

## 第1回 今治市総合都市交通体系調査 検討委員会

### 委員会概要

1. 開催日 平成19年8月29日(水) 13:30~15:00
2. 場所 本庁第2別館11階 特別会議室3・4号

3. 出席者  
委員長  
委員 (計17名)

### 4. 会次第

1. 開会
2. 開会挨拶
3. 委員紹介
4. 委員長挨拶
5. 議事
  - (1) 今治市総合都市交通体系調査の概要について
  - (2) 庁内検討部会及び検討委員会について
  - (3) 交通実態調査の進め方について
6. 閉会

### 議事録要旨

#### 1. 開会

都市政策課長	お待たせいたしました。全員そろわれましたので ただいまより、「第1回 今治市総合都市交通体系調査 検討委員会」を開催させていただきます。 委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中 ご出席をいただき、誠にありがとうございました。 まず、開会にあたりまして、都市整備部長よりご挨拶申し上げます。
--------	--

## 2. 開会挨拶

都市整備部長	<p>本日は、委員の皆様方には大変お忙しい中 ご出席を頂きましてありがとうございます。</p> <p>今治市総合都市交通体系調査 検討委員会の開催にあたりまして一言ご挨拶申し上げます。</p> <p>今治市の街路網は、昭和2年に旧都市計画法の指定を受けて以来、幾多の時代の流れを反映し、現在の姿を形作ってきました。戦前の昭和7年には41路線が都市計画決定され、その後、戦災により昭和21年に一度廃止されましたが、戦災復興のもと、33路線が昭和21年に都市計画決定されました。その後、市町村合併や自動車交通の増大などに対応した変更、また、鉄道高架や高速交通体系、あるいは今治新都市開発などに対応した変更を繰り返し、現在の74路線、延長約120kmの都市計画道路が決定されております。</p> <p>これらの都市計画道路の整備によりまして、交通渋滞の緩和や都市活力の増進が図られたことは言うまでもありませんが、長期未着手の都市計画道路により、土地の利活用において、永年にわたって都市計画制限を受け続けている市民の方々がおられることも事実でございます。今後、ますます加速すると思われる人口減少や超高齢社会に伴う自動車利用の減少、および厳しい財政状況による公共投資余力の減退などを背景に、長期未着手の都市計画道路を見直すことが、喫緊の課題となっております。</p> <p>このような背景のもと、新市における陸地部を対象とし、道路網計画の指針となる「総合都市交通体系調査」を今年度から3か年に渡って実施する予定にしております。今年度の業務としましては、交通実態調査を行い、今治市における自動車交通の現況を把握することに努める予定でございます。</p> <p>当委員会におきまして、交通政策全般にわたり、委員の皆様幅広いご意見を頂戴したいと考えておりますので、委員の皆様には、大変お忙しいところ恐縮でございますが、御協力頂けますようお願い申し上げます。開会の挨拶とさせていただきます。</p>
都市政策課長	ありがとうございました。

3. 委員紹介  
(配布資料の説明)

都市政策課長	<p>それでは、本日は第1回目でございますので、委員の皆様の紹介をさせていただきますと思います。</p> <p>(委員紹介)</p> <p>続きまして、配布資料の確認をさせていただきます。</p> <p>事前にお配りしております資料1の、「第1回 今治市総合都市交通体系調査 検討委員会 資料」、資料2の「実態調査票(案)」、そして本日お配りいたしました会次第、委員名簿、配席表、メモ紙、パワーポイントの配布資料、以上でございます。そろっておりますでしょうか。資料が足りないという方はお配りしますのでおっしゃってください。</p> <p>それでは、委員長に一言 ご挨拶をお願いいたします。</p>
--------	--

4. 委員長挨拶

委員長	<p>みなさんこんにちは。</p> <p>今日は、今治市総合都市交通体系調査検討委員会に、お忙しい中お集まりいただきましてありがとうございます。今治市の道路網は、部長さんから紹介がありましたように昭和7年の都市計画決定、これは県下で最初の都市計画決定であったと思われまます。それ以来、続いてこられまして今日に至っているわけでありまます、今回行うような総合都市交通体系調査に関係いたしましては、以前に平成2年から3年にかけて行われております。その当時と今とでは相当状況が変わっておりまして、また平成2、3年の頃ですと、人口はそんなに大きく減りもしないし増えもしない、車の保有台数はどんどん増えていくから、その当時の将来推計は平成22年となっていたと思ひますが、将来の交通量は増えていくということで、道路を今後まだまだ整備していかなければならないという立場であったと思ひます。ところが、昨今にいたしましては、日本全体が人口の減少する社会となってきました、同じく総合都市交通体系調査においても、将来今治市も人口が減るということを打ち出さざるをえなくなっています。その中で、道路をどんどん作りましようということにはならないといったような、なかなか難しい状況でありまして、さきほど部長さんのお話にもありましたように、昔、昭和21年頃についた計画の中には今の時代にやっぱり合わないものが相当あるのではないかと、それから今後</p>
-----	---

	<p>人口が減るといことになれば車の台数もそんなに増えるというわけでもないだろう。その中で、やはり都市計画道路の見直しをしていかなければならない。これは、未着手路線の廃止も含めて検討しなければならない。大変難しいわけでございますが、そういうことが1つ、今回、都市交通体系調査の1つの大きな検討課題であろうと思っております。ただ、将来に向かっての道路は作らない、むしろ廃止するというようなことばかりでは、せっかくこのような会をする意味がないわけですし、また、計画道路の廃止につきましては、当然それではどのような対応策をとっていくのかということも市民から求められるようになるかとは思われます。そのような点から、もう少し議論としては幅広い都市交通全般について、皆さんからご意見をいただきながら将来あるべき道路網の姿について考えて、検討していくことができればいいのではないかと思っております。いずれにいたしましても、みなさんから率直なご意見をいただきまして、実りのある検討会ができるように願っておりますので、1つご協力よろしくお願い申し上げます。</p>
都市政策課長	<p>ありがとうございました。</p> <p>それでは、これより議事進行は委員長にお願いいたしますのでよろしくお願いいたします。</p>

## 5. 議事

### 議案第1号：今治市総合都市交通体系調査の概要について

委員長	<p>それでは、議事に移らせていただきたいと思えます。</p> <p>議案第1号の「今治市総合都市交通体系調査の概要について」事務局から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>それでは、議案第1号『今治市総合都市交通体系調査の概要』について、ご説明させていただきます。</p> <p>資料はお手元の方にご用意させていただいておりますが、説明につきましては、前方のスライドで行いますので、スクリーンの方をご覧くださいと存じます。なお、スクリーンのコピーをお手元に配布しておりますので、参考にしていただければと思えます。</p> <p>まず、1. 背景および目的についてでございますが、</p> <p>今治市は、平成2～3年にかけて、旧今治市を対象として「今治広域都市圏総合都市交通体系調査」を愛媛県施行により実施いたしました。しかしながら、その後の国道196号今治バイパスの全通やし</p>

まなみ海道・今治湯ノ浦インターの開通などにより、広域交通体系の整備が図られたことや、12市町村による広域合併に伴いまして、市中心部の中心核・旧町村中心部の生活拠点および臨海部の産業拠点などに市街地が分散している状況となっております。また、人口減少や超高齢社会の到来に伴う自動車利用の減少、中心市街地の衰退および厳しい財政状況による公共投資余力の減退などが顕在化してきております。

平成2年当時から自動車流動が変化している要素としましては、

- ・ 瀬戸内しまなみ海道の開通とそれに伴う船舶航路の廃止や減少
- ・ 国道196号今治バイパスの全通や今治湯ノ浦インターの開通などによる広域交通体系の整備・進展
- ・ 12市町村による広域合併に伴う生活拠点や交流拠点などの分散化
- ・ 中心部から郊外部への人口や店舗などの移動

などがあげられます。

こういった背景のもと、今治市においては、次の4つの問題点が浮上してきております。

まず1つ目は、都市計画道路の長期未着手問題についてでございます。2つ目は、市町村合併に伴う交通計画課題の検討が必要だということでございます。3つ目は、人口や店舗などの郊外化に伴う都市構造の変化への対応が必要だということでございます。また、4つ目は、中心市街地活性化への対応が今後必要になってくるだろうということでございます。こういった問題点を解決していくために、総合都市交通体系調査の実施に至ったわけでございます。

2．調査対象区域についてでございますが、

調査区域は、都市計画道路を有している今治市の陸地部とし、島嶼部と陸地部との交通流動につきましては、平成17年度の道路交通センサスデータなどにより補完するものとしたします。

3．調査の全体計画についてでございますが、

平成19年度から21年度の3か年にかけて調査を行っていく予定でございます。まず、19年度におきましては、交通実態調査を実施する予定でございます。この実態調査につきましては、あとで詳しく説明をさせていただきますが、自動車OD調査などを行う予定でございます。また、20年度におきましては、実態調査結果をもとに、データの処理などを行いまして、マスターファイルを作成します。そして、現況の交通実態を整理するとともに、交通課題や都市圏の構造などを分析し、将来フレームや予測モデルを設定、構築していきます。最終年度の21年度におきましては、交通計画に係わる基本方針を設定し、将来交通需要予測を行います。ここで、平成42年レベルの将

来交通量を推計するわけですが、この結果をもとに、総合交通体系を策定していきます。また、個別の道路や交差点などの課題箇所についても、検討していきます。

これが、調査全体のフローでございます。

今年度の19年度につきましては、1回の検討委員会を行います。この会が本日の会でございます。また、20年度には3回の検討委員会を行う予定でございます。また、21年度にも3回の検討委員会を開く予定となっており、合計で7回の検討委員会を行う予定でございます。

次に、先に提示しました「問題点」について、もう少し詳しくご説明させていただきます。

まず、(1)都市計画道路の長期未着手問題についてでございます。

こちらが、現在の今治市の都市計画道路網図でございます。赤く着色している道路が都市計画決定をしている路線です。合計74路線、延長約120kmの道路が、現在今治市において計画決定されております。

この今治市の都市計画道路は、部長の挨拶にもございましたが、昭和21年に、戦災復興により33路線が新たに決定されました。その後、市町村合併による計画の拡充(昭和30年代)や、総合交通体系調査(昭和47~48年)による見直し、鉄道の高架化による見直し(昭和58年)、高速交通体系による見直し(平成3年)、今治新都市開発整備計画による見直し(平成12年)などを経まして、現在の形となっております。平成19年7月末現在におきまして、延長約120km(合計74路線)の都市計画道路が決定されており、整備済み延長は約73km、整備率は約60.8%となっております。

また、事業中の延長は約15km、未着手延長は約32kmとなっております。この未着手延長のうち、30年以上にわたる長期の未着手延長は約19kmあり、未着手延長の約59.3%を占めております。このように、未着手延長の半分以上が長期の未着手区間となっております。

こちらが、今治市中心部付近の都市計画道路網図でございます。この黒色で着色した区間が整備済みの区間です。また、緑色で着色した区間が現在事業を行っている区間でございます。それ以外のオレンジ色で着色した区間が未着手区間となっております。この未着手区間のうち、赤色で着色した区間が30年以上にわたる長期の未着手区間でございます。

戦災復興などの土地区画整理事業により、中心市街地においては概ね整備済みとなっておりますが、中心市街地の近郊部や郊外部における道路につきましては、主要な道路を優先して整備してきたことなどにより、事業着手されていない路線が数多く存在しております。

この長期未着手区間のうち、茶色で現した路線が昭和 21 年に都市計画決定された路線でございます。このように、「第 5 前線」や「泉川通線」などの路線が、昭和 21 年当初から事業着手されていない路線となっております。

この都市計画道路は、都市内外の人や車の円滑な交通処理を行うとともに、市街地の空間を形成するなど、良好な都市環境を確保する上で重要な都市施設として計画決定されております。これらのうち、これまでに整備された路線については、広域的なネットワークの形成や、地域のまちづくりの推進に寄与するなど、重要な役割を担っております。

しかし一方で、予算上の制約などから整備を先送りされ、結果的に現在も未着手のままとなっている路線も数多くあります。特に、決定から長く時間が経過した路線については、その間に社会経済情勢が大きく変化し、決定当初の必要性や位置付けに変化が生じている可能性があります。また、都市計画道路の予定区域内については、将来の整備を円滑に行うために、建築物を建てることに対して一定の制限を課しておりますが、このことによって、土地の利活用が十分にできていない土地所有者がいることも事実でございます。

このため、長期間未着手の区間を含む都市計画道路について、その必要性等を検証し、廃止を含めた見直しを行うための基礎資料とするために、当該調査を実施することとなりました。

次に、( 2 ) 市町村合併に伴う交通計画課題の検討についてでございます。

平成 17 年の市町村合併により、今治市の市域面積は約 5.6 倍に、また、人口は約 1.5 倍となっております。これに伴いまして、今治市の中心部と旧町村中心部の生活拠点間において交流の促進が図られ、もともと旧町村内で済んでいた交通の移動が、市域の拡大によりまして長くなっているのではないかと想定されます。

こちらは、平成 17 年度の道路交通センサスの結果から、国道・県道のみとなりますが、その混雑状況を表した図面でございます。

混雑度とは、交通容量を交通量で割った値で、その値が 1.0 を超えると、その道路が混雑しているということが分かります。

この図面から、国道 196 号大西・菊間方面の 2 車線区間は、混雑度が 1.5 以上と高くなっています。主要地方道今治波方港線は、中心市街地～長沢交差点までの間の混雑度が 1.5 以上と高くなっています。また、国道 317 号は、大丸前から片山交差点までの間の混雑度が 1.25 以上、片山交差点～玉川までの間が 1.0 以上と高くなっています。

こちらは、旧今治市に関連した市町村間の通勤流動図でございます

す。最も通勤移動が多いのは 新西条市から旧今治市への 2,299 人で、以下、旧波方町から旧今治市への 1,650 人、旧今治市から新西条市への 1,609 人、旧大西町から旧今治市への 1,302 人となっています。量的には、市域外である新西条市との流動が多くなっています。

また、合併町村の旧今治市への通勤依存率を見ると、旧玉川町の 45.1%が最も高く、以下旧朝倉村の 42.0%、旧波方町の 38.5%、旧大西町の 30.2%、旧菊間町の 15.8%の順となっております。

こちらは、旧今治市に関連した通学流動を表した表でございます。通勤流動に比べて量的には少ないですが、その分布パターンは通勤流動に類似しております。しかし、島嶼部から旧今治市への通学者が 398 人と、旧波方町からの 413 人に次いで多くなっております。

これは、旧今治市における通勤・通学者の交通手段を表したグラフでございます。自動車が 56%、自転車が 23%、オートバイが 9%、徒歩が 6%となっており、道路を基盤とする個人手段が 94%となっております。このことから、通勤・通学者は公共交通機関をほとんど利用していないことが分かります。

これらのことから、特に、通勤・通学時間帯においては、主要な交差点において、交通渋滞が発生しているのではないかと考えられます。

例えば、主要地方道今治波方港線と産業道路との交差点である「喜田村交差点」、国道 196 号と国道 317 号との交差点である「片山交差点」、宮脇片山線と今治駅北浜町線との交差点である「宮脇交差点」、および「ロータリーの周辺部」などで、写真のような交通渋滞が現れております。

次に、問題点(3)の都市構造の変化への対応についてでございます。

これは、旧今治市の校区別の図面でございます。国勢調査データによる昭和 60 年から平成 17 年にかけての人口の伸び率により、その校区を色分けしております。この図面から、今治・日吉・美須賀校区などの市街地中心部では人口の減少が大きく、反対に、日高・城東・富田校区などの郊外部では、人口が増加してきております。このように、今治市においては人口の郊外化が進んでいると言えます。

こちらは、今治市の人口の推移を表したグラフでございます。今治市の人口は、昭和 55 年の約 198,000 人をピークに減少傾向が続いており、平成 17 年には約 174,000 人、また、平成 42 年には約 128,000 人に減少する見込みとなっております。

また、平成 42 年頃には、約 5 人に 2 人が 65 歳以上という超高齢社会が到来する見込みとなっております。

こちらは、大型小売店の立地状況を表した図面でございます。青丸が 1990 年以前に開設された大型小売店でございます。概ね中心市街



地に立地していることが分かります。一方、赤丸が 1990 年以降に開設された大型小売店でございます。大型小売店の立地が郊外部に広がっていることが分かります。

こちらは、今治市域内の DID 地区の面積の推移を表したグラフでございます。これによれば、今治市の市街地は、平成 2 年頃まで拡大を続けてきましたが、近年では、人口の減少などに伴い、拡大傾向に歯止めがかかってきているということが分かります。

このように、今治市の都市構造においても、かつてない変化が起きてきており、これに対応した道路計画の見直しが必要になってくるものと思われまます。

また、問題点(4)の中心市街地活性化への対応についてでございます。現在、今治市においては、今治港に海の玄関口としての賑わいと交流の場を創出するために、「みなと再生委員会」を設置し、今治港周辺の整備について協議を進めております。今年度中に再生委員会としての構想が取りまとまる予定でございますが、この構想を受けた道路計画を本調査により検討することといたします。

これらの問題点を検討するためには、交通実態調査を行う必要はあるのですが、ここでは、道路交通センサスなど既存のデータで分かる、今治市の交通の現況について、補足させていただきます。

こちらは、旧今治市における道路交通センサスの B ゾーン区域図でございます。市街地中心部が 1 区、近郊部が 2 区、郊外部が 3 区と 4 区になっております。

こちらのグラフが、旧今治市内の各ゾーン間における自動車流動の伸び率を表したものでございます。

これによれば、人口や商業施設の郊外化に伴い、中心部関連の交通よりも郊外部関連の交通が伸びていることが分かります。特に、郊外北部(3区)と郊外南部(4区)間の交通流動が、昭和 60 年と平成 11 年を比較した場合、約 1.7 倍に伸びていることが分かります。

次に、主要地点・主要断面における交通量の推移についてでございます。平成 17 年度の道路交通センサスデータによれば、日交通量が 3 万台以上の路線は国道 196 号今治バイパス、また、2 万台以上の路線は国道 196 号大西方面、長沢方面、および主要地方道今治波方線となっております。

ここで、今治市における断面交通量の推移を見るために、こちらの南北方向 3 路線の合計交通量と、東西方向の 1 路線の交通量について、比較をいたしました。

こちらのグラフは、今治市における断面交通量の推移を、南北方向と東西方向に分けて表したものでございます。南北方向については、

	<p>国道 196 号今治バイパス、県道桜井山路線および県道今治波方港線の 3 路線の交通量を合計したものでございます。また、東西方向については、国道 317 号のみのデータを使用しております。</p> <p>この断面交通量の推移を見ると、南北方向の交通量は、年々増加していることが分かります。一方、東西方向の交通量は、横ばい状況となっております。これは、国道 317 号の南北に、道路交通センサスに反映されない今治市道の 4 車線道路：宮脇片山線と鳥生大浜八町線が整備されたためだと思われます。</p> <p>最後に、自動車保有台数についてでございます。</p> <p>今治市の自動車保有台数は、グラフにもありますように経年的に増加傾向にあります。また、その伸び率は、世帯数や人口の伸び率と比較すると、世帯数の伸び率が 1.09 倍であるのに対し、自動車保有台数の伸び率が 1.56 倍と非常に高くなっております。また、一人あたりおよび一世帯あたりの自動車保有台数についても、グラフのとおり増加傾向が続いております。</p> <p>このように、現在の今治市は、自動車への依存度が高いと言えます。</p> <p>以上のように、道路交通センサスなどの既存データを用いて、今治市の交通の現況について見てきましたが、今治市陸地部における交通を検討する上では、市道も含めた詳細なデータが必要となります。そのため、交通実態調査を行うとともに、平成 42 年における将来交通量を推計することで、都市計画道路の見直しを含めた今後の道路整備や交通計画のあり方などを検討していきます。また、検討にあたっては、今後の社会経済情勢の変化を捉えながら、既に整備された道路などの既存施設を有効に活用できるような道路計画を行っていく予定です。</p> <p>以上でございます。</p>
委員長	<p>ありがとうございました。</p> <p>以上で、事務局の説明は終わりました。何かご質問、ご意見ございませんでしょうか。</p>

【質疑応答】

A 委員	<p>みなと再生委員会について、中心市街地の活性化ということでしたが、これはどういったことを今検討しているのか、少し教えていただければと思います。今後、これから(みなと再生委員会の)構想を受けて道路計画を本調査により検討するというようになっておりますの</p>
------	--

	<p>で、概要で結構ですので、少し教えていただければと思います。</p>
事務局	<p>瀬戸内しまなみ海道の開通によりまして、今治港から島嶼部に渡ります航路の運航が変わりまして、利用客がかなり減少いたしました。こういった背景から、以前から港を再生しようということでしたので、昨年度に企画振興部が構想を立てまして、今年の2月から市民を交えた「みなと再生委員会」を設置しており、現在まで5回の会を行っております。そして、今年度中に構想をとりまとめる予定ですが、その中で必要な施設とプラスアルファの意味合いを持たせるような施設を作ろうということで今、構想作りをしているところでございます。その内容が出た段階で、交通量、どのような交通が起こるのかというのが出てまいりますので、それを基に港周辺の道路網の計画に反映させていきたいと考えております。今、資料がございませんので、エリア等の内容がわかりにくいと思いますが、ご理解のほどよろしくお願いいたします。</p>
B委員	<p>2ページ目の調査の概要ですが、背景及び目的についてというところで、社会情勢が変わって、このような問題があって調査しているわけですが、目的が最終的には総合交通体系の策定となっておりますが、その策定のために必要な情報を得るので調査をするということになるのではないかと思います。総合交通体系という、今回検討するにあたっての目的において、それをするために必要な調査を行うというふうに思いますが、今回のこの調査の目的から何が得られるのかを教えてくださいたいと思います。</p>
事務局	<p>目的については、今年度、実態調査をさせていただく予定ですが、この実態調査によりまして、現在の交通量が出てくるかと思っております。これによって、今後、平成42年の交通量を推計していくわけですが、本年度実態調査をすることによって、今背景に挙げているような現況や問題点が出てくるのではないかと考えております。それを持って、今後の調査に反映させていきたいと考えております。まず、実態調査を本年度させていただいた後に、課題や目的を設定したいと考えておりますので、ご理解のほどよろしくお願いいたします。</p>
委員長	<p>おおもとに返ると、何のためにこの調査をするのか、実態調査というのも、目的があって調査が出てくるのが筋な話であります。総合交通体系調査という言葉が一般的に総合交通体系調査ということであれば、幅広く交通関連の問題を取り上げるということであり、総合都市交通体系調査というのが特別な業界用語であれば、道路交通センサ</p>

	<p>スの補完調査を言うということになると、非常に限定された言葉になってしまいます。やはり、第1回目なので幅広くご意見を頂戴して、その中で実際、この調査の中で対応できるものとできないものが出てくると思いますが、第1回目は、委員の皆様からいろいろな課題や要望を一応はお聞きしたほうがいいのかと思います。できるものはできる、扱えるものは扱える、扱えないものは扱えないということは提示させていただくということで、お伺いはしておいたほうが良いかと思います。それでは、先ほどB委員から質問がありましたが、現在B委員がお考えになっている現在の課題、総合交通体系ということに関する課題、今後このようなことが問題になるのではないかと感じになっていることがございましたらお話しただけたらと思います。</p>
B委員	<p>総合交通体系ということになりますと、自動車だけではなく公共交通、歩行者、自転車といったものなど、安心・安全に配慮したものであり、最近、景観の面、地震とか防災関係などの防災面についても考える必要があり、非常に幅広いものだと思います。(それを全部含めた検討ということでしょうか。)</p>
C委員	<p>先ほど、資料の中でこのような場所が渋滞しているといった渋滞ポイントの説明があったかと思います。混雑しているとは思いますが、それによってどれくらいのロスが発生しているのか等、そういうこともお調べになられているかと思いますが、優先順位的にこのポイントは特にひどいとか、このポイントは別にそうでもないとか、そういうことは把握されているのかというのが1点と、あと、大規模店舗が郊外に建っていきますという資料があったかと思いますが、今後、総合的な交通体系で考えるというのであれば、店舗が建つことによってどうなったのかということをお調べしておかないと、今後何がどうなっていくときにどうなるのかがわからなくなるのではないかと思いますので、その点は、後で調査票とかいろいろご説明いただくかと思いますが、そのようなところはどのようにお考えになっているのか聞かせていただけないでしょうか。</p>
事務局	<p>交差点の混雑しているところの状況ですが、実際にどの交差点が一番渋滞しているのか、どのくらいロスが発生しているのかといったような状況についてはまだ把握しておりません。今後、実態調査等をする中で把握したいと考えております。また、店舗の立地状況によって交通がどのように変わるのかという点ですが、これについても、例えば今治市のバイパスが開通したことによって、バイパスの通りに交通も増えますが、そのところに店舗が立地していくというような循環があり、まさに今あるような状況ですが、今後も外側に環状道路やバイ</p>

	<p>パス等の開通があれば、そのようなこと(循環)が起こってくるのではないかと思います。これもシミュレーションのような形で、例えば、そのような場所に何㎡の店舗が立地したときに交通がどのように変わるのかということも、実際は、平成 42 年レベルを検討する中で行っていきたいのですが、今回はそこまでの調査は検討項目にありません。非常に、解析等についても難しくなってきますし、予算上の話もありますので、ご理解いただきたいと思います。</p>
D 委員	<p>議案第 2 号に関連する質問になるのかもしれませんが、今後の今治新都市のイオンのオープンが平成 22 年の 3 月から 8 月下旬とされています。それに合わせて、みなと再生のほうも同時期にオープンすると聞いております。この道路の見直しの調査ですが、今年調査をされて、平成 22 年 2 月に結論を持って終了するというタイムスケジュールになっていると思いますが、時期的にそのタイミングで良いのかと疑問に思ったのですが。もう少し早く結論を出して、道路体系の変更に備える、もしくは、もう少し遅くして新しい店舗や施設ができてから道路網を再検討するというのもあって良いのではないかと思います。いかがでしょうか。</p>
事務局	<p>新都市に立地するイオンについては、平成 42 年レベルの交通量の中で、既に店舗の規模が決まっておりますので、これについては検討をさせていただき、また、それによって、イオンが立地した状態で交通がどのように流れていくのかは、検討していく予定でございます。そのため、時期的にも、現時点から検討していくのが良いのではないかと考えております。</p>
A 委員	<p>先ほど、今後どういう目的か、どのような方向性にあるのかという話になりましたが、やはり、しまなみ海道は自転車が通れる道でございますので、他所から来た方もしまなみを自転車で回遊される方、行き来される方がいるかと思いますので、そこから今治の中を自転車、歩きで回れるような、もし今後そのような姿を検討されるのであれば、今あるものを活用するという視点で、ハードだけではなくソフトの面でも盛り込んではどうかと思います。</p>
事務局	<p>自転車道につきましても、確かにしまなみ海道には自転車道があり、他の都市にはない非常に貴重な資源でありますので、そのようなことが盛り込めるようであれば盛り込んで、今後検討していきたいと考えております。</p>

委員長	ご意見が出ないようですので、最初に、こちらから失礼ではございますがご指名させていただきたいと思います。交通の面でいろいろ携わっておられます、E 委員さんに現在の状況での問題点などありましたらお願いします。
E 委員	今の交通体系で道路が混んでいる状態、先にそのようなところから攻めていって、次に今話に出ましたイオンなどの郊外のところをしていく。まず、急ぐ面、交通が停滞しているところ、特に、市内の4つ5つぐらいのところ非常に停滞している、そのような場所で交通事故が多発しているのではないかと思います。市役所前にしても非常に事故が多発している、そのような箇所を攻めていって、それから郊外の交通規制等を整理して、それに合うような交通計画にさせていただけたらと思います。
F 委員	この資料を見させていただきますと、やはり私どもは交通事業者でございますが、実際は交差点のところ、これも全部引っかかります。今の状態であれば、途中まではいいのですが、そこでもかなりの渋滞はあります。ですが、今の感覚でいきますと、道路の整備をしましても、通勤通学時間帯はほとんど変わらないですね。この線的な国道などの大きな道路については、やはり交通の緩和はあまりないのではないのでしょうか。今、おっしゃられたようにイオンの22年度に向かってということになりますが、(総合)交通体系は二の次になるのではないかという感覚です。
G 委員	市内について十分知っているわけではありませんが、生活者としての考え方という面から言いますと、やはり南北に走る車が街中の混雑を作っているということも考えられるわけですし、また東西に走る車も然りだと思います。そうすると、必要な部分と必要ではない交通とを分けて、どちらかというとな必要な人が街中に入っていく。道路を作るということを考えれば、やはり街中を通らなくて早く通過するという方法を絶えず考えるような道路を作っていくのが、私は良いと思います。
H 委員	毎日車で走っている関係上、各交差点を常に通ります。午前中朝倉方面から中心部に向かっているこの線が非常に混みます。夕方は、片山交差点に向かって出る道路が非常に並びます。駅の南交差点は、ガード下から駅に向かって右折はほとんどできません。南のほうから北に向かってくる線が連続していて切れないうために、この交差点から駅のほうに右折するのは非常に難しいです。ですから、手前のガソリン

	<p>スタンドのところから右折する車が多いように感じられます。それぞれの道路の混む時間帯が決まっているようですので、午前中、午後の2度に渡って調査することで、車の流れが良くわかるのではないかと思います。</p>
I 委員	<p>私も道路はいろいろ利用していて、特に混んでいるからどうというのは一応調査するかと思いますが、私の場合は、スムーズに流れるから事故がないとか、混んでいるから事故があるという感覚があまりないのですが、安全に配慮したみちづくりを考慮していただければと思います。</p>
J 委員	<p>私は、あまり土地勘がないものですから、お教えいただきたいこととして、例えば高齢化が進むという話があると思いますが、それらを前提条件としますとなかなか新しいことはありえないという話になってしまうと思いますので、それを含めた上で今治市としてどのような交通計画の上位にあるようなビジョン、交通以外のプランとして、例えば、しまなみをアピールしてできるだけ人を呼び込むようにしたいのか、どのようなところがビジョンとなってこの委員会ではどれだけのことを検討するのか。先ほど店舗の立地という話も出ましたが、どの範囲までを条件として扱うのか、今後いろいろお話を伺う上で伺いたいと思いましたがいかがでしょうか。</p>
事務局	<p>質問の内容が大きすぎて、資料を持っていない関係でお答えしにくいのですが、市町村の長期計画として、長期総合計画がありまして、その中で海事を含めた、今治市は非常に海事産業が集積しておりますので、海事都市を推進していこうということで、しまなみ海道を中心としていこうというのが1つございます。そしてもう1つは、以前から先ほど説明にも出てまいりましたような長期間放置されておりました都市計画道路の見直しをしなければならぬことも、この長期総合計画の中で書いております関係で、このようなこともしていかなければならないということでこの調査を始めた訳でございます。それぞれの分野の関連付けの中で、これを説明するのは今の資料の中では非常に難しいので、ご理解いただきたいと思います。長期総合計画を立てまして、その中で都市計画マスタープランを作っておりまして、それに関連して、緑の基本計画については来週委員会を行う予定ですが、いろいろと行っております。また、景観計画も行っておりまして、長期総合計画ができて、それぞれの関連計画を現在、全て作っている段階ですので、はっきりとした関連、こういった将来の具体的なまちづくりを説明するのは非常に難しい状況です。特に、現在は様々な計画を見直している段階ですので。ただ、総合交通体系につきまし</p>

	<p>ては、合併間近の住民の方から、長期間放置されている都市計画道路の見直しをしてほしいという要望がありましたので、まずは先行して進めたのですが、それに関連しまして合併に伴います交通網の問題ですとか、新都市の問題ですとか、交通の面で考えようということでございます。</p>
J 委員	<p>例えば、人口が減ってきますので、20 年後を予測しますと、人口が減るにしてもそれを極力抑えるような政策などを行っているというようなこともあって、そういうシナリオをいくつか想定した上で、議論を進めていくという方向でよろしいでしょうか。</p>
事務局	<p>人口が減っていく、これは誰もが認めることなのですが、人口形態が変わってまいります、今治市全体の土地利用、それぞれの土地利用が変わってきまして、人口の貼り付けが従前とは変わってまいりますので、当然交通の負荷がかかる道路は変更がございますので、新しい道路が必要だということが出てくる可能性もあるかと思えます。また、今、各担当課で計画しておりますような事業はできるだけ組み込んでいきたいと思えます。この総合交通体系につきましては、10 年、20 年の間にまた見直しをしていきますので、今回策定して、また今治市の政策ができて進みだした段階で、また見直す必要があるかと思えます。このように見直すことによって、現状に近づけていくことになるかと思えます。</p>
K 委員	<p>道というのは、先ほど J 委員がおっしゃられたように都市計画と平行して計画していかないと、42 年までのデータとか、その辺りのデータを入れるのには、やはり都市計画と平行した道路計画が必要であると思えます。そのため、委員の方々に対して情報提供しておかないといけないと思えます。新都市は 25 年位前に計画ができて、資料を見たらほとんど整理されています。昭和 21 年の計画で 30 年以上未着手というのがたくさん残っている中で、この新都市計画が行われるために道路整備が行われた。街はそのように関わってくると思うので、どういうまちづくりをめざしているのかという資料だけは用意していただいたほうが良いかと思えます。</p> <p>あと、気になったのが、新都市のオレンジ色（未着手の都市計画道路）と緑色（事業中の都市計画道路）の部分に着手していくスピードが少し速いように思います。おそらく、今治市は松山に向かっている地域の方が重要な地域であるのではないかと思われるので、その辺りと先ほどの「みなと再生」とをくっつけた議論の資料を用意していただきたいと思えます。</p>



事務局	<p>都市計画の長期的な計画につきまして、現在、作業をしておりますので、できれば今年度中に決定したいと思っておりますので、次回の資料に載せたいと思っております。あと、「新都市」と「みなと」の件ですが、交通網につきましては別々の問題だと思っております。そして、「みなと再生」につきましては、今どれぐらいの交通量があるかという交通体系の負荷の部分につきまして出しかねますので、できましたら本年度中に構想がまとまる予定ですので、次回、5月に予定しております委員会の時にはそのような資料につきましても説明したいと思っております。</p>
L 委員	<p>確認ですが、新都市計画に対して私ども、いろいろ問題があって、これから交通だけではなく防犯対策も考えなければなりません、新都市計画は今回の調査と関係ないものなのですか。</p>
事務局	<p>関係ないことはありませんが、新都市の宅地利用による交通の問題につきましては新都市整備の中で議論していきますが、新都市における生活上の問題につきましては議論しない。今回は、道路自体、交通量の関係だけの問題についてです。</p>
委員長	<p>冒頭から、お話にありますように都市計画道路の長期未着手の路線をどうするかというのが非常に大きな課題ではあります。そのことについて今までの話を聞いていますと、事務局側はしなければならないことがいっぱいであるという様子は見受けられますが、それだけではない。都市交通体系調査ということになりますと、それだけではないので、もう少し、この都市計画街路の長期未着手の問題と、一般的な今治市の総合的な交通体系を考える点での課題というのは、整理を今後していただきたいと思っております。できれば、分けて考えるような形を取っていただければいいのではないかと思います。もう1つは、ここ10年か15年ぐらいで交通計画の考え方が非常に大きく変わってきていまして、その背景は人口減少だと思っております。今までの昔の交通計画は、道路が足りない、街がどんどん大きくなるのに道路が足りないので道路を作らしようという議論だったのですが、これから人口は減っていく、車の保有率もそんなに増えないとなると、本当に平成42年にどうしてもこの道路を作らないとこの道路はパンクしてしまうような事態はあるのか、ということになるとほとんどそういうことは考えられないだろう。そうではなくて、交通計画というのはもっと別な問題が出てくる。さきほど皆さんからご意見があったように、安全・安心のみちづくりであるとか、あるいはスムーズに走行できるようなみちづくりであるとか、あるいは自転車も快適に走れるようなみちづくりであるとか、というようなところに焦点が移ってきている。単に需給バランスだけをチェックして道路を作る、という議論ではな</p>

くなってきている。これは世界的にもそういう話になってきていて、アメリカは別ですが、アメリカは人口が増えていますから別ですが、ヨーロッパの考え方、あるいは日本もそうなっていると思いますが、交通計画の持って行き方、そこからどのような道路計画があるべきかという議論に入って行くわけです。おそらく、需給のチェックだけだとすることになりますと、何もしなくて良いという答えになるかもしれませんが、安全・安心を目指すためにはもっと道路の整備が必要であるとか、あるいは本当に行きたい所、市街地を通らなくても行ける道路、やはり走行速度がスムーズな、ある程度一定の走行速度が確保できるような道路網が必要であるとか、自転車の問題でいえば、道路空間の見直しの議論であるとかが、現在社会の中で議論されているところであります。冒頭から、部長さんからの話もありましたし、課長さんの話にもありましたが、都市計画道路の見直しは重要だということでありますが、それはそれとして、全体としては、交通計画というのは何を目的として交通計画を立てているのか、そのためにはどのようなことを検討しなければならないのか、という形で考えていただければと思います。

議案第 2 号：庁内検討部会および検討委員会について

<p>委員長</p>	<p>それでは、議案第 2 号の「庁内検討部会および検討委員会について」事務局から説明をお願いします。</p>
<p>事務局</p>	<p>続きまして、議案第 2 号『庁内検討部会および検討委員会』についてご説明させていただきます。</p> <p>まず、1. 設置の趣旨についてでございますが、「今治市総合都市交通体系調査 検討委員会」は、今日の社会経済情勢の変化や 12 市町村による広域合併を行った今治市における都市交通の抱える課題に対応し、既存ストックの活用等を図ることにより、最大の効果が得られる総合的な交通計画の策定を目指し、設置いたしました。この委員会において、今治市陸地部における交通体系の方向性および課題等を検討し、総合的な交通計画の案を策定していきます。</p> <p>また、検討委員会の下部組織として「庁内検討部会」を設けております。検討委員会においてご審議いただく前に、まず庁内検討部会において意見を聴くことにしております。今回の庁内検討部会は、7 月 31 日に開催し、当委員会と同様の議案について、ご報告させていただきました。</p> <p>次に、2. 委員会の開催スケジュール(案)についてでございますが、今年度におきましては、本日 8 月 29 日が「第 1 回目の今治市総合都市交通体系調査 検討委員会」となっております。今年度行う交通実態調査のとりまとめが年度内一杯かかるため、今年度につきましては、委員会等の開催はこの 1 回だけを予定しております。また、2 年目の 20 年度には、委員会を 3 回開催する予定でございます。まず、5 月頃に第 2 回目を、次に 8 月頃に第 3 回目を、その後 11 月頃に第 4 回目の委員会を開催する予定です。第 2 回目には、「実態調査によって得られたデータの拡大処理やマスターファイルの作成などについて」ご審議していただく予定です。また、第 3 回目には、「現況交通課題の分析や予測モデルの構築などについて」、第 4 回目には、「都市圏の構造分析や将来フレームの設定などについて」ご審議いただく予定です。また、3 年目の 21 年度にも 3 回の委員会を予定しております。第 5 回目は 21 年 7 月頃に「交通計画に係わる基本方針の設定や将来交通需要予測について」、また、第 6 回目は 10 月頃に「交通計画(案)の設定や配分シミュレーションについて」、そして、最終の第 7 回目は 22 年 2 月頃に「交通計画(案)の評価や個別課題の検討、および今治市総合都市交通体系の策定について」ご審議していただきたいと考えております。</p> <p>こちらが、調査全体のフローでございます。またこちらが、19 年</p>

	<p>度、本年度の調査フローでございます。本日の委員会である第1回目の検討委員会を開催した後に、交通実態調査を実施し、その後、データのチェック等を行う予定にしております。また、こちらが20年度の調査フローでございます。マスターファイルを作成する前に第2回目の検討委員会を、予測モデルの構築時に第3回目の検討委員会を、将来フレームの設定時に第4回目の検討委員会を開催する予定にしております。また、こちらが最終年度である21年度の調査フローでございます。交通計画に係る基本方針の設定や将来交通需要予測を受けて、第5回目の検討委員会を開催する予定でございます。また、平成42年における将来交通量予測を行った後に第6回目の検討委員会を、交通計画案の評価等を行った後に第7回目の検討委員会を開催する予定としております。このように、合計7回の検討委員会を開催する予定でございます。</p> <p>こちらが、今治市総合都市交通体系調査 検討委員会設置に関する要綱でございます。先にご説明いたしました設置の趣旨等については、この要綱に記載されております。</p> <p>また、こちらが、庁内検討部会の部会員名簿でございます。都市整備部長を部会長とする合計7名の部会員で構成されております。</p> <p>最後に、こちらが、検討委員会の委員名簿でございます。学識経験を有する者：3名、関係団体等からの推薦者：6名、関係行政機関の職員：4名、公募による市民：1名、市の職員：3名の合計17名の委員により発足させていただきました。</p> <p>以上でございます。</p>
委員長	<p>ありがとうございました。以上で、事務局の説明は終わりました。何かご質問、ご意見ございませんでしょうか。</p>

【質疑応答】

J委員	<p>最近ですと、戦略、交通戦略ですとか、総合交通計画を策定する前にパブリックコメントとか、住民の方の意見を聞くなど、そのようなことがかなり一般的になってきていると思いますが、スケジュールを増やして、パブリックコメントですとか、そのような話がありますか。</p>
事務局	<p>スケジュールの中には入れておりませんが、パブリックコメント等につきましては必要でありますので、将来の交通体系を策定する中でパブリックコメントを実施し、市民意見を反映していきたいと考えております。</p>

### 3. 議案第3号 交通実態調査の進め方について

委員長	<p>それでは、議案第3号の「交通実態調査の進め方について」事務局から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>続きまして、議案第3号『交通実態調査の進め方』についてご説明させていただきます。</p> <p>今年度行う交通実態調査は、先の議案でご説明いたしました問題点を検討する上で、非常に重要な調査でございます。調査内容としましては、今治市陸地部の自動車交通の実態を把握するため、自動車OD調査などを行います。自動車での移動について、その目的と起終点を捉えることにより、自動車の利用実態を把握し、今治都市圏の総合交通体系を検討する基礎資料といたします。この実態調査を、平成19年10月25日(木)に行う予定でございます。また、11月1日(木)を予備日に設定しております。</p> <p>今回の実態調査の対象区域は、今治市の陸地部とし、島嶼部から陸地部への交通流動については、平成17年度の道路交通センサスデータを利用して補完することとします。また、フェリーに関する移動については、今治港および波止浜港において、ターミナル調査を実施することで今治市陸地部と島嶼部との交通流動を捉えることといたします。</p> <p>こちらが、調査対象区域のゾーニング図でございます。今治市陸地部を158ゾーンに分けて調査を行う予定でございます。</p> <p>次に、「調査世帯の抽出」についてでございますが、本調査は、自動車での移動を調査する自動車OD調査(自動車起終点調査)であることから、自動車及び軽自動車の登録ファイルから、車種別・業態別(自家用、営業用)・保有形態別(個人使用、法人使用)に対象車輦を無作為に抽出し、その車輦の使用者に対して、調査員が訪問して調査いたします。今回の調査では、訪問した世帯の保有するすべての車輦に対して、調査を行う予定です。</p> <p>次に、「抽出率、調査世帯数の設定」についてでございますが、本調査での自動車の抽出率は、調査の精度保障がなされる8.2%と設定しております。そして、今治市陸地部における自動車保有台数が約10万台あることから、今回の調査では、抽出必要台数を8,250台と設定いたしました。このうち、平成17年度道路交通センサスにより、既に調査された有効調査台数：2,340台分を控除し、また、サンプルの不良率、今治市陸地部における一世帯当たりの自動車保有台数：1.69台/世帯を考慮した結果、調査必要世帯数を、約3,500世帯と決定いたしました。本調査では、この約3,500世帯からの回答を得</p>

るために、家庭訪問調査において実態調査を行う予定です。

次に、実態調査の内容についてでございますが、実態調査の項目は、大きく次の3つに分類することができます。まず、1つ目が家庭訪問調査、2つ目がこの家庭訪問調査を検証するための交通量観測調査、そして、3つ目が島嶼部関連調査でございます。1つ目の家庭訪問調査の内容についてでございますが、自動車OD調査とアンケート方式による世帯調査を行います。そのため、家庭訪問調査は、「自動車調査票」と「世帯票」の2種類の調査票で構成されております。自動車による移動に関する調査のための「自動車調査票」とそれ以外の調査項目についての調査を行うための「世帯票」の2種類でございます。

ここで、この「自動車調査票」と「世帯票」の中身について少し説明させていただきます。こちらが、「自動車調査票」の記入例でございます。今回、今治市において実施する実態調査の「自動車調査票」は、ほぼ5年に一度、全国で一斉に実施される道路交通センサス自動車起終点調査の調査票を基本として作成したものです。自動車による移動について、出発地・目的地・出発時刻・到着時刻・乗車人数や移動目的などを、所有する自動車ごとに記入してもらうようになっております。こちらの表は、今治市の調査票と道路交通センサスの調査票とを比較した表でございます。本調査で使用する「自動車調査票」と道路交通センサスの調査票では、ETC、走行距離メータ、ナンバープレートなどプライバシーに関するものや、高速道路利用、フェリー利用などの項目について違いがあります。今治市の調査票には、これらの項目を削除しております。これは、できる限り必要な項目のみに絞ることにより、調査対象世帯の方々の負担を小さくし、回収率や調査精度の向上を図ろうとしているためです。

次に、「世帯票」についてでございますが、こちらが、「世帯票」の記入例でございます。これは自動車調査票を補完する目的で作成しております。この「世帯票」の始めに、世帯主に記入をお願いしている文面がありますが、世帯主に記述者を限定しますと、記入者の性別や年齢などが偏る恐れがあるために、アンケート調査として相応しくないとの観点から、この文面については削除させていただきます。

この「世帯票」の主な内容としましては、自動車の保有状況、利用頻度、市内中心部での駐車場の利用状況、これは、今後行おうとしている「駐車場整備計画調査」に反映できればと考えております。また、今治市外への買物に関する調査、そして、交通が混雑していると感じられる箇所に関する調査を行うこととしております。こちらの図が、「資料2」の「実態調査票(案)」にも載せてございます

が、交通混雑箇所を記入していただく記入例でございます。こういった図面に、渋滞箇所を直接、印していただくことにしております。このような調査を行うことで市民の方々が感じられている渋滞箇所が分かれば、21年度におきまして、ピーク時間帯の交通量観測調査を行う予定としております。

次に、家庭訪問調査の実施体制についてでございますが、こちらが、調査実施体制のフローでございます。家庭訪問調査は、広域な調査圏内に大量の調査員（約100～120人）を派遣しなければならないため、調査活動を効率的に行う組織が必要となります。また、こうした調査員の活動を効率的に行うため、調査実施本部を朝倉支所の2階に設け、ここを拠点として実態調査を行う予定でございます。

また、家庭訪問調査を行うにあたってのPR（広報）活動についてでございますが、『広報いまばり』や『FMラジオ』による放送、そして今治市のホームページなどにより、広報活動を行いたいと考えております。また、調査対象者には、あらかじめ「お願いはがき」を郵送することといたします。こちらが、そのお願いはがきの文案でございます。調査対象者に対して、9月の下旬頃に到着するよう、発送する予定でございます。また、こちらが、調査員の身分証明書（案）でございます。写真付きの身分証明書を発行する予定としております。

次に、家庭訪問調査を検証するための交通量観測調査についてでございますが、一つは「スクリーンライン調査」を実施いたします。スクリーンライン調査は、河川などの閉鎖された断面を通過する交通量を観測する調査です。今回の調査では、今治市を蒼社川で分割し、この分割したラインを横切る11箇所の路線において交通量を観測いたします。調査箇所の10番と11番の箇所については、蒼社川に架かる橋梁上での観測が困難なため、断面交通が計測しやすい地点において、観測を行うこととしております。

また、もう一つは、「コードンライン調査」を実施いたします。コードンライン調査は、自動車で調査圏域外から圏域内に流入してくる移動を把握するため、圏域境界で実施する交通量観測調査です。今回の調査では、今治市へ流入してくる自動車の流動を把握するため、市域界の9箇所の路線において、交通量を観測いたします。

次に、島嶼部関連調査についてでございますが、今治市においては、ターミナル調査を実施いたします。ターミナル調査は、調査圏域内に流入するフェリーに関して、今治市の陸地側である今治港および波止浜港において自動車台数をカウントする調査です。また、

	<p>カウント調査のほかに、自動車OD調査に関するアンケートをドライバーに配布し、後日郵送にて回収する調査も行います。</p> <p>最後に、データチェックについてでございますが、調査票の精度をできるだけ向上させるために、合計5回のデータチェックを行う予定です。</p> <p>このデータチェックを経て、総合都市交通体系を検討する基礎資料のオリジナルテープを作成いたします。</p> <p>以上が、交通実態調査の概要でございますが、この実態調査票の案を「資料2」としてお付けしておりますので、あとでご覧いただけたらと思います。</p> <p>以上でございます。</p>
委員長	<p>それでは、ただいまの交通実態調査の進め方について、何かご質問、ご意見ございませんでしょうか。</p> <p>何かございませんでしょうか。</p> <p>特になければ、後でお気づきのところがあれば、事務局の方に、またお知らせを願えればと思います。それではこれで、本日の予定いたしました議事はすべて終わりました。</p> <p>それでは、事務局の方から何か連絡事項がありましたらお願いいたします。</p>
事務局	<p>次回の開催ですが、来年の5月頃を予定しています。日程が決まりましたらご連絡させていただきますので、よろしく願いいたします。</p> <p>本日はどうもありがとうございました。</p>