

都市計画道路網の見直しによる「新たな幹線道路網（案）」に対する
「市民意見の概要」と「意見に対する本市の考え方」

パブリックコメント

期間：6月7日～7月23日（47日間）

件数：24通41件

	意見の概要	本市の考え方
番号	都市計画道路網の見直し全般に関する意見（6件）	
1	見直しに着手したのは非常に素晴らしいことであるが、もっと廃止にすべき路線があるのではないかと。特に都心部やその周辺における道路整備は止めるべきではないかと。一度現計画を全て白紙に戻し、真に必要な道路のみ整備するといったスタンスで是非大ナタを振るってほしい。	今回の見直しにあたり、現下の社会情勢を踏まえた都市計画の視点、及び、将来的な事業の実現性の視点から見直しを行っております。都心部やその周辺を含め継続候補となった区間につきましては、将来的に本市の道路網形成に必要な道路であると考えております。
2	見直しの考え方は良いが、一度廃止にすると将来の復活は難しいので、将来の状況が読めない中においては、40年間休止という形をとるべきではないかと。	今後、大きな社会情勢の変化がない限り市域全域を対象にした見直しを行うことは考えておりません。そのため、今回の見直しにおいて、必要性の低い路線については「廃止」といたしました。
3	都市計画道路は、都市の今後100年を見越した必要なインフラであり急遽整備を取りやめることは責任の放棄である。仙台市は責任を持って現行計画を推進すべきであり、当初計画を見直すこと自体反対である。	現在の都市計画道路網のベースを計画した約40～50年前とは社会情勢は大きく変化し、人口減少時代の到来や急速な高齢化の進展などへの対応が求められております。まちづくりもこれまでの自動車に依存した拡大型の市街地形成から、公共交通を中心としたまとまりのある市街地形成を図る必要があります。都市計画道路については、今後自動車交通量の増大が見込めない中、整備の長期化といった課題が顕在化していることもあるため、計画を縮小する必要があると考えております。

4	平成元年の政令市発足のために合併した旧泉市などの新市域への道路整備を先行したために、従来からの市域の道路整備が遅れてしまったことを考えると、今回の見直しに際しては、そのような地域において現在でも交通混雑している道路については継続するよう特段に配慮すべきである。	今回の見直しは、今後の新たなまちづくりや整備の長期化といった課題に対応するため、市内全域を対象に評価を行いました。 評価の結果、現道で将来の交通需要に対応可能な都市計画道路は廃止候補といたしました。 なお、廃止候補となった地域については、地域の実情を踏まえながら、安全・安心のために必要な措置について検討してまいります。
5	廃止候補区間については、廃止前提ではなく復活できる余地を残した上で、論議を進めてほしい。	市民の皆さまから様々なご意見を聞きながら、都市計画道路網の見直しによる「新たな幹線道路網」の最終案を作成してまいります。
6	継続・廃止の理由が「結論ありき」「計画に有利な結論の誘導」に見える箇所がある。 特に「地下鉄駅とのアクセス」はこじつけに見える。	今回の見直しにおいては、全ての区間について、評価指標による評価に加え、地域の実情も考慮した総合評価を行っております。なお、「地下鉄駅とのアクセス」については、評価指標による評価では、駅から半径1 kmの範囲に計画している区間はプラス評価しておりますが、総合評価の中では、「駅に直接アクセスする区間」と「しない区間」で差別化を図っております。
番号	個別区間の評価結果などに関する意見（16件）	
7	鉤取茂庭線の廃止について残念に思う。 現道は、幅員が狭く歩道も整備されていないため、歩行者も自転車も危険な思いをしている。	鉤取茂庭線は、交通量に対する事業費が他区間に比べて著しく高いため廃止候補といたしました。現道は森林管理を目的とした「林道」であるため、幅員が狭く、未舗装の区間もありますが、生活道路として使われている状況を考慮し、維持管理に努めてまいります。
8	北六番丁線（区間番号163）は狭く、歩道もなく危険なので廃止ではなく継続とし、歩道を設置して安心して歩ける環境をつくってほしい。	北六番丁線（区間番号163）は、国道48号や上杉山通木町通線により将来の交通需要に対応が可能であることから廃止候補といたしました。 なお、現道については、地域の実情を踏まえながら、安全・安心のために必要な措置について、今後検討してまいります。

9	<p>山形から泉方面に向かう交通量が多いので、岩切根白石線（区間番号 88）及び芋沢線（区間番号 155）を廃止ではなく継続とし、ルートも一部変更（各路線を国道 48 号まで延伸）してほしい。</p>	<p>岩切根白石線（区間番号 88）及び芋沢線（区間番号 155）は、当該区間上に位置する国道 457 号により将来の交通需要に対応が可能であるため、廃止候補といたしました。また、国道 457 号から国道 48 号までのルートは、若干迂回することにはなりますが整備済みの市道などがありますので、ルート変更の必要性は低いと考えております。</p>
10	<p>現在、向山常盤丁線沿いの道路は、朝夕混雑しており歩行者にとっては危険な状況にある。そのため、八木山方面から市中心部への車両の流出入については、八木山入口から越路間の市道利用だけではなく、八木山入口から霊屋下・評定河原橋・常盤丁への現計画道路（向山常盤丁線（区間番号 65,66））の整備を行って分散させるべきである。（説明会意見 1 件）また、国道 286 号の交通混雑解消のため、向山富田線（区間番号 59）を整備すべきである。</p> <p>なお、都市計画道路を廃止するのであれば、安全・利便のための現道の補完整備措置は必要である。</p>	<p>現在、八木山方面から市中心部に向かっては一部混雑している箇所もありますが、将来、周辺の八木山柳生線（区間番号 28,29）などを整備することにより、現道や国道 286 号の混雑は緩和されるものと考えております。</p> <p>なお、現道については、地域の実情を踏まえながら、安全・安心のために必要な措置について、今後検討してまいります。</p>
11	<p>地下鉄東西線の利用促進等のため、山田茂庭線（区間番号 91）について廃止候補からの再検討を強く要望する。</p>	<p>山田茂庭線（区間番号 91）の検討にあたっては、茂庭台地区に関連している鉤取茂庭線（区間番号 93）と郡山折立線（区間番号 10）も併せて検討いたしました。</p> <p>山田茂庭線は、本市の象徴である太白山の麓を通過するため、事業に際しては、相当の困難さが想定され、また、鉤取茂庭線は、交通量に対する事業費が著しく高いため廃止候補といたしました。一方、郡山折立線は、本市の主要な骨格幹線として整備の必要性が高く、県道・仙台村田線から鉤取・山田方面までの将来交通量に対しても、郡山折立線 1 本で対応が可能であるため、継続候補といたしました。</p> <p>茂庭台地区から地下鉄東西線（仮称）動物公園駅へのアクセスについても、郡山折立線で対応してまいりたいと考えております。</p>

12	<p>若林区内の道路は他の4区に比べて貧弱なため整備を進めてほしい。</p> <p>また、八軒小路北宮城野線(区間番号76)など廃止候補となっている路線について再考してほしい。</p>	<p>若林区の道路については、現在、狐小路尼寺線や宮沢根白石線などの整備を進めており、さらに今回、国道4号バイパスから宮沢橋までをつなぐ南小泉茂庭線(区間番号13,14,15)を継続候補といたしました。</p> <p>なお、八軒小路北宮城野線(区間番号76)は、交通量に対する事業費が著しく高いとともに、国指定文化財である陸奥国分寺跡に計画されていることから、廃止候補といたしました。</p>
13	<p>仙台駅旭ヶ丘線(区間番号106,107)は以下の理由により、建設すべきである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在事業中の元寺小路福室線が完成すると、交通量が激増するため、元寺小路七北田線と花京院通南光台線だけでは対応は不可能である。 ・仙台市には環状道路がないが、向山常盤丁線 - 北四番丁芋沢線・北四番丁岩切線 - 仙台駅旭ヶ丘線 - 仙台駅片平丁線による環状線が完成する。 ・現道は計画線の中に含まれており、現道を取得済み用地に含めれば、取得割合は15%以上であると思われる。 ・仙台駅から半径1km以内にあり、建物の高層化など土地の高度利用が考えられるため、都市環境や防災力を高める必要がある。 	<p>本市では、都心部の環状線として、向山常盤丁線 - 北四番丁芋沢線・北四番丁岩切線 - 宮沢根白石線 - 狐小路尼寺線 - 仙台駅片平丁線を位置付けております。この中で唯一の未着手区間である宮沢根白石線(区間番号37,38)を整備することにより、元寺小路福室線などからの都市部への通過交通を迂回させ、都心部の渋滞を緩和してまいります。また、仙台駅旭ヶ丘線(区間番号106,107)を廃止しても、将来の交通需要に対しては、元寺小路七北田線と花京院通南光台線により対応が可能であることを交通シミュレーションにおいて確認しております。</p> <p>なお、廃止候補としている区間のうち、仙台駅から1km以内における沿道の区域は、主として住居の環境を保護するため定める第二種住居地域に指定されており、都心の利便性を活かしながら、住居環境に配慮しつつ、都市型住宅を中心とした土地利用を誘導していきたいと考えております。</p>
14	<p>今後、都心への居住が集中することが予測される中においては、都心周辺の都市計画道路は整備すべきある。</p> <p>その中でも仙台駅旭ヶ丘線及び定禅寺通上田子線は、旭ヶ丘あるいは田子・東仙台・清水沼・小田原など大きな居住地域から中心部に出る主要な幹線道路であり、渋滞緩和策にもなるため、現計画通り推進すべきである。</p> <p>なお、仙台駅旭ヶ丘線の廃止理由に、元寺</p>	<p>仙台駅旭ヶ丘線及び定禅寺通上田子線を廃止しても、将来の交通需要に対しては、他の都市計画道路により対応が可能であることを交通シミュレーションにおいて確認しております。</p> <p>なお、本市の目指す機能集約型都市の核となる都心においては、過度な自動車利用から公共交通に転換すべきであると考えております。</p>

	<p>小路七北田線,花京院通南光台線により将来の交通需要に対応が可能となっているが,現状の両道路は朝夕かなりの渋滞を起こしており,両道路の整備を行わないにもかかわらず,将来の交通需要に対応可能と言えるのか。(他1件)</p>	
15	<p>錦町,宮町通沿線,小田原から市役所及び青葉区役所や都心商業地区に公共交通で直接アクセスできないことは問題であり,公共交通(バス)の動線確保という点から,定禅寺通上田子線(区間番号94)を4車線の整備でなくても2車線で整備することにより,バス利用環境が改善できるのではないか。</p>	<p>公共交通の利便性向上については,市民・利用者,事業者,行政などの関係者で構成する地域公共交通会議を設置し,ルートも含めて地域の実情に即した運行のあり方について検討できる体制づくりを目指してまいります。</p>
16	<p>鶴ヶ谷国見線(区間番号5)は以下の理由により継続すべきであり,予算面で厳しいのであれば計画(幅員)を縮小してでも継続すべきである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・H15.10に開催された鶴ヶ谷荒巻青葉山線の廃止説明会において,鶴ヶ谷国見線の整備は確約されている。 ・仙台港から仙台市街外周を環状でつなぐ骨格幹線であり,当該区間沿線の均衡的な発展を図るべく連続性を確保する必要がある。 ・周辺には幹線道路が少なく現道の幅員も狭いなど,代替できる道路がない。 ・仙台高校や仙台青陵中学高校などへの良好な通学路が確保される。 	<p>平成17年度に,青葉山周辺の自然環境を保全するとともに,東西線の導入ルートを考慮し,青葉山周辺地区の都市計画道路について見直しを行いました。今回は,人口減少時代の到来や急速な高齢化の進展など,大きな社会の変化に対応するため,市内全域を捉えて見直しを行ったものであります。</p> <p>今回新たに評価した結果,当該区間については,縦断勾配が道路構造例の基準値を超過し,安全性に課題が残ることや,区間近傍には,幅員約8m~12mの歩道付きの2車線道路(市道国見吉成線や国見ヶ丘中央線など)があるため,仙台青陵中学高校前から仙台高校前を経てJR仙山線国見駅までの区間の連続性は確保されていることなどから廃止候補といたしました。</p>
17	<p>北四番丁芋沢線(区間番号160)は廃止候補であるが,落合から折立にかけての旧国道48号は渋滞しており,沿線住民は道路の横断やマイカーの出庫で不便を強いられているため,旧国道48号を経由せずに北環状方面へ抜ける道路整備が必要である。</p>	<p>北四番丁芋沢線(区間番号160)は,国道457号及び市道下愛子原落合線(旧国道48号)等により迂回が可能であるため廃止候補といたしました。なお,現道については,地域の実情を踏まえながら,安全・安心のために必要な措置について,今後検討してまいります。</p>

18	東仙台南小泉線（区間番号 32）については、速やかに廃止し、元寺小路福室線（区間番号 1）については継続候補から廃止候補に変更してほしい。	パブリックコメント等を踏まえ、最終案を作成し、都市計画法に基づく廃止の手続きを平成 23 年度以降進める予定です。なお、元寺小路福室線は、市中心部と東部流通工業地区や仙台港をつなぐ骨格的な幹線道路であるため、当区間の前後と同様に 6 車線の整備が必要であると考えております。
19	中心市街地と市街地南部をつなぐ数少ない広瀬川横断ポイントとなる原町広岡線の廃止は、愛宕橋や宮沢橋への負荷増大につながるため、災害時においても分散化できる交通ネットワークを構築しておくことが重要ではないか。	広瀬橋の北側から狐小路尼寺線までの原町広岡線（区間番号 54,55,56）は、同路線と概ね並行する土樋藤塚線（旧国道 4 号）や現在事業中の宮沢根白石線により将来の交通需要に対応が可能であります。なお、広瀬橋（区間番号 57）や宮沢橋を計画通りに整備することで交通処理が円滑になると考えております。
20	向山常盤丁線（区間番号 65,66,67）を整備し、西公園から八本松を經由し国道 4 号バイパスまで繋ぐことにより、五橋周辺の混雑は緩和するのではないか。	向山常盤丁線（区間番号 65,66,67）を廃止候補とした、今回公表の新たな幹線道路網（案）においても、将来的に五橋周辺の交通需要に対応可能であると考えております。
21	宮沢根白石線（区間番号 46）、北山根白石線（区間番号 135）、七北田実沢線（区間番号 154）は、新規開発しなくても良いのではないか。	宮沢根白石線（区間番号 46）、北山根白石線（区間番号 135）、七北田実沢線（区間番号 154）は、民間事業者による団地開発事業が構想されている地区に位置しているため、継続候補としておりますが、団地開発事業の見込みがなくなった場合には、その時点で必要性を再検討いたします。

番号	道路の整備などに関する意見（９件）	
22	原町広岡線の区間番号 53 が継続候補で、区間番号 54 が廃止候補であれば、区間番号 53 の南端部を東街道に重ねて整備してほしい。	原町広岡線（区間番号 53）を整備する際に、狐小路尼寺線との交差形状も考慮しながら検討してまいります。
23	北山駅と貝ヶ森を繋ぐ現道は、交通量が多いが狭いため非常に怖い。北山根白石線（区間番号 133）を整備し、住みよいまちになることを願っている。	北山根白石線（区間番号 133）は、周辺道路の混雑緩和に寄与することなどから継続候補としております。整備については、優先度の高い区間から進めていく予定にしております。
24	優先度の高い路線・区間として、渋滞解消など交通要因の視点に基づいて判断しているが、本来優先されるべきは、渋滞解消などの利便性よりも安全性であり、中田北線などのように地域の安全の確保に寄与する区間こそ優先するべきである。（説明会意見 1 件）	優先度の高い路線・区間としては、環状線や放射状線といった本市の骨格幹線道路網を形成する路線・区間を中心に考えておりますが、これら以外にも地域の状況を踏まえて事業着手してまいります。
25	市中心部に居住する者は様々な行政サービスを十分に受けられる一方、周辺部・郊外地域の者はそのような機会に恵まれず、交通事情が改善されることを期待しており、そのひとつとして、東中田・袋原・四郎丸地区から若林区に移動するルート確保のために名取川に架橋してほしい。さらに、仙台バイパスは既に飽和状態であるため、産業道路を南進させ、仙台第二バイパスを建設してほしい。	<p>「（仮称）せんだい都市交通プラン（案）」に掲げているとおり、今後、高齢化社会の進展を見据え、鉄道に乗り継ぎができるようなパス網への再編など、公共交通の利便性向上に努めてまいります。</p> <p>なお、都市計画道路網を見直し、計画縮小の検討を行っている現在、東西線沿線で予定している区画整理事業の関連道路を除き、新たな道路を計画決定する状況にはありません。そのため、名取川への架橋や仙台第二バイパスの建設は困難であると考えております。</p>
26	原町岡田線（区間番号 33）を西方向に延伸し、仙台駅宮城野原線と接続することで、仙台駅東口から卸町東部流通団地までつながり東部地区発展への大きな起爆剤となるため、さらなる都市計画道路網の見直しの際には考慮してほしい。	都市計画道路網を見直し、計画縮小の検討を行っている現在、東西線沿線で予定している区画整理事業の関連道路を除き、新たな道路を計画決定する状況にはありません。そのため、原町岡田線の延伸は困難であると考えております。
27	向山常盤丁線（区間番号 66）沿いの現道（鹿落坂）は、狭い急な坂道で事故が多発しているため、宮城県や町内会と連携し、広瀬川堤防上管理道路を歩行者専用解放すべきである。	霊屋下にある堤防の歩道利用は、この箇所が宮城県管理用通路となっており、地元町内会と宮城県との間で、一般の通行は認められないという結論に達しております。

28	向山常盤丁線（区間番号 65）を廃止するのであれば、広瀬川上流側に歩道を設置してほしい。また、広瀬川右岸橋台から広瀬川堤防上遊歩道への連絡階段を自転車でも下りやすくなるよう改良するとともに、広瀬川左岸橋台にも連絡階段を新設してほしい。	河川管理者である宮城県から意見を伺うとともに、総合的見地から整備について検討してまいります。
29	廃止候補地区においては、これまで都市計画道路整備を理由に抜本改良等を先延ばしにしてきたため、このような地域においては人口集積度を勘案して最優先で事業化すべきである。（他 1 件）	廃止候補となった地域においても、地域の実情を踏まえながら、安全・安心の確保のために必要な道路については検討してまいります。
番号	その他の意見（10 件）	
30	廃止候補路線における買収済み用地は「緑化・町中空き地」として最優先活用すべきである。（他 1 件）	廃止候補路線の先行買収地の利活用については、今後、公共的なものに有効利用することを基本に検討してまいります。
31	これまで土地の使用を制限されてきたため、空き地として緑地化している土地がある場合、所有者の希望によっては、草刈り作業等の維持管理は市が道路管理の際に行っても良いのではないかと。	草刈り等土地の維持管理は所有者が行うこととなることから、仙台市所有の土地以外の維持管理は行っておりません。
32	従来都市計画道路を見直すということであれば、まずはこれまで土地の使用制限を課されてきた地権者に説明と謝罪をしたうえで、地権者の意見を聞き、そのうえで一般市民の意見を聞くべきであると思うが、そのような手順は踏んだのか。（説明会意見 1 件）	今回の都市計画道路網の見直しにより、廃止候補路線を中心に、これまで様々なご心配やご苦勞をお掛けしてきた市民の皆さまには、申し訳なく思っておりますが、都市計画は、計画後の社会情勢の変化によっては計画の変更が必要となることをご理解願います。 今回の見直しは、広く市民生活に影響を与えるものであり、一般市民の方を対象に説明会や意見の募集を行ったところです。廃止候補路線については、平成 23 年度以降に都市計画法に基づく手続きを行う予定であり、その際には、改めて地権者の皆さまを中心に説明会等を開催いたします。

33	見直し結果が決まった場合、地権者に対してどこまで土地の使用制限が課されるのか示すとともに、大凡の工事開始年度を合わせて示すべきである。	見直しの結果、継続となる都市計画道路の幅員に変更は生じないため、地権者の方の土地の使用制限の区域に変更が生じることは基本的にはありません。なお、都市計画道路の位置確認については、従来通り、各区街並み形成課で対応してまいります。 また、工事開始年度を具体的に示すことは困難ですが、今回、今後概ね20年以内に着手予定の優先度の高い区間として17区間示しております。
34	これまで整備してきた都市計画道路の交通量、経済効果について、整備前の予測と整備後の実績の比較を開示してほしい。	効率的な計画執行を行ううえで、事業効果などの把握は必要であると考えており、今後取り組んでまいります。
35	道路の建設開始前には、費用便益費の他、人口など算定の前提条件や交通量などを一般市民に分かりやすく説明すべきである。	道路整備を進めるにあたりましては、事業の必要性を考慮しながら、一般市民の方々にご理解していただけるよう分かりやすい説明に努めてまいります。
36	70区間を廃止することにより、なぜ機能集約型都市への転換を推進できるのか。また、70区間を廃止した場合、交通混雑による二酸化炭素の排出量が増加することになるが、なぜ低炭素社会への転換を推進できるのか。(説明会意見1件)	今後本市が目指す機能集約型都市の実現には、市街地の拡大を抑制することが重要であり、今回の見直しでは、今後開発が見込まれない市街化調整区域に計画されている都市計画道路については概ね廃止候補といたしました。 また、「(仮称)せんだい都市交通プラン(案)」では、鉄道やバスなどの公共交通を中心とした、まとまりのある都市形成を目指すことにしております。公共交通を中心とした過度にクルマに依存しない交通体系を構築していくことにより、低炭素社会への転換を推進できるものと考えております。
37	行政が設ける各種委員会では全く発言しない委員もいるため、設置の意義、質の向上、責任の重大さなどを考えると、委員会議事録を公表すべきではないか。	今後の委員会の運営において、ご意見を参考とさせていただきます。
38	他都市の多くの橋がデザイン、機能が多様化する中で、なぜ仙台市は昔ながらの橋を作り続けるのか。今後の新規架橋においてはデザイン公募してほしい。	橋梁計画におきましては、周辺の環境やコストなど様々な要因について検討しながら、デザイン性、機能性に優れたものとなるよう努めてまいります。

都市計画道路網の見直しによる「新たな幹線道路網（案）」に対する
「市民意見の概要」と「意見に対する本市の考え方」

説明会

期間：平成22年6月22日～6月30日（計8回）

意見数：8件

	主な意見の概要	本市の考え方
番号	都市計画道路網の見直し全般に関する意見（1件）	
1	新たな幹線道路網案では環状道路が1つしかなく、都市計画道路見直しにあたり、ネットワークづくりという視点での検討は行ったのか。	新たな幹線道路網案では、環状道路は国道4号バイパスなどで構成するもの（市街地環状）と都心部（都心環状）の2つとなり、将来の都市構造に対応する道路ネットワークが形成できるものと考えております。
番号	その他の意見（3件）	
2	案の段階ということだが、廃止に伴う用途地域の変更予定など、具体的なことを早目に示してほしい。	用途地域の変更につきましては、周辺の用途地域に合わせて変更することが基本と考えておりますが、現地調査及び地元の方々のご意見を伺いながら、現地の状況に応じて慎重に検討し、できるだけ早く手続きをしたいと考えております。
3	少なくとも道路に関する要望を出している町内会に対しては案内を送付するなど配慮すべきであるとともに、地元の了解なしに廃止というのは納得できない。 （他1件）	今回、各区・総合支所単位で説明会を行いました。が、市民の方々への説明がこれで終わるわけではなく、地域からのご要望があれば個別に対応してまいります。

パブリックコメントで提出された意見と重複するもの（4件）及び質問は除く。