

1 調査名称：今治市総合都市交通体系調査（今治都市圏都市OD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

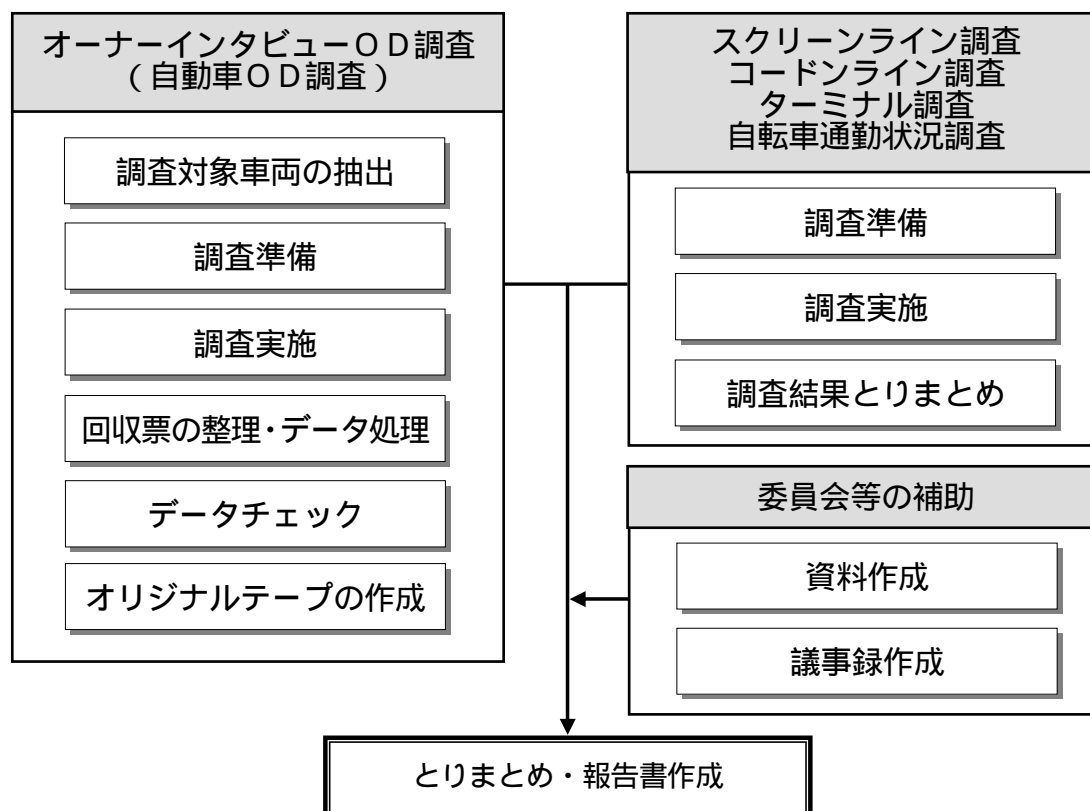
今治市では、平成 2～3 年度に旧今治市を対象として「今治広域都市圏総合都市交通体系調査」を実施し、自動車を中心とした平成 22 年を目標とする交通体系の立案を行った。しかし、その後の国道 196 号今治バイパスの供用、瀬戸内しまなみ海道および今治湯ノ浦 IC の開通等による広域交通体系の整備が進むとともに、平成 17 年 1 月の 12 市町村による広域合併に伴い、市中心部の中心核、旧町村中心部の生活拠点および臨海部の産業拠点等に市街地が分散している状況にある。また、人口減少や超高齢社会の到来に伴う自動車利用の減少、中心市街地の衰退および厳しい財政状況による公共投資余力の減退等が顕在化してき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

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。

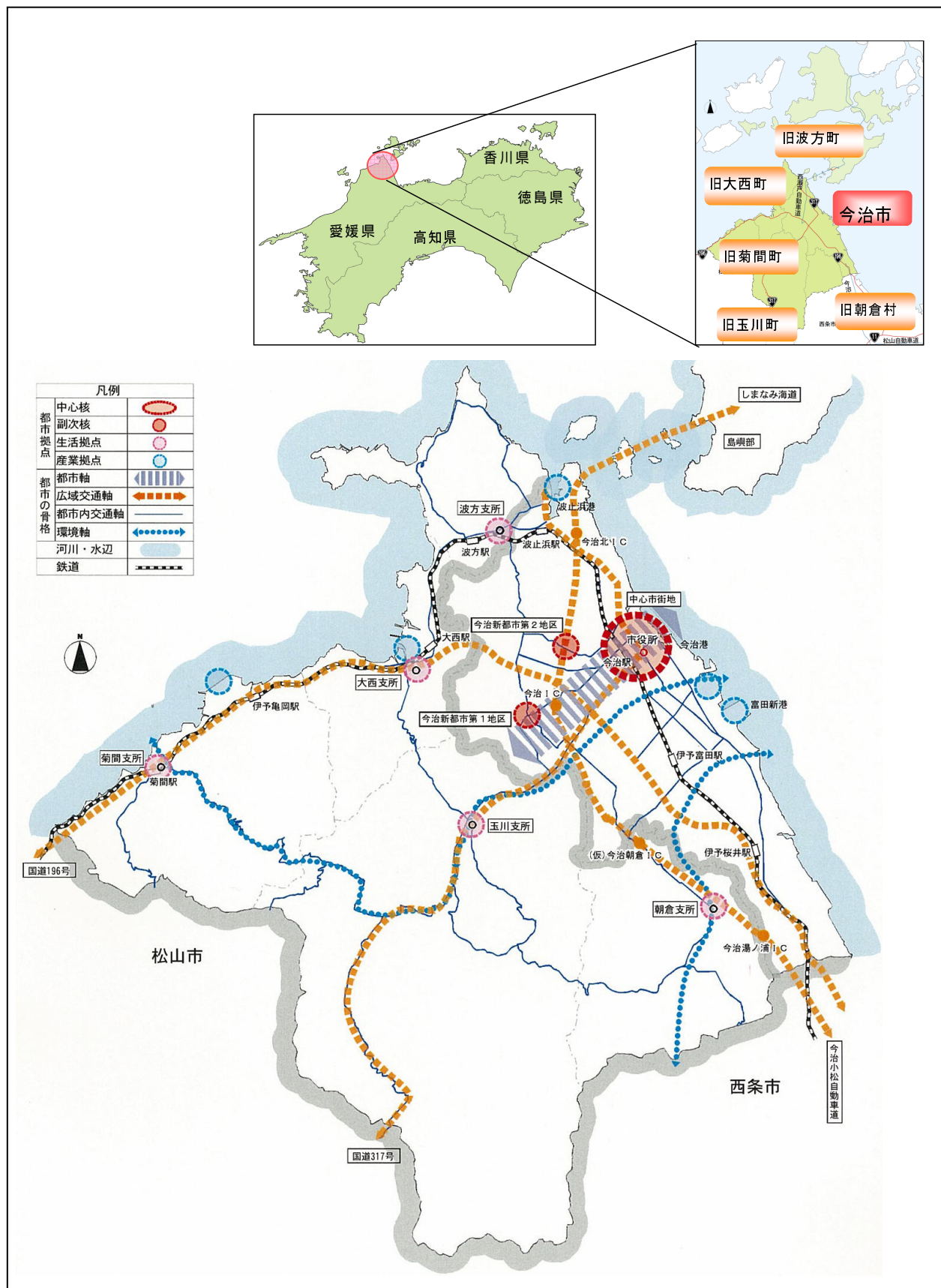
本調査は、上記の問題に対応した総合的な都市交通体系の実現を目的として、基礎資料の収集や交通施設整備計画の立案等を行うものである。

平成 19 年度は、調査初年度として自動車の出発地、目的地、利用目的等を調査し、自動車の利用実態を把握するとともに、通勤における自転車利用状況調査を実施し、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した。

### 2 調査フロー



### 3 調査圏域図



## 4 調査成果

### 1. 交通実態調査の項目（平成19年度実施分）

表 調査項目一覧

| 調 査 名   |                | 調 査 内 容                                                                                                                                                                       |
|---------|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 家庭訪問調査  | 自動車OD調査        | 対象世帯（事業所）が所有する車両の移動に関する調査<br>出発地                      出発時間<br>到着地（目的）            到着時間                      移動目的<br>乗車人数                                                       |
|         | 世帯調査           | 世帯のみを対象に行う意識調査<br>市内中心部の駐車場利用について<br>交通渋滞箇所について                      等                                                                                                        |
| 交通量観測調査 | スクリーンライン調査     | 蒼社川の橋梁上に仮想の線（スクリーンライン）を設定し、それを通過する交通量を観測する調査<br>○12時間調査………8箇所<br>○24時間調査………5箇所                                                                                                |
|         | コードンライン調査      | 調査対象地域境界上に仮想の線（コードンライン）を設定し、それを通過する交通量を観測する調査<br>○12時間調査………6箇所<br>○24時間調査………2箇所                                                                                               |
| 島嶼部関連調査 | ターミナル調査        | 島嶼部から今治市陸地部への流入に関する調査<br>（H17道路交通センサスでは調査されていない航路を調査）<br>○今 治 港………3航路<br>○波止浜港………1航路                                                                                          |
| 補完調査    | 通勤による自転車利用状況調査 | 市中心部の事業所およびそこに自転車で通勤する従業員への意識調査<br>○事 業 所<br>自動車通勤状況            自転車通勤状況<br>自転車への転換可能性                      等<br>○自転車通勤者<br>自転車通勤状況<br>自転車通勤での問題点および改善点                      等 |

## 2. 家庭訪問調査

(1) 調査実施日：平成19年10月25日(木)

### (2) 配布回収状況

自動車OD調査票は、配布対象とした世帯(事業所)数 6,573 に対し、調査員等による回収が 4,831 票あり、回収率は 73.5%となった。さらに各世帯(事業所)が所有する自動車のうち、抽出車両以外に所有する2台目以降の車両に対して、2,471 票を回収し、合わせて 7,302 票が得られた。この 7,302 台に、平成 17 年度道路交通センサスによる調査済台数 1,251 台と路線バス台数 281 台を合わせると 8,834 台となる。これは、今治市陸地部における自動車保有台数の 8.8%に相当し、当初の目標である 8.2%(目標値)を上回ることができた。

また世帯票は、抽出世帯(事業所を除く) 5,706 世帯に対し、4,114 世帯の調査票が回収され、世帯票の回収率は 72.1%となった。

表 家庭訪問調査配布回収状況

|              | 自動車OD調査票数 |       |       | 世帯調査票数 |
|--------------|-----------|-------|-------|--------|
|              | 抽出世帯(事業所) | 2台目以降 | 小計    |        |
| 配布対象世帯(事業所)数 | 6,573     | -     | -     | 5,706  |
| 回収世帯(事業所)数   | 4,831     | 2,471 | 7,302 | 4,114  |
| 回収率          | 73.5%     | -     | -     | 72.1%  |

表 抽出率

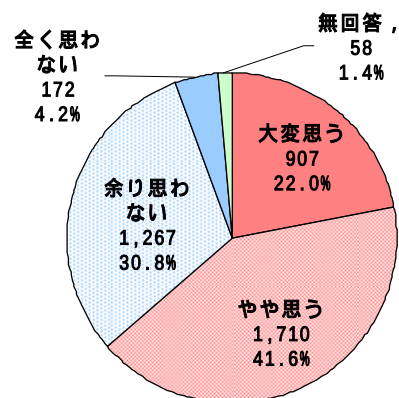
| 調査済台数等          |                  | 台数      |
|-----------------|------------------|---------|
| 自動車保有台数(今治市陸地部) |                  | 100,374 |
| 取得台数            | H19調査による有効回収台数   | 7,302   |
|                 | H17センサスによる有効回収台数 | 1,251   |
|                 | 乗合自動車(路線バス)台数    | 281     |
|                 | 合計               | 8,834   |
| 抽出率             |                  | 8.80%   |

## 3. 世帯調査(意識調査)

### (1) 調査結果

#### 1) 市内中心部の駐車場利用について

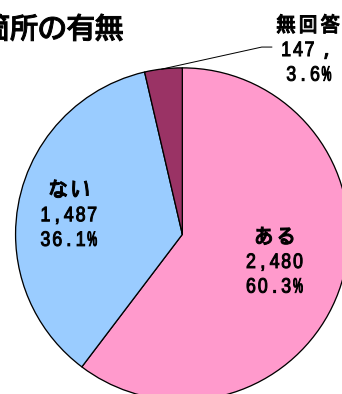
- 市内中心部の公共駐車場の必要性
  - ・「大変思う」が 22.0%、「やや思う」が 41.6%で合わせて 63.6%が必要性和を感じていると考えられる。
  - ・一方「全く思わない」が 4.2%、「余り思わない」が 30.8%で合わせて 35.0%が必要性和を感じていないと考えられる。



#### 2) 今治市内の渋滞・混雑状況について

- 渋滞箇所の有無
  - ・渋滞箇所が「ある」との回答は 60.3%で「ない」との回答は 36.1%となっている。
- 渋滞が多いと思う場所
  - (アンケートによる指摘数上位 40 箇所)
  - ・40 位までの交差点の分布をみると、片山、喜田村、宮脇、ドンドビ等の指摘の多い交差点は単独の交差点だけではなく、周辺の交差点も指摘が多く、先詰まり等により連続的に混雑していると考えられる。

#### 2) 渋滞箇所の有無





#### 4. スクリーンライン調査・コードライン調査

(1) 調査日時：平成 19 年 10 月 25 日(木)

12 時間調査・・・午前 7 時～午後 7 時

24 時間調査・・・午前 7 時～翌 26 日(金)午前 7 時

天 候 ……晴れのち雨

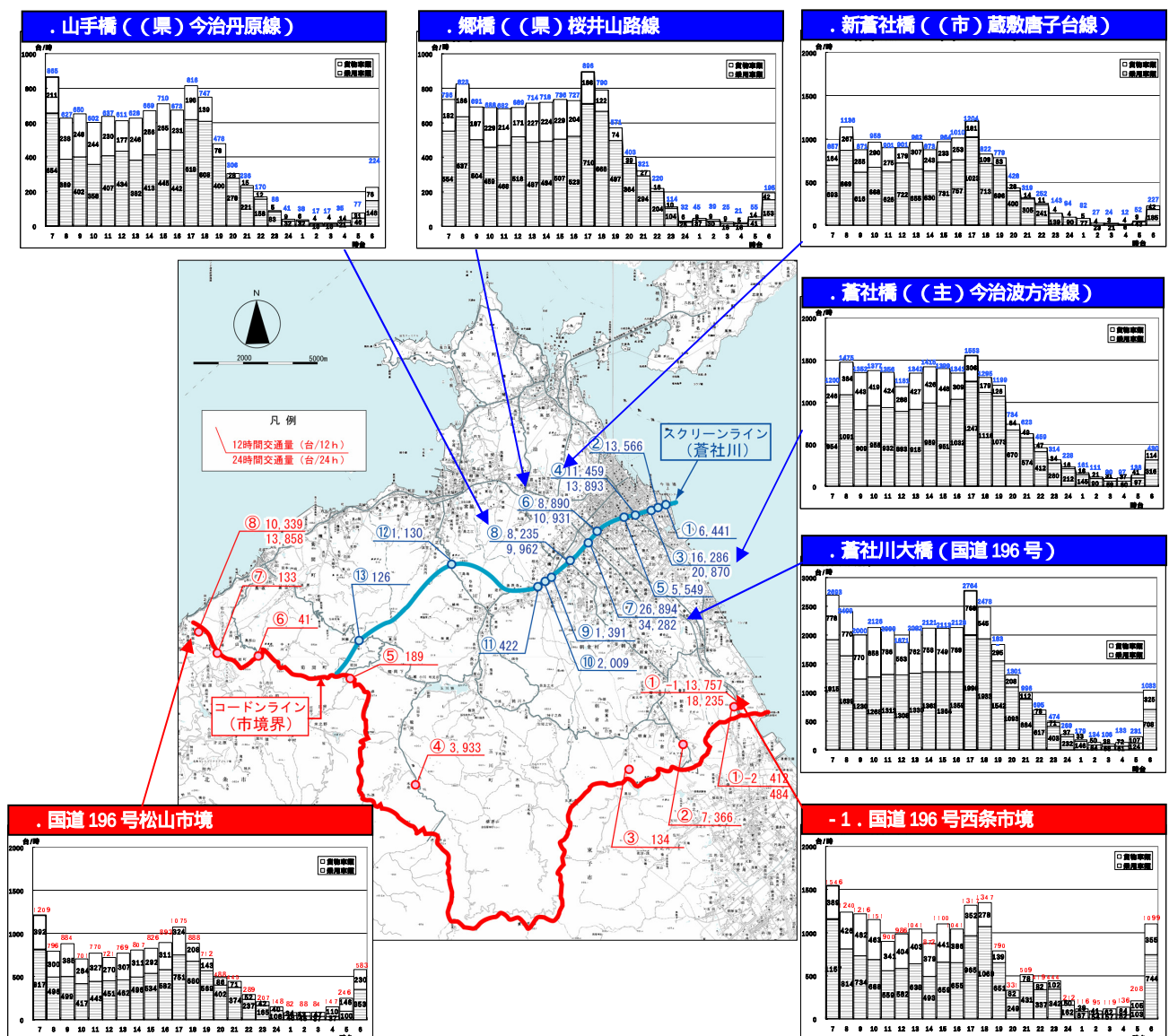
(2) 調査結果

##### ● 交通量

- ・スクリーンラインでは 蒼社川大橋の 26,894 台/12h が最も多く、次いで 蒼社橋の 16,286 台/12h となっている。コードンラインでは -1 国道 196 号西条市境で 13,757 台/12h が最も多く、次いで 国道 196 号松山市境で 10,339 台/12h となっている。
- ・スクリーンライン、コードンラインともに海岸沿いの道路の利用が多い一方で、山間部では利用が少ない状況となっている。

##### ● ピーク時間

- ・スクリーンラインでは総じて夕方 17 時がピークとなっているのに対し、コードンラインでは 7 時台 9 時台が比較的多く、都市内交通と流入交通でその利用特性が異なることが伺える。



## 5. ターミナル調査

(1) 調査実施日：平成 19 年 10 月 25 日（木）

(2) 調査対象航路

平成 17 年度道路交通センサスにおいて調査されていない今治港の 3 航路、波止浜港の 1 航路を調査対象航路とした。

**表 調査対象航路**

| 出発港 | 到着港      | 経由港     | 始発   | 終発    | 運行本数<br>(片方向) | 備考          |
|-----|----------|---------|------|-------|---------------|-------------|
| 今治  | 大島(下田水)  |         | 6:30 | 20:00 | 28            | 他2便は高速船     |
| 今治  | 大崎上島(木江) | 大三島(宗方) | 6:30 | 17:35 | 4             | 他に旅客船あり     |
| 今治  | 岡村       | 大下・小大下  | 7:50 | 17:50 | 4             | 他に旅客船あり     |
| 波止浜 | 馬島       | 来島・小島   | 6:50 | 18:30 | 10            | 1台程度の小型車を運送 |

(3) 調査結果

1) 配布回収状況

利用台数に対して、調査票数は「波止浜 - 馬島」便で 30%、最も利用台数の多い「今治 - 大島(下田水)」便で 37.8%の調査率となった。

**表 配布回収状況**

| 出発港 | 経由港     | 到着港      | 調査票数 | 利用台数 | 調査率   | 備考       |
|-----|---------|----------|------|------|-------|----------|
| 今治  |         | 大島(下田水)  | 202  | 534  | 37.8% |          |
| 今治  | 大三島(宗方) | 大崎上島(木江) | 8    | 16   | 50.0% |          |
| 今治  | 大下・小大下  | 岡村       | 8    | 25   | 32.0% |          |
| 波止浜 | 来島・小島   | 馬島       | 15   | 50   | 30.0% | 乗客に対して調査 |

2) 車種別利用台数

車種別利用台数をみると、総じて自家用車、特に自家用乗用車の利用が多くなっている。営業用車では貨物の割合が高く、「今治 - 岡村」便では自家用乗用車を上回っている。

**表 車種別利用台数**

| 出発港 | 到着港      | 経由港     | 自家用車 |      |      | 営業用車 |    |    | 合計  |
|-----|----------|---------|------|------|------|------|----|----|-----|
|     |          |         | 乗用車  | 小型貨物 | 普通貨物 | タクシー | バス | 貨物 |     |
| 今治  | 大島(下田水)  |         | 310  | 146  | 23   | 2    | 1  | 52 | 534 |
| 今治  | 大崎上島(木江) | 大三島(宗方) | 6    | 4    |      | 1    |    | 5  | 16  |
| 今治  | 岡村       | 大下・小大下  | 8    | 5    | 3    |      |    | 9  | 25  |

### 3) 出発地・目的地

出発地では、今治港で今治市中心部からの利用が最も多く、波止浜港では、波止浜付近からの利用が多くなっている。目的地では、大島をはじめ、伯方島、大三島への利用が多くなっている。



注) 上記は表示を明確にするためにBゾーンで表示しているがオーナーインタビューOD調査結果と合せる場合にはCゾーンとする。  
注) 不明、その他の中に「今治市」のみ回答(31票)が含まれている。

図 フェリー乗船前の出発地・降船後の目的地

## 6. 通勤における自転車利用状況調査

### (1) 調査内容

#### 1) 調査の目的

自転車は、渋滞に巻き込まれることなくCO<sub>2</sub>も排出しない地球環境にやさしい交通手段として、近年注目されている。さらに、今治市における通勤通学手段では、自動車に次いで自転車も23%を占め、重要な役割を担っている。

そこで、通勤における自転車利用状況について調査し、総合都市交通体系を担う交通手段として、自転車の役割等を検討するための基礎資料を得るものである。

#### 2) 調査対象区域

調査対象区域は、蒼社川、JR予讃線および浅川等に囲まれた今治市中心部の区域とし、この区域における事業所を電話帳等で調べ、この中から無作為に224社を抽出し、調査対象事業所とした。

#### 3) 調査期間

平成20年1月29日(火)

アンケート調査票発送

平成20年2月6日(水)

回答票投函期限



図 調査対象区域

### (2) 回収状況

調査対象事業所数224箇所に対し、無記入等を除いた有効回収票は、事業所用で130票、有効回収率は58.0%となりった。

自転車通勤者用は639票あり、1事業所当たり4.92票の回収状況となった。

表 回収状況

|                   |         | 票数等   | 備考    |
|-------------------|---------|-------|-------|
| 調査対象事業所数          | (a)     | 224   | 箇所    |
| 事業所用有効回収票数        | (b)     | 130   | 票     |
| 有効回収率             | (c=b/a) | 58.0% |       |
| 自転車通勤者用有効回収票数     | (d)     | 639   | 票     |
| 事業所当自転車通勤者用有効回収票率 | (e=d/b) | 4.92  | 票/事業所 |

注)回収には未記入票を除く

注)自転車通勤者用回収票には自由意見のみの記入があったためこれを無効票とした

### (3) 調査結果

#### 1) 事業所用

##### ●自動車・自転車の通勤状況

調査対象事業所の役職員6,518人のうち自動車通勤者は3,365人、51.6%、自転車通勤者は1,284人、19.7%となっている。

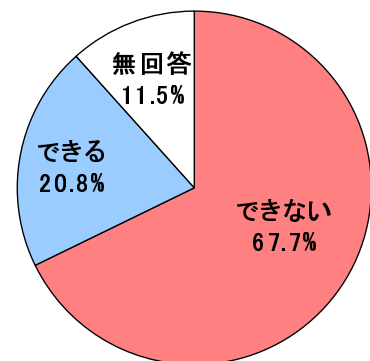
表 自動車・自転車の通勤比率

|     | 通勤者数  | 構成比    |
|-----|-------|--------|
| 自動車 | 3,365 | 51.6%  |
| 自転車 | 1,284 | 19.7%  |
| その他 | 1,869 | 28.7%  |
| 合計  | 6,518 | 100.0% |

●自動車から自転車への転換の呼びかけ

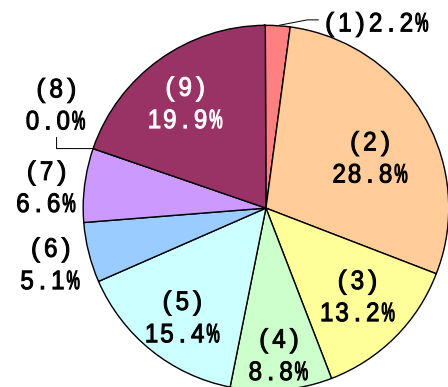
- ・自動車から自転車への転換の呼びかけは「できない」が67.7%で「できる」の20.8%を大きく上回っている。
- ・「できない」理由としては「(2)通勤手段はそれぞれにまかせていて、事業所としては関与していないから」が28.8%で最も多くなっている。
- ・(5)、(6)の自転車では危険という回答も合わせて20.5%を占める。

自動車から自転車へ通勤手段を転換するよう役職員に呼びかけることはできますか



呼びかけができない理由

- (1).自動車での通勤者はいないから
- (2).通勤手段はそれぞれにまかせていて、事業所は関与していないから
- (3).直接、相手先に出向いたり、帰宅することが多いから
- (4).業務上、マイカーで移動しているから
- (5).早朝や深夜の残業があり、自転車では危険だから
- (6).自転車では事故の危険が自動車より大きいから
- (7).特にその必要性を感じていないから
- (8).敷地に余裕がなく、駐輪スペースが確保できない(駐輪場もない)から
- (9).その他



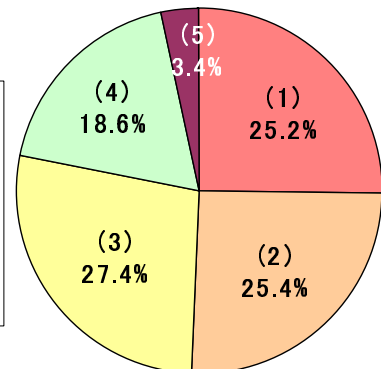
2) 自転車通勤者用

●改善してもらいたいこと(道路について)

- ・いずれの選択肢も20%前後となっているが、特に(3)の「自転車歩行者道の段差の解消」が27.4%で最も多くなっている。

改善してもらいたいこと(道路について)

- (1).自転車走行上、狭い幅員箇所など危険な箇所を改善する
- (2).自転車と歩行者を分離したり、自転車道を明確にする
- (3).自転車歩行者道の段差を解消する
- (4).街灯を設置したり、急な坂道を改善して快適な自転車歩行者道を形成する
- (5).その他



●改善してもらいたいこと(事業所について)

- ・「駐輪場の確保」が34.3%で最も多く、次いで「自転車への通勤手当の支給(又は増額)」が29.5%を占めている。

改善してもらいたいこと(事業所について)

- (1).駐輪場の確保
- (2).汗をかいた際に着替えができる更衣室の設置
- (3).自転車への通勤手当の支給(又は増額)
- (4).その他

