

# 福島市都市計画道路見直し案



令和5年3月

福島市都市計画課



# 目次

1. はじめに	1
1.1 見直しの目的	1
1.2 見直しの流れ	1
2. 都市計画道路見直しの背景	2
2.1 福島市の現状	2
2.2 見直しにあたっての課題	12
3. 将来都市像と都市計画道路のあり方	13
3.1 目指す都市の将来像	13
3.2 都市計画道路のあり方	24
4. 長期未着手都市計画道路の抽出	27
4.1 都市計画道路の整備状況	27
4.2 長期未着手都市計画道路の抽出	29
5. 都市計画道路の見直し方針	31
5.1 見直し対象路線	31
5.2 見直しの基本的な考え方	35
5.3 路線の評価方法	36
5.4 必要性の評価結果	43
5.5 実現性の評価結果	52
5.6 代替性の評価結果	57
5.7 第一次見直し方針（案）と道路網の検証	62
6. 将来交通量推計	68
6.1 検討条件	68
6.2 検討ケース	70
6.3 交通量推計結果	71
6.4 交通処理機能の検証	81
7. 都市計画道路の見直し案について	84
7.1 総合評価	84
7.2 総合評価を踏まえた変更内容の整理	93
7.3 見直しによる用途地域指定への影響	99
7.4 都市計画道路の見直し案について	101
7.4.1 見直し方針	101
7.4.2 都市計画道路の見直し案	102

## 1. はじめに

### 1.1 見直しの目的

都市計画道路は、地域の現状や課題に合わせて定期的な見直しをすることにより、更に地域に即した計画にしていくことが求められる。そのため、長期未着手都市計画道路において、福島市の将来都市像や都市計画道路としての役割を確認し、将来にわたって有効な道路網を形成するため見直しを行うものである。

### 1.2 見直しの流れ

「長期未着手都市計画道路見直しガイドライン」(平成18年3月：福島県)(以下、「ガイドライン」とする。)をもとに、都市計画道路に必要な検討項目について整理するとともに、「まちづくりにおける実現性」「都市計画道路の機能における必要性」「道路網における代替性」の観点から、長期未着手都市計画道路の見直しを検討する。

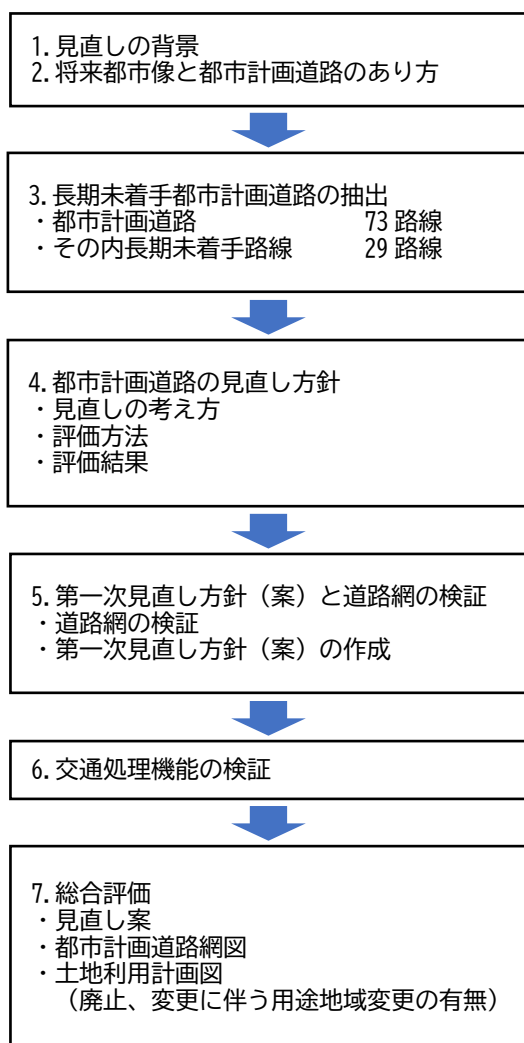


図 1.2.1 都市計画見直しのフロー

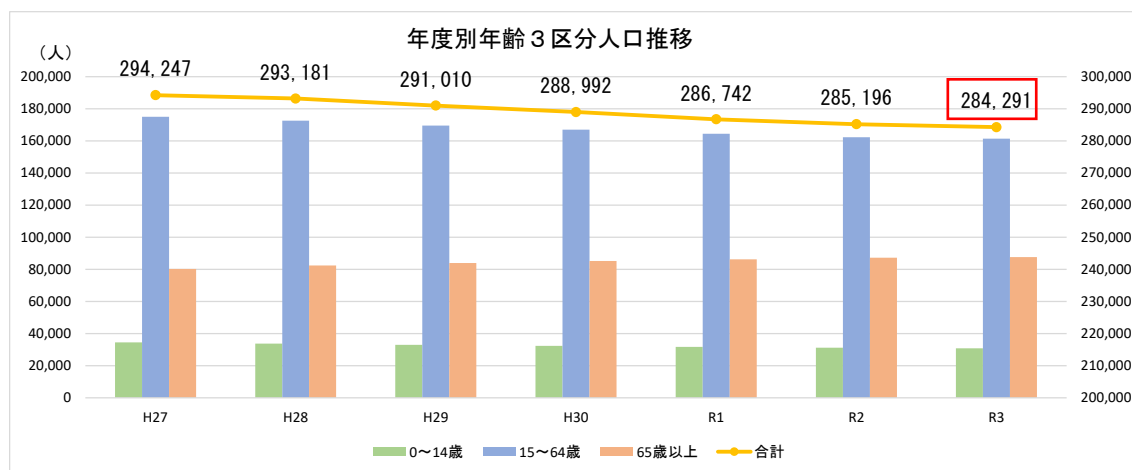
## 2. 都市計画道路見直しの背景

現在の都市計画道路は、既決定から50年以上経過しているが未だに着手していない路線も多く、長期間にわたり個人の権利を制限し続けているほか、人口減少に伴う交通量の減少、新規改良路線の事業費削減を踏まえ、より効率的な道路交通ネットワークの再構築が求められている。

### 2.1 福島市の現状

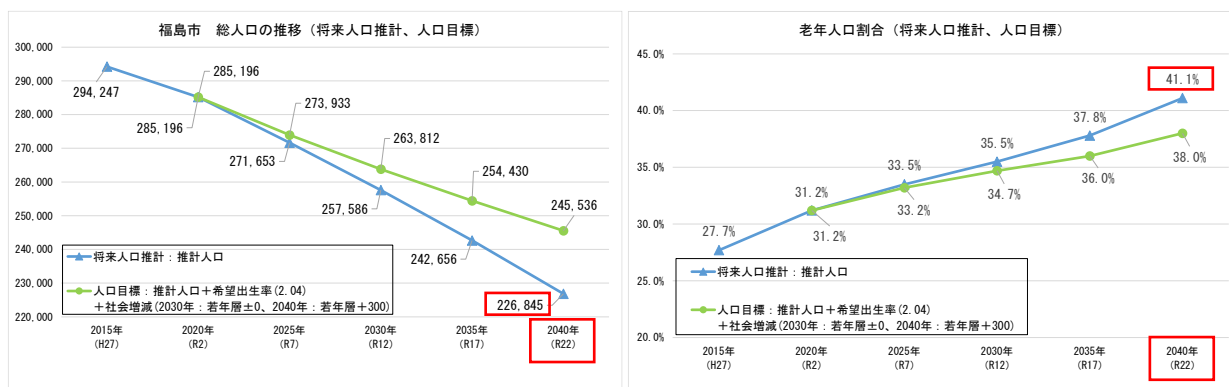
#### (1) 福島市の人口

福島市の人口は減少傾向にあり、令和3年の3月には284千人となっている。現状の推移のままでは、令和22年に227千人まで減少する見込みであり、また高齢化により65歳以上が41.1%と4割を超える数値になる予想がされている。



※各年度10月の人口推計を使用し、令和3年のみ最新となる3月の人口推計を使用  
出典：福島市HP記載 福島市の推計人口（令和3年3月19日更新）

図 2.1.1 福島市の人口推移



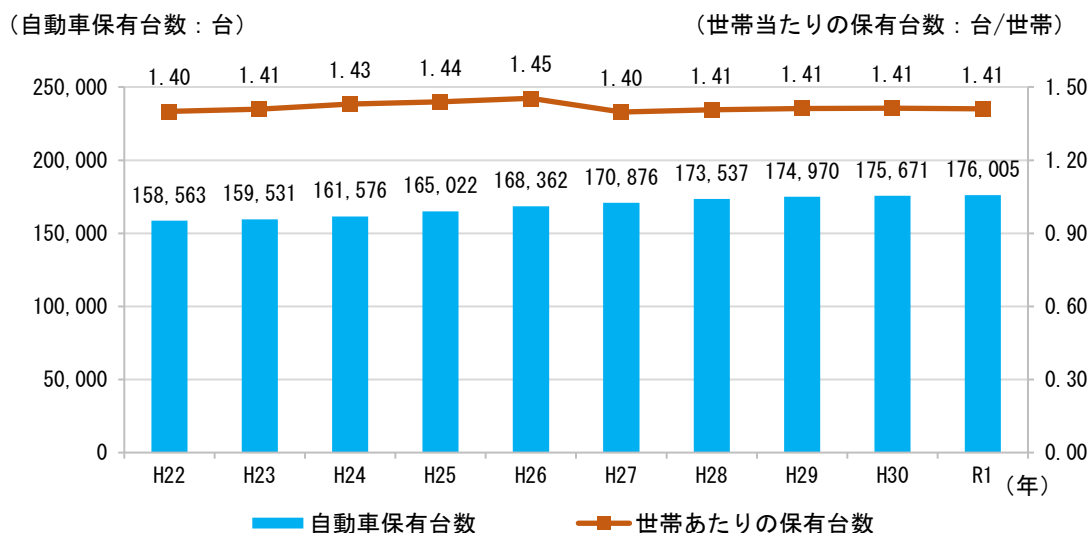
出典：福島市総合計画まちづくり基本ビジョン（令和3年3月）

図 2.1.2 人口の将来展望



## (2) 福島市の自動車保有台数と運転免許者数

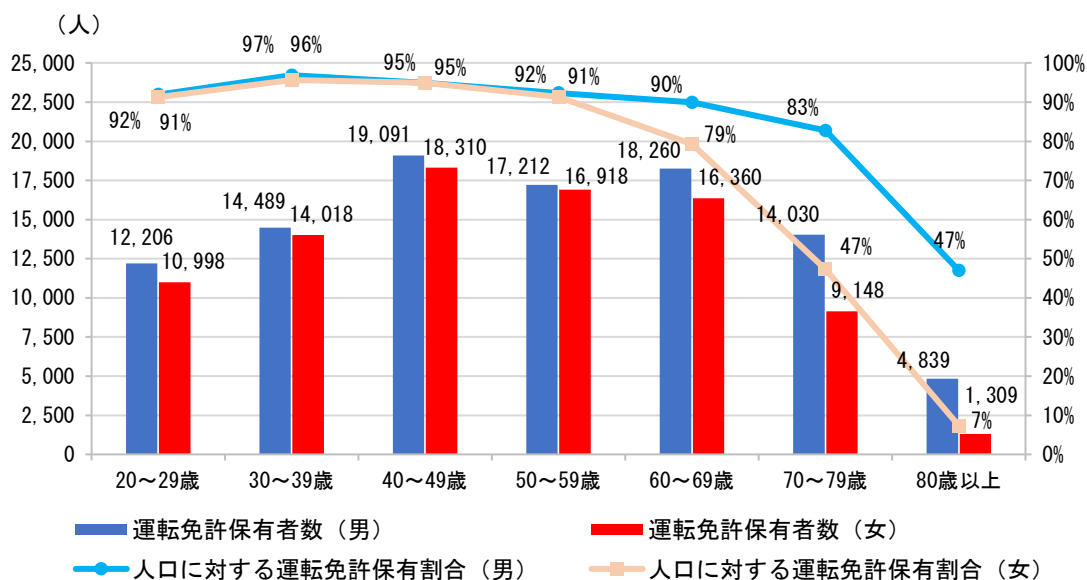
人口に対する運転免許の保有割合は、70歳を超えると低下するが、20歳～59歳では約90%と高く、自動車保有台数も増加傾向にあり、自動車への依存傾向が続いている。



※自動車保有台数は、乗用車と軽自動車を含めた台数  
 ※世帯数は、福島県現住人口調査結果による（各年10月1日時点）

出典：国土交通省 東北運輸局 福島運輸支局 HP 記載 市町村別保有車両数（令和2年3月31日）  
 福島県 HP 記載 福島県現住人口調査年報（令和元年度版）

図 2.1.3 自動車保有台数の推移



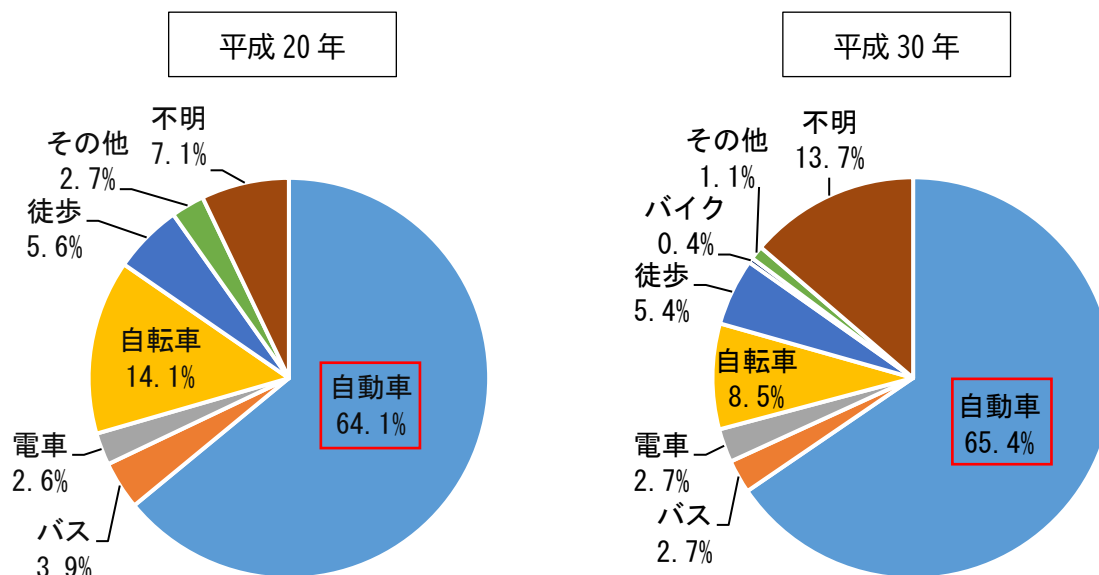
※対象となる運転免許は、大型二種、中型二種、普通二種、大特二種、けん引二種、  
 大型、中型、普通、大特、けん引、大型二輪、普通二輪、小特、原付  
 ※令和元年12月末時点

出典：福島県警察本部 交通白書（令和2年）

図 2.1.4 福島市内の性別年齢別運転免許保有者数

### (3) 日常生活の移動手段

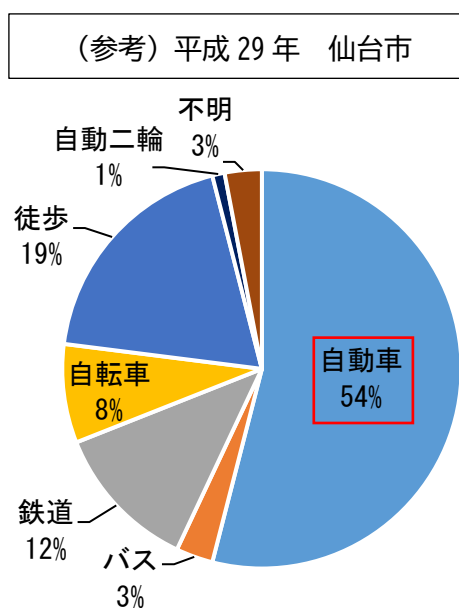
福島市民の日常生活の移動手段の中で自動車占める割合は、平成20年が64.1%、平成30年が65.4%となっており、若干増加している。隣県の県庁所在地である仙台市のパーソントリップ調査結果の54%と比較すると、高い状況にあることが分かる。



出典：新・福島市総合計画策定のための市民アンケート調査結果のあらまし（平成21年3月）

出典：新しい福島市総合計画の策定に向けた市民アンケート調査報告書（平成30年12月）

図 2.1.5 日常生活の移動手段（福島市）

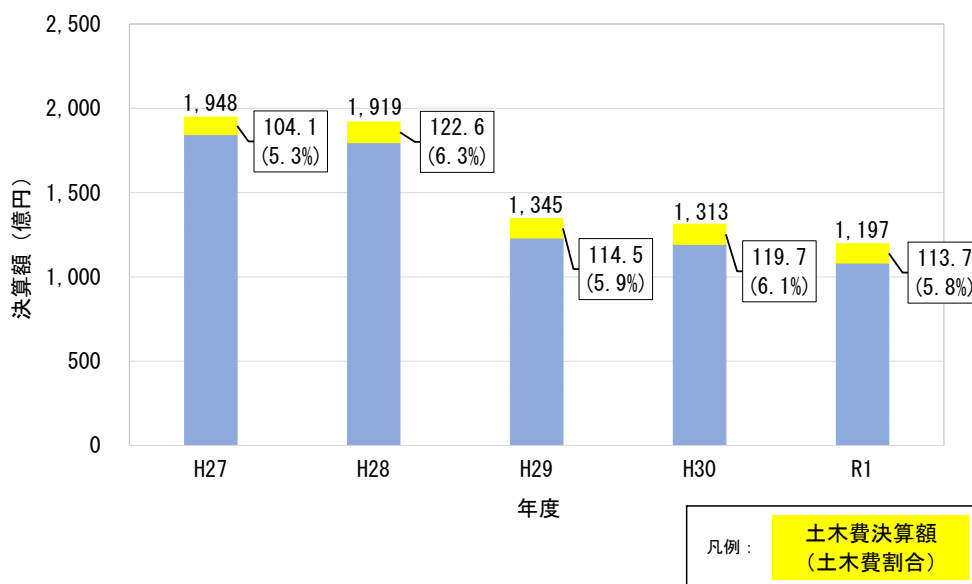


出典：仙台都市圏パーソントリップ調査（令和2年7月）

図 2.1.6 日常生活の移動手段（仙台市）

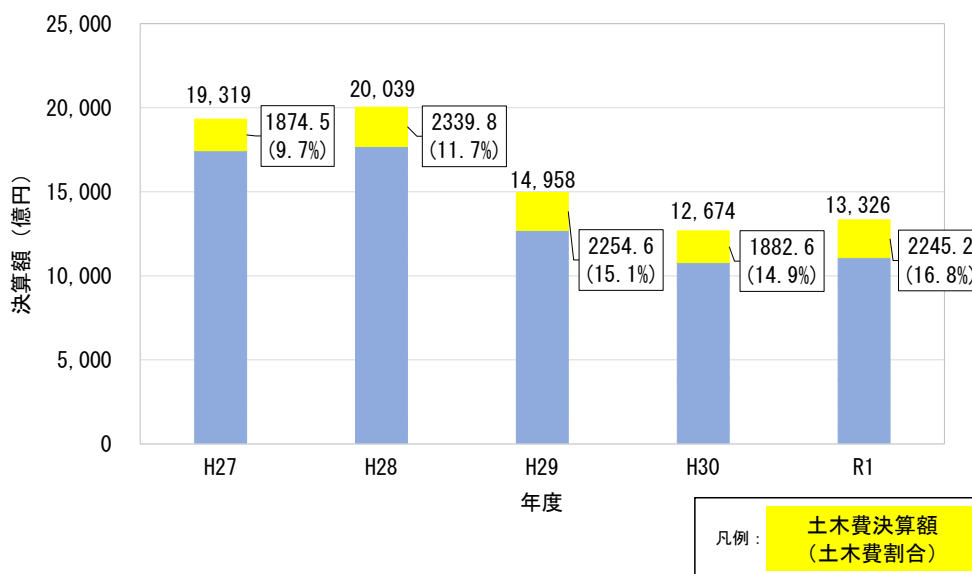
#### (4) 土木費の推移

福島市の歳出状況を見ると、令和元年度の総額は平成 27 年度と比べ 750 億円程減少しており、土木費も減少傾向にある。一方、福島県の歳出状況は全体的に減少傾向にあるものの、土木費はほぼ横ばいである。



出典：福島市 HP 記載 ふくしま市政だより 財政公表（平成 28 年～令和 2 年）

図 2.1.7 福島市の土木費推移



出典：福島県 HP 記載 財政状況資料集（平成 27 年度～平成 30 年度）  
主要な施策の成果説明書（令和元年度）

図 2.1.8 福島県の土木費推移

(5) 都市計画道路の指定状況

福島市の都市計画道路は73路線あり、整備率は約61% (132km/217km) である。計画決定された当初から20年以上経過し、かつ未着手区間を含む路線は29路線ある。

その路線の未整備延長は約55kmであり、内訳は以下のようになっている。

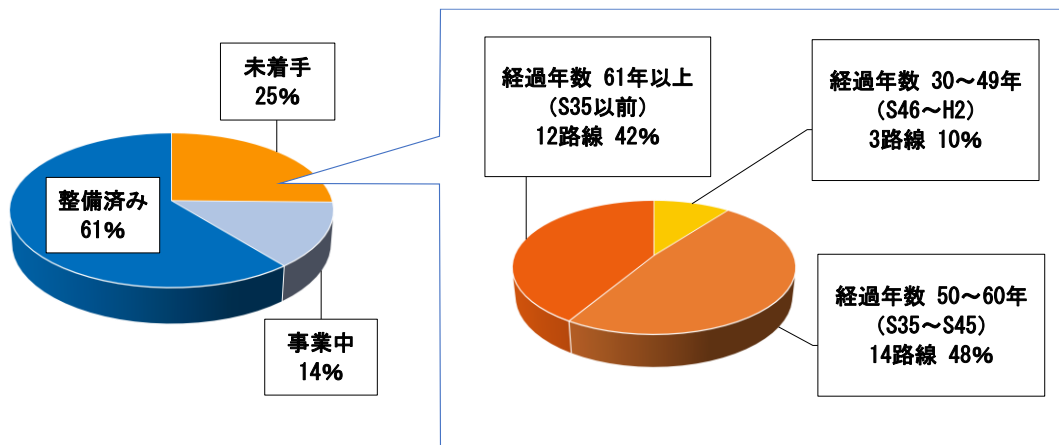


図 2.1.9 長期未着手路線の経過年数の内訳

以下に都市局及び道路局所管での都市計画道路整備事業費の推移を示す。

都市局及び道路局所管での都市計画道路整備事業費

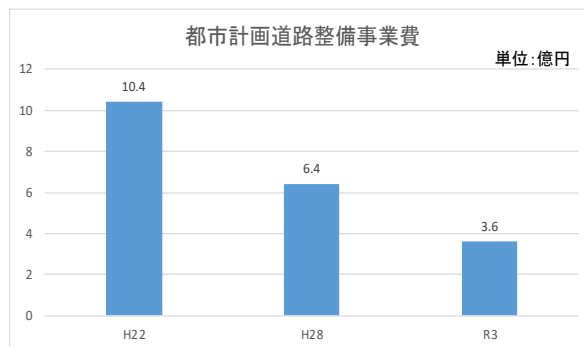


図 2.1.10 都市計画道路整備事業費の推移

都市計画道路の指定状況図は、次ページの図 2.1.11 のとおりである。



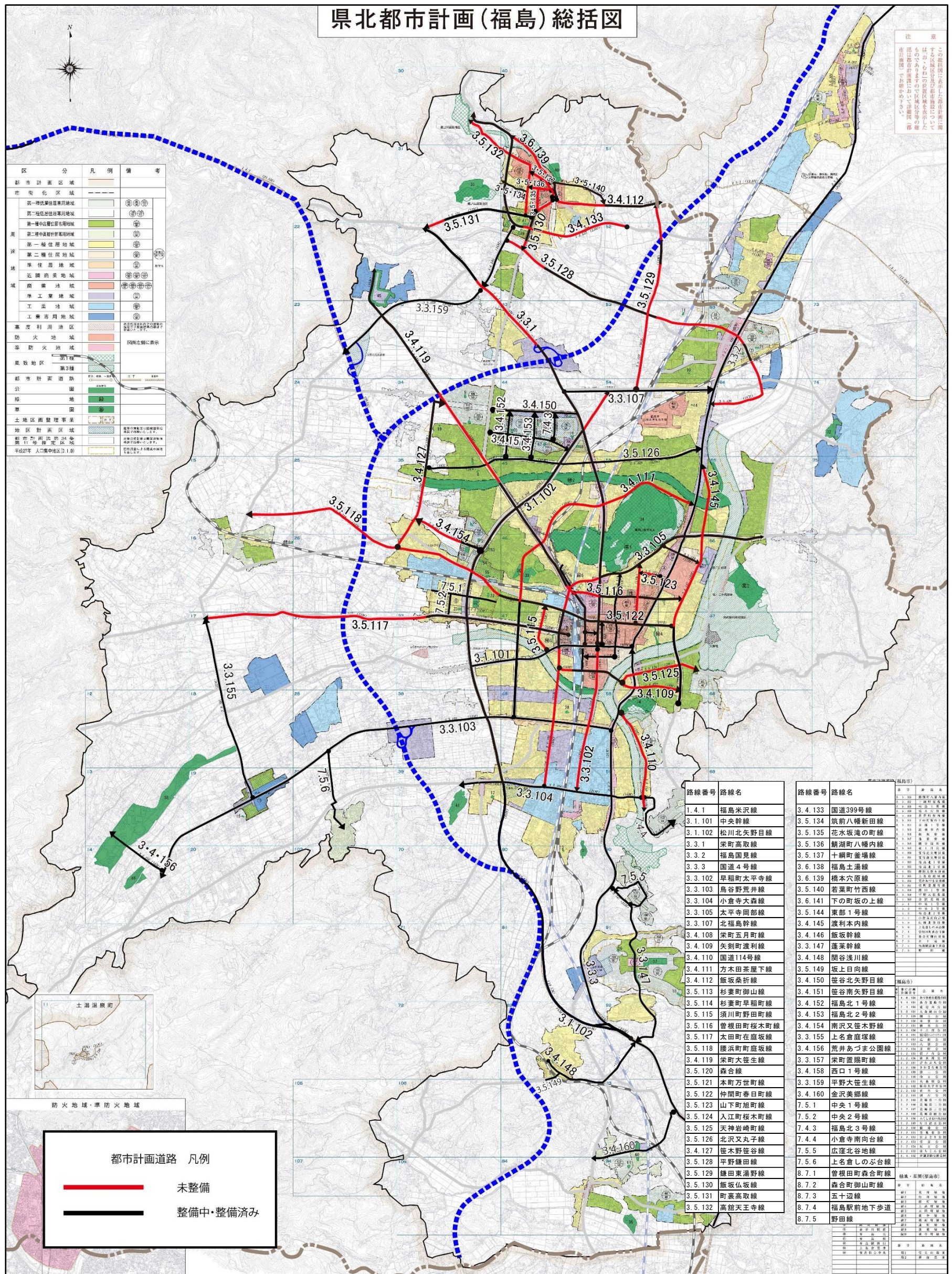


図 2.1.11 県北都市計画(福島)総括図



## (6) 福島市の道路網

### ■現況道路網と都市計画道路

福島市の道路網は、福島県内、県外の主要都市を結ぶ自動車専用道路・東北自動車道、主要幹線道路となる国道4号、国道13号、国道115号等が軸となっている。中心市街地と地域間を結ぶ都市幹線道路は中心市街地から放射状に伸びており、それらをリング状に連絡し、地域間の直接的な移動を可能にしている環状道路が配置されている。しかし、都市計画道路に指定されている環状道路は整備途中のものが複数存在するため、早期の整備が求められる。

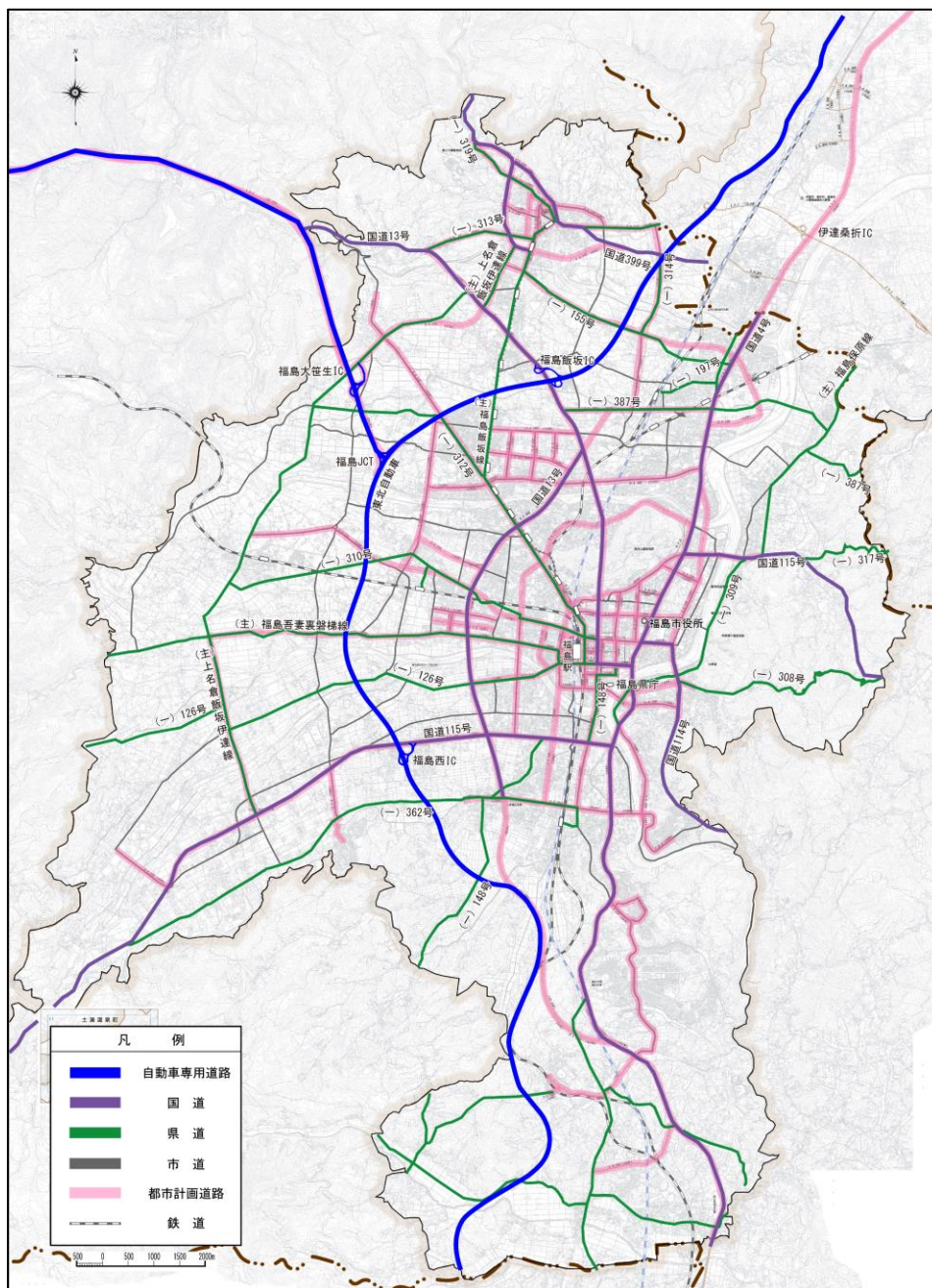


図 2.1.12 福島市の道路網

## ■道路網密度

福島市の市街化区域内で、2車線道路の網密度を地域区別に以下に示した。なお、土湯温泉町地区・立子山地区・飯野地区は市街化区域外である。

市街化区域内全体の2車線道路密度は約2.8km/km<sup>2</sup>となっている。

表 2.1.1 地域区分ごとの2車線道路網密度

No.	地区名	面積 (km <sup>2</sup> )	距離 (km)	密度 (km/km <sup>2</sup> )
1	本庁(中央東、中央西)	8.12	28.57	3.5
2	渡利	2.74	9.97	3.6
3	杉妻	3.21	9.79	3.0
4	蓬萊	2.90	14.88	5.1
5	清水	5.91	8.87	1.5
6	東部	2.15	4.15	1.9
7	北信	6.53	23.97	3.7
8	吉井田	2.09	5.64	2.7
9	西	1.13	2.65	2.3
10	信陵	2.09	8.31	4.0
11	飯坂	3.35	8.83	2.6
12	松川	3.32	4.90	1.5
13	信夫	3.49	3.86	1.1
14	吾妻	3.40	5.97	1.8
15	土湯温泉町	-	-	-
16	立子山	-	-	-
17	飯野	-	-	-
	全体	50.43	140.36	2.8

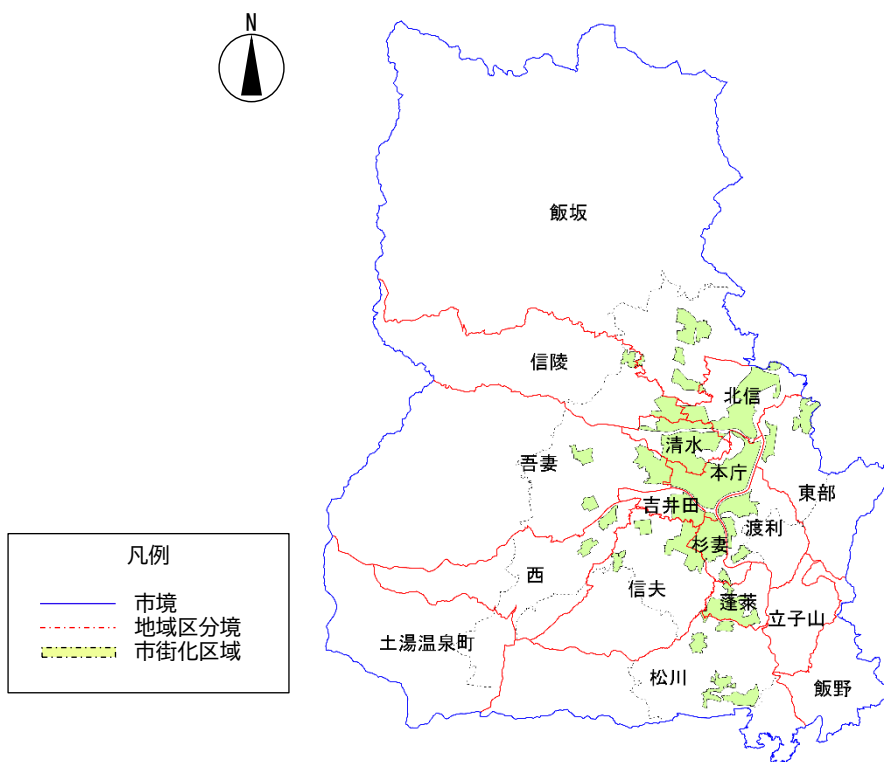


図 2.1.13 福島市の地域区分





(8) 福島市の道路交通状況

交通量調査（令和2年10月実施）の実測値を元に、福島市の道路交通状況の流れを示した。なお、交通量の詳細は別資料の「交通量調査結果」を参照のこととする。

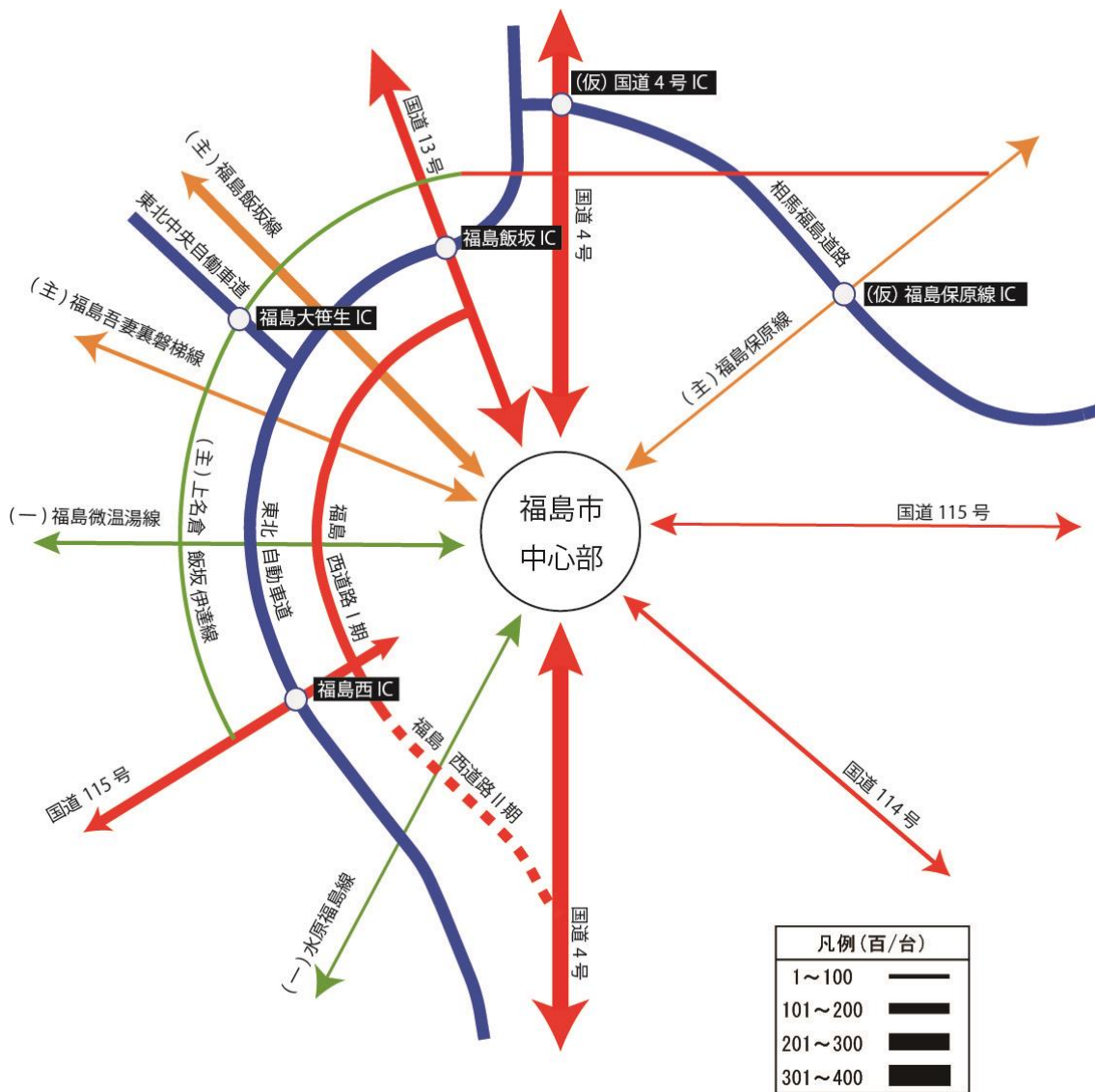


図 2.1.15 福島市道路交通量図

## 2.2 見直しにあたっての課題

### (1) 長期未着手路線の整備

当初の都市計画決定から長期間（20 年間）が経過しても未着手となっている都市計画道路については、積極的に再検証や整備に取り組むことが求められる。移動手段における自動車の依存が高いことや、幹線道路が不足している現状からも、必要性があり設備効果のある未着手の都市計画道路を選定し、整備を推進していく必要があると言える。

### (2) 効率的な道路の整備

将来的に人口や交通量が減少していくことや、財源確保の不透明感から、代替路線として機能する既存道路の有効活用についても検証し、事業の選択と集中を行って効率的に整備をしていくことが求められる。

### (3) 環状道路の不足

福島市内では、整備途中の環状道路が複数存在し、広域的な移動を円滑に行いにくい状況にある。効率的な都市活動に寄与するために、環状道路の整備を進める必要がある。

### (4) 交通混雑の解消

福島市の重要なネットワークである国道 4 号、13 号では、慢性的な渋滞が発生している。主要な幹線道路への交通集中を改善し分散を図るため、幹線道路網を構築することが求められる。

### (5) 歩車道の分離

駅周辺の中心市街地や、飯坂地区等の温泉街は、歩行者と自動車を分離させた快適で歩きやすい歩行空間を確保することで、高齢者や子供をはじめとする交通弱者が安全で安心して活動できるまちづくりを進めることが重要である。

### 3. 将来都市像と都市計画道路のあり方

#### 3.1 目指す都市の将来像

(1) 福島県総合計画「ふくしま新生プラン」(平成 24 年 12 月) 福島県

県の最上位計画であり、あらゆる政策分野を網羅し、県づくりの方針や施策を示すものである。平成 21 年 12 月に策定した福島県総合計画「いきいき ふくしま創造プラン」を元に、社会経済情勢の変化を踏まえて改訂している。

#### ① 福島県の基本目標

夢・希望・笑顔に満ちた“新生ふくしま”

#### ② 交流基盤・物流基盤

##### 〈1〉 高速交通ネットワークの整備と活用

- ・東北中央自動車道の整備を促進、太平洋側と日本海側の輸送ルート等の多重化
- ・磐越自動車道の 4 車線化を促進、太平洋側と日本海側の輸送ルート等を強化
- ・常磐自動車道の整備を促進、東北圏と首都圏の輸送ルート等の多重化
- ・会津縦貫道の整備を促進、会津地方の縦軸の輸送ルート等を強化
- ・国道 4 号、6 号、13 号、49 号、115 号等の整備を促進、県土の連携軸を強化

##### 〈2〉 骨格となる道路網の整備と活用

###### 【地域連携道路の整備に関する取り組み】

国道 114 号、288 号、399 号、県道原町川俣線、小野富岡線等、浜通り地方と中通り地方をつなぐ東西連携道路等の整備を推進。また、災害に強く信頼性の高い道路網の構築、避難が解除された地域の生活を支える道路網の整備を推進。

###### 【高速交通ネットワークとのアクセス強化に関する取り組み】

高速交通ネットワークと市街地や物流・産業・防災拠点とのアクセス強化を推進。

###### 【産業拠点を結ぶ道路の整備に関する取り組み】

中心市街地、工業団地、物流拠点、重要港湾等を相互に結ぶ道路の整備を推進、物流の効率化や企業立地の促進。

###### 【指定道路の整備に関する取り組み】

25 トン車両が自由に通行可能な指定道路の整備等を推進、物流コストの低減を図る。また、国際標準規格である 40 フィートコンテナに対応した道路整備の検討。

###### 【生活圏内の道路の整備に関する取り組み】

生活圏内の道路では、幅員が狭い区間、交通量が多い区間、事故が多い区間等を中心に、重点的な整備の促進。

###### 【交通渋滞対策に関する取り組み】

交通渋滞対策として、バイパスや交差点の改良、ノーマイカーデーの活用、時差通勤の導入、信号の調整。

### ③ 多極分散型の県土構造

本県は、南北方向と東西方向の連携軸の結節上に特色ある七つの生活圏が形成されており、それぞれの軸に都市が分散した、多極分散型の県土構造となっている。県庁所在地である福島市は二本松市や伊達市とともに県北地域に位置している。

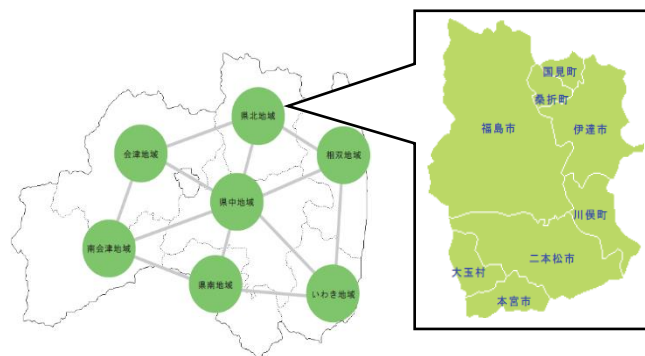


図 3.1.1 県土構造図

### ④ 県北地域の課題と施策

#### 主要な課題

- ・安全、安心の確保、避難者への支援
- ・人口減少社会を見据えた地域の維持、活性化
- ・原子力災害の克服と地域の特色を生かした産業の復興
- ・持続可能な生活を支える社会基盤の充実

#### 主要な施策

- ・誰もが安心して生き生きと暮らせる生活圏の形成
- ・地域を支える人づくり、多彩な交流の促進による地域の活性化
- ・地域産業の再生と新たな社会を拓く活力ある産業の創出
- ・災害に強く、安全で安心な生活を支える基盤の整備

### ⑤ 施策の主要な取り組み

#### 誰もが安心して生き生きと暮らせる生活圏の形成

- ・除染特別地域における国の除染作業の促進
- ・疾病の早期発見、早期治療の促進
- ・自然、交流体験活動や屋内遊戯施設等の開設、運営支援の促進
- ・避難生活者の生活再建、健康等の増進
- ・復興公営住宅の整備等の住環境、教育環境の充実
- ・各自治体が必要とする施策への対応、推進

#### 地域を支える人づくり、多彩な交流の促進による地域の活性化

- ・市町村、教育機関等と連携、人材の育成の促進
- ・地域資源を発掘、新たな観光資源として活用し、着地型観光の取り組みを促進
- ・国内外の方々と交流を深める取り組みの推進
- ・農山村地域と都市部との交流、地域外からの人材定着を促進

#### 地域産業の再生と新たな社会を拓く活力ある産業の創出

- ・産業全般の正確な情報を発信、風評の払拭を図る
- ・放射性物質除去等、研究や技術開発の促進
- ・農林業の技術習得等、地域全体で支援する体制づくりの促進
- ・高速交通体系等を生かしての企業誘致、雇用の創出
- ・医療福祉機器等、研究開発と環境整備の促進
- ・製造技術の高度化、産業人材の育成を促進

#### 災害に強く、安全で安心な生活を支える基盤の整備

- ・地域医療連携体制の整備を促進
- ・交通体系の維持、再構築、及び生活交通を確保するために係る取り組みを推進
- ・災害に強く、住民生活や産業を支える主要道路の整備促進、及び県北地域と浜通りを結ぶ東西連携道路の整備促進
- ・東北中央自動車道（相馬福島間、福島米沢間）や国道4号、13号の早期整備
- ・防災上重要な施設等の老朽化対策や耐震化の促進

## (2) 県北都市計画区域マスタープラン（平成26年）福島県

県北都市計画区域マスタープランは都市計画法に基づき、長期的視点に立った都市の将来像を明確にするとともに、都市計画の基本的な方向性を示すものである。

### ① 背景

人口減少や少子高齢化の進行、地球環境問題の深刻化、財政上の制約等大きく変化が生じている。また、経済効率重視の開発・土地利用の進行に伴い、地域が個性を喪失し、魅力を低下させているため、自らの地域の魅力を再検証し固有の資源を有効に活用しながら、新しい時代認識をもって、適切に対応していくことが急務となっている。

### ② 基本認識

本県の都市は広大で豊かな自然的環境の中に点在しており、都市と周辺の田園地域等が有機的なつながりを持ち、共生していくという視点が不可欠である。都市及び田園地域等の文化やコミュニティを尊重しながら、相互交流や相互補完を活発化し、幅広いネットワークを形成、豊かな自然的環境との調和を図りながら、にぎわいと魅力のある持続可能な共生社会を目指していく。

以上の考え方により、「都市と田園地域等の共生」を都市政策の基本理念とし、その概念を図に整理すると、以下のとおりである。



図 3.1.2 都市政策の理念図

### ③ 都市づくりの基本理念

活力にあふれ、豊かな自然環境と共生する、学術・文化都市

### ④ 目指す都市像

にぎわいのある都市づくり

市街地と豊かな自然・田園が調和した都市づくり

学術・文化機能を生かした都市づくり

### ⑤ 都市づくりの基本目標

#### 緑豊かな自然環境や田園地域等の保全

- ・阿武隈川とその支流は、貴重な水資源であるため、上下流域が一体となった水環境の保全を図る
- ・本市計画区域を代表する特産物、里山や田園風景を利用した交流の促進、保全等を図る
- ・自然及び農地を保全するため、市街地の無秩序な拡散を抑制し、都市機能が集積した拠点間及び田園集落が連携した集約型都市構造への転換を図る

#### 安全で安心できるまちづくりの推進

- ・治水、治山事業等の防災対策や急傾斜地対策、下水道整備を進め、災害の予防に努める
- ・災害発生時、避難場所や広域防災拠点となる公園や広場の整備を推進する
- ・ハザードマップの整備等により、危険地域についての情報の周知徹底を図るとともに、住民と行政の連携の強化を図るものとする

#### 生活圏の広域化に対応した、交流と連携のネットワークづくり

- ・既存の社会基盤を有効に活用しながら拠点間の連携の強化を図る
- ・拠点地区と田園や丘陵部に点在する集落地区とのネットワークの形成を図る
- ・都市部と田園地域等の交流の促進を図る

#### コミュニティの維持に配慮したまちづくりの推進

- ・市街地部では、多様なライフスタイルを受け入れる良好なコミュニティの形成を進め、日常生活での住みやすさや防災面での地域力の向上に努める
- ・田園地域等では、豊かな自然や田園風景といった優れた資源を有効に活用するとともに、各地域の特徴や個性を守り発展させ市街地部との連携や交流を図ることでコミュニティの再生に努める
- ・市街化調整区域では、必要に応じ、地区計画等の仕組みを活用することで、既存集落の維持や再生を図る

#### 魅力とにぎわいのある中心核と産業基盤の形成

- ・市街地周辺部等への無秩序な拡大を防止し、まとまりのある市街地の形成を図る
- ・もも、なし、りんご等の果樹を利用した農商工連携等、多様で広域的な連携を促進し、産業の活性化に努める
- ・医療関連産業の集積や振興を図るとともに、再生可能エネルギー等、新たな需要や雇用が期待できる産業の集積を図る

#### 環境負荷の少ない低炭素型のまちづくりの推進

- ・温室効果ガスの発生抑制及び温室効果ガスの吸収源である緑の保全や創出、エネルギーの効率的な利用を図り、環境負荷の少ない低炭素型のまちづくりを推進する
- ・市街地内での公園や緑地の整備推進、民有地の緑化の促進に努めるほか、市街地を取り囲む山林、農地等の自然環境の保全を図る
- ・農地への復元が困難な耕作放棄地等については、太陽光、風力発電等による土地利用の促進を図る

#### 住民の暮らしを支える都市施設の整備

- ・都市施設は、既存の施設を有効活用しながら、土地利用や他の計画との整合性、一体性に配慮して整備を進める
- ・良好な都市環境の形成等の観点から、計画的な整備を進める
- ・誰もがぐらしやすいまちを形成するため、地域住民の参加や協力のもと、ユニバーサルデザインの理念に基づき、時代に対応した都市施設の整備に努める
- ・地域の防災性の向上に対して、災害に強い都市施設整備を進める



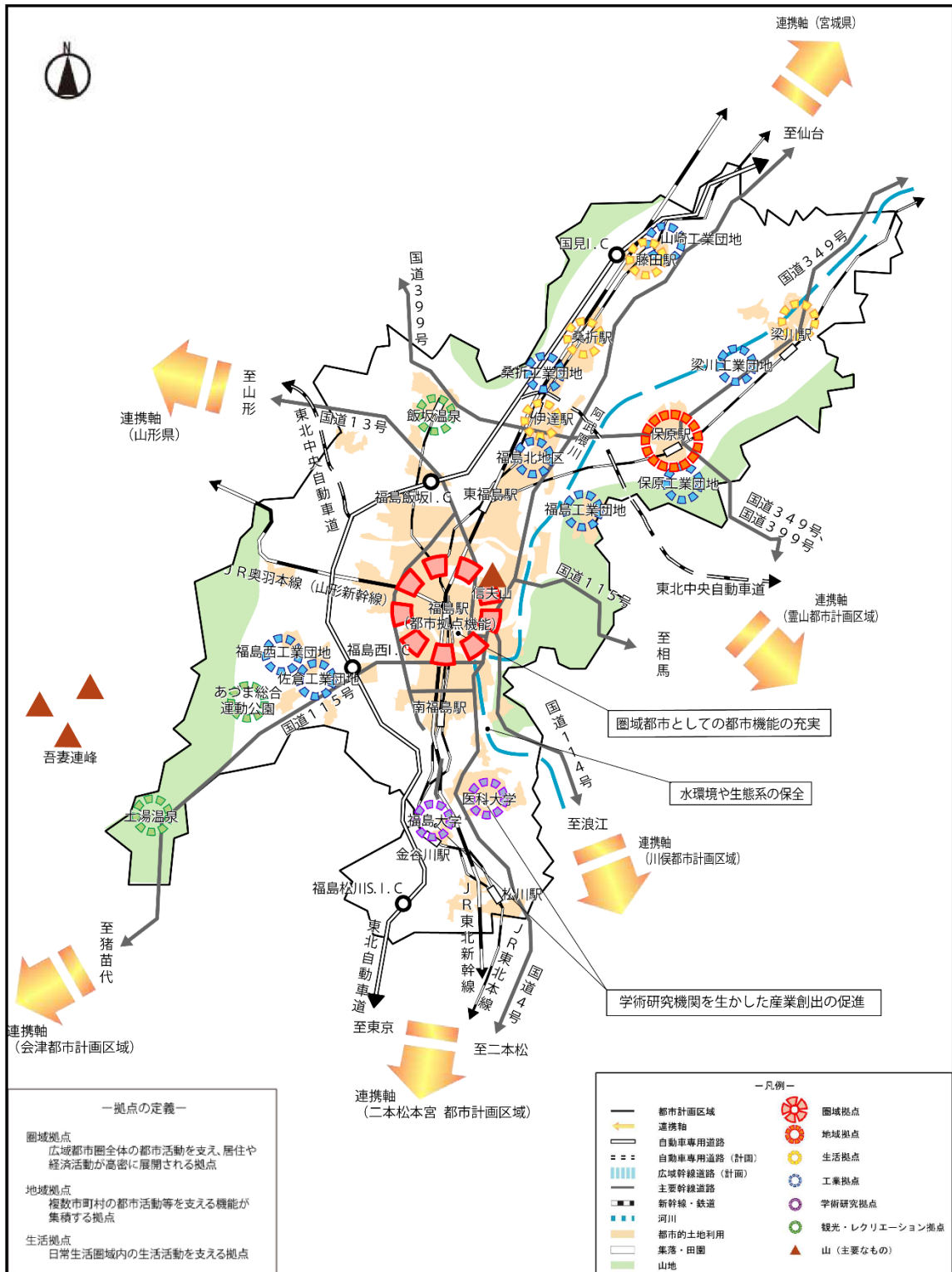


図 3.1.3 都市構造図

※なお、現在県北都市計画区域マスタープランの改定作業を行っており、令和 4 年度に策定されるため、その計画に即した整備を進めていくことが必要である

### (3) 福島市総合計画まちづくり基本ビジョン（令和3年3月）福島市

福島市総合計画は福島市のまちづくりに関する最上位の計画であり、2021年度（令和3年度）から5年間福島市の新たなまちづくり全体の指針となる。

#### ① 将来都市像

人・まち・自然が奏でるハーモニー未来協奏（共創）都市  
～世界にエールを送るまち ふくしま～

#### ② 重要な視点

福島らしさを生かした新ステージの形成

県都としての責務

持続可能性の実現

ポストコロナ時代を見据えた社会づくり

多様性の尊重

#### ③ 基本方針

##### 基本方針

- 子どもたちの未来が広がるまち
- 暮らしを支える安心安全のまち
- 次世代へ文化と環境をつなぐまち
- 産業とにぎわいを生み出す活力躍動のまち
- 新ステージに向けて共創、調整、発信するまち
- 効率的で質の高い行政財経営

#### ④ 重点施策とそれに連動した個別施策

##### 子どもたちの未来が広がる子育て、教育の新ステージの実現

- 子育て支援の充実、学校教育の充実、学びの環境の充実、生涯学習の振興等

##### 「人」と「活力」であふれる農業・商工業の実現

- 就労の支援と雇用の創出、農林業の振興、工業の振興、商業の振興等

##### 復興、創生のための放射能対策と風評払拭の推進

- 放射線対策の充実、農林業の振興、観光による地域振興等

##### 福島らしい個性とにぎわいのあるまちづくり

- スポーツの振興、中心市街地の活性化、道路交通ネットワークの整備、公共交通網の充実、観光による地域振興等

##### 災害対策の強化

- 危機管理、防災減災体制の充実、消防や救急体制の充実や良質な水道水の安定供給等

##### 移住・定住に向けた支援・受入体制の強化

- 快適な住環境の形成、就労の支援と雇用の創出、移住定住や関係人口の拡大

##### 安心して暮らせる健康、医療、福祉の総合的な推進

- 医療体制の充実、地域福祉の推進と障がいのある人の福祉の充実、高齢者福祉の充実、多文化共生の推進等

##### 市民総活躍と市民共創のまちづくり

- 男女共同参画や人権尊重の推進、市民共創や地域連携の推進等

##### 豊かな文化芸術の振興と発信

- 文化芸術の振興、市民とのコミュニケーションと情報発信の充実等

##### 新たな施策への挑戦と発信による都市ブランド力の向上

- 市民とのコミュニケーションと情報発信の充実等

##### 脱炭素社会の実現と循環型社会の構築

- 環境の保全、良質な水道水の安定供給、都市緑化や景観形成の推進

##### ICTを活用した行政・経済・社会の変革

- ICT化の推進、行財政経営の推進等



## ⑤ 道路交通ネットワークの整備

### 〈1〉 目指す姿

徒歩、自転車、自動車、公共交通を利用し、安全で快適に都市間・地域間・拠点間を移動できる道路交通ネットワークが形成されています。

### 〈2〉 現状と課題

#### 【道路ネットワークを取り巻く環境の変化】

- ・福島圏域の高規格幹線道路網は、東北縦貫自動車道、東北中央自動車道については、相馬福島区間の開通により相馬港と内陸部との連携が一層強化された
- ・福島市の幹線道路網は、国道4号や国道13号、国道115号等の幹線道路が中心部から放射状に形成され、これらの道路を結ぶ国道13号福島西道路の南伸や都市計画道路太平寺岡部線等の環状道路の整備が進められている
- ・県都として、道路の整備にあたっては、長期的な視点に立った将来交通需要や多様な市民ニーズに対応した都市交通計画が求められている
- ・幹線道路の整備に伴う郊外の大規模商業施設の立地等、土地利用の変化により分散化して発生している交通渋滞の緩和、解消施策が求められている
- ・近年は甚大な大規模自然災害が発生しているため、広域的な避難や支援、緊急物資の輸送、迅速で安定した救急搬送等多くの機能を有する災害に強い道路ネットワークの確立が求められている

#### 【誰もが安全で快適に通行できる道路空間へのニーズの高まり】

- ・道路が狭く歩道がない、車道との段差が大きい等、高齢者や子どもの通行に支障のある道路の改善が求められている
- ・歩行者も自転車も安心して通行できる、人にやさしい歩行空間形成に努める必要がある
- ・道路空間を活用した住民との共創によるまちづくり活動を推進していく必要がある

#### 【道路施設の維持管理コストの増加】

- ・人口減少や少子高齢化の進行がみられる社会情勢において、大幅な税収増は見込めない一方、小規模な宅地開発等により市道認定路線数は増加傾向にある
- ・道路施設の老朽化が進行しており、橋梁については老朽化対策及び耐震補強等の対策が喫緊の課題となっている
- ・道路施設の維持管理については、修繕費用の縮減を図るため従来の事後保全的な修繕から予防保全的な修繕へと計画的な事業の推進が求められており、優先順位を明確化し、効率的で効果的な管理を行っていく必要がある
- ・限られた道路予算の中で、道路の維持管理に対する要望に的確に対応していくには、公平性の確保や業務の効率化に取り組んでいく必要がある

### 〈3〉 施策の方向性

#### 【県都を支える機能的な道路ネットワークの形成】

- ・沿道環境と一体となった土地利用を図るとともに、市街地における広域拠点や地域拠点等の形成に向けて、国道13号福島西道路等骨格となる道路網を整備促進し、人と車が共存でき、アクセスしやすく、回遊しやすい道路や交通環境づくりを推進する
- ・人やモノの円滑な移動を確保するため、交通拠点、物流拠点から高速道路等へのアクセス性や現状の都市計画道路の整備状況を踏まえて、効率的で効果的な道路や環状道路整備を選定し、機能的な都市計画道路網の見直しを検討する
- ・都市計画道路の整備促進を図るとともに、公共交通機関の利用促進を図りつつ交通渋滞の緩和、解消を目指す
- ・近年の激甚化する地震災害や風水害、土砂災害等の大規模自然災害に対し、国土強靱化（※1）を推進し救急搬送の時間短縮による救命率の向上等、平常時から安定的に機能する道路ネットワークの整備を推進し、ライフラインの確保や防災機能等、多様な機能を発揮する道路ネットワークの強化を図る

#### 【誰もが安全で快適に利用できる福島らしい道路空間の創出】

- ・道路の拡幅や歩道設置、段差解消等、人にやさしい歩行空間を形成し、子どもを事故から守り高齢者や障がい者が安心して安全に利用できる道路環境の整備を推進する
- ・公共公益施設周辺の道路等、バリアフリー化を推進する
- ・快適に自転車利用ができる良好な自転車走行環境づくりを推進する
- ・個性ある街並みづくり、景観に配慮した公共空間づくり「ふくしま花回廊」等と連携し、住民の発意による主体的なまちづくり活動を推進し、公共空間の利活用を促進しながら、にぎわいのある歩行空間の形成を図る
- ・近年のボランティア活動の活性化やまちづくり活動への参加意欲の高まり等を背景に、地域の方々が「みち」を慈しみ道路の清掃や美化活動を行う道路愛護活動を支援する

#### 【持続可能な道路施設の維持管理の促進】

- ・安心して安全に利用できる道路環境を保全し、適正な維持管理に努める
- ・橋梁をはじめとする道路施設の老朽化対策及び耐震補強対策により長寿命化を図る等、効率的で効果的な管理によって、更新時期の平準化、総工事費の縮減に取り組む
- ・大規模自然災害に対応できるよう、道路施設の点検及び計画的な補修や補強を促進する
- ・道路維持管理における市民からのニーズ等を総合的に判断するといった、維持管理修繕箇所の優先順位の明確化を目指す
- ・「ICT（※2）による道路維持管理業務の効率化」を目指し、モバイルアプリケーション「LINE」を活用した市民通報システムの積極的な活用を図る

（※1）国土強靱化：大規模自然災害等への備えとして、致命的な被害を負わない「強さ」と迅速に回復できる「しなやかさ」を持った安全・安心な社会を平時からつくりあげていくこと。

（※2）ICT：Information and Communication Technologyの略。情報処理や通信に関する技術の総称。

#### (4) 福島市都市マスタープラン（平成 29 年 3 月）福島市

上位計画である福島市総合計画後期基本計画、福島市国土利用計画、県北都市計画区域マスタープランに即して、概ね 20 年後の都市の姿を展望した上で、まちづくり及び都市計画の基本的方針を示すものである。

##### ① 都市づくりの基本理念

みんなが誇れる県都ふくしまの創造

##### ② 目指す都市像

安全で安心して住み続けられる都市

豊かな自然や歴史・文化等を生かし、地域の個性や活力を育む、市民が誇れる都市

県都として人々が集い、にぎわい、交流する都市

##### ③ 都市づくりの基本目標

###### コンパクトな市街地と豊かな自然・田園が調和した都市づくり

- ・従来の拡大、拡散型の都市づくりを転換し、集約型のコンパクトシティ・プラス・ネットワークの都市づくりを目指す

###### 県都福島的发展を先導する中心市街地や産業拠点の活力ある都市づくり

- ・中心市街地において、都市機能の集積強化を図り、福島駅を中心とした賑わいのある都市づくりを目指す
- ・産業拠点の形成や農工商が観光等と連携した拠点形成を目指す

###### 集い・にぎわい・交流を活性化する拠点連携型の都市づくり

- ・地域内コミュニティの育成や観光交流人口の拡大を目指す。
- ・道路網の整備により人、モノ等の移動を活性化させ誰もが活動しやすい都市づくりを目指す

###### 歴史・文化を大切にする都市づくり

- ・今まで培ってきた歴史や文化を保存しながらも活用促進を図り、個性的でうまいのある都市づくりを目指す

###### 安全で安心な人にやさしい都市づくり

- ・避難体制の強化や施設耐震化等の減災まちづくりや、放射能対策、バリアフリー化といった安心安全の都市づくりを目指す

###### 美しい景観を育む都市づくり

- ・美しい自然景観や眺望景観の保全を図り、都市づくりを目指す
- ・各地域の歴史的資源、温泉郷、公共施設等を生かした魅力的な都市景観の形成を目指す

###### 環境にやさしい都市づくり

- ・自然環境、地球環境と共存する、環境にやさしい都市づくりを目指す
- ・緑の保全や創出、公共交通利用促進とともに再生可能エネルギーの導入等、環境負荷の少ない低炭素まちづくりの推進を目指す

###### 市民参加・協働による都市づくり

- ・多様な市民ニーズを踏まえ、まちづくりへの市民参加を得て創造性豊かな都市づくりを目指す

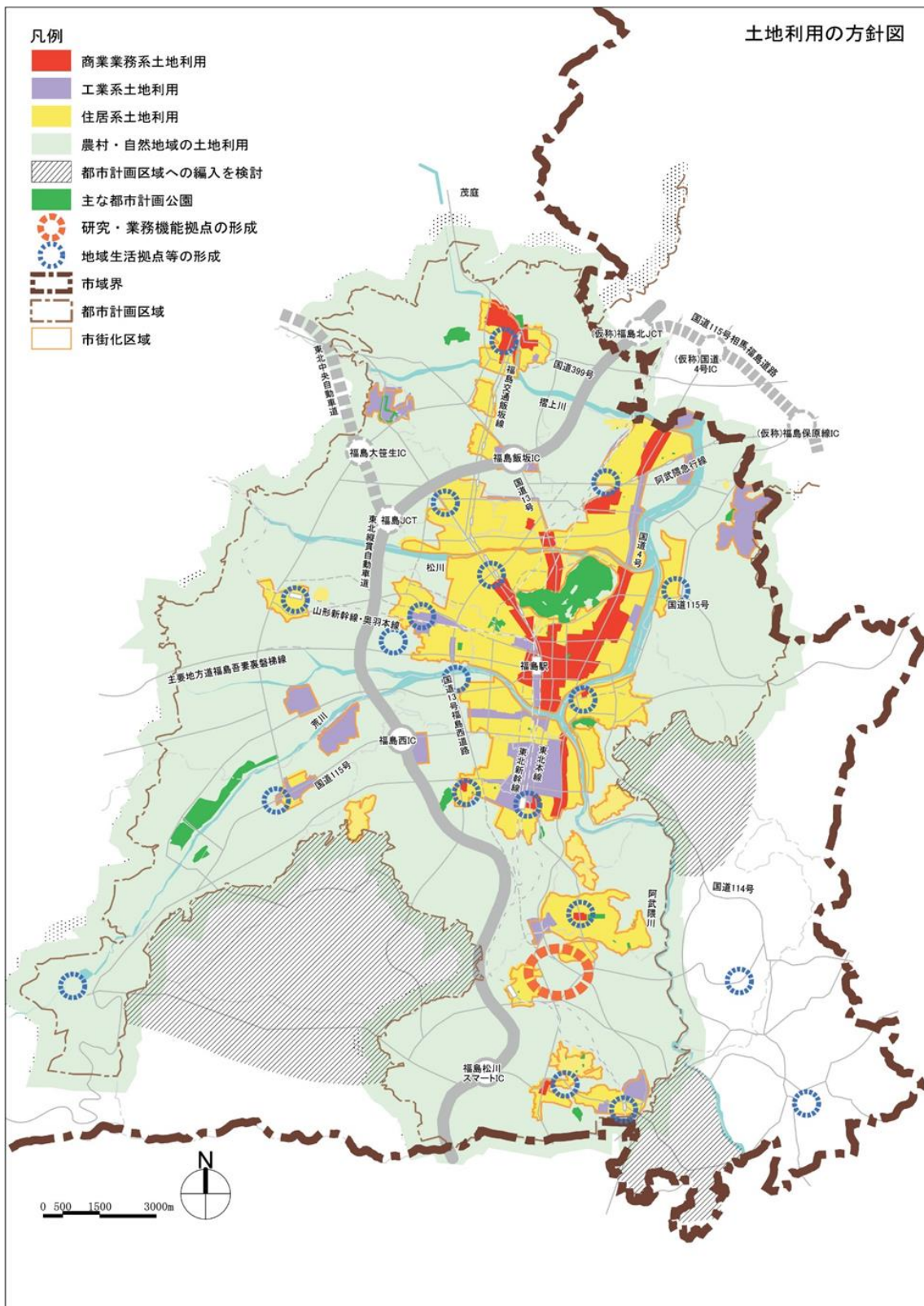


図 3.1.4 土地利用方針図



(5) 福島市立地適正化計画（平成 31 年 3 月）福島市 都市政策部 都市計画課

上位計画となる福島市都市マスタープランの一部とみなされる計画であり、福島市を取り巻く人口減少、高齢化といった社会情勢の変化を踏まえ、都市づくりの基本目標や将来の都市構造のあり方として、コンパクト・プラス・ネットワークの考え方を加えた新たな指針を定めたものである。

① 基本理念・将来都市像・基本方針

立地適正化計画は福島市都市マスタープランで示すまちづくりの実現に向けた取り組みであるため、福島市都市マスタープランで定められた基本理念・将来都市像・基本方針を継承する。しかし、将来に向けて夢が持てる新しい福島の創生を具現化するため、政策目標を以下のように定め実現を目指す。

<p>人・暮らし いきいきふくしま</p>	<p>産業・まちに活力 ふくしま</p>	<p>風格ある県都ふくしま</p>
---------------------------	--------------------------	-------------------

② 居住推奨区域と都市機能区域図

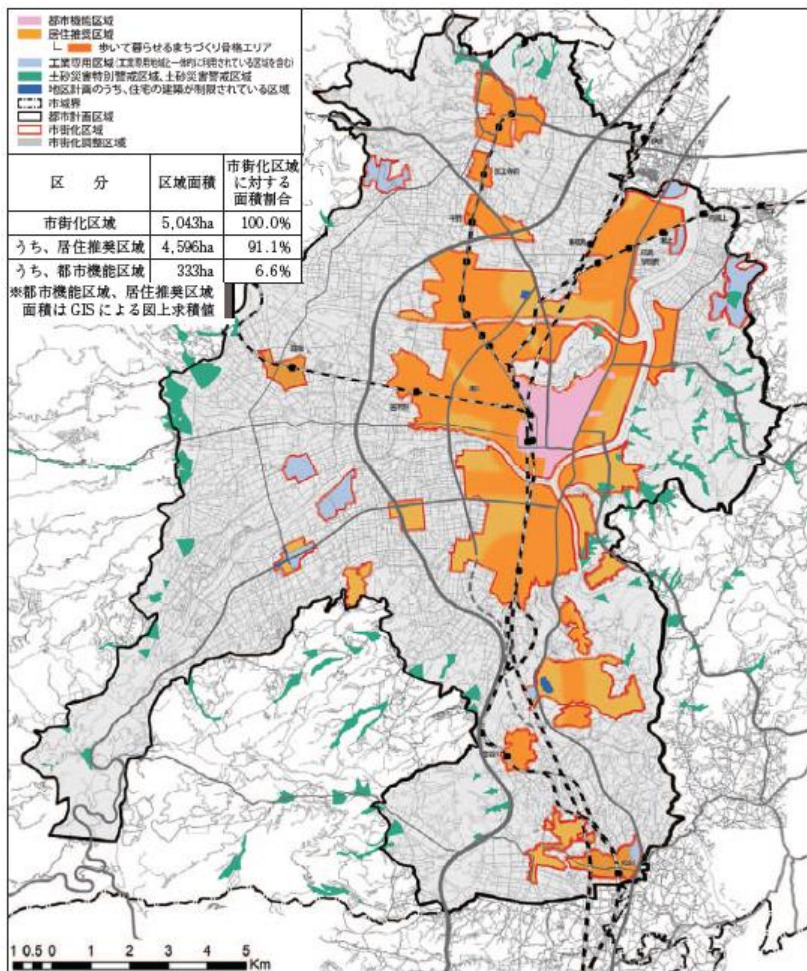
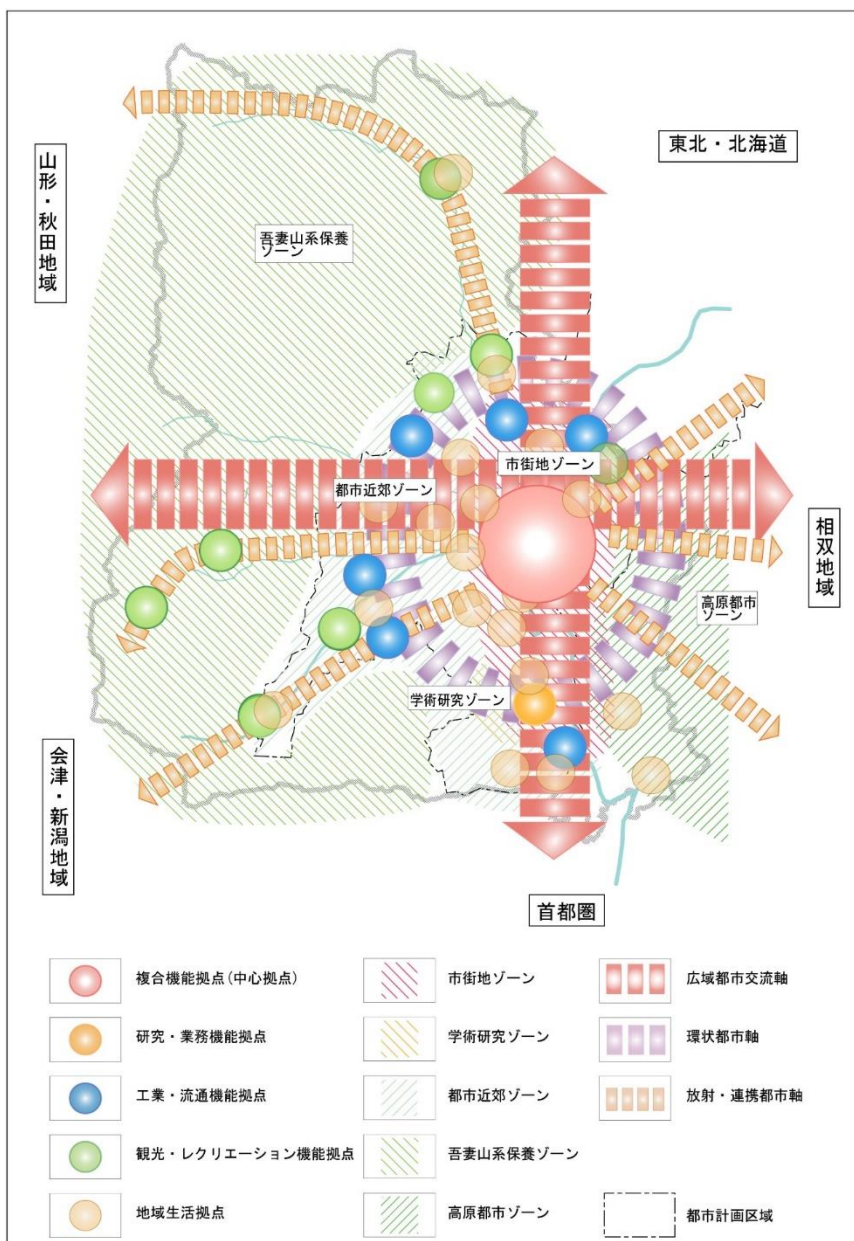


図 3.1.5 居住推奨区域と都市機能区域図

### 3.2 都市計画道路のあり方

#### (1) 将来都市構造

少子高齢化が進行する中で都市の活力を持続していくには、住宅開発等の無秩序な拡散による中心部の活力低下や、公共投資の非効率化等を抑制するといったことが必要になる。このため、中心市街地をはじめ、各地域の都市機能等を最大限生かしつつ、人口密度の維持や活力の増進を図るようなコンパクトなまちづくりを進める。



出典：福島市都市マスタープラン（平成 29 年 3 月）

図 3.2.1 将来都市構造図

## (2) 都市計画道路の役割

主要な鉄道と幹線道路が、誰もが移動しやすい環境の維持増進を図っていく中で、都市計画道路は、福島市の将来都市構造を機能させ、拠点や都市を効率的に結ぶため、3つの都市軸が連携して将来都市構造を支えていく。

表 3.2.1 将来都市構造の都市軸について

<b>■都市軸</b> 拠点や周辺都市を結ぶ幹線道路や主要な鉄道を、都市軸として交通ネットワークの充実と、公共交通等の誰もが移動しやすい環境の維持増進を図ります。	広域都市交流軸	東北縦貫自動車道・東北中央自動車道、東北新幹線、国道4号、国道13号等により、中心拠点と仙台及び首都圏、広域圏を結ぶ都市軸。
	環状都市軸	研究・業務機能拠点や、工業・流通機能拠点間を結ぶとともに、豊かな果樹園や工業団地、観光地を結ぶ産業軸としての機能を持ち、効率的な都市活動を推進する都市軸。
	放射連携都市軸	中心拠点と周辺の都市機能拠点を結ぶとともに、さらに周辺市町村との連携を図る都市軸。

出典：福島市都市マスタープラン（平成29年3月）







## 4. 長期未着手都市計画道路の抽出

### 4.1 都市計画道路の整備状況

以下に都市計画道路の整備状況の一覧を以下に示す。

表 4.1.1 福島市都市計画道路整備状況一覧-1

通し 番号	路線番号	路線名	延長 (m)	代表 幅員 (m)	当初都市計画 決定年次	最終都市計画 決定年次	整備率	整備状況	路線別 未整備延長 (m)
1	1.4.1	福島米沢線	17,150	21.5	H8.12.13		0%	整備中	
2	3.1.101	中央幹線	3,180	40	S26.2.6		100%	整備済み	
3	3.1.102	松川北矢野目線	14,840	40	S42.10.9	H23.11.22	52%	一部整備路線	500
4	3.3.1	栄町高取線	9,270	24	S26.2.6	H12.4.21	87%	一部整備路線	1,230
5	3.3.2	福島国見線	7,410	27	S26.2.6	S56.4.21	100%	整備済み	
6	3.3.3	国道4号線	14,430	25	S26.2.6	S56.4.21	100%	整備済み	
7	3.3.102	早稲町太平寺線	2,800	18	S26.2.6	H12.4.21	0%	未着手路線	2,800
8	3.3.103	鳥谷野荒井線	10,260	25	S42.10.9	H1.3.10	100%	整備済み	
9	3.3.104	小倉寺大森線	3,470	25	S26.2.6	H13.4.6	92%	整備中	
10	3.3.105	太平寺岡部線	7,750	25	S42.10.9	H12.4.21	49%	一部整備路線	3,540
11	3.3.107	北福島幹線	2,850	25	S47.11.21		100%	整備済み	
12	3.4.108	栄町五月町線	440	18	S26.2.6	S57.9.21	100%	整備済み	
13	3.4.109	矢剣町渡利線	2,380	18	S26.2.6	H12.4.21	42%	一部整備路線	1,390
14	3.4.110	国道114号線	2,070	18	S26.2.6	H12.4.21	0%	未着手路線	2,070
15	3.4.111	方木田茶屋下線	7,140	18	S26.2.6	H12.4.21	33%	一部整備路線	4,770
16	3.4.112	飯坂桑折線	2,040	16	S36.8.11	H12.4.21	54%	一部整備路線	930
17	3.5.113	杉妻町御山線	1,690	15	S26.2.6		100%	整備済み	
18	3.5.114	杉妻町早稲町線	540	15	S26.2.6		59%	整備中	
19	3.5.115	須川町野田町線	980	15	S42.10.9	H12.4.24	0%	未着手路線	980
20	3.5.116	曾根田町桜木町線	1,970	15	S26.2.6	H12.4.24	63%	一部整備路線	390
21	3.5.117	太田町在庭坂線	6,950	12	S26.2.6	H15.3.28	39%	一部整備路線	4,210
22	3.5.118	腰浜町町庭坂線	8,650	12	S26.2.6	H13.1.19	34%	一部整備路線	5,330
23	3.4.119	栄町大笹生線	8,600	16	S26.2.6	H30.2.23	69%	一部整備路線	2,300
24	3.5.120	森合線	630	12	S26.2.6	S56.12.14	100%	整備済み	
25	3.5.121	本町万世町線	470	12	S26.2.6		100%	整備済み	
26	3.5.122	仲間町春日町線	1,140	12	S26.2.6	H12.4.24	0%	未着手路線	1,140
27	3.5.123	山下町旭町線	440	12	S26.2.6	H12.4.24	23%	一部整備路線	340
28	3.5.124	入江町桜木町線	720	12	S26.2.6		31%	整備中	
29	3.5.125	天神岩崎町線	1,480	12	S26.2.6	H12.4.21	0%	未着手路線	1,480
30	3.5.126	北沢又丸子線	5,380	18	S26.2.6	H26.3.27	95%	整備中	
31	3.4.127	笹木野笹谷線	3,120	18	S42.10.9	H12.4.21	54%	一部整備路線	1,450
32	3.5.128	平野鎌田線	7,110	12	S42.10.9	H12.4.21	41%	一部整備路線	4,230
33	3.5.129	鎌田東湯野線	3,540	12	S42.10.9	H12.4.24	13%	一部整備路線	3,080
34	3.5.130	飯坂仏坂線	1,240	12	S42.10.9	H12.4.21	45%	一部整備路線	680
35	3.5.131	町裏高取線	2,270	12	S42.10.9	H12.4.21	84%	一部整備路線	360
36	3.5.132	高館天王寺線	2,480	12	S36.8.11	H12.4.21	0%	未着手路線	2,480
37	3.4.133	国道399号線	4,920	20	S59.8.17	H12.4.21	57%	一部整備路線	2,130
38	3.5.134	筑前八幡新田線	550	12	S36.8.11	H8.11.12	100%	整備済み	
39	3.5.135	花水坂滝の町線	670	12	S36.8.11	H12.4.24	0%	未着手路線	670
40	3.5.136	鯖湖町八幡内線	430	12	S36.8.11	H12.4.24	0%	未着手路線	430
41	3.5.137	十綱町釜場線	720	12	S36.8.11	H12.4.24	0%	未着手路線	720
42	3.6.138	福島土湯線	730	11	S30.1.18		100%	整備済み	
43	3.6.139	橋本穴原線	1,480	9	S37.11.23	S59.8.17	34%	一部整備路線	980

表 4.1.1 福島市都市計画道路整備状況一覧-2

通し 番号	路線番号	路線名	延長 (m)	代表 幅員 (m)	当初都市計画 決定年次	最終都市計画 決定年次	整備率	整備状況	路線別 未整備延長 (m)
44	3.5.140	若葉町竹西線	1,220	12	S37.11.23	S49.11.19	100%	整備済み	
45	3.6.141	下の町坂の上線	240	8	S30.1.18		100%	整備済み	
46	3.5.144	東部1号線	130	15	S50.7.23	S53.4.21	100%	整備済み	
47	3.4.145	渡利本内線	4,680	18	S56.7.3	H12.4.21	34%	一部整備路線	3,100
48	3.4.146	飯坂幹線	1,360	16	S59.8.17		100%	整備済み	
49	3.3.147	蓬萊幹線	3,550	25	S59.8.17		100%	整備済み	
50	3.4.148	関谷浅川線	2,150	16	S59.8.17		100%	整備済み	
51	3.5.149	坂上日向線	330	12	S59.8.17		100%	整備済み	
52	3.4.150	笹谷北矢野目線	1,680	16	S62.4.21		100%	整備済み	
53	3.4.151	笹谷南矢野目線	1,630	16	S62.4.21		100%	整備済み	
54	3.4.152	福島北1号線	940	16	S62.4.21		100%	整備済み	
55	3.4.153	福島北2号線	950	16	S62.4.21		100%	整備済み	
56	3.4.154	南沢又笹木野線	1,390	16	S62.4.21	H12.4.21	27%	一部整備路線	1,010
57	3.3.155	上名倉庭塚線	3,600	25	H1.3.10		100%	整備済み	
58	3.4.156	荒井あづま公園線	1,260	16	H1.3.10		100%	整備済み	
59	3.3.157	栄町置賜町線	220	22	H1.3.10		100%	整備済み	
60	3.4.158	西口1号線	390	18	H3.11.1		100%	整備済み	
61	3.3.159	平野大笹生線	3,220	27	H9.7.11		0%	整備中	
62	3.4.160	金沢美郷線	2,030	16	H13.4.10		100%	整備済み	
63	7.5.1	中央1号線	1,220	12	S52.3.7	H12.4.24	100%	整備済み	
64	7.5.2	中央2号線	410	12	S52.3.7	H12.4.21	100%	整備済み	
65	7.4.3	福島北3号線	580	16	S62.4.21	H12.4.21	100%	整備済み	
66	7.4.4	小倉寺南向台線	1,520	16	H13.4.10		100%	整備済み	
67	7.5.5	広窪北谷地線	1,210	12	H13.4.10		100%	整備済み	
68	7.5.6	上名倉しのぶ台線	1,590	12	H13.4.10		100%	整備済み	
69	8.7.1	曾根田町森合町線	240	5	S46.12.4		100%	整備済み	
70	8.7.2	森合町御山町線	470	5	S46.12.4		100%	整備済み	
71	8.7.3	五十辺線	920	3	S46.12.4		100%	整備済み	
72	8.7.4	福島駅前地下歩道	60	6	S50.7.23		100%	整備済み	
73	8.7.5	野田線	1,220	6	S52.3.7		100%	整備済み	
計			216,790				61%		

出典 令和2年都市計画年報  
※一部現地調査により修正を加えている

## 4.2 長期未着手都市計画道路の抽出

長期未着手の都市計画道路においては、整備の必要性を検証するために上記の都市計画道路の中から、令和2年4月時点で20年以上未着手の区間がある道路を抽出した。状況を以下の表4.2.1と次ページの図4.2.1に示す。

表4.2.1 見直し対象都市計画道路一覧

通し番号	路線番号	路線名	延長(m)	代表幅員(m)	当初都市計画決定年次	最終都市計画決定年次	整備率	整備状況	路線別未整備延長(m)
1	3.1.102	松川北矢野目線	14,840	40	S42.10.9	H23.11.22	52%	一部整備路線	500
2	3.3.1	栄町高取線	9,270	24	S26.2.6	H12.4.21	87%	一部整備路線	1,230
3	3.3.102	早稲町太平寺線	2,800	18	S26.2.6	H12.4.21	0%	未着手路線	2,800
4	3.3.105	太平寺岡部線	7,750	25	S42.10.9	H12.4.21	49%	一部整備路線	3,540
5	3.4.109	矢剣町渡利線	2,380	18	S26.2.6	H12.4.21	42%	一部整備路線	1,390
6	3.4.110	国道114号線	2,070	18	S26.2.6	H12.4.21	0%	未着手路線	2,070
7	3.4.111	方木田茶屋下線	7,140	18	S26.2.6	H12.4.21	33%	一部整備路線	4,770
8	3.4.112	飯坂桑折線	2,040	16	S36.8.11	H12.4.21	54%	一部整備路線	930
9	3.5.115	須川町野田町線	980	15	S42.10.9	H12.4.24	0%	未着手路線	980
10	3.5.116	曾根田町桜木町線	1,970	15	S26.2.6	H12.4.24	63%	一部整備路線	390
11	3.5.117	太田町在庭坂線	6,950	12	S26.2.6	H15.3.28	39%	一部整備路線	4,210
12	3.5.118	腰浜町町庭坂線	8,650	12	S26.2.6	H13.1.19	34%	一部整備路線	5,330
13	3.4.119	栄町大笹生線	8,600	16	S26.2.6	H30.2.23	69%	一部整備路線	2,300
14	3.5.122	仲間町春日町線	1,140	12	S26.2.6	H12.4.24	0%	未着手路線	1,140
15	3.5.123	山下町旭町線	440	12	S26.2.6	H12.4.24	23%	一部整備路線	340
16	3.5.125	天神岩崎町線	1,480	12	S26.2.6	H12.4.21	0%	未着手路線	1,480
17	3.4.127	笹木野笹谷線	3,120	18	S42.10.9	H12.4.21	54%	一部整備路線	1,450
18	3.5.128	平野鎌田線	7,110	12	S42.10.9	H12.4.21	41%	一部整備路線	4,230
19	3.5.129	鎌田東湯野線	3,540	12	S42.10.9	H12.4.24	13%	一部整備路線	3,080
20	3.5.130	飯坂仏坂線	1,240	12	S42.10.9	H12.4.21	45%	一部整備路線	680
21	3.5.131	町裏高取線	2,270	12	S42.10.9	H12.4.21	84%	一部整備路線	360
22	3.5.132	高館天王寺線	2,480	12	S36.8.11	H12.4.21	0%	未着手路線	2,480
23	3.4.133	国道399号線	4,920	20	S59.8.17	H12.4.21	57%	一部整備路線	2,130
24	3.5.135	花水坂滝の町線	670	12	S36.8.11	H12.4.24	0%	未着手路線	670
25	3.5.136	鯖湖町八幡内線	430	12	S36.8.11	H12.4.24	0%	未着手路線	430
26	3.5.137	十綱町釜場線	720	12	S36.8.11	H12.4.24	0%	未着手路線	720
27	3.6.139	橋本穴原線	1,480	9	S37.11.23	S59.8.17	34%	一部整備路線	980
28	3.4.145	渡利本内線	4,680	18	S56.7.3	H12.4.21	34%	一部整備路線	3,100
29	3.4.154	南沢又笹木野線	1,390	16	S62.4.21	H12.4.21	27%	一部整備路線	1,010
計			112,550				51%		54,720

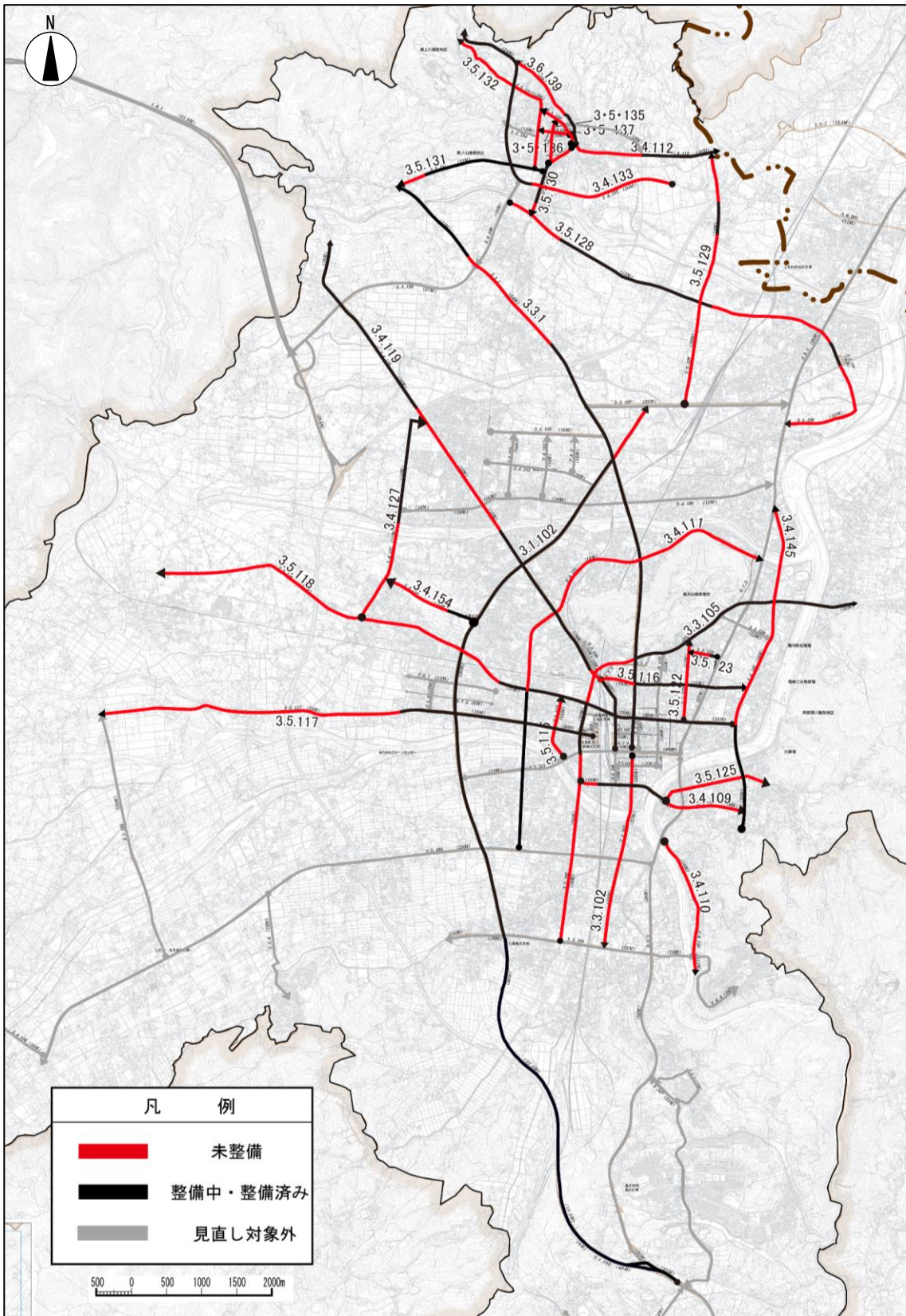


図 4.2.1 長期未着手都市計画道路整備状況

## 5. 都市計画道路の見直し方針

### 5.1 見直し対象路線

前項で抽出した長期未着手都市計画道路を見直し対象路線として、各路線の特徴と整備課題を整理すると、以下のとおりである。

表 5.1.1 見直し対象路線の特徴-1

路線名	路線の特徴と課題	決定年
3.1.102 松川北矢野目線 主要幹線街路 (外環状線)	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在の国道 13 号福島西道路</li> <li>大森字西ノ内から松川町字浅川までへの南伸が現在整備中であり、この整備により第 3 次救急医療機関である福島県立医科大学附属病院等へのアクセスが向上する</li> <li>国道 13 号交差点から県道飯坂保原線までの北伸区間が未整備</li> </ul>	昭和 42 年
3.3.1 栄町高取線 主要幹線街路	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在の国道 13 号</li> <li>路線の多くは整備済みとなっているが、福島交通飯坂線と交差する部分の前後に未整備部分が存在する</li> </ul>	昭和 26 年
3.3.102 早稲町太平寺線 都市幹線街路	<ul style="list-style-type: none"> <li>中心市街地と福島市南部の太平寺字冲高を結ぶ路線</li> <li>平成 12 年に国道 115 号及び都市計画道路小倉寺大森線との平面交差を確保し、円滑な交通体系を形成するため線形を変更</li> <li>現在の県道水原福島線を含んでいるが、全線未整備</li> </ul>	昭和 26 年
3.3.105 太平寺岡部線 主要幹線街路 (内環状線)	<ul style="list-style-type: none"> <li>太平寺字増屋敷を起点に国道 115 号、福島駅西口、国道 13 号、国道 4 号、終点の岡部字大蔵を結ぶ環状道路</li> <li>当該路線の整備により第 2 次救急指定や災害拠点病院に指定されている福島赤十字病院や広域避難場所となっている信夫山公園へのアクセスが向上する</li> <li>路線の中間部分となる森合字前田付近や、太田町より南伸部分が未整備</li> </ul>	昭和 42 年
3.4.109 矢剣町渡利線 都市幹線街路	<ul style="list-style-type: none"> <li>福島駅南地区で東北本線を挟んだ東西地区における円滑な交通の強化と、中心市街地と渡利字沖町を結ぶ路線</li> <li>起点側の矢剣町及び終点側の渡利字大久保から沖町付近が未整備</li> </ul>	昭和 26 年
3.4.110 国道 114 号線 都市幹線街路	<ul style="list-style-type: none"> <li>渡利字岩下と小倉寺字白山前を南北に結ぶ路線</li> <li>現在の市道岩下・金仏線（旧国道 114 号）に該当するが、全線未整備</li> </ul>	昭和 26 年
3.4.111 方木田茶屋下線 都市幹線街路 (中環状線)	<ul style="list-style-type: none"> <li>方木田字水口の国道 115 号を起点に、国道 13 号、終点の松山町内国道 4 号を結ぶ環状道路</li> <li>野田町 5 丁目付近から終点までが未整備</li> </ul>	昭和 26 年
3.4.112 飯坂桑折線 都市幹線街路	<ul style="list-style-type: none"> <li>飯坂町字十綱町を起点に飯坂町湯野、飯坂町東湯野の伊達郡桑折町との行政界までを結ぶ路線</li> <li>現在の県道飯坂桑折線、国道 399 号に該当し、起点から飯坂町湯野字西竹付近まで未整備</li> </ul>	昭和 36 年
3.5.115 須川町野田町線 補助幹線街路	<ul style="list-style-type: none"> <li>須川町と野田町 3 丁目を南北に結ぶ路線</li> <li>現状は全線未整備</li> </ul>	昭和 42 年

表 5.1.1 見直し対象路線の特徴-2

路線名	路線の特徴と課題	決定年
3.5.116 曾根田町桜木町線 都市幹線街路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・曾根田町内の主要地方道福島飯坂線を起点に国道13号、市道杉妻町・御山線（県庁前通り）、国道4号、終点の桜木町を東西に結ぶ路線</li> <li>・路線沿いには市役所、福島地方裁判所、福島県合同庁舎、保健福祉センター等多くの公共施設や小中高等学校が立地している</li> <li>・現在、宮下町内において整備中であるが、曾根田町及び天神町内の区間が未整備</li> </ul>	昭和26年
3.5.117 太田町在庭坂線 主要幹線街路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地である太田町と在庭坂字薬師田を結ぶ路線</li> <li>・現在の主要地方道福島吾妻裏磐梯線に該当し、路線の西側が未整備</li> </ul>	昭和26年
3.5.118 腰浜町町庭坂線 都市幹線街路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・福島市の内環状道路に位置づけられる都市計画道路の太平寺岡部に接続し、福島駅東地域における東西方向交通の流動を強化する役割がある</li> <li>・野田町7丁目付近から終点の町庭坂字笠松までが未整備</li> </ul>	昭和26年
3.4.119 栄町大笹生線 都市幹線街路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・福島駅東口を起点に森合、泉、笹谷等主要な住宅街を結び、十六沼公園へ至る路線</li> <li>・主要地方道福島飯坂線や県道折戸笹谷線等を含む</li> <li>・県道折戸笹谷線にあたる部分や森合ガード付近が未整備</li> </ul>	昭和26年
3.5.122 仲間町春日町線 補助幹線街路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・仲間町と春日町を南北に結ぶ路線</li> <li>・当該路線の沿線には、幼稚園、小学校、大学等が立地している</li> <li>・市道仲間町・春日町線道路改良事業が一部行われているが、片側歩道と車道のW=10mで整備している。市役所北側から未整備</li> </ul>	昭和26年
3.5.123 山下町旭町線 補助幹線街路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・山下町と旭町を東西に結び、都市計画道路仲間町春日町線に接続する路線</li> <li>・路線の多くが未整備</li> </ul>	昭和26年
3.5.125 天神岩崎町線 都市幹線街路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・渡利字天神と渡利字岩崎町を東西に結ぶ路線</li> <li>・現在の県道山口渡利線に該当し、全線未整備</li> </ul>	昭和26年
3.4.127 笹木野笹谷線 都市幹線街路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・笹木野字中西裏と笹谷字出歩を南北に結ぶ路線</li> <li>・路線の一部が現在の市道仁井田笹谷線に該当し、起点から北沢又字東稲荷川原付近までが未整備</li> </ul>	昭和42年
3.5.128 平野鎌田線 補助幹線街路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・飯坂町平野字殿田と鎌田字樋口を東西に結ぶ東北本線、福島飯坂線、阿武隈急行線を挟んだ路線</li> <li>・現在の県道飯坂瀬ノ上線を一部含んでおり、起点側と宮代、瀬上町内の区間、瀬上駅付近から終点までが未整備</li> </ul>	昭和42年

表 5.1.1 見直し対象路線の特徴-3

路線名	路線の特徴と課題	決定年
3.5.129 鎌田東湯野線 補助幹線街路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鎌田字久保田と市境付近である飯坂町東湯野字柏崎を南北に結ぶ路線</li> <li>・現在の県道東湯野寺屋敷線を一部含んでいるが、東湯野字河原田付近を除き、未整備</li> </ul>	昭和 42 年
3.5.130 飯坂仏坂線 都市幹線街路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・飯坂町字十綱町と飯坂町字仏坂を南北に結ぶ路線</li> <li>・飯坂温泉駅付近や、小川橋付近が未整備</li> </ul>	昭和 42 年
3.5.131 町裏高取線 補助幹線街路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・飯坂町字梶町と飯坂町中野字高取を東西に結ぶ路線</li> <li>・現在の県道中野梶町線に該当し全線整備済みであるが、終点側の一部が既決定箇所と相違がある</li> </ul>	昭和 42 年
3.5.132 高館天王寺線 補助幹線街路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・飯坂町字梶町と飯坂町湯野字新湯ノ上付近を結ぶ路線</li> <li>・現在の県道穴原十綱線を含んでいるが、全線未整備</li> </ul>	昭和 36 年
3.4.133 国道 399 号線 主要幹線街路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・飯坂町湯野字台畑と飯坂町湯野字角間下を結ぶ路線</li> <li>・既に存在する国道 399 号の東バイパスとして計画されているが、福島交通飯坂線から終点まで未整備</li> </ul>	昭和 59 年
3.5.135 花水坂滝の町線 補助幹線街路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・飯坂町字梶町と飯坂町字西滝ノ町を南北に結ぶ路線</li> <li>・現在の市道横町東堀切線を含んでいるが、全線未整備</li> </ul>	昭和 36 年
3.5.136 鯖湖町八幡内線 補助幹線街路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・飯坂町字鯖湖町と飯坂町字八幡内を東西に結ぶ路線</li> <li>・現在の市道若葉町館ノ山線に該当し、全線未整備</li> </ul>	昭和 36 年
3.5.137 十綱町釜場線 補助幹線街路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・飯坂町十綱町と飯坂町字釜場を結ぶ路線</li> <li>・現在の県道穴原十綱線に該当し、全線未整備</li> </ul>	昭和 36 年
3.6.139 橋本穴原線 都市幹線街路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・飯坂町湯野字橋本と飯坂町湯野字大清水を結ぶ路線</li> <li>・現在の国道 399 号に該当する</li> <li>・昭和 59 年に国道 399 号の追加決定に伴い終点を変更した</li> <li>・飯坂町湯野字明蔵原付近から終点までが未整備</li> </ul>	昭和 37 年
3.4.145 渡利本内線 補助幹線街路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・渡利字栲町と本内字北町裏を南北に結ぶ路線</li> <li>・国道 114 号から北部が未整備</li> </ul>	昭和 56 年
3.4.154 南沢又笹木野線 都市幹線街路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南沢又字中琵琶淵と笹木野字中小屋を東西に結ぶ路線</li> <li>・市道福島西 24 号線から延長した西部分が未整備</li> </ul>	昭和 62 年



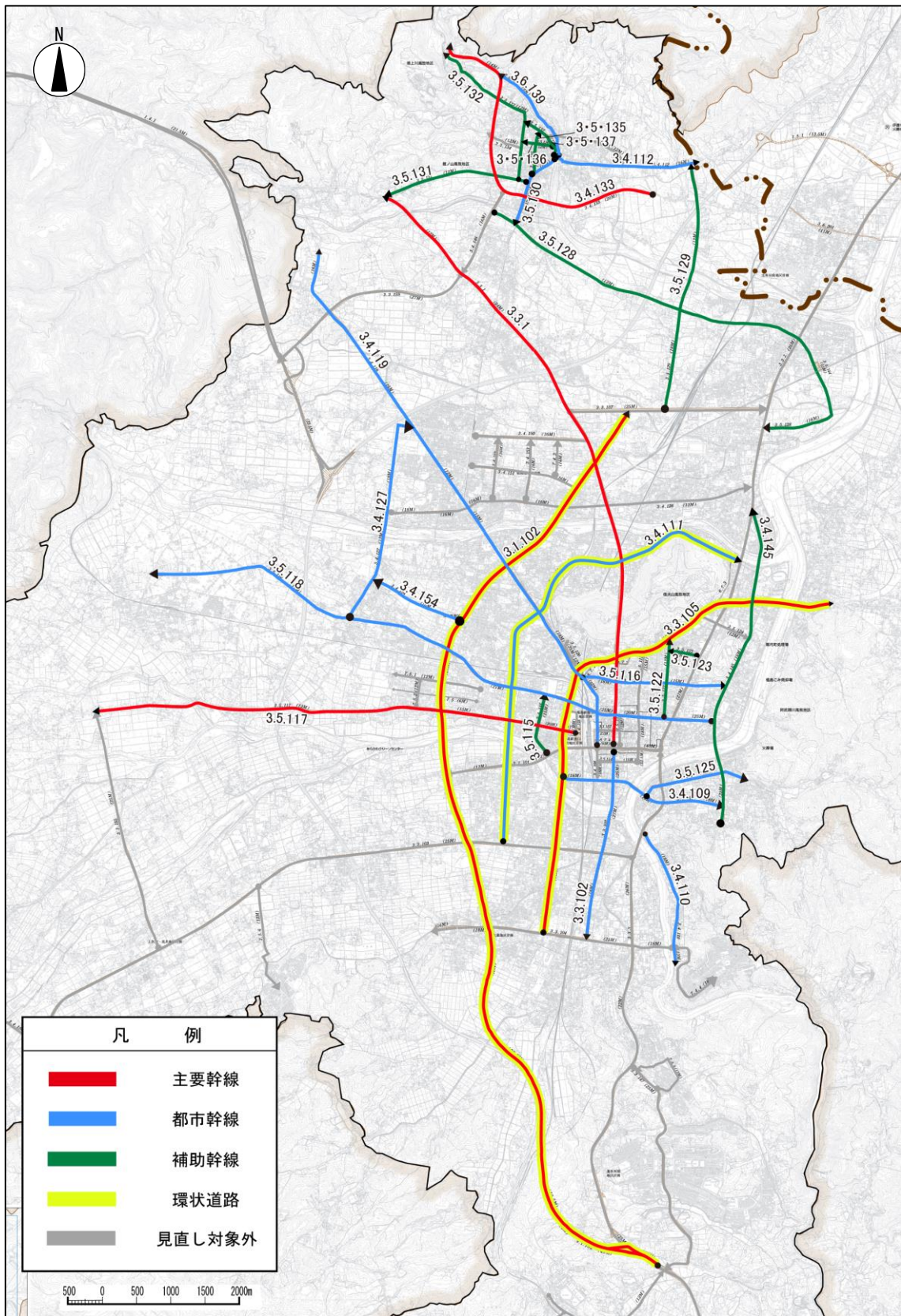


図 5.1.1 見直し対象路線の機能分類



## 5.2 見直しの基本的な考え方

福島市では、人口減少、低成長等の社会経済情勢の変化を考慮して、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりと連動した都市構造への対応や、限られた財源の中で必要性の高い路線・事業への「選択と集中」、長期的な建築制限の見直しによる土地利用の有効利用が必要とされている。このような背景を踏まえ、長期未着手都市計画道路の見直しが求められている。

### (1) 基本的な考え方

福島市では現在の都市計画法が施行される前に決定された都市計画道路が数多くあり、見直し対象とした路線の中で、計画決定から 50 年以上が経過した路線が 9 割を占める等、未着手期間が長期化している現状がある。

現在の都市計画道路は、都市計画法に基づく都市の基盤的施設として、都市計画決定による法的根拠を持つものであり、交通機能、空間機能、市街地形成機能を十分発揮し、良好な都市形成に寄与するように計画することが求められている。

その中で福島市では、交通渋滞や混雑の解消、効率的な道路の整備といった課題への対応と、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりと連動した都市構造の形成に寄与し、歩行者や自転車の利用環境の向上等を含め都市計画道路のあり方を見直すものである。

### (2) 評価機能の前提

都市計画道路については、その種別に応じた機能や役割があり、広域的な交通処理が求められる主要幹線街路は交通量の多い都市間交通を処理する機能、都市の骨格を形成する幹線街路は都市内の交通を処理する機能、幹線街路を補完する補助幹線街路は区域内の発生集中交通を効率的に集散させる機能を果たしている。

このような都市計画道路の種別と機能に配慮した評価を前提とする。

### (3) 路線の評価

まちづくりにおける検証、都市計画道路の機能における検証、道路網における検証といった様々な角度から検証を行い、総合的に評価を行う。

### 5.3 路線の評価方法

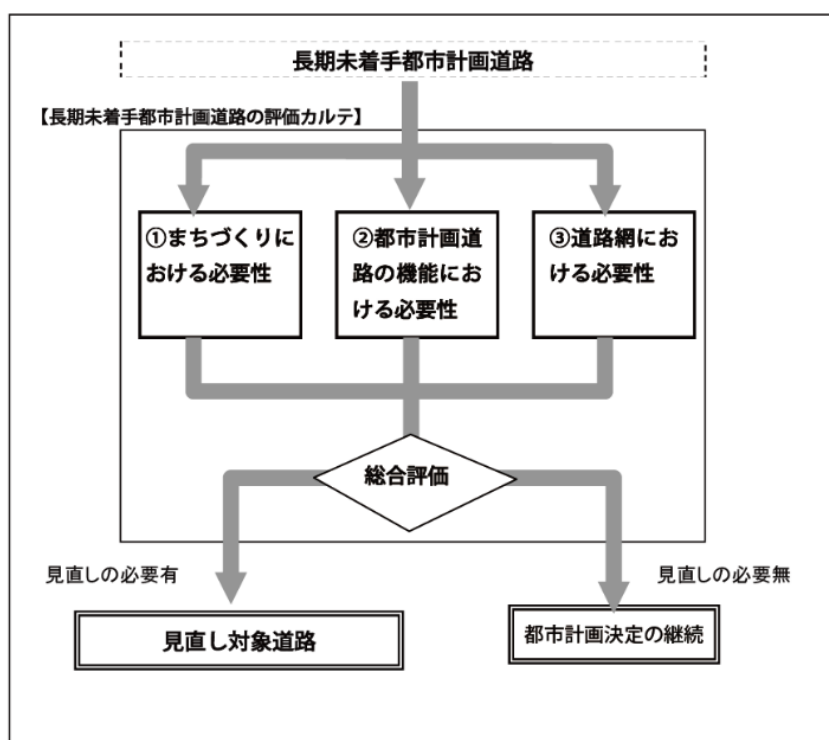
#### (1) 路線評価の流れ

ガイドラインの中では、長期未着手都市計画道路の見直し検討において都市計画道路としての必要性やまちづくりへの影響の観点から検討を行うとしている。

本検討においては、基本的にガイドラインに従うが、「必要性」と名付けられた3つの視点を明確に区分するため、それぞれ「実現性」「必要性」「代替性」として検証を行った。

具体的には、次の3つの視点で評価を行い、これらの複合的な検討から見直し対象路線を抽出するものである。

- 視点1：実現性の評価（ガイドライン①まちづくりにおける必要性）  
都市計画道路の整備による歴史的な街並みや各地域が目指すまちづくりに対する影響
- 視点2：必要性の評価（ガイドライン②都市計画道路の機能における必要性）  
道路種別に応じた重要な機能の保持と見直しによる支障の有無
- 視点3：代替性の評価（ガイドライン③道路網における必要性）  
効率的に整備を進めるため、代替道路の有無の検証、交通量の変化に対する対応



出典：長期未着手都市計画道路見直しガイドライン（平成18年3月）福島県

図 5.3.1 見直し検討対象道路の検証フロー

検証の順序については、効率的に評価するため、次ページの図 5.3.2 のフローに示すように「必要性」、「実現性」、「代替性」の順に行い、これらの評価に従って第一次見直し方針（案）を作成した。

評価の視点については、ガイドラインの視点を参考にしたが、「必要性」、「実現性」については、点数化により評価を行った。

その方針に従ってさらに「道路網」、「将来交通量推計による交通処理機能」の検証を行って総合判断を行い、見直し案を作成した。

【第一次見直し方針（案）作成までの評価の視点】

(1) 必要性の評価（ガイドライン②都市計画道路の機能における必要性）

道路の持つ 3 つの機能について評価指標を設定した。

- ① 交通機能（4 つの機能）
- ② 空間機能（3 つの機能）
- ③ 市街地形成機能（2 つの機能）

(2) 実現性の評価（ガイドライン①まちづくりにおける必要性）

地域資源の有無、まちづくり計画との整合性について 6 つの評価指標を設定した。

- ① 歴史的な街並み等、地域資源との調和
- ② 地域コミュニティへの影響
- ③ 沿道に存在する建築物への影響
- ④ 関連する事業の実施状況
- ⑤ 地形・地物との適合
- ⑥ 地域の整備に対する意向

(3) 代替性の評価（ガイドライン③道路網における必要性）

既存道路の整備の整備状況を考慮して、代替機能を発揮している道路の代替性を評価した。

なお、ガイドラインでは、「道路網の検証」、「交通処理機能の検証」を③道路網における必要性に含めていたが、本検討においては第一次見直し方針（案）として見直し道路が設定できた段階である総合評価の中で実施した。

■ 検討のフロー

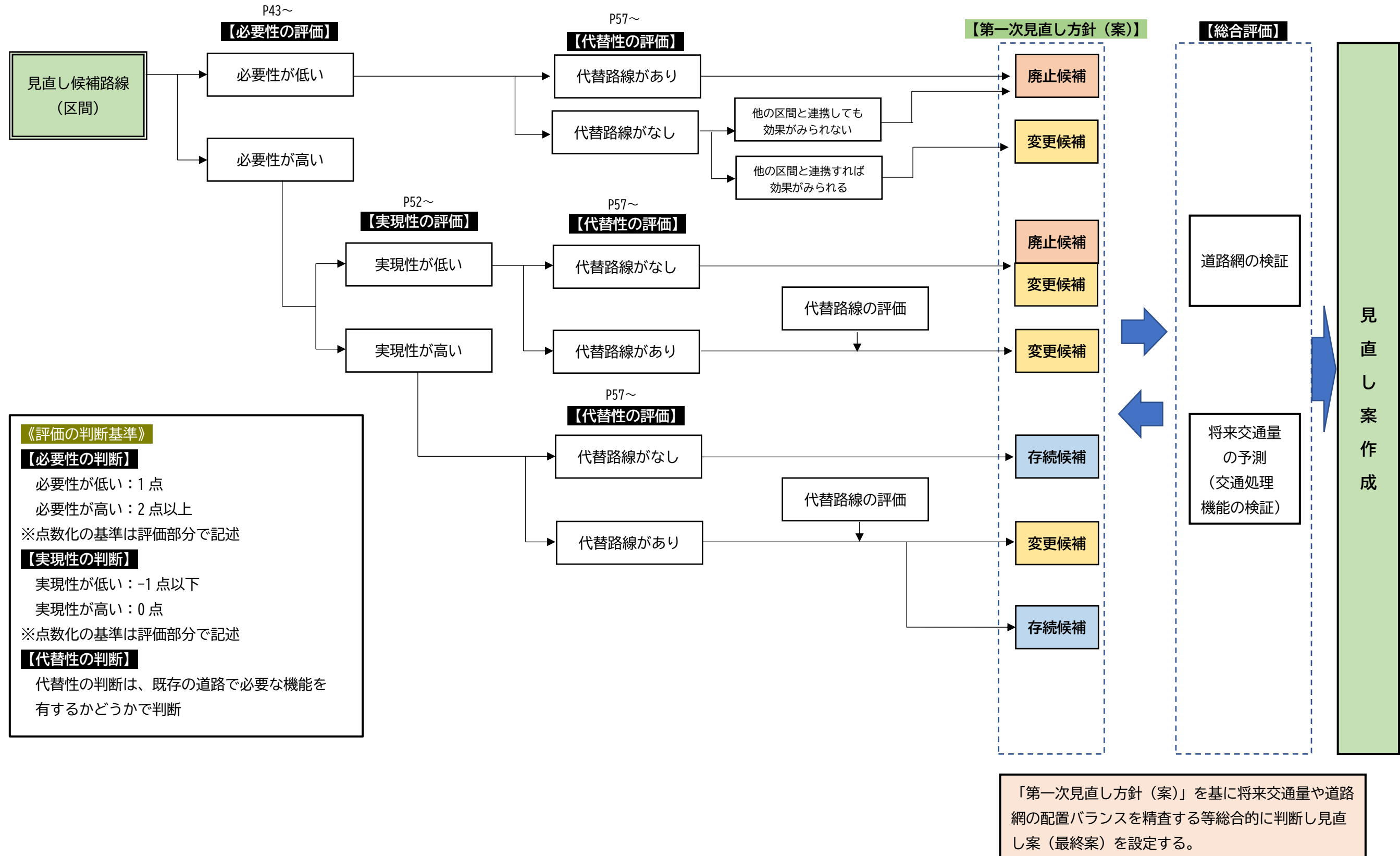


図 5.3.2 検討のフロー

(2) 必要性（都市計画道路の機能における検証）の評価指標の考え方

必要性の指標として、以下の3つが挙げられる。

- ① 交通機能
- ② 空間機能
- ③ 市街地形成機能

抽出した見直し候補路線について、上位計画や関連計画等の位置づけを参考に、以下で示す評価の考え方に基づき、必要性の評価を行った。

表 5.3.1 必要性の評価指標の考え方

対象とする機能	評価指標	評価の考え方	参考資料
交通機能	上位計画の位置づけ	上位計画の道路・交通に関する方針の中で具体的な方針が示された道路かどうか。	福島県総合計画 県北都市計画区域マスタープラン 福島市総合計画 福島市都市マスタープラン
	道路の機能区分	福島市都市マスタープランにおいて、全体構想の道路・交通の方針図に示された道路の区分。	福島市都市マスタープラン
	自転車・歩行者ネットワークの確保が必要か	自転車又は歩行者道路ネットワークとしての整備計画があるか。ある場合その中に位置づけが示されているか。	通学路交通安全プログラム 点検 要対策箇所 福島市自転車ネットワーク整備実施計画
	ユニバーサルデザイン関連計画等による取り組みが特に求められる道路か	交通バリアフリーマスタープラン等で位置づけられた道路であるか。	福島市バリアフリーマスタープラン
空間機能	緊急輸送路や避難路としての整備が必要か	災害時の緊急輸送路や避難路、広域避難場所等へのアクセス道路に位置づけられているか。または、今後位置づけられる可能性があるか。	福島市地域防災計画 福島市土砂災害ハザードマップ
	消防危険区域等の解消のため整備が必要か	消防活動困難地域の解消につながる道路であるか。	消防困難区域の指定はないが、資料の検証や現況調査により判断
	景観形成上必要な道路か	景観に配慮した整備が必要とされる地区に位置づけがあるか。	福島市景観まちづくり計画
市街地形成機能	土地利用を支援する道路か	魅力あるまちづくりに寄与する道路であるか。	福島市都市マスタープラン 中心市街地活性化基本計画
	道路の配置バランス	当該道路が、都市計画道路網を構成する整備水準のバランス確保に寄与する道路であるか。	都市計画道路の整備水準



### (3) 実現性（まちづくりにおける検証）の評価指標の考え方

実現性の指標として、評価指標を以下のように設定した。

表 5.3.2 実現性の評価指標の考え方

評価指標	評価の考え方	参考資料
歴史的な街並み等、地域の資源と調和するかどうか	歴史的な街並みに影響があるか。路線の敷地内に文化的に重要な施設はないか。	国の指定文化財一覧 県の指定文化財一覧 市の指定文化財一覧 福島市都市マスタープランに記載がある文化物 都市計画図・地形図
地域コミュニティへの影響はどうか	既存の商店街、住宅地のコミュニティを分断する位置にあるか。	都市計画図・地形図
沿道に存在する建築物への影響はどうか	沿道に存在する建築物の移転が必要となるか。	都市計画図・地形図
関連事業の実施状況はどうか	評価対象区間において他の事業計画がないか。	関連事業計画
地形・地物と適合しているかどうか	道路整備に影響を与える地形的、物理的な制約はないか。	都市計画図・地形図
地域の整備に対する意向はどうか	地域住民からの整備要望等はないか。	整備要望

### (4) 代替性・道路網の検証・交通処理機能の検討の評価指標の考え方

代替性・道路網の検証・交通処理機能の検討の指標として、評価指標を以下のように設定した。

表 5.3.3 代替性等の評価指標の考え方

評価指標	評価の考え方	参考資料
代替道路の有無	既存の道路網において、当該道路の機能を代替できる道路があるか。	地形図
道路網の検証	行き止まり道路や、同一区間内で一方通行道路や狭隘な道路が残存しないか。	都市計画図・地形図
交通処理機能の検証	混雑解消や交通処理上の問題がないか。	将来交通量推計結果

(5) 見直し対象路線の評価区間の設定

路線評価を行うための区間として、国県道又は都市計画道路等の幹線道路間や、未整備等の属性によって区分した。整備中・整備済区間を除いた評価区間は以下の表の通りである。

表 5.3.4 見直し対象路線の評価区間 (29 路線 53 区間)

通し番号	路線番号	路線名	区間番号	延長(m)
1	3.1.102	松川北矢野目線	1-3	500
2	3.3.1	栄町高取線	2-2	1,230
3	3.3.102	早稲町太平寺線	3-1	1,500
			3-2	1,300
4	3.3.105	太平寺岡部線	4-1	1,150
			4-2	1,450
			4-4	940
5	3.4.109	矢剣町渡利線	5-1	340
			5-3	320
			5-4	730
6	3.4.110	国道114号線	6	2,070
7	3.4.111	方木田茶屋下線	7-2	1,220
			7-3	1,620
			7-4	1,930
8	3.4.112	飯坂桑折線	8-1	930
9	3.5.115	須川町野田町線	9	980
10	3.5.116	曾根田町桜木町線	10-1	390
11	3.5.117	太田町在庭坂線	11-2	1,890
			11-3	2,320
12	3.5.118	腰浜町町庭坂線	12-5	730
			12-6	1,970
			12-7	230
			12-8	2,400
13	3.4.119	栄町大笹生線	13-2	180
			13-5	2,120
14	3.5.122	仲間町春日町線	14	1,140
15	3.5.123	山下町旭町線	15-2	340
16	3.5.125	天神岩崎町線	16	1,480
17	3.4.127	笹木野笹谷線	17-1	760
			17-2	690
18	3.5.128	平野鎌田線	18-1	420
			18-2	440
			18-4	1,730
			18-6	430
			18-7	1,210
19	3.5.129	鎌田東湯野線	19-1	1,850
			19-2	700
			19-4	530
20	3.5.130	飯坂仏坂線	20-1	200
			20-3	480
21	3.5.131	町裏高取線	21-2	360
22	3.5.132	高館天王寺線	22-1	850
			22-2	570
			22-3	1,060
23	3.4.133	国道399号線	23-2	2,130
24	3.5.135	花水坂瀧の町線	24	670
25	3.5.136	鯖湖町八幡内線	25	430
26	3.5.137	十綱町釜場線	26	720
27	3.6.139	橋本穴原線	27-2	980
28	3.4.145	渡利本内線	28-2	1,250
			28-3	450
			28-4	1,400
29	3.4.154	南沢又笹木野線	29-2	1,010

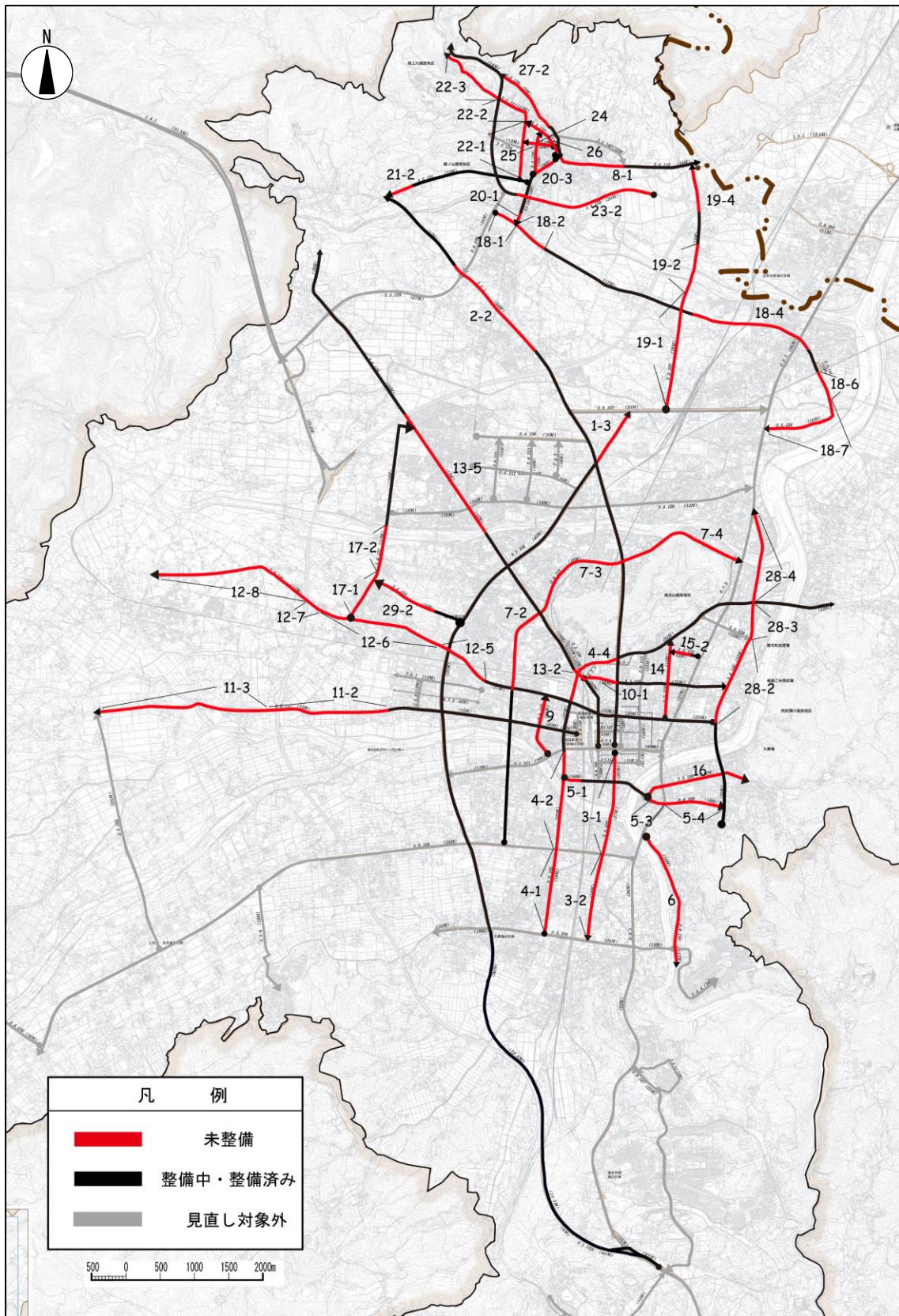


図 5.3.3 見直し対策路線の評価区間

## 5.4 必要性の評価結果

前述した評価指標に基づき、評価区間別に必要性の評価を行った。

### (1) 交通機能の評価

交通機能の評価に関しては、4つの観点から評価を行った。

#### ① 上位計画の位置づけの有無

- ・上位計画の道路・交通に関する方針の中で具体的な方針が示された道路かどうか  
➡福島市の将来のあり方を示す上位計画（福島県総合計画、県北都市計画区域マスタープラン、福島市総合計画、福島市都市マスタープラン）の中で、各路線について整備が必要であるという記述がある場合、よりよいまちづくりに貢献していく可能性があるため、○と表記し必要性があると評価した

#### ② 道路の機能区分

- ・福島市都市マスタープランにおいて、全体構想の道路・交通の方針図に示された道路の区分  
➡福島市都市マスタープランで、道路・交通の方針図に主要幹線道路と位置づけられているかを確認し、主要である場合広域的なネットワークを担うため、○と表記し必要性があると評価した

#### ③ 自転車・歩行者ネットワークの確保が必要か

- ・自転車又は歩行者道路ネットワークとしての整備計画があるか確認する場合その中に示された位置づけを整理する  
➡通学路交通安全プログラム点検 要対策箇所より、各小学校の通学路や要対策箇所に該当する路線がないかを整理し、該当する場合は歩行者の安全な空間確保が求められるため、○と表記し必要性があると評価した  
また、福島市自転車ネットワーク整備実施計画より対象区間に該当する路線がないかを整理し、該当する場合は自転車の安全な空間確保が求められるため○と表記し必要性があると評価した

#### ④ ユニバーサルデザイン関連計画等による取り組みが特に求められる道路か

- ・交通バリアフリーマスタープラン等で位置づけられた道路であるかを確認する  
➡福島市バリアフリーマスタープランより、移動等円滑化促進地区内の生活関連経路であるかを整理し、該当する場合は移動を円滑化するための整備を実施することが求められるため、○と表記し必要性があると評価した

以上の結果は、次ページに示すとおりである。

表 5.4.1 交通機能の評価結果

通し 番号	路線番号	路線名	区間 番号	上位計画の位置づけ	道路の機能区分	自転車・歩行者ネットワーク の確保が必要か	ユニバーサルデザイン関連計 画等による取り組みが 特に求められる道路か	
1	3.1.102	松川北矢野目線	1-3	○	○主要幹線	-	-	
2	3.3.1	栄町高取線	2-2	○	○主要幹線	-	-	
3	3.3.102	早稲町太平寺線	3-1	-	幹線道路	○福島第一小・清明小	○	
			3-2	-	幹線道路	-	-	
4	3.3.105	太平寺岡部線	4-1	○	幹線道路	-	-	
			4-2	○	○主要幹線	-	-	
			4-4	○	○主要幹線	○自転車ネットワーク	-	-
5	3.4.109	矢剣町渡利線	5-1	○	幹線道路	-	-	
			5-3	○	幹線道路	-	-	
			5-4	○	幹線道路	-	-	
6	3.4.110	国道114号線	6	-	幹線道路	-	-	
			7-2	○	幹線道路	-	-	
7	3.4.111	方木田茶屋下線	7-3	○	幹線道路	-	-	
			7-4	○	幹線道路	-	-	
			8-1	○	幹線道路	-	○	
9	3.5.115	須川町野田町線	9	-	補助幹線	-	-	
10	3.5.116	曾根田町桜木町線	10-1	○	幹線道路	-	○	
11	3.5.117	太田町在庭坂線	11-2	○	○主要幹線	-	-	
			11-3	○	○主要幹線	-	-	
12	3.5.118	腰浜町在庭坂線	12-5	○	幹線道路	-	-	
			12-6	○	幹線道路	-	-	
			12-7	○	幹線道路	-	-	
			12-8	○	幹線道路	-	-	
13	3.4.119	栄町大笹生線	13-2	○	幹線道路	-	-	
			13-5	○	幹線道路	○北沢又小	-	-
14	3.5.122	仲間町春日町線	14	-	補助幹線	○福島第二小	○	
15	3.5.123	山下町旭町線	15-2	-	補助幹線	-	-	
16	3.5.125	天神岩崎町線	16	○	幹線道路	○渡利小	-	
17	3.4.127	笹木野笹谷線	17-1	-	幹線道路	-	-	
			17-2	-	幹線道路	-	-	
18	3.5.128	平野鎌田線	18-1	-	補助幹線	-	-	
			18-2	-	補助幹線	○飯坂小	-	-
			18-4	○	補助幹線	-	-	-
			18-6	○	補助幹線	-	-	-
			18-7	-	補助幹線	-	-	-
19	3.5.129	鎌田東湯野線	19-1	○	補助幹線	-	-	
			19-2	○	補助幹線	-	-	
			19-4	-	補助幹線	-	-	-
20	3.5.130	飯坂仏坂線	20-1	-	幹線道路	○飯坂小	-	-
			20-3	○	幹線道路	-	-	-
21	3.5.131	町裏高取線	21-2	-	補助幹線	○中野小	-	
22	3.5.132	高館天王寺線	22-1	-	補助幹線	○飯坂小	-	-
			22-2	-	補助幹線	-	○	-
			22-3	-	補助幹線	-	○	-
23	3.4.133	国道399号線	23-2	○	○主要幹線	-	-	
24	3.5.135	花水坂滝の町線	24	-	補助幹線	○飯坂小	○	
25	3.5.136	鯖湖町八幡内線	25	-	補助幹線	○飯坂小	○	
26	3.5.137	十網町釜場線	26	-	補助幹線	○飯坂小	○	
27	3.6.139	橋本穴原線	27-2	○	幹線道路	-	○	
28	3.4.145	渡利本内線	28-2	○	補助幹線	○福島第三小	-	-
			28-3	○	補助幹線	○福島第三小	-	-
			28-4	○	補助幹線	-	-	-
29	3.4.154	南沢又笹木野線	29-2	-	幹線道路	-	-	
備 考			福島県総合計画 県北都市計画区域マ スタープラン 福島市総合計画 福島市都市マスター プラン	福島市都市マス タープラン	通学路交通安全プログラム点 検 要対策箇所 福島市自転車ネットワーク整 備実施計画	福島市バリアフリーマ スター プラン		



## (2) 空間機能の評価

空間機能の評価に関しては、3つの観点から評価を行った。

### ① 緊急輸送路や避難路としての整備が必要か

- ・災害時の緊急輸送路や避難路として位置づけられている、もしくは位置づけられる可能性があるか確認する

➡福島市地域防災計画で「緊急輸送路と位置づけられているか」、「福島市土砂災害ハザードマップで避難路として位置づけられているか」、「避難地に接続し、別の避難路と連結してネットワークを形成する可能性があるか」をそれぞれ確認し、該当する場合は、○と表記し必要性があると評価した

また、緊急輸送路の延伸部であるなど、将来的に緊急輸送路ネットワークを構築する上で重要と考えられる場合、○と表記し必要性があると評価した

### ② 消防危険区域等の解消のため整備が必要か

- ・消防活動困難地域の解消につながる道路であるかを確認する

➡建築基準法で原則とされている幅員4m未満の道路であり、消防活動が困難な区間であるかを検証し、該当する場合は整備によって消防活動を支援する可能性があるため、○と表記し必要性があると評価した

### ③ 景観形成上必要な道路か

- ・景観に配慮した整備が必要とされる地区に位置づけがあるかを確認する

➡福島市景観まちづくり計画より、まちづくり協定区域内にある道路であるかを確認し、該当する場合は景観に配慮した整備が必要となるため、○と表記し必要性があると評価した

以上の結果は、次ページに示すとおりである。

表 5.4.2 空間機能の評価結果

通し 番号	路線番号	路線名	区間 番号	緊急輸送路や避難路 としての整備が必要か	消防危険区域等の解消の ため整備が必要か	景観形成上 必要な道路か
1	3.1.102	松川北矢野目線	1-3	○	-	-
2	3.3.1	栄町高取線	2-2	○	-	-
3	3.3.102	早稲町太平寺線	3-1	○	-	-
			3-2	○	-	-
4	3.3.105	太平寺岡部線	4-1	○	-	-
			4-2	○	-	-
			4-4	○	-	-
5	3.4.109	矢剣町渡利線	5-1	○	-	-
			5-3	-	-	-
			5-4	○ハザードマップ	-	-
6	3.4.110	国道114号線	6	○ハザードマップ	-	-
7	3.4.111	方木田茶屋下線	7-2	-	-	-
			7-3	-	-	-
			7-4	-	-	-
8	3.4.112	飯坂桑折線	8-1	○	-	-
9	3.5.115	須川町野田町線	9	-	-	-
10	3.5.116	曾根田町桜木町線	10-1	-	-	-
11	3.5.117	太田町在庭坂線	11-2	-	-	-
			11-3	-	-	-
12	3.5.118	腰浜町町庭坂線	12-5	-	-	-
			12-6	-	-	-
			12-7	-	-	-
			12-8	-	-	-
13	3.4.119	栄町大笹生線	13-2	○	-	-
			13-5	○	-	-
14	3.5.122	仲間町春日町線	14	○ハザードマップ	-	-
15	3.5.123	山下町旭町線	15-2	-	-	-
16	3.5.125	天神岩崎町線	16	○ハザードマップ	-	-
17	3.4.127	笹木野笹谷線	17-1	-	-	-
			17-2	-	-	-
18	3.5.128	平野鎌田線	18-1	-	-	-
			18-2	-	-	-
			18-4	-	-	-
			18-6	-	-	-
			18-7	-	-	-
19	3.5.129	鎌田東湯野線	19-1	-	-	-
			19-2	-	-	-
			19-4	○ハザードマップ	-	-
20	3.5.130	飯坂仏坂線	20-1	○	-	-
			20-3	○	-	○
21	3.5.131	町裏高取線	21-2	○ハザードマップ	-	-
22	3.5.132	高館天王寺線	22-1	-	-	-
			22-2	-	-	-
			22-3	○ハザードマップ	-	-
23	3.4.133	国道399号線	23-2	○	-	-
24	3.5.135	花水坂薄の町線	24	○	-	-
25	3.5.136	鯖湖町八幡内線	25	-	○	-
26	3.5.137	十綱町釜場線	26	-	-	○
27	3.6.139	橋本穴原線	27-2	○	-	-
28	3.4.145	渡利本内線	28-2	-	-	-
			28-3	-	-	-
			28-4	-	-	-
29	3.4.154	南沢又笹木野線	29-2	-	-	-
備 考				福島市防災計画 福島市土砂災害ハザード マップ	既往資料の検証および交 通量調査時の現地確認	福島市景観まちづくり計 画

### (3) 市街地形成機能の評価

市街地形成機能の評価に関しては、2つの観点から評価を行った。

#### ① 土地利用を支援する道路か

- ・魅力あるまちづくりに寄与するための計画に位置づけられた道路であるかを確認する

➡福島市都市マスタープランや中心市街地活性化計画に土地利用を支援する道路としての位置づけがあるかを確認し、該当する場合は魅力あるまちづくりに寄与する可能性があるため、○と表記し必要性があると評価した

#### ② 道路の配置バランスが適切か

- ・当該道路が、現在の道路網を構成する整備水準のバランス確保に寄与する都市計画道路網を構成する道路であるかを確認する

➡幹線道路の配置バランス（住宅地 4km/k㎡、商業地 5~7km/k㎡、工業地 1~2km/k㎡）を現状で満たしているか、道路網を既往資料で検証し、基準より低い場合は、○と表記し必要性があると評価した

以上の結果は、次ページに示すとおりである。

表 5.4.3 市街地形成機能の評価結果

通し 番号	路線番号	路線名	区間 番号	土地利用を 支援する道路か	道路の配置バランス
1	3.1.102	松川北矢野目線	1-3	-	○
2	3.3.1	栄町高取線	2-2	-	○
3	3.3.102	早稲町太平寺線	3-1	-	○
			3-2	-	-
4	3.3.105	太平寺岡部線	4-1	-	-
			4-2	-	○
			4-4	-	○
5	3.4.109	矢剣町渡利線	5-1	-	○
			5-3	-	○
			5-4	-	○
6	3.4.110	国道114号線	6	-	○
7	3.4.111	方木田茶屋下線	7-2	-	○
			7-3	-	○
			7-4	-	○
8	3.4.112	飯坂桑折線	8-1	-	○
9	3.5.115	須川町野田町線	9	-	○
10	3.5.116	曾根田町桜木町線	10-1	○	○
11	3.5.117	太田町在庭坂線	11-2	-	○
			11-3	-	○
12	3.5.118	腰浜町町庭坂線	12-5	-	○
			12-6	-	○
			12-7	-	○
			12-8	-	○
13	3.4.119	栄町大笹生線	13-2	-	○
			13-5	-	○
14	3.5.122	仲間町春日町線	14	○	○
15	3.5.123	山下町旭町線	15-2	-	○
16	3.5.125	天神岩崎町線	16	-	○
17	3.4.127	笹木野笹谷線	17-1	-	○
			17-2	-	○
18	3.5.128	平野鎌田線	18-1	-	○
			18-2	-	○
			18-4	-	○
			18-6	-	○
			18-7	-	○
19	3.5.129	鎌田東湯野線	19-1	-	○
			19-2	-	○
			19-4	-	○
20	3.5.130	飯坂仏坂線	20-1	-	○
			20-3	-	○
21	3.5.131	町裏高取線	21-2	-	○
22	3.5.132	高館天王寺線	22-1	-	○
			22-2	-	○
			22-3	-	○
23	3.4.133	国道399号線	23-2	-	○
24	3.5.135	花水坂滝の町線	24	-	○
25	3.5.136	鱒湖町八幡内線	25	-	○
26	3.5.137	十綱町釜場線	26	-	○
27	3.6.139	橋本穴原線	27-2	-	○
28	3.4.145	渡利本内線	28-2	-	○
			28-3	-	○
			28-4	-	○
29	3.4.154	南沢又笹木野線	29-2	-	○
備 考			福島市都市マスタープラン 中心市街地活性化計画		整備水準

#### ■必要性評価一覧

各評価表にて記載の○、また主要幹線道路を1点として点数付けの上、評価を整理した。なお、道路の配置バランス評価においては、福島市全体で2車線道路が不足しているため殆どの区間において「必要性がある」という結果になる。

しかし他路線との比較を重要視するため、最終的な必要性の評価については全体的なバランスを考慮し、1点である区間を「必要性が低い」、2点以上の区間を「必要性が高い」とした。



表 5.4.4 必要性評価一覧

通し番号	路線番号	路線名	区間番号	延長	交通機能				空間機能			市街地形成機能		合計点数	必要性評価	
					上位計画の位置づけ	道路の機能区分	自転車・歩行者ネットワークの確保が必要か	ユニバーサルデザイン関連計画等による取り組みが特に求められる道路か	緊急輸送路や避難路としての整備が必要か	消防危険区域などの解消のため整備が必要か	景観形成上必要な道路か	土地利用を支援する道路か	道路の配置バランス			
1	3.1.102	松川北矢野目線	1-3	500	1	1	0	0	1	0	0	0	1	4	高い	
2	3.3.1	栄町高取線	2-2	1,230	1	1	0	0	1	0	0	0	1	4	高い	
3	3.3.102	早稲町太平寺線	3-1	1,500	0	0	1	1	1	0	0	0	1	4	高い	
			3-2	1,300	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	低い	
4	3.3.105	太平寺岡部線	4-1	1,150	1	0	0	0	1	0	0	0	0	2	高い	
			4-2	1,450	1	1	0	0	1	0	0	0	1	4	高い	
			4-4	940	1	1	1	0	1	0	0	0	1	5	高い	
5	3.4.109	矢剣町渡利線	5-1	340	1	0	0	0	1	0	0	0	1	3	高い	
			5-3	320	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2	高い	
			5-4	730	1	0	0	0	1	0	0	0	1	3	高い	
6	3.4.110	国道114号線	6	2,070	0	0	0	0	1	0	0	0	1	2	高い	
7	3.4.111	方木田茶屋下線	7-2	1,220	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2	高い	
			7-3	1,620	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	高い
			7-4	1,930	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	高い
8	3.4.112	飯坂桑折線	8-1	930	1	0	0	1	1	0	0	0	1	4	高い	
9	3.5.115	須川町野田町線	9	980	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	低い	
10	3.5.116	曾根町田桜木町線	10-1	390	1	0	0	1	0	0	0	1	1	4	高い	
11	3.5.117	太田町在庭坂線	11-2	1,890	1	1	0	0	0	0	0	0	1	3	高い	
			11-3	2,320	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	3	高い
12	3.5.118	腰浜町町庭坂線	12-5	730	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2	高い	
			12-6	1,970	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2	高い	
			12-7	230	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2	高い	
			12-8	2,400	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	高い
13	3.4.119	栄町大笹生線	13-2	180	1	0	0	0	1	0	0	0	1	3	高い	
			13-5	2,120	1	0	1	0	1	0	0	0	1	4	高い	
14	3.5.122	仲間町春日町線	14	1,140	0	0	1	1	1	0	0	1	5	高い		
15	3.5.123	山下町旭町線	15-2	340	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	低い	
16	3.5.125	天神岩崎町線	16	1,480	1	0	1	0	1	0	0	0	1	4	高い	
17	3.4.127	笹木野笹谷線	17-1	760	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	低い	
			17-2	690	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	低い
18	3.5.128	平野鎌田線	18-1	420	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	高い	
			18-2	440	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	高い	
			18-4	1,730	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	高い
			18-6	430	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	高い
			18-7	1,210	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
19	3.5.129	鎌田東湯野線	19-1	1,850	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2	高い	
			19-2	700	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2	高い	
			19-4	530	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	2	高い
20	3.5.130	飯坂仏坂線	20-1	200	0	0	1	0	1	0	0	0	1	3	高い	
			20-3	480	1	0	0	0	1	0	1	0	1	4	高い	
21	3.5.131	町裏高取線	21-2	360	0	0	1	0	1	0	0	0	1	3	高い	
22	3.5.132	高館天王寺線	22-1	850	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	高い	
			22-2	570	0	0	0	1	0	0	0	0	1	2	高い	
			22-3	1,060	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	3	高い
23	3.4.133	国道399号線	23-2	2,130	1	1	0	0	1	0	0	0	1	4	高い	
24	3.5.135	花水坂滝の町線	24	670	0	0	1	1	1	0	0	0	1	4	高い	
25	3.5.136	鱒湖町八幡内線	25	430	0	0	1	1	0	1	0	0	1	4	高い	
26	3.5.137	十綱町釜場線	26	720	0	0	1	1	0	0	1	0	1	4	高い	
27	3.6.139	橋本穴原線	27-2	980	1	0	0	1	1	0	0	0	1	4	高い	
28	3.4.145	渡利本内線	28-2	1,250	1	0	1	0	0	0	0	0	1	3	高い	
			28-3	450	1	0	1	0	0	0	0	0	1	3	高い	
			28-4	1,400	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	高い
29	3.4.154	南沢又笹木野線	29-2	1,010	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	低い	



## 5.5 実現性の評価結果

実現性の評価に関しては、6つの項目から評価を行った。なお、必要性評価で低いと評価した区間については評価対象としていない。

### (1) 歴史的な街並み等、地域の資源と調和するかどうか

- ・歴史的な街並みに影響があるかを確認する
  - ➔福島市景観まちづくり計画にて記載のある景観住民協定認定地区（茂庭地区、飯坂町地区、土湯温泉町地区、福島駅前通り）に影響する場合、○と表記し実現化の制約条件があるとする
- ・路線の敷地内に文化的に重要な施設があるかを確認する
  - ➔路線の敷地内に国、県、市の指定文化財が存在する場合や、福島市都市マスタープランで歴史資源（寺社等）の保存、活用が示される区域において路線の敷地内に寺社が存在する場合、○と表記し実現化の制約条件があるとする

### (2) 地域コミュニティへの影響はどうか

- ・既存の商店街や住宅地のコミュニティを分断する位置にあるかを確認する
  - ➔路線上に既存の商店街が存在する場合や、住宅地を分断する場合、○と表記し実現化の制約条件があるとする

### (3) 沿道に存在する建築物への影響はどうか

- ・沿道に存在する建築物の移転が必要となるかを確認する
  - ➔現道のある路線に関して、沿道に存在する建築物に影響がある区間の延長を計測し、該当区間の50%以上であった場合は○と表記し、実現化の制約条件があるとする

### (4) 関連事業の実施状況はどうか

- ・評価対象区間において他の事業計画がないかを確認する
  - ➔評価対象区間において他事業による整備計画（※）がないかを検証し、本事業を支援する場合は実現性が高いとし、本事業の障害となる可能性がある場合は実現化の制約条件があるとする

### (5) 地形・地物と適合しているかどうか

- ・道路整備に影響を与える地形的、物理的な制約はないかを確認する
  - ➔鉄道等との交差が必要になる場合や、橋梁の新設・拡幅が必要となる場合、学校等移転が困難な施設に影響する場合は○と表記し、実現化の制約条件があるとする

### (6) 地域の整備に対する意向はどうか

- ・地域住民からの整備要望等はないかを確認する
  - ➔整備要望がある場合は実現性が高いとし、廃止の要望がある場合は実現化の制約条件があるとする

以上の結果は、次ページに示すとおりである。

※福島市ホームページに記載された他事業による整備計画を検証

表 5.5.1 実現性の評価結果

通し 番号	路線番号	路線名	区間番号	延長	歴史的な街並み等、地域の資源と 調和するかどうか		地域コミュニティへの影響 はどうか	沿道に存在する建築物 への影響はどうか	関連事業の実施状況は どうか	地形・地物と適合しているかど うか	地域の整備に対する意向は どうか	
					歴史的な街並み	路線上に存在する 文化的に重要な施設						
1	3.1.102	松川北矢野目線	1-3	500	-	-	-	-	-	○橋梁（耳取川）	-	
2	3.3.1	栄町高取線	2-2	1,230	-	-	-	-	-	○福島交通飯坂線	-	
3	3.3.102	早稲町太平寺線	3-1	1,500	-	○真浄院（文化財所蔵）・誓願寺・常德寺	-	○	-	○荒川橋・信夫橋（拡幅）	-	
			3-2	1,300	-	-	-	-	-	-		
4	3.3.105	太平寺岡部線	4-1	1,150	-	-	○住宅地の分断	-	-	○橋梁（大森川）	-	
			4-2	1,450	-	-	○住宅地の分断	-	-	○橋梁（荒川）	-	
			4-4	940	-	○旧日本電気計器検定所福島試験所社屋（花の写真館）	-	-	-	○東北新幹線・東北本線・福島交通飯坂線・奥羽本線・山形新幹線・阿武隈急行線	-	
5	3.4.109	矢剣町渡利線	5-1	340	-	-	-	○	-	-	整備要望	
			5-3	320	-	-	○住宅地の分断	-	-	-	整備要望	
			5-4	730	-	-	-	○	-	-	-	整備要望
6	3.4.110	国道114号線	6	2,070	-	-	-	○	-	○急傾斜地	-	
7	3.4.111	方木田茶屋下線	7-2	1,220	-	○八田神社	○住宅地の分断	-	-	-	○山形新幹線・奥羽本線	-
			7-3	1,620	-	-	○住宅地の分断	-	-	-	○東北新幹線・東北本線・福島交通飯坂線・阿武隈急行線	-
			7-4	1,930	-	-	○住宅地の分断	-	-	-	○信夫山の切土	-
8	3.4.112	飯坂桑折線	8-1	930	○飯坂町地区	○十綱橋	○旅館・商店への影響	○	-	○十綱橋（拡幅）	-	
9	3.5.115	須川町野田町線	9	980	-	-	-	-	-	-	-	
10	3.5.116	曾根田町桜木町線	10-1	390	-	○曾根田天満宮	-	○	-	-	-	
11	3.5.117	太田町在庭坂線	11-2	1,890	-	-	-	-	-	-	-	
			11-3	2,320	-	-	-	-	-	○二子塚橋（拡幅）	-	
12	3.5.118	腰浜町在庭坂線	12-5	730	-	-	○住宅地の分断	-	-	-	○山形新幹線・奥羽本線	-
			12-6	1,970	-	-	○住宅地の分断	-	-	-	-	-
			12-7	230	-	-	-	-	-	-	-	-
			12-8	2,400	-	-	-	-	-	-	-	-
13	3.4.119	栄町大笹生線	13-2	180	-	-	-	-	-	○東北本線・福島交通飯坂線と交差する可能性（区間内に橋梁がみられるが、都市計画図より拡幅の必要はないと判断）	-	
			13-5	2,120	-	○愛宕神社	-	-	-	-	-	
14	3.5.122	仲間町春日町線	14	1,140	-	-	-	○	-	○桜の聖母短期大学	-	
15	3.5.123	山下町旭町線	15-2	340	-	-	-	-	-	-	-	
16	3.5.125	天神岩崎町線	16	1,480	-	○七社宮神社	-	○	-	-	-	
17	3.4.127	笹木野笹谷線	17-1	760	-	-	-	-	-	-	-	
			17-2	690	-	-	-	-	-	-	-	
18	3.5.128	平野鎌田線	18-1	420	-	-	-	-	-	-	-	
			18-2	440	-	-	-	-	-	○福島交通飯坂線	-	
			18-4	1,730	-	-	○住宅地の分断	-	-	○東北新幹線・東北本線	-	
			18-6	430	-	-	-	-	-	○阿武隈急行線	-	
			18-7	1,210	-	-	-	-	-	-	-	
19	3.5.129	鎌田東湯野線	19-1	1,850	-	-	-	-	-	-	-	
			19-2	700	-	-	-	-	-	○摺上橋（拡幅）	-	
			19-4	530	-	○上岡遺跡	-	-	-	-	-	
20	3.5.130	飯坂仏坂線	20-1	200	-	-	-	-	-	○小川橋（拡幅）	-	
			20-3	480	○飯坂町地区	-	-	-	-	○飯坂温泉駅、福島交通飯坂線と重なる	-	
21	3.5.131	町裏高取線	21-2	360	-	-	-	-	-	-		
22	3.5.132	高館天王寺線	22-1	850	○飯坂町地区	○八幡寺	○旅館・商店への影響	-	-	○山地	-	
			22-2	570	○飯坂町地区	-	○旅館・商店への影響	○	-	○赤川橋（拡幅）	-	
			22-3	1,060	-	-	-	-	-	○奥十綱橋（拡幅）、山地	-	
23	3.4.133	国道399号線	23-2	2,130	-	-	-	-	-	○橋梁（摺上川）、福島交通飯坂線	-	
24	3.5.135	花水坂滝の町線	24	670	○飯坂町地区	○飯坂湯殿山神社・旧堀切家住宅	○旅館・商店への影響	○	-	-	-	
25	3.5.136	鯖湖町八幡内線	25	430	○飯坂町地区	○旧採進堂酒店・八幡神社・鯖湖神社	○旅館・商店への影響	○	-	-	-	
26	3.5.137	十綱町釜場線	26	720	○飯坂町地区	○花水館奥の間（坐忘庵）	○旅館・商店への影響	○	-	-	-	
27	3.6.139	橋本六原線	27-2	980	○飯坂町地区	-	-	-	-	○急傾斜地	-	
28	3.4.145	渡利本内線	28-2	1,250	-	-	-	○	-	-	-	
			28-3	450	-	-	○住宅地の分断	-	-	-	-	
			28-4	1,400	-	-	○住宅地の分断	-	-	-	○橋梁（松川）、緑地公園	-
29	3.4.154	南沢又笹木野線	29-2	1,010	-	-	-	-	-	-		

※グレーで着色した部分は必要性評価で低いと評価した区間

※「路線上に存在する文化的に重要な施設」において、直接文化財に指定をされている建造物は赤字で示し、上岡遺跡は国重要文化財が出土した遺跡のため、同様に重要であると判断した

※指定がなくとも、福島市都市マスタープランで寺社等歴史資源の保全や活用が示された地域に路線が存在する場合は、黒字で影響のある寺社を示した

※「歴史的な街並み」において、前ページ記載の地区の中で、中心地と判断できる商業地域内に路線が存在する場合その地区を示した

#### ■実現性評価一覧

各評価項目の評価については、評価項目に該当する事項が存在する場合、「実現に影響を与える制約条件がある」と判断し、○印1個につき-1点を加点した。なお、住民の整備要望がある場合は+1点とした。

実現性の総合評価については、実現性の評価点数が0点である区間を「実現性が高い」とし、-1点以下の区間を「実現性が低い」とした。



表 5.5.2 実現性の評価結果点数

通し番号	路線番号	路線名	区間番号	延長	歴史的な街並み等、地域の資源と調和 するかどうか		地域コミュニティへの 影響はどうか	沿道に存在する建築 物への影響はどうか	関連事業の実施状況 はどうか	地形・地物と適合し ているかどうか	地域の整備に対する 意向はどうか	合計点数	実現性評価
					歴史的な街並み	路線路上に存在する文 化的に重要な施設							
1	3.1.102	松川北矢野目線	1-3	500	0	0	0	0	0	-1	0	-1	低い
2	3.3.1	栄町高取線	2-2	1,230	0	0	0	0	0	-1	0	-1	低い
3	3.3.102	早稲町太平寺線	3-1	1,500	0	-1	0	-1	0	-1	0	-3	低い
			3-2	1,300									
4	3.3.105	太平寺岡部線	4-1	1,150	0	0	-1	0	0	-1	0	-2	低い
			4-2	1,450	0	0	-1	0	0	-1	0	-2	低い
			4-4	940	0	-1	0	0	0	-1	0	-2	低い
5	3.4.109	矢剣町渡利線	5-1	340	0	0	0	-1	0	0	1	0	高い
			5-3	320	0	0	-1	0	0	0	1	0	高い
			5-4	730	0	0	0	-1	0	0	1	0	高い
6	3.4.110	国道114号線	6	2,070	0	0	0	-1	0	-1	0	-2	低い
7	3.4.111	方木田茶屋下線	7-2	1,220	0	-1	-1	0	0	-1	0	-3	低い
			7-3	1,620	0	0	-1	0	0	-1	0	-2	低い
			7-4	1,930	0	0	-1	0	0	-1	0	-2	低い
8	3.4.112	飯坂桑折線	8-1	930	-1	-1	-1	-1	0	-1	0	-5	低い
9	3.5.115	須川町野田町線	9	980									
10	3.5.116	曾根田町桜木町線	10-1	390	0	-1	0	-1	0	0	0	-2	低い
11	3.5.117	太田町在庭坂線	11-2	1,890	0	0	0	0	0	0	0	0	高い
			11-3	2,320	0	0	0	0	0	-1	0	-1	低い
12	3.5.118	腰浜町庭坂線	12-5	730	0	0	-1	0	0	-1	0	-2	低い
			12-6	1,970	0	0	-1	0	0	0	0	-1	低い
			12-7	230	0	0	0	0	0	0	0	0	高い
			12-8	2,400	0	0	0	0	0	0	0	0	高い
13	3.4.119	栄町大笹生線	13-2	180	0	0	0	0	0	-1	0	-1	低い
			13-5	2,120	0	-1	0	0	0	-	0	-1	低い
14	3.5.122	仲間町春日町線	14	1,140	0	0	0	-1	0	-1	0	-2	低い
15	3.5.123	山下町旭町線	15-2	340									
16	3.5.125	天神岩崎町線	16	1,480	0	-1	0	-1	0	0	0	-2	低い
17	3.4.127	笹木野笹谷線	17-1	760									
			17-2	690									
18	3.5.128	平野鎌田線	18-1	420	0	0	0	0	0	0	0	0	高い
			18-2	440	0	0	0	0	0	-1	0	-1	低い
			18-4	1,730	0	0	-1	0	0	-1	0	-2	低い
			18-6	430	0	0	0	0	0	-1	0	-1	低い
			18-7	1,210									
19	3.5.129	鎌田東湯野線	19-1	1,850	0	0	0	0	0	0	0	0	高い
			19-2	700	0	0	0	0	0	-1	0	-1	低い
			19-4	530	0	-1	0	0	0	0	0	0	-1
20	3.5.130	飯坂仏坂線	20-1	200	0	0	0	0	0	-1	0	-1	低い
			20-3	480	-1	0	0	0	0	-1	0	-2	低い
21	3.5.131	町裏高取線	21-2	360	0	0	0	0	0	0	0	高い	
22	3.5.132	高館天王寺線	22-1	850	-1	-1	-1	0	0	-1	0	-4	低い
			22-2	570	-1	0	-1	0	0	-1	0	-3	低い
			22-3	1,060	0	0	0	0	0	-1	0	-1	低い
23	3.4.133	国道399号線	23-2	2,130	0	0	0	0	0	-1	0	-1	低い
24	3.5.135	花水坂滝の町線	24	670	-1	-1	-1	-1	0	0	0	-4	低い
25	3.5.136	鱒湖町八幡内線	25	430	-1	-1	-1	-1	0	0	0	-4	低い
26	3.5.137	十綱町釜場線	26	720	-1	-1	-1	-1	0	0	0	-4	低い
27	3.6.139	橋本穴原線	27-2	980	-1	0	0	0	0	-1	0	-2	低い
28	3.4.145	渡利本内線	28-2	1,250	0	0	0	-1	0	0	0	-1	低い
			28-3	450	0	0	-1	0	0	0	0	-1	低い
			28-4	1,400	0	0	-1	0	0	-1	0	-2	低い
29	3.4.154	南沢又笹木野線	29-2	1,010									

※グレーで着色した部分は必要性評価で低いと判断した区間  
 ※青で着色した部分は、プラスの評価点数を記載

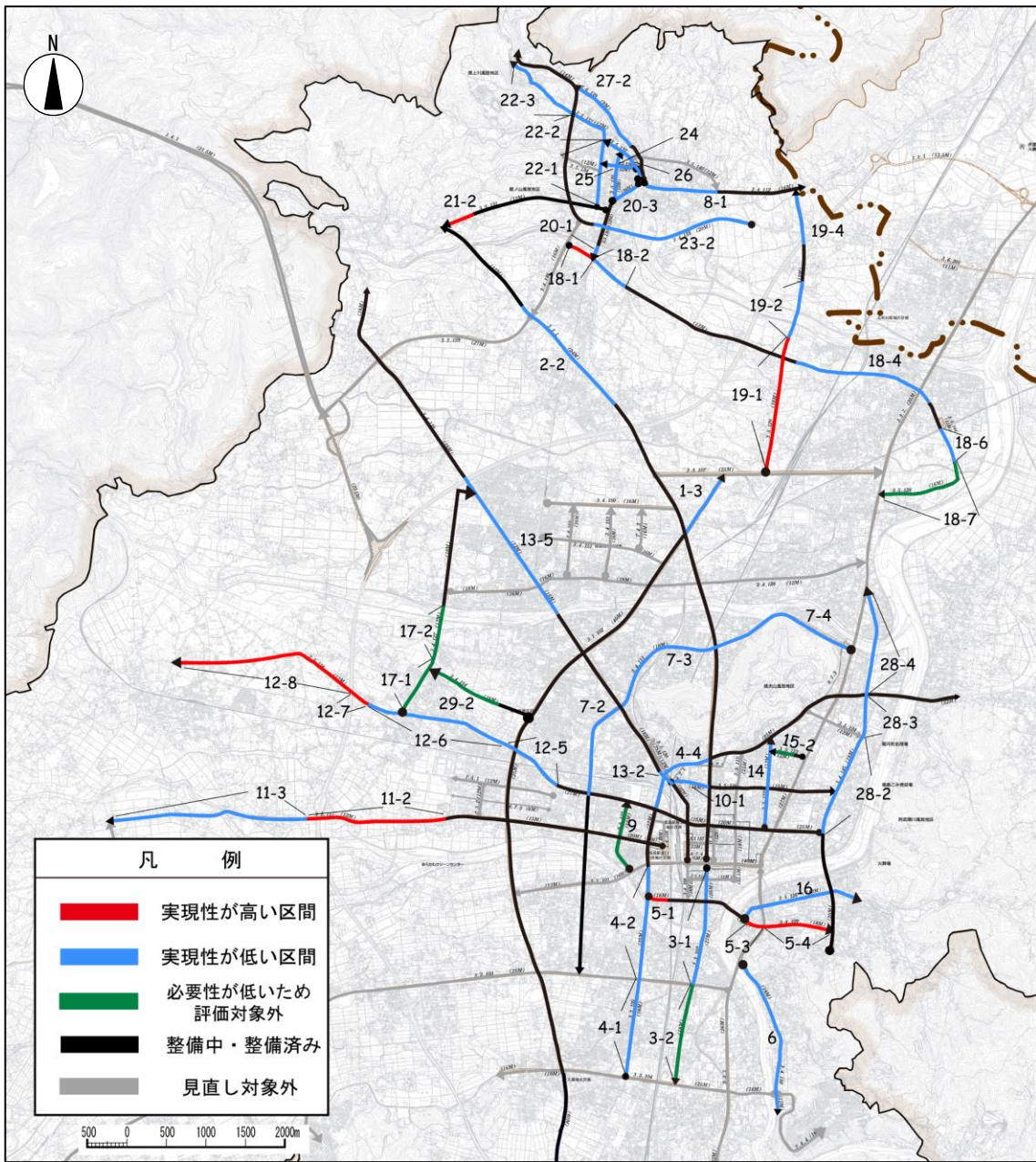


図 5.5.1 実現性評価図

## 5.6 代替性の評価結果

### (1) 分類方法

見直し検討対象区間の中には、周辺に同等の機能を有する道路（代替路線）が存在し、その路線に求められている機能を代替されている場合がある。既存の道路が見直し検討対象区間の機能を代替するか検討するため、以下のような考え方で分類を行った。

なお、必要性評価で低いと判断した区間に関しても、評価の参考にするため検討を行った。

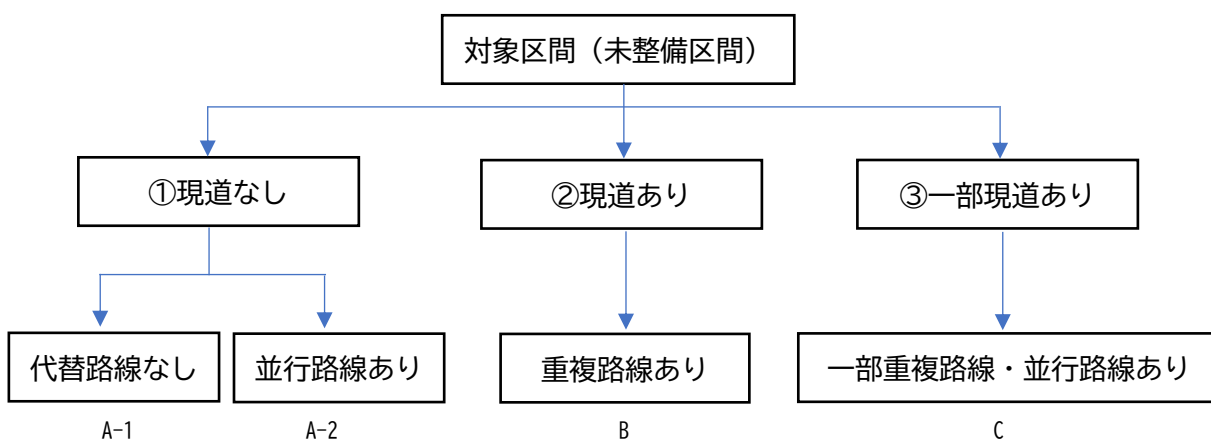


図 5.6.1 分類フロー

(2) 分類イメージ

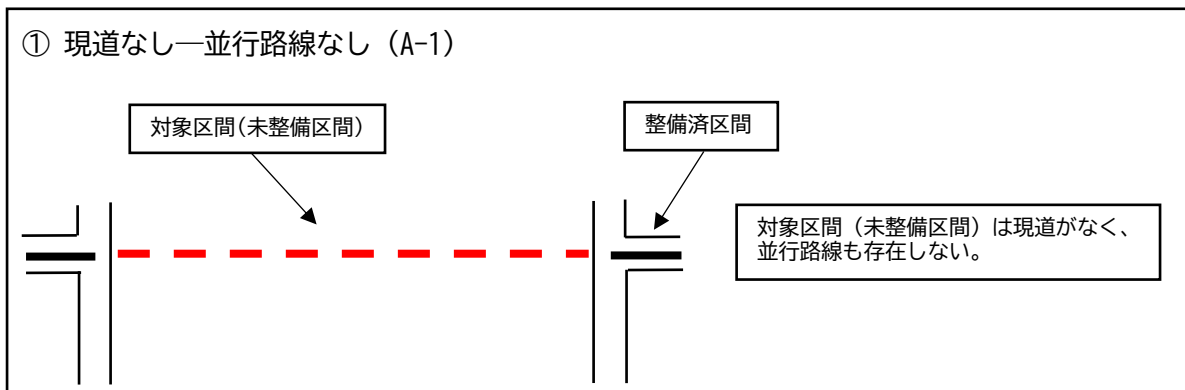


図 5.6.2 分類 (A-1)

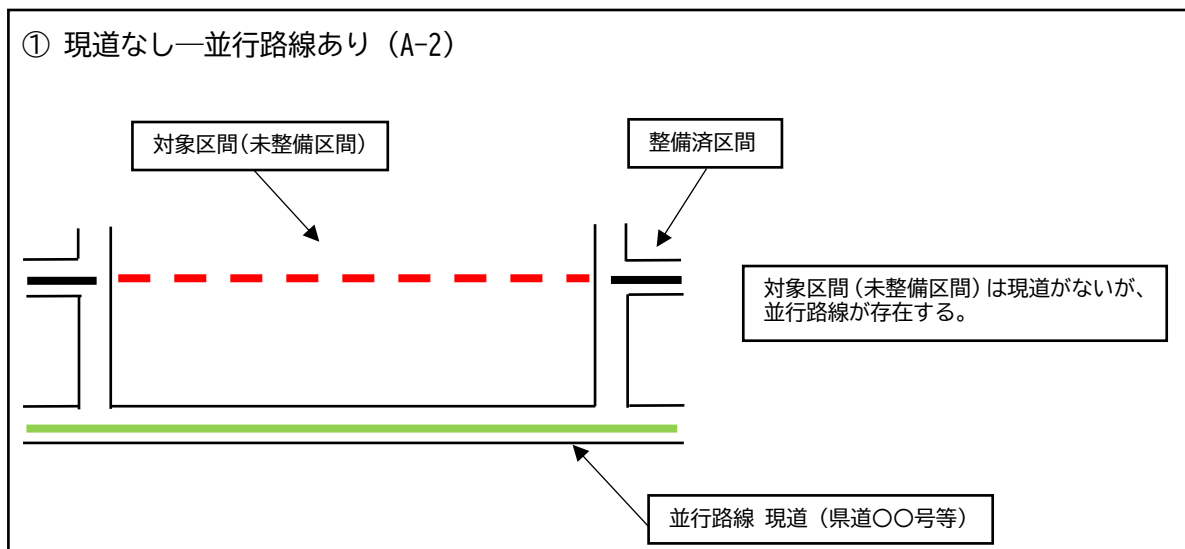


図 5.6.3 分類 (A-2)

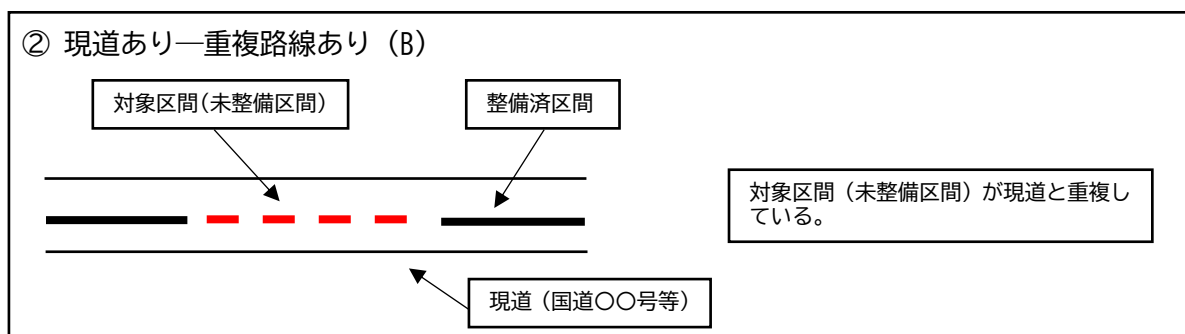


図 5.6.4 分類 (B)



③ 一部を除き重複している (C)

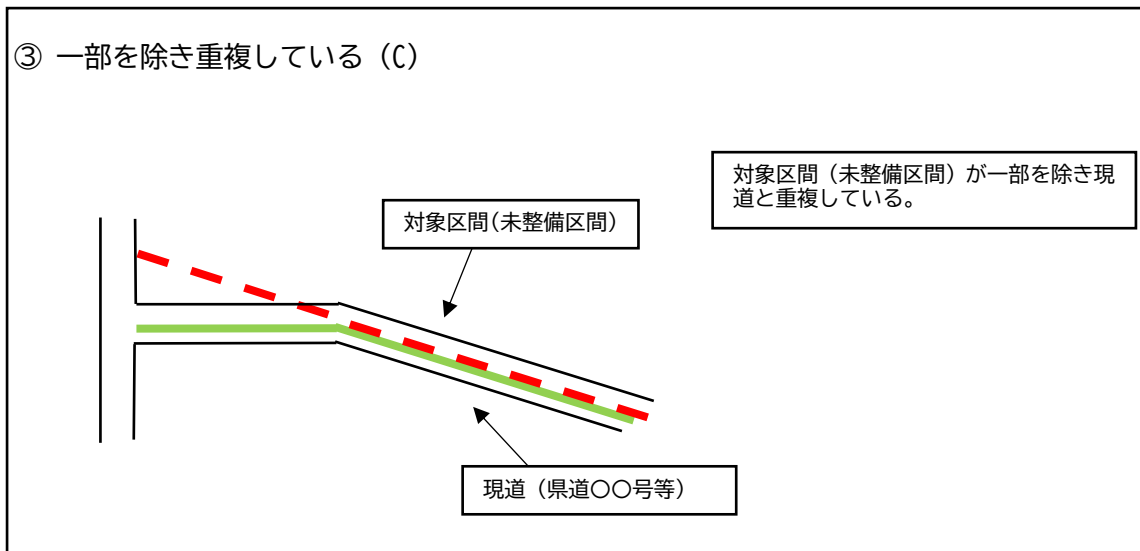


図 5.6.5 分類 (C)

(3) 代替路線の評価

上記方法で分類した区間の代替候補路線を、以下の基準で評価した。

- ① 代替候補路線が対象区間の計画車線数を有しているか  
なお、複数の候補路線がある場合、延長が長い方の路線評価を正とした
- ② 代替候補路線が対象路線区間の計画幅員の 2/3 以上となっているか  
計画幅員の 2/3 以上の幅員がある現道は概成済として相応の機能があるものと判断されるため、同様に代替候補路線が計画幅員の 2/3 以上を有しているか判断した
- ③ 代替候補路線と対象路線区間との距離は適切か  
基本的には道路網密度として指標となる 500m 以内に存在する場合、商業系地域は道路の密度が高くなるため、250m 以内に存在する場合○とする  
また、分類 C においては重複をしていない一部分と、並行する現道との距離で判断する
- ④ 代替候補路線が対象路線区間の機能を有しているか  
対象路線区間が有している道路としての機能を、代替候補路線が満たしている場合○とする

以上の 4 点全てを満たす場合、代替路線があると評価した。

■代替が可能な路線の有無

表 5.6.1 代替性評価表

通し番号	路線番号	路線名	区間番号	延長	代替候補路線	分類	代替候補路線の検討項目				代替が可能な路線の有無
							計画車線数を有するか	計画幅員の2/3以上か	対象路線区間との距離(m)	同じ機能を有するか	
1	3.1.102	松川北矢野目線	1-3	500	なし	A-1	-	-	-	-	無
2	3.3.1	栄町高取線	2-2	1,230	国道13号	B	×	×	0	○	無
3	3.3.102	早稲町太平寺線	3-1	1,500	(一) 県道水原福島線	C	×	×	70	○	無
			3-2	1,300	市道南町・浅川線	B	○	×	0	○	無
4	3.3.105	太平寺岡部線	4-1	1,150	市道平石・方木田線	A-2	○	×	375	×	無
			4-2	1,450	市道方木田・太田町線	A-2	×	×	360	×	無
			4-4	940	市道曾根田町・御山町線	A-2	×	×	90	×	無
5	3.4.109	矢剣町渡利線	5-1	340	市道矢剣町・鳥谷下町線	B	×	×	0	○	無
			5-3	320	なし	A-1	-	-	-	-	無
			5-4	730	市道矢剣町・鳥谷下町線	B	×	×	0	○	無
6	3.4.110	国道114号線	6	2,070	市道岩下・金仏線	B	○	×	0	○	有※2
7	3.4.111	方木田茶屋下線	7-2	1,220	なし	A-1	-	-	-	-	無
			7-3	1,620	なし	A-1	-	-	-	-	無
			7-4	1,930	なし	A-1	-	-	-	-	無
8	3.4.112	飯坂桑折線	8-1	930	国道399号	B	×	×	0	○	無
9	3.5.115	須川町野田町線	9	980	(主) 福島吾妻裏磐梯線	A-2	○	○	420	×	無
10	3.5.116	曾根田町桜木町線	10-1	390	市道曾根田・三本木線	B	×	×	0	○	無
11	3.5.117	太田町在庭坂線	11-2	1,890	(主) 福島吾妻裏磐梯線	C	○	○	45	○	有
			11-3	2,320	(主) 福島吾妻裏磐梯線	C	○	○	85	○	有
12	3.5.118	腰浜町庭坂線	12-5	730	(一) 庭坂福島線	A-2	×	×	140	○	無
			12-6	1,970	(一) 庭坂福島線	C	○	○	290	×	無
			12-7	230	市道長畑・黄金坂線	B	○	○	0	○	有
			12-8	2,400	市道長畑・黄金坂線	C	○	○	35	○	有
13	3.4.119	栄町大笹生線	13-2	180	(主) 福島飯坂線	B	○	○	0	○	有
			13-5	2,120	(主) 福島飯坂線 (一) 折戸笹谷線	B	○	○	0	○	有
14	3.5.122	仲間町春日町線	14	1,140	市道仲間町・春日町線	B	○	○	0	○	有
15	3.5.123	山下町旭町線	15-2	340	市道松浪町・春日町4号線 市道旭町・森合町線(並行)	B ※3	×	○	0 205	○ ○	無 有※3
16	3.5.125	天神岩崎町線	16	1,480	(一) 山口・渡利線	B	×	×	0	○	無
17	3.4.127	笹木野笹谷線	17-1	760	市道仁井田・笹谷線	B	○	○	0	○	有
			17-2	690	市道仁井田・笹谷線	A-2	○	○	100	○	有
18	3.5.128	平野鎌田線	18-1	420	市道殿田線	A-2	×	×	50	○	無
			18-2	440	(一) 飯坂瀬ノ上線	B	○	×	0	○	無
			18-4	1,730	(一) 飯坂瀬ノ上線	A-2	○	×	270	○	無
			18-6	430	なし	A-1	-	-	-	-	無
18-7	1,210	(一) 飯坂保原線	A-2	○	○	○	295	○	有		
19	3.5.129	鎌田東湯野線	19-1	1,850	市道館・前畑線	A-2	×	×	120	○	無
			19-2	700	(一) 東湯野寺屋敷線	B	○	×	0	○	無
			19-4	530	市道鎌田・東湯野線	B	×	×	0	○	無
20	3.5.130	飯坂仏坂線	20-1	200	(主) 福島飯坂線	B	○	○	0	○	有
			20-3	480	(主) 福島飯坂線	A-2	○	×	120	×	無
21	3.5.131	町裏高取線	21-2	360	(一) 中野梶町線	B	○	○	0	○	有
22	3.5.132	高館天王寺線	22-1	850	なし	A-1	-	-	-	-	無
			22-2	570	(一) 穴原十綱線	B	×	×	0	○	無
			22-3	1,060	(一) 穴原十綱線	C	○	×	0	○	無
23	3.4.133	国道399号線	23-2	2,130	なし	A-1	-	-	-	無	
24	3.5.135	花水坂滝の町線	24	670	市道横町・東堀切線	B	×	×	0	○	無
25	3.5.136	鱒湖町八幡内線	25	430	市道若葉町・館ノ山線	B	×	×	0	○	無
26	3.5.137	十綱町釜場線	26	720	(一) 穴原十綱線	B	×	×	0	○	無
27	3.6.139	橋本穴原線	27-2	980	国道399号	B	×	×	0	○	無
28	3.4.145	渡利本内線	28-2	1,250	市道矢剣町・本内線	C	×	○	320	×	無
			28-3	450	市道堀河町線	A-2	×	×	160	×	無
			28-4	1,400	なし	A-1	-	-	-	-	無
29	3.4.154	南沢又笹木野線	29-2	1,010	県道庭坂福島線	A-2	×	×	400	×	無

※グレーで着色した部分は必要性評価で低いと判断した区間

※2 3.4.110 国道 114 号線は、現道が存在するものの計画幅員の 2/3 以上を有していないが、2 車線道路として一定の交通量を有する道路であるため、代替性はあるとした

※3 3.5.123 山下町旭町線に重複する現道は代替性がないが、250m 以内に並行する現道は計画幅員の 2/3 以上を有しており、代替性があると判断したためその評価を正とする

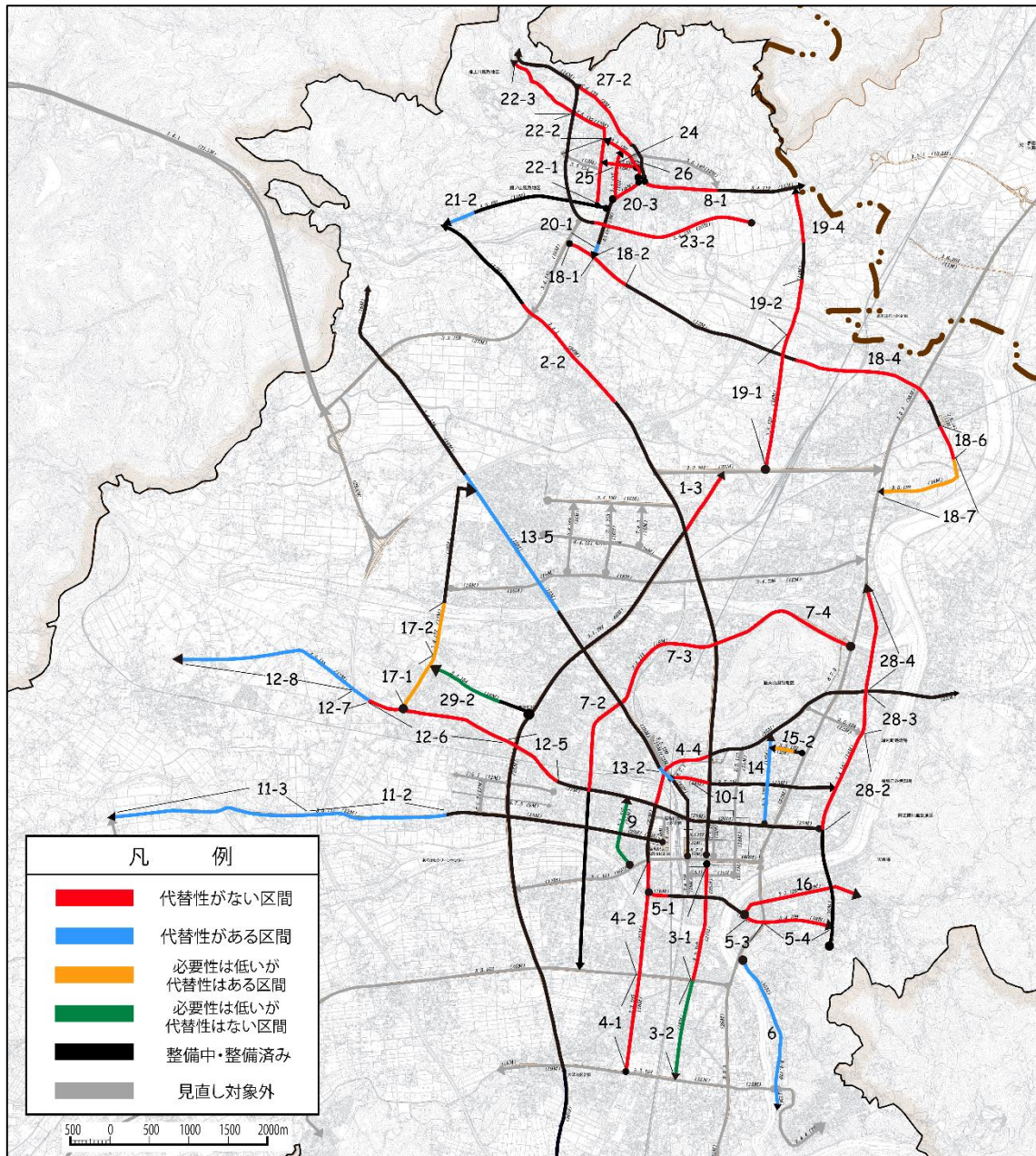


図 5.6.6 代替性評価図

## 5.7 第一次見直し方針（案）と道路網の検証

### （1）第一次見直し方針（案）の作成

p.37 記載の図 5.3.2 検討のフローをもとに、第一次見直し方針（案）を作成した。

なお、フローでは触れられないが未整備区間における歩行者・自転車の通行量は整備の必要性が高いと考えられる要因となるため、別資料の歩行者・自転車交通量調査結果より「センターラインがない道路」かつ「通行量が 500 人・台/12h 以上」の区間を抽出し、評価に加えた。

また、以下に留意事項を示した。

- ・検討事項において、課題となる制約条件は赤字で示した

### 【道路網の検証】

第一次見直し方針（案）で都市計画道路を見直した場合、行き止まり道路が発生しないか、同一区間内で一方通行道路や狭隘な道路が残存しないかを検証した。

また、以下に留意事項を示した。

- ・3.5.136 鯖湖町八幡内線（25）に関して、接続する 3.5.132 高館天王寺線（22-1）の見直し内容により行き止まり道路となる可能性があり、その場合は起終点の変更が必要となる

以下は、第一次見直し方針（案）で廃止候補であり、廃止した場合整備済み区間のみが残されるが、道路網としての問題はない区間である。

- ・3.4.127 笹木野笹谷線（区間 17-1、17-2）、3.5.123 山下町旭町線（区間 15-2）に関して、現道があるため、廃止による行き止まりの問題はない
- ・3.4.154 南沢又笹木野線（区間 29-2）に関して廃止した場合に整備済み区間が残されるが、既に接続する市道が機能しており、道路網としての問題はない

上記の方針と検証結果は、次ページに示すとおりである。



表 5.7.1 第一次見直し方針（案）-1

通し 番号	路線 番号	路線名	区間 番号	延長	幅員 (m)	必要性	実現性	代替 路線 の有無	参考・歩行者自 転車通行量	見直しフローに 基づく評価	見直しの方向	第一次見直し方針(案)		第一次見直し方針(案)をもとにした 道路網の視点からの評価	
												分類	検討事項	行き止まり道路が残存 するか	一方通行道路や狭い道路 が残存するか
1	3.1.102	松川北矢野目線	1-3	500	40	高い	低い	無	-	廃止もしくは変更	計画フロー上は廃止もしくは変更となるが、国道13号西道路の延伸部として必要性が高いことや、周辺道路の渋滞が問題となっていることを踏まえ、現在の計画を存続する	存続 候補	・橋梁の建設も考慮に入れた工事が必要	-	-
2	3.3.1	柴町高取線	2-2	1,230	24	高い	低い	無	-	廃止もしくは変更	実現性は低いが、国道13号の一部として必要性が高いため、計画内容の変更を検討して存続する	変更 候補	・福島交通飯坂線との平面交差が必要 ・建築物への影響を踏まえた幅員の変更も考えられる	-	-
3	3.3.102	早稲町太平寺線	3-1	1,500	27	高い	低い	無	地点22 1,000人/12h 以上	廃止もしくは変更	実現性は低いが緊急輸送路としての位置づけがあることや、歩行者自転車の通行量の多い道路のため、計画内容の変更を検討して存続する	変更 候補	・荒川橋、信夫橋の拡幅が必要 ・文化財を複数所持する真浄院や、誓願寺、常徳寺等、沿道の建築物への影響 ・上記を踏まえた幅員の変更も考えられる	-	-
			3-2	1,300	18	低い	※ 未検討	無	地点9 500人/12h 以上	廃止	計画フロー上は廃止となるが、歩行者自転車の通行量が多いことや、整備後3-1と連携して緊急輸送路に位置づけられる可能性があることなどから、計画内容の変更を検討して存続する	変更 候補	・沿道の建築物への影響を踏まえ、幅員の変更も考えられる	-	-
4	3.3.105	太平寺岡部線	4-1	1,150	18	高い	低い	無	-	廃止もしくは変更	実現性は低いが福島市南部の幹線道路として必要性が高いため、計画内容の変更を検討して存続する	変更 候補	・橋梁の建設が必要 ・建築物への影響を踏まえた幅員や車線数の変更も考えられる	-	-
			4-2	1,450	25	高い	低い	無	-	廃止もしくは変更	実現性は低いが福島市南部の幹線道路として必要性が高いため、計画内容の変更を検討して存続する	変更 候補	・橋梁の建設が必要 ・建築物への影響を踏まえた幅員の変更も考えられる	-	-
			4-4	940	25	高い	低い	無	-	廃止もしくは変更	実現性は低いが福島市中心部の主要道路をつなぐ区間として必要性が高いため、計画内容の変更を検討して存続する	変更 候補	・奥羽本線、東北新幹線、山形新幹線、東北本線、福島交通飯坂線、阿武隈急行線と立体交差が必要 ・住宅や、文化財である旧日本電気計器検定所福島試験所社屋への影響 ・幅員の変更も考えられる	-	-
5	3.4.109	矢剣町渡利線	5-1	340	16	高い	高い	無	-	存続	該当路線上の沿道に存在する建築物への影響はあるが、住民からの整備要望があるため実現性は高く、現在の計画を存続する	存続 候補	・沿道の建築物へ配慮が必要	-	-
			5-3	320	12	高い	高い	無	-	存続	住宅地を分断する可能性はあるが、住民からの整備要望があるため実現性は高く、現在の計画を存続する	存続 候補	・住宅地への配慮が必要	-	-
			5-4	730	18	高い	高い	無	-	存続	該当路線上の沿道に存在する建築物への影響はあるが、住民からの整備要望があることや、渡利地区の幹線道路として必要性も高いため現在の計画を存続する	存続 候補	・沿道の建築物へ配慮が必要	-	-
6	3.4.110	国道114号線	6	2,070	18	高い	低い	有	-	変更	計画フロー上は変更となるが、代替路線は計画路線と重複し既に2車線を有することから、廃止も含めて判断する	廃止 変更 候補	・急傾斜地への影響を踏まえた幅員の変更も考えられる ・廃止した場合、将来混雑度に著しく影響を与えないかを検討	-	-
7	3.4.111	方木田茶屋下線	7-2	1,220	18	高い	低い	無	-	廃止もしくは変更	必要性は高いが、鉄道との交差や建築物への影響があるため、計画内容の変更を検討して存続する	変更 候補	・山形新幹線、奥羽本線との立体交差が必要 ・八田神社への影響、また住宅地への影響 ・上記を踏まえた幅員の変更も考えられる	-	-
			7-3	1,620	18	高い	低い	無	-	廃止もしくは変更	必要性は高いが、鉄道との交差や建築物への影響があるため、計画内容の変更を検討して存続する	変更 候補	・東北本線、東北新幹線、福島交通飯坂線、阿武隈急行線との立体交差が必要 ・建築物への影響も踏まえた幅員の変更も考えられる	-	-
			7-4	1,930	18	高い	低い	無	-	廃止もしくは変更	必要性は高いが、信夫山への影響や建築物への影響があるため、計画内容の変更を検討して存続する	変更 候補	・信夫山の切土や盛土が必要 ・建築物への影響も踏まえた幅員の変更も考えられる	-	-
8	3.4.112	飯坂桑折線	8-1	930	16	高い	低い	無	-	廃止もしくは変更	国道399号の一部であり緊急輸送路として必要性が高いが、橋梁や建築物への影響があるため、計画内容の変更を検討して存続する	変更 候補	・飯坂温泉地区の街並み、住宅、旅館や商店への影響、拡幅が必要となる有形文化財 ・十綱橋への影響 ・上記を踏まえた幅員や起終点の変更も考えられる	-	-
9	3.5.115	須川町野田町線	9	980	15	低い	※ 未検討	無	-	廃止	必要性は低く、代替性はないが地区内の格子状の道路が既に当該道路の役割を担っていると考えられるため、廃止とする	廃止 候補	・廃止した場合、将来混雑度に著しく影響を与えないかを検討	-	-

※検討事項において、課題となる制約条件は赤字で示した



表 5.7.1 第一次見直し方針（案）-2

通し 番号	路線 番号	路線名	区間 番号	延長	幅員 (m)	必要性	実現性	代替 路線 の有無	参考・歩行者自 転車通行量	見直しフローに 基づく評価	見直しの方向	第一次見直し方針(案)		第一次見直し方針(案)をもとにした 道路網の視点からの評価	
												分類	検討事項	行き止まり道路が残存 するか	一方通行道路や狭い道路 が残存するか
10	3.5.116	曾根田町桜木町線	10-1	390	18	高い	低い	無	地点20 700人/12h 以上	廃止もしくは変更	実現性は低いが、歩行者自転車の通行量の多い道路であることや整備済区間に接続する道路のため、計画内容の変更を検討して存続する	変更 候補	・曾根田天満宮の敷地、建築物への影響を踏まえた幅員の変更も考えられる	-	-
11	3.5.117	太田町在庭坂線	11-2	1,890	12	高い	高い	有	-	存続もしくは変更	計画フロー上は存続もしくは変更となるが、代替路線は計画路線と重複し既に2車線を有することから、廃止も含めて判断する	廃止 変更 候補	・現道(主)福島吾妻裏磐梯線に合わせた幅員の変更も考えられる ・廃止した場合、将来混雑度に著しく影響を与えないかを検討	-	-
			11-3	2,320	12	高い	低い	有	-	変更	計画フロー上は変更となるが、代替路線は計画路線と重複し2車線を有することから、廃止も含めて判断する	廃止 変更 候補	・二子塚橋の拡幅が必要 ・建築物への影響を踏まえ、現道の(主)福島吾妻裏磐梯線に沿うような線形の変更も考えられる ・廃止した場合、将来混雑度に著しく影響を与えないかを検討	-	-
12	3.5.118	腰浜町町庭坂線	12-5	730	27	高い	低い	無	-	廃止もしくは変更	実現性は低いが吾妻地区と中心地区を結ぶ道路として必要性が高いため、計画内容の変更を検討して存続する	変更 候補	・山形新幹線、奥羽本線との立体交差が必要 ・建築物への影響を踏まえた幅員の変更も考えられる	-	-
			12-6	1,970	12	高い	低い	無	-	廃止もしくは変更	実現性は低いが東西方向の幹線道路として必要性が高いため、計画内容の変更を検討して存続する	変更 候補	・建築物や寺社への影響を踏まえ、現道(一)庭坂福島線に沿うような線形の変更も考えられる	-	-
			12-7	230	12	高い	高い	有	-	存続もしくは変更	計画フロー上は存続もしくは変更となるが、代替路線は計画路線と重複し既に2車線を有することから、廃止も含めて判断する	廃止 変更 候補	・現道(一)庭坂福島線に合わせた幅員の変更も考えられる ・廃止した場合、将来混雑度に著しく影響を与えないかを検討	-	-
			12-8	2,400	12	高い	高い	有	-	存続もしくは変更	計画フロー上は存続もしくは変更となるが、代替路線は計画路線と重複し既に2車線を有することから、廃止も含めて判断する	廃止 変更 候補	・建築物への影響を踏まえ、現道である市道長畑・黄金坂線に沿うような線形の変更が考えられる ・廃止した場合、将来混雑度に著しく影響を与えないかを検討	-	-
13	3.4.119	栄町大笹生線	13-2	180	18	高い	低い	有	-	変更	代替路線は計画路線と殆ど重複しており、車線数や幅員が計画内容を満たしているとみられるが、線形のみが僅かに異なるため、当該路線の計画内容を変更し、整備済扱いとする	変更 候補	・現計画では福島交通飯坂線、阿武隈急行線、東北本線との立体交差が必要になる可能性あり ・現道(主)福島飯坂線に合わせた都市計画図の線形変更が考えられる ・路線自体は整備済とみられる	-	-
			13-5	2,120	15	高い	低い	有	-	変更	代替路線は計画路線と殆ど重複しているが、整備済み区間に挟まれているため廃止は考えづらい 現在の計画では路線の沿道に存在する神社等への影響があるため、計画内容の変更を検討して存続する	変更 候補	・寺社等の建築物への影響を踏まえた幅員の変更も考えられる	-	-
14	3.5.122	仲間町春日町線	14	1,140	12	高い	低い	有	地点7 1,000人/12h 以上	変更	一部が通学路と重複することや、歩行者自転車の通行量の多い道路であるため必要性は高い 代替路線は計画路線と重複しているが、支障物を避けるため計画内容の変更を検討して存続する	変更 候補	・住宅や桜の聖母短期大学敷地への影響を踏まえた幅員の変更も考えられる	-	-
15	3.5.123	山下町旭町線	15-2	340	12	低い	※ 未検討	有	-	廃止	必要性がなく、並行している路線が必要な機能を確保しているため廃止する	廃止 候補	・廃止した場合、将来混雑度に著しく影響を与えないかを検討	(現道があるため道路網に問題なし)	-
16	3.5.125	天神岩崎町線	16	1,480	12	高い	低い	無	-	廃止もしくは変更	同様の機能を有する(都)矢剣町渡利線(5-3、5-4)が周囲に存在することや、沿道の建築物に大きく影響を与えるため、廃止も含めて判断する	廃止 変更 候補	・七社宮神社や住宅への影響を踏まえた幅員の変更も考えられる ・廃止した場合、将来混雑度に著しく影響を与えないかを検討	-	-
17	3.4.127	笹木野笹谷線	17-1	760	12	低い	※ 未検討	有	-	廃止	必要性がなく、並行している路線が必要な機能を確保しているため廃止する	廃止 候補	・廃止した場合、将来混雑度に著しく影響を与えないかを検討	(並行する現道が17-2に接続するため道路網に問題なし)	-
			17-2	690	12	低い	※ 未検討	有	-	廃止	必要性がなく、重複している路線が必要な機能を確保しているため廃止する	廃止 候補	・廃止した場合、将来混雑度に著しく影響を与えないかを検討	(現道があるため道路網に問題なし)	-

※検討事項において、課題となる制約条件は赤字で示した

表 5.7.1 第一次見直し方針（案）-3

通し 番号	路線 番号	路線名	区間 番号	延長	幅員 (m)	必要性	実現性	代替 路線 の有無	参考・歩行者自 転車通行量	見直しフローに 基づく評価	見直しの方向	第一次見直し方針(案)		第一次見直し方針(案)をもとにした 道路網の視点からの評価	
												分類	検討事項	行き止まり道路が残存 するか	一方通行道路や狭い道路 が残存するか
18	3.5.128	平野鎌田線	18-1	420	12	高い	高い	無	-	存続	計画フロー上は存続となるが、並行する現道があるため計画内容の変更を検討して存続する	変更候補	・未整備部分に並行して市道殿田線が存在するため、現道に合わせた線形の変更も考えられる	-	-
			18-2	440	12	高い	低い	無	-	廃止もしくは変更	計画フロー上は廃止もしくは変更となるが、整備済区間に接続することや、建築物に与える影響が少ないことから現在の計画を存続する	存続候補	・福島交通飯坂線と平面交差が必要	-	-
			18-4	1,730	12	高い	低い	無	-	廃止もしくは変更	実現性は低い、北信地区の骨格道路として必要性が高いため、計画内容の変更を検討して存続する	変更候補	・東北本線、東北新幹線と立体交差が必要 ・建築物への影響を踏まえた線形の変更も考えられる	-	-
			18-6	430	16	高い	低い	無	-	廃止もしくは変更	実現性は低い、環状道路としての役割が見込めるため、計画内容の変更も検討して存続する	変更候補	・阿武隈急行線との立体交差が課題 ・建築物への影響を踏まえた幅員の変更も考えられる	-	-
			18-7	1,210	16	低い	※ 未検討	有	-	廃止	必要性がなく、並行している(一)飯坂保原線が必要な機能を確認しているため廃止する	廃止候補	・廃止した場合、将来混雑度に著しく影響を与えないかを検討	-	-
19	3.5.129	鎌田東湯野線	19-1	1,850	18	高い	高い	無	-	存続	計画フロー上は存続となるが、並行する現道があるため計画内容の変更を検討して存続する	変更候補	・未整備部分に並行して(一)東湯野寺屋敷線、市道館・前畑線が存在するため、現道に合わせた線形の変更も考えられる	-	-
			19-2	700	12	高い	低い	無	-	廃止もしくは変更	計画フロー上は廃止もしくは変更となるが、北信地区の骨格道路として必要性が高いことや、整備済区間に接続することから現在の計画を存続する	存続候補	・摺上橋の拡幅が必要	-	-
			19-4	530	12	高い	低い	無	-	廃止もしくは変更	実現性は低い、通学路交通安全プログラムの要対策箇所として整備の必要性が高いため、計画内容の変更を検討して存続する	変更候補	・建築物や上岡遺跡への影響を踏まえ、国道399号以北の線形、幅員の変更も考えられる	-	-
20	3.5.130	飯坂仏坂線	20-1	200	12	高い	低い	有	-	変更	代替路線は計画路線と殆ど重複しているが、現在の計画では住宅や橋梁への影響があるため、計画内容の変更を検討して存続する	変更候補	・建築物への影響や、小川橋への影響を踏まえた幅員の変更も考えられる	-	-
			20-3	480	12	高い	低い	無	-	廃止もしくは変更	並行する(主)福島飯坂線は必要な機能を確認した代替路線とは言えないが、現状の計画位置よりも実現性が高く妥当性があるとし、当該路線の位置変更等、計画内容の変更を検討して存続する	変更候補	・福島交通飯坂線と重なる可能性や、飯坂温泉駅への影響を踏まえ、(主)福島飯坂線に合わせた形状へ変更することも考えられる	-	-
21	3.5.131	町裏高取線	21-2	360	12	高い	高い	有	-	変更もしくは存続	代替路線は計画路線と殆ど重複しており、車線数や幅員が計画内容を満たしているとみられるが、線形のみが僅かに異なるため、当該路線の計画内容を変更し、整備済扱いとする	変更候補	・現道に合わせた都市計画図の線形変更が考えられる ・路線自体は整備済とみられる	-	-
22	3.5.132	高館天王寺線	22-1	850	12	高い	低い	無	-	廃止もしくは変更	必要性は高いが、計画路線上に実現を困難にする制約条件が多いため、廃止も含めて判断する	廃止 変更 候補	・山地の切土が必要 ・住宅、旅館や商店、八幡寺の敷地への影響を踏まえた線形の変更も考えられる ・廃止した場合、将来混雑度に著しく影響を与えないかを検討	-	-
			22-2	570	12	高い	低い	無	-	廃止もしくは変更	実現性は低い、移動等円滑化促進地域であることから必要性は高く、計画内容の変更を検討して存続する	変更候補	・旅館や商店、赤川橋への影響を踏まえた幅員の変更も考えられる	-	-
			22-3	1,060	12	高い	低い	無	-	廃止もしくは変更	必要性は高いが、実現を困難にする制約条件が複数存在するため、廃止も含めて判断する	廃止 変更 候補	・拡幅が必要となる奥十綱橋、切土が必要となる山地への影響 ・廃止した場合、将来混雑度に著しく影響を与えないかを検討	-	-
23	3.4.133	国道399号線	23-2	2,130	20	高い	低い	無	-	廃止もしくは変更	実現性は低い、飯坂部地区の骨格道路として必要性が高いため、計画内容の変更を検討して存続する	変更候補	・橋梁の建設、福島交通飯坂線との立体交差が必要 ・上記の影響を考慮した幅員の変更も考えられる	-	-
24	3.5.135	花水坂滝の町線	24	670	12	高い	低い	無	-	廃止もしくは変更	現道が存在することや、実現を困難にする制約条件が複数存在するため、廃止も含めて判断する	廃止 変更 候補	・住宅、旅館や商店への影響、羽羽三山飯坂湯殿山御分社、国の有形文化財建造物である旧堀切家住宅への影響を踏まえた幅員や線形の変更も考えられる ・廃止した場合、将来混雑度に著しく影響を与えないかを検討	-	-

※検討事項において、課題となる制約条件は赤字で示した

表 5.7.1 第一次見直し方針（案）-4

通し 番号	路線 番号	路線名	区間 番号	延長	幅員 (m)	必要性	実現性	代替 路線 の有無	参考・歩行者自 転車通行量	見直しフローに 基づく評価	見直しの方向	第一次見直し方針(案)		第一次見直し方針(案)をもとにした 道路網の視点からの評価	
												分類	検討事項	行き止まり道路が残存 するか	一方通行道路や狭い道路 が残存するか
25	3.5.136	鱒湖町八幡内線	25	430	12	高い	低い	無	-	廃止もしくは変更	必要性は高いが、実現を困難にする制約条件が複数存在するため、廃止も含めて判断する	廃止 変更 候補	・住宅、旅館や商店への影響、国の有形文化財建造物である旧探進堂酒店への影響を踏まえた幅員の変更も考えられる ・接続している高館天王寺線の見直し内容により、起終点の変更が必要となる可能性あり ・廃止した場合、将来混雑度に著しく影響を与えないかを検討	高館天王寺線の見直し内容による	-
26	3.5.137	十綱町釜場線	26	720	12	高い	低い	無	-	廃止もしくは変更	必要性は高いが、実現を困難にする制約条件が複数存在するため、廃止も含めて判断する	廃止 変更 候補	・住宅、旅館、商店や国の有形文化財建造物である花水館奥の間敷地への影響を踏まえた幅員の変更も考えられる ・廃止した場合、将来混雑度に著しく影響を与えないかを検討	-	-
27	3.6.139	橋本穴原線	27-2	980	9	高い	低い	無	-	廃止もしくは変更	計画路線が急傾斜地に存在するため実現性が低く、廃止も含めて判断する	廃止 変更 候補	・急傾斜地に存在するため切土や盛土が必要 ・建築物への影響も踏まえ、線形の変更も考えられる ・廃止した場合、将来混雑度に著しく影響を与えないかを検討	-	-
28	3.4.145	渡利本内線	28-2	1,250	18	高い	低い	無	-	廃止もしくは変更	実現性は低いですが、骨格道路として必要性が高いため、現在の位置で計画内容の変更を検討して存続する	変更 候補	・建築物への影響を踏まえた幅員の変更も考えられる	-	-
			28-3	450	18	高い	低い	無	-	廃止もしくは変更	骨格道路として必要性が高いが、建築物への影響を踏まえ、現計画内容の変更を検討して存続する	変更 候補	・建築物への影響を踏まえた幅員や線形の変更も考えられる	-	-
			28-4	1,400	18	高い	低い	無	-	廃止もしくは変更	骨格道路として必要性が高いが、200m以上とみられる橋梁の新設が必要となることや、緑地公園への影響等の点から実現性が低く、廃止も含めて判断する	廃止 変更 候補	・橋梁の建設が必要 ・緑地公園や住宅地への影響を踏まえた幅員の変更も考えられる ・廃止した場合、将来混雑度に著しく影響を与えないかを検討	-	-
29	3.4.154	南沢又笹木野線	29-2	1,010	16	低い	※ 未検討	無	-	廃止	代替路線は存在しないが、当該道路の必要性は低く、連携が考えられる区間も廃止候補である	廃止 候補	・廃止した場合、将来混雑度に著しく影響を与えないかを検討	(市道が接続しているため道路網に問題なし)	-

※検討事項において、課題となる制約条件は赤字で示した



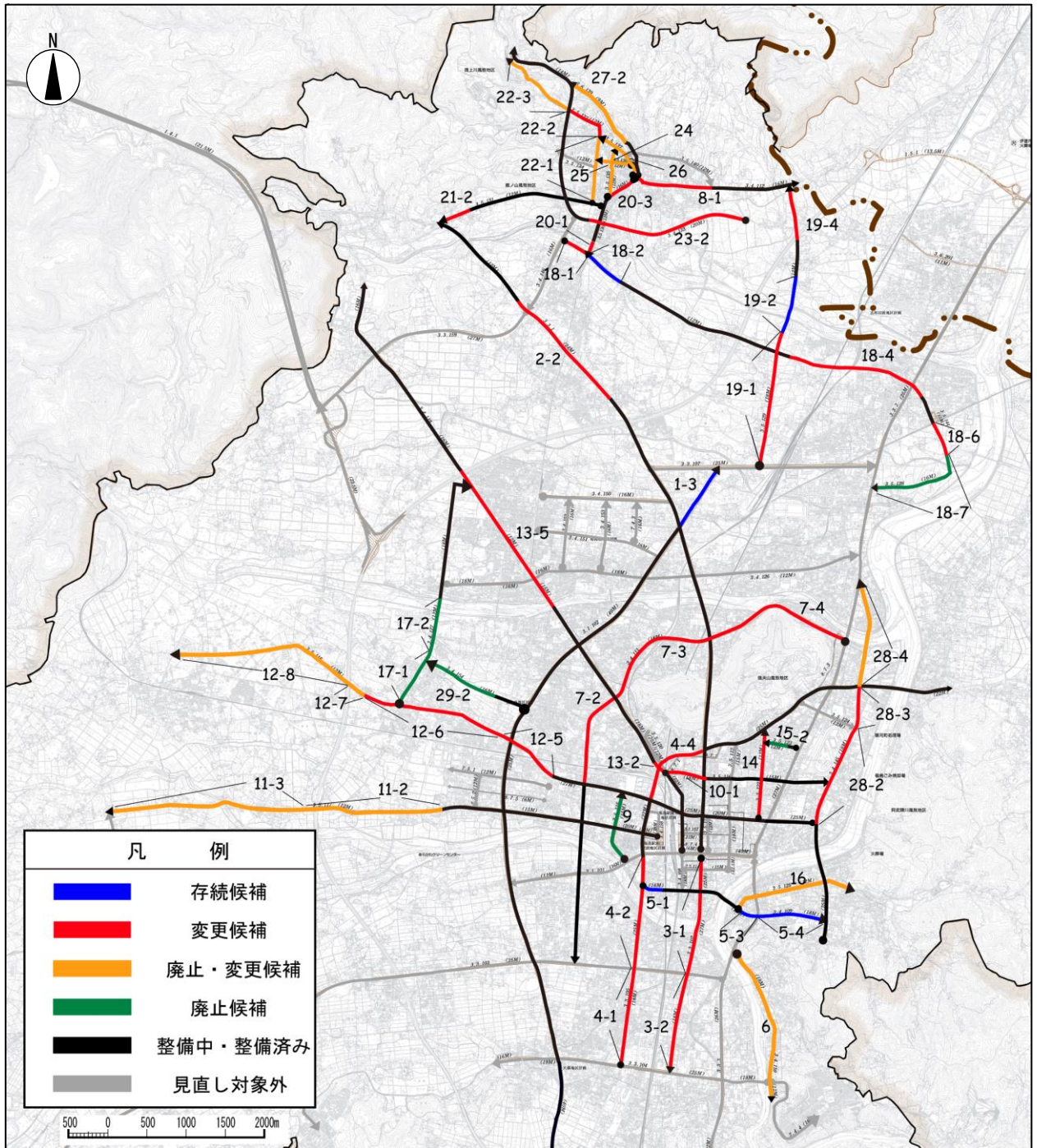


図 5.7.1 第一次見直し方針 (案)