

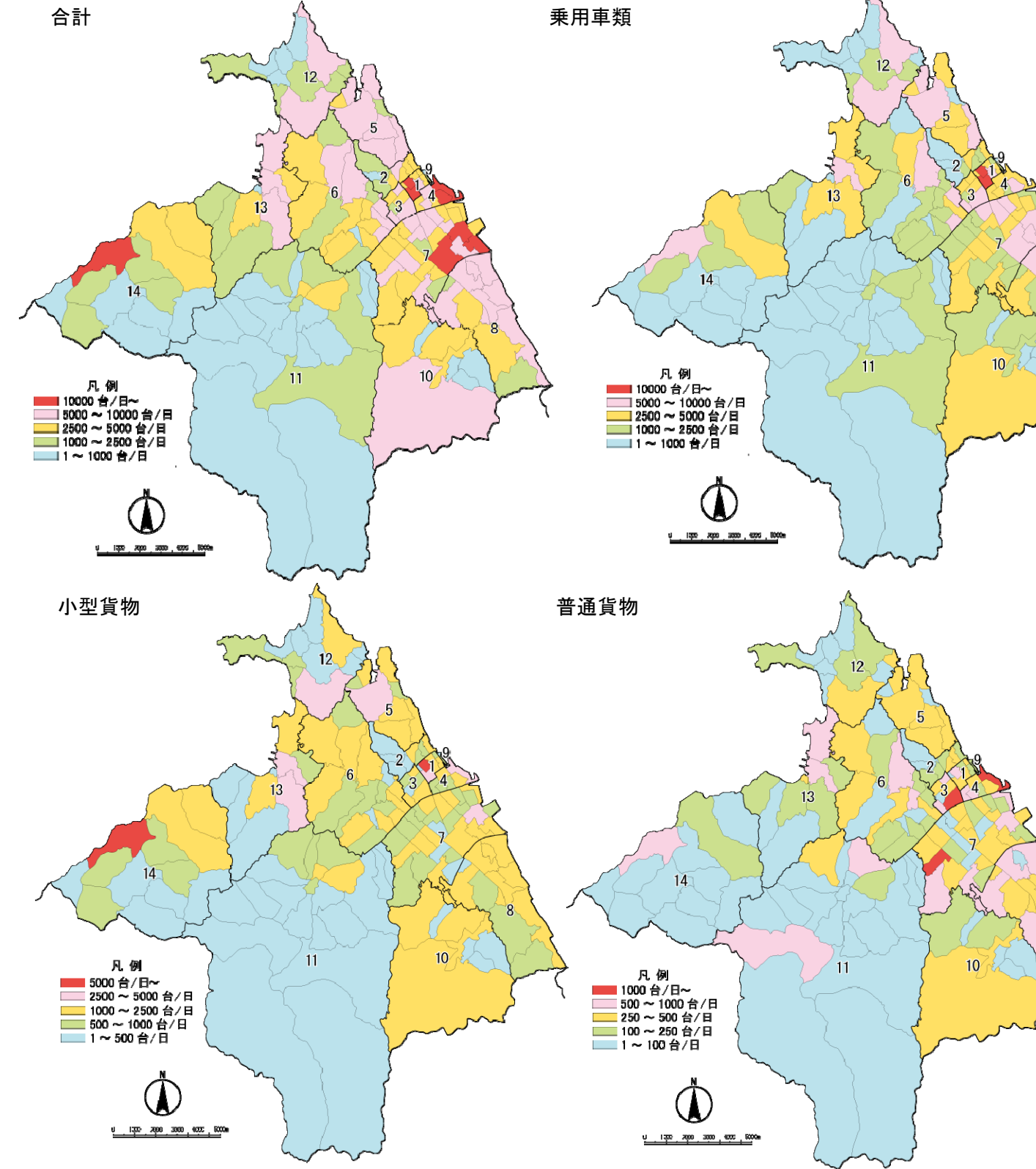
3. 自動車交通の特性分析

ここでは、平成 19 年に実施したオーナーインタビューOD調査結果からみた今治市陸地部における自動車交通特性について分析を行う。

3-1 発生集中交通量の推計

(1) 車種別発生集中交通量

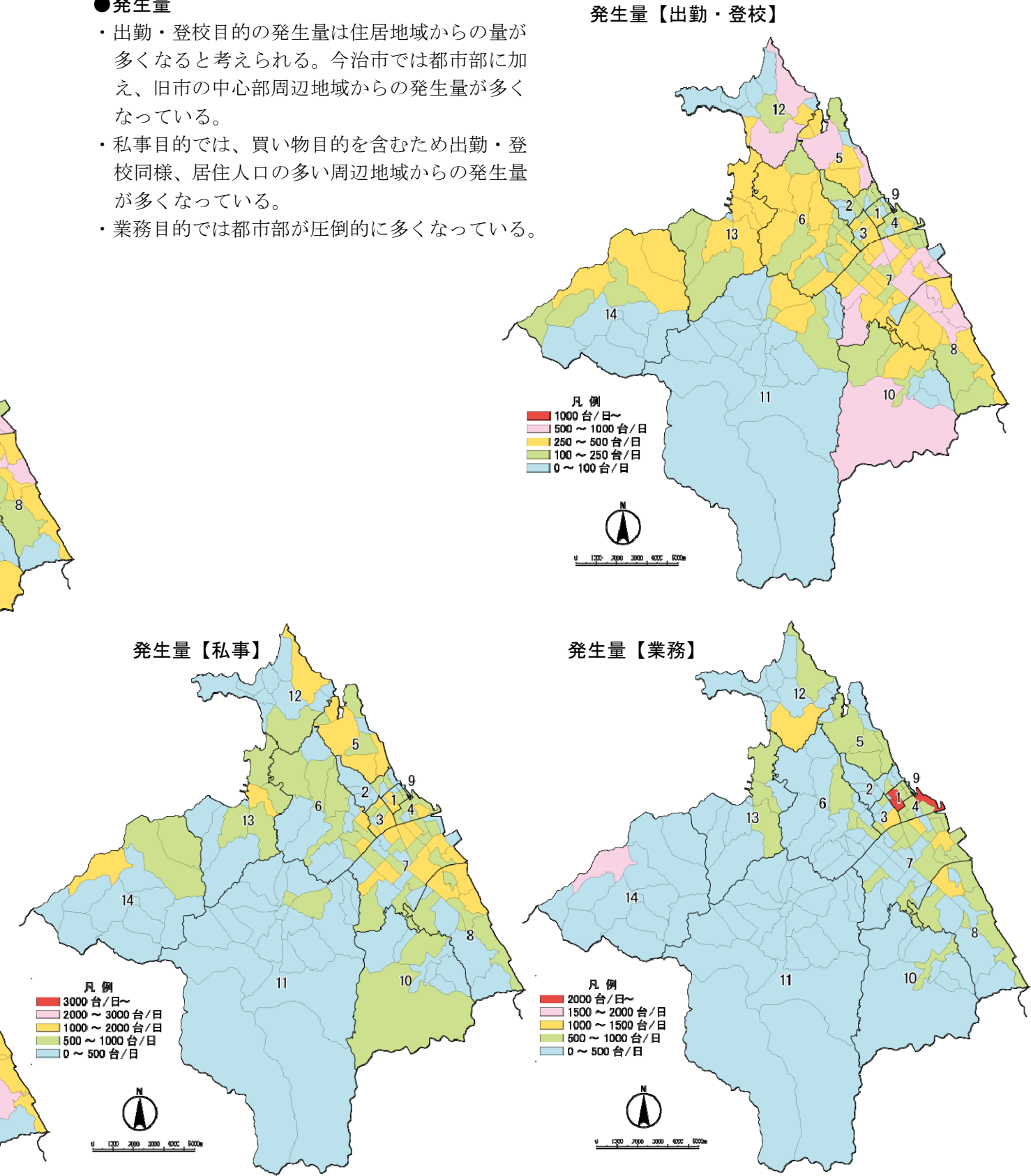
- ・乗用車類では都市部での発生集中量が多く、次いで海岸部や旧町村の中心部等で多くなっている。
- ・小型貨物では、都市部に加え菊間町の中心で多く、普通貨物では天保山トラックターミナルやクリーンセンターのあるゾーンでの発生集中量が多くなっている。



(2) 運行目的別発生集中交通量

1) 運行目的別発生集中交通量

- 発生量
- ・出勤・登校目的の発生量は住居地域からの量が多くなると考えられる。今治市では都市部に加え、旧市の中心部周辺地域からの発生量が多くなっている。
- ・私事目的では、買い物目的を含むため出勤・登校同様、居住人口の多い周辺地域からの発生量が多くなっている。
- ・業務目的では都市部が圧倒的に多くなっている。



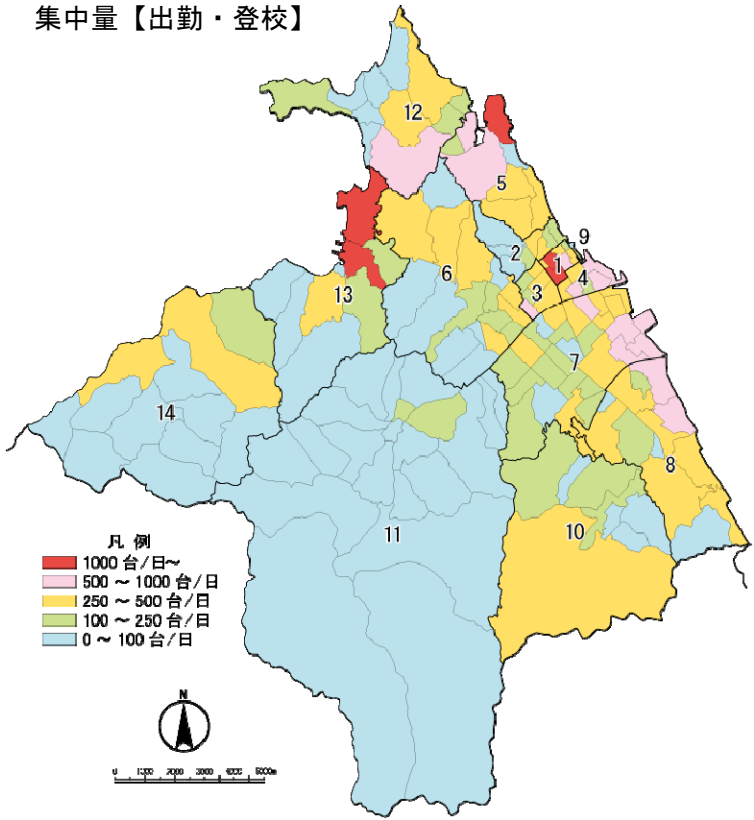
発生量・集中量・発生集中量

発生量とは、地域を出発する交通量、集中量とはある地域に到着する交通量をいう。発生集中量とは、ある地域において発生する交通量（発生量）と到着する交通量（集中量）を合計したもの。

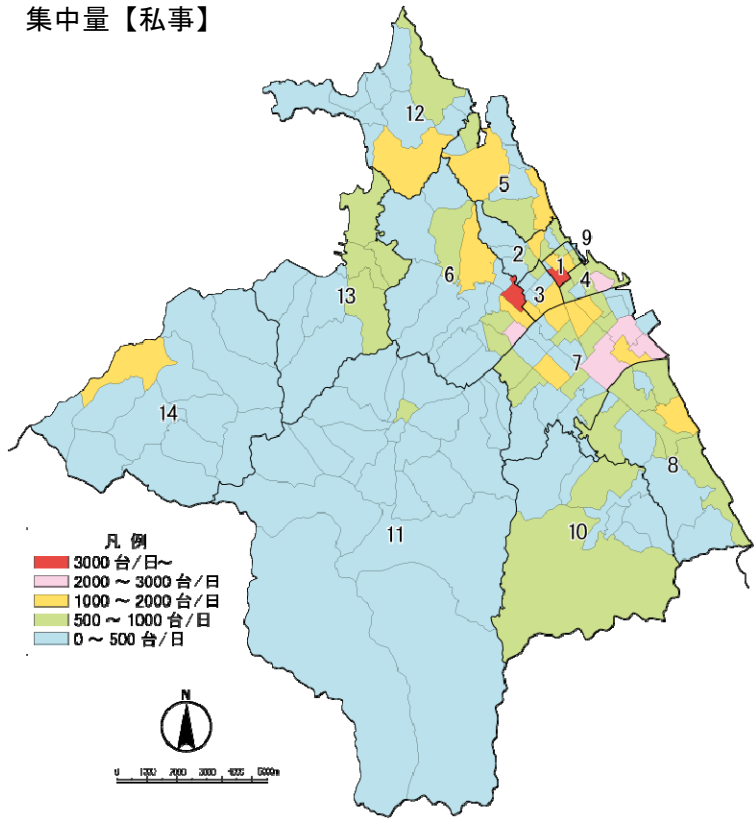
●集中量

- ・出勤・登校目的の集中量は、学校や職場が多い地域で高くなることが考えられる。今治市では都市部の他、波止浜の今治造船、大西の新来島ドッグ等の産業施設のあるゾーンで集中量が多くなっている。
- ・私事目的では商業施設又は公共施設がある地域で高くなることが考えられ、今治市では大丸や商店街等が位置する中心部の他、サティ、フジグラン、ワールドプラザ等の施設を有するゾーンでの集中量が多い。
- ・業務目的では都市部に集中する他、港湾、流通業務施設が立地する東海岸側で集中量が多くなっている。

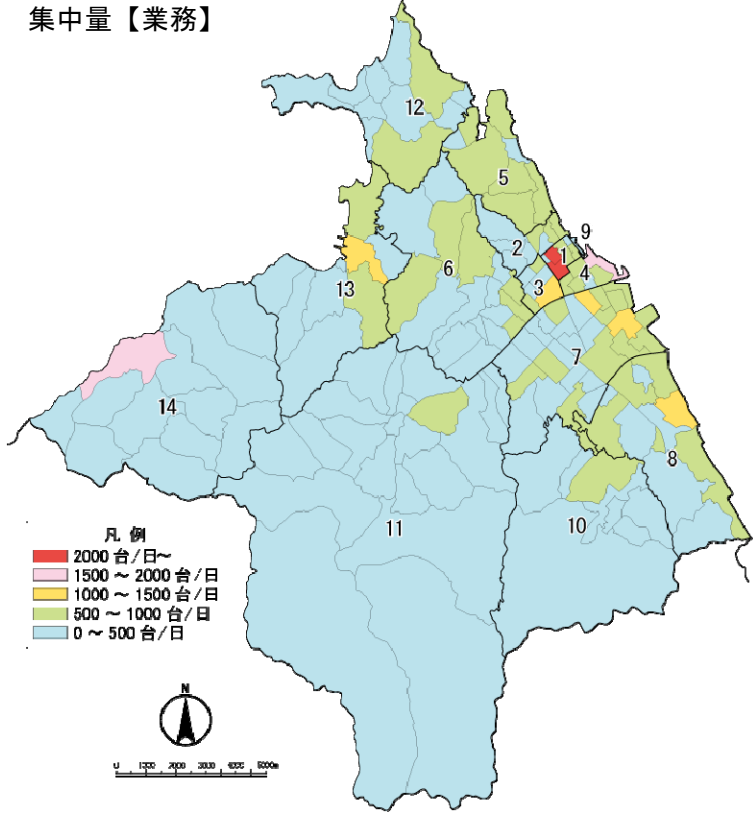
集中量【出勤・登校】



集中量【私事】

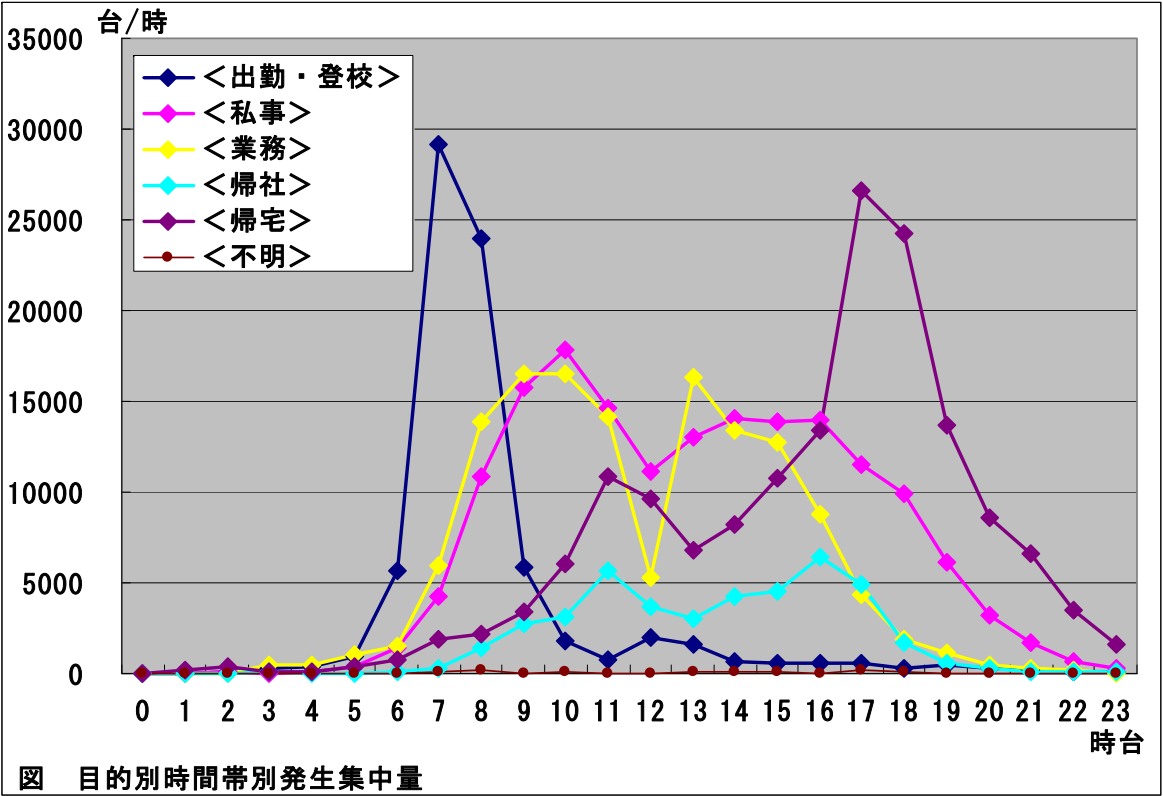


集中量【業務】



2) 時間帯別目的別発生集中交通量

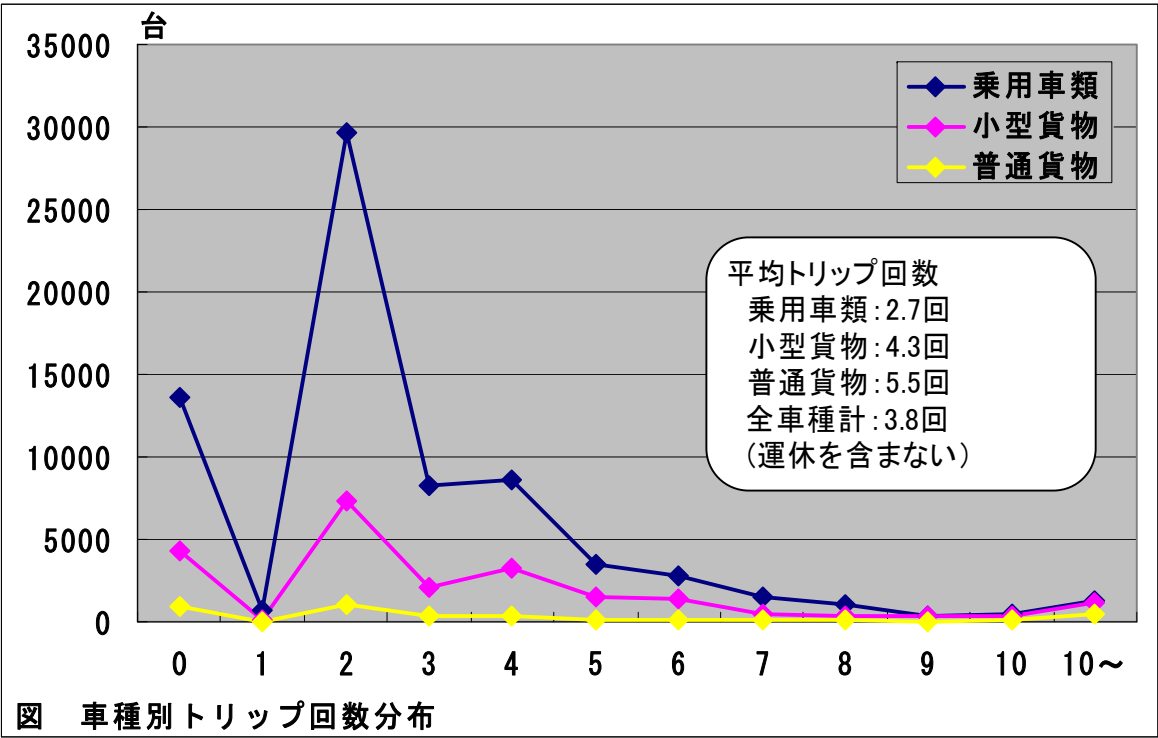
- ・出勤・登校目的では、7時台がピークで他の目的に比べ圧倒的に多い。
- ・業務目的では7時台より増加しはじめ、午前中は9～10時台、午後は13時台がピークとなっている。これと対になる帰社目的では、16時台がピークで17時台まで残っている。
- ・夕方のピークの主な目的と考えられる帰宅目的は、17時又は18時台に突出している。
- ・私事目的は、午前中（10時台）に高いピークがあり、夕方は午前中ほどではないものの14～16時台まで継続して発生している。これと帰宅目的とがあいまって、夕方の交通混雑の原因となっているものと考えられる。



3-2 運行原単位等

(1) 車種別トリップ回数分布

- ・車種別のトリップ回数では、乗用車類では2回が圧倒的に多い。
- ・1台あたりの平均トリップ回数では、乗用車類が2.7回、営業用の割合が高い小型貨物・普通貨物では、それぞれ4.3回、5.5回となっている。

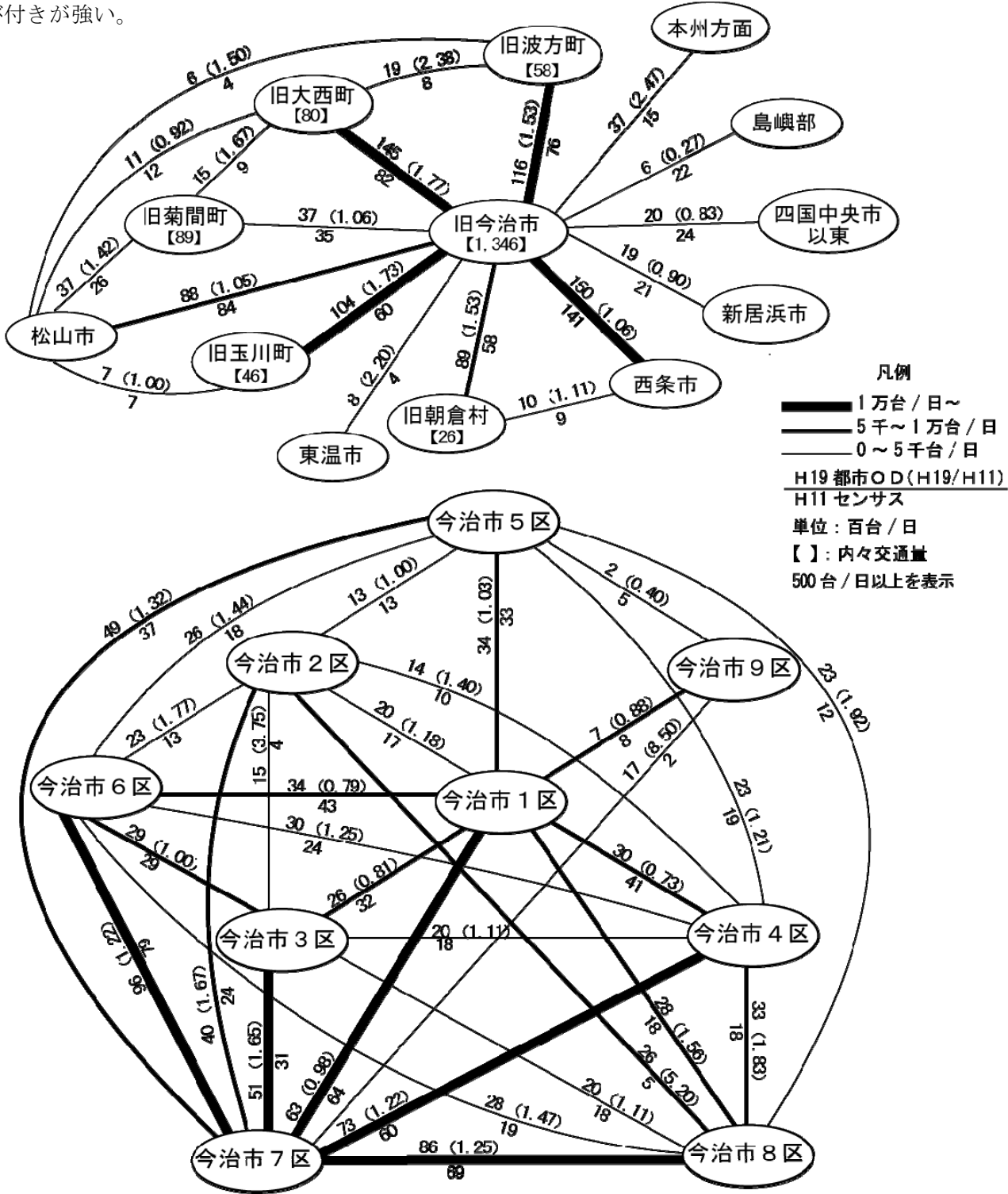


3-3 自動車交通分布（OD交通量）

(1) OD交通量

オーナーインタビューOD調査から得られた出発地、目的地から今治市関連のOD交通量を模式的に示したものが下図である。

- ・旧今治市を中心に周辺地域との結びつきをみると、旧大西町や旧波方町、旧玉川町等の陸地部旧町村との結び付きが強い。
- ・その他周辺では、西条市が最も多く、次いで松山市となっている。
- ・旧今治市の中の動きをみると、面積が最も広い今治市7区（鳥生、立花、清水、富田等）を中心とした結び付きが強い。



(2) 運行目的別乗車人員

- ・乗車人員が1人、つまり運転手のみで同乗者のいない交通が圧倒的に多い。特に出勤登校では平均乗車人員は1.1人で、他の目的に比べ平均乗車人員は少なくなっている。

表 運行目的別乗車人員

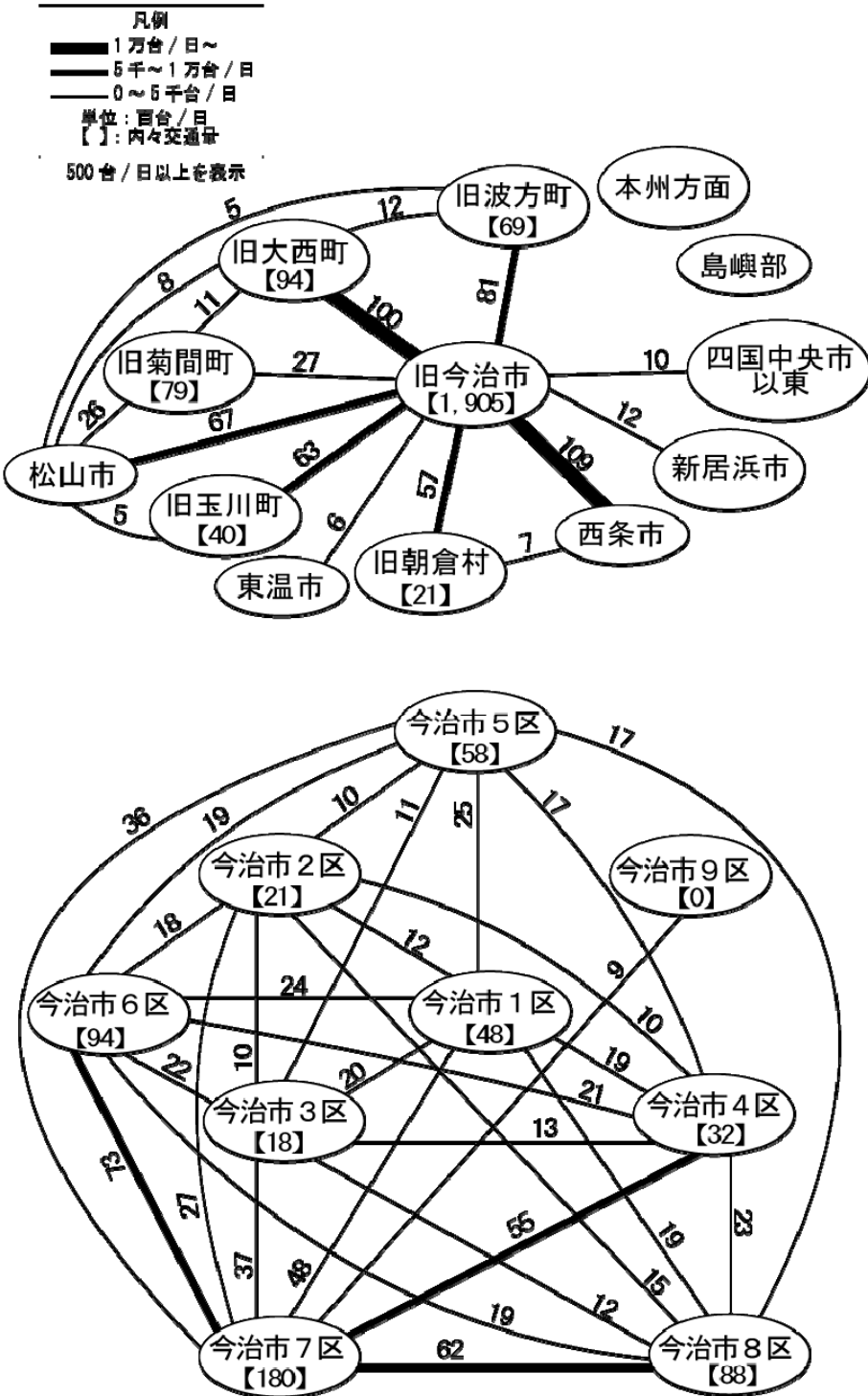
|        | 出勤登校 | 私事   | 送迎   | 業務   | 帰社   | 帰宅   | 不明  | 合計    |
|--------|------|------|------|------|------|------|-----|-------|
| 1人     | 3293 | 2273 | 539  | 4679 | 1336 | 5711 | 22  | 17853 |
| 2人     | 71   | 703  | 499  | 923  | 331  | 1062 | 2   | 3591  |
| 3人     | 12   | 119  | 171  | 126  | 68   | 189  | 3   | 688   |
| 4人     | 3    | 48   | 75   | 87   | 28   | 66   | 0   | 307   |
| 5人     | 4    | 10   | 40   | 31   | 13   | 10   | 0   | 108   |
| 6人     | 1    | 9    | 29   | 13   | 6    | 5    | 0   | 63    |
| 7人     | 0    | 3    | 20   | 18   | 5    | 1    | 0   | 47    |
| 8人     | 2    | 2    | 15   | 18   | 5    | 1    | 0   | 43    |
| 9人     | 2    | 2    | 9    | 9    | 3    | 3    | 0   | 28    |
| 10人以上  | 2    | 5    | 26   | 59   | 26   | 2    | 0   | 120   |
| 不明     | 2    | 0    | 0    | 3    | 3    | 6    | 16  | 30    |
| 合計     | 3392 | 3174 | 1423 | 5966 | 1824 | 7056 | 43  | 22878 |
| 平均乗車人員 | 1.1  | 1.4  | 2.3  | 1.4  | 1.5  | 1.2  | 1.3 | 1.4   |

OD交通量

Oはorigin（出発地）、Dはdestination（目的地）を表し、経路を問わず出発地と目的地を結ぶ交通のことをOD交通又は単にODと言う。

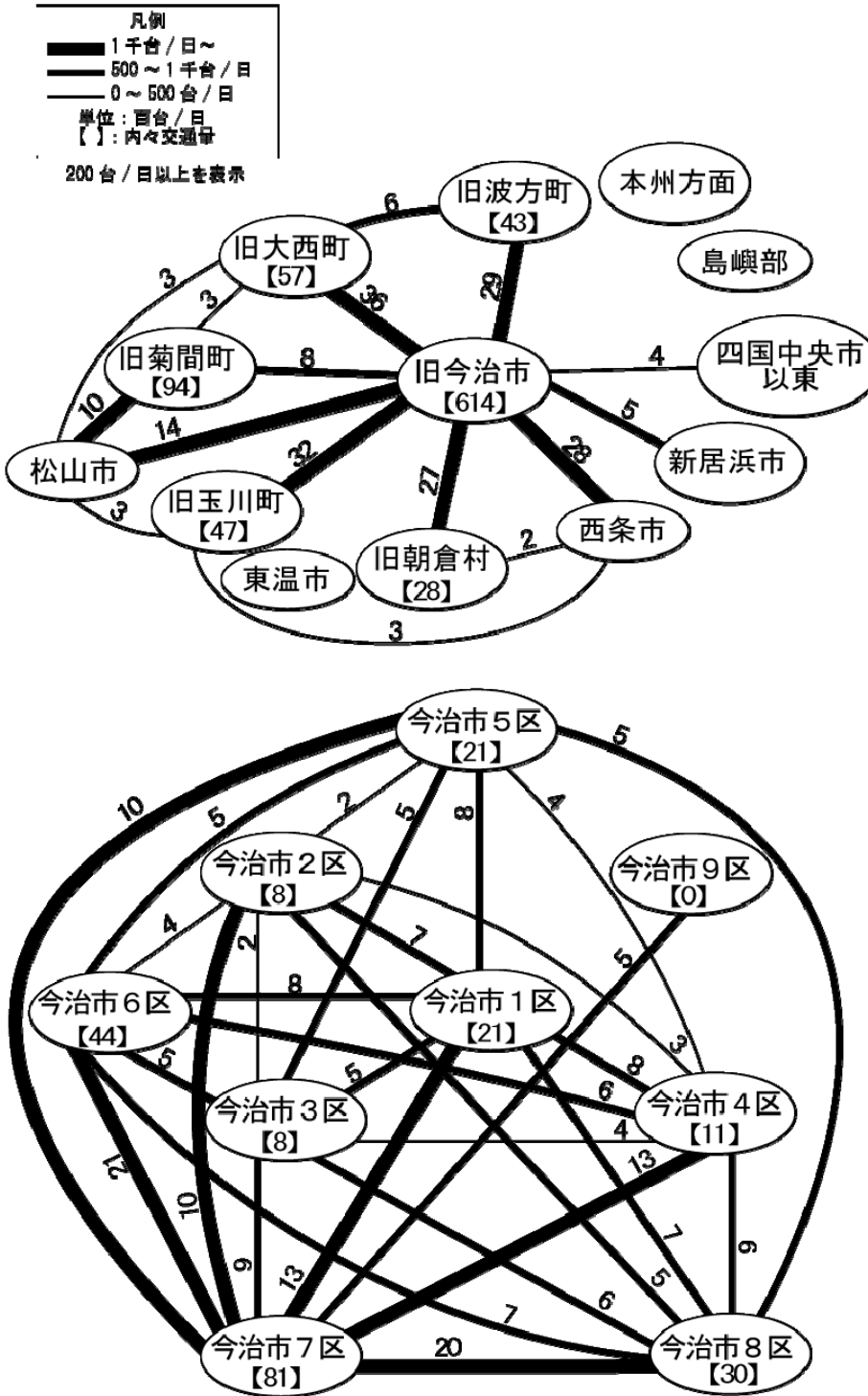
1) 乗用車類（軽乗用車、普通乗用車、バス）

- ・周辺地域や旧町村のつながりでは全車種同様、旧今治市と西条市及び旧大西町との結び付きが強い。
- ・旧今治市では全車種の傾向同様、今治市7区（鳥生、立花、清水、富田等）を中心とした結び付きが強い。



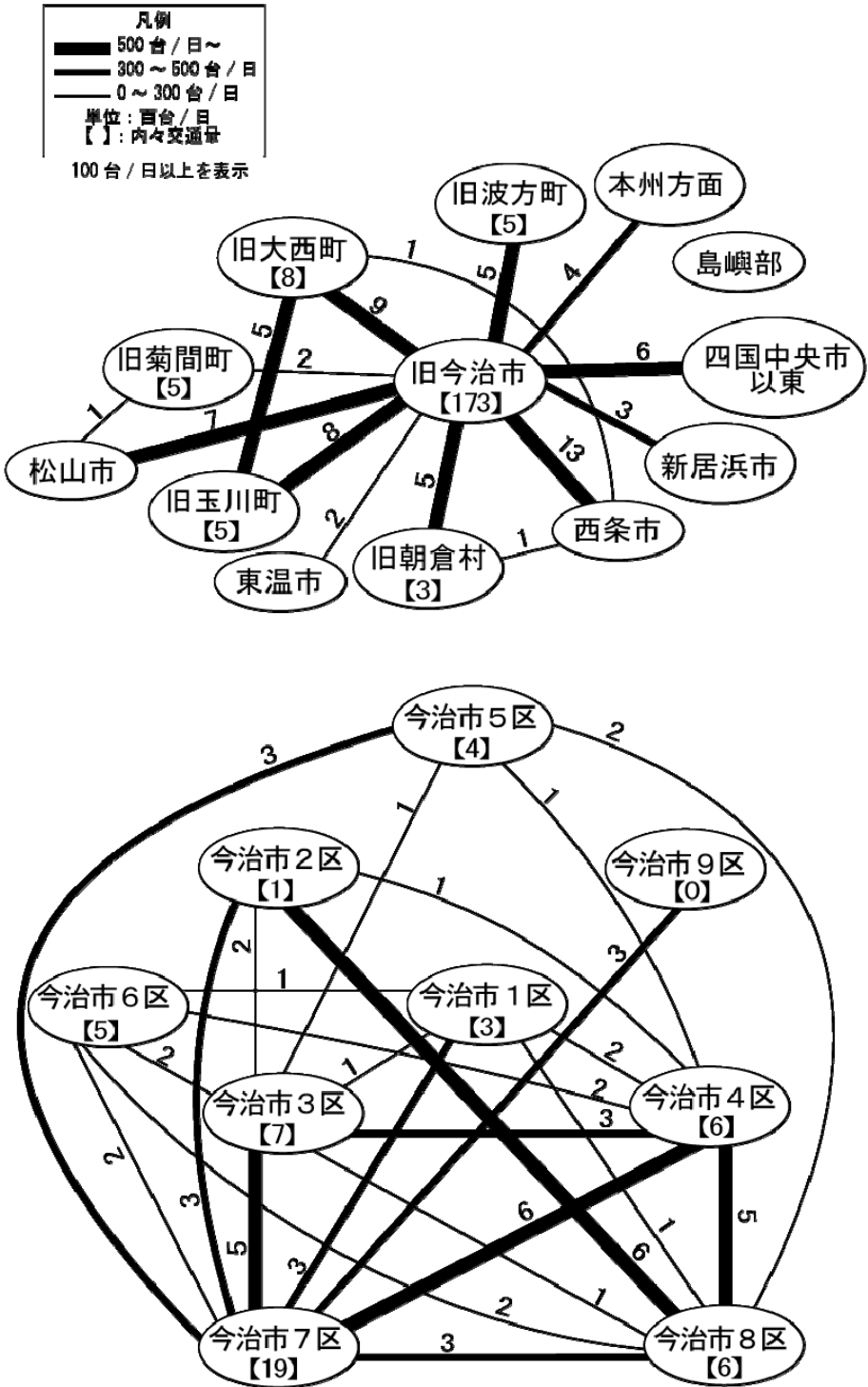
2) 小型貨物（軽貨物車、小型貨物（3t未満））

- ・乗用車類とは異なり、旧菊間町を除き、陸地部旧町村と旧今治市との結び付きが同程度となっている。
- ・旧今治市内では今治市7区（鳥生、立花、清水、富田等）と他との結び付きが顕著となっている。



3) 普通貨物（普通貨物車（3t以上）、特殊（種）車等）

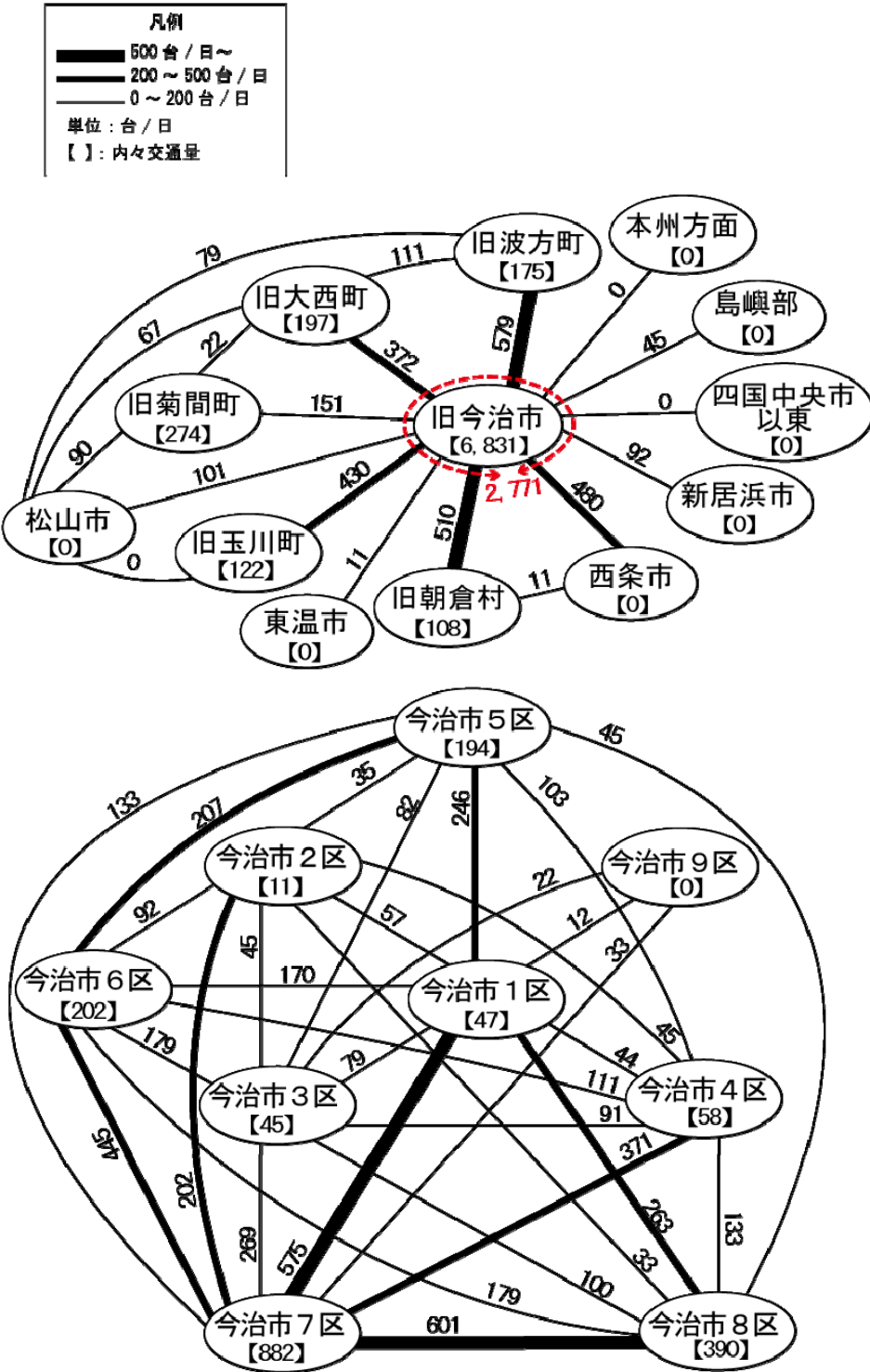
- ・旧大西町と旧玉川町の結びつきがみられるなど普通貨物も乗用車類や全車種と異なる傾向を示す。
- ・旧今治市では、今治市7区（鳥生、立花、清水、富田等）、8区（桜井、湯ノ浦等）を中心とした結び付きとなっている。



(2) 時間帯運行目的別OD交通量

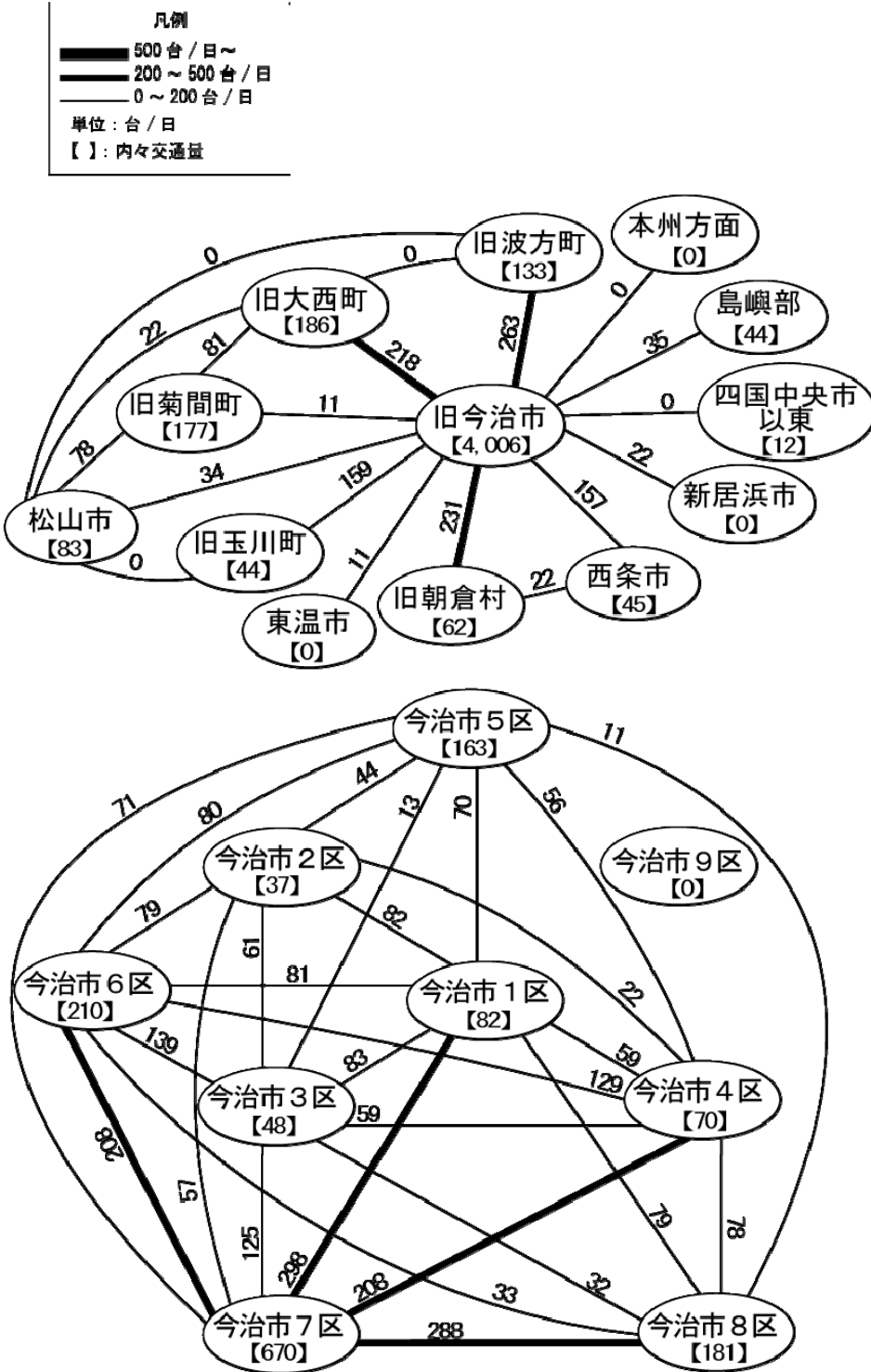
1) 朝ピーク (8 時) 出勤・登校

- ・朝ピークの出勤・登校目的の 8 時台に着目すると、旧今治市と周辺部の結び付では合わせて 2,771 台あり、旧波方町、旧朝倉村との結び付きが多くなっている。
- ・旧市内では今治市 7 区 (鳥生、立花、清水、富田等) を中心として、今治市 1 区 (中浜町、共栄町等) やその周辺の都市部に位置する 4 区 (枝堀町、東門町等)、3 区 (中日吉町、北日吉町等) との結び付きが多い。



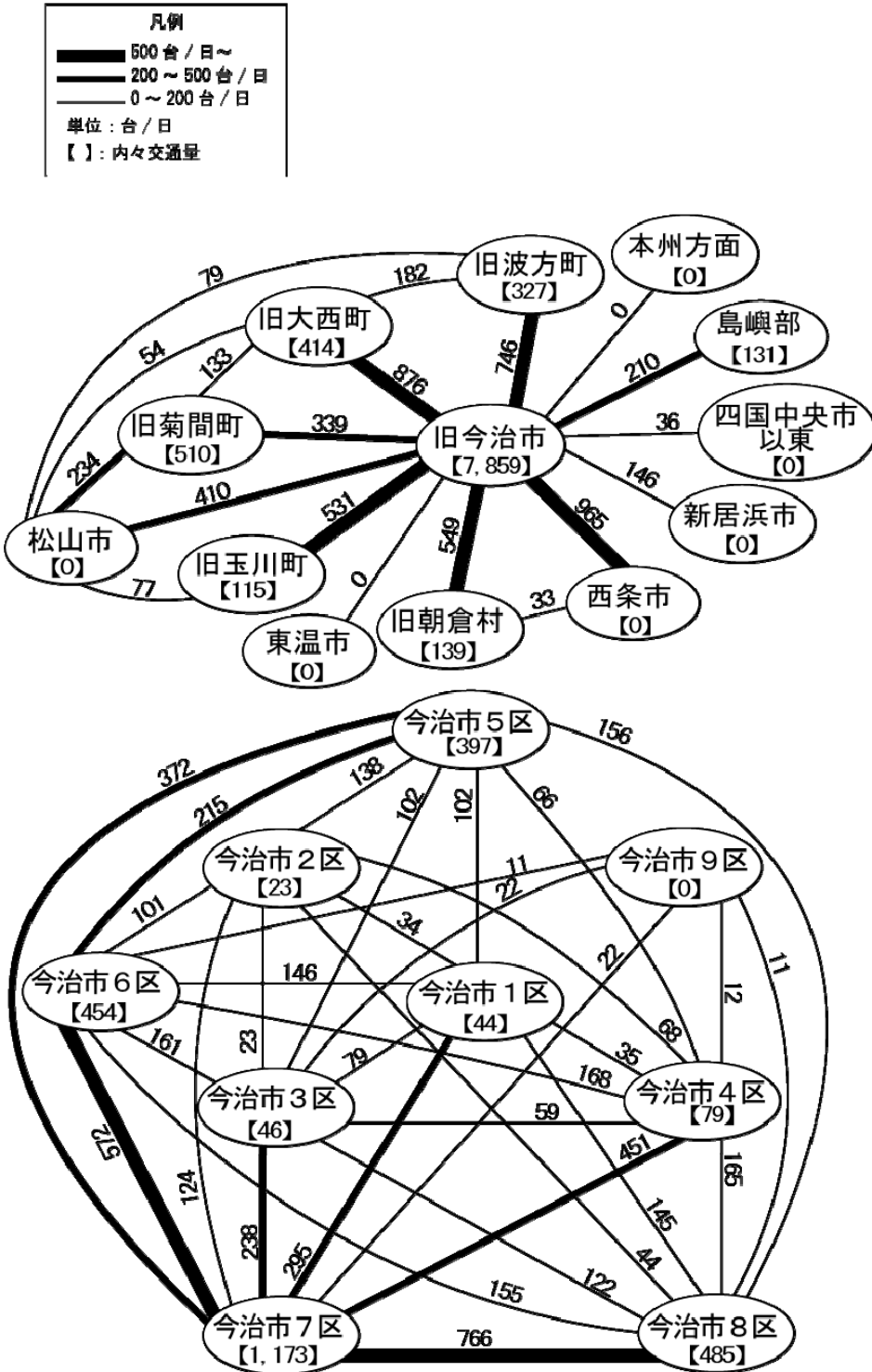
2) タピーク (17 時) 私事

- ・タピークの私事目的の 17 時台では、朝ピークの出勤・登校に比べ旧今治市と周辺との結び付きよりは、むしろ旧今治市内における内々の交通が多い。



3) タピーク (17 時) 帰宅

- ・タピークの 17 時台の帰宅目的は、朝ピークの出勤・登校や私事に比べて多く、特に周辺の陸地部旧町村や西条市、松山市との交通が多い。
- ・旧今治市内では、7 区 (鳥生、立花、清水、富田等) が中心となっている。



3-4 高齢者の自動車交通の特性

(1) 高齢者の運行原単位等

1) トリップ回数・運休率

- ・高齢者（75 歳以上）のトリップ回数は、0 回すなわち運休が最も多い。このため運休率は 37. 3%で全年齢の 19. 2%と比べると、ほぼ 2 倍近い。
- ・平均トリップ回数では 3. 3 回で全年齢と比べてわずかに劣る程度である。

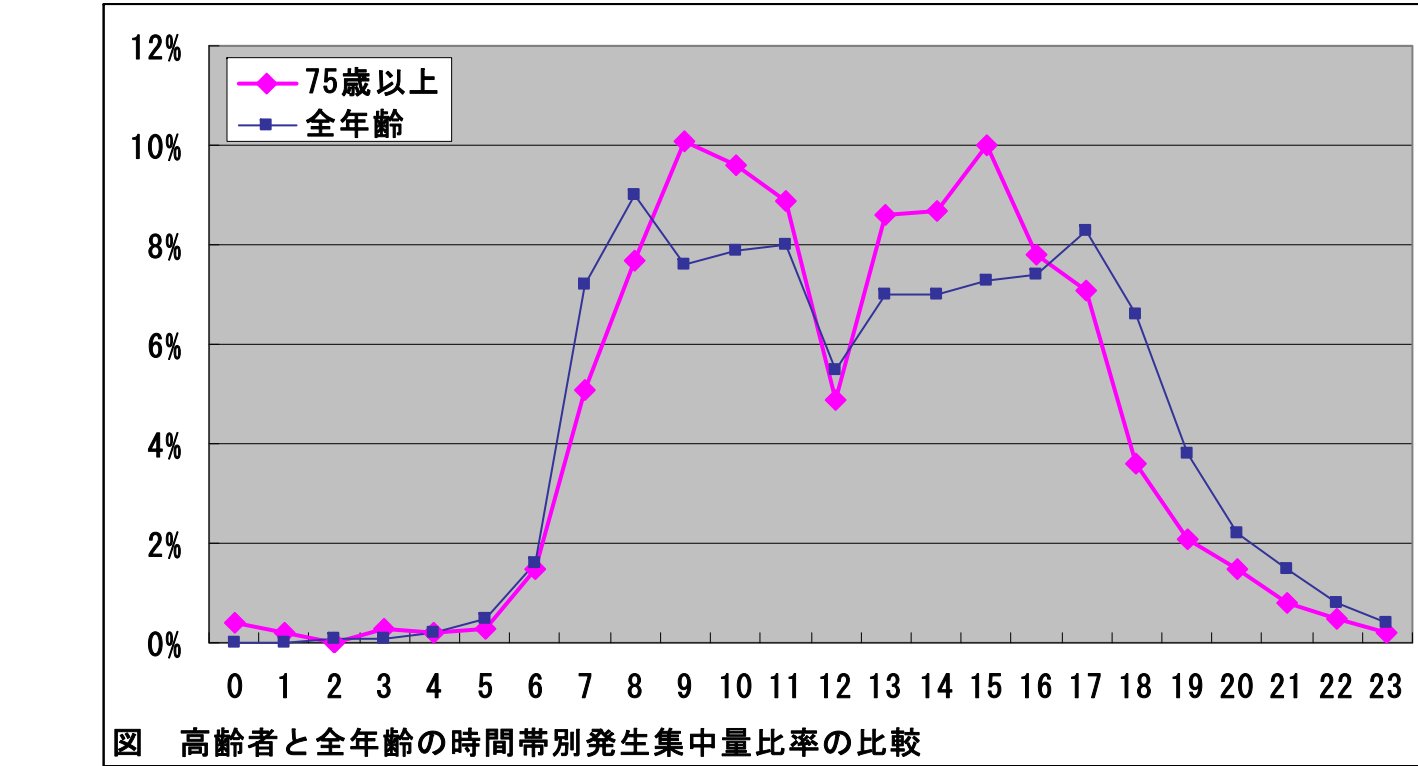
表 高齢者のトリップ回数分布

|          | 75歳以上  |        | 全年齢    |        |
|----------|--------|--------|--------|--------|
|          | 台数     | 割合     | 台数     | 割合     |
| 0回       | 3171   | 37. 3% | 18881  | 19. 0% |
| 1回       | 22     | 0. 3%  | 910    | 0. 9%  |
| 2回       | 2239   | 26. 3% | 38006  | 38. 2% |
| 3回       | 932    | 11. 0% | 10709  | 10. 8% |
| 4回       | 937    | 11. 0% | 12222  | 12. 3% |
| 5回       | 363    | 4. 3%  | 5133   | 5. 2%  |
| 6回       | 243    | 2. 9%  | 4378   | 4. 4%  |
| 7回       | 121    | 1. 4%  | 2075   | 2. 1%  |
| 8回       | 142    | 1. 7%  | 1550   | 1. 6%  |
| 9回       | 69     | 0. 8%  | 826    | 0. 8%  |
| 10回      | 60     | 0. 7%  | 946    | 1. 0%  |
| 11回以上    | 211    | 2. 5%  | 2865   | 2. 9%  |
| 平均トリップ回数 | 3. 3   |        | 3. 8   |        |
| 運休率      | 37. 3% |        | 19. 0% |        |

注) 平均トリップ回数は運休を含まず集計  
11 回以上のトリップもあるため左上表  
を計算しても一致しない。

2) 高齢者の時間帯別発生集中量

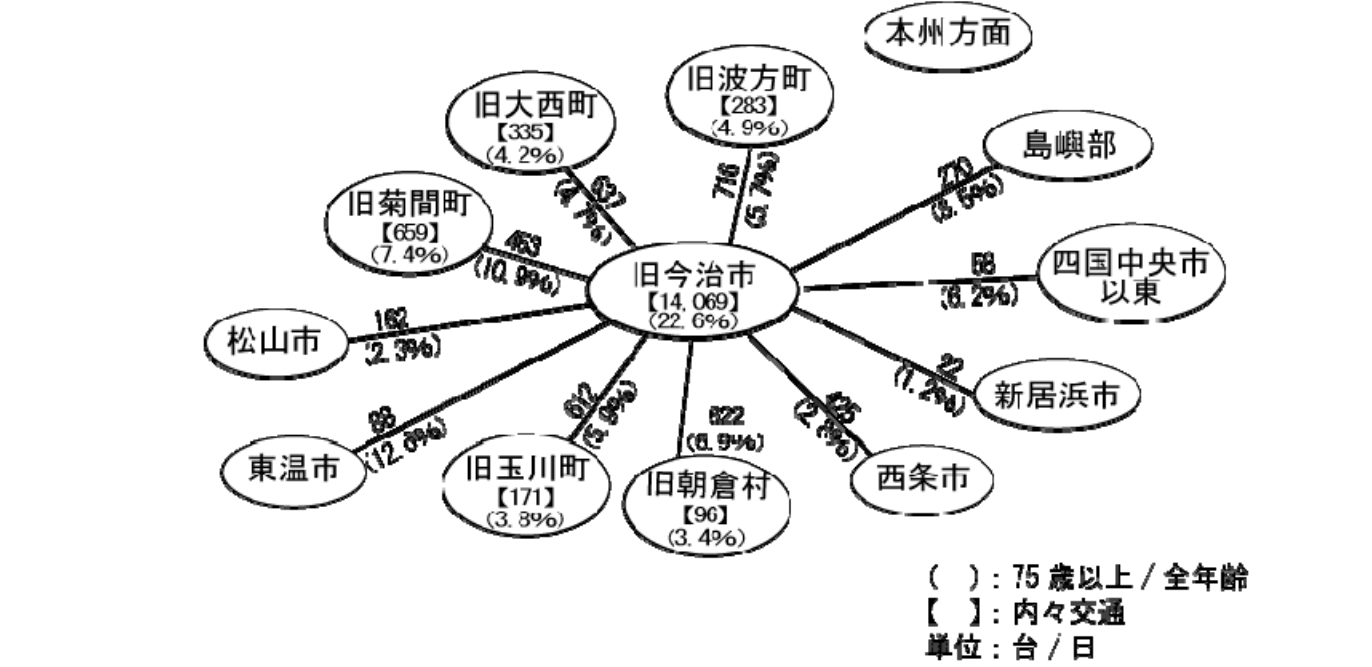
- ・高齢者の移動は朝ピークが 8 時で全年齢と比べ 1 時間ほど遅く、夕方は 15 時にピークがあり、2 時間ほど早い。
- ・8 時と 15 時のピークの割合は全年齢と比べピーク率が高い傾向にある。



3) 高齢者の目的別OD交通量

- ・全年齢に対する割合をみると旧今治市と周辺地域との結びつきに比べ旧今治市内々が 22. 6%で多い。
- ・旧今治市では全年齢同様 7 区（鳥生、立花、清水、富田等）を都心部に位置する 1～4 区との結びつきが強い。

75 歳以上（全目的）



75 歳以上（全目的）

