４．交通現況分析

4-1 交通施設整備・利用状況

4-1-1 高速広域交通

（１）主要都市への所要時間

■しまなみ海道を使った中国地方への高いアクセス利便性

・今治市から他の主要都市へのアクセスをみると、広島へは鉄道、バス、自動車の３つの交通手段が考えられ、バス、自動車では約 2.5 時間で連絡可能である。

表　主要交通機関別所要時間　（分）

	東京	大阪	広島	岡山	福岡	徳島	高松	松山	高知
飛行機	210	150	－	－	120	－	－	－	－
鉄道	380	210	190	120	280	190	120	40	210
バス	720	360	150	－	－	－	－	70	－
自動車	－	270	150	150	360	210	150	70	230
船舶	－	630	－	－	－	－	－	－	－
目的地	都庁	府庁	県庁	県庁	県庁	市役所	市役所	市役所	市役所

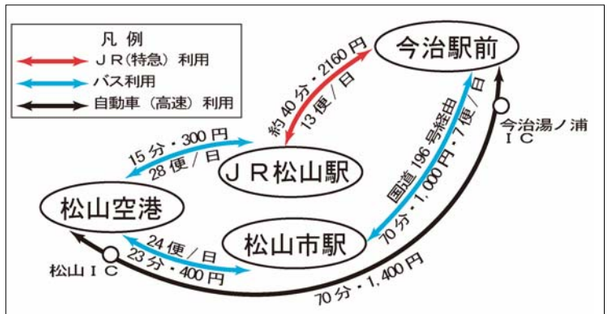
注）乗り換え等のため、実際の所要時間を適宜、丸めて表示
資料：JR 時刻表

（２）空港

１）空港へのアクセス状況

■今治駅から松山空港まで１時間前後

・今治駅を起点に松山空港までの所要時間をみると JR（特急）利用で約 55 分、自動車でも70分と１時間前後でのアクセスが可能である。



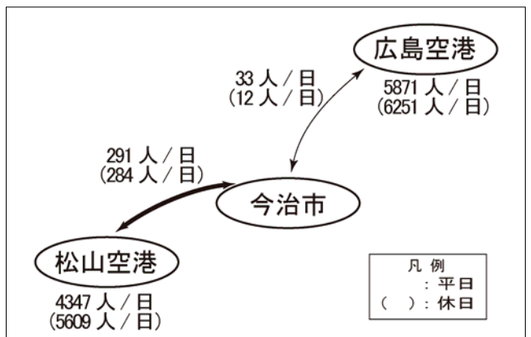
注）便数は往復便数の平均
注）ＪＲは特急又は快速のみ計上
資料：JR 時刻表、西日本高速道路公社 HP、瀬戸内バス時刻表
図　松山空港へのアクセス状況

２）今治市からの空港利用者の分布

■松山空港の他広島空港も利用

・今治市を発着地とする空港利用者をみると松山空港が平日で 291 人となっている。

・また、広島空港の利用者も平日で 33 人/日、休日で 12 人/日あり路線や便数の多い広島空港も利用可能な地域となっている。



資料：国内航空旅客動態調査
図　今治市発着空港利用状況（H17）

（３）港湾

１）旅客船・フェリー

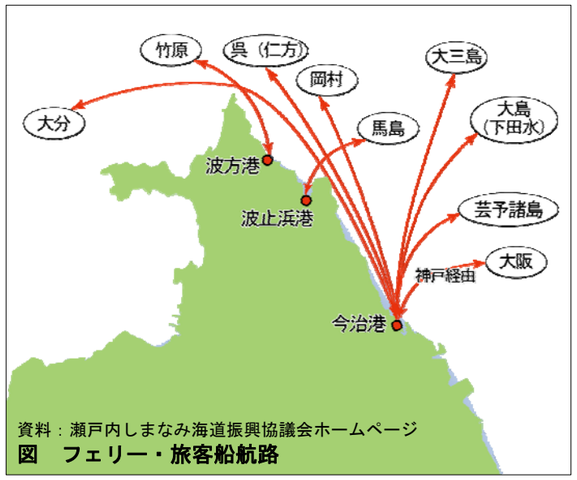
■今治港が中心の旅客航路

■フェリー利用者は、しまなみ海道供用により激減、利用台数は回復

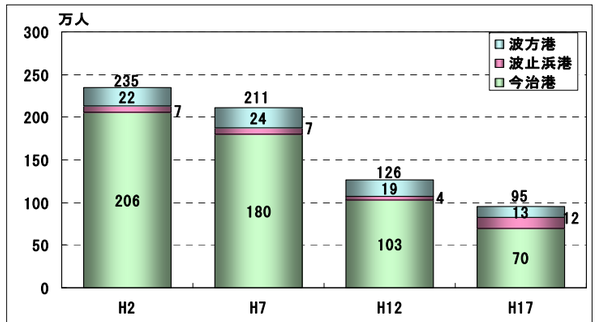
・今治港、波方港、波止浜港から広く航路が設定されている。

・フェリー利用者は、しまなみ海道の供用もあって、平成７年から平成 12 年にかけて半減している。

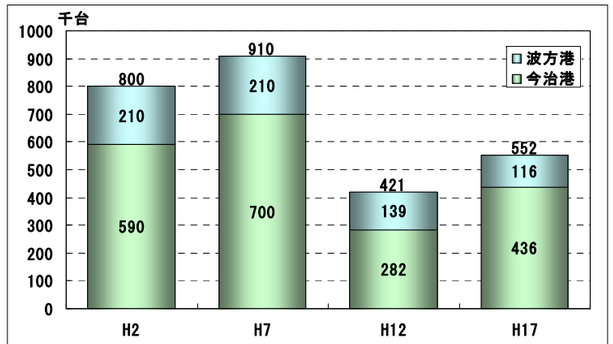
・一方フェリー利用車両は利用者同様、平成 12 年には大きく減少したが平成 17 年では回復している。



資料：瀬戸内しまなみ海道振興協議会ホームページ
図　フェリー・旅客船航路



資料：愛媛県統計年鑑　　注）来島海峡大橋供用は H11.５月
図　フェリー利用者数の推移



資料：愛媛県統計年鑑　　注）来島海峡大橋供用は H11.５月
図　フェリー利用台数の推移

２）貨物取扱量

■今治港で４倍、波方港で 25 倍の増加

・今治港が平成２年で約 2400 千トンから平成 17 年で約４倍増の約 9900 千トンの増加となっている。

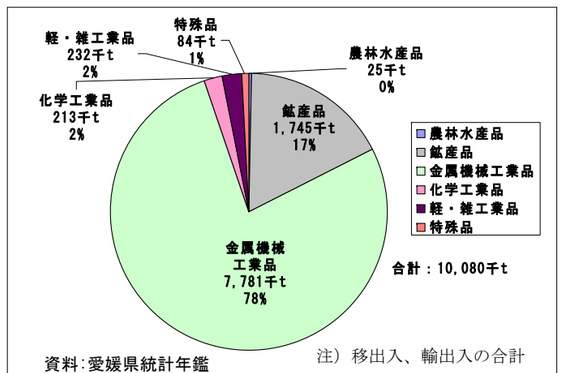
・波方港では、平成２年で約 200 千トンから平成 17 年で約25倍増の約5100千トンと大きく増加している。

・今治港では、約 8 割が金属機械工業品で次いで鉱産品が２割弱となっている。

表　今治市陸地部の港湾貨物取扱量　（千トン）

		移出	移入	輸入	輸出	合計
今治港	H2	636.8	1502.4	263.3	3.6	2406.1
	H17	4535.5	5067.9	174.4	100.2	9878.0
	H17/H2	7.12	3.37	0.66	27.83	4.11
波止浜港	H2	58.9	59.9	92.3	－	211.1
	H17	6.1	124.1	－	－	130.2
	H17/H2	0.10	2.07	－	－	0.62
波方港	H2	112.7	87.7	－	－	200.4
	H17	2304.8	2775.3	－	－	5080.1
	H17/H2	20.45	31.65	－	－	25.35
菊間港	H2	－	76.0	－	－	76.0
	H17	16.3	51.4	－	－	67.7
	H17/H2	－	0.68	－	－	0.89

資料：愛媛県統計年鑑



資料：愛媛県統計年鑑　　注）移出入、輸出入の合計
図　今治港の取扱貨物量(H17)

（４）高速道路

■来島海峡大橋の利用は年々増加

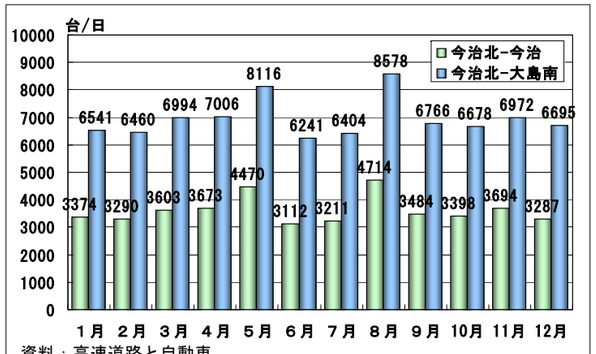
・西瀬戸自動車道の一部を形成する来島海峡大橋は、平成 11 年 5 月に暫定供用し、平成 12 年は 224 万台の利用があった。平成 14 年では減少したが、その後の他区間の供用もあり増加傾向にある。

・平成 19 年における月別区間利用交通量をみると、5 月、8 月の観光期に増加しており、観光入込の手段となっていることが伺える。

供用年次	H13.7.9		H11.5.1	H11.5.1
車線数	暫定：2 車線		暫定 2 車線	暫定 2 車線
延長	13 km		5.2 km	8.2 km
	東予丹原 IC ― 今治湯ノ浦 IC ― 今治朝倉 IC（仮） ― 今治 IC ― 今治北 IC			
路線名	今治小松自動車道		西瀬戸自動車道	

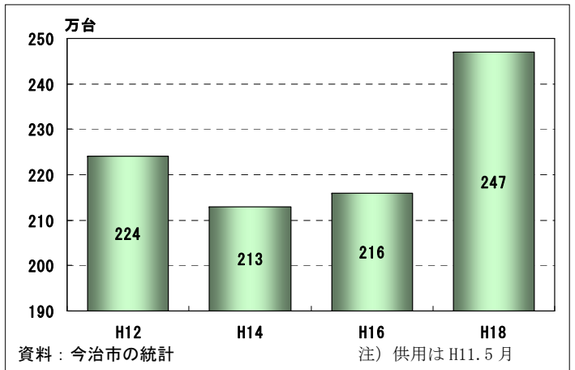
資料：高速道路便覧

図　高速道路整備状況



資料：高速道路と自動車

図　区間別平均利用交通量（各年 10 月の平均）



資料：今治市の統計　　注）供用は H11.5 月

図　来島海峡大橋利用交通量の推移

（５）鉄道・都市間バス

■ＪＲで松山市まで約 40 分、都市間バスは広島、福山、大阪、東京

・特急列車による主要都市へは、松山まで約 40 分、高松市、徳島市までは 2 時間前後となっている。

・運行本数は、高知を除き 30 本前後あり、1 時間に 1～2 本の間隔となっている。

・都市間バスは広島、福山を始め、東京、神戸・大阪路線を有している。

図　ＪＲ（特急）による主要都市へのアクセス

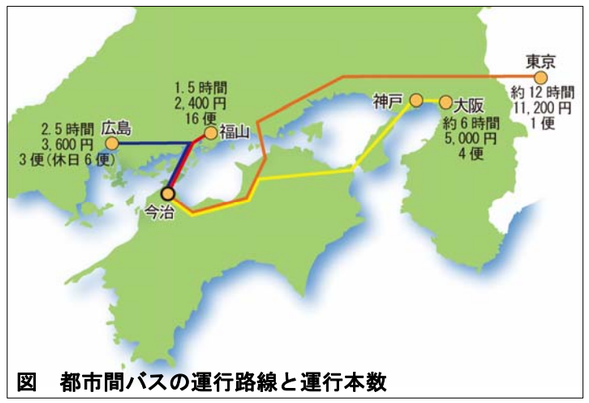


図　都市間バスの運行路線と運行本数

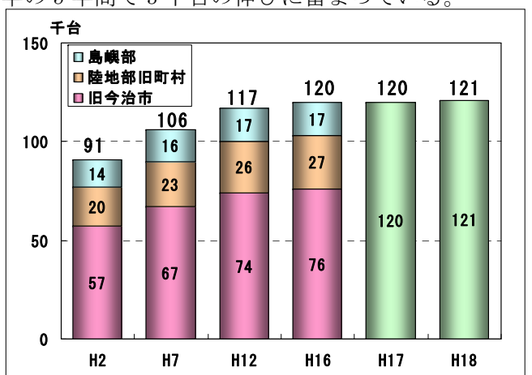
4-1-2 地域交通

（１）概況

１）自動車保有台数

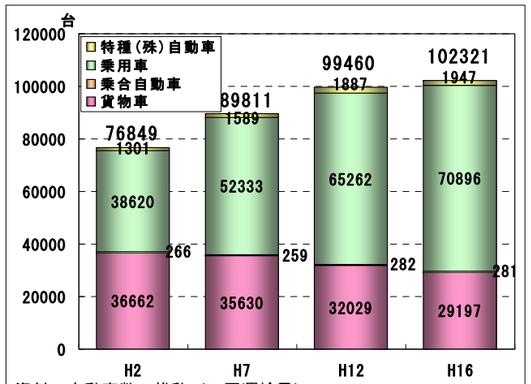
■伸びが鈍化した自動車保有台数、貨物車は減少、乗用車は増加

・自動車保有台数は、平成 2 年の 91 千台から平成 17 年では 120 千台で 1.32 倍の伸びとなっているが、平成 2 年から平成 12 年までは 5 年間で、15 千台を越える伸びであったものが平成 12 年から平成 17 年の 5 年間で 3 千台の伸びに留まっている。



資料：自動車数の推移（四国運輸局）　　注）H17 以降は旧町村の区分がされていない

図　自動車保有台数の推移



資料：自動車数の推移（四国運輸局）

図　車種別自動車保有台数の推移（今治市陸地部）

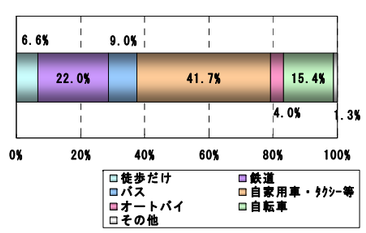
２）通勤通学での交通手段分担

■高い自動車分担率、減少する公共交通

・平成 12 年の通勤通学での交通手段分担をみると旧今治市では、自動車が流出入で 70.8%、内々で 54.5%で最も多く、次いで自転車が流出入 11.5%、内々24.8%となっている。

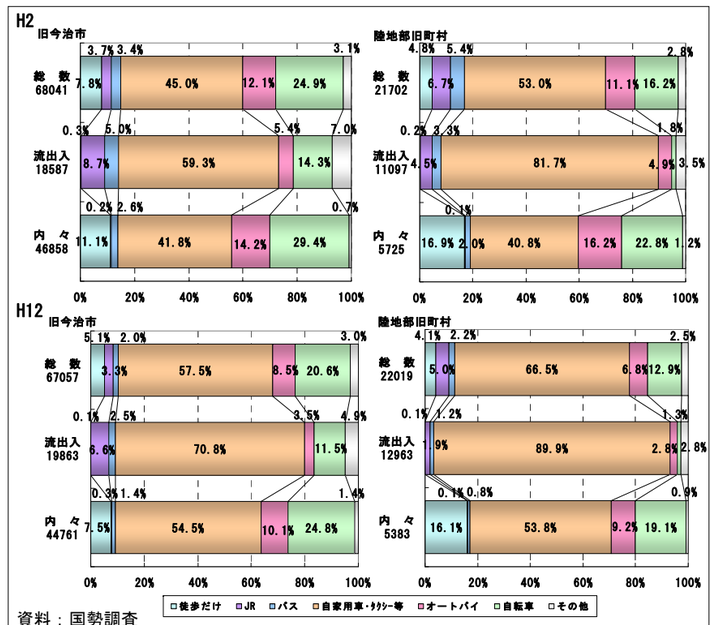
・陸地部旧町村では旧今治市以上に自動車分担率が高い。

・平成 2 年と平成 12 年の比較をみると、いずれの地域でも自動車の割合が高まっている一方、ＪＲやバス等の公共交通の割合は減少している。



資料：平成 12 年国勢調査

図　通勤通学における利用交通手段分担（H12　全国）



資料：国勢調査

図　通勤通学における利用交通手段分担（今治市陸地部）

（２）道路整備・利用状況

１）道路種別別整備状況

■愛媛県平均を上回る高い道路改良率・整備率　但し残る１車線区間

・今治市陸地部における道路種別別整備状況をみると国道が 99.8%、県道が 80.3%、市町村道が 67.5%で、いずれも愛媛県平均を上回っている。

・旧市町村別にみると、旧今治市が全体で 80.2%で最も高い。一方菊間町では県道の改良率が 52.9%で最も低く、市町村道についても玉川町、大西町、菊間町で 50%前後の改良率となっている。

・幹線道路となる国県道の改良率、整備率の推移をみると、一般県道の改良率が大きく上昇している。

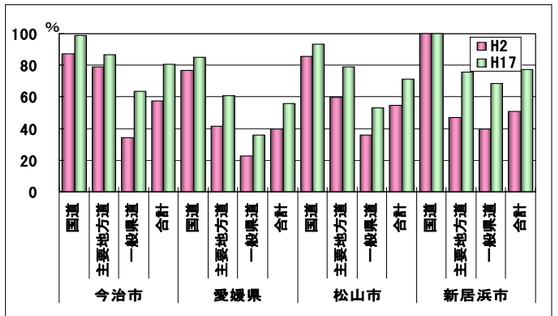
・整備率についても、全道路種別で 20%まで上昇しており愛媛県平均や他都市と比べても高い整備率にある。

・しかし(県)玉川菊間線や（県）東予玉川線等では１車線区間が残っている。

表　道路種別別整備状況（今治市陸地部Ｈ19.４月）

		実延長(km)				規格改良済延長(km)				改良率			
		国道	県道	市町村道	総計	国道	県道	市町村道	総計	国道	県道	市町村道	総計
今治市（陸地部）		68.5	126.9	1110.1	1305.5	68.4	101.8	748.8	919.0	99.8%	80.3%	67.5%	70.4%
旧市町村	今治市	37.0	40.6	596.1	673.7	36.9	37.3	466.2	540.4	99.7%	91.8%	78.2%	80.2%
	朝倉村	0.0	15.9	86.4	102.3	0.0	13.1	58.0	71.0	－	82.2%	67.1%	69.4%
	玉川町	16.5	24.1	192.4	233.0	16.5	17.8	84.7	118.9	100.0%	73.7%	44.0%	51.0%
	波方町	0.0	19.4	62.4	81.8	0.0	16.1	45.2	61.3	－	82.9%	72.5%	75.0%
	大西町	5.6	10.5	83.7	99.8	5.6	9.0	45.2	59.8	100.0%	85.6%	54.0%	59.9%
	菊間町	9.4	16.4	89.1	114.9	9.4	8.7	49.5	67.6	100.0%	52.9%	55.6%	58.8%
愛媛県平均		1062.7	2914.8	13799.5	17777.0	946.3	1841.5	6663.7	9451.5	89.0%	63.2%	48.3%	53.2%
松山市		88.1	294.5	1677.1	2059.7	81.7	227.7	1039.3	1348.7	92.8%	77.3%	62.0%	65.5%
新居浜市		13.8	93.1	471.6	578.5	13.8	76.5	270.6	360.8	100.0%	82.1%	57.4%	62.4%

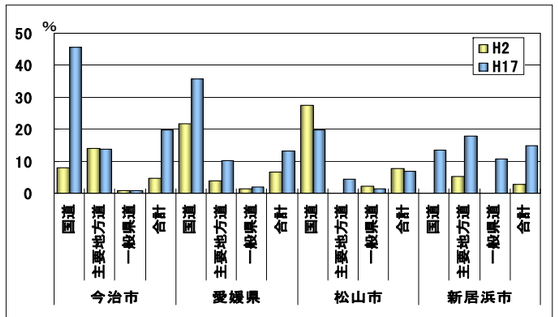
資料：愛媛の道路 2008



資料：道路交通センサス

注）改良率：区間延長に対する5.5ｍ以上の幅員を有する区間延長の割合

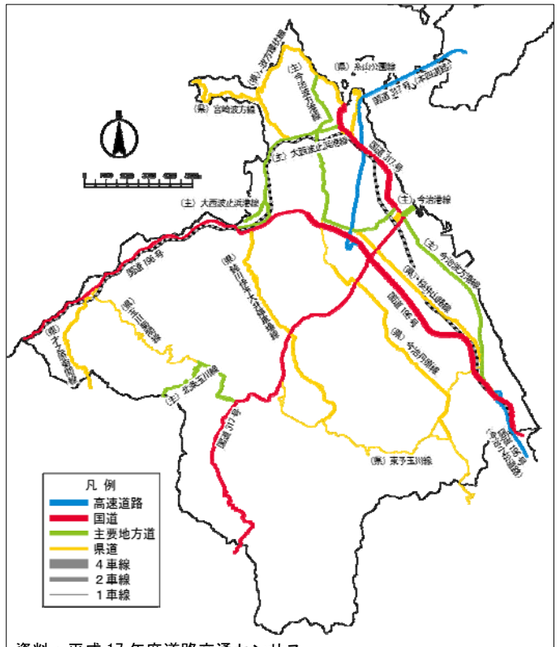
図　道路種別別改良率の推移



資料：道路交通センサス

注）整備率：5.5ｍ以上改良済みかつ混雑度1.0以下の区間延長の割合

図　道路種別別整備率の推移



資料：平成 17 年度道路交通センサス

図　区間別車線数（H17）

２）都市計画道路の整備状況

■改良率は県平均を上回るものの、残る長期未着手路線

・今治市では、約 120km の都市計画道路が指定されておりこのうち約 77.4km が改良済みで改良率は 64.7%である。

・これは愛媛県全体や松山、東予等の他地域と比べても高く、整備が進んでいるといえる。

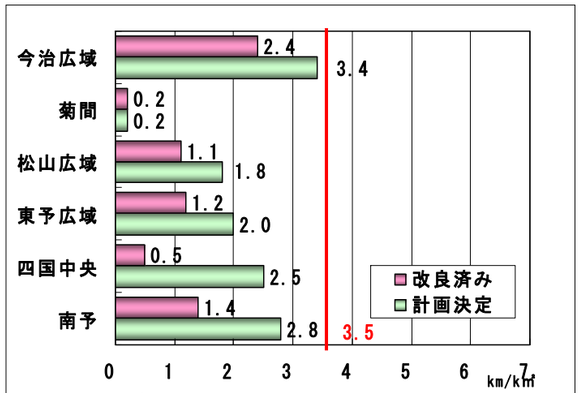
・今治広域都市計画区域内の市街化区域に対する都市計画道路の密度は、計画延長では 3.4km/ km²、改良済延長では、2.4 km/km² となっている。都市計画道路の密度は一般に 3.5km/ km² が目安とされているが、計画決定の延長では同水準、改良済延長でもそれに近い水準まで整備されている。

表　都市計画道路整備状況

	計画決定		改良済み	
	路線数	延長(km)	延　長	改良率(%)
今治広域	73	119.64	77.38	64.7
菊間	1	0.30	0.30	100.0
松山広域	84	215.45	132.17	61.3
東予広域	55	204.43	91.20	44.6
四国中央	31	52.80	18.27	34.6
南予ﾚｸﾘｴｼｮﾝ(宇和島市)	52	61.27	23.16	37.8
愛媛県計	372	741.41	371.58	50.1

資料：えひめの都市計画

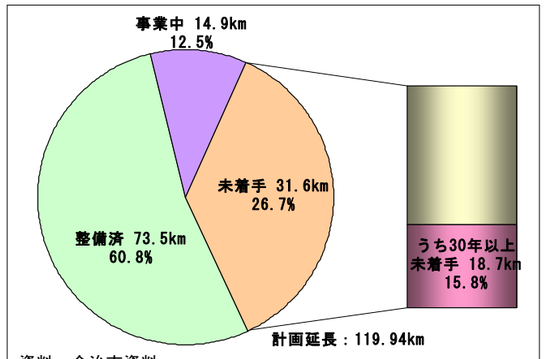
「都市計画運用指針」における道路網密度の目安
・住居系市街化区域の道路密度　：４km/km²
・商業系市街化区域の道路密度　：５～７km/km²
・工業系市街化区域の道路密度　：１～２km/km²
・市街化区域全体内の道路密度　：３．５km/km²



資料：えひめの都市計画
平成 19 年度都市計画年報

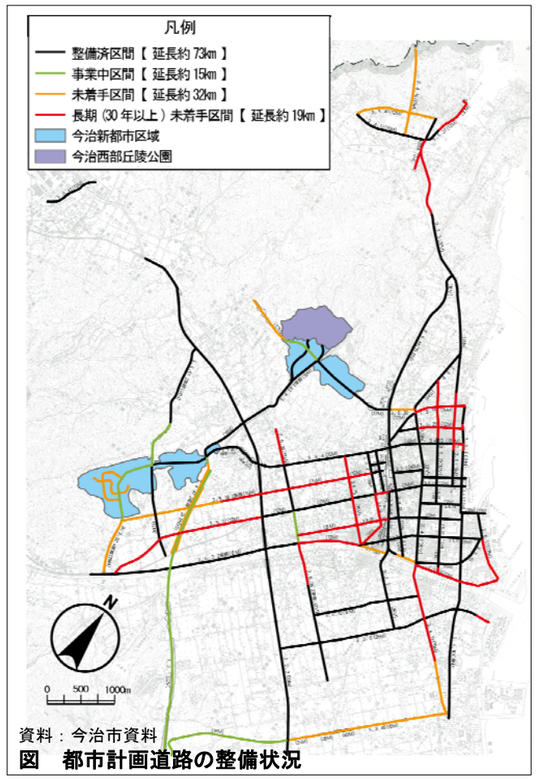
注）上記延長には、区画街路を含めている今治広域、菊間はH20.３月　その他はH19.３月

図　都市計画道路密度の比較



資料：今治市資料

図　都市計画道路の整備状況(H20.３月末)



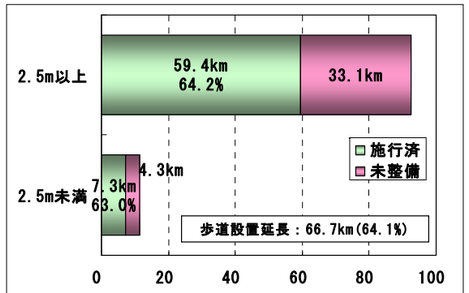
資料：今治市資料

図　都市計画道路の整備状況

３）自転車・歩行者道の整備状況

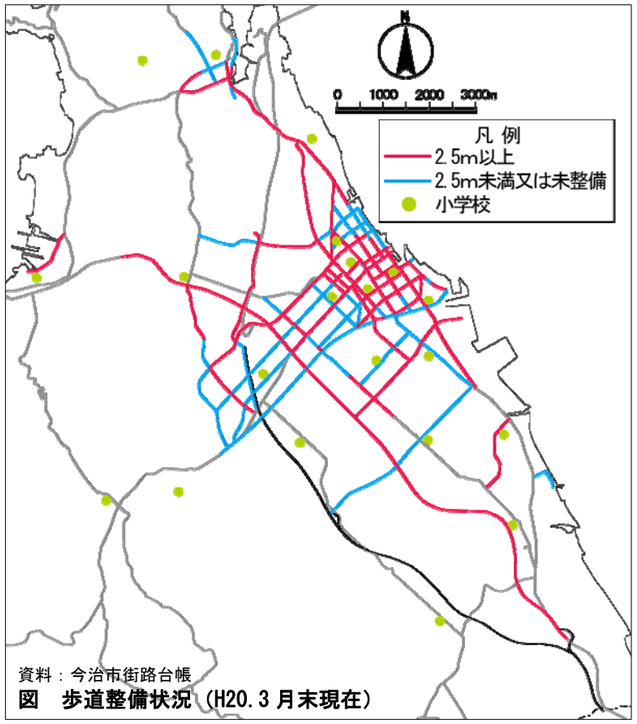
■街路の歩道整備は６割強

・都市計画道路における歩道整備延長は66.7km で歩道整備率は 64.1%となっている。



資料：今治市街路台帳

図　幅員別歩道整備状況（H20.３月末現在）



資料：今治市街路台帳

図　歩道整備状況（H20.３月末現在）

４）緊急輸送道路

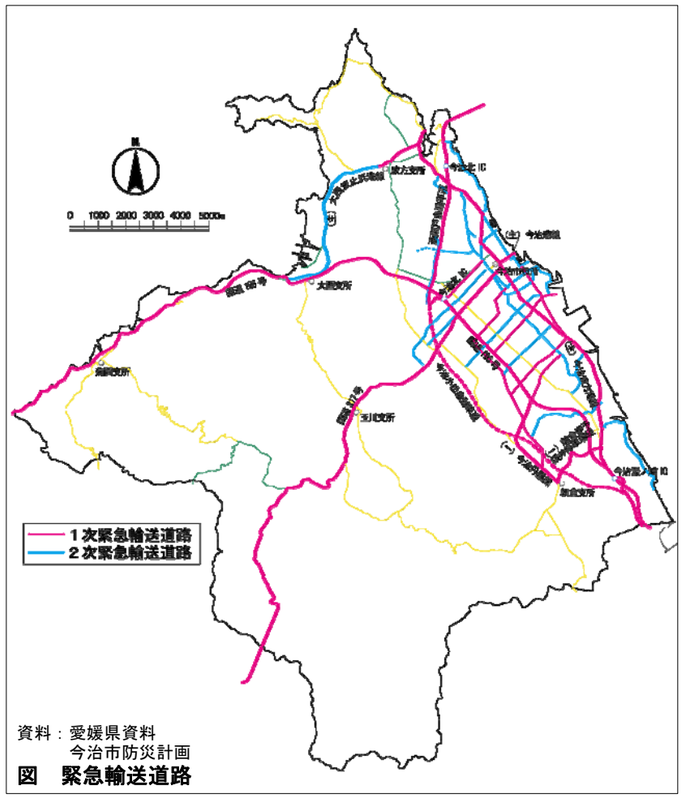
■主要道路が緊急輸送道路に指定

・災害時において、救援物資等の輸送道路に、以下の路線が指定されており、その機能を果たすためには充分な幅員を有した整備がなされてなければならない。

表　緊急輸送道路一覧

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

出典：今治市防災計画



資料：愛媛県資料
今治市防災計画

図　緊急輸送道路

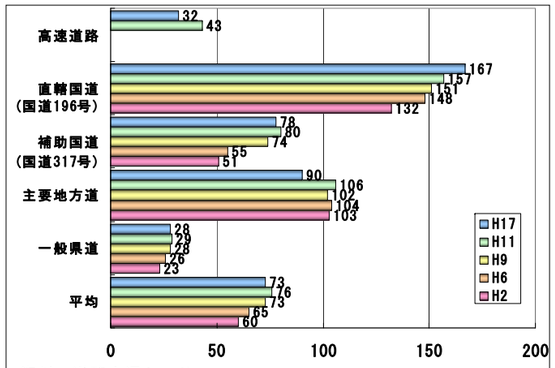
５）幹線道路の利用状況

① 利用交通量

■国道 196 号を除き、H11 から H17 にかけて減少

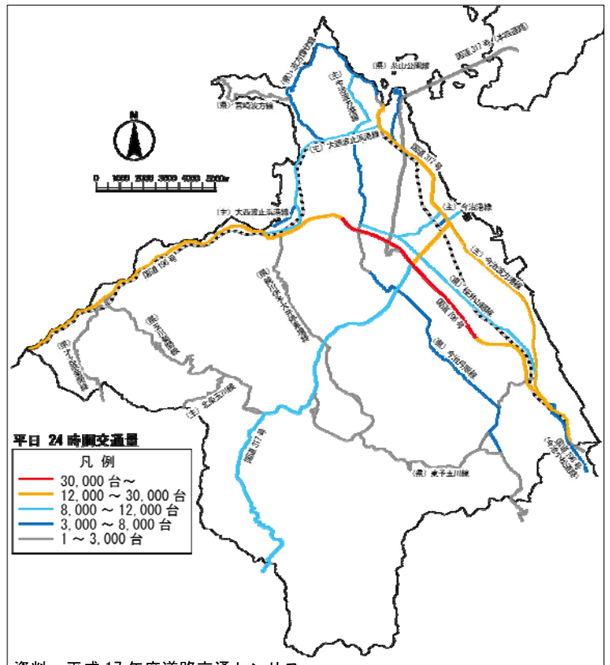
・国道 196 号である直轄国道を除き、増加傾向にあった交通量が平成 11 年から平成 17 年にかけて減少に転じた。全道路種別の平均でも減少している。

・区間別にみると市街地に並行する国道 196 号の今治バイパス区間を始め国道 317 号、(主)今治波止浜港線等で 12 千台/日を超えている。



資料：道路交通センサス

図　道路種別別平均交通量（今治市陸地部）



資料：平成 17 年度道路交通センサス

図　区間別地点交通量（H17）

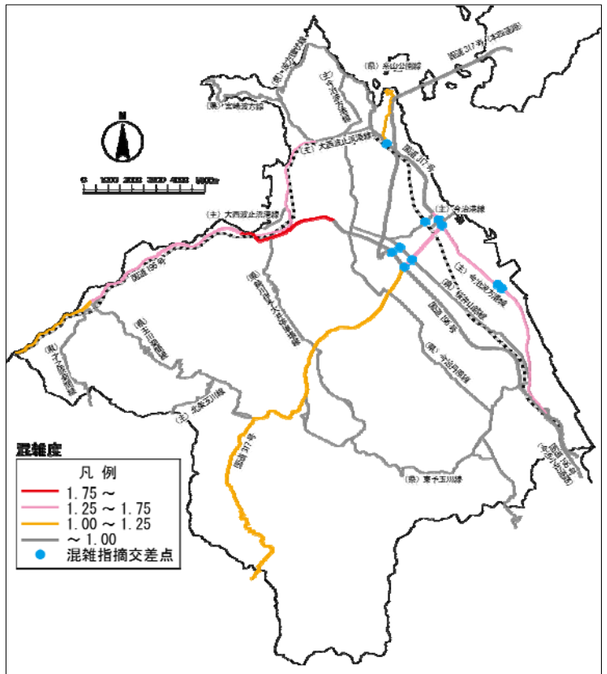
② 混雑度

■都心部流入部で高い混雑度

・国道 196 号の大西町周辺から菊間町境界付近の間、国道 317 号の今治バイパスから市役所付近の都心部区間、(主)今治波方港線の市役所以南では、混雑度が 1.25 を超え、ピーク時間以外での混雑発生が考えられる。

表　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

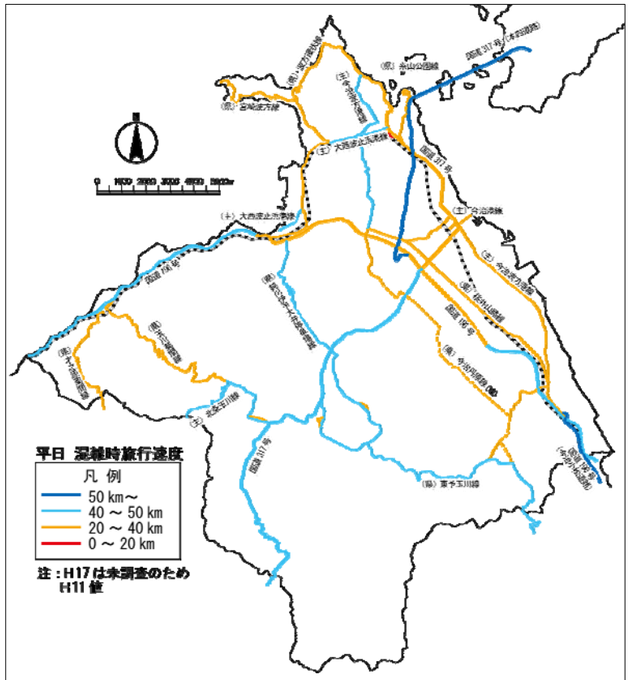
図　区間別混雑度（H17）

③ ピーク時旅行速度

■都心部でも 20km/h 以上を確保

・都心部付近において、混雑度が 1.25 を超える区間が見られたが、ピーク時旅行速度をみると、すべての区間で 20km/h 以上が確保されている。

・周辺部の路線においても旅行速度の低い区間が見られるが、地形的条件や１車線区間の影響と考えられる。



資料：平成 17 年度道路交通センサス

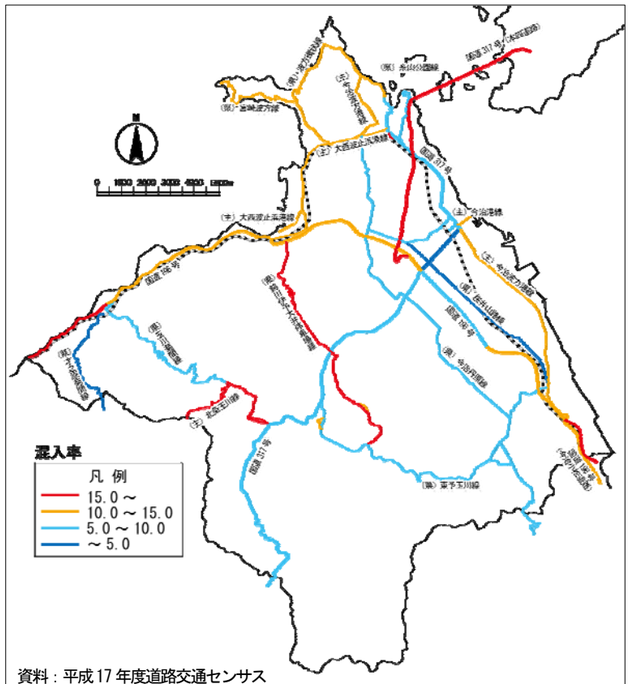
図　区間別ピーク時旅行速度（H17）

④ 大型車混入率

■市域流入部及び産業施設が立地する北部、北西部、南東部で高い大型車混入率

・大型車混入率をみると、山間部の交通量の少ない路線を除くと市北部、北西部、南東部の産業施設が立地する地域を結ぶ国道 196 号、(主)今治波止浜港線、(主)大西波止浜港線等で高くなっている。

・また西瀬戸自動車道も高く、物流を担う重要な路線としての機能が伺える。



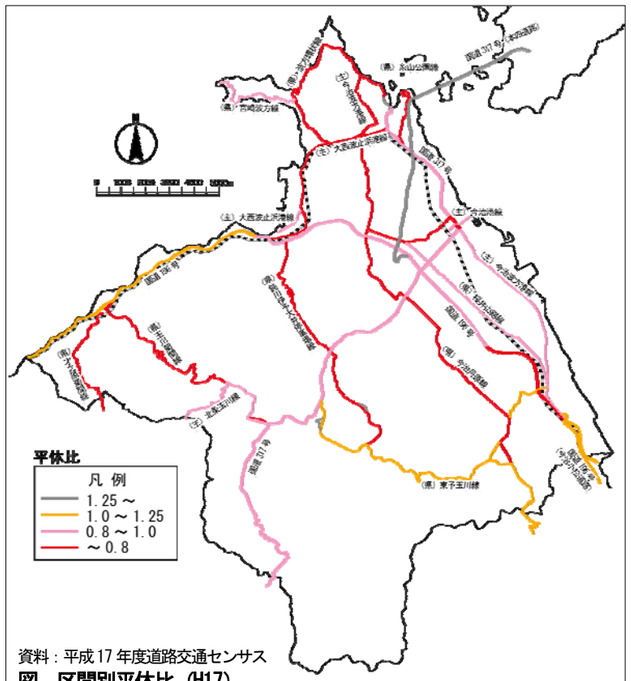
資料：平成 17 年度道路交通センサス

図　区間別大型車混入率（H17）

⑤ 平休比

■市域ほとんどの路線で休日交通量は平日交通量を下回る

・しまなみ海道や国道 196 号等の市域陸地部に流入する路線を除き、ほとんどの区間でも休日交通量が平日交通量を下回る状況にある。



資料：平成 17 年度道路交通センサス

図　区間別平休比（H17）

6）交通事故

■交通事故が増加のきざし

・交通事故件数は、平成 12 年を境に減少傾向にあったが、平成 17 年から平成 19 年にかけ増加している。

■追突、出会頭の車両相互の事故、次いで自転事故が突出

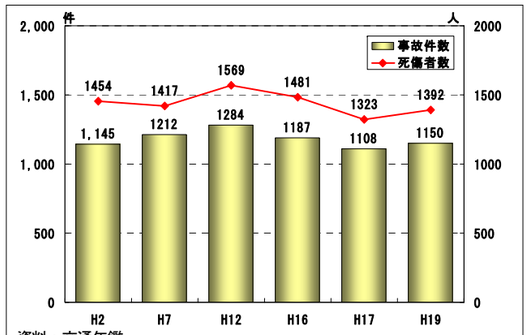
・事故類型別では追突が最も多く 299 件で、次いで出会い頭の 228 件となっている。

・自転車の事故も多く 208 件でこれらの 3 つの類型で約 7 割を占める。

■事故危険箇所に 4 箇所が指定

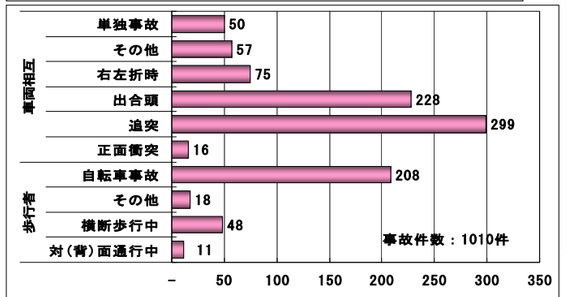
・今治市陸地部における交通事故数は市役所付近の国道 317 号、(主) 今治波止浜港線で発生の割合が高くなっている。

・また危険箇所として 4 箇所が指定されている。



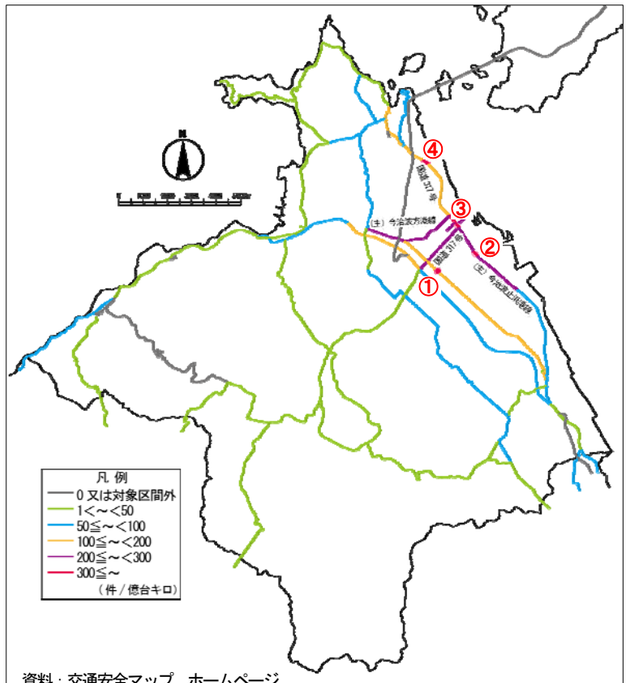
資料：交通年鑑

図　交通事故及び死傷者数の推移（今治警察署管内）



資料：交通年鑑

図　事故類型別事故件数（H18 今治警察署管内）



資料：交通安全マップ　ホームページ

図　事故率と事故危険箇所

表　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

（３）公共交通網と利用状況

１）鉄道

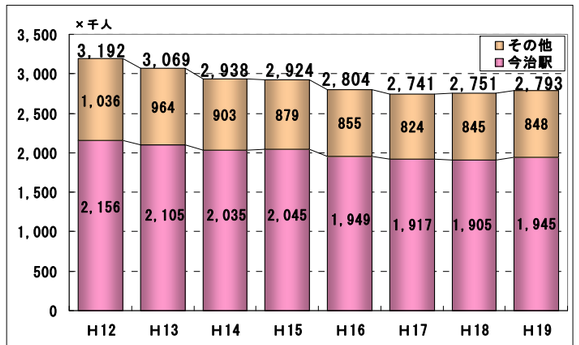
■通勤通学に利用しにくいダイヤ

・今治駅を中心に予讃線の運行本数を見ると、特急停車駅である壬生川駅と、伊予北条駅は普通列車でそれぞれ約 23 分、約 45 分となっている。運行本数は、37 本、51 本で比較的高頻度であるが、朝ピーク（7:30～8:30）で今治駅を発着する本数は少なく、通勤通学には利用しにくいダイヤとなっている。

■鉄道利用者は減少傾向から平成 17 年以降わずかに回復基調に

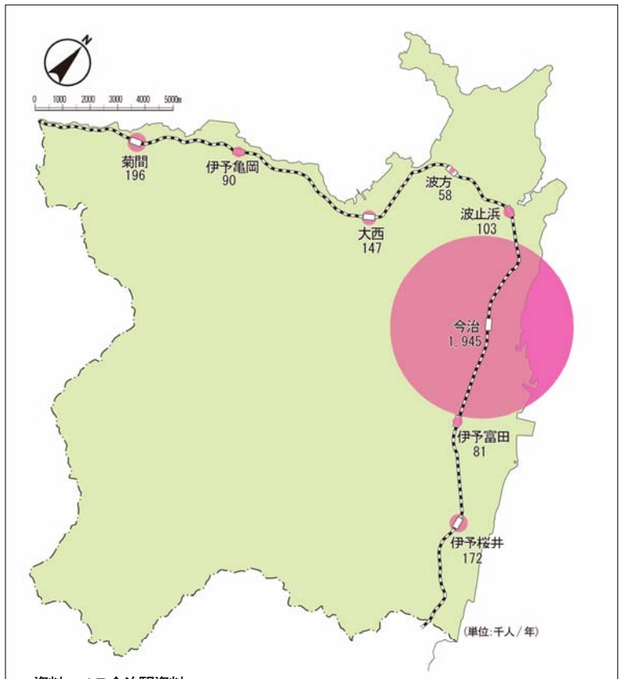
・今治市内各駅の乗降人員は平成 17 年まで年々減少傾向にあったが、それ以降わずかに回復してきている。

・駅別にみると特急が停車する今治駅が圧倒的に多い。



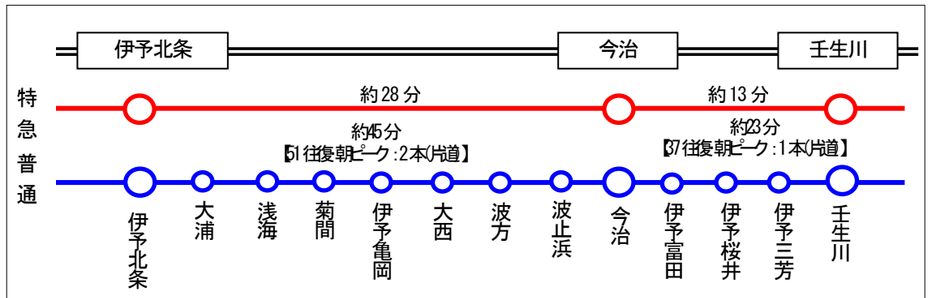
資料：ＪＲ今治駅資料

図　鉄道駅乗降人員の推移



資料：ＪＲ今治駅資料

図　鉄道駅乗降人員（H19）



注）朝ピーク：今治駅で7:30～8:30に発着する運行本数

資料：ＪＲ時刻表

図　ＪＲ予讃本線の運行状況

２）路線バス

① 系統と路線網

■幹線道路にバスが運行、残る空白地帯

・路線バスは幹線道路を中心に運行されている。

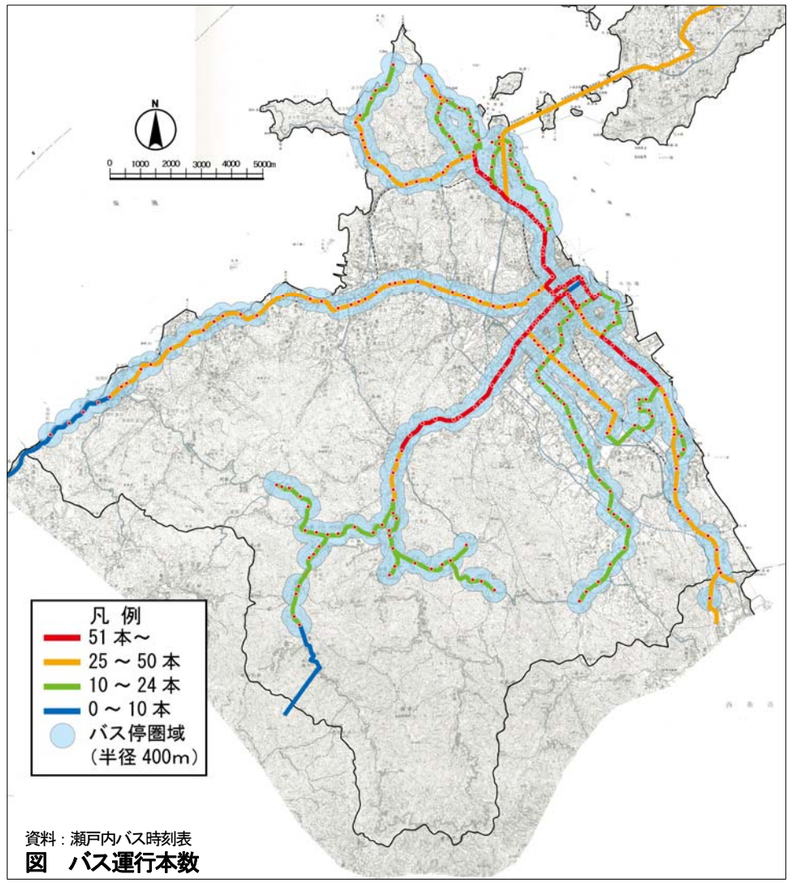
・バス停から半径 400m の圏域をバス停利用可能圏域を見ると、玉川町、大西町、朝倉等の地域では運行路線が少ないこともあって、空白地帯が多く残っている。

② 運行本数

■周辺部で便数の少ない路線が残る

・国道 317 号や(主)今治波止浜港線等の中心部から拡散する形で 50 本/日(往復)以上の運行本数がある。

・一方、周辺部では 10～24 本と１時間に１～２本未満の路線も多く広がっている。



資料：瀬戸内バス時刻表

図　バス運行本数

4-2 現況からみた交通課題

4-2-1 高速広域交通の課題

高速広域交通の現況

・しな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
・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

高速広域交通の課題

●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
●多岐に渡る高速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

4-2-2 地域交通の課題

（１）道路網

地域道路網の現況

・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
・事故危険箇所に４箇所が指定

地域道路網の課題

●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CO_2やＮＯＸ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CO_2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

・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

公共交通網の課題

●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CO_2やＮＯＸ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CO_2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