

## 6. 将来交通量推計

### 6.1 検討条件

第一次見直し方針（案）について、計画を変更した場合に地域全体の道路網に影響を与えないかを検証するため、以下の条件で交通量推計を行った。なお、手法や設定の詳細は資料編を参照のこととする。

表 6.1.1 検討条件

項目	内容
基礎データ	第 19-41310-0332 号 交通量推計業務委託（道整・交付）（令和 2 年 3 月）（以下過年度業務とする） ・平成 22 年現況 OD 表、現況ネットワーク ・平成 42 年（令和 12 年）将来 OD 表、将来ネットワーク →平成 22 年道路交通センサス（国土交通省東北地方整備局）をベース
推計手法	高速転換率併用分割配分法 5 分割（3：2：2：2：1）
ゾーン設定	・H22 道路交通センサスにおける B ゾーンを基本 ・福島市及び周辺は B ゾーンを細分化 （福島市：21 ゾーン（B ゾーン）→101 ゾーンに分割） ・その他福島県内は、B ゾーンを基本 ・福島県外地域は、生活圏、県単位で統合

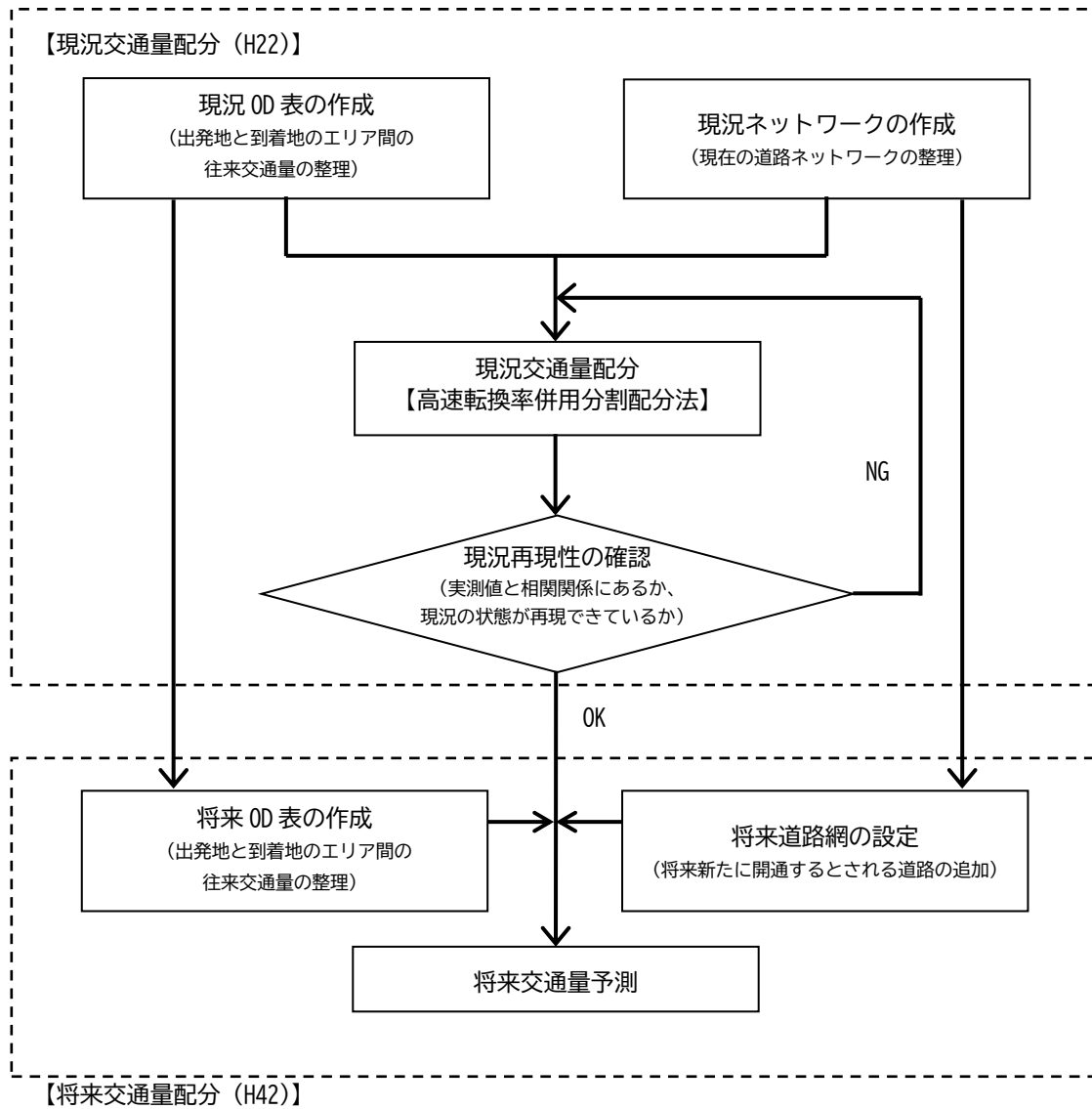


図 6.1.1 推計フロー

## 6.2 検討ケース

以下のネットワークを用いて交通量推計を行った。

表 6.2.1 ネットワーク一覧

使用するネットワーク	詳細
現況 (R2) 現況ネット	第19-41310-0332号 交通量推計業務委託 (道整・交付) (令和2年3月) (以下過年度業務とする) をもとに R2 時点の道路網を反映させた。
将来 (R12) 現計画ネット	現在計画決定されている都市計画道路を全て整備した場合の道路網ネットワーク。
将来 (R12) 第一次見直し案ネット	「必要性」「実現性」「代替性」から評価し、「存続」「変更」「廃止」に分類した第一次見直し方針 (案) を反映させた場合の道路網ネットワーク。

### 6.3 交通量推計結果

#### (1) 現況再現

前項で作成した現況データを用いて交通量推計を行い、推計された交通量と交通量調査での実測値を比較しその妥当性を検証した。また、12時間調査での実測値を使用するにあたり、国道・主要地方道・県道に関しては該当区間のH27センサス昼夜率をもとに算出した。市道に関しては、最も近くに位置する低いランクの路線（国道と県道が近い場合、県道を選択）の昼夜率をもとに算出した。

相関係数の目安としては、一般的に0.9以上が「極めて強い相関がある」とされており、0.9を基準に検証した結果0.94と上回っているため、再現性は妥当である。

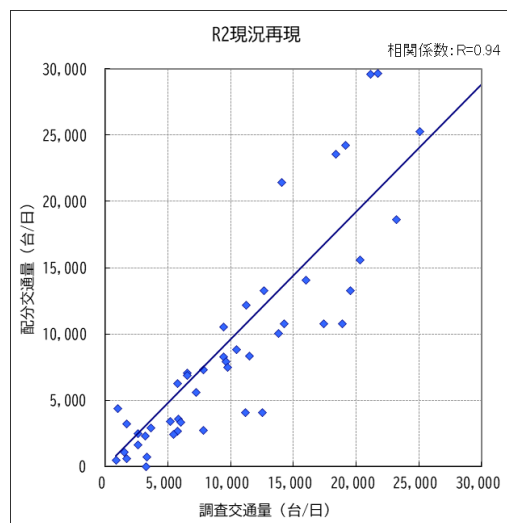


図 6.3.1 現況再現グラフ

表 6.3.1 現況再現表-1

地点	都市計画道路 ( )は見直し候補対象外の都市計画道路	現道	断面	昼間 交通量 (台)	昼夜率	24h 交通量 (台)	配分 交通量 (台)	交通量差	配分 結果比
1	3・5・135花水坂滝の町線 (未整備) 3・5・135花水坂滝の町線 (未整備)	市道横町・東堀切線	A断面	1,034	1.22	1,261	1,548	287	1.23
		市道横町・東堀切線	C断面	1,168	1.22	1,425	1,548	123	1.09
2	3・5・129鎌田東湯野線 (未整備) 3・5・129鎌田東湯野線	市道鎌田・東湯野線	A断面	788	1.25	985	891	94	0.90
		国道399号	B断面	5,882	1.24	7,294	8,252	958	1.13
		県道東湯野寺屋敷線	C断面	1,630	1.25	2,038	4,469	2,431	2.19
		国道399号	D断面	5,380	1.24	6,671	3,084	3,587	0.46
3	3・5・129鎌田東湯野線 (未整備) 3・5・128平野鎌田線 3・5・129鎌田東湯野線 3・5・128平野鎌田線	県道東湯野寺屋敷線	A断面	4,586	1.24	5,687	4,469	1,218	0.79
		県道飯坂瀬ノ上線	B断面	2,370	1.25	2,963	1,802	1,161	0.61
		市道館・前畑線	C断面	3,351	1.24	4,155	2,666	1,489	0.64
		県道飯坂瀬ノ上線	D断面	4,765	1.25	5,956	6,687	731	1.12
4	3・4・119柴町大笹生線 (未整備) 3・4・119柴町大笹生線 (未整備)	県道折戸笹谷線	A断面	5,006	1.25	6,258	6,994	736	1.12
		主要地方道福島飯坂線	B断面	8,382	1.26	10,561	5,768	4,793	0.55
5	3・5・118腰浜町町庭坂線 (未整備) 3・5・118腰浜町町庭坂線 (未整備)	主要地方道福島飯坂線	C断面	12,576	1.28	16,097	9,140	6,957	0.57
		県道庭坂福島線	A断面	3,642	1.25	4,553	3,216	1,337	0.71
		市道北谷地・長畑線	B断面	2,568	1.25	3,210	6,363	3,153	1.98
6	3・4・127笹木野笹谷線 (未整備) 3・4・127笹木野笹谷線 (未整備)	県道庭坂福島線	D断面	3,073	1.25	3,841	3,146	695	0.82
		市道長畑・黄金坂線	E断面	2,981	1.25	3,726	6,433	2,707	1.73
		仁井田・笹谷線	A断面	5,337	1.25	6,671	5,219	1,452	0.78
		県道庭坂福島線	B断面	6,504	1.25	8,130	4,031	4,099	0.50
7	3・4・127笹木野笹谷線 (未整備) 3・5・122仲間町春日町線 (未整備) 3・5・122仲間町春日町線 (未整備)	仁井田・笹谷線	C断面	4,177	1.25	5,221	2,978	2,243	0.57
		県道庭坂福島線	D断面	3,812	1.25	4,765	3,216	1,549	0.67
		市道仲間町・春日町線	A断面	1,957	1.37	2,681	2,731	50	1.02
		松浪町・春日町4号線	B断面	217	1.37	297	0	297	0.00
		市道仲間町・春日町線	C断面	1,867	1.37	2,558	2,731	173	1.07

表 6.3.1 現況再現表-2

地点	都市計画道路 ( )は見直し候補対象外の都市計画道路	現道	断面	昼間 交通量 (台)	昼夜率	24h 交通量 (台)	配分 交通量 (台)	交通量差	配分 結果比
8	(3・3・3国道4号線) 3・4・110国道114号線 (3・3・3国道4号線)	国道4号・115号	A断面	32,617	1.34	43,707	38,026	5,681	0.87
		市道南町・稲場線	B断面	5,206	1.26	6,560	7,076	516	1.08
		国道4号・115号	C断面	35,377	1.25	44,221	40,088	4,133	0.91
		県道岡部渡利線	D断面	6,232	1.26	7,852	7,311	541	0.93
9	3・3・102早稲町太平寺線 (3・3・103鳥谷野荒井線) 3・3・102早稲町太平寺線 (3・3・103鳥谷野荒井線)	県道水原・福島線	A断面	9,912	1.28	12,687	13,286	599	1.05
		国道115号	B断面	15,884	1.28	20,332	15,555	4,777	0.77
		市道南町・浅川線	C断面	10,811	1.28	13,838	10,012	3,826	0.72
		国道115号	D断面	18,153	1.28	23,236	18,637	4,599	0.80
10	3・5・131町裏高取線 3・3・1柴町高取線	県道中野柁町線	A断面	1,398	1.22	1,706	603	1,103	0.35
		国道13号	B断面	2,396	1.34	3,211	2,301	910	0.72
		国道13号	D断面	2,732	1.34	3,661	2,904	757	0.79
11	(3・4・146飯坂幹線) 3・3・1柴町高取線 (未整備) 3・3・1柴町高取線 (未整備)	主要地方道上名倉飯坂伊達線	A断面	4,123	1.26	5,195	3,417	1,778	0.66
		国道13号	B断面	8,382	1.34	11,232	12,170	938	1.08
		国道13号	C断面	5,385	1.34	7,216	5,604	1,612	0.78
12	3・5・117太田町在庭坂線 (未整備) (3・3・155上名倉庭塚線)	主要地方道上名倉飯坂伊達線	A断面	7,513	1.26	9,466	10,533	1,067	1.11
		主要地方道福島吾妻裏磐梯線	B断面	4,678	1.25	5,848	3,581	2,267	0.61
		主要地方道上名倉飯坂伊達線	C断面	8,327	1.26	10,492	8,810	1,682	0.84
		主要地方道福島吾妻裏磐梯線	D断面	5,368	1.22	6,549	6,845	296	1.05
13	(3・3・3国道4号線) 3・5・125天神岩崎町線 (3・3・3国道4号線) 3・5・125天神岩崎町線	国道4号・115号	A断面	28,884	1.34	38,705	35,480	3,225	0.92
		大久保・舟場線	B断面	2,097	1.26	2,642	1,614	1,028	0.61
		国道4号・115号	C断面	28,524	1.34	38,222	34,515	3,707	0.90
		大久保・舟場線	D断面	783	1.26	987	4,375	3,388	4.43
14	3・3・1柴町高取線 (3・3・107北福島幹線) 3・3・1柴町高取線	国道13号	A断面	19,433	1.29	25,069	25,256	187	1.01
		県道飯坂保原線	B断面	10,995	1.28	14,074	21,427	7,353	1.52
		国道13号	C断面	22,070	1.25	27,588	36,725	9,137	1.33
15	3・3・1柴町高取線 3・3・1柴町高取線 3・1・102松川北矢野目線	国道13号	A断面	26,138	1.29	33,718	43,407	9,689	1.29
		国道13号	B断面	14,862	1.29	19,172	24,221	5,049	1.26
		国道13号西道路	C断面	14,124	1.3	18,361	23,549	5,188	1.28
16	3・5・129鎌田東湯野線 (未整備) (3・3・107北福島幹線) 3・5・129鎌田東湯野線 (未整備) (3・3・107北福島幹線)	市道館・前畑線	A断面	4,491	1.28	5,748	2,666	3,082	0.46
		県道飯坂保原線	B断面	15,259	1.28	19,532	13,269	6,263	0.68
		市道館・前畑線	C断面	4,698	1.28	6,013	3,359	2,654	0.56
		県道飯坂保原線	D断面	12,502	1.28	16,003	14,079	1,924	0.88
17	3・4・119柴町大笹生線 3・4・119柴町大笹生線	主要地方道福島飯坂線	A断面	13,604	1.28	17,413	10,760	6,653	0.62
		主要地方道福島飯坂線	C断面	14,778	1.28	18,916	10,760	8,156	0.57
18	3・5・118腰浜町町庭坂線 (未整備) 3・5・118腰浜町町庭坂線 (未整備)	県道庭坂福島線	B断面	10,021	1.25	12,526	4,041	8,485	0.32
		県道庭坂福島線	E断面	8,957	1.25	11,196	4,041	7,155	0.36
19	3・4・154南沢又笹木野線 (未整備) に接続	市道樋ノ口・南館線	A断面	7,538	1.25	9,423	8,293	1,130	0.88
		市道福島西24号線	B断面	4,597	1.25	5,746	6,250	504	1.09
		市道樋ノ口・南館線	C断面	6,279	1.25	7,849	2,699	5,150	0.34
20	3・3・105太平寺岡部線 (8・7・1首根田町森合町線) 3・5・116曾根田町桜木町線 (未整備)	市道太平寺・山口線	B断面	4,246	1.28	5,435	2,403	3,032	0.44
		市道曾根田・三本木線	C断面	1,161	1.28	1,486	1,067	419	0.72
		県道福島飯坂線	D断面	8,996	1.28	11,515	8,357	3,158	0.73
		県道福島飯坂線	E断面	11,148	1.28	14,269	10,760	3,509	0.75
21	3・5・122仲間町春日町線 (未整備) 3・5・118腰浜町町庭坂線 3・5・118腰浜町町庭坂線	市道仲間町・春日町線	A断面	672	1.26	847	461	386	0.54
		市道腰浜町・町庭坂線	B断面	7,644	1.26	9,631	7,900	1,731	0.82
		市道腰浜町・町庭坂線	D断面	7,734	1.26	9,745	7,467	2,278	0.77
22	3・3・102早稲町太平寺線 (未整備) (3・5・114杉妻町早稲町線) 3・3・102早稲町太平寺線 (未整備) (3・5・114杉妻町早稲町線)	市道早稲町・清明町4号線	A断面	2,048	1.28	2,621	2,480	141	0.95
		県道水原・福島線	B断面	2,614	1.28	3,346	722	2,624	0.22
		市道早稲町・清明町4号線	C断面	1,311	1.28	1,678	3,202	1,524	1.91
		中町・太田町線	D断面	2,529	1.28	3,237	0	3,237	0.00
23	(3・3・104小倉寺大森線) (3・3・104小倉寺大森線)	県道南福島停車場線	B断面	16,536	1.28	21,166	29,607	8,441	1.40
		県道南福島停車場線	D断面	16,996	1.28	21,755	29,667	7,912	1.36

■現況ネット 交通量図



図 6.3.2 現況ネット交通量図

■現況ネット 混雑度図

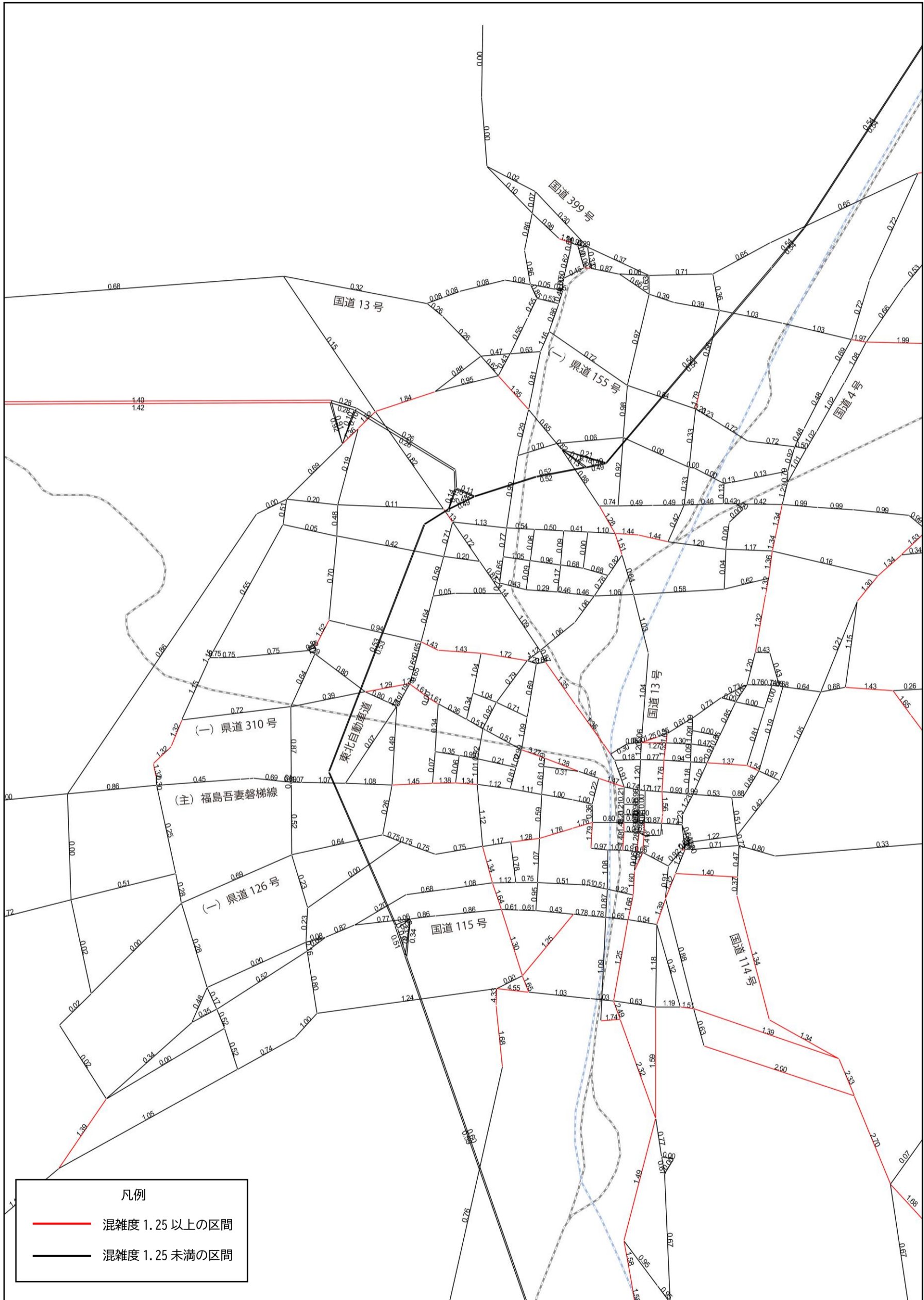


図 6.3.3 現況ネット混雑度図

## (2) 現計画ネット

現計画ネットを使用して将来交通量を推計した。次ページより、交通量図と混雑度図を示す。



■現計画ネット 交通量図



図 6.3.4 現計画ネット交通量図

現計画ネット：現在計画決定されている都市計画道路を  
全て整備した場合の道路網ネットワーク

■現計画ネット 混雑度図



図 6.3.5 現計画ネット混雑度図

現計画ネット：現在計画決定されている都市計画道路を  
全て整備した場合の道路網ネットワーク

### (3) 第一次見直し案ネット

第一次見直し案ネットを使用して将来交通量を推計した。次ページより、交通量図と混雑度図を示す。

■第一次見直し案ネット 交通量図



図 6.3.6 第一次見直し案ネット交通量図

第一次見直し案ネット：「必要性」「実現性」「代替性」から評価し、「存続」「変更」「廃止」に分類した第一次見直し方針(案)を反映させた場合の道路網ネットワーク

■第一次見直し案ネット 混雑度図

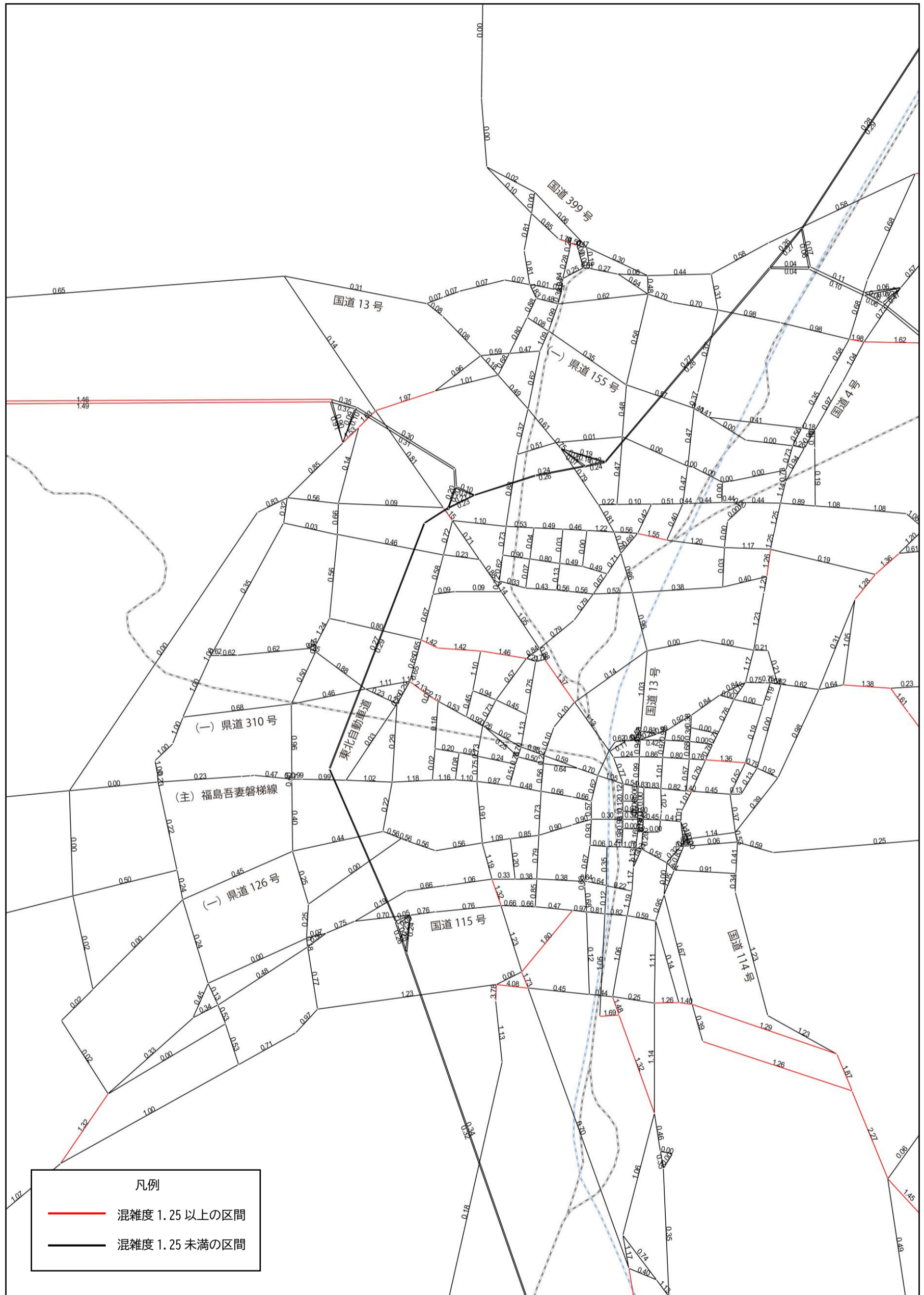


図 6.3.7 第一次見直し案ネット混雑度図

第一次見直し案ネット：「必要性」「実現性」「代替性」から評価し、「存続」「変更」「廃止」に分類した第一次見直し方針(案)を反映させた場合の道路網ネットワーク

## 6.4 交通処理機能の検証

### (1) 交通処理機能の検証

以下に区間別の交通量と混雑度を、現況（R2）と将来（R12）を比較して示した。将来に関しては、都市計画決定内容を全て反映した現計画ネットと、第一次見直し方針（案）を反映した第一次見直し案ネットを比べ、混雑度に問題がないかを検証した。混雑度は1.25を超えると、ピーク時間を中心として、混雑する時間帯が連続する可能性が高いとみられるため、1.25以上を問題があるとした（下表 6.4.1 参照）。

- ・ 廃止候補、廃止変更候補は廃止し、変更候補は車線数の変更や現道に合わせる線形変更が考えられる場合リンクを調整した
- ・ 現況交通量が「-」の区間は、現道がない区間である

表 6.4.1 道路の交通容量

混雑度	交通状況
1.0未満	昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0～1.25	昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間が1～2時間ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25～1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度敵的に増加する可能性の高い状態、ピーク時のみから、日中の連続的混雑への過渡状態と考えられる。
1.75以上	道路が飽和していない時間がほとんどなくなる慢性的混雑状態を呈する。

出典：道路の交通容量（交益社団法人日本道路協会）

表 6.4.2 交通処理機能の検証

通し 番号	路線 番号	路線名	区間 番号	延長	第一次 見直し方針 (案)	現況(R2)		将来(R12)現計画ネット		将来(R12)第一次見直し案ネット		備考	第一次見直し方針(案)の見直し
						交通量 (百台/日)	混雑度	交通量 (百台/日)	混雑度	交通量 (百台/日)	混雑度		
1	3.1.102	松川北矢野目線	1-3	500	存続候補	-	-	117~191	0.41~0.66	122~198	0.42~0.69	-	-
2	3.3.1	栄町高取線	2-2	1,230	変更候補	122~186	0.65~1.35	135~176	0.47~0.61	142~176	0.49~0.61	-	-
3	3.3.102	早稲町太平寺線	3-1	1,500	変更候補	1~133	0.06~1.66	294~324	1.02~1.12	310~344	1.08~1.19	-	-
			3-2	1,300	変更候補	100	1.25	81	1.01	85	1.06	-	-
4	3.3.105	太平寺岡部線	4-1	1,150	変更候補	-	-	11	0.14	10	0.12	4車線を2車線に変更しても大きい問題はみられない	車線数を変更
			4-2	1,450	変更候補	-	-	96~130	0.33~0.45	54~75	0.67~0.93	-	-
			4-4	940	変更候補	-	-	188~254	0.65~0.88	163~239	0.57~0.83	-	-
5	3.4.109	矢剣町渡利線	5-1	340	存続候補	24	0.97	40	0.49	5	0.06	-	-
			5-3	320	存続候補	-	-	30	0.38	35	0.44	-	-
			5-4	730	存続候補	35	1.40	58	0.73	73	0.91	-	-
6	3.4.110	国道114号線	6	2,070	廃止変更候補	71	0.88	54	0.60	54	0.67	廃止しても大きな問題はみられない	廃止も含めて検討する
7	3.4.111	方木田茶屋下線	7-2	1,220	変更候補	-	-	8	0.10	8	0.10	-	-
			7-3	1,620	変更候補	-	-	11	0.14	11	0.14	-	-
			7-4	1,930	変更候補	-	-	0	0.00	0	0.00	現計画・第一次見直し案共に必要なし	需要がないため廃止も含めて検討する
8	3.4.112	飯桑桑折線	8-1	930	変更候補	5~36	0.06~1.43	5~21	0.06~0.26	5~21	0.06~0.81	-	-
9	3.5.115	須川町野田町線	9	980	廃止候補	-	-	0	0.00	-	-	廃止しても大きな問題はみられない	廃止も含めて検討する
10	3.5.116	曾根田町桜木町線	10-1	390	変更候補	11	0.18	17	0.22	19	0.24	-	-
11	3.5.117	太田町在庭坂線	11-2	1,890	廃止変更候補	86~86	1.07~1.08	72~74	0.89~0.92	79~81	0.99~1.02	廃止しても大きな問題はみられない	廃止も含めて検討する
			11-3	2,320	廃止変更候補	36~55	0.45~0.69	19~38	0.23~0.48	19~38	0.23~0.47	廃止しても大きな問題はみられない	廃止も含めて検討する
12	3.5.118	腰浜町町庭坂線	12-5	730	変更候補	-	-	94~199	0.32~0.69	72~183	0.25~0.64	-	-
			12-6	1,970	変更候補	28~40	0.36~0.51	67~96	0.84~1.21	43~88	0.53~2.13	線形変更や交差路線の廃止により更に混雑度が上昇 変更内容の見直し	現道へ沿う線形変更は行わない 別途渋滞対策が必要
			12-7	230	廃止変更候補	64	0.80	78	0.97	19	0.23	廃止しても大きな問題はみられない	廃止も含めて検討する
			12-8	2,400	廃止変更候補	23~64	0.29~0.80	23~72	0.29~0.90	20~71	0.25~0.88	廃止しても大きな問題はみられない	廃止も含めて検討する
13	3.4.119	栄町大笹生線	13-2	180	変更候補	108	1.35	87	1.08	90	1.13	-	-
			13-5	2,120	変更候補	58~91	0.72~1.14	54~89	0.68~1.11	57~91	0.71~1.14	-	-
14	3.5.122	仲間町春日町線	14	1,140	変更候補	2~27	0.09~1.09	32~51	0.40~0.64	31~54	0.38~0.68	-	-
15	3.5.123	山下町旭町線	15-2	340	廃止候補	0	0.00	0	0.00	0	0.00	廃止しても大きな問題はみられない	廃止も含めて検討する
16	3.5.125	天神岩崎町線	16	1,480	廃止変更候補	16~74	0.65~1.75	9~50	0.12~0.63	2~26	0.06~0.59	廃止しても大きな問題はみられない	廃止も含めて検討する
17	3.4.127	笹木野笹谷線	17-1	760	廃止候補	-	-	1~20	0.02~0.25	-	-	廃止しても大きな問題はみられない	廃止も含めて検討する
			17-2	690	廃止候補	51~52	0.64~0.65	62~76	0.78~0.96	52~54	0.65~0.67	廃止しても大きな問題はみられない	廃止も含めて検討する
18	3.5.128	平野鎌田線	18-1	420	変更候補	-	-	4	0.05	6	0.08	-	-
			18-2	440	存続候補	58	0.72	26	0.32	28	0.35	-	-
			18-4	1,730	変更候補	-	-	20~32	0.25~0.40	15~32	0.18~0.41	-	-
			18-6	430	変更候補	-	-	39	0.49	15	0.19	-	-
			18-7	1,210	廃止候補	-	-	31	0.39	-	-	廃止しても大きな問題はみられない	廃止も含めて検討する
19	3.5.129	鎌田東湯野線	19-1	1,850	変更候補	-	-	1~1	0.01~0.01	30~38	0.37~0.47	線形と起終点を変更しても大きな問題はみられない	-
			19-2	700	存続候補	45	0.56	32	0.40	30	0.37	-	-
			19-4	530	変更候補	9	0.36	24	0.30	25	0.31	-	-
20	3.5.130	飯坂仏坂線	20-1	200	変更候補	69	0.86	91	1.14	79	0.99	-	-
			20-3	480	変更候補	-	-	0	0.00	20~27	0.25~0.34	線形変更したが周囲に大きな問題はみられない	線形を現道に合わせて変更
21	3.5.131	町裏高取線	21-2	360	変更候補	6	0.08	6	0.08	6	0.07	-	-
22	3.5.132	高館天王寺線	22-1	850	廃止変更候補	-	-	56	0.70	-	-	廃止しても大きな問題はみられない	廃止も含めて検討する
			22-2	570	変更候補	78	0.98	25	0.31	68	0.85	-	-
			22-3	1,060	廃止変更候補	8	0.10	9	0.12	8	0.10	廃止しても大きな問題はみられない	廃止も含めて検討する
23	3.4.133	国道399号線	23-2	2,130	変更候補	-	-	50~51	0.55~0.63	56~56	0.62~0.70	-	-
24	3.5.135	花水坂滝の町線	24	670	廃止変更候補	15~40	0.50~0.62	0~13	0.00~0.16	7~27	0.28~0.34	廃止しても大きな問題はみられない	廃止も含めて検討する
25	3.5.136	鯖湖町八幡内線	25	430	廃止変更候補	-	-	0	0.00	-	-	廃止しても大きな問題はみられない	廃止も含めて検討する
26	3.5.137	十綱町釜場線	26	720	廃止変更候補	0~38	0.00~1.54	0~34	0.00~0.43	0~45	0.00~1.79	廃止で混雑度が上昇 変更内容の見直し	廃止は含まずに検討する
27	3.6.139	橋本穴原線	27-2	980	廃止変更候補	8	0.30	0	0.00	1	0.06	廃止しても大きな問題はみられない	廃止も含めて検討する
28	3.4.145	渡利本内線	28-2	1,250	変更候補	0~20	0.00~0.81	21~48	0.27~0.60	15~42	0.19~0.52	-	-
			28-3	450	変更候補	-	-	14	0.18	0	0.00	線形と起終点を変更しても大きな問題はみられない	現道に合わせる形で線形と起終点を変更
			28-4	1,400	廃止変更候補	-	-	35~64	0.44~0.80	-	-	廃止しても大きな問題はみられない	廃止も含めて検討する
29	3.4.154	南沢又笹木野線	29-2	1,010	廃止候補	-	-	21~26	0.26~0.33	-	-	廃止しても大きな問題はみられない	廃止も含めて検討する

※備考欄に橙色で着色のある区間の詳細は資料編に記載し、第一次見直し方針(案)の内容が変更となる区間は見直し欄を黄色で着色した

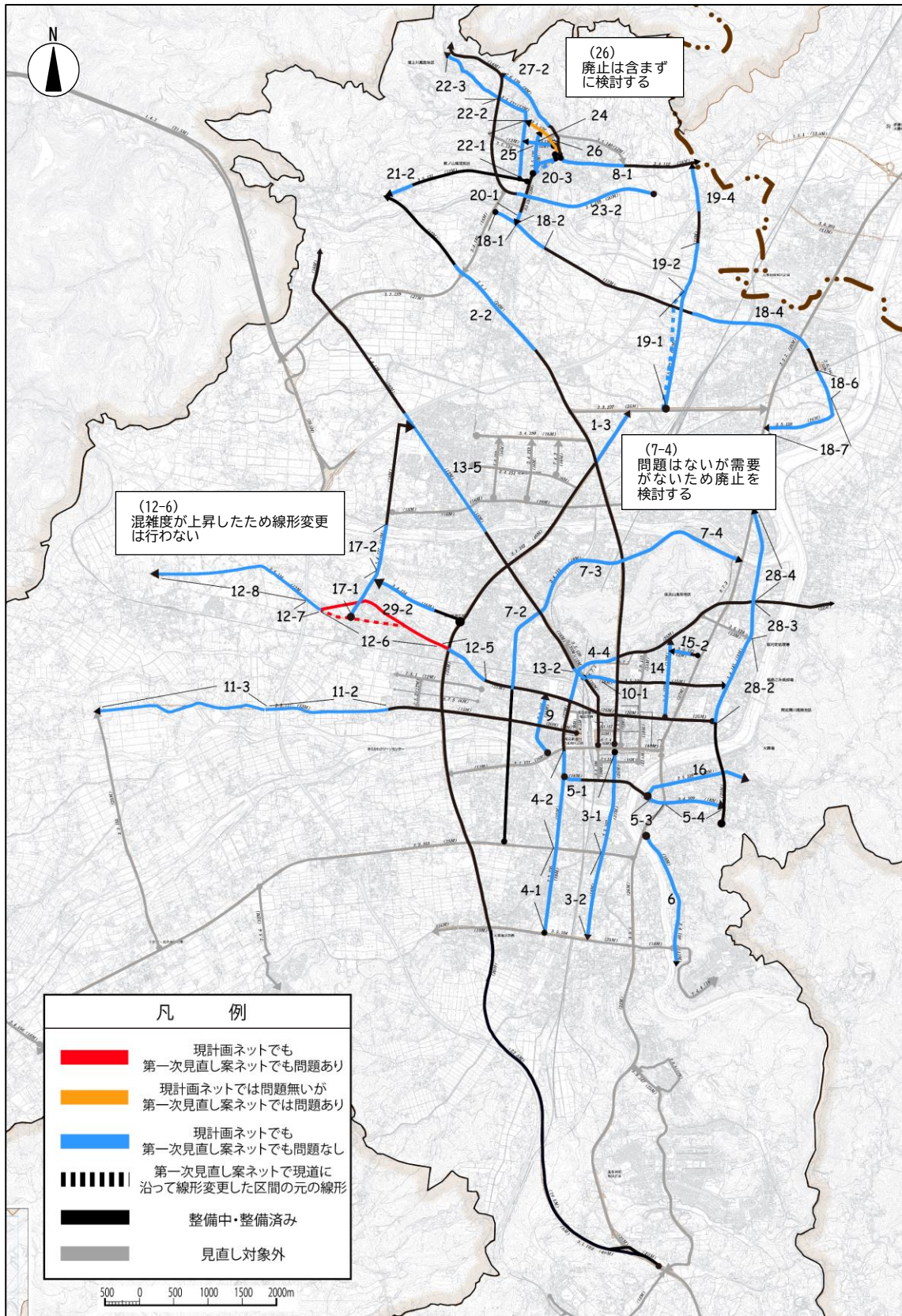


図 6.4.1 第一次見直し方針（案）混雑度評価



## 7. 都市計画道路の見直し案について

### 7.1 総合評価

#### (1) 総合評価

交通処理機能の検証の結果や、将来的な土地利用等を踏まえて区間ごとに検証し、第一次見直し方針（案）に対する総合的な評価を行った。

表 7.1.1 総合評価-1

通し 番号	路線 番号	路線名	区間 番号	延長	幅員 (m)	変更後 幅員 (m)	参考・第一次見直し 方針(案)	総合評価		工事内容	事業主体
								分類	見直し内容・検討事項		
1	3.1.102	松川北矢野目線	1-3	500	40	—	存続 候補	存続	・主要幹線である国道13号西道路の延伸部として必要性が高い ・周辺道路の渋滞が問題となっている ・ <b>橋梁の建設が必要</b>	新設	国
2	3.3.1	栄町高取線	2-2	1,230	24	—	変更 候補	存続	・福島交通飯坂線との平面交差が必要 ・ <b>建築物への影響を踏まえた幅員の変更も考えられる</b>	現道拡幅 13m→24m	国
3	3.3.102	早稲町太平寺線	3-1	1,500	27	—	変更 候補	存続	・一部緊急輸送路としての位置づけがある ・歩行者自転車の通行量が多く、将来混雑度も上昇するため必要性が高く、現在の計画を存続 ・ <b>文化財を複数所持する真浄院等、寺社への配慮が必要</b> ・ <b>荒川橋、信夫橋の拡幅工事が必要</b>	一部新設 現道拡幅 10m→27m	福島県 福島市
			3-2	1,300	18	—	変更 候補	存続	・整備後緊急輸送路に位置づけられる可能性がある ・歩行者自転車の通行量が多いため、現在の計画を存続	現道拡幅 10m→18m	福島県 福島市
4	3.3.105	太平寺岡部線	4-1	1,150	18	—	変更 候補	存続	・福島市南部の幹線道路として必要性が高く、環状道路としての役割も果たす ・ <b>路線上の住宅地へ配慮が必要</b> ・ <b>橋梁の建設が必要</b>	新設	福島市
			4-2	1,450	25	18	変更 候補	変更 (幅員・車線数)	・福島市南部の幹線道路として必要性が高く、環状道路としての役割も果たす ・ <b>路線上の住宅地への影響を考慮し、国道115号以北区間を、4車線から2車線へ変更し、それに伴って幅員も変更する</b> ・ <b>橋梁の建設が必要</b>	新設	福島市
			4-4	940	25	—	変更 候補	存続	・福島市中心部の主要道路をつなぎ、環状道路としての役割も果たす ・将来並行道路の混雑度を下げる働きもあるため、変更はせず現在の計画を存続 ・ <b>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配慮が必要</b> ・ <b>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、阿武隈急行線との立体交差が必要</b>	新設	福島市
5	3.4.109	矢剣町渡利線	5-1	340	16	—	存続 候補	存続	・上位計画の位置づけや渡利地区の幹線道路として必要性が高いため、現在の計画を存続 ・ <b>沿道に存在する建築物への配慮が必要</b>	現道拡幅 5m→16m	福島市
			5-3	320	12	—	存続 候補	存続	・上位計画の位置づけや渡利地区の幹線道路として必要性が高いため、現在の計画を存続 ・ <b>住宅地への配慮が必要</b>	新設	福島市
			5-4	730	18	—	存続 候補	存続	・上位計画の位置づけや渡利地区の幹線道路として必要性が高いため、現在の計画を存続 ・ <b>沿道に存在する建築物への配慮が必要</b>	現道拡幅 6m→18m	福島市
6	3.4.110	国道114号線	6	2,070	18	—	廃止 変更 候補	廃止	・起点部に急傾斜地が存在することや、既に2車線道路であり、これ以上都市計画道路として整備をする必要性は低いため廃止	—	福島市
7	3.4.111	方木田茶屋下線	7-2	1,220	18	—	変更 候補	存続	・(一)庭坂福島線と(主)福島飯坂線をつなぐ環状道路として必要性が高く、変更はせず現在の計画を存続 ・ <b>路線上の住宅地へ配慮が必要</b> ・ <b>山形新幹線、奥羽本線との立体交差が必要</b> ・7-3、7-4の廃止により、当該区間が(都)方木田茶屋下線の終点となる	新設	福島市
			7-3	1,620	18	—	変更 候補	廃止	・都市マスでは当該区間の整備促進が示されていたが、路線上の住宅地に大きな影響を与えることや、複数の鉄道との交差など実現を困難にする支障が多数存在する ・また、該当部の交通需要が見込まれないことや、周囲の道路への影響も少ないとし、廃止	—	福島市
			7-4	1,930	18	—	変更 候補	廃止	・国道13号と国道4号をつなぐ環状道路として必要性が高い ・しかし、交通量推計の結果需要がなく、住宅地への影響や信夫山の切土等が必要になることから、廃止とする ・需要がないため、上位計画における位置づけにも今後検討が必要	—	福島市
8	3.4.112	飯坂桑折線	8-1	930	16	12	変更 候補	変更 (幅員・起終点)	・国道399号の一部であり緊急輸送路として必要性が高い ・ <b>旅館や商店への影響を踏まえ、歩道幅員を狭めて幅員を変更</b> ・ <b>有形文化財十綱橋への影響を踏まえて起点を変更</b> ・ <b>起点側は歴史的な街並みに配慮した整備が必要</b>	現道拡幅 6m→12m	福島県

※分類が廃止の場合、また課題となる制約条件は赤字で示した

表 7.1.1 総合評価-2

通し 番号	路線 番号	路線名	区間 番号	延長	幅員 (m)	変更後 幅員 (m)	参考・第一次見直し 方針(案)	総合評価		工事内容	事業主体
								分類	見直し内容・検討事項		
9	3.5.115	須川町野田町線	9	980	15	—	廃止 候補	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思われる ・将来混雑度にも大きな影響を与えなかったため廃止	—	福島市
10	3.5.116	曾根田町桜木町線	10-1	390	18	—	変更 候補	存続	・(主)福島飯坂線と主要幹線の国道13号西道路をつなぐ道路である ・歩行者自転車の通行量も多いことより必要性は高く、変更はせず現在の計画を存続 ・ <b>曾根田天満宮の敷地や沿道の建築物に配慮が必要</b>	現道拡幅 5m→18m	福島市
11	3.5.117	太田町在庭坂線	11-2	1,890	12	—	廃止 変更 候補	廃止	・現道が主要幹線である(主)福島吾妻裏磐梯線である ・既に2車線道路であり必要な機能を有しているため、これ以上都市計画道路として整備をする必要性は低いため廃止	—	福島県
			11-3	2,320	12	—	廃止 変更 候補	廃止	・現道が主要幹線である(主)福島吾妻裏磐梯線である ・既に2車線道路であり必要な機能を有しているため、これ以上都市計画道路として整備をする 必要性は低く、廃止 ・なお、これに伴い(都)太田町在庭坂線の終点を変更	—	福島県
12	3.5.118	腰浜町町庭坂線	12-5	730	27	—	変更 候補	存続	・吾妻地区と中心地区を結ぶ道路として上位計画の位置づけがあり、必要性が高い道路であるため、 変更はせず現在の計画を存続 ・ <b>路線上の住宅地へ配慮が必要</b> ・ <b>山形新幹線、奥羽本線との立体交差が必要</b>	新設	福島県
			12-6	1,970	12	—	変更 候補	存続	・東西方向の幹線道路として上位計画の位置づけがあり、必要性が高い ・一部重複している現道の(一)庭坂福島線に沿うような線形の変更は混雑度を高めてしまうため、 現在の計画を存続 ・ <b>寺社等の建築物に配慮が必要</b> ・なお、12-7、12-8の廃止により、当該区間が(都)腰浜町町庭坂線の終点となる	一部新設 現道拡幅 9m→12m	福島県
			12-7	230	12	—	廃止 変更 候補	廃止	・現道の市道長畑・黄金坂線である ・既に2車線道路であり必要な機能を有しているため、これ以上都市計画道路として整備をする 必要性は低く、廃止	—	福島市
			12-8	2,400	12	—	廃止 変更 候補	廃止	・現道の市道長畑・黄金坂線である ・既に2車線道路であり必要な機能を有しているため、これ以上都市計画道路として整備をする 必要性は低く、廃止	—	福島市
13	3.4.119	栄町大笹生線	13-2	180	18	—	変更 候補	変更 (線形)	・現道の(主)福島飯坂線であるが、都市計画図の線形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がある ・車線数や幅員が計画内容を満たしていると思われる ・線形のみが僅かに異なるため、現道(主)福島飯坂線に沿うように都市計画図の線形変更を行い、 整備済扱いとする	現道あり	福島県
			13-5	2,120	15	—	変更 候補	存続	・現道の(主)福島飯坂線、(一)折戸笹谷線であり、歩行者自転車の通行量が多いことより 変更はせず現在の計画を存続	現道拡幅 11m→15m 10m→12m	福島県
14	3.5.122	仲間町春日町線	14	1,140	12	—	変更 候補	存続	・現道の市道仲間町・春日町線であり、沿道に学校があることや歩行者が多いことから、現在の計画を存続 ・ <b>沿道の建築物や桜の聖母短期大学敷地への配慮が必要</b>	現道拡幅 8m→12m	福島市
15	3.5.123	山下町旭町線	15-2	340	12	—	廃止 候補	廃止	・必要性が低く、並行する市道旭町・森合町線が必要な機能を有しているとみられる ・将来混雑度にも大きな影響を与えなかったため廃止 ・また、接続する整備済区間も整備の必要性が低いため、あわせて廃止とする	—	福島市
16	3.5.125	天神岩崎町線	16	1,480	12	—	廃止 変更 候補	廃止	・現在の(一)山口渡利線である ・国道4号と国道114号をつなぐ道路であるが、同様の役割を矢剣町渡利線(5-3、5-4)が担うと 考えられるため、廃止とする	—	福島県

※分類が廃止の場合、また課題となる制約条件は赤字で示した

表 7.1.1 総合評価-3

通し 番号	路線 番号	路線名	区間 番号	延長	幅員 (m)	変更後 幅員 (m)	参考・第一次見直し 方針(案)	総合評価		工事内容	事業主体
								分類	見直し内容・検討事項		
17	3.4.127	笹木野笹谷線	17-1	760	12	—	廃止 候補	廃止	・必要性が低く、一部重複する現道があり、機能の一部を代替すると考えられるため、廃止 ・今後の沿道状況の変化により歩道設置や部分改良などの必要性が生じた場合、 道路事業等で整備することを検討する	—	福島市
			17-2	690	12	—	廃止 候補	存続	・上位計画の位置づけはないが、西側の環状道路としての役割が見込めることや、 将来交通量の増加もみられるため、現在の計画を存続 ・17-1の廃止により、当該区間が起点となる ・ <b>新松川橋の拡幅、または並行する歩道橋の拡幅が必要</b>	現道拡幅 10m→12m	福島市
18	3.5.128	平野鎌田線	18-1	420	12	—	変更 候補	廃止	・未整備部分に並行して市道殿田線が存在しているが、主要地方道上名倉飯坂伊達線と立体交差が必要になり 幅員の変更が困難なため、現道への線形変更は行わず廃止	—	福島県 福島市
			18-2	440	12	—	存続 候補	存続	・現道が(一)飯坂瀬ノ上線であり、一部通学路と重複することより必要性は高いため現在の計画を存続 ・福島交通飯坂線と平面交差が必要	現道拡幅 8m→12m	福島県 福島市
			18-4	1,730	12	—	変更 候補	変更 (起終点)	・上位計画で北信地区の骨格道路として位置づけられている(一)飯坂瀬ノ上線に接続する区間であり 必要性が高い ・しかし、瀬ノ上駅南口は市街化調整区域であり、必要性が低い 国道4号以東の区間を廃止し、起終点を変更 ・瀬ノ上駅北口と国道4号を結ぶ現道において、歩道設置等の必要性が生じた場合、 道路事業等で整備することを検討する ・18-6、18-7の廃止により当該区間が終点となる ・ <b>路線上の住宅地へ配慮が必要</b> ・ <b>東北本線、東北新幹線と立体交差が必要</b>	新設	福島県
			18-6	430	16	—	変更 候補	廃止	・18-4で飯坂地区と瀬ノ上地区を繋ぐ幹線道路の役割は担っていると考え、 また、瀬ノ上駅南口は市街化調整区域であり、必要性が低いため廃止する ・瀬ノ上駅北口と国道4号を結ぶ現道において、歩道設置等の必要性が生じた場合、 道路事業等で整備することを検討する	—	福島市
			18-7	1,210	16	—	廃止 候補	廃止	・国道4号の混雑を緩和させる働きはあるが、果樹園を横断し、沿道からの流入も見込めない ・並行する(一)飯坂保原線が必要な機能を有しているとみられるため、廃止する	—	福島市
19	3.5.129	鎌田東湯野線	19-1	1,850	18	—	変更 候補	存続	・北信地区を南北に結ぶ幹線道路として必要性が高い ・交通処理機能の検証でも問題がみられなかったことから、未整備部分に並行した現道に合わせた変更が 妥当となるが、国土交通省より福島西道路の延伸が計画されており、当該区間の必要性が 大きく変わることから、延伸計画の動向を見据えるものとして存続	現道拡幅 9m→12m	福島県
			19-2	700	12	—	存続 候補	存続	・北信地区を南北に結ぶ幹線道路として必要性が高いため、現在の計画を存続 ・ <b>摺上橋の拡幅が必要</b>	現道拡幅 6m→12m	福島県
			19-4	530	12	—	変更 候補	存続	・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道路であり、変更はせず現在の計画を存続 ・ <b>上岡遺跡への配慮が必要</b>	現道拡幅 5m→12m	福島県 福島市
20	3.5.130	飯坂仏坂線	20-1	200	12	—	変更 候補	存続	・現道が上位計画に位置づけのある(主)福島飯坂線であるため必要性が高く、変更はせず現在の計画を存続 ・ <b>小川橋の拡幅が必要</b>	現道拡幅 9m→12m	福島県
			20-3	480	12	—	変更 候補	廃止	・上位計画に位置づけがある(主)福島飯坂線の一部重複する区間であり、平行する現道が既に 2車線を有していることから、建築物への影響を踏まえて廃止 ・今後の沿道状況の変化により歩道設置や部分改良などの必要性が生じた場合、 道路事業等で整備することを検討する	—	福島県
21	3.5.131	町裏高取線	21-2	360	12	—	変更 候補	変更 (線形)	・避難路としての位置づけがあるため必要性が高い ・車線数や幅員が計画内容を満たしているとみられる ・線形のみが僅かに異なるため、現道(一)中野柁町線に沿うような線形の変更を行い、整備済扱いとする	現道あり	福島県

※分類が廃止の場合、また課題となる制約条件は赤字で示した

表 7.1.1 総合評価-4

通し 番号	路線 番号	路線名	区間 番号	延長	幅員 (m)	変更後 幅員 (m)	参考・第一次見直し 方針(案)	総合評価		工事内容	事業主体
								分類	見直し内容・検討事項		
22	3.5.132	高館天王寺線	22-1	850	12	—	廃止 変更 候補	廃止	・寺社などの建築物や、山地への影響といった制約条件が多く、将来混雑度にも大きな影響を与えなかったため廃止する	—	福島県 福島市
			22-2	570	12	—	変更 候補	存続	・市街化区域内であるため歩道整備の必要性が高いことや、都市計画道路をつなぐはたらきがあることなどから現在の計画を存続 ・ <b>旅館や商店への配慮、歴史的な街並みに配慮した整備が必要</b> ・22-1と22-3の廃止により当該区間が起点及び終点となる	現道拡幅 8m→12m	福島県 福島市
			22-3	1,060	12	—	廃止 変更 候補	廃止	・現道(一)穴原十綱線があることや、橋梁や住宅など建築物への影響を考慮し、廃止する	—	福島県 福島市
23	3.4.133	国道399号線	23-2	2,130	20	—	変更 候補	存続	・緊急輸送路に位置づけられている国道399号の延伸として必要性が高いため、変更はせず現在の計画で存続 ・ <b>福島交通飯坂線との立体交差が必要</b> ・ <b>橋梁の建設が必要</b>	新設	福島県
24	3.5.135	花水坂滝の町線	24	670	12	—	廃止 変更 候補	廃止	・旅館や商店への影響、出羽三山飯坂湯殿山御分社や国の有形文化財建造物である旧堀切家住宅への影響等、制約条件が多いことや、将来混雑度に大きな影響を与えなかったため廃止	—	福島市
25	3.5.136	鯖湖町八幡内線	25	430	12	—	廃止 変更 候補	廃止	・終点が接続する(都)高館天王寺線の変更内容や文化財や旅館、商店等への影響があることや、将来混雑度に大きな影響を与えなかったため廃止 ・幅員4m以下の区間を含んでいるため、自動車ではなく歩行者を優先した道路にする等、当該区間の利用方法の検討が必要	—	福島市
26	3.5.137	十綱町釜場線	26	720	12	—	廃止 変更 候補	存続	・現道の(一)穴原十綱線であり、廃止した場合混雑度が高くなるため、現在の計画で存続 ・ <b>国の有形文化財建造物である花水館奥の間敷地や、旅館、商店等への配慮が必要</b> ・ <b>歴史的な街並みに配慮した整備が必要</b>	現道拡幅 5m→12m	福島県
27	3.6.139	橋本穴原線	27-2	980	9	—	廃止 変更 候補	廃止	・急傾斜地に存在するため切土や盛土が必要となることを考慮し、廃止 ・歩道のない道路であるため、部分的に対応していく必要がある ・また、接続する整備済区間も整備の必要性が低いため、あわせて廃止とする	—	福島県
28	3.4.145	渡利本内線	28-2	1,250	18	—	変更 候補	存続	・国道114号からつながる道路であり、上位計画に位置づけがあるため必要性が高い ・ <b>住宅地への配慮が必要</b>	現道拡幅 7m→18m	福島市
			28-3	450	18	—	変更 候補	廃止	・一部重複する道路が歩道を有していることや、建築物への影響を考慮し、廃止 ・今後の沿道状況の変化により歩道設置や部分改良などの必要性が生じた場合、道路事業等で整備をすることを検討する	—	福島市
			28-4	1,400	18	—	廃止 変更 候補	廃止	・国道4号につながる道路であり、上位計画に位置づけがあるが、橋梁の新設や緑地公園、住宅地への影響が大きいため廃止とする	—	福島市
29	3.4.154	南沢又笹木野線	29-2	1,010	16	—	廃止 候補	変更 (起終点)	・必要性は低いが、当該路線の下部に住宅地が拡大しており、将来的に当該路線の需要が高まる可能性を考慮し、起終点変更として現道がある部分まで整備	新設	福島市

※分類が廃止の場合、また課題となる制約条件は赤字で示した

## (2) 総合評価ネットを使用した交通量推計結果

総合評価の結果をもとに総合評価ネットを作成し、将来交通量を推計した。

第一次見直し案ネットで見られた問題は総合評価ネットで解消されたため、詳細を以下の表と図に示した。

表 7.1.2 総合評価ネットで解消された問題

路線番号	路線名	区間番号	分類	課題
3.5.118	腰浜町町庭坂線	12-6	存続	第一次見直し方針（案）で検討した線形変更を取りやめ、現計画内容で存続したことより混雑度が緩和した。
3.5.137	十綱町釜場線	26	存続	第一次見直し方針（案）では廃止としていたが、現計画で存続したことにより混雑度が緩和した。

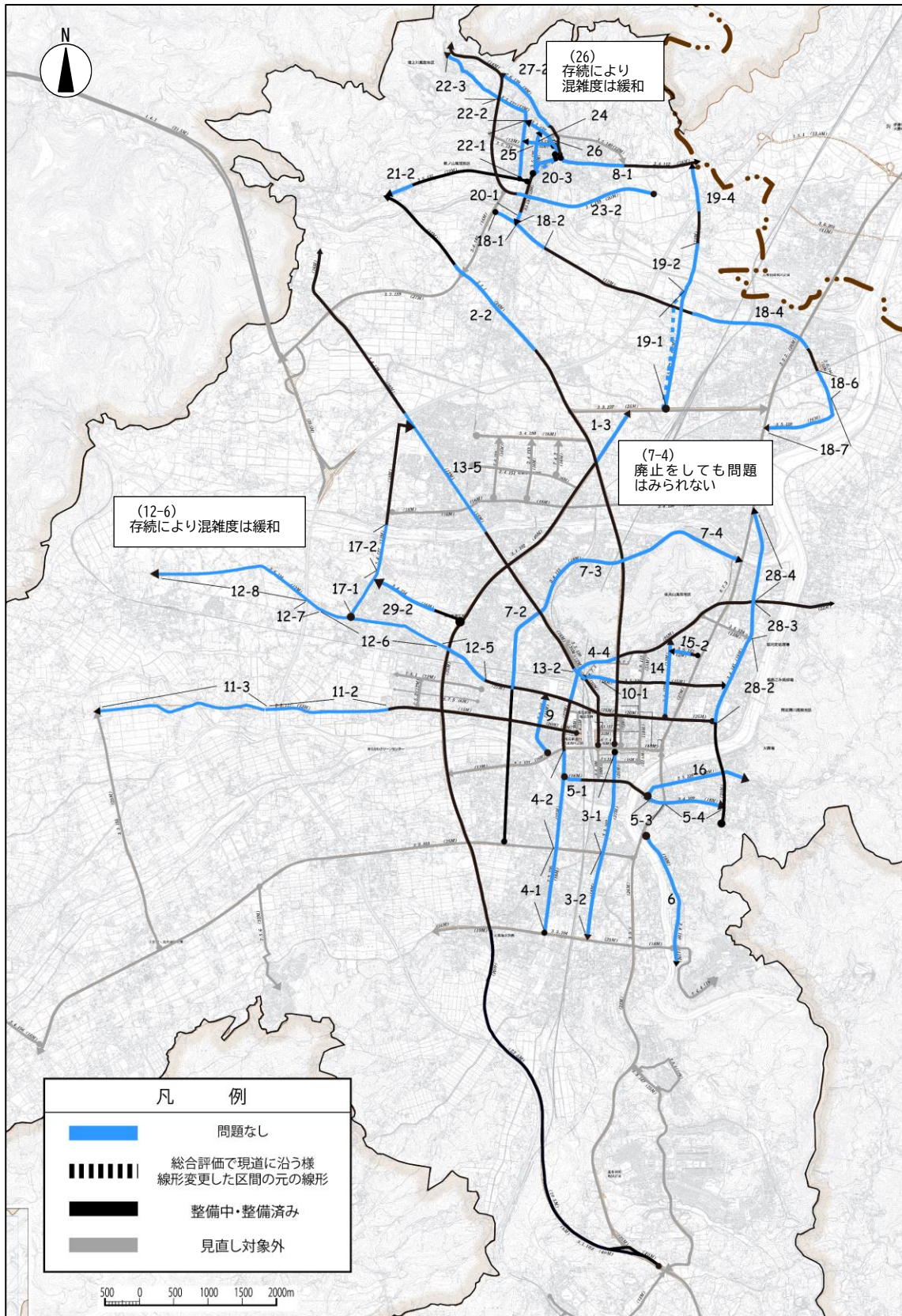


図 7.1.1 総合評価 混雑度評価図

また、以下に交通量図と混雑度図を示した。

■総合評価ネット 交通量結果

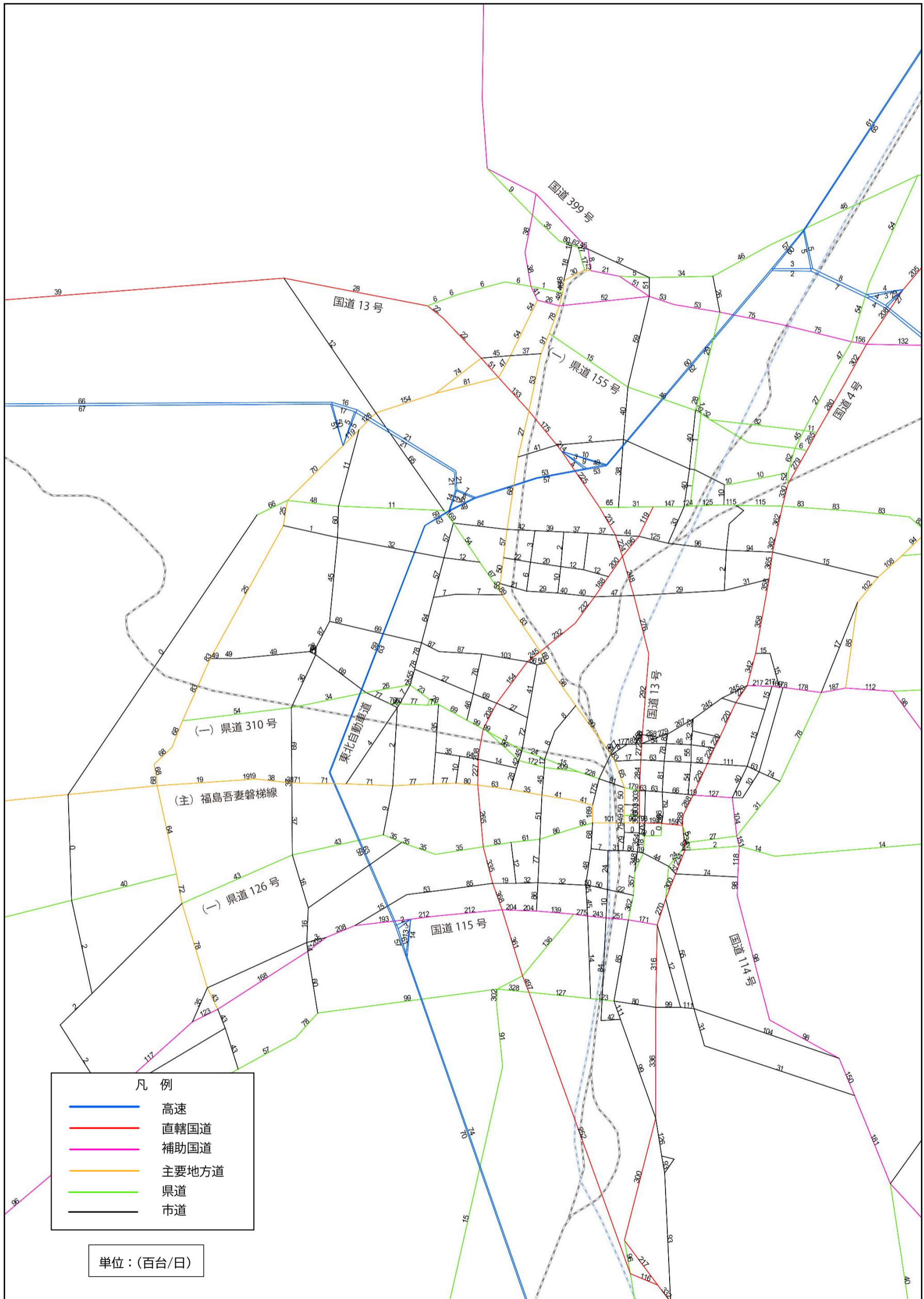


図 7.1.2 総合評価ネット交通量図



■総合評価ネット 混雑度図



図 7.1.3 総合評価ネット混雑度図

## 7.2 総合評価を踏まえた変更内容の整理

総合評価を踏まえ、見直し内容及びその詳細について整理した。その結果を次ページより示す。また、飯坂付近のみ拡大図として別に示した。

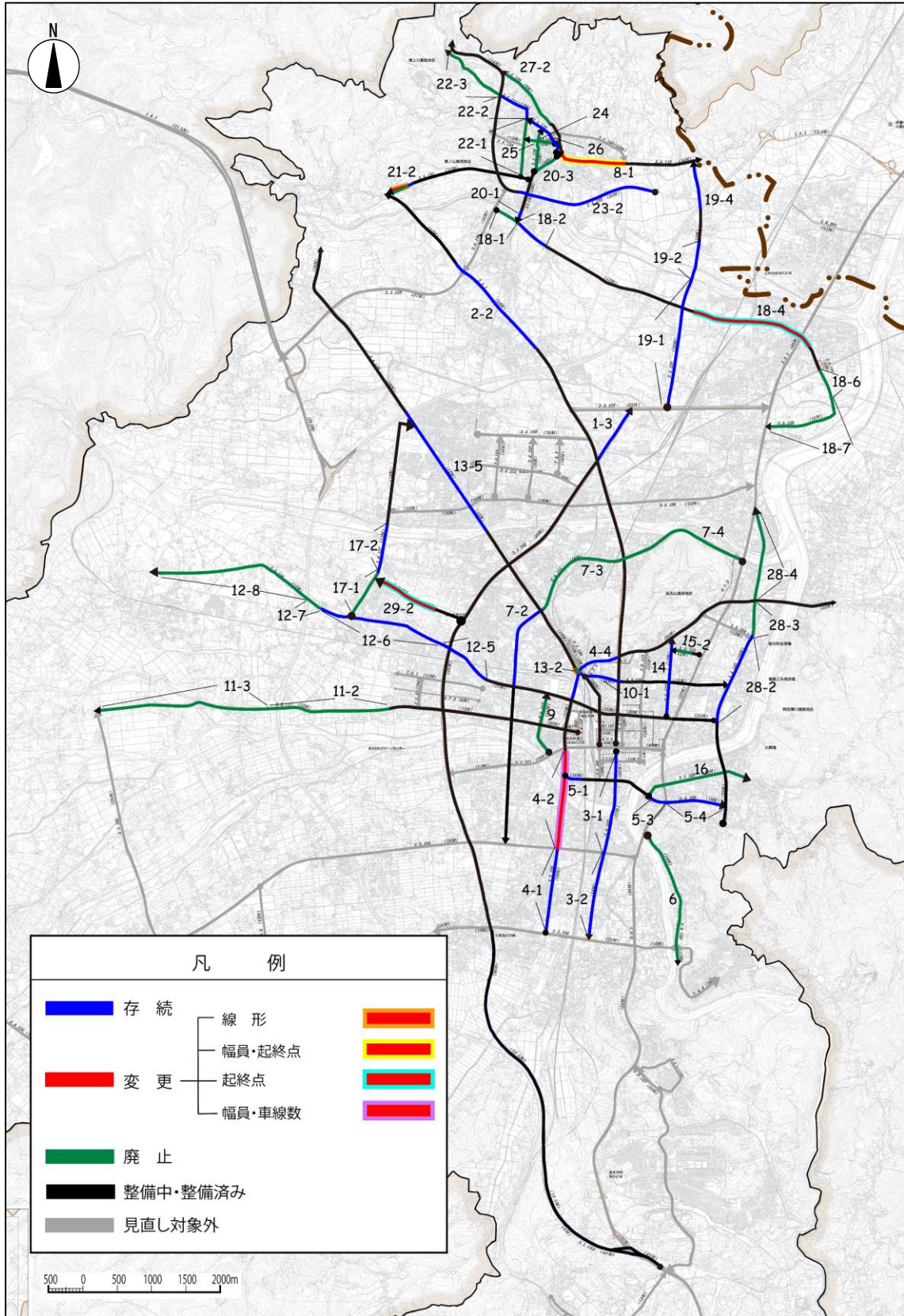


図 7.2.1 都市計画変更案図

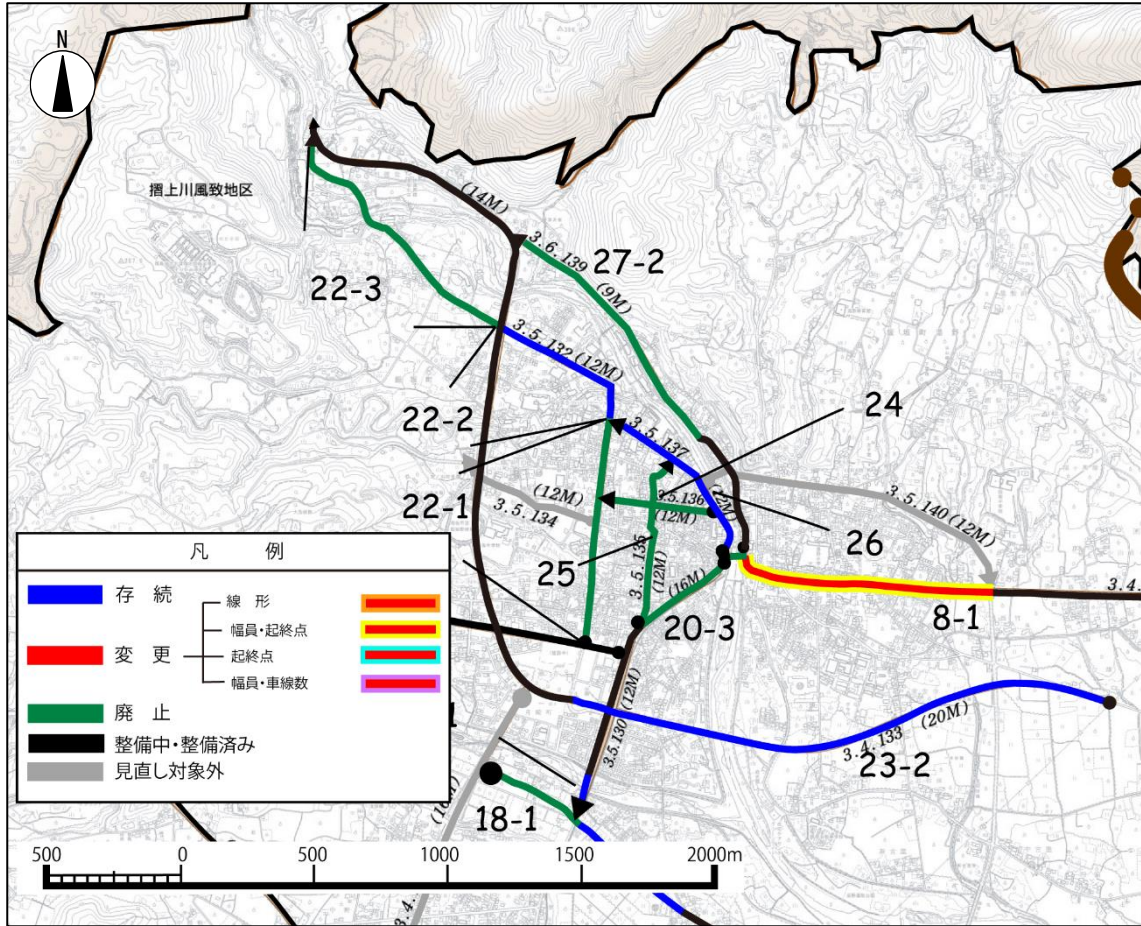


図 7.2.2 飯坂地区の拡大図

なお、区間の廃止によって行き止まり道路等は発生せず、道路ネットワーク上の問題は  
ない。詳細を以下の表と図に示した。また、飯坂付近のみ拡大図として別に示した。

表 7.2.1 廃止による道路への影響

路線番号	路線名	区間番号	分類	備考
3.4.110	国道114号線	6	廃止	・現道があるため、廃止による道路網の問題はない ・現道や周辺道路の交通量にも大きな問題は与えない
3.4.111	方木田茶屋下線	7-3	廃止	・全区間現道はなく、整備済の区間が残されることもないため、廃止をしても道路網としての問題はない ・周辺道路の交通量にも大きな問題は与えない
		7-4	廃止	・全区間現道はなく、整備済の区間が残されることもないため、廃止をしても道路網としての問題はない ・周辺道路の交通量にも大きな問題は与えない
3.5.115	須川町野田町線	9	廃止	・全区間現道はなく、整備済の区間が残されることもないため、廃止をしても道路網としての問題はない ・周辺道路の交通量にも大きな問題は与えない
3.5.117	太田町在庭坂線	11-2	廃止	・現道があるため、廃止による道路網の問題はない ・現道や周辺道路の交通量にも大きな問題は与えない
		11-3	廃止	・現道があるため、廃止による道路網の問題はない ・現道や周辺道路の交通量にも大きな問題は与えない
3.5.118	腰浜町町庭坂線	12-7	廃止	・現道があるため、廃止による道路網の問題はない ・現道や周辺道路の交通量にも大きな問題は与えない
		12-8	廃止	・現道があるため、廃止による道路網の問題はない ・現道や周辺道路の交通量にも大きな問題は与えない
3.5.123	山下町旭町線	15-2	廃止	・現道があるため、廃止による道路網の問題はない ・現道や周辺道路の交通量にも大きな問題は与えない
3.5.125	天神岩崎町線	16	廃止	・現道があるため、廃止による道路網の問題はない ・現道や周辺道路の交通量にも大きな問題は与えない
3.4.127	笹木野笹谷線	17-1	廃止	・全区間現道はなく、整備済の区間が残されることもないため、廃止をしても道路網としての問題はない ・周辺道路の交通量にも大きな問題は与えない
3.5.128	平野鎌田線	18-1	廃止	・全区間現道はなく、整備済の区間が残されることもないため、廃止をしても道路網としての問題はない ・周辺道路の交通量にも大きな問題は与えない
		18-6	廃止	・隣接する18-5が整備済みであるが、別の道路に接続しており、廃止をしても道路網としての問題はない ・周辺道路の交通量にも大きな問題は与えない
		18-7	廃止	・全区間現道はなく、整備済の区間が残されることもないため、廃止をしても道路網としての問題はない ・周辺道路の交通量にも大きな問題は与えない
3.5.130	飯坂仏坂線	20-3	廃止	・全区間現道はなく、整備済の区間が残されることもないため、廃止をしても道路網としての問題はない ・周辺道路の交通量にも大きな問題は与えない
3.5.132	高館天王寺線	22-1	廃止	・全区間現道はなく、整備済の区間が残されることもないため、廃止をしても道路網としての問題はない ・周辺道路の交通量にも大きな問題は与えない
		22-3	廃止	・現道があるため、廃止による道路網の問題はない ・現道や周辺道路の交通量にも大きな問題は与えない
3.5.135	花水坂滝の町線	24	廃止	・現道があるため、廃止による道路網の問題はない ・現道や周辺道路の交通量にも大きな問題は与えない
3.5.136	鯖湖町八幡内線	25	廃止	・一部現道があり、廃止による道路網の問題はない ・周辺道路の交通量にも大きな問題は与えない
3.6.139	橋本穴原線	27-2	廃止	・現道があるため、廃止による道路網の問題はない ・現道や周辺道路の交通量にも大きな問題は与えない
3.4.145	渡利本内線	28-3	廃止	・全区間現道はなく、整備済の区間が残されることもないため、廃止をしても道路網としての問題はない ・周辺道路の交通量にも大きな問題は与えない
		28-4	廃止	・全区間現道はなく、整備済の区間が残されることもないため、廃止をしても道路網としての問題はない ・周辺道路の交通量にも大きな問題は与えない

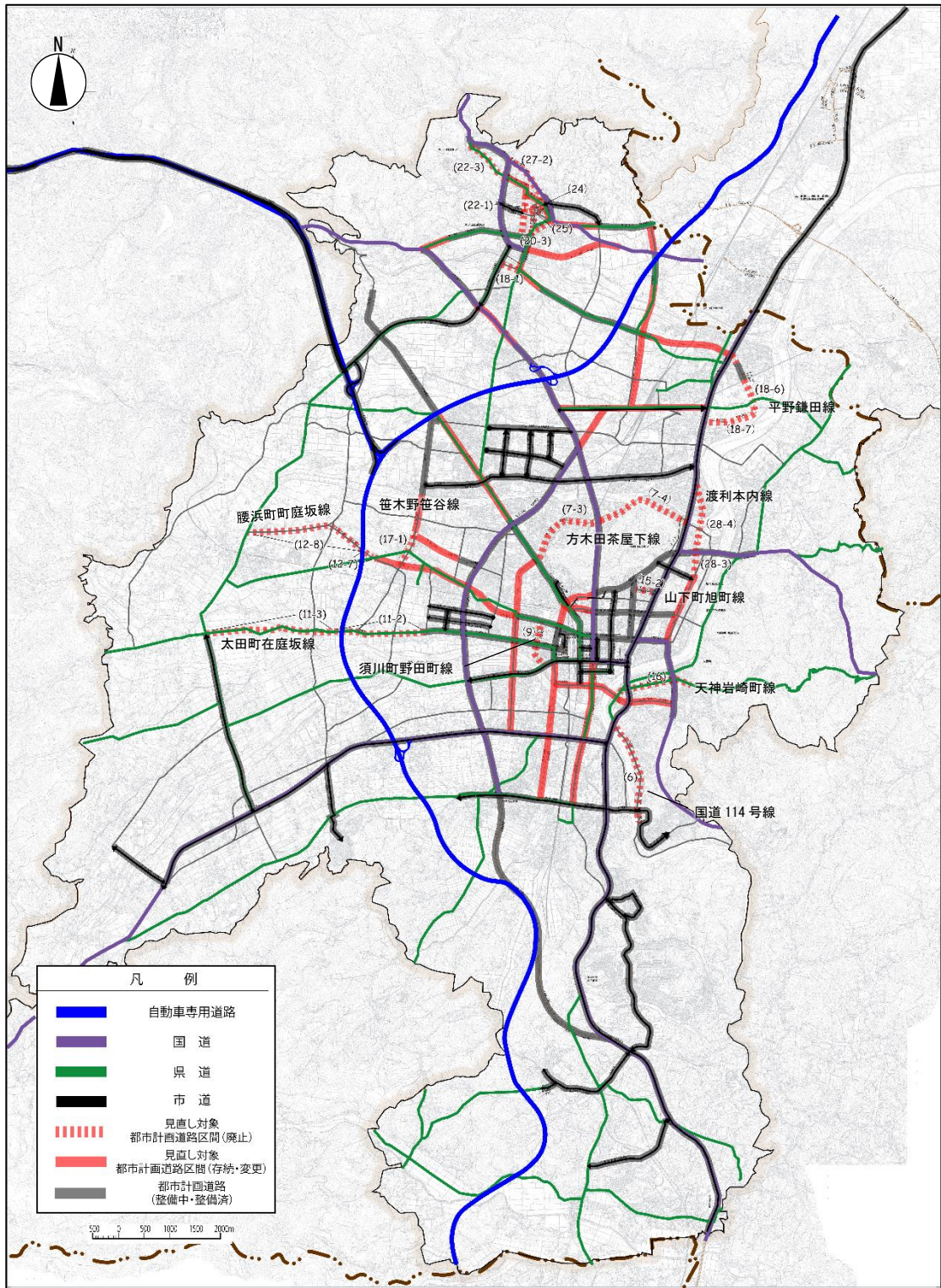


図 7.2.3 見直し後道路網ネットワーク

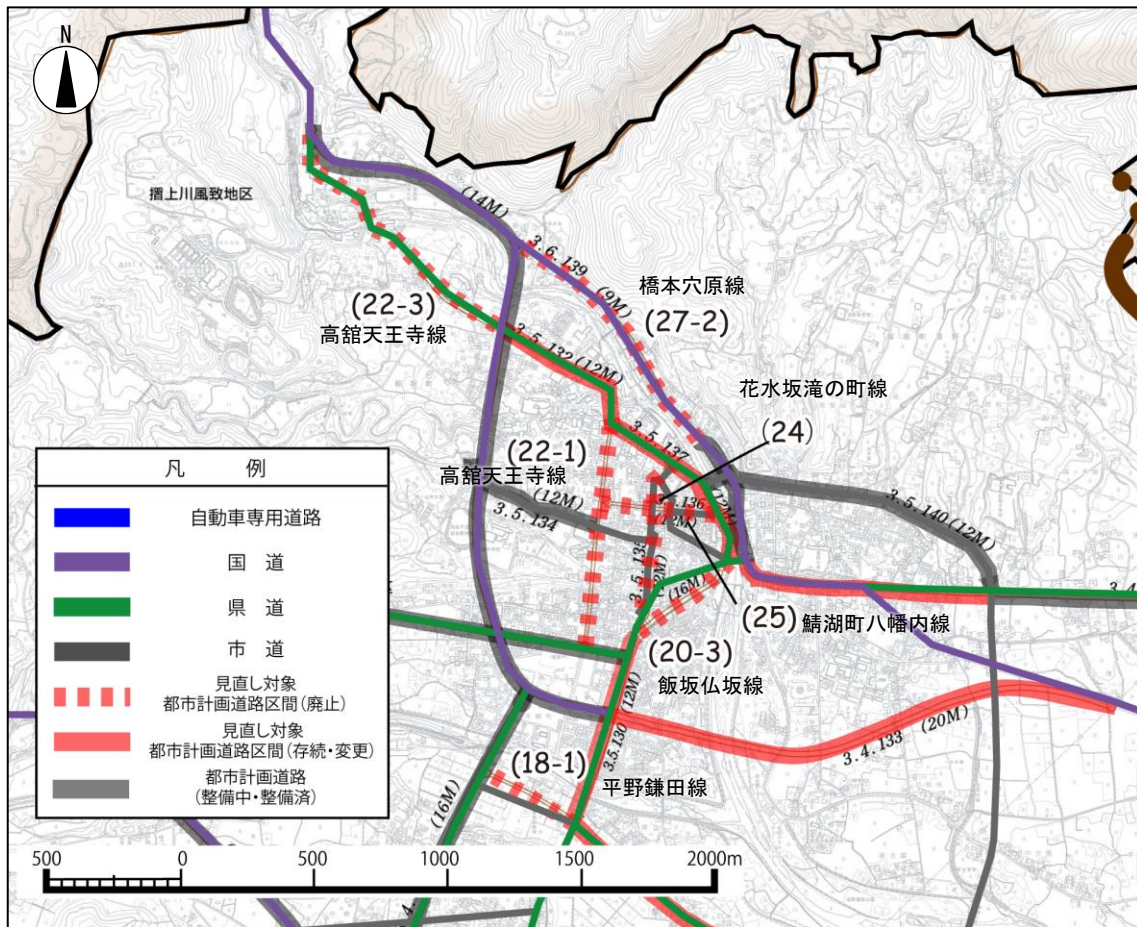


図 7.2.4 飯坂地区の拡大図

### 7.3 見直しによる用途地域指定への影響

現用途地域は、都市計画道路を基準とした境界指定ではないため、変更・廃止となった区間が用途地域の境界に接していても影響はない。次ページに、参考として用途地域と見直し計画図を示す。





## 7.4 都市計画道路の見直し案について

### 7.4.1 見直し方針

見直し道路網の総合的な検証結果と現状の課題を踏まえ、最終的な見直し方針を以下に示した。

#### (1) 現道・代替道路の活用の見直しと進捗率の向上

見直しを行った 29 路線 53 区間の中で、既に代替路線や現道が同等の機能を有するため廃止する路線が、10 路線 11 区間ある。

国道 114 号線、太田町在庭坂線・腰浜町町庭線は、計画区間と重複する現道が機能を有するため現計画を廃止し、須川町野田町線・山下町旭町線などは周囲に必要な機能を有する現道があるため廃止する。

#### (2) 環状道路の整備

見直しを行った路線の中に環状道路は 3 路線 7 区間あり、松川北矢野目線は存続、太平寺岡部線は一部変更を含む存続として整備を促進する。方木田茶屋下線は一部の区間で将来計画交通量が見込めないことや、信夫山の大規模な切土や盛土が必要となることから、栄町大笹生線（主）福島飯坂線）までの区間を整備することとした。

#### (3) 交通混雑の解消

現況では混雑度が 1.25 を越えている見直し対象路線は 5 路線 6 区間あったが、見直しをすることで全ての対象区間で混雑度が 1.25 を下回った。また、福島市では国道 13 号や国道 4 号で慢性的な渋滞が発生していたが、見直しにより 13 号の延伸部が整備されることなどによって、渋滞状況が改善する。

#### (4) 歩車道の分離

歩車道の分離が必要な路線は、福島駅周辺の市街地で 2 路線 2 区間、飯坂駅周辺では 5 路線 5 区間ある。しかし飯坂地区の温泉街は、景観や歴史的な建築物への影響を抑えるため、ネットワークの連続性を検証しながら、必要な路線を選択する必要がある。

以上を踏まえた見直しにより、福島駅周辺の早稲町太平寺線・矢剣町渡利線は存続とし、飯坂駅周辺では十綱町釜場線が存続、飯坂桑折線が変更を含む存続として整備する。

また、現道・代替道路を活用するため廃止となった区間においても、今後、歩道設置等の必要性が生じた場合、道路事業等で整備することを検討する事で、歩行者や自転車の安全を確保する。

## 7.4.2 都市計画道路の見直し案

最終的な都市計画道路の見直し案を整理すると、表7.4.1、図7.4.1に示すとおりである。  
なお、廃止は赤字で示した。

表 7.4.1 都市計画道路の見直し案-1

路線番号	路線名	区間番号	延長 (m)		幅員 (m)		分類	見直し内容	工事内容	事業主体
			現計画	見直し	現計画	見直し				
3.1.102	松川北矢野目線	1-3	500	—	40	—	存続	主要幹線である国道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ため、現在の計画を存続する。	新設	国
3.3.1	柴町高取線	2-2	1,230	—	24	—	存続	現道が主要幹線である国道13号であり必要性が高いため、現在の計画を存続する。	現道拡幅 13m→24m	国
3.3.102	早稲町太平寺線	3-1	1,500	—	27	—	存続	一部緊急輸送路としての位置づけがあり、歩行者自転車の通行量も多い道路であるため、現在の計画を存続する。	一部新設 現道拡幅 10m→27m	福島県 福島市
		3-2	1,300	—	18	—	存続	整備後緊急輸送路として位置づけられる可能性があることや、歩行者自転車の通行量も多い道路であるため、現在の計画を存続する。	現道拡幅 10m→18m	福島県 福島市
3.3.105	太平寺岡部線	4-1	1,150	—	18	—	存続	福島市中心部の主要道路をつなぐ幹線道路として必要性が高いため、現在の計画を存続する。	新設	福島市
		4-2	1,450	—	25	18	変更	路線上の住宅地への影響を考慮し、4車線から2車線へ変更する。またそれに伴って幅員も変更する。	新設	福島市
		4-4	940	—	25	—	存続	福島市中心部の主要道路をつなぐ幹線道路として必要性が高い区間であり、環状道路としての役割も果たすため、現在の計画を存続する。	新設	福島市
3.4.109	矢剣町渡利線	5-1	340	—	16	—	存続	渡利地区の幹線道路として必要性が高いため、現在の計画を存続する。	現道拡幅 5m→16m	福島市
		5-3	320	—	12	—	存続	渡利地区の幹線道路として必要性が高いため、現在の計画を存続する。	新設	福島市
		5-4	730	—	18	—	存続	渡利地区の幹線道路として必要性が高いため、現在の計画を存続する。	現道拡幅 6m→18m	福島市
3.4.110	国道114号線	6	2,070	—	18	—	廃止	起点部に急傾斜地が存在することや既に2車線道路であり、これ以上都市計画道路として整備をする必要性は低いため廃止する。	—	福島市
3.4.111	方木田茶屋下線	7-2	1,220	—	18	—	存続	(一)庭坂福島線と(主)福島飯坂線をつなぐ環状道路として必要性が高いため現在の計画を存続する。	新設	福島市
		7-3	1,620	—	18	—	廃止	市街地環状道路の必要性が薄れていることや、鉄道2路線と交錯するなど構造面での課題があり事業化が難しいこと、将来計画交通が見込まれないことから廃止とする。	—	福島市
		7-4	1,930	—	18	—	廃止	国道13号と国道4号をつなぐ環状道路として上位計画に位置づけがあったが、将来計画交通が見込まれないことや信夫山の大规模な切土や盛土が必要となることを踏まえ、廃止する。	—	福島市
3.4.112	飯坂桑折線	8-1	930	860	16	12	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、旅館や商店への影響を踏まえ幅員を変更する。また、文化財である十綱橋を区間に含まないよう起点を変更する。	現道拡幅 6m→12m	福島県
3.5.115	須川町野田町線	9	980	—	15	—	廃止	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思われるため廃止する。	—	福島市
3.5.116	曾根田町桜木町線	10-1	390	—	18	—	存続	(主)福島飯坂線と国道13号をつなぐ道路であることや、歩行者自転車の通行量も多いことより必要性が高いため、現在の計画を存続する。	現道拡幅 5m→18m	福島市
3.5.117	太田町在庭坂線	11-2	1,890	—	12	—	廃止	現道が主要幹線である(主)福島吾妻裏磐梯線であり、既に必要な機能を有しているため、これ以上都市計画道路として整備をする必要性は低く廃止する。	—	福島県
		11-3	2,320	—	12	—	廃止	現道が主要幹線である(主)福島吾妻裏磐梯線であり、既に必要な機能を有しているため、これ以上都市計画道路として整備をする必要性は低く廃止する。	—	福島県
3.5.118	腰浜町町庭坂線	12-5	730	—	27	—	存続	吾妻地区と中心地区を結ぶ道路として上位計画の位置づけがあり、必要性が高いため現在の計画を存続する。	新設	福島県
		12-6	1,970	—	12	—	存続	東西方向の幹線道路として上位計画の位置づけがあり、必要性が高いため現在の計画を存続する。	一部新設 現道拡幅 9m→12m	福島県
		12-7	230	—	12	—	廃止	現道の市道長畑・黄金坂線であり既に必要な機能を有しているため、これ以上都市計画道路として整備をする必要性は低く廃止する。	—	福島市
		12-8	2,400	—	12	—	廃止	現道の市道長畑・黄金坂線であり既に必要な機能を有しているため、これ以上都市計画道路として整備をする必要性は低く廃止する。	—	福島市
3.4.119	柴町大笹生線	13-2	180	—	18	—	変更	現道(主)福島飯坂線に沿うように都市計画図の線形変更を行い、整備済扱いとする。	現道あり	福島県
		13-5	2,120	—	15	—	存続	現道(主)福島飯坂線、(一)折戸笹谷線であり、整備済区間に挟まれていることや歩行者自転車の通行量が多いことから、現在の計画で存続する。	現道拡幅 11m→15m 10m→12m	福島県
3.5.122	仲間町春日町線	14	1,140	—	12	—	存続	現道の市道仲間町・春日町線であり、沿道に学校があることや歩行者自転車の通行量が多いことから、現在の計画を存続する。	現道拡幅 8m→12m	福島市

※分類が廃止の場合赤字で示した

表 7.4.1 都市計画道路の見直し案-2

路線番号	路線名	区間番号	延長 (m)		代表幅員 (m)		分類	見直し内容	工事内容	事業主体
			現計画	見直し	現計画	見直し				
3.5.123	山下町旭町線	15-2	340	—	12	—	廃止	並行する市道旭町・森合町線が必要な機能を有しているとみられる。また、接続する整備済区間も今後整備をしていく必要性が低いいため、合わせて廃止する。	—	福島市
3.5.125	天神岩崎町線	16	1,480	—	12	—	廃止	国道4号と国道114号をつなぐ道路であるが、沿道の住宅物に影響を与えることや、同様の役割を(都)矢剱町渡利線が担うと考えられるため、廃止する。	—	福島県
3.4.127	笹木野笹谷線	17-1	760	—	12	—	廃止	当該路線の機能を一部代替する現道があることから廃止とする。なお、今後、沿道状況等の変化により歩道設置や部分改良などの必要性が生じた場合、道路事業等で整備することを検討する。	—	福島市
		17-2	690	—	12	—	存続	西側の環状道路としての役割が見込めることや、将来交通量の増加もみられるため、現在の計画を存続する。	現道拡幅 10m→12m	福島市
3.5.128	平野鎌田線	18-1	420	—	12	—	廃止	(主) 上名倉飯坂伊達線との交差部が立体構造となることや、交通需要が見込まれないことから、廃止する。	—	福島県 福島市
		18-2	440	—	12	—	存続	整備済区間に接続しており、一部通学路とも重複するため、現在の計画を存続する。	現道拡幅 8m→12m	福島県 福島市
		18-4	1,730	1,550	12	—	変更	市街化調整区域である瀬上駅南側へと続く国道4号以東の区間は、必要性が低い。このため、当該路線の終点を変更し、国道4号以東の区間を廃止する。なお、瀬上駅北口と国道4号を結ぶ現道においては、歩道設置等の必要性が生じた場合、道路事業等で整備することを検討する。	新設	福島県
		18-6	430	—	16	—	廃止	当該区間のある瀬上駅南口は市街化調整区域であり必要性が低いいため、廃止する。	—	福島市
		18-7	1,210	—	16	—	廃止	並行する(一)飯坂保原線が必要な機能を有しているとみられるため、廃止する。	—	福島市
3.5.129	鎌田東湯野線	19-1	1,850	—	18	—	存続	当該道路と並行する現道があり、この現道への変更が妥当である。しかし、福島西道路(国道13号バイパス)の延伸(福島北道路)が計画されており、これにより、当該路線の必要性が大きく変わることから、延伸計画の動向を見据えるものとして、存続とする。	新設	福島県
		19-2	700	—	12	—	存続	北信地区を南北に結ぶ幹線道路として必要性が高いため、計画を存続する。	現道拡幅 6m→12m	福島県
		19-4	530	—	12	—	存続	土砂災害時の避難路となっており、整備の必要性が高いため、現在の計画を存続する。	現道拡幅 5m→12m	福島県 福島市
3.5.130	飯坂仏坂線	20-1	200	—	12	—	存続	現道が上位計画に位置づけのある(主)福島飯坂線であり必要性が高いため、現在の計画を存続する。	現道拡幅 9m→12m	福島県
		20-3	480	—	12	—	廃止	(主) 福島飯坂線が当該路線の機能を代替していることから廃止とする。なお、今後、沿道状況等の変化により歩道設置や部分改良などの必要性が生じた場合、道路事業等で整備することを検討する。	—	福島県
3.5.131	町裏高取線	21-2	360	—	12	—	変更	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、現道(一)中野柁町線に合わせた都市計画図の線形変更を行い整備済扱いとする。	現道あり	福島県
3.5.132	高館天王寺線	22-1	850	—	12	—	廃止	寺社などの建築物や、山地への影響といった制約条件が多いことから廃止とする。	—	福島県 福島市
		22-2	570	—	12	—	存続	都市計画道路をつなぎ、飯坂地区の幹線道路ネットワークを構築するはたらきがあるため、現在の計画を存続する。	現道拡幅 8m→12m	福島県 福島市
		22-3	1,060	—	12	—	廃止	現道(一)穴原十綱線があることや、橋梁や住宅など建築物への影響を考慮し、廃止する。	—	福島県 福島市
3.4.133	国道399号線	23-2	2,130	—	20	—	存続	緊急輸送路に位置づけられている国道399号の延伸として必要性が高いため、現在の計画で存続する。	新設	福島県
3.5.135	花水坂滝の町線	24	670	—	12	—	廃止	旅館や寺社、文化財への影響など制約条件が多いことから廃止とする。	—	福島市
3.5.136	鯖湖町八幡内線	25	430	—	12	—	廃止	終点が接続する(都)高館天王寺線の変更内容や文化財、旅館、商店などへの影響を考慮し、廃止する。	—	福島市
3.5.137	十綱町釜場線	26	720	—	12	—	存続	現道(一)穴原十綱線であり、一部通学路と重複することや交通処理上必要な路線であるため、現在の計画で存続する。	現道拡幅 5m→12m	福島県
3.6.139	橋本穴原線	27-2	980	—	9	—	廃止	急傾斜地に存在するため切土や盛土が必要となることを考慮し、廃止する。また、接続する整備済区間も今後整備をしていく必要性が低いいため、合わせて廃止とする。	—	福島県
3.4.145	渡利本内線	28-2	1,250	—	18	—	存続	上位計画に位置づけがあり必要性が高いため、現在の計画を存続する。	現道拡幅 7m→18m	福島市
		28-3	450	—	18	—	廃止	機能が代替する現道が存在することから廃止とする。なお、今後、沿道状況等の変化により歩道設置や部分改良などの必要性が生じた場合、道路事業等で整備することを検討する。	—	福島市
		28-4	1,400	—	18	—	廃止	橋梁の新設が必要となるほか、緑地公園、住宅地への影響を考慮して廃止する。	—	福島市
3.4.154	南沢又笹木野線	29-2	1,010	980	16	—	変更	必要性は低いですが、当該路線の下部に住宅地が拡大しており、将来的に当該路線の需要が高まる可能性を考慮し、起終点変更として現道がある部分まで整備する。	新設	福島市

※分類が廃止の場合赤字で示した

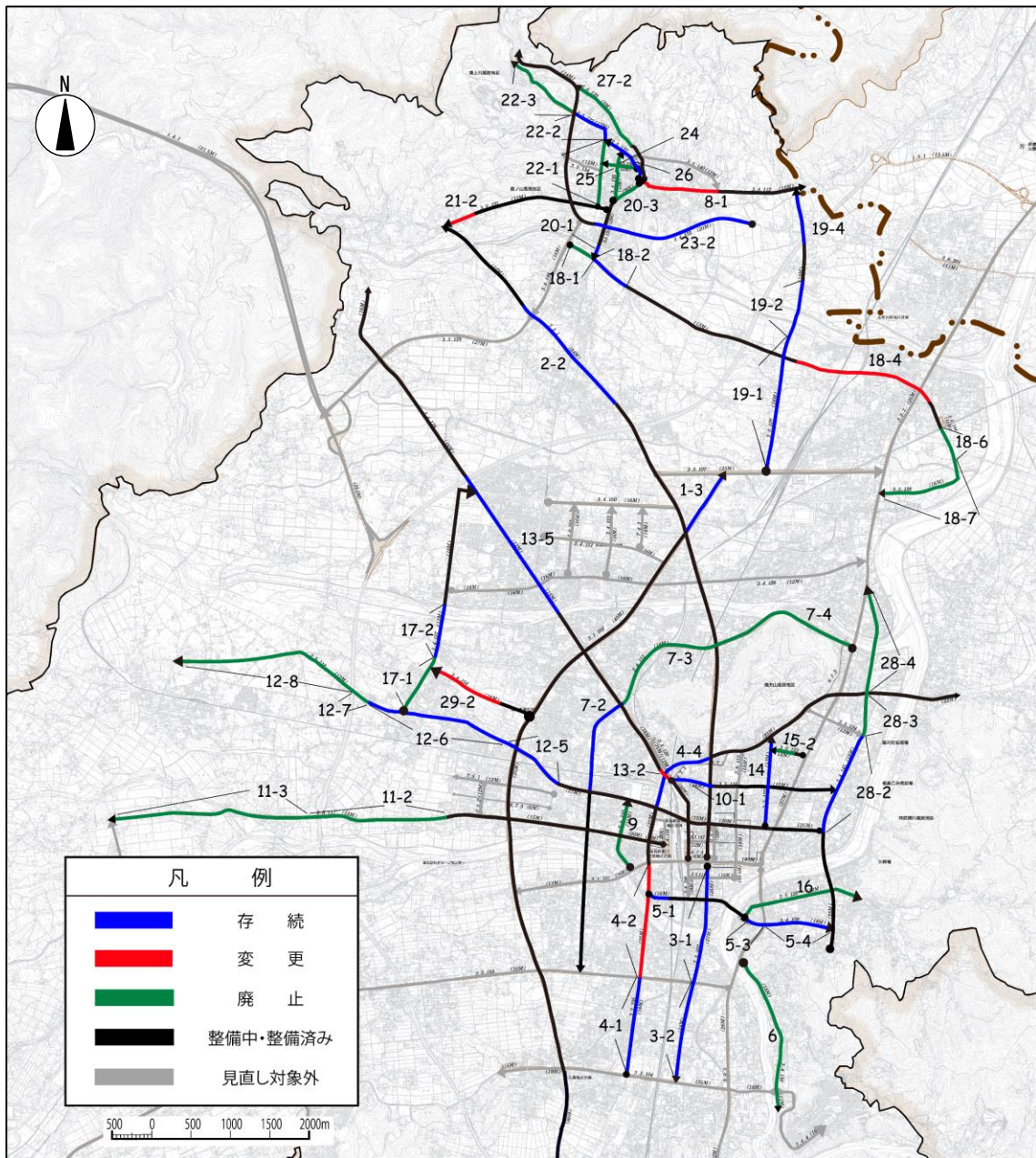


図 7.4.1 都市計画道路の見直し案