

第4編 平成21年度調査

§ 1 総合交通体系編

1. 調査概要

平成 21 年度の総合交通体系に関する調査フローを以下に示す。

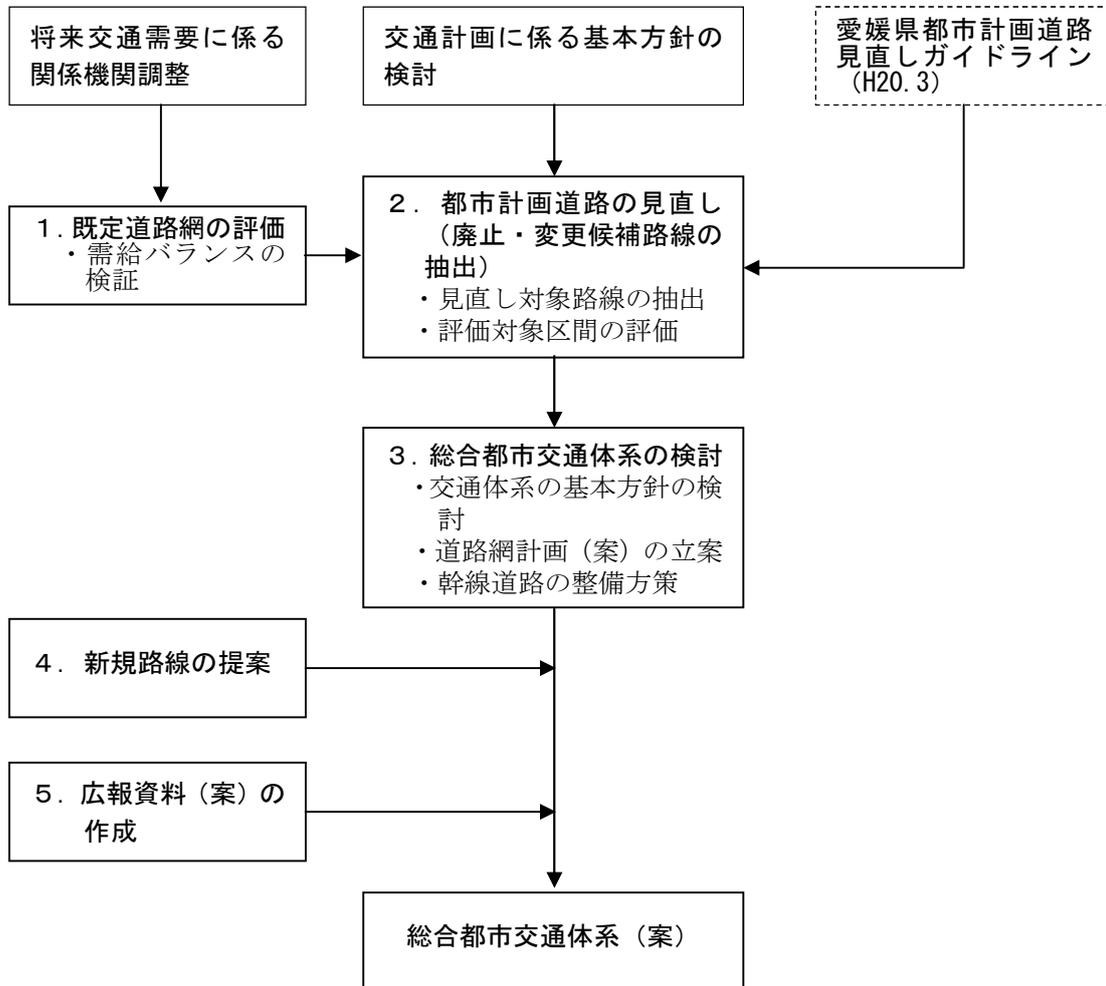


図 1.1.1 調査フロー (H21 : 総合交通体系関連)

2. 既定道路網の評価

既定の都市計画道路がすべて完成した状況の将来道路網（フルネット）を対象に、平成42年における交通量推計を行った結果を以下に示す。

○断面需給バランス（表2.1.1）

- ・すべての断面で、交通量が交通容量を大幅に下回っている。

○交通量（図2.1.1）

- ・国道196号（（都）3・2・2 宅間長沢線）で連続して2万台/日を超えているほか、国道317号（（都）3・5・27 今治日高線、（都）3・5・8 今治近見線）、（都）3・3・4 宮脇片山線、（都）3・3・50 矢田高橋線等で2万台/日を超えている。
- ・今治小松自動車道（（都）1・3・1 今治小松線）、（主）今治波方港線（（都）3・4・11 今治喜田線）等で交通量が多く、1万台/日を超えている。

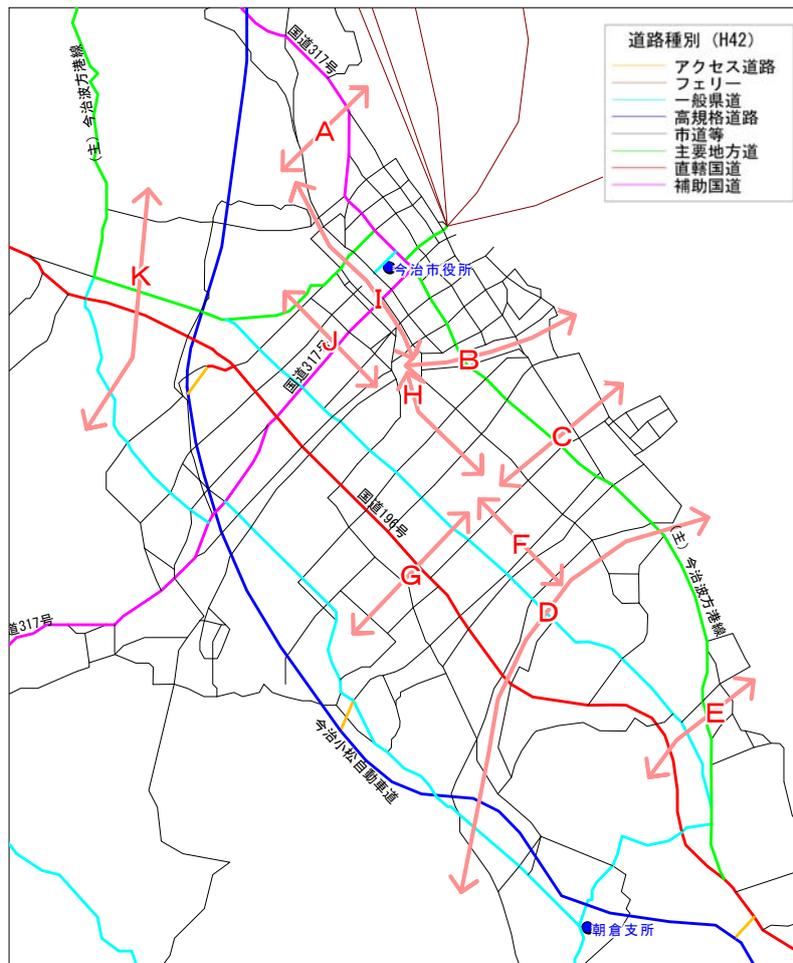
○混雑度（図2.1.2）

- ・混雑度（交通量/交通容量）が1.0を連続して上回る区間は見られない。
※混雑度が1.0を上回っているのは、発生集中点近傍がほとんどである。

表 2.1.1 断面需給比

断面	断面の意図	将来交通量配分結果(H42)			
		交通量 (A) 百台/日	交通容量 (B) 百台/日	需給差 (A-B) 百台/日	需給比 (A/B)
A	北側から都心部への 流入断面	212	510	-298	0.42
B	蒼社川以南から都 心部への流入断面	332	900	-568	0.37
C	市南部を横断する 断面	224	600	-376	0.37
D	頓田川を横断し市 街地への流入断面	489	1,979	-1490	0.25
E	市南部から市街地 部への流入断面	222	893	-671	0.25
F	予讃線を横断し東 西を結ぶ断面(1)	122	773	-650	0.16
G	市街地部を西側に 迂回する断面	314	645	-331	0.49
H	予讃線を横断し東 西を結ぶ断面(2)	135	510	-375	0.27
I	予讃線を横断し東 西を結ぶ断面(3)	507	1,223	-715	0.42
J	都心部へ西側から の流入断面	426	1,200	-774	0.36
K	北西側から市街地 への流入断面	320	1,050	-730	0.30

(設定断面位置図)



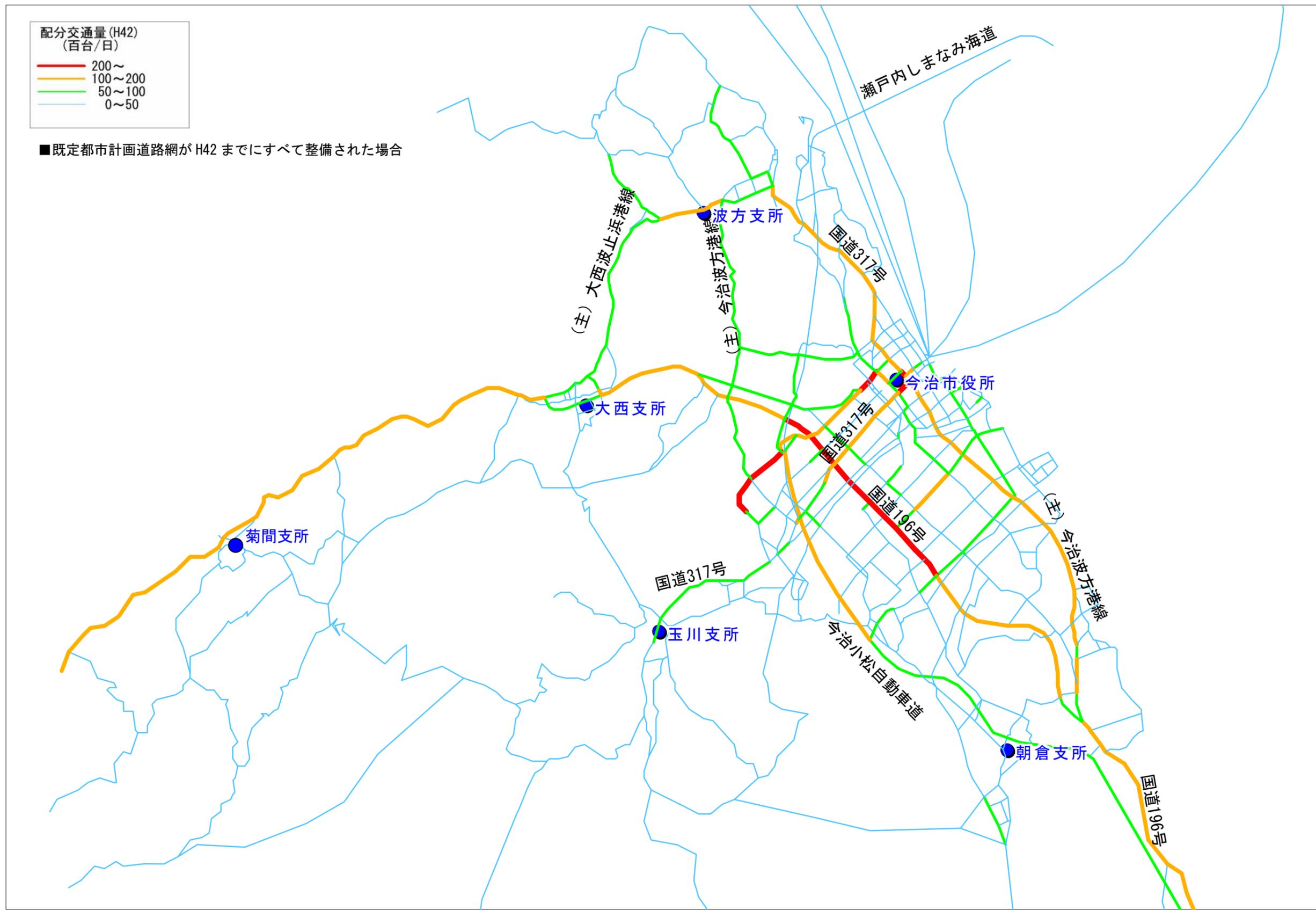


図 2.1.1 今治都市圏交通量 H42 趨勢型
 <都市計画道路廃止前>

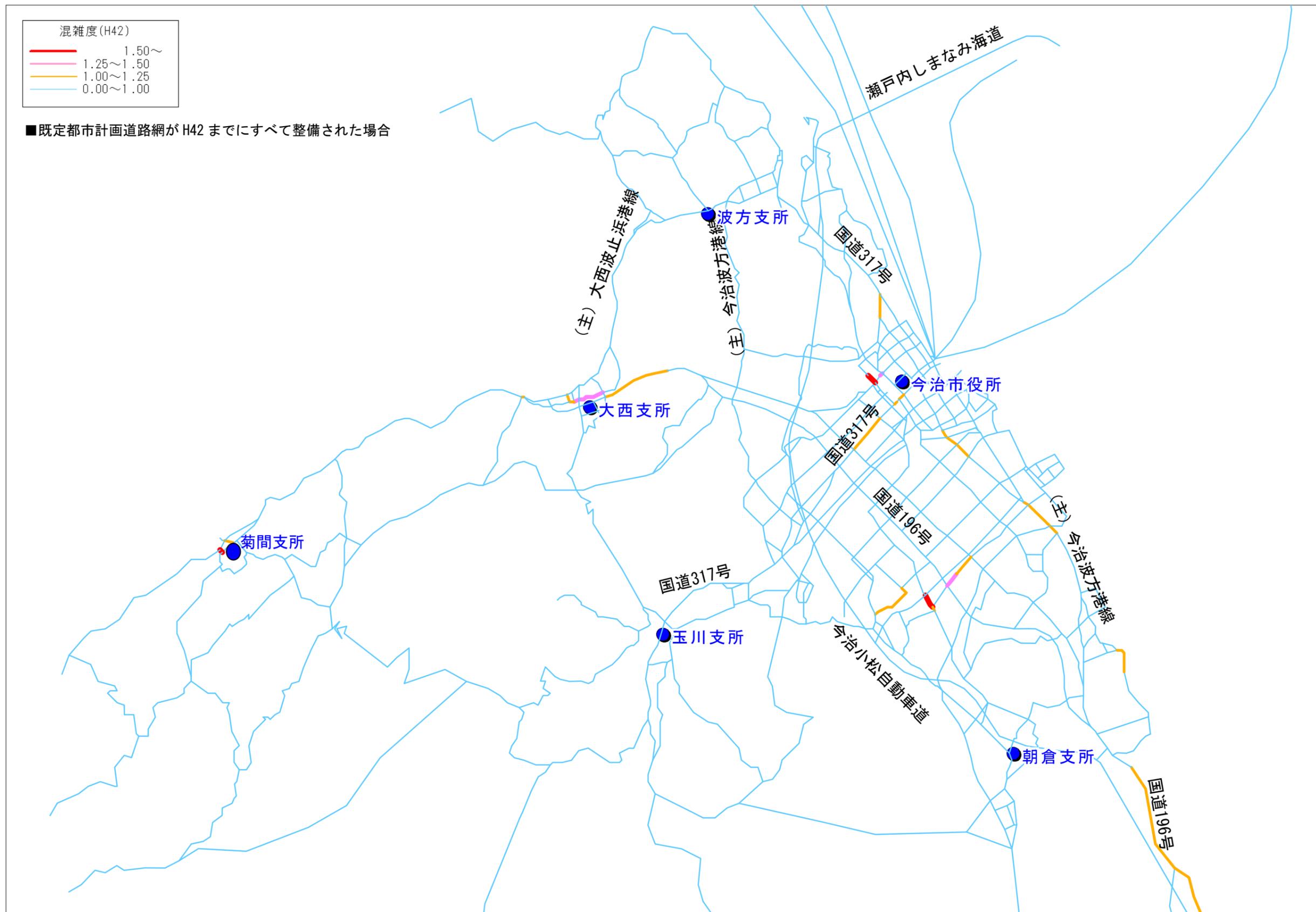


図 2.1.2 今治都市圏混雑度 H42 趨勢型
 <都市計画道路廃止前>

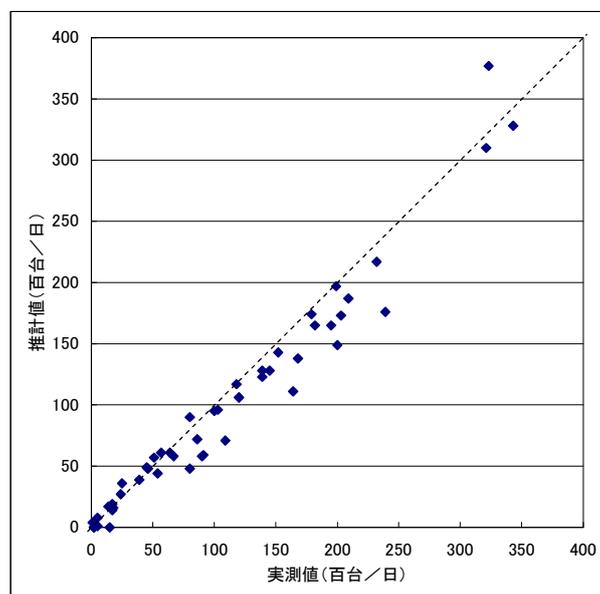
(参考) 現況再現性の確認

現況交通量配分を行い、スクリーンライン (H19)、コードンライン (H19)、道路交通センサス (H17) の交通量と比較した結果を以下に示す。

相関係数 0.978、適合率 82%であり、現況再現性は高いと判断できる。



参考図 現況再現性の確認地点



参考図 実交通量と推計交通量の比較

考表 現況再現性の確認結果総括

相関係数 R	誤差率± 20%以内 の箇所数 (A)	誤差率± 千台/日 以内の箇 所数(B)	適合箇所 (A+B)
0.978	34/51 66.7%	8/51 15.7%	42/51 82.4%

参考表 現況再現性の確認結果一覧

	路線名	観測地点名	h17セン サス区間 番号	リンク番 号	①24時間 交通量 (百台/ 日)	②推計交 通量(百 台/日)	③誤差量 (②-①)	誤差率 (③/①)	前回との 判定(◎: ±20%以 内、○:± 千台/日 以内)	
スクリーンライン	1	(市)天保山大浜線	港大橋	691	80	48	-32	-0.40	×	
	2	(市)内港喜田村線	城東橋	692	164	111	-53	-0.32	◎	
	3	(主)今治波方港線	蒼社橋	694	209	187	-22	-0.11	◎	
	4	(市)蔵敷唐子台線	新蒼社橋	696	139	123	-16	-0.12	◎	
	5	(市)大坪通町谷線	榎橋	697	67	58	-9	-0.13	◎	
	6	(県)桜井山路線	郷橋	349	109	71	-38	-0.35	◎	
	7	一般国道196号	蒼社川大橋	58	343	328	-15	-0.04	◎	
	8	(県)今治丹原線	山手橋	424	100	95	-5	-0.05	◎	
	9	(市)鴨部線	鴨部橋	751	17	14	-3	-0.18	◎	
	10	(市)法界寺中村線	新永代橋	556	24	27	3	0.13	◎	
	11	(市)玉川中村永代線	永代橋	749	5	1	-4	-0.80	◎	
	12	一般国道317号	法界寺(センサス区間1111)	10	120	106	-14	-0.12	◎	
	13	(県)鈍川伊予大井停車場線	(興和木)	492	14	17	3	0.21	◎	
	14	(県)玉川菊間綿	(蒼谷)	514	2	0	-2	-1.00	◎	
	スクリーンライン小計				1393	1186	-207	-0.15	◎	
コードンライン	15	一般国道196号西条市境		48	182	165	-17	-0.09	◎	
	16	(県)孫兵衛作壬生川線西条市境		49	5	8	3	0.60	◎	
	17	(県)東予玉川線		97	86	72	-14	-0.16	◎	
	18	(市)ダム線		555	2	0	-2	-1.00	◎	
	19	一般国道317号松山市境		101	46	48	2	0.04	◎	
	20	(主)北条玉川線		110	2	4	2	1.00	◎	
	21	(県)才之原菊間線		518	1	4	3	3.00	○	
	22	(県)別府浅海線		527	2	4	2	1.00	○	
	23	一般国道196号松山市境		111	139	128	-11	-0.08	◎	
	コードンライン小計				465	433	-32	-0.07	◎	
センサス地点	24	一般国道196号	今治市菊間町田之尻788	1085	111	145	128	-17	-0.12	◎
	25	一般国道196号	今治市菊間町佐方409	1086	113	152	143	-9	-0.06	◎
	26	一般国道196号	今治市宅間546-8	1087	445	232	217	-15	-0.06	◎
	27	一般国道196号	今治市山路783-5	1088	756	321	310	-11	-0.03	◎
	28	一般国道196号	今治市中寺245-1	1089	36	323	377	54	0.17	◎
	29	一般国道196号	今治市巨本郷248-1	1090	637	199	197	-2	-0.01	◎
	30	一般国道196号	今治市長沢258-1	1091	664	203	173	-30	-0.15	◎
	31	一般国道196号	今治市孫兵衛作	1092	48	195	165	-30	-0.15	◎
	12	一般国道317号	今治市玉川町法界寺488番1	1111	10	120	106	-14	-0.12	◎
	32	一般国道317号	今治市片山2丁目2番15	1112	28	168	138	-30	-0.18	◎
	33	一般国道317号	今治市別宮町3丁目2番2	1113	37	200	149	-51	-0.26	◎
	34	一般国道317号	今治市近見町2丁目6番51	1114	202	179	174	-5	-0.03	◎
	35	今治港線	今治市共栄町1丁目4番14	4026	135	103	96	-7	-0.07	◎
	36	大西波止浜港線	今治市波方町樋ノ口甲250番	4028	121	118	117	-1	-0.01	◎
	37	今治波方港線	今治市東村1丁目2番53	4067	449	239	176	-63	-0.26	◎
	38	今治波方港線	今治市山路甲411番1	4069	70	90	58	-32	-0.36	×
	39	今治波方港線	今治市延喜甲475番10	4070	86	57	61	4	0.07	◎
	40	今治波方港線	今治市波方町郷1232番	4071	446	80	90	10	0.13	◎
	41	東予玉川線	今治市朝倉上800番1	6036	119	15	0	-15	-1.00	◎
	42	桜井山路線	今治市郷六ヶ内町2丁目3番29	6039	375	91	59	-32	-0.35	×
	43	今治停車場線	今治市北宝来町1丁目5番10	6040	147	64	61	-3	-0.05	◎
	44	糸山公園線	今治市波止浜6番113	6042	461	54	44	-10	-0.19	◎
	45	朝倉伊予桜井停車場線	今治市朝倉北甲397番	6043	33	17	19	2	0.12	◎
	46	玉川菊間綿	今治市菊間町高田27番	6045	501	18	16	-2	-0.11	◎
	47	波方環状線	今治市波方町樋ノ口甲1188番2	6046	122	45	49	4	0.09	◎
	48	一般国道196号(今治小松道路)	今治湯ノ浦IC~東予丹原IC間	11094	43	39	39	0	0.00	◎
	49	一般国道317号(本四道路)	今治IC~今治北IC	11117	14	25	36	11	0.44	○
50	一般国道317号(本四道路)	今治北IC~大島南IC	11118	34	51	57	6	0.12	◎	

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 】

①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。

②目指すべき都市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。

③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（STEP 3）、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 】

- ①交通需要（H42）の検証：需要面の評価
- ②路線の必要性の検証：機能面の評価
- ③道路構造の検証：道路構造令との整合からの評価
- ④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
- ⑤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

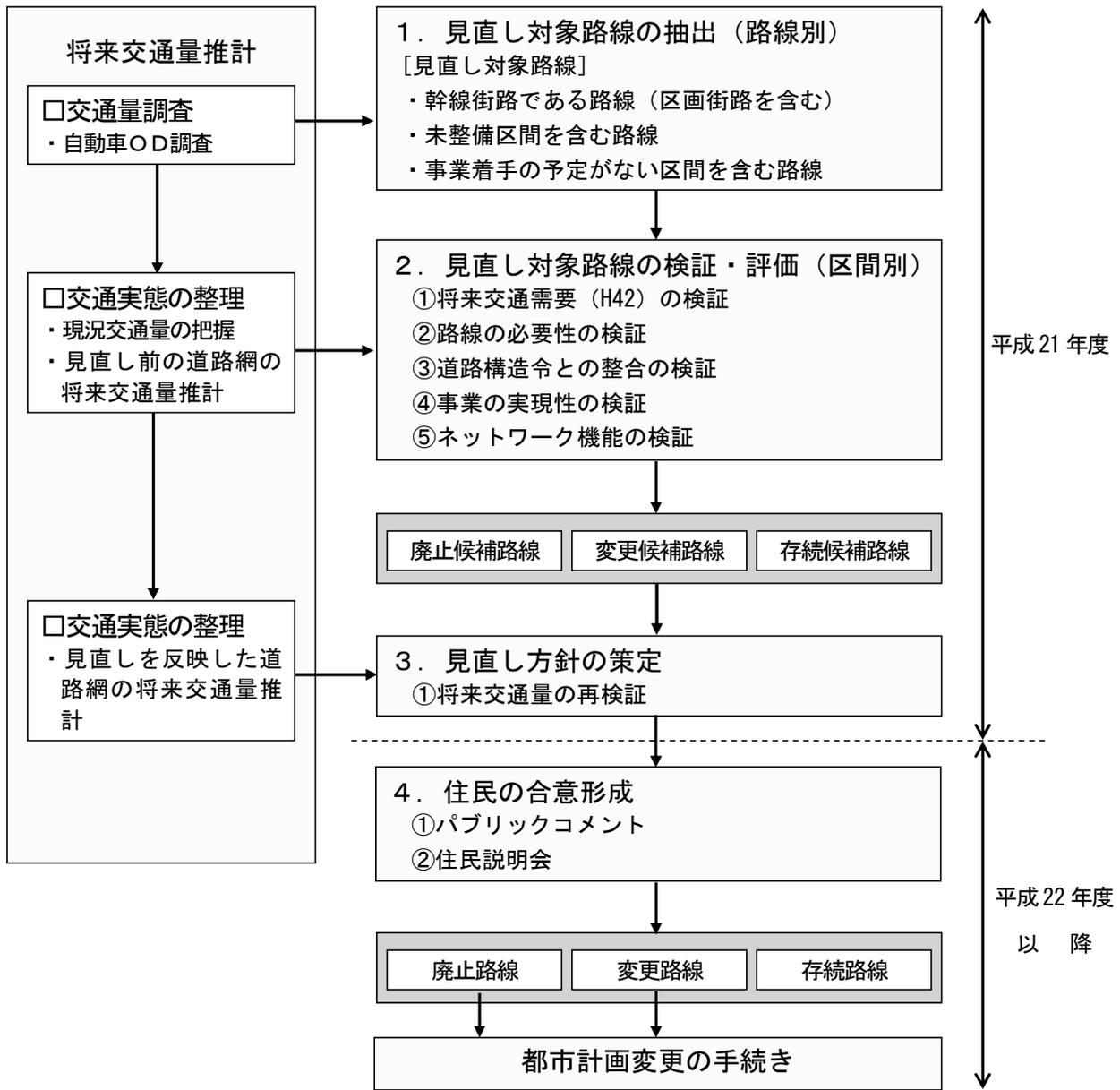
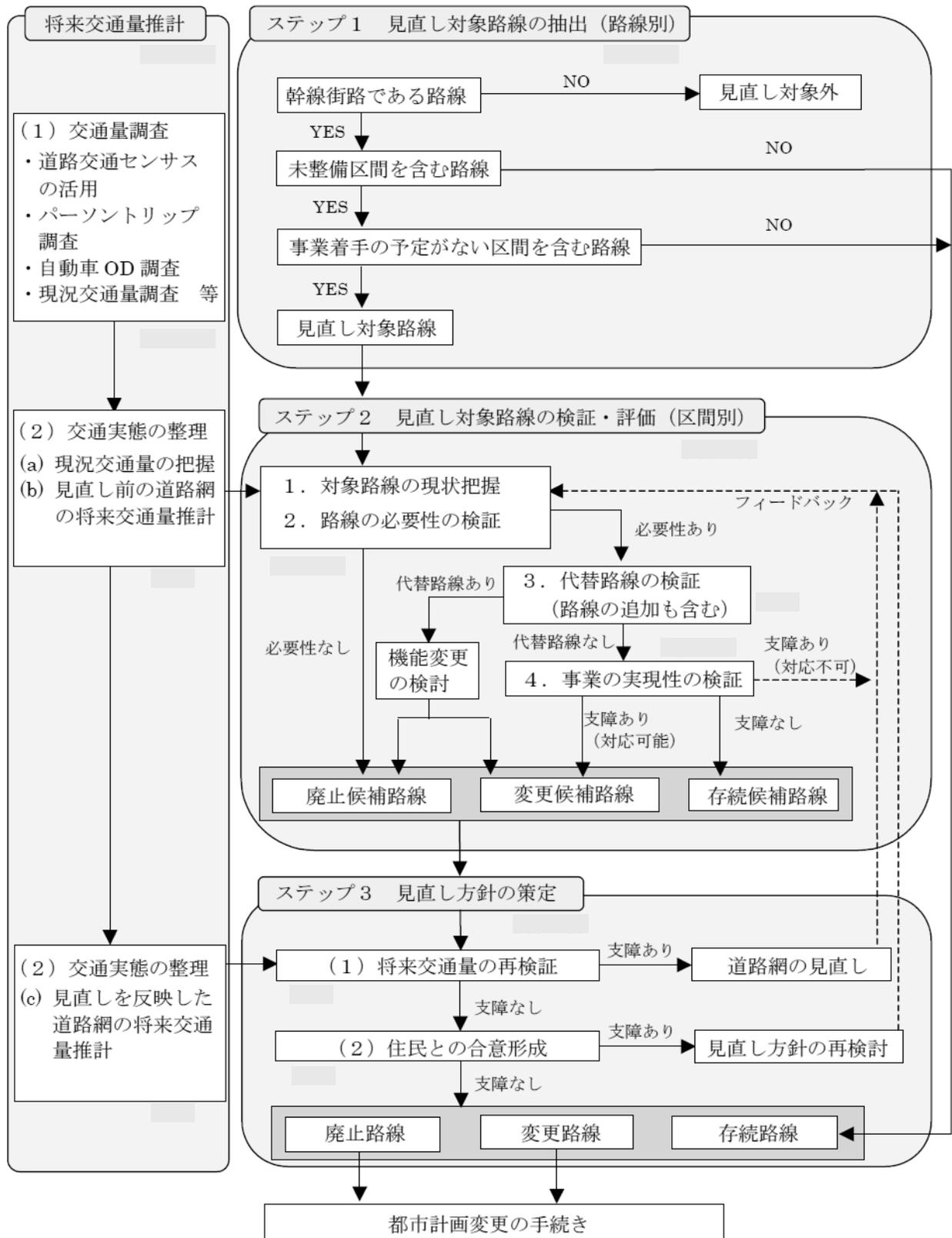


図 3. 1. 1 都市計画道路の見直しフロー



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（①～⑯）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、①～⑯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 (①～⑯)

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		①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	②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	③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
		④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
		⑤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
		⑥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	⑦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
		⑧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
		⑨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
		⑩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		⑪道路構造令との整合
4. 事業の実現性の検証	現地状況	⑫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
		⑬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	⑭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	⑮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	⑯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) ①～⑯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

No.	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

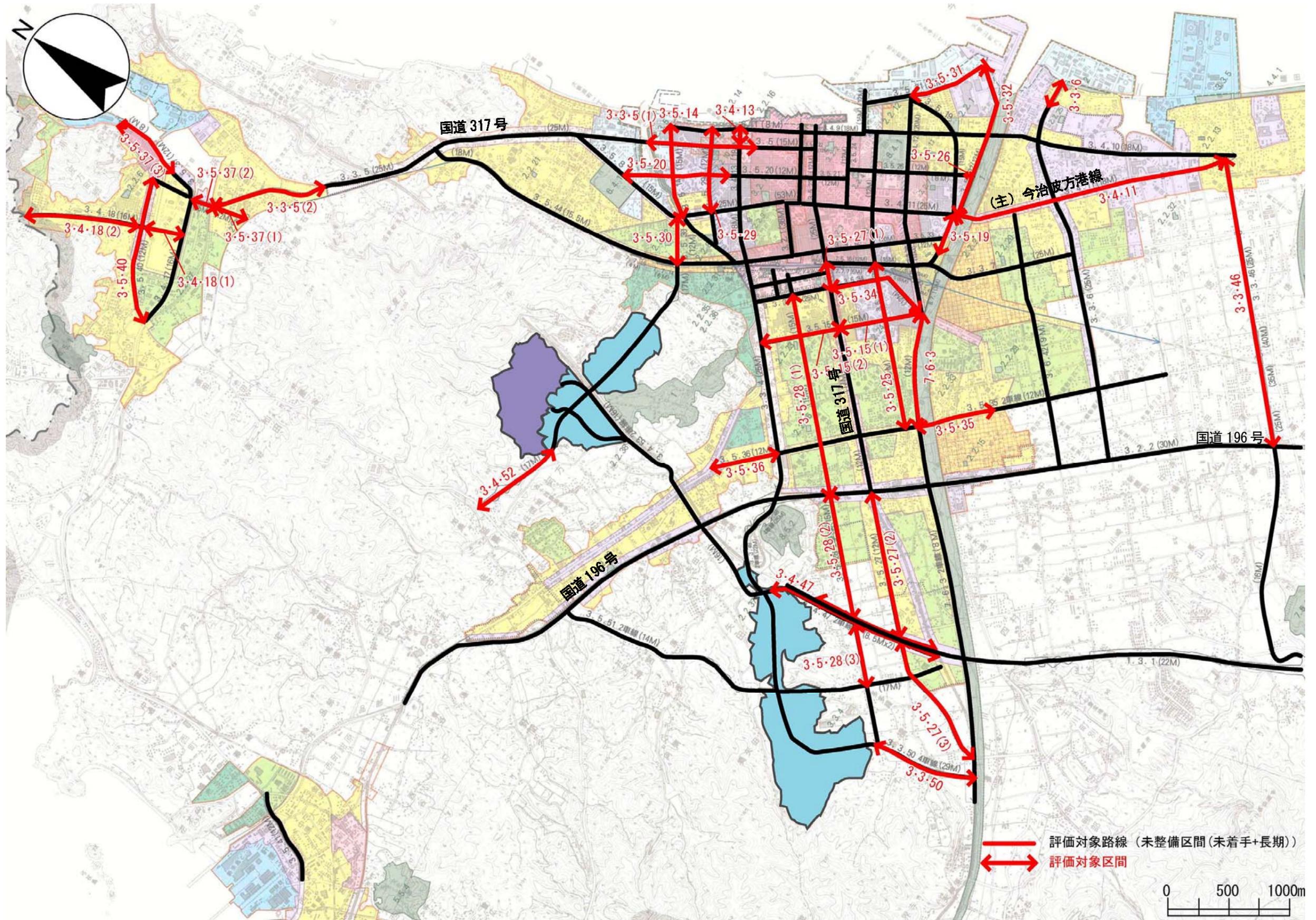


図 3.2.1 評価対象区間

(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。

① 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。

② 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	No.	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

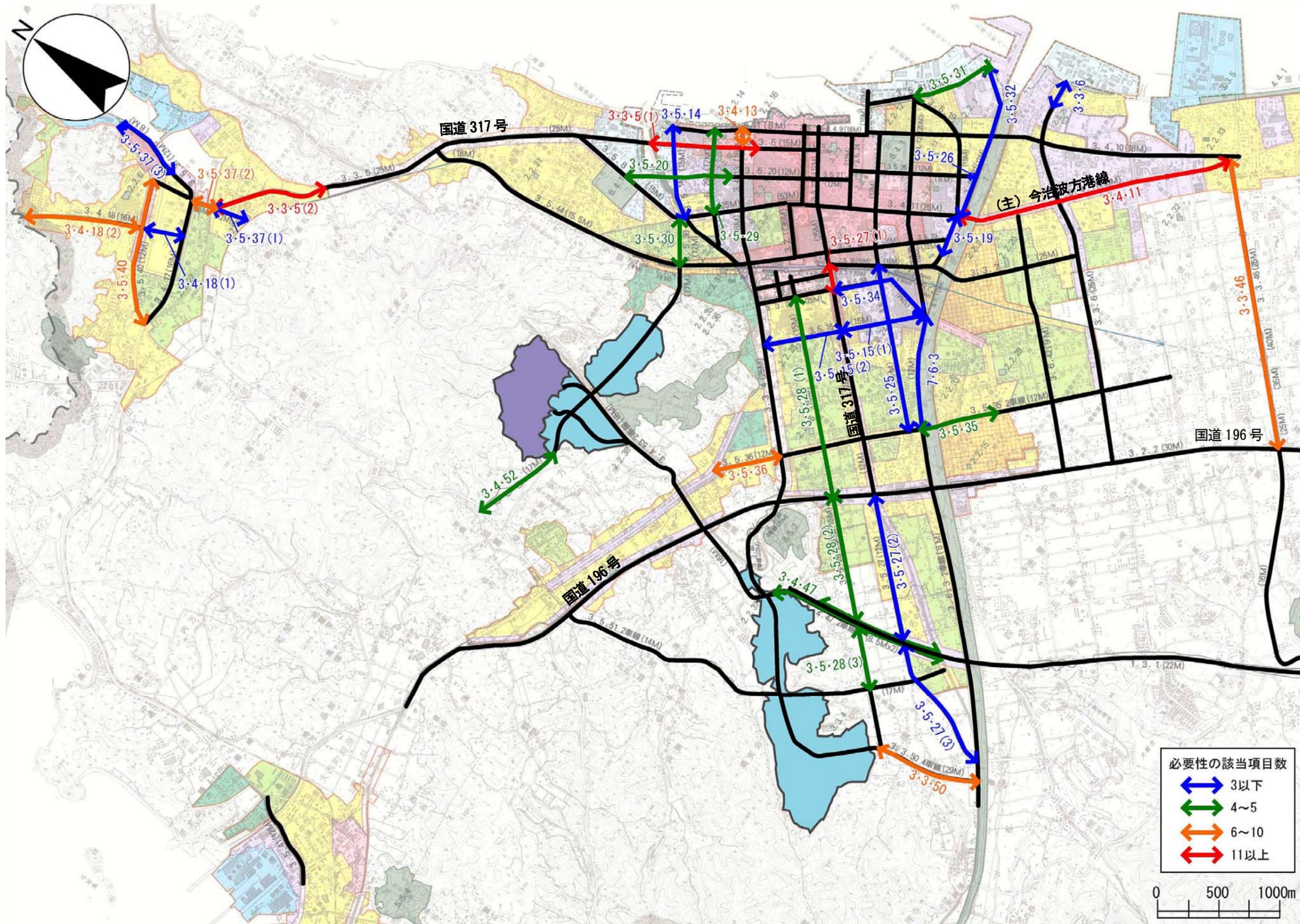


図 3.2.2 路線の必要性に関する評価結果

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 ① 自動車交通需要	将来交通量(百台/日)	30~44	127	53	54~67	35	108~148	1
	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							
	②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							
	③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	×	×	×	×	×	×	×
	④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	×	×	×	×	×	×	×
	⑤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	×	×	×	×	×	×	×
	⑥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							
	⑦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	×	×	×	×	×	×	×	
⑧公共交通の利用促進								
バス路線	×	○	×	×	×	○	×	
⑨都市環境機能								
沿道環境(騒音・振動・大気汚染等)への配慮	×	×	×	×	○	×	×	
⑩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 通 需 要 交	①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						
	②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						
	③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	×	×	×	×	×	×
	④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	×	×	×	×	×	×
	⑤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	×	×	×	×	×	×
	⑥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						
	⑦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	×	×	×	×	×	×	
⑧公共交通の利用促進							
バス路線	×	○	×	×	×	×	
⑨都市環境機能							
沿道環境(騒音・振動・大気汚染等)への配慮	×	×	×	×	×	×	
⑩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	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	①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							
	②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							
	③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	×	×	×	×	×	×	×
	④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	×	×	×	×	×	×	×
	⑤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	×	×	×	×	×	×	×
	⑥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							
	⑦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	×	×	×	×	×	×	×	
⑧公共交通の利用促進								
バス路線	×	×	×	×	○	×	×	
⑨都市環境機能								
沿道環境(騒音・振動・大気汚染等)への配慮	×	×	×	×	×	×	×	
⑩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	①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							
	②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							
	③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	×	×	×	×	×	×	×
	④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	×	×	×	×	×	×	×
	⑤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	×	×	×	×	×	×	×
	⑥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							
	⑦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	×	×	×	×	×	×	×	
⑧公共交通の利用促進								
バス路線	×	×	×	×	×	×	×	
⑨都市環境機能								
沿道環境(騒音・振動・大気汚染等)への配慮	×	×	×	×	×	×	×	
⑩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 必要性が低い区間 (右2つのいずれかに該当) 将来交通 5百台/日未満

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 ・ 将 来 交 通	①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	18
	計画交通量(百台/日)								
2 路 線 の 必 要 性 の 検 証	交通機能								
	②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								
	③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	×	×	×	×	×	×	×	×
	④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	×	×	×	×	×	×	×	×
	⑤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	×	×	×	×	×	×	×	×
	⑥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								
	⑦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	×	×	×	×	×	×	×	×	
⑧公共交通の利用促進									
バス路線	×	○	×	×	○	○	○	×	
⑨都市環境機能									
沿道環境(騒音・振動・大気汚染等)への配慮	×	×	×	×	×	×	×	×	
⑩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
(右2つのいずれかに該当) 将来交通 5百台/日未満

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。

③ 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。

- i) 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。

- ii) 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

④ 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。

⑤ 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	(1)道路構造令との整合							
	国道:1、県道:2、市道:空欄		1			2		
	級	2	1	2	3	2	1	
	計画車線数	2	4	4	4	4	2	
	計画幅員	15	25	25	25	29	18	
	必要車線数	2	4	2	2	2	4	
必要幅員(路肩のみ)	12.0	20.0	12.0	12.0	12.0	20.0	12.0	
4 事業の実現性の検証	現地状況							
	(12)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	工・寺2※	×	×	×	×	神社※ 寺3※	
	大規模建築物等への影響	スーパー※	スーパー	マン	鉄塔	×	銀行・工2※	×
	商店街・人家密集地等への影響	×	×	×	×	×	×	×
	(13)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							
	(14)施工困難箇所							
施工困難箇所	×	×	×	JR・県道立交	×	×	×	
5 機能の検証	代替性							
	(15)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							
	(16)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)								
(17)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	×	×	×	×	×	×	×	
(18)都市計画法53条許可状況(任意項目)								
許可件数	8	5	3	28	0	14	0	

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	(1)道路構造令との整合							
	国道:1、県道:2、市道:空欄		2					
	級	4	2	3	2	4	3	
	計画車線数	2	2	2	2	2	2	
	計画幅員	16	16	17	17	15	15	
	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							
	(12)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	ゴルフ場・自動車教	×	×	×	×	工・病・変電所	幼
	商店街・人家密集地等への影響	×	×	×	×	×	×	×
	(13)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							
	(14)施工困難箇所							
施工困難箇所	×	×	×	×	浅川河川区域	6枝交	×	
5 機能の検証	代替性							
	(15)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							
	(16)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)								
(17)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	×	×	×	×	×	×	×	
(18)都市計画法53条許可状況(任意項目)								
許可件数	1	2	0	0	0	13	6	

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	(1)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						
	(12)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						
	(13)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						
	(14)施工困難箇所						
5 ネットワーク機能の検証	代替性						
	(15)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						
	(16)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)	(17)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						
	(18)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	(1)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						
	(12)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						
	(13)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						
	(14)施工困難箇所						
5 ネットワーク機能の検証	代替性						
	(15)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						
	(16)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)	(17)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						
	(18)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	⑪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	
4 事業の実現性の検証	現地状況								
	⑫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	×	×	×	×	×	×	×	×
	⑬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								
	⑭施工困難箇所								
	施工困難箇所	6枝交	×	×	×	×	埋立	×	×
5 機能の検証	代替性								
	⑮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								
⑯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)	⑰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	×	×	×	×	×	×	×	
	⑱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

図 3.1.1 に示した都市計画道路の見直しフローを基に、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

- ①将来交通需要 : 5 百台/日以下未満 (第 4 種第 4 級相当)
- ②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

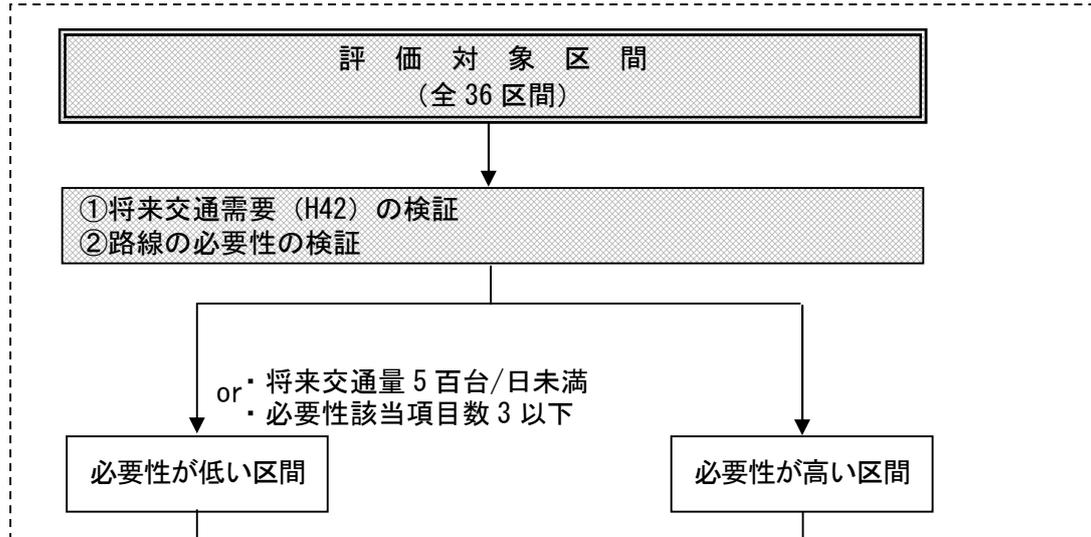
- ③道路構造令との整合の検証
 - ・幅員が道路構造令を満足していない区間 : 12.0m未満
- ④事業の実現性の検証
 - ・現地の状況から実現が困難な区間
 - ・施工が困難な区間
- ⑤ネットワーク機能の検証
 - ・代替路線の有無、現道の機能
 - ・接続路線等との関連で見たネットワークの連続性の確保

○STEP3：変更候補区間の抽出

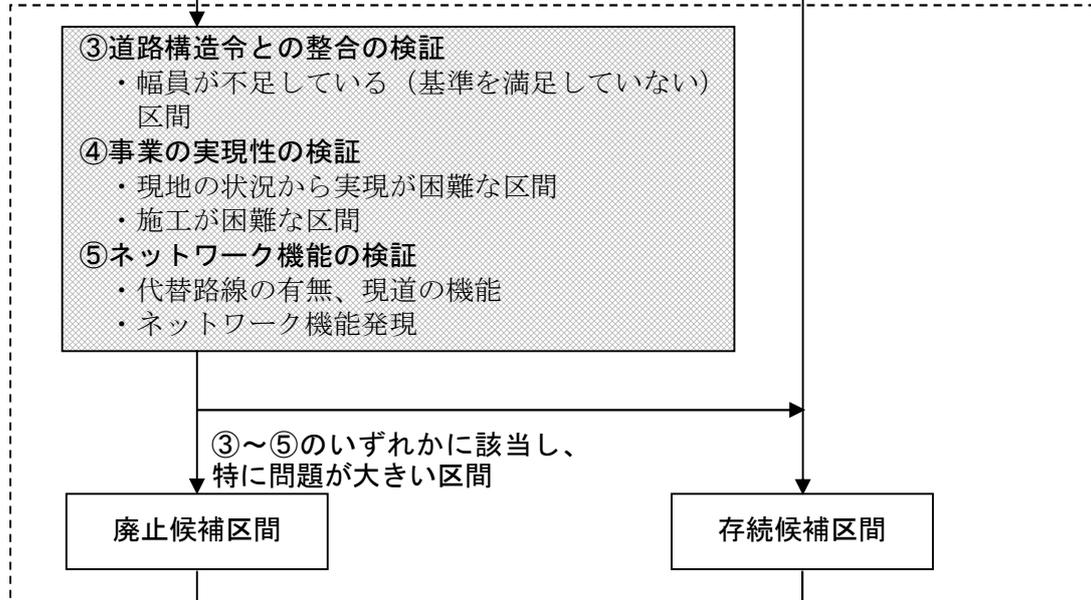
STEP2 の結果抽出された存続候補区間を対象に、STEP2 同様に以下の視点からの確認を行い、交通政策的観点も考慮した上で、車線数・幅員の縮小候補区間を抽出

- ③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
- ④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〉

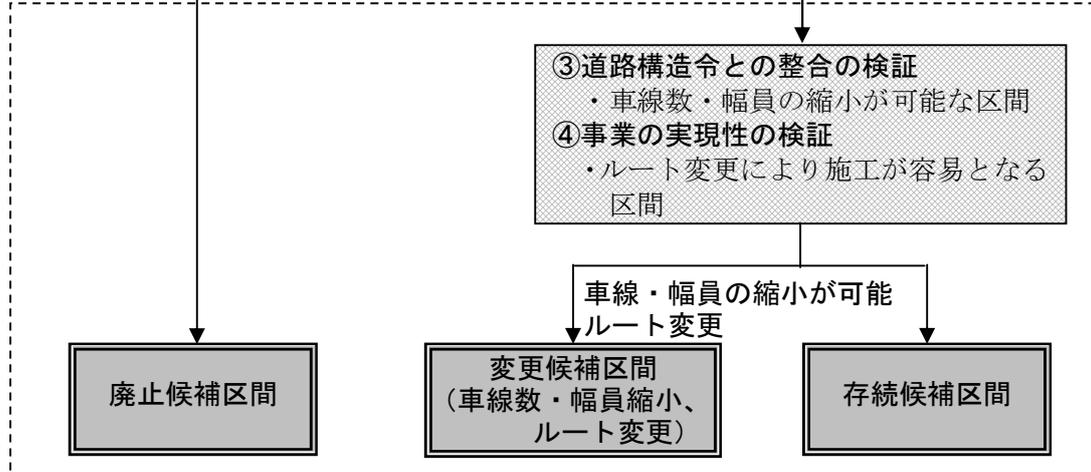
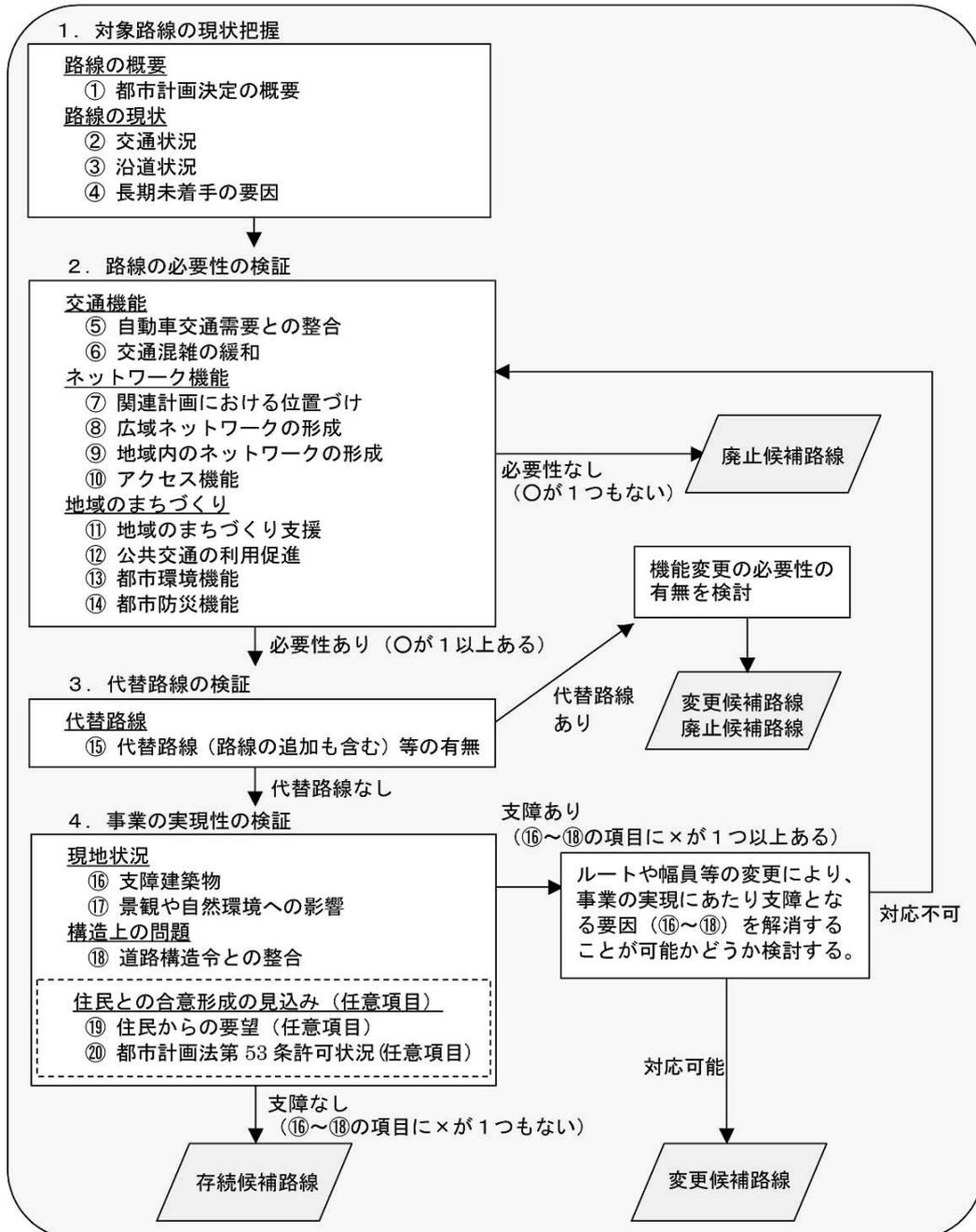


図 3.2.3 廃止・変更候補区間の抽出フロー

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

図 3.2.3 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。

- ①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)
- ②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。

- ③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
- ④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
- ⑤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

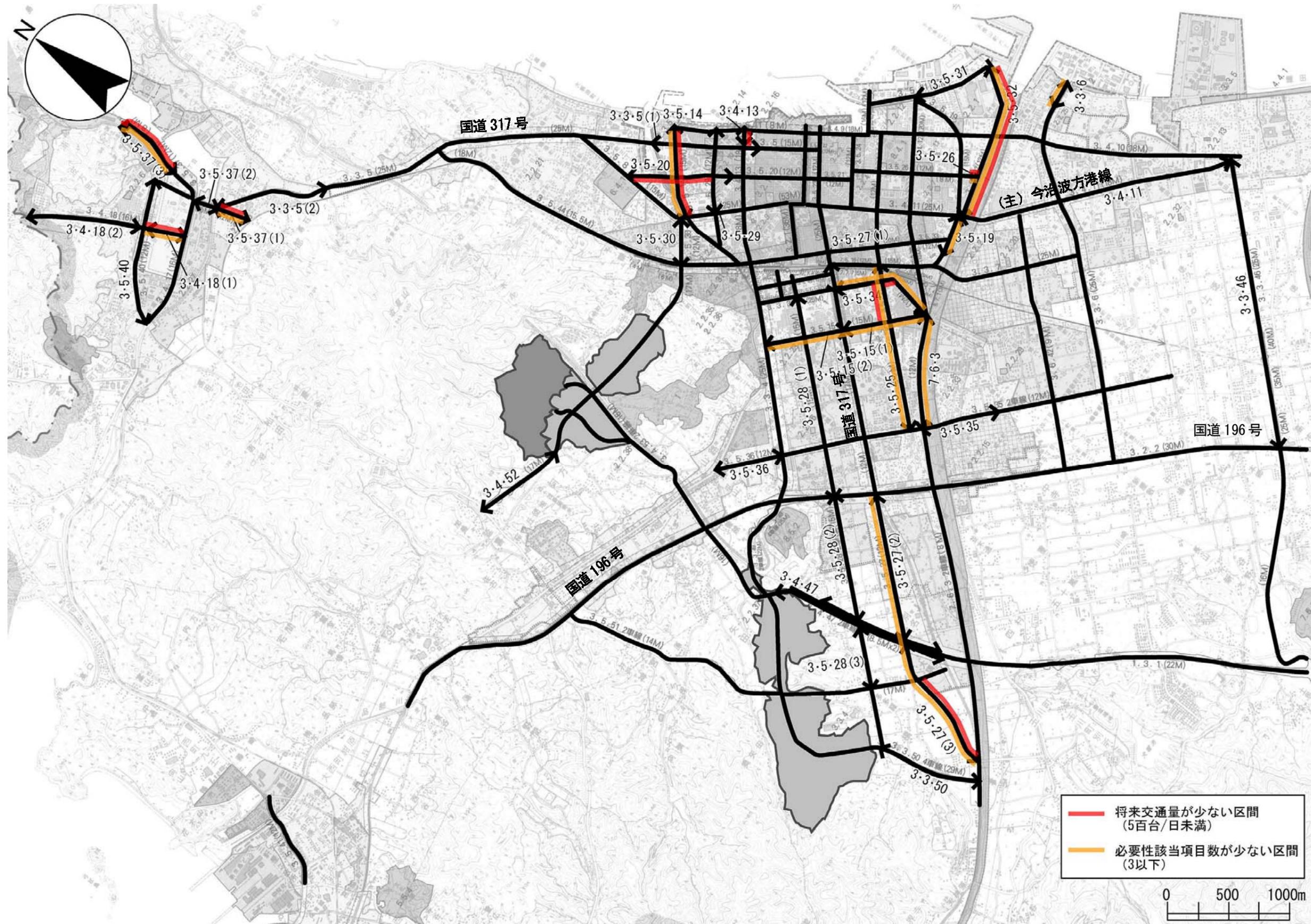


図 3.2.4 必要性が低い区間

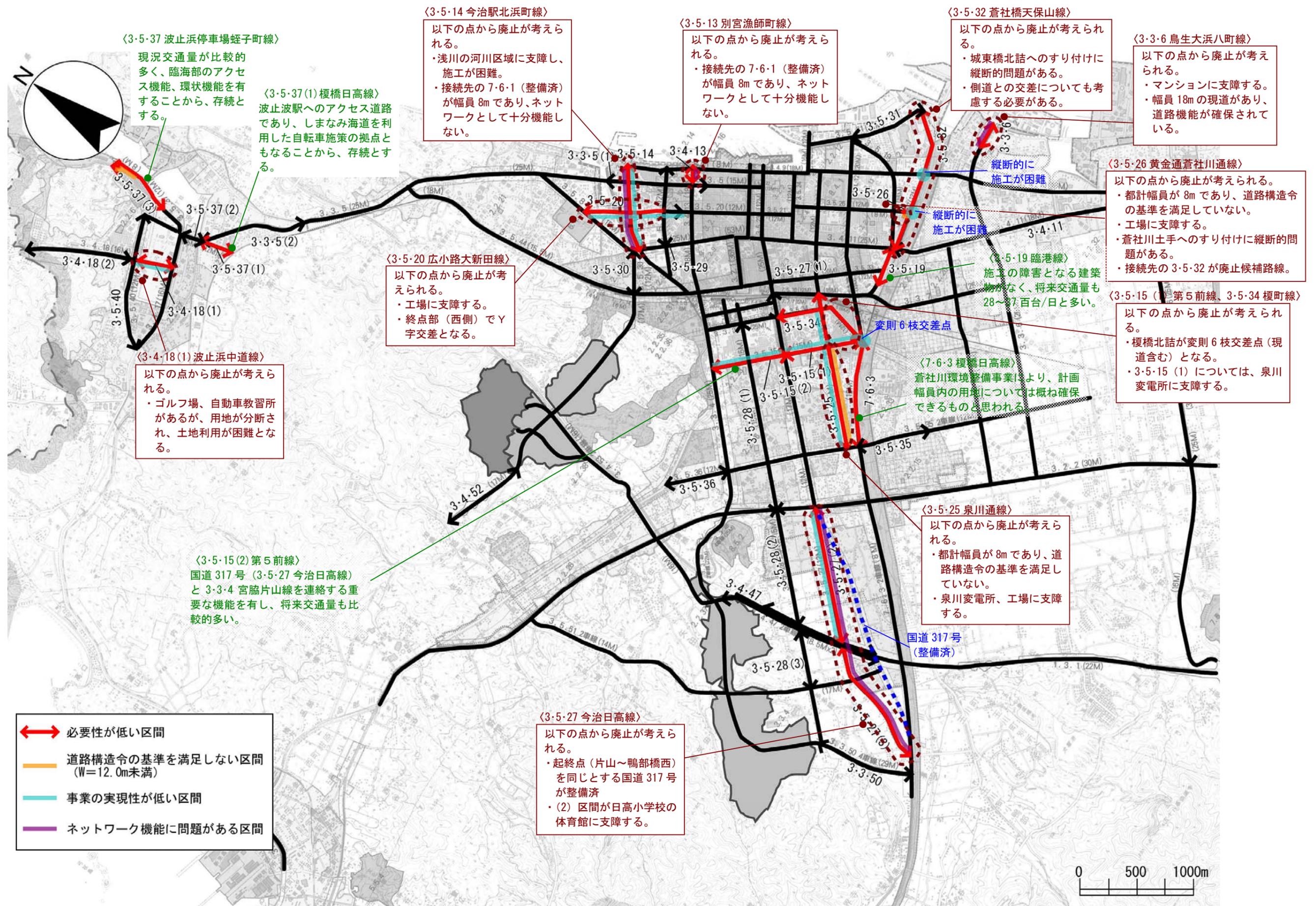


図 3.2.5 各検証結果と区間廃止の考え方

3) 変更候補区間の抽出

図 3.2.3 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。

③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

④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

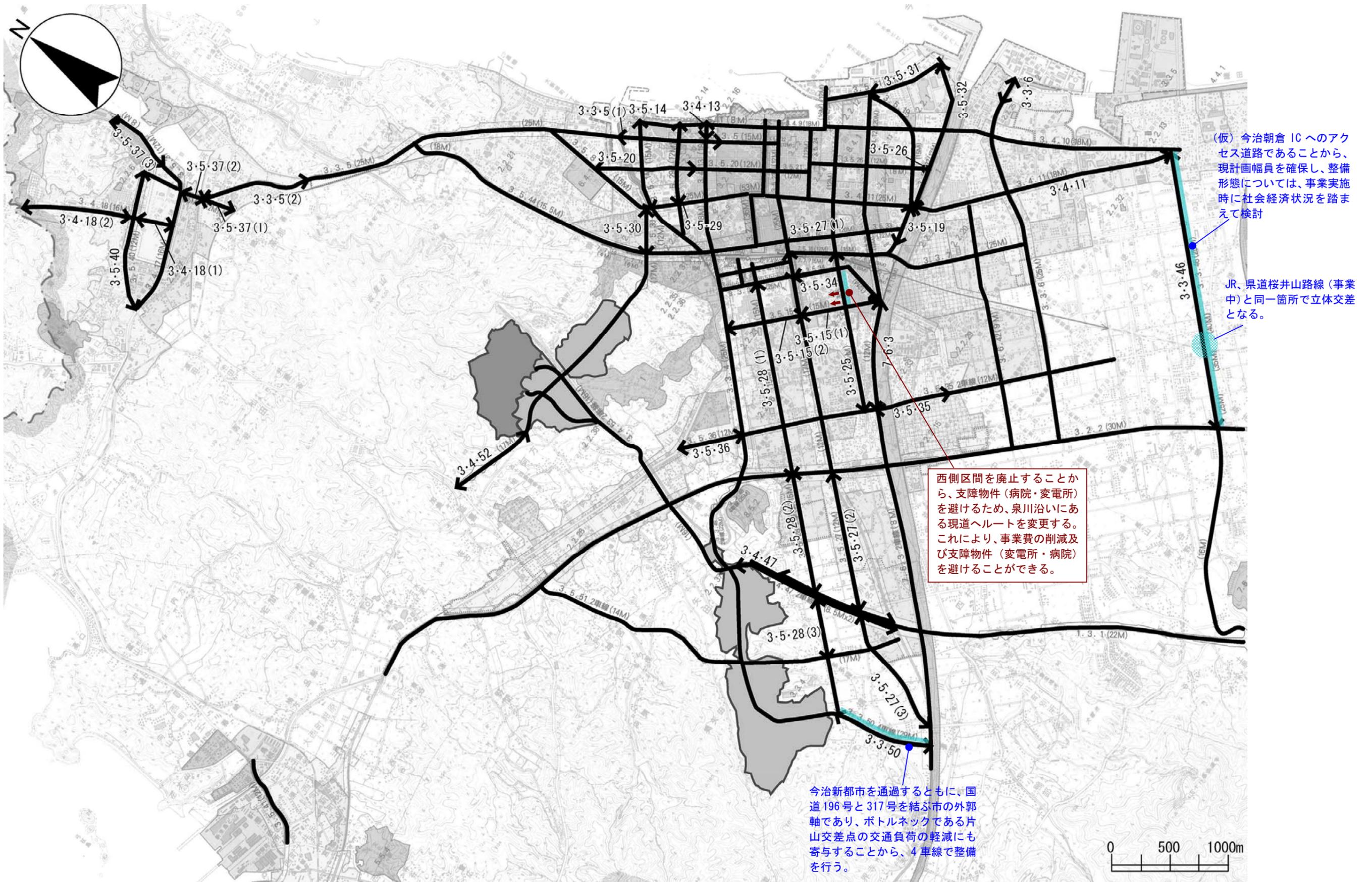


図 3.2.7 各検証結果と区間変更の考え方

4) 廃止・変更候補区間

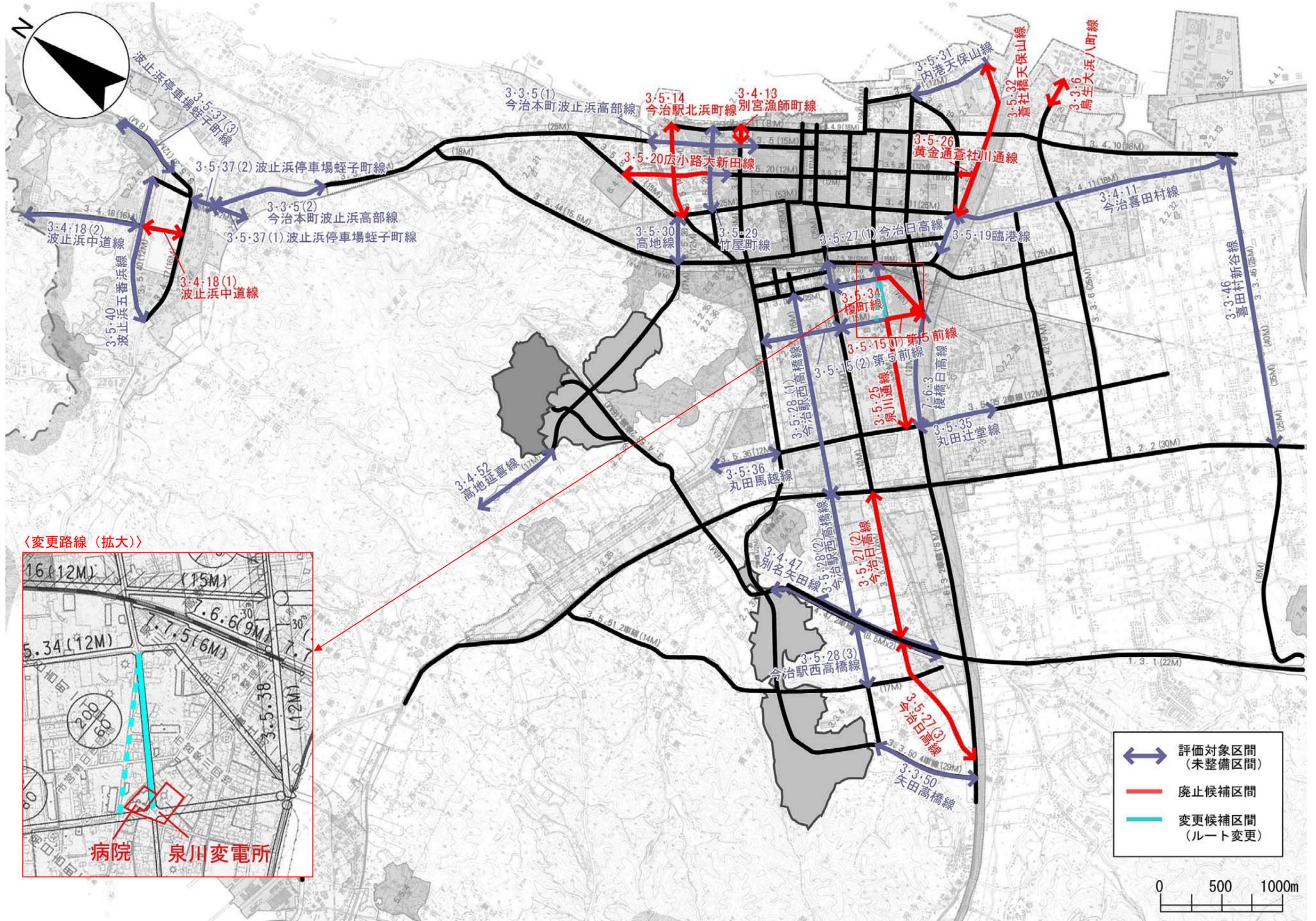
最終的に抽出した廃止・変更候補区間を下表及び次頁に示す。

表 3.2.6 廃止・変更候補区間

	No.	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

※第5回、第6回の検討委員会において協議を行った結果、存続候補路線とした区間。

[参考2 (P4-94~P4-99) 参照]



※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、事業化の時点で対応を図る。

図 3.2.8 廃止・変更候補区間

4. 総合都市交通体系（案）の策定

4.1 交通体系の基本方針

今治市の将来都市構造を実現していくための総合都市交通体系の基本方針を次頁のとおりとする。

道路交通に関する整備の基本方針は以下のとおりである。

【 道路整備の基本方針 】

A-1：幹線道路軸の形成

- ・今治小松自動車の早期完成、IC アクセス道路、主要都市計画道路の整備等により、今治市の道路骨格軸の形成を図る。

A-2：交通の円滑化

- ・国道 196 号、317 号、（主）今治波方港線等の混雑路線・区間、ボトルネック等の混雑解消・緩和に寄与する道路整備を進め、市街地部の交通の円滑化を図る。

A-3：今治新都市の支援

- ・主要開発プロジェクトである今治新都市の活動基盤として、新都市アクセス道路の整備を進め、今治市の新たな拠点形成を図る。

A-4：適正な道路網の計画

- ・必要性、実現性の低い都市計画道路の廃止・変更により、効率的・効果的な道路整備を進め、今治市の将来都市構造に向けた基盤づくりを図る。

【 今治市の交通課題 】

【 交通体系の基本方針 】

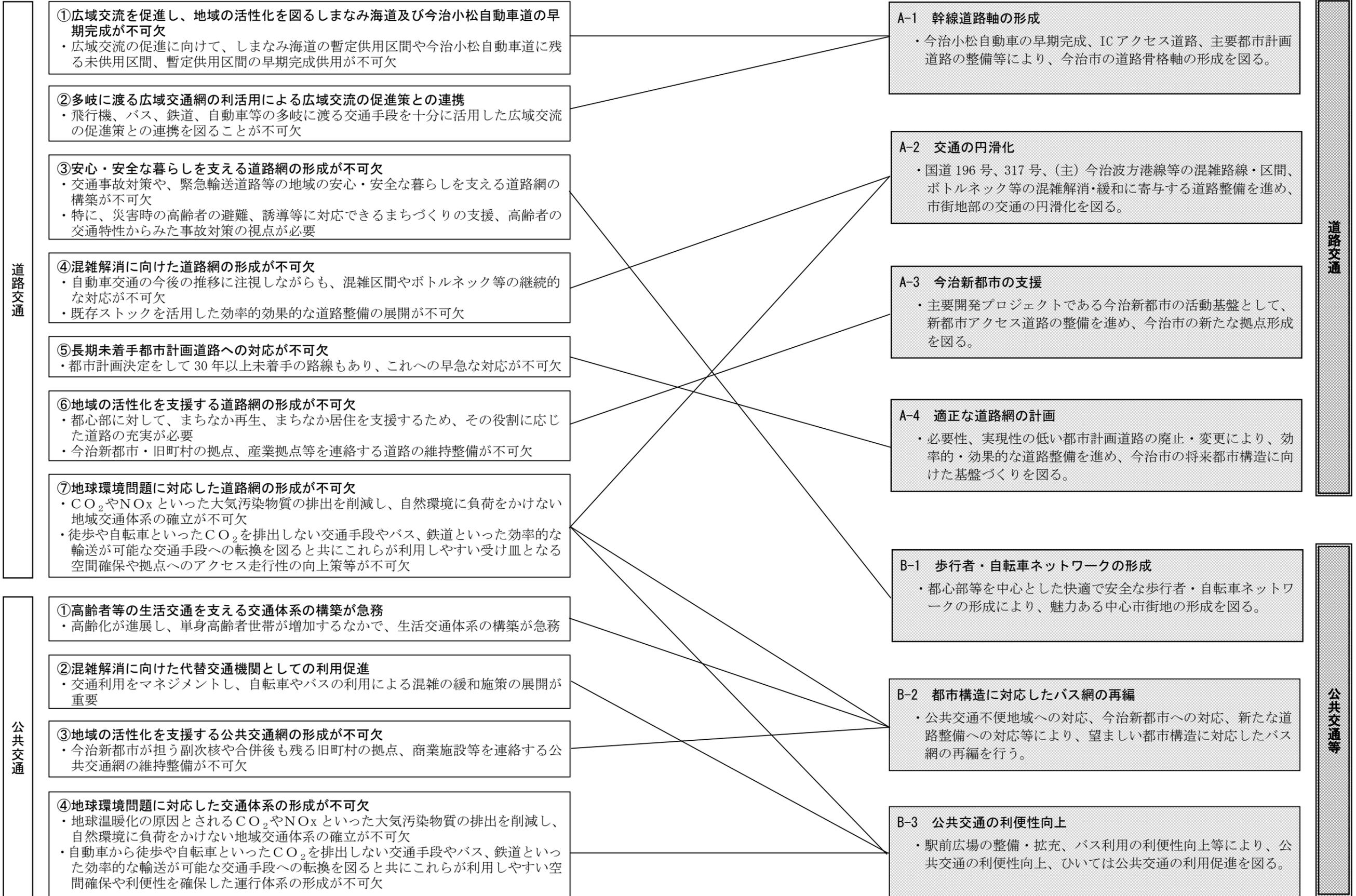


図 4.1.1 総合都市交通体系の基本方針

幹線道路軸の形成の方向を以下のとおりとする。

【 幹線道路軸形成の方向 】

○広域交流軸

- ・瀬戸内しまなみ海道や今治小松自動車を広域交流軸として位置づけ、今治市と他県との連携強化を図る。

○都市間交流軸

- ・国道 196 号、317 号といった主要な幹線道路を都市間交流軸として位置づけ、今治市と周辺市との連携強化を図る。

○地域間交流軸

- ・上記外の幹線道路を、市内各地域をネットワークする地域間交流軸として位置づけ、各拠点間の連携強化を図る。

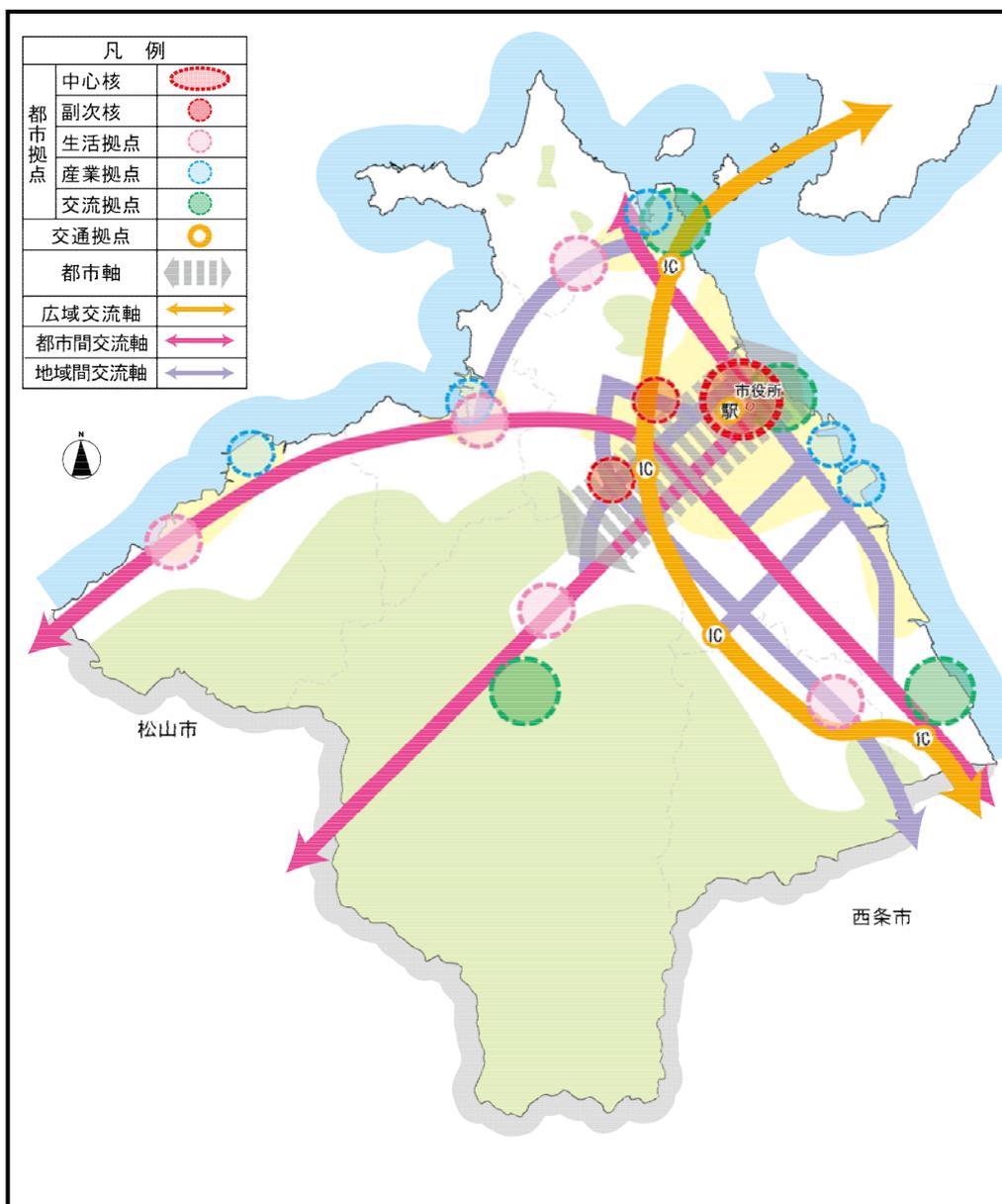
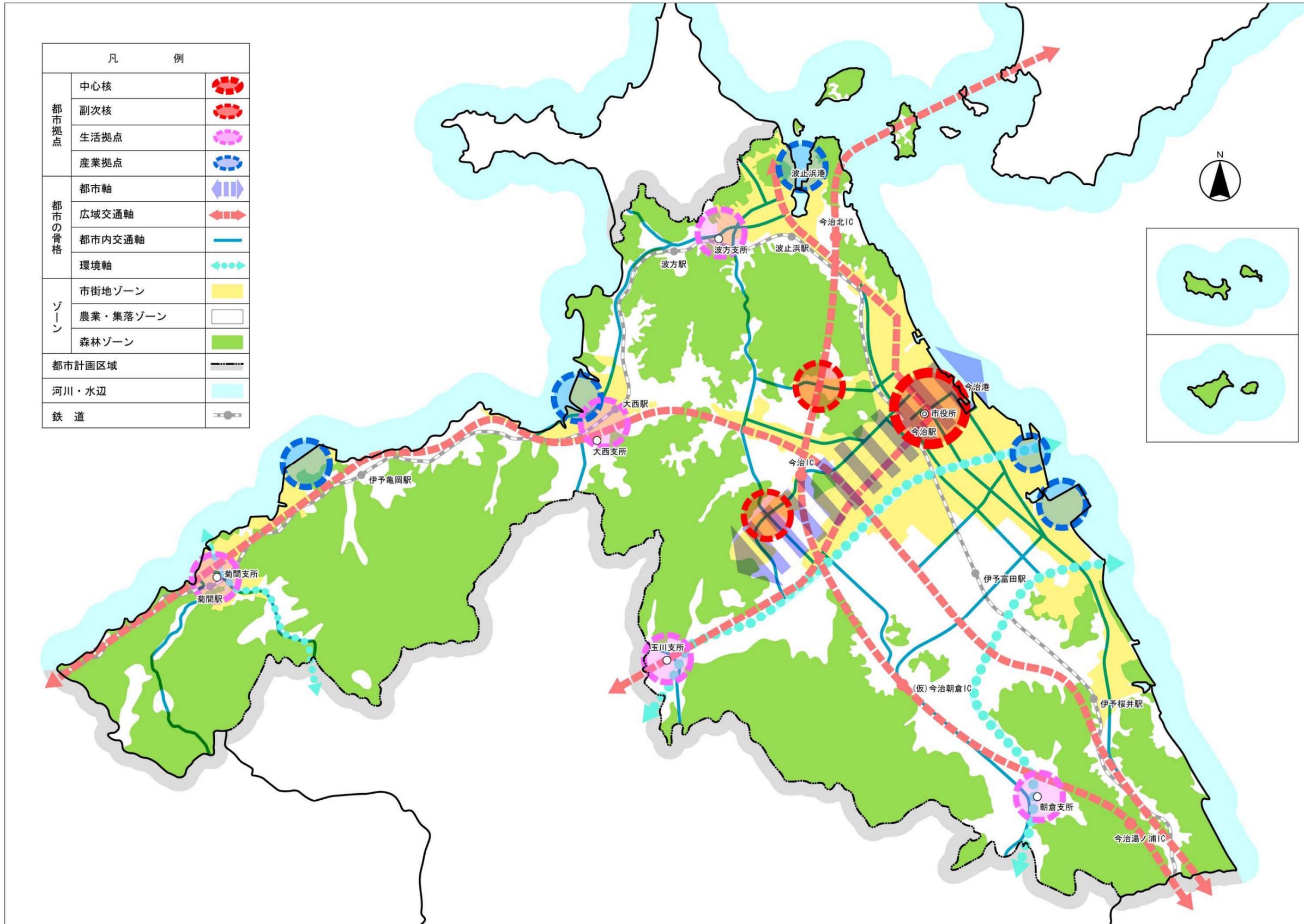


図 4. 1. 2 幹線道路軸形成の方向

(参考) 今治市都市計画マスタープランにおける将来都市構造イメージ



4.2 道路網計画（案）の立案・評価

（1）道路網計画（案）の立案

2章で確認を行った既定の将来道路網（フルネット）をベースに、3章の検討結果である廃止候補路線の削除・変更候補路線の変更を行うことにより、道路網計画（案）の立案を行った。

道路網計画（案）を次頁に示す。

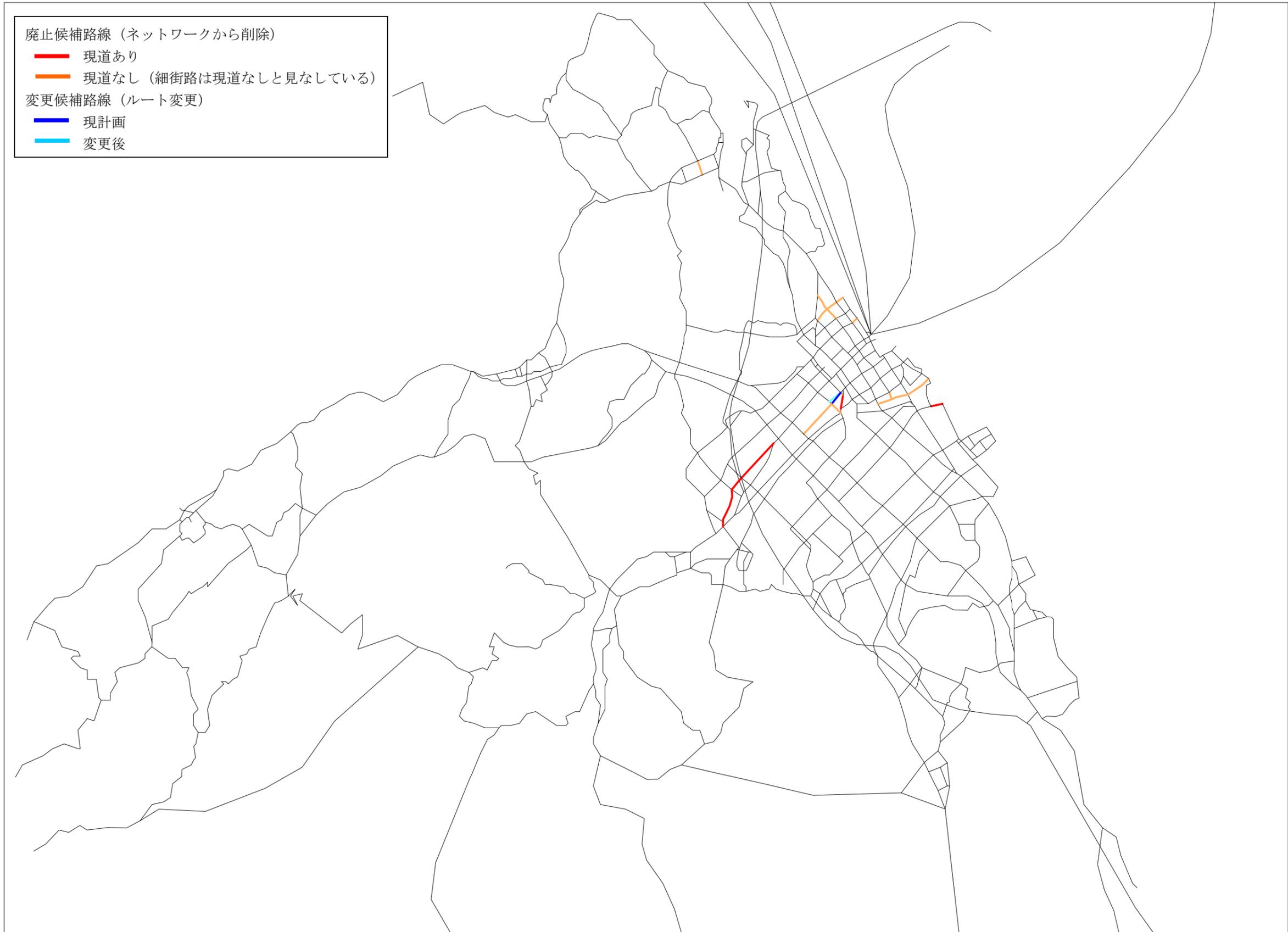


図 4.2.1 将来道路網計画（案）

(2) 道路網計画（案）の評価

1) 評価指標と目標サービス水準

道路交通課題との対応を踏まえ、道路網計画（案）評価指標と目標サービス水準を次頁のように考える。

道路整備課題と評価指標の対応を次々頁に示す。

表 4.2.1 道路網計画（案）の評価指標と目標サービス水準

区分	評価指標	目標サービス水準	目標サービス水準 設定理由	(参考) 現況値
都市間連絡 の強化	①今治市⇄西条市の所要時 間短縮	約 1 割削減 (45 分以下)	今治小松自動車道の効果目標として設 定	50 分 (交通量配分による推計値)
ボトルネッ クの解消	②混雑区間の混雑度	概ね 1.0 未満	混雑解消	—
	③特定交差点（片山、喜田 村など）の混雑度	概ね 1.0 未満	混雑解消	—
中心部の交 通の円滑化	④中心市街地の通過交通量	約 2 割削減 (315 百台/日以下)	CO ₂ 排出量の 2 割削減を達成するた め、交通量ベースでも同じ目標を設定	394 百台/日 (交通量配分による推計値)
	⑤中心市街地の平均混雑度	約 2 割削減 (0.40 以下)	CO ₂ 排出量の 2 割削減を達成するた め、交通量ベースでも同じ目標を設定	0.49 (交通量配分による推計値)
安心感・安 全性の向上	⑥ 3 次医療施設（県立新居 浜病院）までの所要時間	約 1 割削減 (45 分以下)	今治小松自動車道の効果目標として設 定	50 分 (交通量配分による推計値)
	⑦交通事故発生件数	約 2 割削減 (920 件/年以下)	中心市街地の交通量削減に準じて	約 1,150 件/年 (H19 今治警察署管内(交通事故白書))
環境改善	⑧ CO ₂ 排出量	約 2 割削減 (500 t/日以下)	政府宣言 25%に対する道路整備によ る寄与分として約 2 割削減を設定	626 t/日 (交通量配分による推計値)

表 4.2.2 道路整備の課題と評価指標の対応

交 通 課 題		評 価 指 標	算 出 方 法
広域交通	①広域交流を促進し、地域の活性化を図るしまなみ海道及び今治小松自動車道の早期完成が不可欠 ・広域交流の促進に向けて、しまなみ海道の暫定供用区間や今治小松自動車道に残る未供用区間、暫定供用区間の早期完成供用が不可欠	—	—
	②多岐に渡る広域交通網の利活用による広域交流の促進策との連携 ・飛行機、バス、鉄道、自動車等の多岐に渡る交通手段を十分に活用した広域交流の促進策との連携を図ることが不可欠	①今治市⇔西条市の所要時間	・交通量配分により算出
地域道路網	③安心・安全な暮らしを支える道路網の形成が不可欠 ・交通事故対策や、緊急輸送道路等の地域の安心・安全な暮らしを支える道路網の構築が不可欠 ・特に、災害時の高齢者の避難、誘導等に対応できるまちづくりの支援、高齢者の交通特性からみた事故対策の視点が必要	⑥3次医療施設（県立新居浜病院）までの所要時間	・交通量配分により算出
		⑦交通事故発生件数	・現況は事故データ ・将来は交通量配分、費用便益分析マニュアルに基づき減少率を算出し、現況値に乗じて算出
	④混雑解消に向けた道路網の形成が不可欠 ・自動車交通の今後の推移に注視しながらも、混雑区間やボトルネック等の継続的な対応が不可欠 ・既存ストックを活用した効率的効果的な道路整備の展開が不可欠	②混雑区間の混雑度 ③特定交差点の混雑度 ④中心市街地の通過交通量	・交通量配分により算出
	⑤長期未着手都市計画道路への対応が不可欠 ・都市計画決定をして30年以上未着手の路線もあり、これへの早急な対応が不可欠	※都市計画道路の見直しで対応	—
	⑥地域の活性化を支援する道路網の形成が不可欠 ・都心部に対して、まちなか再生、まちなか居住を支援するため、その役割に応じた道路の充実が必要 ・今治新都市・旧町村の拠点、産業拠点等を連絡する道路の維持整備が不可欠	⑤中心市街地の平均混雑度	・交通量配分により算出
⑦地域環境問題に対応した道路網の形成が不可欠 ・CO ₂ やNO _x といった大気汚染物質の排出を削減し、自然環境に負荷をかけない地域交通体系の確立が不可欠 ・徒歩や自転車といったCO ₂ を排出しない交通手段やバス、鉄道といった効率的な輸送が可能な交通手段への転換を図ると共にこれらが利用しやすい受け皿となる空間確保や拠点へのアクセス走行性の向上策等が不可欠	⑧CO ₂ 排出量		

※広域交通の課題のうち、船舶に関連するものを除いている。

(参考) 現況の交通事故発生状況

- ・今治警察署管内で発生する事故の72%が車両のみの事故(車両相互65%+単独7%)、28%が歩行者・自転車に関連した事故となっており、歩行者・自転車空間における安全性の確保が望まれる。

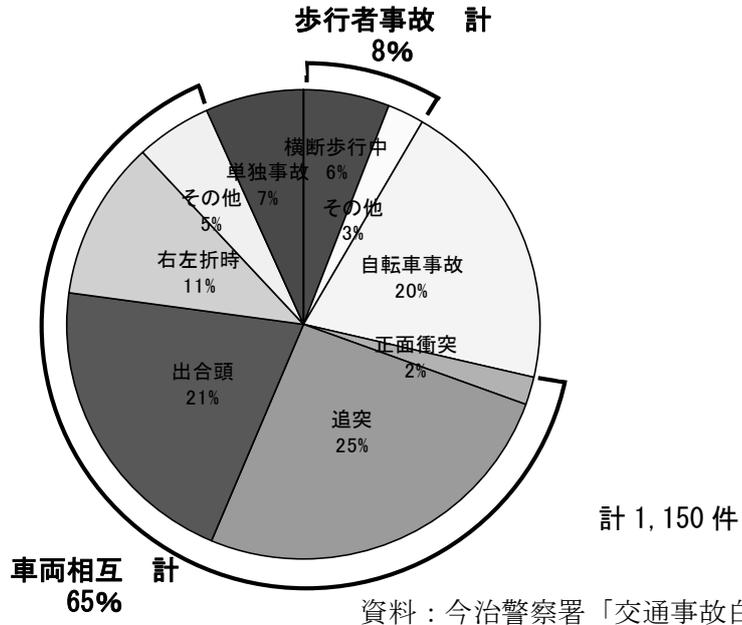


図 4.2.3 事故類型別発生状況 (今治警察署管内)

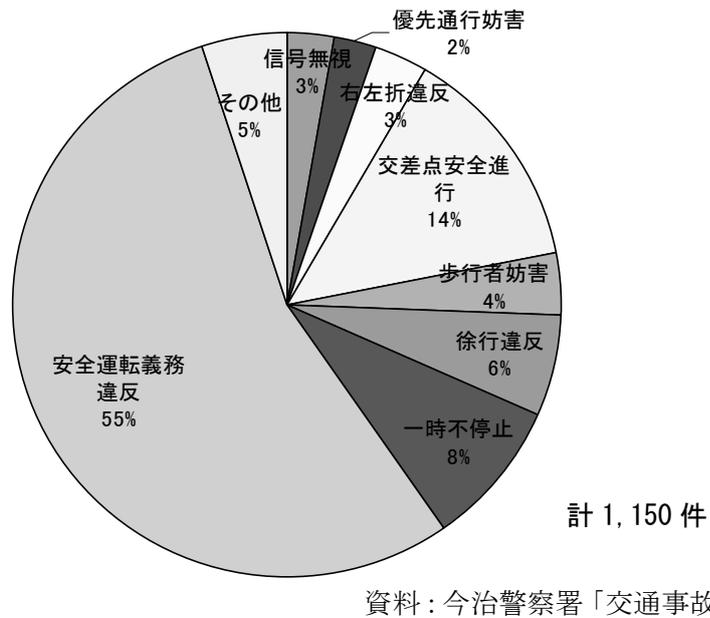


図 4.2.2 第1当事者の事故原因(法令違反)別発生状況(今治警察署管内)

2) 評価結果

① 需給バランス

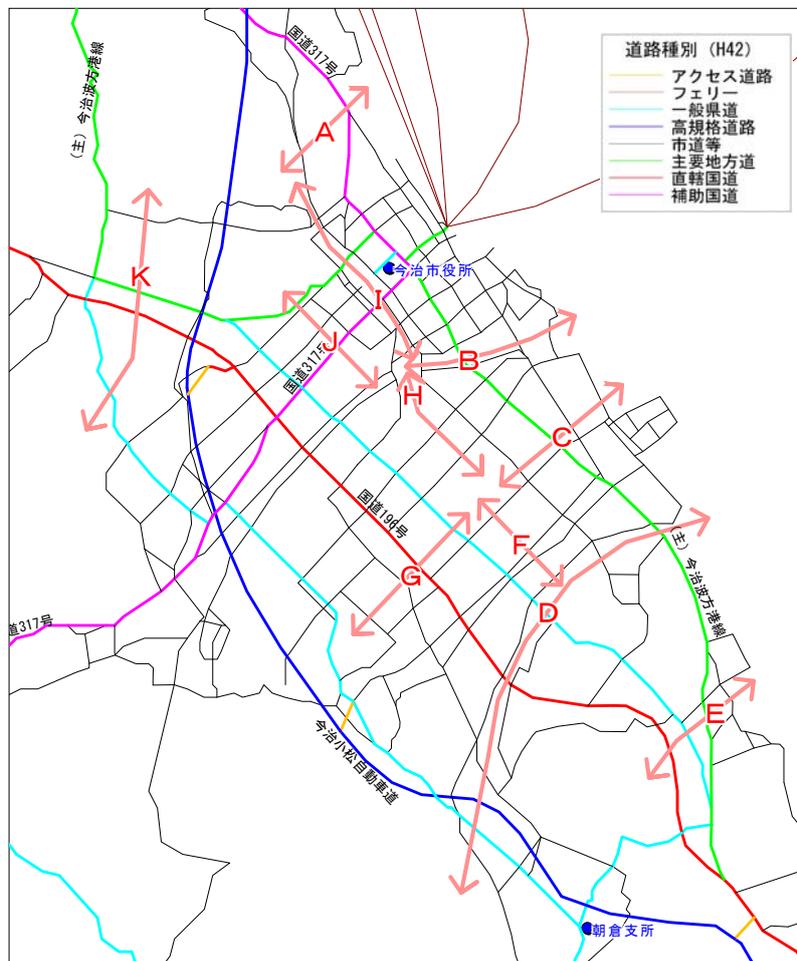
道路網計画（案）に基づく交通量配分結果を次頁以降に示す。

交通量、混雑度は、既定将来道路網のケースからほとんど変化せず、廃止候補路線を廃止しても交通处理的に問題はないものと考えられる。

表 4.2.3 断面需給比

断面	断面の意図	道路網計画(案)配分結果(H42)				(参考)既定計画道路網配分結果(H42)			
		交通量 (A) 百台/日	交通容量 (B) 百台/日	需給差 (A-B) 百台/日	需給比 (A/B)	交通量 (A) 百台/日	交通容量 (B) 百台/日	需給差 (A-B) 百台/日	需給比 (A/B)
A	北側から都心部への 流入断面	212	510	-298	0.42	212	510	-298	0.42
B	蒼社川以南から都 心部への流入断面	335	900	-565	0.37	332	900	-568	0.37
C	市南部を横断する 断面	223	600	-377	0.37	224	600	-376	0.37
D	頓田川を横断し市 街地への流入断面	489	1,979	-1490	0.25	489	1,979	-1490	0.25
E	市南部から市街地 部への流入断面	221	893	-671	0.25	222	893	-671	0.25
F	予讃線を横断し東 西を結ぶ断面(1)	122	773	-650	0.16	122	773	-650	0.16
G	市街地を西側に 迂回する断面	314	645	-331	0.49	314	645	-331	0.49
H	予讃線を横断し東 西を結ぶ断面(2)	139	510	-371	0.27	135	510	-375	0.27
I	予讃線を横断し東 西を結ぶ断面(3)	521	1,223	-702	0.43	507	1,223	-715	0.42
J	都心部へ西側から の流入断面	427	1,050	-623	0.41	426	1,200	-774	0.36
K	北西側から市街地 への流入断面	320	1,050	-730	0.30	320	1,050	-730	0.30

(設定断面位置図)



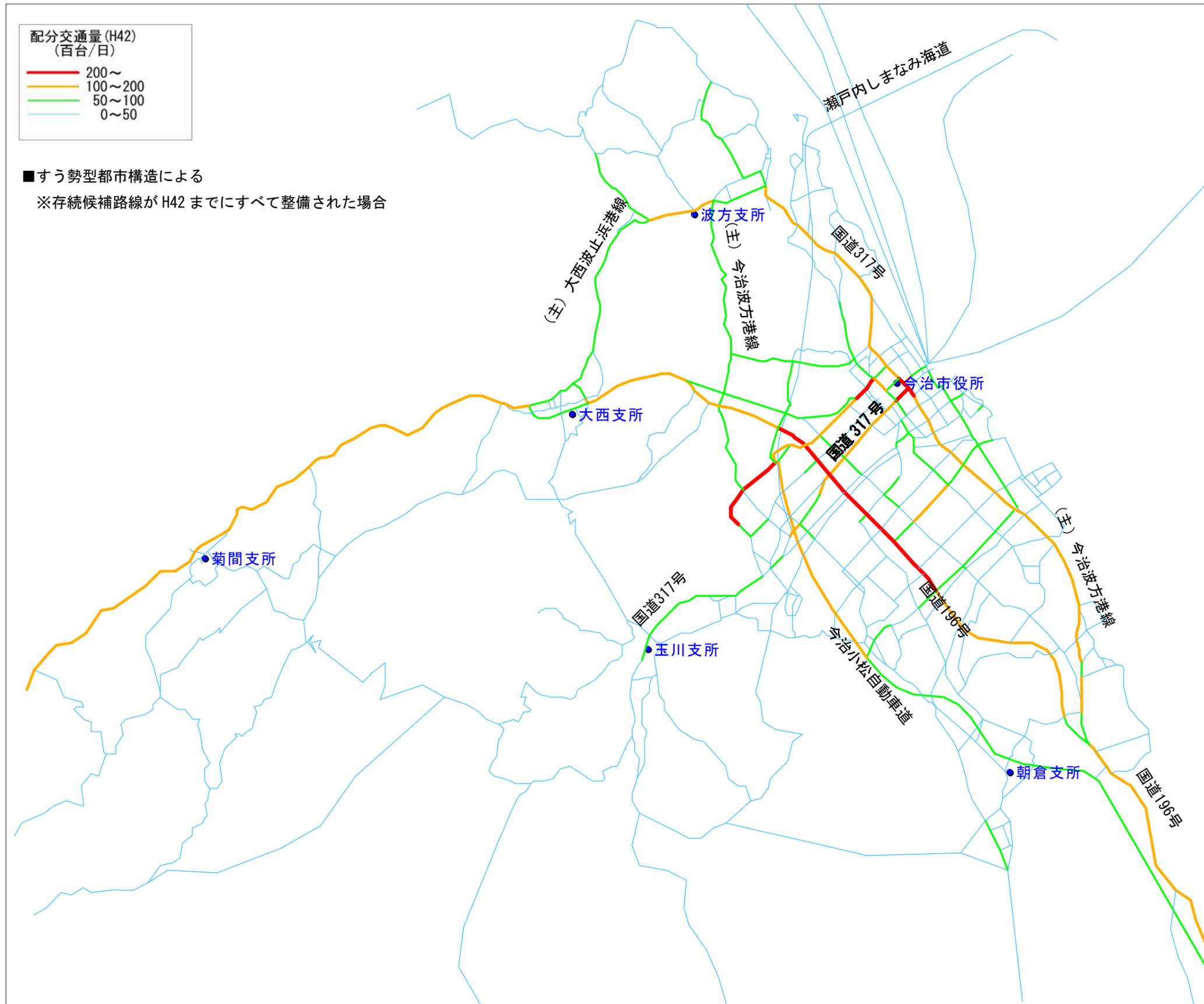


図 4.2.2 今治都市圏交通量 H42 趨勢型
<道路網計画 (案)>

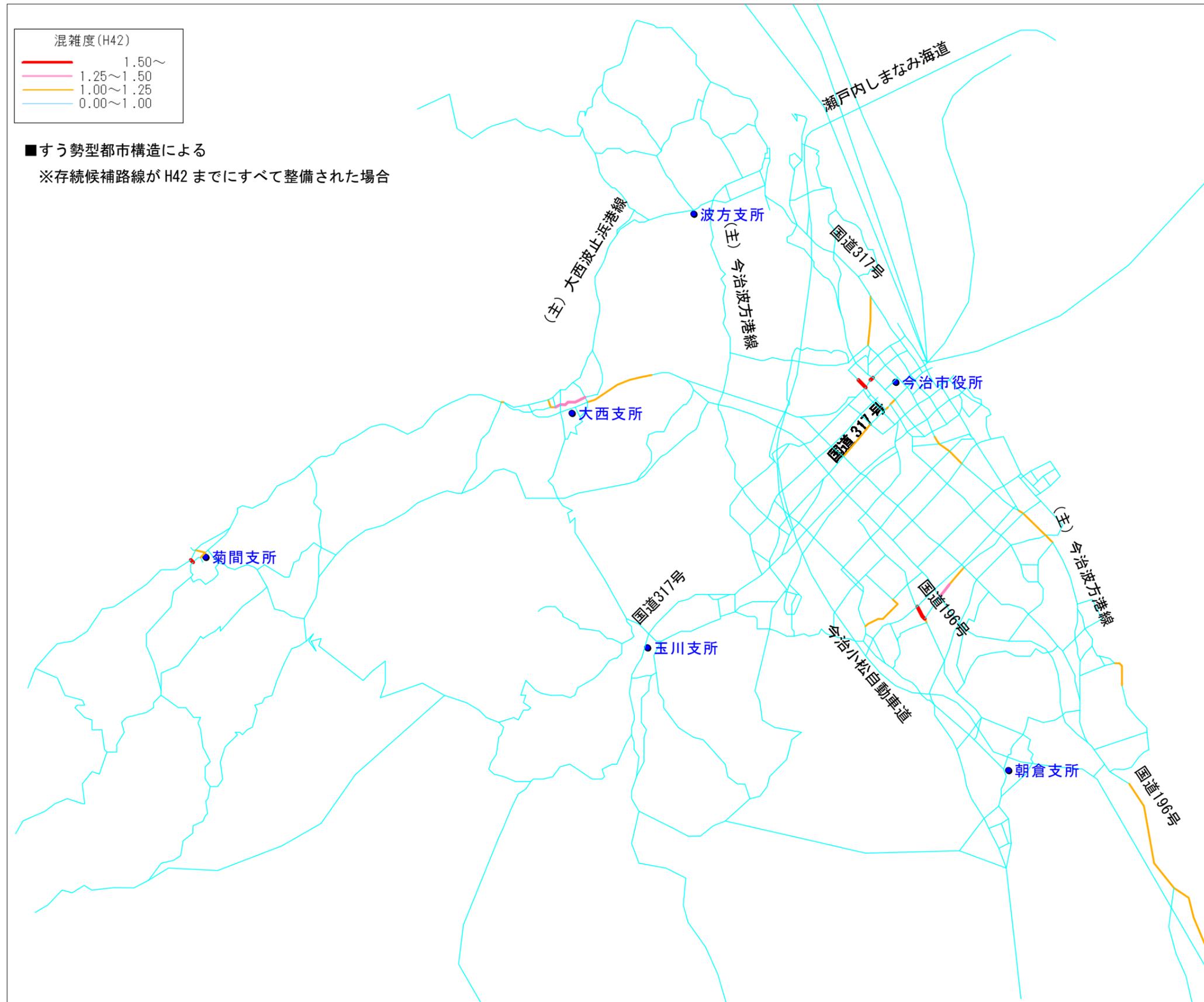


図 4.2.3 今治都市圏混雑度 H42 趨勢型
 <道路網計画(案)>

② サービス水準

評価指標の算出結果を次頁に示す。

各評価指標とも道路網計画（案）の評価値が目標サービス水準をクリアする。

（参考）他の拠点間の所要時間短縮について

○今治市⇄松山市：現況約 65 分

- ・愛媛道ビジョンのアウトカム指標として「県都 60 アクセス達成率」が挙げられているが、現況でわずかに上回っている。道路整備により 1～2 分程度の時間短縮が見込めるが、指標達成に向けては松山市側での道路整備も必要となる。

○今治市⇄福山市：現況約 120 分

- ・道路整備により 1～2 分程度の時間短縮が見込める。

○支所との所要時間

- ・現況値は下表のとおりである。

これらについても 1～2 分程度の時間短縮が見込める。

所要時間	現況（分）
今治市役所⇄玉川支所	11
今治市役所⇄朝倉支所	14
今治市役所⇄波方支所	12
今治市役所⇄菊間支所	26
今治市役所⇄大西支所	13

（参考）バスの走行環境の改善効果

道路の走行性向上は、バスの走行環境改善につながる。

例えば、ドンドビ交差点～喜田村交差点間で見れば、混雑時のバスの走行速度は（現況）19km/h→（道路整備計画（案））24km/h に上昇するものと期待できる。

※交通量配分結果における混雑時の走行速度により算出している。

（交通量配分においては、OD交通量を 5 分割で配分している。各分割の配分では、その前の配分の結果に対応して各リンクの速度を更新し、更新後の速度で配分しており、ここでの混雑時の走行速度は、最終の 5 分割目の配分時の速度としている）。

表 4.2.4 評価指標算出結果

区分	評価指標		①現況値 H19	②道路網計 画(案) H42	②-①	②/①	目標水準との チェック		(参考1) 現況道路網 ・将来交通量	(参考2) 既定計画 H42
							目標値	判定		
都市間連 絡の強化	①今治市⇄西条市の所要時間短縮		50分	44分	-6分	0.88	45分以下	○	49分	44分
ボトルネ ックの解 消	②混雑区間の混 雑度	国道317号 (トノヅビ〜片山)	1.27	0.44~1.09	—	—	概ね 1.0未満	○	0.46~1.15	0.43~1.08
		今治波方港線 (トノヅビ〜蒼社橋)	1.73	0.49~0.65	—	—			0.50~0.70	0.49~0.65
	③特定交差点の 混雑度	(片山) 東側 西側 (喜田村) 北側 (トノヅビ) 北側 南側 西側 (宮脇) 南側* (今治IC) 南側*	1.27	0.95	-0.32	0.75	概ね 1.0未満	○	1.04	0.96
			1.12	0.65	-0.47	0.58			1.47	0.68
			1.73	0.83	-0.89	0.48			0.83	0.83
			1.67	0.72	-0.95	0.43			0.82	0.72
			1.73	0.65	-1.04	0.40			0.70	0.65
			1.27	0.69	-0.58	0.54			0.69	0.69
1.03			0.96	-0.07	0.93	0.99			0.95	
0.99			0.70	-0.29	0.71	1.00			0.70	
中心部の 交通の円 滑化	④中心市街地の通過交通量		395台/日	304百台/日	-91百台/日	0.77	315百台/日 以下	○	343百台/日	301百台/日
	⑤中心市街地の平均混雑度		0.49	0.37	-0.12	0.76	0.40以下	○	0.43	0.37
安心感・安 全性の向 上	⑥3次医療施設(県立新居浜病院)まで の所要時間		50分	44分	-6分	0.88	45分以下	○	49分	44分
	⑦交通事故発生件数(今治警察署管内)		1,150件/年	920件/年	-230件/年	0.80	920件/年	○	980件/年	920件/年
環境改善	⑧CO ₂ 排出量		626t/日	460t/日	-166t/日	0.74t/日	500t/日	○	473t/日	460t/日

※) 参考1については、将来(H42)において道路整備が現況から進んでいないケースを表しており、現況→参考1の変化が将来への人口減の影響、参考1→道路網計画(案)の変化が道路整備による効果を表している。

(指標値算出方法)

○所要時間(今治市⇄西条市、3次医療施設)

- ・現況については、今治市内は、交通量配分における5分割速度の加重平均により算出(交通量配分が5分割配分であるため、各ステップの配分速度に基づく所要時間と配分交通量で加重平均)。今治市外は、道路交通センサス(H17)の混雑時旅行速度及び道路時刻表の所要時間による。
- ・将来値についても、現況と同様に算出。今治市内は将来交通量配分、今治市外は道路交通センサス、道路時刻表の現況値

○混雑度(混雑区間、特性交差点)

- ・現況値については道路交通センサス(H17)による(ただし、※を付した宮脇、今治IC入口は現況交通量配分結果(センサスの観測対象外のため)。
- ・将来値については将来交通量配分による。したがって、現況との差には道路整備の影響以外に交通量配分の現況再現の乖離が含まれる。

○中心市街地の通過交通量・混雑度、CO₂排出量

- ・現況値、将来値とも交通量配分による。

○交通事故

- ・現況値については交通事故白書(今治警察署)による。
- ・将来値については、現況及び将来交通量配分結果に基づき交通事故減少率を算出し(費用便益分析マニュアルによる)、現況値に乗じて算出。

表 4.2.5 道路網計画（案）の評価結果（総括）

交通課題	区分	評価指標				評価結果									
		評価指標	算出方法	目標サービス水準	目標サービス水準設定理由	①現況値 H19	②道路網計画(案) H42	②-①	②/①	目標水準とのチェック		(参考1) 現況道路網・将来交通量	(参考2) 既定計画 H42		
										目標値	判定				
広域交通	①しまなみ海道及び今治小松自動車道の早期完成	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	②広域交流の促進策との連携	都市間連絡の強化	①今治市⇄西条市の所要時間	・交通量配分により算出	約1割削減(45分以下)	今治小松自動車道の効果目標として設定	50分	44分	-6分	0.88	45分以下	○	49分	44分	
地域道路網	③安心・安全なくらしを支える道路網の形成	安心・安全感・安全性の向上	⑥3次医療施設(県立新居浜病院)までの所要時間	・交通量配分により算出	約1割削減(45分以下)	今治小松自動車道の効果目標として設定	50分	44分	-6分	0.88	45分以下	○	49分	44分	
			⑦交通事故発生件数(今治警察管内:H19)	・現況は事故データ ・将来は交通量配分、費用便益分析マニュアルに基づき減少率を算出し、現況値に乗じて算出	約2割削減(920件/年以下)	中心市街地の交通量削減に準じて設定	1,150件/年	920件/年	-230件/年	0.80	920件/年	○	980件/年	920件/年	
	④混雑解消に向けた道路網の形成	ボトルネックの解消	②混雑区間の混雑度	・交通量配分により算出	概ね1.0未満	混雑解消	国道317号(トントビ〜片山) 今治波方港線(トントビ〜蒼社橋)	1.27 1.73	0.44~1.09 0.49~0.65	— —	— —	概ね1.0未満	○	0.46~1.15 0.50~0.70	0.43~1.08 0.49~0.65
			③特定交差点の混雑度	・交通量配分により算出	概ね1.0未満	混雑解消	(片山) 東側 西側 (喜田村) 北側 (トントビ) 北側 南側 西側 (宮脇) 南側 (今治IC) 南側	1.27 1.12 1.73 1.67 1.73 1.27 1.03 0.99	0.95 0.65 0.83 0.72 0.65 0.69 0.96 0.70	-0.32 -0.47 -0.89 -0.95 -1.04 -0.58 -0.07 -0.29	0.75 0.58 0.48 0.43 0.40 0.54 0.93 0.71	概ね1.0未満	○	1.04 1.47 0.83 0.82 0.70 0.69 0.99 1.00	0.96 0.68 0.83 0.72 0.65 0.69 0.95 0.70
			④中心市街地の通過交通量	・交通量配分により算出	約2割削減(315百台/日以下)	CO ₂ 排出量の2割削減を達成するため、交通量ベースでも同じ目標を設定	395台/日	304百台/日	-91百台/日	0.77	315百台/日以下	○	343百台/日	301百台/日	
	⑤長期未着手都市計画道路への対応	—	※都市計画道路の見直しで対応	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	⑥地域の活性化を支援する道路網の形成	中心部の交通の円滑化	⑤中心市街地の平均混雑度	・交通量配分により算出	約2割削減(0.40以下)	CO ₂ 排出量の2割削減を達成するため、交通量ベースでも同じ目標を設定	0.49	0.37	-0.12	0.76	0.40以下	○	0.43	0.37	
	⑦地域環境問題に対応した道路網の形成	環境改善	⑧CO ₂ 排出量	・交通量配分により算出	約2割削減(500t/日以下)	政府宣言25%に対する道路整備による寄与分として約2割削減を設定	626t/日	460t/日	-166t/日	0.74t/日	500t/日	○	473t/日	460t/日	

(都市計画道路(幹線道路)密度の確認)

廃止・変更後の都市計画道路(幹線道路)密度を下表に示す。

廃止候補区間の延長は約7.4km(内市街化区域内延長:約6.7km)であり、廃止後においても松山市、新居浜市、西条市および四国中央市よりも道路密度が高い。

また、都市計画道路以外の幹線道路を含めた道路密度は3.53km/km²であり、幹線道路密度の望ましい量である3.5km/km²(市街化区域内)を上回る。

表 4.2.6 廃止による都市計画道路密度の変化

都市名	市街化区域 (用途地域) 面積(A) (km ²)	都市計画道路(幹線道路)延長・密度 (市街化区域内もしくは用途地域内)			
		既定計画		廃止後	
		延長(B) (km)	密度(B/A) (km/km ²)	延長(C) (km)	密度(C/A) (km/km ²)
今治市 (今治広域のみ)	22.91	70.78	3.09	64.07	2.80
松山市	70.29	137.57	1.96	—	—
新居浜市	25.27	56.56	2.24	—	—
西条市	22.42	38.41	1.71	—	—
宇和島市	10.36	32.99	3.18	—	—
四国中央市	16.52	41.45	2.51	—	—
愛媛県	203.79	446.52	2.19	—	—
全国	18,400.63	47,398.11	2.58	—	—

都市計画道路
以外の幹線道
路を含めた場
合
3.53km/km²

※次頁参照

資料:都市計画年報(H20.3現在)

- ※1) 変更候補区間は含んでいない。
- ※2) 菊間都市計画区域には、区画街路しか決定されていないため、今治市は今治広域都市計画区域のみを該当区域とした。
- ※3) 新居浜市、西条市、宇和島市および四国中央市は、線引きされていないため、用途地域面積を市街化区域面積とした(愛媛県、全国も同様の考え方で算出)。

表 4.2.7 都市計画道路以外の幹線機能を有する道路一覧（市街化区域内）

路線	区間	延長
①国道 317 号	片山交差点～玉川方面	1,680m
②（主）今治波方港線	（都）今治喜田村線終点部 ～西条市方面	3,960m
③（都）鳥生大浜八町線	廃止候補区間等	230m
④（市）喜田村揚砂線	—	810m
⑤（市）拝志海岸線	—	450m
⑥（都）鳥生大浜八町線 ～（市）拝志海岸線	—	1,360m
⑦（市）阿方本線	—	210m
⑧（一）今治丹原線	乃万小学校横	230m
⑨（市）蔵敷唐子台線	（都）大坪通土橋線終点部 ～唐子団地方面	550m
⑩（市）大坪通町谷線	榎木橋～県道桜井山路線	1,490m
⑪国道 196 号	大西地区	3,950m
⑫（主）大西波止浜港線	波方支所付近	700m
⑬（一）糸山公園線	—	1,180m
計		16,800m

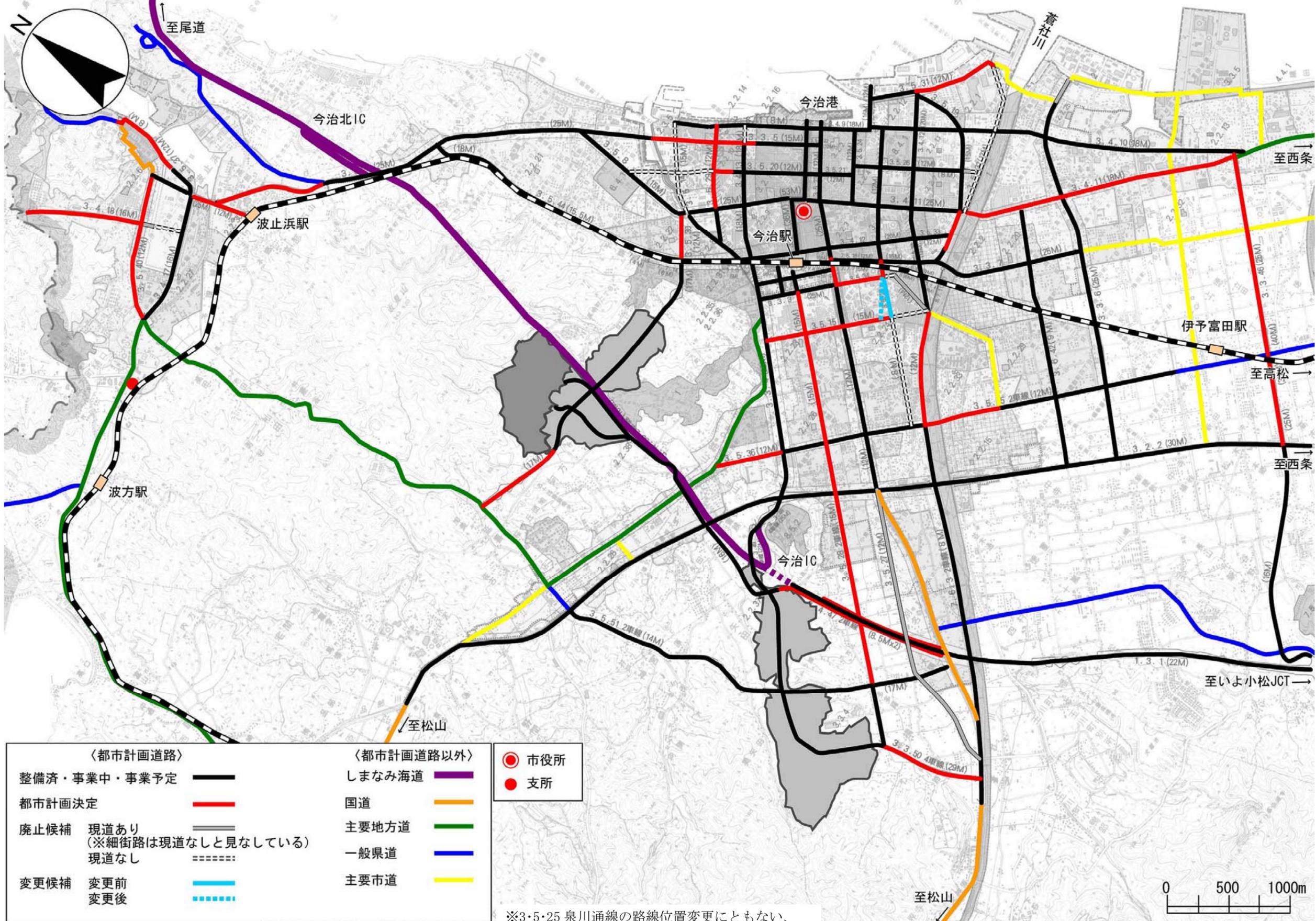
4.3 幹線道路の整備方策

幹線道路の整備方策を以下に示す。

表 4.3.1 幹線道路の整備方策

幹線道路整備の基本方針	整備方策（メニュー）
① 幹線道路軸の形成	<ul style="list-style-type: none"> ○今治小松自動車道の整備促進 ○主要都市計画道路の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・ 国道 317 号（（都） 3・3・5、（都） 3・5・27） ・ （都） 3・4・11 今治喜田村線 ・ （都） 3・4・28 今治駅西高橋線 ・ （都） 3・5・35 丸田辻堂線 <p>等</p>
② 交通の円滑化	<ul style="list-style-type: none"> ○中心市街地の都市計画道路の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・ （都） 3・3・5 今治本町波止浜高部線 ・ （都） 3・5・20 広小路大新田線 ・ （都） 3・5・29 竹屋町線 <p>等</p>
③ 今治新都市の支援	<ul style="list-style-type: none"> ○今治新都市アクセス道路の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・ （都） 3・3・50 矢田高橋線 ・ （都） 3・4・52 高地延喜線 ・ （都） 3・4・28 今治駅西高橋線 <p>等</p>
④ 適正な道路網計画	<ul style="list-style-type: none"> ○都市計画道路の廃止 <ul style="list-style-type: none"> ・ （都） 3・3・6 鳥生大浜八町線 ・ （都） 3・4・13 別宮漁師町線 ・ （都） 3・4・18 波止浜中道線 ・ （都） 3・5・14 今治駅北浜町線 ・ （都） 3・5・15 第 5 前線 ・ （都） 3・5・20 広小路大新田線 ・ （都） 3・5・25 泉川通線 ・ （都） 3・5・26 黄金通蒼社川通線 ・ （都） 3・5・27 今治日高線 ・ （都） 3・5・32 蒼社橋天保山線 ・ （都） 3・5・34 榎町線 ○都市計画道路の変更 <ul style="list-style-type: none"> ・ （都） 3・5・25 泉川通線

□ 総合都市交通体系（案）



※3・5・25 泉川通線の路線位置変更にもない、
3・5・15(1) 第5前線の延長は短くなる。

5. 新規路線の提案

5.1 新規路線提案の視点

3章～4章において、

- ・都市計画道路の必要性の再評価
- ・目指すべき都市圏の将来像に沿った道路網の構築
- ・行政としての説明責任

を目的とした廃止・変更候補路線を選定するとともに、将来の道路網計画（案）の立案を行った。

一方で、廃止・変更後の道路網計画（案）は、将来の交通状況、望ましい将来都市構造等を踏まえた場合、いくつかの課題を抱えている。このような観点から、ここでは都市計画道路の新規路線について提案を行った。

廃止・変更後の道路網計画（案）をベースに、新規路線提案の視点を以下に示す。

【 新規路線提案の視点 】

①3・5・8 今治近見線（国道317号）の機能強化

- ・道路網計画（案）に基づく将来混雑度が1.0を上回っており（1.18）、混雑の解消が求められる。
- ・都市間交流軸を形成する国道317号の今治市北部区間において、唯一の2車線区間であり、4車線化による都市間交流軸としての機能の連続的確保が求められる。

②交通量の多い南北方向軸の路線強化

- ・交通量の多い（主）今治波方港線（3・4・11 今治喜田村線）や3・4・12 今治駅天保山線の交通量軽減を図るため、市内中心部において、4車線道路である3・3・6 鳥生大浜八町線と3・3・4 宮脇片山線とを結ぶ4車線道路のネットワーク形成が求められる。

③廃止区間の代替機能の確保

- ・並行する3・5・15 第5前線、3・5・34 榎町線の一部区間を廃止候補路線として選定しており、当該エリアの南北方向の連絡機能が低下することから、代替する機能の確保が求められる。

④防災機能の向上

- ・3・5・15 第5前線と（一）桜井山路線（3・5・35 丸田辻堂線、3・5・36 丸田馬越線）の間が約900mと離れており、道路密度が低い。また、3・5・25 泉川通線を廃止候補路線として選定している。当該エリアは住宅密集地域であり、細街路が多いことから、道路整備による防災機能の向上が求められる。

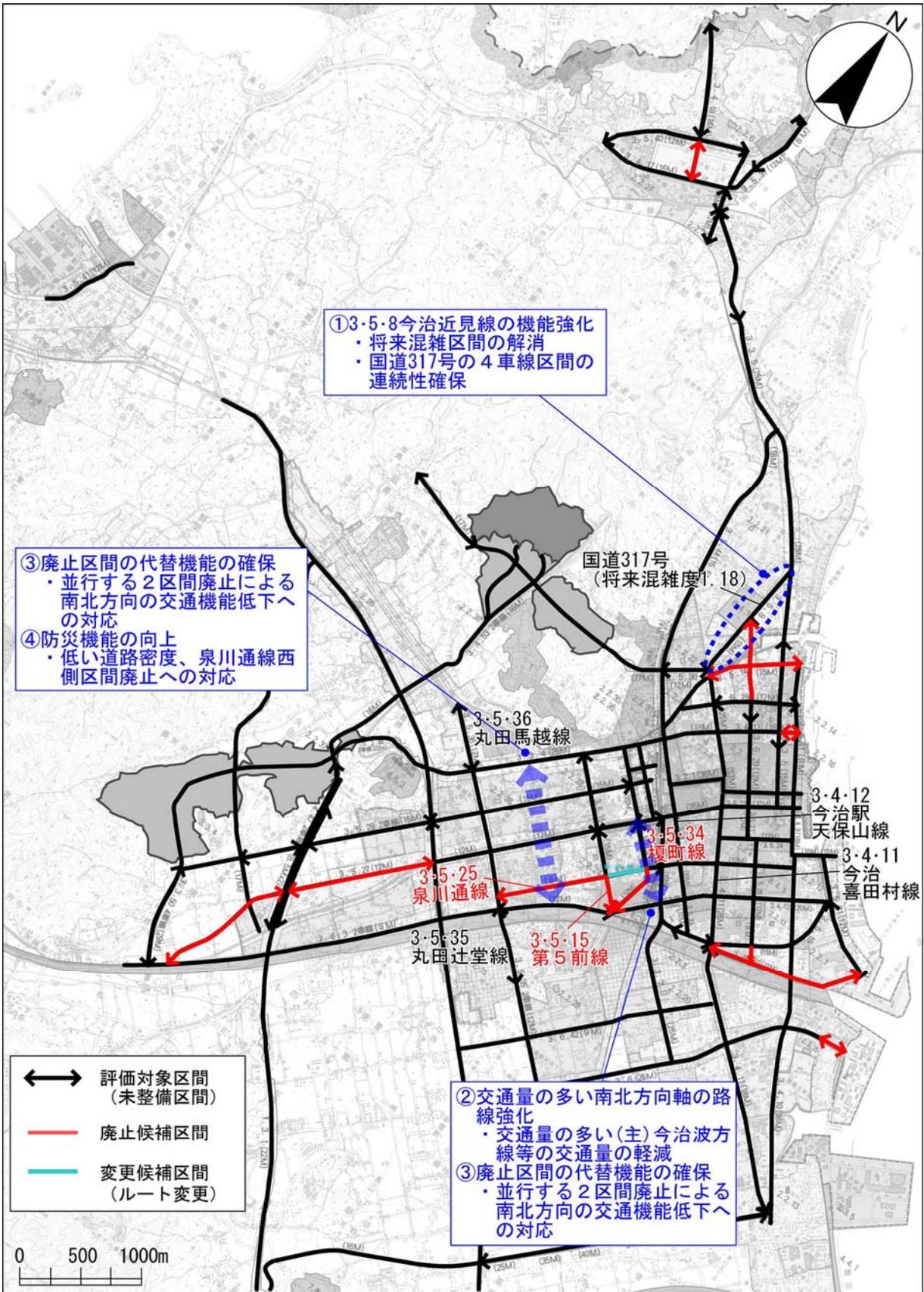


図 5.1.1 新規路線提案の視点

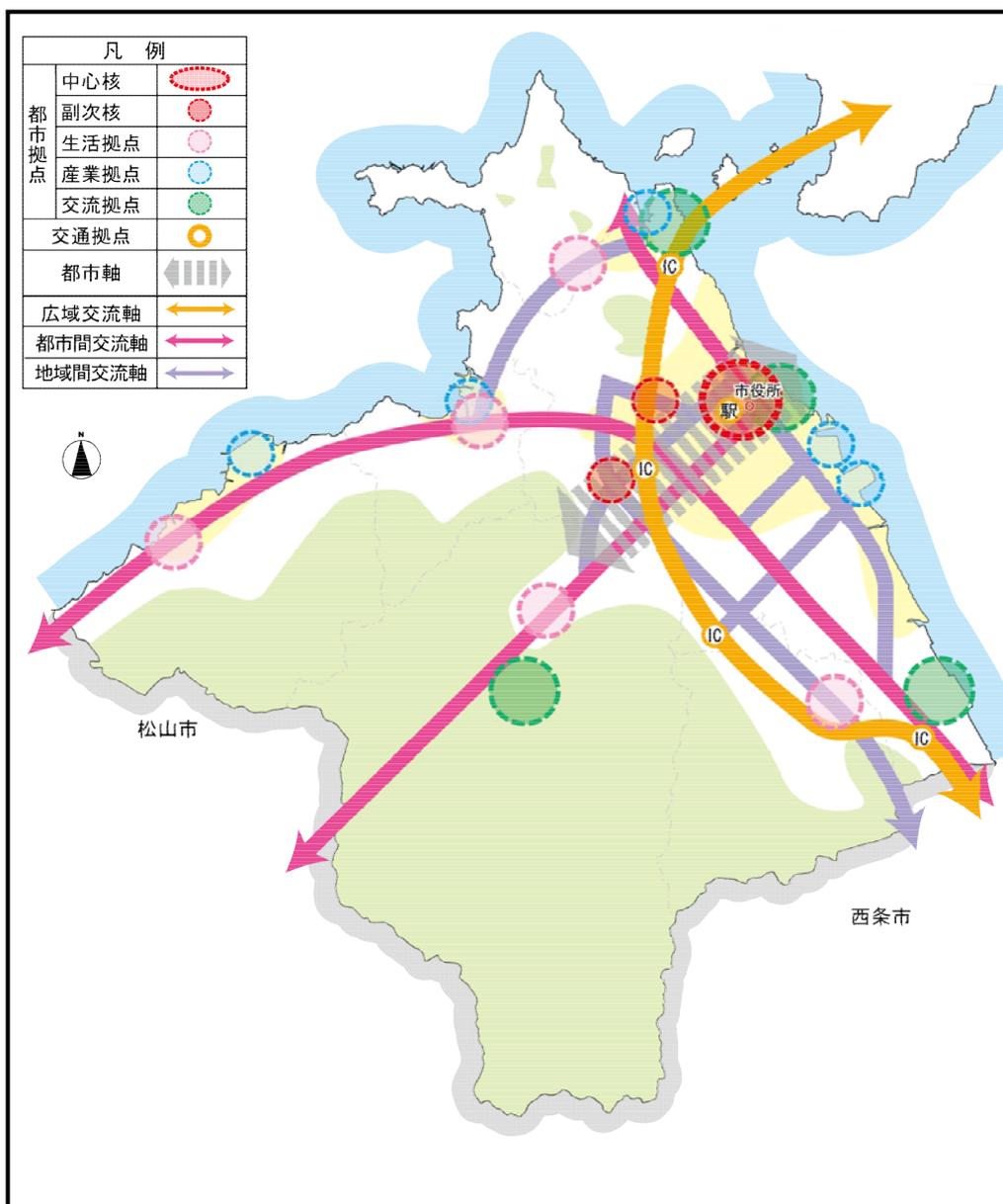


図 5.1.2 今治市における幹線道路軸形成の方向

5.2 新規提案路線

前に示した視点を踏まえ、以下の新規路線について提案するものとする。ただし、これらの新規提案路線については、事業化の見込みがないことなどから、都市計画決定を行うまでには至らない。そのため、将来の道路網計画（案）のネットワークには含めないものとする。これらの路線は、将来的には都市計画決定を検討していく路線であり、長期的な課題として取り組んでいきたい。

【 新規提案路線 】

①3・5・8 今治近見線（国道317号）の4車線化（W=25.0m）

- ・今治市の中心部である市役所前ロータリーと波方方面を連絡する国道317号の4車線化により、都市間交流軸の機能強化を図るとともに、混雑区間の交通の円滑化を図る。
- ・しまなみ海道今治北ICへのアクセス向上を図る。
- ・大新田公園（今治市営球場・グラウンド・プール）へのアクセス向上を図るとともに、イベント開催時の交通混雑の緩和を図る。

②3・5・34 榎町線の拡幅延伸（W=25.0m）

- ・3・5・34 榎町線の存続区間を4車線化するとともに、3・3・7 大坪通土橋線まで延伸することにより、3・5・15 第5前線、3・5・34 榎町線の一部区間の廃止により低下する南北方向軸の連絡強化を図る。
- ・3・3・4 宮脇片山線～3・3・3 駅西大通り線～3・5・34 榎町線（拡幅延伸）～3・3・7 大坪通土橋線～3・3・6 鳥生大浜八町線の連続した4車線道路のネットワークを形成することにより、交通量の多い3・4・12 今治駅天保山線、3・5・14 今治駅北浜町線、市道大坪通町谷線の交通負荷軽減を図る。

③南北新規路線の提案（W=12.0m）

- ・3・5・15 第5前線と（一）桜井山路線（3・5・35 丸田辻堂線、3・5・36 丸田馬越線）の間に、新規に3・3・4 宮脇片山線～7・6・3 榎橋日高線を連絡する道路を整備することにより、沿道エリアの防災機能の向上を図る。
- ・沿道の今治西高校、今治南高校に関連した通学の安全性向上を図る。

※北側に市道日吉川側道線（次々頁参照）が整備中であるため、この路線へ接続するルートも考えられる。

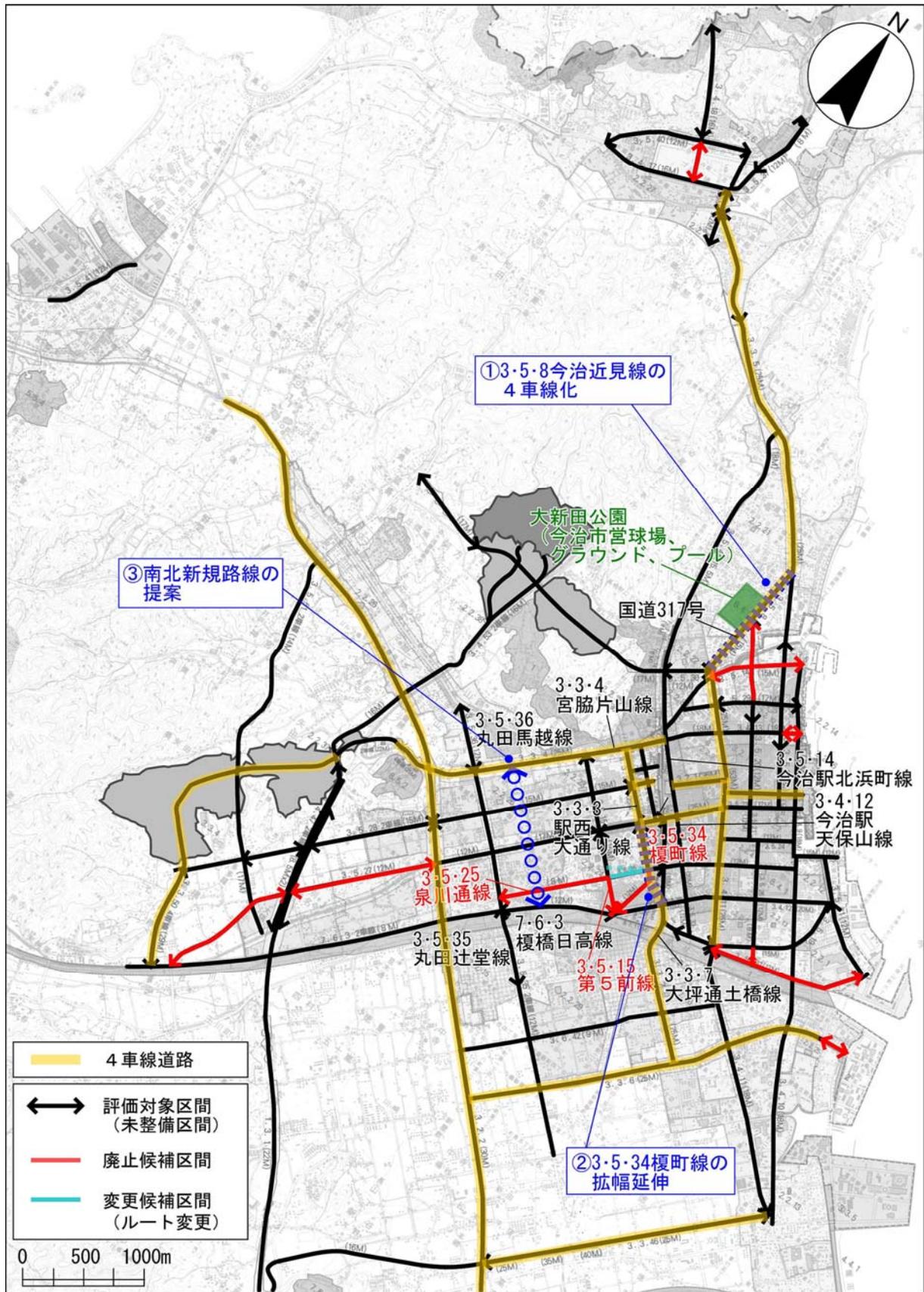


図 5.2.1 新規提案路線

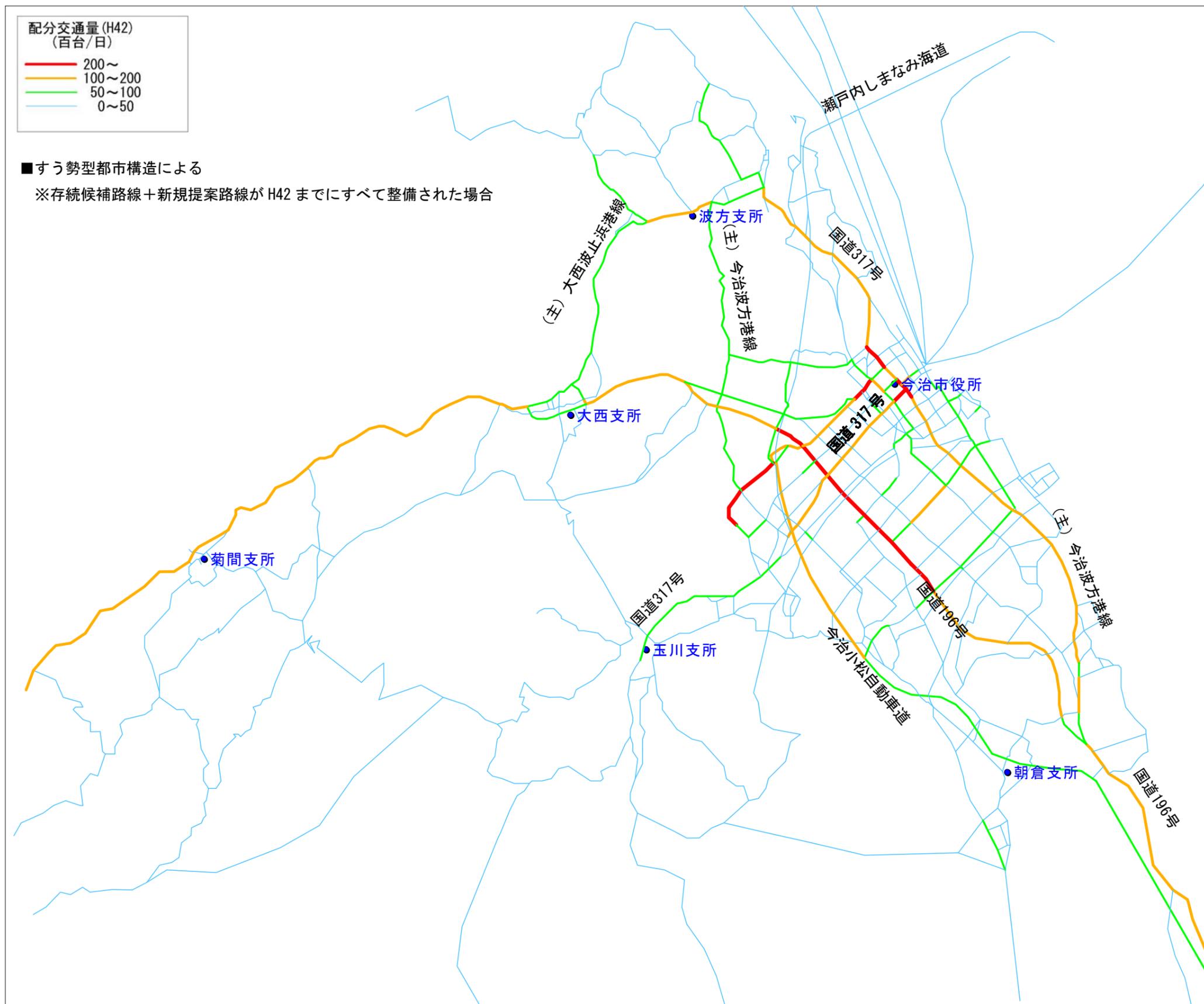


図 5.2.2 今治都市圏交通量 H42 趨勢型
 <都市計画道路廃止後 (H42 時点+H42 以降の道路) +新規提案路線>

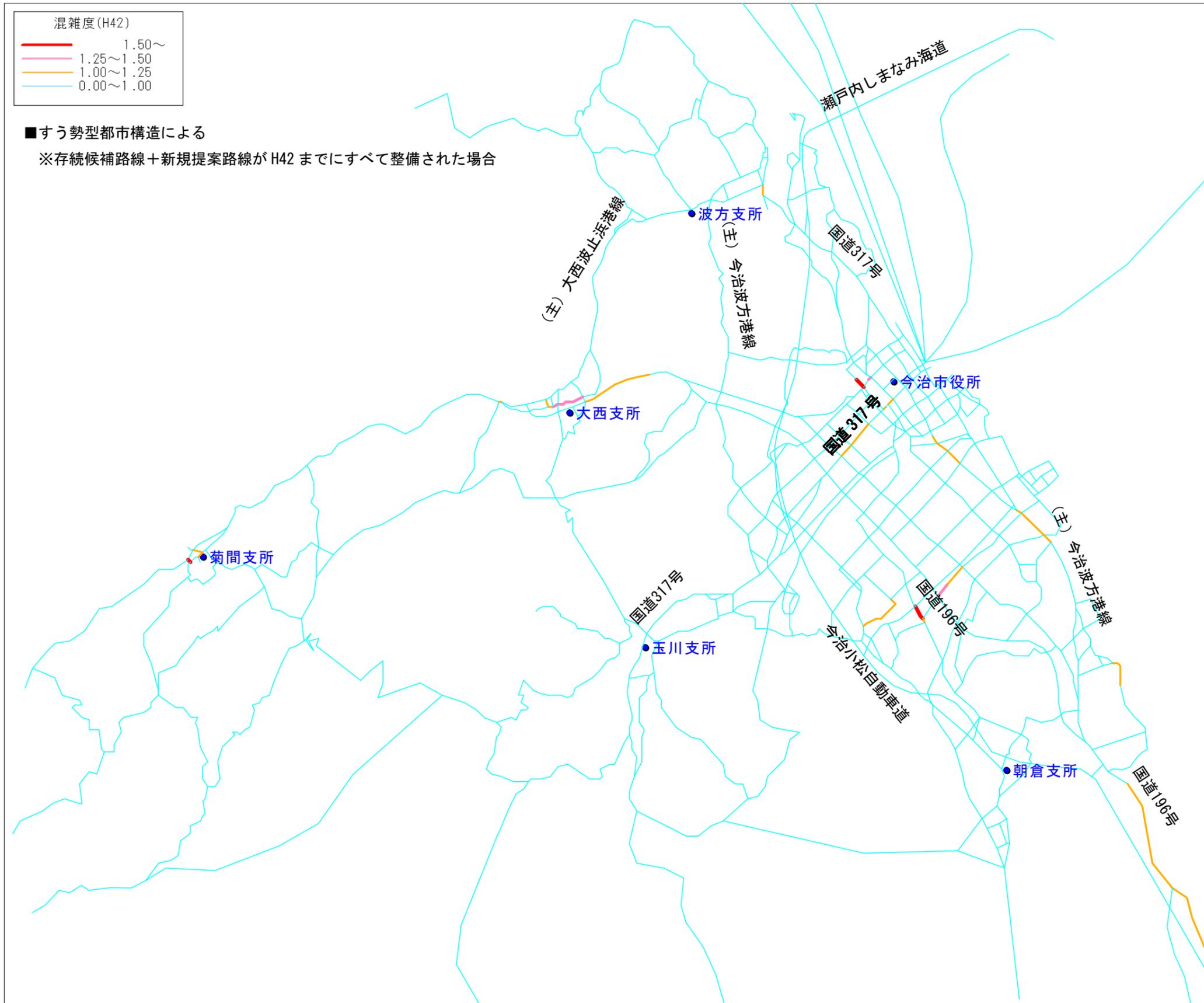
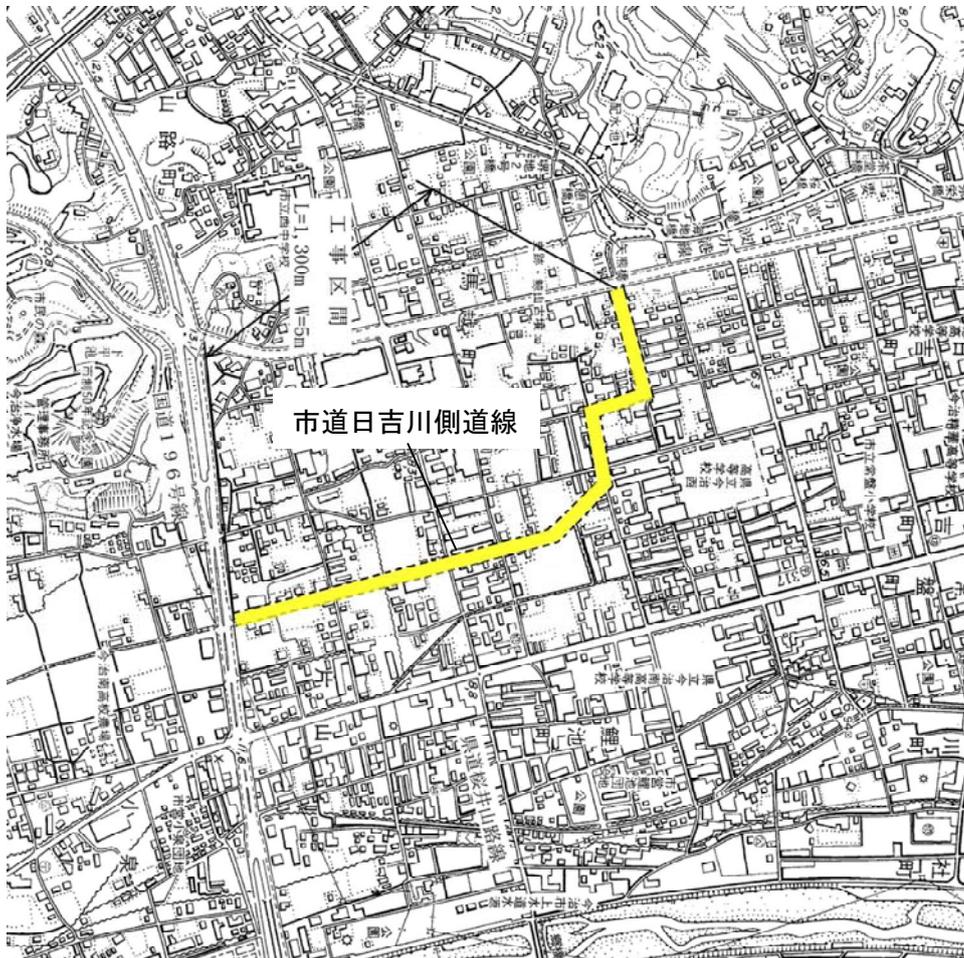


図 5.2.3 今治都市圏混雑度 H42 趨勢型
 <都市計画道路廃止後 (H42 時点+H42 以降の道路) + 新規提案路線>

(参考) 市道日吉川側道線の位置と断面

市道日吉川側道線の位置と断面を以下に示す。

〈 位置 〉



〈 標準断面 〉



6. 広報資料（案）

都市計画道路の廃止・変更に関する広報用リーフレット（案）を次頁に示す。

◎ 総合都市交通体系の方針について

交通体系全体の整備方針は以下のとおりです。

このうち、「A-4 適正な道路網の計画」が前に示した都市計画道路の廃止・変更路線の選定に対応します。

≫総合都市交通体系調査

A-1 幹線道路軸の形成	今治小松自動車の早期完成、ICアクセス道路、主要都市計画道路の整備等により、今治市の道路骨格軸の形成を図ります。
A-2 交通の円滑化	国道196号、317号、(主)今治波方港線等の混雑路線・区間、ボトルネック等の混雑解消・緩和に寄与する道路整備を進め、市街地部の交通の円滑化を図ります。
A-3 今治新都市の支援	主要開発プロジェクトである今治新都市の活動基盤として、新都市アクセス道路の整備を進め、今治市の新たな拠点形成を図ります。
A-4 適正な道路網の計画	必要性、実現性の低い都市計画道路の廃止・変更により、効率的・効果的な道路整備を進め、今治市の将来都市構造に向けた基盤づくりを図ります。

市民の皆さまのご意見を募集!

市民の皆さまのご意見を募集します。

- 都市計画道路の廃止・変更候補路線について、市民の皆さまのご意見をお聞かせください。
- 意見募集は、●月●日から●月●日まで行います。
- 様式は自由ですが、住所・氏名・連絡先を明記し、書面・郵便・FAX・電子メールのいずれかで、「今治市 都市整備部 都市政策課」に提出してください。

今治市 都市整備部 都市政策課(本庁第2別館7階)

住所 〒794-8511 今治市別宮町1丁目4番地1
 FAX (0898)32-5211 TEL (0898)36-1550
 電子メール tosisei@imabari-city.jp
 ホームページ <http://www.city.imabari.ehime.jp/tosisei/index.html>

住民説明会を開催します。

- 平成22年度以降に都市計画道路の廃止・変更を予定しています。素案について皆さんのご意見をお伺いするため、今回、住民説明会を開催しますので、ぜひご参加ください。

説明会場	開催日	開催時間
○公民館	●月●日	午後●時●分～午後●時●分
△公民館	●月●日	

都市計画道路の 廃止・変更候補路線を選定しました

◎ 今治市総合都市交通体系調査について

今治市においては、平成19年度から21年度の3箇年で、総合都市交通体系調査を実施しました。

平成19年度には交通実態調査を実施し、平成20・21年度には現況分析、交通課題の抽出、将来交通量予測などを行い、その結果に基づき、都市計画道路の廃止・変更候補路線を選定するとともに、総合都市交通体系の方針、将来道路網計画(案)の策定を行いました。

これらは、今治市における今後の道路整備の方向づけとなるものです。

以降において、都市計画道路の見直し結果を中心に、総合都市交通体系調査の結果を示します。

≫今治市総合都市交通体系調査の流れ



◎ 都市計画道路の廃止・変更候補路線について

都市計画道路見直しの必要性

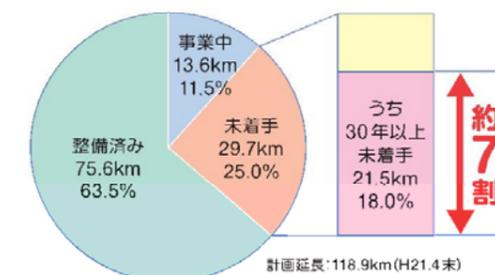
都市計画道路とは、都市の健全な発展と機能的な都市活動を確保するため、都市計画法という法律で定められた道路です。この都市計画道路により広い道路ができ、都市内外の人や車の円滑な交通処理、良好な景観形成、市街地の適切な空間形成、また、災害に強い街づくりなどを図ることができます。

今治市の都市計画道路の延長は118.9kmで、その63.5%が整備済みです。未着手路線29.7kmの約7割が、都市計画決定後30年以上経っている状況です。

このような中、人口減少等により長期的には交通量が減少するものと見込まれること、また計画決定当時とはまちづくりの方向が変化している場合があるなど、整備の必要性に変化が生じています。また、昨今の財政状況などから、より一層の効率的・効果的な事業の推進が求められています。

さらに、都市計画道路の区域内の地権者には一定の建築制限が課せられており、このことが長期にわたる土地利用の制約となっています。

以上のようなことから、全国的に都市計画道路の見直し(廃止・変更路線の選定)が行われており、今治市においても、今回の総合都市交通体系調査の一環として、未整備路線を対象に都市計画道路の見直しを行いました。



◎ 都市計画道路の廃止・変更候補路線について

都市計画道路見直しの目的

① 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います。

② 目指すべき都市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ります。

③ 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します。

都市計画道路見直しの視点

- ① 交通需要(H42)の検証 …… 将来交通量がどの程度見込まれるか評価しました。
- ② 路線の必要性の検証 …… 交通機能面から評価しました。
- ③ 道路構造の検証 …… 道路構造面で十分な計画となっているか評価しました。
- ④ 事業の実現性の検証 …… 支障物件等、施工の難易度から見て実現性があるか評価しました。
- ⑤ ネットワーク機能の検証 …… 代替する路線がないか、ネットワーク的に機能が発揮されるか評価しました。

路線の必要性(上記②)の評価指標

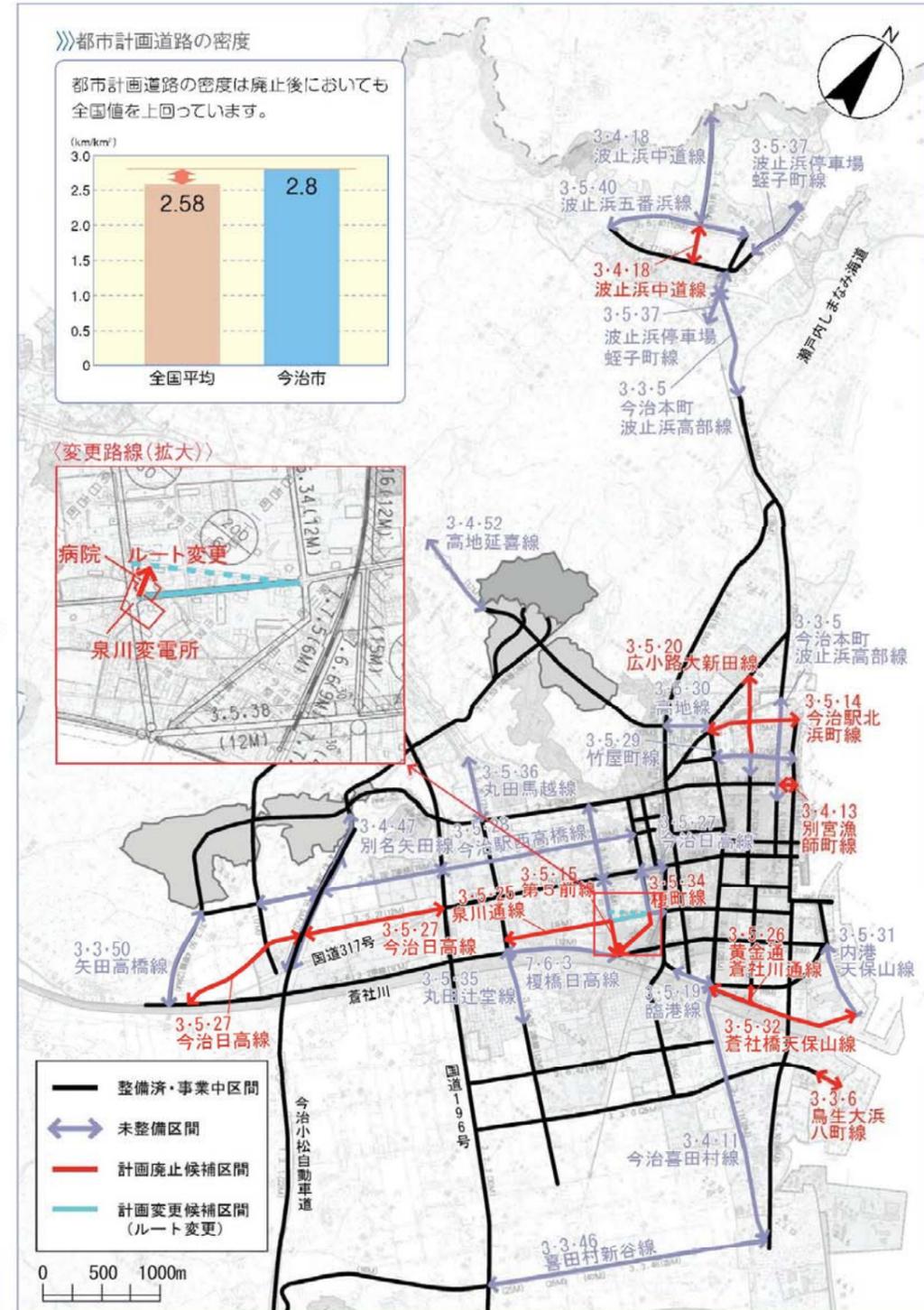
① 都市計画道路の必要性の再評価

「愛媛県都市計画道路見直しガイドライン(1120.3)」を参考に、以下の評価指標により、各路線の交通機能面での必要性を評価しました。

項目	評価指標
交通機能	① 交通混雑の緩和
ネットワーク機能	② 関連計画における位置づけ
	③ 広域ネットワークの形成
	④ 地区内のネットワークの形成
	⑤ アクセス機能
地域のまちづくり	⑥ 地域のまちづくり
	⑦ 公共交通の利用促進
	⑧ 都市環境機能
	⑨ 都市防災機能

選定結果

廃止・変更候補路線(選定案)



路線の必要性の評価指標

都市計画道路の必要性の再評価

「愛媛県都市計画道路見直しガイドライン(H20.3)」を参考に、以下の評価指標により、各路線の交通機能面での必要性を評価しました。

項目	評価指標
交通機能	①交通混雑の緩和
ネットワーク機能	②関連計画における位置づけ
	③広域ネットワークの形成
	④地区内のネットワークの形成
	⑤アクセス機能
地域のまちづくり	⑥地域のまちづくり
	⑦公共交通の利用促進
	⑧都市環境機能
	⑨都市防災機能

市民の皆さまのご意見を募集!

市民の皆さまのご意見を募集します。

- 都市計画道路の廃止・変更候補路線について、市民の皆さまのご意見をお聞かせください。
- 意見募集は、●月●日から●月●日まで行います。
- 様式は自由ですが、住所・氏名・連絡先を明記し、書面・郵便・FAX・電子メールのいずれかで、「今治市 都市整備部 都市政策課」に提出してください。

今治市 都市整備部 都市政策課(本庁第2別館7階)

住所 〒794-8511 今治市別宮町1丁目4番地1
 FAX (0898)32-5211 TEL (0898)36-1550
 電子メール tosisei@imabari-city.jp
 ホームページ <http://www.city.imabari.ehime.jp/tosisei/index.html>

住民説明会を開催します。

- 平成22年度以降に都市計画道路の廃止・変更を予定しています。
- 素案について皆さまのご意見をお伺いするため、今回、住民説明会を開催しますので、ぜひご参加ください。

説明会場	開催日	開催時間
〇〇公民館	●月●日	午後●時●分～午後●時●分
△△公民館	●月●日	

都市計画道路の 廃止・変更路線(案)を選定しました

◎ 今治市総合都市交通体系調査について

今治市においては、平成19年度から21年度の3箇年で、総合都市交通体系調査を実施しました。

平成19年度には交通実態調査を実施し、平成20・21年度には現況分析、交通課題の抽出、将来交通量予測などを行い、その結果に基づき、都市計画道路の廃止・変更候補路線を選定するとともに、総合都市交通体系の方針、将来道路網計画(案)の策定を行いました。

これらは、今治市における今後の道路整備の方向づけとなるものです。

以降において、都市計画道路の見直し結果を中心に、総合都市交通体系調査の結果を示します。

今治市総合都市交通体系調査の流れ



◎ 都市計画道路の廃止・変更候補路線について

都市計画道路見直しの必要性

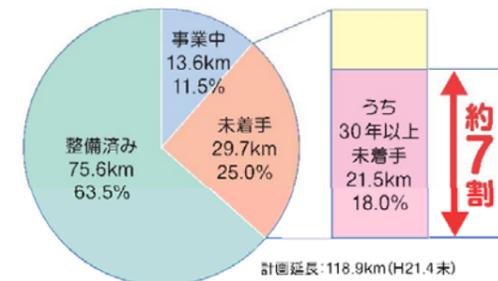
都市計画道路とは、都市の健全な発展と機能的な都市活動を確保するため、都市計画法という法律で定められた道路です。この都市計画道路により広い道路ができ、都市内外の人や車の円滑な交通処理、良好な景観形成、市街地の適切な空間形成、また、災害に強い街づくりなどを図ることができます。

今治市の都市計画道路の延長は118.9kmで、その63.5%が整備済みです。未着手路線29.7kmの約7割が、都市計画決定後30年以上経っている状況です。

このような中、人口減少等により長期的には交通量が減少するものと見込まれること、また計画決定当時とはまちづくりの方向が変化している場合があるなど、整備の必要性に変化が生じています。また、昨今の財政状況などから、より一層の効率的・効果的な事業の推進が求められています。

さらに、都市計画道路の区域内の地権者には一定の建築制限が課せられており、このことが長年にわたる土地利用の制約となっています。

以上のようなことから、全国的に都市計画道路の見直し(廃止・変更路線の選定)が行われており、今治市においても、今回の総合都市交通体系調査の一環として、未整備路線を対象に都市計画道路の見直しを行いました。



都市計画道路の必要性の再評価

「愛媛県都市計画道路見直しガイドライン(H20.3)」を参考に、以下の評価指標により、各路線の交通機能面での必要性を評価しました。

項目	評価指標
交通機能	①交通混雑の緩和
ネットワーク機能	②関連計画における位置づけ
	③広域ネットワークの形成
	④地区内のネットワークの形成
地域のまちづくり	⑤アクセス機能
	⑥地域のまちづくり
	⑦公共交通の利用促進
	⑧都市環境機能
	⑨都市防災機能

市民の皆さまのご意見を募集!

市民の皆さまのご意見を募集します。

- 都市計画道路の廃止・変更候補路線について、市民の皆さまのご意見をお聞かせください。
- 意見募集は、●月●日から●月●日まで行います。
- 様式は自由ですが、住所・氏名・連絡先を明記し、書面・郵便・FAX・電子メールのいずれかで、「今治市 都市整備部 都市政策課」に提出してください。

今治市 都市整備部 都市政策課(本庁第2別館7階)

住所 〒794-8511 今治市別宮町1丁目4番地1
 FAX (0898)32-5211 TEL (0898)36-1550
 電子メール tosisei@imabari-city.jp
 ホームページ <http://www.city.imabari.ehime.jp/tosisei/index.html>

住民説明会を開催します。

- 平成22年度以降に都市計画道路の廃止・変更を予定しています。
- 素案について皆さんのご意見をお伺いするため、今回、住民説明会を開催しますので、ぜひご参加ください。

説明会場	開催日	開催時間
○公民館	●月●日	午後●時●分～午後●時●分
△公民館	●月●日	

都市計画道路の 廃止・変更路線(案)を選定しました

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機能的な都市活動を確保するため、都市計画法という法律で定められた道路です。この都市計画道路により広い道路ができ、都

市内外の人や車の円滑な交通処理、良好な景観形成、市街地の適切な空間形成、また、災害に強い街づくりなどを図ることができます。

◎ 今治市総合都市交通体系調査について

今治市においては、平成19年度から21年度の3箇年で、幹線道路軸の形成、交通の円滑化、今治新都市の支援、適正な道路網計画を目的として、総合都市交通体系調査を実施しました。

その結果に基づき、都市計画道路の廃止・変更候補路線を選定するとともに、総合都市交通体系の方針、将来道路網計画(案)の策定を行いました。

◎ 都市計画道路の廃止・変更候補路線について

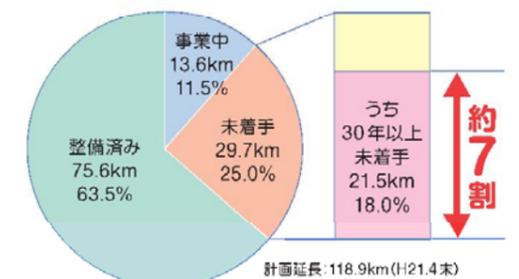
都市計画道路見直しの必要性

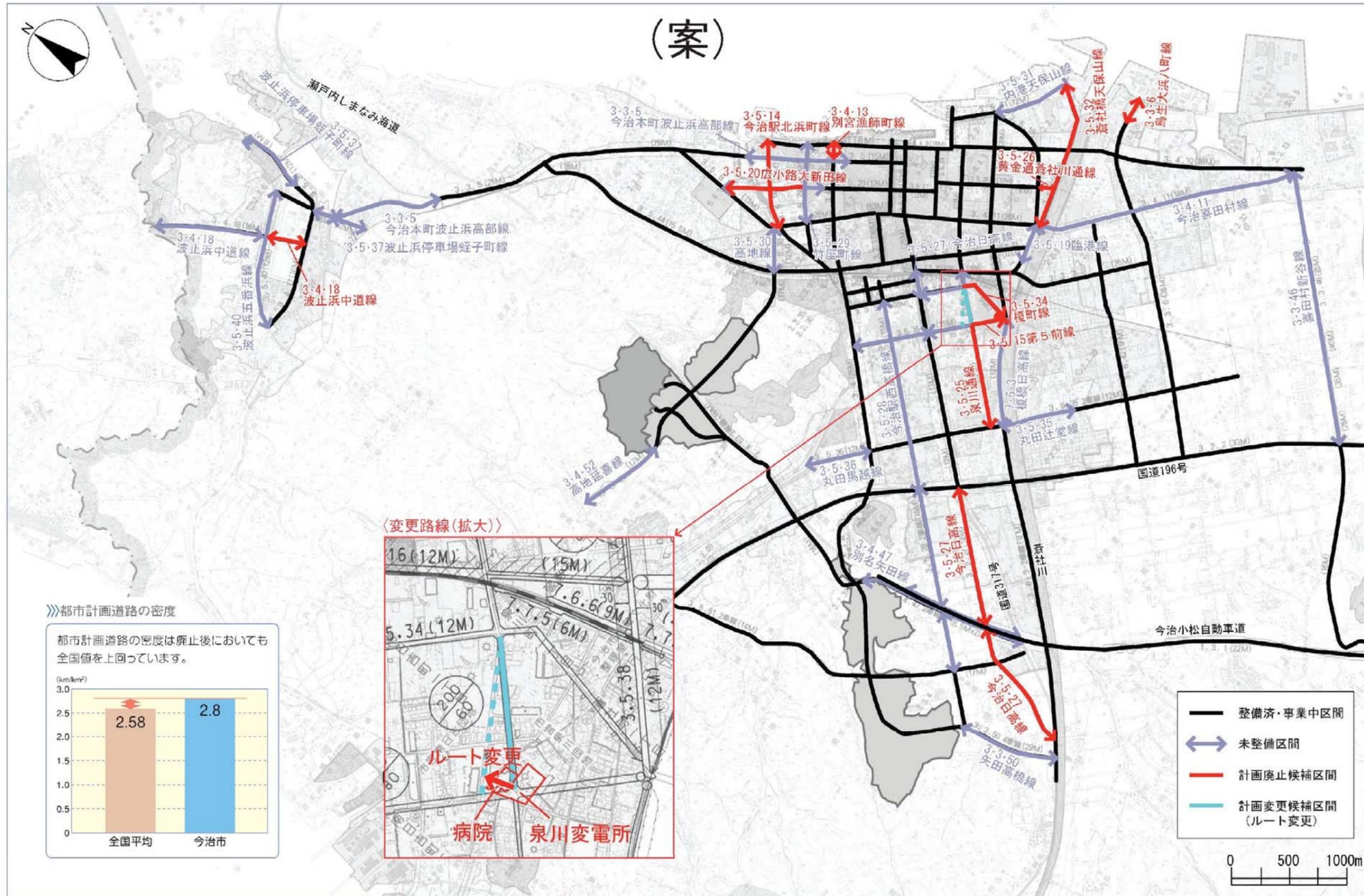
今治市の都市計画道路の延長は118.9kmで、その63.5%が整備済みです。未着手路線29.7kmの約7割が、都市計画決定後30年以上経っている状況です。

には昭和21年の都市計画決定後60年以上に渡る未整備路線もあることから、都市計画道路見直しの必要性が高まっていました。

このような中、人口減少等により長期的には交通量が減少するものと見込まれます。また、昨今の財政状況などから、より一層の効率的・効果的な事業の推進が求められています。

以上のような点から、また、今治市の場合





路線の必要性の評価指標

都市計画道路の必要性の再評価

「愛媛県都市計画道路見直しガイドライン(H20.3)」を参考に、以下の評価指標により、各路線の交通機能面での必要性を評価しました。

項目	評価指標
交通機能	①交通混雑の緩和
ネットワーク機能	②関連計画における位置づけ
	③広域ネットワークの形成
	④地区内のネットワークの形成
地域のまちづくり	⑤アクセス機能
	⑥地域のまちづくり
	⑦公共交通の利用促進
	⑧都市環境機能
	⑨都市防災機能

都市計画道路見直しの視点

- ①交通需要(H42)の検証 …… 将来交通量がどの程度見込まれるか評価しました。
- ②路線の必要性の検証 …… 交通機能面から評価しました。
- ③道路構造の検証 …… 道路構造面で十分な計画となっているか評価しました。
- ④事業の実現性の検証 …… 支障物件等、施工の難易度から見て実現性があるか評価しました。
- ⑤ネットワーク機能の検証 …… 代替する路線がないか、道路網的に機能が発揮されるか評価しました。

市民の皆さまのご意見を募集!

市民の皆さまのご意見を募集します。

- 都市計画道路の廃止・変更候補路線について、市民の皆さまのご意見をお聞かせください。
- 意見募集は、●月●日から●月●日まで行います。
- 様式は自由ですが、住所・氏名・連絡先を明記し、書面・郵便・FAX・電子メールのいずれかで、「今治市 都市整備部 都市政策課」に提出してください。

いずれかの方法で

書面・郵便 〒794-8511 今治市別宮町1丁目4番地1

FAX (0898) 32-5211

電子メール toseitei@imabari-city.jp

今治市 都市整備部 都市政策課(本庁第2別館7階)まで

TEL (0898)36-1550 ホームページ http://www.city.imabari.ehime.jp/tosisei/index.html

D案

今治の道の計画を見直します。

～都市計画道路の廃止・変更路線(案)の選定～

都市計画道路見直しの目的

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います。「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ります。

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機能的な都市活動を確保するため、都市計画法という法律で定められた道路です。この都市計画道路により広い道路ができ、都

市内外の人や車の円滑な交通処理、良好な景観形成、市街地の適切な空間形成、また、災害に強い街づくりなどを構築することができます。

◎ 都市計画道路の廃止・変更候補路線について

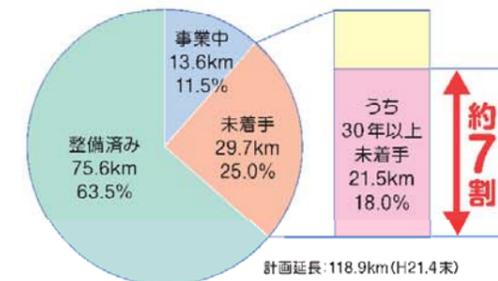
都市計画道路見直しの必要性

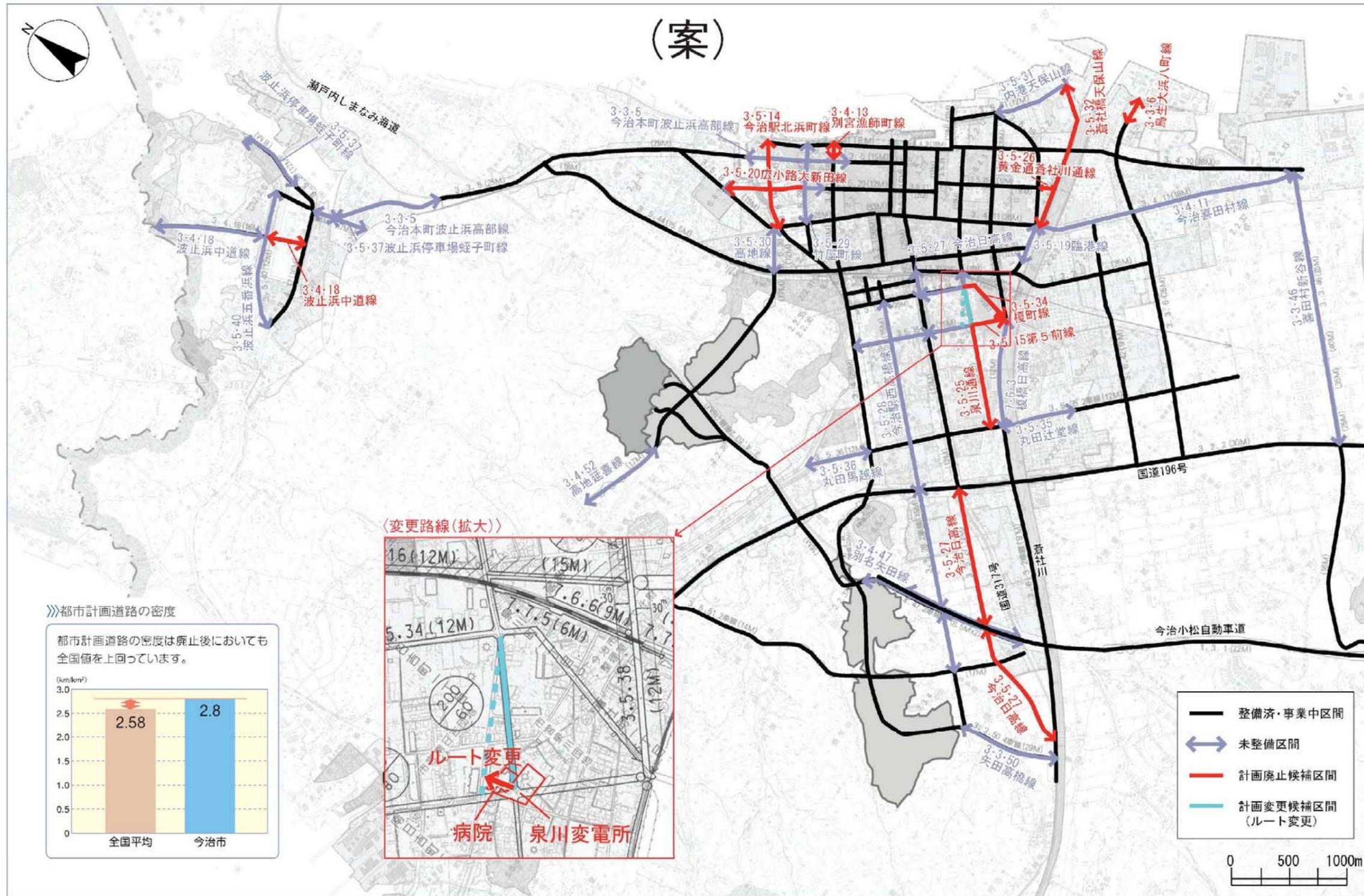
今治市の都市計画道路の延長は118.9kmで、その63.5%が整備済みです。未着手路線29.7kmの約7割が、都市計画決定後30年以上経っている状況です。

このような中、人口減少等により長期的には交通量が減少するものと見込まれます。また、昨今の財政状況などから、より一層の効率的・効果的な事業の推進が求められています。

以上のような点から、また、今治市の場合

には昭和21年の都市計画決定後60年以上に渡る未整備路線もあることから、都市計画道路見直しの必要性が高まっていました。





7. 今後の検討課題

今後の検討課題としては、以下の点が挙げられる。

① 整備プログラムの検討

本調査では、都市計画道路の廃止・変更候補路線を選定するとともに、将来の道路網計画（案）の立案を行っている。

今後これらの路線の整備に当たっては、重要度の高い路線・区間から優先的に整備を行い、効果的で効率的な将来道路ネットワークの形成を図っていく必要がある。このためには、道路網計画（案）を構成する路線を対象に、整備プログラムの検討を行う必要がある。

② 新規提案路線の事業推進

本調査では、上述の道路網計画（案）の立案に加えて、新規提案路線の提案を行った。

今後は、これら新規提案路線の必要性・効果に関する検討、ルート・構造等に関する詳細な検討など、都市計画決定に向けた取組みを進め、道路網計画（案）に位置づけていく必要がある。

③ 公共交通体系に関する具体化

本調査では、総合都市交通体系の検討において、幹線道路、公共交通を対象とした交通体系の基本方針の策定を行っている。しかしながら、具体的に検討・提案しているのは、幹線道路網のみである。今治市の道路交通の円滑化のためには、道路整備のみならず、公共交通の利用促進の観点も重要となる。また、高齢者のモビリティの確保、中心市街地の活性化、地球環境の負荷軽減等の課題に対応していくためにも、公共交通の活性化は必要不可欠といえる。今後は、公共交通の活性化、利用促進に向けた具体的な検討、計画提案を行っていく必要がある。

④ 自転車ネットワークの検討

本調査では、自転車ネットワーク（案）について提案している。しかし、自転車ネットワークは、高校へのヒヤリング調査結果等から設定している。今後は、より広く住民から意見を聴取し、検討していくことが必要である。

また、今治市には世界有数の自転車道である「しまなみ海道」があり、これとのネットワークの連携を図るとともに、将来的に市内中心部にレンタサイクルステーションができた場合にもネットワークとして組み込んでいくことが必要である。

なお、本格実施にあたっては、国の補助事業などを活用し社会実験を行い、今治市に適した自転車構造（自転車道、自転車レーン、自転車歩行者道の分離など）について検討していくことが必要である。

⑤ 都市計画道路の見直しの推進

本調査では、都市計画道路の廃止候補区間を選定し、広報用資料まで作成した。今後は、①議会説明（平成22年6月）、②都市計画審議会、③パブリックコメント（平成22年夏頃）、④住民説明会（平成22年秋頃）、⑤都市計画変更手続きという手順で、都市計画道路の見直しの推進を図っていくことが必要である。

□参考 1 : ケース別将来交通量

1.1 平成 42 年整備路線道路網の将来交通量

(1) 検討内容

見直しの結果、存続候補路線となった路線の中には、必要性はあるものの将来交通量推計を行った平成 42 年までに整備が困難な路線が含まれる。ここでは、平成 42 年までに整備が想定される路線を考慮した将来道路網に基づき、将来交通量の推計を行った。

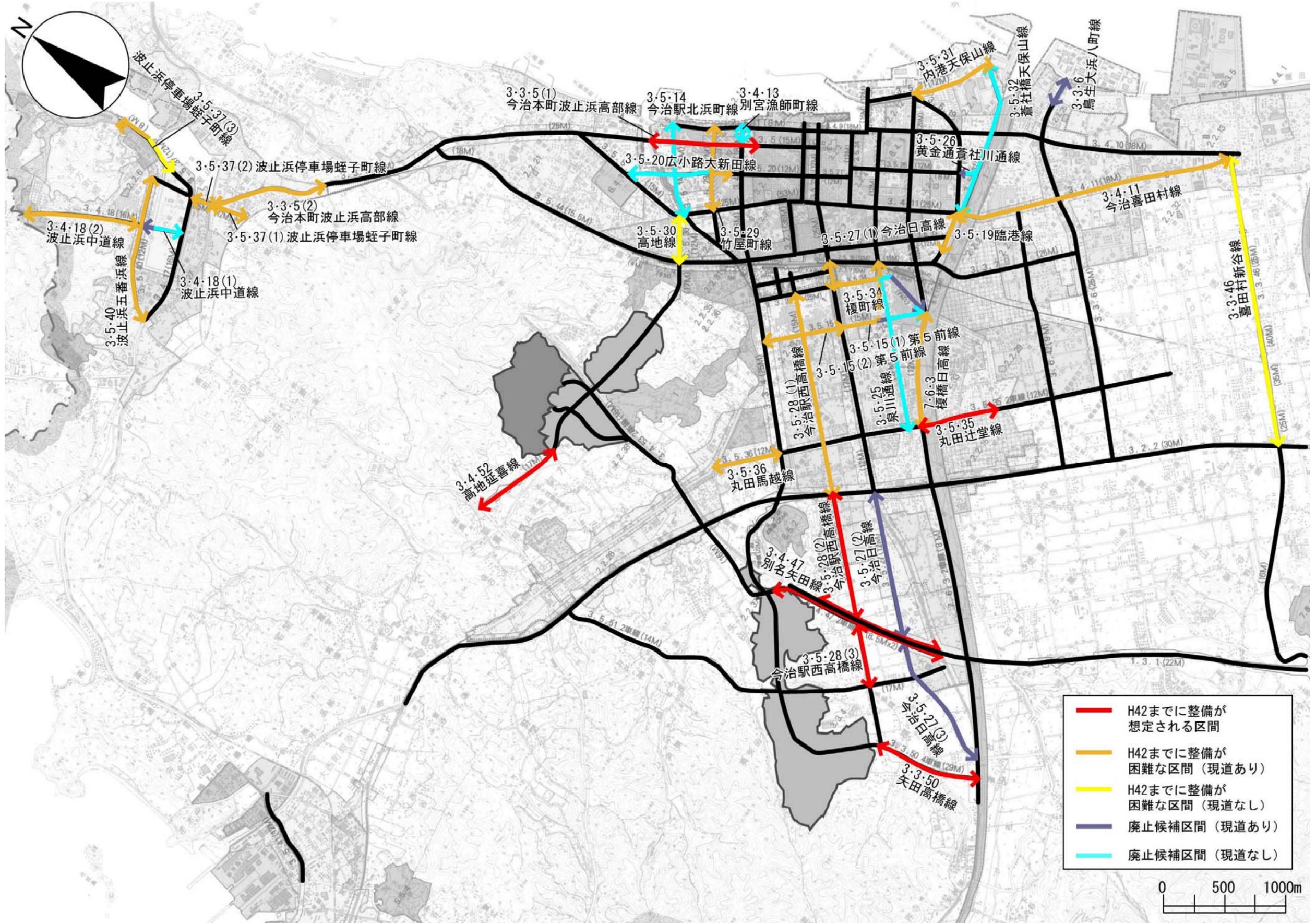
存続候補路線のうち、平成 42 年までに整備が想定される路線を下表及び次頁に示す。

表 1.1.1 平成 42 年までに整備が想定される路線

No.	街路番号				街路名称
	区分	規模	番号		
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
3	3	3	6		鳥生大浜八町線
4	3	3	46		喜田村新谷線
5	3	3	50		矢田高橋線
6	3	4	11		今治喜田村線
7	3	4	13		別宮漁師町線
8	3	4	18	(1)	波止浜中道線
9	3	4	18	(2)	波止浜中道線
10	3	4	47		別名矢田線
11	3	4	52		高地延喜線
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
16	3	5	20		広小路大新田線
17	3	5	25		泉川通線
18	3	5	26		黄金通蒼社川通線
19	3	5	27	(1)	今治日高線
20	3	5	27	(2)	今治日高線
21	3	5	27	(3)	今治日高線
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
28	3	5	32		蒼社橋天保山線
29	3	5	34		榎町線
30	3	5	35		丸田辻堂線
31	3	5	36		丸田馬越線
32	3	5	37	(1)	波止浜停車場蛭子町線
33	3	5	37	(2)	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
35	3	5	40		波止浜五番浜線
36	7	6	3		榎橋日高線

 平成 42 年までに整備が想定される路線 (約 6.1km)

 廃止候補路線 (約 7.4km)



※細街路は現道なしとみなしている

図 1.1.1 平成 42 年までに整備が想定される区間

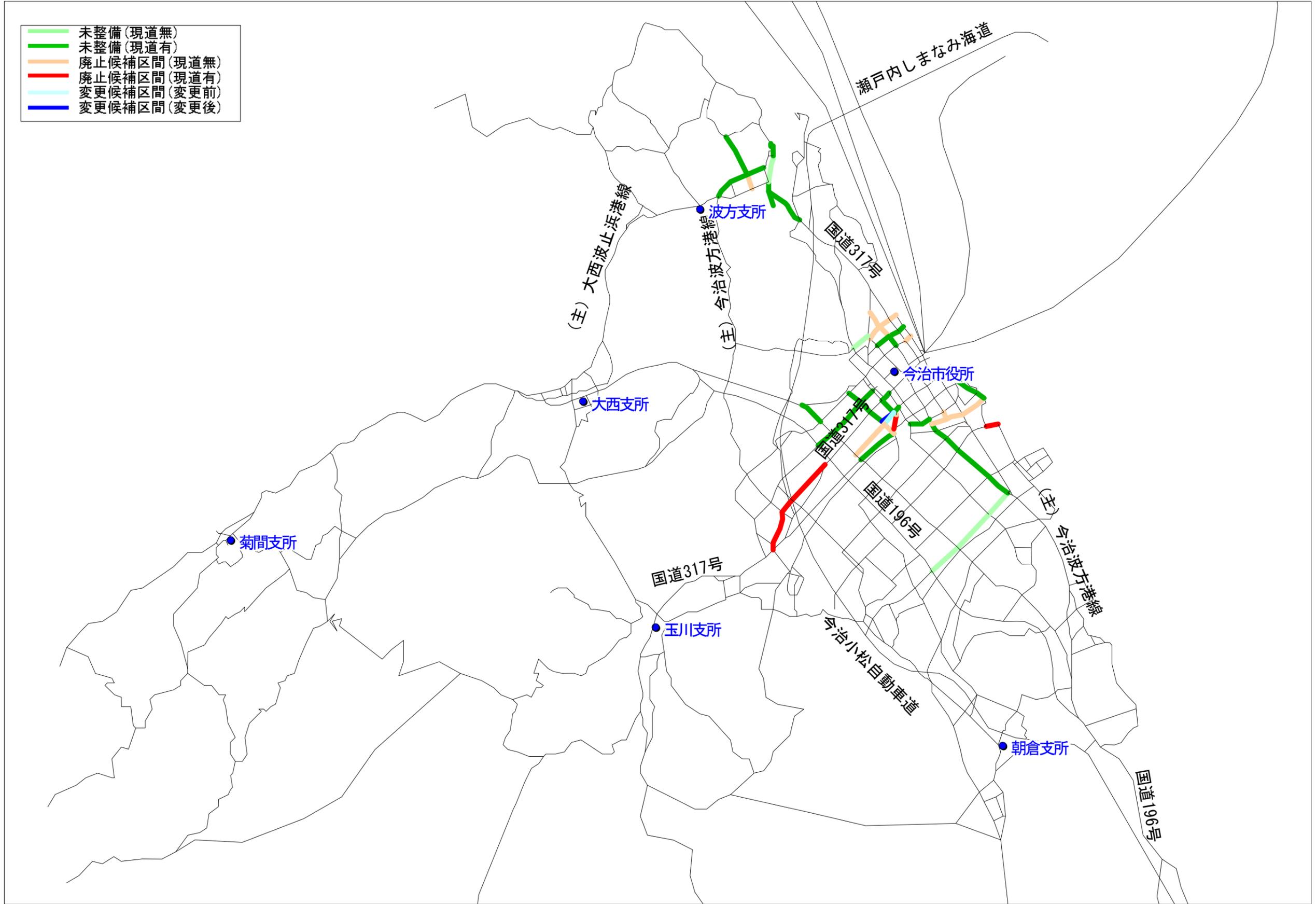


図 1.1.2 将来道路ネットワークにおける削除リンク

(2) 将来交通量

前頁に示した将来道路網に基づく、将来交通量の推計結果を次頁以降に示す。

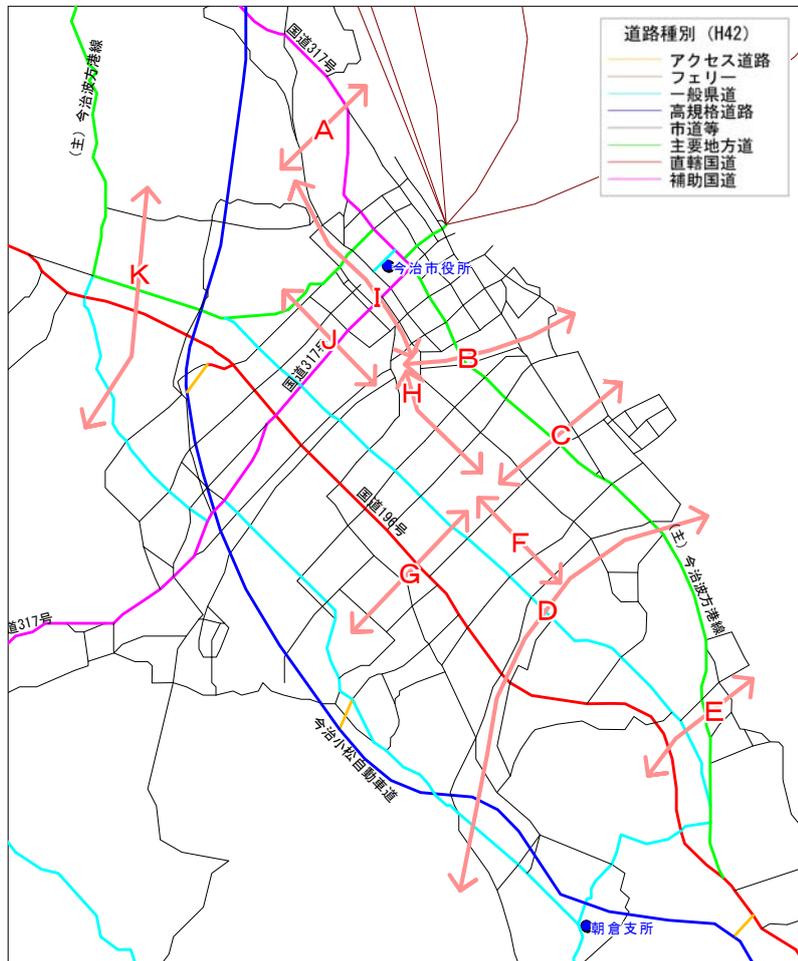
- ・ F、J 断面において断面需給比の上昇幅が大きいものの、それぞれ 0.35、0.53 程度であり、他の断面でも需給比は低い。
- ・ 道路網計画（案）（存続候補路線を H42 までにすべて整備した場合の道路網、章末参照）と比較すると、国道 317 号において混雑度が 1.0 を上回る区間が増加しているが、広範囲な混雑は発生していない。

以上のように、平成 42 年までに整備が困難な路線については、交通機能面での必要性は高いものの、これらが整備されない将来道路網においても、需給バランス面での大きな問題は発生しないものと考えられる。

表 1.1.2 断面需給比（平成 42 年までに整備が想定される将来道路網）

断面	断面の意図	H42までに整備が想定される道路網				(参考)将来道路網計画(案)			
		交通量 (A) 百台/日	交通容量 (B) 百台/日	需給差 (A-B) 百台/日	需給比 (A/B)	交通量 (A) 百台/日	交通容量 (B) 百台/日	需給差 (A-B) 百台/日	需給比 (A/B)
A	北側から都心部への 流出入断面	204	510	-306	0.40	212	510	-298	0.42
B	蒼社川以南から都 心部への流出入断 面	319	900	-581	0.35	335	900	-565	0.37
C	市南部を横断する 断面	198	600	-402	0.33	223	600	-377	0.37
D	頓田川を横断し市 街地への流出入断 面	489	1,979	-1,490	0.25	489	1,979	-1,490	0.25
E	市南部から市街地 部への流出入断面	222	893	-671	0.25	221	893	-671	0.25
F	予讃線を横断し東 西を結ぶ断面(1)	113	323	-209	0.35	122	773	-650	0.16
G	市街地部を西側に 迂回する断面	340	645	-305	0.53	314	645	-331	0.49
H	予讃線を横断し東 西を結ぶ断面(2)	156	510	-354	0.31	139	510	-371	0.27
I	予讃線を横断し東 西を結ぶ断面(3)	530	1,103	-572	0.48	521	1,223	-702	0.43
J	都心部へ西側から の流出入断面	422	803	-381	0.53	427	1,050	-623	0.41
K	北西側から市街地 への流出入断面	333	1,050	-717	0.32	320	1,050	-730	0.30

(設定断面位置図)



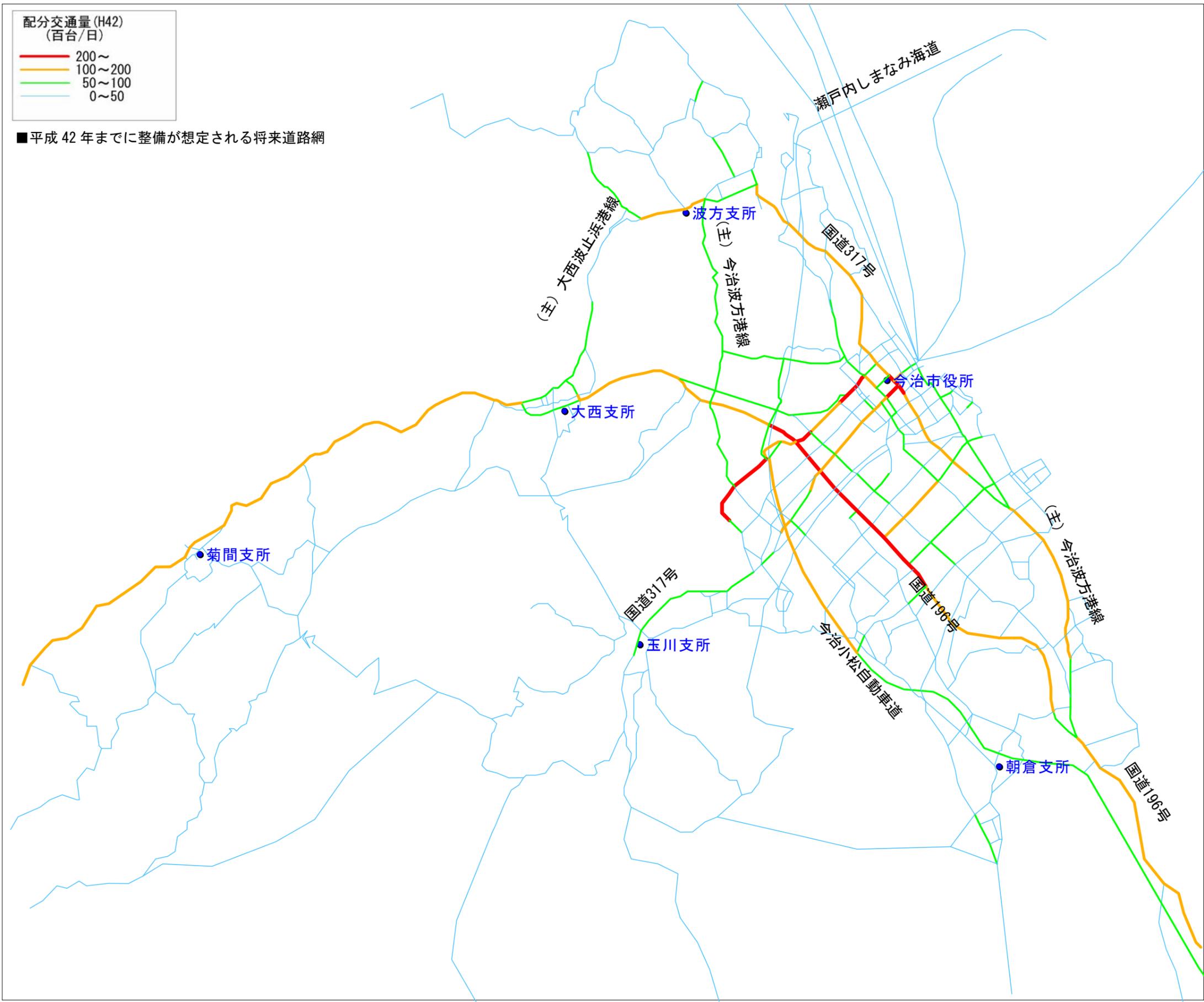


図 1.1.3 今治都市圏交通量 H42 趨勢型
 <都市計画道路廃止後 (H42 時点の道路)> 4-81

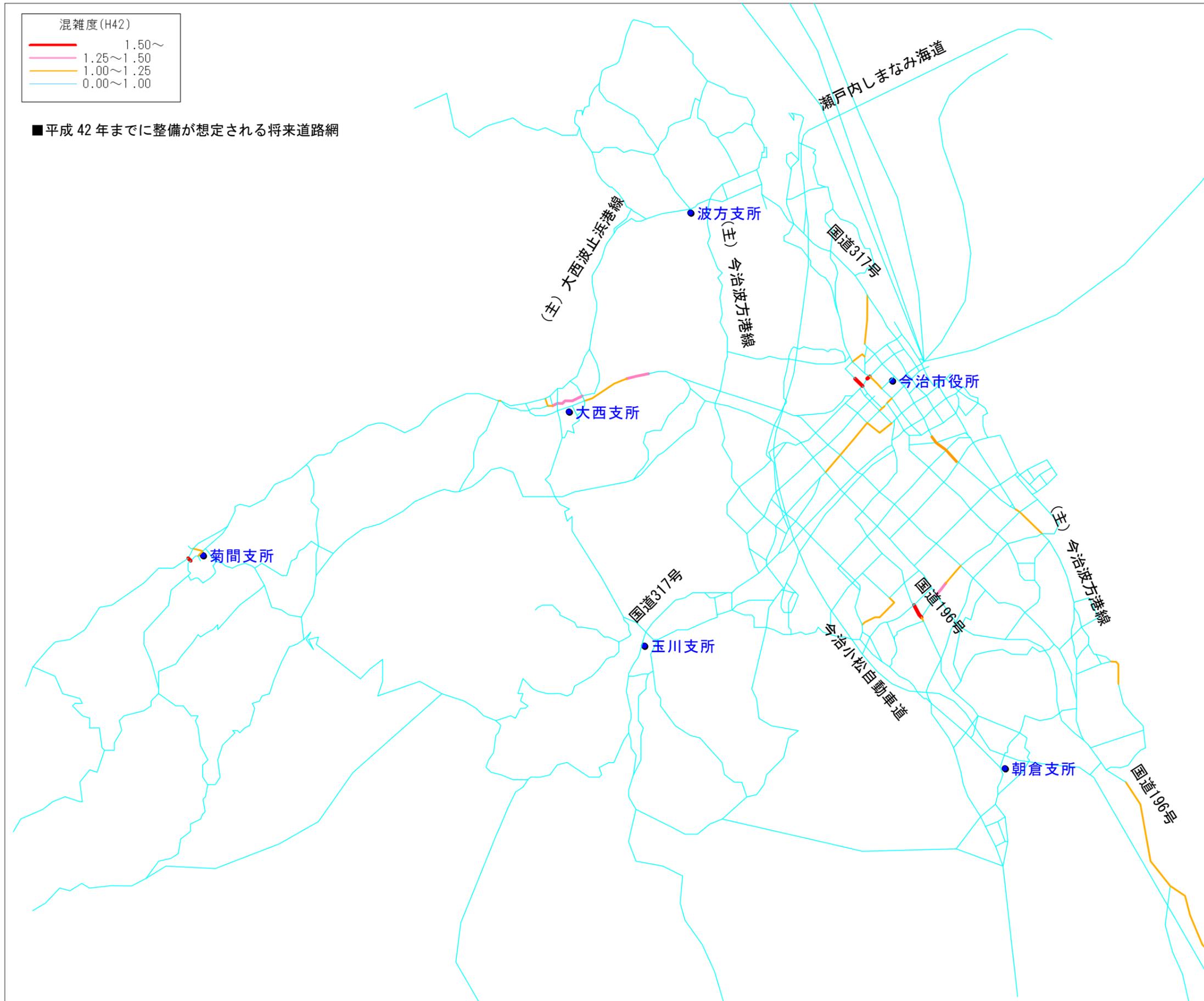


図 1.1.4 今治都市圏混雑度 H42 趨勢型
 <都市計画道路廃止後 (H42 時点の道路)>

1.2 中心部集約型都市構造に対応した将来交通量

(1) 検討の目的

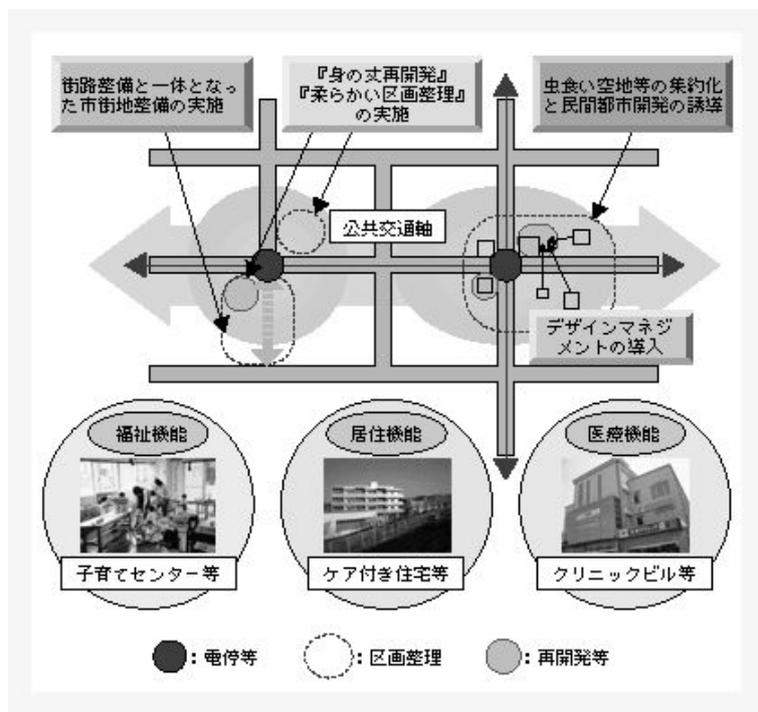
都市計画道路の見直しのベースとした将来交通量は、現状の今治市の都市構造が今後も維持される「すう勢型」の将来都市構造を前提としている。

しかしながら、昨今の都市整備の動向を見ると、人口減少、高齢化の進展、地球環境改善への社会的要請、財政面での制約等、都市を取り巻く社会経済情勢が変化している現状を背景に、都市の無秩序な拡散を抑制し、都市機能の集積を促進する集約型のコンパクトな都市整備が全国的に志向されている。

都市がコンパクトになれば、都心居住を進めることにより職場と自宅が近くなり（職住近接）、通勤による渋滞を緩和することができるとともに、高齢者などの自家用車を利用しにくい人々が歩いて商店街や公共施設を利用することが可能となる。また、近郊の緑地や農地の保全にもつながる。さらに、都市の中心部にさまざまな機能を集積することによって、相乗的な経済交流活動が活発となり、中心市街地の活性化にも期待できる。

今治市においても、中心部居住の促進を図る施策を実施・検討しているところである。

このような点からここでは、今治市の将来都市圏構造として「中心部集約型」の都市構造を想定し、将来交通量の推計を行った。



資料：国土交通白書 2009

図 1.2.1 集約型都市構造のイメージ

(2) 検討の前提

前提とした中心部集約型将来都市構造の条件は以下のとおりであり、今治市全体の人口が減少すると予測される中、中心市街地では人口が維持されるものとした。

※) 従業人口については、すう勢型、中心部集約型ともすべてのCゾーンで同じ減少率を設定している（現況比 0.89）。

ただし、今治新都市に対応するゾーンについては、計画従業人口を上乗せしている。

表 1.2.1 中心部集約型将来都市構造の設定条件（夜間人口）

	中心市街地	中心市街地以外
すう勢型	すべてのCゾーンで同じ減少率を設定（現況比 0.78） ※ただし、今治新都市に対応するゾーンについては、計画人口を上乗せ	
中心部集約型	すべてのCゾーンを現況人口で固定（現況比 1.00）	すべてのCゾーンで同じ減少率を設定（現況比 0.77） ※ただし、今治新都市に対応するゾーンについては、計画人口を上乗せ

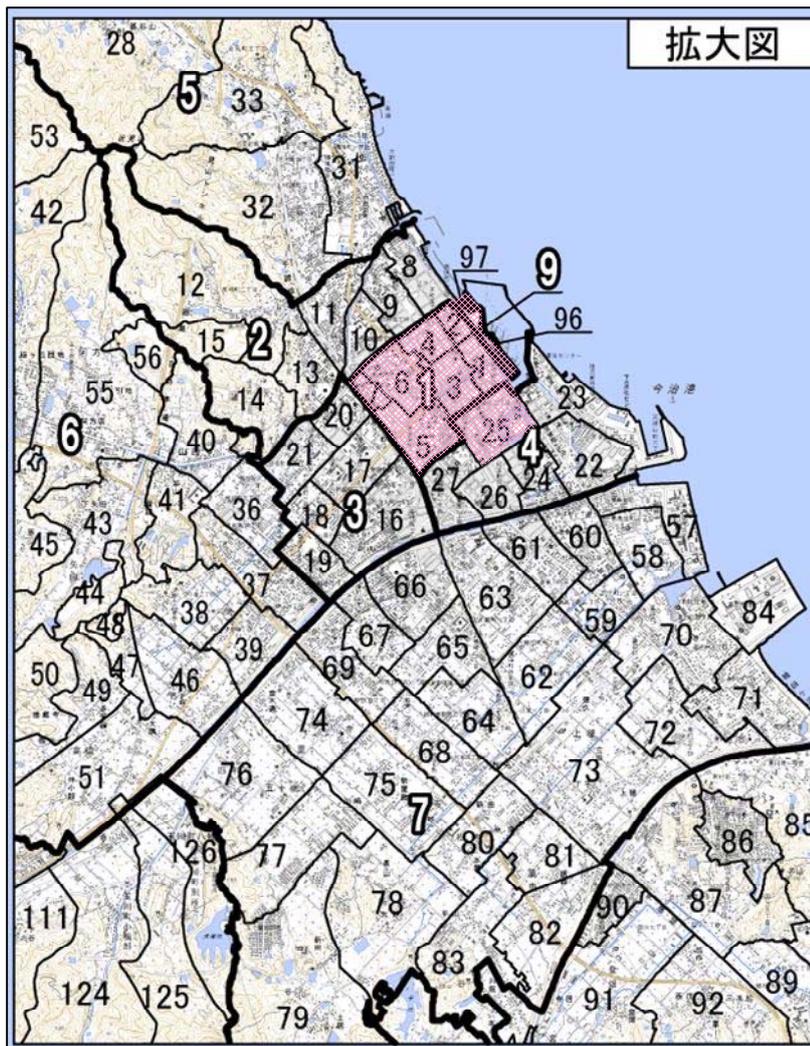


図 1.2.2 中心部集約型都市構造において夜間人口を集約させる中心市街地ゾーン

(3) 将来交通量

中心部集約型将来都市構造に対応した将来交通量の推計結果を次頁以降に示す。

- ・断面需給比を見ると、各断面とも0.5未満と低い。
- ・すう勢型からの交通量の変化をみると、中心部で増加、周辺部で減少している。ただし、増加量はほとんどの区間で5百台/日未満と少ない。
- ・交通量が増加する中心部においても、連続する混雑区間は見られない。

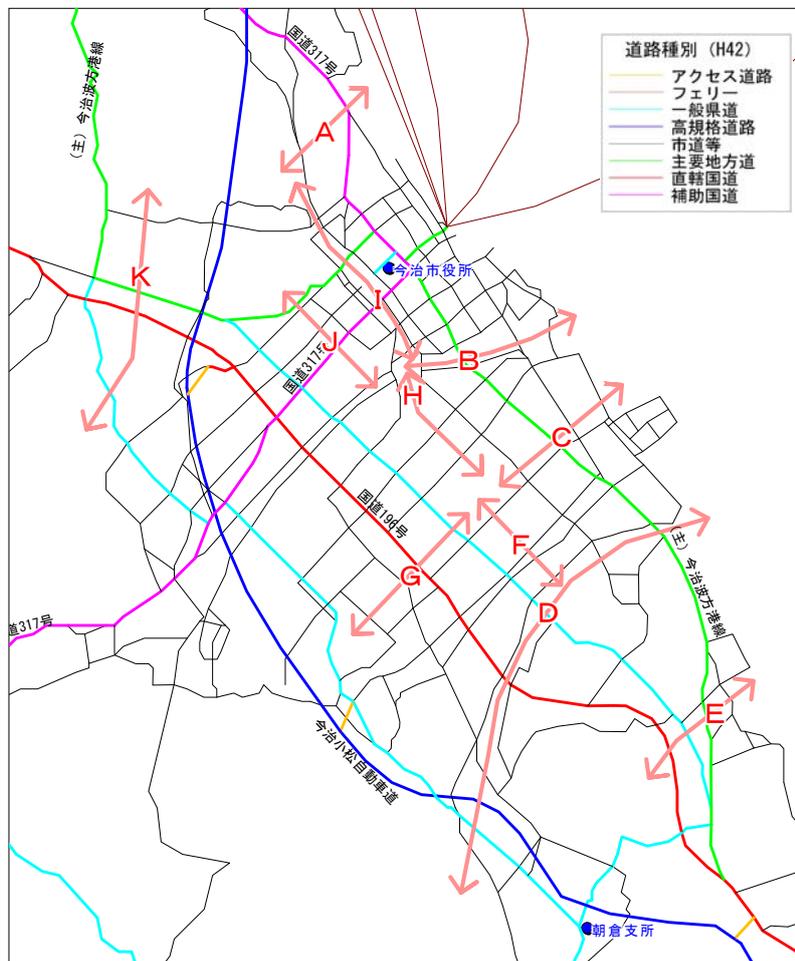
以上のことから、今治市において今後、まちなか居住を促進するなど中心部集約型の都市構造への転換を図る施策を進めたとしても、交通量的には問題がないものと考えられる。

表 1.2.2 断面需給比（中心部集約型都市構造）

断面	断面の意図	集約型				(参考)すう勢型			
		交通量 (A) 百台/日	交通容量 (B) 百台/日	需給差 (A-B) 百台/日	需給比 (A/B)	交通量 (A) 百台/日	交通容量 (B) 百台/日	需給差 (A-B) 百台/日	需給比 (A/B)
A	北側から都心部への 流入断面	210	510	-300	0.41	212	510	-298	0.42
B	蒼社川以南から都 心部への流入断面	343	900	-557	0.38	335	900	-565	0.37
C	市南部を横断する 断面	225	600	-375	0.38	223	600	-377	0.37
D	頓田川を横断し市 街地への流入断面	490	1,979	-1,488	0.25	489	1,979	-1,490	0.25
E	市南部から市街地 部への流入断面	221	893	-671	0.25	221	893	-671	0.25
F	予讃線を横断し東 西を結ぶ断面(1)	120	773	-652	0.16	122	773	-650	0.16
G	市街地部を西側に 迂回する断面	312	645	-334	0.48	314	645	-331	0.49
H	予讃線を横断し東 西を結ぶ断面(2)	140	510	-370	0.27	139	510	-371	0.27
I	予讃線を横断し東 西を結ぶ断面(3)	526	1,223	-697	0.43	521	1,223	-702	0.43
J	都心部へ西側から の流入断面	427	1,050	-623	0.41	427	1,050	-623	0.41
K	北西側から市街地 への流入断面	318	1,050	-732	0.30	320	1,050	-730	0.30

※道路網は将来道路網計画(案)

(設定断面位置図)



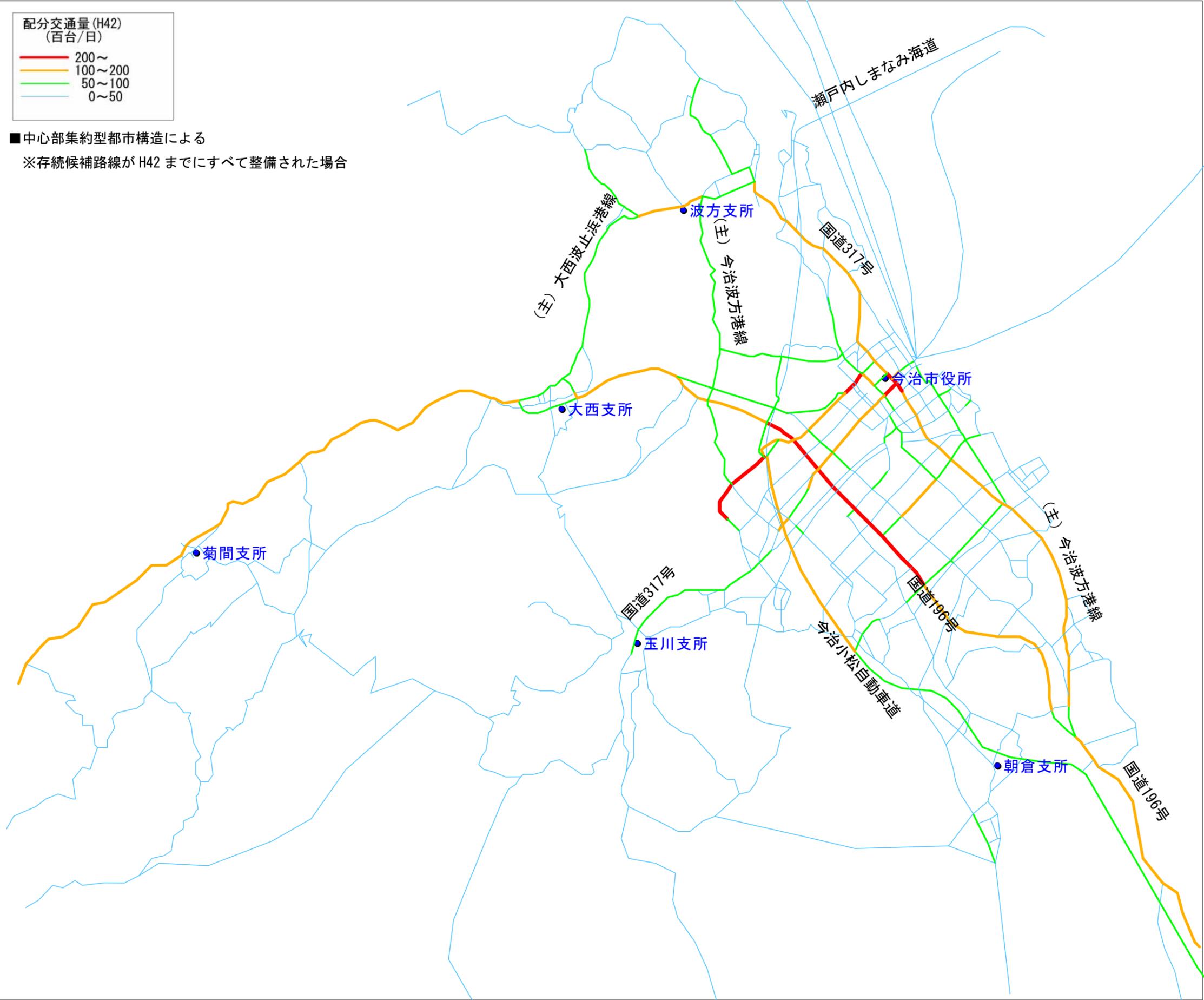


図 1.2.2 今治都市圏交通量 H42 集約型
 < 都市計画道路廃止後 (H42 時点+H42 以降の道路) > 4-87

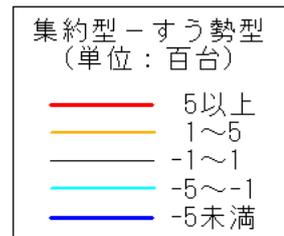


図 1.2.2 交通量の差 (中心部集約型都市構造－すう勢型都市構造)

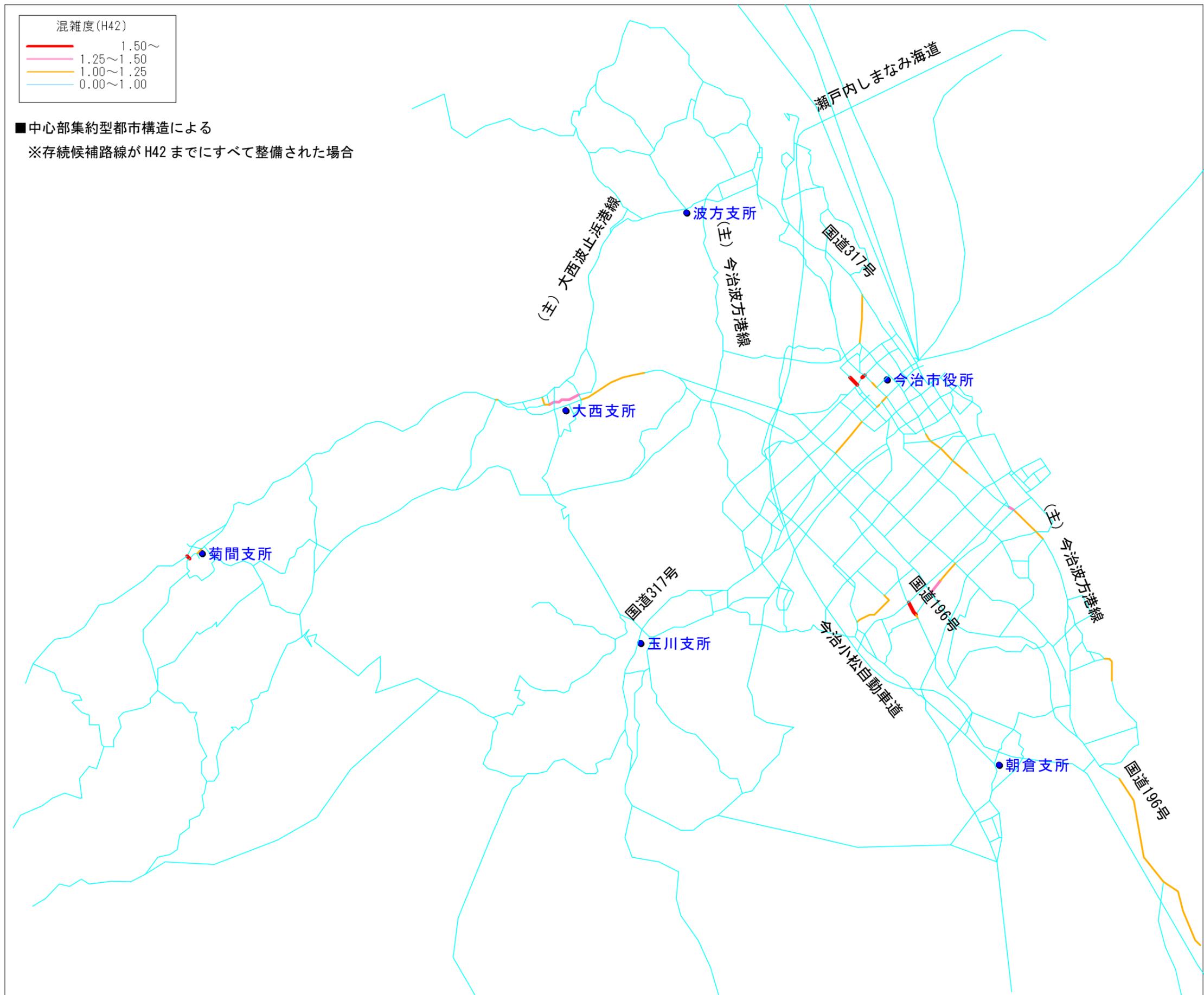
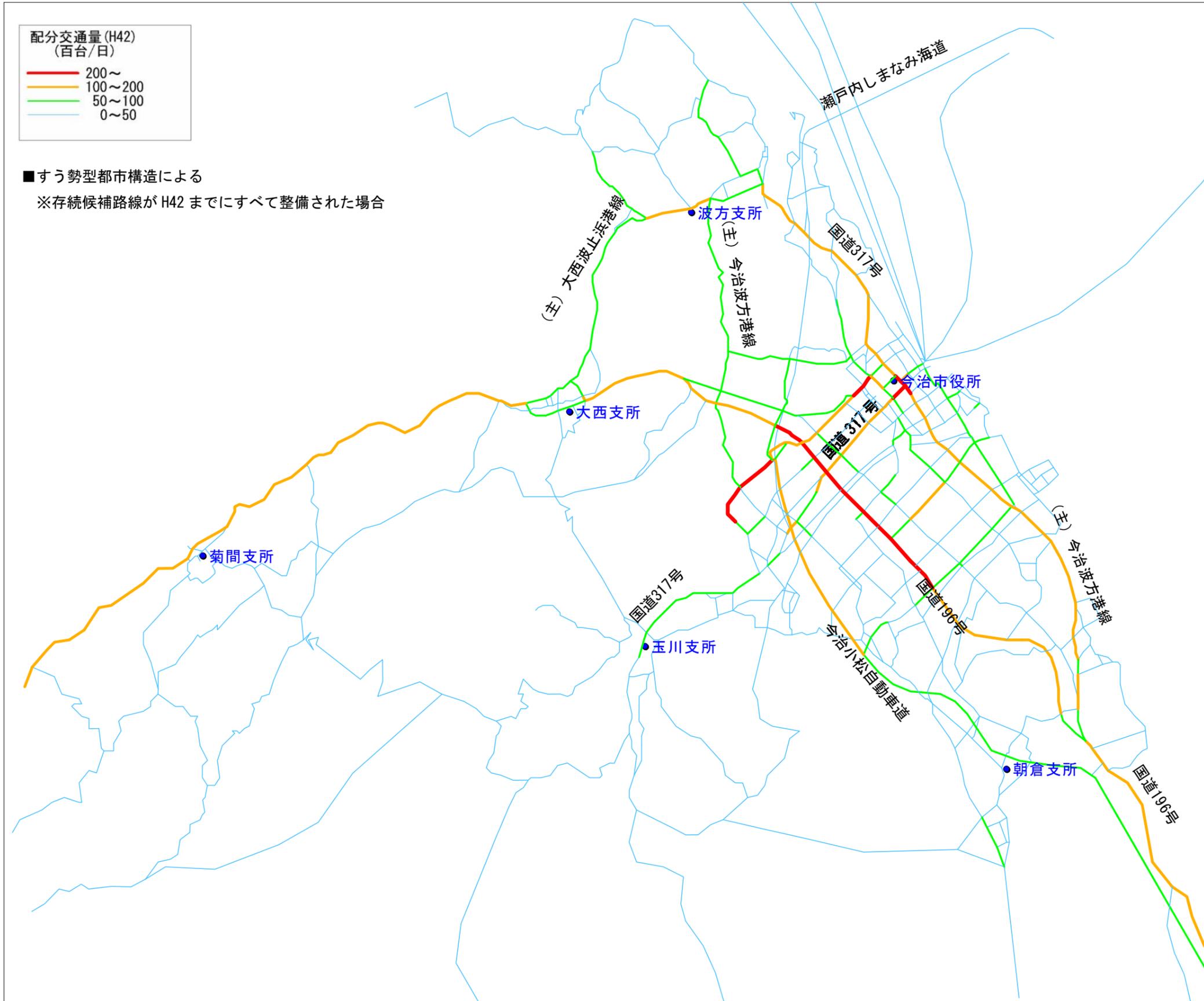
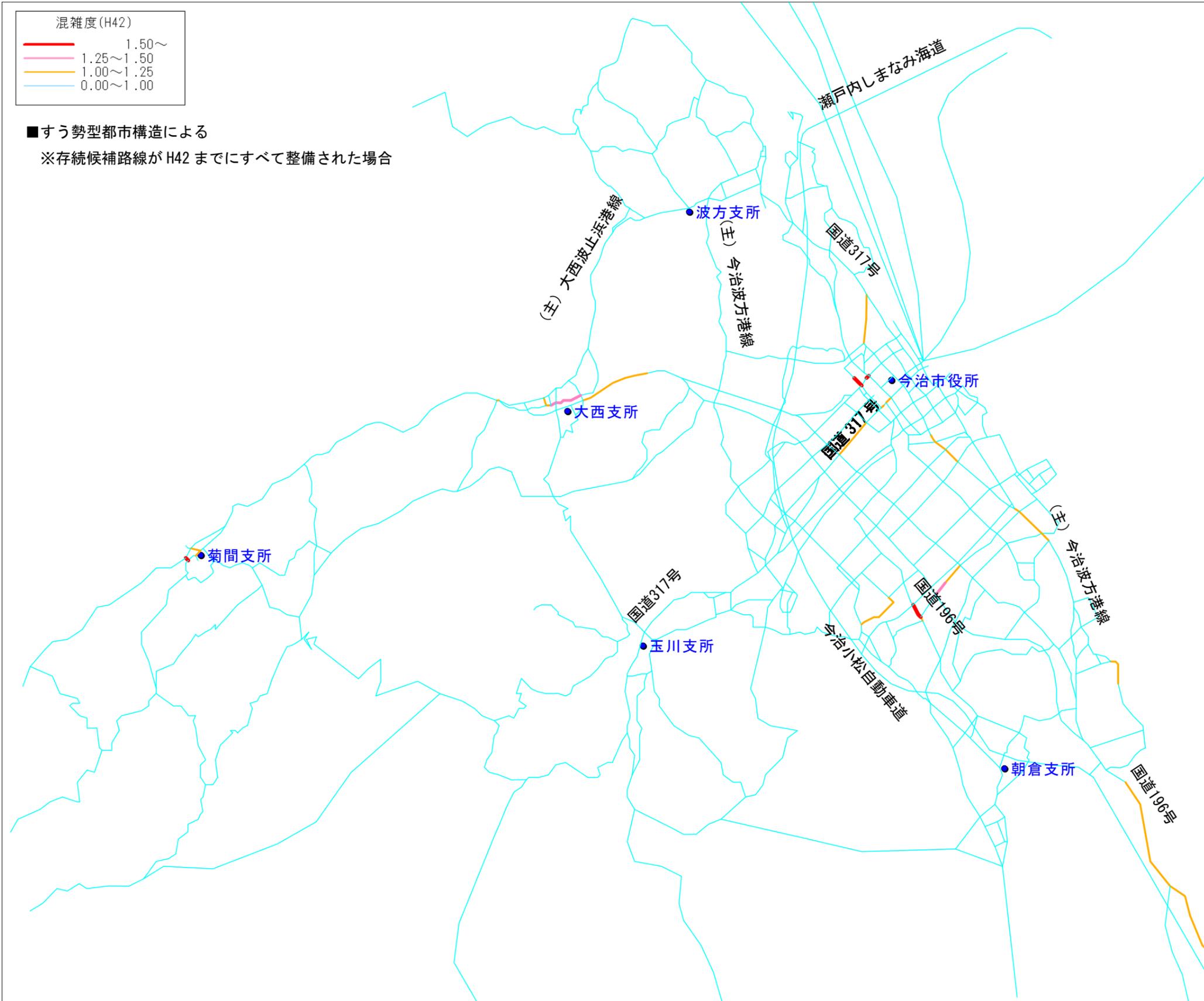


図 1.2.3 今治都市圏混雑度 H42 集約型
<都市計画道路廃止後 (H42 時点+H42 以降の道路)>



参考図 今治都市圏交通量 H42 趨勢型
 < 都市計画道路廃止後 (H42 時点+H42 以降の道路) >



参考図 今治都市圏混雑度 H42 趨勢型
 <都市計画道路廃止後 (H42 時点+H42 以降の道路)>

(4) 走行台キロの比較

中心部集約型将来都市構造に対応した将来交通量による走行台キロをすう勢型と比較する。その結果は以下のとおりである。

- ・総走行台キロは0.2%の減少である。
- ・走行台キロをOD別に比較すると、集約を図ったゾーン（1区・9区・4区の一部）関連のODの走行台キロは増加しており、集約以外のゾーン同士のODは減少している。特に5区-5区、6区-14区では5%の減少が見られる。
- ・走行台キロの差（集約型-すう勢型）を区間別にみると（次頁参照）、中心部付近では集約型が多く、郊外部から中心部にかけてすう勢型が多くなっている。

表 1.2.3 総走行台キロの比較

都市構造	走行台キロ (台・km)
①中心部集約型	1,709,964
②すう勢型	1,712,998
差 (①-②)	-3,034
変化量 {(①-②)/②}	-0.2%

表 1.2.4 OD別の走行台キロの差および変化率

走行台キロの差(集約型-すう勢型) (単位:台キロ)

	1区	2区	3区	4区	5区	6区	7区	8区	9区	10区	11区	12区	13区	14区	陸地部外	総計
1区	321	-98	308	463	651	1,614	2,105	807	19	330	262	287	392	302	5,204	12,969
2区		-36	-118	-19	-176	-542	-630	531	6	-77	-58	-182	-52	19	-185	-1,617
3区			-50	30	-139	-586	-516	-167	-1	-23	-41	-204	-65	-36	-382	-1,990
4区				16	105	77	234	-168	4	94	57	-35	73	99	744	1,775
5区					-425	-369	-1,004	718	26	-15	-66	-580	-254	-29	-255	-1,811
6区						-121	-469	-376	26	-170	-80	-840	-165	-895	-321	-3,216
7区							-700	-369	38	-227	-492	-716	-485	-94	-1,144	-4,469
8区								249	2	-68	-40	-194	-52	-54	5	825
9区									0	0	0	45	0	1	228	395
10区										-37	-5	-88	-35	0	30	-293
11区											-130	-36	-42	-7	-82	-759
12区												-376	-159	-134	-742	-3,955
13区													-117	-156	-574	-1,692
14区														-37	-1,149	-2,171
陸地部外															4	1,380
総計																-3,034

走行台キロの変化率{(集約型-すう勢型)/すう勢型}

	1区	2区	3区	4区	5区	6区	7区	8区	9区	10区	11区	12区	13区	14区	陸地部外	総計
1区	19%	-3%	7%	8%	6%	5%	7%	5%	6%	5%	3%	3%	5%	5%	7%	6%
2区		-4%	-4%	-1%	-3%	-4%	-4%	7%	5%	-2%	-2%	-3%	-2%	1%	-1%	-2%
3区			-3%	1%	-2%	-3%	-3%	-2%	-1%	-1%	-1%	-4%	-1%	-1%	-2%	-2%
4区				1%	1%	0%	1%	-1%	1%	2%	2%	-1%	1%	2%	2%	1%
5区					-5%	-1%	-3%	6%	4%	-1%	-1%	-2%	-2%	-1%	-1%	-1%
6区						-1%	-1%	-1%	2%	-1%	-1%	-2%	-1%	-5%	-1%	-1%
7区							-2%	-1%	2%	-1%	-4%	-3%	-2%	-1%	-1%	-1%
8区								3%	0%	-1%	-1%	-2%	-1%	-1%	0%	0%
9区									0%	0%	-	4%	0%	0%	2%	2%
10区										-2%	-0%	-3%	-1%	-	0%	-0%
11区											-3%	-2%	-1%	-1%	-0%	-1%
12区												-3%	-1%	-4%	-2%	-2%
13区													-2%	-2%	-2%	-1%
14区														-1%	-4%	-2%
陸地部外															0%	0%
総計																-0.2%

※往復計

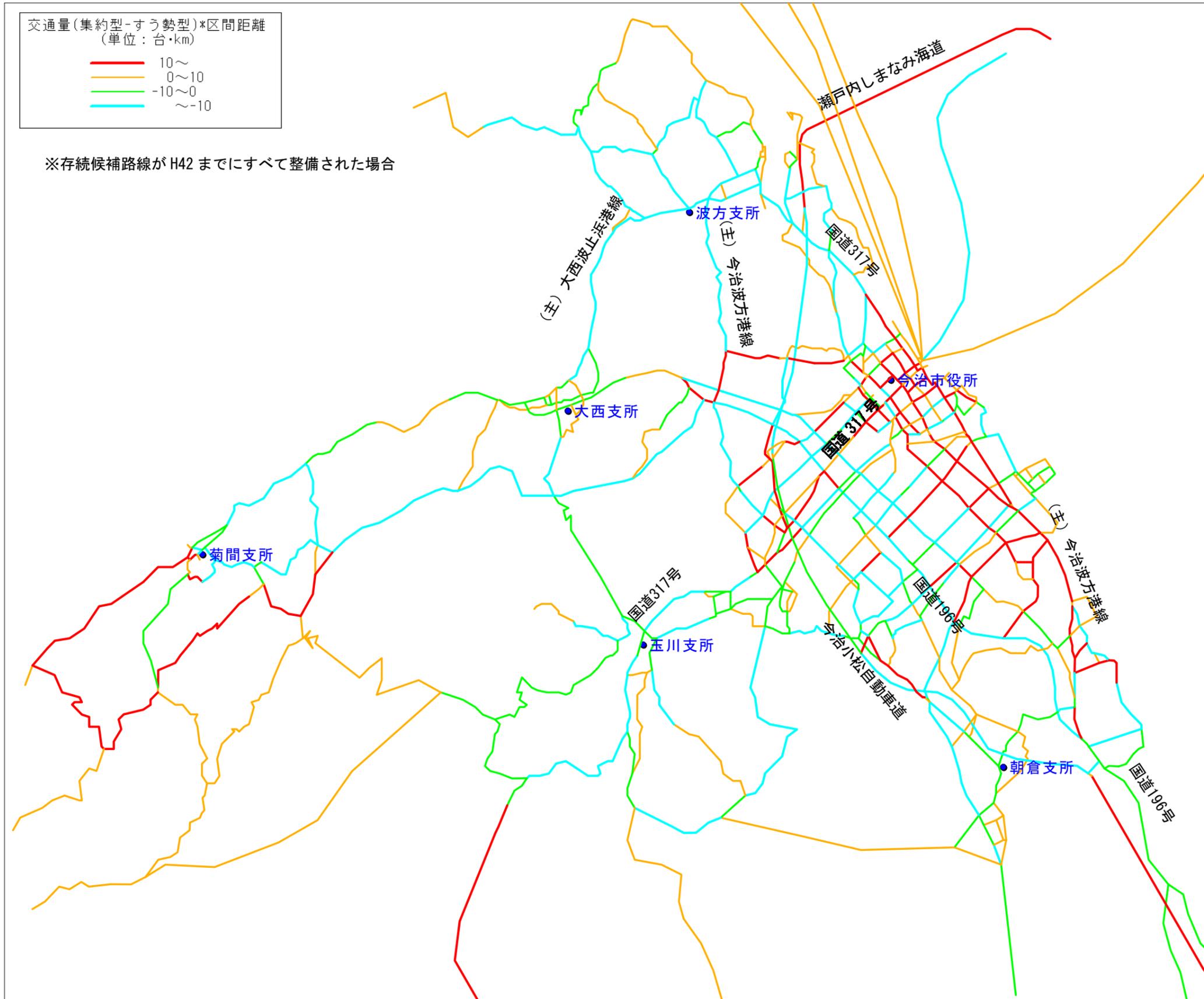


図 1.2.4 今治都市圏 走行台キロの差(集約型-趨勢型)
<都市計画道路廃止後(H42時点+H42以降の道路)>

参考 2 : 波止浜停車場蛭子町線の必要性

ここでは、3・5・37 波止浜停車場蛭子町線の下図区間 (以下検討区間) の必要性の検討を行った。

2.1 交通現況

検討区間の交通状況を把握するため、12月8日(火)の朝・夕ピーク時に交通量調査を実施した(地点1・2)。

交通量調査結果は次頁のとおりであり、波止浜停車場蛭子町線の現道(地点2)の交通量は朝ピーク時(7時台)で295台/hであった。

道路交通センサスによれば、(一)波方環状線(調査区間No.6046)のピーク率(24時間交通量に対するピーク時間交通量の比)は9.8%であり、これに基づけば、波止浜停車場蛭子町線の現道の24時間交通量は、約3,000台/日(=295/0.098)と推計される。

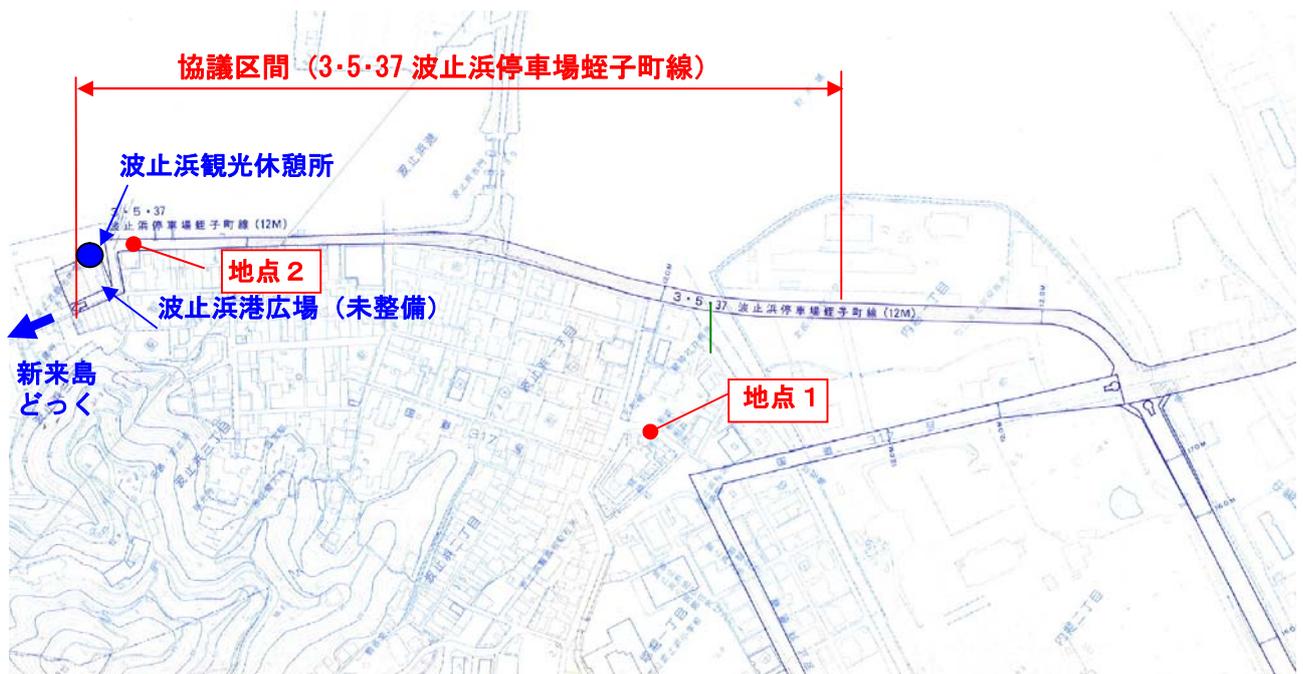
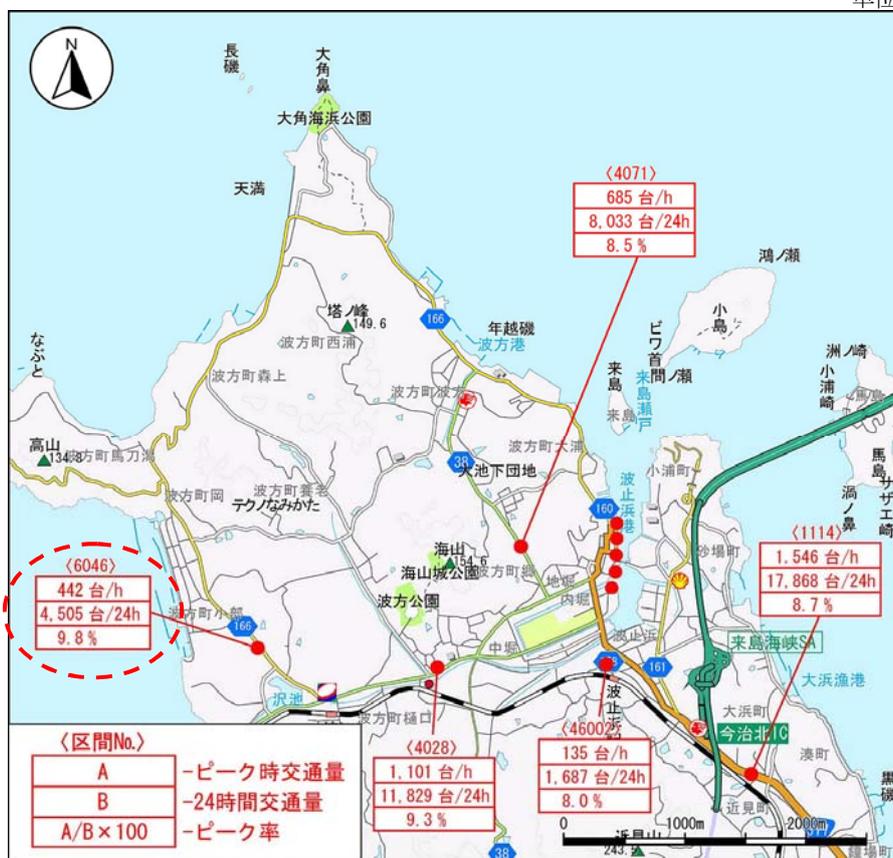


図 2.1.1 波止浜停車場蛭子町線の検討区間と交通量調査地点 (地点1・2)

表 2.1.1 交通量調査結果

	地点1			地点2		
	今治方面 行き交通量	波方方面 行き交通量	合計	今治方面 行き交通量	波方方面 行き交通量	合計
7:00 ~ 7:30	18	156	174	30	113	143
7:30 ~ 8:00	36	169	205	33	119	152
7時台小計	54	325	379	63	232	295
8:00 ~ 8:30	41	33	74	38	39	77
8:30 ~ 9:00	41	35	76	30	35	65
8時台小計	82	68	150	68	74	142
9:00 ~ 9:30	27	33	60	26	32	58
9:30 ~ 10:00	53	50	103	36	43	79
9時台小計	80	83	163	62	75	137
朝ピーク計	216	476	692	193	381	574
16:00 ~ 16:30	34	41	75	34	30	64
16:30 ~ 16:00	48	27	75	37	24	61
16時台小計	82	68	150	71	54	125
17:00 ~ 17:30	187	29	216	165	29	194
17:30 ~ 18:00	51	32	83	30	22	52
17時台小計	238	61	299	195	51	246
18:00 ~ 18:30	101	35	136	66	31	97
18:30 ~ 19:00	36	31	67	25	17	42
18時台小計	137	66	203	91	48	139
夕ピーク計	457	195	652	357	153	510
合計	673	671	1,344	550	534	1,084

単位：台



資料：道路交通センサス (H17)

図 2.1.2 波止浜停車場蛭子町線検討区間近傍のピーク率

(現況交通量と将来交通量の乖離について)

将来交通量配分結果は300台/日であり、現況交通量との乖離は以下のような点に起因しているものと考えられる。

- ・将来予測は平成19年10月の実態調査結果に基づくものである。一方、今回の交通量調査は12月に実施したものであり、10月より交通量が多い傾向にある。
- ・将来交通量については、現況よりも減少する方向で予測を行っている(人口減少に起因)。
- ・実態としては、対岸と連絡する水門上の通路を通行する交通が多いが、正規の道路でないため将来予測のネットワークにおいては考慮しておらず、この関連の交通量が予測では他のルートに分散しており、その影響で予測の方が少な目となっている。



水門上を通行する車両

図 2.1.3 検討区間周辺の交通状況

(参考) 平成 19 年度調査に基づく推計交通量

平成 19 年度に実施した交通実態調査結果によれば、検討区間を含む C ゾーン(下図参照)に発生集中する交通の時間帯分布は下表のとおりであり、ピーク率は 10.8% (10 時台) となっている。

前に示した今回の交通量調査結果のピーク時間帯 (7 時台) と異なるものの、このピーク率を用いて検討区間の日交通量を推計すると、約 2,700 台/日 (=295/0.108) となる。



図 2.1.4 検討区間を含む C ゾーン (H19 調査)

表 2.1.2 発生集中交通量の時間帯分布

時間帯	発生集中量	構成比
1時台	0	0.0%
2時台	26	0.3%
3時台	0	0.0%
4時台	0	0.0%
5時台	10	0.1%
6時台	33	0.4%
7時台	684	8.6%
8時台	844	10.7%
9時台	704	8.9%
10時台	853	10.8%
11時台	634	8.0%
12時台	502	6.3%
13時台	418	5.3%
14時台	434	5.5%
15時台	510	6.4%
16時台	568	7.2%
17時台	683	8.6%
18時台	412	5.2%
19時台	263	3.3%
20時台	126	1.6%
21時台	81	1.0%
22時台	55	0.7%
23時台	78	1.0%
24時台	0	0.0%
合計	7,918	100.0%

単位:トリップエンド/日

2.2 見直しに関する検討

検討区間の概要を下表に示す。

事業費は約 10 億円と高いが、現況の交通量が多く、多様な機能を発揮することから、存続候補路線とする。

表 2.2.1 波止浜停車場蛭子町線検討区間の評価結果

視点	評価	留意事項
交通量	現況交通量が多い。 ・朝ピーク時（7時台）：約 300 台/h ・日交通量：約 3,000 台/日（推計）	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費：約 10 億円（埋め立てを伴う） ・路線の必要性の該当項目：3 項目
交通機能	以下の交通機能を有する。 ・波方環状線と一体となって環状機能が形成される。（次頁参照） ・新来島どっくへのアクセス機能が確保される。 ・波止浜観光休憩所へのアクセス機能が確保される。 ・波止浜港広場（未整備）へのアクセス機能が確保される。 ・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。） ・一部区間がバス路線となっており、バスの走行性が上昇する。	
実現性	支障物件は 1 件と少ない。	
都市計画上の問題	支障物件が少ないことから、都市計画制限の問題が少ない。	

（検討区間を運行するバス）





図 2. 2. 1 波止浜停車場蛭子町線の整備による環状機能の形成

□参考3：大西宮脇地区まちづくり交付金事業の道路計画（まち交道路）について

3.1 将来交通量推計（H42）結果等による考察

大西宮脇地区における国道196号の現況交通量（H19）は、116百台/日～150百台/日あり、2車線道路の交通容量（約120百台/日）を超えている。しかし、この国道196号の混雑は、現在愛媛県により事業中である（主）大西波止浜港線の全通により緩和されるものと予想される。この（主）大西波止浜港線が完成したものととして、平成42年における将来交通量推計を行えば、大西宮脇地区の国道196号の交通量は87百台/日に減少する。したがって、現在の国道196号の混雑は、（主）大西波止浜港線の整備効果により緩和されるものと考えられる。

一方、大西駐在所前交差点から藤山健康文化公園入口前を經由し、大西支所方向へ向かう（市）大西丸山本線の現況交通量（H19）は1百台/日しかない。この路線を（県）鈍川伊予大井停車場線まで延伸する道路計画（まち交による計画：まち交道路）を実施したものととして、平成42年における将来交通量推計を行えば、まち交道路の交通量は0台/日となる。すなわち、整備を行ったとしても将来交通量は0台/日という結果となっている。

そのため、幹線系機能を有する幅員 $W=10.5\text{m}$ の2車線道路として、まち交道路を整備することについては、交通量の面から判断すれば事業効果の低いものと考えられる。

(1) まち交道路の周辺状況について

① 国道196号の交通量は減少に転じる

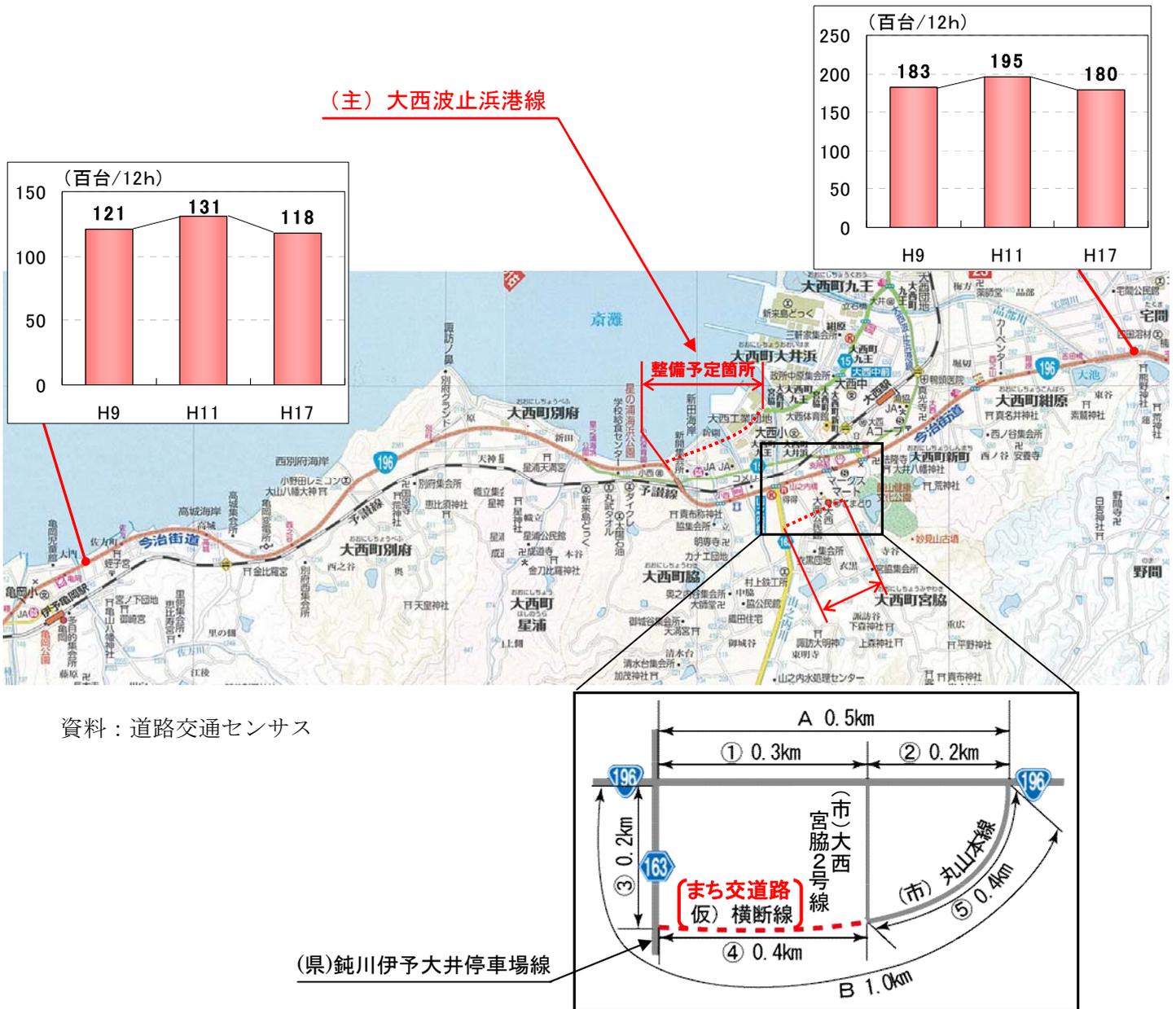
- ・道路交通センサスの地点交通量の推移をみると、国道196号では平成9年から平成11年にかけては増加しているものの、平成11年から平成17年では減少に転じている。
- ・この傾向は、今後も続くものと考えられる。

② 周辺道路の整備

- ・（主）大西波止浜港線の国道196号までの延伸事業が進められており、一部、国道196号からの交通の転換が予想される。
- ・この結果、国道196号の交通混雑は改善されるものと考えられる。

(2) まち交道路の国道 196 号のバイパス的機能の可能性について

- ・まち交道路及び（県）鈍川伊予大井停車場線、（市）大西丸山本線で、国道 196 号のバイパス的路線（B）が考えられるところであるが、この区間の国道 196 号（A）が 0.5km であるのに対し、（B）が 1.0km と倍の距離である。
- ・さらに (1) ②のように整備予定路線もあり競合することから、バイパス的機能は低いと考えられる。



3.2 まとめ

以上のことから、大西宮脇地区まちづくり交付金事業による道路計画については、将来交通量推計から検討すれば費用対効果の非常に低い道路であると言えることができる。そのため、幹線系機能を有する幅員 $W=10.5\text{m}$ の2車線道路として整備する計画は、その必要性が低いと考えられる。

ただし、当路線周辺には衣黒団地などの居住地や藤山健康文化公園などの都市施設があることなどから、現道を活かした現道拡幅などの事業費を抑えた生活道路的な整備は、地元の要望等により検討を行う余地はあるものと思われる。

3.3 参考

(市) 大西丸山本線 ($W=10.5\text{m}$: うち歩道 3.2m)



(市) 大西宮脇 2 号線 (W=5.0m)



(市) 大西丸山本線

(市) 大西宮脇 2 号線 (W=5.2m)



(市) 大西丸山本線

(県) 鈍川伊予大井停車場線 (W=11.0m : うち歩道 2.5m)



(県) 鈍川伊予大井停車場線 (W=11.0m : うち歩道 2.5m)



