

柳井市都市計画道路見直し方針

令和3年8月

柳 井 市

目次

1	見直しの背景、必要性.....	1
1-1	見直しの背景.....	1
1-2	柳井市の都市計画道路の現状と課題.....	2
1-3	見直しの必要性.....	8
2	見直しの判断基準.....	9
2-1	基本的な考え方.....	9
2-2	まちづくりの方向性.....	10
2-3	判定フロー.....	12
2-4	対象路線の必要性の検証、評価.....	16
3	見直し道路網.....	20
3-1	都市計画道路見直し方針案図.....	20
4	見直し手順.....	21
4-1	今後の進め方.....	21
4-2	関係行政機関協議.....	22

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、公園、下水道等と並ぶ主要な都市施設の一つで、主に市街地の骨格を形成する幹線道路として、都市計画法に基づき、あらかじめその位置、幅員及び構造形式等を計画決定している道路です。

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や交通量の増大を前提として計画されてきました。本市の都市計画道路においても、昭和 33 年に都市計画決定され、当初計画決定後 60 年以上が経過した現在も計画延長の半数以上が未着手な状況です。

近年、多くの地域において、人口減少・少子高齢化により市街地の拡大は収束方向に向いていると考えられ、交通量も既に減少傾向に転じています。さらに、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す中、経済活動の低迷や環境問題等の社会経済情勢も変化し、都市計画道路の位置付けや必要性も大きく変わってきています。

計画的な整備を図るために決定された都市計画道路が長期間未着手のままであることは、道路機能が発揮されないばかりか、道路予定地内の土地所有者の私権を長期間制限することとなり、住民の都市計画に対する信頼を低下させる等の問題が指摘されています。今後、本市が目指すべき都市の将来像に沿って、都市計画道路の機能と役割を再検証し、「選択と集中」により重点化を図りながら、既存ストックを有効に活用しつつ効率的かつ効果的に整備を進めることが必要です。

そのため、平成 18 年 3 月に山口県が策定した「都市計画道路の見直し基本方針」に沿って「柳井市都市計画道路見直し方針」を定め、これに基づき都市計画道路における整備の必要性等について見直し検討を行います。

1-2 柳井市の都市計画道路の現状と課題

(1) 都市計画道路の現状

本市の都市計画道路は 27 路線、27,760m あり、そのうち幹線街路は 23 路線 26,600m、特殊街路は 4 路線、1,160m が計画決定されています。

表 1-1 都市計画道路一覧

番号	路線番号			路線名	決定年月日 (上段：当初) (下段：最終)	経過年数	決定事項		
	区分	規模	番号				代表幅員 (m)	車線数	延長 (m)
①	3	2	1	南 柳 井 線	昭和33年 1月24日 平成14年12月20日	63	30	4	3,400
②	3	3	1	裾 の 割 線	昭和33年 1月24日 令和 2年 2月21日	63	23.25	4	1,210
③	3	4	2	柳 井 新 庄 線	昭和33年 1月24日 平成14年12月20日	63	20	4	1,310
④	3	4	4	樋 の 上 姫 田 線	昭和33年 1月24日 平成14年12月20日	63	18	2	980
⑤	3	4	5	姫 田 線	昭和33年 1月24日 平成14年12月20日	63	18	2	470
⑥	3	4	6	古 開 作 線	昭和47年 8月11日 平成18年 3月14日	48	16	2	1,850
⑦	3	4	7	明 法 寺 新 市 線	昭和33年 1月24日 平成14年12月20日	63	16	2	1,010
⑧	3	4	8	新 市 三 本 松 線	昭和33年 1月24日 平成14年12月20日	63	16	2	1,590
⑨	3	4	9	柳 井 駅 東 大 才 線	昭和51年 9月28日 平成14年12月20日	44	16	2	500
⑩	3	4	10	土 穂 石 線	昭和58年 9月27日 平成14年12月20日	37	16	2	420
⑪	3	4	11	柳 井 駅 門 の 前 線	昭和33年 1月24日 平成14年12月20日	63	20	2	540
⑫	3	5	2	中 央 通 り 線	昭和33年 1月24日 平成14年12月20日	63	15	2	750
⑬	3	5	3	柳 井 港 線	昭和33年 1月24日 平成14年12月20日	63	15	2	290
⑭	3	5	4	古開作中開作線	昭和33年 1月24日 平成14年12月20日	63	12	2	1,140
⑮	3	5	5	柳井駅八丁土手線	昭和33年 1月24日 平成14年12月20日	63	12	2	950
⑯	3	5	6	向 地 線	昭和33年 1月24日 令和 2年 2月21日	63	12	2	1,470
⑰	3	5	7	柳 町 土 穂 石 線	昭和33年 1月24日 平成14年12月20日	63	12	2	1,520
⑱	3	5	8	東中割伊保庄線	昭和33年 1月24日 平成14年12月20日	63	12	2	330
⑲	3	5	9	境 開 下 馬 皿 線	昭和33年 1月24日 平成14年12月20日	63	12	2	780
⑳	3	5	10	後 地 和 田 線	昭和33年 1月24日 平成17年11月 2日	63	12	2	800
㉑	3	5	11	山 手 線	昭和33年 1月24日 平成14年12月20日	63	12	2	2,820
㉒	3	5	12	小 深 田 稲 積 線	昭和33年 1月24日 平成14年12月20日	63	12	2	1,330
㉓	3	5	13	東 条 線	昭和33年 1月24日 平成14年12月20日	63	12	2	1,140
幹線街路 合計									26,600
㉔	8	5	1	古 開 作 中 央 線	昭和49年 1月22日	47	12	-	740
㉕	8	7	1	古 市 金 屋 線	平成 2年 9月 5日	30	4	-	310
㉖	8	7	2	古 市 線	平成 2年 9月 5日	30	3	-	70
㉗	8	7	3	金 屋 線	平成 2年 9月 5日	30	4	-	40
特殊街路 合計									1,160
合計									27,760

(令和 3 年 3 月 31 日時点)

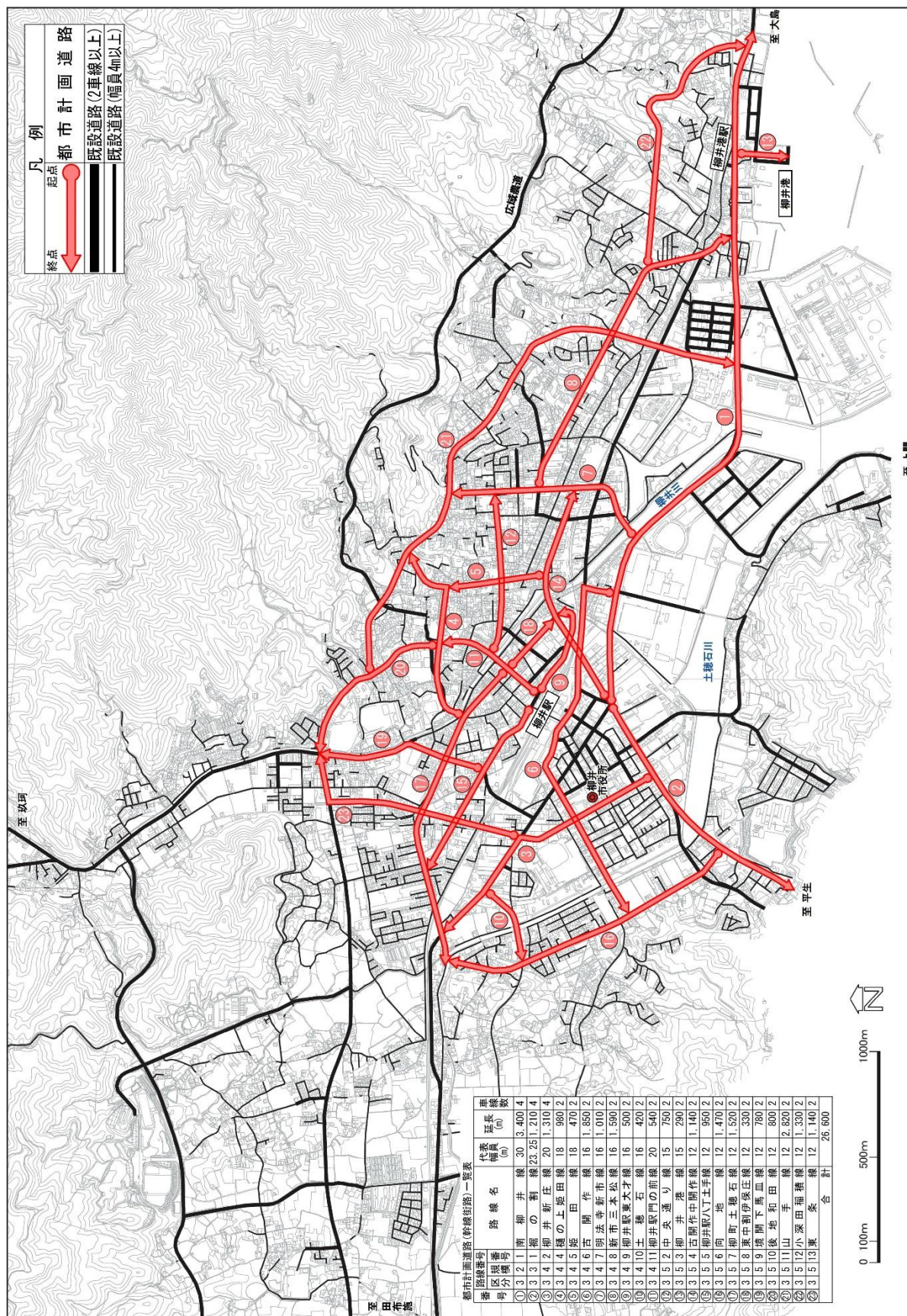


図 1-1 都市計画道路網（幹線街路）

(2) 幹線街路の整備状況

本市の幹線街路 23 路線、26,600m のうち、整備済延長は 11,330m で整備率は約 42.6%です。一方で、未着手延長は 14,160m で未着手率は約 53.2%です。

なお、23 路線のうち全線整備済みは 6 路線（一部暫定 2 車線の南柳井線を含む）に対して、全線未着手は 6 路線、残りの 11 路線については事業中区間又は未着手区間が含まれています。

表 1-2 幹線街路の整備状況一覧

番号	路線名	計画延長 (m)	整備済		事業中		未着手			
			延長 (m)	率 (%)	延長 (m)	率 (%)	概成済 延長 (m)	概成未済 延長 (m)	現道なし 延長 (m)	率 (%)
①	南 柳 井 線	3,400	3,400	100.0	0	0.0	0	0	0	0.0
②	裾 の 割 線	1,210	370	30.6	840	69.4	0	0	0	0.0
③	柳 井 新 庄 線	1,310	720	55.0	0	0.0	590	0	0	45.0
④	樋 の 上 姫 田 線	980	20	2.0	0	0.0	0	0	960	98.0
⑤	姫 田 線	470	220	46.8	0	0.0	40	0	210	53.2
⑥	古 開 作 線	1,850	970	52.4	250	13.5	630	0	0	34.1
⑦	明 法 寺 新 市 線	1,010	0	0.0	0	0.0	0	0	1,010	100.0
⑧	新 市 三 本 松 線	1,590	0	0.0	0	0.0	100	0	1,490	100.0
⑨	柳 井 駅 東 大 才 線	500	500	100.0	0	0.0	0	0	0	0.0
⑩	土 穂 石 線	420	0	0.0	0	0.0	0	210	210	100.0
⑪	柳 井 駅 門 の 前 線	540	540	100.0	0	0.0	0	0	0	0.0
⑫	中 央 通 り 線	750	350	46.7	0	0.0	30	370	0	53.3
⑬	柳 井 港 線	290	0	0.0	0	0.0	290	0	0	100.0
⑭	古開作中開作線	1,140	1,000	87.7	0	0.0	0	0	140	12.3
⑮	柳井駅八丁土手線	950	390	41.1	0	0.0	0	0	560	58.9
⑯	向 地 線	1,470	0	0.0	20	1.4	0	440	1,010	98.6
⑰	柳 町 土 穂 石 線	1,520	0	0.0	0	0.0	0	1,200	320	100.0
⑱	東中割伊保庄線	330	330	100.0	0	0.0	0	0	0	0.0
⑲	境 開 下 馬 皿 線	780	190	24.4	0	0.0	590	0	0	75.6
⑳	後 地 和 田 線	800	800	100.0	0	0.0	0	0	0	0.0
㉑	山 手 線	2,820	390	13.8	0	0.0	60	0	2,370	86.2
㉒	小 深 田 稲 積 線	1,330	0	0.0	0	0.0	0	0	1,330	100.0
㉓	東 条 線	1,140	1,140	100.0	0	0.0	0	0	0	0.0
合 計		26,600	11,330	42.6	1,110	4.2	2,330	2,220	9,610	53.2
全 国 (H29) 合 計		63,944,000	41,236,300	64.5	2,417,600	3.8	20,290,100			31.7
山 口 県 (H29) 合 計		990,700	604,000	61.0	42,200	4.2	344,500			34.8

(令和 3 年 3 月 31 日時点)

- ※ 南柳井線の一部暫定 2 車線（約 2,400m）については、整備済み延長に含む
- ※ 概成済とは、都市計画道路と同程度の機能を果たしうる道路（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）
- ※ 全国 (H29) 及び山口県 (H29) の合計については、都市計画道路の見直しの手引き（国土交通省）を参照

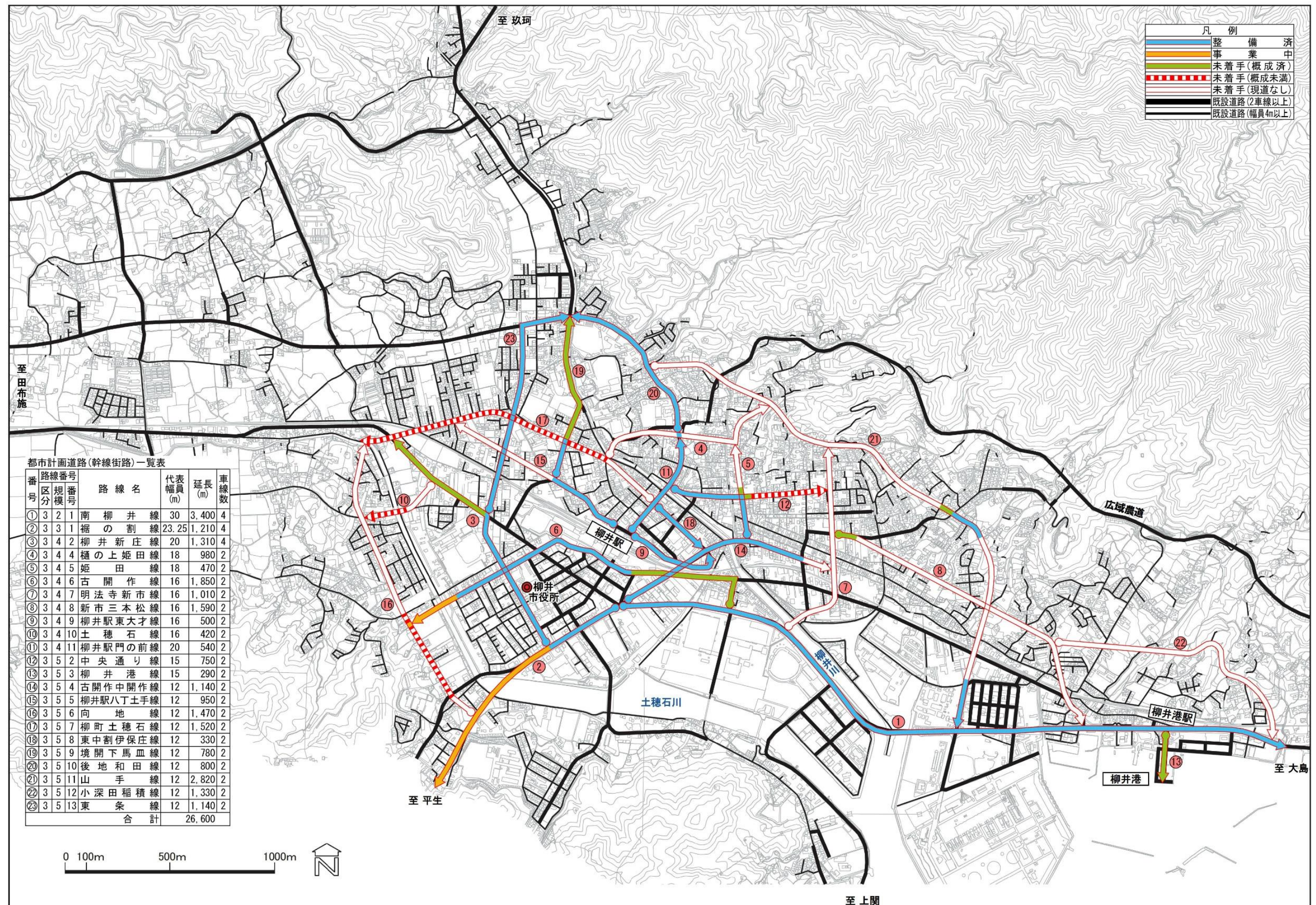
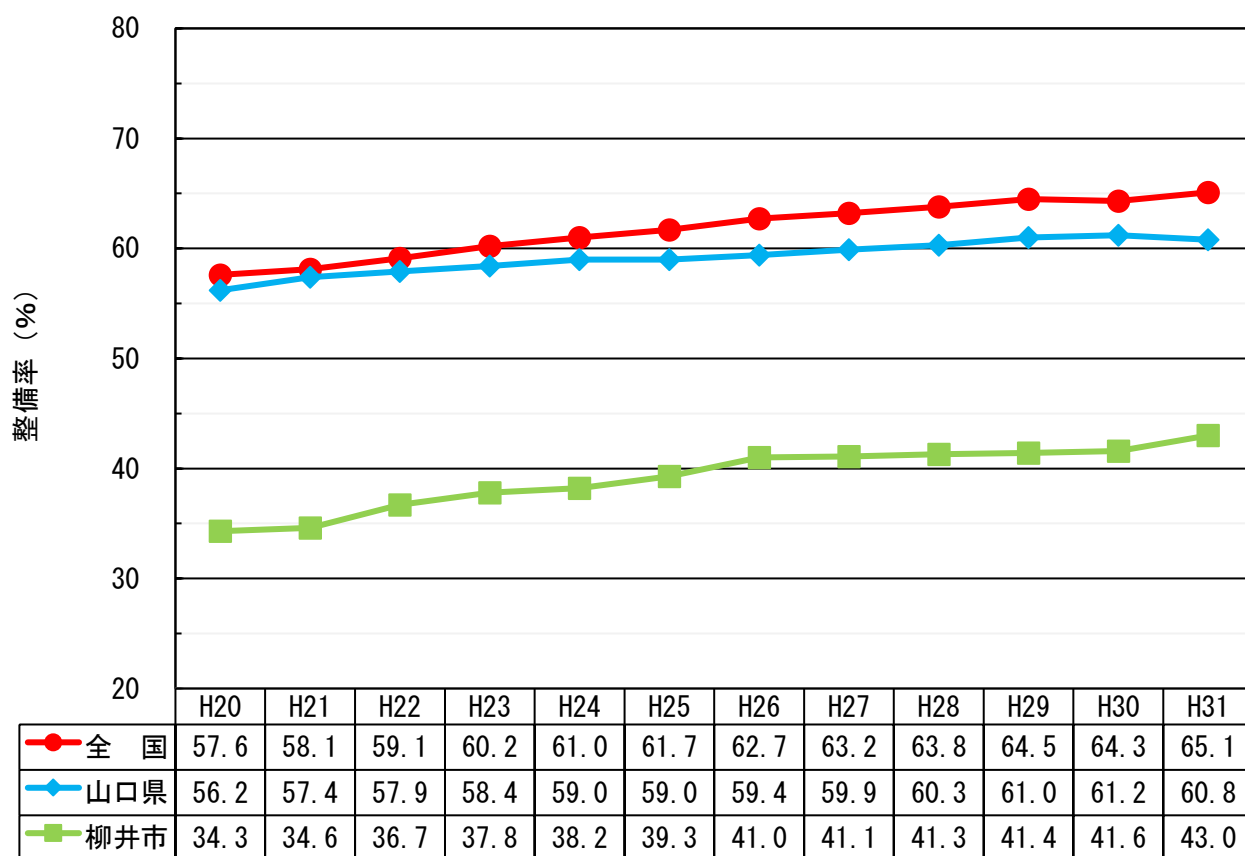


図 1-2 幹線街路の整備状況

(3) 幹線街路の整備率の推移

本市の幹線街路の整備率は、全国及び山口県の整備率と比較して約20%低い状況であり、鋭意整備が進められているものの、その差がほとんど縮まることなく推移しています。



(出典：都市計画現況調査、H29の全国及び山口県については「都市計画道路の見直しの手引き」)

※ 都市計画現況調査の整備率には、事業中区間のうち、全体事業費に占める投入事業費の割合等により換算する延長を含む

図1-3 都市計画道路（幹線街路）の整備率

(4) 都市計画事業費の推移

本市の都市計画事業費等の合計は、平成20年度以降、概ね10億円を超える額で推移しています。

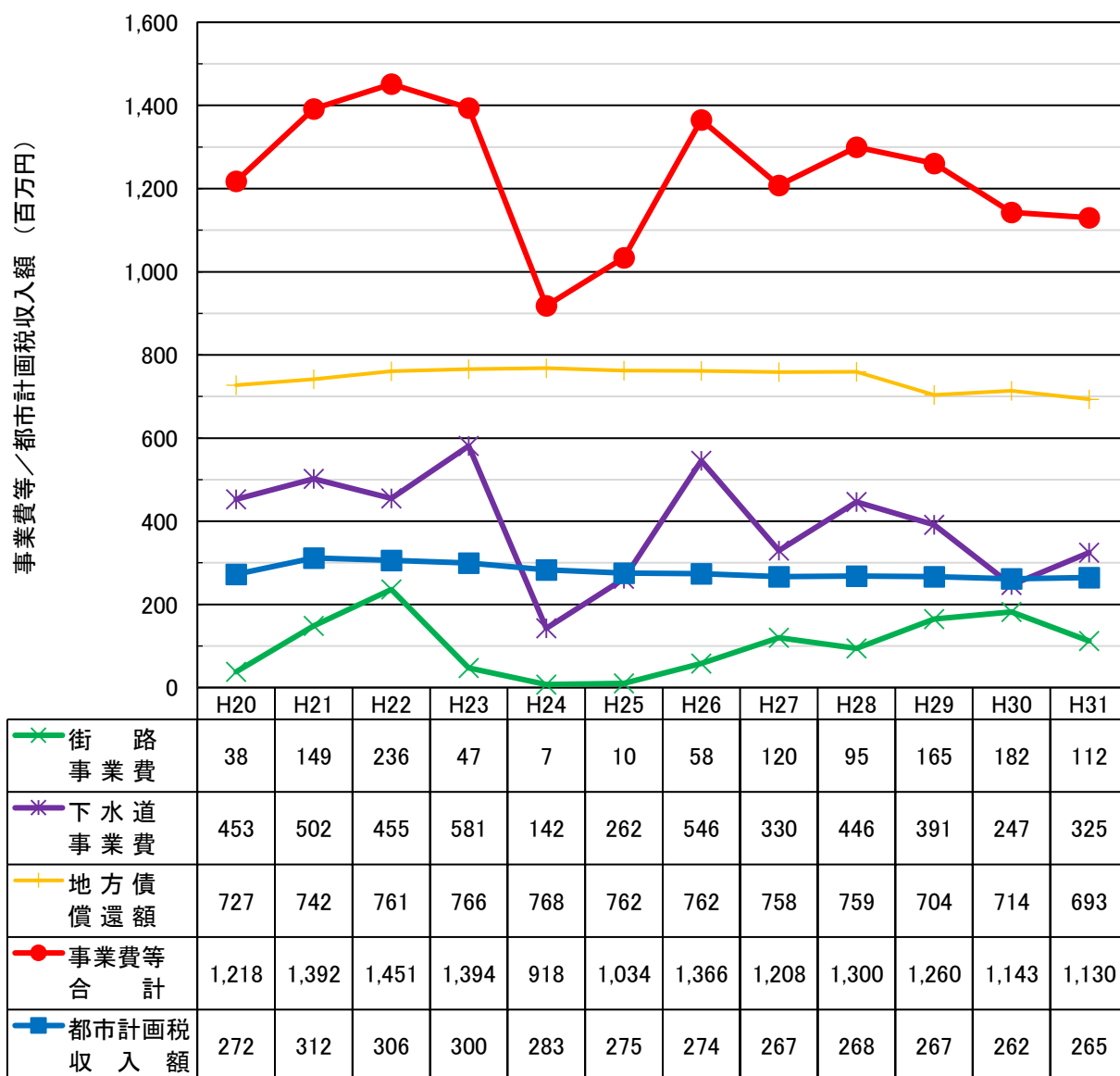


図1-4 都市計画事業費の推移

1-3 見直しの必要性

都市計画道路の現状や近年及び今後の社会経済情勢、まちづくりの方向性を踏まえ、以下の理由により都市計画道路について見直しを行う必要があると考えられます。

① 長期未着手路線による建築制限の解除

本市では、未着手の幹線街路が計画延長の約 53.2%あり、当初計画決定から 63 年が経過している路線が数多くあります。これらの計画区域に含まれる地権者には、長期間にわたり建築制限をかけている状態です。

今後も整備の見込みが立たない路線の計画が存続することで、更に長期間の建築制限をかけることとなるため、計画の見直しを行い、整備の必要性及び実現性が低い路線については、計画を廃止し、地権者への建築制限をできるだけ早く解除することが必要です。

② 社会経済情勢の変化への対応

未着手の都市計画道路の多くが昭和 33 年に当初計画決定されており、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ます。

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す。

③ 整備実現性・優先性の検証

近年の公共投資の抑制傾向を踏まえ、計画された都市計画道路全てを整備することは相当の長期間を要します。また、当初計画決定時には詳細な構造的検討が実施されておらず、実際に整備を行うには、構造上実現が困難となる計画も含まれています。

現在の道路構造令や県・市の条例を踏まえ、実際に整備することが可能な計画であるか、幅員構成等が現在の基準を満たしているか等について見直しを行うことが必要です。

また、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、実現性の高い路線について検証することが必要です。

④ 整備方針の可視化

都市計画道路を含む、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です。

本市における今後のまちづくりを含めた都市基盤の整備方針について、市民に対して明確に示すことが必要です。

2 見直しの判断基準

2-1 基本的な考え方

- ・都市計画道路の見直しを行うにあたっては、山口県が策定した「都市計画道路の見直し基本方針（H18.3）」に準拠します。
- ・人口減少・少子高齢化を踏まえた、今後のまちづくり方針・将来像との整合性を重視し、まちづくりに関する県・市の上位関連計画について整理し、それぞれの計画における都市計画道路の位置付け等について確認を行い、各路線に求められる役割等について検証を行います。
- ・都市計画道路の役割として求められる、都市内交通の円滑化に資する路線として、将来交通量推計の結果等から、将来的に交通需要の集中が予測される路線又は周辺道路の交通混雑の緩和に資する路線については、原則的に計画を存続して、優先的な整備着手（促進）について検討を行います。
- ・公共投資額の減少に伴う「選択と集中」による重点化整備推進のため、既存の道路（ストック）による機能代替の可能性を積極的に検討し、新規道路整備よりも既存道路の個別改良等による機能確保を優先とします。
- ・道路ネットワーク確保の観点では、都市計画道路のみではなく、既存道路も含めた全体での道路網・ネットワークによる検証を行います。

2-2 まちづくりの方向性

本市の人口は昭和 22 年をピークに一貫して減少傾向にあり、今後も減少が続くと見込まれています。近年では少子・高齢化も顕著となっており、今後はこれら社会経済情勢の変化・推移を踏まえたまちづくりを進めていく必要があります。

現在策定されている「第 2 次柳井市総合計画（H29.3 柳井市）」「柳井都市計画区域マスタープラン（R2.9 山口県）」「柳井市都市計画マスタープラン（H21.1 柳井市）」等の上位計画においても、今後の状況を踏まえたまちづくりの方向性や目指すべき将来都市構造、道路の整備方針等が示されており、本見直し検討においても、これらの方向性・将来像に沿って評価・検証を行います。

■将来都市構造・交通体系

・集約型都市構造

市街地部については、今後の人口減少・少子高齢化を踏まえ、「効率的で持続可能」となる『集約型都市構造』を目指します。

既成市街地を有効活用しつつ市街地の拡大を抑え、様々な都市機能がコンパクトに集約された都市構造への再編を進めます。

（第 2 次柳井市総合計画 P.34 より）

田布施町、平生町との都市機能の連携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、立地適正化計画を活用することで都市機能等を誘導し、中心市街地の拠点性を高めることにより、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。

（柳井都市計画区域マスタープラン P.2 より）

市街地全体の縮小縮退が予想される中で、今後は都市整備の重点を拡大方向の新設整備ではなく、市街地の内側に向けた活用改善にシフトしていくことにより、効率的かつ効果的な行政投資や民間活動が可能な都市づくりを目指します。

（柳井市都市計画マスタープラン P.34 より）

・広域交通ネットワークの強化

道路・交通体系については、周辺都市や高速交通体系へのアクセス・移動利便性の向上を目指し、広域交通ネットワークの充実・強化を図ります。

周辺都市への移動の利便性の向上や交流人口の拡大と地域経済の活性化を図るため、山陽自動車道や空港、新幹線駅等の高速交通体系へのアクセス向上につながる地域高規格道路の整備促進を図るとともに、鉄道・港湾機能の充実を促進します。

（第 2 次柳井市総合計画 P.35 より）

柳井広域都市圏における圏域間交流を通じた地域活性化を図るために、広島県や隣接する広域都市圏との連携を促進する総合的な広域交通ネットワークの充実・強化に努める。

（柳井都市計画区域マスタープラン P.9 より）

■市道を含めた道路整備方針

・既存道路を含めた「選択と集中」による道路ネットワークの確保

市道を含めた道路整備については、近年の公共投資の抑制傾向も踏まえ、既存の道路網を含めた道路ネットワーク、また、地区別の市街化状況等を踏まえた検証を行い、整備必要性の高い箇所「選択と集中」により、効率的かつ効果的な整備を進めます。

市民が日常的に利用する市道等については、必要性の高い箇所を重点的にかつ計画的に整備し、安全性や利便性、快適性の向上を図ります。

(第2次柳井市総合計画 P.35 より)

市街地内の交通を円滑に処理し、より安全で快適な生活を実現するため、幹線道路ネットワークの構築や公共交通機関の利便性の向上を図る。

長期にわたり未着手の都市計画道路については、県策定の都市計画道路の見直し基本方針等をもとに土地利用や拠点形成など地域整備の方向性を見直しと併せて、その必要性や配置、構造等についての検証を行い、見直しの必要がある場合には都市計画の見直しを行う。

(柳井都市計画区域マスタープラン P.9 より)

今後、街路整備にはなお一層の期間を要することや、人口減少社会にあつて自動車保有台数の減少が始まっていることから、長期末着手都市計画道路を中心に現在の都市計画道路網を根本的に見直す段階にあります。

今後は、これまでの投資により整備された既存道路網をいかした効率的な整備が求められることとなります。丹念な調査や分析を行うことによって、道路の受け持つ機能に応じ、最小限の投資で大きな効果を期待できる道路整備を進めます。

北側市街地は、自然発生的に出来上がっているため、その町並みを壊さずに部分的な改良を行うことが望ましく、幹線街路よりも住居系に必要な幅員4mから6mの生活道路を連続させていくことに重点を置いて整備を進めます。

南側市街地は整備率が高く、今後は国道188号柳井バイパスの完成に伴う課題を解決するための部分的な整備を進めます。

(柳井市都市計画マスタープラン P.54～55 より)

2-3 判定フロー

都市計画道路見直しの方針は、以下の判定フローにより検証・評価します。

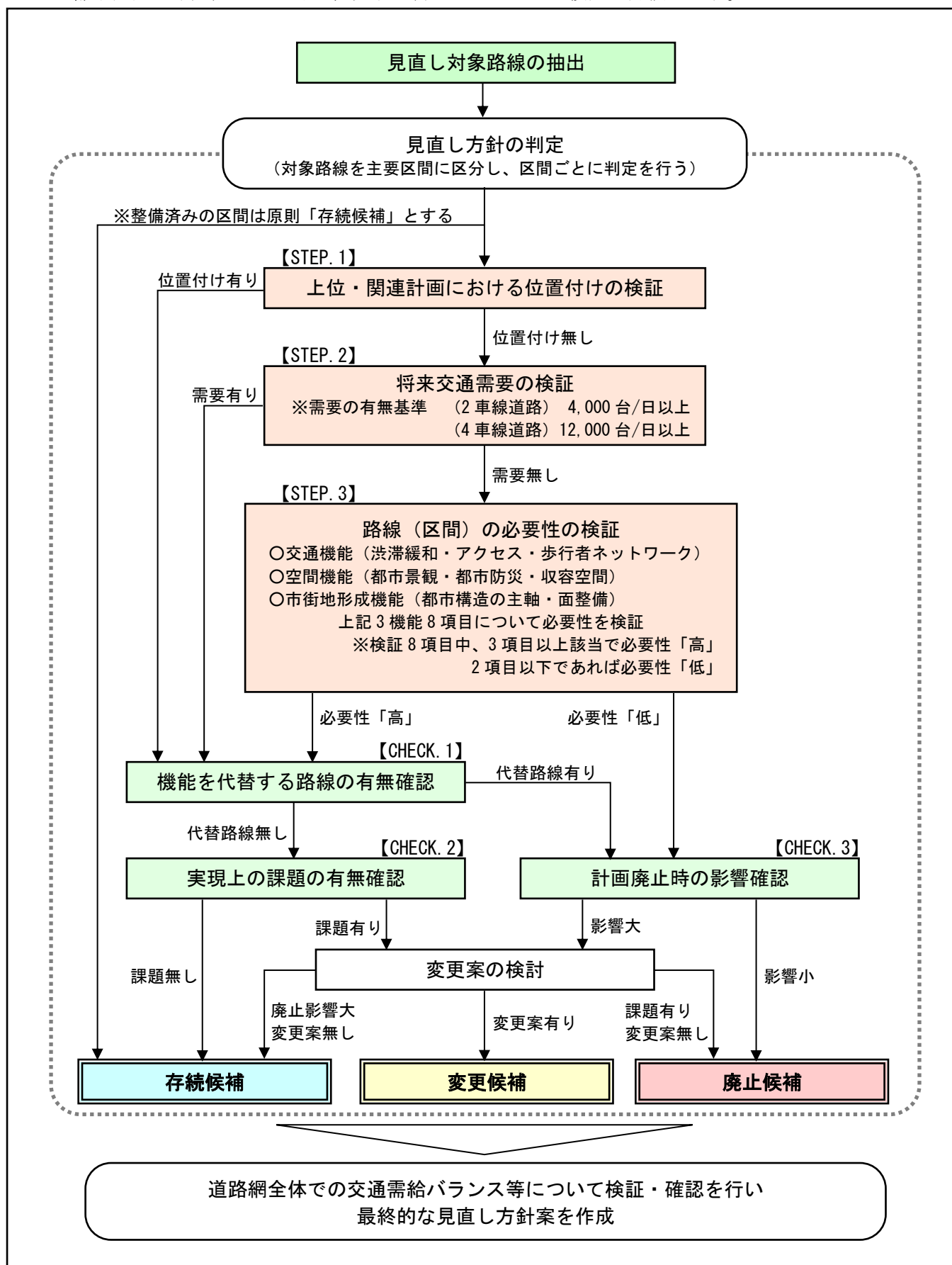


図2-1 見直し方針判定フロー

(1) 見直し対象路線の抽出

山口県策定の「都市計画道路の見直し基本方針」に従い、幹線街路の未着手区間を含む路線のうち、以下のいずれかに該当するものを見直し対象とします。

- ・当初計画決定から 30 年以上を経過したもの
- ・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
- ・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

(2) 見直し方針の判定

【STEP. 1】上位・関連計画における位置付けの検証

現在及び将来の社会経済情勢等を踏まえ、これから目指すべき都市計画との整合性を検証するため、今後のまちづくりの方向性を示した上位・関連計画において、検討対象路線（区間）が、重要路線等、計画の方針に位置付けられているかの確認を行います。

(具体的判定基準)

「柳井都市計画区域マスタープラン」及び「柳井市都市計画マスタープラン」において、計画路線名を明記の上で、重点路線等に位置付けられている路線（区間）については『必要性有り』と判定します。

【STEP. 2】将来交通需要の検証

都市計画道路の主要機能となる「都市内交通の円滑処理」に鑑み、検討対象路線（区間）において、将来的な交通需要が見込まれているかについて、他の必要性検証項目とは分けて（単独評価項目として）確認を行います。

(具体判定基準)

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）の将来推計交通量の確認を行い、2 車線計画道路で 4,000 台/日以上、4 車線計画道路で 12,000 台/日以上であれば『必要性有り』と判定します。

【STEP. 3】路線（区間）の必要性の検証

将来交通需要は少ない路線（区間）であっても、その他の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を行います。

（具体判定基準）

検討対象区間ごとに、以下の3機能8項目（県の見直し基本方針に準拠）について、必要性の検証を行います。

表 2-1 路線（区間）の必要性の検証項目

機能	検証項目	判定概要・基準等
交通機能	渋滞緩和機能	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は「必要性有り」
	アクセス機能	広域交通拠点（鉄道駅等）や公共公益拠点（市役所、小中学校、病院等）への直接的・広域的主要アクセス機能があれば「必要性有り」
	歩行者ネットワーク	小中学校の通学路指定区間、また、過去の交通量調査において自転車・歩行者の交通量が比較的多かった区間については「必要性有り」
空間機能	都市景観機能	柳井市景観計画において位置付けのある路線（区間）は「必要性有り」
	都市防災機能	緊急輸送路や避難路に該当、また、住宅地における延焼防止機能・消防活動困難区域の解消機能が確認できれば「必要性有り」
	収容空間機能	柳井市公共下水道整備計画において、汚水（雨水）幹線の計画がある路線（区間）については「必要性有り」
市街地形成機能	都市構造の主軸	主要・広域幹線道路等、将来の都市構造において主軸となる路線（区間）については「必要性有り」
	面整備	土地区画整理事業等、検討対象路線（区間）と併せた面的な整備が予定されている計画があれば「必要性有り」

交通需要は少ないものの、その他で多面的な機能を持つ路線（区間）を評価するものとし上記8項目のうち、3項目以上で必要性が確認できたものを『必要性が高い』と判定します。

【CHECK. 1】機能を代替する路線の有無確認

整備の必要性有り・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があるかどうかの確認を行います。

機能代替可能な既存道路がない場合、対象の計画路線（区間）は「存続候補」として判定し、機能代替可能な既存道路がある場合、新たに道路を整備する必要性が無くなるため、対象の計画路線（区間）は「廃止候補」として判定します。

【CHECK. 2】実現上の課題の有無確認

上記の【CHECK. 1】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。

「文化財等への支障」「起終点の高低差が激しく縦断的に取りつかない等の構造的課題」「既設道路の高架部に接続する等のネットワーク上の課題」「鉄道との立体交差や補償家屋数の増大等による事業費上の課題」等の有無について確認を行い、実現上の課題が無ければ「存続候補」として判定します。

なお、実現上の課題が認められた場合には、その課題を解消・回避するための変更計画案について検討を行って、変更案が有れば「変更候補」として判定し、課題を解消する案が確立できない場合は「廃止候補」として判定します。

【CHECK. 3】計画廃止時の影響確認

整備の必要性が低いと判定された路線（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を行います。

廃止による「周辺道路への将来交通需要の分散影響（現道の交通容量不足）」「道路（歩道）ネットワークの連続性確保への影響」「その他の計画内容との不整合」等について確認を行い、廃止時の影響が小さければ「廃止候補」として判定します。

なお、廃止時の影響が大きければ、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討を行い、変更案が有れば「変更候補」として判定し、影響を回避する案が確立できない場合は「存続候補」として判定します。

（３）最終的な見直し方針案の作成

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ものであり、各路線の見直し方針の策定にあたっては、都市全体の道路網（ネットワーク）として検証することが必要であることから、道路網全体での交通需給バランス等について検証・確認を行い、最終的な見直し方針案を作成します。

2-4 対象路線の必要性の検証、評価

(1) 検証・評価対象路線の抽出

幹線街路 23 路線を対象とし、全線が整備済みとなっている 6 路線のうち、一部暫定 2 車線の整備状況である南柳井線を除く 5 路線は対象外（原則として存続路線、）とする。事業中区間や未着手区間等が含まれる残りの 18 路線（全て当初計画決定から 30 年以上経過）を検証・評価対象路線として抽出します。

(2) 検証・評価を行う区間分け

対象 18 路線について、これまでの整備状況や現況及び主要交差点間で区間分けを行い、それぞれの区間ごとに検証・評価を行います。

（※各路線・区間の位置は P. 17 の図 2-2 見直し検証・評価路線・区間割を参照）

(3) 検証・評価の実施

対象区間ごとに、判断フローによる検証・評価を実施し、「存続候補区間」「廃止候補区間」「変更候補区間」の判定を行います。

（※各区間の検証・評価結果は P. 18～19 の表 2-2～2-3 都市計画道路見直し方針 検証・評価結果概要一覧（1/2～2/2）を参照）

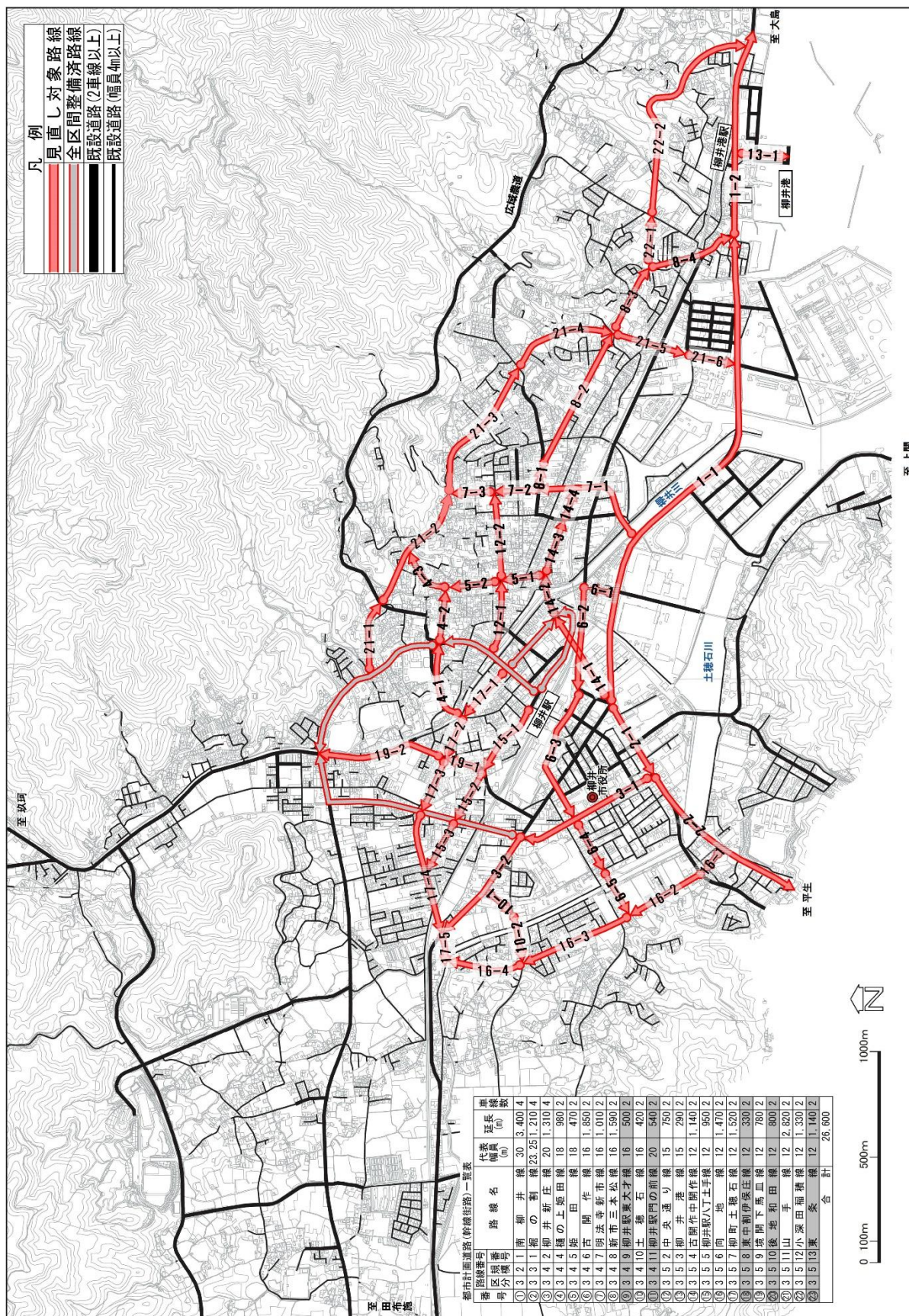


図 2-2 見直し検証・評価路線・区間割

表 2-2 都市計画道路見直し方針 検証・評価結果概要一覧 (1/2)

見直し対象路線（区間）の情報								STEP. 1	STEP. 2	STEP. 3（路線（区間）の必要性の検証）										CHECK. 1	CHECK. 2	CHECK. 3	判定・評価結果
番号	路線 番号	路線名	区間	車線 数	延長 (m)	整備 状況	現道 有無	上位計画 の 位置付け	将来 交通 需要	交通機能			空間機能			市街地形成機能		○ 数	必要 性	機能代替 路線の有無	実現上の 課題の有無	計画廃止時 の影響	
										渋滞緩和	アクセス	歩行者	都市景観	都市防災	収容空間	都市構造 の主軸	面整備						
①	3 2 1	南 柳 井 線	1-1	4	2,400	整備済	暫定2車線	有	有	－	○	－	○	○	○	○	－	5	高	無	無	大 (容量不足)	存続候補区間
			1-2	4	1,000	整備済	－	有	有	－	○	－	○	○	○	○	－	5	高	－	－	－	存続候補区間（整備済）
②	3 3 1	裾 の 割 線	2-1	4	370	整備済	－	有	有	○	○	－	○	○	－	○	－	5	高	－	－	－	存続候補区間（整備済）
			2-2	4	840	事業中	無	有	有	－	○	－	－	○	－	○	－	3	高	無	無	大 (容量不足)	存続候補区間（事業中）
③	3 4 2	柳 井 新 庄 線	3-1	4	720	整備済	－	無	無	○	○	－	○	○	－	○	－	5	高	－	－	－	存続候補区間（整備済）
			3-2	2	590	概成済	2車線	有	有	－	○	○	○	○	○	○	－	6	高	無	無	小	存続候補区間
④	3 4 4	樋 の 上 姫 田 線	4-1	2	430	未着手 （一部整備有）	無	無	無	－	○	○	○	○	－	－	－	4	高	有 (並行路線)	有 (施設支障)	小	廃止候補区間
			4-2	2	270	未着手	無	無	無	－	○	○	－	○	－	－	－	3	高	有 (並行路線)	無	小	廃止候補区間
			4-3	2	280	未着手	無	無	無	－	－	－	－	○	－	－	－	1	低	無	有 (縦断勾配)	小	廃止候補区間
⑤	3 4 5	姫 田 線	5-1	2	220	整備済	－	無	無	－	－	－	○	○	○	－	－	3	高	－	－	－	存続候補区間（整備済）
			5-2	2	250	未着手	無	無	無	－	－	－	－	○	－	－	－	1	低	有 (並行路線)	有 (文化財)	小	廃止候補区間
⑥	3 4 6	古 開 作 線	6-1	2	140	概成済	1～2 車線	無	無	○	－	○	－	－	－	－	－	2	低	無	無	大 (歩道不連続)	存続候補区間
			6-2	2	490	概成済	2車線	無	無	○	○	○	○	－	－	－	－	4	高	無	無	小	存続候補区間
			6-3	2	700	整備済	－	有	無	○	○	○	－	○	○	－	－	5	高	－	－	－	存続候補区間（整備済）
			6-4	2	270	整備済	－	無	無	－	○	○	－	○	○	－	－	4	高	－	－	－	存続候補区間（整備済）
			6-5	2	250	事業中	無	無	無	－	○	－	－	－	○	－	－	2	低	無	無	大 (下水道計画)	存続候補区間（事業中）
⑦	3 4 7	明 法 寺 新 市 線	7-1	2	590	未着手	無	無	無	－	－	－	－	○	－	－	－	1	低	有 (並行路線)	有 (鉄道交差)	小	廃止候補区間
			7-2	2	210	未着手	無	無	無	－	－	－	－	○	－	－	－	1	低	無	無	小	廃止候補区間
			7-3	2	210	未着手	無	無	無	－	－	－	－	○	－	－	－	1	低	無	無	小	廃止候補区間
⑧	3 4 8	新 市 三 本 松 線	8-1	2	100	概成済	2車線	無	無	－	－	○	○	－	○	－	－	3	高	有 (概成現道)	無	小	廃止候補区間
			8-2	2	710	未着手	無	無	無	－	－	－	－	○	－	－	－	1	低	無	無	小	廃止候補区間
			8-3	2	330	未着手	無	無	無	－	－	－	－	○	－	－	－	1	低	無	無	小	廃止候補区間
			8-4	2	450	未着手	無	無	無	－	○	－	－	－	－	－	－	1	低	無	有 (鉄道交差)	小	廃止候補区間
⑨	3 4 9	柳井駅東大才線	－	2	500	全線整備済																存続候補区間（整備済）	
⑩	3 4 10	土 穂 石 線	10-1	2	210	未着手	無	無	無	－	－	－	－	－	－	－	0	低	無	無	小	廃止候補区間	
			10-2	2	210	未着手	1車線	無	無	－	－	－	－	○	－	－	－	1	低	無	無	小	廃止候補区間
⑪	3 4 11	柳井駅門の前線	－	2	540	全線整備済																存続候補区間（整備済）	
⑫	3 5 2	中 央 通 り 線	12-1	2	350	整備済	－	有	無	－	－	－	○	○	○	－	－	3	高	－	－	－	存続候補区間（整備済）
			12-2	2	400	未着手	1車線	無	無	－	－	○	－	○	○	－	－	3	高	無	有 (支障家屋多)	小	廃止候補区間
⑬	3 5 3	柳 井 港 線	13-1	2	290	概成済	2車線	無	無	－	－	－	－	－	－	－	0	低	有 (概成現道)	無	小	廃止候補区間	

表 2-3 都市計画道路見直し方針 検証・評価結果概要一覧 (2/2)

見直し対象路線（区間）の情報								STEP. 1	STEP. 2	STEP. 3（路線（区間）の必要性の検証）										CHECK. 1	CHECK. 2	CHECK. 3	判定・評価結果
番号	路線 番号	路線名	区間	車線 数	延長 （m）	整備 状況	現道 有無	上位計画 の 位置付け	将来 交通 需要	交通機能			空間機能			市街地形成機能		○ 数	必要 性	機能代替 路線の有無	実現上の 課題の有無	計画廃止時 の影響	
										渋滞緩和	アクセス	歩行者	都市景観	都市防災	収容空間	都市構造 の主軸	面整備						
⑭	3 5 4	古開作中開作線	14-1	2	530	整備済	—	無	無	—	○	—	○	—	—	—	—	2	低	—	—	—	存続候補区間（整備済）
			14-2	2	200	整備済	—	無	有	—	○	—	○	○	—	—	—	3	高	—	—	—	存続候補区間（整備済）
			14-3	2	270	整備済	—	無	有	—	—	—	○	○	○	—	—	3	高	—	—	—	存続候補区間（整備済）
			14-4	2	140	未着手	無	無	無	—	—	—	—	—	—	—	—	0	低	無	有 （接続道路無）	小	廃止候補区間
⑮	3 5 5	柳井駅八丁土手線	15-1	2	390	整備済	—	無	無	—	○	—	○	○	○	—	—	4	高	—	—	—	存続候補区間（整備済）
			15-2	2	280	未着手	無	無	有	—	○	—	—	—	—	—	—	1	低	無	有 （側道接続）	小	廃止候補区間
			15-3	2	280	未着手	無	無	無	—	○	—	—	—	—	—	—	1	低	無	有 （側道接続）	小	廃止候補区間
⑯	3 5 6	向地線	16-1	2	120	未着手	無	無	有	—	○	—	—	—	—	—	—	1	低	有 （並行路線）	無	小	廃止候補区間
			16-2	2	410	未着手 （一部事業中）	1車線	無	無	—	○	—	—	—	○	—	—	2	低	有 （現道）	無	小	廃止候補区間
			16-3	2	560	未着手	無	無	無	—	○	—	—	○	—	—	—	2	低	無	有 （支障家屋多）	小	廃止候補区間
			16-4	2	380	未着手	無	無	無	—	○	—	—	○	—	—	—	2	低	無	有 （支障家屋多）	小	廃止候補区間
⑰	3 5 7	柳町土穂石線	17-1	2	320	未着手	無	無	無	—	—	—	○	○	—	—	—	2	低	有 （並行路線）	有 （支障家屋多）	小	廃止候補区間
			17-2	2	200	未着手	1車線	無	無	—	—	○	—	○	—	—	—	2	低	有 （並行路線）	有 （支障家屋多）	小	廃止候補区間
			17-3	2	260	未着手	1車線	無	無	—	—	○	—	—	○	—	—	2	低	無	無	小	廃止候補区間
			17-4	2	580	未着手	1車線	無	無	—	—	○	—	—	○	—	—	2	低	無	有 （鉄道交差）	小	廃止候補区間
			17-5	2	160	未着手	1車線	無	無	—	—	—	—	—	—	—	—	0	低	無	無	小	廃止候補区間
⑱	3 5 8	東中割伊保庄線	—	2	330	全線整備済																存続候補区間（整備済）	
⑲	3 5 9	境開下馬皿線	19-1	2	190	整備済	—	無	無	—	—	—	○	○	○	—	—	3	高	—	—	—	存続候補区間（整備済）
			19-2	2	590	概成済	2車線	無	無	—	○	—	○	○	—	—	—	3	高	無	無	大 （歩道不連続）	存続候補区間
⑳	3 5 10	後地和田線	—	2	800	全線整備済																存続候補区間（整備済）	
㉑	3 5 11	山手線	21-1	2	360	未着手	無	無	無	—	—	—	—	○	—	—	—	1	低	無	無	小	廃止候補区間
			21-2	2	630	未着手	無	無	無	—	—	—	—	○	—	—	—	1	低	無	有 （縦断勾配）	小	廃止候補区間
			21-3	2	700	未着手	無	無	無	—	—	—	—	○	—	—	—	1	低	無	有 （縦断勾配）	小	廃止候補区間
			21-4	2	520	未着手 （一部整備有）	無	無	無	—	○	—	—	○	—	—	—	2	低	無	無	小	廃止候補区間
			21-5	2	400	未着手	無	無	無	—	—	—	—	○	—	—	—	1	低	無	有 （鉄道交差）	小	廃止候補区間
			21-6	2	210	整備済	—	無	無	—	—	—	—	—	○	—	—	1	低	—	—	—	廃止候補区間 （※路線廃止）
㉒	3 5 12	小深田稲積線	22-1	2	230	未着手	無	無	無	—	○	—	—	○	—	—	—	2	低	無	有 （接続道路無）	小	廃止候補区間
			22-2	2	1,100	未着手	無	無	無	—	○	—	—	—	○	—	—	—	2	低	無	有 （鉄道交差）	小
㉓	3 5 13	東条線	—	2	1,140	全線整備済																存続候補区間（整備済）	

3 見直し道路網

3-1 都市計画道路見直し方針案図

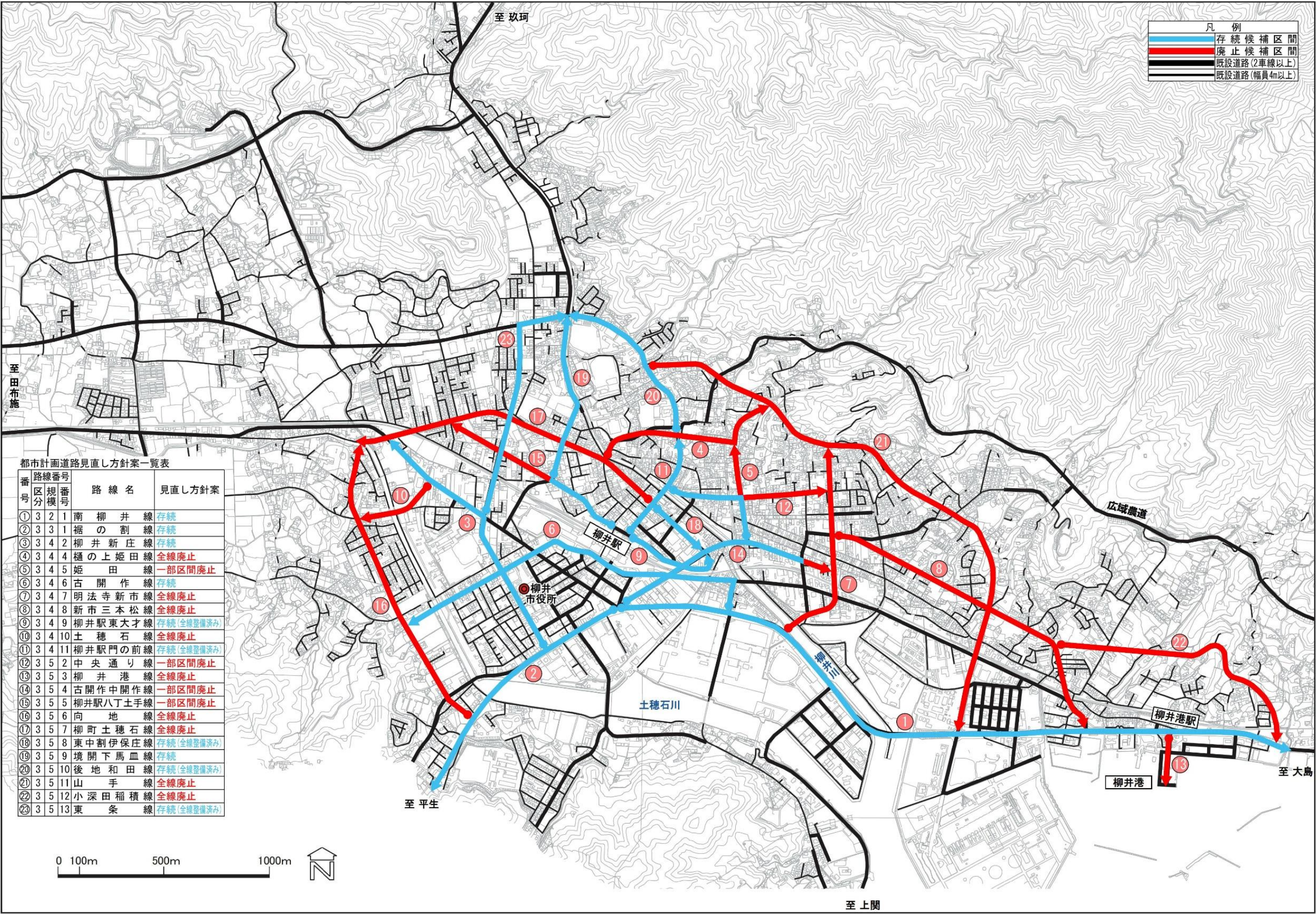


図 3-1 都市計画道路見直し方針案

4 見直し手順

4-1 今後の進め方

各路線の見直し方針案について、住民説明や関係行政機関協議を行い、必要に応じて意見等への対応検討を行った上で、合意形成が得られた路線について見直し方針を確定します。

なお、見直し対象の全路線について、他の道路事業計画や関連計画等を踏まえ、順次、合意形成に向けた説明・協議を進めていきます。

見直し方針が確定した路線のうち、都市計画の変更が必要なものについては、準備が整い次第、順次、都市計画変更の手続を進めていきます。

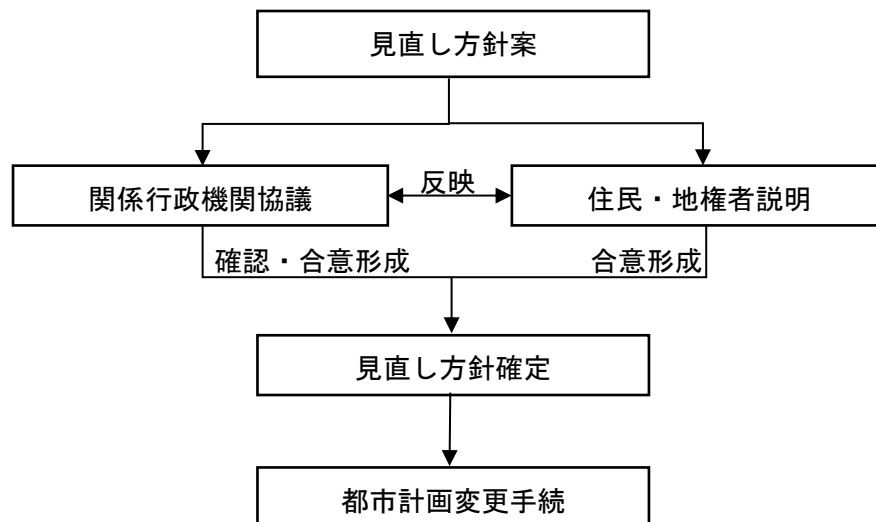


図 4-1 今後の進め方フロー

4-2 関係行政機関協議

見直し方針案の確定に向けては、関係する全ての行政機関と十分な協議・確認を行い進めていきます。

【想定される関係行政機関】

●国

- ・ 山口河川国道事務所（計画課）

●県

- ・ 都市計画課
- ・ 道路整備課
- ・ 道路建設課
- ・ 港湾課
- ・ 山口県柳井土木建築事務所
- ・ 公安委員会

●市町

- ・ 柳井市庁内関係課
- ・ 平生町（建設課）

●その他

- ・ J R 西日本

等