

◆周南市都市計画道路見直し方針 一覧表

番号	路線番号	路線名	区間	計画決定 (最終変更)	幅員	対象 延長	路線(区間)の幹線性		都市計画道路見直し方針		
							道路種別	将来交通量	見直し方針	整備 優先度	理由
①	3・3・302	徳山停車場線	D	昭和38年12月21日	25m	370m	補助幹線街路	500台/日	存続 (ルート変更)	◎	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都心軸、幹線道路としての位置づけがある主要な路線で、④慶万浦山線のE区間とともに市街地を環状に結ぶネットワークを形成する区間であることから、必要性は高い。</li> <li>・区間中央部の未利用地に対する市街地形成機能が高い。</li> <li>・今後のまちづくりの方針であるコンパクト・プラス・ネットワーク及び動物園リニューアル等、都市再生を推進する上で必要な道路である。</li> <li>・国道2号から国道315号へのアクセス性の向上や周辺土地利用状況、動物園リニューアルを勘案し、ルートの変更を検討する必要がある。</li> <li>(④慶万浦山線のE区間とともに、ルートの変更を検討した結果、将来交通量は4,100台/日となる。)</li> </ul>
②	3・3・305	北山合田町線	C	昭和37年8月14日	16m	250m	補助幹線街路	400台/日	廃止	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通需要は低く、当区間北側の市道等の機能確保により、交通機能の代替は可能である。</li> <li>・当区間沿道は住宅が立地するなど、既に土地利用が図られている。</li> <li>・④慶万浦山線のF,G区間の廃止により接続先がなくなり、ネットワークを形成できない。</li> <li>・当区間は土砂災害警戒区域に含まれるため、整備実現性に大きな課題がある。</li> </ul>
③	3・4・310	大迫田代々木線	B	昭和38年12月21日	16m	970m	都市幹線街路	5,800台/日	存続	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通需要は高く、都市幹線街路として、都市の骨格を形成する路線である。</li> <li>・中心市街地から県道下松新南陽線を経由して周南団地方面に至るアクセスルートであり、ネットワークを形成する道路として、必要性は高い。</li> <li>・当区間南側の市道青山東山線における通過交通の排除が期待され、歩行空間確保を図るなど、交通機能上の必要性も高い</li> </ul>
			C	〃	16m	130m	都市幹線街路	6,200台/日	存続	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通需要は高く、都市幹線街路として、都市の骨格を形成する路線である。</li> <li>・中心市街地から県道下松新南陽線を経由して周南団地方面に至るアクセスルートであり、ネットワークを形成する道路として、必要性は高い。</li> <li>・当区間と重複する市道青山東山線の通過交通の排除が期待され、歩行空間確保を図るなど、交通機能上の必要性も高い</li> </ul>
			D	〃	15m	160m	都市幹線街路	8,800台/日	存続	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通需要は高く、都市幹線街路として、都市の骨格を形成する路線である。</li> <li>・中心市街地から県道下松新南陽線を経由して周南団地方面に至るアクセスルートであり、ネットワークを形成する道路として、必要性は高い。</li> </ul>
④	3・4・311	慶万浦山線	A	昭和38年12月21日	16m	730m	補助幹線街路	600台/日	廃止	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通需要は低く、当区間西側の市道等により、交通機能の代替は可能である。</li> <li>・当区間沿道は住宅が立地するなど、既に土地利用が図られている。</li> <li>・地形上の高低差から道路構造や沿道市街地への影響等、整備実現性の課題が大きい。</li> </ul>
			B	〃	16m	350m	補助幹線街路	2,800台/日	存続	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一定の交通需要が見込まれる補助幹線街路として、主要幹線・都市幹線街路を補完する路線である。</li> <li>・⑧泉原合田敷線のB区間とともに市街地を環状に結ぶネットワークを形成する道路であり、国道2号に接続する区間であることから、必要性は高い。</li> </ul>
			D	〃	16m	570m	補助幹線街路	3,300台/日	存続	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一定の交通需要が見込まれる補助幹線街路として、主要幹線・都市幹線街路を補完する路線である。</li> <li>・市街地を環状に結ぶネットワークを形成する道路であり、国道2号と国道315号を接続する区間であることから、必要性は高い。</li> </ul>
			E	〃	16m	800m	補助幹線街路	3,400台/日	存続 (ルート変更)	◎	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一定の交通需要が見込まれる補助幹線街路として、主要幹線・都市幹線街路を補完する路線である。</li> <li>・①徳山停車場線のD区間とともに市街地を環状に結ぶネットワークを形成する区間として、必要性は高い。</li> <li>・今後のまちづくりの方針であるコンパクト・プラス・ネットワーク及び動物園リニューアル等、都市再生を推進する上で必要な道路である。</li> <li>・国道2号から国道315号へのアクセス性の向上や周辺土地利用状況、動物園リニューアルを勘案し、ルートの変更を検討する必要がある。</li> <li>(①徳山停車場線のD区間とともに、ルートの変更を検討した結果、将来交通量は3,800台/日となる。)</li> </ul>
			F	〃	16m	490m	補助幹線街路	3,700台/日	廃止	—	
			G	〃	16m	290m	補助幹線街路	4,100台/日	廃止	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一定の交通需要は見込まれるが、当区間南側の市道金剛山北山線の機能強化により、交通機能の代替は可能である。</li> <li>・当区間沿道は住宅が立地するなど、既に土地利用が図られている。</li> <li>・当区間は斜面地であることや、土砂災害警戒区域に含まれることから、整備実現性に大きな課題があり、また、沿道市街地へ与える影響も大きい。</li> </ul>
			H	〃	16m	550m	補助幹線街路	3,300台/日	廃止	—	
⑤	3・4・312	北山西松原線	D	昭和38年12月21日	16m	150m	補助幹線街路	100台/日	廃止	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通需要は低く、当区間西側の市道等により、交通機能の代替は可能である。</li> <li>・当区間沿道は住宅が立地するなど、既に土地利用が図られている。</li> <li>・④慶万浦山線のG,H区間の廃止により接続先がなくなり、ネットワークを形成できない。</li> <li>・当区間は土砂災害警戒区域に含まれるため、整備実現性に大きな課題がある。</li> </ul>
⑥	3・4・315	榑浜馬屋線	A	昭和38年12月21日	16m	620m	補助幹線街路	100台/日未満	廃止	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通需要は低く、当区間西側の市道遠石横浜線により、交通機能の代替は可能である。</li> <li>・当区間沿道は住宅が立地するなど、既に土地利用が図られている。</li> </ul>
⑦	3・5・317	給島線	B	昭和47年8月11日	12m	520m	都市幹線街路	3,700台/日	存続	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通需要は高く、都市幹線街路として、都市の骨格を形成する路線である。</li> <li>・市街地から鼓南・給島地区へ至る主要ルートであり、ネットワークを形成する道路として、必要性は高い。</li> </ul>
⑧	3・5・319	泉原合田敷線	B	昭和37年8月14日	15m	270m	補助幹線街路	2,100台/日	存続	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一定の交通需要が見込まれる補助幹線街路として、主要幹線・都市幹線街路を補完する路線である。</li> <li>・国道2号へ接続する④慶万浦山線のB区間とともに市街地を環状に結ぶネットワークを形成する道路として、必要性は高い。</li> </ul>

◆周南市都市計画道路見直し方針 一覧表

番号	路線番号	路線名	区間	計画決定 (最終変更)	幅員	対象 延長	路線(区間)の幹線性		都市計画道路見直し方針		
							道路種別	将来交通量	見直し方針	整備 優先度	理由
⑨	3・4・402	中央通り線	C	昭和38年3月12日	20m	310m	主要幹線街路	21,100台/日	存続	○	・都市間レベルの大量の交通需要を処理する主要幹線街路として、必要性は非常に高い。
			F	〃	20m	550m	主要幹線街路	16,900台/日	存続	○	
			G	〃	18m	425m	主要幹線街路	18,500台/日	存続	○	
			H	〃	18m	760m	主要幹線街路	17,000台/日	存続	○	
			I	〃	18m	1,440m	主要幹線街路	15,400台/日	存続	○	
⑩	3・4・404	川崎平野線	B	昭和38年3月12日	16m	370m	都市幹線街路	3,900台/日	存続	○	・交通需要は高く、都市の骨格を形成する都市幹線街路として必要性が高い。 ・⑨中央通り線とともに新南陽地区の東西の交通処理を担うことから、必要性は高い。 ・富田東小学校に接続し歩行空間確保を図るなど、交通機能上の必要性も高い。
			C	〃	16m	310m	補助幹線街路	1,500台/日	存続	○	・一定の交通需要が見込まれる補助幹線街路として、主要幹線・都市幹線街路を補完する路線である。 ・⑨中央通り線とともに新南陽地区の東西の交通処理を担うことから、必要性は高い。 ・富田東小学校に接続し歩行空間確保を図るなど、交通機能上の必要性も高い。
			F	〃	16m	470m	補助幹線街路	1,600台/日	廃止	－	・一定の交通需要が見込まれるが、⑨中央通り線に近接しており、交通機能の代替は可能である。 ・当区間沿道は住宅が立地するなど、既に土地利用が図られている。
			H	昭和48年12月14日	16m	40m	補助幹線街路	1,600台/日	廃止	－	
⑪	3・4・407	寿西町線	A	昭和44年4月25日	16m	420m	補助幹線街路	300台/日	廃止	－	・交通需要は低く、当区間南側の市道等により、交通機能の代替は可能である。 ・当区間沿道は住宅が立地するなど、既に土地利用が図られている。
			B	昭和48年12月14日	16m	400m	補助幹線街路	300台/日	廃止	－	・交通需要は低く、当区間南側の市道等により、交通機能の代替は可能である。 ・当区間沿道は住宅が立地するなど、既に土地利用が図られている。 ・当区間終点部において、県道徳山新南陽線への立体交差を伴うことから大規模な事業が想定され、整備実現性に課題がある。
⑫	3・4・408	中開作線	B	昭和48年12月14日	16m	280m	補助幹線街路	500台/日	廃止	－	・交通需要は低く、当区間周辺の市道等により、交通機能の代替は可能である。 ・当区間沿道は住宅が立地するなど、既に土地利用が図られている。 ・接続する市道瀬ノ上津木線との交差点部において、既成市街地への影響など整備実現性に課題がある。
⑬	3・4・410	宮の前線	A	昭和46年7月27日	12m	580m	補助幹線街路	1,100台/日	廃止	－	・一定の交通需要が見込まれるが、当区間西側の都市計画道路中溝線(事業中)により、交通機能の代替は可能である。 ・当区間沿道は住宅が立地するなど、既に土地利用が図られている。 ・国道2号との交差点部において、立体交差を伴うことから大規模な事業が想定され、整備実現性に課題がある。
⑭	3・5・411	環状線	D	昭和38年3月12日	12m	220m	補助幹線街路	1,700台/日	存続	△	・一定の交通需要が見込まれる補助幹線街路として、主要幹線・都市幹線街路を補完する路線である。 ・市街地と臨海工場地を接続し、市街地を環状に結ぶネットワークを形成する道路として、必要性は高い。
			E	〃	12m	880m	都市幹線街路	4,100台/日	存続 (継続検討)	△	・交通需要は高く、都市の骨格を形成する都市幹線街路として必要性が高い。 ・当区間は防災機能と自然環境を保持する河川堤防敷に計画されているため、河川整備基本方針等を勘案し、継続検討を行う必要がある。
⑮	3・5・414	上迫線	A	昭和48年12月14日	12m	280m	補助幹線街路	100台/日未満	廃止	－	・交通需要は低く、当区間西側の市道等により、交通機能の確保は可能である。 ・当区間沿道は住宅が立地するなど、既に土地利用が図られている。 ・国道2号との交差点部において、立体交差を伴うことから大規模な事業が想定され、整備実現性に課題がある。
			B	〃	12m	430m	補助幹線街路	600台/日	廃止	－	・交通需要は低く、当区間と重複する現道により、交通機能の確保はされている。 ・当区間沿道は住宅が立地するなど、既に土地利用が図られている。 ・国道2号との交差点部において、立体交差を伴うことから大規模な事業が想定され、整備実現性に課題がある。
⑯	3・5・415	駅北2号線	D	昭和49年11月1日	9m	950m	補助幹線街路	100台/日未満	廃止	－	・交通需要は低く、⑨中央通り線など周辺道路により、交通機能の確保は可能である。 ・当区間沿道は住宅が立地するなど、既に土地利用が図られている。

※整備優先度の分類

整備 優先度	整備の考え方
◎	まちづくりを進める上で必要性が最も高い路線(区間)であり、最優先に整備を検討します。
○	「◎」に次いで必要性が高い路線(区間)であり、「◎」に続き整備を検討します。
△	「◎」や「○」に比べて必要性は低い、将来道路網を構成する上で必要な路線(区間)であり、「○」に続き整備を検討します。