

§ 2 自轉車走行環境編

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。

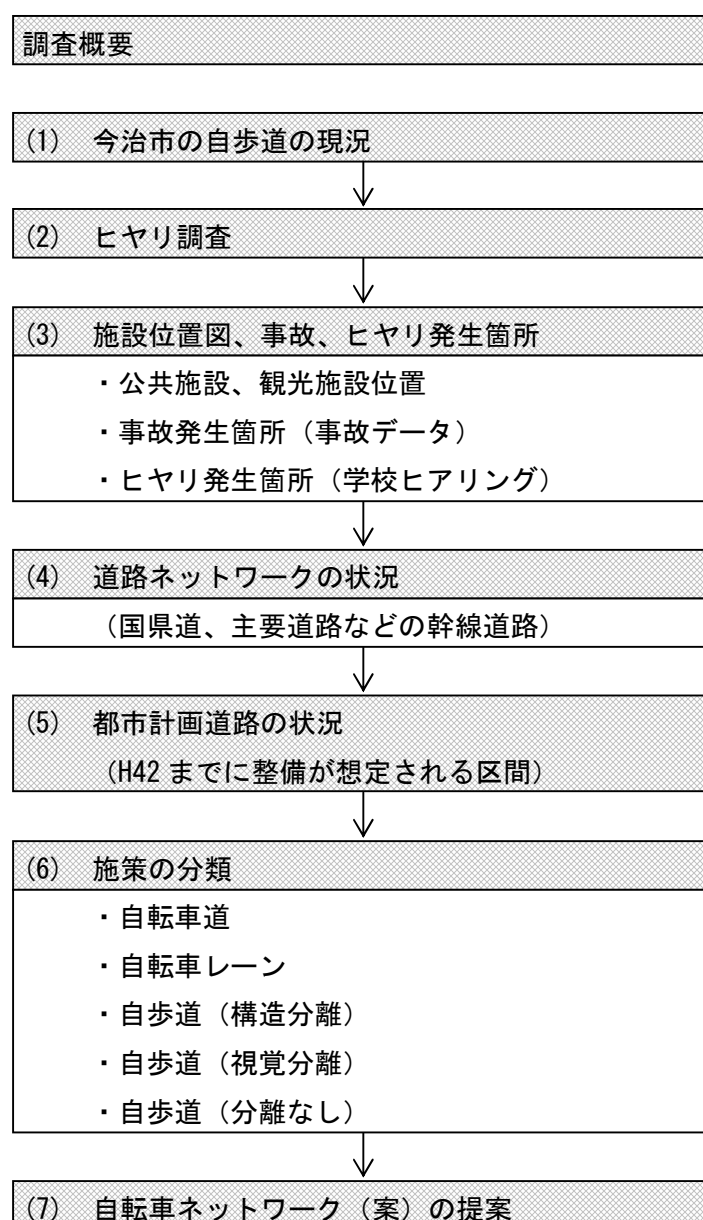


図-1.1 自転車ネットワーク（案）の提案フロー

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。

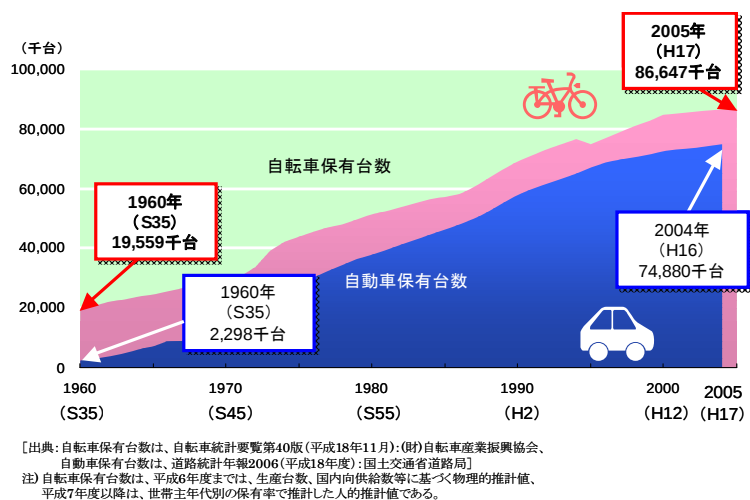


図-2.1 自転車及び自動車の保有台数の推移

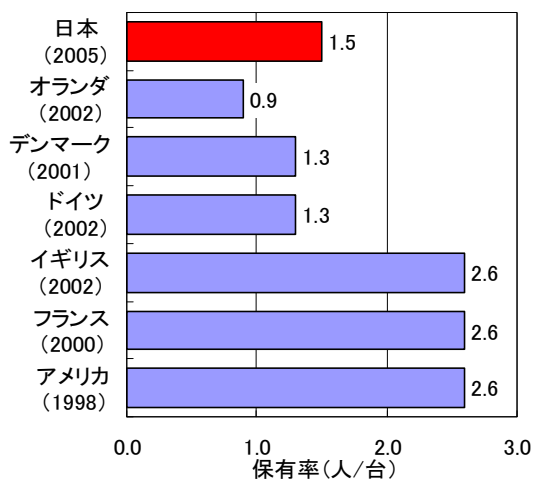


図-2.2 自転車保有率の国際比較

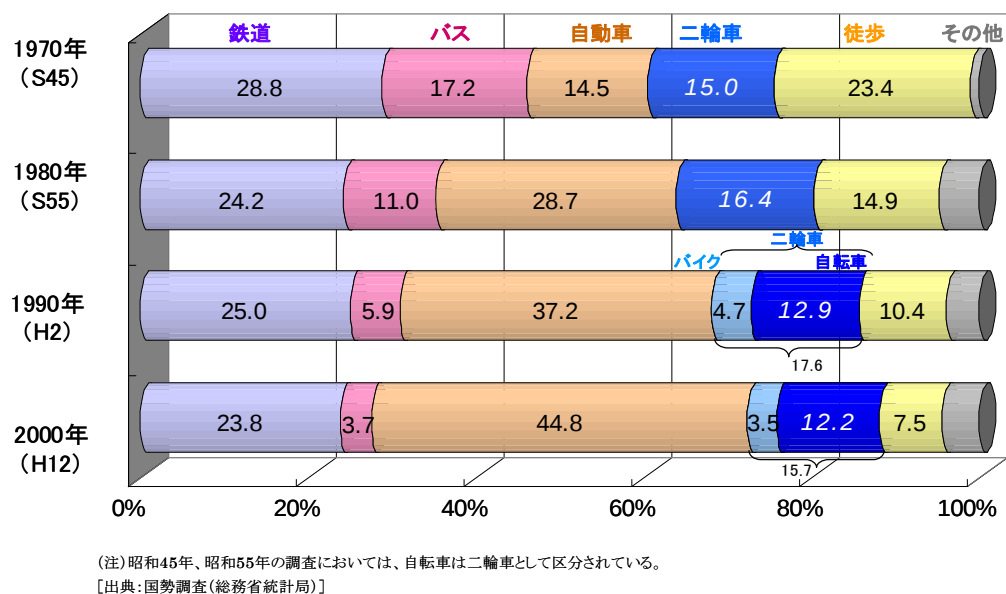
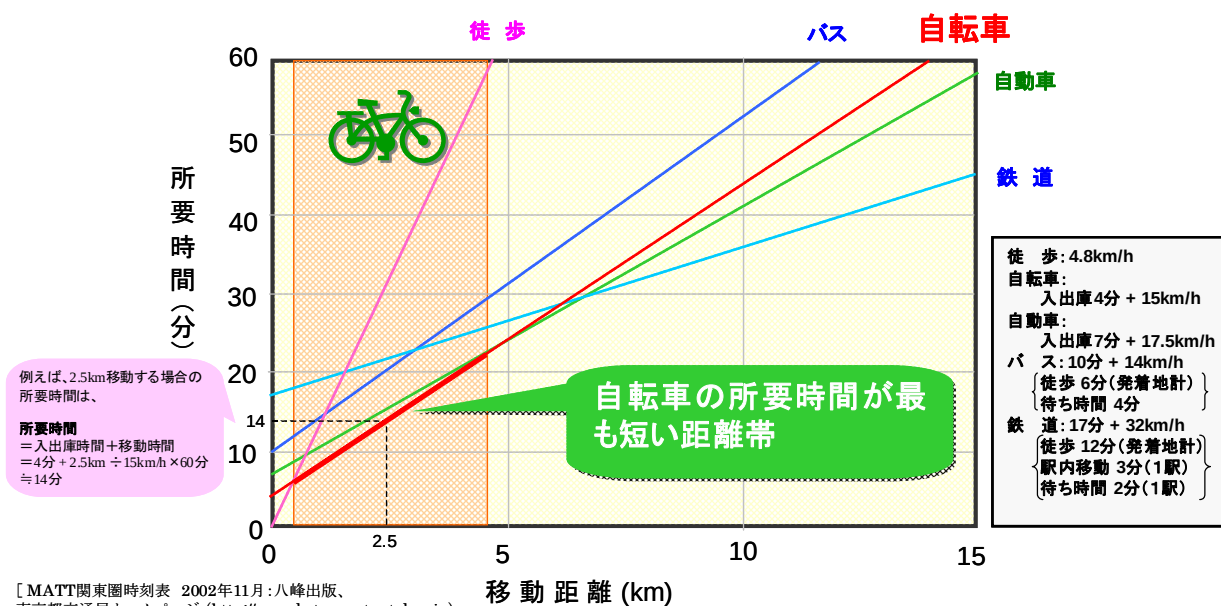


図-2.3 通勤・通学に利用する代表交通手段の推移



[MATT関東圏時刻表 2002年11月: 八峰出版、
東京都交通局ホームページ (<http://www.kotsu.metro.tokyo.jp>)
平成7年 大都市交通センサス: 財団法人運輸経済研究センター、
平成11年 道路交通センサス: 建設省道路局、
自転車駐車場整備マニュアル: 建設省都市局 監修、
自転車歩行者通行空間としての自歩道等のサービス水準に関する分析、土木計画学研究・講演集 No.22(2) 1999.10 を基に分析]

図-2.4 都市交通手段としての自転車の特徴

(2) 走行環境

- ・自転車の走行空間は、平成 18 年では 78,638km と昭和 54 年の約 5 倍に増加しているが、自転車歩行者道が大半を占め、自転車のみの通行が可能な道路はわずか 2% 程度である。
- ・平成 20 年より自転車通行環境整備のモデル地区整備事業が実施されている。

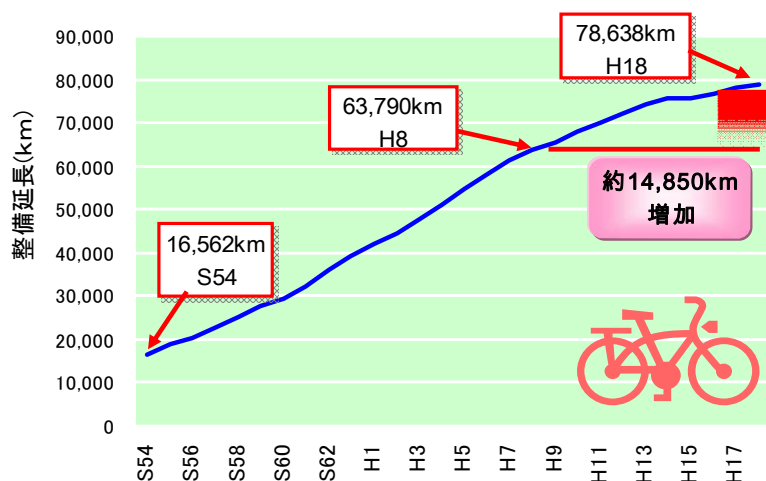


図-2.6 自転車道等整備の推移

図-2.7 自転車通行環境整備のモデル地区の事例

表-2.1 自転車走行空間の分類

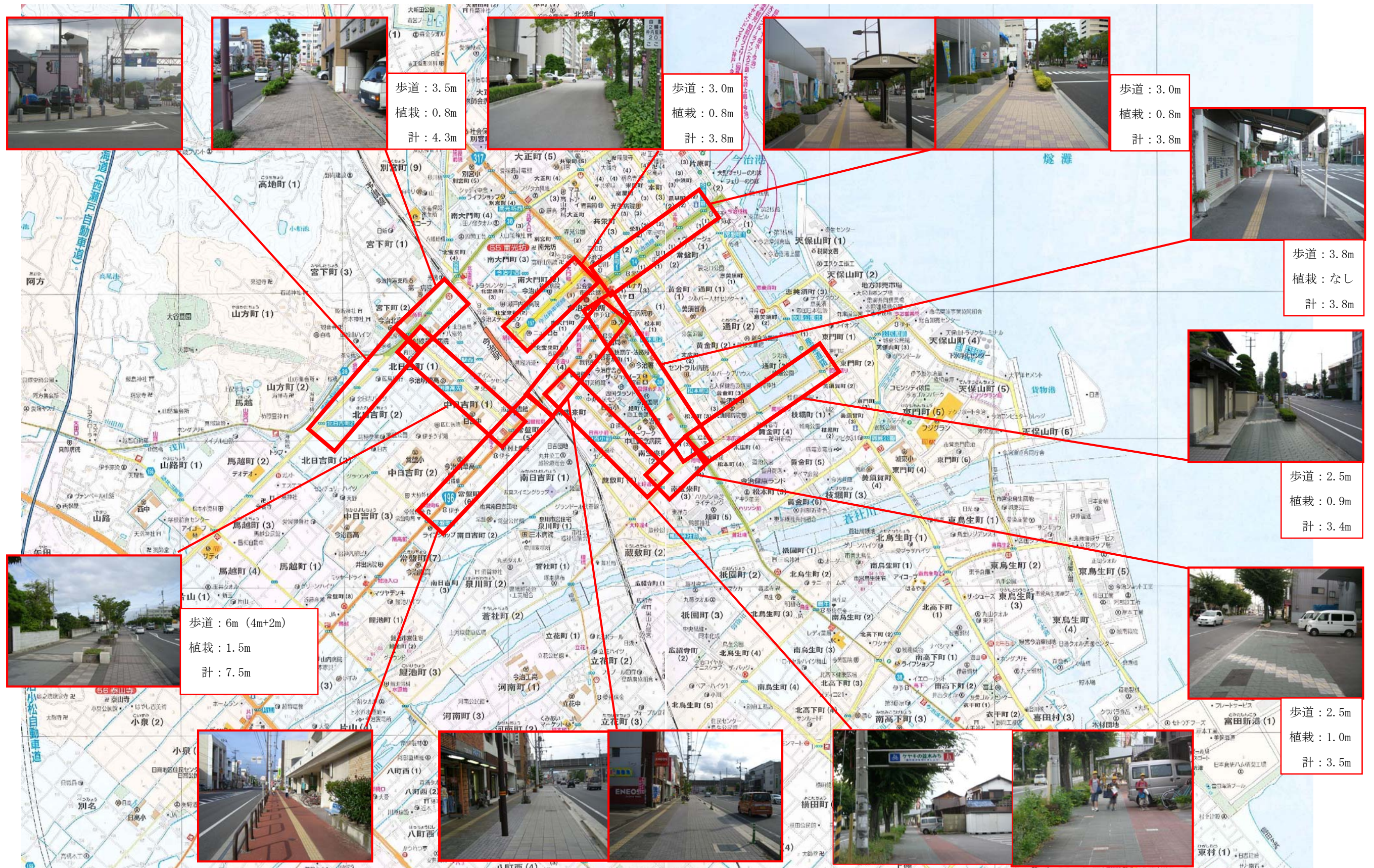


※延長は平成18年4月1日現在

出典：社団法人日本自動車工業会（自転車と安全な共存のために）

3. 今治市の自歩道の現況

歩道は幅員が4 m未満の区間が多い。



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）

○ヒアリング出席者：今治北高：生活指導主事 菊池正敏、他1名

今治南高：生徒課長 東福康浩



図-4.1 ヒアリング高校位置図

(2) ヒアリング内容

ヒアリング内容を下記に示す。

問1 全校生徒数は？

問2 その内、自転車通学者数は？

問3 主要な自転車の利用ルートは？

問4 自転車に乗っていて気になる箇所は？

問5 気になる理由は？

- ①道幅が狭い ②段差がある ③路面が凸凹 ④車との接触
⑤歩行者との接触 ⑥路上駐輪等の障害が多い ⑦その他（ ）

問6 自転車と歩行者が歩道上を一緒に通行することにより危険を感じるものがどの程度ありますか？

- ①よくある ②たまにある ③ない ④わからない

問7 その場所はどこですか？

問8 自転車と車が接触しそうになりヒヤっとすることはどの程度ありますか？

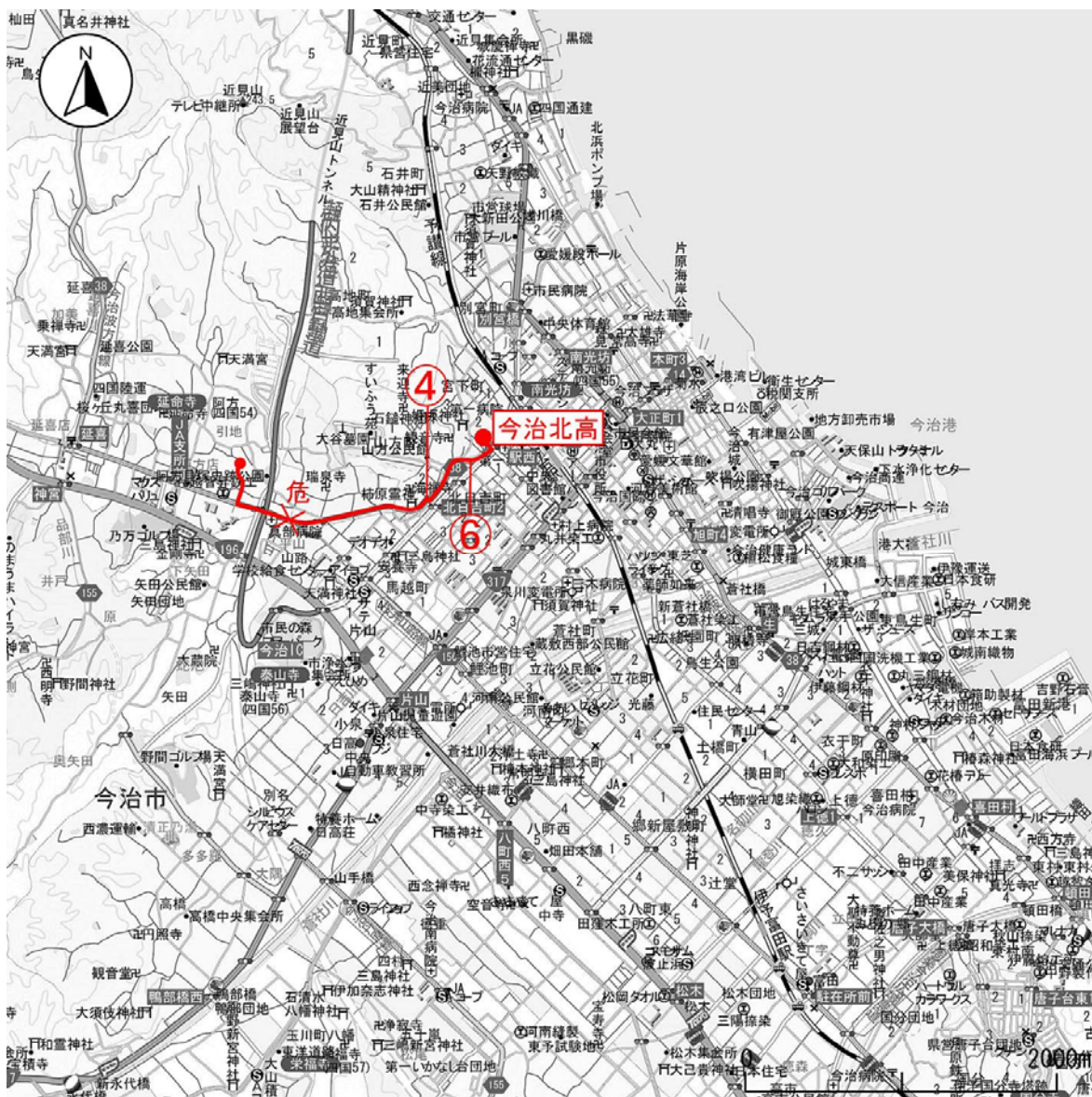
- ①よくある ②たまにある ③ない ④わからない

問9 その場所はどこですか？

問10 自転車のマナーについてご意見があれば教えてください。

〔記入例〕

- (1) 自宅から高校までの自転車での利用ルートを記入
- (2) 自転車に乗っていて気になる箇所を示し（問4）、気になる理由を番号で記入（問5）
- (3) 危険を感じる場所に「×危7」（問7）、「×危9」（問9）を記入



(3) ヒアリング結果

ヒアリング結果を下記に示す。

① 全校生徒数は？

今治北高：962 人、 今治南高：746 人

② 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）

③ 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。

④ 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。

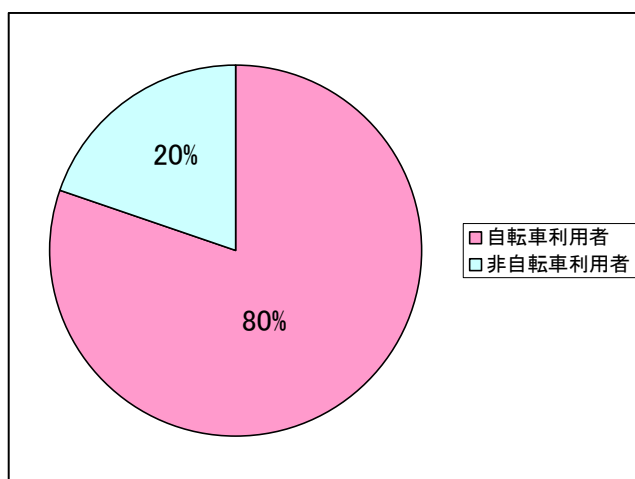


図-4.2 自転車利用割合（今治北高）

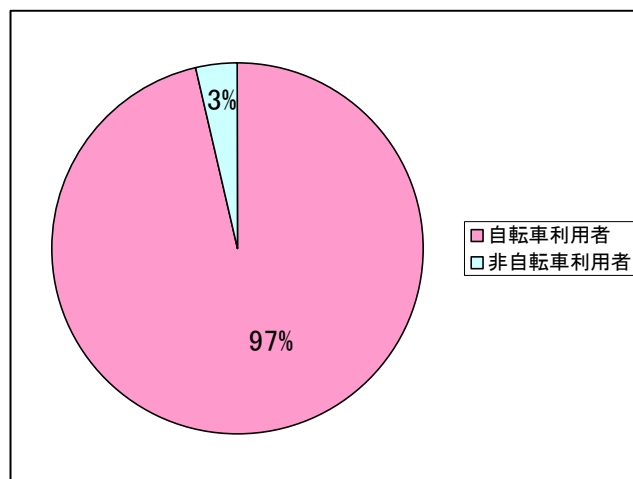


図-4.3 自転車利用割合（今治南高）

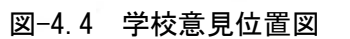


表-4.1(1) 学校意見一覧表

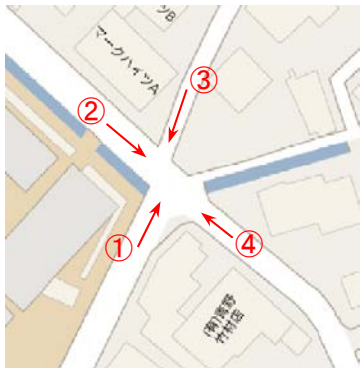
	危険箇所	位置図	地図	写真1	写真2	写真3	写真4
①	道路が未整備（一部整備中）で歩道も設置されていない。また、道幅が狭く、クランクもあるので見通しが悪く危険である。 → 都市計画道路の整備で歩道設置可。						
②	学校付近の道で自動車が多いものの歩道がない。						
③	学校付近の交差点で自転車が多いものの信号がなく危険である。						
④	近隣に駐車場が多く、自転車がヒヤリとなる場面が起きやすい。						

表-4.1(2) 学校意見一覧表

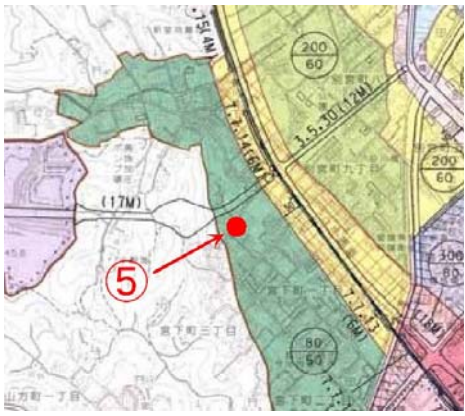
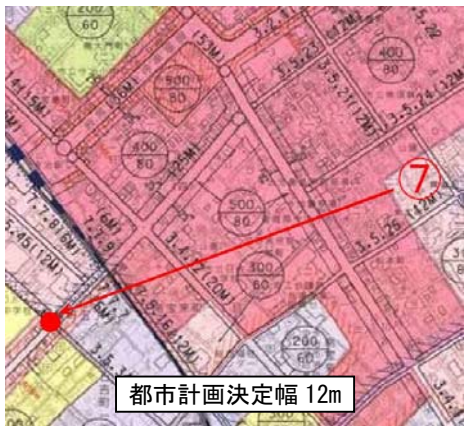
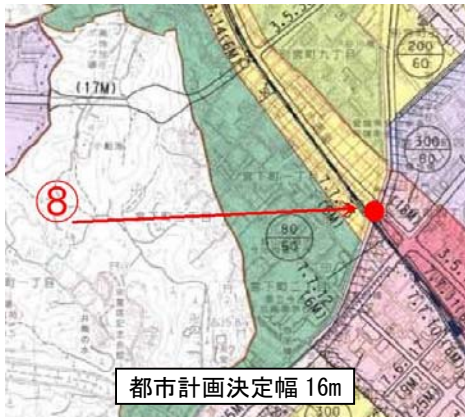
	危険箇所	位置図	地図	写真1	写真2	写真3	写真4
⑤	交差点の形状がY字形になっており、見通しが悪い。また主道路が交差点でカーブしており、従道路が直線に近い形状のため、主道路と従道路を混同しやすい。						
⑥	自転車と自動車の接触事故が起きている。 → 都市計画道路の整備で自転車走行空間の確保可。						
⑦	国道317号と学園通りで歩道の幅が異なる。そのため、交差点を曲がる自転車がG Sの敷地を通ることがある。						
⑧	浅川の堤防道路と一般道の間段差があり、自転車が通りづらい。						

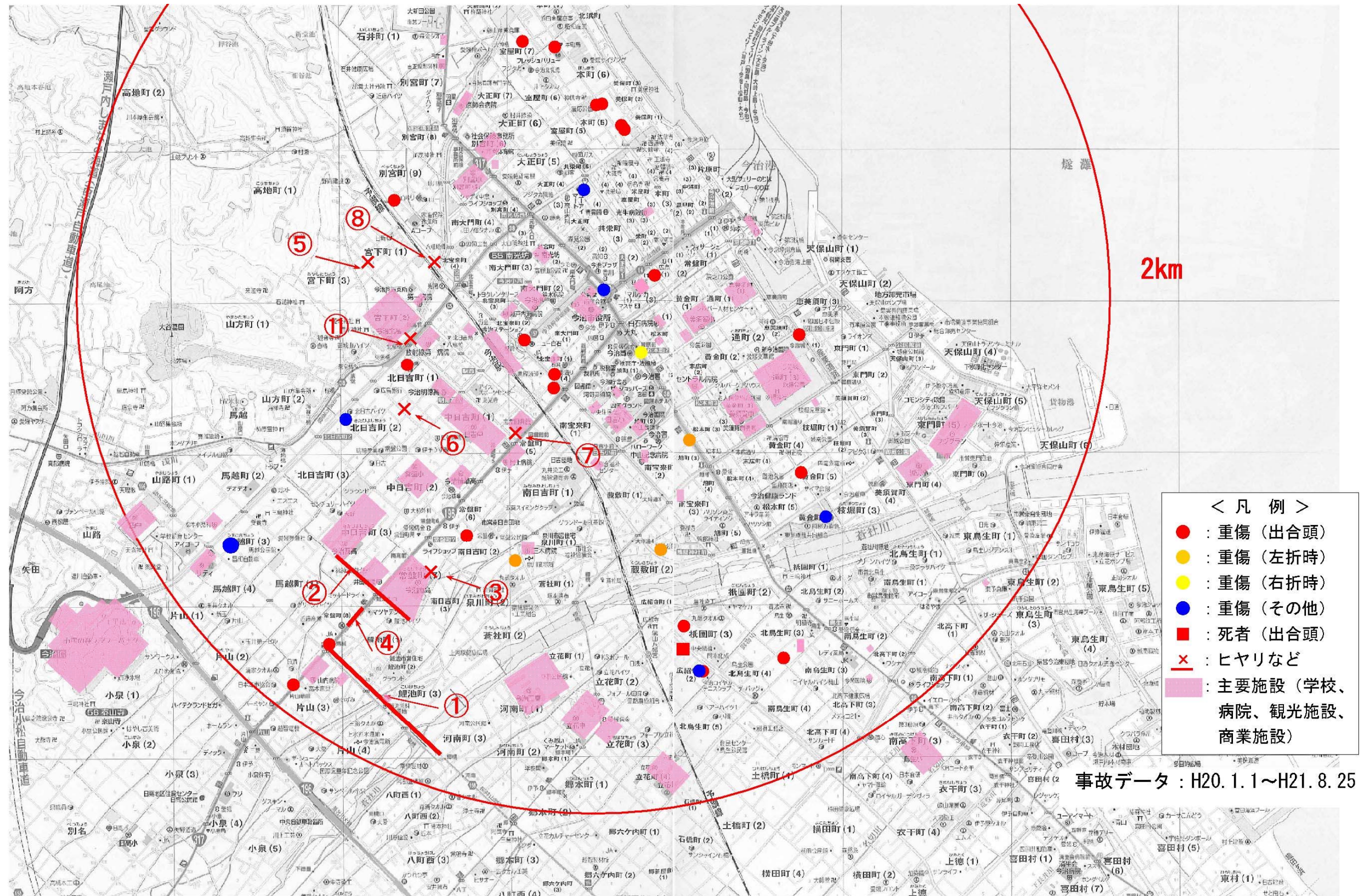
表-4.1(3) 学校意見一覧表

	危険箇所	位置図	地図	写真1	写真2	写真3	写真4
⑨	ゆるやかなカーブで見通しが悪い中を自転車が坂から下ってくる。街灯は1つしかなく、信号も点滅で危険。						
⑩	車線数が4車線から2車線に減少する。交差点の角に民家があるため見通しが悪い。過去に自転車と小学生が接触し、小学生が転倒する事故があった。 → 都市計画道路の整備（国道317号の4車線化）により見通し改善可。						
⑪	今治北高前の交差点には信号が設置されているが、高校から県道に出る際に、歩行者・自転車側に信号がない為、飛び出しが発生する恐れがある。また、浅川沿いの道からも飛び出しがあるため危険である。						

5. 自転車ネットワーク（案）の検討

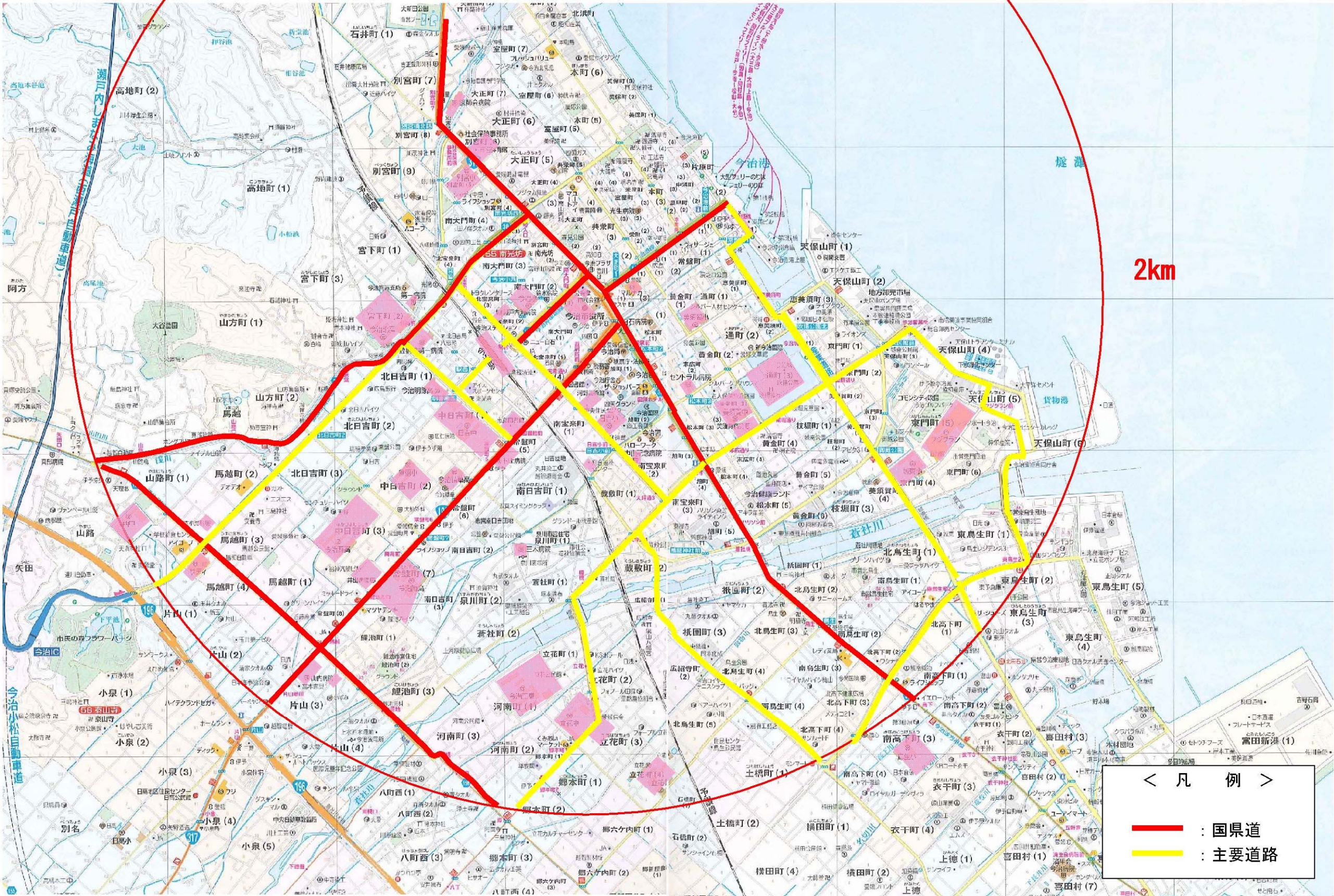
(1) 施設位置図、事故、ヒヤリ発生箇所

- ・事故は市街地全域に広く分布している。
- ・ヒヤリ発生箇所は、ヒアリングを行った学校周辺に集中している。
- ・主要な交通拠点として、今治駅、今治市役所、今治港などが点在する。



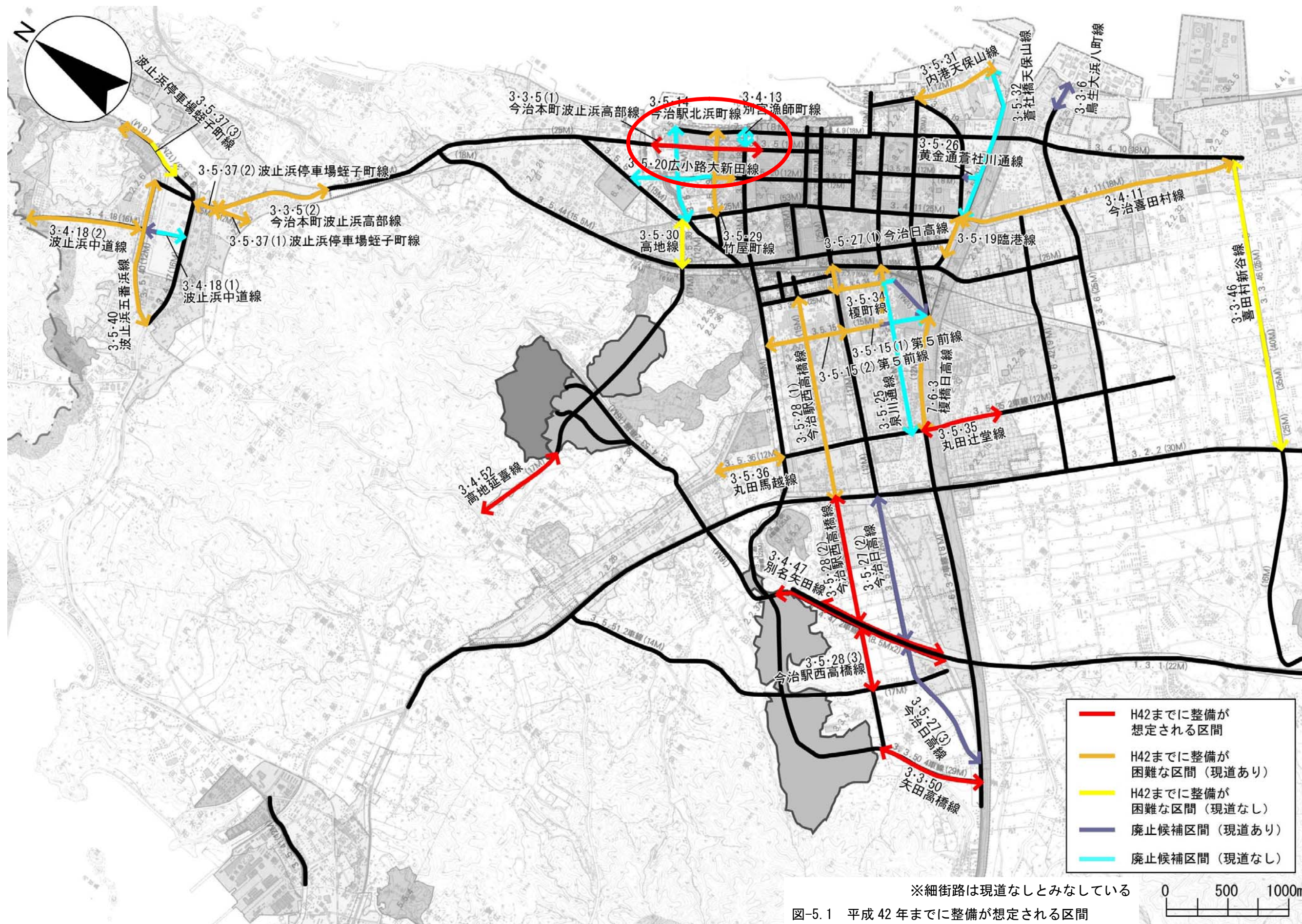
(2) 道路ネットワークの状況（国県道、主要道路などの幹線道路）

幹線道路として、国道 317 号や主要地方道今治波方港線などが形成されている。



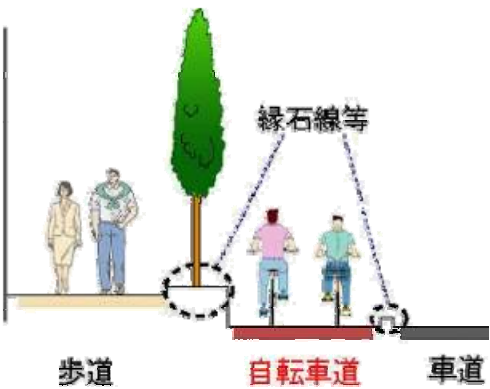
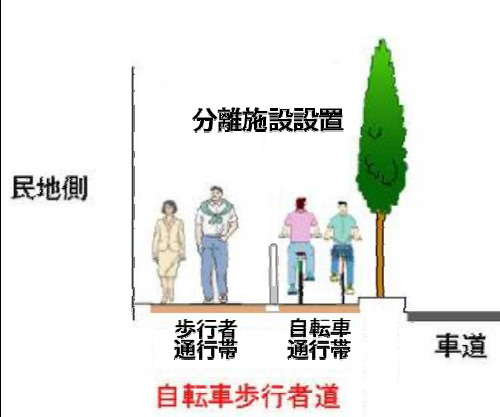
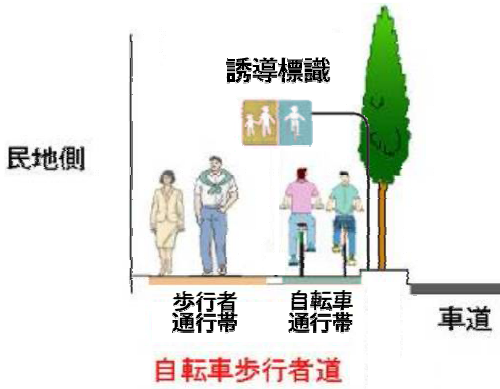
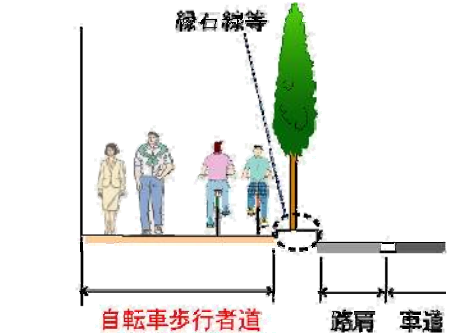
(3) 都市計画道路の状況（H42 までに整備が想定される区間）

中心市街地において H42 までの整備予定区間は、今治本町波止浜高部線のみである。



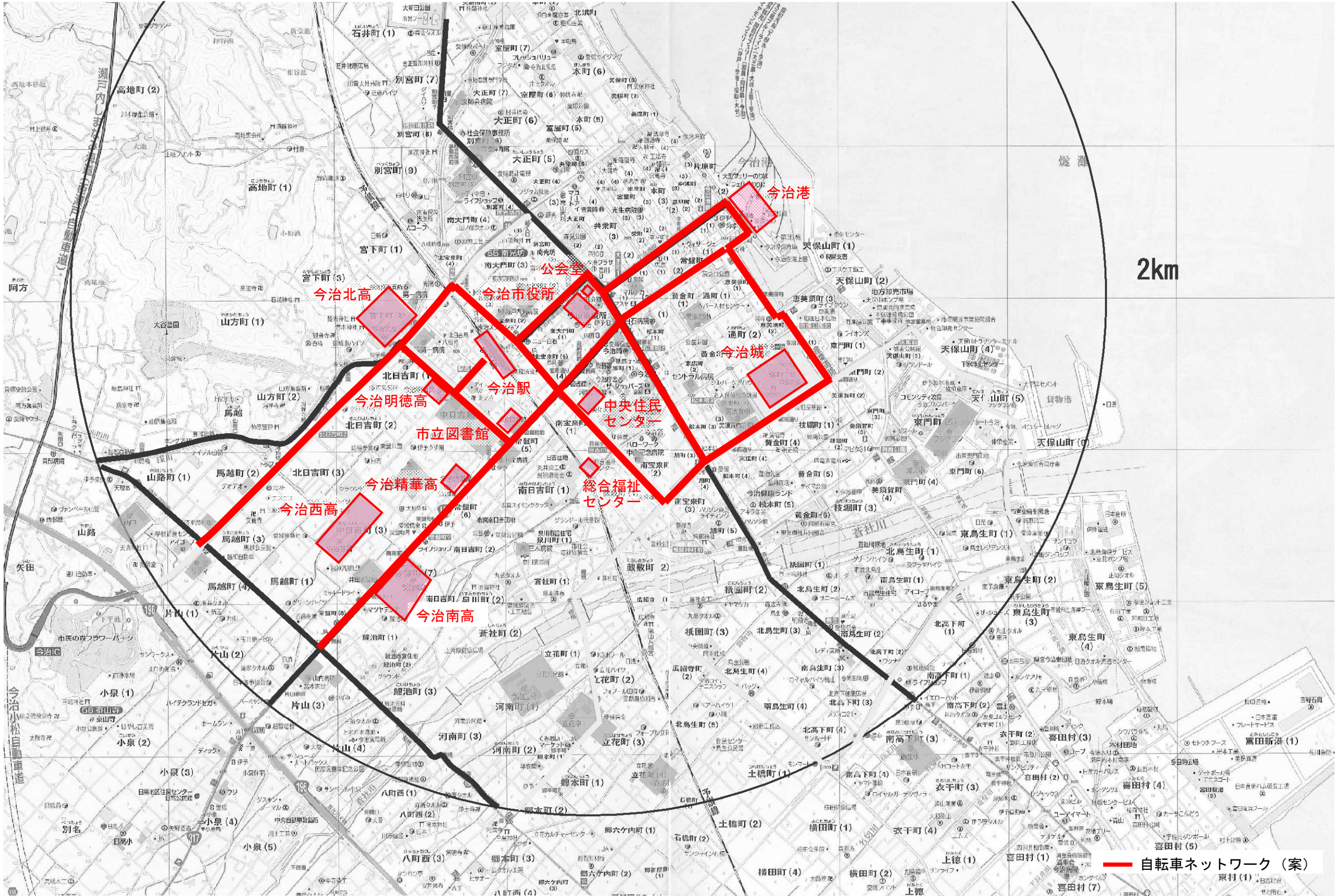
(4) 施策の分類

自転車走行空間の整備手法としては、自転車道・自転車レーン・構造分離（案内板＋防護柵）・視覚的分離がある。構造分離では歩道幅員が4 m以上必要となる。

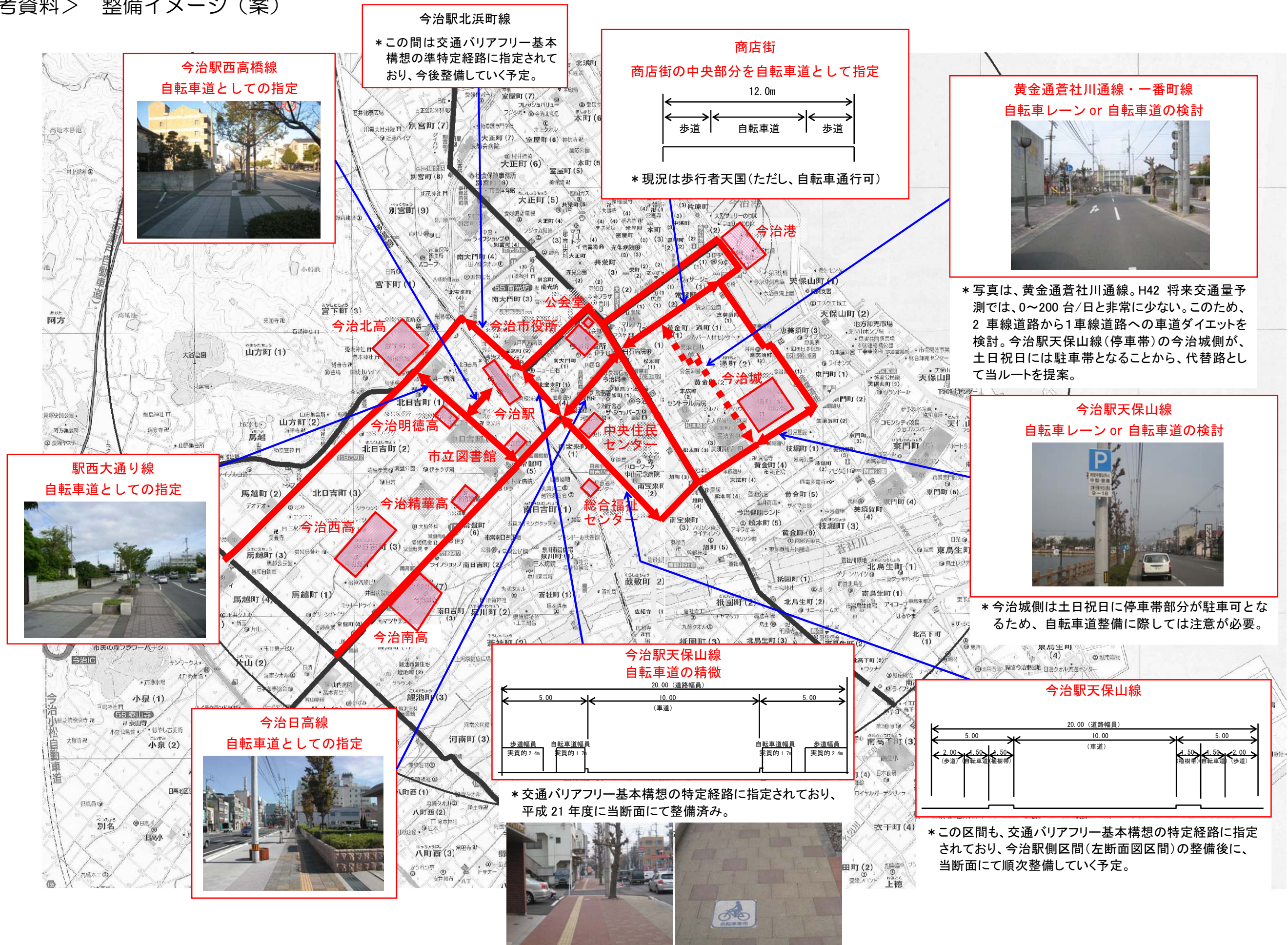
整備方法	車道空間における整備		自転車歩行者道空間における整備		
整備メニュー	自転車道の整備	自転車レーンの整備 (外側部のカラー化)	構造分離（案内板＋防護柵）	視覚的分離（舗装＋看板）	自転車歩行者道の整備
	構造分離	視覚的分離	構造分離	視覚的分離	未分離
整備イメージ (写真)					
整備イメージ (図)					
概要	・自動車及び自転車の交通量が多い道路において原則設置 ・ポストコーンやカラーコーン、柵やコンクリート縁石などにより歩行者や自動車と分離 ・原則両側設置	・自転車の交通量が多い道路において、車道の路肩を利用して設置 ・車両通行帯の幅員の下限 1.5m⇒1m へ引き下げ（道交法改正） ・視覚的な分離（青色カラー舗装）を図ることで自転車利用者やドライバーへの認識向上 ・原則両側設置	・十分な幅員がある自転車歩行者道で、縁石、柵、ポール、植栽帯等により自転車・歩行者の通行位置を物理的に分離する方法 ・高松市中央通りにて、防護柵による分離施設の設置工事を実施済み	・十分な幅員がある自転車歩行者道で、道路標示（普通自転車歩道通行可）及び舗装の色・材質、誘導標識等により自転車・歩行者の通行位置を明示する方法	・自動車の交通量が多く、歩行者の交通量が少ない道路において設置 ・普通自転車の歩道における自転車通行可を指定

(5) 自転車ネットワーク（案）の提案

今治市自転車ネットワーク（案）は、市中心部の主要施設（今治駅、今治市役所、今治港、中央住民センター、今治城など）を結ぶものとした。また、ヒアリング調査を行った今治北高、今治南高が面する幹線道路においても通学時の利用が多いことから、ネットワークを形成することを提案する。

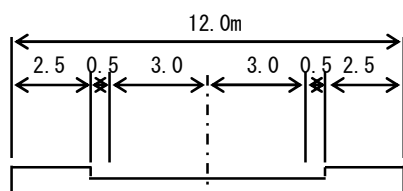


＜参考資料＞ 整備イメージ（案）



＜参考資料＞ 黄金通蒼社川通線の車道ダイエットの検討

(1) 現状の道路状況



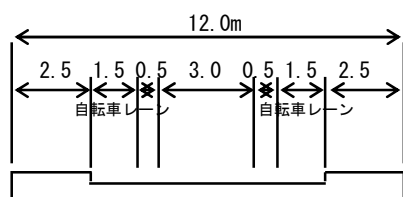
(2) 交通量

H42 将来交通量は、0～200 台/日と非常に少ない。

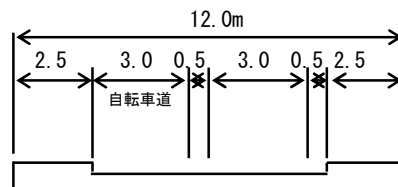
(3) 整備イメージ提案

車道を1車線減少させ、自転車レーン or 自転車道を提案する。

案1：自転車レーン案



案2：自転車道案



案3：自転車道案（1.5車線タイプ）

