

表 対象路線の見直し評価結果 (1/2)

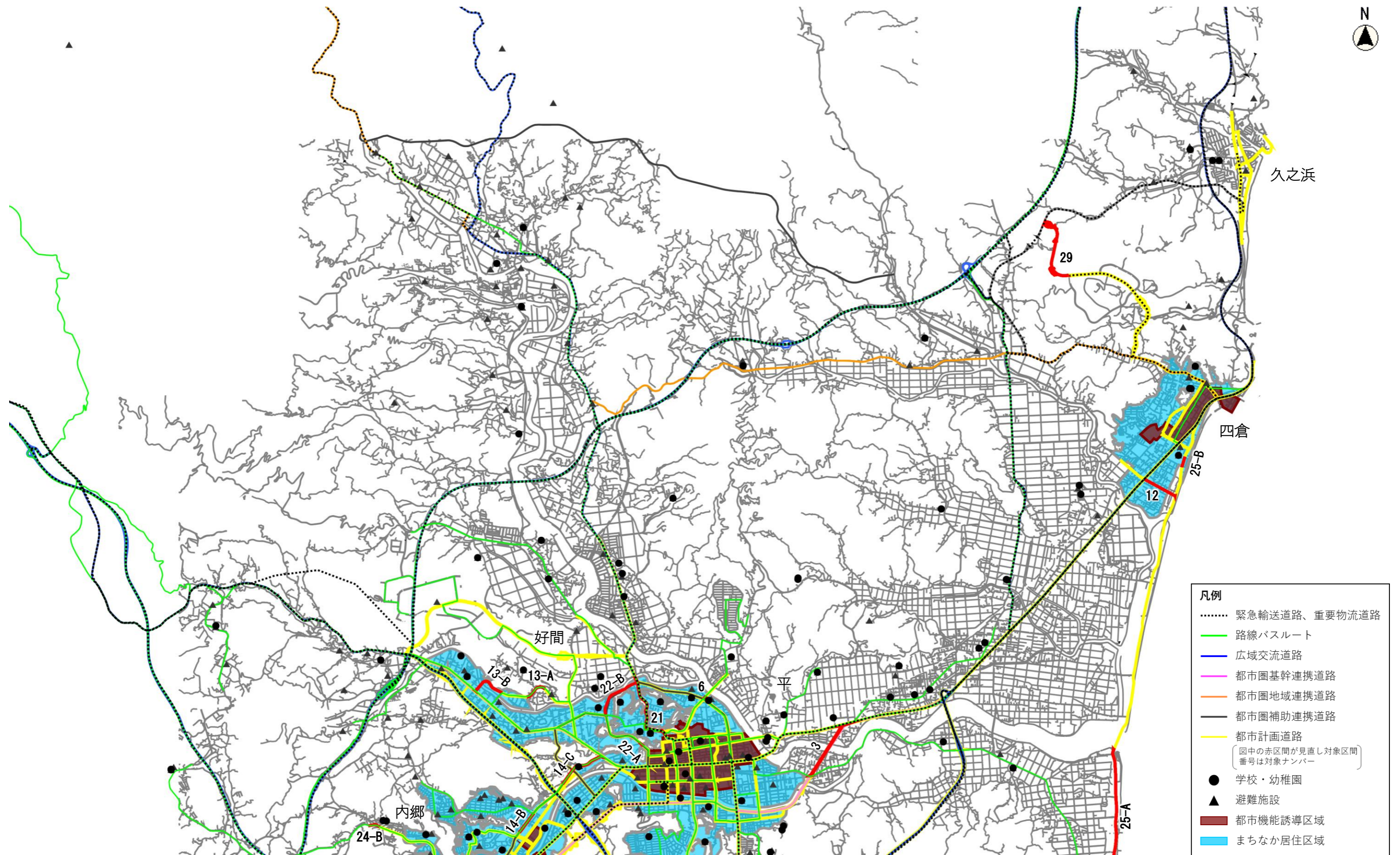
No.	路線番号	路線名	区間 番号	必要性											代替性			実現性		需給バランス (需給バランス=交通量/交通容量)		評価の考え方 (路線の個別事情も含む)	区間 評価	路線 評価							
				①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬	⑭	⑮	⑯	⑰	現状趨勢				フルネット						
1	3・4・2	国道6号線	-		○		○	○	○											●	●	○				0.98	0.34	平-内郷-常磐の各拠点を結ぶ市内の主要なネットワークであり、代替路線として（都）内郷湯本線があるものの、本路線と（都）内郷湯本線が一体となって整備されれば、需給バランスが改善されるため、継続とする。	継続	継続	
2	3・5・4	勿来常磐線	A		○		○	○	○	○												○				1.62	0.60	勿来地区を通過する主要なネットワークであり、路線の一部区間が勿来錦第一土地区画整理事業によって整備される予定である。土地区画整理事業で整備される（都）須賀三枚茂線などの路線も含めて地区内のネットワークが形成され、需給バランスも大きく改善されることから継続とする。	継続	継続	
			B	○	○		○	○	○	○											●		○				1.05	0.76	泉-植田-勿来の各拠点を結ぶ市内の主要なネットワークであり、整備によって需給バランスも大きく改善されるため、継続とする。		継続
3	3・3・102	内郷駅平線	-				○	○	○																● ●			事業実施における課題は多いものの、上位計画への位置づけがあり、都市計画変更を行うには交通状況（次回交通センサスなど）の動向を見極めて判断する必要があるため、継続とする。	継続	継続	
4	3・3・103	内郷湯本線	-		○		○	○	○													○				1.25	0.55	平-内郷-常磐の各拠点を結ぶ市内の主要なネットワークであり、（都）国道6号線と一体となって整備されれば、需給バランスが大きく改善されるため、継続とする。	継続	継続	
5	3・4・109	住吉三沢線	-			○																○				-	1.16	都市公園であるいわき金成公園へのアクセス道路であり、主要地方道江名常磐線などの周辺路線の需給バランスも改善されることから、継続とする。	継続	継続	
6	3・4・112	正内町北目線	-		○			○	○													○			● ●			本区間は交差点の隅切り部であり、歩道部が計画幅員を満たしていない。本区間はいわき駅から高校への主要な通学ルートであることと接続する（都）搔槌小路幕ノ内線の整備が進められていることから、継続とする。	継続	継続	
7	3・4・120	仁井田佐糠線	A					○	○	○												○				0.91	0.67	本区間は歩道部が計画幅員を満たしていないが、植田地区内の主要なネットワークであり、需給バランスも改善されることから継続とする。	継続	継続	
			B		○			○	○	○													○				1.15	1.03	本路線は植田地区内の主要なネットワークであり、路線周辺はまちなか居住区域に指定されている。また、需給バランスも改善されることから継続とする。		継続
8	3・4・121	馬場土取線	-																						● ●			路線周辺は市街化調整区域であり、都市計画道路の機能のうち、交通機能や市街地形成機能の観点からみれば都市計画道路としての必要性は薄れている。また、将来交通量は非常に少ないため、本区間を廃止し、起点を常磐バイパスに変更する。現道は、生活道路として機能させる。	廃止	変更	
9	3・4・123	関田江栗線	A						○													○				-	0.56	沿線は市街化調整区域であり、本区間を整備し土地利用を図る必要性は低いため、区間Bと合わせて廃止する。廃止に合わせて、勿来錦第一土地区画整理事業で整備する都市計画道路ネットワークとの整合を図るため、区画道路10-5号線を新たに（仮称）都市計画道路鷺内安良町線として決定する。	廃止	変更	
			B						○														○				-	0.57	沿線は市街化調整区域であり、本区間を整備し土地利用を図る必要性は低いため、区間Aと合わせて廃止し、起点を常磐バイパスに変更する。廃止に合わせて、勿来錦第一土地区画整理事業で整備する都市計画道路ネットワークとの整合や勿来地区の幹線道路ネットワークを確保するため、区画道路10-5号線を新たに（仮称）都市計画道路鷺内安良町線として決定する。		廃止
10	3・4・124	須賀三枚茂線	A		○																	○				-	0.85	本区間の周辺では、勿来錦第一土地区画整理事業により、（都）勿来常磐線が整備されるなど地区内の交通ネットワークが形成されることから継続とする。	継続	変更	
			B		○																		○				-	0.01	本区間では家屋が連担しており、将来交通量も少ない。また、（都）関田江栗線の区間Bの廃止と（仮称）都市計画道路鷺内安良町線（区画道路10-5号線）の決定に伴い、終点の位置を（仮称）鷺内安良町線に変更する。		変更
11	3・4・125	勿来停車場川部線	-					○	○																			（都）関本中四沢線（勿来バイパス）の整備に伴い交通量が増加することが予測されており、勿来駅から高校への主要な通学ルートでもあるため、継続とする。	継続	継続	
12	3・5・129	上仁井田戸田線	-		○																							将来交通量からみても交通処理に支障はなく、また、多くの家屋移転も伴うことから本区間を廃止し、起点を国道6号線に変更する。併せて、概成済区間は交通処理に支障がないため、現道に合わせて変更する。	廃止	変更	
13	3・5・130	樋口独古内線	A																			○			● ●			代替路線として（都）新町前北好間線があるが、本路線は支所や中学校へのアクセス道路であり、廃止は望ましくない。また、将来交通量からみても交通処理に支障はなく、歩道も整備されているため、現道に合わせて変更する。	変更	変更	
			B		○		○																○				-	0.11	事業実施における課題は多く将来交通量も少ないため、本区間の整備の必要性は低い。そのため、前回計画と同様に、代替機能を有し、（都）上矢田北好間線へアクセスする市道中川原・外川原線及び市道八反田・平太郎線にルートを変更する。		変更
14	3・5・139	内町御台境線	A		○				○													○			● ●			前回計画では望ましいルートを検討することとしていたが、並行する市道新町前・磐壘線が本路線の機能を概ね充足していることから、本区間を廃止し、起点を高坂綴町線に変更する。	廃止	変更	
			B		○			○	○														○				0.41	0.43	本区間は歩道部が計画幅員を満たしていないが、内郷地区内の主要なネットワークであり、路線周辺はまちなか居住区域に指定されているため継続とする。		継続
			C		○			○	○														○				0.28	0.10	本区間は歩道部が計画幅員を満たしていないが、内郷地区内の主要なネットワークであり、路線周辺はまちなか居住区域に指定されているため継続とする。		継続
15	3・5・140	三函吹谷線	-	○	○																						本路線は、歩道部が計画幅員を満たしていないが、常磐地区内の主要なネットワークであり、需給バランスも改善されることから継続とする。なお、常磐地区市街地再生整備基本計画において、本路線は「魅力ある街並み空間整備事業」が位置付けられているため、事業の動向にも注視する。	継続	継続		



表 対象路線の見直し評価結果 (2/2)

No.	路線番号	路線名	区間 番号	必要性											代替性			実現性			需給バランス (需給バランス=交通量/交通容量)		評価の考え方 (路線の個別事情も含む)	区間 評価	路線 評価			
				①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬	⑭	⑮	⑯	⑰	現状趨勢	フルネット						
16	3・5・141	白鳥藤原線	A		○				○	○									●			0.51	0.41	本路線は常磐地区内の主要なネットワークであり、路線沿線はまちなか居住区域内に指定されている。事業実施における課題はあるものの、需給バランスも改善されることから、継続とする。	継続	継続		
			B		○				○	○										●			2.35		1.71			
			C		○				○	○										●			1.96		1.65			
			D		○				○	○										○	○	●			0.91		0.73	
			E		○				○	○	○										○	●			1.36		1.35	
			F		○				○	○	○										○	●			0.94		1.26	
			G		○				○	○	○										○	●			0.93		0.54	
17	3・5・143	中町境山神北線	-																●			0.73	0.63	本区間の沿線では住居系の土地利用が図られており、周辺には学校施設等も立地しているため、継続とする。	継続	継続		
18	3・6・147	南富岡橋本線	-	○	○				○	○								●	●			0.08	0.11	小名浜地区の市街地再生の取り組みや小名浜地区の幹線道路ネットワークを確保するため、代替路線として（都）花畑栄町線を新たに都市計画決定し、本路線の終点を変更する。	変更	変更		
19	3・6・148	永崎泉駅前線	-		○				○	○												1.19	1.01	本区間は、小名浜-泉間を結ぶ主要なネットワークであり、需給バランスも改善することから、継続とする。	継続	継続		
20	3・5・149	船引場相子島線	-	○	○														●			0.53	0.42	本区間は、建築制限を設けない53条許可基準の対象区間である。前回計画と同様に未整備区間を廃止し、小名浜地区の市街地再生の取り組みや小名浜地区の幹線道路ネットワークを確保するため、代替路線として（都）花畑栄町線を新たに都市計画決定する。	廃止	変更		
21	3・6・152	明治町下平窪線	-		○				○	○	○							●	●	○			1.11	0.99	本区間は、平-小川間を結ぶ主要なネットワークであり、事業実施の課題はあるものの、需給バランスが大きく改善されることから、継続とする。	継続	継続	
22	3・6・166	長橋町北目線	A		○				○	○								●	●		●		0.28	0.41	本区間はまちなか居住区域内の踏切箇所ので小学校の通学路になっていることから、継続とする。	継続	変更	
			B		○				○	○											●			-	0.26	本区間は、建築制限を設けない53条許可基準の対象区間である。前回計画では市街地の環境整備と合わせた代替路線の検討を行うこととして、本路線は廃止することとしているが、現状そのような環境整備の実施は見込めない。また、（都）正内町北目線と一体となって環状線を構成することとしているが、将来交通量推計からみれば、周辺路線への波及効果も含めて本路線の重要性は低くなっていることから、廃止とする。		廃止
23	3・6・169	高坂白水線	-		○															●		0.31	0.27	本区間周辺はまちなか居住区域内に指定されており、学校施設も立地しているため、継続とする。	継続	継続		
24	3・6・172	榎下平太郎線	A		○				○											●			-	0.01	将来交通量からみても交通処理に支障はなく、都市計画決定されていない交通広場へ接続又は交通広場まで整備を行う必要性は低い。本区間を廃止し、起点を（都）一之坪堤田線に変更する。	廃止	変更	
			B						○	○										●	●			0.60	0.63	本区間は、2車線で片側歩道が整備されており（歩道部が計画幅員を満たしていない）、将来交通量からみても交通処理に支障はないため、現道に合わせて変更する。		変更
25	3・6・174	豊間四倉線	A		○				○	○									●	●			0.69	0.58	本区間は、2車線で整備されており（歩道部が計画幅員を満たしていない）、将来交通量からみても交通処理に支障はないため、現道に合わせて変更する。	変更	変更	
			B		○				○	○										●	●			0.68	0.39	本区間は、2車線で片側歩道が整備されており（歩道部が計画幅員を満たしていない）、将来交通量からみても交通処理に支障はないため、現道に合わせて変更する。		変更
26	3・6・175	元分下町線	-	○	○				○										●	●			-	0.11	本区間は、建築制限を設けない53条許可基準の対象区間である。前回計画と同様に本区間を廃止し、小名浜地区の市街地再生の取り組みや小名浜地区の幹線道路ネットワークを確保するため、代替路線として（都）花畑栄町線を新たに都市計画決定する。	廃止	廃止	
27	3・5・193	上湯長谷白鳥線	A		○														○	○	●	●		-	0.89	歩道部が計画幅員を満たしておらず、本路線周辺はまちなか居住区域に指定されているため、継続とする。	継続	継続
			B																		○		●		-	0.89	事業実施に課題はあるものの、区間Aと一体となってまちなか居住区域のネットワークを確保するため、継続とする。	
28	3・3・201	上荒川水野谷線	-			○			○	○													1.50	0.39	都市公園である21世紀の森公園へのアクセス道路であり、需給バランスも大きく改善されることから、継続とする。	継続	継続	
29	3・4・209	栗木作小山田線	-						○										○		●		-	0.59	本路線の整備済み区間は、重要物流道路に指定されている。整備済み区間と一体となって、四倉中核工業団地への物流の円滑化や安定的な輸送を確保するため、継続とする。	継続	継続	
30	3・6・210	小名浜豊間線	A						○	○									●	●		●		1.59	1.65	将来交通量が多く、需給バランスの改善の必要があるため、継続とする。	継続	継続
			B																	○	○	●	●		-	0.47	本区間の沿線には大規模な未利用地（国立病院跡地、国有地）があり、跡地利用の際に整備が考えられるため、継続とする。	
31	7・6・8	宿内上関線	-		○																●		1.44	1.12	本区間は踏切箇所ので車両の対面通行ができない状況であり、まちなか居住区域内でありながら歩行者の通行に危険性がある。また、本区間の前後は既に整備が完了しており、路線一体で円滑な交通を確保するため、継続とする。	継続	継続	

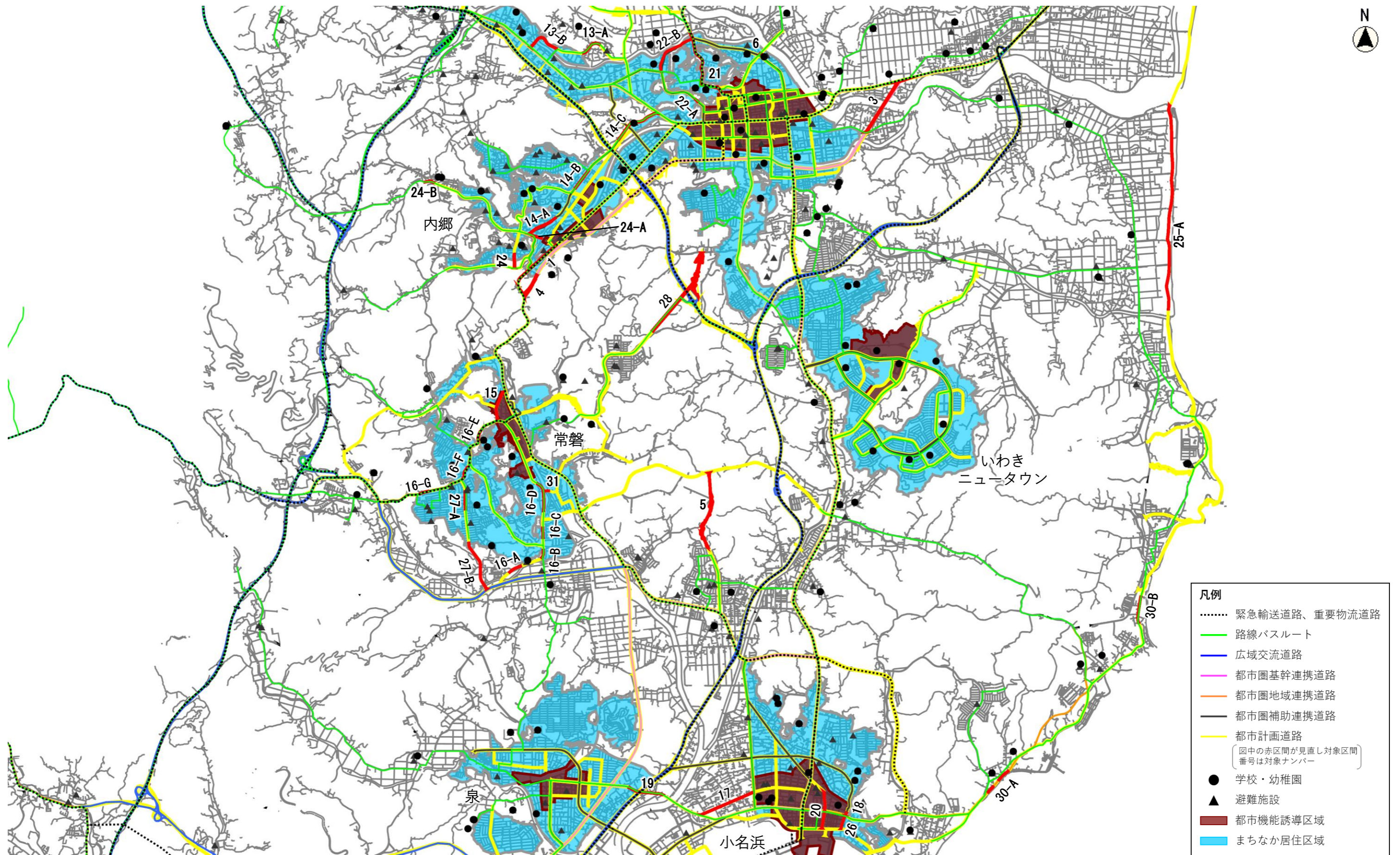




※緊急輸送道路、重要物流道路、路線バスルート、学校・幼稚園、避難施設は、国土数値情報を参照

図 対象路線と評価項目の関係位置図 (1/3)





※緊急輸送道路、重要物流道路、路線バスルート、学校・幼稚園、避難施設は、国土数値情報を参照

図 対象路線と評価項目の関係位置図 (2/3)





※緊急輸送道路、重要物流道路、路線バスルート、学校・幼稚園、避難施設は、国土数値情報を参照

図 対象路線と評価項目の関係位置図 (3/3)