

四国中央市都市計画道路

見直し方針





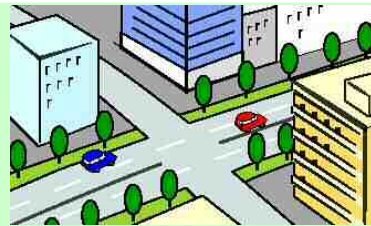
平成30年3月

四国中央市

1. 都市計画道路とは
 2. 四国中央市における都市計画道路の状況
 3. 都市計画道路見直しの必要性
 4. 見直し検討対象路線の抽出
 5. 都市計画道路見直し検討
 6. 見直し検討結果
 7. 四国中央市都市計画道路見直し方針
- 資料. 区間の評価内容

1. 都市計画道路とは

- 都市計画道路とは、都市の健全な発展と秩序ある整備をはかるため、都市計画法に基づいて建設計画が決定された道路です。
- その機能としては、人や物資の円滑な移動を確保するための「交通機能」だけでなく、防災空地や各種公共施設の収容空間としての「空間機能」、都市構造を形成し街区を構成する「市街地形成機能」といった多様な役割を有しています。

| 交通機能 | 空間機能 | | | 市街地形成機能 |
|---|---|--|---|--|
| | 都市環境機能 | 都市防災機能 | 収容機能 | |
|  <ul style="list-style-type: none"> 人や物資の移動の通行空間としての機能 沿道土地利用のための自動車の駐停車、荷捌等の沿道サービス機能 |  <ul style="list-style-type: none"> 景観、日照、緑化等の都市環境保全のための機能 |  <ul style="list-style-type: none"> 災害発生時の避難や救援活動のための通路としての機能 火災等の拡大を遅延、防止するための機能 |  <ul style="list-style-type: none"> 公共交通※1、供給処理施設※2、道路付属物※3などの導入空間としての機能 <p>※1: バス、路面電車等 ※2: 下水道、上水道等 ※3: 電灯、信号等</p> |  <ul style="list-style-type: none"> 都市の骨格として、発展方向や土地利用の方向を規定する機能 人々が集い、遊び、語らう日常生活のコミュニティ空間としての機能 |

- 都市計画道路は交通機能から、「自動車専用道路」「幹線街路」「区画街路」「特殊街路」の4種類に区分されています。
- 現在、四国中央市で都市計画決定されている都市計画道路30路線(52.8 km)の全てが「幹線街路」となっています。

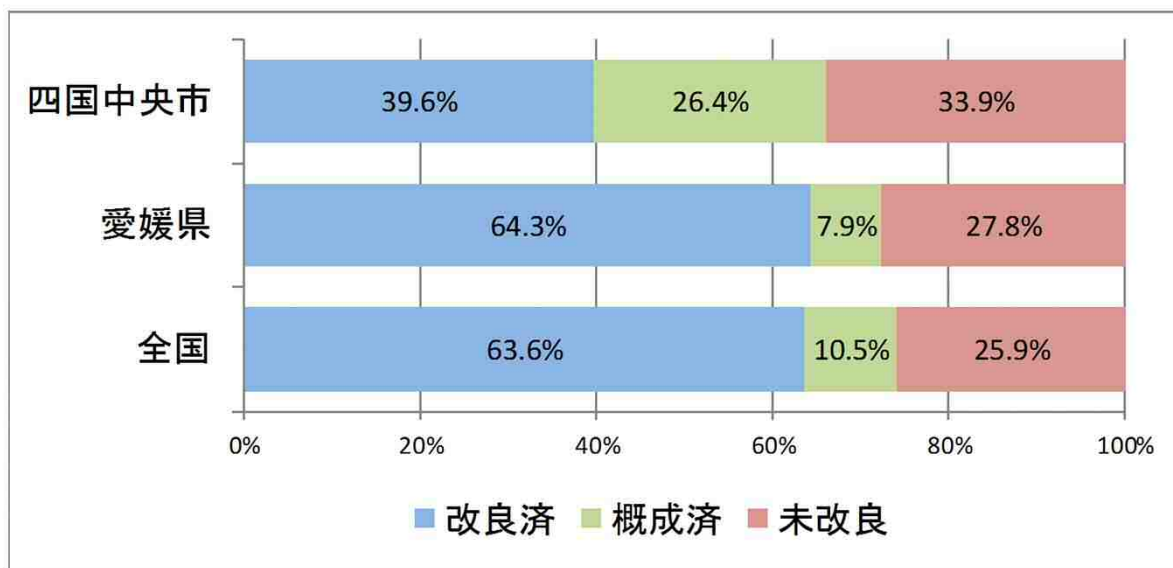
| 道路の区分 | 道路の機能等 | 四国中央市における都市計画決定状況 |
|---------|---|-------------------|
| 自動車専用道路 | ・ 専ら自動車の交通の用に供する道路で、広域交通を大量でかつ高速に処理する道路 | なし |
| 幹線街路 | ・ 交通施設や供給処理施設の収容スペースとして都市活動を支えていると同時に、都市の貴重な公共空間の確保や市街地の発展など、都市の骨格となる道路 | 30路線 (52.8km) |
| 区画街路 | ・ 街区内の交通を集散させるとともに、宅地への出入り交通を処理する道路 | なし |
| 特殊街路 | ・ 主に歩行者や自転車など、自動車以外の交通の用に供する道路（歩行者専用道、路面電車など） | なし |

2. 四国中央市における都市計画道路の状況

- 四国中央市の都市計画道路の総延長は52.8kmで、このうち、改良済延長が20.92 km (39.6%)、概成済※延長が13.96km (26.4%)、未改良延長が17.92km(33.9%)となっています。
- 改良済延長割合は全国(63.6%)、愛媛県(64.3%)と比べると大幅に下回るものとなっています。
- 四国中央市の場合、全国平均や愛媛県平均と比較して概成済の割合が高いことが特徴です。

<都市計画道路の整備状況>

| | | 改良済 | 概成済 | 未改良 | 合計 |
|-------|----|-------------|------------|-------------|-------------|
| 四国中央市 | 延長 | 20.92km | 13.96km | 17.92km | 52.80km |
| | 割合 | 39.6% | 26.4% | 33.9% | 100.0% |
| 愛媛県 | 延長 | 456.29km | 56.18km | 197.17km | 709.64km |
| | 割合 | 64.3% | 7.9% | 27.8% | 100.0% |
| 全国 | 延長 | 46,112.04km | 7,629.85km | 18,779.53km | 72,521.41km |
| | 割合 | 63.6% | 10.5% | 25.9% | 100.0% |



※出典：都市計画現況調査(国土交通省：平成27年3月時点)

※概成済とは、

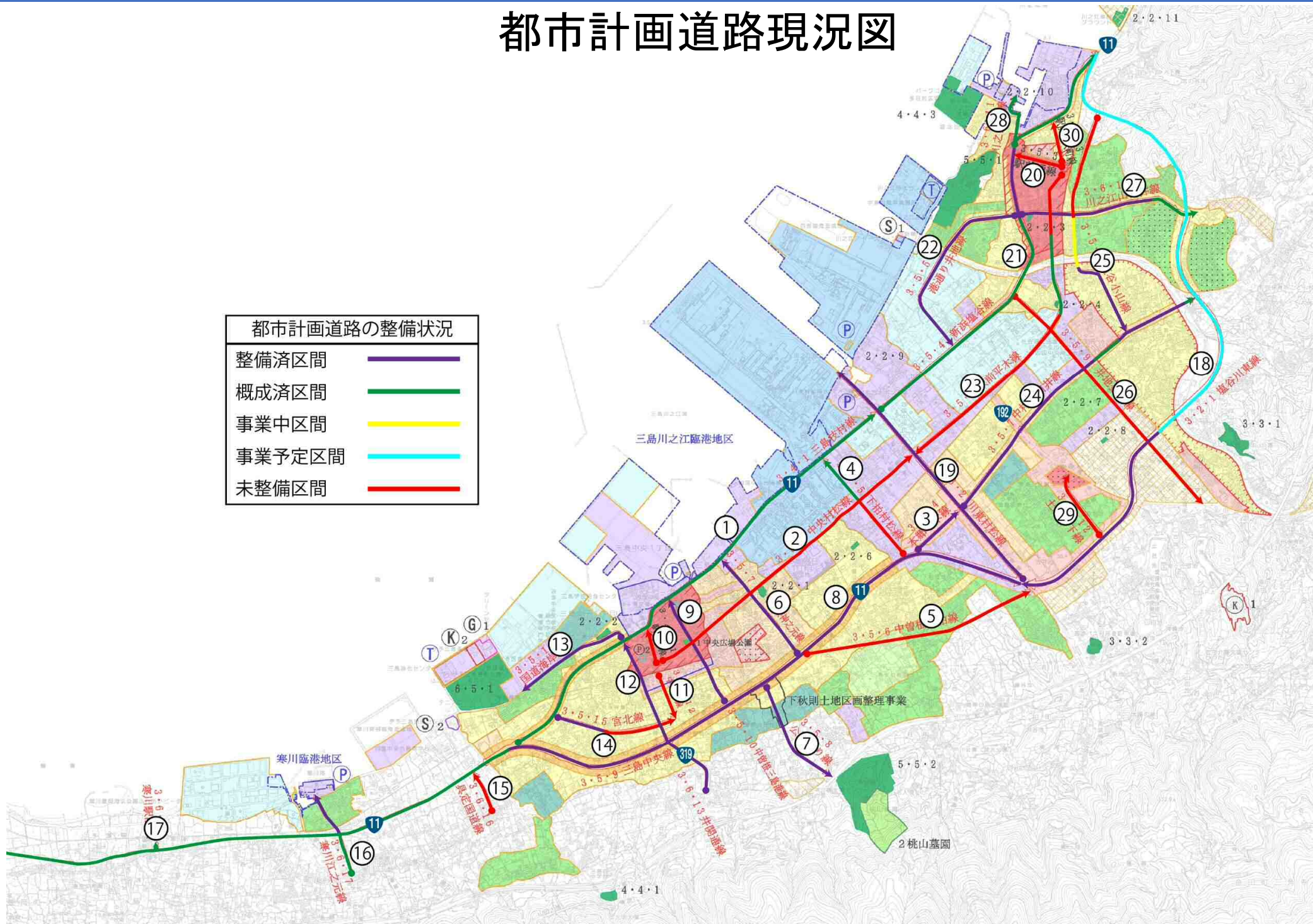
改良済以外の区間のうち、都市計画道路の計画幅員の2/3以上の幅員、又は4車線以上の供用道路で、整備済の都市計画道路と同程度の機能を果たし得る現道を有する区間

都市計画道路一覽 (平成29年3月時点)

| No. | 道路番号 | 都市計画道路名称 | 当初決定日 | 計画幅員 | 計画延長 | | | | 改良率 |
|-----|--------|-----------|----------|--------|---------|---------|---------|---------|--------|
| | | | | | 改良済 | 概成済 | 未改良 | 合計 | |
| 1 | 3・4・1 | 三島枝村線 | S24.3.31 | 16、12m | 0m | 3,840m | 0m | 3,840m | 0.0% |
| 2 | 3・5・3 | 中央村松線 | S32.3.30 | 12m | 0m | 0m | 2,550m | 2,550m | 0.0% |
| 3 | 3・4・4 | 本郷平木線 | S54.3.9 | 16m | 420m | 0m | 0m | 420m | 100.0% |
| 4 | 3・5・5 | 下柏村松線 | S32.3.30 | 12m | 0m | 440m | 500m | 940m | 0.0% |
| 5 | 3・5・6 | 中曽根下柏線 | S32.3.30 | 12m | 0m | 0m | 1,910m | 1,910m | 0.0% |
| 6 | 3・5・7 | 中曽根神之元線 | S32.3.30 | 12m | 960m | 0m | 0m | 960m | 100.0% |
| 7 | 3・5・8 | 公園通り線 | S55.2.7 | 12m | 900m | 0m | 0m | 900m | 100.0% |
| 8 | 3・5・9 | 三島中央線 | S32.3.30 | 12、30m | 4,980m | 5,630m | 0m | 10,610m | 46.9% |
| 9 | 3・5・10 | 中曽根三島港線 | S32.3.30 | 12m | 940m | 0m | 0m | 940m | 100.0% |
| 10 | 3・4・11 | 駅前通線(三島) | S32.3.30 | 16m | 0m | 0m | 280m | 280m | 0.0% |
| 11 | 3・5・12 | 中央町線 | S32.3.30 | 12m | 0m | 0m | 340m | 340m | 0.0% |
| 12 | 3・6・13 | 井関通線 | S25.7.24 | 11m | 1,410m | 0m | 0m | 1,410m | 100.0% |
| 13 | 3・5・14 | 国道海岸線 | S55.2.7 | 12m | 980m | 0m | 0m | 980m | 100.0% |
| 14 | 3・5・15 | 宮北線 | S32.3.30 | 12m | 430m | 0m | 530m | 960m | 44.8% |
| 15 | 3・6・16 | 具定国道線 | S32.3.30 | 8m | 0m | 0m | 360m | 360m | 0.0% |
| 16 | 3・6・17 | 寒川江之元線 | S32.3.30 | 9m | 300m | 0m | 340m | 640m | 46.9% |
| 17 | 3・6・18 | 寒川駅前線 | S32.3.30 | 11m | 0m | 0m | 60m | 60m | 0.0% |
| 18 | 3・2・1 | 塩谷川東線 | S54.3.9 | 30、12m | 1,700m | 0m | 3,580m | 5,280m | 32.2% |
| 19 | 3・3・2 | 川東村松線 | S54.3.9 | 25m | 2,050m | 0m | 0m | 2,050m | 100.0% |
| 20 | 3・5・3 | 駅前通線(川之江) | S28.6.19 | 15m | 0m | 0m | 380m | 380m | 0.0% |
| 21 | 3・5・4 | 新浜塩谷線 | S25.3.31 | 12、15m | 800m | 2,760m | 0m | 3,560m | 22.5% |
| 22 | 3・5・5 | 港通り井地線 | S28.6.19 | 12m | 1,560m | 0m | 0m | 1,560m | 100.0% |
| 23 | 3・5・6 | 駅前平木線 | S28.6.19 | 12、8m | 0m | 630m | 2,020m | 2,650m | 0.0% |
| 24 | 3・5・7 | 中村山田井線 | S31.9.5 | 12、16m | 2,142m | 308m | 0m | 2,450m | 87.4% |
| 25 | 3・5・8 | 塩谷小山線 | S28.6.19 | 12m | 700m | 0m | 1,160m | 1,860m | 37.6% |
| 26 | 3・5・9 | 井地金川線 | S31.9.5 | 12m | 0m | 0m | 2,220m | 2,220m | 0.0% |
| 27 | 3・6・10 | 川之江山田井線 | S28.6.19 | 11、15m | 910m | 0m | 490m | 1,400m | 65.0% |
| 28 | 3・6・11 | 川之江港線 | S28.6.19 | 11m | 0m | 350m | 0m | 350m | 0.0% |
| 29 | 3・5・12 | 土居中下線 | S51.4.1 | 12m | 0m | 0m | 580m | 580m | 0.0% |
| 30 | 3・6・13 | 駅前農人町線 | S31.9.5 | 10m | 0m | 0m | 360m | 360m | 0.0% |
| | | 合計 | | | 21,182m | 13,958m | 17,660m | 52,800m | 40.1% |

都市計画道路現況図

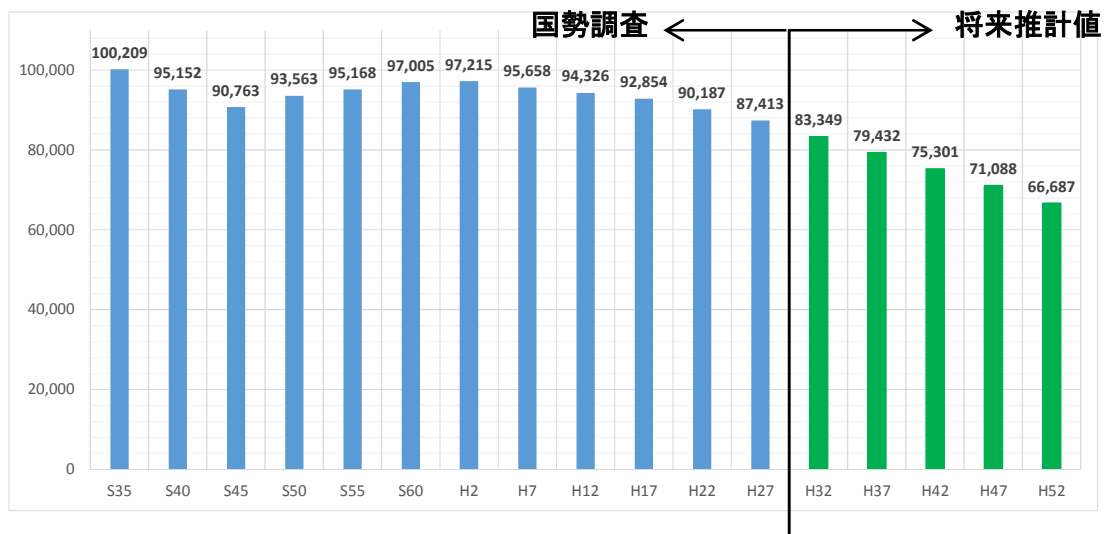
| 都市計画道路の整備状況 | |
|-------------|----|
| 整備済区間 | —— |
| 概成済区間 | —— |
| 事業中区間 | —— |
| 事業予定区間 | —— |
| 未整備区間 | —— |



3. 都市計画道路見直しの必要性

- これまでの都市計画道路は、人口増加や市街地の拡大を前提として計画されてきた。しかしながら今後は、人口減少・高齢化社会の到来や将来推計交通量の減少など、社会情勢が変化していることから、未整備の都市計画道路について、あらためてその必要性を見直す必要があります。
- 四国中央市の人口は平成2年以降減少に転じており、平成52年には平成27年と比べ約24%減少すると予測されています。
- 平成20年に国土交通省で推計された「平成42年の全国における交通量(総走行台キロ)」によると、平成14年に行った前回推計に比べ約13.1%下方修正され、平成17年の実績値より約2.6%減少すると予測されています。

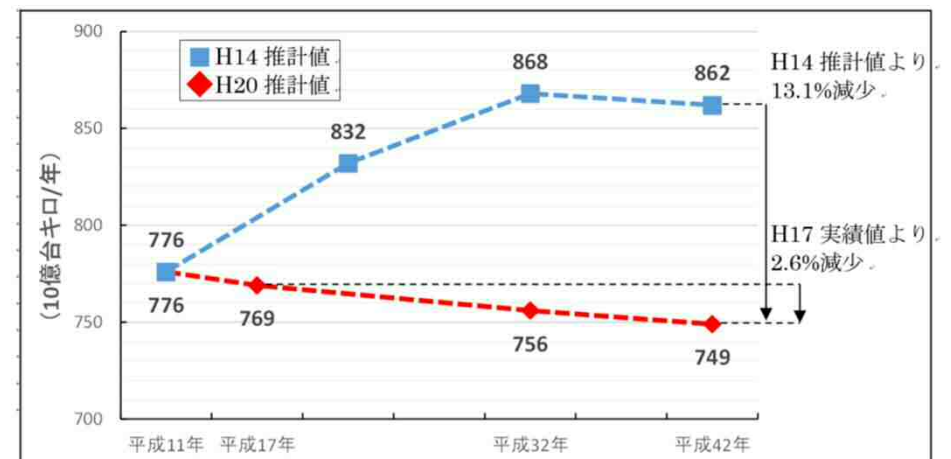
四国中央市の人口推移



※出典：S35～H27（国勢調査）

H32以降（日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計） 国立社会保障・人口問題研究所）

将来交通量の推計結果



● 国土交通省による将来交通量推計結果(全国:10億台キロ/年)

- 将来の事業の円滑な施行を確保するため、道路の都市計画が定められている区域内(都市計画道路の区域内)に建築物を建築する場合には、都市計画法第53条の定めるところにより、四国中央市長の許可が必要となる。また、都市計画法第54条の定めるところにより、以下に示す要件すべてに適合していなければ許可を受けることができません。
- 都市計画決定後も都市計画道路が長期に未着手の状態が続くと、区域内の土地所有者等は長期にわたりこの建築制限を受けることとなります。必要性が認められない都市計画道路において建築制限を継続することは問題があることから、長期未着手の都市計画道路について、あらためてその必要性を見直す必要があります。

<都市計画法第54条（建築の許可）の基準>

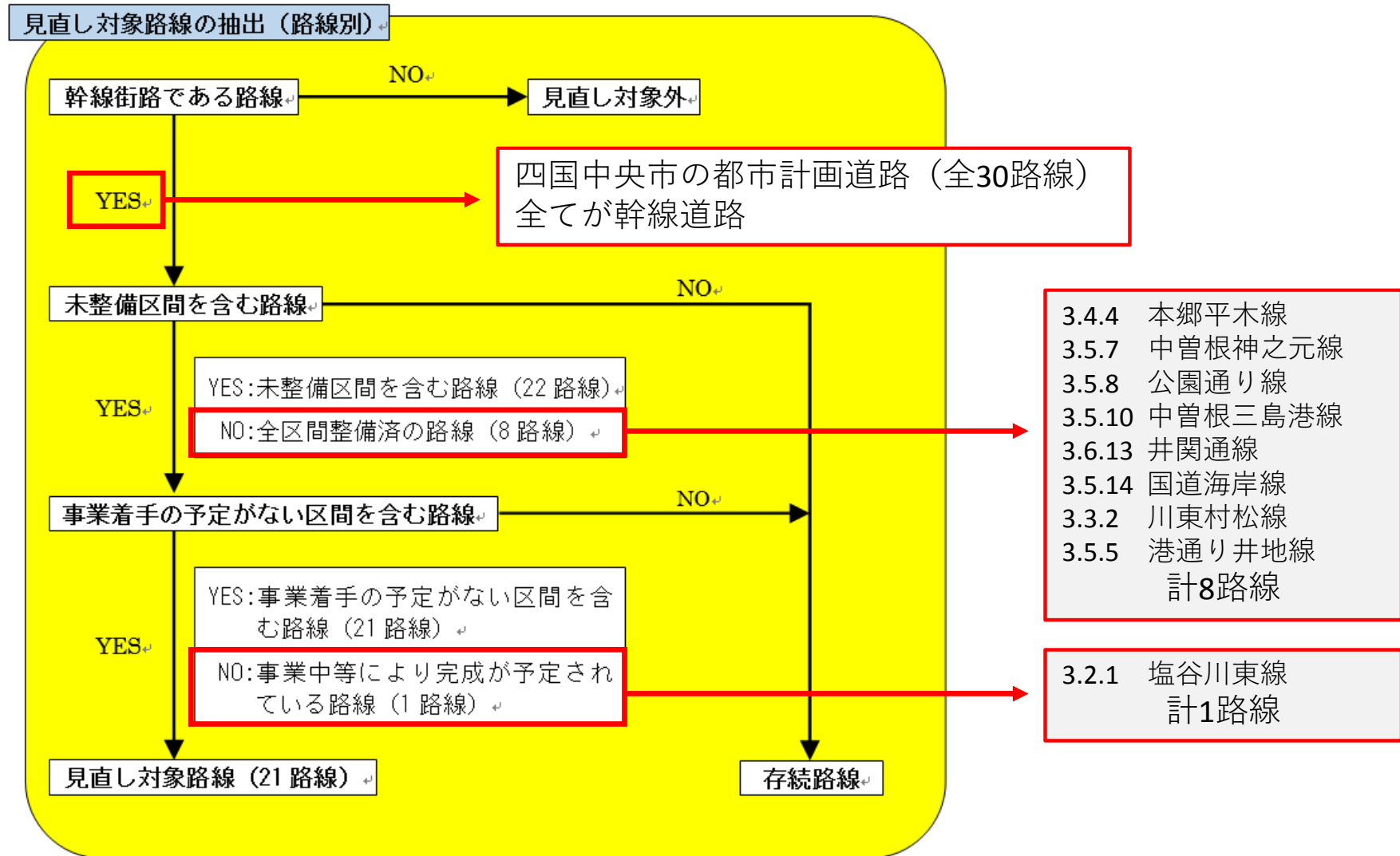
建築物が次に掲げる要件に該当し、かつ、容易に移転し、又は除却することができるものであると認められること。

- ①階数が二以下で、かつ、地階を有しないこと。
- ②主要構造部が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。

- このような背景をもとに、愛媛県は、整備の見通しが立っていない都市計画道路の見直しを行うにあたっての基本的な考え方や手順及び検討方法等を取りまとめた「**愛媛県都市計画道路見直しガイドライン**」を平成20年3月に策定しました。これは、都市計画道路の見直しを行う際の指針として利用されることを目的に策定されたものです。
- 四国中央市においても、このガイドラインに基づいて、都市計画道路見直し検討を進めました。

4. 見直し検討対象路線の抽出

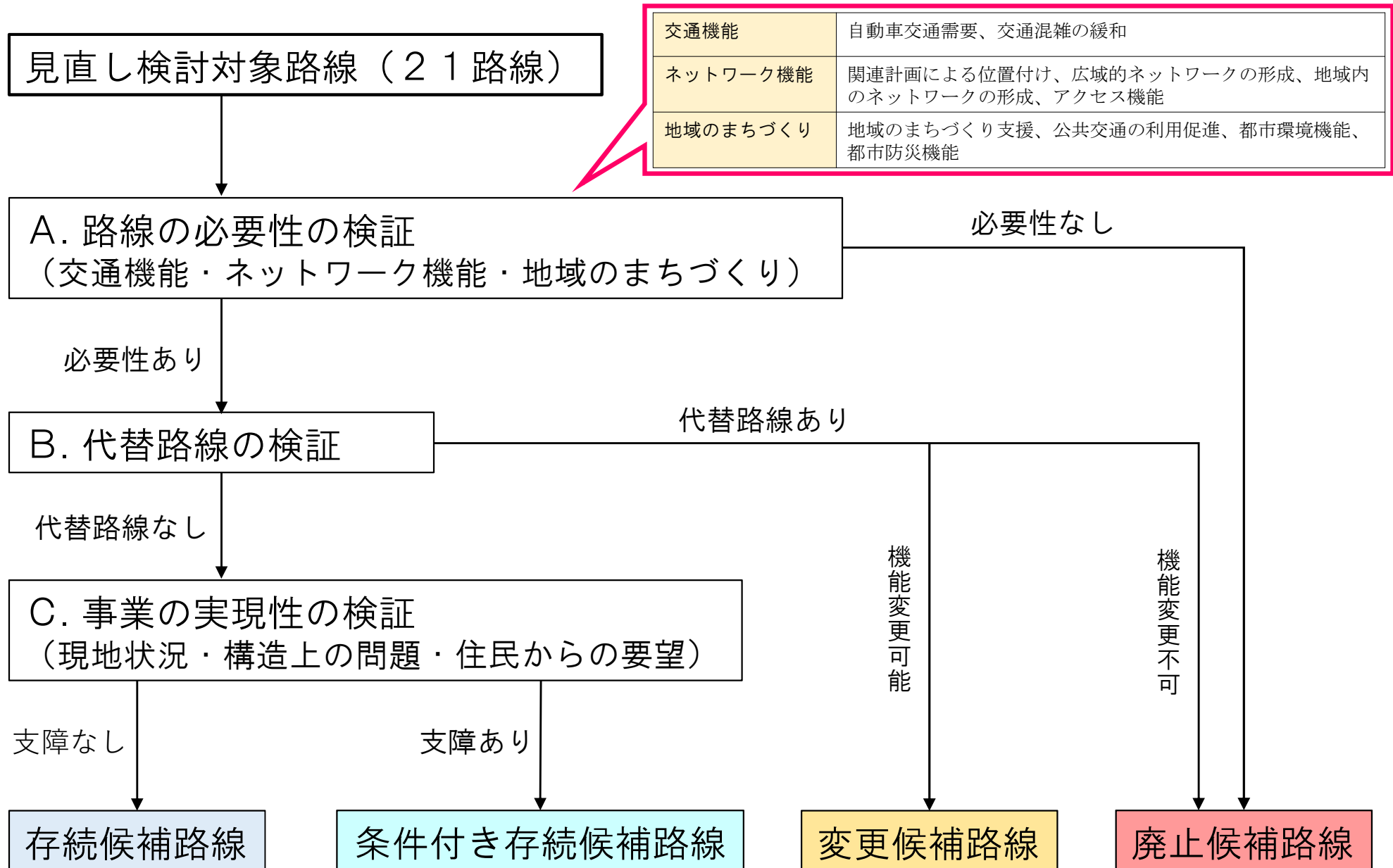
- 「愛媛県都市計画道路見直しガイドライン」に基づき、四国中央市の全30路線の都市計画道路の内、見直しを検討する路線を抽出しました。



四国中央市の全30路線の都市計画道路の内、21路線を見直し検討対象路線として抽出

5. 都市計画道路見直し検討

- 抽出した見直し検討対象路線（21路線）について「愛媛県都市計画道路見直しガイドライン（H20.3）」に基づいて見直し検討を進めました。



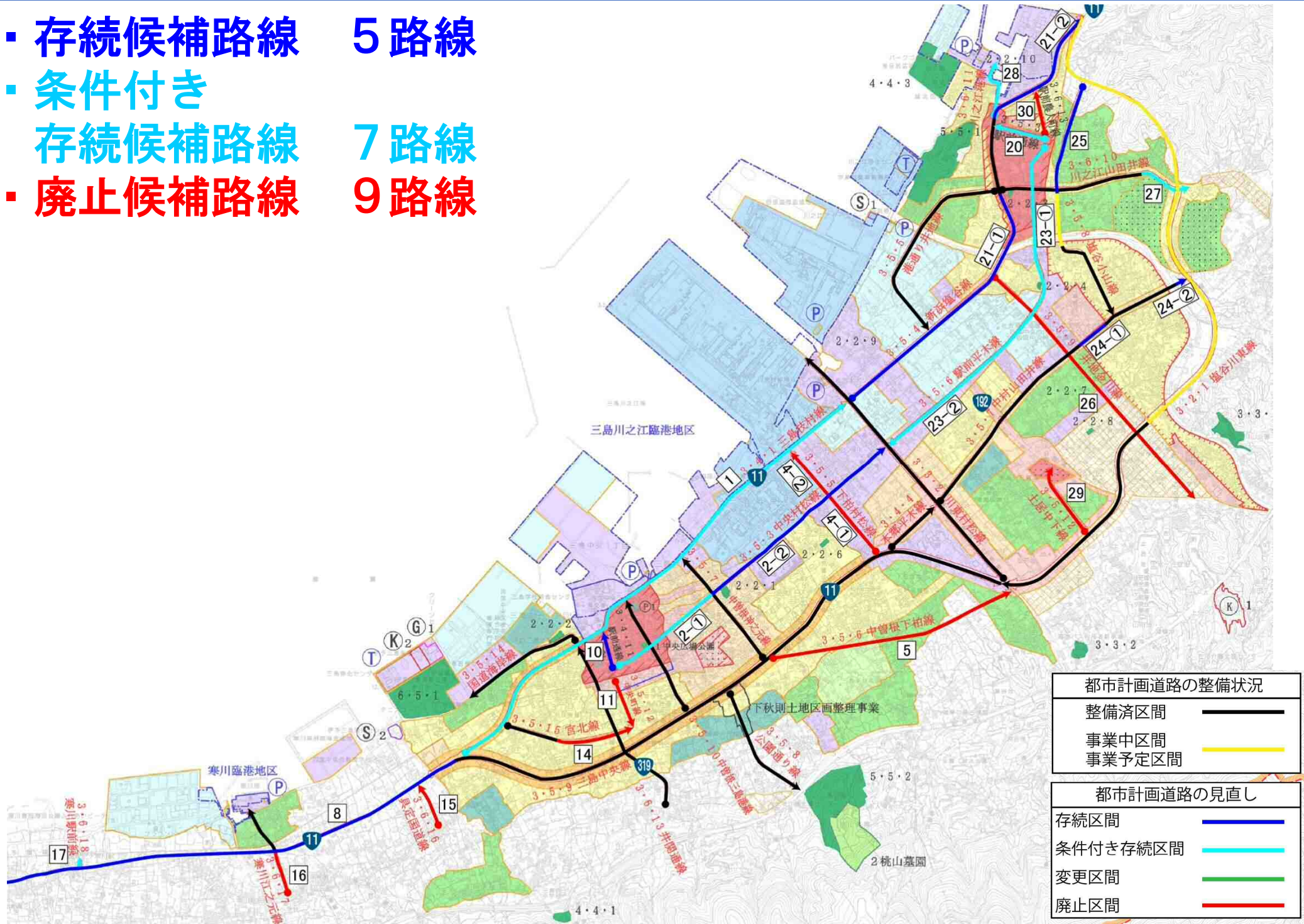
| 評価項目 | | 評価内容等 |
|----------|--------------|--|
| 交通機能 | 自動車交通需要との整合 | 将来交通量が第4種第2級となる4,000台/日以上 |
| | 交通混雑の緩和 | 現道の混雑度が1.25以上又は主要渋滞箇所(H25.1) |
| ネットワーク機能 | 関連計画における位置付け | 総合計画、マスタープラン等に位置付け有り |
| | 広域ネットワークの形成 | 市町間を連携する道路、都市の拠点間を連携する道路、都市内の枢要な地域間相互を連携する道路、都市部へ流入する通過交通を分散する道路 |
| | 地域内ネットワークの形成 | 居住環境内への通過交通を排除する道路、居住環境内の交通を効率的に処理する道路 |
| | アクセス機能 | 主要交通拠点(駅、IC、港湾、空港)へのアクセス機能、主要拠点(学校、病院、行政機関)へのアクセス機能、中心市街地へのアクセス機能を持つ道路 |
| 地域のまちづくり | 地域のまちづくり支援 | 沿道商店街等の活性化に寄与する道路、市街地の土地利用の促進に寄与する道路、観光振興、産業活動を支援する道路、中心市街地活性化基本計画等を支援する道路、都市のシンボルとなる道路(良好な景観形成) |
| | 公共交通の利用促進 | 現道がバス路線で2車線未満又は混雑度が1.00以上の道路、現道がバス路線で計画幅員がバス停車帯を確保できる道路 |
| | 都市環境機能 | 幅広自歩道と植栽帯が確保可能な計画幅員18mを有する道路 |
| | 都市防災機能 | 防災地域、準防火地域の道路、災害時の避難路となる道路、消防活動困難区域の解消する道路、延焼遮断帯となる道路、災害時の緊急輸送道路となる道路、交通事故の軽減に寄与する道路 |

6. 見直し検討結果

- 見直し検討の結果、存続候補路線が5路線、条件付き存続候補路線が7路線、廃止候補路線が9路線となりました。

| No | 路線名 | 路線の必要性 | | | 代替路線 | 事業の実現性の検証 | | | 区間の見直し方針 | 路線の見直し方針 |
|----|-----------|--------|----------|----------|------|-----------|-----------|---------|------------|------------|
| | | 交通機能 | ネットワーク機能 | 地域のまちづくり | | 支障建築物 | 道路構造令との整合 | 住民からの要望 | | |
| 1 | 三島枝村線 | ○ | ○ | ○ | なし | ○ | | | 条件付き存続候補路線 | 条件付き存続候補路線 |
| 2 | 中央村松線 | | ○ | | なし | ○ | | | 条件付き存続候補路線 | 条件付き存続候補路線 |
| | | ○ | ○ | ○ | なし | 支障なし → | | | 存続候補路線 | |
| 4 | 下柏村松線 | ○ | | | あり | → | | | 廃止候補路線 | 廃止候補路線 |
| | | ○ | | ○ | あり | → | | | 廃止候補路線 | |
| 5 | 中曽根下柏線 | ○ | ○ | ○ | あり | → | | | 廃止候補路線 | 廃止候補路線 |
| 8 | 三島中央線 | ○ | ○ | ○ | なし | 支障なし → | | | 存続候補路線 | 存続候補路線 |
| 10 | 駅前通線（三島） | | ○ | ○ | なし | 支障なし → | | | 存続候補路線 | 存続候補路線 |
| 11 | 中央町線 | 必要性なし | | | → | | | 廃止候補路線 | 廃止候補路線 | |
| 14 | 宮北線 | 必要性なし | | | → | | | 廃止候補路線 | 廃止候補路線 | |
| 15 | 具定国道線 | 必要性なし | | | → | | | 廃止候補路線 | 廃止候補路線 | |
| 16 | 寒川江之元線 | 必要性なし | | | → | | | 廃止候補路線 | 廃止候補路線 | |
| 17 | 寒川駅前線 | | ○ | ○ | なし | | ○ | | 条件付き存続候補路線 | 条件付き存続候補路線 |
| 20 | 駅前通線（川之江） | | ○ | ○ | なし | ○ | | | 条件付き存続候補路線 | 条件付き存続候補路線 |
| 21 | 新浜塩谷線 | ○ | ○ | ○ | なし | 支障なし → | | | 存続候補路線 | 存続候補路線 |
| | | ○ | ○ | ○ | なし | 支障なし → | | | 存続候補路線 | |
| 23 | 駅前平木線 | ○ | ○ | ○ | なし | ○ | | | 条件付き存続候補路線 | 条件付き存続候補路線 |
| | | ○ | ○ | ○ | なし | ○ | ○ | | 条件付き存続候補路線 | |
| 24 | 中村山田井線 | ○ | ○ | ○ | なし | 支障なし → | | | 存続候補路線 | 存続候補路線 |
| | | | ○ | ○ | なし | 支障なし → | | | 存続候補路線 | |
| 25 | 塩谷小山線 | ○ | ○ | | なし | 支障なし → | | | 存続候補路線 | 存続候補路線 |
| 26 | 井地金川線 | 必要性なし | | | → | | | 廃止候補路線 | 廃止候補路線 | |
| 27 | 川之江山田井線 | | ○ | ○ | なし | | ○ | | 条件付き存続候補路線 | 条件付き存続候補路線 |
| 28 | 川之江港線 | | | ○ | なし | | ○ | | 条件付き存続候補路線 | 条件付き存続候補路線 |
| 29 | 土居中下線 | | ○ | | あり | → | | | 廃止候補路線 | 廃止候補路線 |
| 30 | 駅前農人町線 | | ○ | | あり | → | | | 廃止候補路線 | 廃止候補路線 |

- 存続候補路線 5 路線
- 条件付き
存続候補路線 7 路線
- 廃止候補路線 9 路線



| 都市計画道路の整備状況 | |
|-------------|----|
| 整備済区間 | —— |
| 事業中区間 | —— |
| 事業予定区間 | —— |

| 都市計画道路の見直し | |
|------------|----|
| 存続区間 | —— |
| 条件付き存続区間 | —— |
| 変更区間 | —— |
| 廃止区間 | —— |

■断面A

| | フルネット | | | | 廃止候補路線未整備 | | | | 交通容量 根拠 | 評価 |
|-------------|-------|----------------|-----------------|------|-----------|----------------|-----------------|------|------------|----------------------------|
| | 車線数 | 交通容量 (百台/日) | 将来交通量 (百台/日) | 混雑度 | 車線数 | 交通容量 (百台/日) | 将来交通量 (百台/日) | 混雑度 | | |
| ① 国道192号 | 2 | 126 | 12 | 0.10 | 2 | 126 | 16 | 0.13 | H27センサス | 断面混雑度1.00未満 路線混雑度1.25未満 |
| ② (都)井地金川線 | 2 | 80 | 6 | 0.08 | - | - | - | - | 設計基準交通量 | |
| ③ (主)川之江大豊線 | 2 | 104 | 53 | 0.51 | 2 | 104 | 57 | 0.55 | H27センサス | |
| 断面計 | | 310 | 71 | 0.23 | | 230 | 73 | 0.32 | | ○ |

■断面B

| | フルネット | | | | 廃止候補路線未整備 | | | | 交通容量 根拠 | 評価 |
|-------------|-------|----------------|-----------------|------|-----------|----------------|-----------------|------|------------|----------------------------|
| | 車線数 | 交通容量 (百台/日) | 将来交通量 (百台/日) | 混雑度 | 車線数 | 交通容量 (百台/日) | 将来交通量 (百台/日) | 混雑度 | | |
| ① 国道192号 | 2 | 126 | 12 | 0.10 | 2 | 126 | 12 | 0.10 | H27センサス | 断面混雑度1.00未満 路線混雑度1.25未満 |
| ② (都)井地金川線 | 2 | 80 | 28 | 0.35 | - | - | - | - | 設計基準交通量 | |
| ③ (主)川之江大豊線 | 1 | 40 | 8 | 0.20 | 1 | 40 | 26 | 0.65 | 設計基準交通量 | |
| 断面計 | | 246 | 48 | 0.20 | | 166 | 38 | 0.23 | | ○ |

■断面C

| | フルネット | | | | 廃止候補路線未整備 | | | | 交通容量 根拠 | 評価 |
|-------------|-------|----------------|-----------------|------|-----------|----------------|-----------------|------|------------|----------------------------|
| | 車線数 | 交通容量 (百台/日) | 将来交通量 (百台/日) | 混雑度 | 車線数 | 交通容量 (百台/日) | 将来交通量 (百台/日) | 混雑度 | | |
| ① 国道192号 | 2 | 126 | 120 | 0.95 | 2 | 126 | 133 | 1.06 | H27センサス | 断面混雑度1.00未満 路線混雑度1.25未満 |
| ② (都)井地金川線 | 2 | 80 | 23 | 0.29 | - | - | - | - | 設計基準交通量 | |
| ③ (主)川之江大豊線 | 2 | 104 | 21 | 0.20 | 2 | 104 | 31 | 0.30 | H27センサス | |
| 断面計 | | 310 | 164 | 0.53 | | 230 | 164 | 0.71 | | ○ |

■断面D

| | フルネット | | | | 廃止候補路線未整備 | | | | 交通容量 根拠 | 評価 |
|--------------|-------|----------------|-----------------|------|-----------|----------------|-----------------|------|------------|----------------------------|
| | 車線数 | 交通容量 (百台/日) | 将来交通量 (百台/日) | 混雑度 | 車線数 | 交通容量 (百台/日) | 将来交通量 (百台/日) | 混雑度 | | |
| ① 市道 | 1 | 40 | 24 | 0.60 | 1 | 40 | 31 | 0.78 | 設計基準交通量 | 断面混雑度1.00未満 路線混雑度1.25未満 |
| ② (都)中曽根神之元線 | 2 | 80 | 1 | 0.01 | 2 | 80 | 9 | 0.11 | 設計基準交通量 | |
| ③ (都)下柏村松線 | 2 | 80 | 52 | 0.65 | - | - | - | - | 設計基準交通量 | |
| (一)三島川之江港線 | 4 | 220 | 45 | 0.20 | 4 | 220 | 86 | 0.39 | H27センサス | |
| 断面計 | | 420 | 122 | 0.29 | | 340 | 126 | 0.37 | | ○ |

※廃止候補路線のうち、見直し前(フルネット)の将来交通量が少ない路線(0台/日)は検証から除いた。

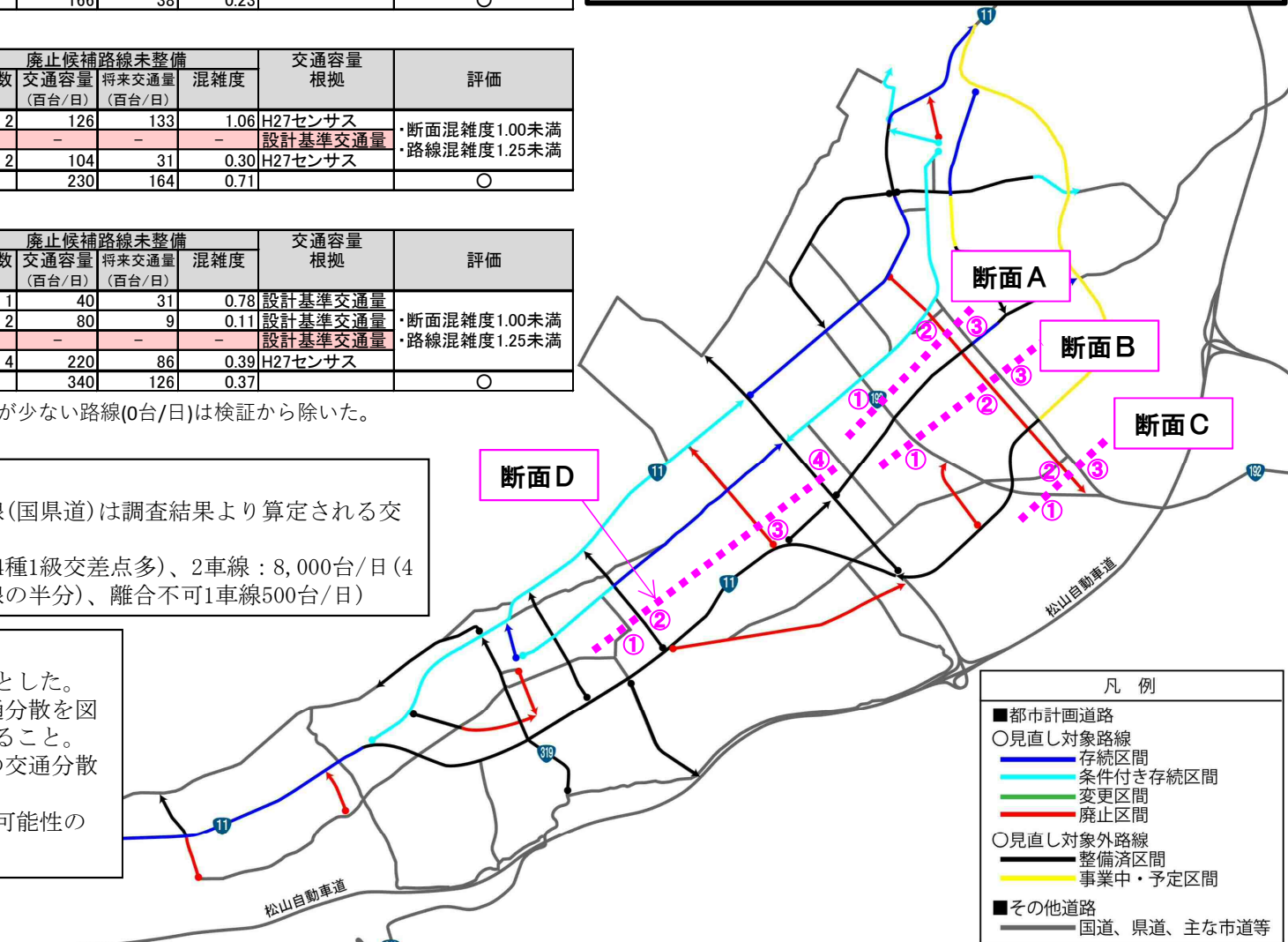
※1：交通容量の根拠

- 車線数の合致したH27センサス調査結果のある路線(国県道)は調査結果より算定される交通容量(=交通量÷混雑度)
- 他の道路は設計基準交通量(4車線：28,800台/日(4種1級交差点多)、2車線：8,000台/日(4種2級交差点多)、離合可能1車線：4,000台/日(2車線の半分)、離合不可1車線500台/日)

※2：評価基準の根拠

- 断面混雑度の評価基準は以下の理由から1.00未満とした。
 - ・断面混雑度が1.0を上回る場合、並行路線への交通分散を図ったとしても全ての路線で混雑が発生する状況となること。
 - ・逆に断面混雑度が1.0未満であれば、並行路線への交通分散により、混雑を緩和・解消することができること。
- 路線の混雑度は、ピーク時のみの混雑が発生する可能性のある混雑度1.25までを許容するものとした。

廃止候補路線を未整備とした見直し後ネットワークについて、将来推計交通量と交通容量※1から算定した混雑度によって検証を行う。
 評価基準を「断面混雑度1.00未満」「路線の混雑度1.25未満」※2として検証すると、**路線の混雑度、断面混雑度ともに基準値を上回る断面はなく、廃止候補路線を全て廃止しても将来的な交通処理の問題はないものと判断できる。**



見直し後の将来交通量の再検証 (2/2)

■断面E

| | フルネット | | | | 廃止候補路線未整備 | | | | 交通容量 根拠 | 評価 |
|---------------|-------|----------------|-----------------|------|-----------|----------------|-----------------|------|------------|----------------------------|
| | 車線数 | 交通容量 (百台/日) | 将来交通量 (百台/日) | 混雑度 | 車線数 | 交通容量 (百台/日) | 将来交通量 (百台/日) | 混雑度 | | |
| ①(都)中曽根下柏線 | 2 | 80 | 115 | 1.44 | - | - | - | - | 設計基準交通量 | 断面混雑度1.00未満 路線混雑度1.25未満 |
| ②国道11号川之江三島BP | 4 | 242 | 139 | 0.57 | 4 | 242 | 201 | 0.83 | H27センサス | |
| ③(一)上分三島線 | 2 | 92 | 25 | 0.27 | 2 | 92 | 36 | 0.39 | H27センサス | |
| ④(都)本郷平木線 | 2 | 80 | 64 | 0.80 | 2 | 80 | 82 | 1.03 | 設計基準交通量 | |
| ⑤(都)駅前平木線 | 2 | 80 | 20 | 0.25 | 2 | 80 | 51 | 0.64 | 設計基準交通量 | |
| ⑥国道11号 | 2 | 124 | 85 | 0.69 | 2 | 124 | 103 | 0.83 | H27センサス | |
| 断面計 | | 698 | 448 | 0.64 | | 618 | 473 | 0.77 | | ○ |

■断面F

| | フルネット | | | | 廃止候補路線未整備 | | | | 交通容量 根拠 | 評価 |
|---------------|-------|----------------|-----------------|------|-----------|----------------|-----------------|------|------------|----------------------------|
| | 車線数 | 交通容量 (百台/日) | 将来交通量 (百台/日) | 混雑度 | 車線数 | 交通容量 (百台/日) | 将来交通量 (百台/日) | 混雑度 | | |
| ①(都)中曽根下柏線 | 2 | 80 | 110 | 1.38 | - | - | - | - | 設計基準交通量 | 断面混雑度1.00未満 路線混雑度1.25未満 |
| ②(一)上分三島線 | 1 | 40 | 5 | 0.13 | 1 | 40 | 28 | 0.70 | 設計基準交通量 | |
| ③国道11号川之江三島BP | 4 | 318 | 229 | 0.72 | 4 | 318 | 306 | 0.96 | H27センサス | |
| ④(都)駅前平木線 | 2 | 80 | 47 | 0.59 | 2 | 80 | 52 | 0.65 | 設計基準交通量 | |
| ⑤国道11号 | 2 | 124 | 118 | 0.95 | 2 | 124 | 124 | 1.00 | H27センサス | |
| 断面計 | | 642 | 509 | 0.79 | | 562 | 510 | 0.91 | | ○ |

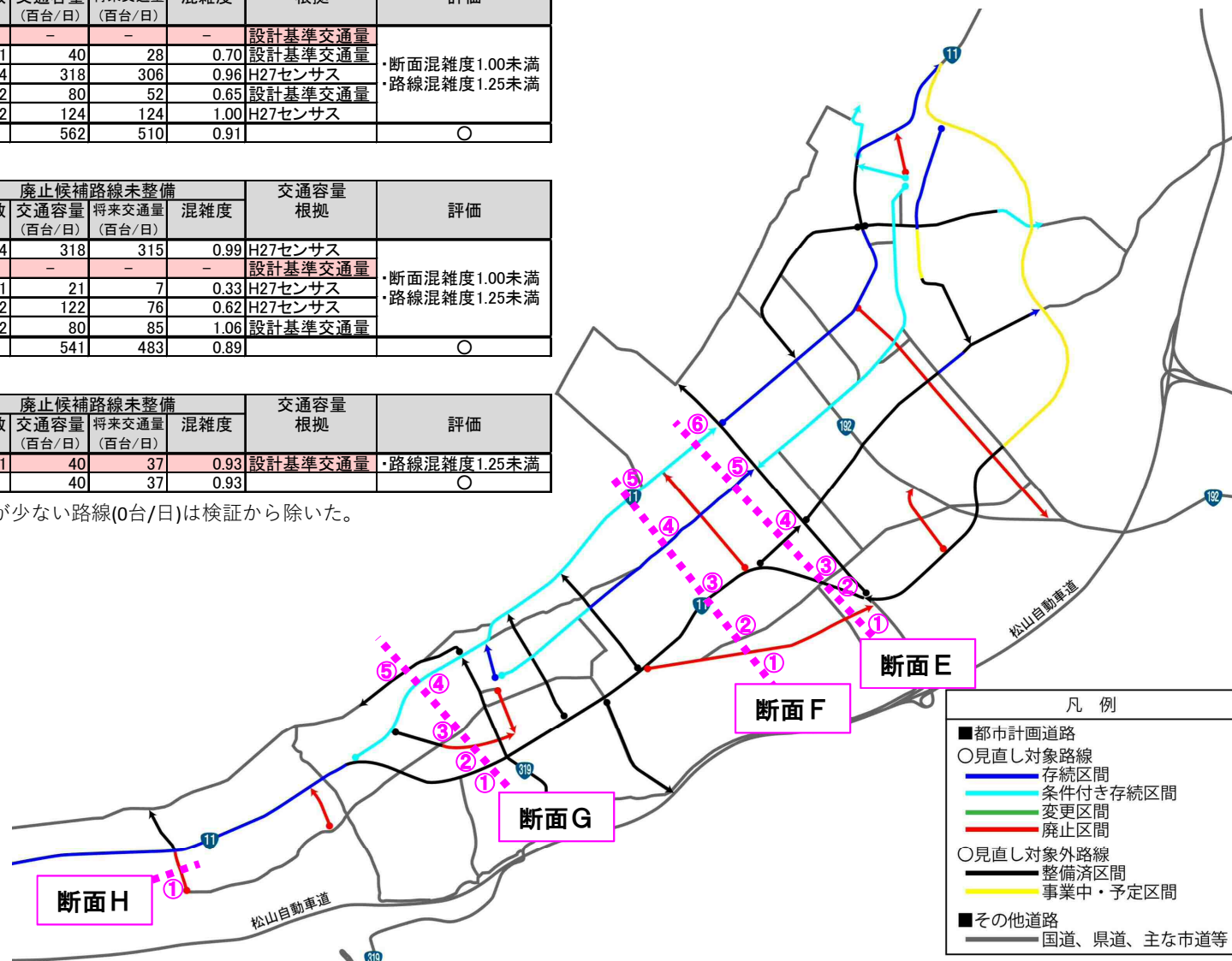
■断面G

| | フルネット | | | | 廃止候補路線未整備 | | | | 交通容量 根拠 | 評価 |
|---------------|-------|----------------|-----------------|------|-----------|----------------|-----------------|------|------------|----------------------------|
| | 車線数 | 交通容量 (百台/日) | 将来交通量 (百台/日) | 混雑度 | 車線数 | 交通容量 (百台/日) | 将来交通量 (百台/日) | 混雑度 | | |
| ①国道11号川之江三島BP | 4 | 318 | 316 | 0.99 | 4 | 318 | 315 | 0.99 | H27センサス | 断面混雑度1.00未満 路線混雑度1.25未満 |
| ②(都)宮北線 | 2 | 80 | 13 | 0.16 | - | - | - | - | 設計基準交通量 | |
| ③(一)上猿田三島線 | 1 | 21 | 0 | 0.00 | 1 | 21 | 7 | 0.33 | H27センサス | |
| ④国道11号 | 2 | 122 | 74 | 0.61 | 2 | 122 | 76 | 0.62 | H27センサス | |
| ⑤(都)国道海岸線 | 2 | 80 | 81 | 1.01 | 2 | 80 | 85 | 1.06 | 設計基準交通量 | |
| 断面計 | | 621 | 484 | 0.78 | | 541 | 483 | 0.89 | | ○ |

■断面H(1路線のみ)

| | フルネット | | | | 廃止候補路線未整備 | | | | 交通容量 根拠 | 評価 |
|------------|-------|----------------|-----------------|------|-----------|----------------|-----------------|------|------------|-------------|
| | 車線数 | 交通容量 (百台/日) | 将来交通量 (百台/日) | 混雑度 | 車線数 | 交通容量 (百台/日) | 将来交通量 (百台/日) | 混雑度 | | |
| ①(都)寒川江之元線 | 2 | 80 | 37 | 0.46 | 1 | 40 | 37 | 0.93 | 設計基準交通量 | 路線混雑度1.25未満 |
| 断面計 | | 80 | 37 | 0.46 | | 40 | 37 | 0.93 | | |

※廃止候補路線のうち、見直し前(フルネット)の将来交通量が少ない路線(0台/日)は検証から除いた。



7. 四国中央市都市計画道路見直し方針

1. 廃止予定路線（9路線）

愛媛県都市計画道路見直しガイドラインに基づく検討の結果、廃止候補路線となった下記の路線は、廃止の都市計画決定をすみやかに行うこととする。

（市決定）

④下柏村松線

自動車交通需要や地域の産業活動を支援する道路としての必要性はあるが、並行する県道333号三島川之江港線（4車線）やJRアンダーパスの市道により代替可能であることから廃止候補路線とした。

⑪中央町線

路線の必要性なしの検証結果となったことから廃止候補路線とした。

⑭宮北線

路線の必要性なしの検証結果となったことから廃止候補路線とした。

⑮具定国道線

路線の必要性なしの検証結果となったことから廃止候補路線とした。

⑯寒川江之元線

路線の必要性なしの検証結果となったことから廃止候補路線とした。

⑳井地金川線

路線の必要性なしの検証結果となったことから廃止候補路線とした。

㉑土居中下線

居住環境内の交通を効率的に処理する道路としてネットワーク機能の必要性はあるが、県道124号上分三島線が居住環境内の交通を代替するため廃止候補路線とした。

㉒駅前農人町線

JR川之江駅へのアクセス機能の必要性はあるが、県道121号川之江停車場線で代替可能であることから廃止候補路線とした。

（県決定）

⑤中曾根下柏線

自動車交通需要や地域内のネットワーク形成の必要性があり、一部がバス路線や避難路となっているため路線の必要性はあるが、並行した県道124号上分三島線の整備が進められており、代替可能であることから廃止候補路線とした。

2. 課題のある路線（2路線）

検討の結果、条件付き存続候補路線となった路線のうち、事業実現性に大きな支障がある下記の路線は、線形変更の検討が必要であるため、関係機関及び住民等との調整を行った後、都市計画の変更を行うこととする。

（県決定）

②中央村松線

都市の拠点間を連携する道路としての必要性があり、代替する路線がないため、事業の実現性について検証したところ、路線の一部の住居密集地が支障となっているため、整備可能な線形変更の検討が必要な、条件付き存続候補路線とした。

③駅前平木線

自動車交通需要があり、都市の拠点間を連携する道路としての必要性や都市防災機能による路線の必要性があり、代替する路線がないため、事業の実現性について検証したところ、商店街や大規模工場、変電所が支障となっているほか、一部が計画幅員8mとなっており道路構造令との整合がとれないため、整備可能な線形変更や幅員の変更について検討が必要な、条件付き存続候補路線とした。

3. 変更が予定されている路線（1路線）

見直し検討対象路線の抽出で、見直し検討対象外となった路線のうち、整備済みではないものの既に都市計画変更が予定されている下記の路線は、予定どおり都市計画の変更を行うこととする。

（県決定）

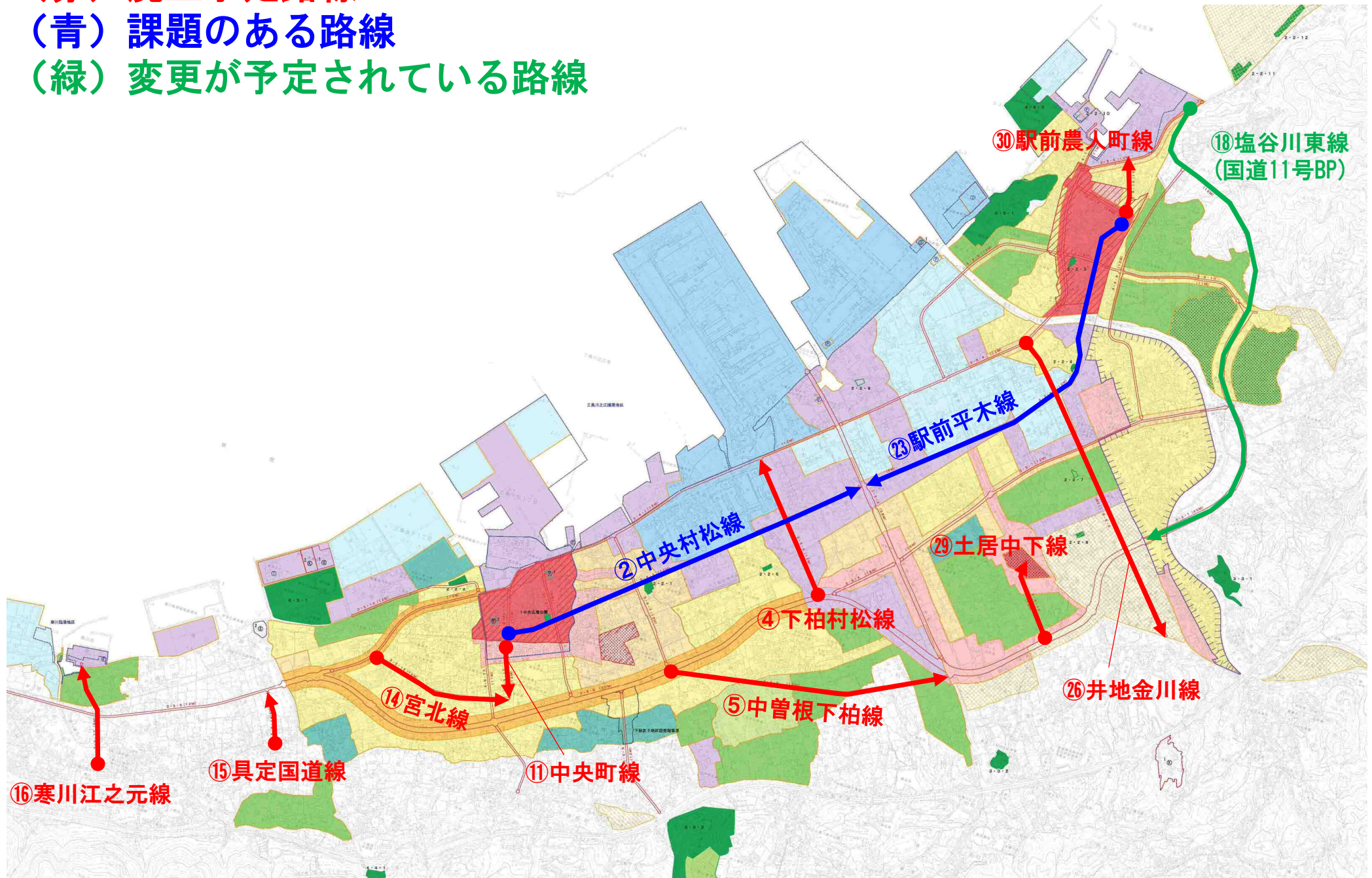
⑱塩谷川東線（国道11号バイパス）

国指定史跡「宇摩向山古墳」を避けるためのルート変更に係る都市計画の変更手続きが行われることとなっており、未整備区間について事業着手の予定がある路線となっていることから見直し対象外とした。

(赤) 廃止予定路線

(青) 課題のある路線

(緑) 変更が予定されている路線



資料. 区間の評価内容

① 3.4.1 三島枝村線 条件付き存続候補路線

■路線の概要

計画延長：3,840m
 計画幅員：12m,16m
 計画位置：中之庄町頭生～村松町日吉縄
 計画年次：昭和24年（最終変更 平成17年）

■区間概要

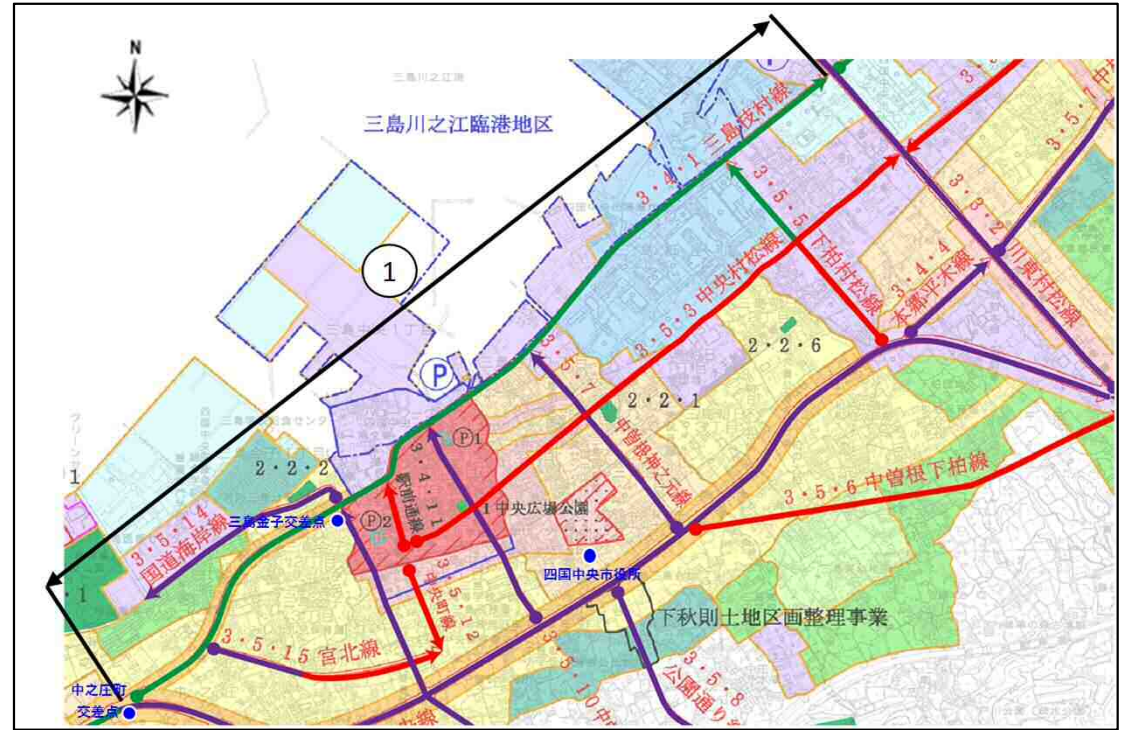
- 本区間は、中之庄町頭生の国道11号中之庄町交差点から村松町日吉縄の（県）三島川之江港線に至る3840mの区間です。
- 現況は、国道11号が2車線ですが、幅員が10mと計画幅員を満たしていません。
- 四国中央市北を横断する主要幹線道路として広域的な交通が主体です。
- 主な周辺土地利用は工業、住居、商業です。

■評価

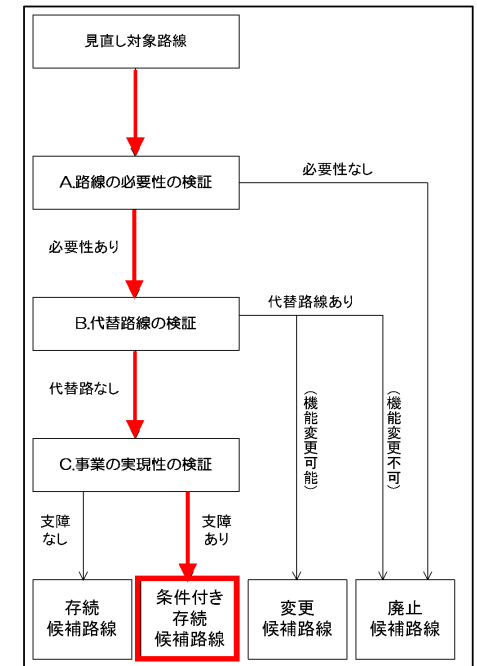
交通機能としての必要性：あり
 ネットワーク機能としての必要性：あり
 地域のまちづくりとしての必要性：あり
 代替路線の有無：なし
 計画実現上の課題：支障建築物（三島神社の玉垣）

■評価詳細

- 将来交通量の推計値が7,400～15,600台/日と多く、将来交通量からみた必要性があります。また、現道には主要渋滞箇所もあります。
- 都市計画マスタープランでは、県内外の交流促進を図る広域連携軸として位置付けており、交通機能、ネットワーク機能や地域のまちづくり機能など多くの機能を有しています。
- 現道の国道11号が2車線で整備されていますが、混雑の緩和や緊急輸送道路など代替できない機能があるため、都市計画道路として整備する必要性は高いです。
- 三島神社の玉垣を支障することから、現計画での整備は困難と考えられるため、条件付き存続候補路線とします。



| | |
|--------|-----|
| 整備済区間 | ——— |
| 概成済区間 | ——— |
| 事業中区間 | ——— |
| 事業予定区間 | ——— |
| 未整備区間 | ——— |



② 3.5.3 中央村松線①

条件付き存続候補路線

【課題のある路線】線形変更の検討が必要な路線

■路線の概要

計画延長：2,550m

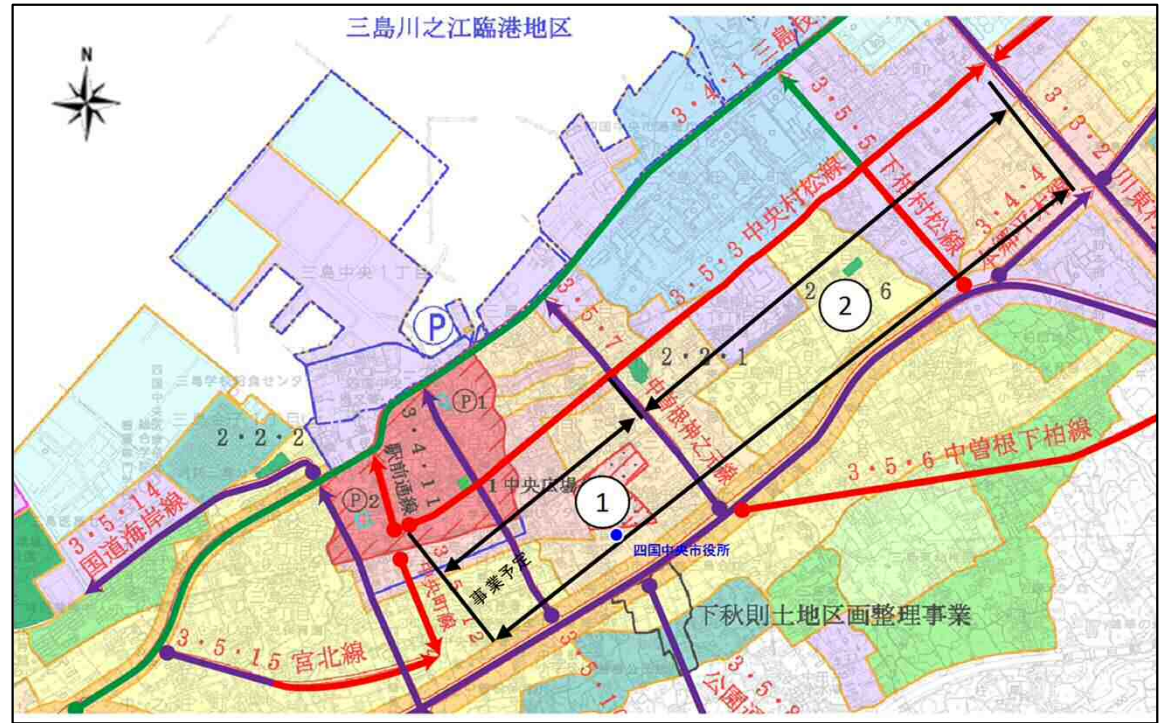
計画幅員：12m

計画位置：三島中央3丁目～村松町

計画年次：昭和32年（最終変更 平成25年）

■区間概要

- 本区間は、三島中央3丁目～三島宮川2丁目に至る580mの区間です。
- 現況は、現道もなく、全線未改良です。
- 旧伊予三島市と旧川之江市を連携する道路です。
- 主な周辺土地利用は商業です。



■評価

交通機能としての必要性：なし

ネットワーク機能としての必要性：あり

地域のまちづくりとしての必要性：なし

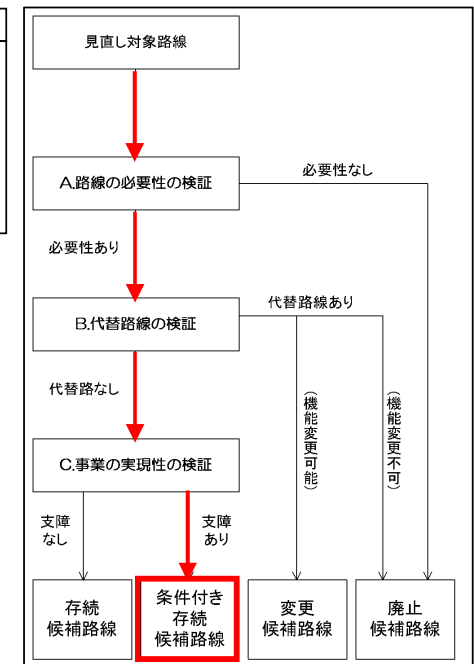
代替路線の有無：なし

計画実現上の課題：支障建築物（住居密集地）

■評価詳細

- 将来交通量の推計値が100～2,500台/日と少なく、将来交通量からみた必要性は低下しています。
- 都市計画マスタープランでは、市内の交流促進を図る拠点交流軸として位置付けており、ネットワーク機能を有しています。
- 並行する（県）金生三島線は1車線であり、整備も困難であるため、代替路線はありません。
- 住宅密集地を支障するため、条件付き存続候補路線とします。

| 都市計画道路の整備状況 | |
|-------------|-----|
| 整備済区間 | 紫色線 |
| 概成済区間 | 緑色線 |
| 事業中区間 | 黄色線 |
| 事業予定区間 | 青色線 |
| 未整備区間 | 赤色線 |



■路線の概要

計画延長：2,550m

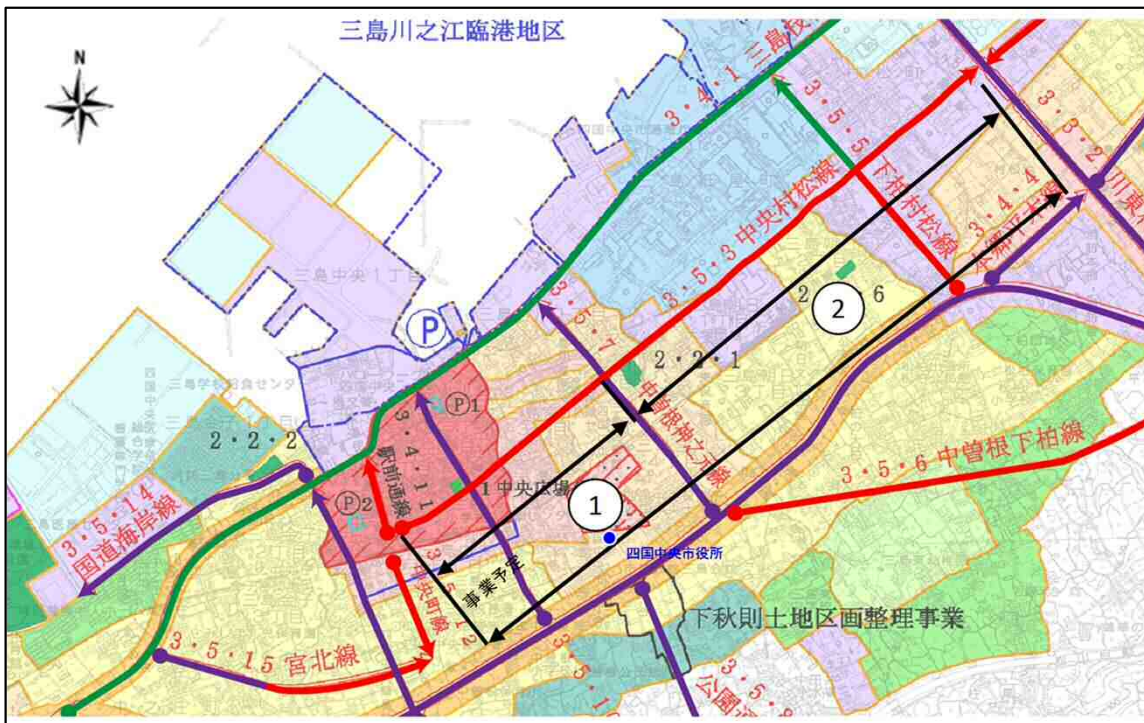
計画幅員：12m

計画位置：三島中央3丁目～村松町

計画年次：昭和32年（最終変更 平成25年）

■区間概要

- 本区間は、三島宮川2丁目～村松町に至る1,660m区間です。
- 現況は、（県）金生三島線が1車線であり、全線未改良です。
- 旧伊予三島市と旧川之江市を連携する道路です。
- 主な周辺土地利用は工業です。



■評価

交通機能としての必要性：あり

ネットワーク機能としての必要性：あり

地域のまちづくりとしての必要性：あり

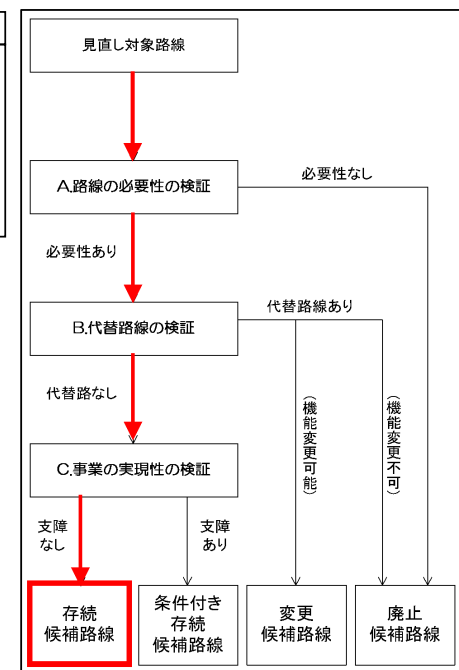
代替路線の有無：なし

計画実現上の課題：なし

■評価詳細

- 将来交通量の推計値が2,000～5,100台/日と将来交通量からみた必要性があります。
- 都市計画マスタープランでは、市内の交流促進を図る拠点交流軸として位置付けており、交通機能、ネットワーク機能、地域のまちづくり機能を有しています。
- 現道の（県）金生三島線は1車線であり、歩道も十分に確保されておらず、代替路線はありません。
- 計画実現上の課題はないため、存続候補路線とします。

| 都市計画道路の整備状況 | |
|-------------|-----|
| 整備済区間 | 紫色線 |
| 概成済区間 | 緑色線 |
| 事業中区間 | 黄色線 |
| 事業予定区間 | 水色線 |
| 未整備区間 | 赤色線 |



■路線の概要

計画延長：940m

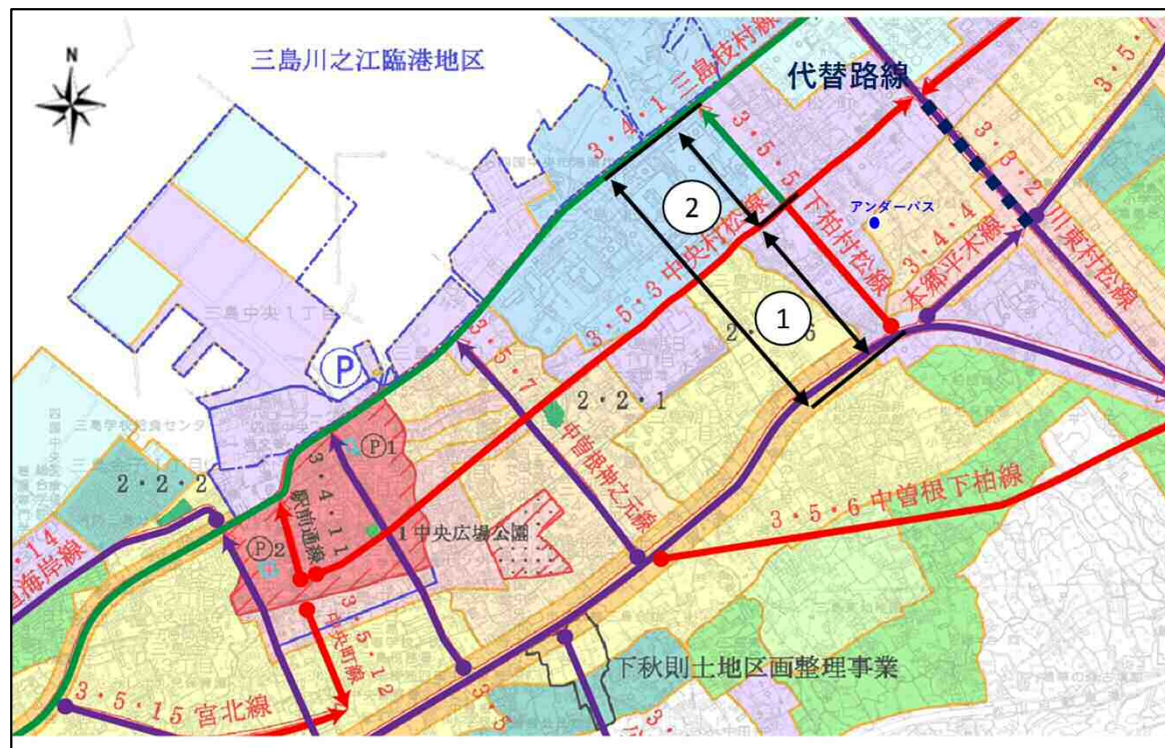
計画幅員：12m

計画位置：下柏町～村松町

計画年次：昭和32年（最終変更 昭和55年）

■区間概要

- 本区間は、国道11号川之江三島バイパス～（都）中央村松線に至る530mの区間です。
- 現況は、現道もなく、全線未改良です。
- 並行して（県）三島川之江港線があり、地域内にはJRアンダーパスの市道も整備されています。
- 主な周辺土地利用は工業です。



■評価

交通機能としての必要性：あり

ネットワーク機能としての必要性：なし

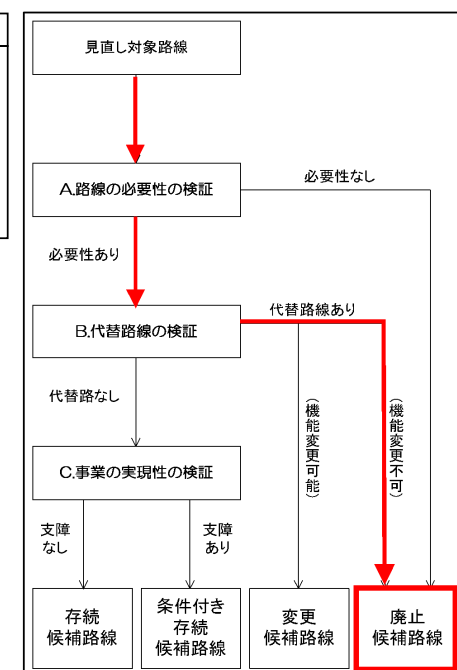
地域のまちづくりとしての必要性：なし

代替路線の有無：あり

| 都市計画道路の整備状況 | |
|-------------|-----|
| 整備済区間 | 紫色線 |
| 概成済区間 | 緑色線 |
| 事業中区間 | 黄色線 |
| 事業予定区間 | 青色線 |
| 未整備区間 | 赤色線 |

■評価詳細

- 将来交通量の推計値が5,500台/日と将来交通量からみた必要性があります。
- 交通機能は、並行する（県）三島川之江港線、JRアンダーパスの市道により代替可能だと考えられることから、廃止候補路線とします。



■路線の概要

計画延長：940m

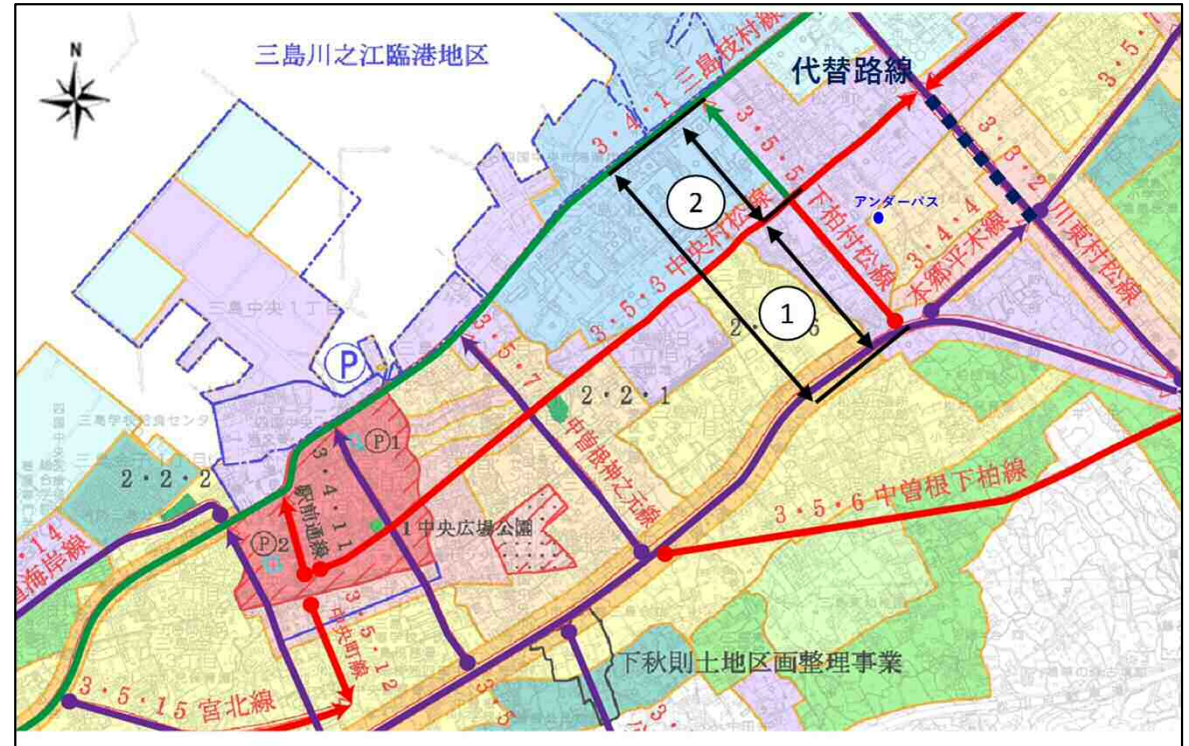
計画幅員：12m

計画位置：下柏町～村松町

計画年次：昭和32年（最終変更 昭和55年）

■区間概要

- 本区間は、（都）中央村松線～国道11号に至る410mの区間です。
- 現況は、現道が2車線ではありますが、全線未改良です。
- 並行して（県）三島川之江港線が整備されています。
- 主な周辺土地利用は工業です。



■評価

交通機能としての必要性：あり

ネットワーク機能としての必要性：なし

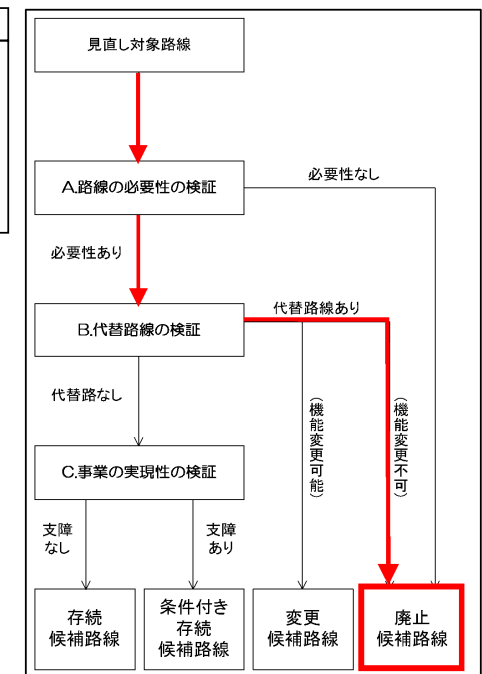
地域のまちづくりとしての必要性：あり

代替路線の有無：あり

| 都市計画道路の整備状況 | |
|-------------|----|
| 整備済区間 | —— |
| 概成済区間 | —— |
| 事業中区間 | —— |
| 事業予定区間 | —— |
| 未整備区間 | —— |

■評価詳細

- 将来交通量の推計値が4,000台/日と将来交通量からみた必要性があります。
- 工業専用地域にあり、産業活動を支援道路として、地域のまちづくり機能としての必要性がありますが、現道（2車線）で代替可能であると考えられます。
- 同様に、交通機能も現道（2車線）で代替可能であると考えられることから、廃止候補路線とします。

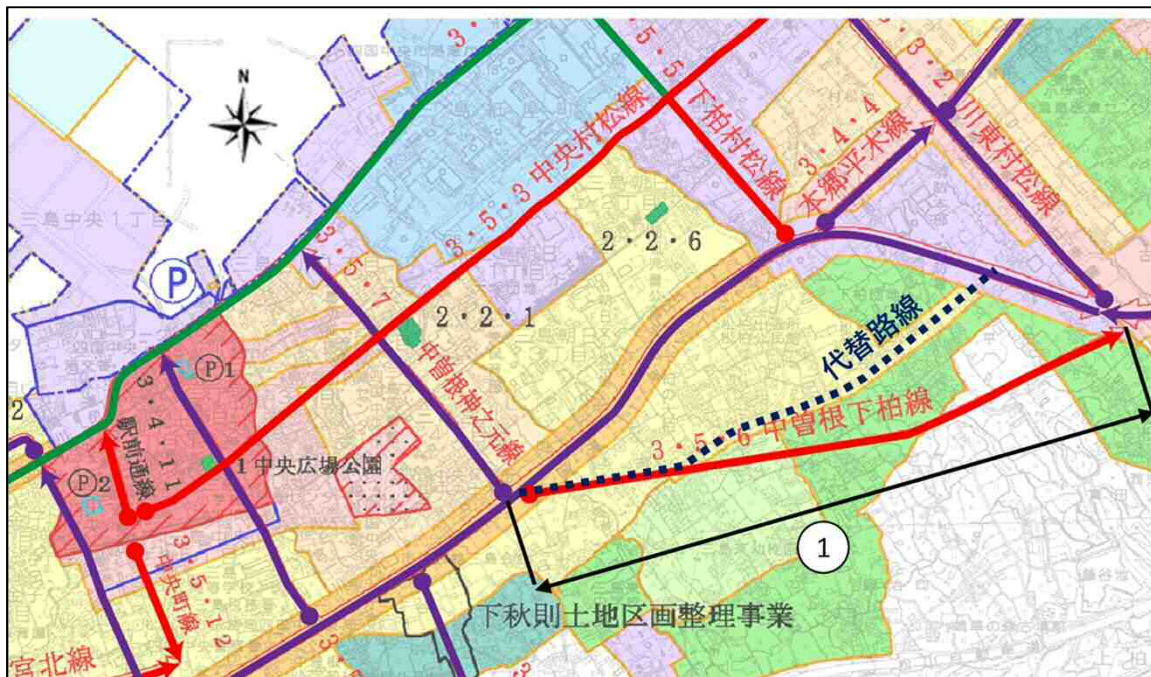


■路線の概要

計画延長：1,910m
 計画幅員：12m
 計画位置：中曽根町中田井～下柏町
 計画年次：昭和32年（最終変更 昭和55年）

■区間概要

- 本区間は、三島川之江IC入口交差点～国道11号川之江三島バイパス幸町交差点に至る1,910mの区間です。
- 現況は、一部（県）上分三島線が1車線ですが、全線未改良です。
- 並行して（県）上分三島線が2車線（一部1車線）で整備されています。
- 主な周辺土地利用は住居です。



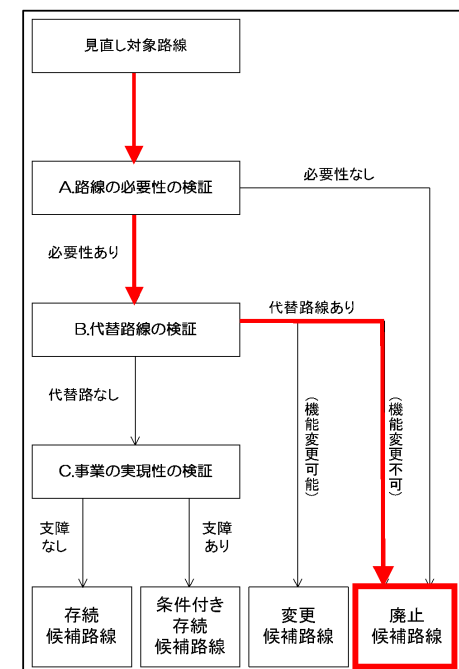
■評価

交通機能としての必要性：あり
 ネットワーク機能としての必要性：あり
 地域のまちづくりとしての必要性：あり
 代替路線の有無：あり

■評価詳細

- 将来交通量の推計値が11,000～11,500台/日と将来交通量からみた必要性があります。
- 並行する（県）上分三島線は一部1車線区間はあるものの、愛媛県が交通安全事業で整備を進めており、交通機能、ネットワーク機能、地域のまちづくり機能を代替すると考えられる。そのため、新たに都市計画道路を整備する必要性は低下していることから、廃止候補路線とします。

| | |
|--------|-----|
| 整備済区間 | ——— |
| 概成済区間 | ——— |
| 事業中区間 | ——— |
| 事業予定区間 | ——— |
| 未整備区間 | ——— |



■路線の概要

計画延長：10,610m

計画幅員：12m,30m

計画位置：豊岡町長田～中之庄町

計画年次：昭和32年（最終変更 平成17年）

■区間概要

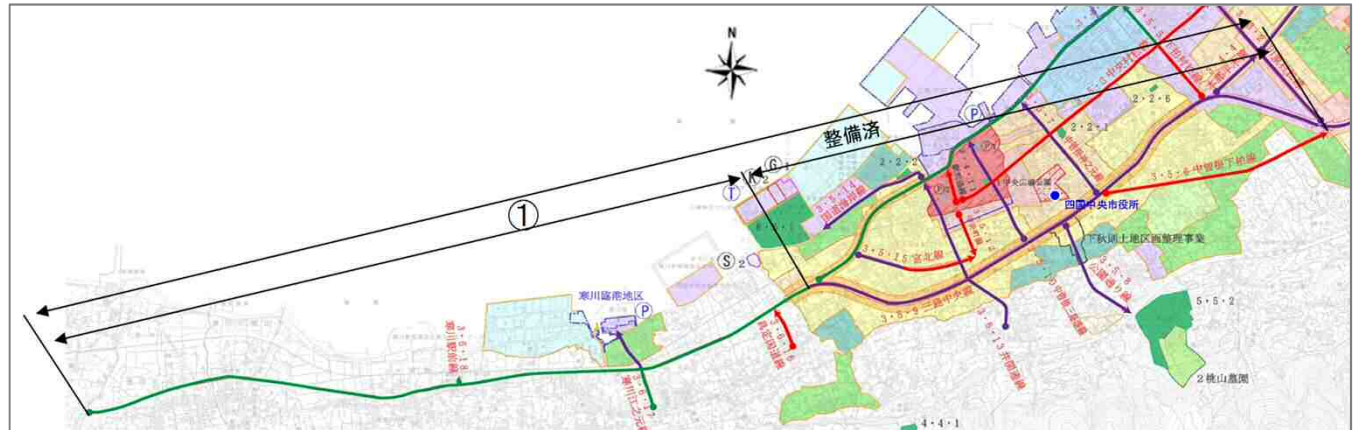
- 本区間は、豊岡町長田～国道11号中之庄町交差点に至る5,630mの区間です。
- 現況は、国道11号が2車線ですが、幅員が8mと計画幅員12mを満たしていません。
- 四国中央市北を横断する主要幹線道路として広域的な交通が主体です。

■評価

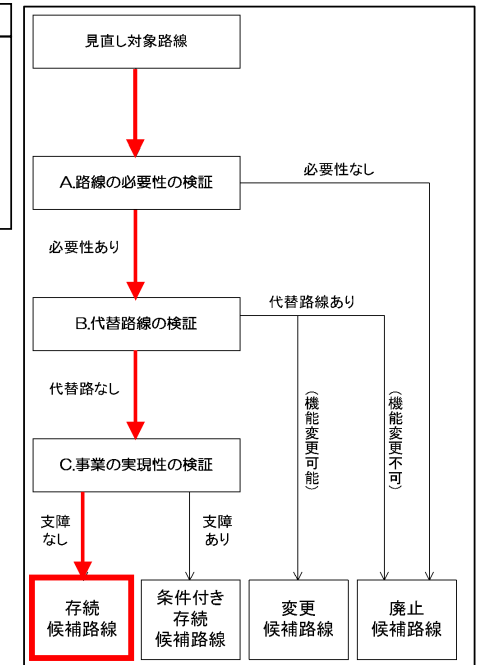
交通機能としての必要性：あり
 ネットワーク機能としての必要性：あり
 地域のまちづくりとしての必要性：あり
 代替路線の有無：なし
 計画実現上の課題：なし

■評価詳細

- 将来交通量の推計値が13,000～19,600台/日と多く、将来交通量からみた必要性があります。
- 都市計画マスタープランでは、県内外の交流促進を図る広域連携軸として位置付けており、交通機能、ネットワーク機能や地域のまちづくり機能など多くの機能を有しています。
- 現道の国道11号が2車線で整備されており、交通機能、ネットワーク機能は代替可能ですが、歩道が十分に確保されておらず、主要幹線としての安全性が確保されていないため、都市計画道路として整備する必要性は高いです。
- 計画実現上の課題はないため、存続候補路線とします。



| | |
|--------|-----|
| 整備済区間 | ——— |
| 概成済区間 | ——— |
| 事業中区間 | ——— |
| 事業予定区間 | ——— |
| 未整備区間 | ——— |



■路線の概要

計画延長：280m

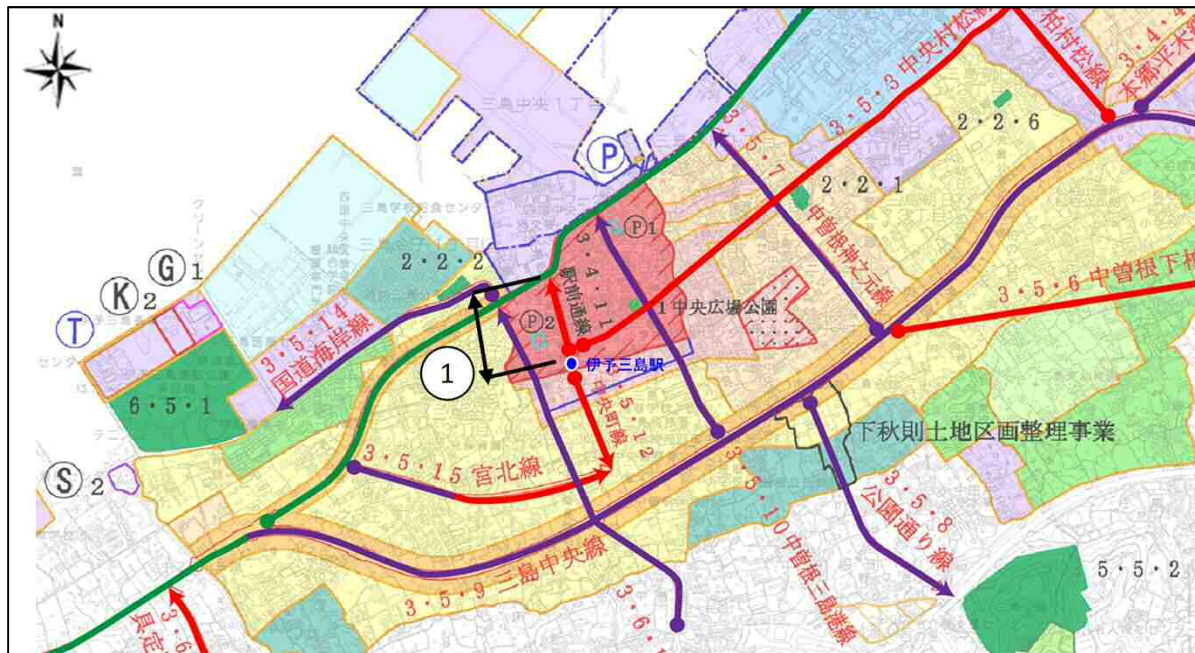
計画幅員：16m

計画位置：JR伊予三島駅～国道11号

計画年次：昭和32年（最終変更 昭和55年）

■区間概要

- 本区間は、JR伊予三島駅～国道11号に至る280mの区間です。
- 現況は、（県）伊予三島停車場線が2車線ですが、全線未改良です。
- JR伊予三島駅へのアクセス道路ですが、現道幅員は9mと歩道が未整備です。
- 主な周辺土地利用は商業です。



■評価

交通機能としての必要性：なし

ネットワーク機能としての必要性：あり

地域のまちづくりとしての必要性：あり

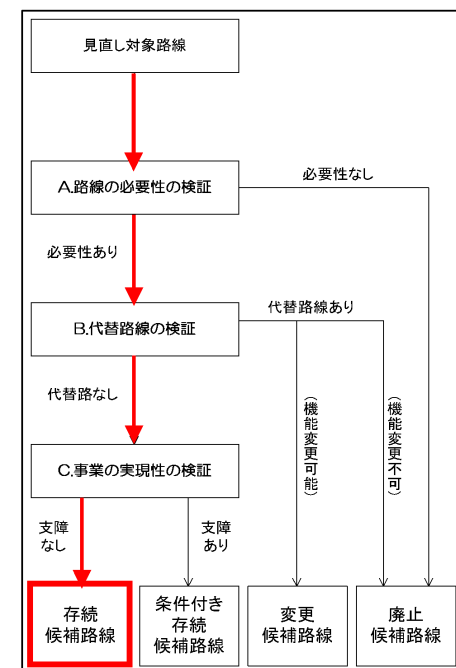
代替路線の有無：なし

計画実現上の課題：なし

■評価詳細

- 将来交通量の推計値が100台/日と少なく、将来交通量からみた必要性は低下しています。
- JR伊予三島駅へのアクセス機能や延焼遮断機能、交通事故の軽減といった都市防災機能を有しています。
- 周辺に歩道の確保された路線がなく、機能を代替できないため、必要性は高い。
- 計画実現上の課題はないため、存続候補路線とします。

| 都市計画道路の整備状況 | |
|-------------|-----|
| 整備済区間 | ——— |
| 概成済区間 | ——— |
| 事業中区間 | ——— |
| 事業予定区間 | ——— |
| 未整備区間 | ——— |



■路線の概要

計画延長：340m

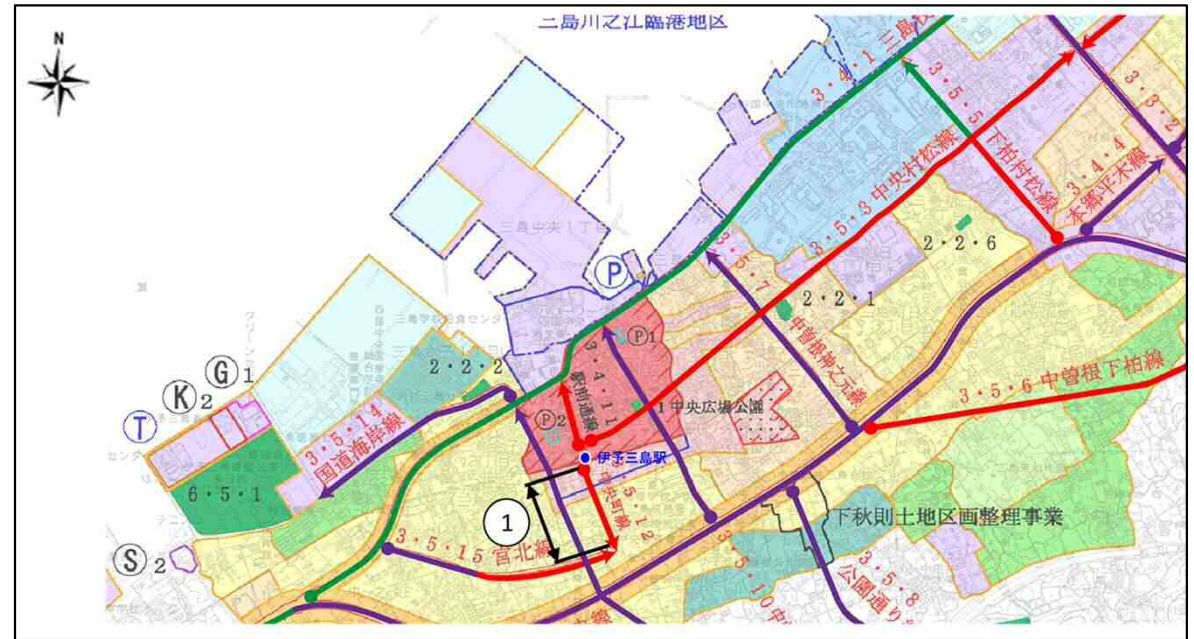
計画幅員：12m

計画位置：三島中央5丁目～中曽根町

計画年次：昭和32年（最終変更 昭和55年）

■区間概要

- 本区間は、JR伊予三島駅南口～中曽根町に至る340mの区間です。
- 現況は、現道もなく、全線未改良です。
- 主な周辺土地利用は住居です。



■評価

交通機能としての必要性：なし

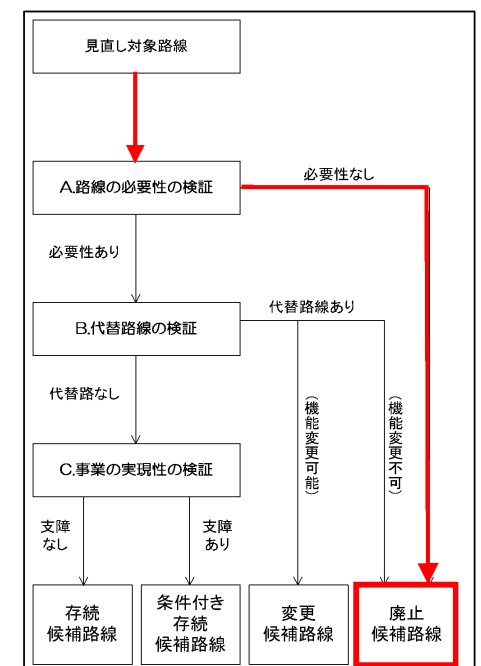
ネットワーク機能としての必要性：なし

地域のまちづくりとしての必要性：なし

■評価詳細

- 将来交通量の推計値が0台/日と将来交通量からみた必要性は低下しています。
- 上位計画での位置付けや主たる機能もないため、都市計画道路として整備する必要性は低下しています。
- JR伊予三島駅南口には駅前広場はなく、現段階では幹線道路でアクセスさせる必要は低いと考えられることから、廃止候補路線とします。

| 都市計画道路の整備状況 | |
|-------------|-----|
| 整備済区間 | ——— |
| 概成済区間 | ——— |
| 事業中区間 | ——— |
| 事業予定区間 | ——— |
| 未整備区間 | ——— |



■路線の概要

計画延長：960m

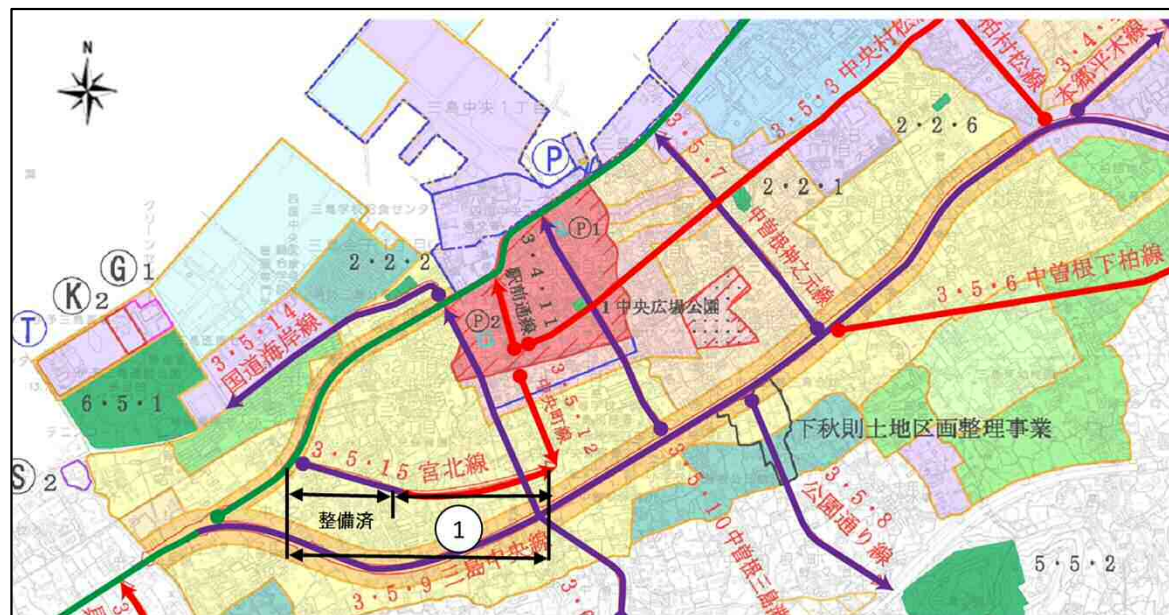
計画幅員：12m

計画位置：中之庄町宮北～中曽根町

計画年次：昭和32年（最終変更 昭和55年）

■区間概要

- 本区間は、中之庄町宮北～中曽根町の（県）上猿田三島線に至る530mの区間です。
- 現況は、現道もなく、全線未改良です。
- （県）上猿田三島線～国道11号中之庄交差点の430mの区間は整備済です。
- 主な周辺土地利用は住居です。



■評価

交通機能としての必要性：なし

ネットワーク機能としての必要性：なし

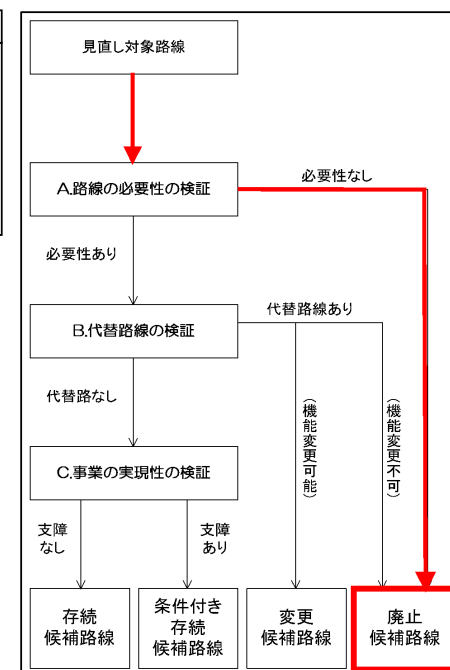
地域のまちづくりとしての必要性：なし

■評価詳細

- 将来交通量の推計値が1,300台/日と少なく、将来交通量からみた必要性は低下しています。
- 上位計画での位置付けや主たる機能もないため、都市計画道路として整備する必要性は低下していることから、廃止候補路線とします。

都市計画道路の整備状況

| | |
|--------|-----|
| 整備済区間 | 紫色線 |
| 概成済区間 | 緑色線 |
| 事業中区間 | 黄色線 |
| 事業予定区間 | 水色線 |
| 未整備区間 | 赤色線 |



■ 路線の概要

計画延長：360m

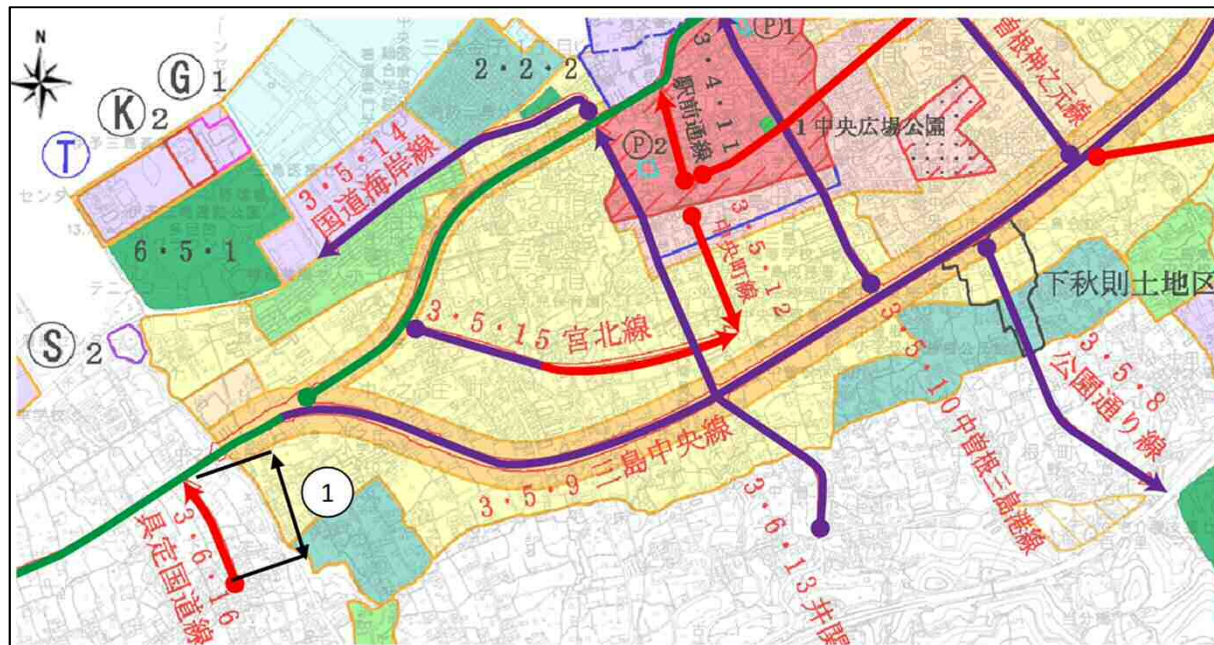
計画幅員：8m

計画位置：具定町～国道11号

計画年次：昭和32年（最終変更 昭和55年）

■ 区間概要

- 本区間は、具定町～国道11号に至る360mの区間です。
- 現況は、市道具定国道線が1車線であり、全線未改良ですが、並行して2車線の市道があります。



■ 評価

交通機能としての必要性：なし

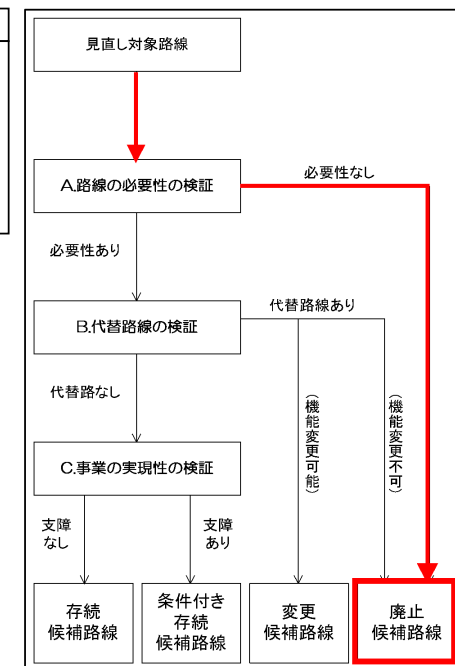
ネットワーク機能としての必要性：なし

地域のまちづくりとしての必要性：なし

■ 評価詳細

- 将来交通量の推計値が0台/日と将来交通量からみた必要性は低下しています。
- 上位計画での位置付けや主たる機能もないため、都市計画道路として整備する必要性は低下していることから、廃止候補路線とします。

| 都市計画道路の整備状況 | |
|-------------|----|
| 整備済区間 | —— |
| 概成済区間 | —— |
| 事業中区間 | —— |
| 事業予定区間 | —— |
| 未整備区間 | —— |



■ 路線の概要

計画延長：640m

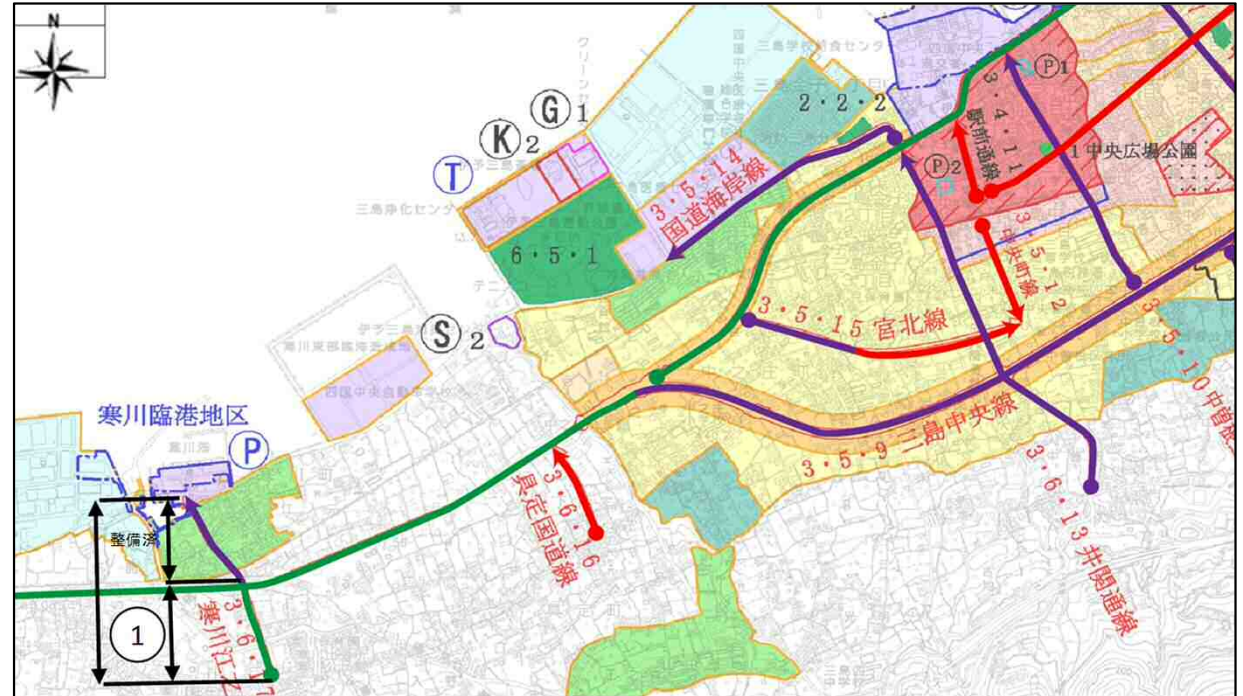
計画幅員：9m

計画位置：寒川町～寒川港

計画年次：昭和32年（最終変更 昭和55年）

■ 区間概要

- 本区間は、寒川町～国道11号に至る300mの区間です。
- 現況は、市道寒川江之元線が1車線であり、全線未改良です。



■ 評価

交通機能としての必要性：なし

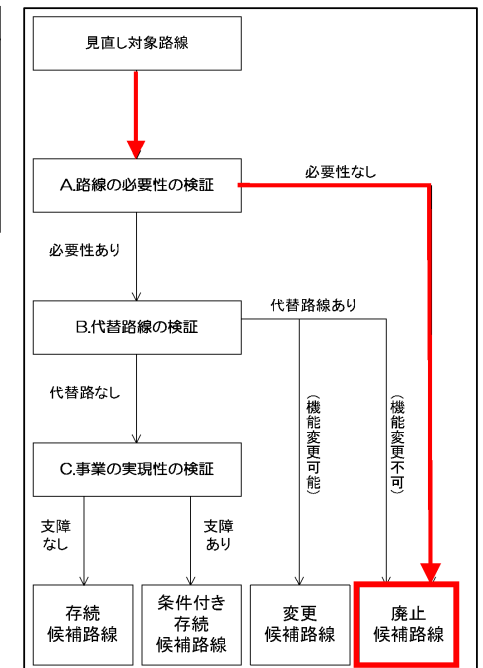
ネットワーク機能としての必要性：なし

地域のまちづくりとしての必要性：なし

■ 評価詳細

- 将来交通量の推計値が3,700台/日と少なく、将来交通量からみた必要性は低下しています。
- 上位計画での位置付けや主たる機能もないため、都市計画道路として整備する必要性は低下していることから、廃止候補路線とします。

| 都市計画道路の整備状況 | |
|-------------|--------------|
| 整備済区間 | ——— (Purple) |
| 概成済区間 | ——— (Green) |
| 事業中区間 | ——— (Yellow) |
| 事業予定区間 | ——— (Cyan) |
| 未整備区間 | ——— (Red) |



■路線の概要

計画延長：60m

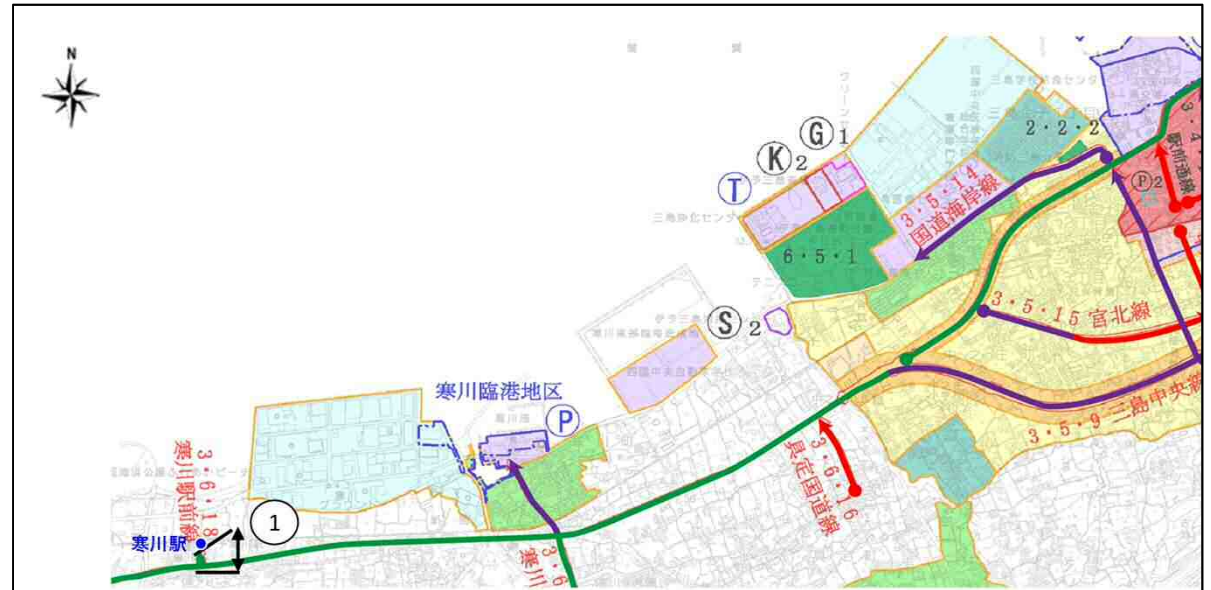
計画幅員：11m

計画位置：国道11号～JR寒川駅前

計画年次：昭和32年（最終変更 昭和55年）

■区間概要

- 本区間は、国道11号～JR寒川駅前に至る60mの区間です。
- 現況は、（県）伊予寒川停車場線が2車線であり、全線未改良です。
- 現道幅員は7.6mと歩道は整備されていません。



■評価

交通機能としての必要性：なし

ネットワーク機能としての必要性：あり

地域のまちづくりとしての必要性：あり

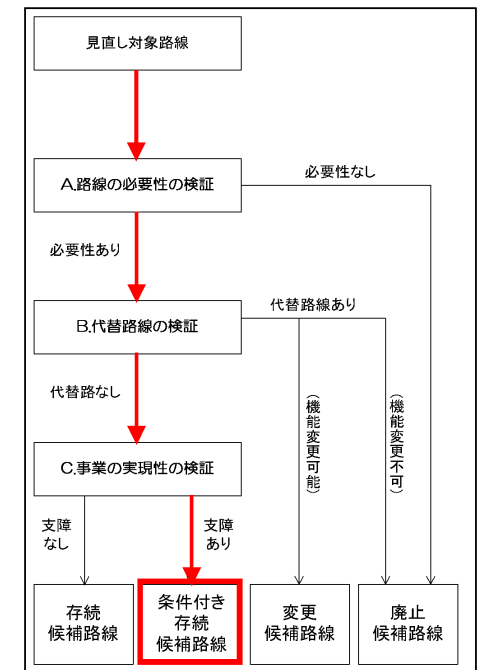
代替路線の有無：なし

計画実現上の課題：道路構造令との整合

■評価詳細

- 将来交通量の推計値が0台/日と将来交通量からみた必要性は低下しています。
- JR寒川駅への自動車アクセス機能は2車線の現道により代替可能であるが、歩道が未整備のため、歩行者等の安全性は代替できません。
- 計画幅員11mでは、道路構造令に整合しておらず、計画変更が必要になるため、条件付き存続候補路線とします。

| 都市計画道路の整備状況 | |
|-------------|-----|
| 整備済区間 | ——— |
| 概成済区間 | ——— |
| 事業中区間 | ——— |
| 事業予定区間 | ——— |
| 未整備区間 | ——— |



■路線の概要

計画延長：380m

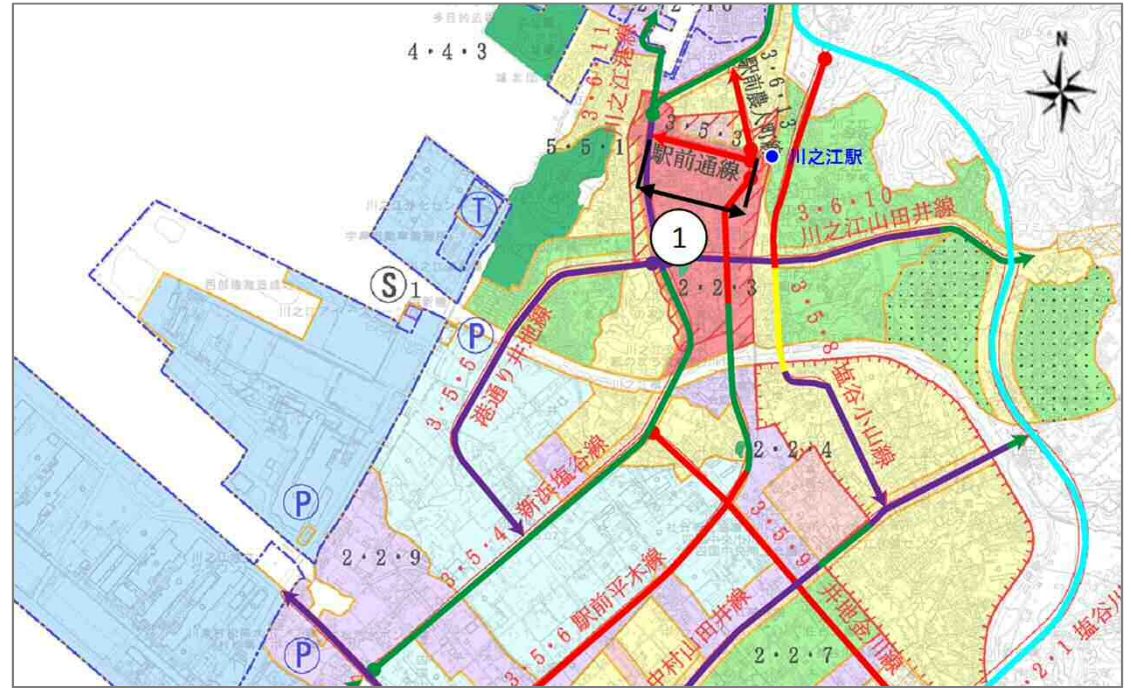
計画幅員：15m

計画位置：JR川之江駅前～川之江町港通り

計画年次：昭和28年（最終変更 昭和55年）

■区間概要

- 本区間は、JR川之江駅前～国道11号港通交差点に至る380mの区間です。
- 現況は、（県）川之江停車場線が1車線であり、全線未改良です。
- 現道はJR川之江駅へのアクセス道路であり、アーケード内が歩車共存利用されています。



■評価

交通機能としての必要性：なし

ネットワーク機能としての必要性：あり

地域のまちづくりとしての必要性：あり

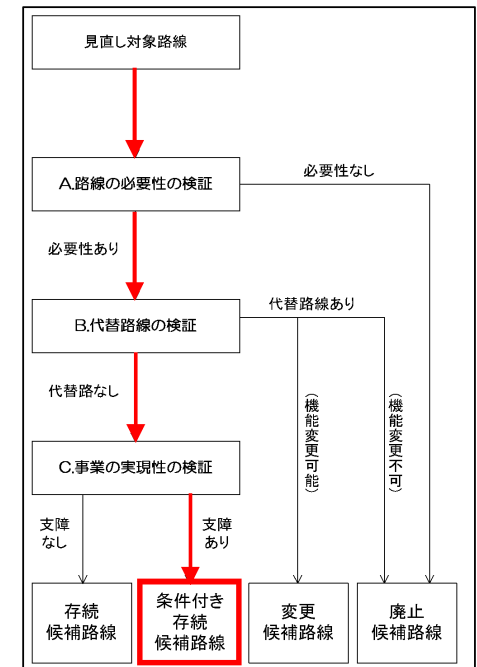
代替路線の有無：なし

計画実現上の課題：支障建築物（商店街（アーケード有））

■評価詳細

- 将来交通量の推計値が0台/日と将来交通量からみた必要性は低下しています。
- 現道ではアクセス機能、都市防災機能を代替できず、また周辺にも代替路線はありません。
- 商店街を支障することから、現計画での整備は困難と考えられるため、条件付き存続候補路線とします。

| 都市計画道路の整備状況 | |
|-------------|----|
| 整備済区間 | —— |
| 概成済区間 | —— |
| 事業中区間 | —— |
| 事業予定区間 | —— |
| 未整備区間 | —— |



■ 路線の概要

計画延長：3,560m

計画幅員：12m,15m

計画位置：妻鳥町新浜～山下公園前交差点

計画年次：昭和25年（最終変更 昭和55年）

■ 区間概要

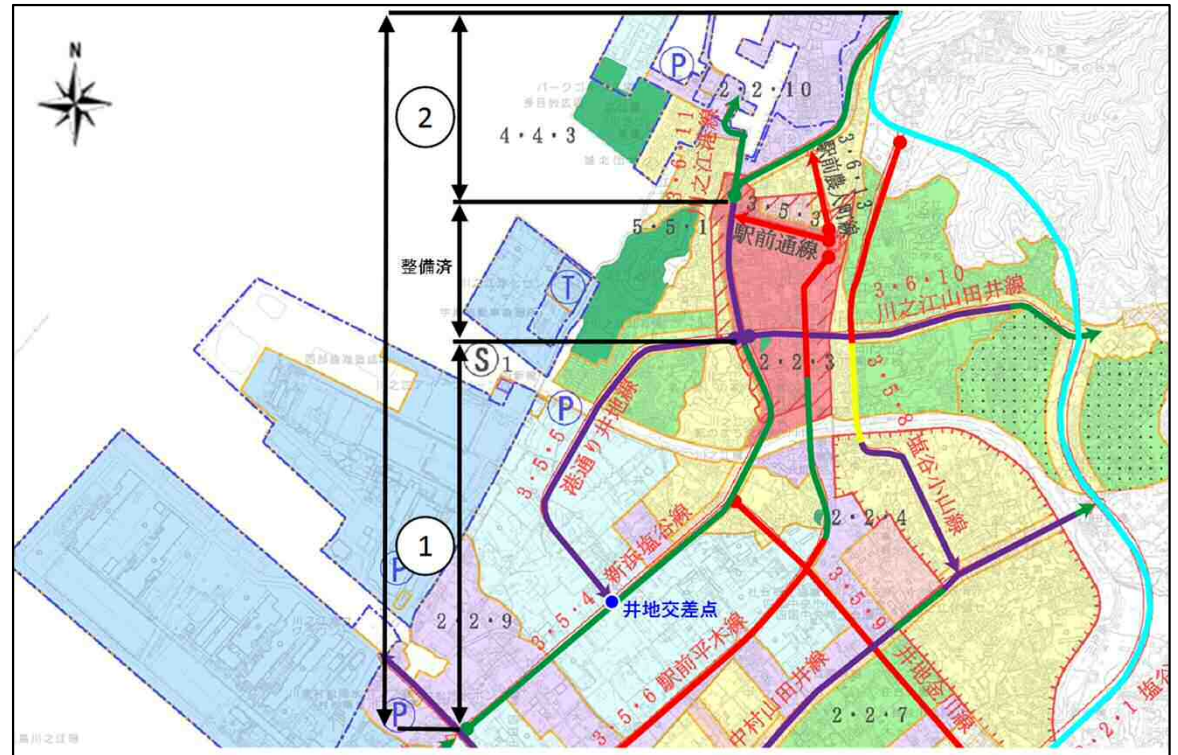
- 本区間は、国道11号の妻鳥町新浜～山下公園前交差点に至る1,890mの区間です。
- 現況は、国道11号が2車線ですが、幅員が11mと計画幅員を満たしていません。
- 旧伊予三島市と旧川之江市を連携する広域的な幹線道路です。
- 主な周辺土地利用は工業、住居、商業です。

■ 評価

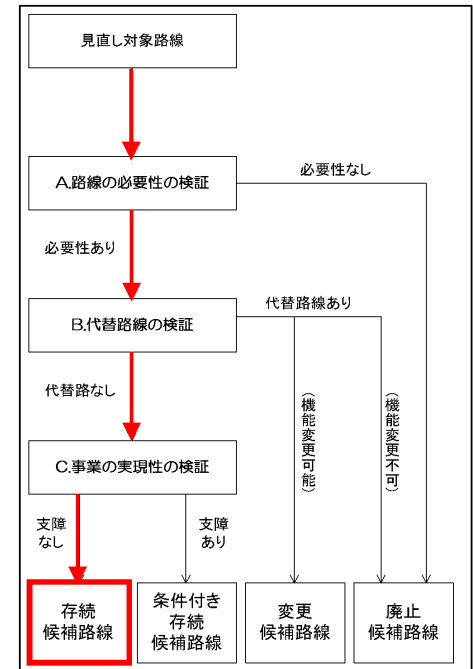
- 交通機能としての必要性：あり
- ネットワーク機能としての必要性：あり
- 地域のまちづくりとしての必要性：あり
- 代替路線の有無：なし
- 計画実現上の課題：なし

■ 評価詳細

- 将来交通量の推計値が5,600～9,700台/日と多く、将来交通量からみた必要性があります。また、現道には主要渋滞箇所の井地交差点もあります。
- 都市計画マスタープランでは、県内外の交流促進を図る広域連携軸として位置付けており、交通機能、ネットワーク機能や地域のまちづくり機能など多くの機能を有しています。
- 現道の国道11号が2車線で整備されていますが、混雑の緩和や緊急輸送道路など代替できない機能があるため、都市計画道路として整備する必要性は高いです。
- 計画実現上の課題はないため、存続候補路線とします。



| 都市計画道路の整備状況 | |
|-------------|-----|
| 整備済区間 | 紫色線 |
| 概成済区間 | 緑色線 |
| 事業中区間 | 黄色線 |
| 事業予定区間 | 水色線 |
| 未整備区間 | 赤色線 |



■ 路線の概要

計画延長：3,560m

計画幅員：12m

計画位置：妻鳥町新浜～川之江町塩谷

計画年次：昭和25年（最終変更 昭和55年）

■ 区間概要

- 本区間は、国道11号の港通交差点～川之江町塩谷に至る870mの区間です。
- 現況は、国道11号が2車線ですが、幅員が10mと計画幅員を満たしていません。
- 四国中央市北を横断する主要幹線道路として広域的な交通が主体です。
- 主な周辺土地利用は住居です。

■ 評価

交通機能としての必要性：あり

ネットワーク機能としての必要性：あり

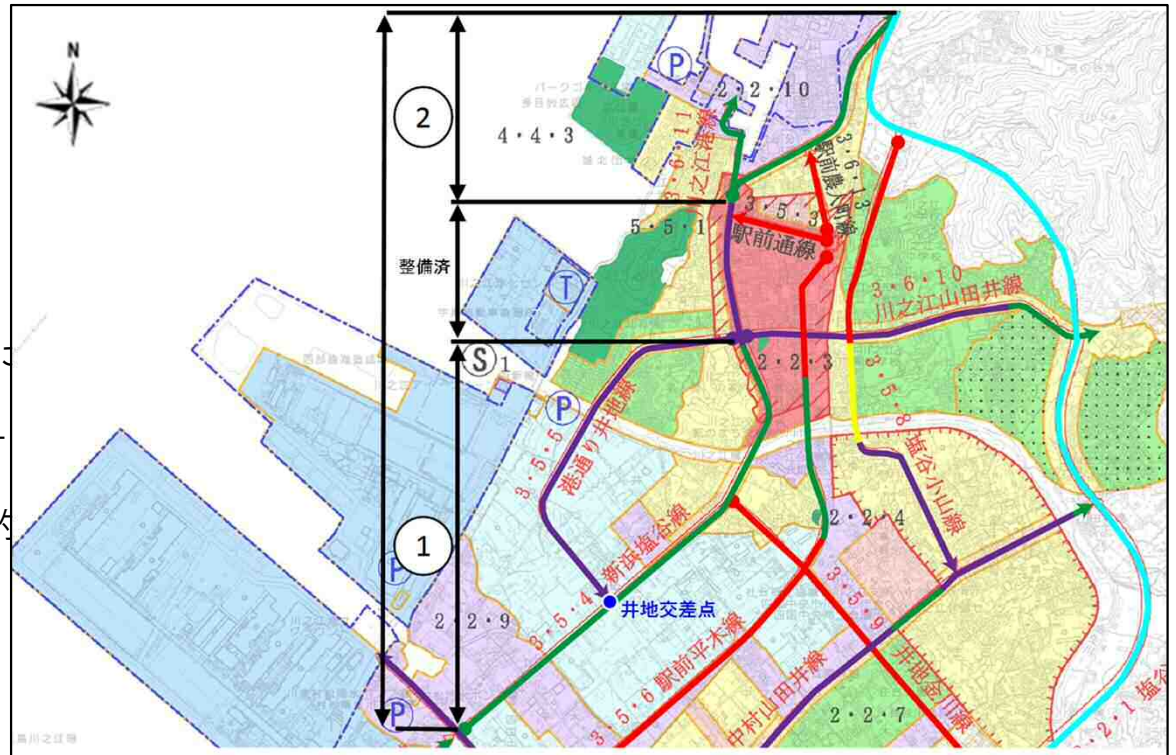
地域のまちづくりとしての必要性：あり

代替路線の有無：なし

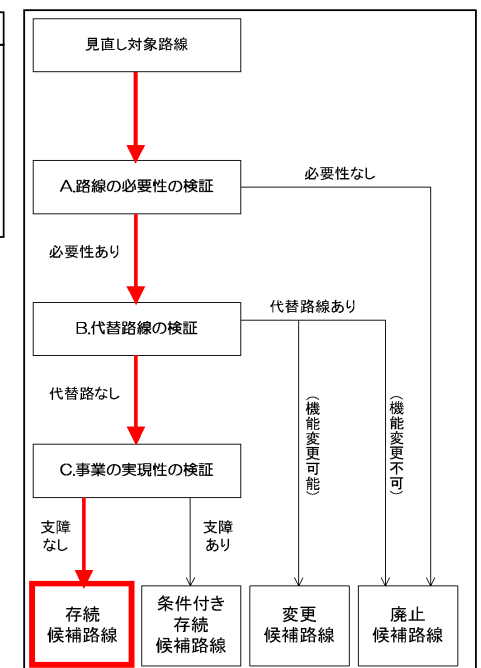
計画実現上の課題：なし

■ 評価詳細

- 将来交通量の推計値が5,600台/日と多く、将来交通量からみた必要性があります。
- 都市計画マスタープランでは、県内外の交流促進を図る広域連携軸として位置付けており、交通機能、ネットワーク機能や地域のまちづくり機能など多くの機能を有しています。
- 現道の国道11号が2車線で整備されていますが、混雑の緩和や緊急輸送道路など代替できない機能があるため、都市計画道路として整備する必要性は高いです。
- 計画実現上の課題はないため、存続候補路線とします。



| 都市計画道路の整備状況 | |
|-------------|----|
| 整備済区間 | —— |
| 概成済区間 | —— |
| 事業中区間 | —— |
| 事業予定区間 | —— |
| 未整備区間 | —— |



■路線の概要

計画延長：2,650m

計画幅員：12m

計画位置：JR川之江駅前～妻鳥町平木

計画年次：昭和28年（最終変更 昭和55年）

■区間概要

- 本区間は、JR川之江駅前～金生町下分に至る1,100mの区間です。
- 現況は、市道栄町線、市道上栄町線、（県）川之江大豊線が現道としてあり、全線未改良です。
- 現道の一部区間は商店街であり、アーケードがあります。
- 現道の一部区間は一方通行区間もあります。
- 主な周辺土地利用は商業です。

■評価

交通機能としての必要性：あり

ネットワーク機能としての必要性：あり

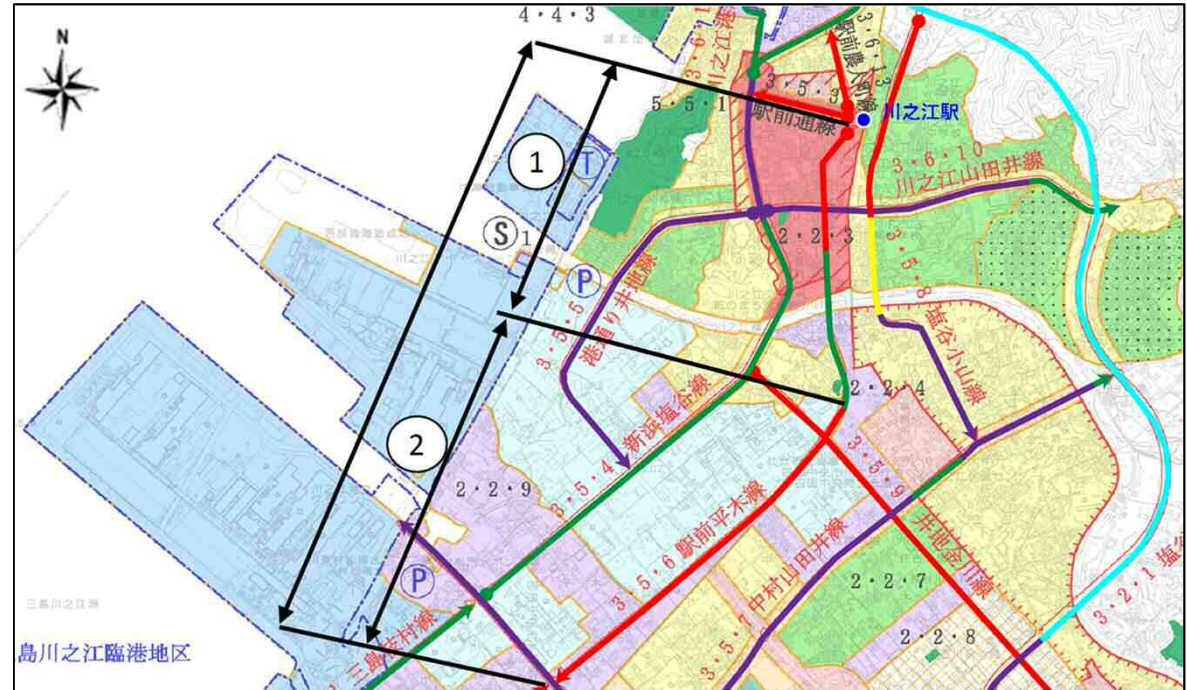
地域のまちづくりとしての必要性：あり

代替路線の有無：なし

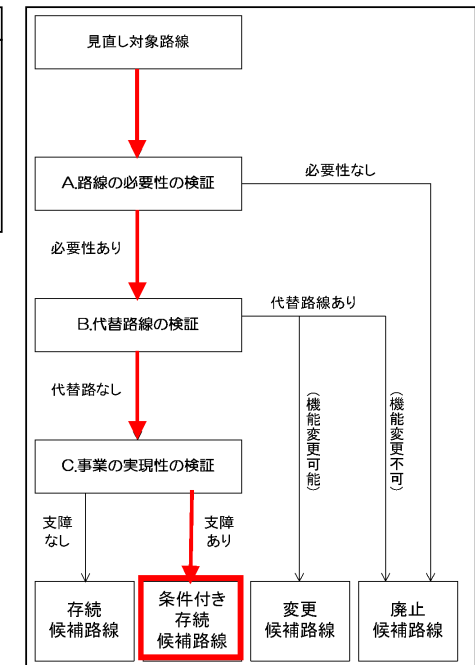
計画実現上の課題：支障建築物（商店街（アーケード有））

■評価詳細

- 将来交通量の推計値が0～6,000台/日と多く、将来交通量からみた必要性があります。
- 交通機能、ネットワーク機能や地域のまちづくり機能など多くの機能を有しています。
- 2車線の現道（（県）川之江大豊線）や並行する2車線市道があるものの、一方通行区間もあり、交通機能、ネットワーク機能や地域のまちづくり機能を代替する路線がなく、都市計画道路として整備する必要性は高いです。
- 商店街を支障することから、現計画での整備は困難と考えられるため、条件付き存続候補路線とします。



| | |
|--------|----|
| 整備済区間 | —— |
| 概成済区間 | —— |
| 事業中区間 | —— |
| 事業予定区間 | —— |
| 未整備区間 | —— |



■路線の概要

計画延長：2,650m

計画幅員：8,12m

計画位置：JR川之江駅前～妻鳥町平木

計画年次：昭和28年（最終変更 昭和55年）

■区間概要

- 本区間は金生町下分～妻鳥町平木に至る1,550m区間です。
- 現況は、（県）金生三島線が一部2車線ですが、全線未改良です。
- 旧伊予三島市と旧川之江市を連携する道路です。
- 主な周辺土地利用は商業です。

■評価

交通機能としての必要性：あり

ネットワーク機能としての必要性：あり

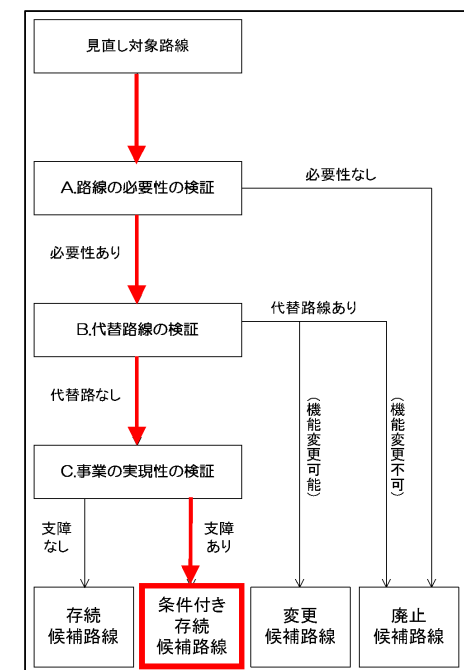
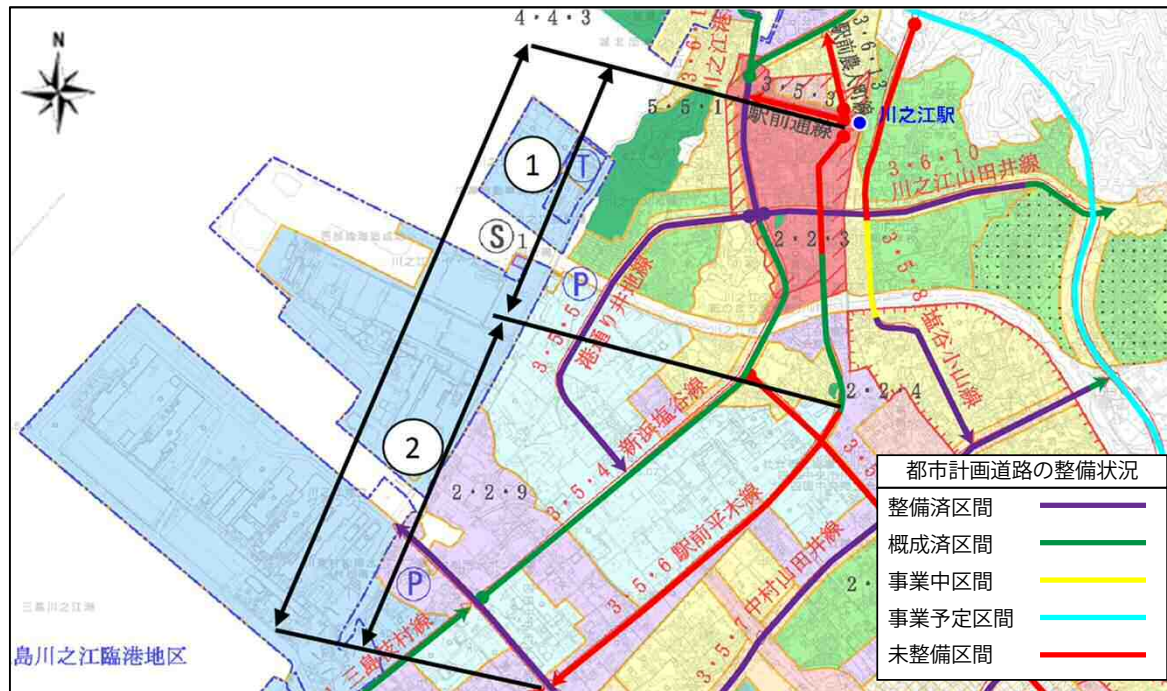
地域のまちづくりとしての必要性：あり

代替路線の有無：なし

計画実現上の課題：支障建築物（大規模工場、変電所）、道路構造令との整合

■評価詳細

- 将来交通量の推計値が2,600～8,500台/日と多く、将来交通量からみた必要性があります。
- 交通機能、ネットワーク機能や地域のまちづくり機能など多くの機能を有しています。
- 現道は2車線未満の区間があり、周辺に歩道の整備された路線もないため、交通機能、ネットワーク機能や地域のまちづくり機能を代替する路線がなく、都市計画道路として整備する必要性は高いです。
- 大規模工場や変電所を支障することから、現計画での整備は困難と考えられます。また、一部計画幅員8mの区間があり、道路構造令と整合していないため、条件付き存続候補路線とします。



■路線の概要

計画延長：2,450m

計画幅員：12m

計画位置：妻鳥町中村～金生町山田井

計画年次：昭和31年（最終変更 平成5年）

■区間概要

- 本区間は、（県）川之江大豊線川之江庁舎前交差点～（都）塩谷小山線に至る330mの区間です。
- 現況は、（県）大野原川之江線が2車線ですが、幅員が9.6mと計画幅員を満たしていません。
- 隣接区間は両側歩道が整備されているものの、本区間は片側歩道であり、歩道の連続性が確保されていません。
- 主な周辺土地利用は住居です。



■評価

交通機能としての必要性：あり

ネットワーク機能としての必要性：あり

地域のまちづくりとしての必要性：あり

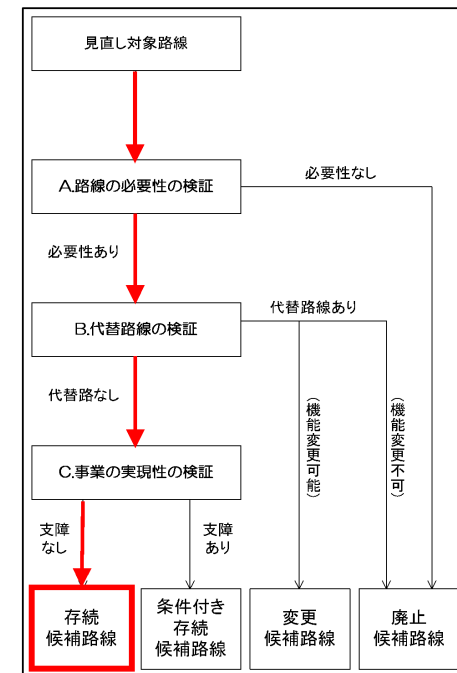
代替路線の有無：なし

計画実現上の課題：なし

■評価詳細

- 将来交通量の推計値が5,300台/日と多く、将来交通量からみた必要性があります。
- 交通機能、ネットワーク機能や地域のまちづくり機能など多くの機能を有しており、整備する必要性は高い。
- 現道の（県）大野原川之江線が2車線で整備されており、交通機能やネットワーク機能は現道で代替可能ですが、歩道の連続性が確保されておらず、都市防災機能を代替できる路線がないため、都市計画道路として整備する必要性は高い。
- 計画実現上の課題はないため、存続候補路線とします。

| 都市計画道路の整備状況 | |
|-------------|-----|
| 整備済区間 | ——— |
| 概成済区間 | ——— |
| 事業中区間 | ——— |
| 事業予定区間 | ——— |
| 未整備区間 | ——— |



■路線の概要

計画延長：2,450m

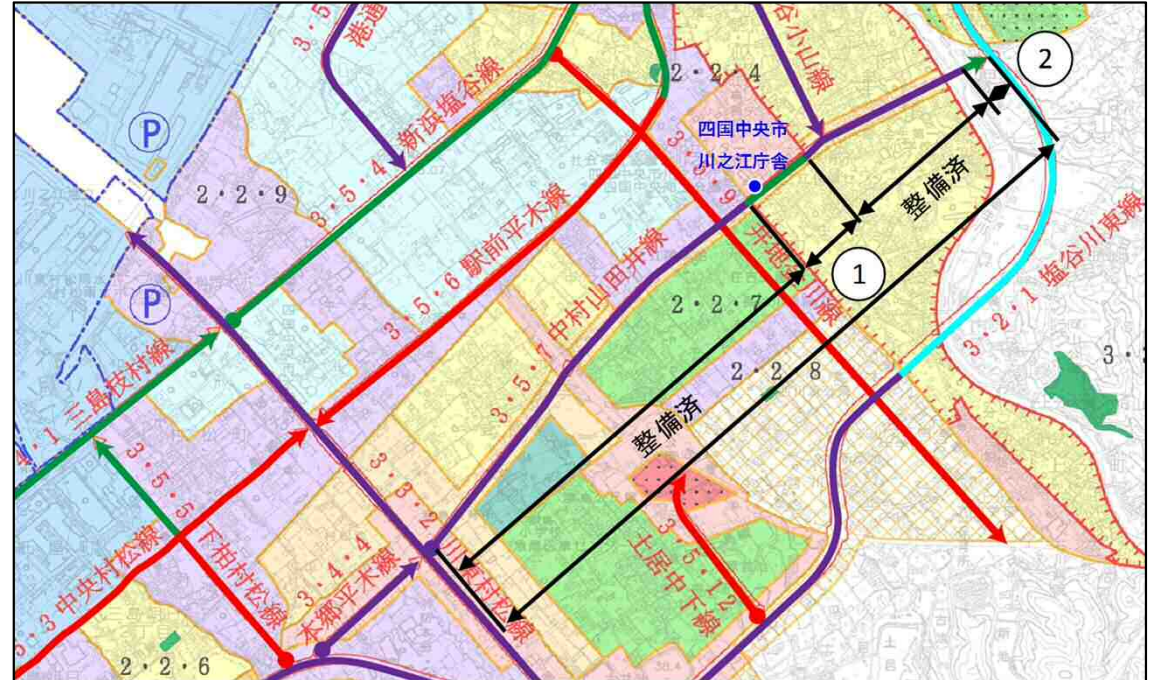
計画幅員：12m

計画位置：妻鳥町中村～金生町山田井

計画年次：昭和31年（最終変更 平成5年）

■区間概要

- 本区間は、金生町山田井～（都）塩谷川東線に至る80mの区間です。
- 現況は、（県）大野原川之江線が2車線ですが、幅員が7.9mと計画幅員を満たしていません。
- 隣接区間は整備済ですが、（都）塩谷川東線付近80mは未改良です。



■評価

交通機能としての必要性：なし

ネットワーク機能としての必要性：あり

地域のまちづくりとしての必要性：あり

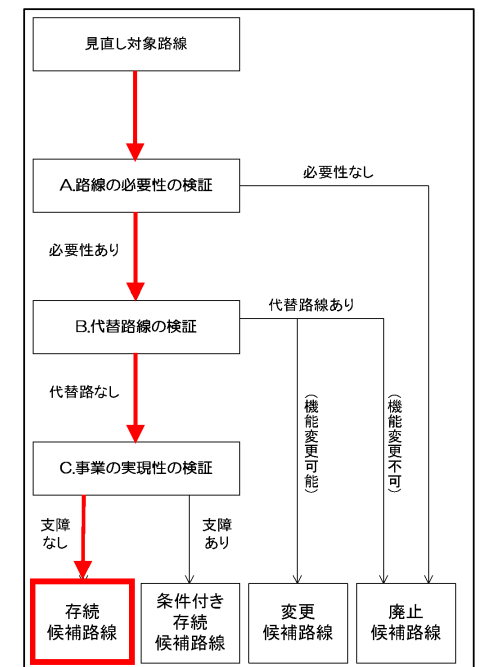
代替路線の有無：なし

計画実現上の課題：なし

■評価詳細

- 将来交通量の推計値が3,700台/日と少なく、将来交通量からみた必要性は低下しています。
- 現道の（県）大野原川之江線が2車線で整備されており、ネットワーク機能は現道で代替可能ですが、歩道が整備されておらず、都市防災機能を代替できないため、都市計画道路として整備する必要性は高い。
- 計画実現上の課題はないため、存続候補路線とします。

| 都市計画道路の整備状況 | |
|-------------|-----|
| 整備済区間 | ——— |
| 概成済区間 | ——— |
| 事業中区間 | ——— |
| 事業予定区間 | ——— |
| 未整備区間 | ——— |



■ 路線の概要

計画延長：1,860m

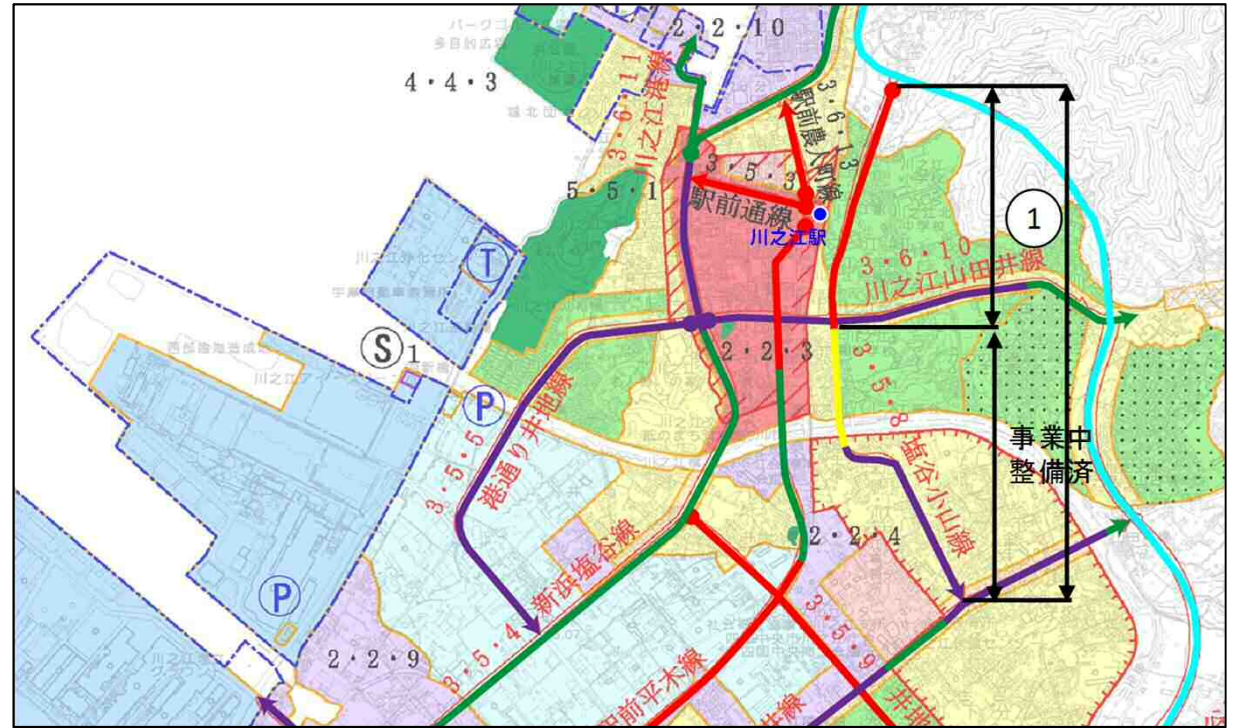
計画幅員：12m

計画位置：川之江町塩谷～金生町小山

計画年次：昭和28年（最終変更 平成18年）

■ 区間概要

- 本区間は、(都)塩谷川東線～川之江町馬場の(都)川之江山田井線に至る780mの区間です。
- 現況は、現道もなく、全線未改良です。
- 隣接区間は現在、整備が進められています。
- 主な周辺土地利用は住居です。



■ 評価

交通機能としての必要性：あり

ネットワーク機能としての必要性：あり

地域のまちづくりとしての必要性：なし

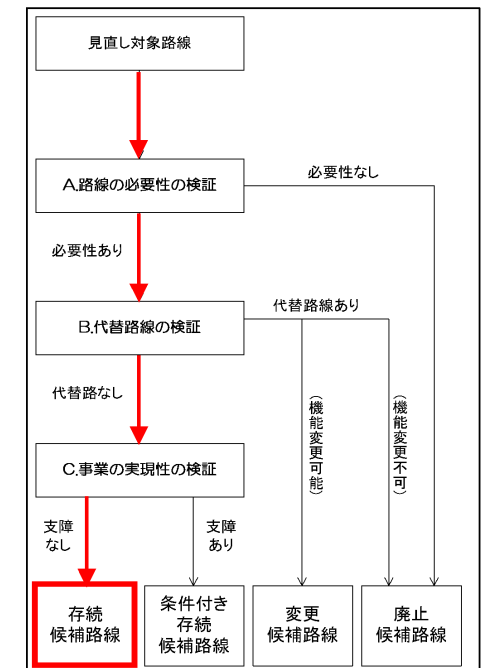
代替路線の有無：なし

計画実現上の課題：なし

| 都市計画道路の整備状況 | |
|-------------|-----|
| 整備済区間 | ——— |
| 概成済区間 | ——— |
| 事業中区間 | ——— |
| 事業予定区間 | ——— |
| 未整備区間 | ——— |

■ 評価詳細

- 将来交通量の推計値が4,400台/日と多く、将来交通量からみた必要性があります。
- 都市計画マスタープランでは、市内の交流促進を図る拠点交流軸として位置付けており、交通機能、ネットワーク機能など多くの機能を有しています。
- 周辺にネットワーク機能を代替できる路線がないため、都市計画道路として整備する必要性は高い。
- 計画実現上の課題はないため、存続候補路線とします。



■路線の概要

計画延長：2,220m

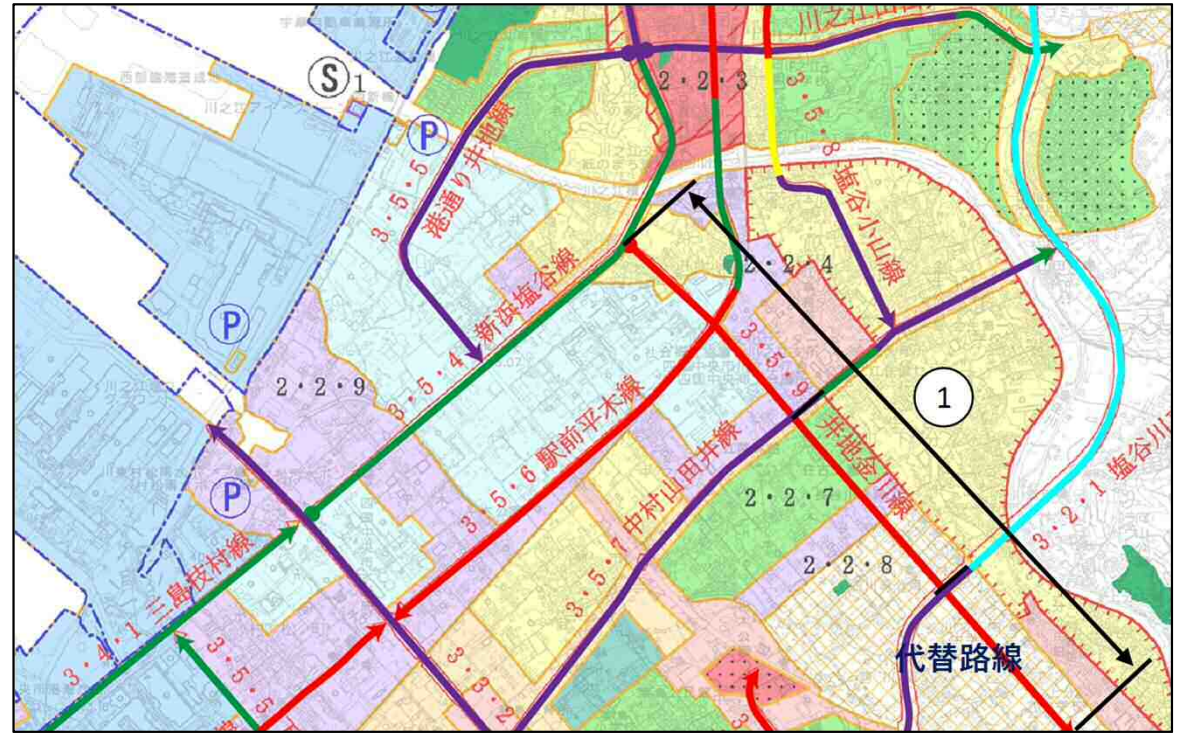
計画幅員：12m

計画位置：川之江町井地～上分町城下

計画年次：昭和31年（最終変更 昭和55年）

■区間概要

- 本区間は、川之江町井地の国道11号～上分町城下の国道192号に至る2,220mの区間です。
- 現況は、現道もなく、全線未改良です。
- 主な周辺土地利用は工業、住居です。



■評価

交通機能としての必要性：なし

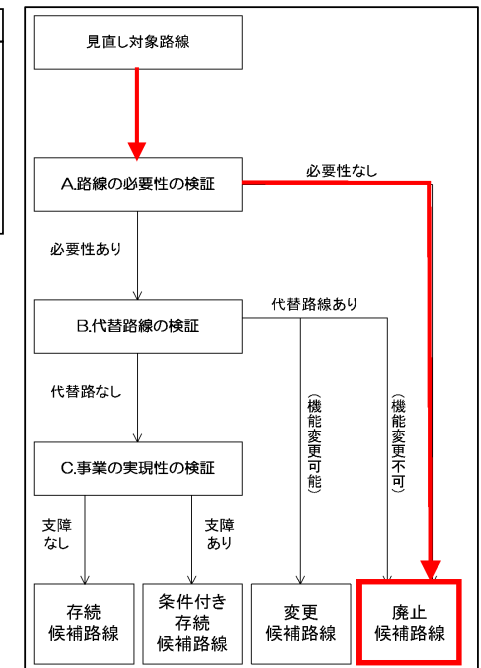
ネットワーク機能としての必要性：なし

地域のまちづくりとしての必要性：なし

■評価詳細

- 将来交通量の推計値が0～2,800台/日と少なく、将来交通量からみた必要性は低下しています。
- 上位計画での位置付けや主たる機能もないため、都市計画道路として整備する必要性は低下していることから、廃止候補路線とします。

| 都市計画道路の整備状況 | |
|-------------|----|
| 整備済区間 | 紫線 |
| 概成済区間 | 緑線 |
| 事業中区間 | 黄線 |
| 事業予定区間 | 青線 |
| 未整備区間 | 赤線 |



■路線の概要

計画延長：1,400m

計画幅員：11m,15m

計画位置：川之江町港通り～川之江町大門

計画年次：昭和28年（最終変更 昭和55年）

■区間概要

- 本区間は、川之江町大門～（都）塩谷川東線に至る490mの区間です。
- 現況は、市道川之江山田井線が1車線であり、全線未改良です。
- 主な周辺土地利用は住居です。



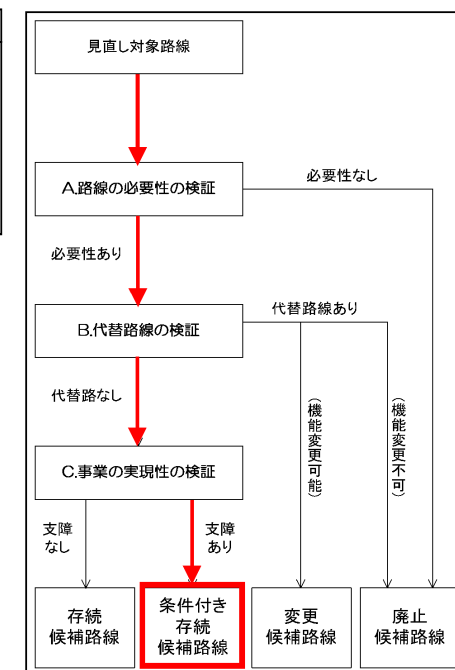
■評価

- 交通機能としての必要性：なし
- ネットワーク機能としての必要性：あり
- 地域のまちづくりとしての必要性：あり
- 代替路線の有無：なし
- 計画実現上の課題：道路構造令との整合

■評価詳細

- 将来交通量の推計値が2,900台/日と少なく、将来交通量からみた必要性は低下しています。
- 四国中央病院へのアクセス機能といったネットワーク機能や地域のまちづくり機能を有しているが、現道は1車線のため代替する路線がなく、整備の必要性が高い。
- 計画幅員11mでは、道路構造令に整合しておらず、計画変更が必要になるため、条件付き存続候補路線とします。

| 都市計画道路の整備状況 | |
|-------------|----|
| 整備済区間 | —— |
| 概成済区間 | —— |
| 事業中区間 | —— |
| 事業予定区間 | —— |
| 未整備区間 | —— |



■路線の概要

計画延長：350m

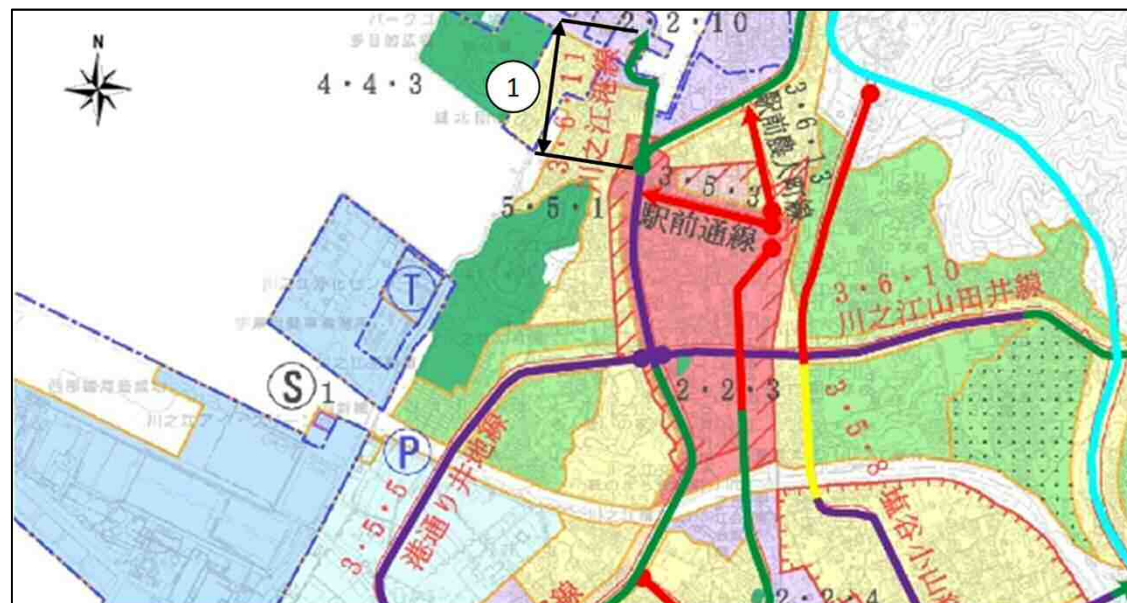
計画幅員：11m

計画位置：川之江町港通り～川之江町川原線

計画年次：昭和28年（最終変更 昭和55年）

■区間概要

- 本区間は、国道11号川之江港通交差点～川之江港に至る350mの区間です。
- 現況は、（県）川之江港線が1車線であり、全線未改良です。
- 現道幅員は9.6mと歩道は整備されていません。



■評価

交通機能としての必要性：なし

ネットワーク機能としての必要性：なし

地域のまちづくりとしての必要性：あり

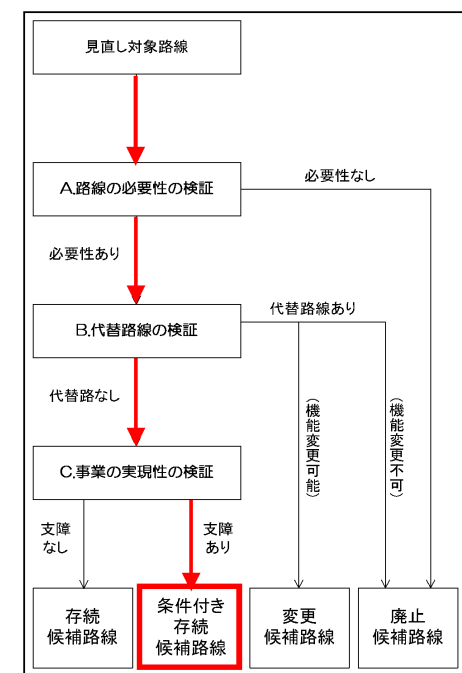
代替路線の有無：なし

計画実現上の課題：道路構造令との整合

■評価詳細

- 将来交通量の推計値が100台/日と将来交通量からみた必要性は低下しています。
- 都市防災機能を有していますが、現道および周辺に歩道が整備された代替路線がなく、整備の必要性が高い。
- 計画幅員11mでは、道路構造令に整合しておらず、計画変更が必要になるため、条件付き存続候補路線とします。

| 都市計画道路の整備状況 | |
|-------------|----|
| 整備済区間 | —— |
| 概成済区間 | —— |
| 事業中区間 | —— |
| 事業予定区間 | —— |
| 未整備区間 | —— |



■路線の概要

計画延長：580m

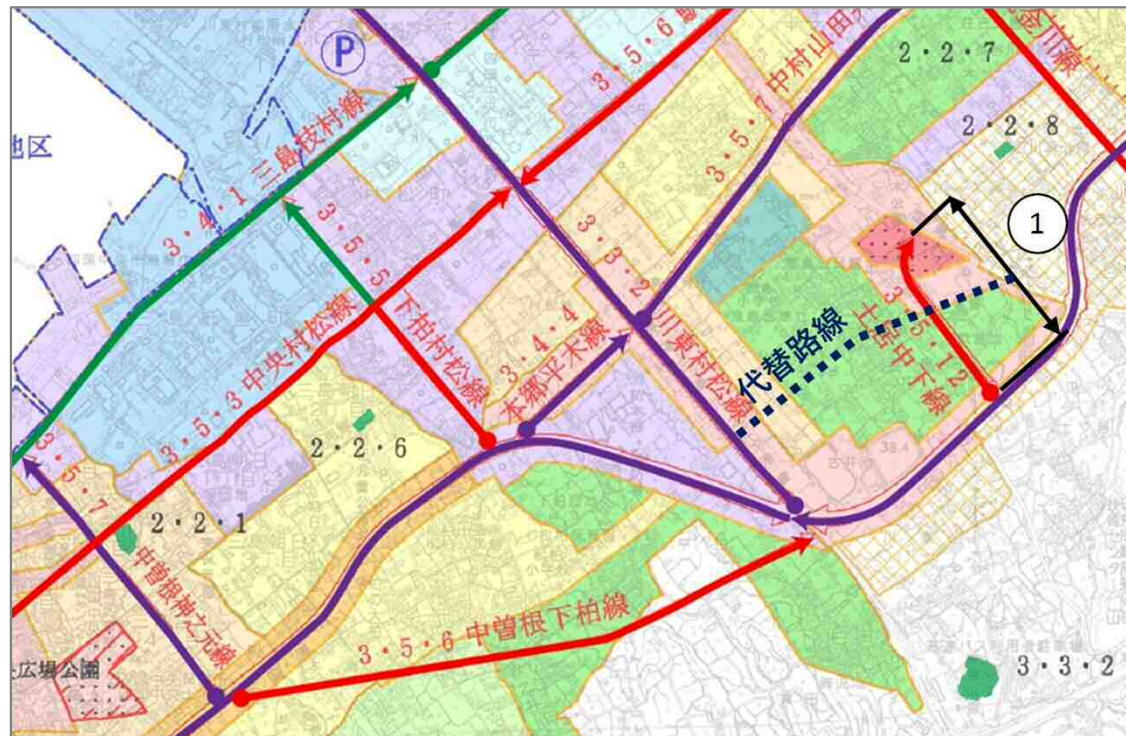
計画幅員：12m

計画位置：妻鳥町土居～妻鳥町中下

計画年次：昭和31年（最終変更 昭和55年）

■区間概要

- 本区間は国道11号川之江三島バイパス～妻鳥町中下に至る580mの区間です。
- 現況は、現道もなく、全線未改良です。
- 主な周辺土地利用は商業、住居です。



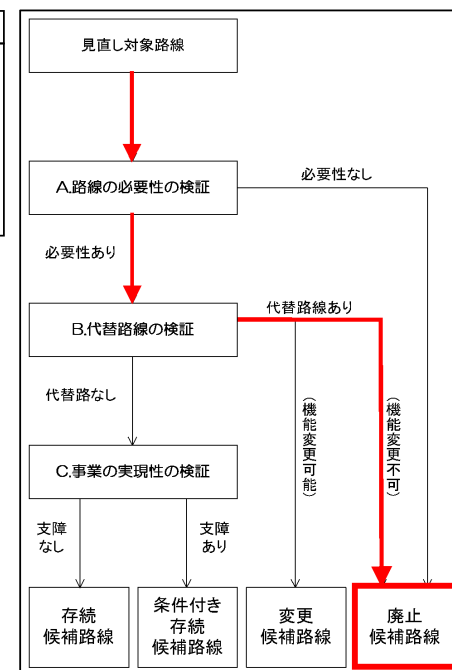
■評価

- 交通機能としての必要性：なし
- ネットワーク機能としての必要性：あり
- 地域のまちづくりとしての必要性：なし
- 代替路線の有無：あり

■評価詳細

- 将来交通量の推計値が0台/日と少なく、将来交通量からみた必要性は低下しています。
- 居住環境内の交通を効率的に処理する道路ではあるが、（県）上分三島線が代替路線となるため、新たに都市計画道路を整備する必要性は低いことから、廃止候補路線とします。

| 都市計画道路の整備状況 | |
|-------------|-----------------|
| 整備済区間 | — (Purple line) |
| 概成済区間 | — (Green line) |
| 事業中区間 | — (Yellow line) |
| 事業予定区間 | — (Cyan line) |
| 未整備区間 | — (Red line) |



■路線の概要

計画延長：360m

計画幅員：10m

計画位置：川之江町農人町～川之江町農人町

計画年次：昭和31年（最終変更 昭和55年）

■区間概要

- 本区間はJR川之江駅前～国道11号に至る360mの区間です。
- 現況は、現道もなく、全線未改良です。
- 主な周辺土地利用は住居です。



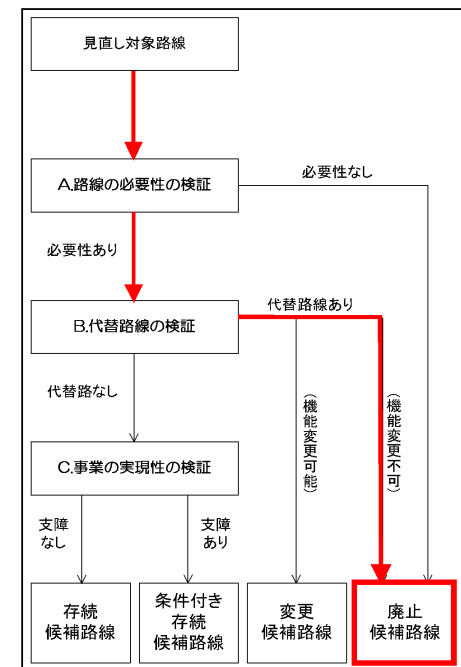
■評価

- 交通機能としての必要性：なし
- ネットワーク機能としての必要性：あり
- 地域のまちづくりとしての必要性：なし
- 代替路線の有無：あり

■評価詳細

- 将来交通量の推計値が0台/日と少なく、将来交通量からみた必要性は低下しています。
- JR川之江駅へのアクセス機能を有している道路ではあるが、国道11号と（県）川之江停車場線で機能を代替できるため、新たに都市計画道路を整備する必要性は低いことから、廃止候補路線とします。

| 都市計画道路の整備状況 | |
|-------------|-----|
| 整備済区間 | ——— |
| 概成済区間 | ——— |
| 事業中区間 | ——— |
| 事業予定区間 | ——— |
| 未整備区間 | ——— |



四国中央市都市計画道路見直し方針

作成日／平成30年3月

作成者／愛媛県四国中央市 建設部 都市計画課

〒799-0413

愛媛県四国中央市中曾根町500番地

TEL 0896-28-6231

FAX 0896-28-6189