



## 「わったーバス大実験」結果(速報) ～1 人ひとりの少しの工夫で渋滞をなくそう～

### ■「わったーバス大実験」の結果(速報)の報告を、下記日程で行います。

- 日時:平成 29 年 10 月 31 日(火)14:00
- 場所:那覇第2地方合同庁舎2号館 2階 災害対策室
- 報告概要(別紙参照)

沖縄県では移動手段の約 9 割が自家用車に依存していることから、県民意識をマイカーから公共交通機関利用へ変えるべく「わったーバス大実験」と銘打って実証実験を行いました。実験参加者は企業などへ呼びかけて参加を募り、約 160 社、約 1900 人のご協力を頂きました。本実験の結果については現在詳細な分析を進めているところですが、今回は速報値としてとりまとめた結果をご報告します。

実験の結果、以下のような効果が確認できました。

- ・実験期間中、国道 330 号では交通量が約 2 割減少し、渋滞長が半減
- ・アンケートの結果、今回取り組んだ通勤手段を「継続したい」「継続検討したい」が約 6 割
- ・継続したい理由は、「時間を有効に使える」「ストレスがなくなる」など
- ・時差出勤実施の約 7 割が出勤時間短縮

※詳細な分析・検証を引き続き行い、後日結果を公表する予定です。

### 【問い合わせ先】

内閣府 沖縄総合事務局 TEL098-866-0031(代)

開発建設部

企画調整官 もちづき たくろう 望月 拓郎 (内:3113)

開発建設部 道路建設課

課長 おおしろ てるひこ 大城 照彦 (内:4211)

課長補佐 とくやま ゆういち 渡久山 雄一 (内:4216)

# わったーバス大実験の結果 (速報)

沖縄総合事務局  
平成29年10月

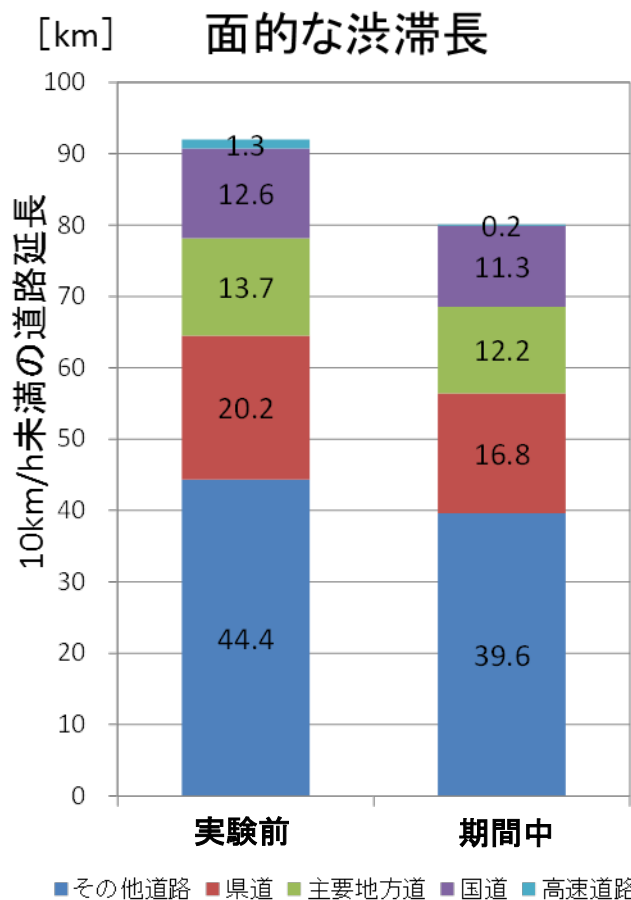
- 実験期間：平成29年9月16日(土)～9月22日(金)7日間  
※那覇モビリティウィークに併せて実施
- 参加企業数：160社
- 実験参加人数 : 1,913人
- 参加者にアンケート調査を実施  
アンケート回収数：1,595票(平成29年10月10日時点)  
アンケート回収率：83%(平成29年10月10日時点)
- ビッグデータを用いて、渋滞長、交通量の変化を分析

## ①那覇市及び周辺市町村の面的な 渋滞状況【平日7時台】

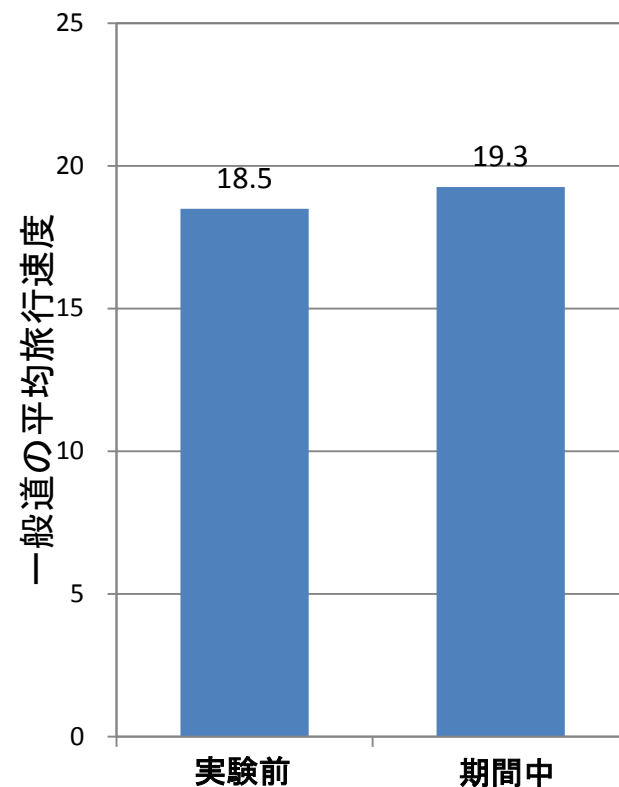
・わった～バス大実験期間中は実験前に比べ、  
渋滞長が減少

## ②面的な平均旅行速度【平日7時台】

・わった～バス大実験期間中は実験前に比べ、  
平均旅行速度が約0.8km/h向上



[km/h] 面的な平均旅行速度

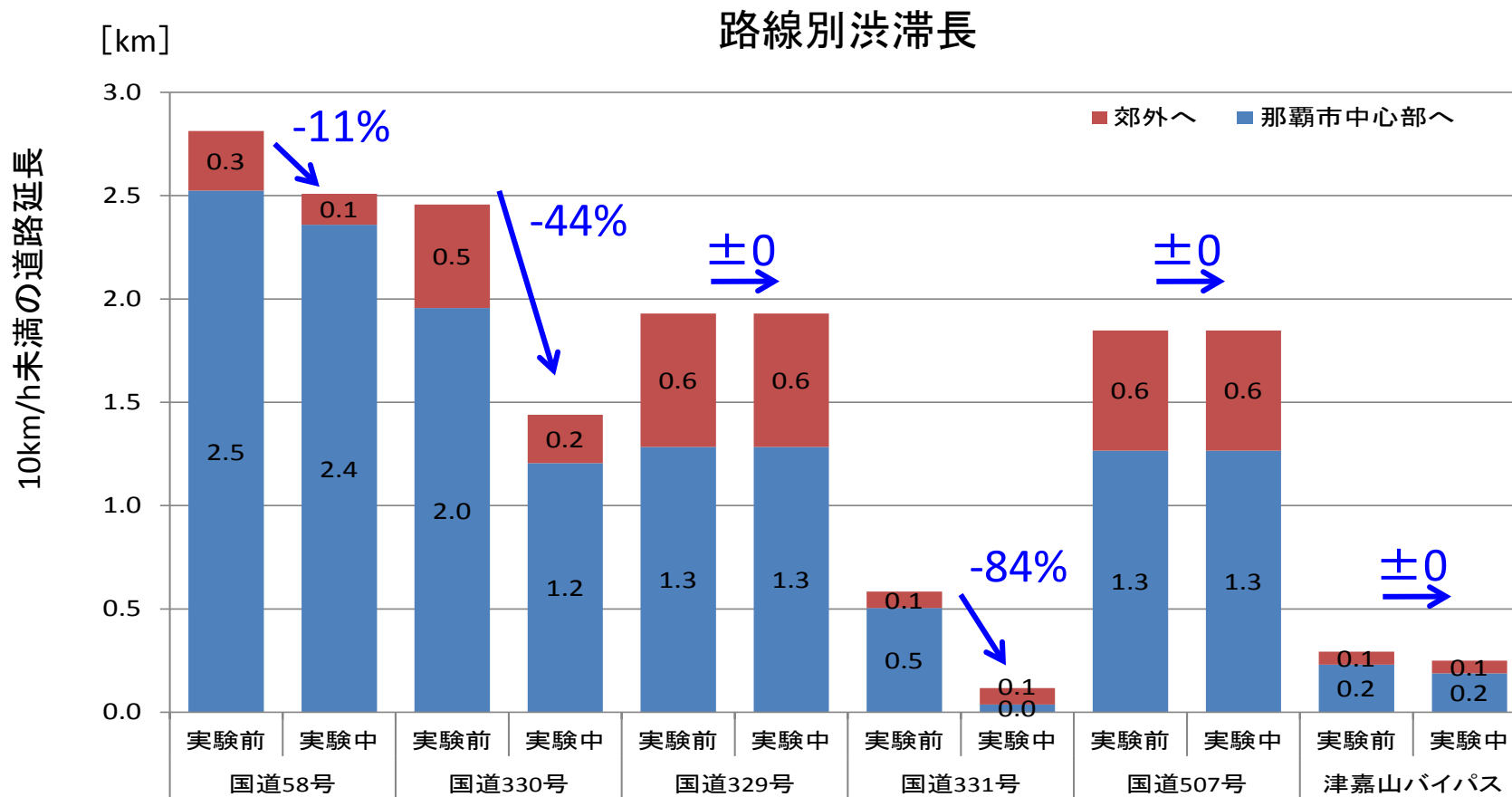


※高速道路を除く

対象期間 実験前:2017.9.7～9.15の平日 期間中:2017.9.16～9.22の平日  
集計範囲 那覇市と隣接市町村(那覇市、浦添市、豊見城市、南風原長、西原町)

## ③ 路線別渋滞長【平日7時台】

- ・わった～バス大実験期間中は実験前に比べ、国道58号、国道330号、国道331号等において、渋滞長が減少。
- ・国道329号、国道507号等の渋滞長はほぼ変化していない。

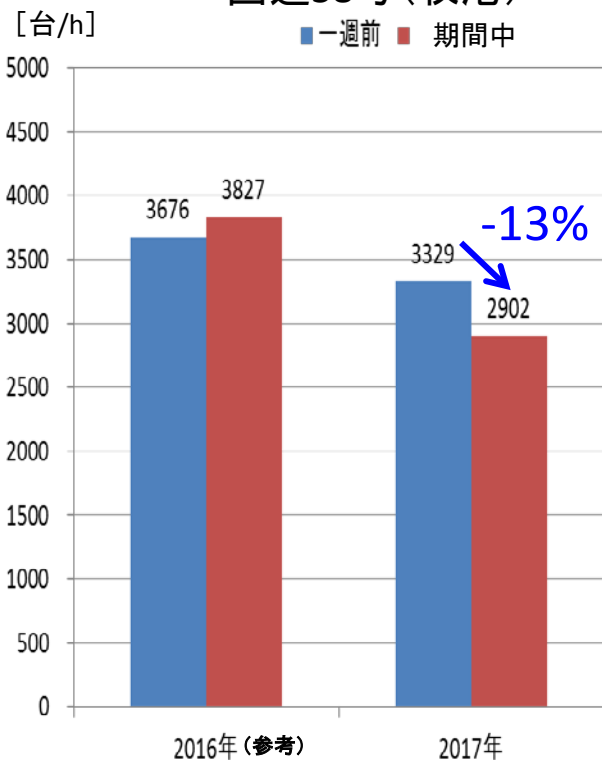


対象期間 実験前:2017.9.7～9.15の平日 期間中:2017.9.16～9.22の平日  
 集計範囲 那覇市と隣接市町村(那覇市、浦添市、豊見城市、南風原長、西原町)  
 ※3サンプル以上のリンクを集計

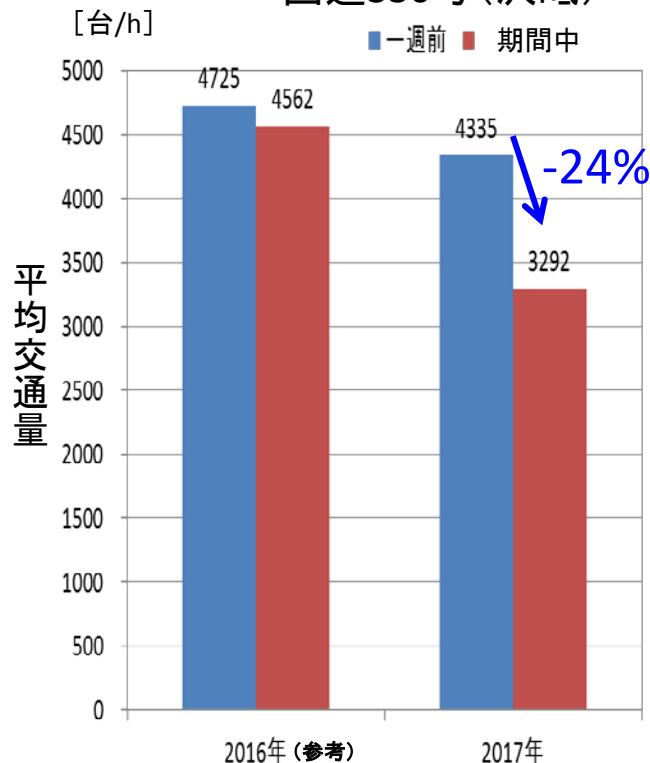
## ④路線別交通量【平日 7時台】

- トラカン交通量で見ると、わったーバス大実験(カーフリーデー)期間中は実験前に比べ、1割以上の交通量が減少
- 国道58号に比べ、国道329号、330号の方が交通量の減少幅が大(他の路線は集計中)

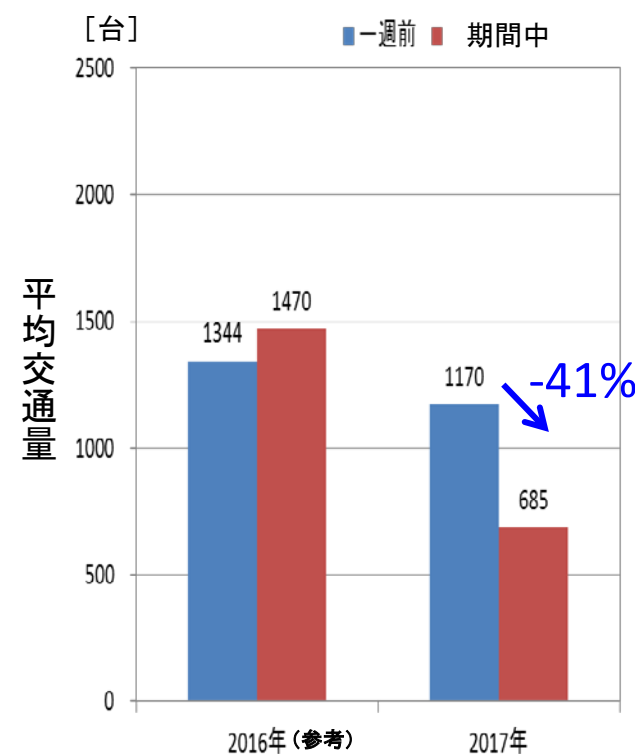
国道58号(牧港)



国道330号(沢岬)



国道329号(壺川)



※交通量は平日7時台の平均交通量(上下計)

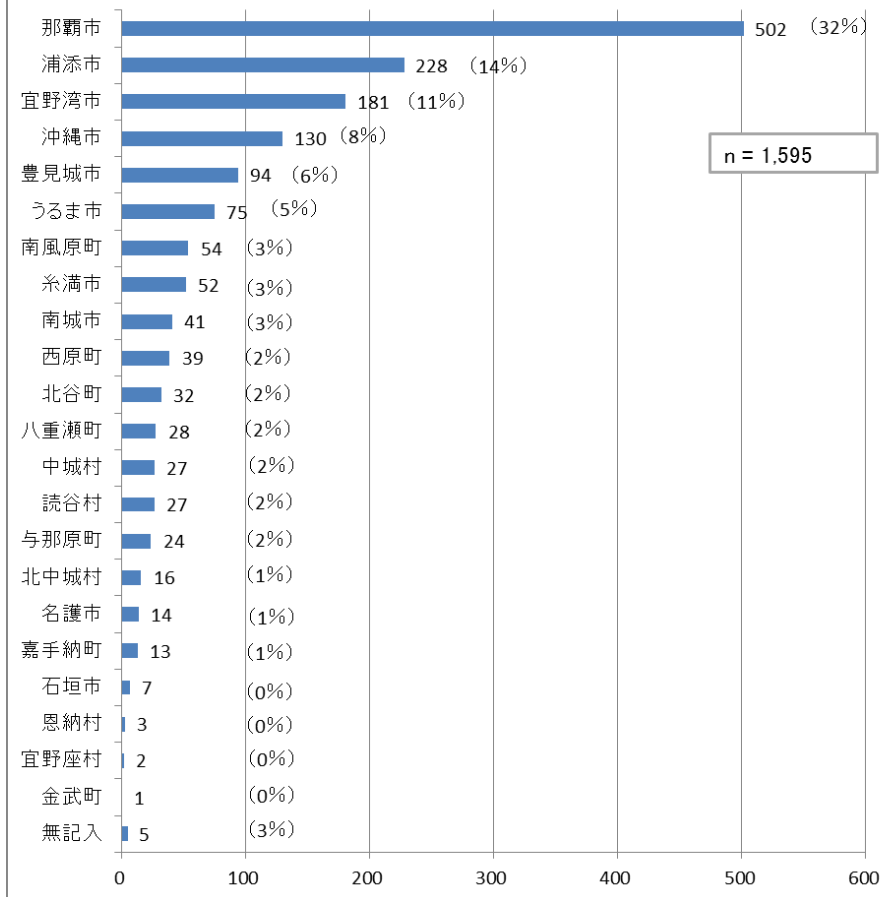
2017年 実験前:9.13~9.14 期間中:9.19~9.22  
 (参考) 2016年 実験前:9.12~9.16 期間中:9.20~9.21、9.23

※トラカン : トラフィックカウンター

(交通量の観測地点において通過する車両数を自動的に計測するための観測機器)

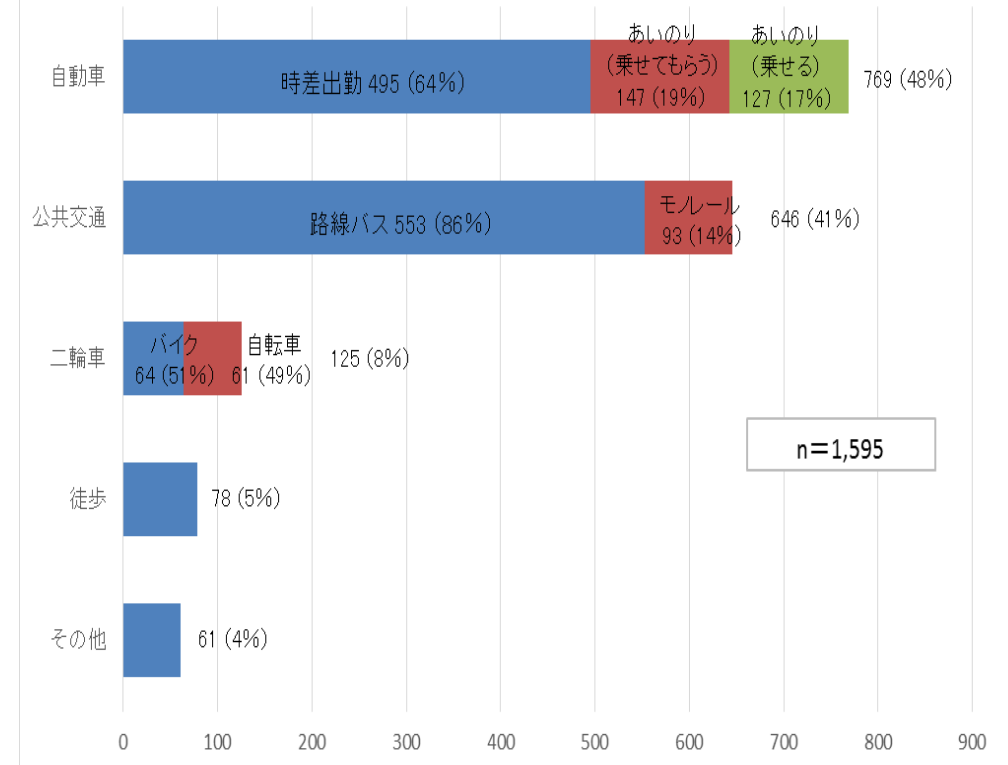
- 回答者は那覇市近郊(那覇市、浦添市、宜野湾市 等)が大半
- 取り組み目標は、自動車通勤での時差出勤やあいのりの実施、自動車から公共交通(バス、モノレール)への転換が大半

## 居住地について



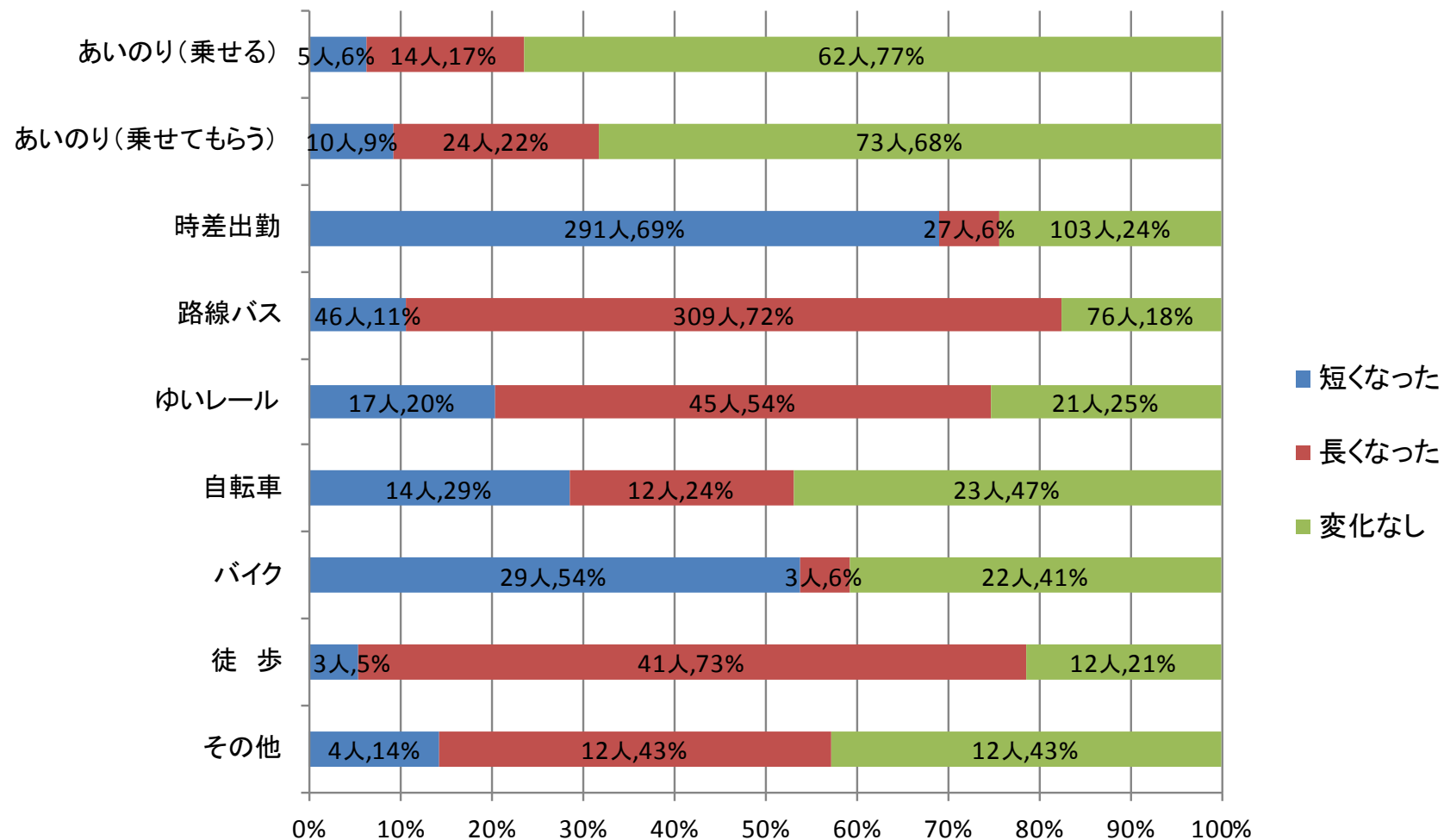
## 取り組み目標 (複数回答)

実験期間中の通勤方法について取り組み目標を設定してください。



- 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7割)、バイク(約5割)。
- 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、路線バス(約7割)。

## 所要時間変化(取り組む通勤手段別)

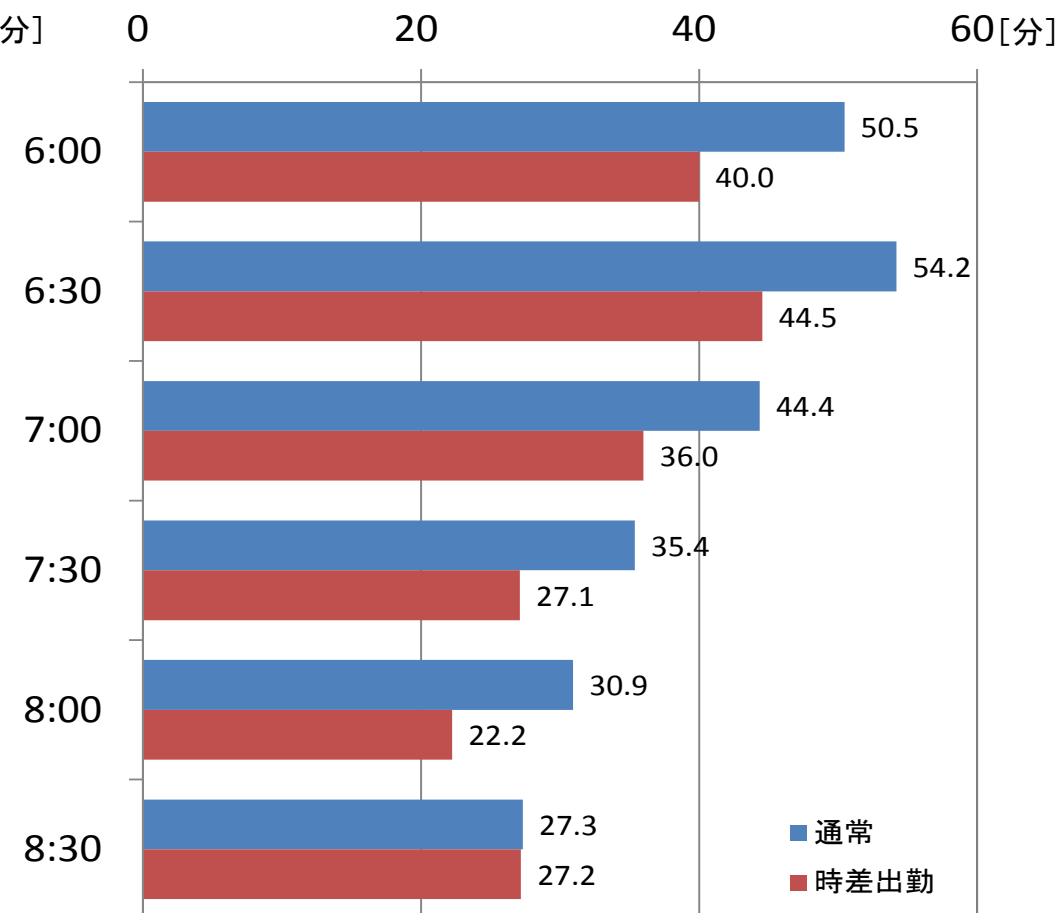
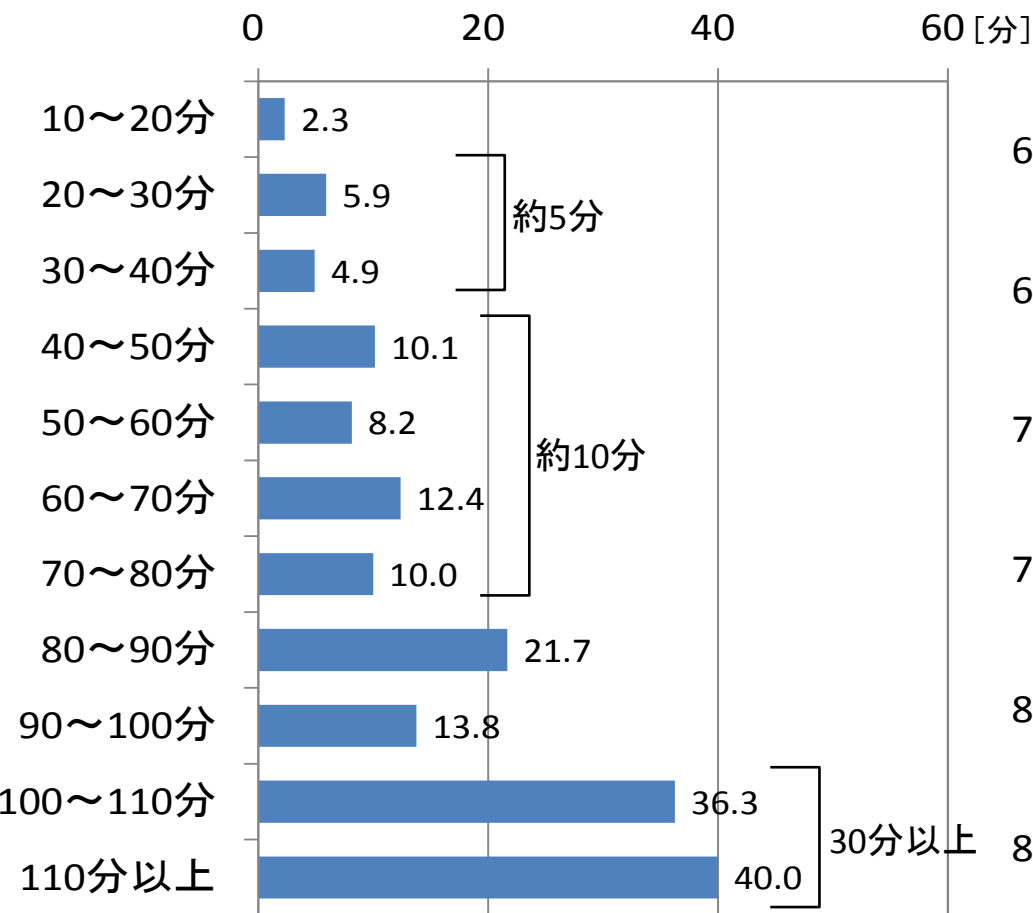




- 所要時間の長い人ほど時差出勤によって得られる短縮効果大きい傾向がある
- 6時台、7時台に出発している人は、所要時間が短縮している。

所要時間ランク別時差出勤時の平均短縮時間

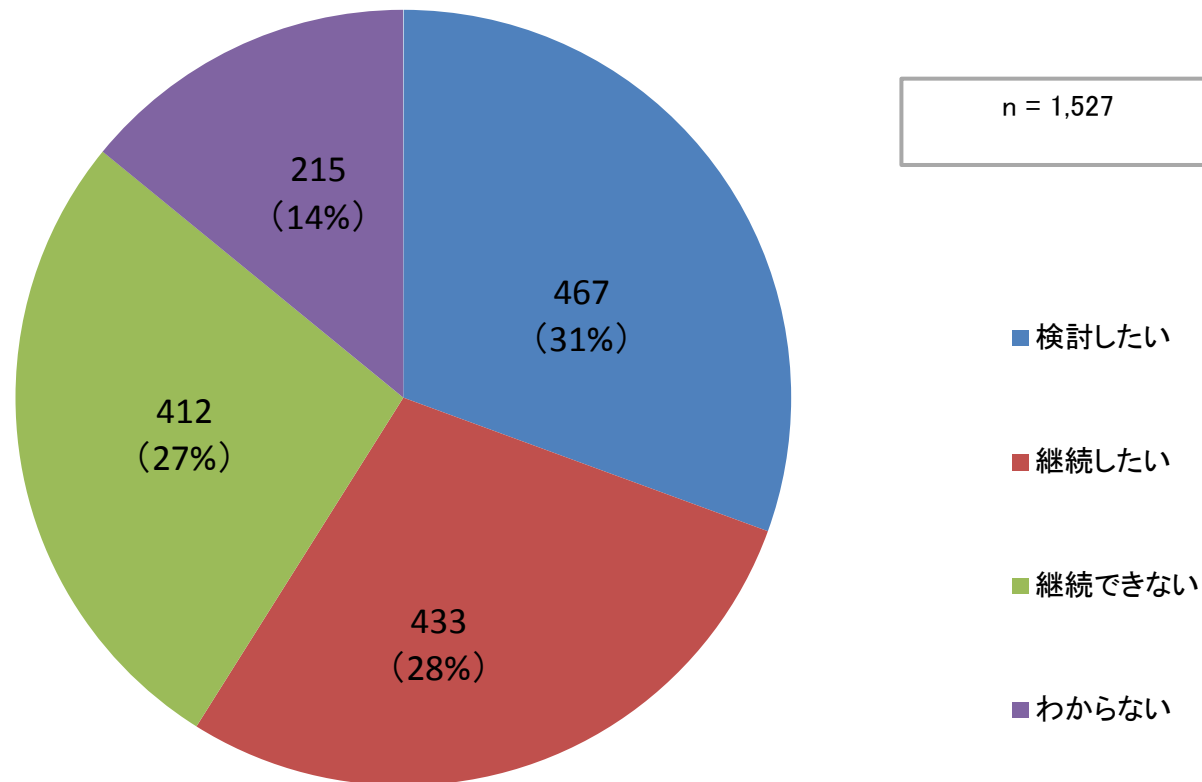
出発時刻別平均所要時間



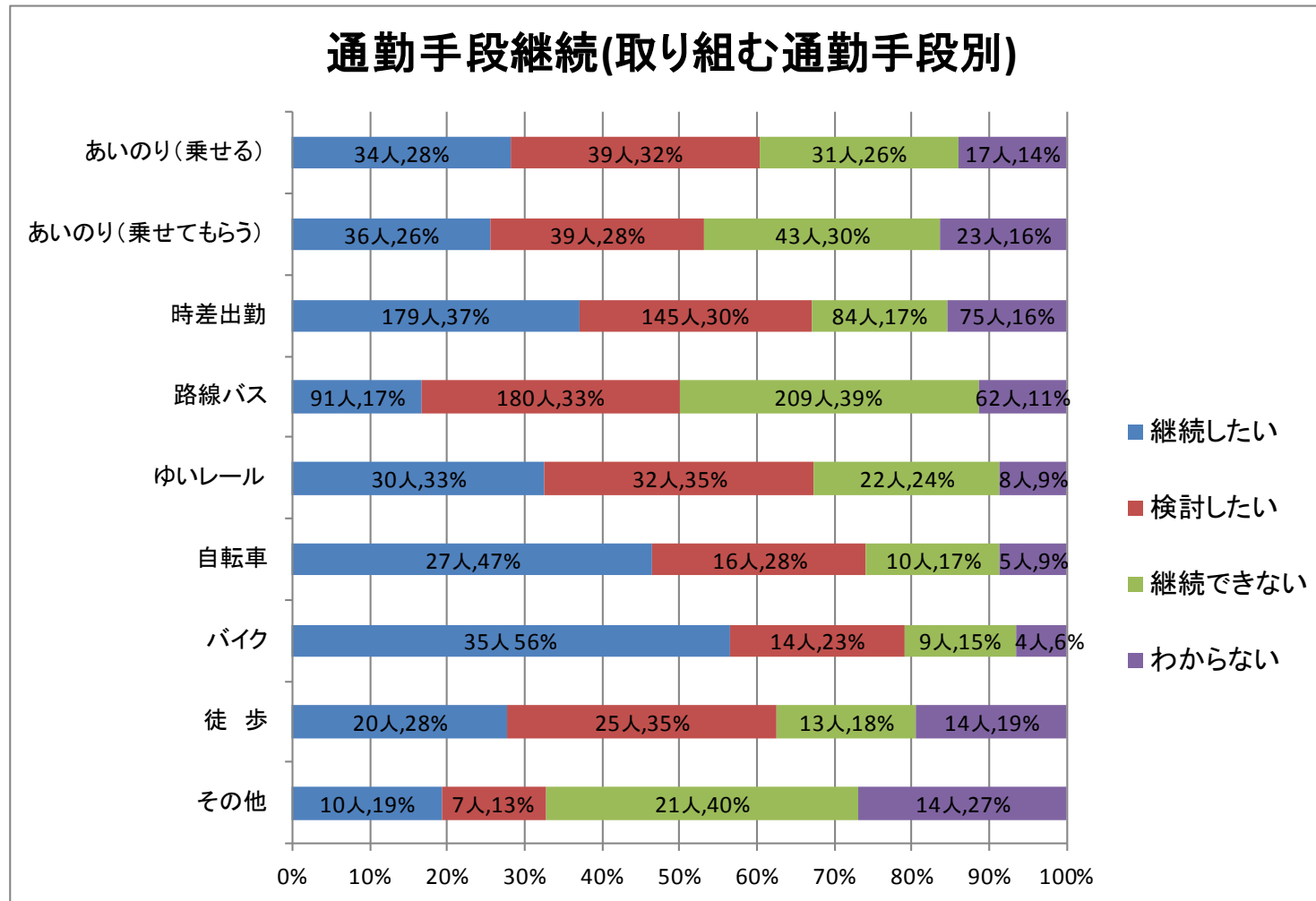
※時差出勤時の所要時間は、通常の出発・到着時刻から算定した通常の所要時間に時差出勤時の所要時間の変化を反映して算定

- 実験中に取り組んだ通勤手段について、今後も「継続したい」「検討したい」「継続できない」が、それぞれ約3割ずつの回答

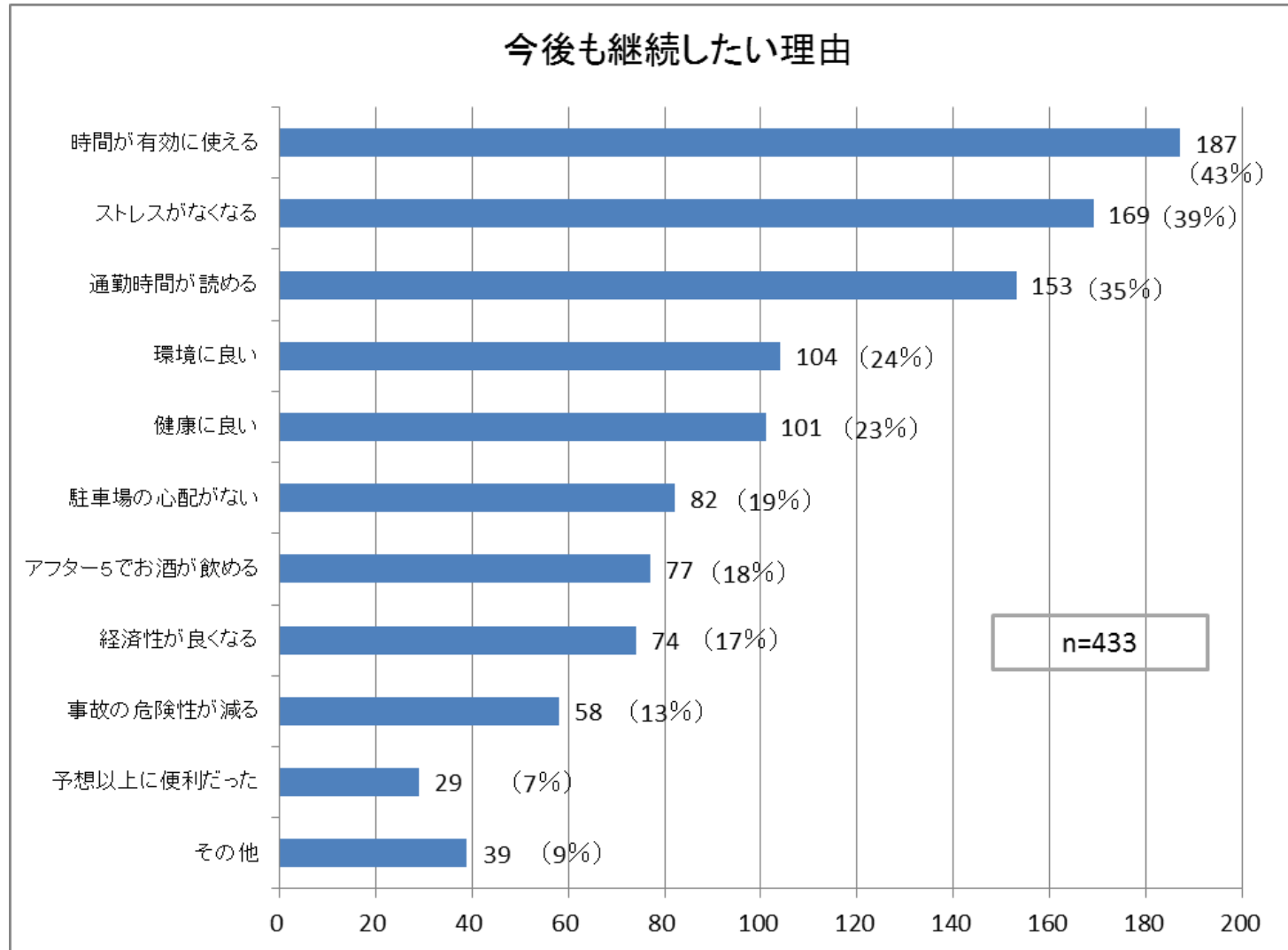
## 今後の継続



- 「継続したい」という回答は、バイク、自転車、時差出勤、ゆいレールが多い。
- 今後継続できない割合の最も高い通勤手段は路線バス(約4割)だが、「継続したい」「検討したい」の回答の合計は約5割で、「継続できない」の約4割を上回っており、今後の通勤手段転換を期待できる結果であった。

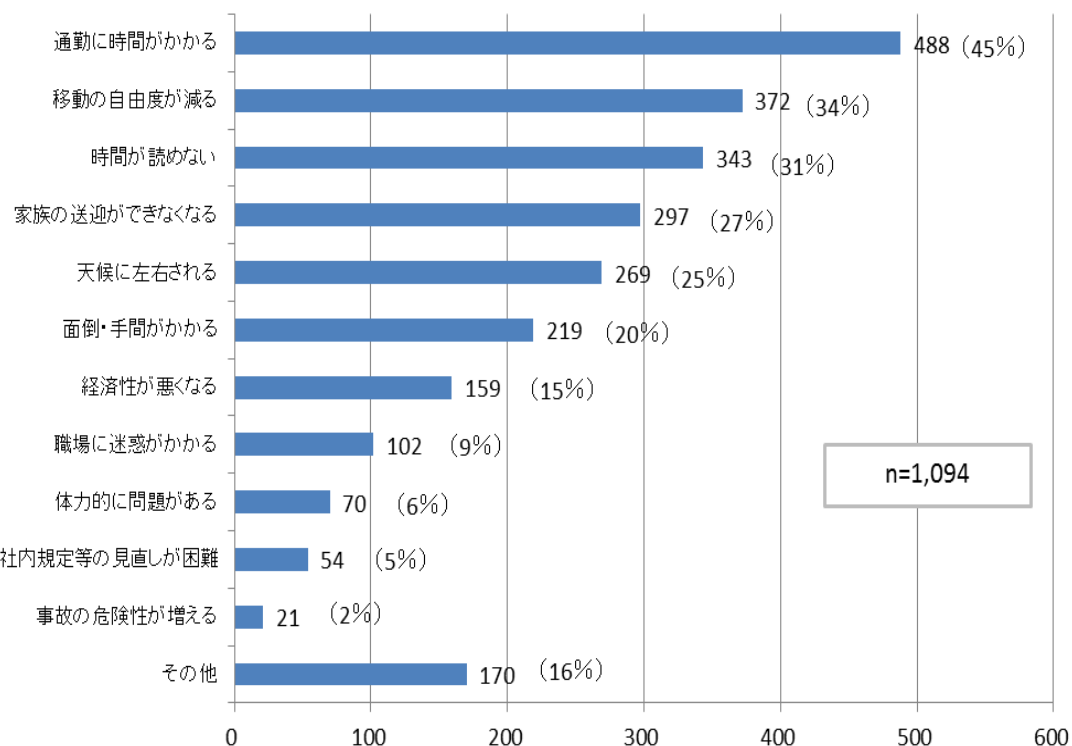


- ・ 継続したい理由は、「時間が有効に使える」「ストレスがなくなる」「通勤時間が読める」などの回答が多かった。

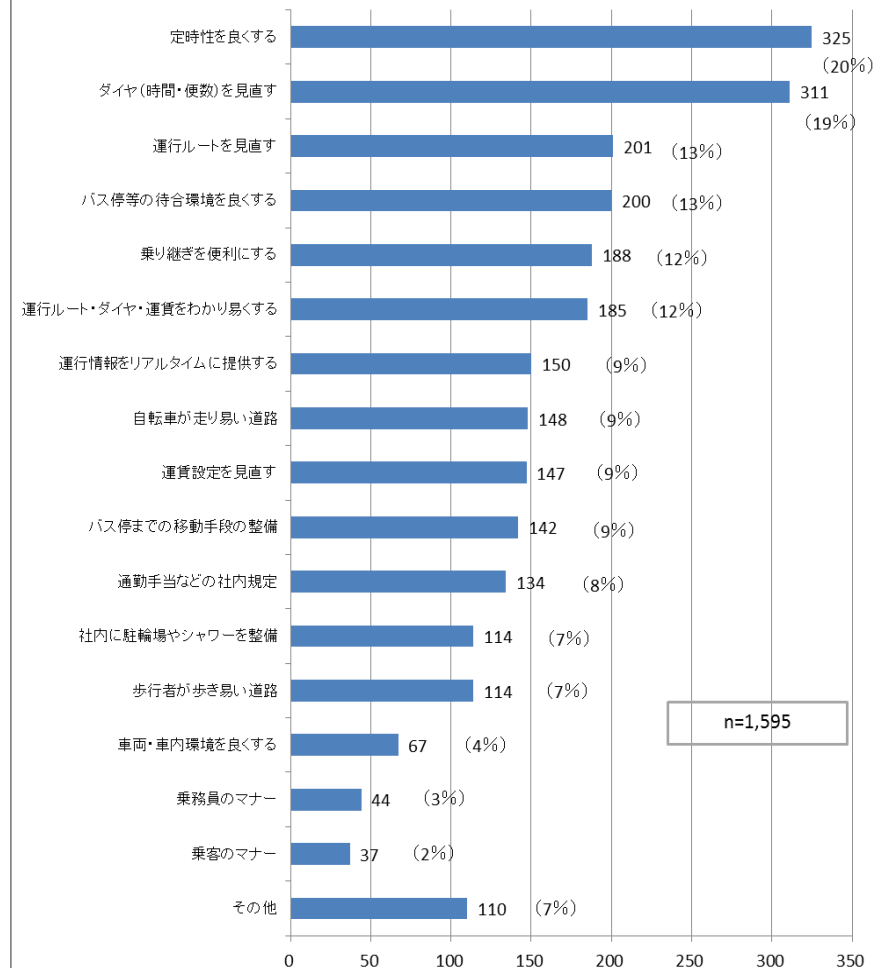


- 実験中に取り組んだ通勤手段について、取組継続の障害となる理由は、「通勤に時間がかかる」「移動の自由度が減る」「時間が読めない」などの意見があった。
- 改善して欲しい内容としては「定時性を良くする」「ダイヤ(時間・便数)を見直す」などの意見があった

### 継続するにあたって何が障害となっているか



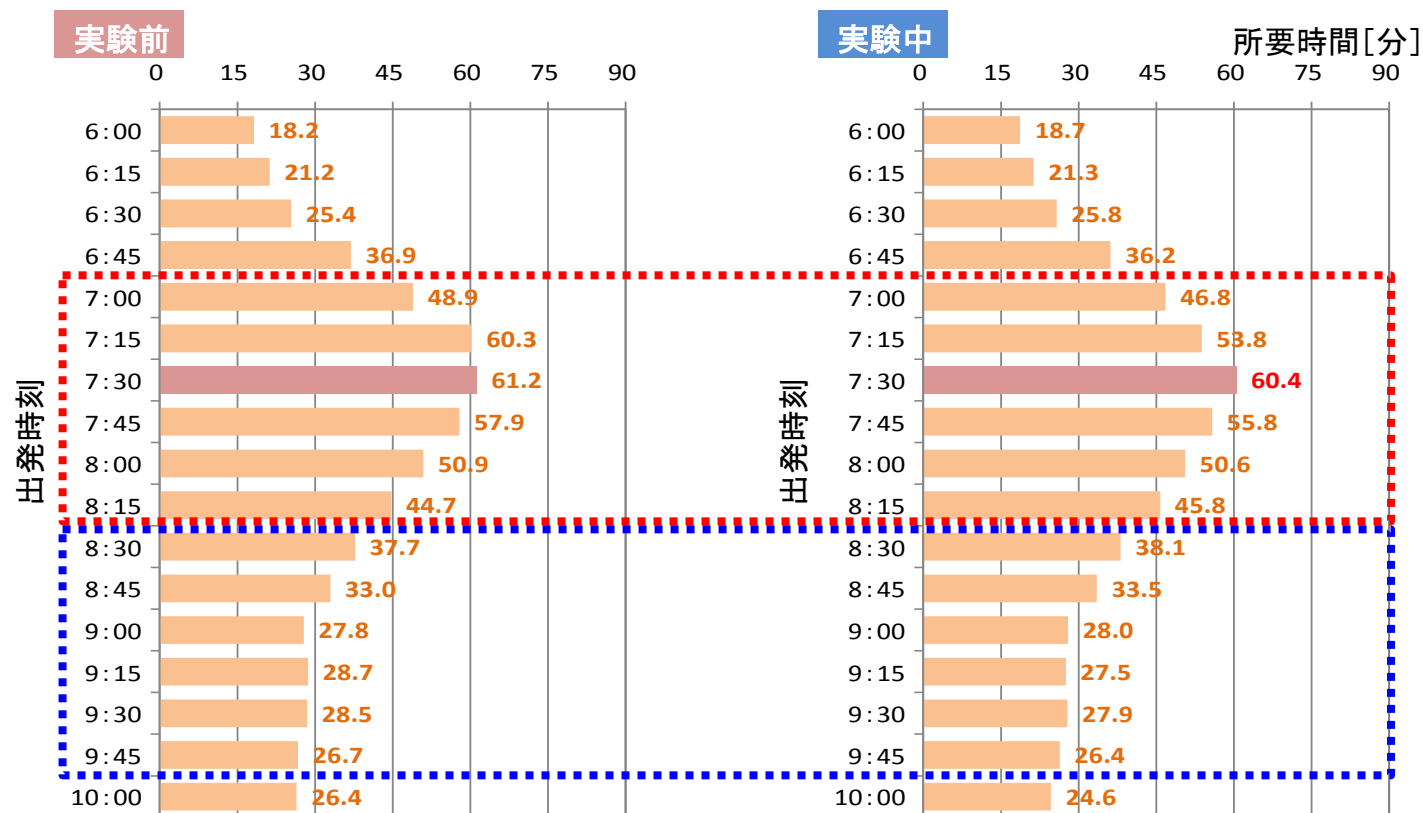
### 「改善して欲しい」と感じたこと



# 参考資料

## ⑤ 主要区間の所要時間（国道58号：伊佐～久茂地：11.9km）

- わった～バス大実験期間中は実験前に比べ、7:00～8:15の通勤時間帯の所要時間が、最大で約6分短縮。（赤枠）
- 通勤時間帯以外の所要時間は、ほぼ変化していない。（青枠）



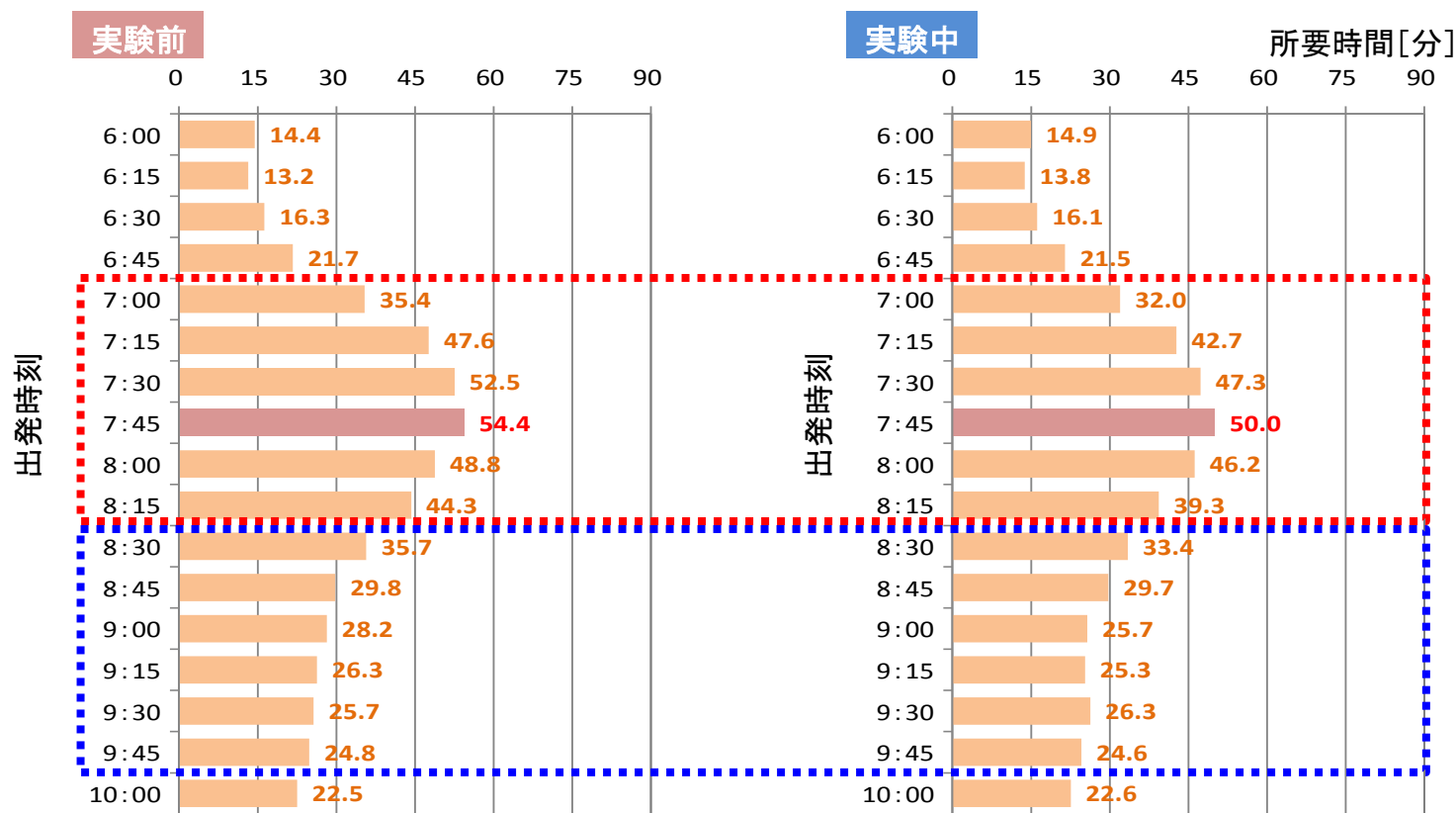
所要時間の算定方法：15分毎の区間単位（概ね交差点間隔程度）の平均所要時間を、時間をずらせながら足し合わせて算定（タイムスライス法）

対象期間 実験前：2017.9.7～9.15の平日 期間中：2017.9.16～9.22の平日

※3サンプル以上のリンクを集計

## ⑤ 主要区間の所要時間（国道330号：西原IC入り口～古波蔵：9.7km）

- わった～バス大実験期間中は実験前に比べ、7:00～8:15の通勤時間帯の所要時間が、最大で約5分短縮。（赤枠）
- 通勤時間帯以外の所要時間は、ほぼ変化していない。（青枠）



所要時間の算定方法：15分毎の区間単位（概ね交差点間隔程度）の平均所要時間を、時間をずらせながら足し合わせて算定（タイムスライス法）

対象期間 実験前：2017.9.7～9.15の平日 期間中：2017.9.16～9.22の平日

※3サンプル以上のリンクを集計



## ■ 分析対象範囲

