

2003／2004

沖縄県北部地域における
道路行政の達成度報告書／業績計画書
(案)

平成16年9月

内閣府沖縄総合事務局

北部国道事務所

目 次

1. 本報告書作成について	1
2. 沖縄ブロック社会資本整備重点計画と道路の将来像（ビジョン）の関連性	2
3. 「成果主義」の道路行政マネジメントのしくみ	3
4. 道路行政マネジメントの実施スケジュール	4
5. 指標毎の目標と達成度	5
6. テーマ毎の取り組み（目標達成度から業績計画）	15
テーマ1 安全で安心な暮らしを実現する道づくり	16
指標-1：道路交通における死傷事故率	
指標-2：事前通行規制実施に伴う孤立人口	
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	
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	
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	49
指標-5：観光客（レンタカー利用者）の道路満足度	
指標-6：夜間騒音要請限度達成率	
指標-7：ICから観光地までの緑のネットワーク率	
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	
テーマ3 市街地の交通渋滞を緩和する道づくり	71
指標-9：道路渋滞による損失時間	
指標-10：ETC利用率	
指標-11：路上工事時間	
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	94
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	
指標-13：中心市街地までの所要時間の短縮率	
指標-14：港湾まで30分でアクセスできる市町村人口の割合	
指標-15：規格の高い道路を使う割合	
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	115
指標-16：無電柱化整備率	
テーマ6 道路行政の転換	122
指標-17：道路利用者満足度	
指標-18：ホームページアクセス数	
指標-19：ボランティア・サポート・プログラムの参加団体	
7. 評価の前提条件と内容	141

1. 本報告書作成について

平成 15 年度沖縄県北部地域における道路事業業績計画書（以下 H15 業績計画書）が平成 16 年 2 月に策定・公表され、政策テーマの実現に向けて、成果主義に基づき沖縄県北部地域における道路事業について取り組んでいます。業績計画書は、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ために作成されます。

業績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」としてとりまとめられ、公表されます。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ります。また、業績計画書においては、目指す成果を地域住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、地域住民と行政が課題と目標を共有することを可能とします。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、地域住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ります。

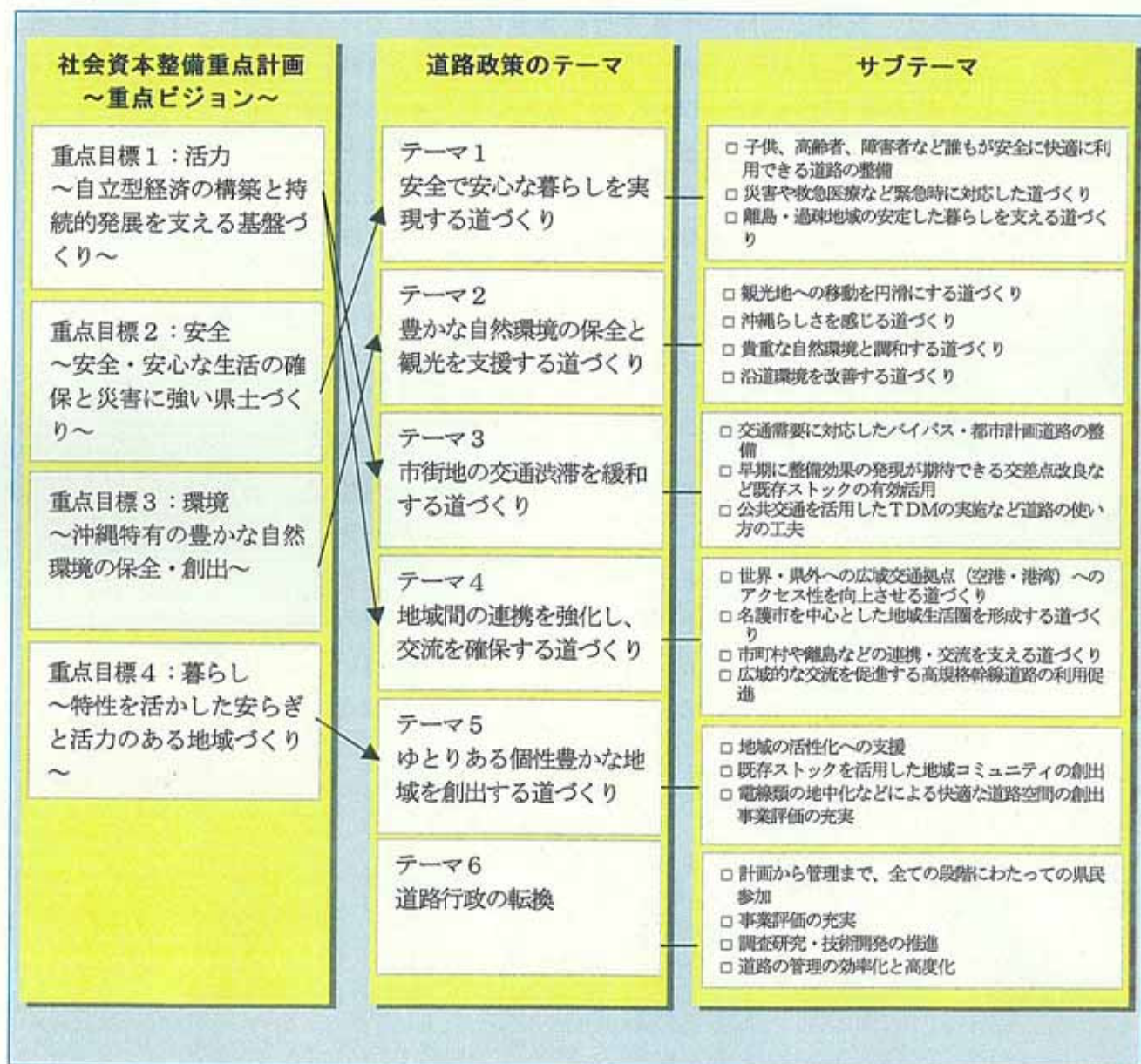
沖縄県北部地域では、道路政策のテーマおよび、そのサブテーマについて「2. 沖縄ブロック社会資本整備重点計画と道路の将来像（ビジョン）の関連性」（P.2）に示す体系をもって、道路事業を進めてまいりました。

上記の道路政策のテーマのもと、内閣府沖縄総合事務局北部国道事務所は、道路事業を行うにあたり、地域住民のみなさまにその内容を理解していただくため、テーマごとにアウトカム指標（事業実施による効果を数値であらわしたもの）を用い、成果主義に基づき道路事業の峻別を行いながら進めてきました。本資料では、平成 15 年度の道路事業実施による効果について、アウトカム指標などを中心とした指標を用いて効果を整理し、政策目標がどの程度達せられたかを把握するとともに、未達成の原因を追究し、事業投資の峻別を行い、2003/2004 沖縄県北部地域における道路行政の達成度報告書/業績計画書を策定しています。

2. 沖縄ブロック社会資本整備重点計画と道路の将来像(ビジョン)の関連性

平成16年3月に沖縄ブロック社会資本重点計画が策定され、沖縄県全体の社会基盤整備の方向性が示されたところです。この社会基盤全体の整備の方向性においては道路事業も位置づけられており、その進め方について掲載されております。

この「2003/2004 沖縄県北部地域における道路行政の達成度報告書/業績計画書」は、道路事業を対象として、沖縄ブロック社会資本整備重点計画に基づき、成果主義を基本としながら作成しています。沖縄ブロック社会資本整備重点計画と道路政策のテーマとの関連は、以下に示すとおりです。



3. 「成果主義」の道路行政マネジメントのしくみ

道路行政では、県民の視点に立ち、より効果的、効率的かつ透明性の高い道路行政へと転換するため、平成15年度より、県民にとっての成果を重視する「成果主義」の考え方に基づき、指標を用いた施策の評価を核とする新たな「道路行政マネジメント」のしくみを導入することとしました。

以下に「成果主義」の道路行政マネジメントのしくみを示します。

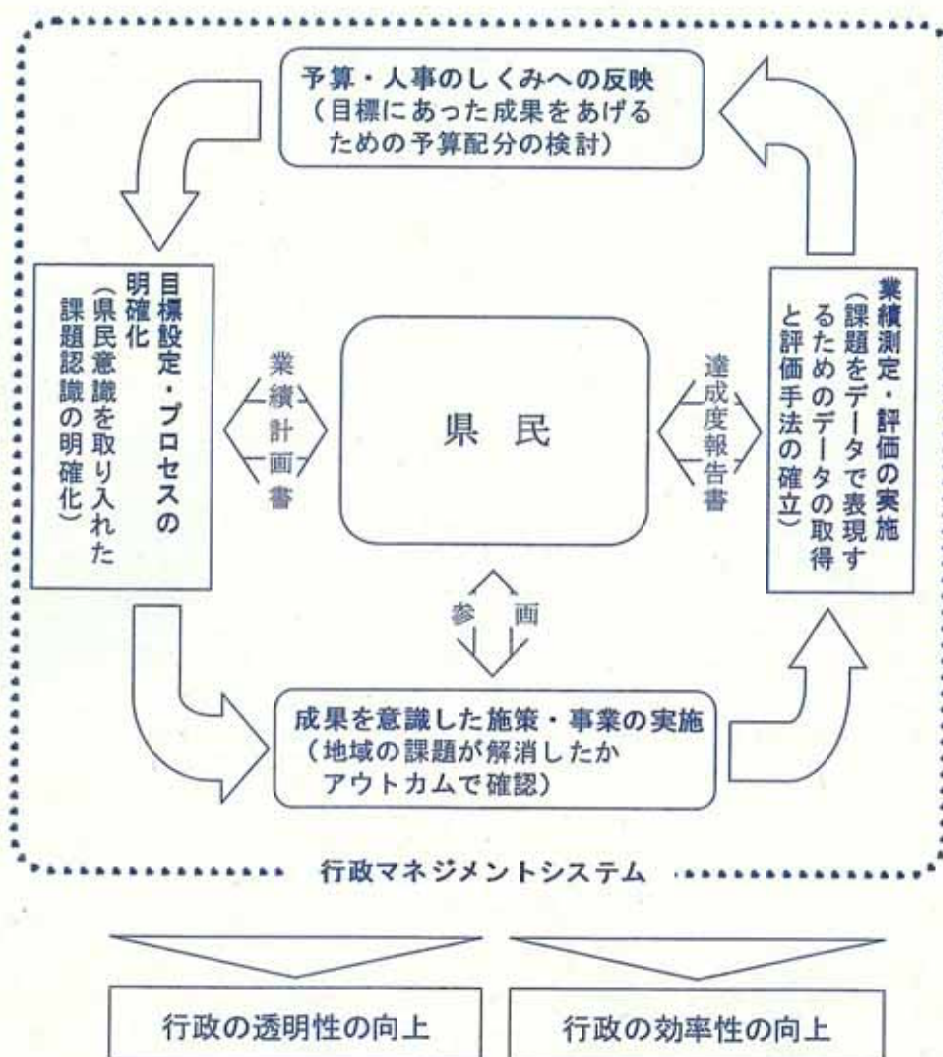
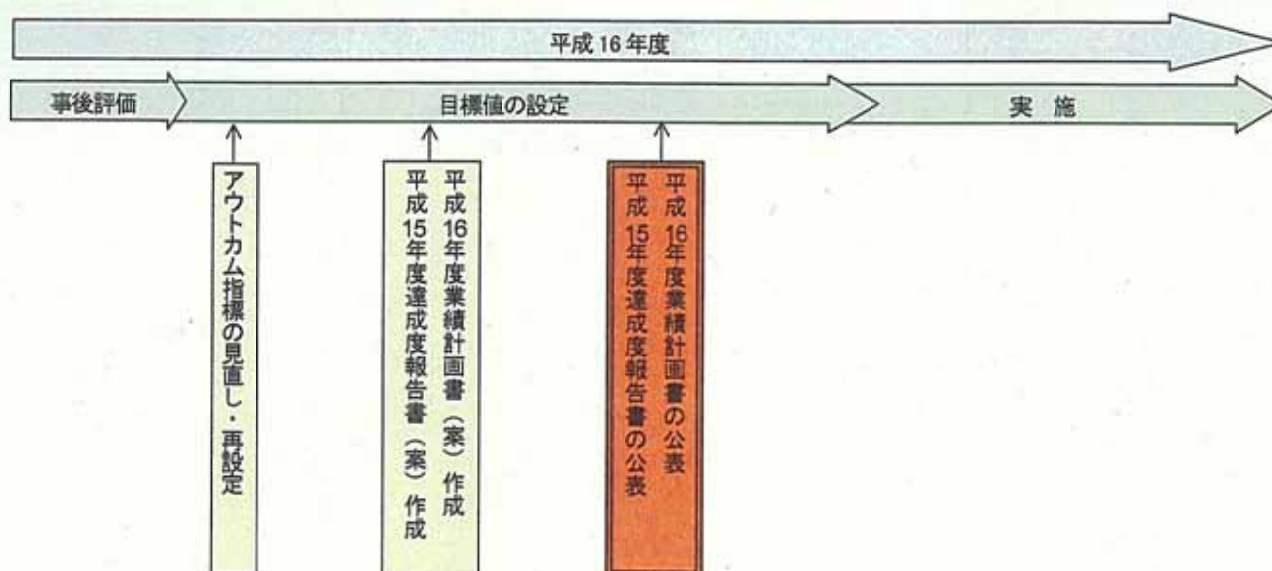
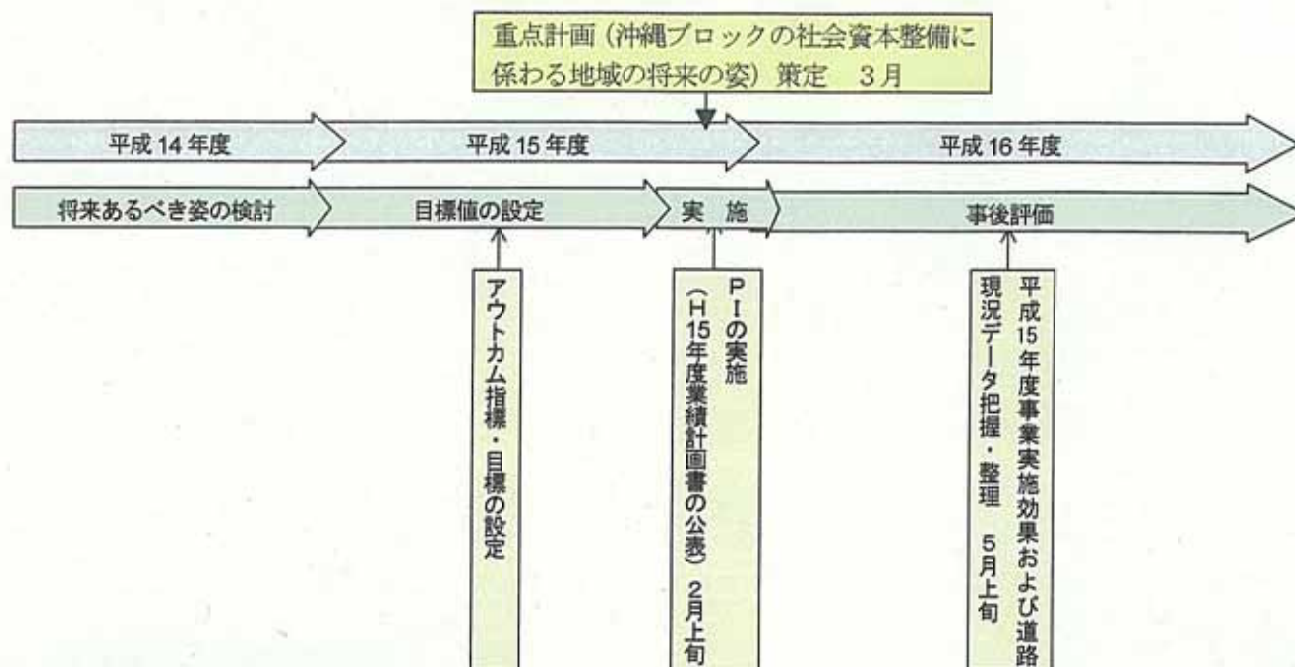


図 マネジメント・サイクル

4. 道路行政マネジメントの実施スケジュール

沖縄における道路行政マネジメントは、以下のスケジュールに従い、進めていきます。



5. 指標毎の目標と達成度

各指標の実績値と目標値

テーマ	アウトカム指標名	平成14年度 実績値	平成15年度		平成16年度 目標値	平成19年度 目標値
			目標値	実績値		
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	32.3件/ 億台キロ	31.7件/ 億台キロ	34.8件/ 億台キロ	31.0件/ 億台キロ	29.1件/ 億台キロ
	事前通行規制実施に 伴う孤立人口	2,600人	2,100人	2,600人	2,100人	1,900人
	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	75.2%	75.3%	75.3%	75.7%	76.4%
	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	59.9%	60.0%	60.0%	60.0%	62.0%
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	4.3	4.3	4.3	4.3
	夜間騒音要請限度 達成率	100%	100%	100%	100%	100%
	I Cから観光地まで の緑のネットワー ク率	72.1%	73.1%	73.1%	77.9%	86.7%
	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%	70.0%	74.0%	86.0%
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	7.9百万人 時間/年	7.8百万人 時間/年	—	7.4百万人 時間/年
		渋滞モニ タリング 区間※1	2.8百万人 時間/年	2.8百万人 時間/年	2.7百万人 時間/年	2.6百万人 時間/年
	E T C利用率		1.0%	5.0%	1.8%	5.0%
	路上工事時間※2		139時間/ km・年	133時間/ km・年	160時間/ km・年	128時間/ km・年

※1 渋滞モニタリング区間は、毎年度継続して調査している区間で45.5km（H16.8現在）であり、県道以上の総延長の8%を占める。

※2 集計方法を変更したため、H15年度業績計画書の数値とは異なる

テーマ	アウトカム指標名	平成14年度 実績値	平成15年度		平成16年度 目標値	平成19年度 目標値
			目標値	実績値		
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	67.8%	69.0%	69.0%	70.8%	72.7%
	中心市街地までの所要時間の短縮率	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
	港湾まで30分でアクセスできる市町村人口の割合	72.0%	72.0%	72.0%	72.0%	72.3%
	規格の高い道路を使う割合	10.95%	11.04%	11.47%	11.47%	11.41%
ゆとりある個性豊かな地域を創出する道づくり	無電柱化整備率 ^{※3} (うち電柱が撤去され無電柱化された割合 ^{※4})	55% (100%)	55%	55% (100%)	55%	75%
道路行政の転換	道路利用者満足度 ^{※5}	2.9	2.9	2.9	3.0	3.2
	ホームページアクセス数	0.8万 アクセス/年	4.3万 アクセス/年	2.7万 アクセス/年	7.8万 アクセス/年	18.4万 アクセス/年
	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	12団体	毎年増加	毎年増加

※3 沖縄県の無電柱化計画において無電柱化の対象として位置づけられている県道以上の路線のうち、当該年度までに電線類地中化のための管路の埋設が完了した区間延長の割合。

※4 電柱が撤去され無電柱化された割合とは、地上に設置されていた電気・電話線等が管路内に埋設され、電柱が撤去され、道路上の電柱が無くなった割合。

※5 利用者満足度は5点満点。

各指標の内容

テーマ	アウトカム指標名	アウトカム数値変動要因 (プラス効果)	アウトカム数値変動要因 (マイナス効果)
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 《指標の意味》 自動車の走行台キロ当たりの死傷事故件数を表す。	◇道路構造の改良（中央分離帯、交差点改良）事業による事故減少 『交通安全対策事業などの実施により、事業箇所における危険性が低減。』 ◇バイパス整備による事故減少 『市街地を迂回するバイパス整備により、市街地内の狭い道路から規格の高い（走りやすい）道路へと交通がシフト。』	◆全体での事故件数の増加が対策事業による事故減少効果を上回る 『対策事業等の実施箇所で事故件数が減少しても、その他区間で事故が増加傾向にあるため、全体の死傷事故件数が約70件増加。』 ◆道路利用者のモラル 『工作物衝突などの車両単独事故や、横断歩道以外の箇所における横断中の事故の発生が目立っており、道路利用者のモラルに起因する事故も少なくないと考えられる。』
	事前通行規制実施に伴う 孤立人口 《指標の意味》 異常気象時の大雨および越波等により、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。	◇対策事業の実施 『対策事業を実施することが、事前通行規制区間の基準緩和・解消の必要条件。』 →一般国道58号宇良松幅事業が、実質的に完了。	◆通行規制基準緩和・解除の手続きに時間を要する 『通行規制基準の緩和・解除の手続きに当たっては、対策工事が完了していること、学識経験者等による判断を仰ぐこと、実際に規制基準を上回る雨量を経験して無害であること等、の基準がある。』
	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 《指標の意味》 一般医療病院まで改良（車道幅員5.5m以上）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。（※既存4車線以上の区間における改良事業は考慮しない）	◇新規道路（改良済み）の供用 『新規事業区間の供用により、改良済み延長が伸び、30分での到達人口が増加。』 →平成15年度供用事業により、改良済み延長が約4.4km増加。 ◇既存区間の改良 『すでに30分での到達が可能なエリアであつても未改良区間が残っている場合は安定的な到達が不可能として判断しているため、到達エリア内における改良箇所が増加したことにより、一般医療病院までの安定到達人口が概ね250人増加。』	現時点で特になし。

テーマ	アウトカム指標名	アウトカム数値変動要因 (プラス効果)	アウトカム数値変動要因 (マイナス効果)
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 《指標の意味》 役場まで改良（車道幅員 5.5m以上）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。（※既存 4車線以上の区間におけ る改良事業は考慮しな い）	◇新規道路（改良済み）の供用 『新規事業区間の供用により、改良済み 延長が伸び、10分での到達人口が増加。』 →平成15年度供用事業により、改良済み 延長が約4.4km増加。 ◇既存区間の改良 『すでに10分での到達が可能なエリアで あっても未改良区間が残っている場合は 安定的な到達が不可能として判断してい るため、到達エリア内における改良箇所 が増加したことにより、役場までの安定 到達人口が概ね220人増加。』	現時点で特になし。
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 《指標の意味》 アンケート調査にて実施 した、道路全般に対する 満足度調査結果を表す。	◇満足度評価の高い項目 『「車の流れ」、「車の走りやすさ」につい ては観光客の8割以上が満足と評価。』 ◇道路案内情報や観光案内情報の充実 『観光客のニーズにあった情報提供を行 うことにより満足度が向上する。』	◆満足度評価の低い項目 『「休憩施設」については観光客の5割程 度が不満と評価している。』
	夜間騒音要請限度達成率 《指標の意味》 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。	◇舗装改良事業による騒音減少 『排水性舗装等の舗装改良事業の実施に よる騒音減少。』	◆騒音値の増加 『夜間騒音要請限度を上回る区間はな いものの、騒音値が増加している区間が ある。』
	ICから観光地までの緑 のネットワーク率 《指標の意味》 沖縄自動車道IC（屋嘉・ 石川・金武・宜野湾・許 田）から主要な観光地※ までの一般道（一般国 道・県道・市町村道）に おける道路緑化率を表 す。	◇未整備区間での植栽事業によるネッ トワーク率の向上 『植栽未整備区間に植栽事業を行うこと により緑のネットワーク率が向上する。』 →平成15年度供用事業により、緑化済み 延長が約0.8km増加。	現時点で特になし。

※ 主要な観光地：恩納村内ビーチ（タイガービーチ、ラマダビーチ）、万座毛、名護パイン園、沖縄海中公園、国営沖縄記念公園、琉球村沖縄ハブセンター、名護市民ビーチ（幸喜ビーチ）、カヌチャゴルフコース、沖縄工芸村、ピオスの丘、名護城跡（名護博物館含む）

テーマ	アウトカム指標名	アウトカム数値変動要因 (プラス効果)	アウトカム数値変動要因 (マイナス効果)
豊かな自然環境の保全 と観光を支援する道づくり	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 《指標の意味》 一般道路（一般国道・県道）の1km以内における施設整備率を表す。	◇ <u>休憩施設等の設置・管理による整備率の向上</u> 『休憩施設等を設置・管理することにより整備率は向上する。』 →本年度、事業が実施されていないため、整備率は向上していない。	現時点で特になし。
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 《指標の意味》 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す。	◇ <u>新規道路の供用による並行区間の速度向上、道路改良による速度向上</u> 『バイパス等の新規道路の供用や、現道区間の改良により、走行速度が向上。』 →一般国道329号石川バイパスの供用により、並行する現道部分の走行速度が向上。	◆ <u>新規道路にアクセスする道路において、渋滞損失時間が増加</u> 『バイパス等の新規道路の供用により、供用区間へアクセスする道路において渋滞損失時間が増加。』 →一般国道329号石川バイパスの供用により、供用区間へアクセスする道路において渋滞損失時間が増加。
	ETC利用率 《指標の意味》 ETCが導入されている料金所において、ETCを使用して通行した車両の割合を表す。	◇ <u>ETCゲートの増設</u> 『ETCゲートの整備による利便性の向上により、ETC利用台数が増加。』 →沖縄自動車道全ICへのETCゲート設置導入後、ETC登録車両数が増加（全料金所にて供用を開始した翌月（H15.12）のETCセットアップ数が前月比の3倍となった）。	◆ <u>ETC車載器のメリットの程度</u> 『利用者ニーズ。』 →ETC車載器を設置しない一番の理由は、「車載器の金額の高さ」となっている（JHアンケート調査結果より）。 《設置しない理由》 1. 車載器の金額の高さ（約41%） 2. 手続きの面倒さ（約26%） 3. 割引率の低さ（約21%） ◆ <u>ETC登録台数の伸びの低さ</u> 『他地域との比較においては伸びが低いといったような、そもそもの普及率の低さ。』 →九州の他県と比較して、伸び率は依然として低い。
	路上工事時間 《指標の意味》 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1kmあたりに換算した数値を表す。	◇ <u>占用工事等連絡協議会でのゴールデンウィーク中の路上工事の自粛の依頼</u> 『交通が集中する大型連休時において路上工事を自粛することにより、路上工事時間を抑制。』	◆ <u>事業の繰越しによる工事時間の増加</u> 『過年度供用が予定されていた事業が繰り越しされ、工事規制時間が増加。』 ◆ <u>大規模工事の集中による工事時間の増加</u> 『橋梁等の大規模工事の実施により、工事規制時間が増加。』

テーマ	アウトカム指標名	アウトカム数値変動要因 (プラス効果)	アウトカム数値変動要因 (マイナス効果)
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 《指標の意味》 日常生活の中心となる都市（名護市・沖縄市）まで改良（車道幅員5.5m以上）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。（※既存4車線以上の区間における改良事業は考慮しない）	◇新規道路（改良済み）の供用 『新規事業区間の供用により、改良済み延長が伸び、30分での到達人口が増加。』 →平成15年度供用事業により、改良済み延長が約4.4km増加。 ◇既存区間の改良 『すでに30分での到達が可能なエリアであっても未改良区間が残っている場合は安定的な到達が不可能として判断しているため、到達エリア内における改良箇所が増加したことにより、安定到達人口が概ね2,600人増加。』	現時点で特になし。
	中心市街地までの所要時間の短縮率 《指標の意味》 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、最短所要時間ルート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。（※既存4車線以上の区間における改良事業は考慮しない）	◇新規道路（改良済み）の供用 『新規事業区間の供用により、改良済み延長が伸び、中心市街地までの所要時間が短縮。』 →平成15年度供用事業により、改良済み延長が約4.4km増加。	現時点で特になし。
	港湾まで30分でアクセスできる市町村人口の割合 《指標の意味》 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。（※既存4車線以上の区間における改良事業は考慮しない）	◇新規道路（改良済み）の供用 『新規事業区間の供用により、改良済み延長が伸び、主要港湾（運天港、中城湾港）からの30分圏域が拡大』 →平成15年度供用事業により、改良済み延長が約4.4km増加。	現時点で特になし。

※1 区間ごとの交通量と道路延長を掛け合わせた値であり、道路交通の量を表す。

※2 自専道とは自動車専用道路の略称であり、国土ネットワークを形成し、自動車のみの交通の用に供する道路。管内では沖縄自動車道（石川IC～許田IC）を示す。

テーマ	アウトカム指標名	アウトカム数値変動要因 (プラス効果)	アウトカム数値変動要因 (マイナス効果)
	規格の高い道路を使う割合 《指標の意味》 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^{#1}に占める自動車専用道路の走行台キロの割合を表す。	◇<u>自専道^{#2}交通量の増加</u> 『自専道の利便性が向上し、自専道利用交通量が増加。』 →料金低減策の継続等により利便が向上。	◆<u>一般道の総走行台キロの増加</u> 『自専道の交通量は増加しているが、一般道でも総走行台キロが増加しているため、自専道の交通量増加分の効果が減少。』 →北部国道管内の自専道の走行台キロは約6%増加しているが、一般道における総走行台キロも約0.6%増加。
ゆとりある個性豊かな地域を創出する道づくり	無電柱化整備率 《指標の意味》 H20までに無電柱化が計画されている国道および県道路線のうち、無電柱化のための管路の埋設が完了した区間の比率を示す。	◇<u>無電柱化のための管路整備の推進</u> 『電線類地中化のための管路の埋設を実施することにより整備率は向上。』	現時点で特になし。
道路行政の転換	道路利用者満足度 《指標の意味》 北部国道管内住民を対象として実施した、道路全般に対する満足度調査結果を表す。	◇<u>満足度評価の高い項目</u> 『「沖縄自動車道」、「沿道環境」について、「道路全般」と比較して評価が高くなっている。』	◆<u>満足度評価の低い項目</u> 『「車の流れや渋滞」、「異常気象時」について、「道路全般」と比較して評価が低くなっている。』
	ホームページアクセス数 《指標の意味》 沖縄総合事務局北部国道事務所が運営している「ホームページ」の年間アクセス数を表す。	◇<u>情報提供内容の充実による利用価値の向上</u> 『ホームページの充実（情報内容の充実・更新頻度の増加）により、提供情報の有用性を高め、結果としてアクセス数が増加。』 ◇<u>インターネット利用人口の増加</u> 『インターネット利用人口の増加を背景としたアクセス数の増加。』 →沖縄県のインターネット利用人口は増加傾向。	『提供内容の更新頻度によってはリピーターの減少が考えられるが、現状ではその数量が把握できておらず、今後ニーズ把握等に努めるが、現時点で主たる当該要因は特になし。』

テーマ	アウトカム指標名	アウトカム数値変動要因 (プラス効果)	アウトカム数値変動要因 (マイナス効果)
	ボランティア・サポート・プログラムの参加団体数 《指標の意味》 「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。	◇ボランティア活動に対する認知向上 『PR活動等を通じて、ボランティア活動に対する認知度が向上し、プログラムの参加団体数が増加。』 →PRや表彰を通じて認知度が向上し、参加団体数が4団体（8団体→12団体）増加。	現時点で特になし。

指標毎の主な関連事業・施策

テーマ	アウトカム指標名	事業・施策名	事業種別	事業箇所	供用状況
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	一般国道329号 石川バイパス	改築	石川市	H15年度全線2車供用 (H16年度全線4車供用)
	事前通行規制実施に伴う孤立人口	一般国道58号 宇良拡幅	改築 (防災)	国頭村	H15年度暫定供用 (H16年度全線供用)
	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	一般国道329号 石川バイパス	改築	石川市	H15年度全線2車供用 (H16年度全線4車供用)
	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	一般国道329号 石川バイパス	改築	石川市	H15年度全線2車供用 (H16年度全線4車供用)
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	レンタカー利用者ニーズ等の把握	道路事業全般	北部地域 全域	観光客（レンタカー利用者）道路満足度調査の実施
	夜間騒音要請限度達成率	排水性舗装実施等の継続	管理	北部地域 直轄国道	実施継続
	ICから観光地までの緑のネットワーク率	緑化の促進 (一般国道329号 石川バイパス)	管理	石川市	H15年度供用
	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	残地等を利用したロードパーク整備	—	北部地域 全域	—
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	一般国道329号 石川バイパス	改築	石川市	H15年度全線2車供用 (H16年度全線4車供用)
		バス停の環境整備	管理	石川市	H15年度1ヵ所供用
		バス位置情報提供	ソフト 施策	1路線	H15年度1路線運用開始
	ETC利用率	ETCレーンの設置	ETC路側 機器整備	屋嘉IC 金武IC	H15年度供用 (混入レーン入口、出口)
	路上工事時間	占用工事等連絡協議会の開催	—	本島北部 地域 直轄国道	実施中

テーマ	アウトカム指標名	事業・施策名	事業種別	事業箇所	供用状況
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	一般国道329号 石川バイパス	改築	石川市	H15年度全線2車供用 (H16年度全線4車供用)
	中心市街地までの所要時間の短縮率	一般国道329号 石川バイパス	改築	石川市	H15年度全線2車供用 (H16年度全線4車供用)
	港湾まで30分でアクセスできる市町村人口の割合	一般国道329号 石川バイパス	改築	石川市	H15年度全線2車供用 (H16年度全線4車供用)
	規格の高い道路を使う割合	通行料金 割引の継続	ソフト 施策	沖縄 自動車道	—
ゆとりある個性豊かな地域を創出する道づくり	無電柱化整備率	無電柱化計画	—	—	—
道路行政の転換	道路利用者満足度	道路に対する満足度調査の実施	道路事業全般	本島北部地域	アンケート調査の実施
	ホームページアクセス数	ホームページの更新	—	—	継続中 (更新頻度を高め、内容の充実を図る)
		利用者ニーズ調査の実施	—	本島北部地域	検討中
	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	管理	本島北部地域 直轄国道	実施中

6. テーマ毎の取り組み(目標達成度から業績計画)

テーマ毎に以下の項目に従い各アウトカム指標について平成15年度の目標達成度から平成16年度の業績計画までを説明します。

項 目	概 要
(1) テーマの実現に向けた平成15年度の取り組み	各テーマに関して平成15年度に供用した事業を紹介します。



(2) 事業・施策の実施によるアウトカム指標値の変化と目標達成度(達成度報告)	平成15年度のアウトカム指標に影響する要因を分析し、アウトカム指標の目標値の達成状況を説明します。また、アウトカム指標に関する平成15年度実施事業の進捗状況および効果のあった平成15年度供用事業を紹介します。
---	--



(3) 現状と今後の取り組み(業績計画)	
1) 現状と課題	平成15年度の各アウトカム指標に関連する道路交通の現状を紹介します。
2) 平成16年度目標値	各アウトカム指標の平成16年度目標値を設定します。
3) 目標を達成するために供用(平成16年度～平成19年度)を目指す主な取り組み	各アウトカム指標の目標を達成するために平成16年度から平成19年度にかけて供用を目指す主な取り組みを紹介します。

安全で安心な暮らしを実現する道づくり

(1) テーマの目的

高齢者・障害者等、誰もが安全で安心して暮らせる社会を実現する道づくりを目指します。

(2) 平成15年度の成果（達成度）（P18～P30）

- 一般国道 329 号石川バイパスの整備に伴い、部分4車線整備時では全線2車線暫定供用時に比べて並行する石川市街地内の一般国道 329 号の交通量が約5%減少しました。これにより並行現道区間における死傷事故率の低減が期待されます。
- 通行規制基準の緩和・解除の手続きに当たっては、対策工事が完了していること、学識経験者等による判断を仰ぐこと、実際に規制基準を上回る雨量を経験して無災害であること等の基準があり、平成15年度宇良拉幅事業のうち拉幅工事が完了しましたが、その他の基準を満たしていないため、事前通行規制区間の解除に至りませんでした。
- 一般医療病院まで、30分以内で安全かつ安定的に走行できる人の割合は、一般国道 329 号石川バイパス等の供用により 0.1%（人口：概ね 250 人）増加しました。
- 役場まで、10分以内で安全かつ安定的に走行できる人の割合は、一般国道 329 号石川バイパス等の供用により 0.1%（人口：概ね 220 人）増加しました。

(3) 現状と今後の取り組み（業績計画）（P31～P48）

- 北部地域の死傷事故率は、平成7年以降増加傾向となっています。また、事故の内訳をみると、追突事故が約35%を占めています。
- 北部地域における降雨に伴う通行規制頻度は年に0～2回程度であり、通行規制時には名護市、国頭村、東村の約2,600人が孤立してしまいます。
- 北部地域の人口約22.8万人のうち、一般医療病院から30分の安定到達人口は約17.1万人（75.3%）で、安定到達不可能人口は約4.2万人（18.6%）、30分圏外人口は約1.4万（6.1%）となっています。
- 北部地域の人口約22.8万人のうち、役場から10分の安定到達人口は約13.6万人（60.0%）で、安定到達不可能人口は約4.2万人（18.3%）、10分圏外人口は約4.9万（21.7%）となっています。
- 死傷事故率・死傷事故件数が高い区間、箇所（事故危険箇所、あんしん歩行エリアを含む）において、死傷事故発生地点の状況を分析し、死傷事故率減少に向けた事業を重点的に進めます。
- 事前通行規制区間の通行規制基準の緩和・解除については、学識経験者による委員会を設立し、検討を行います。
- 一般医療病院まで30分以内で安全かつ安定的に走行できる人の割合、及び役場まで10分以内で安全かつ安定的に走行できる人の割合の増加（安定到達不可能人口の削減）は、道路の改築・改良事業の実施がその効果として表れるため、安定到達人口の増加を目指し、道路事業を継続して進めていきます。

H15年度で用いた安全・安心に関する事業の効果をみるためのアウトカム指標

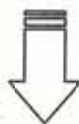
【指標－1】	道路交通における死傷事故率
【指標－2】	事前通行規制実施に伴う孤立人口
【指標－3】	一般医療病院まで30分以内で安全かつ安定的に到達できる人の割合
【指標－4】	役場まで10分以内で安全かつ安定的に走行できる人口の割合

(1) テーマの実現に向けた平成 15 年度の取り組み

平成 15 年度では、本テーマに関して、以下の事業が供用・実施されました。

<H15 年度業績計画書において示された主な事業・施策>

- 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 号宜野座改良
- 一般国道 329 号金武バイパス
- 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)



<H15 年度に供用・実施した主な事業・施策>

- 一般国道 329 号石川バイパス (全線 2 車供用)
- 一般国道 58 号宇良拡幅 (H15 年度暫定供用)

(2) 事業・施策の実施によるアウトカム指標値の変化と目標達成度（達成度報告）

【指標－１】 道路交通における死傷事故率

1) アウトカム指標値に変化を与える主な要因

<プラス効果要因>

◇道路構造の改良（中央分離帯、交差点改良）事業による事故減少

- ・ 交通安全対策事業などの実施により、事業箇所における危険性の低減が図られました。

◇バイパス整備による事故減少

- ・ 市街地を迂回するバイパス整備により、市街地内の狭い道路から規格の高い（走りやすい）道路へと交通がシフトしました。

<マイナス効果要因>

□全体での事故発生件数の増加が対策事業による事故減少効果を上回る

- ・ 対策事業等の実施箇所で事故件数が減少しても、その他区間で事故件数が増加傾向にあるため、全体の死傷事故件数が約 70 件増加しました。

◆道路利用者のモラル

- ・ 工作物衝突などの車両単独事故や、横断歩道以外の箇所における横断中の事故の発生が目立っており、道路利用者のモラルに起因する事故も少なくないと考えられます。

2) アウトカム指標毎の実績と評価

■事業の進捗

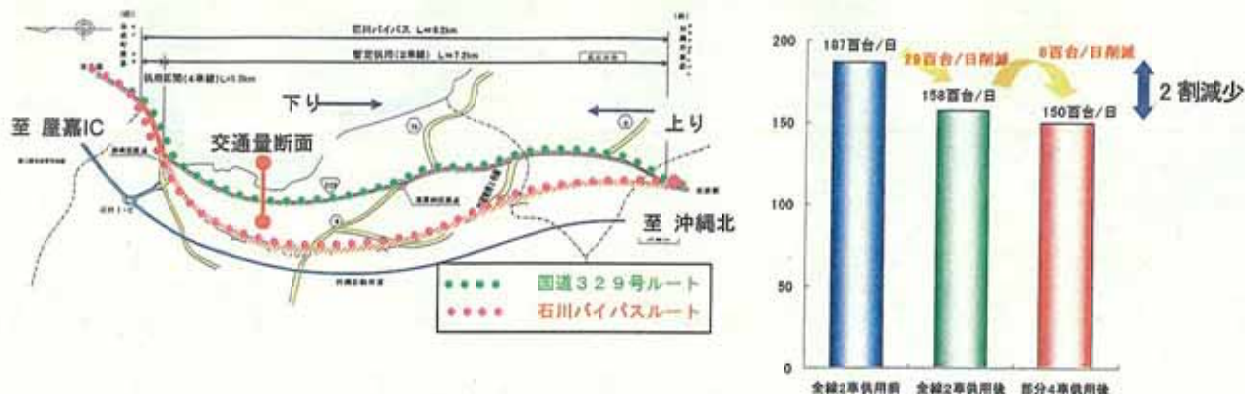
- 一般国道 329 号石川バイパスが全線 2 車供用となり、また一部区間においては 4 車供用となりました。

表 H15 年度事業供用実績と事業効果

事業名	事業種別	事業箇所	供用状況
一般国道329号 石川バイパス	改築	石川市	H15年度全線2車供用（部分4車供用） ※H16年度全線4車供用予定

■一般国道 329 号石川バイパスの供用に伴い並行現道区間の交通量が変化

- 一般国道 329 号石川バイパスの部分 4 車線供用に伴い、石川市街地内の一般国道 329 号の交通量が約 5% 減少しました。
- 平成 14 年度の全線 2 車線暫定供用前に比べると、約 2 割の減少となっています。

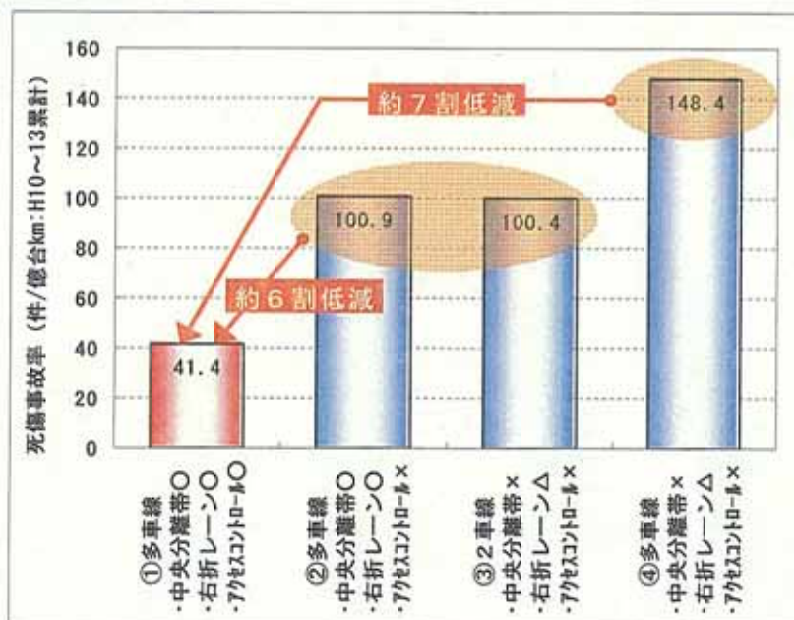


出典：北部国道事務所資料

図 一般国道 329 号石川バイパス供用に伴う並行現道区間の交通量変化

■市街地連担区間における道路規格別の死傷事故率

- 市街地が連担した区間における道路規格別の死傷事故率は、2 車線道路に比べて中央分離帯が設置され、かつ、アクセスコントロール※されている多車線道路では死傷事故率が 6 割程度低い状況が見られます。
- バイパス整備により規格の高い道路へと交通がシフトすることにより、死傷事故率の低減が期待できます。



出典：事故統合データベース

図 道路規格別死傷事故率比較

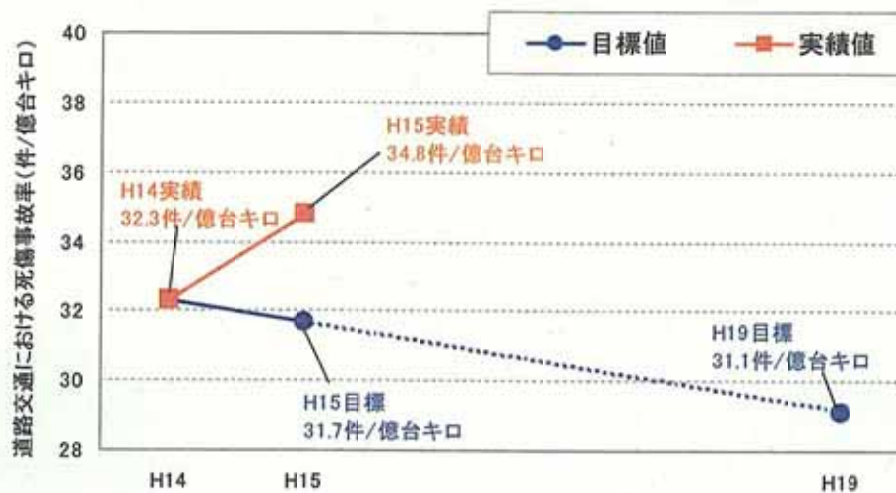
※アクセスコントロール：沿道施設等への車両の自由な出入りが制限された状態

3) テーマ実現に向けたアウトカム指標の平成15年度の目標値と実績値

テーマ実現に向けたアウトカム指標の平成15年度の目標値と実績値は、以下に示すとおりです。

表 指標ごとの目標値と実績値

アウトカム指標		H14 年度 実績値	H15 年度 目標値	H15 年度 実績値
【指標一】	道路交通における 死傷事故率	32.3 件/億台キロ	31.7 件/億台キロ	34.8 件/億台キロ



【指標－２】事前通行規制実施に伴う孤立人口

1) アウトカム指標値に変化を与える主な要因

<プラス効果要因>

◇対策事業の実施

- ・ 対策事業を実施することが、事前通行規制の基準緩和・解消の必要条件の一つであり、一般国道 58 号宇良拡幅事業が実質的に完了しました。

<マイナス効果要因>

◆通行規制基準緩和・解除の手続きに時間を要する

- ・ 通行規制基準の緩和・解除の手続きに当たっては、対策工事が完了していること、学識経験者等による判断を仰ぐこと、実際に規制基準を上回る雨量を経験して無害であること、の基準があり、平成 15 年度宇良拡幅事業のうち拡幅工事が完了しましたが、その他の基準を満たしていません。

2) アウトカム指標毎の実績と評価

■事業の進捗と効果

- 平成 15 年度中に、対象事業である宇良拡幅事業（防災工事：L=2.3km）のうちの拡幅工事が完了しました。

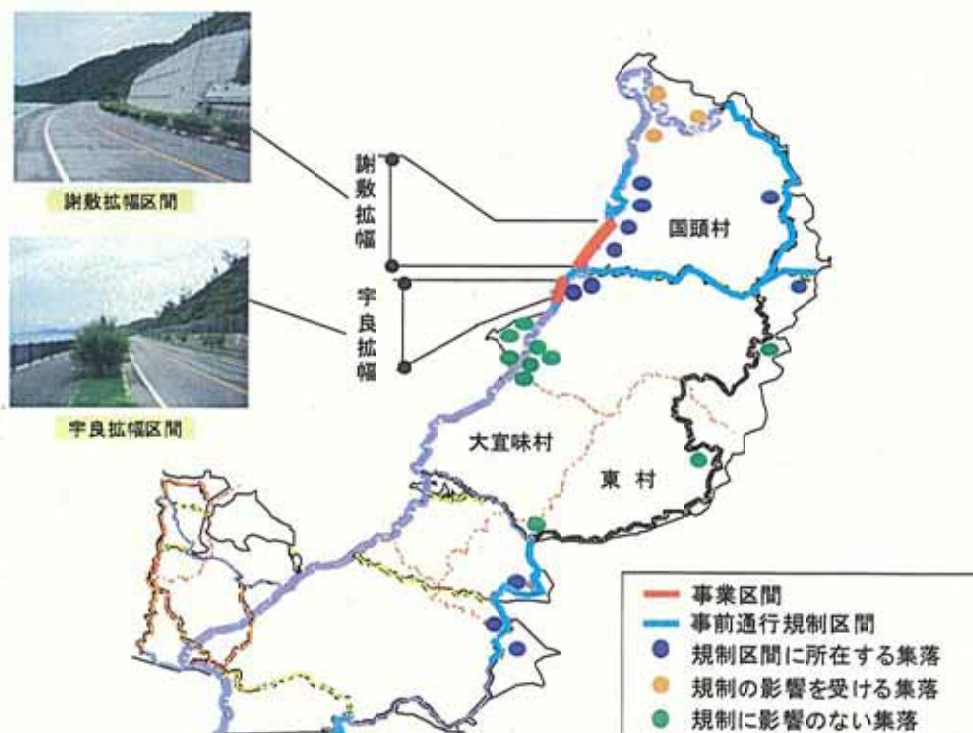


図 異常気象時通行規制区間

■事前通行規制基準緩和・解除のための条件

○ 事前通行規制基準緩和・解除のための条件は、以下に示すとおりです。

【道路通行規制基準の見直しに該当する条件】

- ① H8 防災点検による要対策箇所の対策工事が完了していること。
- ② 学識経験者又は、防災ドクターの診断により、対策工事の効果及び、カルテ対応箇所の安全性についての見解・判断を得ること。
- ③ H8 防災点検による要対策箇所の完了後、変更しようとする道路通行規制基準以上の雨量を経験し、無災害であること。

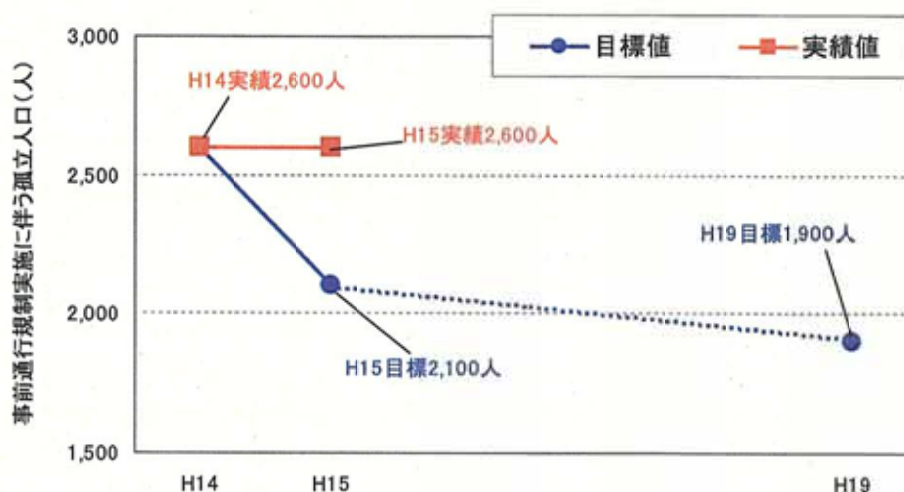
※国土交通省道路局国道課事務連絡（平成14年3月27日）より抜粋

3) テーマ実現に向けたアウトカム指標の平成15年度の目標値と実績値

テーマ実現に向けたアウトカム指標の平成15年度の目標値と実績値は、以下に示すとおりです。

表 指標ごとの目標値と実績値

アウトカム指標		H14 年度 実績値	H15 年度 目標値	H15 年度 実績値
【指標－2】	事前通行規制実施に伴う孤立人口	2,600 人	2,100 人	2,600 人



【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

1) アウトカム指標値に変化を与える主な要因

<プラス効果要因>

◇新規道路（改良済み）の供用

- ・ 平成15年度供用事業により、改良済み延長が約4.4km増加し、30分での安定到達人口が増加しました。

◇既存区間の改良

- ・ すでに30分での到達が可能なエリアであっても、未改良区間が残っている場合は安定的な到達が不可能として判断しているため、到達エリア内における改良箇所が増加したことにより、一般医療病院までの安定到達人口が概ね250人増加しました。

<マイナス効果要因>

- ・ 現時点では特にありません。

2) アウトカム指標毎の実績と評価

■事業の進捗と安定到達人口の向上効果

○平成15年度に一般国道329号石川バイパスが供用されました。

○一般国道329号石川バイパスの供用により30分圏域の拡大がみられ、新たに恩納村を中心に概ね250人が、一般医療病院まで30分以内で安全かつ安定的に走行できることとなりました。

表 H15 年度事業供用実績と事業効果

道路種別	事業名	事業箇所	供用状況	事業効果 (安定到達人口の 向上分)	備 考
直轄国道	一般国道329号 石川バイパス	石川市	H15年度全線2車供用 (部分4車供用) ※H16年度全線4車供用予定	概ね250人	H15.3.27 供用

○平成15年度の事業が供用されたことにより、一般医療病院からの30分圏域が拡大しました。最も圏域が拡大した地域は恩納村周辺で、これは一般国道329号石川バイパスによる効果です。

<30分圏域の拡大状況>

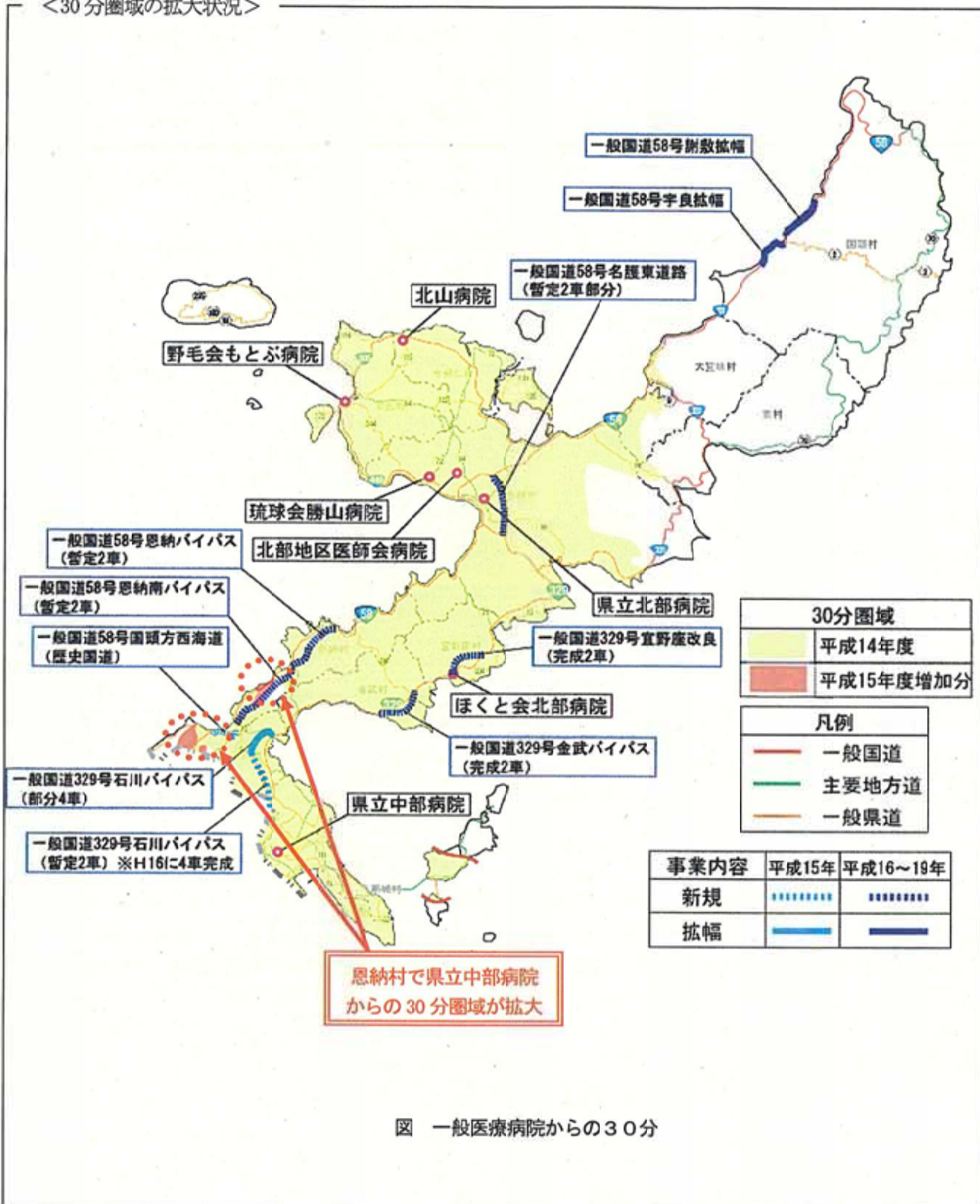
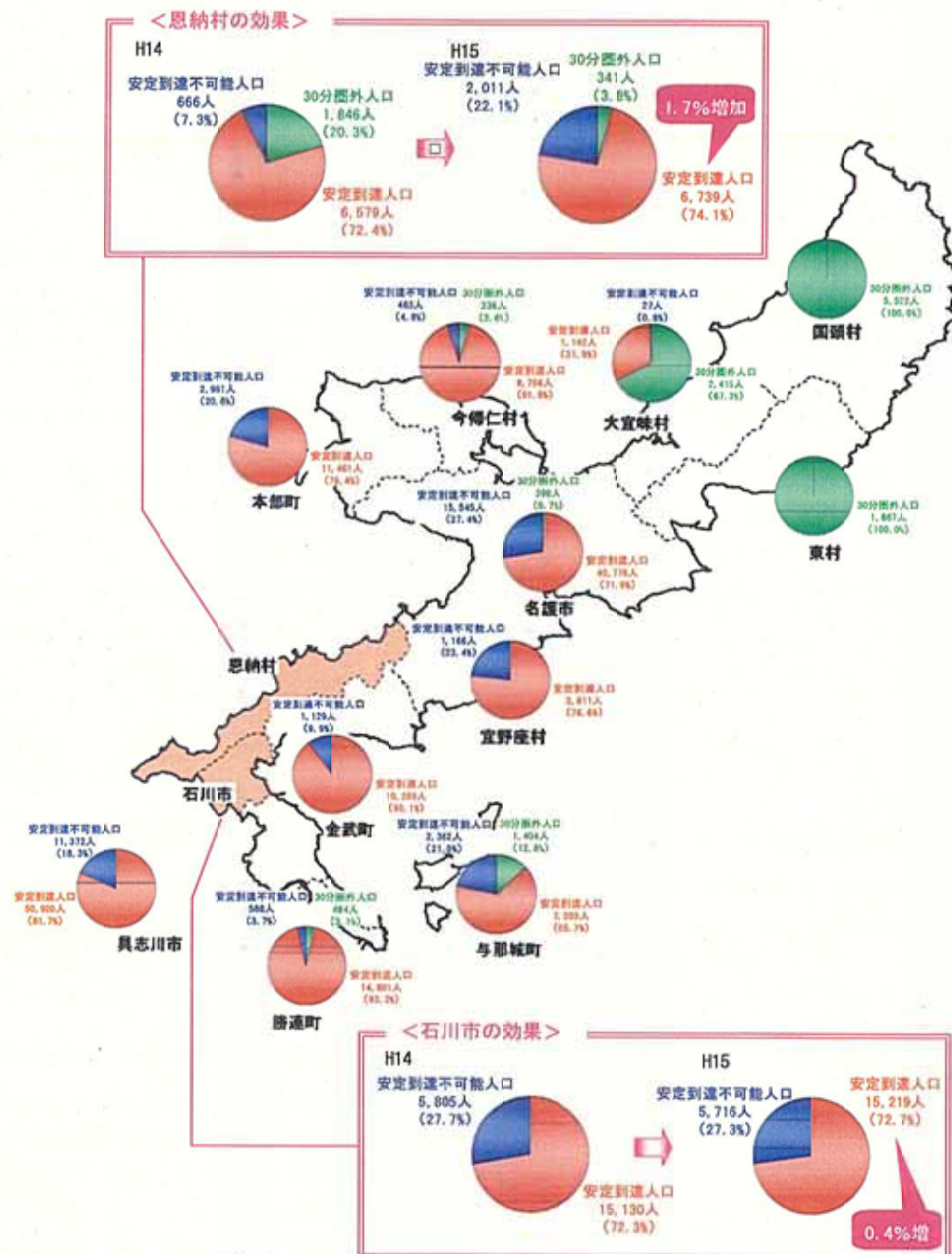


図 一般医療病院からの30分

○一般国道329号石川バイパスが供用されたことにより、県立中部病院からの安定到達人口が恩納村で1.7%、石川市で0.4%増加しました。

<効果のあった地域>



※円グラフは、H15 実績値を示す。

※図はH14→H15において、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の効果があった市町村を示す。

※安定到達人口：一般病院まで30分以内で（車が十分すれ違いことができる道路を利用して）安全かつ安定的に移動できる人口

安定到達不可能人口：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

30分圏外人口：一般病院まで30分以内に到達できない人口

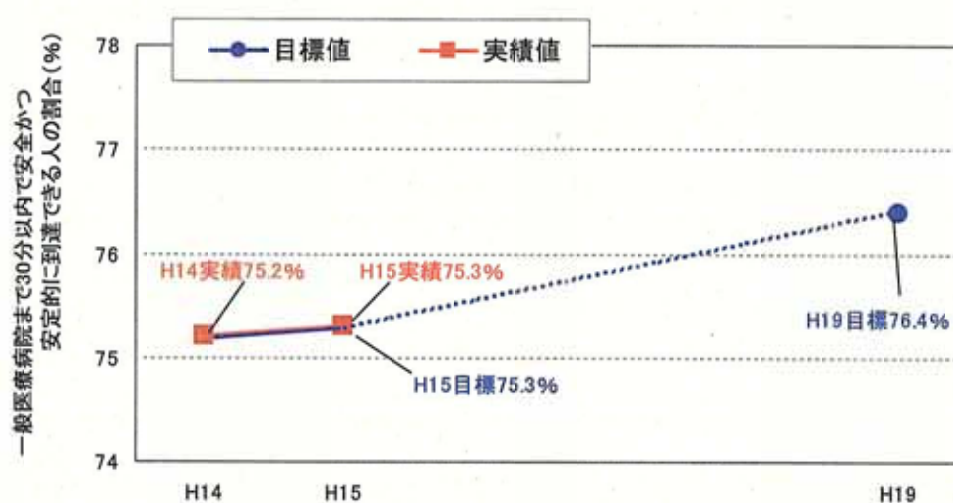
図 一般医療病院まで30分以内で安全かつ安定的に到達できる人の割合に効果のあった地域

3) テーマ実現に向けたアウトカム指標の平成15年度の目標値と実績値

テーマ実現に向けたアウトカム指標の平成15年度の目標値と実績値は、以下に示すとおりです。

表 指標ごとの目標値と実績値

アウトカム指標		H14 年度 実績値	H15 年度 目標値	H15 年度 実績値
【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	75.2%	75.3%	75.3%



【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

1) アウトカム指標値に変化を与える主な要因

<プラス効果要因>

◇新規道路（改良済み区間）の供用

- 平成 15 年度供用事業により、改良済み延長が約 4.4km 増加し、10 分での安定到達人口が増加しました。

◇既存区間の改良

- すでに 10 分での到達が可能なエリアであっても、未改良区間が残っている場合は安定的な到達が不可能として判断しているため、到達エリア内における改良箇所が増加したことにより、役場までの安定到達人口が概ね 220 人増加しました。

<マイナス効果要因>

- 現時点では特にありません。

2) アウトカム指標毎の実績と評価

■事業の進捗と効果

○平成 15 年度に一般国道 329 号石川バイパスが供用されました。

○一般国道 329 号石川バイパスの供用により役場からの 10 分圏域の拡大がみられ、新たに石川市で概ね 220 人が、役場まで 10 分以内で安全かつ安定的に走行できることとなりました。

表 H15 年度事業供用実績と事業効果

道路種別	事業名	事業箇所	供用状況	事業効果 (安定到達人口の 向上分)	備 考
直轄国道	一般国道 329 号 石川バイパス	石川市	H15 年度全線 2 車供用 (部分 4 車供用) ※H16 年度全線 4 車供用予定	概ね 220 人	H15. 3. 27 供用

○平成15年度の事業が供用されたことにより、役場からの10分圏域が拡大しました。最も圏域が拡大した地域は石川市周辺で、これは一般国道329号石川バイパスによる効果です。

<10分圏域の拡大状況>

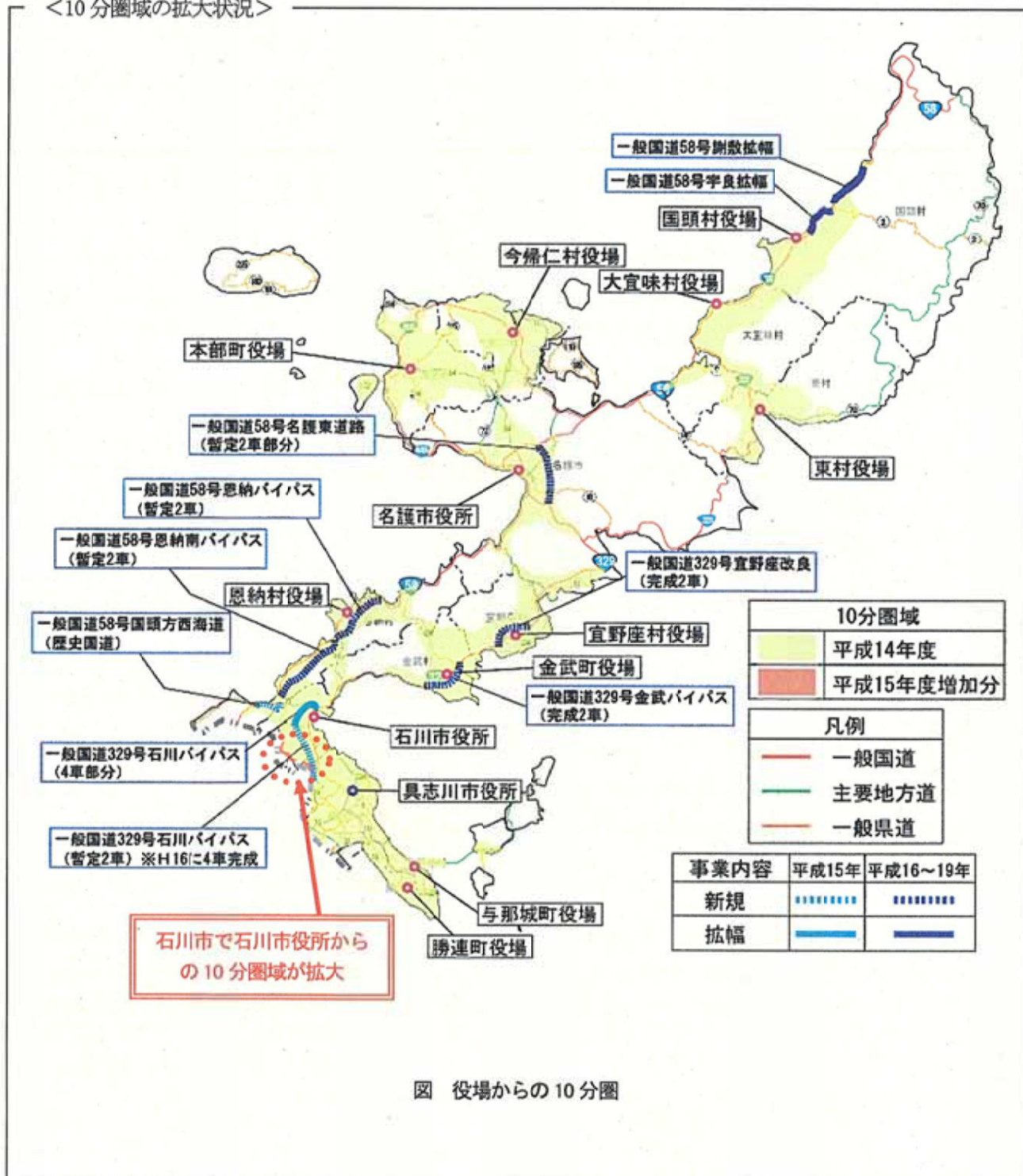
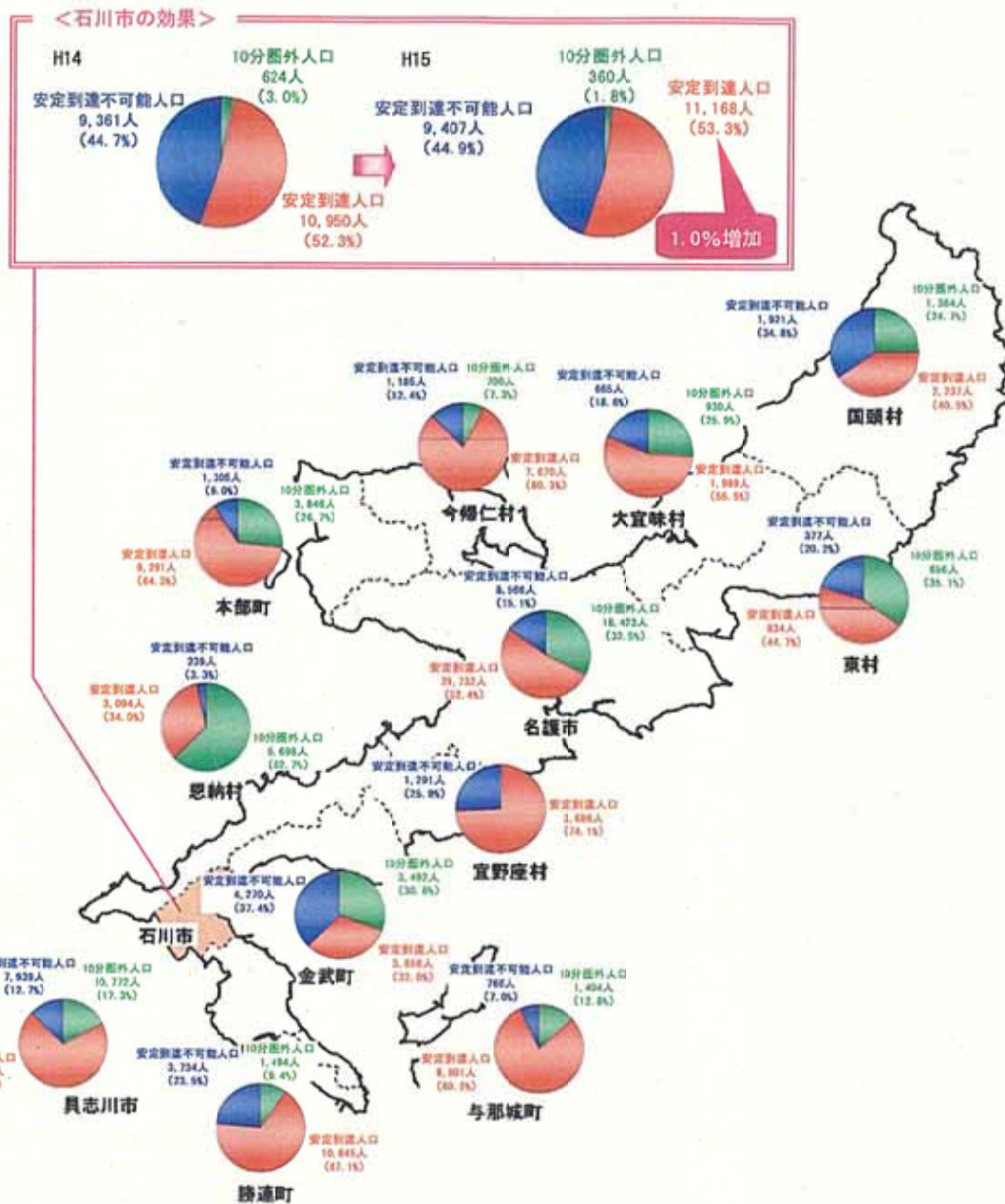


図 役場からの10分圏

○一般国道 329 号石川バイパスが供用されたことにより、石川市において役場まで 10 分以内で安全かつ安定的に走行できる人口の割合が 1.0%増加しました。

<効果のあった地域>



※円グラフは、H15 実績値を示す。

※図はH14→H15において、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の効果があった市町村を示す。

※安定到達人口：役場まで10分以内で（車が十分すれ違いことができる道路を利用して）安全かつ安定的に移動できる人口

安定到達不可能人口：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

30分圏外人口：役場まで10分以内に到達できない人口

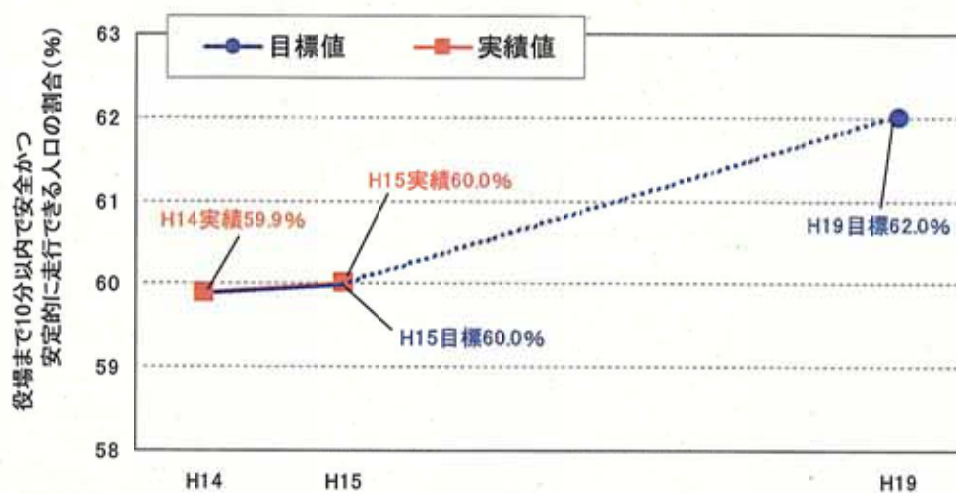
図 役場まで 10 分以内で安全かつ安定的に走行できる人口の割合に効果のあった地域

3) テーマ実現に向けたアウトカム指標の平成15年度の目標値と実績値

テーマ実現に向けたアウトカム指標の平成15年度の目標値と実績値は、以下に示すとおりです。

表 指標ごとの目標値と実績値

アウトカム指標		H14 年度 実績値	H15 年度 目標値	H15 年度 実績値
【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	59.9%	60.0%	60.0%



(3) 現状と今後の取り組み（業績計画）

1) 現状と課題

①増加傾向にある死傷事故件数

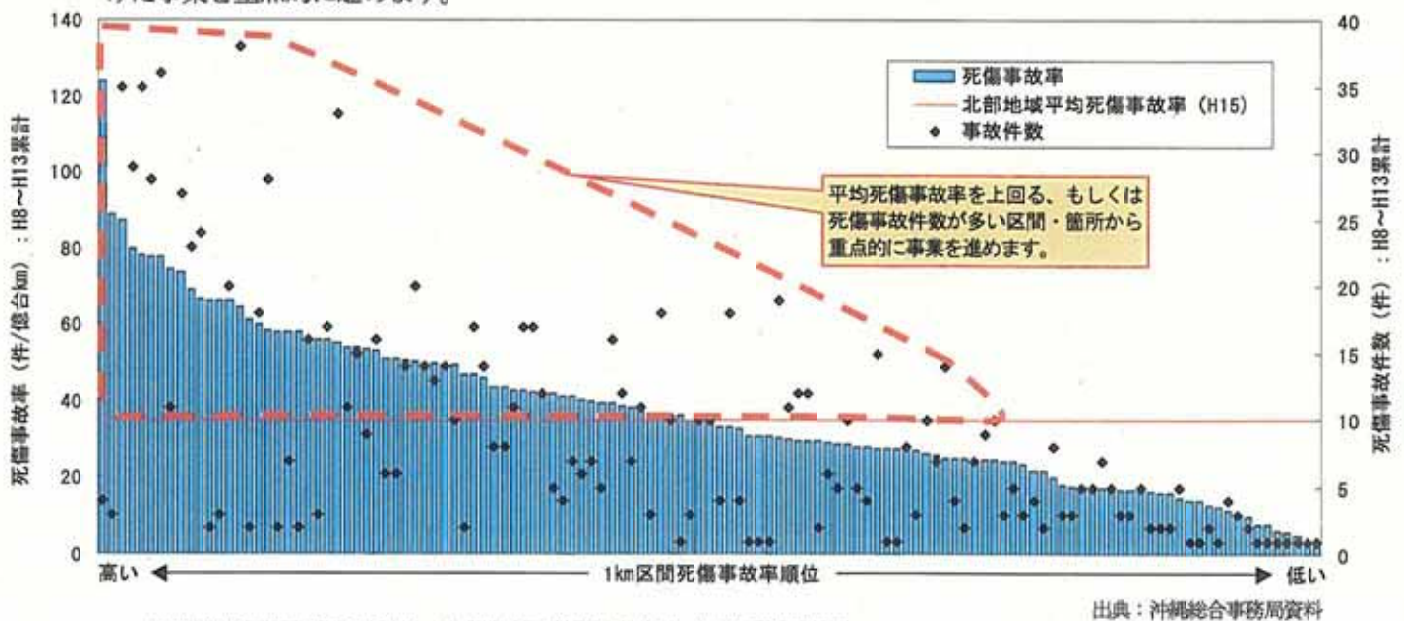
○平成7年以降、北部地域における死傷事故件数は増加傾向となっており、最も少なかった平成7年の324件に比べ、平成15年では781件と約2.4倍の増加となっています。

○一方で、死亡事故件数については、年によってばらつきがあるものの、斬減傾向を示しています。



図 死傷事故発生件数と死者数の推移（全道路種別）

○死傷事故率・死傷事故件数が高い区間において、死傷事故発生地点の状況を分析し、死傷事故率低減に向けた事業を重点的に進めます。



※北部地域平均死傷事故率は、北部地域の全道路を対象とした平均死傷事故率。

図 北部地域における事故率曲線（直轄国道）

②全県平均と比べて低い死傷事故率

○北部地域では、いずれの道路種別でも沖縄県全体に比べて死傷事故率が低くなっています。

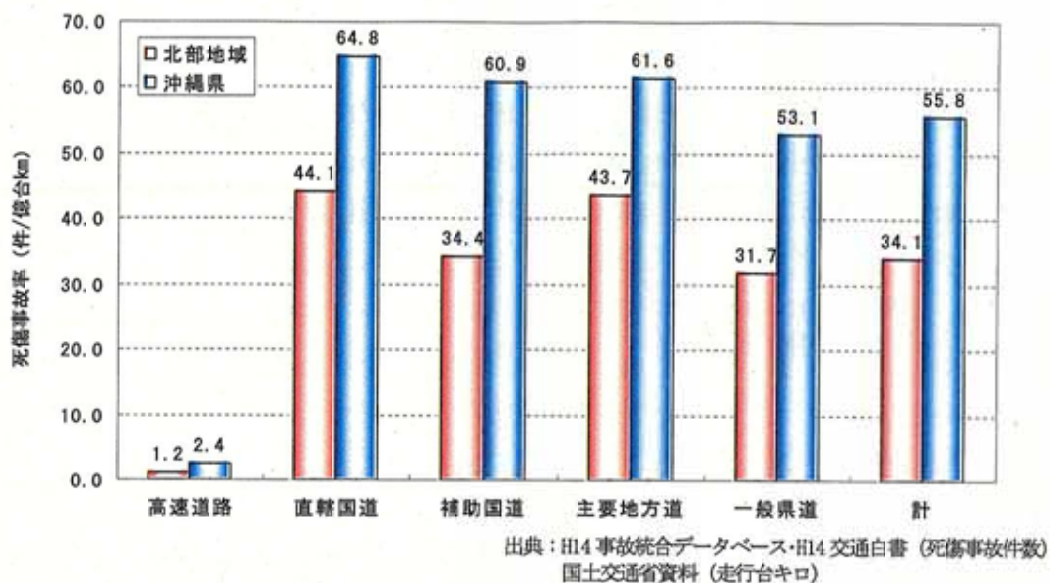


図 道路種別毎の死傷事故率（県道以上）

○北部地域の死傷事故率は、県道 219 号線（渡久地港線）で 642 件/億台キロと突出しており、次いで主要地方道 国頭東線の 221 件/億台キロとなっています。

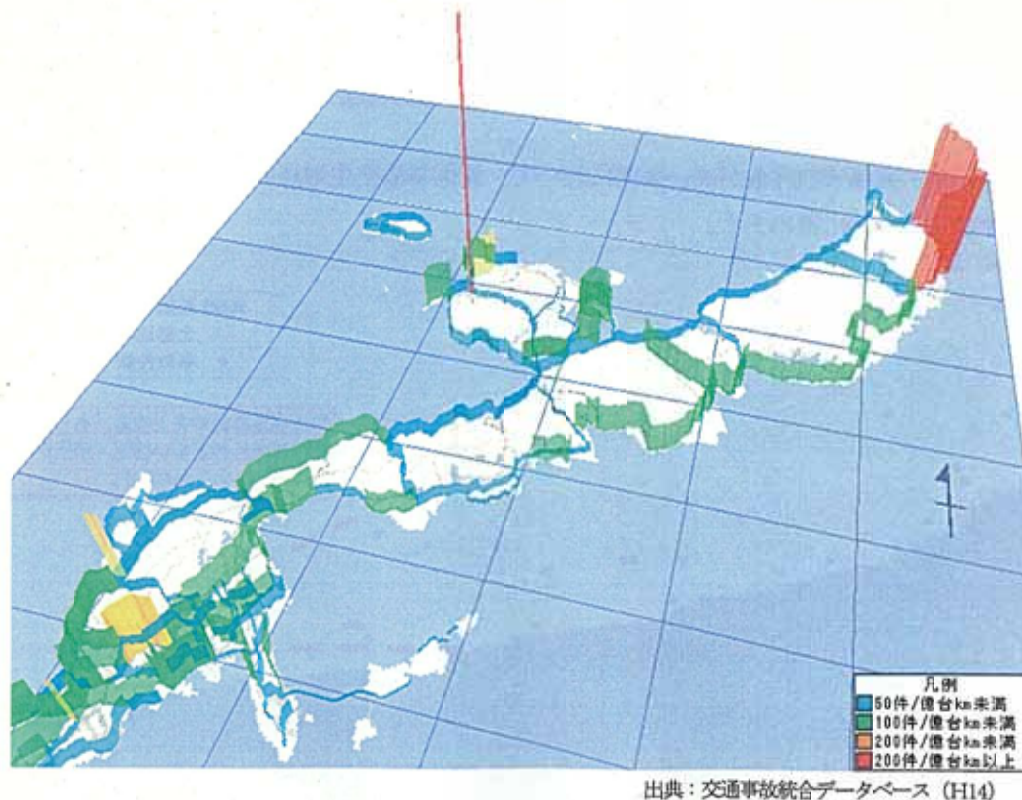


図 死傷事故率3Dマップ（県道以上）

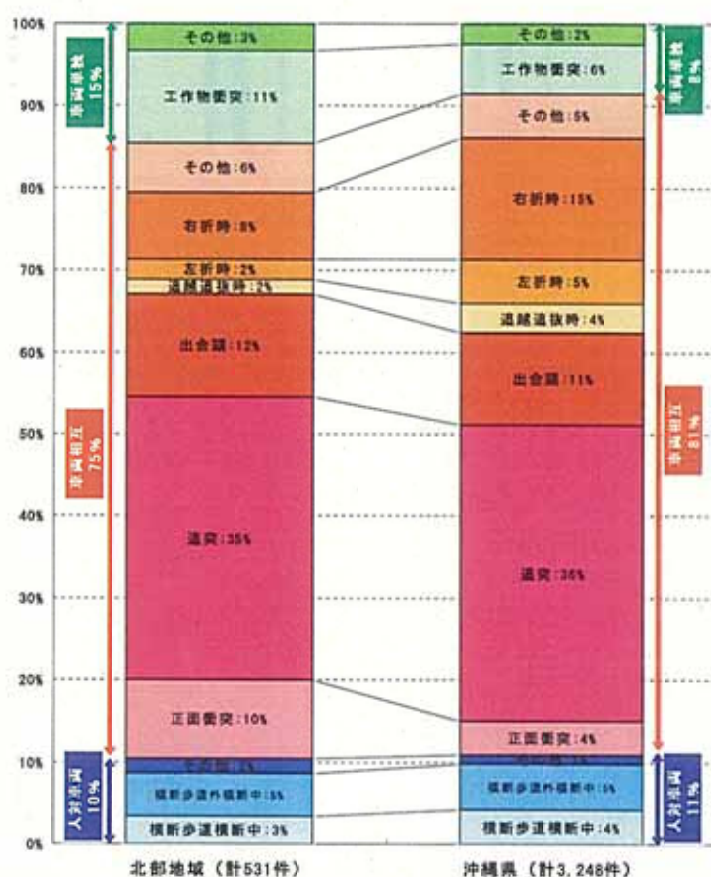
③全県と比べて単路部で目立つ死傷事故

○平成 14 年に北部地域で発生した死傷事故の約 75%を車両相互事故が占め、約 15%が車両単独事故となっています。

○発生件数が最も多いのは追突事故の 35%で、次いで出合頭事故の 12%、工作物衝突事故の 11%となっています。

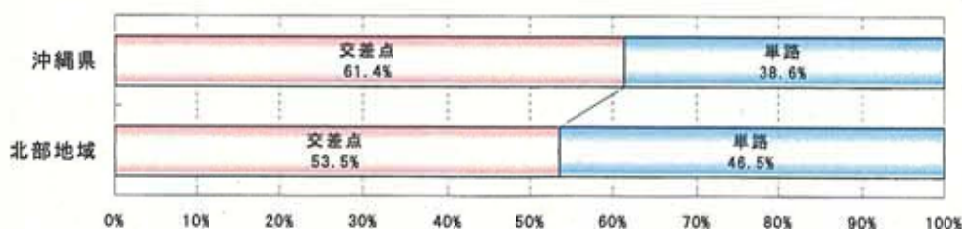
○沖縄県全体に比べて単路部での工作物衝突事故や正面衝突事故の発生が目立つ一方で、右折時事故、左折時事故などの交差点部における事故の比率は低くなっています。また、交差点・単路別死傷事故発生件数比率でも、交差点部における死傷事故件数の比率が県全体に比べて約 8%低くなっています。

○人对車両事故のうち約半数が横断歩道外横断中の事故となっており、歩行者の無理な横断が事故発生の一因になっていることが伺えます。



出典：交通事故総合データベース (H14)

図 事故類型 (県道以上)

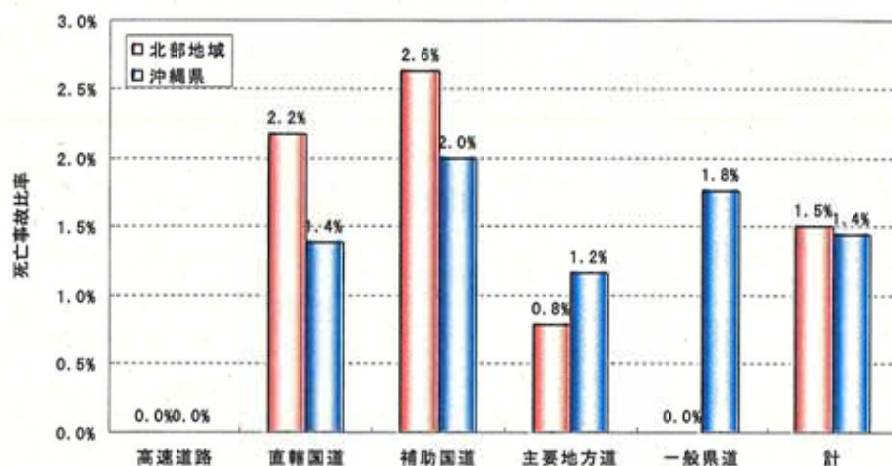


出典：交通事故総合データベース (H14)

図 交差点・単路別死傷事故発生件数比率 (県道以上)

④幹線道路に集中する死亡事故

○北部地域で発生した全死傷事故に占める死亡事故の比率を道路種別毎に見ると、主要地方道や一般県道では沖縄県全体に比べて低いものに対して、直轄国道や補助国道といった幹線道路では県全体に比べて高い値となっており、死傷事故が発生した際に重大な事故につながりやすい状況になっていると考えられます。



出典：交通事故総合データベース (H14)

図 道路種別毎の死亡事故比率

○北部地域で平成 14 年に発生した死亡事故 8 件のうち、4 件が直轄国道で発生しています。

○平成 14 年に県道以上の道路で発生した死亡事故 7 件のうち、4 件が車両単独事故（内訳はいずれも「工作物衝突」）となっており、次いで車両相互の 2 件となっています。

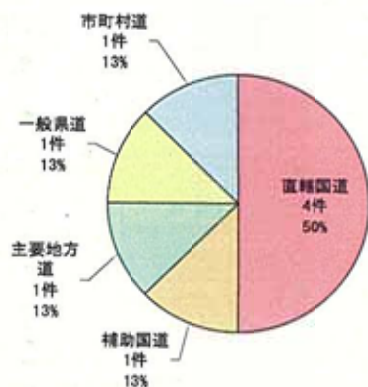


図 道路種別毎の死亡事故件数

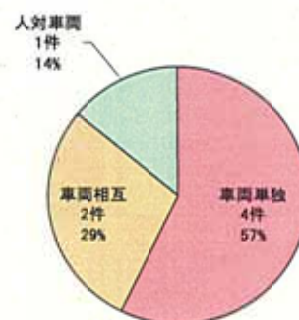
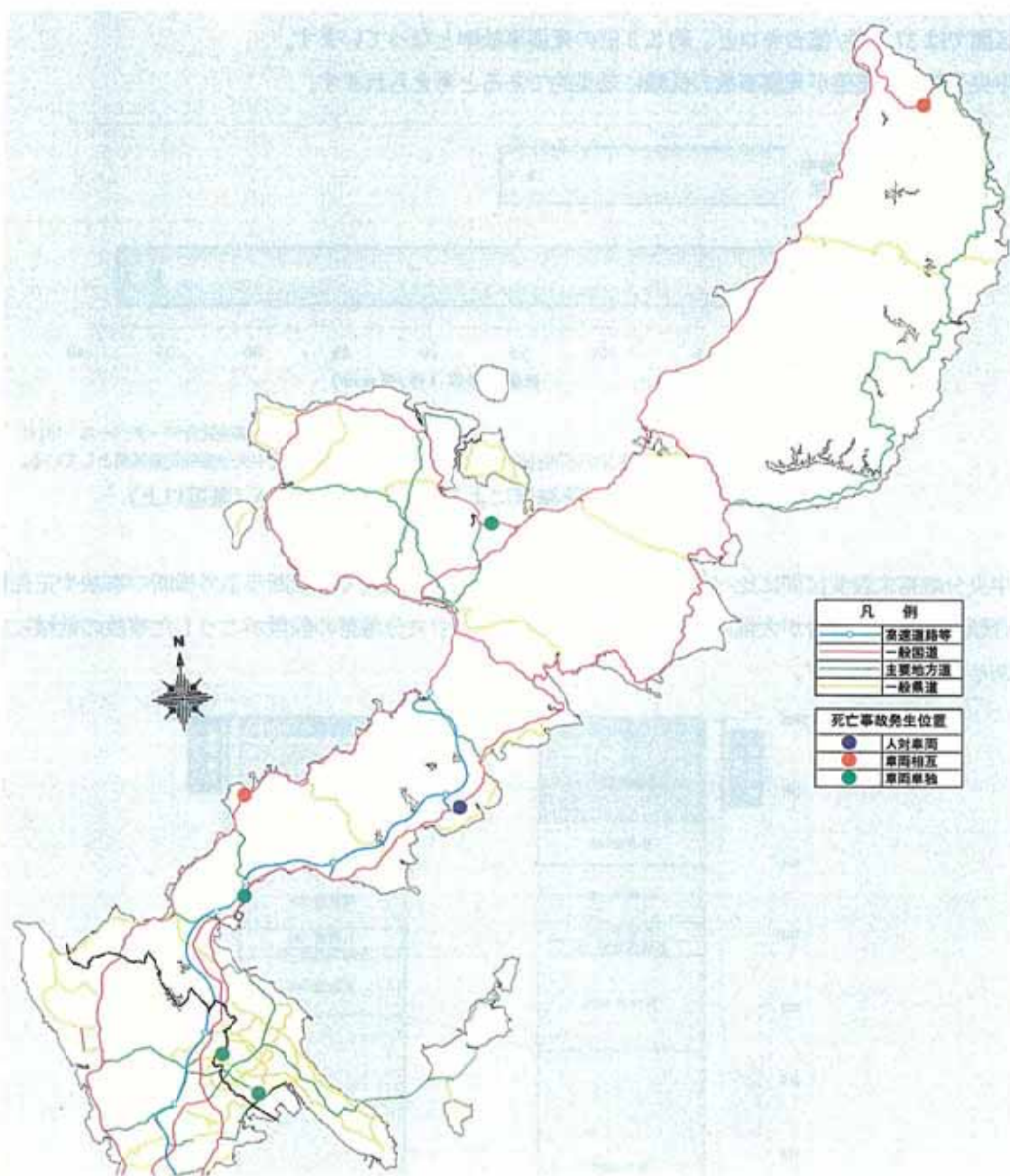


図 死亡事故の事故類型（県道以上）



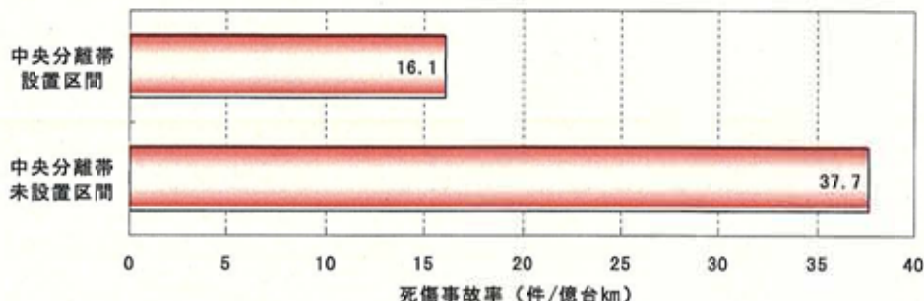
出典：交通事故総合データベース（H14）

図 北部地域における死亡事故発生地点（県道以上）

⑤道路整備区間（中央分離帯、道路照明等）で低い死傷事故率

○道路構造の面からみると、中央分離帯設置区間では16.1件/億台キロであるのに対し、中央分離帯未設置区間では37.7件/億台キロと、約2.3倍の死傷事故率となっています。

○中央分離帯の整備が死傷事故の低減に効果的であると考えられます。

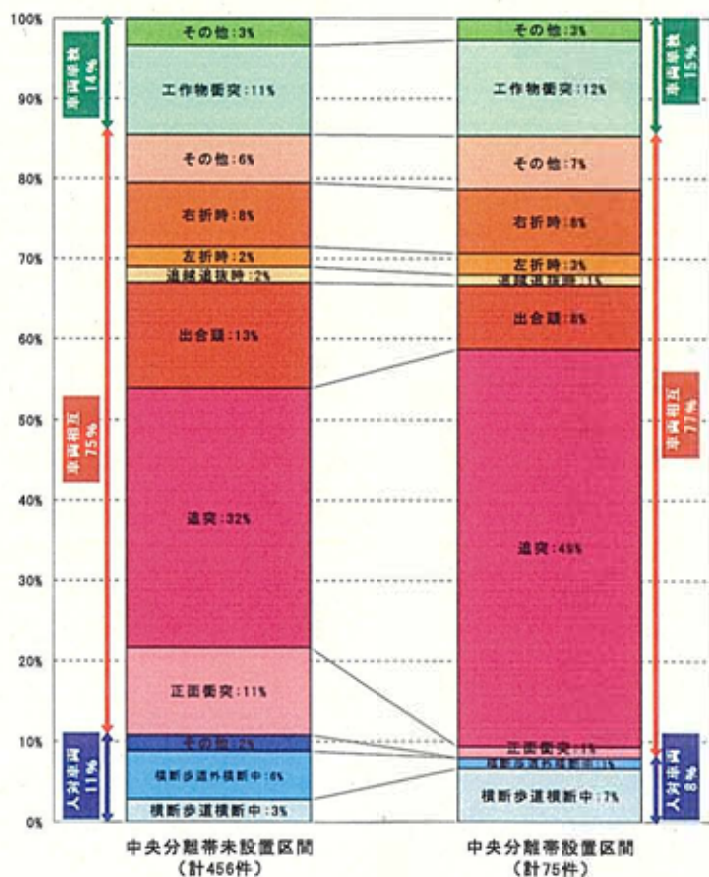


出典：交通事故総合データベース (H14)

※中央分離帯設置延長が区間延長の5割以上となっている区間を中央分離帯設置区間としている。

図 北部地域における道路構造による死傷事故率の違い（県道以上）

○中央分離帯未設置区間に比べて、中央分離帯が設置された区間では横断歩道外横断中事故や正面衝突、出合頭事故などの割合が大幅に減少していることから、中央分離帯の設置がこうした事故の低減に効果的であると考えられます。



出典：交通事故総合データベース (H14)

※中央分離帯設置延長が区間延長の5割以上となっている区間を中央分離帯設置区間としている。

図 北部地域における道路構造による事故類型の違い（県道以上）

○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ます。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るためと考えられます。

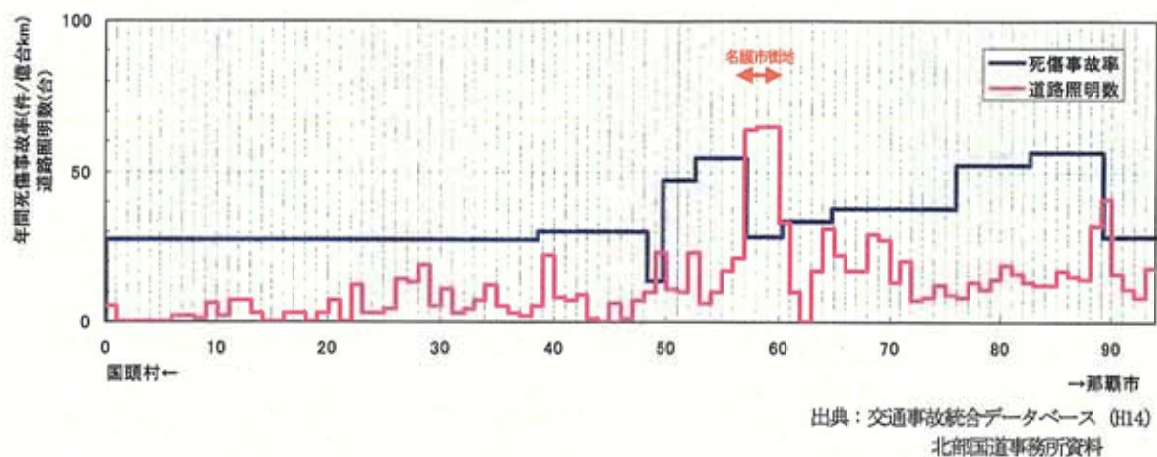


図 一般国道 58 号の距離あたり道路照明設置数と死傷事故率

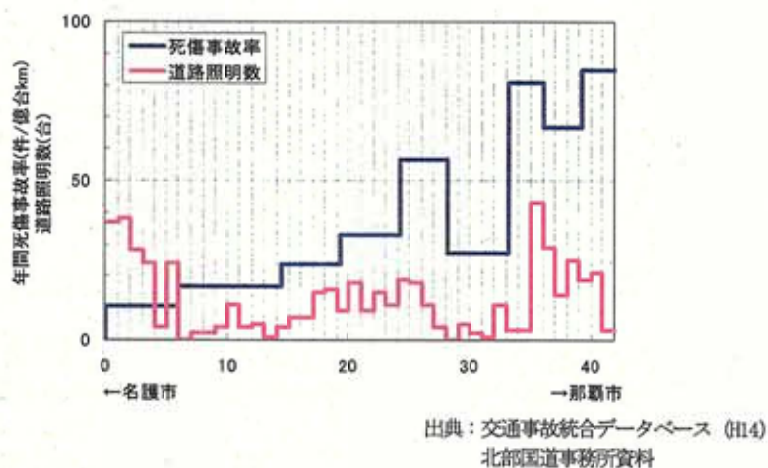
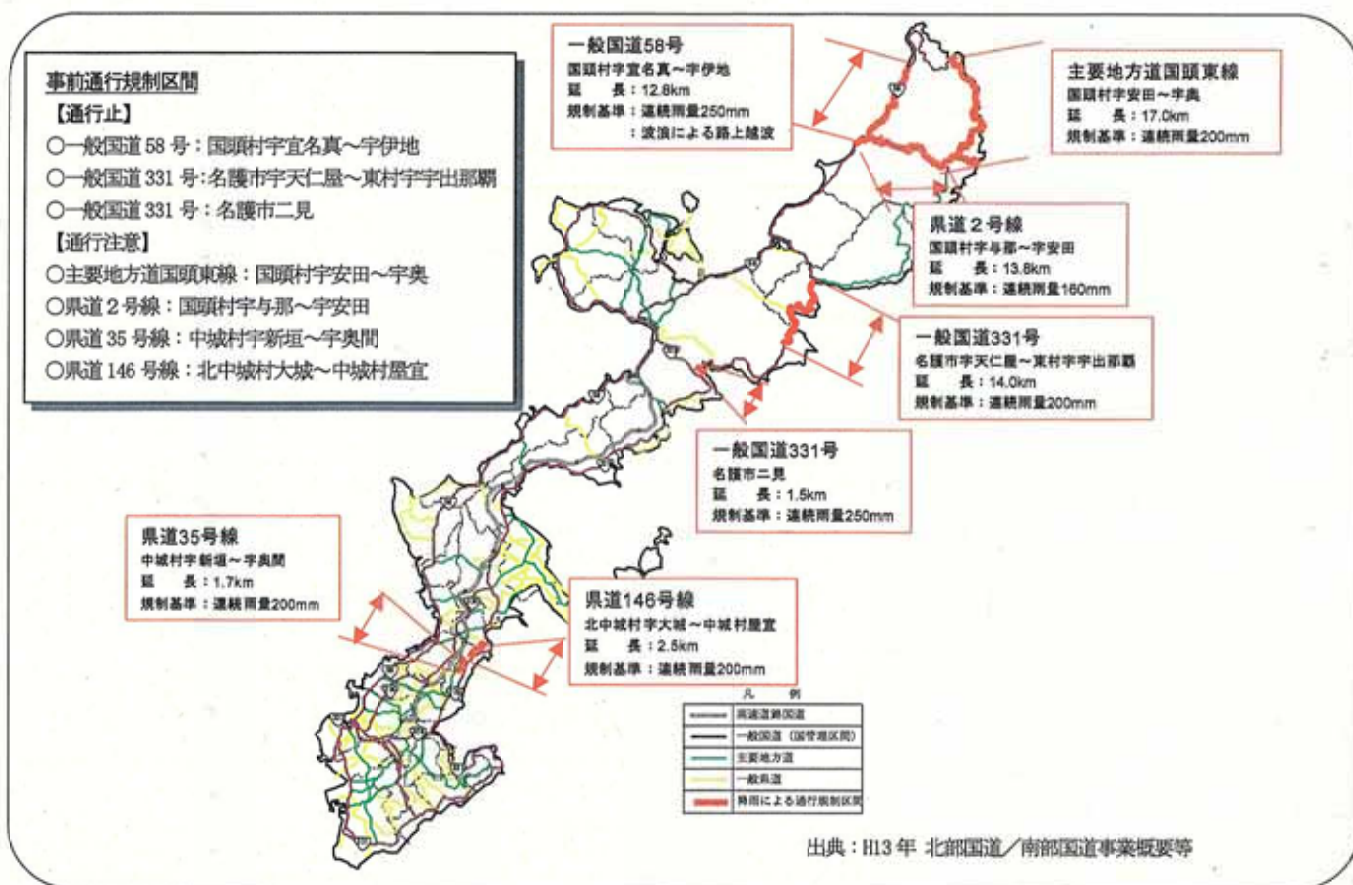


図 一般国道 329 号の距離あたり道路照明設置数と死傷事故率

⑥事前通行止区間は北部3箇所、孤立人口は2,600人

○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存在します。



○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人です。

表 通行規制実績（H8～H15）

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
平成15年	9回		0回	0時間	

出典：沖縄総合事務局、沖縄県資料

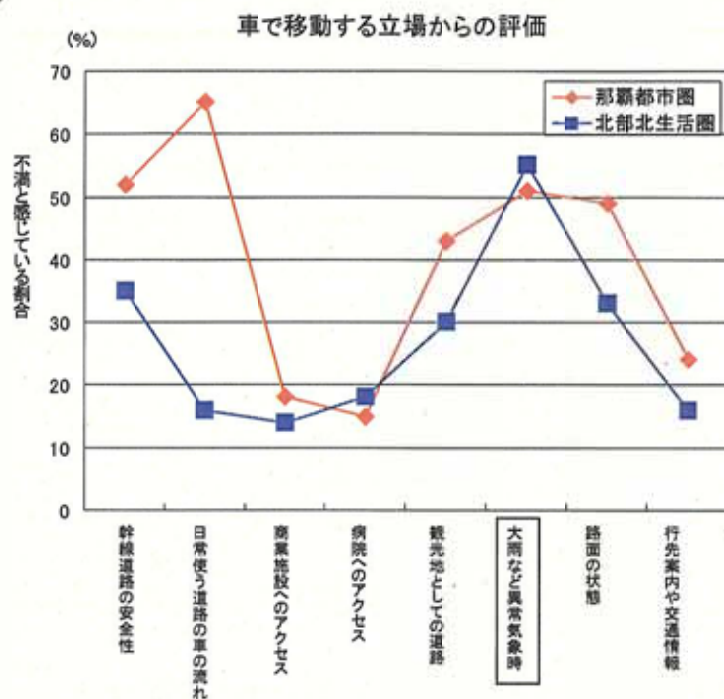


図 事前通行規制区間

⑦「大雨などの異常気象時」に対する高い不満

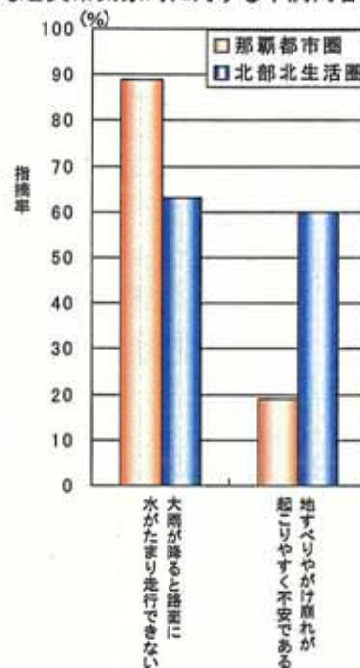
○北部地域の道路利用者満足度調査では、「大雨などの異常気象時」に対する不満度が高くなっています。

○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」という指摘率が高くなっています。



注)「不満と感している割合」とは、5段階の満足度(「満足」、「やや満足」、「どちらともいえない」、「やや不満」、「不満」)のうち、「不満」もしくは「やや不満」との回答が全体に対して占める割合を示す。

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(沖縄総合事務局資料)

図 車で移動する立場からの評価

図 大雨など異常気象時に対する不満内容の指摘率

⑧一般医療病院までの到達時間が30分を超える地域が存在

○一般医療病院までの平均所要時間をみると、国頭村、東村、大宜味村、与那城町で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ます。

管内市町村	平均所要時間	管内市町村	平均所要時間
名護市	19.6分	東村	53.4分
石川市	20.0分	今帰仁村	12.4分
具志川市	9.4分	宜野座村	8.2分
本部町	9.4分	恩納村	25.3分
金武町	15.2分	勝連町	20.0分
国頭村	63.6分	与那城町	32.3分
大宜味村	37.9分		

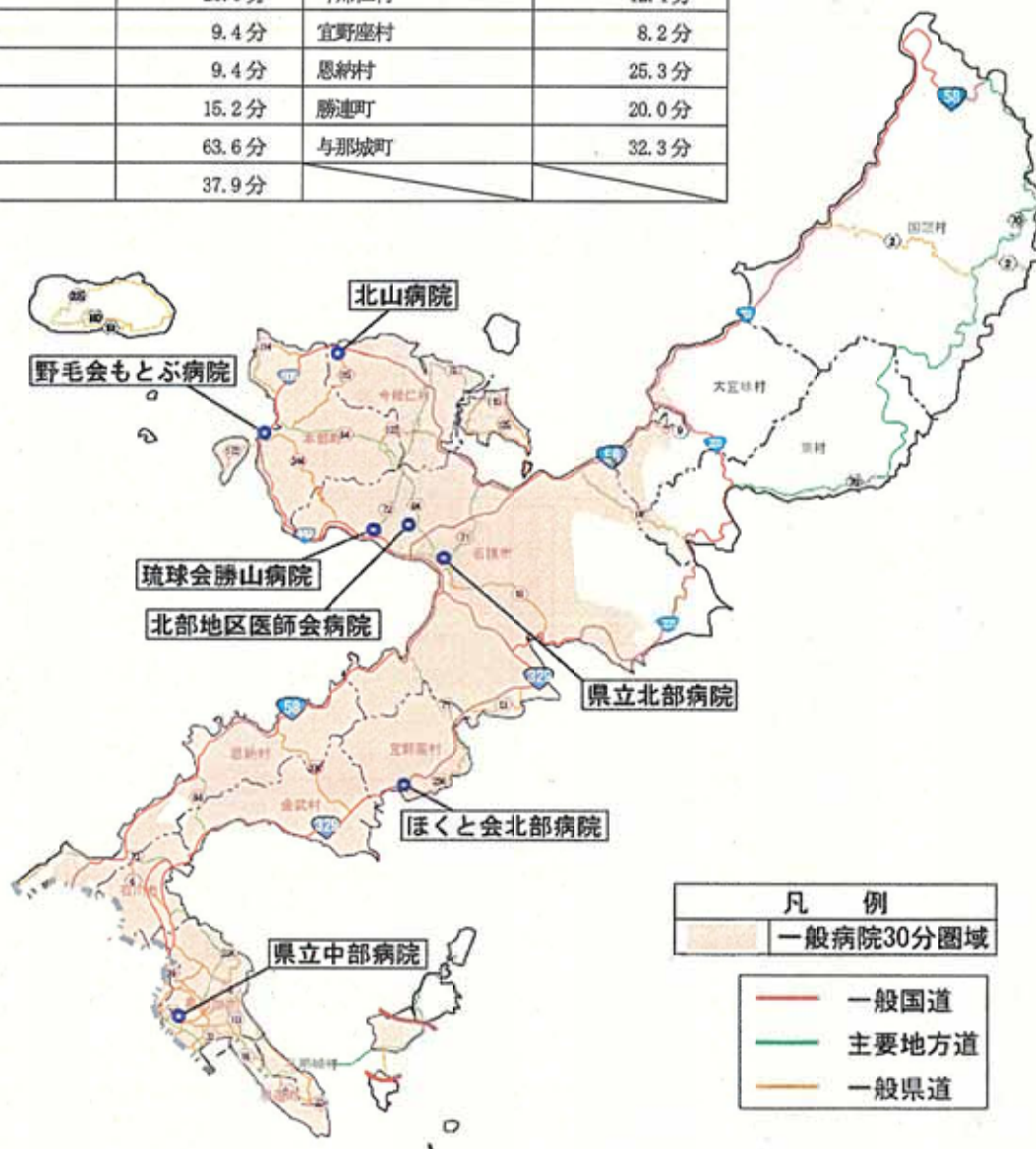
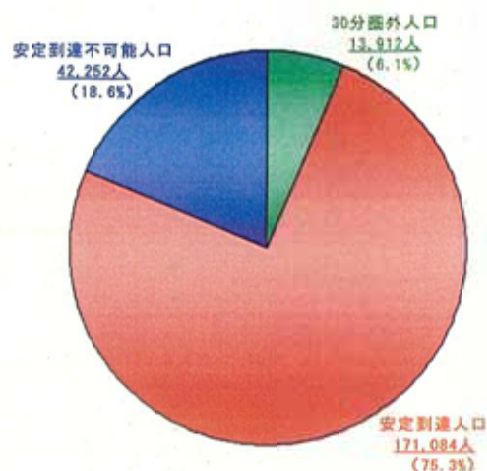


図 一般医療病院からの30分圏域（H15）

○北部地域の人口※¹ 約 22.8 万人のうち、安定到達人口※² は約 17.1 万人（75.3%）で、安定到達不可能人口※³ は約 4.2 万人（18.6%）、30 分圏外人口※⁴ は約 1.4 万人（6.1%）となっています。



下線：人口 [単位：人]

()：北部地域居住人口に占める割合

※1：H12 国勢調査による人口

※2：安定到達人口とは

一般医療病院まで、30 分以内で安全かつ安定的に（車が十分すれ違うことができる道路を利用して）移動できる人口（H12 国勢調査による人口）

※3：安定到達不可能人口とは

一般医療病院まで、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

※4：30 分圏外人口とは

一般医療病院まで、30 分以内に到達できない人口

図 一般医療病院まで、自動車で快適に移動できる人の割合

○一般医療病院までの市町村別の安定到達人口比率では、勝連町 (93.2%)、今帰仁村 (91.6%)、金武町 (90.1%)、具志川市 (81.7%) で8割を超える高い水準を示しています。

○一方で、国頭村、東村では一般医療病院まで30分以内で到達できていません。

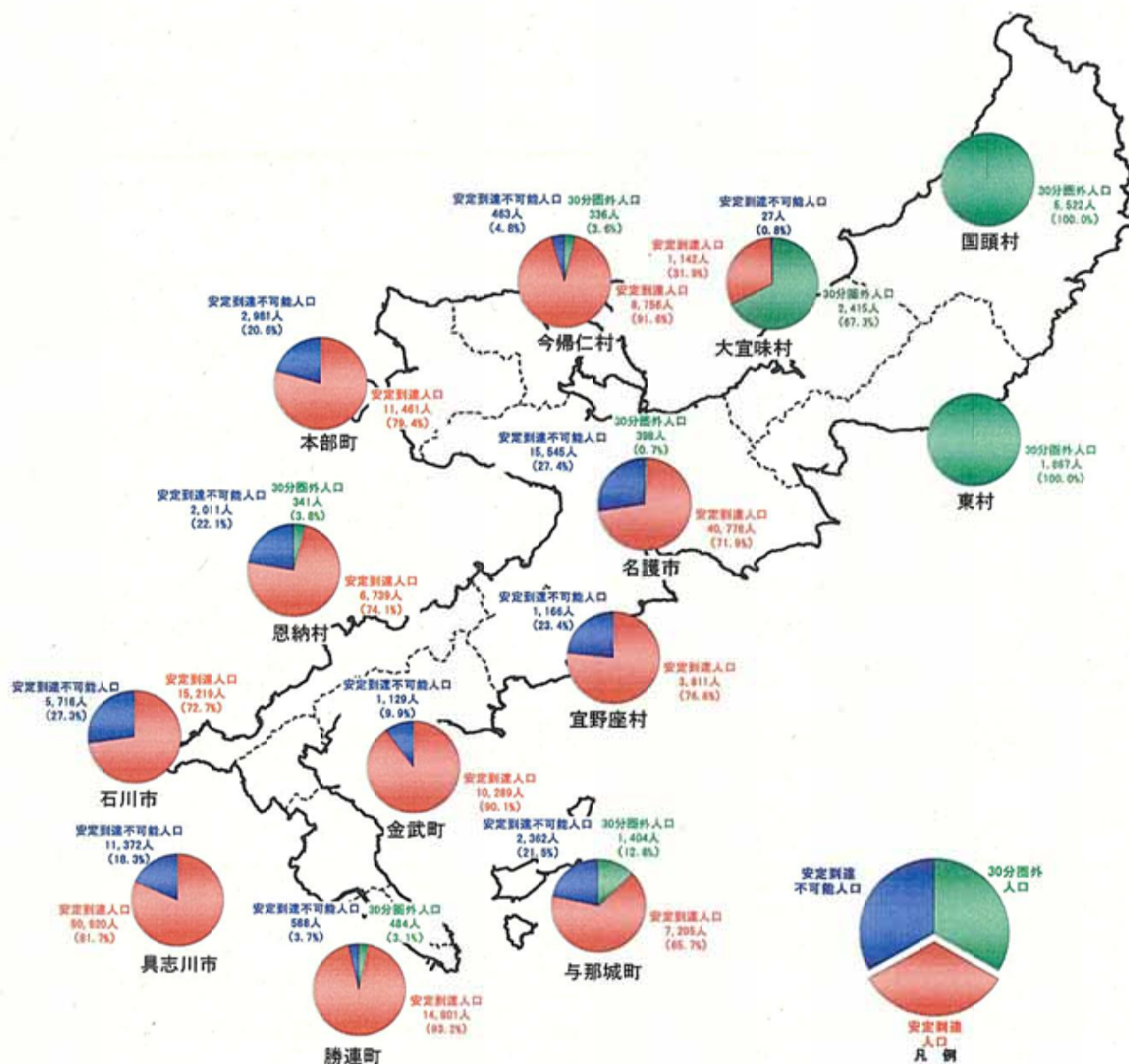


図 一般医療病院までの市町村別安定到達人口比率 (H15)

⑨市町村役場までの所要時間が10分を超える地域が存在

○各市町村における当該市町村役場までの平均所要時間をみると、役場までの平均所要時間が10分を上回っている市町村は、国頭村、名護市、東村、与那城町、大宜味村、恩納村となっており、当該地域の居住者が行政サービスを受受できる状況に影響を与えています。

管内市町村	平均所要時間	管内市町村	平均所要時間
名護市	21.2分	東村	19.5分
石川市	8.2分	今帰仁村	8.4分
具志川市	7.8分	宜野座村	8.4分
本部町	9.9分	恩納村	12.7分
金武町	9.8分	勝連町	8.1分
国頭村	25.9分	与那城町	15.0分
大宜味村	14.5分		

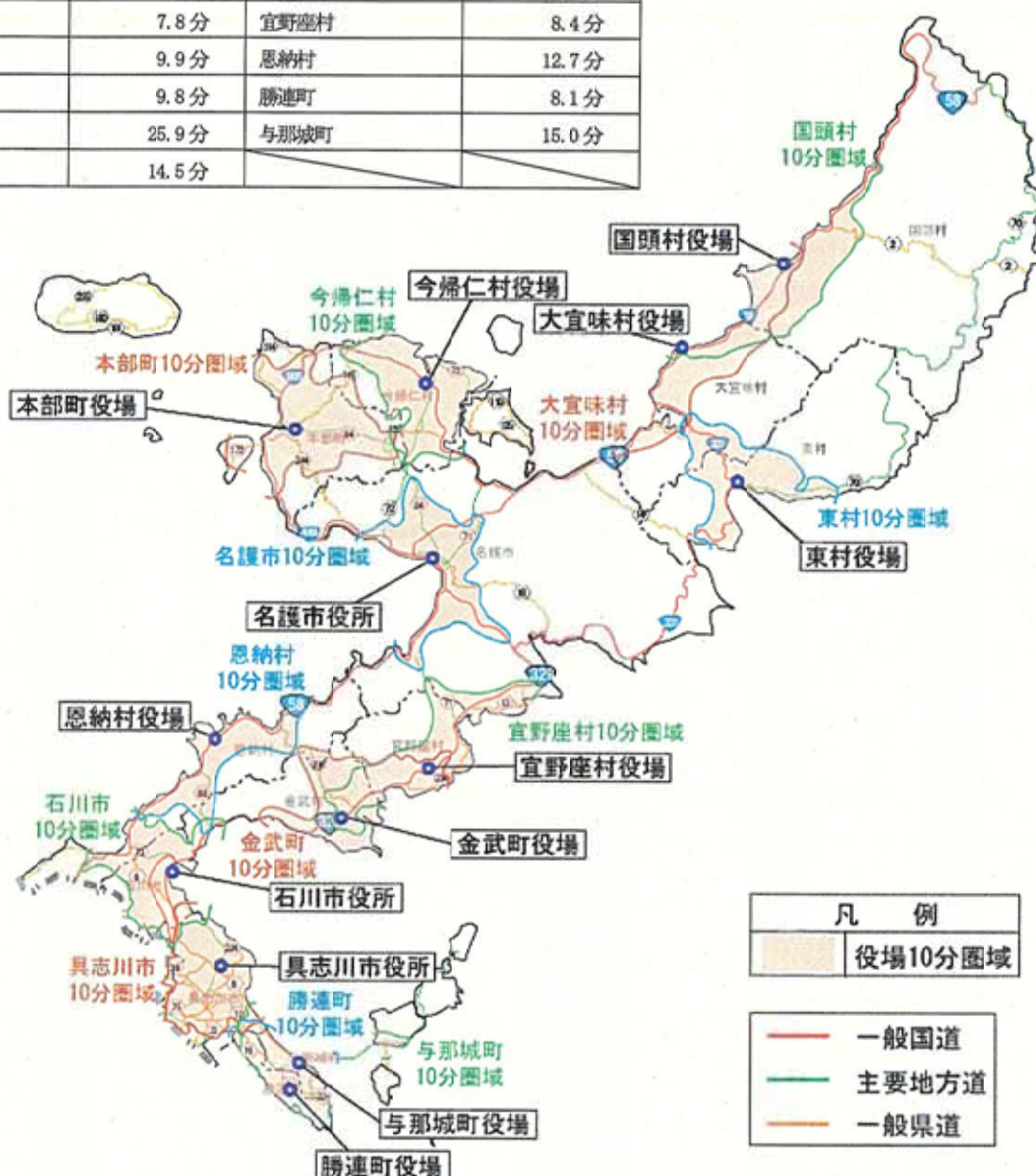
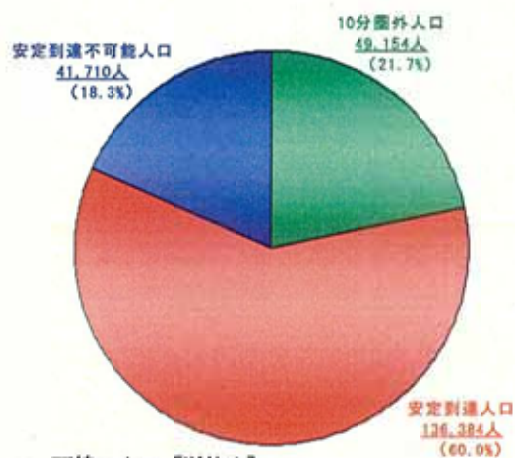


図 各市町村役場からの10分圏域（H15）

○北部地域の人口^{※1}約 22.8 万人のうち、安定到達人口^{※2}は約 13.6 万人 (60.0%) で、安定到達不可能人口^{※3}約 4.2 万人 (18.3%)、10 分圏外人口^{※4}は約 4.9 万人 (21.7%) となっています。



下線：人口 [単位人]

()：北部地域居住人口に占める割合

図 役場まで自動車で快適に移動できる人の割合

※1：H12 国勢調査による人口

※2：安定到達人口とは

役場まで、10 分以内で安全かつ安定的に（車が十分すれ違うことができる道路を利用して）移動できる人口（H12 国勢調査による人口）

※3：安定到達不可能人口とは

役場まで、10 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

※4：10 分圏外人口とは

役場まで、10 分以内に到達できない人口

○市町村別の役場までの安定到達人口比率では、今帰仁村（80%）、与那城町（80%）、宜野座村（74%）、具志川市（70%）、本部町（64%）、勝連町（67%）で6割を超える高い水準を示しています。

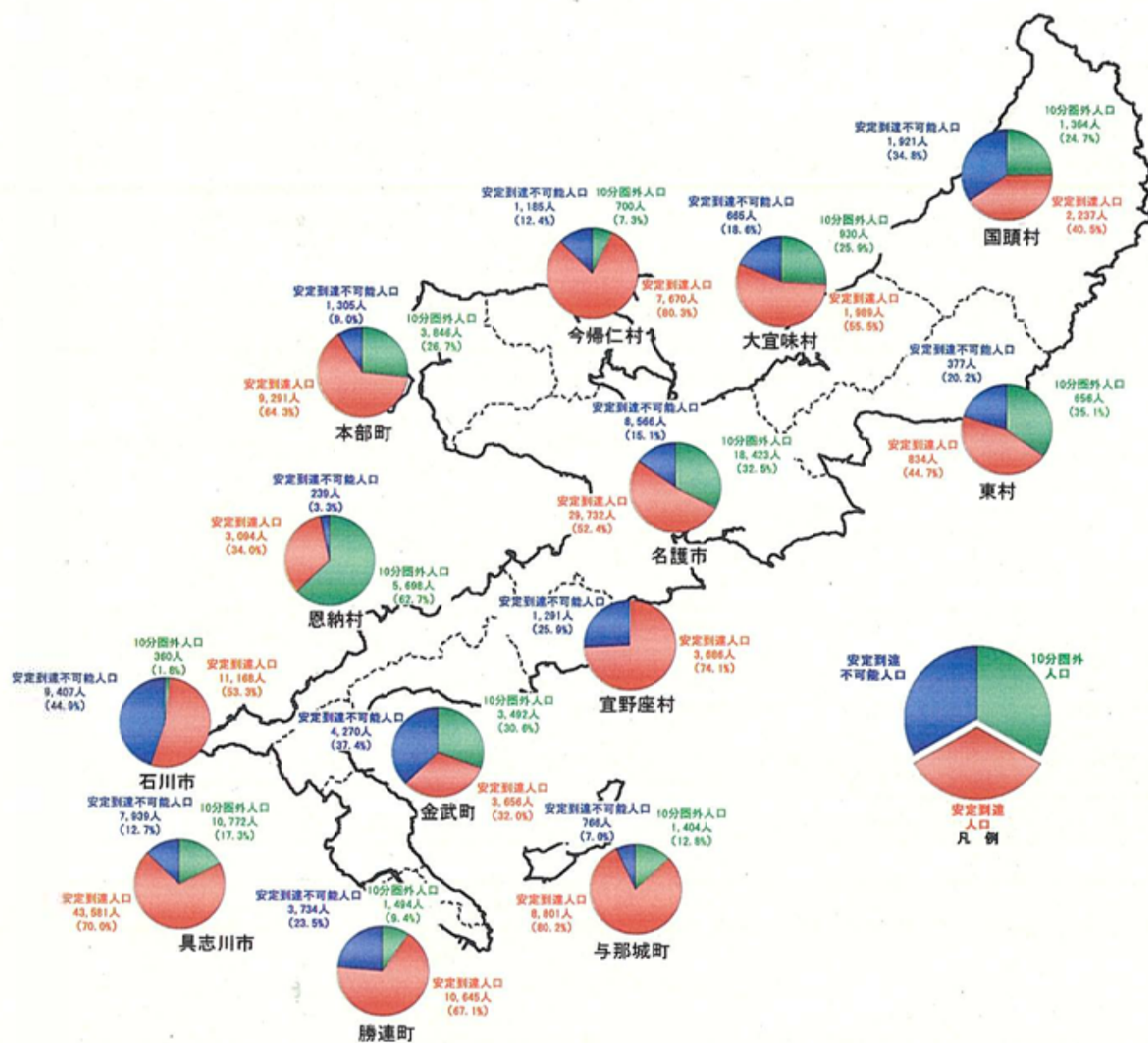


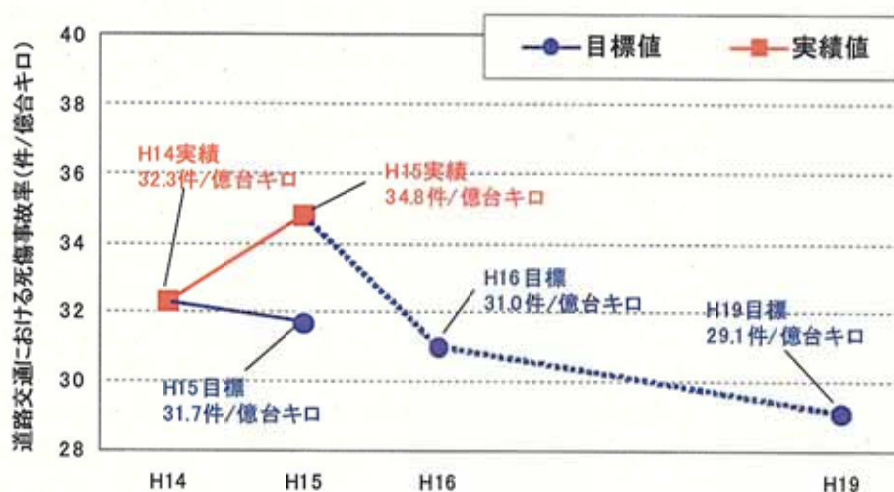
図 市町村別の役場までの安定到達人口比率

2) 平成16年度目標値

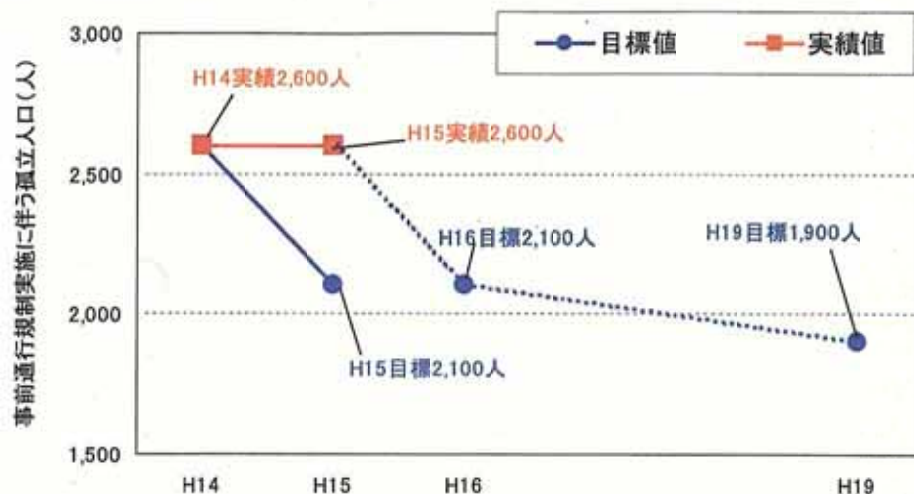
平成16年度は平成15年度までの現状と課題に基づき、繰り越し事業を早急に完了させるとともに、『安全で安心な暮らしを実現する道づくり』に向けた取り組みを行います。

表 アウトカム指標の目標値

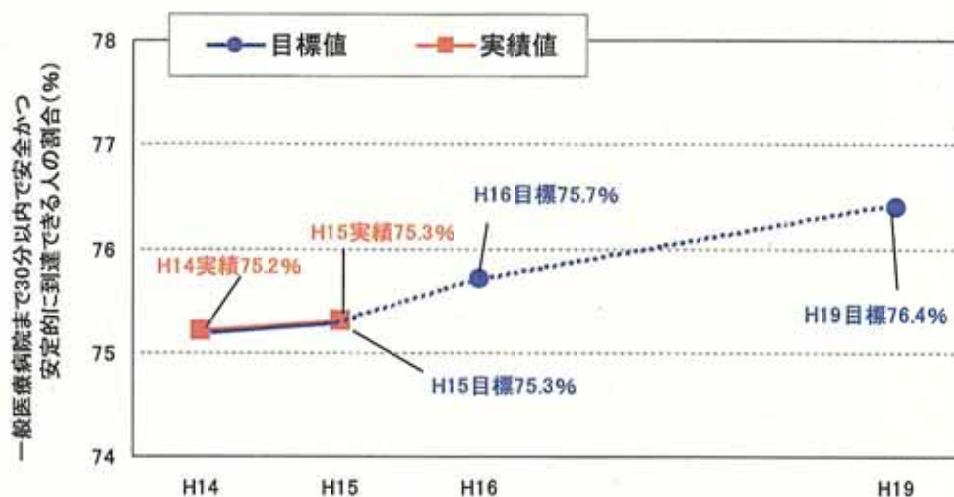
アウトカム指標		H15 年度 実績値	H16 年度 目標値	H19 年度 目標値
【指標－1】	道路交通における死傷事故率	34.8 件／億台km	31.0 件／億台km	29.1 件／億台キロ
【指標－2】	事前通行規制実施に伴う孤立人口	2,600 人	2,100 人	1,900 人
【指標－3】	一般医療病院まで 30 分以内で安全かつ安定的に到達できる人の割合	75.3%	75.7%	76.4%
【指標－4】	役場まで 10 分以内で安全かつ安定的に走行できる人口の割合	60.0%	60.0%	62.0%



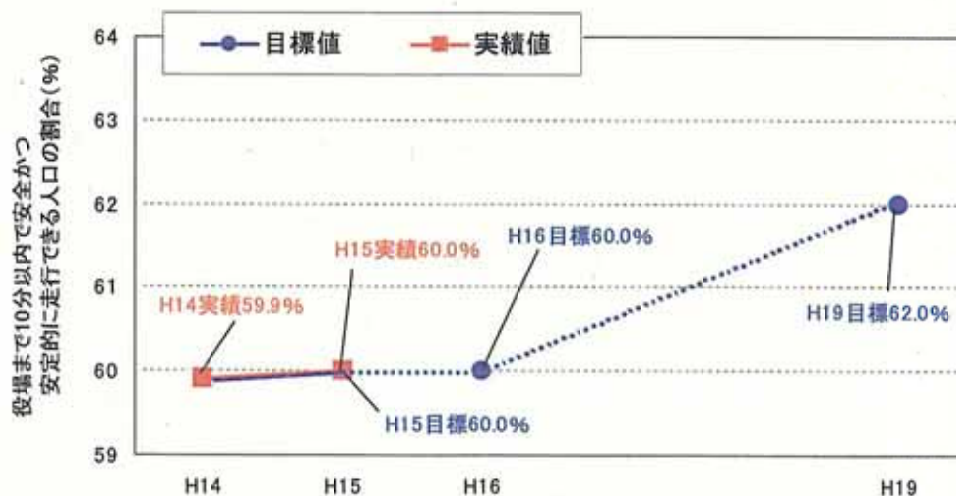
※H16 年度目標値設定方法：昨年度の目標設定手法を引き継ぎ、H14 年度と H19 年度のトレンドにより、H16 年度目標値を設定。



※H16 年度目標値設定方法：事業展開表に基づいて各年度の目標値を設定。



※H16 年度目標値設定方法：各年次の条件（事業展開表に基づくネットワークの更新）に従い設定。



※H16 年度目標値設定方法：各年次の条件（事業展開表に基づくネットワークの更新）に従い設定。

3) 目標を達成するために供用を目指す主な取り組み (H16～H19)

平成 16 年度目標値を達成するために実施すべき主な取り組みは、以下に示すとおりです。

表 目標に向けた主な取り組み

アウトカム指標		H16 年度完了予定の主な取り組み	H17 年度～H19 年度までに 供用を目指す主な取り組み
【指標－1】	道路交通における 死傷事故率	・一般国道 58 号宇良拡幅 ・一般国道 329 号石川バイパス	・一般国道 58 号名護東道路 ・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 58 号謝敷拡幅 ・一般国道 58 号伊差川交差点改良
【指標－2】	事前通行規制実施に伴う 孤立人口	・一般国道 58 号宇良拡幅	・一般国道 58 号謝敷拡幅
【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	・一般国道 329 号石川バイパス	・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
【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	・一般国道 329 号石川バイパス	・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

豊かな自然環境の保全と観光を支援する道づくり

(1) テーマの目的

沖縄県北部地域に残る豊かな自然環境を保全するとともに、観光の支援に資する道づくりを目指すものです。

(2) 平成15年度の成果（達成度）（P51～P59）

- 観光客（レンタカー利用者）の道路利用に対する満足度は4.3点（5点満点）となっており、高い評価となっています。
- 一般国道329号沖縄県石川市東恩納では、依然として昼間環境基準を上回っているものの、夜間騒音要請限度達成率は100%を維持することができました。
- 植栽未整備区間（直轄国道は100%整備済み）に植栽事業を行うことにより、緑化済み延長が約0.8km増加し、緑のネットワーク率が向上しました。

(3) 現状と今後の取り組み（業績計画）（P60～P70）

- 平成15年度には、道路利用者ニーズを把握するために、「観光客（レンタカー利用者）道路利用満足度調査」を実施しました。平成16年度も道路利用者ニーズの把握に努めます。
- 夜間騒音要請限度を超過する区間はありませんでしたが、引き続き目標維持に向けて排水性舗装等を進めます。
- 道路の緑化については、豊かな自然環境の保護に配慮するとともに、県や市町村と調整し、ICから主要観光地までの沿道緑化を進めます。
- 残地（道路の本線に付随している道路用地）を有効利用したロードパークの整備等、休憩施設や情報配信・交流施設の整備を進めていきます。

H15年度で用いた自然・環境の保全に対する事業の効果をみるためのアウトカム指標

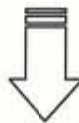
【指標－5】	観光客（レンタカー利用者）の道路満足度
【指標－6】	夜間騒音要請限度達成率
【指標－7】	ICから観光地までの緑のネットワーク率
【指標－8】	休憩施設や情報配信・交流施設（道の駅・ロードパーク）の整備率

(1) テーマの実現に向けた平成 15 年度の取り組み

平成 15 年度では、本テーマに関して、以下の事業が供用・実施されました。

<H15 年度業績計画書において示された主な事業・施策>

- より詳細な分析の実施（レンタカー利用者へのニーズ調査）
- 個別施策への反映（路上工事の集約化、バイパス整備など）
- 排水性舗装等高機能舗装実施の継続
- 残地を利用したロードパーク整備



<H15 年度に供用・実施した主な事業・施策>

- より詳細な分析の実施（レンタカー利用者へのニーズ調査）
- 個別施策への反映（路上工事の集約化、バイパス整備など）

(2) 事業・施策の実施によるアウトカム指標値の変化と目標達成度（達成度報告）

【指標－5】観光客（レンタカー利用者）の道路満足度

1) アウトカム指標値に変化を与える主な要因

<プラス効果要因>

◇満足度評価の高い項目

- ・ 「車の流れ」、「車の走りやすさ」については、観光客の8割以上が満足と評価しています。

◇道路案内情報や観光案内情報の充実

- ・ 観光客のニーズにあった情報提供を行うことにより満足度が向上します。

<マイナス効果要因>

◆満足度評価の低い項目

- ・ 「休憩施設」については、観光客の5割程度が満足と評価していますが、他の項目と比べて割合が低くなっています。

2) アウトカム指標毎の実績と評価

■事業の進捗

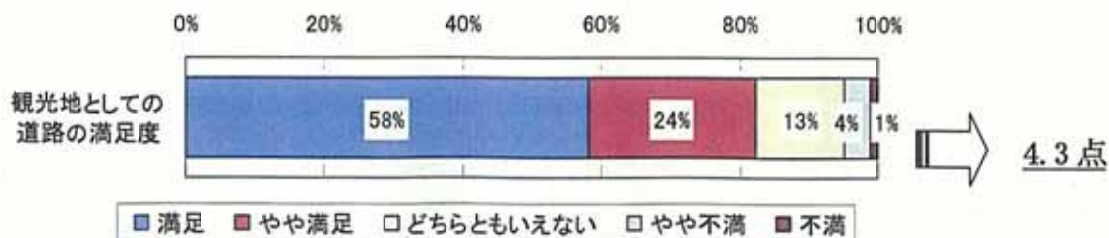
○観光客（レンタカー利用者）を対象とした道路満足度調査を実施しました。

表 H15 年度実施事業および施策

事業名	事業箇所	実施期間
観光客（レンタカー利用者） 道路満足度調査	北部地域全域	H15年度

■観光客（レンタカー利用者）の道路に対する評価

○観光客（レンタカー利用者）の道路利用に対する満足度は4.3点（5点満点）となっており、高い評価となっています。



※得点は、満足を5点、やや満足を4点、どちらともいえないを3点、やや不満を2点、不満を1点として算出。

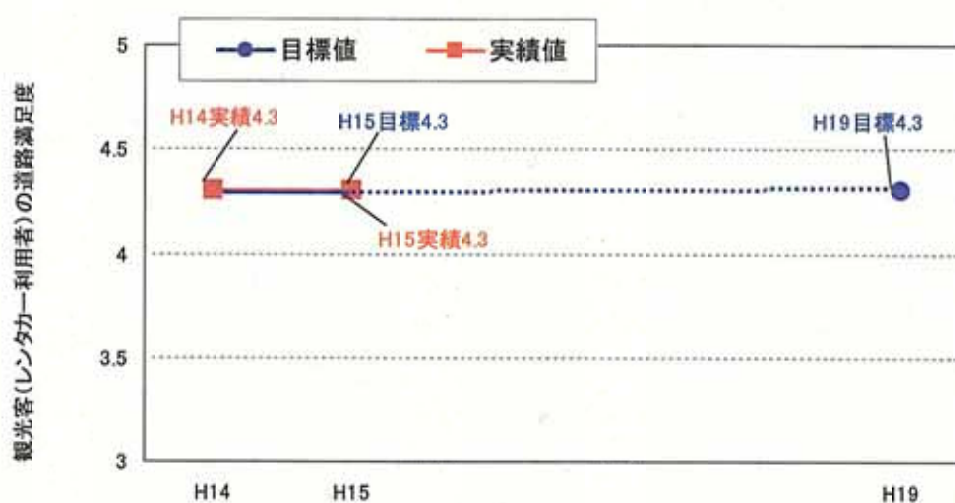
図 観光地としての道路の満足度

3) テーマ実現に向けたアウトカム指標の平成15年度の目標値と実績値

テーマ実現に向けたアウトカム指標の平成15年度の目標値と実績値は、以下に示すとおりです。

表 指標ごとの目標値と実績値

アウトカム指標		H14 年度 実績値	H15 年度 目標値	H15 年度 実績値
【指標-5】	観光客（レンタカー利用者）の道路満足度	4.3	4.3	4.3



【指標－6】夜間騒音要請限度達成率

1) アウトカム指標値に変化を与える主な要因

<プラス効果要因>

◇舗装改良事業による騒音減少

- 排水性舗装等の舗装改良事業の実施により、騒音レベルが減少しました。

<マイナス効果要因>

◆騒音値の増加

- 夜間騒音要請限度を上回る区間はないものの、騒音値が増加した区間がありました。

2) アウトカム指標毎の実績と評価

■事業の進捗

- 既に夜間騒音要請限度達成率が100%に達していたため、この状態を維持することに努めています。
- 引き続き夜間騒音限度を超えないように、排水性舗装等を進めていきます。

表 H15 年度実施事業および施策

事業名	事業種別	事業箇所	供用状況
排水性舗装実施の継続	管理	北部地域 直轄国道	

■騒音の変化

- 一般国道 329 号沖縄県石川市東恩納では依然として昼間環境基準を上回っており、また夜間環境基準を上回る区間が新たに1区間（一般国道 329 号沖縄県石川市石川）増えたものの、夜間騒音要請限度を超える区間は無く、夜間騒音要請限度達成率は100%を維持することができました。

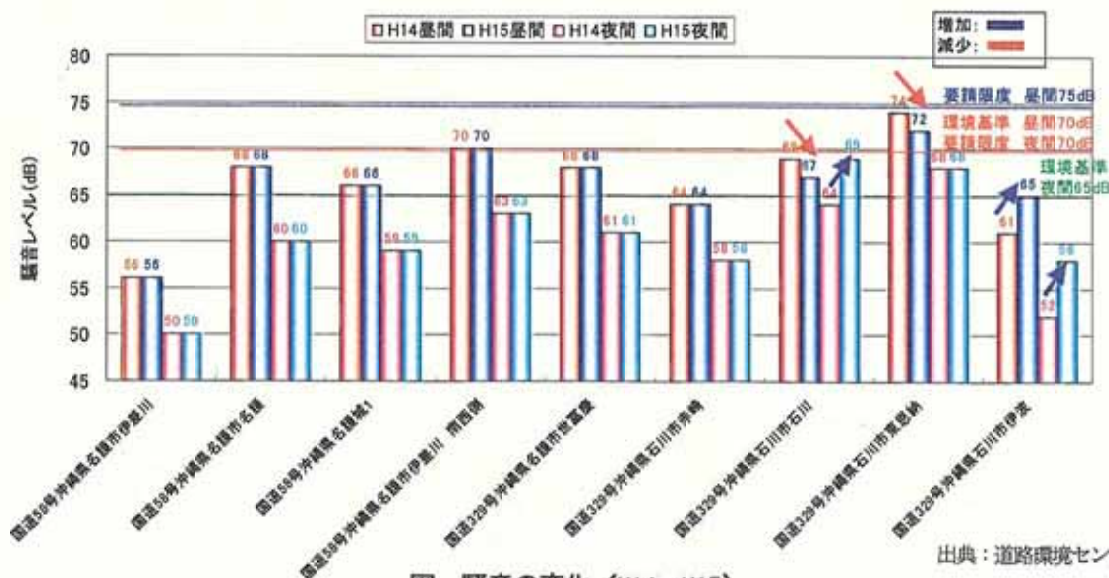


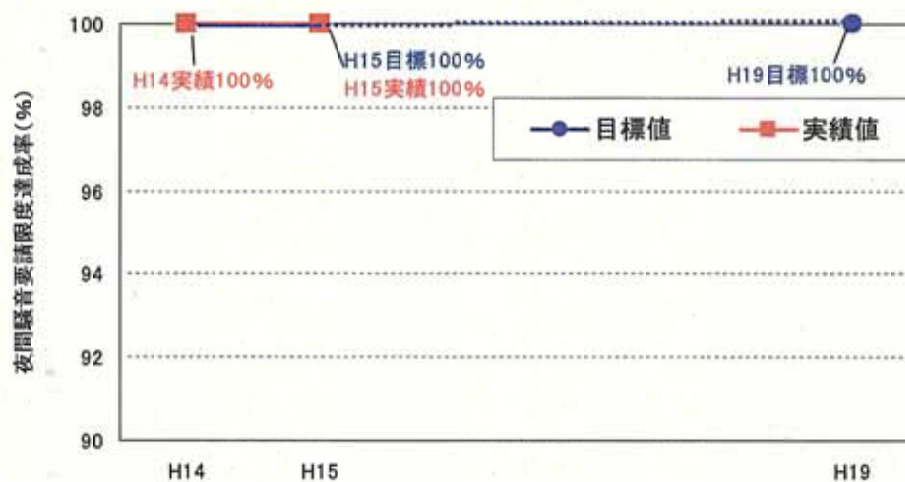
図 騒音の変化 (H14→H15)

3) テーマ実現に向けたアウトカム指標の平成15年度の目標値と実績値

テーマ実現に向けたアウトカム指標の平成15年度の目標値と実績値は、以下に示すとおりです。

表 指標ごとの目標値と実績値

アウトカム指標		H14 年度 実績値	H15 年度 目標値	H15 年度 実績値
【指標－6】	夜間騒音要請限度 達成率	100%	100%	100%



【指標－7】 ICから観光地までの緑のネットワーク率

1) アウトカム指標値に変化を与える主な要因

<プラス効果要因>

◇未整備区間での植栽事業によるネットワーク率の向上

- ・ 植栽未整備区間に植栽事業を行うことにより、緑化済み延長が約 0.8km 増加し、緑のネットワーク率が向上しました。

<マイナス効果要因>

- ・ 現時点では特にありません。

2) アウトカム指標毎の実績と評価

■事業の進捗

- 平成 15 年度に実施した事業が供用されました。
- 豊かな自然環境の保護に配慮するとともに、県や市町村と調整し、IC から主要観光地までの沿道緑化を進めます。

表 H15 年度実施事業および施策

事業名	事業種別	事業箇所	供用状況	備考
一般国道 329 号 石川バイパス	管理	石川市	H15緑化実施	H15. 3. 27供用

■ ICから観光地までの緑のネットワーク率の向上

- 緑のネットワーク率は 73.1%であったことから、目標値の 73.1%になり、目標を達成することができました。
- 特に石川 IC～ピオスの丘では緑のネットワーク率が約 4 割向上しました。

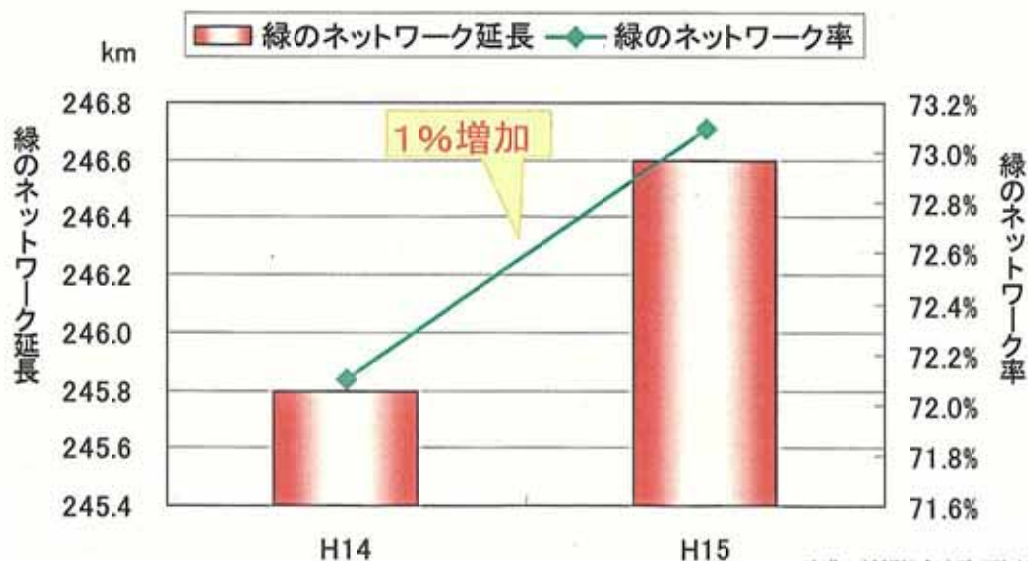


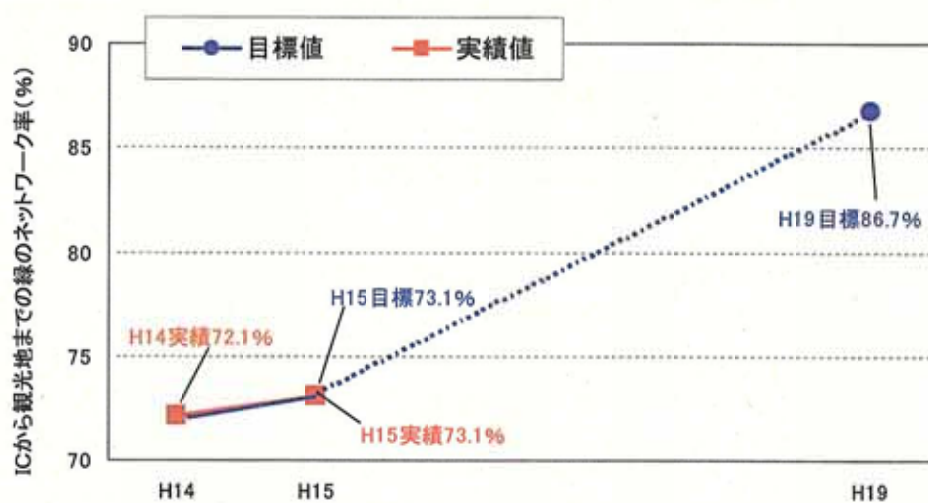
図 緑のネットワーク延長および緑のネットワーク率の推移 (H14→H15)

3) テーマ実現に向けたアウトカム指標の平成15年度の目標値と実績値

テーマ実現に向けたアウトカム指標の平成15年度の目標値と実績値は、以下に示すとおりです。

表 指標ごとの目標値と実績値

アウトカム指標		H14 年度 実績値	H15 年度 目標値	H15 年度 実績値
【指標-7】	I Cから観光地までの 緑のネットワーク率	72.1%	73.1%	73.1%



【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

1) アウトカム指標値に変化を与える主な要因

＜プラス効果要因＞

◇休憩施設等の設置・管理による整備率の向上

- ・ 休憩施設等を設置・管理することにより整備率は向上します。
※本年度は事業が実施されていないため、整備率は向上しませんでした。

＜マイナス効果要因＞

- ・ 現時点では特にありません。

2) アウトカム指標毎の実績と評価

■事業の進捗及び効果

- 平成 15 年度では、新しい事業の完成は予定されていませんでした。
- 事業の予定が無かったため、特に効果は生じていません。

表 H15 年度実施事業および施策

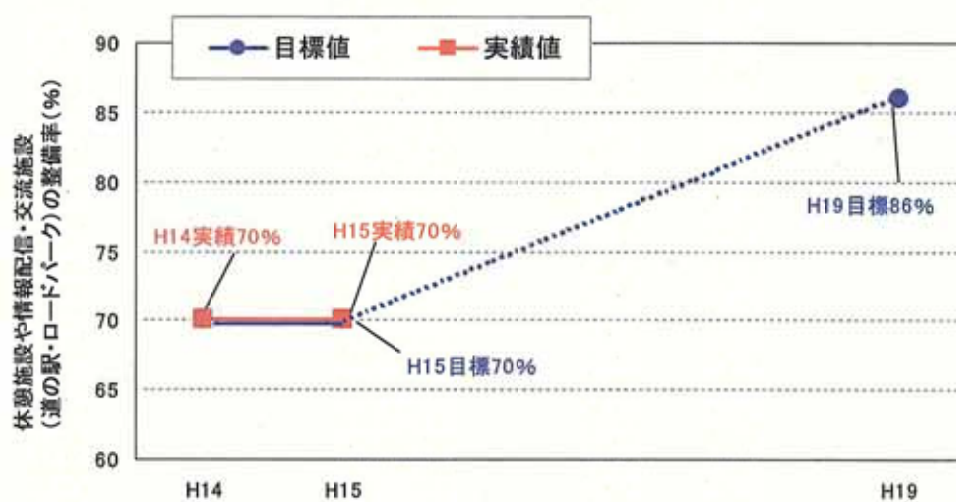
事業名	事業種別	事業箇所	供用状況
残地を利用したロードパーク整備	管理		H15年度供用なし

3) テーマ実現に向けたアウトカム指標の平成15年度の目標値と実績値

テーマ実現に向けたアウトカム指標の平成15年度の目標値と実績値は、以下に示すとおりです。

表 指標ごとの目標値と実績値

アウトカム指標		H14年度 実績値	H15年度 目標値	H15年度 実績値
【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	70.0%	70.0%	70.0%



(3) 現状と今後の取り組み（業績計画）

1) 現状と課題

①観光地としての道路・交通に対しては観光客の8割以上が満足（「H15 観光客（レンタカー）満足度調査」）

○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%）を占めています。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ます。

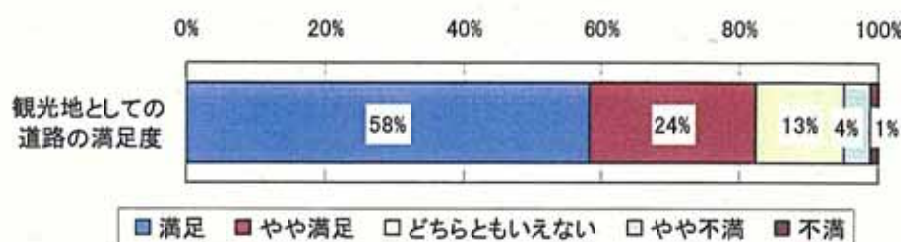


図 観光地としての道路の満足度

○車の流れ（道路の渋滞）については、8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%程度となっています。

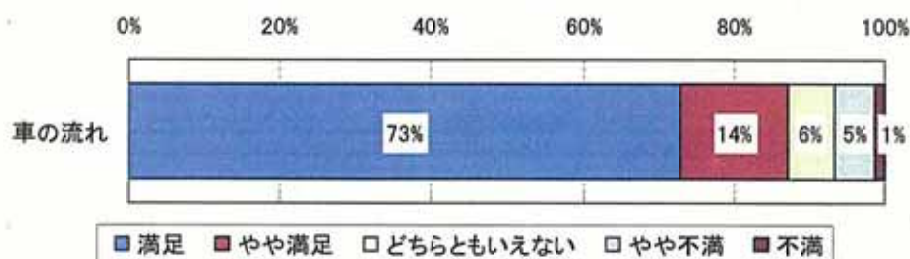


図 車の流れについて

○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）」が多くなっています。

不 満

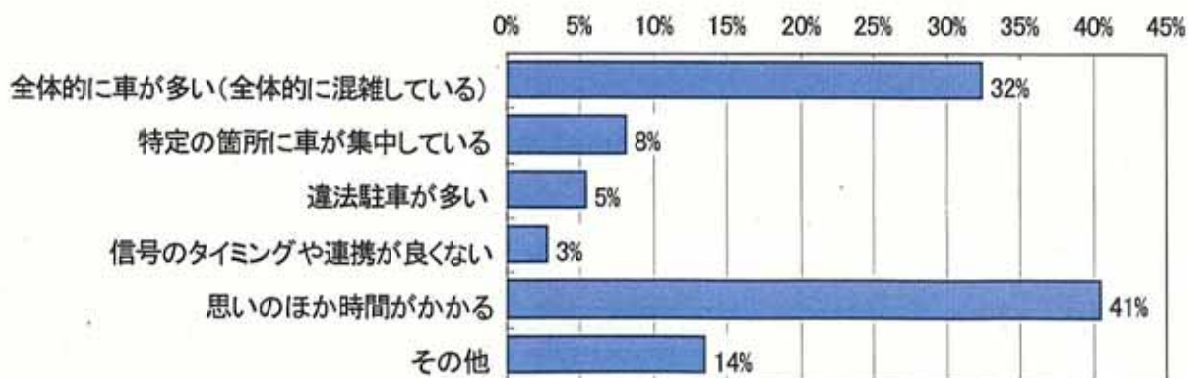


図 車の流れについての不満理由

○車の走りやすさについても、8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%程度となっています。

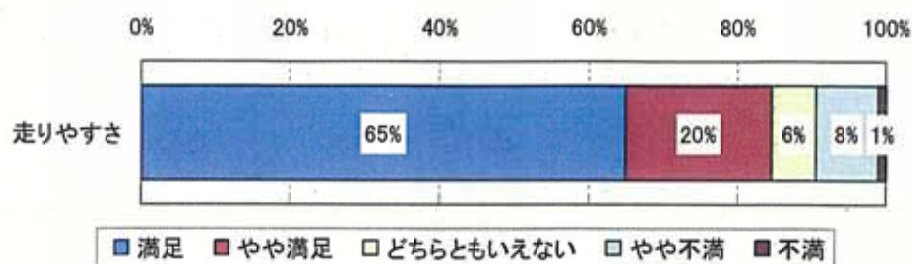


図 車の走りやすさについて

○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」が多くなっています。

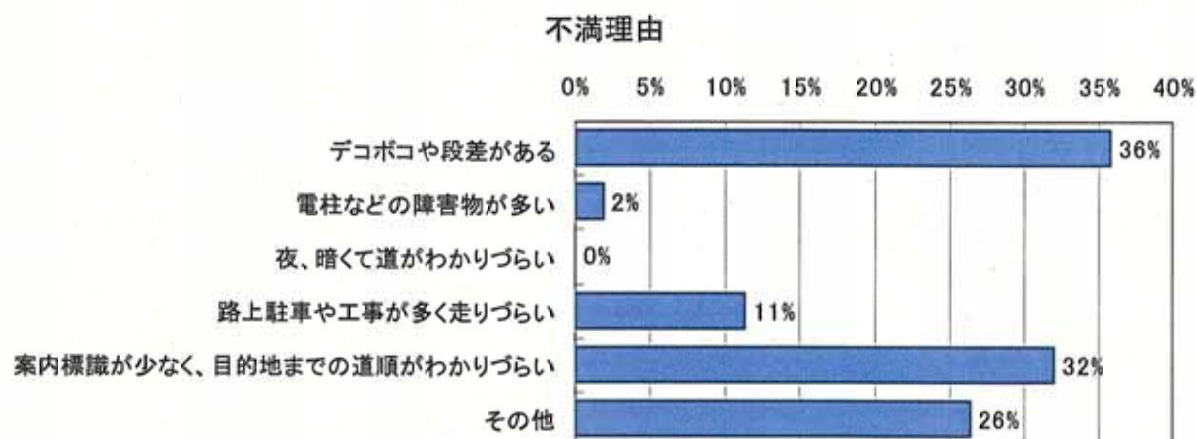


図 車の走りやすさについての不満理由

②休憩施設に対しては観光客の5割が満足、1割が不満（「H15 観光客（レンタカー）満足度調査」）

○休憩施設については、約5割が満足（「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%程度となっています。

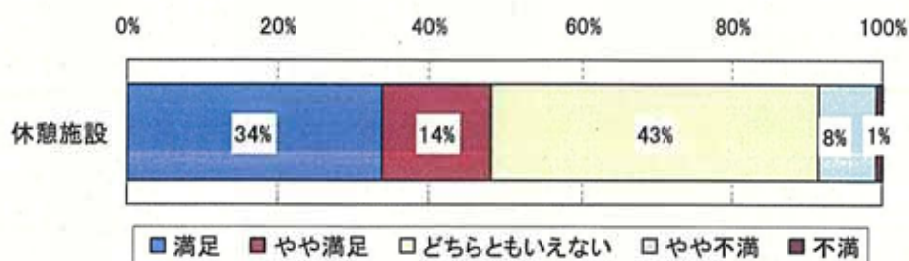


図 休憩施設について

○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ます。

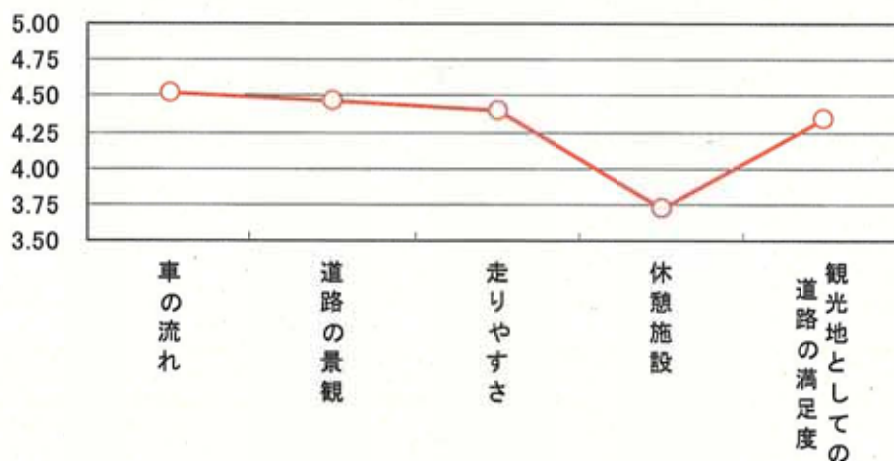


図 観光地としての道路についての評価

○JH（日本道路公団）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）を設置しています。休憩施設の標準配置間隔は、すべての休憩施設相互で25km、サービスエリア相互で100kmとなっています。

【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設計要領 第四集（幾何構造・休憩施設）

- 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ます。
- 北部地域には一般国道58号沿線に8.3～26.9kmの間に道の駅が配置されています。しかし、平均旅行速度は50.3km/h（高速73.9km/h）と高速道路の約7割にあたる速度であることから、休憩施設の設置間隔は17km程度（25kmの約7割に相当）が望ましいといえます。

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「おおぞみ」	8.3
道の駅「おおぞみ」 ～ 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

○北部地域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ます。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す。

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%

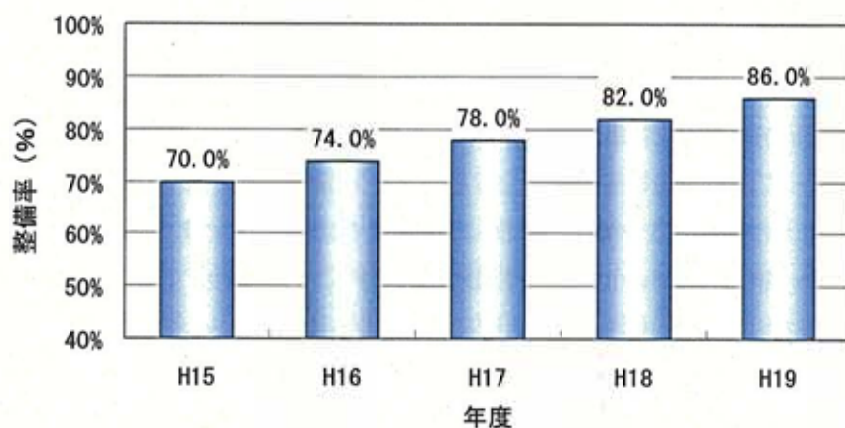


図 休憩施設および情報配信・交流施設の整備率

出典：北部国道事務所資料

③夜間騒音要請限度達成率は100%

○北部国道事務所管内では、全ての調査地点で夜間騒音要請限度を下回っています。しかし、石川市石川、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ります。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っています。



図 北部国道管内の騒音レベル観測地点

表 北部国道事務所管内の騒音レベル観測地点での騒音状況

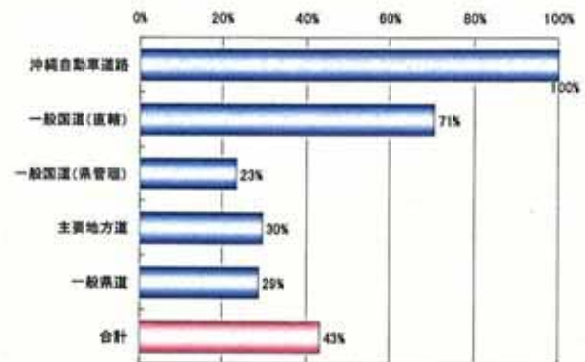
路線名	地点名	No.			環境基準 超過・非超過		要請限度 超過・非超過		騒音レベル (dB)		車 線 数
		都道府県 支庁指定 市コード	調査 単位 区間 番号	区間 内 番号	昼間 70	夜間 65	昼間 75	夜間 70	昼間 Leq	夜間 Leq	
一般国道58号	沖縄県名護市伊差川	47000	1005	1	○	○	○	○	56	50	2
一般国道58号	沖縄県名護市名護	47000	1006	1	○	○	○	○	68	60	4
一般国道58号	沖縄県名護城1	47000	1007	1	○	○	○	○	66	59	6
一般国道58号	沖縄県名護市伊差川 南西側	47000	11006	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	○	×	○	○	67	69	2
一般国道329号	沖縄県石川市東恩納	47000	1032	1	×	×	○	○	72	68	4
一般国道329号	沖縄県石川市伊波	47000	11031	1	○	○	○	○	65	58	2

出典：H15 道路環境センサス

④道路緑化状況は7割程度

○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であり、直轄国道でも7割の区間で緑化が行われていますが、県道において緑化の進捗が遅れています。

○北部地域における I C から主要観光地までの緑のネットワーク率は 73.1%です。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すが、これらの沿道は、自然が豊かであり、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となっています。



※沖縄自動車道路は対策対象箇所に関して整備率 100%。

図 北部地域の道路種類別緑化済み延長割合

出典：H15 北部国道事務所資料

H11 道路交通センサス

沖縄自動車道 I C 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	59.3 km
I C から観光地までの緑のネットワーク率	73.1%

○直轄国道での緑化事業については、以下の方針に従って進めていきます。

- 《直轄国道における緑化事業の整備方針》
- 沿道に自然の景観が残されている区間（やんばるの山々等）においては、道路の緑化はあえて行わず、自然環境の保護に努める。
 - 構造物（トンネル、橋梁）は緑化を行わない。



※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地域の立寄り回数上位 10 箇所を抽出

図 沖縄県北部地域の主要観光地

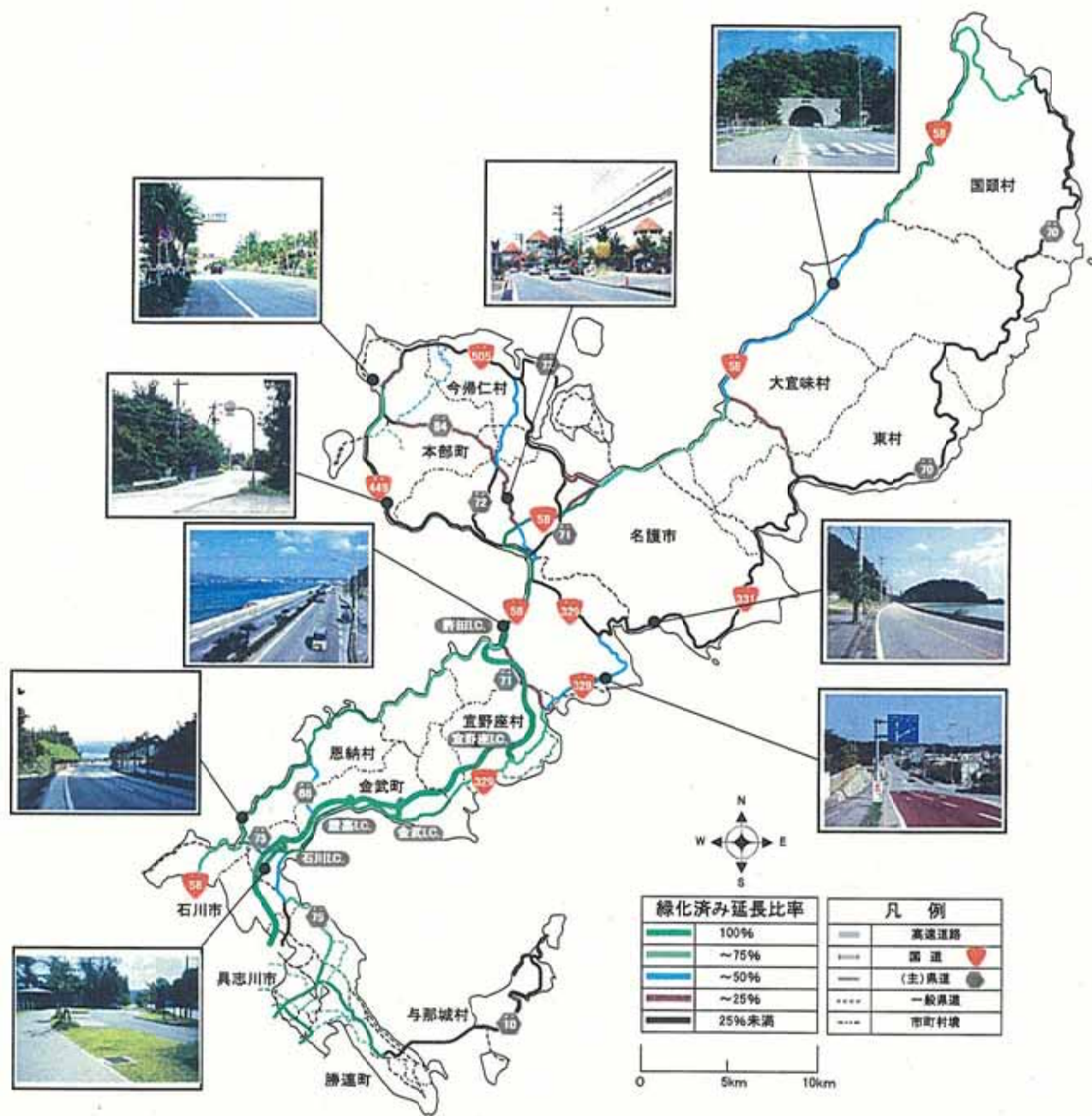


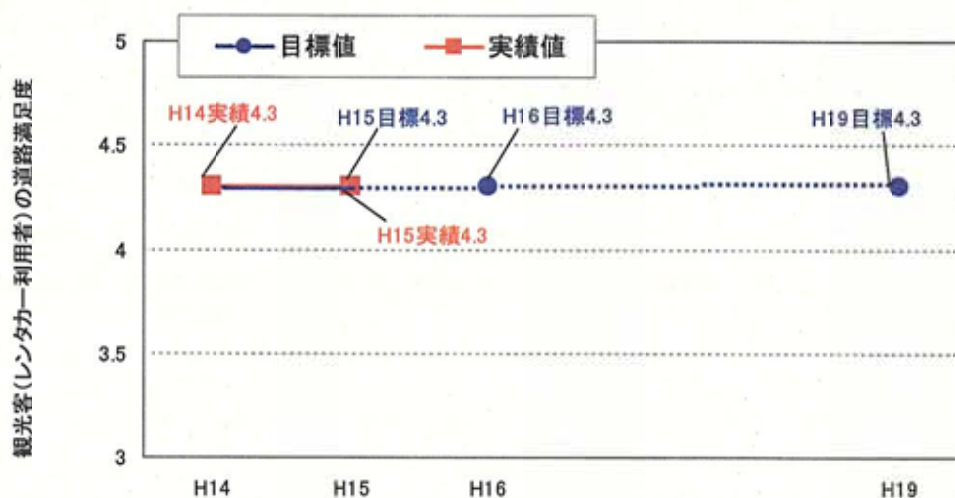
図 緑化済み延長比率と道路現況

2) 平成16年度目標値

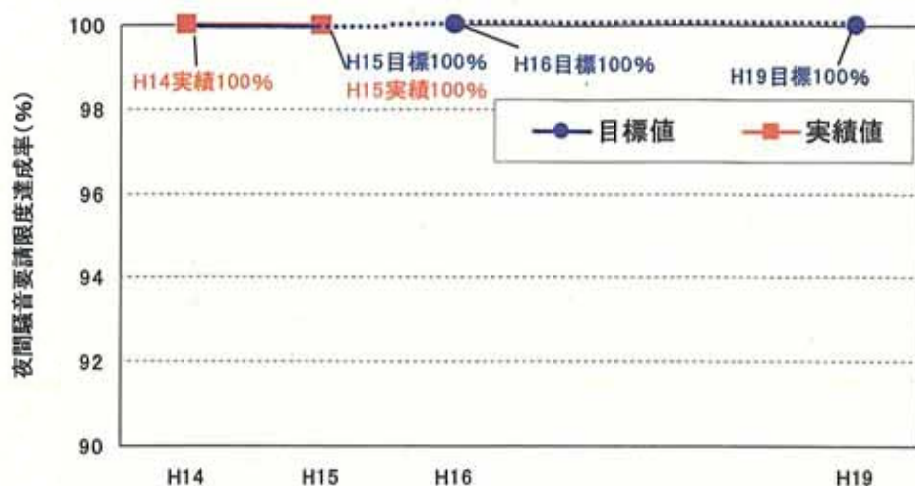
平成16年度は平成15年度までの現状と課題に基づき、繰り越し事業を早急に完了させるとともに、『豊かな自然環境の保全と観光を支援する道づくり』に向けた取り組みを行います。

表 アウトカム指標の目標値

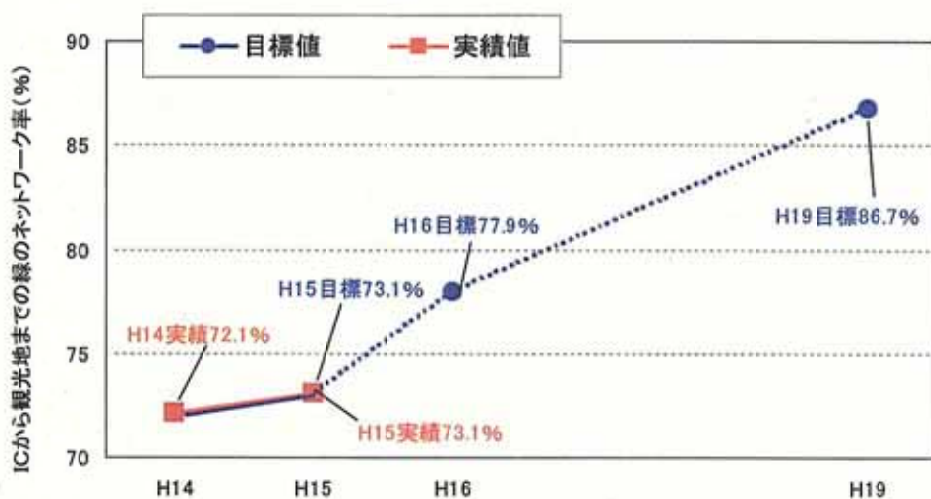
アウトカム指標		H15 年度 実績値	H16 年度 目標値	H19 年度 目標値
【指標－５】	観光客（レンタカー利用者）の道路満足度	4.3	4.3	4.3
【指標－６】	夜間騒音要請限度達成率	100%	100%	100%
【指標－７】	ＩＣから観光地までの緑のネットワーク率	73.1%	77.9%	86.7%
【指標－８】	休憩施設や情報配信・交流施設（道の駅・ロードパーク）の整備率	70.0%	74.0%	86.0%



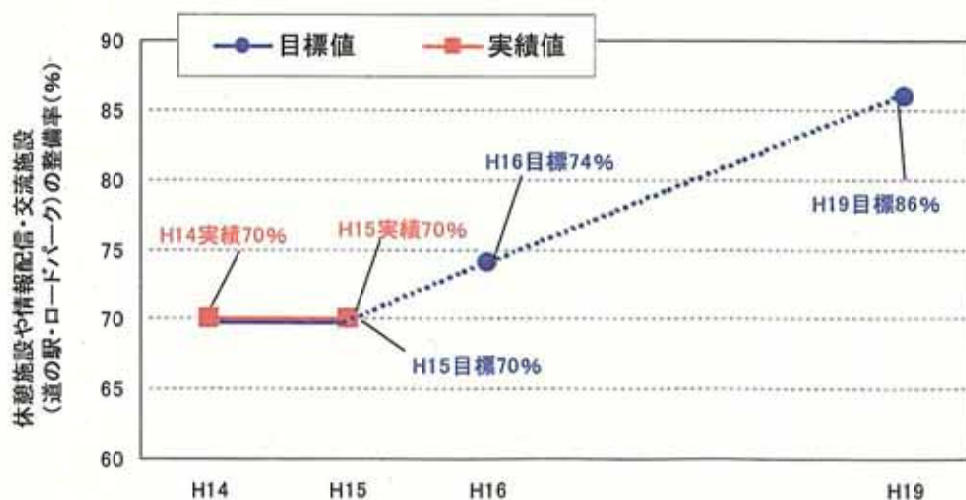
※H16 年度目標値設定方法：H15 年度実績値がH19 年度目標値を達成しているため、現状を維持。



※H16 年度目標値設定方法：現状で 100%を満たしているため現状維持を目標と設定。



※H16 年度目標値設定方法：事業展開表に基づいて各年度の目標値を設定。



※H16 年度目標値設定方法：事業展開表に基づいて各年度の目標値を設定。

3) 目標を達成するために供用を目指す主な取り組み (H16~H19)

平成 16 年度目標値を達成するために実施すべき主な取り組みは、以下に示すとおりです。

表 目標に向けた主な取り組み

アウトカム指標		H16 年度完了予定の主な取り組み	H17 年度～H19 年度までに 供用を目指す主な取り組み
【指標－5】	観光客(レンタカー利用者) の道路満足度	・観光客(レンタカー) アンケート 調査の実施	・観光客(レンタカー) アンケート調 査の実施
【指標－6】	夜間騒音要請限度達成率	—	—
【指標－7】	I Cから観光地までの緑の ネットワーク率	・沖縄県や市町村の事業	・沖縄県や市町村の事業
【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	・2箇所整備	・毎年2箇所整備

市街地の交通渋滞を緩和する道づくり

(1) テーマの目的

社会資本整備重点計画の重点ビジョンである「自立型経済の構築と持続的発展を支える基盤づくり」を道路として支援していくため、特に市街地の交通渋滞を緩和する道づくりを目指します。

(2) 平成15年度の成果（達成度）（P73～P81）

- 一般国道 329 号石川バイパスなどの供用により、現道部分の走行速度が向上し、渋滞損失時間は渋滞モニタリング区間で、2.8 百万人時間/年から 2.7 百万人時間/年へと約 4%減少しました。一方で、一般国道 329 号石川バイパス終点交差点（後原交差点）で、一般国道 329 号石川バイパスが暫定 2 車線であることによる交通容量不足が原因であると考えられる渋滞が発生しています。
- 沖縄自動車道の全ての IC へ ETC ゲートを設置した翌月（H15.12）には、沖縄全県の ETC 登録車両数が前月比の 3 倍に増加するなどの効果が見られましたが、北部地域の ETC 利用率は 1.8%にとどまり、平成 15 年度の目標には達しませんでした（利用者のアンケート結果では、ETC 車載器を設置しない理由として、1. 車載器の金額が高いから（約 41%）、2. 手続きが面倒だから（約 26%）、3. 割引率が低いから（約 21%）、4. 利用頻度が少ないから（約 12%）が指摘されています）。
- 路上工事時間は、事業の繰越し、橋梁工事（国道 58 号宜名真橋、恩納橋等）の実施により 160（時間/km・年）となり、目標値の 133（時間/km・年）を達成することができませんでした。

(3) 現状と今後の取り組み（業績計画）（P82～P93）

- 北部地域における渋滞損失時間は渋滞モニタリング区間で 2.7 百万人時間/年（県道以上で 7.7 百万人時間/年）となっており、一般国道 58 号名護市周辺・恩納村周辺と一般国道 329 号石川市周辺に集中しています。
- 沖縄県の ETC セットアップ数は、全国で最も低い状況にありますが、北部国道管内の ETC 利用率は沖縄県全体よりも若干高くなっています。
- 北部地域の直轄国道の 1km あたり路上工事時間は 160 時間/km・年で、8 割程度が道路工事、2 割程度が占用工事となっています。
- 北部地域の道路（県道以上）総延長の約 30%で、全渋滞損失時間の約 80%を占めているため、当区間に重点的に道路事業を進めていきます。
- 一般国道 329 号石川バイパスの供用等によって交通の流れが変化し、渋滞緩和とともにバイパスの終点交差点（後原交差点）付近で渋滞が発生していることから、一般国道 329 号石川バイパス全線 4 車線の整備を進めていきます。
- 今後、路上工事の縮減をさらに進めるため、道路管理者が行う工事の集約化を図ります。さらに、占用工事に関しては、路上工事に関する占用工事等連絡協議会を継続的に開催し、路上工事の集約化を図ります。

H15 年度で用いた交通渋滞に対する事業の効果をみるためのアウトカム指標

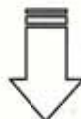
【指標－9】	道路渋滞による損失時間
【指標－10】	ETC 利用率
【指標－11】	路上工事時間

(1) テーマの実現に向けた平成 15 年度の取り組み

平成 15 年度では、本テーマに関して、以下の事業が供用・実施されました。

<H15 年度業績計画書において示された主な事業・施策>

- 一般国道 58 号名護東道路
- 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
- 沖縄道 ETC 未整備 IC への整備 (ETC レーンの設置)
- 道路管理者が行う工事の集約化 (関係機関会議の開催)



<H15 年度に供用・実施した主な事業・施策>

- 一般国道 329 号石川バイパス (全線 2 車供用)
- バス停の環境整備
- バス位置情報提供
- 沖縄道 ETC 未整備 IC への整備 (ETC レーンの設置)
- 道路管理者が行う工事の集約化 (関係機関会議の開催)

(2) 事業・施策の実施によるアウトカム指標値の変化と目標達成度（達成度報告）

【指標－9】道路渋滞による損失時間

1) アウトカム指標値に変化を与える主な要因

<プラス効果要因>

◇新規道路の供用による並行区間の速度向上、道路改良による速度向上

- ・ 一般国道 329 号石川バイパス等の新規道路の供用により、並行する現道部分の走行速度が向上しました。

<マイナス効果要因>

◆新規道路にアクセスする道路において、渋滞損失時間が増加

- ・ 一般国道 329 号石川バイパスの供用により、供用区間へアクセスする道路において渋滞損失時間が増加しました。

2) アウトカム指標毎の実績と評価

■事業の進捗

- 一般国道 329 号石川バイパスが全線 2 車供用となり、また一部区間においては 4 車供用となりました。
- バス停環境整備として上屋を 1 ヶ所設置し、またバス位置情報の提供も開始しました。

表 H15 年度事業供用実績

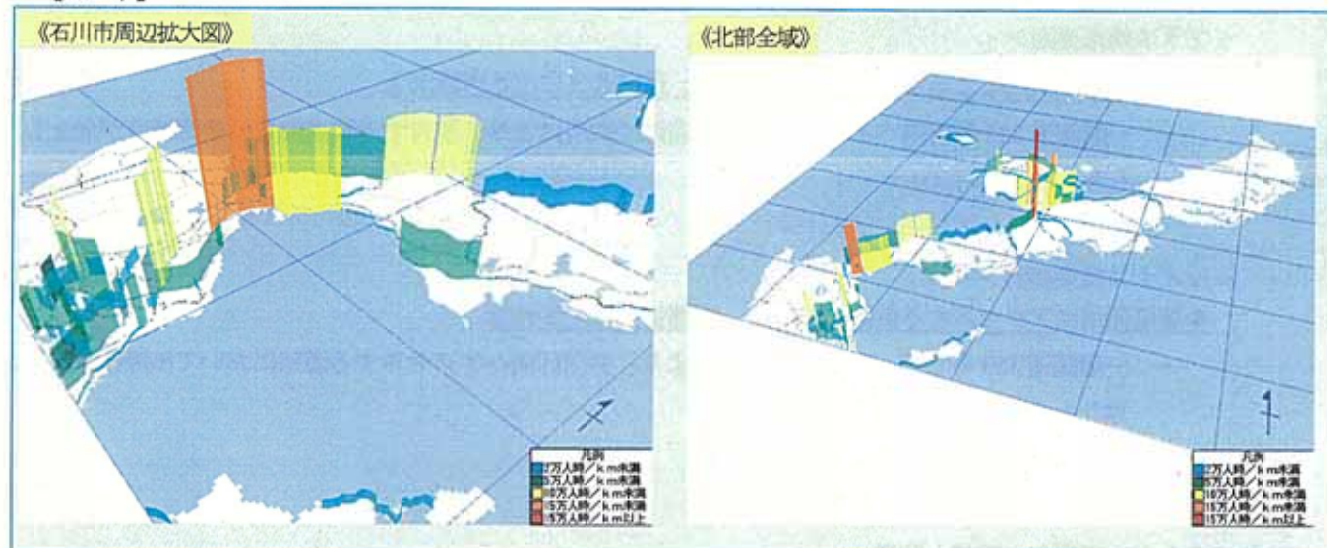
道路種別	事業名	事業箇所	供用状況	備 考
直轄国道	一般国道 329 号 石川バイパス	石川市	H15 年度全線 2 車供用 (部分 4 車供用) ※H16 年度全線 4 車供用予定	H15. 3. 27 供用
直轄国道 街路	バス停環境整備	石川市	H15 年度 1 ヶ所供用	H16. 4. 1 供用
	バス位置情報提供	1 路線	H15 年度 1 路線運用開始	

■損失時間の削減効果

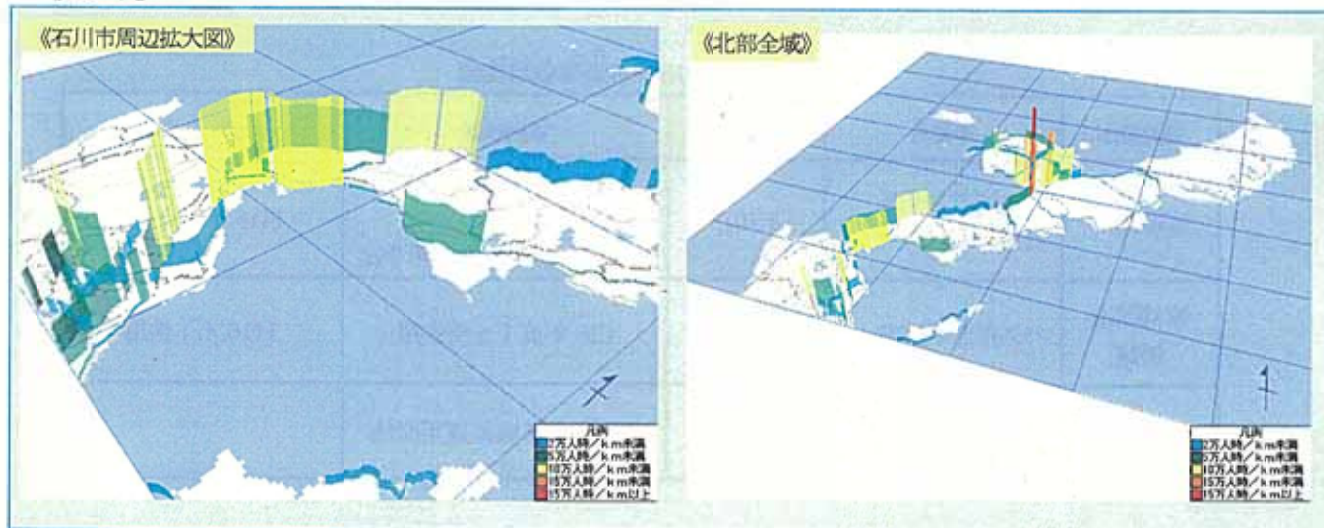
○一般国道 329 号石川バイパスの供用により、9.7 万人・時／年の渋滞損失時間が削減されました。

<渋滞状況の変化>

【H14 年】



【H15 年】



《事業箇所毎の成果の把握と分析 ～ベストプラクティス事例～》

『石川バイパス』

石川バイパスの全線2車暫定供用（H15年3月）により、現道区間（赤崎～東恩納）の旅行速度の向上、交通量の減少がみられ、渋滞損失時間が年間25%減少

1. 現状の課題

石川市内の一般国道329号赤崎交差点～東恩納交差点（1031）では、平成14年度において38.7万人・時／年の渋滞損失時間が発生。また、赤崎、東恩納交差点は第三次渋滞対策プログラムで主要渋滞交差点に指定。



写真 渋滞状況（石川市石川）



図 渋滞損失時間（H14年）

2. 事業概要

石川バイパスは石川市内の通過交通を排除するための道路。平成15年3月に全線2車暫定供用となり、平成16年4月に赤崎交差点～県道6号交差点までの2.6km区間が部分4車供用。



図 石川バイパス事業概要

3. 事業の効果

■国道329号（赤崎～東恩納）で旅行速度の向上、交通量、渋滞損失時間の減少がみられた。

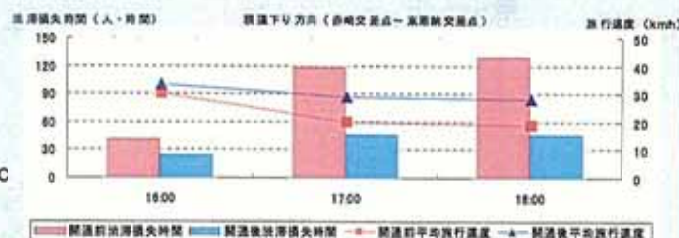
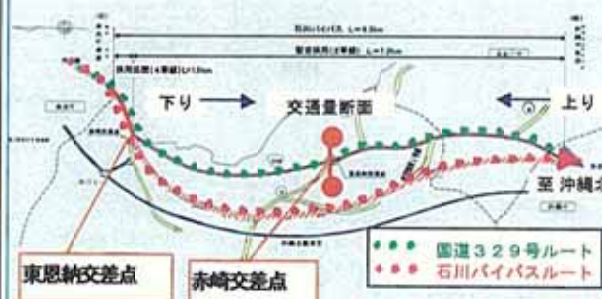
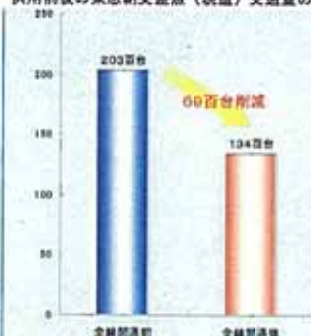
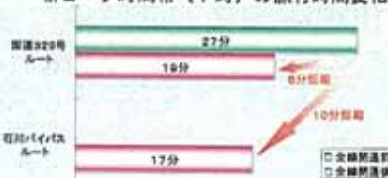


図 平日の渋滞損失時間（事前・事後調査データにより算出）

供用前後の東恩納交差点（現道）交通量の変化



朝ピーク時間帯（7時）の旅行時間変化



事前・事後の実態調査日における渋滞損失時間は、1,098人時間／日から614人時間／日となり、44.1%削減され、夕方の下り方向で顕著に減少した。

当該区間の渋滞損失時間は、H14年度（38.7万人時間／年）からH15年度（29.0万人時間／年）へと、9.7万人時間／年（25.0%）削減された。

4. 今後の課題

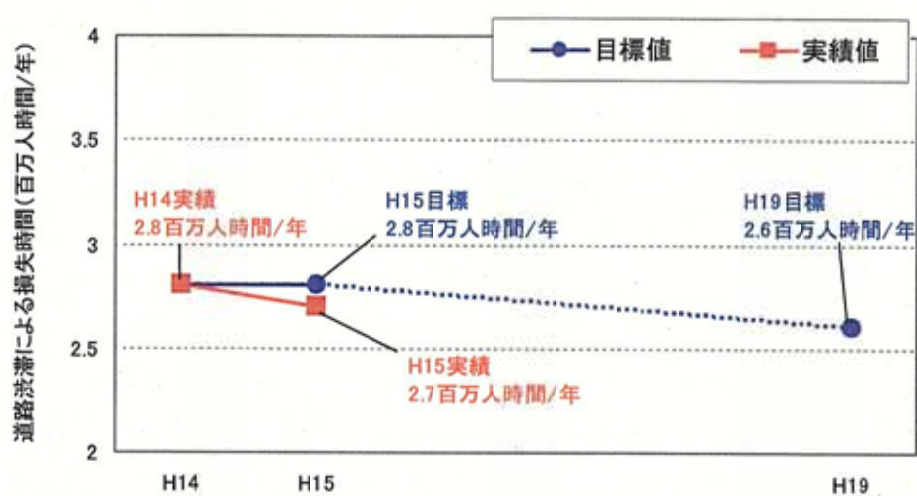
石川バイパス終点交差点（後原交差点）で渋滞が発生している。これは、現在石川バイパスが暫定2車供用中のため交通容量が不足しているためと考えられる。完成供用（4車線化）後に調査を実施し、再度事後評価を行う必要がある。

3) テーマ実現に向けたアウトカム指標の平成15年度の目標値と実績値

テーマ実現に向けたアウトカム指標の平成15年度の目標値と実績値は、以下に示すとおりです。

表 指標ごとの目標値と実績値

アウトカム指標			H14 年度 実績値	H15 年度 目標値	H15 年度 実績値
【指標-9】	道路渋滞 による損失時間	県道以上	7.9百万人時間/年	7.8百万人時間/年	—
		渋滞モニタリング区間	2.8百万人時間/年	2.8百万人時間/年	2.7百万人時間/年



【指標－１０】ＥＴＣ利用率

１）アウトカム指標値に変化を与える主な要因

<プラス効果要因>

◇ＥＴＣゲートの増設

- ・ 沖縄自動車道全 IC へのＥＴＣゲート設置導入後、ＥＴＣ登録車両が増加しました。（全料金所にて供用を開始した翌月（H15.12）のセットアップが前月比の３倍に増加しました。）

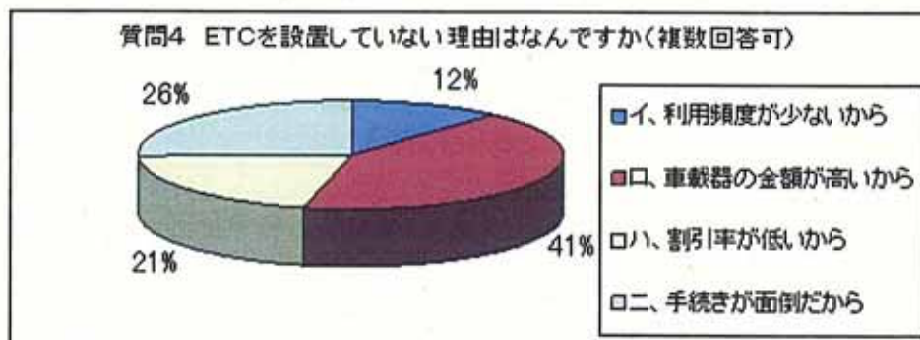
<マイナス効果要因>

◆ＥＴＣ車載器のメリットの程度

- ・ ＥＴＣ車載器を設置しない一番の理由は、「車載器の金額の高さ」となっています。

《ＥＴＣ車載器を設置しない主な理由》

- １．車載器の金額の高さ（約４１％），２．手続きの面倒さ（約２６％），３．割引率の低さ（約２１％）



ＥＴＣ利用促進検討委員会（ＪＨ沖縄管理事務所）アンケート結果より

◆ＥＴＣ登録台数の伸びの低さ

- ・ 沖縄県全体のＥＴＣ登録台数は３月末時点で２，１３７台（（財）道路システム高度化推進機構の調査結果）となっており、供用後月平均で１７０台程度増加しているものの、九州各県と比べても伸び率は依然低い状況です。

２）アウトカム指標毎の実績と評価

■事業の進捗

○ＥＴＣ路側機器の未整備 IC において事業が完了し、平成 15 年 11 月 28 日に供用が開始されました。

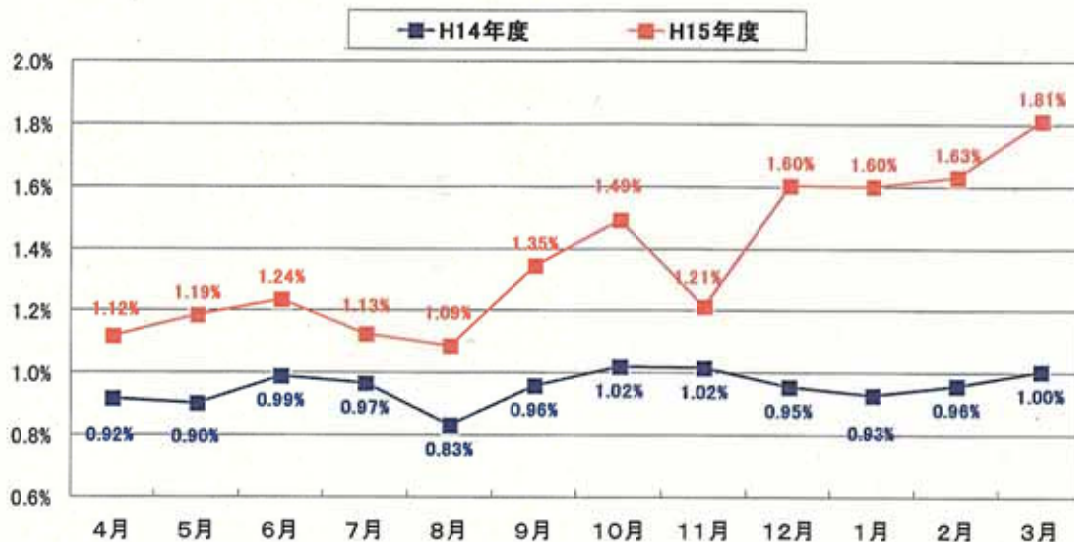
表 H15 年度事業供用実績

事業名	事業種別	事業箇所	供用状況
ＥＴＣレーンの設定	ＥＴＣ路側機器整備	屋嘉 IC 金武 IC	H15 年度供用 (混入レーン入口、出口)

■ ETC利用率の増加効果

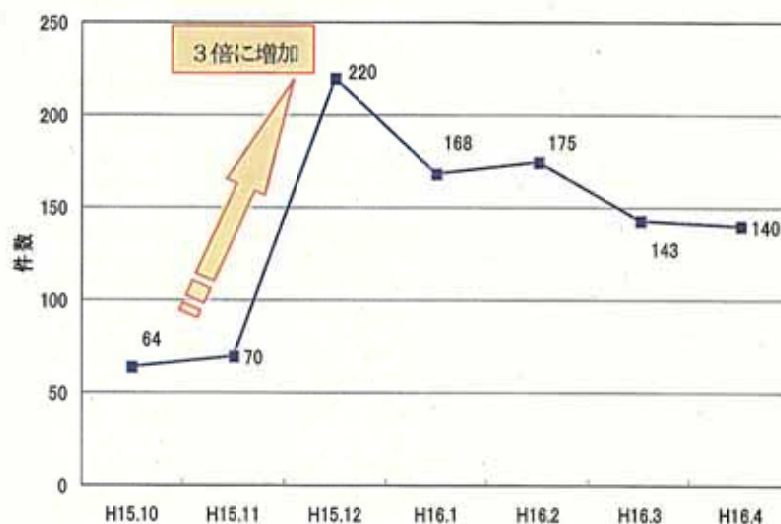
○ ETC利用率は増加傾向にあるものの、平成15年度の目標には達しませんでした。

○ 沖縄自動車道全ICへETCゲートを設置導入した翌月（H15.12）のETC登録車両数は、前月比の3倍に増加しました。



出典：沖縄総合事務局資料

図 ETC利用率の推移（H14・H15）



出典：国土交通省ホームページ

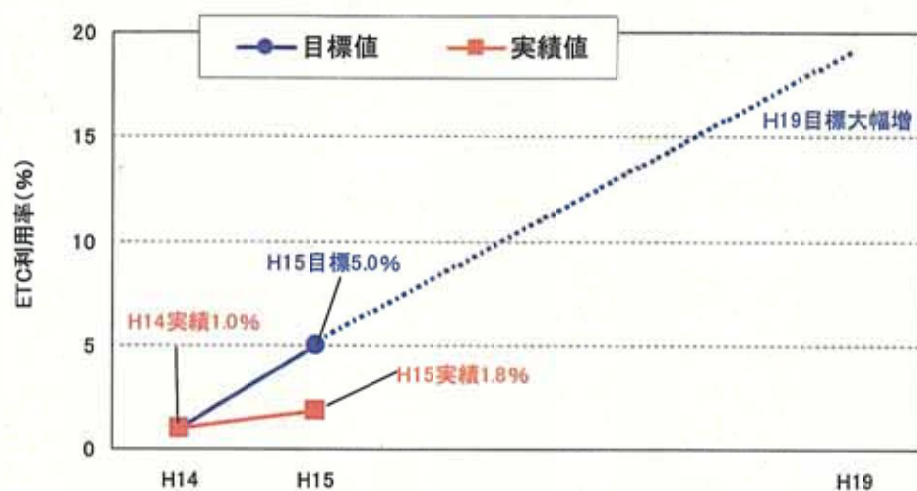
図 月別ETCセットアップ数（件）【沖縄県】

3) テーマ実現に向けたアウトカム指標の平成15年度の目標値と実績値

テーマ実現に向けたアウトカム指標の平成15年度の目標値と実績値は、以下に示すとおりです。

表 指標ごとの目標値と実績値

アウトカム指標		H14年度 実績値	H15年度 目標値	H15年度 実績値
【指標-10】	ETC利用率	1.0%	5.0%	1.8%



【指標－１１】路上工事時間

１）アウトカム指標値に変化を与える主な要因

＜プラス効果要因＞

◇継続事業の終了

- ・現時点では特にありません。

＜マイナス効果要因＞

◆事業の繰越しによる工事規制時間の増加

- ・過年度供用が予定されていた事業が繰り越しされ、工事規制時間が増加しました。

◆大規模工事の実施による工事規制時間の増加

- ・橋梁工事（国道 58 号宜名真橋、恩納橋等）の実施により、工事規制時間が増加しました。

２）アウトカム指標毎の実績と評価

■事業の進捗と効果

- 橋梁工事（国道 58 号宜名真橋、恩納橋等）の実施等により、路上工事時間は 160（時間/km・年）であったことから、目標値の 133（時間/km・年）を達成することができませんでした。
- 占用工事等連絡協議会を開催して工事縮減に向けた取り組みを検討しており、これからも継続していきます。

＜H15 年度路上工事時間削減実績＞

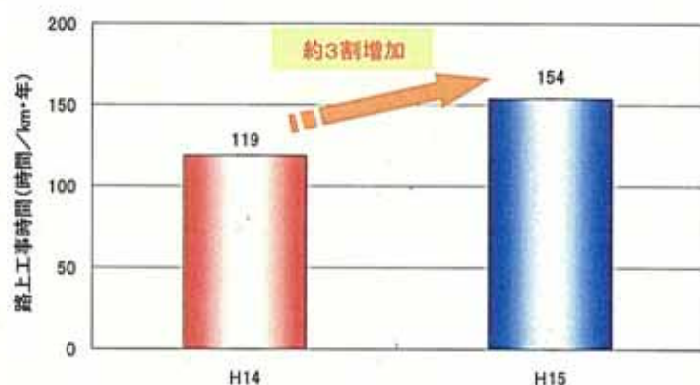
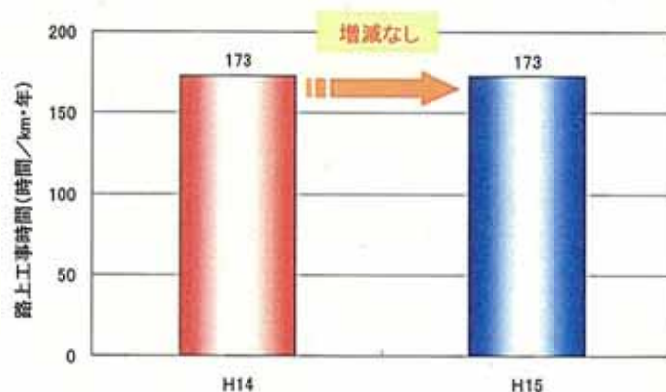


図 路上工事時間の削減実績（一般国道 58 号）



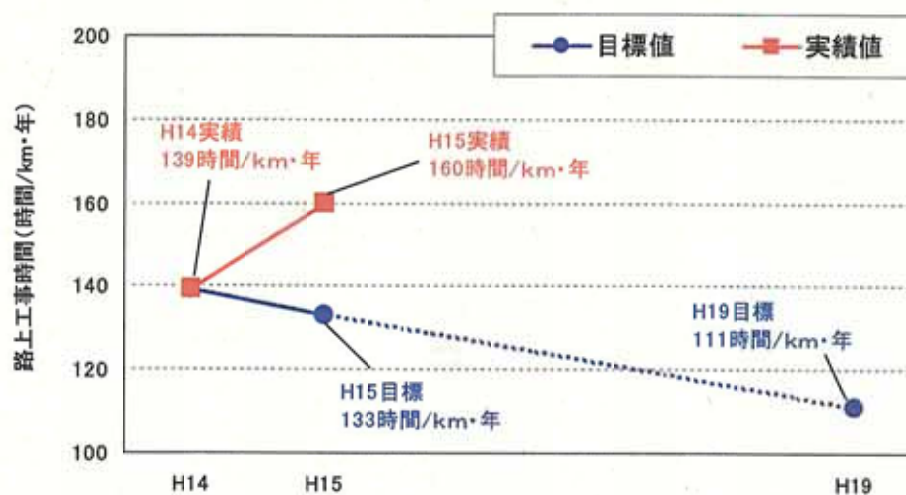
出典：北部国道事務所資料
図 路上工事時間の削減実績（一般国道 329 号）

3) テーマ実現に向けたアウトカム指標の平成15年度の目標値と実績値

テーマ実現に向けたアウトカム指標の平成15年度の目標値と実績値は、以下に示すとおりです。

表 指標ごとの目標値と実績値

アウトカム指標		H14 年度 実績値	H15 年度 目標値	H15 年度 実績値
【指標-11】	路上工事時間	139時間/km・年	133時間/km・年	160時間/km・年

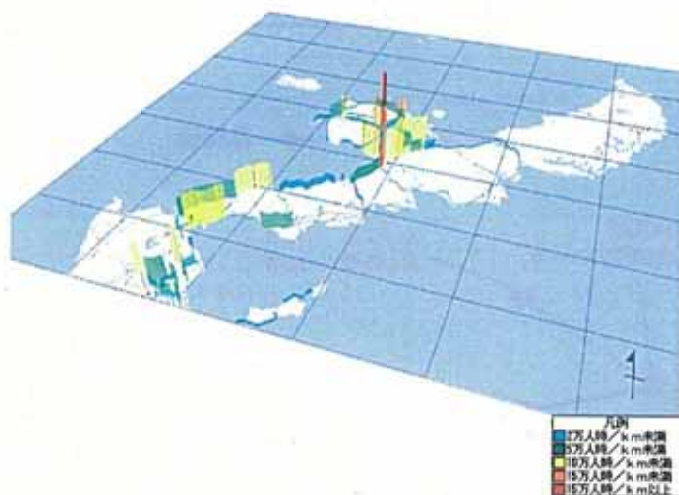


(3) 現況と今後の取り組み（業績計画）

1) 現状と課題

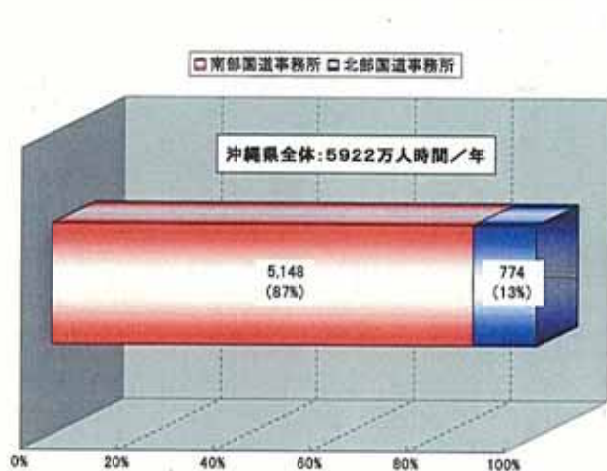
① 渋滞損失時間は774 万人時間／年となっており、一部の区間に集中

○ 北部地域における県道以上の渋滞損失時間は774 万人時間／年です。その損失時間は、一般国道 58 号名護市周辺・恩納村周辺と一般国道 329 号石川市周辺に集中しています。



出典：国土交通省資料

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（H15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／年・km)	センサス 調査区間番号
1	一般国道58号	名護市宮里～世富慶	19.2	1007
2	一般国道58号	名護市伊差川～宮里	12.5	1006
3	一般国道58号	名護市仲尾次～伊差川	8.0	1005
4	一般国道329号	名護市石川～東恩納	7.6	1031
5	一般国道58号	名護市伊差川	7.6	11006

出典：国土交通省資料

○北部地域の道路（県道以上）延長約 30%に渋滞損失時間の約 80%が集中しており、当区間に集中的に渋滞対策を行うことが効率的・効果的です。

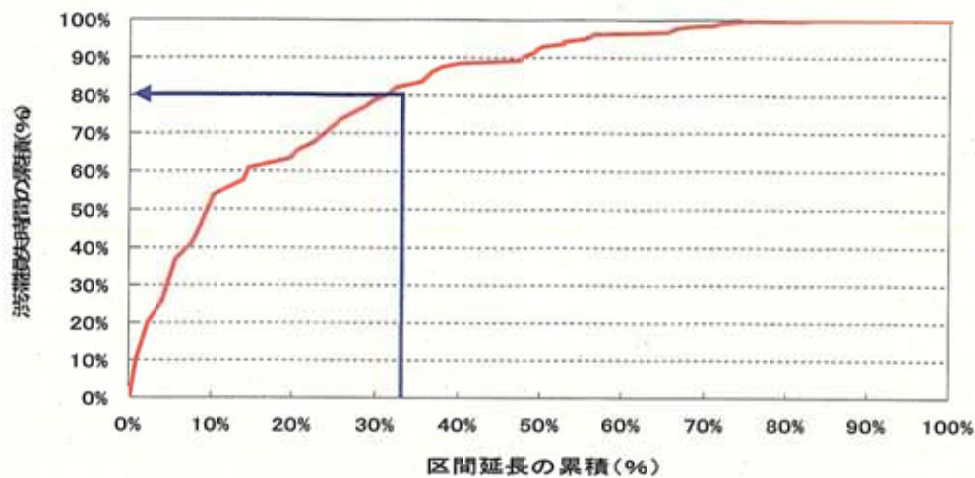


図 渋滞損失別累積延長比率

出典：沖縄総合事務局資料

○道路延長の 26%を占める直轄国道に渋滞損失時間の約 40%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、北部地域平均の約 1.6 倍にあたります。



図 北部地域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

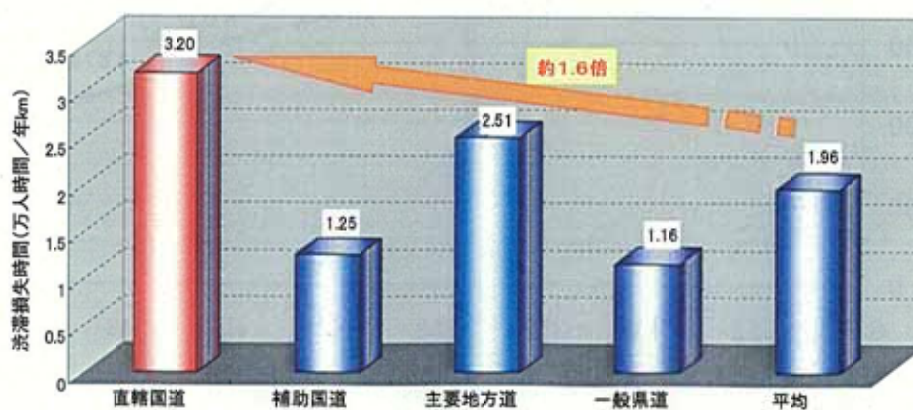


図 北部地域の道路延長 1 km あたりの渋滞損失時間

出典：沖縄総合事務局資料

②交通量の増加とバス利用の減少

○沖縄県の将来交通量はさらに増加すると推計されることから、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ります。

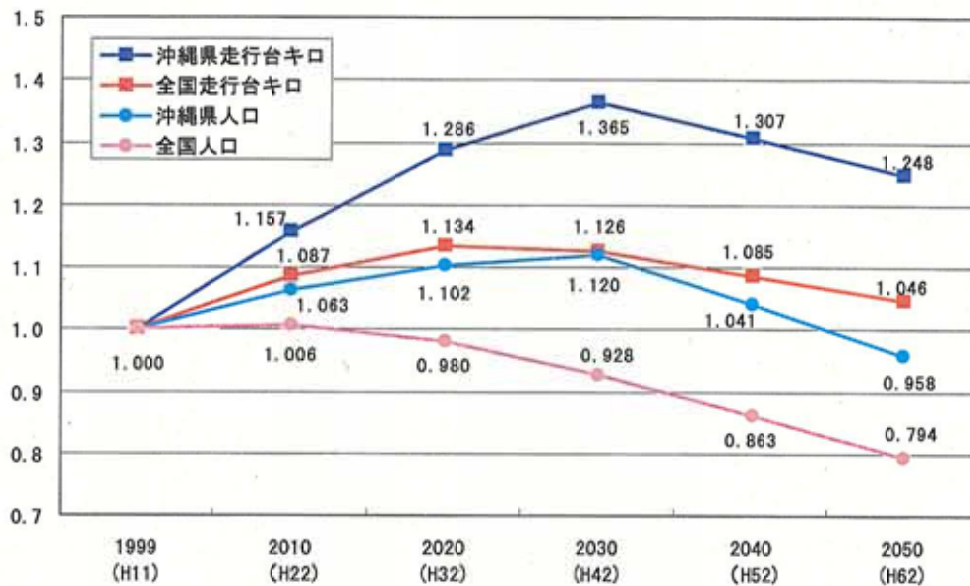


図 走行台キロ、人口の将来推計（1999年＝1.000）

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すが、バスの利用者数は年々減少傾向にあります。

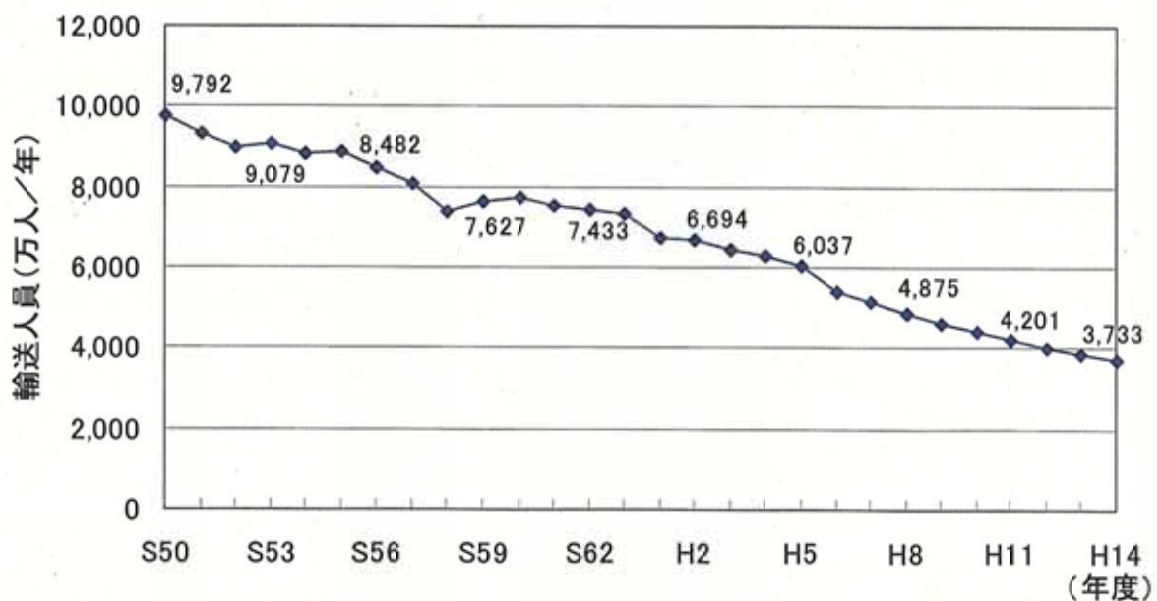


図 一般乗合旅客自動車輸送人員の推移（沖縄本島）

出典：「運輸要覧」沖縄総合事務局

○北部地域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、121箇所のバス停上屋が整備されています。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ます。

○バス停車帯の整備計画

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

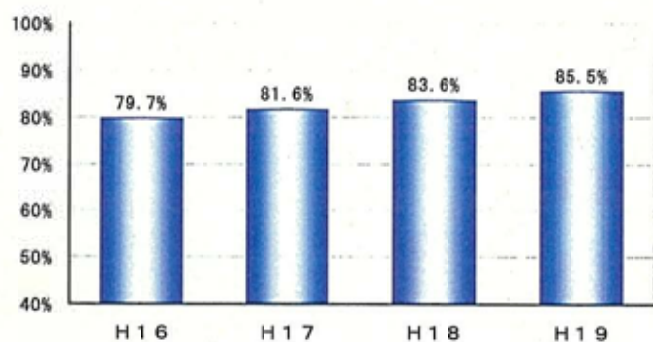


図 バス停車帯の整備率

○バス停上屋整備計画

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

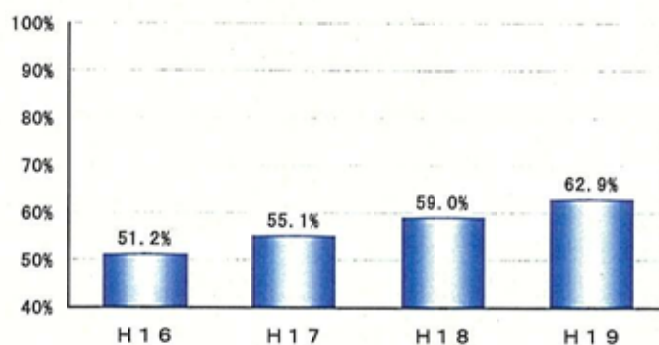


図 バス停上屋整備率

出典：北部国道事務所資料

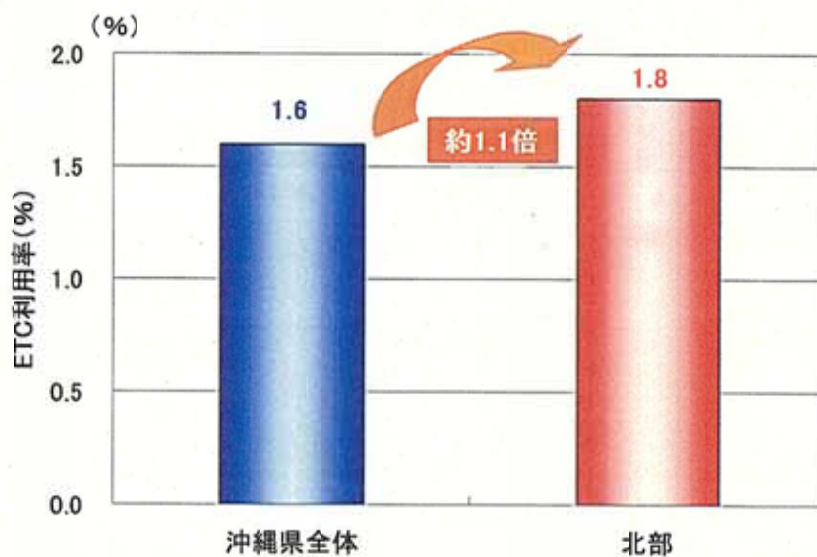
③ETC 利用台数は増加傾向

○北部地域では、ETCの利用台数（利用率）は増加の傾向にあり、沖縄県全体よりも北部国道管内のETC利用率は若干高くなっています。



出典：日本道路公団資料

図 沖縄県の高速道路におけるETC利用状況



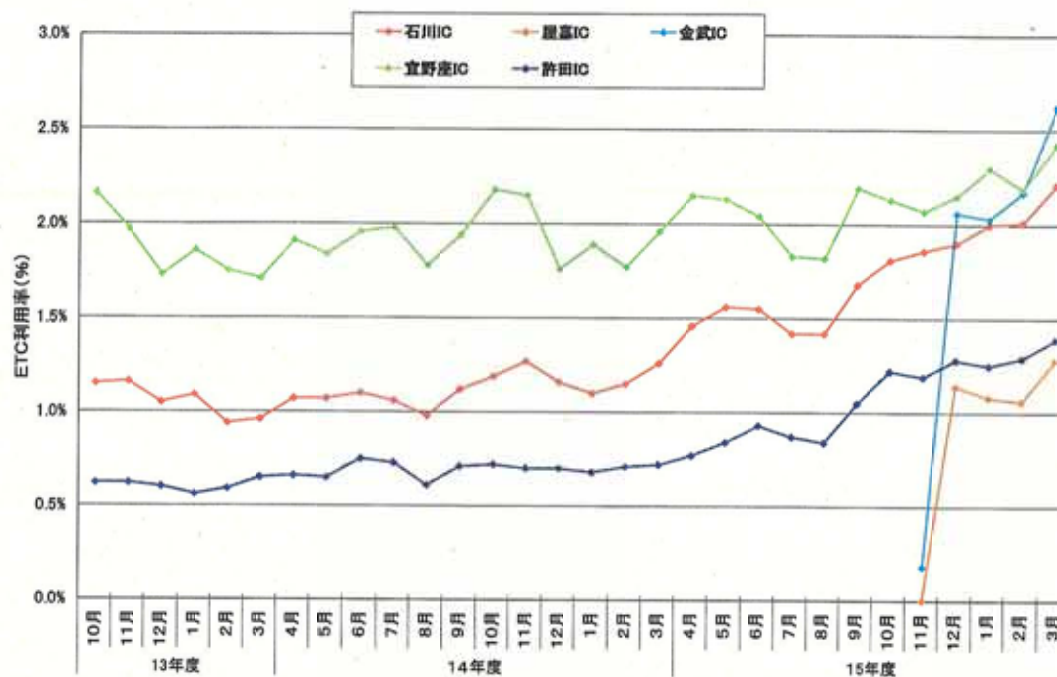
出典：日本道路公団資料

図 ETC利用率

○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割を占めています。現在ETC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ます。

④ I C区間別のETC利用状況の推移

○ETC利用率の最も高いICは、金武ICとなり、ETC利用台数が最も多いのは許田ICとなっています。



出典：沖縄総合事務局資料

図 I C区間別のETC利用率の推移



出典：沖縄総合事務局資料

図 I C区間別のETC利用台数の推移

※金武IC、屋嘉ICは、平成15年11月からの運用

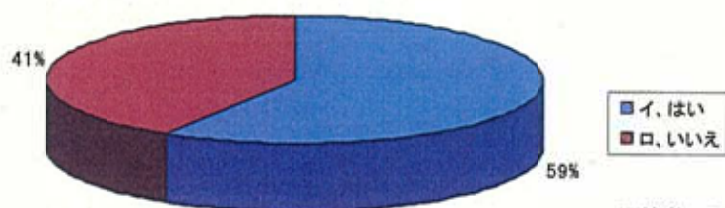
⑤ ETCの利用意向（ETC利用促進検討委員会（JH沖縄管理事務所）アンケート結果）

○ETCを今後利用したいと考えている高速道路利用者は、59%となっています。

○ETCを設置していない理由としては、「車載器の金額が高いから」(41%)、「手続きが面倒だから」(26%)、「割引率が低いから」(21%)、「利用頻度が少ないから」(12%) となっており、車載器の設置金額に対する抵抗が見受けられます。

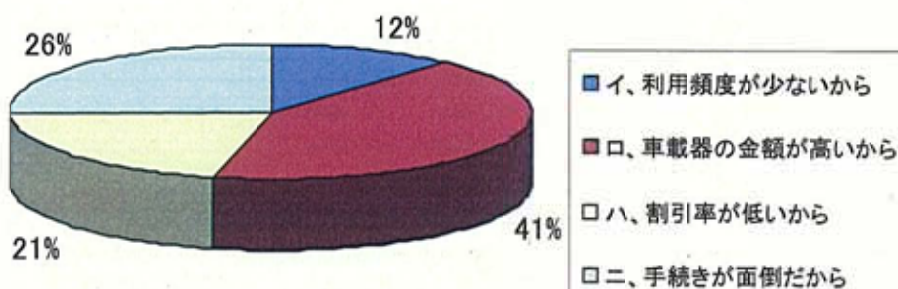
○今後、ETCの金額が安くなれば取り付けると回答した高速道路利用者は、67%となっています。

■ あなたはETC（自動支払制度）を利用したいと思いますか



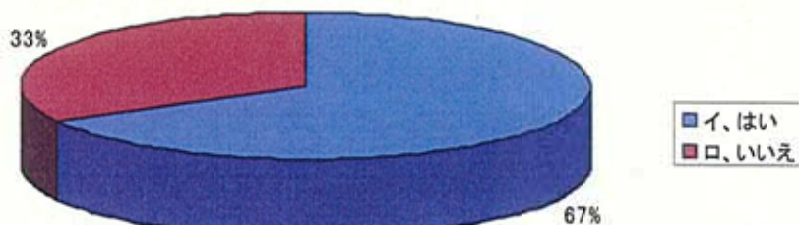
回答者：58人

■ ETCを設置していない理由は何ですか（複数回答可）



回答者：86人

■ 今後ETCの金額が安くなれば付けますか



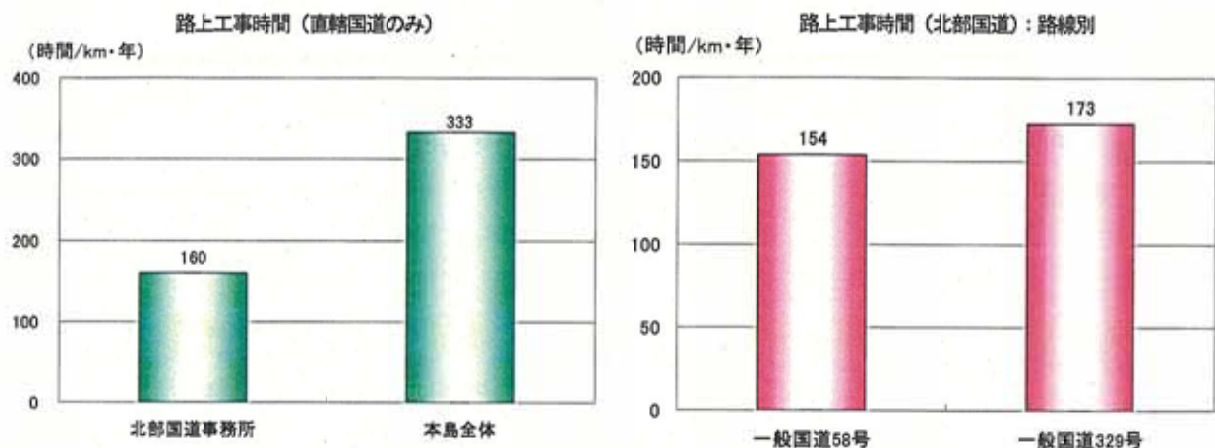
回答者：57人

出典：日本道路公団資料

図 ETCアンケート調査結果

⑥路上工事に対する対策の重要性

○北部地域の直轄国道では、距離あたり路上工事時間が沖縄本島全体に比べて大幅に短くなっています。路線別にみても、北部地域の一般国道 58 号、および一般国道 329 号の路上工事時間は、それぞれ 154 時間/km・年、173 時間/km・年であり、沖縄本島全体の平均（333 時間/km・年）に比べて大幅に短くなっています。



出典：沖縄総合事務局資料

図 路上工事時間の比較

○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削減施策の実施・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す。



出典：沖縄総合事務局HP

図 道路情報提供システム 工事規制情報提供画面

○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15年で約2/3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、電気の仕事業者などによる占用工事でした。一方、北部地域での路上工事の約8割強が道路工事となっていました。

○今後、路上工事の縮減をさらに進めるため、まず道路管理者が行う工事の集約化を図ります。また、2割弱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ため、これらの解決を図ります。

○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くなっています。このため、道路管理者が行う工事の集約化による効果が、沖縄全県に比べ大きいと考えられ、ひきつづき路上工事に関する道路工事の集約を図ります。

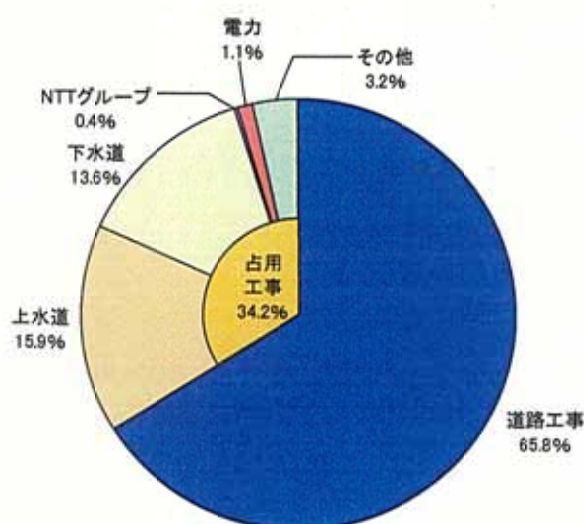


図 沖縄県（直轄国道）の路上工事内訳
（H15年度） 出典：沖縄総合事務局資料

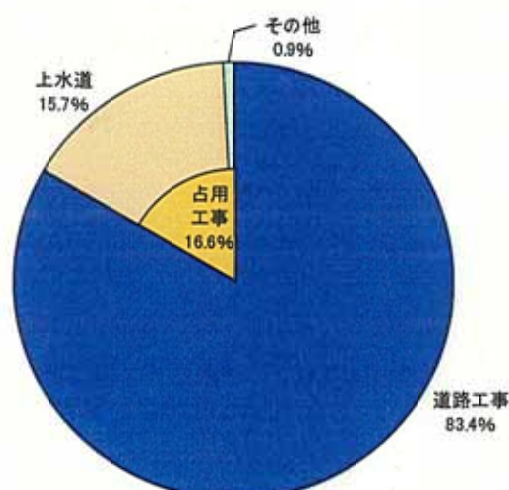


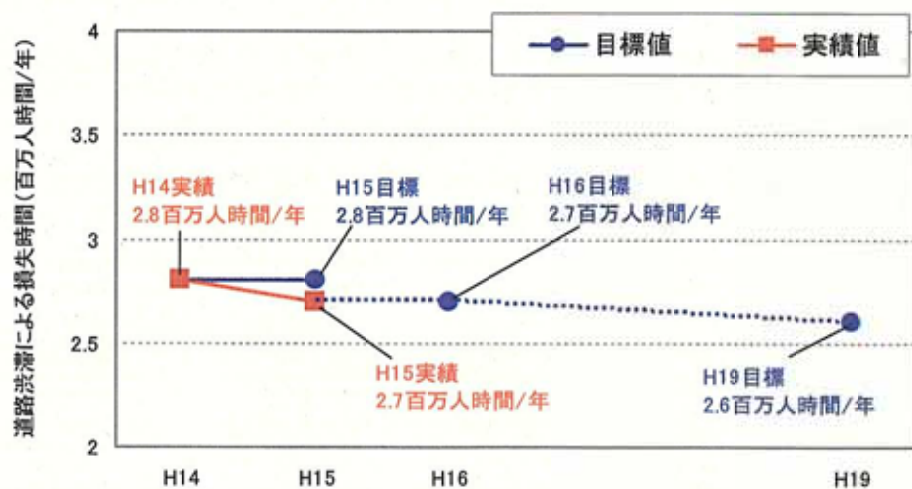
図 沖縄県北部（直轄国道）の路上工事内訳
（H15年度） 出典：沖縄総合事務局資料

2) 平成16年度目標値

平成16年度は平成15年度までの現状と課題に基づき、繰り越し事業を早急に完了させるとともに、『市街地の交通渋滞を緩和する道づくり』に向けた取り組みを行います。

表 アウトカム指標の目標値

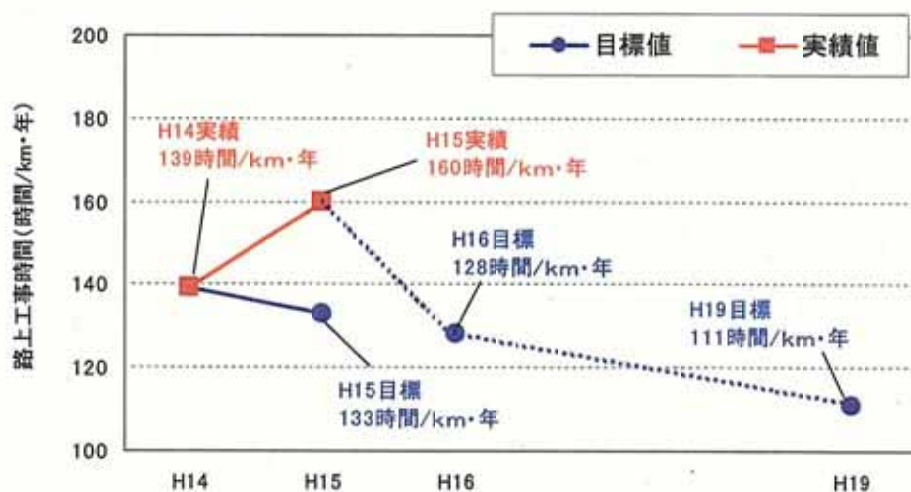
アウトカム指標			H15 年度 実績値	H16 年度 目標値	H19 年度 目標値
【指標-9】	道路渋滞 による損 失時間	県道以上			7.4 百万人時間/年
		渋滞モニタ リング区間	2.7 百万人時間/年	2.7 百万人時間/年	2.6 百万人時間/年
【指標-10】	ETC利用率		1.8%	5.0%	大幅増
【指標-11】	路上工事時間		160 時間/km・年	128 時間/km・年	111 時間/km・年



※H16 年度目標値設定方法：H15 年度と H19 年度のトレンドにより、H16 年度目標値を設定。



※H16 年度目標値設定方法：H19 年度目標数値が具体的に設定されていないため、当該年度の目標値として前年度の目標値を踏襲。



※H16 年度目標値設定方法：昨年度の目標設定手法を引き継ぎ、H14 年度と H19 年度のトレンドにより、H16 年度目標値を設定。

3) 目標を達成するために供用を目指す主な取り組み (H16～H19)

平成 16 年度目標値を達成するために実施すべき主な取り組みは、以下に示すとおりです。

表 目標に向けた主な取り組み

アウトカム指標		H16 年度完了予定の主な取り組み	H17 年度～H19 年度までに 供用を目指す主な取り組み
【指標－9】	道路渋滞による損失 時間	・一般国道 329 号石川バイパス ・バス停車帯整備 5 箇所 ・バス停上屋整備 10 箇所	・一般国道 58 号名護東道路 ・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 58 号伊差川交差点改良 ・バス停車帯整備 15 箇所 ・バス停上屋整備 30 箇所
【指標－10】	ETC 利用率	・ ETC 割引の継続	—
【指標－11】	路上工事時間	・ 占用工事等連絡協議会の継続開 催	—

地域間の連携を強化し、交流を確保する道づくり

(1) テーマの目的

北部地域における地域間の連携を強化し、交流を確保するとともに、各種産業の振興や地域の活性化、生活の質の向上を図っていくために、北部地域の骨格を担う幹線ネットワークの早期形成を目指します。

(2) 平成15年度の成果（達成度）(P96～P105)

- 日常生活圏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は、一般国道329号石川バイパス等の供用により2.2%（人口：概ね2,600人）増加しました。
- 中心市街地までの所要時間は、一般国道329号石川バイパス等の供用により時間短縮が若干みられたものの、数値の向上効果は見られませんでした。
- 港湾まで30分以内でアクセスできる市町村人口の割合は、一般国道329号石川バイパスが供用されたものの、並行する高速道路（沖縄自動車道）を利用した方が依然として所要時間は短いことから、向上効果は見られませんでした。
- 中南部地域的那覇空港自動車道が南風原南IC～豊見城ICまで延伸したことによるネットワーク効果、通行料金の割引施策により、規格の高い道路を使う割合は約0.5%増加しました。

(3) 現状と今後の取り組み（業績計画）(P106～P114)

- 沖縄本島北部の人口約22.7万人のうち、安定到達人口は約15.7万人（69.0%）であり、沖縄県全域よりも高い値を示しています。しかし、北部地域は、30分圏外人口が約4.0万人（17.4%）であり、沖縄県全域（8.3%）よりも30分圏外人口の割合が高くなっています。
- 中心市街地までの所要時間は、国頭村、東村、与那城町、大宜味村、金武町で平均30分を超えています。
- 港湾（運天港、中城湾港）から各市町村役場までの平均所要時間をみると、名護市（40分）、金武町（39分）、国頭村（72分）、大宜味村（46分）、東村（62分）、宜野座村（45分）、恩納村（39分）、与那城町（31分）で30分を超える所要時間となっており、金武町、国頭村、大宜味村、東村、宜野座村では、いずれの集落も30分以内で到達できていません。
- 北部における規格の高い道路を使う割合は11.5%であり、沖縄県全体（6.8%）の約1.7倍となっていますが、全国平均（13.0%）には達していません。
- 拠点への所要時間短縮、安定到達人口の増加（安定到達不可能人口の削減）は、道路の改築・改良事業の実施がその効果として表れるため、安定到達人口の増加を目指し、道路事業を継続して進めていきます。
- 規格の高い道路を使う割合が増えると、連携強化・交流促進をはじめ、CO₂排出量や死傷事故件数の削減、渋滞の緩和などの効果が表れるため、規格の高い道路の整備を進めるとともに、利用促進策を検討していきます。

H15年度で用いた幹線ネットワークの形成に関する事業の効果をみるためのアウトカム指標

【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
【指標－13】	中心市街地までの所要時間の短縮率
【指標－14】	港湾まで30分でアクセスできる市町村人口の割合
【指標－15】	規格の高い道路を使う割合

(1) テーマの実現に向けた平成 15 年度の取り組み

平成 15 年度では、本テーマに関して、以下の事業が供用・実施されました。

<H15 年度業績計画書において示された主な事業・施策>

- 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
- 沖縄自動車道の通行料金の低減に関わる措置の継続



<H15 年度に供用・実施した主な事業・施策>

- 一般国道 329 号石川バイパス (全線 2 車供用)
- 沖縄自動車道の通行料金の低減に関わる措置の継続

(2) 事業・施策の実施によるアウトカム指標値の変化と目標達成度（達成度報告）

【指標－1.2】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

1) アウトカム指標値に変化を与える主な要因

<プラス効果要因>

◇新規道路（改良済み）の供用

- ・ 新規道路の供用により、30分での改良済み延長が約4.4km増加し、30分での到達人口が増加しました。

◇既存区間の改良

- ・ すでに30分での到達が可能なエリアであっても、未改良区間が残っている場合は安定的な到達が不可能として判断しているため、到達エリア内における改良箇所が増加したことにより、日常生活の中心となる都市からの安定到達人口が概ね2,600人増加しました。

<マイナス効果要因>

- ・ 現時点では特にありません。

2) アウトカム指標毎の実績と評価

■事業の進捗と安定到達人口の向上効果

- 平成15年度に一般国道329号石川バイパスが全線2車供用となり、また一部区間においては4車供用となりました。
- 一般国道329号石川バイパスの供用により30分圏域の拡大が見られ、新たに概ね2,600人が日常生活圏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こととなりました。

表 H15年度事業供用実績と事業効果

道路種別	事業名	事業箇所	供用状況	事業効果 (安定到達人口の向上分)	備考
直轄国道	一般国道329号 石川バイパス	石川市	H15年度全線2車供用 (部分4車供用) ※H16年度全線4車供用予定	概ね2,600人	H15.3.27供用

○平成15年度の事業が供用されることにより、名護市・沖縄市からの30分圏域が拡大しました。圏域が拡大した地域は石川市、恩納村で、これは一般国道329号石川バイパスによる効果です。

<30分圏域の拡大状況>

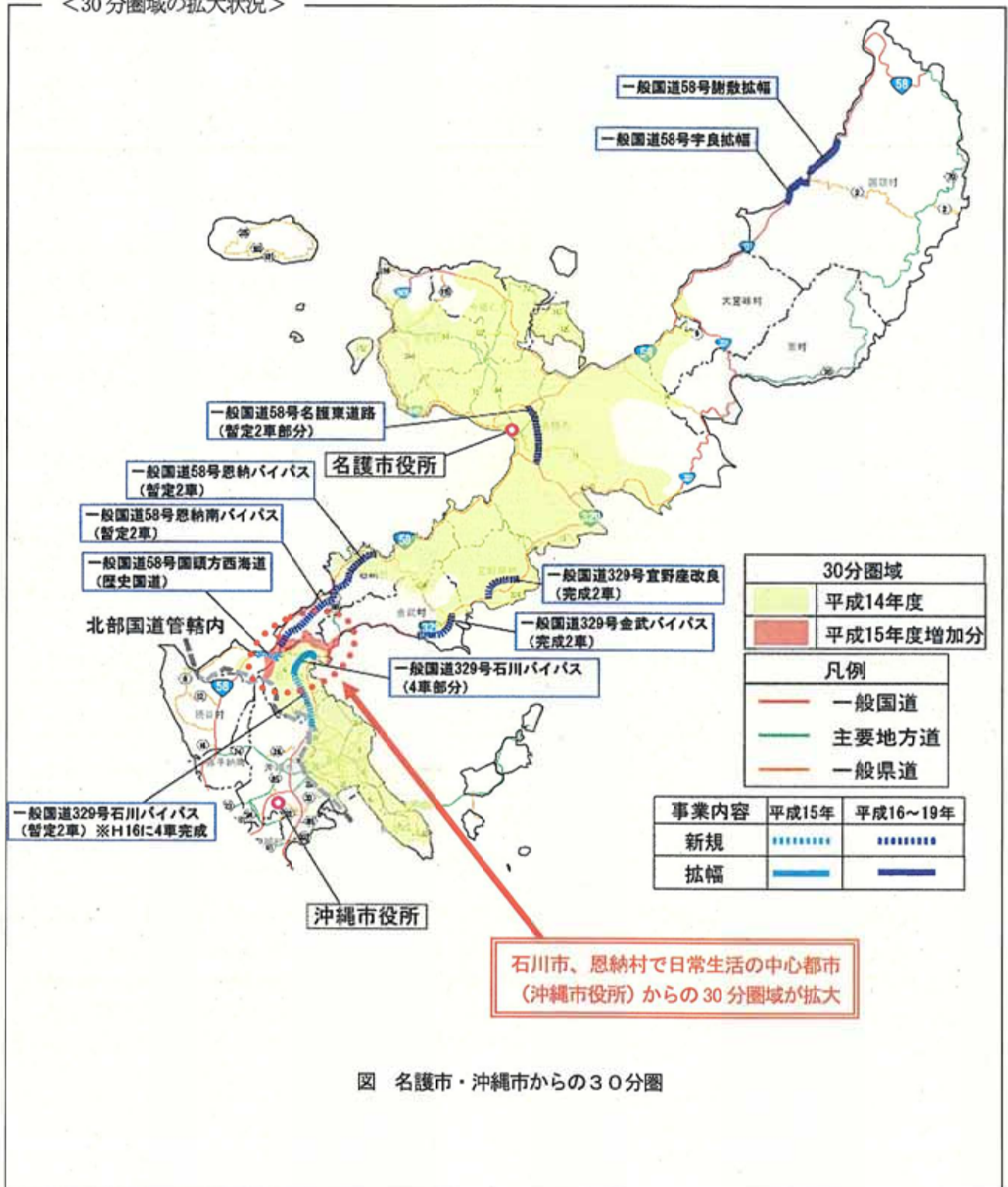
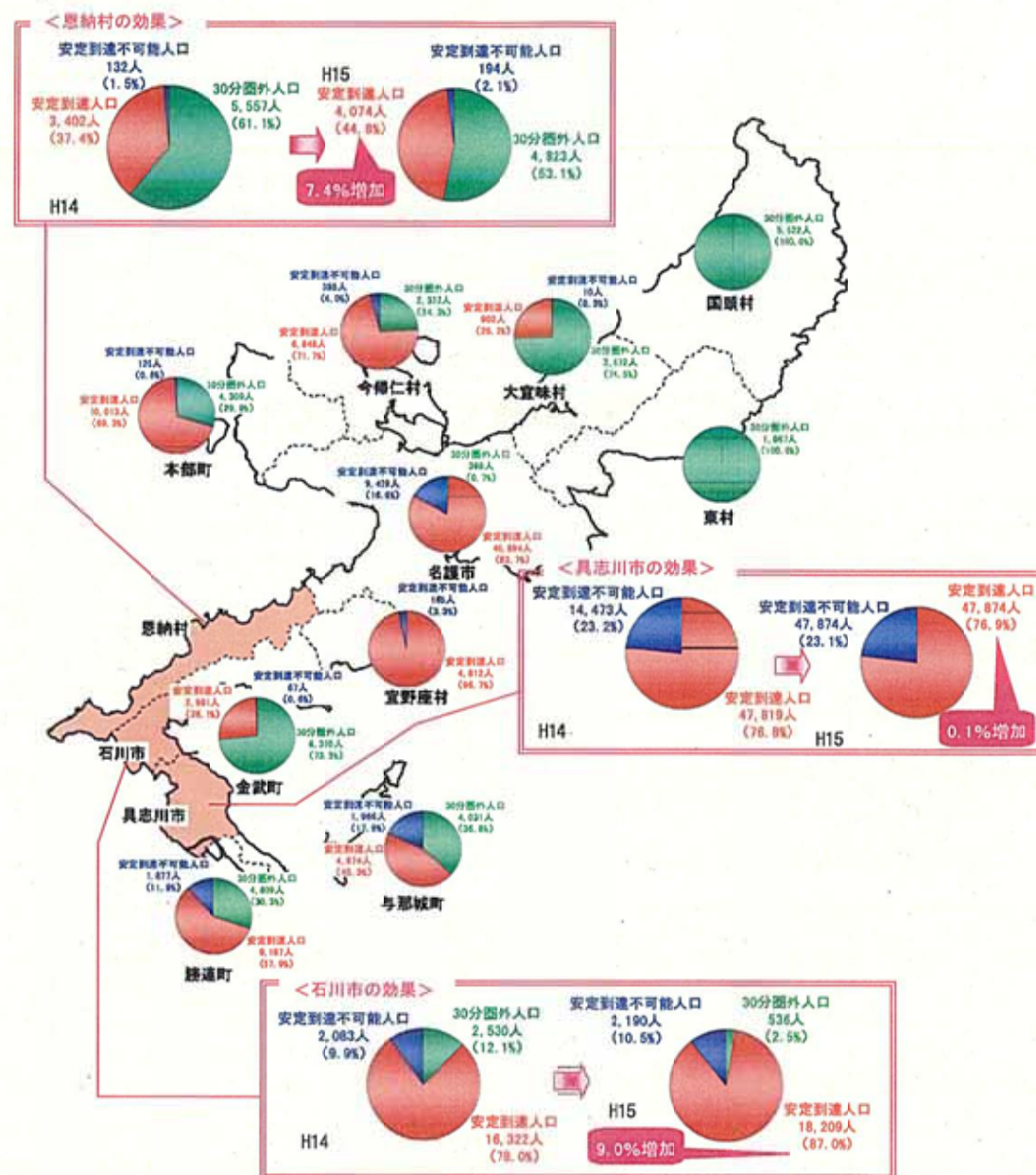


図 名護市・沖縄市からの30分圏

○一般国道 329 号石川バイパスが供用されたことにより、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が、石川市で9.0%、恩納村で7.4%、具志川市で0.1%増加しました。

<効果のあった地域>



※円グラフは、H15 実績値を示す。

※図はH14→H15 において、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の効果があった市町村を示す。

※安定到達人口：日常生活の中心となる都市まで、30 分以内（車が十分すれ違いことができる道路を利用して）安全かつ安定的に移動できる人口

安定到達不可能人口：日常生活の中心となる都市まで、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

30 分圏外人口：日常生活の中心となる都市まで、30 分以内に到達できない人口

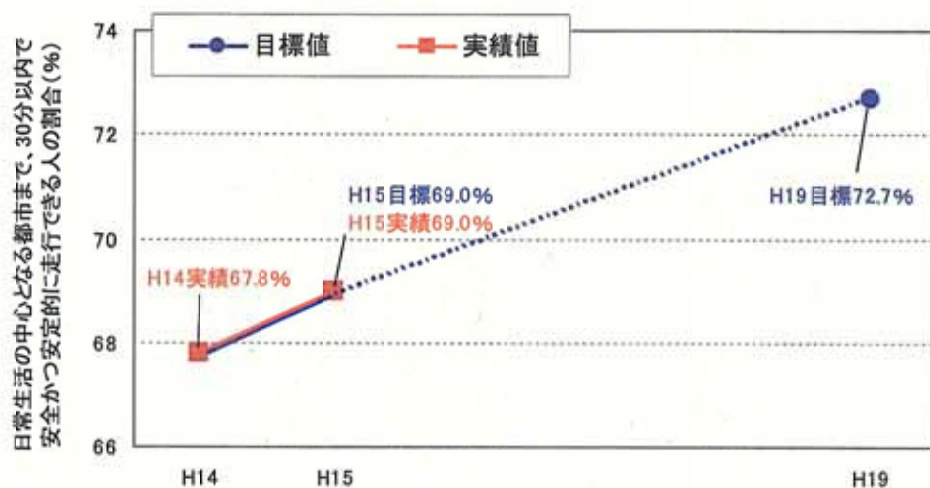
図 日常生活の中心となる都市まで、30 分以内で安全かつ安定的に走行できる人の割合に効果のあった地域

3) テーマ実現に向けたアウトカム指標の平成15年度の目標値と実績値

テーマ実現に向けたアウトカム指標の平成15年度の目標値と実績値は、以下に示すとおりです。

表 指標ごとの目標値と実績値

アウトカム指標		H14年度 実績値	H15年度 目標値	H15年度 実績値
【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	67.8%	69.0%	69.0%



【指標－１３】 中心市街地までの所要時間の短縮率

１）アウトカム指標値に変化を与える主な要因

<プラス効果要因>

◇新規道路（改良済み）の供用

- ・ 新規道路の供用により、30分での改良済み延長が約4.4km増加し、中心市街地までの所要時間が短縮されました。

<マイナス効果要因>

- ・ 現時点では特にありません。

２）アウトカム指標毎の実績と評価

■事業の進捗と効果

- 平成15年度に一般国道329号石川バイパスが全線2車供用となり、また一部区間においては4車供用となりました。
- 一般国道329号石川バイパスの供用により、市街地までの所要時間が若干短縮しましたが、向上効果は見られませんでした。

表 H15 年度事業供用実績と事業効果

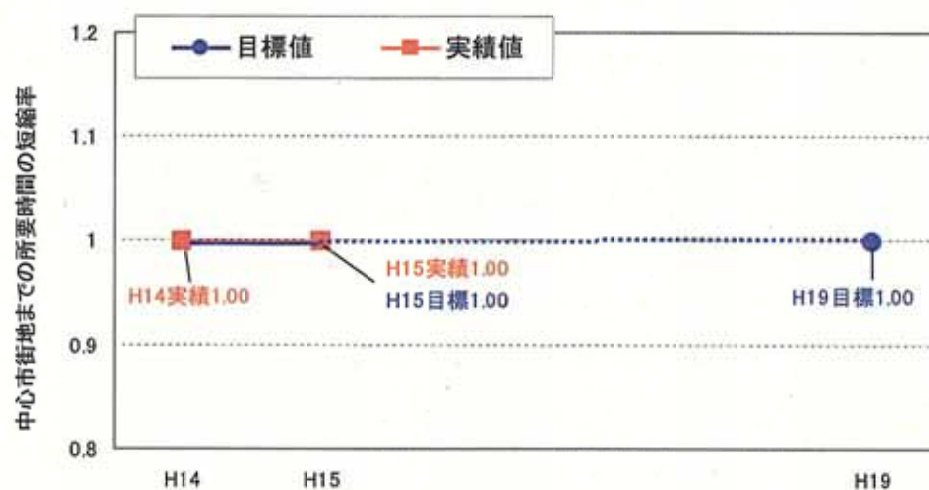
道路種別	事業名	事業箇所	供用状況	事業効果 (中心市街地までの所要時間短縮率の向上分)	備 考
直轄国道	一般国道 329 号 石川バイパス	石川市	H15年度全線 2 車供用 (部分 4 車供用) ※H16 年度全線 4 車供用予定	概ね 2,600 人	H15. 3. 27 供用

3) テーマ実現に向けたアウトカム指標の平成15年度の目標値と実績値

テーマ実現に向けたアウトカム指標の平成15年度の目標値と実績値は、以下に示すとおりです。

表 指標ごとの目標値と実績値

アウトカム指標		H14年度 実績値	H15年度 目標値	H15年度 実績値
【指標-13】	中心市街地までの所要時間の短縮率	1.00	1.00	1.00



【指標－１４】港湾まで 30 分でアクセスできる市町村人口の割合

1) アウトカム指標値に変化を与える主な要因

＜プラス効果要因＞

◇新規道路（改良済み区間）の供用

- ・ 新規道路の供用により、改良済み延長が約 4.4km 増加しました。

＜マイナス効果要因＞

- ・ 現時点で特になし。

2) アウトカム指標毎の実績と評価

■事業の進捗と効果

○平成 15 年度に一般国道 329 号石川バイパスが全線 2 車供用となり、また一部区間においては 4 車供用となりました。

○一般国道 329 号石川バイパスが供用されたものの、並行する高速道路（沖縄自動車道）を利用した方が依然として所要時間は短いことから、効果は見られませんでした。

表 H15 年度事業供用実績と事業効果

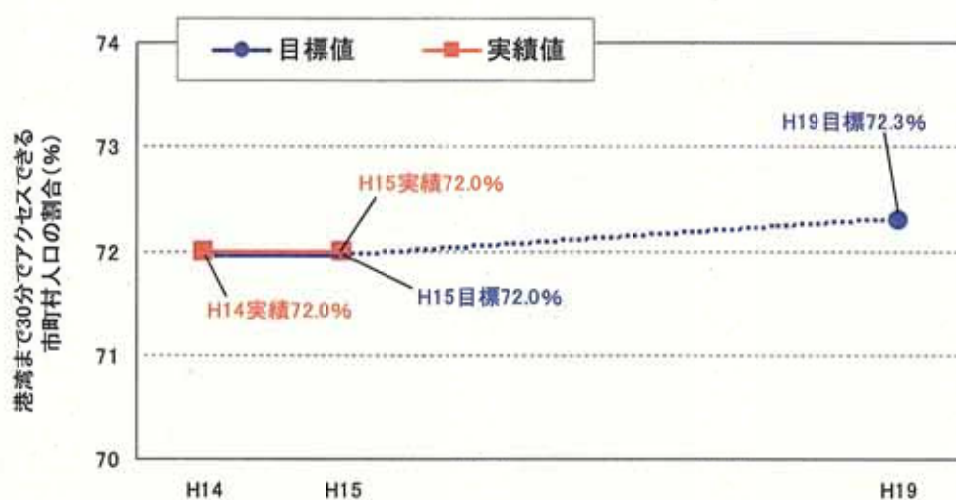
道路種別	事業名	事業箇所	供用状況	事業効果 (港湾まで 30 分人口 の向上分)	備 考
直轄国道	一般国道 329 号 石川バイパス	石川市	H15 年度全線 2 車供用 (部分 4 車供用) ※H16 年度全線 4 車供用予定	—	H15. 3. 27 供用

3) テーマ実現に向けたアウトカム指標の平成15年度の目標値と実績値

テーマ実現に向けたアウトカム指標の平成15年度の目標値と実績値は、以下に示すとおりです。

表 指標ごとの目標値と実績値

アウトカム指標		H14 年度 実績値	H15 年度 目標値	H15 年度 実績値
【指標-14】	港湾まで30分でアクセスできる市町村人口の割合	72.0%	72.0%	72.0%



【指標－１５】規格の高い道路を使う割合

1) アウトカム指標値に変化を与える主な要因

<プラス効果要因>

◇自専道交通量の増加

- ・ 料金低減策の継続等により、自専道の利便性が向上し、自専道利用交通量が増加しました。

<マイナス効果要因>

◇一般道の総走行台キロの増加

- ・ 北部国道管内の自専道の走行台キロは約6%増加していますが、一般道における総走行台キロも約0.6%増加しています。

2) アウトカム指標毎の実績と評価

■事業の進捗

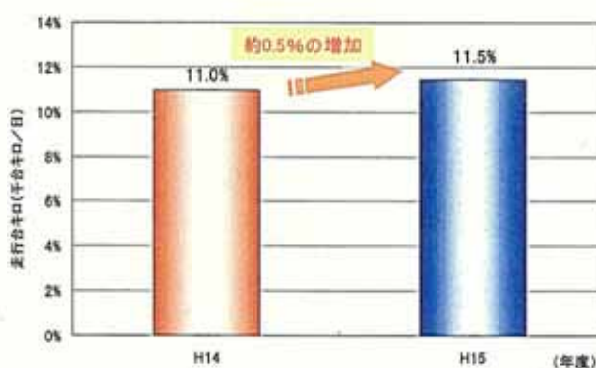
- 過年度に引き続き通行料金の割引施策を継続しました。

表 H15 年度事業供用実績と事業効果

事業名	事業種別	事業箇所	供用状況
沖縄自動車道の通行料金の低減に係わる措置の継続	ソフト施策	沖縄自動車道	継続中

■北部地域における自専道分担率の向上効果

○一般道の総走行台キロが 0.6%増加したものの、通行料金の割引施策、及び中南部地域的那覇空港自動車道の延伸（南風原南 IC～豊見城 IC）によるネットワーク効果から自専道利用の総走行台キロの伸びは約6%と一般道の増加を上回り、自専道分担率は約0.5%の増加となりました。



出典：北部国道事務所資料

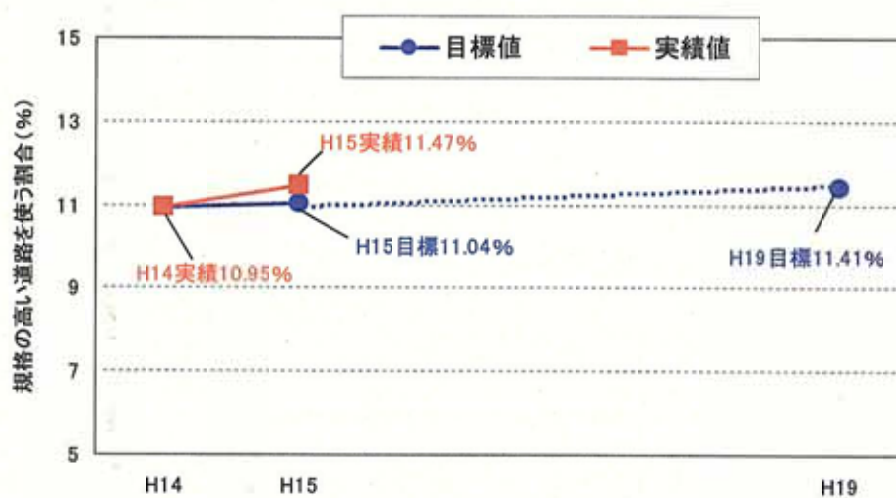
図 自専道分担率の変化 (H14→H15)

3) テーマ実現に向けたアウトカム指標の平成15年度の目標値と実績値

テーマ実現に向けたアウトカム指標の平成15年度の目標値と実績値は、以下に示すとおりです。

表 指標ごとの目標値と実績値

アウトカム指標		H14 年度 実績値	H15 年度 目標値	H15 年度 実績値
【指標-15】	規格の高い道路を使う割合	10.95%	11.04%	11.47%



(3) 現状と今後の取り組み（業績計画）

1) 現状と課題

①都市部への交通集中、高い自動車依存

○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ます。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ります。

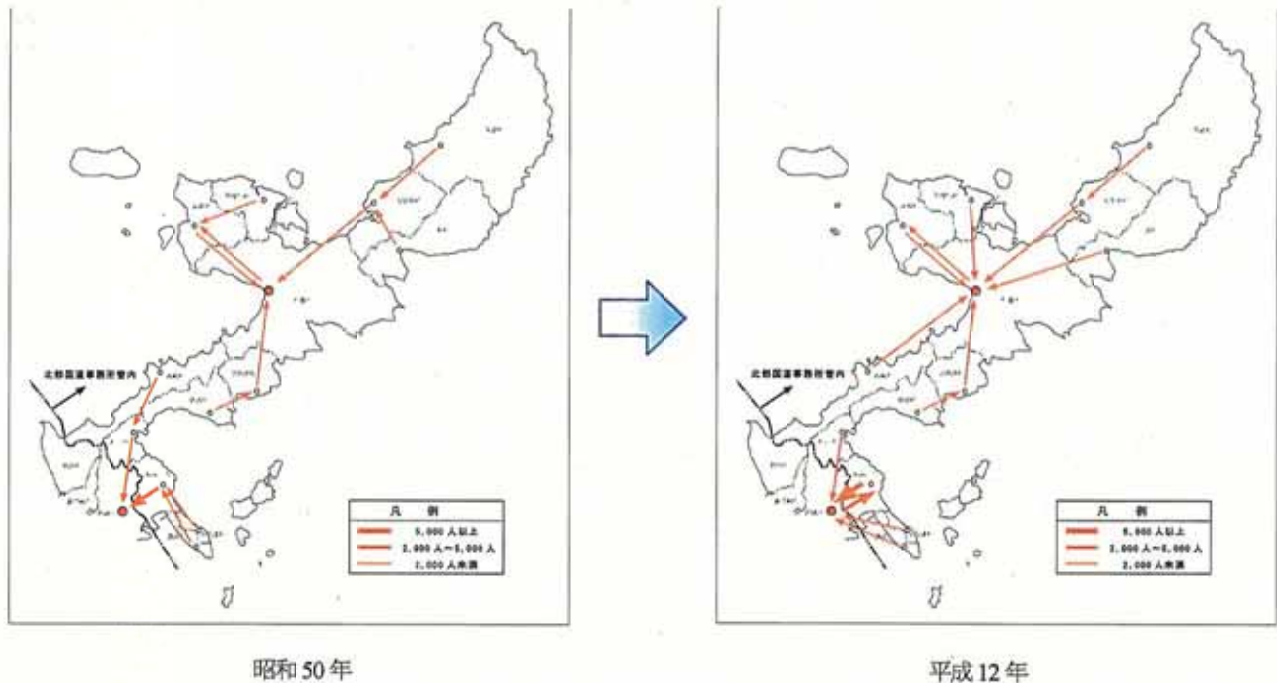


図 通勤・通学流動の変移

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ます。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高い地域と考えられます。

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	
			北部地域	沖縄県全体
自動車保有台数(台)	66,722	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人当たりの自動車保有台数(台/人)	0.44	0.69	1.55	1.46
一世代当たりの自動車保有台数(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系全部管理課編」

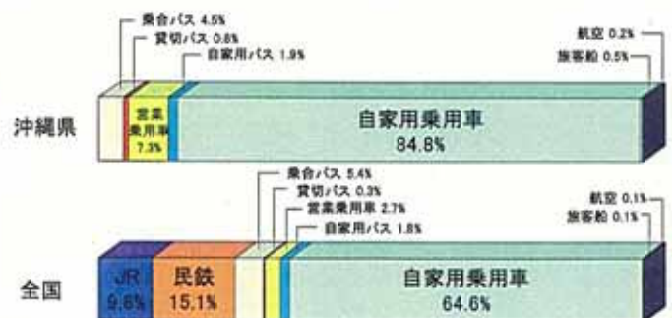


図 交通機関別旅客輸送分担率(%)

出典：H13 年度貨物地域流動調査・旅客地域流動調査

②県全体と比べ低い道路改良率、高い30分圏外人口率

○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、北部地域で約37.3%であり、沖縄県平均（40.2%）よりも低い値となっています。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ます。

表 北部地域の道路改良率

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	※94.3	94.8
	指定区間外	3	82.3	98.5	97.8
	計	5	260.2	95.6	95.6
県道	主要地方道	10	126.3	97.3	95.4
	一般県道	28	191.0	82.5	87.1
	計	38	317.3	88.4	90.4
合計		43	577.5	91.6	92.3
市町村道	-	-	1729.5	19.1	25.1
総計	-	-	2307.0	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94.3%となっている。

○沖縄本島北部の人口※¹約22.7万人のうち、安定到達人口※²は約15.7万人（69.0%）であり、沖縄県全域よりも高い値を示しています。しかし、北部地域は、30分圏外人口※³が約4.0万人（17.4%）であり、沖縄県全域（8.3%）よりも30分圏外人口の割合が高くなっています。

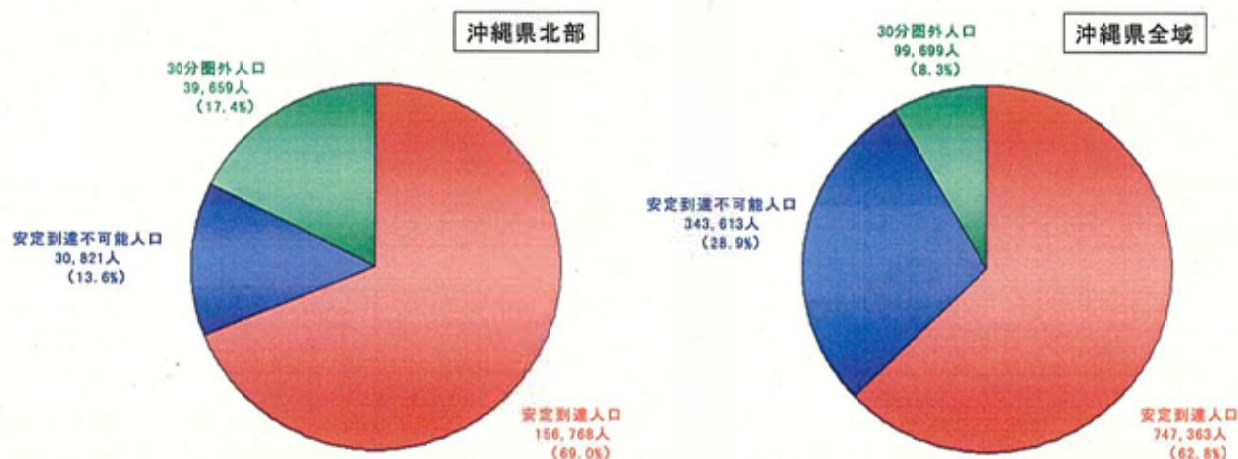


図 自動車で快適に中心となる都市まで移動できる人の割合

※1：H12国勢調査による人口

※2：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（車が十分すれ違うことができる道路を利用して）移動できる人口

※3：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

※4：30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

○中心市街地（名護市、沖縄市）までの所要時間をみると、国頭村、東村、与那城町、大宜味村、金武町で平均 30 分を超えています。

管内市町村	平均所要時間	管内市町村	平均所要時間
名護市	21.2 分	東村	54.8 分
石川市	26.3 分	今帰仁村	26.3 分
具志川市	17.5 分	宜野座村	24.4 分
本部町	26.4 分	恩納村	30.0 分
金武町	33.8 分	勝連町	28.0 分
国頭村	65.0 分	与那城町	40.2 分
大宜味村	39.3 分		

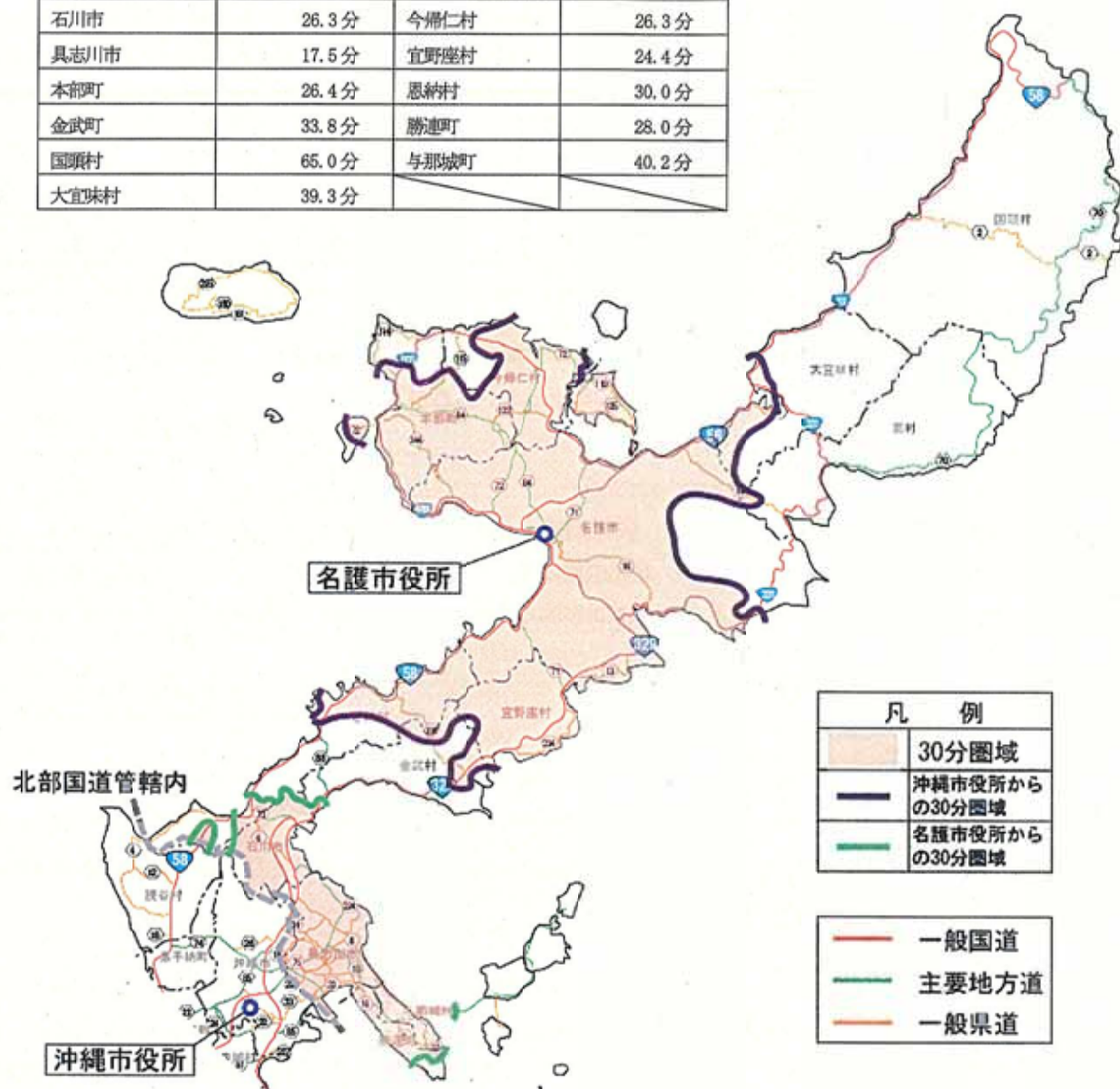


図 中心市街地（名護市、沖縄市）からの 30 分圏域

○港湾（運天港、中城湾港）から各市町村役場までの平均所要時間をみると、名護市（40分）、金武町（39分）、国頭村（72分）、大宜味村（46分）、東村（62分）、宜野座村（45分）、恩納村（39分）、与那城町（31分）で30分を超える所要時間となっています。

管内市町村	平均所要時間	管内市町村	平均所要時間
名護市	39.6分	東村	62.0分
石川市	27.3分	今帰仁村	13.2分
具志川市	14.0分	宜野座村	44.7分
本部町	28.8分	恩納村	38.7分
金武町	39.4分	勝連町	18.8分
国頭村	72.2分	与那城町	31.1分
大宜味村	46.4分		

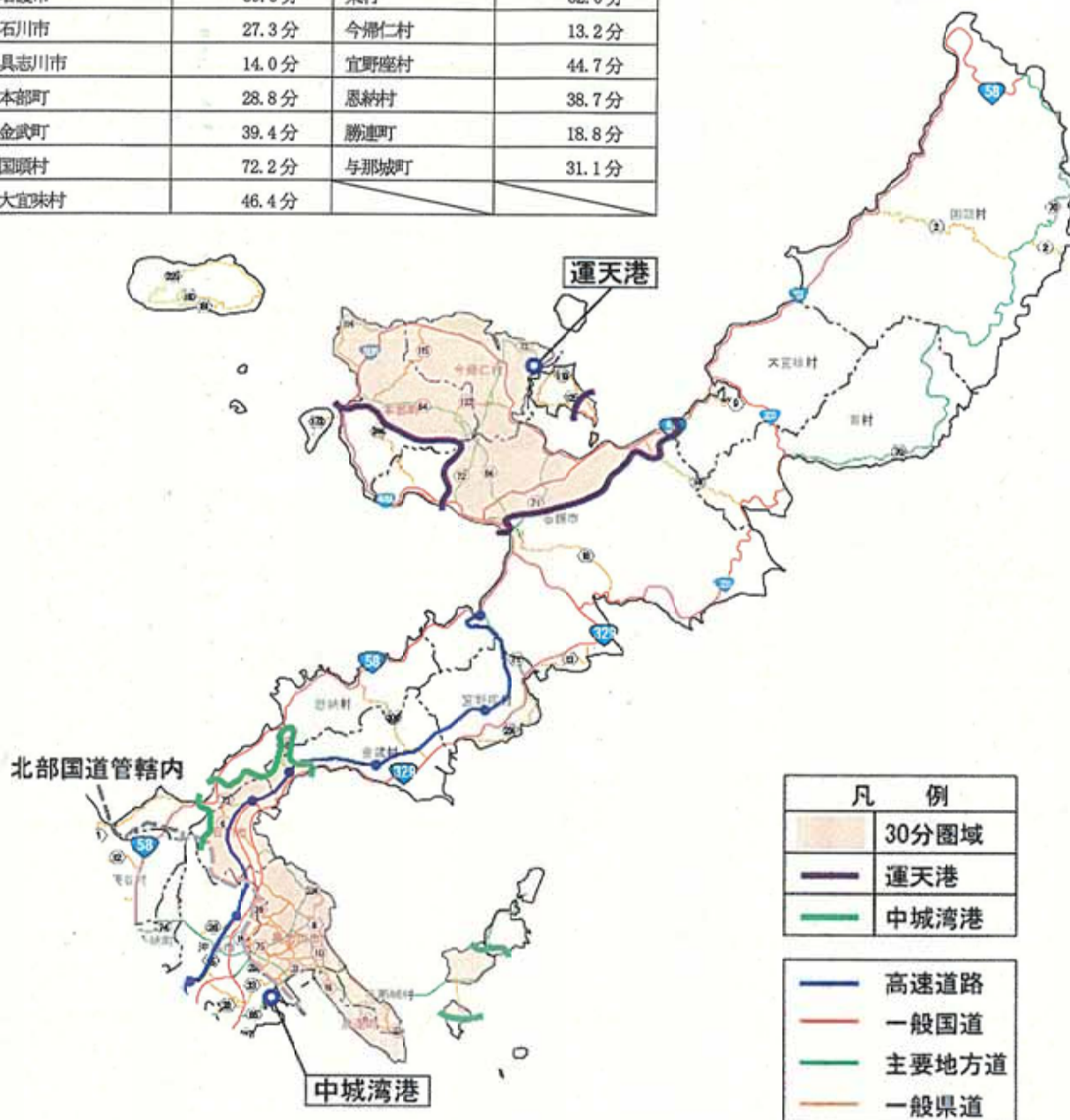
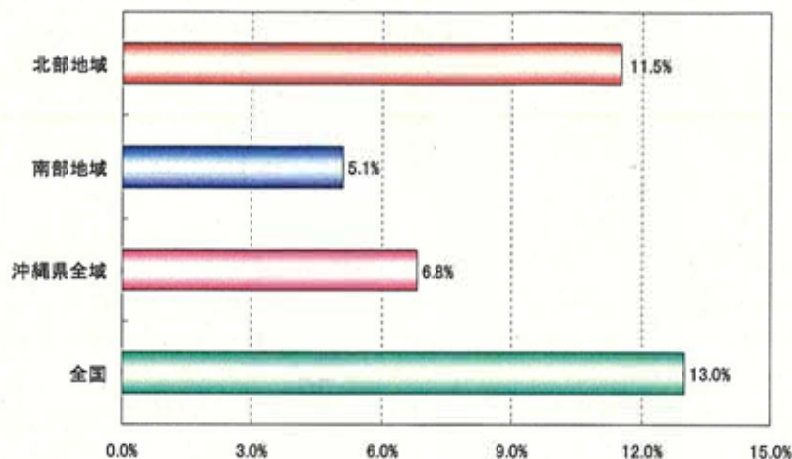


図 港湾（運天港、中城湾港）からの30 圏域

③県内で比べると高いが、全国平均には達していない規格の高い道路利用率

○北部における規格の高い道路を使う割合は11.5%であり、沖縄県全体（7%）の約1.7倍と高いが、全国平均（13.0%）には達しておらず、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ります。

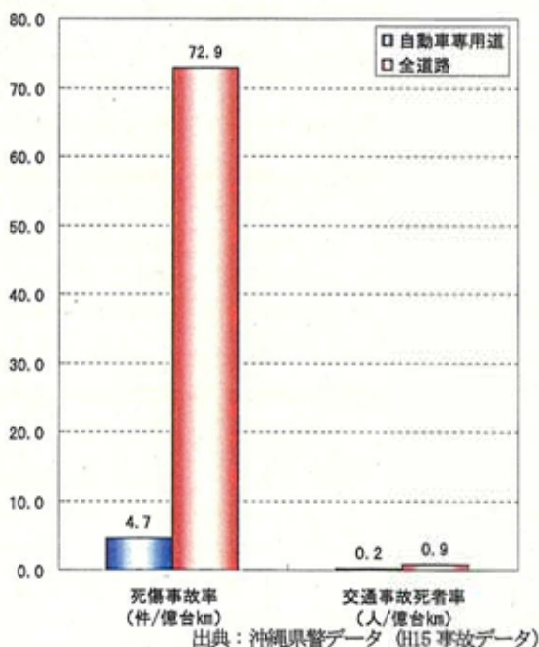


出典：国土交通省資料

図 規格の高い道路を使う割合（H15）

○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、安全性が向上します。

○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（規格の高い道路）の交通分担率が向上することは環境改善にも寄与するといえます。



※走行台キロは「道路交通センサス」（H11 年度）及び国土交通省調査結果（H14 年度）並びに「陸運統計要覧」（H13 年度）に基づく。

図 沖縄県における事故の発生状況

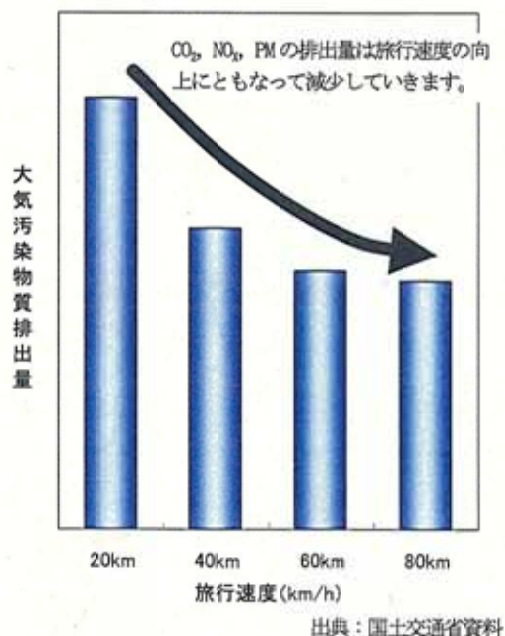


図 大気汚染物質排出量のイメージ

④沖縄自動車道の利用向上

○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ますが、並行路線の断面交通量比はほとんど変化がありません。沖縄自動車道の断面交通量比は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ます。

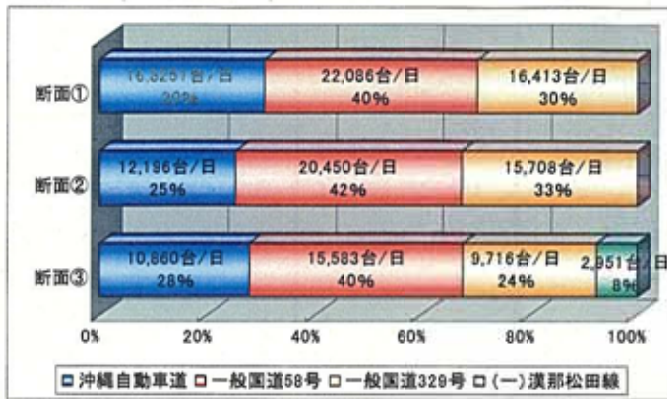


図 断面交通量比

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ています。



出典: 日本道路公団資料

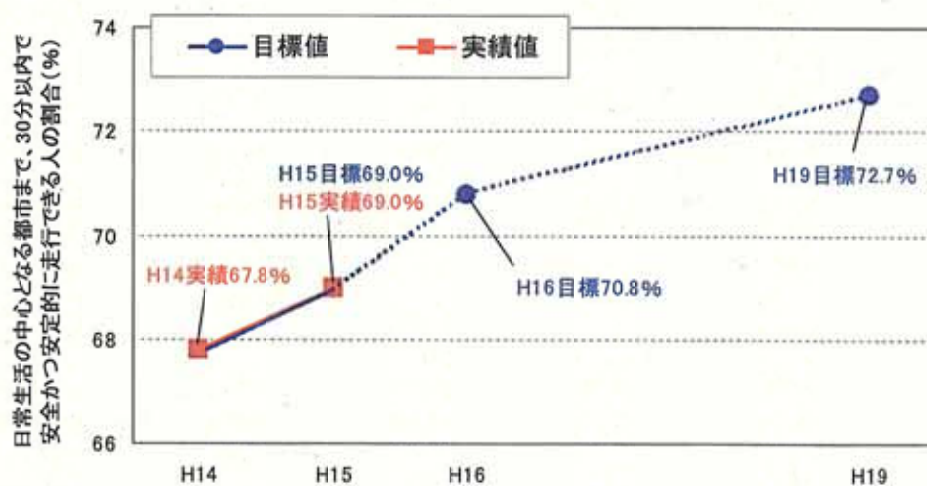
図 沖縄自動車道交通量の推移

2) 平成16年度目標値

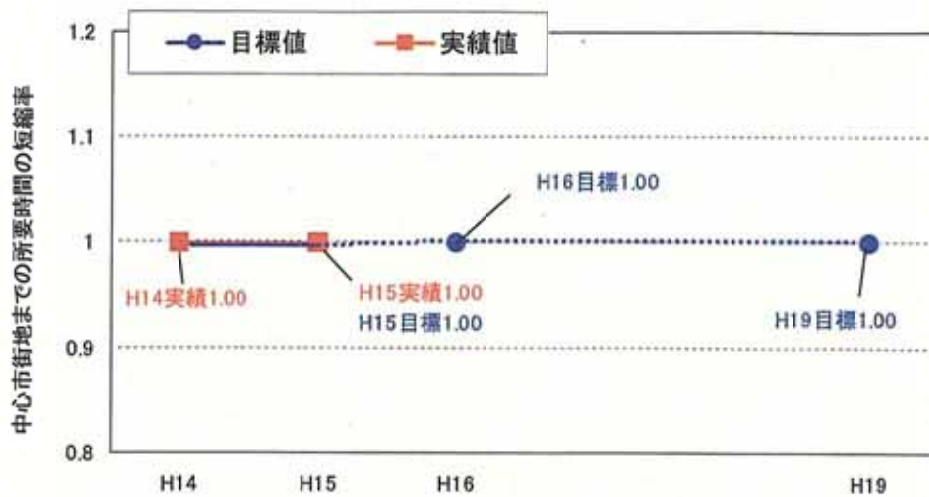
平成16年度は平成15年度までの現状と課題に基づき、繰り越し事業を早急に完了させるとともに、『地域間の連携を強化し、交流を確保する道づくり』に向けた取り組みを行います。

表 アウトカム指標の目標値

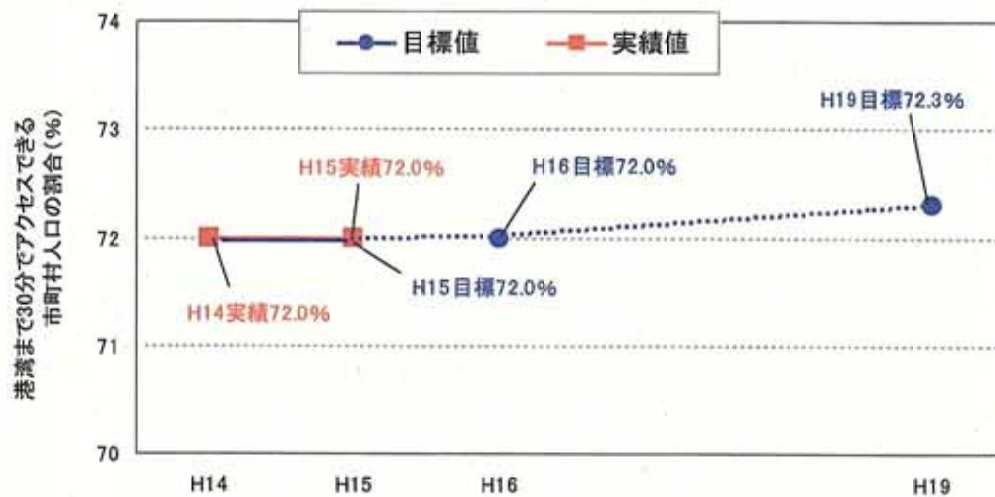
アウトカム指標		H15 年度 実績値	H16 年度 目標値	H19 年度 目標値
【指標-12】	日常生活の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ安定的に走行できる人の割合	69.0%	70.8%	72.7%
【指標-13】	中心市街地までの所要時間の短縮率	1.00	1.00	1.00
【指標-14】	港湾まで30分でアクセスできる市町村人口の割合	72.0%	72.0%	72.3%
【指標-15】	規格の高い道路を使う割合	11.47%	11.47%	11.41%



※H16 年度目標値設定方法：各年次の条件（事業展開表に基づくネットワークの更新）に従い設定。



※H16 年度目標値設定方法：各年次の条件（事業展開表に基づくネットワークの更新）に従い設定。



※H16 年度目標値設定方法：各年次の条件（事業展開表に基づくネットワークの更新）に従い設定。



※H16 年度目標値設定方法：H15 年度実績値が H19 年度目標値を達成しているため、現状を維持。

3) 目標を達成するために供用を目指す主な取り組み (H16～H19)

平成 16 年度目標値を達成するために実施すべき主な取り組みは、以下に示すとおりです。

表 目標に向けた主な取り組み

アウトカム指標		H16 年度完了予定の主な取り組み	H17 年度～H19 年度までに供用を目指す主な取り組み
【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	・一般国道 329 号石川バイパス	・一般国道 58 号恩納バイパス
【指標－13】	中心市街地までの所要時間の短縮率	・一般国道 329 号石川バイパス	・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
【指標－14】	港湾まで 30 分でアクセスできる市町村人口の割合	・一般国道 329 号石川バイパス	・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
【指標－15】	規格の高い道路を使う割合	沖縄自動車道の通行料金の低減に係る措置の継続	・一般国道 58 号名護東道路 ・沖縄自動車道の通行料金の低減に係る措置の継続

ゆとりある個性豊かな地域を創出する道づくり

(1) テーマの目的

地域の活性化を支援し、ゆとりある個性豊かな地域の創出を目指します。

(2) 平成 15 年度の成果（達成度）(P116～P119)

○新たな事業の完成はなく、数値に変化はありませんでした。

(3) 現状と今後の取り組み（業績計画）(P120～P121)

○沖縄県北部地域の国道および県道路線では、平成 19 年までに延長 7.01km の管路の埋設が計画されており、平成 15 年度までに、一般国道 58 号部瀬名地区および主要地方道 伊計平良川線の計 5.15km で管路の埋設が終了し、既に無電柱化（電柱・電線の撤去）が完了しています。

○ゆとりある地域を創出する都市の景観、防災性の向上などの生活の質の向上を目指し、無電柱化事業を進めていきます。平成 16～19 年度で、1.86 km 整備していきます。

H15 年度で用いたゆとりある個性豊かな地域づくりに対する事業の効果をみるための アウトカム指標

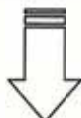
【指標－16】	無電柱化整備率
---------	---------

(1) テーマの実現に向けた平成 15 年度の取り組み

平成 15 年度では、本テーマに関して、以下の事業が供用・実施されました。

<H15 年度業績計画書において示された主な事業・施策>

○一般国道 329 号石川地区電線共同溝



<H15 年度に供用・実施した主な事業・施策>

—

(2) 事業・施策の実施によるアウトカム指標値の変化と目標達成度（達成度報告）

【指標－16】無電柱化整備率

1) アウトカム指標値に変化を与える主な要因

<プラス効果要因>

◇無電柱化のための管路整備の推進

- ・ 電線類地中化のための管路の埋設を実施することにより整備率は向上します。

<マイナス効果要因>

- ・ 現時点では特にありません。

2) アウトカム指標毎の実績と評価

■事業の進捗と効果

○平成15年度では、新しい事業は完成されませんでした。

○新たな事業の完成がなかったため、特に効果は生じていません。

表 H15 年度事業供用実績と事業効果

アウトカム 指標名	事業名	事業種別	事業箇所	供用状況
無電柱化整備率	—	—	—	—

※ 第2期電線類地中化計画（H3～H6）、第3期電線類地中化計画（H7～H10）、新電線類地中化計画（H11～H15）、無電柱化推進計画（H16～H20）において無電柱化の対象として位置づけられている一般国道および県道路線のうち、当該年度までに電線類地中化のための管路の埋設が完了した区間延長の割合。



図 一般国道 329 号石川地区電線類地中化事業箇所の現状（整備前）

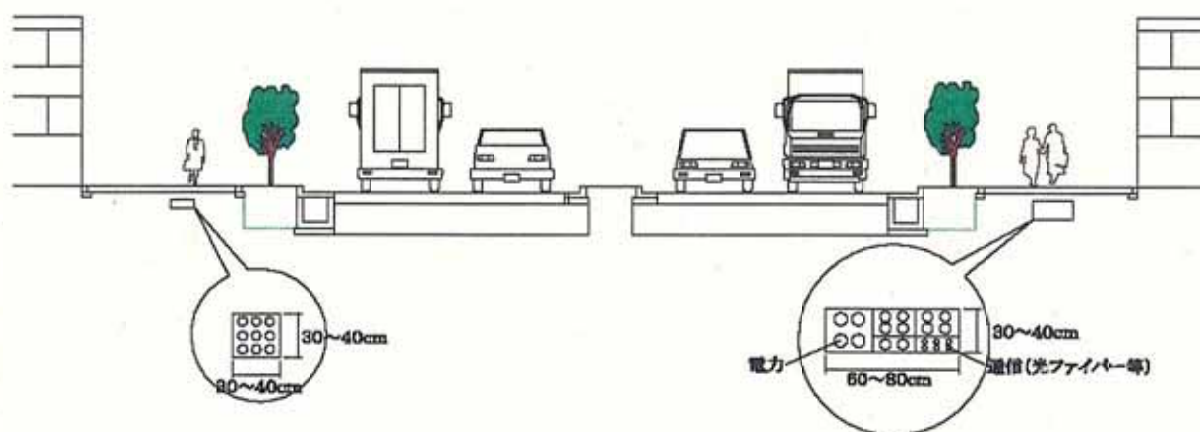


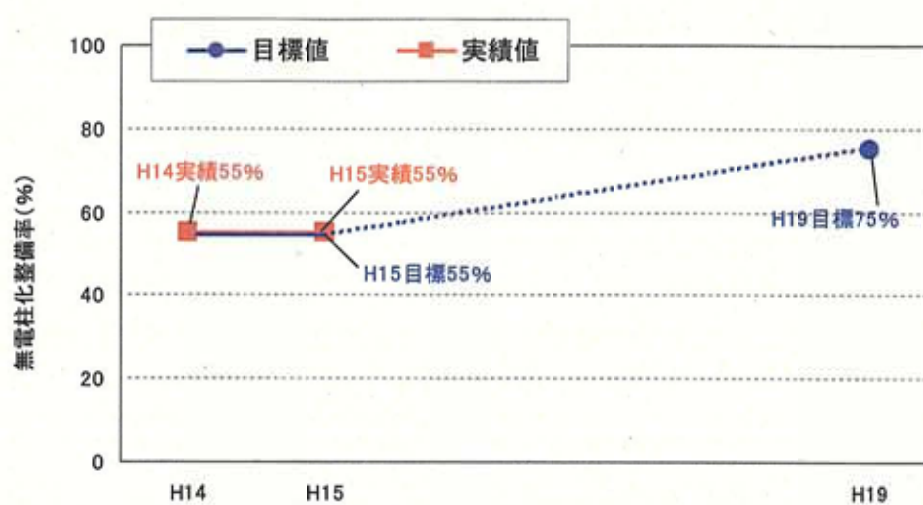
図 電線類地中化イメージ（電線共同溝）

3) テーマ実現に向けたアウトカム指標の平成15年度の目標値と実績値

テーマ実現に向けたアウトカム指標の平成15年度の目標値と実績値は、以下に示すとおりです。

表 指標ごとの目標値と実績値

アウトカム指標		H14 年度 実績値	H15 年度 目標値	H15 年度 実績値
【指標-16】	無電柱化整備率 (うち電柱が撤去され 無電柱化された割合)	55% (100%)	55%	55% (100%)



(3) 現状と今後の取り組み（業績計画）

1) 現状と課題

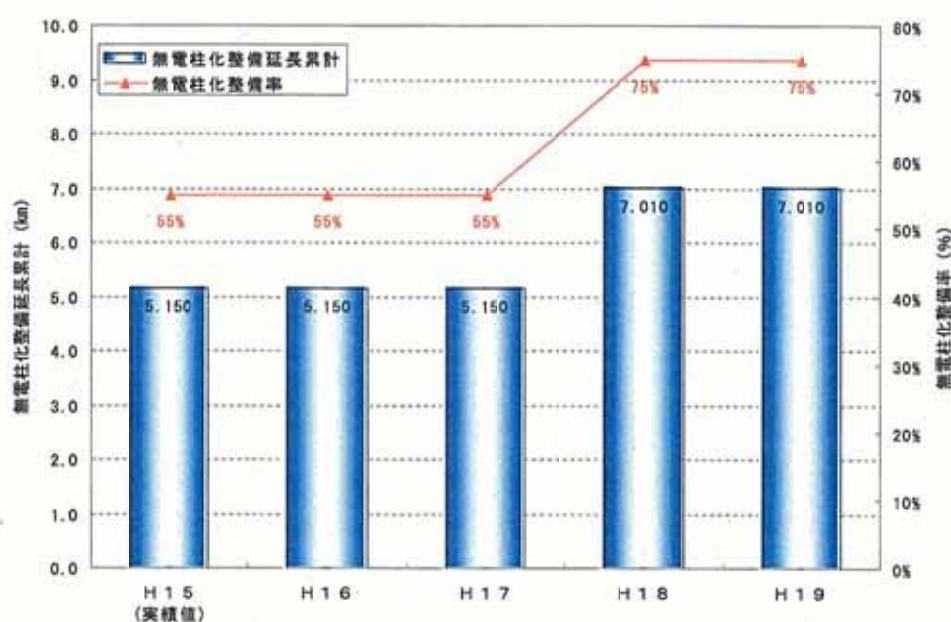
①無電柱化のための管路の埋設

○沖縄県北部地域の国道および県道路線では、平成19年までに延長7.01kmの管路の埋設が計画されており、そのうち平成15年度までに計5.15kmで管路の埋設が終了していることから、無電柱化整備率は55%となっています。また、平成15年度までに整備された5.15kmは、既に無電柱化（電柱・電線の撤去）が完了しています。

表 無電柱化整備計画延長累計と無電柱化整備率

	H15	H16	H17	H18	H19
整備延長累計 (km)	5.15	5.15	5.15	7.01	7.01
無電柱化整備率 (%)	55%	55%	55%	75%	75%

出典：沖縄総合事務局資料



出典：沖縄総合事務局資料

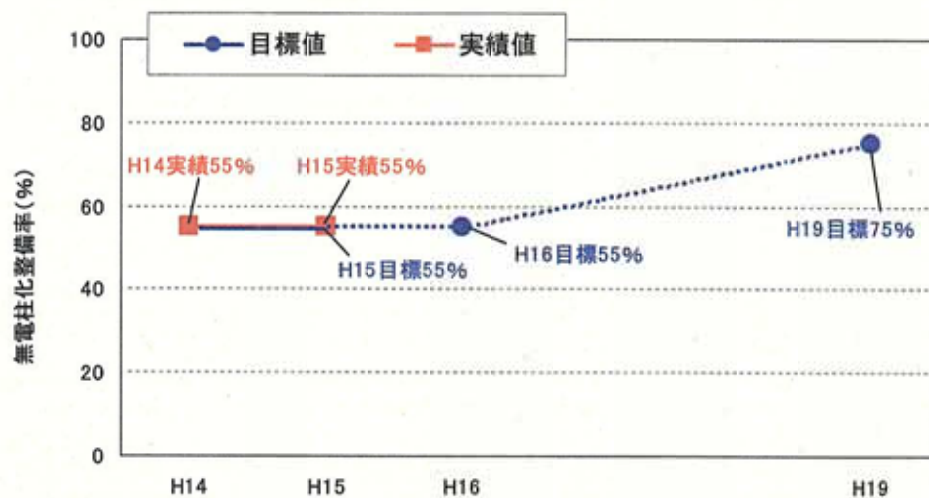
図 無電柱化整備計画延長累計と無電柱化整備率

2) 平成16年度目標値

平成16年度は平成15年度までの現状と課題に基づき、計画的に事業を実施し、『ゆとりある個性豊かな地域を創出する道づくり』に向けた取り組みを行います。

表 アウトカム指標の目標値

アウトカム指標		H15年度 実績値	H16年度 目標値	H19年度 目標値
【指標-16】	無電柱化整備率 (うち電柱が撤去され 無電柱化された割合)	55% (100%)	55%	75%



※H16年度目標値設定方法：事業展開表に基づいて各年度の目標値を設定。

3) 目標を達成するために供用を目指す主な取り組み (H16～H19)

平成16年度目標値を達成するために実施すべき主な取り組みは、以下に示すとおりです。

表 目標に向けた主な取り組み

アウトカム指標		H16年度完了予定の 主な取り組み	H17年度～H19年度までに 供用を目指す主な取り組み
【指標-16】	無電柱化整備率	—	・一般国道329号石川地区電線共同溝

※ 第2期電線類地中化計画 (H3～H6)、第3期電線類地中化計画 (H7～H10)、新電線類地中化計画 (H11～H15)、無電柱化推進計画 (H16～H20) において無電柱化の対象として位置づけられている一般国道および県道路線のうち、当該年度までに電線類地中化のための管路の埋設が完了した区間延長の割合。

道路行政の転換

(1) テーマの目的

道路の維持管理の住民協力など、積極的かつ主体的な参加を通じて、すべての人々がともに支え合い、いきいきと活力ある生活が可能となる道づくりを目指すとともに、県民との対話を充実させ、ニーズにあった道路行政を目指します。

(2) 平成 15 年度の成果（達成度）(P124～P131)

- 北部地域住民の道路全般に対する満足度得点は、2.9 点（5 点満点）となりました。
- ホームページへのアクセス数は、平成 15 年度の目標を達成しなかったものの、ホームページの充実（コンテンツの増加、更新頻度の増加）により、約 3.4 倍に増加しました。
- OPR や表彰を通じてボランティア活動に対する認知度が向上し、ボランティア・サポート・プログラムの参加団体数が 1.5 倍となりました。

(3) 現状と今後の取り組み（業績計画）(P132～P140)

- 平成 15 年度には、道路利用者ニーズを把握するために、「グループインタビュー」、「道路に対する満足度調査」を実施しました。平成 16 年度も道路利用者ニーズの把握に努めます。
- 道路利用者の道路に対する満足度向上を目指し、満足度の低い項目について継続的に検討し、施策を実施していきます。
- ホームページの内容の充実、更新などを継続して実施していきます。
- 道路の美化清掃などの活動には、12 団体がボランティアとして参加しており、継続して参加団体の増加を目指します。

H15 年度で用いた道路行政への県民参加に対する事業の効果をみるためのアウトカム指標

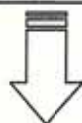
【指標－17】	道路利用者満足度（最終アウトカム指標）
【指標－18】	ホームページアクセス数（中間アウトカム指標）
【指標－19】	ボランティア・サポート・プログラムの参加団体数（中間アウトカム指標）

(1) テーマの実現に向けた平成 15 年度の取り組み

H15 年度では、本テーマに関して、以下の事業が実施されました。

<H15 業績計画書において示された主要事業・施策>

- グループインタビューの実施
- ホームページの充実
- 利用者ニーズの把握
- ホームページを活用してのPR
- 道路功労者として推薦



<H15 年度に供用・実施した主な事業・施策>

- グループインタビューの実施
- ホームページの充実
- 利用者ニーズの把握
- ホームページを活用してのPR
- ボランティア・サポート・プログラム (継続中)

(2) 事業・施策の実施によるアウトカム指標値の変化と目標達成度（達成度報告）

【指標－１７】道路利用者満足度

1) アウトカム指標値に変化を与える主な要因

<プラス効果要因>

◇満足度評価の高い項目

- ・ 「沖縄自動車道」、「沿道環境」について、「道路全般」と比較して評価が高くなっています。

<マイナス効果要因>

◆満足度評価の低い項目

- ・ 「車の流れや渋滞」、「異常気象時」について、「道路全般」と比較して評価が低くなっています。

2) アウトカム指標毎の実績と評価

■事業の進捗

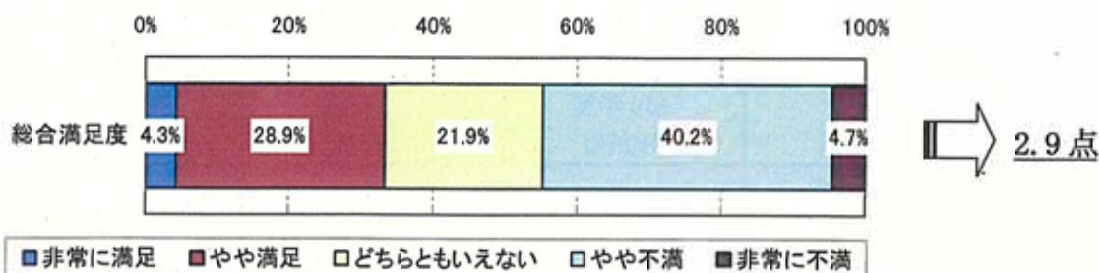
○平成 15 年度には、「グループインタビュー」、「道路に対する満足度調査」、「観光客（レンタカー利用者）道路満足度調査」を実施しました。

表 H15 年実施事業および施策

事業および施策	事業箇所	実施期間
○より詳細な分析の実施		
・ グループインタビューの実施	北部管内全体	H15 年度
・ 道路に対する満足度調査		
・ 観光客（レンタカー利用者）道路満足度調査		
○個別施策への反映	北部管内全体	H15 年度～
<路上工事時間の集約化>		
・ 道路管理者が行う工事の集約化	北部管内全体	H15 年度～
<歩道拡幅および段差の解消>		
・ 一般国道 58 号恩納村南恩納地内	恩納村	H15 年度
・ 一般国道 329 号石川市石川地内	石川市	～H 16
<渋滞（交差点の立体化、バイパス、環状道路の整備）>		
・ 名護東道路	名護市	～H21 暫定
・ 一般国道 58 号恩納バイパス	恩納村	～H18 暫定
・ 一般国道 58 号恩納南バイパス	恩納村	～H19 暫定
・ 一般国道 329 号石川バイパス	石川市	～H16 完成
<交通結接点の改善>		
・ バス停の環境整備（上屋設置、ベンチ設置）		H15 年度
<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）	1 路線	H15 年度

■住民の道路全般に対する満足度は、2.9点（5点満点）

○住民の道路全般に対する満足度得点は、2.9点（5点満点）となりました。



※得点は、満足を5点、やや満足を4点、どちらともいえないを3点、やや不満を2点、不満を1点として算出。

資料：H15 道路利用者満足度調査結果

■グループインタビューでの主な指摘事項はトンネルの照明、路面状況など

○平成15年度には、道路ユーザーの意見を聞くため、グループインタビュー調査を実施しました。

< グループインタビュー調査結果 >

【北部生活圏】

北部生活圏で得られた直轄国道への指摘箇所件数は 69件であり、主な指摘事項は以下のとおりです。

一般国道58号：トンネルの照明の暗さ、越波や海風による走行障害等

一般国道329号：路面状況、道路線形等

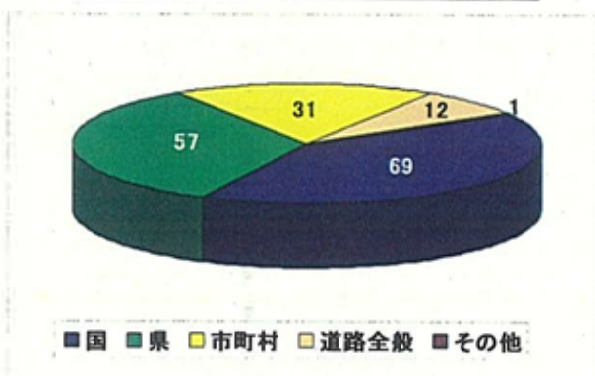


図 道路種別別指摘箇所件数

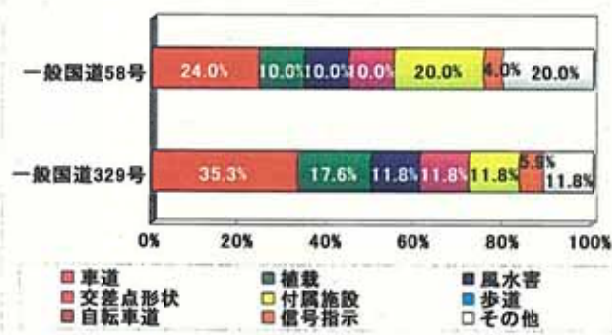


図 路線別指摘事項内訳

< グループインタビューとは >

グループインタビューとは、一般に8名程度の調査対象者を一室に集め、司会者から話題提供にもとづき、特定の商品等に対する意見を座談会形式で聞き取り調査する手法である。調査対象者なるべく同じ個人属性のグループとすることにより、他の発言に共感、触発されて発展的に多くの意見が期待できる調査方法である。



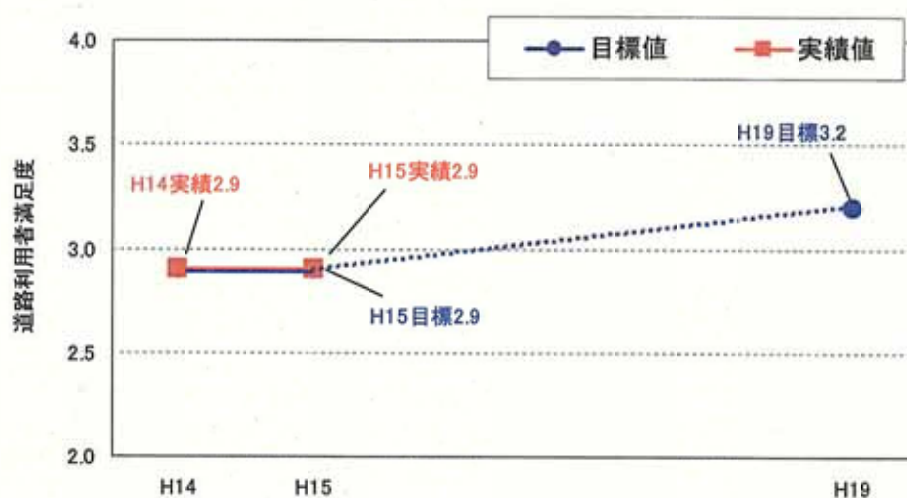
北部：第1回グループインタビュー 調査対象者：消防署職員

3) テーマ実現に向けたアウトカム指標の平成15年度の目標値と実績値

テーマ実現に向けたアウトカム指標の平成15年度の目標値と実績値は、以下に示すとおりです。

表 指標ごとの目標値と実績値

アウトカム指標		H14 年度 実績値	H15 年度 目標値	H15 年度 実績値
【指標-17】	道路利用者 満足度	2.9	2.9	2.9



【指標－１８】ホームページアクセス数

１）アウトカム指標値に変化を与える主な要因

<プラス効果要因>

◇情報提供内容の充実による利用価値の向上

- ・ 情報内容の充実、更新頻度の増加により、提供情報の有用性を高め、結果としてアクセス数が増加しました。

◇インターネット利用人口の増加

- ・ インターネット利用人口の増加を背景としたアクセス数が増加しました。

<マイナス効果要因>

- ・ 現時点では特にありません。

２）アウトカム指標毎の実績と評価

■事業の進捗

○ホームページの充実（コンテンツの増加、更新頻度の増加）を実施しました。

表 H15 年度事業供用実績と事業効果

事業名	事業 種別	事業 箇所	供用状況
ホームページの充実		—	継続中 (更新頻度の増加、内容の充実を図る)

■アクセス数増加効果

- アクセス数が7.9千アクセス/年から26.6千アクセス/年に大幅に増加しました(約3.4倍に増加)。

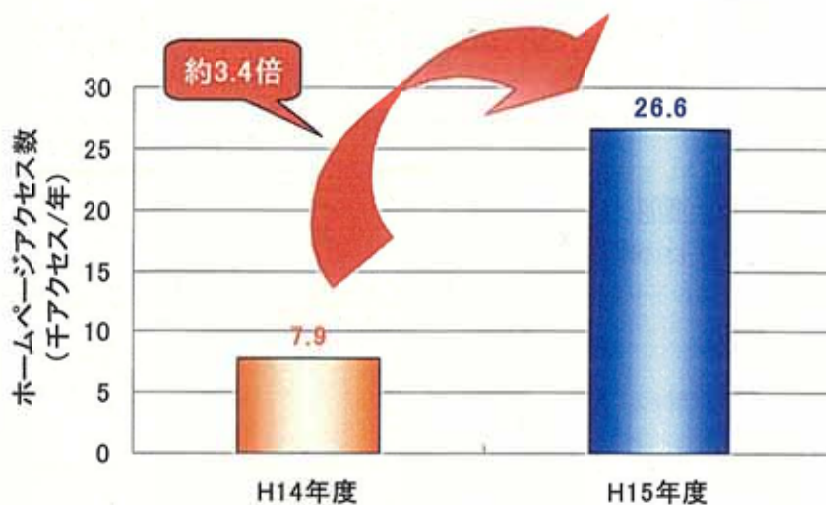


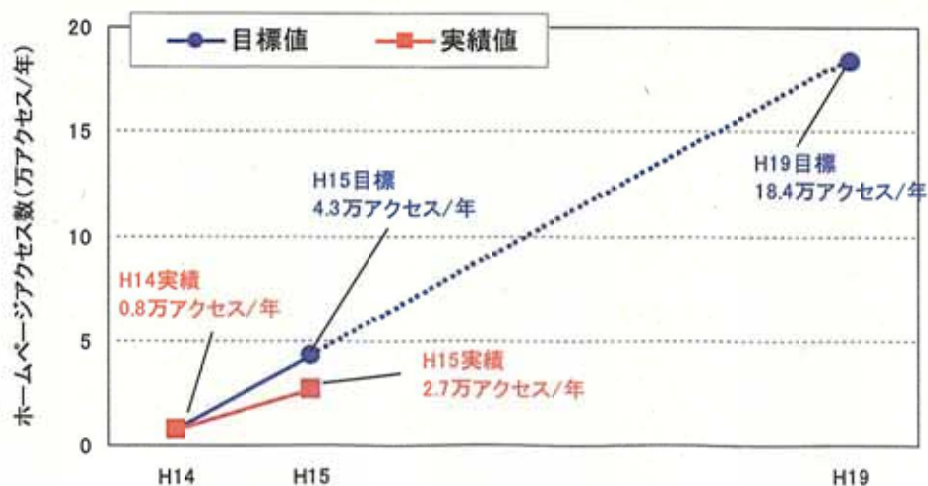
図 アクセス情報の変化

3) テーマ実現に向けたアウトカム指標の平成15年度の目標値と実績値

テーマ実現に向けたアウトカム指標の平成15年度の目標値と実績値は、以下に示すとおりです。

表 指標ごとの目標値と実績値

アウトカム指標		H14年度 実績値	H15年度 目標値	H15年度 実績値
【指標-18】	ホームページ アクセス数	0.8万アクセス/年	4.3万アクセス/年	2.7万アクセス/年



【指標－１９】 ボランティア・サポート・プログラムの参加団体数

1) アウトカム指標値に変化を与える主な要因

<プラス効果要因>

◇ボランティア活動に対する認知向上

- ・ PRや表彰を通じて、ボランティア活動に対する認知度が向上し、プログラムの参加団体数が4団体増加（8団体→12団体）しました。

<マイナス効果要因>

- ・ 現時点では特にありません

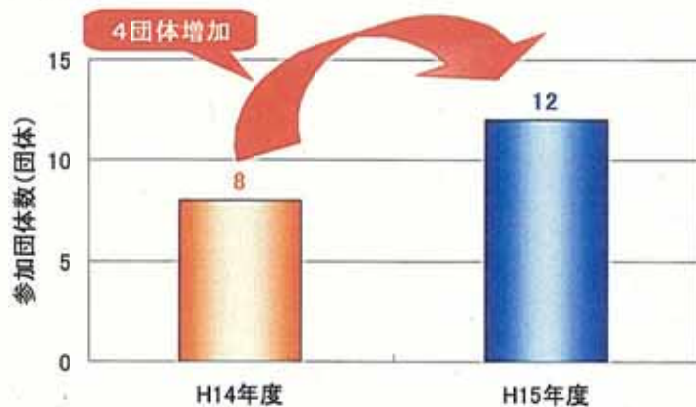
2) アウトカム指標毎の実績と評価

■事業の進捗

- ホームページ等を活用しPRを図るとともに、道路功労者として推薦を行いました。

■プログラム参加団体数の増加効果

- PRや表彰を通じてボランティア活動に対する認知度が向上し、プログラムの参加団体数が増加しました。



出典：北都国道事務所資料

図 ボランティア・サポート・プログラム参加団体数の推移

表 ボランティア・サポート・プログラム参加団体一覧 (H15 年度実績)

No.	路線名	地先名	具体的な場所(延長:m)	活動内容				実施団体 団体名
			歩道橋、地下道、歩道、植栽、花壇など	清掃	除草	花の管理	植栽の管理	
1	一般国道58号	名護市喜瀬	歩道・植栽(両側計L=400m)	●	●			ブセナリゾート株
2	一般国道58号	恩納村安富祖	歩道・植栽(片側計L=300m)	●	●			術ケイ・エム産業
3	一般国道58号	名護市宮里	歩道・植栽(片側計L=100m)	●				マックスバリュなご店
4	一般国道329号	金武町金武	歩道・植栽(両側計L=120m)	●				プリマート金武店
5	一般国道58号	名護市宮里	歩道・植栽(片側計L=80m)	●	●			(株)アメニティ
6	一般国道58号	恩納村前兼久	歩道・植栽(片側計L=200m)	●	●			(株)当山土木
7	一般国道58号	恩納村瀬良垣	歩道・植栽(片側計L=60m)	●	●	●		沖縄全日空リゾート(株)
8	一般国道329号	宜野座村松田	歩道・植栽(片側計L=40m)	●	●	●		宜野座村松田区
9	一般国道58号	名護市名護	歩道・植栽(片側計L=100m)	●				ジャスコ名護店
10	一般国道58号	名護市伊差川	歩道・植栽(両側計L=150m)	●				(社)沖縄建設弘済会北部支所
11	一般国道329号	金武町屋嘉	歩道・植栽(片側計L=100m)	●			●	ホテルゴールデンサンビーチ
12	一般国道58号	恩納村瀬良垣	ナカユクイ駐車場	●				がじゅまる会

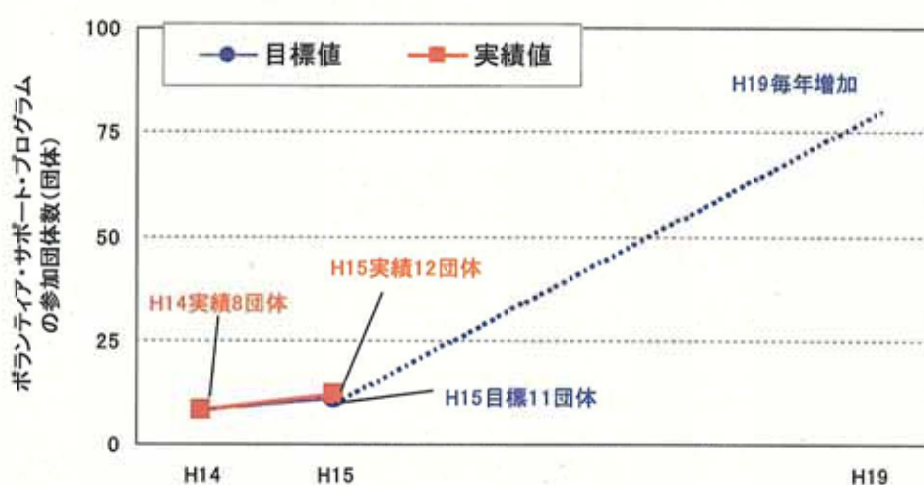
一般国道58号 : 9団体 一般国道329号 : 3団体

3) テーマ実現に向けたアウトカム指標の平成15年度の目標値と実績値

テーマ実現に向けたアウトカム指標の平成15年度の目標値と実績値は、以下に示すとおりです。

表 指標ごとの目標値と実績値

アウトカム指標		H14 年度 実績値	H15 年度 目標値	H15 年度 実績値
【指標-19】	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	12団体



(3) 現状と今後の取り組み（業績計画）

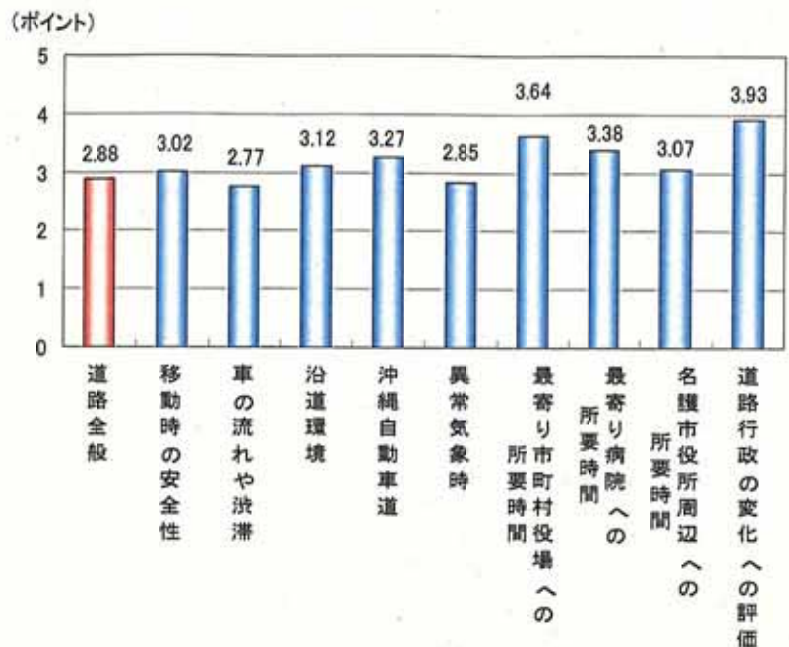
1) 現状と課題

①道路や交通に対する住民の不満（「H15 道路利用者満足度調査結果」）

○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）となっています。

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）となっています。

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）となっています。



○道路全般の満足度では、「やや不満」の割合が最も高く約4割を占めています。

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%）となっています。

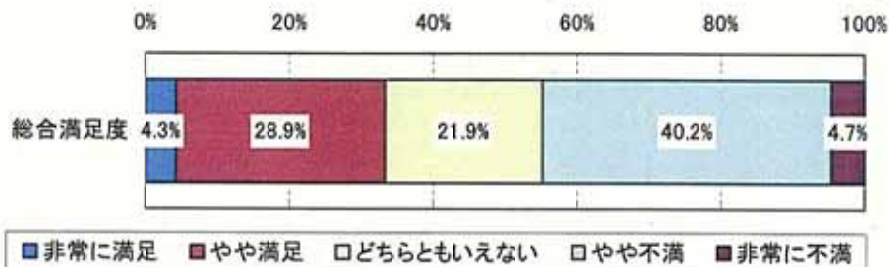


図 道路全般の満足度・不満理由

○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%）を若干上回っています。

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%）となっています。

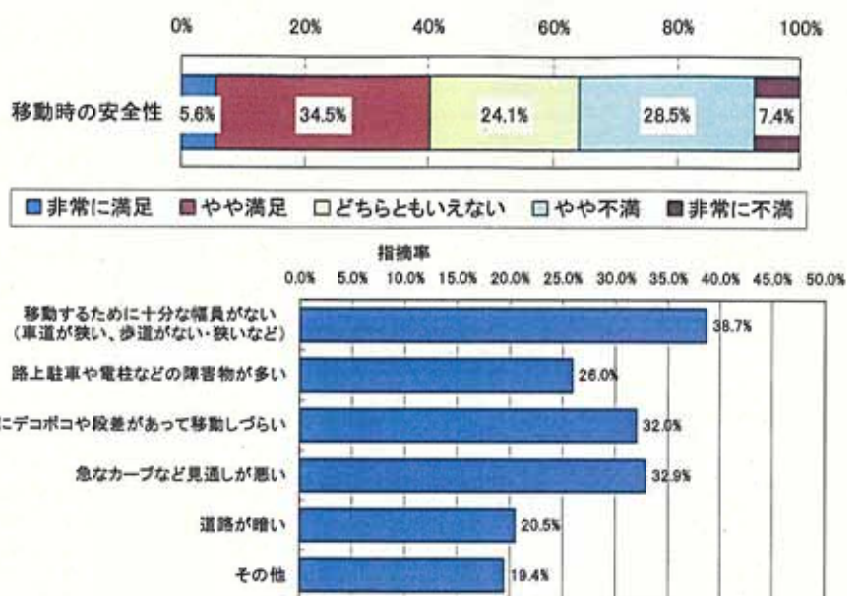


図 幹線道路移動時の安全性に対する満足度・不満理由

○車の流れや渋滞は、「やや不満」の割合が最も高く約4割を占めています。

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%）となっています。

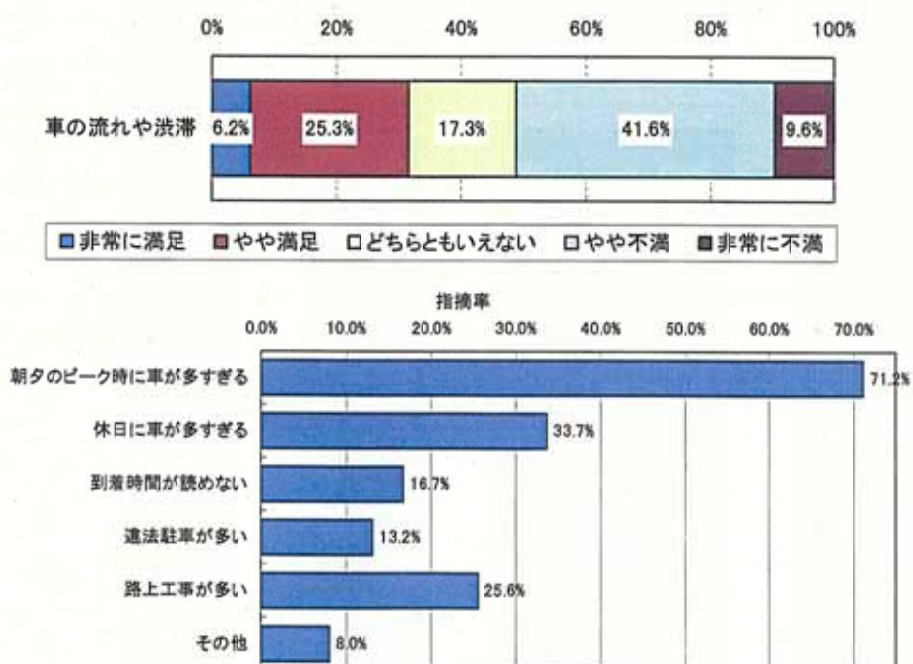


図 幹線道路の車の流れ・渋滞に対する満足度・不満理由

○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％）を上回っています。

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」（48.7％）となっています。

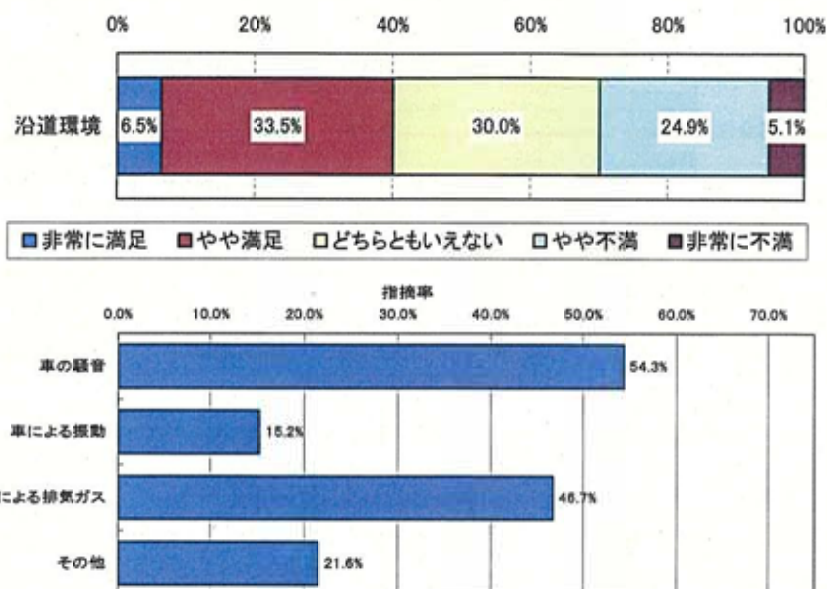


図 幹線道路の沿道環境に対する満足度・不満理由

○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ます。

不満理由として、「料金が安い」（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％）となっています。

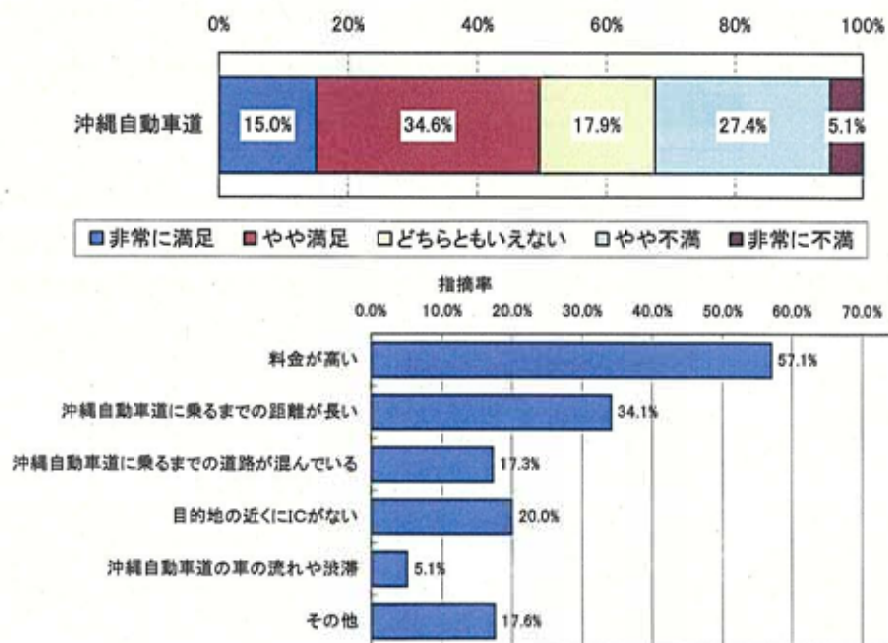


図 沖縄自動車道に対する満足度・不満理由

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

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ます。

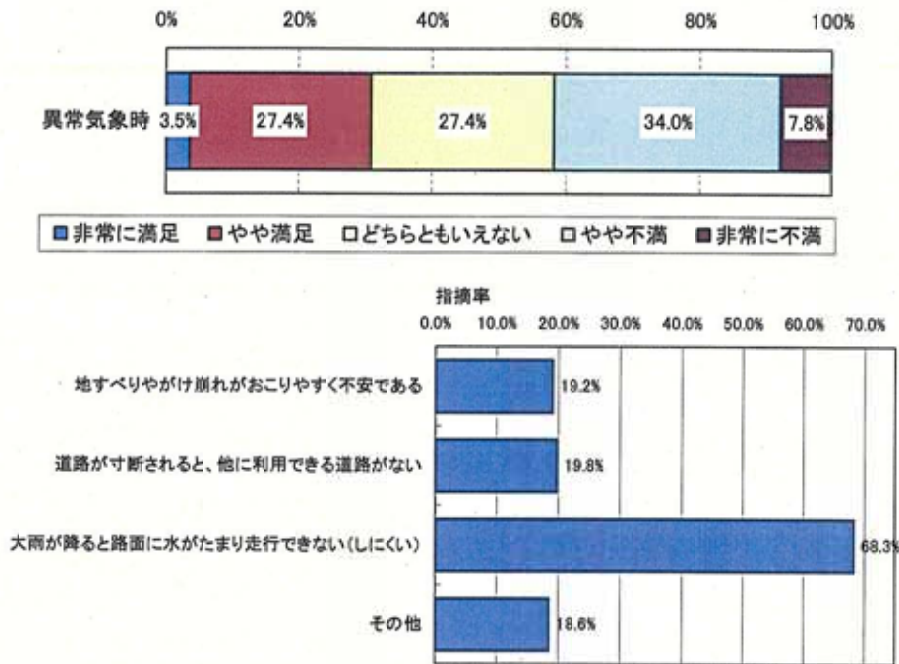


図 異常気象時に対する満足度・不満理由

②夏季観光シーズンに集中するホームページアクセス数

○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ます。

○北部国道事務所のホームページアクセス数は、平成 15 年では北部国道管内住民の 8.8 人に 1 人程度の利用と換算できます（北部国道管内住民一人あたりに換算すると 0.11 アクセス/年）。

○ホームページアクセス数の月別変化から、北部国道事務所ホームページへのアクセス数は、夏季観光シーズンに突出していると考えられます。

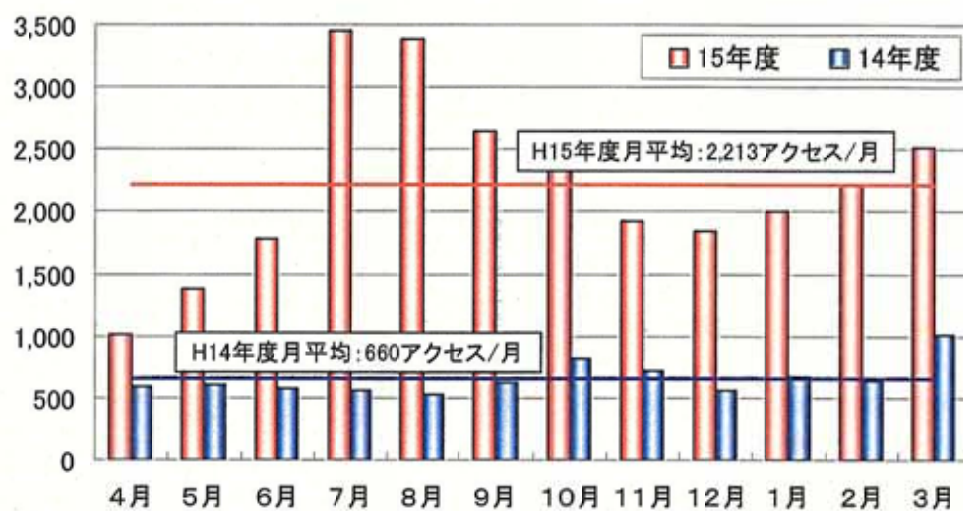


図 ホームページアクセス数の推移

③ボランティア・サポート・プログラム参加団体数の増加

○北部地域では、12 団体がボランティア・サポート・プログラム参加団体として、道路の美化清掃などの活動を行っています。また、平成 16 年度には、新たに 1 団体がボランティア・サポート・プログラムに加わっています（H16.4 時点）。

【一般国道 58 号】

地図番号	実施団体名	地先名
①	マックスバリュなご店	名護市 宮里
②	ブセナリゾート（株）	名護市 喜瀬
③	（有）ケイ・エム産業	恩納村 安富祖
④	（株）アメニティ	名護市宮里
⑤	（株）当山土木	恩納村前兼久
⑥	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
⑫	がじゅまる会	恩納村瀬良垣
⑬	（株）沖縄ツーリスト 名護支店	名護市宮里

※ □ は、H16 年度からの参加団体

【一般国道 329 号】

地図番号	実施団体名	地先名
⑨	プリマート金武店	金武町 金武
⑩	宜野座村松田区	宜野座村松田
⑪	新コロ・ルデ・ンサレ・チ	金武町屋嘉



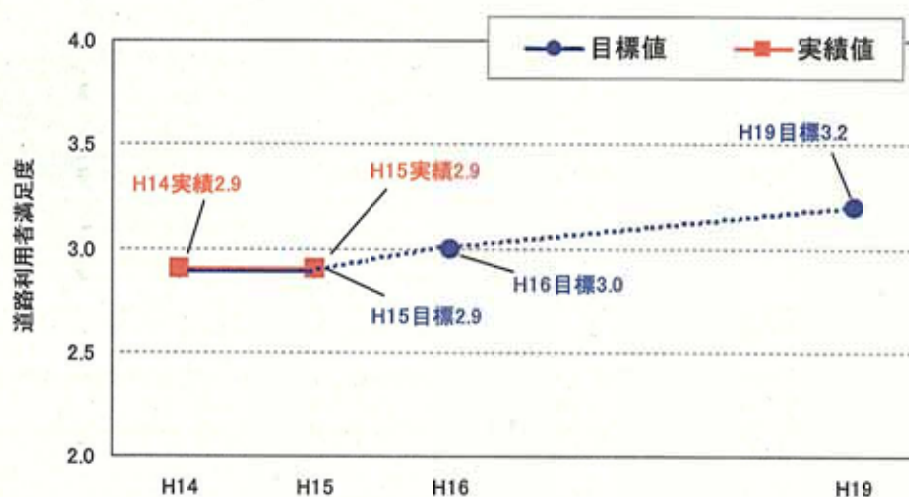
出典：北部国道事務所資料

2) 平成16年度目標値

平成16年度は平成15年度までの現状と課題に基づき、繰り越し事業を早急に完了させるとともに、『道路行政の転換』に向けた取り組みを行います。

表 アウトカム指標の目標値

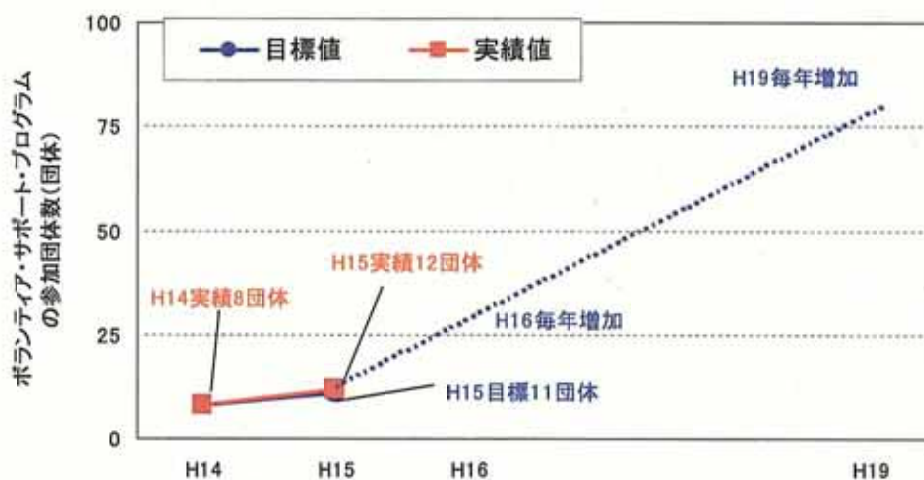
アウトカム指標		H15 年度 実績値	H16 年度 目標値	H19 年度 目標値
【指標-17】	道路利用者満足度	2.9	3.0	3.2
【指標-18】	ホームページ アクセス数	2.7 万アクセス/年	7.8 万アクセス/年	18.4 万アクセス/年
【指標-19】	ボランティア・サポ- ト・プログラムの参加 団体数	12 団体	毎年増加	毎年増加



※H16 年度目標値設定方法：昨年度の目標設定手法を引き継ぎ、H14 年度と H19 年度のトレンドにより、H16 年度目標値を設定。



※H16 年度目標値設定方法：昨年度の目標設定手法を引き継ぎ、H14 年度と H19 年度のトレンドにより、H16 年度目標値を設定。



※H16 年度目標値設定方法：H19 年度目標数値が具体的に設定されていないため、当該年度の目標値も具体的な目標値を設定しない。

3) 目標を達成するために供用を目指す主な取り組み (H16～H19)

平成 16 年度目標値を達成するために実施すべき主な取り組みは、以下に示すとおりです。

表 目標に向けた主な取り組み

アウトカム指標		H16 年度完了予定の 主な取り組み	H17 年度～H19 年度までに 供用を目指す主な取り組み
【指標-17】	道路利用者満足度	・グループインタビュー ・道路に対する満足度調査 ・観光客（レンタカー利用者） 道路満足度調査	・グループインタビュー ・道路に対する満足度調査 ・観光客（レンタカー利用者） 道路満足度調査
【指標-18】	ホームページアクセス数	—	・ホームページの充実
【指標-19】	ボランティア・サポート・ プログラムの参加団体数	・ホームページ等を活用した PR	・ホームページ等を活用した PR

7. 評価の前提条件と内容

(1) 評価の前提条件

平成 15 年度達成度に関わる評価の前提条件は、以下に示すとおりです。

表 評価の前提条件

アウトカム指標		使用データ	分析時期
【指標－1】	道路交通における死傷事故率	・死傷事故件数 ・交通量データ、路線（区間）延長	・H15 年度末時点
【指標－2】	事前通行規制実施に伴う孤立人口	・H12 年度国勢調査町丁字別人口データ ・異常気象時通行規制区間データ	・H15 年度末時点
【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	・医療病院データ ・DRMデータ（全道路網）※1 ・国勢調査メッシュデータ（1.0km メッシュ）	・H15 年度末時点
【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	・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）	・H15 年度末時点
【指標－5】	観光客（レンタカー利用者）の道路満足度	・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	・H15 年度末時点
【指標－6】	夜間騒音要請限度達成率	・夜間要請限度実態（道路環境センサス） ・路線延長合計 ・夜間騒音要請限度超過区間延長	・H15 年度末時点
【指標－7】	I C から観光地までの緑のネットワーク率	・プローブデータ（主要観光地の設定） ・DRMデータ（基本道路網）※2 ・道路交通センサス ・緑化延長	・H15 年度末時点
【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	・休憩施設及び情報配信、交流施設数（既存施設としては「道の駅」を含む） ・道路交通センサス	・H15 年度末時点
【指標－9】	道路渋滞による損失時間	・旅行時間（プローブ、センサス）データ ・交通量（常観、センサス）データ	・H15 年度末時点
【指標－10】	E T C利用率	・IC 別 E T C 利用交通量 ・IC 別利用交通量	・H15 年度末時点
【指標－11】	路上工事時間	・路上工事に伴う交通規制日数データ	・H15 年度末時点
【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	・H14 年度デジタル道路地図 ・H12 年度国勢調査メッシュ人口 ・事業展開表	・H15 年度末時点
【指標－13】	中心市街地までの所要時間の短縮率	・H14 年度デジタル道路地図 ・H12 年度国勢調査メッシュ人口 ・事業展開表	・H15 年度末時点

※1 DRMデータ（全道路網）：対象となる道路が県道以上の道路および幅員 3.0m 以上の市町村道

※2 DRMデータ（基本道路網）：対象となる道路が県道以上の道路および幅員 5.5m 以上の市町村道

アウトカム指標		使用データ	分析時期
【指標-14】	港湾まで30分でアクセスできる市町村人口の割合	・H14年度デジタル道路地図 ・H12年度国勢調査メッシュ人口 ・事業展開表	・H15年度末時点
【指標-15】	規格の高い道路を使う割合	・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 ・交通量データ（新規供用路線も含む） ・路線延長（新規供用路線も含む）	・H15年度末時点
【指標-16】	無電柱化整備率	・無電柱化整備状況および計画	・H15年度末時点
【指標-17】	道路利用者満足度	・独自に実施したアンケート調査結果	・H15年度末時点
【指標-18】	ホームページアクセス数	・北部国道ホームページアクセス数	・H15年度末時点
【指標-19】	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・プログラム参加団体数	・H15年度末時点

(2) アウトカム指標の算定方法

各アウトカム指標の算定方法は、以下に示すとおりです。

表 アウトカム指標の算定方法

アウトカム指標		算定方法
【指標－１】	道路交通における死傷事故率	交通白書データから、現況の年間死傷事故率を算定する。
【指標－２】	事前通行規制実施に伴う孤立人口	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。
【指標－３】	一般医療病院 ^{※１} 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）を起点とした最短時間ルート上の各路線の改良率、同最短時間ルート上のメッシュ人口および北部管内全域の総人口から安定到達率を算定する。
【指標－４】	役場 ^{※２} 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	各市町村役場を起点とした最短時間ルート上の各路線の改良率、同最短時間ルート上のメッシュ人口および北部管内全域の総人口から安定到達率を算定する。
【指標－５】	観光客（レンタカー利用者）の道路満足度 ^{※３}	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を使用する。
【指標－６】	夜間騒音要請限度達成率 ^{※４}	夜間騒音要請限度の評価延長と達成延長の関係より算出する。
【指標－７】	ＩＣから観光地までの緑のネットワーク率 ^{※５}	主要観光地から最寄りＩＣ（屋嘉・石川・金武・宜野湾・許田）までの一般道における緑化済（植樹および植栽柵整備済み）延長の比率を算出する。
【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	国・県で設置する道の駅・ロードパーク・本線以外の停車帯の数を一般道路（国道・県道）延長で割って算出する。
【指標－９】	道路渋滞による損失時間	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。
【指標－１０】	ＥＴＣ利用率	ＥＴＣ車載機搭載車両のゲート通過交通量と、ＥＴＣ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。
【指標－１１】	路上工事時間 ^{※６}	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。
【指標－１２】	日常生活の中心となる都市 ^{※７} まで、30 分以内で安全かつ安定的に走行できる人の割合	名護市役所・沖縄市役所を起点とした最短時間ルート上の各路線の改良率、同最短時間ルート上のメッシュ人口および北部管内全域の総人口から安定到達率を算出する。
【指標－１３】	中心市街地 ^{※８} までの所要時間の短縮率	名護市役所・沖縄市役所を起点とした最短時間ルート上の各メッシュへのアクセス人口を算定し、現状のアクセス時間より 10 分以上所要時間が短縮される人口と管内全域の総人口から割合を算出する。
【指標－１４】	港湾 ^{※９} まで 30 分でアクセスできる市町村人口の割合	運天港、中城湾港を起点とした最短時間ルート上の 30 分以内で到達できるメッシュ人口抽出し、その人口を北部国道全域の総人口で割って算出する。

アウトカム指標		算定方法
【指標-15】	規格の高い道路 ^{※10} を使う割合	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、沖縄県の『全道路の走行台キロ』を算出する。また、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
【指標-16】	無電柱化整備率 ^{※11}	第2期電線類地中化計画（H3～H6）、第3期電線類地中化計画（H7～H10）、新電線類地中化計画（H11～H15）、無電柱化推進計画（H16～H20）において無電柱化の対象として位置づけられている一般国道および県道路線のうち、当該年度までに電線類地中化のための管路の埋設が完了した区間延長の割合を算出する。
【指標-17】	道路利用者満足度 ^{※12}	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。
【指標-18】	ホームページアクセス数	各ホームページのアクセスカウンターの集計結果。
【指標-19】	ボランティア・サポート・プログラムの参加団体数	現況の参加団体数の集計結果。

【注】

- ※1 「一般医療病院」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)の病院をさす。今回の算定においては、「北山病院」、「野毛会もとぶ病院」、「琉球会勝山病院」、「北部地区医師会病院」、「県立北部病院」、「はくと会北部病院」、「県立中部病院」が該当する。
- ※2 「役場」とは、北部地域の各市町村役場をさす。今回の算定においては、「名護市」、「石川市」、「具志川市」、「本部町」、「金武町」、「国頭村」、「大宜味村」、「東村」、「今帰仁村」、「宜野座村」、「恩納村」、「勝連町」、「与那城町」の各役場が該当する。
- ※3 利用者満足度は 5 点満点。
- ※4 「夜間騒音要請限度達成率」は、環境基準類型指定地域または騒音規制地域いずれかの指定のある区域を通過する国道のうち、夜間騒音要請限度を達成している道路延長の割合をさす。
「環境基準類型指定地域」とは、環境基本法第 16 条第 2 項の規定に基づく、騒音に係る環境基準に掲げる地域の類型が指定されている地域をさし、「騒音規制区間」とは、騒音規制法第 3 条第 1 項の規定に基づく指定地域をさす。
「夜間騒音要請限度」とは、「騒音規制法第 17 条第 1 項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める省令」により定められる「幹線交通を担う道路に近接する区域」における夜間の限度 (70dB) をさす。
- ※5 緑化済(植樹及び植栽柵整備済み)延長とは、ICから主要観光地間のアクセス道路において、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。
- ※6 調査対象道路は、直轄国道のみとする。
平成 14 年度データについては、交通規制予定表からの集計であり実績とは異なることから、平成 15 年度のデータを基に補正を実施した。
- ※7 「日常生活の中心となる都市」とは、二次生活圏の中心都市をさす。今回の算定においては、「沖縄市」、「名護市」が該当する。
- ※8 「中心市街地」とは、二次生活圏の中心都市をさす。今回の算定においては、「沖縄市」、「名護市」が該当する。
- ※9 「港湾」とは、周辺離島の暮らし及び産業を支える港である運天港(重要港湾)、中城湾港(重要港湾)を対象とした。
- ※10 規格の高い道路とは自動車専用道路に該当し、国土ネットワークを形成し、自動車のみの交通の用に供する道路をいう。北部管内では沖縄自動車道(石川 IC~許田 IC)を示す。
- ※11 沖縄県の無電柱化計画において無電柱化の対象として位置づけられている県道以上の路線のうち、当該年度までに電線類地中化のための管路の埋設が完了した区間延長の割合。
- ※12 利用者満足度は 5 点満点。