

宇部市都市計画道路見直し方針（素案）

令和5年3月

～ 目 次 ～

＜宇部市都市計画道路見直し基本方針（令和４年６月策定）＞

- １．はじめに
- ２．宇部市における都市計画道路の現状
- ３．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
- ５．見直しの具体的な方法

＜本編＞

１．見直しに関する評価・検証の視点	１
1-1 路線機能による評価結果	１
1-2 必要性の評価方法	５
1-3 必要性の評価及び見直し方針案の検証結果	１０
1-4 見直し方針案の検証	１３
1-5 見直し方針の決定	１５
 ２．都市計画道路の見直し方針	 １６
2-1 都市計画道路の見直し方針	１６
 ３．都市計画道路の見直しに向けて	 １９
3-1 市民の合意形成	１９
3-2 都市計画道路の見直しに向けて	２０
3-3 都市計画道路の整備方針	２１

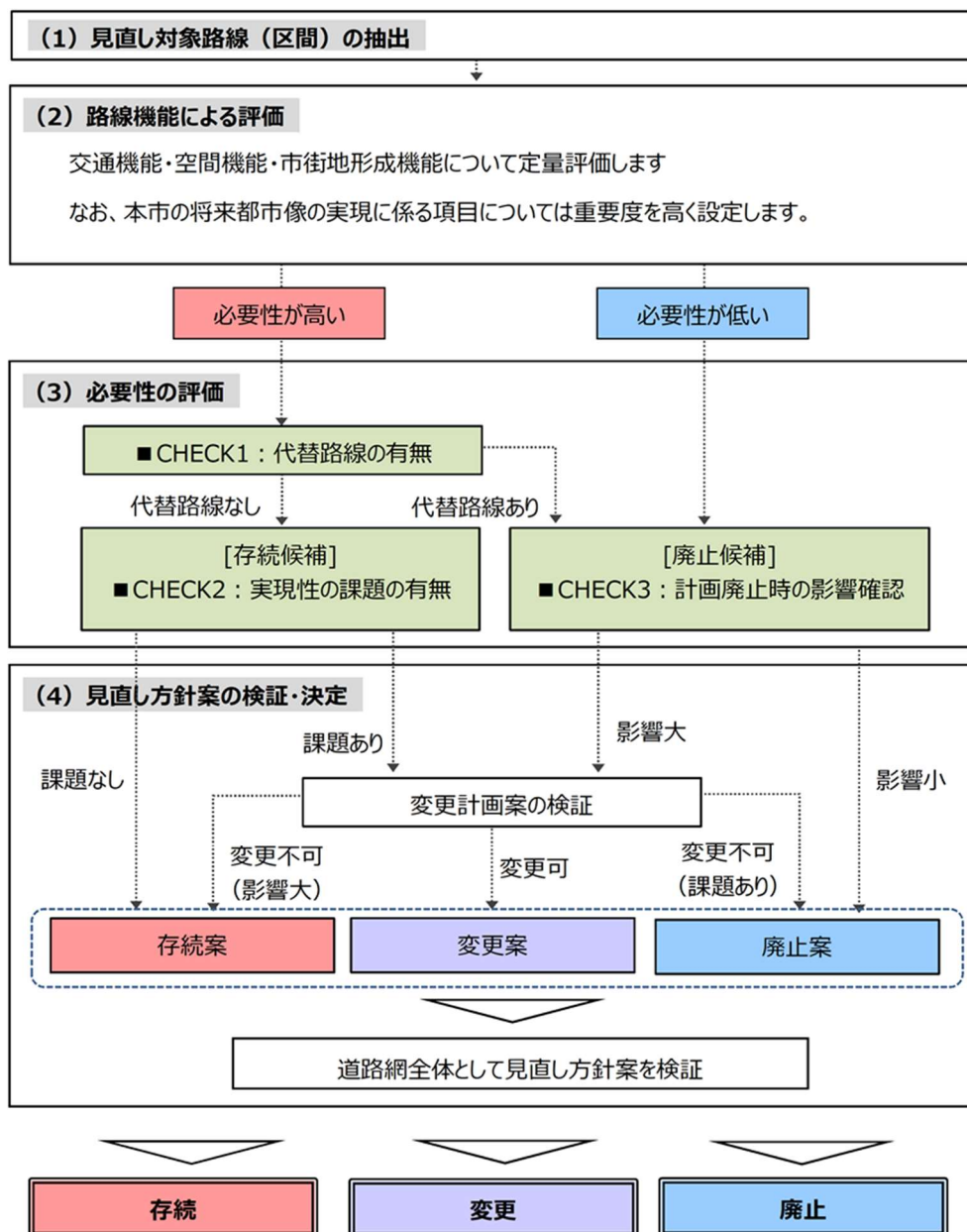
1. 見直しに関する評価・検証の視点

1-1 路線機能による評価結果

宇部市都市計画道路見直し基本方針の見直しの検討フロー（以下「見直し検討フロー」という。）で抽出された見直し対象路線（区間）について、（2）路線機能による評価を行います。

評価の結果、見直し対象の21路線 43区間（32.0km）のうち、16区間（16.7km）が「必要性が高い」、27区間（15.3km）が「必要性が低い」と判定されました。

▼ 見直し検討フロー



（出典：宇部市都市計画道路見直し基本方針）

▼ 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。)

(出典：宇部市都市計画道路見直し基本方針)

▼ 路線機能による評価結果 (1/2)

※着色列の項目は重複評価しない

校 区 間 番 号	路線名	計画 延長 (m)	計画 幅員 (m)	計画 車線数	現道の有 無	交通機能				交通機能 合計	空間機能						市街地形成機能				市街地 形成 機能合計	合計 必要性・高 必要性・低		
						自動車交通需要		アクセス機能			歩行系ネットワーク		都市環境 景観の保 全・ 向上	都市防災		ライフライン の 収容	空間機能 合計	都市構造の主軸や土地利用の方向					面整備	
						主要渋滞 箇所（区 間）	将来推計交通量	地域公共 交通計画	自転車活 用推進計 画		バリアフリー 化MP	小中学校		緊急輸送 道路	防災 広域輸送 拠点			指定緊急 避難場所	誘導区域	居住誘導 区域				
1	柳ヶ浦丸河内線	3,830	28	4	有	15,900~22,400台/日	-	◎	-	◎	6	-	◎	-	◎	2	◎	-	◎	◎	3	11 必要性・高		
2		1,370			無	9,500台/日	-	-	-	◎	4	-	-	◎	-	2	◎	-	◎	◎	3	9 必要性・高		
3		1,210			無	9,100台/日	-	-	-	◎	4	-	-	◎	-	1	◎	-	◎	◎	3	8 必要性・高		
4		2,460			有	12,300~32,200台/日	-	◎	-	-	◎	4	-	-	◎	-	2	◎	-	◎	◎	3	9 必要性・高	
5	中央線	80	50	4	有	15,500台/日	-	◎	-	◎	6	◎	-	◎	◎	3	◎	◎	◎	-	2	11 必要性・高		
6		940	20		有	10,500~12,700台/日	-	◎	◎	-	◎	6	-	-	◎	-	2	-	-	◎	◎	2	10 必要性・高	
7	参宮線	300	25	4	有	8,000台/日	-	◎	-	-	4	-	◎	-	-	2	◎	-	-	◎	3	9 必要性・高		
8	新市明神線	1,110	25	4	有	24,100~30,800台/日	-	-	-	-	2	◎	-	-	◎	3	◎	-	◎	-	2	7 必要性・低		
9	宇部新川駅八王子線	80	25	2	有	500台/日	-	-	◎	◎	3	◎	-	-	◎	3	-	◎	◎	-	2	8 必要性・高		
10		360			有 （一部）	7,800~8,900台/日	-	◎	-	-	-	6	-	-	◎	-	1	-	-	◎	-	1	8 必要性・高	
11		740			有 （一部）	6,200~9,800台/日	-	-	-	◎	4	-	-	◎	-	-	1	-	-	◎	◎	2	7 必要性・低	
12		1,120			有	1,200~6,000台/日	-	◎	◎	-	◎	6	-	-	-	◎	2	-	-	-	◎	◎	2	10 必要性・高
13	琴芝宇部港線	420	15	4	有	5,300台/日	-	-	-	-	2	-	-	-	◎	1	-	-	◎	◎	2	5 必要性・低		
14		430			無	3,300台/日	-	-	-	◎	2	-	-	◎	-	2	-	-	-	◎	◎	2	6 必要性・低	
15	則良郡蓮線	310	25	4	有	10,400~12,800台/日	-	◎	-	◎	6	-	◎	-	-	2	-	-	◎	-	1	9 必要性・高		
16		800	有		10,100台/日	-	◎	-	-	-	4	-	-	◎	-	2	-	-	-	◎	◎	1	7 必要性・低	
17	宇部駅波多野間作線	1,040	25	2	有	16,900~22,100台/日	◎	◎	-	◎	7	-	-	-	◎	1	◎	-	◎	◎	3	11 必要性・高		
18		1,240			無	4,900台/日	-	-	-	-	◎	4	-	-	-	-	1	◎	-	-	◎	◎	3	8 必要性・高
19		690			有	9,100台/日	-	-	-	-	◎	4	-	-	-	-	1	◎	-	-	◎	◎	3	8 必要性・高
20		880			有	13,800台/日	-	-	◎	-	-	-	4	-	-	-	1	◎	-	-	◎	◎	3	8 必要性・高
21	蓮坂線	360	25	4	有	22,900台/日	-	-	-	-	2	-	◎	-	-	2	◎	-	-	◎	3	7 必要性・低		

▼ 路線機能による評価結果 (2/2)

※着色色の項目は重複評価しない

検討 区間 番号	路線名	計画 延長 (m)	計画 幅員 (m)	計画 車線数	現道の有 無	交通機能				交通機能 合計	空間機能				市街地形成機能				市街地 形成 機能合計	合計 必要性の評価			
						自動車交通需要		アクセス機能			都市環境 景観の保 全・ 向上	緊急輸送 道路	都市防災 防災ネットワーク の 広域輸送 拠点	都市機能 誘導区域	居住誘導 区域	面整備							
						主要沿道 箇所（区 間）	将来推計交通量	地域公共 交通計画	自転車活 用推進計 画								歩行系ネットワーク ハリアリー 化MP	小中学校					
																					収容空間 ラフライン の 収容		
22	岬沖空港線	330	22	4	有	-	3,200台/日	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	○	1	1 必要性・低		
23	恩田通線	230	20	4	有	-	1,900台/日	-	-	-	-	○	-	-	-	-	1	-	○	2	5 必要性・低		
24		380			有	-	3,400台/日	-	-	-	○	-	-	-	○	-	-	-	-	2	-	○	1
25	東海岸線	420	20	4	無	-	2,900台/日	-	-	-	-	-	-	-	-	○	1	○	○	3	4 必要性・低		
26	常盤町峠線	980	15	2	有 （一部）	-	200台/日	-	-	-	-	○	-	-	○	-	1	-	○	1	4 必要性・低		
27		150			有	-	100台/日	-	-	-	-	-	-	-	○	-	-	-	1	-	-	1	4 必要性・低
28	新町明治町線	100	15	2	有	-	3,600台/日	-	-	-	-	-	-	-	-	○	2	-	○	2	4 必要性・低		
29	寿町港町線	90	15	2	無	-	1,900台/日	-	-	-	-	-	-	-	-	○	2	-	○	2	4 必要性・低		
30		410			有	-	0台/日	-	-	-	-	-	-	-	○	-	-	-	2	-	○	1	3 必要性・低
31	東新川明治町線	130	15	2	無	-	1,000台/日	-	-	-	-	○	-	-	○	-	1	-	○	1	4 必要性・低		
32		70			無	-	500台/日	-	-	-	-	-	-	-	○	-	-	-	1	-	○	1	2 必要性・低
33	西割新開作線	1,550	15	2	有	-	1,600台/日	-	-	-	-	○	-	-	○	-	1	-	-	0	3 必要性・低		
34		190			有	-	0台/日	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	1	1 必要性・低
35	則良笹山線	320	12	2	有	-	3,600台/日	-	-	-	-	-	○	-	○	-	2	-	○	2	4 必要性・低		
36		700			有 （一部）	-	2,300台/日	-	-	-	-	-	-	-	○	-	○	-	2	-	○	2	4 必要性・低
37		680			有 （一部）	-	1,700台/日	-	-	-	-	-	-	-	○	-	○	-	2	-	○	2	6 必要性・低
38	中山西本町線	230	15	2	有 （一部）	-	2,600台/日	-	-	-	-	○	-	-	○	-	1	-	○	2	5 必要性・低		
39		1,800			有 （一部）	-	7,000~8,600台/日	-	-	-	-	-	-	-	○	-	-	-	1	-	○	2	7 必要性・低
40	小串神原線	250	12	2	有	-	4,700台/日	-	-	-	-	-	-	-	○	-	3	-	○	2	7 必要性・低		
41		810			有	-	4,400~6,100台/日	-	○	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	○	2	9 必要性・高
42	鍋倉東割線	480	15	-	有	-	2,200台/日	-	○	-	-	-	-	-	○	-	1	-	○	2	7 必要性・低		
43		1,930			無	-	1,200~5,400台/日	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	○	2	7 必要性・低

1-2 必要性の評価方法

見直し検討フローに基づき、(3) 必要性の評価をするための検証方法について整理します。

■CHECK1：代替路線の有無

以下に示す検証項目について確認を行い、総合的に代替路線の有無を判定します。

【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

【評価方法】

対象路線（区間）と同程度の道路規格（幅員、交通容量等）を備えている場合は評価

【検証項目】

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

【評価方法】

対象路線（区間）から概ね500m以内に位置している場合は評価

【検証項目】

代替路線に交通渋滞などが生じていないこと

【評価方法】

現在及び将来の混雑度が1.25未満の場合は評価

<基準>

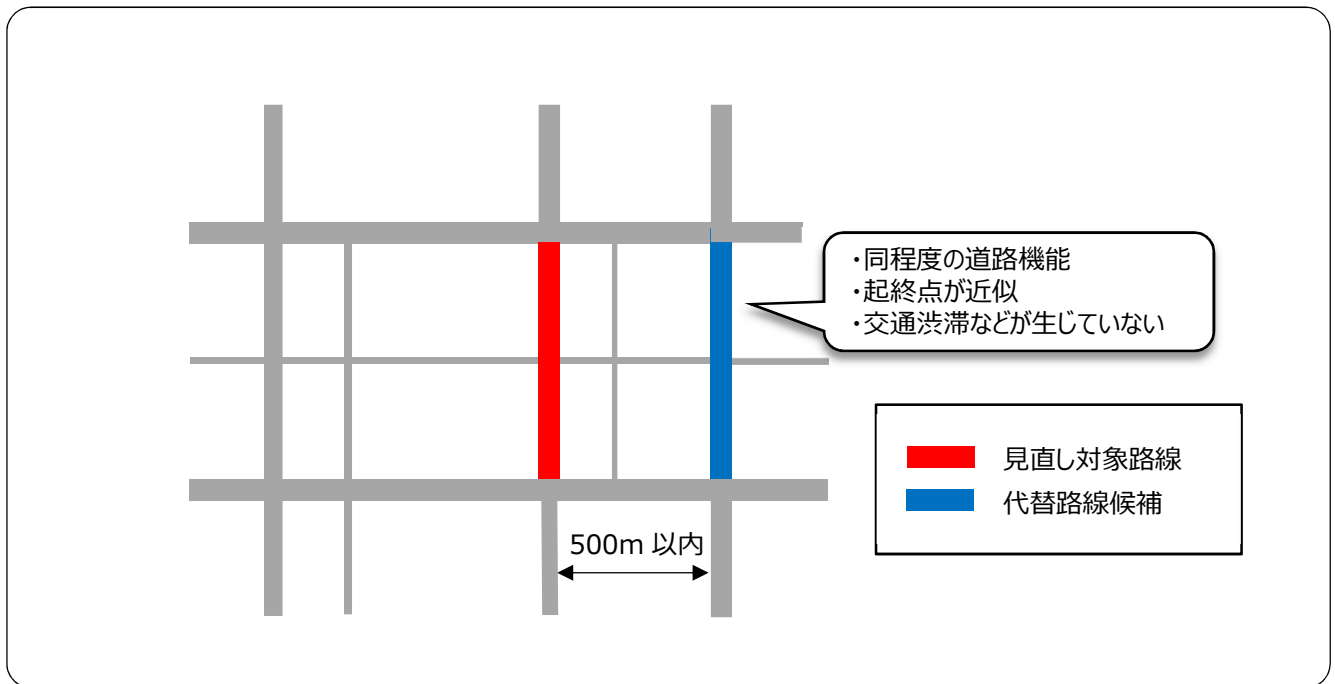
混雑度とは、交通容量に対する、実際の交通量の割合のことであり、道路の混み具合を表す数値です。また、混雑度の値については、以下が目安とされています。

▼ 混雑度の考え方（混雑度＝交通量／交通容量）

混雑度	交通状況の推定
1.0 未満	昼間12 時間を通して、道路が混雑することがなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0～1.25	昼間12 時間のうち道路の混雑する可能性のある時間帯が1～2 時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続するという可能性は小さい。
1.25～1.75	ピーク時間はもとより、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。ピーク時間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。

（出典：道路の交通容量（S59.9日本道路協会））

▼ 代替路線のイメージ



■CHECK2：実現性の課題の有無

以下に示す検証項目について確認を行い、総合的に実現性の課題の有無を判定します。

【検証項目】

自然景観への影響

【評価方法】

風致地区、特別緑地保全地区を新たに通過する場合は影響あり

【検証項目】

公共施設等（学校、病院等）の支障物

【評価方法】

小中学校、高等学校、大学及び救急医療施設を通過する場合は影響あり

【検証項目】

地域コミュニティの分断

【評価方法】

現道が存在せず、路線（区間）の整備により新たな地域の分断が生じる場合は影響あり

【検証項目】

居住誘導への影響

【評価方法】

「宇部市立地適正化計画」における居住誘導区域外を通過する場合は影響あり

【検証項目】

物理的・地形的な困難さ

【評価方法】

地形条件等により、既存の道路との接続に問題が生じる場合は影響あり

【検証項目】

道路構造令との整合

【評価方法】

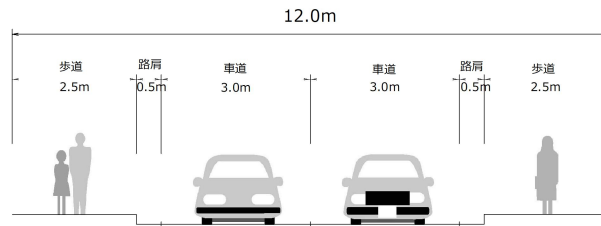
現在の計画が道路構造令の基準を満たしていない場合は影響あり

<基準>

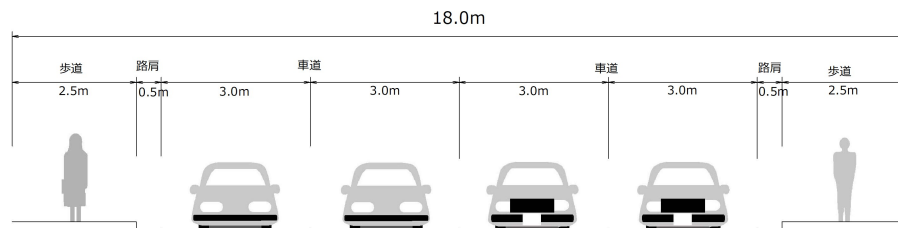
道路構造令に基づく最低幅員については、以下を目安としています。

▼ 道路構造令に基づく最低幅員

■ 2車線の場合



■ 4車線の場合



※歩道は、路上施設帯0.5mを含んでいる。

※歩道が自転車道や自転車歩行者道となる場合がある。

【検証項目】

交差点形状の複雑化

【評価方法】

道路・鉄道との交差により、施工性に問題がある場合は影響あり

【検証項目】

支障物件の多さ

【評価方法】

都市計画法第53条の許可件数が5件以上の場合は影響あり

【検証項目】

地元の意向

【評価方法】

地元の反対がある場合は影響あり

【検証項目】

事業化の見通し

【評価方法】

事業の見通しが不明の場合は影響あり

■ CHECK3：計画廃止時の影響確認

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

【検証項目】

周辺道路の将来交通量や混雑度

【評価方法】

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以上の場合は影響あり

【検証項目】

道路網としての連続性

【評価方法】

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

【検証項目】

防災ネットワーク、歩行系ネットワークの連続性

【評価方法】

防災ネットワークとして、緊急輸送道路に位置付けられている場合や広域輸送拠点、救急医療施設などの連絡に支障となる場合、また歩行系ネットワークとして小中学校が500mの範囲内に存在する路線（区間）で概ね2.0m以上の歩道が連続して確保されていない場合は影響あり

【検証項目】

上位・関連計画との整合

【評価方法】

「宇部都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「宇部市都市計画マスタープラン」、「宇部市立地適正化計画」及び「宇部市地域公共交通計画」と整合が図れていない場合は影響あり

1-3 必要性の評価及び見直し方針案の検証結果

見直し検討フローに基づき、(3) 必要性の評価及び(4) 見直し方針案の検証・決定による課題や影響の有無を確認します。

検証の結果、10区間（12.0km）が「存続案」、5区間（3.8km）が「変更案」、28区間（16.2km）が「廃止案」と判定されました。

▼ 必要性の評価及び見直し方針案の検証結果 (1/2)

検討 区間 番号	路線名	計画 延長 (m)	計画 幅員 (m)	計画 車線数	現道の有無	合計 必要性の評価	CHECK1: 代替路線の有無	存続候補					廃止候補					見直し方針案		
								環境への影 響	まちづくりへの 影響	施工性	沿道住民の 意向	事業性	CHECK2:実現性の課題の有無		CHECK3:計画廃止時の影響確認					
													確認の結果 課題の有無	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、 歩行系やトロー クの連続性	上位・関連計 画との整合		当該路線固 有の課題	確認結果 影響の大小
1	柳ヶ瀬丸河内線	3,830	28	4	有	11 必要性・高	無		○	-	無							存続案		
2		1,370			無	9 必要性・高	無			○	○								変更案	
3		1,210			無	8 必要性・高	無			○	○	○	有							変更案
4		2,460			有	9 必要性・高	無			○										存続案
5	中央線	80	50	4	有	11 必要性・高	無			-	無							存続案		
6		940	20		有	10 必要性・高	有							○	○		小	廃止案		
7	参宮線	300	25	4	有	9 必要性・高	無		○	-	無							存続案		
8	新阿明神線	1,110	25	4	有	7 必要性・低							○	○				存続案		
9	宇部新川駅八王子線	80	25	2	有	8 必要性・高	有						○	○		○	○	大	存続案	
10		360			有 (一部)	8 必要性・高	有									○	○	小	廃止案	
11		740	18		有 (一部)	7 必要性・低										○		小	廃止案	
12		1,120	15		有	10 必要性・高	有								○	○	小	廃止案		
13	琴芝宇部線	420	4	有	5 必要性・低												小	廃止案		
14		430		15	無	6 必要性・低												小	廃止案	
15	則良曹連線	310	25	4	有	9 必要性・高	無		○	○	有							変更案		
16		800	36		有	7 必要性・低										○	○	小	廃止案	
17	宇部駅近多野開作線	1,040	25	2	有	11 必要性・高	無		○	-	無							存続案		
18		1,240			無	8 必要性・高	無			○	-	無								存続案
19		690			有	8 必要性・高	無					-	無							存続案
20		880			18	有	8 必要性・高	無		○		-	無							存続案
21	連坂線	360	25	4	有	7 必要性・低							○	○		○	○	大	存続案	

▼ 必要性の評価及び見直し方針案の検証結果 (2/2)

検討 区間 番号	路線名	計画 延長 (m)	計画 幅員 (m)	計画 車線数	現道の有無	合計 必要性・低	CHECK1: 代替路線の有無	存続候補					廃止候補					見直し方針案		
								環境への影 響	まちづくりへの影 響	施工性	沿道住民の 意向	事業性	CHECK2:実現性の課題の有無		CHECK3:計画廃止時の影響確認					
													確認の結果 課題の有無	周辺道路の 将来交通量 や混雑度	道路網として の連結性	防災ネットワーク、 街歩きをハワー クの連結性	上位・関連計 画との整合		当該路線固 有の問題	確認結果 影響の大小
22	岬沖空港線	330	22	4	有	1 必要性・低											小	廃止案		
23	恩田通線	230	20	4	有	5 必要性・低										○		小	廃止案	
24		380			有	3 必要性・低											○		小	廃止案
25	東海岸線	420	20	4	無	4 必要性・低											○	小	廃止案	
26	常盤町岬線	980	15	2	有 (一部)	4 必要性・低												小	廃止案	
27		150			有	4 必要性・低													小	廃止案
28	新町明治町線	100	15	2	有	4 必要性・低										○		小	廃止案	
29	寿町港町線	90	15	2	無	4 必要性・低											○	小	廃止案	
30		410			有	3 必要性・低													小	廃止案
31	東新川明治町線	130	15	2	無	4 必要性・低											○	小	廃止案	
32		70			無	2 必要性・低													小	廃止案
33	西割新開作線	1,550	15	2	有	3 必要性・低												小	廃止案	
34		190			有	1 必要性・低													小	廃止案
35	則貴笹山線	320	12	2	有	4 必要性・低												小	廃止案	
36		700			有 (一部)	4 必要性・低													小	廃止案
37		680			有 (一部)	6 必要性・低											○		小	廃止案
38		230			有 (一部)	5 必要性・低												○		小
39	中山西本町線	1,800	12	2	有 (一部)	7 必要性・低												小	廃止案	
40		250			有	7 必要性・低											○		小	廃止案
41	小串神原線	810	15	-	有	9 必要性・高	無			○			有						変更案	
42		480			有	7 必要性・低												○	小	廃止案
43	鍋倉東割線	1,930	9	-	無	7 必要性・低										○		小	廃止案	

1-4 見直し方針案の検証

各路線（区間）の見直し方針を決定するにあたり、道路網（ネットワーク）の検証を行います。

検証は、都市計画道路の見直し前の将来道路網（見直し前）と見直し方針案を実際に反映させた場合の将来道路網（見直し後）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ます。なお、道路網（ネットワーク）として問題がある場合は、必要性の評価及び見直し方針案の検証を再度行います。

【検証項目】

新たな混雑の発生

【評価方法】

路線（区間）を変更・廃止した場合、交通が分散し、周辺道路の交通量の増加が予想されることから、見直し前に 1.25 未満であった路線（区間）の混雑度が、見直し後 1.25 以上となる場合は影響あり

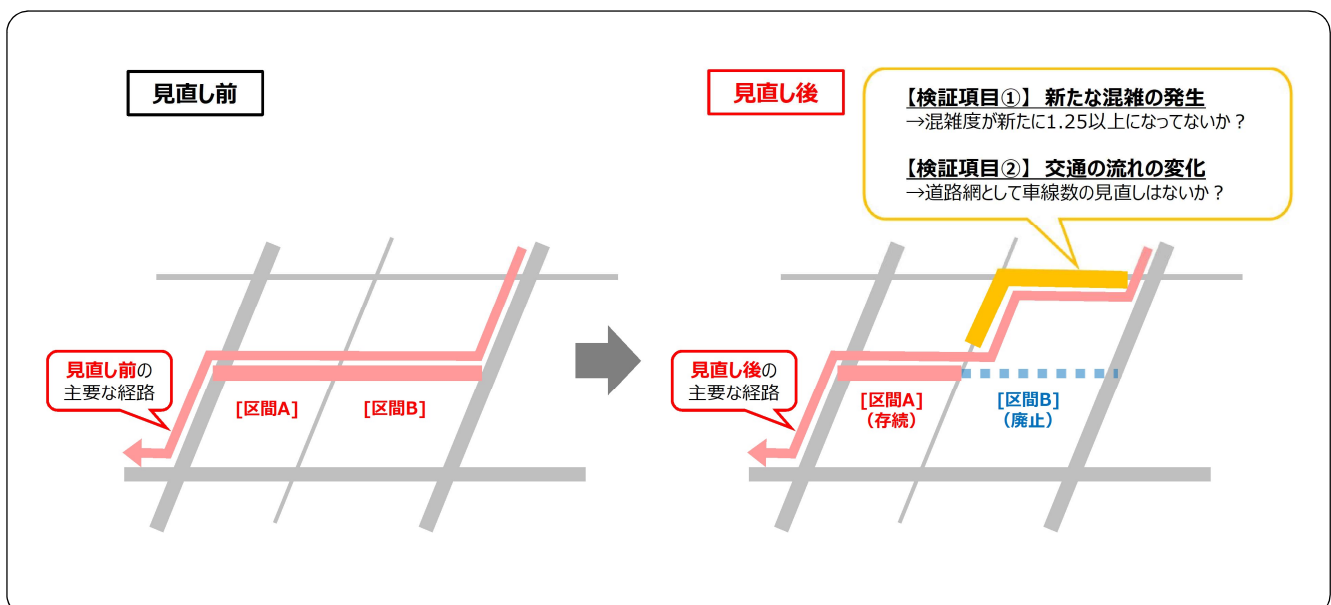
【検証項目】

交通の流れの変化

【評価方法】

流動の変化により、見直し後、周辺道路網において新たに車線数を増やすことが必要となる将来交通量が確認され、その路線（区間）が一定程度連続する場合は影響あり

▼ 見直し方針案の検証方法



▼ 道路構造令で定められた必要な車線数

第4種の道路の区分

計画交通量 (単位1日につき台) 道路の種類	10,000以上	4,000以上 10,000未満	500以上 4,000未満	500未満
一般国道	第1級		第2級	
都道府県道	第1級	第2級	第3級	
市町村道	第1級	第2級	第3級	第4級

《道路構造令第3条第2項》

■車線数が2の場合

区 分		設計基準交通量 (単位1日につき台)
第4種	第1級	12,000
	第2級	10,000
	第3級	9,000
交差点の多い第4種の道路については、この表の設計基準交通量に0.8を乗じた値を設計基準交通量とする。		

《道路構造令第5条第2項》

■車線数が4以上の場合

区 分		1車線あたりの設計基準交通量 (単位1日につき台)
第4種	第1級	12,000
	第2級	10,000
	第3級	10,000
交差点の多い第4種の道路については、この表の1車線あたりの設計基準交通量に0.6を乗じた値を1車線あたりの設計基準交通量とする。		

《道路構造令第5条第3項》

車線数は、各路線（区間）の幅員構成に必要な条件で、1車線あたりの設計基準交通量から定めることを基本とします。

1-5 見直し方針の決定

検証の結果、「変更案」、「廃止案」と分類された路線（区間）がすべて変更あるいは廃止されても道路網の影響は認められなかったことから、各路線（区間）の見直し方針案の通り、見直し方針を決定しました。

2. 都市計画道路の見直し方針

2-1 都市計画道路の見直し方針

見直し対象の21路線 43区間（32.0km）について、見直し検討フローに基づく評価・検証を行ったところ、『存続』が10区間（12.0km）、『変更』が5区間（3.8km）、『廃止』が28区間（16.2km）となりました。

（留意事項）

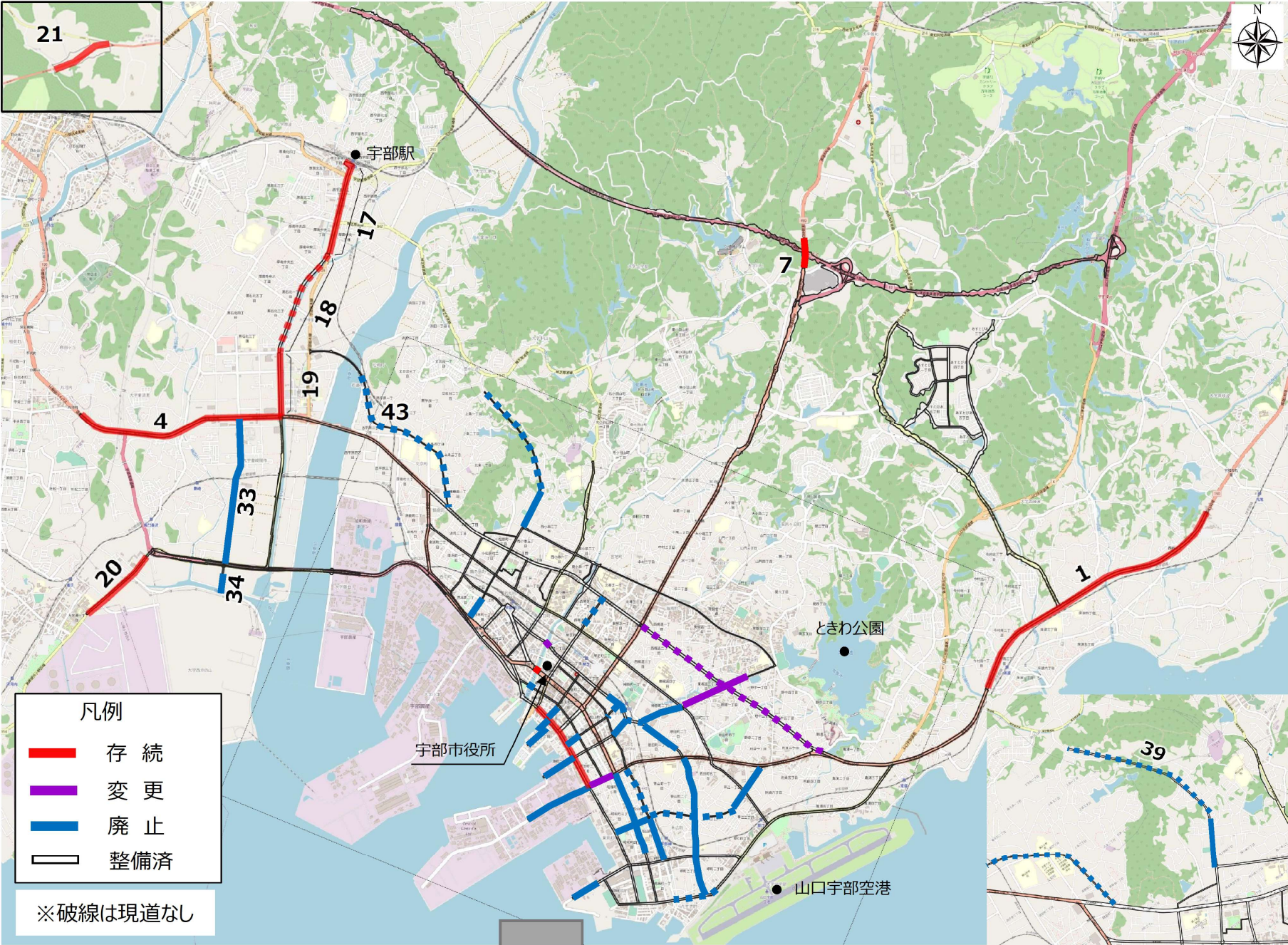
- 都市計画道路が廃止されても、現道がなくなるわけではありません。
- 現道に対するご要望等については、これまで同様、安全・安心のために必要な措置を検討していきます。
- 見直し方針は見直しの方向性を整理したもので、今後、皆様のご意見や都市計画法に基づく手続きなどを踏まえて確定していきます。

▼ 都市計画道路の見直し方針

検討 区間 番号	路線名	計画 延長 (m)	計画 幅員 (m)	計画 車線数	現道の 有無	見直し方針
1	柳ヶ瀬丸河内線	3,830	28	4	有	存続
2		1,370			無	変更
3		1,210			無	変更
4		2,460			有	存続
5	中央線	80	50	4	有	存続
6		940	20		有	廃止
7	参宮線	300	25	4	有	存続
8	新町明神線	1,110	25	4	有	存続
9	宇部新川駅八王子線	80	25	2	有	変更
10		360			有 (一部)	廃止
11		740	18		有 (一部)	廃止
12		1,120	15		有	廃止
13		420			有	廃止
14	琴芝宇部港線	430	15	4	無	廃止
15	則貞曹達線	310	25	4	有	変更
16		800	36		有	廃止
17	宇部駅波多野開作線	1,040	25	2	有	存続
18		1,240			無	存続
19		690			有	存続
20		880	18		有	存続
21	逢坂線	360	25	4	有	存続
22	岬沖空港線	330	22	4	有	廃止

検討 区間 番号	路線名	計画 延長 (m)	計画 幅員 (m)	計画 車線数	現道の 有無	見直し方針
23	恩田通線	230	20	4	有	廃止
24		380			有	廃止
25	東海岸線	420	20	4	無	廃止
26	常盤町岬線	980	15	2	有 (一部)	廃止
27		150			有	廃止
28	新町明治町線	100	15	2	有	廃止
29	寿町港町線	90	15	2	無	廃止
30		410			有	廃止
31	東新川明治町線	130	15	2	無	廃止
32		70			無	廃止
33	西割新開作線	1,550	15	2	有	廃止
34		190			有	廃止
35	則貞笹山線	320	12	2	有	廃止
36		700			有 (一部)	廃止
37		680			有 (一部)	廃止
38		230	15		有 (一部)	廃止
39	中山西本町線	1,800	12	2	有 (一部)	廃止
40		250			有	廃止
41	小串神原線	810	15	2	有	変更
42		480			有	廃止
43	鍋倉東割線	1,930	9	2	無	廃止

▼ 都市計画道路の見直し方針（位置図）

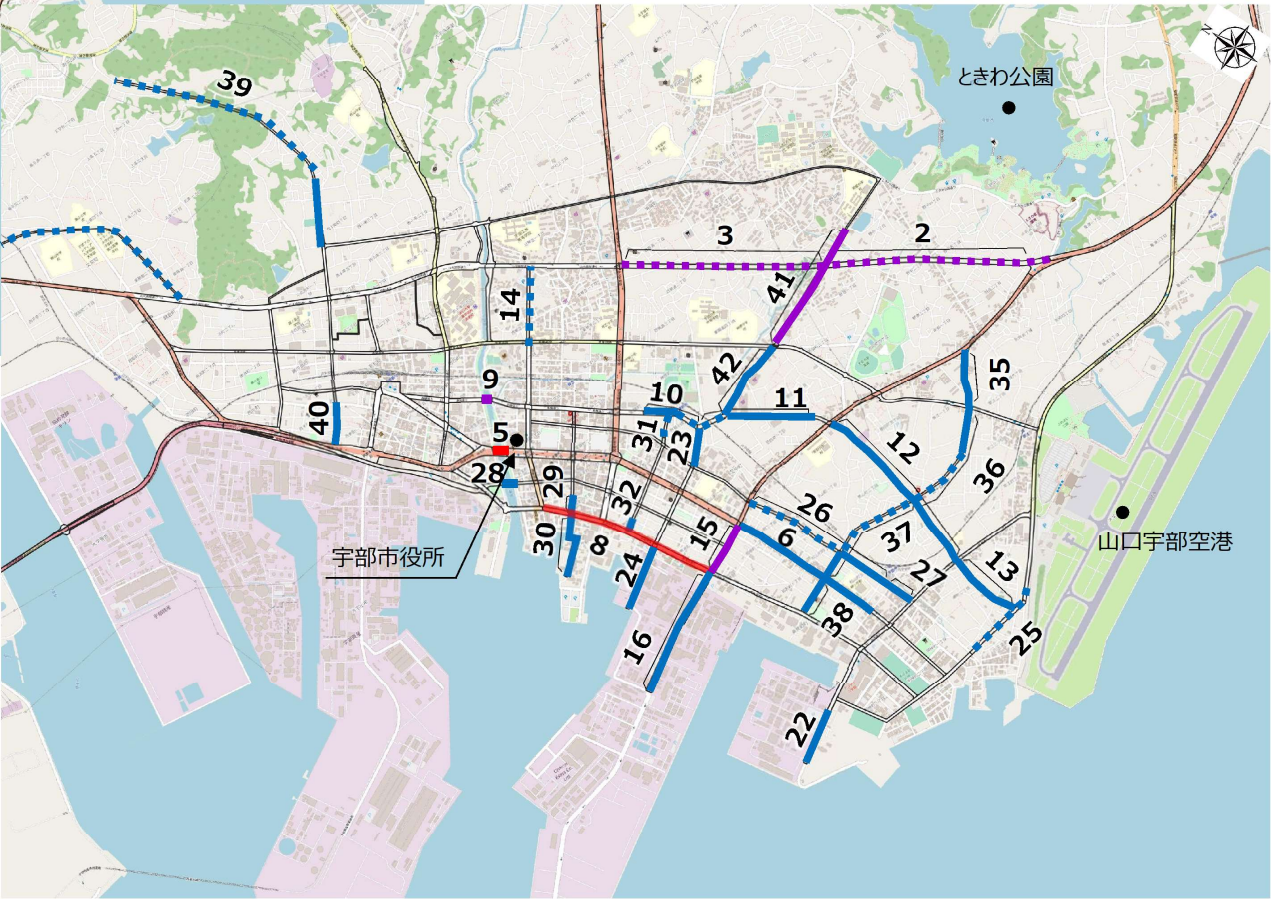


■見直し方針			
全 体	43区間	32.0km	
存 続	10区間	12.0km	
変 更	5区間	3.8km	
廃 止	28区間	16.2km	

番 号	検討区間	名 称
3.3.3	1	柳ヶ瀬丸河内線
	2	
	3	
	4	
3.3.4	5	中央線
	6	
3.3.5	7	参宮線
3.3.6	8	新町明神線
3.3.7	9	宇部新川駅八王子線
	10	
	11	
	12	
3.3.8	13	琴芝宇部港線
	14	
3.3.9	15	則貞曹達線
	16	
3.3.14	17	宇部駅波多野開作線
	18	
	19	
	20	
3.3.37	21	逢坂線
3.4.10	22	岬沖空港線
3.4.12	23	恩田通線
	24	

番 号	検討区間	名 称
3.4.13	25	東海岸線
3.5.17	26	常盤町岬線
	27	
3.5.18	28	新町明治町線
3.5.19	29	寿町港町線
	30	
3.5.20	31	東新川明治町線
	32	
3.5.22	33	西割新開作線
	34	
3.5.23	35	則貞笹山線
	36	
	37	
	38	
3.5.24	39	中山西本町線
	40	
3.6.25	41	小串神原線
	42	
3.6.26	43	鍋倉東割線

※表示数字は検討区間番号



3. 都市計画道路の見直しに向けて

3-1 市民の合意形成

未着手の都市計画道路については、長期にわたり建築制限がかけ続けられてきたことや、沿線の土地利用はその整備を前提として行われてきた経緯があるものが存在するなど、その見直しが市民や利害関係者に及ぼす影響も大きいと考えられます。

このため、見直しを行うに当たっては、都市計画道路の見直しの必要性や見直しに至った社会経済状況の変化及びこれからの整備の進め方などを分かりやすく説明し、十分な理解を得ることができるよう努めます。

3-2 都市計画道路の見直しに向けて

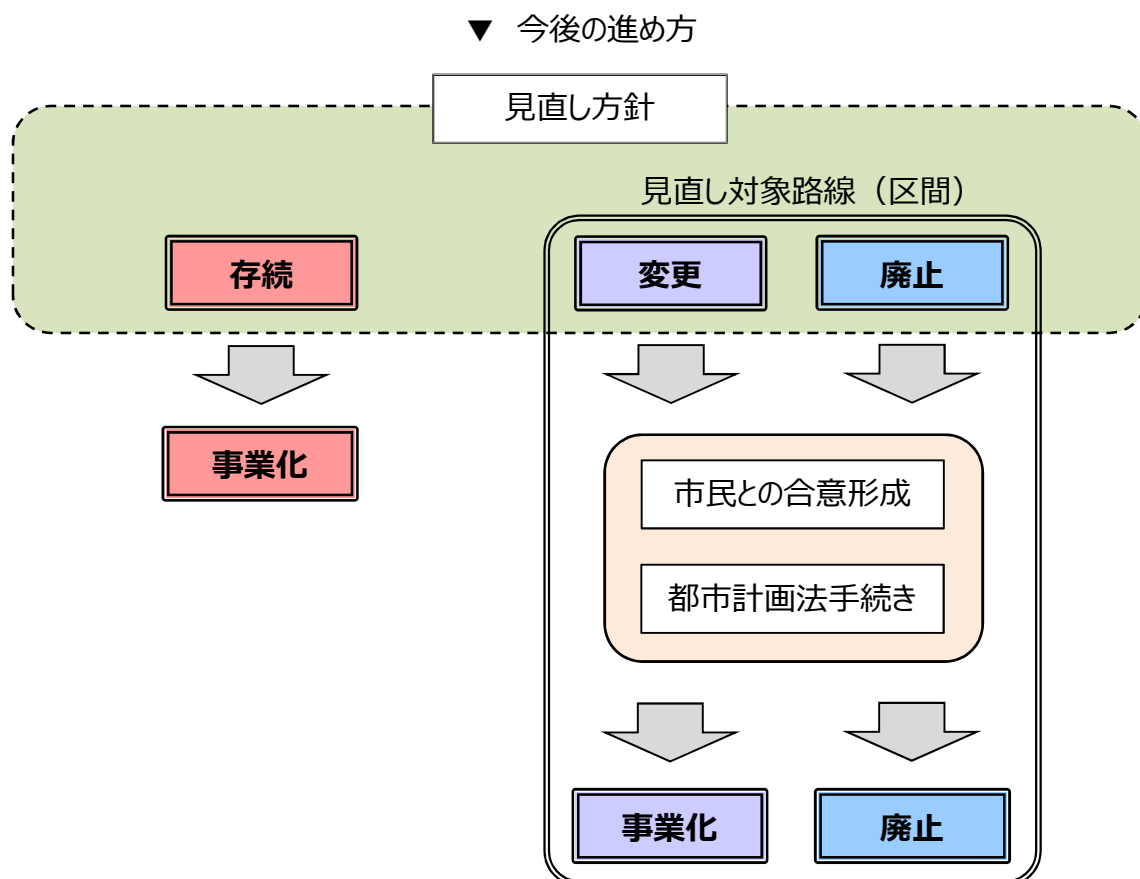
都市計画道路の見直しに当たっては、見直し方針に関する情報提供を行うとともに、市民との合意形成に努めます。また、合意が得られた路線（区間）について、準備が整い次第、順次、都市計画法に基づく手続きを進めていきます。

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ます。このため、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します。

『存続』…事業化に向け、関係機関との協議・調整を進めます。

『変更』…事業化に向け、関係機関との協議・調整を進めます。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ます。

『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ます。



3-3 都市計画道路の整備方針

見直しに当たって、『存続』、『変更』とされた都市計画道路については、「宇部市都市計画マスタープラン」などの上位計画に位置づけられた将来都市像の実現に向け、道路が受け持つ機能や周辺に与える影響を考慮しつつ、優先整備の考え方や事業着手時期を明らかにすることで事業化を推進します。

（整備方針）

- 優先整備の考え方を示すことで、事業の透明性を確保し、整備に対する理解度を高めます。
- 限りある財源のもと、事業の「選択と集中」を行い、重点的に優先度の高い路線（区間）を整備します。
- 事業着手時期を示すことで、計画的な土地利用が可能となります。