

1 調査名称：（山陽小野田市）総合都市交通体系調査

2 調査主体：山陽小野田市

3 調査圏域：山陽小野田都市圏

4 調査期間：令和 5 年度

5 調査概要：

本市の都市計画道路は、全 4 5 路線のうち 2 8 路線が未整備であり、そのうち 2 7 路線が計画決定から 3 0 年以上が経過しています。このような長期未着手整備の路線については、近年の人口減少など社会経済情勢の変化に伴い、都市計画決定当初の位置付けや必要性に変化が生じていること、建築制限が長期にわたり課されている関係者が存在することなどが喫緊の課題となっています。

このため、本市都市計画マスタープランにおける交通体系整備の基本方針に基づき、都市計画道路の見直しを行うものです。

I 調査概要

1 調査名称：（山陽小野田市）総合都市交通体系調査

2 報告書目次

第1章 業務概要

- 1. 1 業務の目的
- 1. 2 業務名・履行場所・期間等
- 1. 3 業務項目
- 1. 4 業務フロー
- 1. 5 都市計画道路の見直し実施フロー

第2章 都市計画道路の交通量推計

- 2. 1 検討概要 2-1
- 2. 2 ネットワークデータの作成
- 2. 3 OD表の作成
- 2. 4 現況再現性の検証
- 2. 5 将来交通量の予測

第3章 検討対象路線の抽出

- 3. 1 検討概要
- 3. 2 都市計画道路の課題の整理
- 3. 3 検討対象路線（区間）の抽出

第4章 必要性の検証・評価

- 4. 1 検討対象路線（区間）の必要性の検証
- 4. 2 検討対象路線（区間）の必要性の評価

第5章 見直し方針の策定

- 5. 1 見直しの方向性の整理
- 5. 2 見直し方針（案）の策定
- 5. 3 見直し方針（案）の検証
- 5. 4 見直し方針の策定

3 調査体制

委員会等の設置なし

4 委員会名簿等：

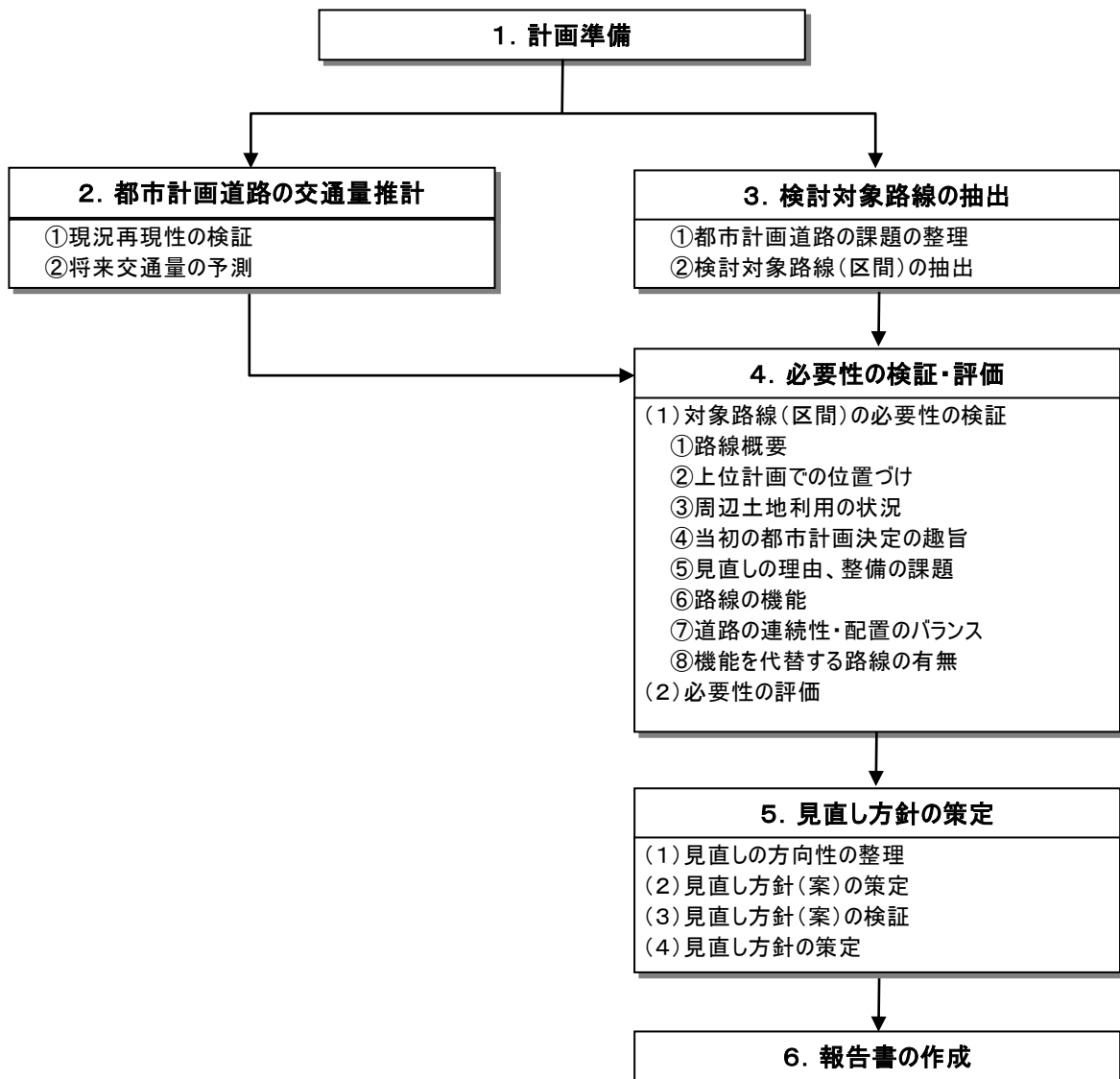
委員会等の設置なし

Ⅱ 調査成果

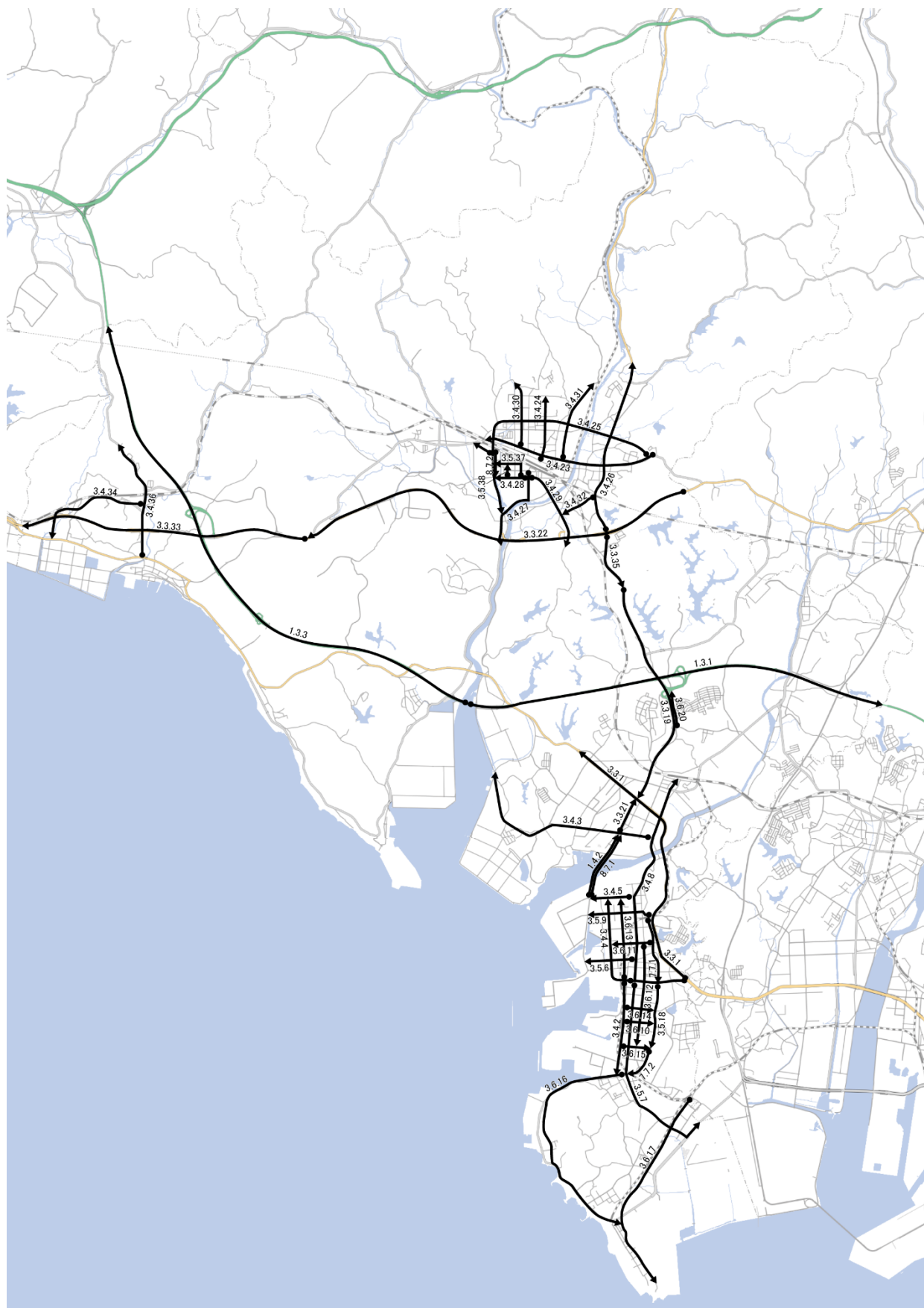
1 調査目的

本調査は、山陽小野田市都市計画区域における長期未着手都市計画道路について、山口県が示す「都市計画道路の見直し基本方針」（H18.3）、都市計画道路の見直しの手引き（国土交通省都市局都市計画課）、最新の将来交通量推計結果に基づき、都市計画道路の見直し方針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



4 調査成果

1. 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 5 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。山陽小野田市内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。

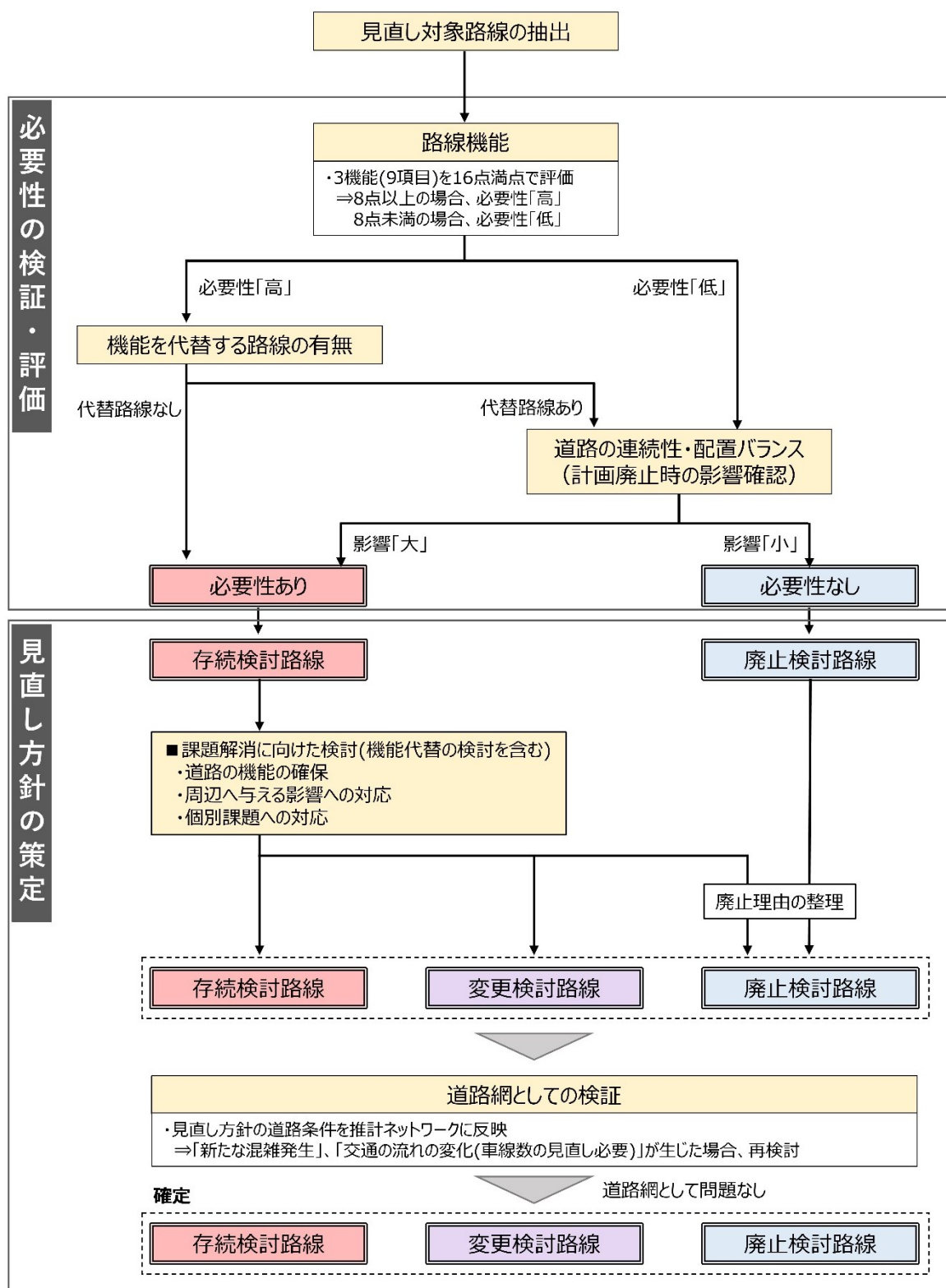
▼都市計画道路の整備状況（令和 5 年 4 月時点）

※整備率＝改良済延長／総延

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	杣尻石束線	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	杣尻東線	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	旭町後湯線	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	竜王山西線	-	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%

2. 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した。



3. 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）を抽出した。

4. 路線機能の評価

「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	◎

5. 路線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した。

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）と判断した。

▼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

6. 道路の連続性・配置バランス（計画廃止時の影響）

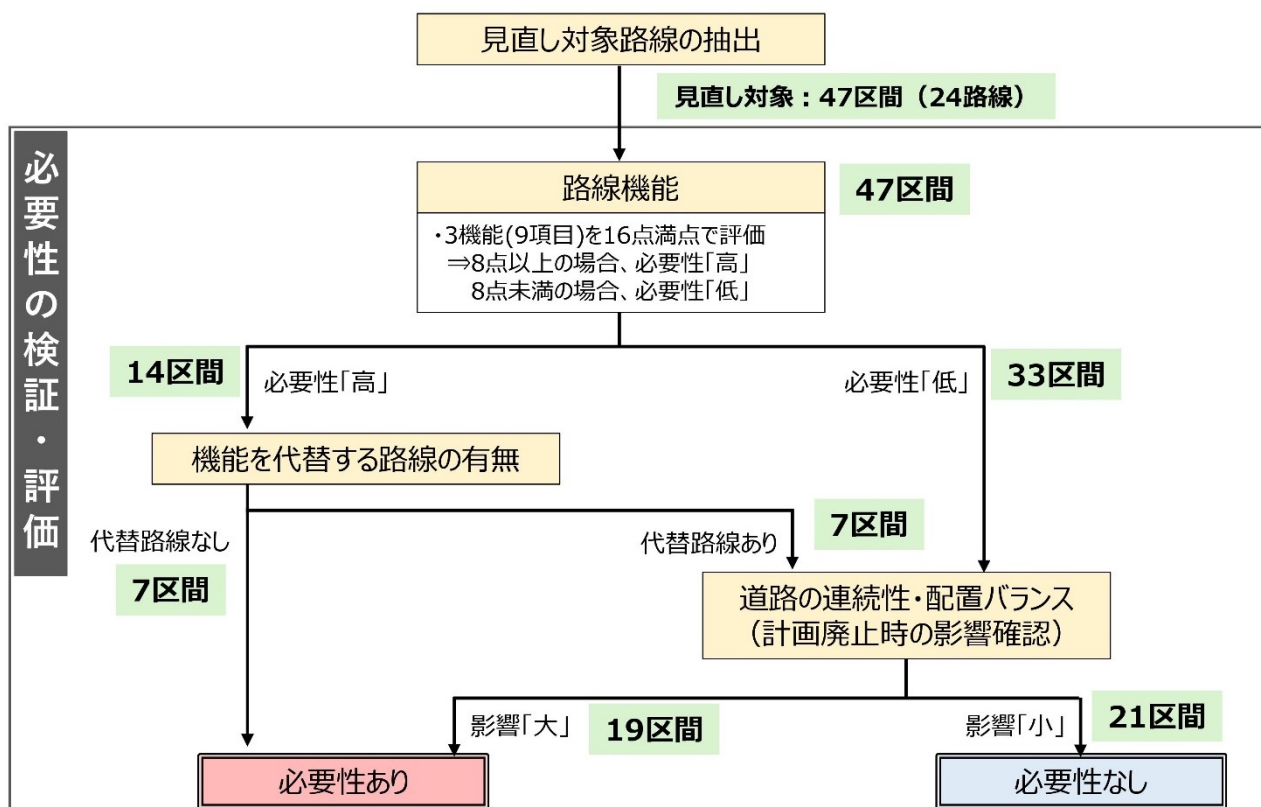
検討対象路線（区間）が廃止された場合に周辺に与える影響として、周辺地区における道路網のネットワーク状況や配置バランスを整理した。道路の連続性・配置バランスについては、下記の項目に該当する場合に周辺への影響があるとした。

▼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 以上の場合は「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」

7. 必要性の評価結果

「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

8. 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

9. 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

10. 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

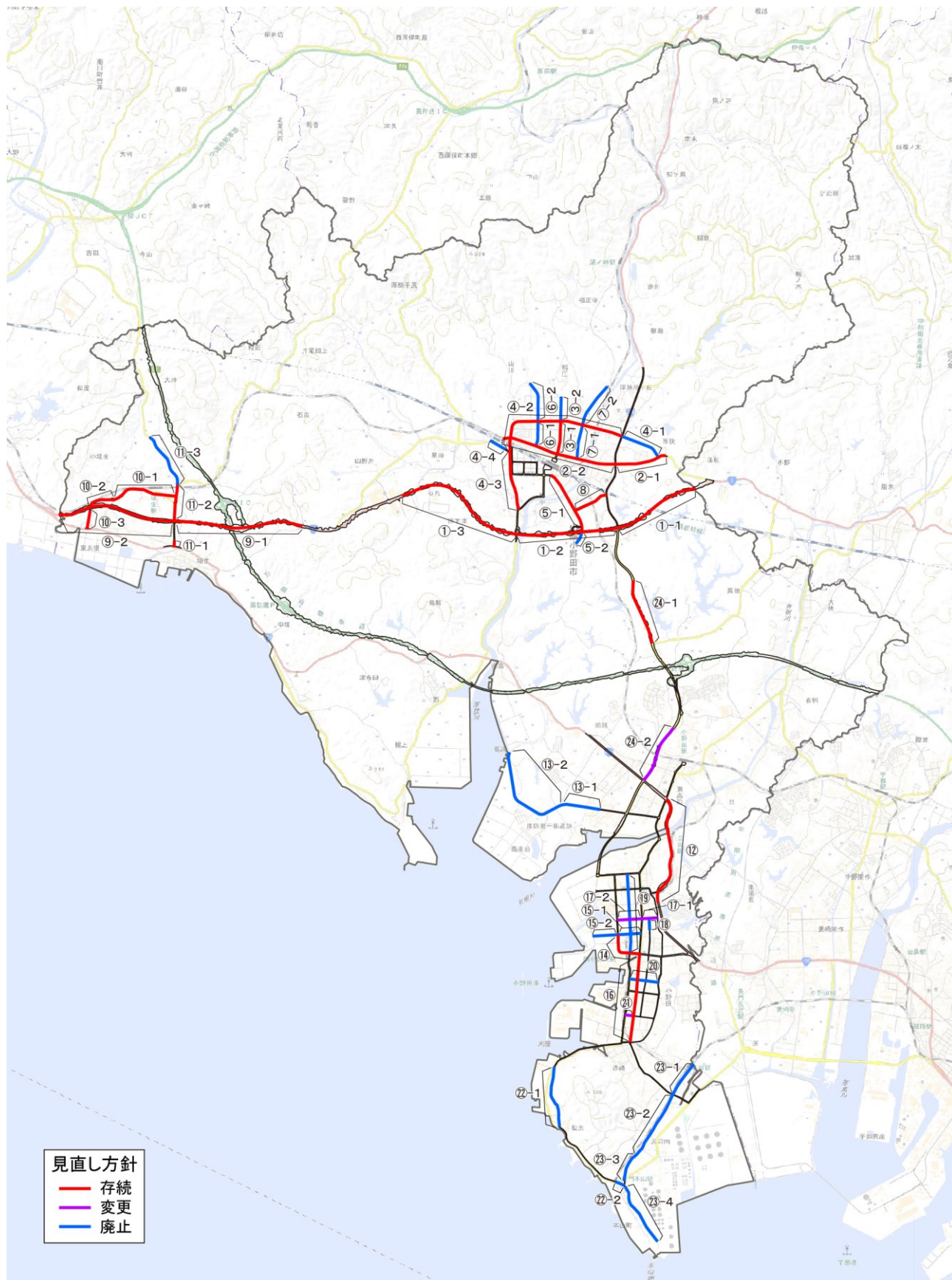
検証項目	評価方法
新たな混雑の発生	「対象路線を全て整備した場合」と「見直し方針(案)を反映させた後、対象路線を全て整備した場合」の混雑度を比較し、見直し前に 1.25 未満であった周辺路線（区間）の混雑度が見直し後 1.25 以上となる区間が連続して発生する場合は「影響あり」
交通の流れの変化	「対象路線を全て整備した場合」と「見直し方針(案)を反映させた後、対象路線を全て整備した場合」の交通量の変化を確認し、主要な経路に迂回等が発生している場合は「影響あり」

1 1. 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	旭町後湯線	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