

### 3. 将来交通量

#### 3.1 平成 42 年整備路線道路網の将来交通量

##### (1) 検討内容

見直しの結果、存続候補路線となった路線の中には、必要性はあるものの将来交通量推計を行った平成 42 年までに整備が困難な路線が含まれる。ここでは、平成 42 年までに整備が想定される路線を考慮した将来道路網に基づき、将来交通量の推計を行った。

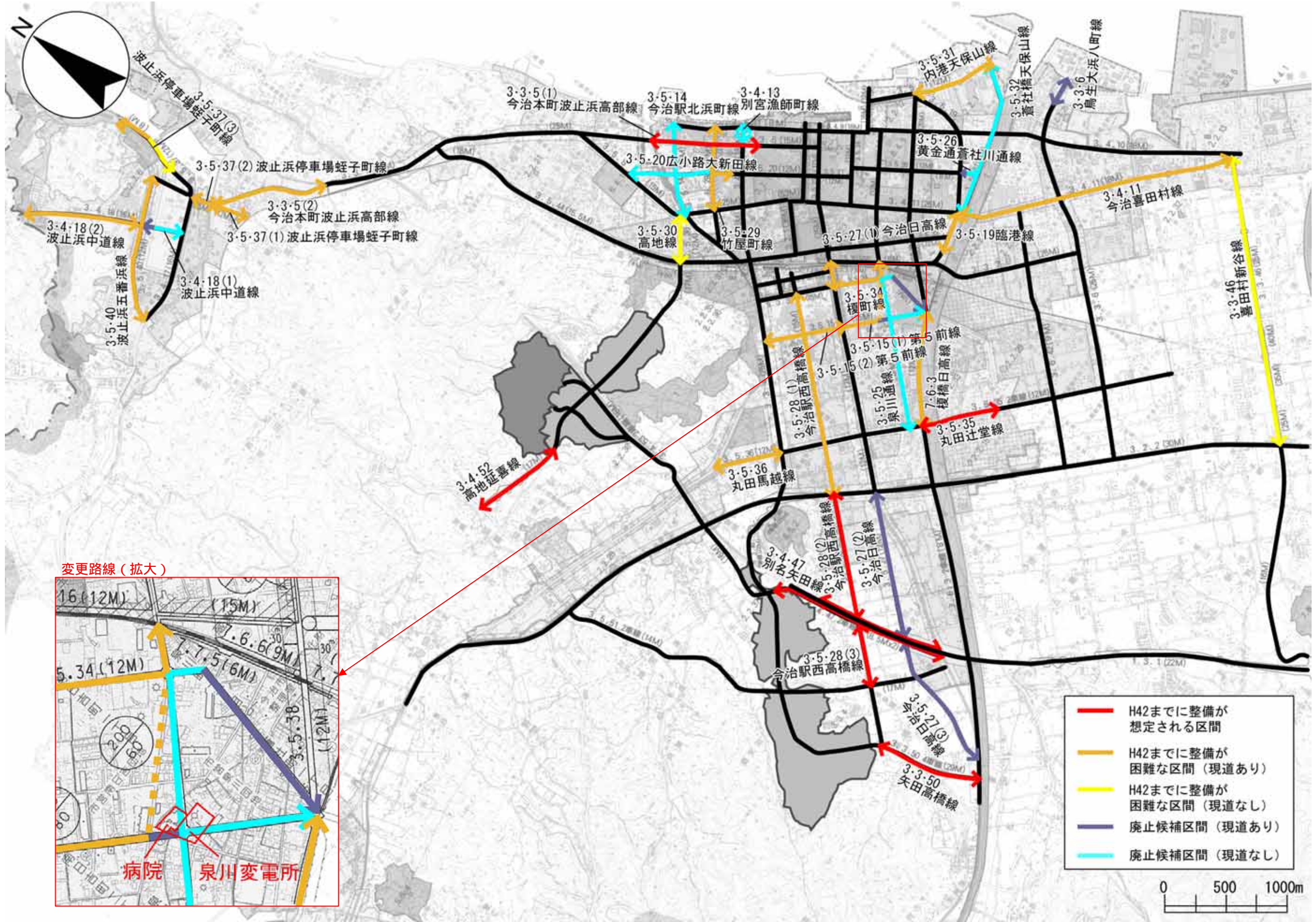
存続候補路線のうち、平成 42 年までに整備が想定される路線を下表及び次頁に示す。

表 3.1.1 平成 42 年までに整備が想定される路線

	街路番号				街路名称
	区分	規模	番号		
1	3	3	5	(1)	今治本町波止浜高部線
2	3	3	5	(2)	今治本町波止浜高部線
3	3	3	6		鳥生大浜八町線
4	3	3	46		喜田村新谷線
5	3	3	50		矢田高橋線
6	3	4	11		今治喜田村線
7	3	4	13		別宮漁師町線
8	3	4	18	(1)	波止浜中道線
9	3	4	18	(2)	波止浜中道線
10	3	4	47		別名矢田線
11	3	4	52		高地延喜線
12	3	5	14		今治駅北浜町線
13	3	5	15	(1)	第 5 前線
14	3	5	15	(2)	第 5 前線
15	3	5	19		臨港線
16	3	5	20		広小路大新田線
17	3	5	25		泉川通線
18	3	5	26		黄金通蒼社川通線
19	3	5	27	(1)	今治日高線
20	3	5	27	(2)	今治日高線
21	3	5	27	(3)	今治日高線
22	3	5	28	(1)	今治駅西高橋線
23	3	5	28	(2)	今治駅西高橋線
24	3	5	28	(3)	今治駅西高橋線
25	3	5	29		竹屋町線
26	3	5	30		高地線
27	3	5	31		内港天保山線
28	3	5	32		蒼社橋天保山線
29	3	5	34		榎町線
30	3	5	35		丸田辻堂線
31	3	5	36		丸田馬越線
32	3	5	37	(1)	波止浜停車場蛭子町線
33	3	5	37	(2)	波止浜停車場蛭子町線
34	3	5	37	(3)	波止浜停車場蛭子町線
35	3	5	40		波止浜五番浜線
36	7	6	3		榎橋日高線

平成 42 年までに整備が想定される路線 (約 6.1km)

廃止候補路線 (約 7.4km)



細街路は現道なしとみなしている

図 3.1.1 平成 42 年までに整備が想定される区間

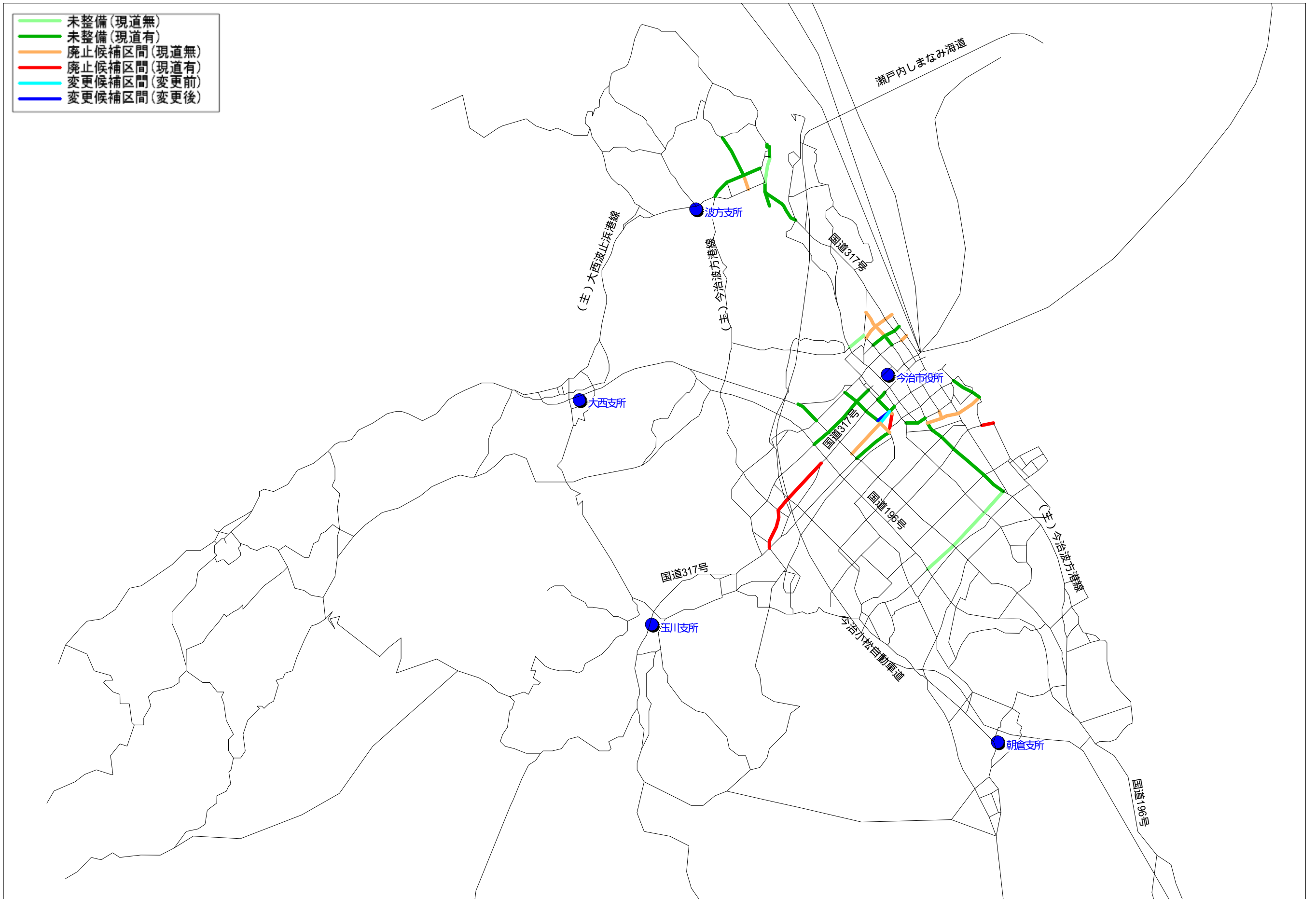


図 3.1.2 将来道路ネットワークにおける削除リンク

## (2) 将来交通量

前に示した将来道路網に基づく、将来交通量の推計結果を次頁以降に示す。

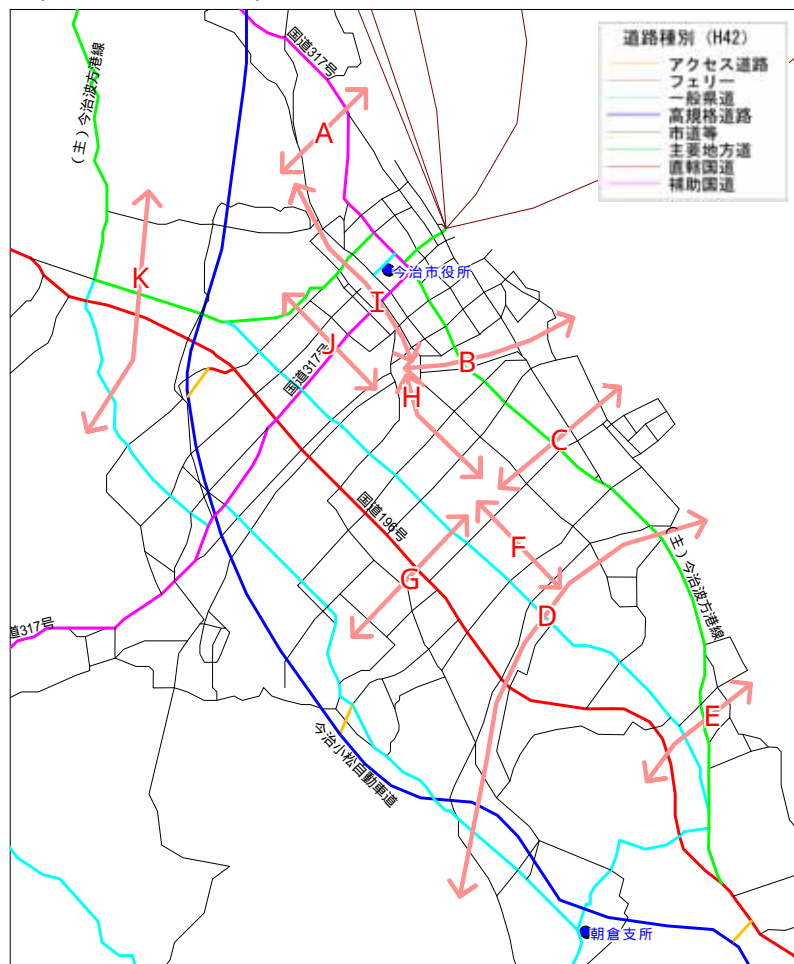
- ・ F、J 断面において断面需給比の上昇幅が大きいものの、それぞれ 0.35、0.53 程度であり、他の断面でも需給比は低い。
- ・ 将来道路網計画(案)(存続候補路線を H42 までにすべて整備した場合の道路網、章末参照)と比較すると、国道 317 号において混雑度が 1.0 を上回る区間が増加しているが、広範囲な混雑は発生していない。

以上のように、平成 42 年までに整備が困難な路線については、交通機能面での必要性は高いものの、これらが整備されない将来道路網においても、需給バランス面での大きな問題は発生しないものと考えられる。

表 3.1.2 断面需給比（平成 42 年までに整備が想定される将来道路網）

断面	断面の意図	H42までに整備が想定される道路網				(参考)将来道路網計画(案)			
		交通量 (A) 百台/日	交通容量 (B) 百台/日	需給差 (A-B) 百台/日	需給比 (A/B)	交通量 (A) 百台/日	交通容量 (B) 百台/日	需給差 (A-B) 百台/日	需給比 (A/B)
A	北側から都心部への の流出入断面	204	510	-306	0.40	212	510	-298	0.42
B	蒼社川以南から都 心部への流出入断 面	319	900	-581	0.35	335	900	-565	0.37
C	市南部を横断する 断面	198	600	-402	0.33	223	600	-377	0.37
D	頓田川を横断し市 街地への流出入断 面	489	1,979	-1,490	0.25	489	1,979	-1,490	0.25
E	市南部から市街地 部への流出入断面	222	893	-671	0.25	221	893	-671	0.25
F	予讃線を横断し東 西を結ぶ断面(1)	113	323	-209	0.35	122	773	-650	0.16
G	市街地部を西側に 迂回する断面	340	645	-305	0.53	314	645	-331	0.49
H	予讃線を横断し東 西を結ぶ断面(2)	156	510	-354	0.31	139	510	-371	0.27
I	予讃線を横断し東 西を結ぶ断面(3)	530	1,103	-572	0.48	521	1,223	-702	0.43
J	都心部へ西側から の流出入断面	422	803	-381	0.53	427	1,050	-623	0.41
K	北西側から市街地 への流出入断面	333	1,050	-717	0.32	320	1,050	-730	0.30

(設定断面位置図)



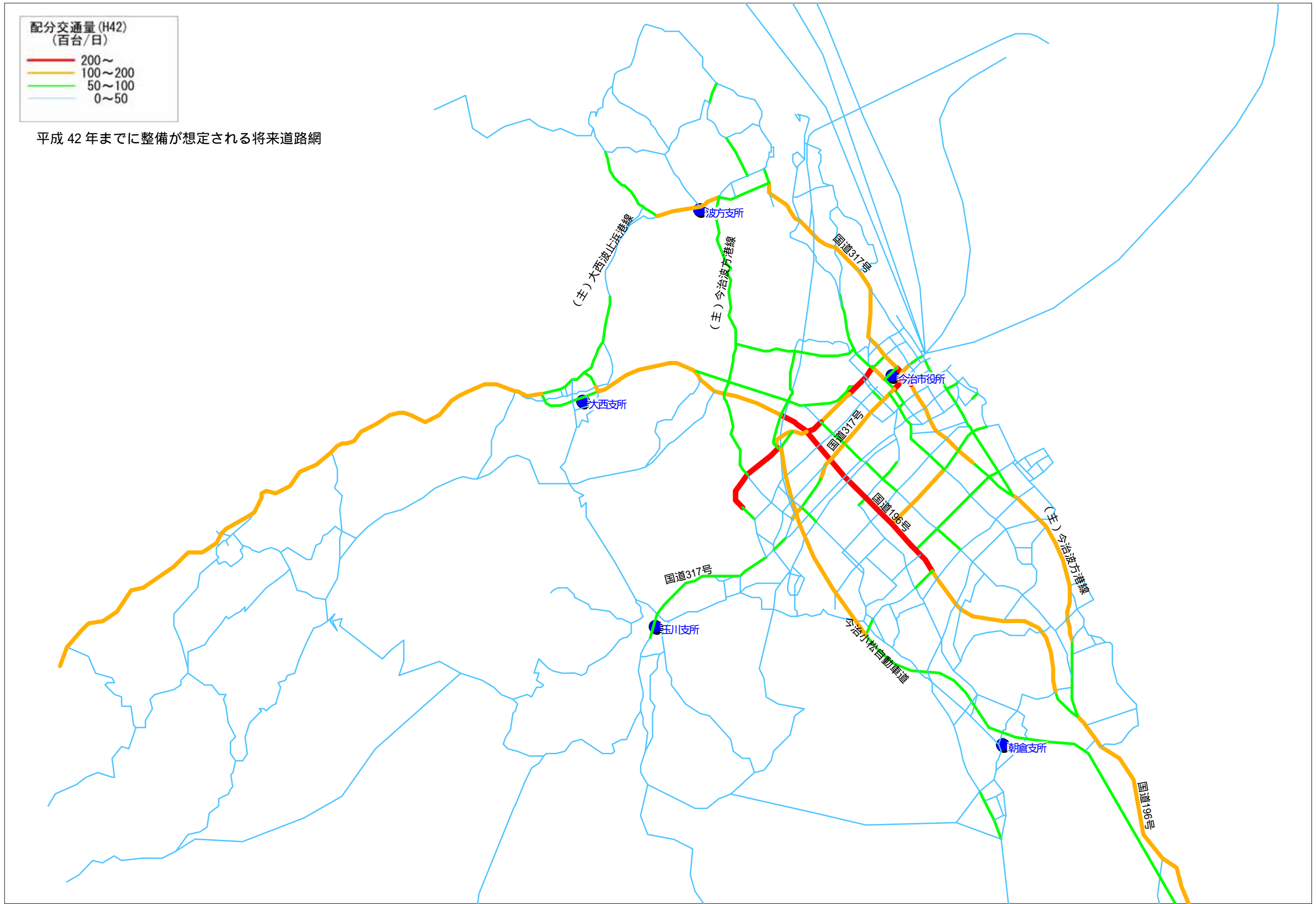


図 3.1.3 交通量 (平成 42 年までに整備が想定される将来道路網)

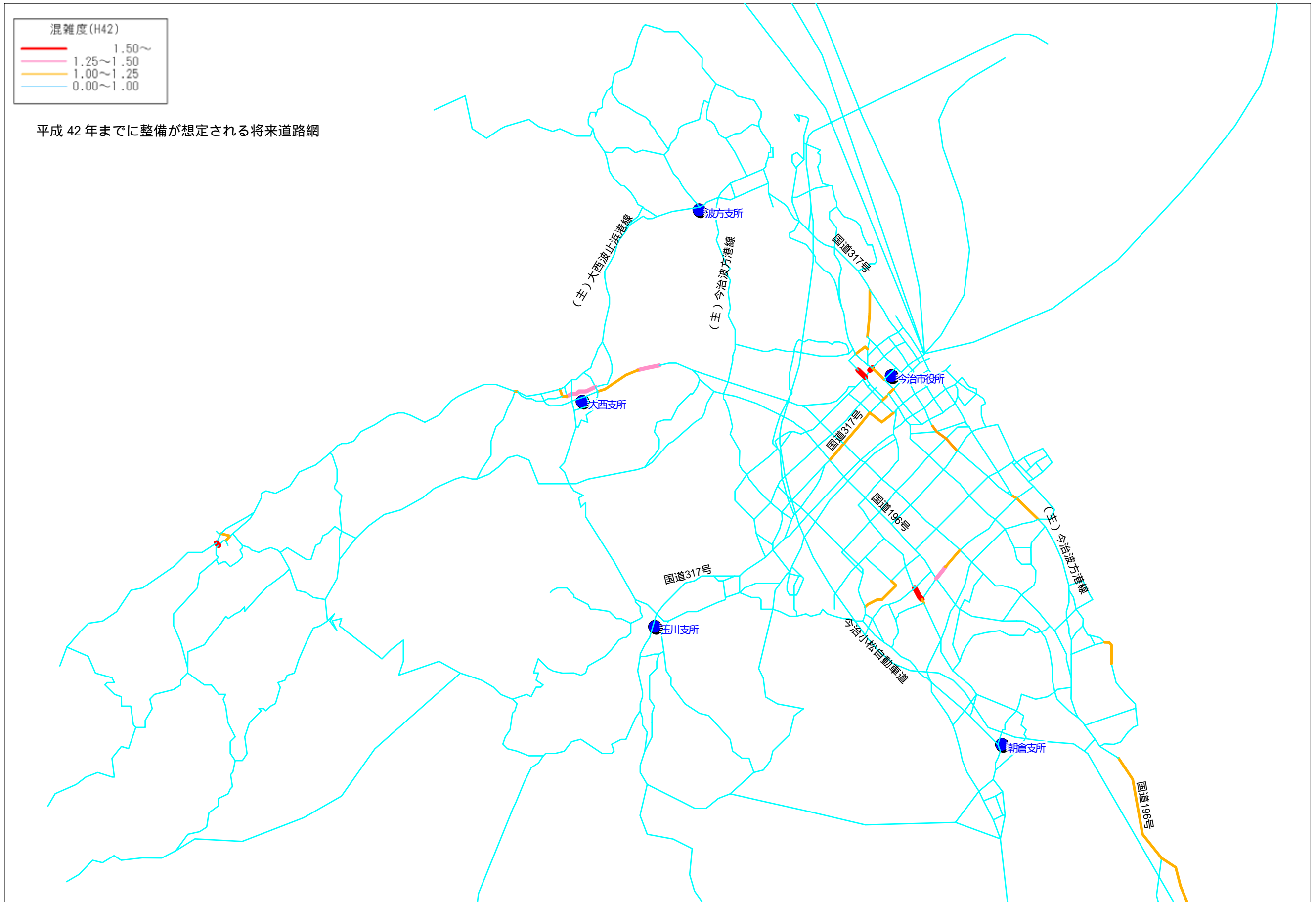


図 3.1.4 混雑度 (平成 42 年までに整備が想定される将来道路網)

### 3.2 中心部集約型都市構造に対応した将来交通量

#### (1) 検討の目的

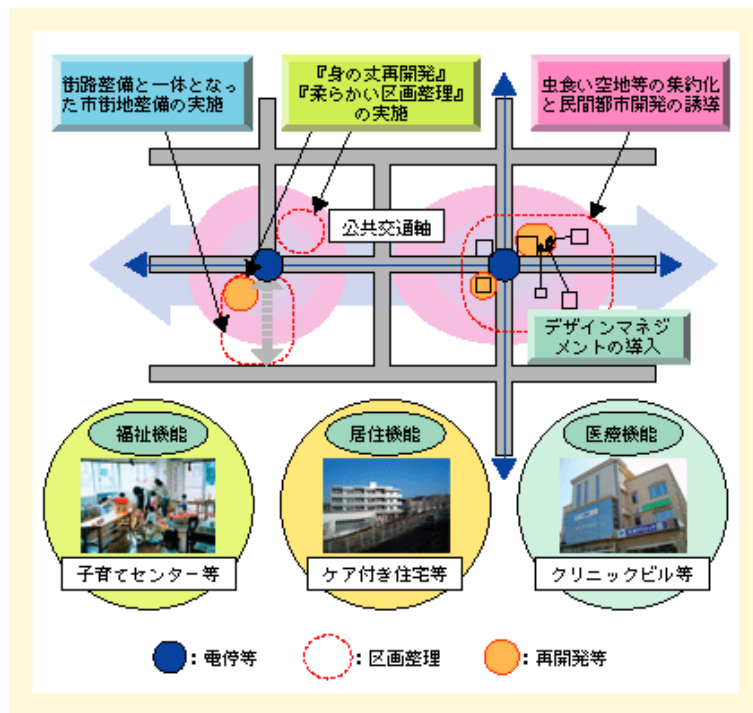
都市計画道路の見直しのベースとした将来交通量は、現状の今治市の都市構造が今後も維持される「すう勢型」の将来都市構造を前提としている。

しかしながら、昨今の都市整備の動向を見ると、人口減少、高齢化の進展、地球環境改善への社会的要請、財政面での制約等、都市を取り巻く社会経済情勢が変化している現状を背景に、都市の無秩序な拡散を抑制し、都市機能の集積を促進する集約型のコンパクトな都市整備が全国的に志向されている。

都市がコンパクトになれば、都心居住を進めることにより職場と自宅が近くなり（職住近接）、通勤による渋滞を緩和することができるとともに、高齢者などの自家用車を利用しにくい人々が歩いて商店街や公共施設を利用することが可能となる。また、近郊の緑地や農地の保全にもつながる。さらに、都市の中心部にさまざまな機能を集積することによって、相乗的に経済交流活動が活発となり、中心市街地の活性化にも期待できる。

今治市においても、中心部居住の促進を図る施策を実施・検討しているところである。

このような点からここでは、今治市の将来都市構造として「中心部集約型」の都市構造を想定し、将来交通量の推計を行った。



資料：国土交通白書 2009

図 3.2.1 集約型都市構造のイメージ



(2) 検討の前提

前提とした中心部集約型将来都市構造の条件は以下のとおりであり、今治市全体の人口が減少すると予測される中、中心市街地では人口が維持されるものとした。

）従業人口については、すう勢型、中心部集約型ともすべてのCゾーンで同じ減少率を設定している（現況比0.89）

ただし、今治新都市に対応するゾーンについては、計画従業人口を上乗せしている。

表 3.2.1 中心部集約型将来都市構造の設定条件（夜間人口）

	中心市街地	中心市街地以外
すう勢型	すべてのCゾーンで同じ減少率を設定（現況比0.78） ただし、今治新都市に対応するゾーンについては、計画人口を上乗せ	
中心部集約型	すべてのCゾーンを現況人口で固定（現況比1.00）	すべてのCゾーンで同じ減少率を設定（現況比0.77） ただし、今治新都市に対応するゾーンについては、計画人口を上乗せ



図 3.2.2(1) 中心部集約型都市構造において夜間人口を集約させる中心市街地ゾーン

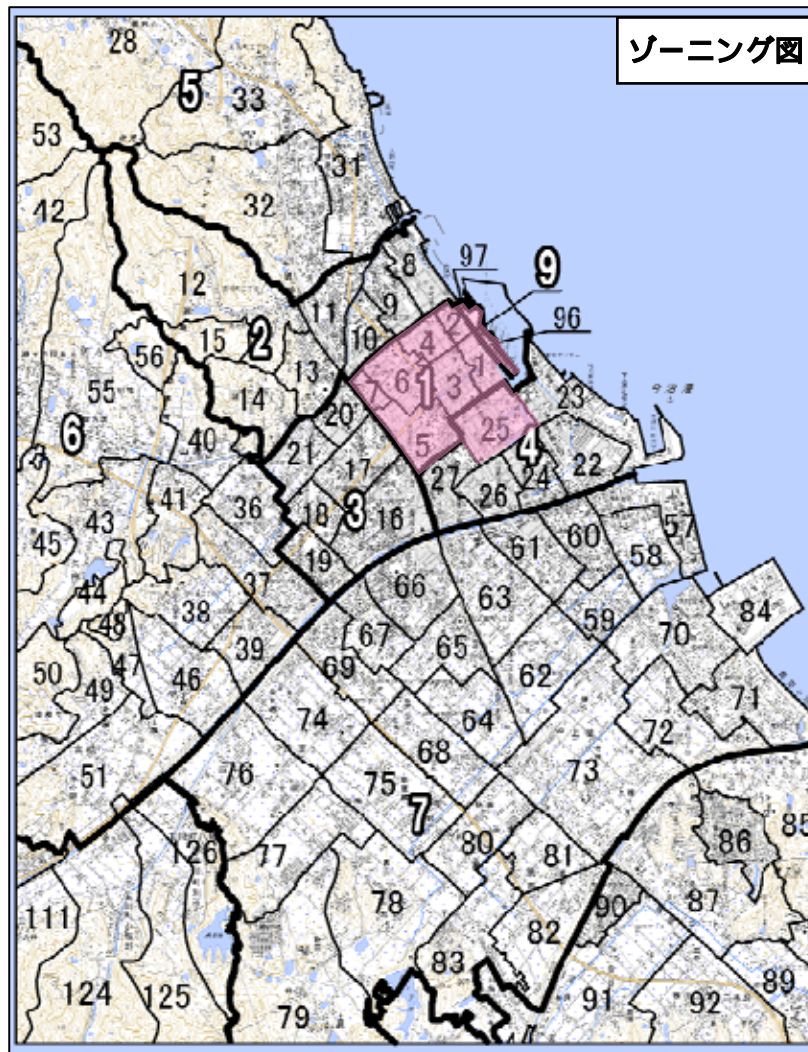


図 3.2.2(2) 中心部集約型都市構造において夜間人口を集約させる中心市街地ゾーン

### (3) 将来交通量

中心部集約型将来都市構造に対応した将来交通量の推計結果を次頁以降に示す。

- ・断面需給比を見ると、各断面とも0.5未満と低い。
- ・すう勢型からの交通量の変化をみると、中心部で増加、周辺部で減少している。ただし、増加量はほとんどの区間で5百台/日未満と少ない。
- ・交通量が増加する中心部においても、連続する混雑区間は見られない。

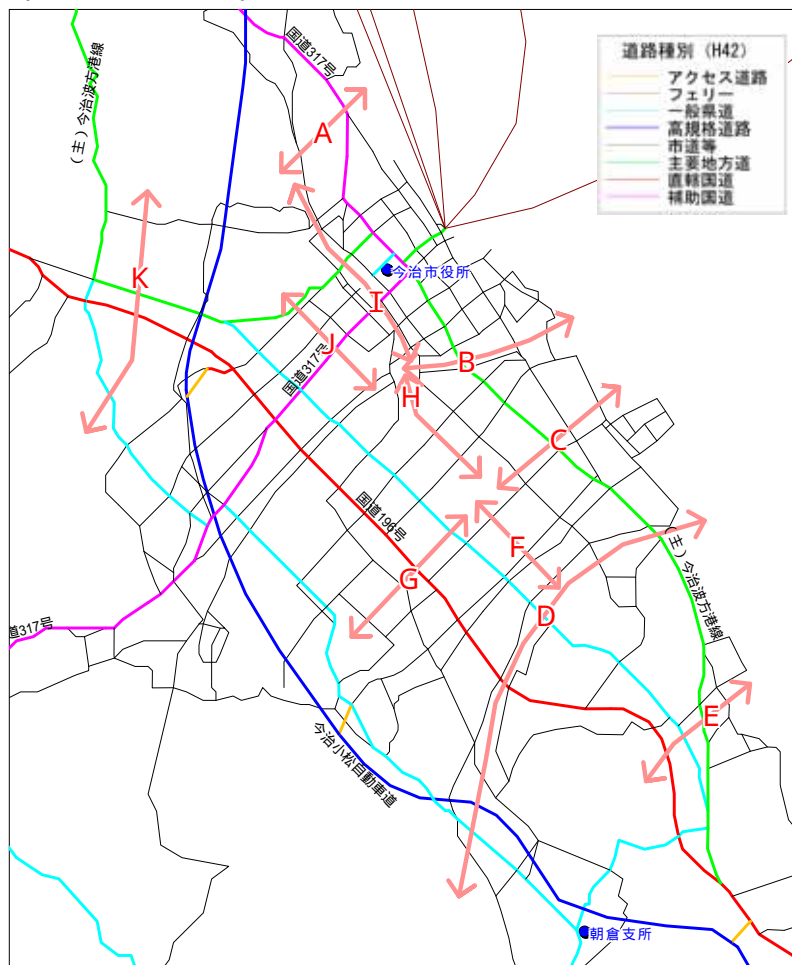
以上のことから、今治市において今後、まちなか居住を促進するなど中心部集約型の都市構造への転換を図る施策を進めたとしても、交通量的には問題がないものと考えられる。

表 3.2.2 断面需給比（中心部集約型都市構造）

断面	断面の意図	集約型				(参考)すう勢型			
		交通量 (A) 百台/日	交通容量 (B) 百台/日	需給差 (A-B) 百台/日	需給比 (A/B)	交通量 (A) 百台/日	交通容量 (B) 百台/日	需給差 (A-B) 百台/日	需給比 (A/B)
A	北側から都心部への 流入断面	210	510	-300	0.41	212	510	-298	0.42
B	蒼社川以南から都 心部への流入断面	343	900	-557	0.38	335	900	-565	0.37
C	市南部を横断する 断面	225	600	-375	0.38	223	600	-377	0.37
D	頓田川を横断し市 街地への流入断面	490	1,979	-1,488	0.25	489	1,979	-1,490	0.25
E	市南部から市街地 部への流入断面	221	893	-671	0.25	221	893	-671	0.25
F	予讃線を横断し東 西を結ぶ断面(1)	120	773	-652	0.16	122	773	-650	0.16
G	市街地部を西側に 迂回する断面	312	645	-334	0.48	314	645	-331	0.49
H	予讃線を横断し東 西を結ぶ断面(2)	140	510	-370	0.27	139	510	-371	0.27
I	予讃線を横断し東 西を結ぶ断面(3)	526	1,223	-697	0.43	521	1,223	-702	0.43
J	都心部へ西側から の流入断面	427	1,050	-623	0.41	427	1,050	-623	0.41
K	北西側から市街地 への流入断面	318	1,050	-732	0.30	320	1,050	-730	0.30

道路網は将来道路網計画(案)

(設定断面位置図)



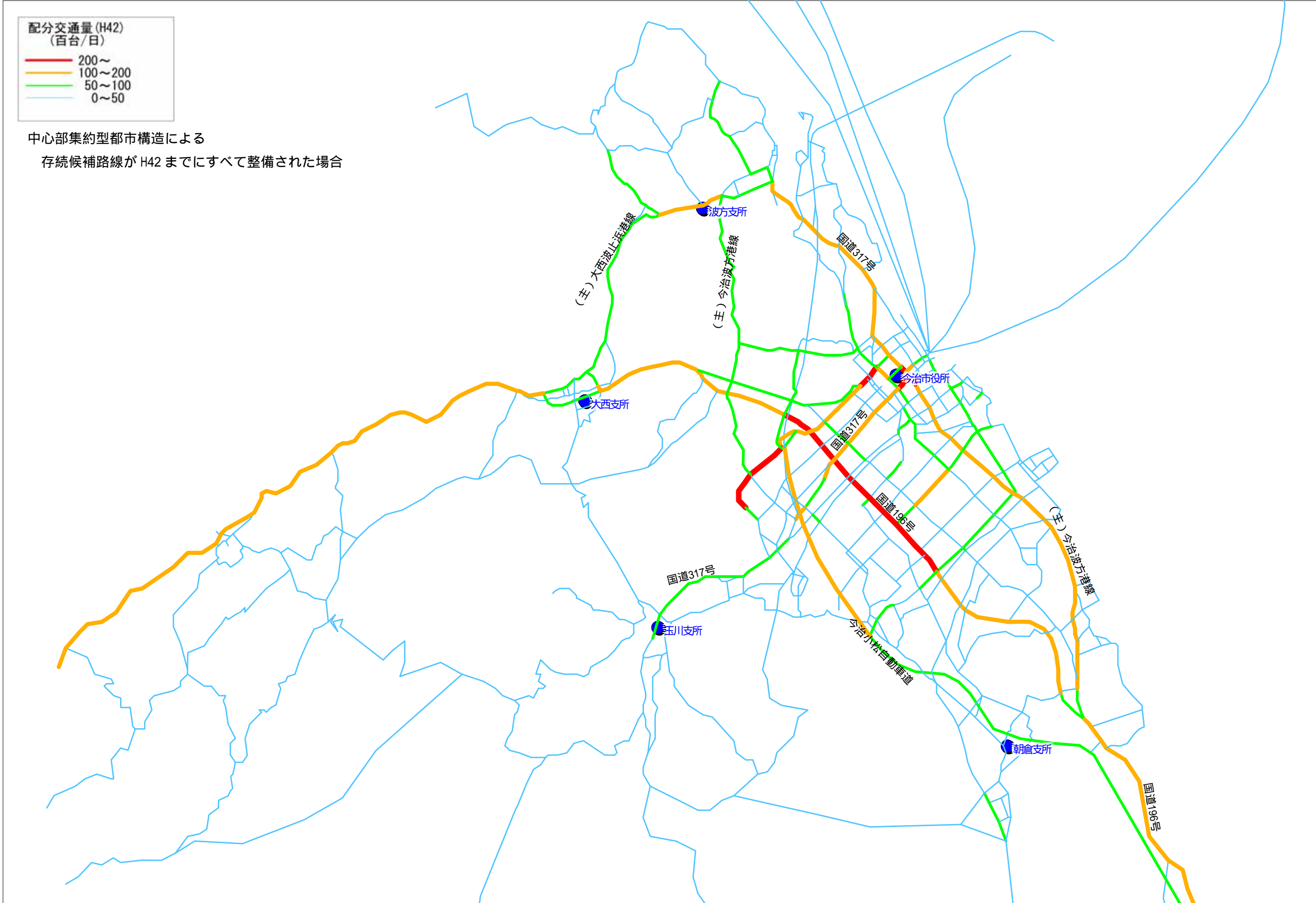


図 3.2.2 交通量 (中心部集約型都市構造)

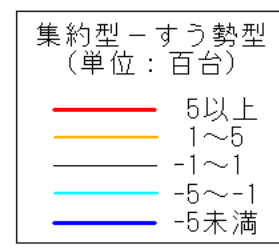


図 3.2.2 交通量の差 (中心部集約型都市構造 - すう勢型都市構造)



中心部集約型都市構造による  
 存続候補路線が H42 までにすべて整備された場合

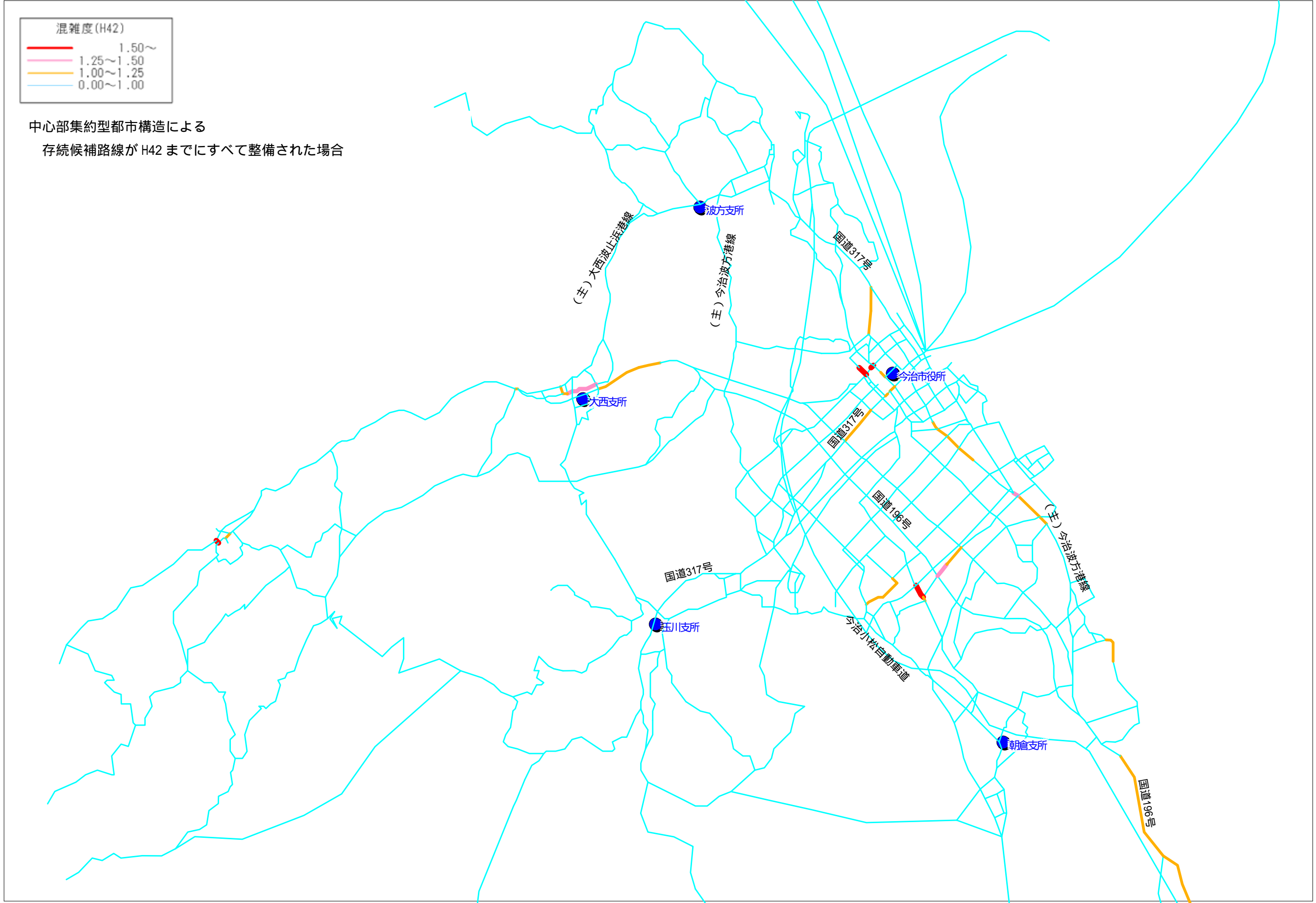
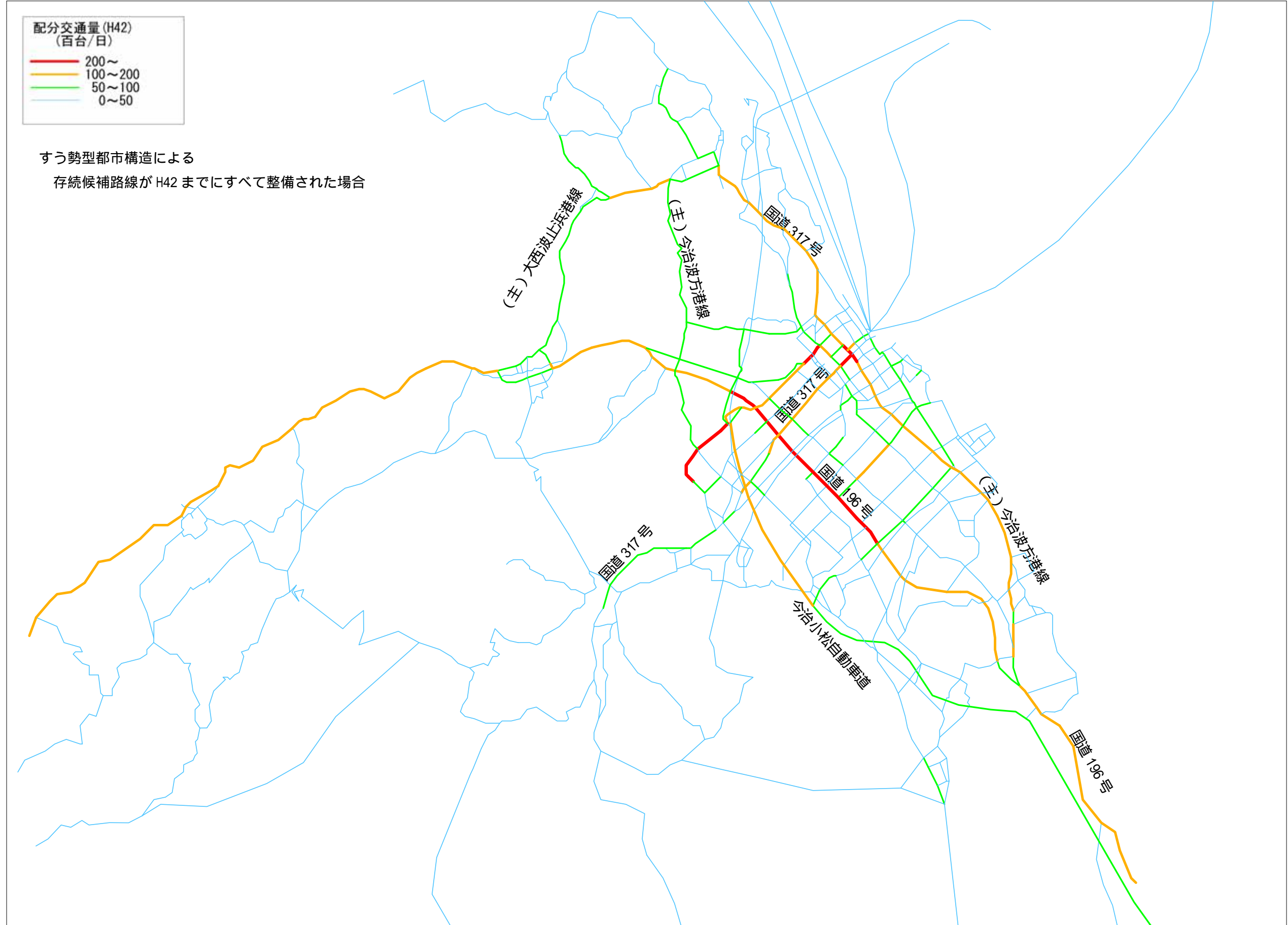


図 3.2.3 混雑度 (中心部集約型都市構造)

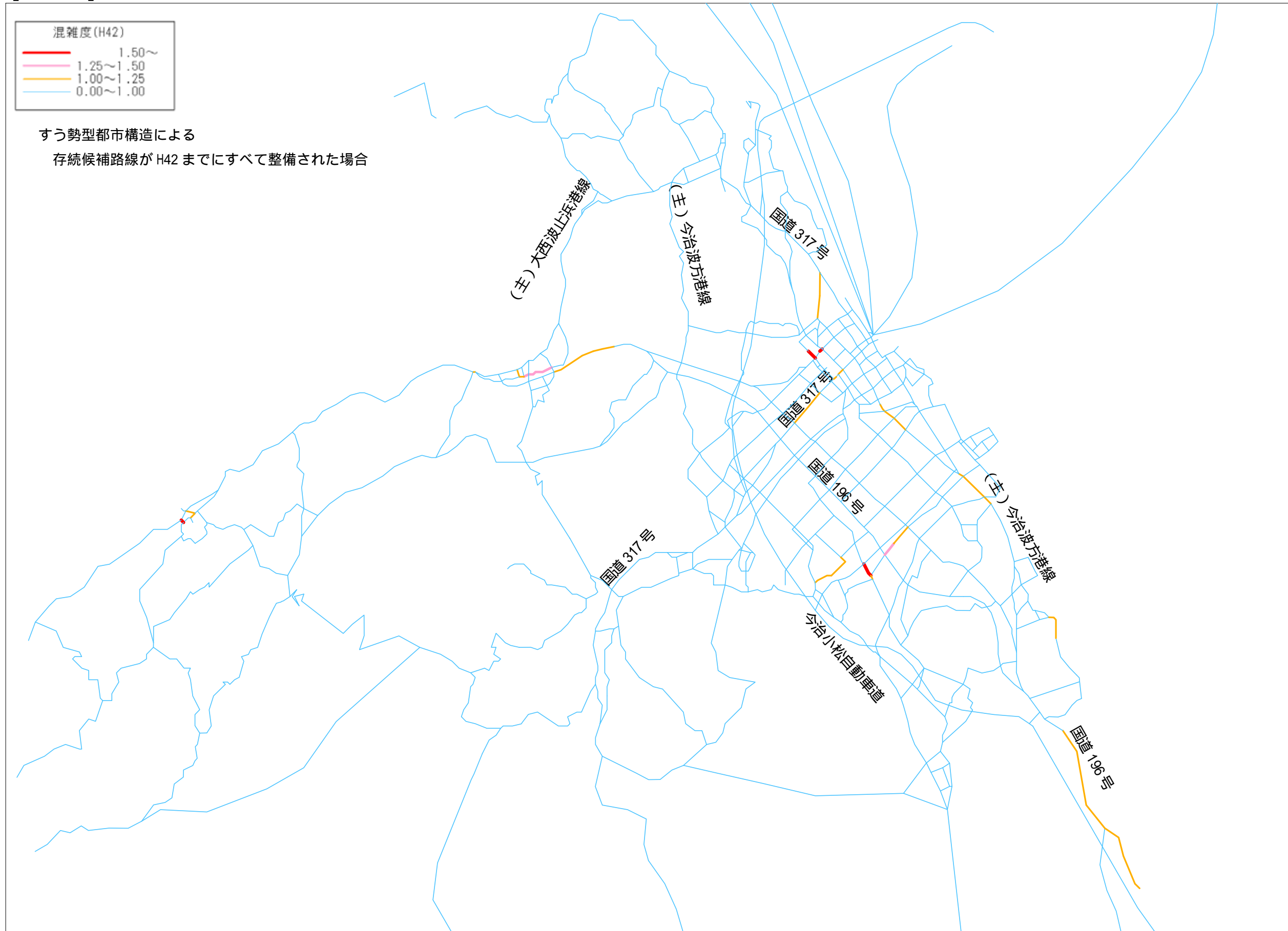
[ 参考図 ]



存続候補路線が H42 までにすべて整備された場合

参考図 交通量 (道路網計画 (案))

[ 参考図 ]



存続候補路線が H42 までにすべて整備された場合

参考図 混雑度 (道路網計画 (案))