

秋田市都市計画道路見直し基本方針（案）

【資料編】

秋田市都市計画課

目 次

【資料編】

1 見直し評価結果一覧	・・・・・・・・	資- 1
2 見直し対象路線箇所図	・・・・・・・・	資- 4

1 秋田市都市計画道路見直し評価結果一覧

■ 必要性が25点未満 ■ 実現性が65点未満

番号	路線名(都市計画道路)	区間	区間延長(m)	計画幅員(m)	計画車線数	必要性	実現性	見直しの必要の評価(案)	総合評価	まとめ
1	3.2.1 秋田駅八橋線		100	20~23	3	60	68	存続	存続	中心市街地の交通の円滑化に寄与する主要幹線道路であり、必要性・実現性ともに高いことから存続と位置付ける。
			240	32~35	6	62.5	72	存続	存続	骨格道路網(分散導入路)に位置付けられている主要幹線道路であり、必要性・実現性ともに高く、(都)御所野追分線と関連することから存続と位置付ける。
2	3.3.4 横山金足線		1,405	24	4	35	72	存続	存続	骨格道路網(放射道路)に位置付けられている主要幹線道路であり、必要性・実現性ともに高いことから存続と位置付ける。
3	3.1.8 秋田駅東中央線		320	33.3	4	42.5	64	見直し	存続	沿線の建物への影響が大きいため実現性は低いが、秋田駅へのアクセスを担う主要幹線道路であり、必要性が高いことから存続と位置付ける。
			685	43	4	50	58	見直し	存続	沿線の建物への影響が大きいため実現性は低いが、骨格道路網(分散導入路)に位置付けられている主要幹線道路であり、必要性が高いことから存続と位置付ける。
4	3.4.10 飯島相染線		1,070	20	2	27.5	84	存続	存続	骨格道路網(外周部環状道路)に接続する路線であり、必要性・実現性ともに高いことから存続と位置付ける。
5	3.4.11 新屋土崎線		2,449	16~19	2	37.5	81	見直し ¹	変更	必要性・実現性は高いが、市街化調整区域であり、現道(片側歩道)で、沿線土地利用等に対応した一定程度の機能が確保されており、新たな道路整備の必要性が低いことから、現道を基本とした幅員に変更する路線と位置付ける。
			690	20~23	2	40	71	存続	存続	骨格道路網(分散導入路)に位置付けられている主要幹線道路であり、必要性・実現性ともに高いことから存続と位置付ける。
			440	20	2	52.5	61	見直し	存続	沿線の建物への影響が大きいため実現性は低いが、骨格道路網(分散導入路)に位置付けられている主要幹線道路であり、新屋地区の交通の円滑化に寄与するなど必要性が高いことから存続と位置付ける。
			930	20	2	57.5	60	見直し	存続	沿線の建物への影響が大きいため実現性は低いが、骨格道路網(分散導入路)に位置付けられている主要幹線道路であり、新屋地区の交通の円滑化に寄与するなど必要性が高いことから存続と位置付ける。
			1,010	20	4	65	84	存続	存続	骨格道路網(分散導入路)に位置付けられており、また、中心市街地と新屋地区のアクセスを担う主要幹線道路であり、必要性・実現性ともに高いことから存続と位置付ける。
			250	20~23	4	65	81	存続	存続	骨格道路網(分散導入路)に位置付けられており、また、中心市街地と新屋地区のアクセスを担う主要幹線道路であり、必要性・実現性ともに高いことから存続と位置付ける。
			570	25~26	4	67.5	70	存続	存続	中心市街地へのアクセスを担う主要幹線道路であり、必要性・実現性ともに高いことから存続と位置付ける。
	620	32.5	6	67.5	72	存続	存続	中心市街地へのアクセスを担う主要幹線道路であり、必要性・実現性ともに高いことから存続と位置付ける。		
6	3.4.12 御所野追分線		1,250	22~56	4	65	75	存続	存続	骨格道路網(市街地環状道路)に位置付けられている主要幹線道路であり、必要性・実現性ともに高いことから存続と位置付ける。
			350	12~23	4	50	78	存続	存続	骨格道路網(放射道路)に位置付けられている主要幹線道路であり、必要性・実現性ともに高いことから存続と位置付ける。
7	3.4.15 臨海新川向線		533	18	-	37.5	72	存続	存続	国道7号との交差点において構造上の問題はあるが、必要性・実現性ともに高く、骨格道路網(市街地環状道路)に接続する路線であることから存続と位置付ける。
8	3.4.17 臨海秋操線		1,466	20	-	37.5	65	存続	存続	骨格道路網(市街地環状道路)に位置付けられている路線であり、必要性・実現性ともに高いことから存続と位置付ける。
			370	20	-	40	87	存続	存続	骨格道路網(市街地環状道路と分散導入路)を連絡する路線であり、必要性・実現性ともに高いことから存続と位置付ける。
9	3.4.18 保戸野泉線		728	18~27	2	30	69	存続	存続	中心市街地と外旭川、添川地区のアクセスを担う主要幹線道路であり、また、鉄道横断部の安全性を確保するなど、必要性・実現性ともに高いことから存続と位置付ける。
10	3.4.19 二ツ屋山崎線		33	16	-	15	68	見直し	廃止	地区内の交通を担う路線であるため、幹線道路としての必要性が低く、また、都市計画道路ネットワークの形成に影響が少ないことから廃止と位置付ける。
			65	16	-	20	75	見直し	廃止	地区内の交通を担う路線であるため、幹線道路としての必要性が低く、また、都市計画道路ネットワークの形成に影響が少ないことから廃止と位置付ける。
11	3.4.20 広面家の下線		298	16	-	25	74	存続	存続	狭隘な道路が多い地区で、代替路線がなく、必要性・実現性ともに高いことから存続と位置付ける。
			360	16	-	25	71	存続	存続	
12	3.4.21 中通牛島線		788	18	-	52.5	64	見直し	存続	概成済であるため実現性は低いが、中心市街地の交通の円滑化に寄与する主要幹線道路であり、必要性が高いことから存続と位置付ける。
13	3.4.22 追分駅前線		130	20~21	-	30	72	存続	存続	利用者の多い駅へアクセス道路であり、必要性・実現性ともに高いことから存続と位置付ける。
14	3.5.23 新屋十軒町線		546	15	2	45	55	見直し	存続	沿線の建物への影響が大きく実現性は低いが、主要幹線道路間を連絡する路線であり、必要性が高いことから存続と位置付ける。
15	3.4.25 保戸野高陽線		596	16	-	20	69	見直し	廃止	現道が狭小であるが、沿線の住宅地への影響が大きく、また、地区内の交通を担う路線で、都市計画道路ネットワークの形成に影響が少なく、必要性も低いことから廃止と位置付ける。

1 秋田市都市計画道路見直し評価結果一覧

■ 必要性が25点未満 ■ 実現性が65点未満

番号	路線名(都市計画道路)	区間	区間延長(m)	計画幅員(m)	計画車線数	必要性	実現性	見直しの必要の評価(案)	総合評価	まとめ
16	3.4.26 千秋添川線		1,350	16~25	2	25	62	見直し	廃止	中心市街地と手形、旭川、添川地区のアクセスを担う路線であるが、沿線の住宅地への影響が大きく、JR横断部に多大な事業費が必要となるなど、実現性が低く、また、JR横断部では手形陸橋や(都)保戸野泉線が代替となり、都市計画道路ネットワークの形成に影響が少ないため廃止と位置付ける。
			424	15~18	2	32.5	62	見直し	存続	概成済であるため実現性は低いが、中心市街地へのアクセスを担う路線であり、必要性が高いことから存続と位置付ける。
			250	25	4	57.5	59	見直し	存続	沿線施設への影響が大きいため実現性は低いが、中心市街地の交通の円滑化に寄与する主要幹線道路であり、必要性が高いことから存続と位置付ける。
17	3.4.28 新屋駅前線		380	16	2	32.5	59	見直し	廃止	新屋駅へのアクセスを担う路線であるが、現道で一定程度の機能が確保されており、新たな整備の必要性は低く、また、沿線の建物への影響が大きいなど、実現性が低いことと、都市計画道路ネットワークの形成に影響が少ないことから廃止と位置付ける。
18	3.4.29 秋田環状線		680	16	-	32.5	62	見直し	廃止	中心市街地から牛島方面へのアクセスを担う路線であるが、沿線の住宅地への影響が大きいなど、実現性が低く、また、代替路線となる(都)川尻広面線と(市)大堰反線の明田地下道西交差点の改良事業が施行されており、新たな整備の必要性は低下していることから廃止と位置付ける。
			420	22~23	-	52.5	64	見直し	変更	中心市街地の交通の円滑化に寄与する路線であり、必要性は高いが、交通需要が低下していることから、拡幅の必要性は低く、また、実現性も低いことから幅員を変更する路線と位置付ける。
			180	22	-	47.5	64	見直し	存続	交通需要が低下しており、計画幅員での実現性は低いが、秋田駅周辺地区の交通の円滑化に寄与する路線であるなど、必要性も高く、また、接続する(主)秋田岩見船岡線の拡幅に関連することから存続と位置付ける。
			482	25	-	72.5	60	見直し	存続	沿線施設等への影響が大きいため実現性は低いが、中心市街地と秋田駅東地区を連絡する主要幹線道路であり、必要性が高いことから存続と位置付ける。
19	3.4.30 新屋浜田線		310	16~20	2	47.5	56	見直し	存続	沿線施設等への影響が大きいため実現性は低いが、新屋駅、西部SC、大森山動物園などの新屋地区の主要施設へのアクセスを担うなど、必要性が高いことから存続と位置付ける。
			450	16	2	35	81	存続	存続	新屋駅、西部SC、大森山動物園などの新屋地区の主要施設へのアクセスを担う路線であり、必要性・実現性ともに高いことから存続と位置付ける。
20	3.4.31 明田外旭川線		290	25	4	45	58	見直し	変更	骨格道路網(都心環状道路)に位置付けられている主要幹線道路であり、必要性は高いが、交通需要が低下していることから、拡幅の必要性は低く、また、実現性も低いことから車線数及び幅員を変更する路線と位置付ける。
			230	25	4	45	58	見直し	変更	
21	3.4.32 割山南浜線		1,892	16	2	15	62	見直し	廃止	必要性・実現性ともに低く、都市計画道路ネットワークの形成に影響が少ないことから廃止と位置付ける。
22	3.4.33 将軍野相染線		580	16	2	25	74	存続	存続	外旭川地区と将軍野地区のアクセスを担う路線であり、必要性・実現性ともに高いことから存続と位置付ける。
			392	16	2	20	71	見直し	廃止	将軍野地区と土崎地区を連絡する路線であるが、(都)土崎環状線(整備済)が代替となることや、沿線の住宅地への影響が大きいこと、また、都市計画道路ネットワークの形成に影響が少なく、必要性も低いことから廃止と位置付ける。
			600	16	2	20	71	見直し	廃止	
			490	16	2	20	74	見直し	廃止	沿線の住宅地への影響が大きいことや、都市計画道路ネットワークの形成に影響が少なく、必要性も低いことから廃止と位置付ける。
23	3.4.34 土崎環状線		530	20	2	22.5	84	見直し	変更	現道(片側歩道)で、沿線土地利用等に対応した一定程度の機能が確保されており、新たな道路整備の必要性が低いことから、現道を基本とした幅員に変更する路線と位置付ける。
			710	20	2	35	87	存続	存続	骨格道路網(分散導入路)である国道7号から、秋田港産業団地、秋田湾産業新拠点へのアクセスを担う路線であり、必要性・実現性ともに高いことから存続と位置付ける。
			180	20	2	40	81	存続	存続	骨格道路網(分散導入路)である国道7号から、秋田港産業団地、秋田湾産業新拠点、大浜上新城線(事業中)へのアクセスを担う路線であり、必要性・実現性ともに高いことから存続と位置付ける。
			310	16~28	2	25	57	見直し	廃止	沿線の住宅地への影響が大きく、JR横断部で構造面に問題があるなど、実現性が低く、また、都市計画道路ネットワークの形成に影響が少ないことから廃止と位置付ける。
			520	16	2	20	74	見直し	廃止	沿線の住宅地への影響が大きいことや、都市計画道路ネットワークの形成に影響が少なく、必要性が低いことから廃止と位置付ける。
			309	12~22	2	32.5	75	存続	存続	緊急輸送道路に位置付けられていることや、鉄道横断部の安全性を確保するなど、必要性・実現性ともに高いことから存続と位置付ける。
24	3.5.37 秋田港四ツ屋線		300	15	-	30	65	存続	存続	沿線の建物への影響が大きい、土崎地区の中心部の主要な路線であり、必要性・実現性ともに高いことから存続と位置付ける。
			38	16	-	30	81	存続	存続	道の駅秋田港へのアクセスを担う路線であり、必要性・実現性ともに高いことから存続と位置付ける。

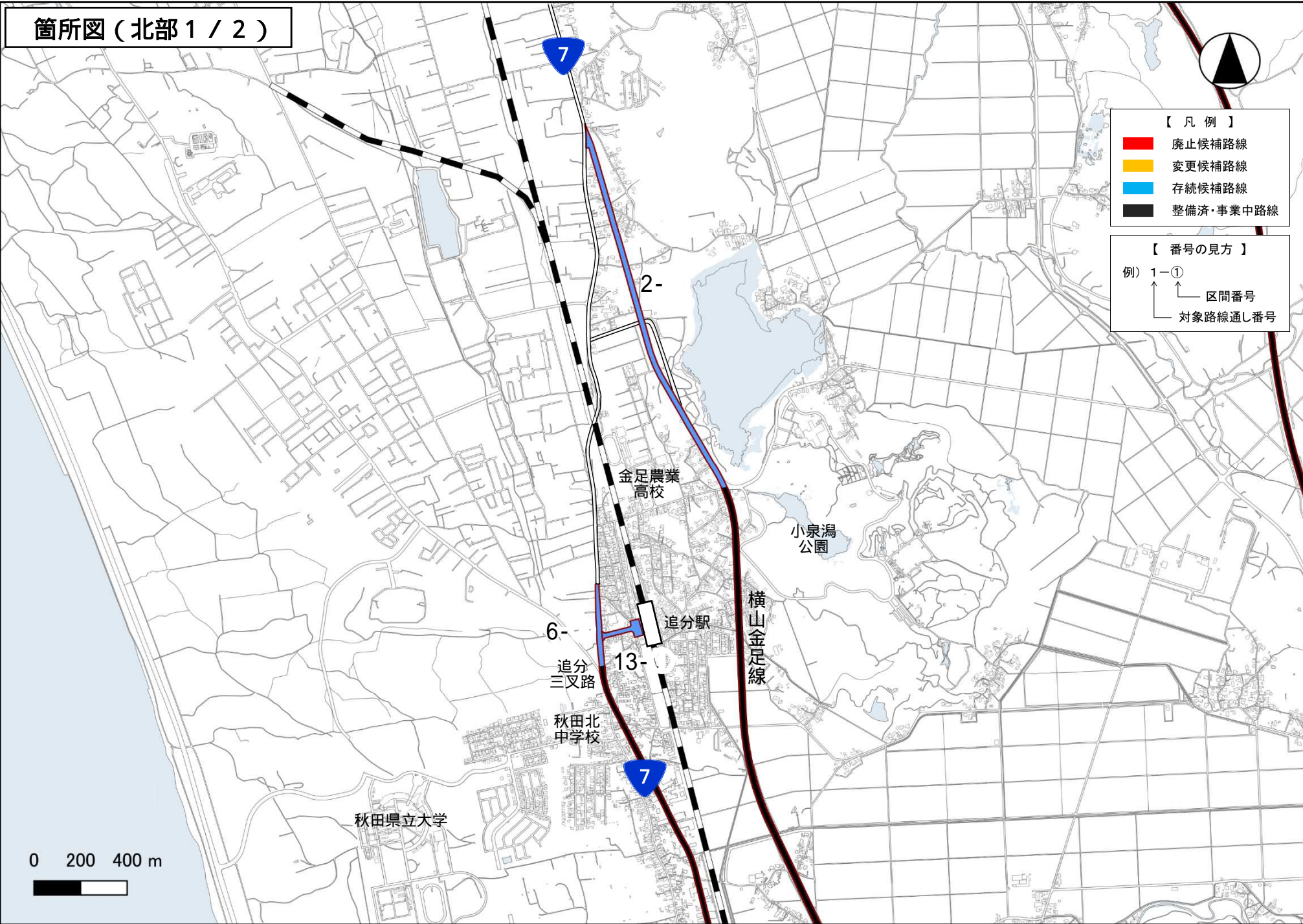
1 秋田市都市計画道路見直し評価結果一覧

■ 必要性が25点未満 ■ 実現性が65点未満

番号	路線名(都市計画道路)	区間	区間延長(m)	計画幅員(m)	計画車線数	必要性	実現性	見直しの必要の評価(案)	総合評価	まとめ
25	3.5.38 浜ナシ山長野線		540	15	-	30	87	存続	存続	秋田港産業団地へのアクセスを担う路線であり、必要性・実現性ともに高いことから存続と位置付ける。
			450	15~25	-	32.5	71	存続	存続	骨格道路網(分散導入路)である国道7号へのアクセスを担う路線であり、必要性・実現性ともに高いことから存続と位置付ける。
			650	15	-	35	74	存続	存続	土崎地区と飯島地区を連絡する主要幹線道路であり、必要性・実現性ともに高いことから存続と位置付ける。
			490	15	-	40	75	存続	存続	土崎地区と飯島地区を連絡する主要幹線道路であり、また、骨格道路網(分散導入路)である(都)横山金足線へ接続するなど、必要性・実現性ともに高いことから存続と位置付ける。
26	3.5.39 広小路牛島線		350	12	-	25	74	存続	存続	中心市街地から櫛山、牛島地区へのアクセスを担う路線であるが、現道が狭小で、代替となる路線がなく、必要性・実現性ともに高いことから存続と位置付ける。
			345	12	-	35	75	存続	存続	
			650	12	-	22.5	65	見直し	廃止	沿線の住宅地への影響が大きいことや太平川渡河部の線形に問題があること、また、都市計画道路ネットワークの形成に影響が少ないことから廃止と位置付ける。
27	3.5.40 室町保戸野線		576	12~15	2	30	71	存続	存続	旭南地区、旭北地区、保戸野地区を連絡する路線であるが、現道が狭小で、代替となる路線がなく、必要性・実現性ともに高いことから存続と位置付ける。
			540	12~15	2	30	68	存続	存続	
			230	12~15	2	30	71	存続	存続	
28	3.5.48 北愛宕通線		610	12	2	15	78	見直し	廃止	地区内の交通を担う路線であるため、道路ネットワークの形成に影響が少なく、必要性も低いから廃止と位置付ける。
29	3.5.51 牛島茨島線		1,092	12~17	2	15	64	見直し	廃止	沿線の住宅地への影響が大きいなど、必要性・実現性ともに低く、また、都市計画道路ネットワークの形成に影響が少ないことから廃止と位置付ける。
30	3.5.61 秋田駅東一号線		261	12	-	20	75	見直し	存続	地区内の交通を担う路線であるため、幹線道路としての必要性は低いが、狭隘な道路が多い地区で、また(都)秋田駅東中央線で分かれた広面地区を連絡する路線であり、実現性も高いことから存続と位置付ける。
			590	12	-	22.5	72	見直し	存続	
			500	12	-	17.5	81	見直し	存続	
31	3.4.63 勝平環状線		2,010	16~17	-	27.5	59	見直し	存続	沿線の住宅地への影響が大きく、実現性は低いが、代替路線となる(市)松美ガ丘本線が狭小であることや、道路が錯綜している地区であり、必要性も高いことから存続と位置付ける。
			760	16~17	-	27.5	69	存続	存続	勝平地区の主要な路線であるが、狭小であり、必要性・実現性が高いことから存続と位置付ける。
32	3.4.64 勝平東西線		520	16~17	-	42.5	66	存続	存続	骨格道路網(外周部環状道路)である国道7号と接続する勝平地区の主要幹線道路であるが、現道が狭小であり、必要性・実現性ともに高いことから存続と位置付ける。
			740	16~17	-	47.5	69	存続	存続	
33	3.4.67 山崎広面線		104	12	-	(15) ²	(84) ²	存続	存続	秋田駅東第三地区土地区画整理事業で概成されることから、存続と位置付ける。
34	3.3.72 泉外旭川線		1,230	25	4	37.5	78	存続	存続	骨格道路網(分散導入路)に位置付けられている路線であり、必要性・実現性ともに高いことから存続と位置付ける。
35	3.4.73 上北手御所野線		520	20~22	2	10	77	見直し	存続	幹線道路としての必要性は低いが、南ヶ丘ニュータウンにアクセスする道路が一本だけであり、災害等により不通となった際の孤立化を防ぐ道路となることから存続と位置付ける。
			2,390	20	2	10	81	見直し	存続	
36	3.4.76 前田和田2号線		570	16	-	22.5	69	見直し	廃止	沿線の住宅地への影響が大きく、また、地区内の交通を担う路線であるため、都市計画道路ネットワークの形成に影響が少なく、必要性も低いことから廃止と位置付ける。
37	3.4.77 和田駅前線		200	18	-	30	72	存続	存続	河辺地区の玄関口である和田駅へアクセスを担う主要幹線道路であるが、現道が狭小であり、必要性・実現性ともに高いことから存続と位置付ける。
			160	18	-	35	72	存続	存続	
38	3.4.78 石川和田駅線		1,700	16~17	2	17.5	75	見直し	廃止	地域中心の和田地区と周辺地域を連絡する路線であるが、交通需要が少ないため、都市計画道路ネットワークの形成に影響が少なく、必要性も低いことから廃止と位置付ける。
			830	16~17	2	25	62	見直し	廃止	沿線の住宅地への影響が大きいなど、実現性が低く、また、地区内の交通を担う路線であるため、都市計画道路ネットワークの形成に影響が少なくことから廃止と位置付ける。
39	7.6.2 秋操一号線		79	15	2	(17.5) ²	(80) ²	存続	存続	(都)泉外旭川線(事業中)の整備にともなう交差点改良に関連することから、存続と位置付ける。

1 必要性・実現性は高いが、新たな道路整備の必要性が低い区間

2 表中の()内は、他事業に関連して事業実施が予定されているため参考値



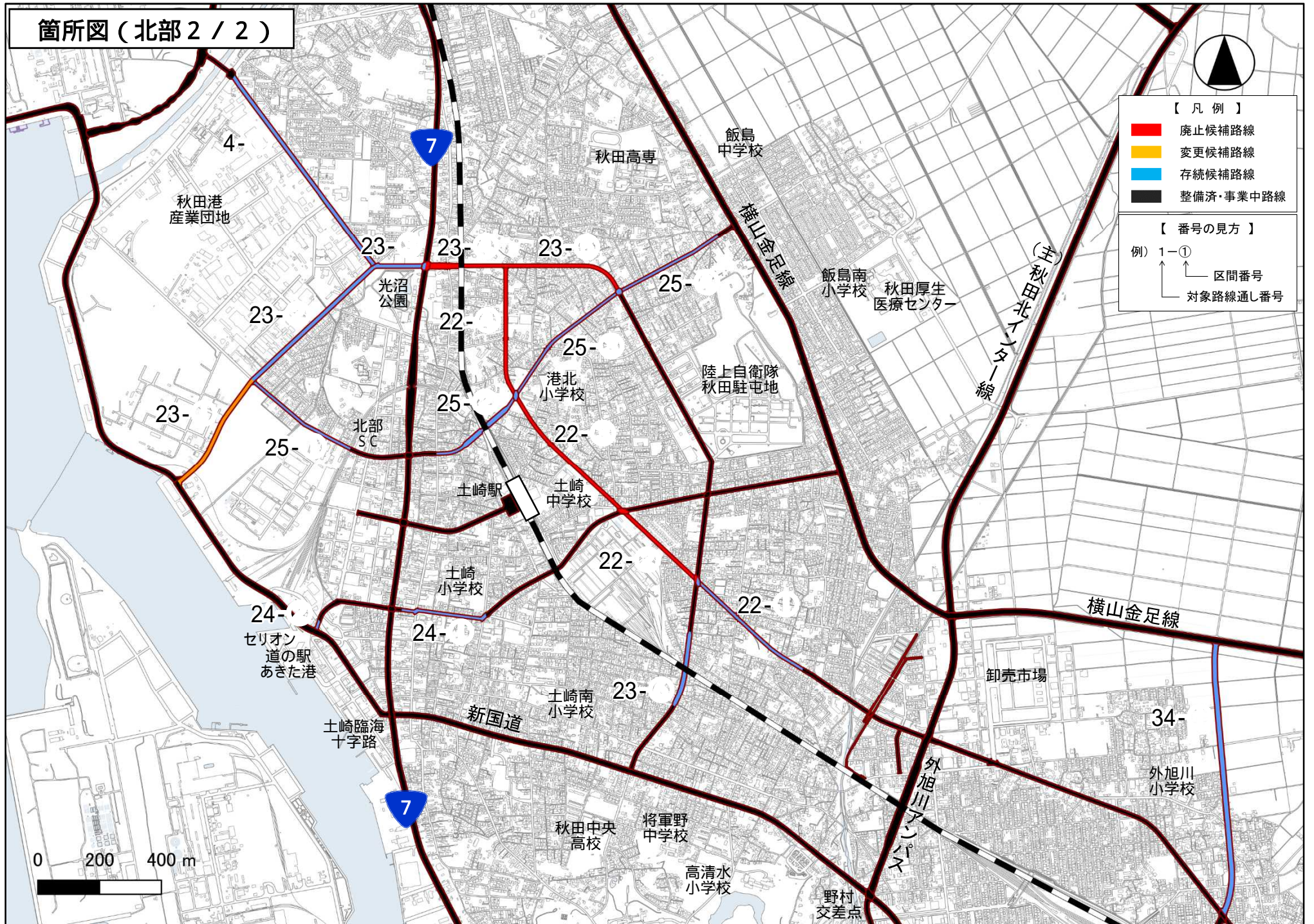
箇所図 (北部 1 / 2)

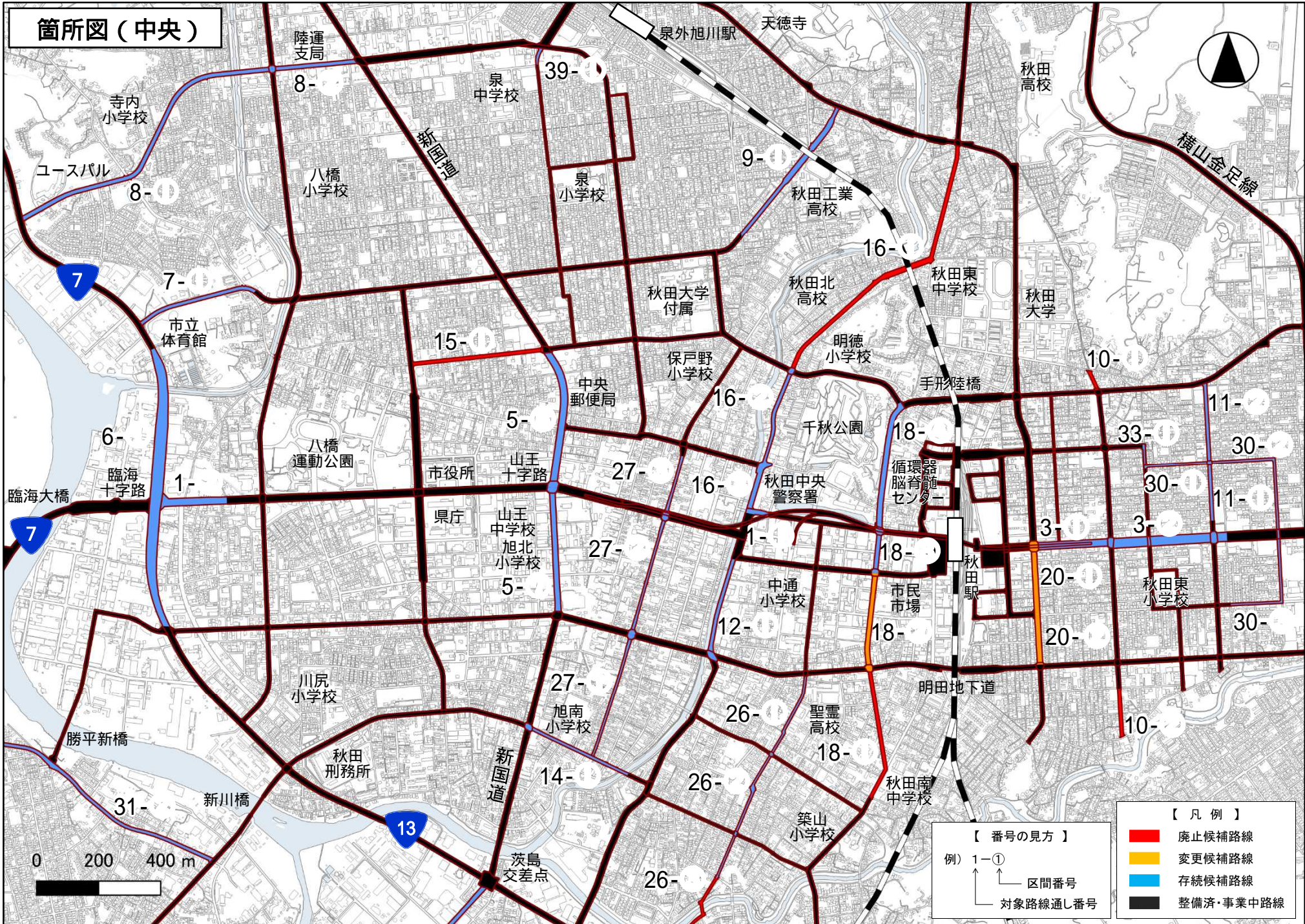
- 【 凡 例 】
- 廃止候補路線
 - 変更候補路線
 - 存続候補路線
 - 整備済・事業中路線

- 【 番号の見方 】
- 例) 1-①
- ↑ 区間番号
 - ↑ 対象路線通し番号

0 200 400 m

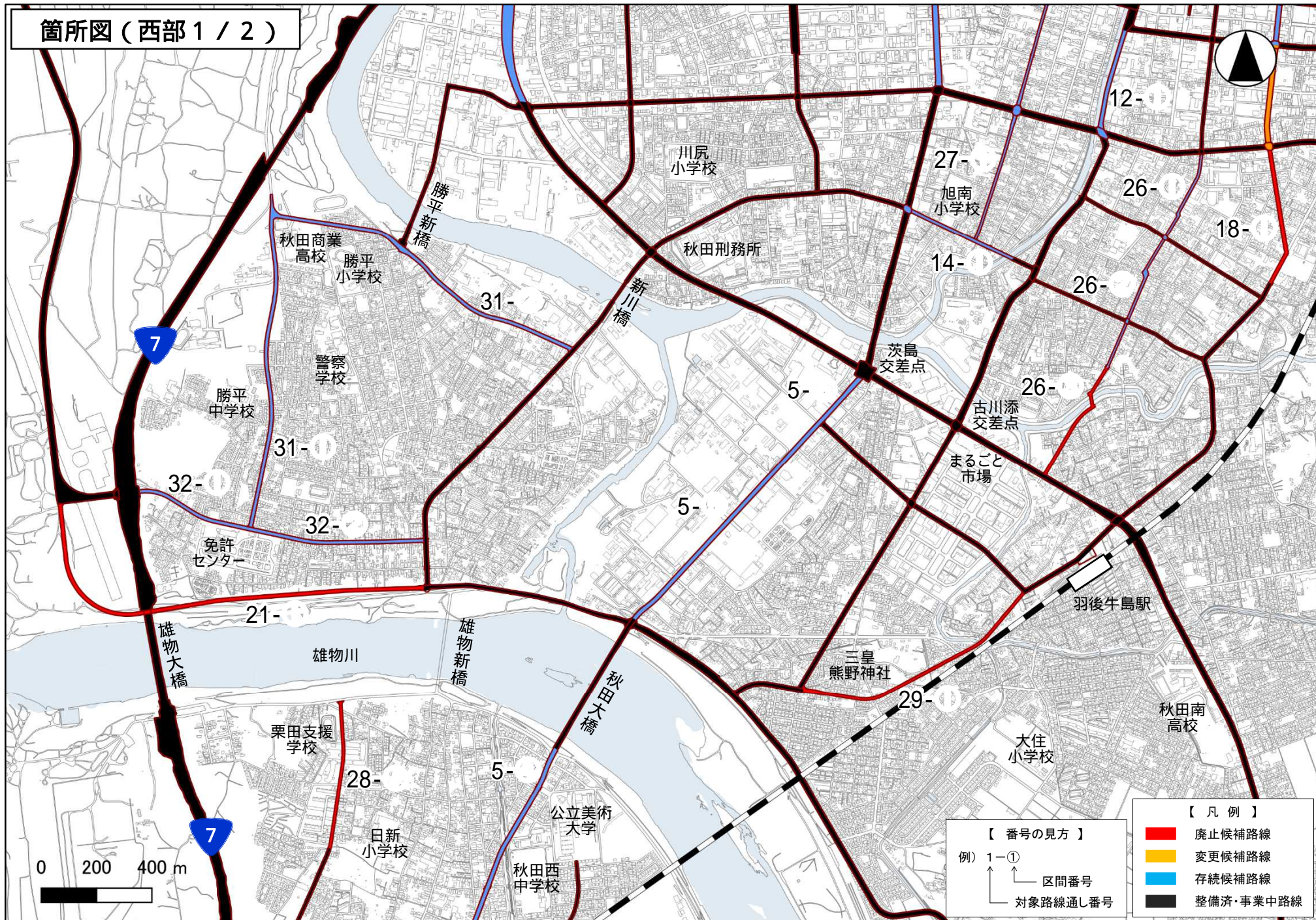
箇所図 (北部 2 / 2)





資-6

箇所図 (西部 1 / 2)



- 【 凡 例 】
- 廃止候補路線
 - 変更候補路線
 - 存続候補路線
 - 整備済・事業中路線

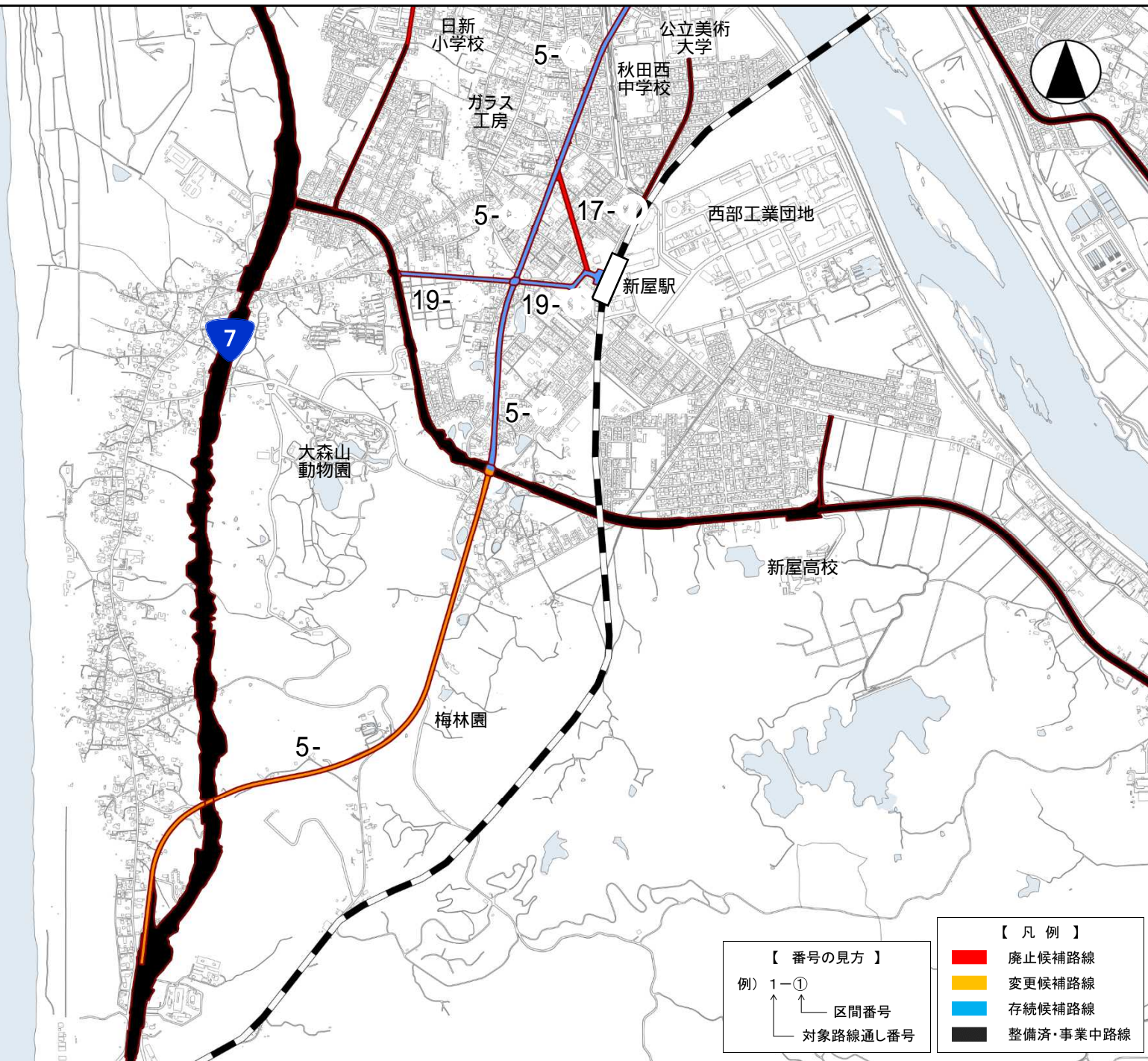
【 番号の見方 】

例) 1-①

↑ 区間番号

↑ 対象路線通し番号

箇所図（西部 2 / 2）



0 200 400 m

【 番号の見方 】
 例) 1-①
 ↑ 区間番号
 ↓ 対象路線通し番号

- 【 凡例 】
- 廃止候補路線
 - 変更候補路線
 - 存続候補路線
 - 整備済・事業中路線

