

1 調査名称：今治市総合都市交通体系調査

2 調査主体：今治市

3 調査圏域：今治市陸地部

4 調査期間：平成 19 年度～平成 21 年度

5 調査概要：

今治市では、平成 2～3 年度にかけて、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」（愛媛県施行）を実施し、自動車を中心とした平成 22 年を目標とする交通体系の立案を行った。しかし、その後の国道 196 号今治バイパスの供用、瀬戸内しまなみ海道および今治湯ノ浦 I C の開通等による広域交通体系の整備や、平成 17 年 1 月の 12 市町村による広域合併により、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等に市街地が分散している状況にある。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等が顕在化してきている。

このような背景から、都市計画道路の長期未着手路線、市町村合併に伴う交通流動の変化、大規模小売店舗の郊外進出等による都市構造の変化、衰退する中心市街地活性化支援等の都市交通問題への早急な対応等が求められている。

本調査は、上記の問題に対応した総合的な都市交通体系の実現を目的として、基礎資料の収集や交通施設整備計画の立案等を行うものである。

## <調査成果>

### 1 調査目的

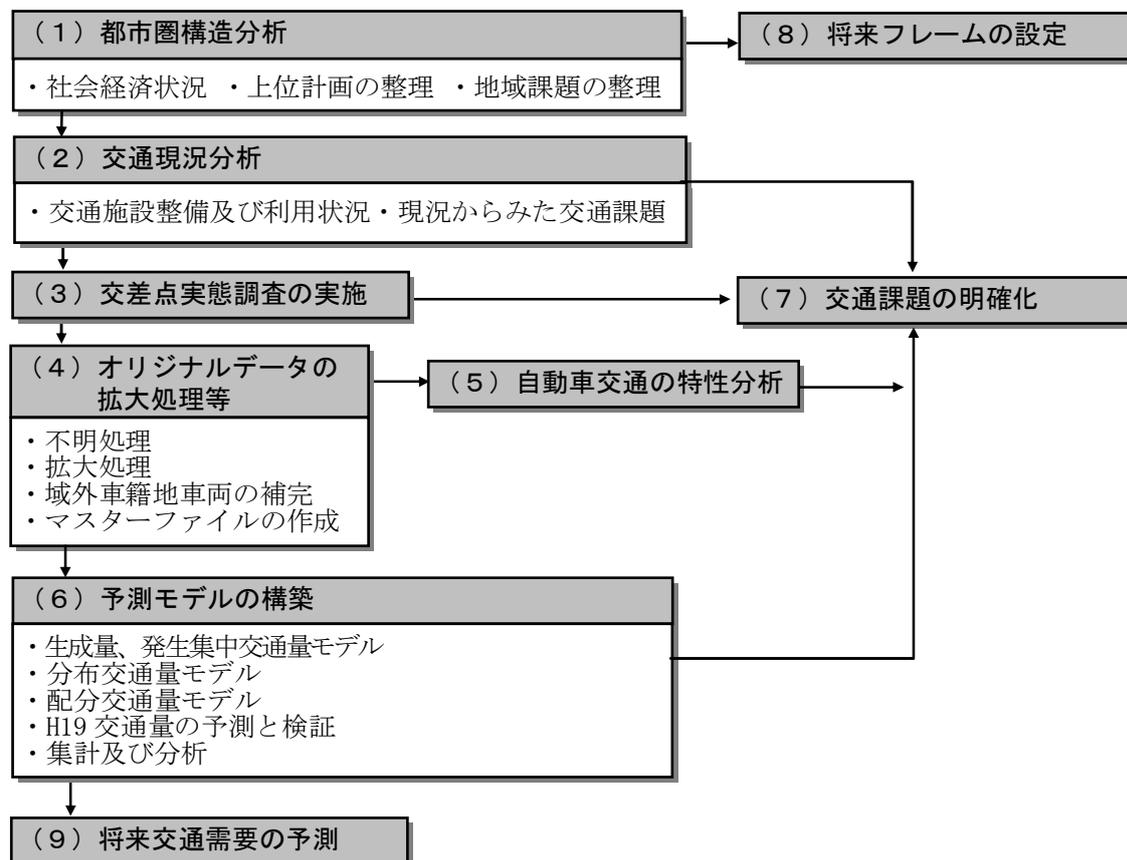
今治市では、平成2～3年度に旧今治市を対象として「今治広域都市圏総合都市交通体系調査」を実施、自動車を中心とした平成22年を目標とする交通体系の立案を行った。しかし、その後の国道196号今治バイパスの供用、瀬戸内しまなみ海道および今治湯ノ浦ICの開通等による広域交通体系の整備が進んだ。平成17年1月の12市町村による広域合併に伴い、市中心部の中心核、旧町村中心部の生活拠点および臨海部の産業拠点等に市街地が分散している状況にある。また、人口減少や超高齢社会の到来に伴う自動車利用の減少、中心市街地の衰退および厳しい財政状況による公共投資余力の減退等が顕在化してきている。

このような背景から、都市計画道路の長期未着手路線、市町村合併に伴う交通流動の変化、大規模小売店舗の郊外進出等による都市構造の変化、衰退する中心市街地活性化支援等の都市交通問題への早急な対応等が求められている。

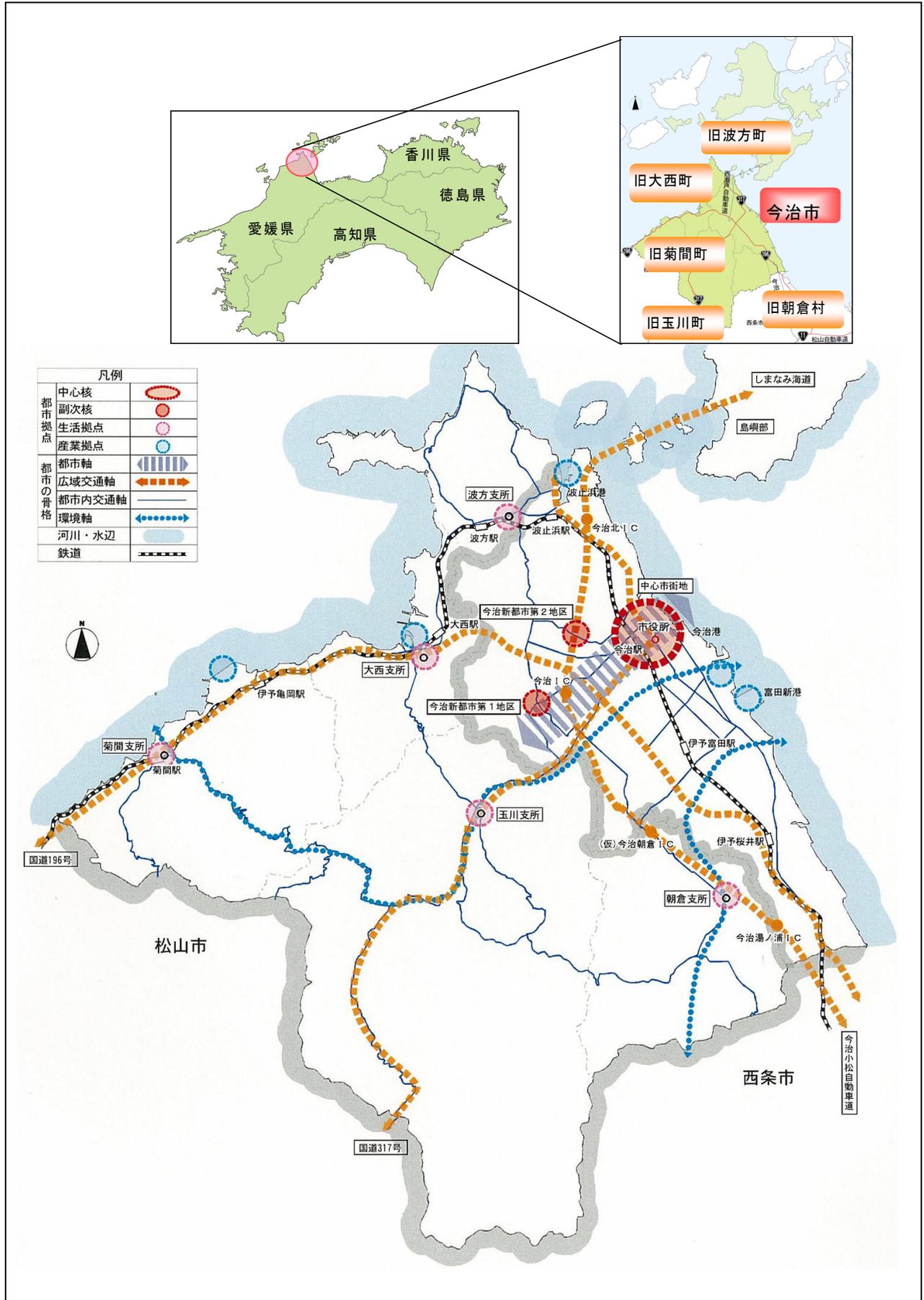
本調査は、上記の問題に対応した総合的な都市交通体系の実現を目的として、基礎資料の収集や交通施設整備計画の立案等を行うものである。

中間年となる本年度は、19年度に実施した実態調査をもとにデータ処理等を行う。また、対象地域の交通現況、社会経済現況を整理し、交通課題の明確化や将来フレームの設定等を行い、将来の今治市の交通施設整備計画等の立案に向けた基礎資料を得ることを目的とする。

### 2 調査フロー



### 3 調査圏域図



## 4 調査成果

### 4-1 都市圏構造分析

地域の現況		
気象 地勢 ・	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今治市陸地部の53.6%を占める平地</li> <li>・温暖な気候と少ない降雨</li> <li>・都市機能が集積する東部臨海部で災害の危険性</li> </ul>	
人口構造	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口の減少傾向 特に島嶼部では約3割減(対H2比)</li> <li>・増加する核家族化、ひとり暮らし世帯</li> <li>・進む少子高齢化 特に島嶼部で顕著</li> <li>・人口の最も多い階層が10年後には高齢者となり、さらに高まる高齢化</li> <li>・単身高齢者世帯、特に80歳以上が大きく増加</li> <li>・人口の集積が外延化、中心部では人口減少傾向</li> <li>・中心部と南西山地部で高い高齢化率</li> </ul>	
産業構造	全体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・減少する就業人口 特に第1次、第2次産業で顕著</li> </ul>
	農林水産業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・農業就業者は4割減 農業産出額も約7割程度(対H2比)</li> <li>・漁業就業者は4割減(対H2比)</li> </ul>
	工業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・製造業事業所、従業者の減少</li> <li>・陸地部旧町村で製造品出荷額が大きく増加</li> <li>・旧今治市で製造業の低迷</li> </ul>
	商業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・しまなみ海道供用効果も短期間に留まる</li> <li>・大規模小売店舗の郊外進出等が中小商店に大きな影響</li> </ul>
	観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>・しまなみ海道供用効果で県外客が増加</li> <li>・分散する陸地部の観光施設</li> </ul>
	市民経済	<ul style="list-style-type: none"> <li>・水産業、鉱業、製造業、運輸通信業に強み</li> <li>・県平均を下回る一人当たり市民所得</li> </ul>
財政状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・縮小する財政 減少する土木費</li> <li>・土木費は歳出の16.6% 公債費をわずかに上回る</li> <li>・平成19年度の土木費は平成2年度の約1/3</li> </ul>	
施設配置 土地利用と	<ul style="list-style-type: none"> <li>・DIDの低密度化、空洞化の進展</li> <li>・商業系で大きい地価の下落</li> <li>・市役所周辺に集積する都市機能施設</li> <li>・商業系施設は国道や(主)今治波方港線沿線に立地</li> <li>・市域陸地部の約5割を都市計画区域に指定 計画的な土地利用を推進</li> </ul>	
地域連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>・他地域との流入出、特に流出の増加</li> <li>・旧今治市内々交通の減少、周辺地域との交通量は増加</li> </ul>	
地域づくりの視点 上位計画にみる	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域交流による他地域の活力を享受し、自地域の活性化へ転換</li> <li>・広域高速交通施設整備や行財政の構造改革等に伴う地域間競争の激化や地域格差の拡大の是正</li> <li>・地域の独自性を活かした地域の魅力づくり</li> <li>・ボランティア、NPO等との協働と役割分担</li> <li>・従来の「あれもこれも」といったフルセットの取り組みからの転換と”選択と集中”のもと限られた行財政資源を緊急性や必要性の高い分野に優先的・重点的に配分</li> <li>・今治新都市開発整備による産業拠点等の創出や地域連携・広域交流等の拠点づくり</li> <li>・市街地のコンパクト化やまちなか居住へ</li> </ul>	

## 地域の課題

### ●少子高齢化への対応が急務

- ・少子高齢化への人口構造の変化が進むなかで、これへの対応が急務

### ●低迷する地域産業への対応が急務

- ・就業人口や販売額等が低下し、地域の経済的活力低下が顕著となってきたため、産業振興や商業の活性化に向けた対応が急務

### ●衰退傾向にある中心市街地への対応が急務

- ・中心市街地では、都市施設の集積があるものの、大規模小売店舗を始め、商店の閉店・撤退、居住人口の減少、高齢化の進展等により活力の低下が顕著となってきたため、中心市街地の活性化に向けた対応が急務

### ●拡大化する市街地への適正な誘導が必要

- ・中心部からその周辺部での居住人口の集積の分散化や大規模小売店舗の郊外進出等により、市街地の拡大圧力が強いなかで、中心市街地とのバランスに配慮した計画的な市街地の誘導が必要

## まちづくりの課題

### ●安心・安全なまちづくりが重要

- ・少子高齢化に対応した都市構造、地域構造への転換に向け、高齢者等に配慮した安心・安全に生活できるまちづくりが重要
- ・都市構造、地域構造の変化を反映した防災体制に基づいた計画の見直しや改善が必要

### ●地域資源を活かしたまちづくりの展開が不可欠

- ・しまなみ海道の供用効果は地域の中で確認はできたものの、地元商業へは一過性に留まり、地域活力の向上施策との連携が不可欠
- ・県外観光客の入込みは供用時より維持できており、他の観光施設まで足を伸ばしてもらえよう地域の魅力の向上が重要
- ・現在も成長を続けている産業や県内でも優位な産業がさらに発展し、その活力を多方面に拡大波及させるような連携施策が必要

### ●地域活力を高めるまちづくりが不可欠

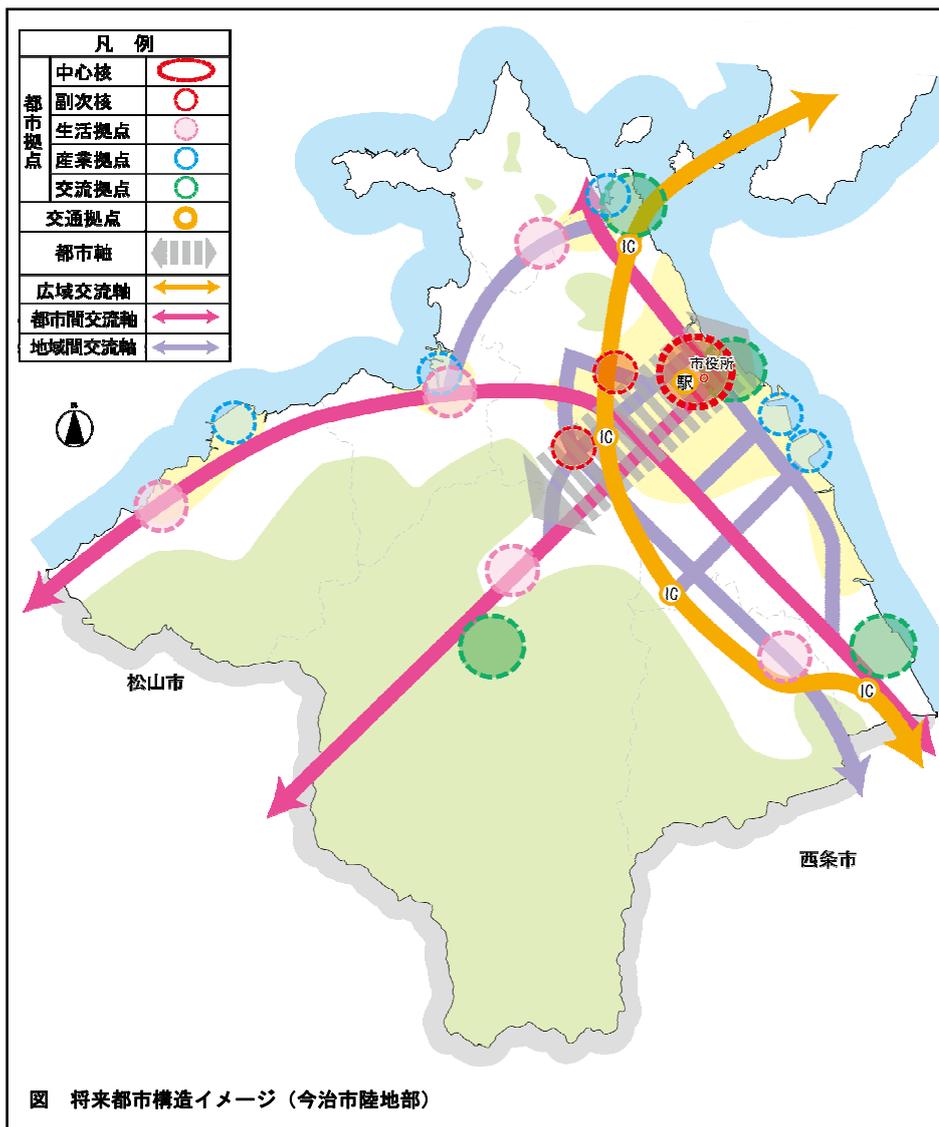
- ・少子高齢化の進展、人口減少等の人口構造の転換や産業・経済のグローバル化に伴う地域産業の低迷により地域の活力は明らかに低下しており、これに歯止めをかけ、地域活力を高める施策の展開が不可欠
- ・今治新都市はその重要な役割を担うことから、計画的な整備の促進とともに、その整備効果を市域に波及させることが重要

### ●持続可能なまちづくりが不可欠

- ・これまで整備してきた社会資本施設が更新期を向かえ、その対応が不可欠
- ・今治市内では中心部が衰退、一方その周辺部では大規模小売店舗の進出等もあり市街地の拡大が懸念されるが、社会資本の新たな拡充整備は、厳しい財政状況を逼迫する可能性もある。このため、市街地の拡大を計画的に行うと共に、中心市街地等の既存ストックが整備されている既存市街地の有効活用も検討が必要
- ・地域の住民やボランティア、NPOとの役割分担と協働により、自分達でできることは自分達でやるという意識の啓発が必要

## 4-2 将来都市構造

これまでの検討を踏まえ対象地域の将来都市構造を以下のように提案する。



## 4-3 現況からみた交通課題

### (1) 高速広域交通の現況と課題

高速広域交通の現況	高速広域交通の課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>・しま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</li> <li>・広島空港も利用選択圏</li> <li>・しまなみ海道の整備により減少したフェリー利用者、自動車利用は回復</li> <li>・貨物取扱量は今治港で4倍、波方港で25倍の増加(対H2比)</li> <li>・今治小松自動車道に残る未供用区間(今治-今治湯ノ浦)</li> <li>・しまなみ海道も暫定供用区間が多く残る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●<b>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</b></li> <li>・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</li> <li>●<b>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</b></li> <li>・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</li> <li>●<b>離島便等、利用者・利用車両の減少に対する対応が不可欠</b></li> <li>・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</li> </ul>

## (2) 地域交通の課題

### 1) 道路網

地域道路網の現況	地域道路網の課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車保有台数は伸びにかげり</li> <li>・高い自動車依存</li> <li>・県平均を上回る幹線道路の改良率、整備率</li> <li>・県道では1車線区間が今だに残る</li> <li>・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</li> <li>・H11 から H17 にかけて平均交通量は減少</li> <li>・都心部流入で高い混雑度</li> <li>・都心部でも 20km/h 以上を確保</li> <li>・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</li> <li>・交通事故が増加の兆し</li> <li>・追突、出会い頭に多い自転車の事故</li> <li>・事故危険箇所は4箇所が指定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●<b>安心・安全な暮らしを支える道路網の形成が不可欠</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul> </li> <li>●<b>混雑解消に向けた道路網の形成が不可欠</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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解消に向けた継続的な対応が不可欠</li> <li>・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</li> </ul> </li> <li>●<b>長期未着手都市計画道路への対応が不可欠</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国県道、都市計画道路の改良率は県平均を上回るが、都市計画決定後 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</li> </ul> </li> <li>●<b>地域の活性化を支援する道路網の形成が不可欠</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul> </li> <li>●<b>地球環境問題に対応した道路の形成が不可欠</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地球温暖化の原因とされるCO<sub>2</sub>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</li> <li>・徒歩や自転車といったCO<sub>2</sub>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</li> </ul> </li> </ul>

### 2) 公共交通網

公共交通網の現況	公共交通網の課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤通学に利用しにくい鉄道ダイヤ</li> <li>・鉄道利用者は減少傾向からわずかに回復基調</li> <li>・幹線道路にバス路線、残る空白地帯</li> <li>・周辺部で少ないバス便</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●<b>高齢者等の生活交通を支える交通体系の構築が急務</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> </li> <li>●<b>混雑解消に向けた代替交通機関としての利用促進</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> </li> <li>●<b>地域の活性化を支援する公共交通網の形成が不可欠</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> </li> <li>●<b>地球環境問題に対応した交通体系の形成が不可欠</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地球温暖化の原因とされるCO<sub>2</sub>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</li> <li>・自動車から徒歩や自転車といったCO<sub>2</sub>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</li> </ul> </li> </ul>

#### 4-4 交差点実態調査の概要

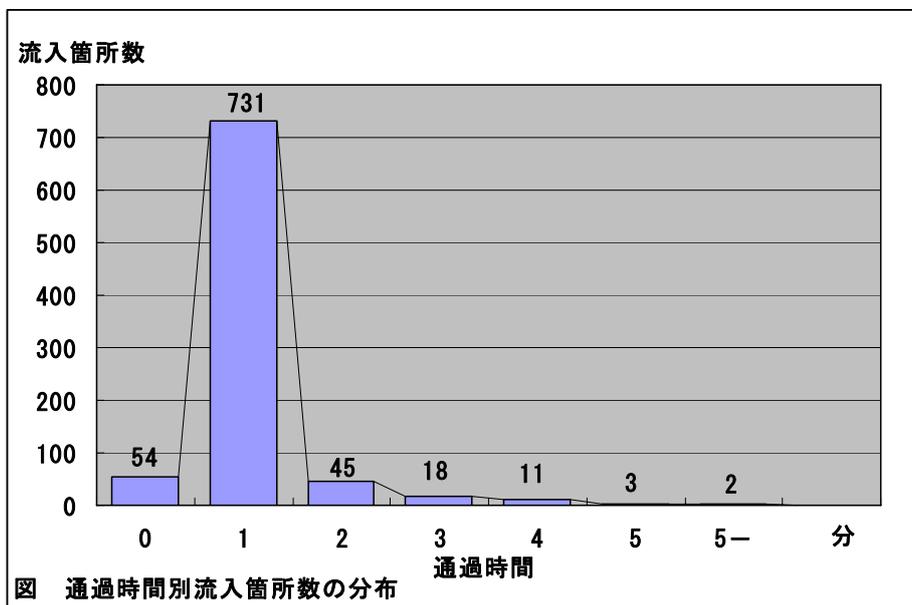
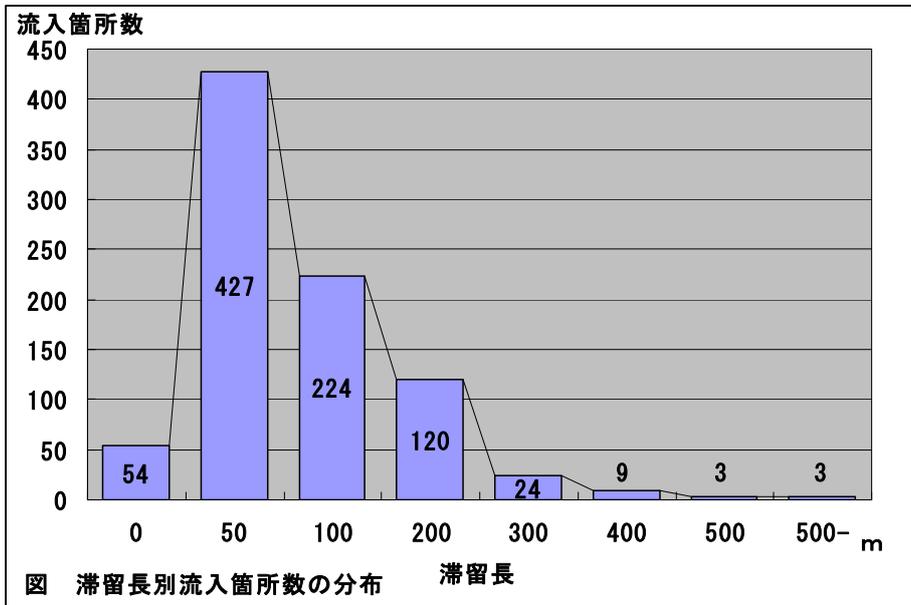
調査項目	調査箇所数	時間帯
交通量カウント調査	6交差点	7~9時台、16~18時台
渋滞長・滞留長調査	同上	7~9時台、16~18時台
旅行速度調査	今治波方港線ルート 国道196号ルート 計2ルート	7~9時台、16~18時台

##### (1) 交通量カウント調査

- ・夕ピークの交通量の方が朝ピークよりも上回る交差点が多い。
- ・周辺部に位置するワールドプラザ前・片山・今治IC入口の各交差点では、朝ピーク時では7時台、宮脇・ドンドビ交差点では8時前後にピークがみられる。この結果、交通の混雑が周辺部から都心部に時間を経て移っていることが考えられる。

##### (2) 渋滞・滞留長調査

- ・全調査箇所の滞留長・通過時間分布をみると、滞留長では0~50mが大半を占め、通過時間もほぼ1分であることから、ほとんどが1回の信号待ちで通過が可能と考えられる。
- ・通過時間4分以上（概ね信号待ち2回以上）が出現したのは、すべての交差点・方向を合わせても16回とその割合は少なくなっている。

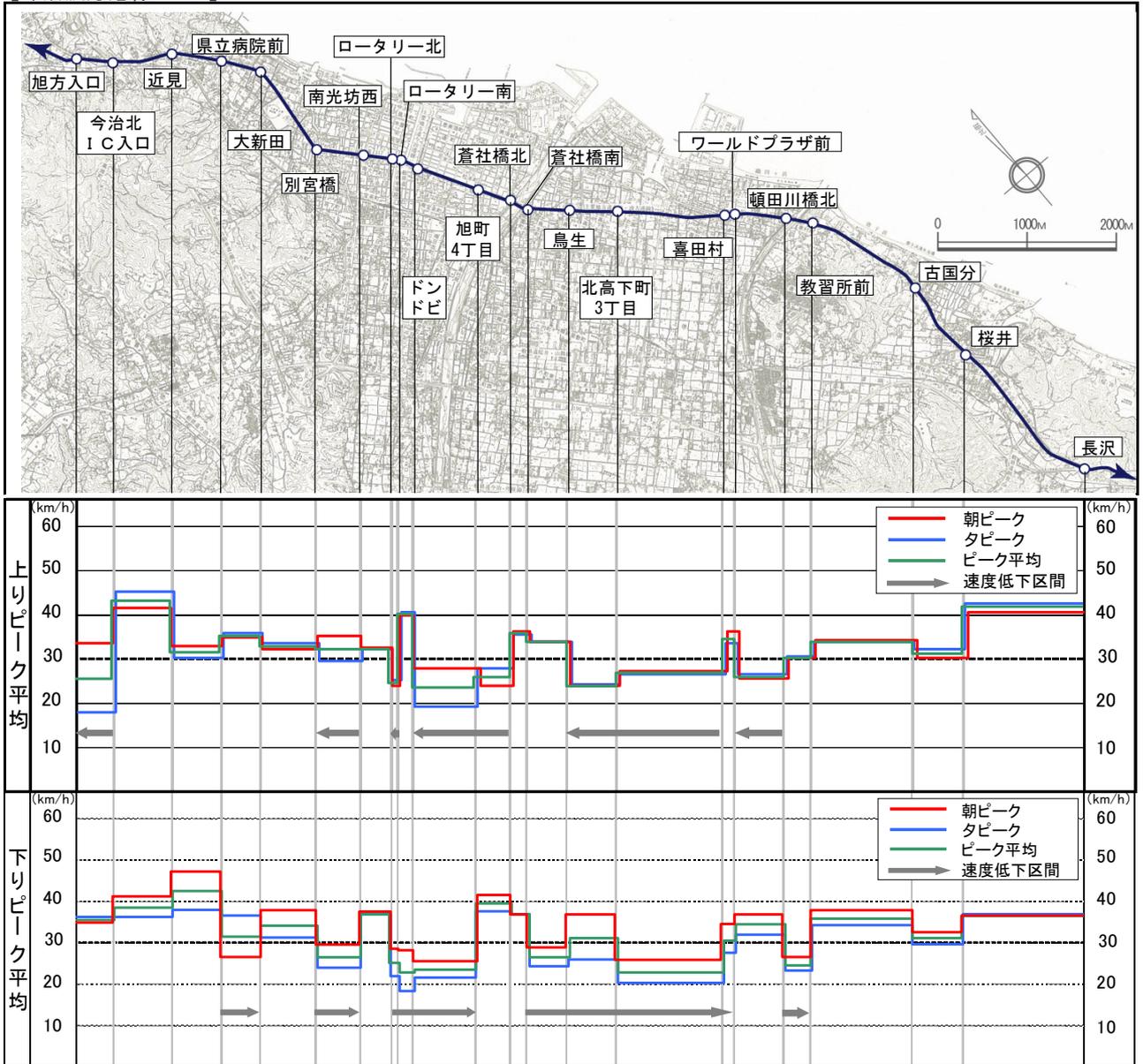


### (3) 旅行速度調査

#### 1) 今治波方港線ルート

- ・都心部を通過することもあるため、総じて旅行速度は低くなっている。朝ピークと比べ夕ピークの方が全体として低い区間がみられる。
- ・上りでは、ロータリー前～頓田川橋北で朝ピーク・夕ピークともに30km/hを下回る区間が多くなっている。
- ・下りでは、ワールドプラザ前から蒼社橋南まで連続して30km/hを下回るほか、教習所前及び旭町4丁目から大新田までの区間で断続的に速度低下を生じている。

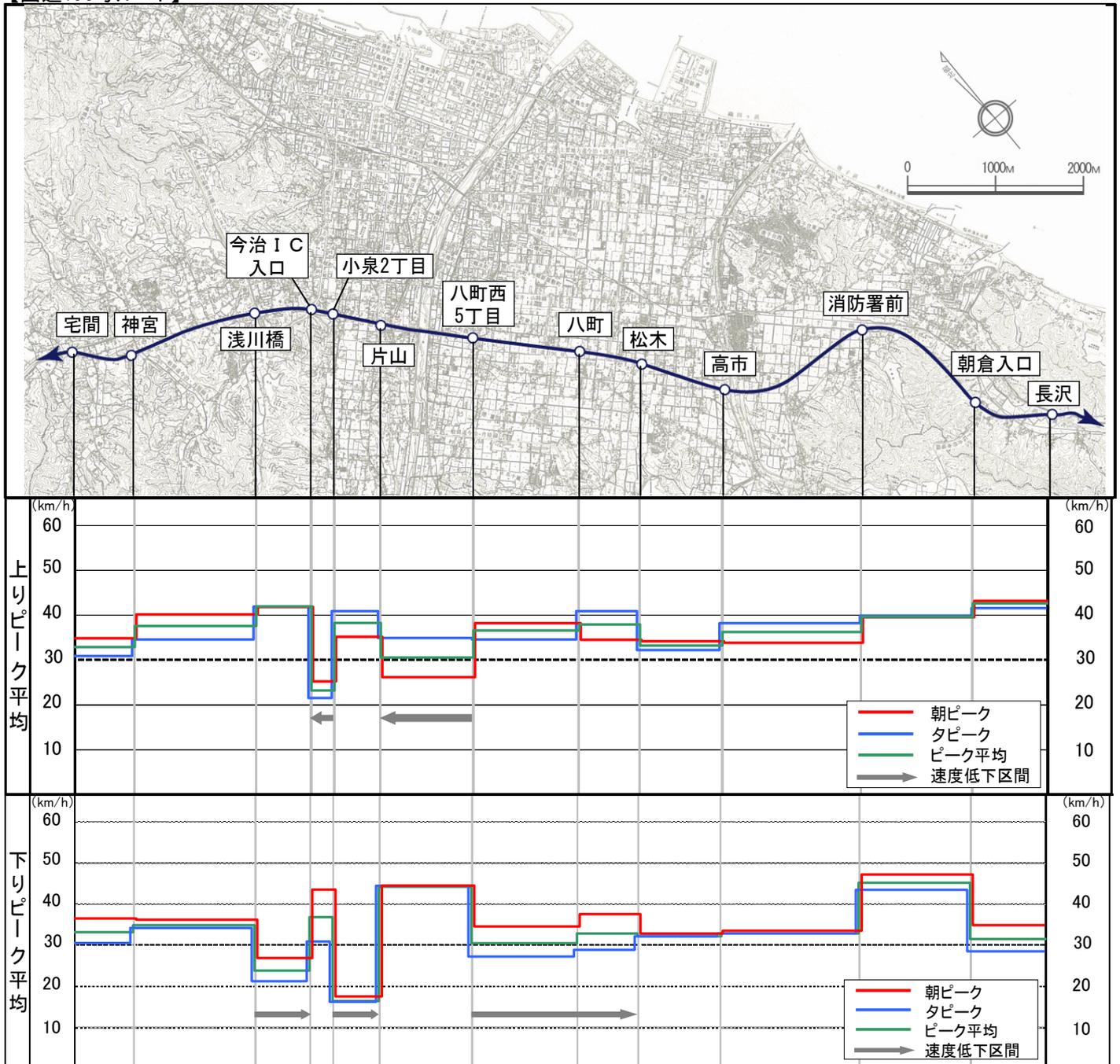
【今治波方港線ルート】



## 2) 国道 196 号ルート

- ・都心部を通過する今治波方港線ルートに比べ郊外部を通過することから、比較的旅行速度が高くなっている。
- ・しかし、上り下りともに、片山交差点がボトルネックとなっており、特に下り方向では前後区間と比べて速度低下が著しい。
- ・また、松木交差点から八町西 5 丁目交差点間で夕ピークにのみ速度低下がみられる。

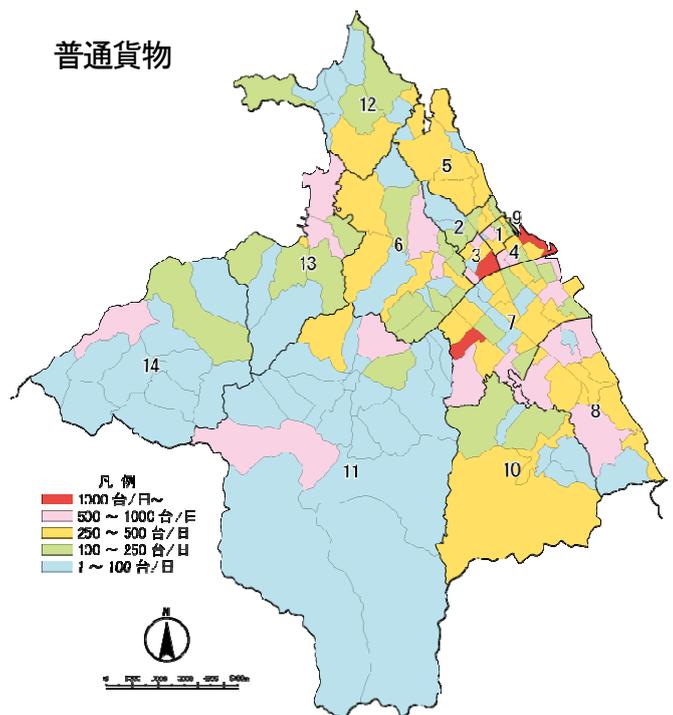
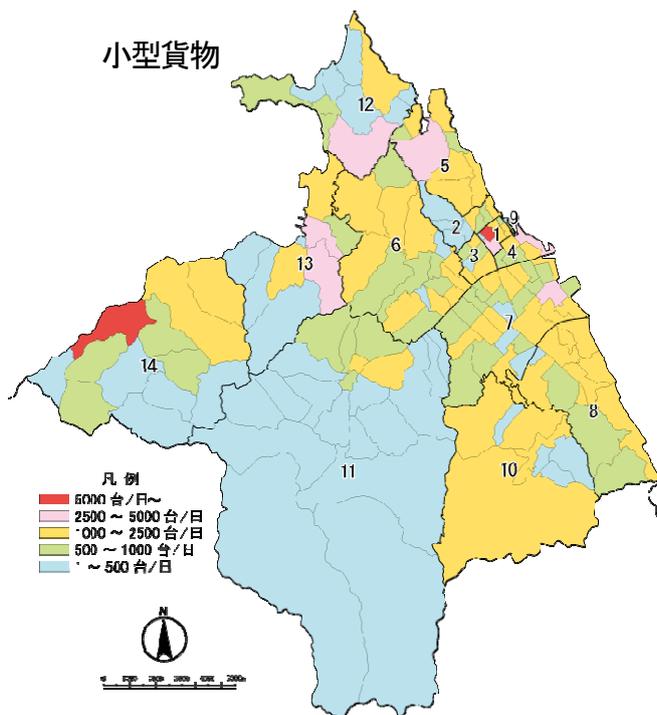
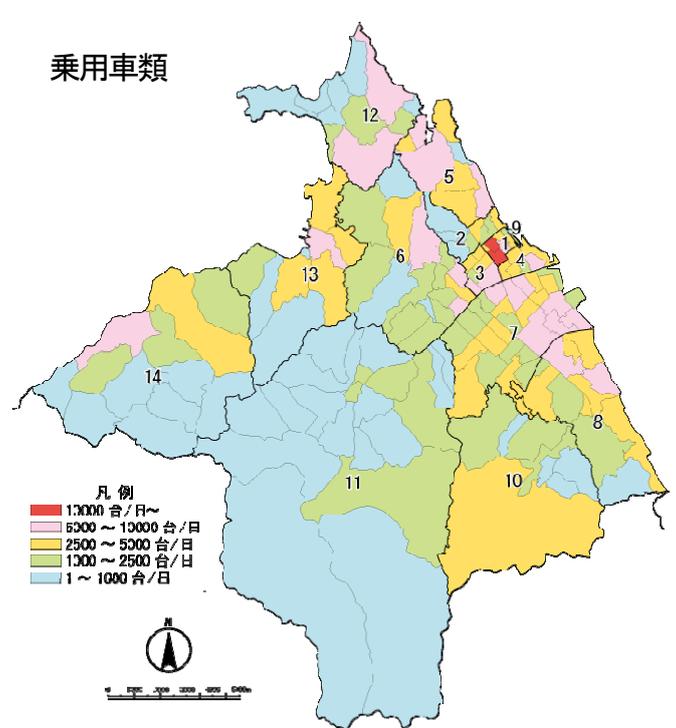
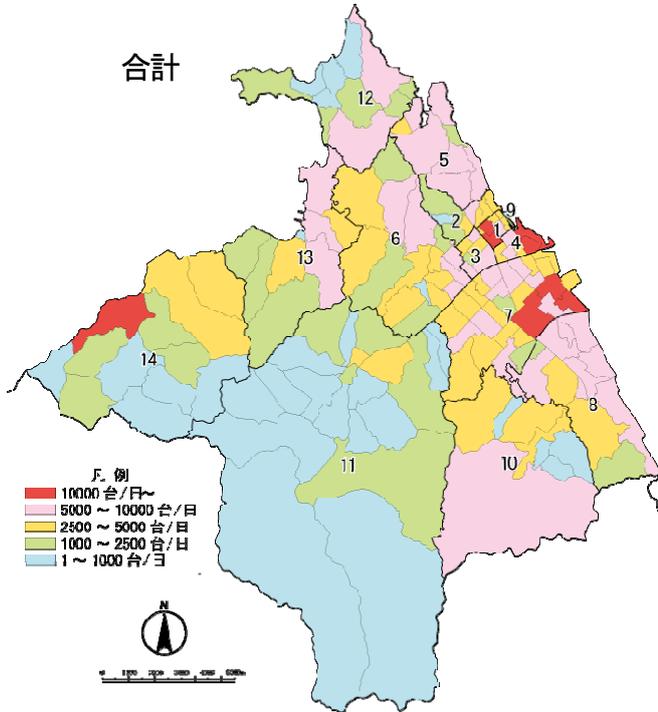
【国道196号ルート】



#### 4-5 自動車交通の特性分析

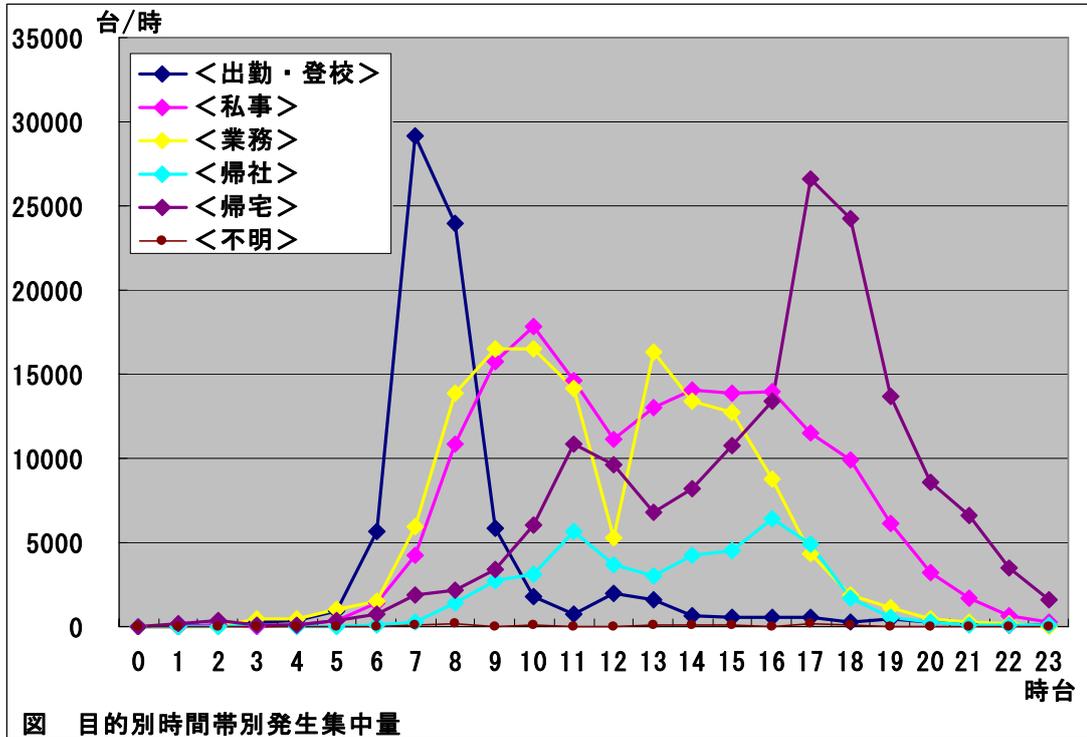
##### (1) 車種別発生集中交通量

- ・乗用車類では都市部での発生集中量が多く、次いで海岸部や旧町村の中心部等で多くなっている。
- ・小型貨物では、都市部に加え菊間町の中心で多く、普通貨物では天保山トラックターミナルやクリーンセンターのあるゾーンでの発生集中量が多くなっている。



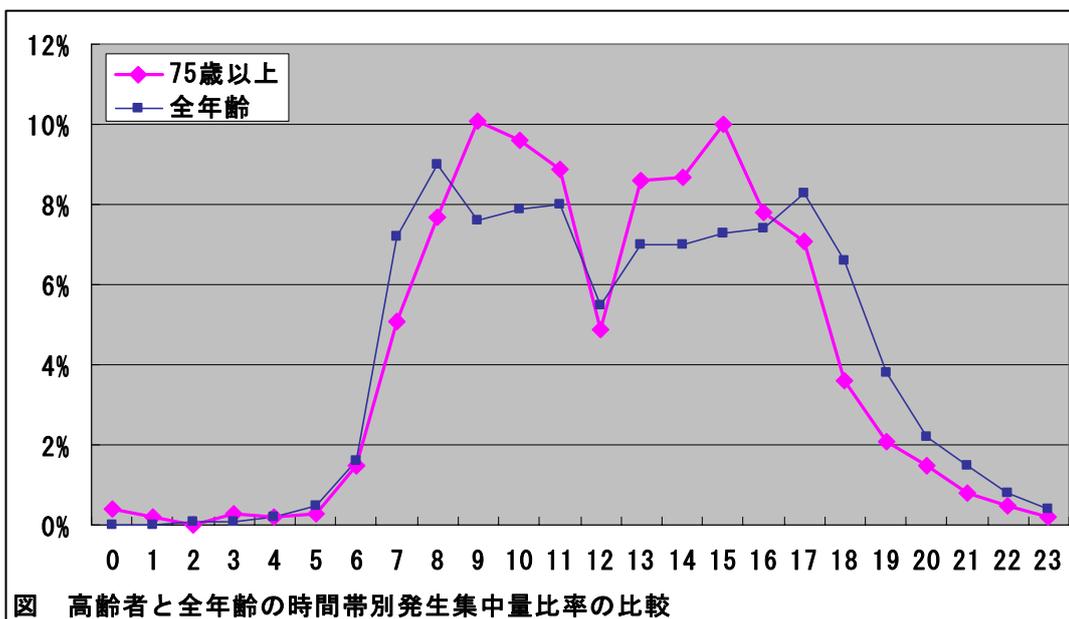
## (2) 時間帯別目的別発生集中交通量

- ・出勤・登校目的では、7時台がピークで他の目的に比べ圧倒的に多くなっている。
- ・業務目的では、7時台より増加しはじめ、午前中は9～10時台、午後は13時台がピークとなっている。これと対になる帰社目的では、16時台がピークで17時台まで残っている。
- ・夕方のピークの主な目的と考えられる帰宅目的は、17時又は18時台に突出している。
- ・私事目的は、午前中（10時台）に高いピークがあり、夕方は午前中ほどではないものの14～16時台まで継続して発生している。これと帰宅目的とがあいまって、夕方の交通混雑の原因となっているものと考えられる。



## (3) 高齢者の時間帯別発生集中量

- ・高齢者の移動は朝ピークが9時で全年齢と比べ1時間ほど遅く、夕方は15時にピークがあり、2時間ほど早くなっている。
- ・高齢者の発生集中交通の9時と15時のピークの割合は、全年齢と比べピーク率が高い傾向にある。



#### 4-6 将来フレームの設定

##### (1) 将来フレームの考え方

ここでは、将来交通量推計に社会経済情勢を反映させるためのフレーム設定の考え方を示す。

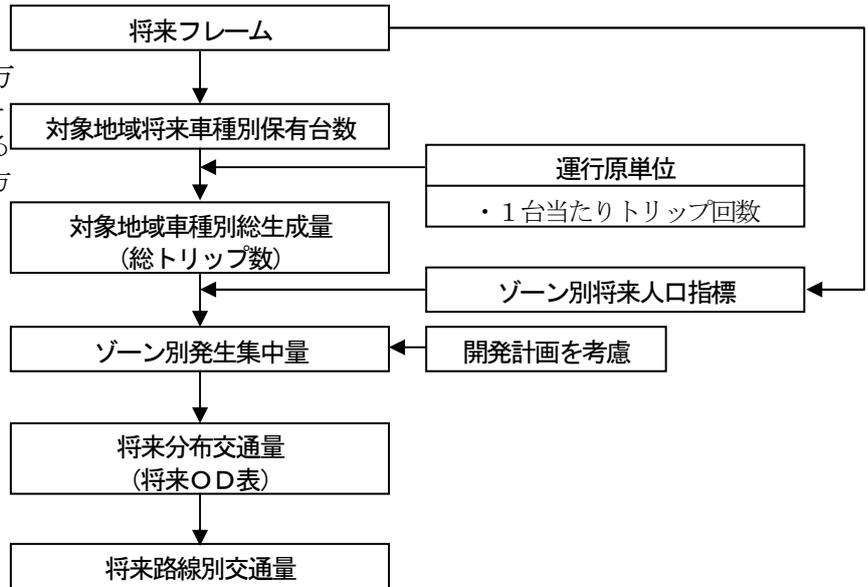


図 将来フレームと将来交通量推計の流れ

##### (2) 将来交通量推計に反映させる社会経済状況

本調査では、車種別自動車保有台数予測モデルにおいて、以下に示すように社会経済状況の変化を反映させた説明変数の適用を試みる。

表 車種別自動車保有台数予測モデルと反映させる社会経済状況

車種	社会経済状況の見通し	説明変数
軽乗用車	人口減少、核家族化、少子高齢化、定年延長、女性の社会進出の進展を考慮	経年変化、女性就業率、保有率（人口、世帯）
普通乗用車	人口減少、核家族化、少子高齢化、定年延長、女性の社会進出の進展を考慮	経年変化、保有率（人口、世帯）
小型貨物車、普通貨物車	従業人口の減少、核家族化、少子高齢化、定年延長、女性の社会進出の進展を考慮	経年変化、保有率（生産年齢人口、就業人口、従業人口）

##### (3) 居住人口

上位計画である「今治市総合計画」における将来人口推計結果にもとづき、目標年次（平成42年）における人口を以下のとおり設定する。

- ・わが国では少子高齢化が急速に進みつつあり、国全体の人口も減少に転じている。こうした中で、今治市においても人口減少は避けがたい状況になってきている。
- ・厚生労働省（国立社会保障・人口問題研究所）の予測に基づき、今治市の人口推計を行うと、平成42年では約127.9千人に減少するという結果になる。
- ・旧今治市では、市域全体の傾向に比べると幾分緩やかな減少で、平成42年で91.2千人、また旧陸地部町村では、旧今治市よりは減少傾向が大きいものの島嶼部に比べると緩やかな傾向で平成42年で27.1千人となっている。

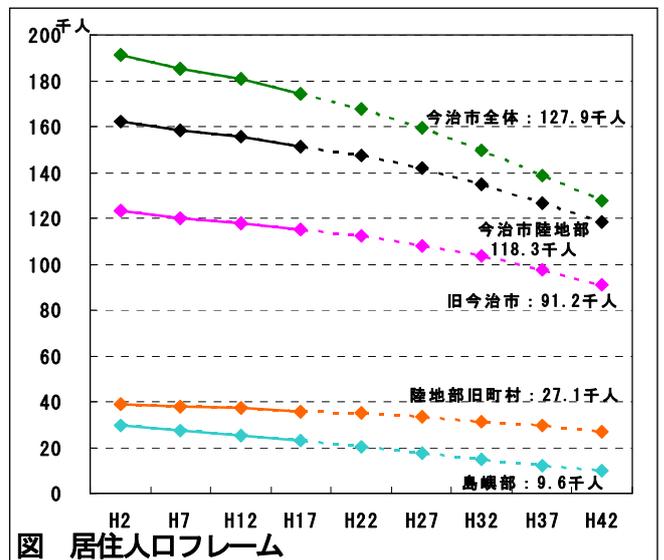


図 居住人口フレーム

## 4-7 予測モデルの構築と現況交通量推計

### (1) 予測モデルの構築

交通需要の予測モデルは下記に示す段階的なモデルを構築する。

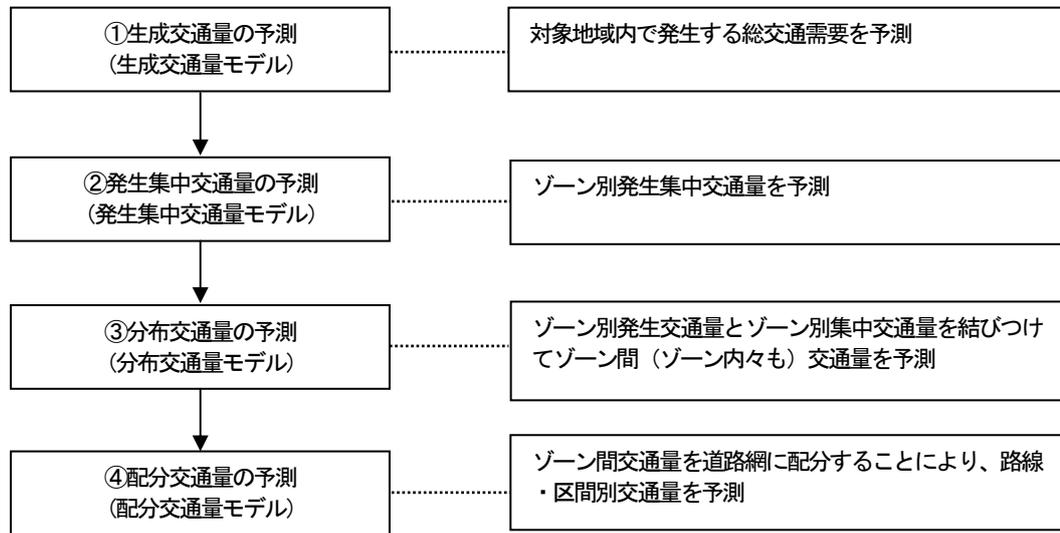


図 予測モデルの体系

### (2) 現況の交通量推計と分析

構築したモデルを踏まえ以下のフローに従い現況の交通量推計を行い、その妥当性について検証する。

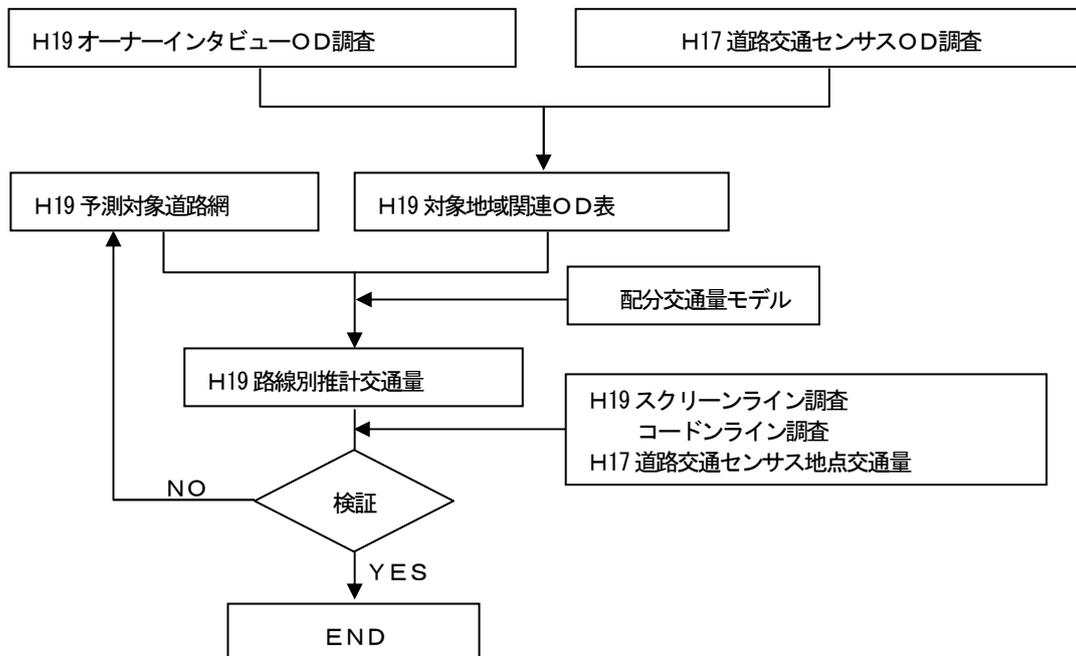


図 交通量推計フロー

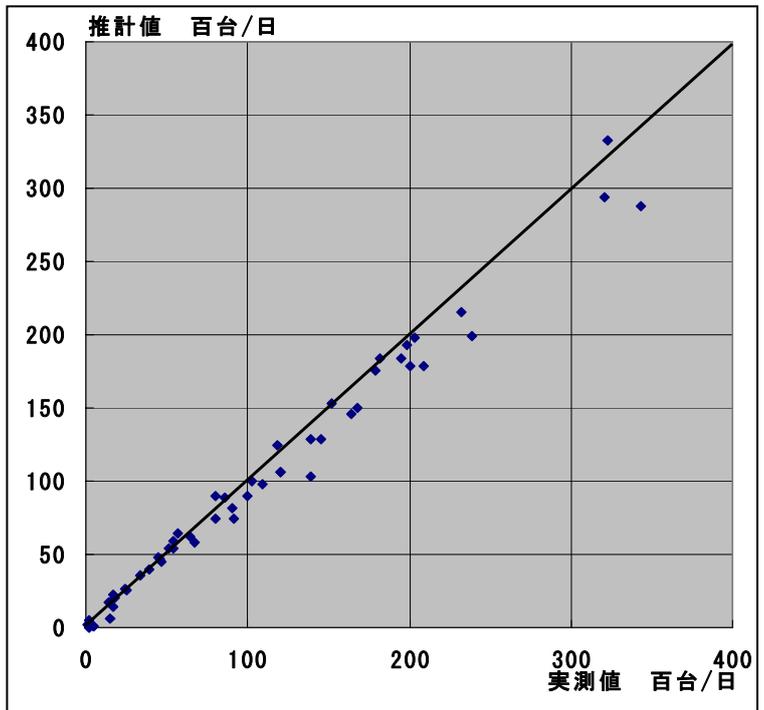
(3) H17 センサス地点交通量との整合性

表 H17 センサス地点交通量との整合性

スクリーンライン・コードンラインの他平成 17 年道路交通センサス地点交通量と比較し検証を行う。

- ・推計値と実測値とを比較すると、誤差率が±20%以内の箇所は 42 箇所、±20%以上の誤差率はあるが誤差量が±10 百台/日以内である箇所が 10 箇所、合わせて 53 箇所中 52 箇所が適合している。
- ・実測値と推計値の相関係数は 0.993 で、高い精度が確保されていると判断される。

相関係数 R	誤差率±20%以内の箇所数 (A)	誤差量±1000台/日以内の箇所数 (B)	適合箇所 (A+B)
0.993	42/53 79.2%	10/53 18.9%	52/53 98.1%



(4) 都心部関連交通

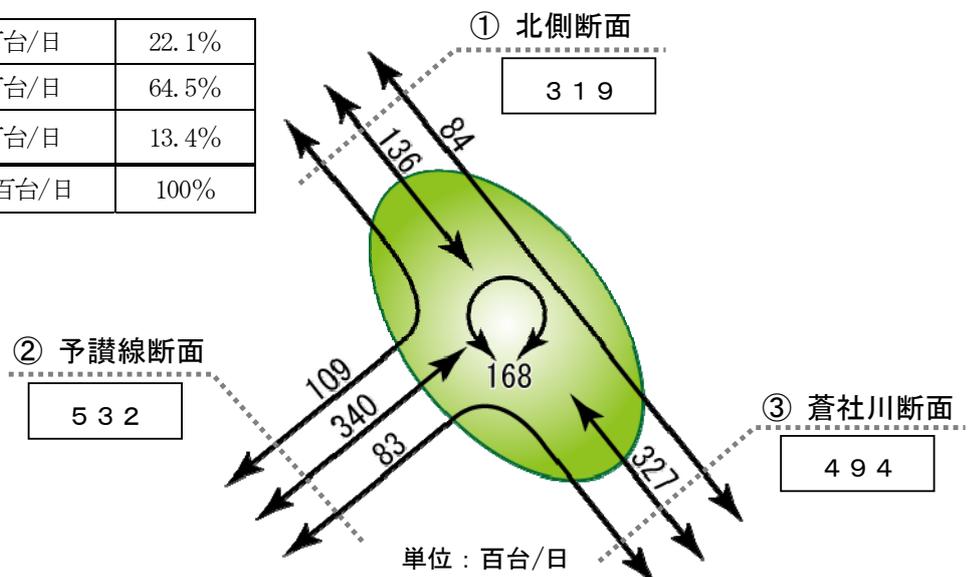
現況交通量推計結果を踏まえ、今治市の都心部関連交通について集計及び考察を行う。

1) 都心部関連交通の概要

- ・都心部での交通流動をみると、通過交通は 276 百台/日で①から③へ 84 百台/日、①から②へ 109 百台/日、②から③へ 83 百台/日となっている。
- ・流出入交通は、①から 136 百台/日、②から 340 百台/日、③から 327 百台/日となっている。
- ・断面別にみると、②からが 532 百台/日で最も多く、次いで③の 494 百台/日となっている。

表 都心部関連交通

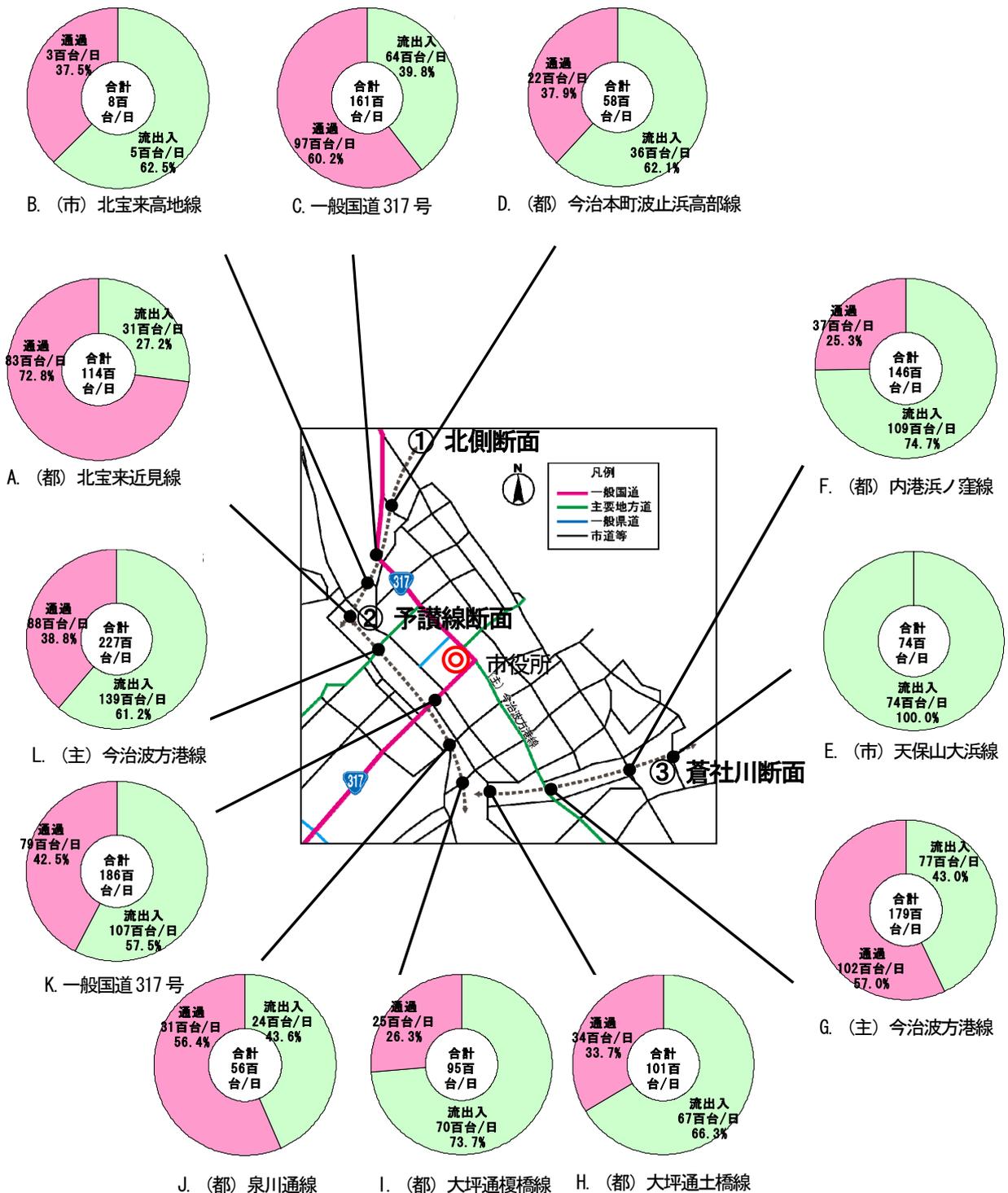
都心部通過交通	276 百台/日	22.1%
都心部流出入交通	803 百台/日	64.5%
都心部内々交通	168 百台/日	13.4%
合計	1,247 百台/日	100%



## 2) 都心部流出入路線別交通特性

交通量推計結果を踏まえ、都心部に流出入する各路線の通過交通と流出入交通を集計し、その比率を下図に示す。

- ・都心部に流出入する各路線の通過交通と流出入交通の比率をみると、①北側断面ではA. (都) 北宝来近見線で通過交通の比率が72.8%と高くなっている。
- ・②予讃線断面では、全体に流出入交通の割合が高い。但しJ. (都) 泉川通線のみ通過交通が流出入交通を上回っている。
- ・③蒼社川断面では、G. (主) 今治波方港線が唯一通過交通が流出入交通を上回り、57.0%となっている一方、E. (市) 天保山大浜線ではすべて流出入交通となっている。



## 4-8 交通課題の明確化

### [交差点実態調査からみた問題点]

<p><b>○交差点カウント調査、渋滞・滞留長調査</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要交差点においては、朝ピークよりも夕ピークが高い傾向</li> <li>・但し、特定方向の短時間を除けば、交差点では1回の信号待ちで通過が可能</li> <li>・右左折交通や一定方向への交通の集中等により、交通処理に負荷がかかっている交差点が散見</li> </ul>	<p><b>○旅行速度調査</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今治波方港線ルートが位置する海岸側では、市街地が連担していることもあり速度低下区間が連続</li> <li>・一般国道196号でも片山交差点を始め幾つかのボトルネックが存在</li> </ul>
--	---

### [自動車交通特性からみた問題点]

<ul style="list-style-type: none"> <li>・夕ピークでは帰宅目的と買物等の私事目的による交通の複合化、輻輳化</li> <li>・都市部や特定施設（産業施設・商業施設）を有するゾーンへの交通集中が顕著</li> <li>・旧今治市から旧町村間、西条市等との高い結びつき</li> <li>・小型貨物、普通貨物といった物流や産業を支える交通は、乗用車や全車種とは異なる流動特性</li> <li>・高齢者は昼間における近接の移動が中心（ゾーン内々）</li> </ul>
--

### [現況交通量推計からみた問題点]

<p><b>○断面需給比、混雑度、都心部関連交通</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・断面需給比では2断面（C. 市南部の横断断面、E. 市南部から市街地部への流出入断面）のみ1.0を上回る。但し、並行して事業中等の路線があり、交通容量の拡大が可能</li> <li>・一般国道196号の2車線区間及び（主）今治波方港線では混雑度の高い区間が連続</li> <li>・都心部では通過交通がドンドビ交差点、市役所前ロータリー等の複雑な形状の交差点区間を利用</li> </ul>
--

### [今治市における交通課題]

<ul style="list-style-type: none"> <li>●<b>一部に残る交通混雑区間への対応が必要</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交差点実態調査や現況交通量推計からみて今治IC入口、片山等の交差点や（主）今治波方港線沿線にある混雑区間への対応が必要</li> <li>・但し、これらの路線については並行路線が事業中などで将来的には抜本的な整備での対応が可能</li> <li>・しかし、現在の社会経済情勢を踏まえると供用時期については不透明な面もあるため、事業完了までのソフト面、局所的なハード面での対応が必要</li> </ul> </li> <li>●<b>地域やまちづくりの課題への道路交通面からの対応が必要</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車交通特性からみて産業施設や商業施設又は業務施設が集積する都心部への交通集中傾向は顕著でこれへの対応が必要</li> <li>・今治新都市等の開発計画やみなと再生等の地域の活性化への支援はもとより、旧町村間との連携強化などの新たな都市構造とそれに伴う交通を円滑に処理するための交通基盤の維持整備が重要</li> <li>・主に貨物車が担い地域を支える物流交通の特性及びそれらが利用する道路の安定性や環境面にも配慮した対応が必要</li> </ul> </li> <li>●<b>安心・安全な地域づくりに向けた道路面からの対応が必要</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害への備えや交通事故削減に向けた対策等の安心・安全な地域づくりを支援する道路面からの対応が必要</li> <li>・具体的には、緊急輸送道路の確保や交通事故削減に向けた歩行者、自転車の安全性向上施策の展開等が必要</li> </ul> </li> <li>●<b>長期未着手都市計画道路への対応が必要</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・実態調査や現況交通量推計による需給バランスからみて早急に対応すべき箇所は見当たらない。さらに、将来フレーム等からみても将来交通需要の減少が想定される。</li> <li>・将来の交通需要や交通流動等に充分配慮することは不可欠であるが、長期未着手となっている都市計画道路については、地域づくりの視点から注意深く対応することが必要</li> <li>・需要面のみ基準で廃止とするのではなく、まちづくりや事故対策等の面から必要な機能を確保すべく既計画を見直し、道路空間を再配分する検討も必要</li> </ul> </li> </ul>
--