

防府都市計画道路見直し方針 (案)

令和 5 年 3 月

防 府 市

目 次

序章 都市計画道路見直しの背景と目的	1
第1章 都市計画道路について	2
1-1 都市計画道路とは	2
1-2 都市計画道路を定める意義	2
1-3 都市計画道路が有する機能	3
1-4 都市計画道路の分類と役割	4
第2章 都市計画道路見直しの必要性	5
2-1 防府市における都市計画道路の整備状況	5
2-2 防府市における社会情勢の変化	9
2-3 防府市におけるまちづくりの方向性	11
2-4 都市計画道路見直しの必要性	16
第3章 都市計画道路見直しの考え方	17
3-1 都市計画道路見直しの基本的な考え方	17
3-2 都市計画道路見直しの流れ	18
3-3 検討対象路線の抽出	18
3-4 路線（区間）の必要性の評価・検証	21
第4章 都市計画道路の見直し方針	23
4-1 見直し方針の概要	23
4-2 路線別の判定結果	24
4-3 区間別の判定結果	25
4-4 防府都市計画道路見直し方針図	30
4-5 各路線の見直し方針	31
今後の進め方	34
用語解説	35

序章 都市計画道路見直しの背景と目的

都市計画道路とは、都市活動を支える最も身近な都市施設であり、都市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や幅員等を決定している道路です。

現在、本市には 44 路線（約 125.5 km）の都市計画道路があり、そのうち 68.8km の整備が進み、まちづくりに大きく寄与しています。

一方で、未整備路線には、昭和 33 年に計画決定されて以降、長期間にわたり整備されていないものもあり、これらの路線は、整備時期が示されていないことなどから、新たな土地利用計画や建物更新計画が立てにくく、まちづくりの弊害となっています。

本方針では、こうした課題に対応するとともに、総合計画に掲げる「防府・未来へのネットワーク」の構築を進めるため、総合的な視点から、本市に現在決定されている都市計画道路の見直しについて基本的な方針を示すものです。

第1章 都市計画道路について

1-1 都市計画道路とは

都市計画道路は、都市の骨格を形成する根幹的な都市施設であり、市民生活の安全・安心の確保と都市の健全な発展を図ることを目的に、都市計画法に基づいて都市計画決定された道路です。

1-2 都市計画道路を定める意義

都市計画道路を定める意義として、次の点が挙げられます。

《都市計画道路を定める意義》

① 計画段階における整備に必要な区域の明確化

都市計画道路の整備に必要な区域を明確にすることにより、長期的な視点から計画的な整備を行うことができ、円滑かつ着実な都市計画道路の整備を図ることができます。

② 土地利用や各都市施設間の計画の調整

都市内における土地利用や他の都市施設計画との調整を図ることにより、総合的、一体的に都市の整備、開発を進めることができます。

③ 住民の合意形成の促進

道路の必要性や見直し理由等を含めた都市計画道路の決定、見直しについて十分な情報提供を行うことで、将来のまちづくりに対する合意形成を図ることができます。

1-3 都市計画道路が有する機能

都市計画道路の機能は、大きく分けて「交通機能」、「空間機能」、「市街地形成機能」の3つに分類されます。

《都市計画道路が有する機能》

機能の区分		内容	
①交通機能	通行機能	人や物資の移動の通行空間としての機能（トラフィック機能）	
	沿道利用機能	沿道の土地利用のための出入り、自動車の駐停車、貨物の積み卸し等の沿道サービス機能（アクセス機能）	
②空間機能	都市環境機能	日照、相隣等の都市環境保全のための機能	
	都市防災機能	避難・救援機能	災害発生時の避難通路や救援活動のための通路としての機能
		災害防止機能	火災等の拡大を遅延・防止するための空間機能
	収容空間	公共交通のための導入空間	地下鉄、都市モノレール、新交通システム、路面電車、バス等の公共交通を導入するための空間
		供給処理・通信情報施設の空間	上水道、下水道、ガス、電気、電話、CATV、都市廃棄物処理管路等の都市における供給処理および通信情報施設のための空間
		道路付属物のための空間	電話ボックス、電柱、交通信号、案内板、ストリートファニチャー等のための空間
③市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	都市の骨格として都市の主軸を形成するとともに、その発展方向や土地利用の方向性を規定	
	街区形成機能	一定規模の宅地を区画する街区を形成	
	生活空間	人々が集い、遊び、語らう日常生活のコミュニティ空間	

出典：都市計画マニュアルⅡ （社）日本都市計画学会編

1-4 都市計画道路の分類と役割

都市計画道路の道路種別は、交通機能から自動車専用道路、幹線街路（主要幹線、都市幹線、補助幹線）、区画街路、特殊街路に区分されます。自動車専用道路、主要幹線街路、都市幹線街路はトラフィック機能を重視する街路であり、補助幹線街路等はアクセス機能を重視する街路となっています。

《都市計画道路の分類》

道路の区分		道路の役割
自動車専用道路		都市間高速道路、都市高速道路、一般自動車専用道路等の専ら自動車の交通の用に供する道路で、広域交通を大量かつ高速に処理する。
幹線街路	主要幹線街路	都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携し都市に出入りする交通や都市内の枢要な地域間相互の交通の用に供する道路で、特に高い走行機能と交通処理機能を有する。
	都市幹線街路	都市内の各地区又は主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路で、居住環境地区等の都市の骨格を形成する。
	補助幹線街路	主要幹線街路又は都市幹線街路で囲まれた区域内において幹線街路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させるための補助的な幹線街路である。
区画街路		街区内の交通を集散させるとともに、宅地への出入交通を処理する。また街区や宅地の外郭を形成する、日常生活に密着した道路である。
特殊街路		自動車交通以外の特殊な交通の用に供する次の道路である。 ア．専ら歩行者、自転車又は自転車及び歩行者のそれぞれの交通の用に供する道路 イ．専ら都市モノレール等の交通の用に供する道路 ウ．主として路面電車

出典：都市計画マニュアルⅡ （社）日本都市計画学会編

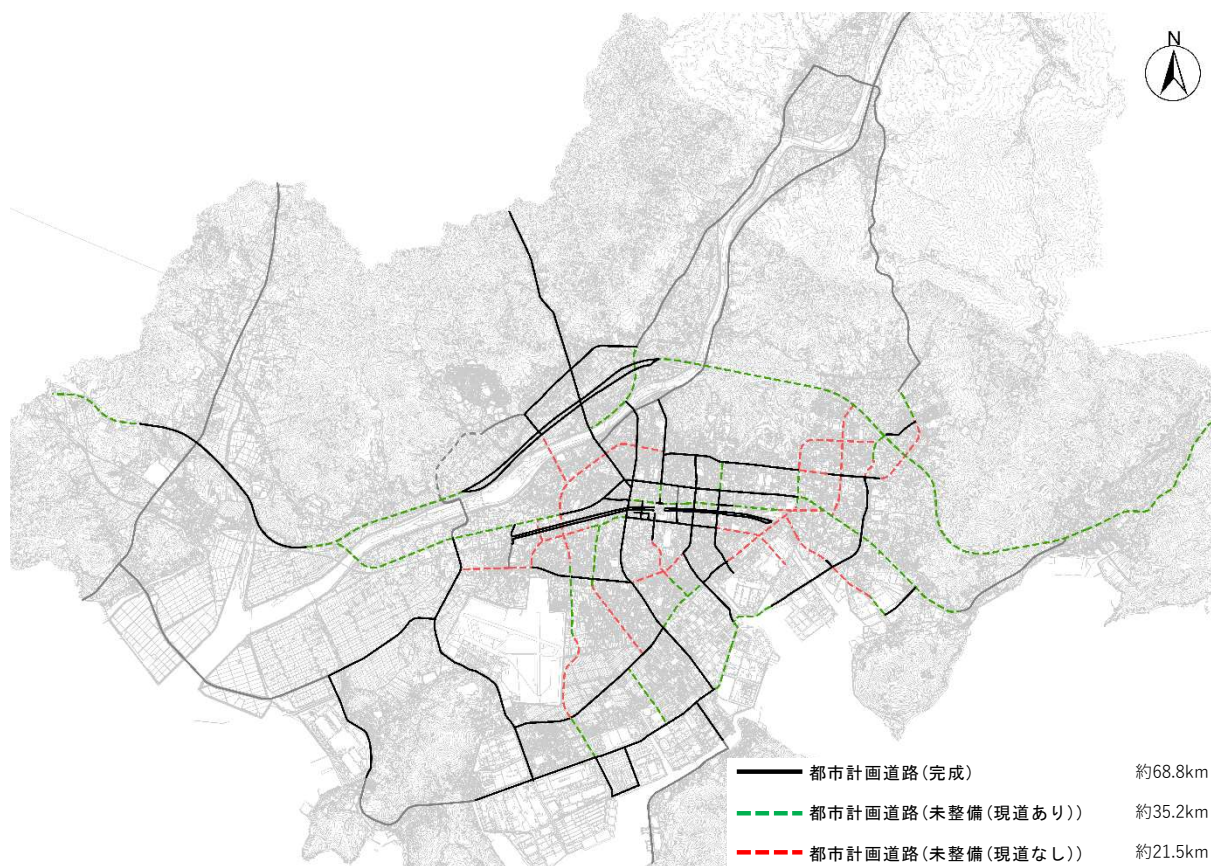
第2章 都市計画道路見直しの必要性

2-1 防府市における都市計画道路の整備状況

2-1-1 都市計画道路の整備状況

本市には 44 路線（125.5km）の都市計画道路があり、そのうち約 68.8km が完成しています。

(1) 都市計画道路の整備状況位置図



資料：防府市資料

(2) 都市計画道路の未整備路線一覧表（路線別）

路線番号			路線名	代表幅員 (m)	計画延長 (m)	車線数	未整備延長 (m)	都市計画決定年月日	最終変更年月日	経過年数	備考
区分	規模	番号									
3	3	1	環状一号線	22.0	12,970	4	7,255	昭和33年1月24日	平成22年10月22日	64年	
3	3	4	防府大道線	25.0	5,460	2	3,720	昭和33年1月24日	平成14年9月17日	64年	
3	3	5	富海大道線	20.5	22,240	4	15,350	昭和48年4月20日	平成23年3月8日	48年	
3	4	6	大林寺協和線	18.0	1,520	2	1,120	昭和33年1月24日	平成14年9月17日	64年	
3	4	7	松崎植松線	18.0	4,720	2	2,030	昭和33年1月24日	平成21年3月3日	64年	
3	4	11	新橋宮市線	16.0	930	2	930	昭和33年1月24日	平成21年3月3日	64年	未着手（全線未整備）
3	4	12	大藪新田線	16.0	2,290	2	2,290	昭和50年12月23日	平成14年9月17日	46年	未着手（全線未整備）
3	4	13	牟礼中関線	16.0	7,930	2	4,540	昭和33年1月24日	平成14年9月17日	64年	
3	4	14	今宿敷山線	16.0	1,820	2	1,820	昭和57年6月8日	平成14年9月17日	39年	未着手（全線未整備）
3	4	16	開出塚原線	16.0	3,440	2	810	昭和57年6月8日	平成14年8月23日	39年	
3	4	17	新橋塚原線	16.0	1,620	2	1,450	昭和57年6月8日	平成14年9月17日	39年	
3	4	18	新田古浜線	16.0	1,050	2	1,050	昭和57年6月8日	平成14年9月17日	39年	未着手（全線未整備）
3	4	25	大内国衙線	16.0	2,880	2	2,010	昭和57年6月8日	平成14年9月17日	39年	
3	4	26	戎町迫戸線	16.0	1,630	2	255	昭和33年1月24日	平成14年9月17日	64年	
3	4	27	防府富海線	16.0	5,310	2	3,095	昭和33年1月24日	平成14年9月17日	64年	
3	4	28	駅通り牟礼線	12.0	2,580	2	2,330	昭和33年1月24日	平成14年9月17日	64年	
3	4	29	赤間通り線	25.0	870	2	410	昭和33年1月24日	平成14年9月17日	64年	
3	4	31	大林寺勝間線	12.0	2,260	2	1,300	昭和33年1月24日	平成15年2月25日	64年	
3	4	32	大林寺伊佐江線	12.0	2,250	2	1,840	昭和33年1月24日	平成15年2月25日	64年	
3	4	33	国分寺鐘紡線	12.0	1,840	2	440	昭和33年1月24日	平成21年3月3日	64年	
3	4	39	柳原四辻線	16.0	330	2	330	平成5年2月9日	平成14年9月17日	29年	未着手（全線未整備）
3	4	40	松崎牟礼線	16.0	5,210	2	2,345	昭和33年1月24日	平成22年10月22日	64年	
合計					91,150		56,720				

資料：防府市資料（R4.4.1 現在）

(3) 都市計画道路の整備済路線一覧表（路線別）

路線番号			路線名	代表幅員 (m)	計画延長 (m)	車線数	未整備延長 (m)	都市計画決定 年月日	最終変更 年月日	備考
区分	規模	番号								
3	3	2	防府山口線	22.5	4,560	4	—	昭和33年1月24日	平成14年9月17日	
3	3	3	一の樹四の樹線	22.0	1,930	2	—	昭和57年6月8日	平成14年9月17日	
3	4	8	桜馬場三田尻港線	18.0	1,350	2	—	昭和33年1月24日	平成14年9月17日	
3	4	9	佐波新田線	18.0	3,860	2	—	昭和33年1月24日	平成14年9月17日	
3	4	10	佐波船本線	16.0	1,410	2	—	昭和33年1月24日	平成14年9月17日	
3	4	15	牟礼上木部線	16.0	460	2	—	昭和57年6月8日	平成22年10月22日	
3	4	19	鶴浜一の樹線	20.0	1,080	2	—	昭和57年6月8日	平成14年9月17日	
3	4	20	一の樹線	16.0	640	2	—	昭和57年6月8日	平成14年9月17日	
3	4	21	榑松浜方線	16.0	4,510	2	—	昭和57年6月8日	平成14年9月17日	
3	4	22	横入川間屋口線	16.0	710	2	—	昭和57年6月8日	平成14年9月17日	
3	4	23	八王子駅南町線	16.0	260	2	—	昭和57年6月8日	平成14年9月17日	
3	4	24	栄町中央町線	16.0	270	2	—	昭和57年6月8日	平成14年9月17日	
3	5	30	潮合小茅線	12.0	3,740	2	—	昭和57年6月8日	平成15年2月28日	
3	5	34	駅南町線	12.0	340	2	—	昭和57年9月14日	平成15年2月25日	
3	6	35	小徳田八王子線	10.5	2,470	-	—	昭和57年6月8日	平成5年2月9日	
3	7	36	駅南町小徳田線	6.0	2,430	-	—	昭和57年6月8日	平成5年2月9日	
3	6	37	戎町緑町線	10.5	860	-	—	昭和57年6月8日	平成5年2月9日	
3	6	38	鑄物師中央町線	10.5	860	-	—	昭和57年6月8日	平成5年2月9日	
7	6	1	緑町勝間線	10.5	800	-	—	昭和57年6月8日	平成5年2月9日	
7	7	2	勝間警固町線	6.0	1,100	-	—	昭和57年6月8日	平成5年2月9日	
7	7	3	宮市天神前線	6.0	490	-	—	平成21年3月3日	平成21年3月3日	
8	6	1	戎町大林寺線	10.0	240	-	—	昭和57年6月8日	平成5年2月9日	
合計					34,370		—			

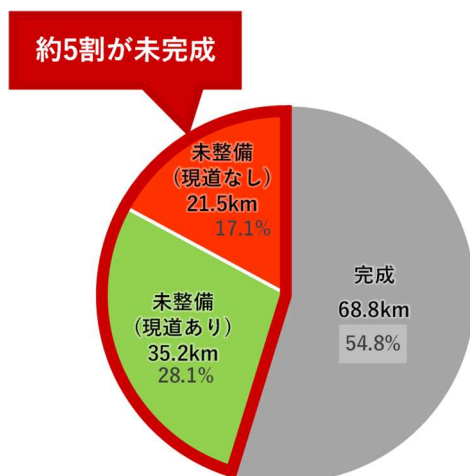
資料：防府市資料（R4.4.1 現在）

2-1-2 都市計画道路の整備割合と進捗状況

本市では、都市計画道路のうち約 45%が未完成となっています。

また、過去 10 年間で完成した延長は約 2.8km であり、事業進捗ペースは平均 0.28km/年であることから、このままのペースで整備を進めた場合、未完成延長 56.7km が完成するのに 200 年以上かかる計算となります。

《都市計画道路の整備割合》



《事業進捗の推移》



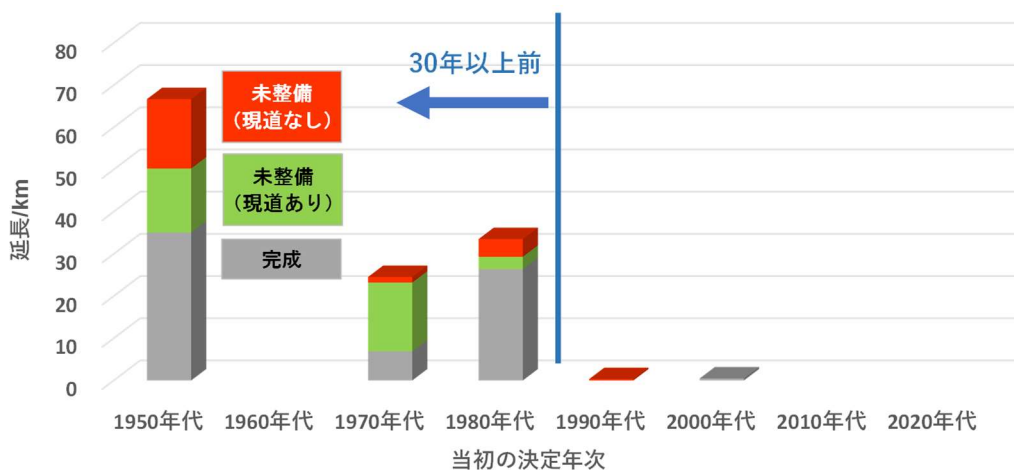
資料：防府市資料（R4.4.1 現在）

2-1-3 都市計画道路の決定時期と経過年数

未完成の都市計画道路のうち、ほぼ全ての路線で都市計画決定から 30 年以上が経過しています。

また、計画決定から 30 年が経過していない未整備路線が 1 路線（柳原四辻線）ありますが、その路線についても、計画決定されたのは 29 年前です。

《都市計画道路の決定時期と経過年数》



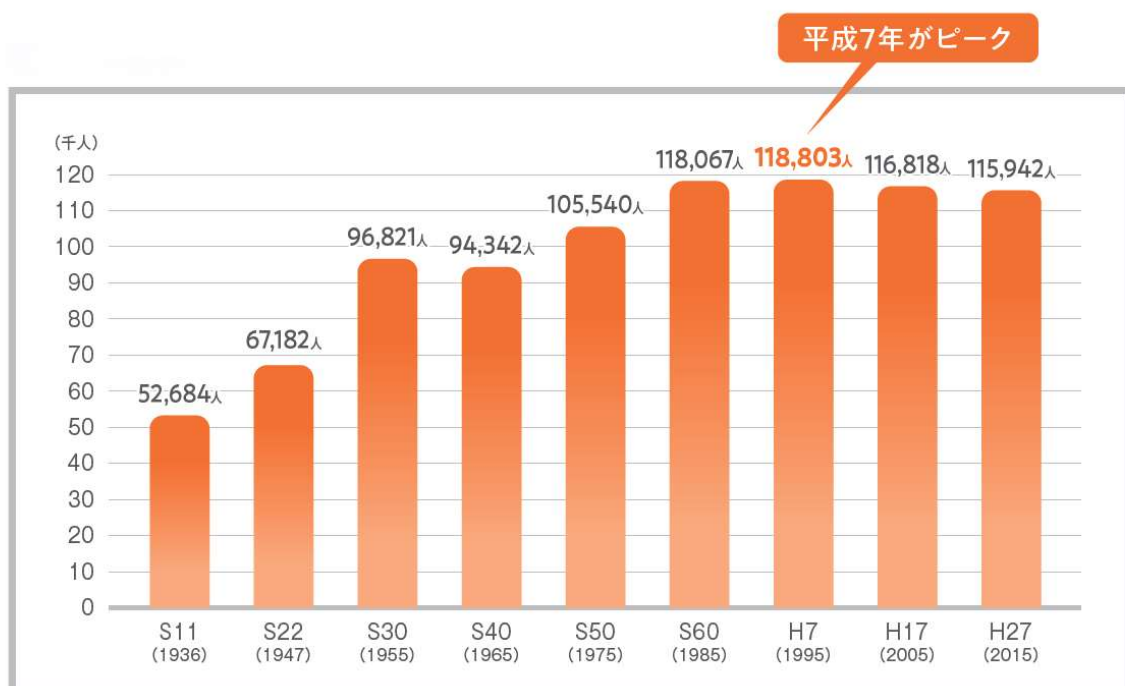
資料：防府市資料（R4.4.1 現在）

2-2 防府市における社会情勢の変化

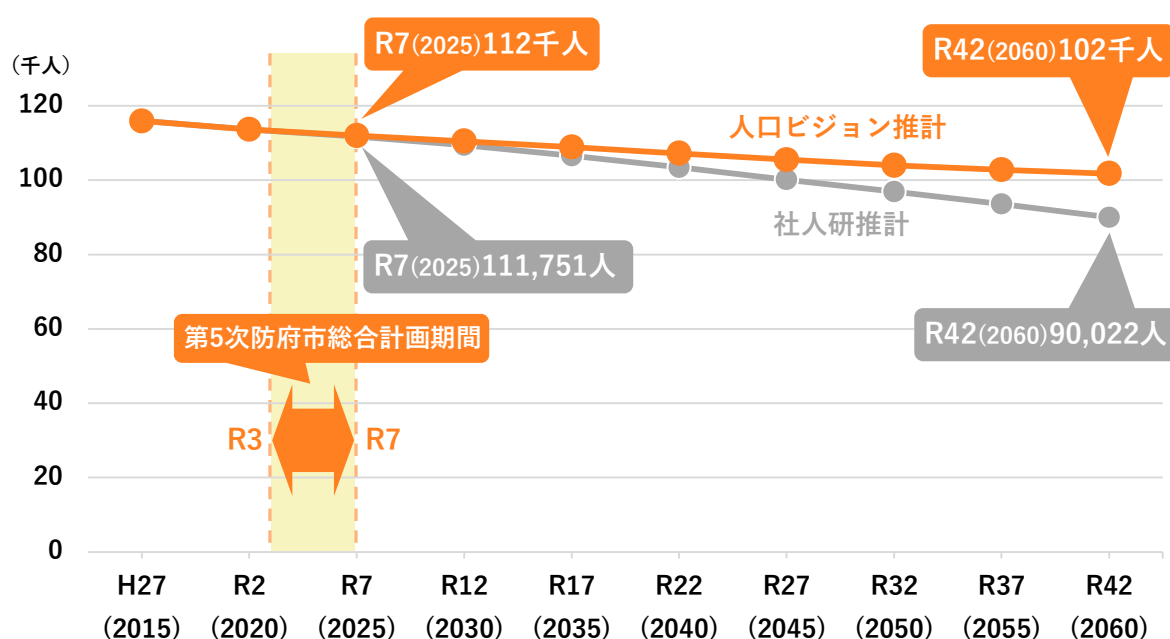
2-2-1 人口の推移（現況及び将来推計）

本市の人口は、平成7年の118,803人をピークに減少に転じ、令和42年（2060年）には国立社会保障・人口問題研究所の推計では約9万人に減少することが見込まれています。

人口ビジョンにおいては、出生率の向上や若者の減少に歯止めをかけることなどにより、令和42年（2060年）の人口について10万人を維持することを目指しています。



出典：第5次防府市総合計画「輝き！ほうふプラン」（令和3年3月）

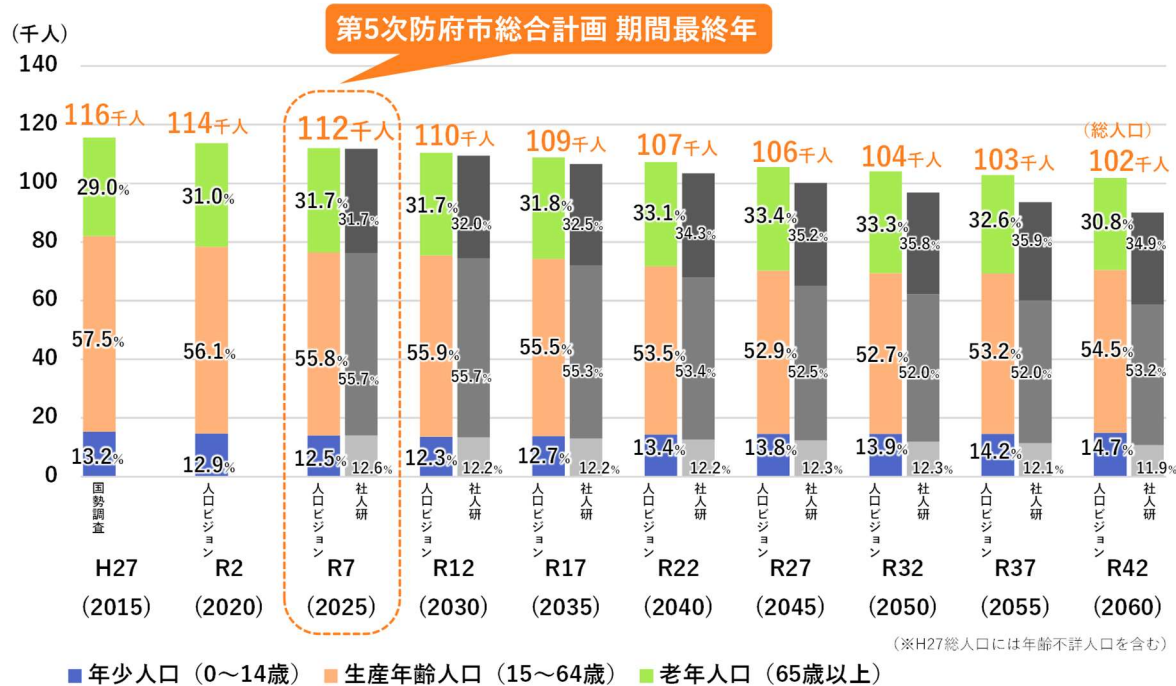


出典：第5次防府市総合計画「輝き！ほうふプラン」（令和3年3月）

2-2-2 年齢3区分別人口構成比

老年人口（65歳以上）の割合は、令和2年時点で31.0%であり、国立社会保障・人口問題研究所の推計では、令和42年（2060年）には約34.9%に上昇すると見込まれています。

防府市人口ビジョンでは、令和42年（2060年）の年齢構成比は、年少人口（0～14歳）を14.7%、年齢生産人口（15～64歳）を54.5%、老年人口（65歳以上）を30.8%と想定しています。



出典：第5次防府市総合計画「輝き！ほうふプラン」（令和3年3月）

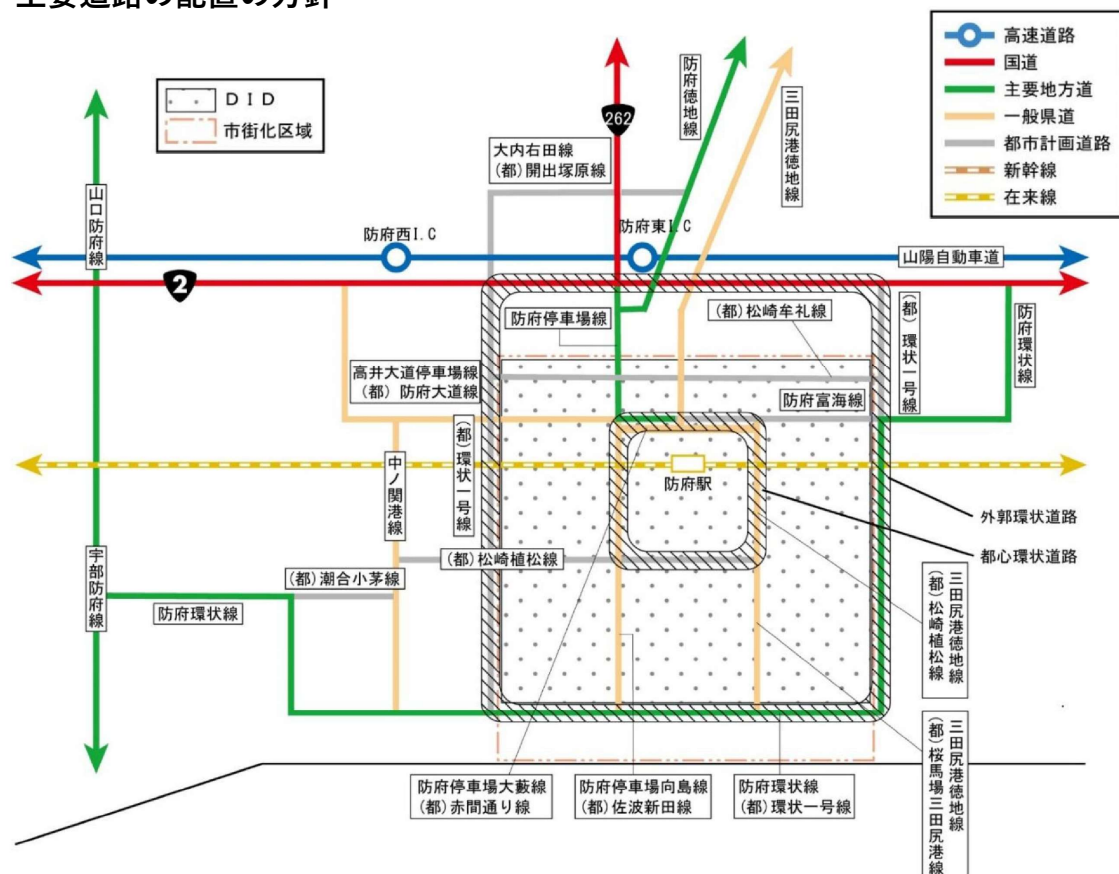
2-3 防府市におけるまちづくりの方向性

上位・関連計画から、都市計画道路に関連する整理を行います。

2-3-1 防府都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

(令和2年12月)

(1) 主要道路の配置の方針

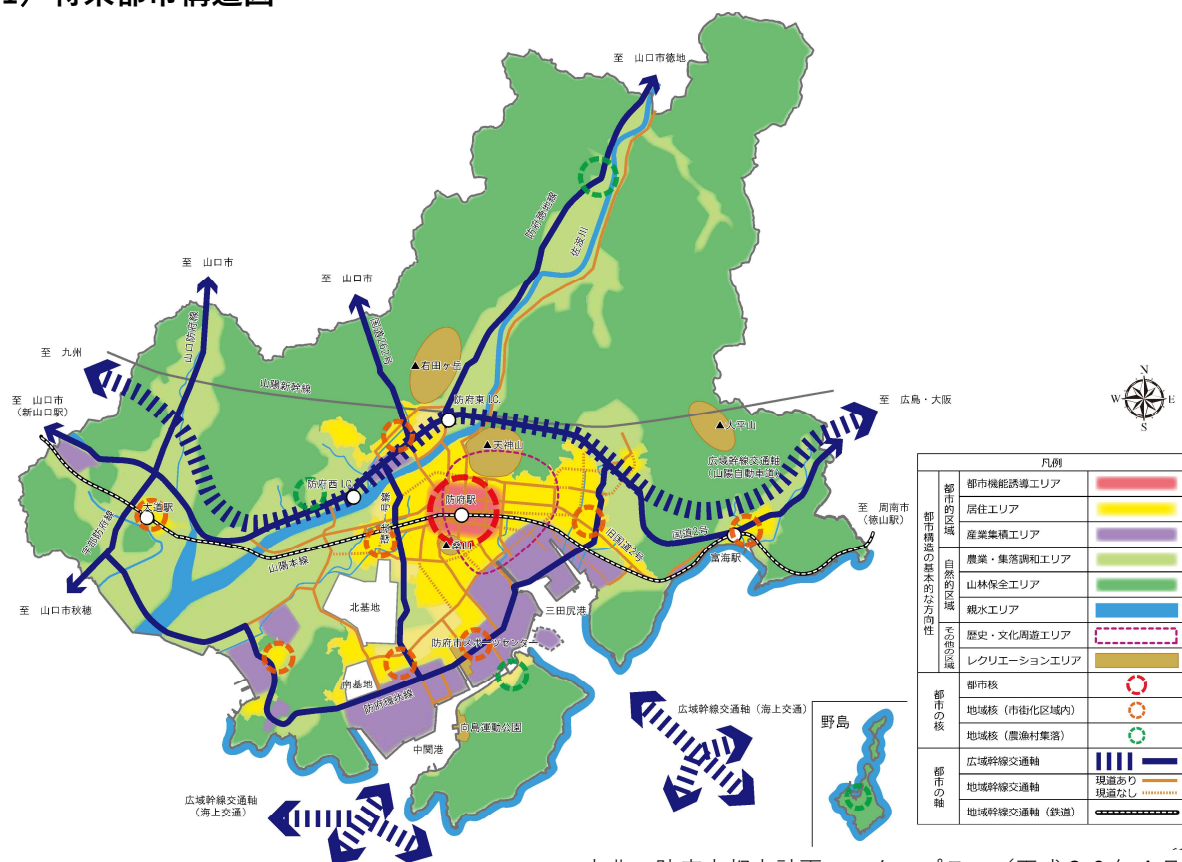


出典：防府都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（令和2年12月）

道路区分	配置の方針
広域幹線道路	● 周辺の都市拠点との連携を促進するため、広域幹線道路として山陽自動車道、国道 2 号、国道 262 号を位置づける。
地域幹線道路	● 周辺地域との交流・連携を促進する道路として、県道防府環状線、県道宇部防府線、県道山口防府線、県道防府徳地線及び県道三田尻港徳地線を位置づける。
都市内骨格道路	● 防府駅を中心とする中心市街地部を循環する都心環状道路として、県道防府停車場線、県道防府停車場向島線（（都）佐波新田線）、（都）防府富海線、（都）松崎植松線を位置づける。 ● 国道 2 号から沿岸部にかけて、既成市街地外周部を包括する外郭環状道路として、（都）環状一号線、（都）開出塚原線を位置づける。 ● その他、都市内の骨格を形成する道路として、県道大内右田線（（都）開出塚原線）、県道高井大道停車場線（（都）防府大道線）、県道防府停車場大藪線（（都）赤間通り線）、県道中ノ関港線、三田尻徳地線（（都）桜馬場三田尻港線）、（都）松崎牟礼線、（都）潮合小茅線、（都）新橋宮市線、（都）宮市天神前線を位置づける。

2-3-3 防府市都市計画マスタープラン（平成30年4月）

(1) 将来都市構造図



出典：防府市都市計画マスタープラン（平成30年4月）

(2) 交通施設等整備の基本的な方針

○基本的な考え方

県央部にふさわしい道路体系の確立を図るため、国道を主軸とする広域幹線道路や都市内幹線道路の体系的・計画的な整備を推進します。また、長期にわたり未着手となっている都市計画道路については、整備の有効性や実現性を踏まえ、路線機能の縮小・廃止等を整理し、都市計画道路の見直しを行います。

生活空間については、安全性や快適性の向上を図るため、生活道路における歩行者空間の確保や通行形態の見直しを推進します。

○主要施策の実施方針（道路整備）

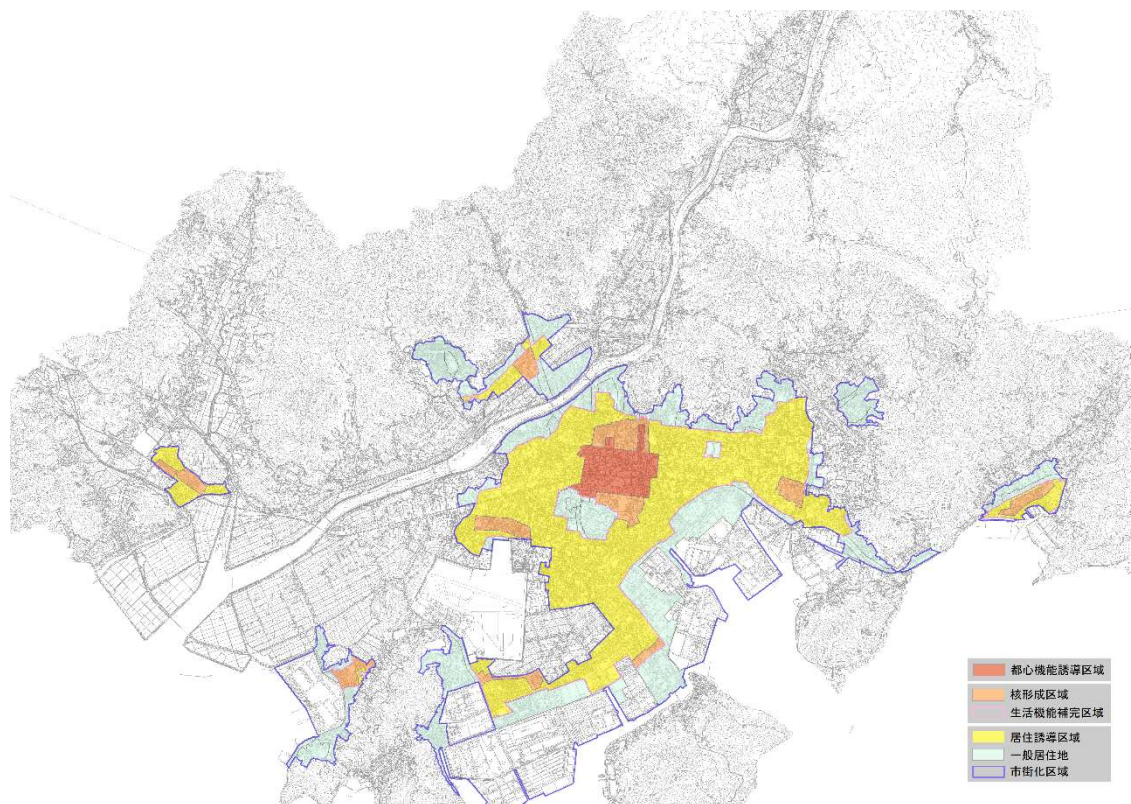
幹線道路については、国道2路線のうち、未改良区間のある「国道2号」については、全線整備の促進を積極的に働きかけていきます。また、環状機能をもち、臨海工業地帯と山陽自動車道や国道を結ぶ「都市計画道路環状一号線」の整備を促進し、連携する市内の各幹線道路の整備を図り、効率的な都市活動の基盤を確立します。

生活道路については、市街化区域を中心に道路の拡幅や一方通行の導入等の通行形態の見直し、歩行者空間の確保を図り、道路緑化、歩道の段差解消等、質の高い居住空間を目指した道路整備を推進します。

また、生活都心については、電線類の地中化や道路施設を含めた空間のデザイン、幹線道路における植樹帯の設置や街路樹の整備、人や自転車に配慮した歩道の整備等の道路環境の向上を図ります。

2-3-4 防府市立地適正化計画（令和 3 年 4 月）

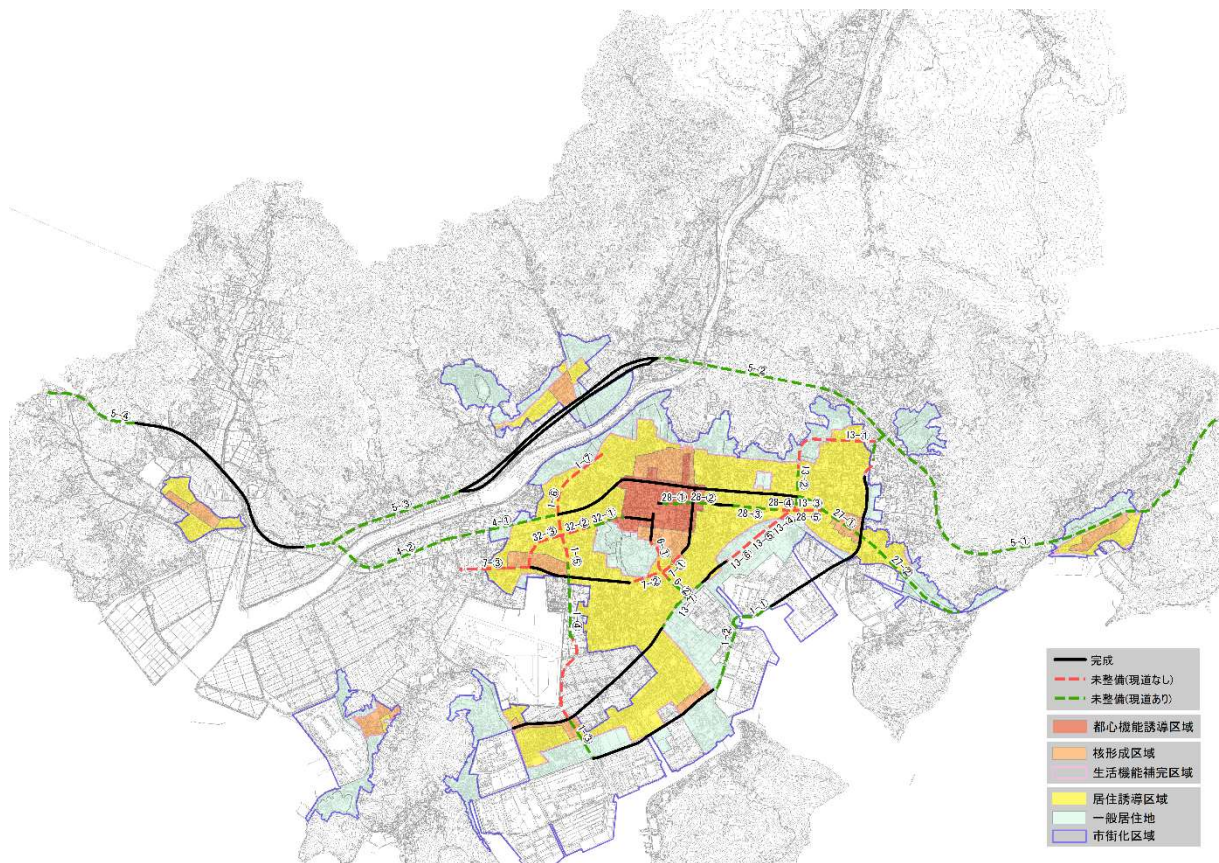
(1) 都心機能誘導区域・核形成区域・生活機能補完区域・居住誘導区域



資料：防府市資料

区分	概要
都心機能誘導区域	都市の魅力や拠点性を高めるために定める区域
核形成区域	多極ネットワーク構造の実現に向け各地域の拠点形成のために定める区域
生活機能補完区域	居住誘導区域の日常生活を支え、非常時の食料・電池等の供給源となる生活利便施設を維持・誘導していくため、居住誘導区域を補完する区域として定める区域
居住誘導区域	人口減少の中にあっても一定エリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導するために定める区域

《核形成区域を繋ぐ路線》



資料：防府市資料

2-4 都市計画道路見直しの必要性

本市の都市計画道路は約 45% が未完成であることに加え建築制限が長期化する一方、人口減少が進展し社会情勢が大きく変化していることから、これからの時代に即した道路交通体系の構築に向け、都市計画道路の見直しが必要となっています。

都市計画道路をとりまく課題とまちの将来像

都市計画 道路の課題	● 本市の都市計画道路（約 125.5km）のうち約 45%（56.7km）が未完成。 ● 過去 10 年間で完成した延長は約 2.8km であり、このままのペースで整備を進めた場合、全路線が完成するのに 200 年以上かかる計算となる。 ● ほぼ全ての未完成路線において都市計画決定から 30 年以上が経過しており、沿線土地所有者に対する建築制限が長期化している。
社会情勢 の変化	● 本市の人口は平成 7 年の約 11.9 万人をピークに減少に転じ、令和 42 年（2060 年）には、国立社会保障・人口問題研究所の推計で約 9 万人、防府市人口ビジョンの目標値で約 10 万人に減少することが予想されている。 ⇒将来人口推計では今から 40 年後には、9 万人から 10 万人まで減少することが予測されており、交通量も合わせて減少することが見込まれるため、人口や自動車交通量の減少に応じた持続可能な道路交通体系を構築する必要がある。
まちづくり の方向性	● 「防府市総合計画」等の上位・関連計画には、本市の将来像実現に向けて必要な道路ネットワークが示されている。 ● 防府市立地適正化計画では、持続可能な地域づくりの推進に向け、「都心機能誘導区域」や「居住誘導区域」等が示されている。 ⇒都市計画道路の見直しに際しては、まちづくりの将来像を踏まえて検討を行う必要がある。

まちづくりの将来像を踏まえた都市計画道路の見直しが必要

第3章 都市計画道路見直しの考え方

3-1 都市計画道路見直しの基本的な考え方

①本市の将来都市像を踏まえ、見直しを行います。

都市計画道路の見直しに際しては、本市の将来都市像を踏まえるとともに、関連する都市計画道路網全体の配置状況を考慮して検討を行います。

このため、「防府都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（令和 2 年 12 月）や「第 5 次防府市総合計画「輝き！ほうふプラン」」（令和 3 年 3 月）、「防府市都市計画マスタープラン」（平成 30 年 4 月）、「防府市立地適正化計画」（令和 3 年 4 月）等の上位・関連計画との整合を図りながら見直しを行います。

②「都市計画道路の見直し基本方針」（山口県）を基に、本市の実情に応じた見直しを行います。

山口県においては、平成 18 年 3 月に県内市町に対して、都市計画道路の見直しに関する基本的な考え方を「都市計画道路の見直し基本方針（山口県土木建築部都市計画課）」として示しています。

本市の都市計画道路の見直しは、山口県の見直し基本方針に基づき、より本市の実情に合った見直しができるように、各路線の位置づけや都市計画道路網全体の配置状況等、各路線の必要性を検証し、見直しの理由を明確にしながら進めるものとします。

③住民への情報提供に配慮し、住民の理解と合意形成に努めます。

都市計画道路は、住民や地域のまちづくりに与える影響が大きい都市施設であることから、その見直しに当たっては、道路の必要性や見直しの理由について住民への十分な情報提供を行い、合意形成に努めます。

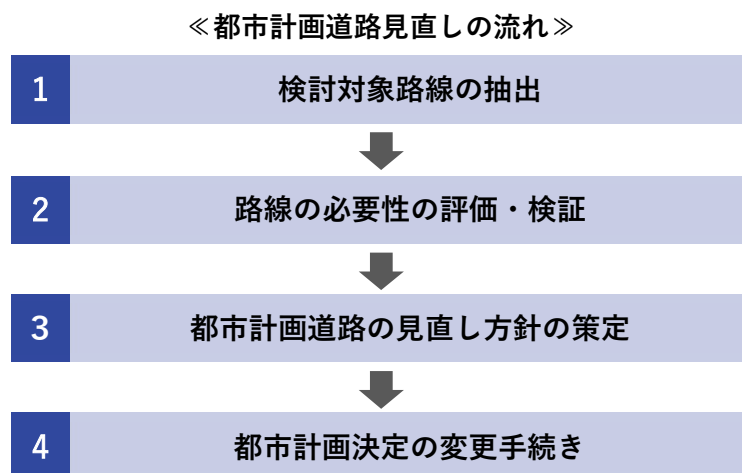
④防府市が主体となりつつ、関係機関との連携により見直しを進めます。

都市計画道路はネットワークとして機能を発揮するものであるため、見直しに当たっては、道路網全体での検討が必要となるとともに、整備の見通しや考え方について国や県、警察等の関係機関の間で十分に認識を共有する必要があります。

このため、地域の実情を最も良く把握している本市が主体となりつつ、各事業者及び予定道路管理者等の関係機関と連携し、調整を図りながら見直しを進めていきます。

3-2 都市計画道路見直しの流れ

都市計画道路の見直しについては、山口県における「都市計画道路の見直し基本方針」（平成 18 年 3 月）に基づき、以下の流れに沿って検討を行います。



3-3 検討対象路線の抽出

(1) 検討対象路線抽出の考え方

検討対象路線（区間）は、未整備区間を有するもののうち、以下のいずれかに該当する路線とします。

なお、ここでの都市計画道路の見直しに際しては、見直しの必要性が高く、広域的かつ多面的な観点から検証が必要な「幹線街路」を対象とするものとします。

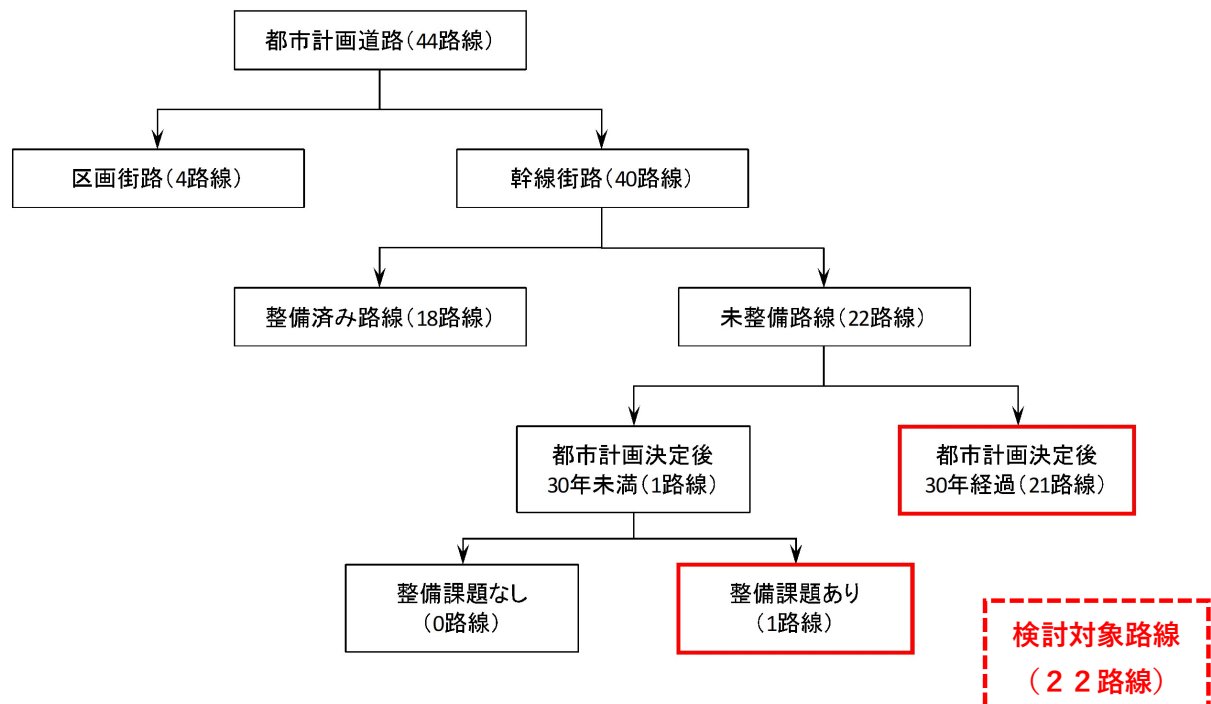
その他の「自動車専用道路」、「区画街路」、「特殊街路」については、特定の機能・目的を果たすため、もしくは局所的な土地利用に対応して決定されているため、本見直しの対象外としています。

《検討対象路線の抽出条件》

- ①計画決定から30年以上を経過したもの
- ②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
- ③地形的な要因等により道路構造上問題のあるもの
- ④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
- ⑤その他個別の課題を抱えているもの

(2) 検討対象路線の抽出

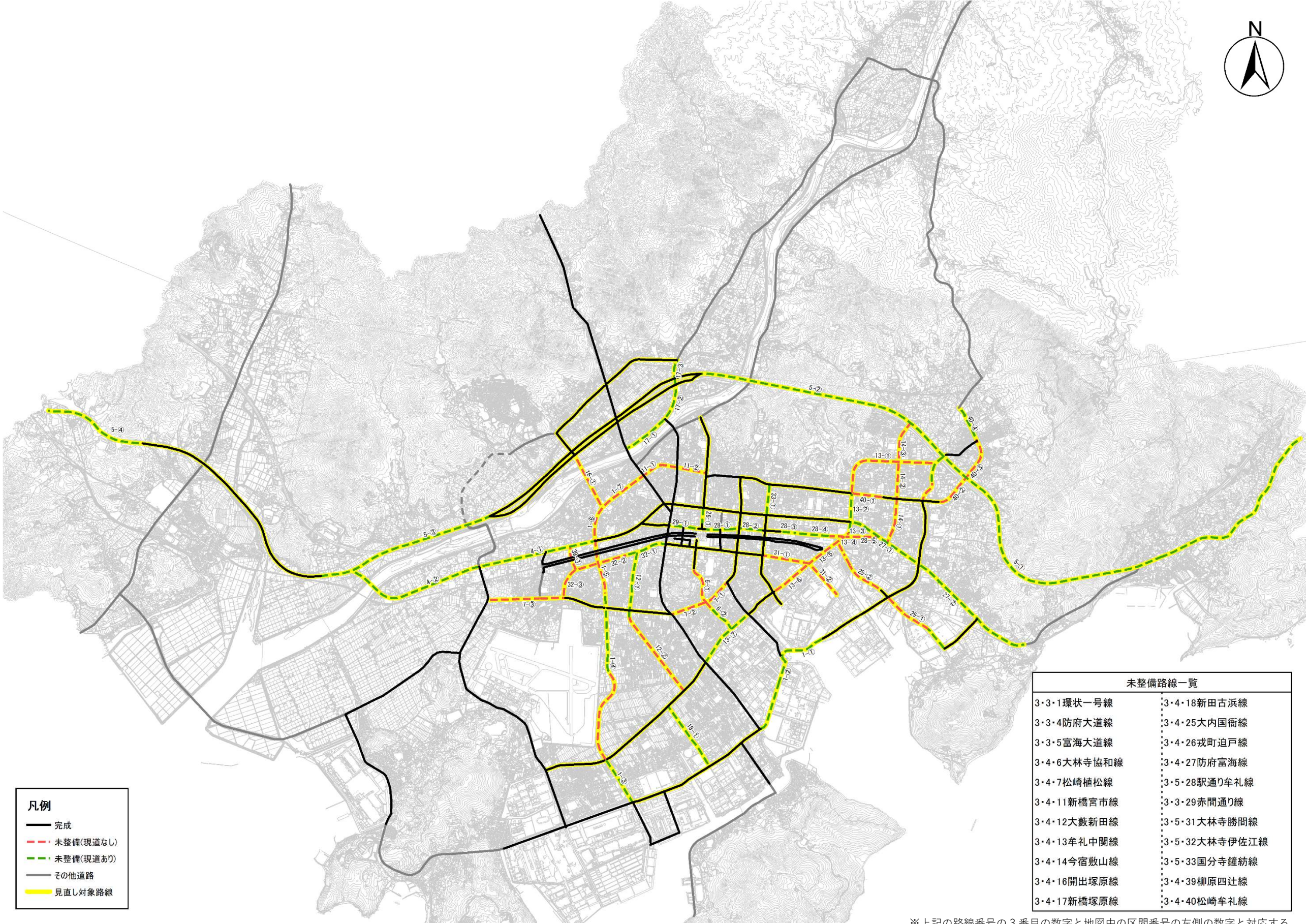
検討対象路線抽出の考え方にに基づき、本市の都市計画道路 44 路線のうち、22 路線が検討対象路線となりました。



＜ 検討対象路線一覧表 ＞

都市計画決定年次	経過年数	路線名
昭和 33 年	64 年	環状一号線、防府大道線、大林寺協和線、松崎植松線、新橋宮市線、牟礼中関線、戎町迫戸線、防府富海線、駅通り牟礼線、赤間通り線、大林寺勝間線、大林寺伊佐江線、国分寺鐘紡線、松崎牟礼線（14 路線）
昭和 48 年	48 年	富海大道線（1 路線）
昭和 50 年	46 年	大藪新田線（1 路線）
昭和 57 年	39 年	今宿敷山線、開出塚原線、新橋塚原線、新田古浜線、大内国衙線（5 路線）
平成 5 年	29 年	柳原四辻線（1 路線）

《検討対象路線位置図》

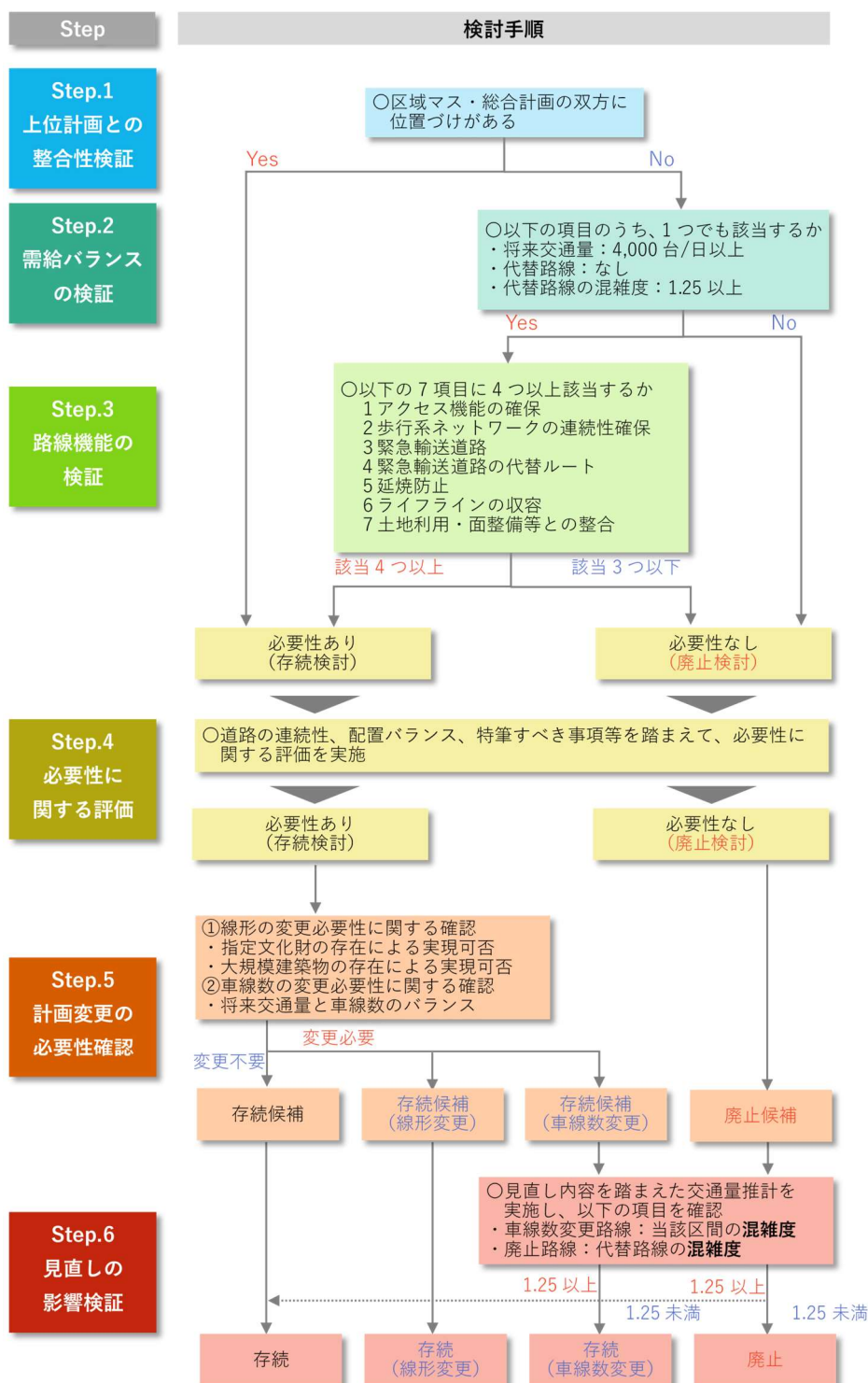


3-4 路線（区間）の必要性の評価・検証

(1) 必要性評価の流れ

路線（区間）の必要性評価においては、自動車交通機能に加え、歩行者動線や防災等の観点から都市計画道路が担うべき多面的な機能も踏まえつつ、以下の6つのステップにより検討を行います。

また、路線（区間）を、現行都市計画のまま整備を行う「存続」、線形の見直しを必要とする「存続（線形変更）」、幅員の見直しを必要とする「存続（車線数変更）」、必要性が認められず計画を廃止とする「廃止」路線（区間）の4つに区分します。



(2) 必要性評価の基準

前頁の「検討手順」における各項目の判断基準については、本市の特性を考慮し、下表のとおり設定しました。

《必要性評価基準》

STEP	評価の視点	存続必要性の判断基準
Step.1 上位計画との 整合性検証	上位計画との整合性	都市計画区域マスタープラン（山口県）に重要路線としての位置付けがある
		防府市総合計画に計画路線としての位置付けがある
Step.2 需給バランス の検証	自動車交通需要	計画交通量が 4,000 台/日以上である
	代替路線の有無	代替路線がなし
		代替路線はあるが、代替路線の混雑度が 1.25 以上である
Step.3 路線機能の検証	アクセス機能の確保	広域交通拠点や公共・公益拠点等への主要アクセスルートとして機能する
	歩行系ネットワークの連続性確保	小学校が近接している（500m 以内）
	防災ネットワークの形成	災害時の緊急輸送道路に指定されている
		緊急輸送道路の代替ルートとして機能する
	延焼防止	防火地域、準防火地域、市街地等において延焼防止機能の確保が期待できる
	ライフラインの収容	公共下水道整備計画等に位置付けられている
	土地利用・面整備等との整合	立地適正化計画の誘導区域に含まれる
Step.4 必要性に関する評価	路線の必要性に関する評価	上記の個別評価結果に対し、都市全体の道路網（ネットワークの連続性等）の観点や特筆すべき事項を踏まえ、路線の必要性を総合的に判断
Step.5 計画変更の必要性確認	線形変更の必要性	文化財保護法や条例に基づく指定文化財等の存在を踏まえ整備の実現は可能か
		大規模建築物の存在を踏まえ整備の実現は可能か
	車線数変更の必要性	将来交通量と車線数のバランスは適正か
Step.6 見直しの影響 検証	廃止区間の影響	廃止区間の代替路線の混雑度が 1.25 未満か
	車線数変更区間の影響	車線数変更区間の混雑度が 1.25 未満か

第4章 都市計画道路の見直し方針

4-1 見直し方針の概要

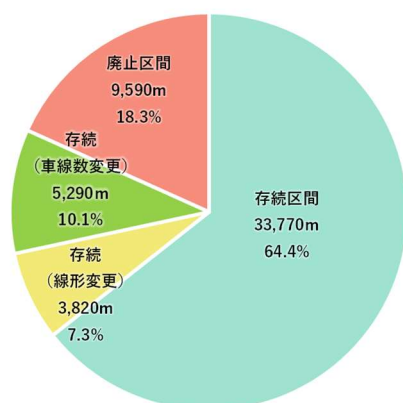
検討対象路線の全 22 路線（59 区間）について、前頁の必要性評価フローに基づき見直し方針の検討を行ったところ、存続区間が 34 区間、存続区間（線形変更）7 区間、存続区間（車線数変更）5 区間、廃止区間が 13 区間となりました。

《見直し方針の概要》

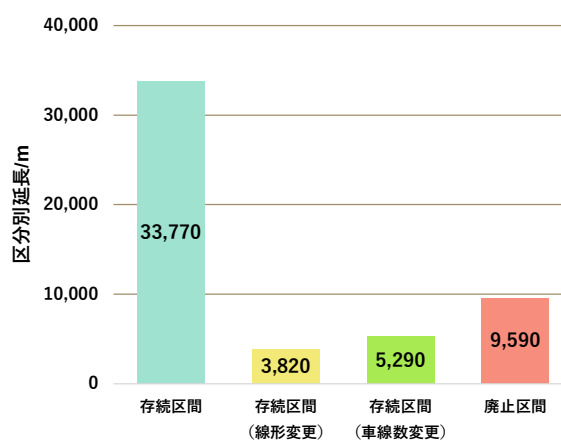
区分	区間数	延長	延長割合
存続区間	34	33,770m	64.4%
存続区間（線形変更）	7	3,820m	7.3%
存続区間（車線数変更）	5	5,290m	10.1%
廃止区間	13	9,590m	18.3%
合 計	59 区間	※ ₁ 52,470m	※ ₂ 100%

存続区間	現行都市計画のまま、計画の具体化に向けて関係機関との協議・調整を進めていく区間
存続区間（線形変更）	未整備の要因となっている課題を解決するため、線形を変更した上で、計画の具体化に向けて関係機関との協議・調整を進めていく区間
存続区間（車線数変更）	現在、また将来の交通量需要に合わせるため、車線数を変更した上で、計画の具体化に向けて関係機関との協議・調整を進めていく区間
廃止区間	都市計画の廃止手続きに向けて、住民説明会の実施や関係機関との協議・調整を進めていく区間

《区別延長割合》



《区別延長》



※₁ 未整備区間 56,720m から事業中区間 4,250m を除いた延長が見直し対象

※₂ 少数第二位を四捨五入して表記しているため、それぞれの割合を足し合わせた時に 100% にならない

4-2 路線別の判定結果

必要性評価フローに基づき判定を行った路線別の見直し方針は、以下に示すとおりです。

《路線別判定結果》

路線番号			路線名	代表幅員 (m)	計画延長 (m)	車線数	未整備延長 (m)	経過年数	見直し方針
区分	規模	番号							
3	3	1	環状一号線	22.0	12,970	4	7,255	64年	存続（一部区間車線数変更）
3	3	4	防府大道線	25.0	5,460	2	3,720	64年	存続
3	3	5	富海大道線	20.5	22,240	4	15,350	48年	存続
3	4	6	大林寺協和線	18.0	1,520	2	1,120	64年	存続
3	4	7	松崎植松線	18.0	4,720	2	2,030	64年	存続
3	4	11	新橋宮市線	16.0	930	2	930	64年	廃止
3	4	12	大藪新田線	16.0	2,290	2	2,290	46年	存続・廃止
3	4	13	牟礼中関線	16.0	7,930	2	4,540	64年	存続（一部区間線形変更）・廃止
3	4	14	今宿敷山線	16.0	1,820	2	1,820	39年	廃止
3	4	16	開出塚原線	16.0	3,440	2	810	39年	存続
3	4	17	新橋塚原線	16.0	1,620	2	1,450	39年	存続
3	4	18	新田古浜線	16.0	1,050	2	1,050	39年	廃止
3	4	25	大内国衙線	16.0	2,880	2	2,010	39年	存続（一部区間線形変更）
3	4	26	戎町迫戸線	16.0	1,630	2	255	64年	存続
3	4	27	防府富海線	16.0	5,310	2	3,095	64年	存続
3	4	28	駅通り牟礼線	12.0	2,580	2	2,330	64年	存続・廃止
3	4	29	赤間通り線	25.0	870	2	410	64年	存続
3	4	31	大林寺勝間線	12.0	2,260	2	1,300	64年	存続（線形変更）
3	4	32	大林寺伊佐江線	12.0	2,250	2	1,840	64年	存続・廃止
3	4	33	国分寺鐘紡線	12.0	1,840	2	440	64年	存続
3	4	39	柳原四辻線	16.0	330	2	330	29年	廃止
3	4	40	松崎牟礼線	16.0	5,210	2	2,345	64年	存続
合計					91,150		56,720		

※未着手路線（全線未整備）を着色により表記

資料：防府市資料（R4.4.1 現在）

4-3 区間別の判定結果

必要性評価フローに基づき判定を行った区間別の見直し方針は、次頁に示すとおりです。

4-3-1 ステップ別評価結果一覧表

路線（区間）別、ステップ別の評価結果を次頁以降に示します。

《ステップ別評価結果一覧表 (1/4)》

路線名	区間No.	Step.1 上位計画	Step.2 需給バランス	Step.3 路線機能	Step.4 必要性の評価		Step.5 計画変更の必要性確認		Step.6 見直しの影響検証
		判定	判定	判定	評価	補足	判定	補足	判定
環状一号線	1-①	○		→	有 (存続検討)	判定準拠	存続候補		存続
	1-②	○		→	有 (存続検討)	判定準拠	存続候補		存続
	1-③	○		→	有 (存続検討)	判定準拠	存続候補 (車線数変更)	計画交通量に対し車線数が過剰のため、車線数を4車線⇒2車線に変更。	存続 (車線数変更)
	1-④	○		→	有 (存続検討)	判定準拠	存続候補 (車線数変更)		存続 (車線数変更)
	1-⑤	×	○	○	有 (存続検討)	判定準拠	存続候補 (車線数変更)		存続 (車線数変更)
	1-⑥	×	○	○	有 (存続検討)	判定準拠	存続候補 (車線数変更)		存続 (車線数変更)
	1-⑦	×	○	○	有 (存続検討)	判定準拠	存続候補 (車線数変更)		存続 (車線数変更)
防府大道線	4-①	○		→	有 (存続検討)	判定準拠	存続候補		存続
	4-②	○		→	有 (存続検討)	判定準拠	存続候補		存続
富海大道線	5-①	○		→	有 (存続検討)	判定準拠	存続候補		存続
	5-②	○		→	有 (存続検討)	判定準拠	存続候補		存続
	5-③	○		→	有 (存続検討)	判定準拠	存続候補		存続
	5-④	○		→	有 (存続検討)	判定準拠	存続候補		存続
大林寺協和線	6-①	×	○	○	有 (存続検討)	判定準拠	存続候補		存続
	6-②	×	○	○	有 (存続検討)	判定準拠	存続候補		存続
松崎植松線	7-①	×	○	○	有 (存続検討)	判定準拠	存続候補		存続
	7-②	×	○	○	有 (存続検討)	判定準拠	存続候補		存続
	7-③	○		→	有 (存続検討)	判定準拠	存続候補		存続
新橋宮市線	11-①	×	×	→	無 (廃止検討)	判定準拠	廃止候補		廃止
	11-②	×	×	→	無 (廃止検討)	判定準拠	廃止候補		廃止
大藪新田線	12-①	×	○	○	有 (存続検討)	判定準拠	存続候補		存続
	12-②	×	×	→	無 (廃止検討)	判定準拠	廃止候補		廃止

《ステップ別評価結果一覧表 (2/4) 》

路線名	区間No.	Step.1 上位計画 判定		Step.2 需給バランス 判定		Step.3 路線機能 判定		Step.4 必要性の評価		Step.5 計画変更の必要性確認		Step.6 見直しの影響検証	
		判定		判定		判定		評価	補足	判定	補足	判定	
牟礼中関線	13-①	×	×	×	×	→	→	無 (廃止検討)	判定準拠	廃止候補		廃止	
	13-②	×	×	○	○	×	×	無 (廃止検討)	判定準拠	廃止候補		廃止	
	13-③	×	×	○	○	×	×	有 (存続検討)	牟礼地域、勝間地域、華浦地域を通過し、市東部から中心部および南部を結ぶ路線として必要性が高いため、存続検討とする。	存続候補 (線形変更)	文化財及び大規模建築物が存在するため、線形変更。	存続 (線形変更)	
	13-④	×	×	○	○	×	×	有 (存続検討)		存続候補 (線形変更)	文化財が存在するため、線形変更。	存続 (線形変更)	
	13-⑤	×	×	○	○	○	○	有 (存続検討)	判定準拠	存続候補 (線形変更)	文化財が存在するため、線形変更。	存続 (線形変更)	
今宿敷山線	13-⑥	×	×	○	○	×	×	有 (存続検討)	牟礼地域、勝間地域、華浦地域を通過し、市東部から中心部および南部を結ぶ路線として必要性が高いため、存続検討とする。	存続候補 (線形変更)	当該区間に文化財等はないが、区間③～⑤に合わせて線形変更。	存続 (線形変更)	
	13-⑦	×	×	○	○	×	×	有 (存続検討)		存続候補		存続	
	14-①	×	×	×	×	→	→	無 (廃止検討)	判定準拠	廃止候補		廃止	
開出塚原線	14-②	×	×	×	×	→	→	無 (廃止検討)	判定準拠	廃止候補		廃止	
	14-③	×	×	×	×	→	→	無 (廃止検討)	判定準拠	廃止候補		廃止	
	16-①	×	×	○	○	○	○	有 (存続検討)	判定準拠	存続候補		存続	
新橋塚原線	17-①	×	×	○	○	×	×	有 (存続検討)	2車線の車道が整備されているが、歩道整備の必要性が高いため、存続検討とする。	存続候補		存続	
	17-②	×	×	○	○	×	×	有 (存続検討)		存続候補		存続	
	17-③	×	×	○	○	×	×	有 (存続検討)		存続候補		存続	
新田古浜線	18-①	×	×	○	○	○	○	無 (廃止検討)	必要とされる路線機能は現道において充足 (車道2車線・両側歩道あり) しているため、廃止検討とする。	廃止候補		廃止	

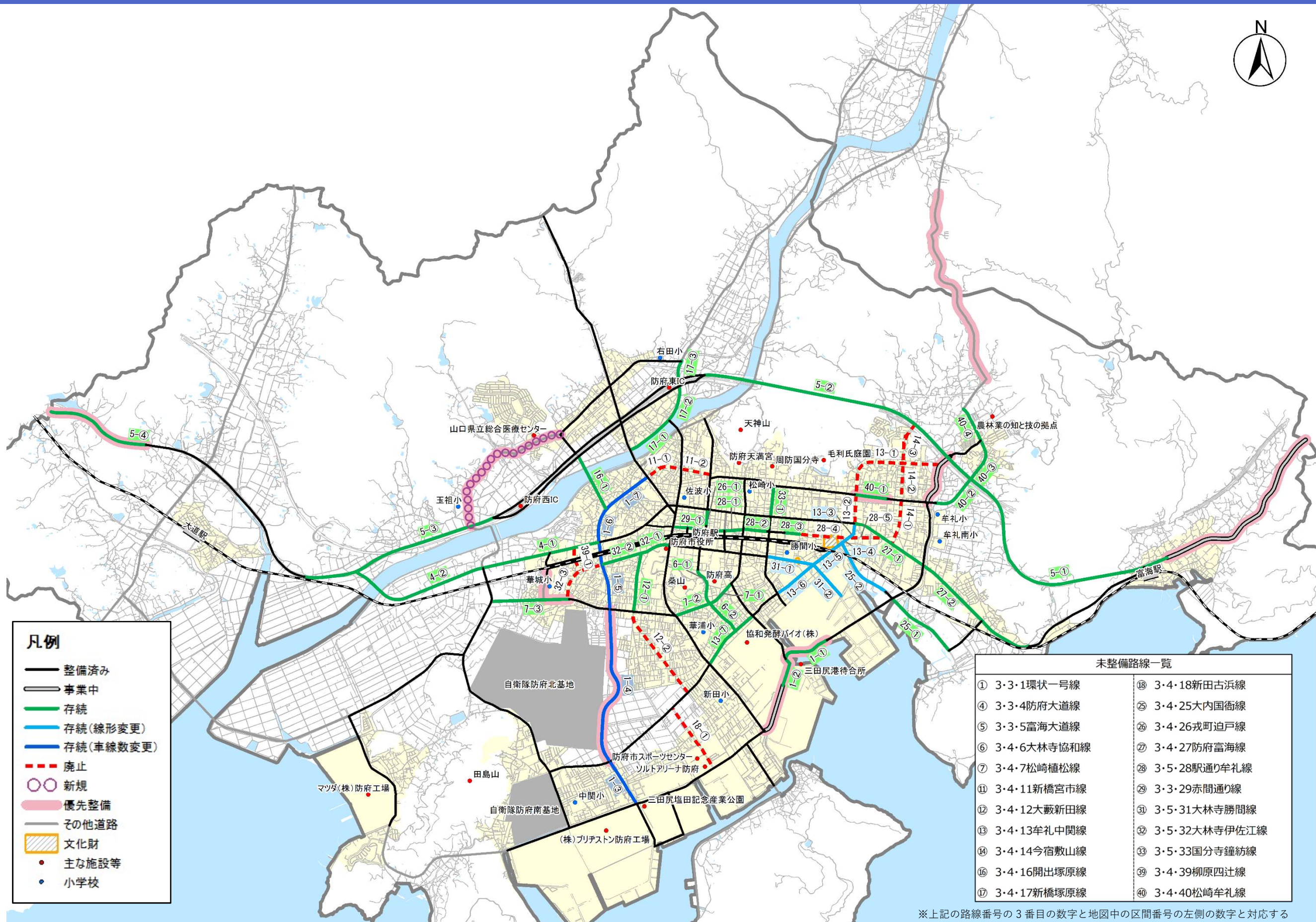
《ステップ別評価結果一覧表 (3/4) 》

路線No	路線名	区間No	Step.1 上位計画	Step.2 需給バランス	Step.3 路線機能	Step.4 必要性の評価		Step.5 計画変更の必要性確認		Step.6 見直しの影響検証
			判定	判定	判定	評価	補足	判定	補足	判定
3・4・25	大内国衙線	25-①	×	○	×	有 (存続検討)	交通需要が少ないが、産業・業務候補地を通過し、物流効率化に資する路線であるため、存続検討とする。	存続候補		存続
		25-②	×	○	×	有 (存続検討)	計画交通量は乏しいが、牟礼中間線線形の見直しに際し、代替路線となるため、存続検討とする。	存続候補 (線形変更)	文化財及び大規模建築物が存在するため、線形変更。	存続 (線形変更)
3・4・26	戎町迫戸線	26-①	×	○	○	有 (存続検討)	判定準拠	存続候補		存続
3・4・27	防府富海線	27-①	×	○	○	有 (存続検討)	判定準拠	存続候補		存続
		27-②	×	○	○	有 (存続検討)	判定準拠	存続候補		存続
		28-①	×	○	○	有 (存続検討)	判定準拠	存続候補		存続
		28-②	×	○	○	有 (存続検討)	判定準拠	存続候補		存続
3・5・28	駅通り牟礼線	28-③	×	○	○	有 (存続検討)	判定準拠	存続候補		存続
		28-④	×	×	⇄	無 (廃止検討)	判定準拠	廃止候補		廃止
		28-⑤	×	×	⇄	無 (廃止検討)	判定準拠	廃止候補		廃止
		29-①	×	○	○	有 (存続検討)	判定準拠	存続候補		存続
3・3・29	赤間通り線	31-①	×	○	○	有 (存続検討)	判定準拠	存続候補 (線形変更)	大規模建築物が存在するため、線形変更。	存続 (線形変更)
3・5・31	大林寺勝間線	31-②	×	○	×	有 (存続検討)	防府駅・市中心部から市東部のイオンタウン、工業地域、道の駅(潮彩市場)を結ぶ路線であり、代替路線もなく必要性が高いため、存続検討とする。	存続候補 (線形変更)	当該区間に文化財等はないが、区間①に合わせて線形変更。	存続 (線形変更)

《ステップ別評価結果一覧表（4/4）》

路線名	区間No.	Step.1 上位計画	Step.2 需給バランス	Step.3 路線機能	Step.4 必要性の評価		Step.5 計画変更の必要性確認		Step.6 見直しの影響検証
		判定	判定	判定	評価	補足	判定	補足	判定
大林寺伊佐江線	32-①	×	○	○	有（存続検討）	判定準拠	存続候補		存続
	32-②	×	○	○	有（存続検討）	判定準拠	存続候補		存続
	32-③	×	×	→	無（廃止検討）	判定準拠	廃止候補		廃止
国分寺鐘紡線	33-①	×	○	○	有（存続検討）	判定準拠	存続候補		存続
柳原四辻線	39-①	×	×	→	無（廃止検討）	判定準拠	廃止候補		廃止
松崎牟礼線	40-①	○	→	→	有（存続検討）	判定準拠	存続候補		存続
	40-②	×	○	×	有（存続検討）	交通需要が高く、ネットワーク連続性を確保するため、存続検討路線とする。	存続候補		存続
	40-③	×	×	→	有（存続検討）	防府天満宮や毛利邸等と阿弥陀寺を結ぶ主要観光ルートであり、ネットワークの連続性を確保するため、存続とする。	存続候補		存続
	40-④	○	→	→	有（存続検討）	判定準拠	存続候補		存続

4-4 防府都市計画道路見直し方針図



4-5 各路線の見直し方針

路線No.	路線名	区間 番号	見直しの方向	理由
3・3・1	環状一号線	1-①	存続	外郭環状道路として位置づけられた主要な道路であり、前後区間の4車線整備が完了しているため、存続とする。
		1-②	存続	
		1-③	存続 (車線数変更)	
		1-④	存続 (車線数変更)	
		1-⑤	存続 (車線数変更)	
		1-⑥	存続 (車線数変更)	
		1-⑦	存続 (車線数変更)	
3・3・4	防府大道線	4-①	存続	都市内骨格道路として位置づけられた主要な道路であり、歩道整備の必要性は高いことから存続とする。
		4-②	存続	
3・3・5	富海大道線	5-①	存続	広域幹線道路として位置づけられた主要な道路であり、将来の交通需要も極めて高い一方、代替する道路も存在しないため存続とする。
		5-②	存続	
		5-③	存続	
		5-④	存続	
3・4・6	大林寺協和線	6-①	存続	交通機能や空間機能の必要性が高い一方、他路線による代替が困難であることから存続とする。
		6-②	存続	
3・4・7	松崎植松線	7-①	存続	都心環状道路として位置づけられた主要な道路であり、一部区間では前後区間が整備されていることに加え、歩道整備の必要性も高いため、存続とする。
		7-②	存続	
		7-③	存続	
3・4・11	新橋宮市線	11-①	廃止	交通需要が少なく、市道新橋迫戸線による代替も可能であるため、廃止とする。
		11-②	廃止	
3・4・12	大藪新田線	12-①	存続	一定の交通需要が認められることに加え、路線の機能面における必要性も高いため、存続とする。
		12-②	廃止	交通需要が少なく、また歩道整備の必要性も一定程度に留まるため、廃止とする。

路線No.	路線名	区間 番号	見直しの方向	理由
3・4・13	牟礼中関線	13-①	廃止	交通需要が極めて低く、整備が進んでいる 3・3・1 環状一号線及び3・4・40 松崎牟礼 線への代替も可能であるため、廃止とする。
3・4・13	牟礼中関線	13-②	廃止	計画交通量が少なく、路線の機能面における 必要性も低いため、廃止とする。
		13-③	存続 (線形変更)	国道2号と臨海港地域を結ぶネットワークと して必要性も高く、他路線による代替も困難 であることから存続とする。
		13-④	存続 (線形変更)	
		13-⑤	存続 (線形変更)	
		13-⑥	存続 (線形変更)	周防国府跡、国指定史跡 周防国衙跡船所・浜 ノ宮を通過するため、線形の見直しが必要で ある。
		13-⑦	存続	前後区間が完成しており、歩道ネットワーク の連続性を確保するため存続とする。
3・4・14	今宿敷山線	14-①	廃止	交通需要が少なく、他路線による代替も可能 であるため、廃止とする。
		14-②	廃止	
		14-③	廃止	
3・4・16	開出塚原線	16-①	存続	外郭環状道路として位置づけられた主要な道 路であり、将来の交通需要も十分に認められ ることから存続とする。
3・4・17	新橋塚原線	17-①	存続	本区間は2車線の車道が整備されているが、 歩道整備の必要性が高いことから、存続とす る。
		17-②	存続	
		17-③	存続	
3・4・18	新田古浜線	18-①	廃止	市の防災拠点に指定されているソルトアリー ナへのアクセス道路であるが、既に2車線・ 両側歩道が整備されており、必要とされる路 線機能は現道において充足しているため、廃 止とする。
3・4・25	大内国衙線	25-①	存続	周辺に工場が立地することに加え、産業・業 務の候補地を通過し、物流効率化に資する路 線である点を踏まえ、存続とする。
		25-②	存続 (線形変更)	周防国府跡及び周防国衙跡・東南隅を通過す るため、線形見直しが必要である。
3・4・26	戎町迫戸線	26-①	存続	防府駅を起点に北に位置し、市の玄関口とし てふさわしい道路としての機能を有するた め、存続とする。
3・4・27	防府富海線	27-①	存続	本区間は、整備の必要性が高いことから存続 とする。
		27-②	存続	

路線No.	路線名	区間 番号	見直しの方向	理由
3・5・28	駅通り牟礼線	28-①	存続	防府駅の東側に位置し、市の玄関口として、また集客施設である防府市公会堂や沿道施設へのアクセス路として歩道整備の必要性が高いため、存続とする。
		28-②	存続	
		28-③	存続	
		28-④	廃止	交通需要が低く、代替も可能であることに加え、対象区間に保存すべき文化財があるため廃止とする。
		28-⑤	廃止	
3・3・29	赤間通り線	29-①	存続	防府駅を起点に西に位置し、市の玄関口としてふさわしい道路として整備するため、存続とする。
3・5・31	大林寺勝間線	31-①	存続 (線形変更)	交通需要が高いことに加え、代替路線も存在せず、勝間小学校と近接にある路線であることから存続とする。 文化財(防府御旅所)を通過するため、線形の見直しが必要である。
		31-②	存続 (線形変更)	
3・5・32	大林寺伊佐江線	32-①	存続	市役所や防府駅みなとぐちへのアクセス路として整備の必要性が高く、代替も存在しないため、存続とする。
		32-②	存続	
		32-③	廃止	一定の整備の必要性が認められるものの、代替路線が存在するため、廃止とする。
3・5・33	国分寺鐘紡線	33-①	存続	松崎小学校に近接する住居系用途地域に位置し、歩行系ネットワーク形成の必要性が高いため、存続とする。
3・4・39	柳原四辻線	39-①	廃止	交通需要が少なく、他路線による代替も可能であるため、廃止とする。
3・4・40	松崎牟礼線	40-①	存続	国道2号～防府天満宮へのアクセス路として機能する他、いずれの区間も計画交通量が多いことを考慮し、存続とする。
		40-②	存続	
		40-③	存続	防府天満宮や毛利邸等と阿弥陀寺を結ぶ主要観光ルートであり、ネットワークの連続性を確保するため、存続とする。
		40-④	存続	「防府・未来へのネットワーク」において、位置付けられた道路であるため存続とする。

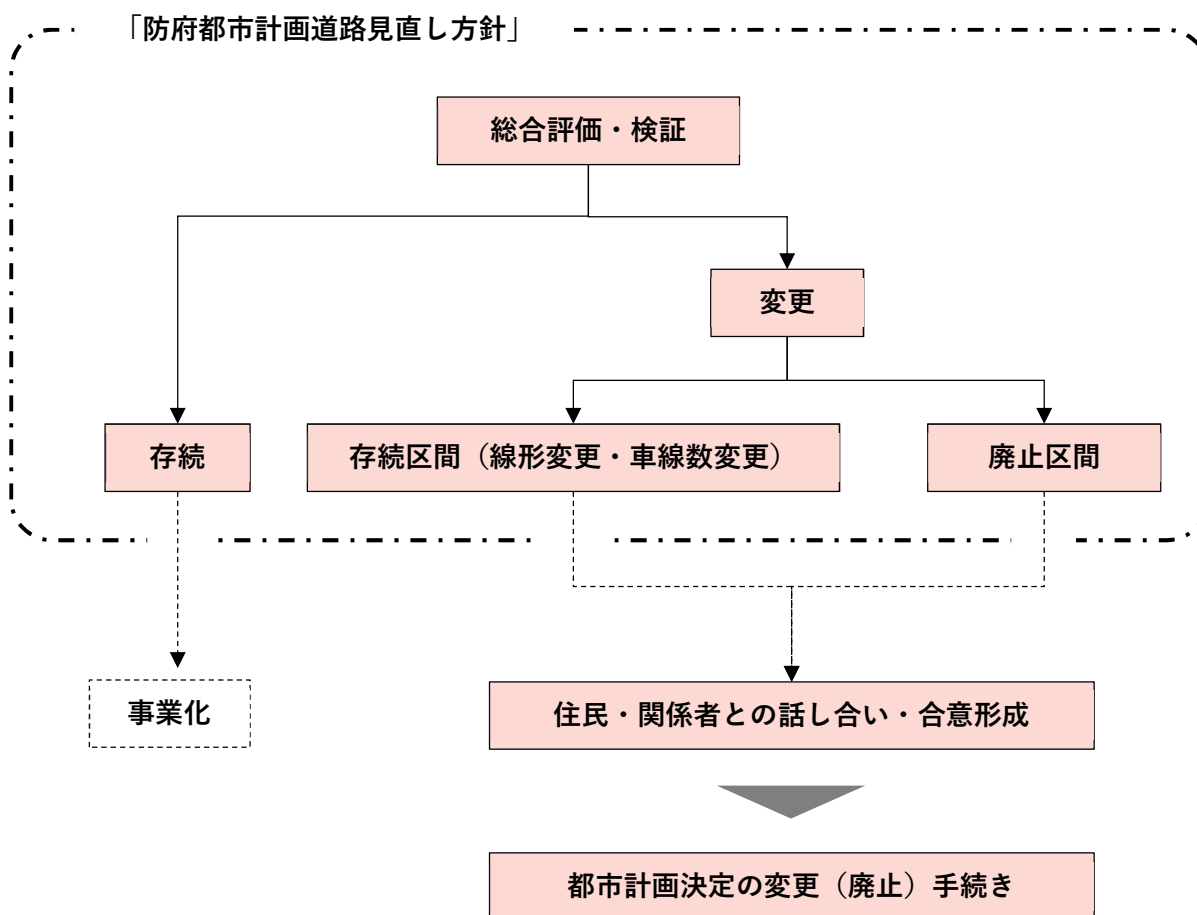
今後の進め方

今後は、都市計画道路の見直し方針に沿って、路線毎に住民、関係者の皆様との協議等を行うとともに、市民の皆様への情報提供・合意形成に努めてまいります。

今回の検証の結果、「存続」となった路線・区間については、事業化を進めてまいります。

「存続（線形変更・車線数変更）」又は「廃止」となった路線・区間については、住民や関係者の方々より幅広く意見をいただき、合意形成を図りながら、都市計画決定の変更に向けた法定手続きを進めていきます。

《▼今後の進め方》



用語解説

(1) 用語解説一覧

	用語	説明
あ	アクセス機能	都市計画道路の交通機能の一つで、沿道の土地利用のための出入り、自動車の駐停車、貨物の積み卸し等の沿道サービス機能。
え	沿線土地所有者	道路に面した土地の所有者。
か	外郭環状道路	都心（中心市街地）を環状に連絡する道路。
	概成済み	改良済以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（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）を有する区間。
	環状機能	都心の中心地域から、市街地または周辺都市に向かって放射状に延びた道路を環状に連絡する機能。
	幹線街路	都市計画道路の種別の一つで、交通機能により分類される。 幹線街路はさらに、主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街路に区分される。
き	基本単位区	国勢調査において、結果を利用できるように、市町村を細分化（学校区、町丁・字など）した地域単位。
	緊急輸送道路	災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する基幹的な道路。
く	空間機能	都市計画道路の機能の一つで、日照等の都市環境保全のための機能や、避難・救援のための通路や延焼防止のための機能あるいは公共交通やライフラインを収容する機能。
	区画街路	街区や宅地外郭を形成する、日常生活に密着した道路であり、街区内の交通を集散させるとともに、宅地への出入り交通を処理する。
け	計画交通量	道路計画・設計を行う路線に対して、将来通行する1年間の平均日交通量。
	建築制限	都市計画が決定されることにより、土地所有者等の権利者に加えられる制限（都市計画制限）の一つ。ここでは、都市計画法第53条での都市計画施設等の区域内における建築の規制のこと。
	検討対象路線	都市計画道路のうち、見直し検討の対象とする路線。
こ	交通機能	都市計画道路の機能の一つで、人や物資の移動の空間としての機能（トラフィック機能）と沿道の土地利用のための、出入り、自動車の駐停車、貨物の積み卸し等の沿道サービス機能（アクセス機能）のこと。
	交通容量	ある道路条件と交通条件の下で、一定の時間内に道路の断面を通過することが期待できる自動車の最大数を示す。
	国立社会保障・人口問題研究所	人口・世帯数の将来推計や社会保障費に関する統計の作成・調査研究などを行う、厚生労働省の政策研究機関。
	混雑度	道路の交通容量に対する交通量の比。 【数値の目安】 1.0未満：昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる 1.0～1.25：昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間（ピーク時間）続くが、何時間も混雑が連続する可能性は非常に小さい

	用語	説明
		1.25~1.75：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
し	市街化区域	すでに市街地を形成している区域及びおおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。
	市街化調整区域	都市計画法に基づく都市計画区域のうち、市街化を抑制する区域。（都市計画法第 7 条第 3 項） 市街化調整区域内では、農林漁業用の建物や、一定規模以上の計画的な開発を除き開発は制限される。（都市計画法第 29 条、34 条）
	自動車専用道路	都市計画道路の種別の一つで、専ら自動車の交通の用に供する道路で、広域交通を大量かつ高速に処理するもの。
	車線数変更（見直し）	将来交通量を踏まえ、都市計画道路の車線数を変更すること。
	主要幹線街路	幹線街路のうち、都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携し都市に出入りする交通や都市内の重要な地域間相互の交通の用に供する道路で、特に高い走行機能と交通処理機能を有するもの。
	将来交通量	人の移動（乗用車）と物の移動（貨物車）について、交通量を推計したのち、発生集中交通量、分布交通量、配分交通量を推計するもの。
	将来都市像	上位関連計画等に表示されている、将来目指すまちの姿。
	人口ビジョン	各地方公共団体における人口の現状を分析し、人口に関する地域住民の認識を共有し、今後目指すべき将来の方向と人口の将来展望を提示するもの。
す	ストリートファニチャー	街路や道路に沿ってさまざまな目的で設置される施設の総称。
せ	生活道路	住宅などから主要な道路に出るまでの生活に密着した道路。
	整備済路線	都市計画道路のうち、既に整備が完了している路線。
	線形変更（見直し）	道路を整備するために障害となっている地物（文化財史跡、大規模建築物等）を回避するために都市計画道路のルートを変更すること。
そ	総合計画（防府市）	防府市自治基本条例で定められたまちづくりの基本的な構想を示す最上位計画。 本市においては、令和 3 年 3 月に第 5 次防府市総合計画「輝き！ほうふプラン」を策定・公表している。
た	大規模建築物	「建築基準法 6 条 1 項 2 号・3 号」に定められた、以下に該当する建築物。 ・ 2 号 木造の建築物のうち、3 階以上、延床面積が 500 ㎡以上、高さが 13 m もしくは軒の高さが 9 m 以上のもの。 ・ 3 号 木造以外の建築物のうち、2 階以上、延床面積が 200 ㎡以上のもの。
	代替路線	既存の路線が分断又は廃止された場合にその道路の機能を代替する路線。
	多極ネットワーク構造	都市核や地域核が利便性の高い交通ネットワークで結ばれた都市構造。
て	DID（人口集中地区）	市区町村の区域内で人口密度の高い（4,000 人/㎢以上）基本単位区等が互いに隣接しており、その人口の合計が 5,000 人以上となる地域。
と	道路交通体系	市民生活や経済活動を支えるために周辺都市や市内の拠点相互を連結し、構築される道路構造。
	道路ネットワーク	高速道路、国道、県道、市町村道など様々な道路が接続し、構成される道路網。
	特殊街路	都市計画道路の種別の一つで、自動車交通以外の特殊な交通の用に供する道路で、歩行者、自転車または自転車・歩行者専用道路や都市モノレール等の

	用語	説明
		交通に供するものなどがある。
	都市幹線街路	幹線街路のうち、都市内の各地区または主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路で、都市の骨格を形成するもの。
	都市計画区域マスタープラン	都市計画法に定められている「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の通称。 「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」は、都市計画法第6条の2に次のように定められている。 1. 都市計画区域については、都市計画に当該都市計画の整備、開発及び保全の方針を定めるものとする。 2. 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針には、次に掲げる事項を定めるものとする。 ①都市計画の目標 ②区域区分の決定の有無及び当該区域区分を定めるときはその方針 ③前号に掲げるもののほか、土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針 3. 都市計画区域について定められる都市計画は、当該都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即したものでなければならない
	都市計画決定	都市計画を一定の法的手続きにより法定都市計画に位置づけること。 規模・内容・性格などによって都道府県知事が定めるものと市町村が定めるものとに分かれる。
	都市計画道路	都市計画に定められた道路。(都市計画法第11条)
	都市計画マスタープラン	市町村自らが定めることが規定された都市計画に関する基本方針。 都市全体を定める都市計画区域マスタープランに基づき、地域毎に、きめ細かくかつ総合的に定められた基本方針。
	都市施設	都市の骨格を形成し、円滑な都市活動を確保するとともに良好な都市環境を保持するために必要不可欠な施設のこと。 道路等の交通施設、公園緑地等の公共空地、上下水道等の供給処理施設、河川等の水路など多くの施設が都市計画法で定められている。
	都心環状道路	都心における交通を分散し、迂回する道路。
	土地利用	土地の状態や利用状況、あるいは土地を利用することを示す。
ほ	防火・準防火地域	都市計画法において、市街地の火災の危険を防ぐために指定される地域。
	補助幹線街路	幹線街路のうち、主要幹線街路または都市幹線街路で囲まれた区域内において幹線街路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させるための道路。
み	未整備路線	都市計画道路のうち、整備が完了していない路線。
よ	用途地域	都市計画法上の制度の一つで、土地の利用状況や将来の動向などを踏まえ、住居、商業、工業などの諸機能を適切に配置・誘導するために指定される地域
ら	ライフライン	電気、ガス、上下水道、電話、通信など、都市生活や都市活動を支えるための供給処理、情報通信のための施設。
り	立地適正化計画	都市再生特別措置法の改正(平成26年(2014年)8月)により人口の急激な減少と高齢化を背景として、新たに創設された制度。市町村が立地適正化計画を策定し、居住誘導区域及び都市機能誘導区域等を定めることで、住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図り、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりを促進する。