

# 1. 平成19年度実態調査結果の概要

## 1-1 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 ①出発地 ②出発時間 ③移動目的 ④到着地（目的） ⑤到着時間 ⑥乗車人数
	世帯調査	世帯のみを対象に行う意識調査 ①市内中心部の駐車場利用について ②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 ○12時間調査……8箇所 ○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 ○12時間調査……6箇所 ○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（H17道路交通センサスでは調査されていない航路を調査） ○今治港……3航路 ○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 ○事業所 ①自動車通勤状況 ②自転車通勤状況 ③自転車への転換可能性 等 ○自転車通勤者 ①自転車通勤状況 ②自転車通勤での問題点および改善点 等

## 1-2 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、あわせて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）を上回った。

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
目標		8.20%
抽出率		8.80%

## 1-3 世帯調査（意識調査）

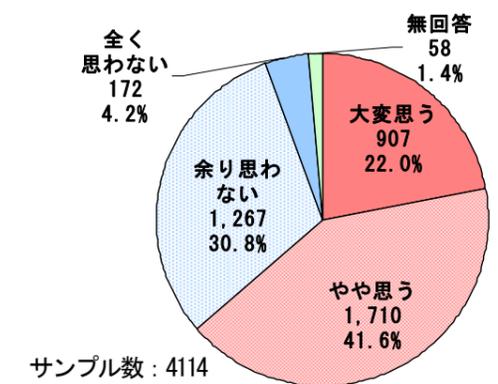
### (1) 調査結果

#### 1) 市内中心部の駐車場利用

##### ●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%で合せて63.6%が必要性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%で合せて35.0%が必要性を感じていないと考えられる。

#### 1) 市内中心部の公共駐車場の必要性

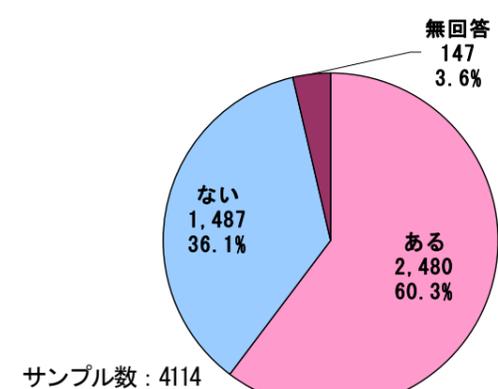


#### 2) 今治市内の渋滞・混雑状況

##### ●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。

#### 2) 渋滞箇所の有無





# 1-4 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

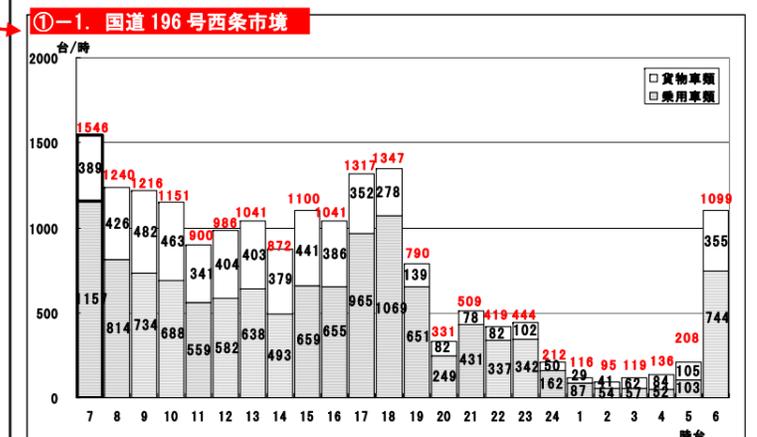
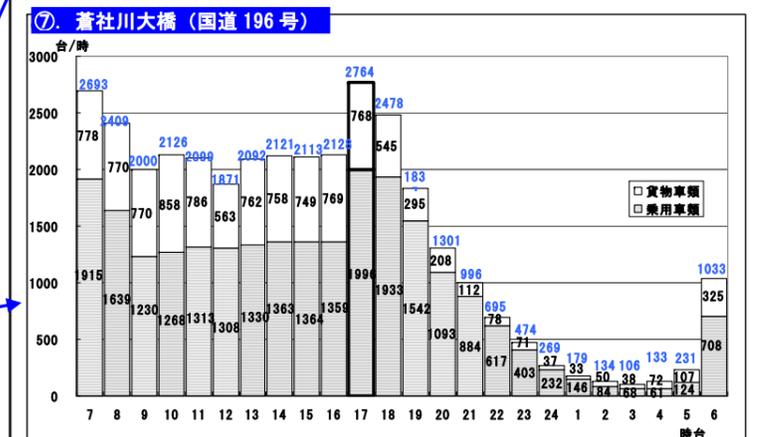
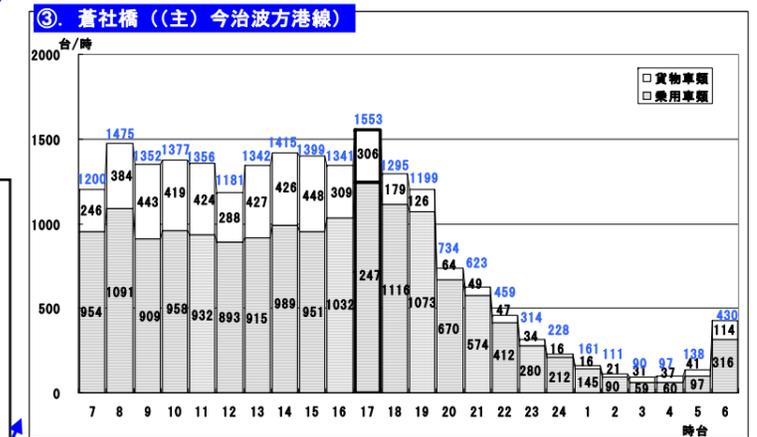
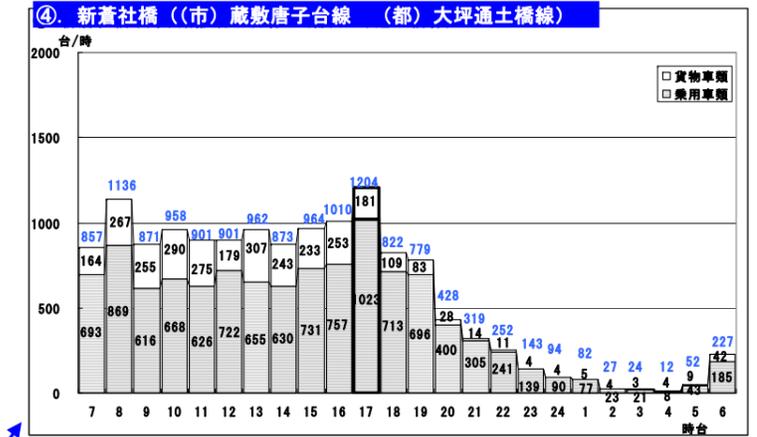
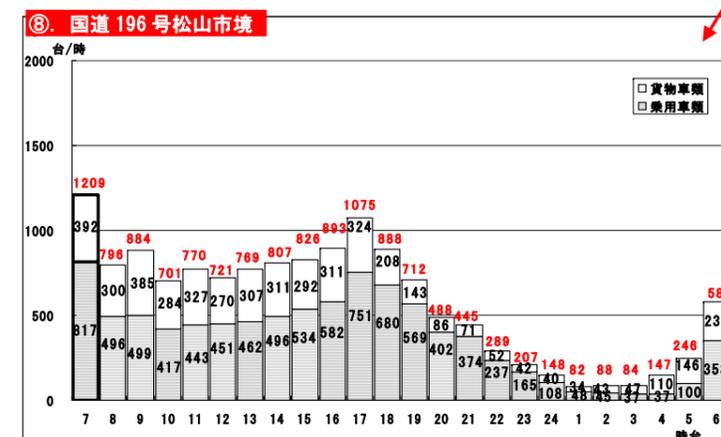
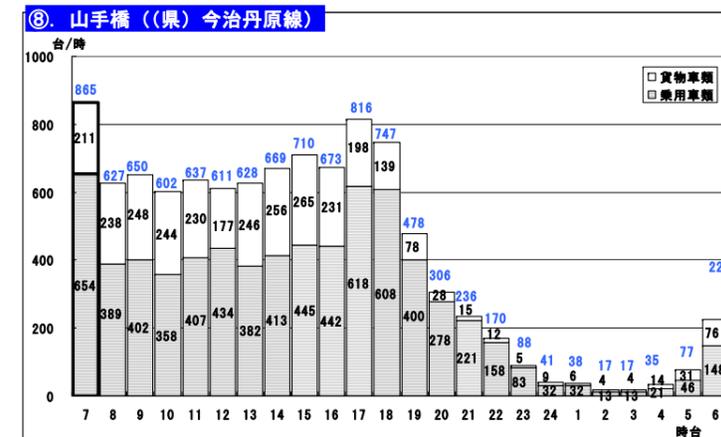
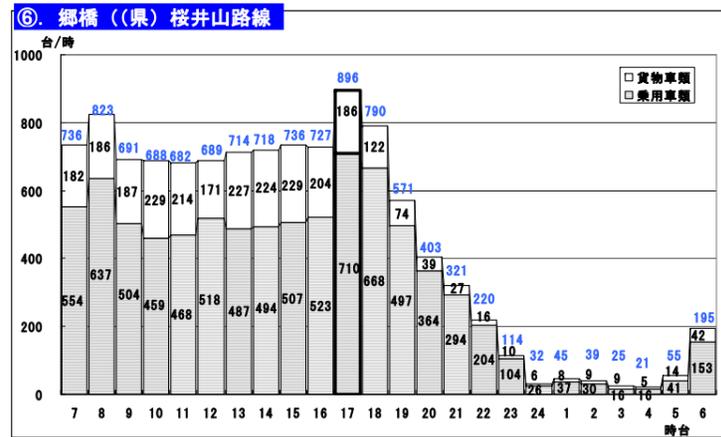
## (2) 調査結果

### ● 交通量

- ・スクリーンラインでは⑦蒼社川大橋の26,894台/12hが最も多く、次いで③蒼社橋の16,286台/12hとなっている。コードラインでは①-1国道196号西条市境で13,757台/12hで最も多く、次いで⑧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量でその利用特性が異なることが伺える。



## 1-5 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 (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) 聞き取り票数、利用台数

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

表 調査票数、利用台数

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

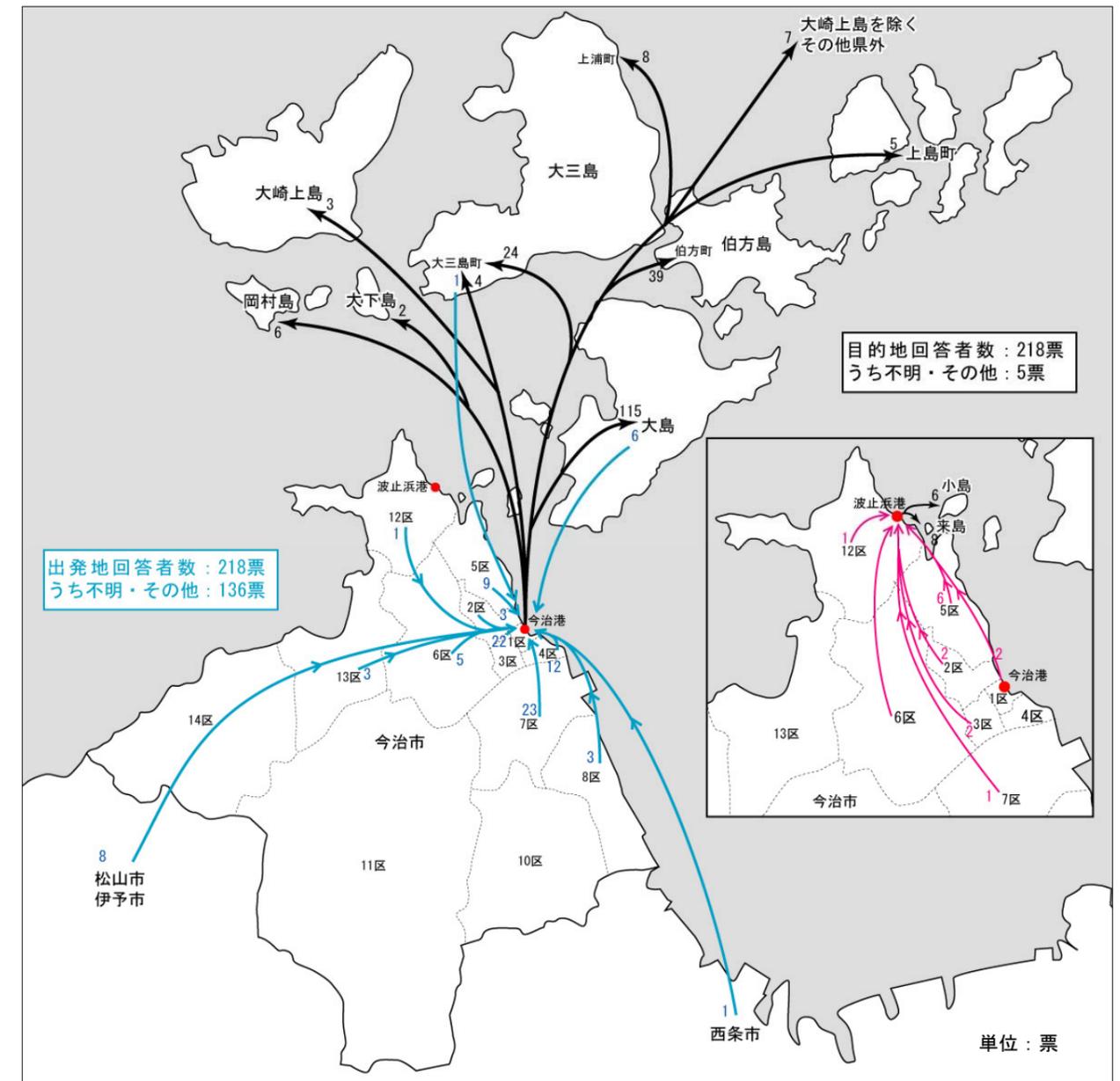
車種別利用台数をみると、総じて自家用車、特に自家用乗用車の利用が多くなっている。営業用車では、貨物の割合が高く、今治-岡村では自家用乗用車を上回っている。

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、大島を始め、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 フェリー乗船前の上陸地・降船後の目的地

## 1-6 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、浅川、JR予讃線および蒼川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



### (2) 回収状況

調査対象事業所数224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%となった。

自転車通勤者用は639票あり、事業所当たり4.92票の回収状況であった。

表 通勤における自転車利用状況調査回収状況

		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。

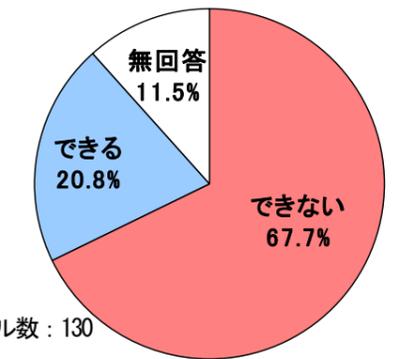
表 自動車、自転車の通勤比率

	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

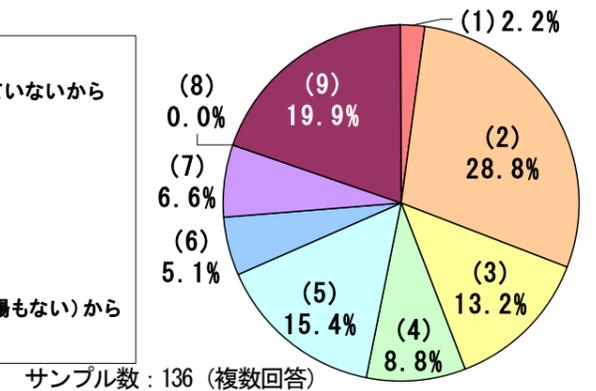
- ・自動車から自転車への転換の呼びかけは「できない」が67.7%で「できる」の20.8%を大きく上回っている。
- ・「できない」理由としては「(2).通勤手段は、それぞれにまかせていて、事業所としては関与していないから」が28.8%で最も多くなっている。
- ・(5)、(6)の自転車では危険という回答も合わせて20.5%を占める。

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



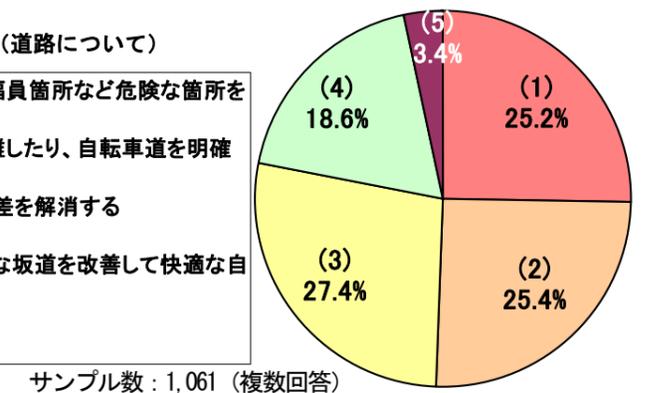
#### 2) 自転車通勤者用

##### ●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

