

美里町都市計画道路見直し方針

美里町

平成24年11月

1. 見直しの背景

(1) 都市計画道路とは

都市内の道路は、高速自動車道や都市高速道路のような「自動車専用道路」から、車道・歩道等を備えた道路、歩行者専用道路など、構造や利用形態の異なる様々な道路によって構成されている。その中でも都市計画道路は、将来の都市構造を実現し、円滑な都市交通と良好な都市環境を形成するために必要な骨格的な道路として都市計画法に基づき都市計画決定されている。

また、実際に都市計画道路を整備していくには長い年月を有するため、将来の道路整備を前提として、都市計画決定道路区域には建物の建築や開発に関する法的規制や制限がかけられている。

(2) 本町の都市計画道路の現状

本町の都市計画道路は 12 路線、16,450m が計画決定されている。

平成 24 年 3 月 31 日現在の改良済延長と概成済延長の合計は 11,020m で、計画の 61% が整備されている。

整備状況の内訳をみると、平成 18 年 4 月から宅地分譲を開始した小牛田駅東部土地区画整理事業による駅東線、駅東不動堂線の 2 路線のみが改良済の路線である。昭和 34 年に計画決定された 8 路線の中で改良済路線はなく、小牛田停車場松山線の 76% が最も高い整備率である。次いで、新町小牛田停車場線の 66%、山の神線の 59% となっている。また、概成率でみると、素山化粧坂線は 100%、南小牛田北浦線が 75% である。

一方、整備の進捗が遅い路線をみると、未整備率 100% の路線が石巻酒田線と関根線の 2 路線、91% の西原線、77% の彫堂線となっている。これらの路線は沿道に住宅が張り付き、今後の整備が非常に困難な状況になっている。

概成済とは、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道(概ね計画幅員の 2/3 以上又は 4 車線以上の幅員を要する道路)を有する区間

表 1 - 1 - 1 都市計画道路の整備状況

平成 24 年 3 月 31 日現在

番号	名称 路線名	計画幅員 m	計画延長 m	改良済 m	概成済 m	未整備 m	改良率 %	概成率 %	未整備率 %	計画決定			
										当初決定	最終変更		
3-3-201	南小牛田北浦線	25	5,740	0	4,300	1,440	0	75	25	S58.12.16	県告1334号	H22.3.26	県告272号
3-4-202	彫堂線	16~34	1,610	370	0	1,240	23	0	77	S34.3.31	建告692号	H22.3.26	県告272号
3-5-203	新町小牛田停車場線	12~16	2,070	1,370	700	0	66	34	0	S34.3.31	建告692号	H22.3.26	県告272号
3-4-204	石巻酒田線	16	920	0	0	920	0	0	100	S34.3.31	建告692号	H22.3.26	県告272号
3-5-205	小牛田停車場松山線	11~15	930	710	0	220	76	0	24	S34.3.31	建告692号	H22.3.26	県告272号
3-5-206	西原線	12	750	70	0	680	9	0	91	S34.3.31	建告692号	H22.3.26	町告37号
3-4-207	駒米線	16	1,370	0	430	940	0	31	69	S34.3.31	建告692号	H22.3.26	県告272号
3-6-208	山の神線	11	510	300	210	0	59	41	0	S34.3.31	建告692号	H22.3.26	町告37号
3-6-209	素山化粧坂線	11	330	0	330	0	0	100	0	S34.3.31	建告692号	H22.3.26	県告272号
3-2-210	関根線	30	890	0	0	890	0	0	100	H3.12.13	県告1384号	H22.3.26	県告272号
3-4-211	駅東線	20	390	390	0	0	100	0	0	H11.10.15	町告34号	H22.3.26	町告37号
3-4-212	駅東不動堂線	20	940	940	0	0	100	0	0	H11.10.15	町告34号	H22.3.26	町告37号
計 12路線				16,450	4,150	5,970	6,330	25	36	39			

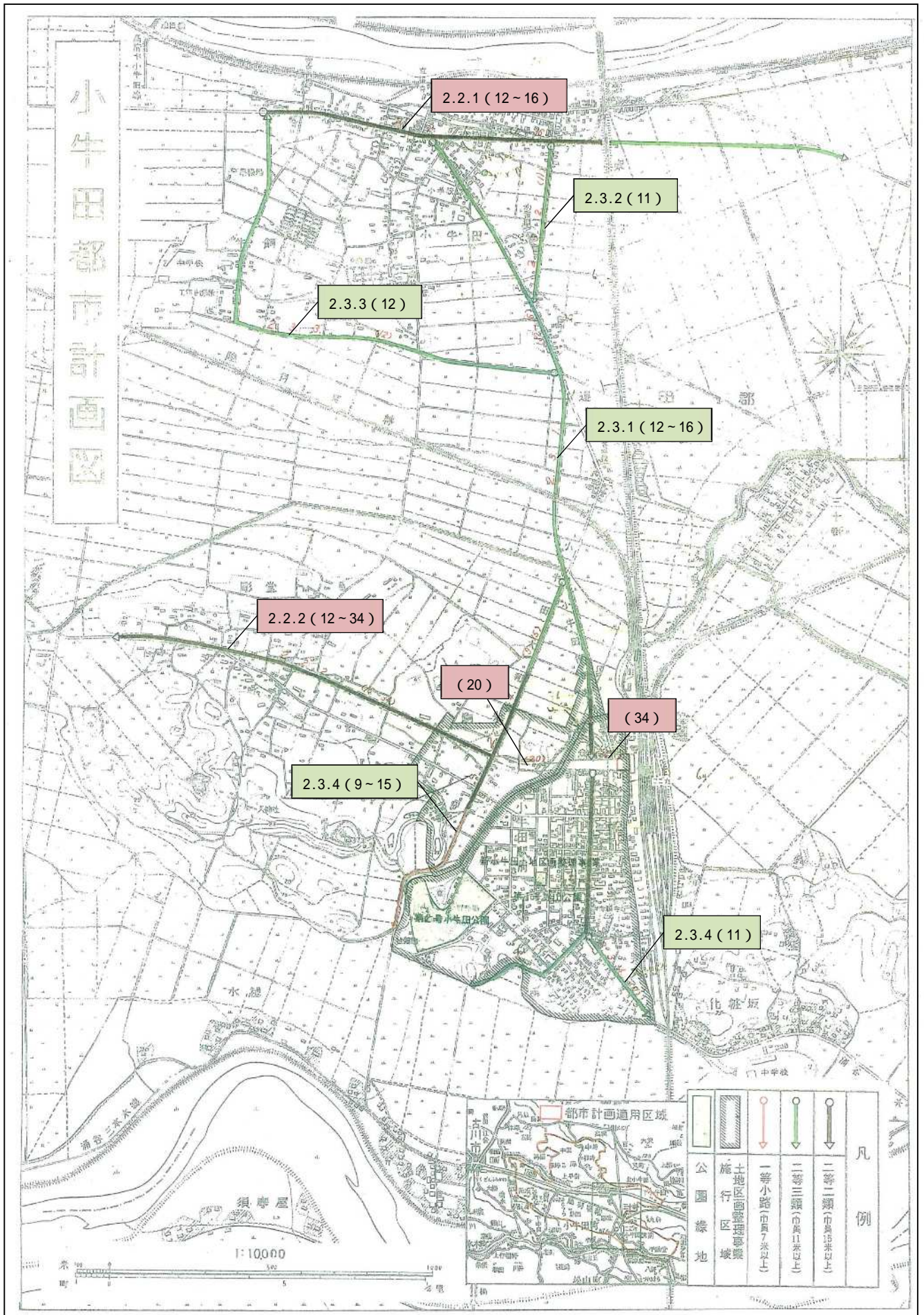


图 1-1-1 都市計画道路網図 (昭和 34 年決定時)

(3) 都市計画道路の見直しの必要性

美里町の都市計画道路は、53年前の1959年(昭和34年)に計画決定された都市計画道路網が現在の原型となっている。

国道108号バイパスの計画決定により西原線の一部区間が廃止されたものの、小牛田駅東部土地区画整理事業による新規路線の決定以外の変更はなく、1959年(昭和34年)の計画決定から大きな変更はなく現在に至っている。

当初計画決定の路線では、改良率が7割を超す小牛田停車場松山線がある一方、石巻酒田線のように未整備率100%の路線もあり、こうした整備率が低い路線は都市計画決定して以来事業に着手していない未着手路線として、様々な課題を抱えている。

都市計画道路は都市生活者の利便性向上、居住環境の維持、都市防災などの様々な機能を持っているものの、長期間未着手となっている都市計画道路は、当初の計画決定根拠と不整合が生じている可能性がある。そのため、不整合を解消するための見直しが必要となっている。

(4) 都市計画区域の再編に伴う都市計画道路の名称変更

宮城県は、平成21年に古川都市計画区域、岩出山都市計画区域、鳴子都市計画区域、鹿島台都市計画区域、中新田都市計画区域、小牛田都市計画区域及び涌谷都市計画区域を再編し、名称を大崎広域都市計画区域とする都市計画区域の変更を行った。これにより、本町の都市計画道路の名称は、以下のとおり変更された。

表1-1-2 小牛田都市計画道路の変更

NO	変 更 前	変 更 後	備 考
県-1	小牛田都市計画道路 3・3・1 南小牛田北浦線	大崎広域都市計画道路 3・3・201 南小牛田北浦線	県決定
県-2	" 3・4・2 彫堂線	" 3・4・202 彫堂線	県決定
県-3	" 3・4・3 新町小牛田停車場線	" 3・5・203 新町小牛田停車場線	県決定
県-4	" 3・4・4 石巻酒田線	" 3・4・204 石巻酒田線	県決定
県-5	" 3・5・5 小牛田停車場松山線	" 3・5・205 小牛田停車場松山線	県決定
町-1	" 3・5・6 西原線	" 3・5・206 西原線	町決定
県-6	" 3・4・7 駒米線	" 3・4・207 駒米線	県決定
町-2	" 3・6・8 山の神線	" 3・6・208 山の神線	町決定
県-7	" 3・6・9 素山化粧坂線	" 3・6・209 素山化粧坂線	県決定
県-8	" 3・2・10 関根線	" 3・2・210 関根線	県決定
町-3	" 3・4・11 駅東線	" 3・4・211 駅東線	町決定
町-4	" 3・4・12 駅東不動堂線	" 3・4・212 駅東不動堂線	町決定
合計	県決定 8 路線 町決定 4 路線		

2 . 都市計画道路の見直し

2 - 1 都市計画道路の見直し手順

本町の都市計画道路の見直しは、「都市計画道路見直しガイドライン」(宮城県土木部都市計画課 平成 20 年 3 月)の検討フローに基づいて行う。(図 1-2-1 参照)

長期未着手都市計画道路対象路線の抽出

都市計画道路の計画決定年月日,整備状況,延長,幅員等の基本情報を整理し,長期未着手都市計画道路を抽出する。

個別路線の評価

長期未着手都市計画の中から,整備することで問題を抱えることになる場合(街並み喪失)や,まちづくりの変化により計画の再検討が必要となる場合(社会情勢)等に該当するかを見極め,該当の有無により見直し対象となる路線を決定する。

見直し方針の決定

見直し対象路線について,計画当初の目的,地域特性,都市計画道路の有する機能,変更等の可能性検討について検証を行い,路線の廃止,路線の変更,計画存続(見直し保留)の見直し方針(案)を作成する。

都市計画変更手続き

作成した見直し計画(案)を基に,パブリックコメント等を行い住民との合意形成を図り,見直し方針を決定し,都市計画変更手続きへと移行する。

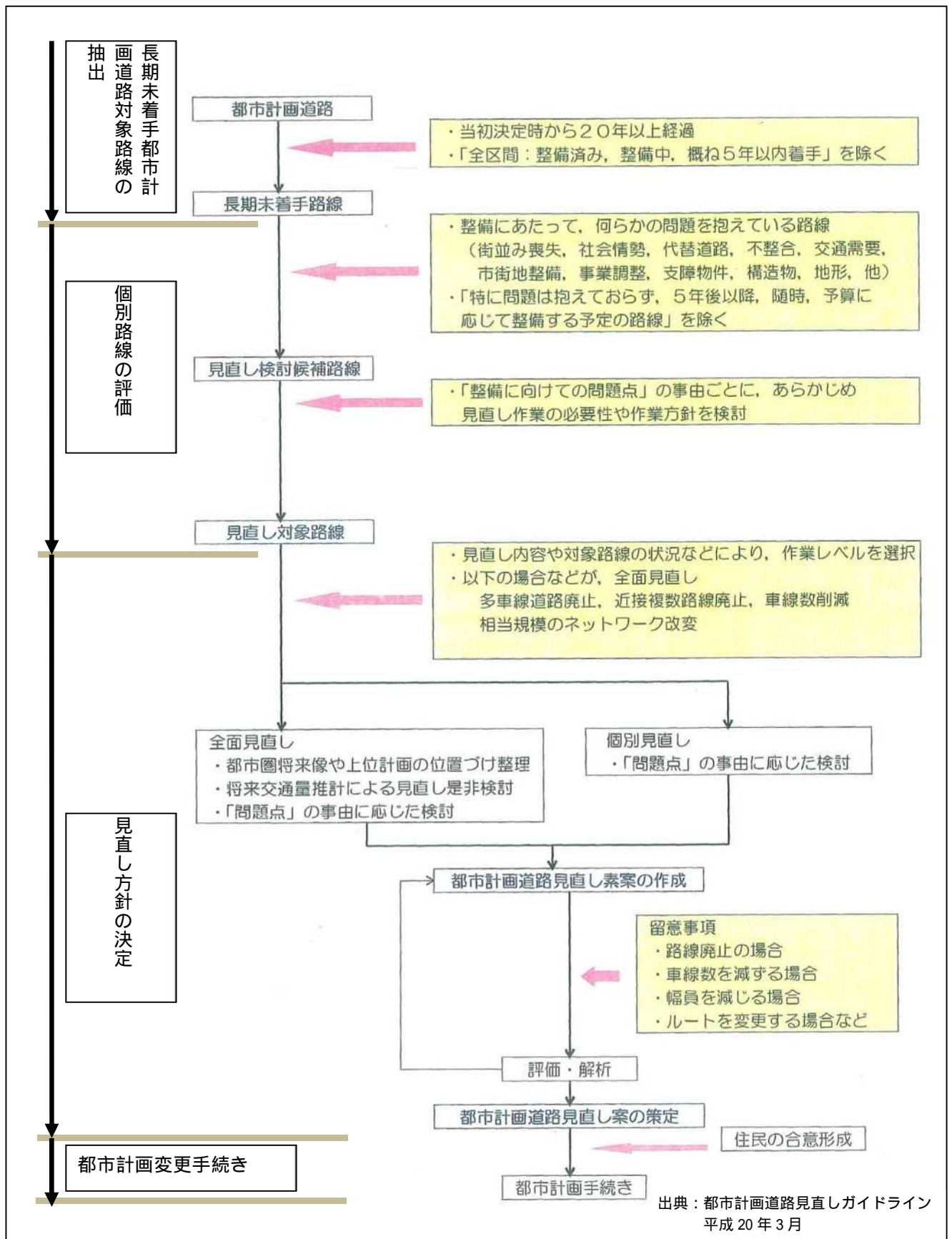


図 1-2-1 都市計画道路見直し検討フロー

2 - 2 見直し対象路線の抽出

(1) 長期未着手路線の抽出

見直し対象路線は、当初決定時から 20年以上経過し、かつ、全区間整備済み 整備中 概ね5年以内着手予定を除く路線について長期未着手路線の条件とする。この条件に当てはまる路線は以下の8路線である(詳細は資料編を参照)。

- 3・3・201 南小牛田北浦線
- 3・4・202 彫堂線
- 3・5・203 新町小牛田停車場線
- 3・4・204 石巻酒田線
- 3・5・205 小牛田停車場松山線
- 3・5・206 西原線
- 3・6・208 山の神線
- 3・6・209 素山化粧坂線

(2) 個別路線の評価

長期未着手路線のうち、整備することで問題を抱えることになる場合や路線が抱える問題の内容が以下に示す「街並み喪失」、「社会情勢」、「代替道路」、「不整合」、「交通需要」、「市街地整備」、「事業調整」、「支障物件」、「構造物」、「地形」、「その他」のいずれかに該当する路線を「見直し検討候補路線」とする。この条件に当てはまる路線は、次の4路線である(詳細は資料編を参照)。

表-2-2-1 見直し検討候補路線に該当する問題点の内容

問題点	内 容
「街並み喪失」	歴史的・伝統的建造物等が支障、既存街並みの喪失や地域分断が想定される
「社会情勢」	社会経済情勢や周辺土地利用・まちづくりの変化により、計画の再検討が必要
「代替道路」	代替道路(農道を含む)の整備等により計画の再検討が必要
「不整合」	隣接市町村等との道路ネットワーク・幅員の不整合が発生
「交通需要」	将来交通需要の変化に伴う計画の再検討が必要
「市街地整備」	面的整備事業(市街地開発事業等)と併せ、計画の再検討が必要
「事業調整」	事業調整が必要(河川等の他事業との調整、隣接市町村等との調整、交差・接続する他路線との調整)
「支障物件」	支障物件が多大、学校、ゴルフ場、病院等が支障
「構造物」	多大な事業費を要する交差構造物(鉄道、高架道路、河川、海上等)の存在、交差点形状の課題(交差角、交差点間隔、変則交差点等)
「地形」	地形的制約により、事業化が困難、又は計画の再検討が必要
「その他」	その他の事由により、決定どおりの整備が困難又は不適當

- 3・4・202 彫堂線(, が該当 県決定)
- 3・4・204 石巻酒田線(, , が該当 県決定)
- 3・5・205 小牛田停車場松山線(, , が該当 県決定)
- 3・5・206 西原線(, が該当 町決定)

「見直し検討候補路線」の4路線について、計画決定から現在までの経緯と路線が抱える課題について整理する。

表2-2-2 見直し検討候補路線の現在までの経緯と課題

路線名	現在まで経緯	課題
彫堂線 (県決定)	<ul style="list-style-type: none"> 小牛田駅前から鹿島台高清水線までは、区画整理事業と併せ整備を進め、昭和60年代に景観整備を行い、町の顔とも言える道路空間を創設してきた。 鹿島台高清水線より西側は区画整理事業の頓挫により、未着手となっている。平成21年度から県道鹿島台高清水線の歩道設置事業が始まり、当路線との交差点部も改良される。 	<ul style="list-style-type: none"> 区画整理事業が中止となってから20年程度経過し市街化が進行している。未着手部には現道が無く、支障物件が多くあり、用地買収方式での事業実施は困難であり、事業費も膨大になる事が予測される。 長期間未着手により、路線計画区域内の用地に都市計画法上の規制が発生しており、土地利用の制限が続いている。
石巻酒田線 (県決定)	<ul style="list-style-type: none"> 当初の計画は現道拡幅を基準とし、2箇所のクランクを回避するために、路線のほぼ中間地点にあたる本小牛田郵便局の交差点(牛飼交差点)から東方向にJR東北本線を直線的に貫く形態であった。 昭和58年に南小牛田北浦線(108号バイパス)の決定のときに、当路線の終点部を山の神線の起点部に変更した。 旧国道部はバイパス開通後、町に移管されている。また、当路線と旧国道の間には「産声の道」と呼ばれる遊歩道の整備が行われている。 	<ul style="list-style-type: none"> 路線全体で支障物件が多く、特に現道の無い区間については、用地買収方式での事業実施は困難で事業費も膨大になる事が予測され、現時点で改良済みの箇所はない。 長期間未着手により路線計画区域内の用地に都市計画法上の規制が発生しており、土地利用の制限が続いている。 当路線の終点が山の神線の起点となっている。当路線の見直し検討に際しては、山の神線とのネットワークを考慮する必要がある。
小牛田停車場松山線 (県決定)	<ul style="list-style-type: none"> 区画整理区域内の路線で、約8割が改良済であり、起点側の一部は彫堂線と併せ景観整備も完了している。 終点側の約2割は縦断勾配が大きい事と平面線形がきつく未着手となっているが、公安事業等で歩道の設置が完了しており、一定の道路整備は整 	<ul style="list-style-type: none"> 当路線の未改良部は小牛田駅南部にある丘陵地部の住宅地であり、縦断的には斜面に沿って下っていく形態で、平面線形はS字曲線を描くようになっている。 未改良部は地形状況および建物の立地状況から、縦断勾配・平面線形の改良の関係や支障物件の多さなどで、事業実施には多額の費用が必要になるものと推測される。

	っている。	
西原線 (町決定)	<ul style="list-style-type: none"> • 当初は新町小牛田停車線の間点から石巻酒田線の起点部まで計画されており、牛飼地区の外環状線の役割を持っていた。 • 昭和 58 年に南小牛田北浦線(108号バイパス)決定時に、同路線の代替となるため 2/3 程度が廃止された。 • 南小牛田北浦線施工時に起点交差点部付近のみ路線の約 1 割程度が改良されている。 	<ul style="list-style-type: none"> • 路線としての交通量は少なく、将来的にも減少する見込みである。家屋が連担している住宅地を貫く路線であるが都市計画道路幅で一部の建物が後退している。 • 都市計画法 53 条の許可件数は多く、土地利用の制限が続いている。

(3) 見直し方針の決定

見直し検討候補路線として抽出した4路線について、地域特性、都市計画道路の有する機能、変更等の可能性検討を整理し、見直しの方向性を、「路線の廃止」、「路線の変更」、「計画存続(見直し保留)」に区分する。

表 2 - 2 - 3 見直し方針の区分

見直し方針	該 当 事 例
路線の廃止	現在の計画路線の状況から判断して、廃止しても代替計画の必要性がない路線
路線の変更	起終点の変更の検討が必要となる路線
計画存続 (見直し保留)	都市計画道路の標準幅員では整備が困難な路線であるが、今後の基準等の改定を見据えた計画変更の検討が想定される路線

2-3 見直し検討候補路線の見直し方向の整理

見直し検討候補路線として抽出された路線について、地域特性、都市計画道路の有する機能、変更等の可能性検討を整理し、検討項目の方向性として、「路線の廃止」、「路線の変更」、「計画存続(見直し保留)」に区分する。

表 2-3-1 評価項目と評価点

項目(全 15 点満点)		具体的な評価内容	評価点
事業推進の容易性 (3 点満点)		支障物件、必要とする用地面積が多い。(住宅地を貫く状況など。)	1
		計画路線位置に現道があり、拡幅改良等程度の対応が可能である。	2
		新たな用地取得等が少なく、地元同意も概ね得られている。	3
整備後における道路機能の発揮度合い (12 点満点)	整備後の交通 処理機能 (3 点満点)	地域内道路としての機能のみで、交通量としても多くを期待できない。	1
		周辺の主要道路へのアクセス機能を有する。	2
		主要施設へのアクセス機能と広域的交通処理の両方を担う。	3
	整備後の都市 防災機能 (3 点満点)	対象路線の前後が未整備のため有効な防災機能を果たせない。	1
		市街地を取り囲む位置にあって、災害においても比較的有効に機能する。	2
		市街地を貫くことによる被害の拡大抑止、主要道路との接続による緊急車両等の域外からのアクセス路としての機能を有する。	3
	整備後の道路 配置バランス (3 点満点)	他路線に近接および並行する。	1
		同方向の道路間隔が 1km 未満である。	2
		土地利用に応じ適切に配置されている。1 km ² あたり 1km の道路密度。	3
	整備後の市街 地の形成機能 (3 点満点)	交通量の増加が期待できず、沿道開発が見込めない。	1
		沿道開発は考えられるが、地形的制約から開発箇所が限定される。	2
		沿道開発が期待できるか、現市街地の機能を確保できる。また、ネットワーク形成上において有効である。	3

表 2-3-2 評価点と見直し計画

評価点	見直し計画
9 点以下	路線の廃止
9 ~ 11 点	路線の変更
12 点以上	計画の存続(見直し保留)

(1) 3・4・202 彫堂線

路線名	3・4・202 彫堂線 (未着手率 77.0%)		評価点
見直し計画	計画存続(見直し保留)		
計画当初の目的	小牛田駅前から西側に拡大する市街地を貫く幹線道路として計画された。		1
事業推進の容易性	<ul style="list-style-type: none"> ・当該路線南側の並行する町道が当該道路の代替機能を果たしている。 ・整備に際しての支障物件が非常に多い路線である。 ・小牛田駅前広場から(主)鹿島台高清水線まで改良済みのため、ルート変更は不可能である。 		
整備後の道路機能の発揮度合い	交通処理機能	小牛田駅西側市街地から駅へのアクセスもしくは小牛田駅から西側市街地への進入といった交通処理機能を有している。	3
	都市防災機能	市街地を貫く防災上重要な公共空間として、火災時の延焼防止効果や災害時緊急車両のルートとして、その役割に対する期待が大きい。	3
	道路配置バランス	概ね1K ² の第1種住居地域が指定された住宅地のほぼ中心に東西に配置された道路である。道路配置のバランスとしては、本町の都市規模等を勘案した計画水準では、1k ² 当たり1kmが望まれることから、土地利用に応じた適正な道路密度となっている。	3
	市街地形成機能	小牛田駅、商業施設を結ぶ中心市街地の東西軸として交通ネットワーク形成上重要な路線として位置づけられる。	3
評価点の合計			13

見直し計画の根拠

- 小牛田駅，商業施設を結ぶ中心市街地の東西軸として交通ネットワーク形成上重要な路線として位置づけられる。
- 市街地を貫く防災上重要な公共空間として，火災時の延焼防止効果や災害時緊急車両のルートとして，その役割に対する期待が大きい。
- 小牛田駅西側市街地から駅へのアクセスもしくは小牛田駅から西側市街地への進入といった交通処理機能を有している。
- 平成42年の小牛田地区の将来交通量は，平成17年と比較して約25%減少すると予測されている。彫堂線の整備後の交通量は，現道のままと比較して大きな増加は見込めない。
- 当路線は彫堂地区（第一種住居地域）を貫く幹線道路であり，代替路線は存在せず，地区の道路密度を考えても重要な路線の位置づけは変わらない。
- 鹿島台高清水線の改良工事は当路線事業化の契機と考えられるが，事業費・事業期間が問題になり，現時点での事業化は難しいと判断している。
- 都市防災機能，道路密度，市街地形成機能面から必要性は高いと判断されるが，整備に際しては支障物件など課題が多く，現時点で事業化の予定はないが，路線廃止ではなく都市計画道路として存続させ，今後の社会情勢により交通量等に変化がある場合，再検討が必要である。

評価項目	評価点
事業推進の容易性	1
整備後の道路機能の発揮度合い	12
合計	13

- 現時点では計画存続とし，関係基準等の改定や，将来の社会情勢により交通量等に変化がある場合，再検討を実施する。

(2) 3・5・205 小牛田停車場松山線

路線名	3・5・205 小牛田停車場松山線 (未着手率 23.7%)		評価点
見直し計画	路線の廃止(一部)		
計画当初の目的	小牛田駅前商店街のメイン道路であり、周辺地区から駅にアクセスする道路として計画された。		
事業推進の容易性	<ul style="list-style-type: none"> ・当該路線の改良率は 76.3%で、改良済の大部分が(県)涌谷三本木線である。町道区間は未着手である。 ・未改良区間の町道については、他事業で歩道設置は完了しており、現在の交通量に対して十分に機能すると考えられる。 ・町道部分の計画幅員 11mは歩道設置後も確保されていない。 ・未着手部は斜面に沿ってS字に下って行く形態で、道路隣接地と高低差が大きい区間が大部分で、縦断勾配・平面線形の関係や、支障物件等の課題が多い区間である。 		1
整備後の道路機能の発揮度合い	交通処理機能	交通量の多い(県)涌谷三本木線区間は改良済みであり、交通量の少ない町道区間については他事業で整備済みである。渋滞の発生もなく、交通処理機能上の問題を抱えている状況はない。	1
	都市防災機能	小牛田駅前地区における中心市街地の防災上重要な公共空間として、火災時の延焼防止帯や災害時緊急車両のルートとなっている。	3
	道路配置バランス	3・4・207 駒米線との道路間隔は概ね 500mであり、道路配置バランスとしては特に問題はない。	2
	市街地形成機能	小牛田駅前商店街の中心となる道路であり、商店街振興を図る上で重要な路線である。	2
評価点の合計			9

見直し計画の根拠

- 当該路線の改良率は76.3%で、その大部分が(県)涌谷三本木線であり、一部未着手区間は町道である。
- 一部区間の町道は(県)涌谷三本木線と(主)鹿島台高清水線を結んでいるが、交通は(県)涌谷三本木線と(主)鹿島台高清水線に流れるため、町道部の交通量はそれほど多くない。予想将来交通量は少ないが、現況より減少する方向である。
- 未着手の町道部分は他事業で整備された歩道により自歩道が分離されており、交通の円滑な流れは十分に確保されている。今後の整備については特に必要性を感じられない。
- 未着手の町道区間について整備を実施した場合、宅地との高低差が大きいためのにり面が発生し、沿道利用が困難な道路形状となる。

評価項目	評価点
事業推進の容易性	1
整備後の道路機能の発揮度合い	8
合計	9

- 県道部分を計画存続とし、町道区間を廃止する。これに伴い終点の変更を行う。

(3) 3・4・204 石巻酒田線

路線名	3・4・204 石巻酒田線 未着手率 100.0%		評価点
見直し計画	路線の廃止(一部)		
計画当初の目的	旧小牛田町と近隣市町とを結びつける広域的な道路として計画され、交通処理機能の向上を目的に、線形を改良する道路として計画された。		1
事業推進の容易性	<ul style="list-style-type: none"> ・国道 108 号バイパスの完成により、旧国道 108 号の交通量の減少は顕著となった。また、当該路線の一部は現道のない部分に計画されていることから、整備にあたっては相当数の家屋移転・補償の発生が見込まれるため、事業化が困難となっている。 ・市街地に対して大きなインパクトを与える道路整備に対しては、その効果を十分に検討する必要があるが、現状を勘案すると事業化は困難であり、整備の必要性は低いと考えられる。 		
整備後の道路機能の発揮度合い	交通処理機能	国道 108 号バイパス(3・3・201 南小牛田北浦線)の完成により、当初計画していた交通処理機能は国道 108 号バイパスが受け持つことになったため、交通処理機能としての大きな期待はなくなった。	1
	都市防災機能	整備されれば中心市街地の防災上重要な公共空間として、火災時の延焼防止効果や災害時緊急車両のルートとなるが、一部区間が未整備のため、十分な機能発揮はできていない。	1
	道路配置バランス	国道 108 号バイパス(3・3・201 南小牛田北浦線)との道路間隔は概ね 700mであり、国道 108 号バイパスを幹線道路、(都)石巻酒田線を補助幹線とした場合、やや標準以下の道路間隔であるが、道路配置バランスとしては特に問題はない。	2
	市街地形成機能	当該路線の整備には家屋移転等が伴うが、交通量が減少した現在の状況では、整備投資に対する効果の発揮に対しては、十分な検討が必要である。また、旧国道 108 号沿線の市街地は大きな更新もなく現在に至っていることから、道路整備に対する変化への対応を十分に検討する必要がある。	1
評価点の合計			6

見直し計画の根拠

- 国道108号バイパス(3・3・201南小牛田北浦線)の完成により、当初計画していた広域的な交通処理機能は国道108号バイパスが受け持つことになったため、交通処理機能としての大きな役割はなくなった。ただし、旧国道・山ノ神線・遊歩道「産声の道」などで地区内の交通ネットワークは十分に確保されている。
- 交通量が減少しているなかで、当該路線の一部は現道のない部分に計画されている。整備にあたっては相当数の家屋移転・補償の発生が見込まれるため、事業化が困難となっている。
- 相当数の家屋移転・補償の発生が見込まれる市街地に大きなインパクトを与える道路整備に対しては、その効果を十分に検討する必要があるが、現状を勘案すると事業化は困難であり、整備の必要性は低いと考えられる。
- 当該路線の一部廃止により山の神線の起点との接続がなくなる。そのため、山の神線の起点についての検討が必要となるが、山の神線は着手率が100%であること 交通量が減少しているため、概成済区間の整備の必要性が低いこと 概成済区間について地域からの整備の要望等もないこと 当該路線から起点部の町道を経て、地区内の都市公園まで遊歩道「産声の道」が整備されており、高質な歩行空間と一定の交通ネットワークは確保されていることから、起点の変更は新たな土地利用制限等を発生させることになるので、今後慎重に検討を行う。
- 当該路線の一部廃止により、路線延長が半減すること、交通の流れが新町小牛田停車場線と連動していることなどから、当該路線の終点を新町小牛田停車場線の起点に接続する検討を行う。また、この接続により新町小牛田停車場線も交通ネットワーク等を考慮すると、南小牛田北浦線(国道108号バイパス)を軸として、起終点の変更を検討する。
- 上記の路線の廃止・接続の変更に伴い、各路線の名称の変更も検討する。

評価項目	評価点
事業推進の容易性	1
整備後の道路機能の発揮度合い	5
合計	6

- 現道のない区間を廃止する。これに伴い関係機関と協議し、石巻酒田線の終点を新町小牛田停車場線の起点に接続させ、終点の変更の検討を行う。また、新町小牛田停車場線の起終点、及び名称の変更も併せて検討する。

(4) 3・5・206 西原線

路線名	3・5・206 西原線 未着手率 90.7%		評価点
見直し計画	計画存続(見直し保留)		
計画当初の目的	江合川と JR 陸羽東線に挟まれた既存集落への通過交通排除のため西端および南端部となる位置に計画された。		
事業推進の容易性	<ul style="list-style-type: none"> ・(都)石巻酒田線から国道 108 号バイパスへアクセスする道路は(都)西原線以外にもあり、交通量の増加は見込めない。 ・当該路線は、中学校が立地している住宅地にあるが、一部の建物は計画道路幅で後退している。 ・交通処理機能としては大きな役割を担っていない。ただし、学校に隣接している路線であることから歩道整備の必要性はあるが、街路事業以外での整備で十分機能する。 		2
整備後の道路機能の発揮度合い	交通処理機能	(都)石巻酒田線から国道 108 号バイパスへアクセスする交通処理機能を有するが、本町中心部を南北に縦断する交通軸は(主)鹿島台高清水線と(県)涌谷三本木線が担っていることから、広域的な交通処理を有する道路ではなく、地区内の連絡道路の位置付けである。	2
	都市防災機能	住宅地の西端に位置していることから、火災時の延焼防止効果は決して高くはないが、防災上重要な公共空間である。	3
	道路配置バランス	(都)新町小牛田停車場線からは約 700m 程度離れており、住宅地の中を貫く補助幹線道路としては、やや間隔が空きすぎている。	2
	市街地形成機能	(都)石巻酒田線の交差点付近は現道から離れて整備される計画であるが、住宅地を通過する道路であることから、新たな市街地を形成する機能はなく、市街地の環境を維持する道路である。	3
評価点の合計			12

見直し計画の根拠

- 通過交通の大部分は牛飼松ヶ崎線に流れ、交通量は多くない。
- (都)石巻酒田線から国道108号バイパスへアクセスする交通処理機能を有するが、本町中心部を南北に縦断する交通軸は(主)鹿島台高清水線と(県)涌谷三本木線が担っていることから、広域的な交通処理を有する道路ではなく、地区内の連絡道路の位置付けである。
- 平成42年の将来交通量予測では、交通量の増加は見込まれない結果である。
- 交通処理機能としての役割を担ってはいないものの、この地域は幅員の狭小な道路が多く、病院・福祉施設・中学校等が沿道に隣接しており、一定の道路整備の必要性は否定できない。
- 当路線は(仮称)中新田線と綿密に関係する路線であり、新規路線との関係も考慮しながら、路線廃止ではなく都市計画道路として存続させ、今後の社会情勢により交通量等に変化がある場合、再検討が必要である。

評価項目	評価点
事業推進の容易性	2
整備後の道路機能の発揮度合い	10
合計	12

- 現時点では計画存続とし、関係基準等の改定や、将来の社会情勢により交通量等に变化がある場合、再検討を実施する。
- 広域的な交通処理機能を有する路線として、(主)鹿島台高清水線から国道108号バイパスを結ぶ(仮称)中新田線について都市計画道路として整備するか検討する必要がある。

大崎広域都市計画道路 3・3・201 南小牛田北浦線

番号	3・3・201	名称	南小牛田北浦線(25)			
位置	起点	美里町南小牛田字谷地中東地内				
	終点	美里町北浦字天神地内				
都市計画決定年月日		平成22年3月26日				
整備状況	合計		内訳			
	延長(m)	幅員(m)	延長(m)	幅員(m)	延長(m)	幅員(m)
計画延長(幅員)	5,740	25	5,740	25		
改良済延長(幅員)						
改良率(幅員)						
概成済延長(幅員)	4,300	25	4,300	25		
概成率(幅員)	74.9%		74.9%			
未着手延長(幅員)	1,440	25	1,440	25		
未着手率(幅員)	25.1%		25.1%			

長期未着手路線の抽出		
長期未着手路線抽出条件	状況	該当の有無
経過年数	当初決定から28年経過	該当
全区間整備済みは除く	概成率74.9%	該当
未整備区間が事業中は除く	事業中ではない	該当
未整備区間がおおむね5年以内に着手予定は除く	事業着手の予定はない	該当

上記結果から、長期未着手路線に該当する。

見直し検討候補路線の抽出		
問題点	内容	該当の有無
街並み喪失	歴史的・伝統的建造物等が支障、既存街並みの喪失や地域分断が想定される	該当なし
社会情勢	社会経済情勢や周辺土地利用・まちづくりの変化により、計画の再検討が必要	該当なし
代替道路	代替道路(農道を含む)の整備等により、計画の再検討が必要	該当なし
不整合	隣接市町村等との道路ネットワーク・幅員の不整合が発生	該当なし
交通需要	将来交通需要の変化に伴う計画の再検討が必要	該当なし
市街地整備	面的整備事業(市街地開発事業等)と併せ、計画の再検討が必要	該当なし
事業調整	事業調整が必要(河川等の他事業との調整、近隣市町村等との調整、交差・接続する他路線との調整)	該当なし
支障物件	支障物件が多量、学校、ゴルフ場、病院等が支障	該当なし
構造物	多量な事業費を要する交差構造物(鉄道、高架道路、河川、海上等)の存在、交差点計上の課題(交差角、交差点間隔、変則交差点等)	該当なし
地形	地形等制約により、事業化が困難、又は計画の再検討が必要	該当なし
その他	その他の事由により、決定どおりの整備が困難又は不适当	該当なし

上記結果から、見直し検討候補路線には該当しない。

大崎広域都市計画道路 3・4・202 彫堂線

番号	3・4・202	名称	彫堂線(16~34)			
位置	起点	美里町字藤ヶ崎地内				
	終点	美里町北浦字丁名塚地内				
都市計画決定年月日		平成22年3月26日				
整備状況	合計		内訳			
	延長(m)	幅員(m)	延長(m)	幅員(m)	延長(m)	幅員(m)
計画延長(幅員)	1,610		150	34	1,460	20~16
改良済延長(幅員)	370		150	34	220	20
改良率(幅員)	23.0%		100.0%		15.1%	
概成済延長(幅員)						
概成率(幅員)						
未着手延長(幅員)	1,240		0		1,240	16
未着手率(幅員)	77.0%		0.0%		84.9%	

長期未着手路線の抽出		
長期未着手路線抽出条件	状況	該当の有無
経過年数	当初決定から52年経過	該当
全区間整備済みは除く	改良率23.0%	該当
未整備区間が事業中は除く	事業中ではない	該当
未整備区間がおおむね5年以内に着手予定は除く	事業着手の予定はない	該当

上記結果から、長期未着手路線に該当する。

見直し検討候補路線の抽出		
問題点	内容	該当の有無
街並み喪失	歴史的・伝統的建造物等が支障、既存街並みの喪失や地域分断が想定される	該当なし
社会情勢	社会経済情勢や周辺土地利用・まちづくりの変化により、計画の再検討が必要	該当
代替道路	代替道路(農道を含む)の整備等により、計画の再検討が必要	該当なし
不整合	隣接市町村等との道路ネットワーク・幅員の不整合が発生	該当なし
交通需要	将来交通需要の変化に伴う計画の再検討が必要	該当なし
市街地整備	面的整備事業(市街地開発事業等)と併せ、計画の再検討が必要	該当なし
事業調整	事業調整が必要(河川等の他事業との調整、近隣市町村等との調整、交差・接続する他路線との調整)	該当なし
支障物件	支障物件が多大、学校、ゴルフ場、病院等が支障	該当
構造物	多大な事業費を要する交差構造物(鉄道、高架道路、河川、海上等)の存在、交差点計上の課題(交差角、交差点間隔、変則交差点等)	該当なし
地形	地形等制約により、事業化が困難、又は計画の再検討が必要	該当なし
その他	その他の事由により、決定どおりの整備が困難又は不適當	該当なし

上記結果から、見直し検討候補路線に該当する。

大崎広域都市計画道路 3・5・203 新町小牛田停車場線

番号	3・5・203	名称	新町小牛田停車場線(12~16)			
位置	起点	美里町牛飼字新町地内				
	終点	美里町字藤ヶ崎町地内				
都市計画決定年月日		平成22年3月26日				
整備状況	合計		内訳			
	延長(m)	幅員(m)	延長(m)	幅員(m)	延長(m)	幅員(m)
計画延長(幅員)	2,070	16	1,370	16	700	12
改良済延長(幅員)	1,370	16	1,370	16		
改良率(幅員)	66.2%		100.0%			
概成済延長(幅員)	700	8			700	8
概成率(幅員)	33.8%				100.0%	
未着手延長(幅員)						
未着手率(幅員)						

長期未着手路線の抽出		
長期未着手路線抽出条件	状況	該当の有無
経過年数	当初決定から52年経過	該当
全区間整備済みは除く	改良率66.2%	該当
未整備区間が事業中は除く	事業中ではない	該当
未整備区間がおおむね5年以内に着手予定は除く	事業着手の予定はない	該当

上記結果から、長期未着手路線に該当する。

見直し検討候補路線の抽出		
問題点	内容	該当の有無
街並み喪失	歴史的・伝統的建造物等が支障、既存街並みの喪失や地域分断が想定される	該当なし
社会情勢	社会経済情勢や周辺土地利用・まちづくりの変化により、計画の再検討が必要	該当なし
代替道路	代替道路(農道を含む)の整備等により、計画の再検討が必要	該当なし
不整合	隣接市町村等との道路ネットワーク・幅員の不整合が発生	該当なし
交通需要	将来交通需要の変化に伴う計画の再検討が必要	該当なし
市街地整備	面的整備事業(市街地開発事業等)と併せ、計画の再検討が必要	該当なし
事業調整	事業調整が必要(河川等の他事業との調整、近隣市町村等との調整、交差・接続する他路線との調整)	該当なし
支障物件	支障物件が多大、学校、ゴルフ場、病院等が支障	該当なし
構造物	多大な事業費を要する交差構造物(鉄道、高架道路、河川、海上等)の存在、交差点計上の課題(交差角、交差点間隔、変則交差点等)	該当なし
地形	地形等制約により、事業化が困難、又は計画の再検討が必要	該当なし
その他	その他の事由により、決定どおりの整備が困難又は不適當	該当なし

上記結果から、見直し検討候補路線に該当しない。

大崎広域都市計画道路 3・4・204 石巻酒田線

番号	3・4・204	名称	石巻酒田線(16)			
位置	起点	美里町北浦字原地内				
	終点	美里町北浦字原地内				
都市計画決定年月日		平成22年3月26日				
整備状況	合計		内訳			
	延長(m)	幅員(m)	延長(m)	幅員(m)	延長(m)	幅員(m)
計画延長(幅員)	920	16	920	16		
改良済延長(幅員)						
改良率(幅員)						
概成済延長(幅員)						
概成率(幅員)						
未着手延長(幅員)	920	16	920	16		
未着手率(幅員)	100.0%		100.0%			

長期未着手路線の抽出		
長期未着手路線抽出条件	状況	該当の有無
経過年数	当初決定から52年経過	該当
全区間整備済みは除く	未着手100.0%	該当
未整備区間が事業中は除く	事業中ではない	該当
未整備区間がおおむね5年以内に着手予定は除く	事業着手の予定はない	該当

上記結果から、長期未着手路線に該当する。

見直し検討航路路線の抽出		
問題点	内容	該当の有無
街並み喪失	歴史的・伝統的建造物等が支障、既存街並みの喪失や地域分断が想定される	該当なし
社会情勢	社会経済情勢や周辺土地利用・まちづくりの変化により、計画の再検討が必要	該当なし
代替道路	代替道路(農道を含む)の整備等により、計画の再検討が必要	該当
不整合	隣接市町村等との道路ネットワーク・幅員の不整合が発生	該当なし
交通需要	将来交通需要の変化に伴う計画の再検討が必要	該当
市街地整備	面的整備事業(市街地開発事業等)と併せ、計画の再検討が必要	該当なし
事業調整	事業調整が必要(河川等の他事業との調整、近隣市町村等との調整、交差・接続する他路線との調整)	該当なし
支障物件	支障物件が多量、学校、ゴルフ場、病院等が支障	該当
構造物	多量な事業費を要する交差構造物(鉄道、高架道路、河川、海上等)の存在、交差点計上の課題(交差角、交差点間隔、変則交差点等)	該当なし
地形	地形等制約により、事業化が困難、又は計画の再検討が必要	該当なし
その他	その他の事由により、決定どおりの整備が困難又は不適當	該当なし

上記結果から、見直し検討候補路線に該当する。

大崎広域都市計画道路 3・5・205 小牛田停車場松山線

番号	3・5・205	名称	小牛田停車場松山線(11~15)			
位置	起点	美里町字藤ヶ崎町地内				
	終点	美里町字桜木町地内				
都市計画決定年月日		平成22年3月26日				
整備状況	合計		内訳			
	延長(m)	幅員(m)	延長(m)	幅員(m)	延長(m)	幅員(m)
計画延長(幅員)	930		710	15	220	11
改良済延長(幅員)	710		710	15		
改良率(幅員)	76.3%		100.0%			
概成済延長(幅員)						
概成率(幅員)						
未着手延長(幅員)	220				220	11
未着手率(幅員)	23.7%				100.0%	100.0%

長期未着手路線の抽出		
長期未着手路線抽出条件	状況	該当の有無
経過年数	当初決定から52年経過	該当
全区間整備済みは除く	未着手率23.7%	該当
未整備区間が事業中は除く	事業中ではない	該当
未整備区間がおおむね5年以内に着手予定は除く	事業着手の予定はない	該当

上記結果から、長期未着手路線に該当する。

見直し検討航路路線の抽出		
問題点	内容	該当の有無
街並み喪失	歴史的・伝統的建造物等が支障、既存街並みの喪失や地域分断が想定される	該当なし
社会情勢	社会経済情勢や周辺土地利用・まちづくりの変化により、計画の再検討が必要	該当
代替道路	代替道路(農道を含む)の整備等により、計画の再検討が必要	該当なし
不整合	隣接市町村等との道路ネットワーク・幅員の不整合が発生	該当なし
交通需要	将来交通需要の変化に伴う計画の再検討が必要	該当
市街地整備	面的整備事業(市街地開発事業等)と併せ、計画の再検討が必要	該当なし
事業調整	事業調整が必要(河川等の他事業との調整、近隣市町村等との調整、交差・接続する他路線との調整)	該当なし
支障物件	支障物件が多量、学校、ゴルフ場、病院等が支障	該当なし
構造物	多量な事業費を要する交差構造物(鉄道、高架道路、河川、海上等)の存在、交差点計上の課題(交差角、交差点間隔、変則交差点等)	該当なし
地形	地形等制約により、事業化が困難、又は計画の再検討が必要	該当
その他	その他の事由により、決定どおりの整備が困難又は不適當	該当なし

上記結果から、見直し検討候補路線に該当する。

大崎広域都市計画道路 3・5・206 西原線

番号	3・5・206	名称	西原線(12)			
位置	起点	美里町字八反地内				
	終点	美里町字原地内				
都市計画決定年月日		平成22年3月26日				
整備状況	合計		内訳			
	延長(m)	幅員(m)	延長(m)	幅員(m)	延長(m)	幅員(m)
計画延長(幅員)	750	12	750	12		
改良済延長(幅員)	70	12	70	12		
改良率(幅員)	9.3%		9.3%			
概成済延長(幅員)						
概成率(幅員)						
未着手延長(幅員)	680	12	680	12		
未着手率(幅員)	90.7%		90.7%			

長期未着手路線の抽出		
長期未着手路線抽出条件	状況	該当の有無
経過年数	当初決定から52年経過	該当
全区間整備済みは除く	未着手率90.7%	該当
未整備区間が事業中は除く	事業中ではない	該当
未整備区間がおおむね5年以内に着手予定は除く	事業着手の予定はない	該当

上記結果から、長期未着手路線に該当する。

見直し検討航路路線の抽出		
問題点	内容	該当の有無
街並み喪失	歴史的・伝統的建造物等が支障、既存街並みの喪失や地域分断が想定される	該当なし
社会情勢	社会経済情勢や周辺土地利用・まちづくりの変化により、計画の再検討が必要	該当
代替道路	代替道路(農道を含む)の整備等により、計画の再検討が必要	該当なし
不整合	隣接市町村等との道路ネットワーク・幅員の不整合が発生	該当なし
交通需要	将来交通需要の変化に伴う計画の再検討が必要	該当なし
市街地整備	面的整備事業(市街地開発事業等)と併せ、計画の再検討が必要	該当なし
事業調整	事業調整が必要(河川等の他事業との調整、近隣市町村等との調整、交差・接続する他路線との調整)	該当なし
支障物件	支障物件が多大、学校、ゴルフ場、病院等が支障	該当
構造物	多大な事業費を要する交差構造物(鉄道、高架道路、河川、海上等)の存在、交差点計上の課題(交差角、交差点間隔、変則交差点等)	該当なし
地形	地形等制約により、事業化が困難、又は計画の再検討が必要	該当なし
その他	その他の事由により、決定どおりの整備が困難又は不適當	該当なし

上記結果から、見直し検討候補路線に該当する。

大崎広域都市計画道路 3・4・207 駒米線

番号	3・4・207	名称	駒米線(16)			
位置	起点	美里町北浦字北田地内				
	終点	美里町北浦字姥ヶ沢地内				
都市計画決定年月日		平成22年3月26日				
整備状況	合計		内訳			
	延長(m)	幅員(m)	延長(m)	幅員(m)	延長(m)	幅員(m)
計画延長(幅員)		1,370	16	1,370	16	
改良済延長(幅員)						
改良率(幅員)						
概成済延長(幅員)		430	16	430	12	
概成率(幅員)		31.4%		31.4%		
未着手延長(幅員)		940	16	940	16	
未着手率(幅員)		68.6%		68.6%		

長期未着手路線の抽出		
長期未着手路線抽出条件	状況	該当の有無
経過年数	当初決定から52年経過	該当
全区間整備済みは除く	未着手率68.6%	該当
未整備区間が事業中は除く	一部事業中	該当しない
未整備区間がおおむね5年以内に着手予定は除く	事業着手の予定はない	該当

上記結果から、長期未着手路線に該当しない。

見直し検討航路路線の抽出		
問題点	内容	該当の有無
街並み喪失	歴史的・伝統的建造物等が支障、既存街並みの喪失や地域分断が想定される	該当なし
社会情勢	社会経済情勢や周辺土地利用・まちづくりの変化により、計画の再検討が必要	該当なし
代替道路	代替道路(農道を含む)の整備等により、計画の再検討が必要	該当なし
不整合	隣接市町村等との道路ネットワーク・幅員の不整合が発生	該当なし
交通需要	将来交通需要の変化に伴う計画の再検討が必要	該当なし
市街地整備	面的整備事業(市街地開発事業等)と併せ、計画の再検討が必要	該当なし
事業調整	事業調整が必要(河川等の他事業との調整、近隣市町村等との調整、交差・接続する他路線との調整)	該当なし
支障物件	支障物件が多量、学校、ゴルフ場、病院等が支障	該当なし
構造物	多量な事業費を要する交差構造物(鉄道、高架道路、河川、海上等)の存在、交差点計上の課題(交差角、交差点間隔、変則交差点等)	該当なし
地形	地形等制約により、事業化が困難、又は計画の再検討が必要	該当なし
その他	その他の事由により、決定どおりの整備が困難又は不適當	該当なし

大崎広域都市計画道路 3・6・208 山の神線

番号	3・6・208	名称	山の神線(11)			
位置	起点	美里町南小牛田字町裏地内				
	終点	美里町牛飼字義見塚地内				
都市計画決定年月日		平成22年3月26日				
整備状況	合計		内訳			
	延長(m)	幅員(m)	延長(m)	幅員(m)	延長(m)	幅員(m)
計画延長(幅員)		510	11	510	11	
改良済延長(幅員)		300	11	300	11	
改良率(幅員)		58.8%		58.8%		
概成済延長(幅員)		210	8	210	8	
概成率(幅員)		41.2%		41.2%		
未着手延長(幅員)						
未着手率(幅員)						

長期未着手路線の抽出		
長期未着手路線抽出条件	状況	該当の有無
経過年数	当初決定から52年経過	該当
全区間整備済みは除く	概成率41.2%	該当
未整備区間が事業中は除く	事業中ではない	該当
未整備区間がおおむね5年以内に着手予定は除く	事業着手の予定はない	該当

上記結果から、長期未着手路線に該当する。

見直し検討航路路線の抽出		
問題点	内容	該当の有無
街並み喪失	歴史的・伝統的建造物等が支障、既存街並みの喪失や地域分断が想定される	該当なし
社会情勢	社会経済情勢や周辺土地利用・まちづくりの変化により、計画の再検討が必要	該当なし
代替道路	代替道路(農道を含む)の整備等により、計画の再検討が必要	該当なし
不整合	隣接市町村等との道路ネットワーク・幅員の不整合が発生	該当なし
交通需要	将来交通需要の変化に伴う計画の再検討が必要	該当なし
市街地整備	面的整備事業(市街地開発事業等)と併せ、計画の再検討が必要	該当なし
事業調整	事業調整が必要(河川等の他事業との調整、近隣市町村等との調整、交差・接続する他路線との調整)	該当なし
支障物件	支障物件が多量、学校、ゴルフ場、病院等が支障	該当なし
構造物	多量な事業費を要する交差構造物(鉄道、高架道路、河川、海上等)の存在、交差点計上の課題(交差角、交差点間隔、変則交差点等)	該当なし
地形	地形等制約により、事業化が困難、又は計画の再検討が必要	該当なし
その他	その他の事由により、決定どおりの整備が困難又は不適當	該当なし

上記結果から、見直し検討候補路線に該当しない。

大崎広域都市計画道路 3・6・209 素山化粧坂線

番号	3・6・209	名称	素山化粧坂線(11)			
位置	起点	美里町字素山町地内				
	終点	美里町字素山町地内				
都市計画決定年月日		平成22年3月26日				
整備状況	合計		内訳			
	延長(m)	幅員(m)	延長(m)	幅員(m)	延長(m)	幅員(m)
計画延長(幅員)		330	11	330	11	
改良済延長(幅員)						
改良率(幅員)						
概成済延長(幅員)		330	8	330	8	
概成率(幅員)		100.0%		100.0%		
未着手延長(幅員)						
未着手率(幅員)						

長期未着手路線の抽出		
長期未着手路線抽出条件	状況	該当の有無
経過年数	当初決定から52年経過	該当
全区間整備済みは除く	概成率100.0%	該当
未整備区間が事業中は除く	事業中ではない	該当
未整備区間がおおむね5年以内に着手予定は除く	事業着手の予定はない	該当

上記結果から、長期未着手路線に該当する。

見直し検討航路路線の抽出		
問題点	内容	該当の有無
街並み喪失	歴史的・伝統的建造物等が支障、既存街並みの喪失や地域分断が想定される	該当なし
社会情勢	社会経済情勢や周辺土地利用・まちづくりの変化により、計画の再検討が必要	該当なし
代替道路	代替道路(農道を含む)の整備等により、計画の再検討が必要	該当なし
不整合	隣接市町村等との道路ネットワーク・幅員の不整合が発生	該当なし
交通需要	将来交通需要の変化に伴う計画の再検討が必要	該当なし
市街地整備	面的整備事業(市街地開発事業等)と併せ、計画の再検討が必要	該当なし
事業調整	事業調整が必要(河川等の他事業との調整、近隣市町村等との調整、交差・接続する他路線との調整)	該当なし
支障物件	支障物件が多量、学校、ゴルフ場、病院等が支障	該当なし
構造物	多量な事業費を要する交差構造物(鉄道、高架道路、河川、海上等)の存在、交差点計上の課題(交差角、交差点間隔、変則交差点等)	該当なし
地形	地形等制約により、事業化が困難、又は計画の再検討が必要	該当なし
その他	その他の事由により、決定どおりの整備が困難又は不適當	該当なし

上記結果から、見直し検討候補路線には該当しない。

大崎広域都市計画道路 3・2・210 関根線

番号	3・2・210	名称	関根線(30)			
位置	起点	美里町関根字鹿島地内				
	終点	美里町関根字亀田地内				
都市計画決定年月日		平成3年12月13日				
整備状況	合計		内訳			
	延長(m)	幅員(m)	延長(m)	幅員(m)	延長(m)	幅員(m)
計画延長(幅員)	890	30	890	30		
改良済延長(幅員)						
改良率(幅員)						
概成済延長(幅員)						
概成率(幅員)						
未着手延長(幅員)	890	30	890	30		
未着手率(幅員)	100.0%		100.0%			

長期未着手路線の抽出		
長期未着手路線抽出条件	状況	該当の有無
経過年数	当初決定から20年経過	該当
全区間整備済みは除く		
未整備区間が事業中は除く	一部事業中	該当しない
未整備区間がおおむね5年以内に着手予定は除く		

上記結果から、長期未着手路線に該当しない。

見直し検討航路路線の抽出		
問題点	内容	該当の有無
街並み喪失	歴史的・伝統的建造物等が支障、既存街並みの喪失や地域分断が想定される	
社会情勢	社会経済情勢や周辺土地利用・まちづくりの変化により、計画の再検討が必要	
代替道路	代替道路(農道を含む)の整備等により、計画の再検討が必要	
不整合	隣接市町村等との道路ネットワーク・幅員の不整合が発生	
交通需要	将来交通需要の変化に伴う計画の再検討が必要	
市街地整備	面的整備事業(市街地開発事業等)と併せ、計画の再検討が必要	
事業調整	事業調整が必要(河川等の他事業との調整、近隣市町村等との調整、交差・接続する他路線との調整)	
支障物件	支障物件が多量、学校、ゴルフ場、病院等が支障	
構造物	多量な事業費を要する交差構造物(鉄道、高架道路、河川、海上等)の存在、交差点計上の課題(交差角、交差点間隔、変則交差点等)	
地形	地形等制約により、事業化が困難、又は計画の再検討が必要	
その他	その他の事由により、決定どおりの整備が困難又は不適當	

大崎広域都市計画道路 3・4・211 駅東線

番号	3・4・211	名称	駅東線(20)			
位置	起点	美里町字新藤ヶ崎地内				
	終点	美里町字小桜地内				
都市計画決定年月日		平成22年3月26日				
整備状況	合計		内訳			
	延長(m)	幅員(m)	延長(m)	幅員(m)	延長(m)	幅員(m)
計画延長(幅員)		390	25	390	25	
改良済延長(幅員)		390	25	390		
改良率(幅員)		100.0%		100.0%	25.0%	
概成済延長(幅員)						
概成率(幅員)						
未着手延長(幅員)						
未着手率(幅員)						

長期未着手路線の抽出		
長期未着手路線抽出条件	状況	該当の有無
経過年数	当初決定から12年経過	該当しない
全区間整備済みは除く	改良率100.0%	該当しない
未整備区間が事業中は除く		
未整備区間がおおむね5年以内に着手予定は除く		

上記結果から、長期未着手路線に該当しない。

見直し検討航路路線の抽出		
問題点	内容	該当の有無
街並み喪失	歴史的・伝統的建造物等が支障、既存街並みの喪失や地域分断が想定される	該当なし
社会情勢	社会経済情勢や周辺土地利用・まちづくりの変化により、計画の再検討が必要	該当なし
代替道路	代替道路(農道を含む)の整備等により、計画の再検討が必要	該当なし
不整合	隣接市町村等との道路ネットワーク・幅員の不整合が発生	該当なし
交通需要	将来交通需要の変化に伴う計画の再検討が必要	該当なし
市街地整備	面的整備事業(市街地開発事業等)と併せ、計画の再検討が必要	該当なし
事業調整	事業調整が必要(河川等の他事業との調整、近隣市町村等との調整、交差・接続する他路線との調整)	該当なし
支障物件	支障物件が多量、学校、ゴルフ場、病院等が支障	該当なし
構造物	多量な事業費を要する交差構造物(鉄道、高架道路、河川、海上等)の存在、交差点計上の課題(交差角、交差点間隔、変則交差点等)	該当なし
地形	地形等制約により、事業化が困難、又は計画の再検討が必要	該当なし
その他	その他の事由により、決定どおりの整備が困難又は不適當	該当なし

大崎広域都市計画道路 3・4・212 駅東不動堂線

番号	3・4・212	名称	駅東不動堂線(20)			
位置	起点	美里町字小桜地内				
	終点	美里町字化粧坂地内				
都市計画決定年月日		平成22年3月26日				
整備状況	合計		内訳			
	延長(m)	幅員(m)	延長(m)	幅員(m)	延長(m)	幅員(m)
計画延長(幅員)	940	20	940	20		
改良済延長(幅員)	940	20	940			
改良率(幅員)	100.0%		100.0%			
概成済延長(幅員)						
概成率(幅員)						
未着手延長(幅員)						
未着手率(幅員)						

長期未着手路線の抽出		
長期未着手路線抽出条件	状況	該当の有無
経過年数	当初決定から12年経過	該当しない
全区間整備済みは除く	改良率100.0%	該当しない
未整備区間が事業中は除く		
未整備区間がおおむね5年以内に着手予定は除く		

上記結果から、長期未着手路線に該当しない。

見直し検討航路路線の抽出		
問題点	内容	該当の有無
街並み喪失	歴史的・伝統的建造物等が支障、既存街並みの喪失や地域分断が想定される	該当なし
社会情勢	社会経済情勢や周辺土地利用・まちづくりの変化により、計画の再検討が必要	該当なし
代替道路	代替道路(農道を含む)の整備等により、計画の再検討が必要	該当なし
不整合	隣接市町村等との道路ネットワーク・幅員の不整合が発生	該当なし
交通需要	将来交通需要の変化に伴う計画の再検討が必要	該当なし
市街地整備	面的整備事業(市街地開発事業等)と併せ、計画の再検討が必要	該当なし
事業調整	事業調整が必要(河川等の他事業との調整、近隣市町村等との調整、交差・接続する他路線との調整)	該当なし
支障物件	支障物件が多大、学校、ゴルフ場、病院等が支障	該当なし
構造物	多大な事業費を要する交差構造物(鉄道、高架道路、河川、海上等)の存在、交差点計上の課題(交差角、交差点間隔、変則交差点等)	該当なし
地形	地形等制約により、事業化が困難、又は計画の再検討が必要	該当なし
その他	その他の事由により、決定どおりの整備が困難又は不適当	該当なし