

1 調査名称：新居浜市総合都市交通体系調査

2 調査主体：新居浜市

3 調査圏域：新居浜市管内

4 調査期間：令和元年度から令和2年度

5 調査概要：

人口減少や少子高齢化社会の進行、厳しい財政状況や都市を取り巻く環境の変化など、社会情勢の変化に応じ、長期未着手の都市計画道路の必要性について見直しが求められている。また立地適正化計画との整合を図った、新たなまちづくりの形成が必要であるため、現在の都市計画道路網について見直しを行い、既存ストックの活用や投資効果の高い路線を抽出し、整備の方針を再考する事で、道路事業に係る財政面等の負担軽減を図る。

## I 調査概要

### 1 調査名称 新居浜市総合都市交通体系調査

### 2 報告書目次

#### 1 業務の概要

- 1. 1 業務目的
- 1. 2 業務概要
- 1. 3 業務実施フロー

#### 2 現況の把握

- 2. 1 上位関連計画の整理
- 2. 2 地域の現状
- 2. 3 道路交通の状況
- 2. 4 現地踏査

#### 3 問題点・課題の整理

#### 4 見直し方針の整理

- 4. 1 見直しの目的
- 4. 2 見直しの基本姿勢
- 4. 3 見直しの流れ
- 4. 4 見直し対象路線の抽出
  - 4. 4. 1 抽出条件
  - 4. 4. 2 都市計画道路の道路種別
  - 4. 4. 3 都市計画道路の整備状況
  - 4. 4. 4 都市計画道路の事業予定
  - 4. 4. 5 見直し対象路線の抽出
- 4. 5 見直し対象路線の検証・評価の流れ
- 4. 6 評価指標及び評価方法の設定

- 4. 6. 1 評価区間の設定
- 4. 6. 2 評価指標の設定
- 4. 6. 3 評価基準の設定

## 5 道路機能の評価

- 5. 1 見直し対象路線の検証・評価
  - 5. 1. 1 対象路線の現状把握
  - 5. 1. 2 路線の必要性の検証
  - 5. 1. 3 代替路線の検証
  - 5. 1. 4 事業の実現性の検証
- 5. 2 見直し方針の方向性の検討

3 調査体制

特になし

4 委員会名簿等：

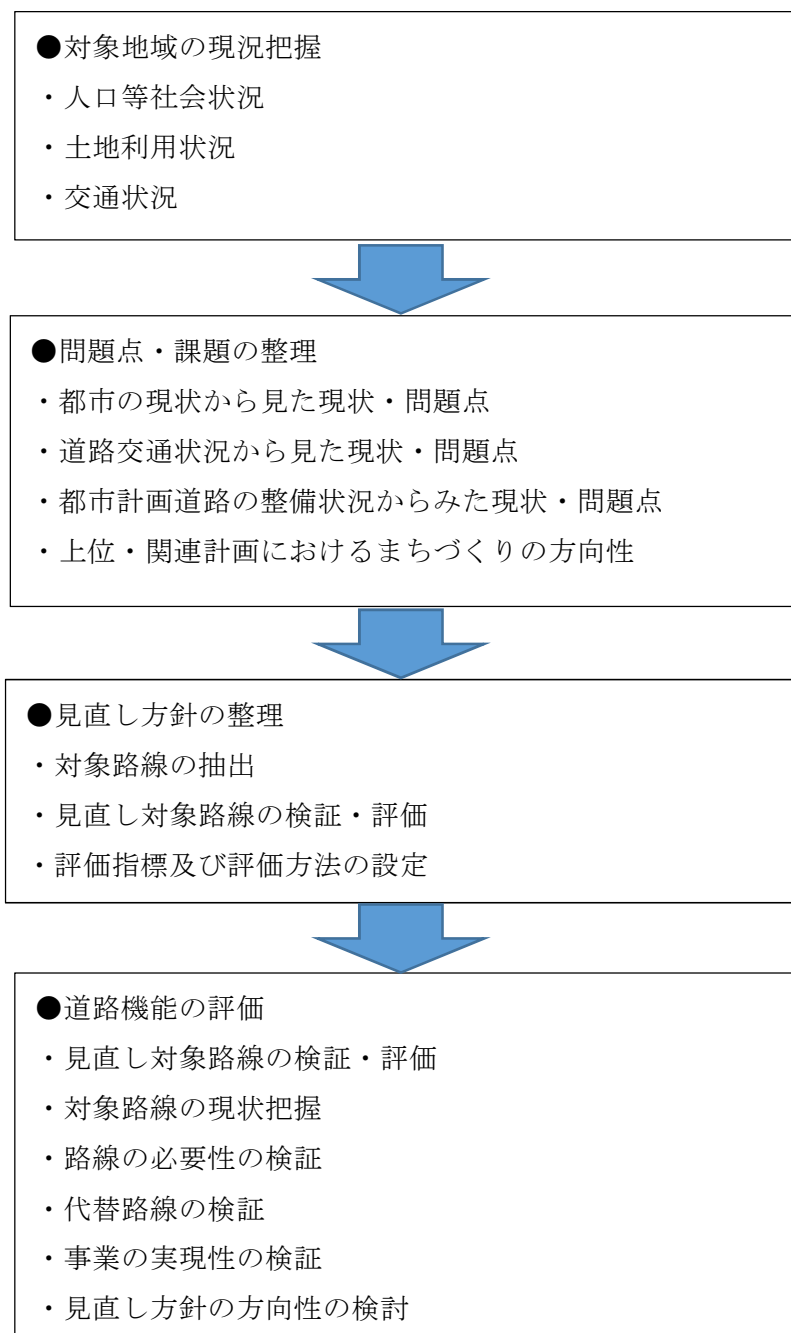
特になし

## II 調査成果

### 1 調査目的

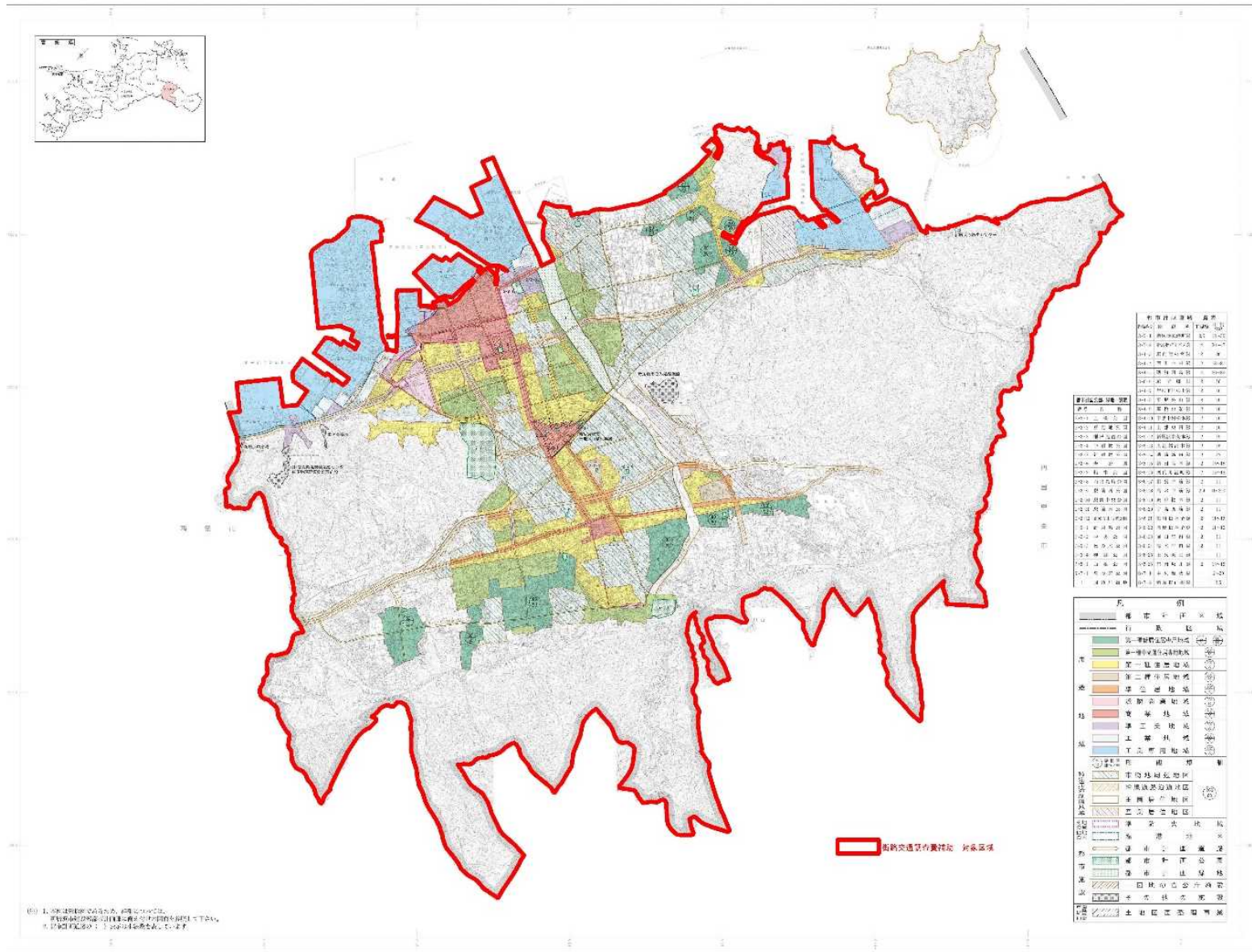
近年の少子高齢化社会の進行や厳しい財政状況及び都市を取り巻く環境の変化など、社会経済情勢の変化に応じ、長期未着手の都市計画道路の必要性について見直しが求められている。また立地適正化計画との整合を図った、新たなまちづくりの形成が必要であるため、現在の都市計画道路網について見直しを行い、既存ストックの活用や投資効果の高い路線を抽出し、整備の方針を再考する事で、道路事業に係る財政面等の負担軽減を図る。

### 2 調査フロー



### 3 調査圏域図

## 新居浜市都市計画図



## 4 調査成果

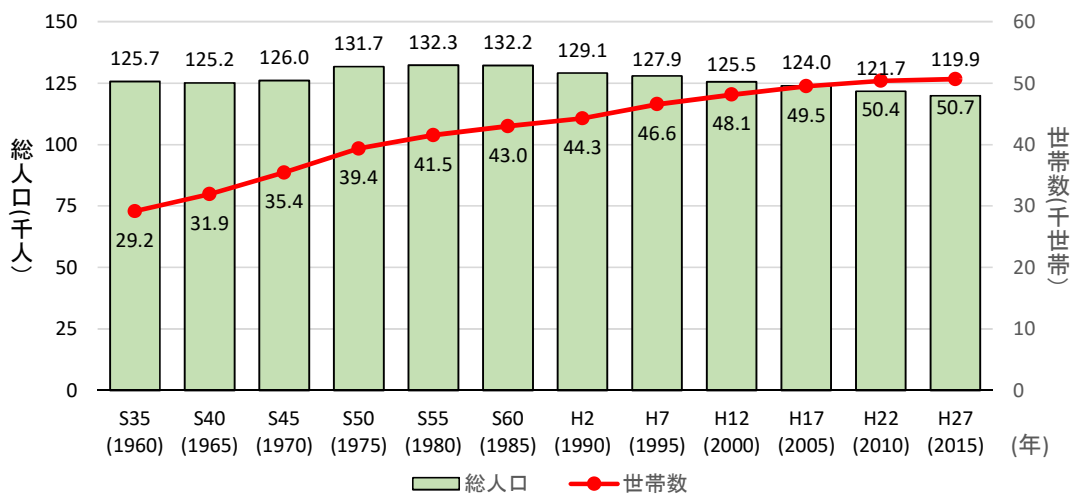
### ●対象地域の現況把握

#### 1)都市全体の人口動向

新居浜市の人口は、昭和35年の125.7千人から昭和55年の132.3千人をピークに平成27年の119.9千人と減少傾向にあります。

このように人口減少が進むなか、新居浜市の世帯数は、昭和35年の29.2千世帯から平成27年の50.7千世帯と常に増加傾向にあります。

また1世帯あたりの人口は、昭和35年が4.3人であるのに対し、平成27年は2.4人と減少傾向で、核家族化の進行が考えられます。



#### 2)土地利用の現状と動向

新居浜市の土地利用状況は、線引き廃止前の平成9年から線引き廃止後の平成18年で八幡周辺と庄内町周辺、中萩駅周辺で多くの農地が建物用地に変更しています。この傾向は18年から平成21年でさらに進行します。



図 2.14 新居浜市の土地利用状況の推移 資料：国土数値情報

## ■道路交通の現状

### 1) 現況道路網（道路種別）

・広域道路網の高速道路軸として、松山自動車道が、広域幹線軸として国道11号（（都）上泉菟生線）が県都松山市と香川県都高松市を結んでいる。また圏域の幹線道路として（主）壬生川新居浜野田線（（都）磯浦阿島線）があり、新居浜市中心部や臨海産業エリアのアクセス道路として機能している。

・新居浜市を通過するこれらの幹線道路は、いずれも東西方向を結ぶ路線であり、新居浜市内を通過する広域交通は、基本的に東西通過型の交通流となっている。

・南北道路である（主）新居浜角野線（（都）新居浜駅港町線・高木中筋線）、（一）新居浜湊線（（都）西町中村線）、（一）新居浜東港線（（都）郷絵の端線）等は、東西幹線を格子状に連絡する補助幹線道路として市内南北軸を形成している。

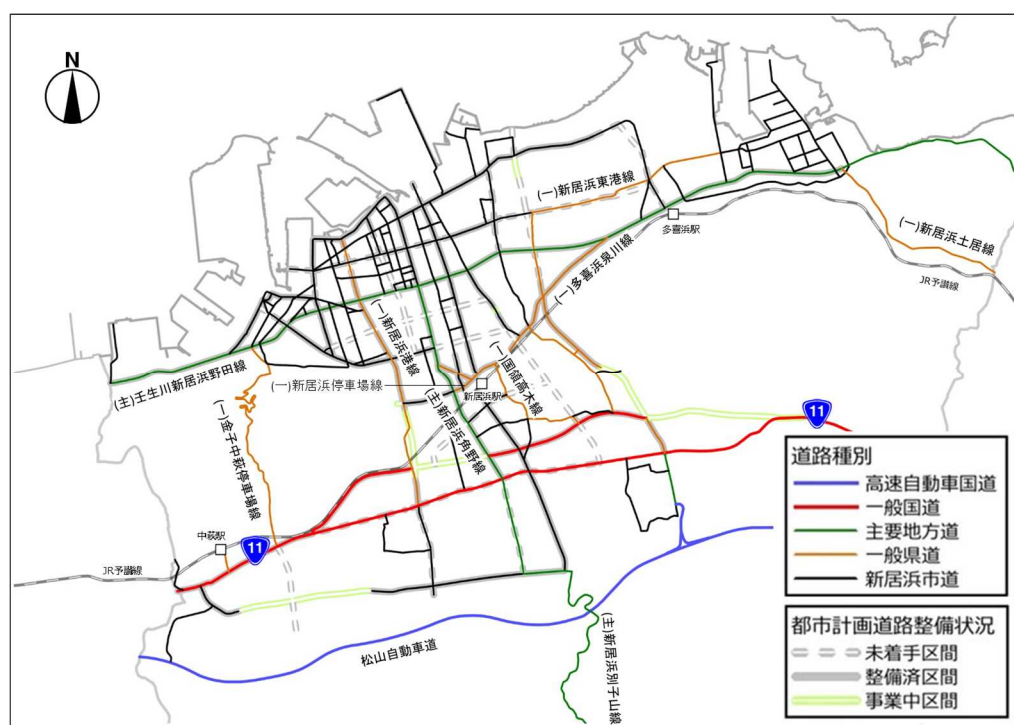


図 2.38 道路種別

### 2) 交通量

・東西幹線軸である一般国道11号（（都）上泉菟生線）、（主）壬生川新居浜野田線（（都）磯浦阿島線）、これら2路線を市内中心部で連絡する南北軸である（主）新居浜角野線（（都）新居浜駅港町線・（都）高木中筋線）で2万台/日以上交通量となっている。

・東西方向の国道11号新居浜バイパス（（都）新居浜バイパス線）、南北方向の（一）新居浜湊線（（都）西町中村線）、（一）新居浜東港線（（都）郷絵の端線）で約1万台/日以上交通量となっている。



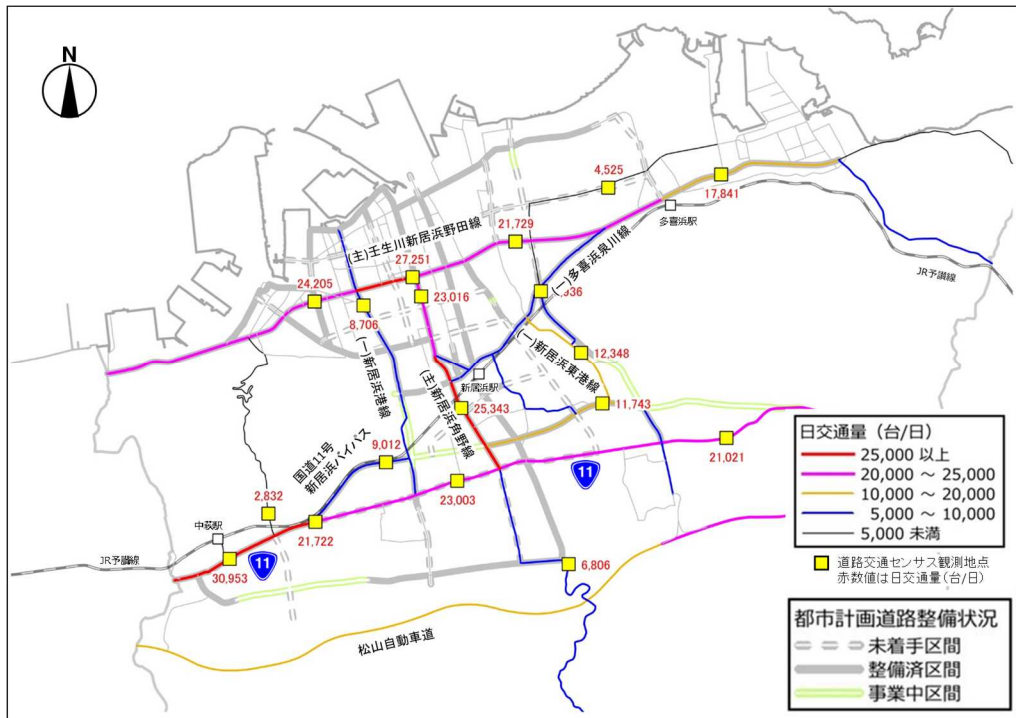


図 2.41 平成 27 年平日 24 時間交通量

資料：平成 27 年道路交通センサス

### 3) 混雑度の推移

- ・東西幹線軸である一般国道 11 号（(都) 上泉菖生線）では高い混雑度で推移している。一方（主）壬生川新居浜野田線（(都) 磯浦阿島線）では、一時的に混雑度の高い都市があるものの、概ね 1.0 未満で推移している。
- ・南北幹線軸となる（主）新居浜角野線（(都) 新居浜駅港町線・(都) 高木中筋線）、（一）に浜港線（(都) 西町中村線）、（一）新居浜東港線（(都) 郷桧の端線）の混雑度は、近年いずれも地点も 1.0 未満で推移している。

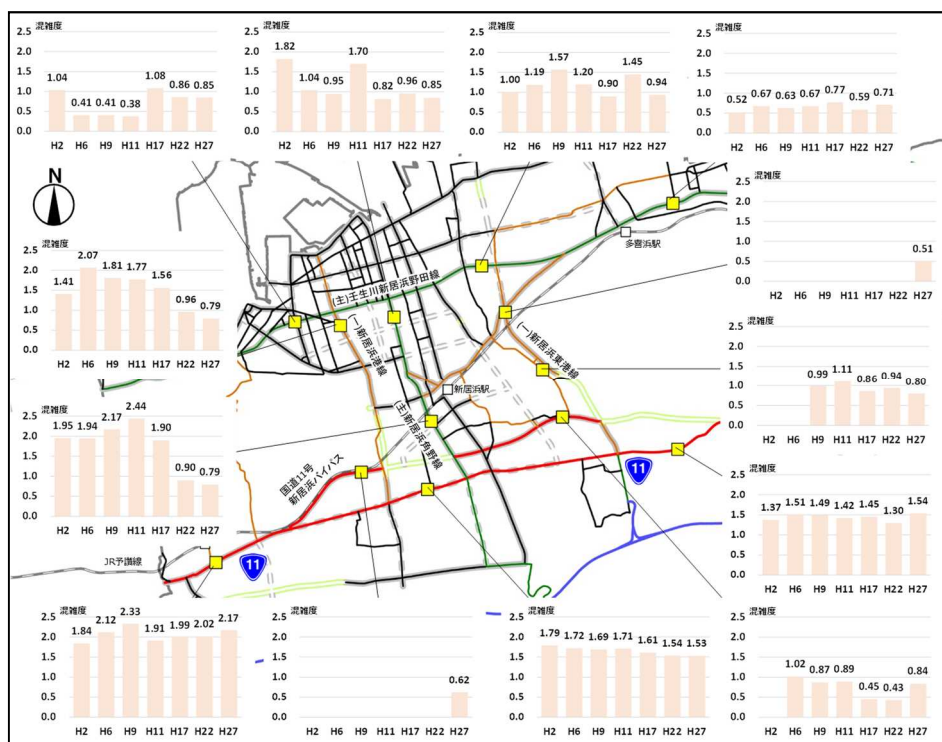


図 2.48 主要箇所の混雑度の推移

資料：道路交通センサス

●問題点・課題の整理

都市の現況からみた現状・問題点

- 人口は昭和 55 年頃をピークに減少に転じているとともに、少子・高齢化が進行。
- 新居浜駅周辺の地区やでは人口が増加傾向にあるものの、人口減少傾向が顕著な地区が多い。
- 医療や商業施設等の都市機能は、整備済の幹線道路沿線に多く立地

道路交通現況からみた現状・問題点

- 道路網は、東西方向に比べて南北方向が脆弱であり、高速道路 IC へのアクセス性も地区によっては脆弱
- 市内幹線道路の交通量は、概ね横ばい傾向にあるが、一部南北方向の幹線は減少傾向
- 混雑時の旅行速度は、(一)新居浜港線や(一)新居浜東港線、新居浜駅周辺等で 20km/h 未満となっており、(一)新居浜港線は主要渋滞区間に位置づけ
- 臨海部は大規模事業所が立地しており物流交通が特定の路線に集中、高速道路 IC へのアクセス交通も多い

都市計画道路整備状況からみた現状・問題点

- 都市計画道路（幹線街路）のうち、整備済延長は約 6 割、未整備延長が約 4 割
- 大部分の未整備区間において当初都市計画決定から 30 年以上経過
- 全 26 路線中、5 路線が整備済だが、7 路線は全線未着手
- 長期未着手の区間では、土地利用の制限を受けているために、太陽光発電パネルが設置されるなど土地利用

上位・関連計画におけるまちづくりの方向性

- 都市計画マスタープランや立地適正化計画において、多極ネットワーク型コンパクトシティを志向
- 拠点間連携に公共交通を位置づけ

道路交通特性に応じた見直しの実施

- 交通量が横ばい傾向の中、人口減少により今後減少する可能性がある
- 一方で、依然として渋滞が発生し旅行速度が低下している路線も存在しており、幹線道路における需給のアンバランスが発生
- このことから、市内交通全体の円滑化に資する道路整備が必要
- また、本市の特徴である臨海部大規模事業所に起因する物流交通は、地域経済を支える重要な交通
- 地域経済の発展の観点からも、物流交通の円滑化、高速道路 IC へのアクセス性向上に資する道路整備が必要

社会情勢の変化に応じた見直しの実施

- 当初都市計画決定から 30 年以上経過し、社会経済情勢が大きく変化しているなか、本市の都市計画道路に期待される役割や必要性が変化
- 都市計画決定により課せられる建築制限により、土地の有効利用や地権者の生活設計等に支障を及ぼす可能性
- このことから、現時点における多様な視点から見直しを行い、個々の路線が担うべき役割・機能や必要性、支障物件の存在や代替路線の有無等を踏まえて、見直しを行うことが必要

まちづくりの動向に応じた見直しの実施

- 本市が目指す多極ネットワーク型コンパクトシティの実現に向けて、都市拠点や都市拠点周辺の強化や拠点間の連携強化が必要
- 拠点間連携の一つとして公共交通が位置付けられており、公共交通の強化が必要
- このことから、都市機能や居住誘導、公共交通強化に資する道路整備が必要

●見直し方針の整理

1) 見直し路線の抽出

現在事業中の路線（区間）以外については、いずれの路線（区間）においても事業着手の予定がなく、今後 20 年以内に事業着手の見込みが明確になっていない。

幹線街路かつ未整備区間を有し、また事業着手の予定がなく、今後 20 年以内に事業着手の見込みが明確になっていない区間を有する路線として以下の 17 路線が見直し対象路線として抽出された。

2) 見直し対象路線の検証・評価

評価指標については、「愛媛県都市計画道路見直しガイドライン」に示されている指標を基本とし、新居浜市の特性を踏まえた独自指標である「円滑な物流の支援」を設定した。

評価基準については、「愛媛県都市計画道路見直しガイドライン」に示されている基準を基本とし、具体的な評価方法は新居浜市の実態を踏まえ設定した。

評価方法に示す内容に該当する区間は、必要性があると評価する。

3) 評価指標及び評価方法の設定

評価基準と評価方法の一覧を次に示す。

表4.9 評価指標の設定

機能	評価指標	評価基準	評価方法	
交通機能	自動車交通需要	将来交通量の整合	将来交通量と既決定の計画交通量が整合している	現状の道路網に対する当該路線の将来交通量と既決定の計画交通量を比較 ※将来交通量推定の結果を参照
	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	ピーク時を中心として連続的に混雑する可能性がある 渋滞ポイントの解消に寄与する	混雑度が1.25以上 主要渋滞箇所を有する(ただし、主要渋滞箇所(交差点)に接続する道路は除く) 愛媛県広域道路マスタープランの広域道路(交通促進型、地域形成型)に位置付け 新居浜市総合計画(2013-2018)に位置付け(全路線同等に位置付けのため、評価しない) 新居浜市都市計画マスタープラン(H28.3)の都市中心軸、広域・地域交流連携軸に位置付け 愛媛道ビジョン2016(2016.2)に位置付け(該当なしのため評価しない)
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	長期計画、総合計画、マスタープラン等に位置付けられている	新居浜市都市計画広域マスタープラン(H28.3)の優先整備路線(区間)に位置付け 新居浜市都市計画マスタープラン(H28.3)の都市中心軸、広域・地域交流連携軸に位置付け 愛媛道ビジョン2016(2016.2)に位置付け(該当なしのため評価しない)
		市町の総合計画		
		都市計画区域マスタープラン		
		都市マスタープラン		
		愛媛道ビジョン		
	広域ネットワークの形成	市町間を連携する道路	市町間、都市の拠点間、地域間を連携することが確認できる	舞後市(西条市、西国中央市)へつながる路線(区間) 新居浜市都市計画マスタープランの都市拠点地区を結ぶ路線(区間) 新居浜(市役所)-別子銅山地域を結ぶ路線(区間)
		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		
	地区内のネットワークの形成	居住圏域地区内への通過交通を排除する道路	通過交通が進入しないような配置としている	無状道路を形成する路線(区間)(該当なしのため評価しない) 通過交通が進入しない配置となっている路線(区間)(該当なしのため評価しない)
		居住圏域地区内の交通を効率的に処理する道路	居住圏域内の交通を集約して処理する等、居住圏域内の交通の効率的な処理に寄与している	
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	主要交通拠点(駅、IC、港湾、空港等)に接続している。または、主要交通拠点へのアクセスに必要な道路である	新居浜駅、多喜浜駅、中萩駅、新居浜東港(フェリー)、馬島仲合所、新居浜ICへのアクセス直近路線(区間)	
	主要拠点(学校、病院、行政機関)へのアクセス機能	主要拠点(学校、病院、行政機関等)に接続している。または、主要拠点へのアクセスに必要な道路である	市役所、支所、学校、病院に直接アクセスする路線(区間)	
	中心市街地へのアクセス機能	市町の中心市街地へ接続している。または、中心市街地へ接続している主要幹線道路にアクセスするための道路である	都市機能誘導区域間を結ぶ路線(区間)	
地域のまちづくり支援	沿道商店街等の活性化	沿道商店街等の活性化に寄与する	昭和通り(商業地域内)、豊り通商店街内、多喜浜駅周辺内の路線(区間)	
	市街地の土地利用の促進	土地区画整理事業や市街地開発計画に寄与する	土地区画整理事業や市街地開発計画に位置付け(該当なしのため評価しない)	
	観光振興、商業活動を支援する道路	地元商工会等のまちづくり方針に適合している	観光振興計画、商工業所等の基本計画等に位置付け(該当なしのため評価しない)	
	中心市街地活性化基本計画等を支援する道路	中心市街地活性化基本計画に位置付けられている	中心市街地活性化基本計画に位置付け(該当なしのため評価しない) 全新居浜市中心市街地活性化基本計画(平成11年3月)の策定から20年以上経過しているため位置づけなしとする	
	都市のシンボルとなる道路	都心部や文化施設が集積する地域、歴史的な地区等で都市の顔となり景観形成の軸となる幹線道路である	駅前広場・シンボルロード基本計画報告書に位置付け	
公共交通の利用促進	バス路線	バス交通を担う道路である バス路線の重複緩和に寄与する	バス路線上 バス路線上	
	公共交通の収容空間を有する道路	バス停までのアクセスの向上(距離の短縮、歩行者の安全確保)が見込まれる バスの停車による一般交通への影響を軽減する		
都市環境機能	沿道環境(騒音・振動・大気汚染等)への配慮	道路構造による沿道への影響の緩和が見込まれる	混雑度が1.25以上(混雑解消による大気汚染の緩和)	
	防火地域、準防火地域の指定	防火地域、準防火地域に指定されている区域内の道路である	防火地域、準防火地域に指定されている区域内の路線(区間)	
	災害時の避難路	避難路に指定されている 供用後に避難路に指定されると考えられる	県・市緊急輸送道路に指定されている路線(区間)	
	消防活動(消防団)の展開	廃止した場合、災害時の消防活動に支障をきたす道路である	新居浜市街地における環道の幅員がW=6m未満の路線(区間)(該当なしのため評価しない)	
	延焼遮断帯となる道路	十分な幅員の確保により、延焼遮断帯としての効果が見込まれる	新居浜市街地における計画幅で道路幅員W=12m以上を確保する路線(区間) (該当なしのため評価しない)	
都市防災機能	災害時の緊急輸送道路	緊急輸送道路に指定されている 供用後に緊急輸送道路に指定されると考えられる	緊急輸送道路に指定されている路線(区間)	
	交通事故の軽減に寄与	路線の整備により交通事故多発箇所が解消が見込まれる	新居浜市交通安全多発交差点を有する路線(区間)	
	その他の独自指標	円滑な物流の支援に寄与	物流交通による利用が多い路線(区間)	

# ●道路機能の評価

## 1) 対象路線の現状把握

路線の概要										路線の現状														
路線名	起点	終点	①都市計画決定の概要				②交通状況				③沿道状況				④未着手の要因									
			区画番号	計画区画延長(m)	幅員(m)	車線数	現況交通量	現況混雑率	現況道路密度	計画道路密度	現況幅員(現道の有無)	幅員(道路部)	幅員(歩道部)	車線数	沿道利用状況	用途指定状況		沿道主要施設	財政上の制約	交通機能の変化	社会環境の変化	支障建築物	その他	
3-4-4 西町中村線	新居浜市西町	新居浜市中村四丁目	S14.5.5(決)	2	210	18	2	9.193	0.92	あり	17.50	11.00	2	建物用地	商業地域	400	80	-	●	-	-	●	-	
			S22.2.4(変)	3	230	18	2	9.193	0.92	あり	17.50	11.00	2	建物用地	商業地域	400	80	-	●	-	-	●	-	
			S28.12.21(変)	12	1,200	20	2	-	-	-	あり	-	-	-	建物用地	第一種低層住居専用地域	50	50	●	●	-	-	-	-
			S60.8.20(変)	13	135	20	2	-	-	-	あり	-	-	-	建物用地	第一種低層住居専用地域	80	50	-	●	-	-	-	-
3-4-7 岸の下の上線	新居浜市相生字岸の下	新居浜市相生字岸の下	S80.8.20(決)	1	800	16	2	-	-	あり(細径路)	-	-	-	田	第一種低層住居専用地域	60	40	-	●	-	-	-	-	
			H13.5.15(変)	2	470	16	2	-	-	-	あり(細径路)	-	-	-	建物用地	第一種低層住居専用地域	60	40	-	●	-	-	-	-
3-4-8 平形外山線	新居浜市平形町	新居浜市外山町	S14.5.5(決)	5	200	12.8~26.8	2	-	-	あり	-	-	-	建物用地	第一種中高層住居専用地域	200	60	-	●	-	-	-	-	
			S28.12.21(変)	6	770	16	2	-	-	-	あり	-	-	-	建物用地	特定用途制限地域(市街地居辺地区)	200	60	-	●	-	-	-	-
			S28.12.21(変)	7	780	16	2	-	-	-	あり	-	-	-	建物用地	特定用途制限地域(市街地居辺地区)	200	60	-	●	-	-	-	-
			H13.5.15(変)	8	600	16	2	-	-	-	あり	-	-	-	建物用地	特定用途制限地域(市街地居辺地区)	200	60	●	●	-	-	-	-
3-4-10 下泉中村松木線	新居浜市下泉町二丁目	新居浜市中村三丁目	S14.5.5(決)	1	655	16	2	-	-	なし	-	-	-	建物用地	特定用途制限地域(市街地居辺地区)	200	60	-	●	-	-	-	-	
			S28.12.21(変)	3	380	16	2	-	-	-	なし	-	-	-	建物用地	第一種住居地域	200	60	-	●	-	-	-	-
			S60.8.20(変)	4	885	16	2	-	-	-	なし	-	-	-	建物用地	特定用途制限地域(市街地居辺地区)	200	60	-	●	-	-	-	-
			H13.5.15(変)																					
3-5-12 新居浜駅前本線	新居浜市坂井町二丁目	新居浜市南本町一丁目	S14.5.5(決)	6	320	15	2	-	-	あり	-	-	-	建物用地	準工業地域	200	60	-	●	-	-	-	-	
			S28.12.21(変)																					
3-5-13 大江橋高木線	新居浜市港町	新居浜市高木町	S14.5.5(決)	2	350	15	2	-	-	あり	-	-	-	建物用地	商業地域	200	60	●	●	-	-	-	-	
			S22.2.4(変)	3	485	16	2	-	-	-	なし	-	-	-	建物用地	商業地域	200	60	-	●	-	-	-	-
			S28.12.21(変)	5	455	15	2	-	-	-	なし	-	-	-	建物用地	第一種住居地域	200	60	-	●	-	-	●	-
			S60.8.20(変)	6	500	16	2	-	-	-	なし	-	-	-	建物用地	第一種住居地域	200	60	-	●	-	-	-	-
3-5-15 新田高木線	新居浜市新田町三丁目	新居浜市高木町	S14.5.5(決)	1	480	15	2	-	-	あり	-	-	-	建物用地	近隣商業地域	200	80	-	●	-	-	-	-	
			S28.12.21(変)																					
3-5-16 河内町港町線	新居浜市河内町	新居浜市港町	S14.5.5(決)	4	400	16	2	-	-	あり	-	-	-	建物用地	第一種住居地域	200	60	●	●	-	-	-	-	
			S28.12.21(変)																					

路線の概要										路線の現状														
路線名	起点	終点	①都市計画決定の概要				②交通状況				③沿道状況				④未着手の要因									
			区画番号	計画区画延長(m)	幅員(m)	車線数	現況交通量	現況混雑率	現況道路密度	計画道路密度	現況幅員(現道の有無)	幅員(道路部)	幅員(歩道部)	車線数	沿道利用状況	用途指定状況		沿道主要施設	財政上の制約	交通機能の変化	社会環境の変化	支障建築物	その他	
3-6-18 奥木中蔵線	新居浜市高木町	新居浜市中蔵町一丁目	S14.5.5(決)	5	1,045	11	2	6,212	0.74	あり	11.80	11.80	2	建物用地	第一種住居地域	200	60	●	●	-	-	-	-	-
			S28.12.21(変)																					
3-6-19 沢津桜木線	新居浜市沢津町二丁目	新居浜市桜木町	S28.12.21(決)	1	450	11	2	-	-	あり	-	-	-	建物用地	第一種中高層住居専用地域	200	60	-	●	-	-	-	-	-
			H13.5.15(変)	2	315	11	2	-	-	-	あり	-	-	-	建物用地	第一種中高層住居専用地域	200	60	-	●	-	-	-	-
3-6-20 宇高西路線	新居浜市宇高町四丁目	新居浜市宇高町一丁目	S14.5.5(決)	1	380	11	2	-	-	あり	-	-	-	建物用地	工業地域	200	60	-	●	-	-	-	-	-
			S28.12.21(変)	3	505	11	2	-	-	-	なし	-	-	-	建物用地	工業地域	200	60	●	●	-	-	-	-
			S60.8.20(変)	4	520	11	2	3,384	0.53	なし	11.20	7.00	2	建物用地	工業地域	200	60	-	●	-	-	-	-	-
			H13.5.15(変)																					
3-6-21 港町松神子線	新居浜市港町	新居浜市松神子二丁目	S14.5.5(決)	5	1,030	16	2	-	-	あり	-	-	-	建物用地	第一種低層住居専用地域	80	50	●	●	-	-	-	-	
			S28.12.21(変)	6	450	16	2	-	-	-	あり	-	-	-	建物用地	近隣商業地域	200	80	●	●	-	-	-	●
3-6-22 西原松神子線	新居浜市西原町三丁目	新居浜市松神子一丁目	S14.5.5(決)	1	385	16	2	-	-	あり	-	-	-	建物用地	工業用地	200	60	-	●	-	-	-	-	-
			S28.12.21(変)	2	530	15	2	-	-	-	あり	-	-	-	建物用地	商業地域	400	80	-	●	-	-	-	-
			S60.8.20(変)	3	480	15	2	-	-	-	あり	-	-	-	建物用地	商業地域	400	80	-	●	-	-	-	●
			H13.5.15(変)	4	400	15	2	-	-	-	あり	-	-	-	建物用地	商業地域	400	80	-	●	-	-	-	-
			S28.12.21(変)	5	450	15	2	-	-	-	あり	-	-	-	建物用地	近隣商業地域	200	80	-	●	-	-	-	-
			S60.8.20(変)	6	215	11	2	-	-	-	あり	-	-	-	建物用地	第一種住居地域	200	60	-	●	-	-	-	-
			H13.5.15(変)	8	110	11	2	-	-	-	あり	-	-	-	建物用地	第一種中高層住居専用地域	200	60	-	●	-	-	-	-
			H21.1.13(変)	9	500	11	2	-	-	-	あり	-	-	-	建物用地	第一種中高層住居専用地域	200	60	-	●	-	-	-	-
				10	1,090	11	2	3,384	0.53	あり	11.20	7.00	2	建物用地	工業地域	200	60	●	●	-	-	-	-	-
				1	110	11	2	-	-	-	あり(細径路)	-	-	-	-	建物用地	近隣商業地域	200	80	-	●	-	-	-
3-6-23 前田庄内線	新居浜市前田町	新居浜市庄内町二丁目	S14.5.5(決)	2	700	11	2	-	-	あり(細径路)	-	-	-	建物用地	第一種中高層住居専用地域	200	60	-	●	-	-	-	-	
			S28.12.21(変)	3	500	11	2	-	-	-	あり(細径路)	-	-	-	建物用地	第一種中高層住居専用地域	200	60	-	●	-	-	-	
			S60.8.20(変)	4	280	11	2	-	-	-	あり(細径路)	-	-	-	建物用地	第一種住居地域	200	60	-	●	-	-	-	
			H13.5.15(変)	5	480	11	2	-	-	-	あり(細径路)	-	-	-	建物用地	第一種住居地域	200	60	-	●	-	-	-	
			H21.1.13(変)	6	400	11	2	-	-	-	あり(細径路)	-	-	-	建物用地	第一種中高層住居専用地域	200	60	-	●	-	-	-	
3-6-24 高木庄内線	新居浜市高木町	新居浜市庄内町三丁目	S28.12.21(決)	1	250	11	2	-	-	あり(細径路)	-	-	-	建物用地	第一種住居地域	200	60	-	●	-	-	-	-	
			S43.10.4(変)	2	210	11	2	-	-	-	あり(細径路)	-	-	-	建物用地	第一種中高層住居専用地域	200	60	-	●	-	-	-	
			S60.8.20(変)	3	615	11	2	-	-	-	あり(細径路)	-	-	-	建物用地	第一種中高層住居専用地域	200	60	-	●	-	-	-	
3-6-25 上泉養生線	新居浜市上泉町	新居浜市養生字岸/下	S29.12.12(決)	1	85	11	2	19,374	1.77	あり	12.50	8.50	2	建物用地	準住居地域	200	60	-	●	-	-	-	-	
			S53.3.15(変)	2	1,000	11	2	19,374	1.77	あり	12.50	8.50	2	建物用地	準住居地域	200	60	-	●	-	-	-		
			S60.8.20(変)	3	410	11	2	19,374	1.77	あり	12.50	8.50	2	建物用地	商業地域	400	80	-	●	-	-	-		
				4	1,030	11	2	21,661	1.53	あり	12.50	8.50	2	建物用地	準住居地域	200	60	-	●	-	-	-		
				5	1,060	11	2	24,708	1.54	あり	8.75	8.00	2	建物用地	準住居地域	200	60	-	●	-	-	-		
3-6-26 庄内坂井線	新居浜市庄内町五丁目	新居浜市坂井町二丁目	H6.8.19(決)	1	410	13	2	-	-	あり	-	-	-	建物用地	第一種住居地域	200	60	-	●	-	-	-	-	



表 5.8 代替路線の検証結果のまとめ一覧

路線名	区間 番号	検証結果 ●可能 ×不可			代替路線 の有無 ○：有 ×：無	
		交通機能上 の代替の評価	ネットワーク機能上 の代替の評価	地域のまちづくり の必要性の代替 の評価		
3・4・4	西町中村線	2	—	●	×	×
3・4・4	西町中村線	3	—	●	×	×
3・4・4	西町中村線	12	—	×	×	×
3・4・4	西町中村線	13	—	—	×	×
3・4・7	岸の下旦の上線	1	—	—	—	—
3・4・7	岸の下旦の上線	2	—	—	—	—
3・4・8	平形外山線	5	—	●	—	○
3・4・8	平形外山線	6	—	—	—	—
3・4・8	平形外山線	7	—	—	—	—
3・4・8	平形外山線	8	—	—	—	—
3・4・10	下泉中村松木線	1	—	—	—	—
3・4・10	下泉中村松木線	3	—	●	—	○
3・4・10	下泉中村松木線	4	—	—	—	—
3・5・12	新居浜駅菊本線	6	—	×	—	×
3・5・13	大江橋高木線	2	—	●	—	○
3・5・13	大江橋高木線	3	—	●	—	○
3・5・13	大江橋高木線	5	—	●	—	○
3・5・13	大江橋高木線	6	—	●	—	○
3・5・15	新田高木線	1	—	×	×	×
3・5・16	河内町港町線	4	—	×	×	×
3・6・18	高木中筋線	5	—	×	×	×
3・6・19	沢津桜木線	1	—	●	●	○
3・6・19	沢津桜木線	2	—	●	●	○
3・6・20	宇高西筋線	1	—	—	—	—
3・6・20	宇高西筋線	3	—	×	×	×
3・6・20	宇高西筋線	4	—	×	×	×
3・6・21	港町松神子線	5	—	×	×	×
3・6・21	港町松神子線	6	—	×	×	×
3・6・22	西原松神子線	1	—	—	×	×
3・6・22	西原松神子線	2	—	×	×	×
3・6・22	西原松神子線	3	—	×	—	×
3・6・22	西原松神子線	4	—	×	—	×
3・6・22	西原松神子線	5	—	×	—	×
3・6・22	西原松神子線	6	—	×	—	×
3・6・22	西原松神子線	8	—	×	—	×
3・6・22	西原松神子線	9	—	●	×	×
3・6・22	西原松神子線	10	—	×	×	×
3・6・23	前田庄内線	1	—	●	—	○
3・6・23	前田庄内線	2	—	●	—	○
3・6・23	前田庄内線	3	—	●	—	○
3・6・23	前田庄内線	4	—	●	—	○
3・6・23	前田庄内線	5	—	●	—	○
3・6・23	前田庄内線	6	—	●	—	○
3・6・24	高木庄内線	1	—	●	—	○
3・6・24	高木庄内線	2	—	●	—	○
3・6・24	高木庄内線	3	—	●	—	○
3・6・25	上泉萩生線	1	●	×	×	×
3・6・25	上泉萩生線	2	●	×	×	×
3・6・25	上泉萩生線	3	●	×	×	×
3・6・25	上泉萩生線	4	●	×	×	×
3・6・25	上泉萩生線	5	●	×	×	×
3・5・26	庄内坂井線	1	—	×	—	×

4) 事業の実現性の検証

「愛媛県都市計画道路見直しガイドライン (H20.3)」に基づき、事業の実現性に支障がある要件として、「支障建築物」「景観や自然環境への影響」「道路構造令との整合」の3つのケースについて、前頁までで整理した代替路線がない見直し対象路線 (区間) ごとに検証を実施した。

路線名	区間 番号	代替路線の有無 ○:有 ×:無	支障建築物 ●:有、×:無			景観や自然環境への影響	道路構造令との整合		住民からの要望 ●:有、×:無	
			歴史的街並み・文化施設への影響	大規模建築物への影響	商店街等への影響		現行の道路構造令への適合	施行の難度	事業実施の要望	まちづくりの観点による路線の変更・廃止の要望
3・4・4	西町中村線	2	×	×	×	×	—	—	×	×
3・4・4	西町中村線	3	×	×	×	×	—	—	×	×
3・4・4	西町中村線	12	×	×	×	×	—	—	×	×
3・4・4	西町中村線	13	×	×	×	×	—	—	×	×
3・4・7	岸の下旦の上線	1	—	—	—	—	—	—	—	—
3・4・7	岸の下旦の上線	2	—	—	—	—	—	—	—	—
3・4・8	平形外山線	5	○	—	—	—	—	—	—	—
3・4・8	平形外山線	6	—	—	—	—	—	—	—	—
3・4・8	平形外山線	7	—	—	—	—	—	—	—	—
3・4・8	平形外山線	8	—	—	—	—	—	—	—	—
3・4・10	下泉中村松木線	1	—	—	—	—	—	—	—	—
3・4・10	下泉中村松木線	3	○	—	—	—	—	—	—	—
3・4・10	下泉中村松木線	4	—	—	—	—	—	—	—	—
3・5・12	新居浜駅菊本線	6	×	×	×	×	—	—	×	×
3・5・13	大江橋高木線	2	○	—	—	—	—	—	—	—
3・5・13	大江橋高木線	3	○	—	—	—	—	—	—	—
3・5・13	大江橋高木線	5	○	—	—	—	—	—	—	—
3・5・13	大江橋高木線	6	○	—	—	—	—	—	—	—
3・5・15	新田高木線	1	×	×	×	×	—	—	●	×
3・5・16	河内町港町線	4	×	×	×	×	—	—	×	×
3・6・18	高木中筋線	5	×	×	×	×	—	—	●	×
3・6・19	沢津桜木線	1	○	—	—	—	—	—	—	—
3・6・19	沢津桜木線	2	○	—	—	—	—	—	—	—
3・6・20	宇高西筋線	1	—	—	—	—	—	—	—	—
3・6・20	宇高西筋線	3	×	×	×	×	—	—	●	×
3・6・20	宇高西筋線	4	×	×	×	×	—	—	●	×
3・6・21	港町松神子線	5	×	×	×	×	—	—	●	×
3・6・21	港町松神子線	6	×	×	×	×	—	—	●	×
3・6・22	西原松神子線	1	×	×	×	×	—	—	×	×
3・6・22	西原松神子線	2	×	×	×	×	—	—	×	×
3・6・22	西原松神子線	3	×	×	×	×	—	—	×	×
3・6・22	西原松神子線	4	×	×	×	×	—	—	×	×
3・6・22	西原松神子線	5	×	×	×	×	—	—	×	×
3・6・22	西原松神子線	6	×	×	×	×	—	—	×	×
3・6・22	西原松神子線	8	×	×	×	×	—	—	×	×
3・6・22	西原松神子線	9	×	×	×	×	—	—	×	×
3・6・22	西原松神子線	10	×	×	×	×	—	—	×	×
3・6・23	前田庄内線	1	○	—	—	—	—	—	—	—
3・6・23	前田庄内線	2	○	—	—	—	—	—	—	—
3・6・23	前田庄内線	3	○	—	—	—	—	—	—	—
3・6・23	前田庄内線	4	○	—	—	—	—	—	—	—
3・6・23	前田庄内線	5	○	—	—	—	—	—	—	—
3・6・23	前田庄内線	6	○	—	—	—	—	—	—	—
3・6・24	高木庄内線	1	○	—	—	—	—	—	—	—
3・6・24	高木庄内線	2	○	—	—	—	—	—	—	—
3・6・24	高木庄内線	3	○	—	—	—	—	—	—	—
3・6・25	上泉萩生線	1	×	×	×	×	—	—	×	×
3・6・25	上泉萩生線	2	×	×	×	×	—	—	×	×
3・6・25	上泉萩生線	3	×	×	×	×	—	—	×	×
3・6・25	上泉萩生線	4	×	×	×	×	—	—	×	×
3・6・25	上泉萩生線	5	×	×	×	×	—	—	×	×
3・5・26	庄内坂井線	1	×	×	×	×	—	—	×	×

■見直し方針の方向性の検討結果まとめ

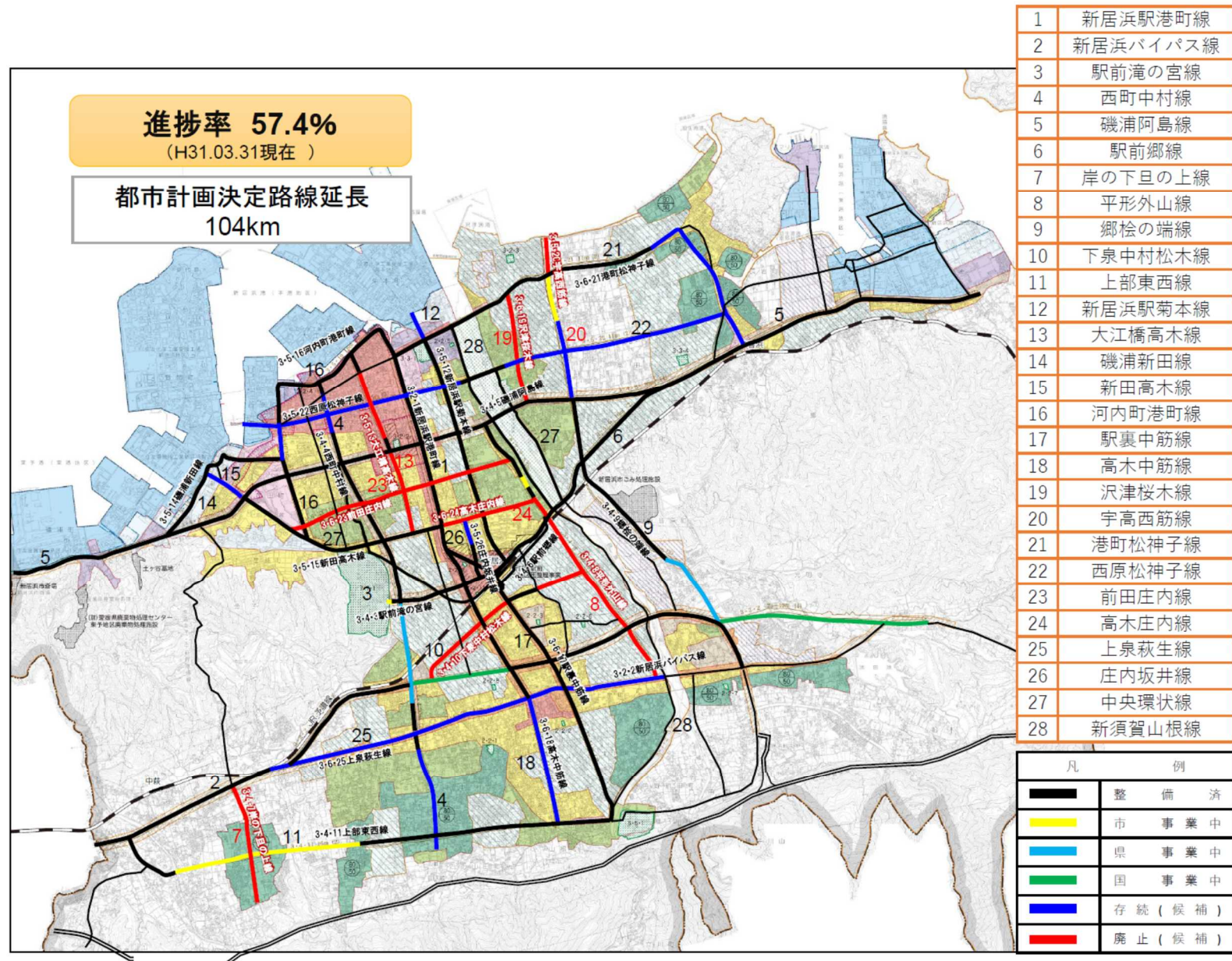


図 5.4 見直し方針の方向性の検討結果まとめ全体図