

# 宇部市都市計画道路見直し基本方針（素案）

# ～ 目 次 ～

<b>1. はじめに</b>	<b>1</b>
<b>2. 宇部市における都市計画道路の現状</b>	<b>2</b>
2-1 都市計画道路とは	2
2-2 都市計画道路の機能	3
2-3 都市計画道路を定める意義	4
2-4 宇部市の都市計画道路の現状	5
<b>3. 都市計画道路の見直しの必要性</b>	<b>8</b>
3-1 社会情勢の変化	8
3-2 公共投資の抑制	9
3-3 都市計画道路の区域内における建築制限	10
3-4 見直しの必要性	11
<b>4. 見直しの基本的な考え方</b>	<b>12</b>
4-1 基本的な考え方	12
4-2 上位・関連計画	13
<b>5. 見直しの具体的な方法</b>	<b>16</b>
5-1 見直しの検討フロー	16
5-2 見直しの具体的な方法	17

# 1. はじめに

都市計画道路は、都市活動を支える最も身近な都市施設であり、交通機能や市街地形成機能などの多様な機能を有し、都市の骨格を形成する根幹的施設として、都市の将来像を踏まえて都市計画決定され、これまで鋭意整備が進められてきました。

しかしながら、未だ整備が完了していない路線もあり、その中には計画決定から長期を経過してもなお未着手のままの路線も存在しています。

これらの路線の多くは、人口の増加や市街地の拡大が続く社会を前提として計画されてきましたが、近年の人口減少・少子高齢化社会の到来、集約型都市構造への転換など、都市計画道路を取り巻く社会状況は様々な面で変化してきており、計画決定された時点での必要性や位置づけに変化が生じていることも考えられます。

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、都市計画道路の計画区域内には建築制限が課せられていますが、公共投資の抑制傾向が続く今日においては、都市計画道路の整備が長期化する傾向にあり、この制限が民間開発の障害となることや、都市計画の信頼を低下させることなどの問題が指摘されています。

本方針は、こうした課題に対応するとともに、本市の将来都市像を踏まえた上で、総合的、一体的な視点から、現在決定されている都市計画道路の見直しを実施する際の基本的な方針となるものです。

## 2. 宇部市における都市計画道路の現状

### 2-1 都市計画道路とは

都市計画道路とは、都市計画法の手続きを経て定められた道路のことで、都市の骨格を形成し、安全で安心な市民生活と機能的な都市活動を確保するための都市交通における基幹的な都市施設で、以下のように区分されます。

#### ▼ 都市計画道路の分類と機能

道路の区分		道路の機能
自動車専用道路		都市間高速道路、都市高速道路、一般自動車専用道路等の専ら自動車の交通の用に供する道路で、広域交通を大量でかつ高速に処理する。
幹線街路	主要幹線街路	都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携し都市に出入りする交通や都市内の枢要な地域間相互の交通の用に供する道路で、特に高い走行機能と交通処理機能を有する。
	都市幹線街路	都市内の各地区又は主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路で、居住環境地区等の都市の骨格を形成する。
	補助幹線街路	主要幹線街路又は都市幹線街路で囲まれた区域内において幹線街路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させるための補助的な幹線街路である。
区画街路		街区内の交通を集散させるとともに、宅地への出入交通を処理する。また街区や宅地外郭を形成する、日常生活に密着した道路である。
特殊街路		自動車交通以外の特殊な交通の用に供する次の道路である。 ア. 専ら歩行者、自転車又は自転車及び歩行者のそれぞれの交通の用に供する道路 イ. 専ら都市モノレール等の交通の用に供する道路 ウ. 主として路面電車

出典)「都市計画マニュアルⅡ」(社)日本都市計画学会編

## 2-2 都市計画道路の機能

都市計画道路の基本的な機能は、人や物資の移動を支える「交通機能」、都市環境保全や災害時の避難救援、道路付属物等の収容のための「空間機能」、都市構造の形成を促す「市街地形成機能」に大別されます。

### ▼ 都市計画道路の機能

機能の区分		内容	
交通機能	通行機能	人や物資の移動の空間としての機能 (トラフィック機能)	
	沿道利用機能	沿道の土地利用のための出入、自動車の駐停車、貨物の積み卸し等の沿道サービス機能 (アクセス機能)	
空間機能	都市環境機能	景観、日照、相隣等の都市環境保全のための機能	
	都市防災機能	避難・救援機能	災害発生時の避難通路や救援活動のための通路としての機能
		災害防止機能	火災等の拡大を遅延・防止するための空間機能
	収容空間	公共交通のための導入空間	地下鉄、都市モノレール、新交通システム、路面電車、バス等の公共交通を導入するための空間
		供給処理・通信情報施設の空間	上水道、下水道、ガス、電気、電話、CATV、都市廃棄物処理管路等の都市における供給処理および通信情報施設のための空間
道路付属物のための空間		電話ボックス、電柱、交通信号、案内板、ストリートファニチャー等のための空間	
市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	都市の骨格として都市の主軸を形成するとともに、その発展方向や土地利用の方向を規定する	
	街区形成機能	一定規模の宅地を区画する街区を形成する	
	生活空間	人々が集い、遊び、語らう日常生活のコミュニティー空間	

出典)「都市計画マニュアルⅡ」(社)日本都市計画学会編

## 2-3 都市計画道路を定める意義

---

都市計画道路を定める意義は、以下のとおりです。

① 計画段階における整備に必要な区域の明確化

都市施設の整備に必要な区域をあらかじめ都市計画において明確にすることにより、長期的な視点から計画的な整備を展開することができ、円滑かつ着実な都市施設の整備を図ることができます。

② 整備に支障のある建築物の発生を抑制

都市計画道路の区域内には建築制限が発生するため、整備時に支障となる建築物の発生を抑制することができます。

③ 土地利用や各都市施設間の計画の調整

都市内における土地利用や、各都市施設相互の計画の調整を図ることにより、総合的、一体的に都市の整備、開発を進めることができます。

④ 住民の合意形成の促進

将来の都市において必要な施設の規模、配置を広く住民に明確に示すとともに、開かれた手続きにおいて地域社会の合意形成を図ることができます。

## 2-4 宇部市の都市計画道路の現状

本市の都市計画道路は44路線、113,520mが都市計画決定されています。

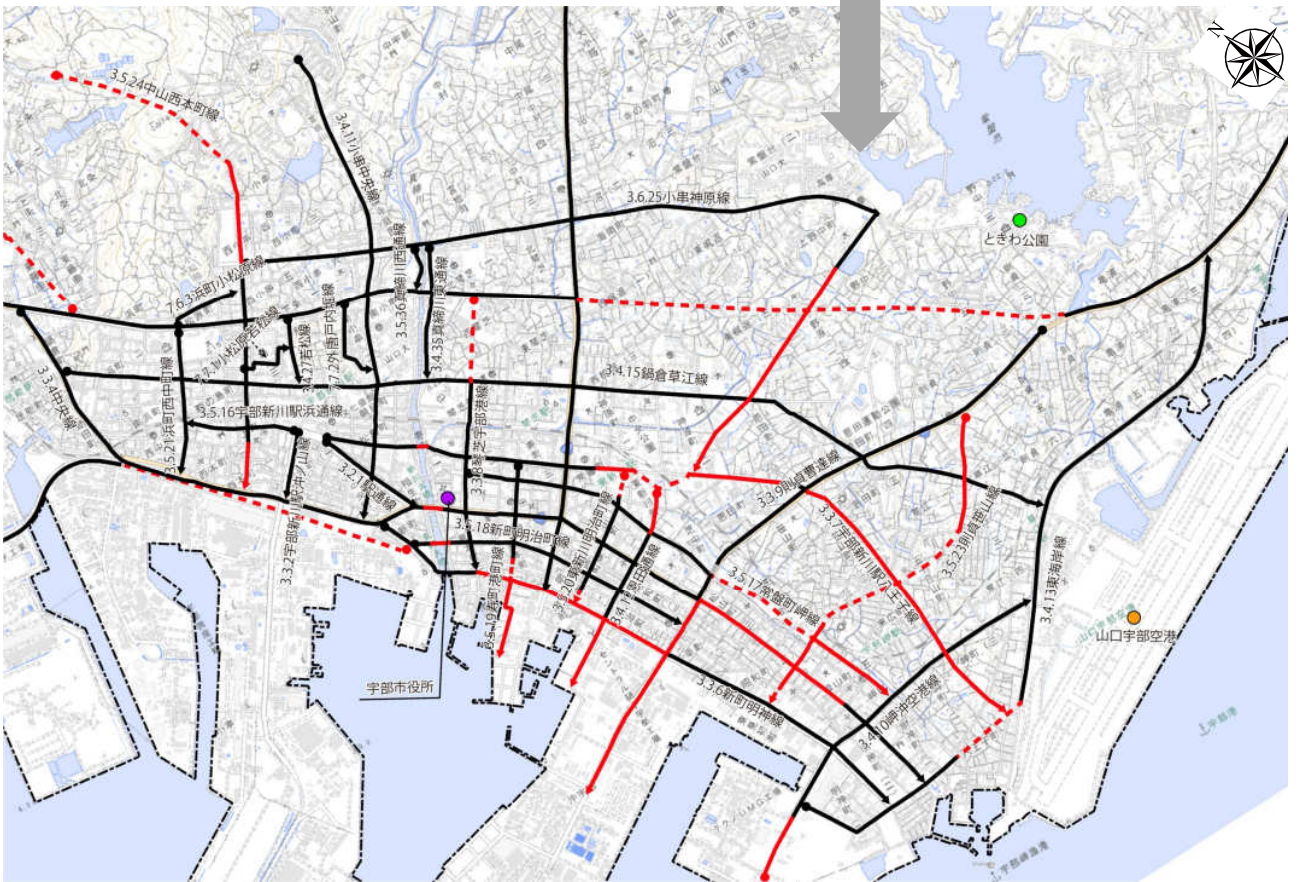
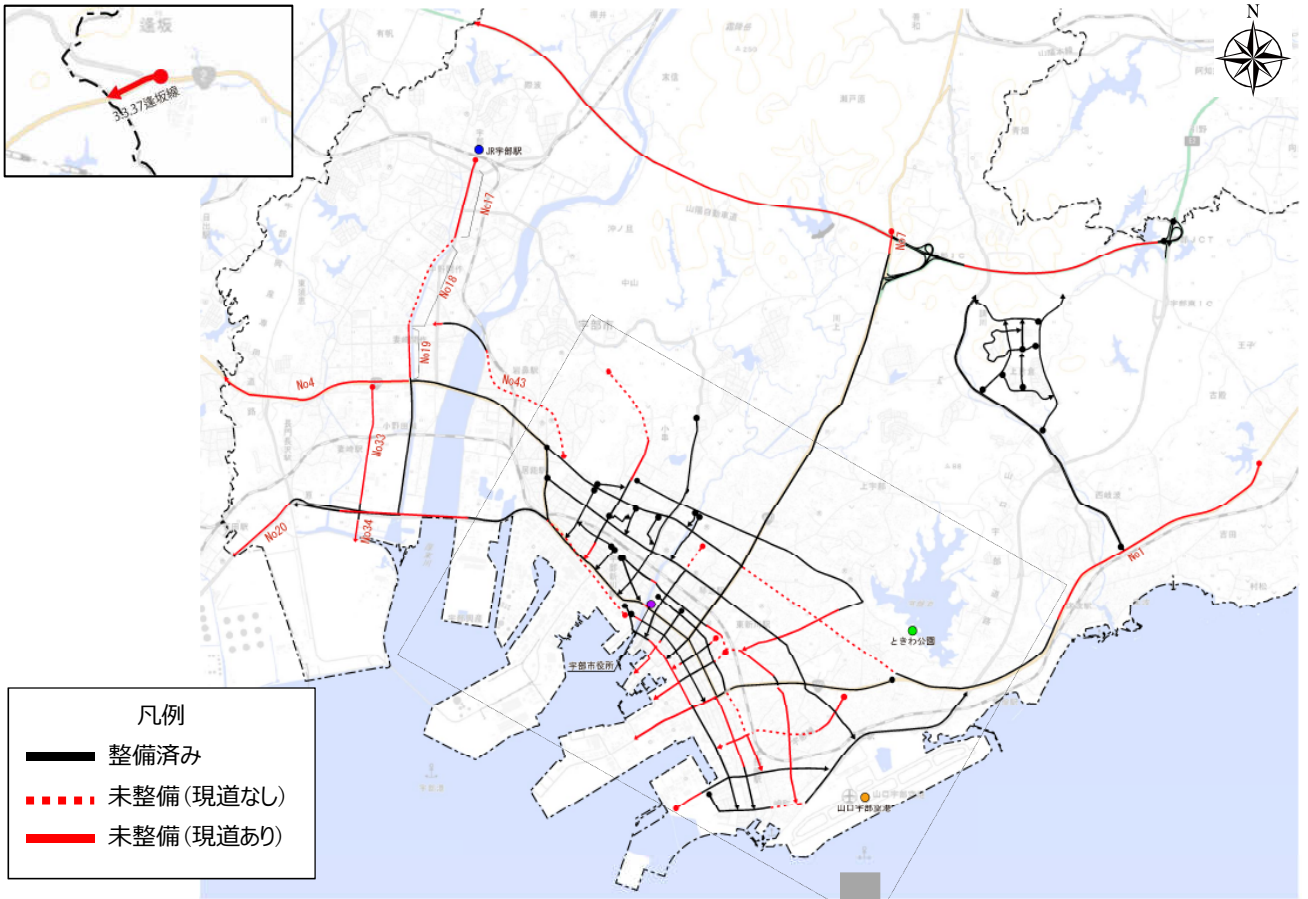
内訳	自動車専用道路	3 路線	15,060m
	幹線街路	37 路線	96,770m
	区画街路	3 路線	1,180m
	特殊街路	1 路線	510m

### ▼ 宇部市における都市計画道路一覧

※令和3年3月31日現在

番号	都市計画道路の名称		都市計画決定の経緯		経過 年数	決定事項			整備状況		未整備 延長 (m)	備考
	番 号	名 称	当初決定	最終変更(*)		幅員 (m)	車線数	計画延長 (m)	整備済延長 (m)	整備率 (%)		
1	1・3・1	宇部下関自動車道	H3.4.12	H10.1.27	29	25	4	9,830	930	9%	8,900	
2	1・4・2	宇部湾岸線	H5.4.6	H24.4.17	27	19	4	4,960	1,660	33%	3,300	
3	1・4・101	山口宇部線	H10.1.27	H10.1.27	23	18.75	4	270	270	100%	0	整備済
		自動車専用道路計						15,060	2,860	19%	12,200	
4	3・2・1	駅通線	S31.10.19	S39.3.4	64	36	4	590	590	100%	0	整備済
5	3・3・2	宇部新川駅沖ノ山線	S31.10.19	H7.12.8	64	27	4	360	360	100%	0	整備済
6	3・3・3	柳ヶ瀬丸河内線	S31.10.19	H10.12.15	64	28	4	15,790	6,920	44%	8,870	
7	3・3・4	中央線	S31.10.19	H16.3.2	64	25	4	5,690	4,670	82%	1,020	
8	3・3・5	参宮線	S31.10.19	H10.1.27	64	25	4	6,330	6,030	95%	300	
9	3・3・6	新町明神線	S31.10.19	H4.2.18	64	25	4	3,140	2,030	65%	1,110	
10	3・3・7	宇部新川駅八王子線	S31.10.19	S39.3.4	64	25	2	4,040	1,320	33%	2,720	
11	3・3・8	琴芝宇部港線	S31.10.19	S36.11.17	64	25	4	1,340	910	68%	430	
12	3・3・9	則貞曹達線	S31.10.19	S44.5.20	64	22	4	3,540	2,380	67%	1,160	
13	3・3・14	宇部駅波多野開作線	S31.10.19	H5.4.6	64	25	2	7,130	3,280	46%	3,850	
14	3・3・28	山村請川線	H2.10.26	H10.12.15	30	25	4	4,160	4,160	100%	0	整備済
15	3・3・33	片倉1号線	H2.10.26	H2.10.26	30	24	2	360	360	100%	0	整備済
16	3・3・37	逢坂線	S54.8.3	H24.3.30	41	25	4	360	0	0%	360	
17	3・4・10	岬沖空港線	S47.11.24	S55.4.11	48	20	4	2,070	1,740	84%	330	
18	3・4・11	小串中央線	S31.10.19	H8.9.24	64	16	2	2,370	2,370	100%	0	整備済
19	3・4・12	恩田通線	S31.10.19	S31.10.19	64	20	4	1,080	470	44%	610	
20	3・4・13	東海岸線	S31.10.19	H15.3.4	64	20	4	4,150	3,730	90%	420	
21	3・4・15	鍋倉草江線	S31.10.19	H15.3.4	64	16	2	5,220	5,220	100%	0	整備済
22	3・4・27	若松線	S58.12.13	S58.12.13	37	16	2	340	340	100%	0	整備済
23	3・4・29	片倉線	H2.10.26	H2.10.26	30	20	2	1,970	1,970	100%	0	整備済
24	3・4・30	片倉請川線	H2.10.26	H2.10.26	30	20	2	960	960	100%	0	整備済
25	3・4・31	請川線	H2.10.26	H2.10.26	30	16	2	1,050	1,050	100%	0	整備済
26	3・4・32	請川片倉線	H2.10.26	H2.10.26	30	16	2	830	830	100%	0	整備済
27	3・4・35	真締川東通線	H6.12.2	H6.12.2	26	16	2	690	690	100%	0	整備済
28	3・5・16	宇部新川駅浜通線	S31.10.19	S36.11.17	64	15	2	570	570	100%	0	整備済
29	3・5・17	常盤町岬線	S31.10.19	S39.7.31	64	15	2	2,480	1,350	54%	1,130	
30	3・5・18	新町明治町線	S31.10.19	H16.3.2	64	15	2	1,470	1,370	93%	100	
31	3・5・19	寿町港町線	S31.10.19	S31.10.19	64	15	2	920	420	46%	500	
32	3・5・20	東新川明治町線	S31.10.19	S31.10.19	64	15	2	660	460	70%	200	
33	3・5・21	浜町西中町線	S31.10.19	S36.11.17	64	15	2	700	700	100%	0	整備済
34	3・5・22	西割新開作線	S36.11.17	S36.11.17	59	15	2	1,990	250	13%	1,740	
35	3・5・23	則貞笹山線	S31.10.19	S39.3.4	64	12	2	1,930	0	0%	1,930	
36	3・5・24	中山西本町線	S42.12.7	H18.12.12	53	12	2	2,970	920	31%	2,050	
37	3・5・34	片倉2号線	H2.11.1	H2.11.1	30	12	2	1,600	1,600	100%	0	整備済
38	3・5・36	真締川西通線	H10.12.15	H10.12.15	22	12	2	220	220	100%	0	整備済
39	3・6・25	小串神原線	S31.10.19	H18.12.12	64	8	0	5,040	3,750	74%	1,290	
40	3・6・26	鍋倉東割線	S36.11.17	H13.12.14	59	9	0	2,660	720	27%	1,940	
		幹線街路計						96,770	64,710	67%	32,060	
41	7・6・3	浜町小松原線	H8.9.24	H8.9.24	24	8	0	410	410	100%	0	整備済
42	7・7・1	小松原若松線	S61.7.11	S61.7.11	34	6	0	340	340	100%	0	整備済
43	7・7・2	外唐戸内堀線	S63.8.5	S63.8.5	32	6	0	430	430	100%	0	整備済
		区画街路計						1,180	1,180	100%	0	
44	8・6・1	新都市中央線	H2.11.1	H2.11.1	30	10	0	510	510	100%	0	整備済
		特殊街路計						510	510	100%	0	
合計								113,520	69,260	61%	44,260	

(\*名称、車線の数の追加等の変更は含まない。)



「国土地理院地図」

▲都市計画道路位置図



本市の都市計画道路44路線、113,520mのうち、令和3年3月末時点で整備済延長は69,260mで整備率は61%となっています。一方で、未整備延長は44,260mで未整備率は39%となっています。

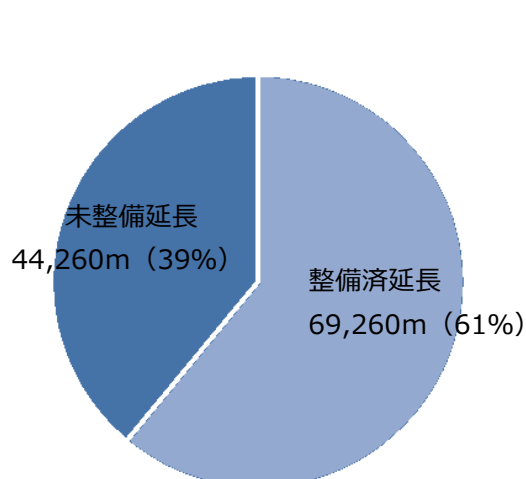
なお、同時点で事業中の路線はありません。

また、未着手の都市計画道路は23路線あり、そのうち21路線は当初都市計画決定から30年以上が経過していることから、都市計画決定の位置付けや必要性は大きく変化していると考えられます。

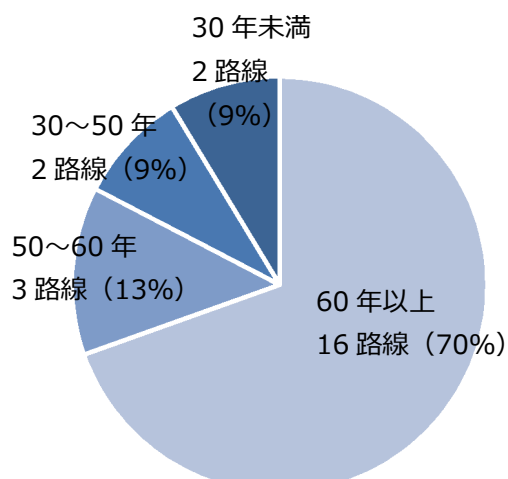
▼都市計画道路分類別整備状況

令和3年3月31日現在

種 別	路線数	計画決定 延長 (m)	整備済	未整備		整備率 (%)	代表的な道路
			整備済 延長 (m)	事業中 延長 (m)	未着手 延長 (m)		
自動車専用道路	3	15,060	2,860	—	12,200	19	宇部下関自動車道
幹線街路	37	96,770	64,710	—	32,060	67	駅通線
区画街路	3	1,180	1,180	—	0	100	浜町小松原線
特殊街路	1	510	510	—	0	100	新都市中央線
合 計	44	113,520	69,260	—	44,260	61	



▲都市計画道路 整備状況



▲未着手路線の当初決定からの経過年数

### 3. 都市計画道路の見直しの必要性

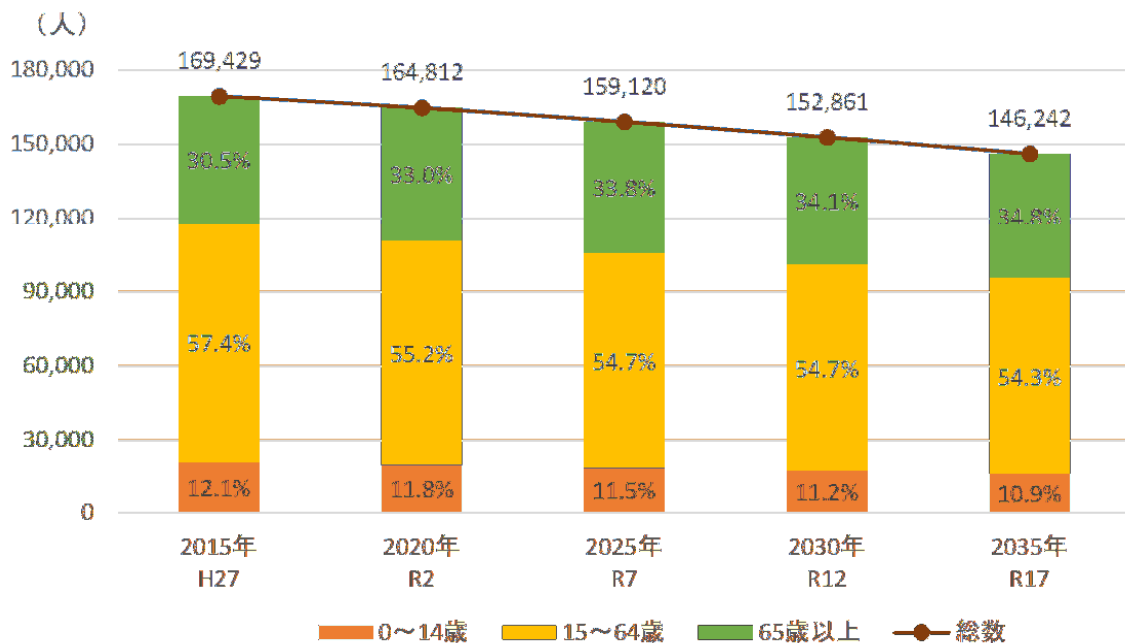
#### 3-1 社会情勢の変化

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ました。

本市の将来推計人口は、2020年の約165,000人に対し、15年後の2035年には約146,000人で約19,000人の減少が見込まれています。

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ます。

また、市街地の拡大も収束方向に向いていると考えられ、本市が進める「多極ネットワーク型コンパクトシティ」のまちづくりに対応した効率的な道路ネットワークの構築を図る必要が求められています。



出典) 第五次宇部市総合計画基本構想

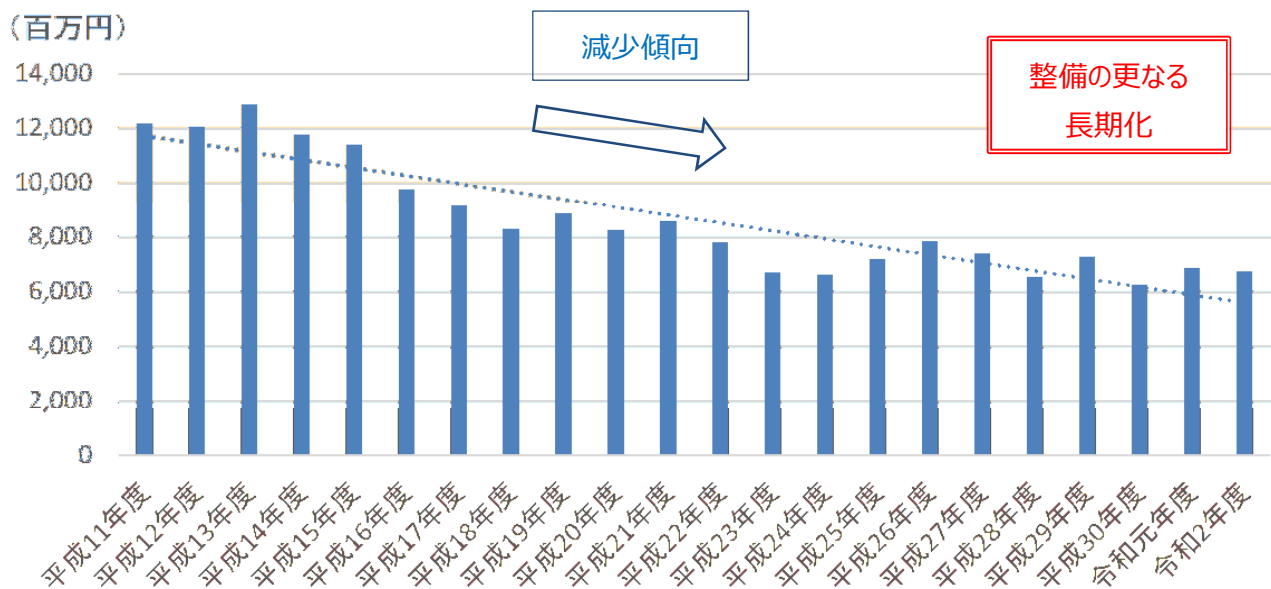
▲宇部市における年齢区分別人口の将来推計

## 3-2 公共投資の抑制

本市における都市計画道路を含む道路整備は、順次進められ、現在の道路網を形成しています。今後も、より一層の整備が求められる一方で、社会情勢の変化を踏まえた適切な予算配分が必要となっています。

本市の決算額について、平成13年度には約130億円であった土木費が令和2年度には70億円程度まで減少しています。この傾向は、厳しい財政状況を考慮すると、今後も続くものと考えられ、さらに、これまで整備してきたインフラ施設の多くが更新時期を迎えてきていることから、土木費の中で維持管理にかかる費用の増大も避けられない状況です。

このような公共投資の抑制のなか、未着手の都市計画道路の整備については更なる長期化が見込まれます。



出典) 宇部市統計書

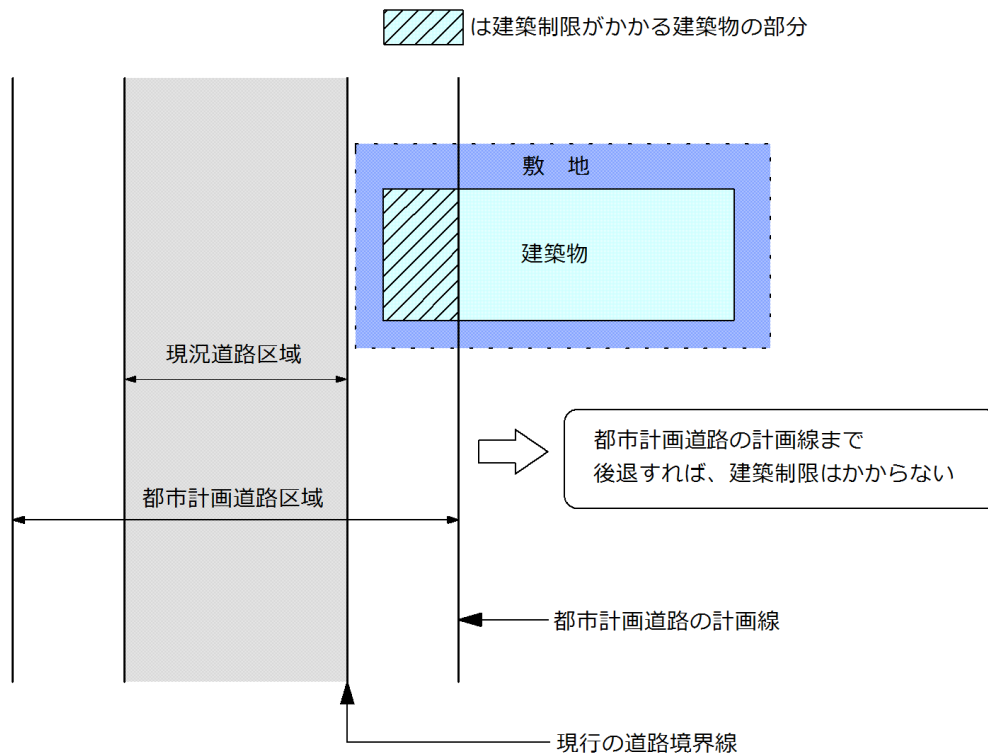
▲宇部市における土木費（一般会計）決算額

### 3-3 都市計画道路の区域内における建築制限

都市計画道路は、将来の整備を円滑に進める必要があることから、都市計画が決定されると、その区域内に都市計画法第53条による建築制限が課せられており、建築物を建築するには許可が必要です。また、都市計画法第54条で許可の基準が定められています。

具体的には、3階以上や地階を有するもの、鉄筋コンクリート造などの建築はできないとされており、都市計画決定されてから長期にわたり事業が実施されない場合、地権者の生活や土地の有効活用への多大なる影響が懸念されています。

なお、都市計画道路の未整備区間において、令和3年3月末時点で約670件の建築許可申請を受け付けています。



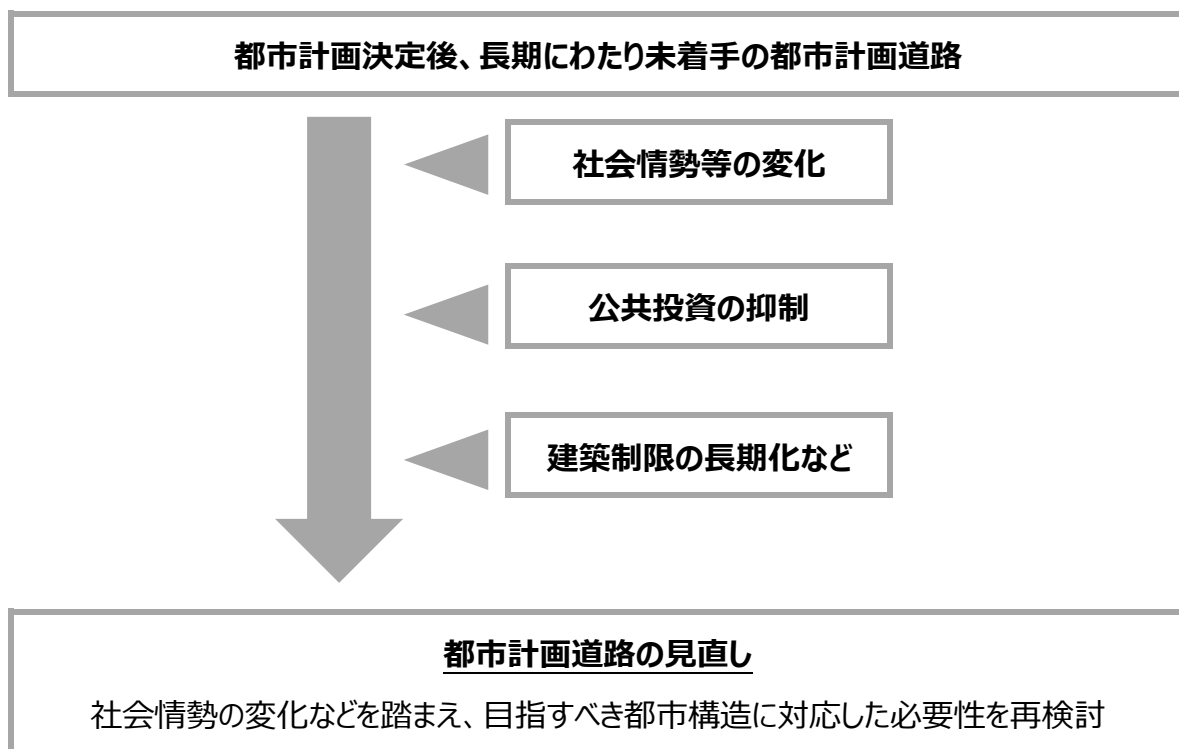
▲建築制限のイメージ図

### 3-4 見直しの必要性

本市では、これまでも都市計画道路の整備に努めてきたところですが、令和3年3月末時点で整備率が61%であり、未だ44,260mが未整備区間として残されている状況です。

一方、近年の社会情勢の変化により、都市計画道路を取り巻く環境も変化しており、決定当時に想定した役割に変化が生じていることが考えられます。

こうした状況に対応するために、未着手の都市計画道路について、多様な視点から総合的に見直しの検討を行う必要があります。



▲都市計画道路の見直しの必要性

## 4. 見直しの基本的な考え方

### 4-1 基本的な考え方

宇部市都市計画道路見直し基本方針は、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方針や検証手順を定めるものであり、以下に示す点に留意して、見直しを実施します。

#### (1) 上位・関連計画との整合

上位計画である「宇部都市計画 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「宇部市都市計画マスタープラン（平成28年3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、それらを実現するために必要な都市計画道路について検証します。また、その他関連する計画として、「宇部市立地適正化計画（平成31年3月）」や「宇部市地域公共交通計画（令和4年3月予定）」などとの整合を図りながら都市計画道路の見直しを実施します。

#### (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ます。

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ます。

#### (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ます。

#### (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ります。

このため、本市が主体となって見直しに取り組みますが、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します。

## 4-2 上位・関連計画

### ① 宇部都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（山口県）

（令和2年12月改定）

【目標年次】

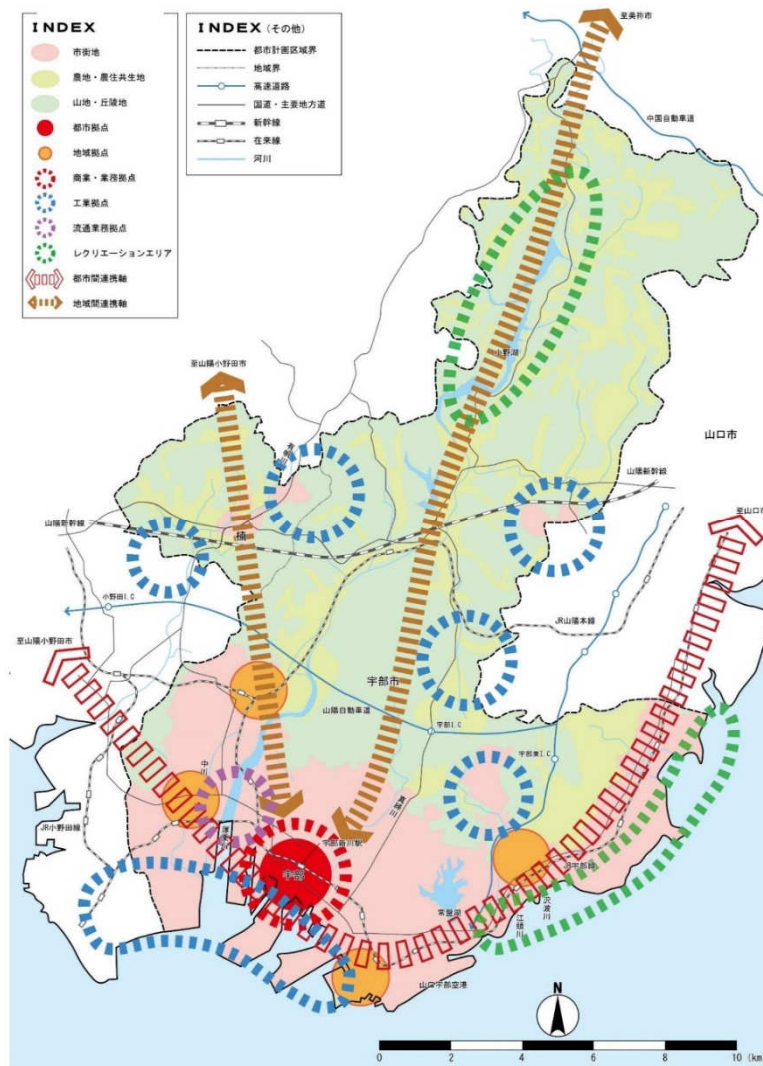
○令和22年（2040年）を想定。

【都市づくりの基本理念】

『中核都市にふさわしい 豊かな自然と歴史と活力に満ち溢れた交流都市づくり』

- 市街地を囲む丘陵地や、瀬戸内海の海岸線等の豊かな自然環境を活かした魅力ある都市景観の形成を図り、歴史・文化的環境と調和した美しい都市づくりを進める。
- 山陽小野田市、山口市、美祢市等との都市間連携の強化を図るとともに、都市内に蓄積された都市基盤施設を活用することで、**中心市街地の再構築**を行う。また、**立地適正化計画に基づき都市機能等を誘導し、中心市街地の拠点性を高める**ことで、公共交通や徒歩による移動が可能な**集約型の都市づくり**を進める。
- ユニバーサルデザインに配慮することで**誰もが暮らしやすい都市環境を整える**とともに、洪水・土砂災害・地震等に対応した**災害に強い都市づくり**を進める。
- 高速道路網や空港、港湾等の広域交通利便性を活かした**都市間の連携**や産業の振興を支える**都市ネットワークの形成**を図り、山口県南西部の拠点都市として活力ある都市づくりを進める。
- 住民と行政がそれぞれの役割と責任を分担しながら、エリアマネジメントの推進等、協働して地域特性を活かした個性豊かな都市づくりを進める。

■宇部都市計画区域の将来都市構造



## ② 宇部市都市計画マスタープラン（平成28年3月改定）

【目標年次】 2025 年

【都市づくりの目標】

- ① 都市空間の再編で活力を高める都市づくり（中心市街地・各拠点の都市機能強化、空港・港湾の物流機能強化 等）
- ② 安心できる暮らしをみんなで築く都市づくり（居住誘導、バリアフリーの推進、自転車利用推進、災害に強い都市づくり 等）
- ③ 宇部らしい環境を交流につなげる都市づくり（都市の低炭素化 等）
- ④ 多様な機能が便利につながる都市づくり（多極ネットワーク型コンパクトシティ）

### 4.2 都市づくりの方針

#### 4.2.1 「都市空間の再編で活力を高める都市づくり」の方針

方針 3. 拠点や地域コミュニティ核をつなぐネットワークを強化する（交通ネットワーク）

##### ■ 基本的な考え方

- ・宇部・小野田広域都市圏の中核に位置付けられる都市として、圏域間や圏域内他都市との広域的な連携を促進する幹線道路の整備促進や鉄道利便性の維持・向上をめざします。
- ・市内では、自動車がなくとも安心して生活ができるよう、都市機能や居住の誘導とあわせ、拠点等を結ぶ公共交通ネットワークを構築し、利便性を維持・向上します。

##### ■ 施策

##### [広域連携道路]

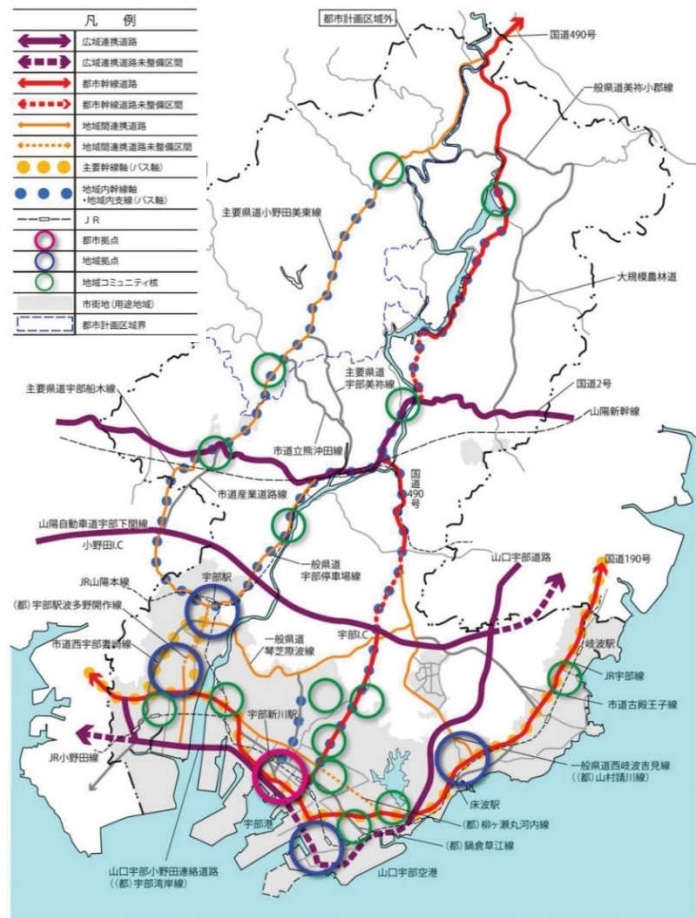
- ・県外および県内の主要都市と本市をネットワークし、広域交流を促進するため、**山陽自動車道**、**山口宇部小野田連絡道路**、国道 2 号を位置付けます。

##### [都市幹線道路]

- ・本市の骨格を形成し、近隣都市との交流を促進するため、**国道190号**、**国道490号**を位置付けます。

##### [地域間連携道路]

- ・拠点や地域コミュニティ核等をネットワークし、地域間交流を促進するため、**(都)柳ヶ瀬丸河内線**、**(都)宇部駅波多野開作線**、主要県道宇部船木線、主要県道小野田美東線、**一般県道西岐波吉見線**、**((都)山村請川線)**、一般県道宇部停車場線、**一般県道琴芝際波線**等を位置付けます。



交通ネットワーク ▶



### ③ 宇部市立地適正化計画（平成31年3月策定）

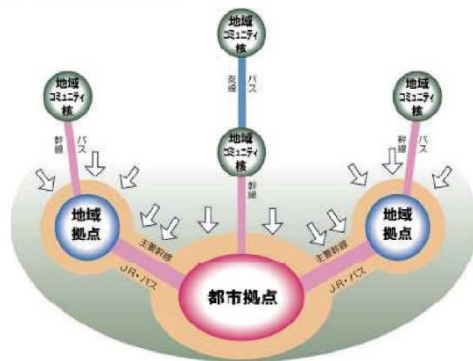
#### 【実施方針】

- にぎわい・安心・利便性の高い生活の実現  
～多極ネットワーク型コンパクトシティ×地域支え合い包括ケアシステム～

#### 【まちづくり方針】

- ①既存のポテンシャルを活かし、多様な世代がにぎわう魅力的な都市拠点づくり
- ②公共交通と生活利便性を活かし、歩いて暮らせる居住区域づくり
- ③地域支え合い包括ケアシステムを強化し、安心した暮らしにつながる地域づくり

#### 【将来都市構造のイメージ】



#### 考え方1：都市拠点と地域拠点

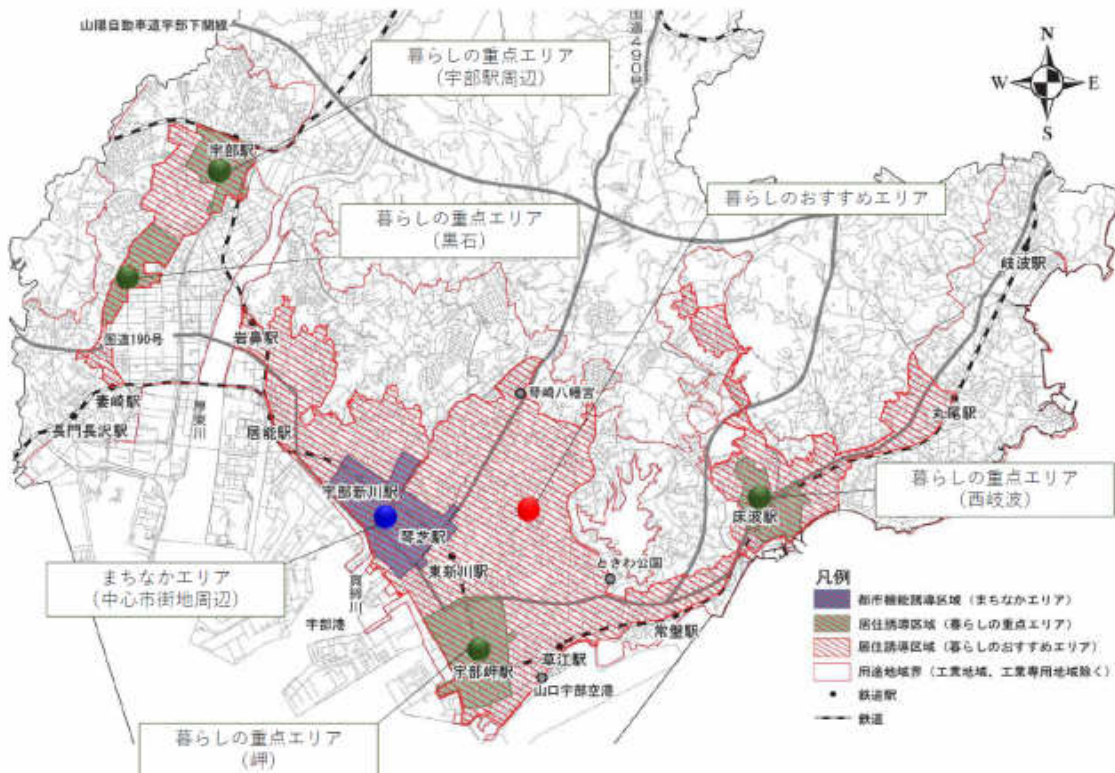
○中心市街地や日常生活を支える地域の拠点における生活利便性を向上するため、都市拠点と地域拠点に都市機能の維持・誘導を図ります。

#### 考え方2：都市拠点と地域拠点周辺や公共交通の主要幹線

○都市拠点と地域拠点周辺の生活利便性が高い地域に積極的に居住を誘導し、郊外部は農地や緑地を保全しながらゆとりある住宅地を形成します。  
○都市拠点と地域拠点周辺をつなぐ公共交通の主要幹線周辺などにおいても居住を誘導し、公共交通利便性の維持を図ります。

#### 考え方3：都市拠点と地域拠点周辺、地域コミュニティ核周辺

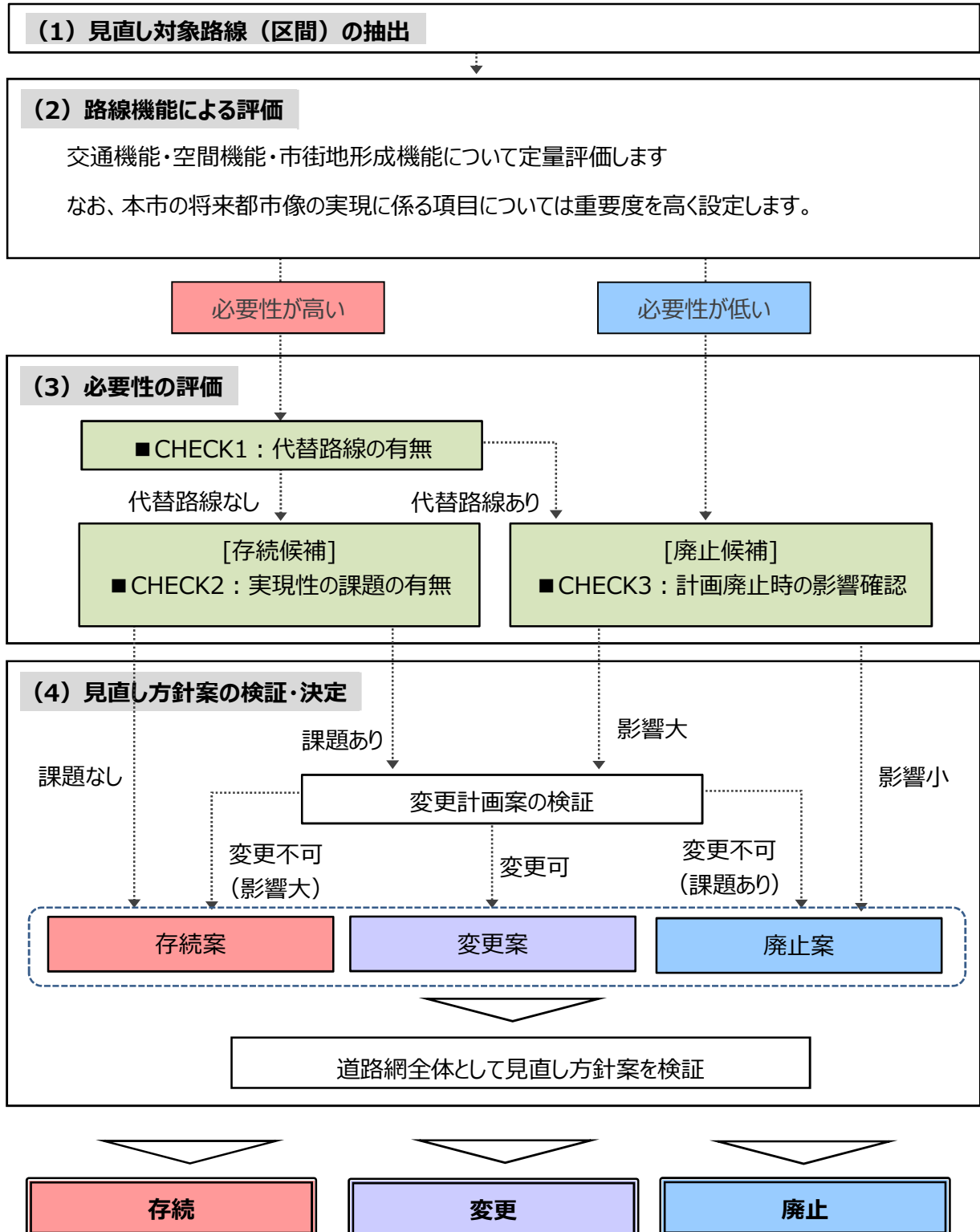
○それぞれの拠点や核ごとに、コンパクトなまちづくりを進めます。  
○地域支え合い包括ケアシステムを強化し、安心して住み続けることができるまちを構築するとともに、地域コミュニティ核は地域支え合いの拠点として充実させます。



## 5. 見直しの具体的な方法

### 5-1 見直しの検討フロー

以下のフローに沿って都市計画道路の見直し方針を決定します。



## 5-2 見直しの具体的方法

### (1) 見直し対象路線（区間）の抽出

山口県の「都市計画道路の見直し基本方針」の考え方を踏まえ、以下に該当するものを見直し対象とします。

#### ▼抽出項目

- 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（区間）は、未着手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。
  - 計画決定から**30年以上経過したもの**
  - 都市計画道路の区域内に歴史的文化財、大規模建築物があるもの
  - 地形的な要因等により道路構造上問題のあるもの
  - 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
  - その他個別の課題を抱えているもの

「都市計画道路の見直し基本方針（平成18年3月）」（山口県土木建築部都市計画課）

本市の未着手区間を有する幹線街路は、すべて「計画決定から30年以上経過したもの」に該当します。

抽出の結果、幹線街路44路線のうち、未着手区間を有する21路線を見直し対象とします。

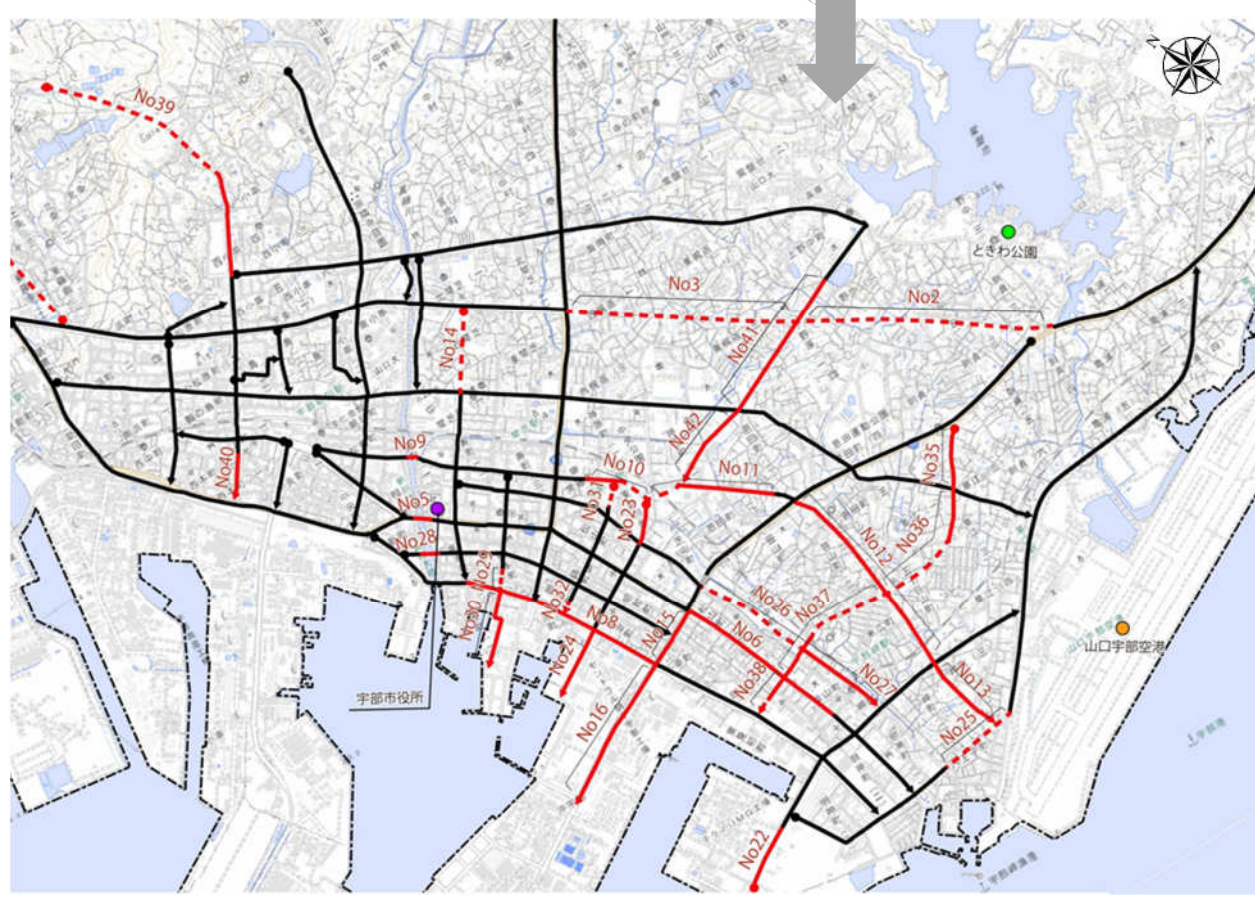
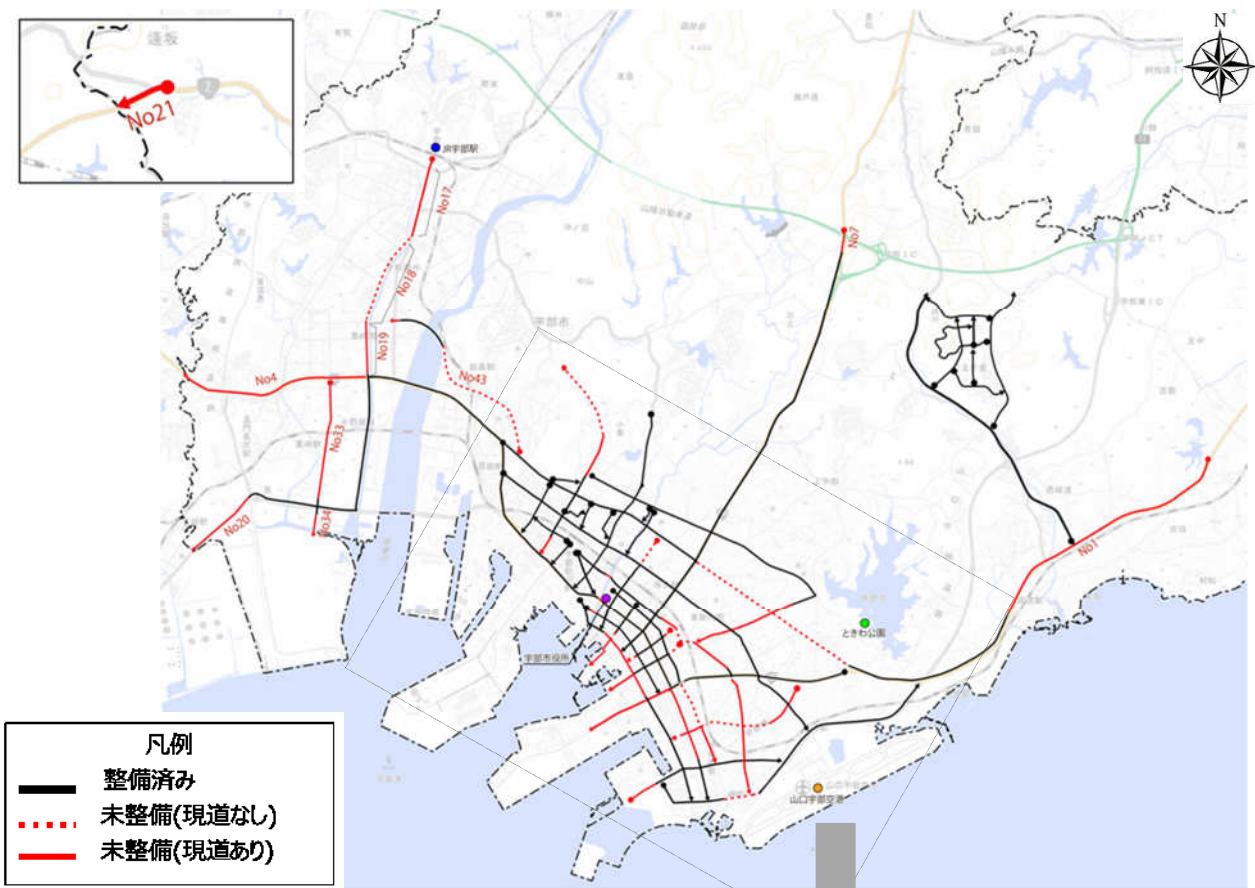
また、各路線における区間設定は、主要な交差点間など、道路の利用特性が概ね同じであると想定される区間とし、以下に示す43区間を設定しました。

▼ 見直し対象路線（区間）の抽出結果

※令和3年3月31日現在

連番	都市計画道路の名称		都市計画決定の経緯		経過 年数	幅員 (m)	車 線 数	計画延長 (m)	区間 番号	区間 幅員 (m)	区間延長 (m)	備考
	番 号	名 称	当初決定	最終変更(*)								
1	3・3・3	柳ヶ瀬丸河内線	S31.10.19	H10.12.15	64	28	4	15,790	1	28	3,830	
									2	28	1,370	
									3	28	1,210	
									4	28	2,460	
2	3・3・4	中央線	S31.10.19	H16.3.2	64	25	4	5,690	5	50	80	
									6	20	940	
3	3・3・5	参宮線	S31.10.19	H10.1.27	64	25	4	6,330	7	25	300	
4	3・3・6	新町明神線	S31.10.19	H4.2.18	64	25	4	3,140	8	25	1,110	
5	3・3・7	宇部新川駅八王子線	S31.10.19	S39.3.4	64	25	2	4,040	9	25	80	
									10	25	360	
									11	18	740	
									12	15	1,120	
									13	15	420	
6	3・3・8	琴芝宇部港線	S31.10.19	S36.11.17	64	25	4	1,340	14	15	430	
7	3・3・9	則貞曹達線	S31.10.19	S44.5.20	64	22	4	3,540	15	25	310	
									16	36	800	
8	3・3・14	宇部駅波多野開作線	S31.10.19	H5.4.6	64	25	2	7,130	17	25	1,040	
									18	25	1,240	
									19	25	690	
									20	18	880	
9	3・3・37	逢坂線	S54.8.3	H24.3.30	41	25	4	360	21	25	360	
10	3・4・10	岬沖空港線	S47.11.24	S55.4.11	48	20	4	2,070	22	22	330	
11	3・4・12	恩田通線	S31.10.19	S31.10.19	64	20	4	1,080	23	20	230	
									24	20	380	
12	3・4・13	東海岸線	S31.10.19	H15.3.4	64	20	4	4,150	25	20	420	
13	3・5・17	常盤町岬線	S31.10.19	S39.7.31	64	15	2	2,480	26	15	980	
									27	15	150	
14	3・5・18	新町明治町線	S31.10.19	H16.3.2	64	15	2	1,470	28	15	100	
15	3・5・19	寿町港町線	S31.10.19	S31.10.19	64	15	2	920	29	15	90	
									30	15	410	
16	3・5・20	東新川明治町線	S31.10.19	S31.10.19	64	15	2	660	31	15	130	
									32	15	70	
17	3・5・22	西割新開作線	S36.11.17	S36.11.17	59	15	2	1,990	33	15	1,550	
									34	15	190	
18	3・5・23	則貞笹山線	S31.10.19	S39.3.4	64	12	2	1,930	35	12	320	
									36	12	700	
									37	12	680	
									38	15	230	
19	3・5・24	中山西本町線	S42.12.7	H18.12.12	53	12	2	2,970	39	12	1,800	
									40	12	250	
20	3・6・25	小串神原線	S31.10.19	H18.12.12	64	8	-	5,040	41	15	810	
									42	15	480	
21	3・6・26	鍋倉東割線	S36.11.17	H13.12.14	59	9	-	2,660	43	9	1,930	
		合計21路線						74,780			32,000	

(\* 名称、車線の数の追加等の変更は含まない。)



▲都市計画道路位置図（見直し対象区間）

「国土地理院地図」

## **(2) 路線機能による評価**

見直し対象の21路線43区間において、山口県の「都市計画道路の見直し基本方針」を踏まえた検証項目を設定し、多面的な機能においてどのような必要性が認められるか、路線（区間）機能全般の必要性について確認します。

### **具体的評価基準**

次頁の項目で検証を行い、それぞれの検証項目の判定基準に該当する場合に評価します。なお、本市の将来都市像の実現に係る項目（◎印）については重要度を高く設定し2点、それ以外の項目（○印）については1点で評価します。

その結果、評価点の総合点14点に対し、過半より大きい8点以上で「必要性が高い」、7点以下で「必要性が低い」と判定します。

▼路線機能による検証項目

基本方針※		検証項目	判定基準	重要度
交通機能	自動車 交通需要		▼将来交通量推計結果（R12年・フルネットケース）により、検討対象路線（区間）の将来推計交通量を確認し、4,000台/日以上の場合は評価	◎
			▼道路整備により、山口県道路渋滞対策部会が指定する主要渋滞箇所（区間）の渋滞緩和につながると想定される区間について評価	○
	アクセス機能	▼『宇部市地域公共交通計画』における主要幹線、幹線、支線の指定があれば評価	◎	
	歩行系ネットワーク	▼『宇部市バリアフリー化マスタープラン』における生活関連経路の指定または小中学校が500mの範囲内に存在する場合については評価	◎	
空間機能	都市環境 機能	景観の保全・向上	▼『宇部市景観計画』における景観計画区域内に含まれる場合は評価	○
	都市防災 機能	防災ネットワーク	▼『山口県緊急輸送道路ネットワーク計画』における緊急輸送道路や『宇部市地域防災計画』における広域輸送拠点が500mの範囲内に存在する場合については評価：◎ ▼『災害対策基本法』に基づく指定緊急避難場所（小中学校は歩行系ネットワークでの評価と重複するため含まない）が500mの範囲内に存在する場合については評価：○ ▼『山口県保健医療計画』における第2次及び第3次救急医療施設が500mの範囲内に存在する場合については評価：◎	◎ ○ 重複評価 はしない
	収容空間	ライフラインの収容	▼上下水道、ガス、電気等の主要供給処理施設の埋設の計画がある場合は評価	○
市街地形成機能	都市構造の軸や 土地利用の方向		▼『宇部都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（山口県）』及び『宇部市都市計画マスタープラン』において、主要道路に位置付けられている路線（区間）または『宇部市立地適正化計画』における都市機能誘導区域に含まれる場合は評価：◎ ▼『宇部市立地適正化計画』における居住誘導区域に含まれる場合は評価：○	◎ ○ 重複評価 はしない
		面整備	▼道路としての配置（道路配置約500m間隔）が必要な場合は評価	○

※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）フローを参考に項目を設定

### (3) 必要性の評価

#### ■ CHECK1 : 代替路線の有無

(2) 路線機能による評価で「必要性が高い」と判定された路線（区間）について、その路線（区間）に求められている機能を代替することができる既存の路線（以下、「代替路線」という。）があるかどうかの確認を行います。

確認は以下に示す検証項目について行い、総合的に代替路線の有無を判定します。

その結果、代替路線がない場合、対象路線（区間）は「存続候補」とし、代替路線がある場合、対象路線（区間）は「廃止候補」と判定します。

#### ▼代替路線としての検証項目

- 対象となる都市計画道路と同程度の道路機能（交通機能等）を備えていること
- 対象となる都市計画道路の周辺に位置しており、起終点やルートなどが近似していること
- 代替路線に交通渋滞などが生じていないこと（ただし、代替路線の改良により交通渋滞などの解消が見込まれる場合などは除く。）



## ■ CHECK2：実現性の課題の有無

CHECK1：代替路線の有無において「存続候補」と判定された路線（区間）について、計画を存続し、今後、実際に整備を実現していく上での課題があるかどうかの確認を行います。

確認は以下に示す検証項目について行い、総合的に実現性の課題の有無について判定します。

その結果、実現性の課題がない場合は「存続案」とし、実現性の課題がある場合は、その課題を解消・回避するための変更計画案について検証を行い、変更が可能であれば「変更案」とし、課題を解消する案が確立できない場合は「廃止案」と判定します。

### ▼実現性の課題の有無の検証項目

評価項目	判定基準等
環境への影響	都市計画道路の整備に係る地形地物等の環境への影響
自然景観への影響	▼当該地区を通過する路線の有無
まちづくりへの影響	都市計画道路の整備に係るまち並みやコミュニティ分断等のまちづくりへの影響
公共施設等（学校、病院等）の支障物	▼当該建物を通過する路線の有無
地域コミュニティの分断	▼当該地区を通過する路線の有無
居住誘導への影響	▼居住誘導区域外を通過する路線の有無
施工性	都市計画道路の整備に係る物理的な施工の困難さや道路構造令との整合等の施工性
物理的・地形的な困難さ	▼縦断線形等の問題がないか
道路構造令との整合	▼道路構造令の基準を満たしているか
交差点形状の複雑化	▼道路・鉄道等との交差・接続処理について走行性や安全性等に問題があるか
支障物件の多さ	▼計画区域内に建築物等が多いか
沿道住民の意向	都市計画道路の整備に対する沿道住民の意向
地元の意向	▼地元からの要望の有無
事業性	都市計画道路の整備の事業化の見通し
事業化の見通し	▼概ね 20 年以内に整備着手できるかの有無

### ■ CHECK3 : 計画廃止時の影響確認

(2) 路線機能による評価で「必要性が低い」と判定された路線（区間）及びCHECK1：代替路線の有無において「廃止候補」と判定された路線（区間）について、その路線（区間）を廃止した場合の影響について確認します。

確認は以下に示す検証項目について行い、総合的に計画廃止時の影響を判定します。

その結果、廃止時の影響が小さい場合は「廃止案」とし、廃止時の影響が大きい場合は、その影響を回避・最小化するための変更計画案について検証を行い、変更が可能であれば「変更案」とし、影響を回避する案が確立できない場合は「存続案」と判定します。

#### ▼廃止した場合の影響の検証項目

- 周辺道路の将来交通量や混雑度
- 道路網としての連続性
- 防災ネットワーク、歩行系ネットワークの連続性
- 上位・関連計画との整合
- 当該路線固有の課題

#### **(4) 見直し方針案の検証・決定**

(3) 必要性の評価を踏まえ、見直し対象路線（区間）を「存続案」、「変更案」、「廃止案」の3つの見直し方針案に分類します。

なお、都市計画道路は、道路網として連続することによって機能を発揮することから、各路線の見直し方針案の決定にあたっては、都市全体の道路網（ネットワーク）として検証します。

検証は、分類された「存続案」、「変更案」、「廃止案」の場合の方針を反映させた道路網について、将来交通量の推計を行い、都市計画道路網の見直しによる市全体における交通の流れの変化や混雑度などの問題、影響について確認します。

その結果を踏まえ、対象の各路線（区間）の見直し方針を『存続』、『変更』、『廃止』の3つに決定し、見直し方針案とします。