

1 調査名称：（宇部市）総合都市交通体系調査

2 調査主体：宇部市

3 調査圏域：宇部都市圏

4 調査期間：令和3～4年度

5 調査概要：

本業務は、宇部市都市計画道路における長期未着手路線に対し、『都市計画道路の見直し』の検討を行ったものである。過年度に「概成済」「未整備」区間を中心に設定した21路線（43区間）を検討対象路線（区間）とした。

各路線における将来交通量を予測するため、H27ベースにおける現況再現を行うとともに、都市計画道路が整備された状態における将来交通量の予測を行い、自動車交通需給バランスの確認を行った。

令和4年6月に策定された「宇部市都市計画道路見直し基本方針」に基づき、都市計画道路の見直しを行った。「路線機能の評価」より、各路線の「必要性が高い・低い」の判定を行い、「必要性が低い」と評価された路線については、「計画廃止時の影響確認」を行い、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、可能であれば「変更案」、困難な場合は「存続案」と判定した。

これら見直し案については、各種委員会において専門家・関係機関の意見を図りながら検討を行った。

## I 調査概要

1 調査名称：（宇部市）総合都市交通体系調査

### 2 報告書目次

#### 1. 業務概要

1-1 業務の目的

1-2 業務概要

1-3 実施手順

#### 2. 企画準備

#### 3. 都市計画道路の現状と必要性検証

3-1 都市計画道路の交通量推計

#### 4. 未着手都市計画道路等の整備必要性検証

4-1 都市計画道路の課題整理

4-2 都市計画道路カルテの作成

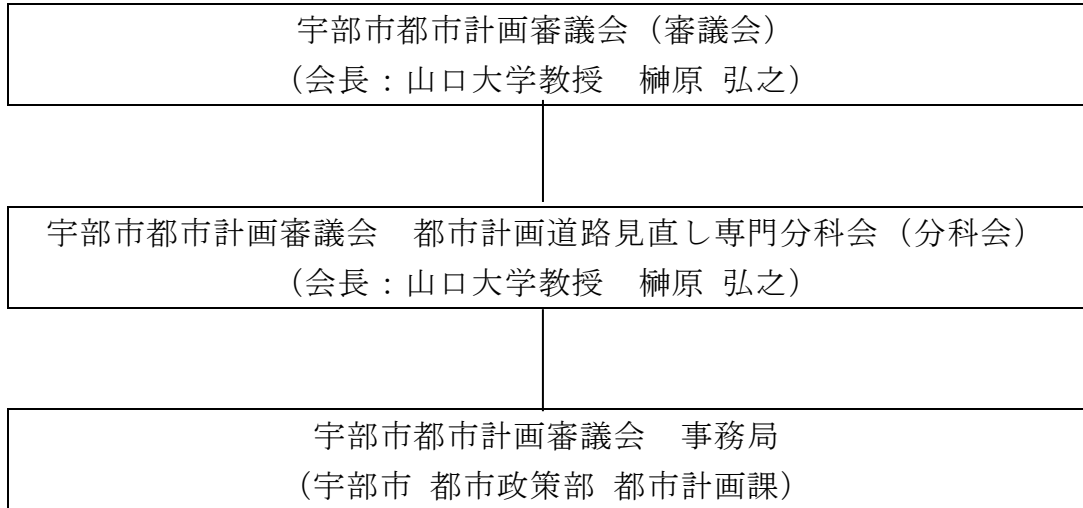
#### 5. 都市計画道路見直し方針の検討

5-1 全域的な都市計画道路見直しの方向性検討

5-2 「廃止検討路線」周辺の市街地状況等の整理

5-3 「廃止検討路線」の見直し理由の整理

### 3 調査体制



4 委員会名簿等：

■宇部市都市計画審議会 委員

氏 名	職 名	備 考
榊原 弘之	山口大学大学院創成科学研究科教授	学識経験者 (会長)
前村 きみこ	宇部市商工会議所女性会直前会長	学識経験者
岡田 保子	宇部市農業委員会委員	学識経験者
酒井 智恵	宇部環境技術センター業務課長	学識経験者
斉藤 信之	山口県建築士会宇部支部常任理事	学識経験者
鴻池 博之	宇部市議会議員	市議会議員
田中 文代	宇部市議会議員	市議会議員
山田 直也	国土交通省 中国地方整備局 山口河川国道事務所長	関係行政機関
坂本 匡規	山口県宇部土木建築事務所長	関係行政機関
田中 久子	市民	市民
三浦 房紀	NPO 法人 防災ネットワークうべ 理事長 (山口大学 名誉教授)	臨時委員
鈴木 春菜	山口大学大学院創成科学研究科准教授	臨時委員
小林 剛士	山口大学大学院創成科学研究科准教授	臨時委員
大下 政之	宇部警察署交通官	臨時委員

■宇部市都市計画審議会都市計画道路見直し専門分科会 委員

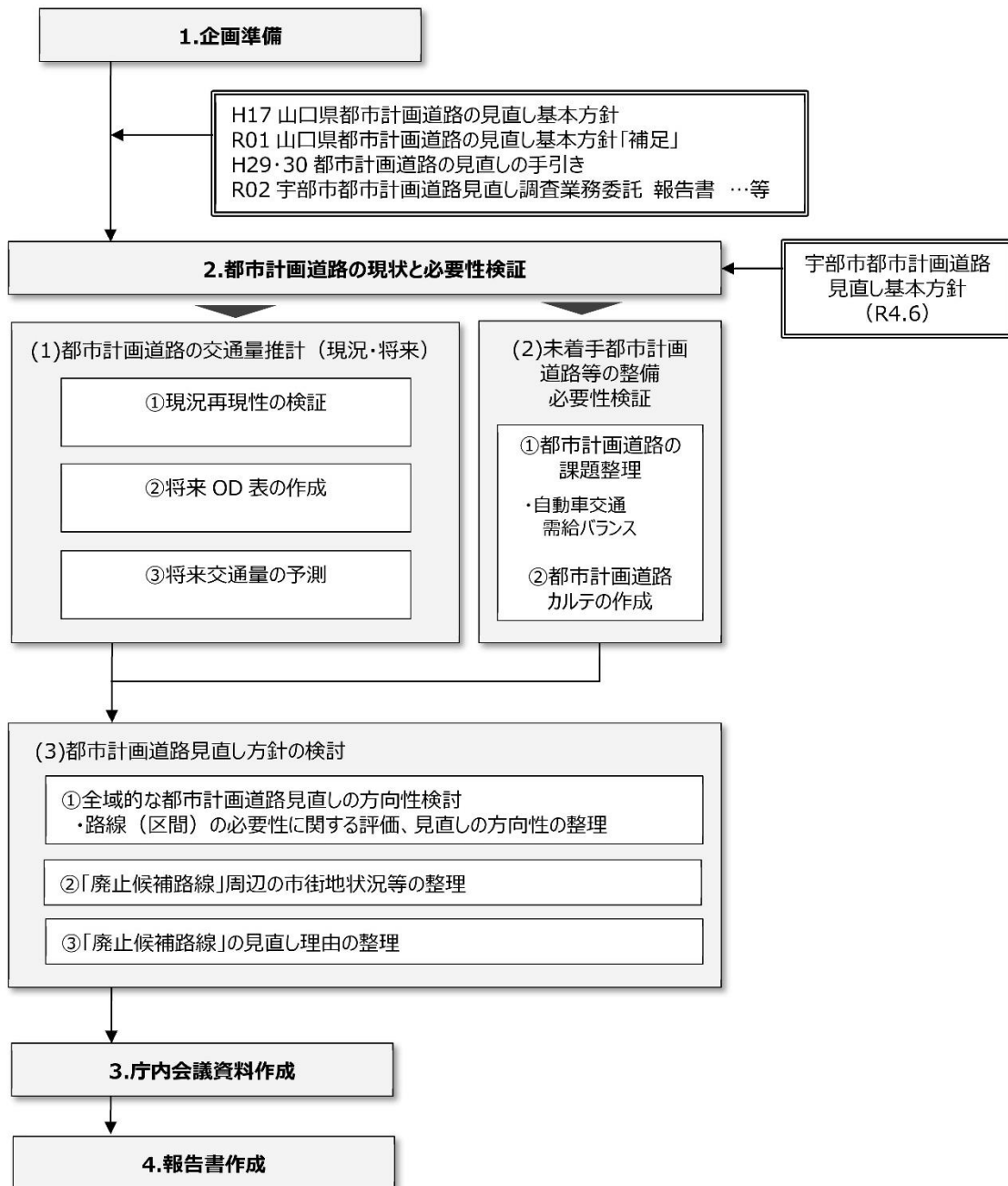
氏 名	職 名	備 考
榊原 弘之	山口大学大学院創成科学研究科教授	学識経験者 (会長)
山田 直也	国土交通省 中国地方整備局 山口河川国道事務所長	関係行政機関
坂本 匡規	山口県宇部土木建築事務所長	関係行政機関
三浦 房紀	NPO 法人 防災ネットワークうべ 理事長 (山口大学 名誉教授)	臨時委員
鈴木 春菜	山口大学大学院創成科学研究科准教授	臨時委員
小林 剛士	山口大学大学院創成科学研究科准教授	臨時委員
大下 政之	宇部警察署交通官	臨時委員

## II 調査成果

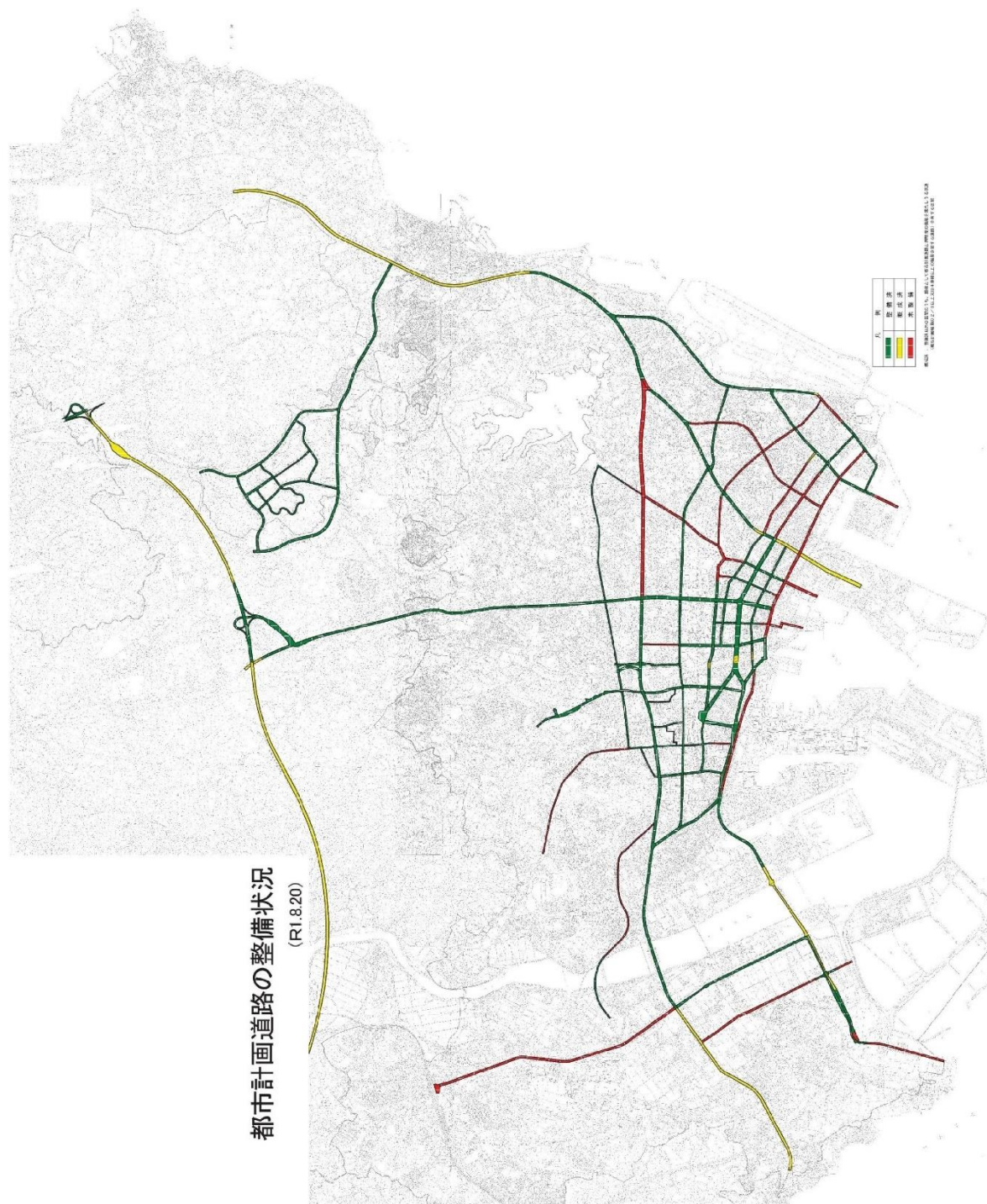
### 1 調査目的

本業務は、宇部市都市計画区域における将来交通需要の予測に基づき、都市計画道路の見直しの検討を行うことを目的とする。

### 2 調査フロー



### 3 調査圏域図



▲ 都市計画道路一覧

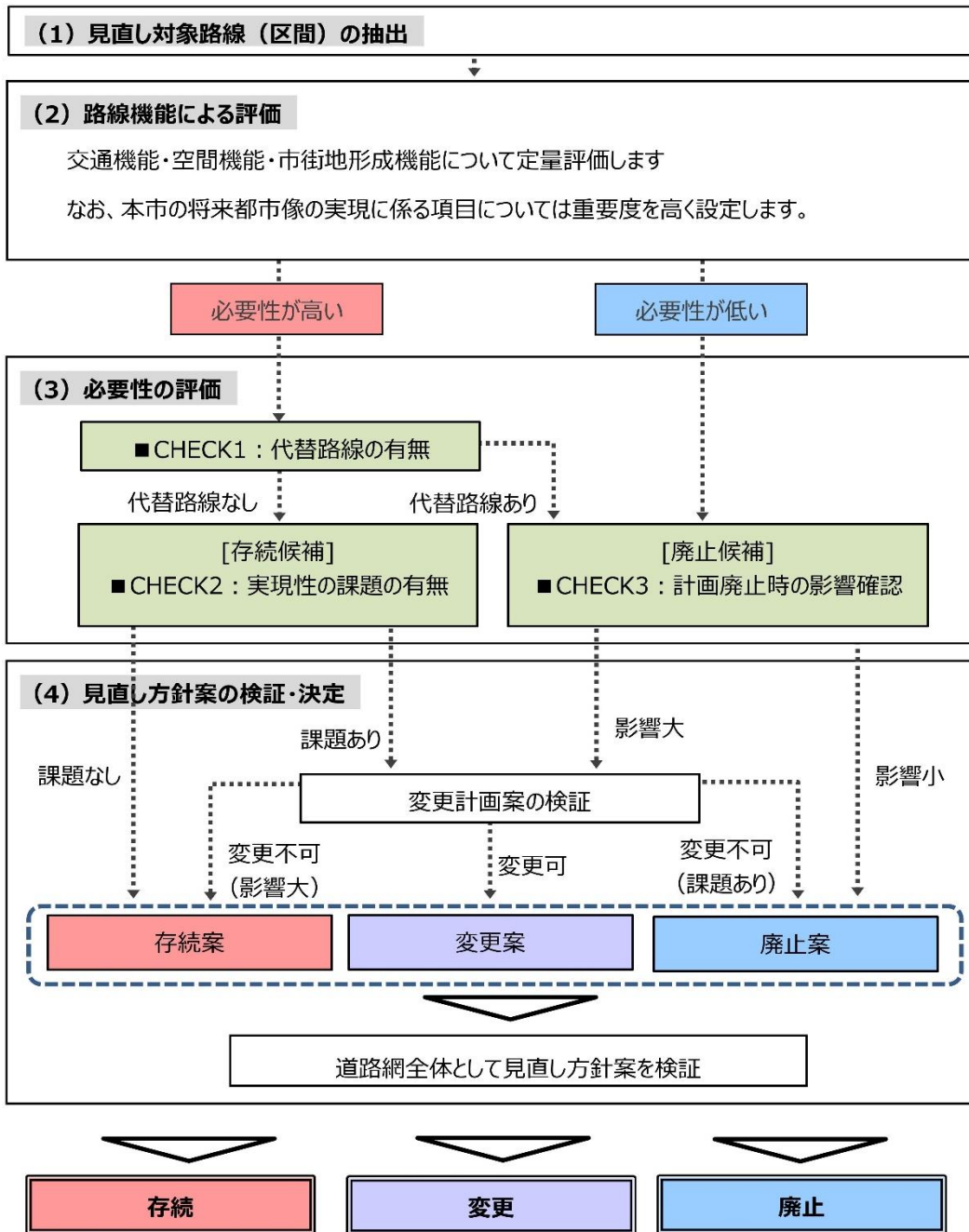
#### 4 調査成果

##### 1) 都市計画道路の見直しフロー

『宇部市都市計画道路見直し基本方針』（令和4年6月）に基づく、見直し方針における検討フローを以下に示す。

本業務では、見直し対象となる21路線（43区間）において、『(2)路線機能の評価』及び『(3)必要性の評価』より「存続候補・廃止候補」を判定し、「廃止候補」路線に対し、『(4)見直し方針案の検証・決定』を行った。

▼『宇部市都市計画道路見直し基本方針』に基づく見直し検討フロー



## 2) 路線機能による評価

見直し対象となる 21 路線、43 区間において、道路の持つ交通機能、空間機能、市街地形成機能の各検証項目の該当の有無を確認し、全 14 項目のうち過半より大きい 8 項目以上の該当で必要性が高い、7 項目以下で必要性が低いと判定した。

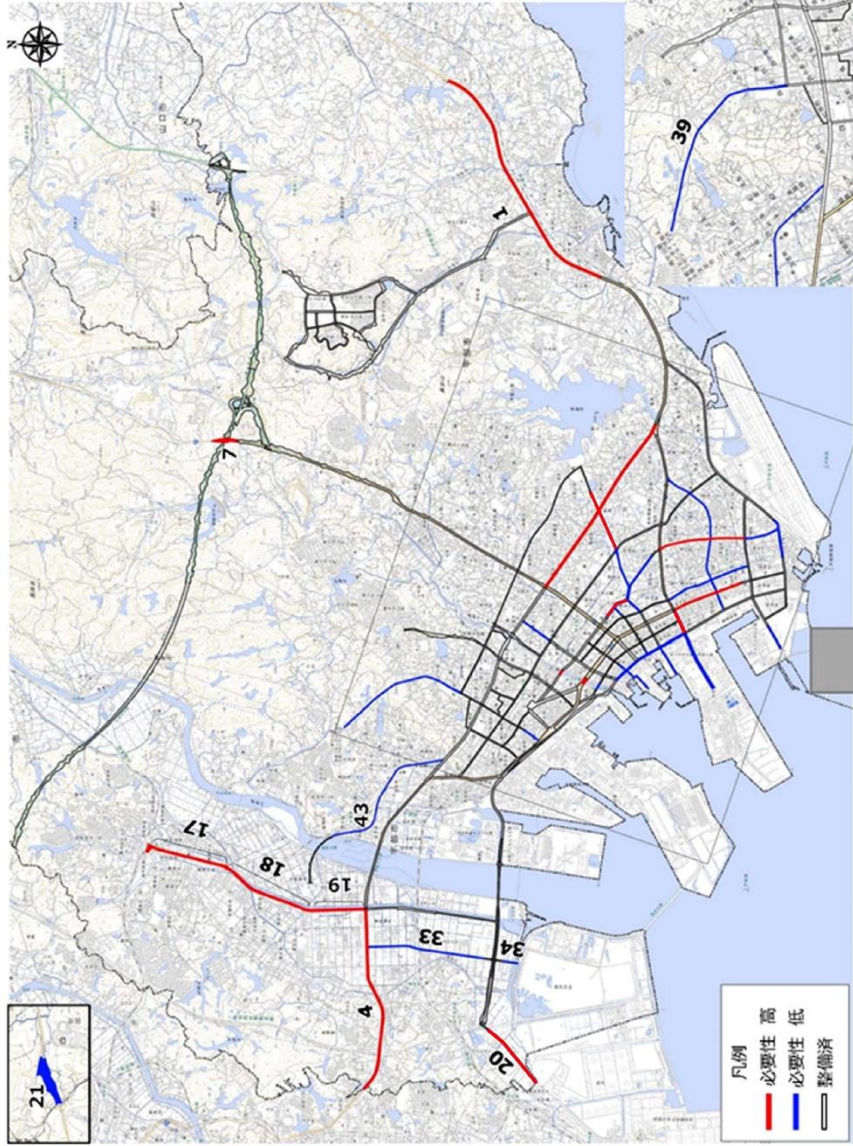
### ▼必要性の評価

※着色列の項目は重複評価しない

線路区間番号	路線名	計画延長 (m)	計画幅員 (m)	計画車線数	現道の形態	交通機能					交通機能合計	空間機能					空間機能合計	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		歩行系ネットワーク		都市環境 景観の保全 全 山上	都市防災 防災ネットワーク			収容空間 ライフライン の 配置		主要道路	都市機能 誘導区域	廣行誘導 区域	山脈帯						
						初年度計画交通量 台/日	主要沿道箇所 (区間)	駅域公共交通 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	応急輸送 経路									緊急輸送 経路 沿道箇所	第2,3次設 計沿道箇所		
1	穂の穂川内線	3,830	28	4	有	15,900~22,400台/日	-	○	-	-	○	6	-	○	-	○	○	-	2	○	-	○	○	3	11: 必要性-高		
2		1,370			無	○	15,500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			有	○	10,500~12,700台/日	-	○	○	-	-	○	6	-	○	-	○	-	2	-	-	○	○	2	10: 必要性-高	
7	荻窪線	300	25	4	有	○	8,000台/日	-	○	-	-	-	4	-	○	-	-	-	2	○	-	-	○	3	9: 必要性-高		
8	新町線	1,110	25	4	有	○	21,100~30,800台/日	-	-	-	-	-	2	○	-	-	○	-	3	○	-	○	-	2	7: 必要性-低		
9	宇都宮線	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		420			有	○	5,300台/日	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	○	-	1	-	-	○	○	2	5: 必要性-低	
14	琴芝宇都宮線	430	15	4	無	-	3,300台/日	-	-	-	-	○	2	-	-	-	○	○	-	2	-	-	○	○	2	6: 必要性-低	
15	川崎線	310	36	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	中部駅まで野村線	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	湯河原線	360	25	4	有	○	22,900台/日	-	-	-	-	-	2	-	○	-	-	-	2	○	-	-	○	3	7: 必要性-低		
22	明神宮線	330	22	4	有	-	3,200台/日	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	-	-	-	○	1	1: 必要性-低		
23	豊田線	230	20	4	有	-	1,900台/日	-	-	-	-	○	2	-	-	-	○	-	1	-	-	○	○	2	5: 必要性-低		
24		380			有	-	3,400台/日	-	-	-	-	-	-	0	-	○	-	○	-	2	-	-	-	○	1	3: 必要性-低	
25	東海線	420	20	4	無	-	2,900台/日	-	-	-	-	-	0	-	-	-	○	-	1	○	-	○	○	3	4: 必要性-低		
26	高崎線	980	15	2	有 (一部)	-	100~200台/日	-	-	-	-	○	2	-	-	-	○	-	1	-	-	○	-	1	4: 必要性-低		
27		150			有	-	100台/日	-	-	-	-	-	○	2	-	-	-	○	-	1	-	-	○	-	1	4: 必要性-低	
28	新町線	100	15	2	有	○	4,300台/日	-	-	-	-	-	2	○	-	-	○	-	2	-	○	○	-	2	6: 必要性-低		
29	春日線	90	15	2	無	-	1,900台/日	-	-	-	-	-	0	○	-	-	○	-	2	-	○	○	-	2	4: 必要性-低		
30		410			有	-	0台/日	-	-	-	-	-	-	0	○	-	-	○	-	2	-	-	-	○	-	1	3: 必要性-低
31	東新川線	130	15	2	無	-	1,000台/日	-	-	-	-	○	2	-	-	-	○	-	1	-	-	○	-	1	4: 必要性-低		
32		70			無	-	500台/日	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	○	-	1	-	-	-	○	-	1	2: 必要性-低
33	山崎線	1,550	15	2	有	-	1,600台/日	-	-	-	-	○	2	-	-	-	○	-	1	-	-	-	-	0	3: 必要性-低		
34		190			有	-	0台/日	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	-	-	-	○	1	1: 必要性-低	
35	川崎線	320	12	2	有	-	3,600台/日	-	-	-	-	-	0	-	-	-	○	-	2	-	-	○	○	2	4: 必要性-低		
36		700			有 (一部)	-	2,300台/日	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	○	○	-	2	-	-	○	○	2	4: 必要性-低
37		680			有 (一部)	-	1,700台/日	-	-	-	-	-	○	2	-	-	-	○	○	-	2	-	-	○	○	2	6: 必要性-低
38		230			有 (一部)	-	2,600台/日	-	-	-	-	-	○	2	-	-	-	○	-	1	-	-	-	○	○	2	5: 必要性-低
39	中山西本町線	1,800	12	2	有 (一部)	○	7,000~8,600台/日	-	-	-	-	○	4	-	-	-	○	-	1	-	-	○	○	2	7: 必要性-低		
40		250			有	○	4,700台/日	-	-	-	-	-	-	2	○	-	-	○	○	-	3	-	○	-	2	7: 必要性-低	
41	小川線	810	15	2	有	○	6,100台/日	-	-	○	-	○	6	-	-	-	○	-	1	-	-	○	○	2	9: 必要性-高		
42		480			有	-	2,200台/日	-	-	○	-	-	○	4	-	-	-	○	-	1	-	-	○	○	2	7: 必要性-低	
43	須賀線	1,930	9	2	無	○	1,200~5,400台/日	-	-	-	-	○	4	-	-	-	○	-	1	-	-	○	○	2	7: 必要性-低		



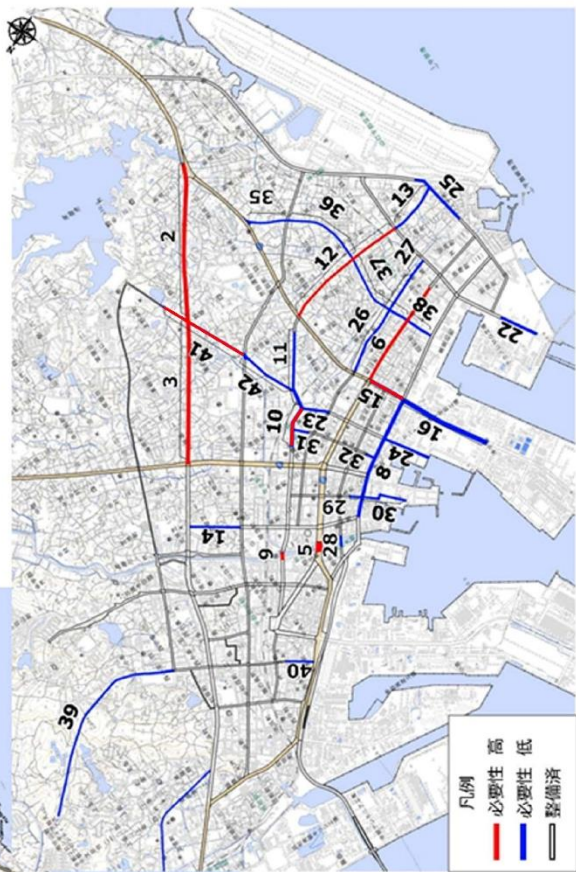
■ 路線機能による評価結果（8点以上：必要性高い、8点未満：必要性低い）



番号	検討区画	名称
3.4.13	25	東島線
3.5.17	26	岸部町線
3.5.18	28	新町南町線
3.5.19	29	新町南町線
3.5.20	31	栗新川町線
3.5.22	33	栗新川町線
3.5.23	37	栗新川町線
3.5.24	40	中山橋本町線
3.6.25	41	小島町線
3.6.26	43	長瀬町線

番号	検討区画	名称
1		
3.3.3	3	砂分瀬町線
3.3.4	5	中央線
3.3.5	7	豊原線
3.3.6	8	新町南町線
3.3.7	11	平部新川町八三井線
3.3.8	14	砂分瀬町線
3.3.9	15	栗新川町線
3.3.14	19	平部新川町線
3.3.37	21	栗原線
3.4.10	22	砂分瀬町線
3.4.12	24	栗原線

※表示数字は検討区画番号



～評価結果～

全体 43区間 32.0km  
 必要性高い 16区間 16.7km  
 必要性低い 27区間 15.3km

3) 見直し方針案の検証・決定（廃止候補）

『(2)路線機能の評価』及び『(3)必要性の評価』より「廃止候補」と判定された31区間について『(4)見直し方針案の検証・決定』を行った。

検討の結果、2区間が「存続案」、1区間が「変更案」、28区間が「廃止案」として判断された。

▼見直し方針案の検証・決定（廃止候補）

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			
								CHECK2実現性の課題の有無					CHECK3計画廃止時の影響確認								
								環状への影響	まちづくりへの影響	施工性	沿道住民の意向	事業性	周辺道路の将来交通量や混雑度	道路網としての連続性	防犯・防災・安全対策の確保	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		
6	中央線	940	20	4	有	10 必要性・高	有							○	○		小	廃止案			
8	新町明神線	1,110	25	4	有	7 必要性・低							○	○		○	○	大	存続案		
9	宇部新川尻八王子線	80	25	2	有	8 必要性・高	有							○	○		○	○	大	変更案	
10		360			有(一部)	8 必要性・高	有								○	○				小	廃止案
11		740	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		420		有	5 必要性・低															小	廃止案
14	琴芝宇部港線	430	15	4	無	6 必要性・低													小	廃止案	
16	則良曹送線	800	36	4	有	7 必要性・低									○	○			小	廃止案	
21	彦坂線	360	25	4	有	7 必要性・低							○	○	○	○	○		大	存続案	
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	則良磁山線	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	廃止案
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
42	小串神原線	480	15	-	有	7 必要性・低										○			小	廃止案	
43	納倉東割線	1,930	9	-	無	7 必要性・低							○	○	○				大	廃止案	