

1 調査名称：石巻市都市交通計画策定調査

2 調査主体：石巻市

3 調査圏域：石巻市管内

4 調査期間：令和6年度

5 調査概要：

石巻市では、都市の骨格として、コンパクトなまちづくりを支え、円滑な物流や災害発生時の緊急輸送路として機能するよう、道路・交通網の形成を図る方針のもと街路整備を進めているが、近年の社会経済情勢の変化等により整備予定が未定となっている道路が多く存在している。

令和5年3月31日現在の改良率は58.5%（都計道45路線136.14km中、改良済79.75km）となっており、4割強の区間が未整備の現状である。

今後は人口減少、超高齢社会が進行する中での、震災からの復興を踏まえた持続可能な都市づくりとコンパクトでネットワーク化された都市構造の構築を目指し、整備の優先路線順位を検討し次期整備路線を抽出するとともに、長期未着手路線については廃止や変更を視野に入れた都市計画道路の見直しが必要となっている。

I 調査概要

1 調査名称 石巻市都市計画道路見直し検討業務（その2）

2 業務概要

- 1 業務の目的
- 2 業務項目
- 3 業務内容
- 4 業務フロー
- 5 石巻市都市計画道路見直し検討業務の全体概要

第1章 検討対象路線の抽出

- 1-1 都市計画道路の整備状況
- 1-2 検討対象路線抽出の考え方
- 1-3 対象路線の抽出結果

第2章 評価カルテの更新

- 2-1 評価項目の設定
- 2-2 評価カルテの作成
(各路線のカルテ)

第3章 路線の評価

- 3-1 見直しの方向性の検討（一次評価）
- 3-2 見直し方針に関する総合評価

第4章 見直し道路網の検証

- 4-1 検証方法
- 4-2 検証結果

第5章 整備優先順位の検討

- 5-1 上位関連計画の整理
- 5-2 整備優先順位の検討

第6章 3・4・14 七窪蛇田線他交通量調査

- 6-1 調査実施計画
- 6-2 調査準備
- 6-3 集計・整理

第7章 今後の課題

- 7-1 道路延長
- 7-2 都市計画区域

資料集

- 1 交差点方向別交通量集計表
- 2 流入・流出断面計
- 3 カルテ基図の情報図

1 業務の目的

本業務は、石巻市都市計画道路の見直しを目的とする。

2 業務項目

- (1) 路線の必要性・事業の実現性検証
- (2) 見直し対象路線の抽出
- (3) 打合せ協議
- (4) 報告書作成

3 業務内容

(1) 路線の必要性・事業の実現性検証

1) 評価カルテ更新

過年度業務の評価カルテの更新を行う。更新に当たっては、宮城県土木部都市計画課の「都市計画道路見直しガイドライン（改訂版）平成 30 年 3 月」や、宮城県内の都市計画道路見直しの例を参考として実施する。

2) 整備優先順位の検討

石巻広域都市計画区域の都市計画道路の整備状況より、長期未着手区間、概成済区間の整備計画を関係機関に聞き取りするとともに、上位関連計画である「石巻市都市計画マスタープラン」における路線整備の位置づけを整理する。

(2) 見直し対象路線の抽出

1) 見直し対象路線の抽出

長期未着手路線（当初決定から 20 年以上経過した路線[全区間整備済みの路線や、未整備区間が事業中又は事業着手予定がある路線を除く。]や長期未着手路線以外で石巻市が課題と考える路線を抽出する。

2) 見直し対象路線の設定理由検証

路線の必要性、事業の実現性などから見直し対象路線の設定理由を検証する。

3) 路線の必要性・実現性の検証

未整備区間や概成済区間の整備に要する費用、道路規格（縦断勾配）、代替道路の有無などから必要性、実現性を検証する。

(3) 打合せ協議

1) 発注者打合せ

打合せ協議は、業務着手時、中間時、成果物納入時に行う。

2) 宮城県協議

宮城県都市計画課との協議。

(4) 報告書作成

作業成果や検討プロセス、協議・打ち合わせ等の記録を報告書としてとりまとめる。

4 業務フロー

本業務の業務フロー及び業務項目との対応を以下に示す。

業務フロー	対応する業務項目
1. 検討対象路線の抽出	(2) 見直し対象路線の抽出 1) 見直し対象路線の抽出
▼	
2. 再評価カルテの更新	(1) 路線の必要性・事業の実現性検証 1) 評価カルテ更新
▼	
3. 路線の評価	(2) 見直し対象路線の抽出 2) 見直し対象路線の設定理由検証 3) 路線の必要性・実現性の検証
▼	
4. 見直し道路網の検証	※対応項目なし
▼	
5. 整備優先順位の検討	(1) 路線の必要性・事業の実現性検証 2) 整備優先順位の検討
▼	
報告書作成	(4) 報告書作成

3 調査体制

所管課による調査である

4 委員会名簿等：

なし

Ⅱ 調査成果

1 調査目的

本業務は、石巻市都市計画事業において、整備優先路線順位を検討し次期整備路線を抽出するとともに、長期未着手路線については廃止や変更を視野に入れた都市計画道路の見直しを目的とする。

今年度は、検討対象路線の抽出、再評価カルテの更新、路線の評価、整備優先順位の検討を実施した。

また、来年度、路線の必要性・事業の実現性検証及び見直し対象路線の抽出並びに見直し対象路線の検証・評価を実施し都市計画道路見直し案の作成を行う。

2 調査フロー

令和5年度

- 1 現況把握
 - 1-1 現地踏査・準備
 - 1-2 交通量調査
 - 1-3 集計・整理
- 2 道路整備方針の把握
 - 2-1 上位計画の整理
 - 2-2 関係課ヒアリング等
- 3 交通量推計
 - 3-0 作業準備

令和6年度

- ・ 検討対象路線の抽出
- ・ 再評価カルテの更新
- ・ 路線の評価
- ・ 見直し道路網の検証
- ・ 整備優先順位の検討

令和7年度

- ・ 路線の必要性・事業の実現性検証
- ・ 見直し対象路線の検証・評価
- ・ 都市計画道路見直し案の作成

令和8年度

- ・ 住民の合意形成
- ・ 都市計画決定に必要な図書（案）の作成
- ・ 都市計画決定（変更）に必要な手続き
- ・ 将来都市計画道路網の策定

3 調査圏域図



1 検討対象路線の抽出

検討対象路線の抽出条件を以下に示す。

「都市計画道路見直しガイドライン（改訂版）」（宮城県土木部都市計画課 平成 30 年 3 月）における検討対象路線抽出の流れでは、「当初の都市計画決定から 20 年以上経過している路線かつ、整備済みでない区間があり、当該区間が事業中ではない、または事業着手予定がない区間」を抽出するものとしているが、本業務においては未整備区間を含む路線は全て検討対象路線とした。

【対象路線の抽出条件】

- ① 未整備区間を含む路線
- ② 自治体が課題と考える路線

上記の考え方の下で抽出を行った結果、以下に示す 21 路線が検討対象路線として抽出された。

表 検討対象路線（一覧表）

令和 6 年 3 月 3 1 日現在

街 路 名	区間	計 画 決 定			整 備 状 況 ^{※1}		備 考 ^{※2}
		分 類	幅 員 (m)	総延長 (m)	改 良 (m)	改良率 (%)	
1. 3. 1 東松島石巻幹線		自動車 専用道路	23.5	21,640	21,640	100.0%	東松島市含む 旧石巻+旧河南 6,970m
1. 3. 1 河北幹線		〃	23.5	580	580	100.0%	旧河北町
3. 2. 1 河南石巻工業港線		幹線街路	25.0	4,270	4,270	100.0%	
3. 2. 2 門脇流留線		〃	38.0	12,890	7,900	61.3%	
3. 3. 3 石巻漁港幹線 1 号線		〃	27.0	500	500	100.0%	
3. 3. 4 石巻漁港幹線 2 号線		〃	27.0	300	300	100.0%	
3. 6. 5 河南川尻線		〃	8.5	17,640	(6,710) 5,210	(38.0%) 29.5%	概成済 1,500
3. 4. 7 大街道石巻港線	大街道	〃	20.0	4,720	(1,950) 870	(41.3%) 18.4%	概成済 1,080
	泉町						
3. 4. 8 御所入湊線	御所入	〃	12.0	740	190	25.7%	
	湊						
3. 4. 9 羽黒下広小路線		〃	18.0	630	300	47.6%	
3. 4. 10 新橋双葉線		〃	18.0	1,870	620	33.2%	
3. 3. 11 石巻工業港曾波神線		〃	29.0	4,470	4,470	100.0%	
3. 4. 12 矢本曾波神線		〃	16.0	5,850	(4,600) 1,880	(78.6%) 32.1%	概成済 2,720
3. 4. 13 石巻工業港連河線		〃	16.0	1,530	1,530	100.0%	
3. 4. 14 七窪蛇田線	R398以北	〃	16.0	2,720	2,650	97.4%	
	R398以南						

※赤ハッチ：検討対象路線

令和6年3月31日現在

街 路 名	区間	計 画 決 定			整 備 状 況 ^{※1}		備 考 ^{※2}
		分 類	幅 員 (m)	総延長 (m)	改 良 (m)	改良率 (%)	
3. 4. 1 4 七窪蛇田線	R398以北	〃	16.0	2,720	2,650	97.4%	
	R398以南						
3. 4. 1 5 袋谷地線		〃	16.0	1,160	1,160	100.0%	
3. 4. 1 6 石巻駅本草園線		〃	16.0	1,940	890	45.9%	
3. 4. 1 7 門脇稲井線	R398以北	幹線街路	18.0	6,490	2,890	44.5%	
	R398以南						
3. 2. 1 8 南光湊線		〃	37.5	1,900	1,900	100.0%	
3. 5. 1 9 山下内海橋線		〃	15.0	1,820	(1,820) 1,050	(100.0%) 57.7%	概成済 770
3. 5. 2 2 渡波駅万石橋線		〃	15.0	940	(940) 590	(100.0%) 62.8%	概成済 350
3. 5. 2 4 不動沢稲井線		〃	12.0	1,860	(1,220) 400	(65.6%) 21.5%	概成済 820
3. 6. 2 6 渡波駅町線		〃	11.0	590	(590) 170	(100.0%) 28.8%	概成済 420
3. 6. 2 7 浜曾根南町線		〃	11.0	660	200	30.3%	
3. 6. 2 8 万石橋塩富線		〃	11.0	960	200	20.8%	
3. 6. 2 9 祝田大森線		〃	11.0	500	0	0.0%	
3. 4. 3 0 山根茄子川線		〃	16.0	1,400	1,400	100.0%	旧河南町
3. 3. 3 1 大橋中央線		〃	25.0	250	250	100.0%	
3. 4. 3 2 大橋線		〃	16.0	640	640	100.0%	
3. 3. 3 3 曾波神稲井線		〃	26.0	6,470	(2,710) 0	(41.9%) 0.0%	概成済 2,710
3. 3. 3 4 中里南境線		〃	25.0	1,830	370	20.2%	
3. 4. 3 5 新小堤外谷線		〃	20.0	800	800	100.0%	
3. 4. 3 6 新大坪菰継線		〃	18.0	1,320	1,320	100.0%	
3. 4. 3 7 矢本蛇田線		〃	18.0	1,150	1,150	100.0%	
3. 3. 3 8 曾波神線		〃	26.0	340	340	100.0%	
3. 1. 3 9 湊中央線		〃	45.0	1,330	1,330	100.0%	
3. 4. 1 川ノ上線		〃	16.0	1,530	1,530	100.0%	旧河北町
3. 4. 4 0 釜大街道線		〃	16.0	3,580	3,580	100.0%	
3. 5. 4 1 渡波稲井線		〃	15.0	3,500	3,500	100.0%	
3. 6. 4 2 稲井浦宿線		〃	10.5	6,530	0	0.0%	
3. 4. 1 1 3 矢本門脇線		〃	17.0	3,980	3,980	100.0%	東松島市含む
7. 5. 1 新下堀線		区画街路	12.0	1,090	1,090	100.0%	
7. 6. 2 伊勢町長浜線		〃	9.0	450	170	37.8%	
7. 6. 3 後生橋第2線		〃	8.0	190	190	100.0%	
7. 6. 4 裏町長浜線		〃	8.0	590	140	23.7%	
合計		45 路線		136,140	84,140	61.80%	概成含む 94,510

※赤ハッチ：検討対象路線

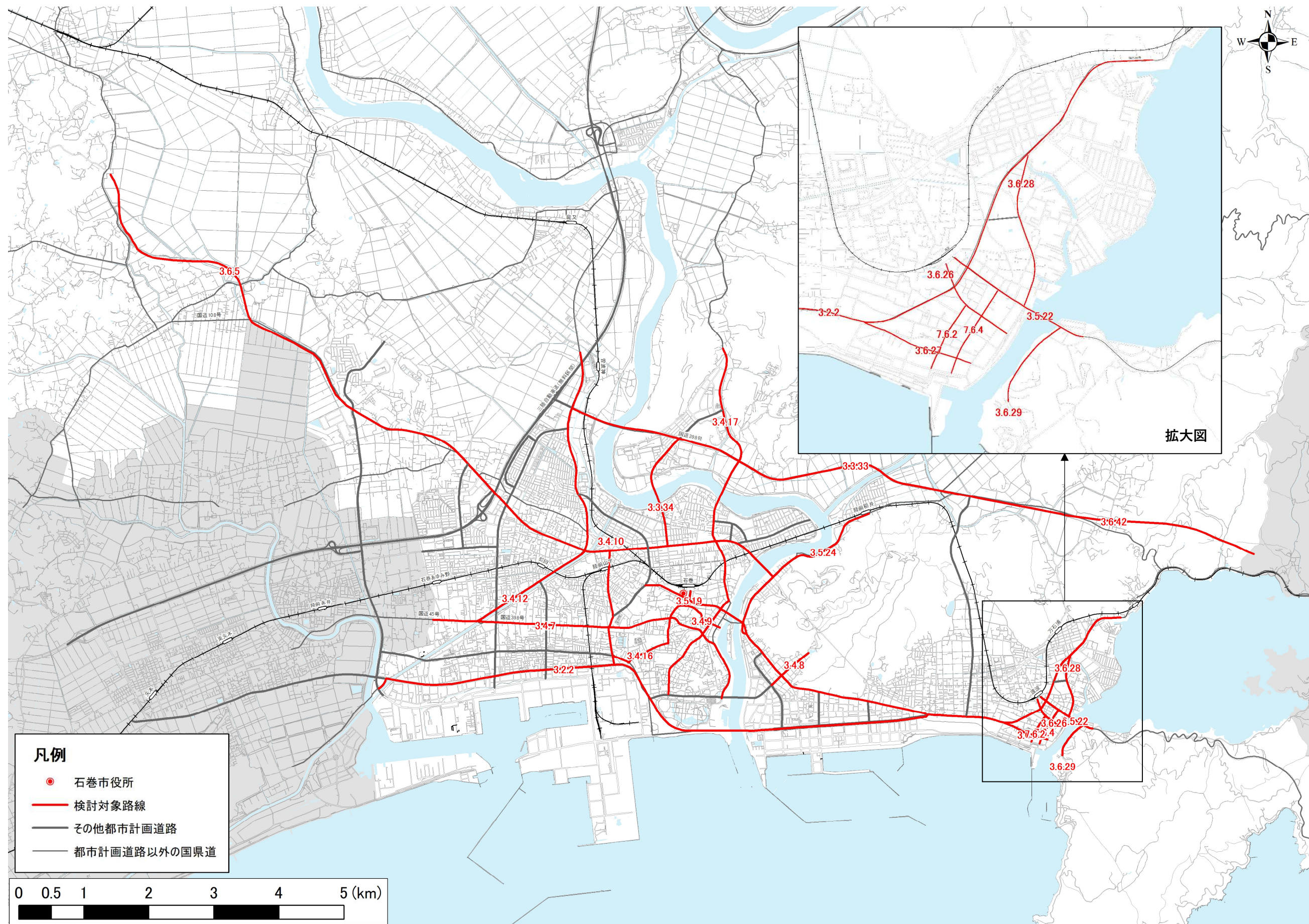


図 検討対象路線（位置図）

2 評価カルテの作成

2-1 評価項目の設定

「都市計画道路見直しガイドライン（改訂版）」（宮城県土木部都市計画課 平成 30 年 3 月）や過年度業務における評価項目の設定状況をもとに、「路線の必要性」、「事業の実現性」の 2 つの観点から、本市の都市計画道路の評価にふさわしい評価項目の設定を行った。

また、評価項目ごとに 2 点を満点とする評価点を設定した。

本業務で設定した評価項目及び評価点は次頁のとおりであり、評価項目は「路線の必要性」の観点から 15 項目、「路線の実現性」の観点から 8 項目、合計 23 項目を設定している。

表 評価項目及び評価点

区分	視点	No.	評価項目	評価内容	評価基準及び評価点	備考
路線の必要性	都市計画決定理由	1	路線の必要性に関する前提条件の変化	都市計画決定理由が現在の社会状況にも該当するか否かを評価	整合：2点 不整合：0点	※都市計画決定理由が把握できないものについては、「整合」として処理している
	まちづくり方針との整合	2	上位・関連計画の位置づけ	「石巻広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「石巻市都市計画マスタープラン」、「石巻市震災復興基本計画」における位置づけ有無を評価	位置づけあり：2点 位置づけなし：0点	
	良好な都市環境形成への寄与	3	誘導区域への位置づけ	立地適正化計画における居住誘導区域、都市機能誘導区域への位置づけ有無を評価	路線（区間）の一部または全部がサービス拠点形成エリアに含まれる：2点 都市型居住促進エリアに含まれる：1点 いずれにも含まれない：0点	
		4	通学児童の安全確保	対象路線から500m以内のエリアにおける小学校の有無を評価	500m以内に小学校あり：2点 500m以内に小学校なし：0点	
	市街地開発事業等の促進	5	市街地開発事業促進への寄与	土地区画整理事業，市街地再開発事業等の計画区域内に含まれるか否かを評価	路線（区間）の一部または全部が開発事業の区域に含まれる：2点 開発事業の区域に含まれない：0点	
	防災機能の向上	6	緊急輸送道路としての位置づけ	緊急輸送道路としての位置づけ有無を評価	路線（区間）の一部または全部が緊急輸送道路に位置づけあり：2点 緊急輸送道路に位置づけなし：0点	
		7	避難路としての位置づけ	避難路としての位置づけ有無を評価	路線（区間）の一部または全部が避難路に位置づけあり：2点 避難路に位置づけなし：0点	
		8	延焼遮断機能の発揮	DID 地区内の路線を対象に、路線幅員を評価（12m 以上、15m 以上等）	DID 地区に含まれ、かつ道路幅員が 15m 以上：2点 12m 以上：1点 12m 未満：0点	DID 地区に含まれない路線（区間）は0点とする。
		9	高盛土による防災機能の向上	高盛土道路としての整備有無を評価	高盛土道路として整備：2点 高盛土道路ではない：0点	
	産業の支援	10	産業拠点へのアクセス向上	IC、港湾、産業団地、水産加工場等へのアクセス性向上の有無を評価	500m以内に産業拠点あり：2点 500m以内に産業拠点なし：0点	
		11	観光地へのアクセス向上	主要観光施設へのアクセス性向上の有無を評価	500m以内に観光施設あり：2点 500m以内に観光施設なし：0点	
	救急医療の支援	12	高次医療施設へのアクセス向上	第2次、第3次医療施設へのアクセス性向上の有無を評価	500m以内に高次医療施設あり：2点 500m以内に高次医療施設なし：0点	
	渋滞の緩和	13	渋滞の緩和	平行区間における主要渋滞箇所の有無を評価	自区間または平行区間に 主要渋滞箇所あり：2点 主要渋滞箇所なし：0点	

区分	視点	No.	評価項目	評価内容	評価基準及び評価点	備考
	他路線の整備・計画変更に伴う不整合	14	上位道路の整備による不整合の有無	復興道路・上位道路の計画変更・整備による不整合や不必要な道路網の有無を評価	不整合は生じない：2点 不整合が生じる：0点	「石巻広域都市計画区減の整備、開発及び保全の方針」及び「石巻市震災復興基本計画」で示されている路線を対象
	代替道路の有無	15	代替機能を担う現道または道路整備計画の有無	代替機能を担う現道（広域農道含む）または道路整備計画の有無を評価	代替機能を担う現道なし：2点 代替機能を担う現道あり：0点	
事業の実現性	支障物件	1	計画路線上の支障物件の有無	計画路線上における学校、病院、高層建築物、神社仏閣等の支障物件の有無を評価	支障物件なし：2点 支障物件あり（少ない）：1点 支障物件あり（多い）：0点	少ない：1～2件 多い：3件以上
	街並み喪失の可能性	2	歴史・伝統建築物への支障有無	対象路線整備による歴史的・伝統的構造物への支障の有無を評価	支障なし：2点 支障あり（少ない）：1点 支障あり（多い）：0点	少ない：1件 多い：2件以上
		3	地域コミュニティの分断有無	高盛土道路を対象に、路線左右の住宅の有無を評価	分断なし：2点 分断あり：0点	高盛土道路であり、かつ、路線の左右ともに住宅が存在している場合に分断あり
	構造物の制約	4	交差構造物の有無	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）の有無を評価	構造物なし：2点 構造物あり（小規模(100m未満)）：1点 構造物あり（大規模(100m以上)）：0点	
	地形の制約	5	地形制約箇所の有無	事業化に多大な困難が想定される地形制約箇所の有無を評価	平坦地のみ：2点 山間部・急勾配区間を通過：0点	
	現在の技術的基準との整合	6	道路構造令との整合	幅員に関する現在の道路構造令基準と計画との整合状況を評価	現在の構造令と整合：2点 車道のみ整合：1点 整合していない：0点	○整合：計画幅員が第4種3級道路の最低幅員（車道3m×2+路肩0.5m×2+歩道2.0m×2=11m）よりも大きい ○車道のみ整合：車道部幅員（車道3m×2+路肩0.5m×2=9m）よりも大きい
	関連事業等の調整	7	事業調整が必要な関連事業の有無	事業調整が必要な関連事業（河川事業、隣接市町計画等）の有無	関連事業なし：2点 関連事業なし：0点	
	整備効果の早期発現	8	事業の進捗率	整備済み+事業中延長割合を評価	整備済み+事業中延長割合50%以上：2点 整備済み+事業中延長割合50%未満：1点 整備済み+事業中延長割合20%未満：0点	

2-2 評価カルテの作成

整備状況の変化点等をもとに必要に応じて検討対象路線を複数の区間に分割した上で、路線別・区間別に、路線概要や評価の根拠データを整理した「評価カルテ」を作成した。

整備状況の変化点等をもとに必要に応じて検討対象路線を複数の区間に分割した評価カルテ作成対象区間は次のとおりである。

表 評価カルテ作成対象区間（一覧表）

No	路線番号	路線名称	枝番	整備状況	延長 (m)	概成済 延長 (m)	事業中 延長 (m)	長期未着手 延長 (m)
1	3.2.2	門脇流留線	③	長期未着手	3,799	0	0	3,799
2	3.6.5	河南川尻線	①	事業中	5,541	0	5,541	0
3			②	事業中	2,247	0	2,247	0
4			④	概成済	1,155	1,155	0	0
5			⑦	概成済	1,678	1,678	0	0
6	3.4.7	大街道石巻港線	①	概成済	2,009	2,009	0	0
7			②	長期未着手	1,545	0	0	1,545
8	3.4.8	御所入湊線	①	概成済	545	545	0	0
9	3.4.9	羽黒下広小路線	①	長期未着手	314	0	0	314
10	3.4.10	新橋双葉線	①	長期未着手	1,020	0	0	1,020
11	3.4.12	矢本曾波神線	①	概成済	2,768	2,768	0	0
12			③	概成済	1,217	1,217	0	0
13	3.4.16	石巻駅本草園線	②	長期未着手	848	0	0	848
14	3.4.17	門脇稲井線	②	長期未着手	1,013	0	0	1,013
15			④	長期未着手	1,003	0	0	1,003
16			⑤	長期未着手	816	0	0	816
17			⑥	概成済	288	288	0	0
18	3.5.19	山下内海橋線	①	概成済	770	770	0	0
19	3.5.22	渡波駅万石橋線	①	概成済	337	337	0	0
20	3.5.24	不動沢稲井線	②	概成済	1,208	1,208	0	0
21			③	概成済	361	361	0	0
22	3.6.26	渡波駅肴町線	①	概成済	166	166	0	0
23			③	概成済	299	299	0	0
24	3.6.27	浜曾根南町線	②	長期未着手	528	0	0	528
25	3.6.28	万石橋塩富線	①	長期未着手	281	0	0	281
26			③	概成済	388	388	0	0
27	3.6.29	祝田大森線	①	長期未着手	583	0	0	583
28	3.3.33	曾波神稲井線	①	概成済	2,672	2,672	0	0
29			②	事業中	3,767	0	3,767	0
30	3.3.34	中里南境線	①	長期未着手	1,264	0	0	1,264
31	3.6.42	稲井浦宿線	①	事業中	4,336	0	4,336	0
32	7.6.2	伊勢町長浜線	②	概成済	276	276	0	0
33	7.6.4	裏町長浜線	①	概成済	446	446	0	0

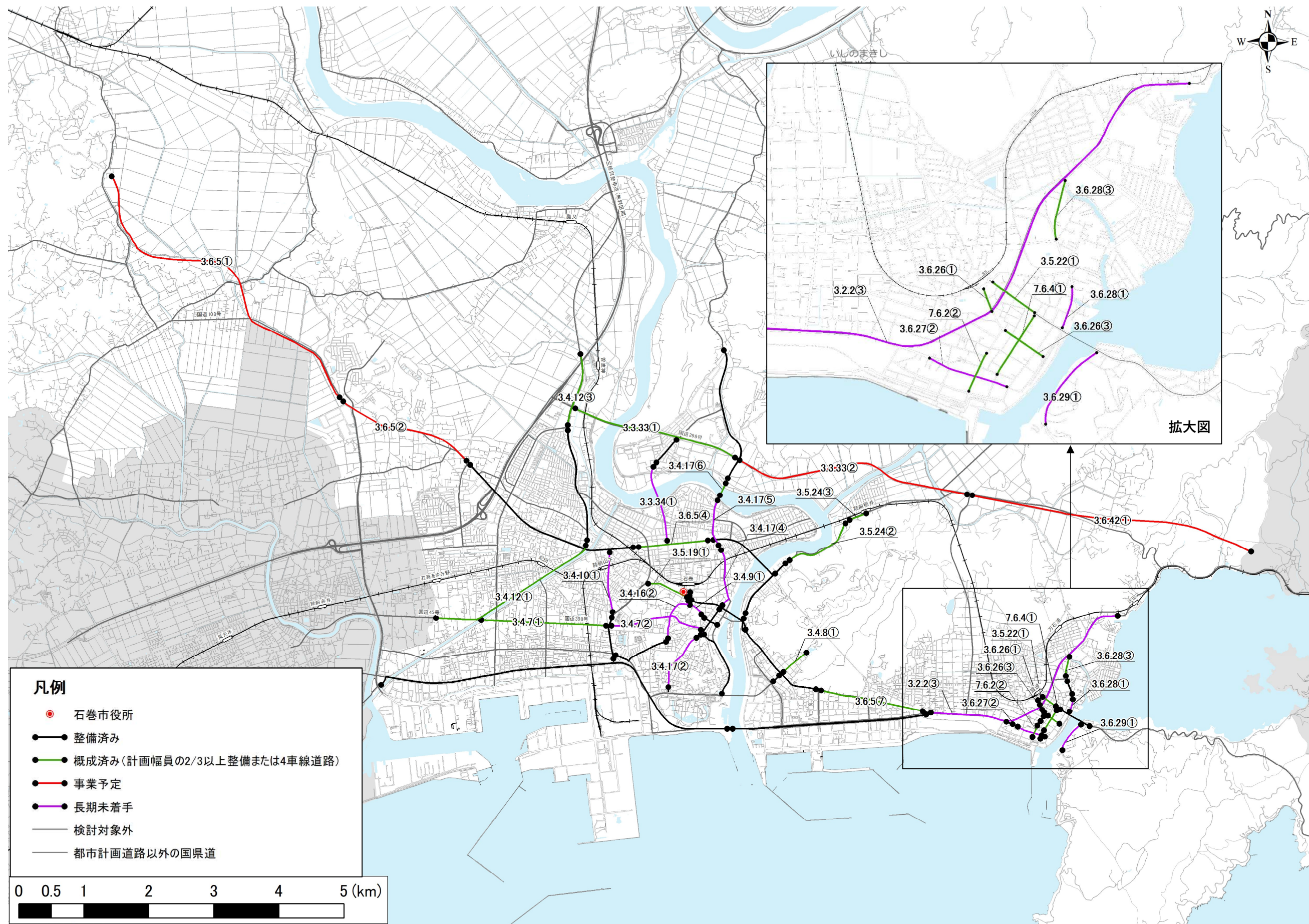


図 評価カルテ作成対象区間（位置図）

1. 評価結果

区分	視点	No.	評価項目	評価結果	点数	備考
路線の必要性	都市計画決定理由	1	路線の必要性に関する前提条件の変化	整合	2	
	まちづくり方針との整合	2	上位・関連計画の位置づけ	あり	2	整開保：主要幹線道路 都市マス：幹線道路
	良好な都市環境形成への寄与	3	誘導区域への位置づけ	あり	1	都市型居住促進エリア
		4	通学児童の安全確保	あり	2	渡波小学校
	市街地開発事業等の促進	5	市街地開発事業促進への寄与	あり	2	渡波駅前土地区画整理事業
	防災機能の向上	6	緊急輸送道路としての位置づけ	あり	2	第一次緊急輸送道路
		7	避難路としての位置づけ	あり	2	
		8	延焼遮断機能の発揮	あり (15m以上)	2	DID地区内 計画幅員38.0m
		9	高盛土による防災機能の向上	なし	0	
	産業の支援	10	産業拠点へのアクセス向上	なし	0	
		11	観光地へのアクセス向上	なし	0	
	救急医療の支援	12	高次医療施設へのアクセス向上	なし	0	
	渋滞の緩和	13	渋滞の緩和	なし	0	
	他路線整備・計画変更に伴う不整合	14	上位道路の整備による不整合の有無	なし	2	
	代替道路の有無	15	代替機能を担う現道や整備計画の有無	なし	2	
事業の実現性	支障物件	1	計画路線上の支障物件の有無	あり (多い)	0	万石浦中学校、渡波小学校、渡波水産加工業
	街並み喪失の可能性	2	歴史・伝統建築物への支障有無	なし	2	
		3	地域コミュニティの分断有無	なし	2	
	建造物の制約	4	交差建造物の有無	なし	2	
	地形の制約	5	地形制約箇所の有無	なし	2	平坦地
	現在の技術的基準との整合	6	道路構造令との整合	整合	2	計画幅員38.0m
	関連事業等の調整	7	事業調整が必要な関連事業の有無	なし	2	
	整備効果の早期発現	8	事業の進捗率	50%以上	2	改良済み延長割合：70.5%
合計			必要性評価：19点	実現性評価：14点	合計：33点	

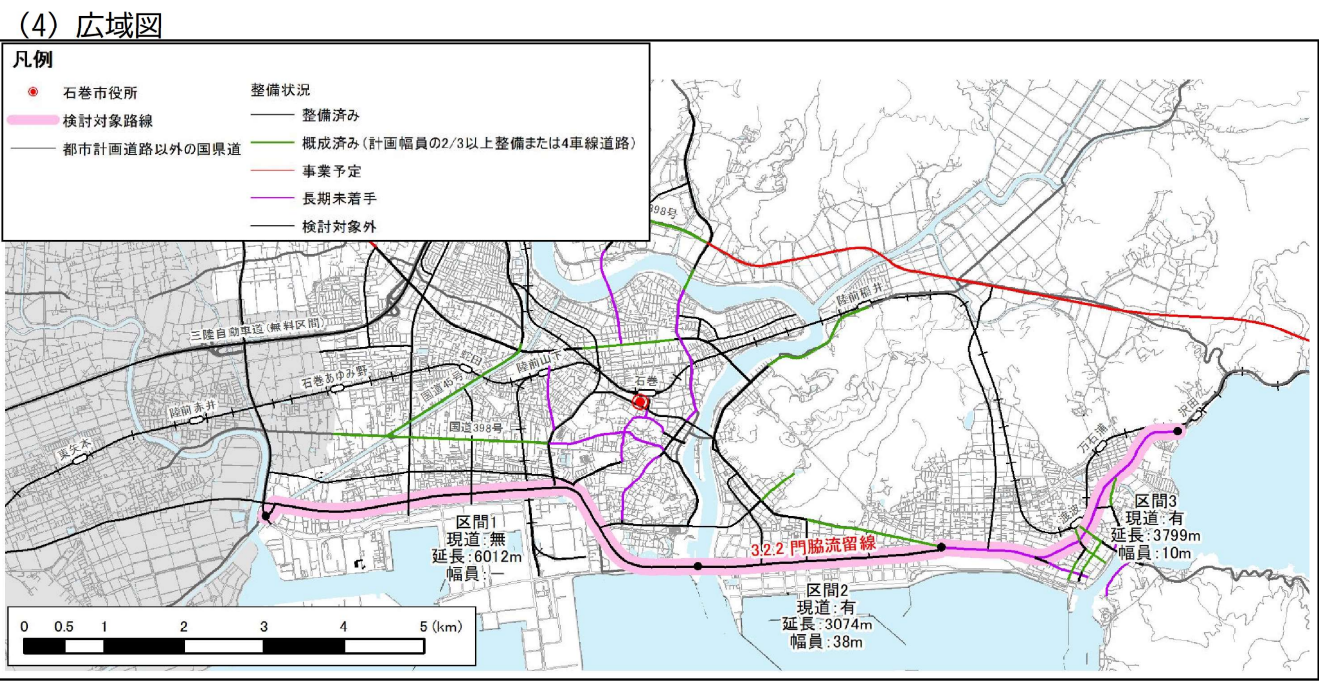
2. 路線概要

路線番号		路線種別	路線名称	
3.2.2		幹線街路	門脇流留線	
起点	終点	当初決定年次	最終変更年次	
門脇字元明神	流留字町	平25. 1. 25	平28. 11. 11	
計画幅員	計画延長	改良済み延長(割合)	事業中延長(割合)	
38. 0m	12, 890m	9, 086m (70. 5%)	0m (0. 0%)	

延長	概成済み延長（割合）	事業中延長(割合)	未整備延長（割合）
3, 799m	0m (0. 0%)	0m (0. 0%)	3, 799m (100. 0%)
国県道の位置づけ	備考		
国道398号			

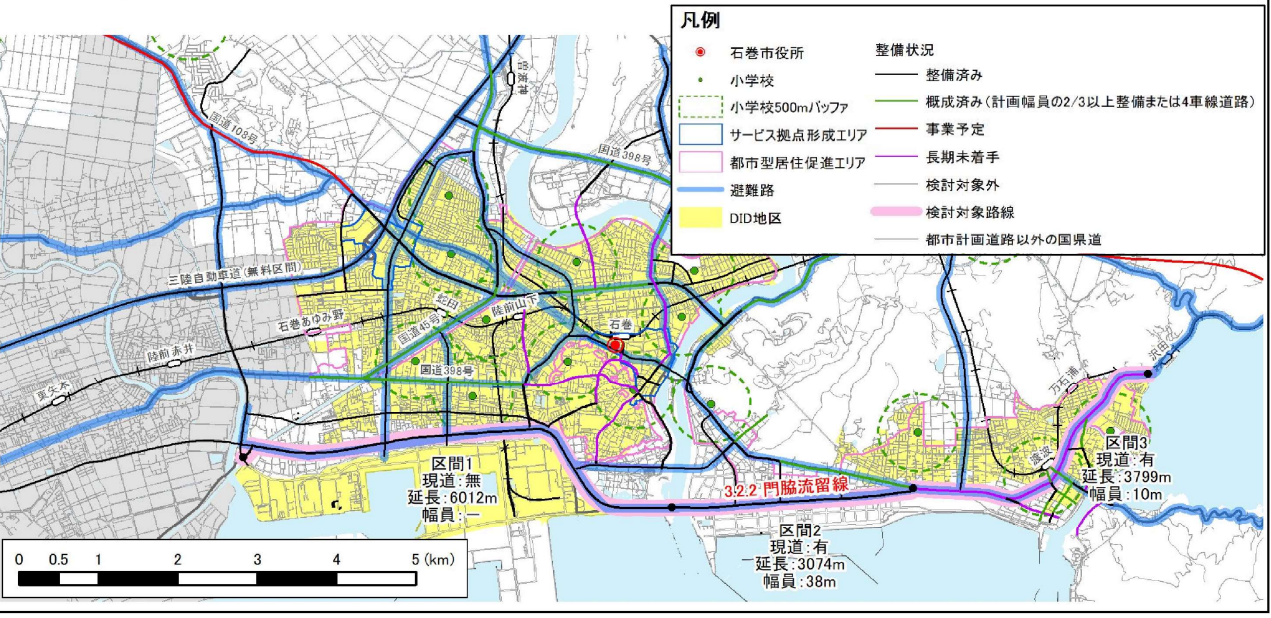
(3) 都市計画決定の理由

- ・新漁港の開港及び工業港の拡張に伴い、増大する交通量に対応するため（S49）
- ・東日本大震災により甚大な被害を受けた石巻地域沿岸域において、安全・安心な地域づくりの推進、快適な生活環境の復興のために、必要となる緊急輸送における速達性の確保や地域間の連携強化等の広域的な道路ネットワーク機能の強化を図るため

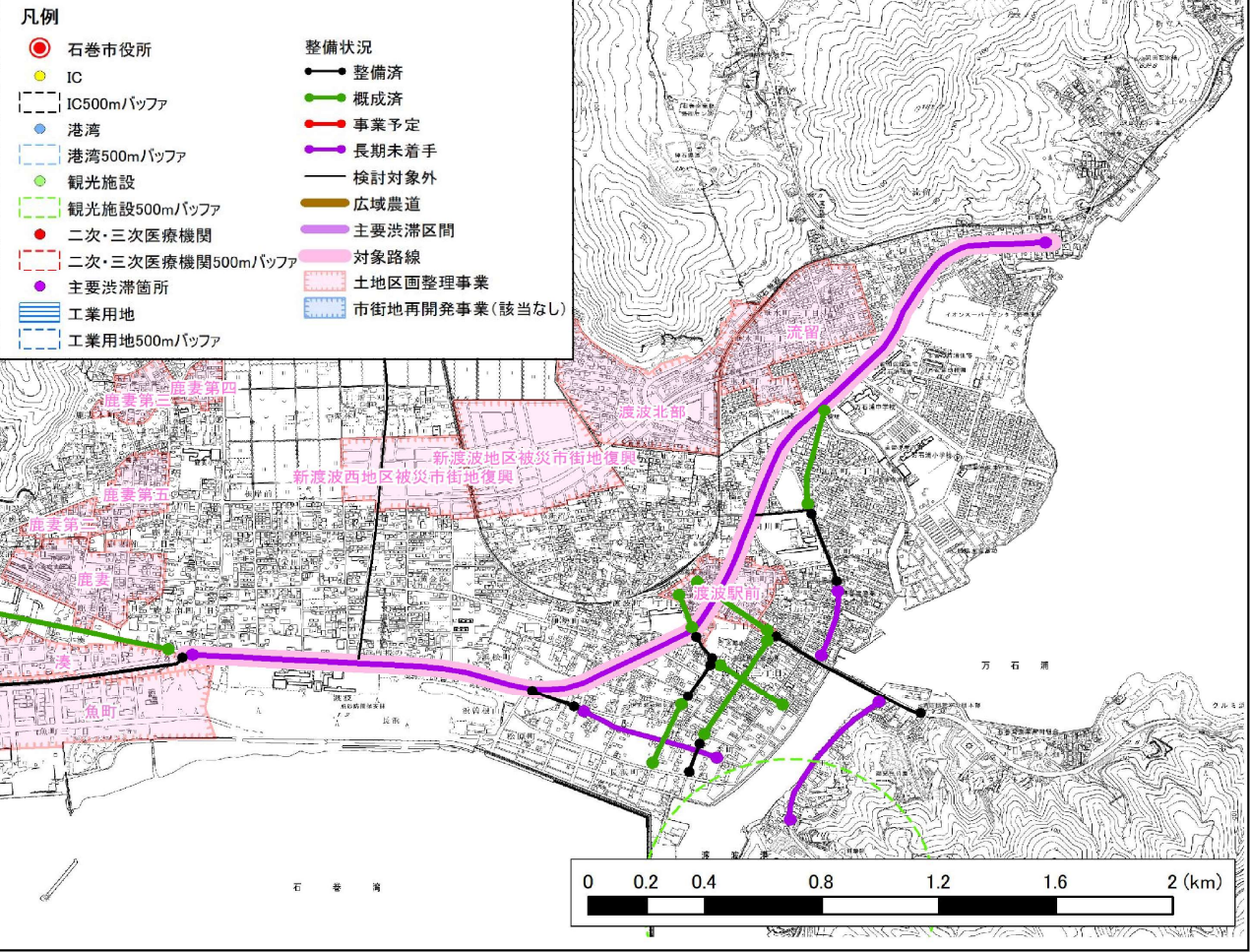


3. 必要性の評価に関する根拠資料

(1) 広域図

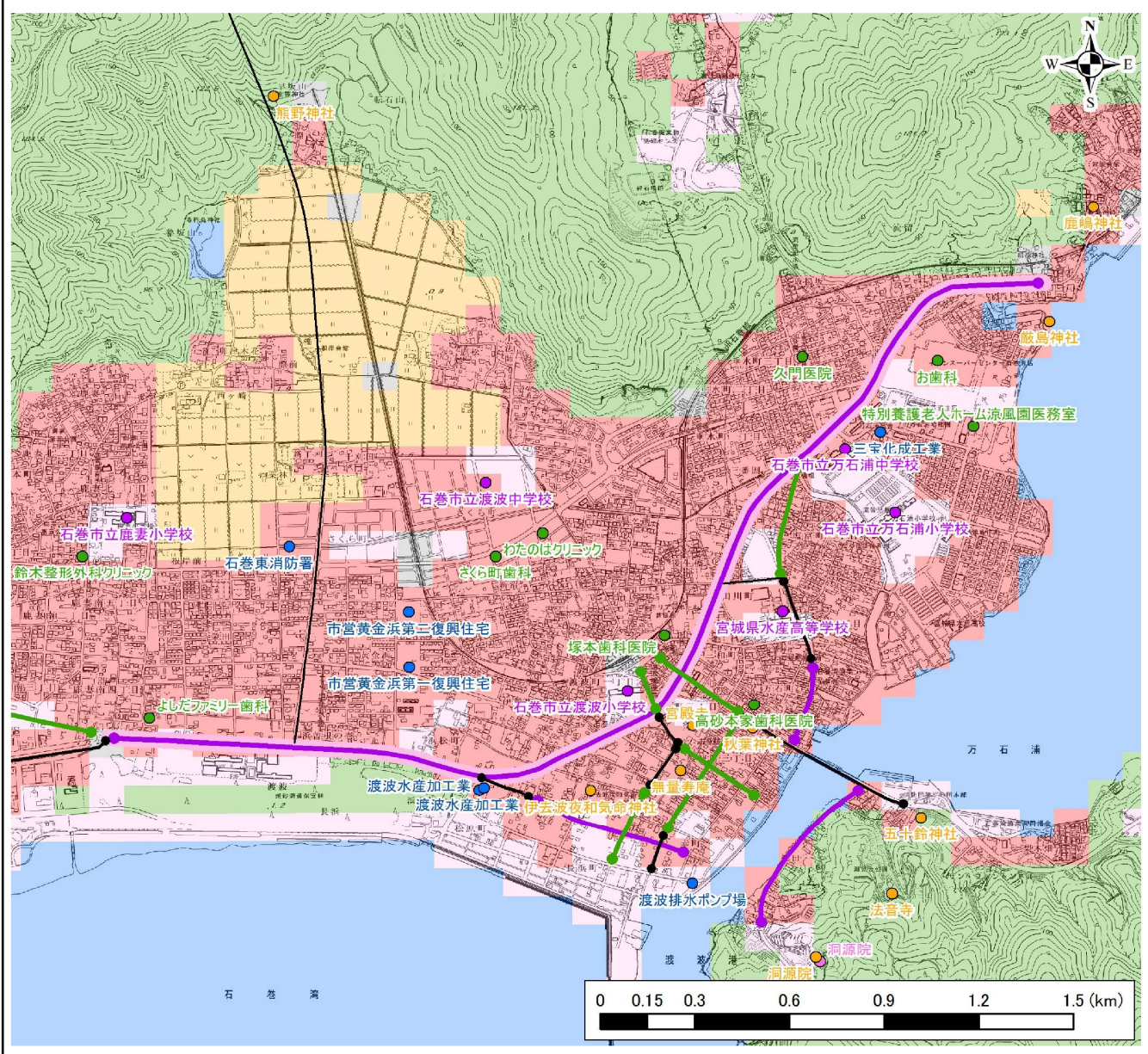


(2) 拡大図



4. 実現性の評価に関する根拠資料

(1) 詳細図



凡例			備考
凡例 ● 石巻市役所 --- 高盛土道路 ● 学校 ● 医療機関 ● 高層建築物 ● 神社・仏閣 ● 歴史的・文化的構造物 ● 整備済 ● 概成済 ● 事業予定 ● 長期未着手 --- 検討対象外 ● 対象路線 田、その他農用地 森林・荒地 建物用地 交通施設用地 その他 水部			・ 第一次緊急輸送道路として指定

図 評価カルテサンプル (2 ページ目)

3 路線の評価

3-1 見直しの方向性の検討（一次評価）

「評価カルテ」において整理した「路線の必要性」、「事業の実現性」のそれぞれの点数をもとに、各路線（区間）を以下のマトリクスに位置づけ、見直しの方向性を整理した。

なお、「路線の必要性」、「事業の実現性」の閾値※は、それぞれの評価点の平均値を用いた。

路線の必要性の閾値 14.5

事業の実現性の閾値 13.9

《見直しの方向性検討のマトリクス》

		事業の実現性	
		高い	低い
路線の必要性	高い	【Aブロック】 存続	【Bブロック】 個別に検討
	低い	【Cブロック】 個別に検討	【Dブロック】 廃止

上述の考え方のもとで行った見直しの方向性の検討結果は次のとおりであり、Aブロックが13区間、Bブロックが7区間、Cブロックが11区間、Dブロックが2区間選定された。

ここで、Aブロックは「存続」、Dブロックは「廃止」の方向性とするが、一次評価結果はあくまでも見直しの方向性を示すものであり、次の総合評価における詳細検討において異なる結果となる場合がある。

また、Bブロック、Cブロックに関しては、本結果からの判断が難しいため、総合評価において個別に検討するものとした。

3-2 見直し方針に関する総合評価

上記で整理を行った「見直しの方向性に関する検討結果」を参考に、個別の路線・区間の状況を踏まえて見直し方針に関する総合評価を行った。

その結果、33区間のうち20区間が「存続」、13区間が「廃止」と判定された。

※ 境目となる値のこと

表 見直しの方向性に関する一次評価結果（一覧表）

No	路線番号	路線名称	区間番号	整備状況	路線の必要性															事業の実現性								判定					
					都市計画決定理由	まちづくり方針との整合	良好な都市環境形成への寄与		市街地開発事業等の促進	防災機能の向上				産業の支援		救急医療の支援	渋滞の緩和	他路線整備・計画変更に伴う不整合の有無	代替道路の有無	支障物件	街並み喪失の可能性		建造物の制約	地形の制約	現在の技術的基準との整合	関連事業等の調整	整備効果の早期発現	路線の必要性		事業の実現性		一次評価結果	
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	1	2	3	4	5	6	7	8	点数	評価	点数	評価	ブロック区分	見直しの方向性
					路線の必要性に関する前提条件の変化	上位・関連計画の位置づけ	誘導区域への位置づけ	通学児童の安全確保	市街地開発事業促進への寄与	緊急輸送道路としての位置づけ	避難路としての位置づけ	延焼遮断機能の発揮	高盛土による防災機能の向上	産業拠点へのアクセス向上	観光地へのアクセス向上	高次医療施設へのアクセス向上	渋滞の緩和	上位道路の整備による不整合の有無	代替機能を担う現道や整備計画の有無	計画路線上の支障物件の有無	歴史・伝統建築物への支障有無	地域コミュニティの分断有無	交差建造物の有無	地形制約箇所の有無	道路構造物との整合	事業調整が必要な関連事業の有無	事業の進捗率						
1	3・2・2	門脇流留線	3	長期未着手	2	2	1	2	2	2	2	2	0	0	0	0	0	2	2	0	2	2	2	2	2	2	19	高	14	高	Aブロック	存続	
2	3・6・5	河南川尻線	1	事業予定	2	2	0	0	0	2	2	0	2	2	0	0	0	2	2	2	2	1	2	2	2	2	16	高	15	高	Aブロック	存続	
3			2	事業予定	2	2	0	0	0	2	2	0	0	2	0	0	0	2	2	1	2	2	2	2	2	2	14	低	15	高	Cブロック	個別に検討	
4			4	概成済	2	2	1	2	0	2	2	2	2	0	0	0	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	19	高	15	高	Aブロック	存続
5			7	概成済	2	2	1	0	0	2	2	2	2	0	0	0	0	0	2	2	1	2	2	2	2	2	2	15	高	15	高	Aブロック	存続
6	3・4・7	大街道石巻港線	1	概成済	2	2	1	2	0	2	2	2	2	0	0	0	2	2	0	2	2	1	2	2	2	1	19	高	12	低	Bブロック	個別に検討	
7			2	長期未着手	2	2	1	2	2	0	0	2	2	0	0	2	2	2	0	2	2	2	2	2	2	1	19	高	13	低	Bブロック	個別に検討	
8	3・4・8	御所入湊線	1	概成済	2	2	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	2	2	2	2	2	2	2	1	11	低	15	高	Cブロック	個別に検討	
9	3・4・9	羽黒下広小路線	1	長期未着手	2	0	2	2	0	0	0	2	0	0	2	2	0	2	2	1	2	2	2	2	2	1	16	高	14	高	Aブロック	存続	
10	3・4・10	新橋双葉線	1	長期未着手	2	2	1	2	0	0	0	2	0	0	0	2	0	2	0	1	2	2	1	2	2	1	13	低	13	低	Dブロック	廃止	
11	3・4・12	矢本曾波神線	1	概成済	2	2	1	2	0	2	2	2	0	0	0	0	2	2	2	2	2	1	2	2	2	1	19	高	14	高	Aブロック	存続	
12			3	概成済	2	2	0	0	0	2	2	0	0	2	0	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	1	18	高	14	高	Aブロック	存続	
13	3・4・16	石巻駅本草園線	2	長期未着手	2	2	2	2	0	0	0	2	0	0	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	18	高	15	高	Aブロック	存続	
14	3・4・17	門脇稲井線	2	長期未着手	2	2	1	2	2	0	0	2	0	0	2	0	0	2	2	1	2	2	2	0	2	1	17	高	12	低	Bブロック	個別に検討	
15			4	長期未着手	2	2	2	2	0	2	2	2	2	0	0	2	0	0	2	1	2	1	2	2	1	20	高	11	低	Bブロック	個別に検討		
16			5	長期未着手	2	2	1	2	0	2	2	2	2	0	0	2	0	2	2	2	2	2	2	2	2	1	21	高	15	高	Aブロック	存続	
17			6	概成済	2	2	0	0	0	2	2	2	2	0	0	2	0	0	2	2	2	2	0	2	2	1	16	高	13	低	Bブロック	個別に検討	
18	3.5.19	山下内海橋線	1	概成済	2	2	2	2	0	2	2	2	0	0	0	2	2	2	2	0	2	2	2	2	2	2	22	高	14	高	Aブロック	存続	
19	3・5・22	渡波駅万石橋線	1	概成済	2	2	1	2	2	2	2	2	0	0	0	0	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	19	高	16	高	Aブロック	存続	
20	3・5・24	不動沢稲井線	2	概成済	2	2	0	0	0	2	2	0	0	2	0	0	0	2	2	2	2	2	2	2	2	1	14	低	15	高	Cブロック	個別に検討	
21			3	概成済	2	2	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	2	2	2	2	2	2	2	2	1	12	低	15	高	Cブロック	個別に検討	
22	3・6・26	渡波駅肴町線	1	概成済	2	0	1	2	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	2	2	2	2	2	2	1	9	低	14	高	Cブロック	個別に検討	
23			3	概成済	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2	2	2	2	2	2	1	8	低	15	高	Cブロック	個別に検討	
24	3・6・27	浜曾根南町線	2	長期未着手	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	2	2	2	2	2	2	1	6	低	15	高	Cブロック	個別に検討	
25	3・6・28	万石橋塩富線	1	長期未着手	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	2	2	2	2	2	2	1	4	低	15	高	Cブロック	個別に検討	
26			3	概成済	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	2	2	2	2	2	1	6	低	14	高	Cブロック	個別に検討	
27	3・6・29	祝田大森線	1	長期未着手	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	2	2	2	2	2	2	0	6	低	14	高	Cブロック	個別に検討	
28	3・3・33	曾波神稲井線	1	概成済	2	2	0	0	2	2	2	0	0	2	2	2	2	2	2	2	2	0	0	2	2	2	22	高	12	低	Bブロック	個別に検討	
29			2	事業予定	2	2	0	2	0	2	2	0	0	0	2	0	0	2	2	2	2	0	2	2	2	2	2	16	高	14	高	Aブロック	存続
30	3・3・34	中里南境線	1	長期未着手	2	2	1	2	2	0	0	2	0	0	0	0	2	2	1	2	2	0	2	2	0	15	高	11	低	Bブロック	個別に検討		
31	3・6・42	稲井浦宿線	1	事業予定	2	2	0	2	0	2	2	0	0	2	0	0	2	2	1	2	2	2	2	1	2	2	16	高	14	高	Aブロック	存続	
32	7・6・2	伊勢町長浜線	2	概成済	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	2	2	2	2	1	2	0	6	低	13	低	Dブロック	廃止	
33	7・6・4	裏町長浜線	1	概成済	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	2	2	2	2	1	2	1	6	低	14	高	Cブロック	個別に検討	
路線の必要性の閾値 14. 5																											ブロック	A	B	C	D		
事業の実現性の閾値 13. 9																											区間数	13	7	11	2		

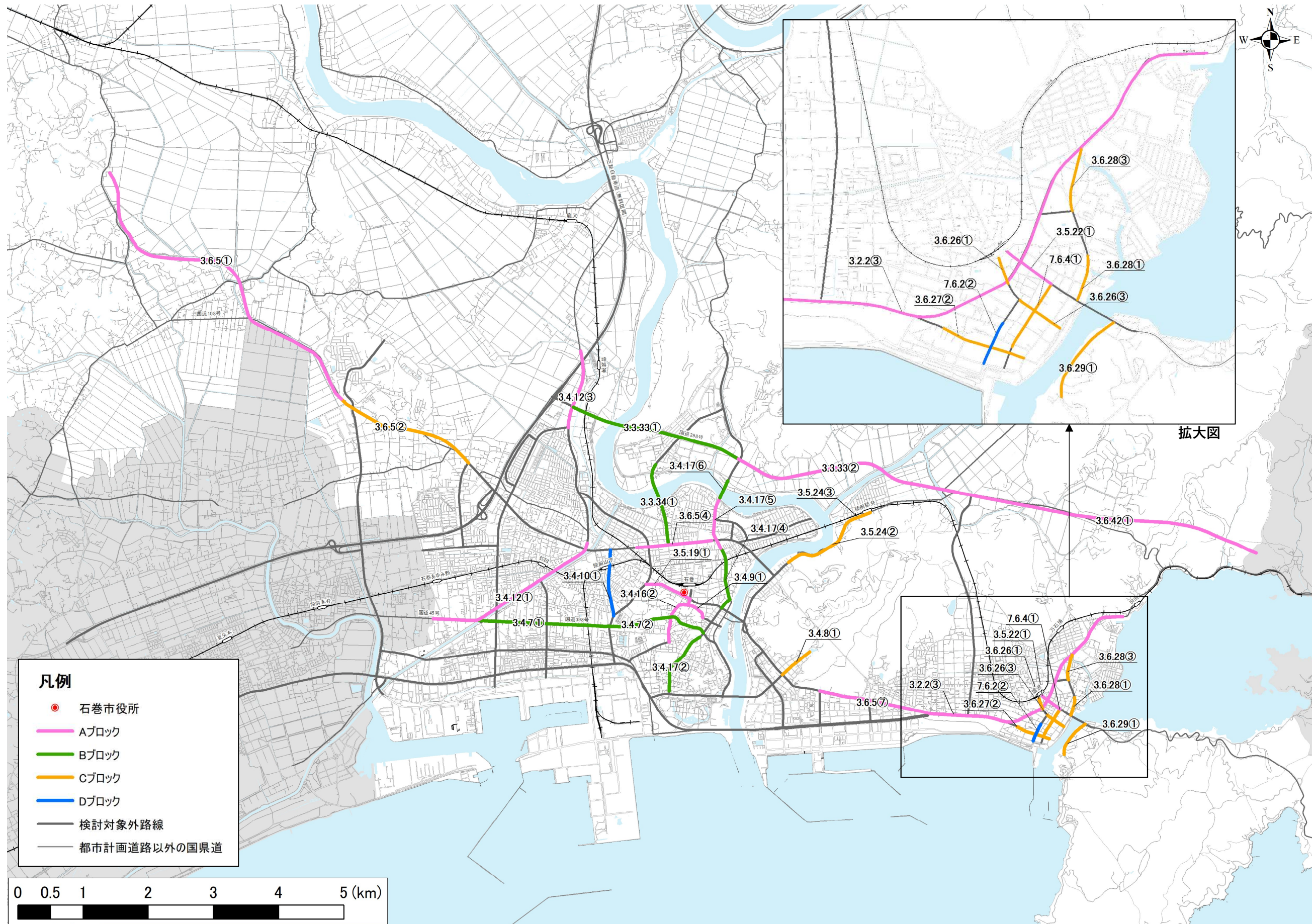


図 見直しの方向性に関する検討結果（位置図）

表 見直し方針に関する総合評価結果（一覧表）

路線 番号	路線名称	区間 番号	整備状況	1次評価結果						見直し方針に 関する 総合評価結果	総合評価の理由
				路線の必要性		事業の実現性		ブロック 分類	見直しの 方向性		
				点数	評価	点数	評価				
3・2・2	門脇流留線	3	長期未着手	19	高	14	高	A	存続	存続	【都市マス】幹線道路 【立地適正化】都市型居住促進エリア間を接続 1次評価結果のとおり（路線の必要性、整備の実現性ともに高い）。
3・6・5	河南川尻線	—	—	—	—	—	—	—	—	—	【都市マス】幹線道路 【立地適正化】サービス拠点形成エリア間を接続
		1	事業予定	16	高	15	高	A	存続	存続	1次評価結果のとおり（路線の必要性、整備の実現性ともに高い）。
		2	事業予定	14	低	15	高	C	個別に検討	存続	路線の必要性に関する評価点は閾値をわずかに下回る14点であるものの、「石巻広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に主要幹線道路に位置付けられるなど、広域的な交通を担う重要な路線であり、「事業予定」となっているため、存続とする。
		4	概成済	19	高	15	高	A	存続	存続	1次評価結果のとおり（路線の必要性、整備の実現性ともに高い）。
		7	概成済	15	高	15	高	A	存続	存続	1次評価結果のとおり（路線の必要性、整備の実現性ともに高い）。
3・4・7	大街道石巻港線	—	—	—	—	—	—	—	—	—	【都市マス】補助幹線道路 【立地適正化】都市型居住促進エリア内
		1	概成済	19	高	12	低	B	個別に検討	廃止	路線の必要性は高いが、沿道支障物件や交差構造物が存在し、整備の実現性において他路線に劣る。 ここで、当該区間は2車線道路+両側歩道の概成済み区間であり、今後の交通量の減少を踏まえると、計画幅員20mでの整備の必要性は低いため、「廃止」とする。 ※都市計画マスタープランで「幹線道路」に位置付けられているため調整が必要。 ※国道指定区間なので調整が必要
		2	長期未着手	19	高	13	低	B	個別に検討	廃止	路線の必要性は高いが、沿道支障物件や交差構造物が存在し、整備の実現性において他路線に劣る。 ここで、現道区間は全区間において2車線道路+片側もしくは両側歩道が整備されており、現状においても交通量が多い区間ではないことを踏まえると、計画幅員20mでの整備の必要性は低いため、「廃止」とする。 ※都市計画マスタープランで「補助幹線道路」に位置付けられているため調整が必要。
3・4・8	御所入湊線	1	概成済	11	低	15	高	C	個別に検討	廃止	【都市マス】位置づけなし 【立地適正化】都市型居住促進エリア内 本路線は湊御所入地区と国道398号を結ぶ路線であり、歩行者の安全確保が主な目的となっている。 ただし、本路線の必要性に関する評価点は低く、都市計画マスタープランへの位置づけもないことを考えると当該路線は廃止とし、現状の幅員8.0mの中でカラー舗装等による歩行者の安全確保対策が適切であると考ええる。 ※「石巻広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」には幹線道路としての位置づけあり調整が必要

路線の必要性の閾値 14.5
 事業の実現性の閾値 13.9

ブロック	A	B	C	D
区間数	13	7	11	2

路線 番号	路線名称	区間 番号	整備状況	1次評価結果						見直し方針に 関する 総合評価結果	総合評価の理由
				路線の必要性		事業の実現性		ブロック 分類	見直しの 方向性		
				点数	評価	点数	評価				
3・4・9	羽黒下広小路線	1	長期未着手	16	高	14	高	A	存続	存続	【都市マス】位置づけなし 【立地適正化】サービス拠点エリア内 1次評価結果のとおり（路線の必要性、整備の実現性ともに高い）。
3・4・10	新橋双葉線	1	長期未着手	13	低	13	低	D	廃止	廃止	【都市マス】位置づけなし 【立地適正化】都市型居住促進エリア内 本路線は路線の必要性に関する評価点が低いことに加え、支障物件や交差構造物の存在、さらには複数の住宅の移転が必要になるために事業の実現性が低い。 さらに、本区間西側に代替機能を有する路線も存在することから、廃止とする。
3・4・12	矢本曾波神線	－	－	－	－	－	－	－	－	－	【都市マス】幹線道路 【立地適正化】都市型居住促進エリア内
		1	概成済	19	高	14	高	A	存続	存続	1次評価結果のとおり（路線の必要性、整備の実現性ともに高い）。
		3	概成済	18	高	14	高	A	存続	存続	1次評価結果のとおり（路線の必要性、整備の実現性ともに高い）。
3・4・16	石巻駅本草園線	2	長期未着手	18	高	15	高	A	存続	存続	【都市マス】補助幹線道路 【立地適正化】サービス拠点形成エリアと都市型居住促進エ リアを接続 1次評価結果のとおり（路線の必要性、整備の実現性ともに高い）。
3・4・17	門脇稲井線	－	－	－	－	－	－	－	－	－	【都市マス】幹線道路・補助幹線道路。区間2は位置づけなし 【立地適正化】サービス拠点形成エリア、都市型居住促進エリア内
		2	長期未着手	17	高	12	低	B	個別に検討	廃止	路線の必要性に関する評価点は高いものの、縦断勾配がきつく、また、複数の住宅の移転 が必要になり、事業費が高額となることから廃止とする。 ※都市計画マスタープランで同線その他の区間が「補助幹線道路」に位置付けられている ため調整が必要。
		4	長期未着手	20	高	11	低	B	個別に検討	存続	路線の必要性は高いが、沿道支障物件や歴史・伝統的建造物、交差構造物が存在し、整備 の実現性において他路線に劣る。 ここで、現道区間は全区間において2車線道路+両側歩道（幅員は狭いものの歩道部が縁 石で分離されている）が整備されているものの、前後区間において概ね整備が完了してい ることを踏まえると、本区間についても存続として整備を行うことが妥当である。 なお、本区間の沿道には歴史・伝統的構造物等が存在することから、必要に応じて線形の 見直しを検討する必要がある。
		5	長期未着手	21	高	15	高	A	存続	存続（ほぼ完成 断面）	本区間は、路線の必要性、整備の実現性ともに高いため、存続とする。 ※全区間を通じて車道及び3.0mの両側歩道が整備済みであり、ほぼ完成断面となってい る。
		6	概成済	16	高	13	低	B	個別に検討	存続（ほぼ完成 断面）	本区間は、橋梁部であり、事業費は高いものの、必要性が高い区間であるため、存続とす る。 ※本区間において上下線の歩道が車道とは別の歩行者用橋梁に集約され、片側歩道ではあ るものの歩道ネットワークが確保されており、ほぼ完成断面となっている。

路線の必要性の閾値 14.5 事業の実現性の閾値 13.9	ブロック	A	B	C	D
	区間数	13	7	11	2

路線 番号	路線名称	区間 番号	整備状況	1次評価結果						見直し方針に 関する 総合評価結果	総合評価の理由
				路線の必要性		事業の実現性		ブロック 分類	見直しの 方向性		
				点数	評価	点数	評価				
3.5.19	山下内海橋線	1	概成済	22	高	14	高	A	存続	存続	【都市マス】幹線道路 【立地適正化】サービス拠点形成エリア、都市型居住促進エリア内 1次評価結果のとおり（路線の必要性、整備の実現性ともに高い）。
3・5・22	渡波駅万石橋線	1	概成済	19	高	16	高	A	存続	存続	【都市マス】幹線道路　【立地適正化】起点側が準都市拠点 1次評価結果のとおり（路線の必要性、整備の実現性ともに高い）。
3・5・24	不動沢稲井線	－	－	－	－	－	－	－	－	－	【都市マス】幹線道路　【立地適正化】エリア指定外
		2	概成済	14	低	15	高	C	個別に検討	存続	本区間は大半の区間において車道+3.0mの片側歩道が整備されているが、一部区間（区間3との接続部）において歩道が整備されていない。 ここで、路線の必要性に関する評価点は他路線と比較して低いものの、事業の実現性が高く、また歩道未整備区間が限定されていることを考えると、歩道ネットワークの連続性確保に向けて存続とする。
		3	概成済	12	低	15	高	C	個別に検討	存続	同上（歩道未整備区間は区間2との接続部）
3・6・26	渡波駅肴町線	－	－	－	－	－	－	－	－	－	【都市マス】位置づけなし　【立地適正化】エリア指定外
		1	概成済	9	低	14	高	C	個別に検討	廃止	路線の必要性に関する評価点が10点を下回り、また、代替機能を有する路線も存在することから、廃止とする。
		3	概成済	8	低	15	高	C	個別に検討	廃止	路線の必要性に関する評価点が10点を下回り、また、代替機能を有する路線も存在することから、廃止とする。
3・6・27	浜曾根南町線	2	長期未着手	6	低	15	高	C	個別に検討	廃止	【都市マス】位置づけなし　【立地適正化】エリア指定外 路線の必要性に関する評価点が10点を下回り、また、代替機能を有する路線も存在することから、廃止とする。
3・6・28	万石橋塩富線	－	－	－	－	－	－	－	－	－	【都市マス】位置づけなし　【立地適正化】エリア指定外
		1	長期未着手	4	低	15	高	C	個別に検討	廃止	路線の必要性に関する評価点が10点を下回り、また、代替機能を有する路線も存在することから、廃止とする。
		3	概成済	6	低	14	高	C	個別に検討	廃止	路線の必要性に関する評価点が10点を下回り、また、代替機能を有する路線も存在することから、廃止とする。
3・6・29	祝田大森線	1	長期未着手	6	低	14	高	C	個別に検討	廃止	【都市マス】位置づけなし　【立地適正化】エリア指定外 路線の必要性に関する評価点が10点を下回り、また、代替機能を有する路線も存在することから、廃止とする。

路線の必要性の閾値 14.5
 事業の実現性の閾値 13.9

ブロック	A	B	C	D
区間数	13	7	11	2

路線 番号	路線名称	区間 番号	整備状況	1次評価結果						見直し方針に 関する 総合評価結果	総合評価の理由
				路線の必要性		事業の実現性		ブロック 分類	見直しの 方向性		
				点数	評価	点数	評価				
3・3・33	曾波神稲井線	—	—	—	—	—	—	—	—	—	【都市マス】幹線道路　【立地適正化】都市型居住促進エリア内
		1	概成済	22	高	12	低	B	個別に検討	存続	本区間における路線の必要性に関する評価点は22点と高い。 また、本区間は道路用地を取得済みであり、トンネル部や橋梁部を除く大半の区間において整備が完了し、概成済となっている。
		2	事業予定 （大瓜道路 として2車 線分が整備 済）	16	高	14	高	A	存続	存続	本区間は整備の必要性、事業の実現性ともに評価点が高く、事業予定となっているため、 存続とする。 ここで、本区間は真野川を横断するが、現道において既に橋梁が整備されているため、必ずしも計画幅員にとらわれず（現状は2車線、計画は4車線）、実情に応じた整備を行う必要がある。 ※国道指定区間なので調整が必要
3・3・34	中里南境線	1	長期未着手	15	高	11	低	B	個別に検討	存続	【都市マス】補助幹線道路　【立地適正化】都市型居住促進エリア内 旧北上川を横断するために300mを超える橋梁整備が必要となり、事業費は高額となるものの、路線の必要性に関する評価点は高いため、存続とする。
3・6・42	稲井浦宿線	1	事業予定	16	高	14	高	A	存続	存続	【都市マス】幹線道路　【立地適正化】エリア指定外 本区間は整備の必要性、事業の実現性ともに評価点が高く、事業予定となっているため、 存続とする。
7・6・2	伊勢町長浜線	2	概成済	6	低	13	低	D	廃止	廃止	【都市マス】位置づけなし　【立地適正化】エリア指定外 路線の必要性に関する評価点が10点を下回り、また、代替機能を有する路線も存在することから、廃止とする。
7・6・4	裏町長浜線	1	概成済	6	低	14	高	C	個別に検討	廃止	【都市マス】位置づけなし　【立地適正化】エリア指定外 路線の必要性に関する評価点が10点を下回り、また、代替機能を有する路線も存在することから、廃止とする。

路線の必要性の閾値 14.5
 事業の実現性の閾値 13.9

ブロック	A	B	C	D
区間数	13	7	11	2

4 見直し道路網の検証

「廃止」となった路線を除外した道路網を対象に、①道路の段階構成の確保状況、②混雑区間の存続・発生状況を確認し、見直し道路網の妥当性の有無を検証する。なお、同検証の方法は次のとおりである。

表 検証方法

検証項目	検証方法
①道路の段階構成の確保状況	● 計画路線を廃止とすることで、幹線、補助幹線道路のネットワーク構成に断絶が生じないかを確認。
②混雑区間の存続・発生状況 ※来年度に実施予定	● 見直し路線を反映した将来交通量推計結果をもとに、廃止路線の並行区間の混雑度が 1.25 を下回っているかを確認。 ※混雑度が 1.25 を上回る場合でも、以下の状況に該当する場合は個別に検討を行う。 ✓ 1 路線の混雑度が 1.25 を超えるものの、並行する路線との断面合計の混雑度が 1.0 を下回る場合 ✓ 将来交通量推計における混雑度が 1.25 を上回るものの、現況交通量推計結果よりも混雑度が低下する場合

表 混雑度の目安（参考）

混雑度ランク	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はない、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帯が 1～2 時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑する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的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態といえる。
1.75 以上	終日慢性的な混雑状態となる。

資料：「道路の交通容量」昭和 59 年 3 月（社）日本道路協会

出典：「都市計画道路見直しガイドライン（改訂版）」（宮城県土木部都市計画課 平成 30 年 3 月）

今回の見直しにおいて廃止になった路線は、全て現道や代替機能を有する路線を有しているため、路線の廃止による道路の段階構成の断絶は生じない。

なお、路線廃止後の段階構成の確保状況については、次頁に示すとおりである。

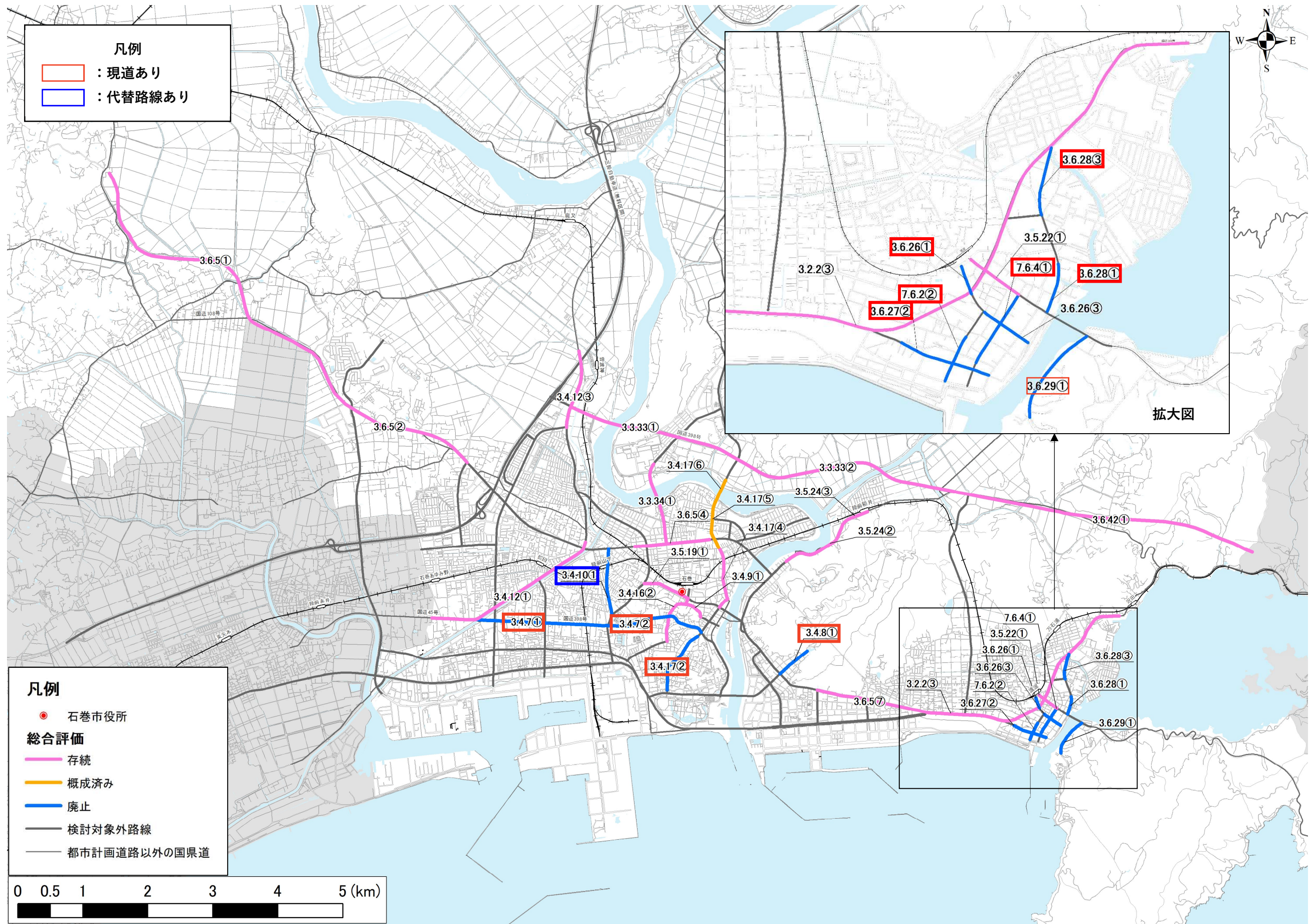


図 道路の段階構成の確保状況

5 整備優先順位の検討

「存続」の判定となった路線のうち、以下の全ての条件に該当する路線を整備優先度（重要度）が高い路線として設定した。

【整備優先度（重要度）を「高」とする条件（以下の全てに該当する路線を選定）】

- 「石巻広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に位置づけのある路線
- 「石巻市都市計画マスタープラン」に位置づけのある路線
- 「石巻市立地適正化計画」において、「サービス拠点形成エリア」または「都市型居住促進エリア」のいずれかもしくは双方に位置づけのある区域を通過する路線

上述の考え方のもとで整備優先度（重要度）が高い路線の選定を行った結果、「存続」の判定となった 12 路線のうち、以下の 7 路線が選定された。

なお、整備優先度（重要度）の選定結果の詳細は次頁に示すとおりである。

表 整備優先度（重要度）の評価結果

路線 番号	路線名称	区間 番号	整備状況	1次評価結果						見直し方針に 関する 総合評価結果	区域マスでの 位置づけ	都市マスでの 位置づけ	立地適正化計画 サービス拠点形成エリアと 都市型居住促進エリアを 結んでいる	整備優先度 (重要度)
				路線の必要性		事業の実現性		ブロック 分類	見直しの 方向性					
				点数	評価	点数	評価							
3・2・2	門脇流留線	3	長期未着手	19	高	14	高	A	存続	存続	主要幹線道路	幹線道路	● 準都市拠点エリア	高
3・6・5	河南川尻線	1	事業予定	16	高	14	高	A	存続	存続	主要幹線道路	幹線道路	●	高
		2	事業予定	14	低	14	高	C	個別に検討	存続	主要幹線道路	幹線道路	●	高
		4	概成済	19	高	14	高	A	存続	存続	主要幹線道路	幹線道路	●	高
		7	概成済	15	高	14	高	A	存続	存続	主要幹線道路	幹線道路	●	高
3・4・7	大街道石巻港線	1	概成済	19	高	12	低	B	個別に検討	廃止	主要幹線道路	幹線道路		
		2	長期未着手	19	高	13	低	B	個別に検討	廃止	幹線道路	補助幹線道路		
3・4・8	御所入湊線	1	概成済	11	低	15	高	C	個別に検討	廃止	幹線道路			
3・4・9	羽黒下広小路線	1	長期未着手	16	高	14	高	A	存続	存続			●	
3・4・10	新橋双葉線	1	長期未着手	13	低	13	低	D	廃止	廃止			●	
3・4・12	矢本曾波神線	1	概成済	19	高	14	高	A	存続	存続	主要幹線道路	幹線道路		
		3	概成済	18	高	14	高	A	存続	存続	主要幹線道路	幹線道路		
3・4・16	石巻駅本草園線	2	長期未着手	18	高	15	高	A	存続	存続		補助幹線道路	●	
3・4・17	門脇稲井線	2	長期未着手	17	高	12	低	B	個別に検討	廃止			●	
		4	長期未着手	20	高	11	低	B	個別に検討	存続		補助幹線道路	●	
		5	長期未着手	21	高	15	高	A	存続	存続		補助幹線道路	●	
		6	概成済	16	高	13	低	B	個別に検討	存続		補助幹線道路	●	
3.5.19	山下内海橋線	1	概成済	19	高	16	高	A	存続	存続	主要幹線道路	幹線道路	●	
3・5・22	渡波駅万石橋線	1	概成済	19	高	16	高	A	存続	存続	幹線道路	幹線道路	● 準都市拠点エリア	高
3・5・24	不動沢稲井線	2	概成済	14	低	15	高	C	個別に検討	存続	幹線道路	幹線道路		
		3	概成済	12	低	15	高	C	個別に検討	存続	幹線道路	幹線道路		
3・6・26	渡波駅肴町線	1	概成済	9	低	14	高	C	個別に検討	廃止				
		3	概成済	8	低	15	高	C	個別に検討	廃止				
3・6・27	浜曾根南町線	2	長期未着手	6	低	15	高	C	個別に検討	廃止				
3・6・28	万石橋塩富線	1	長期未着手	4	低	15	高	C	個別に検討	廃止				

路線 番号	路線名称	区間 番号	整備状況	1次評価結果				見直し方針に 関する 総合評価結果	区域マスでの 位置づけ	都市マスでの 位置づけ	立地適正化計画 サービス拠点形成エリアと 都市型居住促進エリアを 結んでいる	整備優先度 (重要度)		
				路線の必要性		事業の実現性							ブロック 分類	見直しの 方向性
				点数	評価	点数	評価							
		3	概成済	6	低	14	高	C	個別に検討	廃止				
3・6・29	祝田大森線	1	長期未着手	6	低	14	高	C	個別に検討	廃止				
3・3・33	曾波神稲井線	1	概成済	22	高	10	低	B	個別に検討	存続	主要幹線道路	幹線道路		
		2	事業予定	16	高	12	低	B	個別に検討	存続	主要幹線道路	幹線道路		
3・3・34	中里南境線	1	長期未着手	15	高	11	低	B	個別に検討	存続	幹線道路	幹線道路	●	高
3・6・42	稲井浦宿線	1	事業予定	14	低	10	低	D	廃止	存続	主要幹線道路	幹線道路		
7・6・2	伊勢町長浜線	2	概成済	6	低	13	低	D	廃止	廃止				
7・6・4	裏町長浜線	1	概成済	6	低	14	高	C	個別に検討	廃止				