

平成 1 5 年度

沖縄県北部地域における道路事業業績計画書  
( 案 )

平成 1 6 年 3 月

沖縄総合事務局北部国道事務所

# 目 次

第1章 はじめに	1
第2章 平成15年度道路事業の概要	12
1. 平成15年度の道路事業の基本方針	13
2. 政策テーマごとの指標の体系	14
3. 各指標の説明	21
第3章 政策テーマごとの課題と対策	29
1. 安全で安心な暮らしを実現する道づくり	30
【指標 - 1】道路交通における死傷事故率〔最終アウト指標〕	31
【指標 - 2】事前通行規制実施に伴う孤立人口〔中間アウト指標〕	38
【指標 - 3】一般医療病院まで30分以内で安全かつ 安定的に到達できる人の割合〔中間アウト指標〕	41
【指標 - 4】役場まで10分以内で安全かつ安定的に走行できる人口の割合 〔中間アウト指標〕	45
2. 豊かな自然環境の保全と観光を支援する道づくり	49
【指標 - 5】観光客（レンタカー利用者）の道路満足度〔最終アウト指標〕	50
【指標 - 6】夜間騒音要請限度達成率〔最終アウト指標〕	54
【指標 - 7】ICから観光地までの緑のネットワーク率〔中間アウト指標〕	57
【指標 - 8】休憩施設や情報配信・交流施設（道の駅・ロードパーク） の整備率〔中間アウト指標〕	60
3. 市街地の交通渋滞を緩和する道づくり	63
【指標 - 9】道路渋滞による損失時間〔最終アウト指標〕	64
【指標 - 10】ETC利用率〔中間アウト指標〕	69
【指標 - 11】路上工事時間〔中間アウト指標〕	71
4. 地域間の連携を強化し、交流を確保する道づくり	75
【指標 - 12】日常生活の中心となる都市まで、 30分以内で安全かつ安定的に走行できる人の割合〔中間アウト指標〕	76
【指標 - 13】中心市街地までの所要時間の短縮率〔中間アウト指標〕	80
【指標 - 14】港湾まで1時間でアクセスできる市町村人口の割合〔中間アウト指標〕	83
【指標 - 15】規格の高い道路を使う割合〔中間アウト指標〕	86
5. ゆとりある個性豊かな地域を創出する道づくり	90
【指標 - 16】市街地等の幹線道路の無電柱化率〔中間アウト指標〕	92
6. 道路行政の転換	93
【指標 - 17】道路利用者満足度〔最終アウト指標〕	94
【指標 - 18】ホームページアクセス数〔中間アウト指標〕	100
【指標 - 19】ボランティア・サポート・プログラムの参加団体数〔中間アウト指標〕	102

## 第 1 章 はじめに

## 1. 業績計画の意義と目的

### 業績計画書策定の背景

平成 14 年 8 月の社会資本整備審議会・中間答申において、道路行政をアウトカム指標に基づき運営を行う方式に転換し、毎年度、指標に基づき業績の分析、評価を行い、その結果を予算編成等に適切に反映させるシステムを構築すべきであると指摘された。

また、平成 15 年 6 月の道路行政マネジメント研究会提言において「地域の特性や地域ごとのニーズに応じた、即地性のある道路行政マネジメントを進めるため、また、出先部門まで成果主義を徹底させるため、都道府県ごと等、地域レベルにおいても業績計画書を策定した上で達成度を把握、評価し、その結果を以降の施策、事業に反映するしくみを構築すべきである」と示された。

さらに平成 14 年 7 月の沖縄地方道路懇談会提言において「道路整備にあたっては投資効果の評価項目を多面化することにより、道路事業者と道路利用者において共通認識が持てる事業評価となるよう、新たな評価軸を設定し、システム化を行うことが必要である」と示された。

これらの指摘を踏まえ、平成 15 年度より沖縄における新たな道路行政マネジメントを実行に移すため、沖縄総合事務局および沖縄県において「沖縄における道路事業業績計画書」が作られた。そこで、沖縄総合事務局北部国道事務所において、「沖縄県北部地域における道路事業業績計画書」を作成するものである。

### 業績計画書の目的

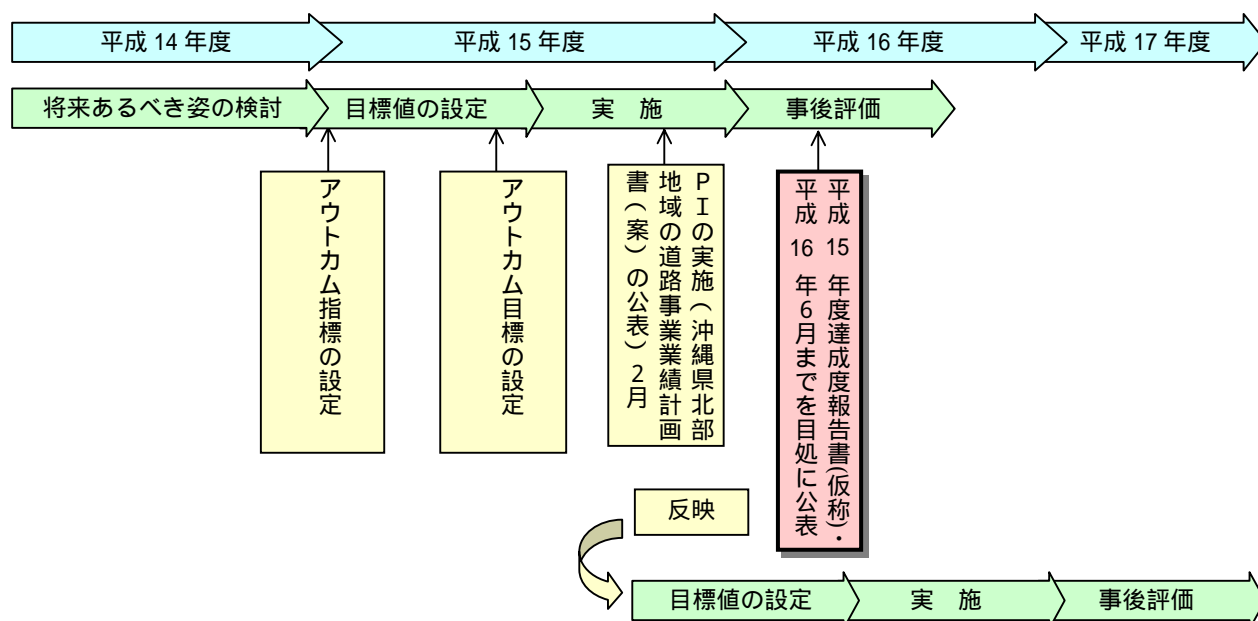
#### 1. 厳格な評価とその結果の反映による効率性の向上

計画書で示された数値目標や、それを実現するための道筋や手段の妥当性については、年度終了時に厳しく評価され、「達成度報告書」としてとりまとめ、公表する。ここでの評価結果は、次年度以降の予算や行政運営に反映していくことで、成果主義を徹底し、行政の意識改革につなげるものである。

#### 2. 数値目標及び評価結果を公表することによる透明性の向上

計画書においては、目指す成果を、県民の生活実感にあった指標を用いた数値目標として事前に公表し、その実現のための手段の妥当性を明らかにすることによって、県民と行政が課題と目標を共有することを可能とする。これにより、道路行政における成果重視の姿勢を明確にするとともに、県民と行政の信頼関係を再構築し、行政の透明性の向上を図るものである。

### 新たな道路行政マネジメントの流れ



### 業績計画書を作成するにあたっての課題

本業績計画書の作成にあたっては、以下のような課題が存在している。また、P I等を実施することにより県民にわかりやすいものとする必要があることから、今後、業績計画書構成の変更、指標の追加・削除、数値の変更等が生じる可能性がある。

#### 1．沖縄県北部地域の道路行政における政策テーマ

本業績計画書の作成時点においては、今後の社会資本整備重点計画の状況および北部地域の道路についてのニーズ等を反映して、沖縄県北部地域の道路行政における政策テーマを変更する可能性がある。

#### 2．率先した取り組みによる制約

本業績計画書の作成は、成果志向の行政マネジメントのしくみを平成15年度より実践に移すものであるため、国による事業（直轄事業）が中心となった構成となる。また、予算や事業執行への影響は限定的なものとなる。

#### 3．データ収集上の限界と制約

合理的な成果目標を設定し、その成果を客観的に評価するためには、正確なデータ収集が必要となる。しかしながら、全てのデータを正確に収集するためには多くのコストを要することから、データ収集には限界と制約がある。

#### 4．外部要因の存在

道路は、最も生活に密着した社会資本の一つであり、国民の一人一人が利用者である公共施設であるため、そのサービスの質は、ドライバーのマナーや沿道立地のあり方等にも左右され、必ずしも道路行政のみがマネジメントできるものではない。

外部要因の影響が大きい成果目標については、その目標の達成にある程度寄与する道路施策の進捗状況などを用いた中間的なアウトカム指標（場合によっては、事業の量を表すアウトプット指標）を設定し、確実に管理が可能な仕組みを確立することが、現実的な道路行政マネジメントには不可欠である。

#### 5．施策の効果が発揮されるまでのタイムラグの存在

一般に、道路整備は成果を得るために一定の時間を必要とする。例えば、バイパスは一部が供用した段階ではその効果は十分に発揮できない。また、交通事故等、確率的事象に基づく成果の中には、統計的に成果の発揮を確認できるまでに一定の測定期間が必要となるものもある。加えて、達成度の把握に必要なデータ収集に時間を要し、年度途中のデータや前年度のデータを利用せざるをえない場合には、データ取得時期以降に得られた成果の評価が困難、または不可能である場合もある。実施のマネジメントに際しては、関連する施策の進捗を示す指標等を用いて評価を行うことが必要である。

## 2. 沖縄県北部地域の道路行政における政策テーマ（案）の設定

平成14年7月の沖縄地方道路懇談会提言においては、以下の7つの提言が示された。

提言1：連携・交流を支える幹線ネットワークの形成

提言2：都市部の交通渋滞の緩和

提言3：貴重な自然環境との調和

提言4：人に優しい安全で安心なくらしの創出

提言5：個性豊かな地域づくりとの連携

提言6：観光への支援と沖縄らしい景観の保全・創出

提言7：県民参加と道路行政の転換

これを踏まえ沖縄県の業績計画書を作成するにあたり、沖縄総合事務局および沖縄県では6つの政策テーマが設定されている。

政策テーマ1：連携を強化し、交流を促進する道づくり

政策テーマ2：都市部の交通渋滞を緩和する道づくり

政策テーマ3：観光を支援し、環境を保全・創造する道づくり

政策テーマ4：安全で安心な暮らしを実現する道づくり

政策テーマ5：ゆとりある個性豊かな地域を創出する道づくり

政策テーマ6：道路行政の転換

これらを踏まえ沖縄県北部地域の業績計画書を作成するにあたり、6つの政策テーマ（案）を設定した。

政策テーマ1：安全で安心な暮らしを実現する道づくり

政策テーマ2：豊かな自然環境の保全と観光を支援する道づくり

政策テーマ3：市街地の交通渋滞を緩和する道づくり

政策テーマ4：地域間の連携を強化し、交流を確保する道づくり

政策テーマ5：ゆとりある個性豊かな地域を創出する道づくり

政策テーマ6：道路行政の転換

なお、この政策テーマ（案）については、今後、沖縄県北部地域における道路整備の中長期計画を策定していくなかで、決定することとしている。

沖縄県北部地域の道路の将来ビジョン（案）

基本理念 みんなで築く美ら島・うまんちゅの道づくり

テーマ6 道路行政の転換

計画から管理までの全ての段階にわたっての県民参加  
事業評価の充実  
調査研究・技術開発の推進  
道路の管理の効率化と高度化

平成14年7月

沖縄地方道路整備懇談会提言

提言1  
連携・交流を支える幹線ネットワークの形成

提言2  
都市部の交通渋滞の緩和

提言3  
貴重な自然環境との調和

提言4  
人に優しい安全で安心な暮らしの創出

提言5  
個性豊かな地域づくりとの連携

提言6  
観光への支援と沖縄らしい景観の保全・創出

提言7  
県民参加と道路行政の転換

政策テーマ（案）

サブテーマ（案）

テーマ1  
安全で安心な暮らしを実現する道づくり

子供、高齢者、障害者など誰もが安全に快適に利用できる道路の整備  
災害や救急医療など緊急時に対応した道づくり  
離島・過疎地域の安定した暮らしを支える道づくり

テーマ2  
豊かな自然環境の保全と観光を支援する道づくり

観光地への移動を円滑にする道づくり  
沖縄らしさを感じる道づくり  
貴重な自然環境と調和する道づくり  
沿道環境を改善する道づくり

テーマ3  
市街地の交通渋滞を緩和する道づくり

交通需要に対応したバイパス・都市計画道路の整備  
早期に整備効果の発現が期待できる交差点改良など既存ストックの有効活用  
公共交通を活用したTDMの実施など道路の使い方の工夫

テーマ4  
地域間の連携を強化し、交流を確保する道づくり

世界・県外への広域交通拠点（空港・港湾）へのアクセス性を向上させる道づくり  
名護市を中心とした地域生活圏を形成する道づくり  
市町村や離島などの連携・交流を支える道づくり  
広域的な交流を促進する高規格幹線道路の利用促進

テーマ5  
ゆとりある個性豊かな地域を創出する道づくり

地域の活性化への支援  
既存ストックを活用した地域コミュニティの創出  
電線類の地中化などによる快適な道路空間の創出事業評価の充実

### 3 . 沖縄県北部地域の道路の現況について（全県で見た場合の水準）

アウトカム指標を用いて県内で比較した場合、相対的な北部地域の道路整備水準が把握できる。

全県的に見て優位なアウトカム指標

- ・ 道路渋滞による損失時間
- ・ 路上工事時間
- ・ 夜間騒音要請限度達成率

全県的に見て劣るアウトカム指標

- ・ 道路交通における死傷（死亡）事故率
- ・ 日常生活の中心となる都市まで、30 分以内で安全かつ安定的に走行できる人の割合
- ・ 事前通行規制実施に伴う孤立化人口



## 主要なアウトカム指標に見る沖縄県北部地域の状況

### 《 全県的に見て優位な指標 》

沖縄県北部地域における渋滞の発生は、那覇市などの大都市と比較して少ない。しかし、名護市における通勤・通学時間帯や休日の恩納村のビーチなど観光地周辺において渋滞が発生している。北部地域の渋滞損失時間は6.6万人時間/年であり、人口一人あたりでは約0.3時間/年となっている。これは1年間のうち一人あたり約0.3時間を交通渋滞によりムダにしていることとなる。

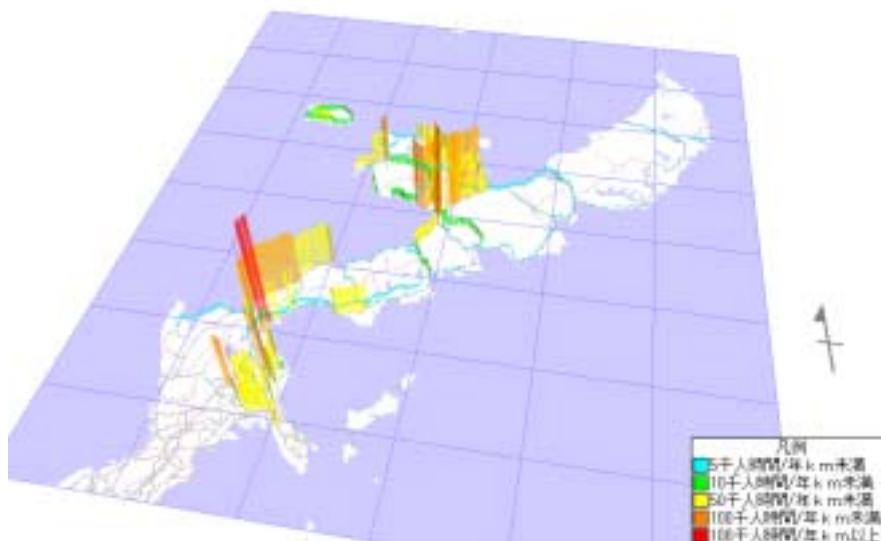


図 渋滞損失時間 3Dマップ（道路延長あたり）

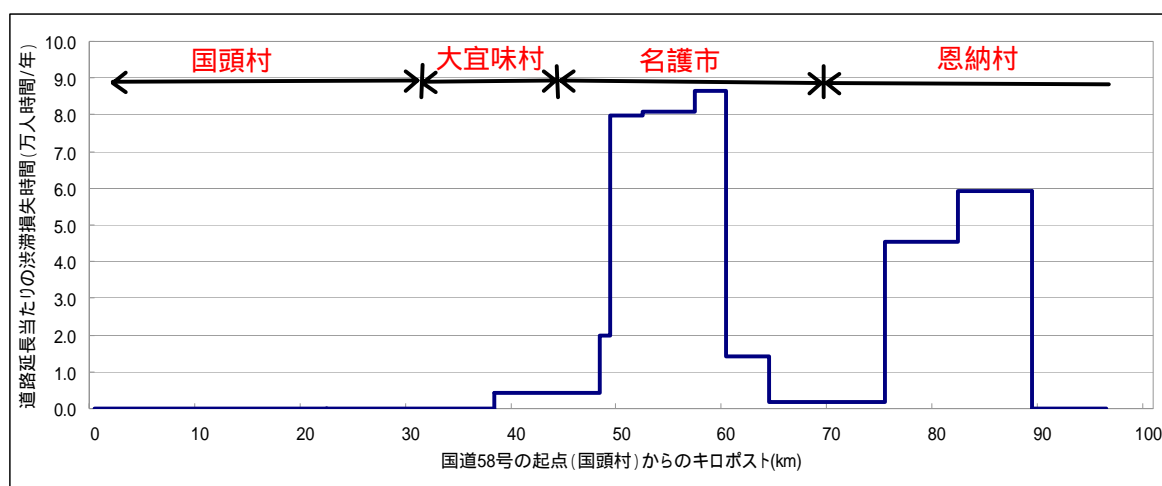
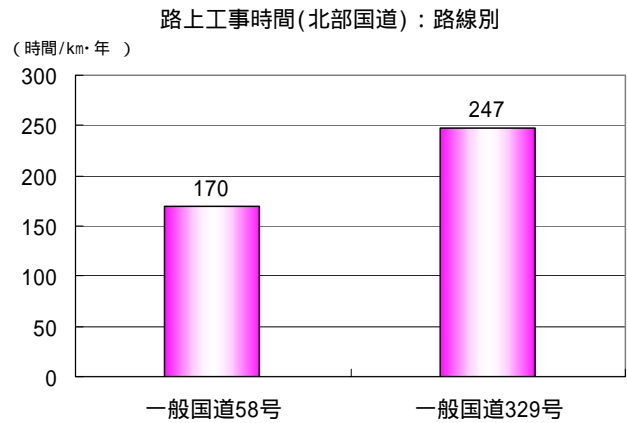
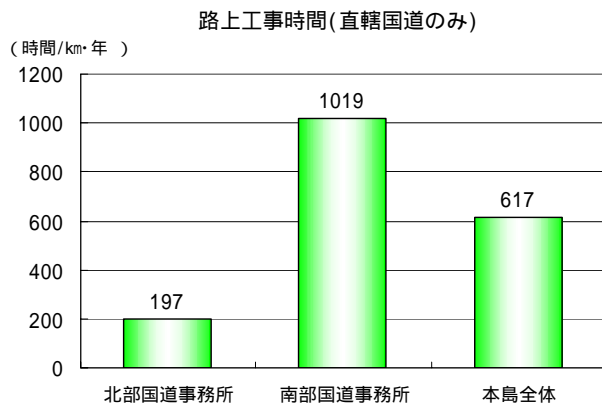


図 北部国道事務所管内における国道58号の渋滞損失時間

北部国道管内の直轄国道では、距離あたり路上工事時間が南部国道事務所管内の直轄国道に比べて大幅に短い。路線別に見ても、北部国道管内の一般国道 58 号、および一般国道 329 号の路上工事時間は、それぞれ 170 時間/km・年、247 時間/km・年であり、南部国道事務所平均（1,019 時間/km・年）に比べて大幅に短い。



沖縄総合事務局資料

北部国道管内では、全ての観測地点で夜間騒音要請限度を満足している。しかし、石川市の東恩納では環境基準を超過しているため、今後の交通量増加等により将来的には夜間騒音要請限度を超過する可能性がある。

北部国道管内の観測地点

路線名	地点名	環境基準 超過・非超過		要請限度 超過・非超過		騒音レベル (dB)		車線数
		昼間 70	夜間 65	昼間 75	夜間 70	昼間 Leq	夜間 Leq	
一般国道58号	沖縄県名護市伊差川					56	50	2
一般国道58号	沖縄県名護市名護					68	60	4
一般国道58号	沖縄県名護城1					66	59	6
一般国道58号	沖縄県名護市伊差川 南西側					70	63	2
一般国道329号	沖縄県名護市世富慶					68	61	2
一般国道329号	沖縄県石川市赤崎					64	58	4
一般国道329号	沖縄県石川市石川					69	64	2
一般国道329号	沖縄県石川市東恩納	×	×			74	69	4
一般国道329号	沖縄県石川市伊波					61	52	2

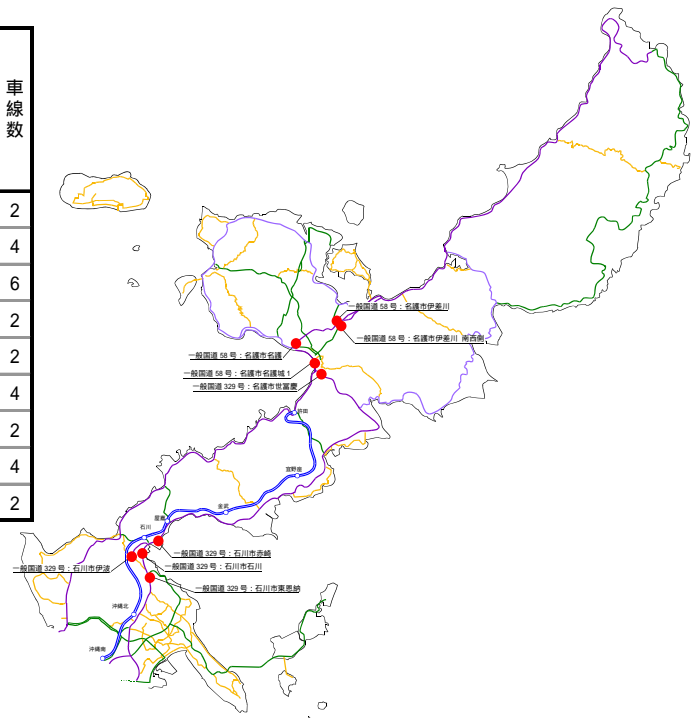


図 北部国道管内の騒音レベル観測地点  
出典：H14 道路環境センサス

沖縄県北部では死傷事故件数に占める死亡事故の割合が県平均の1.5倍と高いため、線形改良・照明灯設置・分離帯設置などの安全性を高める道路の整備が望まれるとともに、飲酒運転や制限速度超過など、ドライバーのモラル低下による事故発生を抑制することも重要である。

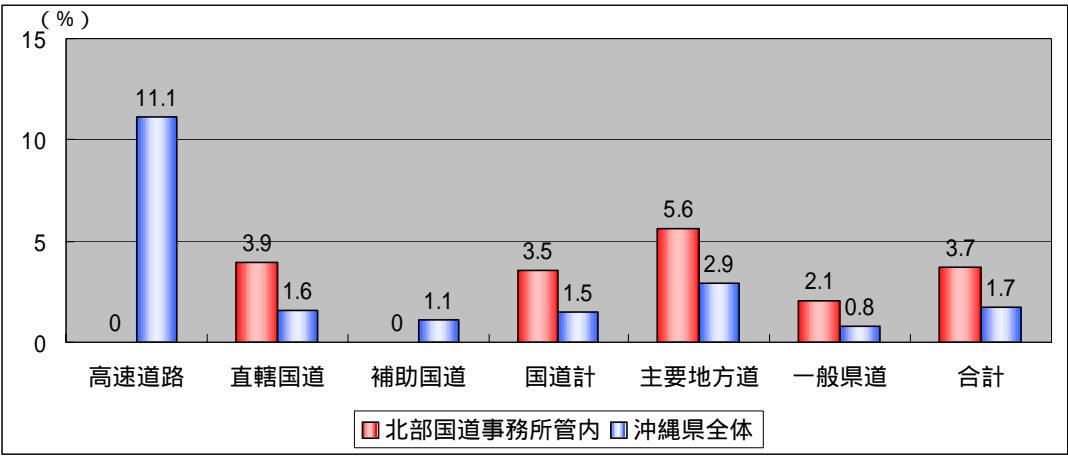


図 死傷事故件数に占める死亡事故件数の割合

出典：H13 交通事故データベース

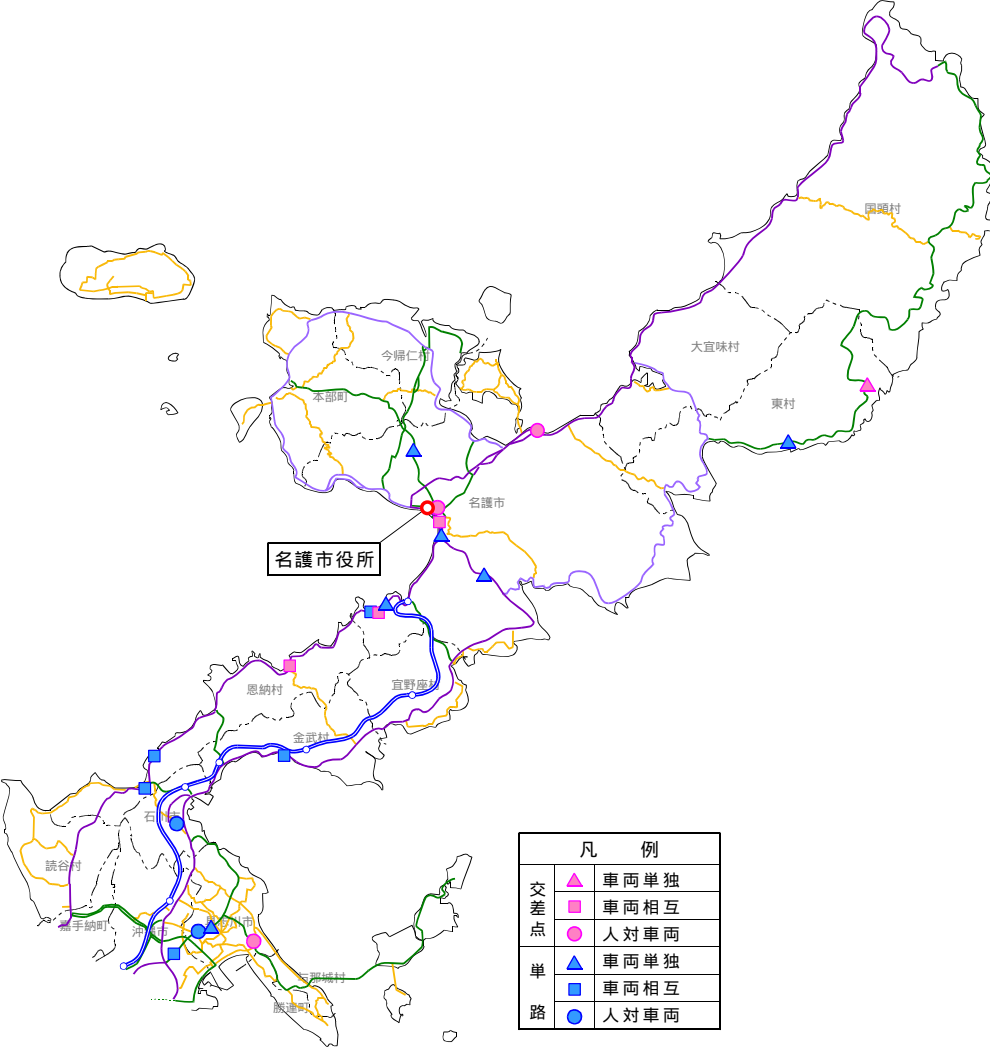


図 死亡事故発生地点（H13 年度）

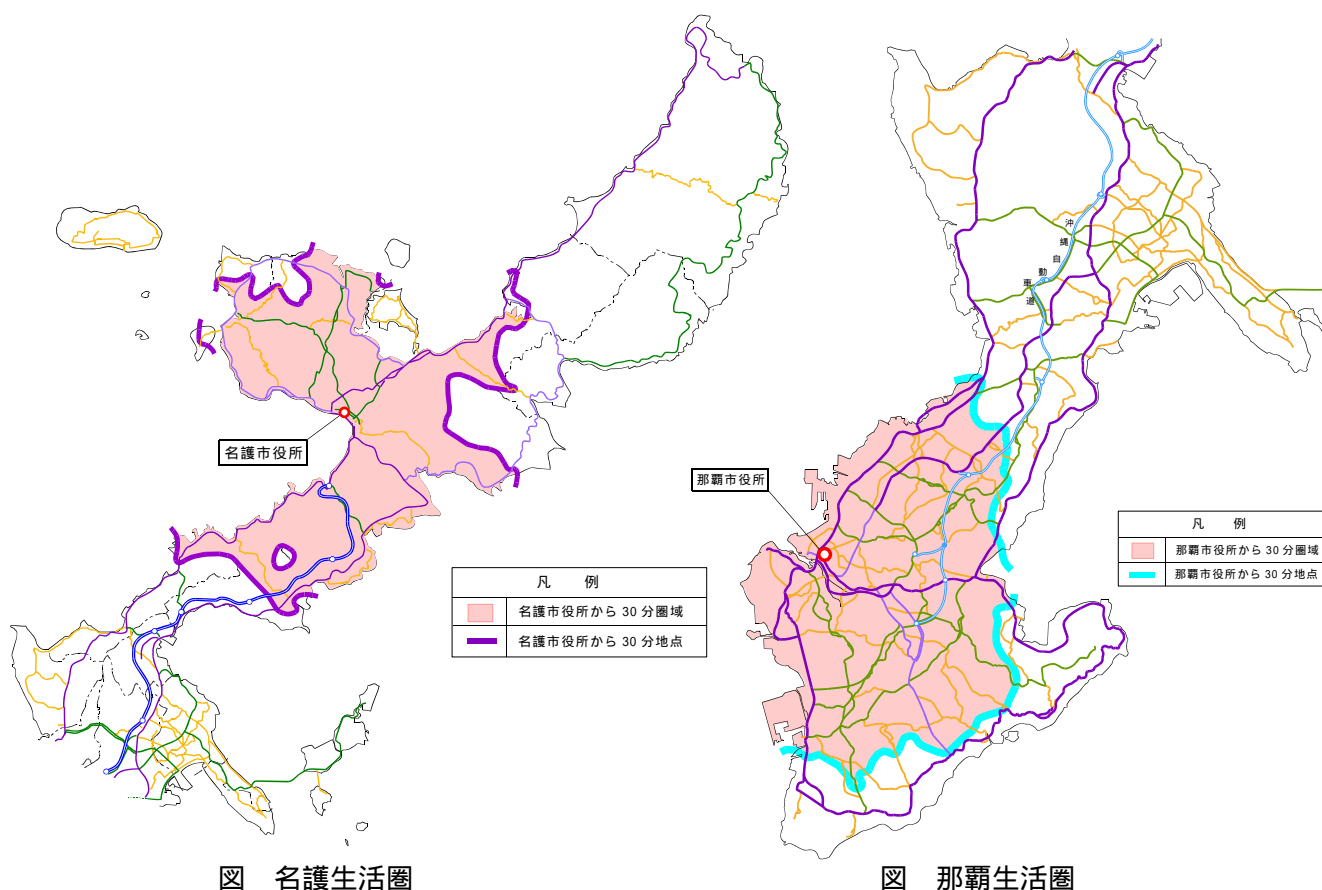
出典：H13 交通事故データベース

名護生活圏(名護市役所から30分圏内)の道路改良率は、那覇生活圏(那覇市役所から30分圏内)と比較して、一般県道以上の幹線道路でみると同程度であり、全道路での改良率は38.9%と低い。特に市町村道については17.4%と那覇生活圏の半分程度の道路改良率である。

表 名護生活圏と那覇生活圏の道路改良率

道路種別		名護都市圏			那覇都市圏		
		実延長(km)	改良延長(km)	改良率(%)	実延長(km)	改良延長(km)	改良率(%)
一般国道	指定区間	105.1	95.1	90.5	139.6	127.1	91.1
	指定区間外	65.6	65.5	99.9	21.8	20.1	92.0
	計	170.7	160.6	94.1	161.4	147.2	91.2
県道	主要地方道	48.9	45.5	93.1	93.3	84.1	90.2
	一般県道	79.7	68.2	85.5	97.6	92.4	94.7
	計	128.6	113.7	88.4	190.9	176.6	92.5
合計		299.3	274.3	91.6	352.3	323.8	91.9
市町村道		735.3	127.8	17.4	1079.7	330.4	30.6
総計		1034.6	402.0	38.9	1432.0	654.1	45.7

一般国道の指定区間について、現道は100%の改良率であるが、一部旧道を含むため90.5%となっている。



沖縄県北部の中山間地域では、道路密度が低くリダンダンシーが確保されていないため、事前通行規制に伴い、孤立する地域がある（降雨に伴う通行規制頻度は年0～2回程度あり、通行規制時の孤立人口は名護市、国頭村、東村の約2,600人）。

年	台風 接近数	規制区間	規制回数	規制時間 (延べ)	備 考
平成8年	7回	一般国道58号	1回	18時間	北部国道事務所
平成9年	9回	一般国道58号	2回	12時間	北部国道事務所
		国頭東線	1回	15時間	(県)北部土木事務所
平成10年	5回	国頭東線	1回	15時間	(県)北部土木事務所
平成11年	6回	一般国道58号	1回	7時間	北部国道事務所
		県道2号線	1回	10時間	(県)北部土木事務所
平成12年	10回	一般国道58号	2回	15時間	北部国道事務所
		県道2号線	2回	47.3時間	(県)北部土木事務所
平成13年	6回		0回	0時間	
平成14年	8回	一般国道58号	1回	18.5時間	北部国道事務所

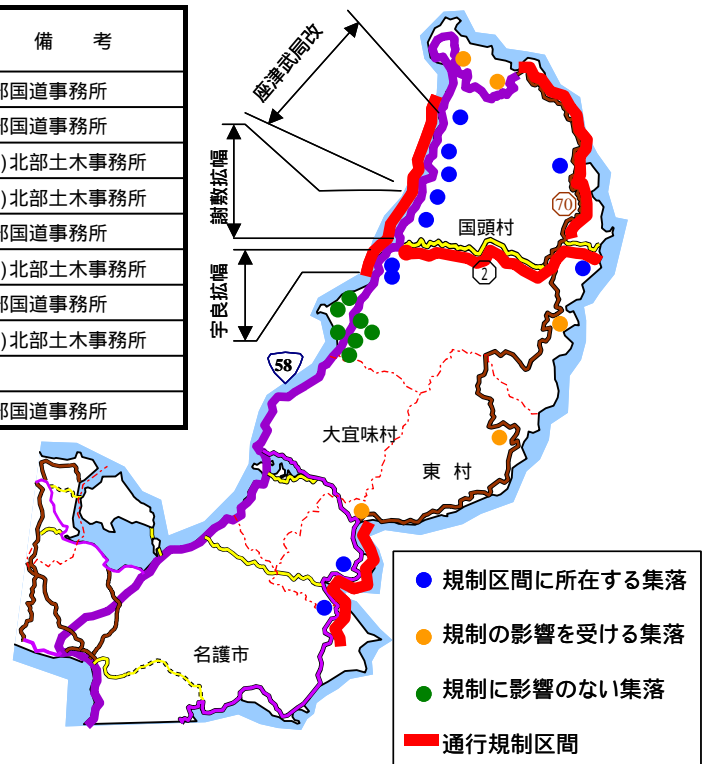


図 事前通行規制に伴う孤立地域

#### 道路密度

本島全体	0.77
北部	0.48

道路密度 = 路線延長 (km) / 面積 (km<sup>2</sup>)

## 第 2 章 平成 15 年度道路事業の概要

## 1. 平成15年度の道路事業の基本方針

平成15年度は、事業費約77億円（地方単独事業費を除く）により、政策テーマ「地域間の連携を強化し、交流を確保する道づくり」、「市街地の交通渋滞を緩和する道づくり」、「豊かな自然環境の保全と観光を支援する道づくり」、「安全で安心な暮らしを実現する道づくり」、「ゆとりある個性豊かな地域を創出する道づくり」、さらに「道路行政の転換」を目指した道路整備を推進する。

### <事業費>

地域高規格事業費・・・・・・・・・・	2,060百万円
<u>一般国道（2次改良）事業費・・・・・・・・</u>	<u>5,640百万円</u>
合　　計	7,700百万円

## 2．政策テーマごとの指標の体系

平成 15 年度の道路事業の執行にあたっては、前述の 6 つの政策テーマのもとに、関連施策の特性に応じ、生活実感にあったわかりやすい指標（最終アウトカム指標）、政策テーマの実現に向けた施策の進捗を表わす指標（中間アウトカム指標）及び そのための事業の量を表わす指標（アウトプット指標）のそれぞれを設定した。

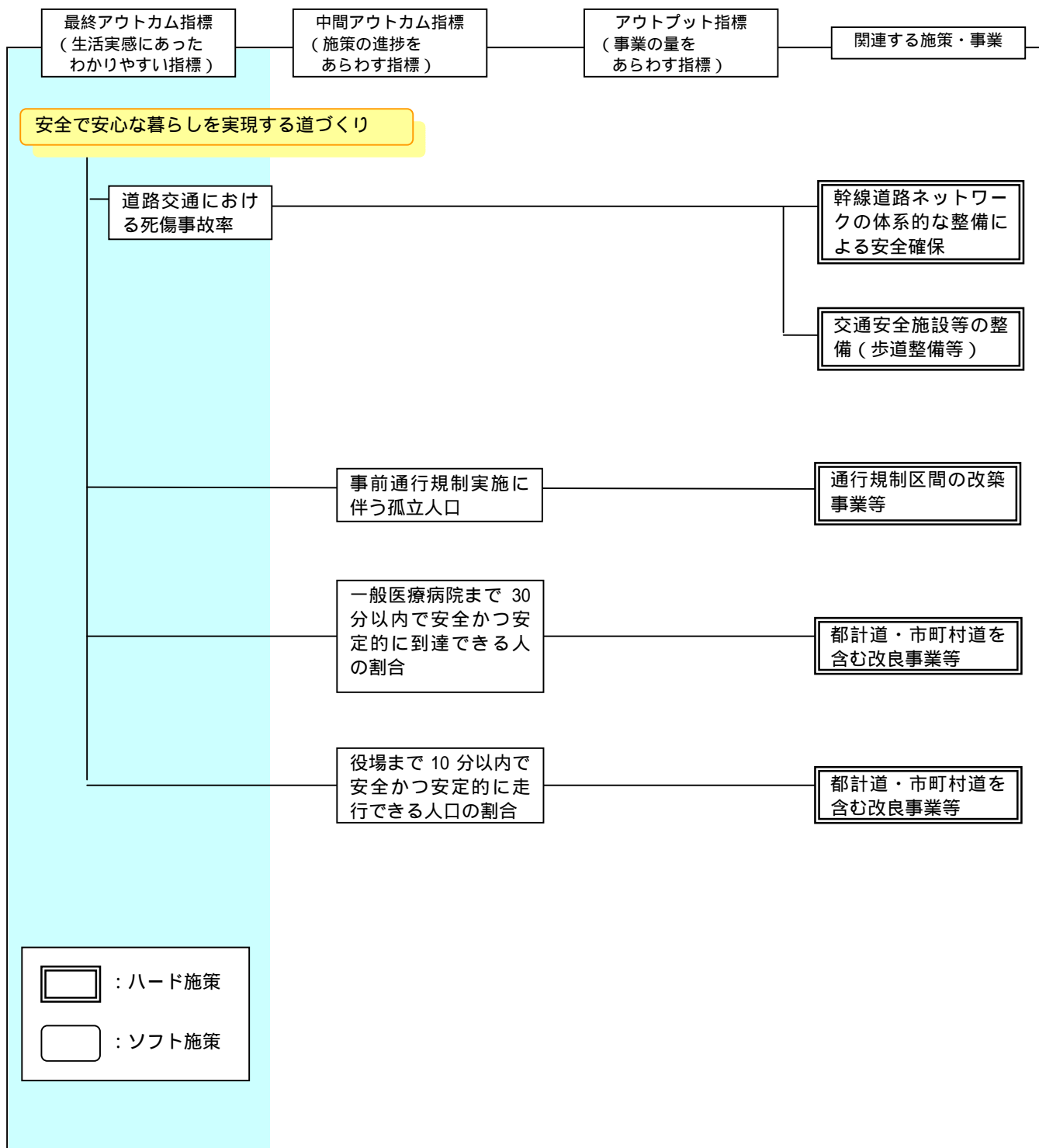
指標の設定にあたっては、客観的なデータを、少なくとも毎年度収集する体制が整っていること、政策テーマを体現し、指標値の向上に対する道路事業による寄与が明らかであること、等の条件を考慮している。

これらの体系を、政策テーマ毎に整理したものについて、次頁以降に掲載する。

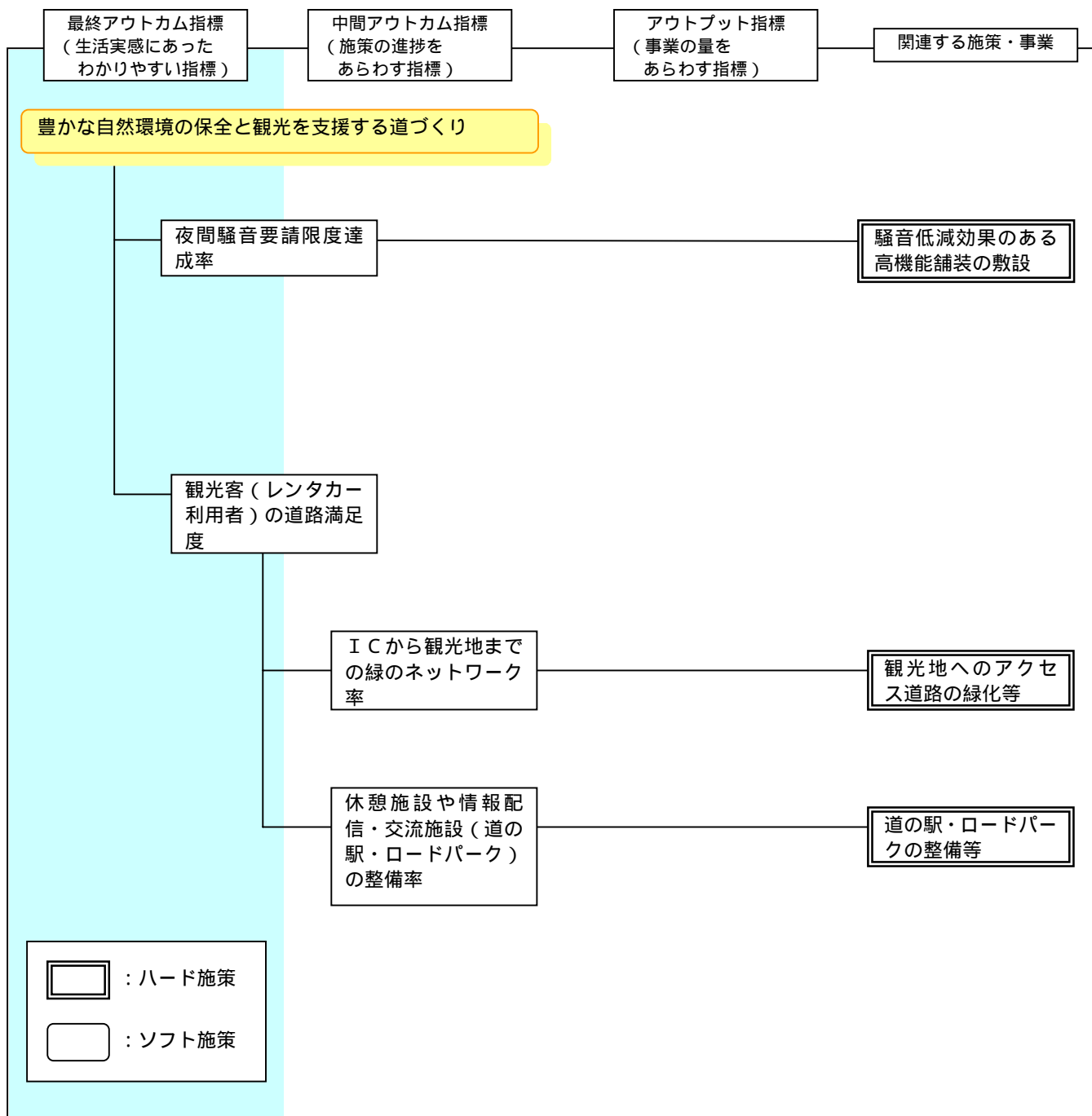
なお、これらの政策テーマ及び指標は、平成 15 年度の道路行政の実施にあたり設定した、現時点のものであり、今後の検討や県民ニーズ等を踏まえ、変更することがあるものである。



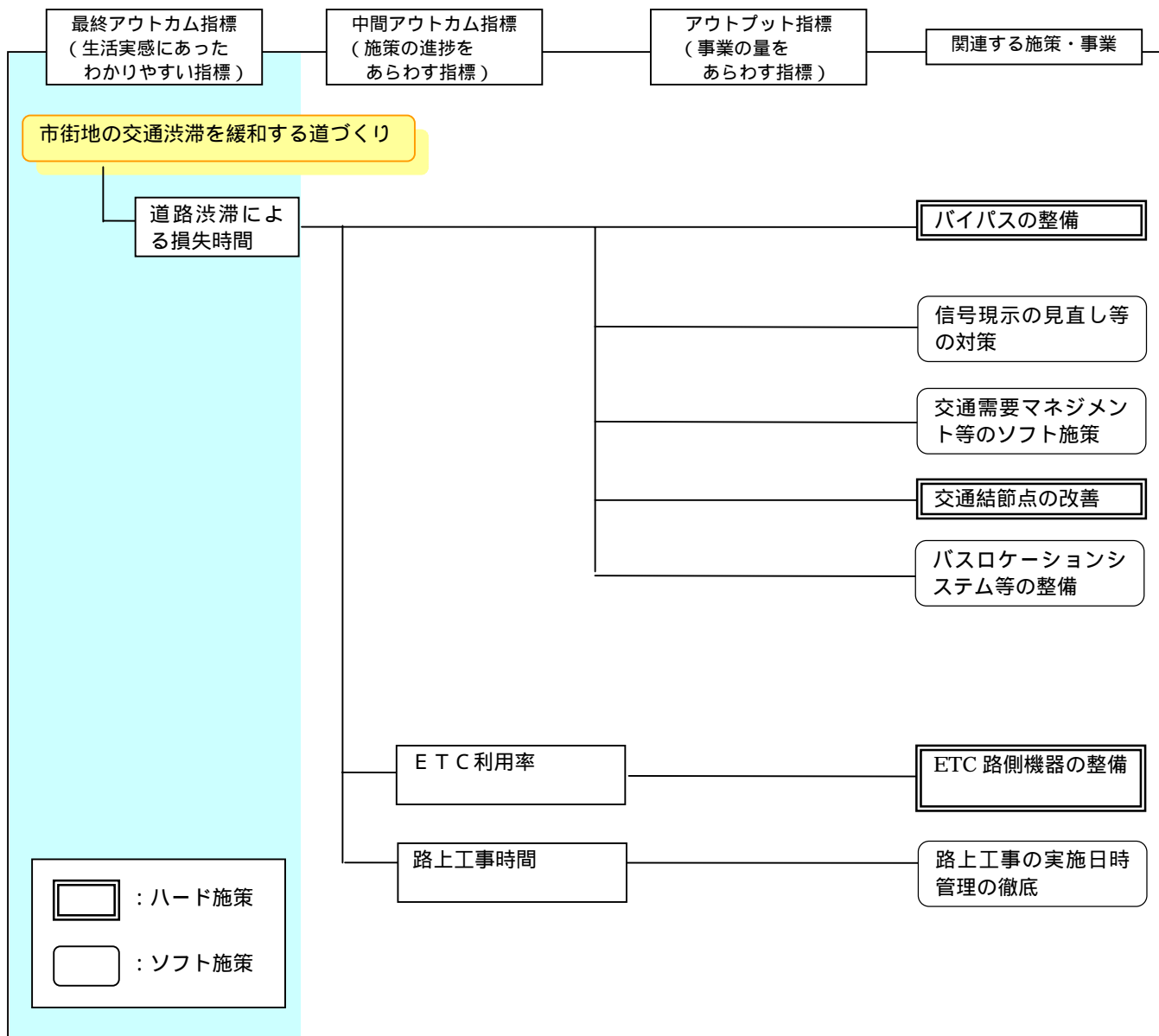
## 安全で安心な暮らしを実現する道づくり



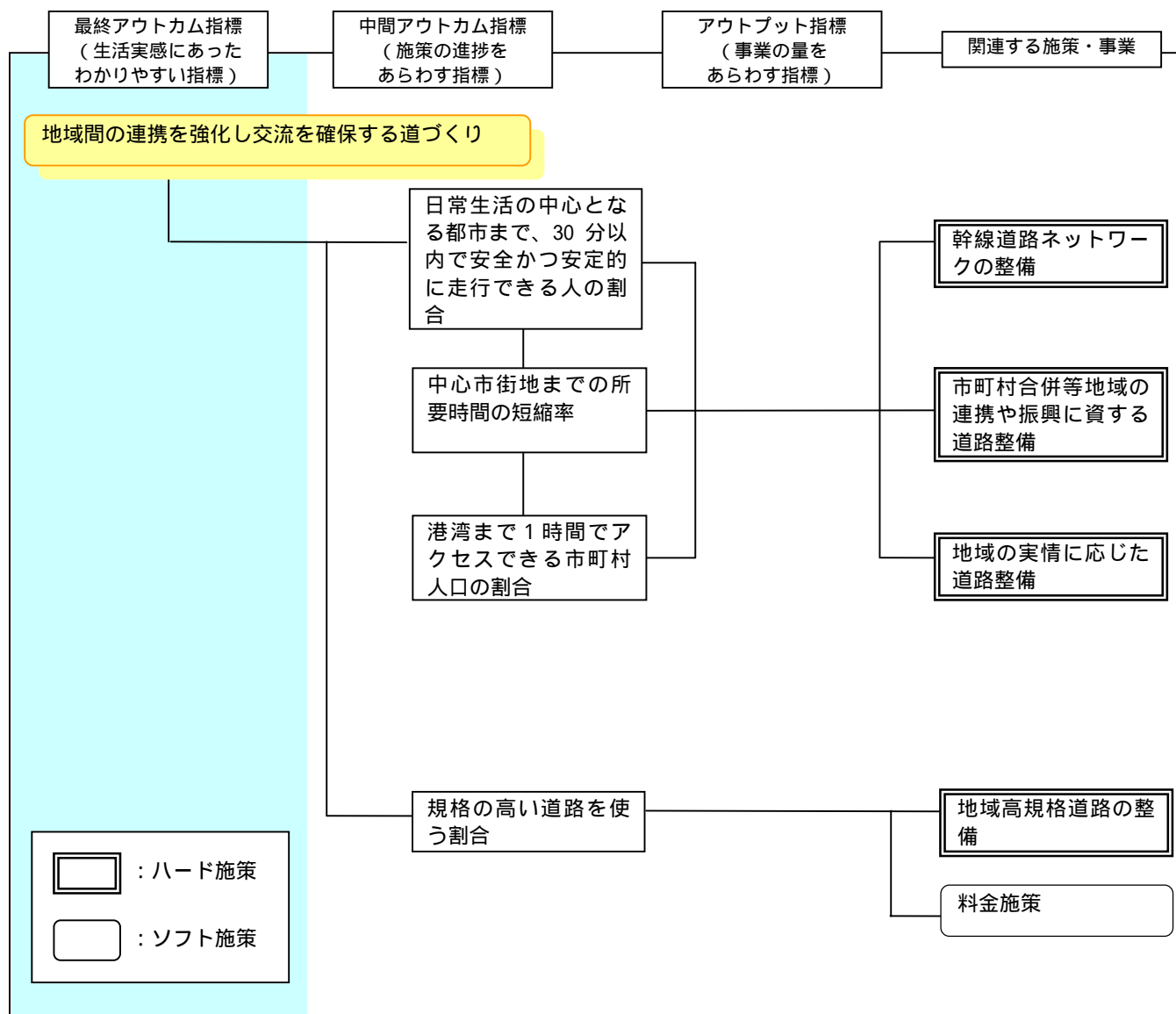
## 豊かな自然環境の保全と観光を支援する道づくり



## 市街地の交通渋滞を緩和する道づくり



## 地域間の連携を強化し、交流を確保する道づくり



最終アウトカム指標  
(生活実感にあった  
わかりやすい指標)

中間アウトカム指標  
(施策の進捗を  
あらわす指標)

アウトプット指標  
(事業の量を  
あらわす指標)

関連する施策・事業

ゆとりある個性豊かな地域を創出する道づくり

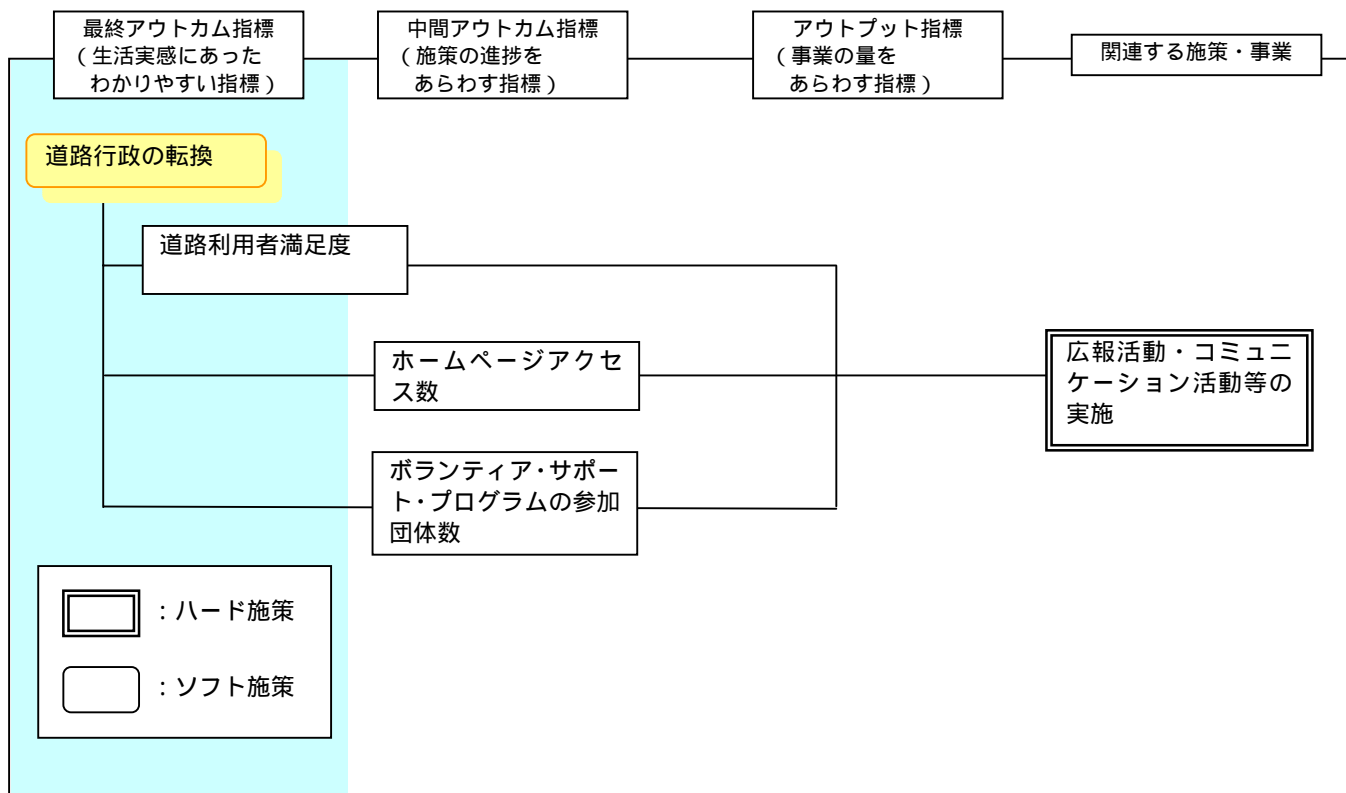
市街地等の幹線道路  
の無電柱化率

幹線道路における地  
下埋設管路の整備

：ハード施策

：ソフト施策

## 道路行政の転換



### 3. 各指標の説明

政策テーマ	指標名	指標の内容	現況値の算定方法	指標の示す目標	将来値の算定方法
安全で安心な暮らしを実現する道づくり	道路交通における死傷事故率	自動車の走行台キロあたりの死傷事故件数を表す。	交通事故総合データベースから、現況の年間死傷事故率を算定する。 ・交通事故総合データベース	平成 14 年度の 1 億台キロあたり平均 34.6 件の死傷事故件数を平成 19 年度までに約 1 割削減し、1 億台キロあたり約 31.1 件とすることを中期的な目標とする。平成 15 年度は 1 億台キロあたり約 33.9 件とすることを目標とする。	現況の死傷事故率を 1 割削減することを目指す。 (中央分離帯の有り・無しによる死傷事故率差および走行台キロの経年変化を用いて、中央分離帯設置予定の計画路線の事故率削減値を算定する。)
	事前通行規制実施に伴う孤立人口	異常気象時の大雨および越波により、他地域への移動ルートが確保されずに孤立する人口を表す。	現況の事前通行規制区間とその周辺地域の人口から通行規制に伴い孤立する地域の人口を算定する。 ・事前通行規制区間 ・管内人口(町丁・字別)	平成 14 年度の 2,600 人を平成 19 年度までに 1,900 人とすることを中期的な目標とする。平成 15 年度は 2,100 人とすることを目標とする。	改良事業の実施により事前通行規制が解除されると仮定し、新たな孤立人口を算定する。 ・事業計画
	一般医療病院まで 30 分以内で安全かつ安定的に到達できる人の割合	一般医療病院(病床数 100 以上)まで改良された道路を利用して、30 分以内に安全かつ快適に移動できる人の割合を表す。	H14 D R M データより最短時間ルートを算出・集計し、最短時間ルート上の各路線の改良率と一般医療病院を起点として 30 分以内に到達できるメッシュ人口、管内全域の総人口から安定到達率を算定する。 ・医療病院データ ・D R M データ(全道路網) ・国勢調査メッシュデータ(1.0km メッシュ)	平成 14 年度の 72.8% (約 16.6 万人) を平成 19 年度までに 73.8% (約 16.8 万人) とすることを中期的な目標とする。平成 15 年度は 73.0% (約 16.6 万人) とすることを目標とする。 これは、一般医療病院まで 30 分以内で移動できるものの安全かつ快適に到達できない約 4.7 万人のうち、快適に到達できる人が 5 カ年間で約 1 千人増えることを意味する。	事業計画をふまえて現況 D R M データの改良箇所を更新し、一般医療病院への最短時間ルートを算出・集計し、安定到達率を算定する。なお、計画区間の旅行速度算定には、将来交通量推計に使用した Q V 式を用いて、速度を設定する。 ・D R M 更新データ(県道以上の事業計画を追加) ・将来交通量推計結果(H15 年度作成の配分用 Q V 式を使用する)

政策テーマ	指標名	指標の内容	現況値の算定方法	指標の示す目標	将来値の算定方法
安全で安心な暮らしを実現する道づくり	役場まで 10 分以内で安全かつ安定的に走行できる人口の割合	居住地から当該市町村役場まで改良された道路を利用して、10 分以内に安全かつ快適に移動できる人の割合を表す。	H14DRMデータより最短時間ルートを算出・集計し、最短時間ルート上の各路線の改良率と各市町村（役場）を起点として 10 分以内で到達できるメッシュ人口、管内全域の総人口から安定到達率を算定する。 ・DRMデータ（全道路網） ・国勢調査メッシュデータ（1.0km メッシュ）	平成 14 年度の 63.1%（約 14.4 万人）を平成 19 年度までに 65.7%（約 15.0 万人）とすることを中期的な目標とする。平成 15 年度は 64.0%（約 14.6 万人）とすることを目標とする。	事業計画をふまえて現況 DRM データの改良箇所を更新する。そして、各市町村を起点として 10 分以内で到達できるメッシュ人口を算出・集計し、安定到達率を算定する。 ・DRM更新データ（県道以上の事業計画を追加） ・将来交通量推計結果（H15 年度作成の配分用 QV 式を使用する）
豊かな自然環境の保全と観光を支援する道づくり	観光客（レンタカー利用者）の道路満足度	アンケート配布を用いて実施した、道路全般に対する満足度調査結果。	道路利用者満足度調査結果（当該年度実施分）を使用する。 ・レンタカー利用者を対象とした道路利用者満足度調査結果	平成 14 年度の 5 段階評価「4.3」を平成 19 年度まで現状維持とすることを中期的な目標とする。平成 15 年度も現状維持とすることを目標とする。	現況の利用者満足度を維持することを目指す。 （個別事業の対応施策がある場合には、事業の展開により設定する。）
	夜間騒音要請限度達成率	住居が連担している幹線道路において、沿道の夜間騒音が要請限度を達成している道路延長の割合を表す。	夜間騒音要請限度の評価延長と達成延長の関係より算定する。 ・夜間要請限度実態（道路環境センサス）	平成 14 年度の 100%の現状を維持することを目指す。	計画区間を夜間騒音要請限度達成区間とみなして算定する。 ・事業計画
	IC から観光地までの緑のネットワーク率	沖縄道 IC（屋嘉・石川・金武・宜野座・許田）から主要観光地までの一般道（一般国道・県道）における道路緑化率を表す。	主要観光地から最寄 IC（最短時間経路）までの緑化済（植樹および植栽柵整備済）延長比率を算定する。 ・プローブデータ（主要観光地の設定） ・DRMデータ（基本道路網） ・道路交通センサス	平成 14 年度の 72.1%を平成 19 年度までに 86.7%とすることを中期的な目標とする。平成 15 年度は 73.1%とすることを目標とする。	緑化事業および道路整備事業を踏まえて、主要観光地から最寄 IC への最短時間経路を再算定し、緑化率を算定する。 ・DRM更新データ（一般県道以上の事業計画箇所を追加） ・緑化事業計画
	休憩施設や情報配信・交流施設（道の駅・ロードパーク）の整備率	一般道路（一般国道・県道）の 1 km 以内における施設整備率を表す。	国・県で設置する道の駅・ロードパーク数を一般道路延長で割って算定する。 ・道の駅・ロードパーク数 ・道路交通センサス	平成 14 年度の 70%を平成 19 年度までに 86%とすることを中期的な目標とする。平成 15 年度は 70%とすることを目標とする。	計画されている道の駅・ロードパーク数、整備予定の道路延長を加えて算定する。 ・事業計画



政策テーマ	指標名	指標の内容	現況値の算定方法	指標の示す目標	将来値の算定方法
市街地の交通渋滞を緩和する道づくり	道路渋滞による損失時間	県道以上の道路における渋滞が無い場合の所要時間と実際の所要時間の差を表わす。	現況の時間交通量と旅行速度の関係より渋滞損失時間を算出する。 ・道路交通センサスマスター ・トラフィックカウンターデータ ・プローブデータ	平成 14 年度の年間 6.6 百万人時間を平成 19 年度までに約 6.4%削減し、年間 6.2 百万人時間とすることを中期的な目標とする。 平成 15 年度は、平成 14 年度と同様の年間 6.6 百万人時間とすることを目標とする。	目標年次までに供用する計画路線は、基準旅行速度を満たす〔渋滞損失時間：0〕ものとして、対象全路線の渋滞損失時間を算定する。ただし、走行台キ口の経年変化を考慮する。 ・事業計画
	E T C 利用率	E T C が導入されている料金所（石川 I C、宜野座 I C、許田 I C、西原 J C T）において、E T C を使用して通行した車両の割合を表す。	E T C 車載機搭載車両のゲート通過交通量と、E T C が導入されている料金所における総交通量の関係より算出する。 ・E T C 車載機搭載車両のゲート通過交通量 ・E T C が導入されている料金所における総交通量	平成 14 年度の 1.2%を平成 19 年度までに大幅に向上させることを中期的な目標とする。平成 15 年度は現時点における全国平均並みの 5 %とすることを目標とする。 これは、平成 14 年度 1 日あたり E T C 利用車両約 373 台が平成 15 年度に約 1,564 台に増えることを意味する。	本省の将来値算定の考え方により検討する。（施策展開の内容を検討する）
	路上工事時間	道路上において行われる工事（路上工事）に伴う年間の交通規制時間を道路 1 km あたりに換算したものである	現況の路上工事（道路工事占用別）に伴う年間の交通規制時間を集計する。 ・路上工事時間実績	平成 14 年度の 1 km あたり年間交通規制時間を、平成 19 年度までに約 2 割削減し、路上工事に伴う渋滞の軽減を図ることを中期的な目標とする。 そのため、直轄国道の場合、1 km あたり平成 14 年度に 197 時間であった年間交通規制時間を平成 15 年度には約 4%削減して年間約 189 時間とすることを目標とする。	路上工事種別毎に路上工事時間削減策を検討し、年間の路上工事の集約手法を検討する。 （具体策の調整がとれるまでは、現況の路上工事時間を 2 割削減することを目標とする：総合事務局と調整）。

政策テーマ	指標名	指標の内容	現況値の算定方法	指標の示す目標	将来値の算定方法
地域間の連携を強化し、交流を確保する道づくり	日常生活の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ安定的に走行できる人の割合	日常生活の中心となる都市（名護市・沖縄市）まで改良された道路を利用して、30分以内に安全かつ快適に移動できる人の割合を表す。	H14DRMデータ（毎年3月更新）より最短時間ルートを算出・集計し、最短時間ルート上の各路線の改良率と名護市役所・沖縄市役所を起点として30分以内で到達できるメッシュ人口、管内全域の総人口から安定到達率を算定する。 ・DRMデータ（全道路網） ・国勢調査メッシュデータ（1.0kmメッシュ）	平成14年度の67.7%（約15.4万人）を平成19年度までに71.5%（約16.2万人）とすることを中期的な目標とする。平成15年度の目標値は68.7%（約15.6万人）とする。 これは、日常生活の中心となる都市まで30分以内で安全かつ快適に到達できない約7.3万人のうち、快適に到達できる人が5カ年間で約0.8万人増えることを意味する。	事業計画をふまえて現況DRMデータの改良箇所を更新し、最短時間ルートを算出・集計し、安定到達率を算定する。計画区間の旅行速度算定には、将来交通量推計に使用したQV式を用いて、速度を設定する。 ・DRM更新データ（県道以上の事業計画を追加） ・将来交通量推計結果（H15年度作成の配分用QV式を使用する）
	中心市街地までの所要時間の短縮率	日常生活の中心となる名護市・沖縄市までのアクセス時間について、改良・改築させた道路を利用して現状のアクセス時間より10分短縮される圏域に居住する人口の割合を表す。	H14DRMデータを用いて、名護市役所・沖縄市役所を起点として各メッシュへのアクセス時間を算定する。（管内人口を基準値〔1.00〕とする） ・DRMデータ（全道路網） ・国勢調査メッシュデータ（1.0kmメッシュ）	平成14年度のアクセス時間を1とした際に平成19年度までに10分以上時間短縮が図られる圏域に居住する人口を0.1%（約3百人）とすることを中期的な目標とする。平成15年度は現状維持とすることを目標とする。	事業計画をふまえて現況DRMデータの改良箇所を更新する。このDRMデータを用いて、名護市役所・沖縄市役所を起点として、各丁・字へのアクセス時間を算定し、H14のアクセス時間と比較して、10分以上短縮するメッシュ人口に対する比率を現況値（基準値）に加算し、将来値を算定する。 ・DRM更新データ（県道以上の事業計画を追加） ・事業計画 ・将来交通量推計結果（H15年度作成の配分用QV式を使用する）

政策テーマ	指標名	指標の内容	現況値の算定方法	指標の示す目標	将来値の算定方法
地域間の連携を強化し、交流を確保する道づくり	港湾まで 30 分でアクセスできる市町村人口の割合	運天港・中城湾港まで 30 分でアクセス可能な市町村人口の割合を表す。	H14DRMデータを用いて、運天港・中城湾港を起点として 30 分以内で到達できる町丁・字人を抽出し、その人口を北部国道管内人口で割って算定する。 ・DRMデータ(全道路網・沖縄自動車道を含む) ・国勢調査メッシュデータ(1.0kmメッシュ)	平成 14 年度の 71.5% (約 16.3 万人) を平成 19 年度までに 74.9% (約 17.1 万人) とすることを中期的な目標とする。平成 15 年度は 71.9% (約 16.4 万人) とすることを目標とする。	事業計画路線を追加した DRM データより運天港・中城湾港を起点として 30 分アクセス可能なメッシュを抽出し、その人口を北部国道管内人口で割って算定する。 ・DRM更新データ(県道以上の事業計画を追加) ・国勢調査メッシュデータ(1.0kmメッシュ) ・事業計画 ・将来交通量推計結果(H15 年度作成の配分用 QV 式を使用する)
	規格の高い道路を使う割合	規格の高い道路(自動車専用道路)を利用する交通の割合を表す指標であり、具体的には、全道路の走行台キロに占める自動車専用道路の走行台キロの割合を表す。	全国データである『全道路の走行台キロ』を『都道府県道以上の走行台キロ』の沖縄県比率(全国値に対する沖縄県の比率)で配分し、なおかつ、沖縄県南部に対する北部の『都道府県道以上の走行台キロ』比率で配分することで、北部の『全道路の走行台キロ』算定する。現況交通量より自動車専用道路の走行台キロを算出し、規格の高い道路の利用割合を算出する ・道路交通センサス ・統計年報 ・陸運統計要覧 ・トラフィックカウンターデータ	平成 14 年度の 10.15% を、走行台キロの自然増加により平成 19 年度までに 10.19% とすることを中期的な目標とする。0.04% 増加により、死傷事故数が約 1.2 件/年減少し、CO <sub>2</sub> 排出量も約 40 トン/年削減されると試算される。 平成 15 年度は、1 日あたり合計約 340 万台キロ/日(県道以上(H11 道路交通センサス))の交通量のうち、新たに約 4.7 千台キロ/日の交通の自動車専用道路への転換を図ることを目標とする。	計画区間の計画交通量と区間延長から計画区間の走行台キロを算定し、自動車専用道路の走行台キロと、全道路(市町村道含む)の走行台キロに反映することで、規格の高い道路を使う割合を算定する。 ・事業計画(計画交通量、延長) ・将来交通量推計結果(H15 年度作成の配分用 QV 式を使用する)

政策テーマ	指標名	指標の内容	現況値の算定方法	指標の示す目標	将来値の算定方法
ゆとりある個性豊かな地域を創出する道づくり	市街地等の幹線道路の無電柱化率	市街地・歴史景観地区の幹線道路（一般国道及び県道）の総延長のうち、電柱・電線のない延長の割合を表す。	市街地・歴史景観地区の幹線道路の総延長のうち、電柱・電線のない延長の割合を算定する。 ・道路交通センサス ・無電柱区間延長	平成 14 年度の 18.7%（約 0.95km）を平成 19 年度までに 86.2%（約 4.37km）とすることを中期的な目標とする。平成 15 年度は 18.7%（約 0.95km）とすることを目標とする。	無電柱化計画区間の延長を加えて、無電柱化率を算定する。 ただし、電線類の地中化事業は、他事業者が出資するため、管路整備延長を基にアウトプットデータとして取り扱う。 ・事業計画
道路行政の転換	利用者満足度	アンケート配布を用いて実施した、道路全般に対する満足度調査結果。	住民調査を対象とした道路利用者満足度調査結果を使用する。 ・道路利用者満足度調査結果	平成 14 年度の 5 段階評価「2.9」を平成 19 年度までに「3.2」とすることを中期的な目標とする。平成 15 年度は「2.9」とすることを目標とする。	現況の利用者満足度を維持することを目標とする。
	ホームページアクセス数	北部国道事務所が運営している「ホームページ」のアクセス数を表す。	各 HP のアクセスカウンターの集計結果 ・北部国道 HP アクセス数集計結果	平成 14 年度のアクセス数 7,917 アクセス / 年を、平成 19 年度までに 18.4 万アクセス / 年とすることを中期的目標とする。平成 15 年度は 4.3 万アクセス / 年を目標とする。	総合事務局の目標値と同様の比率で H19 まで伸ばした 18.4 万アクセス / 年を目標とする。 平成 19 年度には、およそ住民一人あたり 1 回のアクセスを確保することを目標とする。（北部国道管内人口：19.9 万人）
	ボランティア・サポート・プログラムの参加団体数	「ボランティア・サポート・プログラム」の制度を活用し、道路の美化清掃を行っている団体数を表す。	現況の参加団体数の集計結果 ・参加団体数集計結果	平成 14 年度の 8 団体から毎年増加させることを目標とする。平成 15 年度には新たに 3 団体加わり 11 団体になる予定となっている。	現況よりも参加団体数を増加させることを目標とする（緑化協力団体に対しボランティアサポートプログラムへの参加を促す）。

### 3. 指標毎の目指す目標と主要事業・施策

#### 沖縄県北部地域におけるアウトカム目標（案）

政策テーマ	アウトカム項目		アウトカム目標（案）		平成 15 年度の主要事業概要・施策
	項目（案）	現況値	H15 年度	H19 年度	
安全で安心な暮らしを実現する道づくり	道路交通における死傷事故率	34.6 件/億台和	33.9 件/億台和	31.1 件/億台和	-名護東道路 -一般国道 58 号恩納バイパス -一般国道 58 号恩納南バイパス -一般国道 329 号石川バイパス（4 車化）
	事前通行規制実施に伴う孤立人口の縮減	2,600 人	2,100 人	1,900 人	-一般国道 58 号宇良拡幅 -一般国道 58 号謝敷拡幅 -一般国道 58 号座津武防災局改 -防災対策事業（H16 宇嘉、佐手）
	一般医療病院まで、30 分以内で安全かつ安定的に到達できる人の割合	72.8%	73.0%	73.8%	-一般国道 58 号恩納バイパス -一般国道 58 号恩納南バイパス
	役場まで 10 分以内で安全かつ安定的に走行できる人口の割合	63.1%	64.0%	65.7%	-一般国道 329 号宜野座改良 -一般国道 329 号金武バイパス -一般国道 329 号石川バイパス
豊かな自然環境の保全と観光を支援する道づくり	観光客（レンタカー利用者）の道路満足度	4.3	現状維持	現状維持	-レンタカー利用者ニーズ等の把握
	夜間騒音要請限度達成率	100%	現状維持	現状維持	-高機能舗装実施の継続
	IC から観光地までの緑のネットワーク率	72.1%	73.1%	86.7%	施策については、県・管内市町村との調整を実施
	休憩施設や情報配信・交流施設（道の駅・ロードパーク）の整備率	70.0%	70.0%	86.0%	-残地を利用したロードパーク整備
市街地の交通渋滞を緩和する道づくり	道路渋滞による損失時間	6.6 百万人・時間/年	6.6 百万人・時間/年	6.2 百万人・時間/年	-名護東道路 -一般国道 58 号恩納バイパス -一般国道 58 号恩納南バイパス -一般国道 329 号金武バイパス -一般国道 329 号石川バイパス -バス停の環境整備 -バス位置情報提供：当面 1 路線で実施、順次拡大
	E T C 利用率	1.2%	5.0%	大幅増	-沖縄道未整備 IC への整備（屋嘉 IC、金武 IC）

政策テーマ	アウトカム項目		アウトカム目標（案）		平成 15 年度の主要事業概要・施策
	項目（案）	現況値	H15 年度	H19 年度	
市街地の交通渋滞を緩和する道づくり	路上工事時間	197 時間/km・年	189 時間/km・年	158 時間/km・年 （約 2 割削減）	-道路管理者が行う工事の集約化 - 占用企業者別の路上工事実施状況の公表の検討 -道路利用者への情報提供 - ホームページを活用した道路利用者からの意見収集
地域間の連携を強化し、交流を確保する道づくり	日常生活の中心となる都市まで、30 分以内で安全かつ安定的に走行できる人の割合	67.7%	68.7%	71.5%	-一般国道 58 号恩納バイパス -一般国道 58 号恩納南バイパス -一般国道 329 号宜野座改良 -一般国道 329 号金武バイパス -一般国道 329 号石川バイパス
	中心市街地（名護市・沖縄市）までの所要時間の短縮率	1.00	現状維持	微増	
	港湾（運天・中城）から 30 分でアクセスできる市町村人口の割合	71.5%	71.9%	74.9%	
	規格の高い道路を使う割合	10.15%	10.16%	10.19%	-名護東道路 -沖縄自動車道の通行料金の低減に係わる措置の継続
ゆとりある個性豊かな地域を創出する道づくり	市街地等の幹線道路の無電柱化率	18.7%	18.7%	86.2%	-一般国道 329 号石川地区の管路整備事業
道路行政の転換	利用者満足度	2.9	2.9	3.2	-グループインタビューの実施
	ホームページアクセス数	7,917 アクセス/年	4.3 万アクセス/年	18.4 万アクセス/年	-ホームページの充実 -利用者のニーズ把握
	ボランティア・サポート・プログラムの参加団体数	8 団体	11 団体	毎年増加	-緑化ボランティア団体のボランティア・サポートプログラムへの参加の促進 - P R -表彰

### 第3章 政策テーマごとの課題と対策

【政策テーマ - 1】

安全で安心な暮らしを実現する道づくり

【指標 - 1】道路交通における死傷事故率〔最終アウトカム指標〕	31
指標の定義	
指標の位置付け	
指標の現況値と目標	
現状と問題点	
講じる施策や事業	
【指標 - 2】事前通行規制実施に伴う孤立人口〔中間アウトカム指標〕	38
指標の定義	
指標の位置付け	
指標の現況値と目標	
現状と問題点	
講じる施策や事業	
【指標 - 3】一般医療病院まで 30 分以内で安全かつ 安定的に到達できる人の割合〔中間アウトカム指標〕	41
指標の定義	
指標の位置付け	
指標の現況値と目標	
現状と問題点	
講じる施策や事業	
【指標 - 4】役場まで 10 分以内で安全かつ安定的に走行できる人口の割合 〔中間アウトカム指標〕	45
指標の定義	
指標の位置付け	
指標の現況値と目標	
現状と問題点	
講じる施策や事業	



## 【指標 - 1】道路交通における死傷事故率 [ 最終アウトカム指標 ]

### 指標の定義

本指標は、自動車の走行台キロ あたりの死傷事故件数を表す。

走行台キロとは

区間毎の交通量と区間延長を掛け合わせた値であり、道路交通の量を表わす。

### 指標の位置付け

#### [ 指標の位置付け ]

本指標は、政策テーマ「安全で安心な暮らしを実現する道づくり」に対応して、交通事故の実態及び対策の効果を表す指標として採用した。

#### [ 指標の性格 ]

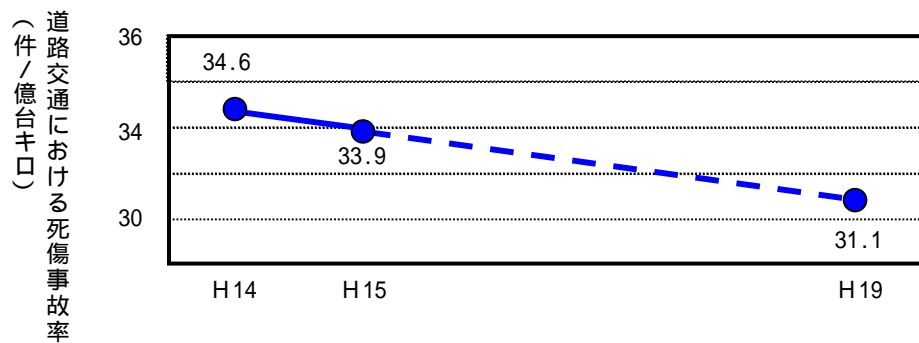
本指標の向上は、一定の区間を走行した場合に事故に遭う確率が減少し、安全性が向上することを意味する。この効果として、道路を利用する際の交通事故の不安が減少し、より安心・安全な日常生活を送ることができるようになる。このほかにも、交通事故による経済的損失が減少することなども期待できる。

なお、道路交通安全についての施策としては、道路交通環境の整備の他、安全教育や車両対策、取締りなど様々な観点から総合的に実施されていることから、死傷事故率の目標を達成するには、各施策との連携が必要である。

### 指標の現況値と目標

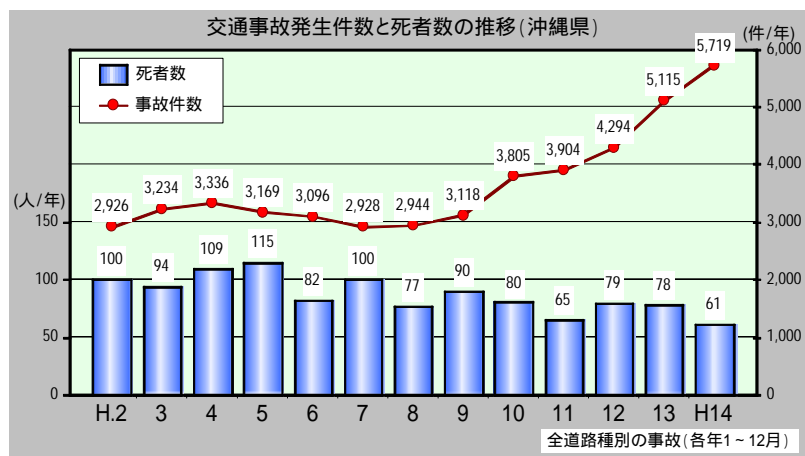
本指標については、平成 14 年度の 1 億台キロあたり平均 34.6 件の死傷事故件数を平成 19 年度までに約 1 割削減し、1 億台キロあたり約 31.1 件とすることを中期的な目標とする。平成 15 年度は 1 億台キロあたり約 33.9 件とすることを目標とする。

なお、本指標については、使用するデータが、分析を実施する年の前 1 箇年間のデータであり、そのデータに発現する対策の効果は、そのさらに前年までに実施した対策のものが主であることに留意が必要である。つまり平成 16 年に最新の死傷事故率を算出しようとする場合は平成 15 年の 1 年間の事故件数等を用いることになるが、平成 15 年の事故件数に発現する事故抑止効果は、主に平成 14 年までに実施された対策による効果である。(厳密には、平成 15 年 3 月に完了した対策の効果は平成 15 年 4 ~ 12 月の事故件数に発現する)。さらに、事故は道路交通環境だけでなく、人、車など様々な要因により起こされるものであり、偶然的要素も大きいことから、事故抑止効果を評価する場合にはある程度の期間 ( 4 年程度 ) の事故件数を用いることが望ましいことについても留意が必要である。



### 現状と問題点

沖縄県では、近年、交通事故による死者数は暫減傾向であるが、事故件数が急増しており、平成14年は5,719件と平成7年の約2倍となっている。



沖縄県北部では死傷事故件数に占める死亡事故の割合が高いため、安全性が高い道路の整備が望まれる。

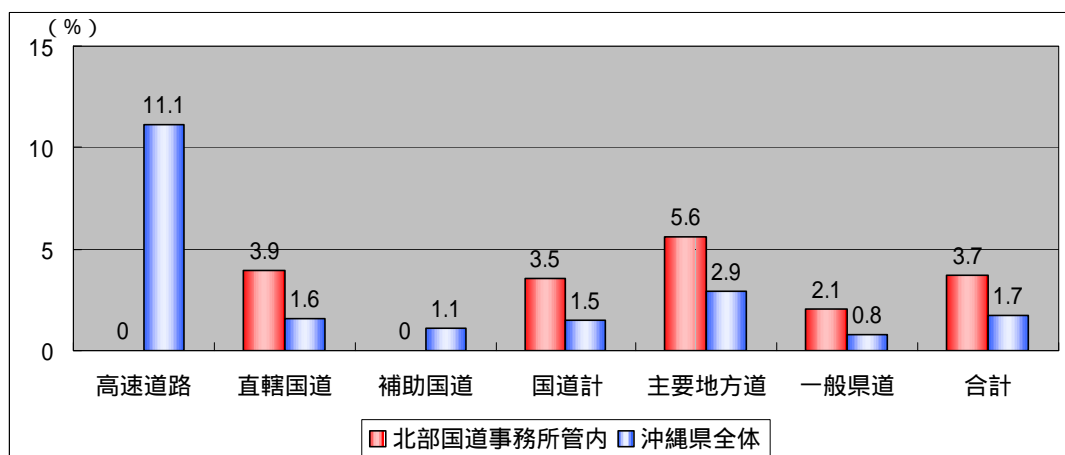


図 死傷事故件数に占める死亡事故件数の割合

沖縄県北部の死傷事故率では、（主）国頭東線で、150 件 / 億台キロを超えており、最も高い区間となっている。

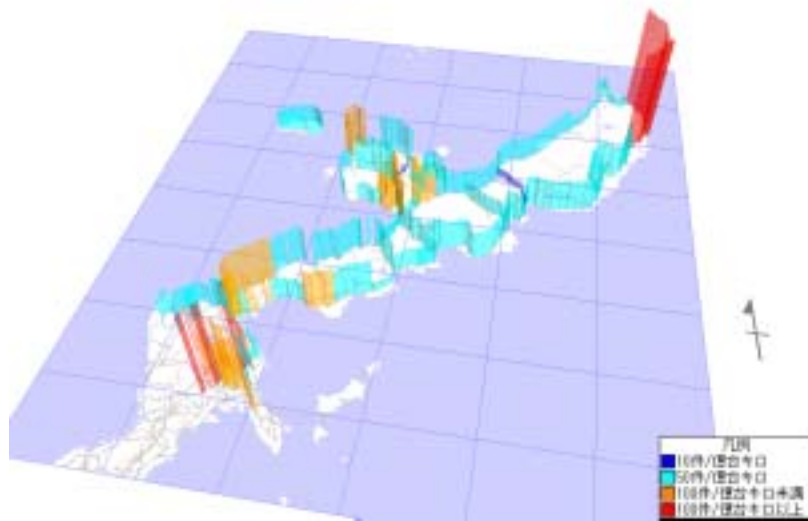


図 死傷事故率 3 D マップ（1 km 延長あたり）

出典：交通事故総合データベース（H13）

北部地域では、主要地方道での死傷事故率が高いが、高速道路では死傷事故率が低い。

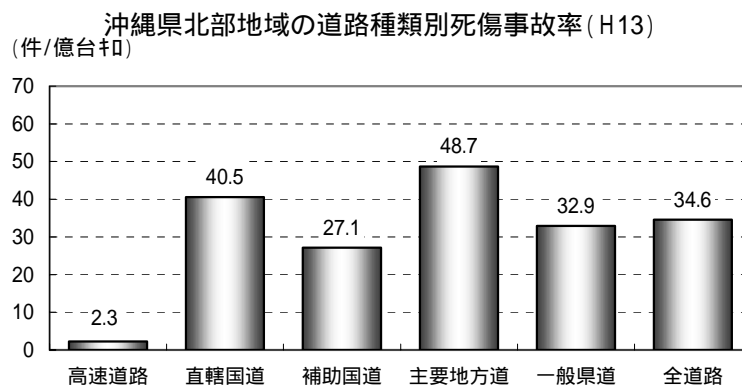


図 道路種類別死傷事故率

出典：交通事故総合データベース（H13）

北部地域では、平成 13 年度に 20 件の死亡事故が発生している、そのうち 5 件は人対車両の事故であり、横断歩道付近横断中の事故が 3 件で最も多い。横断歩道以外の道路横断による交通事故については、中央分離帯を整備し、歩行者が車道に侵入しにくくすることで減少させることができると考えられる。

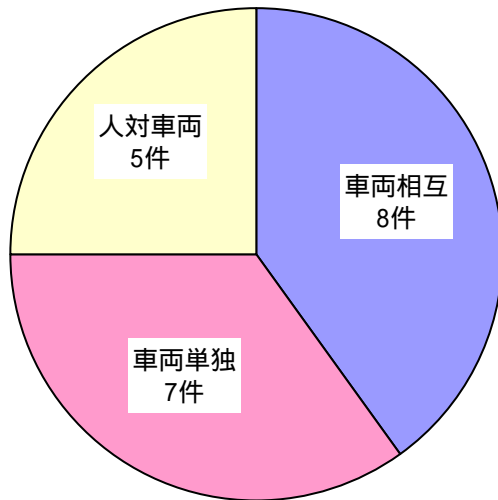


図 北部地域における死亡事故類型別件数

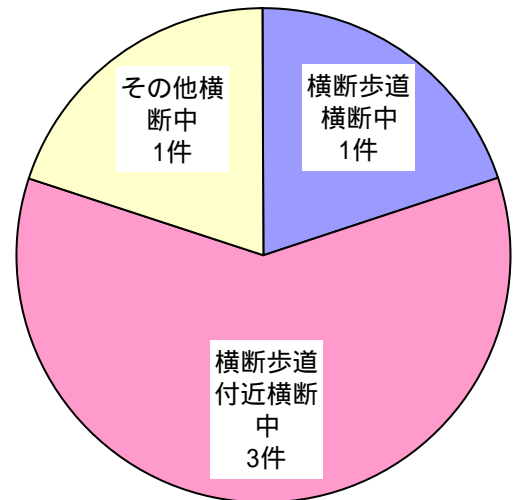


図 北部地域における人対車両事故類型別件数（死亡事故）

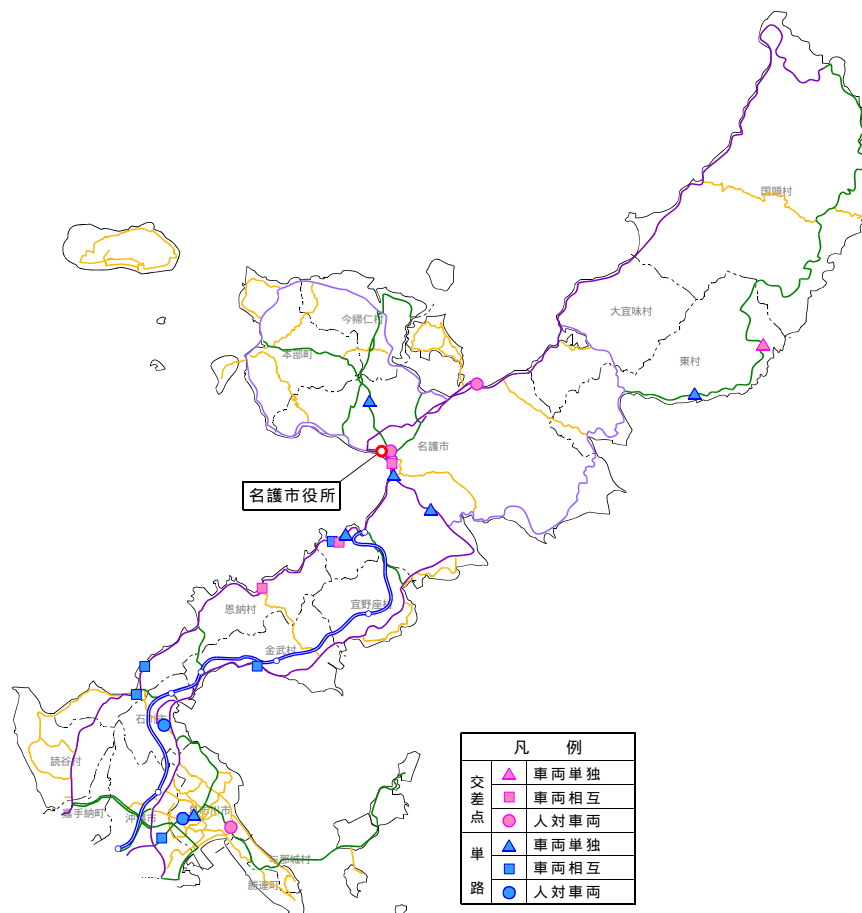
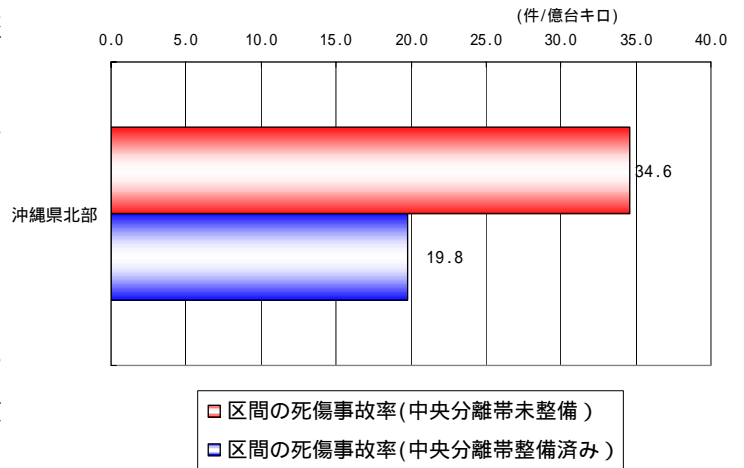


図 北部地域における死亡事故発生地点（H13）

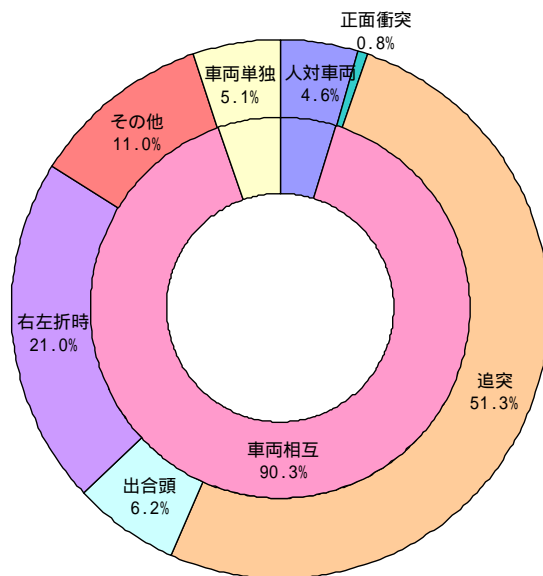
出典：交通事故総合データベース（H13）

道路構造の面から見ると、中央分離帯未整備の区間の死傷事故率が 34.6 件/億台キロ口であるのに対し、中央分離帯整備済み区間の死傷事故率は 19.8 件/億台キロ口と 4 割以上も低い。

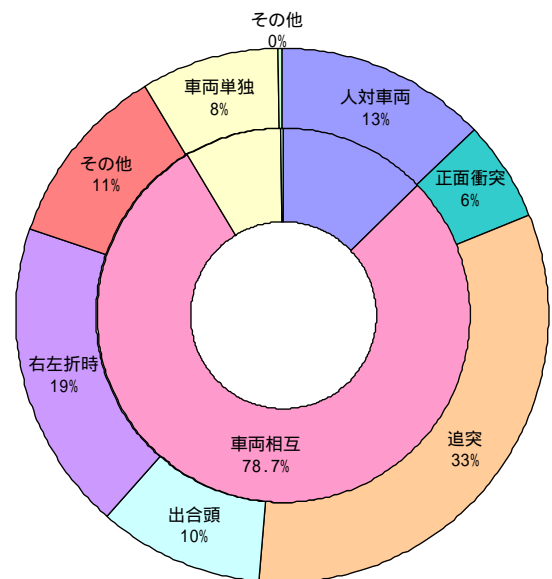
中央分離帯が設置されていない場合には、人対車両が約 11.3%、正面衝突が約 9.1% であり、設置されている場合と比較してそれぞれ、約 2.3 倍、約 5.4 倍と大幅に事故率が高い。



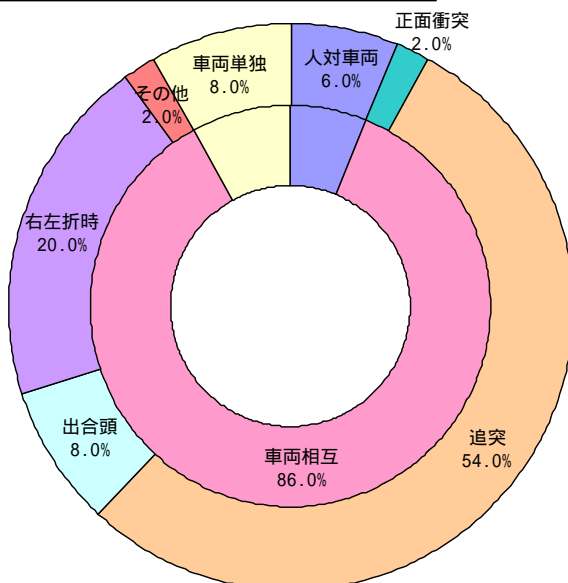
沖縄県全域 直轄国道（中央分離帯整備済）



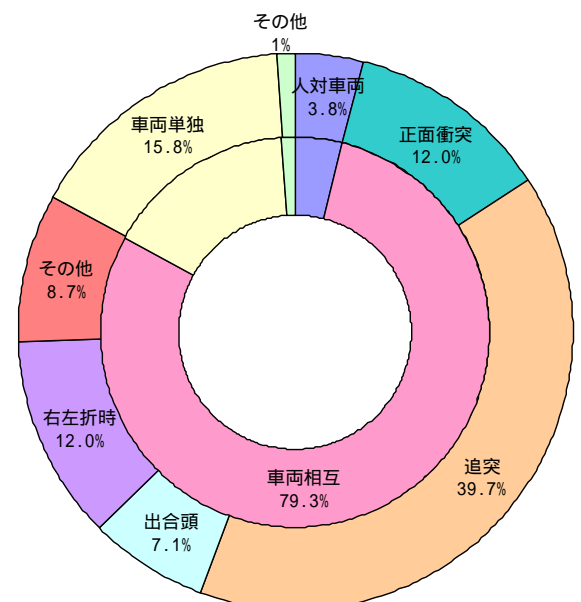
沖縄県全域 直轄国道（中央分離帯未整備）



沖縄県北部 直轄国道（中央分離帯整備済）



沖縄県北部 直轄国道（中央分離帯未整備）



出典：事故統合データベース（H13）

実際の中央分離帯があるバイパスを整備した事例の試算により、中央帯を設置することで、約 5 % の死傷事故率の低減が期待できることが分かった。

#### 【データ根拠】

国道 329 号（那覇市上間～島尻郡富見城村字真玉橋）（区間延長 2.2km）における中央帯設置前後の死傷事故率をみると、中央帯設置前 32.9 件/億台和から設置後 31.2 件/億台和と 5 % 低減した。

表 中央帯設置による交通事故発生状況の比較

	死傷事故件数 （件/年）	交通量 （日/台）	死傷事故率 （件/億台和）	センサ区間番号	車線数
中央帯設置後	8	31,901	31.2	11040	4
中央帯設置前	6	22,697	32.9	1140	2

注 1）死傷事故件数は、中央帯設置後（H13）設置前（H9）の値

注 2）交通量は、「道路交通センサス」における中央帯設置後（H11）設置前（H9）の値



位置図

一般国道 58 号では、道路照明が多い名護市街地付近（57～60 キロポスト）よりも北側（53～57 キロポスト）付近で死傷事故が多く発生していた。これは、名護市から北部に向かう際に、照明が少なく、視距が悪くなったため、事故が多く発生していたと考えられる。

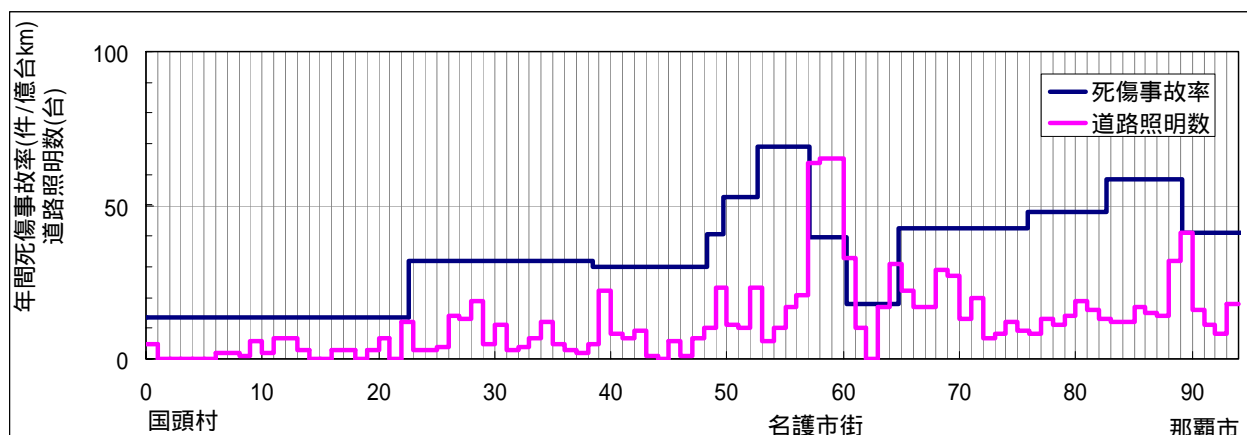


図 一般国道 58 号の距離あたり道路照明設置数と死傷事故率

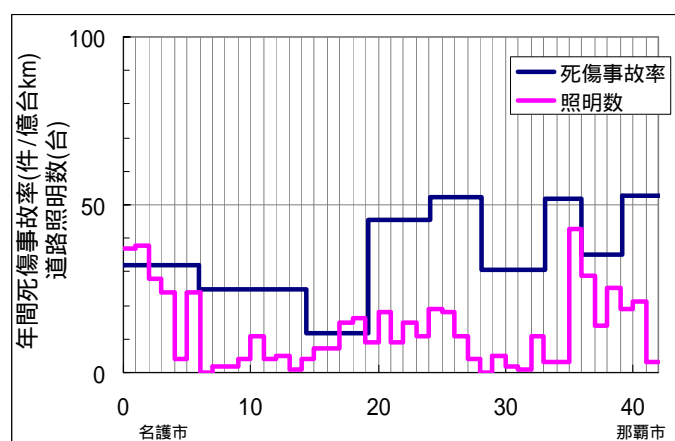


図 一般国道 329 号の距離あたり道路照明設置数と死傷事故率

## 講じる施策や事業

関連する施策・事業	平成 15 年度主要事業・施策	平成 15 年度供用予定箇所
幹線道路ネットワークの体系的な整備による安全確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 名護東道路</li> <li>・ 国道 58 号恩納バイパス</li> <li>・ 国道 58 号恩納南バイパス</li> <li>・ 一般国道 329 号石川バイパス</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一般国道 329 号石川バイパス（4 車線化）</li> </ul>
交通安全施設等の整備（歩道整備等）	・	・

## 【指標 - 2】事前通行規制実施に伴う孤立人口〔中間アウトカム指標〕

### 指標の定義

本指標は、異常気象時の大雨および越波により、他地域への移動ルートが確保されずに孤立する人口を表す。

#### 事前通行規制とは

過去の記録等により危険箇所の事故発生と異常気象との間に相関関係がある場合に、異常気象による通行規制の基準を定めこれにより実施する事前規制のこと

### 指標の位置付け

#### 〔指標の位置付け〕

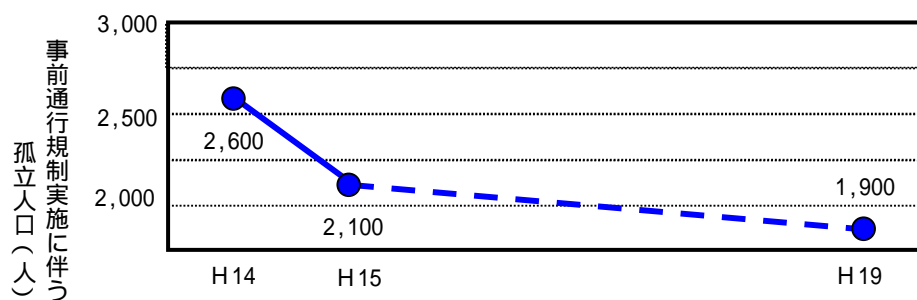
本指標は、政策テーマ「安全で安心な暮らしを実現する道づくり」に対して、異常気象時に地域が孤立しないよう孤立人口の縮減に向けた施策の進捗を表す指標として採用した。

#### 〔指標の性格〕

本指標の向上は、大雨および越波に対する地域の安全性の向上を意味する。この効果として、異常気象時においても安全で安心できるくらしが確保される。

### 指標の現況値と目標

本指標については、平成 14 年度の 2,600 人を平成 19 年度までに 1,900 人とすることを中期的な目標とする。平成 15 年度は 2,100 人とすることを目標とする。



人口はH12年国勢調査によるもので、算出年度により人口は変動することがある。

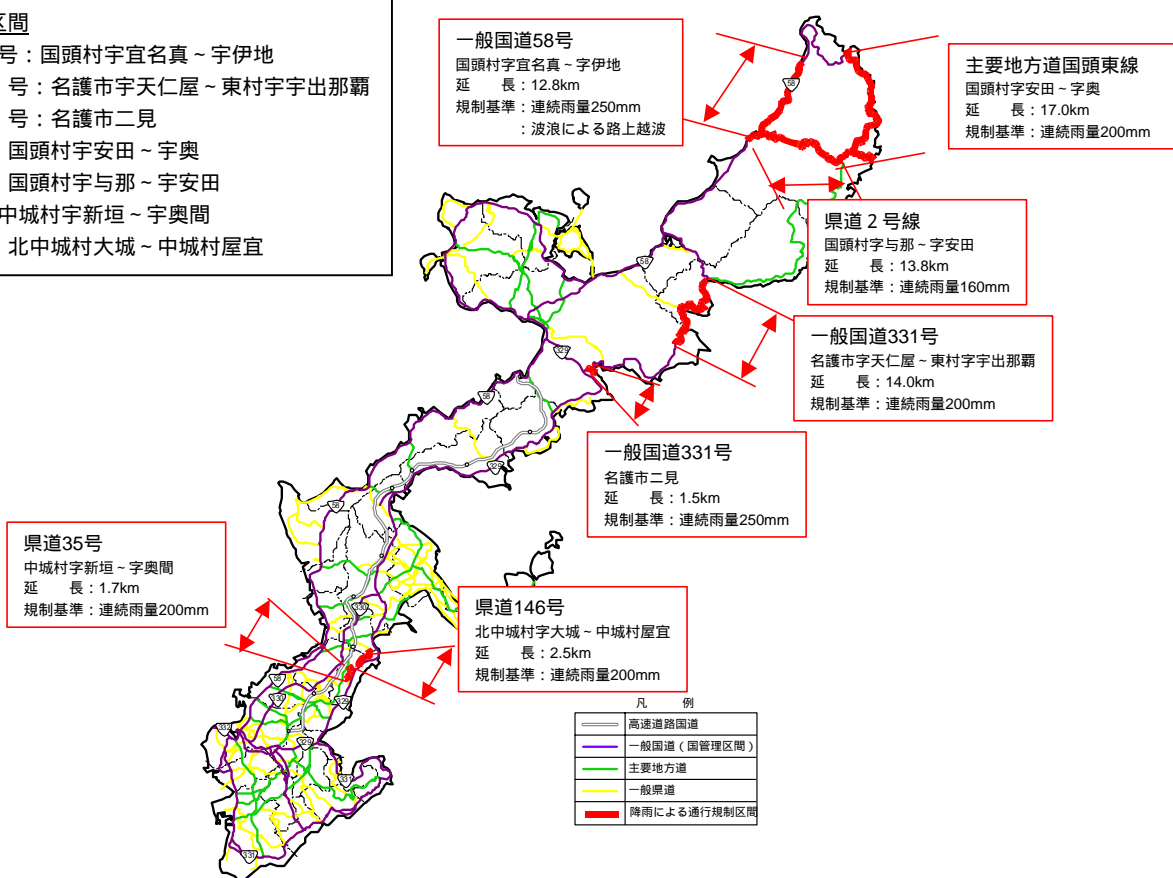


## 現状と問題点

沖縄県内の大雨および越波に伴う通行規制区間（規制基準：連続雨量）は7箇所、総延長 63.3km 存在する。

### 事前通行規制区間

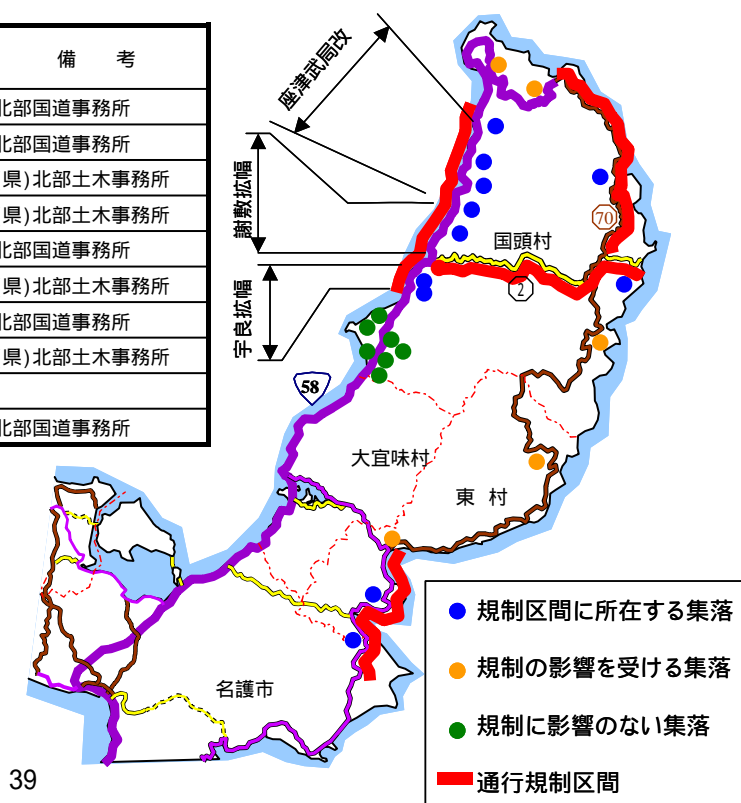
一般国道 58 号：国頭村宇宜名真～宇伊地  
 一般国道 331 号：名護市宇天仁屋～東村宇宇出那覇  
 一般国道 331 号：名護市二見  
 主要地方道：国頭村宇安田～宇奥  
 県道 2 号線：国頭村宇与那～宇安田  
 県道 35 号：中城村宇新垣～宇奥間  
 県道 146 号：北中城村大城～中城村屋宜



出典：H13 年 北部国道 / 南部国道事業概要等

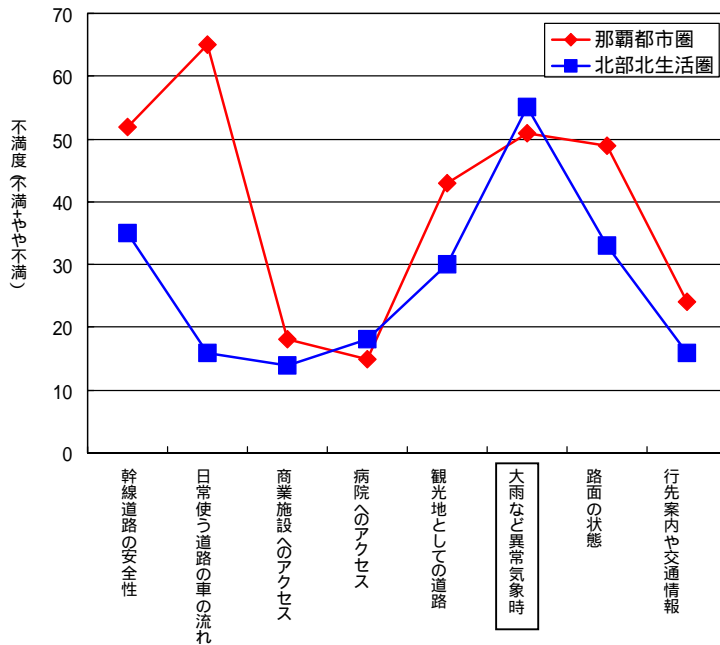
沖縄県における降雨に伴う通行規制頻度は年 0 ～ 2 回程度あり、通行規制時の孤立人口は名護市、国頭村、東村の約 2,600 人。

年	台風 接近数	規制区間	規制回数	規制時間 (延べ)	備 考
平成8年	7 回	一般国道58号	1 回	18時間	北部国道事務所
平成9年	9 回	一般国道58号	2 回	12時間	北部国道事務所
		国頭東線	1 回	15時間	(県) 北部土木事務所
平成10年	5 回	国頭東線	1 回	15時間	(県) 北部土木事務所
平成11年	6 回	一般国道58号	1 回	7 時間	北部国道事務所
		県道 2 号線	1 回	10時間	(県) 北部土木事務所
平成12年	10回	一般国道58号	2 回	15時間	北部国道事務所
		県道 2 号線	2 回	47.3時間	(県) 北部土木事務所
平成13年	6 回		0 回	0 時間	
平成14年	8 回	一般国道58号	1 回	18.5時間	北部国道事務所

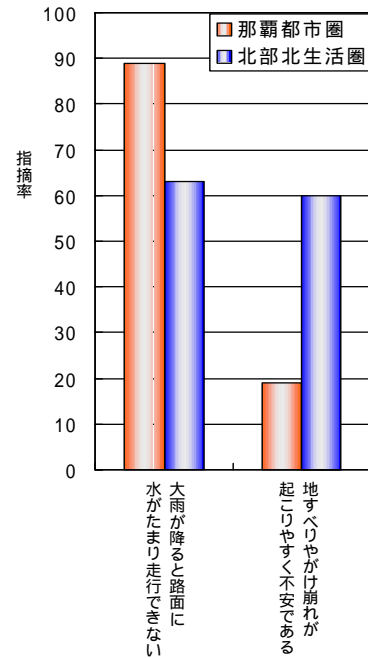


北部地域の道路利用者満足度調査では、「大雨などの異常気象時」に対する不満度が高い。特に那覇都市圏と比較すると「地すべりやがけ崩れが起こりやすく不安である」という指摘率が高い。

車で移動する立場からの評価



大雨など異常気象時に対する不満内容の指摘率



出典：H13 年度道路整備に関する満足度調査

## 課題と講じる施策

関連する施策・事業	平成 15 年度主要事業・施策	平成 15 年度供用予定箇所
通行規制区間の改築事業等	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道 58 号宇良拡幅</li> <li>一般国道 58 号謝敷拡幅</li> <li>一般国道 58 号座津武防災局改</li> <li>防災対策事業（H16 宇嘉、佐手）</li> </ul>	

【指標 - 3】一般医療病院まで 30 分以内で安全かつ安定的に到達できる人の割合 [ 中間アウトカム指標 ]

### 指標の定義

本指標は、一般病院 まで、改良・改築された道路を利用して、30 分以内に安全かつ快適に移動できる人の割合を表す。

一般病院とは

北部地域において緊急告示病院を含む病床数 100 以上(ただし、精神病院は除く)の病院とした。

### 指標の位置付け

#### [ 指標の位置付け ]

本指標は、政策テーマ「安全で安心して暮らせる個性ある地域づくりを支援する道づくり」に対応して、北部地域の居住者が最低限の医療サービス水準を確保して生活するために実施する施策の進捗を表す指標として採用した。

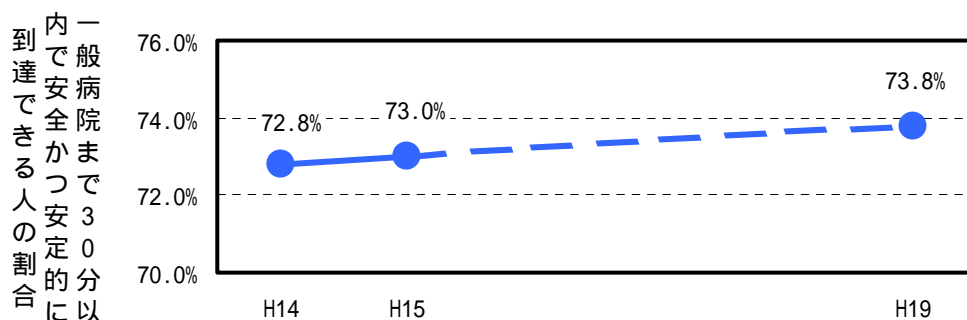
#### [ 指標の性格 ]

本指標の向上は、医療サービスを提供する一般病院まで、安全・快適な移動環境(車両のすれ違いできない区間がなくなるなど)を享受できる人の割合が高まることを意味する。

### 指標の現況値と目標

平成 14 年度の 72.8% (約 16.6 万人) を平成 19 年度までに 73.8% (約 16.8 万人) とすることを中期的な目標とする。平成 15 年度は 73.0% (約 16.6 万人) とすることを目標とする。

これは、一般病院まで 30 分以内で移動できるものの安全かつ快適に到達できない約 4.7 万人のうち、快適に到達できる人が 5 箇年間で約 1 千人増えることを意味する。



## 現状と問題点

一般病院までの時間圏域を見ると、国頭村、大宜味村、東村で 30 分を超えており、当該地域の居住者が最低限の医療サービス水準が享受できる状況に影響を与えている。

管内市町村	所要時間
名護市	7.4 分
石川市	19.9 分
具志川市	6.5 分
本部町	5.5 分
金武町	12.8 分
国頭村	47.3 分
大宜味村	32.9 分
東村	40.6 分
今帰仁村	10.4 分
宜野座村	3.3 分
恩納村	26.1 分
勝連町	16.4 分
与那城町	22.8 分

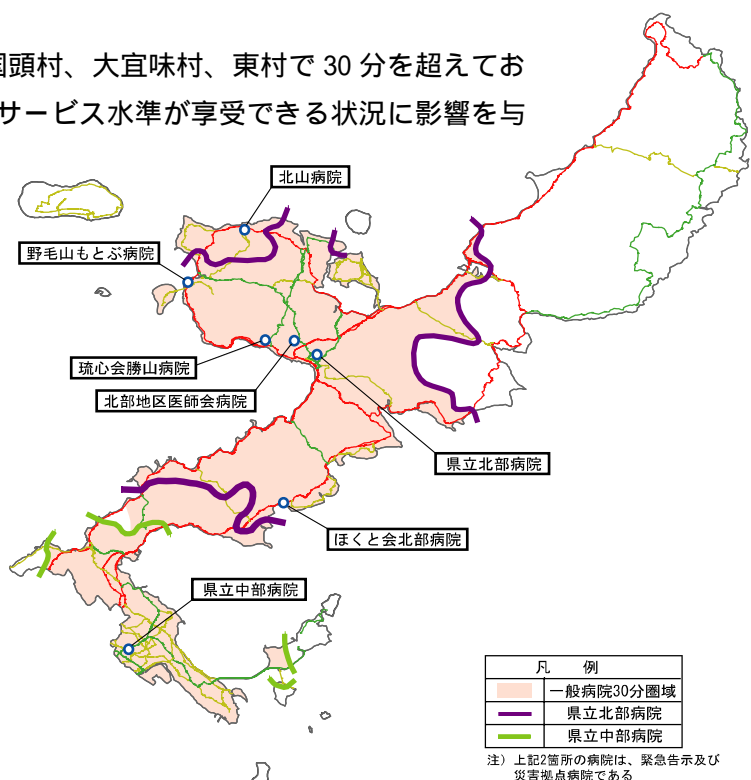


図 一般病院からの時間圏域

名護東道路や恩納バイパス整備により、名護市から恩納村および名護市二見・大浦地区への所要時間が短縮され、恩納村名嘉真地区や名護市二見・大浦地区が一般病院への 30 分圏域に含まれることが期待できる。同様に、宜野座改良により、が一般病院への 30 分圏域に含まれることが期待できる。

## H19 事業完了予定路線一覧

No.	道路(事業)種別	路線名	延長(事業延長)	完了年度	工種
1	直轄国道	国道58号名護東道路	4,200	H18	改築
2	直轄国道	国道58号国頭方西海道(歴史国道)	1,000	H15	改築
3	直轄国道	国道329号石川バイパス	3,800	H15	改築
4	直轄国道	国道58号宇良拡幅	4,400	H16	改築
5	直轄国道	国道58号恩納南バイパス	2,100	H17	改築
6	直轄国道	国道329号金武バイパス	4,500	H19	改築
7	直轄国道	国道58号謝敷拡幅	2,000	H19	改築
8	直轄国道	国道58号恩納バイパス	2,200	H17	改築
9	直轄国道	国道329号宜野座改良	2,500	H19	改築
10	直轄国道	国道58号名護市伊佐川(交差点改良)	3,300	H18	改築
11	補助国道	国道449号本部南道路	5,100	H18	改築
12	補助国道	国道331号二見バイパス	1,100	H18	改築
13	補助国道	国道449号名護バイパス	1,600	H19	改築
14	補助国道	国道331号塩屋拡幅	1,450	H18	改築
15	主要地方道	国頭東線	8495		改築
16	主要地方道	名護宜野座線	2,320		改築
17	主要地方道	国頭東線	5,350		改築
18	主要地方道	沖繩石川線	900		改築
19	一般県道	県道36号線	300		災害防除(道維)
20	一般県道	具志川沖繩線	550		災害防除(道維)
21	一般県道	古宇利屋我地線	85		橋梁補修(道維)
22	一般県道	県道115号線	6,000		排水性舗装(道維)
23	一般県道	県道9号線	1,900		持一
24	一般県道	県道110号線	4,030		改築
25	市町村道	伊豆見鏡名線	4,050		改築
26	市町村道	外 58号線	2,200		改築(道維)
27	市町村道	宇堅2-1号線	1,277		改築(道維)
28	市町村道	宇堅2-1号線	95		改築(道維)
29	市町村道	宇堅2-1号線	616		1改(街路)
30	市町村道	宇堅2-1号線	600		1改(街路)
31	市町村道	宇堅2-1号線	1,520		1改(街路)
32	市町村道	宇堅2-1号線	510		1改(街路)
33	市町村道	宇堅2-1号線	460		1改(街路)
34	市町村道	宇堅2-1号線	255		2改(街路)
35	市町村道	宇堅2-1号線	168		1改(街路)
36	市町村道	宇堅2-1号線	220		1改(街路)
37	市町村道	宇堅2-1号線	403		1改(街路)
38	市町村道	宇堅2-1号線	220		1改(街路)
39	市町村道	宇堅2-1号線	403		1改(街路)
40	市町村道	宇堅2-1号線	220		1改(街路)
41	市町村道	宇堅2-1号線	403		1改(街路)
42	市町村道	宇堅2-1号線	220		1改(街路)
43	市町村道	宇堅2-1号線	403		1改(街路)
44	市町村道	宇堅2-1号線	220		1改(街路)
45	市町村道	宇堅2-1号線	403		1改(街路)
46	市町村道	宇堅2-1号線	220		1改(街路)
47	市町村道	宇堅2-1号線	403		1改(街路)
48	市町村道	宇堅2-1号線	220		1改(街路)
49	市町村道	宇堅2-1号線	403		1改(街路)
50	市町村道	宇堅2-1号線	220		1改(街路)
51	市町村道	宇堅2-1号線	403		1改(街路)
52	市町村道	宇堅2-1号線	220		1改(街路)
53	市町村道	宇堅2-1号線	403		1改(街路)
54	市町村道	宇堅2-1号線	220		1改(街路)
55	市町村道	宇堅2-1号線	403		1改(街路)
56	市町村道	宇堅2-1号線	220		1改(街路)
57	市町村道	宇堅2-1号線	403		1改(街路)
58	市町村道	宇堅2-1号線	220		1改(街路)
59	市町村道	宇堅2-1号線	403		1改(街路)
60	市町村道	宇堅2-1号線	220		1改(街路)
61	市町村道	宇堅2-1号線	403		1改(街路)
62	市町村道	宇堅2-1号線	220		1改(街路)
63	市町村道	宇堅2-1号線	403		1改(街路)
64	市町村道	宇堅2-1号線	220		1改(街路)
65	市町村道	宇堅2-1号線	403		1改(街路)
66	市町村道	宇堅2-1号線	220		1改(街路)
67	市町村道	宇堅2-1号線	403		1改(街路)
68	市町村道	宇堅2-1号線	220		1改(街路)
69	市町村道	宇堅2-1号線	403		1改(街路)
70	市町村道	宇堅2-1号線	220		1改(街路)
71	市町村道	宇堅2-1号線	403		1改(街路)
72	市町村道	宇堅2-1号線	220		1改(街路)
73	市町村道	宇堅2-1号線	403		1改(街路)
74	市町村道	宇堅2-1号線	220		1改(街路)
75	市町村道	宇堅2-1号線	403		1改(街路)
76	市町村道	宇堅2-1号線	220		1改(街路)
77	市町村道	宇堅2-1号線	403		1改(街路)
78	市町村道	宇堅2-1号線	220		1改(街路)
79	市町村道	宇堅2-1号線	403		1改(街路)
80	市町村道	宇堅2-1号線	220		1改(街路)
81	市町村道	宇堅2-1号線	403		1改(街路)
82	市町村道	宇堅2-1号線	220		1改(街路)
83	市町村道	宇堅2-1号線	403		1改(街路)
84	市町村道	宇堅2-1号線	220		1改(街路)
85	市町村道	宇堅2-1号線	403		1改(街路)
86	市町村道	宇堅2-1号線	220		1改(街路)
87	市町村道	宇堅2-1号線	403		1改(街路)
88	市町村道	宇堅2-1号線	220		1改(街路)
89	市町村道	宇堅2-1号線	403		1改(街路)
90	市町村道	宇堅2-1号線	220		1改(街路)
91	市町村道	宇堅2-1号線	403		1改(街路)
92	市町村道	宇堅2-1号線	220		1改(街路)
93	市町村道	宇堅2-1号線	403		1改(街路)
94	市町村道	宇堅2-1号線	220		1改(街路)
95	市町村道	宇堅2-1号線	403		1改(街路)
96	市町村道	宇堅2-1号線	220		1改(街路)
97	市町村道	宇堅2-1号線	403		1改(街路)
98	市町村道	宇堅2-1号線	220		1改(街路)
99	市町村道	宇堅2-1号線	403		1改(街路)
100	市町村道	宇堅2-1号線	220		1改(街路)

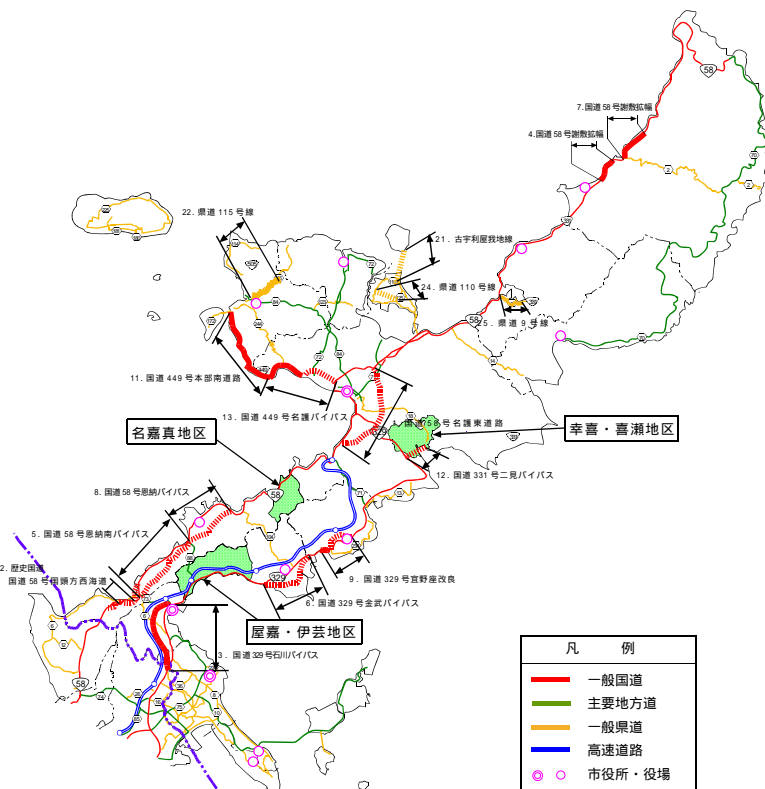
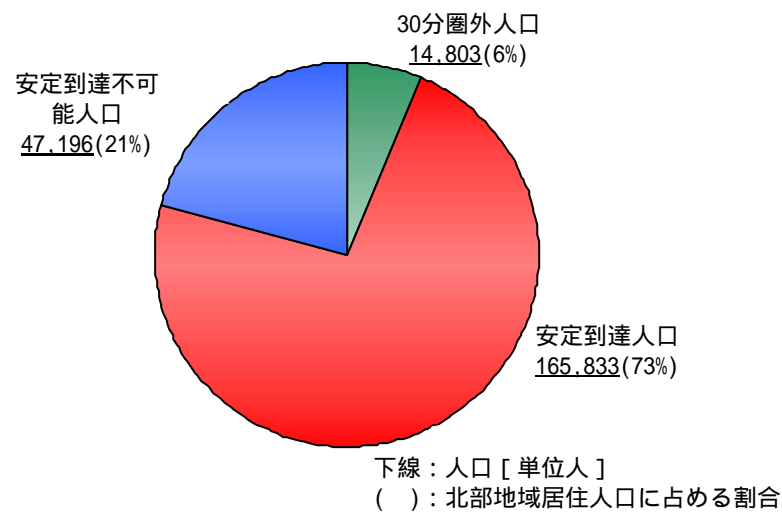


図 北部国道管内の計画区間

北部地域の人口約 22.8 万人のうち、安定到達人口 1 は約 16.6 万人（73％）で、安定到達不可能人口 2 は約 4.7 万人（21％）、30 分圏外人口 3 は約 1.5 万（6％）となっている。



1：安定到達人口とは 一般病院まで 30 分以内で安全かつ安定的に移動できる人口

2：安定到達不可能人口とは

一般病院まで 30 分以内に到達できるが、安全かつ安定的に移動ができない人口

3：30 分圏外人口とは 一般病院まで 30 分以内で到達できない人口

市町村別の安定到達人口比率では、金武町（94.0％）、勝連町（90.7％）、今帰仁村（82.5％）、宜野座村（81.1％）で8割を超える高い水準を示している。一方で、国頭村、東村で到達できる人口が居ない状況となっている。

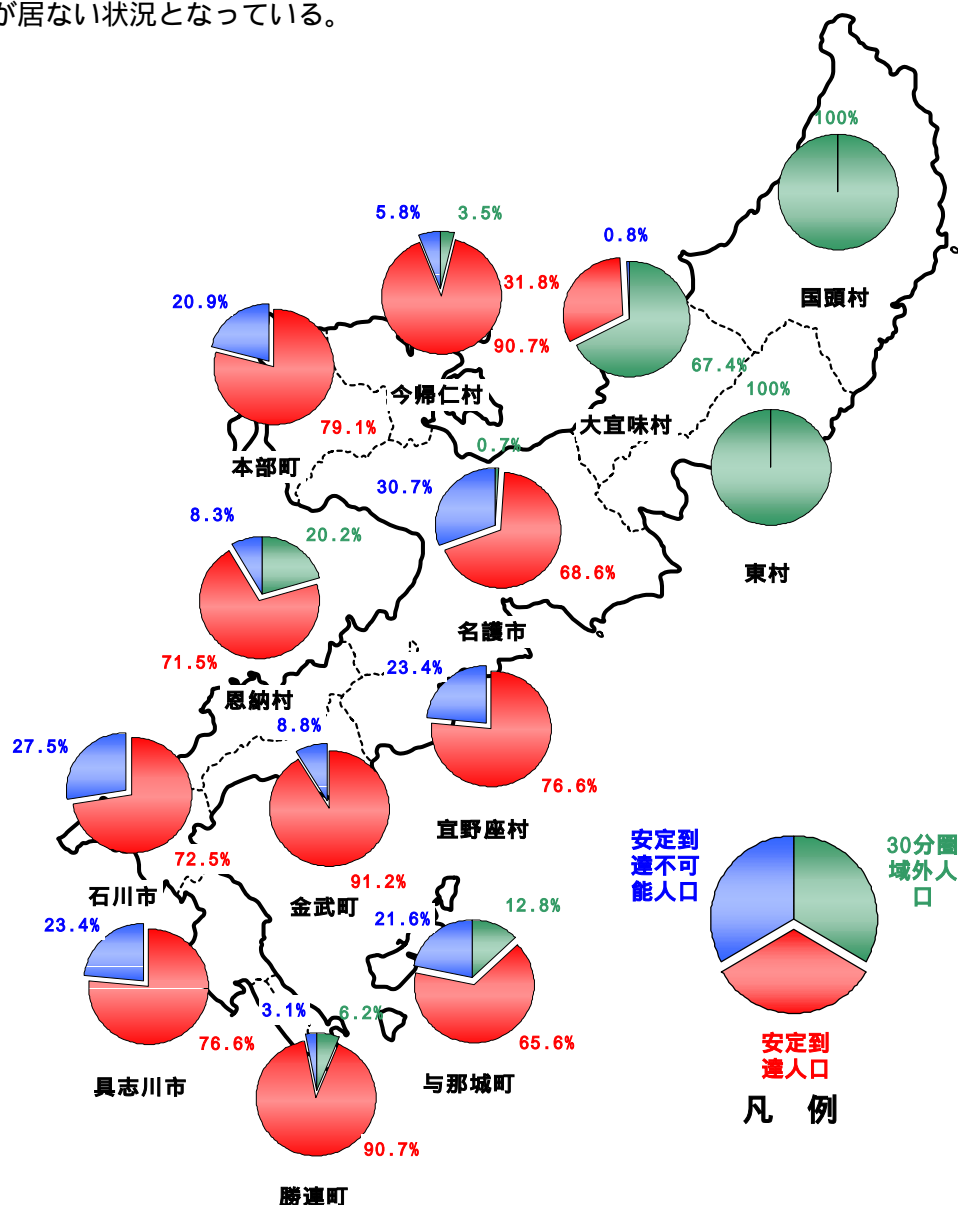


図 市町村別安定到達人口比率

### 講じる施策や事業

関連する施策・事業	平成 15 年度の主要事業・施策	平成 15 年度供用予定箇所
幹線道路ネットワークの整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道 58 号恩納バイパス</li> <li>一般国道 58 号恩納南バイパス</li> <li>一般国道 329 号宜野座改良</li> <li>一般国道 329 号金武バイパス</li> <li>一般国道 329 号石川バイパス</li> </ul>	

#### 【指標 - 4】役場まで 10 分以内で安全かつ安定的に走行できる人口の割合 [ 中間アウトカム指標 ]

##### 指標の定義

本指標は、居住地から当該市町村役場まで、改良・改築された道路を利用して、10 分以内に安全かつ快適に移動できる人の割合を表す。

##### 指標の位置付け

###### [ 指標の位置付け ]

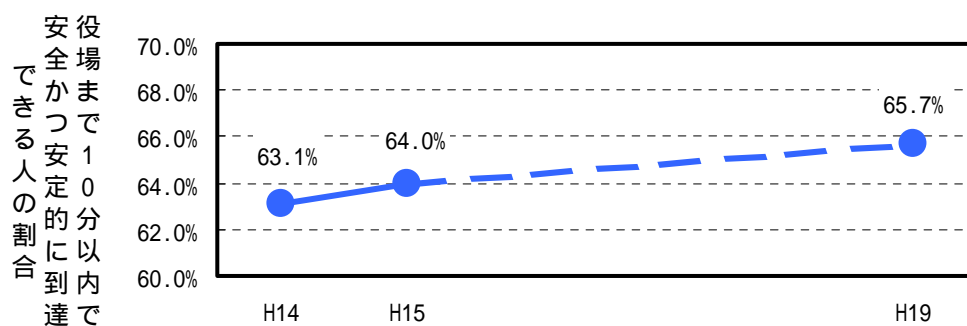
本指標は、政策テーマ「安全で安心して暮らせる個性ある地域づくりを支援する道づくり」に対応して、北部地域の居住者が最低限の行政サービス水準を確保して生活するために実施する施策の進捗を表す指標として採用した。

###### [ 指標の性格 ]

本指標の向上は、行政サービスを提供する市町村役場まで、安全・快適な移動環境（車両のすれ違いできない区間がなくなるなど）を享受できる人の割合が高まることを意味する。

##### 指標の現況値と目標

平成 14 年度の 63.1%（約 14.4 万人）を平成 19 年度までに 65.7%（約 15.0 万人）とすることを中期的な目標とする。平成 15 年度は 64.0%（約 14.6 万人）とすることを目標とする。





現状と課題点

市町村役場から当該市町村までの平均所要時間を見ると、全市町村で平均 10 分を下回っているものの、国頭村、大宜味村、東村、恩納村で比較的所要時間がかかっており、当該地域の居住者が行政サービスを楽しむ状況に影響を与えている。

管内市町村	所要時間
名護市	7.9 分
石川市	4.8 分
具志川市	6.7 分
本部町	6.1 分
金武町	5.2 分
国頭村	9.3 分
大宜味村	8.1 分
東村	8.4 分
今帰仁村	5.4 分
宜野座村	3.0 分
恩納村	8.6 分
勝連町	5.2 分
与那城町	6.0 分

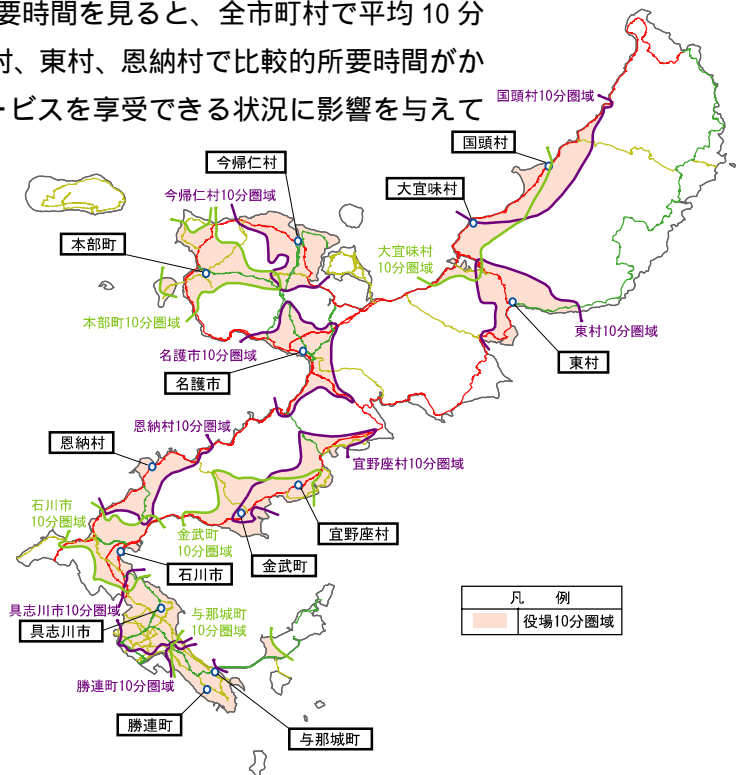


図 各市町村役場からの時間圏域

名護市役所への一般国道 449 号名護バイパス整備や石川市役所への一般国道 329 号石川バイパス整備、恩納村役場への一般国道 58 号恩納南バイパス、本部町役場への県道 115 号線等、各市町村役場へ向かう幹線道路整備により、各市町村役場への 10 分圏域が拡大することが期待できる。

H19 事業完了予定路線一覧

No.	道路(事業)種別	路線名	延長(事業延長)	完了年度	工種
1	直轄国道	国道58号名護東道路	4,200	H18	改築
2	直轄国道	国道58号国頭方西海道(歴史国道)	1,000	H15	改築
3	直轄国道	国道329号石川バイパス	3,800 4,400	H15 H16	改築
4	直轄国道	国道58号宇良拡幅	2,100	H16	改築
5	直轄国道	国道58号恩納南バイパス	4,500 2,000	H17 H19	改築
6	直轄国道	国道329号金武バイパス	2,200 2,500	H17 H19	改築
7	直轄国道	国道58号謝敷拡幅	3,300	H18	改築
8	直轄国道	国道58号恩納バイパス	5,100	H18	改築
9	直轄国道	国道329号宜野座改良	1,100 1,600	H18 H19	改築
10	直轄国道	国道58号名護市伊佐川(交差点改良)	1,450	H18	改築
11	補助国道	国道449号本部南道路	8,495		改築
12	補助国道	国道331号二見バイパス	2,320		改築
13	補助国道	国道449号名護バイパス	5,350		改築
14	補助国道	国道331号塩屋拡幅	900		改築
15	主要地方道	国頭東線	300		災害防除(道維)
16	主要地方道	名護宜野座線	550		災害防除(道維)
17	主要地方道	国頭東線	85		橋梁補修(道維)
18	主要地方道	沖繩石川線	6,000		排水性舗装(道維)
19	一般県道	県道36号線	1,900		交連
20	一般県道	具志川沖繩線	4,030		交連
21	一般県道	古宇利屋我地線	4,050		改築
22	一般県道	県道115号線	2,200		特一
23	一般県道	県道9号線	1,830		改築
24	一般県道	県道110号線	3,680		改築
25	市町村道	伊豆見親名線	1,277		改築(道維)
26	市町村道	外98路線			
27	市町村道	宇堅2-1号線	95		改築(道維)
28	街路(県道)	城通り線	616		1改(街路)
29	街路(県道)	県道153号線	600		1改(街路)
30	街路(市道)	外原線	1,520		1改(街路)
31	街路(市道)	グランド西線	510		1改(街路)
32	街路(市道)	安慶名赤道線	460		1改(街路)
33	街路(市道)	江洲宮里線	255		2改(街路)
34	街路(市道)	銀座通り線	168		1改(街路)
35	街路(市道)	石川西線	220		1改(街路)
36	街路(市道)	南栄通り線外1線	403		1改(街路)
37	区画整理	宇茂佐第二地区	80.2ha		組合等(通常交A,交B)

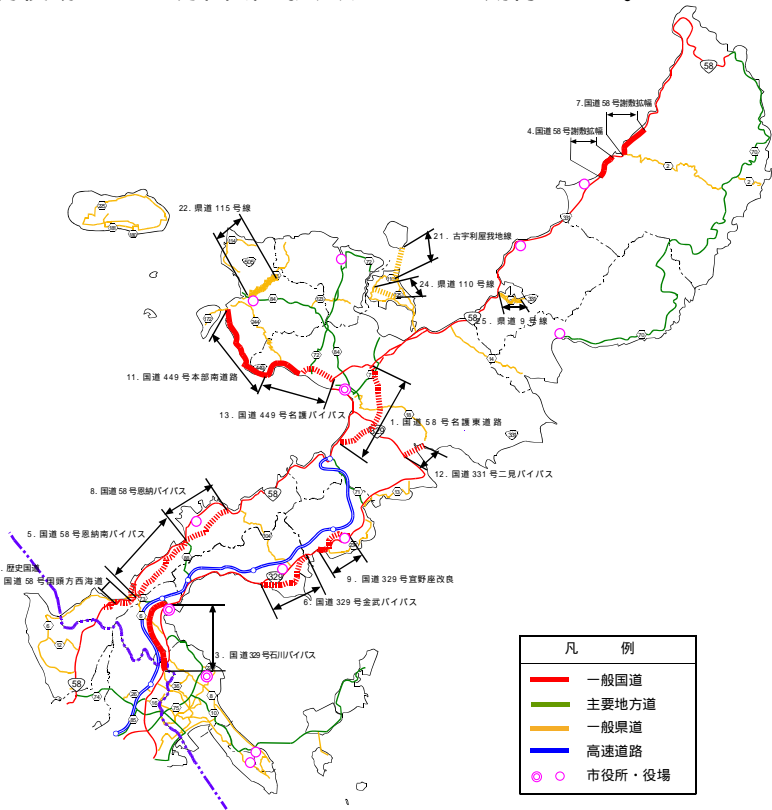


図 北部国道管内の計画区間



北部地域の人口約 22.8 万人のうち、安定到達人口<sup>1</sup>は約 14.4 万人（63％）で、安定到達不可能人口<sup>2</sup>は約 4.3 万人（19％）、10 分圏外人口<sup>3</sup>は約 4.0 万（18％）となっている。

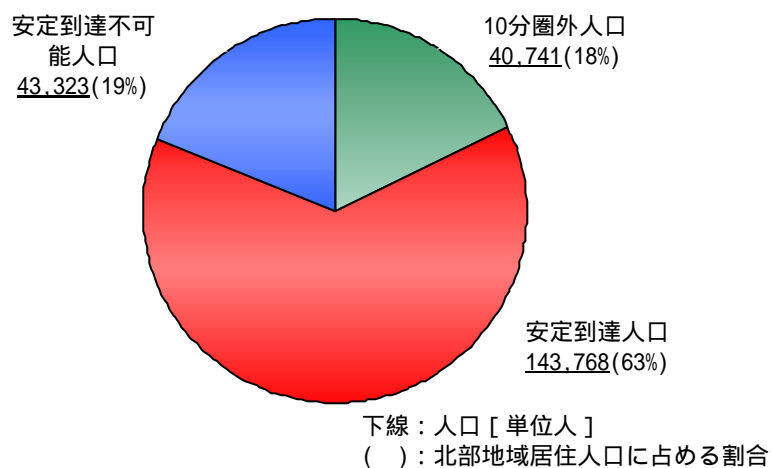


図 市町村役場まで 10 分以内で安全かつ安定的に移動できる人口の割合

1：安定到達人口とは 市町村役場まで 10 分以内で安全かつ安定的に移動できる人口

2：安定到達不可能人口とは

市町村役場まで 10 分以内に到達できるが、安全かつ安定的に移動ができない人口

3：30 分圏外人口とは 市町村役場まで 10 分以内で到達できない人口

市町村別の安定到達人口比率では、具志川市（71％） 宜野座村（74％） 本部町（69％） 今帰仁村（80％） 与那城町（79％） 勝連町（73％）で6割を超える高い水準を示している。

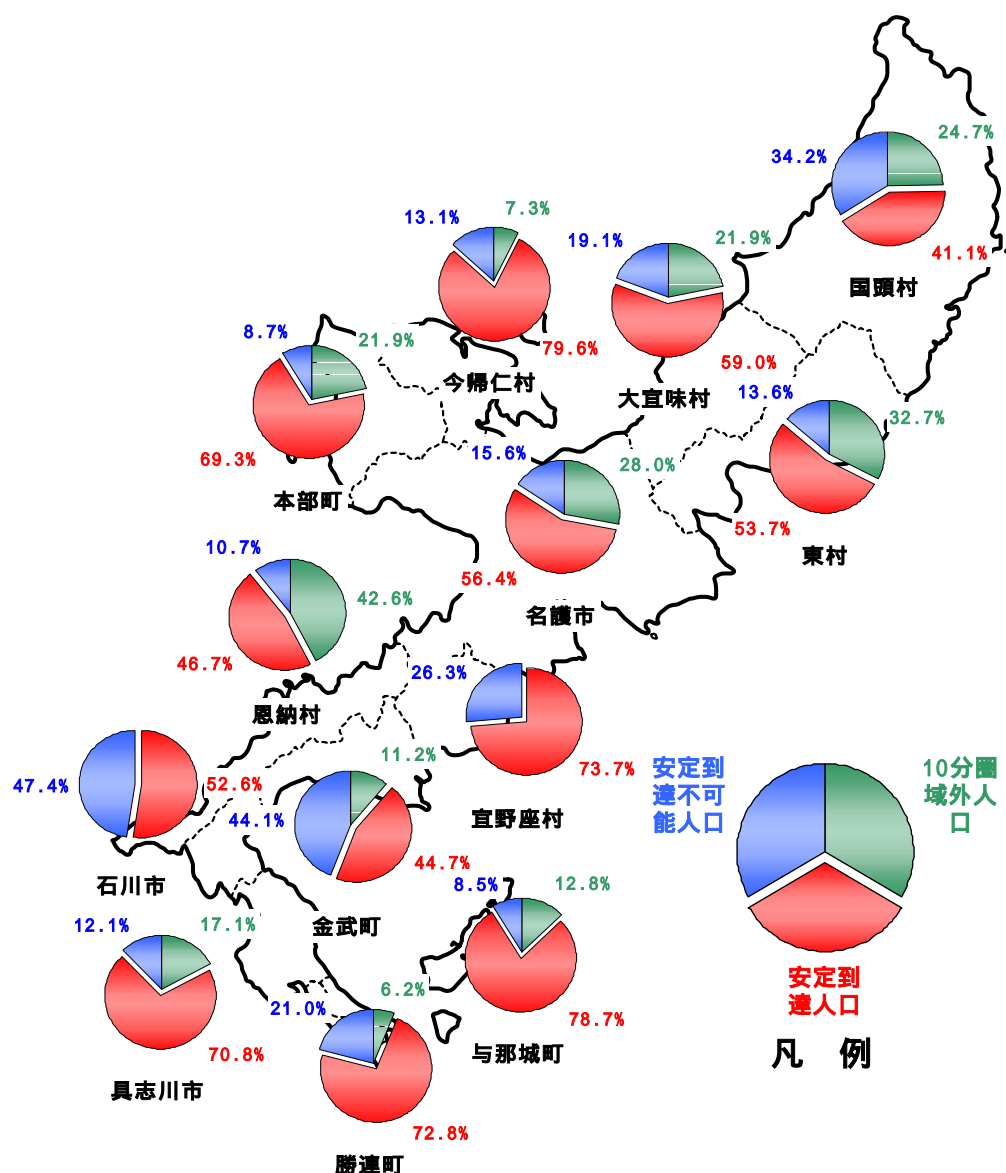


図 市町村別安定到達人口比率

### 講じる施策や事業

関連する施策・事業	平成 15 年度の主要事業・施策	平成 15 年度供用予定箇所
幹線道路ネットワークの整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道 58 号恩納バイパス</li> <li>一般国道 58 号恩納南バイパス</li> <li>一般国道 329 号宜野座改良</li> <li>一般国道 329 号金武バイパス</li> <li>一般国道 329 号石川バイパス</li> </ul>	

【政策テーマ - 2】

豊かな自然環境の保全と観光を支援する道づくり

【指標 - 5】観光客（レンタカー利用者）の道路満足度〔最終アト加指標〕 ..... 50

指標の定義

指標の位置付け

指標の現況値と目標

現状と問題点

講じる施策や事業

【指標 - 6】夜間騒音要請限度達成率〔最終アト加指標〕 ..... 54

指標の定義

指標の位置付け

指標の現況値と目標

現状と問題点

講じる施策や事業

【指標 - 7】ＩＣから観光地までの緑のネットワーク率〔中間アト加指標〕 ..... 57

指標の定義

指標の位置付け

指標の現況値と目標

現状と問題点

講じる施策や事業

【指標 - 8】休憩施設や情報配信・交流施設（道の駅・ロードパーク）  
の整備率〔中間アト加指標〕 ..... 60

指標の定義

指標の位置付け

指標の現況値と目標

現状と問題点

講じる施策や事業

## 【指標 - 5】観光客（レンタカー利用者）の道路満足度 [ 最終アウトカム指標 ]

### 指標の定義

観光客（レンタカー利用者）の道路満足度は、平成 16 年 1 月 24 日から平成 16 年 1 月 25 日にかけて、観光客立ち寄り施設（道の駅許田、国営沖縄記念公園）で実施した利用道路に対する満足度調査結果である（総回答数：562 人）。

調査結果から得られる満足度は、5 段階の回答を満足度の高い順（「満足」、「やや満足」、「どちらとも言えない」、「やや不満」、「不満」）にそれぞれ 5 点、4 点、3 点、2 点、1 点と点数を付し、これを平均した数値である。

### 指標の位置付け

#### [ 指標の位置付け ]

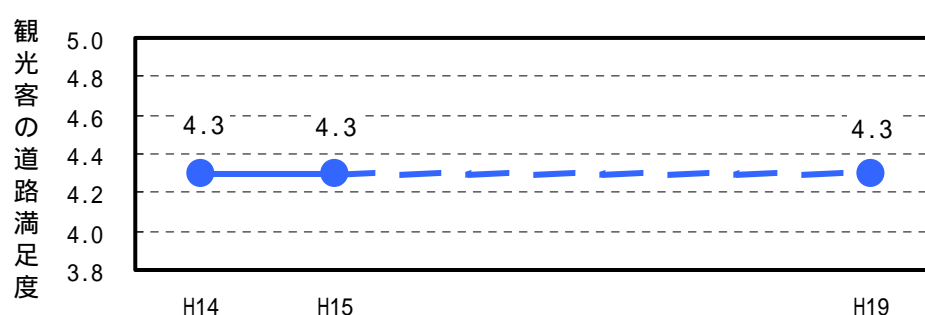
本指標は、政策テーマ「豊かな自然環境の保全と観光を支援する道づくり」に対応して、観光振興の観点から観光客（レンタカー利用者）の直接的な評価を数量的に表す指標として採用した。

#### [ 指標の性格 ]

本指標の向上は、道路施策が効果を発揮することにより、観光客（レンタカー利用者）の道路全般に対する満足の度合いが増加したことを意味する。

### 指標の現況値と目標

本指標については、平成 14 年度の 5 段階評価「4.3」を平成 19 年度まで現状維持とすることを中期的な目標とする。平成 15 年度も現状維持とすることを目標とする。



## 現状と問題点

観光客（レンタカー利用者）による北部地域の観光地としての道路の満足度は、「満足」が最も多く半数以上（58％）を占めている。次いで、「やや満足」で 24％となっており、約 8 割以上が満足と感じている。

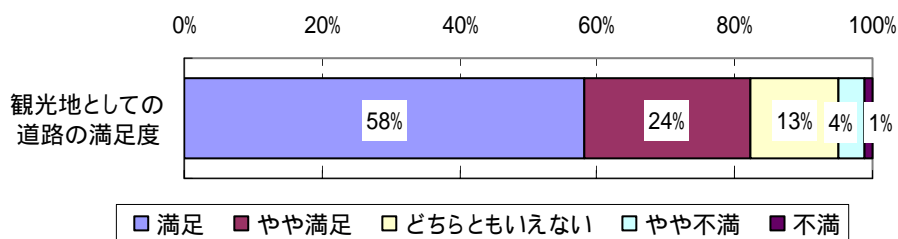


図 観光地としての道路の満足度

車の流れ（道路の渋滞）については、7 割以上が「満足」と感じており、不満（「やや不満」と「不満」の合計）は 6％程度となっている。

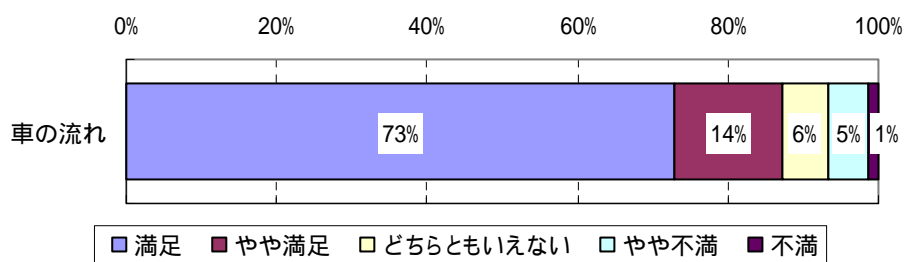


図 車の流れについて

不満と感じている理由として、「思いのほか時間がかかる」や「全体的に車が多い（全体的に混雑している）」が多くなっている。

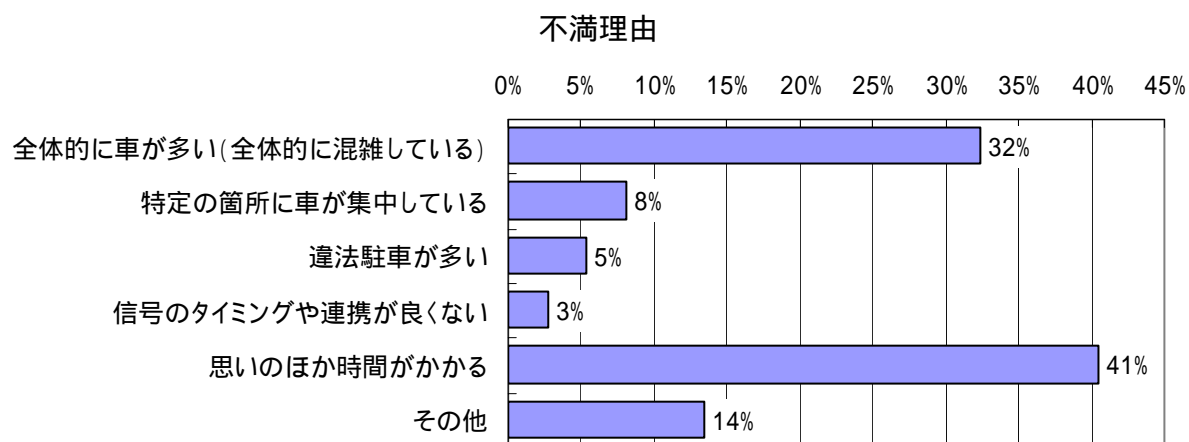


図 車の流れについての不満理由

車の走りやすさについても、7割以上が満足（「満足」と「やや満足」の合計）と感じており、不満（「やや不満」と「不満」の合計）は9%程度となっている。

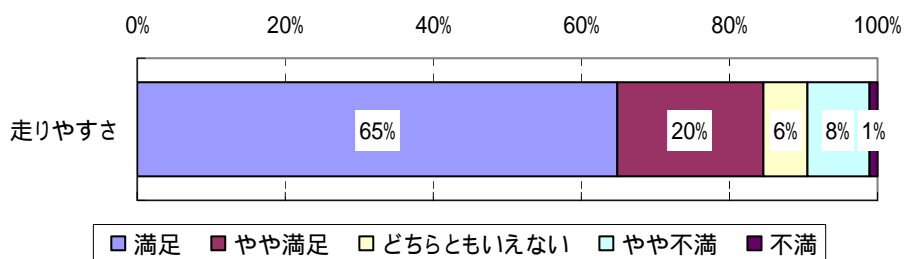


図 車の走りやすさについて

不満と感じている理由として、「デコボコや段差がある」や「案内標識が少なく、目的地までの道順がわかりづらい」が多くなっている。

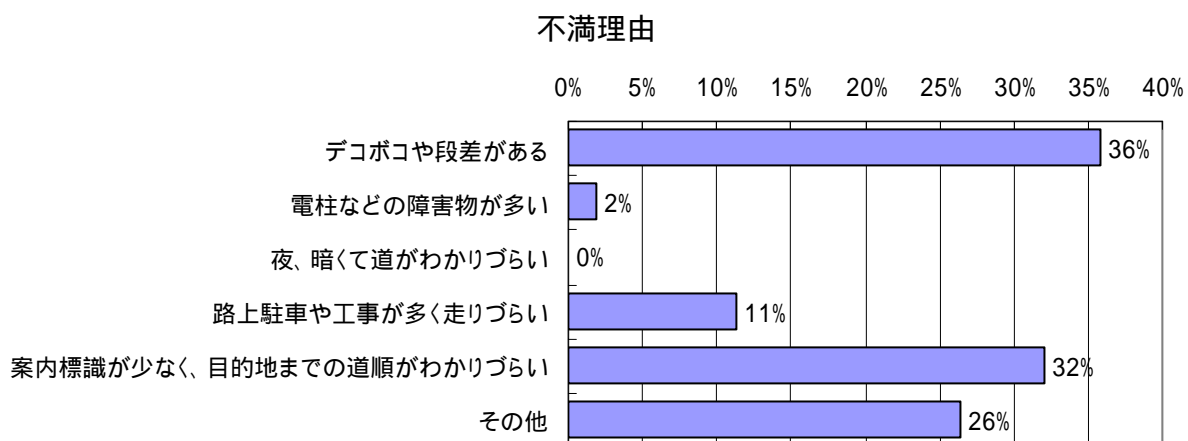


図 車の走りやすさについての不満理由

休憩施設については、約5割程度が満足（「満足」と「やや満足」の合計）と感じており、不満（「やや不満」と「不満」の合計）は9%程度となっている。

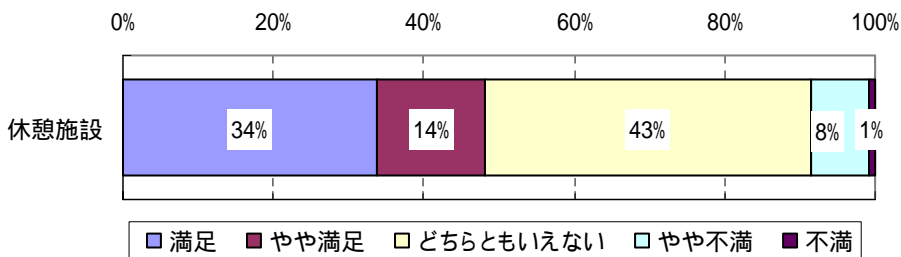


図 休憩施設について

北部地域における観光地としての道路の評価は、「休憩施設」が他の項目に比べ低い評価となっており、休憩施設の充実によって観光地としての道路満足度の向上が期待できる。

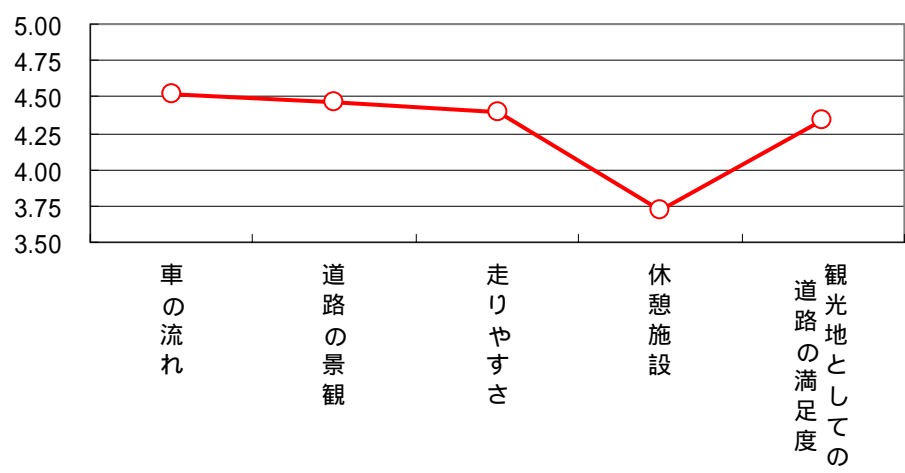


図 観光地としての道路についての評価

講じる施策や事業

関連する施策・事業	平成 15 年度主要事業・施策	平成 15 年度供用予定箇所
より詳細な分析の実施	・ グループインタビューの実施	
個別施策への反映	・ 路上工事の集約化 （歩道拡幅及び段差の解消） ・ 一般国道 58 号恩納村南恩納地内 ・ 一般国道 329 号石川市石川地内 ・ 渋滞 （バイパス） ・ 名護東道路 ・ 一般国道 58 号恩納バイパス ・ 一般国道 58 号恩納南バイパス ・ 一般国道 329 号石川バイパス （交通結節点の改善） ・ バス停の環境整備： （バスロケーションシステム等の整備） ・ バス位置情報提供：当面 1 路線で実施、順次拡大	

【指標 - 6】夜間騒音要請限度達成率 [ 最終アウトカム指標 ]

指標の定義

本指標は、住居が連担している幹線道路において、沿道の夜間騒音が要請限度を達成している道路延長の割合を表す。

対象道路

対象道路は、環境基準類型指定地域または騒音規制区域いずれかの指定のある区間を通過する一般国道とする。

要請限度

要請限度の区分は以下のとおりである。

地域の区分	基準値	
	昼間	夜間
a 区域及び b 区域のうち 1 車線を有する道路に面する区域	6 5 デシベル以下	5 5 デシベル以下
a 区域のうち 2 車線以上の車線を有する道路に面する区域	7 0 デシベル以下	6 5 デシベル以下
b 区域のうち 2 車線以上の車線を有する道路に面する区域及び c 区域のうち車線を有する道路に面する区域	7 5 デシベル以下	7 0 デシベル以下
幹線交通を担う道路に近接する区域	7 5 デシベル以下	7 0 デシベル以下

備考

1. 昼間：午前 6 時から午後 10 時までの間  
夜間：午後 10 時から翌日の午前 6 時までの間
2. a 区域、b 区域及び c 区域とは、それぞれ次の各号に掲げる区域として都道府県知事が定めた区域をいう。
  - 一 a 区域 専ら住居の用に供される区域  
第 1 種低層住居専用地域、第 2 種低層住居専用地域、第 1 種中高層住居専用地域、第 2 種中高層住居専用地域
  - 二 b 区域 主として住居の用に供される区域  
第 1 種住居地域、第 2 種住居地域、準住居地域、都市計画区域で用途地域の定められていない地域
  - 三 c 区域 相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される区域  
近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域
3. 幹線交通を担う道路：高速自動車国道、一般国道、都道府県道、4 車線以上の市町村道及び都市計画法施行規則第 7 条第 1 項第 1 号に定める自動車専用道路  
幹線道路を担う道路に近接する空間：2 車線以下の道路：道路端から 15m  
2 車線を超える道路：道路端から 20m

指標の位置付け

[ 指標の位置付け ]

本指標は、政策テーマ「観光を支援し、環境を保全・創造する道づくり」に対応して、生活環境の改善の観点から沿道の自動車騒音の状況を表す指標として採用した。

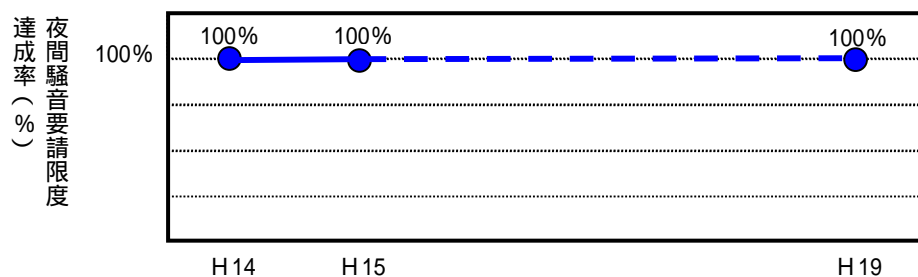
[ 指標の性格 ]

本指標の向上は、沿道の夜間騒音が要請限度以下である道路の延長が増え、沿道住民の生活における静穏性が高まることを意味する。



## 指標の現況値と目標

本指標については、平成 14 年度の 100%を平成 19 年度まで現状維持することを中期的な目標とする。



## 現状と問題点

北部国道管内では、全ての調査地点で夜間騒音要請限度を下回っている。しかし、石川市の東恩納では環境基準を超過しているため、今後の交通量増加等により将来的には夜間騒音要請限度を超過する可能性がある。今後は、このような区間を中心に道路環境整備を行い、現況の夜間騒音要請限度達成率（100%）を維持していくことが課題となる。



図 北部国道管内の騒音レベル観測地点

出典：H14 道路環境センサス

## 北部国道管内の調査地点

路線名	地点名	No.			環境基準 超過・非超 過		要請限度 超過・非超 過		騒音レベル (dB)		車 線 数
		都道府 県支庁 指定市 コード	調査 単位 区間 番号	区間 内 番号	昼間 70	夜間 65	昼間 75	夜間 70	昼間 Leq	夜間 Leq	
一般国道58号	沖縄県名護市伊差川	47000	1005	1					56	50	2
一般国道58号	沖縄県名護市名護	47000	1006	1					68	60	4
一般国道58号	沖縄県名護城1	47000	1007	1					66	59	6
一般国道58号	沖縄県名護市伊差川 南西側	47000	11006	1					70	63	2
一般国道329号	沖縄県名護市世富慶	47000	1024	1					68	61	2
一般国道329号	沖縄県石川市赤崎	47000	1030	1					64	58	4
一般国道329号	沖縄県石川市石川	47000	1031	1					69	64	2
一般国道329号	沖縄県石川市東恩納	47000	1032	1	×	×			74	69	4
一般国道329号	沖縄県石川市伊波	47000	11031	1					61	52	2

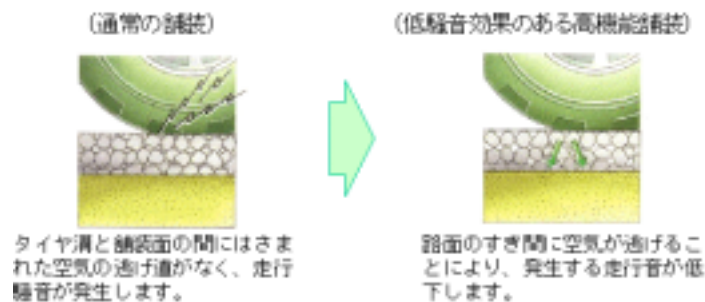
出典：H14 道路環境センサスデータ

## 講じる施策や事業

関連する施策・事業	平成 15 年度主要事業・施策	平成 15 年度供用予定箇所
騒音低減効果のある高機能舗装の敷設	・ 排水性舗装等高機能舗装実施の継続	・

### 高機能舗装とは

自動車騒音の低減（3 dB 程度）が図れるとともに、内部に空隙が多くできるようにつくられており雨水が路面下に素早く排水され、滞水が少なく、走行性や視認性が向上する効果がある舗装のこと。



## 【指標 - 7】ICから観光地までの緑のネットワーク率 [ 中間アウトカム指標 ]

### 指標の定義

本指標は、沖縄自動車道IC（石川、屋嘉、金武、宜野座、許田）から主要観光地までの最短時間経路上にある一般道路（国道・県道）において、緑化されている道路延長の割合を表す。

緑化されている道路延長とは

道路の上り側、下り側の少なくともどちらかが、あるいは中央分離帯、交通島が緑化されている区間の延長であり、交差点を含む車道中心線上の延長で計測したものである。

### 指標の位置付け

#### [ 指標の位置付け ]

本指標は、政策テーマ「豊かな自然環境の保全と観光を支援する道づくり」に対応して、観光地としての景観向上、市街地における騒音や大気汚染を軽減する生活環境の保全機能のほか、防災機能など様々な機能を向上するために実施する施策の進捗を表す指標として採用した。

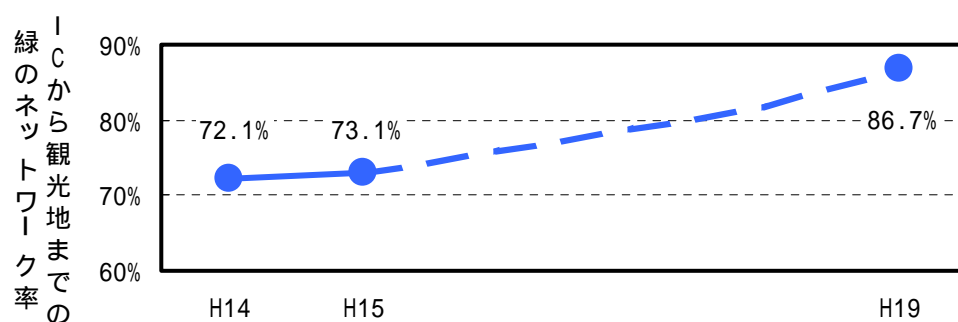
#### [ 指標の性格 ]

本指標の向上は、緑化済み道路延長の増加と、それに伴う道路機能の向上を意味する。

これにより、観光支援が図られるだけでなく、環境保全にも寄与するなど様々な効果が得られる。

### 指標の現況値と目標

平成14年度の72.1%を平成19年度までに86.7%とすることを中期的な目標とする。平成15年度は73.1%とすることを目標とする。



## 現状と問題点

北部地域の道路緑化状況は、沖縄自動車道で全区間緑化済み、国道でも7割の区間で緑化が行われているが、県道において緑化の進捗が遅れている。

北部地域におけるICから主要観光地までの緑のネットワーク率は72.1%である。これは、一般国道329号の一部や一般国道449号の一部で、緑化率が50%以下の区間が含まれているためであるが、これらの沿線には、森林が林立しているため沿道環境の整備としての緑化の必要性が低いといえる区間である。

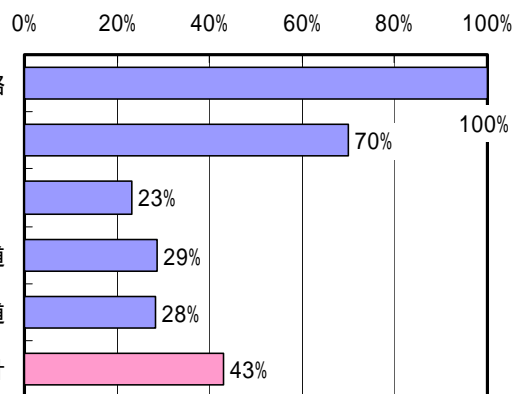


図 北部地域の道路種類別緑化済み延長割合

出典：H11 道路交通センサス

沖縄自動車道ICから主要観光地までの一般道路延長	81.2 km
うち緑化済み道路利用延長	58.5 km
ICから観光地までの緑のネットワーク率	72.1%

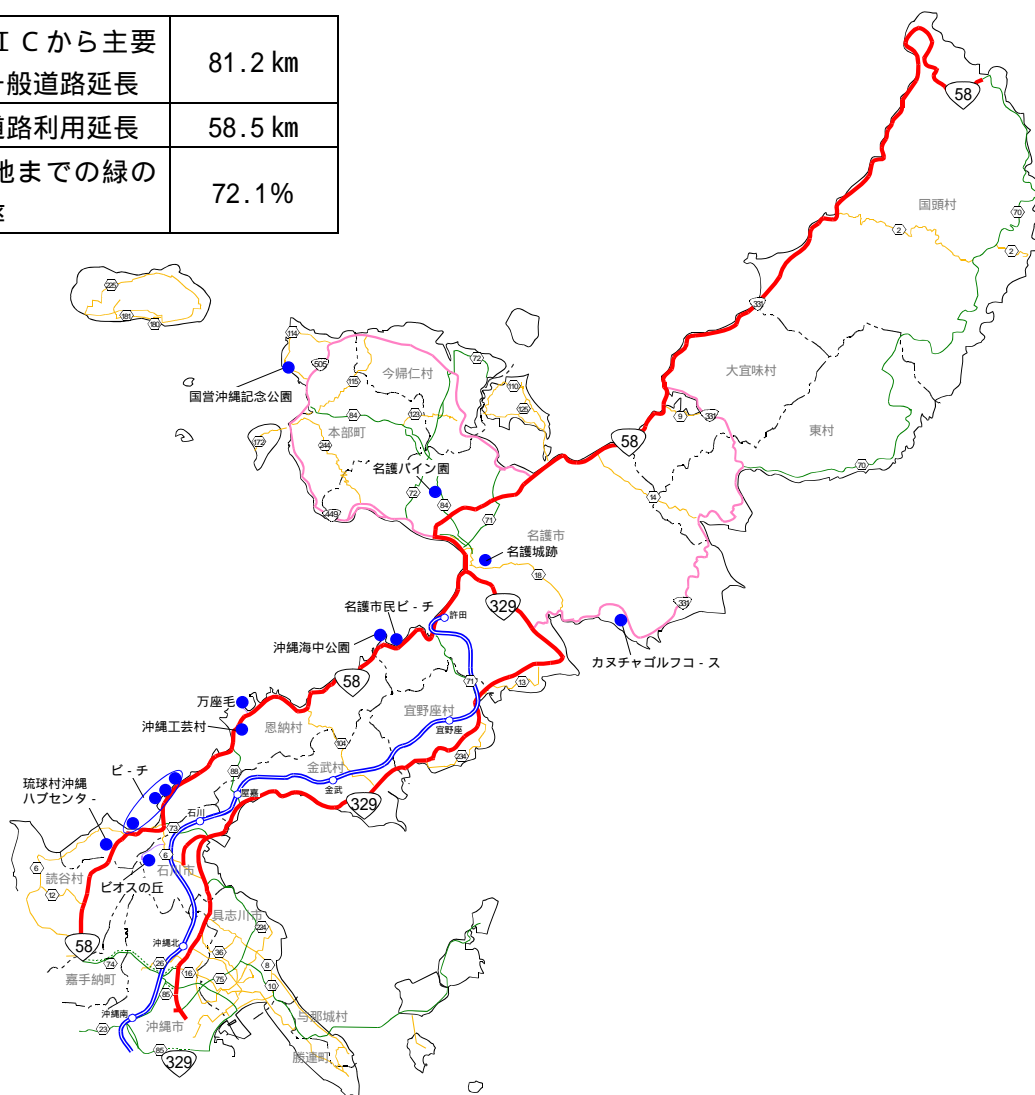


図 沖縄県北部地域の主要観光地

H14 沖縄本島プローブデータ集計結果より、北部国道管内の立寄り回数上位10箇所を抽出した

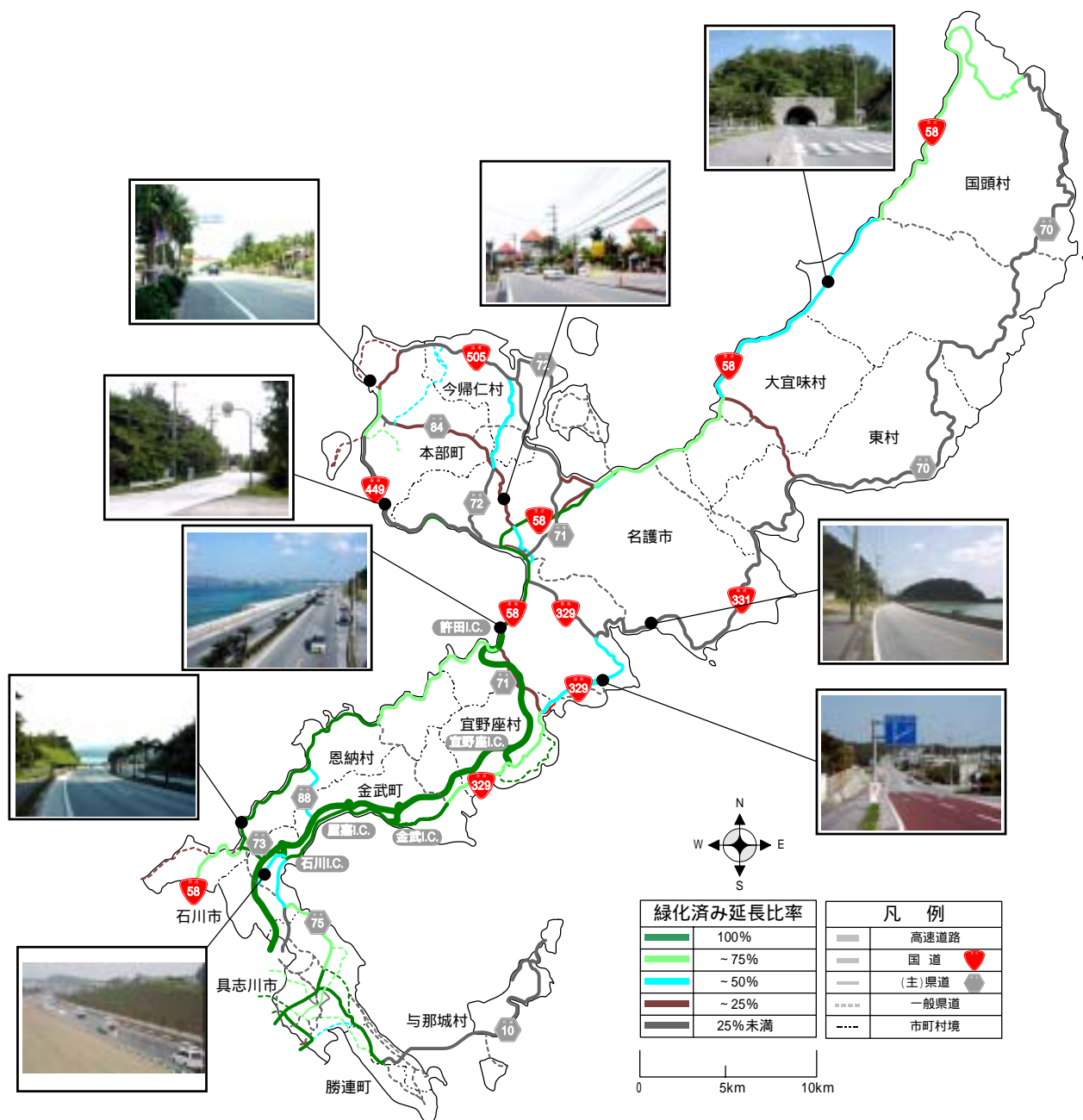


図 緑化済み延長比率と道路現況

## 講じる施策や事業

関連する施策・事業	平成 15 年度の主要事業・施策	平成 15 年度供用予定箇所
幹線道路ネットワークの整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>施策については、県・管内市町村との調整を実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>施策については、県・管内市町村との調整を実施</li> </ul>

【指標 - 8】休憩施設や情報配信・交流施設（道の駅・ロードパーク）の整備率 [ 中間アウトカム指標 ]

指標の定義

一般道路（一般国道・県道）の1 km 以内における施設整備率を表す。

指標の位置付け

[ 指標の位置付け ]

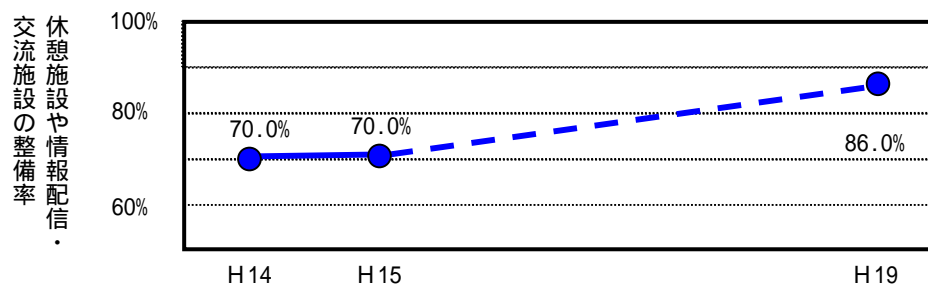
本指標は、政策テーマ「観光を支援し、環境を保全・創造する道づくり」に対応して、自動車運転者の疲労と緊張を解くための休憩施設や情報配信・交流施設の整備率を効果として表す指標として採用した。

[ 指標の性格 ]

本指標は、休憩施設や情報配信・交流施設の整備により、観光客等に対する地域の道路の利用しやすさが向上することを意味する。これは、観光客に対し、慣れない道での運転疲労と緊張を解消する施設を提供するとともに、観光情報や交通状況等の交通情報を提供することが、リピーターの増加に繋がることを意味している。

指標の現況値と目標

平成 14 年度の 70%を平成 19 年度までに 86%とすることを中期的な目標とする。平成 15 年度は 70%とすることを目標とする。



## 現状と問題点

JHでは、運転者の運転疲労と緊張を解消するためのサービス施設としてサービスエリア（SA）とパーキングエリア（PA）を設置している。休憩施設の標準配置間隔は、すべての休憩施設相互で15km、サービスエリア相互で50kmとなっている。

### 【 SAとPAの定義 】

施 設	定 義
サービスエリア（SA）	・人と自動車が必要とするサービスを、ほぼ完全に満たしうるような休憩施設 【主な施設】駐車場、園地、公衆便所、無料休憩所、営業施設（食堂、給油所、売店等）
パーキングエリア（PA）	・運転者の運転疲労と緊張を解消するための必要最小限のサービス施設 【主な施設】駐車場、園地、公衆便所

表 休憩施設の配置間隔（単位：km）

	標準間隔	最大間隔
すべての休憩施設相互	25	35
サービスエリア	100	150

出典：JH設計容量 第四集（幾何構造・休憩施設）

沖縄県北部地域には、現在3箇所の道の駅が整備されており、それぞれ、休憩施設や営業施設の設置、および観光・道路交通情報配信等を行っており、高規格道路におけるSAと同様の役割を担っている。

沖縄県北部にある一般国道58号沿線の道の駅は、8.3～26.9kmの間に配置されている。しかし、平均旅行速度は50.3km/h（高速73.9km/h）と約7割であることから、観光を主眼に置いて休憩施設は17km程度の設置間隔が望ましいといえる。

表 北部地方における道の駅間距離

区間	延長（km）
国道58号起点 ～ 道の駅「ゆいゆい国頭」	28.2
道の駅「ゆいゆい国頭」 ～ 道の駅「おおぎみ」	8.3
道の駅「おおぎみ」 ～ 道の駅「許田」	26.9
道の駅「許田」 ～ 恩納村・読谷村境	29.9

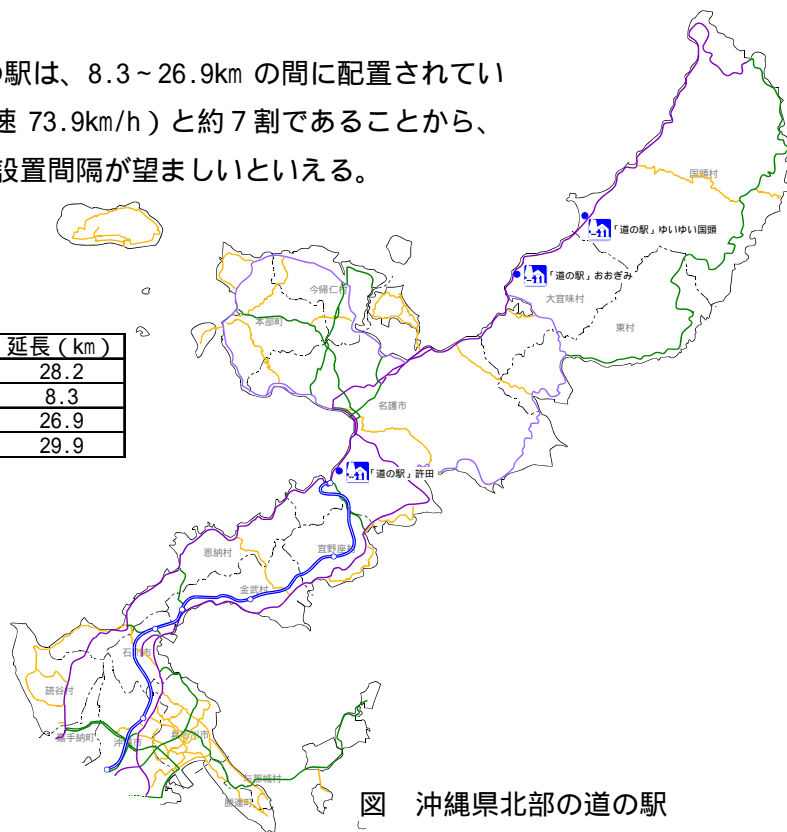


図 沖縄県北部の道の駅

沖縄県北部の直轄国道沿線には、平成 15 年度には道の駅 3 駅（許田、おおぎみ、ゆいゆい国頭）を含む 35 の休憩施設が整備されている。今後は、残地など利用し、毎年 2 箇所ずつ整備していく予定である。

表 休憩施設および情報配信・交流施設の整備状況

	H15	H16	H17	H18	H19
計画施設全体数 （既存含む）	50	50	50	50	50
整備計画数	2	2	2	2	2
整備数（累計）	35	37	39	41	43
整備率（％）	70.0%	74.0%	78.0%	82.0%	86.0%

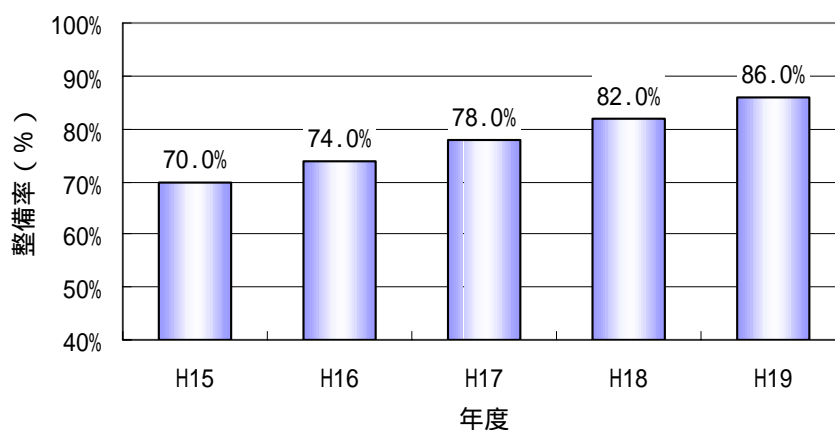


図 休憩施設および情報配信・交流施設の整備率

出典：北部国道事務所資料

### 講じる施策や事業

関連する施策・事業	平成 15 年度主要事業・施策	平成 15 年度供用予定箇所
道の駅・ロードパークの整備	・ 残地を利用したロードパーク整備	・



## 市街地の交通渋滞を緩和する道づくり

【指標 - 9】道路渋滞による損失時間 [最終アウト指標] ..... 64

指標の定義

指標の位置付け

指標の現況値と目標

現状と問題点

講じる施策や事業

【指標 - 10】ETC利用率 [中間アウト指標] ..... 69

指標の定義

指標の位置付け

指標の現況値と目標

現状と問題点

講じる施策や事業

【指標 - 11】路上工事時間 [中間アウト指標] ..... 71

指標の定義

指標の位置付け

指標の現況値と目標

現状と問題点

講じる施策や事業

## 【指標 - 9】道路渋滞による損失時間 [ 最終アウトカム指標 ]

### 指標の定義

本指標は、県道以上の道路における渋滞が無い場合の所要時間と実際の所要時間の差を表わす。

### 指標の位置付け

#### [ 指標の位置付け ]

本指標は、政策テーマ「市街地の交通渋滞を緩和する道づくり」に対応して、道路交通における渋滞の発生による損失状況を数量的に表す指標として採用した。

#### [ 指標の性格 ]

道路交通における渋滞の発生は、物流コストの増大などを通じ経済活動の妨げとなっている。また、計画的に観光地をまわることが困難となるなど観光面についても悪影響となっている。

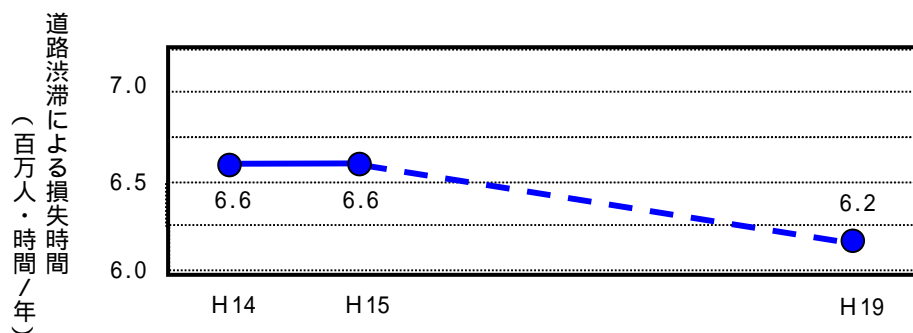
加えて、渋滞により旅行速度が低下することで、自動車から排出される  $\text{CO}_2$ 、 $\text{NO}_x$  をはじめとする大気汚染物質の排出量が増加する。

本指標の向上は、渋滞によって利用者が被っていたこれらの損失が少なくなったことを意味する。

### 指標の現況値と目標

本指標については、平成 14 年度の年間 6.6 百万人時間を平成 19 年度までに約 6 % 削減し、年間 6.2 百万人時間とすることを中期的な目標とする。

平成 15 年度は平成 14 年度の年間 6.6 百万人時間を維持することを目標とする。



## 現状と問題点

北部国道事務所管内における渋滞損失時間は 658 万人時間/年である。その損失時間は、一般国道 58 号（名護市周辺および恩納村）に集中している。

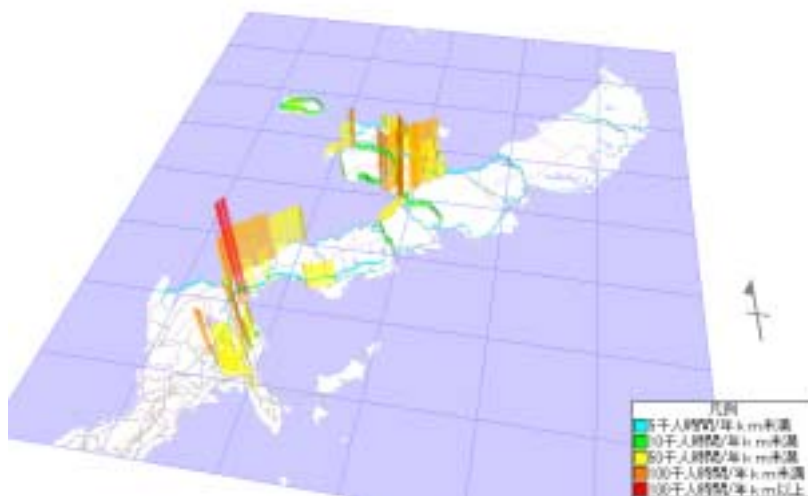


図 渋滞損失時間 3Dマップ（道路延長あたり）

出典：国土交通省資料

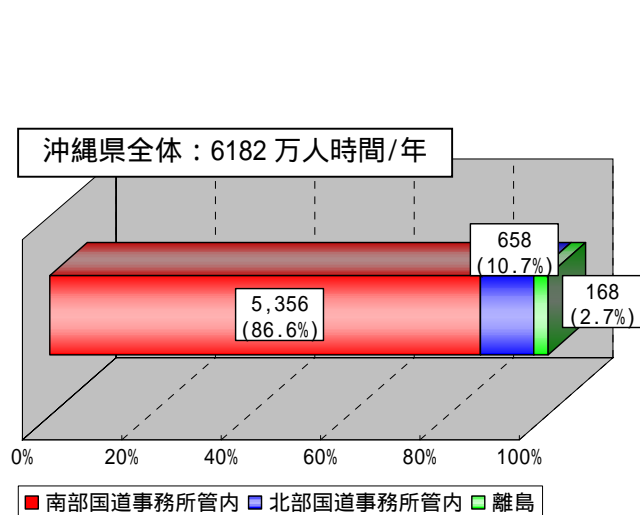


図 渋滞損失時間（単位：万人時間/年）

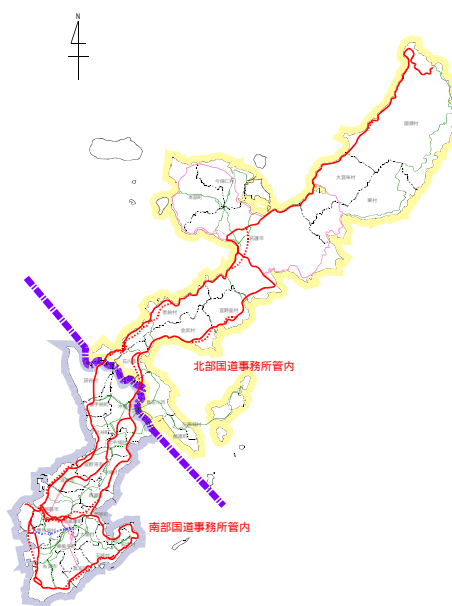


表 北部地域における渋滞損失時間ワースト 5（H13 年時点）

ワースト 順位	路線名	区間	道路延長当たりの渋 滞損失時間 (万人時間/km年)	センサス 調査区間番号
1	一般国道 329 号	石川市字石川～東恩納	12.1	1031
2	名護本部線	名護市東江～字宮里	9.9	4068
3	一般国道 58 号	名護市字宮里～字世富慶	8.7	1007
4	名護宜野座線	名護市字我部祖河～字城	8.4	4030
5	一般国道 58 号	名護市字伊佐川～字宮里	8.1	1006

出典：国土交通省資料

北部国道事務所管内の道路（県道以上）延長約 35%に渋滞損失時間の約 80%が集中しており、集中的に渋滞対策を行うことが効率的・効果的である。

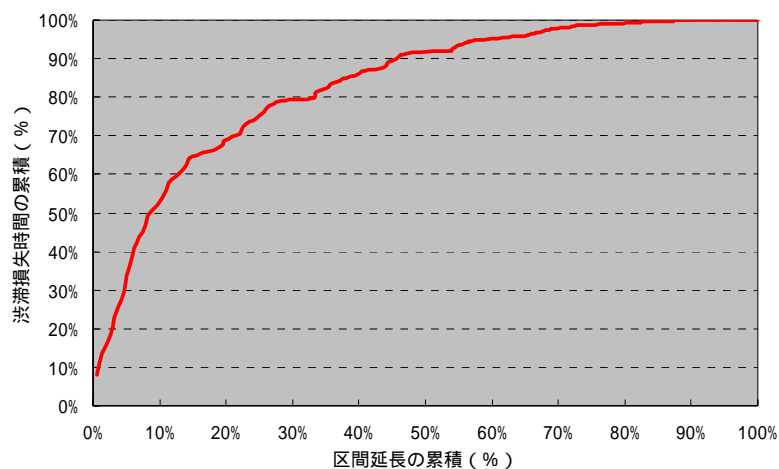


図 渋滞損失別累積延長比率

出典：沖縄総合事務局資料

道路延長の 25%を占める直轄国道に渋滞損失時間の約 38%が集中しており、直轄国道でみると 1 km あたりの渋滞損失時間は、北部国道事務所管内平均の約 1.5 倍である。

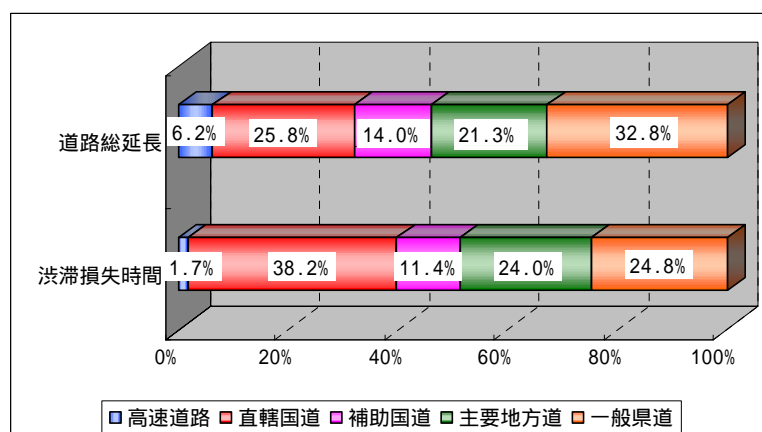


図 北部国道事務所管内の道路延長と渋滞損失時間の構成

出典：沖縄総合事務局資料

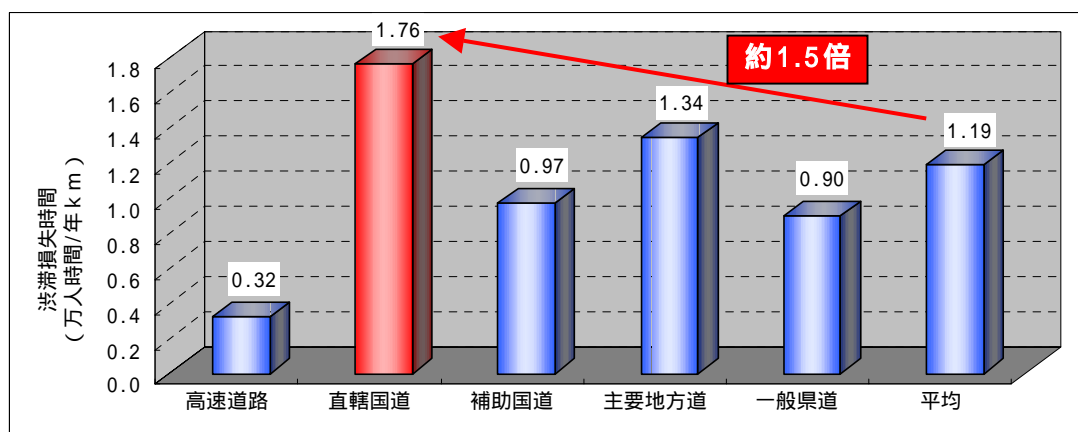


図 北部国道事務所管内の道路延長 1 km あたりの渋滞損失時間

出典：沖縄総合事務局資料

沖縄県の将来交通量はさらに増加すると推計されるので、将来に向けた渋滞対策も戦略的に実施していく必要がある。

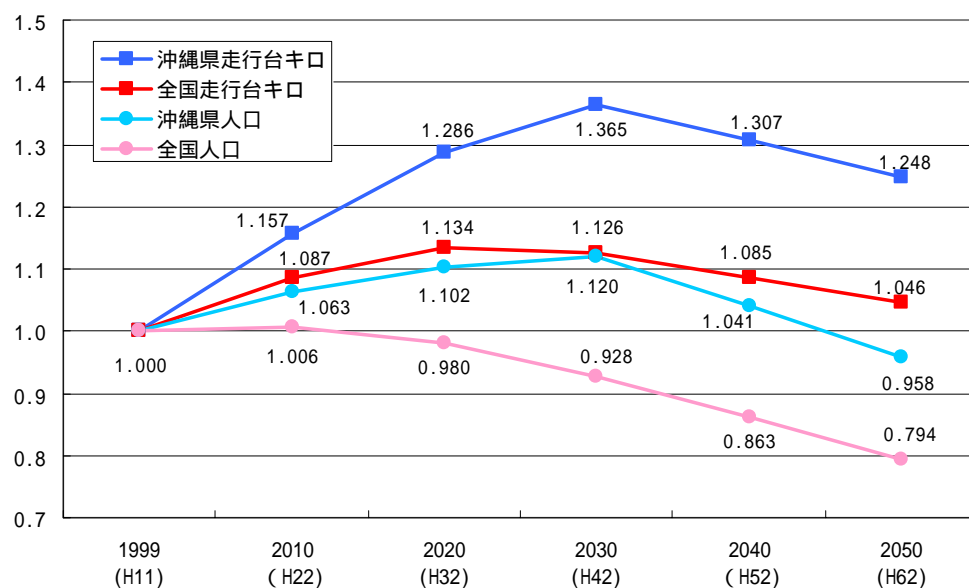


図 走行台キロ、人口の将来推計（1999年 = 1.000）

出典：走行台キロ；国土交通省資料  
人口；日本の将来推計人口（人口問題研究所）

渋滞緩和のためには、自動車の利用を抑制するために公共交通を活用することが有効であるが、バスの利用者数は年々減少している状況である。

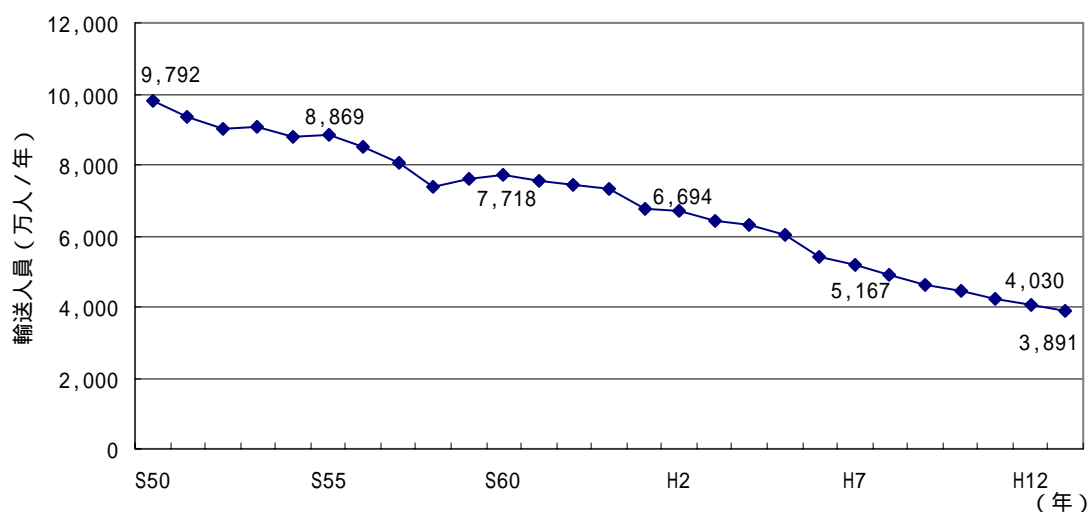


図 一般乗合旅客自動車輸送人員の推移（沖縄本島）

出典：「運輸要覧」沖縄総合事務局

沖縄県北部の直轄国道沿線では、平成 15 年度には 199 箇所のバス停車帯があり、そのうち 121 箇所にバス停上屋が整備されている。今後は、バス停車帯およびバス停上屋を、毎年それぞれ 5 箇所、10 箇所ずつ整備し、バス停の環境整備を進める。

バス停車帯の整備計画

	H15	H16	H17	H18	H19
バス停数（全体）	256	256	256	256	256
バス停車帯整備計画数	199	5	5	5	5
整備数（累計）	199	204	209	214	219
整備率（％）	77.7%	79.7%	81.6%	83.6%	85.5%

バス停上屋整備計画

	H15	H16	H17	H18	H19
バス停数（全体）	256	256	256	256	256
バス停上屋整備計画数	121	10	10	10	10
整備数（累計）	121	131	141	151	161
整備率（％）	47.3%	51.2%	55.1%	59.0%	62.9%

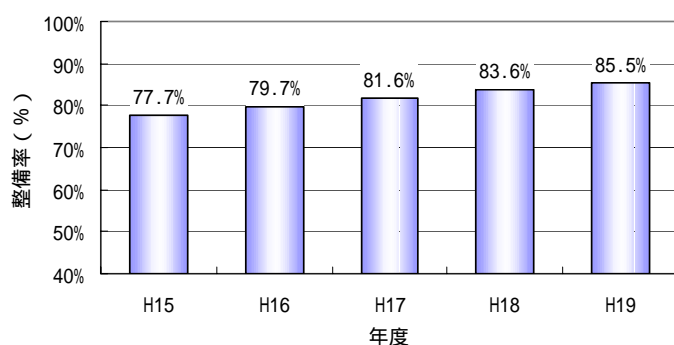


図 バス停車帯の整備率

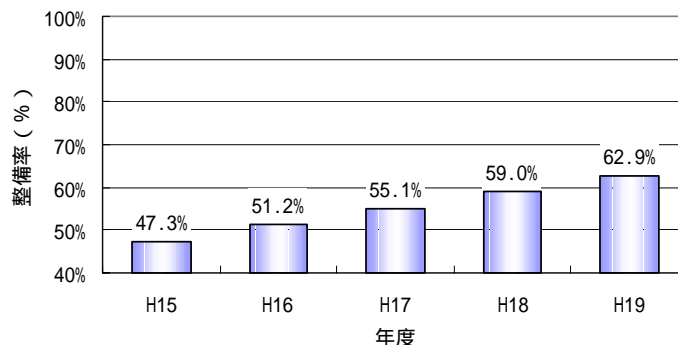


図 バス停上屋整備率

出典：北部国道事務所資料

## 講じる施策や事業

関連する施策・事業	平成 15 年度の主要事業・施策	平成 15 年度供用予定箇所
バイパスの整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 名護東道路</li> <li>・ 一般国道 58 号恩納バイパス</li> <li>・ 一般国道 58 号恩納南バイパス</li> <li>・ 一般国道 329 号金武バイパス</li> <li>・ 一般国道 329 号石川バイパス</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一般国道 329 号石川バイパス（４車線化）</li> </ul>
交通需要マネジメント等のソフト施策	・	
交通結節点の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス停の環境整備</li> </ul>	
バスロケーションシステム等の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス位置情報提供：当面 1 路線で実施、順次拡大</li> </ul>	

## 【指標 - 10】 E T C 利用率 [ 中間アウトカム指標 ]

### 指標の定義

本指標は、E T C が導入されている北部地域の料金所（石川 I C、宜野座 I C、許田 I C）において、E T C を使用して通行した車両の割合を表す。

### 指標の位置付け

#### [ 指標の位置付け ]

本指標は、政策テーマ「市街地の交通渋滞を緩和する道づくり」に対応して、許田 I C 等における料金所渋滞の緩和などを目的に実施する施策の進捗を表す指標として採用した。

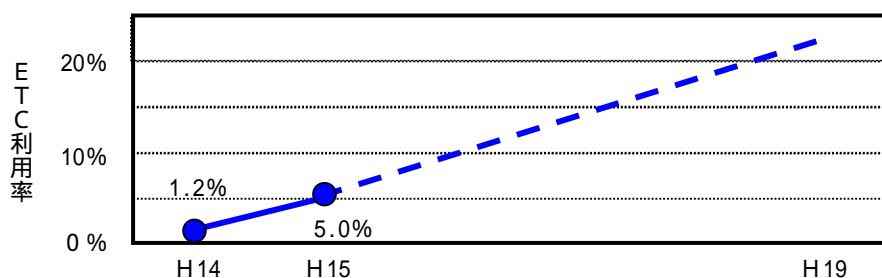
#### [ 指標の性格 ]

本指標の向上は、料金所で停車することなく有料道路を利用する車両の増加を意味する。この効果として、料金所周辺の渋滞緩和、それに伴う周辺環境の改善が図られる。全国的には、E T C 利用率が 50% まで向上すれば、現在発生している料金所渋滞が概ね解消すると期待されている。

### 指標の現況値と目標

本指標については、平成 14 年度の 1.2% を平成 19 年度までに大幅に向上させることを中期的な目標とする。平成 15 年度は現時点における全国平均並みの 5.0% とすることを目標とする。

これは、平成 14 年度 1 日あたり E T C 利用車両約 373 台が平成 15 年度に約 1,564 台に増えることを意味する。



## 現状と問題点

沖縄県では、E T Cの利用台数（利用率）は増加の傾向にあるが、全国的にみると沖縄県および北部ともに平均を下回っており、E T C普及が進んでいない状況である。

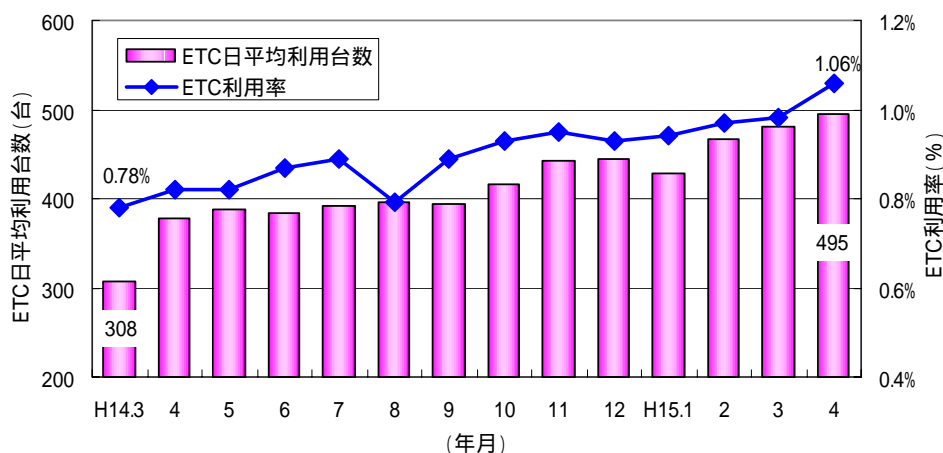


図 沖縄県の高速道路における E T C 利用状況

出典：日本道路公団資料

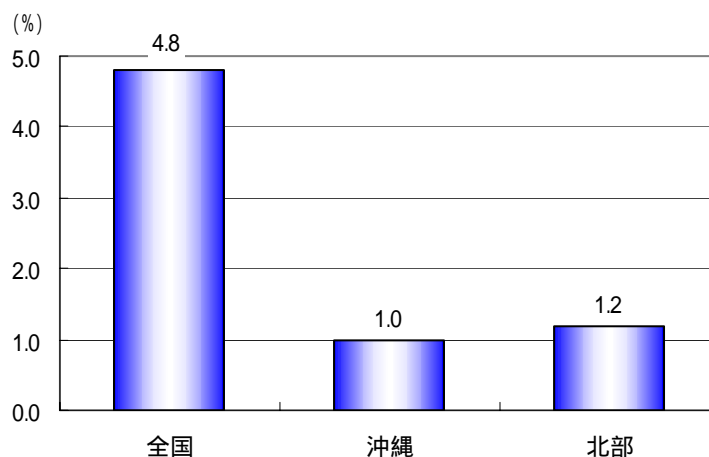


図 E T C 利用率

出典：国土交通省資料

沖縄の有料道路における料金の支払い手段は、現金が最も多く、回数券が約2割を占めている。現在E T Cによる割引は、最大で5万円の前納により8,000円分のプレミアムをつけており約14%の割引率となっている。一方、回数券の割引は最大20%の割引率となっており、回数券利用にとってはE T C利用のインセンティブが働かない状況となっている。

## 講じる施策や事業

関連する施策・事業	平成15年度の主要事業・施策	平成15年度供用予定箇所
E T C路側機器の整備	・ 沖縄道未整備ICへの整備（屋嘉IC、金武IC）	沖縄道IC（屋嘉IC、金武IC）



## 【指標 - 11】路上工事時間 [ 中間アウトカム指標 ]

### 指標の定義

本指標は、道路上において行われる工事（路上工事）に伴う年間の交通規制時間を道路 1 km あたりに換算したものである。

### 指標の位置付け

#### [ 指標の位置付け ]

本指標は、政策テーマ「都市部の交通渋滞を緩和する道づくり」に対応して、路上工事によって引き起こされる渋滞（いわゆる工事渋滞）の発生や工事に伴う通行規制により、道路利用者の利便性の悪化につながることから、路上工事の縮減施策の進捗を表す指標として採用した。

#### [ 指標の性格 ]

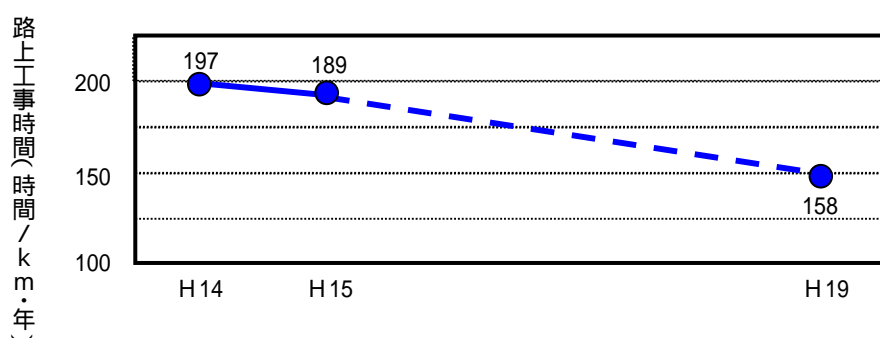
本指標の向上は、路上工事に伴う交通規制時間の短縮と、それによって発生する渋滞の軽減を意味する。

この効果として、通行規制、工事渋滞の発生により通常以上に移動時間を要する可能性が少なくなり、目的地に予定通りの時間に到着できるようになる。また、渋滞損失時間と同様に、物流の効率化、沿道環境の改善なども期待できる。

### 指標の現況値と目標

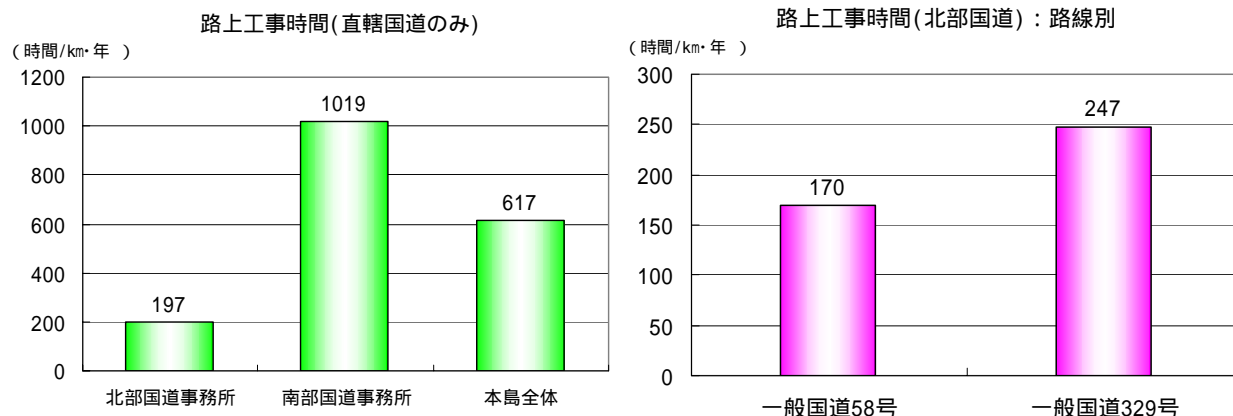
本指標については、平成 14 年度の 1 km あたり年間交通規制時間を、平成 19 年度までに約 2 割削減し、路上工事に伴う渋滞の軽減を図ることを中期的な目標とする。

そのため、直轄国道の場合、1 km あたり平成 14 年度に 197 時間であった年間交通規制時間を平成 15 年度には約 4 % 削減して年間約 189 時間とすることを目標とする。



## 現状と問題点

北部国道管内の直轄国道では、距離あたり路上工事時間が南部国道事務所管内の直轄国道に比べて大幅に短い。路線別に見ても、北部国道管内の一般国道 58 号、および一般国道 329 号の路上工事は、それぞれ 170 時間/km・年、247 時間/km・年であり、南部国道事務所平均（1,019 時間/km・年）に比べて大幅に短い。



出典：沖縄総合事務局資料

今後も、路上工事に関する情報提供など道路利用者とのコミュニケーションを促進する工夫や、道路利用者が実感できる縮減施策の実施・公表といった、路上工事に関するアカウンタビリティ向上を図る工夫が必要である。



沖縄県の直轄国道で行われる路上工事のうち、純粋な道路管理のための工事（補修工事）は平成14年で約7割であり、残りは道路管理者以外によって行われる上水道、下水道、電気の事業者などによる占用工事であるが、北部での路上工事は9割が道路工事であった。今後、路上工事の縮減をさらに進めるには、第1に道路管理者が行う工事の集約化を図ることである。また、3割程度を占める占用工事の縮減については、占用企業者等に、工事縮減のインセンティブが働く施策が実施されていないことと共に、縮減目標を確実に達成するための仕組みが構築されていないことが原因である。

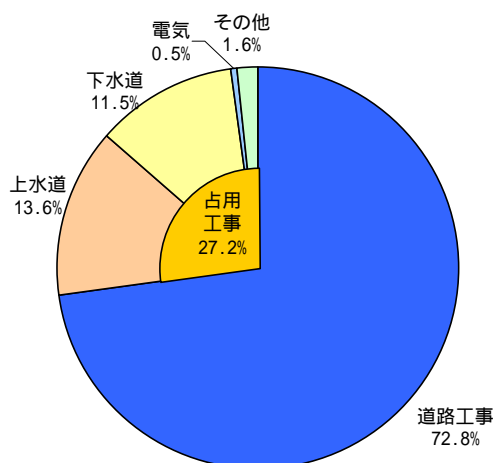


図 沖縄県（直轄国道）の路上工事内訳  
（H14年度） 出典：沖縄総合事務局道路管理課

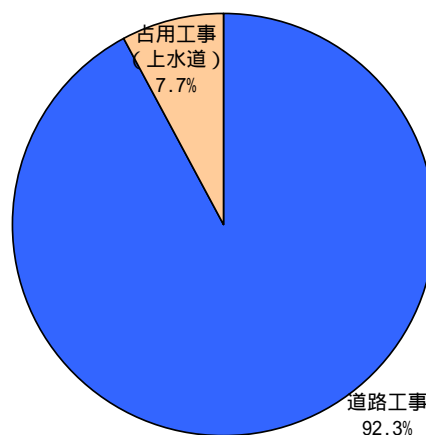


図 沖縄県北部（直轄国道）の路上工事内訳  
（H14年度） 出典：沖縄総合事務局道路管理課

北部地域では、交通規制日数も道路工事の比率が沖縄県全域よりも高い。そのため、道路管理者が行う工事の集約化による効果が、南部よりも大きいと考えられるため、ひきつづき路上工事に関する道路工事は集約をはかる。

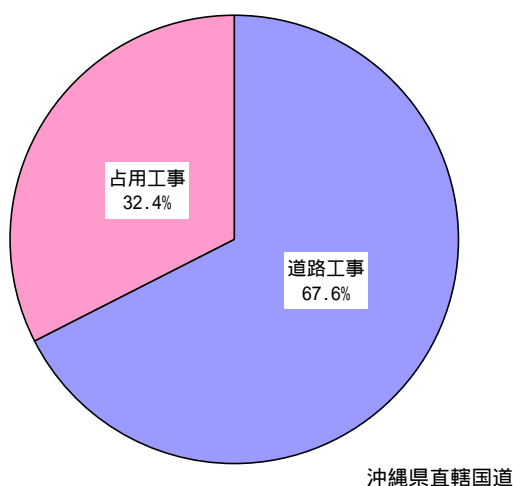


図 沖縄県（全域）における路上工事に伴う交通規制日数の割合（H14年度）  
出典：沖縄総合事務局道路管理課

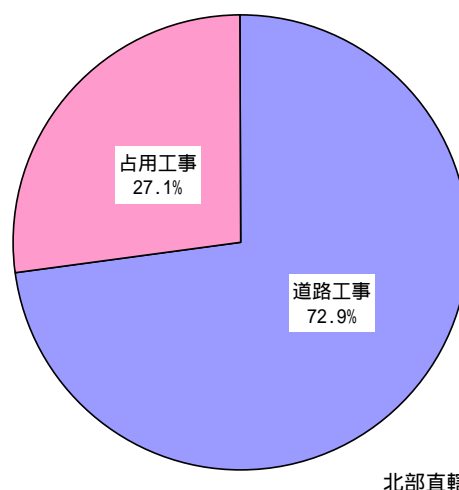


図 沖縄県（北部地域）における路上工事に伴う交通規制日数の割合（H14年度）  
出典：沖縄総合事務局道路管理課

## 講じる施策や事業

関連する施策・事業	平成 15 年度の主要事業・施策	平成 15 年度供用予定箇所
路上工事の実施日時管理の徹底	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路管理者が行う工事の集約化</li> <li>・ 占用企業者別の路上工事実施状況の公表の検討</li> <li>・ 道路利用者への情報提供</li> <li>・ ホームページを活用した道路利用者からの意見収集</li> </ul>	・

## 地域間の連携を強化し、交流を確保する道づくり

【指標 - 12】日常生活の中心となる都市まで、 30 分以内で安全かつ安定的に走行できる人の割合 [ 中間アウトカム指標 ]	76
指標の定義	
指標の位置付け	
指標の現況値と目標	
現状と問題点	
講じる施策や事業	
【指標 - 13】中心市街地までの所要時間の短縮率 [ 中間アウトカム指標 ]	80
指標の定義	
指標の位置付け	
指標の現況値と目標	
現状と問題点	
講じる施策や事業	
【指標 - 14】港湾まで 1 時間でアクセスできる市町村人口の割合 [ 中間アウトカム指標 ]	83
指標の定義	
指標の位置付け	
指標の現況値と目標	
現状と問題点	
講じる施策や事業	
【指標 - 15】規格の高い道路を使う割合 [ 中間アウトカム指標 ]	86
指標の定義	
指標の位置付け	
指標の現況値と目標	
現状と問題点	
講じる施策や事業	

【指標 - 12】日常生活の中心となる都市まで、

30 分以内で安全かつ安定的に走行できる人の割合 [ 中間アウトカム指標 ]

指標の定義

本指標は、日常生活の中心となる都市（沖縄市、名護市）まで改良された道路を利用して、30 分以内に安全かつ快適に移動できる人の割合を表す。

指標の位置付け

[ 指標の位置付け ]

本指標は、政策テーマ「地域間の連携を強化し、交流を確保する道づくり」に対応して、通勤・通学、通院、買い物等の日常生活を営む際の中心となる都市（名護市、沖縄市役所を設定）とその周辺地域の連携を強化し、交流を促進するために実施する施策の進捗を表す指標として採用した。

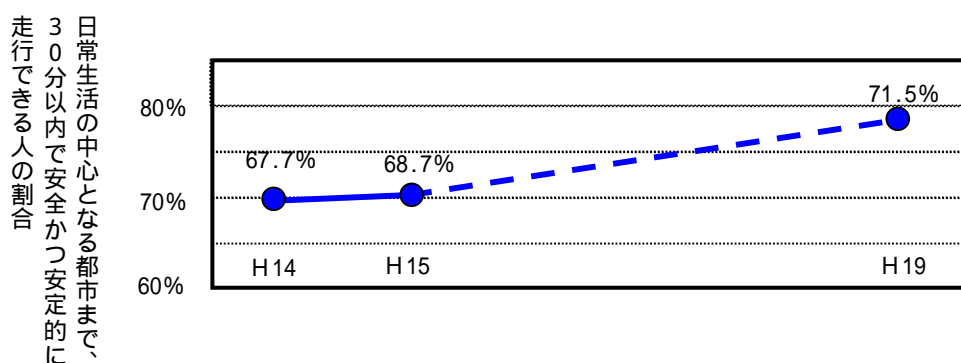
[ 指標の性格 ]

本指標の向上は、日常生活において必要な機能を保有する中心都市まで、安全・快適な移動環境（車両のすれ違いできない区間がなくなるなど）を享受できる人の割合が高まることを意味する。

指標の現況値と目標

本指標については、平成 14 年度の 67.7%（約 15.4 万人）を平成 19 年度までに 71.5%（約 16.2 万人）とすることを中期的な目標とする。平成 15 年度は 68.7%（約 15.6 万人）とする。

これは、日常生活の中心となる都市まで 30 分以内で安全かつ快適に到達できない約 7.3 万人のうち、快適に到達できる人が 5 カ年間で約 0.8 万人増えることを意味する。



## 現状と問題点

道路の整備とモータリゼーションの成熟により、日常生活の圏域が行政圏域を越えるようになり、本指標において定義される日常生活の中心都市に主たる交通が集中するようになっている。例えば、通勤・通学交通の流動をみると、北部では名護市に集中し、さらに量的に拡大していることがわかる。

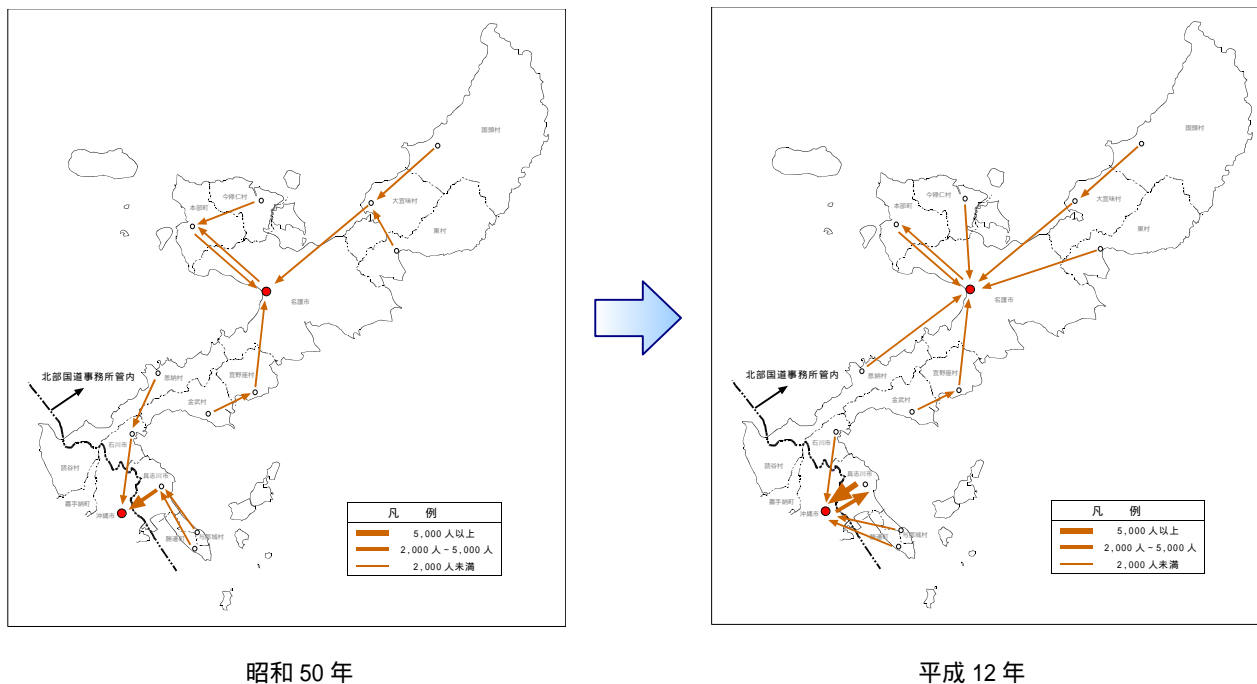


図 通勤・通学流動の変移

出典：S50,H12 国勢調査

沖縄県では、移動手段の約 8 割を自家用自動車に依存している。北部地域の一世代あたりの自動車保有台数は約 1.9 台、自動車の保有台数は昭和 63 年の約 1.7 倍と沖縄県全体（約 1.6 倍）以上に伸びており、沖縄県の中でも自動車の利用が中心となっている地域と考えられる。

表 北部地域の自動車保有状況

項目	昭和63年 3月末	平成14年 3月末	伸び率	
			北部国道 事務所管内	沖縄県全体
自動車保有台数(台)	86,722	146,354	1.69	1.60
人口(人)	195,373	212,136	1.09	1.10
世帯数(世帯)	58,248	75,406	1.29	1.32
人口1人当たりの保有率(台/人)	0.44	0.69	1.55	1.46
一世帯あたりの保有率(台/世帯)	1.49	1.94	1.30	1.22

出典：人口・世帯数は「住民基本台帳人口要覧、総務省自治行政局市町村課編」

出典：自動車保有台数は「車種別自動車保有車両数月報、国土交通省自動車交通局技術案全部管理課編」

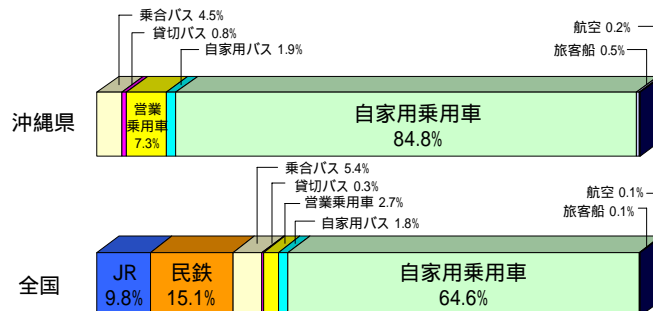


図 交通機関別旅客輸送分担率（％）

出典：H13 年度貨物地域流動調査・旅客地域流動調査

沖縄本島北部の車両のすれ違いが可能となる道路の割合を示す改良率（車道幅員が5.5m以上に改良された道路延長の全道路延長に対する比率）は約37.3%であり、沖縄県平均（40.2%）よりも低い値となっている。北部地域では、特に市町村道の改良率が約19.1%と低く、日常的な移動の安全性や快適性を損ない、県民生活に影響を与えている。

表 北部国道事務所管内の道路改良率

道路種別		路線数	実延長（km）	改良延長（km）	改良率（%）	
					北部国道事務所管内	沖縄県全体
一般国道	指定区間	2	177.9	167.8	94.3	94.8
	指定区間外	3	82.3	81.1	98.5	97.8
	計	5	260.2	248.9	95.6	95.6
県道	主要地方道	10	126.3	122.9	97.3	95.4
	一般県道	28	191.0	157.5	82.5	87.1
	計	38	317.3	280.4	88.4	90.4
合計		43	577.5	529.3	91.6	92.3
市町村道		-	1729.5	330.7	19.1	25.1
総計		-	2307.0	860.0	37.3	40.2

出典：H14年度版デジタル道路地図（全道路網）

一般国道の指定区間について、現道は100%の改良率であるが、一部旧道を含むため90.5%となっている。

沖縄本島北部の人口約22.7万人のうち、安定到達人口<sup>1</sup>は約15.4万人（67.7%）であり、沖縄県全域よりも高い値を示している。しかし、北部地域は、30分圏外人口<sup>3</sup>が約4.3万人（18.8%）であり、沖縄県全域（8.8%）よりも30分圏外人口の割合が高いため、アクセスの利便性が悪い地域に人口が多いことがわかる。

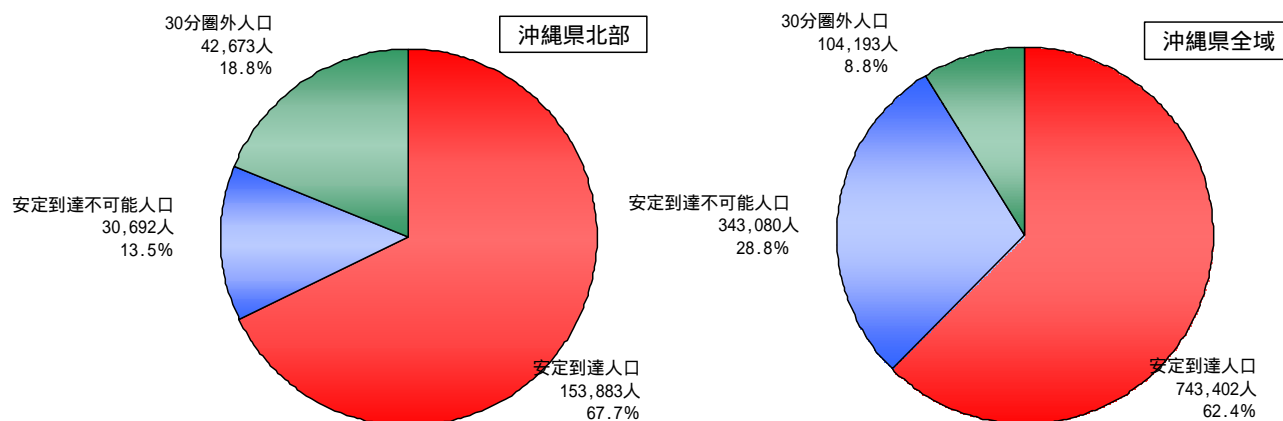


図 自動車で快適に中心となる都市まで移動できる人の割合

- 1：安定到達人口とは  
日常生活の中心となる都市（名護市・沖縄市）まで、30分以内で安全かつ安定的に移動できる人口
- 2：安定到達不可能人口とは  
日常生活の中心となる都市（名護市・沖縄市）まで、30分以内で到達できるが、安全かつ安定的に移動ができない人口
- 3：30分圏外人口とは  
日常生活の中心となる都市（名護市・沖縄市）まで、30分以内で到達できない人口



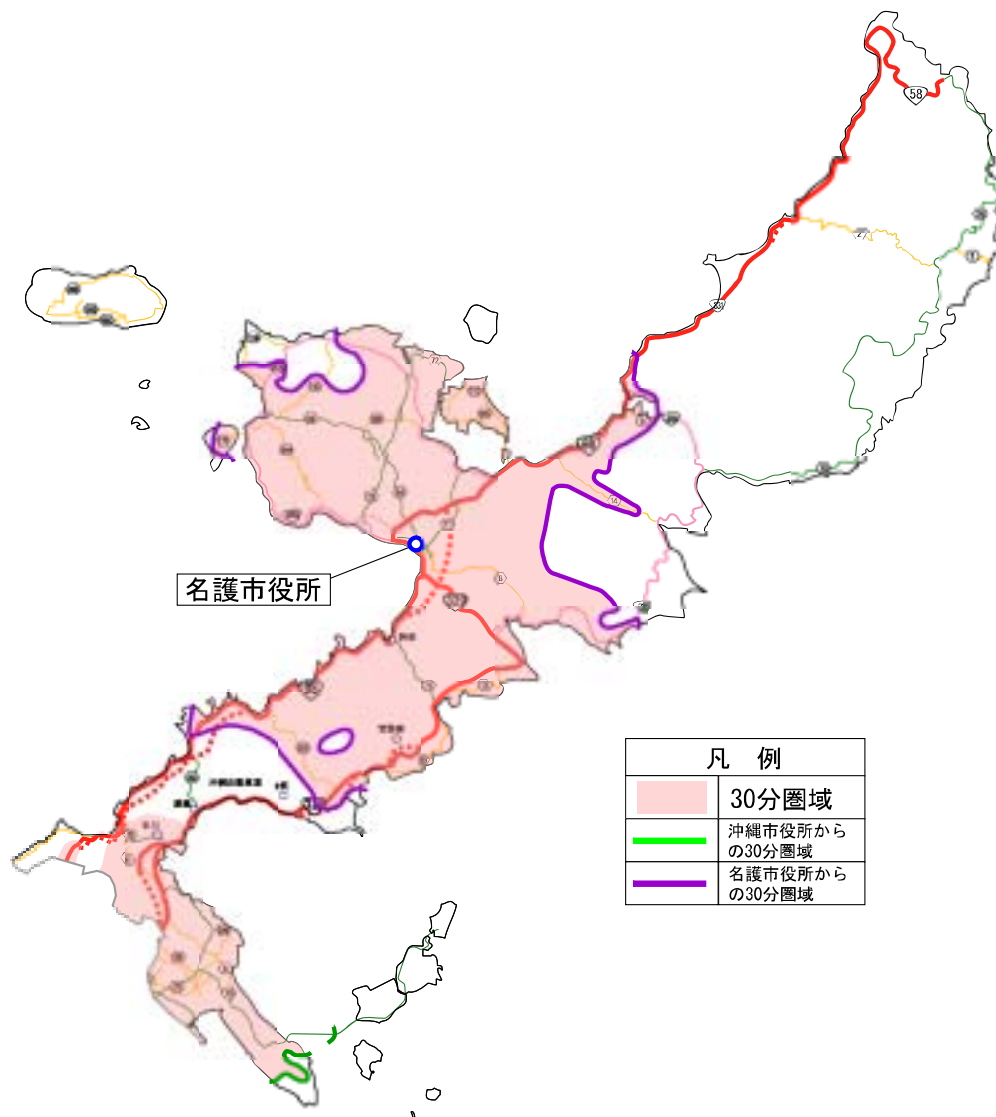


図 名護市・沖縄市各市役所からの 30 分圏域

### 講じる施策や事業

関連する施策・事業	平成 15 年度の主要事業・施策	平成 15 年度供用予定箇所
幹線道路ネットワークの整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道 58 号恩納バイパス</li> <li>一般国道 58 号恩納南バイパス</li> <li>一般国道 329 号宜野座改良</li> <li>一般国道 329 号金武バイパス</li> <li>一般国道 329 号石川バイパス</li> </ul>	・

## 【指標 - 13】中心市街地までの所要時間の短縮率 [ 中間アウトカム指標 ]

### 指標の定義

日常生活の中心となる名護市、沖縄市までのアクセス時間について、改良・改築させた道路を利用して現状のアクセス時間より 10 分短縮される圏域に居住する人口の割合を表す。

### 指標の位置付け

#### [ 指標の位置付け ]

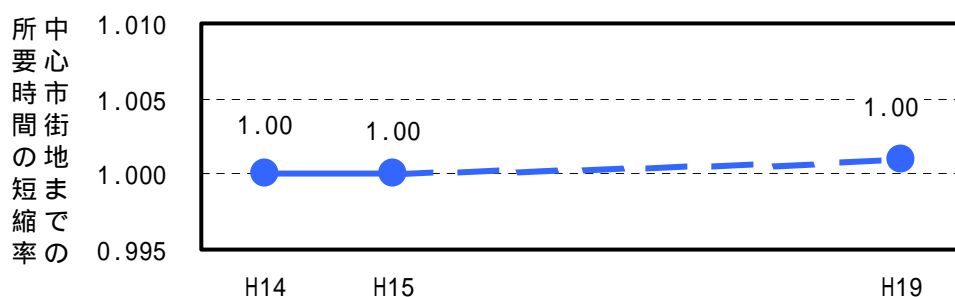
本指標は、政策テーマ「連携を強化し、交流を促進する道づくり」に対応して、北部地域における商業・業務施設の集積した中心市街地（名護市、沖縄市を設定）とその周辺地域の連携を強化し、交流を促進するために実施する施策の進捗を表す指標として採用した。

#### [ 指標の性格 ]

本指標の向上は、北部地域における商業・業務施設の集積した中心市街地まで、安全・快適な移動環境（車両のすれ違いできない区間がなくなるなど）のもとで、より短時間で到達できる人の割合が高まることを意味する。

### 指標の現況値と目標

平成 14 年度のアクセス時間を 1 とした際に平成 19 年度までに 10 分以上時間短縮が図られる圏域に居住する人口を 0.1%（約 3 百人）とすることを中期的な目標とする。平成 15 年度は現状維持とすることを目標とする。



## 現状と問題点

中心市街地（名護市、沖縄市）までの所要時間を見ると、金武町、国頭村、大宜味村、東村で平均 30 分を超えている。

管内市町村	所要時間
名護市	8.5 分
石川市	25.8 分
具志川市	14.3 分
本部町	26.2 分
金武町	32.0 分
国頭村	48.1 分
大宜味村	33.7 分
東村	41.4 分
今帰仁村	25.3 分
宜野座村	22.7 分
恩納村	29.7 分
勝連町	24.4 分
与那城町	30.8 分



図 中心市街地（名護市、沖縄市）からの時間圏域

国道 58 号恩納バイパス整備により、恩納村から名護市への所要時間が大幅に短縮されることが予想される。また、国道 329 号宜野座改良および金武バイパス整備により、宜野座村や金武町からの所要時間が短縮される。さらに、一般国道 329 号石川バイパス整備により、具志川市や勝連町、与那城村からの所要時間が短縮されることが期待できる。

## H19 事業完了予定路線一覧

No.	道路(事業)種別	路線名	延長 (事業延長)	完了年度	工種
1	直轄国道	国道58号名護東道路	4,200	H18	改築
2	直轄国道	国道58号国頭方西海道(歴史国道)	1,000	H15	改築
3	直轄国道	国道329号石川バイパス	3,800	H15	改築
4	直轄国道	国道58号宇良拡幅	4,400	H16	改築
5	直轄国道	国道58号恩納南バイパス	2,100	H16	改築
6	直轄国道	国道329号金武バイパス	4,500	H17	改築
7	直轄国道	国道58号謝敷拡幅	2,000	H17	改築
8	直轄国道	国道58号恩納バイパス	2,200	H18	改築
9	直轄国道	国道329号宜野座改良	2,500	H19	改築
10	直轄国道	国道58号名護市伊佐川(交差点改良)	3,300	H18	改築
11	補助国道	国道449号本部南道路	5,100	H18	改築
12	補助国道	国道331号二見バイパス	1,100	H18	改築
13	補助国道	国道449号名護バイパス	1,600	H18	改築
14	補助国道	国道331号塩屋拡幅	5,350	改築	
15	主要地方道	国頭東線	900	改築	
16	主要地方道	名護宜野座線	300	災害防除(道維)	
17	主要地方道	国頭東線	550	災害防除(道維)	
18	主要地方道	沖縄石川線	85	橋梁補修(道維)	
19	一般県道	県道36号線	6,000	排水性舗装(道維)	
20	一般県道	具志川沖繩線	1,900	交通	
21	一般県道	具志川沖繩線	4,030	交通	
22	一般県道	古宇利屋我地線	4,050	改築	
23	一般県道	県道115号線	2,200	特一	
24	一般県道	県道9号線	1,830	改築	
25	一般県道	県道110号線	3,680	改築	
26	市町村道	伊豆見親名線	1,277	改築(道維)	
27	市町村道	外3路線	95	改築(道維)	
28	市町村道	宇堅2-1号線	616	1改(街路)	
29	市町村道	城通り線	600	1改(街路)	
30	市町村道	江洲宮里線	1,520	1改(街路)	
31	市町村道	外廊線	510	1改(街路)	
32	市町村道	グランド西線	460	1改(街路)	
33	市町村道	安慶名赤道線	255	2改(街路)	
34	市町村道	江洲宮里線	168	1改(街路)	
35	市町村道	銀座通り線	220	1改(街路)	
36	市町村道	石川西線	403	1改(街路)	
37	市町村道	南栄通り線外1線	80.2ha	組合等(通常,交A,交B)	

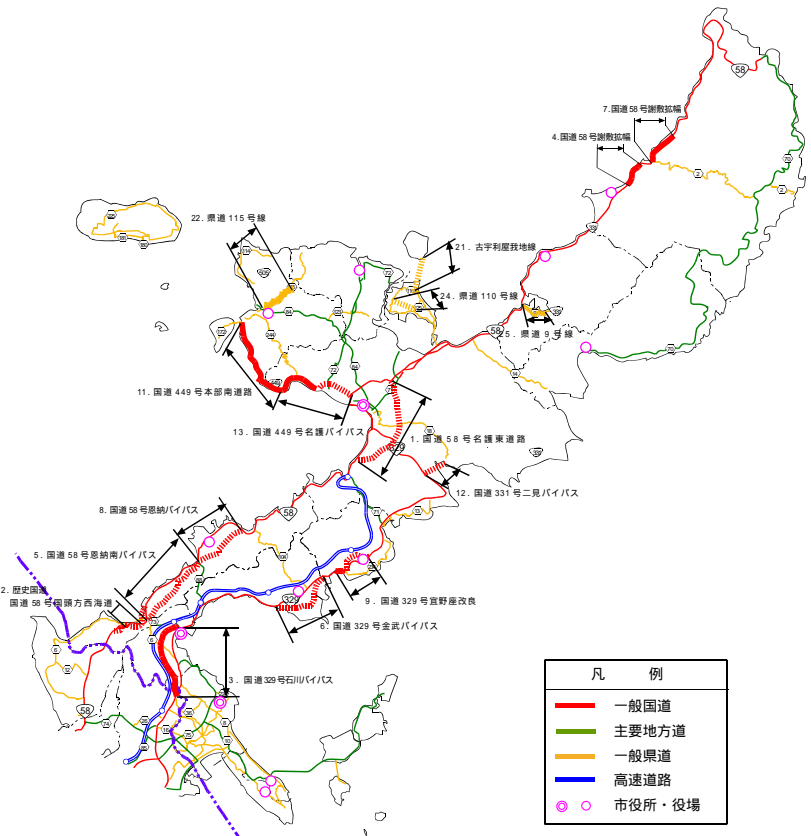


図 北部国道管内の計画区間

講じる施策や事業

関連する施策・事業	平成 15 年度の主要事業・施策	平成 15 年度供用予定箇所
幹線道路ネットワークの整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一般国道 58 号恩納バイパス</li> <li>・ 一般国道 58 号恩納南バイパス</li> <li>・ 一般国道 329 号宜野座改良</li> <li>・ 一般国道 329 号金武バイパス</li> <li>・ 一般国道 329 号石川バイパス</li> </ul>	・

## 【指標 - 14】港湾まで1時間でアクセスできる市町村人口の割合 [ 中間アウトカム指標 ]

### 指標の定義

運天港・中城湾港まで30分でアクセス可能な市町村人口の割合を表す。

### 指標の位置付け

#### [ 指標の位置付け ]

本指標は、政策テーマ「連携を強化し、交流を促進する道づくり」に対応して、周辺離島の暮らし及び産業を支える基地港である運天港（重要港湾指定）・中城湾港（重要港湾指定）と各市町村の連携を強化し、交流を促進するために実施する施策の進捗を表す指標として採用した。

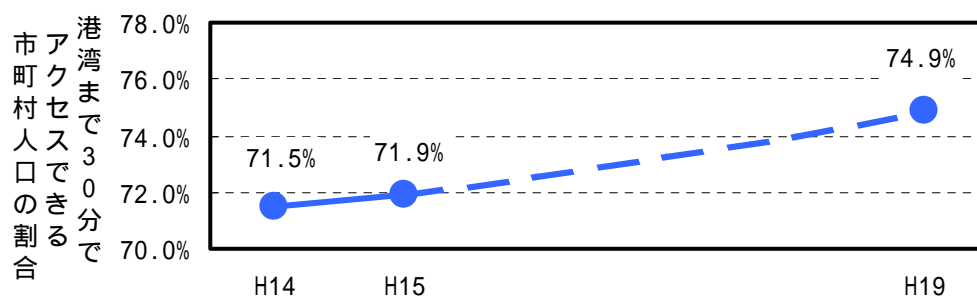
#### [ 指標の性格 ]

本指標の向上は、周辺離島の暮らし及び産業を支える基地港まで、一定時間内に到達できる人口割合が高まることを意味する。

これにより、伊是名村や伊平屋村の地域振興が図られるだけでなく、北部地域における産業振興にも寄与するなど様々な効果が得られる。

### 指標の現況値と目標

本指標については、平成14年度の71.5%（約16.3万人）を平成19年度までに74.9%（約17.1万人）とすることを中期的な目標とする。平成15年度は71.9%（約16.4万人）とすることを目標とする。



## 現状と問題点

港湾（運天港、中城湾港）までの時間圏域を見ると、名護市（30分）金武町（37分）国頭村（56分）大宜味村（41分）東村（49分）宜野座村（41分）恩納村（36分）で30分を超える所要時間となっている。

管内市町村	所要時間
名護市	30.2 分
石川市	26.4 分
具志川市	12.7 分
本部町	28.0 分
金武町	36.8 分
国頭村	55.5 分
大宜味村	41.1 分
東村	48.8 分
今帰仁村	10.8 分
宜野座村	40.9 分
恩納村	35.8 分
勝連町	15.8 分
与那城町	22.2 分

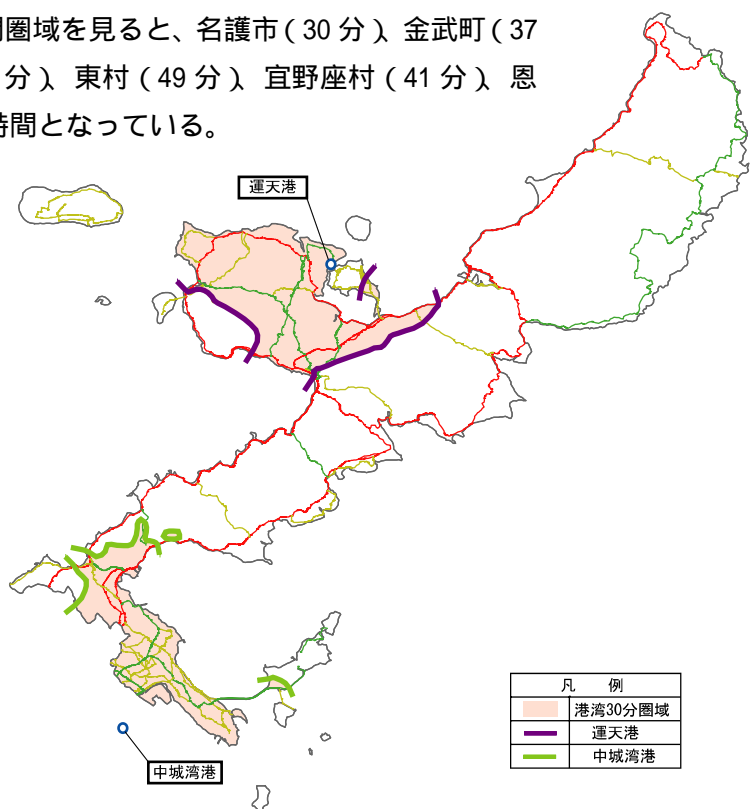


図 港湾（運天港、中城湾港）からの時間圏域

市町村別の30分到達人口比率を見ると、国頭村、大宜味村、東村、宜野座村で到達できる人口が居ない状況となっている。

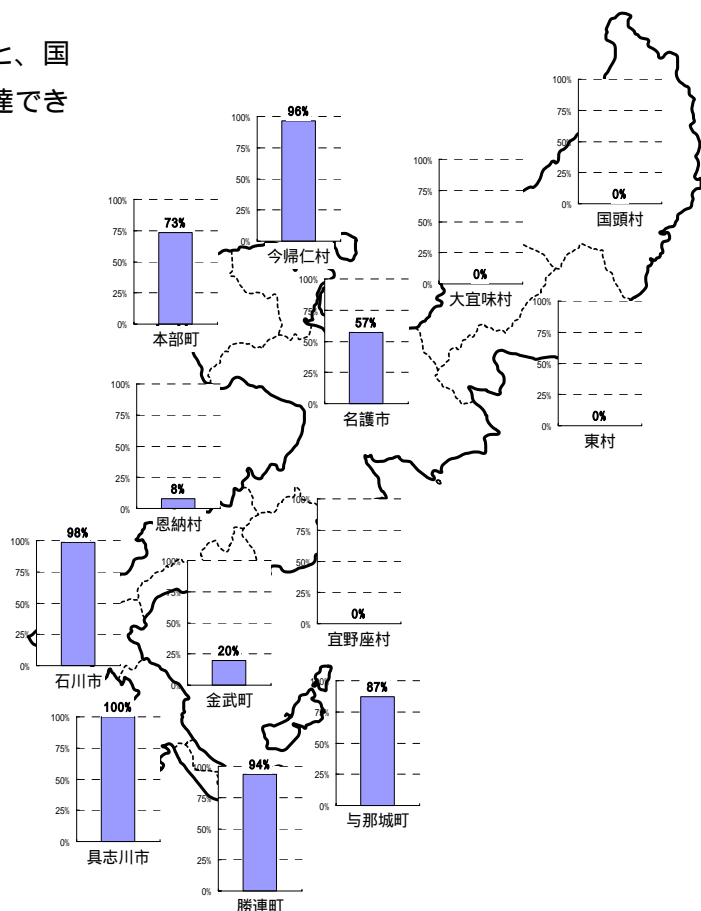


図 市町村別の港湾（運天港、中城湾港）から1時間到達人口比率

運天港、中城湾港までの 30 分到達不可能人口が存在しない東村や国頭村、大宜味村では、県道 9 号線整備や国道 58 号宇良拡幅、同謝敷拡幅により、30 分以内での移動が可能になることが期待できる。

また、同様に県道 110 号線や古宇利屋我地線の整備により、古宇利島においても、30 分以内での移動が可能になることが期待できる。

H19 事業完了予定路線一覧

No.	道路(事業)種別	路線名	延長 (事業延長)	完了年度	工種
1	直轄国道	国道 58 号名護東道路	4,200	H18	改築
2	直轄国道	国道 58 号国頭方西海道(歴史国道)	1,000	H15	改築
3	直轄国道	国道 329 号石川バイパス	3,800	H15	改築
4	直轄国道	国道 58 号宇良拡幅	4,400	H16	改築
5	直轄国道	国道 58 号恩納南バイパス	2,100	H17	改築
6	直轄国道	国道 329 号金武バイパス	4,500	H17	改築
7	直轄国道	国道 58 号謝敷拡幅	2,000	H19	改築
8	直轄国道	国道 329 号宜野座改良	3,300	H18	改築
9	直轄国道	国道 58 号恩納バイパス	5,100	H18	改築
10	直轄国道	国道 329 号宜野座改良	1,100	H18	改築
11	補助国道	国道 58 号名護市伊佐川(交差点改良)	1,600	H19	改築
12	補助国道	国道 449 号本部南道路	1,450	H18	改築
13	補助国道	国道 331 号二見バイパス	8,495	改築	
14	補助国道	国道 449 号名護バイパス	2,320	改築	
15	補助国道	国道 331 号塩屋拡幅	5,350	改築	
16	主要地方道	国道 331 号塩屋拡幅	900	改築	
17	主要地方道	国頭東線	300	災害防除(道維)	
18	主要地方道	名護宜野座線	550	災害防除(道維)	
19	主要地方道	国頭東線	85	橋梁補修(道維)	
20	主要地方道	沖繩石川線	6,000	排水性舗装(道維)	
21	一般県道	県道 36 号線	1,900	交通	
22	一般県道	具志川沖繩線	4,030	交通	
23	一般県道	古宇利屋我地線	4,050	改築	
24	一般県道	県道 115 号線	2,200	特一	
25	一般県道	県道 9 号線	1,830	改築	
26	一般県道	県道 110 号線	3,680	改築	
27	市町村道	伊豆見親名線	1,277	改築(道維)	
28	市町村道	外 98 路線		改築(道維)	
29	市町村道	宇堅 2-1 号線	95	改築(道維)	
30	市町村道	外 98 路線	616	1 改(街路)	
31	市町村道	城通り線	600	1 改(街路)	
32	市町村道	県道 153 号線	1,520	1 改(街路)	
33	市町村道	外廓線	510	1 改(街路)	
34	市町村道	グランド西線	460	1 改(街路)	
35	市町村道	安慶名赤道線	255	2 改(街路)	
36	市町村道	江洲宮里線	168	1 改(街路)	
37	市町村道	銀座通り線	220	1 改(街路)	
38	市町村道	石川西線	403	1 改(街路)	
39	市町村道	南米通り線外 1 線	802ha	組合等(通常交A交B)	

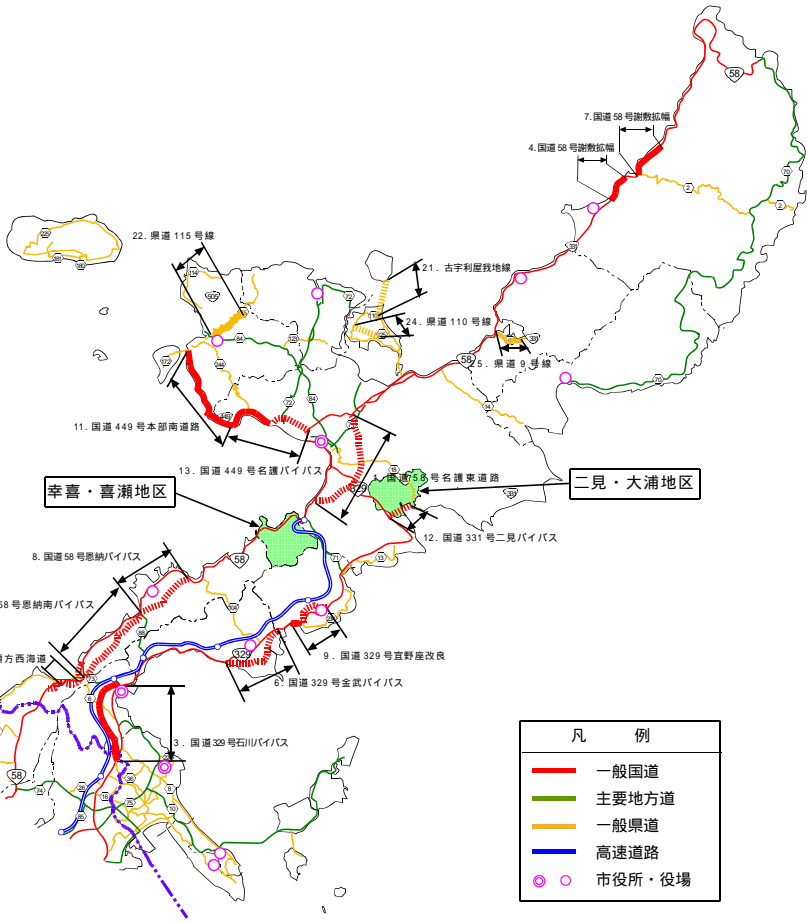


図 北部国道管内の計画区間

講じる施策や事業

関連する施策・事業	平成 15 年度の主要事業・施策	平成 15 年度供用予定箇所
幹線道路ネットワークの整備	<ul style="list-style-type: none"><li>一般国道 58 号恩納バイパス</li><li>一般国道 58 号恩納南バイパス</li><li>一般国道 329 号宜野座改良</li><li>一般国道 329 号金武バイパス</li><li>一般国道 329 号石川バイパス</li></ul>	

## 【指標 - 15】規格の高い道路を使う割合 [ 中間アウトカム指標 ]

### 指標の定義

本指標は、自動車専用道路（規格の高い道路）を利用する交通の割合を表す指標であり、具体的には、全道路の走行台キロに占める自動車専用道路（規格の高い道路）の走行台キロの割合を表す。

沖縄県北部地域の自動車専用道路（規格の高い道路）の供用路線は沖縄自動車道（許田IC～石川IC）で、現在事業中の路線としては名護東道路がある。

走行台キロとは

区間毎の交通量と区間延長を掛け合わせた値であり、道路交通の量を表わす。

### 指標の位置付け

#### [ 指標の位置付け ]

本指標は、政策テーマ「地域間の連携を強化し、交流を確保する道づくり」に対応して、地域間の移動が走行速度の速い自動車専用道路（規格の高い道路）によって分担されることで、より短時間で移動を可能とし、地域間の連携を強化するとともに、長距離トリップが自動車専用道路（規格の高い道路）によって分担されることで、幹線道路・生活道路など本来の役割に見合った機能分化の適正化が図られるため、このために実施する施策の進捗を表す指標として採用した。

#### [ 指標の性格 ]

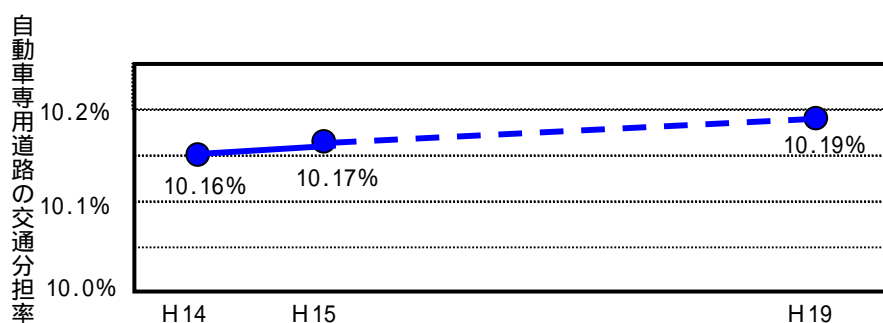
本指標の向上は、地域間の連携を強化するとともに、長距離トリップを担当する自動車専用道路（規格の高い道路）への適正な機能分化が進展したことを意味する。

これにより、市街地における渋滞解消や環境負荷の軽減、一般道路における交通事故の減少等の様々な効果が得られる。

### 指標の現況値と目標

本指標については、平成 14 年度の 10.16%を平成 19 年度までに 10.19%とすることを中期的な目標とする。1%増加により、死傷事故数が約 1.2 件/年減少し、CO<sub>2</sub>排出量も約 40t-c/年削減されると試算される。

平成 15 年度は、1 日あたり合計約 340 万台キロ/日（県道以上（H11 道路交通センサス））の交通量のうち、新たに約 4.7 千台キロ/日の交通の自動車専用道路への転換を図ることを目標とする。





## 現状と問題点

北部における規格の高い道路を使う割合は10.15%であり、沖縄県全体（6%）の約1.7倍と高いが、全国平均（13%）と比べると高いとはいえないため、自動車専用道路（規格の高い道路）と一般道路の機能分化を進める必要がある。

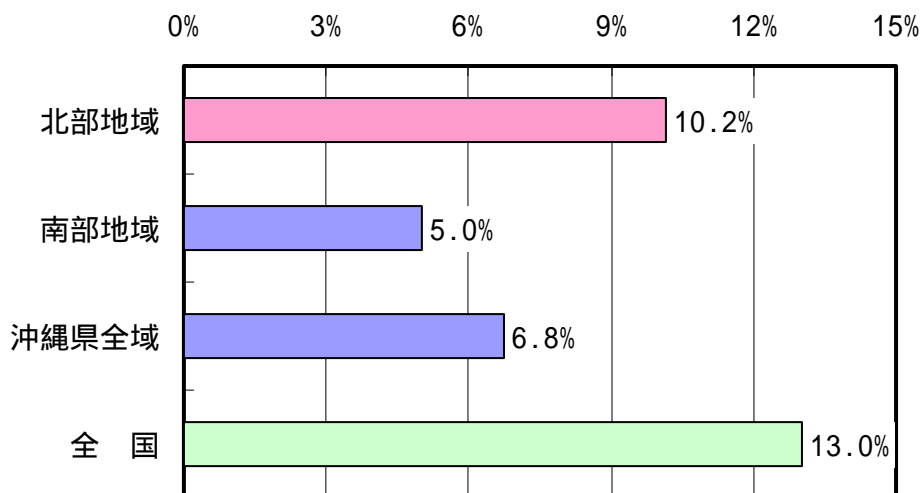


図 規格の高い道路を使う割合

出典：国土交通省資料

自動車専用道路は一般道路と比較して、交通事故が発生する確率が著しく低いため、自動車専用道路の交通分担率が向上することにより、安全性が向上するといえる。また、旅行速度と大気汚染物質排出量の関係から、自動車専用道路の交通分担率が向上することは環境改善にも寄与する。

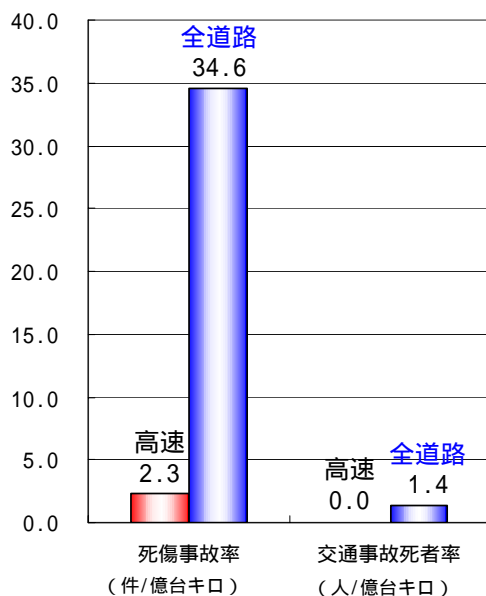


図 北部地域における事故の発生状況

出典：H13 交通事故総合DB

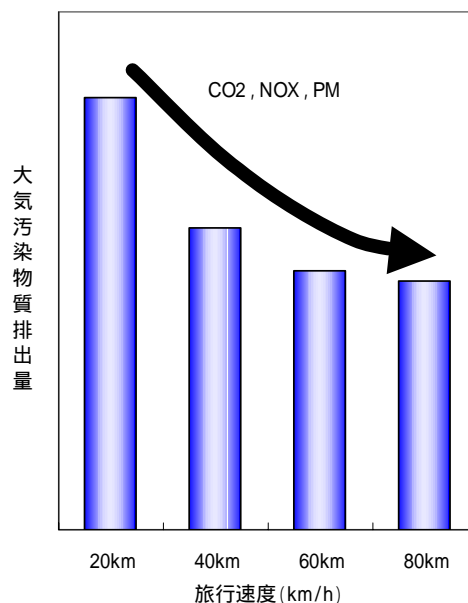


図 環境保全への効果

出典：国土交通省資料（H14年実績値）

対象とした全ての路線で、断面交通量は石川から許田に向かうにつれ減少しているが、断面交通量はほとんど変化がない。沖縄自動車道の断面交通量は 25～30% となっており、全交通の約 3 割程度が沖縄自動車道を利用している。

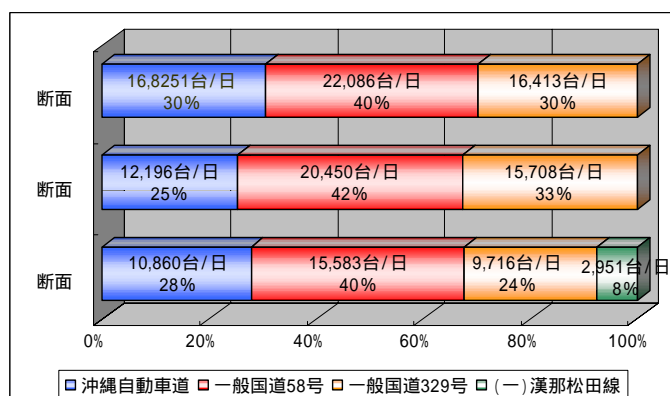
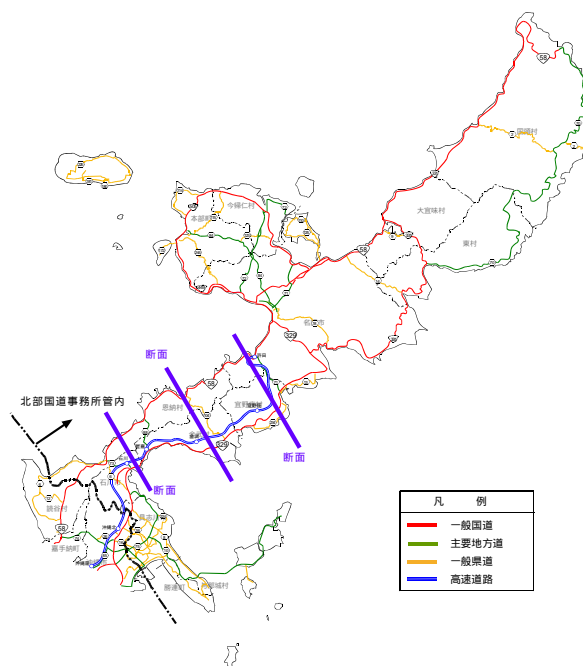


図 断面交通量比

出典：H11 道路交通センサス



平成 11 年 7 月より料金割引（割引率：約 35%）を実施しており、これにより沖縄自動車道の利用実績が向上し、地域の交流が促進している。

沖縄道年平均日交通量推移

		S63	H元	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14
沖縄県計	交通量(台/日)	35,410	40,485	46,296	51,232	56,966	60,019	63,904	64,795	66,693	68,765	71,389	85,494	102,714	116,977	123,807
	伸び率	0.50	0.57	0.65	0.72	0.80	0.84	0.90	0.91	0.93	0.96	1.00	1.20	1.44	1.64	1.73
北部計	交通量(台/日)	11,909	13,250	14,932	16,380	17,711	18,152	18,919	18,903	19,278	19,462	19,866	23,778	28,175	28,779	30,340
	伸び率	0.60	0.67	0.75	0.82	0.89	0.91	0.95	0.95	0.97	0.98	1.00	1.20	1.42	1.45	1.53

平成 10 年の伸び率を 1 とした。

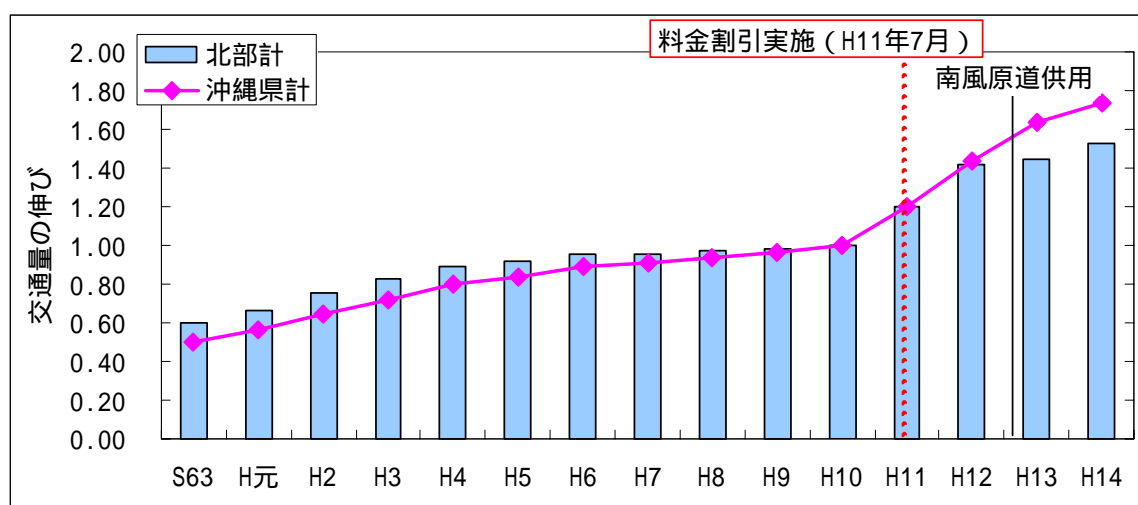


図 沖縄自動車道交通量伸び率の推移

出典：日本道路公団資料

現在の北部国道管内の沖縄自動車道の交通量を走行台キロの伸び率で伸ばすと、平成 15 年度には 57,808 台/日、平成 19 年度には 61,051 台/日になると推計できる。また、これによって、北部国道管内の沖縄道利用率は、平成 14 年度の 10.16%から平成 15 年度で 0.01%、平成 19 年度には 0.03% 増加し、それぞれ 10.17%、10.19%となる。

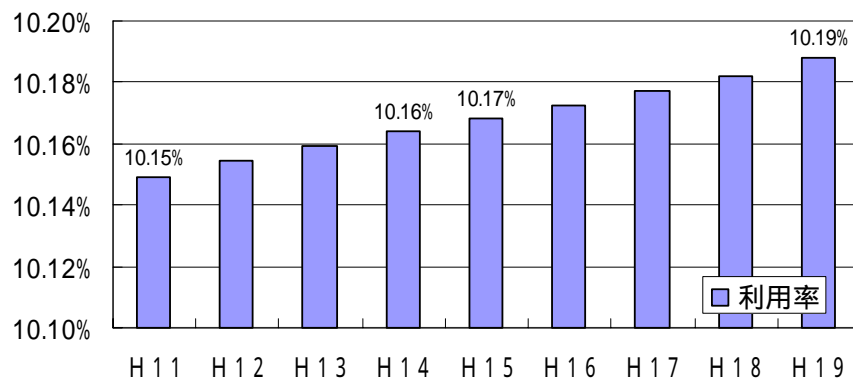
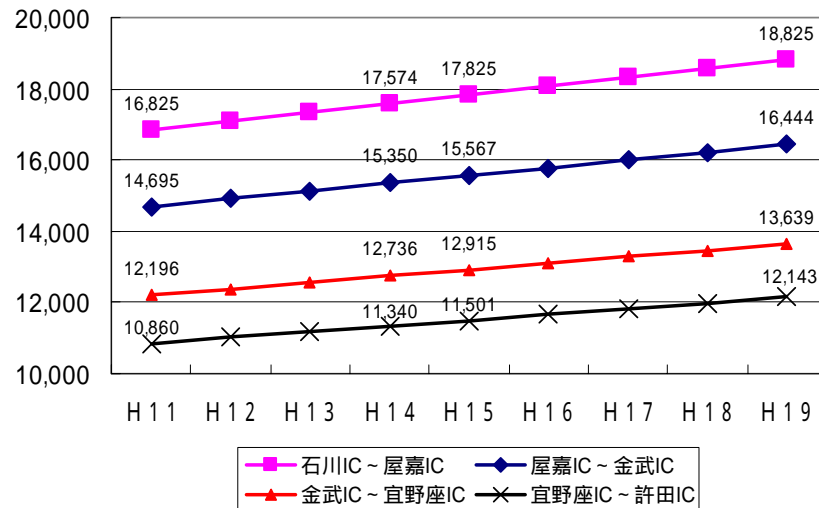


図 沖縄自動車道の交通量、利用率の推移

#### 講じる施策

関連する施策・事業	平成 15 年度の主要事業・施策	平成 15 年度供用予定箇所
高規格幹線道路・地域高規格道路の整備	・ 名護東道路	
料金施策	・ 沖縄自動車道の通行料金の低減に係わる措置の継続	

【政策テーマ - 5】

ゆとりある個性豊かな地域を創出する道づくり

【指標 - 16】市街地の幹線道路の無電柱化率〔中間アウト指標〕 ..... 91

指標の定義

指標の位置付け

指標の現況値と目標

現状と問題点

講じる施策や事業

## 【指標 - 16】市街地等の幹線道路の無電柱化率〔中間アウトカム指標〕

### 指標の定義

市街地・歴史景観地区の幹線道路（一般国道及び県道）の総延長のうち、電柱・電線のない延長の割合を表す。

ただしここでは、NTTや電力会社など電線類管理者が地下埋設管路への入線スケジュールが未定のため、構造物としての地下埋設管路の設置延長を無電柱化延長（アウトプット）として算出している。

### 指標の位置付け

#### 〔指標の位置付け〕

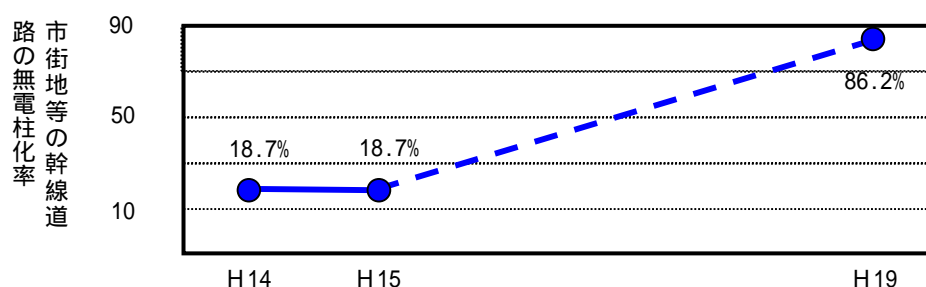
本指標は、政策テーマ「ゆとりある個性豊かな地域を創出する道づくり」に対応して、電線類を地中化し、市街地などでの安全で快適な通行空間を確保し、都市の景観、防災性を向上させる指標として採用した。

#### 〔指標の性格〕

本指標の向上は、市街地や歴史的景観地区の幹線道路において、電線および電柱がなくなり、快適な通行空間が確保されるとともに、都市の景観、防災性等が向上することを意味する。

### 指標の現況値と目標

平成 14 年度の 18.7%（約 0.95km）を平成 19 年度までに 86.2%（約 4.37km）とすることを中期的な目標とする。平成 15 年度は 18.7%（約 0.95km）とすることを目標とする。



## 現状と問題点

沖縄県北部地域では、平成 19 年までに市街地等で延長 4.37km の地下埋設管路整備が計画されており、現在、一般国道 58 号部瀬名地区で 0.95km の事業が完了している。

市街地等の幹線道路の地下埋設管路の整備計画

	H 1 5	H 1 6	H 1 7	H 1 8	H 1 9
整備延長(累計)	0.95	1.57	2.49	3.48	4.37
整備率(%)	18.7%	31.0%	49.1%	68.6%	86.2%

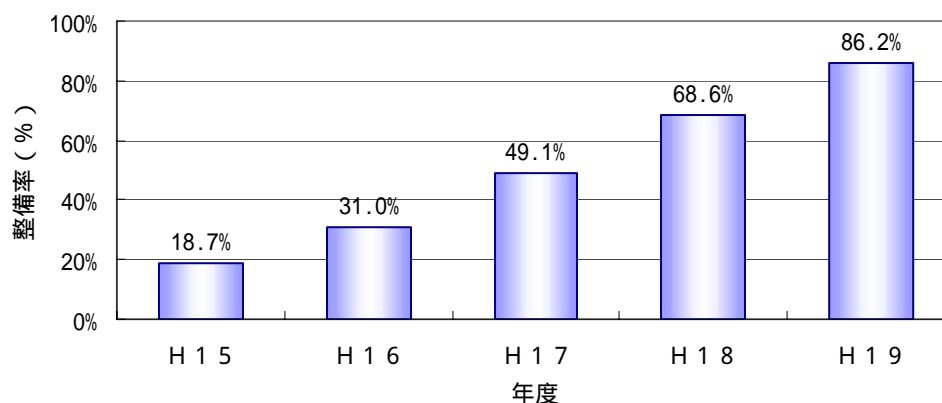


図 市街地等の幹線道路の地下埋設管路整備率

出典：北部国道事務所資料

## 講じる施策や事業

関連する施策・事業	平成 15 年度の主要事業・施策	平成 15 年度供用予定箇所
電線類の地中化事業	・ 一般国道 329 号石川地区の管路整備事業	・

## 道路行政の転換

【指標 - 17】道路利用者満足度〔最終アウトカム指標〕 ..... 94

指標の定義

指標の位置付け

指標の現況値と目標

現状と問題点

講じる施策や事業

【指標 - 18】ホームページアクセス数〔中間アウトカム指標〕 ..... 100

指標の定義

指標の位置付け

指標の現況値と目標

現状と問題点

講じる施策や事業

【指標 - 19】ボランティア・サポート・プログラムの参加団体数〔中間アウトカム指標〕 ..... 102

指標の定義

指標の位置付け

指標の現況値と目標

現状と問題点

講じる施策や事業

## 【指標 - 17】道路利用者満足度 [ 最終アウトカム指標 ]

### 指標の定義

道路利用者満足度は、平成 16 年 2 月 1 日から平成 16 年 2 月 24 日にかけて、北部地域居住者に実施した道路全般に対する満足度調査結果である（総回答数：1,610 人）。

調査結果から得られる満足度は、「わからない」を除く 5 段階の回答を満足度の高い順（「非常に満足」、「やや満足」、「どちらとも言えない」、「やや不満」、「非常に不満」）にそれぞれ 5 点、4 点、3 点、2 点、1 点と点数を付し、これを平均した数値である。

### 指標の位置付け

#### [ 指標の位置付け ]

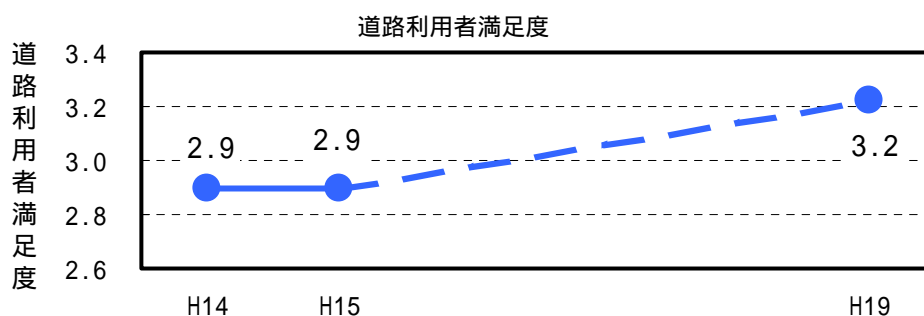
本指標は、政策テーマ「道路行政の転換」に対応して、道路行政に係わる政策全般に対する一人一人が道路利用者であり、いわば顧客である県民（北部地域居住者）の直接的な評価を数量的に表す指標として採用した。

#### [ 指標の性格 ]

本指標の向上は、道路施策が効果を発揮することにより、県民（北部地域居住者）の道路全般に対する満足の度合いが増加したことを意味する。各施策の効果を包括的に評価することが可能な指標である。

### 指標の現況値と目標

本指標については、平成 14 年度の 5 段階評価「2.9」を平成 19 年度までに「3.2」とすることを中期的な目標とする。平成 15 年度は「2.9」とすることを目標とする。



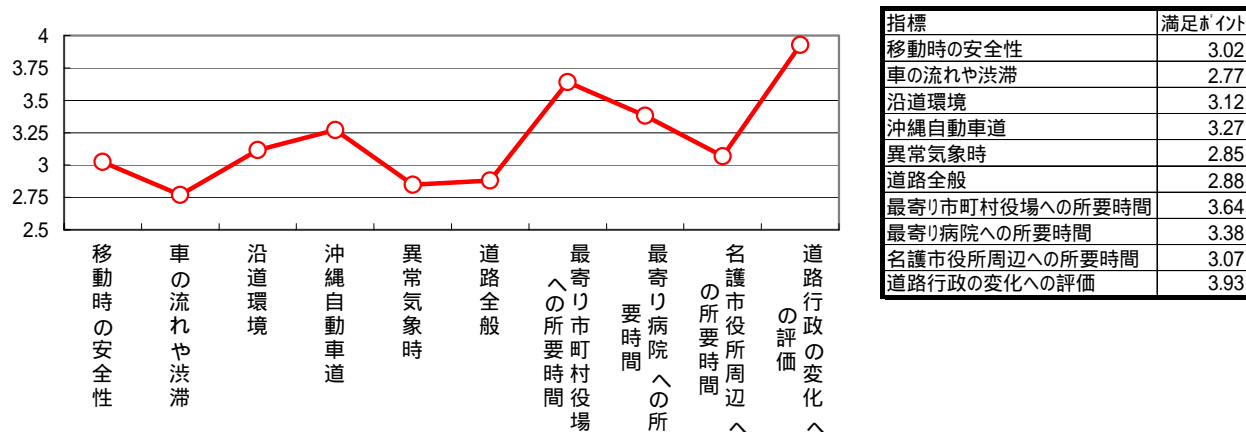


## 現状と問題点

住民の道路に対する満足度では、「道路全般」(2.88)に対して低い評価となっている項目は、「車の流れや渋滞」(2.77)「異常気象時」(2.85)となっている。

逆に、高い評価となっている項目は、「沖縄自動車道」(3.27)と最も高く、次いで「沿道環境」(3.12)となっている。

所要時間に関する満足度では、「最寄り市町村役場への所要時間」(3.64)が最も高く、最も評価の低い項目は「中心市街地(名護市、沖縄市)までの所要時間」(3.07)となっている。



道路全般の満足度では、「やや不満」の割合が最も高く約4割を占めている。

不満理由として、「車の流れ(渋滞や路上工事など)」(61.1%)が最も指摘が多く、次いで「移動する際の安全性」(39.3%)となっている。

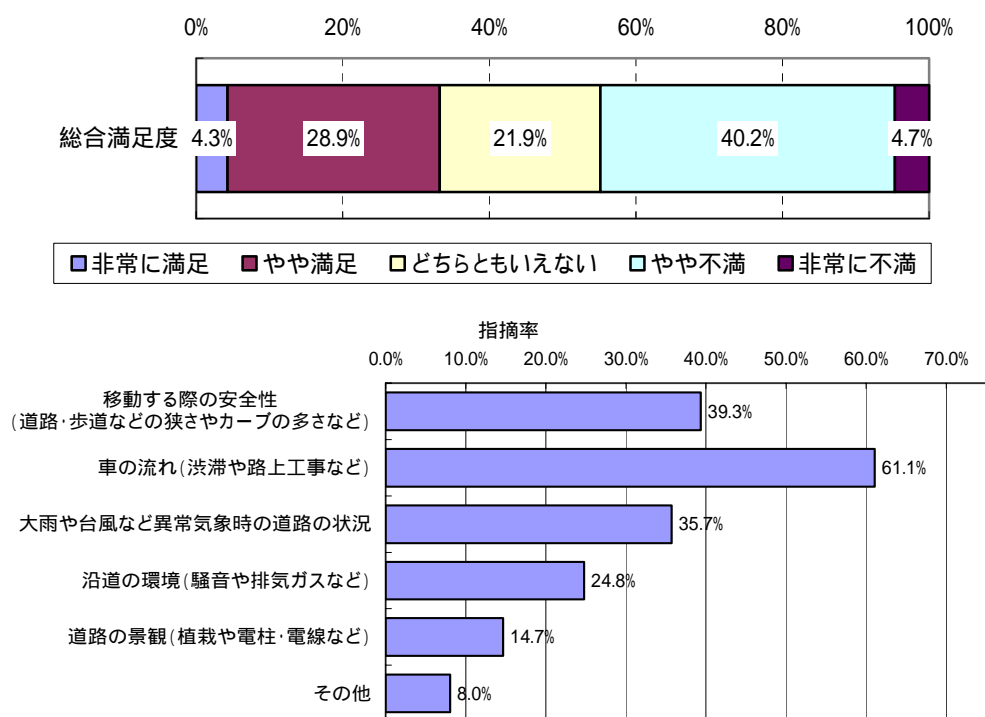


図 道路全般の満足度・不満理由

移動時の安全性は、満足（「非常に満足」と「やや満足」の合計：40％）が不満（「非常に不満」と「やや不満」の合計：36％）を若干上回っている。

不満理由として、「移動するために十分な幅員がない」（38.7％）が最も指摘が多く、次いで「急なカーブなど見通しが悪い」（32.9％）となっている。

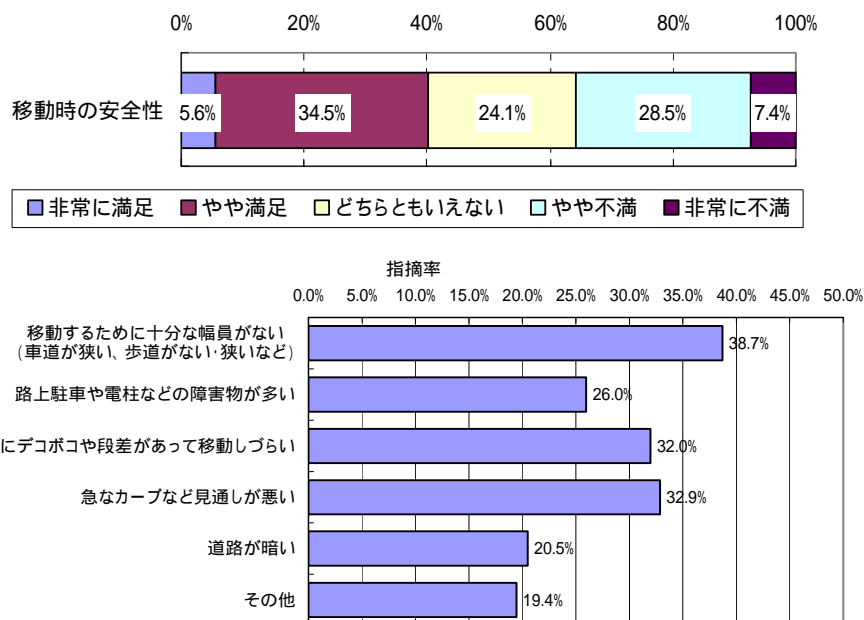


図 幹線道路移動時の安全性に対する満足度・不満理由

車の流れや渋滞は、「やや不満」の割合が最も高く約4割を占めている。

不満理由として、「朝夕のピーク時に車が多すぎる」（71.2％）が最も指摘が多く、次いで「休日に車が多すぎる」（33.7％）となっている。

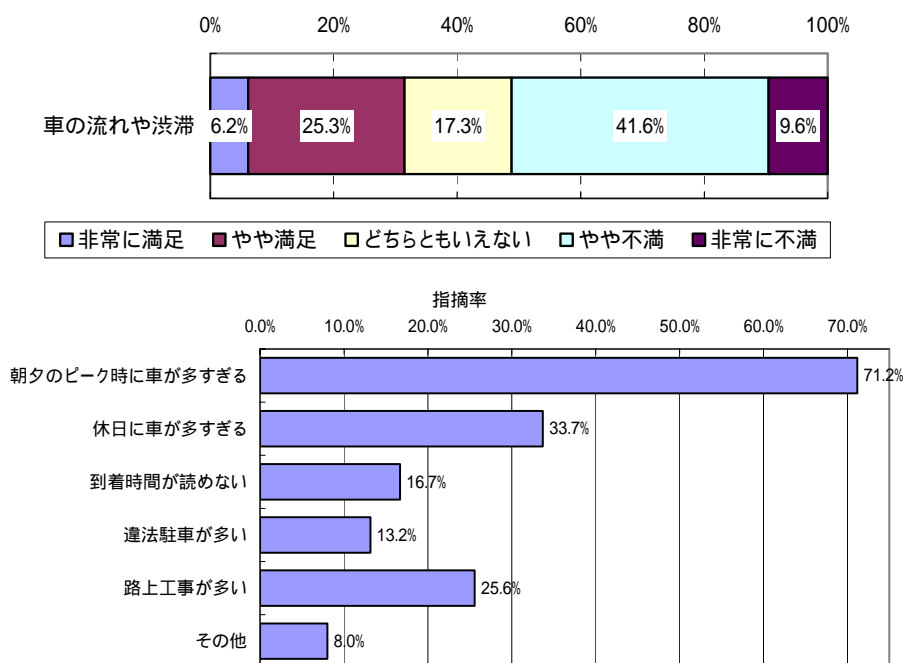


図 幹線道路の車の流れ・渋滞に対する満足度・不満理由

移動時の安全性は、満足（「非常に満足」と「やや満足」の合計：40％）が不満（「非常に不満」と「やや不満」の合計：30％）を上回っている。  
 不満理由として、「車の騒音」（54.3％）が最も指摘が多く、次いで「車による排気ガス」（46.7％）となっている。

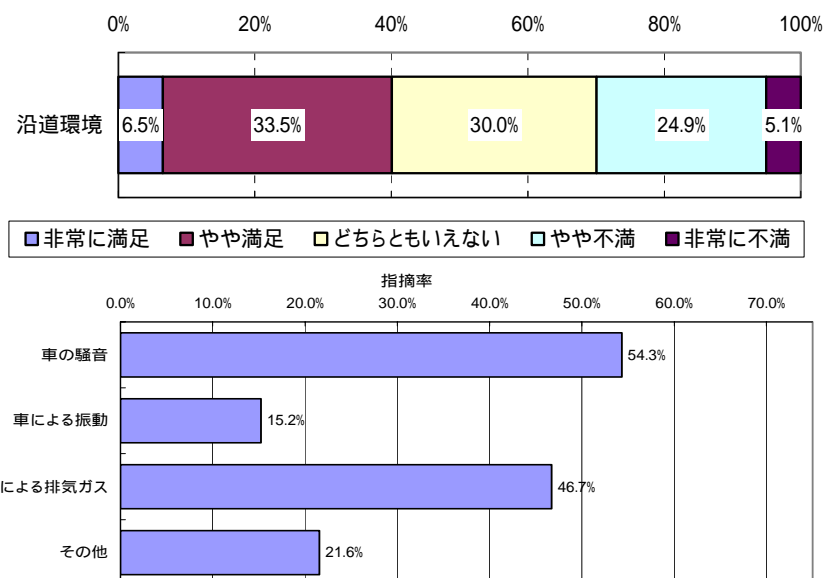


図 幹線道路の沿道環境に対する満足度・不満理由

沖縄自動車道に対する満足度は、満足（「非常に満足」と「やや満足」の合計：50％）が不満（「非常に不満」と「やや不満」の合計：32％）を大きく上回っている。  
 不満理由として、「料金が低い」（57.1％）が最も指摘が多く、次いで「沖縄自動車道に乗るまでの距離が長い」（34.1％）となっている。

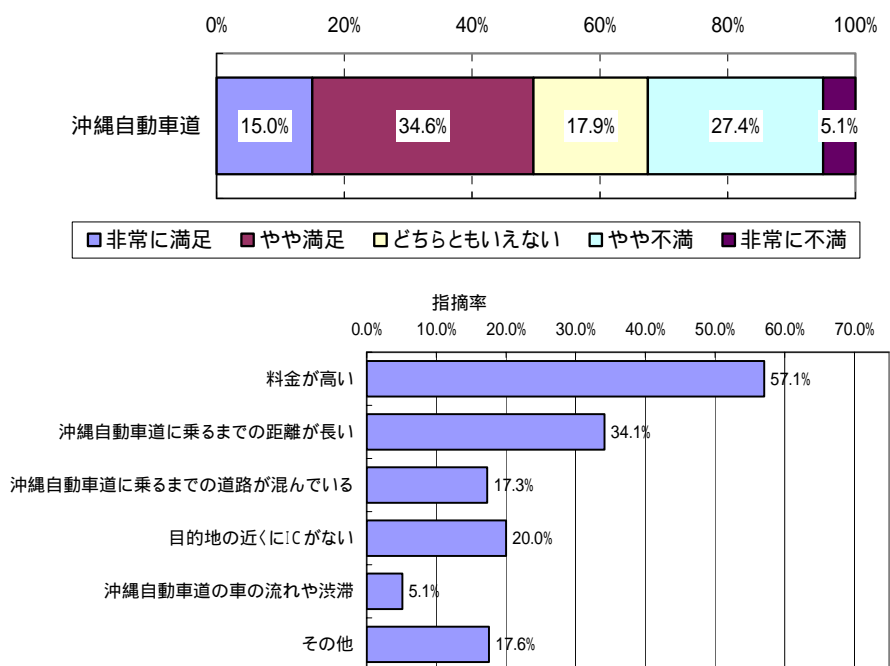


図 幹線道路の沿道環境に対する満足度・不満理由

異常気象時に対する満足度は、満足（「非常に満足」と「やや満足」の合計：42％）が不満（「非常に不満」と「やや不満」の合計：31％）を大きく上回っている。

不満理由として、「大雨が降ると水がたまり走行できない（しにくい）」（68.3％）が最も指摘が多くなっている。

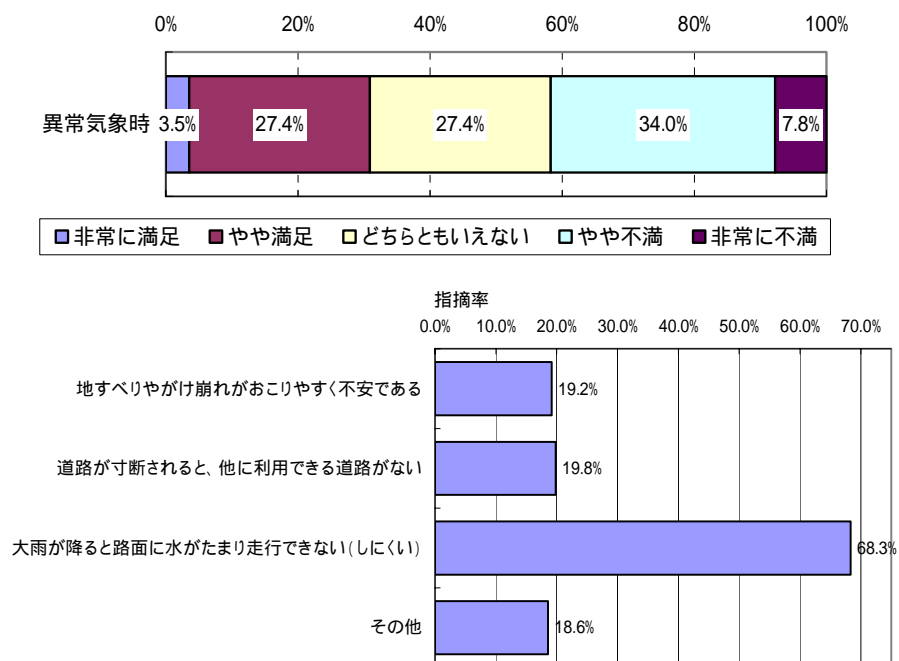


図 異常気象時に対する満足度・不満理由

講じる施策や事業

関連する施策・事業	平成 15 年度主要事業・施策	平成 15 年度供用予定箇所
より詳細な分析の実施	・ グループインタビューの実施	
個別施策への反映	( 路上工事の集約化 ) ( 歩道拡幅及び段差の解消 ) ・ 一般国道 58 号恩納村南恩納地内 ・ 一般国道 329 号石川市石川地内 ( 渋滞 ) ・ 名護東道路 ・ 一般国道 58 号恩納バイパス ・ 一般国道 58 号恩納南バイパス ・ 一般国道 329 号石川バイパス ・ 一般国道 329 号金武バイパス ( 交通結節点の改善 ) ・ バス停の環境整備 : ( バスロケーションシステム等の整備 ) ・ バス位置情報提供 : 当面 1 路線で実施、順次拡大	

## 【指標 - 18】ホームページアクセス数 [ 中間アウトカム指標 ]

### 指標の定義

北部国道事務所ホームページ（トップページ）のアクセス数の合計を表す。

### 指標の位置付け

#### [ 指標の位置付け ]

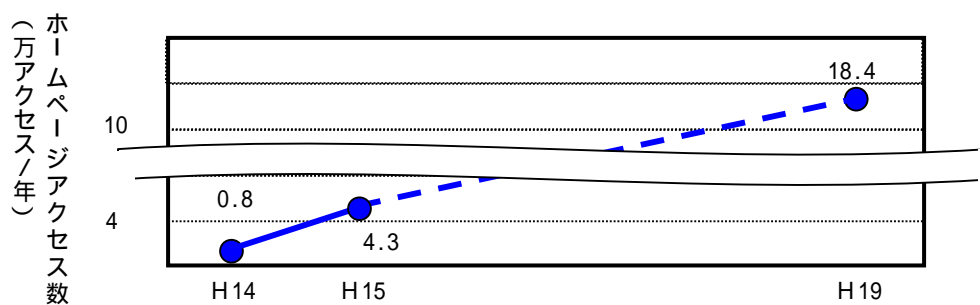
本指標は、政策テーマ「道路行政の改革」に対応して、情報公開の取り組みの度合いを表す指標として採用した。

#### [ 指標の性格 ]

本指標の向上は、インターネット等を通じた情報公開を推進し、国民とのコミュニケーションが深まったことを意味する。

### 指標の現況値と目標

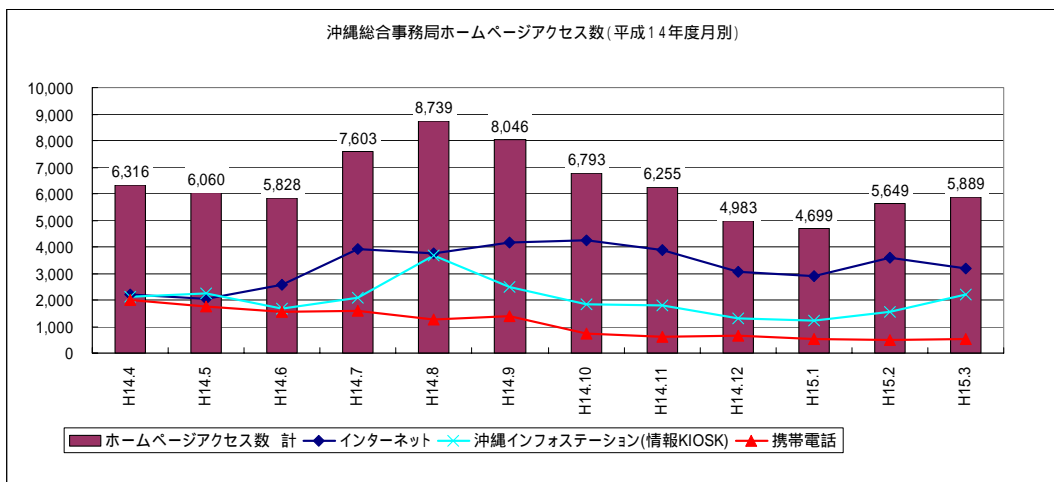
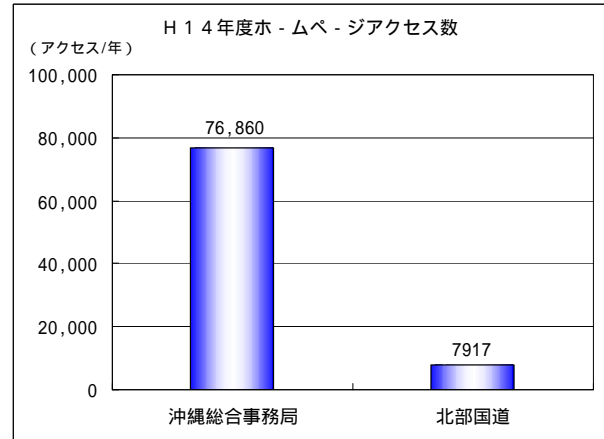
本指標については、平成 14 年度のアクセス数 7.9 千アクセス / 年を、平成 19 年度までに 18.4 万アクセス / 年とすることを中期的目標とする。平成 15 年度は 4.3 万アクセス / 年を目標とする。



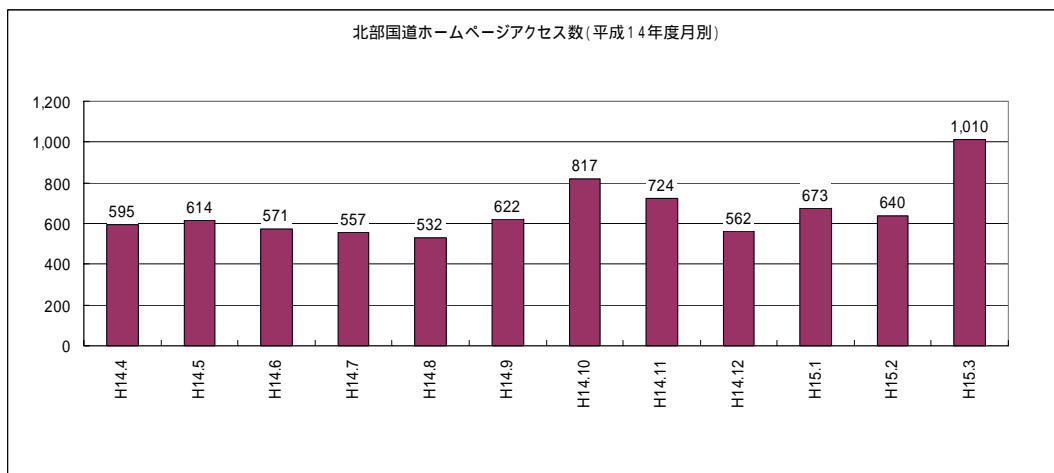
## 現状と問題点

観光立県の沖縄では、事前に情報を取得する手段として、県内のホームページへのアクセスが考えられる。北部国道事務所のホームページアクセス数は、約 7.9 千アクセス/年であり、北部国道管内住民の 26 人に 1 人程度の利用しかない（例えば、北部国道管内住民一人あたり 0.04 アクセス/年）。

沖縄総合事務局のホームページは、約 76.9 千アクセス/年であり、沖縄県住民の 17 人に 1 人程度の利用（沖縄県住民一人あたり 0.06 アクセス/年）。



H14 年度には道路ポータルサイトが開設されていなかったため、インターネットは、“ I R サイト ”、“ 道路情報提供システム ” の合計値



## 講じる施策や事業

関連する施策・事業	平成 15 年度主要事業・施策	平成 15 年度供用予定箇所
ホームページアクセス数増加	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ホームページの充実</li> <li>・ 利用者のニーズ把握</li> </ul>	・

## 【指標 - 19】ボランティア・サポート・プログラムの参加団体数〔中間アウトカム指標〕

### 指標の定義

本指標は、「ボランティア・サポート・プログラム」の制度を活用し、道路の美化清掃を行っている団体数を表す。

ボランティア・サポート・プログラムとは

沖縄総合事務局が直接管理している道路(直轄国道)を対象として、実施されている道路脇の美化・清掃プログラムである。道路を慈しみ、住んでいるところをきれいにしたいという自然な心を形あるものにしようと考え出されたアメリカの「アダプト・ア・ハイウェイ・プログラム」からヒントを得ている。

「実施団体」(=ボランティア活動を行う団体)が、道路脇の簡単な清掃や美化活動を行うことを「協定」で確認し、その「協定」の内容に従って活動を実施する。道路管理者は清掃用具等を貸与・支給し、実施団体名入りのサインボードを立てて、実施団体の活動を公表する。

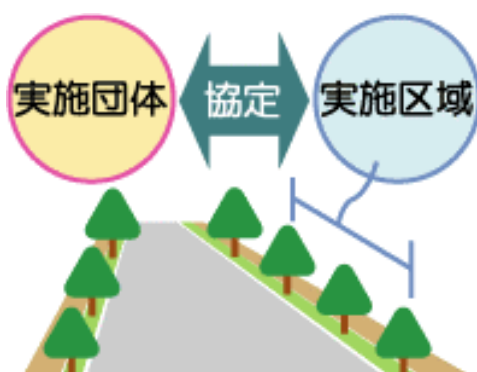


図 基本要素イメージ



図 しくみイメージ

### 指標の位置付け

#### 〔指標の位置付け〕

本指標は、政策テーマ「道路行政の改革」に対応して、県民参加の道づくりの状況を表す指標として採用した。

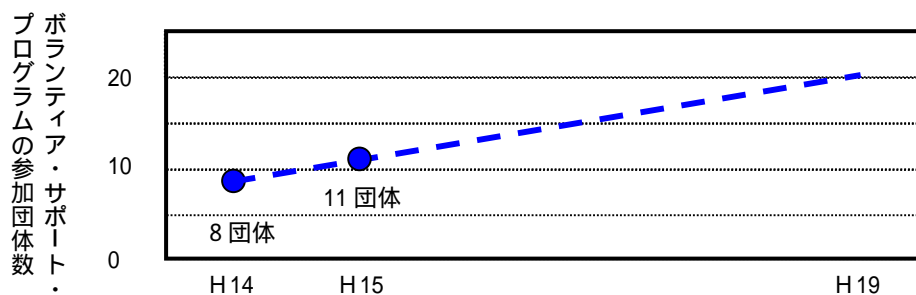
#### 〔指標の性格〕

本指標の向上は、道路行政への県民参加が進んだことを意味する。この効果として、道路の管理コストの低減、沖縄らしい花による景観整備、地域コミュニティの活性化が期待できる。



## 指標の現況値と努力目標値

本指標については、平成 14 年度の 8 団体から毎年増加させることを目標とする。



## 現状

北部地域では、8 団体がボランティアとして、道路の美化清掃などの活動を行っている。また、平成 15 年度には、新たに 3 団体がボランティアに加わっている。

### 【一般国道 58 号】

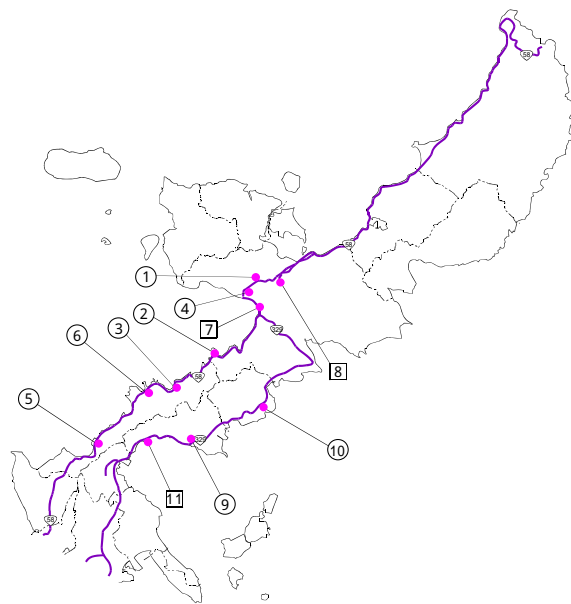
地図番号	実施団体名	市町村地名
	マックスバリュなご店	名護市 宮里
	ブセナリゾート（株）	名護市 喜瀬
	（有）ケイ・エム産業	恩納村 安富祖
	（株）アメニティ	名護市 宮里
	（株）当山土木	恩納村 前兼久
	沖縄全日空リゾート（株）	恩納村 瀬良垣
7	ジャスコ名護店	名護市 名護
8	（社）沖縄建設弘済会 北部支所	名護市 伊差川

□ は、H15 年度からの参加団体

### 【一般国道 329 号】

地図番号	実施団体名	市町村地名
	プリマート金武店	金武町 金武
	宜野座村松田区	宜野座村 松田
11	ホテル・リゾート・サリ・チ	金武町 屋嘉

□ は、H15 年度からの参加団体



## 講じる施策や事業

関連する施策・事業	平成 15 年度主要事業・施策	平成 15 年度供用予定箇所
ボランティア・サポート・プログラム	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 緑化ボランティア団体のボランティア・サポート・プログラムへの参加の促進</li> <li>・ P R : ホームページを活用して P R を図る。</li> <li>・ 表彰 : 道路功労者「道路ふれあい月間」等の中で「道路環境の美化保全等に貢献されたボランティア団体や個人」として重点的に推薦していく</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ボランティアサポートプログラム参加団体数の増加（3 団体）</li> </ul>