



内閣府

令和元年5月22日

～美ら島の未来を拓く～

沖縄総合事務局

## 「わった～バス大実験」結果について ～1人ひとりの少しの工夫で渋滞をなくそう～

沖縄県では移動手段の約9割が自家用車に依存しており、県民意識をマイカー利用から公共交通機関利用へ変えるべく、平成29年度に引き続き平成30年度も「わった～バス大実験」を実施しました。

平成30年度は、実験期間及び規模を拡大し呼びかけを行ったところ、118団体、2,476人のご協力を頂きました。

先般、速報としてアンケート調査結果を公表したところですが、今回は交通状況の変化や追跡調査アンケート及び不参加者アンケートの結果についてご報告します。

### 1. 交通状況の変化

- ・浦添北道路・臨港道路浦添線開通の効果により周辺の渋滞が緩和傾向。
- ・国道329号において、渋滞延長が約5%削減。

### 2. 追跡調査アンケート結果

- ・実験終了後もアンケート回答者の約41%が取り組みを継続。
- ・継続できている主な理由は「アフター5でお酒が飲める」が最も多い。
- ・取り組みが継続できていない主な理由は「通勤に時間がかかる」など。

### 3. 不参加者アンケート結果

- ・実験不参加の主な理由は「自動車でないと通勤に時間がかかる」など。
- ・公共交通への転換の要件としては、路線バスの利便性向上があげられている。

### 問い合わせ先

内閣府沖縄総合事務局

開発建設部道路建設課

担当者：大城、米須

TEL：098-866-1914

FAX：098-861-9928

# わった～バス大実験結果

～1人ひとりの少しの工夫で渋滞をなくそう～

沖縄総合事務局  
令和元年5月22日

○実験期間:平成30年10月15日(月)～10月31日(水)17日間  
※平成29年度の実験より、期間、規模を拡大

○参加企業数:118団体

○実験参加人数:2,476人

○延べ参加人数:8,203人

○ビッグデータを用いた交通状況の変化を分析

○追跡アンケート調査を実施

①継続状況調査(実験参加者を対象) アンケート回収数:660票

②不参加者調査(実験不参加者を対象) アンケート回収数:174票

○今年度の予定

・実験時期、実施期間、規模等、実験内容を検討中。これまでの結果や経験も参考に実施したい。

※平成29年度実施内容

○実験期間:平成29年9月16日(土)～  
9月22日(金)7日間

○参加企業数:162団体

○実験参加人数:1,917人

○延べ参加人数:3,464人

# わった～バス大実験の効果【渋滞緩和】

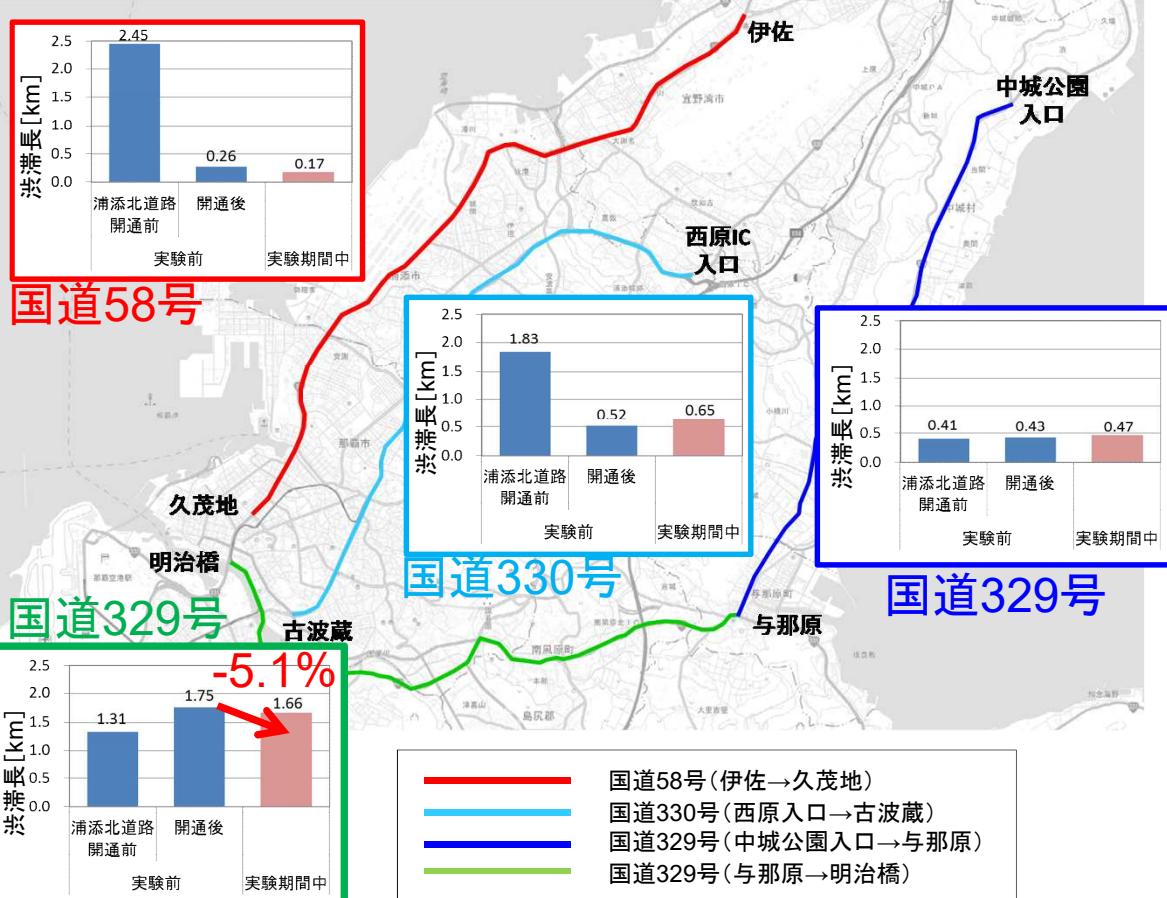
○H30.3の浦添北道路・臨港道路浦添線開通による道路ネットワーク整備効果で周辺の渋滞が緩和傾向

○H30.10の実験期間中、都心に向かう主要路線のうち、渋滞長の長い国道329号において約5%程度の渋滞長が削減

○那覇市及び周辺市町(浦添市、豊見城市、南風原町、西原町、与那原町)の総渋滞長が5%程度削減

## ①国道329号の渋滞緩和

- 浦添北道路等の開通により国道58号、330号の渋滞長が緩和傾向
- 渋滞長の長い国道329号(都心方向)において、実験期間中は7台台の10km/h未満の特に激しい渋滞の延長が約5%削減

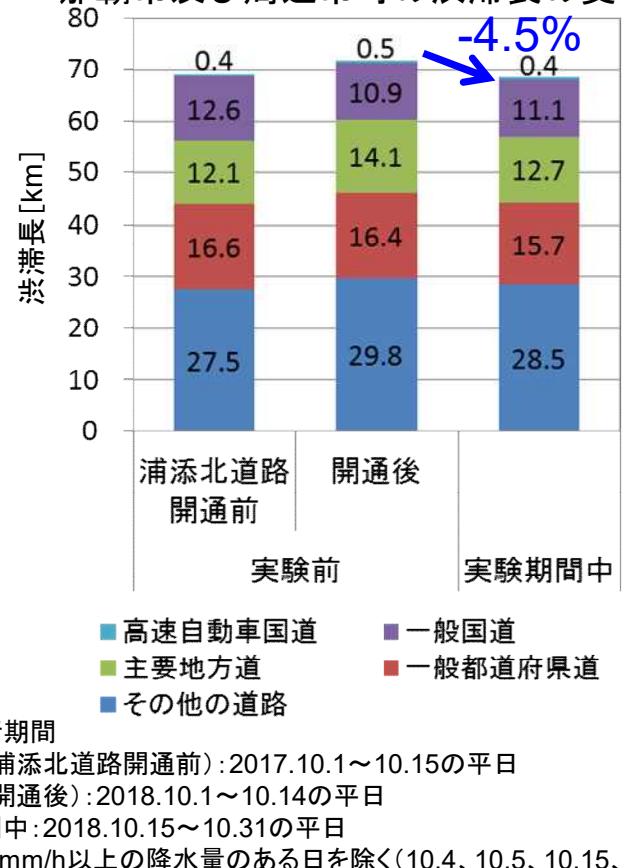


## ②面的な渋滞緩和

- 那覇市及び周辺市町※の総渋滞長が実験前(開通後)に比べ、約5%程度削減

※那覇市・浦添市・豊見城市・南風原町・西原町・与那原町

那覇市及び周辺市町の渋滞長の変化



※※分析期間

実験前(浦添北道路開通前): 2017.10.1～10.15の平日

実験前(開通後): 2018.10.1～10.14の平日

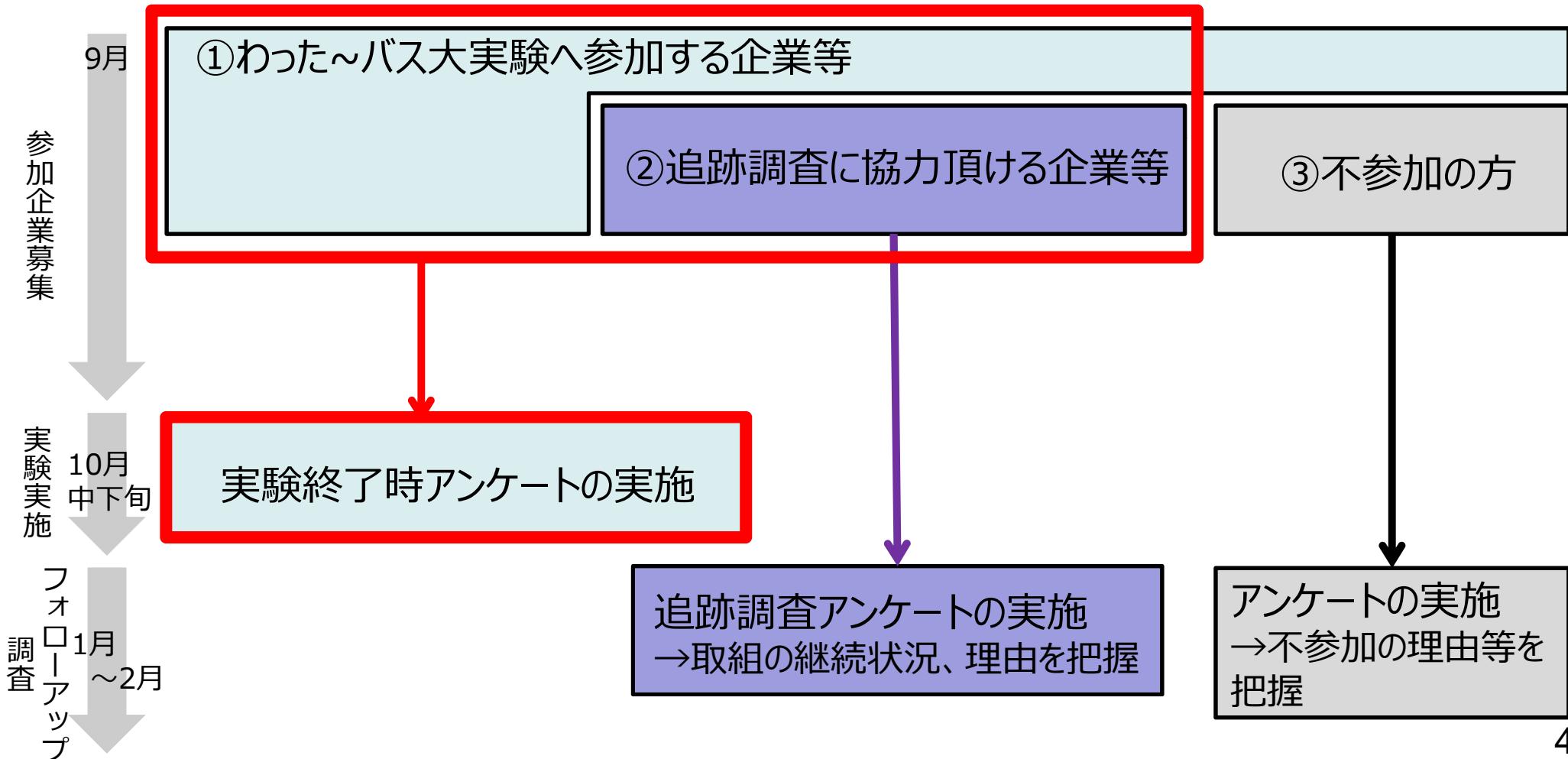
実験期間中: 2018.10.15～10.31の平日

ただし、5mm/h以上の降水量のある日を除く(10.4、10.5、10.15、10.31)

# フォローアップ調査の枠組み

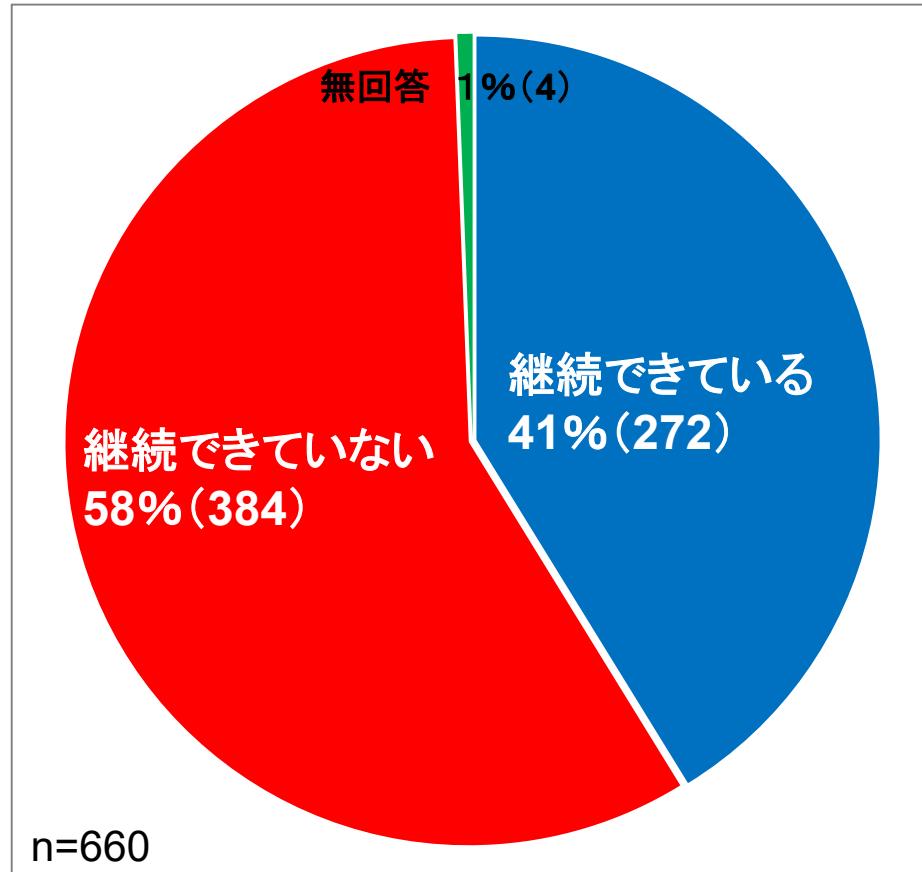
## ○実験参加状況に応じ①～③に分類します。

- ・実験へ参加して頂いた企業等（① + ②）に対して、実験終了時に1回アンケート調査を実施
- ・実験後の取組みの追跡調査に協力頂ける企業（②）に対して、追跡調査アンケートを実施
- ・実験へ参加して頂いた企業等の中から数社を選定し、不参加の方へアンケート調査を実施

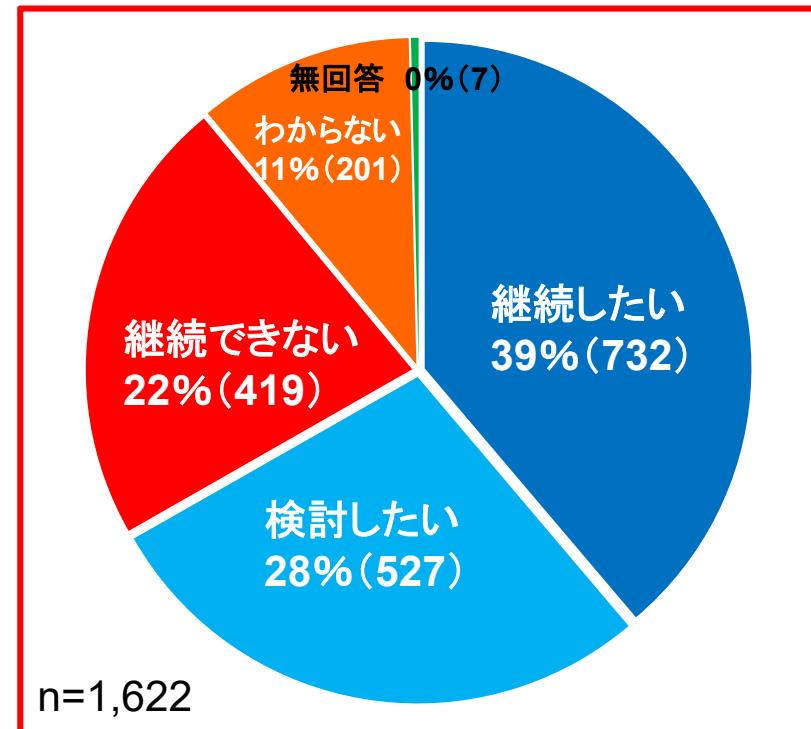


# 追跡アンケート集計結果①【取り組みの継続状況】

○実験終了後も、アンケート回答者の約41%の方が取り組みを継続していた



▲取り組みの継続状況



▲取り組んだ通勤方法の継続意思  
(複数取り組み、複数回答可)



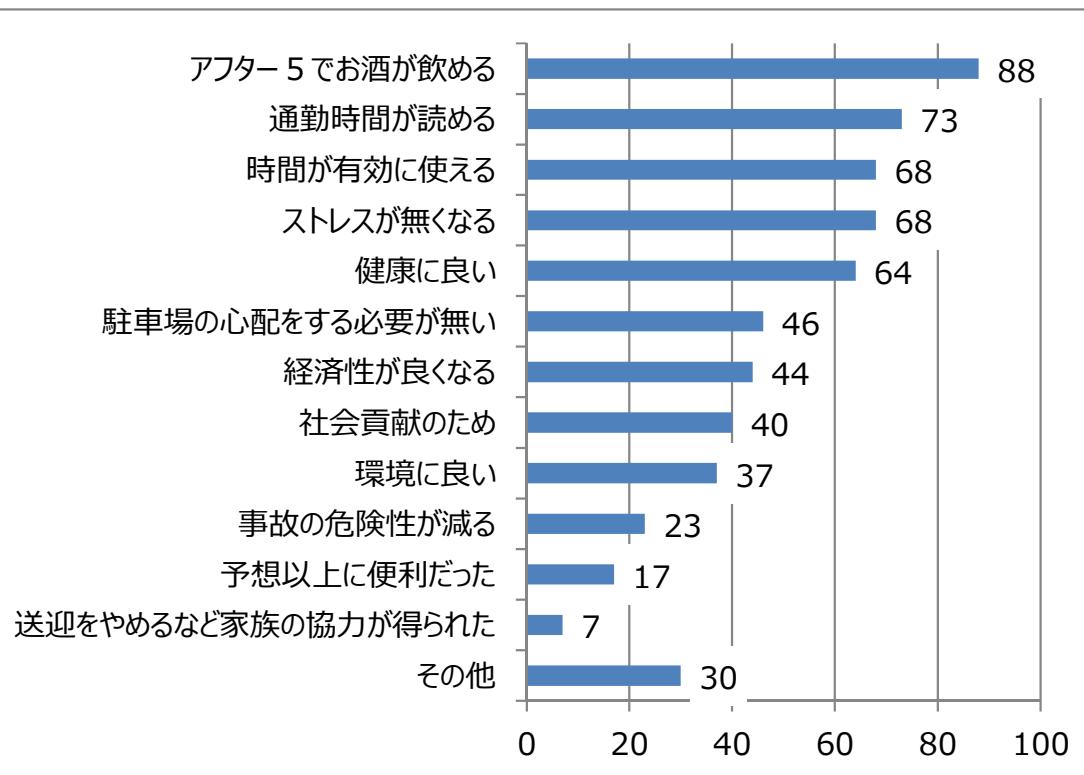
実験終了時アンケート結果

# 追跡アンケート集計結果②【継続できている主な理由】

○継続できている主な理由としては「アフター5でお酒が飲める」が最も多い(約33%)

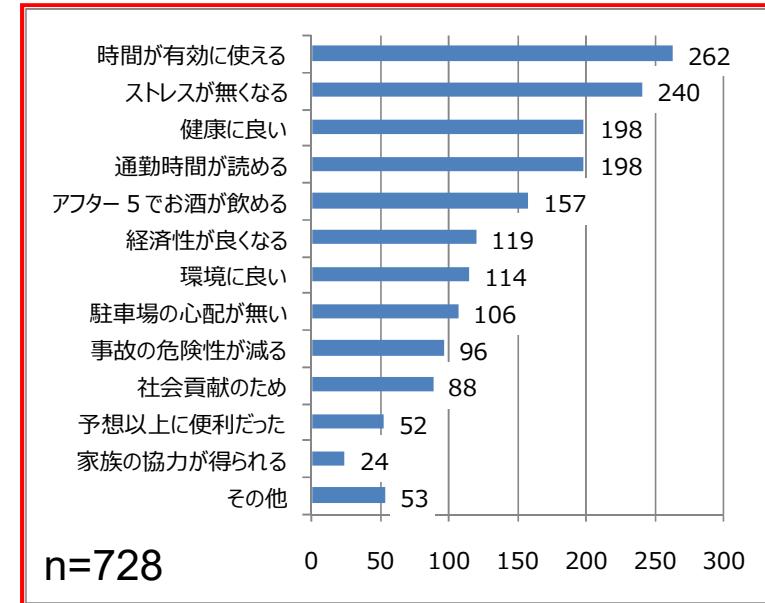
(実験終了時アンケート結果の5位→1位)

○その他「通勤時間が読める」「時間が有効に使える」「ストレスが無くなる」「健康に良い」などの回答が多い



n=265

▲継続できている主な理由  
(複数回答可)



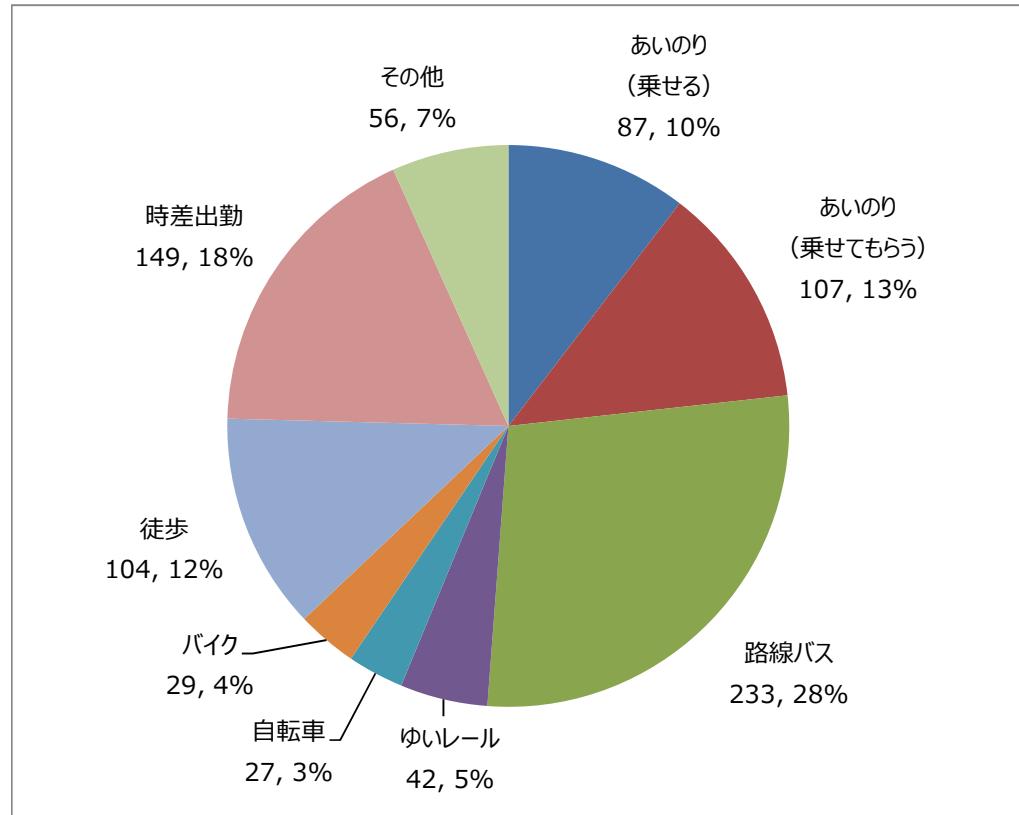
n=728

▲実験終了時継続したい主な理由  
(複数回答可)

実験終了時アンケート結果

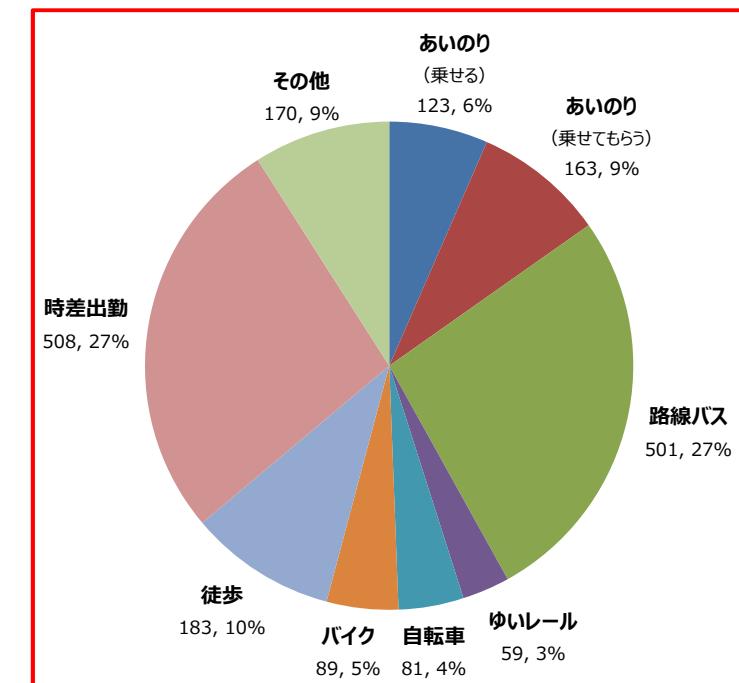
# 追跡アンケート集計結果③【取り組んだ通勤手段】

○実験終了後取り組んだ通勤手段で割合の高いのは、路線バス(約28%)、時差出勤(約18%)



n=637

▲実験終了後取り組んだ通勤手段  
(複数回答可)



n=1,574

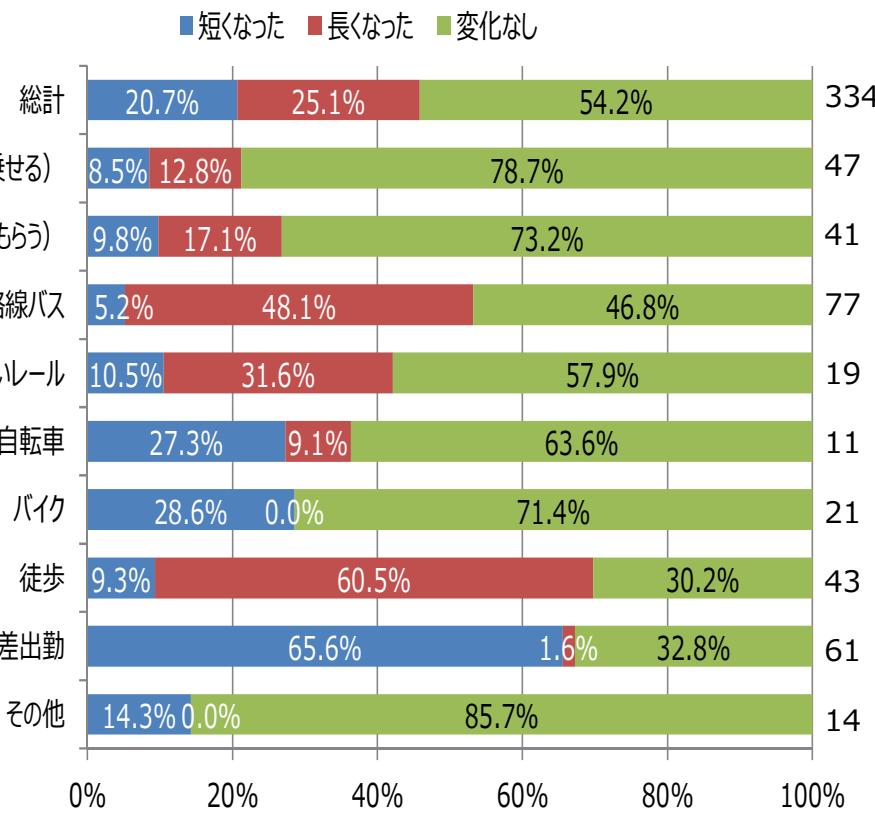
▲実験中に取り組んだ通勤手段  
(複数回答可)



実験終了時アンケート結果

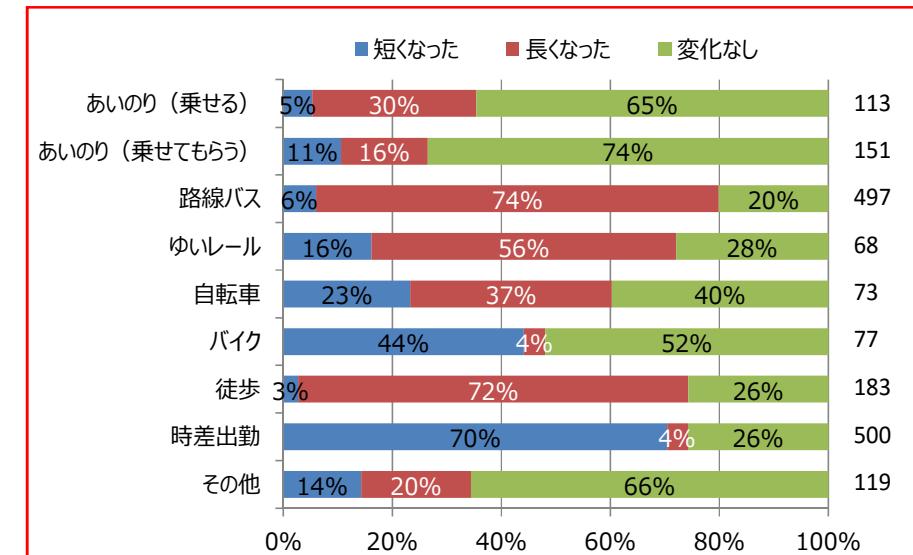
# 追跡アンケート集計結果④【通勤所要時間の変化】

- 通勤所要時間が短くなったと回答した割合の高い通勤手段は、時差出勤(約66%)、バイク(約29%)
- 通勤所要時間が長くなったと回答した割合の高い通勤手段は、徒歩(約61%)、路線バス(約48%)



n=264

▲実験終了後の所要時間の変化  
(複数回答可)

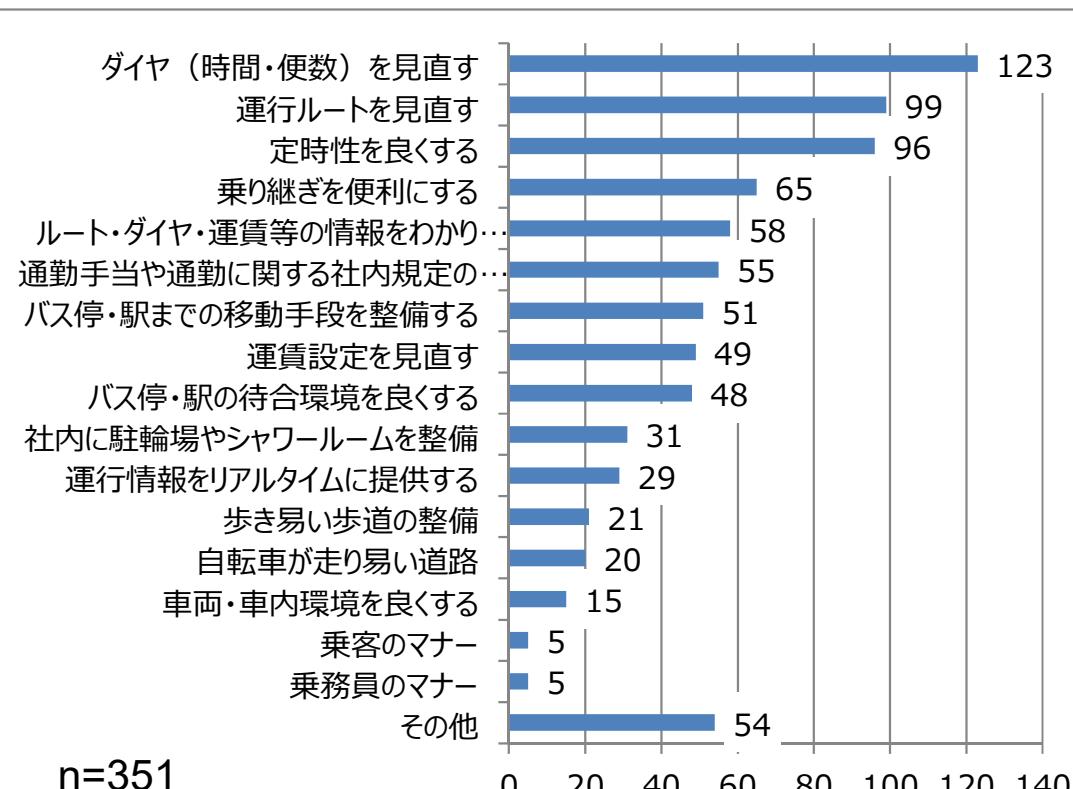


n=1,510

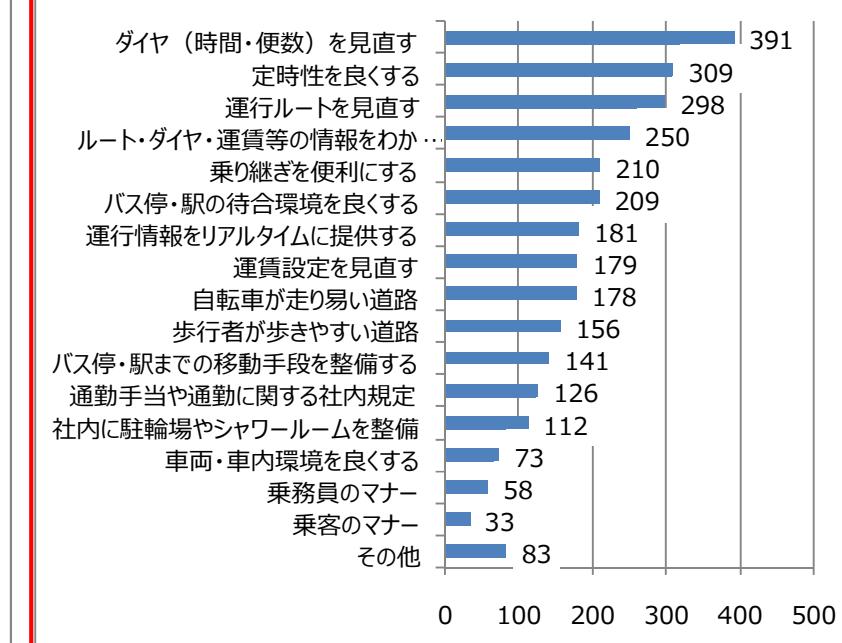
▲実験中の所要時間の変化  
(複数回答可)  
実験終了時アンケート結果

# 追跡アンケート集計結果⑤【改善要望】

○取り組みが「継続できていない」方の改善要望としては「ダイヤ(時間・便数)を見直す」「運行ルートを見直す」「定時性を良くする」などの意見があった



▲取り組みが「継続できていない」方の改善要望  
(複数回答可)

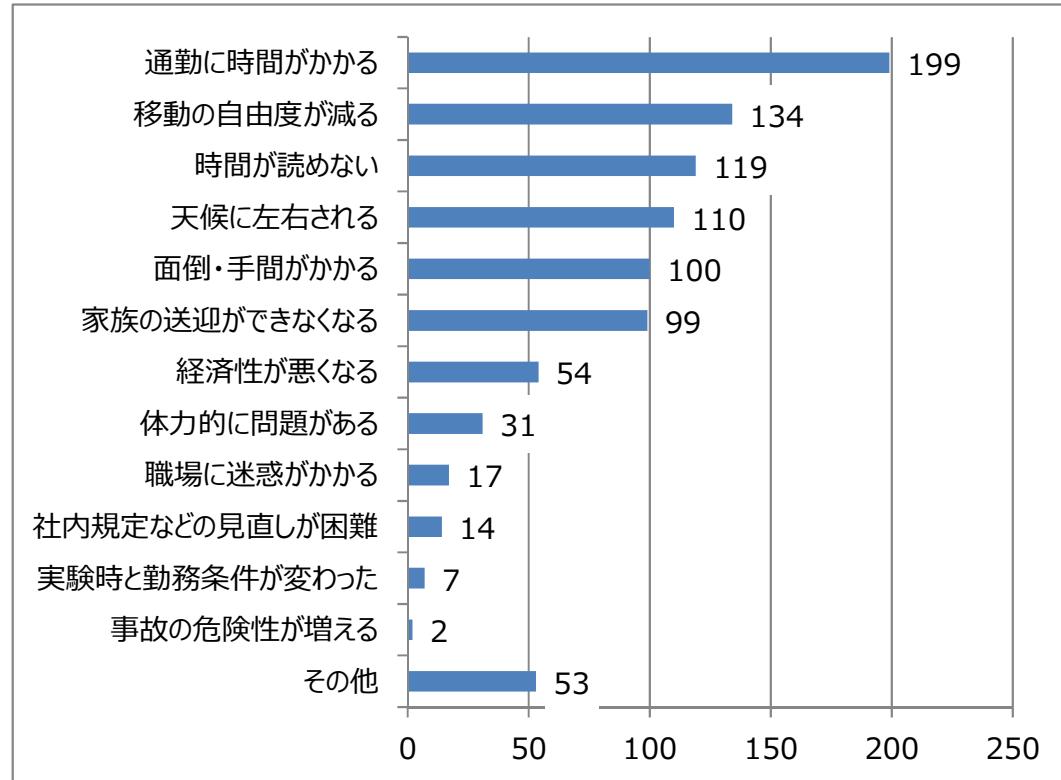


n=1,198 ▲実験終了時の改善要望  
(複数回答可)

実験終了時アンケート結果

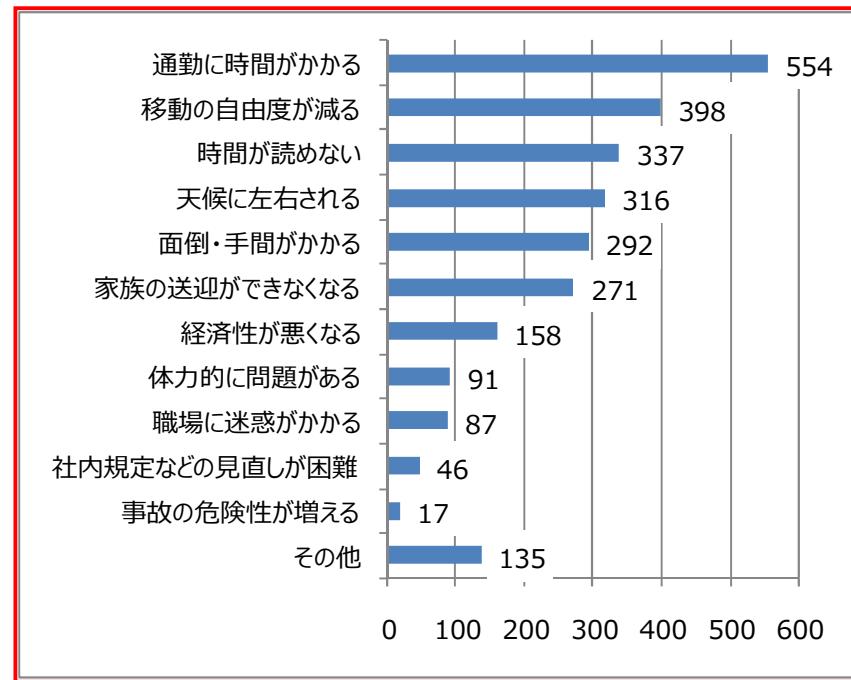
# 追跡アンケート集計結果⑥【継続できていない理由】

○取り組みが「継続できていない」主な理由としては、「通勤に時間がかかる」「移動の自由度が減る」「時間が読めない」「天候に左右される」「面倒・手間がかかる」「家族の送迎ができなくなる」の回答が多い



n=380

▲取り組みが「継続できていない」主な理由  
(複数回答可)

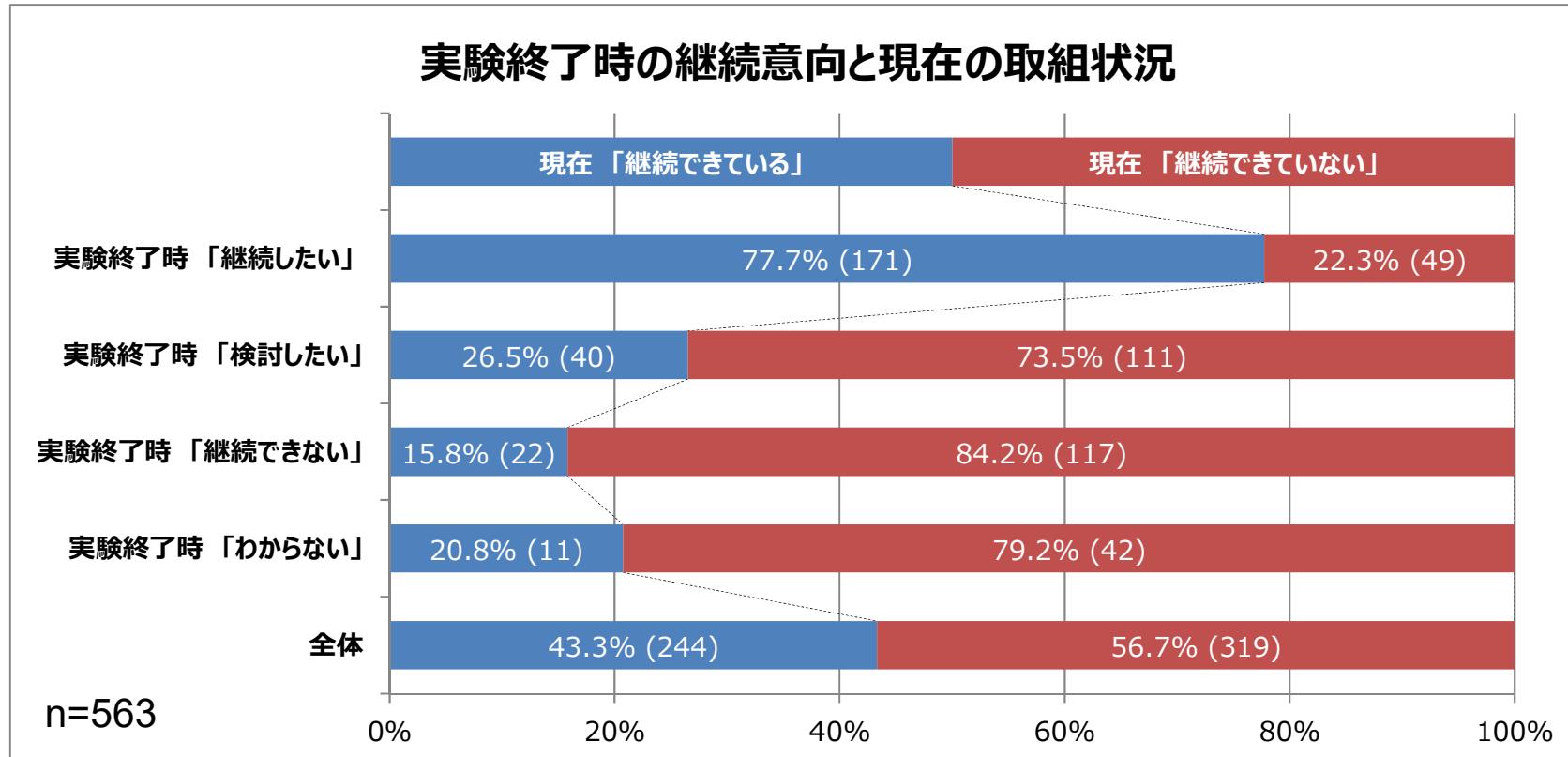


n=1,171

▲実験終了時の継続障害要因  
(複数回答可)

■ 実験終了時アンケート結果

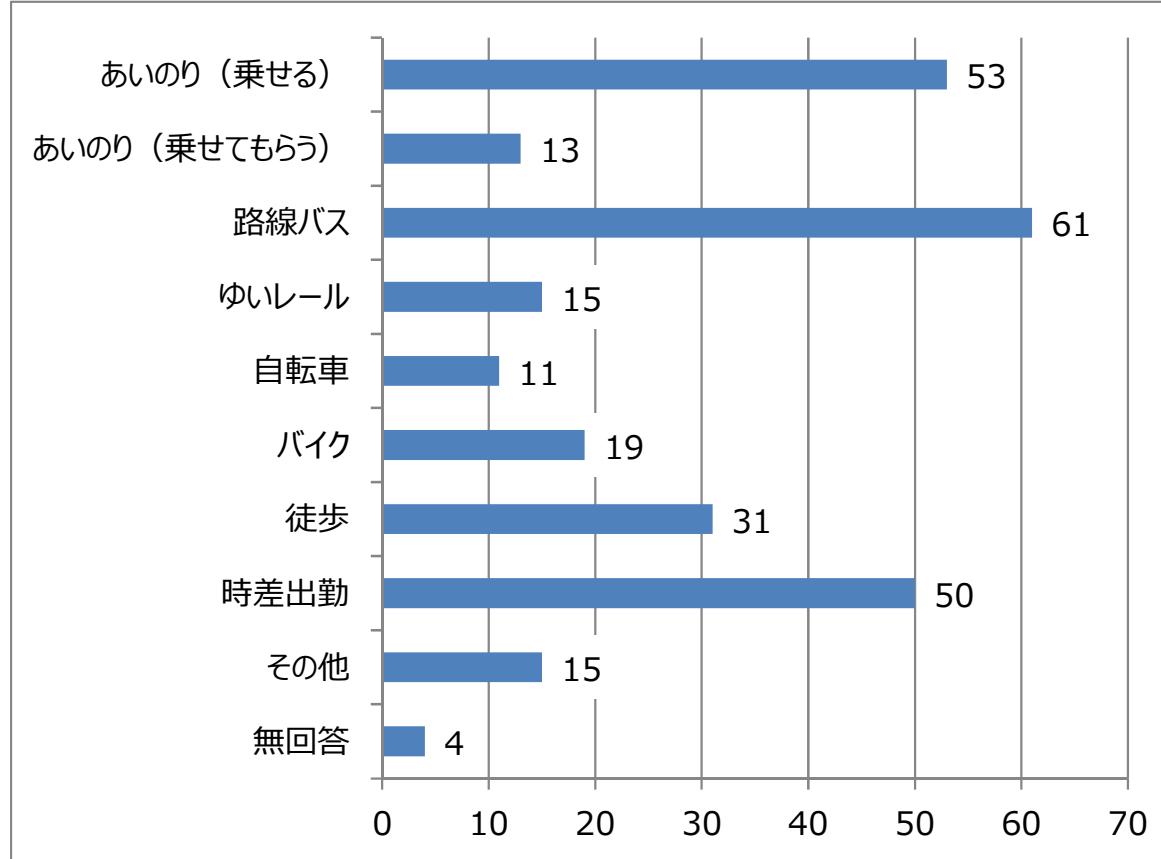
○実験終了時に「継続したい」と回答した方のうち、約78%が継続できていた



※実験終了時アンケート、追跡調査アンケートの両方に回答頂き、識別番号により同一人物と特定できた方のみ集計

# 追跡アンケート集計結果⑧【継続×取り組み内容】

○継続できている通勤方法は、路線バス、あいのり(乗せる)、時差出勤が多い傾向

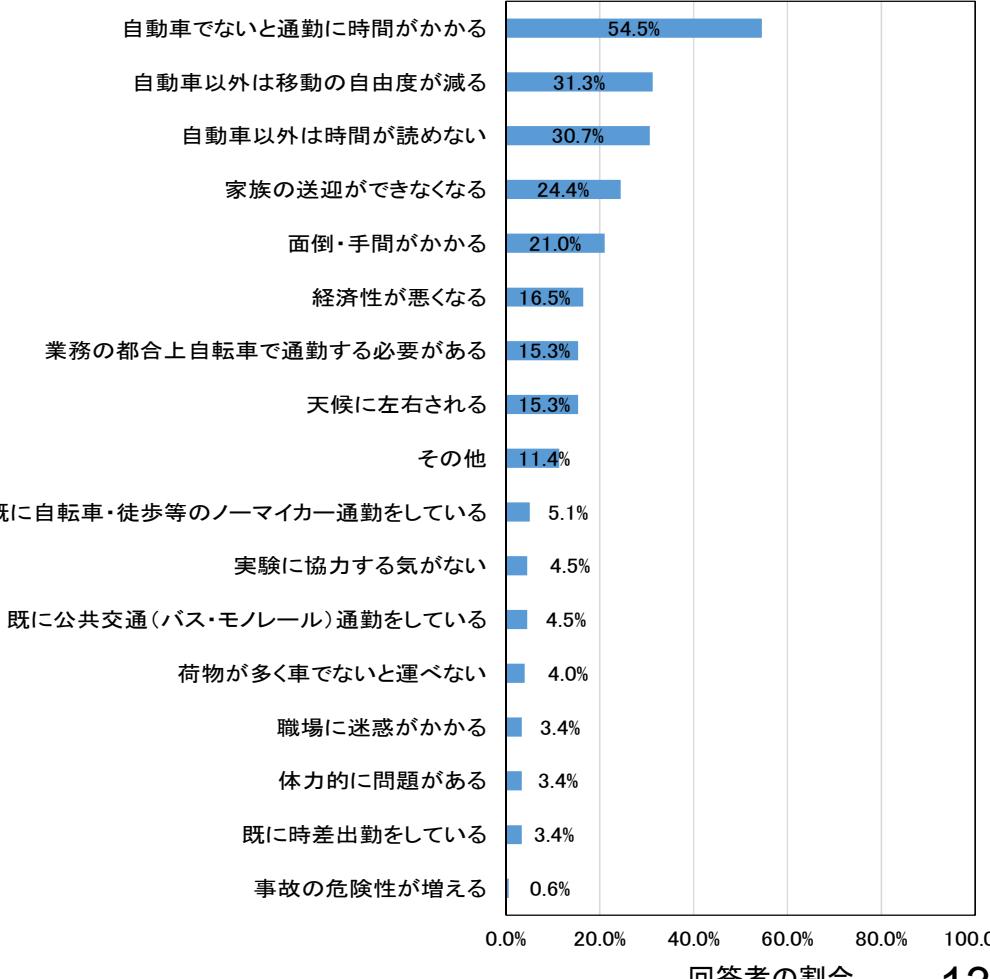
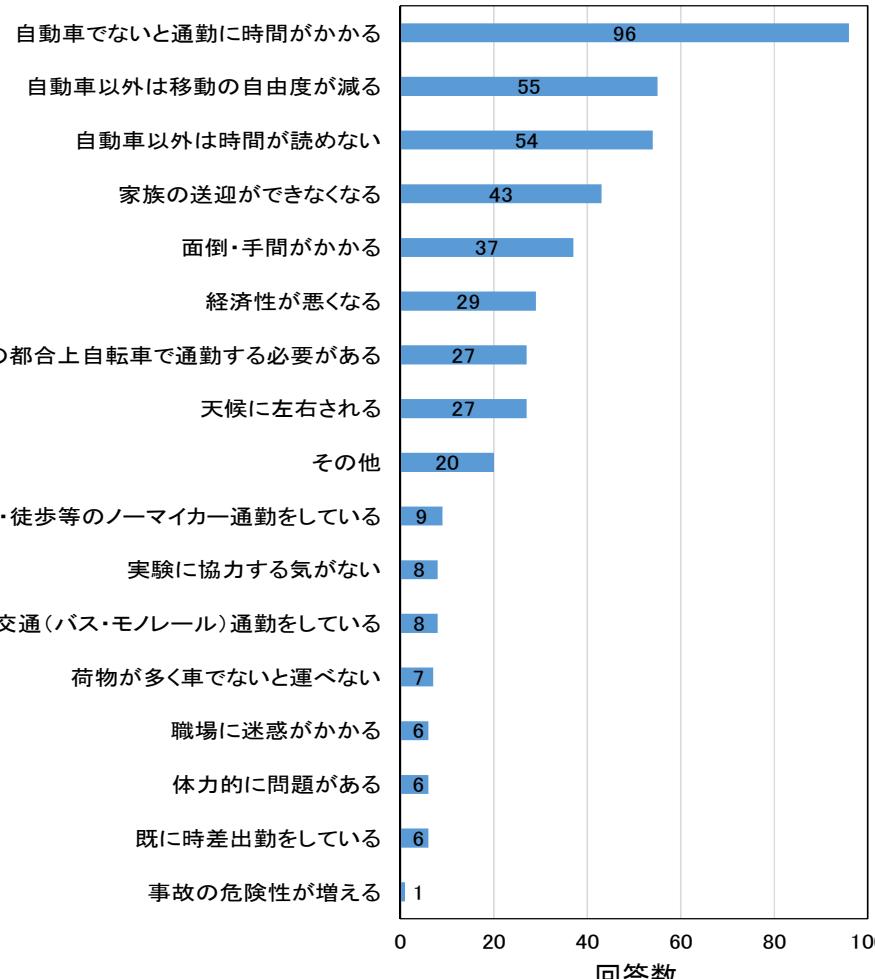


n=272

▲現在の継続状況「継続できている」×取組内容

# わった～バス大実験に不参加の理由

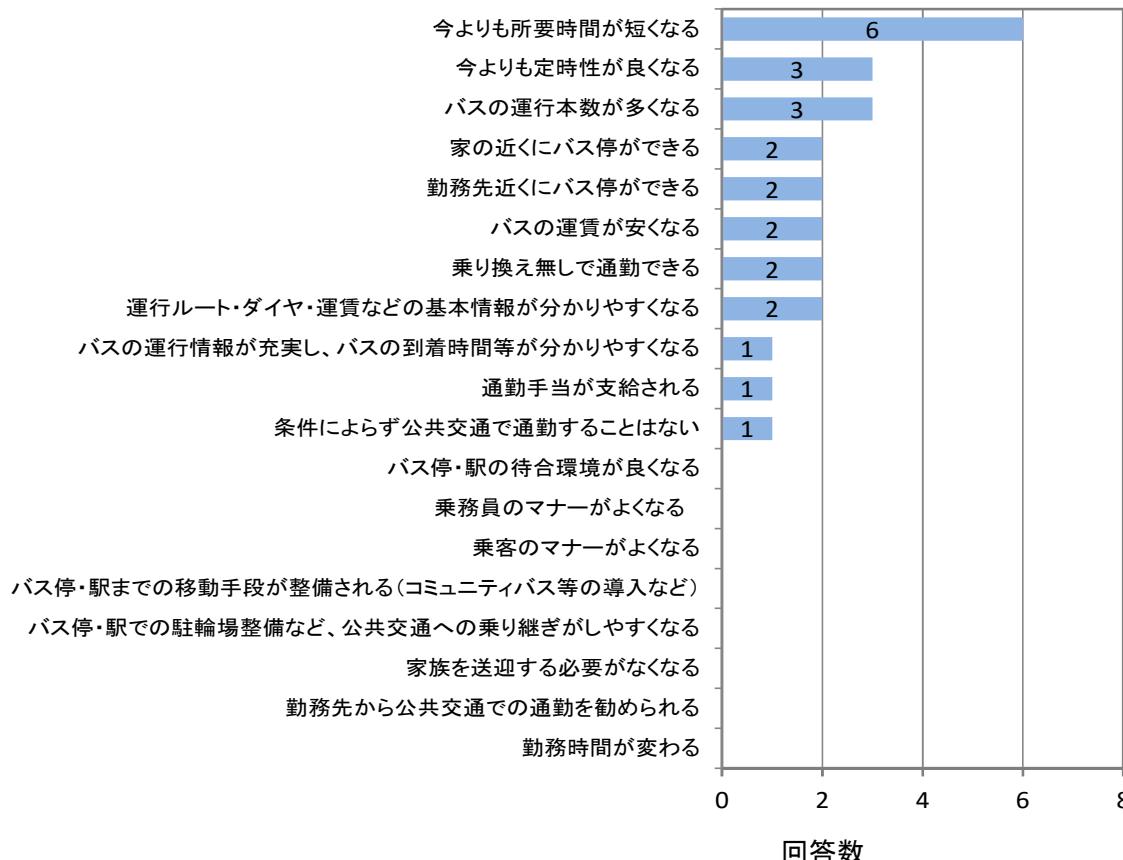
- 交通手段としてのサービスレベルの差を理由としてあげている方が多い
- 「家族の送迎」、「業務の都合上」等の制約条件を理由として挙げる方が全体の15～25%



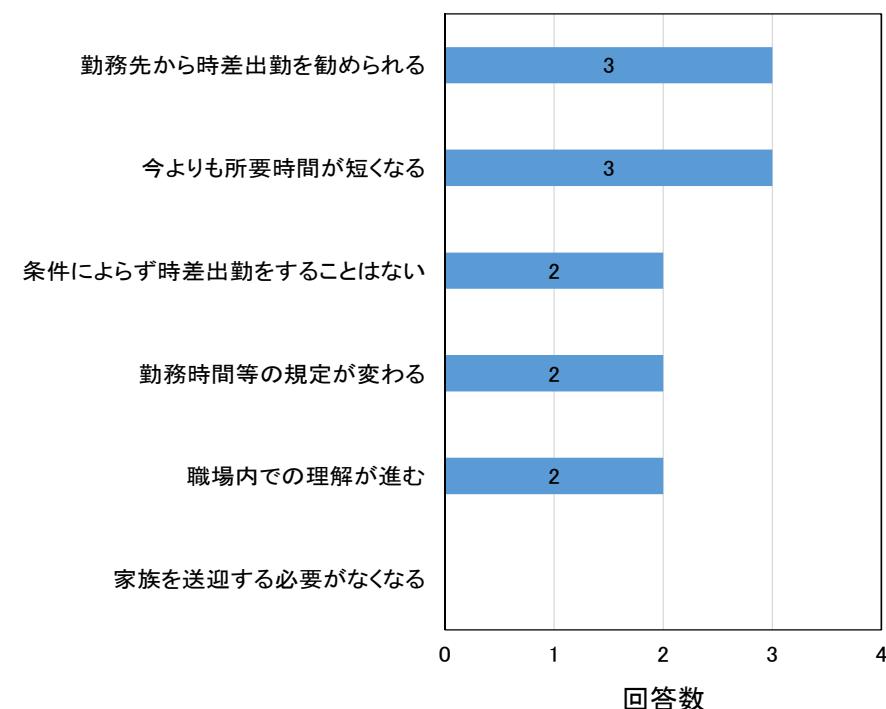
# 通勤交通手段を転換するための要件

- 公共交通への転換の要件としては、路線バスの利便性向上(所要時間、定時性、運行本数、バス停の近さ 等)が挙げられている
- 時差出勤の実施への要件としては、勤務先の環境(職場での理解、職務規程等)が挙げられている

公共交通への転換



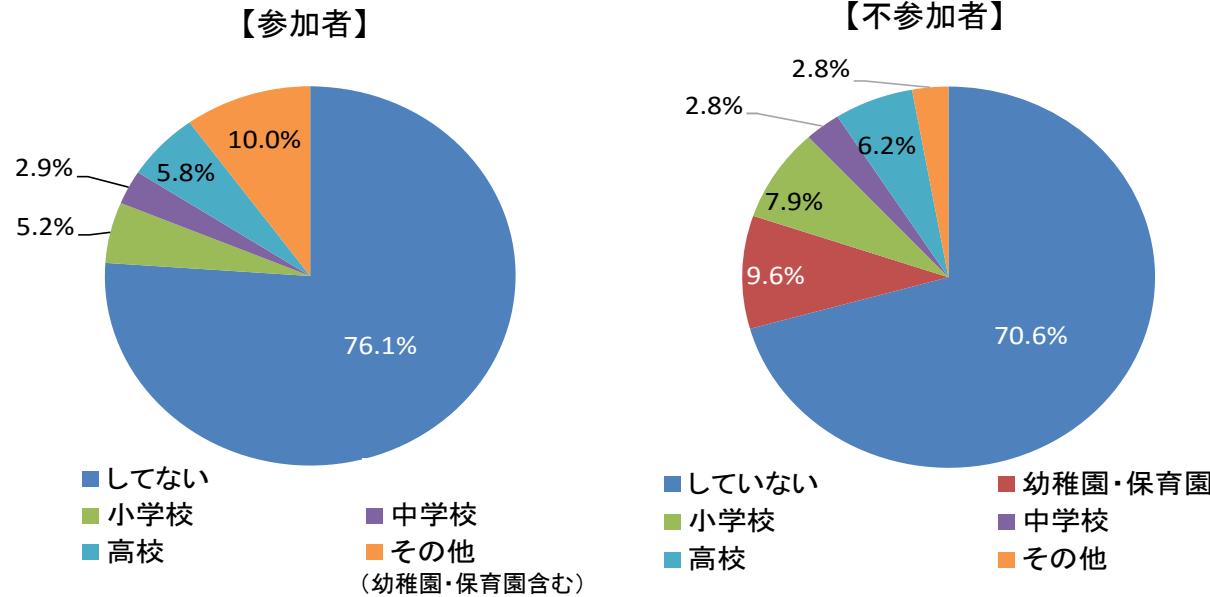
時差出勤の実施



# わった～バス大実験参加者と不参加者の比較

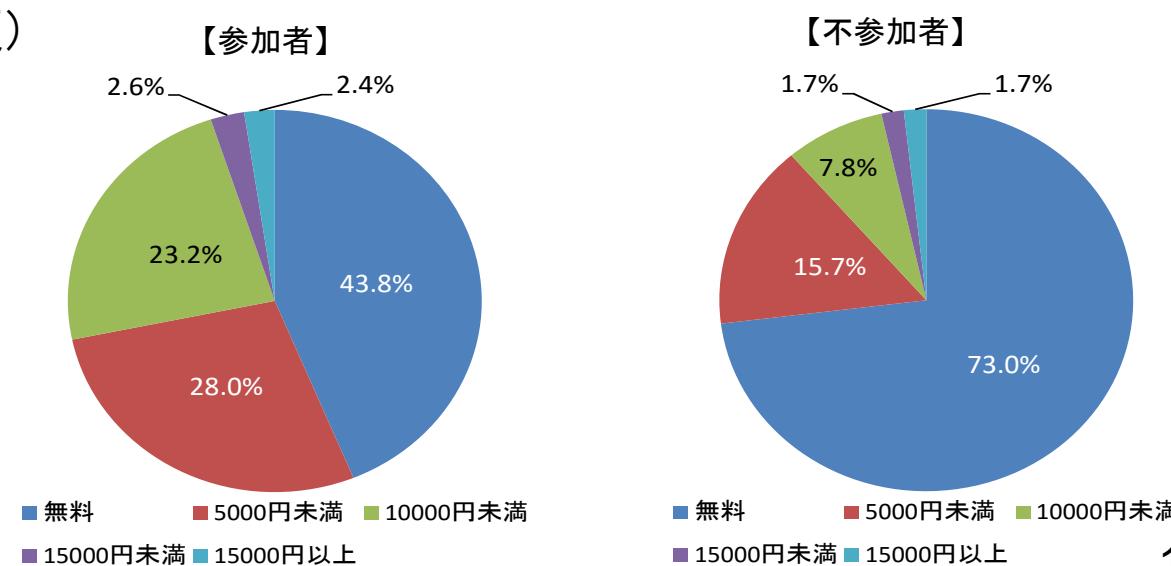
## ■送迎の有無

- 家族の送迎の有無は、わった～バス大実験への参加可否(交通手段の転換の可否)に影響
- 幼稚園・保育園、小学校等の低年齢の送迎を行っている方は特に参加しにくい環境にある傾向



## ■通勤先の駐車場での個人負担(月額)

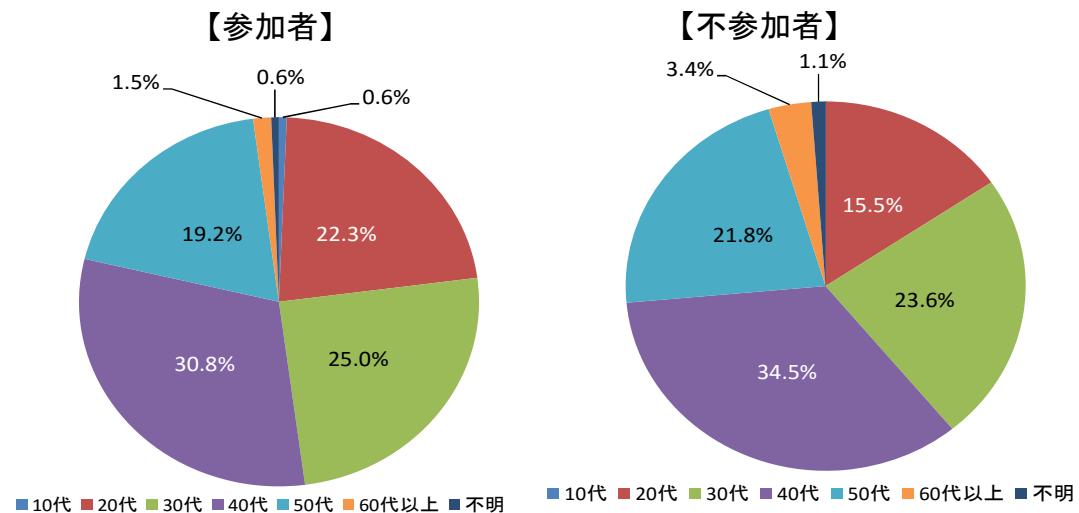
- 実験参加者は、不参加者に比べ通勤先での駐車場への負担額の大きい方の割合が高い傾向



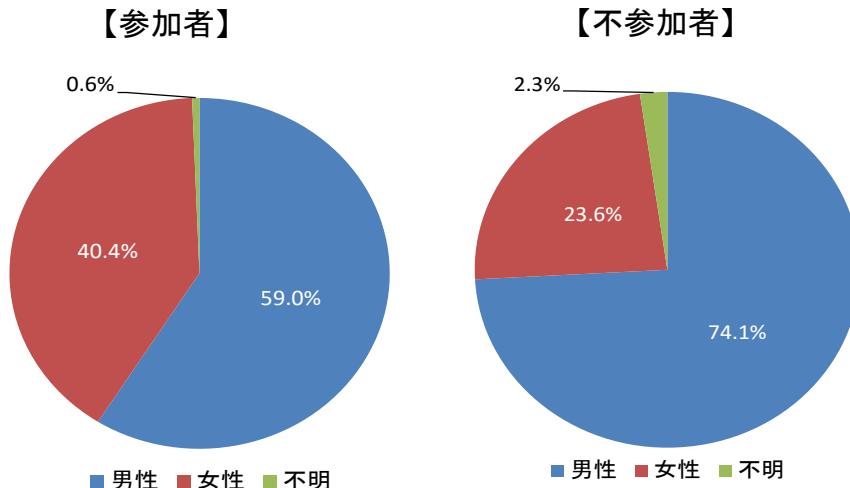
- わった～バス大実験の不参加者から回答を頂いた4社を対象に参加者と不参加者の傾向を分析
- 不参加者へのアンケートは、参加者に比べ「男性」、「40代以上」、「専門技術職」の方から回答が多い

社名	参加サンプル数	不参加サンプル数
A社	9	8
B社	33	41
C社	203	110
D社	235	15
合計	480	174

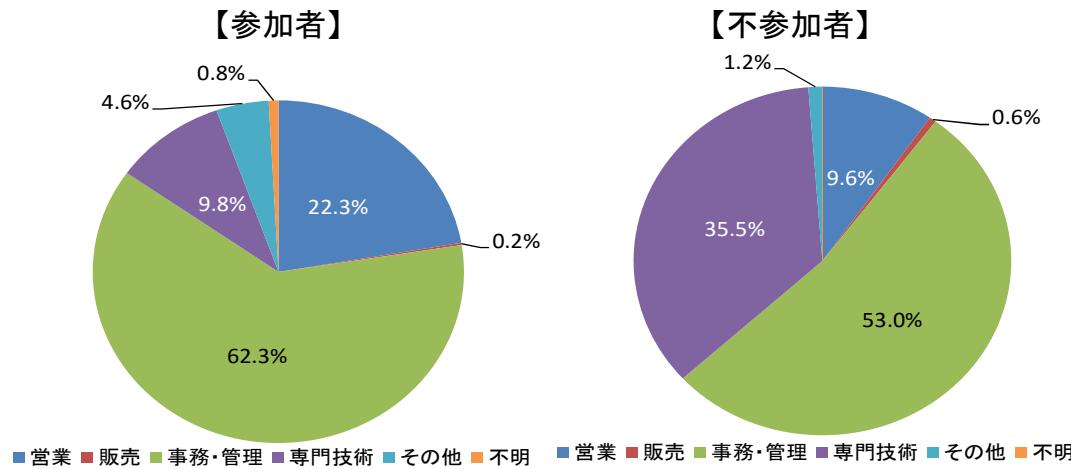
## ○年齢



## ○性別



## ○職種



- わった～バス大実験は、実験期間中に参加頂いた企業や事業所等の皆様に、ノーマイカー通勤や時差出勤などに取組んで頂くことで「かしこいクルマの使い方」について考えて頂くとともに、道路渋滞の減少効果について検証を行うものです。

## わった～ バス大実験

一人ひとりの少しの工夫で渋滞をなくそう！！

実験期間：平成30年10月15日～10月31日

### 取組内容の例

- OK 読書しながらバス・モノレール通勤
- OK ラジオ体操に出かけるつもりで早朝出勤（早出）
- OK たまにはやってみたい重役出勤（遅出）
- OK 通勤途中に住む同僚をお迎えするあいのり通勤
- OK 自宅で眠っている自転車を使った通勤
- OK 職場の飲み会に併せてみんな揃ってバス・モノレール通勤 などなど

参加事業所  
募集中!!

### ■実験の流れ

#### 1. 参加呼びかけ

わった～バス党  
党員、サポーター等

従業員数が  
多い企業

各商工会議所、  
関係市町村、大学 等

#### 2. 参加企業（参加者）による取組み

- 参加企業の社員に、渋滞解消に向けた目標を決めてもらう
- 参加者は特定の期間（10月15日（月）～31日（水））に、目標に沿った行動を心がける

目標の例）・マイカー通勤をバス通勤にする

・渋滞の時間を避けて出勤する（時差出勤）

#### 3. 結果のとりまとめ

参加企業（参加者）に対し  
てアンケート調査を実施し、  
実施結果や課題を把握

ビッグデータ（交通量、速度）  
等を用いて削減効果や今後  
の対策について分析

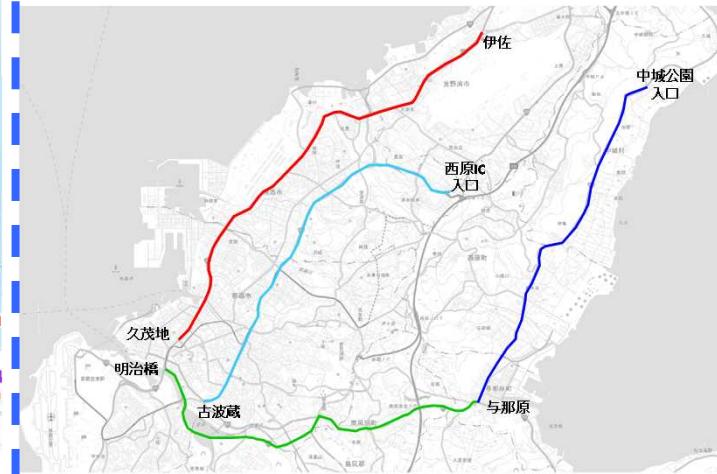
「追跡調査」により実験後の取組状況等を分析

# 【参考資料】浦添北道路・臨港道路浦添線開通効果

- 国道58号の交通が浦添北道路・臨港道路浦添線へ転換。
- 国道58号で発生していた渋滞が改善。



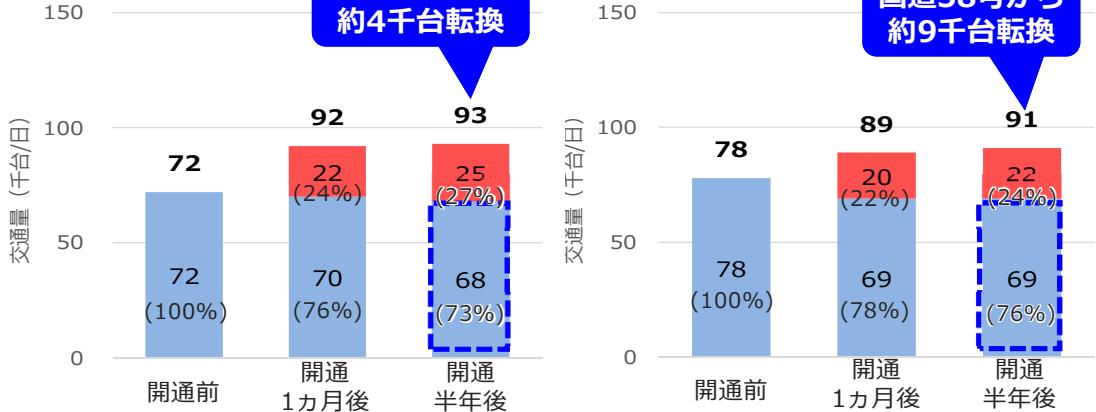
- 浦添北道路・臨港道路浦添線開通により、周辺道路の交通状況が変化。



## ◆交通量変化

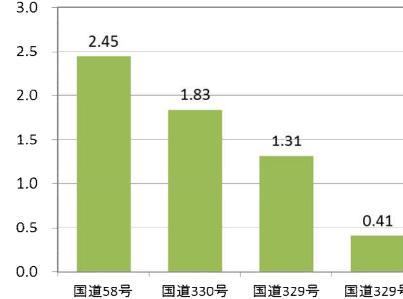
### 調査地点①

国道58号から  
約4千台転換



### <実験前(浦添北道路開通前)>

平均渋滞長  
[km] (2017年10月 平日 7時台)



2017.10.1~10.15の平日 2018.10.1~10.14の平日  
※わった~バス実験前期間で比較

### <実験前(開通後)>

平均渋滞長  
[km] (2018年10月 平日 7時台)

