

1 調査名称：大洲市総合都市交通体系調査（都市計画道路網の見直し検討調査）

2 調査主体：大洲市

3 調査圏域：大洲都市圏

4 調査期間：平成21年度

5 調査概要：

本市は、数多くの歴史・文化遺産や自然景観等に恵まれており、これらを活用した景観まちづくりに配慮した幹線道路網の構築が求められている。

しかし、本市の都市計画道路の中には、計画決定から30年以上が経過しているにもかかわらず、事業化の見通しが立っていない路線が存在し、計画決定から現在に至る間に本市をとりまく社会経済情勢も大きく変化している。また、全国的にも長期にわたる都市計画道路内での建築制限が問題となっている。

そこで、本市における主要道路網の配置を踏まえ、都市計画道路の見直し対象路線を抽出するとともに、それらの機能や周辺土地利用などから見直しの必要性を検討する「総合都市交通体系調査（都市計画道路網の見直し検討調査）」を実施する。

I 調査概要

1 調査名：大洲市総合都市交通体系調査（都市計画道路網の見直し検討調査）

2 報告書目次

1. 業務概要
 2. 現況整理
 - 2－1. 都市計画道路の概況
 - 2－2. 都市計画道路の整備状況
 - 2－3. 関連・上位計画の整理
 - 2－4. 交通量の状況
 3. 見直し評価方法・基準の設定
 - 3－1. 見直し作業の流れ
 - 3－2. 見直しの評価方法・基準の設定
 4. 見直し対象路線の抽出（ステップ1）
 - 4－1. 見直し対象路線の抽出条件
 - 4－2. 見直し対象路線の抽出
 - 4－3. 見直し対象路線の区間設定
 5. 見直し対象路線の検証・評価（ステップ2）
 - 5－1. 見直し対象路線の機能分類
 - 5－2. 交通需要からみた評価
 - （1）交通量推計手法
 - （2）交通量調査
 - （3）将来交通量推計①（現況交通量推計）
 - （4）将来交通量推計②
 - （5）交通需要からみた評価
 6. 路線カルテの作成
- 打合せ記録簿
- 参考資料
- ・愛媛県都市計画道路見直しガイドライン
 - ・ゾーンコード表
 - ・用語説明

3 調査体制

平成22年度に検討委員会と検討部会（庁内）を設置する。

4 委員会名簿等

平成22年度に検討委員会と検討部会（庁内）を設置する。

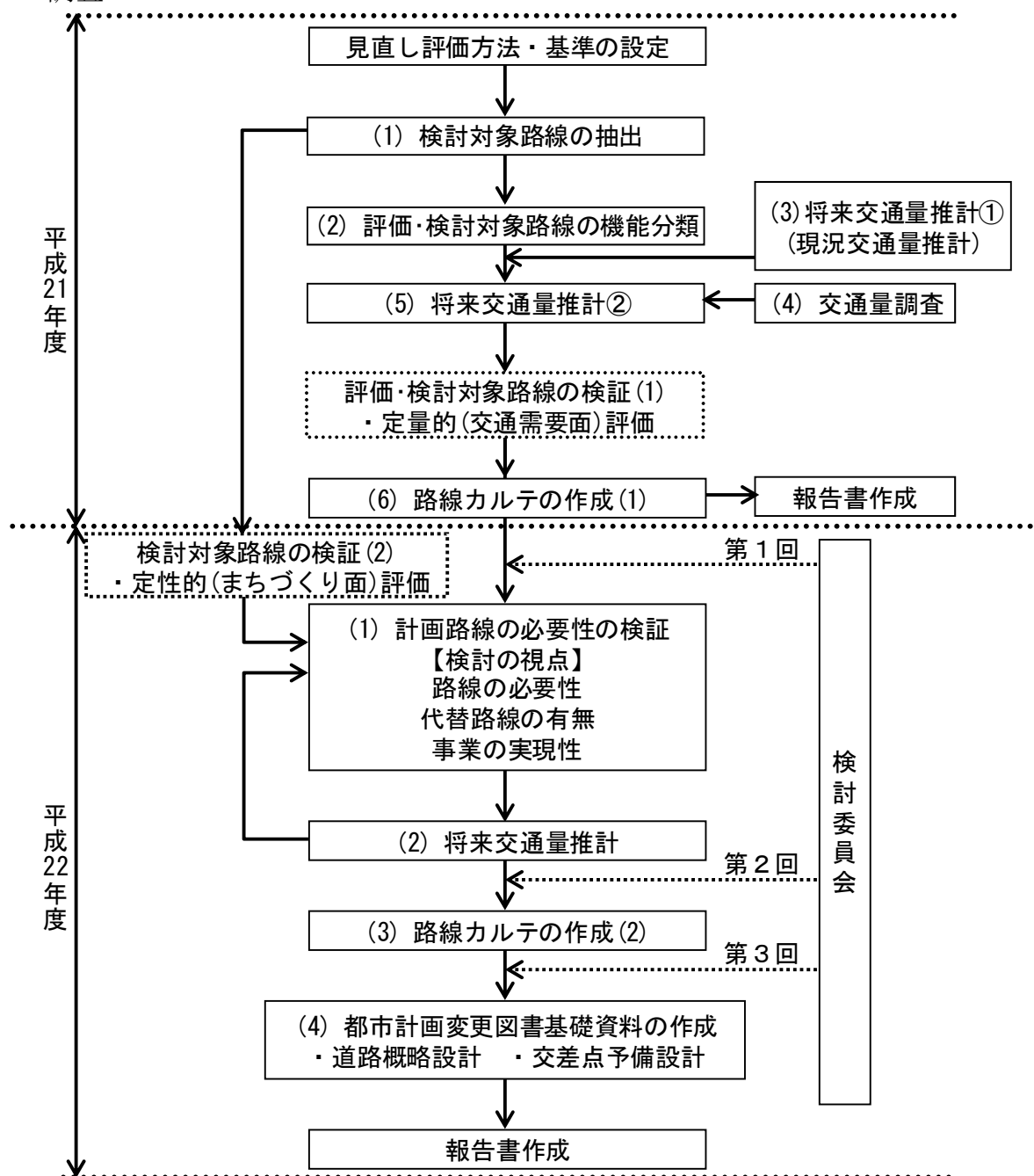
II 調査成果

1 調査目的

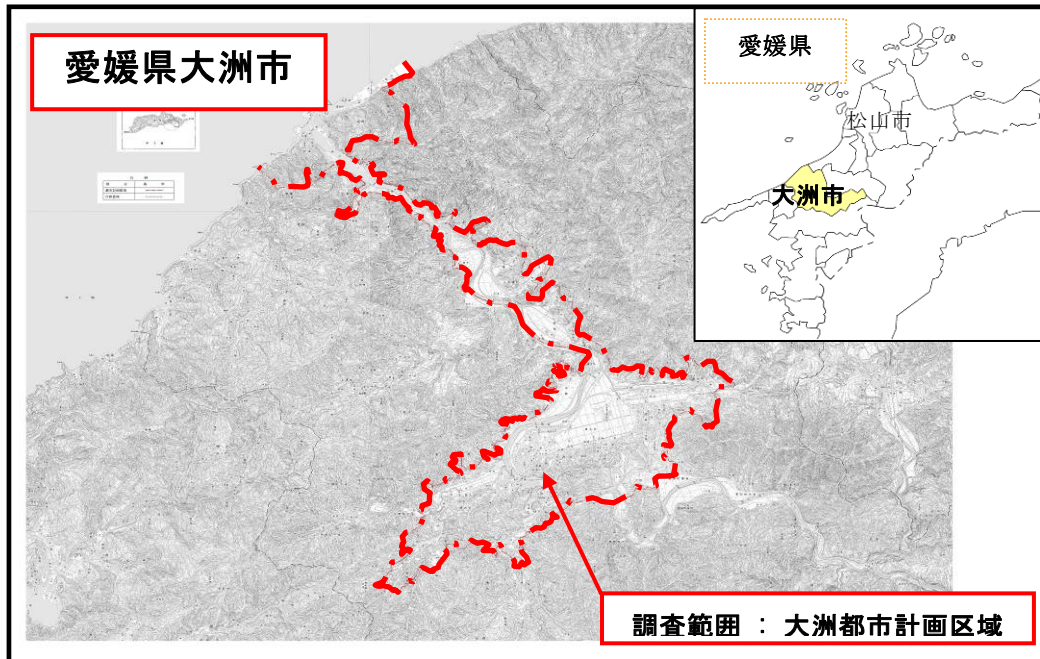
大洲市は、『大洲城』『おはなはん通り』『長浜大橋』『肱川の河川景観』等、数多くの歴史・文化遺産や自然景観に恵まれており、これらを保全・活用した景観まちづくりと地域活性化を目指している。

そのため、それらに配慮した幹線道路網の構築に資する基礎資料を得ること、また、長期未着手都市計画道路の必要性を検証し、変更・廃止を含めた見直し方針を立案する基礎資料を得ることを目的として本調査を実施する。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

1) 都市計画道路の整備状況

【大洲地域】

大洲都市計画区域のうち、大洲地域の都市計画道路は9路線あり、「3・5・4 伊予大洲停車場線」と「3・4・5 大洲停車場南線」、「3・5・6 若宮慶雲寺線」、「1・4・8 北只東大洲線」の4路線では全線整備が完了している。また、「3・6・1 大洲徳森線」は、一部概成済区間が存在するものの、概ね整備が完了している。

未整備区間を有する4路線においても、整備済区間や概成済区間が存在し、効率的なネットワークの形成に向けて着実な整備が進められている状況にある。

なお、「3・6・2 片原町鉄砲町線」と「3・4・9 若宮東大洲線」の未整備区間は、現道が存在しない状況である。

【長浜地域】

大洲都市計画区域のうち、長浜地域の都市計画道路は3路線あり、「Ⅱ・3・1 長浜港港町線」の整備が完了している。

未整備区間を有する「Ⅱ・3・2 長浜港仁久線」と「Ⅱ・3・3 紺屋町松原線」においては、一部、整備済区間が存在しているものの、延長ベースで半分以上が未整備の状況である。

次頁に、整備状況図を示す。

大洲市都市計画図(用途地域図)①

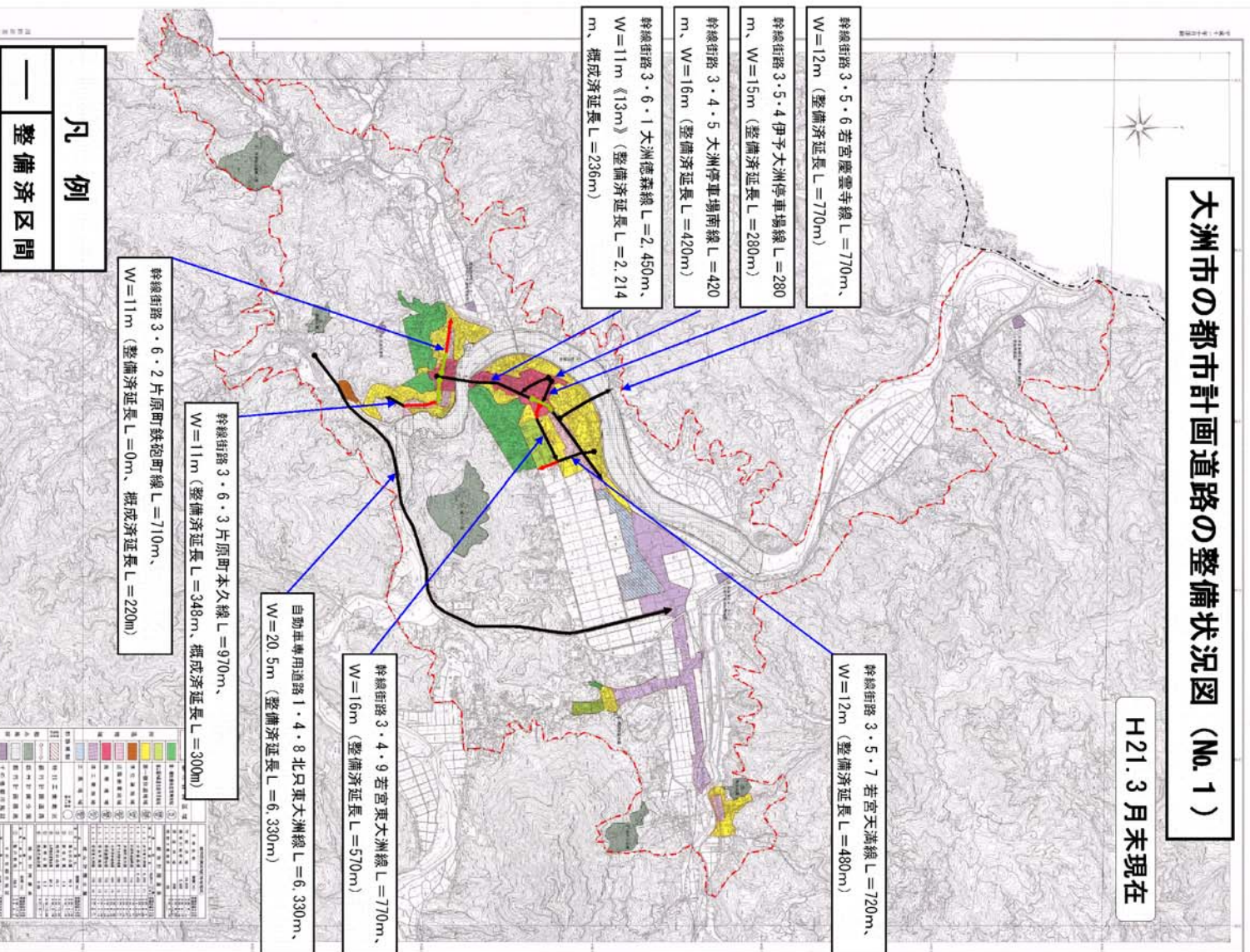


図 都市計画道路整備状況図(大洲地域)

大洲市の都市計画道路の整備状況図 (No. 2)

H21.3月末現在

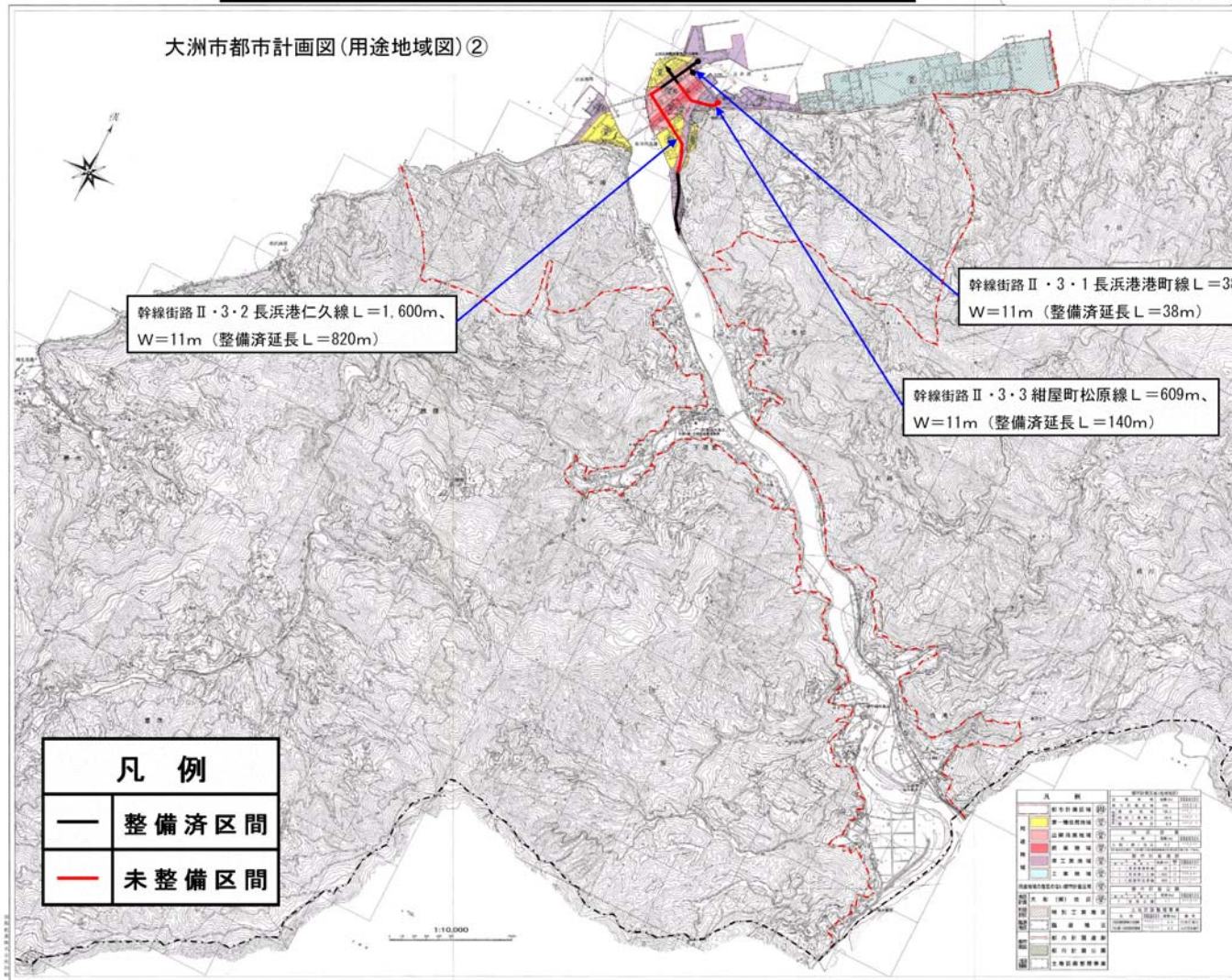


図 都市計画道路整備状況図(長浜地域)

2) 見直し評価方法・基準の設定

都市計画道路の見直しは、『愛媛県都市計画道路見直しガイドライン(平成20年3月)』(以下、ガイドラインという)に基づいて行い、見直し対象路線の「存続」「変更」「廃止」の方針を決定する。

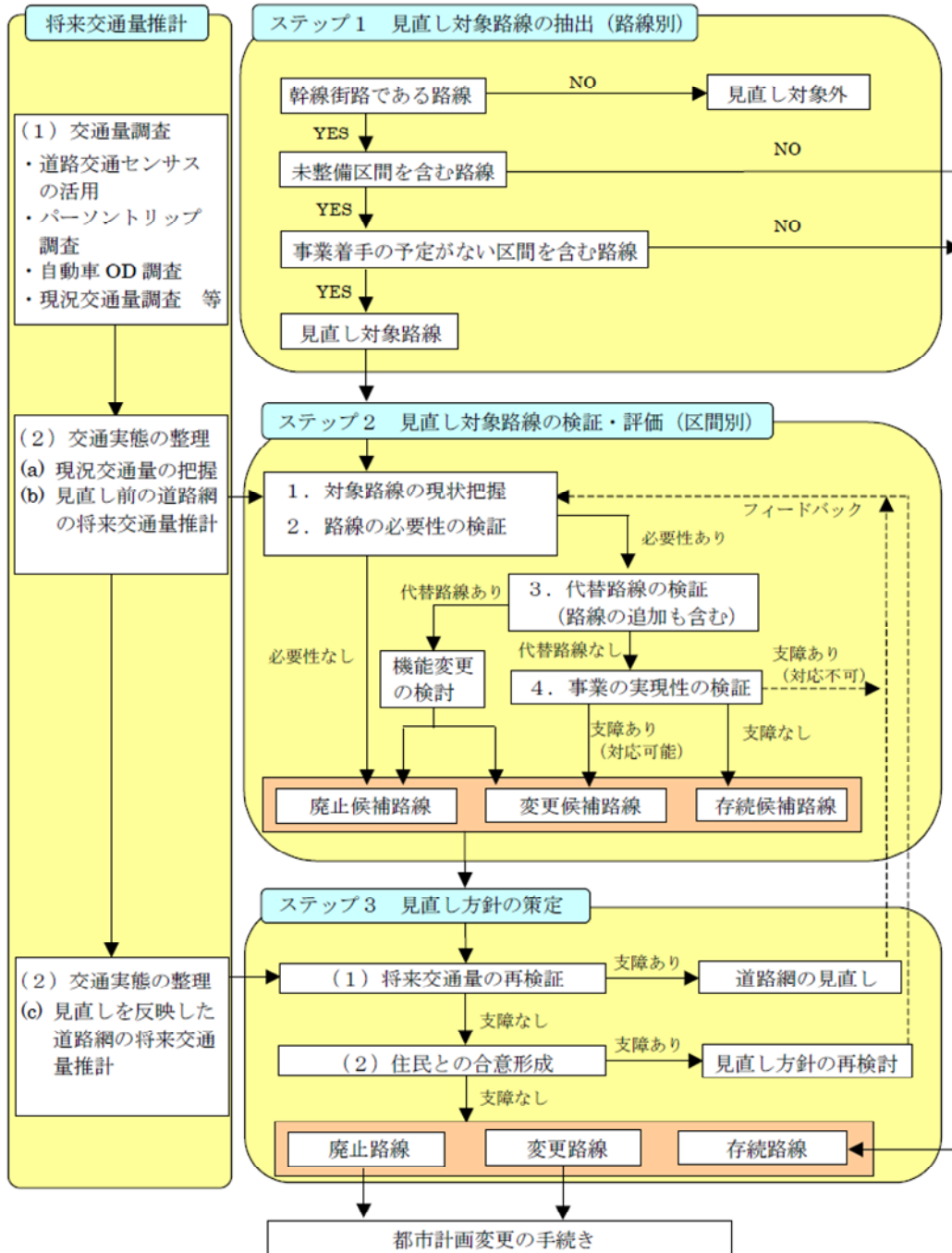


図 都市計画道路の見直し作業フロー

3) 見直し対象路線の抽出（ステップ1）

ガイドラインに示された見直し対象路線の抽出条件に基づき、各地域の見直し対象路線の抽出を行うと、大洲地域では4路線、長浜地域では2路線が対象となる。

【大洲地域】

番号	路線名	見直し対象路線の抽出条件			見直し対象判定
		幹線街路	未整備区間を含む	事業着手予定なし	
3・6・1	大洲徳森線	○	×	－（概成済）	－
3・6・2	片原町鉄砲町線	○	○	○	見直し対象
3・6・3	片原町本久線	○	○	○	見直し対象
3・5・4	伊予大洲停車場線	○	×	－（整備済）	－
3・4・5	大洲停車場南線	○	×	－（整備済）	－
3・5・6	若宮慶雲寺線	○	×	－（整備済）	－
3・5・7	若宮天満線	○	○	○	見直し対象
1・4・8	北只東大洲線	×（自動車専用道路）	×	－（整備済）	－
3・4・9	若宮東大洲線	○	○	○	見直し対象
見直し対象路線数					4路線

【長浜地域】

番号	路線名	見直し対象路線の抽出条件			見直し対象判定
		幹線街路	未整備区間を含む	事業着手予定なし	
Ⅱ・3・1	長浜港港町線	○	×	－（整備済）	－
Ⅱ・3・2	長浜港仁久線	○	○	○（一部施工中）	見直し対象
Ⅱ・3・3	紺屋町松原線	○	○	○	見直し対象
見直し対象路線数					2路線

抽出した見直し対象路線は、沿道状況等から区間設定を行う必要がある。そのため、主要交差点や地形等に配慮しながら、都市計画道路の見直し判定（存続、変更、廃止）を行う単位として区間設定を実施した。

次頁に、検討区間図を示す。

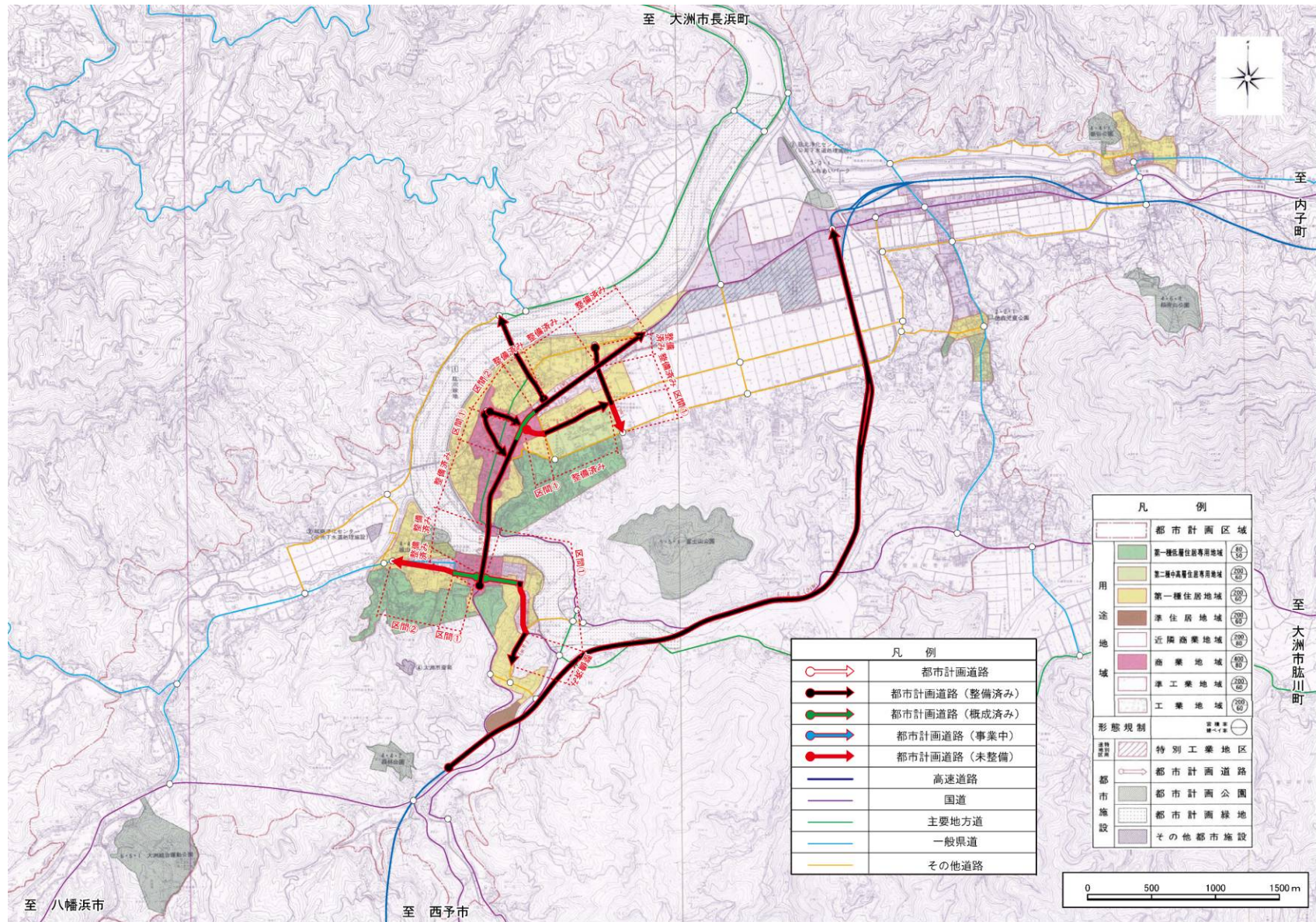


図 検討区間図(大洲地域)

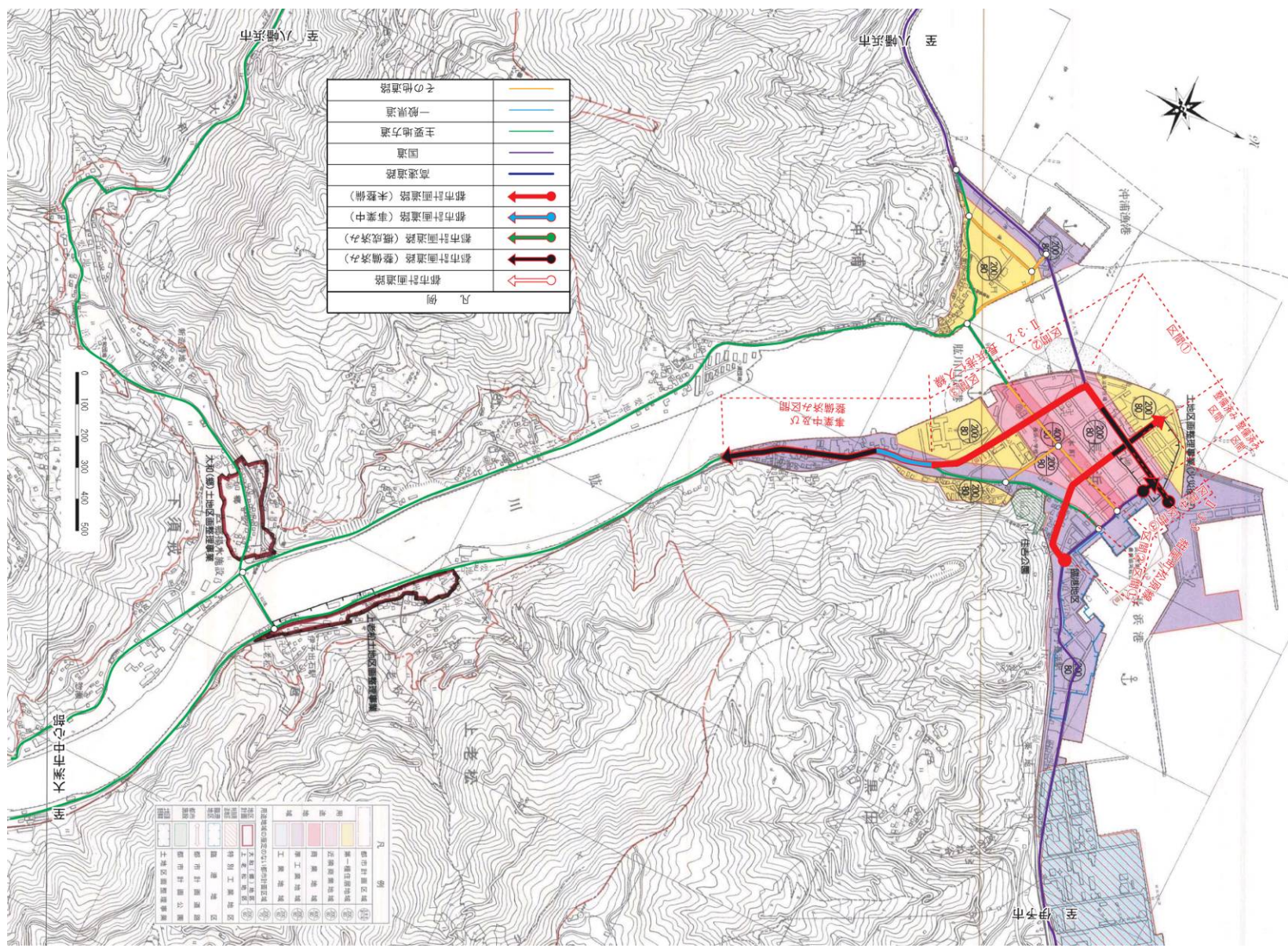


図 検討区間図(長浜地域)

4) 見直し対象路線の検証・評価（ステップ2）

①見直し対象路線の機能分類

幹線道路の機能を踏まえ、各見直し対象路線の機能（区分）を、都市計画決定の位置や沿道条件等から整理する。

大洲地域の見直し対象路線の機能（区分）分類

番号	路線名	路線の状況	区分
3・6・2	片原町 鉄砲町線	大洲市中心部と市西部地域間の主交通を担う路線である。路線長が比較的短いことから、都市内の各地区間を連絡する路線である。 (現道は一般県道大洲保内線)	都市幹線 街路
3・6・3	片原町 本久線	大洲市中心部と柚木地区南部間の主交通を担う路線である。国道部分は、自動車専用道路(国道56号大洲道路)の大洲脇南ICへのアクセス路としての機能を有するが、路線長が比較的短く、主として幹線街路を補完する地区内道路である。 (現道は国道441号および市道)	補助幹線 街路
3・5・7	若宮 天満線	東大洲地区を南北に縦貫する路線であり、市道(街路)と地区南側の市道とを接続する路線である。国道56号と国道56号大洲道路に囲まれた地区内に位置する道路であることから、主として幹線道路を補完する地区内道路である。 (現道は市道)	補助幹線 街路
3・4・9	若宮 東大洲線	東大洲地区を東西に横断する路線であり、(都)若宮天満線と国道56号を接続する路線である。国道56号と国道56号大洲道路に囲まれた地区内に位置する道路であることから、主として幹線道路を補完する地区内道路である。 (現道は市道)	補助幹線 街路

長浜地域の見直し対象路線の機能（区分）分類

番号	路線名	路線の状況	区分
Ⅱ・3・2	長浜港 仁久線	長浜地区内に位置する路線であり、国道378号と主要地方道大洲長浜線を接続する路線である。住宅地内を通過する路線であり、国道378号と主要地方道大洲長浜線に囲まれた地区内に位置する路線であることから、地区内の発生交通を効率的に処理するための地区内道路である。 (現道は主要地方道大洲長浜線、市道及び国道378号)	補助幹線 街路
Ⅱ・3・3	紺屋町 松原線	長浜地区内を南北に縦貫する路線であり、国道378号と地区北部の海岸部を接続する路線である。住宅地内を通過する路線であり、国道378号と主要地方道大洲長浜線に囲まれた地区内に位置する路線であることから、地区内の発生交通を効率的に処理するための地区内道路である。 (現道は市道)	補助幹線 街路

②交通需要からみた評価

交通需要から見た評価は、将来交通量推計結果をもとに、以下の3つの視点から実施した。

交通需要からみた評価の視点

視 点	内 容
需給バランス	・ 需給バランスは、路線別に、路線および断面混雑度を評価 ・ 混雑度評価は、1.25 以上の場合は路線の必要性が高い路線と判断し、1.25 未満は、さらに詳細な検討が必要な路線と判断
OD内訳	・ OD内訳は、路線別に、通過交通と地区内交通の利用割合を評価 ・ 評価は、通過交通が多い場合は、ネットワーク機能が高い路線と判断
整備インパクト	・ 整備インパクトは、路線別に、当該路線が整備された場合に、広域ネットワークを形成、地域内ネットワークを形成、交通拠点等へのアクセス機能確保の視点から評価

交通需要からみた評価により、路線の必要性が高いと判断した路線(区間)は「存続候補路線」と位置付け、さらに検証が必要と判断された路線(区間)は「廃止候補路線」と位置づけ、平成成 22 年度実施予定のまちづくりの視点などからみた評価を実施の上で最終評価を行う。

次頁に、検討結果を示す。

交通需要からみた評価結果一覧表(大洲地域)

路線名	評価結果	区間	判定
片原町鉄砲町線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 区間①は、概成済区間であることから路線混雑度は 1.25 以下となっている。 ・ 区間②は、路線・断面混雑度が 1.25 以下となっている。 ・ また、通過交通の利用もあまりみられず、ネットワーク機能も地域内交通処理が主機能であることから、さらに詳細な検討が必要な区間である。 	①	×
		②	×
片原町本久線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車交通需要面では、路線・断面混雑度が 1.25 以下となっており、並行する国道 56 号が存在することから必要性が低いものの、大洲肱南 IC へのアクセス路としての機能が期待される。 	①	○
若宮天満橋	<ul style="list-style-type: none"> ・ 区間①は、路線・断面混雑度とも 1.25 以下となっている。 ・ また、通過交通の利用もみられないなど、ネットワーク機能も地域内交通処理に限定されることから、さらに詳細な検討が必要な区間である。 	①	×
若宮東大洲線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現況の断面混雑度が 1.25 以上となっている。 ・ 並行する国道 56 号を補完する路線として必要性が高い。 	①	○

※上表中、○：路線の必要性が高い区間 ×：さらに詳細な検討が必要な区間を示す

交通需要からみた評価結果一覧表(長浜地域)

路線名	評価結果	区間	判定
長浜港仁久線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 区間①～③は、路線・断面混雑度がすべて 1.25 以下となっている。 ・ しかし、国道 378 号重複区間である区間①は、通過交通割合が約 48.2%含まれており、並行する市街地内道路へそれらを進入させない機能が期待されることから必要性が高い。 ・ その他の区間は、通過交通の利用がみられないなど、ネットワーク機能も地域内交通処理に限定されることから、さらに詳細な検討が必要な区間である。 	①	○
		②	×
		③	×
紺屋町松原線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 区間①～③は、路線・断面混雑度がすべて 1.25 以下となっている。 ・ また、区間①～③の整備により、並行する国道 378 号を利用する通過交通の市街地内への進入が懸念される。 ・ 区間④は、自動車交通需要面での必要性はない。 	①	×
		②	×
		③	×
		④	×

※上表中、○：路線の必要性が高い区間 ×：さらに詳細な検討が必要な区間を示す