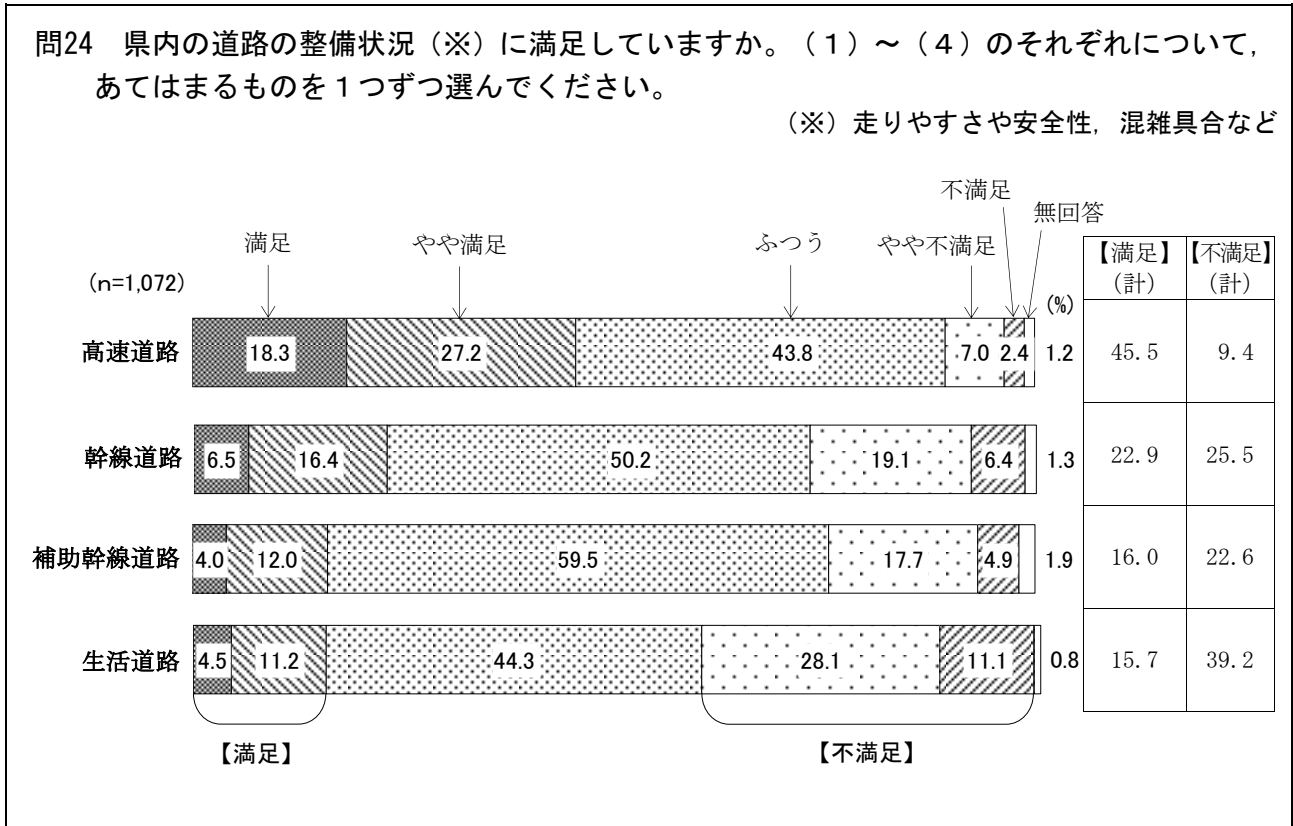


Ⅸ 道路・交通

1. 県内の道路の整備状況への満足度

－【満足】は高速道路で4割台半ば－



県内の道路の整備状況への満足度を聞いたところ、「満足」と「やや満足」を合わせた【満足】は、高速道路（45.5%）で4割台半ばと最も高く、幹線道路（22.9%）で2割を超えており、道路の規模が大きいかほど満足度が高くなっている。一方、「やや不満足」と「不満足」を合わせた【不満足】は、生活道路（39.2%）で約4割、幹線道路（25.5%）と補助幹線道路（22.6%）で2割台となっている。

〈高速道路〉

－県央で【満足】が5割台半ば－

地域別でみると、【満足】は、県央（53.4%）で5割台半ばと最も高くなっている。

－男性で【満足】が女性よりも約7ポイント高い－

性別でみると、【満足】は、男性（49.2%）が女性（42.1%）よりも約7ポイント高くなっている。

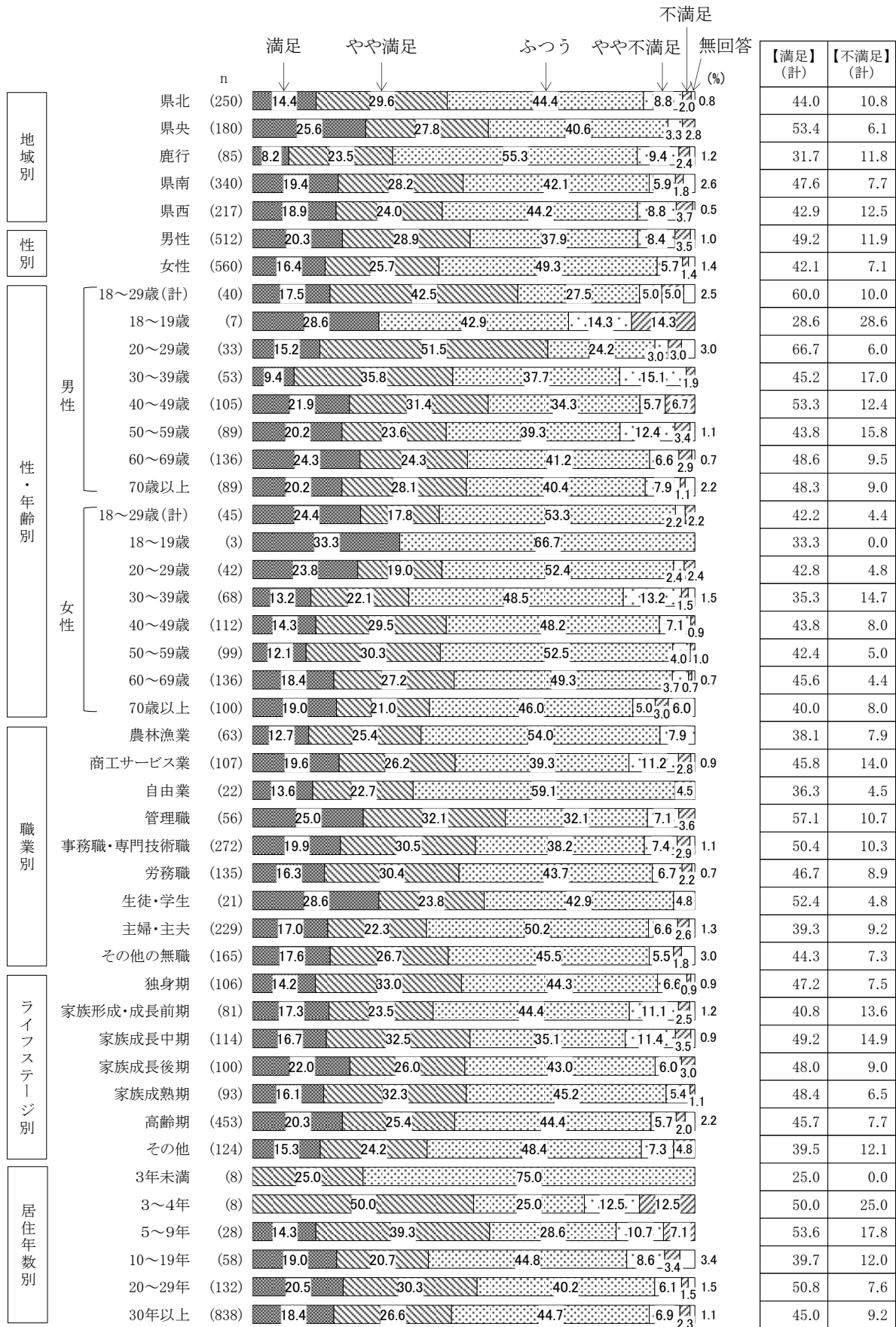
－男性の18～29歳で【満足】が6割－

性・年齢別でみると、【満足】は、男性の18～29歳（60.0%）で6割と最も高くなっている。

－管理職で【満足】が約6割－

職業別でみると、【満足】は、管理職（57.1%）で約6割と最も高くなっている。

図区 24-1 県内の道路の整備状況への満足度〔高速道路〕
 (地域別, 性別, 性・年齢別, 職業別, ライフステージ別, 居住年数別)



(注) 回答者数が30人未満の層には分析でふれていない場合がある。
 性・年齢別では、18~19歳、20~29歳よりも18~29歳の層の分析を優先する。

〈幹線道路〉

— 県北で【不満足】が3割超 —

地域別でみると，【不満足】は，県北（31.6%）で3割を超えて最も高くなっている。

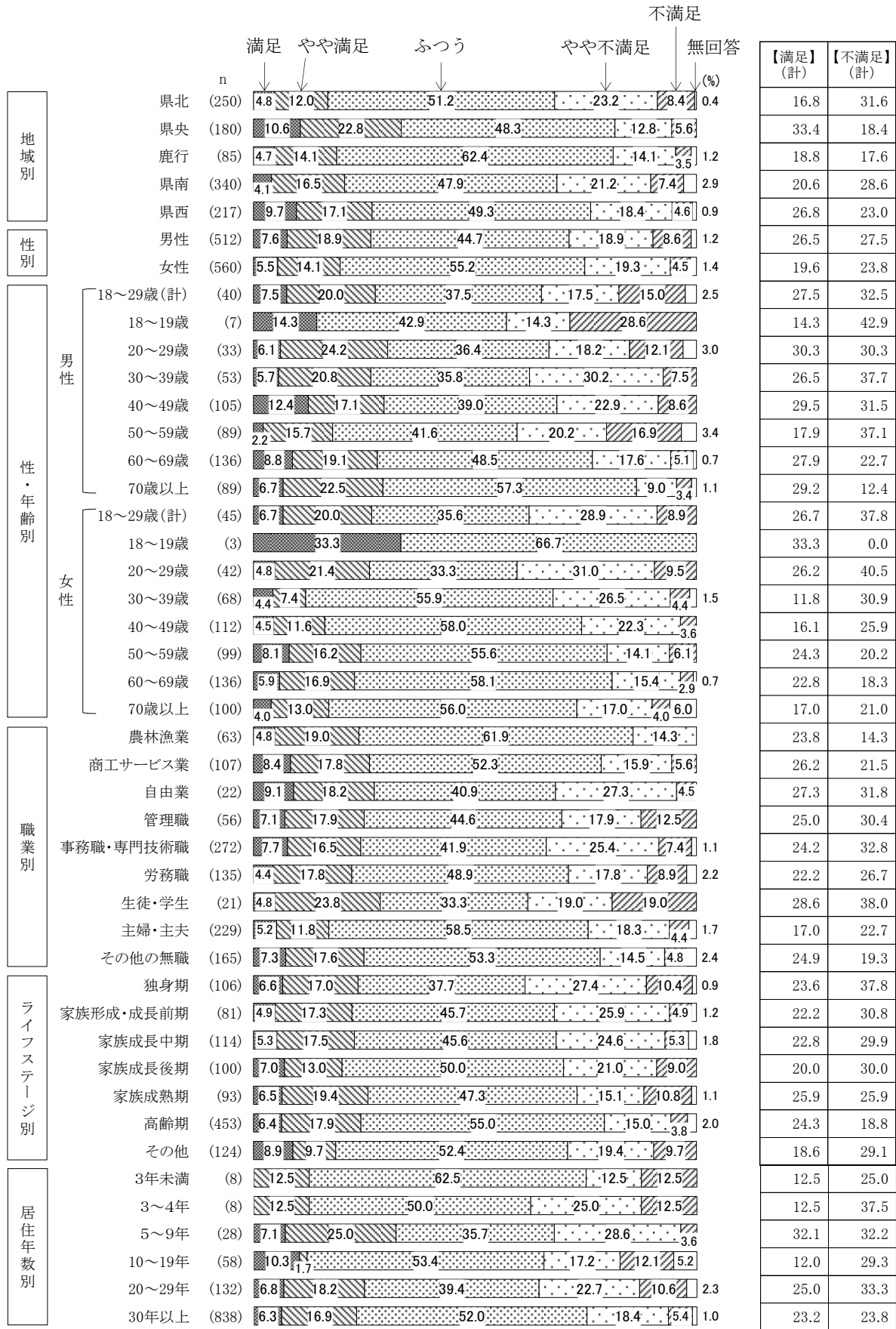
— 男性で【満足】が女性よりも約7ポイント高い —

性別でみると，【満足】は，男性（26.5%）が女性（19.6%）よりも約7ポイント高くなっている。

— 男性の30代，50代，女性の18～29歳で【不満足】が約4割 —

性・年齢別でみると，【不満足】は，男性の30代（37.7%），50代（37.1%），女性の18～29歳（37.8%）で約4割と高くなっている。

図区 24-2 県内の道路の整備状況への満足度 [幹線道路]
 (地域別, 性別, 性・年齢別, 職業別, ライフステージ別, 居住年数別)



(注) 回答者数が30人未満の層には分析でふれていない場合がある。
 性・年齢別では、18~19歳、20~29歳よりも18~29歳の層の分析を優先する。

〈補助幹線道路〉

－鹿行で【不満足】が約3割－

地域別でみると，【不満足】は，鹿行（29.5％）で約3割と最も高くなっている。

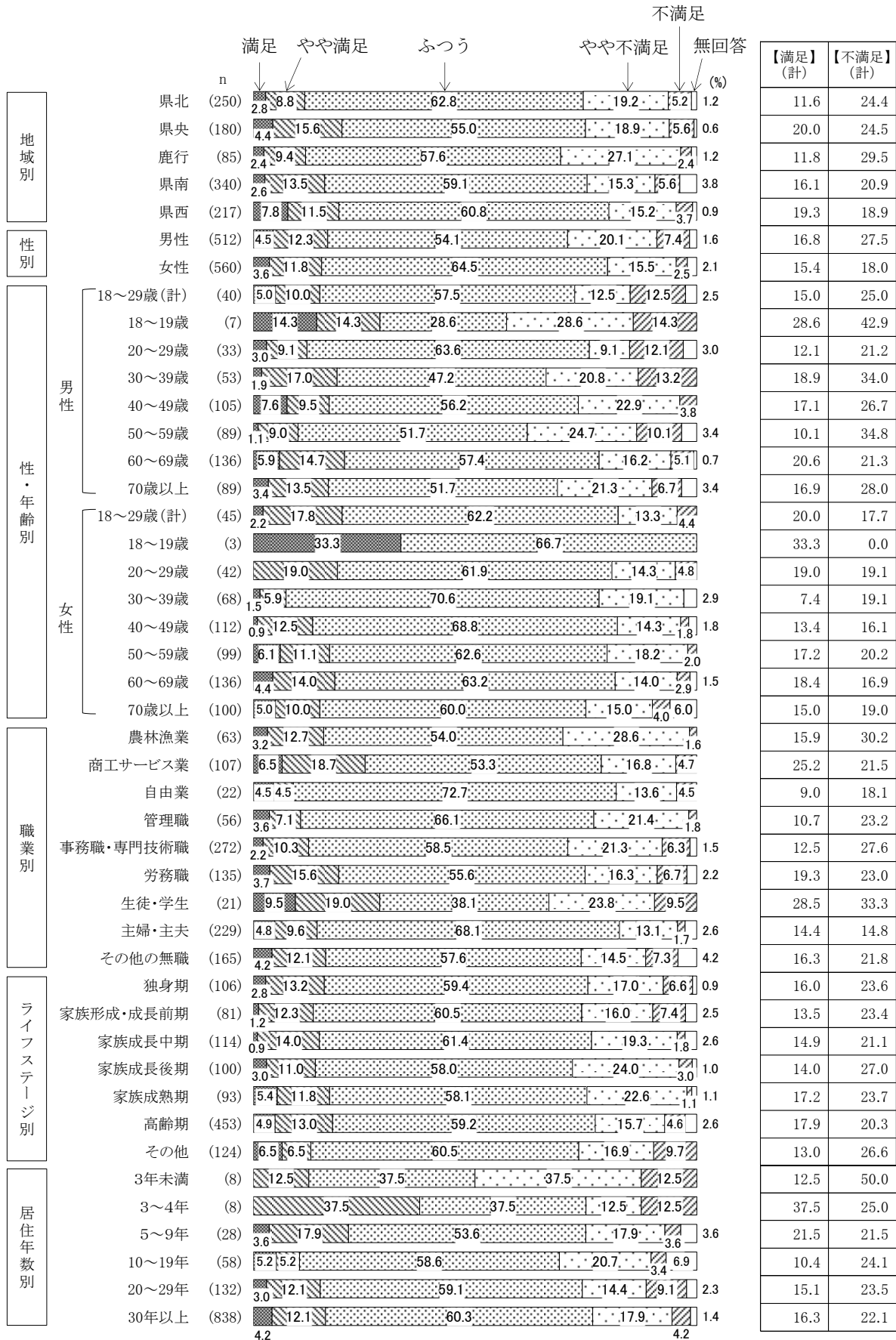
－男性で【不満足】が女性よりも約10ポイント高い－

性別でみると，【不満足】は，男性（27.5％）が女性（18.0％）よりも約10ポイント高くなっている。

－男性の30代と50代で【不満足】が3割台半ば－

性・年齢別でみると，【不満足】は，男性の30代（34.0％）と50代（34.8％）で3割台半ばと高くなっている。

図IX 24-3 県内の道路の整備状況への満足度〔補助幹線道路〕
 (地域別, 性別, 性・年齢別, 職業別, ライフステージ別, 居住年数別)



(注) 回答者数が30人未満の層には分析でふれていない場合がある。
 性・年齢別では、18~19歳、20~29歳よりも18~29歳の層の分析を優先する。

〈生活道路〉

－鹿行で【不満足】が約5割－

地域別でみると，【不満足】は，鹿行（48.3％）で約5割と最も高くなっている。

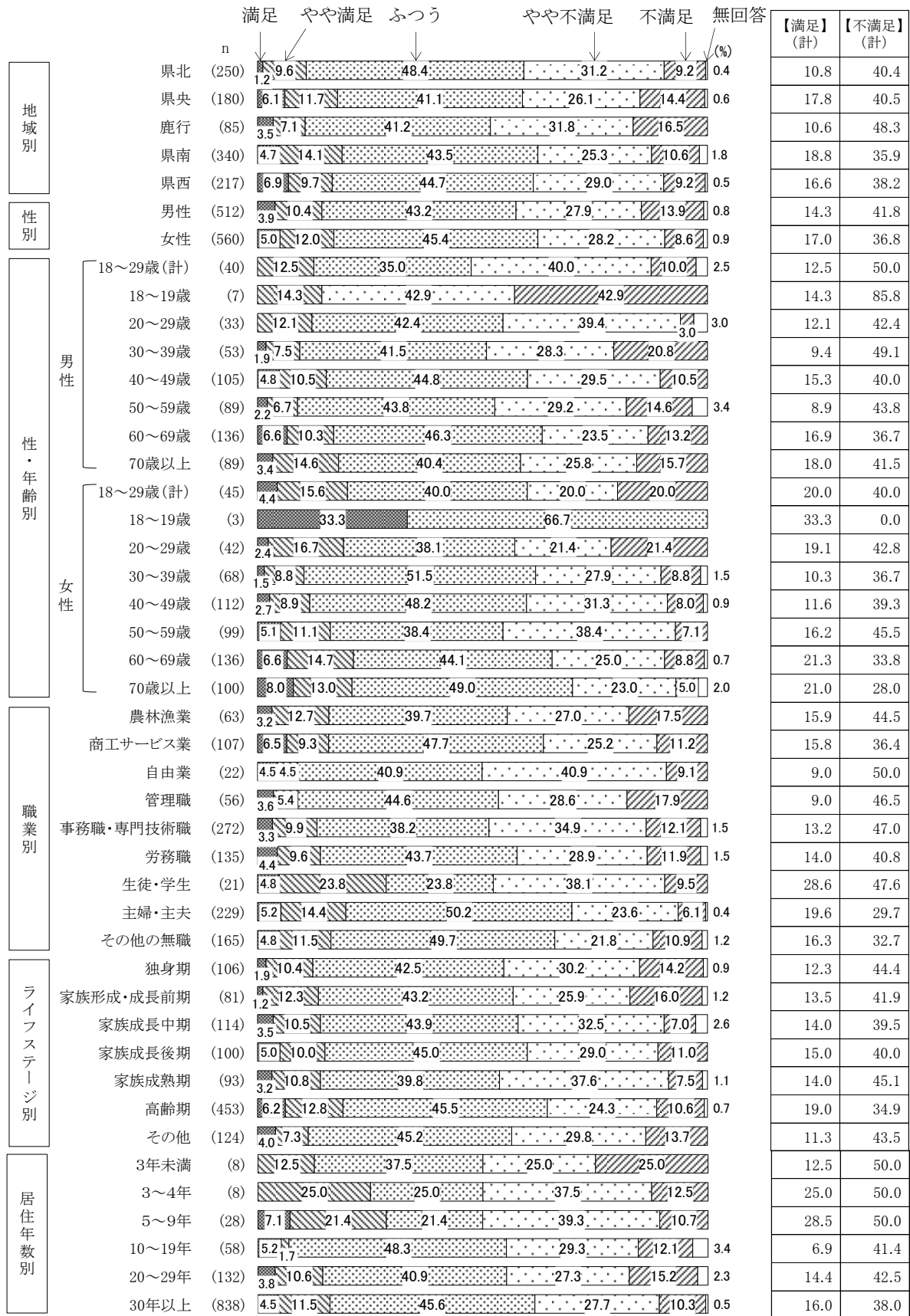
－男性で【不満足】が女性よりも5ポイント高い－

性別でみると，【不満足】は，男性（41.8％）が女性（36.8％）よりも5ポイント高くなっている。

－男性の18～29歳と30代で【不満足】が約5割－

性・年齢別でみると，【不満足】は，男性の18～29歳（50.0％）と30代（49.1％）で約5割と高くなっている。

図区 24-4 県内の道路の整備状況への満足度 [生活道路]
(地域別, 性別, 性・年齢別, 職業別, ライフステージ別, 居住年数別)

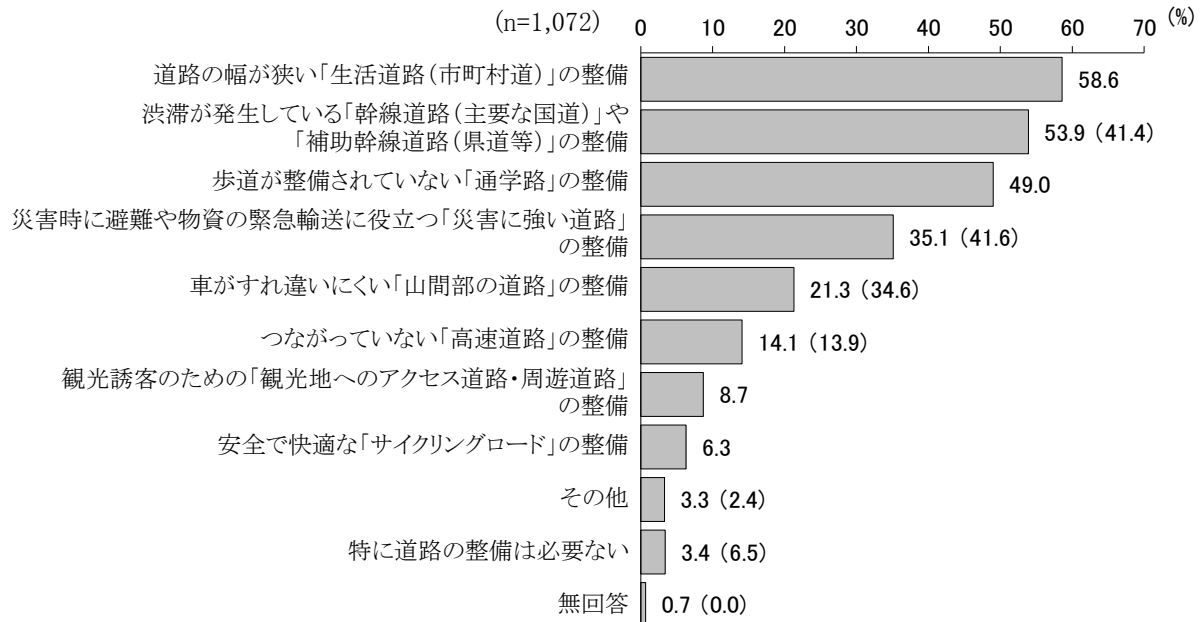


(注) 回答者数が30人未満の層には分析でふれていない場合がある。
性・年齢別では、18~19歳、20~29歳よりも18~29歳の層の分析を優先する。

2. 重点的に整備を行うべき道路

－「道路の幅が狭い『生活道路（市町村道）』の整備」が約6割－

問25 どのような道路に対して、重点的に整備を行うべきだと思いますか。次の中から、あてはまるものを3つまで選んでください。



※()内の数値は、平成25年の調査結果

※「道路の幅が狭い『生活道路（市町村道）』の整備」, 「歩道が整備されていない『通学路』の整備」, 「観光誘客のための『観光地へのアクセス道路・周遊道路』の整備」, 「安全で快適な『サイクリングロード』の整備」は、平成25年では選択肢になし

重点的に整備を行うべき道路としては、「道路の幅が狭い『生活道路（市町村道）』の整備」(58.6%)が約6割と最も高く、次いで、「渋滞が発生している『幹線道路（主要な国道）』や『補助幹線道路（県道等）』の整備」(53.9%)が5割台、「歩道が整備されていない『通学路』の整備」(49.0%)が4割台で続いている。

－県西で「歩道が整備されていない『通学路』の整備」が約6割－

地域別でみると、「歩道が整備されていない『通学路』の整備」は、県西(59.4%)で約6割と高くなっている。

－男性で「渋滞が発生している『幹線道路（主要な国道）』や『補助幹線道路（県道等）』の整備」が女性よりも12ポイント高い－

性別でみると、「渋滞が発生している『幹線道路（主要な国道）』や『補助幹線道路（県道等）』の整備」は、男性(60.2%)が女性(48.2%)よりも12ポイント高くなっている。

－男性の50代で「渋滞が発生している『幹線道路（主要な国道）』や『補助幹線道路（県道等）』の整備」が約7割－

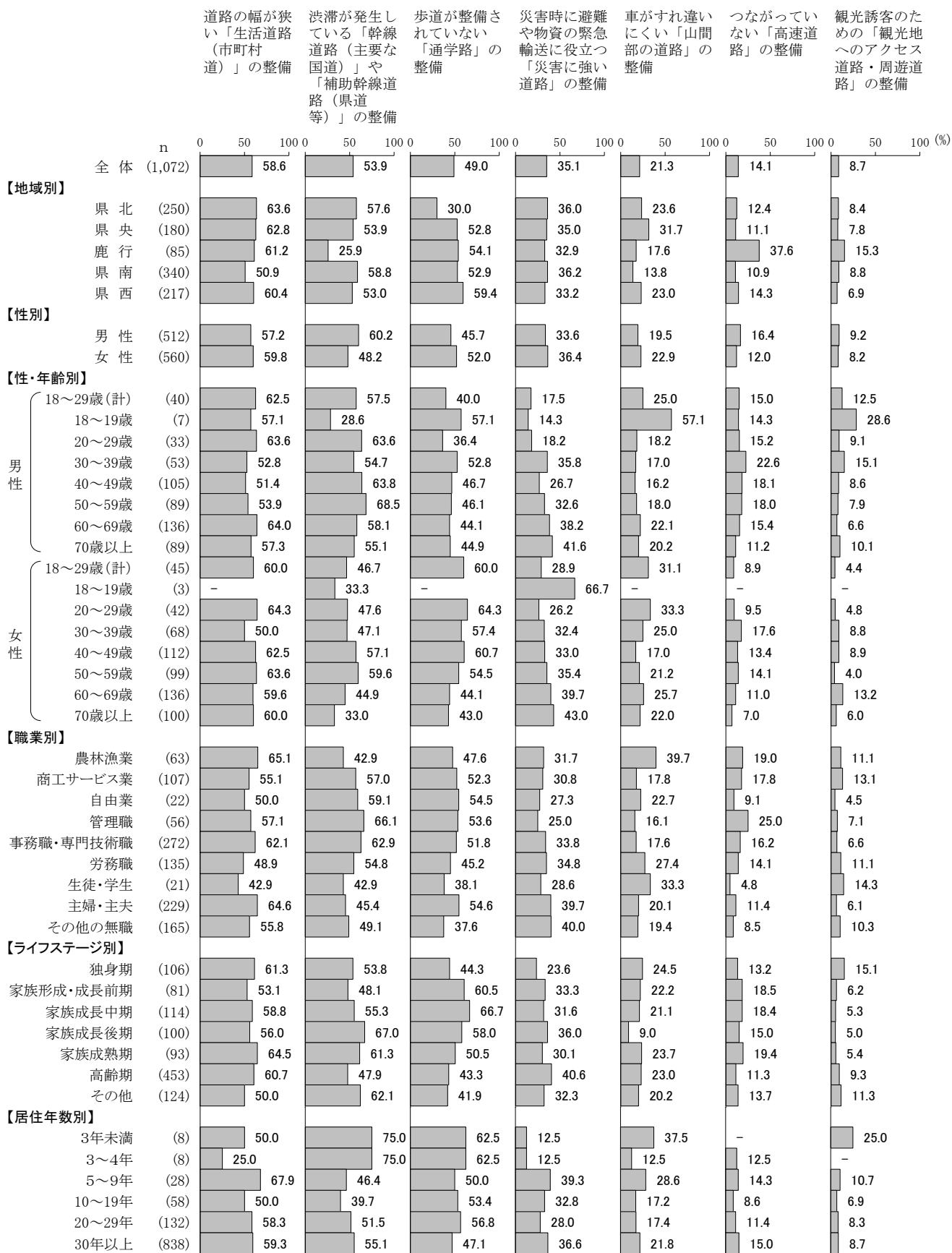
性・年齢別でみると、「渋滞が発生している『幹線道路（主要な国道）』や『補助幹線道路（県道等）』の整備」は、男性の50代(68.5%)で約7割と最も高く、次いで、男性の40代(63.8%)で6割台半ばと高くなっている。

－女性の18歳～40代で「歩道が整備されていない『通学路』の整備」が約6割－

性・年齢別でみると、「歩道が整備されていない『通学路』の整備」は、女性の18～29歳(60.0%), 30代(57.4%), 40代(60.7%)で約6割と高くなっている。

図IX 25-1 重点的に整備を行うべき道路

(地域別, 性別, 性・年齢別, 職業別, ライフステージ別, 居住年数別—上位7項目)



(注) 回答者数が30人未満の層には分析でふれていない場合がある。
性・年齢別では、18~19歳、20~29歳よりも18~29歳の層の分析を優先する。

表IX 25-1 重点的に整備を行うべき道路
(前回調査との比較-上位5項目)

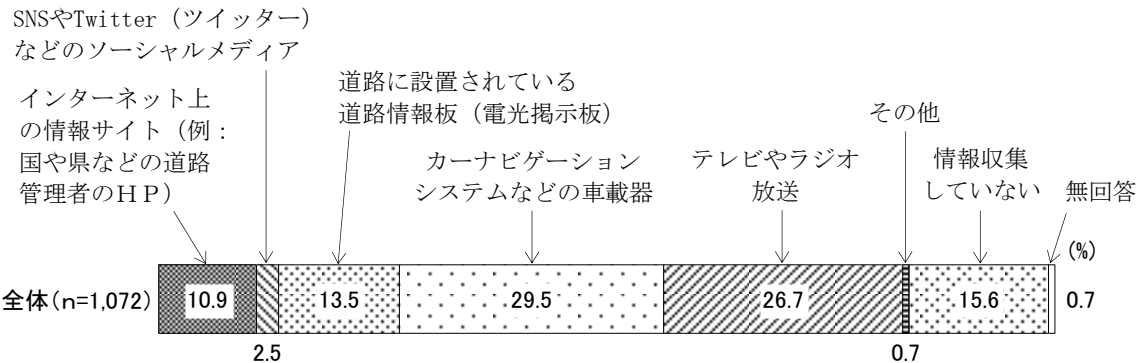
(単位：%)

	1位	2位	3位	4位	5位
今回調査 (H29) n=1,072	道路の幅が狭い「生活道路(市町村道)」の整備 58.6	渋滞が発生している「幹線道路(主要な国道)」や「補助幹線道路(県道等)」の整備 53.9	歩道が整備されていない「通学路」の整備 49.0	災害時に避難や物資の緊急輸送に役立つ「災害に強い道路」の整備 35.1	車がすれ違いにくい「山間部の道路」の整備 21.3
前回調査 (H25) n=1,101	歩道の整備されていない「生活道路」の整備 70.3	災害時に避難や物資の緊急輸送に役立つ「災害に強い道路」の整備 41.6	渋滞の発生している「幹線道路」の整備 41.4	車がすれ違いにくい「山間部の道路」の整備 34.6	美しい景観に配慮すべき「市街地の道路」の整備 16.9

3. 道路情報を得る媒体

－「カーナビゲーションシステムなどの車載器」が約3割－

問26 道路の渋滞や通行規制の情報は何かから得ていますか。最も多く利用するものを、次の中から1つだけ選んでください。



道路の渋滞や通行規制の情報を得る媒体としては、「カーナビゲーションシステムなどの車載器」(29.5%)が約3割と最も高く、次いで、「テレビやラジオ放送」(26.7%)が2割台、「道路に設置されている道路情報板(電光掲示板)」(13.5%)、「インターネット上の情報サイト(例: 国や県などの道路管理者のHP)」(10.9%)が1割台で続いている。

－県央と県西で「テレビやラジオ放送」が3割超－

地域別でみると、「テレビやラジオ放送」は、県央(32.8%)と県西(30.4%)で3割を超えて高くなっている。

－男性の40代、女性の30代、40代で「カーナビゲーションシステムなどの車載器」が4割超－

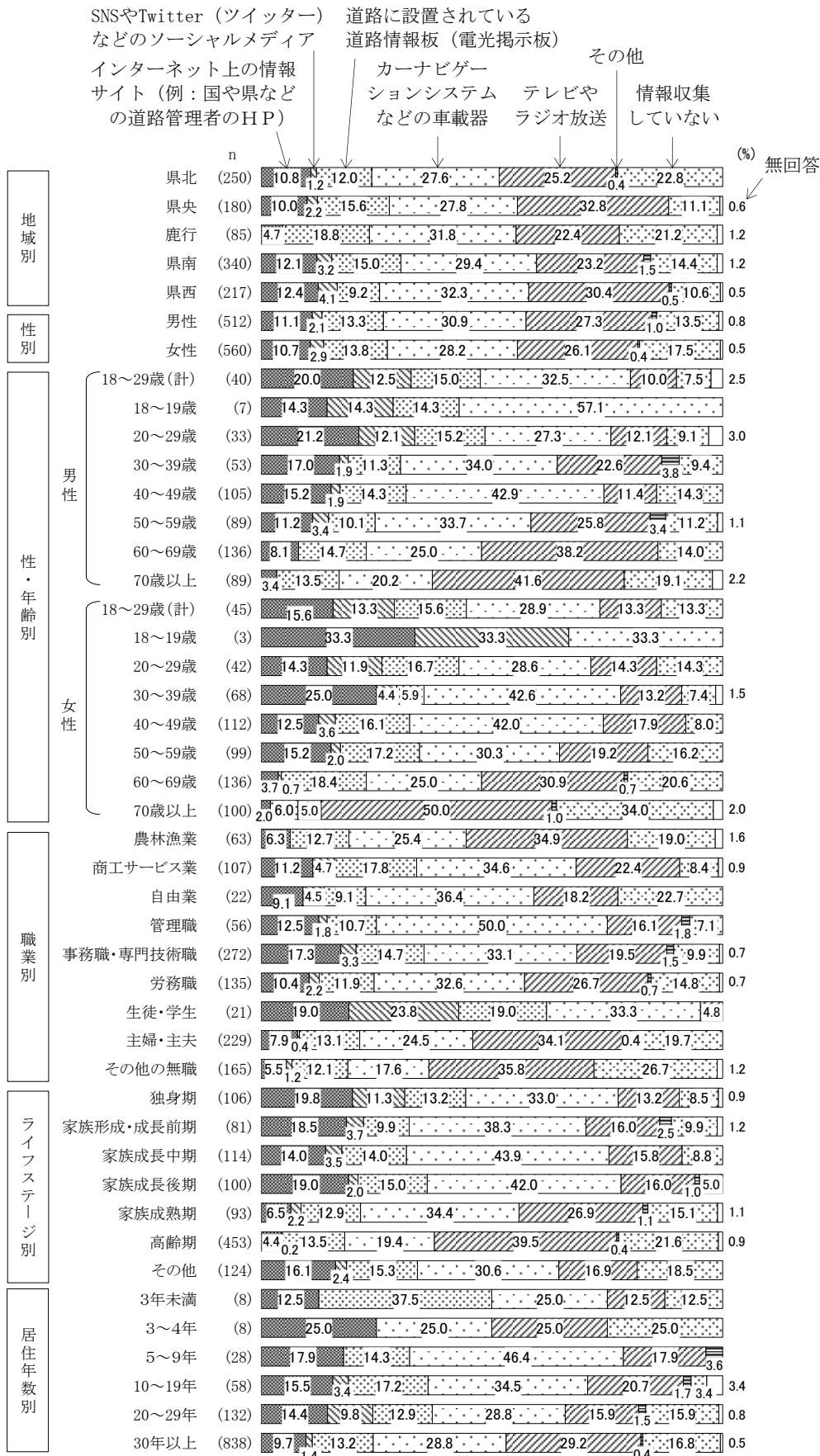
性・年齢別でみると、「カーナビゲーションシステムなどの車載器」は、男性の40代(42.9%)、女性の30代(42.6%)、40代(42.0%)で4割を超えて高くなっている。

－女性の70歳以上で「テレビやラジオ放送」が5割－

性・年齢別でみると、「テレビやラジオ放送」は、女性の70歳以上(50.0%)で5割と最も高く、男性の70歳以上(41.6%)で4割を超えて高くなっている。

図区 26-1 道路情報を得る媒体

(地域別、性別、性・年齢別、職業別、ライフステージ別、居住年数別)

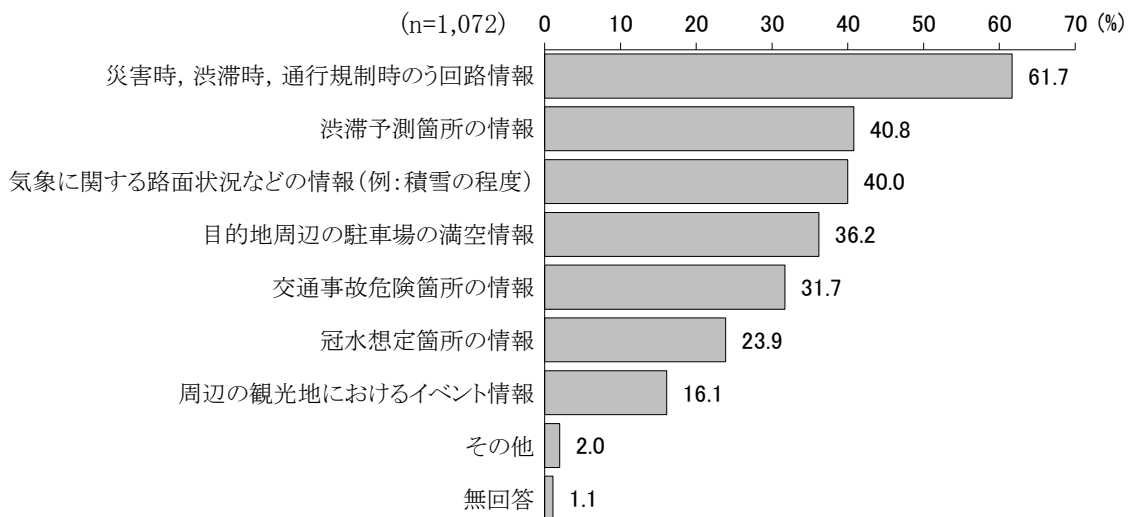


(注) 回答者数が30人未満の層には分析でふれていない場合がある。
性・年齢別では、18~19歳、20~29歳よりも18~29歳の層の分析を優先する。

4. 渋滞情報や通行規制情報以外に必要な情報

－「災害時、渋滞時、通行規制時のう回路情報」が6割超－

問27 道路の渋滞情報や通行規制情報のほかに、どのような情報が必要だと感じますか。次の中から、あてはまるものを3つまで選んでください。



道路の渋滞情報や通行規制情報のほかに必要な情報は、「災害時、渋滞時、通行規制時のう回路情報」(61.7%)が6割を超えて最も高く、次いで、「渋滞予測箇所の情報」(40.8%)と「気象に関する路面状況などの情報(例:積雪の程度)」(40.0%)が4割台で続いている。

－県北で「災害時、渋滞時、通行規制時のう回路情報」が約7割－

地域別でみると、「災害時、渋滞時、通行規制時のう回路情報」は、県北(67.6%)で約7割と最も高くなっている。

－女性で「災害時、渋滞時、通行規制時のう回路情報」が男性よりも約10ポイント高い－

性別でみると、「災害時、渋滞時、通行規制時のう回路情報」は、女性(66.6%)が男性(56.3%)よりも約10ポイント高くなっている。一方、「渋滞予測箇所の情報」は、男性(45.5%)が女性(36.4%)よりも約9ポイント高くなっている。

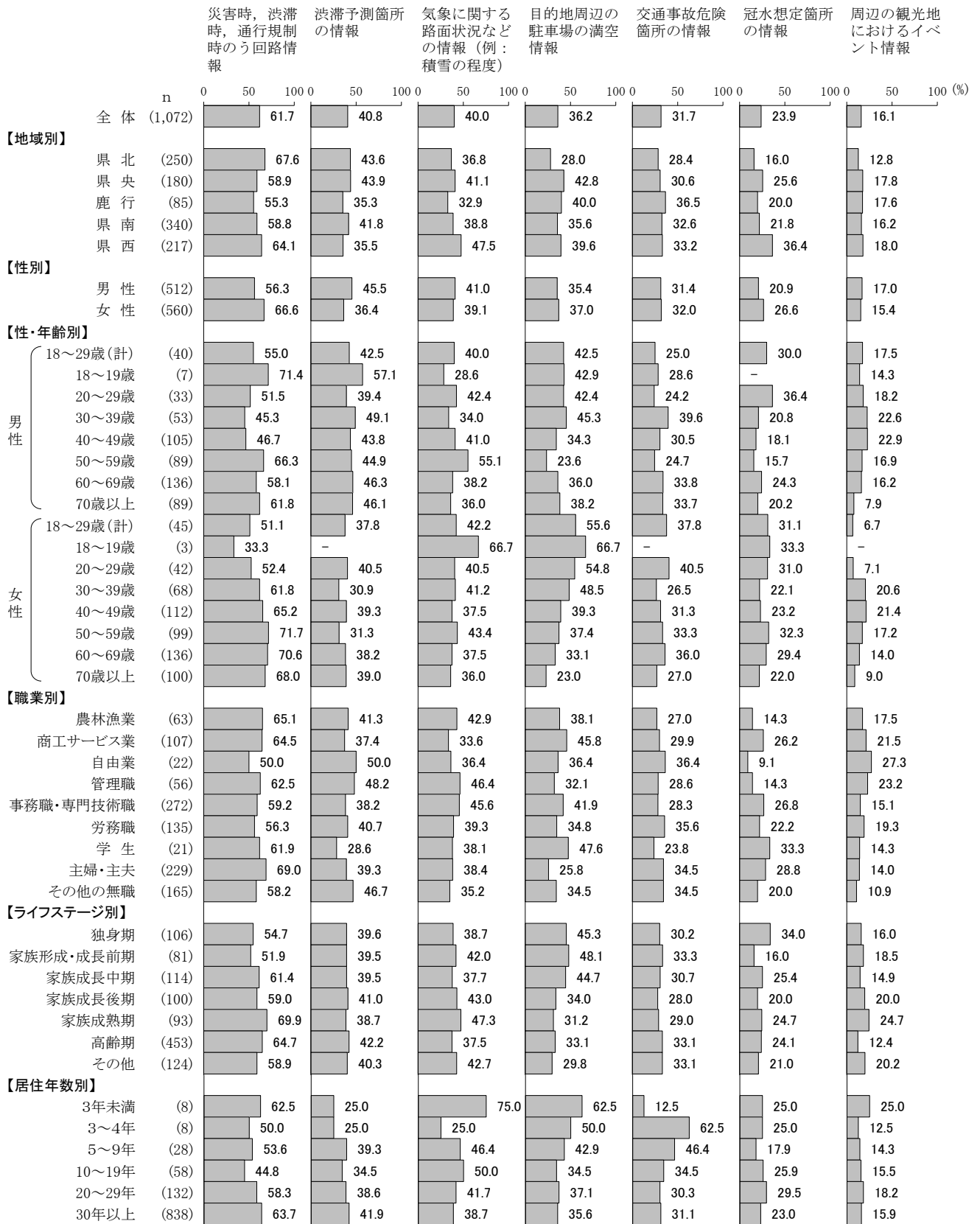
－女性の50代と60代で「災害時、渋滞時、通行規制時のう回路情報」が7割超－

性・年齢別でみると、「災害時、渋滞時、通行規制時のう回路情報」は、女性の50代(71.7%)と60代(70.6%)で7割を超えて高くなっている。

－男性の50代で「気象に関する路面状況などの情報(例:積雪の程度)」が5割台半ば－

性・年齢別でみると、「気象に関する路面状況などの情報(例:積雪の程度)」は、男性の50代(55.1%)で5割台半ばと高くなっている。

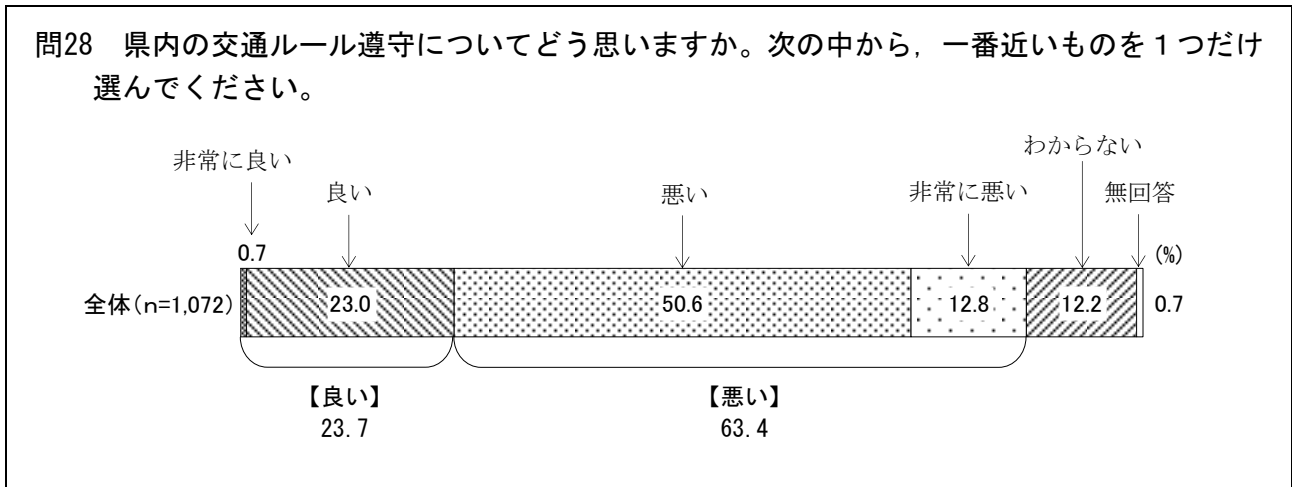
図区 27-1 渋滞情報や通行規制情報以外で必要な情報
(地域別, 性別, 性・年齢別, 職業別, ライフステージ別, 居住年数別)



(注) 回答者数が30人未満の層には分析でふれていない場合がある。
性・年齢別では、18~19歳、20~29歳よりも18~29歳の層の分析を優先する。

5. 県内の交通ルール遵守について

－【悪い】が6割台半ば－



県内の交通ルール遵守についてどう思うかは、「非常に良い」(0.7%)と「良い」(23.0%)を合わせた【良い】(23.7%)は2割台半ばとなっている。一方、「悪い」(50.6%)と「非常に悪い」(12.8%)を合わせた【悪い】(63.4%)は6割台半ばとなっている。

－県西で【良い】が約3割－

地域別でみると，【良い】は，県西(30.8%)で約3割と最も高くなっている。

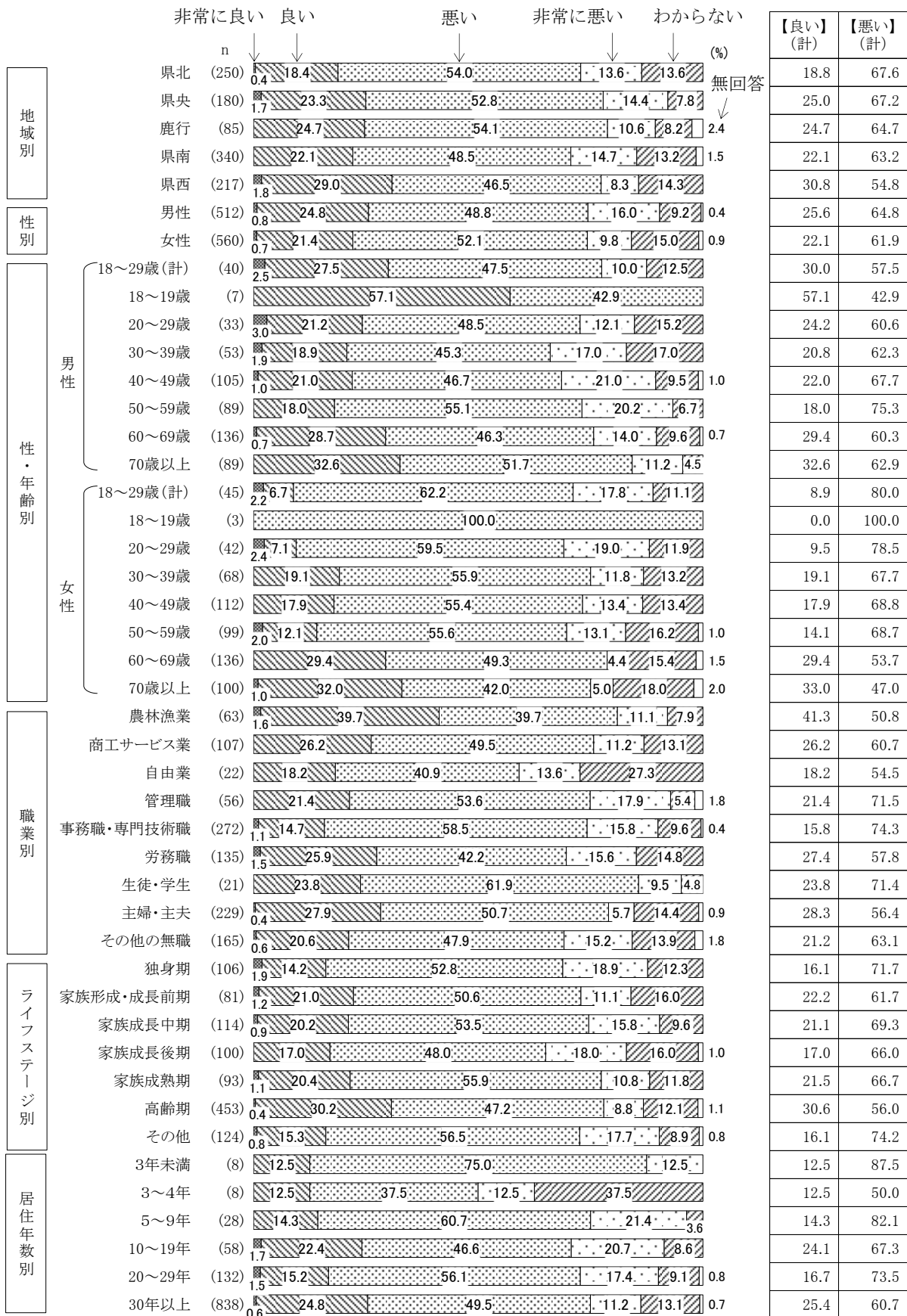
－女性の18～29歳で【悪い】が8割－

性・年齢別でみると，【悪い】は，女性の18～29歳(80.0%)で8割と最も高く，次いで，男性の50代(75.3%)で7割台半ばと高くなっている。

－事務職・専門技術職で【悪い】が7割台半ば－

職業別でみると，【悪い】は，事務職・専門技術職(74.3%)で7割台半ばと最も高く，次いで，管理職(71.5%)で7割を超えて高くなっている。

図IX 28-1 県内の交通ルール遵守について
(地域別, 性別, 性・年齢別, 職業別, ライフステージ別, 居住年数別)

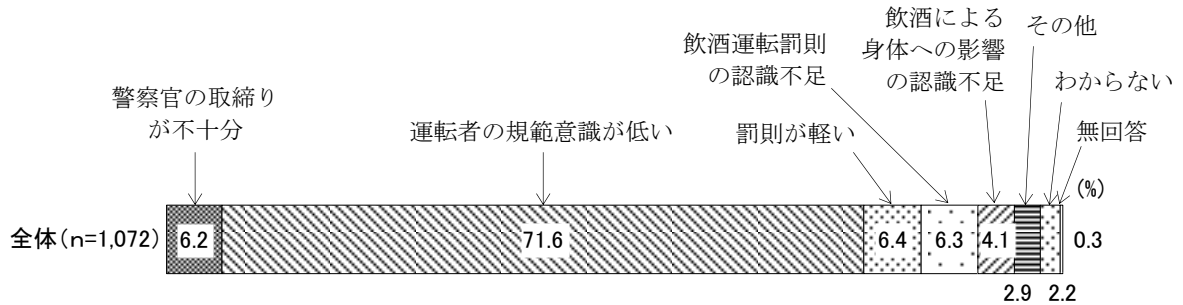


(注) 回答者数が30人未満の層には分析でふれていない場合がある。
性・年齢別では、18~19歳、20~29歳よりも18~29歳の層の分析を優先する。

6. 飲酒運転が多発している主な原因

－「運転者の規範意識が低い」が7割超－

問29 本県では、平成28年中の飲酒運転による交通死亡事故の発生が全国最多となるなど、飲酒運転が多発していますが、なぜ多いと思いますか。次の中から、あてはまるものを1つだけ選んでください。



県内で飲酒運転が多発している主な原因は、「運転者の規範意識が低い」（71.6%）が7割を超えて最も高く、それ以外の原因はいずれも1割未満となっている。

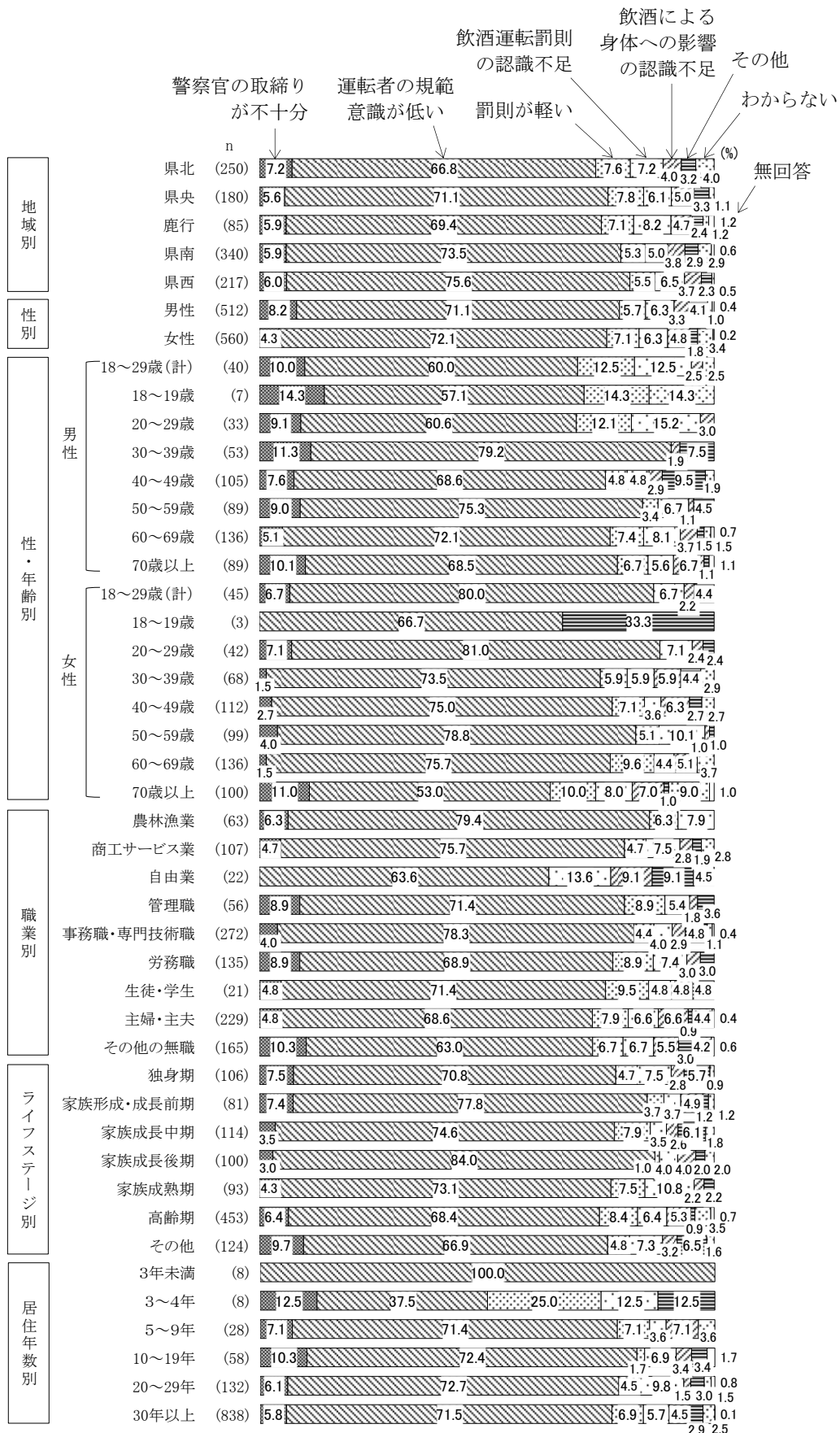
－男性の30代、女性の18～29歳、50代で「運転者の規範意識が低い」が約8割－

性・年齢別でみると、「運転者の規範意識が低い」は、男性の30代（79.2%）、女性の18～29歳（80.0%）、50代（78.8%）で約8割と高くなっている。

－農林漁業と事務職・専門技術職で「運転者の規範意識が低い」が約8割－

職業別でみると、「運転者の規範意識が低い」は、農林漁業（79.4%）と事務職・専門技術職（78.3%）で約8割と高くなっている。

図Ⅸ 29-1 飲酒運転が多発している主な原因
 (地域別、性別、性・年齢別、職業別、ライフステージ別、居住年数別)

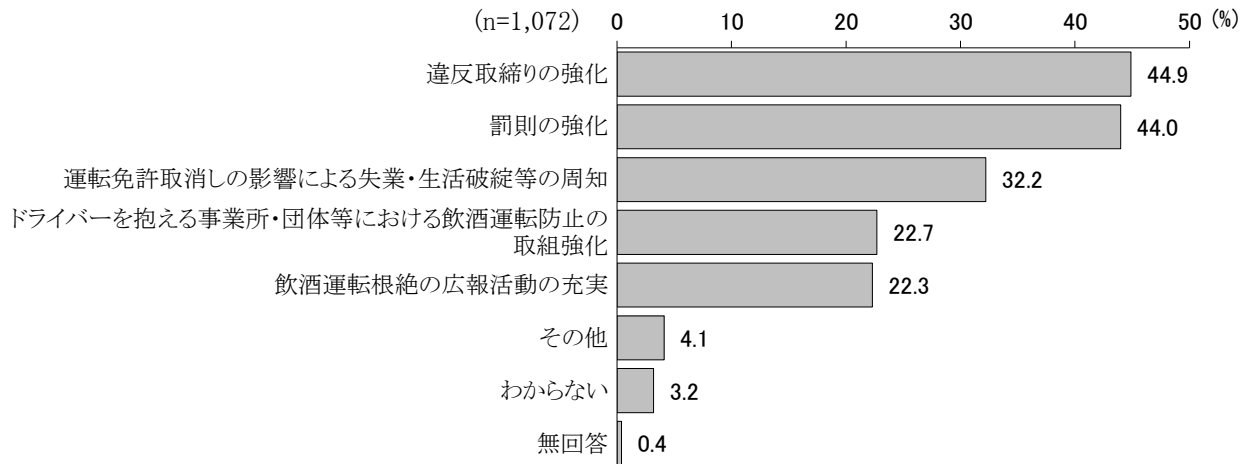


(注) 回答者数が30人未満の層には分析でふれていない場合がある。
 性・年齢別では、18~19歳、20~29歳よりも18~29歳の層の分析を優先する。

7. 飲酒運転根絶のためにすべきこと

－「違反取締りの強化」と「罰則の強化」が4割台半ば－

問30 飲酒運転根絶のためにすべきことはどのようなことだと思いますか。次の中から、あてはまるものを2つまで選んでください。



飲酒運転根絶のためにすべきことは、「違反取締りの強化」(44.9%)と「罰則の強化」(44.0%)が4割台半ばで高く、次いで、「運転免許取消しの影響による失業・生活破綻等の周知」(32.2%)が3割台で続いている。

－女性で「罰則の強化」が男性よりも約10ポイント高い－

性別でみると、「罰則の強化」は、女性(48.9%)が男性(38.7%)よりも約10ポイント高くなっている。

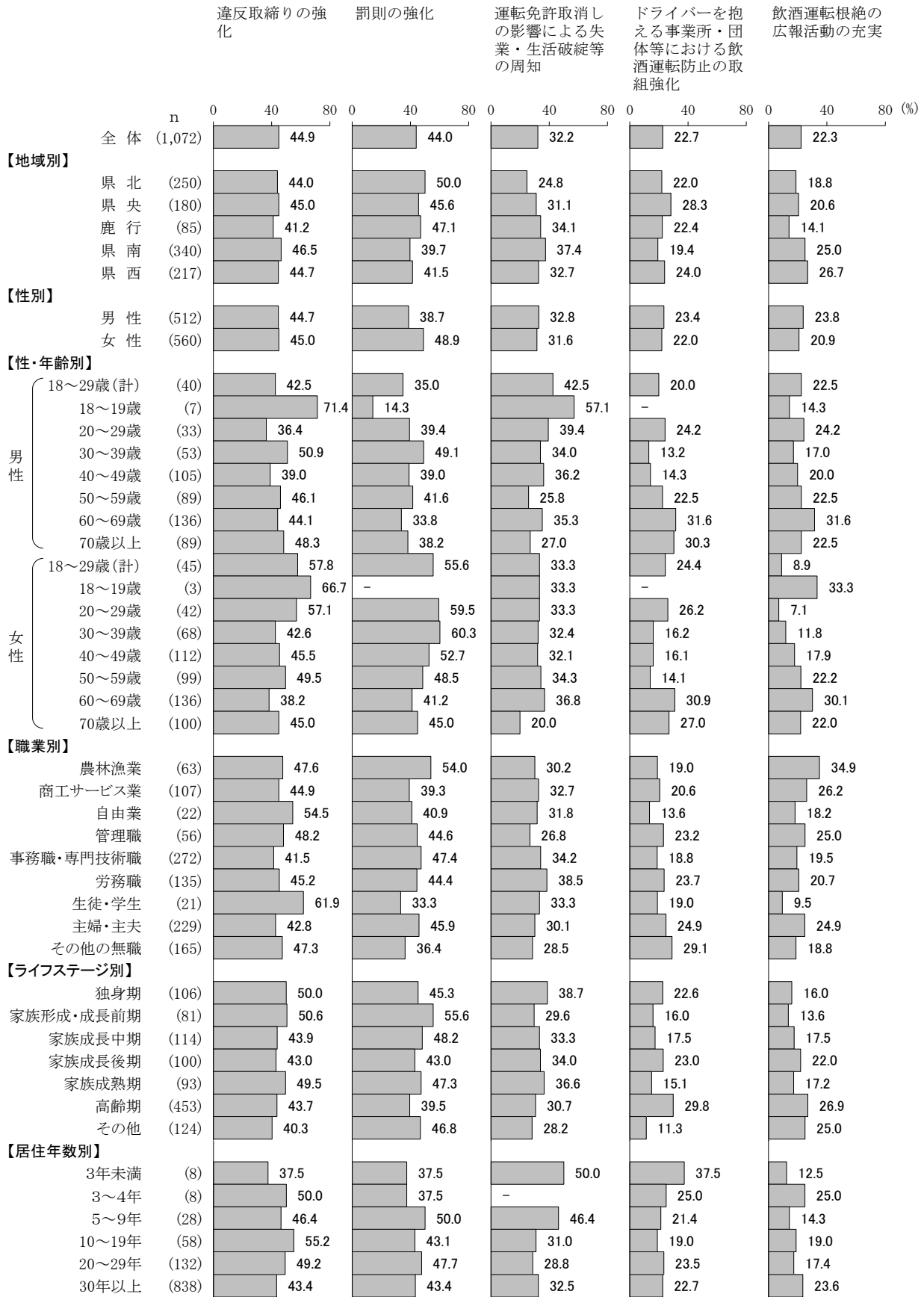
－女性の18～29歳で「違反取締りの強化」が約6割－

性・年齢別でみると、「違反取締りの強化」は、女性の18～29歳(57.8%)で約6割と高くなっている。

－女性の30代で「罰則の強化」が約6割－

性・年齢別でみると、「罰則の強化」は、女性の30代(60.3%)で約6割と最も高く、次いで、女性の18～29歳(55.6%)で5割台半ばと高くなっている。

図Ⅸ 30-1 飲酒運転根絶のためにすべきこと
 (地域別, 性別, 性・年齢別, 職業別, ライフステージ別, 居住年数別)



(注) 回答者数が30人未満の層には分析でふれていない場合がある。
 性・年齢別では、18~19歳、20~29歳よりも18~29歳の層の分析を優先する。