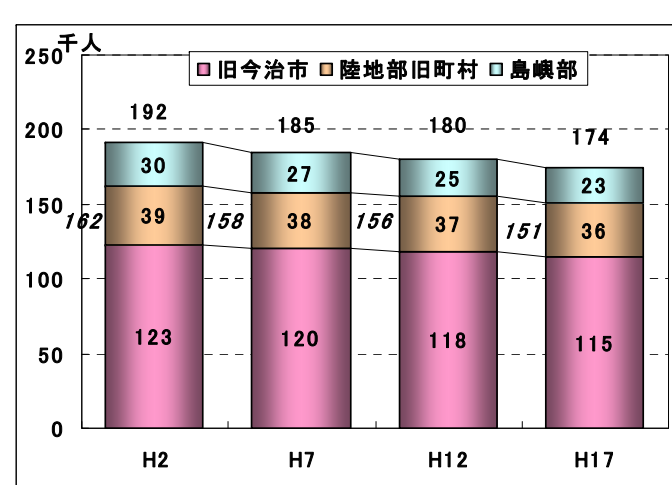


3 ネットワークの評価の視点

3.1 地域・交通現況と課題

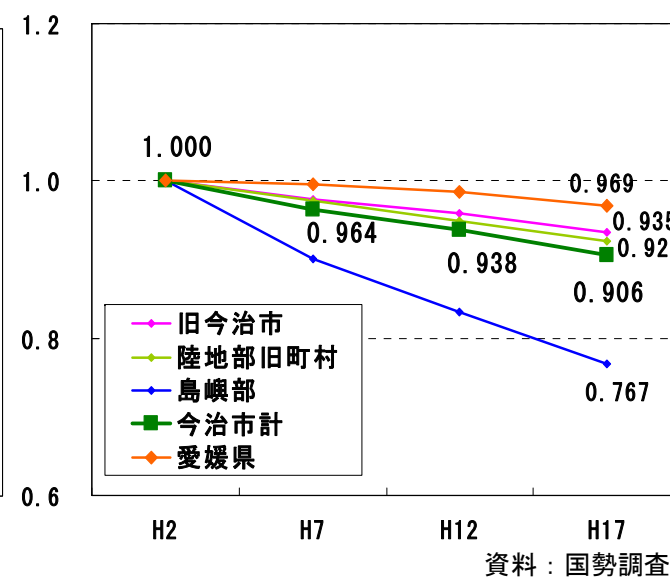
(1) 人口構造

- ・ 人口が減少、特に島嶼部では約3割減(対H2比)(図3.1・図3.2)
- ・ 少子・高齢化が進展、特に島嶼部で顕著(図3.3・図3.4)
- ・ 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3.5)
- ・ 単身高齢者世帯、特に80歳以上が大きく増加(図3.6)
- ・ 人口の集積が外延化、中心部では人口減少傾向(図3.7)
- ・ 中心部と南西山地部で高い高齢化率(図3.8)



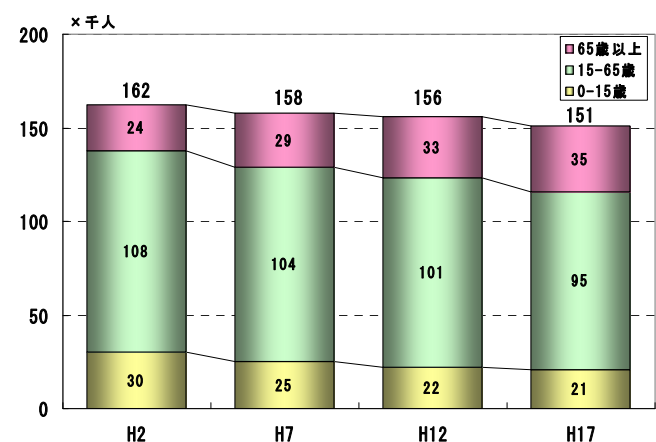
資料：国勢調査

図3.1 居住人口の推移



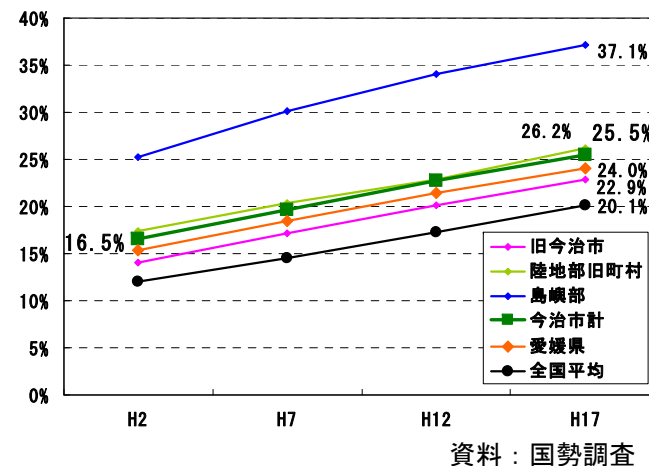
資料：国勢調査

図3.2 居住人口推移の比較
(H2=1とした減少率)



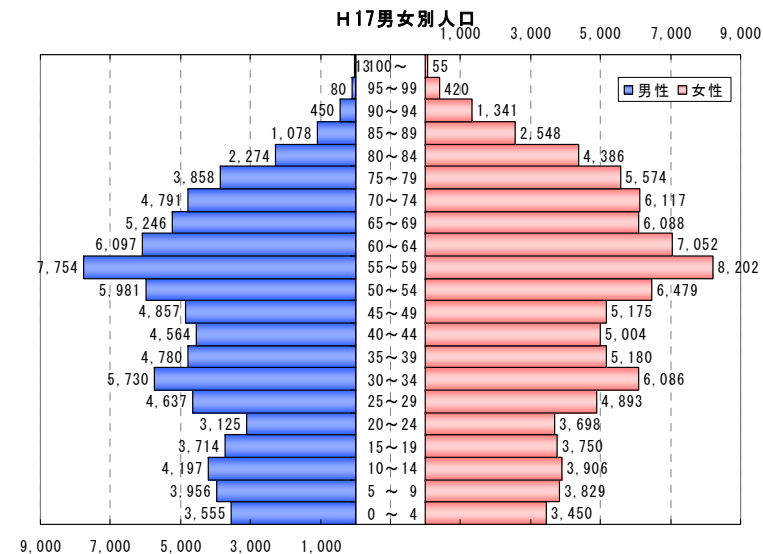
資料：国勢調査

図3.3 年齢階層別居住人口の推移
(陸地部)



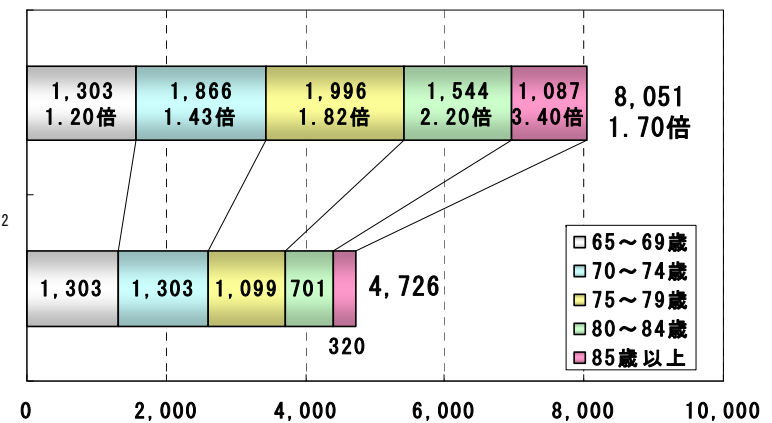
資料：国勢調査

図3.4 高齢化率の推移



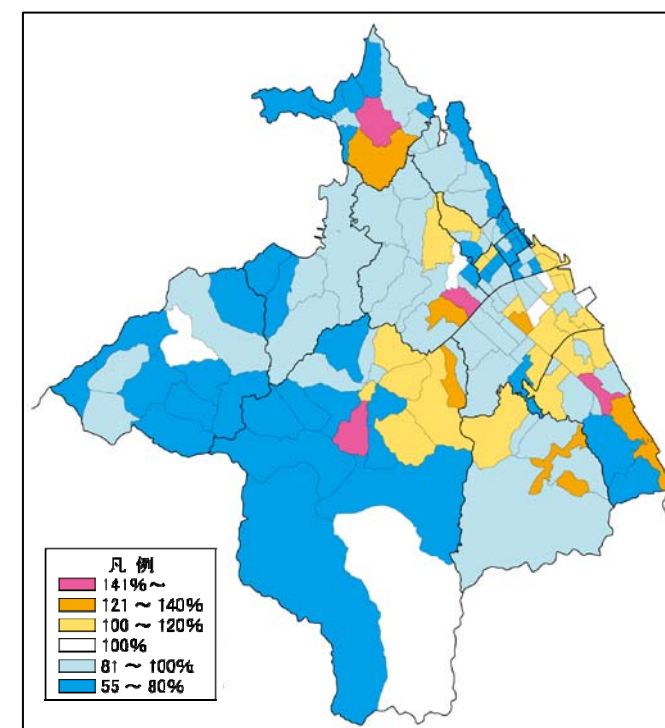
資料：平成17年国勢調査

図3.5 年齢階層別性別人口の比較



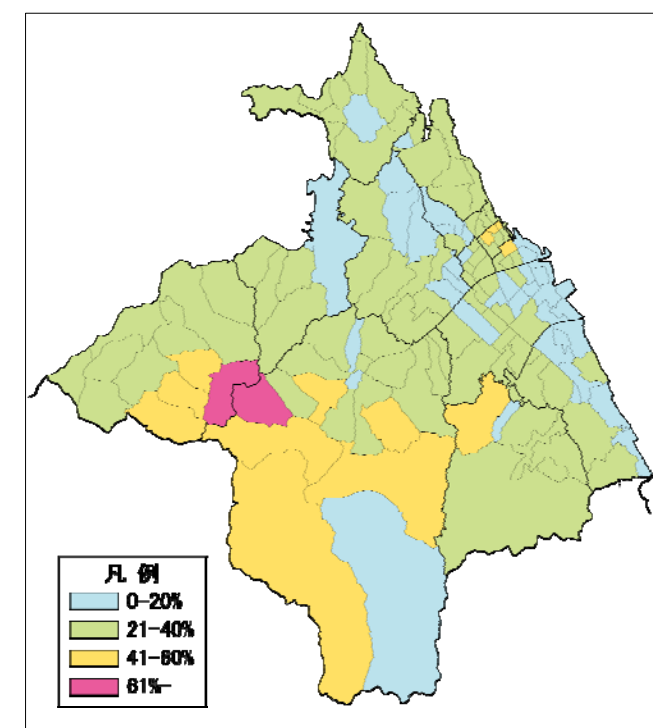
資料：国勢調査

図3.6 単身高齢者世帯の比較



資料：住民基本台帳

図3.7 ゾーン別居住人口の比較(H19/H2)



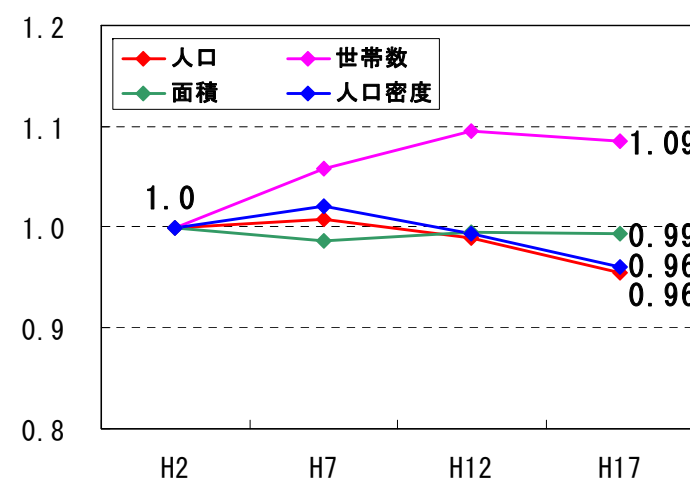
資料：平成17年国勢調査

図3.8 ゾーン別高齢化率(H17)

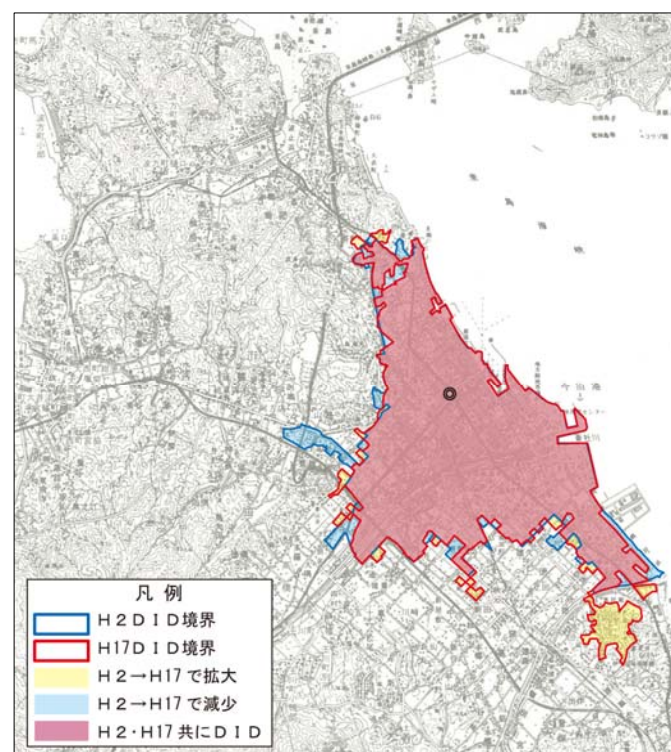
3 ネットワークの評価の視点

(2) 土地利用と施設配置

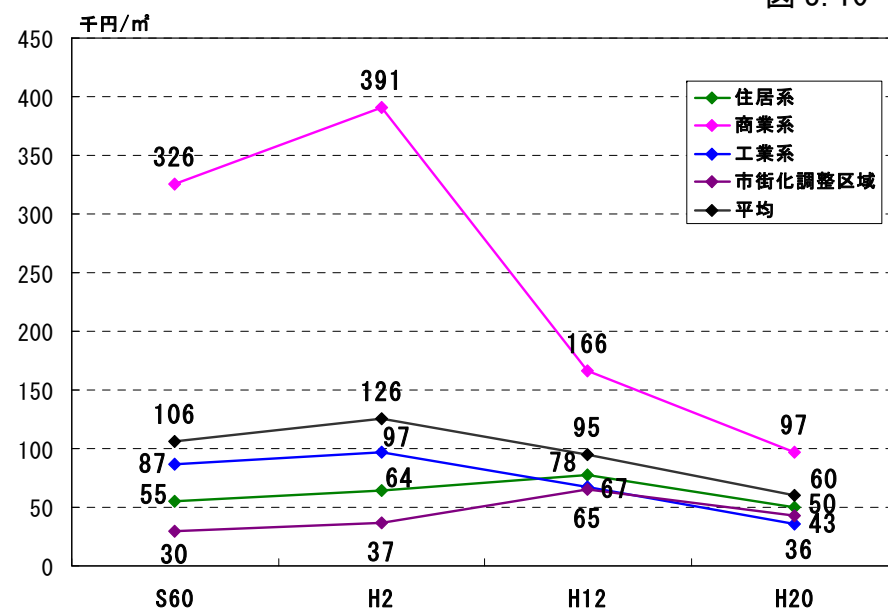
- ・ D I Dの低密度化、空洞化が進展 (図 3.9・図 3.10)
- ・ 商業系で地価が大幅に下落 (図 3.11)
- ・ 都市機能施設が市役所周辺に集積 (図 3.12)
- ・ 商業系施設は国道 196 号・317 号や(主)今治波方港線沿線に多く立地 (図 3.12)
- ・ 市域陸地部の約 5 割を都市計画区域に指定 (表 3.1)



資料：国勢調査
図 3.9 人口集中地区の動向



資料：国勢調査
図 3.10 人口集中地区の推移



資料：地価公示
図 3.11 用途地域別地価の推移 (今治市陸地部)

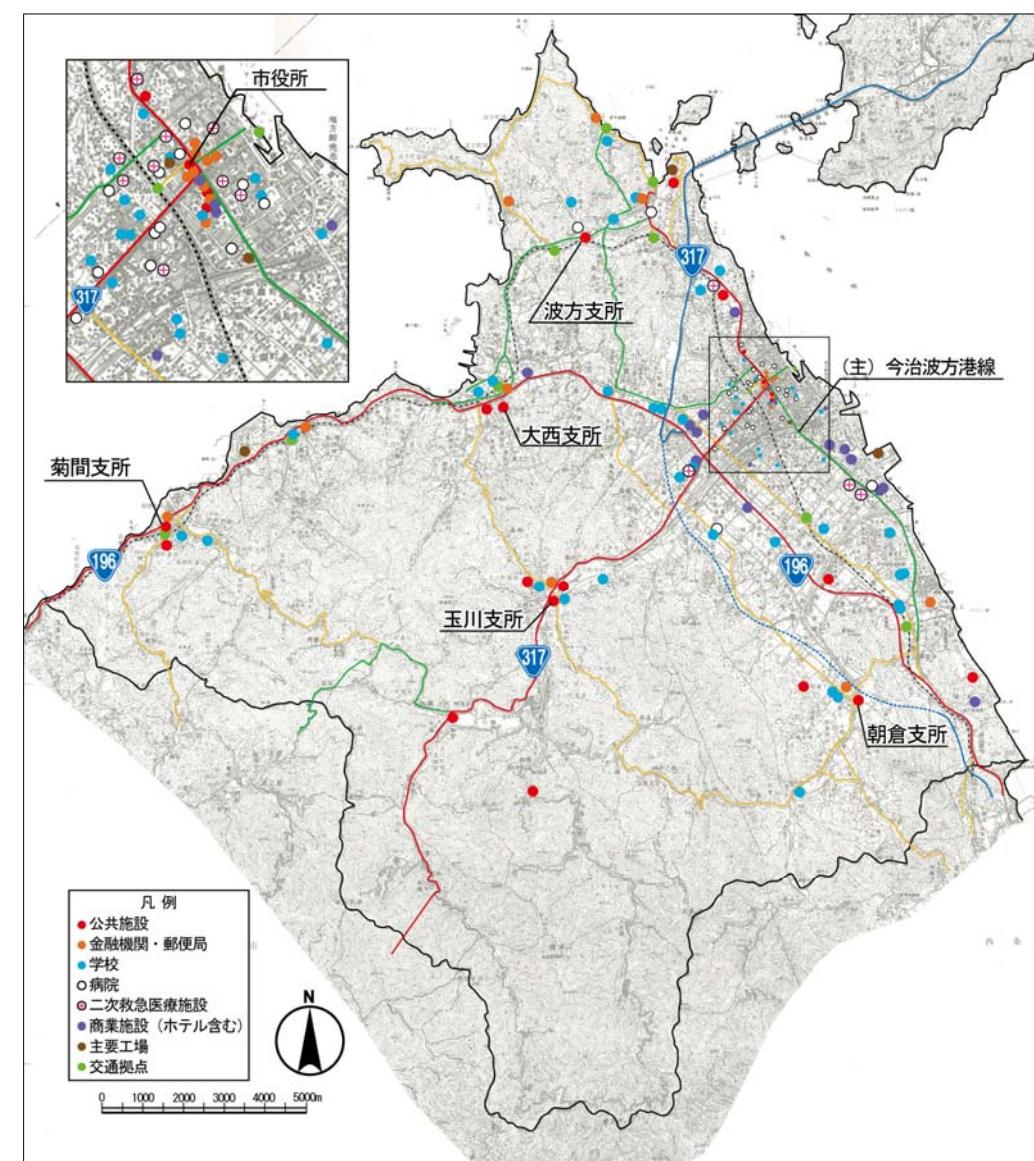
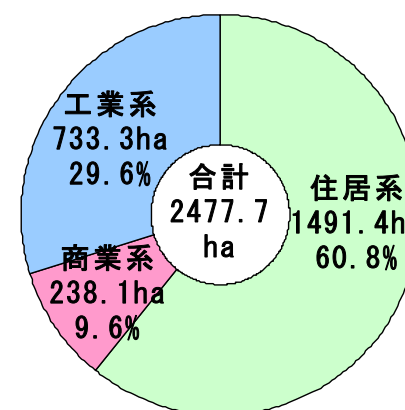


図 3.12 主要施設配置状況



資料：今治市の都市計画
図 3.13 用途別面積

表 3.1 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 ネットワークの評価の視点

(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3.14）

■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3.15）

■商業

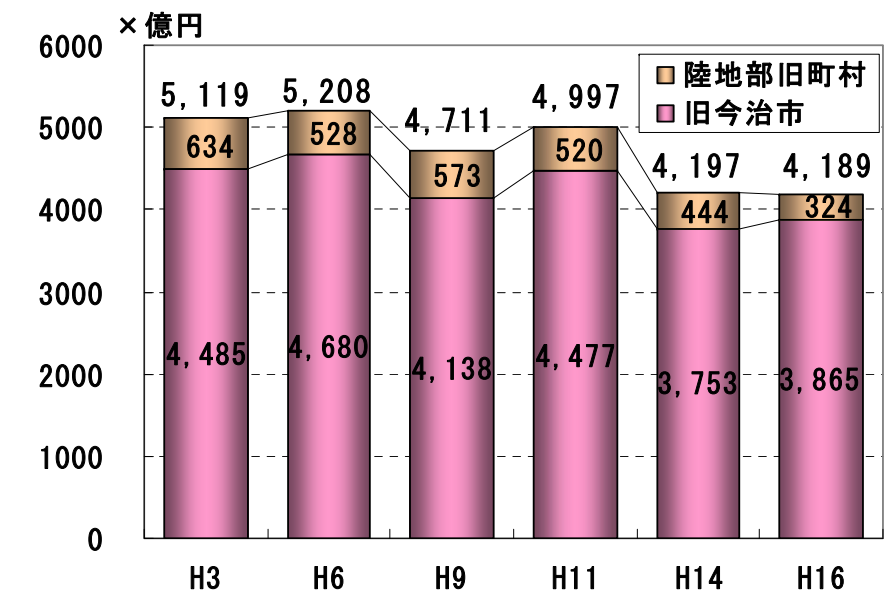
- ・商品販売額はH11にしまなみ海道供用効果が見られたものの、それ以降は減少（図3.16）

■観光

- ・しまなみ海道供用効果で県外客が増加（図3.17）
- ・陸地部の観光施設が分散

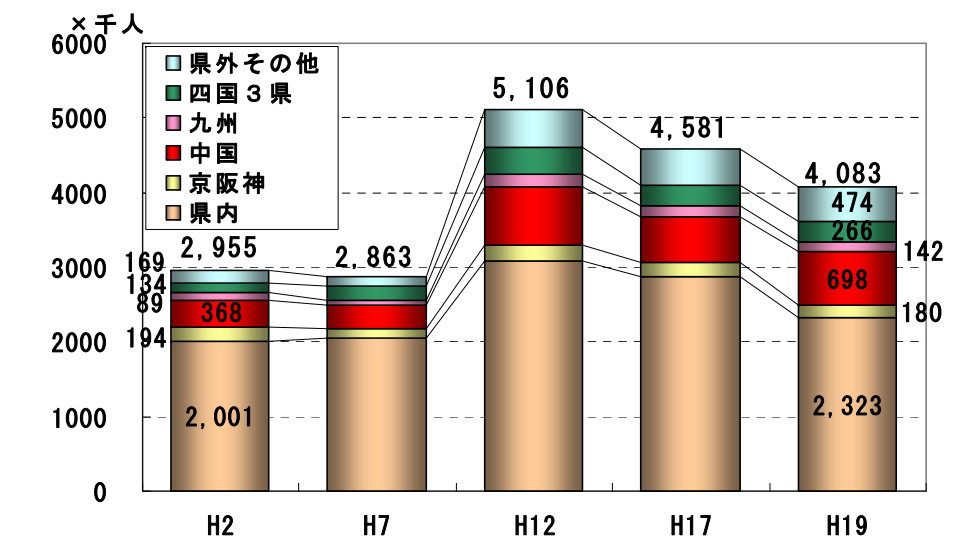
■市民経済

- ・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



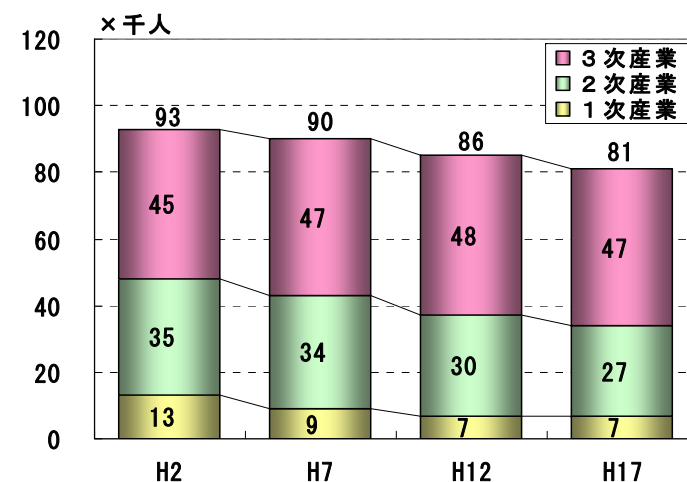
注)H11の増加はしまなみ海道の供用効果と考えられる
資料：商業統計調査

図3.16 商品販売額の推移（今治市陸地部）



資料：愛媛県統計年鑑

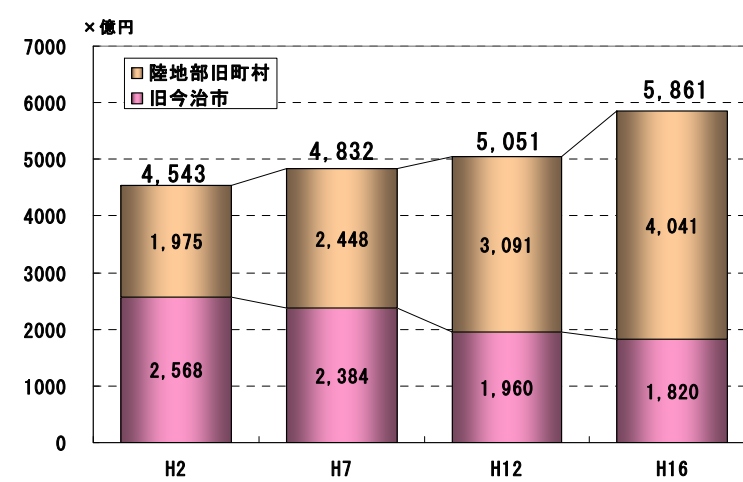
図3.17 観光客数の推移（今治地区）



注)分類不能は3次産業に含む

資料：工業統計調査

図3.14 産業別就業人口の推移（今治市）



注)従業者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3.15 製造品出荷額等の推移（今治市陸地部）

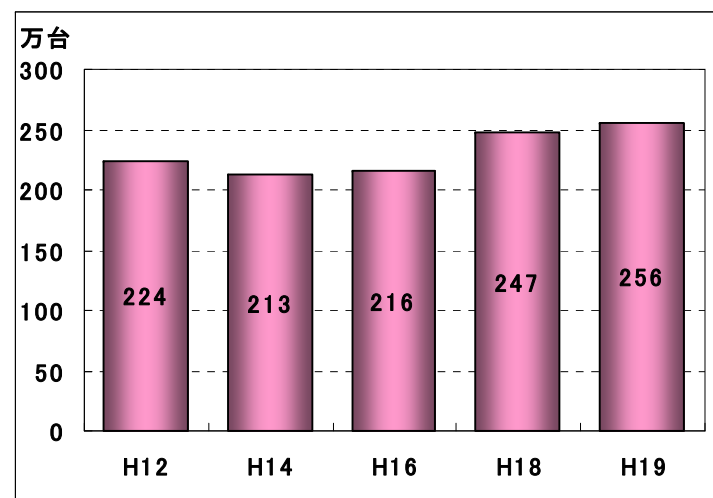
地域現況から見た課題

- 少子高齢化への対応が急務
- 低迷する地域産業への対応が急務
- 衰退傾向にある中心市街地への対応が急務
- 拡大化する市街地への適正な誘導が必要

3 ネットワークの評価の視点

(4) 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 3.18）
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。
- ・JR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 3.19・図 3.20）
- ・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 3.21）
- ・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・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－神戸－今治－松山－大分）が今治港への寄航を取りやめた。（図 3.22）



資料：今治市の統計
注) 供用はH11.5月

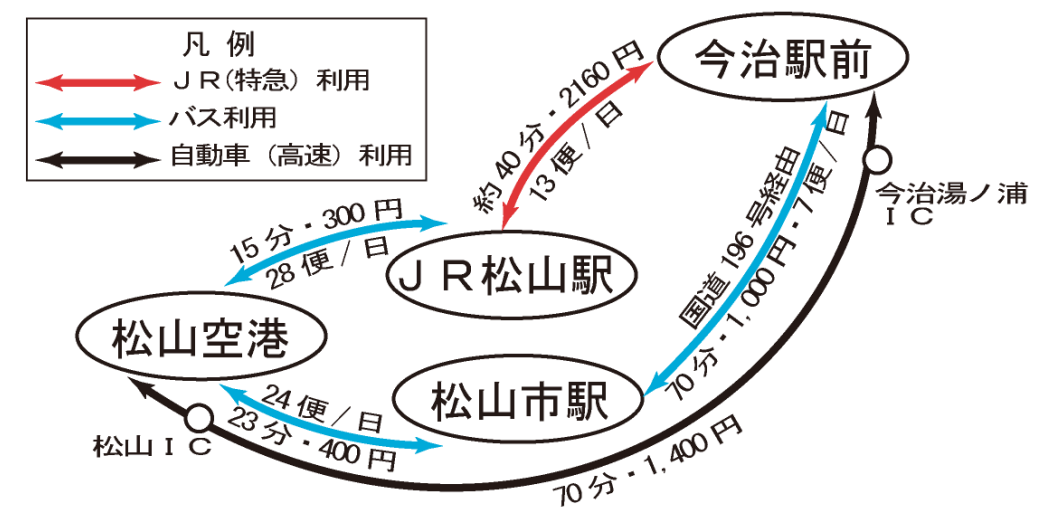
図 3.18 来島海峡大橋利用交通量の推移



図 3.19 JR（特急）による主要都市へのアクセス

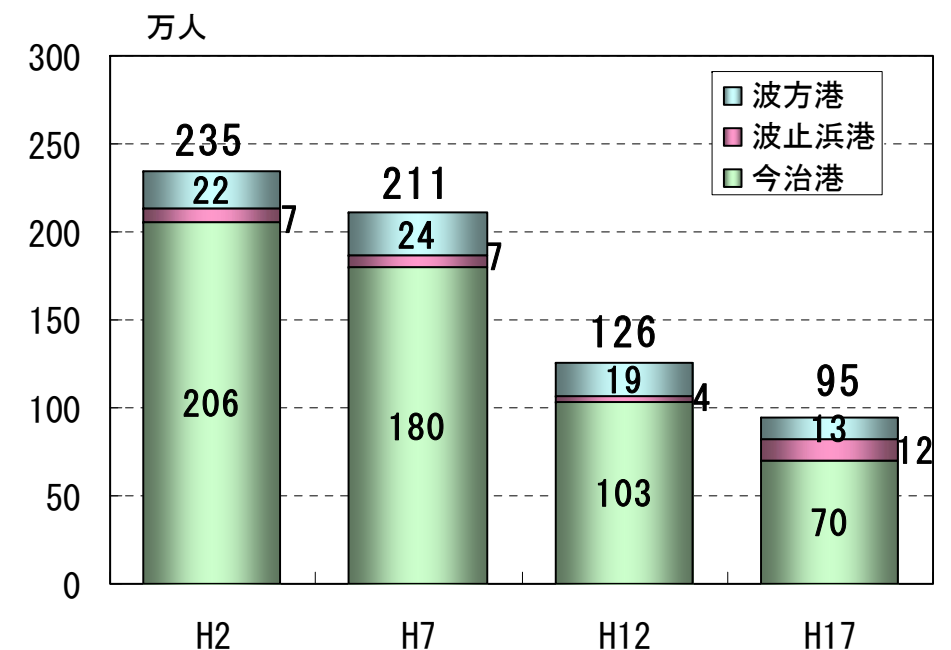


図 3.20 都市間バスの運行路線と運行本数



資料：JR時刻表、西日本高速道路公社HP、瀬戸内バス時刻表
注) 便数は往復便数の平均
注) JRは特急又は快速のみ計上

図 3.21 松山空港へのアクセス状況



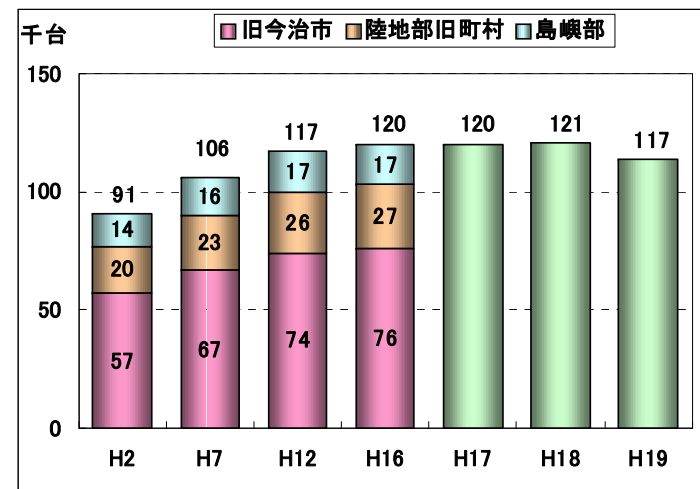
資料：愛媛県統計年鑑
注) 来島海峡大橋供用はH11.5月

図 3.22 フェリー利用者数の推移

3 ネットワークの評価の視点

(5) 地域道路網

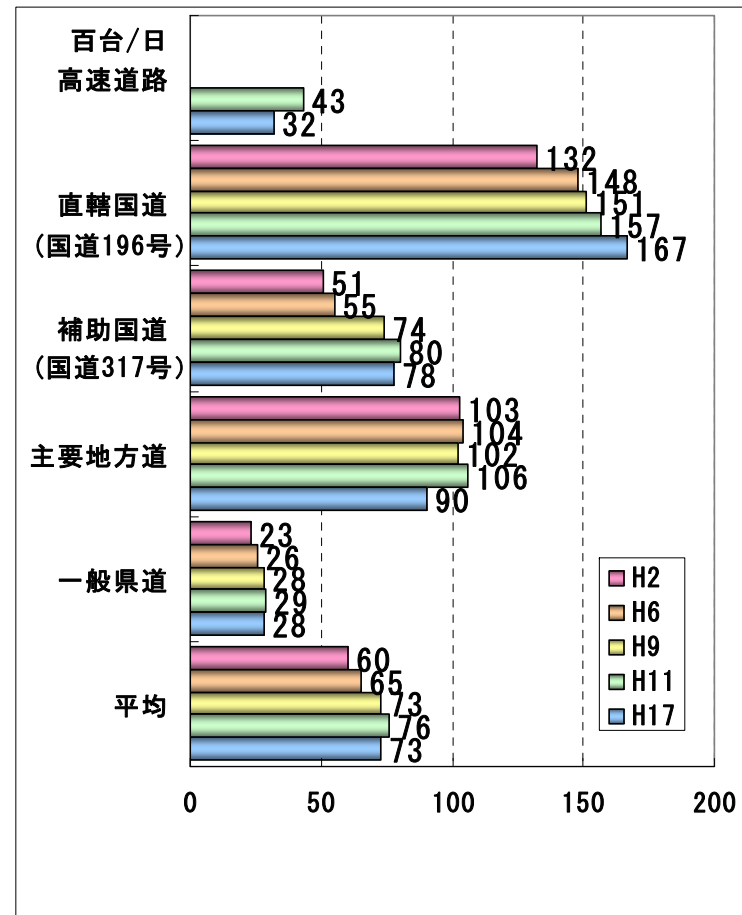
- ・ 自動車保有台数は伸びが鈍化、貨物車は減少、乗用車は増加（図 3.23）
- ・ 道路改良率・整備率・都市計画道路密度は愛媛県平均を上回るものの、1車線区間や長期未着手路線が残る。
- ・ 幹線道路の利用交通量は、国道 196 号を除き減少しているが（H11～H17）（図 3.24・図 3.25）、都心流入部では 1.25 以上の高い混雑度が残る。（図 3.26）
- ・ 交通事故は増加のきざし。特に追突、出会頭の車両相互の事故、次いで自転事故が突出しており、事故危険箇所 4 箇所が指定（図 3.27）



注) H17 以降は旧市町村の区分がされていない

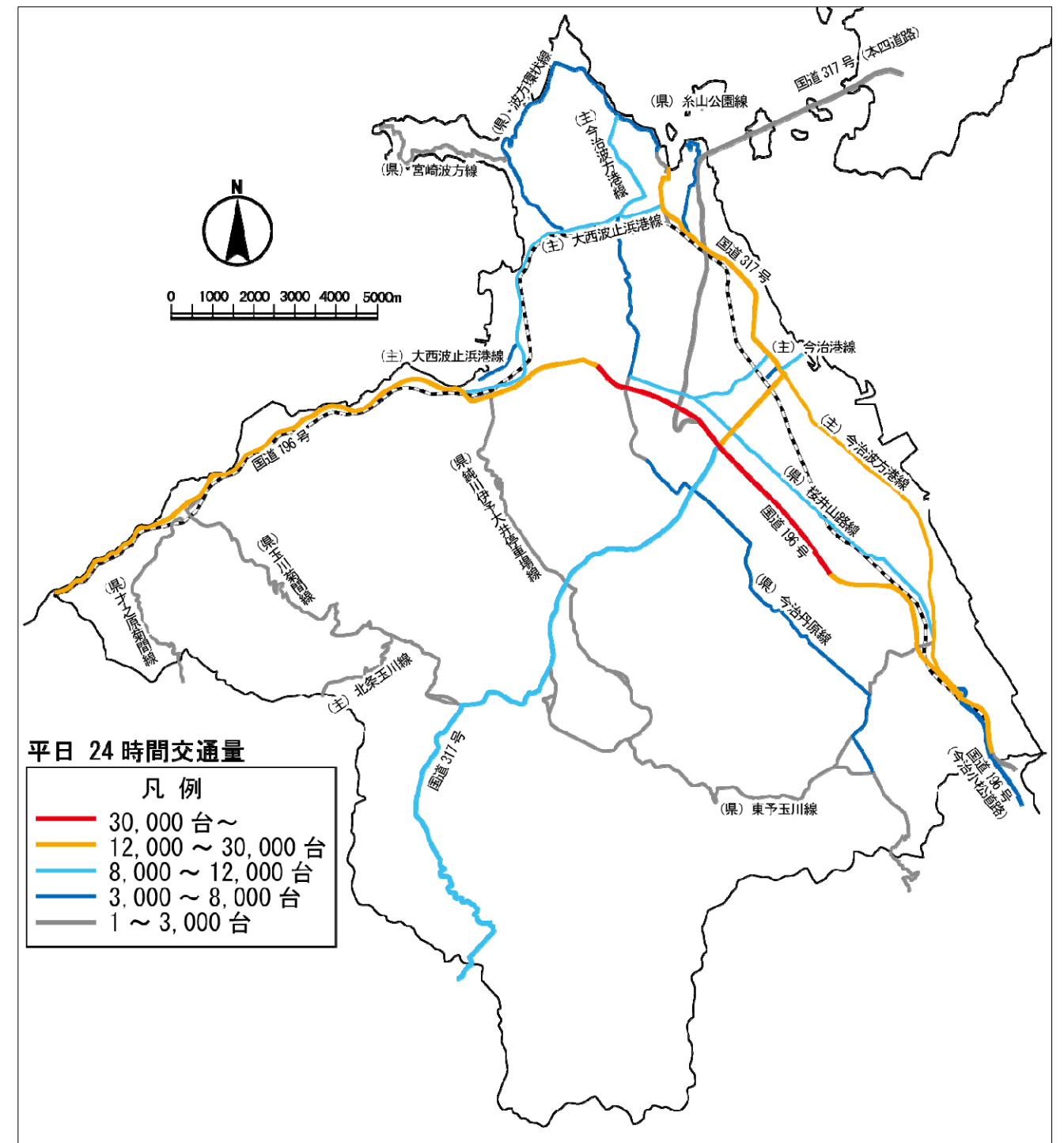
資料：自動車数の推移（四国運輸局）

図 3.23 自動車保有台数の推移



資料：道路交通センサス

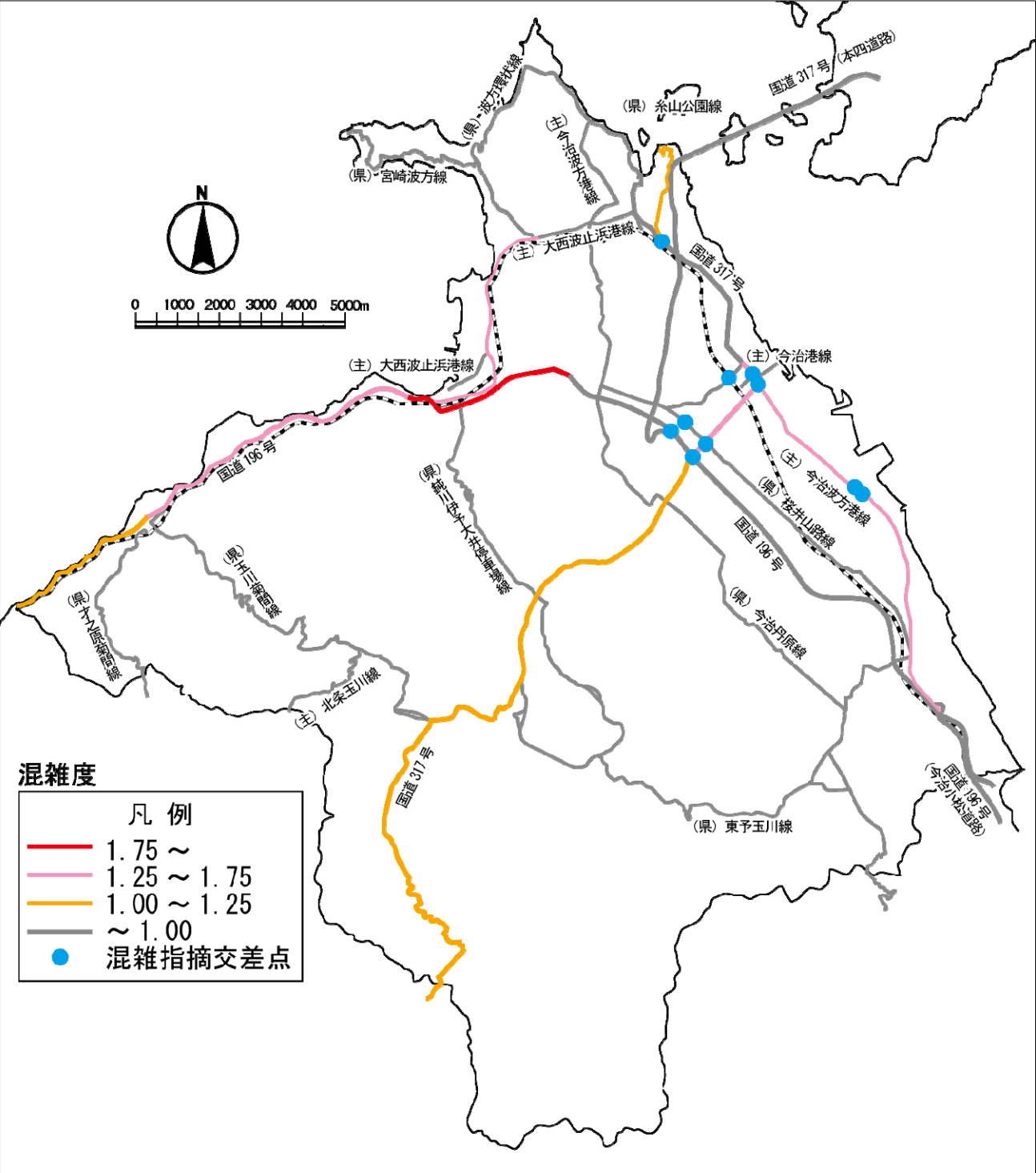
図 3.24 道路種別別平均交通量(今治市陸地部)



資料：平成 17 年度道路交通センサス

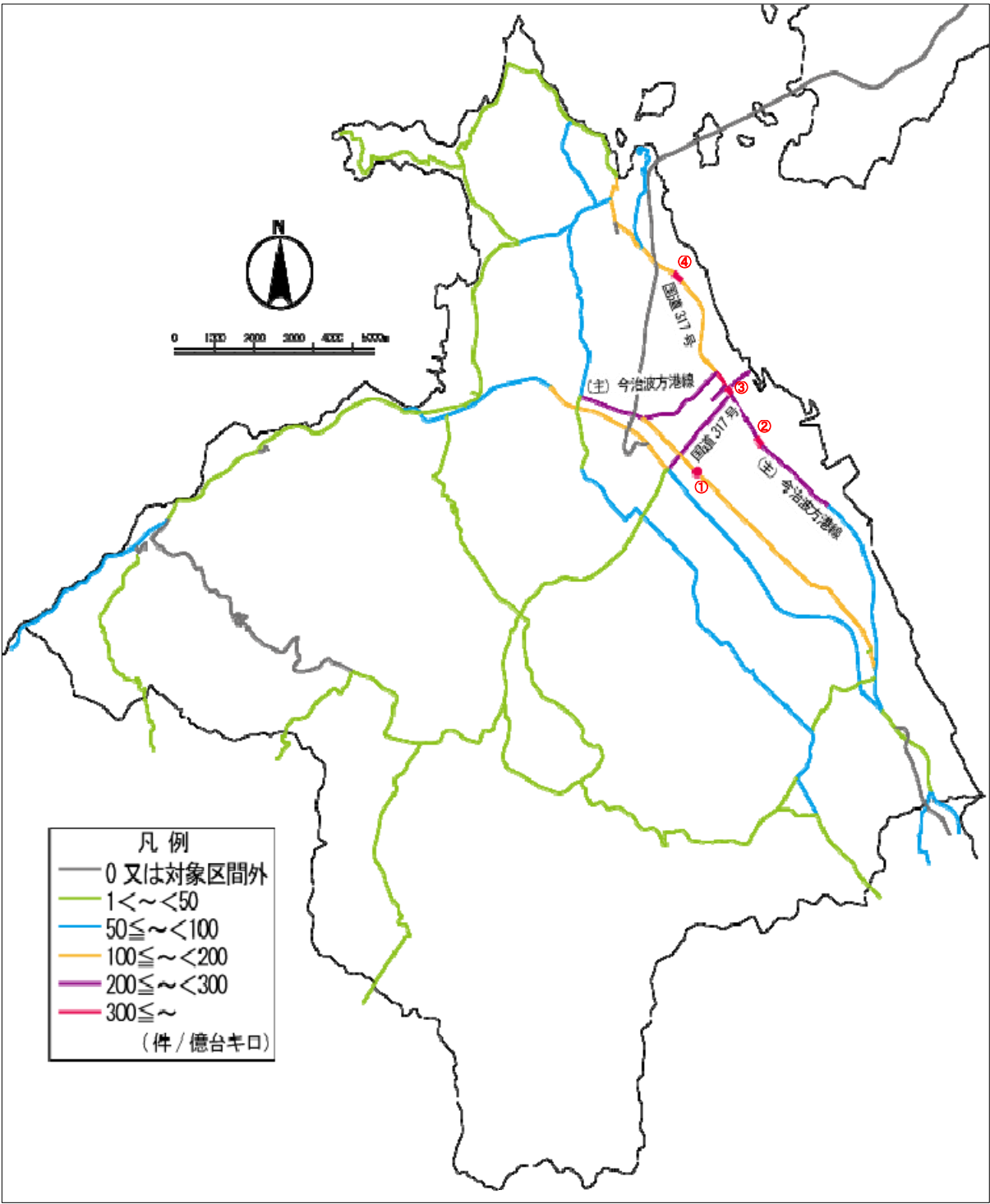
図 3.25 区間別地点交通量 (H17)

3 ネットワークの評価の視点



資料：平成 17 年度道路交通センサス

図 3.26 区間別混雑度 (H17)



資料：交通安全マップホームページ

図 3.27 事故率と事故危険箇所

（６）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 3. 28）
- ・ 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
- ・ 路線バスは幹線道路に運行するが、空白地帯が多く残り、周辺部はバス便数が少ない。（図 3. 29）

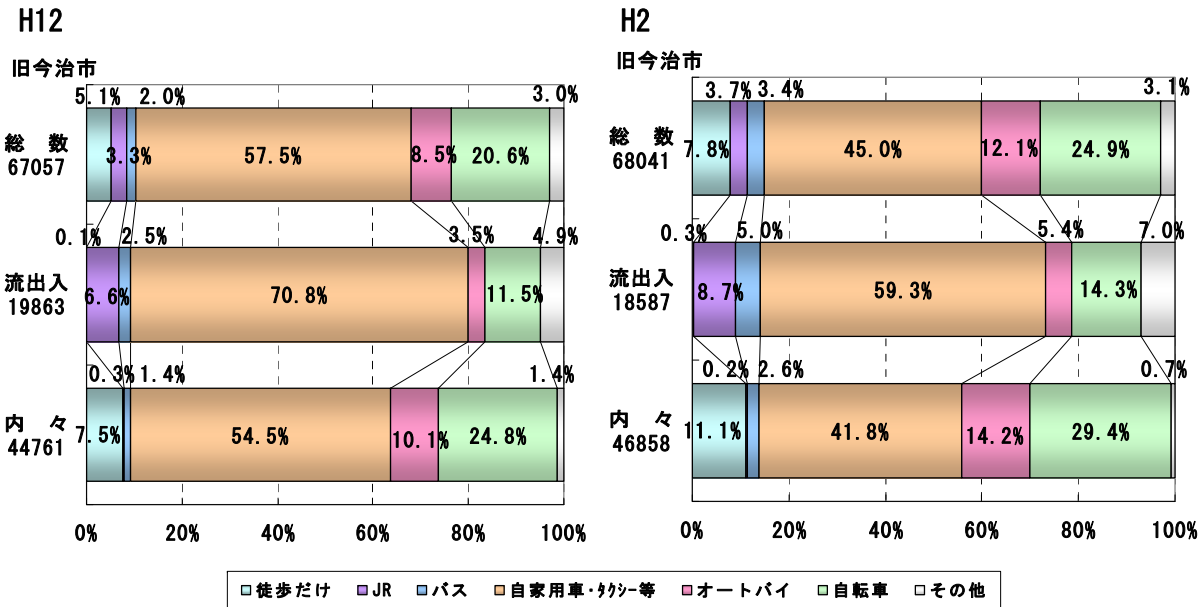
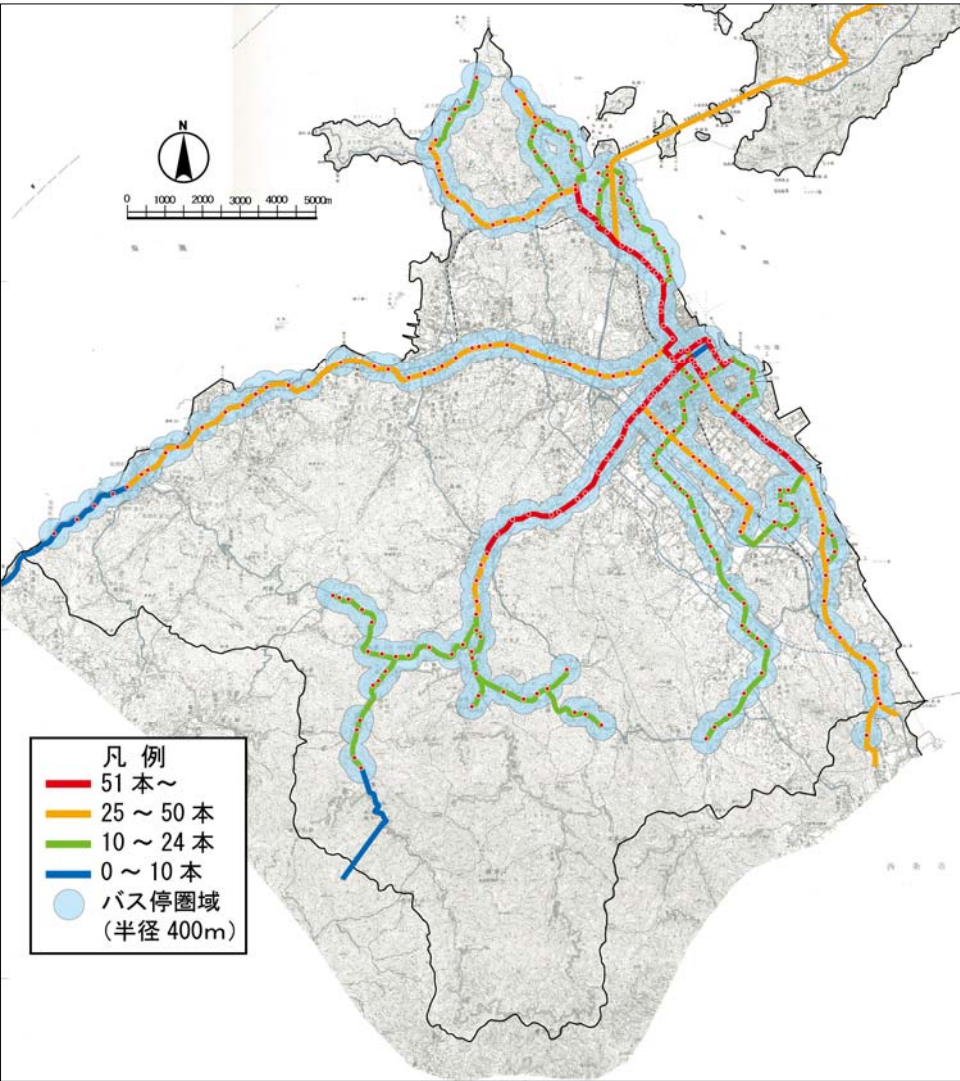


図 3. 28 通勤通学における利用交通手段分担（今治市陸地部）

資料：国勢調査

図 3. 29 バス運行本数



交通現況から見た課題

手 段	交 通 課 題
高速広域交通	●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 ●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 ●離島便等、利用者、利用車両の減少に対する対応が不可欠
地域道路網	●安心・安全な暮らしを支える道路網の形成が不可欠 ●混雑解消に向けた道路網の形成が不可欠 ●長期未着手都市計画道路への対応が不可欠 ●地域の活性化を支援する道路網の形成が不可欠 ●地球環境問題に対応した道路の形成が不可欠
公共交通	●高齢者等の生活交通を支える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 ●地域の活性化を支援する公共交通網の形成が不可欠 ●地球環境問題に対応した交通体系の形成が不可欠

3 ネットワークの評価の視点

3.2 道路整備方針

(1) 道路ネットワークのあり方

■ 今治市の道路ネットワーク形成方針

○広域交流軸

- ・瀬戸内しまなみ海道や今治小松自動車道を広域交流軸として位置づけ、今治市と他県との連携強化を図る。

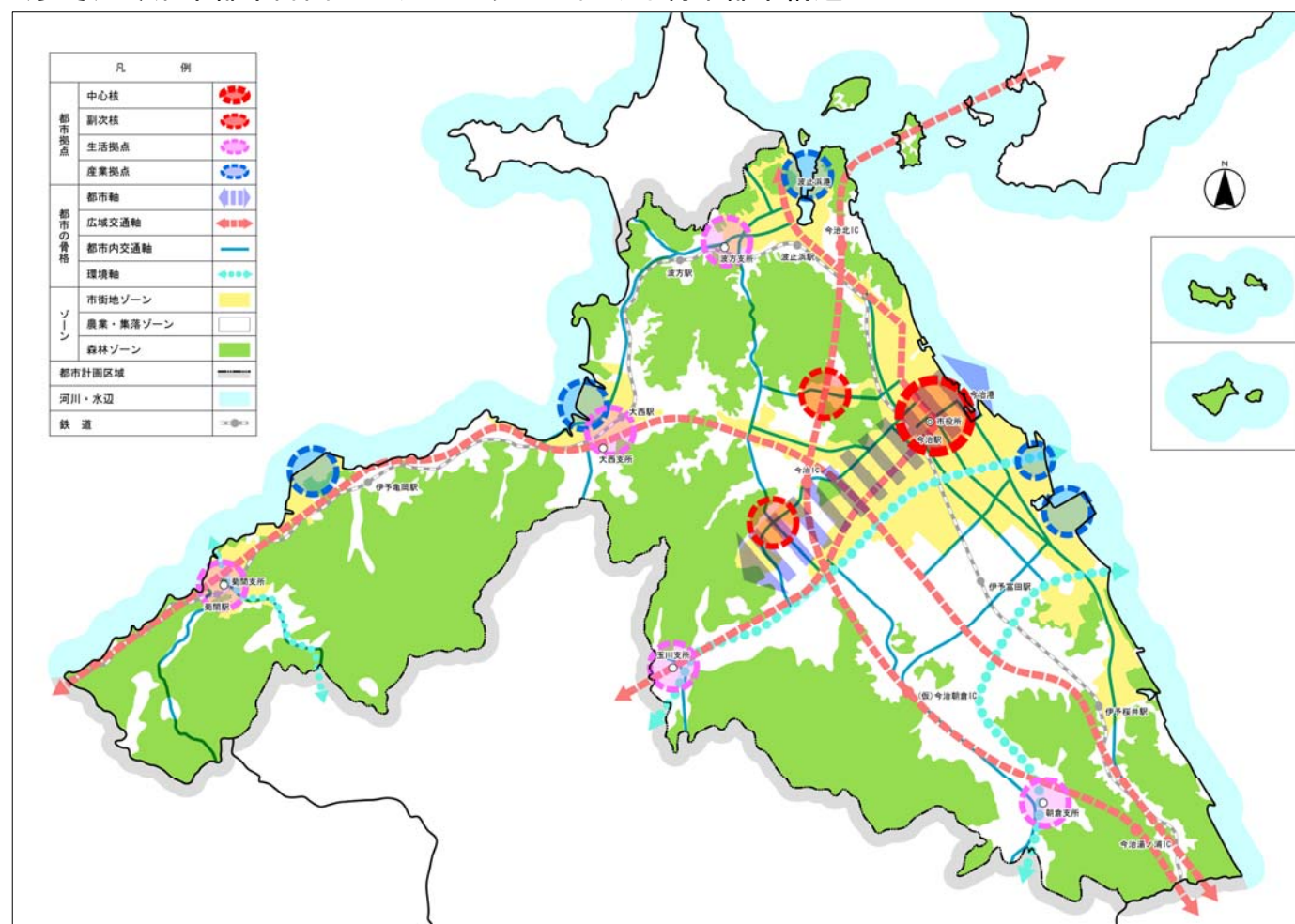
○都市間交流軸

- ・国道 196 号、317 号といった主要な幹線道路を都市間交流軸として位置づけ、今治市と周辺市との連携強化を図る。

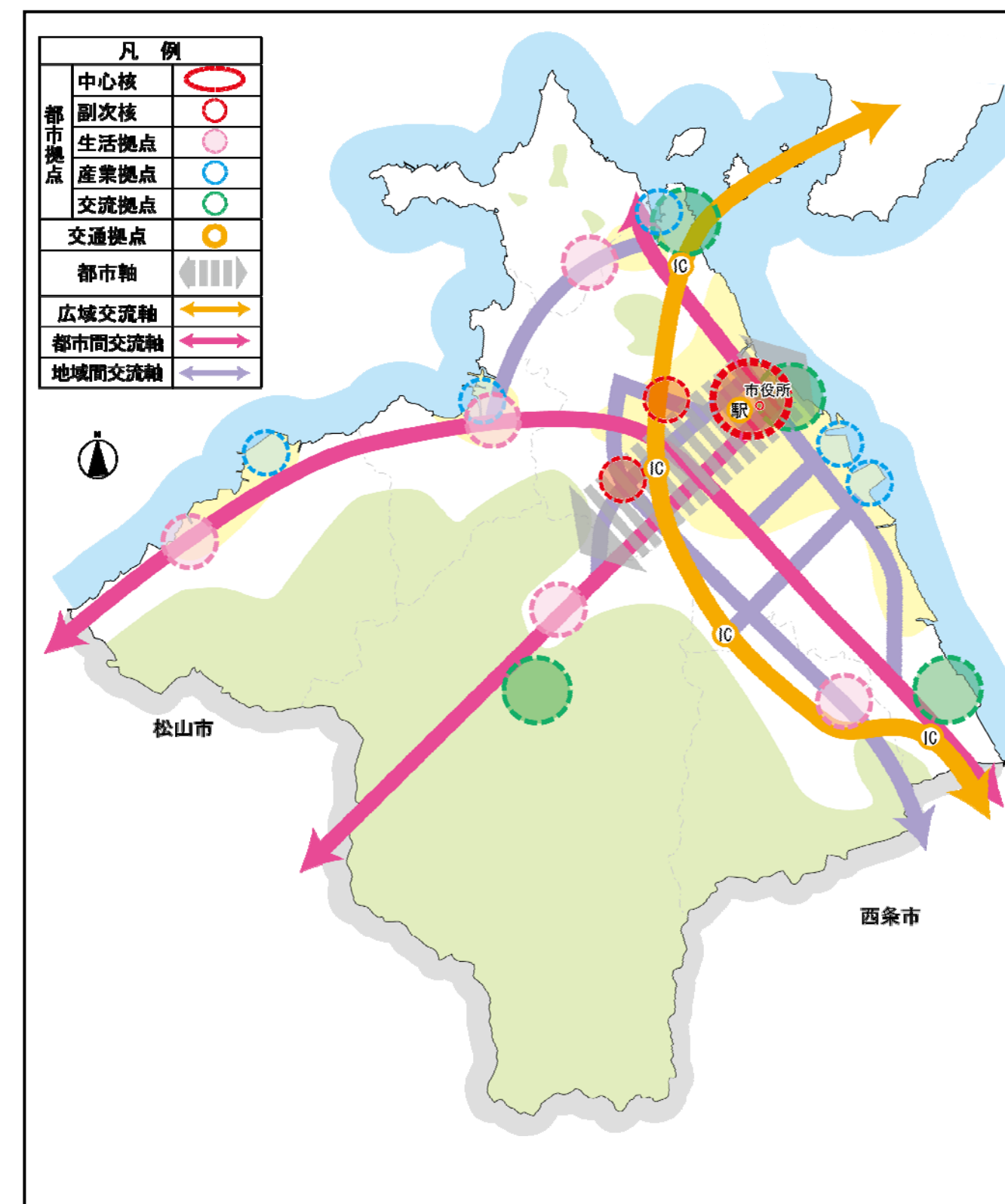
○地域間交流軸

- ・上記外の幹線道路を、市内各地域をネットワークする地域間交流軸として位置づけ、拠点間の連携強化を図る。

(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



■ 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)

3 ネットワークの評価の視点

■将来フレームの考え方

- ① 今治市居住人口：今治市総合計画における将来人口推計結果に基づく。今治市総合計画のベースは人口問題研究所予測。
- ② 人口関連フレームの設定：女性の就業率の増加や定年延長を見込んだ性別年齢階層別就業率を設定（図 3.30・図 3.31）
- ③ 開発関連フレームの設定：今治新都市開発を考慮し、フレームを想定（図 3.32・表 3.2）
- ※ 発生集中交通量において、開発関連フレームを上乗せするのではなく、今治市陸地部全体の将来フレームは固定（表 3.3）
⇒ その結果、H42 人口は H17 人口の約 78%に減少するが、発生集中交通量は約 84%となるフレームを設定（表 3.4）

●人口関連フレームの設定

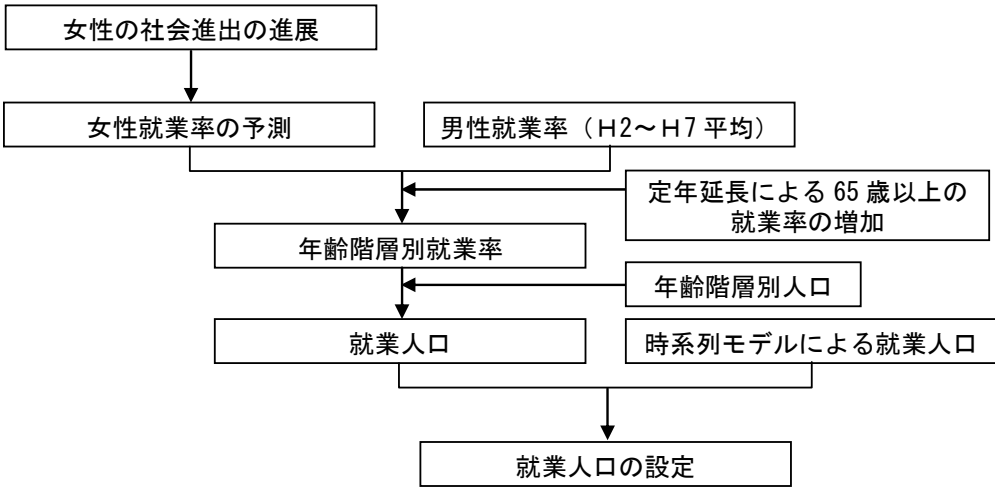


図 3.30 就業人口設定フロー

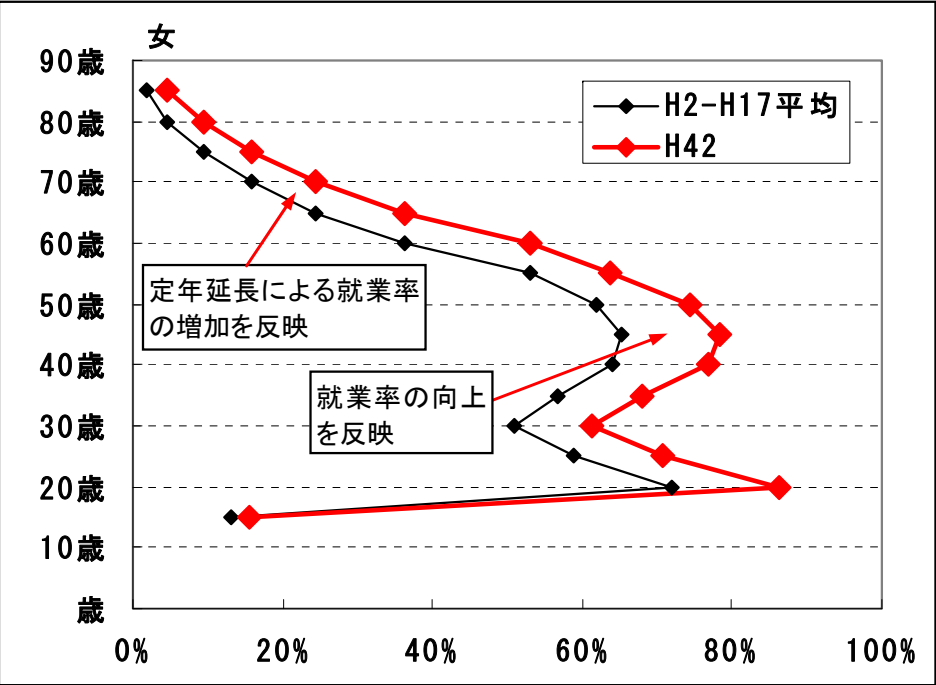


図 3.31 年齢階層別就業率の設定（女性）

●開発関連フレームの設定

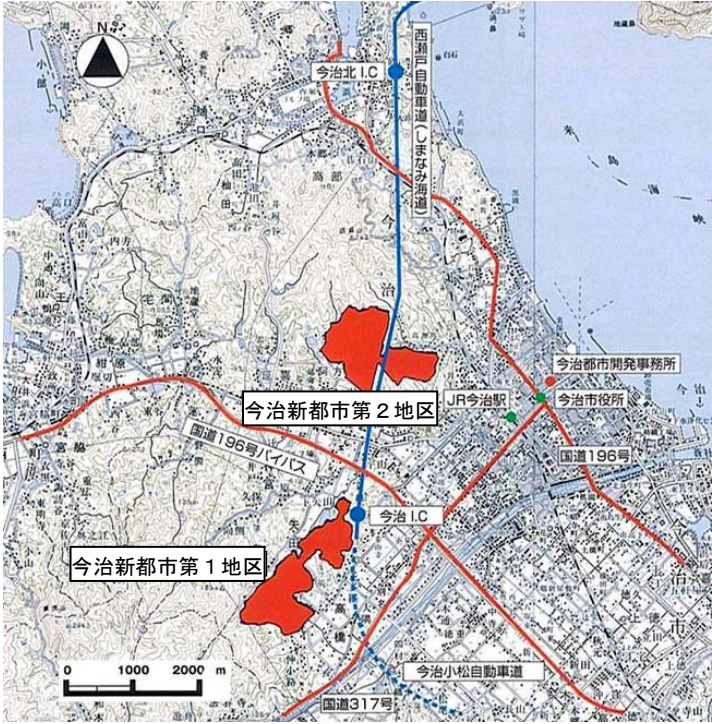


図 3.32 今治新都市位置図

表 3.2 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
車種別	小計	34,380	1,976
	改め	34,300	1,900
	乗用車	33,987	1,880
	小型貨物	46	96
	普通貨物	344	-
車種別(改め)	小計	34,377	1,976
	乗用車	33,900	1,800
	小型貨物	50	100
	普通貨物	350	-
	小計	34,300	1,900

●Bゾーン別発生集中交通量

表 3.3 車種別Bゾーン別発生集中交通量

Bゾーン		H19		H42(調整後)	
		乗用車類	全車種計	乗用車類	全車種計
今治市	1区	20,556	28,922	14,250	22,300
今治市	2区	7,909	11,351	4,790	7,870
今治市	3区	10,700	15,511	6,490	10,250
今治市	4区	14,600	20,967	9,960	14,850
今治市	5区	17,249	23,989	11,210	17,330
今治市	6区	23,236	33,820	15,300	24,540
今治市	7区	54,572	76,040	36,520	54,670
今治市	8区	19,605	28,455	12,860	20,140
今治市	9区	1,052	1,726	740	1,270
今治市	10区	4,766	8,318	2,960	6,130
今治市	11区	5,905	11,345	3,750	8,300
今治市	12区	9,337	14,308	4,920	9,710
今治市	13区	11,458	18,059	7,520	13,060
今治市	14区	7,522	14,095	4,720	10,790
新都市	1区	-	-	33,900	34,300
新都市	2区	-	-	1,800	1,900
合計		208,467	306,906	171,690	257,410

●将来フレームのまとめ

表 3.4 将来人口フレームおよび発生集中量のまとめ

項目	平成19年	平成42年	H42/H19
人口	151,609人	118,300人	0.78
発生集中交通量	306,906 (台/日)	257,410 (台/日)	0.84

3 ネットワークの評価の視点

(参考) 今治市の交通流動

○旧今治市⇔合併町村の合併前後のトリップの伸びは、他市とのトリップの伸びを上回る。

- ・平日の旧今治市関連トリップでは、旧今治市内々トリップや松山市とのトリップが減少する一方、旧大西町・旧玉川町・旧朝倉村とのトリップはH17/H11比 1.6 倍以上の伸びがみられる。
(図 3.33・表 3.5)
- ・休日は旧今治市関連トリップが全体的に増加している中でも、合併した町村とのトリップの伸びは 1.8 倍以上のものが多く、他市とのトリップの伸びを上回っている。(図 3.36・表 3.6)

表 3.5 旧今治市関連トリップ（全目的・平日）

平日(全目的)	(単位:往復台トリップ/日)		
相手先	H17	H11	H17/H11
旧今治市内々	104,114	115,742	0.90
旧朝倉村	9,452	5,804	1.63
旧玉川町	10,553	6,127	1.72
旧波方町	8,957	7,578	1.18
旧大西町	13,367	8,232	1.62
旧菊間町	3,561	3,494	1.02
島嶼部	1,029	2,216	0.46
松山市	7,137	7,373	0.97
新居浜市	2,298	2,060	1.12
西条市	14,588	14,095	1.03
伊予市	197	116	1.70
四国中央市以東	1,413	2,265	0.62
東温市	641	371	1.73
久万高原町	145	100	1.45
松前町	116	112	1.04
砥部町	395	318	1.24
南予	591	341	1.73
高知県	224	171	1.31
本州方面	634	1,472	0.43
九州以南	45	71	0.63

※上位5位までを着色

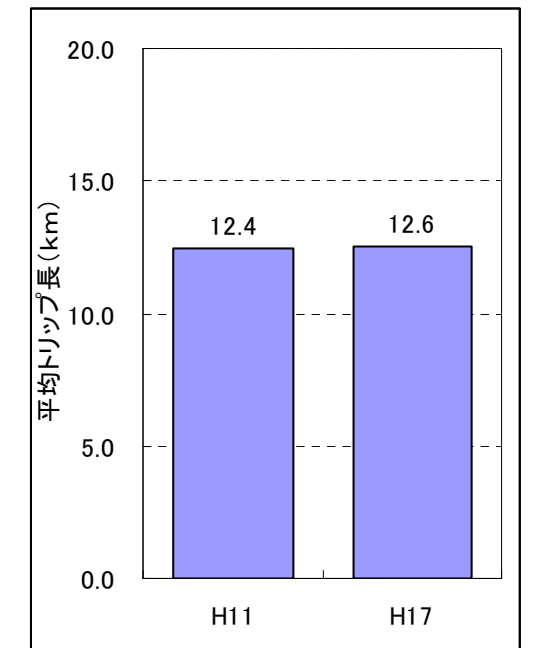


図 3.35 今治市関連トリップ平均トリップ長（全目的・平日）

資料：道路交通センサスODデータ（H17・H11）

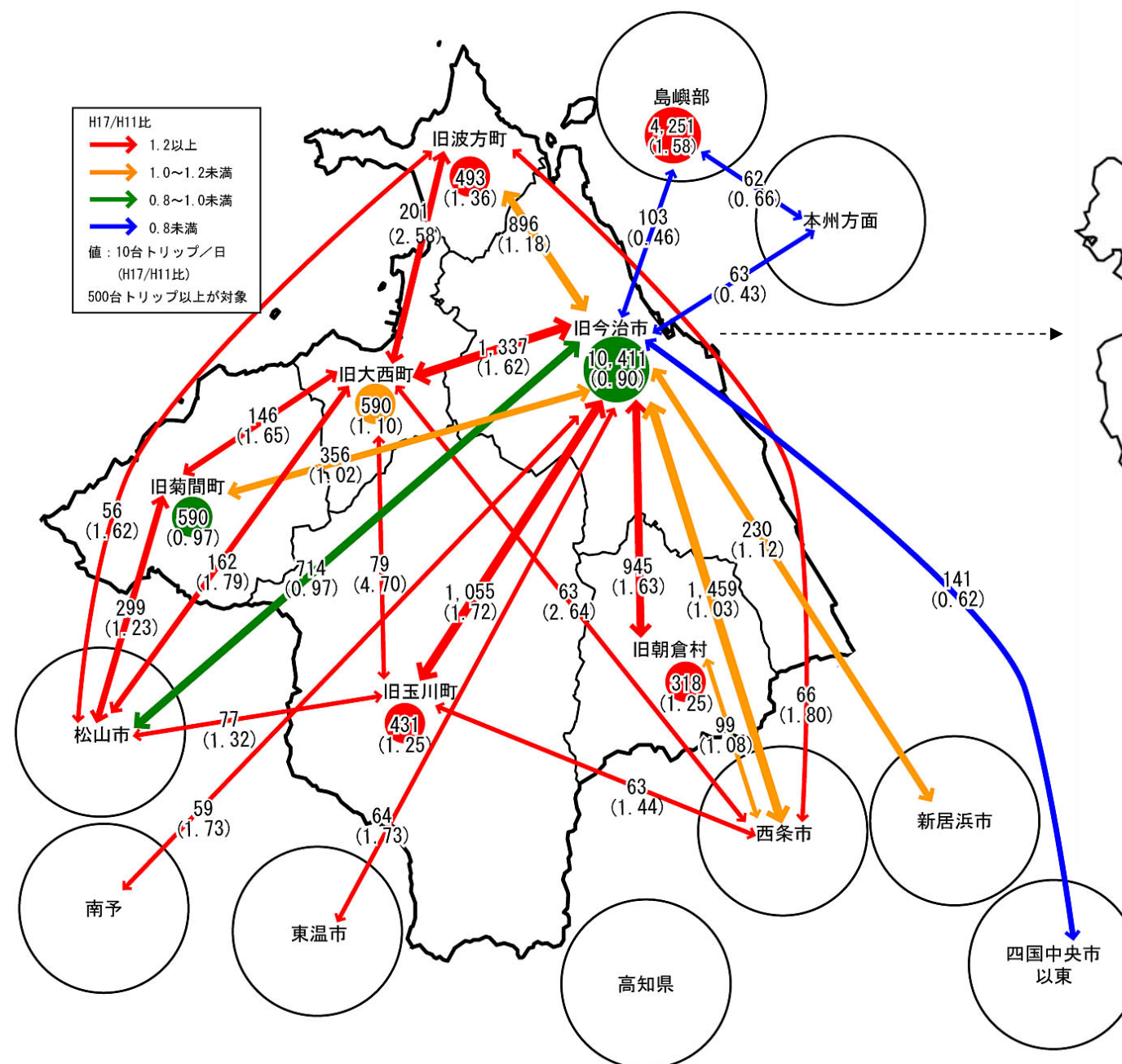


図 3.33 今治市旧市町村間流動（全目的・平日）

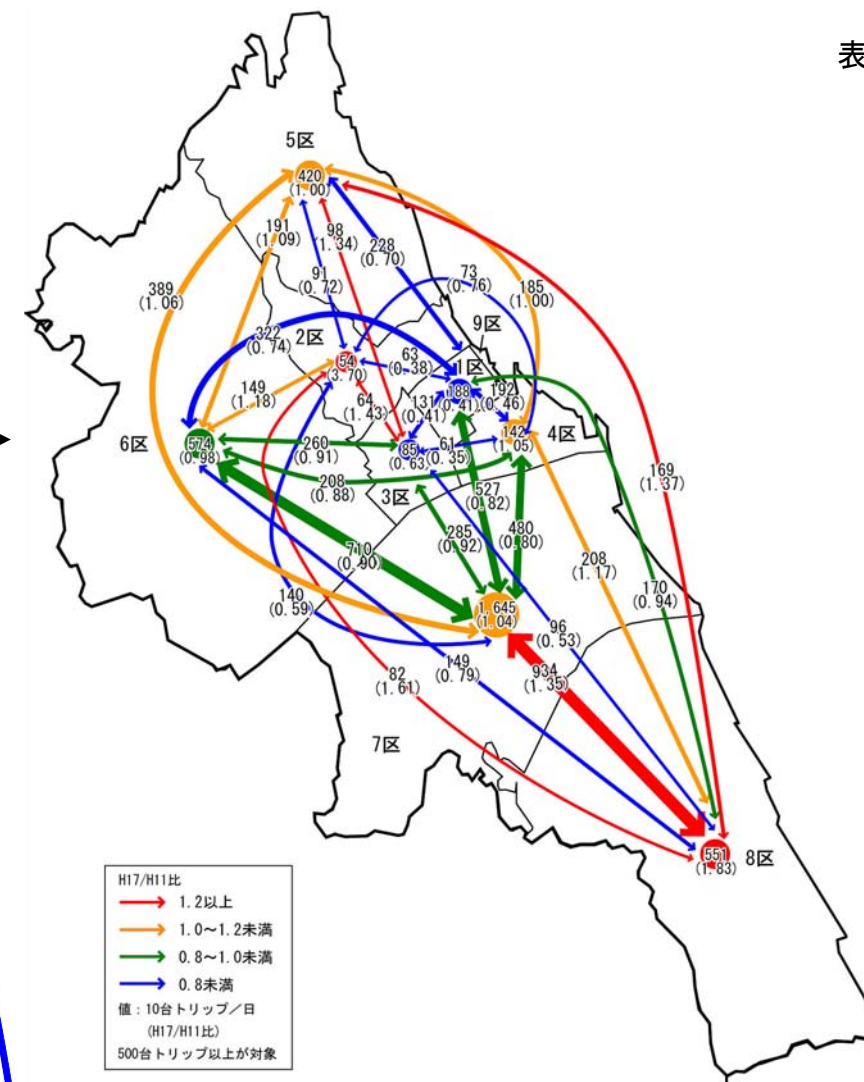


図 3.34 旧今治市内々流動（全目的・平日）

3 ネットワークの評価の視点

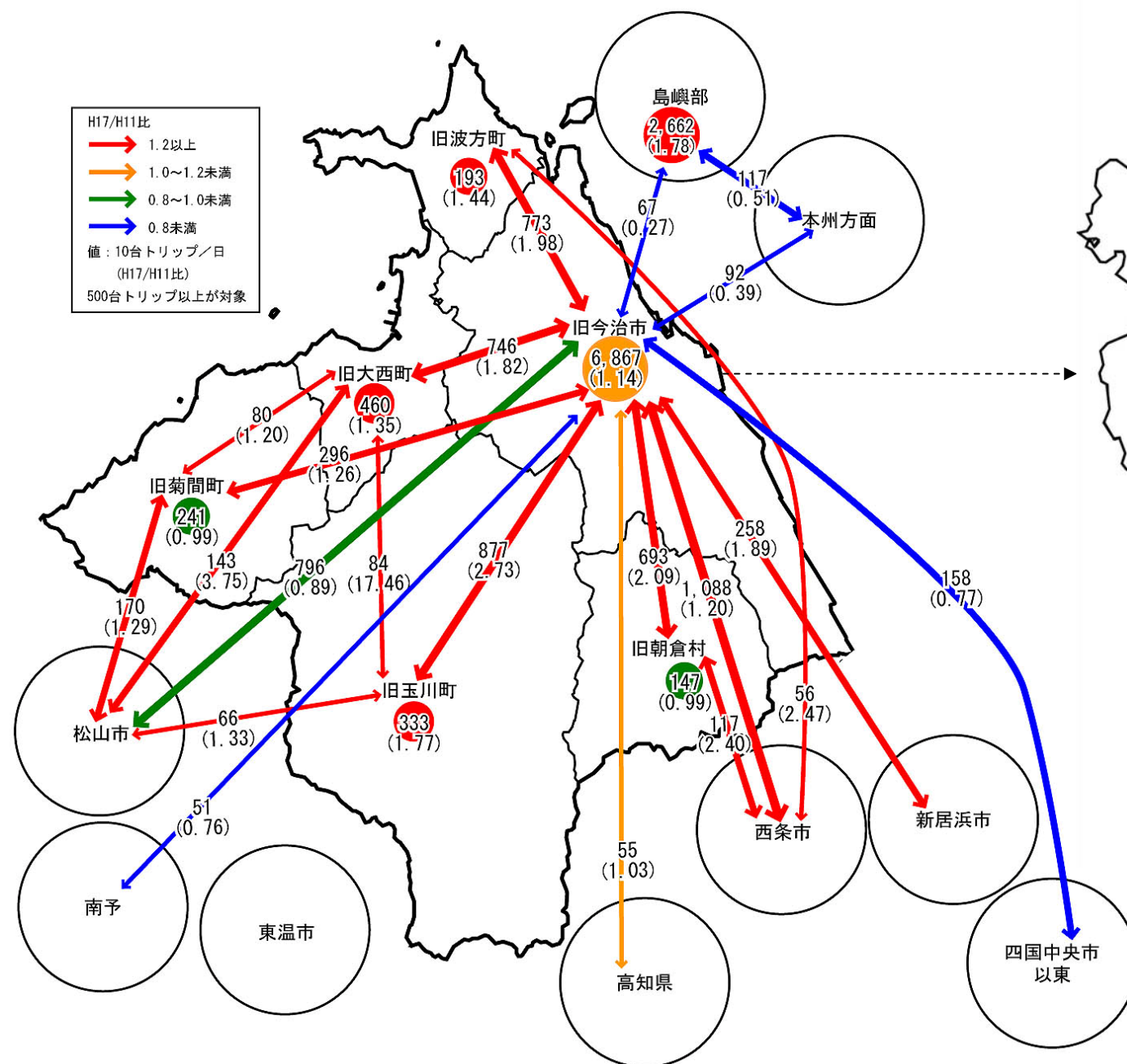


図 3.36 今治市旧市町村間流動（全目的・休日）

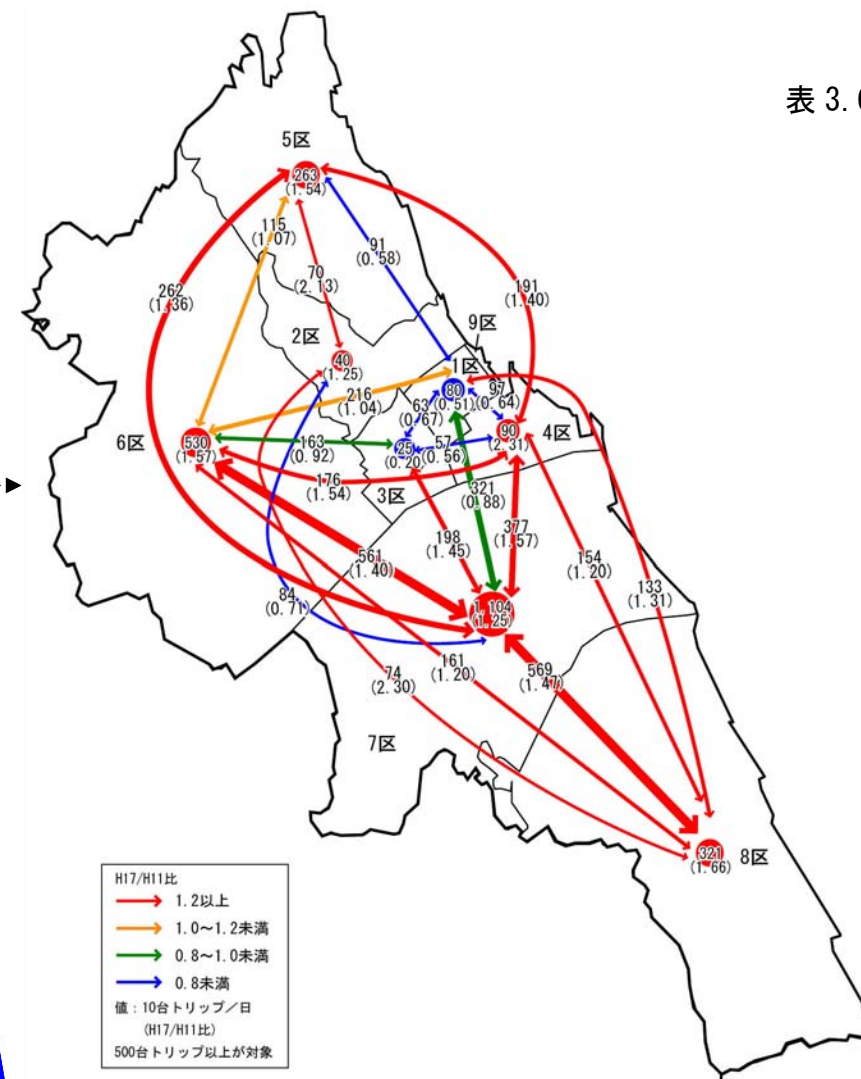


図 3.37 旧今治市内々流動（全目的・休日）

表 3.6 旧今治市関連トリップ（全目的・休日）

相手先	H17	H11	H17/H11
旧今治市内々	68,670	60,081	1.14
旧朝倉村	6,931	3,321	2.09
旧玉川町	8,768	3,212	2.73
旧波方町	7,727	3,894	1.98
旧大西町	7,459	4,095	1.82
旧菊間町	2,962	2,354	1.26
島嶼部	665	2,464	0.27
松山市	7,964	8,960	0.89
新居浜市	2,575	1,366	1.89
西条市	10,881	9,062	1.20
伊予市	225	46	4.89
四国中央市・以東	1,580	2,057	0.77
東温市	450	479	0.94
久万高原町	19	32	0.59
松前町	261	44	5.93
砥部町	263	773	0.34
南予	506	668	0.76
高知県	547	530	1.03
本州方面	924	2,385	0.39
九州以南	9	87	0.10

※上位5位までを着色

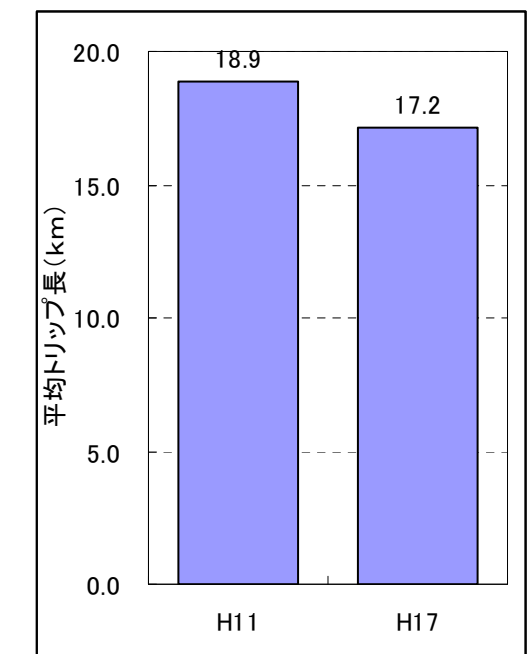


図 3.38 今治市関連トリップ平均トリップ長（全目的・休日）

資料：道路交通センサスODデータ（H17・H11）

3

ネットワークの評価の視点

(2) 目標サービス水準

・今治市の交通課題への対応（道路整備の達成度）を評価するための指標を下表に示すとおりとする。

道路整備の評価指標

交 通 課 題		評 価 指 標	算 出 方 法
高速広域交通	①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 ・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	—	—
	②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 ・飛行機、バス、鉄道、自動車等の多岐に渡る交通手段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	・今治市⇔福山市の所要時間	・交通量配分により算出
		・今治市⇔西条市の所要時間	・交通量配分により算出
	③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	—	—
地域道路網	①安心・安全な暮らしを支える道路網の形成が不可欠 ・交通事故対策や、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の視点が必要	・事故発生件数	・現況は事故データ ・将来は交通量配分、費用便益分析マニュアルに基づき削減率を算出し、現況値に乗じて算出
	②混雑解消に向けた道路網の形成が不可欠 ・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 ・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	・ボトルネック区間の混雑度 ・特定交差点（片山・喜田村など）の混雑度 ・中心市街地の通過交通量	・交通量配分により算出
	③長期未着手都市計画道路への対応が不可欠 ・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	※都市計画道路の見直しで対応	—
	④地域の活性化を支援する道路網の形成が不可欠 ・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・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	・今治市中心部の平均混雑度	・交通量配分により算出
		・市役所⇔支所間の所要時間	
	⑤地域環境問題に対応した道路の形成が不可欠 ・CO2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	・CO2 排出量	