22	継続候補	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。
131	川内芋沢線	吉成 ～ 綱木	2.3	22	廃止候補	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。
132	北山根白石線	北山	0.5	16	継続候補	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。
133	北山根白石線	北山 ～ 中山	1.3	16	継続候補	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。
134	北山根白石線	小角 ～ 根白石	1.5	16	廃止候補	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。
135	北山根白石線	根白石	0.8	16	継続候補	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。
136	荒巻根白石線	川平	1.0	18	継続候補	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。
137	荒巻大和町線	野村 ～ 加茂	1.3	18	継続候補	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。
138	新田岩切線	岩切	0.4	16	継続候補	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。
139	南宮北福室線	福室	0.2	18	継続候補	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。

対象 区間 番号	路線名	区間名	延長 (km)	幅員 (m)	評価 結果	評価理由
140	南仙台駅四郎丸線	袋原	0.7	16	継続候補	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。
141	南仙台駅四郎丸線	四郎丸1	0.2	16	継続候補	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。
142	南仙台駅四郎丸線	四郎丸2	0.7	16	廃止候補	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。
143	中田吹上線	四郎丸	1.7	16	廃止候補	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。
144	中田袋原線	前沖1	0.2	20	継続候補	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。
145	中田袋原線	前沖3	0.8	20	継続候補	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。
146	中田袋原線	四郎丸	1.3	20	廃止候補	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。
147	中田東線	袋原	0.8	16	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。
148	中田北線	中田 ～ 柳生1	0.3	16	継続候補	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。
149	中田北線	中田 ～ 柳生2	0.8	16	継続候補	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。
150	中田北線	柳生	1.0	16	廃止候補	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、市街化調整区域にあることから、「廃止候補区間」とする。

対象 区間 番号	路線名	区間名	延長 (km)	幅員 (m)	評価 結果	評価理由
151	中田南線	中田	0.7	16	継続候補	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。
152	中田南線	柳生	0.4	16	廃止候補	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。
153	中田西線	柳生	0.2	16	廃止候補	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。
154	七北田実沢線	根白石	1.7	18	継続候補	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。
155	芋沢線	芋沢	1.9	16	廃止候補	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。
156	花京院通南光台線	小松島	1.0	15	継続候補	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。
157	花京院通南光台線	南光台	0.6	15	継続候補	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。
158	土樋藤塚線	土樋	0.2	22	継続候補	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。
159	土樋藤塚線	若林	1.0	15	継続候補	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。
160	北四番丁芋沢線	折立 ~ 芋沢	2.0	15	廃止候補	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。

対象 区間 番号	路線名	区間名	延長 (km)	幅員 (m)	評価 結果	評価理由
161	北四番丁芋沢線	八幡 ～折立	3.7	15	継続候補	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。
162	北六番丁線	柏木 ～八幡	0.7	15	廃止候補	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。
163	北六番丁線	木町通	0.6	15	廃止候補	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。
164	北六番丁線	宮町	0.2	15	継続候補	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。
165	北二番丁線	支倉町	0.2	15	廃止候補	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。
166	北二番丁線	上杉	0.4	15	廃止候補	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。
167	北二番丁線	宮町	0.5	15	廃止候補	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。
168	山田線	山田	2.7	12	廃止候補	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、市道鹿野人来田線、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。

(注1) 延長は、図上で計測した値であり、誤差を含みます。

5 . 今後の整備について

本市で検討を進めてきた都市計画道路網の見直しにおいて、『継続候補』となった区間については、市民の誰もが暮らしやすく、本市の持続的発展を支える都市計画道路網の形成に必要な道路であるため、着実な整備が必要です。

都市計画道路事業費が現在と同水準で推移した場合、『継続候補』となった区間の整備が完了するまでには概ね40年程度となり、見直し前に比べて大幅に短縮されますが、今後、さらなる財政制約の強まりが見込まれる中では、早期の事業着手が困難な区間も含まれています。

今回、都市計画道路網の見直しによる「新たな幹線道路網（案）」の公表にあわせ、現在事業中の都市計画道路の次に事業着手する路線・区間のうち、特に優先度の高い路線・区間を示します。

(1) 優先度の高い路線・区間

本市の骨格幹線道路網を形成する路線・区間、及び、現在渋滞している箇所を解消するなど事業効果の発現性が高い路線・区間を優先的に事業着手します。

対象 区間 番号	路線名	区間名	整備状況	延長 (km)	幅員 (m)	備考
6	郡山折立線	郡山	未着手	0.2	40	環状線
7	郡山折立線	大野田	未着手	0.3	40	環状線
8	郡山折立線	富田	未着手	0.4	40	環状線
9	郡山折立線	西多賀	未着手	0.6	40	環状線
10	郡山折立線	青葉山	未着手	3.0	12*2, 17.5	環状線
20	川内南小泉線	坂下(東仙台)1	未着手	0.5	36	渋滞解消
21	川内南小泉線	坂下(東仙台)2	未着手	0.2	36	渋滞解消
22	川内南小泉線	坂下(銀杏町)	未着手	0.7	36	渋滞解消
37	宮沢根白石線	小田原	未着手	0.3	36	環状線
38	宮沢根白石線	中江	未着手	0.7	36	環状線
39	宮沢根白石線	幸町	未着手	0.7	36	放射状線
40	宮沢根白石線	高松～安養寺	未着手	0.9	36	放射状線
41	宮沢根白石線	安養寺	未着手	0.5	36	放射状線
42	宮沢根白石線	南光台1	未着手	0.8	36	放射状線
43	宮沢根白石線	南光台2	未着手	0.3	36	放射状線
58	原町広岡線	長町	概成済	0.3	22	区画整理事業関連
64	向山常盤丁線	支倉町	概成済	0.4	27	環状線

(注2) 本市以外の実施主体によって整備される路線・区間(直轄国道)は含みません。

(注3) 表は対象区間番号順に示しており、優先順位を示すものではありません。

なお、上記区間は、今後概ね20年以内の事業着手を予定していますが、将来の交通環境の状況などに応じて、これら以外の路線・区間についても優先的に事業着手します。

6 . 説明会の開催について

都市計画道路網の見直しによる「新たな幹線道路網（案）」について説明会を開催いたします。

なお，関連する「（仮称）せんだい都市交通プラン（案）」及び「仙台市総合道路整備計画策定方針（案）」についても併せてご説明いたします。

説明会のスケジュールは，次のとおりです。

日 時	会 場	交通機関
平成 22 年 6 月 22 日（火） 19 時～21 時	仙台市役所本庁舎 8 階ホール	地下鉄：勾当台公園駅 バ ス：県庁市役所前
平成 22 年 6 月 23 日（水） 19 時～21 時	宮城野区役所 6 階ホール	J R 仙石線：陸前原ノ町駅 バ ス：宮城野区役所前
平成 22 年 6 月 24 日（木） 19 時～21 時	若林区役所 6 階ホール	バ ス：若林区役所前
平成 22 年 6 月 25 日（金） 19 時～21 時	太白区役所 5 階ホール	地下鉄：長町南駅 バ ス：地下鉄長町南駅・太白区役所前
平成 22 年 6 月 26 日（土） 10 時～12 時	仙台市役所本庁舎 8 階ホール	地下鉄：勾当台公園駅 バ ス：県庁市役所前
平成 22 年 6 月 28 日（月） 19 時～21 時	泉区役所東庁舎 5 階大会議室	地下鉄：泉中央駅 バ ス：泉区役所イズミティ 2 1 前
平成 22 年 6 月 29 日（火） 19 時～21 時	宮城総合支所 3 階会議室	J R 仙山線：愛子駅 バ ス：愛子駅前 宮城総合支所・愛子小学校前
平成 22 年 6 月 30 日（水） 19 時～21 時	秋保市民センター （体育館）	バ ス：秋保中学校前

ご自身の居住地に係わらず，どの会場にお越し頂いても結構です。

説明会の参加にあたり，事前申込み等は必要ありません。ご都合の良い会場に，直接，お越し下さい。

ご来場の際は，できるだけ，公共交通機関（地下鉄，バス）をご利用下さい。

説明会に関するお問い合わせは，

「仙台市交通政策課 電話 0 2 2 - 2 1 4 - 8 3 0 2（直通）」にお願いします。

7. ご意見の募集について

仙台市では、未着手または暫定整備の都市計画道路を対象にし、計画の継続または廃止を評価し、都市計画道路網の見直しによる「新たな幹線道路網(案)」をまとめました。この案に対し、皆さまのご意見をお聞かせ下さい。

資料の配布場所

- この都市計画道路網の見直しによる「新たな幹線道路網(案)」は、次の窓口で配布します。また、仙台市ホームページでもご覧いただけます。なお、区間毎の詳細な評価書は次の窓口で閲覧できるほか、仙台市ホームページでもご覧いただけます。

窓 口	市役所本庁舎 1階市民のへや・7階交通政策課， 区役所道路課，宮城総合支所道路課，秋保総合支所建設課
ホームページ	仙台市交通政策課ホームページ http://www.city.sendai.jp/toshi/kotsukeikaku/

ご意見の受付期間

- 平成22年6月7日(月)～平成22年7月23日(金)まで
(郵送の場合は、平成22年7月23日当日消印有効)

ご意見の提出方法

- 書面(様式自由)に、ご意見、住所、氏名(法人や団体の場合は法人名、団体名)を記入し、郵送、FAX、Eメールのいずれかの方法でご提出下さい。
電話や窓口など、口頭による受付はいたしませんので、ご了承ください。

ご意見の取扱方法

- (1) ご記入いただいた個人情報は、この意見募集の目的の範囲内で利用いたします。また、個人情報は適正に管理を行い、他の目的に利用することはありません。
- (2) ご意見をいただいた方の個人情報は一切公表いたしません。ご意見の内容については公表する場合がありますので、あらかじめご了承ください。
- (3) いただいたご意見に対する個別の回答はいたしませんので、ご了承ください。

ご意見の提出・ お問い合わせ先

仙台市都市整備局 総合交通政策部 交通政策課
〒980-8671 仙台市青葉区国分町3-7-1
電 話 022-214-8302
F A X 022-211-0017
Eメール tos009510@city.sendai.jp