

## 3 . 都市計画道路の見直し

### 3.1 見直し方針

#### ( 1 ) 見直し目的

今治市の都市計画道路の見直しの目的を以下に示す3つとする。

#### 【 都市計画道路の見直しの目的 】

都市計画道路の必要性の再評価

- ・整備の見通しが立っていない都市計画道路について、総合都市交通体系調査の結果を踏まえ、社会経済情勢の変化により都市計画道路の必要性に変化が生じてないかどうかの再評価を行う。

目指すべき都市圏の将来像に沿った道路網の構築

- ・都市計画道路の必要性、事業化の実現性、土地利用の状況等を総合的に評価し、「存続」、「変更」、「廃止」の方向性を定め、見直しを行うことにより、目指すべき都市の将来像に沿った道路網の構築を図る。

行政としての説明責任

- ・都市計画道路の見直しの方針を明確にし、住民に適切な情報提供を行うことにより、行政としての説明責任を果たすとともに、住民に身近で、より信頼される計画とする。

#### ( 2 ) 見直しフロー

「愛媛県都市計画道路見直しガイドライン（H20.3）」を参考に、今回の都市計画道路の見直しフローを次頁に示すとおりとした。

基本的な構成は以下のとおりであり、候補路線を廃止・変更した場合の将来交通量の検証を行うことにより（STEP3）廃止・変更候補路線の選定を行った。

#### 【 都市計画道路の見直しのSTEP 】

STEP 1 : 見直し対象路線の抽出 評価対象区間の抽出

STEP 2 : 見直し対象路線（区間）の評価

STEP 3 : 見直し方針の策定

STEP 4 : 住民の合意形成

また、「STEP 2 : 見直し対象路線（区間）の評価」においては、以下の視点からの検証を行った。

#### 【 見直し対象路線の評価の視点 】

交通需要（H42）の検証 : 需要面の評価

路線の必要性の検証 : 機能面の評価

道路構造の検証 : 道路構造令との整合からの評価

事業の実現性の検証 : 支障物件等、施工の難易度からみた実現性の評価

ネットワーク機能の検証 : 路線の代替性、ネットワーク機能の発現からの評価

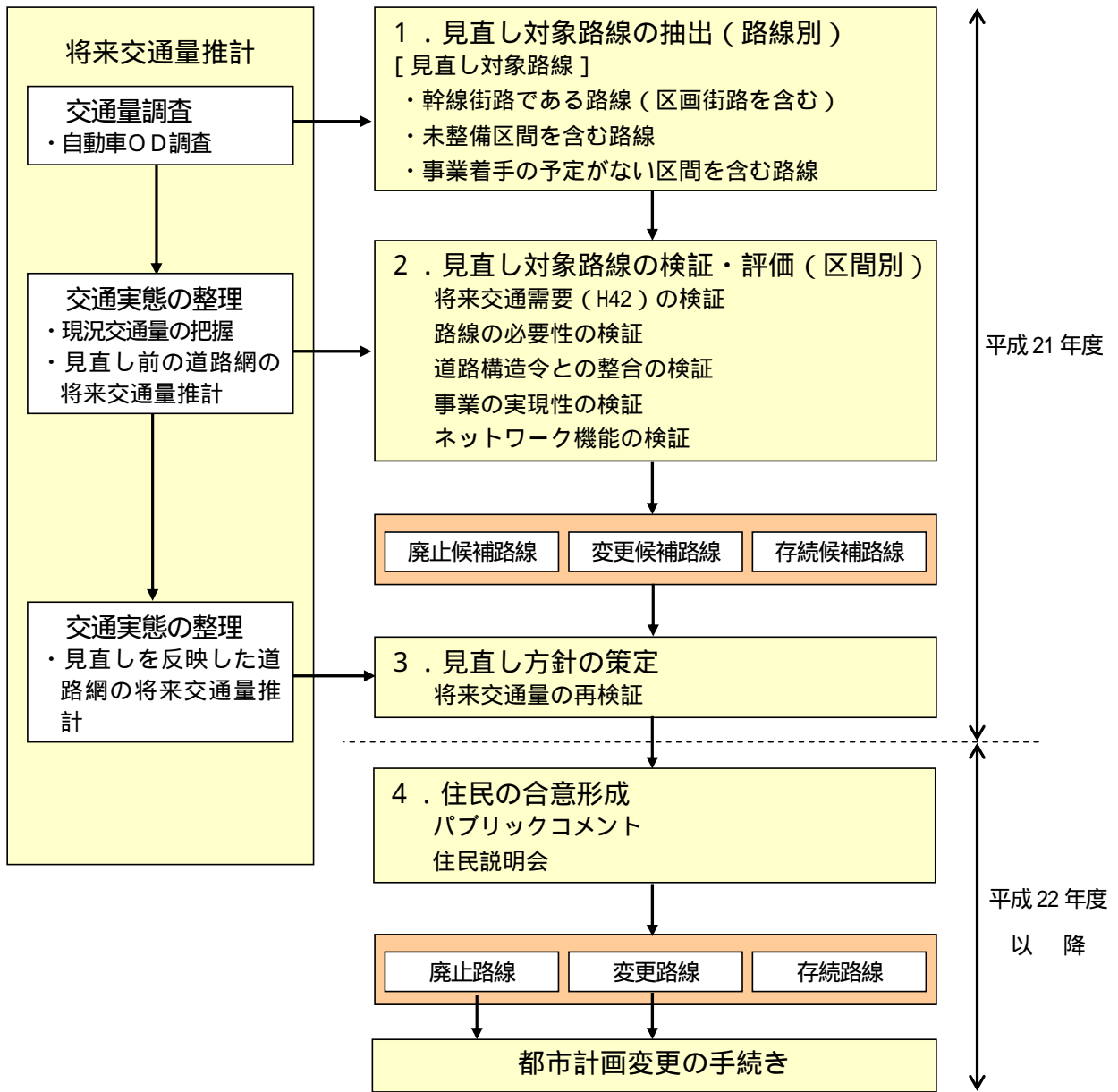
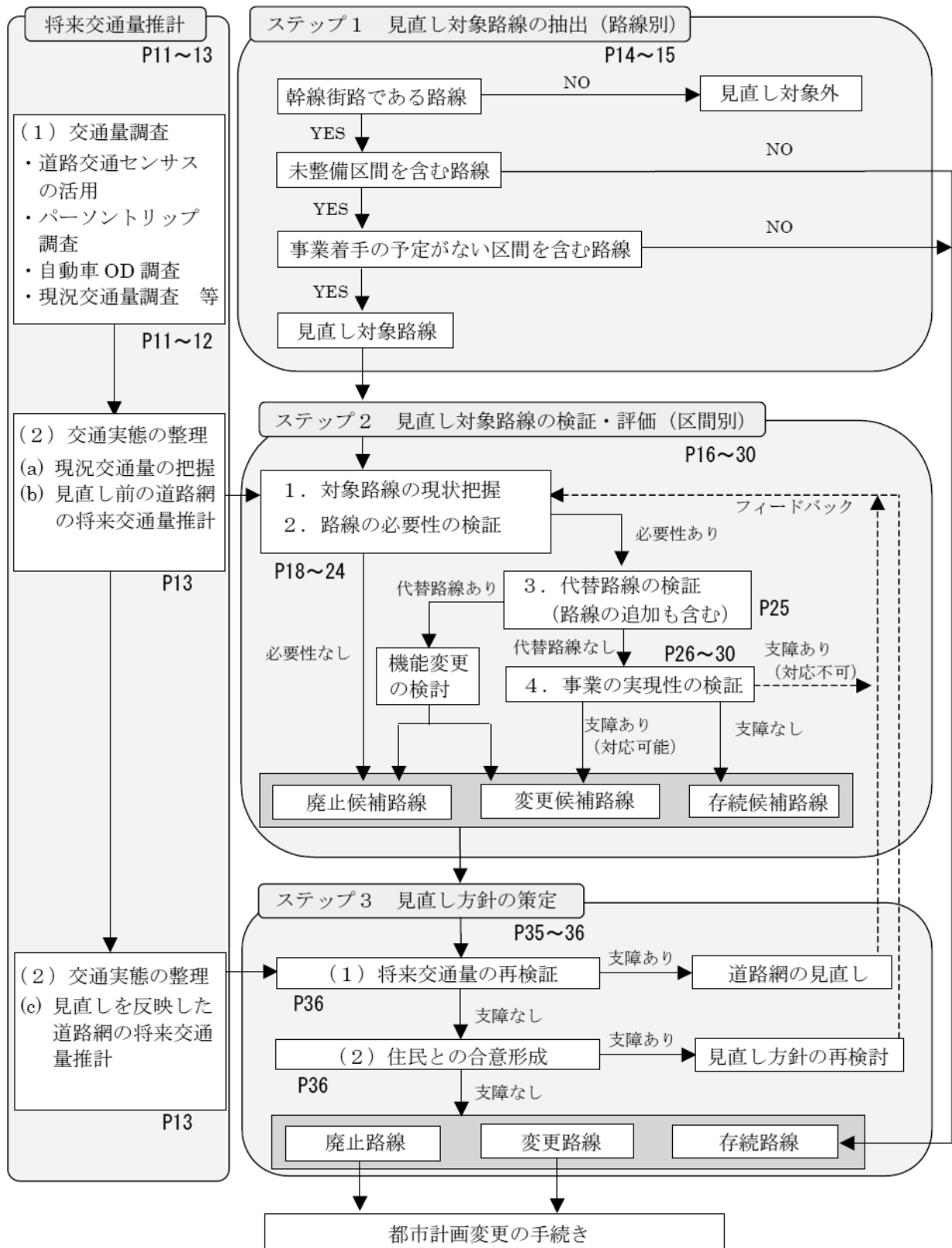


図 3.1.1 都市計画道路の見直しフロー



資料：「愛媛県都市計画道路見直しガイドライン」  
 (愛媛県土木部道路都市局都市計画課：H20.3)

参考図 愛媛県のガイドラインにおける見直しフロー

### (3) 評価指標

見直しフローの「STEP 2：見直し対象路線（区間）の評価」においては、「愛媛県都市計画道路見直しガイドライン（H20.3）」を参考に、今回の都市計画道路見直しの評価指標（～）を次頁に示すとおりとした。

評価対象路線・区間の各評価指標値については、カルテ形式で整理を行った。

カルテにおいては、～の評価指標以外にも、直接評価とは関連しない指標（無着色）を合せて整理した。

表 3.1.1 都市計画道路見直しのための評価指標（～）

項 目		評 価 指 標	評 価 の 概 要
対象路線の現状把握	路線の概要	都市計画決定の概要	・路線の諸元である名称、起終点や決定の経緯、整備状況を確認
	路線の現状	交通状況	・現在の交通量や混雑度を整理
		沿道状況	・沿道の用途地域の指定状況や主要な施設の状況等について整理
		未着手の要因	・既存資料を元に、未着手のまま整備されていない状況に至った要因について整理
1. 将来交通需要		自動車交通需要	・将来交通量を確認 ・既計画の計画交通量の整合性を検証
2. 路線の必要性の検証	交通機能	交通混雑の緩和	・当該路線の整備が交差点やボトルネック箇所などの渋滞箇所の解消に寄与するか検証
	ネットワーク機能	関連計画における位置づけ	・県の長期計画・市町の総合計画、都市計画区域マスタープラン等への位置づけを確認
		広域ネットワークの形成	・都市構造に対応したネットワークの形成の観点から検証
		地区内のネットワークの形成	・地区内への通過交通の排除や地区内交通の効率的な処理の観点から検証
		アクセス機能	・交通主要拠点や主要拠点、中心市街地へのアクセス機能の観点から検証
	地域のまちづくり	地域のまちづくり支援	・中心市街地や沿道商店街の活性化、市街地の利用促進、観光振興や産業活動の支援等の観点から検証
		公共交通の利用促進	・バスの利用促進を支援する道路整備の観点から検証
		都市環境機能	・道路構造による沿道への影響の緩和や、広い歩道部の確保等の観点から検証
都市防災機能		・災害時の緊急輸送道路等の防災ネットワークの観点や、避難路等の地域防災の観点から検証	
3. 道路構造令との整合の検証		道路構造令との整合	・現行の都市計画決定の車線数・幅員が、今回の将来交通需要を踏まえた場合、道路構造令の基準を満たすか検証
4. 事業の実現性の検証	現地状況	支障建築物	・事業の実施が歴史的街並み・文化施設等に対してどの程度の影響を及ぼすか検証 ・市街地の空洞化や地域分断を招く恐れがないか検証
		景観や自然環境への影響	・周辺の生活環境や自然環境に多大な影響を及ぼすか検証
	施工の難易度	施工困難箇所	・施工の難易度が高い箇所がないか検証
5. ネットワーク機能の検証	代替性	代替路線の有無、現道の機能	・代替路線が存在していないか、現道の機能で十分でないか検証
	ネットワーク機能	ネットワークとしての連続性	・接続路線の幅員等の点からネットワークとしての連続性が確保されるか検証
住民との合意形成の見込み		住民からの要望	・沿道住民・地元住民の当該路線の整備に対する意向を検証
		都市計画法 53 条許可状況	・都市計画法第 53 条の許可件数や沿線のセットバック状況等の沿道利用状況を把握した上で、当該路線の整備や変更・廃止の際にどのような影響を及ぼすか検証

1) ～ が評価指標（着色）。

2) カルテにおいては、直接評価とは関連しない指標を合せて整理した（無着色）。

### 3.2 見直し結果

#### (1) 評価対象路線・区間

評価対象路線については、以下の路線とした。

- ・幹線街路及び区画街路
- ・未整備区間（事業着手区間を除く[学校線については事業予定区間も除く]）

また、都市計画道路見直しの評価の単位となる評価対象区間については、交通状況が変化する主要な交差点で各路線を分割し、下表及び次頁のとおりとした。

表 3.2.1 評価対象区間

	街路番号				街路名称	起点	終点
	区分	規模	番号				
1	3	3	5	(1)	今治本町波止浜高部線	本町4丁目	本町7丁目
2	3	3	5	(2)	今治本町波止浜高部線	高部	波止浜
3	3	3	6		鳥生大浜八町線	東鳥生町2丁目	東鳥生町2丁目
4	3	3	46		喜田村新谷線	喜田村6丁目	町谷
5	3	3	50		矢田高橋線	高橋	高橋
6	3	4	11		今治喜田村線	祇園町1丁目	喜田村6丁目
7	3	4	13		別宮漁師町線	本町4丁目	美保町1丁目
8	3	4	18	(1)	波止浜中道線	内堀2丁目	地堀2丁目
9	3	4	18	(2)	波止浜中道線	地堀4丁目	波方町郷
10	3	4	47		別名矢田線	高橋	小泉1丁目
11	3	4	52		高地延喜線	阿方	延喜
12	3	5	14		今治駅北浜町線	別宮町6丁目	本町7丁目
13	3	5	15	(1)	第5前線	蒼社町1丁目	常盤町6丁目
14	3	5	15	(2)	第5前線	常盤町6丁目	北日吉町2丁目
15	3	5	19		臨港線	蔵敷町2丁目	旭町5丁目
16	3	5	20		広小路大新田線	大正町5丁目	大新田町3丁目
17	3	5	25		泉川通線	蔵敷町1丁目	鯉池町3丁目
18	3	5	26		黄金通蒼社川通線	黄金町6丁目	黄金町6丁目
19	3	5	27	(1)	今治日高線	常盤町5丁目	常盤町5丁目
20	3	5	27	(2)	今治日高線	小泉3丁目	別名
21	3	5	27	(3)	今治日高線	別名	高橋
22	3	5	28	(1)	今治駅西高橋線	中日吉1丁目	片山2丁目
23	3	5	28	(2)	今治駅西高橋線	小泉2丁目	別名
24	3	5	28	(3)	今治駅西高橋線	別名	高橋
25	3	5	29		竹屋町線	別宮町6丁目	本町6丁目
26	3	5	30		高地線	別宮町8丁目	別宮町9丁目
27	3	5	31		内港天保山線	天保山町3丁目	天保山町5丁目
28	3	5	32		蒼社橋天保山線	旭町5丁目	天保山町5丁目
29	3	5	34		榎町線	常盤町5丁目	蒼社町1丁目
30	3	5	35		丸田辻堂線	鯉池町3丁目	郷本町2丁目
31	3	5	36		丸田馬越線	馬越町4丁目	山路1丁目
32	3	5	37	(1)	波止浜停車場蛭子町線	高部	波止浜
33	3	5	37	(2)	波止浜停車場蛭子町線	中堀1丁目	中堀1丁目
34	3	5	37	(3)	波止浜停車場蛭子町線	波止浜1丁目	波止浜4丁目
35	3	5	40		波止浜五番浜線	内堀2丁目	中堀4丁目
36	7	6	3		榎橋日高線	蒼社町1丁目	鯉池町3丁目



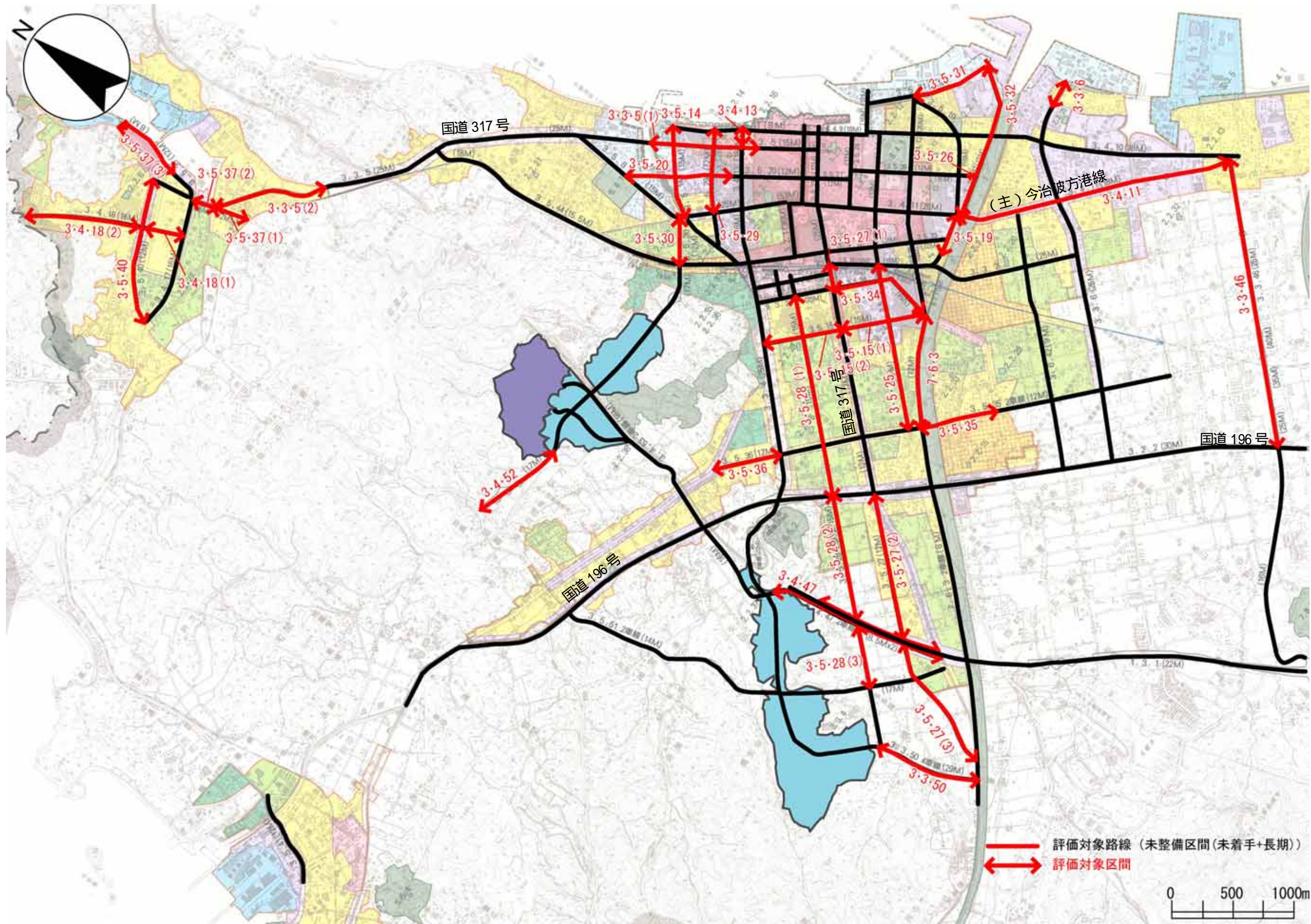


図 3.2.1 評価対象区間



(2) 評価結果一覧

1) 将来交通需要・路線の必要性

評価対象区間ごとの評価結果一覧を次々頁以降に示す。

将来交通需要

前章における将来交通量配分結果によった。

路線の必要性

路線の必要性の該当項目数に基づき、各区間の必要性を評価したものを下表及び次頁に示す。

表 3.2.2 路線の必要性の評価結果

必要性該当 項目数	街路番号				街路名称
	区分	規模	番号		
3項目以下 ↔	3	3	3	6	鳥生大浜八町線
	8	3	4	18 (1)	波止浜中道線
	12	3	5	14	今治駅北浜町線
	13	3	5	15 (1)	第5前線
	14	3	5	15 (2)	第5前線
	15	3	5	19	臨港線
	17	3	5	25	泉川通線
	18	3	5	26	黄金通蒼社川通線
	20	3	5	27 (2)	今治日高線
	21	3	5	27 (3)	今治日高線
	28	3	5	32	蒼社橋天保山線
	29	3	5	34	榎町線
	32	3	5	37 (1)	波止浜停車場蛭子町線
	34	3	5	37 (3)	波止浜停車場蛭子町線
36	7	6	3	榎橋日高線	
4～5項目 ↔	10	3	4	47	別名矢田線
	11	3	4	52	高地延喜線
	16	3	5	20	広小路大新田線
	22	3	5	28 (1)	今治駅西高橋線
	23	3	5	28 (2)	今治駅西高橋線
	24	3	5	28 (3)	今治駅西高橋線
	25	3	5	29	竹屋町線
	26	3	5	30	高地線
	27	3	5	31	内港天保山線
	30	3	5	35	丸田辻堂線
6～10項目 ↔	4	3	3	46	喜田村新谷線
	5	3	3	50	矢田高橋線
	7	3	4	13	別宮漁師町線
	9	3	4	18 (2)	波止浜中道線
	31	3	5	36	丸田馬越線
	33	3	5	37 (2)	波止浜停車場蛭子町線
	35	3	5	40	波止浜五番浜線
11以上項目 ↔	1	3	3	5 (1)	今治本町波止浜高部線
	2	3	3	5 (2)	今治本町波止浜高部線
	6	3	4	11	今治喜田村線
	19	3	5	27 (1)	今治日高線

矢印：次頁の区間表示の色



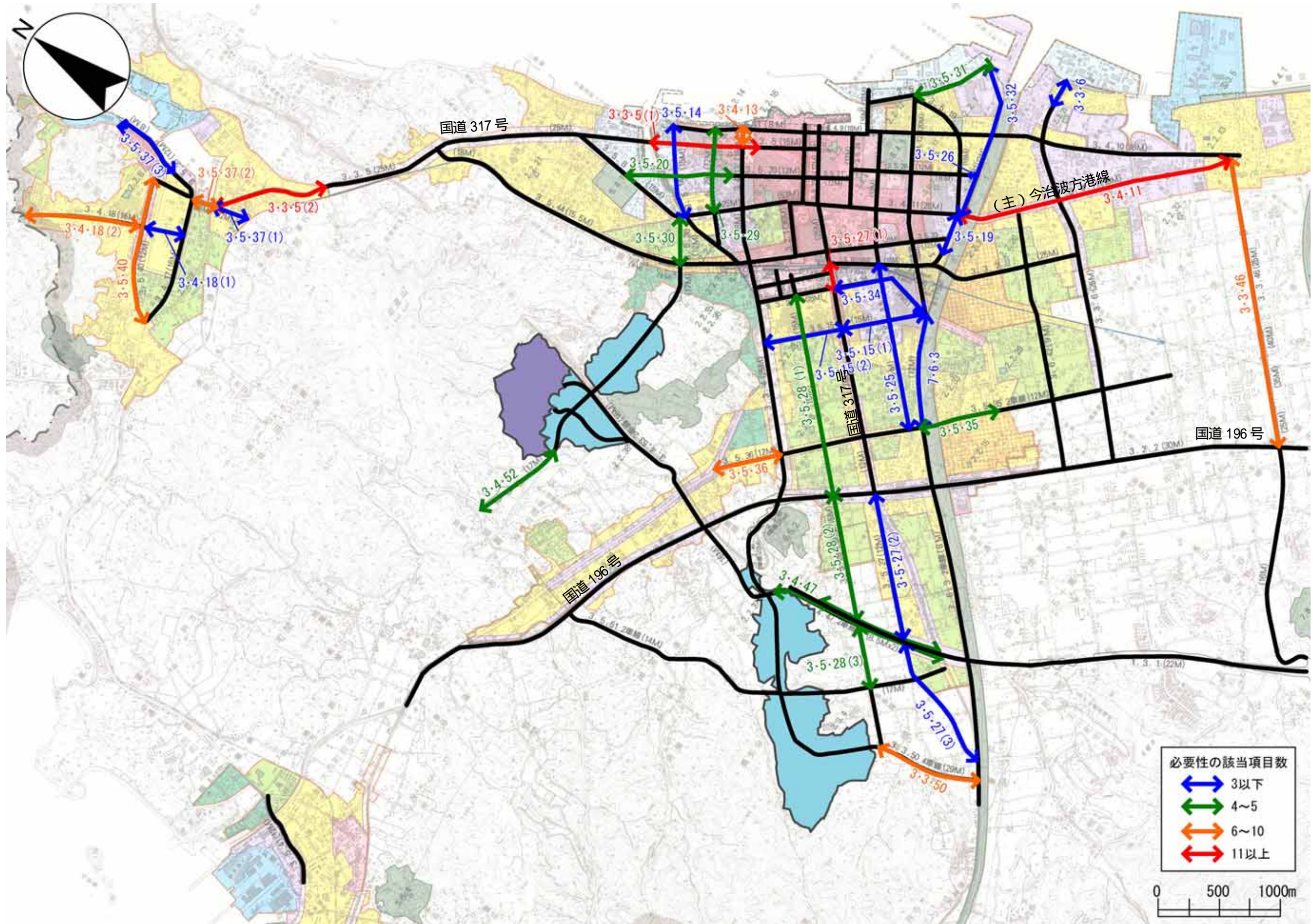


図 3.2.2 路線の必要性に関する評価結果



表 3.2.3 評価結果一覧（将来交通需要・路線の必要性：その1）

No.	1	2	3	4	5	6	7
区間番号	3・3・5(1)	3・3・5(2)	3・3・6	3・3・46	3・3・50	3・4・11	3・4・13
路線名称	今治本町波止浜高部線	今治本町波止浜高部線	鳥生大浜八町線	喜田村新谷線	矢田高橋線	今治喜田村線	別宮漁師町線
1 通 需 要 交	自動車交通需要						
	将来交通量(百台/日)	30~44	127	53	54~67	35	108~148
	計画交通量(百台/日)				113~189	54	108~185
2 ・ 路 線 の 必 要 性 の 検 証	交通機能						
	交通混雑の緩和						
	混雑度		×	×	×	×	×
	渋滞ポイント(ボトルネック)箇所の解消			×	×	×	×
	ネットワーク機能						
	関連計画における位置付け						
	県の長期計画	×		×	×	×	×
	市町の総合計画	×	×	×	×	×	×
	都市計画区域マスタープラン	×		×			×
	市町マスタープラン			×			
	都市交通マスタープラン	×		×			×
	愛媛道ビジョン	×		×	×	×	×
	その他	×	×	×	×	×	×
	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	×	×			×	×
	都市内の重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	×	×	×	×	×	×
	地区内のネットワークの形成						
	居住環境地区内への通過交通を排除する道路	×	×	×	×	×	×
	居住環境地区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(病院、行政機関等)へのアクセス機能	×	×	×		×	×
	中心市街地へのアクセス機能		×	×	×	×	×
	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		×	×	×	×	×
	市街地の土地利用の促進	×	×	×	×		×
	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	×	×	×	×	×	×
公共交通の利用促進							
バス路線	×		×	×	×	×	
都市環境機能							
沿道環境(騒音・振動・大気汚染等)への配慮	×	×	×	×		×	
都市防災機能							
防火地域、準防火地域の指定		×	×	×	×	×	
災害時の避難路	×	×	×	×	×	×	
消防活動困難区域の解消	×	×	×	×	×	×	
延焼遮断帯となる道路							
災害時の緊急輸送道路				×		×	
交通事故の軽減に寄与		×	×	×	×	×	
「2. 路線の必要性の検証」の該当数	11	11	3	6	8	13	7

名称      必要性が低い区間  
     将来交通 5百台/日未満  
(右2つのいずれかに該当)

必要性該当項目数      3以下

表 3.2.3 評価結果一覧（将来交通需要・路線の必要性：その2）

No.	8	9	10	11	12	13	14
区間番号	3・4・18(1)	3・4・18(2)	3・4・47	3・4・52	3・5・14	3・5・15(1)	3・5・15(2)
路線名称	波止浜中道線	波止浜中道線	別名矢田線	高地延喜線	今治駅北浜町線	第5前線	第5前線
1. 将来交通需要	自動車交通需要						
	将来交通量(百台/日)	1	64	11~21	70	0~2	6~27
	計画交通量(百台/日)	72	61	1~9	15		
2. 路線の必要性の検証	交通機能						
	交通混雑の緩和						
	混雑度	×	×	×	×	×	×
	渋滞ポイント(ボトルネック)箇所の解消	×	×	×	×	×	
	ネットワーク機能						
	関連計画における位置付け						
	県の長期計画	×	×	×	×	×	×
	市町の総合計画	×	×	×	×	×	×
	都市計画区域マスタープラン	×		×		×	×
	市町マスタープラン	×				×	×
	都市交通マスタープラン	×	×	×	×	×	×
	愛媛道ビジョン	×	×	×	×	×	×
	その他	×	×	×	×	×	×
	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	×	×	×	×	×	×
	都市内の重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	×	×	×	×	×	×
	地区内のネットワークの形成						
	居住環境地区内への通過交通を排除する道路	×	×	×	×	×	×
	居住環境地区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(病院、行政機関等)へのアクセス機能	×	×	×	×	×	×
	中心市街地へのアクセス機能	×	×	×	×	×	×
	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	×	×	×	×	×	×
	市街地の土地利用の促進	×	×			×	×
	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	×	×	×	×	×	×
	公共交通の利用促進						
	バス路線	×		×	×	×	×
	都市環境機能						
	沿道環境(騒音・振動・大気汚染等)への配慮	×	×	×	×	×	×
	都市防災機能						
	防火地域、準防火地域の指定	×	×	×	×	×	×
	災害時の避難路	×	×	×	×	×	×
	消防活動困難区域の解消	×	×	×	×	×	×
	延焼遮断帯となる道路						
	災害時の緊急輸送道路	×		×	×		×
	交通事故の軽減に寄与	×	×	×	×	×	×
	「2. 路線の必要性の検証」の該当数	1	6	4	5	3	2

名称      必要性が低い区間 将来交通      5百台/日未満 (右2つのいずれかに該当)

必要性該当項目数      3以下

表 3.2.3 評価結果一覧（将来交通需要・路線の必要性：その3）

No.	15	16	17	18	19	20	21	
区間番号	3・5・19	3・5・20	3・5・25	3・5・26	3・5・27(1)	3・5・27(2)	3・5・27(3)	
路線名称	臨港線	広小路大 新田線	泉川通線	黄金通蒼 社川通線	今治日高 線	今治日高 線	今治日高 線	
1 通 需 要 交	自動車交通需要							
	将来交通量(百台/日)	28~37	4~6	4~46	0	133~145	5~14	0~5
	計画交通量(百台/日)					200~206	57	
2 路 線 の 必 要 性 の 検 証	交通機能							
	交通混雑の緩和							
	混雑度	×			×		×	×
	渋滞ポイント(ボトルネック)箇所の解消	×		×	×	×	×	×
	ネットワーク機能							
	関連計画における位置付け							
	県の長期計画	×	×	×	×		×	×
	市町の総合計画	×	×	×	×	×	×	×
	都市計画区域マスタープラン	×	×	×	×		×	×
	市町マスタープラン	×	×	×	×		×	×
	都市交通マスタープラン	×	×	×	×		×	×
	愛媛道ビジョン	×	×	×	×		×	×
	その他	×	×	×	×	×	×	×
	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	×	×	×	×	×	×	×
	都市内の重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	×	×	×	×	×	×	×
	地区内のネットワークの形成							
	居住環境地区内への通過交通を排除する道路	×	×	×	×	×	×	×
	居住環境地区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(病院、行政機関等)へのアクセス機能	×	×	×	×		×	×
	中心市街地へのアクセス機能	×	×		×		×	×
	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	×	×	×	×	×	×	×
	市街地の土地利用の促進	×	×	×	×	×	×	×
	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	×	×	×	×	×	×	×
	公共交通の利用促進							
バス路線	×	×	×	×		×	×	
都市環境機能								
沿道環境(騒音・振動・大気汚染等)への配慮	×	×	×	×	×	×	×	
都市防災機能								
防火地域、準防火地域の指定	×	×	×	×		×	×	
災害時の避難路	×	×	×	×	×	×	×	
消防活動困難区域の解消	×	×	×	×	×	×	×	
延焼遮断帯となる道路			×	×				
災害時の緊急輸送道路		×	×	×				
交通事故の軽減に寄与	×		×	×	×	×	×	
「2. 路線の必要性の検証」の該当数	2	4	3	0	14	2	2	

名称   必要性が低い区間 将来交通   5百台/日未満  
(右2つのいずれかに該当)

必要性該当項目数   3以下



表 3.2.3 評価結果一覧（将来交通需要・路線の必要性：その4）

No.	22	23	24	25	26	27	28	
区間番号	3・5・28(1)	3・5・28(2)	3・5・28(3)	3・5・29	3・5・30	3・5・31	3・5・32	
路線名称	今治駅西高橋線	今治駅西高橋線	今治駅西高橋線	竹屋町線	高地線	内港天保山線	蒼社橋天保山線	
1 通 需 要 交	自動車交通需要							
	将来交通量(百台/日)	16~32	44~59	45	5~27	38	26~37	0~6
	計画交通量(百台/日)							
2 路 線 の 必 要 性 の 検 証	交通機能							
	交通混雑の緩和							
	混雑度		×	×	×	×	×	×
	渋滞ポイント(ボトルネック)箇所の解消	×	×	×	×	×	×	×
	ネットワーク機能							
	関連計画における位置付け							
	県の長期計画	×	×	×	×	×	×	×
	市町の総合計画	×	×	×	×	×	×	×
	都市計画区域マスタープラン	×	×	×	×	×	×	×
	市町マスタープラン				×		×	×
	都市交通マスタープラン	×	×	×	×	×	×	×
	愛媛道ビジョン	×	×	×	×	×	×	×
	その他	×	×	×	×	×	×	×
	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	×	×	×	×	×	×	×
	都市内の重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	×	×	×	×	×	×	×
	地区内のネットワークの形成							
	居住環境地区内への通過交通を排除する道路	×	×	×	×	×	×	×
	居住環境地区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(病院、行政機関等)へのアクセス機能	×	×	×			×	×
	中心市街地へのアクセス機能	×	×	×	×	×	×	×
	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	×	×	×	×	×		×
	市街地の土地利用の促進	×	×	×	×	×	×	×
	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	×	×	×	×	×	×	×
	公共交通の利用促進							
バス路線	×	×	×	×	×	×	×	
都市環境機能								
沿道環境(騒音・振動・大気汚染等)への配慮	×	×	×	×	×	×	×	
都市防災機能								
防火地域、準防火地域の指定	×	×	×		×	×	×	
災害時の避難路	×	×	×	×	×	×	×	
消防活動困難区域の解消	×	×	×	×	×	×	×	
延焼遮断帯となる道路								
災害時の緊急輸送道路				×	×	×	×	
交通事故の軽減に寄与	×	×	×	×	×	×	×	
「2.路線の必要性の検証」の該当数	5	4	4	4	4	4	3	

名称 必要度が低い区間 将来交通 5百台/日未満  
(右2つのいずれかに該当)

必要性該当項目数 3以下

表 3.2.3 評価結果一覧 ( 将来交通需要・路線の必要性：その5 )

No.	29	30	31	32	33	34	35	36
区間番号	3・5・34	3・5・35	3・5・36	3・5・37(1)	3・5・37(2)	3・5・37(3)	3・5・40	7・6・3
路線名称	榎町線	丸田辻堂線	丸田馬越線	波止浜停車場蛭子町線	波止浜停車場蛭子町線	波止浜停車場蛭子町線	波止浜五番浜線	榎橋日高線
1 通 需 要 交	自動車交通需要							
	将来交通量(百台/日)	3~20	44	19	0	127	0~3	40~57
	計画交通量(百台/日)							
2 路 線 の 必 要 性 の 検 証	交通機能							
	交通混雑の緩和							
	混雑度	×	×	×	×	×	×	×
	渋滞ポイント(ボトルネック)箇所の解消	×	×		×	×	×	×
	ネットワーク機能							
	関連計画における位置付け							
	県の長期計画	×	×	×	×		×	×
	市町の総合計画	×	×	×	×	×	×	×
	都市計画区域マスタープラン	×	×	×	×		×	×
	市町マスタープラン	×						×
	都市交通マスタープラン	×	×	×	×		×	×
	愛媛道ビジョン	×			×		×	×
	その他	×	×	×	×	×	×	×
	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	×	×	×	×	×		×
	都市内の重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	×	×	×	×	×	×	×
	地区内のネットワークの形成							
	居住環境地区内への通過交通を排除する道路	×	×	×	×	×	×	×
	居住環境地区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(病院、行政機関等)へのアクセス機能	×	×	×	×	×	×	×
	中心市街地へのアクセス機能	×	×	×	×	×	×	×
	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	×	×		×	×	×	×
	市街地の土地利用の促進	×	×	×	×	×	×	×
	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	×	×	×	×	×	×	×
公共交通の利用促進								
バス路線	×		×	×				
都市環境機能								
沿道環境(騒音・振動・大気汚染等)への配慮	×	×	×	×	×	×	×	
都市防災機能								
防火地域、準防火地域の指定	×	×	×	×	×	×	×	
災害時の避難路	×	×	×	×	×	×	×	
消防活動困難区域の解消	×	×	×	×	×	×	×	
延焼遮断帯となる道路						×		
災害時の緊急輸送道路	×	×	×	×		×	×	
交通事故の軽減に寄与	×	×	×	×	×	×	×	
「2. 路線の必要性の検証」の該当数	1	5	6	3	9	3	8	1

名称   必要性が低い区間 将来交通   5百台/日未満  
(右2つのいずれかに該当)

必要性該当項目数   3以下

## 2) 道路構造・実現性・ネットワーク機能

評価対象区間ごとの評価結果一覧を次頁以降に示す。

### 道路構造令との整合

道路構造に関する検証については、今回の将来交通量予測結果に基づき、道路構造令の基準を満たす最小幅員を設定し、これを満足するかどうかの検証を行った。なお、各路線とも4種としている。

評価結果について見ると、問題点としては、以下の2つに大別される。

) 今回の配分結果が既定計画交通量より少なくなっているため、見直すと車線数・幅員が過大になる(3・3・6 鳥生大浜八町線、3・3・46 喜田村新谷線、3・3・50 矢田高橋線)。

3・3・50については、既定の計画交通量が54百台/日であるが、今治新都市へのアクセス路線であること等を考慮し、4車線で都市計画決定されている。

) 8m都計のため、現行の道路構造令の基準(最小幅員12.0m)を満足しない。

それ以外に、3・4・11 今治喜田村線は既定計画交通量が108~185百台/日と多いが18m都計のため、今回の配分も既定計画交通量と概ね同じであるものの、車線数・幅員が不足するものと見込まれる。

表 3.2.4 道路の最小幅員

級	車線	路肩	歩道	中央分離帯	最小幅員	
					2車線	4車線
1	3.25	0.5	2.5	1.0	12.50	20.00
2	3.0	0.5	2.5	1.0	12.00	19.00
3	3.0	0.5	2.5	1.0	12.00	19.00
4	3.0	0.5	2.5	1.0	12.00	19.00

資料：道路構造令の解説と運用

### 事業の実現性

歴史的街並み・文化施設(寺社)、大規模建築物(工場)、病院に支障する区間が存在している。

また、河川との関連で施工が困難な区間(3・5・14 今治駅北浜町線)、大規模用地の分断の問題を抱える区間(3・4・18 波止浜中道線(1))が存在している。

### ネットワーク機能

代替路線がある区間(3・5・27 今治日高線(1)、(2))、接続先路線の幅員不足で機能が十分発揮できない区間(3・5・14 今治駅北浜町線、3・4・13 別宮漁師町線)、現道が機能している区間(3・3・6 鳥生大浜八町線)が存在している。

表 3.2.5 評価結果一覧（構造令・実現性・ネットワーク：その1）

No.	1	2	3	4	5	6	7
区間番号	3・3・5(1)	3・3・5(2)	3・3・6	3・3・46	3・3・50	3・4・11	3・4・13
路線名称	今治本町波止浜高部線	今治本町波止浜高部線	鳥生大浜八町線	喜田村新谷線	矢田高橋線	今治喜田村線	別宮漁師町線
3 道路構造令との整合	道路構造令との整合						
	国道:1、県道:2、市道:空欄						
	級						
	計画車線数						
	計画幅員						
	必要車線数						
必要幅員(路肩のみ)							
4 事業の実現性の検証	現地状況						
	支障建築物(は敷地のみ支障)						
	歴史的街並み・文化施設への影響						
	大規模建築物等への影響						
	商店街・人家密集地等への影響						
	景観や自然環境への影響						
	主要な緑地、風致地区等への影響						
	大規模な土地の形質変更等による自然環境への影響						
	施工の難易度						
	施工困難箇所						
	施工困難箇所						
	5 ネットワークの検証	代替性					
代替路線の有無、現道の機能							
代替路線の有無、現道の機能							
ネットワーク機能							
ネットワークとしての連続性							
ネットワークとしての連続性							
住民との合意形成の見込み(任意項目)							
住民からの要望(任意項目)							
事業実施の要望あり							
まちづくりの観点による路線の変更・廃止の要望はなし							
都市計画法53条許可状況(任意項目)							
許可件数							

表 3.2.5 評価結果一覧（構造令・実現性・ネットワーク：その2）

No.	8	9	10	11	12	13	14
区間番号	3・4・18(1)	3・4・18(2)	3・4・47	3・4・52	3・5・14	3・5・15(1)	3・5・15(2)
路線名称	波止浜中道線	波止浜中道線	別名矢田線	高地延喜線	今治駅北浜町線	第5前線	第5前線
3 道路構造令との整合	道路構造令との整合						
	国道:1、県道:2、市道:空欄						
	級						
	計画車線数						
	計画幅員						
	必要車線数						
必要幅員(路肩のみ)							
4 事業の実現性の検証	現地状況						
	支障建築物(は敷地のみ支障)						
	歴史的街並み・文化施設への影響						
	大規模建築物等への影響						
	商店街・人家密集地等への影響						
	景観や自然環境への影響						
	主要な緑地、風致地区等への影響						
	大規模な土地の形質変更等による自然環境への影響						
	施工の難易度						
	施工困難箇所						
	施工困難箇所						
	5 ネットワークの検証	代替性					
代替路線の有無、現道の機能							
代替路線の有無、現道の機能							
ネットワーク機能							
ネットワークとしての連続性							
ネットワークとしての連続性							
住民との合意形成の見込み(任意項目)							
住民からの要望(任意項目)							
事業実施の要望あり							
まちづくりの観点による路線の変更・廃止の要望はなし							
都市計画法53条許可状況(任意項目)							
許可件数							

車線数・幅員  不足  
 余裕あり



表 3.2.5 評価結果一覧（構造令・実現性・ネットワーク：その3）

No.	15	16	17	18	19	20	21	
区間番号	3・5・19	3・5・20	3・5・25	3・5・26	3・5・27(1)	3・5・27(2)	3・5・27(3)	
路線名称	臨港線	広小路大新田線	泉川通線	黄金通蒼社川通線	今治日高線	今治日高線	今治日高線	
3 道路構造令との整合	道路構造令との整合							
	国道:1、県道:2、市道:空欄				1			
	級	3	3	2	4	1	3	
	計画車線数	2	2	2	2	4	2	
	計画幅員	15	12	8~12	8	25	12	
	必要車線数	2	2	2	2	4	2	
必要幅員(路肩のみ)	12.0	12.0	12.0	12.0	20	12.0	12.0	
4 事業の実現性の検証	現地状況							
	支障建築物(は敷地のみ支障)							
	歴史的街並み・文化施設への影響	×	×	×	×	×	×	
	大規模建築物等への影響	×	工2	工2・病・変	工	×	小学(体育館)	×
	商店街・人家密集地等への影響	×	×	×	×	×	×	×
	景観や自然環境への影響							
	主要な緑地、風致地区等への影響	×	×	×	×	×	×	×
	大規模な土地の形質変更等による自然環境への影響	×	×	×	×	×	×	×
	施工の難易度							
	施工困難箇所	×	×	×	蒼社川すり付け	×	×	×
5 機能の検証	代替性							
	代替路線の有無、現道の機能							
	代替路線の有無、現道の機能	×	×	×	×	×		
	ネットワーク機能							
	ネットワークとしての連続性							
	ネットワークとしての連続性	×	×	×	×	×	×	
住民との合意形成の見込み(任意項目)	住民からの要望(任意項目)							
	事業実施の要望あり	×	×	×	×	×	×	
	まちづくりの観点による路線の変更・廃止の要望はなし	×	×	×	×	×	×	
	都市計画法53条許可状況(任意項目)							
	許可件数	1	8	21	0	7	15	24

表 3.2.5 評価結果一覧（構造令・実現性・ネットワーク：その4）

No.	22	23	24	25	26	27	28	
区間番号	3・5・28(1)	3・5・28(2)	3・5・28(3)	3・5・29	3・5・30	3・5・31	3・5・32	
路線名称	今治駅西高橋線	今治駅西高橋線	今治駅西高橋線	竹屋町線	高地線	内港天保山線	蒼社橋天保山線	
3 道路構造令との整合	道路構造令との整合							
	国道:1、県道:2、市道:空欄							
	級	3	2	2	3	3	3	
	計画車線数	2	2	2	2	2	2	
	計画幅員	15	15	15	12	12	12	
	必要車線数	2	2	2	2	2	2	
必要幅員(路肩のみ)	12.0	12.0	12.0	12.0	12.0	12.0	12.0	
4 事業の実現性の検証	現地状況							
	支障建築物(は敷地のみ支障)							
	歴史的街並み・文化施設への影響	×	×	×	寺・公園	×	×	
	大規模建築物等への影響	高校2	×	×	×	×	×	
	商店街・人家密集地等への影響	×	×	×	×	×	×	
	景観や自然環境への影響							
	主要な緑地、風致地区等への影響	×	×	×	×	×	×	
	大規模な土地の形質変更等による自然環境への影響	×	×	×	×	×	×	
	施工の難易度							
	施工困難箇所	×	×	×	×	変則交	×	城東橋交
5 機能の検証	代替性							
	代替路線の有無、現道の機能							
	代替路線の有無、現道の機能	×	×	×	×	×	×	
	ネットワーク機能							
	ネットワークとしての連続性							
	ネットワークとしての連続性	×	×	×	×	×	×	
住民との合意形成の見込み(任意項目)	住民からの要望(任意項目)							
	事業実施の要望あり	×	×	×	×	×	×	
	まちづくりの観点による路線の変更・廃止の要望はなし	×	×	×	×	×	×	
	都市計画法53条許可状況(任意項目)							
	許可件数	32	2	2	9	3	10	18

車線数・幅員  不足  
 余裕あり

表 3.2.5 評価結果一覧（構造令・実現性・ネットワーク0  
：その5）

No.	29	30	31	32	33	34	35	36	
区間番号	3・5・34	3・5・35	3・5・36	3・5・37(1)	3・5・37(2)	3・5・37(3)	3・5・40	7・6・3	
路線名称	榎町線	丸田辻堂線	丸田馬越線	波止浜停車場蛭子町線	波止浜停車場蛭子町線	波止浜停車場蛭子町線	波止浜五番浜線	榎橋日高線	
3 道路構造令との整合	道路構造令との整合								
	国道:1、県道:2、市道:空欄		2		2	1	2	2	3
	級	3	2	3	3	1	3	2	3
	計画車線数	2	2	2	2	4	2	2	2
	計画幅員	12	12	12	12	25	8~12	12	12
	必要車線数	2	2	2	2	4	2	2	2
必要幅員(路肩のみ)	12.0	12.0	12.0	12.0	20	12.0	12.0	12.0	
4 事業の実現性の検証	現地状況								
	支障建築物(は敷地のみ支障)								
	歴史的街並み・文化施設への影響	×	寺	寺	×	×	×	×	×
	大規模建築物等への影響	工	工	×	×	×	×	銀・幼	鉄塔
	商店街・人家密集地等への影響	×	×	×	×	×	×	×	×
	景観や自然環境への影響								
	主要な緑地、風致地区等への影響	×	×	×	×	×	×	×	×
	大規模な土地の形質変更等による自然環境への影響	×	×	×	×	×	×	×	×
	施工の難易度								
	施工困難箇所								
5 機能の検証	代替性								
	代替路線の有無、現道の機能								
	代替路線の有無、現道の機能	×	×	×	×	×	×	×	
	ネットワーク機能								
	ネットワークとしての連続性								
	ネットワークとしての連続性	×	×	×	×	×	×	×	
住民との合意形成の見込み(任意項目)	住民からの要望(任意項目)								
	事業実施の要望あり	×	×	×	×	×	×	×	
	まちづくりの観点による路線の変更・廃止の要望はなし	×	×	×	×	×	×	×	
	都市計画法53条許可状況(任意項目)								
	許可件数	6	6	3	2	0	2	5	0

車線数・幅員

不足  
余裕あり

### (3) 廃止・変更候補区間

#### 1) 抽出フロー

前段に示した見直しフロー（図 3.1.1）の STEP 2 における廃止・変更候補区間の抽出フローを次頁のとおりとした（愛媛県のガイドラインにおける抽出フローを次々頁に示す）。

抽出の基本的考え方は以下のとおりである。

#### 【 廃止・変更候補区間抽出の考え方 】

##### STEP1：必要性が低い区間の抽出

評価対象区間を対象に以下のいずれかに該当する区間を必要性が低い区間として抽出

- 将来交通需要 : 5 百台/日以下未満（第 4 種第 4 級相当）  
必要性該当項目数：3 以下（区間ごとの該当数の分布から判断）

##### STEP2：廃止候補区間の抽出

STEP1 で抽出された必要性が低い区間を対象に、以下の視点からの確認を行い、該当するとともに問題が大きい区間を廃止候補区間として抽出

道路構造令との整合の検証

- ・幅員が道路構造令を満足していない区間：12.0m未満

事業の実現性の検証

- ・現地の状況から実現が困難な区間
- ・施工が困難な区間

ネットワーク機能の検証

- ・代替路線の有無、現道の機能
- ・接続路線等との関連で見たネットワークの連続性の確保

##### STEP3：変更候補区間の抽出

STEP2 の結果抽出された存続候補区間を対象に、STEP2 同様に以下の視点からの確認を行い、交通政策的観点も考慮した上で、車線数・幅員の縮小候補区間を抽出

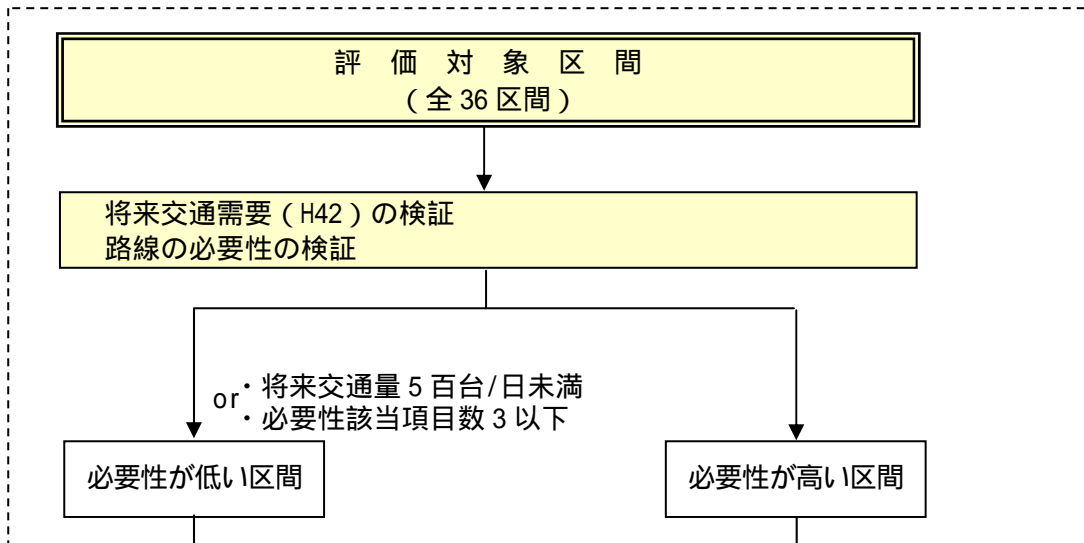
道路構造令との整合の検証

- ・交通容量的に余裕があるため、車線・幅員の縮小が可能な区間

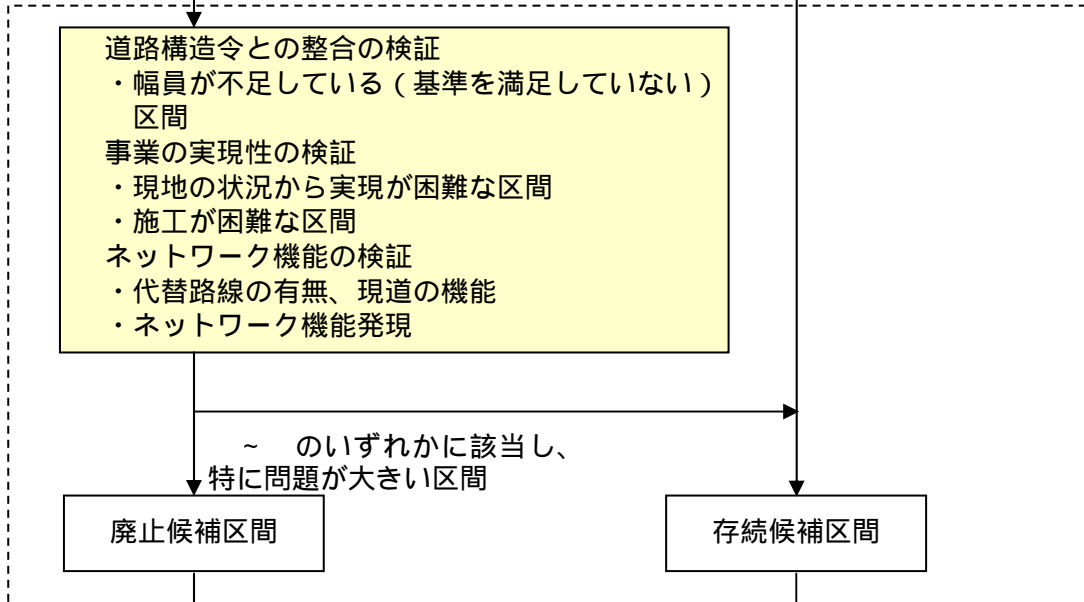
事業の実現性の検証

- ・ルート変更により施工が容易となる区間

STEP1：必要性の低い区間の抽出



STEP2：廃止候補路線の抽出



STEP3：変更候補路線の抽出

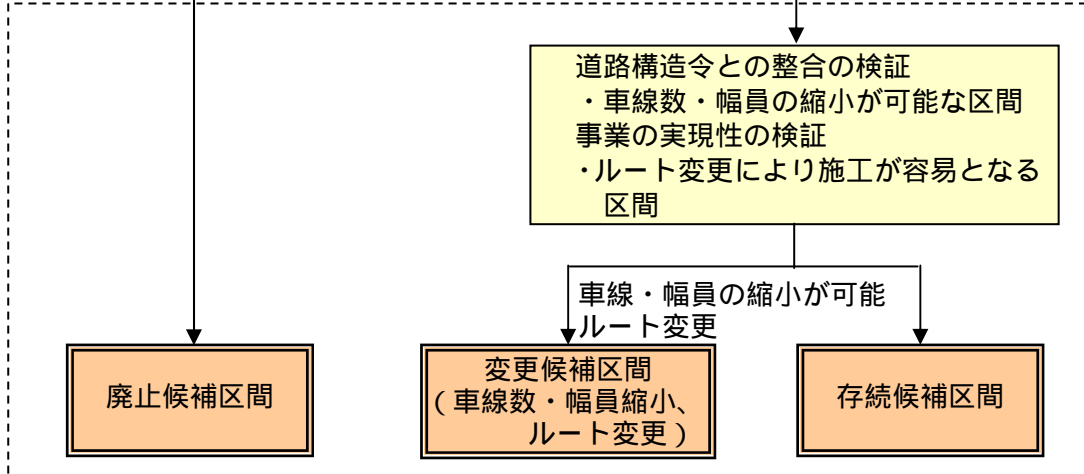
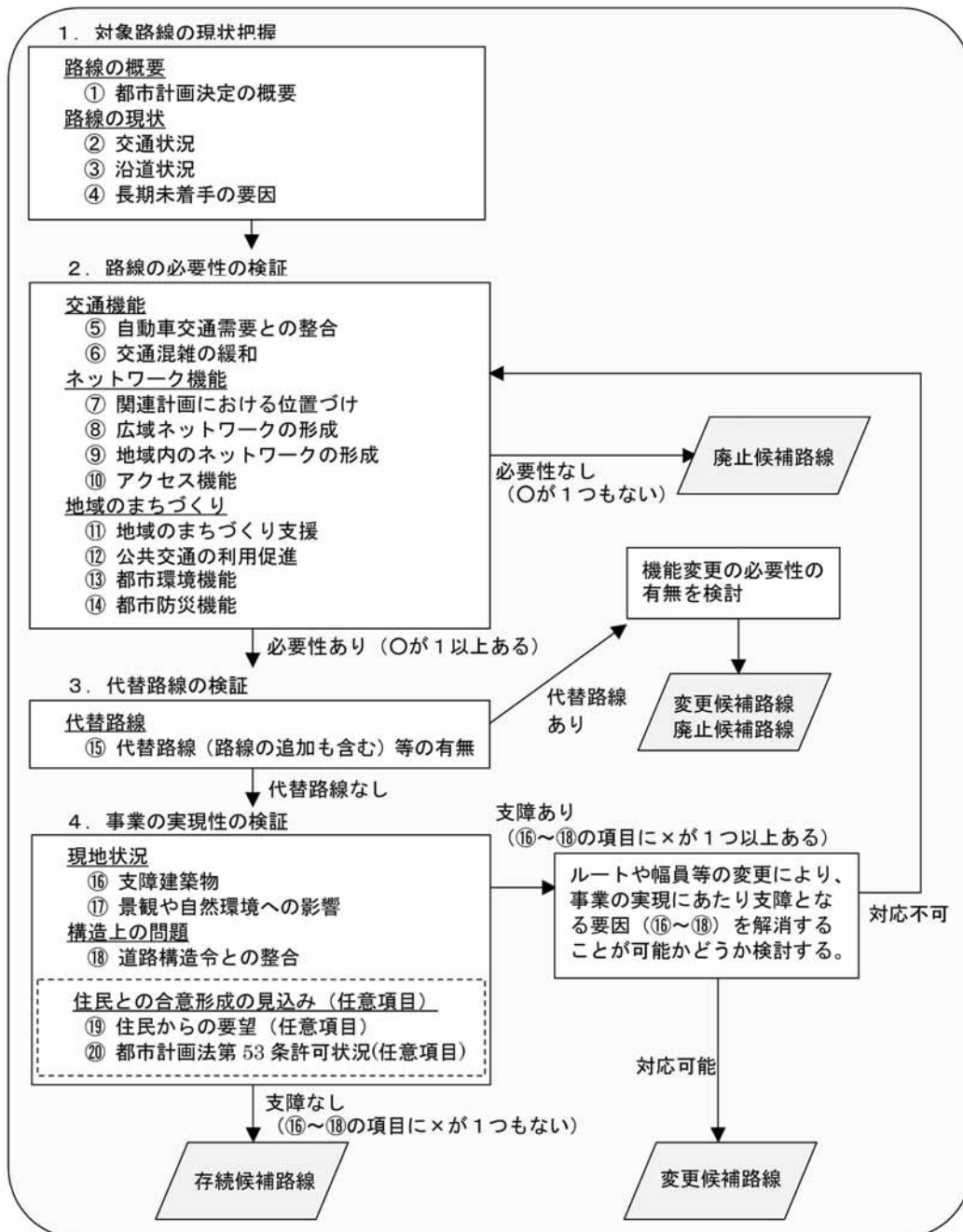


図 3.2.3 廃止・変更候補区間の抽出フロー



ステップ2 見直し対象路線の検証・評価（区間別）



※「2. 路線の必要性の検証」、「4. 事業の実現性の検証」については、上記以外に市町独自の指標を追加設定して、検証・評価してもよい。

資料：「愛媛県都市計画道路見直しガイドライン」

（愛媛県土木部道路都市局都市計画課：H20.3）

参考図 愛媛県のガイドラインにおける廃止・変更候補路線の抽出フロー

## 2) 廃止候補区間の抽出

前段に示した抽出フローに従い、必要性が低い区間を以下の基準で抽出したものを次頁に示す。

将来交通量の少ない区間 : 5 百台/日未満 (第 4 種第 4 級相当)

必要性該当項目数が少ない区間 : 3 以下の区間

(評価対象区間数 36 の 1/2 弱を目安に設定

項目数 3 以下の該当数 15、平均該当項目数 4.8)

この必要性が低い区間に以下の検証結果を重ねるとともに、区間廃止に関する考え方を示したものを次々頁に示す。

道路構造令との整合の検証

- ・幅員が不足している (基準を満足していない) 区間

事業の実現性の検証

- ・現地の状況から実現が困難な区間
- ・施工が困難な区間

ネットワーク機能の検証

- ・他路線による代替性、現道の機能がある区間
- ・ネットワーク機能の発現で問題がある区間

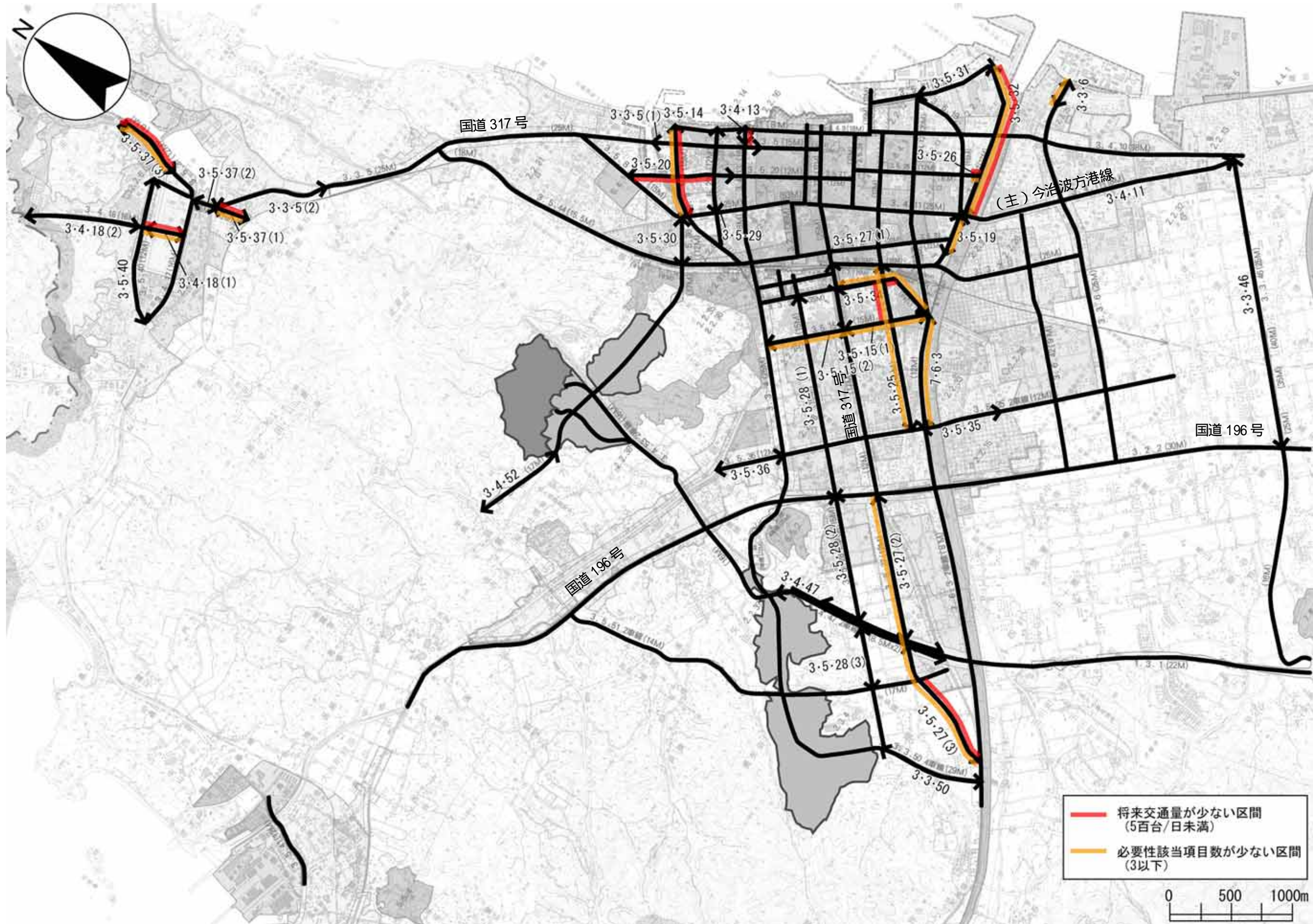


図 3.2.4 必要性が低い区間



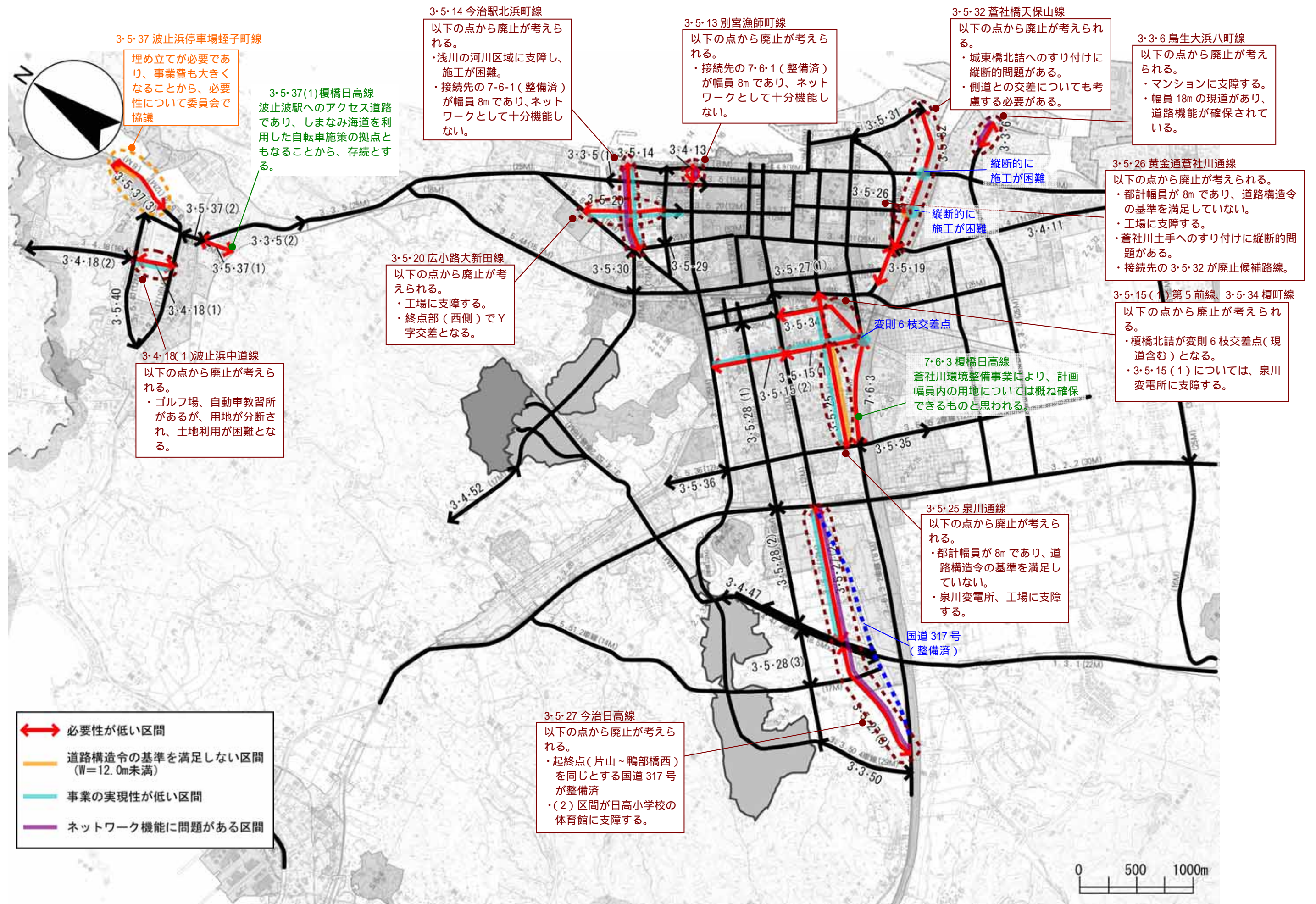


図 3.2.5 各検証結果と区間廃止の考え方



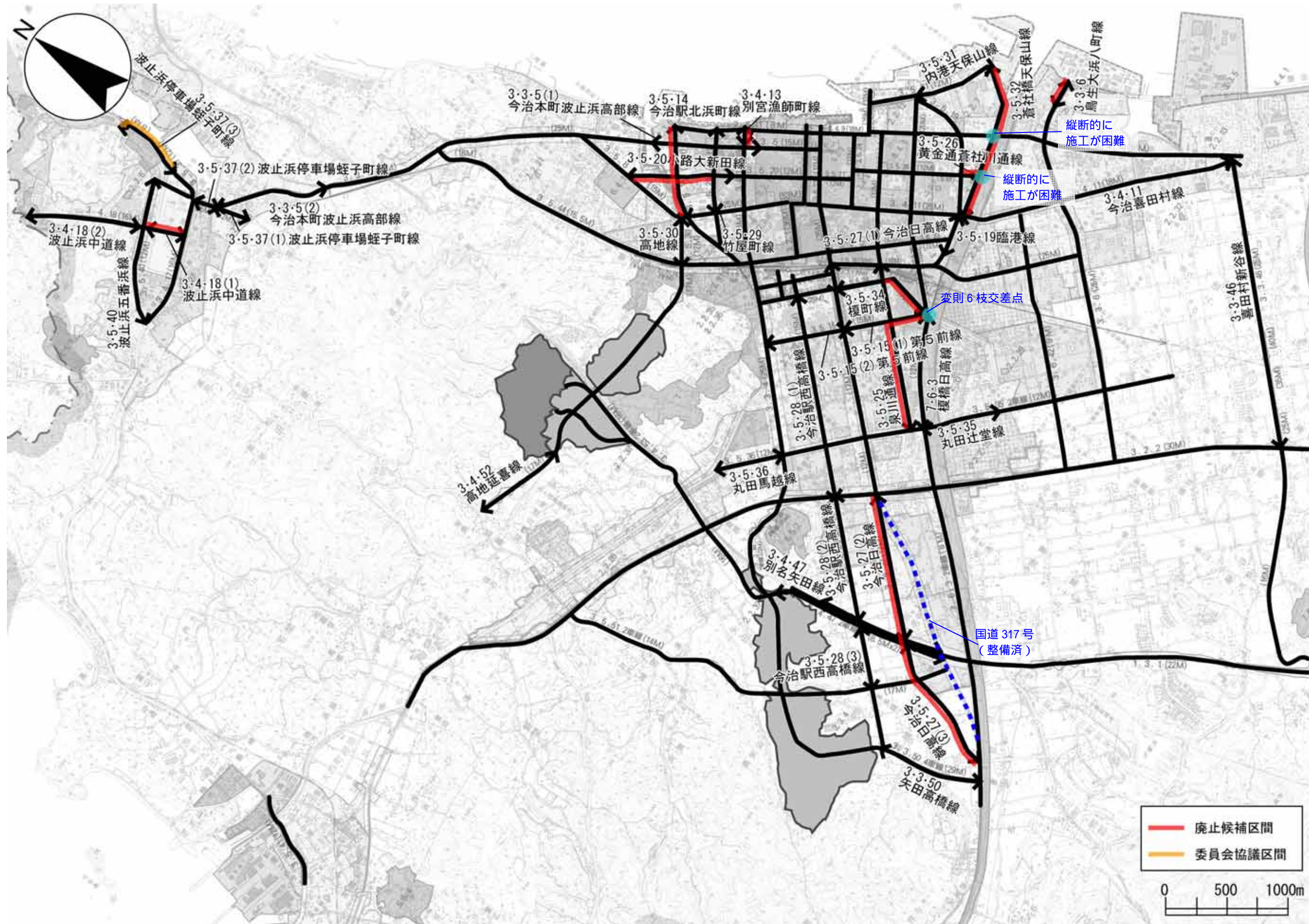


図 3.2.6 区間廃止候補

### 3) 変更候補区間の抽出

前段に示した抽出フローに従い、存続候補区間を対象に、以下の基準で車線数・幅員の縮小が可能な区間及びルート変更により施工が容易となる区間を抽出するとともに、区間変更の考え方を示したものを次頁に示す。

#### 道路構造令との整合の検証

- ・車線数・幅員の縮小が可能な区間

#### 事業の実現性の検証

- ・ルート変更により施工が容易となる区間



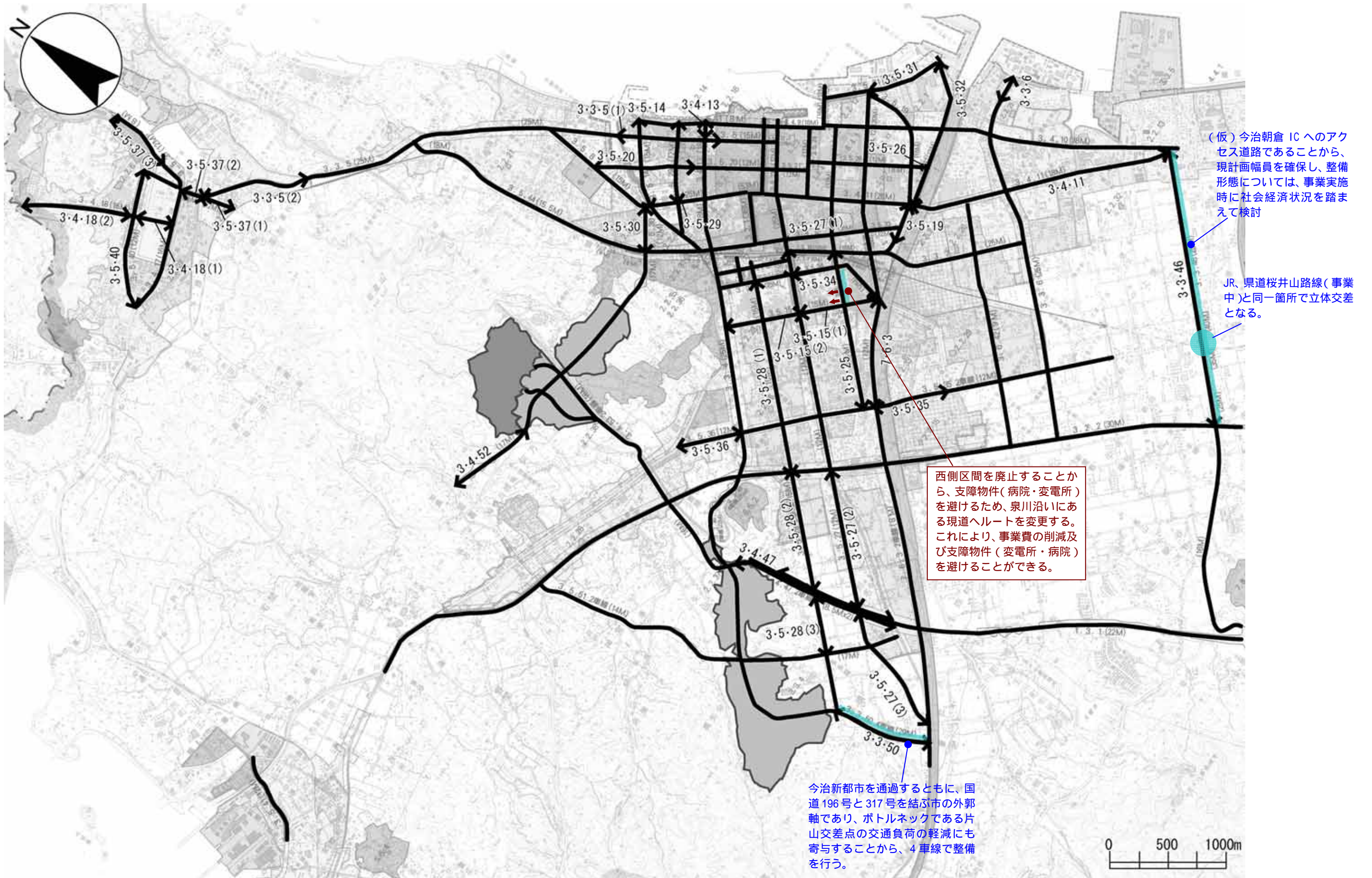


図 3.2.7 各検証結果と区間変更の考え方



4) 委員会協議区間 (3・5・37 波止浜停車場蛭子町線)

委員会協議区間の概要を以下に示す。

- ・ 将来交通量 (H42) : 0~3 百台/日
- ・ 必要性該当項目数 : 3 項目
- ・ 支障物件 : 1 件
- ・ 概算事業費 : 約 10 億円 ( 150 万円/m × 630m )
- ・ その他 : 埋め立てが必要

整備により期待できる効果等	整備における課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 波止浜環状線と一体となって環状機能が形成される。(次頁参照)</li> <li>・ 新来島どっくへのアクセス機能が確保される。</li> <li>・ 波止浜観光休憩所へのアクセス機能が確保される。</li> <li>・ 波止浜港広場 (未整備) へのアクセス機能が確保される。</li> <li>・ 波止浜の中心部を通過している国道 317 号のバイパス道路となる。(大型車の迂回が期待でき、住宅街の騒音が緩和される。)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 埋め立てを伴うため、約 10 億円と事業費が大きく、費用対効果の点で問題が残る。</li> <li>・ 将来交通需要がほとんど見込めない。</li> <li>・ 路線の必要性の検証における該当項目が 3 項目と少ない。</li> <li>・ 支障物件は 1 件。</li> </ul>



図 3.2.8 委員会協議区間の位置 (3・5・37 波止浜停車場蛭子町線)



図 3.2.9 波止浜停車場蛭子町線の整備による環状機能の形成



5) 廃止・変更候補区間

最終的に抽出した廃止・変更候補区間を下表及び次頁に示す。

表 3.2.6 廃止・変更候補区間

		街路番号			街路名称	起点	終点
		区分	規模	番号			
廃止候補 区間	1	3	3	6	鳥生大浜八町線	東鳥生町2丁目	東鳥生町2丁目
	2	3	4	13	別宮漁師町線	本町4丁目	美保町1丁目
	3	3	4	18 (1)	波止浜中道線	内堀2丁目	地堀2丁目
	4	3	5	14	今治駅北浜町線	別宮町6丁目	本町7丁目
	5	3	5	15 (1)	第5前線	蒼社町1丁目	泉川町1丁目
	6	3	5	20	広小路大新田線	室屋町6丁目	大新田町3丁目
	7	3	5	25	泉川通線	泉川町1丁目	鯉池町3丁目
	8	3	5	26	黄金通蒼社川通線	黄金町6丁目	黄金町6丁目
	9	3	5	27 (2)	今治日高線	小泉3丁目	別名
	10	3	5	27 (3)	今治日高線	別名	高橋
	11	3	5	32	蒼社橋天保山線	旭町5丁目	天保山町5丁目
	12	3	5	34	榎町線	泉川町1丁目	蒼社町1丁目
変更候補 区間	1	3	5	25	泉川通線	泉川町1丁目	泉川町2丁目
委員会 協議区間	1	3	5	37 (3)	波止浜停車場蛭子町線	波止浜1丁目	中堀4丁目



- 1) 3・5・25 泉川通線の路線位置変更にともない、3・5・15(1)第5前線の延長は短くなる。
- 2) 都市計画の変更については、事業化が確実な路線でないといけないことになっているため、事業化の時点に対応を図る。

図 3.2.9 廃止・変更候補区間