

快適な道路を目指して

①みんなで築く美ら島・うまんちゅの道 ～道路整備に関するアンケート結果について～

沖縄の道路整備に対して、県民の満足・不満の程度を調べ、今後の道路行政に反映する為にアンケート調査を実施しました。その結果について概要を報告します。



歩道の未整備(具志頭村内)▶



国道58号の渋滞(浦添市内)

実施概要

調査地域

沖縄県全域

調査票配布

平成十六年二月十八日(水)
新聞折り込み配布
配布数四十五万四千枚
沖縄タイムス、琉球新報、
八重山毎日新聞、
宮古毎日新聞

調査票回収

郵送回収

調査時期

平成十六年二月十八日(水)
～二月二十四日(火)

回収数

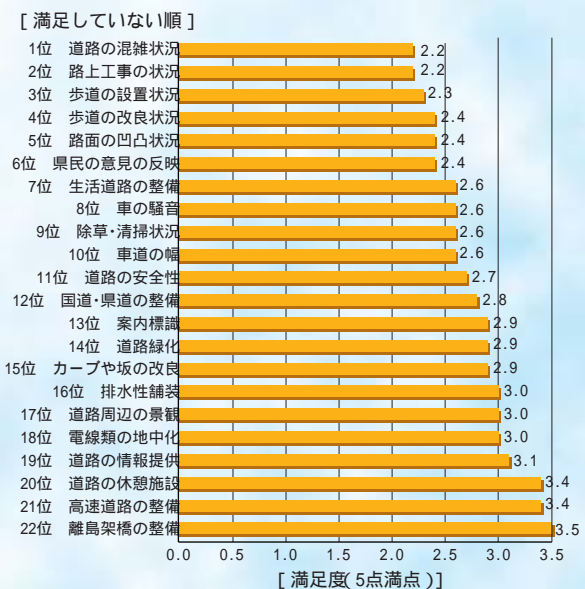
五千百十三枚 回収率一・一%

調査内容

現在の道路に対する満足度

道路の混雑状況、電線類の地中化、道路の緑化状況等二十二の項目について、満足(五点)～やや満足(四点)、どちらとも言えない(三点)～やや不満(二点)～不満(一点)の五段階評価をしてもらう。満足度は平均点で表し五満点で低い。

【現在の道路に対する満足度】



いほど満足度が低い。

今後の道路事業(施策)の優先順位

渋滞の対策、生活道路の整備、わかりやすい案内標識の整備等二十二の項目から、優先的に実施してほしい事業(施策)を三つ選んでもらう。

不満足度一位「道路の混雑状況」

結果概要

現在の道路に対する満足度

二十二の項目の中で、満足度の低い(不満が大きい)順では、一位が「道路の混雑状況」(二・二)二位が「路上工事の実施状況」(二・

二・三)三位が「歩道の設置状況」(二・三)でした。満足度の高いものは、「離島架橋の整備」(三・五)、「高速道路の整備」(三・四)、「道の駅等の施設」(三・四)でした。

今後の道路事業(施策)の優先順位 優先順位一位「渋滞対策」

二十二の項目の中から優先的に実施してほしい事業(施策)については、一位が「渋滞の対策」(四十七・八%)で二人に一人の割合で回答がありました。二位が「電線類の地中化」(三十一・五%)、三位が「狭い道路の改良」(二十一・六%)、四位が「歩道のバリアフリー化」(十九・五%)、五位が「生活道路の整備」(十八・五%)でした。



電線類が地中化された歩道

生活圏別分析

沖縄県全域を那覇都市圏、浦添市、宜野湾市、豊見城市、那覇市、西原町、南風原町、中南部生活圏、読谷村、具志川市以南、北部生活圏、宮古生活圏、八重山生活圏の五生活圏に分け、生活圏別分析を行いました。

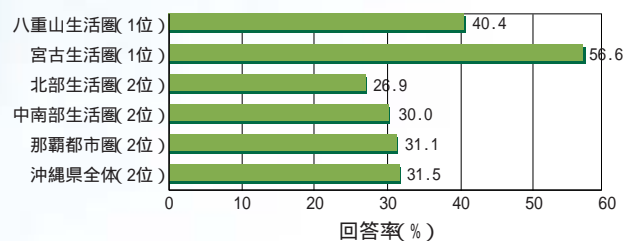
現在の道路に対する満足度で一番低い「道路の混雑状況」の満足度を生活圏別にみると、那覇都市圏の満足度が一・九と一番低く、宮古生活圏、八重山生活圏においては、三・四、三・五と高くなっています。これは、生活圏別の道路渋滞状況を反映しています。

今後の道路事業(施策)の優先順位で、沖縄県全域で二位の「電線類の地中化」を生活圏別に見ると、各生活圏とも上位に位置しますが、特に宮古生活圏が高くなっています。これは、昨年九月に宮古島を襲った台風十四号による甚大な被害の影響によるものと考えられます。

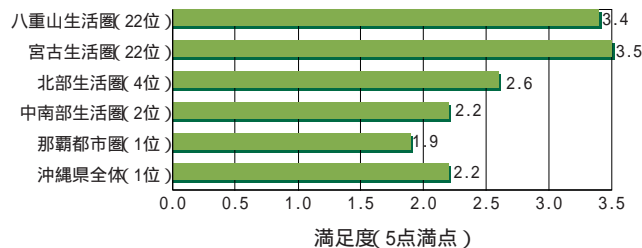


台風14号による電柱の倒壊(宮古島)

【電線類の地中化の優先項目回答率】



【生活圏別満足度 道路の混雑状況】



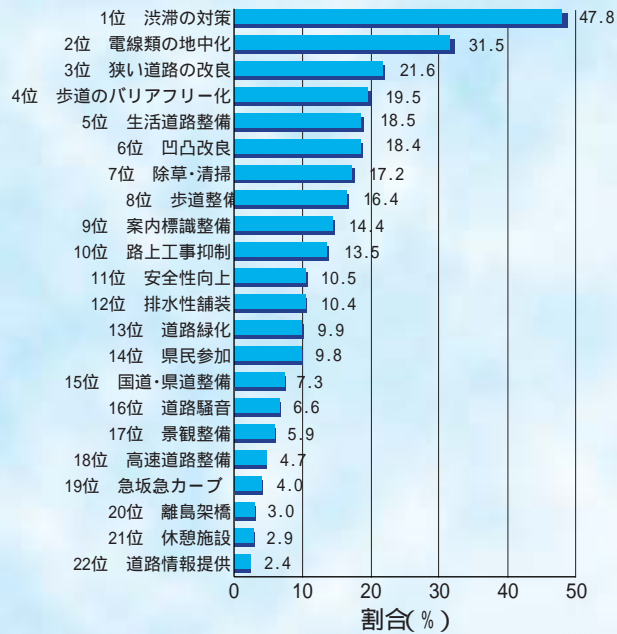
今後について

アンケート調査を、このような規模と手法により実施したのは初めてであり、5千人以上からの回答が得られ信頼性の高いデータと考えております。調査結果は毎年度策定する道路事業達成度報告書、道路事業業績計画書に反映し、県民の満足度が向上するように努力していきたいと考えております。



那覇空港自動車道・豊見城IC

【今後の道路事業 施策の優先順位】



モノレールと高速バス連携に係わるマルチモーダル社会実験について

那覇都市圏では、沖縄県中南部地域から那覇市に集中する自家用車による交通渋滞の解消を図るため、多様な渋滞対策が講じられています。

その一環として、モノレールとバスの連携の強化や結節点の強化といった「使いやすい公共交通システム」を再構築し、自家用車から公共交通への転換を促進する施策（マルチモーダル施策）を検討し、高速バスと沖縄都市モノレールの連携強化を軸に、使いやすい公共交通システムを構築することで、モノレール・路線バスの利用促進、道路における交通渋滞緩和、路線バスの定時性の確保という三つの相乗的な効果の創出（図1参照）を目的とする公共交通システムの検討を行い、社会実験を実施しました。

都市内環
バス

モニターのご自宅

高速バス停

高速バス

モノレール
(首里駅)

モノレール
(通動先の
最寄の駅)

徒歩

勤務先

自家用
乗用車

モニターのご自宅

高速バス停
周辺P&B
駐車場

高速バス

モノレール
(首里駅)

モノレール

モノレール
(通動先の
最寄の駅)

徒歩

勤務先

自宅へ最寄り高速バス停間をモータ

注 P&BRとはハ
ス停周辺に乗換用駐車
場を併設し混雑する市
街地内はバスを利用す
る交通量削減の一つの
施策です。

① モニターの参加率

モニターの平均参加率は、往路で七十九％（五十五名）、復路で六十四％（四十四名）であり、実験期間中の参加人数は延べ八百九十名に達しました。

② 高速バスの定時性

実験期間中は、一日に高速バスを往復七便、都市内循環バスを往復三十七便設定しましたが、これらの定時性については、往路（首里駅到着）で最大九分、復路（沖縄北ICバス停到着）

交通手段	所要時間 (分)
高速バス1号車	65
国道329号利用	58

日常の通勤手段がマイカー

満足度	割合
満足である	52.2%
だいたい満足である	41.3%
不満である	6.5%

N=46

日常の通勤手段がマイカー

N=42

割合	通勤手段の希望
42.9%	出勤時・帰宅時共に使うつもりはない
23.8%	出勤時のみ使いたい
23.8%	帰宅時のみ使いたい
7.1%	無回答
2.4%	出勤時・帰宅時ともに使いたい

1,000円以内／日
1,000円～1,500円以内／日
1,500円～2,000円以内／日
無回答

施策	改善しなくてもよい (%)	改善が必要である (%)	大いに改善が必要である (%)
高速バス停を出発する路線バスの便数を増やす	5	15	28
路線バスの最終便を遅くする	9	15	24
高速バスの最終便を遅くする	7	12	29
首里駅を出発する高速バスの便数を増やす	2	13	33
首里駅に到着する高速バスの便数を増やす	2	16	29
高速バス停にアクセスする路線バスの便数を増やす	3	18	25
バス情報提供システムをより使いやすくする	19	18	6
路線バス停～高速バス停の徒歩アクセスを改善する	20	17	8
自宅～路線バス停の徒歩アクセスを改善する	33	11	1
料金設定時に通勤コストを現状よりも縮減させる	4	12	32
帰宅時の所要時間をより一層短縮させる	23	16	5
出勤時の所要時間をより一層短縮させる	22	17	7

■ 改善しなくてもよい
 ■ 改善が必要である
 ■ 大いに改善が必要である

3 今後の検討

今回の社会実験においては、自動車

から新たな公共交通システムへの転換が生じる可能性について、要望があるものの施策の実現に向けた課題も多く、今後はこれらの課題解決に向けた検討・取り組みを行っていきます。