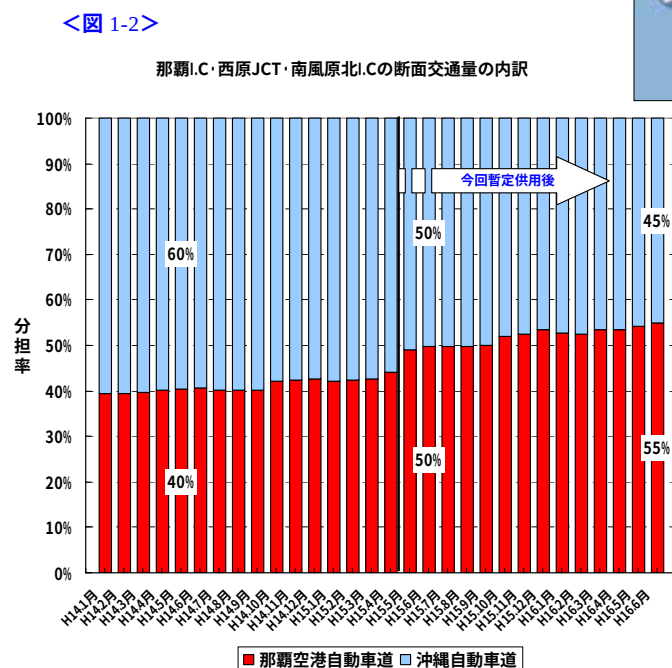
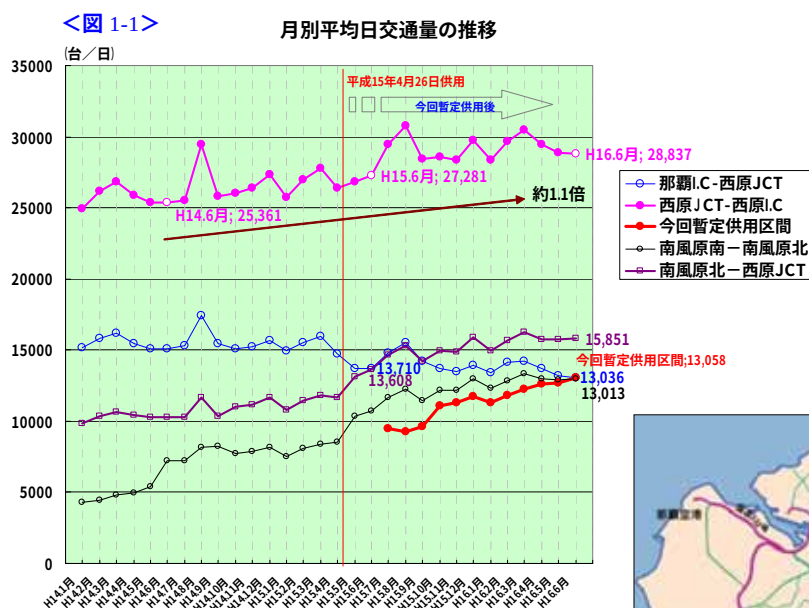


一般国道 506 号那覇空港自動車道部分暫定供用1年後の効果について

1. 交通量の推移

- 那覇空港自動車道（南風原南 I.C～豊見城 I.C）の供用に伴い、沖縄自動車道（西原 JCT～西原 I.C）の交通量は、供用前 25,361 台／日から供用後 28,837 台／日と約 1.1 倍になっており、那覇空港自動車道の供用により自動車専用道路の利用が増える傾向にある。（図 1-1）
- 断面交通量の内訳は沖縄自動車道が 59%から 45%へ、那覇空港自動車道が 41%から 55%へと変化し、那覇空港自動車道の分担率が増加している。（図 1-2）
- 今回の暫定供用区間の今年 6 月の平均交通量は1日当たり 13,058 台となっている。（図 1-1）



データ: JH 資料 (器械観測)

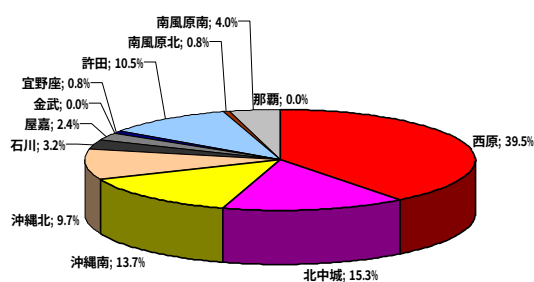
2. 豊見城 I.C の利用交通特性 (OD*分布)

- 利用者アンケートによると、平日の場合、豊見城 I.C で乗って西原 I.C、北中城 I.C や沖縄南 I.C で降りた車が約 69%を占め、逆に、豊見城 I.C で降りた車の乗った I.C をみても西原 I.C、北中城 I.C や沖縄南 I.C が約 58%を占める。また、乗った I.C では南風原南 I.C も西原 I.C の次に多く、27%を占める。(図 2-1,図 2-2)
- 休日の場合、概ね平日と似たような利用交通特性を示しているが、豊見城 I.C で乗って沖縄北 I.C や許田 I.C で降りる交通の割合が平日に比べ高くなっている。(図 2-3)
- 豊見城 I.C の利用交通特性として、渋滞する那覇市内を迂回して南部地域と中部地域間の移動の際に主として利用されているが、南部地域間や休日の北部地域への移動にも利用されていることが伺える。

*ODとは：自動車がある一つの目的で移動する出発地 (Origin)、目的地 (Destination) を意味する。

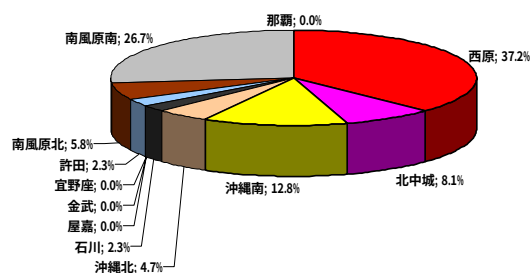
<図 2-1>

豊見城I.Cで乗った車の降りたインターチェンジ<平日>



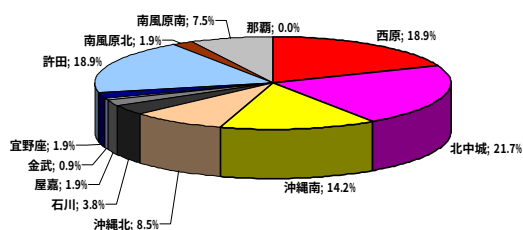
<図 2-2>

豊見城I.Cで降りた車の乗ったインターチェンジ<平日>



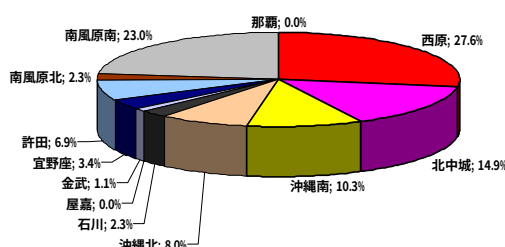
<図 2-3>

豊見城I.Cで乗った車の降りたインターチェンジ<休日>



<図 2-4>

豊見城I.Cで降りた車の乗ったインターチェンジ<休日>



調査日:平成 15 年 7 月 13 日 (日)、7 月 16 日 (水) 9:30~17:00

調査方法:ドライバへアンケート票を直接配布・郵送回収

調査箇所:西原 JCT、豊見城東道路

回収率 (回収数):平日 5.4% (424 票)、休日 5.1% (355 票)

注) 回収した調査票の中から可能なものについて OD を集計した。

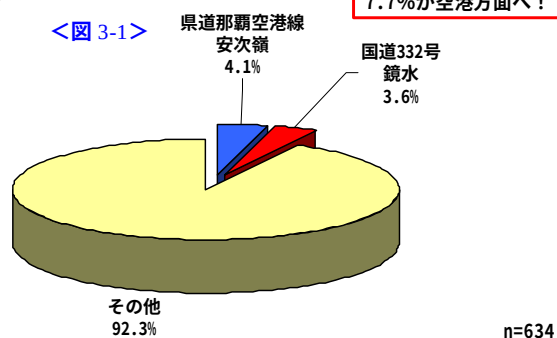
3. 那覇空港自動車道の利用交通特性

- 供用1ヶ月に実施したナンバープレート調査によると豊見城 I.C を右折した 634 台／5h のうち 7.7% (49 台) は那覇空港へ向かったものと思われる。その内訳は自家用乗用車が多い。(図 3-1, 図 3-2)
- 豊見城 I.C の那覇空港方向の交通量 1,937 台／12h に対しては、簡易的に計算すると約 150 台／12h となる。豊見城 I.C の那覇空港方向の供用1年後の交通量 3,118 台／12h に対して概ね 240 台になり、那覇空港への利用も増えていると思われる。

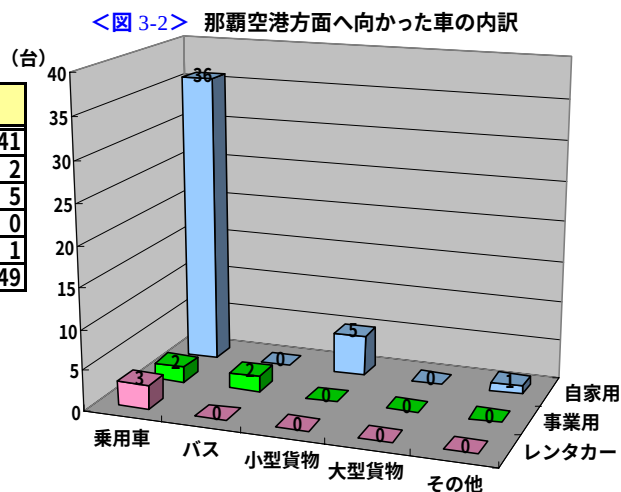


調査日:平成 15 年 5 月 21 日(水)10:00～12:50, 13:00～15:50

地点	台数(台)
安次嶺	26
鏡水	23
その他	585
計	634



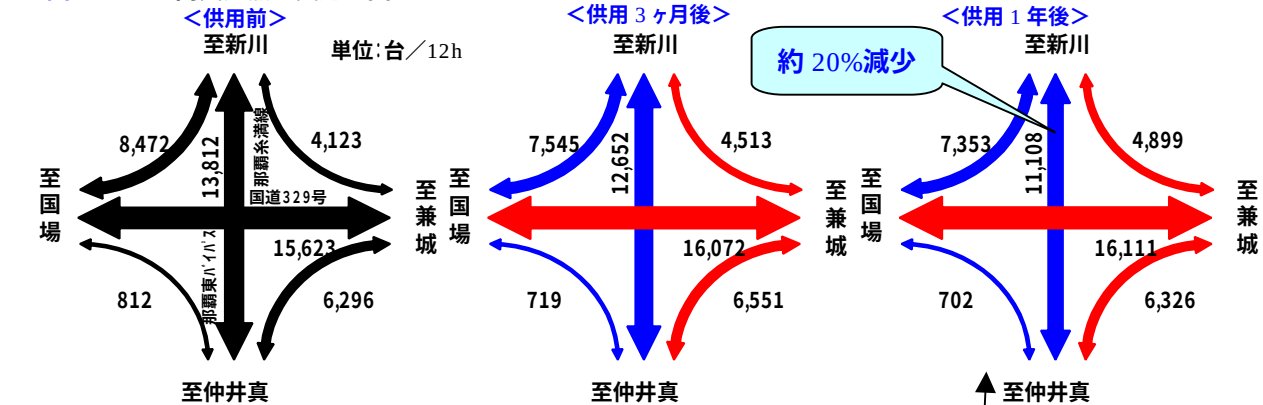
	レンタカー	事業用	自家用	計
乗用車	3	2	36	41
バス	0	2	0	2
小型貨物	0	0	5	5
大型貨物	0	0	0	0
その他	0	0	1	1
計	3	4	42	49



4. 周辺道路(交差点)交通量の変化

- 那覇 I.C に近い上間交差点 (図 4-1) では、那覇糸満線新川～那覇東バイパス仲井真間の交通量は減少傾向、逆に、豊見城 I.C に近い豊見城交差点 (図 4-2) では、県道 68 号線我那覇～奥武山米須線豊見城 I.C 間の交通量は増加傾向を示している。
- 那覇空港自動車道の供用により周辺道路 (交差点) 交通量に変化を与えたことが伺える。

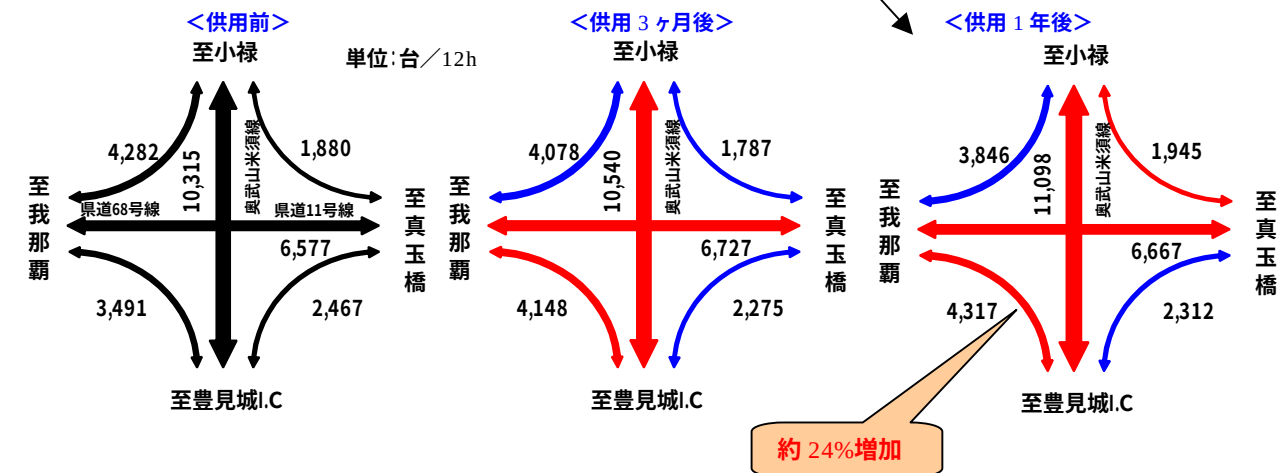
＜図 4-1＞ 上間交差点の交通量図



注) 供用前と比べて交通量が増加した方向は赤色、減少した方向は青色で表現。



<図 4-2> 豊見城交差点の交通量図



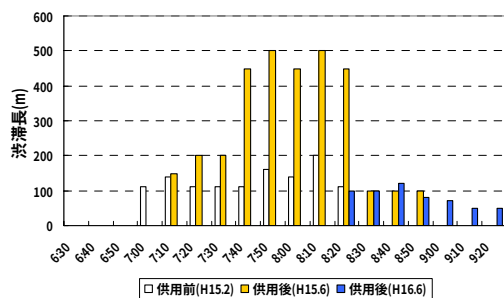
注) 調査日 供用前: H15.4.23.水, 3ヶ月後: H15.7.2.水, 1年後: H16.6.22.火

5. 渋滞状況の変化

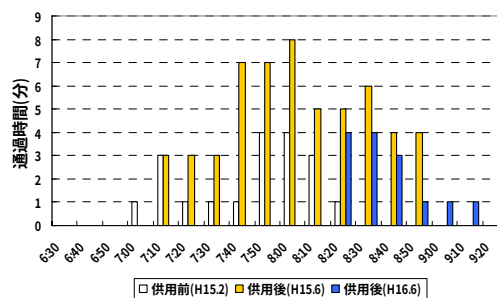
- 那覇空港自動車道の供用に周辺道路の交通流が変化し、上間交差点 (図 5-1) では交通渋滞状況の改善が見られる反面、豊見城 I.C に近い豊見城交差点 (図 5-2) では渋滞状況が増加傾向にある。

<図 5-1> 上間交差点の渋滞状況

上間交差点の渋滞長の変化 (那覇I.C方向から)



上間交差点の通過時間の変化 (那覇I.C方向から)



上間交差点

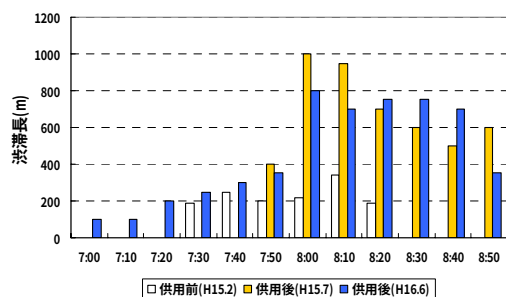
那覇 I.C 方向から渋滞状況が改善！

豊見城交差点
豊見城 I.C 方向から渋滞状況が増加！

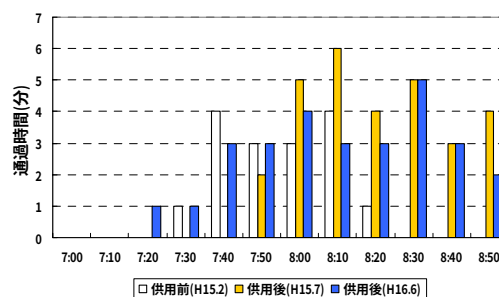


<図 5-2> 豊見城交差点の渋滞状況

豊見城交差点の渋滞長の変化 (豊見城I.C方向から)



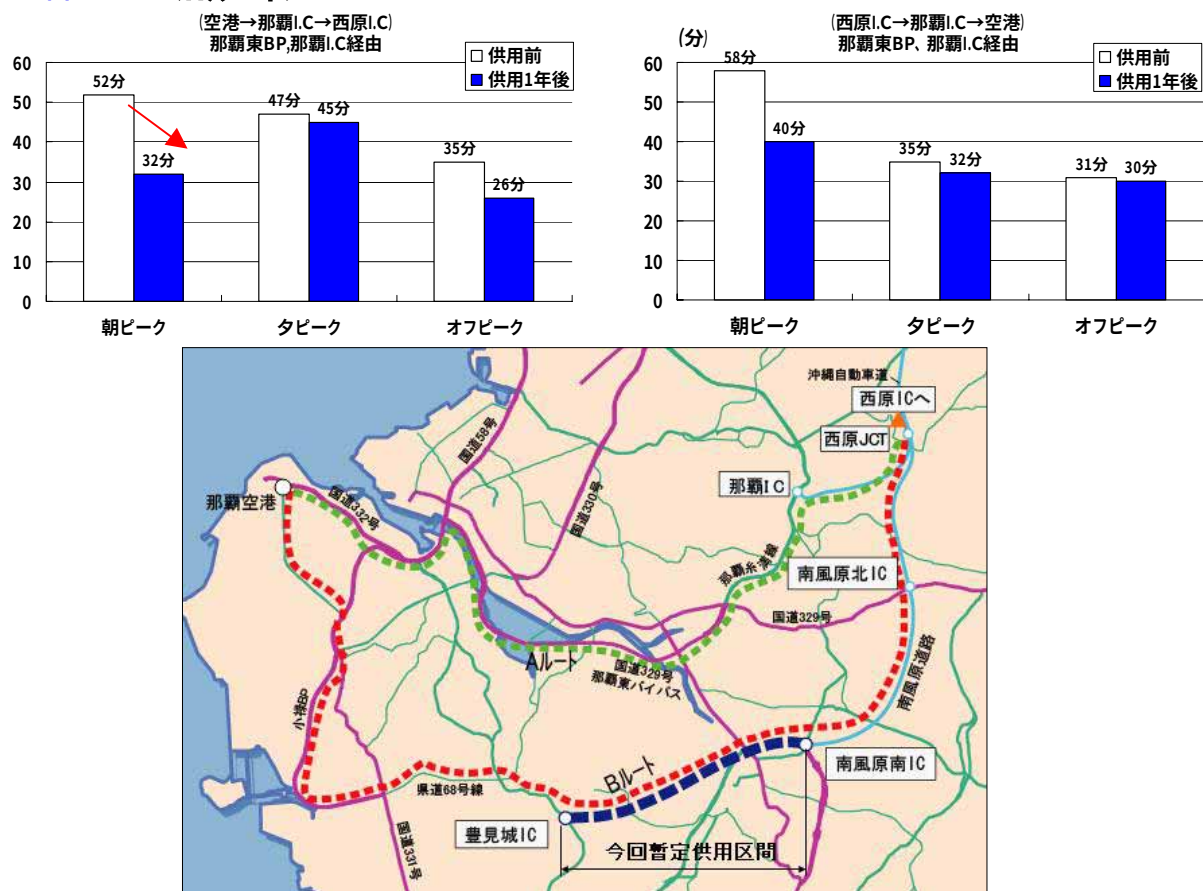
豊見城交差点の通過時間の変化 (豊見城I.C方向から)



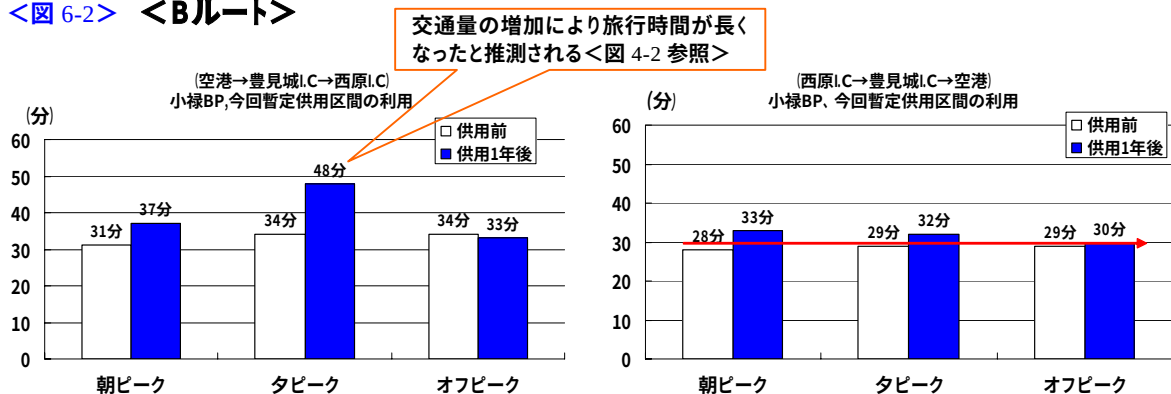
6. 那覇空港・西原インター間の旅行時間

- Aルートの旅行時間(図 6-1)は、短縮されている。
- 西原 I.C から那覇空港までの朝の旅行時間は約 20 分短縮 (旅行時間約 40 分)、空港から西原 I.C までの旅行時間も約 20 分短縮 (約 30 分)。
- 今回の暫定供用区間を利用するBルートの旅行時間(図 6-2)は、夕ピークの空港から西原 I.C 方向で 34 分から 48 分へ長くなっているものの、その他の時間帯では40分以下となっており、供用前のAルートと比較しても短縮されている。
- このように那覇空港自動車道の供用により周辺道路の交通量の増加、交通の集中などにより旅行時間短縮効果がやや低下している状況もあり、今後の課題となっている。

<図 6-1> <Aルート>



<図 6-2> <Bルート>



<調査日>

供用前:平成 14 年 10 月 24 日(木)

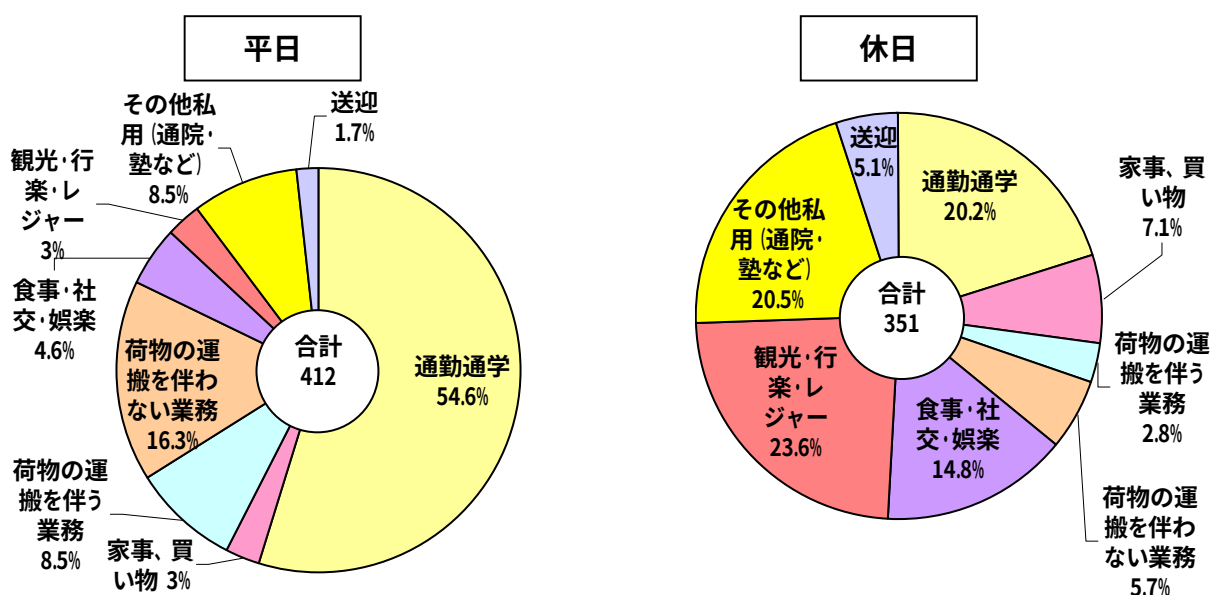
供用 1 年後:平成 16 年 6 月 22 日(火)

注) Bルートの供用前は予測値。

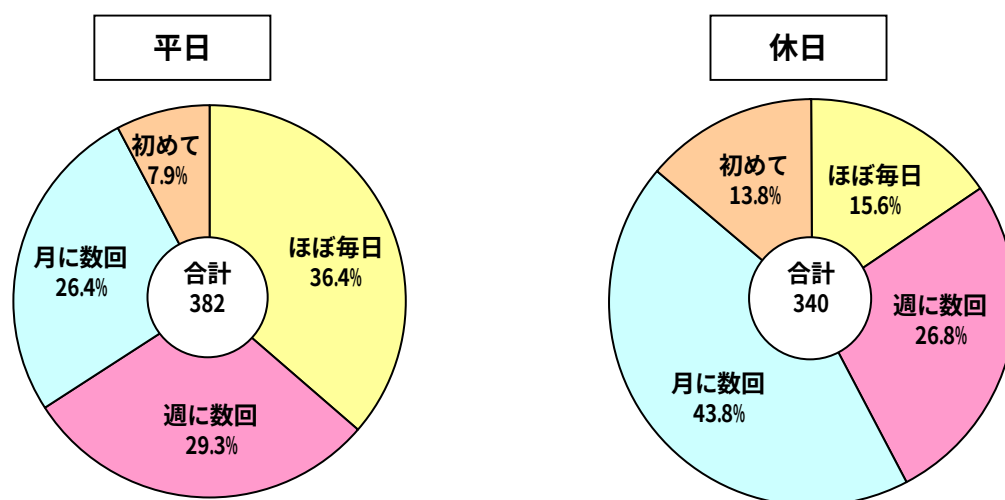
7. 利用者アンケート

- 豊見城東道路（今回暫定供用区間）の利用については、平日は通勤通学目的が多く、ほぼ毎日利用。逆に、休日は観光行楽・レジャー目的が多く、月に数回利用。
- 平日・休日とも、開通前より移動時間が「短縮した」は約 90%を占める。
- 行動範囲の変化については、開通前よりも「拡大した」が平日約 30%、休日約 40%を占める。
- 通勤通学や観光行楽など様々な交通目的の利用、利用頻度や行動範囲の拡大等利用者意識から豊見城東道路（今回暫定供用区間）の開通により移動の際の利便性が向上したことが伺える。

① 利用目的について：設問「豊見城東道路の利用目的」



② 利用頻度について：設問「豊見城東道路の利用回数」



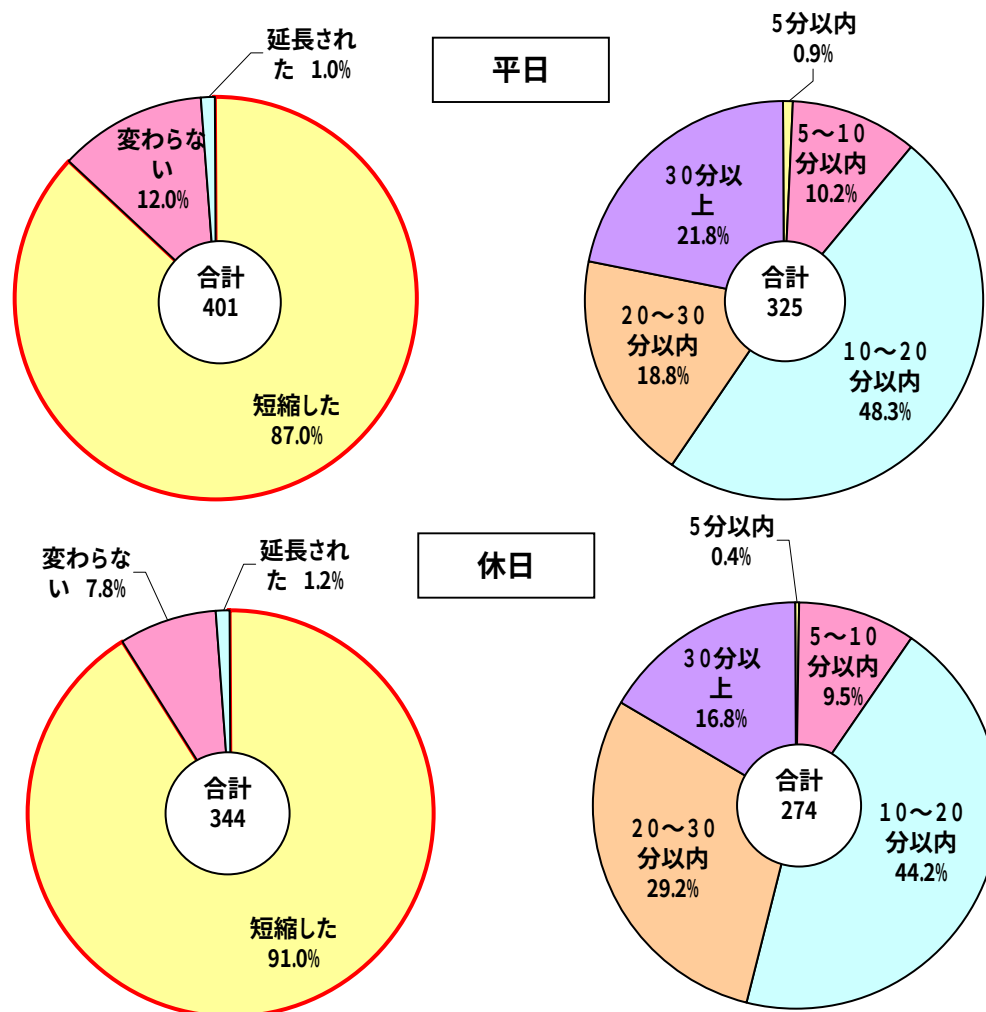
調査日：平成 15 年 7 月 13 日（日）、7 月 16 日（水）9:30～17:00

調査方法：ドライバへアンケート票を直接配布・郵送回収

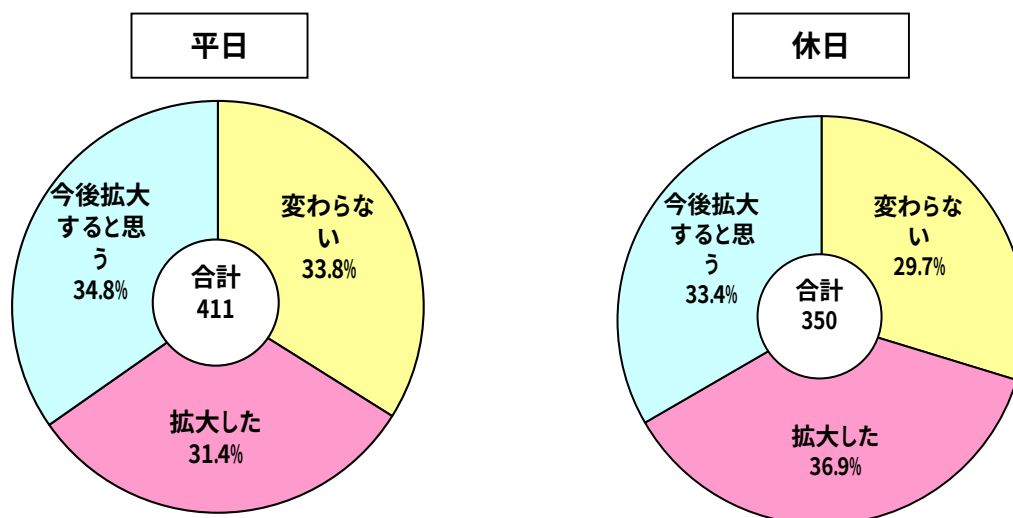
調査箇所：西原 JCT、豊見城東道路

回収率（回収数）：平日 5.4%（424 票）、休日 5.1%（355 票）

③ 移動時間の短縮について：設問「豊見城東道路を利用することで開通前に比べて移動時間短縮につながりましたか」



④ 行動範囲について：設問「豊見城東道路の開通によって買い物や食事・娯楽といった日常生活の行動範囲は変化しましたか」



8. 観光や企業活動への影響

事業所ヒアリング調査によると那覇空港自動車道の供用により様々な効果が指摘された。

<製造販売業や運送業など>

- 移動時間の短縮により時間外勤務の減少
- 急な配送依頼への対応で利便性が向上
- 集配送の時間指定(時間厳守)への対応が強化
- 運転手の適正な休憩時間等がとれるようになったことにより疲労軽減、安心感・安全性が向上
- 荷痛み・荷崩れ等による返品(クレーム)の損失軽減

<観光バス>

- 時間的なゆとりができ、タイムスケジュールが組みやすくなった。
- 運転手にとって安全で走行しやすい環境となった。
- 観光行動圏域が拡大(効率的な観光形態の変化)した。
- 沖縄自動車道へのアクセスが向上し、高速道路を利用しやすくなった。

<消防署>

- 救急活動の利便性が向上し、輸送時の患者の負担も軽減された。
- 沖縄自動車道へのアクセスが向上し、高速道路を利用しやすくなった。



調査時期:平成 15 年 11 月

調査対象:バス会社 4 社、その他企業 7 社