

2 . 協議路線の検討結果

2.1 交通現況

3・5・37 波止浜停車場蛭子町線の協議区間の交通状況を把握するため、12月8日(火)の朝・夕ピーク時に交通量調査を実施した(地点1・2)。

交通量調査結果は次頁のとおりであり、波止浜停車場蛭子町線の現道(地点2)の交通量は朝ピーク時(7時台)で295台/hであった。

道路交通センサスによれば、(一)波方環状線(調査区間 6046)のピーク率(24時間交通量に対するピーク時間交通量の比)は9.8%であり、これに基づけば、波止浜停車場蛭子町線の現道の24時間交通量は、約3,000台/日(=295/0.098)と推計される。



図 2.1.1 波止浜停車場蛭子町線の協議区間と交通量調査地点(地点1・2)

表 2.1.1 交通量調査結果

	地点1			地点2		
	今治方面 行き交通量	波方方面 行き交通量	合計	今治方面 行き交通量	波方方面 行き交通量	合計
7:00 ~ 7:30	18	156	174	30	113	143
7:30 ~ 8:00	36	169	205	33	119	152
7時台小計	54	325	379	63	232	295
8:00 ~ 8:30	41	33	74	38	39	77
8:30 ~ 9:00	41	35	76	30	35	65
8時台小計	82	68	150	68	74	142
9:00 ~ 9:30	27	33	60	26	32	58
9:30 ~ 10:00	53	50	103	36	43	79
9時台小計	80	83	163	62	75	137
朝ピーク計	216	476	692	193	381	574
16:00 ~ 16:30	34	41	75	34	30	64
16:30 ~ 16:00	48	27	75	37	24	61
16時台小計	82	68	150	71	54	125
17:00 ~ 17:30	187	29	216	165	29	194
17:30 ~ 18:00	51	32	83	30	22	52
17時台小計	238	61	299	195	51	246
18:00 ~ 18:30	101	35	136	66	31	97
18:30 ~ 19:00	36	31	67	25	17	42
18時台小計	137	66	203	91	48	139
夕ピーク計	457	195	652	357	153	510
合計	673	671	1,344	550	534	1,084

単位：台



資料：道路交通センサス (H17)

図 2.1.2 波止浜停車場蛭子町線協議区間近傍のピーク率

(現況交通量と将来交通量の乖離について)

将来交通量配分結果は300台/日であり、現況交通量との乖離は以下のような点に起因しているものと考えられる。

- ・将来予測は平成19年10月の実態調査結果に基づくものである。一方、今回の交通量調査は12月に実施したものであり、10月より交通量が多い傾向にある。
- ・将来交通量については、現況よりも減少する方向で予測を行っている(人口減少に起因)。
- ・実態としては、対岸と連絡する水門上の通路を通行する交通が多いが、正規の道路でないため将来予測のネットワークにおいては考慮しておらず、この関連の交通量が予測では他のルートに分散しており、その影響で予測の方が少な目となっている。



水門上を通行する車両

図 2.1.3 協議区間周辺の交通状況

(参考) 平成 19 年度調査に基づく推計交通量

平成 19 年度に実施した交通実態調査結果によれば、協議区間を含むCゾーン(下図参照)に発生集中する交通の時間帯分布は下表のとおりであり、ピーク率は 10.8% (10 時台)となっている。

前に示した今回の交通量調査結果のピーク時間帯 (7 時台) と異なるものの、このピーク率を用いて協議区間の日交通量を推計すると、約 2,700 台/日 (= 295/0.108) となる。



図 2.1.4 協議区間を含むCゾーン (H19 調査)

表 2.1.2 発生集中交通量の時間帯分布

時間帯	発生集中量	構成比
1時台	0	0.0%
2時台	26	0.3%
3時台	0	0.0%
4時台	0	0.0%
5時台	10	0.1%
6時台	33	0.4%
7時台	684	8.6%
8時台	844	10.7%
9時台	704	8.9%
10時台	853	10.8%
11時台	634	8.0%
12時台	502	6.3%
13時台	418	5.3%
14時台	434	5.5%
15時台	510	6.4%
16時台	568	7.2%
17時台	683	8.6%
18時台	412	5.2%
19時台	263	3.3%
20時台	126	1.6%
21時台	81	1.0%
22時台	55	0.7%
23時台	78	1.0%
24時台	0	0.0%
合計	7,918	100.0%

単位: トリップエンド/日

2.2 見直しに関する検討

協議区間の概要を下表に示す。

事業費は約 10 億円と高いが、現況の交通量が多く、多様な機能を発揮することから、存続候補路線とする。

表 2.2.1 波止浜停車場蛭子町線協議区間の評価結果

視点	評価	留意事項
交通量	現況交通量が多い。 ・朝ピーク時（7時台）：約 300 台/h ・日交通量：約 3,000 台/日（推計）	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費：約 10 億円（埋め立てを伴う） ・路線の必要性の該当項目：3 項目
交通機能	以下の交通機能を有する。 ・波方環状線と一体となって環状機能が形成される。（次頁参照） ・新来島どっくへのアクセス機能が確保される。 ・波止浜観光休憩所へのアクセス機能が確保される。 ・波止浜港広場（未整備）へのアクセス機能が確保される。 ・波止浜の中心部を通過している国道 317 号のバイパス道路となる。（大型車の迂回が期待でき、住宅街の騒音が緩和される。） ・一部区間がバス路線となっており、バスの走行性が上昇する。	
実現性	支障物件は 1 件と少ない。	
都市計画上の問題	支障物件が少ないことから、都市計画制限の問題が少ない。	

（協議区間を運行するバス）





図 2.2.1 波止浜停車場蛭子町線の整備による環状機能の形成

最終的な廃止・変更候補区間を次頁に示す。



- 1) 3・5・25 泉川通線の路線位置変更にともない、3・5・15(1)第5前線の延長は短くなる。
- 2) 都市計画の変更については、事業化が確実な路線でないといけないことになっているため、事業化の時点で対応を図る。

図 2.2.2 廃止・変更候補区間

(参考) 将来幹線道路網

