

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。

## I 調査概要

### 1 調査名：今治市総合都市交通体系調査

### 2 報告書目次

#### 第1編 調査の全体概要

1. 調査目的
2. 対象地域
3. 調査の全体構成
4. 調査対象

#### 第2編 平成19年度調査の概要

1. 調査概要
2. オーナーインタビューOD調査
3. 世帯票の集計とりまとめ
4. スクリーンライン調査・コードンライン調査
5. ターミナル調査
6. 通勤における自転車利用状況調査

#### 第3編 平成20年度調査の概要

1. 調査概要
2. 交通実態調査の概要
3. 都市構造分析
4. 交通現況分析
5. オリジナルデータの拡大処理等
6. 自動車交通の特性分析
7. 将来フレームの設定
8. 予測モデルの構築と現況交通量推計
9. 将来交通需要の予測
10. 交通課題の明確化

#### 第4編 平成21年度調査

##### §1 総合交通体系編

1. 調査概要
2. 既定道路網の評価
3. 都市計画道路の見直し
4. 総合都市交通体系（案）の策定
5. 新規路線の提案
6. 広報資料（案）

## 7. 今後の検討課題

参考1 ケース別将来交通量

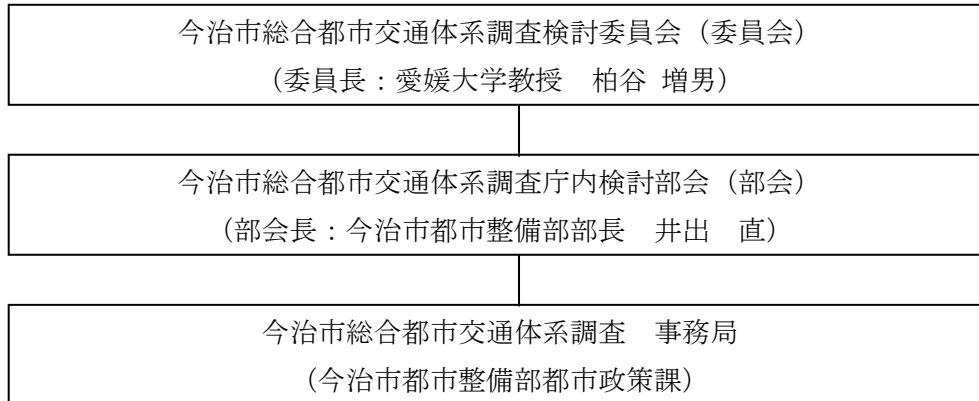
参考2 波止浜停車場蛭子町線の必要性

参考3 大西宮脇地区まちづくり交付金事業の道路計画（まち交道路）について

## § 2 自転車走行環境編

1. 調査概要
2. 自転車を取り巻く背景
3. 今治市の自歩道の現況
4. 学校へのヒアリング調査
5. 自転車ネットワーク（案）の検討

## 3 調査体制



## 4 委員会名簿等

今治市総合都市交通体系調査検討委員会 委員名簿				
区 分	所 属	役 職	氏 名	
学識経験を 有する者	愛媛大学工学部 (委員長)	教 授	男	柏 谷 増 男
	愛媛大学大学院	講 師	男	倉 内 慎 也
	谷川法務事務所	行政書士	女	谷 川 め ぐ み
関係団体等 からの推薦 者	今治市連合自治会	会 長	男	矢 野 學 (三 好 俊 夫)
	今治商工会議所	交通運輸部会長	男	赤 尾 宣 宏
	今治商店街協同組合	常務理事	男	新 居 田 久 佳
	今治タクシー事業協同組合	理事長	男	平 野 文 雄
	瀬戸内運輸(株)	常務取締役 (取締役運輸部長)	男	門 田 正 孝
	特定非営利活動法人大西NPOスイセイ	理事長	男	竹 内 靖 正
関係行政 機関の職員	国土交通省四国地方整備局建政部	都市調整官	男	佐 藤 将 年 (要 藤 正 任)
	国土交通省四国地方整備局 松山河川国道事務所	事務所長	男	五十川 泰史 (高 松 諭)
	愛媛県今治警察署	署 長	男	楠 正 司 (宮 脇 直 志)
	愛媛県東予地方局今治土木事務所 (愛媛県今治地方局建設部)	事務所長 (建設部長)	男	松本 正二郎 (藤 崎 茂) (篠 原 義 晴)
公募による 市民	公募委員		男	谷 口 健 一 郎
市の職員	今治市市民環境部	部 長	男	越 智 正 規
	今治市新都市調整部	部 長	男	日之西 正樹 (長 野 和 幸)
	今治市建設部	部 長	男	青 野 信 悟 (飯 野 俊 廣)
計 17 名				敬称略・順不同

今治市総合都市交通体系調査庁内検討部会 部会員名簿				
庁内検討部会	今治市都市整備部	部長	男	井出直功 (青野)
	市民環境部生活交通課	課長	男	武田重雄 (十亀)
	新都市調整部新都市調整課	課長	男	富田浩
	都市整備部建築指導課	課長	男	本宮一真 (岡本昌三)
	都市整備部高速道路課	課長	男	池内敬太郎 (荻田順治)
	建設部道路課	課長	男	渡辺純二 (青野信悟)
	建設部管理課	課長	男	高橋潤三郎 (白石直)
計7名			敬称略・順不同	

1 調査目的

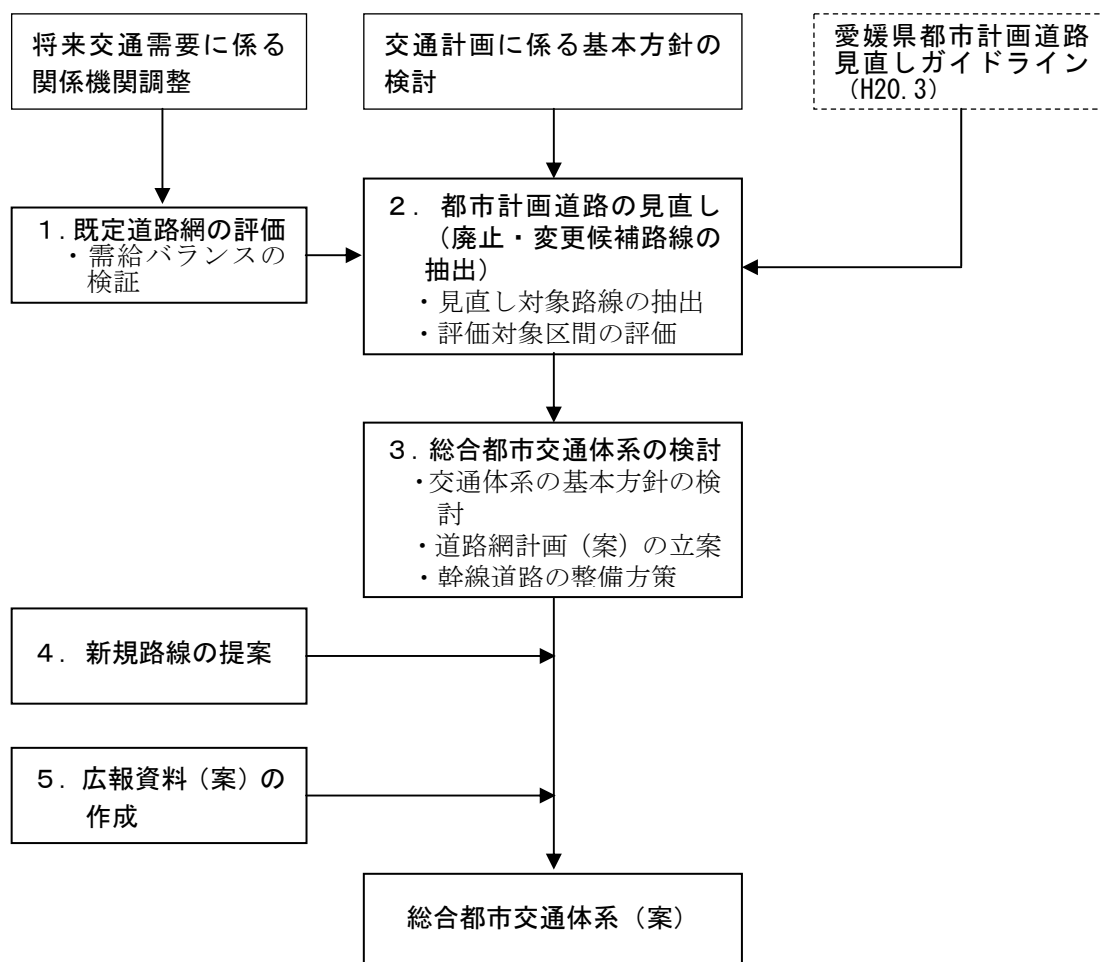
今治市では、平成2～3年度に旧今治市を対象として「今治広域都市圏総合都市交通体系調査」を実施し、自動車を中心とした平成22年を目標とする交通体系の立案を行った。しかし、その後の国道196号今治バイパスの供用、瀬戸内しまなみ海道および今治湯ノ浦ICの開通等による広域交通体系の整備や、平成17年1月の12市町村による広域合併に伴い、市中心部の中心核、旧町村中心部の生活拠点および臨海部の産業拠点等に市街地が分散している状況にある。また、人口減少や超高齢社会の到来に伴う自動車利用の減少、中心市街地の衰退および厳しい財政状況による公共投資余力の減退等が顕在化してきている。

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。

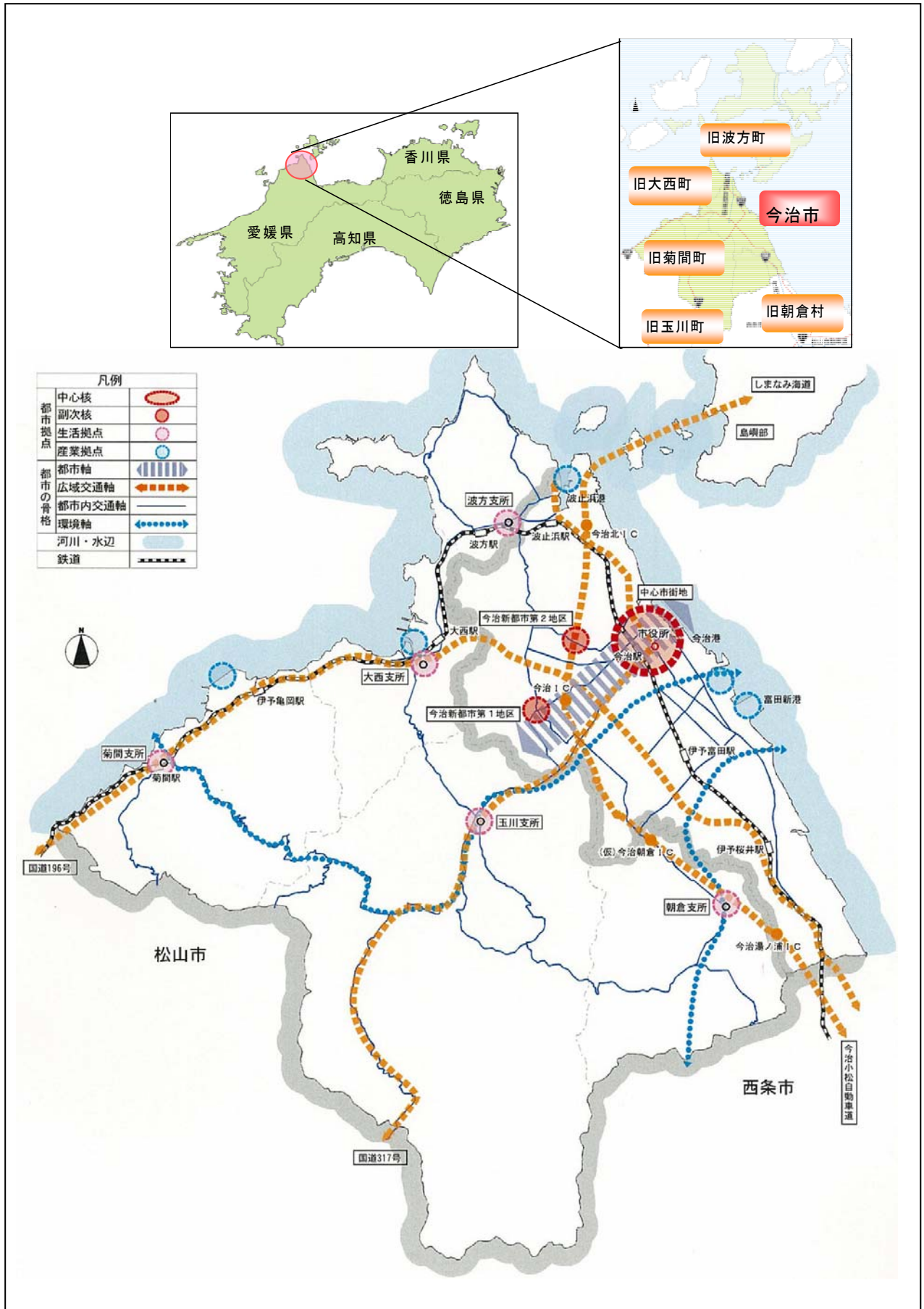
本調査は、上記の問題に対応した総合的な都市交通体系の実現を目的として、基礎資料の収集や交通施設整備計画の立案等を行うものである。

最終年となる本年度は、19年度および20年度の調査結果を受けて、交通計画に係る基本方針の検討や既定道路網の評価等を行い、都市計画道路の見直し(案)の策定や総合都市交通体系(案)の策定等を行うことを目的とする。

2 調査フロー



### 3 調査圏域図



#### 4 調査成果

##### 4.1 既定道路網の評価

既定の都市計画道路がすべて完成した状況の将来道路網（フルネット）を対象に、平成42年における交通量推計を行った。

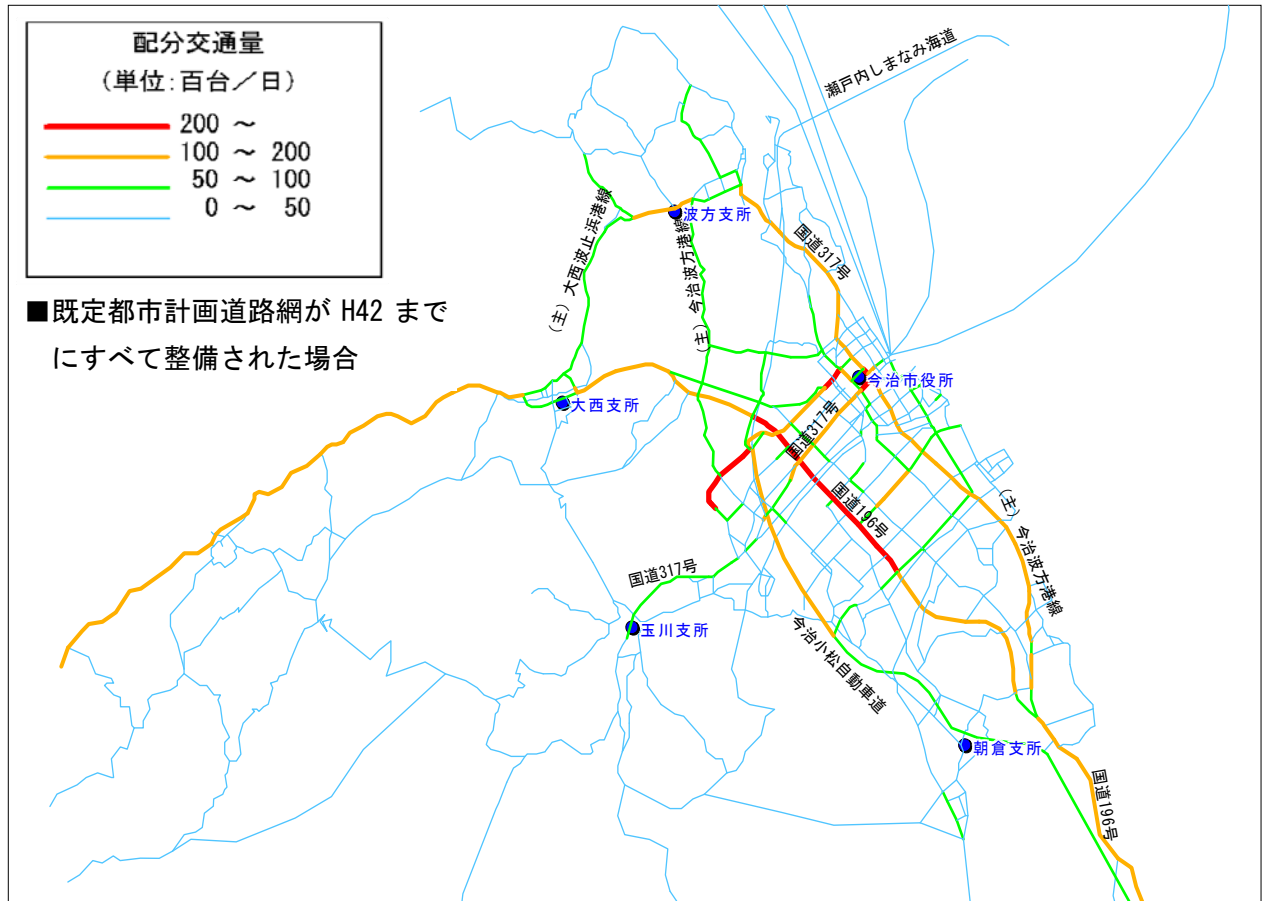


図 1 H42 将来交通量図（既定計画道路網がすべて整備された場合）

##### ○断面需給バランス

- ・すべての断面で、交通量が交通容量を大幅に下回っている。

##### ○交通量

- ・国道 196 号（(都) 3・2・2 宅間長沢線）で連続して 2 万台/日を超えているほか、国道 317 号（(都) 3・5・27 今治日高線、(都) 3・5・8 今治近見線）、(都) 3・3・4 宮脇片山線、(都) 3・3・50 矢田高橋線等で 2 万台/日を超えている。
- ・今治小松自動車道（(都) 1・3・1 今治小松線）、(主) 今治波方港線（(都) 3・4・11 今治喜田村線）等で交通量が多く、1 万台/日を超えている。

##### ○混雑度

- ・混雑度（交通量/交通容量）が 1.0 を連続して上回る区間は見られない。  
※混雑度が 1.0 を上回っているのは、発生集中点近傍がほとんどである。



#### 4.2 都市計画道路の廃止・変更候補路線の選定

都市計画道路の廃止・変更候補路線の選定を行った。

##### (1) 都市計画道路見直しの目的

###### ○都市計画道路の必要性の再評価

- ・整備の見通しが立っていない都市計画道路について、総合都市交通体系調査の結果を踏まえ、社会経済情勢の変化により都市計画道路の必要性に変化が生じてないかどうかの再評価を行います。

###### ○目指すべき都市の将来像に沿った道路網の構築

- ・都市計画道路の必要性、事業化の実現性、土地利用の状況等を総合的に評価し、「存続」、「変更」、「廃止」の方向性を定め、見直しを行うことにより、目指すべき都市の将来像に沿った道路網の構築を図ります。

###### ○行政としての説明責任

- ・都市計画道路の見直しの方針を明確にし、住民に適切な情報提供を行うことにより、行政としての説明責任を果たすとともに、住民に身近で、より信頼される計画とします。

##### (2) 都市計画道路見直しの必要性

今治市の都市計画道路の延長は約 118.9 kmで、その 63.5%が整備済みであるが、未着手路線約 29.7km の約 7割が都市計画決定後 30年以上経っている状況となっている。

今後、将来的には人口減少等により交通量が減少するものと見込まれ、また、昨今の財政状況などから、都市計画道路の整備に要する事業費の削減なども予想される。このような状況に加えて、今治市の場合には、昭和 21 年の都市計画決定後 60 年以上に渡る未整備路線もあるため、都市計画道路見直しの必要性が高まっていた。

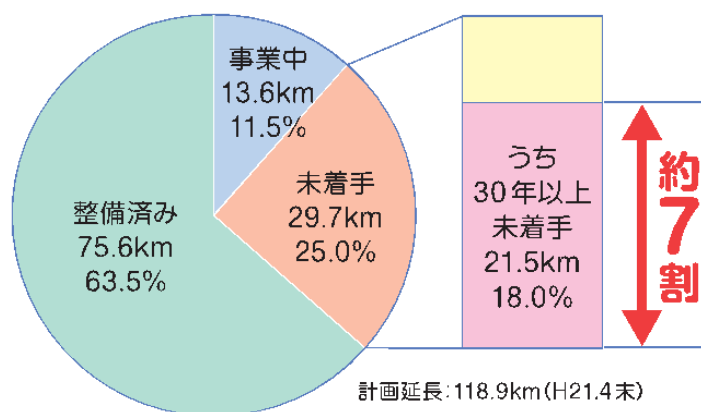
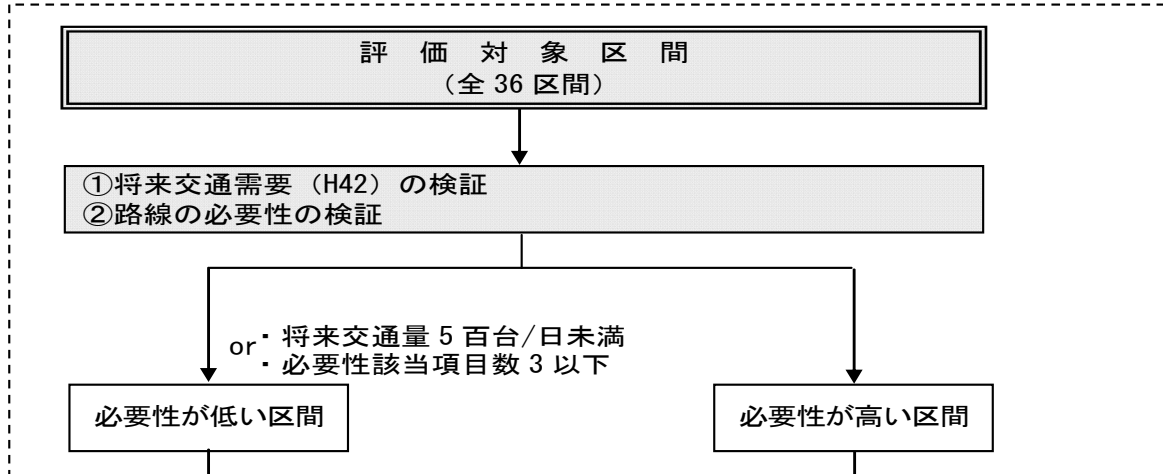


図 2 都市計画道路の事業進捗状況

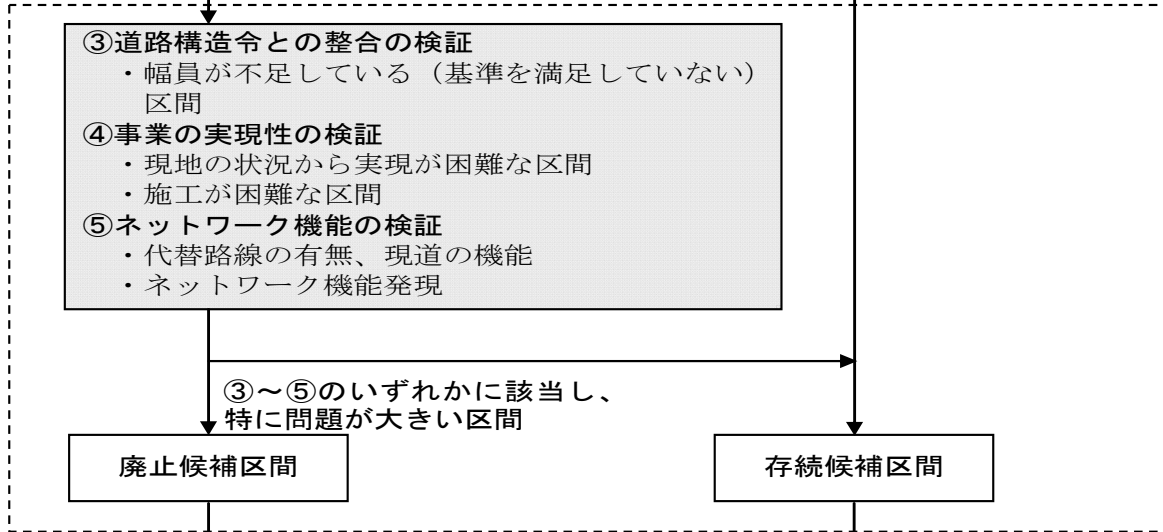
(3) 廃止・変更候補路線の抽出フロー

廃止・変更候補路線の抽出にあたっては、愛媛県都市計画道路見直しガイドライン(H20.3)を参照し、「STEP1：必要性が低い区間の抽出」「STEP2：廃止候補区間の抽出」「STEP3：変更候補区間の抽出」により行った。

〈STEP1：必要性の低い区間の抽出〉



〈STEP2：廃止候補路線の抽出〉



〈STEP3：変更候補路線の抽出〉

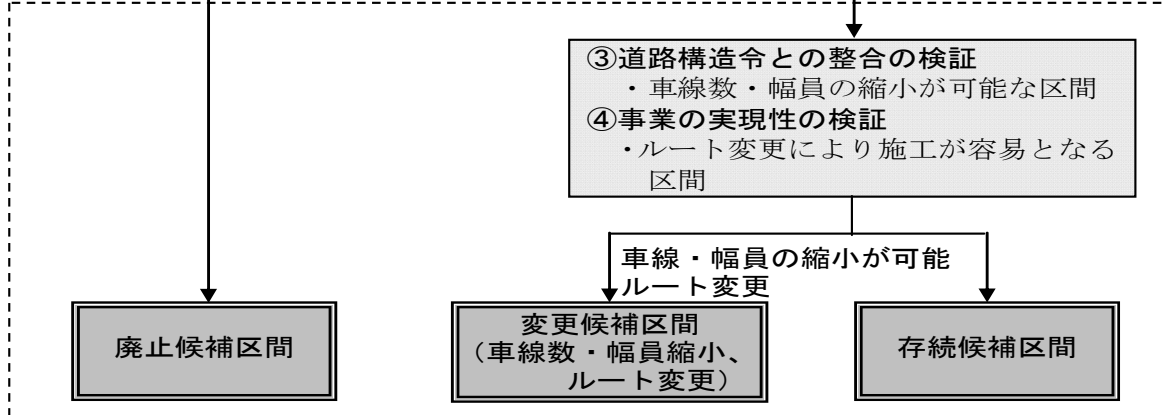


図 3 廃止・変更候補路線抽出フロー

(4) 評価対象区間の見直しの視点、評価指標

都市計画道路の見直しにあたっては、①将来交通需要（H42）の検証、②路線の必要性の検証、③道路構造令との整合の検証、④事業の実現性の検証、⑤ネットワーク機能の検証等により、評価対象区間の評価を行い、都市計画道路の廃止・変更候補路線の選定を行った。

表 1 評価対象区間の見直しの視点、評価指標

項 目		評 価 指 標
対象路線の現状把握	路線の概要	都市計画決定の概要
	路線の現状	交通状況
		沿道状況
		未着手の要因
1. 将来交通需要（H42）の検証		①自動車交通需要
2. 路線の必要性の検証	交通機能	②交通混雑の緩和
	ネットワーク機能	③関連計画における位置づけ
		④広域ネットワークの形成
		⑤地区内のネットワークの形成
		⑥アクセス機能
	地域のまちづくり	⑦地域のまちづくり支援
		⑧公共交通の利用促進
		⑨都市環境機能
		⑩都市防災機能
	3. 道路構造令との整合の検証	
4. 事業の実現性の検証	現地状況	⑫支障建築物
		⑬景観や自然環境への影響
	施工の難易度	⑭施工困難箇所
5. ネットワーク機能の検証	代替性	⑮代替路線の有無、現道の機能
	ネットワーク機能	⑯ネットワークとしての連続性
住民との合意形成の見込み		住民からの要望
		都市計画法 53 条許可状況

表 2 廃止・変更候補区間

	No.	街路番号			街路名称	起点	終点
		区分	規模	番号			
廃止候補区間	1	3	3	6	鳥生大浜八町線	東鳥生町2丁目	東鳥生町2丁目
	2	3	4	13	別宮漁師町線	本町4丁目	美保町1丁目
	3	3	4	18 (1)	波止浜中道線	内堀2丁目	地堀2丁目
	4	3	5	14	今治駅北浜町線	別宮町6丁目	本町7丁目
	5	3	5	15 (1)	第5前線	蒼社町1丁目	泉川町1丁目
	6	3	5	20	広小路大新田線	室屋町6丁目	大新田町3丁目
	7	3	5	25	泉川通線	泉川町1丁目	鯉池町3丁目
	8	3	5	26	黄金通蒼社川通線	黄金町6丁目	黄金町6丁目
	9	3	5	27 (2)	今治日高線	小泉3丁目	別名
	10	3	5	27 (3)	今治日高線	別名	高橋
	11	3	5	32	蒼社橋天保山線	旭町5丁目	天保山町5丁目
	12	3	5	34	榎町線	泉川町1丁目	蒼社町1丁目
変更候補区間	1	3	5	25	泉川通線	泉川町1丁目	泉川町2丁目
※委員会協議区間	1	3	5	37 (3)	波止浜停車場蛭子町線	波止浜1丁目	中堀4丁目

※第5回、第6回の検討委員会において協議を行った結果、存続候補路線とした区間。

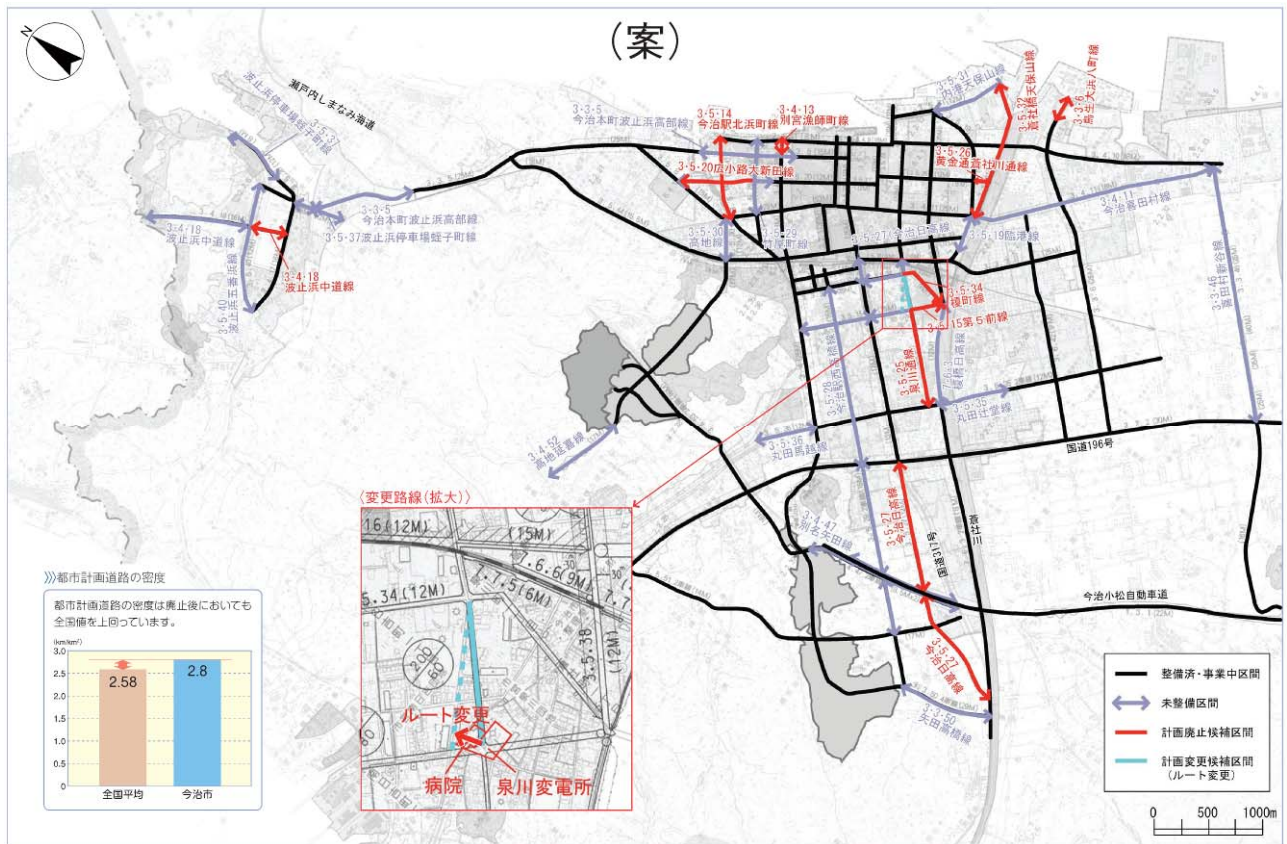


図 4 廃止・変更候補路線

#### 4. 3 道路網計画（案）の立案・評価

##### (1) 道路網計画（案）の立案

既定の将来道路網（フルネット）をベースに、廃止候補路線の削除・変更候補路線の変更を行うことにより、道路網計画（案）の立案を行った。

##### (2) 道路網計画（案）の評価

この道路網計画（案）に基づく交通量配分結果を以下に示す。

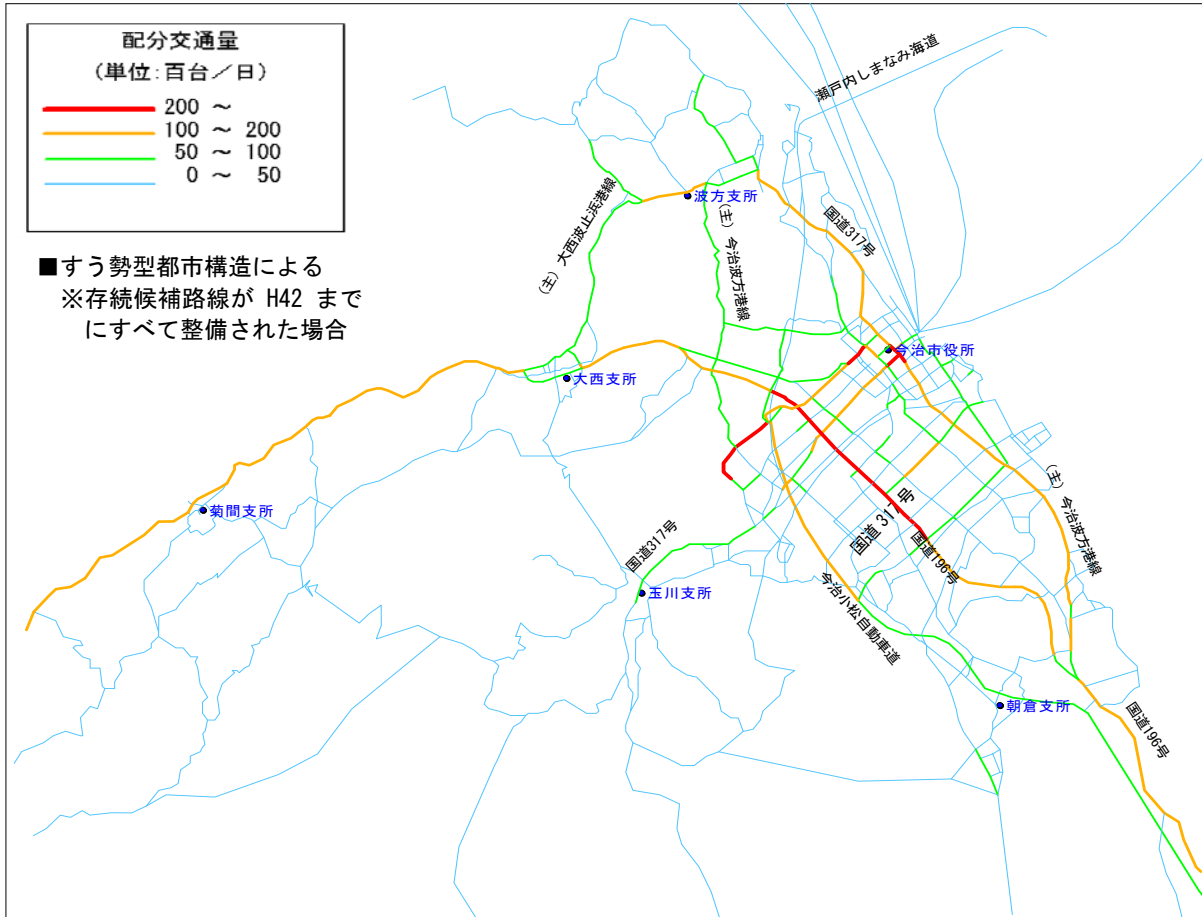


図 5 道路網計画（案）における将来交通量図（H42）

##### (3) 評価指標と目標サービス水準

表 3 道路網計画（案）の評価指標と目標サービス水準

区分	評価指標	目標サービス水準	目標サービス水準設定理由	(参考) 現況値
都市間連絡の強化	①今治市⇄西条市の所要時間短縮	約 1 割削減 (45 分以下)	今治小松自動車道の効果目標として設定	50 分 (交通量配分による推計値)
ボトルネックの解消	②混雑区間の混雑度	概ね 1.0 未満	混雑解消	—
	③特定交差点 (片山、喜田村など) の混雑度	概ね 1.0 未満	混雑解消	—
中心部の交通の円滑化	④中心市街地の通過交通量	約 2 割削減 (315 百台/日以下)	CO <sub>2</sub> 排出量の 2 割削減を達成するため、交通量ベースでも同じ目標を設定	394 百台/日 (交通量配分による推計値)
	⑤中心市街地の平均混雑度	約 2 割削減 (0.40 以下)	CO <sub>2</sub> 排出量の 2 割削減を達成するため、交通量ベースでも同じ目標を設定	0.49 (交通量配分による推計値)
安心感・安全性の向上	⑥ 3 次医療施設 (県立新居浜病院) までの所要時間	約 1 割削減 (45 分以下)	今治小松自動車道の効果目標として設定	50 分 (交通量配分による推計値)
	⑦交通事故発生件数	約 2 割削減 (920 件/年以下)	中心市街地の交通量削減に準じて	約 1,150 件/年 (H19 今治警察署管内(交通事故白書))
環境改善	⑧ CO <sub>2</sub> 排出量	約 2 割削減 (500 t/日以下)	政府宣言 25% に対する道路整備による寄与分として約 2 割削減を設定	626 t/日 (交通量配分による推計値)

(4) 需給バランス

交通量・混雑度は、既定将来道路網のケースからほとんど変化せず、廃止候補路線を廃止しても交通处理的に問題はないものと考えられる。

表 4 断面需給比

断面	断面の意図	道路網計画(案)配分結果(H42)				(参考)既定計画道路網配分結果(H42)			
		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出入断面	212	510	-298	0.42	212	510	-298	0.42
B	倉社川以南から都心部への流出入断面	335	900	-565	0.37	332	900	-568	0.37
C	市南部を横断する断面	223	600	-377	0.37	224	600	-376	0.37
D	額田川を横断し市街地への流出入断面	489	1,979	-1490	0.25	489	1,979	-1490	0.25
E	市南部から市街地への流出入断面	221	893	-671	0.25	222	893	-671	0.25
F	予讃線を横断し東西を結ぶ断面(1)	122	773	-650	0.16	122	773	-650	0.16
G	市街地を西側に迂回する断面	314	645	-331	0.49	314	645	-331	0.49
H	予讃線を横断し東西を結ぶ断面(2)	139	510	-371	0.27	135	510	-375	0.27
I	予讃線を横断し東西を結ぶ断面(3)	521	1,223	-702	0.43	507	1,223	-715	0.42
J	都心部へ西側からの流出入断面	427	1,050	-623	0.41	426	1,200	-774	0.36
K	北西側から市街地への流出入断面	320	1,050	-730	0.30	320	1,050	-730	0.30

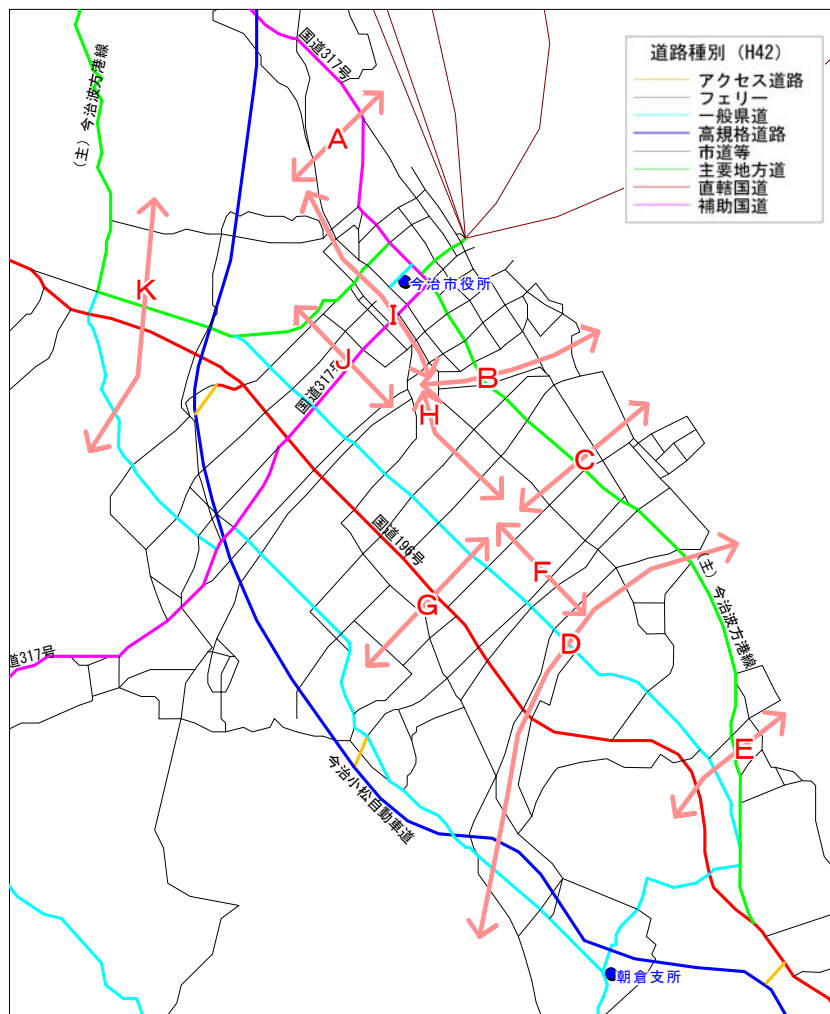


図 6 設定断面位置図

#### 4.4 総合都市交通体系（案）の策定

今治市の将来都市構造を実現していくための総合都市交通体系の基本方針を次のとおりとする。

### 道路整備の基本方針

- 1：幹線道路軸の形成**
  - ・今治小松自動車の早期完成、IC アクセス道路、主要都市計画道路の整備等により、今治市の道路骨格軸の形成を図る。
- 2：交通の円滑化**
  - ・国道196号、317号、（主）今治波方港線等の混雑路線・区間、ボトルネック等の混雑解消・緩和に寄与する道路整備を進め、市街地部の交通の円滑化を図る。
- 3：今治新都市の支援**
  - ・主要開発プロジェクトである今治新都市の活動基盤として、新都市アクセス道路の整備を進め、今治市の新たな拠点形成を図る。
- 4：適正な道路網の計画**
  - ・必要性、実現性の低い都市計画道路の廃止・変更により、効率的・効果的な道路整備を進め、今治市の将来都市構造に向けた基盤づくりを図る。

#### (1) 今治市の交通課題と交通体系の基本方針

今治市の交通課題と交通体系の基本方針を以下に示す。

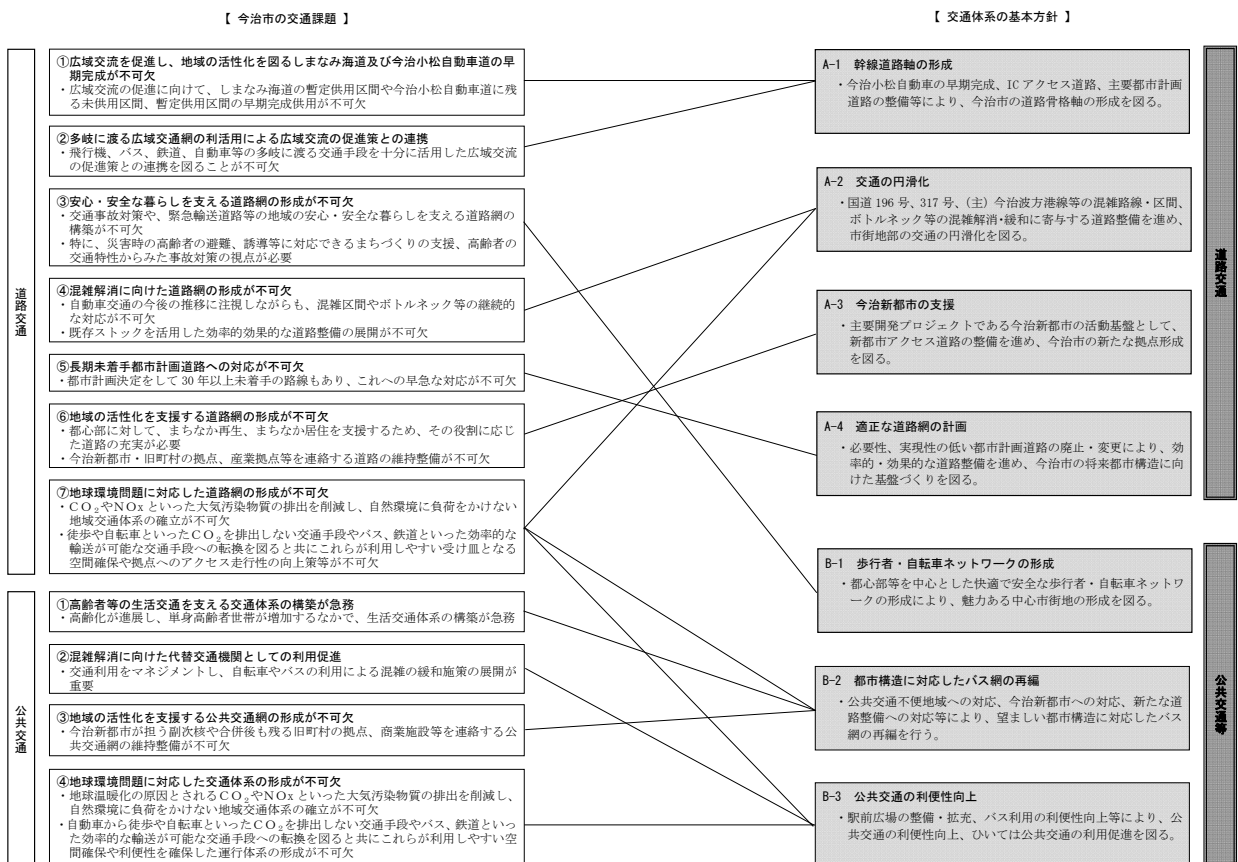


図 7 総合都市交通体系の基本方針

(2) 幹線道路軸形成の方向

**幹線道路軸形成の方向**

- 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、各拠点間の連携強化を図る。

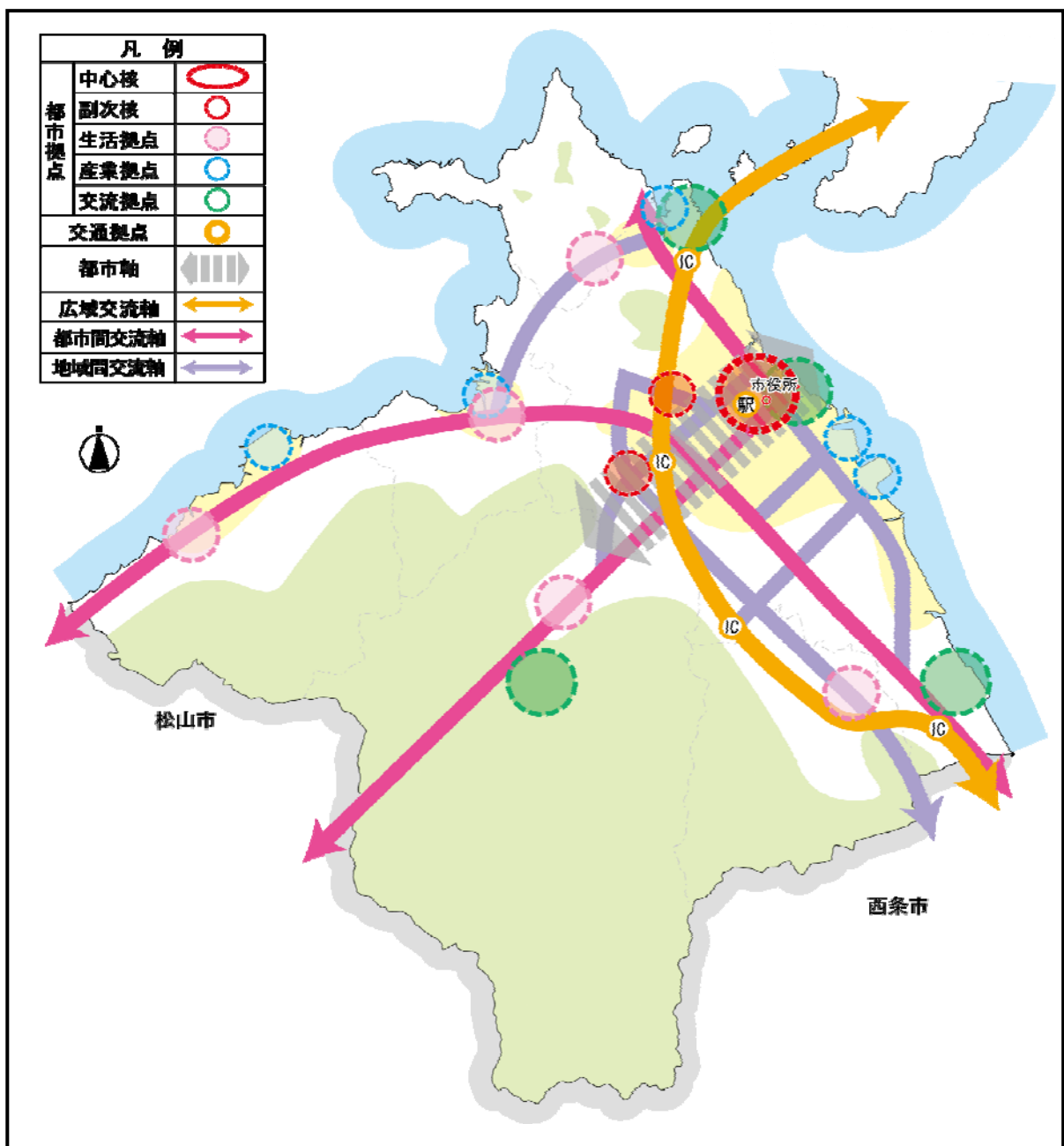


図 8 幹線道路軸形成の方向



(3) 総合都市交通体系（案）の策定

幹線道路の整備方策と総合都市交通体系（案）を以下に示す。

表 5 幹線道路の整備方策

幹線道路整備の基本方針	整備方策（メニュー）
①幹線道路軸の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>○今治小松自動車道の整備促進</li> <li>○主要都市計画道路の整備                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道 317 号（(都) 3・3・5、(都) 3・5・27）</li> <li>・(都) 3・4・11 今治喜田村線</li> <li>・(都) 3・4・28 今治駅西高橋線</li> <li>・(都) 3・5・35 丸田辻堂線 等</li> </ul> </li> </ul>
②交通の円滑化	<ul style="list-style-type: none"> <li>○中心市街地の都市計画道路の整備                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・(都) 3・3・5 今治本町波止浜高部線</li> <li>・(都) 3・5・20 広小路大新田線</li> <li>・(都) 3・5・29 竹屋町線 等</li> </ul> </li> </ul>
③今治新都市の支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>○今治新都市アクセス道路の整備                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・(都) 3・3・50 矢田高橋線</li> <li>・(都) 3・4・52 高地延喜線</li> <li>・(都) 3・4・28 今治駅西高橋線 等</li> </ul> </li> </ul>
④適正な道路網計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>○都市計画道路の廃止                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・(都) 3・3・6 鳥生大浜八町線</li> <li>・(都) 3・4・13 別宮漁師町線</li> <li>・(都) 3・4・18 波止浜中道線</li> <li>・(都) 3・5・14 今治駅北浜町線</li> <li>・(都) 3・5・15 第 5 前線</li> <li>・(都) 3・5・20 広小路大新田線</li> <li>・(都) 3・5・25 泉川通線</li> <li>・(都) 3・5・26 黄金通蒼社川通線</li> <li>・(都) 3・5・27 今治日高線</li> <li>・(都) 3・5・32 蒼社橋天保山線</li> <li>・(都) 3・5・34 榎町線</li> </ul> </li> <li>○都市計画道路の変更                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・(都) 3・5・25 泉川通線</li> </ul> </li> </ul>

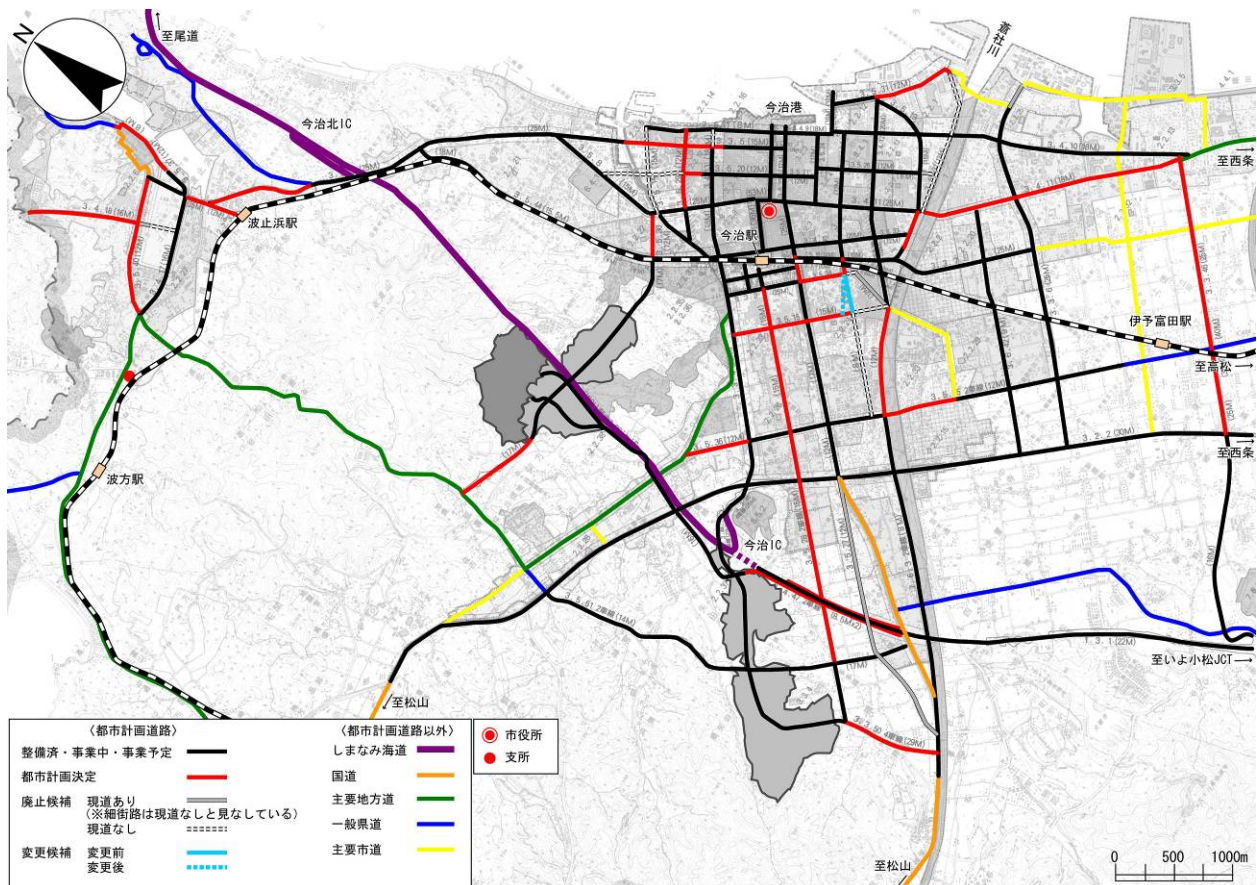


図 9 総合都市交通体系（案）

#### 4. 5 中心部集約型都市構造に対応した将来交通量

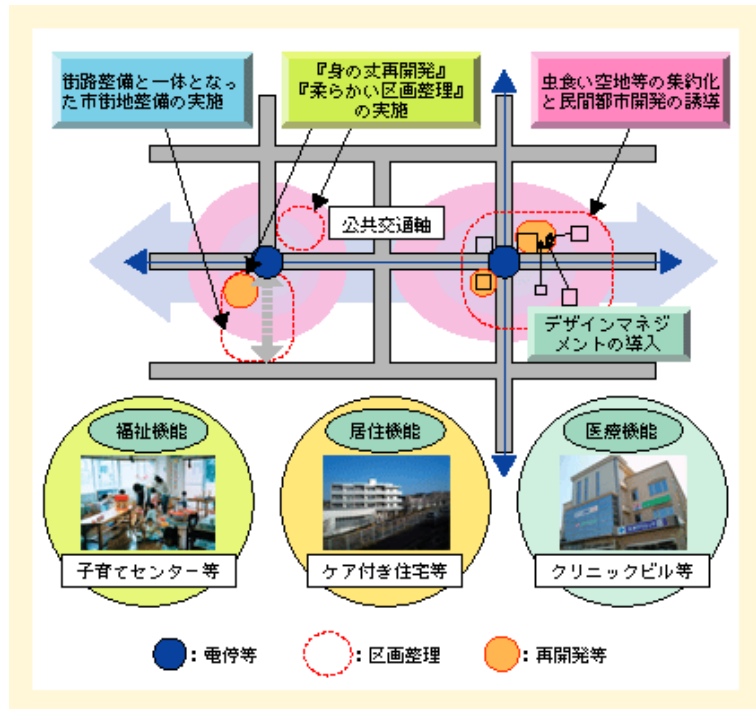
##### (1) 検討の目的

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、相乗的な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、今治市の将来都市圏構造として「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 10 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 6 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

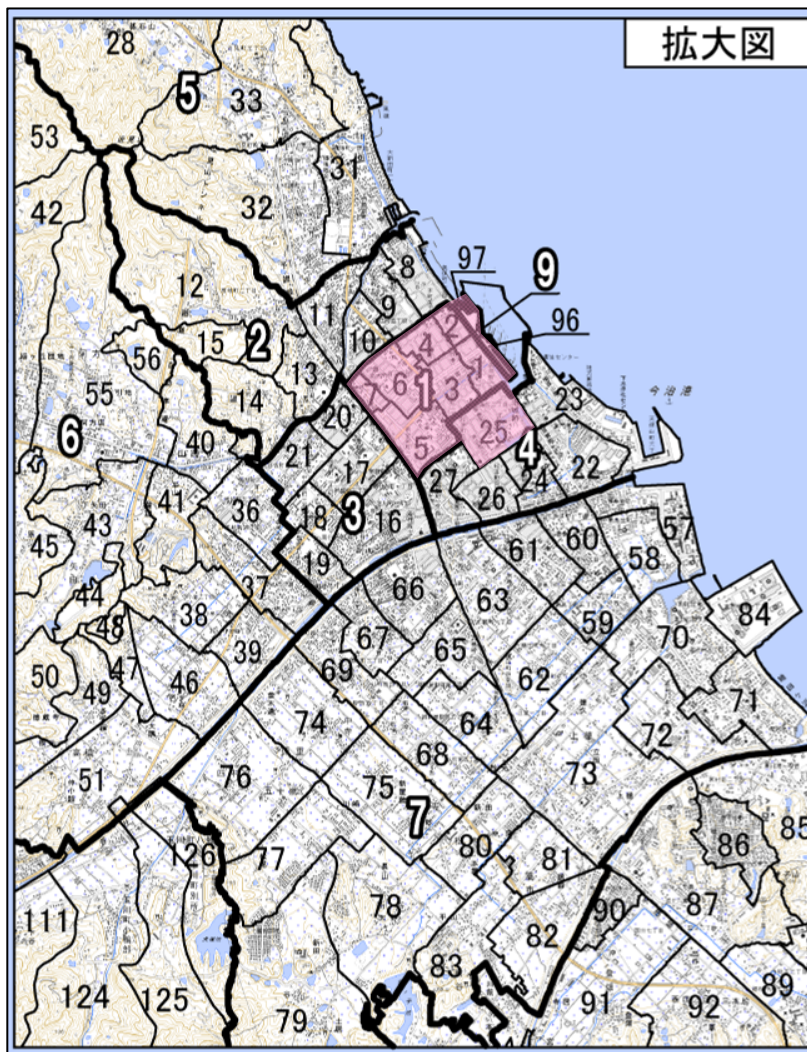


図 11 中心部集約型都市構造において夜間人口を集約させる中心市街地ゾーン

### (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以下に示す。

- ・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 7 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出入断面	210	510	-300	0.41	212	510	-298	0.42
B	蒼社川以南から都心部への流出入断面	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	額田川を横断し市街地への流出入断面	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出入断面	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出入断面	427	1,050	-623	0.41	427	1,050	-623	0.41
K	北西側から市街地への流出入断面	318	1,050	-732	0.30	320	1,050	-730	0.30

※道路網は将来道路網計画(案)

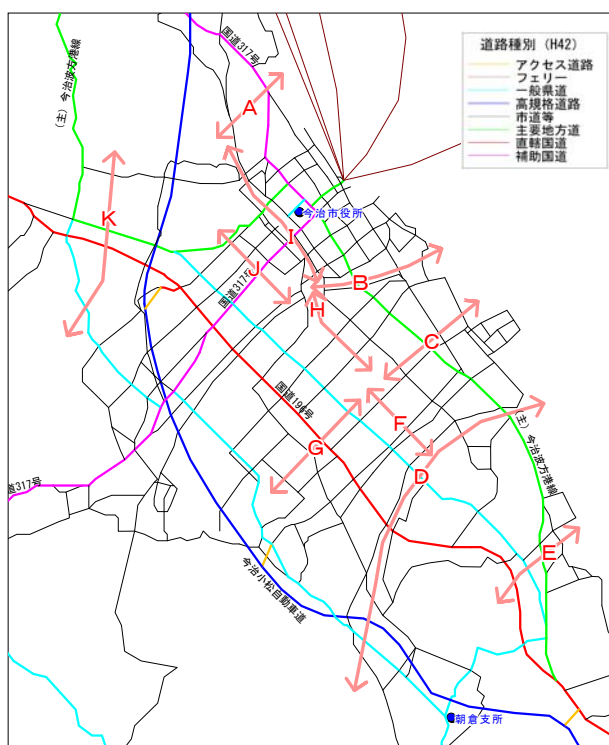


図 12 設定断面位置図

#### 4.5 自転車走行環境

##### (1) 調査概要

自転車は排気ガスを出さない環境にやさしい乗り物として、また、運動不足解消に役立ち健康によい乗り物として見直され始めている。

一方で、駐輪をはじめとする中学生や高校生のマナーの問題（傘さし運転、携帯しながら運転など）や自転車に関する事故が多発するなどの課題も多い。

今治市においても、市街地中心部においては高校や中学校が集積しているため、事故やヒヤリの状況を確認し、主として都市計画道路区域内における安全・快適な自転車走行空間を検討した。

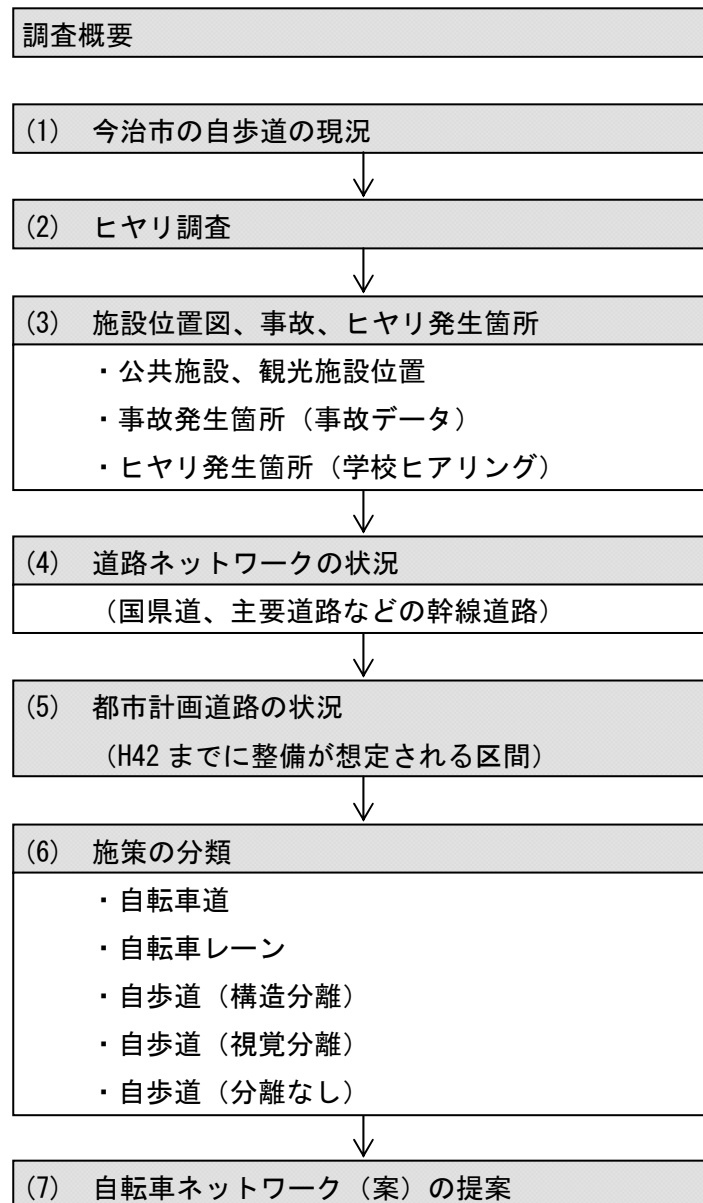
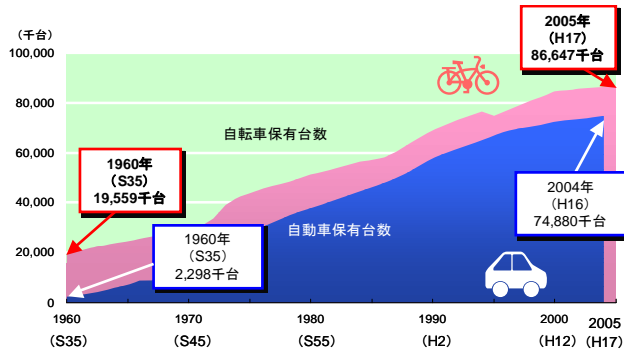


図 13 自転車ネットワーク(案)の提案フロー

## (2) 自転車を取り巻く背景

### ① 保有状況・利用状況

- ・我が国の自転車保有台数は自動車保有台数を上回っている。
- ・通勤・通学に利用する代表交通手段の30年間の推移を見ると、自転車はほぼ一定の割合で推移している。
- ・自転車は5km程度の短距離の移動では、どの手段よりも所要時間が短く、都市内交通として極めて効率的な移動手段である。



【出典：自転車保有台数は、自転車統計要覧第40版(平成18年11月)・(財)自転車産業振興協会、自動車保有台数は、道路統計年報2006(平成18年度)・国土交通省道路局】  
注)自転車保有台数は、平成6年度までは、生産台数、国内向け供給数等に基づく物理的推計値、平成7年度以降は、世帯主年代別の保有率で推計した人的推計値である。

図14 自転車及び自動車の保有台数の推移

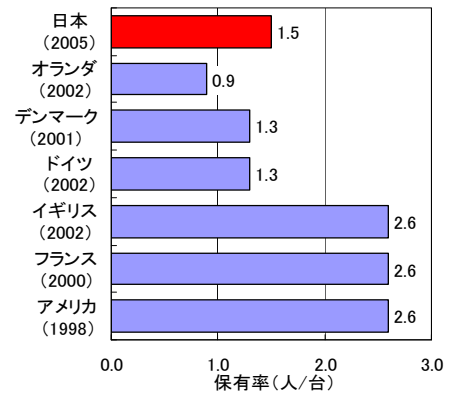


図15 自転車保有率の国際比較

## (3) 今治市の自歩道の現況

歩道は幅員が4m未満の区間が多い。

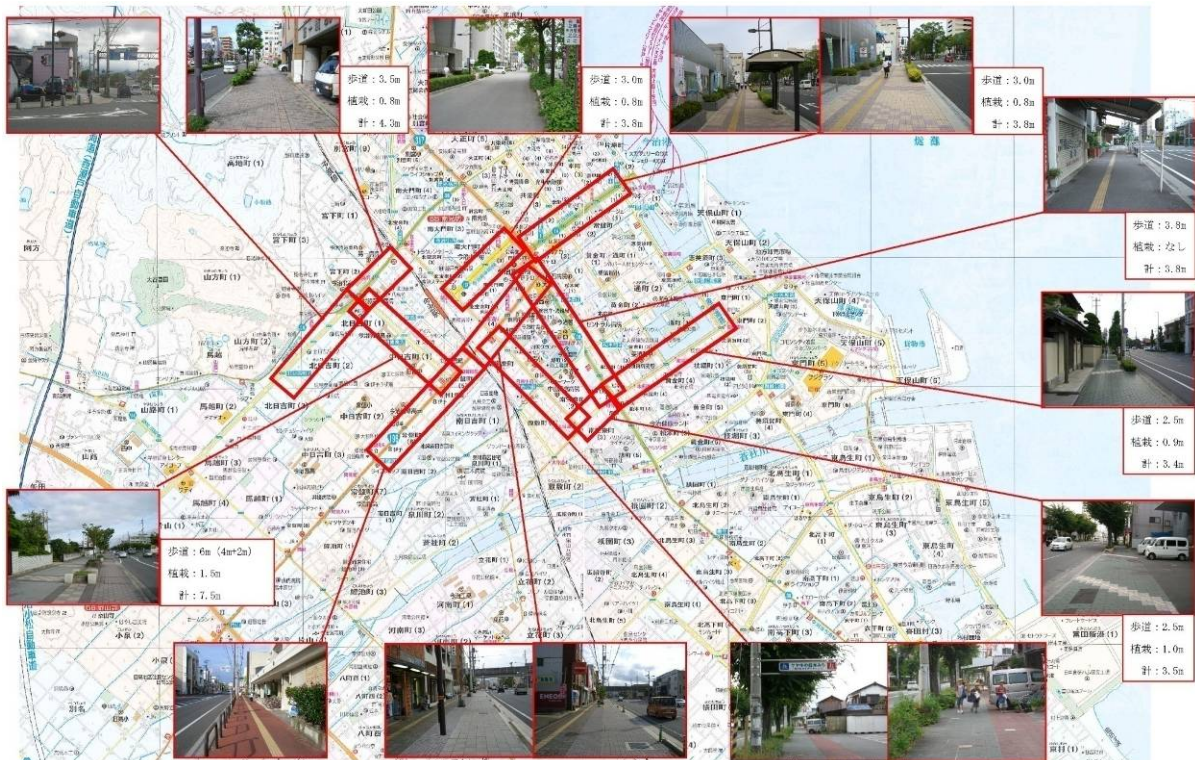


図16 今治市の自歩道の現況

#### (4) 学校へのヒアリング調査

##### ① 調査対象

今治北高・今治南高の職員（生活指導の先生等）を対象にヒアリング調査を実施した。

○ヒアリング日時：平成21年10月9日（金）

○ヒアリング先：今治北高、今治南高



図 17 ヒアリング高校位置図

② ヒアリング結果

ヒアリング結果を下記に示す。

<全校生徒数は？>

今治北高：962人、今治南高：746人

<自転車通学者数は？>

今治北高：771人、今治南高：720人（自転車通学者のステッカー配布数）

<自転車のマナーは？>

- ・傘をさしながらの運転や、交差点でのミラーを確認しない飛び出し、携帯で話しながらの運転などがある。
- ・学校としてのマナー教室は行っていないが、生徒の自発的な活動（ロータリークラブのようなもの）はある。
- ・正門の前やライフショップの横、今治西高との通学路が重なる箇所などには毎日教員が立っている。
- ・交通安全週間の期間中は、警官が常盤町交差点などに立っている。

<自転車利用率>

- ・全校生徒数のうち自転車利用者は今治北高 80%、今治南高 97%と非常に高い。

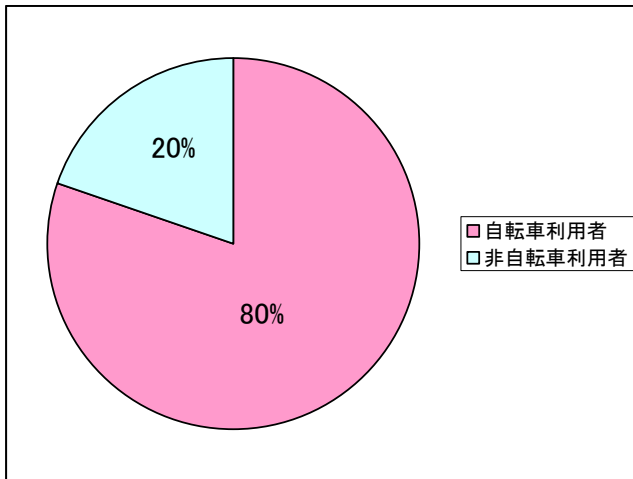


図 18 自転車利用割合（今治北高）

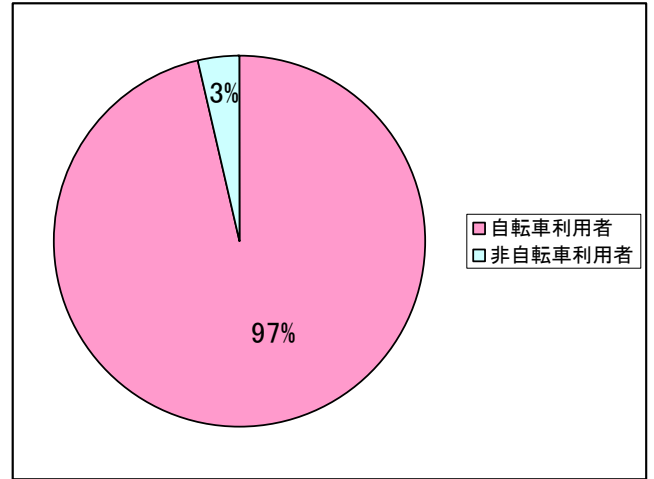


図 19 自転車利用割合（今治南高）



