

平成 22 年度道路交通センサス一般交通量調査結果の 分析について(報告)

照屋正史¹・堀康雄¹・伊芸誠一郎¹・譜久里茂一¹

¹内閣府 沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課（〒900-0006 那覇市おもろまち 2-1-1）

道路交通センサスは、全国の道路交通の現状と問題点を把握し、将来にわたる道路の整備計画を策定するための基礎資料を得る目的で、昭和 3 年度以降全国的な規模で実施している調査である。道路の状況と断面交通量及び旅行速度の調査を行う「一般交通量調査」と、自動車の運行状況などを調査する「自動車起終点調査」の 2 つに大別される。

本報告では、平成 22 年度道路交通センサスにおける一般交通量調査の結果を用い、沖縄県内の道路交通の現状について、全国調査結果及び前回調査結果(平成 17 年度道路交通センサス)と比較を行い、道路交通の動向について分析する。

キーワード H22 センサス、交通量、混雑時旅行速度、高速無料化社会実験

1. はじめに

道路交通センサスは昭和 3 年度に初めて実施され、昭和 55 年度以降概ね 5 年ごとに実施している調査で、この調査結果は、道路が現在どのように使われているか、道路整備の現状はどのようになっているのか等について全国規模で調査することにより、将来における道路計画の策定や道路の維持・修繕を行うための貴重な資料となるものである。なお、沖縄では本土復帰した昭和 47 年以降から実施している調査である。

2. 平日昼間 12 時間交通量

(1) 一般道の交通量結果

沖縄県内の一般道で最も交通量の多い区間は、一般国道 330 号の浦添市沢峠で、67,806 台/12h であり、全国の一般道路において第 8 位の交通量となっている。(表-1、表-2)

表-1 平日昼間 12 時間交通量上位 10 地点 (一般道路)

順位	代表地点名(調査区間)	交通量(台/12h)	H17年度調査時交通量(台/12h)・順位
1	浦添市字沢峠(大平インター～古島インター)	67,806	55,542 第3位
2	宜野湾市嘉数3丁目(西原IC入口～大平インター)	59,508	50,659 第7位
3	那覇市前島3丁目(安謝～旭橋)	52,606	48,459 第10・11位
4	浦添市仲西1丁目(牧港(南)～安謝)	49,016	57,890 第1・2位
5	那覇市旭町(明治橋～垣花)	48,642	50,918 第6位
6	宜野湾市宇地泊(伊佐(北)～牧港(南))	46,537	49,157 第9位
7	那覇市旭町(旭橋～明治橋)	44,530	54,751 第4位
8	中頭郡北谷町北前(国体道路入り口～伊佐(北))	41,703	52,724 第5・8位
9	中頭郡北谷町浜川(伊良舎～国体道路入り口)	36,688	38,830 第12・15位
10	宜野湾市字普天園(石平～普天園)	34,504	33,079 第19位

表-2 全国の平日昼間 12 時間交通量の上位 10 地点 (一般道路)

順位	交通量(台/12h)	路線名	調査地点名	車線数	順位	交通量(台/12h)	路線名	調査地点名	車線数
1	104,249	一般国道16号(保土ヶ野バイパス)	神奈川県横浜市栄区	6	6	79,130	主要地方道 大阪中央環状線	大阪府東大阪市の本店	10
2	66,652	一般国道8号(新潟バイパス)	新潟県新潟市中央区	6	7	71,220	一般国道7号(新潟バイパス)	新潟県新潟市東区	6
3	63,060	一般国道423号(新物産街)	大阪府大阪市北区	4	8	67,806	一般国道330号	沖縄県浦添市沢峠	4
4	60,530	一般国道2号(名四国道)	愛知県名古屋市東区	6	9	67,080	主要地方道 堺狭山線	大阪府堺市東区	8
5	65,297	一般国道2号(長府バイパス)	兵庫県姫路市北原	6	10	64,024	一般国道4号(仙台バイパス)	宮城県仙台市宮城野区	6

(2) 沖縄自動車道の交通量結果

沖縄自動車道で最も交通量の多い区間は西原 I C～北中城 I C間の 58,878 台/12h であり、全国の高速自動車道では第 52 位(全国 924 区間中)の交通量となっている。(表-3)

表-3 平日昼間 12 時間交通量上位 10 区間(沖縄自動車道)

順位	観測区間	交通量(台/12h)	H17年度調査時交通量
1	西原IC～北中城IC	58,878	32,714 第1位
2	北中城IC～喜舎場スマートIC	54,804	29,905 第2位
3	喜舎場スマートIC～沖縄南IC	53,344	
4	西原JCT～西原IC	50,477	24,718 第3位
5	沖縄南IC～沖縄北IC	41,042	22,689 第4位
6	沖縄北IC～石川IC	32,388	17,417 第5位
7	石川IC～屋嘉IC	31,421	16,643 第6位
8	屋嘉IC～金武IC	28,254	15,011 第7位
9	金武IC～宜野座IC	23,461	13,355 第8位
10	宜野座IC～許田IC	20,827	11,823 第9位

3. ピーク時間交通量

沖縄自動車道、一般道路共にピーク時間交通量の上位

10 地点は、那覇市、浦添市、宜野湾市、西原町、北谷町の 5 市町にまたがり、中南部に偏る結果となった。（表-4、表-5）

表-4 ピーク時間交通量上位 10 区間（沖縄自動車道）

順位	時間帯	代表地点名(調査区間)	交通量(台/h)
1	7時台	西原IC～北中城IC	6,693
2	7時台	北中城IC～喜舎場スマートIC	6,140
3	7時台	西原JCT～西原IC	6,108
4	18時台	西原IC～北中城IC	5,849
5	7時台	喜舎場スマートIC～沖縄南IC	5,732
6	17時台	西原IC～北中城IC	5,636
7	18時台	北中城IC～喜舎場スマートIC	5,444
8	18時台	西原JCT～西原IC	5,376
9	17時台	北中城IC～喜舎場スマートIC	5,250
10	18時台	喜舎場スマートIC～沖縄南IC	5,220

表-5 ピーク時間交通量上位 10 地点（一般道路）

順位	時間帯	代表地点名(調査区間)	交通量(台/h)
1	7時台	浦添市字沢崎(大平インター～古島インター)	6,133
2	18時台	浦添市仲西1丁目(牧港(南)～安謝)	5,684
3	18時台	宜野湾市嘉数3丁目(西原IC入口～大平インター)	5,494
4	18時台	宜野湾市宇地泊(伊佐(北)～牧港(南))	5,250
5	18時台	中頭郡北谷町浜川(伊良皆～国体道路入り口)	4,880
6	15時台	那覇市前島3丁目(安謝～旭橋)	4,618
7	17時台	那覇市旭町(明治橋～垣花)	4,344
8	7時台	南風原町宮平(南風原北IC～南風原南IC)	4,343
9	7時台	中頭郡北谷町北前(国体道路入り口～伊佐(北))	4,208
10	18時台	那覇市旭町(旭橋～明治橋)	3,933

また、平均交通量でも、全国的に平成 17 年度と比較して減少傾向であるのに対し、沖縄県は 8.9%増加する傾向となっている。（図-1）

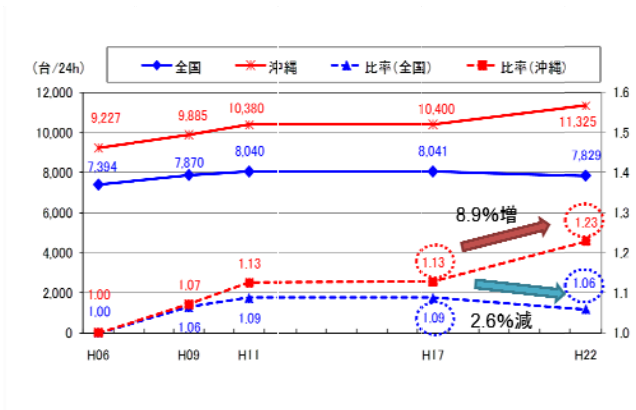


図-1 全国と沖縄における平均交通量の推移

4. 混雑時旅行速度の推移

平日の混雑時旅行速度は全道路で平均 27.3km/h であり、全国平均の 35.1km/h より 7.8km/h も低い結果となった。平日の混雑時旅行速度が最も低下したのは沖縄自動車道の 61.5km/h で、平成 17 年度に比べると約 20km/h 程度速度が低下している。その他の一般道路においても

平成 17 年度に比べ速度が低下し、全国平均より低くなっている。（図-2）

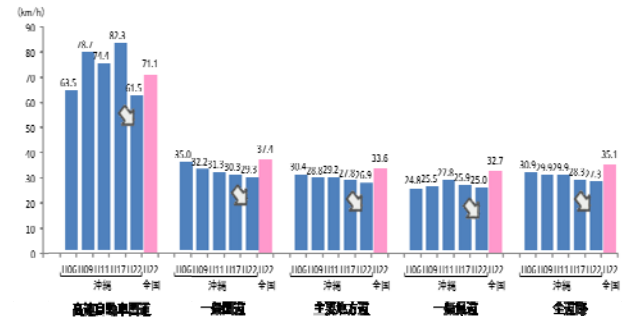


図-2 混雑時旅行速度の推移（平日）

5. 交通量の増減区間の分布

平成 17 年度に比べ沖縄自動車道では全区間（100%）で交通量が増加している。全道路の 43%の区間で大型車が増加している。車種別では大型車の交通量が増加した区間が多くなっている。（図-3、図-4）

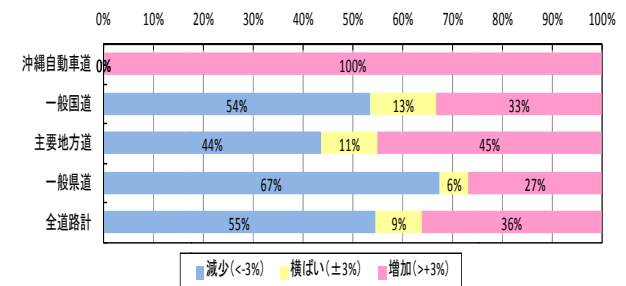


図-3 前回調査（H17）からの交通量増加・減少区間延長（全車種・道路種別別）

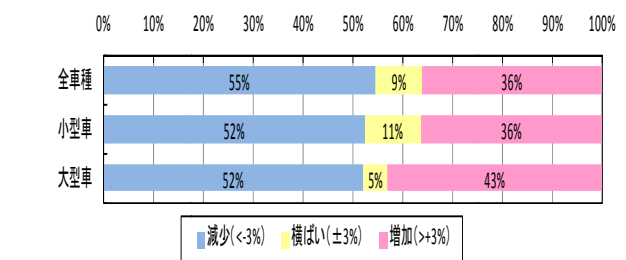


図-4 前回調査（H17）からの交通量増加・減少区間延長（車種別）

6. 平成 22 年度道路交通センサスで交通量が増加

傾向にある要因分析

表-6 アンケート回答内容

無料化後の利用状況		回答数	構成比
無料化後に沖縄自動車道を利用した	無料化前も利用	536	67%
	無料化前は未利用	130	16%
	小計	666	83%
無料化後に沖縄自動車道を利用していない		134	17%
合計		800	100%

N=800

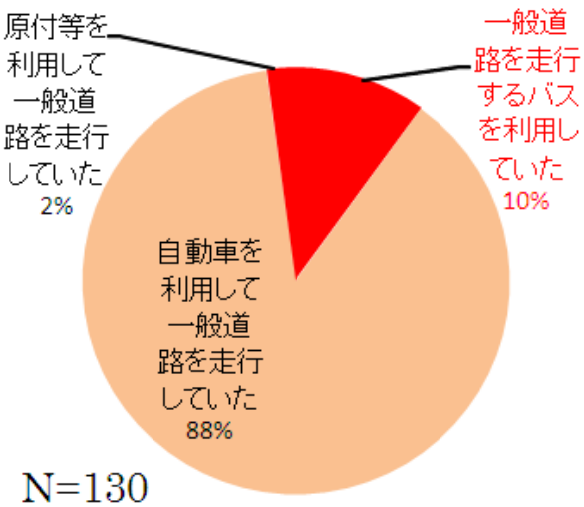


図-7 無料化後の沖縄自動車新規利用者の無料化前の交通手段

7. 開通路線及び地域開発による影響分析

前回調査後の新たな開通路線及び地域開発による交通状況の動向の変化について、以下に述べる。

(1) 名護バイパス・本部南道路による影響

観光拠点へのアクセス性や安全性の向上を目的とした名護バイパス (H19 全線供用)・本部南道路 (H22 部分供用) の開通に伴い交通の転換が図られ、国道 449 号 (現道) や名護本部線の交通量・混雑度が減少し、渋滞が解消している。沖縄海洋博記念公園 (美ら海水族館) へのルートの断面交通量が増加している。これは、美ら海水族館までのルートとして名護本部線ではなく、アクセス性の良い名護バイパス+本部南道路を移動経路として選択していると考えられる。(図-8)

(1) 人口の増加

まず、人口の動向をみると、H17 年以降全国は横ばいにあるが、沖縄県は増加傾向にある。(図-5)

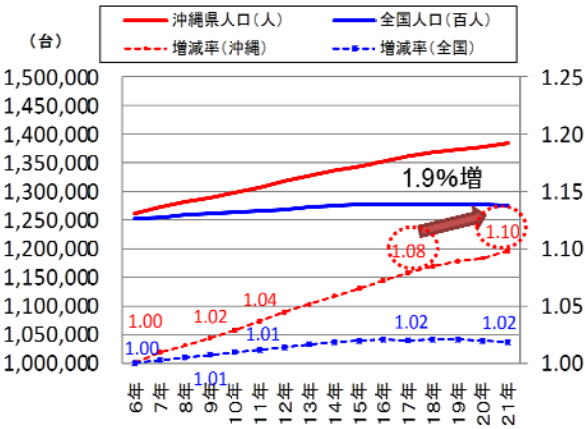


図-5 全国と沖縄における人口の推移

(2) 自動車保有台数の増加

交通量の増加や混雑時旅行速度の低下の要因として、自動車保有台数や人口増加率が全国に比べ大きいことがある(自然増)。特に平成 17 年以降は、全国と比較して増加傾向にあることが要因である。自動車保有台数は、平成 17 年以降全国は横ばいにあるが、沖縄は 5.9% の増加傾向にある。(図-6)

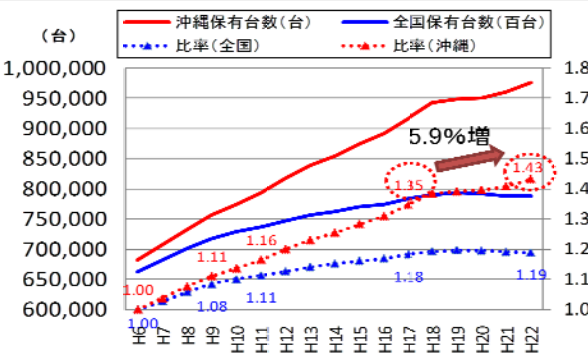


図-6 全国と沖縄における自動車保有台数の推移

(3) 高速無料化社会実験による影響

次に、高速無料化実験による影響が増加要因として考えられる。今回、高速無料化社会実験の影響を把握するために平成 22 年度道路交通センサスとは別に、独自にアンケート調査を行った。その結果をみると、回答者 (800 人) の約 2 割は高速無料化に伴い新たに高速道路を利用した新規利用者となっている。新規利用者のうち約 1 割が公共交通から自動車へ転換している。このことから、高速無料化社会実験により自動車へ転換した人が増え、それに伴い平均交通量が増加したと考えられる。(表-6, 図-7)



図-8 交通量増減区分 (国道449号周辺)

(2) 豊見城道路、豊崎・西崎の地域開発による影響

国道331号の渋滞解消等を目的とした豊見城道路(H18全線暫定供用)が開通(約2.5万台/日)したものの、交通量・混雑度も増加している。これは、豊見城道路開通を機に、世帯数・総人口の急増及び「豊崎タウン」や「糸満工業団地」を始めとする開発事業等により需要が増加した。沖縄自動車道と連結する国道506号(H19供用)は、高速無料化の影響により交通量が増加し、県道231号線とともに国道331号への流入増加がうかがえる。(図-9)

現在、豊見城道路は暫定2車線で供用しているため、完成4車線での整備が必要と考える。

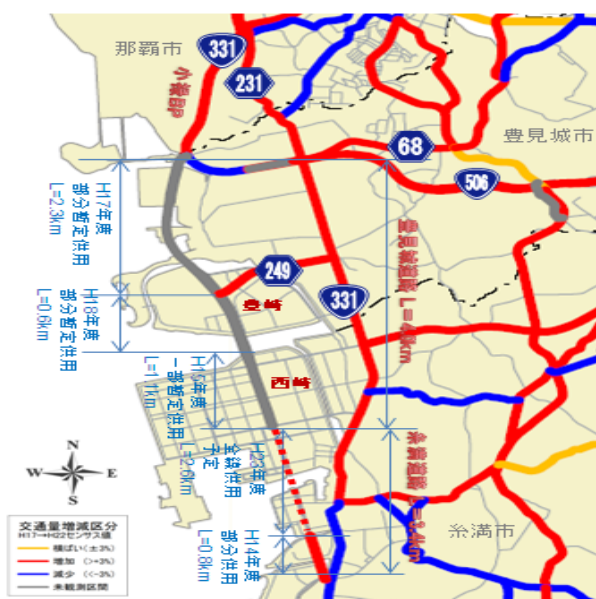


図-9 交通量増減区分 (豊見城道路周辺)

8. まとめ

今回の平成22年度道路交通センサス結果から以下のことがわかる。

- ① 全国と沖縄を比較すると、全国は交通量が減少傾向にあるのに対し、沖縄は増加傾向にある。また、混雑時旅行速度についても依然として全国平均より低く、減少傾向にある。これらは、人口の増加や自動車保有台数の増加が要因と考えられる。
- ② 沖縄自動車道の交通量は平成17年度と比べて全区间(100%)で増加しており、混雑時旅行速度も大幅に低下していることから、平成22年度道路交通センサスは高速無料化社会実験により高速道路と一般道路への影響が大きいと考えられる。

- ③ 平成17年度調査以降、名護バイパスや本部南道路、豊見城道路等の新規道路が開通したことや、豊崎・西崎等の地域開発が進んだことで県内の交通が変化している。

9. 今後の方針

今回の調査結果を踏まえ、今後以下の点について考えていく必要がある。

- ① 平成22年度道路交通センサスは、高速無料化社会実験の影響が強いため、現況の交通特性と違っていることが予想される。今後、実験後の動向を調査することで現状の把握をしていきたいと考える。
- ② 新たな地域開発等予想以上に伸びる需要に対応できる道路計画につなげたい。

参考資料

- 1) 国土交通省：平成22年度道路交通センサス