

1 調査名称：四国中央市都市計画道路見直し調査

2 調査主体：四国中央市

3 調査圏域：四国中央市都市計画区域内

4 調査期間：平成 28 年度

5 調査概要：

本市の都市計画道路は 30 路線、総延長距離 52.8 k m となっており、その内整備済延長は 21.18 k m であり、長期にわたって整備が行われていない路線が存在する。都市計画道路網がその決定から相当な期間を経過し、決定当時から社会経済情勢が大きく変化していることから、現在の都市計画や道路網としての位置づけに合致しない路線も生じている。よって交通量調査、将来交通量推計等の調査・検討を行い、見直しが必要な路線の選定に必要な基礎資料を作成する。

I 調査概要

1 調査名称 : 四国中央市都市計画道路見直し調査

2 報告書目次

1. 業務概要

- 1.1. 業務の目的
- 1.2. 業務内容
- 1.3. 実施方針
- 1.4. 業務工程
- 1.5. 業務組織計画
- 1.6. 成果品の品質を確保するための計画3
- 1.7. 報告書の内容、部数
- 1.8. 使用する主な図書及び基準
- 1.9. 連絡体制

2. 交通量調査

- 2.1. 調査の目的
- 2.2. 調査状況
- 2.3. 調査結果

3. 四国中央市の現状の把握

- 3.1. 人口
- 3.2. 通勤流動
- 3.3. 現況の交通状況
- 3.4. 将来交通量
- 3.5. 都市計画道路の整備状況
- 3.6. 上位計画

4. 現況交通量配分

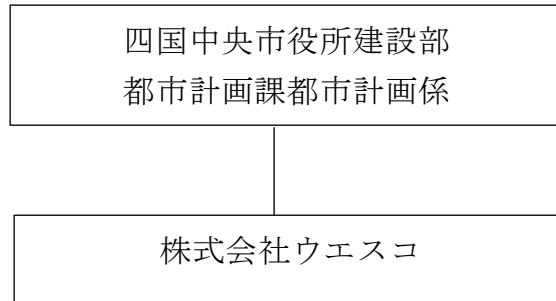
- 4.1. 交通量配分の条件の整理
- 4.2. ゾーニング
- 4.3. 現況ネットワークの作成
- 4.4. 現況再現性の検証

5. 将来交通量推計

- 5.1. 将来ネットワークの作成
- 5.2. 将来交通量推計

6. 見直し検討対象路線の抽出
 - 6.1. 見直し検討対象路線の抽出
 - 6.2. 見直し検討対象区間の設定
7. 対象路線の現状把握
 - 7.1. 「カルテ①:都市計画決定の概要（路線総括）」
 - 7.2. 「カルテ②:対象路線の現状把握（区間別）」

3 調査体制



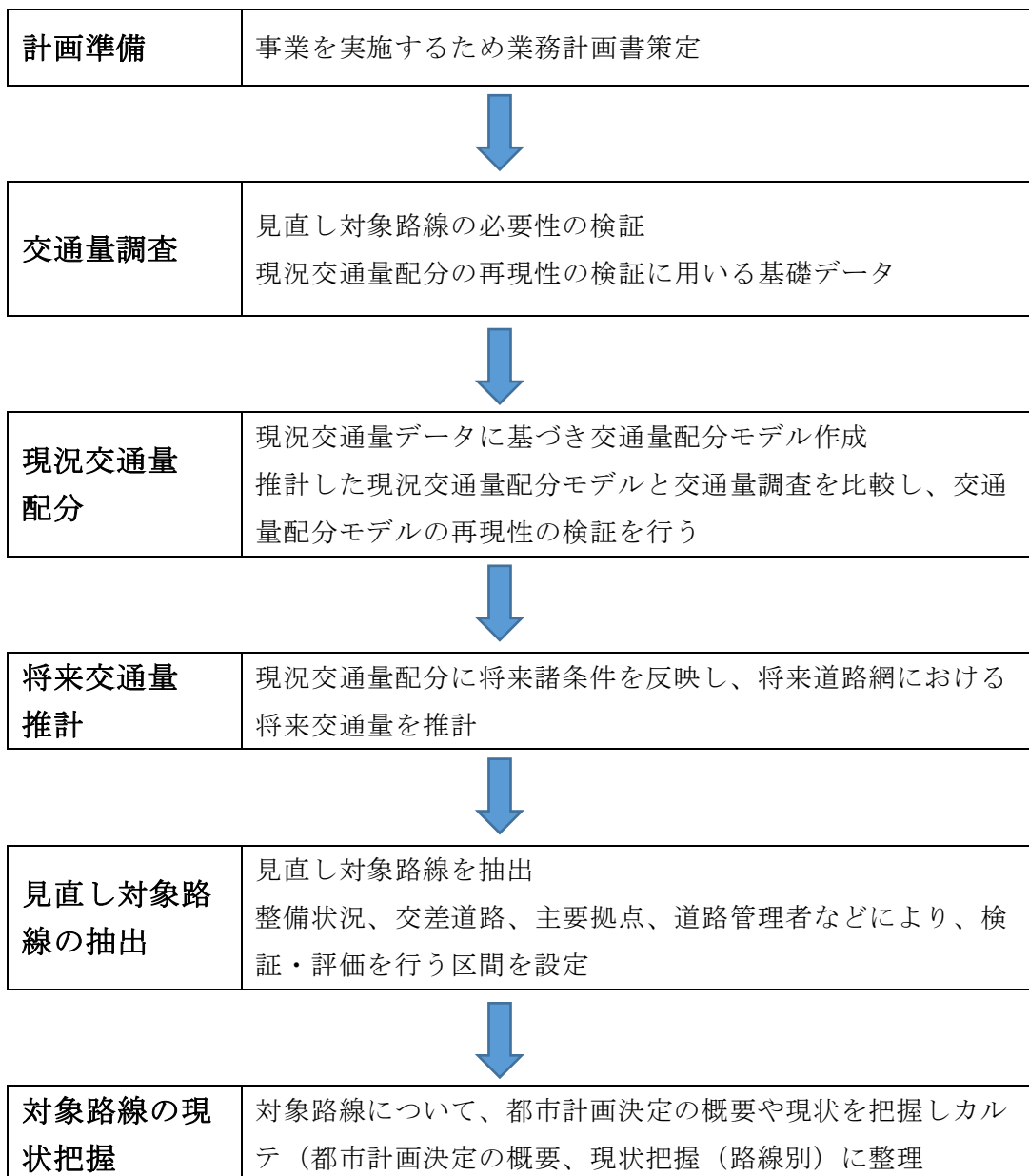
4 委員会名簿等

II 調査成果

1 調査目的

本市の都市計画道路は 30 路線であり、長期にわたって整備が行われていない路線が存在している。都市計画道路網がその決定から相当な期間を経過していることから、都市計画道路網の見直しを実施するものである。本業務において交通量調査、将来交通量推計等の調査・検討を行い、見直しが必要な路線の選定に必要な基礎資料を作成する。

2 調査フロー



3 調査圏域図

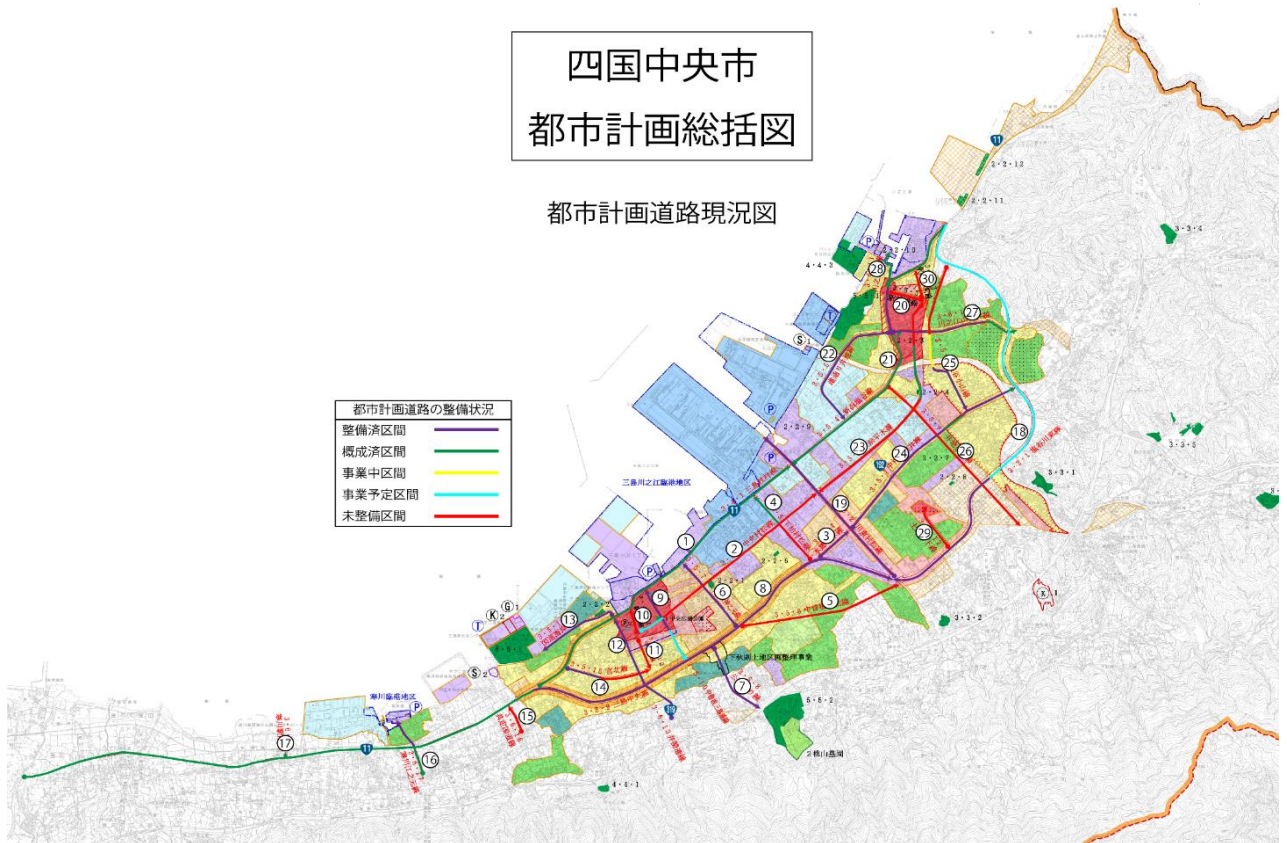
調査領域は、四国中央市都市計画区域内

■都市計画道路の整備状況(H28.4.1現在)

No.	道路番号	都市計画道路名称	幅員	計画延長	整備延長	整備率	当初決定日
1	3・4・1	三島枝村線	16、12m	3,840m		0%	S24.3.31
2	3・5・3	中央村松線	12m	2,550m		0%	S32.3.30
3	3・4・4	本郷平木線	16m	420m	420m	100%	S54.3.9
4	3・5・5	下柏村松線	12m	940m		0%	S32.3.30
5	3・5・6	中曽根下柏線	12m	1,910m		0%	S32.3.30
6	3・5・7	中曽根神之元線	12m	960m	960m	100%	S32.3.30
7	3・5・8	公園通り線	12m	900m	900m	100%	S55.2.7
8	3・5・9	三島中央線	12、30m	10,610m	4,980m	47%	S32.3.30
9	3・5・10	中曽根三島港線	12m	940m	940m	100%	S32.3.30
10	3・4・11	駅前通線(三島)	16m	280m		0%	S32.3.30
11	3・5・12	中央町線	12m	340m		0%	S32.3.30
12	3・6・13	井関通線	11m	1,410m	1,410m	100%	S25.7.24
13	3・5・14	国道海岸線	12m	980m	980m	100%	S55.2.7
14	3・5・15	宮北線	12m	960m	430m	45%	S32.3.30
15	3・6・16	具定国道線	8m	360m		0%	S32.3.30
16	3・6・17	寒川江之元線	9m	640m	300m	47%	S32.3.30
17	3・6・18	寒川駅前線	11m	60m		0%	S32.3.30
18	3・2・1	塩谷川東線	30、12m	5,280m	1,700m	32%	S54.3.9
19	3・3・2	川東村松線	25m	2,050m	2,050m	100%	S54.3.9
20	3・5・3	駅前通線(川之江)	15m	380m		0%	S28.6.19
21	3・5・4	新浜塩谷線	12、15m	3,560m	800m	22%	S25.3.31
22	3・5・5	港通り井地線	12m	1,560m	1,560m	100%	S28.6.19
23	3・5・6	駅前平木線	12、8m	2,650m		0%	S28.6.19
24	3・5・7	中村山田井線	12、16m	2,450m	2,142m	87%	S31.9.5
25	3・5・8	塩谷小山線	12m	1,860m	700m	38%	S28.6.19
26	3・5・9	井地金川線	12m	2,220m		0%	S31.9.5
27	3・6・10	川之江山田井線	11、15m	1,400m	910m	65%	S28.6.19
28	3・6・11	川之江港線	11m	350m		0%	S28.6.19
29	3・5・12	土居中下線	12m	580m		0%	S51.4.1
30	3・6・13	駅前農人町線	10m	360m		0%	S31.9.5
		合計		52,800m	21,182m	40.12%	

四国中央市 都市計画総括図

都市計画道路現況図



4 調査成果



1. 交通量調査

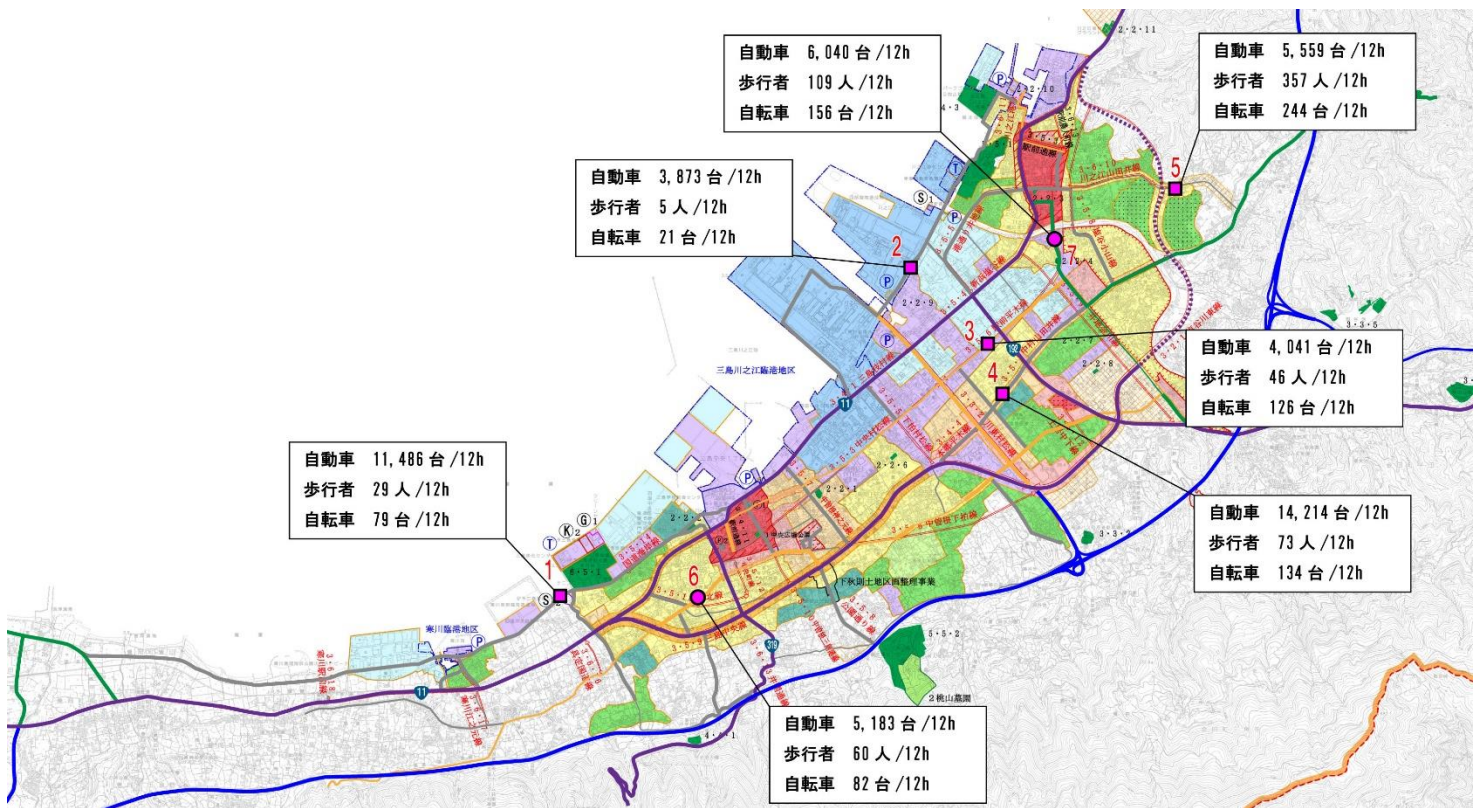
未整備の都市計画道路の現道及び並行する路線のうち、道路交通センサス等で現況交通量が調査されていない路線について、見直し対象路線の必要性の検証や現況交通量配分の再現性の検証に用いる基礎データとして交通量調査を行った。

調査箇所 7箇所



調査結果

凡例	
	: 都市計画道路に並行する箇所 2カ所
	: 現況再現に用いる箇所 5ヶ所



2. 現況交通量配分

【24 時間交通量算出手法】

交通量調査（本業務で実施）は 12 時間調査である。よって、H22 道路交通センサスにおける周辺路線の昼夜率を用いて、24 時間交通量へ算出した。

●表 H22 道路交通センサスにおける昼夜率

交通調査 基本区間番号	路線名		交通量調査地点地名		昼間12時間自動車類交通量			24時間自動車類交通量			昼夜率	
	路線番号	路線名	市 群	区 町 村	上下合計			上下合計				
					路線名等	路線名等	丁目 字	小型車 (台)	大型車 (台)	合計 (台)		小型車 (台)
38300110090	11	一般国道11号	一般国道319号	一般国道11号	四国中央市中之庄町414-1	8,057	2,741	10,798	10,583	3,670	14,253	1.32
38601230020	123	金生三島線	三島川之江港線	一般国道11号	四国中央市村松町	7,666	538	8,204	9,841	660	10,501	1.28
38400090010	9	大野原川之江線	大野原川之江線	川之江大豊線	四国中央市金生町下分	7,892	597	8,489	9,490	782	10,272	1.21
38601260080	126	上猿田三島線	一般国道11号	一般国道319号	四国中央市中之庄町	3,214	45	3,259	3,985	89	4,074	1.25
38400050010	5	川之江大豊線	一般国道11号	金生三島線	四国中央市金生町下分	6,212	282	6,494	7,434	424	7,858	1.21



●表 24 時間交通量への変換

地点	路線	12h交通量(台)	昼夜率	24h交通量(台)
地点1	市道	11,486	1.32	15,162
地点2	市道	3,873	1.28	4,957
地点3	(一)金生三島線	4,041	1.28	5,172
地点4	市道	14,214	1.28	18,194
地点5	市道	5,559	1.21	6,726
地点6	(一)上猿田三島線	5,183	1.25	6,479
地点7	(主)川之江大豊線	6,040	1.21	7,308

※地点1 市道の昼夜率 1.32 H22 センサス区間番号 38300110090

※地点2,3,4 市道、(一)金生三島線の昼夜率 1.28 H22 センサス区間番号 38601230020

※地点5 市道の昼夜率 1.21 H22 センサス区間番号 38400090010

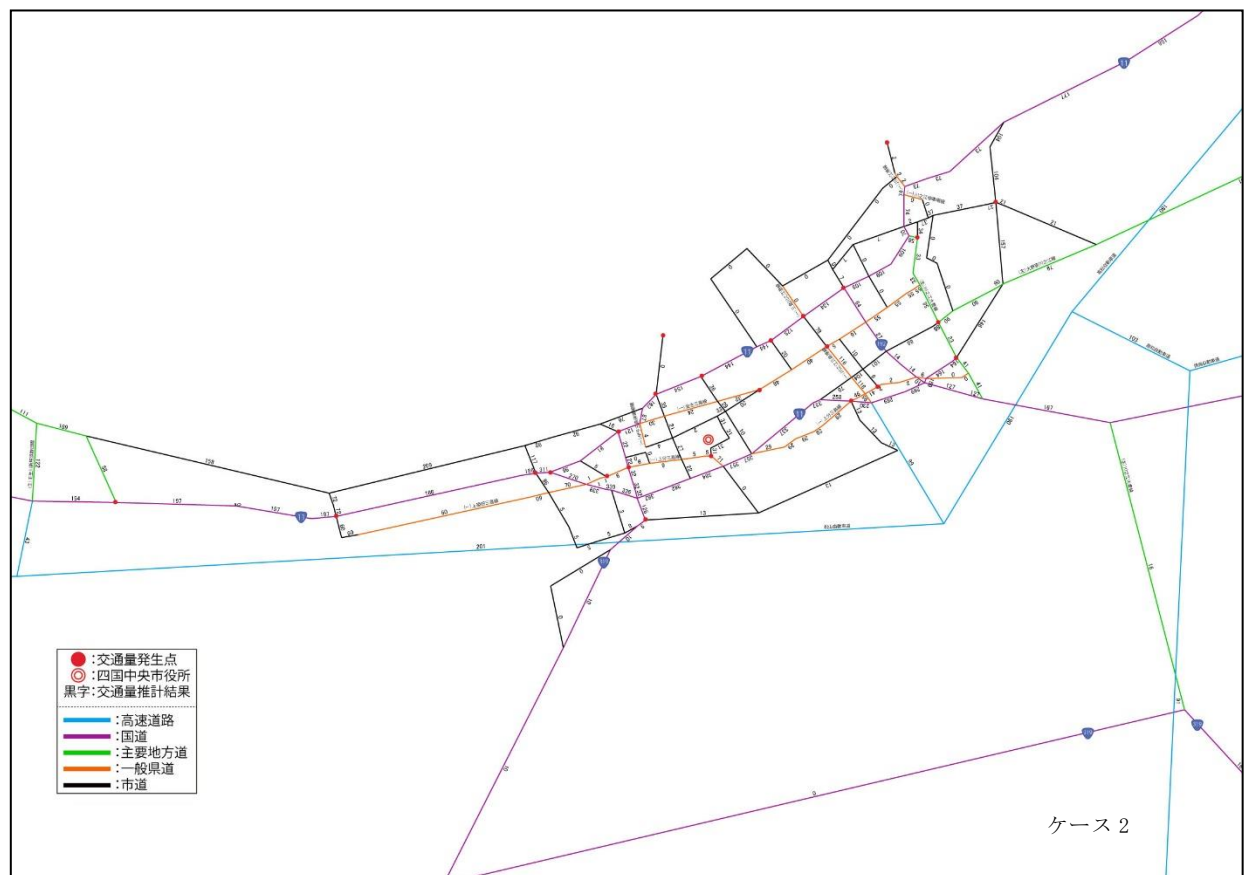
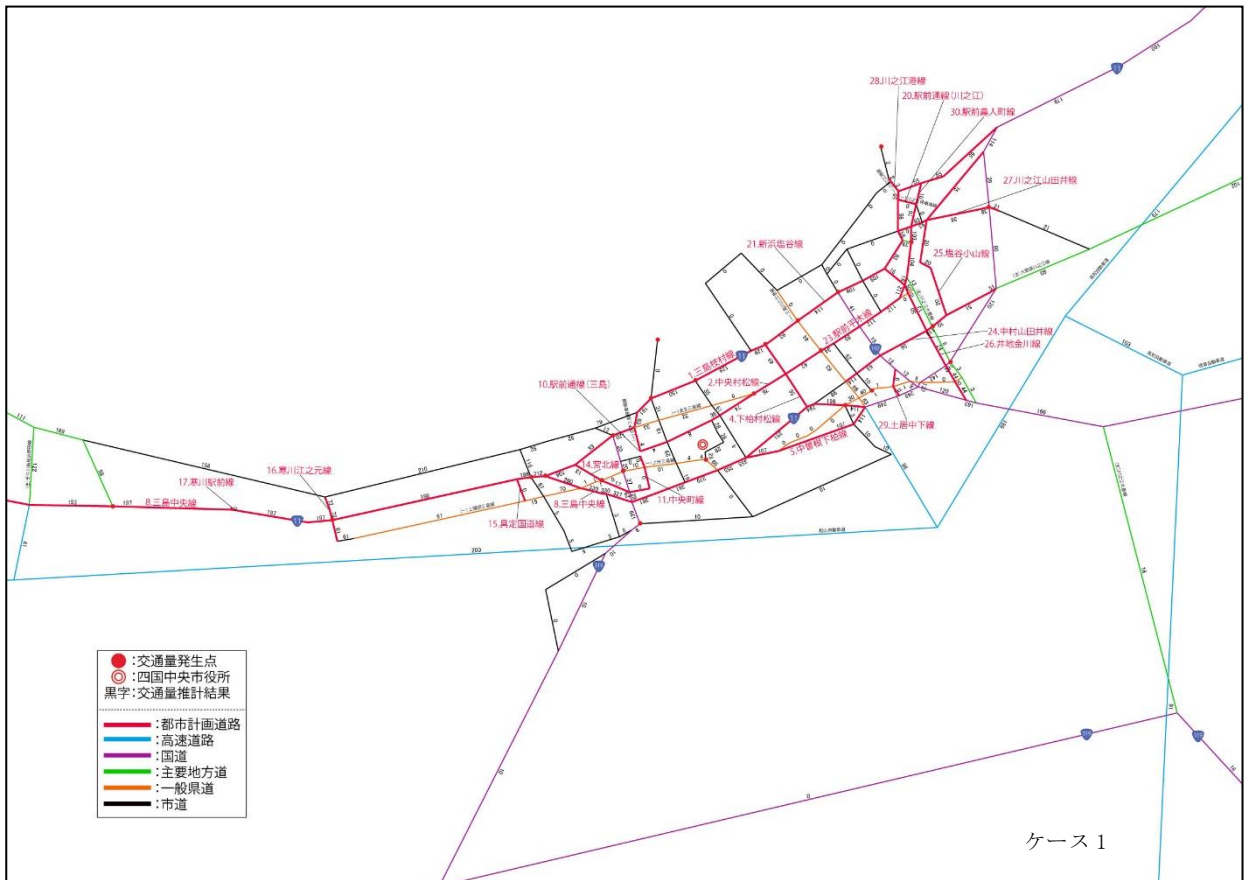
※地点6 (一)上猿田三島線の昼夜率 1.25 H22 センサス区間番号 38601260080

※地点7 (主)川之江大豊線の昼夜率 1.21 H22 センサス区間番号 38400050010

3. 将来交通量推計

ケース1：全ての都市計画道路が整備済の道路網(フルネット)

ケース2：現況で未整備の都市計画道路を未整備とした道路網



4. 見直し対象路線の抽出

同一路線においても、それぞれの区間で必要性・実現性が異なる場合があるため、見直し対象路線の現況把握は区間別に行う。また、道路管理者が異なる場合は、管理区分ごとに分割して検討する。

