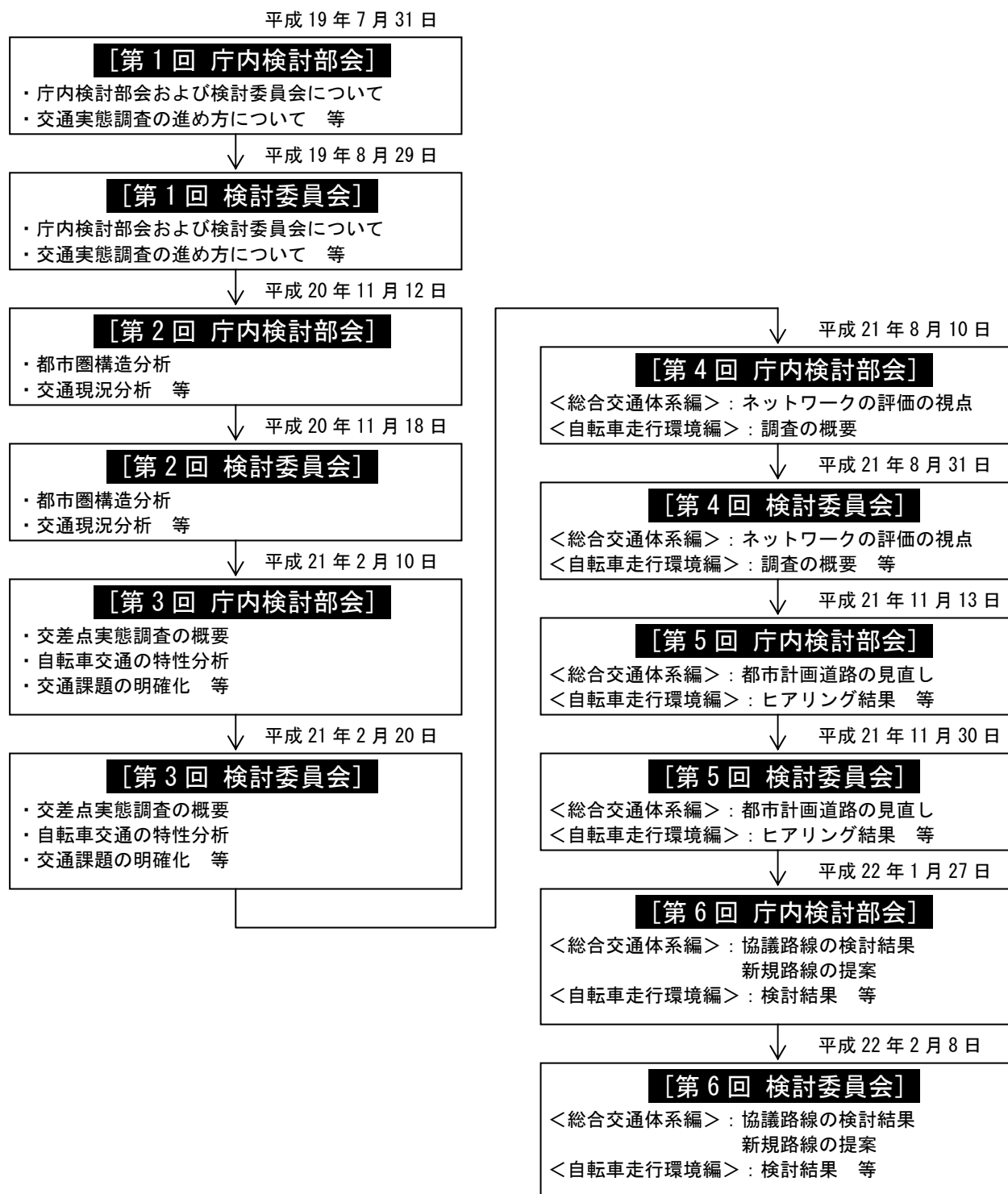


参 考 資 料

- ・ 計画策定の経緯
- ・ 今後のスケジュール
- ・ 用語集

■ 計画策定の経緯

計画策定に当たっては、次のとおり「今治市総合都市交通体系調査検討委員会（委員長：柏谷愛媛大学教授）」等において検討を重ねました。



【今治市総合都市交通体系調査検討委員会等の経緯】

【今治市総合都市交通体系調査検討委員会委員名簿】

今治市総合都市交通体系調査検討委員会 委員名簿				
区 分	所 属	役 職	氏 名	
学識経験を有する者	愛媛大学工学部 (委員長)	教 授	男	柏 谷 増 男
	愛媛大学大学院	講 師	男	倉 内 慎 也
	谷川法務事務所	行政書士	女	谷 川 めぐみ
関係団体等 からの推薦者	今治市連合自治会	会 長	男	矢 野 學 (三 好 俊 夫)
	今治商工会議所	交通運輸部会長	男	赤 尾 宣 宏
	今治商店街協同組合	常務理事	男	新居田 久佳
	今治タクシー事業協同組合	理事長	男	平 野 文 雄
	瀬戸内運輸(株)	常務取締役 (取締役運輸部長)	男	門 田 正 孝
	特定非営利活動法人大西ＮＰＯスイセイ	理事長	男	竹 内 靖 正
関係行政 機関の職員	国土交通省四国地方整備局建政部	都市調整官	男	佐 藤 将 年 (要 藤 正 任)
	国土交通省四国地方整備局松山河川国道事務所	事務所長	男	五十川 泰史 (高 松 諭)
	愛媛県今治警察署	署 長	男	楠 正 司 (宮 脇 直 志)
	愛媛県東予地方局今治土木事務所 (愛媛県今治地方局建設部)	事務所長 (建設部長)	男	松本 正二郎 (藤 崎 茂) (篠 原 義 晴)
公募による市民	公募委員		男	谷 口 健一郎
市の職員	今治市市民環境部	部 長	男	越 智 正 規
	今治市新都市調整部	部 長	男	日之西 正樹 (長 野 和 幸)
	今治市建設部	部 長	男	青 野 信 悟 (飯 野 俊 廣)
計17名			敬称略・順不同	

【今治市総合都市交通体系調査庁内検討部会部会員名簿】

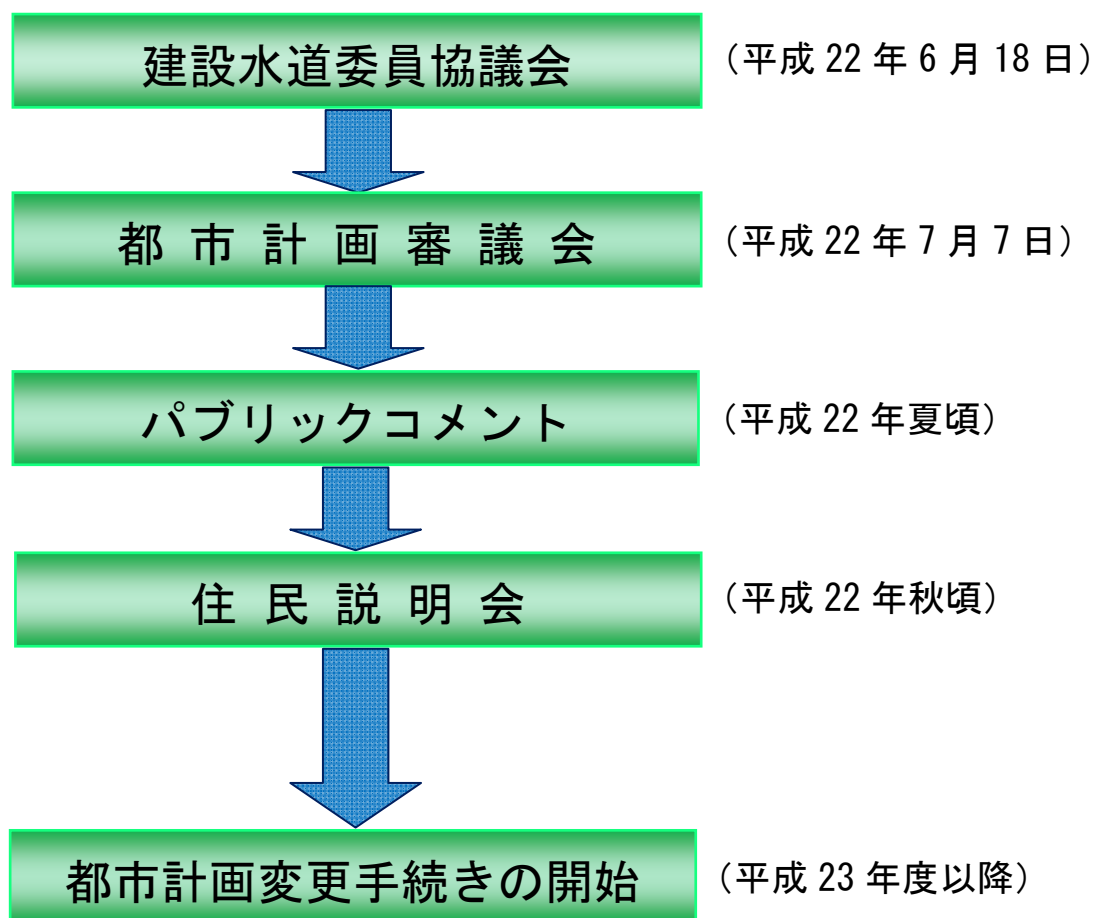
今治市総合都市交通体系調査庁内検討部会 部会員名簿				
庁内検討部会	今治市都市整備部	部 長	男	井 出 直 (青 野 功)
	市民環境部生活交通課	課 長	男	武 田 重 雄 (十 亀 裕)
	新都市調整部新都市調整課	課 長	男	富 田 浩
	都市整備部建築指導課	課 長	男	本 宮 一 真 (岡 本 昌 三)
	都市整備部高速道路課	課 長	男	池内 敬太郎 (苅 田 順 治)
	建設部道路課	課 長	男	渡 辺 純 二 (青 野 信 悟)
	建設部管理課	課 長	男	高橋 潤三郎 (白 石 直)

【今治市総合都市交通体系調査検討委員会等の開催状況】

回数	委員会等	日 時	検 討 事 項
1	庁内検討部会	平成 19 年 7 月 31 日	・ 今治市総合都市交通体系調査の概要について ・ 庁内検討部会および検討委員会について ・ 交通実態調査の進め方について
	検討委員会	平成 19 年 8 月 29 日	・ 今治市総合都市交通体系調査の概要について ・ 庁内検討部会および検討委員会について ・ 交通実態調査の進め方について
2	庁内検討部会	平成 20 年 11 月 12 日	・ 平成 19 年度実施調査結果の概要 ・ 本年度の調査実施方針 ・ 都市圏構造分析 ・ 交通現況分析
	検討委員会	平成 20 年 11 月 18 日	・ 平成 19 年度実施調査結果の概要 ・ 本年度の調査実施方針 ・ 都市圏構造分析 ・ 交通現況分析
3	庁内検討部会	平成 21 年 2 月 10 日	・ 第 2 回検討委員会での指摘事項への対応 ・ 交差点実態調査の概要 ・ 自転車交通の特性分析 ・ 現況の交通量推計と分析 ・ 交通課題の明確化 ・ 将来フレーム
	検討委員会	平成 21 年 2 月 20 日	・ 第 2 回検討委員会での指摘事項への対応 ・ 交差点実態調査の概要 ・ 自転車交通の特性分析 ・ 現況の交通量推計と分析 ・ 交通課題の明確化 ・ 将来フレーム
4	庁内検討部会	平成 21 年 8 月 10 日	＜総合交通体系編＞ ・ 前回検討委員会の議事 ・ スケジュール等 ・ ネットワークの評価の視点 ・ 都市計画道路の見直し ＜自転車走行環境編＞ ・ 調査の概要 ・ ヒアリングの方針 ・ 自転車を取り巻く背景 ・ 今治市の自歩道の現況 ・ 施策の分類
	検討委員会	平成 21 年 8 月 31 日	＜総合交通体系編＞ ・ 前回検討委員会の議事 ・ スケジュール等 ・ ネットワークの評価の視点 ・ 都市計画道路の見直し ＜自転車走行環境編＞ ・ 調査の概要 ・ ヒアリングの方針 ・ 自転車を取り巻く背景 ・ 今治市の自歩道の現況 ・ 施策の分類

回数	委員会等	日 時	検 討 事 項
5	庁内検討部会	平成 21 年 11 月 13 日	＜総合交通体系編＞ ・ 前回検討委員会での主な指摘事項と対応方針 ・ 将来交通量配分(既定道路網の評価) ・ 都市計画道路の見直し ・ 総合交通体系整備の方針 ＜自転車走行環境編＞ ・ 調査の概要 ・ ヒアリングの方針 ・ ヒアリング結果
	検討委員会	平成 21 年 11 月 30 日	＜総合交通体系編＞ ・ 前回検討委員会での主な指摘事項と対応方針 ・ 将来交通量配分(既定道路網の評価) ・ 都市計画道路の見直し ・ 総合交通体系整備の方針 ＜自転車走行環境編＞ ・ 調査の概要 ・ ヒアリングの方針 ・ ヒアリング結果
6	庁内検討部会	平成 22 年 1 月 27 日	＜総合交通体系編＞ ・ 前回検討委員会での主な指摘事項と対応方針 ・ 協議路線の検討結果 ・ 将来交通量 ・ 新規路線の提案 ・ 広報資料（案） ＜自転車走行環境編＞ ・ 検討方針 ・ 検討結果
	検討委員会	平成 22 年 2 月 8 日	＜総合交通体系編＞ ・ 前回検討委員会での主な指摘事項と対応方針 ・ 協議路線の検討結果 ・ 将来交通量 ・ 新規路線の提案 ・ 広報資料（案） ＜自転車走行環境編＞ ・ 検討方針 ・ 検討結果

■ 今後のスケジュール



■ 用語集

【あ行】

■アウトカム指標

- ・施策・事業の実施により発生する効果・成果（アウトカム）を表す指標。

■アクセス

- ・接近すること。また、交通の便。ここでは、戸口から交通機関までに乗車するまでの経路（プロセス）のこと。

■新たな公

- ・行政だけでなく多様な民間主体を地域づくりの担い手と位置づけ、その協働によって、地域のニーズに応じた社会サービスの提供等を行おうとする考え方。

■ E T C

- ・有料道路の料金所などに設置されたアンテナと自動車に搭載した端末(ETC 車載器)で通信を行い、自動車を止めずに有料道路の料金支払いなどを処理するシステム。料金の徴収に必要なコストを削減し、料金所で頻発する渋滞を緩和する目的で開発された。

■ 1.5車線の整備

- ・1.5車線の道路とは、2車線にこだわらず、地域の実情にあった、画一的でない改良を地域住民の理解を得て進めるもので、幅員は2車線に足りなくても、待避所の設置や見通しの悪いカーブの改良といった小規模の工事を行うことで、速やかに走行性と安全性の改善を図る。

■今治新都市

- ・今治新都市は、西瀬戸自動車道今治インターチェンジ周辺地区において、中心市街地の機能を補完する副次核として、産業系機能、居住系機能、スポーツ・レクリエーション機能のほか、高等教育機関や試験研究機関などから構成される多機能複合型の市街地を整備し、将来にわたる広域交流、地域連携の拠点を目指す。

■エディティング・コーディング

- ・調査票のデータ化における作業のこと。エディティングは調査票の記入に不備、不合理がないかを確認するもので、コーディングは調査票の回答を数値（コード）に変換する作業のこと。

■ N P O

- ・「Nonprofit Organization」又は「Not-for-Profit Organization」の略で、非営利団体のこと。

■愛媛県都市計画道路見直しガイドライン

- ・近年、少子高齢化や人口減少に対応して、コンパクトな市街地形成が求められるなど、都市を取り巻く情勢はかつてない変化をみせており、都市計画道路の一部の路線においては、その必要性自体に変化が生じつつある。そこで、現在、整備の見通しが立っていないすべての都市計画道路について、社会経済情勢の変化を踏まえた上で、必要性や実現性等について総合的な再評価を実施し見直しを行うことが必要となっている。
- ・このため、県では、見直しの基本的な考え方や手順及び検討方法等を取りまとめることとし、都市計画道路の見直しを行う際の指針となる「愛媛県都市計画道路見直しガイドライン」を平成20年3月に策定した。

■愛媛道ビジョン

- ・愛媛県の遅れた道路整備を限られた予算の中で、県民のニーズに応えるため、一層の効率化・重点化を図り量的不足を解消していく新たな整備方針。

■延焼遮断帯

- ・市街地での火災の延焼防止や焼失被害を局限化する役割を担う施設帯や空間で、主に道路、河川、鉄道、公園、緑道、耐火建築物群、オープンスペースなど。

■OD

- ・ODとは、起点 (Origin) および終点 (Destination) のことで、地域間（「どこから」、「どこへ」）の動きのこと。

■オーナーインタビューOD調査

- ・自動車保有者（オーナー）に「いつ」、「何の目的で」、「どこから」、「どこへ」動いたかについて調査し、1日の自動車による動きを捉える。道路交通センサスでも行われている。

■オリジナルテープ

- ・調査票をデータ処理した電子データベースファイルのこと。マスターファイルのベースとなる。

【か行】

■幹線道路（幹線街路）・区画道路（区画街路）

- ・都市計画道路の分類の1つ。幹線街路は都市の主要な骨格をなし、近隣住区等における主要な道路または外郭を形成する道路で、発生又は集中する交通を当該地区の外郭を形成する道路に連結する道路。区画街路は主に沿道住区へのサービスを目的として、密に配置される道路。
- ・一般的に、幹線道路は道路網のうちでも主要な骨格をなし、都市に出入りする交通および都市の住宅地、工業地、業務地等の相互間の交通を主として受け持つ道路。主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路に大別される。

■既存ストック

- ・既に整備された社会資本のこと。

■緊急輸送道路

- ・地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うため、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と知事が指定する防災拠点を相互に連絡する道路のこと。
- ・1次緊急輸送道路
主要な都市間及び他県と連絡する広域的な幹線道路（高速自動車国道、国道等）
諸活動の拠点と上記の道路を結ぶ道路及び拠点を相互に連絡する道路
- ・2次緊急輸送道路
1次緊急輸送道路を補完する道路

■交通容量

- ・ある道路が一定の時間内にどれだけの自動車を通すことができるかという道路の機能上の能力のこと。

■混雑度・需給バランス

- ・混雑状態を表す指標であり、普通、交通容量に対する交通量の比で表される。交通量と交通容量のバランスを需給バランスという。

【さ行】

■3次救急医療施設

- ・救急医療体制は、都道府県が作成する医療計画に基づいており、その「重症度」に応じて以下の3段階で対応する。
- ・初期救急医療…入院治療の必要がなく外来で対処しうる帰宅可能な患者への対応機関。
- ・2次救急医療…入院治療を必要とする重症患者に対応する機関。
- ・3次救急医療…二次救急医療では対応できない複数診療科にわたる特に高度な処置が必要、または重篤な患者への対応機関。心筋梗塞、多発外傷、重症熱傷など。

■暫定供用

- ・例えば、4車線道路で、全部または一部区間を4車線で作るのが困難で時間を要するような場合、車線を減らして2車線でまず道路を作り供用を開始し、後から車線を増やすといった供用手法のこと。

■市町（村）マスタープラン

- ・住民に最も近い立場にある市町（村）が、住民の意見を踏まえ、まちづくりの具体性のある将来ビジョンを確立し、地区別の市街地像や整備方針等をきめ細かくかつ総合的に定めるもの。
- ・都市計画法第18条の2に基づく「市町村の都市計画に関する基本的な方針」の通称。

■渋滞長・滞留長

- ・渋滞長は、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き、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のこと。
- ・滞留長は、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き、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のこと。

■消防活動困難区域

- ・消防自動車が通行できる道路に面する震災時有効水利（消防自動車が震災時に取水可能な箇所）からの消防活動が容易にできる範囲以遠の区域。出火した際に消防での消火が困難になることが予想される区域のこと。

■将来交通需要予測

- ・将来の人口や社会経済状況の変化、交通条件の変化などをふまえて、将来の交通量を予測すること。

■将来フレーム

- ・将来の夜間人口や従業人口など、予測または計画される人口のこと。

■すう勢型都市構造

- ・現況の都市構造が今後も維持された状態。現況のゾーン別人口分布が一律の状態将来にわたって変化する。

■スクリーンライン調査・コードンライン調査

- ・両調査とも特定の断面を横切る自動車交通量を観測する。スクリーンライン（仮想の線）は自動車の動きが明確に観測される河川や丘陵、鉄道等の地形的区分線に沿って設定される。コードンラインは調査地域境界に設定される。

■生産年齢人口

- ・年齢階層（3区分）での分類による15～64歳の人口のこと。15歳未満は未就業人口、65歳以上は高齢者人口。

■生成量・運行原単位

- ・調査日当日1日の総トリップ数を総生成量といい、総生成量を自動車台数で除したものを運行原単位という。

■セットバック

- ・建築物の外壁を敷地境界線から後退させて建てること。

■走行台キロ

- ・自動車走行距離（交通量×延長）の総和で、道路交通需要を示す。（10台の車が10km走ると100台キロ）。

■ゾーニング

- ・調査対象地域を調査目的に応じて複数個の地域（ゾーン）に分割すること。

【た行】

■ターミナル調査

- ・本調査では、フェリー航路からの自動車流動を捉えるために、フェリー港において実施した。

■断面需給比

- ・断面を横切るすべての道路の総交通容量に対する総交通量の比で表される。

■抽出率

- ・アンケート調査を行う際の全体の母数に対する抽出サンプル数の比率のこと。

■中心市街地活性化基本計画

- ・中心市街地活性化法（中心市街地における市街地の整備改善及び商業等の活性化の一体的推進に関する法律）第6条に基づく計画。
- ・中心市街地活性化を支援するため、地域における創意工夫を生かしつつ、市街地の整備改善と商業等の活性化を一体的に推進するための基本的な計画。

■中心部集約型都市構造

- ・中心市街地の活性化を図るため、中心部居住の促進を図る施策を実施した場合の都市構造。

■昼夜率

- ・24時間交通量÷12時間交通量（午前7時～午後7時）で求めた値。

■ D I D

- ・市区町村の区域内で人口密度が 4,000 人/km² 以上の基本単位区が互いに隣接して、人口 5,000 人以上となる地区（人口集中地区）のこと。

■ TMO

- ・TMOとは「Town Management Organization」の略で、まちづくりをマネジメント（運営・管理）する機関のこと。様々な主体が参加するまちの運営を横断的・総合的に調整し、プロデュースし、時には施設の整備・運営主体となることもある。TMOは、中心市街地活性化法で中心市街地活性化の推進機関に位置づけられている。

■ 道路交通センサス

- ・道路交通センサスは、いわば道路に関する国勢調査として、昭和 3 年度の全国交通調査に端を発し、昭和 5 5 年度以降は概ね 5 年に一度の割合で全国的に実施している調査であり、道路沿いでの交通量の観測や自動車の所有者に対するアンケートなどを行う調査のこと。道路交通センサスの調査結果は、将来の道路計画や都市計画等を策定する上での重要な資料となる。

■ 道路の改良率・整備率

- ・改良率は実延長に対する改良済延長（車道幅員 5.5m 以上）の割合。
- ・整備率は実延長に対する整備済延長（改良済延長－混雑度 1.0 以上の延長、共に車道幅員 5.5m 以上）の割合。

■ 都市計画区域・市街化区域・市街化調整区域

- ・都市計画区域は、都市計画制度上の都市の範囲であり、人や物の動き、都市の発展を見通し、地形などから見て、一体の都市として捉える必要がある区域を指す。
- ・都道府県は、都市計画区域について無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るため必要があるときは、都市計画に市街化区域と市街化調整区域との区分を定めることができる。
- ・市街化区域とは、優先的かつ計画的に市街化を進める区域のこと。具体的には、「すでに市街地を形成している区域」と「おおむね 10 年以内に計画的に市街化を図るべき区域」によって構成される。
- ・市街化調整区域とは、市街化区域とは反対に、市街化を抑制する区域のこと。この区域は、開発行為は原則として抑制され、都市施設の整備も原則として行われない。

■ 都市計画道路

- ・都市計画道路は、都市の骨格を形成し、安心して安全な市民生活と機能的な都市活動を確保するため、都市交通における最も基幹的な都市施設として都市計画法に基づいて都市計画決定された道路のこと。

■ 都市計画道路密度

- ・1 平方キロメートル当たりの都市計画道路の延長(km)。

■ 都市計画法 53 条許可

- ・都市計画道路等の区域内に建築物を建築しようとする場合に必要な許可のこと。53 条許可により、都市計画施設等の区域内における建築物の建築に一定の制限を加え、将来における都市計画事業の円滑な執行を確保することを目的としている。都市計画施設等の区域内には、基本的には鉄筋コンクリートなどの建築物や 3 階建て以上の建築物などは建築することができない。

■都市計画マスタープラン・都市計画区域マスタープラン

- ・都市計画マスタープランとは、平成4年の都市計画法改正により規定された「市町村の都市計画に関する基本的な方針」のこと。都市づくりの具体性ある将来ビジョンを確立し、個別具体の都市計画の指針として地区別の将来のあるべき姿をより具体的に明示し、地域における都市づくりの課題とこれに対応した整備等の方針を明らかにするもの。（都市計画法第18条の2のこと）
- ・平成12年の都市計画法改正により、従来の「市街化区域及び市街化調整区域の整備、開発又は保全の方針」に代わって、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」が規定された。これは都市計画区域マスタープランとも呼ばれる。（都市計画法第6条の2のこと）

■都市交通マスタープラン

- ・都市圏の将来像や計画目標、将来都市圏構造、道路や公共交通などの施設整備、TDMなどのソフト施策からなり、都市圏全体の交通施策のあり方を提案するもの。
※TDM 施策：既存ストックを有効に活用したソフト施策

■土地区画整理事業

- ・土地区画整理事業は、道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業。
- ・公共施設が不十分な区域では、地権者からその権利に応じて少しずつ土地を提供してもらい（減歩）、この土地を道路・公園などの公共用地が増える分に充てる他、その一部を売却し事業資金の一部に充てる事業制度。

■トリップ

- ・トリップとは、1つの目的（通勤目的など）による出発地から目的地までの人の動きのこと。途中で幾つかの交通手段を乗り継いでも1つのトリップと数える。ただし、同一敷地内での移動などは、トリップとして数えない。

【は行】

■パーソントリップ調査

- ・パーソントリップとは、「人（パーソン）の動き（トリップ）」を意味する。
- ・パーソントリップ調査では、都市圏に居住している人々について、「どのような人が」、「いつ」、「何の目的で」、「どこから」、「どこへ」、「どのような交通手段で」動いたかについて調査し、1日のすべての動きを捉える。

■配分交通量

- ・分担交通量を交通ネットワークに対し、利用が予測される複数のルートに配分した結果（交通量）のこと。

■発生集中量

- ・あるゾーンに着目したとき、そのゾーンを出発地または目的地とするトリップ数のこと。

■パブリックコメント

- ・公的機関が基本的な政策等を策定するときに、その策定しようとする政策等の趣旨、目的、内容等の必要な事項を広く公表し、公表したものに対する市民の皆様から寄せられた意見および情報を考慮して、最終的な意思決定をするとともに、意見等の概要およびこれに対する公的機関の考え方等を公表する一連の手続きのこと。

■バリアフリー

- ・障害者を含む高齢者等の社会生活弱者が社会生活に参加する上で生活の支障となる物理的な障害や精神的な障壁を取り除くための施策のこと。

■Bゾーン・Cゾーン

- ・平成17年道路交通センサスでは、市区町村を幾つかのゾーンに分割しており（Bゾーン）、本調査では、Bゾーンを更に細分化している。この細分化したものがCゾーンである。
- ・本調査では、今治市陸地部を計14のBゾーン、計158のCゾーンに分割している。

■費用便益分析

- ・ある目的を達成するための各種代替案について、それぞれに要する費用とそれによって得られる便益とを比較評価して、その採否または優先順位などを検討するための方法。
- ・費用便益分析マニュアルは、その標準的な手法をとりまとめたもの。

■風致地区

- ・都市計画法に基づいて定められる地域地区の一つで、都市における樹竹林、丘陵、溪谷、水面等を主体とする良好な自然景観を形成している土地について、その風致を維持し、都市環境の保全を図る地区のこと。
- ・異なる線路の幅（軌間）の路線を直通運転できるように軌間可変車軸装置をもつ電車のこと。直通運行することで乗換えが不要となり、利用者の負担軽減を図ることができる。

■ブレイクダウン

- ・大きなゾーンで推計した値を再分割し、さらに小さなゾーンの値を推計すること。

■分担交通量

- ・分布交通量を交通手段別に算出したもの。交通手段別の構成比を分担率とも呼ぶ。

■分布交通量・OD交通量

- ・出発地ゾーンから目的地ゾーンまでのゾーン間交通量のこと。

■防火地域・準防火地域

- ・都市計画法に基づいて定められる地域地区の一つで、市街地における火災の危険を防除するため、建築物を構造面から規制する地域のこと。

■ボトルネック

- ・交通量に対し赤信号時間が相対的に長い交差点や幅員減少・車線減少により渋滞を起こす箇所など、スムーズな流動を妨げる箇所を指す。

【ま行】

■マスターファイル

- ・交通量推計や交通現況分析などに必要な情報を取りまとめた電子データベースファイルのこと。

■まちなか居住

- ・ 中心市街地（まちなか）は、都市の顔であり、都市の文化を象徴している場であるが、地価の高さや人々の買い物行動の変化、環境の相対的な悪さなどから店舗や人口の空洞化を招いている。こうした傾向は、特に地方中心都市において顕著であり、中心市街地の活性化・再生が重要な課題となっている。
- ・ 一方、人口減少時代を迎えるわが国において、中心市街地での居住「まちなか居住」を進めることは、地方都市の都市経営や経済を維持するために有効な手段であると考えられている。

【や行～】

■ユニバーサルデザイン

- ・ 「すべての人のためのデザイン」を意味し、年齢や障害の有無などにかかわらず、最初からできるだけ多くの人々が利用可能であるようにデザインすること。

■予測モデル

- ・ （第1段階：生成量、発生集中交通量の予測）→（第2段階：分布交通量の予測）→（第3段階：分担交通量の予測）→（第4段階：配分交通量の予測）の順に将来交通需要を推計する手法で、日本で最も多く用いられている手法。（※当調査では第1段階で交通手段を自動車に限定して生成量を推計しているため、（第3段階：分担交通量の予測）での交通手段構成の推計は省略される）