

山陽小野田市都市計画道路見直し方針

令和 6 年 9 月

目次

1 見直しの背景、必要性	2
1-1 見直しの背景	2
1-2 都市計画道路の現状と整備状況	3
1-3 見直しの必要性	5
2 見直しの基本的な考え方	7
3 見直し方針の策定	8
3-1 都市計画道路の見直し実施フロー	8
3-2 見直し対象路線の抽出	9
3-3 必要性の検証・評価	11
(1) 必要性の検証・評価の流れ	11
(2) 路線機能	12
(3) 機能を代替する路線の有無	13
(4) 道路の連続性・配置バランス（計画廃止時の影響）	14
(5) 必要性評価結果	15
3-4 見直し方針の策定	18
(1) 見直し方針の策定の流れ	18
(2) 存続検討路線の検討	18
(3) 廃止検討路線	19
(4) 見直し方針（案）の整理	19
(5) 見直し方針の検証	20
(6) 見直し方針の策定	21
4 今後の進め方	23
用語解説、路線名称読み方	24

1 見直しの背景、必要性

1-1 見直しの背景

都市計画道路は、都市活動を支える最も身近な公共空間であり、多様な機能を有する根幹的施設として、都市の将来像を踏まえ都市全体のネットワークの将来の姿として定められ、その時々々の社会のニーズに応じ見直しが行われながら、その実現に向けて鋭意整備が続けられている。

しかしながら、山陽小野田市の都市計画道路の約 60%については未だ整備が完了しておらず、その中には計画決定から 30 年以上を経過した路線も多く存在している。

これらの都市計画道路の多くは、都市への人口集中とそれに対応する都市の拡大を前提とした計画となっており、近年の人口減少や経済活動の低迷、コンパクトな市街地形成への要求など 社会経済情勢が大きく変化する中では、その必要性に変化が生じているものもある。

また、都市計画道路は整備を前提に計画決定されるものであり、都市計画道路の区域内には建築制限が課せられている。さらに、近年では公共投資の抑制により公共事業を取り巻く環境は厳しさを増しており、都市計画道路の整備も長期化する傾向にあり、建築制限が長期にわたりかけ続けられることとなることから、この制限が民間開発への障害となることや、都市計画についての信頼性を低下させるなど多くの問題が指摘されている。

そのため、平成 18 年 3 月に山口県にて策定された「都市計画道路の見直し基本方針」を基に、都市計画道路の整備の必要性等について見直しを検討し、「山陽小野田市都市計画道路見直し方針」を定めるものである。

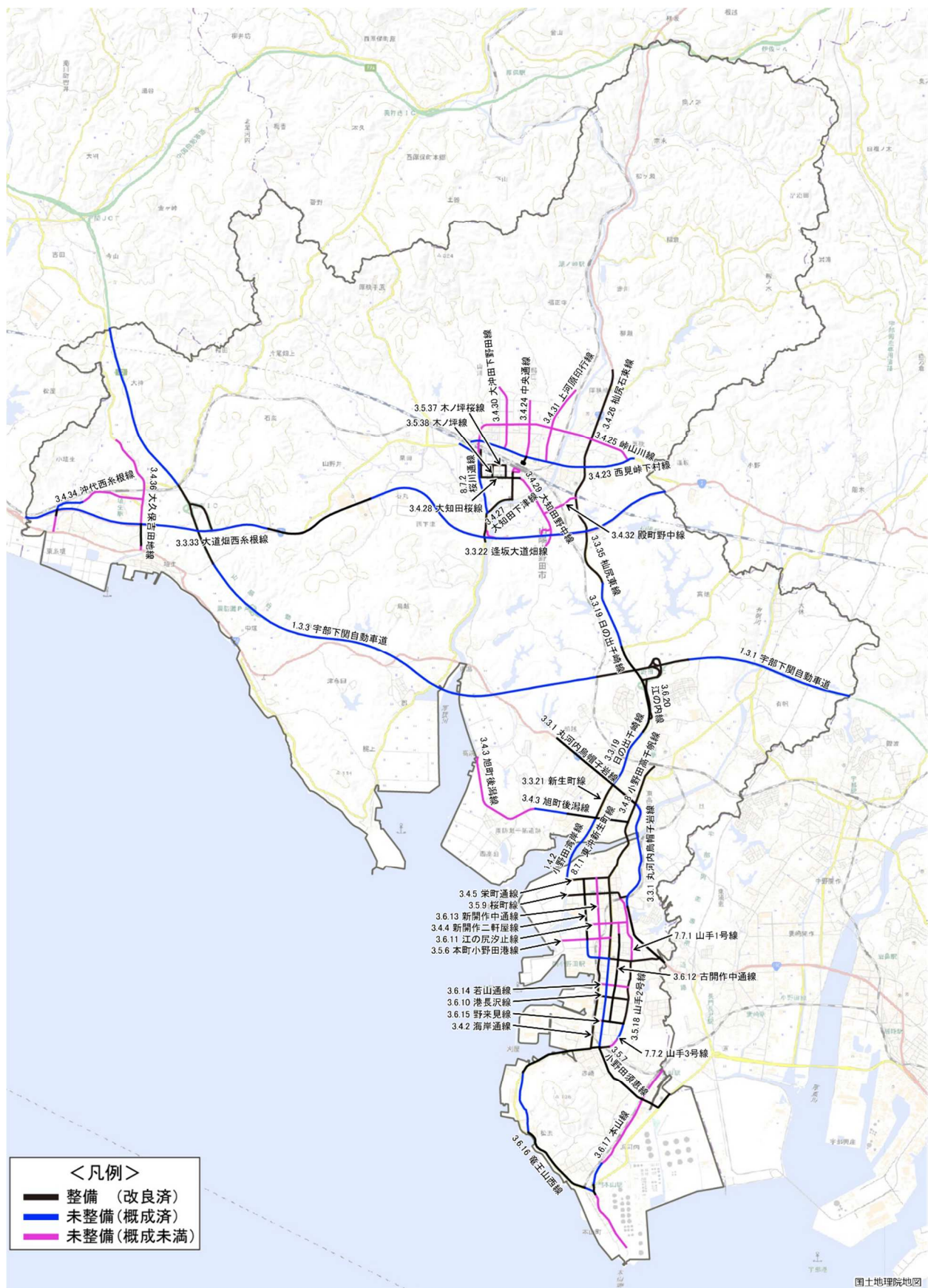
1-2 都市計画道路の現状と整備状況

山陽小野田市は 45 路線、総延長 97,430m の都市計画道路を有している。令和 6 年 4 月時点における都市計画道路の整備状況（改良済み、概成済み、概成未済）について整理した。山陽小野田市における都市計画道路にて、未整備路線が 28 路線確認された。

▼都市計画道路の整備状況（令和 6 年 4 月時点）

※整備率＝改良済延長/総延長

整理 番号	路線番号			路線名称	計画の 車線数	代表幅員 (m)	延長 (m)				当初計画年 次	未整備 区間	整備率 (%)
	区分	規模	番号				計画	改良済	未整備				
									概成済	概成未済			
1	1	3	3	宇部下関自動車道	4	25	9,220	1,650	7,570	0	H03.04.12	◎	18%
2	3	3	22	逢坂大道畑線	4	25	7,050	1,310	5,740	0	S54.08.03	◎	19%
3	3	4	23	西見峠下村線	2	18	2,610	0	2,610	0	S32.03.25	◎	0%
4	3	4	24	中央通線	2	16	1,110	80	0	1,030	S32.03.25	◎	7%
5	3	4	25	峠山川線	2	16	4,390	110	1,230	3,050	S32.03.25	◎	3%
6	3	4	26	仙尻石束線	2	16	2,840	2,840	0	0	S32.03.25		100%
7	3	4	27	大知田下津線	2	16	1,510	1,510	0	0	S32.03.25		100%
8	3	4	28	大知田桜線	2	18	560	560	0	0	S32.03.25		100%
9	3	4	29	大知田野中線	2	16	1,410	120	0	1,290	S32.03.25	◎	9%
10	3	4	30	大沖田下野田線	2	16	1,040	0	0	1,040	S32.03.25	◎	0%
11	3	4	31	上河原印行線	2	16	1,430	0	0	1,430	S32.03.25	◎	0%
12	3	4	32	殿町野中線	2	16	620	0	0	620	S54.08.03	◎	0%
13	3	3	33	大道畑西糸根線	4	25	4,790	500	4,290	0	H03.04.12	◎	10%
14	3	4	34	沖代西糸根線	2	17	1,990	140	430	1,420	H03.04.12	◎	7%
15	3	3	35	仙尻東線	4	25	1,020	1,020	0	0	H03.04.12		100%
16	3	4	36	大久保吉田地線	2	17	2,050	450	0	1,600	H06.07.26	◎	22%
17	3	5	37	木ノ坪桜線	2	14	660	660	0	0	H07.10.31		100%
18	3	5	38	木ノ坪線	2	12	200	200	0	0	H07.10.31		100%
19	8	7	2	桜川通線	—	5	470	470	0	0	H07.10.31		100%
20	1	3	1	宇部下関自動車道	—	25	7,020	1,650	5,370	0	H03.04.12	◎	24%
21	1	4	2	小野田湾岸線	4	18.75	1,170	0	1,170	0	H14.02.22		0%
22	3	3	1	丸河内烏帽子岩線	—	24	5,000	2,950	2,050	0	S43.12.28	◎	59%
23	3	4	2	海岸通線	2	18	1,550	1,550	0	0	S14.05.03		100%
24	3	4	3	旭町後潟線	2	16	3,460	1,020	570	1,870	S40.03.24	◎	29%
25	3	4	4	新開作二軒屋線	2	16	1,650	1,060	590	0	S14.05.03	◎	64%
26	3	4	5	栄町通線	2	16	720	720	0	0	S14.05.03		100%
27	3	5	6	本町小野田港線	2	15	850	0	0	850	S14.05.03	◎	0%
28	3	5	7	小野田須恵線	2	12	3,610	1,810	1,800	0	S14.05.03	◎	50%
29	3	4	8	小野田高千帆線	2	16	4,330	4,330	0	0	S14.05.03		100%
30	3	5	9	桜町線	2	13	1,040	1,040	0	0	S14.05.03		100%
31	3	6	10	港長沢線	2	11	500	500	0	0	S14.05.03		100%
32	3	6	11	江の尻汐止線	—	11	710	0	0	710	S14.05.03	◎	0%
33	3	6	12	古開作中通線	—	9	1,710	1,490	0	220	S14.05.03	◎	87%
34	3	6	13	新開作中通線	2	8	1,340	0	0	1,340	S14.05.03	◎	0%
35	3	6	14	若山通線	—	8	500	0	0	500	S14.05.03	◎	0%
36	3	6	15	野来見線	—	8	490	360	0	130	S14.05.03	◎	73%
37	3	6	16	亀王山西線	-	8	4,010	2,810	1,200	0	S14.05.03	◎	70%
38	3	6	17	本山線	-	8	3,750	160	370	3,220	S14.05.03	◎	4%
39	3	5	18	山手 2 号線	2	12	1,080	1,080	0	0	S14.05.03		100%
40	3	3	19	日の出千崎線	4	25	3,790	1,680	2,110	0	H03.04.12	◎	44%
41	3	6	20	江の内線	2	10.75	640	640	0	0	H10.01.27		100%
42	3	3	21	新生町線	4	29.5	610	610	0	0	H14.02.22		100%
43	7	7	1	山手 1 号線	—	6	1,120	0	0	1,120	S14.05.03	◎	0%
44	7	7	2	山手 3 号線	—	6	640	150	270	220	S14.05.03	◎	23%
45	8	7	1	東沖新生町線	—	3	1,170	1,170	0	0	H14.02.22		100%
				合計	-	-	97,430	38,400	37,370	21,660	-	-	39.4%



▲都市計画道路の整備状況図（令和6年4月時点）

1-3 見直しの必要性

本市における都市計画道路の現状や近年及び今後の社会経済情勢、まちづくり等を踏まえ、以下の理由により都市計画道路の計画について見直しを行う必要があると考える。

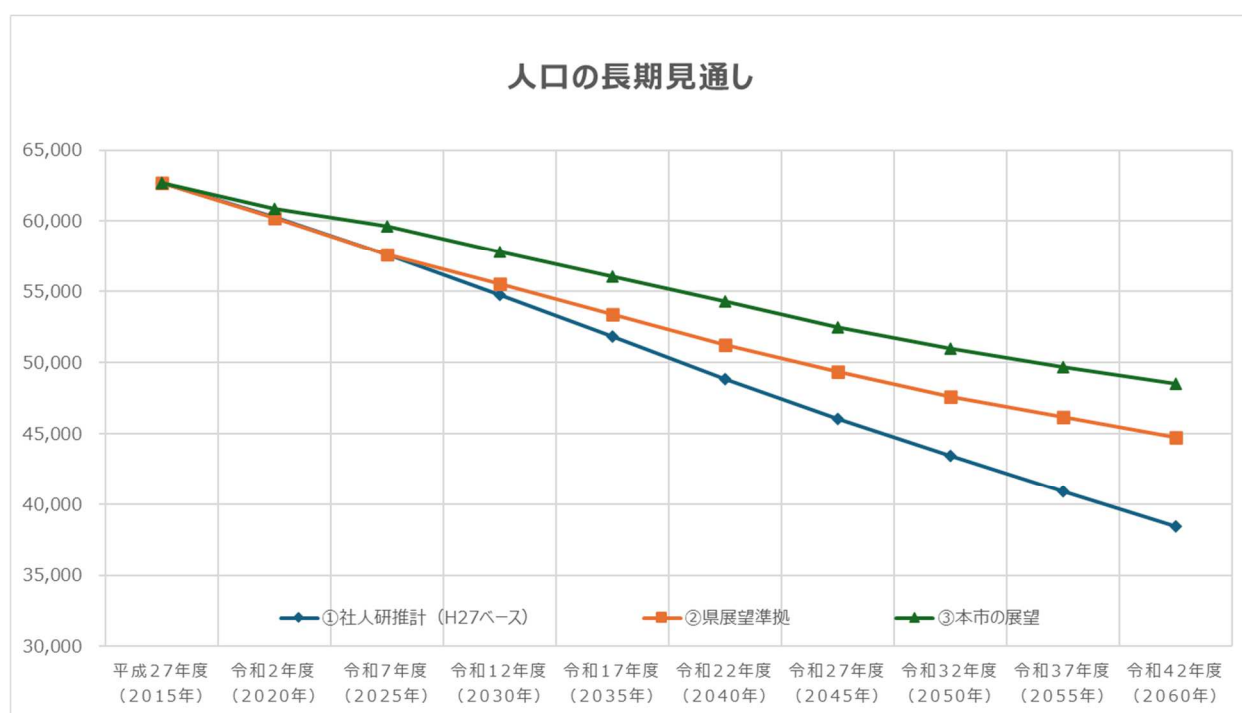
① 社会経済情勢の変化への対応

都市計画道路の多くは、戦後から高度経済成長期において、人口増加による市街地の拡大、交通量の増大を前提として計画されてきている。

本市の将来推計人口は、山陽小野田市人口ビジョンにおいて、平成 27 年の約 62,000 人に対し、20 年後の令和 17 年には約 56,000 人で約 6,000 人の減少が見込まれている。

将来の人口減少は、将来の交通需要に対しても大きな減少要因になると考えられる。また、市街地の拡大も収束方向に向いていると考えられ、当初計画決定時に想定されていたまちづくりと、現在及び今後を踏まえたまちづくりの姿では大きな乖離が発生していると考えられる。

長期的視点からもその必要性が位置付けられているものの、今後の社会経済情勢の変化に対応しつつ見直しを行うことが必要である。



▲人口の長期見通し（出典 山陽小野田市人口ビジョン）

② 長期未整備路線による制限の解除

本市の都市計画道路には未整備となっている路線(区間)が全体の約 60%残っており、これらの計画区域に含まれる地権者には、計画の決定以降長期間にわたり、建築等への制限がかかっている状態となっている。今後も整備の見込みが立たない路線の計画を残しておく、さらに長期間の制限を強いることとなるため、計画の見直しを行い、必要性が低く整備の実現性が低い路線については、計画を変更・廃止するなど、地権者への制限をできるだけ早く解除することが必要である。

③ 整備の実現性・優先性の検証

近年の公共投資の抑制傾向を踏まえると、計画された都市計画道路すべてを当初の計画通りに整備することは現実的ではないと考えられる。限られた投資額の中で、整備の「選択と集中」を行っていくためにも、現時点からの将来を見据えて、本当に必要となる、実現性の高い路線や構造について検証する必要がある。

④ 整備計画・整備方針の可視化

都市計画道路を含む、山陽小野田市の都市計画の内容については、市民に広く周知されているとは言えない状況にある。都市計画道路の見直しを行って、その結果を公表することにより、山陽小野田市内における今後のまちづくりを含めた都市基盤の整備計画や整備方針について、市民に対して明確に示すことが必要である。

2 見直しの基本的な考え方

本市の将来都市像、都市構造を踏まえた上で、都市計画道路の必要性の評価、検討を実施するための基本的な考え方として、以下に示す点に留意して、見直しを実施する。

(1) 上位計画・関連計画との整合

山口県が広域的な観点から定めた「山陽小野田都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（令和2年12月山口県）」や「山陽小野田市都市計画マスタープラン（令和元年12月）」で示される将来都市像、都市構造や都市施設の整備方針等を踏まえた上で、都市計画道路の必要性について検証する。

(2) 都市計画道路の見直し基本方針（山口県）との関連

山口県においては、平成18年3月に都市計画道路の見直しに関する基本的な考え方となる「都市計画道路の見直し基本方針」（山口県土木建築部都市計画課）を策定し、平成31年1月に同方針の補足を通知している。本市の都市計画道路の見直しは、山口県の見直し基本方針を踏まえた上で、見直しの対象となる各都市計画道路について、その必要性を検討し、見直しの理由を明確にしたうえで進める。

(3) 住民への情報提供と合意形成

都市計画道路は、都市の根幹的施設であり、住民や地域のまちづくりへ与える影響が大きい都市施設であることから、その見直しにあたっては、道路の必要性や見直しの理由について住民へ十分な情報提供を行い、合意形成に努め、都市計画の変更に向けた手続きを進める。

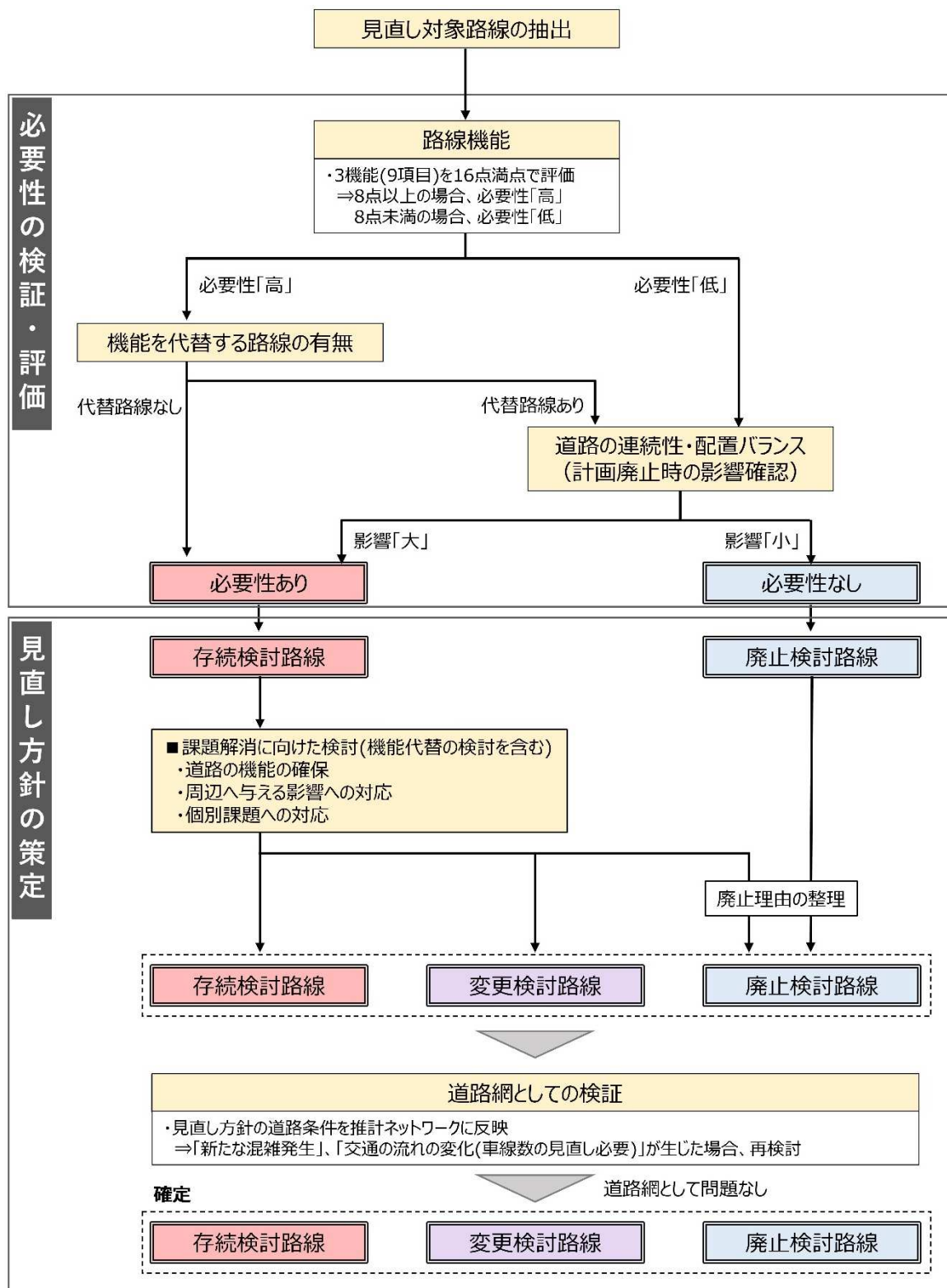
(4) 見直しの実施主体

都市計画道路は、各路線単体ではなくネットワークとして機能を発揮するものであるため、見直しにあたっては、道路網全体での検証が必要になるとともに、整備の見通しや考え方を踏まえて行う必要がある。このため、本市が主体となって見直しに取り組むが、各道路管理者、関連事業者との連携・調整を図りながら見直しを実施する。

3 見直し方針の策定

3-1 都市計画道路の見直し実施フロー

山陽小野田市の都市計画道路の見直し方針については、山口県が策定した「都市計画道路の見直し基本方針」の見直しフローを基に実施する。



▲都市計画道路の見直し実施フロー図

3-2 見直し対象路線の抽出

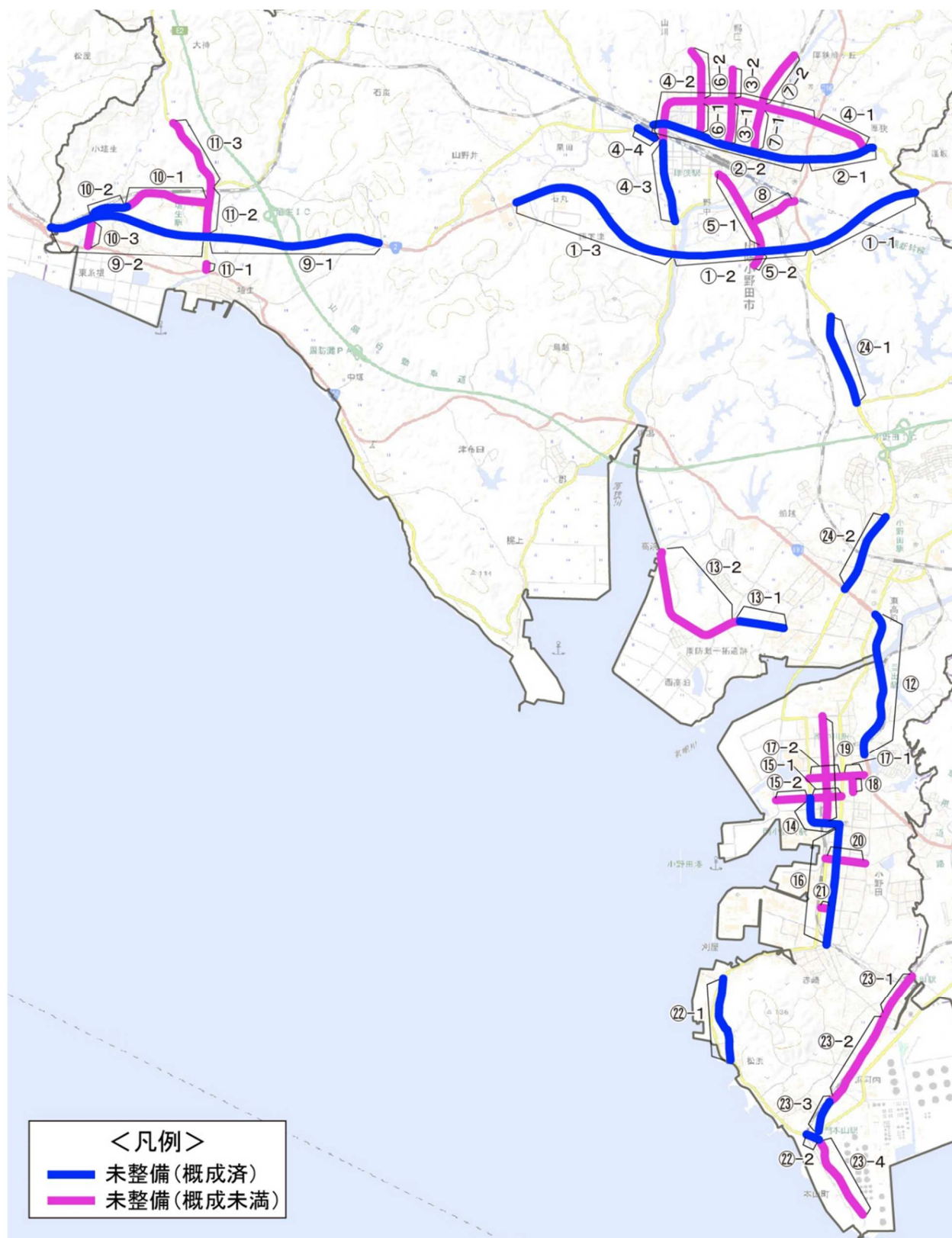
都市計画道路を見直すにあたり、全路線の都市計画道路の課題を整理し、山口県が策定した「都市計画道路の見直し基本方針」に基づく検討対象路線の抽出の考え方に従い、見直す検討対象路線（区間）を抽出する。

▼検討対象路線抽出の考え方

①見直しは、都市計画道路のうち幹線街路を対象とする。	
②見直しの検討対象路線は、未整備区間を有するもののうち、以下のいずれかに該当するものとする。	a 計画決定から 30 年以上を経過したもの
	b 都市計画道路の区域内に、歴史的文化遺産、大規模建築物等があるもの
	c 地形的な要因等により道路構造上問題のあるもの
	d その路線が整備されることで周辺の土地利用に多大な影響を与えるもの
	e その他個別の課題を抱えているもの
なお整備済みの路線（区間）についても、課題を有するものについては検討対象に加えるものとする。	

未整備幹線街路の大半が計画決定から 30 年以上経過しているため、未整備幹線街路全 24 路線を見直し対象路線とした。さらに、路線によっては改良済区間と未整備区間があるため、対象路線について整備状況や主要交差点等で区間分けし、以下の通り対象路線を細分化し見直し対象区間として設定した。

見直し対象路線	未整備幹線街路全 24 路線
見直し対象区間	全 24 路線を 47 区間に区分



▲検討対象区間の設定

3-3 必要性の検証・評価

(1) 必要性の検証・評価の流れ

検討対象路線（区間）の必要性の検証について、山口県が策定した「都市計画道路の見直し基本方針」に基づく検証項目を整理票にまとめ、「路線機能」、「道路の連続性・配置バランス」、「機能を代替する路線の有無」を評価し、検討対象路線（区間）の必要性の有無を判断した。

▼検証項目

	検証項目	備考
①	路線概要	・見直し方針の検討 ・カルテ整理
②	上位計画での位置づけ	
③	周辺土地利用の状況	
④	当初の都市計画決定の趣旨	
⑤	見直しの理由、整備の課題	
⑥	路線の機能	・必要性評価 ・見直し方針の検討 ・カルテ整理
⑦	道路の連続性・配置のバランス	
⑧	機能を代替する路線の有無	

(2) 路線機能

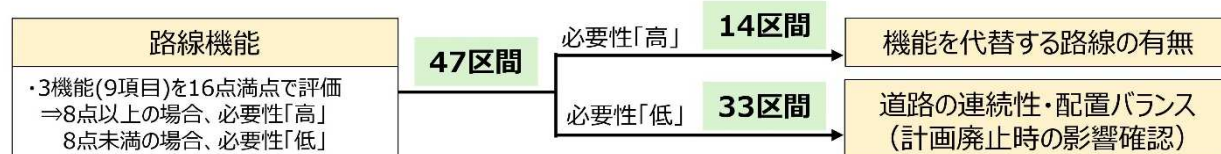
「検討対象路線（区間）の必要性の検証」にて整理した路線機能に重要度別に定量評価し、路線機能としての必要性を判断した。

本市の将来都市像の実現に係る項目について重要度を高くし、重要度は下記の通り「◎2点、○1点」として設定した。評価が8点以上（最高16点）の路線は必要性が高い区間と判断し8点未満の路線は必要性が低い区間と判断した。

▼路線機能の重要度設定

必要性評価の視点		評価項目	重要度 (◎2点、 ○1点)
交通機能	自動車交通需要への対応	自動車交通需要	◎
	歩行系ネットワークの形成のための必要性	自転車歩行者の交通需要 ・歩行者ネットワークに位置づけられている路線：○ ・通学路交通安全プログラムに基づく危険箇所該当する路線：○	○ ○
	沿道利用や拠点間の連絡のための必要性	アクセス性	◎
	公共交通支援のための必要性	公共交通支援	○
空間機能	周辺の環境、景観の保全・向上のための必要性	都市環境機能	○
	防災ネットワークの形成、延焼防止のための必要性	都市防災機能 ・防火地域・準防火地域の指定内の路線：○ ・緊急輸送道路として位置づけられている路線：◎	○ ◎
	ライフラインの収容等のための必要性	収容空間機能	○
市街地形成機能	都市構造の主軸や土地利用の方向性を示すための必要性	都市構造の主軸	◎
	面整備を行う上での必要性	面整備	◎

●路線機能の評価結果



（３）機能を代替する路線の有無

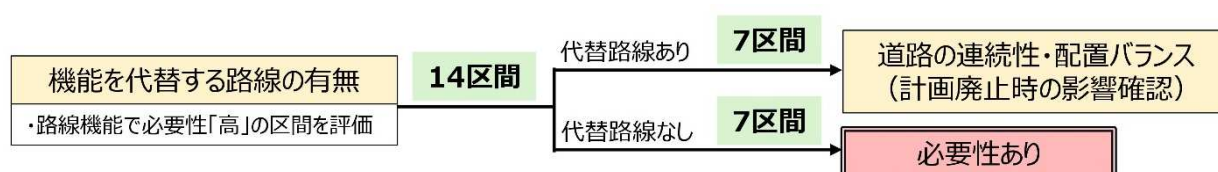
検討対象路線（区間）の見直しを行うにあたり、当該道路に求められる機能を代替する路線の存在の有無を整理した。機能を代替する路線の有無については、下記の視点に基づく内容に該当する場合に代替路線ありと判断する。

なお、現道がある場合は、既計画の車線数が担保されており他路線機能・アクセス・混雑度等の基準が満たされていれば、現道が代替路線になり得る（既に機能が担保された路線あり）と判断する。

▼代替路線の視点

視点内容
検討対象路線（区間）と同程度（以上）の道路機能を備えている場合に代替路線に該当
検討対象路線（区間）の周辺に位置しており、起終点やルート等が近似している場合に代替路線に該当
現在及び将来の混雑度が 1.25 未満の場合は代替路線に該当

●機能を代替する路線の判断結果



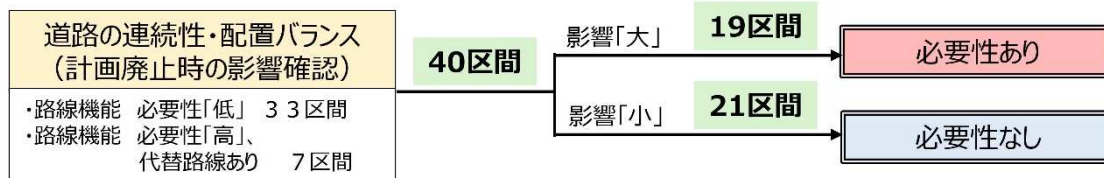
（４）道路の連続性・配置バランス（計画廃止時の影響）

検討対象路線（区間）が廃止された場合に周辺に与える影響として、周辺地区における道路網のネットワーク状況や配置バランスを整理した。道路の連続性・配置バランスについては、下記の項目に該当する場合に周辺への影響があると考えられる。

▼道路の連続性・配置バランスの項目

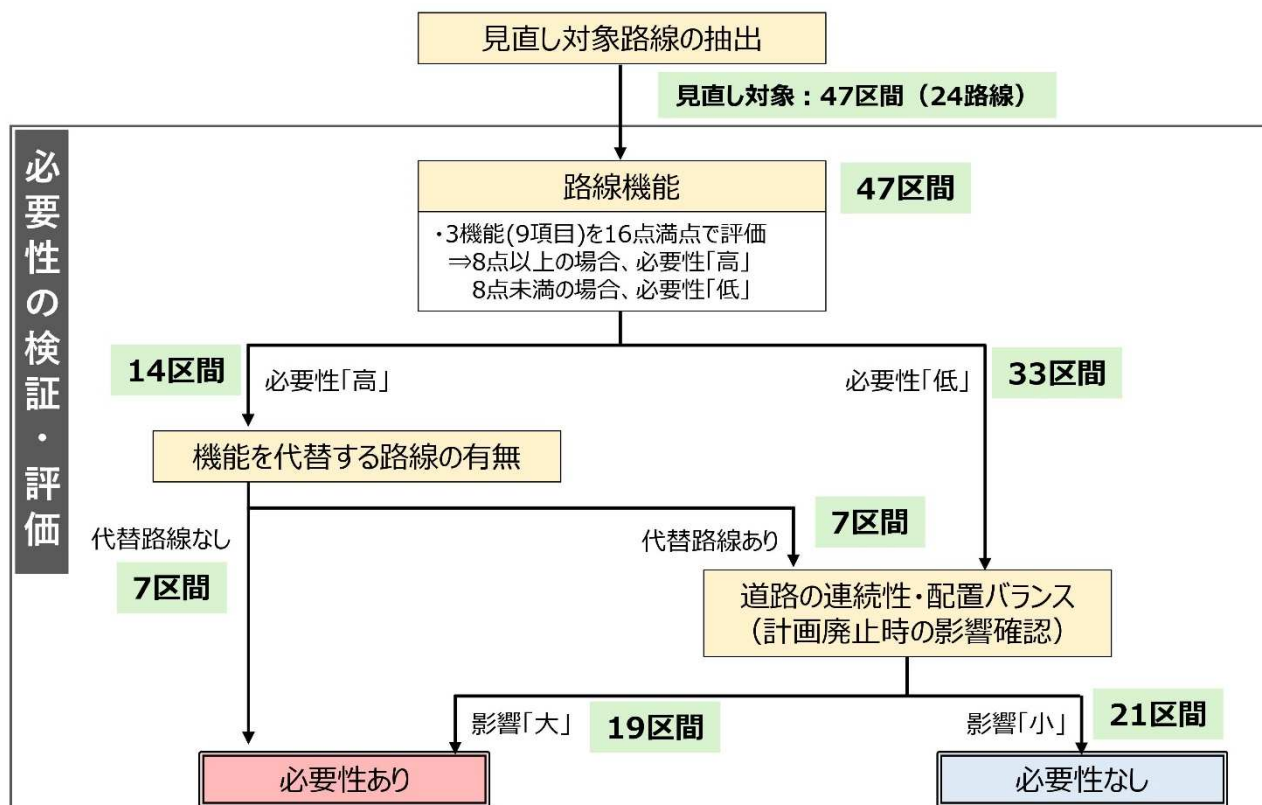
項目	判定基準
周辺道路の将来交通量や混雑度	現在の都市計画道路網において、廃止候補周辺の混雑度が 1.25 以上の場合「影響あり」
道路網としての連続性	ネットワークが連続しない区間が生じる場合は「影響あり」
防災ネットワーク、歩行系ネットワークの連続性	緊急輸送道路、歩行者ネットワークが連続しない区間が生じる場合は「影響あり」
上位計画との整合	「第二次山陽小野田市総合計画」「山陽小野田都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」「山陽小野田市都市計画マスタープラン」と整合がとれていない場合は「影響あり」

●道路の連続性・配置バランスの影響確認結果



(5) 必要性評価結果

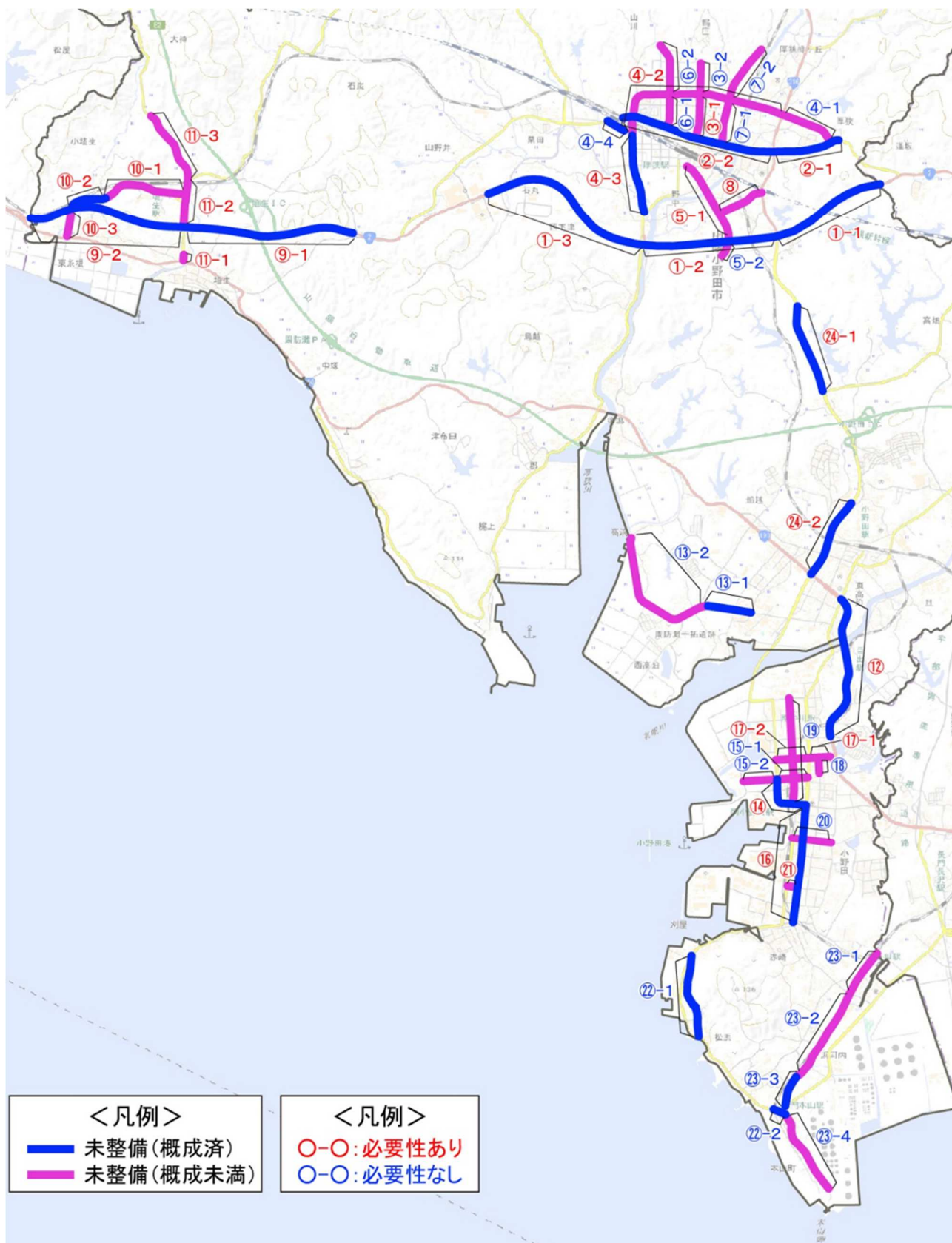
(2)～(4)の結果から「必要性あり」と判定した区間は26区間、「必要性なし」と判断した区間は21区間となった。各検証・評価における区間数の振り分けフロー図及び必要性評価結果を下記に示す。



▲必要性の検証・評価における区間数の振り分けフロー図

▼必要性評価結果

路線番号			路線名称	検討区 間 番号	路線機能	代替路線 の有無	連続性・ 配置バランス	必要性の有無
区分	規模	番号						
3	3	22	逢坂大道畑線	①-1	高	無		必要性あり
				①-2	高	無		必要性あり
				①-3	高	無		必要性あり
3	4	23	西見峠下村線	②-1	低		影響大	必要性あり
				②-2	高	無		必要性あり
3	4	24	中央通線	③-1	低		影響大	必要性あり
				③-2	低		影響小	必要性なし
3	4	25	峠山川線	④-1	低		影響小	必要性なし
				④-2	高	無		必要性あり
				④-3	高	有	影響大	必要性あり
				④-4	低		影響小	必要性なし
3	4	29	大知田野中線	⑤-1	低		影響大	必要性あり
				⑤-2	低		影響小	必要性なし
3	4	30	大沖田下野田線	⑥-1	低		影響小	必要性なし
				⑥-2	低		影響小	必要性なし
3	4	31	上河原印行線	⑦-1	低		影響小	必要性なし
				⑦-2	低		影響小	必要性なし
3	4	32	殿町野中線	⑧	低		影響大	必要性あり
3	3	33	大道畑西糸根線	⑨-1	高	有	影響大	必要性あり
				⑨-2	高	有	影響大	必要性あり
3	4	34	沖代西糸根線	⑩-1	低		影響大	必要性あり
				⑩-2	低		影響大	必要性あり
				⑩-3	低		影響大	必要性あり
3	4	36	大久保吉田地線	⑪-1	高	有	影響大	必要性あり
				⑪-2	低		影響大	必要性あり
				⑪-3	低		影響大	必要性あり
3	3	1	丸河内烏帽子岩線	⑫	高	有	影響大	必要性あり
3	4	3	旭町後潟線	⑬-1	低		影響小	必要性なし
				⑬-2	低		影響小	必要性なし
3	4	4	新開作二軒屋線	⑭	高	有	影響大	必要性あり
3	5	6	本町小野田港線	⑮-1	低		影響小	必要性なし
				⑮-2	低		影響小	必要性なし
3	5	7	小野田須恵線	⑯	高	有	影響大	必要性あり
3	6	11	江の尻汐止線	⑰-1	低		影響大	必要性あり
				⑰-2	低		影響大	必要性あり
3	6	12	古開作中通線	⑱	低		影響小	必要性なし
3	6	13	新開作中通線	⑲	低		影響小	必要性なし
3	6	14	若山通線	⑳	低		影響小	必要性なし
3	6	15	野来見線	㉑	低		影響大	必要性あり
3	6	16	竜王山西線	㉒-1	低		影響小	必要性なし
				㉒-2	低		影響小	必要性なし
3	6	17	本山線	㉓-1	低		影響小	必要性なし
				㉓-2	低		影響小	必要性なし
				㉓-3	低		影響小	必要性なし
				㉓-4	低		影響小	必要性なし
3	3	19	日の出千崎線	㉔-1	高	無		必要性あり
				㉔-2	高	無		必要性あり



▲必要性評価結果

3-4 見直し方針の策定

(1) 見直し方針の策定の流れ

必要性の評価結果にて、「必要性なし」と判断した路線は「廃止検討路線」、「必要性あり」と判断した路線は「存続検討路線」として、検討対象路線（区間）の見直し方針を検討した。

47 区間中、存続検討路線は 26 区間、廃止検討路線は 21 区間となる。

(2) 存続検討路線の検討

存続検討路線については、下記に示す見直し項目を踏まえ、各路線（区間）の個別課題の解消に向けた見直しを進め、各路線（区間）の見直し方針を整理した。

▼存続検討路線の見直し基準

	見直し項目	見直し基準
①	道路の機能確保のための見直し	
	交通需要	▼下記の基準を満たす場合に見直しを検討 ・混雑度 1.25 以上：車線増加 <4 車線路線のみ下記対象> ・2 車線の交通容量で混雑度 1.25 未満：車線減少
	空間機能	▼路線機能（空間機能）を有しているが、 下記の基準を満たせない場合に見直しを検討 ・みちの緑：植樹可能な道路幅員 1.5m 以上を含む道路 ・防火地域・準防火地域：道路幅員 12m 以上の道路 ・緊急輸送道路：2 車線（道路幅員 13m）以上の道路
	市街地形成機能	▼路線機能（市街地形成機能）を有しているが、下記の基準を満たせない場合に見直しを検討 ・2 車線（道路幅員 12m）以上の道路
②	周辺へ与える影響に係る見直し	▼下記に該当する場合に見直しを検討 ・文化財施設（国、県、市指定文化財）を通過する路線 ・主要施設（行政機関、教育機関、商業施設等）を通過する路線 ・用途地域外を通過する路線
③	整備にあたっての課題に係る見直し	▼下記に該当する場合に見直しを検討 ・道路構造上の問題を有する路線 ⇒幅員が道路構造令の基準を満たしていない場合、問題あり 橋梁や鉄道路線を通過する路線の場合、問題あり ・個別の課題を有する路線

(3) 廃止検討路線

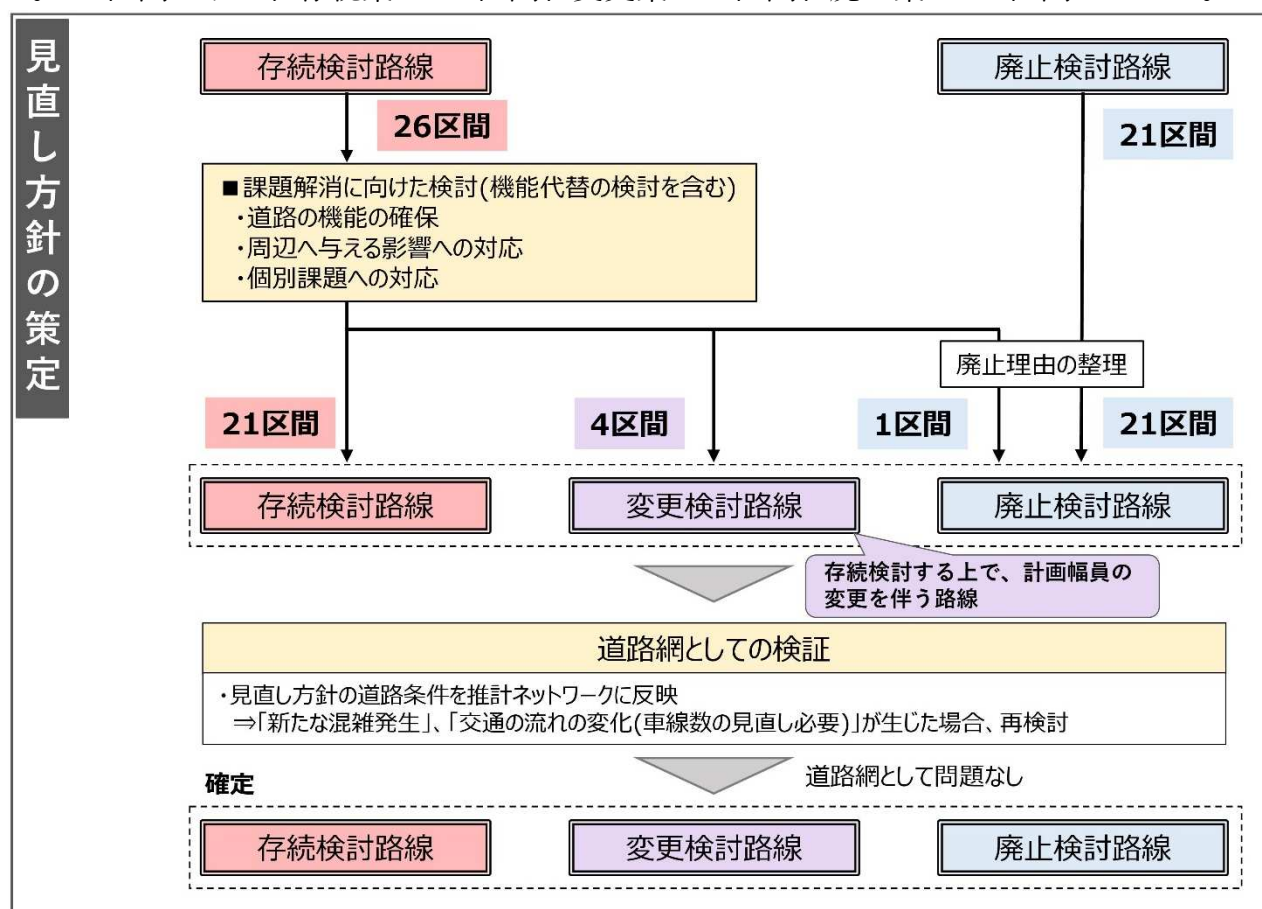
廃止検討路線については、下記に示す視点を踏まえ、廃止と判断した理由を検討対象区間ごとに整理した。整理対象とする区間は、必要性の評価結果にて「廃止検討路線」と判定した 21 区間及び存続検討路線の見直し方針(案)にて「廃止案」とした 1 区間の計 22 区間とした。

▼廃止理由の視点

視点項目	視点内容
①当初決定理由との不整合	当初計画で目的としていた機能や役割が、土地利用や交通発生集中源等の変化によって不要となった 等
②代替路の存在	当初計画で目的としていた機能や役割が、他の路線や区間で代替されたことにより不要になった 等
③機能面の必要性	路線機能としての役割が少ない 等
④実現困難な計画	高架同士の接続、新たな5枝交差点の発生といった実現困難な計画 等

(4) 見直し方針（案）の整理

存続検討路線及び廃止検討路線の整理結果から、見直し方針（案）を下記の通り整理した。47 区間のうち、存続案は 21 区間、変更案は 4 区間、廃止案は 22 区間となった。



▲見直し方針（案）における区間数の振り分けフロー図

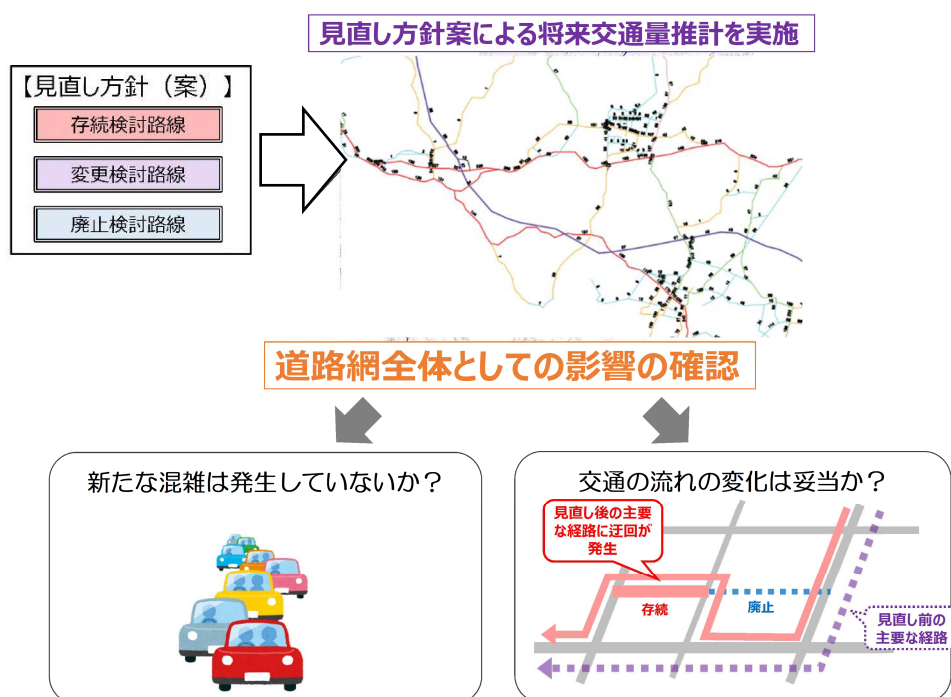
(5) 見直し方針の検証

都市計画道路は道路網として連続することにより機能を発揮するため、各路線（区間）の見直し方針の策定にあたっては、都市全体の道路網として検証する必要がある。

当初の都市計画道路の将来道路網（見直し前）と見直し方針(案)を反映させた将来道路網（見直し後）による将来交通量推計における交通量の変化から、見直しによる影響を以下の項目について確認した。なお、道路網として問題がある場合は、必要性評価及び見直し方針の策定を再度検討することとした。

▼検証項目

検証項目	評価方法
新たな混雑の発生	「対象路線を全て整備した場合」と「見直し方針(案)を反映させた後、対象路線を全て整備した場合」の混雑度を比較し、見直し前に 1.25 未満であった周辺路線（区間）の混雑度が見直し後 1.25 以上となる区間が連続して発生する場合は「影響あり」
交通の流れの変化	「対象路線を全て整備した場合」と「見直し方針(案)を反映させた後、対象路線を全て整備した場合」の交通量の変化を確認し、主要な経路に迂回等が発生している場合は「影響あり」



▲道路網の検証方法のイメージ図

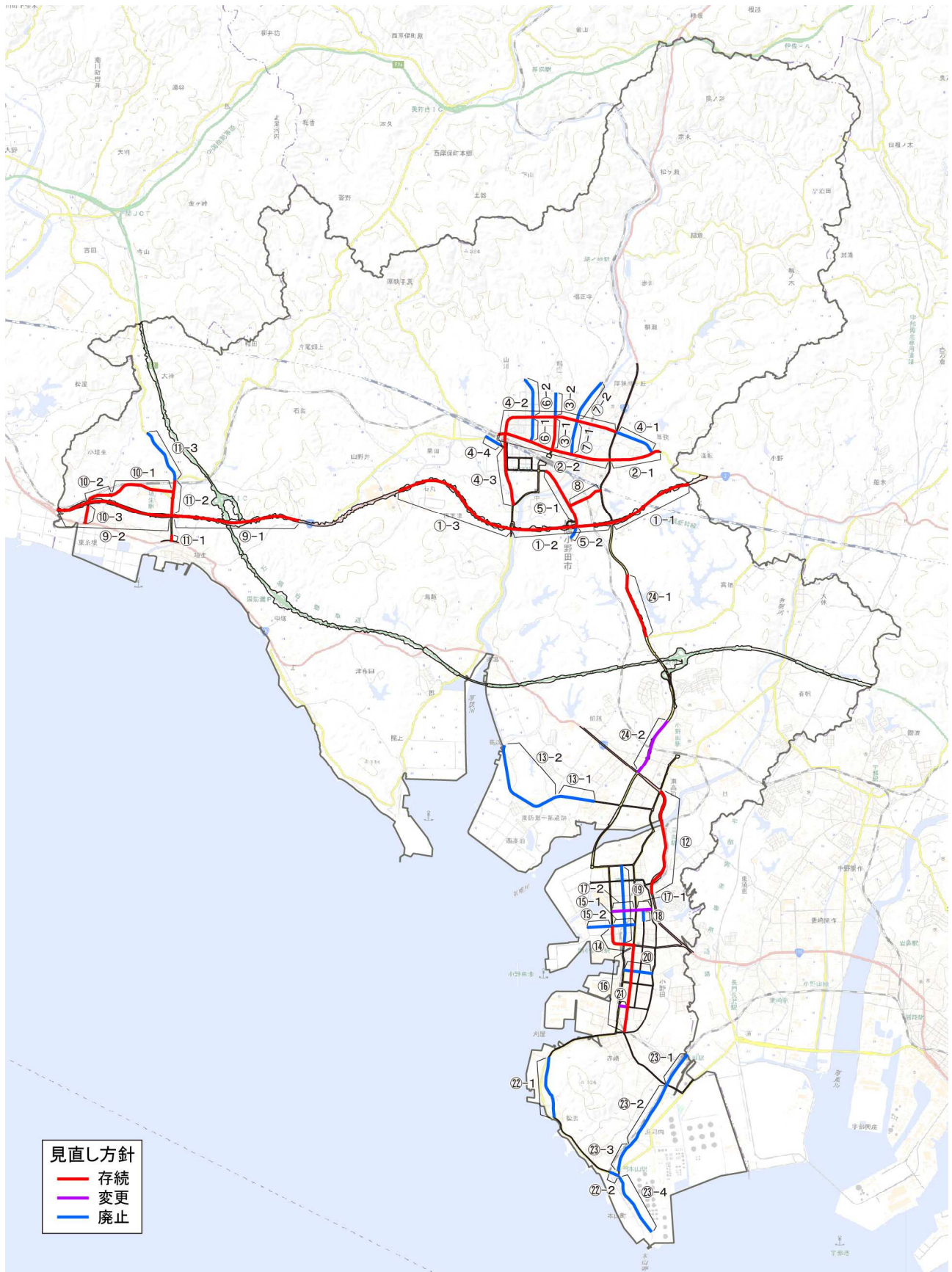
検証の結果、「廃止案」の方針となった路線（区間）が全て廃止されても「新たな混雑の発生」及び「交通の流れの変化」は確認されず道路網の影響は認められなかったことから、各路線（区間）の見直し方針(案)を採用し、見直し方針を決定した。

(6) 見直し方針の策定

見直し対象の 24 路線 47 区間 (43.71km) について、見直し検討フローに基づく評価・検証を実施したところ、「存続」が 21 区間 (26.72km)、「変更」が 4 区間 (1.85km)、「廃止」が 22 区間 (15.14km) となった。

▼都市計画道路の見直し方針

路線番号			路線名称	検討区間 番号	計画延長 (m)	計画幅員 (m)	計画 車線数	現道の 有無	整備状況	見直し 方針
区分	規模	番号								
3	3	22	逢坂大道畑線	①-1	1,500	25	4	有	概成済	存続
				①-2	1,700	25	4	有	概成済	存続
				①-3	2,540	25	4	有	概成済	存続
3	4	23	西見峠下村線	②-1	800	16	2	有	概成済	存続
				②-2	1,810	18	2	有	概成済	存続
3	4	24	中央通線	③-1	620	16	2	有(一部)	概成未済	存続
				③-2	410	16	2	無	概成未済	廃止
3	4	25	峠山川線	④-1	740	16	2	無	概成未済	廃止
				④-2	2,310	16	2	有(一部)	概成未済	存続
				④-3	1,000	16	2	有	概成済	存続
				④-4	230	16	2	有	概成済	廃止
3	4	29	大知田野中線	⑤-1	990	16	2	無	概成未済	存続
				⑤-2	300	16	2	無	概成未済	廃止
3	4	30	大沖田下野田線	⑥-1	390	16	2	無	概成未済	廃止
				⑥-2	650	16	2	無	概成未済	廃止
3	4	31	上河原印行線	⑦-1	630	16	2	無	概成未済	廃止
				⑦-2	800	16	2	有(一部)	概成未済	廃止
3	4	32	殿町野中線	⑧	620	16	2	無	概成未済	存続
3	3	33	大道畑西糸根線	⑨-1	2,200	25	4	有	概成済	存続
				⑨-2	2,090	25	4	有	概成済	存続
3	4	34	沖代西糸根線	⑩-1	1,480	17	2	無	概成未済	存続
				⑩-2	430	17	2	有	概成済	存続
				⑩-3	340	17	2	無	概成未済	存続
3	4	36	大久保吉田地線	⑪-1	120	17	2	有	概成未済	存続
				⑪-2	630	17	2	有	概成未済	存続
				⑪-3	850	17	2	有	概成未済	廃止
3	3	1	丸河内烏帽子岩線	⑫	2,050	24	4	有	概成済	存続
3	4	3	旭町後潟線	⑬-1	570	16	2	有	概成済	廃止
				⑬-2	1,870	16	2	無	概成未済	廃止
3	4	4	新開作二軒屋線	⑭	590	16	2	有	概成済	存続
3	5	6	本町小野田港線	⑮-1	410	15	2	有	概成未済	廃止
				⑮-2	440	15	2	無	概成未済	廃止
3	5	7	小野田須恵線	⑯	1,800	15	2	有	概成済	存続
3	6	11	江の尻汐止線	⑰-1	290	11	2	有	概成未済	変更
				⑰-2	420	11	2	有	概成未済	変更
3	6	12	古開作中通線	⑱	220	9	2	有	概成未済	廃止
3	6	13	新開作中通線	⑲	1,340	8	2	有(一部)	概成未済	廃止
3	6	14	若山通線	⑳	500	8	2	有	概成未済	廃止
3	6	15	野来見線	㉑	130	8	2	無	概成未済	変更
3	6	16	竜王山西線	㉒-1	1,010	8	2	有	概成済	廃止
				㉒-2	190	8	2	有	概成済	廃止
3	6	17	本山線	㉓-1	650	11	2	有	概成未済	廃止
				㉓-2	1,470	8	2	有	概成未済	廃止
				㉓-3	370	8	2	有	概成済	廃止
				㉓-4	1,100	8	2	有	概成未済	廃止
3	3	19	日の出千崎線	㉔-1	1,100	25	4	有	概成済	存続
				㉔-2	1,010	25	4	有	概成済	変更



▲都市計画道路の見直し方針図

4 今後の進め方

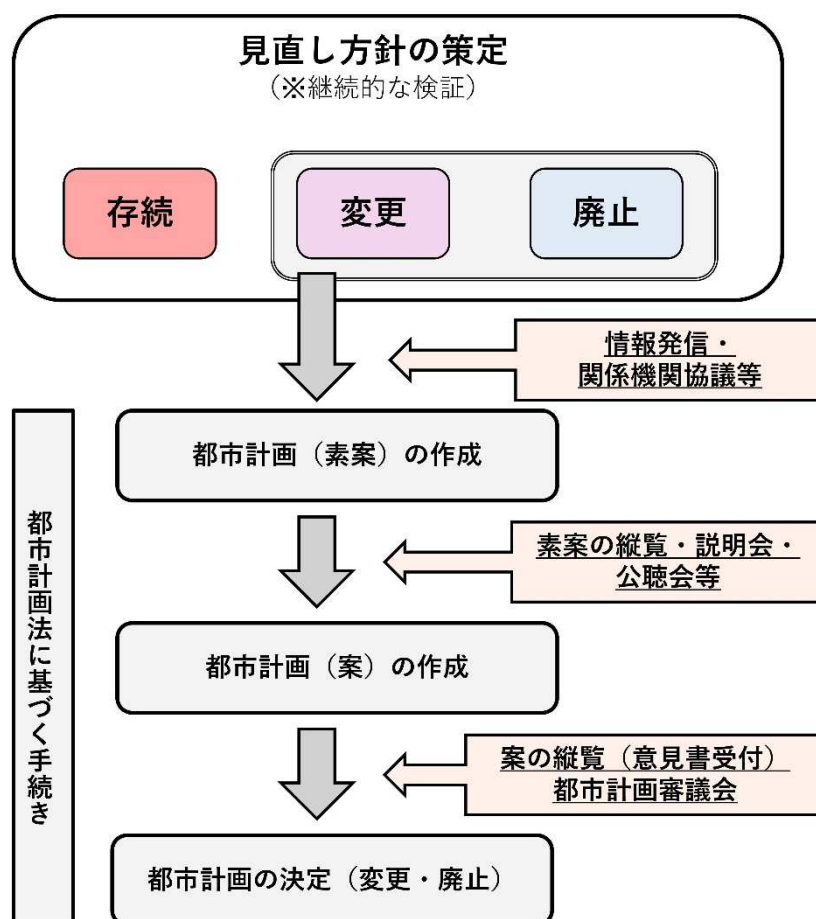
都市計画道路の見直しに当たっては、見直し方針に関する情報提供を行うとともに、市民との合意形成に努める。また、合意が得られた路線（区間）について、準備が整い次第、順次、都市計画法に基づく手続きを進める。なお、これからも社会情勢の変化などにより、都市計画道路に求められる機能が変化することも予想されるため、今後も定期的に都市計画道路の必要性を検証し、必要性に変化が生じた場合には、適時適切に見直しを行うこととする。

『存続』・・・事業化に向け、関係機関との協議・調整を進める。

『変更』・・・事業化に向け、関係機関との協議・調整を進める。また、道路幅員や車線数の見直しなど詳細な検討を進め、市民との合意形成を図りながら都市計画法に基づく手続きを進める。

『廃止』・・・路線（区間）ごとに、市民との合意形成を図りながら都市計画法に基づく手続きを進める。

▼今後の進め方



注) 今後の都市計画の変更に際して、以下の点に留意することが考えられる。

- ・廃止区間に挟まれた改良済み区間については、都市計画道路の連続性を考慮し、一体的に廃止することが考えられる。
- ・見直し方針では廃止候補となった路線についても、事業化の要望可能性について随時確認を行う必要がある。
- ・上位計画による整備方針がある存続路線については、上位計画の改訂時期に合わせて再度検討を行う必要がある。

用語解説、路線名称読み方

用語解説一覧

	用語	説明
か	概成済み	改良済み以外の区間のうち、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。
	概成未済	概成に満たない区間。
	幹線街路	都市計画道路の種別の一つで、交通機能により分類される。幹線街路はさらに、主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街路に区分される。
き	緊急輸送道路	災害直後から、避難、救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車道や一般国道及びこれらを連絡する基幹的な道路。
け	建築制限	都市計画が決定されることにより、土地所有者等の権利者に加えられる制限（都市計画制限）の一つ。ここでは、都市計画法第 53 条での都市計画施設等の区域内における建築の規制のこと。
こ	交通容量	ある道路条件と交通条件の下で、一定の時間内に道路の断面を通過することが期待できる自動車の最大数を示す。
	混雑度	道路の交通容量に対する交通量の比。 【数値の目安】 1.0 未満： 昼間 12 時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる 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）続くが、何時間も混雑が連続する可能性は非常に小さい。 1.25～1.75： 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度状態と考えられる 1.75 以上：慢性的混雑状態を呈する
し	将来交通量	人の移動（乗用車）と物の移動（貨物車）について、交通量を推計したのち、発生集中交通量、分布交通量、配分交通量を推計するもの。
	人口ビジョン	各地方公共団体における人口の現状を分析し、人口に関する地域住民の認識を共有し、今後目指すべき将来の方向と人口の将来展望を提示するもの。

と	道路構造令	道路を新設し、又は改築する場合における高速自動車国道及び一般国道の構造の一般的技術的基準(都道府県道及び市町村道の構造の一般的技術的基準にあっては、道路法第 30 条第 1 項第 1 号、第 3 号及び第 12 号に掲げる事項に係るものに限る。)並びに道路管理者である地方公共団体の条例で都道府県道及び市町村道の構造の技術的基準(同項第 1 号、第 3 号及び第 12 号に掲げる事項に係るものを除く。)を定めるに当たって参酌すべき一般的技術的基準を定めたもの。
	都市計画道路	都市計画に定められた道路。(都市計画法第 11 条)
	都市計画の区域の整備、開発及び保全の方針	通称「都市計画区域マスタープラン」と呼ばれる。 「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」は、都市計画法第 6 条の 2 に次のように定められている。 1. 都市計画区域については、都市計画に当該都市計画の整備、開発及び保全の方針を定めるものとする。 2. 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針には、次に掲げる事項を定めるものとする。 ①都市計画の目標 ②区域区分の決定の有無及び当該区域区分を定めるときはその方針 ③前号に掲げるもののほか、土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針 3. 都市計画区域について定められる都市計画は、当該都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即したものでなければならない
	都市計画マスタープラン	市町村自らが定めることが規定された都市計画に関する基本方針。都市全体を定める都市計画区域マスタープランに基づき、地域毎に、きめ細かくかつ総合的に定められた基本方針。
ほ	防火地域・準防火地域	都市計画法において、市街地の火災の危険を防ぐために指定される地域。
ろ	路線番号	都市計画において定める番号である。番号の付し方は以下のところによる。 区分：自動車専用道路、幹線街路等の道路の分類による 規模：幅員による 番号：区分ごとの一連番号
よ	用途地域	都市計画法上の制度の一つで、土地の利用状況や将来の動向などを踏まえ、住居、商業、工業などの諸機能を適切に配置・誘導するために指定される地域。

路線名称の読み方

整理 番号	路線番号			路線名称	路線名称
	区分	規模	番号		
1	1	3	3	宇部下関自動車道	うべしものせきじどうしゃどう
2	3	3	22	逢坂大道畑線	あいさかだいどうばたせん
3	3	4	23	西見峠下村線	にしみつうげしもむらせん
4	3	4	24	中央通線	ちゅうおうどおりせん
5	3	4	25	峠山川線	とうげやまかわせん
6	3	4	26	仙尻石束線	そまじりいしづかせん
7	3	4	27	大知田下津線	おおちだしもづせん
8	3	4	28	大知田桜線	おおちださくらせん
9	3	4	29	大知田野中線	おおちだのなかせん
10	3	4	30	大沖田下野田線	おおおきだしものだせん
11	3	4	31	上河原印行線	かみかわはらいんぎょうせん
12	3	4	32	殿町野中線	とのまちなかせん
13	3	3	33	大道畑西糸根線	だいどうばたにしいとねせん
14	3	4	34	沖代西糸根線	おきしろにしいとねせん
15	3	3	35	仙尻東線	そまじりひがしせん
16	3	4	36	大久保吉田地線	おおくぼよしだちせん
17	3	5	37	木ノ坪桜線	きのつぼさくらせん
18	3	5	38	木ノ坪線	きのつぼせん
19	8	7	2	桜川通線	さくらがわどおりせん
20	1	3	1	宇部下関自動車道	うべしものせきじどうしゃどう
21	1	4	2	小野田湾岸線	おのだわんがんせん
22	3	3	1	丸河内烏帽子岩線	まるごうちえぼしいわせん
23	3	4	2	海岸通線	かいがんどおりせん
24	3	4	3	旭町後潟線	あさひまちうしろがたせん
25	3	4	4	新開作二軒屋線	しんがいさくにけんやせん
26	3	4	5	栄町通線	さかえまちどおりせん
27	3	5	6	本町小野田港線	ほんまちおのだみなとせん
28	3	5	7	小野田須恵線	おのだすえせん
29	3	4	8	小野田高千帆線	おのだたかちほせん
30	3	5	9	桜町線	さくらまちせん
31	3	6	10	港長沢線	みなとながさわせん
32	3	6	11	江の尻汐止線	えのしりしおどめせん
33	3	6	12	古開作中通線	ふるがいさくなかどおりせん
34	3	6	13	新開作中通線	しんがいさくなかどおりせん
35	3	6	14	若山通線	わかやまどおりせん
36	3	6	15	野来見線	のぐるみせん
37	3	6	16	竜王山西線	りゅうおうざんにしせん
38	3	6	17	本山線	もとやません
39	3	5	18	山手 2 号線	やまて 2 ごうせん
40	3	3	19	日の出千崎線	ひのでちざきせん
41	3	6	20	江の内線	えのうちせん
42	3	3	21	新生町線	しんせいちょうせん
43	7	7	1	山手 1 号線	やまて 1 ごうせん
44	7	7	2	山手 3 号線	やまて 3 ごうせん
45	8	7	1	東沖新生町線	ひがしおきしんせいちょうせん