

## 走りやすさマップのアンケート結果と 道路構造評価ランクによる沖縄の道路ネットワークの現状について 利用者の9割以上が「走行感覚と一致」と回答

◆「道路の走りやすさマップ」のアンケート調査結果と道路構造評価ランクを用いた道路ネットワークの分析結果がまとまりました。

○ユーザーの視点に立ったサービスレベルである「走りやすさ」を表現した「走りやすさマップ」<sup>(※)</sup>について、本年9月4日に記者発表を行ったところですが、アンケート調査結果と道路構造評価ランクによる沖縄の道路ネットワークの現状についての分析結果がまとまりました。

(※)「走りやすさマップ」とは、①道路構造、②走行速度(渋滞状況)、③走行安全性(事故)の3つの観点から、ドライバーが「安全」かつ「快適」に走行可能なように作成されたマップです。

### ◆アンケート調査結果の概要

○平成18年9月4日を皮切りに、道の駅、レンタカー店などに3000部を配布(無料)。概ね2ヶ月間で275票の有効回答を得ました。

○9割近くの方が「良い」取り組みであると評価し、7割以上の方が今後も「利用したい」と回答しました。

○9割以上の方から、道路構造評価ランクと実際の走行感覚が「一致」もしくは「概ね一致」という回答を得ており、走りやすさマップに掲載されている道路構造評価ランクは、ドライバーから見た沖縄の道路実態をよく反映していると言えます。

### ◆道路構造評価ランクを用いた道路ネットワークの分析結果の概要

○沖縄県内で約900kmについて、道路種別毎に道路構造評価ランクと混雑度を整理したところ、全道路種別の9割以上がA~Bランクで、道路改良も進んでおりますが、補助国道で3割程度、一般県道で1割程度の走りにくい区間(C~Dランク区間)が見られます。

○直轄国道では、走りやすい区間(Aランク)が8割以上ですが、混雑度1.0以上の区間が約6割存在しています。

沖縄地方渋滞対策推進協議会

平成18年11月24日

問い合わせ先：沖縄総合事務局開発建設部道路建設課

課長 田中 馨  
道路計画調整官 喜舎場 正秀  
電話 098-866-0091 (直通)

# 走りやすさマップのアンケート結果と 道路構造評価ランクによる沖縄の道路ネットワークの現状について(概要)

沖縄地方渋滞対策推進協議会  
平成18年11月24日

## 1. はじめに

ユーザーの視点に立ったサービスレベルである「走りやすさ」を表現した「走りやすさマップ」について、利用者に対するアンケート調査結果、及び、走りやすさ評価結果を用いた沖縄の道路ネットワークの現状について評価・分析を実施したので、以下にその概要を整理する。

## 2. 「走りやすさマップ」について

ドライバーが走行する際の「走りやすさ」には、①道路構造的な要因、②走行速度(渋滞状況)に関する要因、③走行安全性(事故)に関する要因の3つが考えられる。「走りやすさマップ」は、①カーブの曲率や路肩等の道路構造的な要因を「道路構造評価ランク」としてM~Dの6段階で評価し、②走行速度(渋滞状況)に関する要因については渋滞ポイントを、③走行安全性(事故)に関する要因については事故危険箇所をマップ上で明示したものであり、道路構造、走行速度(渋滞状況)、走行安全性(事故)の3つの観点から、ドライバーが「安全」かつ「快適」に走行可能のように作成されたマップであり、全国各県の渋滞対策協議会で作成された。



図1 普通の道路マップと走りやすさマップとの違い

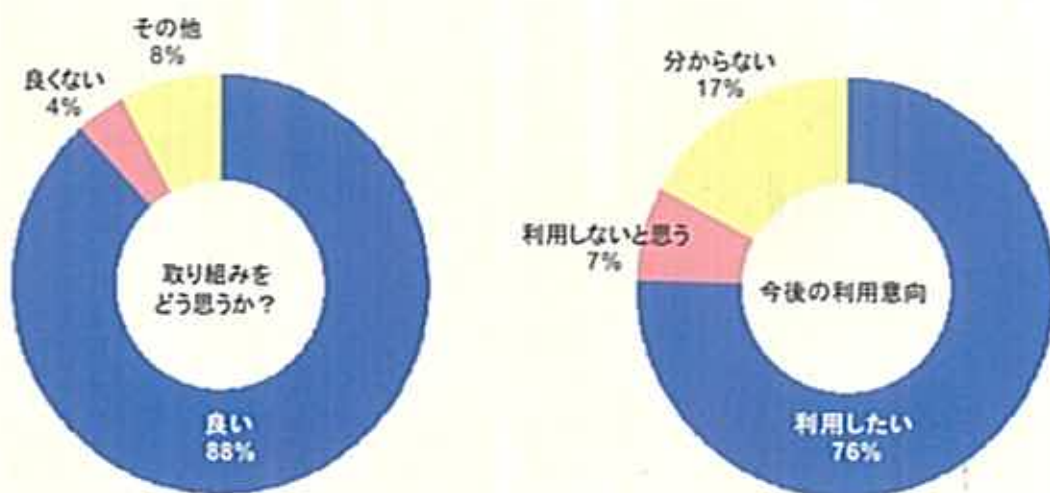
自動車専用道路 (走りやすさのイメージ)	走りやすさ ランク	走りやすさの分類 	
 自動車専用道路で、スムーズな走行が可能		「道路の走りやすさ」について、道路の幅、カーブの大きさ・多さ、歩道と車道の分離状況などにより、以下の6段階に分類しました。	
<b>郊外部・山地部の道路</b> (走りやすさのイメージ)  ① 2車線以上の道路で、5km以上にわたって、カーブ・勾配が緩やか。 ② 路肩も広く、歩行者がほとんどいないか、歩道と車道が線で分離されている。 ③ 主要な交点との平直区間が平均して1km/km以下。	<b>とても走りやすい</b> 		
 ① 2車線以上の道路で、カーブ・勾配が緩やか。 ② 歩道もしくは広い路肩がある。	<b>走りやすい</b> 	<b>市街地部などの道路</b> (走りやすさのイメージ)  ① 2車線以上の道路で、カーブ・勾配が緩やか。 ② 両側に自転車が行ける歩道があり、カーブが緩やか、路肩も広い。	
 ① 2車線以上の道路で、緩やかでないカーブ・勾配が多少ある。 ② 路肩が狭いところがある。		 ① 2車線以上の道路で、緩やかでないカーブがある。 ② 両側もしくは片側に歩道があるが、狭くない。	
 ① 2車線以上の道路で、急カーブ・急勾配が多い。 ② 路肩が狭いところがある。		 ① 2車線以上の道路。 ② 歩道がない。	
 ① 1車線の道路で急カーブが連続。 ② 路肩が狭い。	<b>走りにくい</b> 	 ① 1車線の道路。 ② 歩道がない。	

図-2 「走りやすさ」の6つの分類

### 3. 走りやすさマップのアンケート結果について

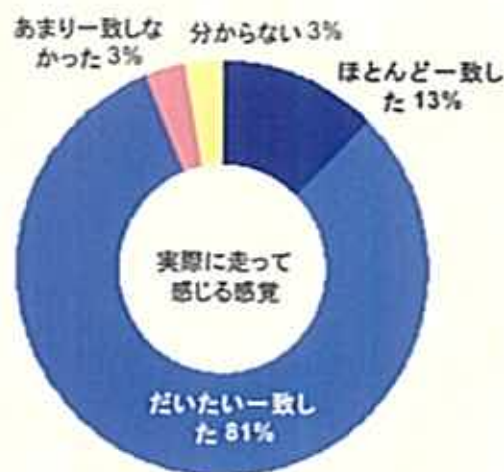
利用者からの意見を収集し、今後の取り組みに活かすことを目的に、「走りやすさマップ」にアンケート調査票を同封するなどして、アンケート調査を実施した。3000 票のアンケートを配布し、そのうち 275 票の有効回答を得た（Web アンケートを含む）。主なアンケート調査結果は以下のとおりである。

- 9 割近くの方が「良い」取り組みであると評価を得た。
- 7 割以上の方が今後も「利用したい」と回答し、利用者からは好評を得たものと考えられる。



図一 3 「走りやすさマップ」の取り組みと今後の利用意向について(アンケート調査結果)

- 9 割以上の方から、道路構造評価ランクと実際の走行感覚が「一致」もしくは「概ね一致」という回答を得ており、走りやすさマップの道路構造評価ランクは、ドライバーから見た沖縄の道路実態をよく反映していると言える。

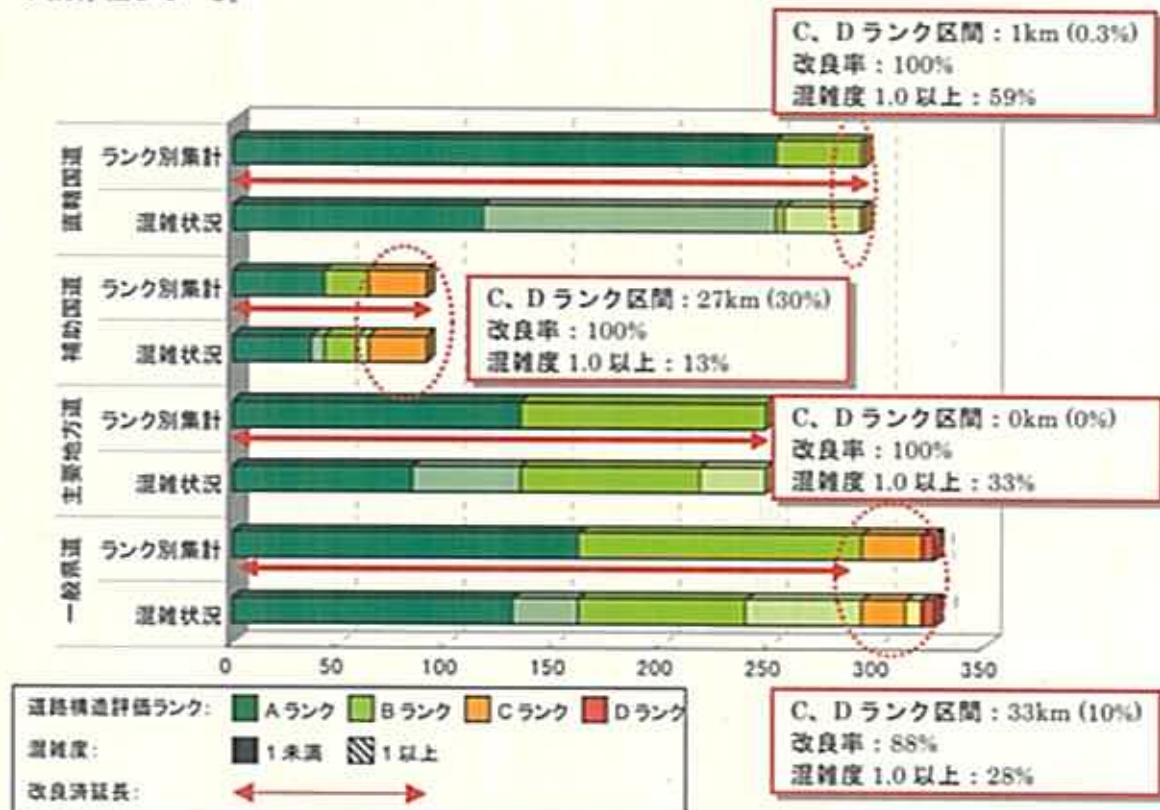


図一 4 実際の走行感覚と走りやすさマップの評価結果について(アンケート調査結果)

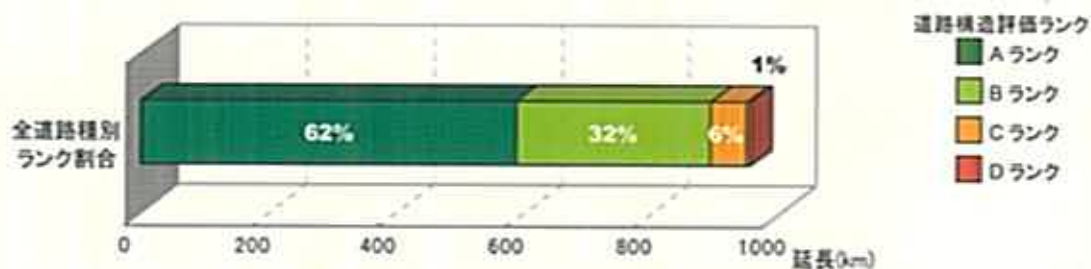
#### 4. 道路構造評価ランクを用いた沖縄の道路ネットワークの評価

沖縄県における走りやすさマップ評価対象延長約 1100km のうち、平成 17 年度道路交通センサス対象道路約 900km を対象に、走りやすさランク延長と混雑度の関係を道路種別毎に整理すると、以下のとおりである。

- 全道路種別の9割以上がA~Bランクであり、道路種別毎の改良率も高いものの、補助国道で3割程度、一般県道で1割程度の走りにくい区間(C-Dランク区間)が見られる。
- 直轄国道では、走りやすい区間(Aランク)が8割以上であるが、混雑度 1.0 以上の区間が約6割存在している。



図一 5 道路構造評価ランク別延長及び混雑度の関係



図一 6 全道路種別のランク割合

以上