

第3編 平成20年度調査の概要

1. 調査概要

平成 20 年度の調査フローを以下に示す。

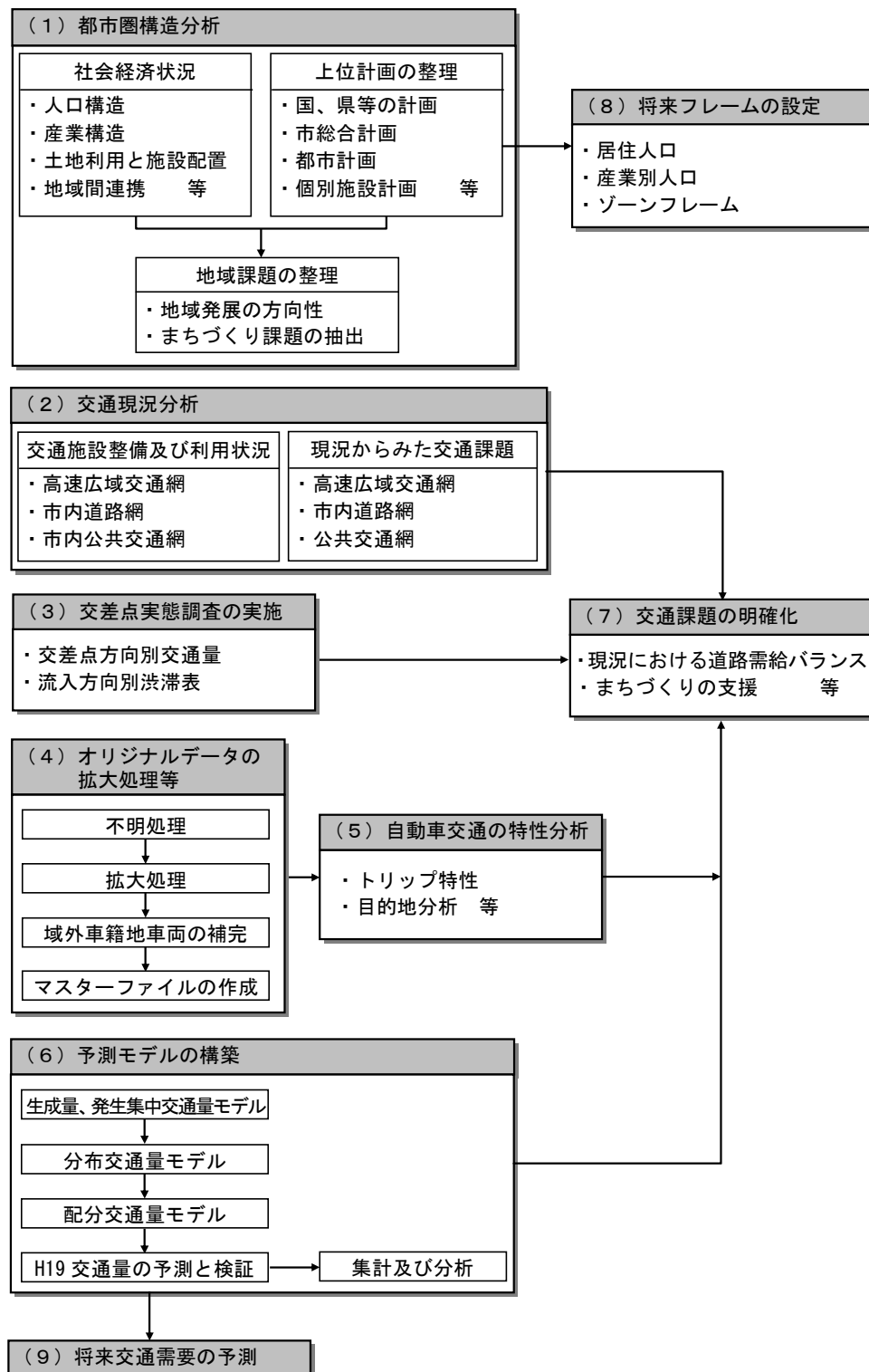


図 1.1.1 調査フロー（H20）

2. 交通実態調査の概要

2.1 調査概要

平成 19 年度に実施したオーナーインタビューOD調査で、混雑していると指摘のあった交差点のうち特に指摘の多かった交差点を対象に方向別交通量、渋滞・滞留長の調査を行った。

また、マクロ的観点からボトルネック区間などの検討を行う基礎資料を得るため、旅行速度調査を行った。

(1) 調査実施日

平成 20 年 11 月 19 日（火）晴れ

(2) 調査内容

- ①交通量カウント調査
- ②交差点渋滞・滞留長及び通過時間調査
- ③旅行速度調査

(3) 調査箇所

下図に示すとおり

(4) 調査時間帯

7 時～9 時台（3 時間）・16～18 時台（3 時間）の計 6 時間

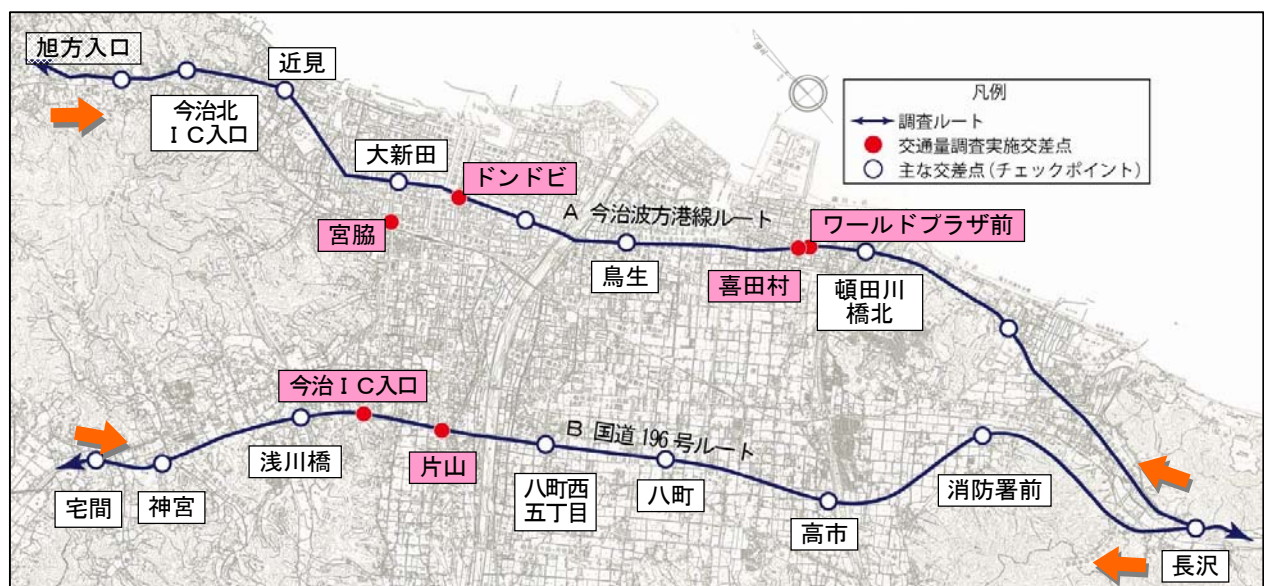


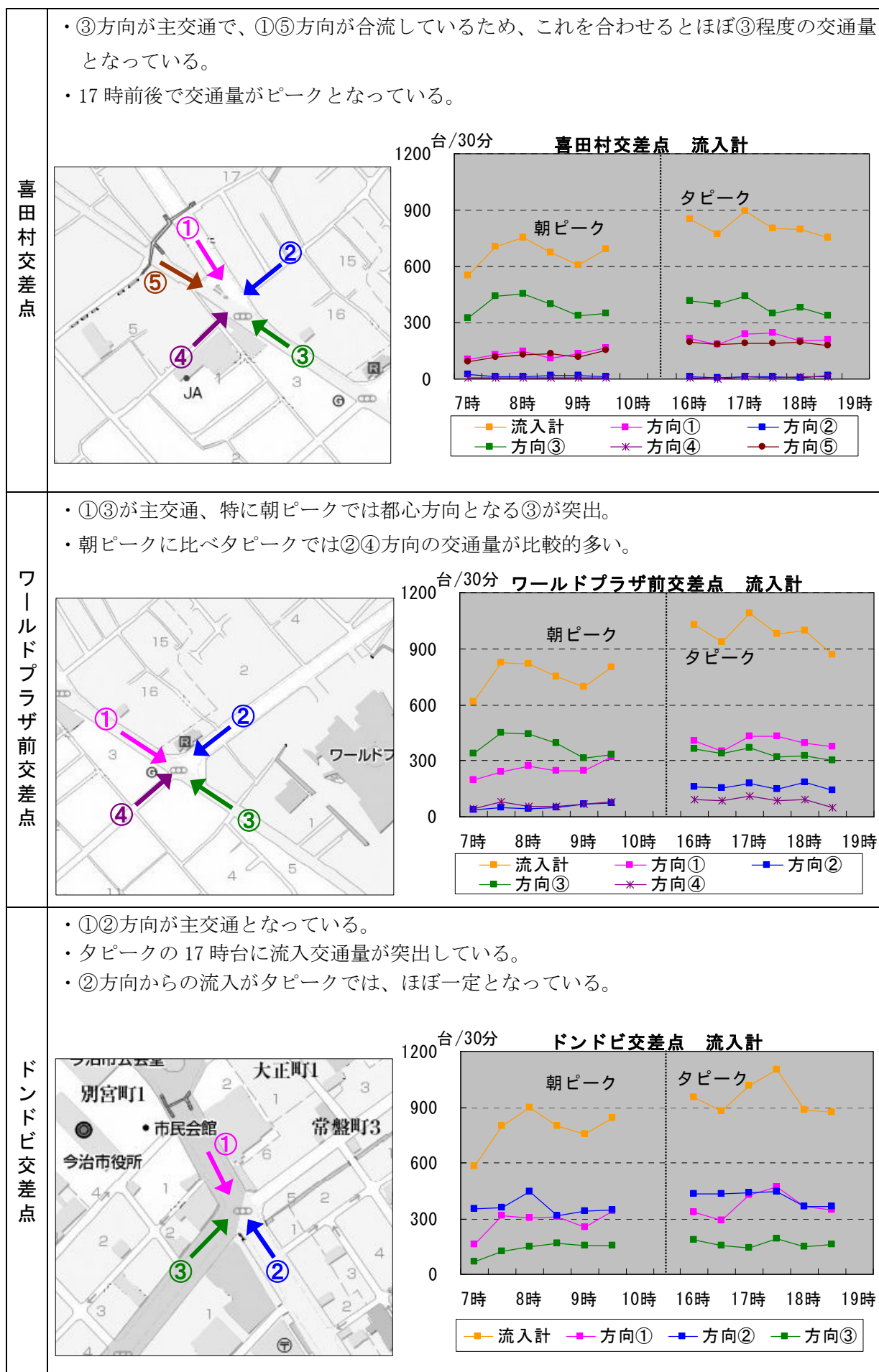
図 2.1.1 交差点実態調査箇所

2.2 調査結果の概要

(1) 交通量カウント調査

以下に各交差点の調査結果の概要を示す。

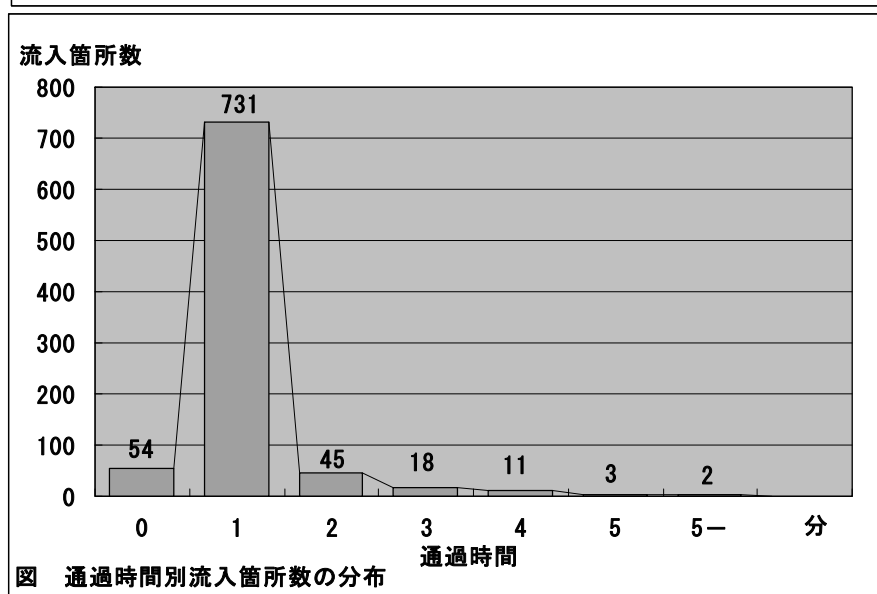
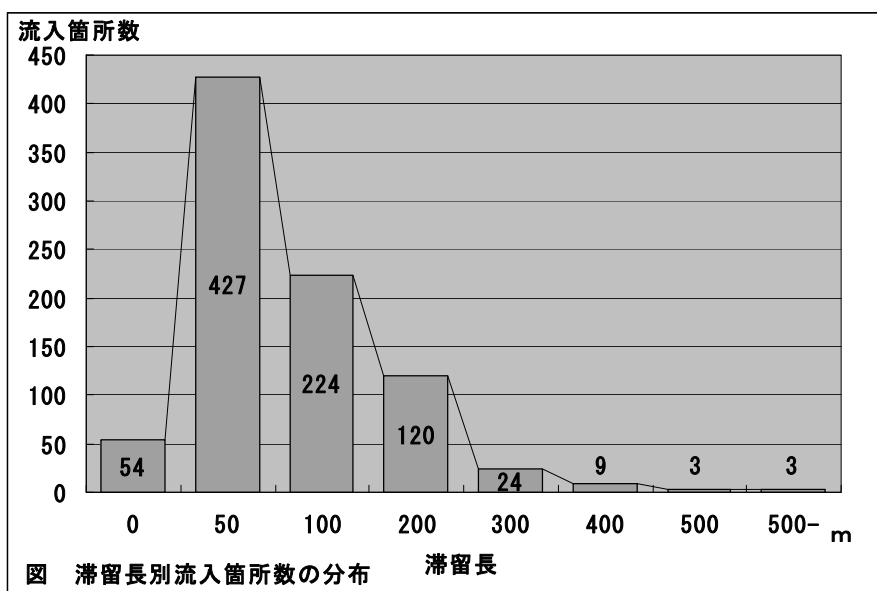
宮脇交差点	・④方向からの流入が最も多い。他方向の流入は同程度の交通量で交通の輻輳傾向が強い。 北宝来町4 北宝来町 公民館 北宝来 台/30分 宮脇交差点 流入計 <table><tr><th>時間</th><th>流入計</th><th>方向①</th><th>方向②</th><th>方向③</th><th>方向④</th></tr><tr><td>7時</td><td>750</td><td>150</td><td>150</td><td>150</td><td>300</td></tr><tr><td>8時</td><td>950</td><td>200</td><td>150</td><td>150</td><td>450</td></tr><tr><td>9時</td><td>750</td><td>150</td><td>150</td><td>150</td><td>300</td></tr><tr><td>10時</td><td>850</td><td>150</td><td>150</td><td>150</td><td>400</td></tr><tr><td>16時</td><td>850</td><td>150</td><td>150</td><td>150</td><td>400</td></tr><tr><td>17時</td><td>900</td><td>200</td><td>150</td><td>150</td><td>400</td></tr><tr><td>18時</td><td>850</td><td>150</td><td>150</td><td>150</td><td>400</td></tr><tr><td>19時</td><td>850</td><td>150</td><td>150</td><td>150</td><td>400</td></tr></table> 朝ピーク 夕ピーク — 流入計 — 方向① — 方向② — 方向③ — 方向④	時間	流入計	方向①	方向②	方向③	方向④	7時	750	150	150	150	300	8時	950	200	150	150	450	9時	750	150	150	150	300	10時	850	150	150	150	400	16時	850	150	150	150	400	17時	900	200	150	150	400	18時	850	150	150	150	400	19時	850	150	150	150	400
時間	流入計	方向①	方向②	方向③	方向④																																																		
7時	750	150	150	150	300																																																		
8時	950	200	150	150	450																																																		
9時	750	150	150	150	300																																																		
10時	850	150	150	150	400																																																		
16時	850	150	150	150	400																																																		
17時	900	200	150	150	400																																																		
18時	850	150	150	150	400																																																		
19時	850	150	150	150	400																																																		
片山交差点	・①③方向が主交通、②④方向はピーク時でも交通量が平均している。 片山2 小泉3 台/30分 片山交差点 流入計 <table><tr><th>時間</th><th>流入計</th><th>方向①</th><th>方向②</th><th>方向③</th><th>方向④</th></tr><tr><td>7時</td><td>1750</td><td>550</td><td>200</td><td>850</td><td>150</td></tr><tr><td>8時</td><td>1950</td><td>650</td><td>200</td><td>750</td><td>150</td></tr><tr><td>9時</td><td>1550</td><td>550</td><td>200</td><td>650</td><td>150</td></tr><tr><td>10時</td><td>1550</td><td>550</td><td>200</td><td>650</td><td>150</td></tr><tr><td>16時</td><td>1650</td><td>550</td><td>200</td><td>650</td><td>150</td></tr><tr><td>17時</td><td>1850</td><td>750</td><td>200</td><td>650</td><td>150</td></tr><tr><td>18時</td><td>1900</td><td>850</td><td>200</td><td>650</td><td>150</td></tr><tr><td>19時</td><td>1750</td><td>650</td><td>200</td><td>650</td><td>150</td></tr></table> 朝ピーク 夕ピーク — 流入計 — 方向① — 方向② — 方向③ — 方向④	時間	流入計	方向①	方向②	方向③	方向④	7時	1750	550	200	850	150	8時	1950	650	200	750	150	9時	1550	550	200	650	150	10時	1550	550	200	650	150	16時	1650	550	200	650	150	17時	1850	750	200	650	150	18時	1900	850	200	650	150	19時	1750	650	200	650	150
時間	流入計	方向①	方向②	方向③	方向④																																																		
7時	1750	550	200	850	150																																																		
8時	1950	650	200	750	150																																																		
9時	1550	550	200	650	150																																																		
10時	1550	550	200	650	150																																																		
16時	1650	550	200	650	150																																																		
17時	1850	750	200	650	150																																																		
18時	1900	850	200	650	150																																																		
19時	1750	650	200	650	150																																																		
今治IC入口交差点	・①③方向が主交通となっているが、夕ピークではショッピングセンターもあるため②も多い。 ・朝夕ピークの傾向が明確に表れている。 公民館 台/30分 今治IC入口交差点 流入計 <table><tr><th>時間</th><th>流入計</th><th>方向①</th><th>方向②</th><th>方向③</th><th>方向④</th></tr><tr><td>7時</td><td>1600</td><td>550</td><td>200</td><td>850</td><td>100</td></tr><tr><td>8時</td><td>1800</td><td>700</td><td>200</td><td>750</td><td>100</td></tr><tr><td>9時</td><td>1200</td><td>450</td><td>200</td><td>550</td><td>100</td></tr><tr><td>10時</td><td>1300</td><td>550</td><td>200</td><td>600</td><td>100</td></tr><tr><td>16時</td><td>1300</td><td>450</td><td>200</td><td>550</td><td>100</td></tr><tr><td>17時</td><td>1600</td><td>700</td><td>300</td><td>600</td><td>100</td></tr><tr><td>18時</td><td>1800</td><td>750</td><td>300</td><td>600</td><td>100</td></tr><tr><td>19時</td><td>1450</td><td>550</td><td>300</td><td>550</td><td>100</td></tr></table> 朝ピーク 夕ピーク — 流入計 — 方向① — 方向② — 方向③ — 方向④	時間	流入計	方向①	方向②	方向③	方向④	7時	1600	550	200	850	100	8時	1800	700	200	750	100	9時	1200	450	200	550	100	10時	1300	550	200	600	100	16時	1300	450	200	550	100	17時	1600	700	300	600	100	18時	1800	750	300	600	100	19時	1450	550	300	550	100
時間	流入計	方向①	方向②	方向③	方向④																																																		
7時	1600	550	200	850	100																																																		
8時	1800	700	200	750	100																																																		
9時	1200	450	200	550	100																																																		
10時	1300	550	200	600	100																																																		
16時	1300	450	200	550	100																																																		
17時	1600	700	300	600	100																																																		
18時	1800	750	300	600	100																																																		
19時	1450	550	300	550	100																																																		



(2) 渋滞・滞留長調査

渋滞・滞留長調査の結果を踏まえ、滞留長及び通過時間について整理した。

- ・全調査箇所の滞留長、通過時間分布をみると、滞留長では 0～50m が大半を占め、通過時間もほぼ 1 分であることから、ほとんどが 1 回の信号待ちで通過が可能と考えられる。
- ・通過時間が 4 分以上（概ね信号待ち 2 回以上）必要だったのは、すべての交差点、方向を合わせても 16 回とその割合は少ない。



渋滞長

進行方向の信号が青から赤になると信号待ち車両が後方に並んでいく。再び信号が赤から青に変わった際の最後尾の車両に着目し、青信号に変わっても通過できず再び停車した際の停止線までの距離。

滞留長

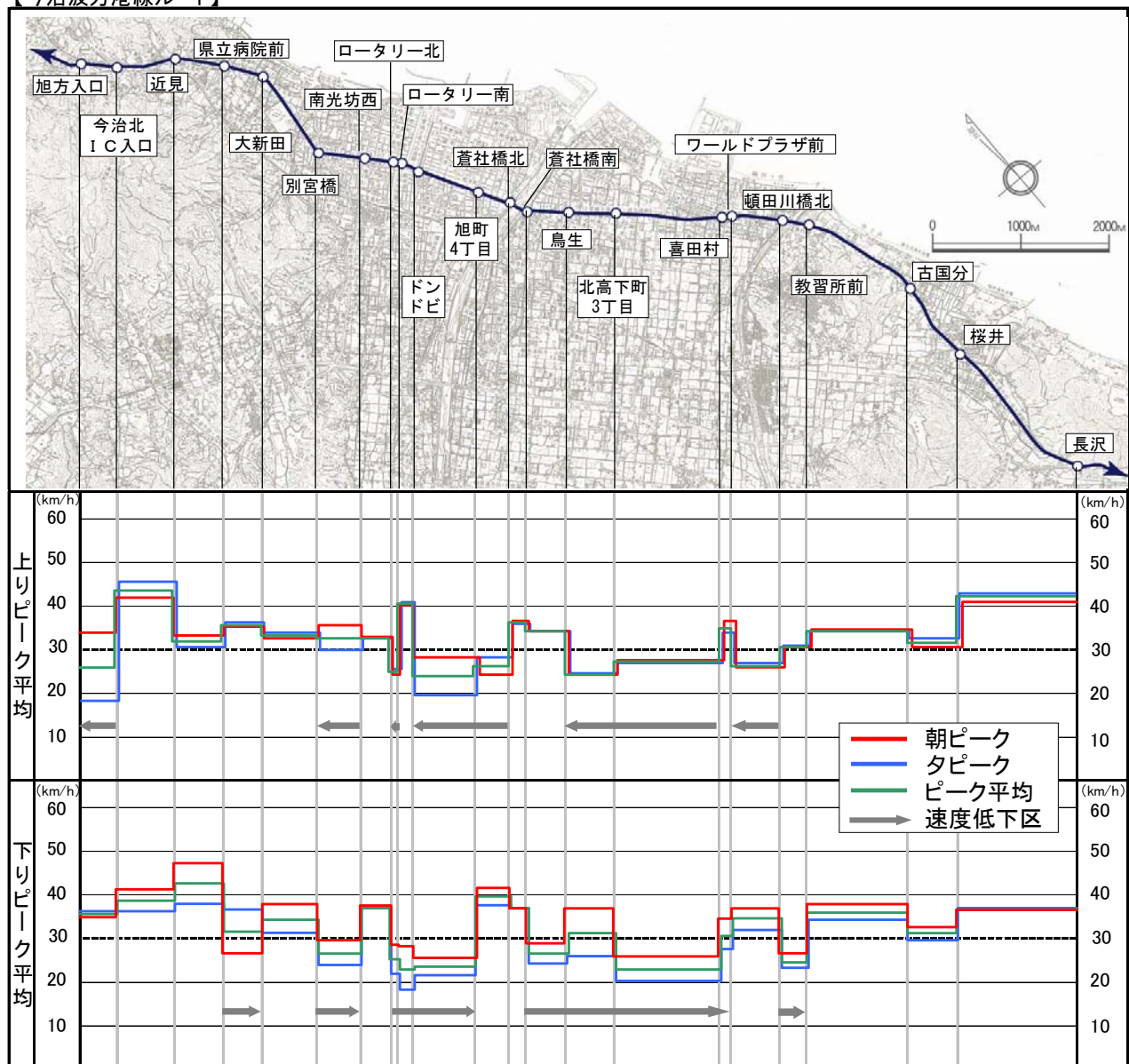
進行方向の信号が青から赤になると信号待ち車両が後方に並んでいく。再び信号が赤から青に変わった際の最後尾の車両と停止線までの距離。

(3) 旅行速度調査

①今治波方港線ルート

- ・都心部を通過することもあるため、総じて旅行速度は低い。朝ピークと夕ピークの方が全体として低い区間が見られる。
- ・上りではロータリー前～頓田川橋北で朝ピーク、夕ピークともに 30km/h を下回る区間が多い。
- ・下りでは、ワールドプラザ前から蒼社橋南まで連続して 30km/h を下回るほか、教習所前及び旭町 4 丁目から大新田までの区間で断続的に速度低下が生じている。

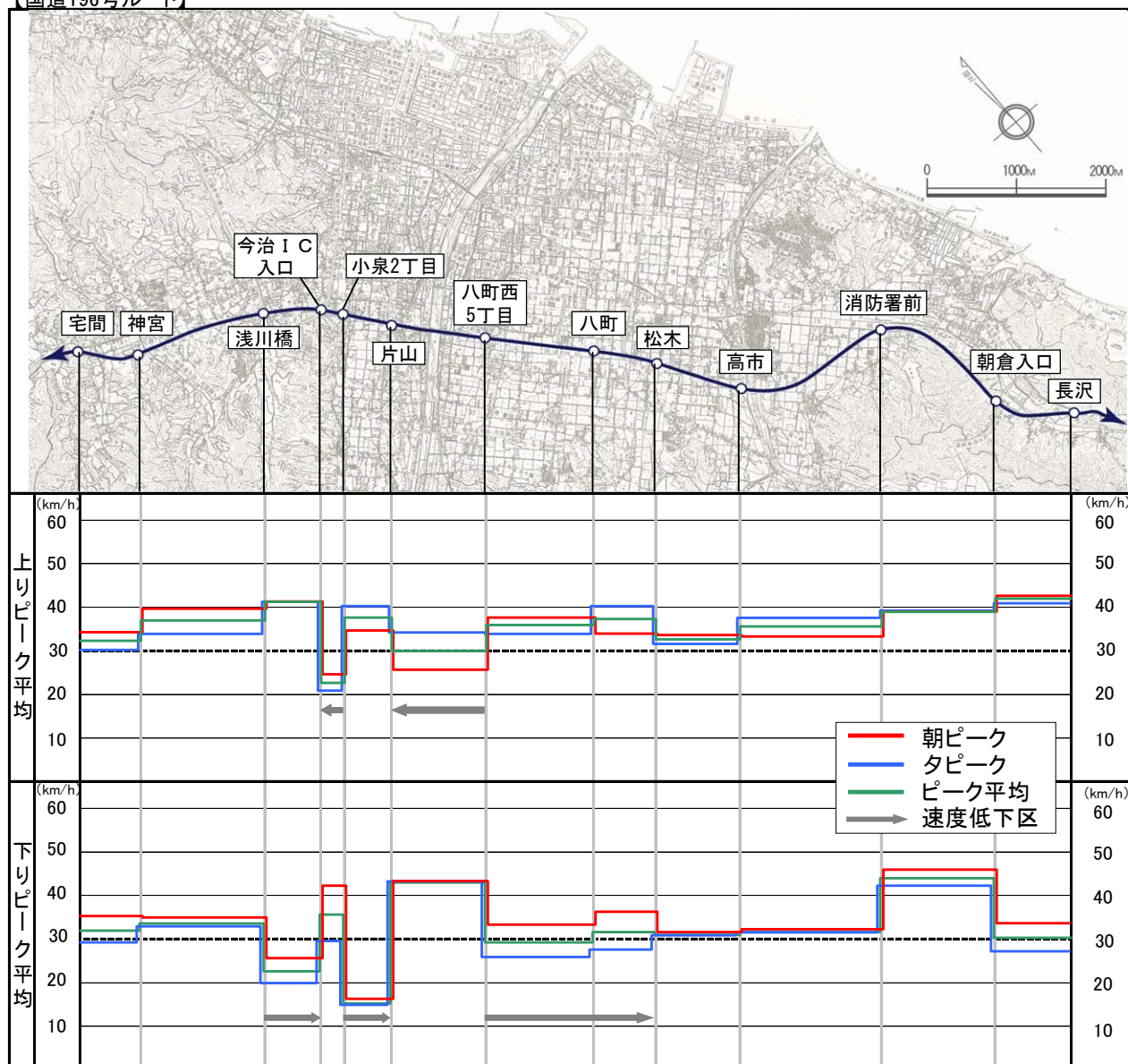
【今治波方港線ルート】



②国道 196 号ルート

- ・都心部を通過する今治波方港線ルートに比べ郊外部を通過することから、比較的旅行速度が高い。
- ・しかし、上り下りともに、片山交差点がボトルネックとなっており、特に下り方向では前後区間と比べて速度低下が著しい。
- ・また松木交差点から八町西 5 丁目交差点間で夕ピークにのみ速度低下が見られる。

【国道196号ルート】

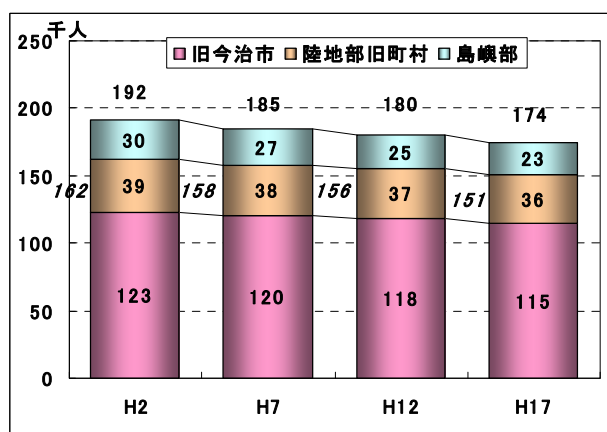


3. 都市構造分析

3.1 社会経済状況

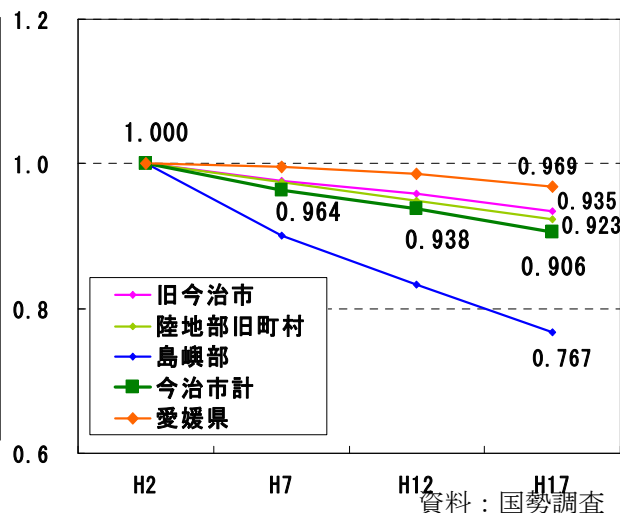
(1) 人口構造

- ・人口が減少、特に島嶼部では約3割減(対H2比)(図3.1.1、図3.1.2)
- ・少子・高齢化が進展、特に島嶼部で顕著(図3.1.3、図3.1.4)



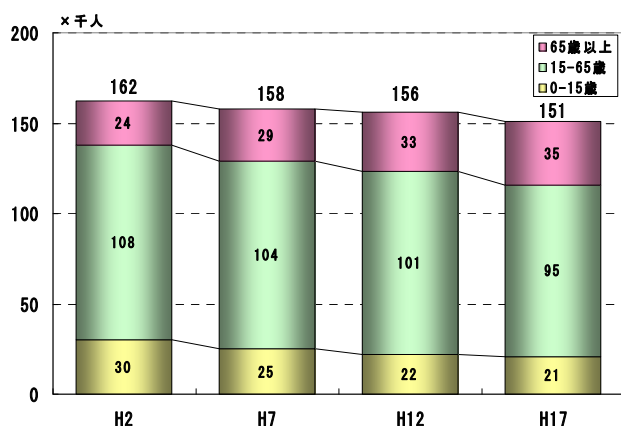
資料：国勢調査

図3.1.1 居住人口の推移



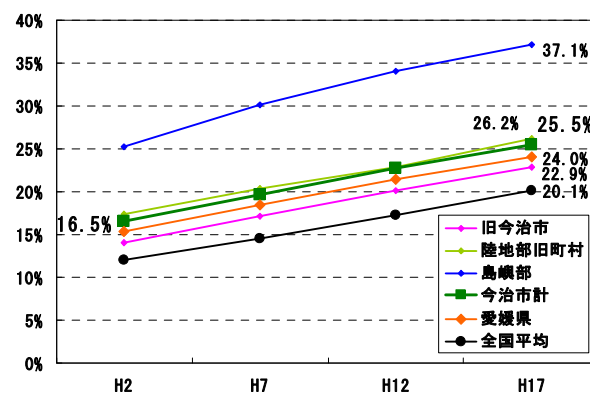
資料：国勢調査

図3.1.2 居住人口推移の比較
(H2=1とした減少率)



資料：国勢調査

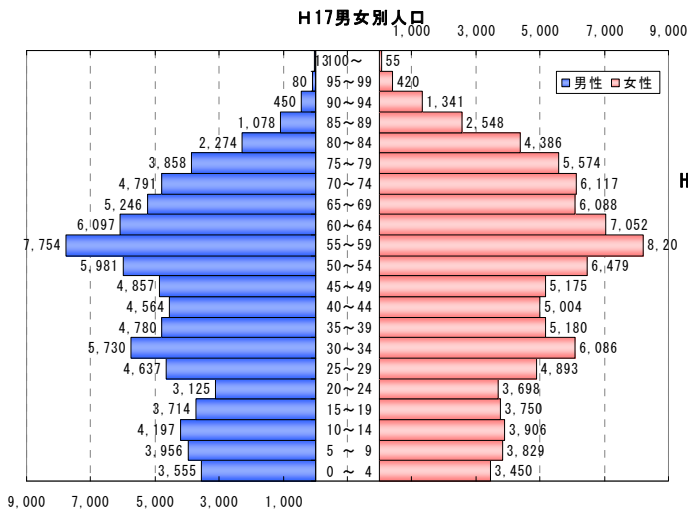
図3.1.3 年齢階層別居住人口の推移
(陸地部)



資料：国勢調査

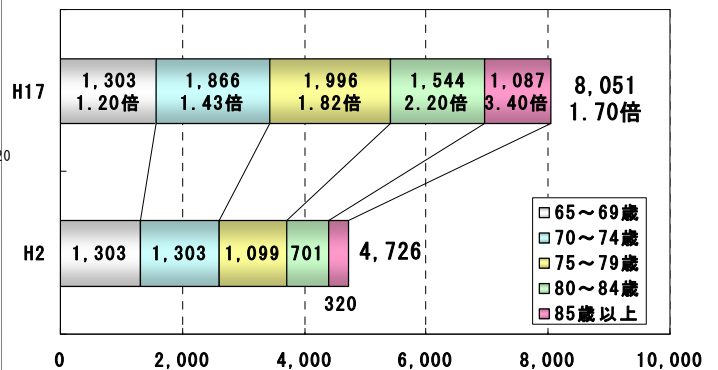
図3.1.4 高齢化率の推移

- ・人口の最も多い階層が10年後は高齢者となるため、さらに高齢化が進展（図3.1.5）
- ・単身高齢者世帯、特に80歳以上が大きく増加（図3.1.6）
- ・人口の集積が外延化、中心部では人口減少傾向（図3.1.7）
- ・中心部と南西山地部で高い高齢化率（図3.1.8）



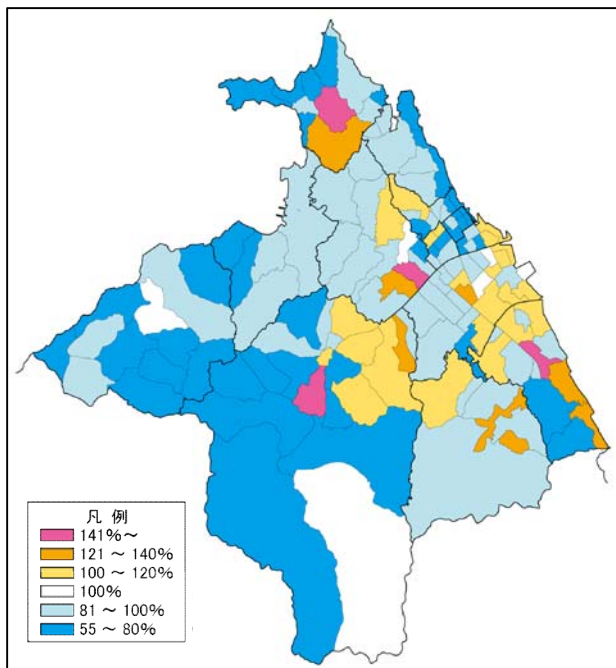
資料：平成17年国勢調査

図3.1.5 年齢階層別性別人口の比較



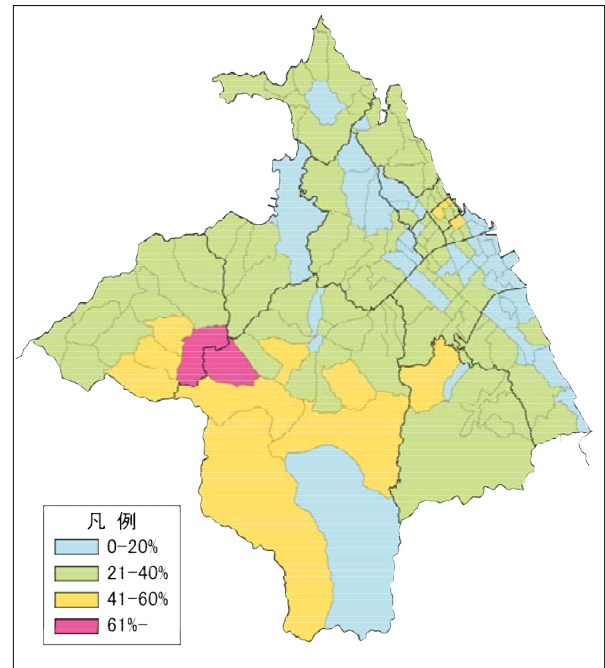
資料：国勢調査

図3.1.6 単身高齢者世帯の比較



資料：住民基本台帳

図3.1.7 ゾーン別居住人口の比較(H19/H2)

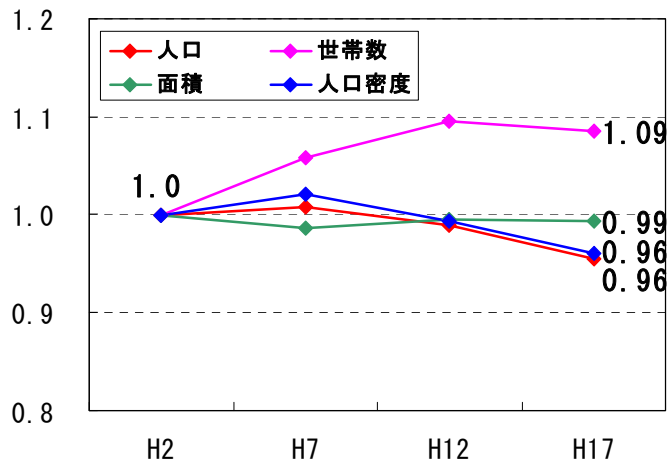


資料：平成17年国勢調査

図3.1.8 ゾーン別高齢化率(H17)

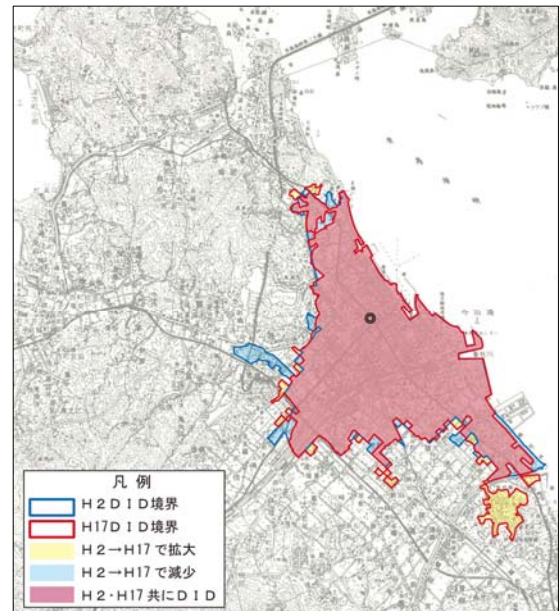
(2) 土地利用と施設配置

- ・ D I D の低密度化、空洞化が進展 (図 3. 1. 9、図 3. 1. 10)
- ・ 商業系で地価が大幅に下落 (図 3. 1. 11)



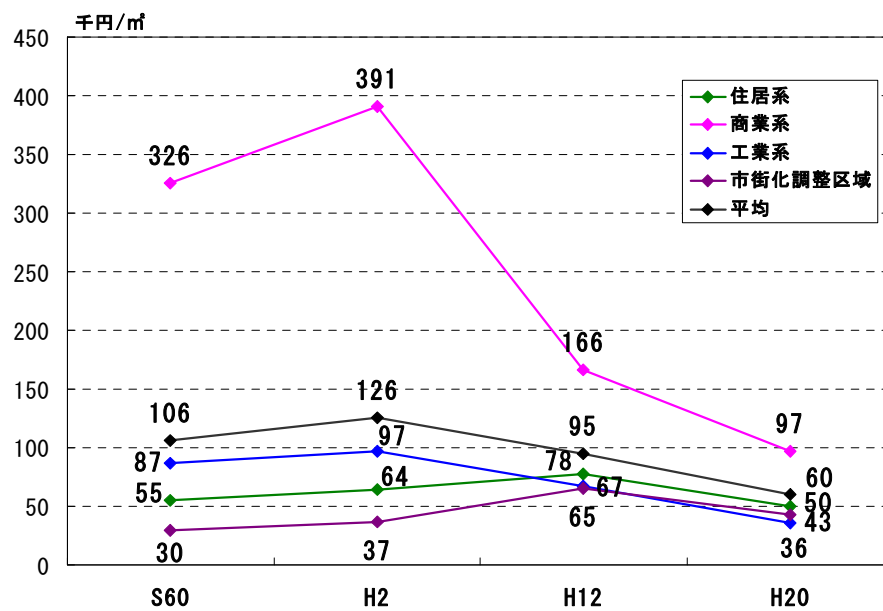
資料：国勢調査

図 3. 1. 9 人口集中地区の動向



資料：国勢調査

図 3. 1. 10 人口集中地区の推移



資料：地価公示

図 3. 1. 11 用途地域別地価の推移 (今治市陸地部)

- ・都市機能施設が市役所周辺に集積（図 3.1.12）
- ・商業系施設は国道 196 号・317 号や(主)今治波方港線沿線に多く立地（図 3.1.12）
- ・市域陸地部の約 5 割を都市計画区域に指定（表 3.1.1）

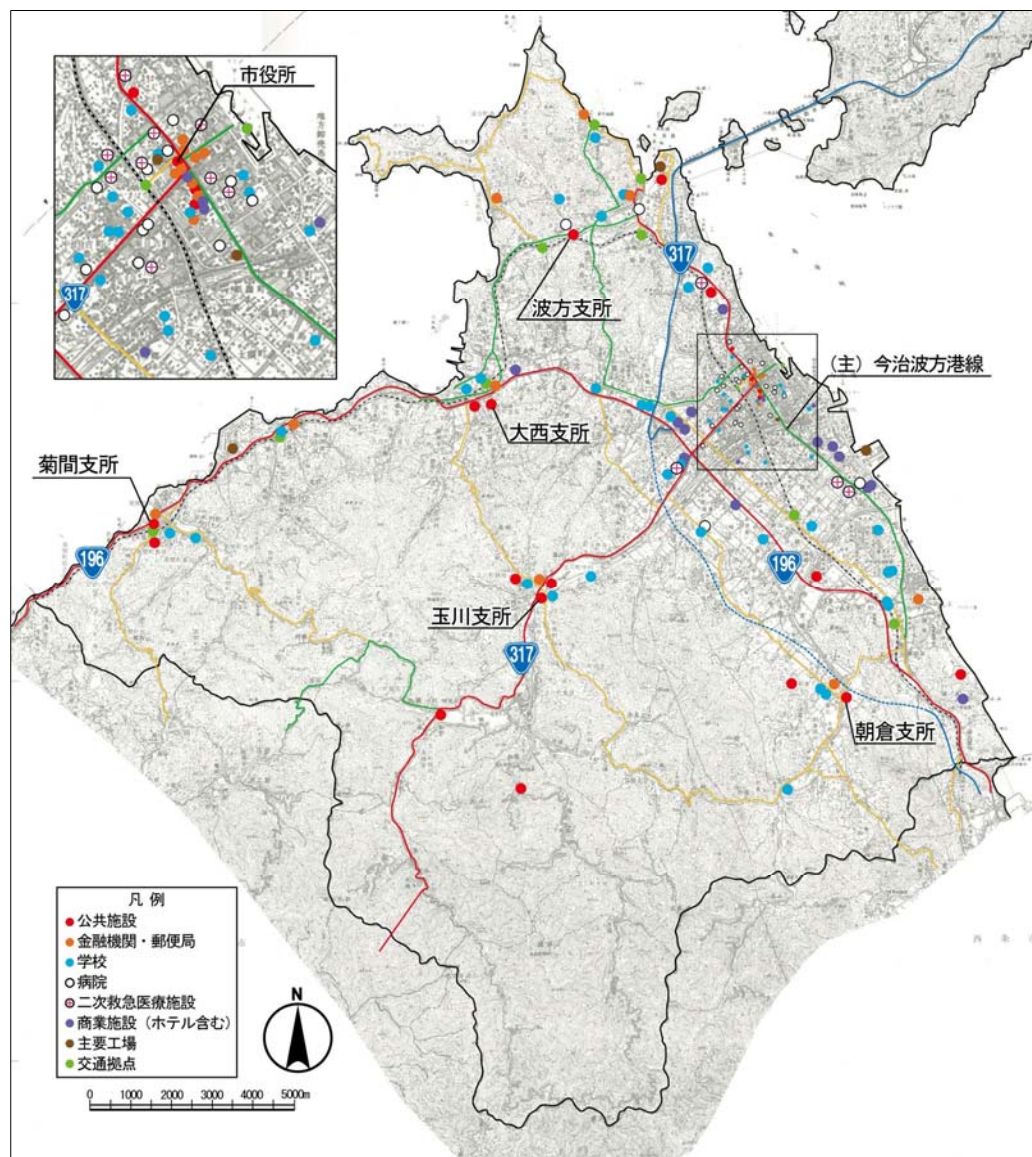
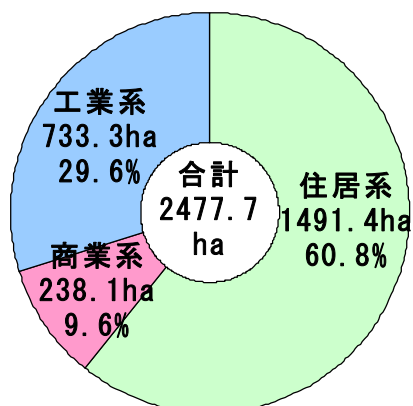


図 3.1.12 主要施設配置状況



資料：今治市の都市計画

図 3.1.13 用途別面積

表 3.1.1 都市計画区域面積の割合

	面積 (ha)	都市計画区域 面積の割合
市域	28,153	52.1%
都市計画区域	14,655	—

資料：今治市の都市計画

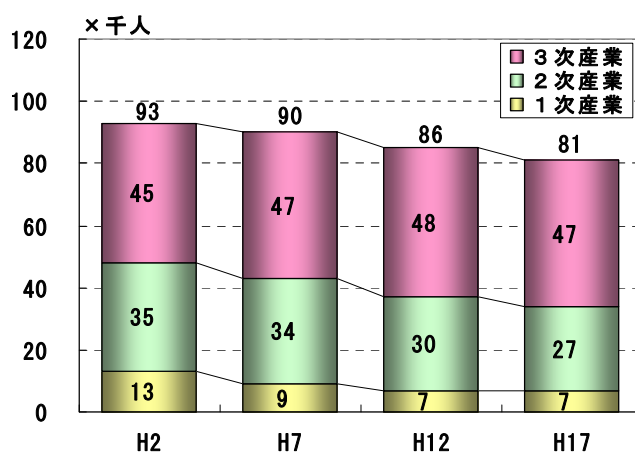
(3) 産業構造

■産業全体

- ・減少する就業人口、特に第1次、第2次産業で顕著（図 3.1.14）

■工業

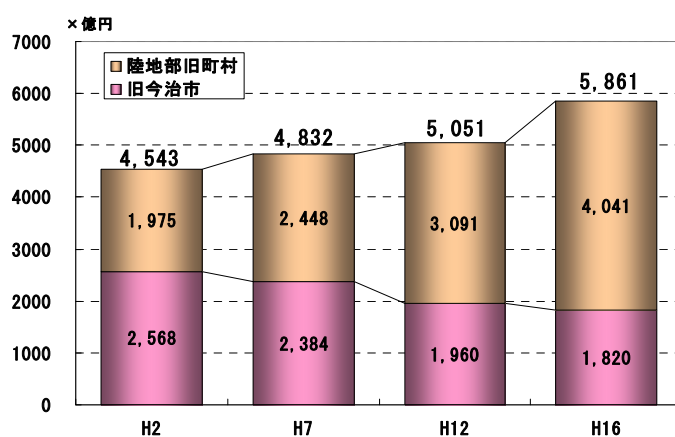
- ・製造業事業所、従業者が減少
- ・製造品出荷額は H2→H16 で陸地部旧町村が約 2 倍に大きく増加、旧今治市は約 3 割減少（図 3.1.15）



注)分類不能は3次産業に含む

資料：工業統計調査

図 3.1.14 産業別就業人口の推移（今治市）



注) 従業員 4 人以上のみ対象

注) 島嶼部町村で秘匿データありこの影響を排除するため H2-H16 を集計

資料：工業統計

図 3.1.15 製造品出荷額等の推移（今治市陸地部）

■商業

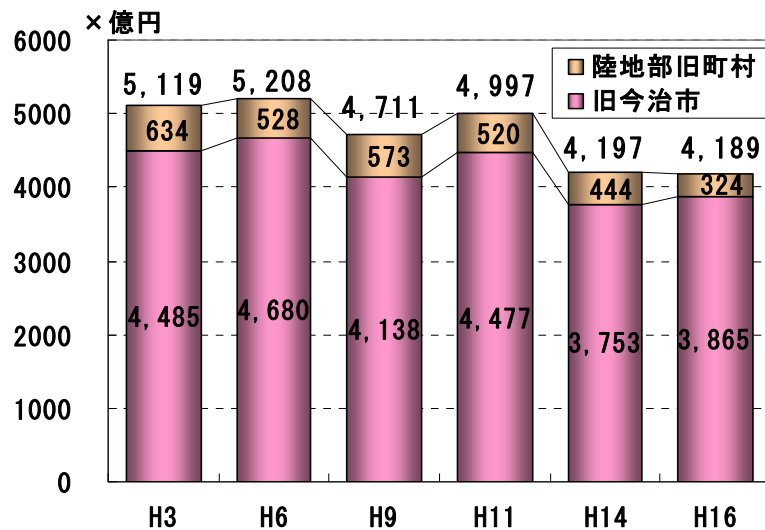
- ・商品販売額は H11 にしまなみ海道供用効果が見られたものの、それ以降は減少（図 3.1.16）

■観光

- ・しまなみ海道供用効果で県外客が増加（図 3.1.17）
- ・陸地部の観光施設が分散

■市民経済

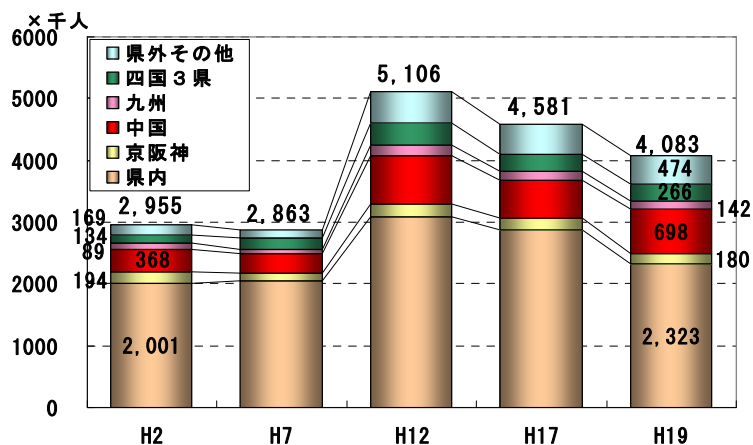
- ・水産業、鉱業、製造業、運輸通信業に強み
- ・県平均を下回る一人当たり市民所得



注)H11 の増加はしまなみ海道の供用効果と考えられる

資料：商業統計調査

図 3.1.16 商品販売額の推移（今治市陸地部）

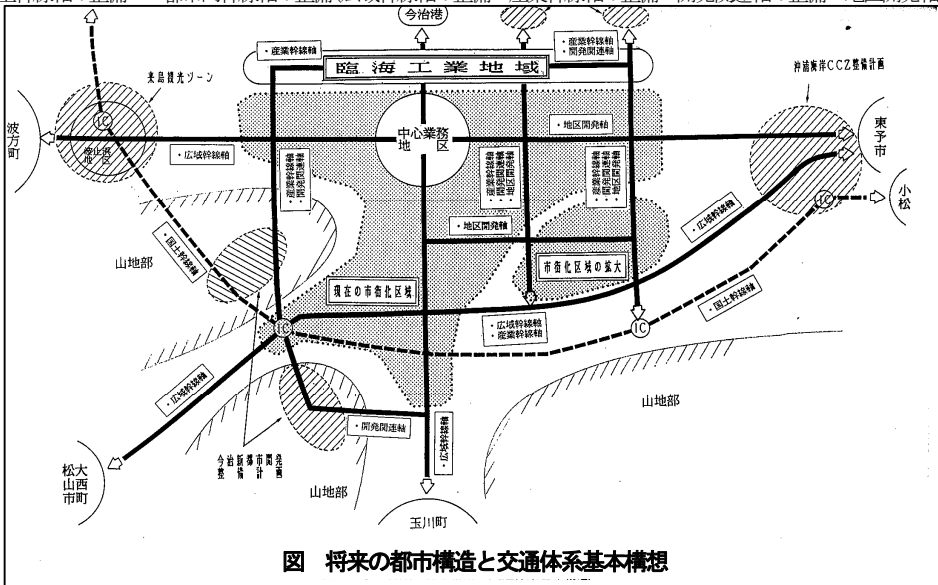


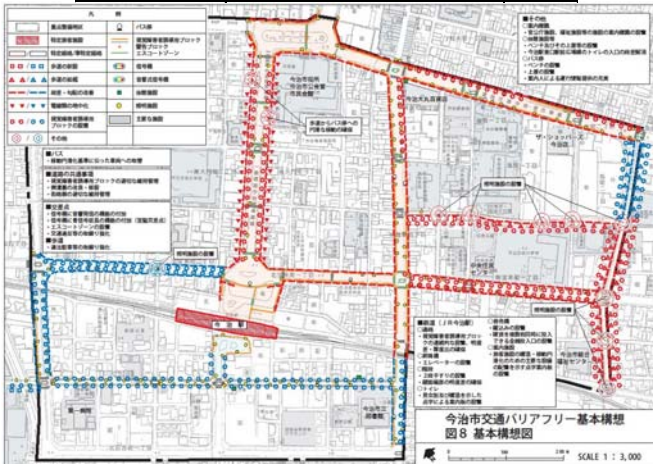
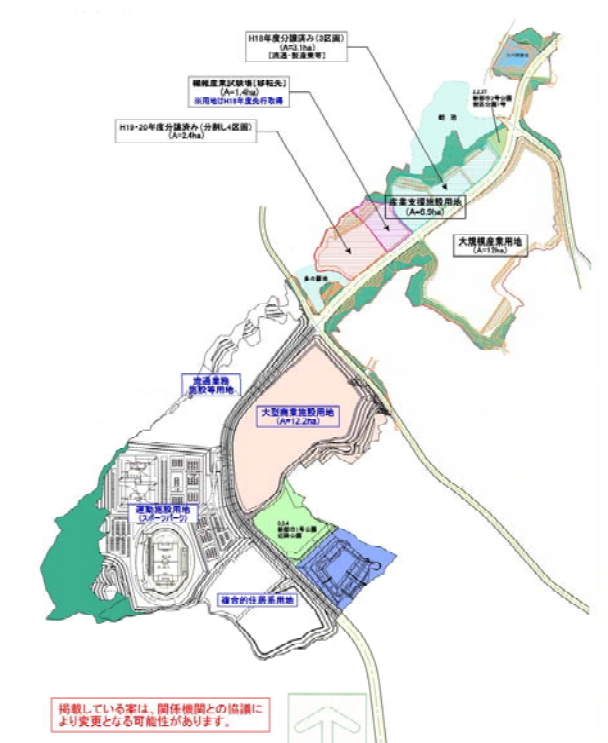
資料：愛媛県統計年鑑

図 3.1.17 観光客数の推移（今治地区）

3.2 上位計画の整理

名称	四国圏広域地方計画 中間整理(案)				社会資本整備に係る四国ブロックの将来の姿				第五次愛媛県長期計画後期実施計画				今治市総合計画			
策定年 目標年次 設定フレーム等	策 定	H20. 8月	目標年次	概ね 10 年後	策 定	H16. 3月	目標年次	概ね 20 年後 計画区間： H15－H19	策 定	H18. 3月	目標年次	H22 年度	策 定	H18. 12 月	目標年次	H27 年度
策定機関	四国圏広域地方計画推進室				四国地方整備局 四国運輸局 大阪航空局 第五、六管区海上保安本部				愛媛県				今治市			
概要	21 世紀前半を展望しつつ、今後概ね 10 ヶ年における四国圏の国土形成に関する基本的な方針、目標及び広域の見地から必要と認められる主要な施策を示す。 1. 四国圏を取り巻く状況 (1) 社会の潮流 ・人口の減少、高齢化の急速な進行 ・災害、環境問題等の安全に対するリスク、不安の増大 ・産業技術の高度化、情報化の進展 ・産業、雇用構造の変化と地域間競争の激化 ・広域交流の拡大、グローバル化の進展 ・価値観、ライフスタイルの多様化と心の豊かさの重視 ・「新たな公」の役割の重視 (2) 四国圏の強み ・美しい自然風景、独自の歴史・文化の存在 ・多様な地域への存在と相互の地理的近接性を活かした交流の可能性 ・確かな力ある産業の存在 ・個性ある一次産業、食等の存在 ・人材育成活動の活発化 (3) 四国の弱み ・厳しい地勢、自然条件 ・産業集積、企業集積の不十分さ ・社会経済面、生活利便性面の格差とインフラ整備の遅れ ・四国圏内外との連携、交流の弱さ ・人口減少による国土の荒廃、喪失 (4) 四国の課題 ・災害や環境に対する安全・安心の確保 ・外部環境変化に対応した産業活性化の展開 ・豊富な地域資源の活用と魅力の創出 ・圏域内外における結びつきの強化 ・中山間地域、半島及び島嶼部等の活性化と都市における活力の向上 2. 四国の将来像 (1) 基本方針 ・安全、安心と経済活力を支える環境づくり ・地域のことは主体的に自分たちで取り組むという考えに基づく、独自性、個性を活かした地域づくり ・地域づくりを進めるための「担い手となる人材の育成」、「地域資源の活用」、「新たな公」の構築 ・圏域内の多様な地域が適切な役割分担をはかり戦略的に連携することによる新しい四国の価値を創出 ・全国、世界との交流連携を深めることにより、さらなる活力を創出 (2) 四国圏の発展に向けた目標 ●安全、安心を基盤に快適な暮らしを実感できる四国 ～心穏やかに暮らせる安らぎの実現～ ・災害に強い地域をつくる ・自然、地球環境との調和を高める ・地域の暮らしの快適性を高める ●地域に根ざした産業が集積し、競争力を発揮する四国 ～グローバル化を生き抜く産業群の形成～ ・絶え間ないイノベーションにより世界に通用する産業を育てる ・多元的成長力を持つ産業集積を高める ●歴史、文化、風土を活かした個性ある地域づくりを進め、人をひきつける四国 ～おもてなしの心あふれた癒しの実現～ ・美しい風土を形成し、地域の魅力を高める ・歴史、文化的資源を継承し地域の独自性を発揮する ●東アジアをはじめ、広域的に交流を深める四国 ～進取の息吹きを与える交流の創出～ ・東アジア、世界との交流を活性化 ・環瀬戸内海や全国との交流を活性化 ・圏域内の交流を活性化 ●中山間地域、半島部・島嶼部等や都市が補完しあい活力あふれる四国 ～農山漁村と都市の共生～ ・農山漁村（中山間地域等）の暮らしと環境を支える ・都市の魅力、快適性を高める				1. 四国ブロックの現状と課題 本四 3 架橋の完成等により四国内外の交流は拡大したものの、一方で他地域等との競争が激化しており、四国 8 の字ネットワークなどの道路整備を進め、その効果を最大限に発揮させつつ、四国の英知を結集し広域的な交流や連携を図るなど、四国の魅力ある独自性を発揮する取り組みを進め、“自立する四国”を目指す必要がある。 (1) 厳しい自然条件とハイペースで進む高齢化 (2) 本四 3 架橋などの有効利用と四国内外の連携強化 (3) もっと活かしたい四国が誇る自然と歴史・文化 (4) 産業基盤の整備による競争力の強化 2. 四国ブロックの目指すべき将来の姿 全国に比して厳しい自然条件・社会条件を克服しつつ、魅力溢れる歴史・文化・自然を活かし地域の活力を維持・強化する。 このため、四国の英知を結集し広域的な交流や連携を図るなど、四国の魅力ある独自性を発揮する取り組みを進め、“自立する四国”を実現する。 3. 四国ブロックにおける重点目標 (1) 安全で安心、いきいきと暮らせる地域づくり 例年繰り返される台風・豪雨等による災害頻発箇所の解消を図るとともに、異常気象時や災害時の孤立地域の解消及び被害の最小化に向けて、住民の生命や財産を守るための「四国 8 の字ネットワーク」などの信頼性の高い道路整備をはじめとする効果的・効率的な対策を進める。 また、頻発する水不足に対応し、安定的に水を供給するための基盤整備等を推進するとともに、テロなどに対する危機管理体制を強化する。特に、想定される南海地震や津波の発生時等における被害の極小化への体制整備や、緊急輸送路・耐震岸壁をはじめとする沿岸地域等における地震・津波対策を重点的に推進する。 さらに、全国より進んでいる高齢化に対応して、ユニバーサルデザインの視点に立った人に優しい公共空間の整備を進める。 (2) 活力に満ちた地域づくり 四国内外の交流・連携を支援するため、本四 3 架橋をはじめとする既存ストックの利活用、及びこれらと一体となった交通ネットワークの整備。 また、地域経済を支える産業の活性化を図るため、港湾・空港などの拠点整備と合わせ、連携強化を図るよう、これら拠点とのアクセス性の向上。 さらに、都市部においては、市街地のコンパクト化やまちなかの再生を図るため、各種機能の集積や都心居住等を推進するとともに、渋滞対策をはじめとする都市交通の円滑化の取組みを進める。 (3) 独自の魅力を創造する地域づくり 美しい自然環境に加え、津々浦々に残っているみずべなどの「日本の原風景」や「四国霊場八十八ヶ所」をはじめとした歴史・文化等の特性を活かし、地域との協働・連携や地域主体の活動の支援を積極的に行いつつ、多様な交流拠点の整備を図るとともに、個性と魅力にあふれた地域づくり。 また、水環境をはじめとする四国の豊かな自然環境を保全・育成及び再生し、後世に引き継ぐとともに、観光交流等を拡大する基盤整備を進める。 (4) 地域産業の高度化・体力強化への支援 I T の活用によるニュービジネスのチャンス創出、全国に先駆けるベンチャー企業の育成、産業拠点の開発や研究の促進等を支援するため、公共施設を活用した情報通信ネットワーク構築等の基盤整備を進める。 さらに、地域間や国際的な産業の競争力を強化するため、物流のスピードアップ、コストの縮減などを可能とする基盤整備を進める。 (5) 計画期間内におけるアウトカム指標 (略) 4. 将来の姿を達成するために必要な施策・主要事業リスト (略)				従来の「あれもこれも」といったフルセットの取組みからの転換を図り、県民ニーズを踏まえつつ、“選択と集中”のもと限られた行財政資源を、緊急性や必要性の高い分野に優先的、重点的に配分するとともに、その推進に当たっては、分権型社会の視点に立ち、市町との役割分担や県民等との共同・連携をより一層強めていく必要がある。 1. 時代の潮流と本県の課題 ・少子高齢化と人口減少 ・安全・安心への関心の高まり ・転換を迫られる産業構造 ・環境の世紀 ・教育・文化による人づくり ・県勢の発展を支える交通 ・情報基盤の整備 ・地方分権と構造改革の推進 2. 長期計画の体系 ●基本理念 共に創ろう 誇れる愛媛 ●推進姿勢 県民の県民による県民のための県政の推進 ●県政推進の基本方針 愛媛の元氣創造 ・元氣なひとづくり ・躍動えひめ ・共生えひめ ・元氣な暮らしづくり ・快適えひめ ・活力えひめ ・元氣の基盤づくり ・交流えひめ ●重点目標（5 項目） ・愛媛の現在と未来を担う人材の育成 ・助け合い 支え合う地域社会の構築 ・安全・安心で快適な暮らしの実現 ・再生と創出によるたくましい産業の育成 ・暮らしと産業を支える基盤の整備 ●分野別基本計画 政策（25 分野） 施策（81 施策） 中期ビジョン「優先施策」（33 施策） 重点プログラム「重点事業」（毎年度選定） 3. 優先施策と主要な取組み (1) 愛媛の現在と未来を担う人材の育成(略) (2) 助け合い支え合う地域社会の構築 ・県民の県民による地域社会づくり ・パートナーシップの構築と協働の組みづくり ・ボランティア活動等への参加促進 ・ボランティア、NPO の活動支援 ・（以下 略） (3) 安全・安心で快適な暮らしの実現 ・（略） ・災害に強いまちづくり ・公共施設等の耐震化 ・都市防災機能の向上と緊急輸送道路の確保 ・（以下 略） (4) 再生と創出によるたくましい産業の育成 ・（略） ・観光・物産の振興 ・広域観光の推進 ・多彩で上質な観光地の形成 ・国際観光の振興 ・物産の振興 ・伝統産業等の振興 ・（以下 略） (5) 暮らしと産業を支える基盤の整備 ・広域・高速交通ネットワークの整備促進 ・高規格幹線道路等の整備 ・南予半和島地域までの早期開通 ・今治小松自動車道の早期全通 等 ・フリーゲージトレインの予讃線導入 等 ・国内陸上輸送網の整備 ・混載ネット等輸送革命に対応した物流関連施設整備 ・国内海上輸送網の整備 ・混載ネット等輸送革命に対応した物流関連施設整備 ・国内航空輸送網の整備 ・国内定期航空路の維持定着、周辺地域の整備 ・県内地域間を結ぶ交通体系の整備・充実 ・県内幹線・生活道路網の整備 ・圏域内 30 アクセスプラン推進 ・1.5 車線の整備手法の導入 ・公共輸送機関の充実・強化 ・過疎地域などの生活交通の確保 ・以下 略				●将来像 ゆとり彩りものづくり みんなで奏でる海響都市 いまばり ●基本理念 ・若者や人口が定着するような活力あるまちづくり ・高齢者や障害者をはじめ、すべての市民が安心して心豊かに暮らせるまちづくり ・多くの人が誇れる魅力あるまちづくり 1. 10 年後の展望 (1) 市民意識の転換の方向 地域は、生活環境の質、自然や文化の豊かさ、知的資本の充実度、生産基盤の効率性、交流基盤の質の高さ、グローバルネットワークとの接続性など多面的な魅力が問われる。 (2) 市の課題 ・人口減少と人口構造の少子高齢化の進展に伴う活力の減少と行政経費の増大 ・基幹産業及び農林水産業の振興 ・中心市街地の活性化 ・新都市整備の適正な推進 ・水道料金の見直し ・財政構造の硬直化と行財政運営のひっ迫化 ・職員数の適正化と公共施設の統廃合 2. 施策の大綱 (1) 産業振興と交流が響き合う海の都のまちづくり 1) 歴史と文化を踏まえて海と一体となる都市の形成 ・世界に発信する海事都市づくり ・港をいかした産業と交流のまちづくり ・交流拠点の整備 ・港を活かした連携・交流 ・ポートセールスの推進 ・港と都市に根ざした産業づくり ・海のまちの力を高めるまちづくり ・幹線道路・高速交通基盤の整備 ・情報基盤の整備と有効活用 2) 持続的に発展する質の高いものづくり都市の形成 ・多彩な産業が奏でる活力あるまちづくり ・中心的産業の振興 ・（タオル、縫製等の繊維産業、造船を始めとする海事関連産業）(以下略) ・ものづくりを通じた産業交流のまちづくり ・海のまちづくりを支える新都市づくり ・新都市開発の適正な推進(以下略) 3) 多彩な地域資源を磨き輝かせる交流拠点都市の形成 ・特徴的で美しい多彩な自然・景観を体験する観光・交流のまちづくり ・暮らしのなかで瀬戸内の歴史と文化を継承する市民交流のまちづくり (2) 次代を担う人材育成を行い自己実現が可能なまちづくり 1) 子どもが真ん中の個性豊かな地域社会の形成 ・子どもを中心とした豊かな人間性を育むまちづくり ・みんなの自己実現が可能な社会づくり ・若い世代の未来を拓くまちづくり ・個性を活かして自立する地域社会づくり (3) 地域特性を活かしてみんなで創る多彩で魅力的なまちづくり 1) 健康で安心して安全に暮らせる地域社会の形成 ・安心して安全に暮らせるまちづくり ・健康で快適に暮らせるまちづくり 2) ゆとりある暮らしを実現する地域社会の形成 ・将来の社会情勢に対応したまちづくり ・都市政策の推進 ・生活道路の整備 ・市街地整備の指針 ・人にやさしいまちづくり ・良質な住宅ストック ・居住環境の形成 ・公共交通機関の維持 ・快適な生活環境のまちづくり			

名称	今治市都市計画マスタープラン				今治広域都市圏総合都市交通体系調査																													
策定年 目標年次 設定フレーム等	策 定	H 2 1 . 3 月	目標年次	H 3 2	策 定	H 4 . 3 月	目標年次	H 2 2																										
	H32 人口：120 千人(都市計画区域人口を対象)				H22 人口：155 千人(H17 実績値：107 千人 旧今治市のみ) H12 人口：145 千人(H12 実績値：115 千人)																													
策定機関	今治市				愛媛県																													
概要	①全体構想 将来都市像 「瀬戸内海と田園風景にいだかれた産業と文化の交流拠点都市・いまばり」 都市づくりの目標 ①適正な拠点地区を配置したまとまりのある土地利用の形成 ②交流・連携の促進と安心した都市生活を支える都市施設整備 ③地域の活性化を牽引し良好な環境を形成する市街地開発事業等の導入 ④自然・歴史・文化を生かした潤いのある都市空間の形成 市街地・居住環境整備の基本的な考え方 ○既成市街地における都市機能の更新と居住環境の改善 ○周辺市街地における新しい産業活動、研究、教育、文化などの多様な機能の立地が可能となる計画的な市街地の形成 ○少子高齢化などの変化や地域の実情に対応した良好な住宅・宅地の供給 ②地域別構想(略) 凡 例 中心核 副次核 生活拠点 産業拠点 都市軸 広域交通軸 都市内交通軸 環境軸 市街地ゾーン 農業・集落ゾーン 森林ゾーン 都市計画区域 河川・水辺 鉄 道 図 将来都市構造のイメージ 都市構造の考え方 都市機能が集積し、都市活動の中心的役割を果たす「都市拠点」、またそれらをつ結びつける交通網などからなる「都市の骨格」を設定するほか、土地利用の基本的な方向を定める「ゾーン」の3つの要素による都市構造を設定する。 (1) 都市拠点の形成 都市全体としては、西四国の玄関口としてふさわしい都市機能の集積を図る拠点として、市域の中央部に中心核を、広域交通の要所に中心核の機能を補完する副次核を定め、また、それぞれの地域の適切な位置には、地域住民のための生活拠点や産業活動の中心となる産業拠点を定めることにより、地域の特色ある発展と市域の均衡ある発展を図る。 1). 中心核 ・JR今治駅や今治港周辺の中心市街地を中心核として位置づけ、都市全体を対象とした商業・業務、行政、情報等の高次都市機能に加えて、多様なライフスタイルが可能となる居住機能を配置し、その機能の充実を図る。 2). 副次核 ・今治1C周辺の今治新都市第1地区、第2地区を、中心核の機能を補完する副次核として位置づけ、産業・研究、文化・交流をはじめとする複合的な高次都市機能を備えた広域交流・地域連携の拠点形成を図る。 3). 生活拠点 ・地域の中心となる支所周辺を生活拠点として位置づけ、地域住民の日常生活における利便性を高め、暮らしやすい生活環境を創出するための機能強化を図る。 4). 産業拠点 ・臨海部の既存工業集積地等を産業拠点として位置づけ、工業・流通機能の強化・育成を図る。なお、副次核においても、新たな産業や地域産業の活性化を牽引する産業および産業支援施設等の誘致を図る。 (2) 都市の骨格の形成 新たな都市機能の誘導や人、もの、情報、文化の活発な交流を一層促進し、様々な都市活動を支える都市軸、交通軸の形成を図るとともに、都市に潤いを与える環境軸の形成を図る。 1). 都市軸 ・中心核と副次核の有機的な結びつきを高める都市空間を都市軸として位置づけ、都市拠点や幹線道路の整備、良好な都市景観の形成等を図る都市の骨格とする。 2). 広域交通軸 ・中国地方と四国縦貫自動車道を連絡する瀬戸内しまみ海道や今治川松自動車道、さらには周辺市町とを連絡する国道196号と国道317号を広域交通軸として位置づけ、本市と他市町および他県との連携強化を図る。 3). 都市内交通軸 ・上記以外の主要な幹線道路を、市内各地域をネットワークする都市内交通軸として位置づけ、拠点間や広域交通軸との連携強化を図る。 4). 環境軸 ・市街地内を流れる蒼社川や頓田川、菊間川の主要な河川を、水と緑のネットワークを形成し都市生活に潤いを与える環境軸として位置づけ、良好な自然環境と景観の保全・創出を図る。 (3) ゾーンの設定 現況土地利用、経済社会情勢の変化、多様化する住民の生活様式や価値観などを踏まえながら、「市街地ゾーン」「農業・集落ゾーン」「森林ゾーン」の3つのゾーンを設定し、まとまりのある市街地や自然環境との調和を重視した土地利用を図る。 1). 市街地ゾーン ・現在の概ねの市街地を市街地ゾーンとして位置づけ、環境負荷の低減や都市の魅力向上の観点等から、JR今治駅・今治港間の中心核や地域の中心となる生活拠点を中心にまとまりのある市街地の形成と安全で快適な住環境の創出を図る。 2). 農業・集落ゾーン ・郊外部の主として農地と集落地で構成される区域を農業・集落ゾーンとして位置づけ、農業の振興と優良農地の保全を図るとともに、既存集落地における生活環境の維持・改善に努め、田園環境と生活の共生を図る。 3). 森林ゾーン ・市街地を取り囲む山地・丘陵地、海浜等を森林ゾーンとして位置づけ、都市生活に潤いを与えるてくれる大切な自然環境として適切な保全・活用を図る。 1. 地域現況から見た今治市の課題 <table><tr><th>視点</th><th>地域の現況</th><th>地域の課題</th></tr><tr><td>人口・人口密度</td><td>①人口は昭和60年度をピークに減少傾向にある。 ②社会動向による減少量が自然動向による増加量を上回っている。 ③都心地区で人口減少、市の外縁部で人口が増加し、ドーナツ化現象が生じている。 ④老年人口の伸び率（S60/S50）が1.35倍と非常に高い。</td><td>・人口の流出を防止するため、快適な居住環境整備を図るとともに産業基盤の拡充強化に努める。 ・中心地域からの住み換えによるスプロール化を防ぐため計画的な宅地供給を行う。 ・市街地の低利用地を有効活用するため土地利用の高変化を図る。 ・高齢化社会に備え、安全で潤いのある都市基盤整備</td></tr><tr><td>産業・経済構造</td><td>①生産額に占める3次産業の割合が増加している。 ②工業出荷額が昭和60年度を最高に減少している。 ③製造品目別出荷額について見ると、衣服類、輸送、機械の3品目で70%を占める。 ④商品販売額の対県シェアは昭和54年頃には12.7%であったが、昭和63年頃には10.5%に低下している。 ⑤観光入込み客数は昭和59年頃以降増加傾向</td><td>・工業生産活動を効率化するため工場を適切な地区へ移転、集約立地するよう誘導する。 ・販売機能の充実と強化を図るため、適切な地区へ集約立地するよう誘導する一方で、周辺市街地とを結ぶ交通網を強化する。 ・観光需要の増大・多様化にこたえ、恵まれた自然環境を保全しつつ、その景観を創出する。</td></tr><tr><td>土地利用構造</td><td>①平坦地の多い地形である。 ②市街地は低密度拡散傾向にある。 ③市街地内区域は市内全域の23.6%となっている。 ④用途地域が位置してはいるが、今治市においては商業系、今治港を除く臨海部に工業系、その周辺部に住宅系となっている。 ⑤今治南部では住居系用途と工業系用途が混在。 ⑥官公庁施設や業務施設、主要な商業施設は今治港と今治駅で挟まれた区域に集中。</td><td>・平坦地の多い地形であるため、市街地周辺の森林については緑地を確保・整備する他、計画的な都市的土地利用へ転換を図る。 ・市街地の低密度拡散傾向を防止するため、市街地は土地利用の純化・高度化を図り、周辺地区は計画的な住環境の整備を促進し、良好な住居地として整備する。 ・住居系用途内・周辺に立地する工業の移転等、土地利用の純化を促進 ・商業業務施設の増進を図るため、土地の有効利用・高度利用を促進</td></tr><tr><td>通勤・通学</td><td>①通勤圏内は流出者より流入者が多く、周辺市街地の就業の場として機能している。 ②通勤圏内は通勤圏内通勤者流入者が増加している。 ③通勤・通学による代表交通手段は自家車利用が大幅に増加。</td><td>・広域都市圏の中核都市として機能を強化・保持するため、周辺市街地とを結ぶ広域的な交通網を強化する。 ・周辺市街地から流入する自動車交通の増大に備え、都市内のネットワークを整備。</td></tr></table> 2. 交通現況から見た課題 <table><tr><th>視点</th><th>交通の現況</th><th>交通の整備課題</th></tr><tr><td>現況</td><td>①市役所前のロータリー交差点、横輪北側の5差路交差点、今治B P の片山交差点で交通渋滞が発生</td><td>・交通渋滞が発生している交差点については、交通流を正常化するため、交差点改良の必要性を認識して見直す必要</td></tr><tr><td>道路交通</td><td>①市内の幹線道路を中心に、12時間交通量が10,000台を超え、国道では道路幅が1.5～3.0 ②ピーク時の通勤時間帯は市内の主要道路において指定最高速度を下回る。 ③市中心部までの所要時間は東予方面、松山方面、波方方面において、自由速度の所要時間よりもなり遅い。</td><td>・今治市内の幹線道路は個性豊かな混雑となっており、混雑区間の交通処理能力の強化を図る必要がある。 ・市中心部への所要時間は東予方面、松山方面、波方方面において遅くなっており、交通路網を解消することにより走行速度の向上を図る必要がある。</td></tr><tr><td>自動車交通</td><td>①今治市の自動車交通量は昭和52年度の1.9倍、特に、昭和60年年度から平成2年度にかけて大幅に増加。 ②市中心部よりも周辺部間の交通量が増加。 ③今治市を通過する交通量は8,300台/日。 ④今治市の内々交通量は昭和52年度の2.4倍に増加、流入交通は変化が小さい。 ⑤今治市の自動車交通量は市中心部周辺の交通量が多い。 ⑥今治市都心部への流入交通量は74,100台/日であり、通過交通量は23,100台/日である。</td><td>・今治市における自動車交通量は急激に増加し、特に周辺部においてその傾向が顕著であり、これに対応した道路網整備が必要である。 ・都心部の交通渋滞はこの地区を通過する交通が多いことが一因であり、同地区に大量に混入している通過交通を排除する道路網が必要である。</td></tr><tr><td>駐留状況</td><td>①今治市全体の路上無停車台平均21,234台/日、休日13,453台/日。 ②路上無停車台は、業務目的、家事・買物目的、社交・娯楽・レクリエーション目的で多い。 ③ゾーン面積当たりの路上無停車台数は中心市街地で極めて高い。</td><td>・都心部においては路上駐車が増え、道路交通容量の低下をもたらし、交通混雑の一因となっており、これらを適切に路外に誘導することが必要である。</td></tr></table> 3. 将来交通体系の基本構想 (1) 交通体系の基本整備方針 ・自動車交通の増加に対応するため道路網の拡充整備 ・公共交通機関との整合・調整 ・交通流の管理 ・ボトルネック対策 ・駐車場対策 等 (2) 道路網の整備方針 ・国土幹線軸の整備 ・都市内幹線軸の整備(広域幹線軸の整備 産業幹線軸の整備 開発幹線軸の整備 地区開発軸の整備)  図 将来の都市構造と交通体系基本構想				視点	地域の現況	地域の課題	人口・人口密度	①人口は昭和60年度をピークに減少傾向にある。 ②社会動向による減少量が自然動向による増加量を上回っている。 ③都心地区で人口減少、市の外縁部で人口が増加し、ドーナツ化現象が生じている。 ④老年人口の伸び率（S60/S50）が1.35倍と非常に高い。	・人口の流出を防止するため、快適な居住環境整備を図るとともに産業基盤の拡充強化に努める。 ・中心地域からの住み換えによるスプロール化を防ぐため計画的な宅地供給を行う。 ・市街地の低利用地を有効活用するため土地利用の高変化を図る。 ・高齢化社会に備え、安全で潤いのある都市基盤整備	産業・経済構造	①生産額に占める3次産業の割合が増加している。 ②工業出荷額が昭和60年度を最高に減少している。 ③製造品目別出荷額について見ると、衣服類、輸送、機械の3品目で70%を占める。 ④商品販売額の対県シェアは昭和54年頃には12.7%であったが、昭和63年頃には10.5%に低下している。 ⑤観光入込み客数は昭和59年頃以降増加傾向	・工業生産活動を効率化するため工場を適切な地区へ移転、集約立地するよう誘導する。 ・販売機能の充実と強化を図るため、適切な地区へ集約立地するよう誘導する一方で、周辺市街地とを結ぶ交通網を強化する。 ・観光需要の増大・多様化にこたえ、恵まれた自然環境を保全しつつ、その景観を創出する。	土地利用構造	①平坦地の多い地形である。 ②市街地は低密度拡散傾向にある。 ③市街地内区域は市内全域の23.6%となっている。 ④用途地域が位置してはいるが、今治市においては商業系、今治港を除く臨海部に工業系、その周辺部に住宅系となっている。 ⑤今治南部では住居系用途と工業系用途が混在。 ⑥官公庁施設や業務施設、主要な商業施設は今治港と今治駅で挟まれた区域に集中。	・平坦地の多い地形であるため、市街地周辺の森林については緑地を確保・整備する他、計画的な都市的土地利用へ転換を図る。 ・市街地の低密度拡散傾向を防止するため、市街地は土地利用の純化・高度化を図り、周辺地区は計画的な住環境の整備を促進し、良好な住居地として整備する。 ・住居系用途内・周辺に立地する工業の移転等、土地利用の純化を促進 ・商業業務施設の増進を図るため、土地の有効利用・高度利用を促進	通勤・通学	①通勤圏内は流出者より流入者が多く、周辺市街地の就業の場として機能している。 ②通勤圏内は通勤圏内通勤者流入者が増加している。 ③通勤・通学による代表交通手段は自家車利用が大幅に増加。	・広域都市圏の中核都市として機能を強化・保持するため、周辺市街地とを結ぶ広域的な交通網を強化する。 ・周辺市街地から流入する自動車交通の増大に備え、都市内のネットワークを整備。	視点	交通の現況	交通の整備課題	現況	①市役所前のロータリー交差点、横輪北側の5差路交差点、今治B P の片山交差点で交通渋滞が発生	・交通渋滞が発生している交差点については、交通流を正常化するため、交差点改良の必要性を認識して見直す必要	道路交通	①市内の幹線道路を中心に、12時間交通量が10,000台を超え、国道では道路幅が1.5～3.0 ②ピーク時の通勤時間帯は市内の主要道路において指定最高速度を下回る。 ③市中心部までの所要時間は東予方面、松山方面、波方方面において、自由速度の所要時間よりもなり遅い。	・今治市内の幹線道路は個性豊かな混雑となっており、混雑区間の交通処理能力の強化を図る必要がある。 ・市中心部への所要時間は東予方面、松山方面、波方方面において遅くなっており、交通路網を解消することにより走行速度の向上を図る必要がある。	自動車交通	①今治市の自動車交通量は昭和52年度の1.9倍、特に、昭和60年年度から平成2年度にかけて大幅に増加。 ②市中心部よりも周辺部間の交通量が増加。 ③今治市を通過する交通量は8,300台/日。 ④今治市の内々交通量は昭和52年度の2.4倍に増加、流入交通は変化が小さい。 ⑤今治市の自動車交通量は市中心部周辺の交通量が多い。 ⑥今治市都心部への流入交通量は74,100台/日であり、通過交通量は23,100台/日である。	・今治市における自動車交通量は急激に増加し、特に周辺部においてその傾向が顕著であり、これに対応した道路網整備が必要である。 ・都心部の交通渋滞はこの地区を通過する交通が多いことが一因であり、同地区に大量に混入している通過交通を排除する道路網が必要である。	駐留状況	①今治市全体の路上無停車台平均21,234台/日、休日13,453台/日。 ②路上無停車台は、業務目的、家事・買物目的、社交・娯楽・レクリエーション目的で多い。 ③ゾーン面積当たりの路上無停車台数は中心市街地で極めて高い。	・都心部においては路上駐車が増え、道路交通容量の低下をもたらし、交通混雑の一因となっており、これらを適切に路外に誘導することが必要である。
視点	地域の現況	地域の課題																																
人口・人口密度	①人口は昭和60年度をピークに減少傾向にある。 ②社会動向による減少量が自然動向による増加量を上回っている。 ③都心地区で人口減少、市の外縁部で人口が増加し、ドーナツ化現象が生じている。 ④老年人口の伸び率（S60/S50）が1.35倍と非常に高い。	・人口の流出を防止するため、快適な居住環境整備を図るとともに産業基盤の拡充強化に努める。 ・中心地域からの住み換えによるスプロール化を防ぐため計画的な宅地供給を行う。 ・市街地の低利用地を有効活用するため土地利用の高変化を図る。 ・高齢化社会に備え、安全で潤いのある都市基盤整備																																
産業・経済構造	①生産額に占める3次産業の割合が増加している。 ②工業出荷額が昭和60年度を最高に減少している。 ③製造品目別出荷額について見ると、衣服類、輸送、機械の3品目で70%を占める。 ④商品販売額の対県シェアは昭和54年頃には12.7%であったが、昭和63年頃には10.5%に低下している。 ⑤観光入込み客数は昭和59年頃以降増加傾向	・工業生産活動を効率化するため工場を適切な地区へ移転、集約立地するよう誘導する。 ・販売機能の充実と強化を図るため、適切な地区へ集約立地するよう誘導する一方で、周辺市街地とを結ぶ交通網を強化する。 ・観光需要の増大・多様化にこたえ、恵まれた自然環境を保全しつつ、その景観を創出する。																																
土地利用構造	①平坦地の多い地形である。 ②市街地は低密度拡散傾向にある。 ③市街地内区域は市内全域の23.6%となっている。 ④用途地域が位置してはいるが、今治市においては商業系、今治港を除く臨海部に工業系、その周辺部に住宅系となっている。 ⑤今治南部では住居系用途と工業系用途が混在。 ⑥官公庁施設や業務施設、主要な商業施設は今治港と今治駅で挟まれた区域に集中。	・平坦地の多い地形であるため、市街地周辺の森林については緑地を確保・整備する他、計画的な都市的土地利用へ転換を図る。 ・市街地の低密度拡散傾向を防止するため、市街地は土地利用の純化・高度化を図り、周辺地区は計画的な住環境の整備を促進し、良好な住居地として整備する。 ・住居系用途内・周辺に立地する工業の移転等、土地利用の純化を促進 ・商業業務施設の増進を図るため、土地の有効利用・高度利用を促進																																
通勤・通学	①通勤圏内は流出者より流入者が多く、周辺市街地の就業の場として機能している。 ②通勤圏内は通勤圏内通勤者流入者が増加している。 ③通勤・通学による代表交通手段は自家車利用が大幅に増加。	・広域都市圏の中核都市として機能を強化・保持するため、周辺市街地とを結ぶ広域的な交通網を強化する。 ・周辺市街地から流入する自動車交通の増大に備え、都市内のネットワークを整備。																																
視点	交通の現況	交通の整備課題																																
現況	①市役所前のロータリー交差点、横輪北側の5差路交差点、今治B P の片山交差点で交通渋滞が発生	・交通渋滞が発生している交差点については、交通流を正常化するため、交差点改良の必要性を認識して見直す必要																																
道路交通	①市内の幹線道路を中心に、12時間交通量が10,000台を超え、国道では道路幅が1.5～3.0 ②ピーク時の通勤時間帯は市内の主要道路において指定最高速度を下回る。 ③市中心部までの所要時間は東予方面、松山方面、波方方面において、自由速度の所要時間よりもなり遅い。	・今治市内の幹線道路は個性豊かな混雑となっており、混雑区間の交通処理能力の強化を図る必要がある。 ・市中心部への所要時間は東予方面、松山方面、波方方面において遅くなっており、交通路網を解消することにより走行速度の向上を図る必要がある。																																
自動車交通	①今治市の自動車交通量は昭和52年度の1.9倍、特に、昭和60年年度から平成2年度にかけて大幅に増加。 ②市中心部よりも周辺部間の交通量が増加。 ③今治市を通過する交通量は8,300台/日。 ④今治市の内々交通量は昭和52年度の2.4倍に増加、流入交通は変化が小さい。 ⑤今治市の自動車交通量は市中心部周辺の交通量が多い。 ⑥今治市都心部への流入交通量は74,100台/日であり、通過交通量は23,100台/日である。	・今治市における自動車交通量は急激に増加し、特に周辺部においてその傾向が顕著であり、これに対応した道路網整備が必要である。 ・都心部の交通渋滞はこの地区を通過する交通が多いことが一因であり、同地区に大量に混入している通過交通を排除する道路網が必要である。																																
駐留状況	①今治市全体の路上無停車台平均21,234台/日、休日13,453台/日。 ②路上無停車台は、業務目的、家事・買物目的、社交・娯楽・レクリエーション目的で多い。 ③ゾーン面積当たりの路上無停車台数は中心市街地で極めて高い。	・都心部においては路上駐車が増え、道路交通容量の低下をもたらし、交通混雑の一因となっており、これらを適切に路外に誘導することが必要である。																																

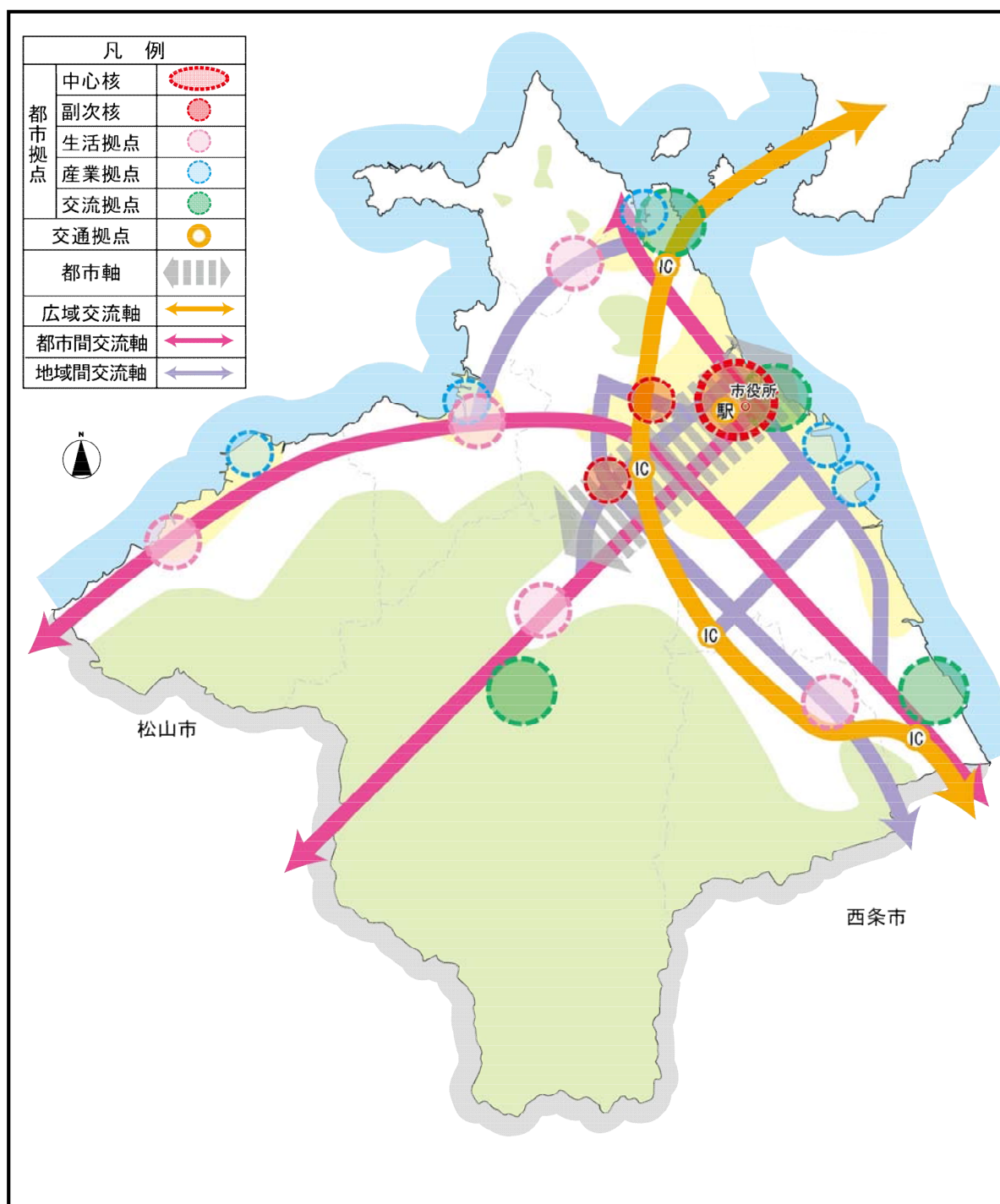
名称	今治市住宅マスタープラン				今治市交通バリアフリー基本計画				今治新都市開発整備事業		今治道路（高規格幹線道路）	今治バイパス																																
策定年 目標年次	策 定	H 1 9 . 3 月	目標年次	H 2 8	策 定	H18. 12 月	目標年次	H 2 2	「ふれあいの丘」 （第1地区） 計画人口約500 人	「しまなみヒルズ」 （第2地区） 計画人口約800 人	今治市矢田～今治市長沢 第1種第2級 延長10.3km 幅員 22m 設計速度 100km/h	今治市宅間～今治市長沢 第4種第1級 延長14.0km 幅員 25.0 設計速度 60km/h																																
策定機関	今治市				今治市				都市再生機構 愛媛県 今治市		国土交通省																																	
概要	1. 計画策定の背景と目的 西瀬戸自動車道の整備や今治駅西地区土地区画整理事業が実施され、利便性の向上と居住環境の向上が図られてきている。また今治IC周辺の丘陵地では、今治新都市開発整備事業が進められ土地利用の状況が大きく変化してきている。 平成17年1月には1市11町村が合併し新しい今治市が発足、一方人口状況は少子高齢化が進出し人口構成が大きく変化するとともに、人口総数の減少が転じ成熟期に入っている。 このように都市及び人口の構成が大きく変化してきている中で、社会経済情勢の変化や多様な市民ニーズに対応した居住環境の形成、取り組みが求められている。（要約） 2. 都市の概況 ・人口…S55の198千人をピークに減少 ・世帯数…増加基調、ひとり暮らしの高齢者の増加や核家族化が進展 ・高齢化…県平均（24.0%）を上回る高齢化率（25.5%） 3. 上位関連計画（略） 4. 住宅政策の課題 (1)人口特性などからみた課題 ・高齢者及び障害者の自立を支援する住宅・居住環境対策 ・子育て支援、若者層に対する支援の検討 (2)多様なニーズの対応 ・自然環境との調和に配慮した住宅対策 ・環境負荷の軽減 ・多様なライフステージ（住み替え）への対応 ・安全・安心な住宅市街地の形成（中略） (3)地域特性からみた課題 1)旧市中心部 ・人口の減少と高齢化が他地域に比べ大きく、商店街では空店舗が増加 ・空店舗対策やファミリー層の誘導を進め、中心市街地の再生、活性化を図ることが必要 2)旧市郊外部 ・東部や南部で昭和40年代に開発された大規模な住宅団地が多くなり、時代に対応した居住環境の向上が必要 ・幹線道路沿いや市街地に隣接した地区では、非住宅系の立地やミニ開発が進展 ・無秩序な市街化を抑制しながら居住環境の向上や地域の活性化が必要 3)旧郡陸地部 ・波方地域の中心部では波止浜地区と連携、郊外部では、急峻な崖下まで住宅が立地 ・市街地部では都市基盤の整備とともに郊外部では狭い道路の改善等が必要（以下略） 5. 住宅政策の目標と基本方針(略) 6. 重点施策 ・若者・ファミリー層の転入促進と転出抑制のための施策の推進 ・高齢者・障害者が住み続けられる住宅施策の推進 ・防災上危険な地域における防災性の向上 ・まちなか居住の推進 ・新都市における高質な居住環境の創造				●特定旅客施設「JR 今治駅」 1. 交通バリアフリーの基本方針 1-1. 全市での基本方針 ・福祉の文化（心）づくり ・人にやさしい道づくり ・建築物のバリアフリー化 ・住民参加型のまちづくり 1-2. 重点整備地区での基本方針 ・多くの人が訪れ、賑わいと交流を生み出す駅づくり ～公共交通機関のバリアフリー化～ ・安全で快適な、ゆとりと潤いを感じる道づくり ～道路空間のバリアフリー化～ 2. 重点整備地区の課題 ●今治駅（略） ●道路 ・縁石がやや低い ・横断歩道接続部の勾配がきつい箇所がある ・バス停が歩道と接続していない ・視覚障害者誘導用ブロックが不十分（不連続、識別しにくい） ・歩道が一部区間しかない、幅員が狭い ・照明施設が不連続 ●バス停、信号機等 ・バス停にベンチ及び上屋がない ・音響式信号機がない ・点字、音声等による案内標識がない 3. 道路、特定事業（特定経路のみ表示） <table><thead><tr><th>路線名</th><th>主な事業内容</th><th>概ねの整備期間</th></tr></thead><tbody><tr><td>特定経路① (県) 今治停車場線</td><td>電線類の地中化 横断歩道接続部のすりつけ勾配の緩和 視覚障害者誘導用ブロックの設置 バス停の移設等による歩道からバス停への円滑な移動の確保</td><td>H13～16</td></tr><tr><td>特定経路② (主) 今治波方港線</td><td>横断歩道接続部のすりつけ勾配の緩和 視覚障害者誘導用ブロックの設置</td><td>H18～19</td></tr><tr><td>特定経路④ 国道317号</td><td>縦断勾配の緩和 横断歩道接続部のすりつけ勾配の緩和 視覚障害者誘導用ブロックの設置</td><td>H14～17</td></tr><tr><td>特定経路③ (市) 今治駅天保山線</td><td>車両乗入部のすりつけ勾配の緩和 横断歩道接続部のすりつけ勾配の緩和 視覚障害者誘導用ブロックの設置</td><td>H19～</td></tr><tr><td>特定経路⑤ (市) 八幡町線</td><td>路面舗装の凸凹解消と適切な維持管理 車向乗入部のすりつけ勾配の緩和 横断歩道接続部のすりつけ勾配の緩和 視覚障害者誘導用ブロックの設置 照明施設の設置</td><td>H15～</td></tr><tr><td>特定経路⑥ (市) 恵比須鍾池町線</td><td>歩道の新設 路面舗装の凸凹解消と適切な維持管理 車向乗入部のすりつけ勾配の緩和 横断歩道接続部のすりつけ勾配の緩和 視覚障害者誘導用ブロックの設置 照明施設の設置</td><td>H16～</td></tr><tr><td>特定経路⑦ 今治駅東口駅前広場</td><td>横断歩道接続部のすりつけ勾配の緩和</td><td>H19～</td></tr></tbody></table> 				路線名	主な事業内容	概ねの整備期間	特定経路① (県) 今治停車場線	電線類の地中化 横断歩道接続部のすりつけ勾配の緩和 視覚障害者誘導用ブロックの設置 バス停の移設等による歩道からバス停への円滑な移動の確保	H13～16	特定経路② (主) 今治波方港線	横断歩道接続部のすりつけ勾配の緩和 視覚障害者誘導用ブロックの設置	H18～19	特定経路④ 国道317号	縦断勾配の緩和 横断歩道接続部のすりつけ勾配の緩和 視覚障害者誘導用ブロックの設置	H14～17	特定経路③ (市) 今治駅天保山線	車両乗入部のすりつけ勾配の緩和 横断歩道接続部のすりつけ勾配の緩和 視覚障害者誘導用ブロックの設置	H19～	特定経路⑤ (市) 八幡町線	路面舗装の凸凹解消と適切な維持管理 車向乗入部のすりつけ勾配の緩和 横断歩道接続部のすりつけ勾配の緩和 視覚障害者誘導用ブロックの設置 照明施設の設置	H15～	特定経路⑥ (市) 恵比須鍾池町線	歩道の新設 路面舗装の凸凹解消と適切な維持管理 車向乗入部のすりつけ勾配の緩和 横断歩道接続部のすりつけ勾配の緩和 視覚障害者誘導用ブロックの設置 照明施設の設置	H16～	特定経路⑦ 今治駅東口駅前広場	横断歩道接続部のすりつけ勾配の緩和	H19～	今治新都市開発整備事業は、今治市が、しまなみ海道の開通に伴い四国の新しい玄関口となった利点を最大限に活かすため、今治IC周辺の2地区において、産業及び産業支援、文化・交流、健康・福祉、教育、住居等の機能を備えた基盤を整備し、今治地域の発展に寄与することを目的として、都市再生機構が事業主体となり実施するものである。 <table><tr><td>事業位置</td><td>第1地区:今治市矢田、小泉1丁目、別名、高橋</td></tr><tr><td>計画面積</td><td>第1地区:88.0ha 第2地区:82.0ha(今治西部丘陵公園34.9haを含む)</td></tr><tr><td>事業期間</td><td>第1地区:平成15年度～31年度(清算期間5年含む) 第2地区:平成14年度～28年度(清算期間5年含む)</td></tr></table> ① 新都市第1地区土地利用計画(案)  掲載している案は、関係機関との協議により変更となる可能性があります。 ② 新都市第2地区土地利用計画(案) 				事業位置	第1地区:今治市矢田、小泉1丁目、別名、高橋	計画面積	第1地区:88.0ha 第2地区:82.0ha(今治西部丘陵公園34.9haを含む)	事業期間	第1地区:平成15年度～31年度(清算期間5年含む) 第2地区:平成14年度～28年度(清算期間5年含む)	●今治道路 今治ICから自動車道の一環として、今治市矢田～同市長沢における交通混雑の緩和及び西瀬戸自動車道(瀬戸内しまなみ海道)と四国縦貫自動車道を接続し、広域交流ネットワークの形成を図るために整備 ●今治バイパス 近年の交通量の増加で旧国道の交通渋滞が慢性化、歩道の整備も不十分で交通事故が多発等、主要幹線道路としての機能を十分に発揮できない状態に対し、地域の健全な発展を支援することを目的に計画、整備。 	
路線名	主な事業内容	概ねの整備期間																																										
特定経路① (県) 今治停車場線	電線類の地中化 横断歩道接続部のすりつけ勾配の緩和 視覚障害者誘導用ブロックの設置 バス停の移設等による歩道からバス停への円滑な移動の確保	H13～16																																										
特定経路② (主) 今治波方港線	横断歩道接続部のすりつけ勾配の緩和 視覚障害者誘導用ブロックの設置	H18～19																																										
特定経路④ 国道317号	縦断勾配の緩和 横断歩道接続部のすりつけ勾配の緩和 視覚障害者誘導用ブロックの設置	H14～17																																										
特定経路③ (市) 今治駅天保山線	車両乗入部のすりつけ勾配の緩和 横断歩道接続部のすりつけ勾配の緩和 視覚障害者誘導用ブロックの設置	H19～																																										
特定経路⑤ (市) 八幡町線	路面舗装の凸凹解消と適切な維持管理 車向乗入部のすりつけ勾配の緩和 横断歩道接続部のすりつけ勾配の緩和 視覚障害者誘導用ブロックの設置 照明施設の設置	H15～																																										
特定経路⑥ (市) 恵比須鍾池町線	歩道の新設 路面舗装の凸凹解消と適切な維持管理 車向乗入部のすりつけ勾配の緩和 横断歩道接続部のすりつけ勾配の緩和 視覚障害者誘導用ブロックの設置 照明施設の設置	H16～																																										
特定経路⑦ 今治駅東口駅前広場	横断歩道接続部のすりつけ勾配の緩和	H19～																																										
事業位置	第1地区:今治市矢田、小泉1丁目、別名、高橋																																											
計画面積	第1地区:88.0ha 第2地区:82.0ha(今治西部丘陵公園34.9haを含む)																																											
事業期間	第1地区:平成15年度～31年度(清算期間5年含む) 第2地区:平成14年度～28年度(清算期間5年含む)																																											
みなと再生構想策定：H20.2月 みなと再生委員会																																												
1. 基本コンセプト 「交通」の港から「交流」の港へ 今治シビックプライドセンターからはじまる、交流のみなとづくり 2. 事業の基本方針 ・瀬戸内海を代表するような、今治市民の誇りとなる水辺空間の創出 ・架橋時代に対応した新しい海の交通機能などを＜基本機能＞として整備するとともに、新たな時代に対応した＜交流機能＞の整備。 ・新しい今治市の玄関口としての立地条件を踏まえ、今治城や中心市街地、島嶼部との連携を重視。 ・子どもから高齢者まで、全ての人が安全・快適に過ごすことができるバリアフリー空間の実現。 ・事業の持続可能性を確保するために、事業規模の適正化を図ると同時に、事業の担い手となる組織イメージを明確にし、コトづくりを重視した事業計画の立案。 3. 港に整備する機能構成(略) 4. 施設配置計画 「海事ビジネスゾーン」「シビックプライドゾーン」「沖洲公園ゾーン」 5. 構想実現に向けて 市民が中心となって「みなと再生」に取り組むためのプラットフォームとして、TMO型組織としての「ICPC（今治シビックプライドセンター）」の設立提案 6. みなと再生から中心市街地の活性化に向けた提言(略) 																																												

3.3 将来都市構造の提案

これまでの検討を踏まえ対象地域の将来都市構造を以下のように提案する。

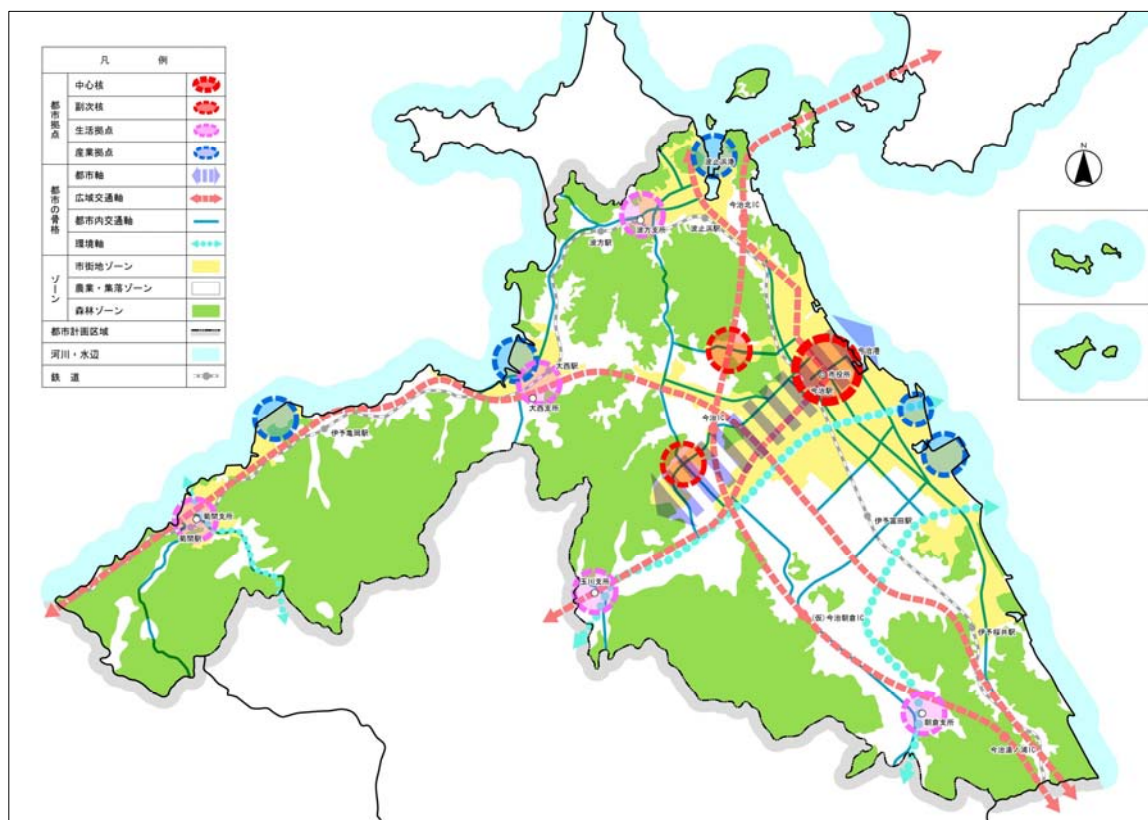
- ①今治市都市計画マスタープランにおいて将来都市構造のイメージが提案されていることから、それぞれ定義された拠点についてはこれを踏襲し、また観光施設や他地域との交流を担う拠点について交流拠点として追加する。
- ②中心核や副次核、生活拠点、産業拠点等を連携する連携線を明示する。
- ③それらの重複や性格により束ねて軸とし、将来の都市構造の骨格として提案する。

■ 今治市の将来都市構造イメージ



資料：平成 20 年度今治市総合都市交通体系調査報告書（H21.3）

(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

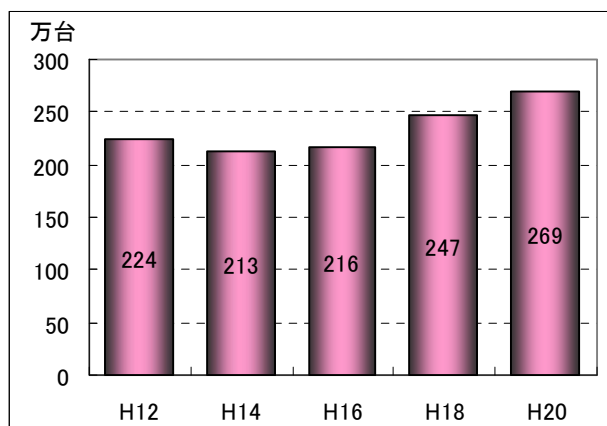


4. 交通現況分析

4.1 道路交通

(1) 高速広域交通

- ・しまなみ海道による中国地方へのアクセス利便性が高い。来島海峡大橋の利用は増加傾向（図 4.1.1）。ただし、しまなみ海道・今治小松自動車道は暫定供用、未供用区間が多く残る
- ・J Rで松山市まで約 40 分、都市間バスは広島・福山・大阪・東京間で運行（図 4.1.2、図 4.1.3）



資料：今治市の統計
注）供用は H11.5 月

図 4.1.1 来島海峡大橋利用交通量の推移

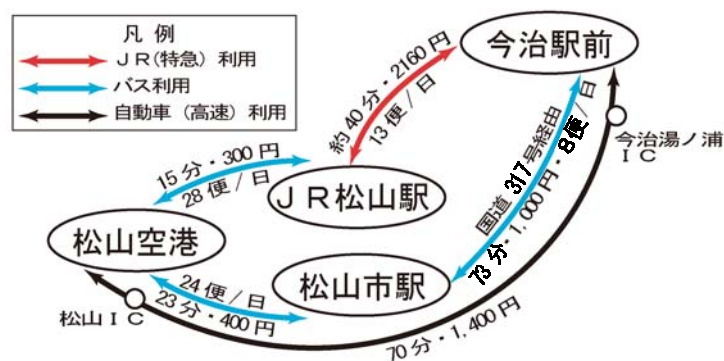


図 4.1.2 J R（特急）による主要都市へのアクセス



図 4.1.3 都市間バスの運行路線と運行本数

- ・ 今治駅から松山空港まで1時間前後でのアクセスが可能（図 4. 1. 4）
- ・ 旅客船・フェリーでは今治港が中心であるが、フェリー利用者はしまなみ海道供用により激減。最近では、高速道路のETC1,000円割引により、波方ー竹原フェリーが廃航したほか、関西汽船とダイヤモンドフェリーの共同運航する大型フェリー（さんふらわあ：大阪ー神戸ー今治ー松山ー大分）が今治港への寄航を取りやめた（図 4. 1. 5）

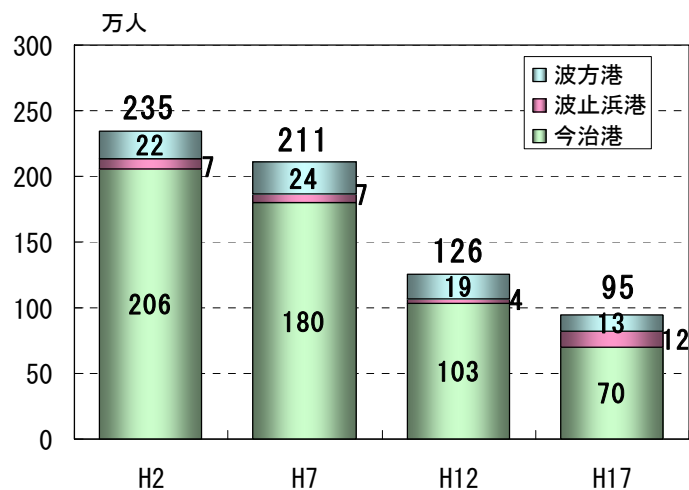


注) 便数は往復便数の平均

注) J Rは特急又は快速のみ計上

資料：J R時刻表、西日本高速道路公社 HP、瀬戸内バス時刻表

図 4. 1. 4 松山空港へのアクセス状況



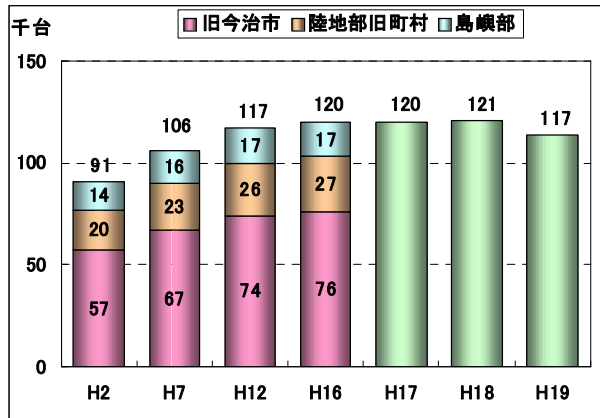
注) 来島海峡大橋供用はH11.5月

資料：愛媛県統計年鑑

図 4. 1. 5 フェリー利用者数の推移

(2) 地域道路網

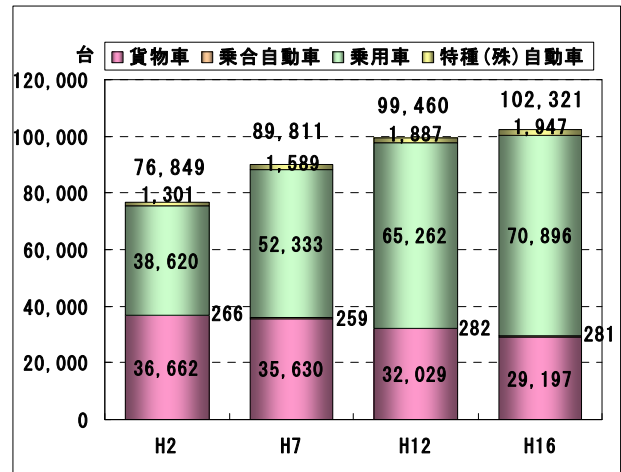
- ・自動車保有台数は伸びが鈍化、貨物車は減少、乗用車は増加（図 4.1.6）
- ・道路改良率・整備率・都市計画道路密度は愛媛県平均を上回るものの、1 車線区間や長期未着手路線が残る
- ・幹線道路の利用交通量は、国道 196 号を除き減少（H11～H17）（図 4.1.7）



注) H17 以降は旧市町村の区分がされていない

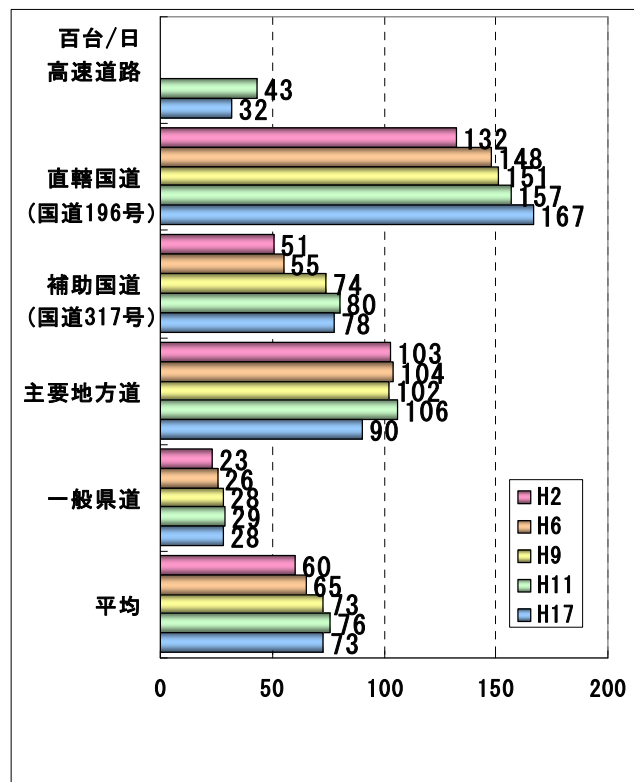
資料：自動車数の推移（四国運輸局）

図 4.1.6(1) 自動車保有台数の推移（全車）



資料：自動車数の推移（四国運輸局）

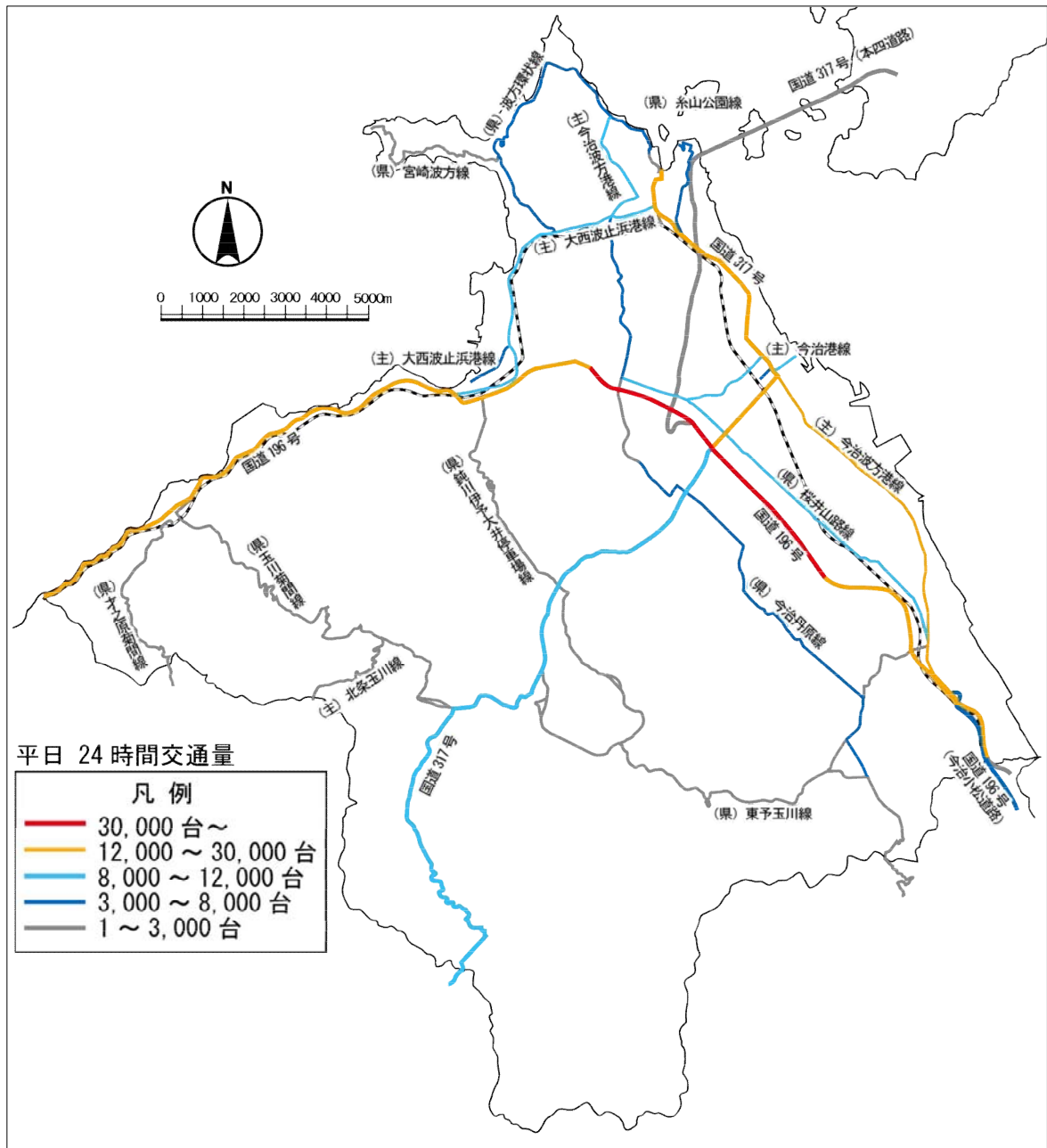
図 4.1.6(2) 自動車保有台数の推移（車種別）



資料：道路交通センサス

図 4.1.7 道路種別別平均交通量（今治市陸地部）

- ・幹線道路の利用交通量は、国道 196 号を除き減少しているが（H11～H17）（図 4.1.7、図 4.1.8）、都心流入部では 1.25 以上の高い混雑度が残る。（図 4.1.9）



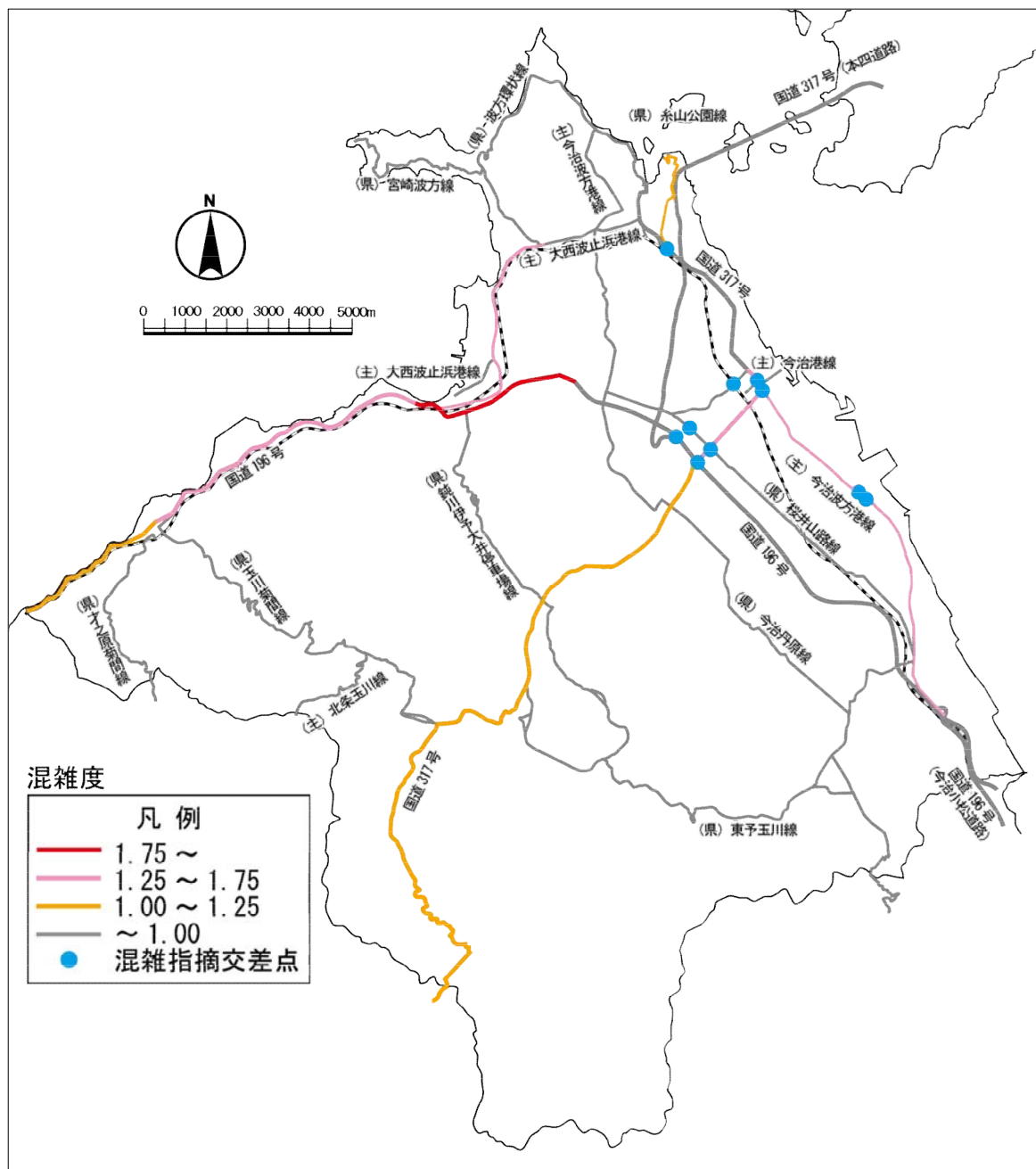
資料：平成 17 年度道路交通センサス

図 4.1.8 区間別地点交通量（H17）

- ・幹線道路である国道 196 号、国道 317 号、(主) 今治波方港線等で高い混雑度
特に都心流入部では 1.25 以上 (図 4.1.9)

〈混雑度の目安〉

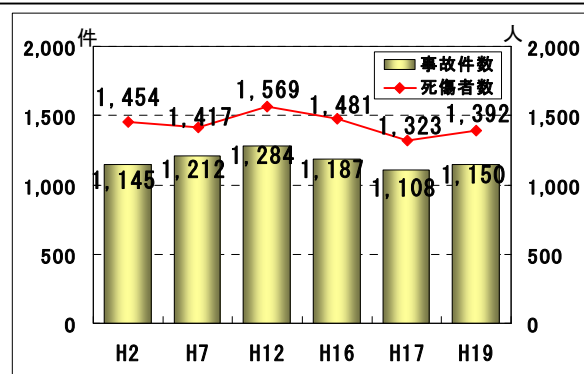
1.75 以上	慢性的な混雑状態
1.25～1.75	ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態
1.00～1.25	ピーク時に混雑する可能性がある状態
1.00 未満	混雑することなく、円滑に走行できる状態



資料：平成 17 年度道路交通センサス

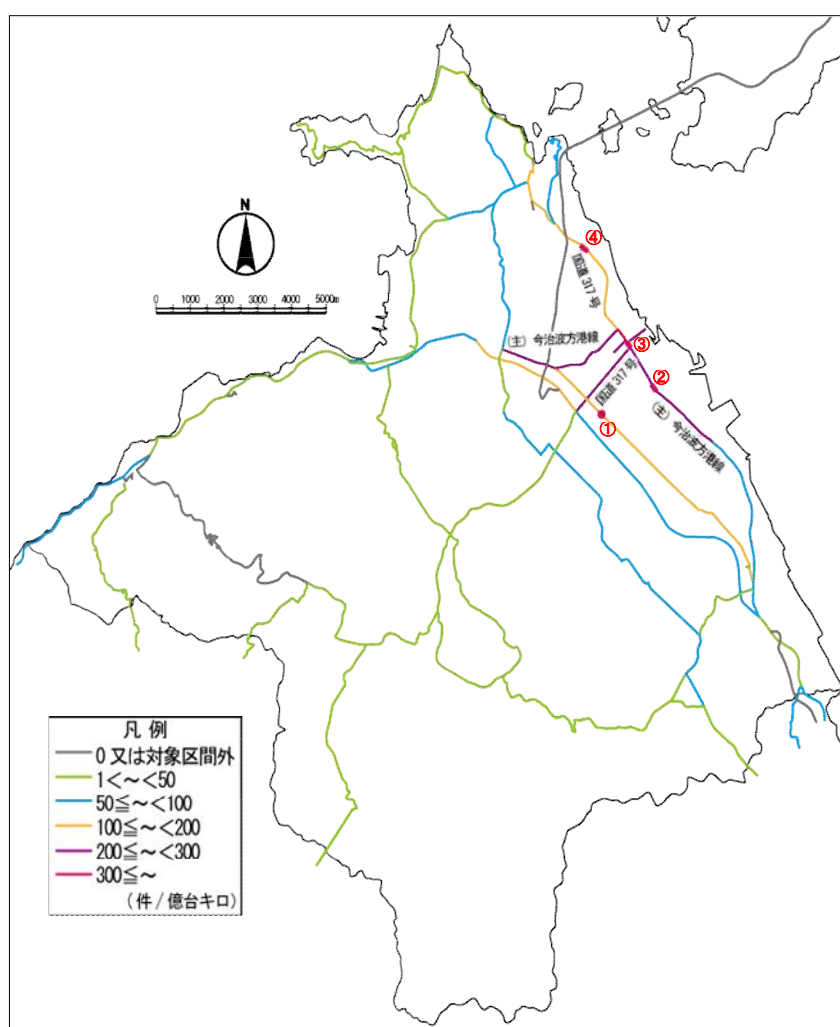
図 4.1.9 区間別混雑度 (H17)

- ・交通事故は増加のきざし。特に追突、出会い頭の車両相互の事故、次いで自転事故が突出しており、事故危険箇所には4箇所が指定（図4.1.10）



資料：交通年鑑

図4.1.10 交通事故件数の推移（今治警察署管内）



〈事故危険箇所〉

	区分	路線	住所
①	交差点	(県) 桜井山路線	今治市片山4丁目3-1
②	単路	(主) 今治波方港線	今治市祇園町2丁目2-8~2丁目1-1
③		一般国道317号	今治市別宮町1丁目4-1~別宮町2丁目1-10
④		一般国道317号	今治市近見町1丁目2-5~近見町3丁目4-20

資料：交通安全マップホームページ

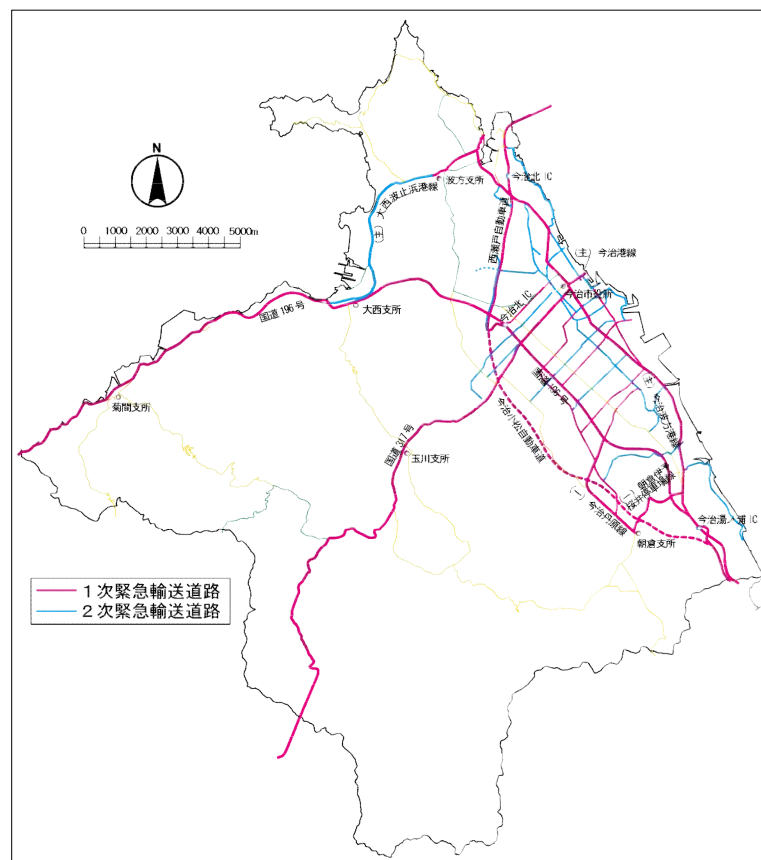
図4.1.11 事故率と事故危険箇所

- ・主要道路が緊急輸送道路に指定（表 4.1.1、図 4.1.12）

表 4.1.1 事故率と事故危険箇所

一次緊急輸送道路	二次緊急輸送道路
一般国道196号	(主) 大西波止浜港線
一般国道317号	(大西町宮脇－波方町樋口)
(西瀬戸自動車道)	(県) 今治丹原線
一般国道317号	(山口－朝倉下)
(主) 今治波方港線	(市) 今治駅天保山線
(主) 今治港線	(市) 本町大新田線
(主) 大西波止浜港線	(市) 中浜町海岸通線
(県) 今治丹原線	(市) 臨港線
(県) 桜井山路線	(市) 天保山大浜線
(県) 今治停車場線	(市) 南鳥生五十嵐線
(県) 朝倉伊予桜井停車場線	(市) 喜田村松木線
(県) 波方環状線	(市) 蔵敷唐子台線
(市) 大坪通町谷線	(市) 東村鳥越線
(市) 富田縦貫線	(市) 桜井朝倉線
(市) 上徳町谷線	(市) 向山沖浦線
(市) 宮脇片山線	(市) 日高中央線
(市) 内港喜田村線	(市) 今治駅高橋線
(市) 鳥生大浜八町線	(市) 今治駅北浜線
	(市) 近見山沿線
	(市) 大新田大浜線
	(市) 秋元揚砂線
	(市) 北宝来近見線
	(市) 高地矢田線
	(市) 別名矢田線
	(市) 高地延喜線

資料：今治市防災計画

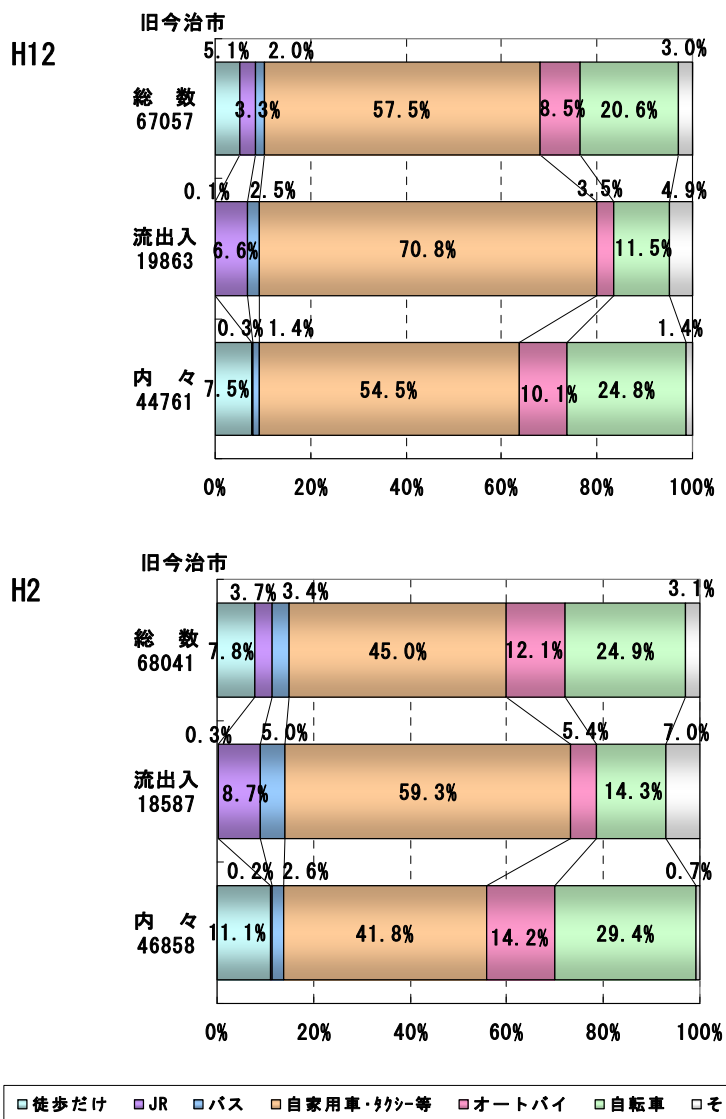


資料：愛媛県資料 今治市防災計画

図 4.1.12 緊急輸送道路

4.2 公共交通

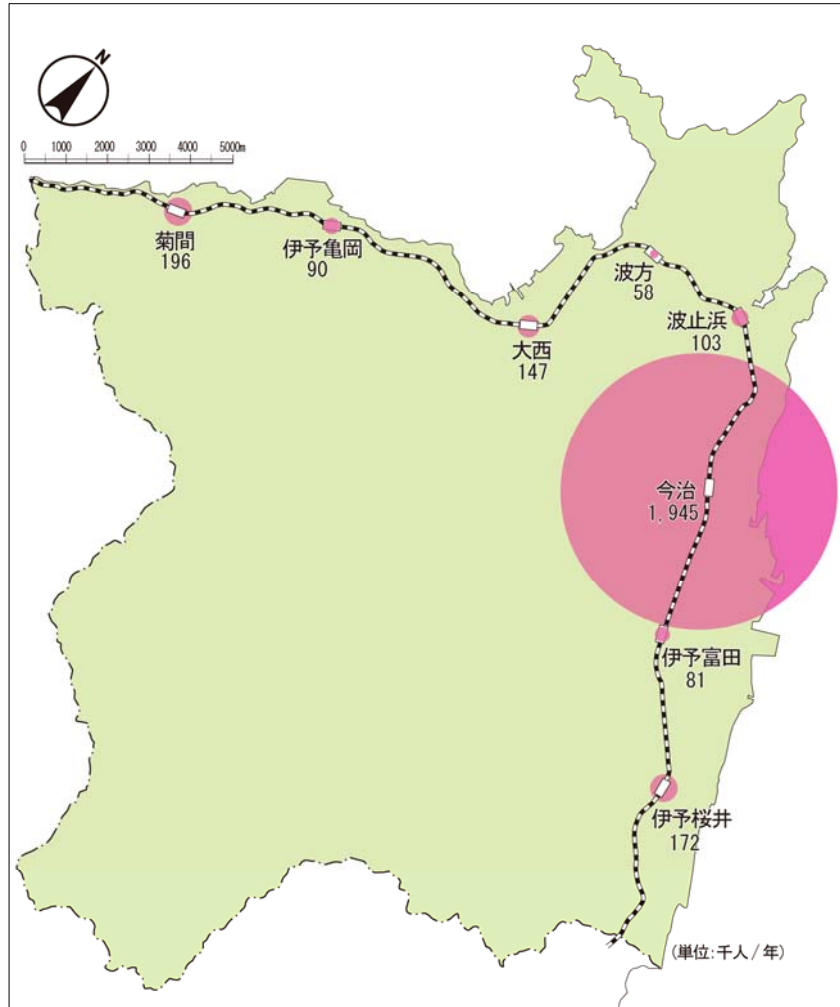
・通勤通学での交通手段分担で減少する公共交通（図 4.2.1）



資料：国勢調査

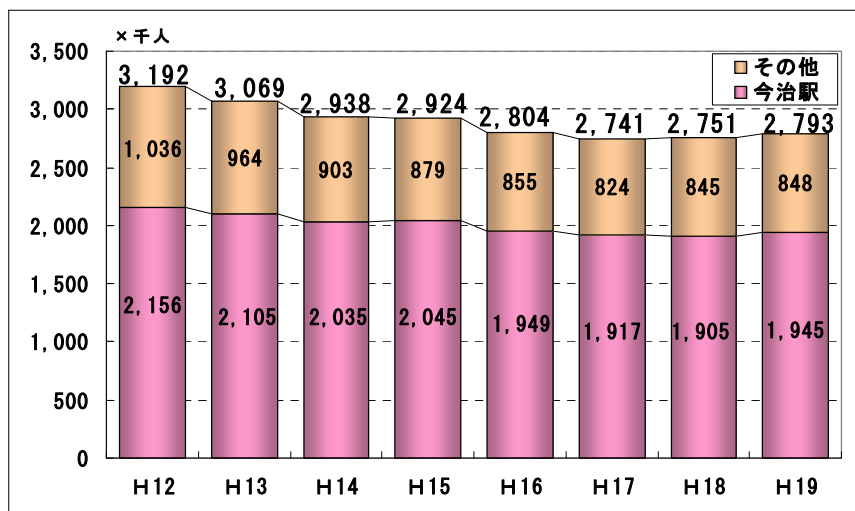
図 4.2.1 通勤通学における利用交通手段分担（今治市陸地部）

- ・特急が停車する今治駅で乗降人員が圧倒的に多い（図 4. 2. 2）
- ・通勤通学に利用しにくい鉄道ダイヤ。鉄道利用者は減少傾向からわずかに回復基調（図 4. 2. 3）



資料：J R 今治駅資料

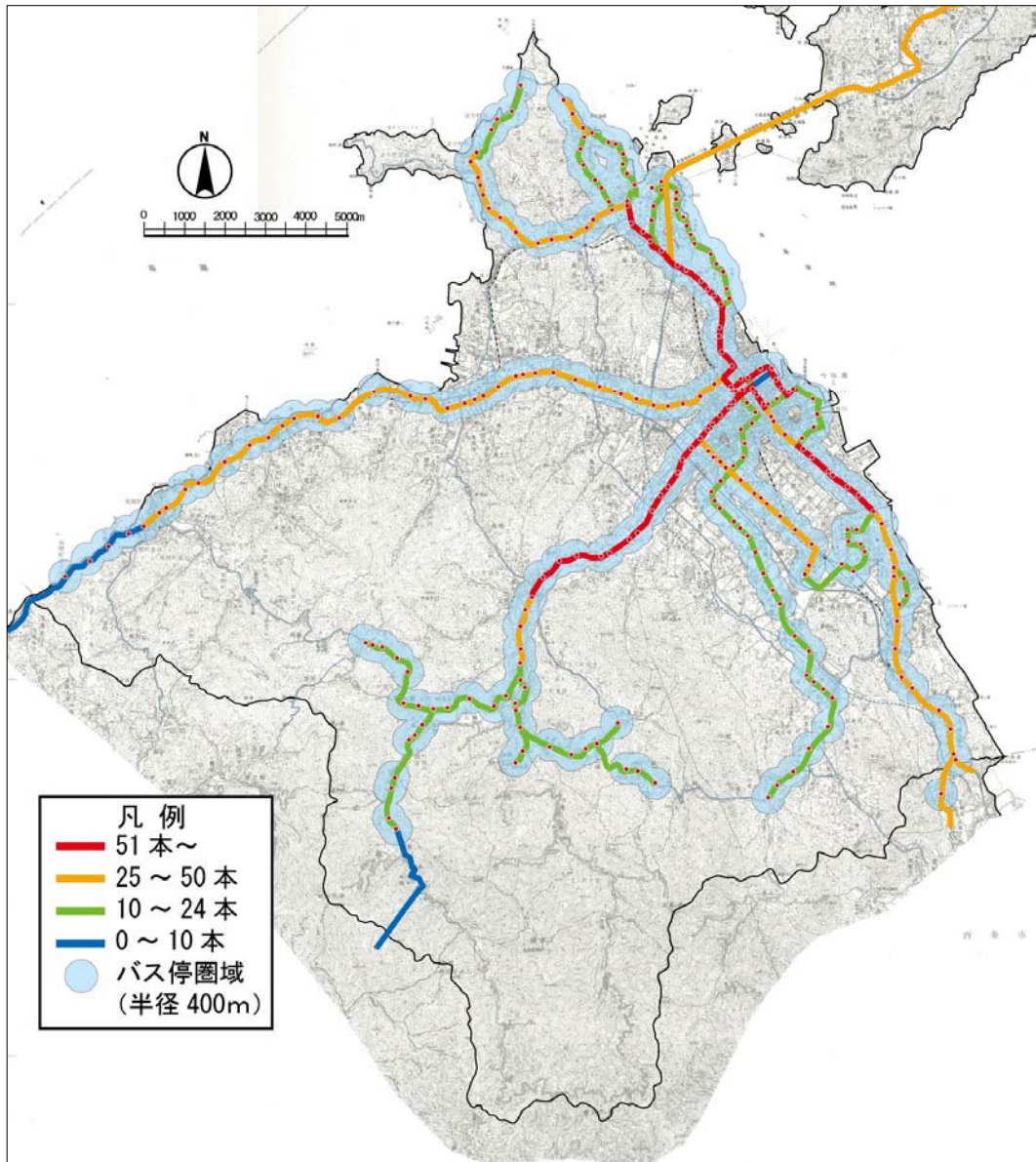
図 4. 2. 2 鉄道乗降人員（H19）



資料：J R 今治駅資料

図 4. 2. 3 鉄道駅乗降人員の推移

- ・路線バスは幹線道路を中心に運行。バス停利用圏域（半径 400m）は、玉川町、大西町、朝倉等の地域で、空白地が存在。
- また、周辺部はバス便数が少ない。（図 4. 2. 4）



資料：瀬戸内バス時刻表

図 4. 2. 4 バス運行本数

5. オリジナルデータの拡大処理等

5.1 データ処理の概要

平成 19 年度に実施したオーナーインタビューOD調査で作成したオリジナルデータから各種の集計やOD表作成に向けたデータ処理を行った。

なお作成にあたっては、「平成 17 年度 全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）自動車起終点調査（OD調査）マスターデータ作成要領」（以下 作成要領と称す）を参考とした。

データ処理は以下のフローに従って処理を行った。

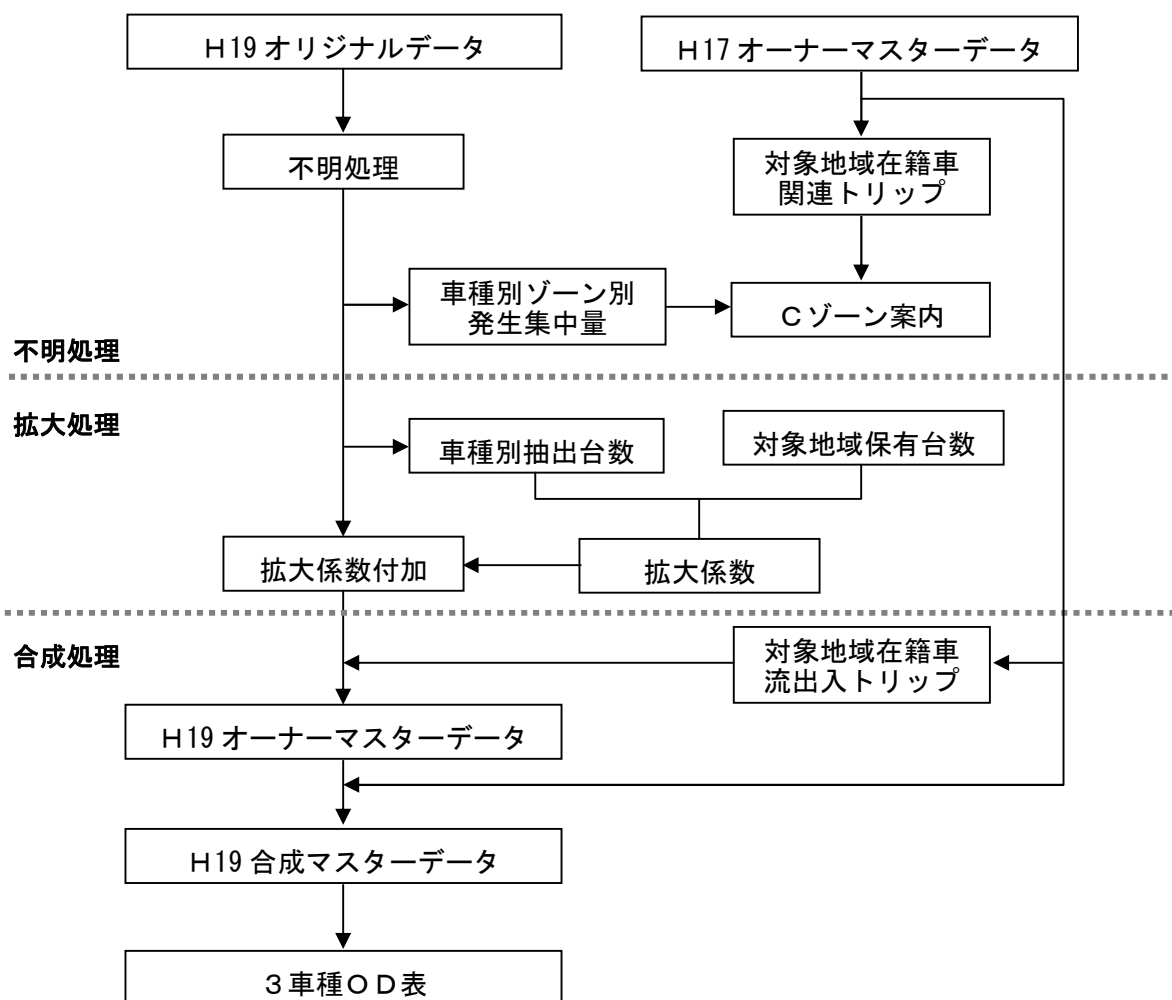


図 5.1.1 データ処理の流れ

5.2 合成処理

本調査では、使用の本拠を今治市陸地部に置く車両（域内在籍車）のみを対象として、家庭訪問調査を行った。

しかし実際には、域外在籍車の対象地域発着交通及び通過交通もかなりあるため、これらの動きを把握することも重要である。

そこで、平成 17 年度に全国規模で実施された、道路交通情勢調査（道路局 OD 調査）の結果の中から対象地域に関連するものを抽出し、このデータをマスターファイルのデータに付加し、基本マスターテープを作成した。

6. 自動車交通の特性分析

ここでは、平成 19 年に実施したオーナーインタビューOD調査結果からみた今治市陸地部における自動車交通特性について分析を行った。

6.1 発生集中交通量

- ・乗用車類では都市部での発生集中量が多く、次いで海岸部や旧町村の中心部等で多くなっている。
- ・小型貨物では、都市部に加え菊間町の中心で多く、普通貨物では天保山トラックターミナルやクリーンセンターのあるゾーンでの発生集中量が多くなっている。

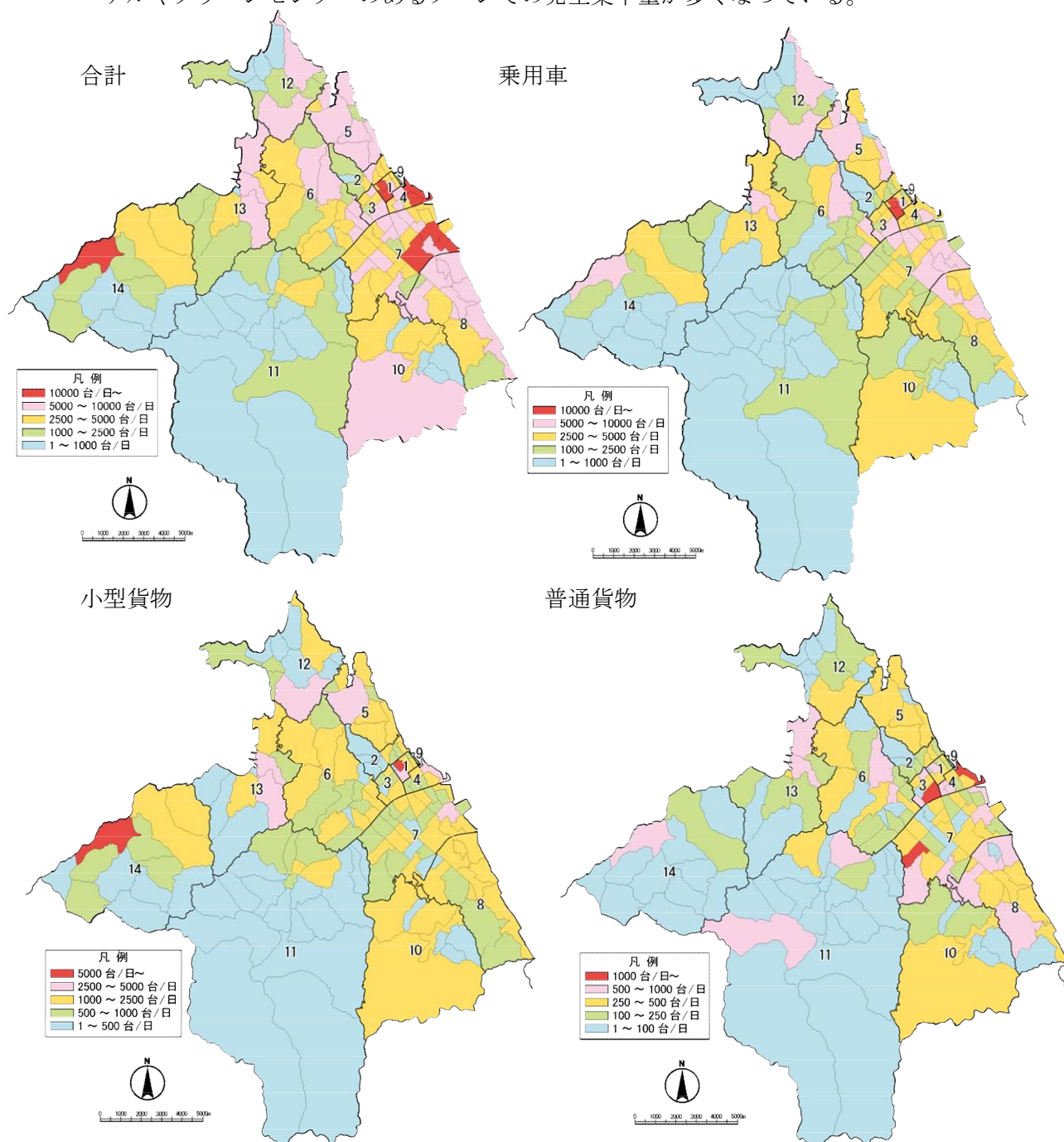


図 6.1.1 車種別発生集中交通量

6.2 運行原単位等

- ・車種別のトリップ回数では、乗用車類では2回が圧倒的に多い。
1台あたりの平均トリップ回数では、乗用車類が2.7回、営業用の割合が高い小型貨物・普通貨物では、それぞれ4.3回、5.5回となっている。
- ・乗車人員が1人、つまり運転手のみで同乗者のいない交通が圧倒的に多い。特に出勤登校では平均乗車人員は1.1人で、他の目的に比べ平均乗車人員は少なくなっている。

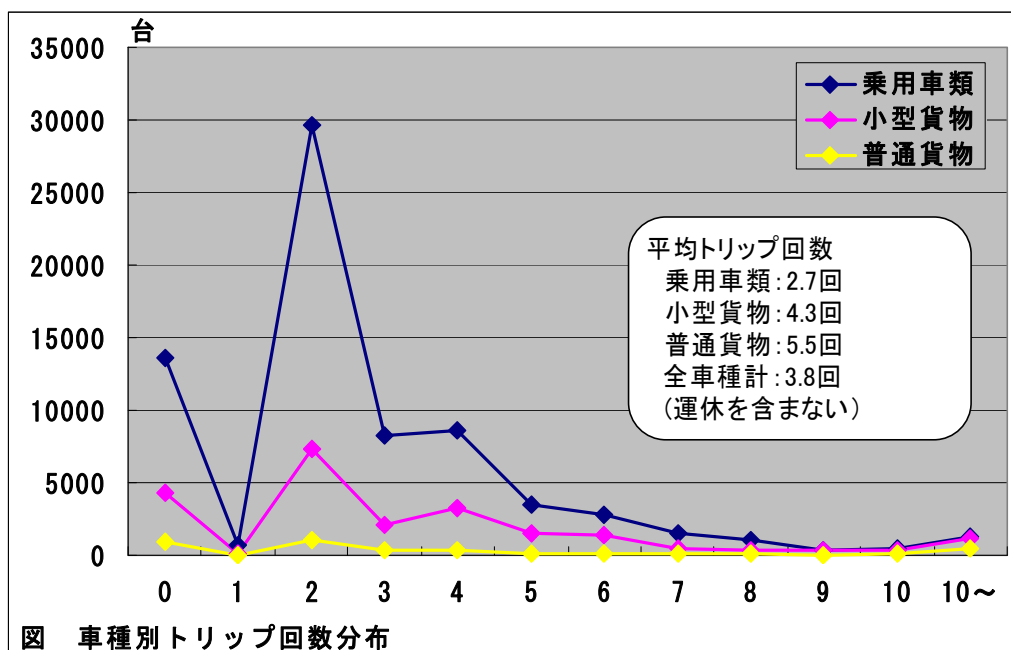


図 6.2.1 車種別トリップ回数分布

表 6.2.1 運行目的別乗車人員

	出勤登校	私事	送迎	業務	帰社	帰宅	不明	合計
1人	3293	2273	539	4679	1336	5711	22	17853
2人	71	703	499	923	331	1062	2	3591
3人	12	119	171	126	68	189	3	688
4人	3	48	75	87	28	66	0	307
5人	4	10	40	31	13	10	0	108
6人	1	9	29	13	6	5	0	63
7人	0	3	20	18	5	1	0	47
8人	2	2	15	18	5	1	0	43
9人	2	2	9	9	3	3	0	28
10人以上	2	5	26	59	26	2	0	120
不明	2	0	0	3	3	6	16	30
合計	3392	3174	1423	5966	1824	7056	43	22878
平均乗車人員	1.1	1.4	2.3	1.4	1.5	1.2	1.3	1.4

6.3 自動車交通分布（OD交通量）

- ・旧今治市を中心に周辺地域との結びつきをみると、旧大西町や旧波方町、旧玉川町等の陸地部旧町村との結び付きが強い。
- ・その他周辺では、西条市が最も多く、次いで松山市となっている。
- ・旧今治市の中の動きをみると、面積が最も広い今治市7区（鳥生、立花、清水、富田等）を中心とした結び付きが強い。

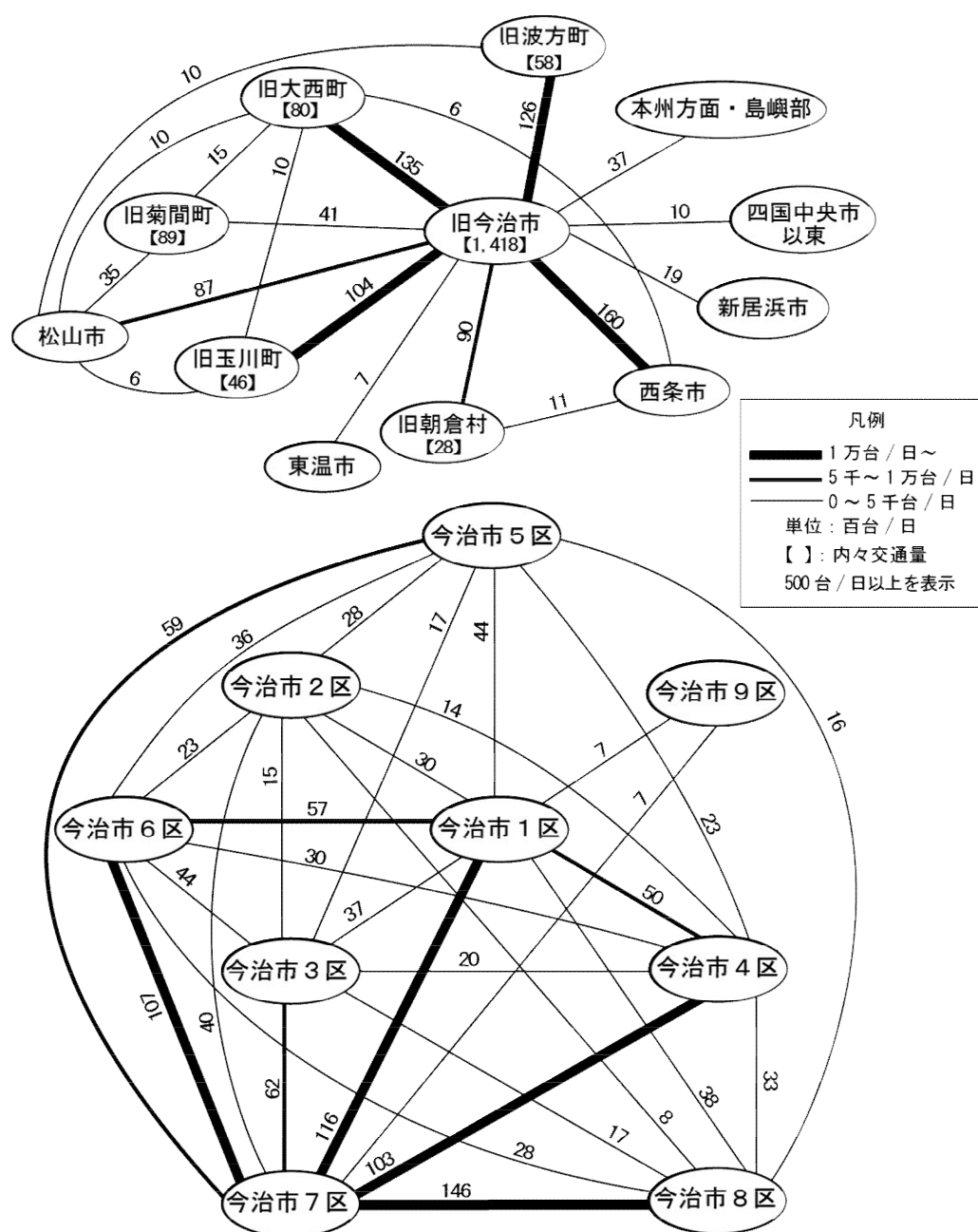


図 6.3.1 OD交通量

7. 将来フレームの設定

7.1 将来フレームの考え方

(1) フレーム設定の流れと全国推計との相異

ここではフレーム設定の考え方とともに、平成 17 年度道路交通センサスに基づいて全国レベルでの将来交通需要推計(全国推計と称す)との相違について示す。

- ・ 将来交通需要予測を行う上では、地域の社会経済情勢の趨勢や今後の見通し等を踏まえ、それを反映させることが必要である。
- ・ このなかで自動車交通と関連性の高い指標については、フレーム（枠組）と呼ばれ数値的に将来の社会経済情勢を表現するもので、全国推計では、次ページのようなフレーム設定がなされている。
- ・ しかし全国レベルでの推計においては、各種統計資料が充実しており市区町村を最小単位とした多様なフレーム設定が可能であるが今治市陸地部、特に今回のように市町村合併の直後においては、市内の町丁目別字別指標は限られ、旧市町村単位の指標でも最新年は陸地部と島嶼部が合わさった新今治市全体の指標となっている。
- ・ 従って統計資料の問題も含め全国レベルのような詳細なフレーム設定は難しいと考える。

このような背景を踏まえ以下のフローに基づき、将来交通需要の推計を行うこととし、それに必要な指標をフレームとして設定した。

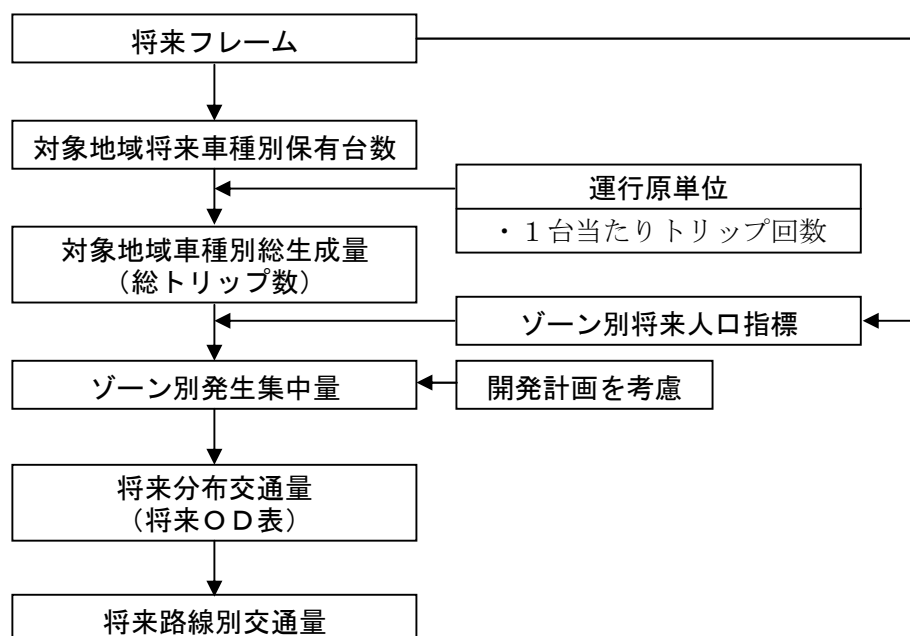


図 7.1.1 将来フレームと将来交通量推計の流れ

(2) 将来交通量推計に反映させる社会経済状況

本調査では、車種別自動車保有台数予測モデルにおいて以下に示すように社会経済状況の変化を反映させた説明変数へ適用を試みた。

表 7.1.1 車種別自動車保有台数予測モデルと反映させる社会経済状況

車種	社会経済状況の見通し	説明変数
軽乗用車	人口減少、核家族化、少子高齢化、定年延長、女性の社会進出の進展を考慮	経年変化、女性就業率、保有率（人口、世帯）
普通乗用車	人口減少、核家族化、少子高齢化、定年延長、女性の社会進出の進展を考慮	経年変化、保有率（人口、世帯）
小型貨物車、普通貨物車	従業人口の減少、核家族化、少子高齢化、定年延長、女性の社会進出の進展を考慮	経年変化、保有率（生産年齢人口、就業人口、従業人口）

表 7.1.2 具体的な反映方法

社会経済状況	具体的反映方法
人口減少	人口当たり保有率モデルを作成
従業人口の減少	従業人口当たり保有率モデルを作成
核家族化	世帯当たり保有率モデルを作成
少子高齢化	生産年齢人口当たり保有率モデルを作成
女性の社会進出	H42の女性の就業率を予測し、生産年齢人口に乗じて就業者の増加に反映
定年の延長	現在の55～60歳の就業率を60～65歳の就業率にスライド 65歳以上も同様

(3) 設定するフレーム（指標）の概要

本調査で設定するフレームとその目的を以下に示す。

表 7.1.3 設定フレーム（指標）と目的

設定レベル	NO.	指標	目的	出典及び設定方法
今治市全域	1	産業別就業人口	産業別従業人口の設定	国勢調査
	2	就従比	産業別従業人口の設定	国勢調査
今治市陸地部	3	居住人口	ゾーン別居住人口の設定	今治市総合計画
	4	世帯数	自動車保有台数の設定	国勢調査
	5	性別年齢階層別居住人口	就業人口の設定 生産年齢人口の設定 労働力人口の設定 女性の就業率の設定	日本の市区町村別将来推計人口
	6	生産年齢人口	就業人口の設定 自動車保有台数の設定	日本の市区町村別将来推計人口
	7	女性の就業率	就業人口の設定 軽自動車保有台数の設定	国勢調査
	8	産業別就業人口	産業別従業人口の設定	国勢調査
	9	産業別従業人口	ゾーン別従業人口の設定	産業別就業人口×就従比
	10	車種別自動車保有台数	生成量の設定	自動車保有台数の推移
	11	車種別平均トリップ回数	生成量の設定	H19実態調査
	12	居住人口	発生集中交通量の設定	3をH17の値で按分
Cゾーン	13	産業別従業人口	発生集中交通量の設定	9をH17の値で按分

7.2 将来フレームの設定結果

(1) ゾーン別フレーム

対象地域全体の将来フレームをもとにCゾーンへブレイクダウンさせるかたちでゾーン別フレームを設定した。ただし、ゾーンレベルで整理されている指標は限られており、この中で一般に交通量の発生集中と関連性の高いとされている居住人口、第2次従業人口、第3次従業人口とした。

表 7.2.1 Bゾーン別フレーム (単位:人)

	現況			H42		
	人口	2次従業	3次従業	人口	2次従業	3次従業
今治市1区	4,905	1,151	9,621	3,786	1,008	8,026
今治市2区	8,326	741	1,631	6,426	649	1,361
今治市3区	10,692	553	2,854	8,252	484	2,381
今治市4区	6,481	1,767	4,657	5,002	1,547	3,885
今治市5区	13,435	2,929	3,074	10,369	2,565	2,564
今治市6区	17,563	1,207	4,404	13,555	1,057	3,674
今治市7区	37,980	4,220	9,398	29,311	3,695	7,840
今治市8区	15,685	1,279	3,062	12,105	1,120	2,554
今治市9区	207	0	513	160	0	428
今治市10区	4,816	480	707	3,717	420	590
今治市11区	5,649	525	751	4,360	460	627
今治市12区	9,426	1,499	1,778	7,275	1,313	1,483
今治市13区	8,704	2,711	1,539	6,718	2,374	1,284
今治市14区	7,163	1,040	1,178	5,528	911	983
今治新都市	0	0	0	1,736	397	2,390
今治市陸地部計	151,032	20,102	45,167	118,300	18,000	40,070

表 7.2.2 Cゾーン別フレーム

(単位:人)

	現況			H42		
	人口	2次 従業	3次 従業	人口	2次 従業	3次 従業
今治市1区-1	640	69	657	494	60	548
今治市1区-2	410	39	263	316	34	219
今治市1区-3	1,244	68	2,155	961	60	1,798
今治市1区-4	837	54	756	646	47	631
今治市1区-5	693	207	3,089	535	181	2,577
今治市1区-6	854	710	2,028	659	622	1,692
今治市1区-7	227	4	673	175	4	561
今治市1区	4,905	1,151	9,621	3,786	1,008	8,026
今治市2区-1	1,892	24	199	1,461	21	166
今治市2区-2	1,479	205	220	1,141	180	184
今治市2区-3	871	336	346	672	294	289
今治市2区-4	1,598	95	500	1,234	83	416
今治市2区-5	514	24	8	397	21	7
今治市2区-6	1,195	46	288	922	40	240
今治市2区-7	376	4	45	290	4	38
今治市2区-8	401	7	25	309	6	21
今治市2区	8,326	741	1,631	6,426	649	1,361
今治市3区-1	3,272	194	420	2,525	169	350
今治市3区-2	1,757	161	896	1,356	140	747
今治市3区-3	632	20	346	488	18	289
今治市3区-4	1,832	99	328	1,414	87	274
今治市3区-5	1,370	52	681	1,057	46	568
今治市3区-6	1,829	27	183	1,412	24	153
今治市3区	10,692	553	2,854	8,252	484	2,381
今治市4区-1	1,599	69	891	1,234	60	743
今治市4区-2	978	189	1,119	755	165	934
今治市4区-3	666	187	322	514	164	269
今治市4区-4	1,386	36	1,047	1,070	32	873
今治市4区-5	709	1,108	691	547	970	576
今治市4区-6	1,143	178	587	882	156	490
今治市4区	6,481	1,767	4,657	5,002	1,547	3,885
今治市5区-1	3,130	386	546	2,416	338	455
今治市5区-2	1,652	444	589	1,275	389	492
今治市5区-3	928	73	231	716	64	193
今治市5区-4	2,420	173	542	1,868	152	452
今治市5区-5	2,479	110	570	1,913	96	476
今治市5区-6	1,598	89	311	1,233	78	259
今治市5区-7	811	52	83	626	46	69
今治市5区-8	417	1,602	202	322	1,402	168
今治市5区	13,435	2,929	3,074	10,369	2,565	2,564
今治市6区-1	1,408	45	846	1,087	39	705
今治市6区-2	2,028	111	512	1,565	97	427
今治市6区-3	886	44	315	684	39	263
今治市6区-4	1,438	22	470	1,110	19	392
今治市6区-5	144	0	0	111	0	0
今治市6区-6	966	80	262	746	70	219
今治市6区-7	1,597	95	315	1,233	83	263
今治市6区-8	1,028	38	152	793	33	127
今治市6区-9	0	0	0	0	0	0
今治市6区-10	640	26	61	494	23	51
今治市6区-11	1,488	116	588	1,148	102	491
今治市6区-12	0	0	0	0	0	0
今治市6区-13	0	0	0	0	0	0
今治市6区-14	1,802	138	391	1,391	121	326
今治市6区-15	0	0	0	0	0	0
今治市6区-16	0	0	0	0	0	0
今治市6区-17	1,020	292	88	787	256	73
今治市6区-18	332	29	4	256	25	3
今治市6区-19	643	73	39	496	64	33
今治市6区-20	2,143	98	361	1,654	86	301
今治市6区-21	0	0	0	0	0	0
今治市6区	17,563	1,207	4,404	13,555	1,057	3,674
今治市7区-1	1,000	240	477	772	210	398
今治市7区-2	975	109	183	752	95	153
今治市7区-3	1,075	70	435	830	61	363
今治市7区-4	1,554	102	320	1,199	89	267
今治市7区-5	1,446	162	562	1,116	142	469
今治市7区-6	1,574	109	198	1,215	95	165
今治市7区-7	2,650	219	275	2,044	192	229
今治市7区-8	886	87	187	684	76	156
今治市7区-9	1,879	94	253	1,450	82	211
今治市7区-10	2,638	62	842	2,036	54	703
今治市7区-11	1,177	85	155	908	74	129
今治市7区-12	1,177	80	93	908	70	78
今治市7区-13	1,491	128	381	1,151	112	318
今治市7区-14	1,712	461	789	1,321	405	658
今治市7区-15	2,077	164	827	1,603	144	690
今治市7区-16	1,062	135	751	820	118	626
今治市7区-17	2,245	173	605	1,733	151	505
今治市7区-18	2,479	219	329	1,913	192	274
今治市7区-19	0	0	0	0	0	0
今治市7区-20	2,424	170	305	1,871	149	254
今治市7区-21	0	0	0	0	0	0
今治市7区-22	2,434	88	91	1,878	77	76
今治市7区-23	0	0	0	0	0	0
今治市7区-24	933	47	249	720	41	208
今治市7区-25	1,943	83	499	1,500	73	416
今治市7区-26	0	0	0	0	0	0
今治市7区-27	1,147	178	419	885	156	350
今治市7区-28	2	955	173	2	837	144
今治市7区	37,980	4,220	9,398	29,311	3,695	7,840

(単位:人)

	現況			H42		
	人口	2次 従業	3次 従業	人口	2次 従業	3次 従業
今治市8区-1	1,126	132	730	869	116	609
今治市8区-2	2,563	19	174	1,978	17	145
今治市8区-3	1,905	262	197	1,470	228	164
今治市8区-4	3,103	231	666	2,396	202	556
今治市8区-5	2,430	190	294	1,875	166	245
今治市8区-6	1,173	11	35	905	10	29
今治市8区-7	1,309	128	229	1,010	112	191
今治市8区-8	575	68	109	444	60	91
今治市8区-9	784	67	402	605	59	335
今治市8区-10	218	31	21	168	27	18
今治市8区-11	499	140	205	385	123	171
今治市8区	15,685	1,279	3,062	12,105	1,120	2,554
今治市9区-1	38	0	429	29	0	358
今治市9区-2	169	0	84	131	0	70
今治市9区	207	0	513	160	0	428
今治市10区-1	590	71	35	455	61	29
今治市10区-2	380	4	13	293	4	11
今治市10区-3	929	67	177	717	59	148
今治市10区-4	486	58	24	375	51	20
今治市10区-5	806	20	244	622	18	203
今治市10区-6	0	0	0	0	0	0
今治市10区-7	0	0	0	0	0	0
今治市10区-8	1,625	260	214	1,255	227	179
今治市10区	4,816	480	707	3,717	420	590
今治市11区-1	129	0	0	100	0	0
今治市11区-2	103	13	22	79	11	18
今治市11区-3	398	70	127	307	61	106
今治市11区-4	137	0	1	106	0	1
今治市11区-5	249	26	116	192	23	97
今治市11区-6	830	84	37	641	74	31
今治市11区-7	28	0	0	22	0	0
今治市11区-8	146	5	4	113	4	3
今治市11区-9	508	31	95	392	27	79
今治市11区-10	198	10	26	153	9	22
今治市11区-11	67	0	0	52	0	0
今治市11区-12	550	71	24	424	62	20
今治市11区-13	103	3	23	79	3	19
今治市11区-14	148	13	7	114	11	6
今治市11区-15	4	0	0	3	0	0
今治市11区-16	467	54	93	360	47	78
今治市11区-17	74	0	0	57	0	0
今治市11区-18	285	17	72	220	15	60
今治市11区-19	680	17	47	525	15	39
今治市11区-20	322	109	32	249	96	27
今治市11区-21	223	2	25	172	2	21
今治市11区	5,649	525	751	4,360	460	627
今治市12区-1	1,347	8	274	1,040	7	229
今治市12区-2	0	0	0	0	0	0
今治市12区-3	185	11	11	143	10	9
今治市12区-4	194	9	17	150	8	14
今治市12区-5	315	31	36	243	27	30
今治市12区-6	257	8	40	198	7	33
今治市12区-7	2,555	130	579	1,972	114	483
今治市12区-8	918	404	130	709	354	108
今治市12区-9	198	56	31	153	49	26
今治市12区-10	797	299	91	615	262	76
今治市12区-11	2,660	543	569	2,052	475	475
今治市12区	9,426	1,499	1,778	7,275	1,313	1,483
今治市13区-1	1,813	793	395	1,399	694	330
今治市13区-2	210	190	33	162	166	28
今治市13区-3	1,595	72	201	1,231	63	168
今治市13区-4	2,511	1,011	648	1,939	886	540
今治市13区-5	0	0	0	0	0	0
今治市13区-6	1,059	530	162	817	464	135
今治市13区-7	551	18	10	425	16	8
今治市13区-8	460	9	54	355	8	45
今治市13区-9	505	88	36	390	77	30
今治市13区	8,704	2,711	1,539	6,718	2,374	1,284
今治市14区-1	857	100	59	661	88	49
今治市14区-2	1,411	599	251	1,089	524	209
今治市14区-3	2,917	295	714	2,251	258	596
今治市14区-4	447	28	19	345	25	16
今治市14区-5	98	0	13	76	0	11
今治市14区-6	727	17	42	561	15	35
今治市14区-7	232	1	22	179	1	18
今治市14区-8	65	0	1	50	0	1
今治市14区-9	184	0	8	142	0	7
今治市14区-10	164	0	48	127	0	40
今治市14区-11	35	0	1	27	0	1
今治市14区-12	26	0	0	20	0	0
今治市14区	7,163	1,040	1,178	5,528	911	983
今治新都市	0	0	0	1,736	397	2,390
今治市陸地部計	151,032	20,102	45,167	118,300	18,000	40,070

(2) 開発計画のフレーム及び発生集中交通量の設定

対象地域における各種開発計画のうち、交通の発生集中が大きく、地域の交通流動に大きな影響を与えると考えられるものとして、今治新都市開発を対象にフレーム及び発生集中交通量の設定を行った。

1) 今治新都市開発の概要

今治新都市開発の概要について以下に示す。

表 7.2.3 今治新都市開発の概要

事業の名称	今治新都市開発整備事業	
事業主体	都市再生機構（旧 地域振興整備公団）	
事業位置	第1地区	JR予讃線今治駅から南西に約3～4kmで西瀬戸自動車道今治ICに近接する丘陵地
	第2地区	JR予讃線今治駅から西へ約2～3kmで今治市街地西部に隣接する近見山南側の丘陵地
計画面積	約170ha	
	第1地区	約88.0ha
	第2地区	約82.0ha（今治西部丘陵公園約34.9ha含む）
事業期間	第1地区	平成15年度～31年度（清算期間5年含む）
	第2地区	平成14年度～28年度（清算期間5年含む）

出典：今治市資料

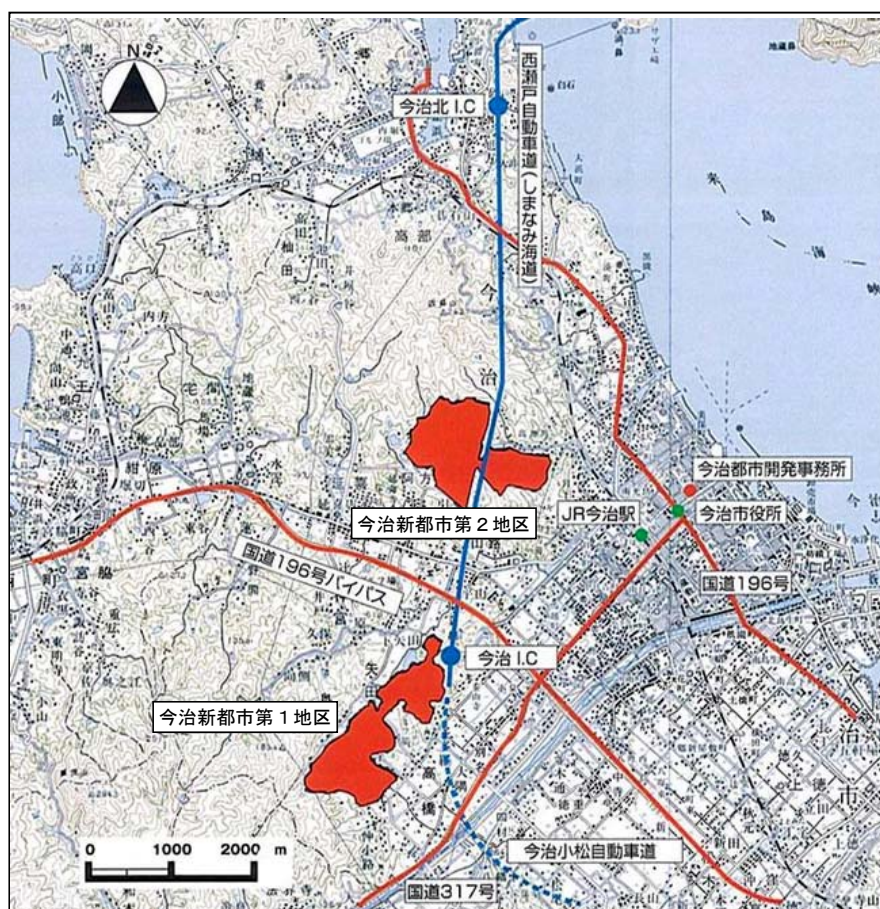


図 7.2.1 今治新都市開発位置図

2) 土地利用計画

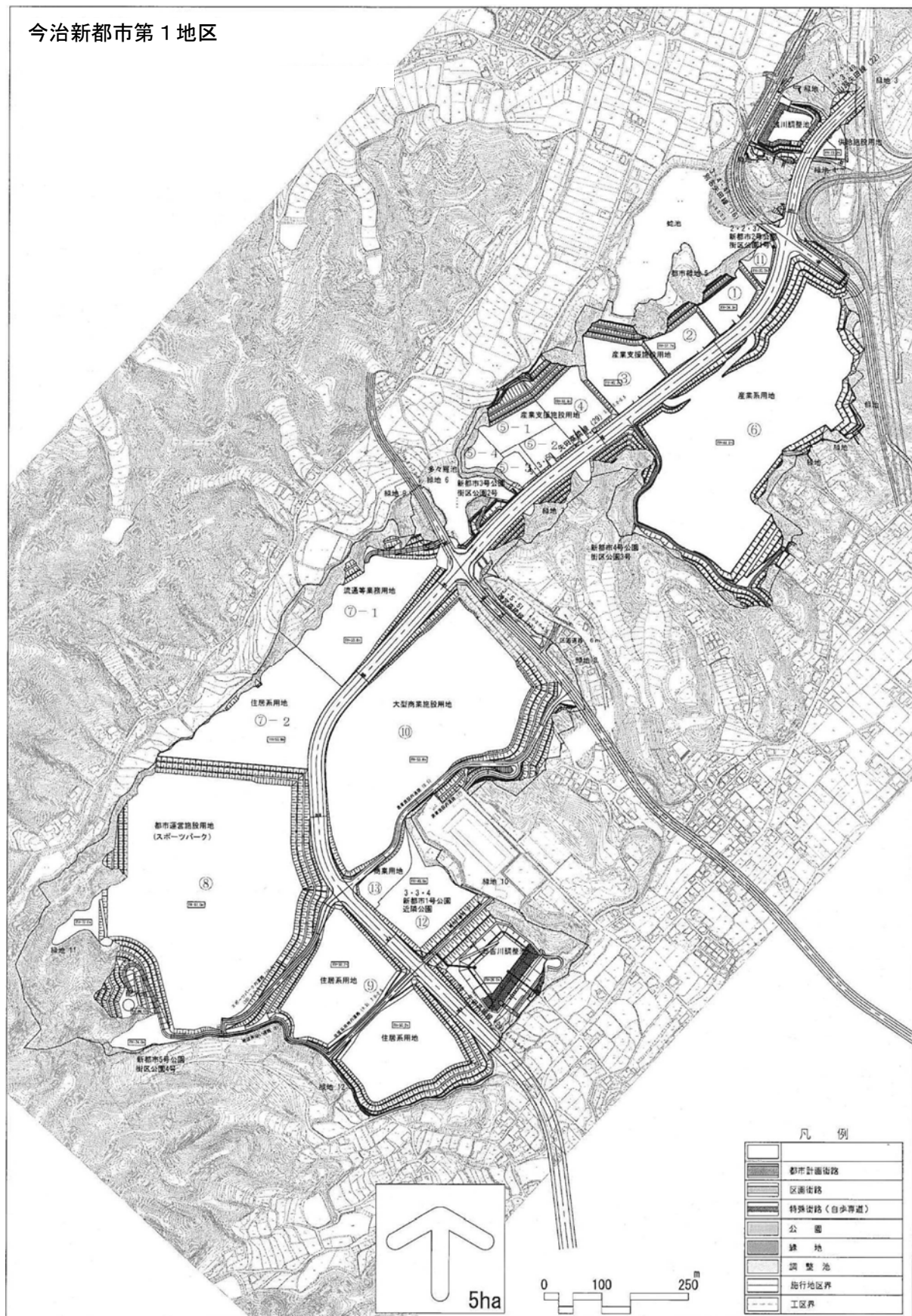
現在の土地利用計画を以下に示す。これに基づいてフレーム設定を行った。

なお、今後状況に応じて変更されることもあるので、その際には見直しが必要となる。

表 7.2.4 今治新都市開発の土地利用計画の概要

	番号	区画	フレーム 設定上の分類	総面積 ha	平地面積 ha	従業員数	駐車場 台数	備考
新都市第1地区	⑤-1	9街区2-2画地	卸売業	0.92	0.58	12		
	⑤-3	9街区2-5画地	卸売業	0.29	0.23	2		
	④	9街区1画地	事務所	1.38	0.93			
	⑤-4	9街区2-6画地	事務所	0.38	0.27	107		
	⑨	28街区 31街区	住宅		4.30			430戸
	⑦-1	17街区1画地	商業施設	4.20	2.50	100		延床面積10000㎡
	⑦-2	18街区 19街区	商業施設	3.55	3.20			
	⑩	16街区 32街区	商業施設	12.20	11.00	1500	2600	延床面積62000㎡売場面積40500㎡ 総売上高 200億円/年
	⑬	32街区	商業施設	0.51	0.41			
	①	8街区1画地	製造業	0.77	0.56	31		
	③	8街区3画地	製造業	1.52	1.18	125		
	⑤-2	9街区2-3画地	製造業	0.46	0.43	11		
	⑥	12街区	製造業	12.08	8.94			
	⑧	22街区 25街区 26街区	大規模公園	12.95				
	②	8街区2画地	運送業	0.84	0.63	92		
新都市第2地区	⑪	6街区	対象外	0.28				
	⑫	33街区	対象外	2.03				
	①	2街区～14街区 21街区～24街区	住宅	6.16				259戸 (151戸分譲で105戸契約済み)
	②	15街区-1	街区公園	0.25				
	③	19街区	街区公園	0.25				
	④	1街区	商業地	0.49	0.36			
	⑤	27街区-3	教育系施設	1.39	0.95			
	⑥	27街区-1.2	教育系施設	1.45	0.77			
	⑦-1	28街区	文化交流施設	1.08	0.94			
	⑦-2	28街区	文化交流施設	2.83	2.26			
	⑧	37街区-2	事務所	0.29	0.22	4		
	⑨	37街区-3	大学	3.21	0.8			(※予定) 生徒数720名 職員数76名
	⑩	40街区		6.31	2.36			
	⑪	32街区-1.2,3		6.3	2.34			
	⑫	32街区-4,5		2.16	1.12			

今治新都市第1地区



出典：今治市資料

図 7.2.2 今治新都市開発（第1地区）

今治新都市第2地区



出典：今治市資料

図 7.2.3 今治新都市開発（第2地区）

3) 設定フレームのまとめ

今治新都市の開発フレームを下表に示す。

- ・第1地区では 34,300 台/日で、特に大規模ショッピングセンターの乗用車による来客に伴う発生集中量が多いと予想される。
- ・第2地区では 1,900 台/日で、住居系からの通勤・通学に伴う発生集中量が多いと予想される。

表 7.2.5 開発関連フレーム (台/日)

		新都市第1地区	新都市第2地区
土地利用 用途別	住居系	1,236	744
	商業系	31,739	392
	製造業	716	－
	卸売業	48	－
	事務所	300	80
	運送業	75	－
	大規模公園	266	－
	大学	－	572
	文化交流施設	－	188
	小計	34,380	1,976
	改め	34,300	1,900
車種別	乗用車	33,987	1,880
	小型貨物	46	96
	普通貨物	344	－
	小計	34,377	1,976
車種別 (改め)	乗用車	33,900	1,800
	小型貨物	50	100
	普通貨物	350	－
	小計	34,300	1,900

8. 予測モデルの構築と現況交通量推計

8.1 予測モデル構築の考え方

交通需要の予測モデルは下記に示す段階的なモデルを構築した。

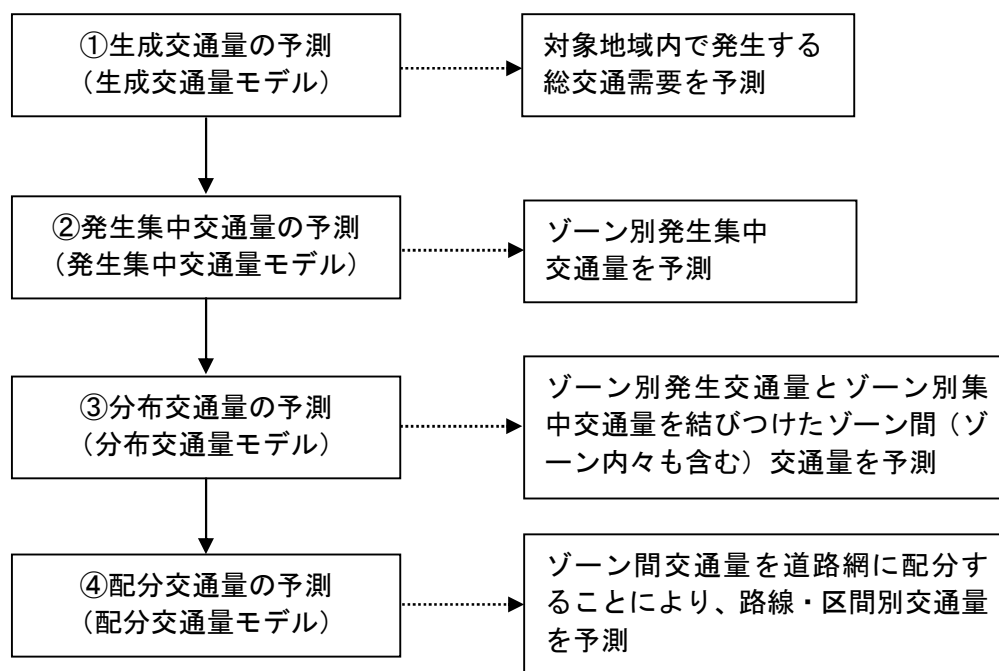


図 8.1.1 予測モデルの体系

表 8.1.1 予測に用いたモデル

予測交通量	モデル
①生成交通量	保有率・保有台数と1台当りのトリップ回数との関係によるモデル（原単位モデル）
②発生集中量	Cゾーン単位の発生集中交通量と人口経済指標（夜間人口、第2次・第3次従業人口等）の回帰モデル（車種別）
③分布交通量	分布交通量モデルは以下の2つのモデル ・分布（OD）交通量は、発着ゾーンの交通活動量（発生集中交通量等）に比例し、ゾーン間距離に反比例するという考え方に基づいた重力モデル ・将来において現在の分布（OD）交通量に大きな変化を与える要因は少ないという考え方に基づいた現在のパターン法
④配分交通量	既存のモデルのうち、これまでの利用実績もある交通容量の制限を付けた最短経路法

8.2 現況の交通量推計と分析

(1) 交通量推計の手順

以下のフローに従い現況の交通量推計を行い、その妥当性について検討を行った。

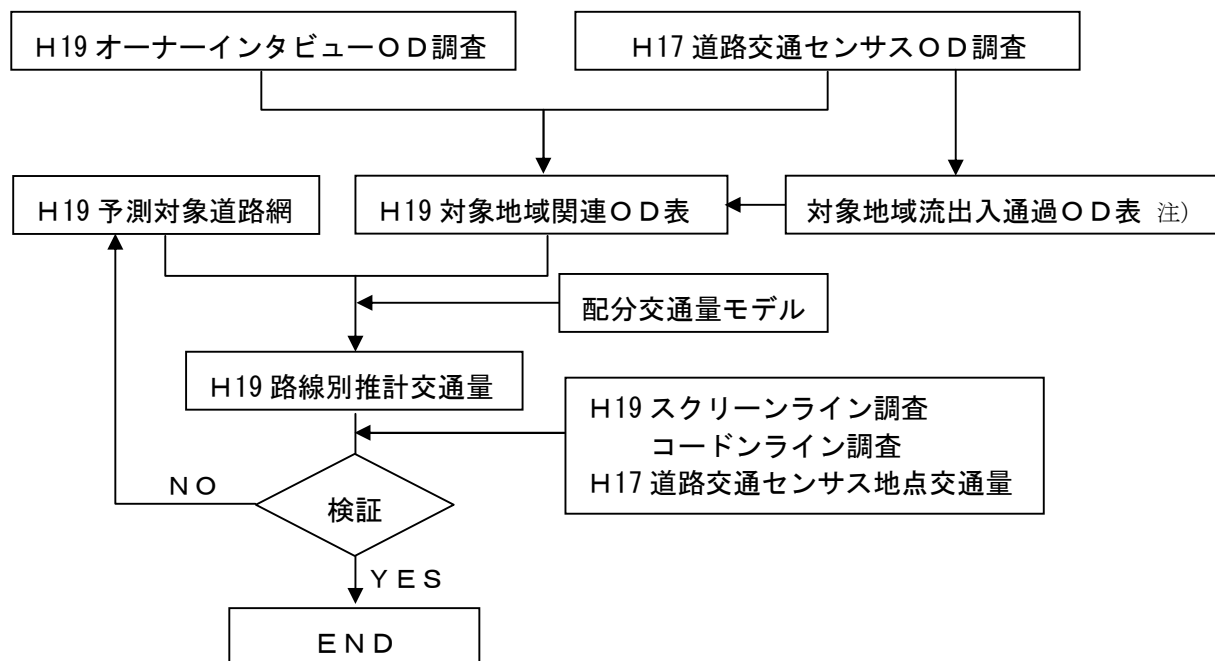


図 8.2.1 交通量推計フロー

注) 今治市陸地部とそれ以外との結び付きを示す対象地域流入通過OD表は平成 17 年道路交通センサスOD調査によるOD表を採用し、全国推計との整合を図ることとした。

○ 対象地域関連OD表のイメージ

		D (目的地)	
		今治市陸地部	その他
O (出発地)	今治市陸地部	内々 (H17+H19)	流出 (H17)
	その他	流入 (H17)	通過 (H17)

(2) スクリーンライン・コードンラインでの検証

オーナーインタビューOD調査より作成されたH19今治関連OD表の精度を検証するため、推計交通量と平成19年度に実施したスクリーンライン調査、コードンライン調査で得られた実測交通量との比較を行った。

●スクリーンライン（蒼社川）

- ・スクリーンラインの実測交通量の合計は、1,392 百台/日に対し、推計交通量は1,203 百台/日で通過率は86%、誤差率は14%となる。
- ・オーナーインタビューOD調査の相対誤差を±20%と設定していることから、これ以内に納まっており、精度は確保できていると判断される。

●コードンライン（市境界）

- ・コードンラインの実測交通量の合計は、464 百台/日に対し、推計交通量は432 百台/日で通過率は93%、誤差率は7%となる。
- ・スクリーンライン同様±20%以内にあることから、精度は確保されていると判断される。



図 8.2.2 スクリーンライン、コードンライン位置図

表 8.2.1 スクリーンライン・コードンラインの通過率

	H19実態調査 交通量(A) 百台/日	H19推計 交通量(B) 百台/日	誤差量 (C=B-A) 百台/日	通過率 (D=B/A)
スクリーンライン (蒼社川)	1,392	1,203	-189	0.86
コードンライン (市境界)	464	432	-32	0.93

(3) H17 センサス地点交通量との整合性

(2) でのスクリーンライン、コードンラインの他、平成 17 年道路交通センサス地点交通量と比較し検証を行った。

- ・推計値と実測値とを比較すると、誤差率が±20%以内の箇所は 44 箇所、±20%以上の誤差率はあるが誤差量が±10 百台/日以内である箇所が 8 箇所、合わせて 53 箇所中 52 箇所が適合している。
- ・実測値と推計値の相関係数は 0.992 で、高い精度が確保されていると判断される。

表 8.2.2 H17 センサス地点交通量等との整合状況

相関係数 R	誤差率±20% 以内の箇所数(A)	誤差量±1000台/日 以内の箇所数(B)	適合箇所 (A+B)
0.992	44/53 83.0%	8/53 15.1%	52/53 98.1%

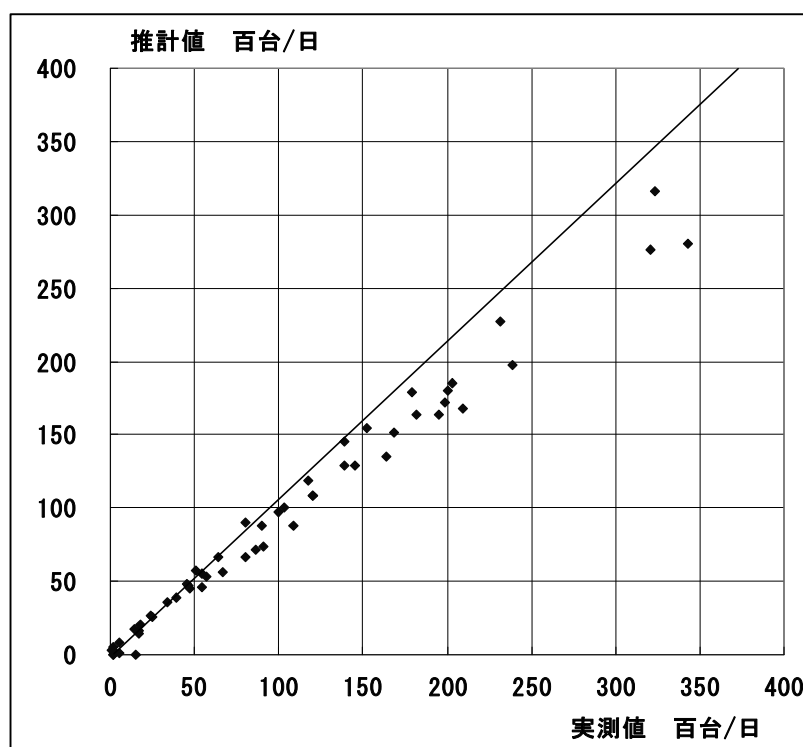


図 8.2.3 実績値と推計値の比較

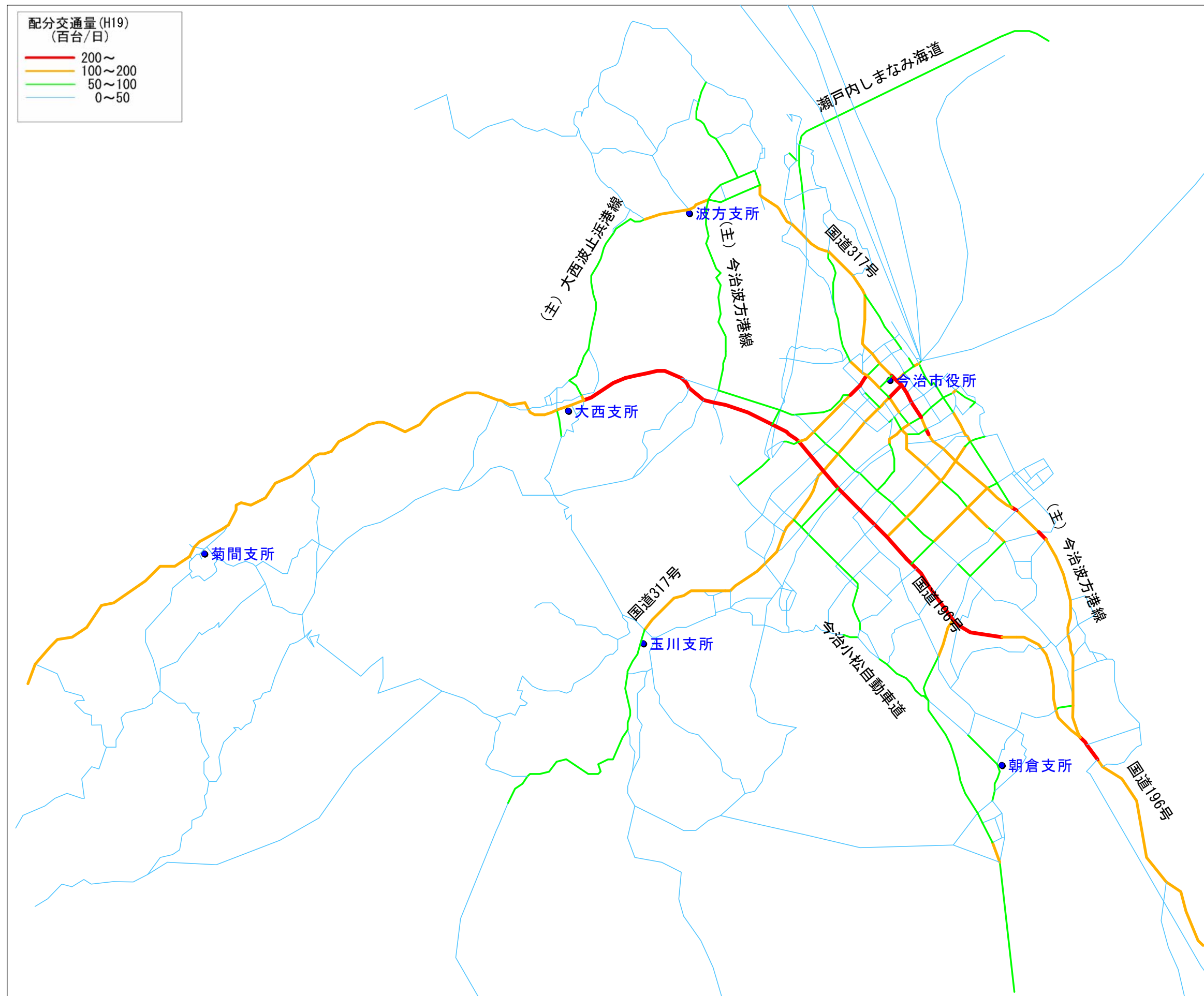


図 8. 2. 4 今治都市圏交通量 H19

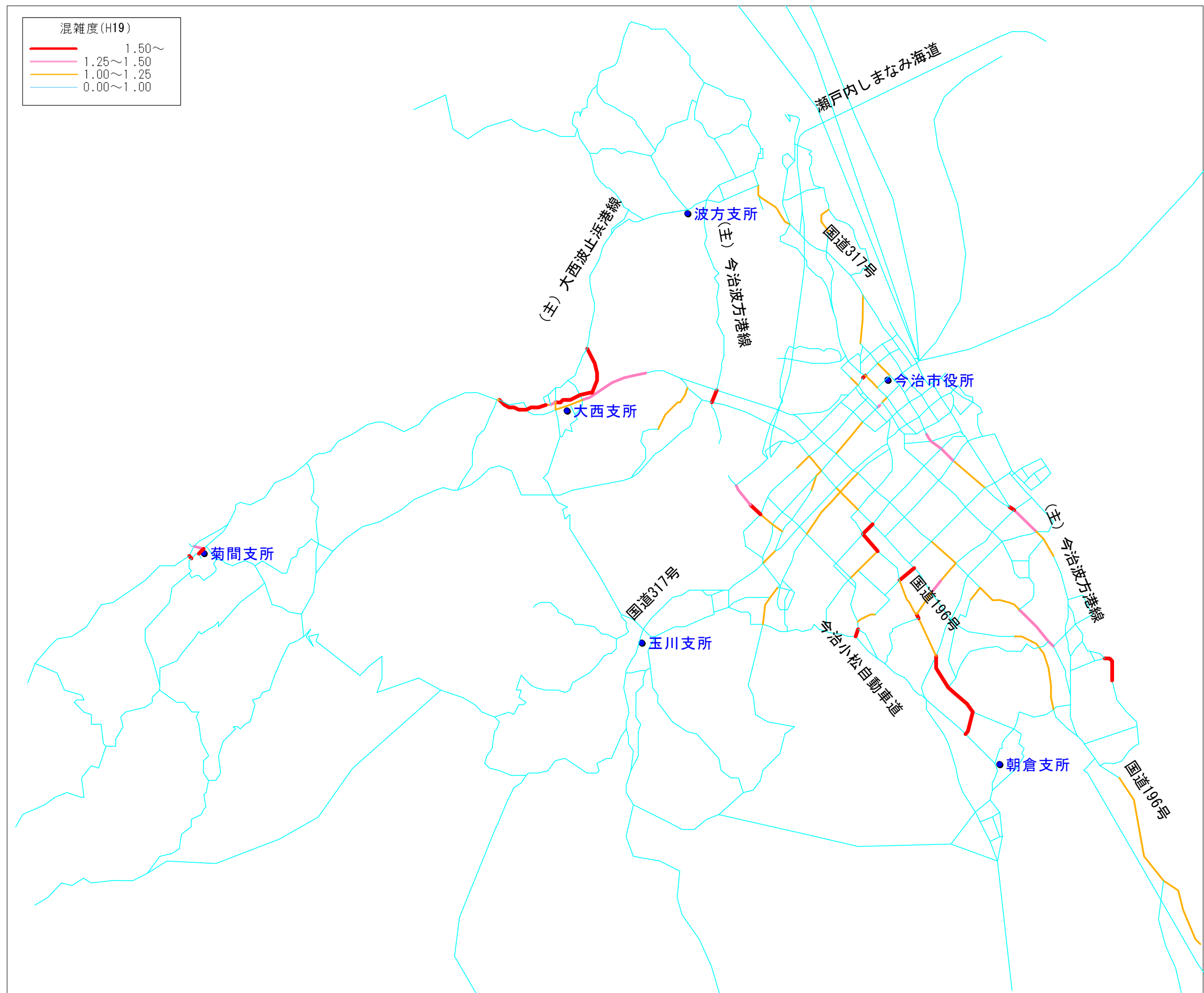


図 8. 2. 5 今治都市圏混雑度 H19

9. 将来交通需要の予測

9.1 将来交通需要予測の考え方

以下のフローに従って将来交通需要の予測を行った。

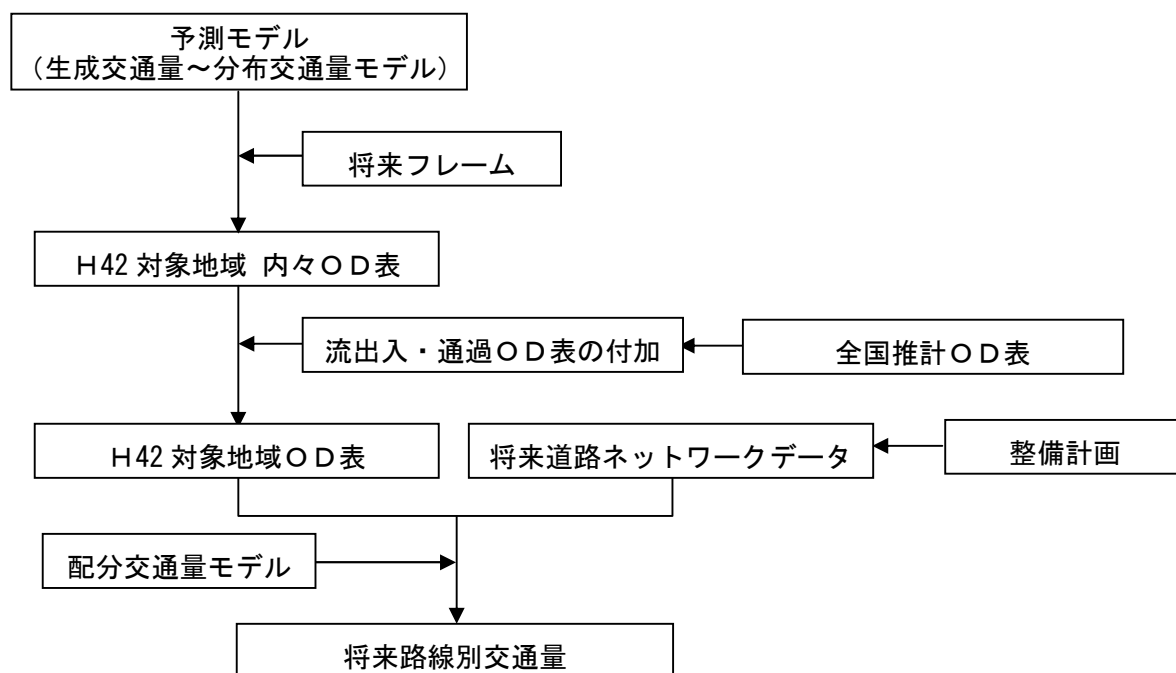


図 9.1.1 将来交通需要予測の流れ

※予測モデルについては 8.1 参照。

9.2 将来交通需要予測の結果

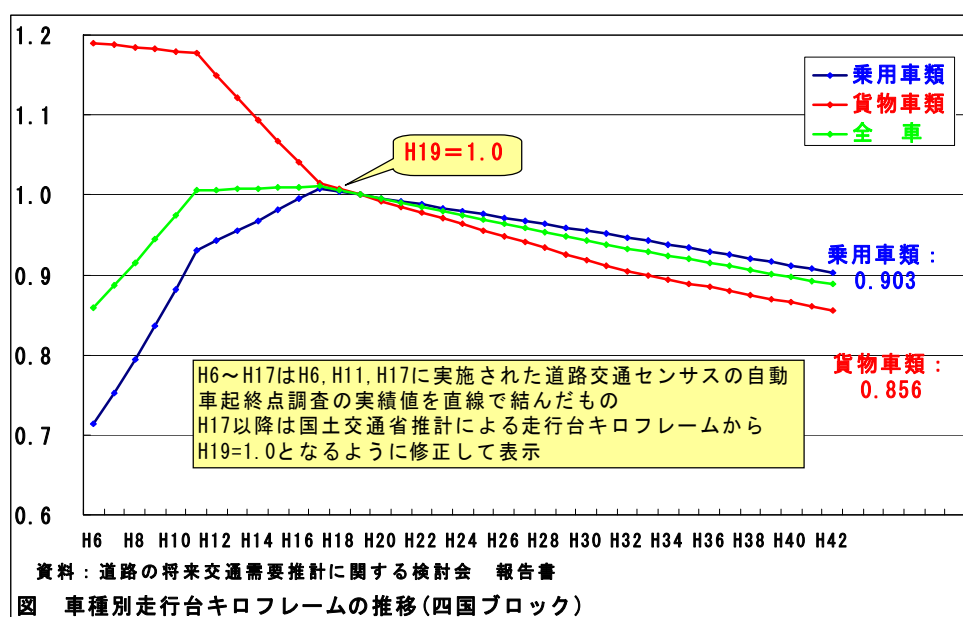
9.1 に示したフローに従って予測した将来交通需要のうち、生成交通量について以下に示す。

生成交通量の予測結果とともに他の予測結果等と比較しその妥当性について検証する。

- ・今治市陸地部の平成 42 年における生成交通量は、乗用車類で 171,690 台/日、小型貨物で 62,220 台/日、普通貨物で 23,510 台/日、合計で 257,420 台/日と予測される。
- ・全国推計と比較すると、いずれの車種ともに上回っている。
- ・乗用車類では、将来フレームを低位に設定したことにより減少幅は大きい。
- ・貨物車計では、0.871 倍で全国推計の 0.889 倍と近い値となっている。また普通貨物のみ増加する傾向も全国推計と類似している。
- ・これらを踏まえると、調査のレベルや推計方法の違いによる差異があること等には注意が必要ではあるが、本調査での推計値は全国推計や四国ブロックと同じ傾向を示しており、問題はないと判断される。

表 9.2.1 車種別生成交通量(今治市陸地部)
(台/日)

		H17 (a)	H19注) (a)	H42 (b)	増減量 (b-a)	増減率 (b/a)
推計値	乗用車類		208,467	171,710	▲ 36,757	0.824
	小型貨物		78,404	62,200	▲ 16,204	0.793
	普通貨物		20,035	23,510	▲ 3,475	1.173
	貨物車計		98,439	85,710	▲ 12,729	0.871
	合計		306,906	257,420	▲ 49,486	0.839
全国推計 (H7ベース)	乗用車類	150,485		142,249	▲ 8,236	0.945
	小型貨物	56,329		48,046	▲ 8,283	0.853
	普通貨物	14,718		15,092	374	1.025
	貨物車計	71,047		63,138	▲ 7,909	0.889
	合計	221,532		205,387	▲ 16,145	0.927



注)平成 17 年と平成 19 年の違いについては、2 年間で交通量が増加したと考えるのではなく、調査レベルの違い、拡大処理の方法や範囲の違いによる要因が大きいと考えられる。

(2) 発生集中交通量

発生集中交通量の予測を行い、その結果と平成19年の現況値からの増減について整理した。

- ・乗用車類では今治市7区（鳥生、立花、清水、富田等）が36,510台/日で最も多いが減少も約18千台/日となっている。
- ・小型貨物では乗用車類同様に今治市7区が最も多く12,760台/日で減少も3,811台/日となっている。
- ・普通貨物では全体で微増であり、ゾーン別にみても増加するゾーンがみられる。

表 9.2.2 車種別Bゾーン別発生集中交通量

	①H19現況値			②H42			(単位:トリップ/日) 差 (②-①)		
	乗用車類	小型貨物	普通貨物	乗用車類	小型貨物	普通貨物	乗用車類	小型貨物	普通貨物
今治市1区	20,554	7,096	1,270	13,700	5,740	1,390	-6,854	-1,356	120
今治市2区	7,910	2,744	700	4,790	1,990	720	-3,120	-754	20
今治市3区	10,700	3,230	1,579	6,440	2,230	1,890	-4,260	-1,000	311
今治市4区	14,600	4,339	2,028	9,750	3,330	2,590	-4,850	-1,009	562
今治市5区	17,248	5,582	1,158	11,190	4,180	1,180	-6,058	-1,402	22
今治市6区	23,236	8,535	2,050	15,280	6,790	2,320	-7,956	-1,745	270
今治市7区	54,572	16,571	4,898	36,510	12,760	5,690	-18,062	-3,811	792
今治市8区	19,605	6,714	2,138	12,890	5,240	2,540	-6,715	-1,474	402
今治市9区	1,052	485	189	710	420	250	-342	-65	61
今治市10区	4,766	3,063	488	2,980	2,590	550	-1,786	-473	62
今治市11区	5,905	4,469	970	3,780	3,900	1,220	-2,125	-569	250
今治市12区	9,337	4,309	662	5,710	3,370	630	-3,627	-939	-32
今治市13区	11,459	5,311	1,289	7,540	4,330	1,550	-3,919	-981	261
今治市14区	7,523	5,956	616	4,740	5,180	640	-2,783	-776	24
今治新都市	—	—	—	35,700	150	350	—	—	—
今治市陸地部計	208,467	78,404	20,035	171,710	62,200	23,510	-36,757	-16,204	3,475

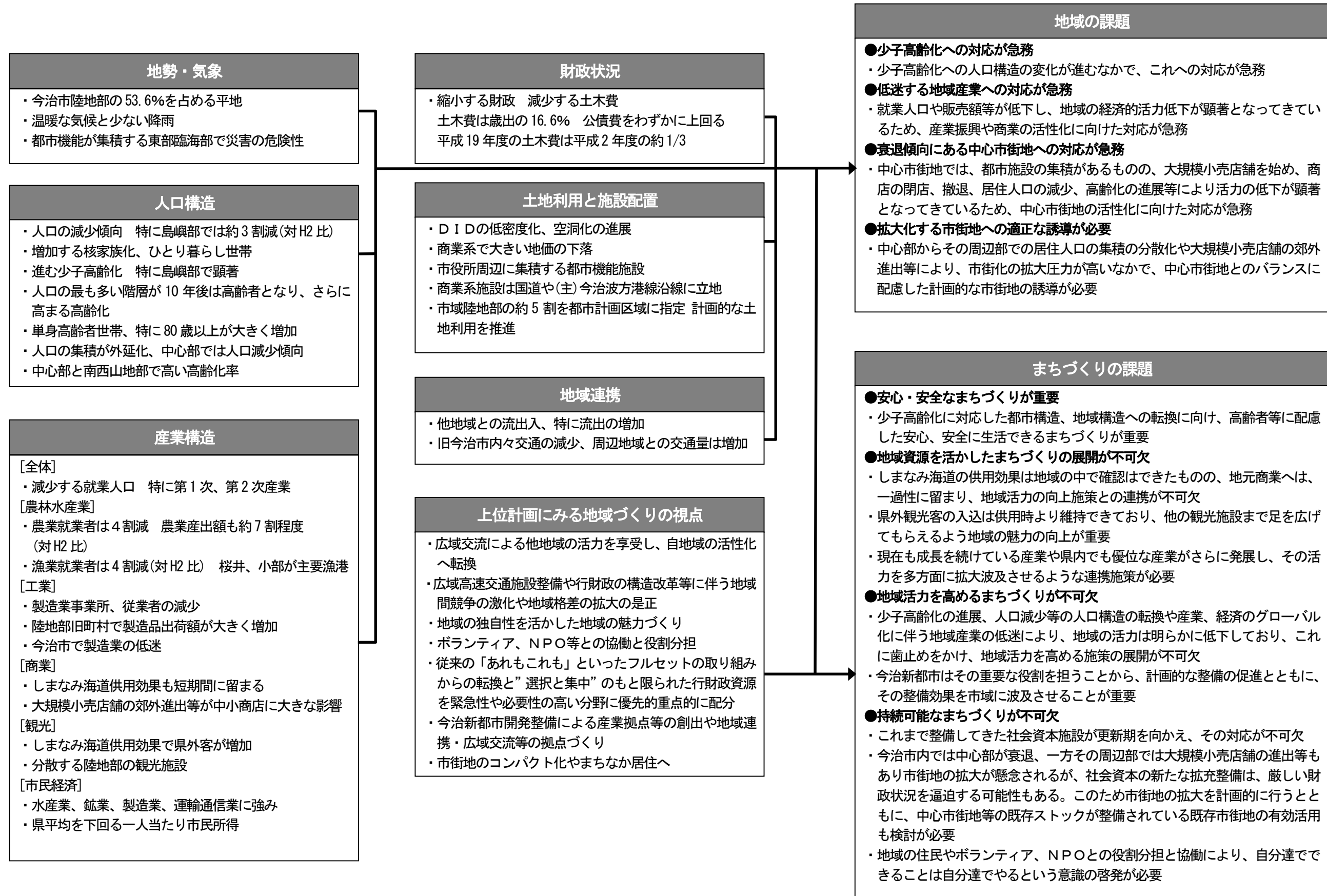
表 9.2.3 車種別 C ゾーン別発生集中交通量

(単位:トリップ/日)							(単位:トリップ/日)						
	①H19現況値			②H42				①H19現況値			②H42		
	乗用車類	小型貨物	普通貨物	乗用車類	小型貨物	普通貨物		乗用車類	小型貨物	普通貨物	乗用車類	小型貨物	普通貨物
今治市 1 区-1	1,678	578	59	1,135	471	51	今治市 8 区-1	2,324	632	394	1,492	467	489
今治市 1 区-2	724	471	193	482	416	259	今治市 8 区-2	2,278	520	27	1,494	361	1
今治市 1 区-3	2,668	598	168	1,462	321	149	今治市 8 区-3	2,588	1,013	271	1,764	828	325
今治市 1 区-4	1,358	519	123	824	396	137	今治市 8 区-4	3,213	884	202	2,021	620	201
今治市 1 区-5	7,771	1,645	239	5,471	1,270	222	今治市 8 区-5	2,376	534	129	1,534	357	125
今治市 1 区-6	5,101	3,087	471	3,504	2,746	571	今治市 8 区-6	821	118	190	524	58	238
今治市 1 区-7	1,254	198	17	822	120	1	今治市 8 区-7	1,900	909	289	1,285	762	361
今治市 1 区	20,554	7,096	1,270	13,700	5,740	1,390	今治市 8 区-8	796	424	181	533	357	230
今治市 2 区-1	1,301	730	56	770	575	41	今治市 8 区-9	1,747	916	184	1,169	779	222
今治市 2 区-2	1,109	458	194	640	329	215	今治市 8 区-10	385	372	0	272	334	1
今治市 2 区-3	1,221	392	207	732	272	232	今治市 8 区-11	1,177	392	271	802	317	347
今治市 2 区-4	2,254	588	68	1,429	424	48	今治市 8 区	19,605	6,714	2,138	12,890	5,240	2,540
今治市 2 区-5	436	89	9	283	59	4	今治市 9 区-1	871	291	85	599	244	106
今治市 2 区-6	1,038	225	113	603	129	118	今治市 9 区-2	181	194	104	111	176	144
今治市 2 区-7	453	239	53	300	200	61	今治市 9 区	1,052	485	189	710	420	250
今治市 2 区-8	98	23	0	33	2	1	今治市10区-1	561	632	92	360	563	108
今治市 2 区	7,910	2,744	700	4,790	1,990	720	今治市10区-2	276	98	0	175	75	1
今治市 3 区-1	2,875	1,086	526	1,785	810	651	今治市10区-3	1,145	568	100	737	477	111
今治市 3 区-2	2,535	705	279	1,529	482	321	今治市10区-4	231	62	0	123	33	1
今治市 3 区-3	781	144	47	448	75	43	今治市10区-5	824	495	139	489	408	161
今治市 3 区-4	1,279	374	170	724	232	193	今治市10区-6	99	77	0	75	73	0
今治市 3 区-5	1,972	620	405	1,200	447	508	今治市10区-7	109	80	0	83	75	0
今治市 3 区-6	1,258	301	152	754	184	174	今治市10区-8	1,521	1,051	157	938	886	168
今治市 3 区	10,700	3,230	1,579	6,440	2,230	1,890	今治市10区	4,766	3,063	488	2,980	2,590	550
今治市 4 区-1	4,880	659	136	3,545	475	139	今治市11区-1	284	318	132	206	296	172
今治市 4 区-2	2,618	1,930	1,034	1,694	1,691	1,418	今治市11区-2	122	258	0	76	237	1
今治市 4 区-3	1,201	323	66	806	239	69	今治市11区-3	406	482	311	236	424	402
今治市 4 区-4	2,086	737	199	1,259	546	229	今治市11区-4	30	44	0	11	36	1
今治市 4 区-5	2,049	312	321	1,302	132	388	今治市11区-5	779	656	29	541	599	30
今治市 4 区-6	1,766	378	272	1,144	247	347	今治市11区-6	828	839	64	546	752	71
今治市 4 区	14,600	4,339	2,028	9,750	3,330	2,590	今治市11区-7	50	64	9	36	60	12
今治市 5 区-1	3,299	1,340	186	2,117	1,045	178	今治市11区-8	161	59	13	108	49	15
今治市 5 区-2	3,054	714	191	2,039	515	200	今治市11区-9	545	469	0	344	412	1
今治市 5 区-3	1,384	281	18	929	198	3	今治市11区-10	209	100	0	136	83	1
今治市 5 区-4	3,183	812	177	2,108	597	182	今治市11区-11	50	176	18	32	164	23
今治市 5 区-5	2,098	679	181	1,254	471	187	今治市11区-12	251	146	20	132	108	16
今治市 5 区-6	1,825	728	230	1,190	578	272	今治市11区-13	91	55	322	54	46	426
今治市 5 区-7	385	288	27	202	224	21	今治市11区-14	97	165	19	58	148	23
今治市 5 区-8	2,020	740	148	1,351	552	137	今治市11区-15	11	0	0	8	1	0
今治市 5 区	17,248	5,582	1,158	11,190	4,180	1,180	今治市11区-16	774	133	24	523	94	21
今治市 6 区-1	4,274	529	97	2,973	353	82	今治市11区-17	49	0	0	31	1	1
今治市 6 区-2	2,299	731	134	1,466	544	131	今治市11区-18	224	56	0	125	33	1
今治市 6 区-3	1,175	300	9	749	212	1	今治市11区-19	580	179	9	370	136	1
今治市 6 区-4	3,168	662	88	2,215	514	82	今治市11区-20	209	214	0	115	179	1
今治市 6 区-5	682	202	117	519	182	153	今治市11区-21	155	56	0	92	42	1
今治市 6 区-6	829	368	333	484	274	416	今治市11区	5,905	4,469	970	3,780	3,900	1,220
今治市 6 区-7	1,821	937	97	1,187	773	94	今治市12区-1	371	272	88	94	173	84
今治市 6 区-8	226	25	9	41	1	1	今治市12区-2	580	309	24	442	288	30
今治市 6 区-9	848	323	152	662	301	200	今治市12区-3	132	128	6	81	110	4
今治市 6 区-10	473	385	8	294	325	1	今治市12区-4	115	95	22	66	78	23
今治市 6 区-11	1,161	548	74	604	389	57	今治市12区-5	145	260	13	71	224	10
今治市 6 区-12	233	44	0	182	41	0	今治市12区-6	114	124	0	53	100	1
今治市 6 区-13	11	0	0	9	0	0	今治市12区-7	2,527	1,096	121	1,540	855	96
今治市 6 区-14	784	521	87	335	366	75	今治市12区-8	929	243	51	562	151	36
今治市 6 区-15	7	11	127	5	10	167	今治市12区-9	481	130	136	337	107	162
今治市 6 区-16	672	286	65	525	267	86	今治市12区-10	882	210	0	556	136	1
今治市 6 区-17	1,245	560	147	834	454	169	今治市12区-11	3,061	1,442	201	1,908	1,148	183
今治市 6 区-18	267	306	11	175	270	8	今治市12区	9,337	4,309	662	5,710	3,370	630
今治市 6 区-19	502	839	203	319	748	256	今治市13区-1	2,353	1,025	335	1,505	802	404
今治市 6 区-20	2,559	958	292	1,702	766	341	今治市13区-2	170	16	135	91	1	178
今治市 6 区-21	0	0	0	0	0	0	今治市13区-3	1,529	457	51	994	341	41
今治市 6 区	23,236	8,535	2,050	15,280	6,790	2,320	今治市13区-4	2,941	1,294	493	1,814	988	599
今治市 7 区-1	1,293	577	321	774	438	395	今治市13区-5	1,635	1,387	58	1,277	1,306	81
今治市 7 区-2	1,886	380	101	1,334	290	113	今治市13区-6	1,447	697	96	949	563	96
今治市 7 区-3	1,980	463	154	1,331	343	176	今治市13区-7	448	157	0	297	122	1
今治市 7 区-4	1,340	412	113	817	284	117	今治市13区-8	376	120	44	237	88	52
今治市 7 区-5	3,250	1,029	206	2,253	839	235	今治市13区-9	560	158	77	376	119	98
今治市 7 区-6	1,433	351	24	921	237	1	今治市13区	11,459	5,311	1,289	7,540	4,330	1,550
今治市 7 区-7	3,089	788	85	2,096	586	63	今治市14区-1	1,026	783	37	688	695	32
今治市 7 区-8	826	214	140	511	140	167	今治市14区-2	1,520	554	61	925	405	35
今治市 7 区-9	1,885	478	156	1,235	339	173	今治市14区-3	2,747	2,552	452	1,633	2,217	508
今治市 7 区-10	3,082	865	226	1,947	617	239	今治市14区-4	614	256	22	425	220	20
今治市 7 区-11	1,104	291	38	712	202	28	今治市14区-5	143	365	0	98	341	1
今治市 7 区-12	1,414	639	0	974	534	1	今治市14区-6	619	457	9	399	399	1
今治市 7 区-13	1,217	294	49	708	170	30	今治市14区-7	214	211	22	137	189	24
今治市 7 区-14	4,449	1,410	402	3,082	1,144	479	今治市14区-8	89	78	13	63	71	15
今治市 7 区-15	4,493	1,061	97	3,098	818	71	今治市14区-9	237	169	0	164	152	1
今治市 7 区-16	2,906	890	248	1,965	709	292	今治市14区-10	262	479	0	173	444	1
今治市 7 区-17	3,866	1,063	249	2,653	832	280	今治市14区-11	13	15	0	7	13	1
今治市 7 区-18	1,241	340	220	646	171	245	今治市14区-12	39	37	0	28	34	1
今治市 7 区-19	2,010	961	57	1,577	896	77	今治市14区	7,523	5,956	616	4,740	5,180	640
今治市 7 区-20	1,239	428	249	660	260	288	今治新都市	—	—	—	35,700	150	350
今治市 7 区-21	2,191	570	525	1,719	532	707	今治市陸地部計	208,467	78,404	20,035	171,710	62,200	23,510
今治市 7 区-22	877	357	130	442	219	137							
今治市 7 区-23	1,808	329	284	1,418	307	382							
今治市 7 区-24	1,200	250	0	786	169	1							
今治市 7 区-25	1,157	441	183	592	280	200							
今治市 7 区-26	968	196	60	759	183	81							
今治市 7 区-27	1,550	996	363	985	833	453							
今治市 7 区-28	818	498	218	515	388	259							
今治市 7 区	54,572	16,571	4,898	36,510	12,760	5,690							

10. 交通課題の明確化

10.1 地域の課題

都市圏構造分析を踏まえ、地域の課題を以下のように整理した。



10.2 現況からみた交通課題

交通現況分析を踏まえ、現況からみた交通課題を以下のように整理した。

(1) 広域交通の課題

広域交通の現況	広域交通の課題
・しまなみ海道を使った高速広域交通拠点や他都市へのアクセス形成 ・広島空港も利用選択圏域 ・しまなみ海道の整備により減少したフェリー、自動車利用は回復 ・今治港で4倍、波方港で25倍の増加(対H2比) ・今治小松自動車道に残る未供用区間(今治ー今治湯ノ浦) ・しまなみ海道も暫定供用区間が多く残る	●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 ・地域の活性化を図るための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 ●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 ・地域へ流入するための交通手段が、飛行機、バス、鉄道、自動車等の多岐に渡るため、これら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 ●離島便等、利用者、利用車両の減少に対する対応が不可欠 ・離島に居住する住民の安価で安定し利便性の高い生活交通として、離島便の維持整備が不可欠

(2) 地域交通の課題

1) 道路網

地域道路網の現況	地域道路網の課題
・自動車保有台数は伸びにかげり ・高い自動車依存 ・県平均を上回る幹線道路の改良率、整備率 ・県道では1車線区間がいまだ残る ・都市計画道路密度は県平均を上回るものの長期未着手区間が残る都市計画道路 ・H11からH17にかけて平均交通量は減少 ・都心部流入で高い混雑度 ・都心部でも20km/h以上を確保 ・市域流入部及び産業施設が立地している周辺で高い大型車混入率 ・交通事故が増加の兆し ・追突、出会い頭に加え多い自転車の事故 ・事故危険箇所4箇所が指定	●安心・安全な暮らしを支える道路網の形成が不可欠 ・事故危険箇所など交通事故対策や、地域防災体制を支える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等の視点が必要 ●混雑解消に向けた道路網の形成が不可欠 ・これまで増加してきた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 ・厳しい財政状況を踏まえ、高い道路整備状況にある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 ●長期未着手都市計画道路への対応が不可欠 ・国県道、都市計画道路の改良率は県平均を上回るが、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 ●地域の活性化を支援する道路網の形成が不可欠 ・空洞化、高齢化が進む都心部に対して、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 ・今治新都市が担う副次核や合併後も残る旧町村の拠点、産業拠点等を連絡する道路の維持整備が不可欠 ●地球環境問題に対応した道路の形成が不可欠 ・地球温暖化の原因とされるCO₂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CO₂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ともに、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

2) 公共交通網

公共交通網の現況	公共交通網の課題
・通勤通学に利用しにくい鉄道ダイヤ ・鉄道利用者は減少傾向からわずかに回復基調 ・幹線道路にバス路線、残る空白地帯 ・周辺部で少ないバス便	●高齢者等の生活交通を支える交通体系の構築が急務 ・高齢化が進展し、単身高齢者世帯が増加するなかで、公共交通は生活交通として重要な役割を担うものである。このためバス事業者の採算性等にも十分配慮しながら、また他地域の新たな地域交通システム等も参考にしながら、生活交通体系の構築が急務 ●混雑解消に向けた代替交通機関としての利用促進 ・従来、混雑緩和のためには主に新たな道路整備で対応してきたが、交通利用をマネジメントし、自転車やバスの利用による混雑緩和施策の展開も重要 ●地域の活性化を支援する公共交通網の形成が不可欠 ・今治新都市が担う副次核や合併後も残る旧町村の拠点、商業施設等を連絡する公共交通網の維持整備が不可欠 ●地球環境問題に対応した交通体系の形成が不可欠 ・地球温暖化の原因とされるCO₂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 ・自動車から徒歩や自転車といったCO₂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空間確保や利便性を確保した運行体系の形成が不可欠

10.3 交通課題の明確化

交通現況分析を踏まえ、現況からみた交通課題を以下のように整理した。

