

伊 予 市 総 合 都 市 交 通 計 画

平成 24 年 8 月

伊 予 市

目 次

1. 計画の目的	1
2. 伊予市の現況	1
3. 伊予市市街地における道路・交通施設整備の基本方針	4
4. 都市計画道路の見直し	5
5. 都市計画道路の変更計画案	8
6. 都市計画道路の整備優先順位	9
7. 伊予市総合都市交通計画	11
8. 今後のスケジュール	12
9. 伊予市総合都市交通計画検討協議会	12

1. 計画の目的

伊予市では、市街化区域や周辺市街地の整備・発展に向けて都市計画道路の整備を進めているが、整備未着手の都市計画道路が数多く残されているなど、現在の交通環境や都市交通上の要請に対応することが困難な状況にある。

このため、市民の多様な交通ニーズや交通行動に適した都市計画道路網への見直しなど、長期的な道路交通施策の展開を目指し、道路交通に関する実態把握及び都市計画道路網計画策定のための検討を行ったうえで、伊予市の市街地部における総合都市交通計画を策定する。

【伊予市地区区分図】

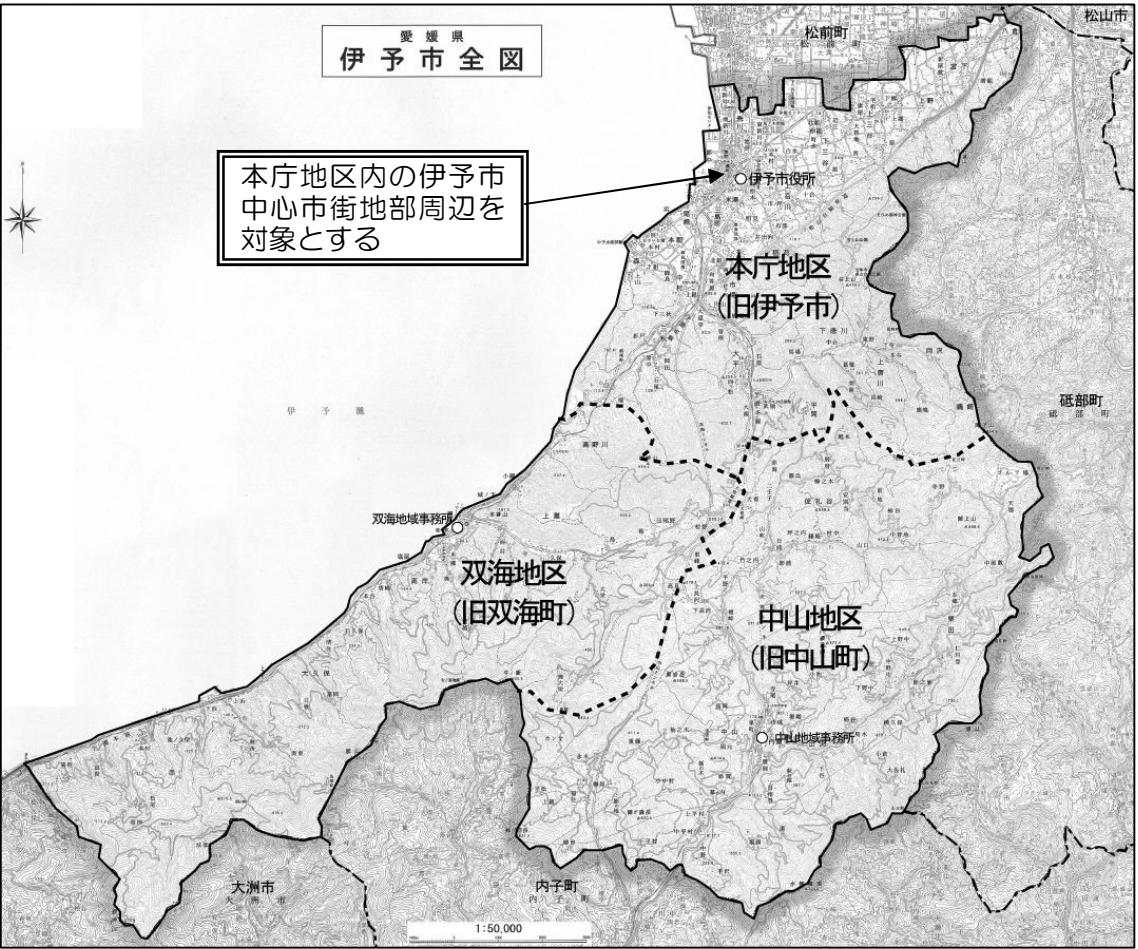


図 1.1 伊予市地区区分図

2. 伊予市の現況

2-1. 人口

伊予市の人口は年々減少を続けており、平成 22 年国勢調査結果では 38,017 人となっている。
本庁地区（旧伊予市）においては、平成 12 年までは人口が増加していたが、平成 12 年以降は減少に転じている。

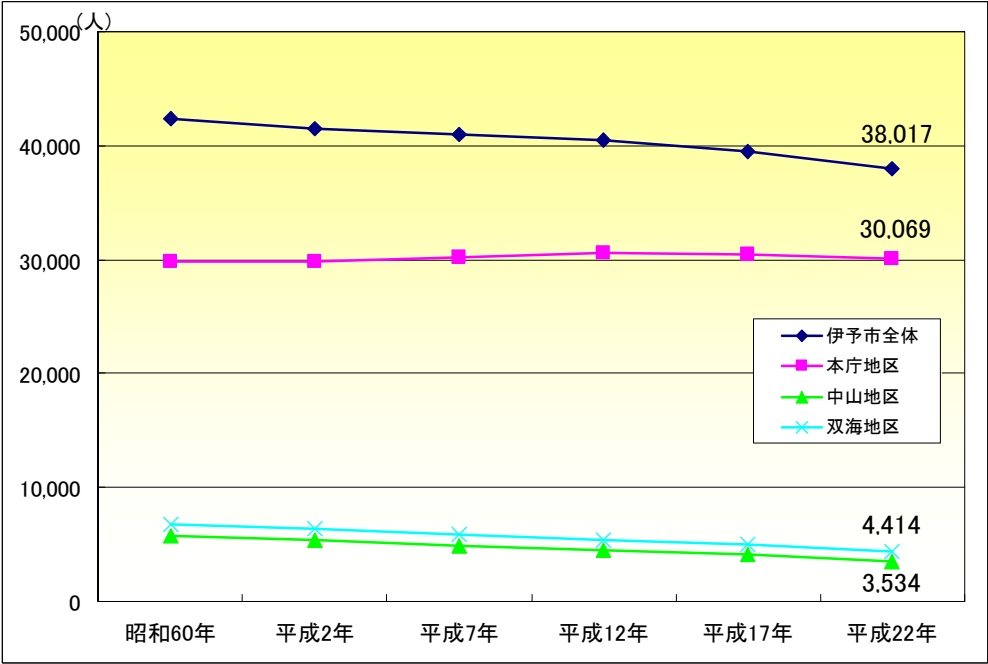


図 2.1 伊予市の人口推移 出典：国勢調査

2-2. 高齢化率

地区別における 65 歳以上人口割合の推移をみると、すべての地区で高齢化が進行しているが、中山・双海の両地区において高齢化の進行が早く、中山地区では高齢者率が 40%以上に達している。

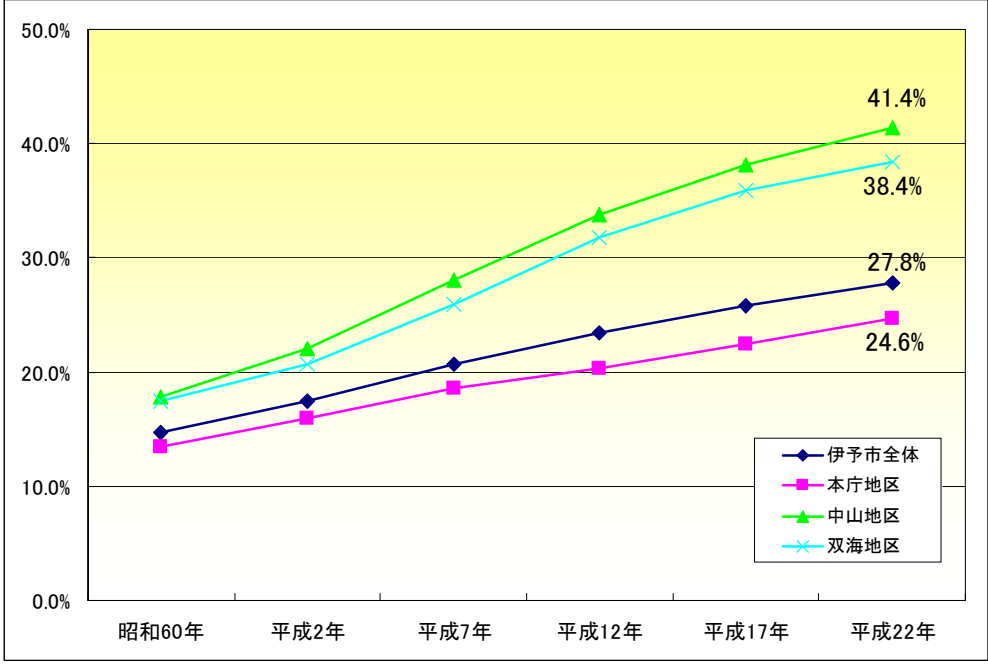


図 2.2 伊予市の高齢化率の推移 出典：国勢調査

2-3. 通勤通学流動

伊予市の就業人口は 19,846 人、従業人口は 17,239 人で就従比は 0.87 と 1.0 を下回っており、周辺市町へ通勤する就業者の割合が多くなっている。

伊予市からは、特に松山市への通勤流動が多くなっている。

伊予市から市外への通学流動は 1,434 人であり、松山市、松前町への流動が多い。また、市外から伊予市への通学流動は 397 人であり、市外への流動と同様、松山市、松前町からの流動が多くなっている。

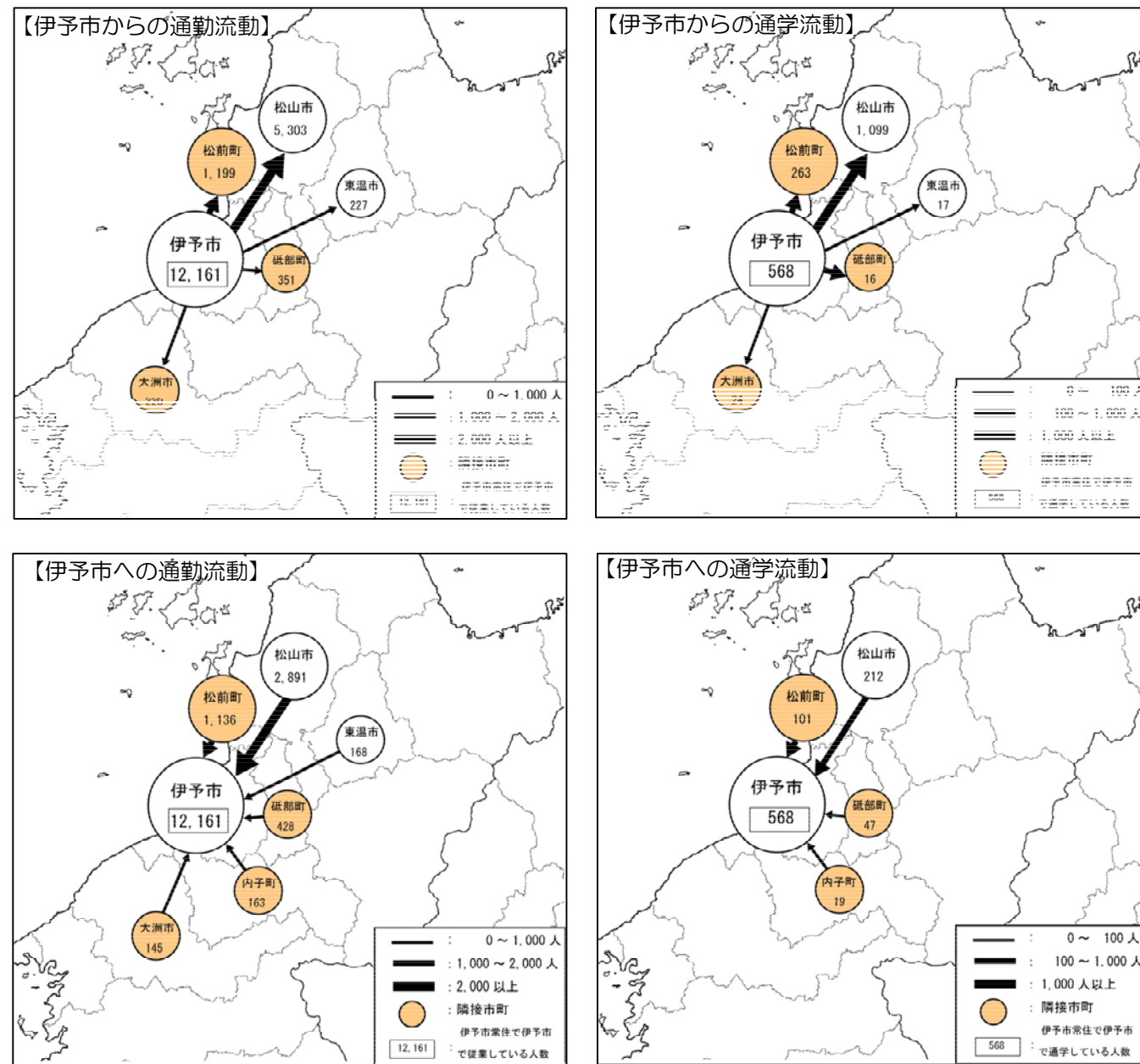


図 2.3 伊予市の通勤通学流動

出典：H17 国勢調査

2-4. 市街地部道路混雑度

伊予市市街地において道路混雑の発生している路線は、国道 56 号及び(主)伊予松山港線であり、平成 17 年道路交通センサス調査における混雑度が 1.7 を超えている。

また、国道 378 号においても混雑度が 1.0 を超えており、やや混雑が見られる。

なお、平成 22 年道路交通センサス調査時は高速道路無料の社会実験中であったため、平成 22 年時の値は参考値として記載している。

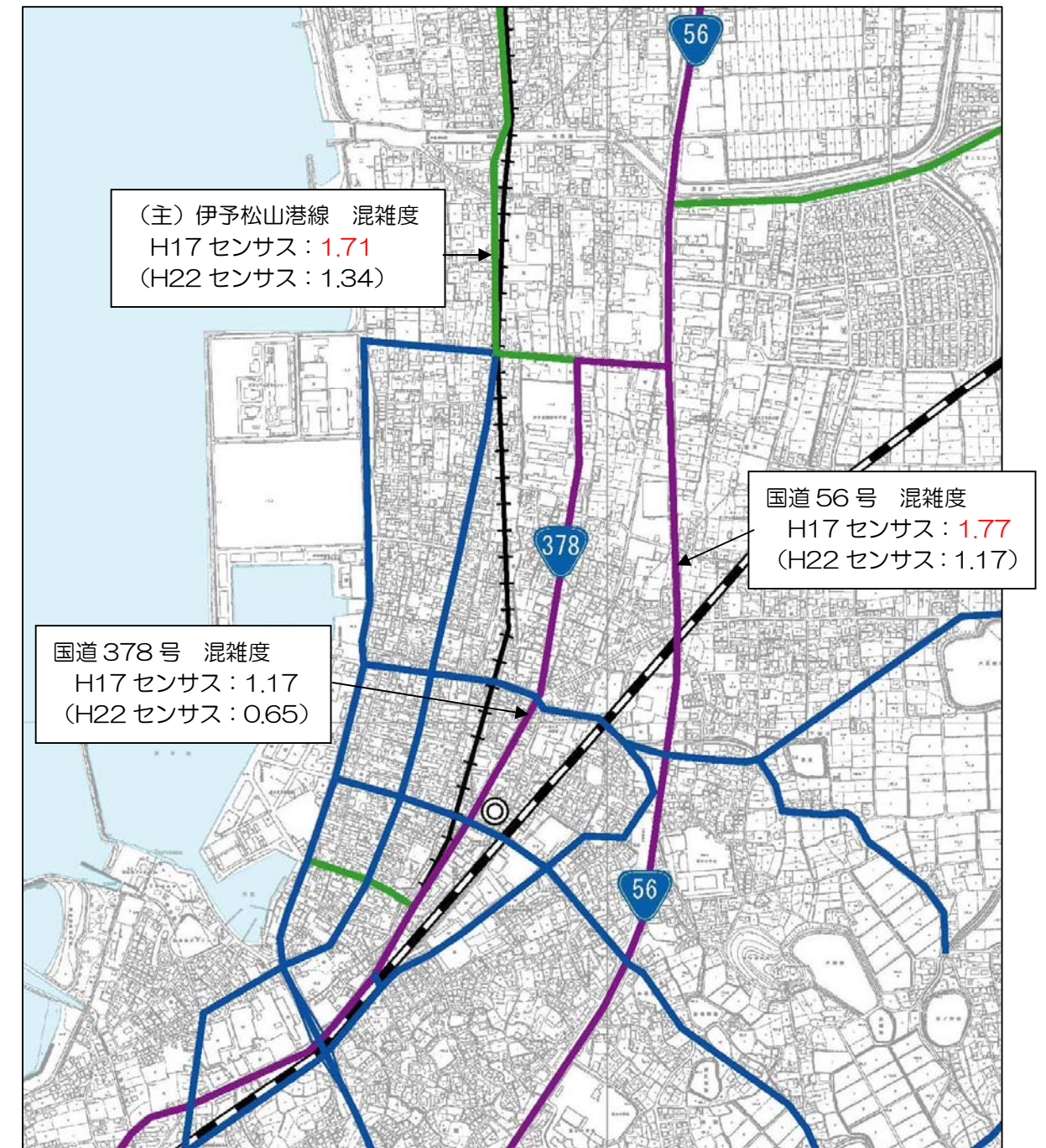


図 2.4 伊予市市街地部の道路混雑状況

出典：H17、H22 道路交通センサス

2-5. 都市計画道路の整備状況

伊予市における都市計画道路の整備状況は、全延長 16,410m のうち、約 55%にあたる 9,000m が「整備済・着手済」となっているが、残りの 7,410m（45%）が、未だ未着手の状態となっている。

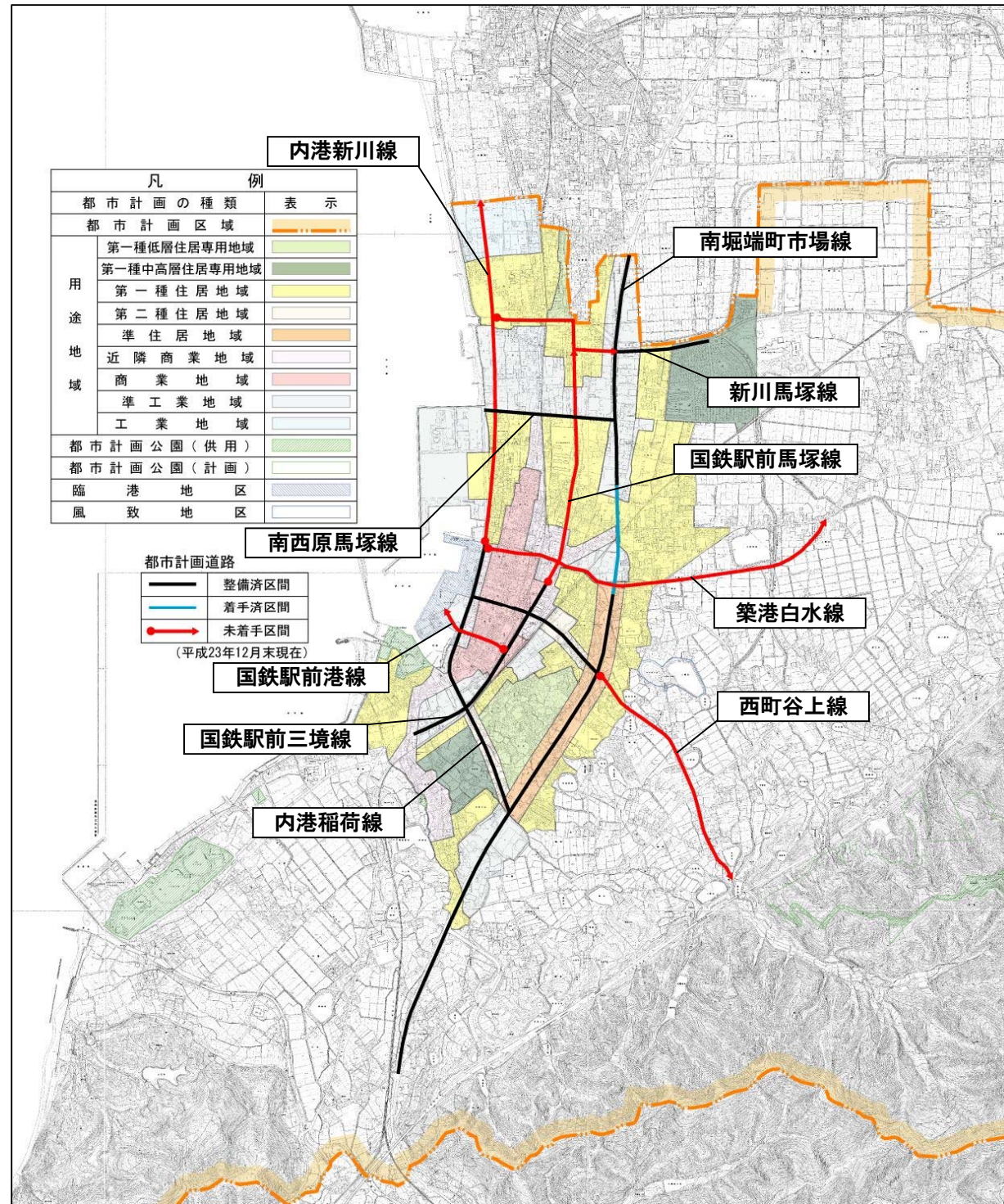


図 2.5 伊予市都市計画道路整備状況

2-6. 住民の道路整備に関する意向（市街地部）

市街地部及びその周辺における住民アンケートでは、歩道整備状況に対しての不満度が高く、次いで道路の安全性についての不満度も高くなっている。

道路整備に関する要望では、歩道整備についての要望が多く、その他では、新規道路整備ではなく、現況道路の拡幅についての要望が多く挙げられていた。

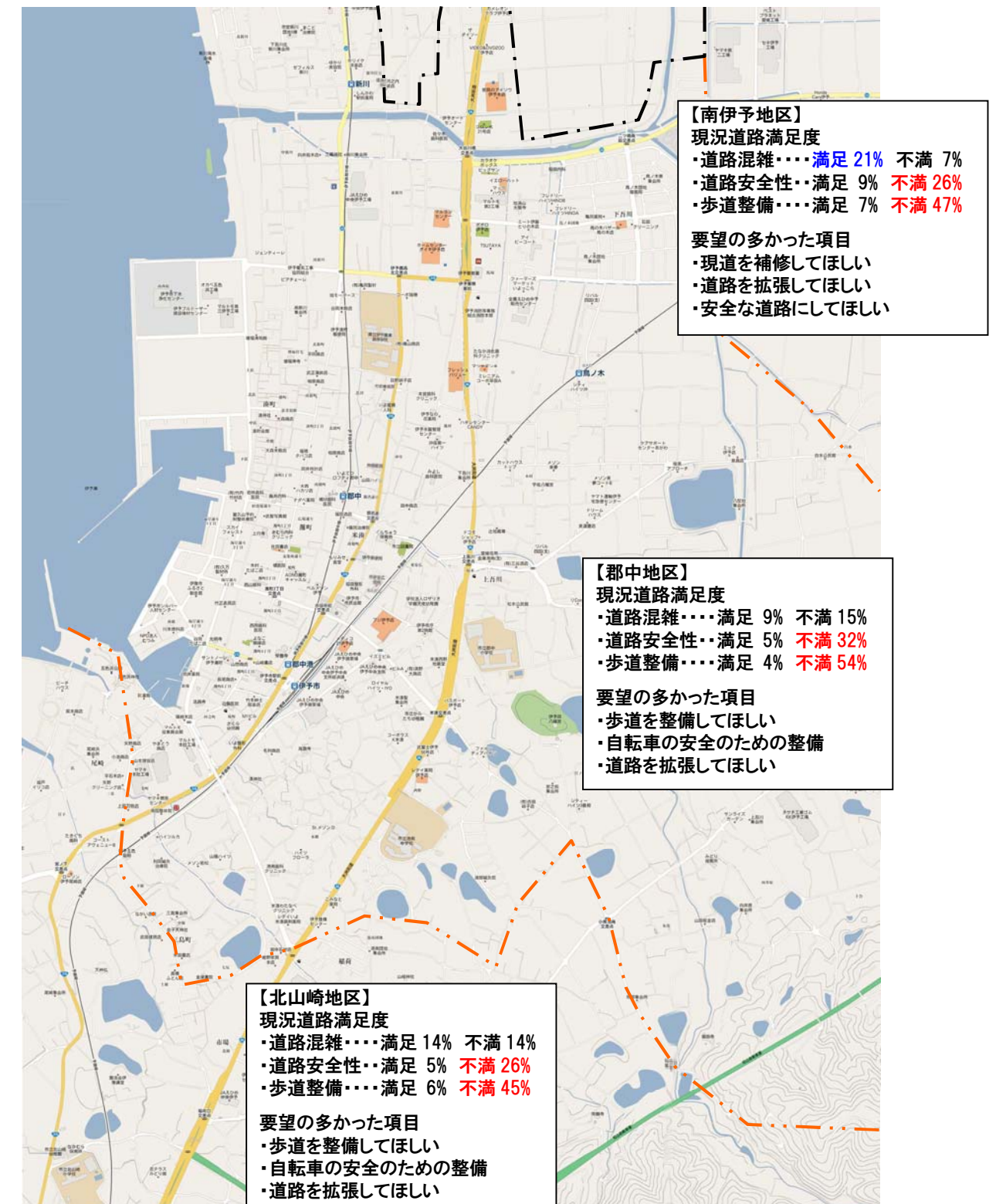


図 2.6 伊予市市街地部周辺の住民意向調査結果

3. 伊予市市街地部における道路・交通施設整備の基本方針

伊予市市街地部の現況・課題	
地域の現況	○伊予市の人口は3.8万人で、年々減少傾向にある。 市街地を含む本庁地区の人口は3.0万人で市域全体の約79%が集中している。 本庁地区の人口も平成12年以降は減少傾向にある。 ○伊予市の高齢化率は27.8%となっており、愛媛県平均・全国平均よりも高くなっている。 本庁地区のみ高齢化率は24.6%でやや低いものの、近年は5年ごとに約2%ずつ増加している状況である。
現状における課題	【道路・交通状況】 ○市街地部を南北に結ぶ道路の交通量が多く、国道56号、国道378号、（主）伊予松山港線への交通集中により朝夕の時間帯では混雑が見られる。 通勤・通学流動（国勢調査）をみると、伊予市北側の松山市・松前町とのつながりが強く見られ、国道56号・（主）伊予松山港線においては、市域の北側ほど交通量が多くなっている。 ○市街地部周辺の過去5年間（H17～H22）における交通死亡事故は、国道56号において多く発生しており、その他一部市道上においても発生している。 ○伊予市の都市計画道路の整備率（整備着手含む）は約55%となっており、残りの約45%は整備未着手の状態となっている（平成23年12月末現在）。 【住民の意向】 ○市街地部及びその周辺地区の住民意向では、現況の道路に対して、「歩道整備」・「道路の安全性」についての不満度が高くなっている。 ○道路整備についての要望では、「歩道の整備」についての意見が最も多く、次いで「自転車の安全のための整備」についての意見が挙がり、歩行者・自転車の安全性確保のための整備要望が上位となっている。 また、道路整備については、道路の新設よりも、現況生活道路の拡張・改修についての要望がほとんどとなっている。

上位・関連計画における道路整備の方向（伊予市都市計画マスタープラン（案）【H20.3】）

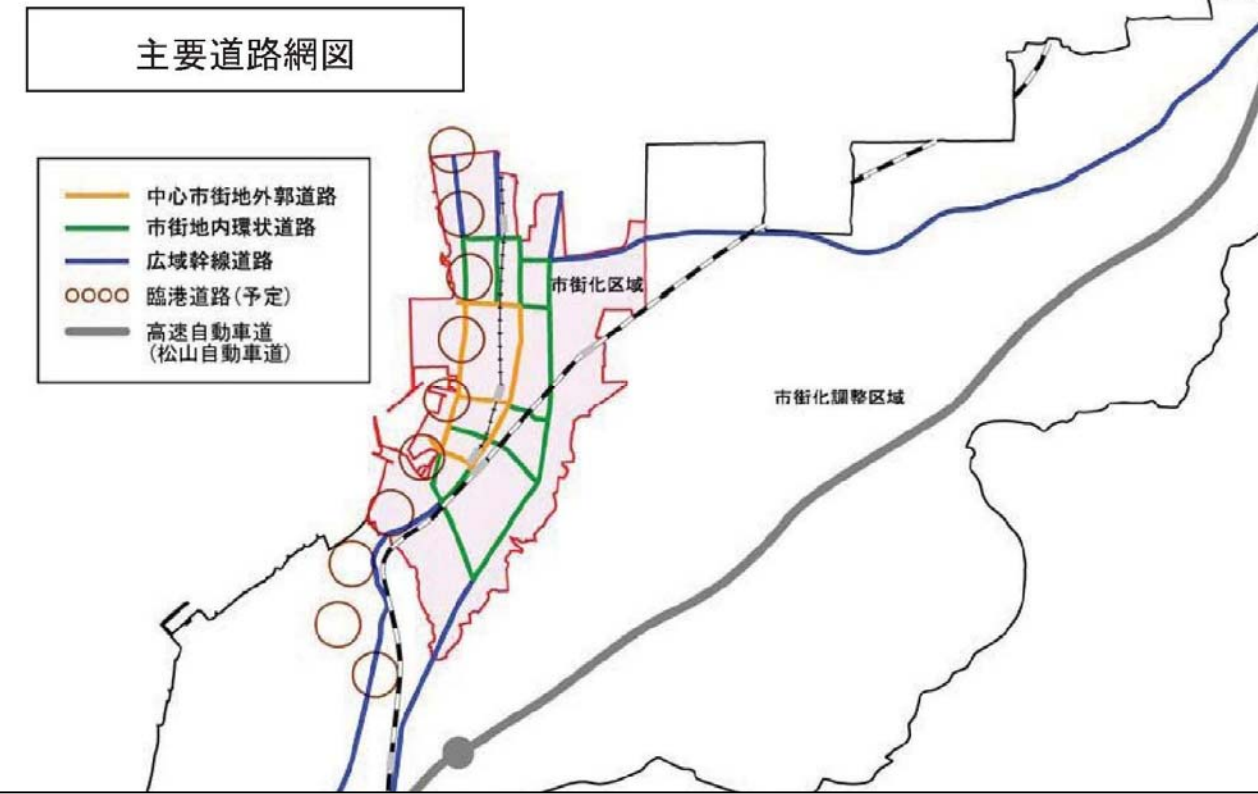


図 3.1 伊予市都市計画マスタープラン（案）における主要道路網計画図

市街地部における道路・交通施設整備の基本方針

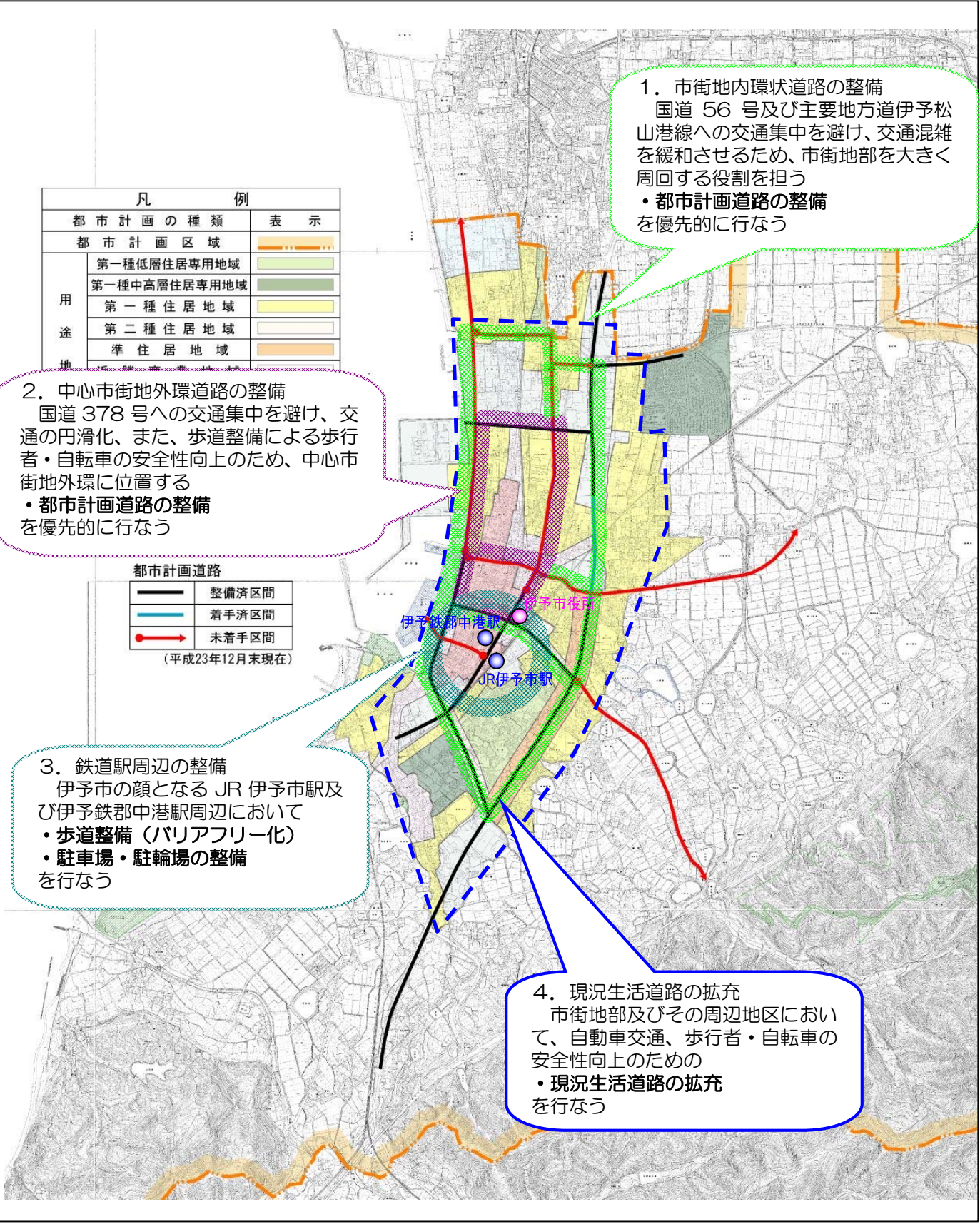


図 3.2 道路・交通施設整備の基本方針

4. 都市計画道路の見直し

計画決定されている都市計画道路のうち、現時点で整備未着手の路線・区間について、その必要性や効果などについて見直し検討を行ない、今後の整備について「廃止候補」、「変更候補」、「存続候補」の評価付けを行なった。

※見直し検討は「愛媛県都市計画道路見直しガイドライン（H20.3）」に沿い実施した。

4-1. 見直し検討対象区間

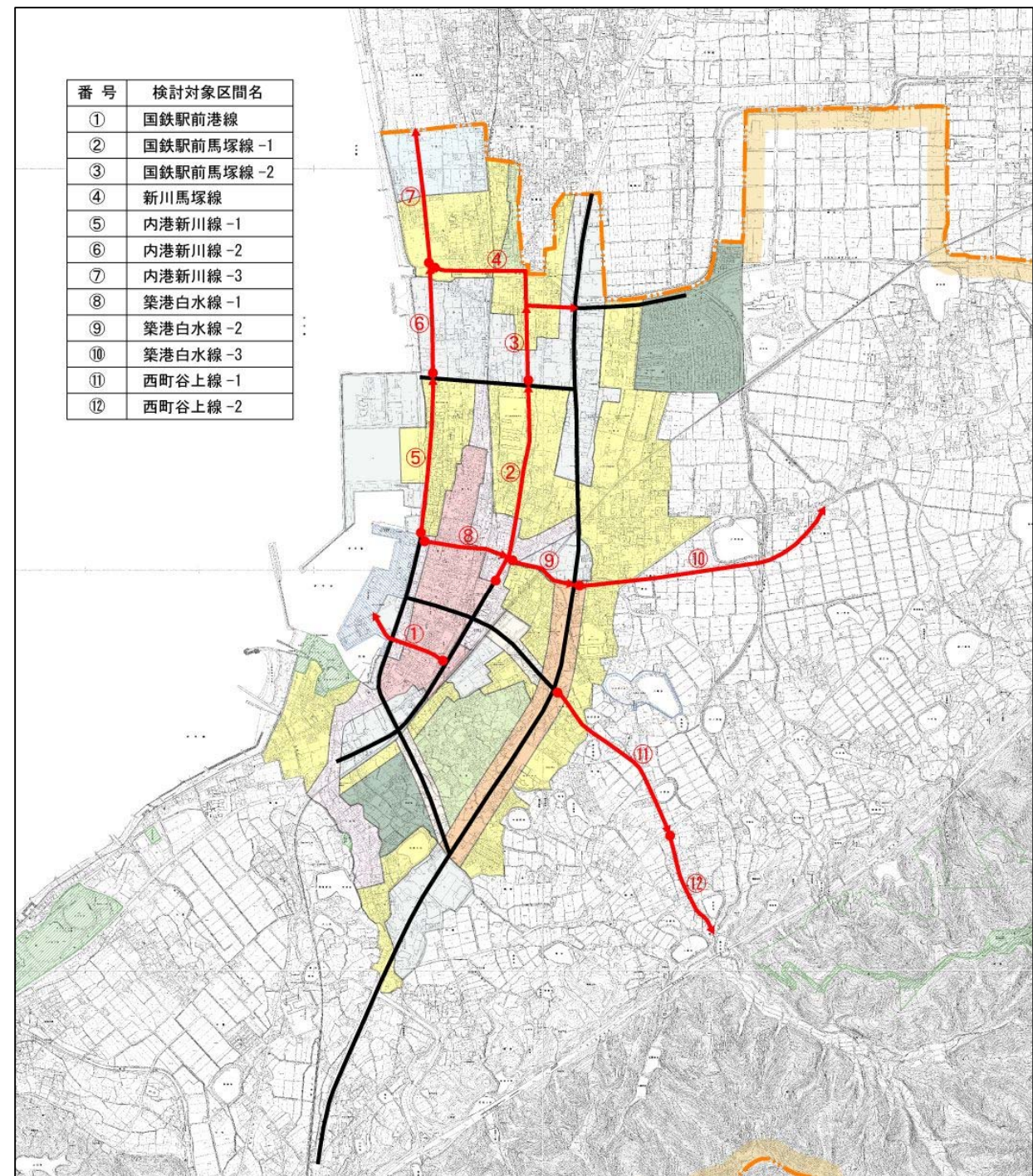


図 4.1 都市計画道路の見直し対象区間

4-2. 見直し検討の手法・基準

都市計画道路の見直しは、『路線の必要性』、『代替路線の有無』、『事業の実現性』の3つの視点による検証・評価を実施し、それぞれの区間について「存続」・「変更」・「廃止」の方向付けを行なった。

【路線の必要性】

各検討対象区間について、以下に示す機能の有無について検証・評価を行ない、1つも該当する機能を持たない区間を「廃止候補」として位置付ける。

- 交通機能
 - ・自動車交通需要との整合
 - ・交通混雑の緩和
- ネットワーク機能
 - ・関連計画における位置付け
 - ・広域ネットワークの形成
 - ・地域内のネットワークの形成
 - ・アクセス機能
- 地域のまちづくり
 - ・地域のまちづくり支援
 - ・公共交通の利用促進
 - ・都市環境機能
 - ・都市防災機能

【代替道路の有無】

既存ストックを有効活用するため、「交通機能」「ネットワーク機能」「地域のまちづくりの必要性」それぞれについて、当該路線の機能と同等の機能を有しているかの観点から代替路線の有無を検証する。

また、見直し対象路線を廃止・変更した場合に、代替路線や周辺道路に混雑等の支障が生じないかの観点から検証する。

【事業の実現性】

事業の実現性に支障がある要件としては、「支障建築物がある場合」「景観や自然環境に大きな影響がある場合」「現行の道路構造令に適合ができない場合」の3つのケースが考えられる。

事業の実現性を検証し、事業の実現に対して支障のないと判断された路線は、「存続候補路線」となる。

事業の実現にあたり支障が生じる場合は、ルートや幅員等の「変更」により、整備することが可能かどうか検討する。

4-3. 見直し検討結果

表 4.1 都市計画道路の見直し結果一覧

番号	区間名	路線の必要性検証		代替路線の検証		事業の実現性の検証		見直し検証・評価による方向付け結果
①	国鉄駅前港線	○	現況交通量が少なく、交通機能の面では必要性は認められないが、ネットワーク・まちづくりの観点から必要性が認められる。	無し	都市防災機能確保など、必要とされている機能の確保のためには当該路線の整備（特に歩道整備）が不可欠であり、代替となる路線は存在しない。	○	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、いずれの視点においても支障はなく実現性に問題はない。	存続候補路線
②	国鉄駅前馬塚線－1	○	現況交通量も多く、ほとんどの項目で整備の必要性が確認された。	無し	沿道環境向上など、必要とされている機能の確保のためには当該路線の整備（歩道整備）が不可欠であり、代替となる路線は存在しない。	○	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、いずれの視点においても支障はなく実現性に問題はない。	存続候補路線
③	国鉄駅前馬塚線－2	○	必要と評価された項目はやや少ないものの、全ての観点において何らかの必要性が認められた。	無し	周辺道路混雑解消など、必要とされている機能の確保のためには当該路線の整備が不可欠であり、代替となる路線は存在しない。	△	計画幅員がW=8mと道路構造令を満足しておらず、前後区間との連続性からも幅員変更を行うことが妥当。→【変更候補】	変更候補路線（計画幅員変更）
④	新川馬塚線	○	必要と評価された項目はやや少ないものの、全ての観点において何らかの必要性が認められた。	無し	並行路線としては（都）南西原馬塚線があるが、都市計画上の位置付けや求められる機能が異なるため、代替路線とはならない。	△	道路線形が鉤型となっており、また、伊予鉄との交差についても再検討が必要と考えられる。→【変更候補路線とする】	変更候補路線（路線計画変更）
⑤	内港新川線－1	○	臨海軸となる広域の幹線道路となるため、多くの項目で必要性が認められた。	有り	すぐ西側に市道臨海3号線が整備されており、幅員もW=12mと広く、ネットワーク性などの求められる機能も担保できるため代替路線となる →【廃止候補路線とする】	－	－	廃止候補路線（代替路線有り）
⑥	内港新川線－2	○	臨海軸となる広域の幹線道路となるため、多くの項目で必要性が認められた。	無し	東側に（主）伊予松山港線が並行しているが、上位・関連計画において求められている臨海軸としての機能確保には当該路線の整備が必要であり代替路線とはならない	△	内港新川線-1を廃止とし、整備済みの市道臨海3号線を代替路線とした場合、市道に接続するための路線計画変更が必要となる。→【変更候補路線とする】	変更候補路線（路線計画変更）
⑦	内港新川線－3	○	臨海軸となる広域の幹線道路となるため、多くの項目で必要性が認められた。	無し	東側に（主）伊予松山港線が並行しているが、上位・関連計画において求められている臨海軸としての機能確保には当該路線の整備が必要であり代替路線とはならない	○	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、いずれの視点においても支障はなく実現性に問題はない。	存続候補路線
⑧	築港白水線－1	○	交通機能の面では必要性は認められないが、ネットワーク・まちづくりの観点から必要性が認められる。	無し	都市防災機能確保など、必要とされている機能の確保のためには当該路線の整備（歩道整備）が不可欠であり、代替となる路線は存在しない。	○	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、いずれの視点においても支障はなく実現性に問題はない。	存続候補路線
⑨	築港白水線－2	○	交通機能の面では必要性は認められないが、ネットワーク・まちづくりの観点から必要性が認められる。	無し	都市防災機能確保など、必要とされている機能の確保のためには当該路線の整備（歩道整備）が不可欠であり、代替となる路線は存在しない。	○	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、いずれの視点においても支障はなく実現性に問題はない。	存続候補路線
⑩	築港白水線－3	×	すべての項目において必要性が認められなかった。 →【廃止候補路線とする】	－	－	－	－	廃止候補路線（必要性なし）
⑪	西町谷上線－1	○	交通機能の面では必要性は認められないが、ネットワーク・まちづくりの観点から必要性が認められる。	有り	現況道路にて、必要とされる機能の大部分が確保されるため、現道を代替路線と考え、歩道の必要性について検討を実施し、幅員構成の変更による対応を検討する。 →【変更候補路線とする】	－	－	変更候補路線（幅員構成変更）
⑫	西町谷上線－2	×	すべての項目において必要性が認められなかった。 →【廃止候補路線とする】	－	－	－	－	廃止候補路線（必要性なし）

4-4. 計画廃止による交通影響検討

廃止候補路線となった区間について、整備時と廃止時の将来交通量推計結果比較より、計画廃止による交通への影響検討を行ない、廃止による影響が無いことを確認した。

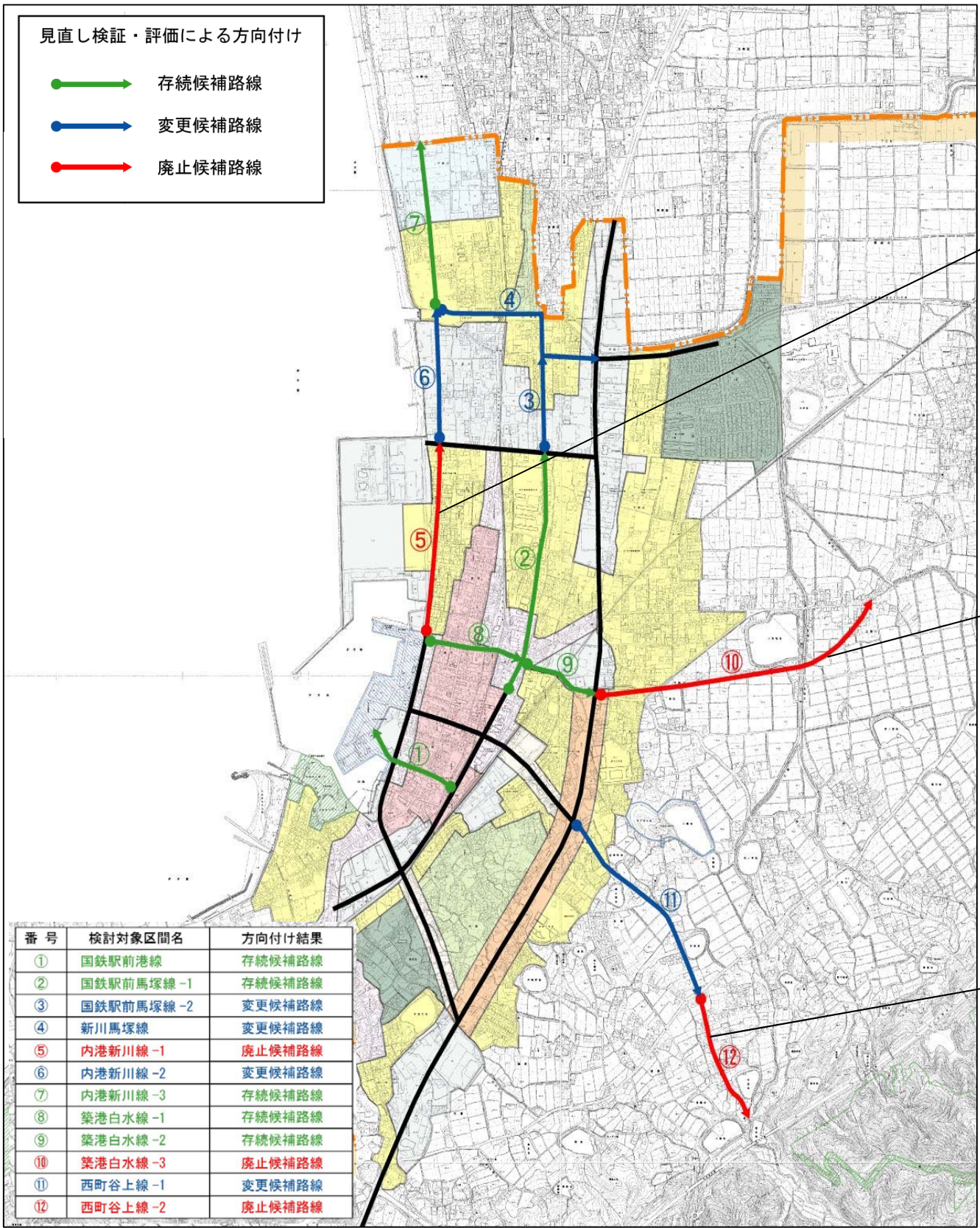
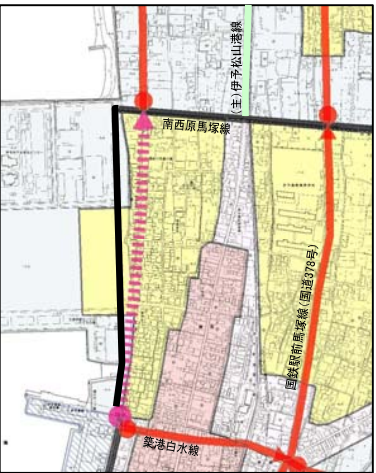


図 4.2 都市計画道路の見直し結果

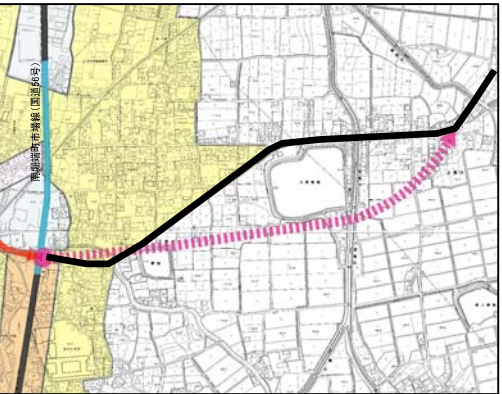
⑤内港新川線-1 を廃止した場合の影響について

- ・廃止候補区間のすぐ西側に幅員 W=12.0m 市道が整備済みであり、この区間が廃止となった場合、交通はこの整備済み市道へと転換される。
- ・平成 42 年の将来推計交通量と、現況市道の交通容量から問題はないと考えられる。



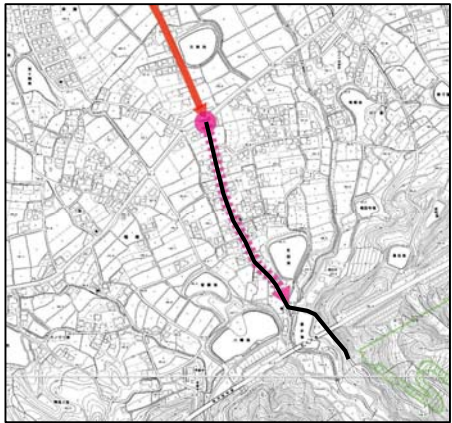
⑩築港白水線-3 を廃止した場合の影響について

- ・廃止候補区間のすぐ北側に現況道路があり、区間の中間地点付近までは 2 車線で整備済みとなっている。
- ・この区間が廃止となった場合、交通はこの現道へと転換される。
- ・平成 42 年の将来推計交通量と現道の交通容量から問題はないと考えられる。



⑫西町谷上線-2 を廃止した場合の影響について

- ・本区間は現道拡幅計画区間であり、現況に幅員約 W=5.0m の道路がある。
- ・道路配置及び周辺の状況より、道路利用者が限られており、整備の有無による交通量の変化は無い。
- ・平成 42 年の将来推計交通量と現道の交通容量から計画廃止による影響はないと考えられる。



以上より、該当 3 区間の廃止による周辺交通への大きな影響はないと考えられるため、これら 3 区間については計画廃止とする。

5. 都市計画道路の変更計画案

都市計画道路の見直し検討において変更候補路線となった区間の、道路線形及び道路幅員の変更計画について検討を行なった。

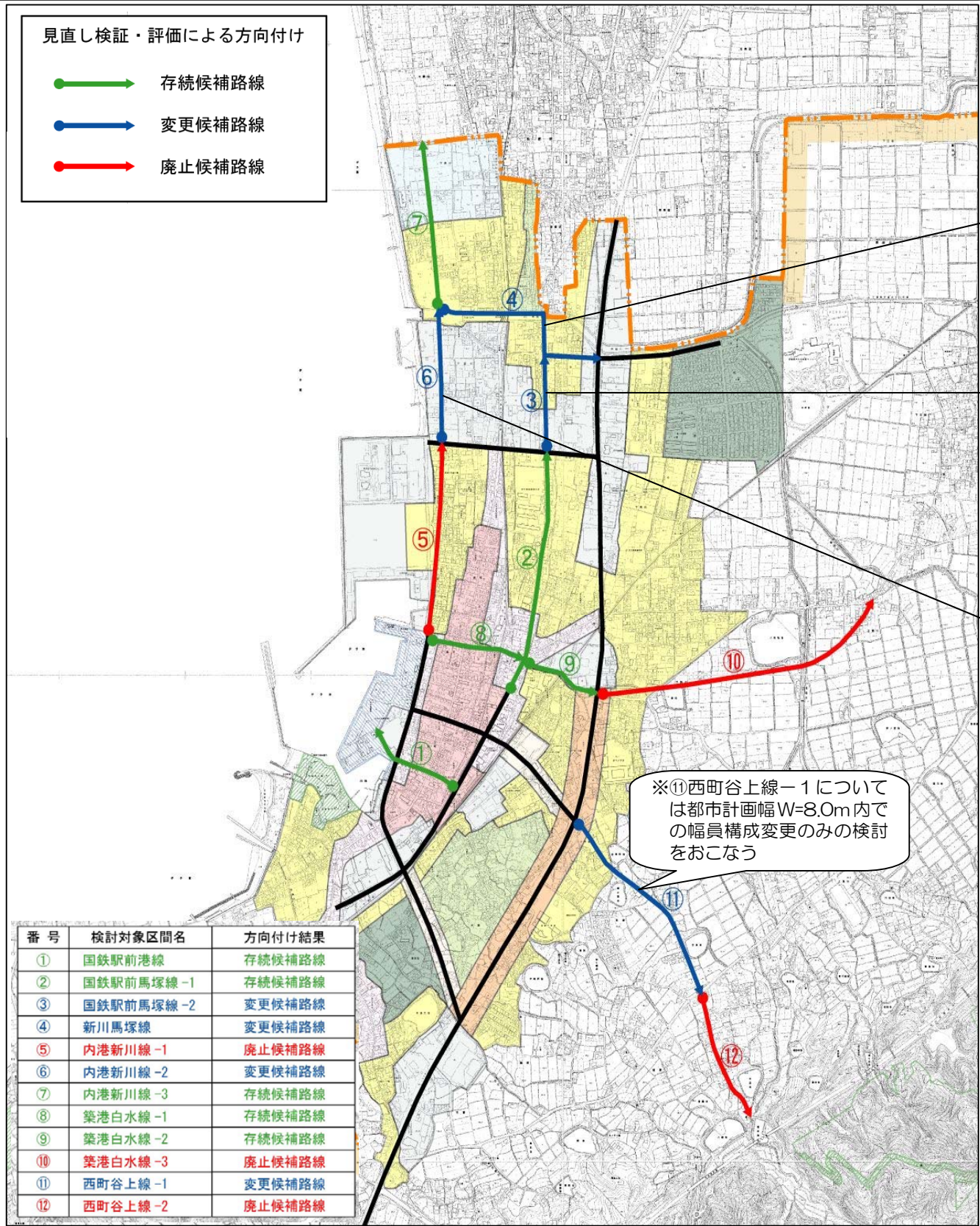


図 5.1 変更候補路線位置図

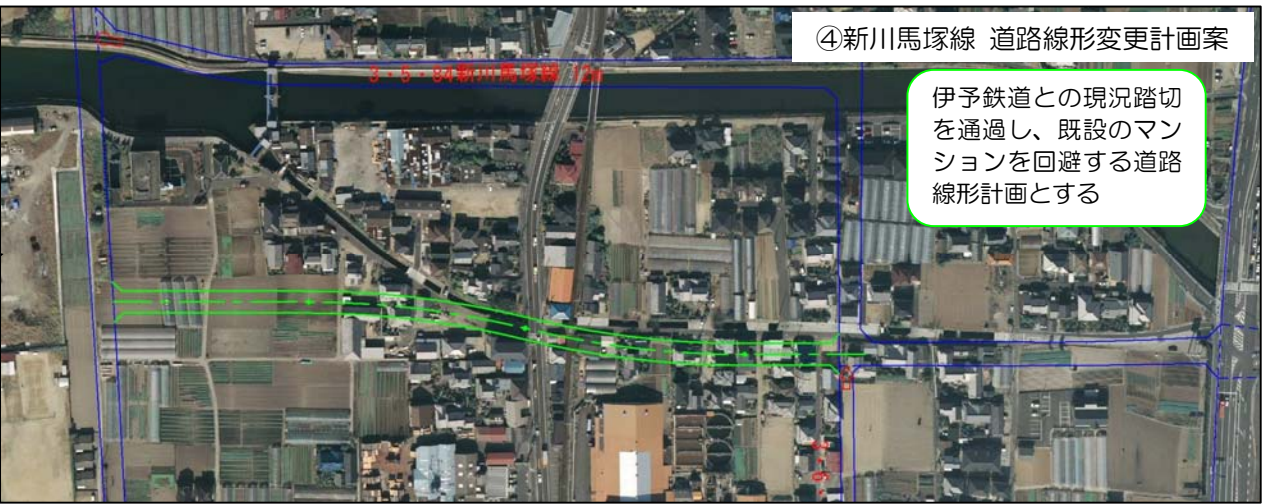


図 5.2 都市計画道路変更計画案

※上記変更計画案は、検討協議会における試案として表示している。
計画決定にあたっては、関係機関との協議、工法等の具体的な再検討を実施した上で、決定を行なう。

6. 都市計画道路の整備優先順位

都市計画道路の見直し検討において、『存続』及び『変更』と方向付けされた区間において、今後の整備の優先順位について検討を行なった。

なお、国鉄駅前馬塚線の国道 378 号重複区間は、愛媛県による整備着手に伴い、検討対象から除外した。

6-1. 整備優先順位検討対象区間

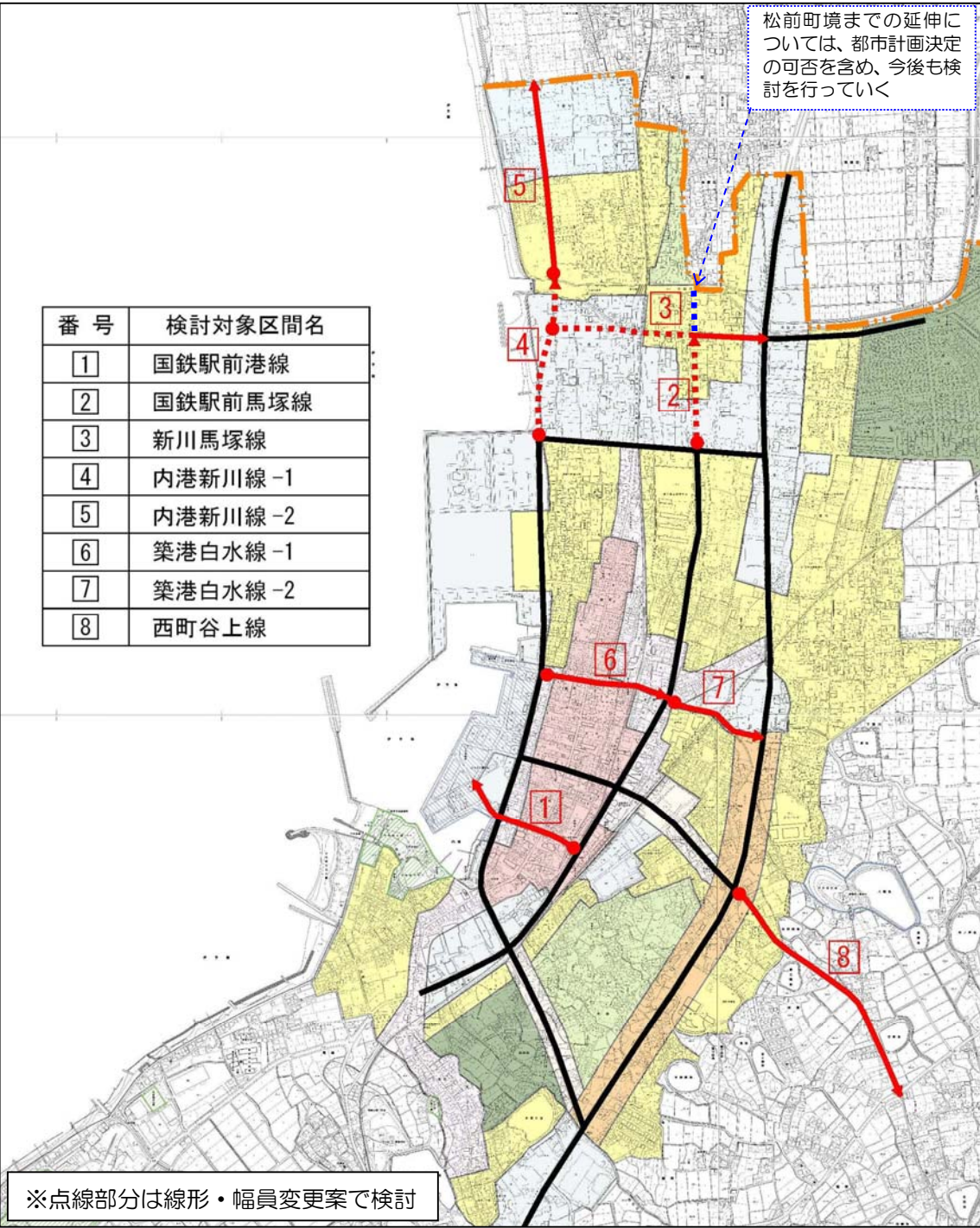


図 6.1 整備優先順位検討対象区間

6-2. 検討の手法

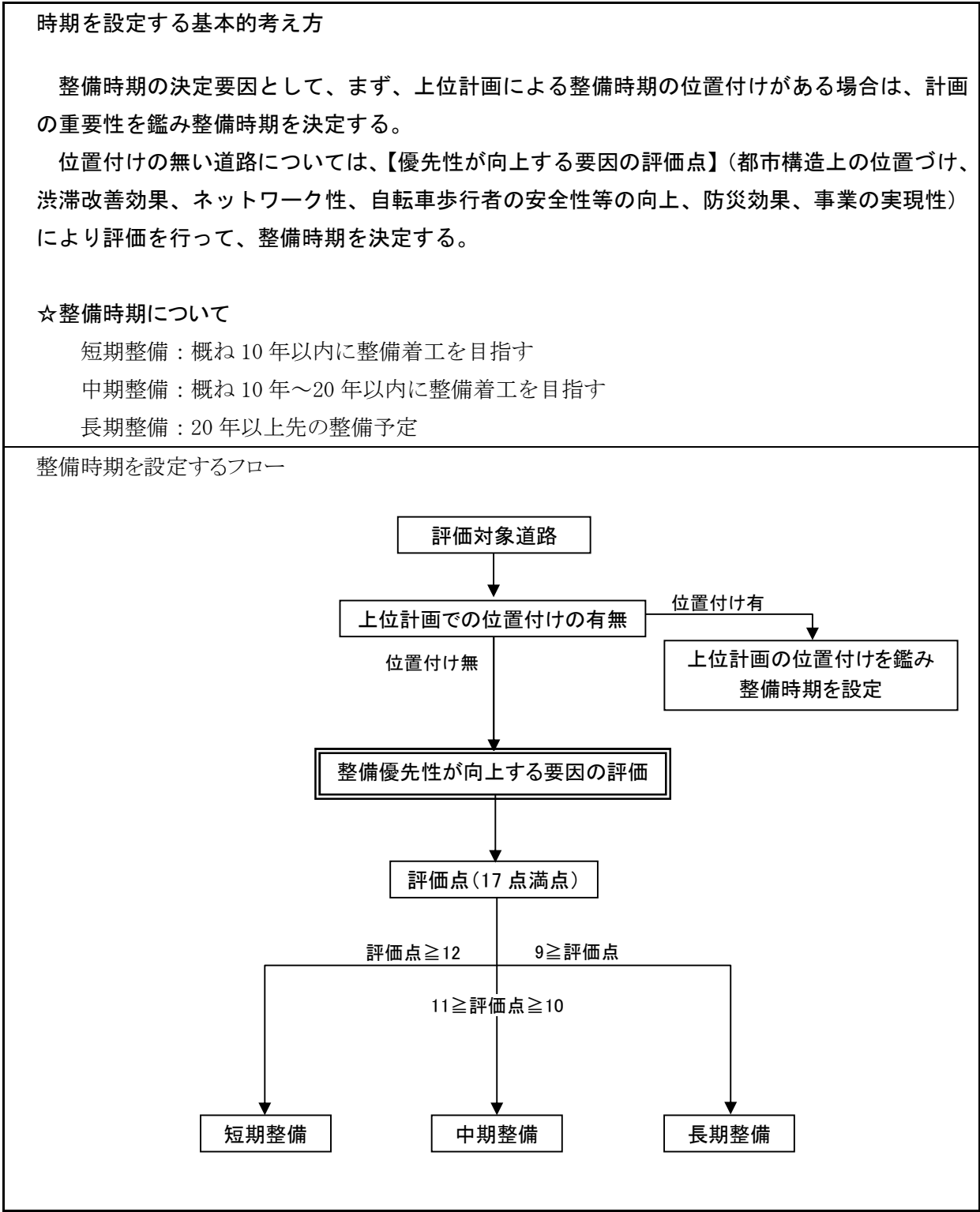


図 6.2 整備優先順位検討手法

6-3. 整備優先順位検討結果

整備の優先性が向上する各要因による評価を実施し、その総合評価点により整備の優先順位を決定した。
検討の結果は以下に示すとおりとなった。

区間番号	評価点					3	2	2	1	1	0	0	3	2	1	0	3	2	1	0	3	2	1	0	1	1	1	1	1	評価点
	路線名	区間長 (km)	幹線性の分類			都市構造上の位置付け						渋滞改善効果			ネットワーク性		自転車歩行者安全性等				防災効果	事業の熟度 早期実現性								
			主要幹線道路	幹線道路	補助幹線道路	都市の骨格を形成する道路	主要な交通結節点への連結強化に資する道路	環状・連絡軸への連結等、交通結節機能の向上に資する道路	環状・連絡軸（用途区域外）	資する道路（用途区域外）	地域・生活拠点間道路	地域・生活拠点間道路【用途区域外】	いずれの交流拠点にも連絡する市内道路	整備により、現況において交通混雑が緩和する。	（整備による混雑区間の交通量が10％未満） 整備により、現況において交通混雑が緩和する。	（整備による混雑区間の交通量が10％以上） 整備により、現況において交通混雑が緩和する。	混雑緩和に効果がない	整備により都市内の交通混雑、渋滞緩和効果がある 混雑箇所としての位置づけはないが、	主要幹線道路同士を連絡する道路	主要幹線道路と幹線道路を連絡する道路	幹線道路以外の道路を連絡する道路	補助幹線道路以下を連絡する道路	危険性の高い道路や交通量の多い道路 現況及び近隣において自転車歩行者の （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 歩行者利用施設が多数立地している道路 歩行者利用施設が多数立地している道路 交通量1000台（人）で周辺に自転車 交通量2500台（人）で周辺に自転車 （交通量500台（人）/12h以上） 歩行者利用施設が多数立							

優先順位	区間番号	路線名	計画幅員(m)	区間長(km)	整備種別	評価点(17点満点)	整備時期	備考
1	7	築港白水線-2	11	0.31	新設	13	短期	※上位計画において10年以内着手の位置付け
2	6	築港白水線-1	11	0.39	拡幅	11	中期	
3	1	国鉄駅前港線	15	0.37	拡幅	10	中期	
3	2	国鉄駅前馬塚線	12	0.49	新設	10	中期	
3	3	新川馬塚線	12	0.65	新設	10	中期	
6	5	内港新川線-2	11	0.60	新設	9	長期	
7	4	内港新川線-1	11	0.48	新設	7	長期	
8	8	西町谷上線	8	0.80	拡幅	4	長期	

表 6.1 整備優先順位検討結果一覧

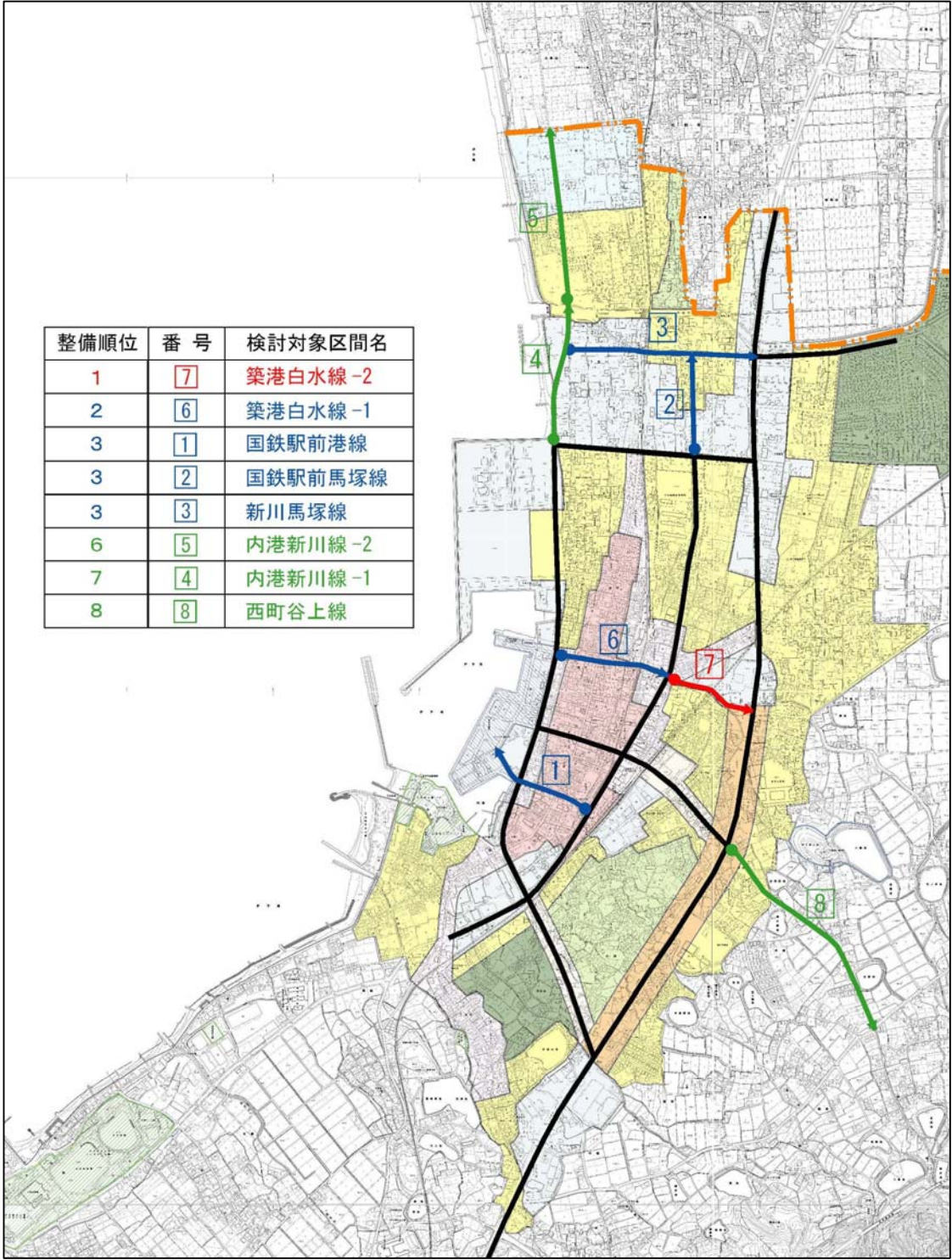


図 6.3 整備優先順位検討結果

※なお、整備順位については、整備時の社会情勢により変更される場合がある

7. 伊予市総合都市交通計画

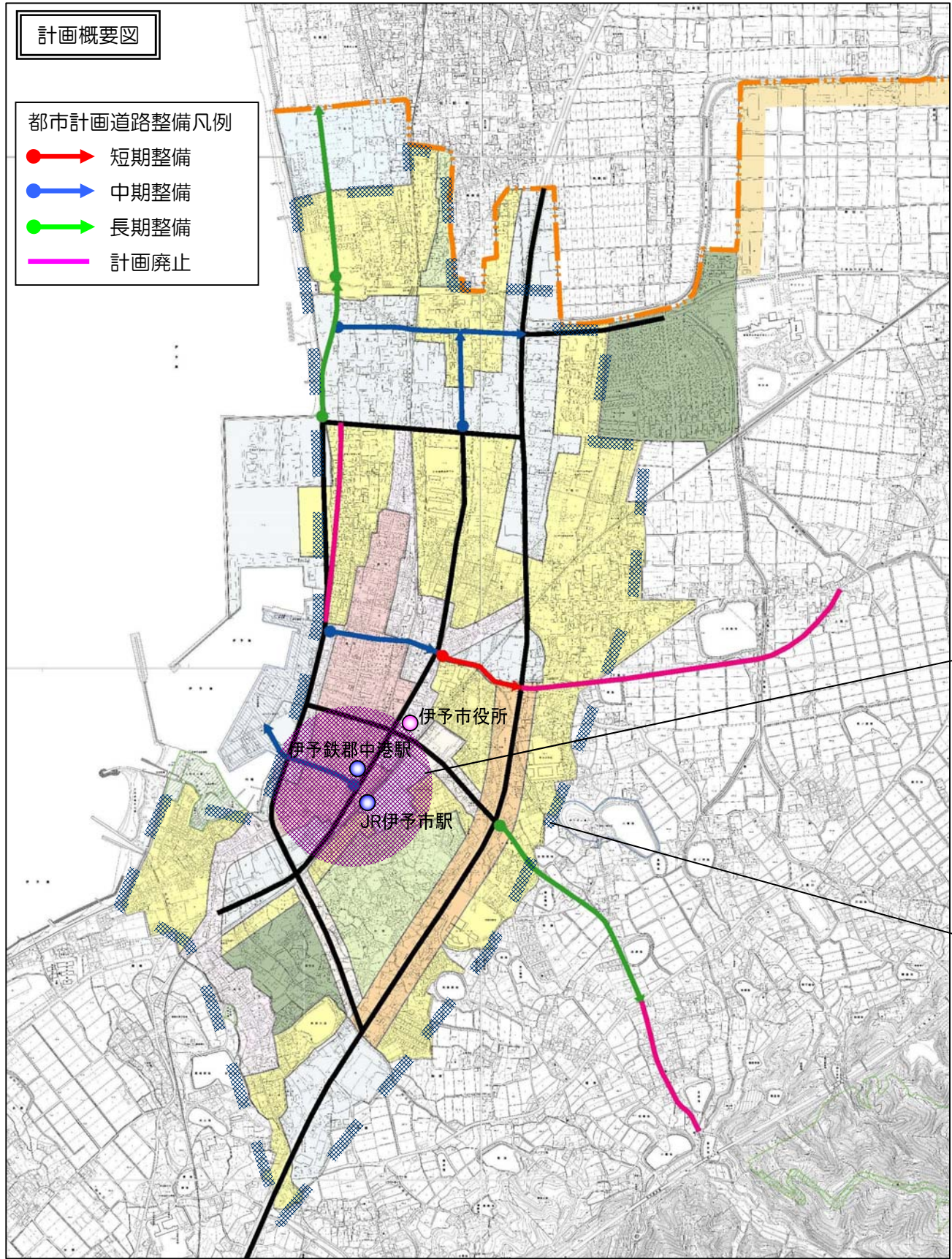


図 7.1 伊予市総合都市交通計画概要図

1. 都市計画道路の整備

- 整備を行なうとで、中心市街地の外環・環状道路を形成し、現況混雑箇所の混雑緩和及び市街地内交通の円滑化、また、歩道整備による歩行者自転車の安全性向上が計られる都市計画道路（市街地内幹線街路）の整備を推進する。
- 整備に関しては、今回の見直しによる廃止・変更のための都市計画変更を行った上で、整備の優先性検討結果に基づき、社会情勢の変化も勘案して進めていくものとする。

2. 鉄道駅周辺における道路・交通施設整備

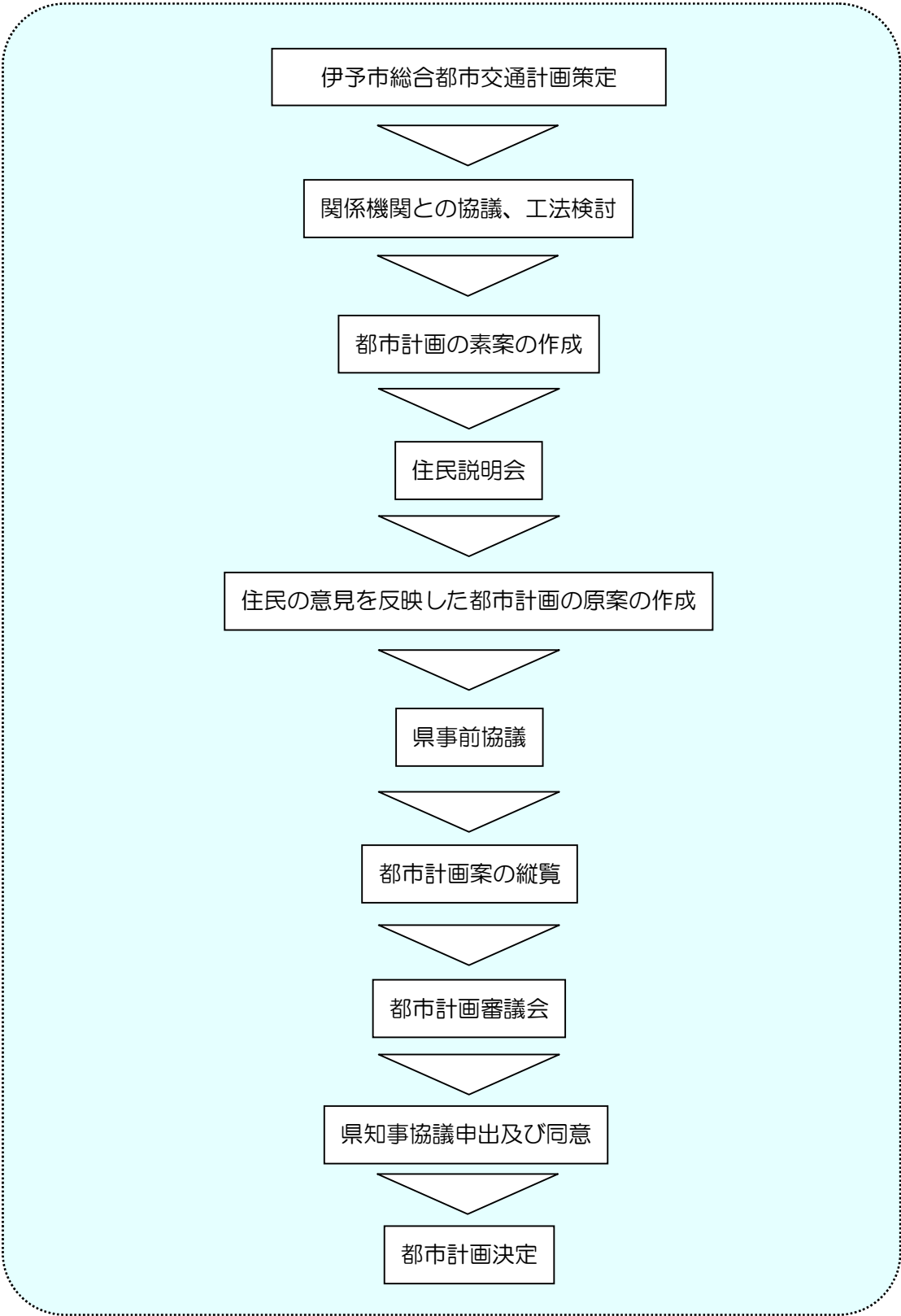
- JR 伊予市駅、伊予鉄道郡中港駅の集まる市街地中心部において、歩行者（自転車）にやさしい施設整備を実施する。
- 公共交通利用者の利便性向上のため、交通結節点となる駅前の施設（駐輪場・駐車場）整備を推進する。
- 伊予市の顔として、郡中らしさを出した街並みの保全並びに規制（景観計画）を行なっていく。（都市計画道路-国鉄駅前港線整備時にも配慮をおこなう）

3. 市街地部における現況生活道路の拡充

- 市街地内の現況生活道路について、拡幅による通行（特に歩行者）の安全性確保のための改良を推進する。また、沿道状況などにより拡幅が困難な道路については、現幅員内での通行帯の確保などの施策についても検討を行なっていく。
- 拡充の計画にあたっては、現況の車両並びに歩行者自転車の通行量や、現況における通行危険箇所などの調査を行ない、現道状況を把握した上で、最も効果的となる改良の形を検討し、実施していくものとする。

8. 今後のスケジュール

8-1. 都市計画決定までの概ねの手続き（市決定）



9. 伊予市総合都市交通計画検討協議会

9-1. 委員名簿

区分	役職	氏 名	職 名 等
学識経験者	委員長	柏 谷 増 男	愛媛県建設技術支援センター理事長 (愛媛大学名誉教授)
	委 員	吉 井 稔 雄	愛媛大学大学院理工学研究科教授
各種団体	委 員	石 田 美多嘉	伊予市商工会議所副会頭
	委 員	西 岡 義 雄	伊予市観光協会会長
	委 員	重 松 紈 右	伊予市交通安全協会会長
	委 員	玉 井 彰	伊予市本庁地区ハイヤー・タクシー協議会代表
関係行政機関	委 員	加 藤 邦 寛	国土交通省四国地方整備局 松山河川国道事務所計画課長
	委 員	真 田 憲 高	愛媛県中予地方局 建設部長
	委 員	森 平 将 文	伊予警察署長
	委 員	高 橋 保 廣	伊予消防等事務組合消防長
区長協議会	委 員	城 石 好 博	伊予市広報区長協議会 会長
市職員	委 員	岡 井 英 夫	副市長
	委 員	久 保 元 英	産業建設部長
	委 員	水 口 久 行	道路河川課長