

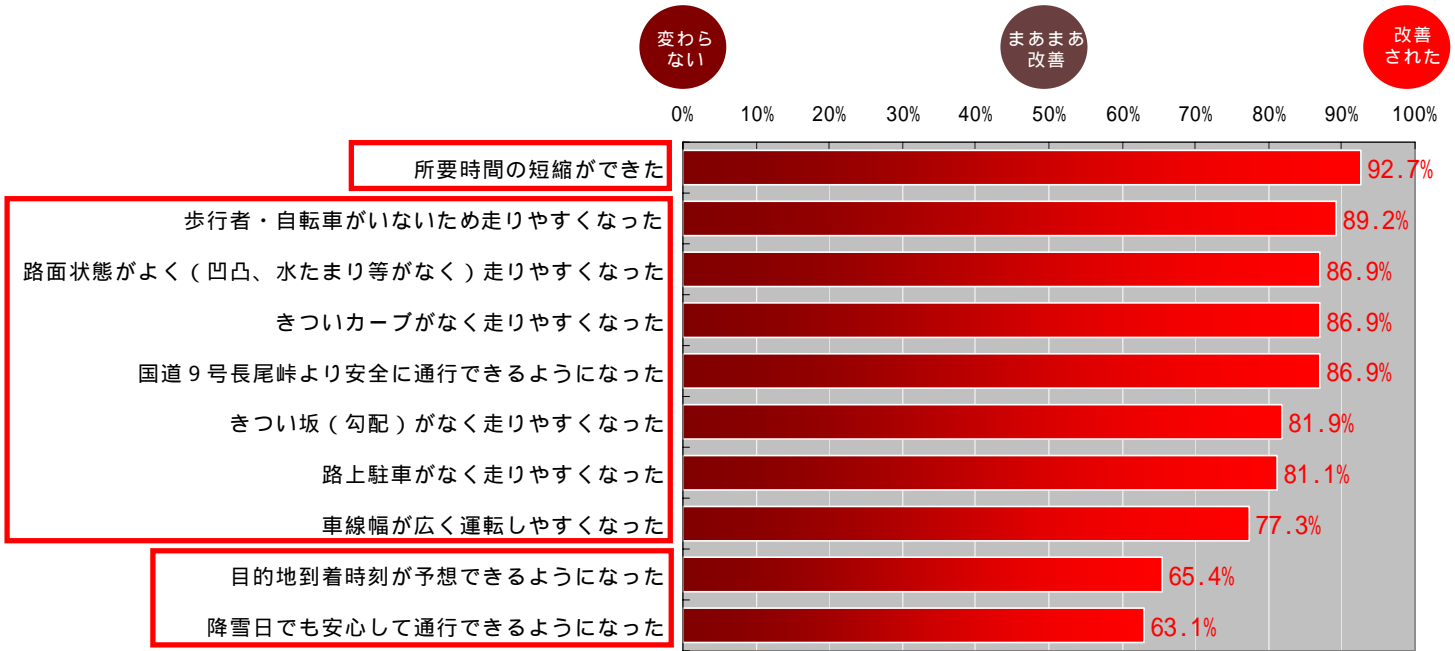
青谷・羽合道路アクセス部の満足度（アンケート調査結果）

調査概要

青谷・羽合道路アクセス部開通後に青谷地域住民や道路利用者等を対象に、平成18年2月2～10日の間でアンケート調査を実施しました。

その中で以下の項目について、5段階評価（非常にそう思う、ある程度そう思う、どちらでもない、あまりそう思わない、全くそう思わない）により満足度を調査しました。

青谷・羽合道路アクセス部の供用によって改善されたと思う人の割合



調査内容

青谷地域住民アンケート：平成18年2月10日に実施し、479部を配布し162部回収

道路利用者アンケート：平成18年2月2日、5日に実施しアクセス部付近の道の駅、コンビニエンスストア、ガソリンスタンド等で1,796部を配布し260部回収

この結果をまとめると、以下のようなことを実感されていることが分かりました。

所要時間の短縮

線形不良等の回避により走りやすくなった

代替路が確保でき安全で安心して通行できる

ようになった

次に、これらを裏付けるデータと合わせて、整備効果を取りまとめましたので紹介します。

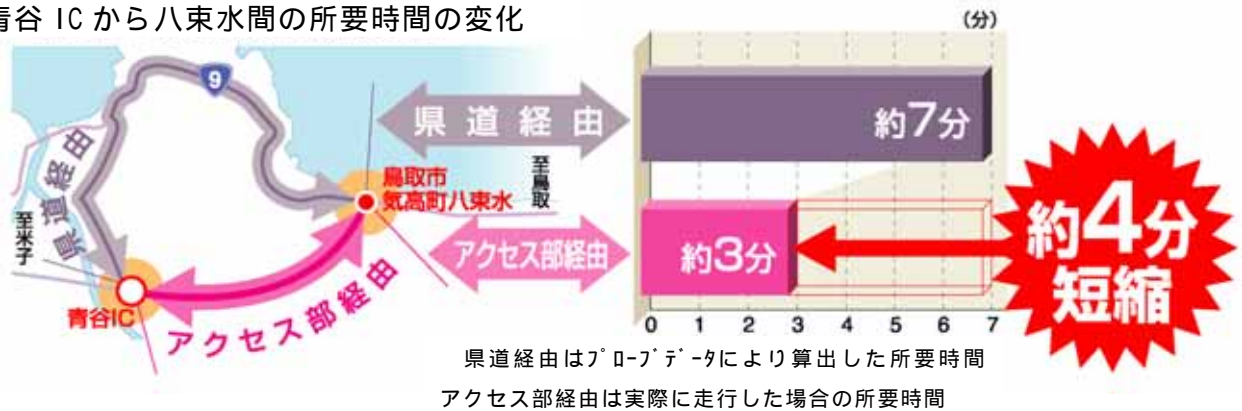


効果 : 所要時間の短縮

開通前（青谷 IC～県道～国道 9 号～八束水）と供用後の所要時間を

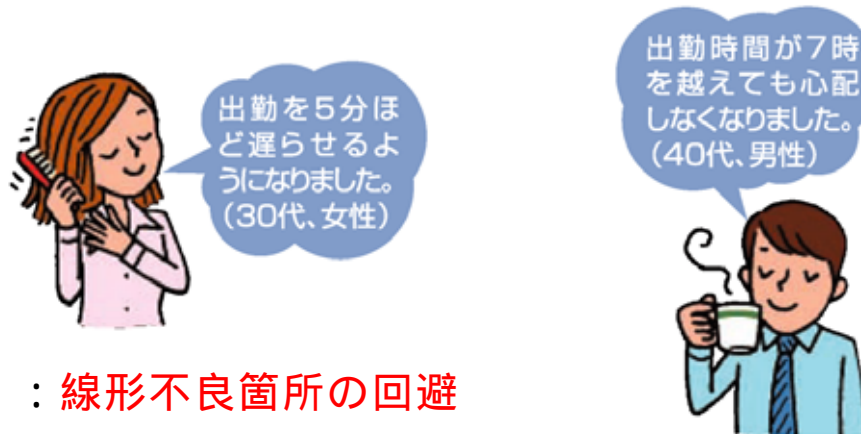
比較すると **4 分短縮** しました。

青谷 IC から八束水間の所要時間の変化



青谷町住民へのアンケートの結果

（質問：アクセス部開通による、どのような、生活の変化がありましたか？）



効果 : 線形不良箇所の回避

急カーブや急勾配が多かった**長尾峠**を回避できます。



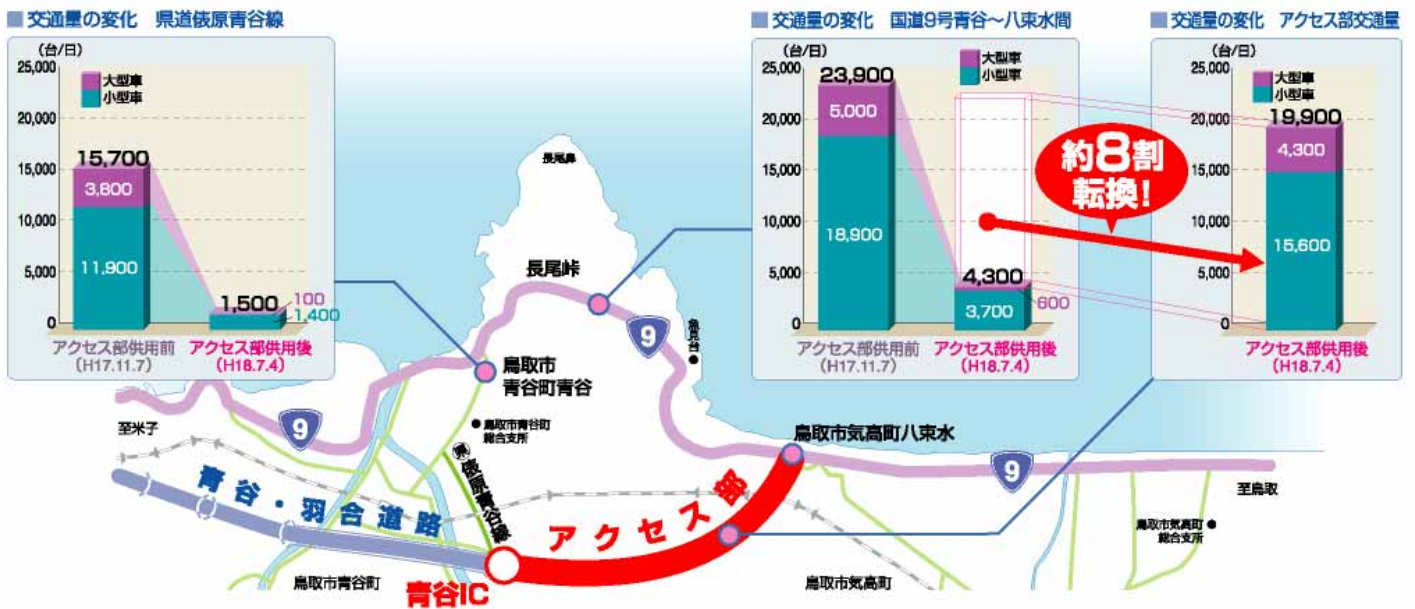
消防救急関係へのヒアリング調査の結果(平成 18 年 2 月 16 日 調査実施)



【参考】

所要時間の短縮や、走行性の向上により、開通前の国道9号交通量（23,900台/日）の約8割である19,900台/日（大型車4,300台/日、小型車15,600台/日）がアクセス部へ転換しました。

青谷・羽合道路アクセス部の開通による交通量の変化



効果 : 代替路の確保

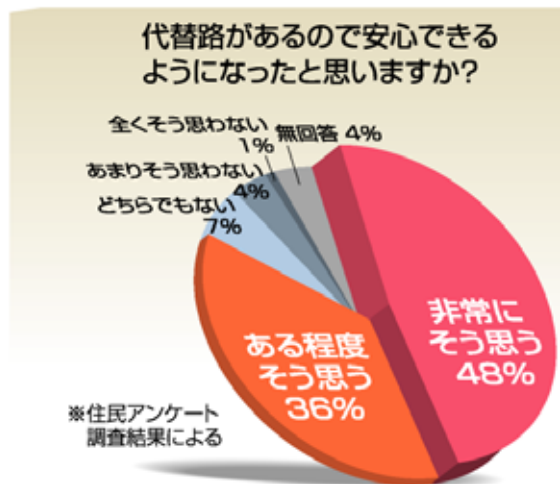
冬期のスリップや交通事故による通行止めが多かった長尾峠が回避でき、通行止め時でも**代替路としての機能を発揮**します。



青谷羽合道路アクセス部の開通後は、冬期のスリップや交通事故による長時間の全面通行止めは発生していません。

道路利用者や民間企業へのアンケート等の結果

■ 青谷町住民の代替路ができたことへの意識



約8割を超える人が、安心できるようになったと回答！

冬季に長尾峠で大渋滞に巻き込まれたことがありましたが、アクセス部供用後は、安心して行き帰りができるようになりました。(20代、男性)

道路利用者アンケート自由回答より

長尾峠の通行止め発生時は、工場の入荷出荷がストップし、損失が発生していました。アクセス部の供用によって、安全性・確実性は格段に良くなりました。(青谷町企業)

民間企業ヒアリング結果より

青谷町住民を対象に479部を配布し162部回収した結果を集計。
(平成18年2月10日 調査実施)



国土交通省

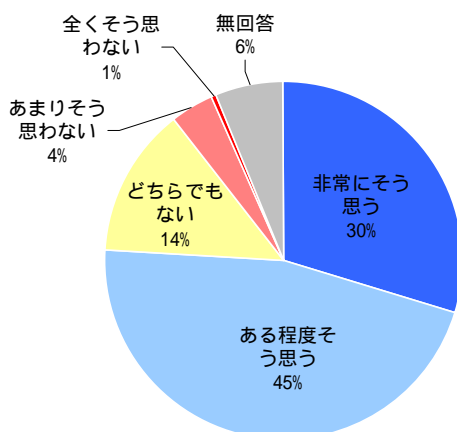
その他の効果

・交通量の転換によって思いがけない効果が！！

国道9号青谷～八束水間は交通量が減ったことで、歩道が利用しやすくなったという意見が75%ありました。

自転車・歩行者の安全に対する満足度

質問：現道の歩道の通行は安全になったと思えますか？



青谷町住民を対象に479部を配布し162部回収した結果を集計。
(平成18年2月10日 調査実施)

・二酸化炭素(CO₂)の削減

走行性の向上により、二酸化炭素が削減され、地球温暖化の防止に貢献しています。



クスノキ約5千本が、1年間に吸収するCO₂の量と同じ。



※公害健康補償予防協会の「大気浄化植樹マニュアル」(H15.3改訂)によれば、クスノキ(直径約50cm)の総CO₂吸収量は1本あたり約1.08t-CO₂/年

