

みんなで築く 美ら島・うまんちゅの道づくり

2004/2005

**沖縄における道路行政の
達成度報告書/業績計画書**



一般国道329号石川バイパス

平成17年10月

沖縄ブロック幹線道路協議会

1. 自立型経済の構築と持続的发展を支える基盤づくり

～連携を強化し、交流を促進する道づくり～

1

沖縄の現状 2

平成16年度の成果〔達成度報告〕 3

平成17年度の取り組み〔業績計画〕 4

2. 自立型経済の構築と持続的发展を支える基盤づくり

～都市部の交通渋滞を緩和する道づくり～

5

沖縄の現状 6

平成16年度の成果〔達成度報告〕 7

平成17年度の取り組み〔業績計画〕 10

3. 安全・安心な生活の確保と災害に強い県土づくり

～安全で安心な暮らしを実現する道づくり～

13

沖縄の現状 14

平成16年度の成果〔達成度報告〕 16

平成17年度の取り組み〔業績計画〕 18

4. 沖縄特有の豊かな自然環境の保全・創出

～観光を支援し、環境を保全・創造する道づくり～

21

沖縄の現状 22

平成16年度の成果〔達成度報告〕 23

平成17年度の取り組み〔業績計画〕 24

5. 特性を生かした安らぎと活力ある地域づくり

～ゆとりある個性豊かな地域を創出する道づくり～

25

沖縄の現状 26

平成16年度の成果〔達成度報告〕 27

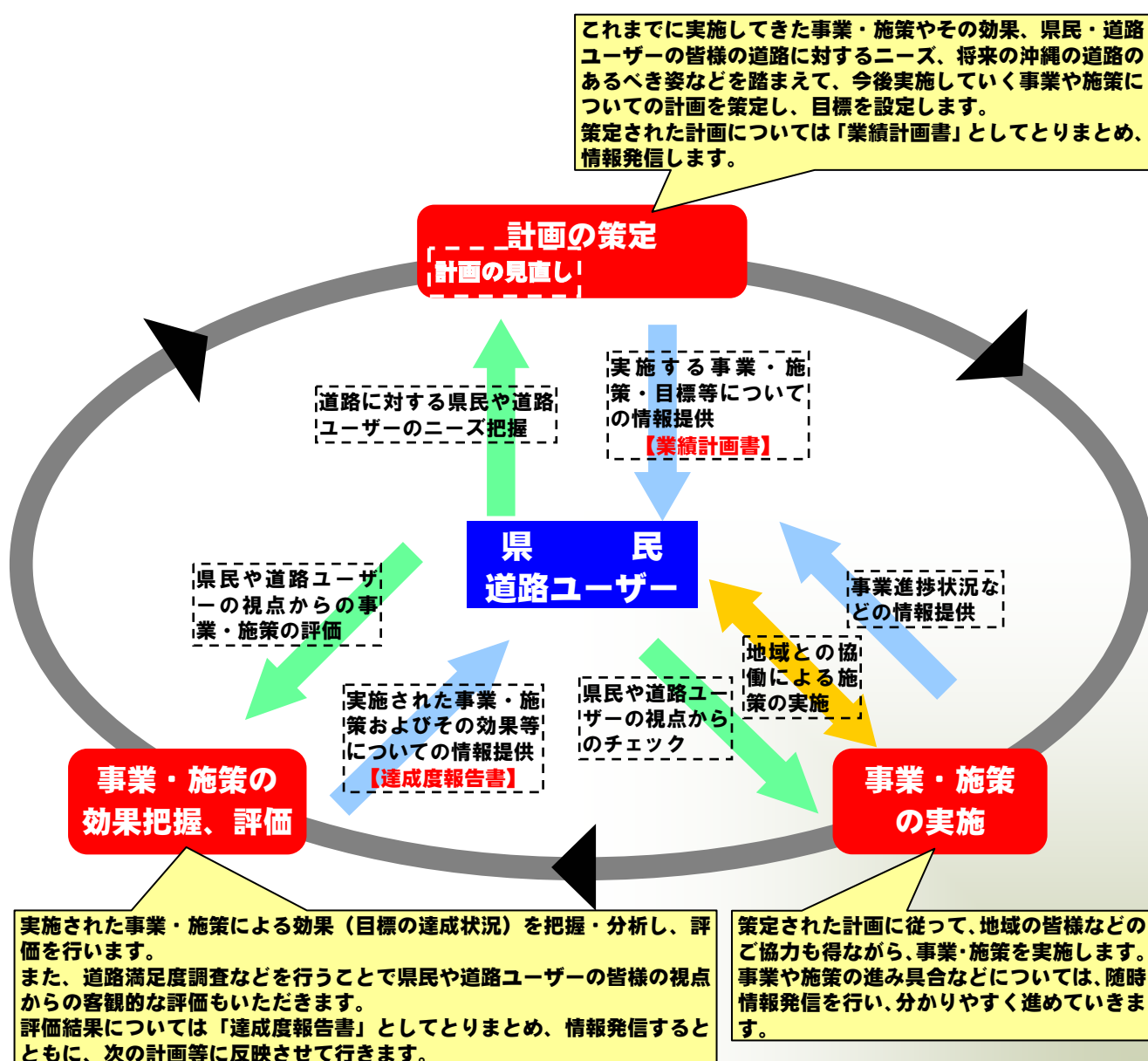
平成17年度の取り組み〔業績計画〕 28

「道路行政マネジメント」とは？

- 「道路行政マネジメント」は、より効果的、効率的に事業・施策を進めていくことを目的として、道路事業等の成果を表す指標を用いて事前に数値目標を設定し、事業実施後にその結果を評価して、以降の施策・事業への反映を図る道路行政運営の仕組みです。
- 実施する事業・施策やその目標、実施後の効果分析（目標の達成度）などについては、「達成度報告書」「業績計画書」としてとりまとめ公表することで、行政の効率性・透明性の向上を図ります。

「マネジメントサイクル」とは？

- 「マネジメントサイクル」とは、「計画の策定」「事業・施策の実施」「事業・施策の効果把握、評価」といった道路行政マネジメントの一連の流れを指し、それぞれのステップで県民や道路ユーザーの皆様とのコミュニケーションを実施していくことで、アカウンタビリティ向上を図ります。



沖縄の現状は

- 南北方向に広がる地域特性を持ち、南部地域に都市基盤や交通拠点が立地する沖縄本島では、北部地域を中心に時間的ハンディキャップを抱えている状況です。
- 北部地域のハンディキャップ解消や、地域間の連携に向けては、体系的なネットワークの整備拡充が必要になるとともに、沖縄自動車道、那覇空港自動車道など既存ネットワークの活用が重要となります。
- 沖縄県における「規格の高い道路を使う割合※」は6.9％と、全国平均（13％）の約半分にすぎず、既存ストックの活用が十分になされていない状況となっています。

※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。

〔沖縄自動車道（那覇IC～許田IC）、那覇空港自動車道（西原JCT～豊見城IC）〕

昨年度の成果は

平成16年度の「規格の高い道路を使う割合」は、高規格道路及びアクセス道路に関連した供用路線はなく、わずかに増加したものの、目標を達成できませんでした。

ただし、ソフト施策に関連して、下記のような効果発現がありました。

◎ETC利用車両を対象にした沖縄自動車道の料金割引制度の導入

- ・ETC利用車両を対象に、**深夜割引及び通勤割引**を実施して、

■沖縄自動車道の交通量が3％（約2,100台/月）増加

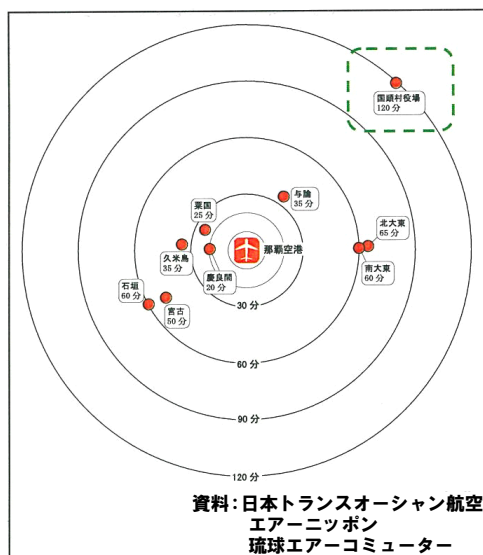
■その結果、規格の高い道路を使う割合は6.9％とわずかながら増加（0.1％増）

今後の取り組みは

平成17年度については、平成16年度の成果や反省を踏まえ、那覇空港自動車道の延伸の早期実現など、高規格道路の整備や高規格道路へのアクセス道の整備を促進していくとともに、料金低減策やETCを対象にした割引制度を継続実施していきます。

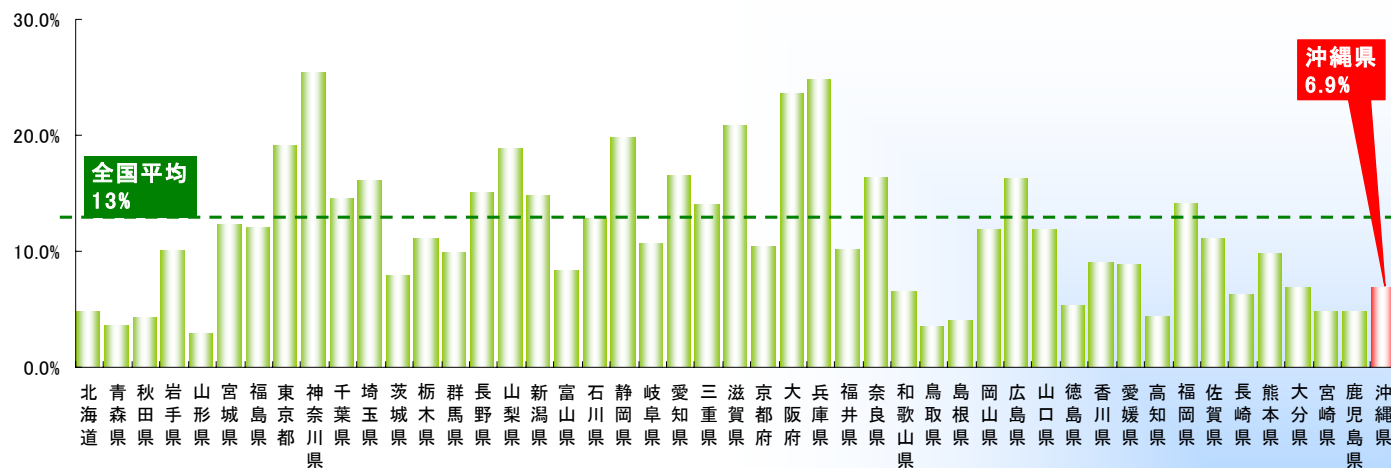
1 沖縄の現状

- 現状、都市機能や空港・港湾など広域的な交流の拠点となる交通施設は、本島南部である那覇市に集中しています。
- 那覇空港までの時間距離の視点で見ると、北部地域の中心である名護市は、飛行機で移動する宮古・石垣島までの所要時間にほぼ匹敵し、県最北地域の国頭村に至っては宮古・石垣島の約2倍の所要時間となるなど、時間的ハンディキャップを抱えています。



那覇空港からの所要時間（H16）

- 地域連携に向けては、体系的ネットワーク整備とともに、既存ストックである沖縄自動車道や那覇空港自動車道の有効活用が求められています。
- 沖縄県における「規格の高い道路（沖縄自動車道、那覇空港自動車道）を使う割合」は6.9%と、全国平均（13%）の約半分にすぎず、道路（自動車専用道路（規格の高い道路）、幹線道路（国道・県道）、生活道路（街路・市町村道））の機能分担や既存ストックの活用が十分になされていない状況です。



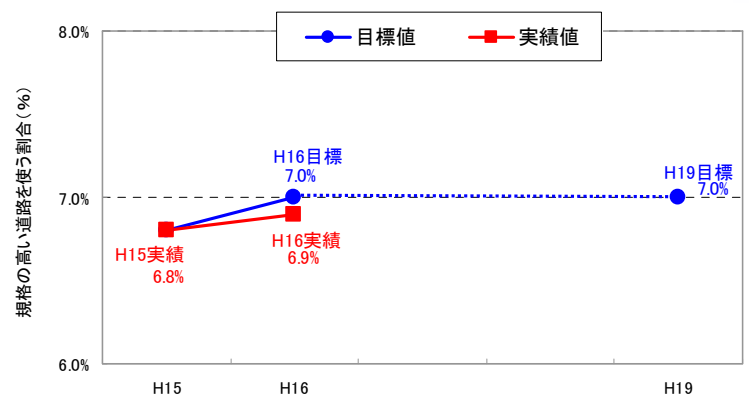
都道府県別規格の高い道路を使う割合（H16）

2 平成16年度の成果【達成度報告】

◎沖縄県の規格の高い道路を使う割合は平成15年に比べて0.1%増加したものの、目標を達成できませんでした。

- ・ただし、ソフト施策（料金割引制度の導入）実施により、沖縄自動車道の利用交通量が増加するなどの効果が発現しています。

規格の高い道路を使う割合の推移



■平成16年度に実施した主な事業・施策

事業・施策の名称	対策前	対策内容	得られた効果および原因分析	評価	整備事例
E T C利用車両を対象にした割引制度導入	—	E T C利用車両を対象に「深夜割引」、「通勤割引」を実施	E T C利用率の向上	😊	1

整備事例 1 E T C利用車両を対象にした割引制度導入により交通量が増加 ～料金割引制度の導入～

事業内容

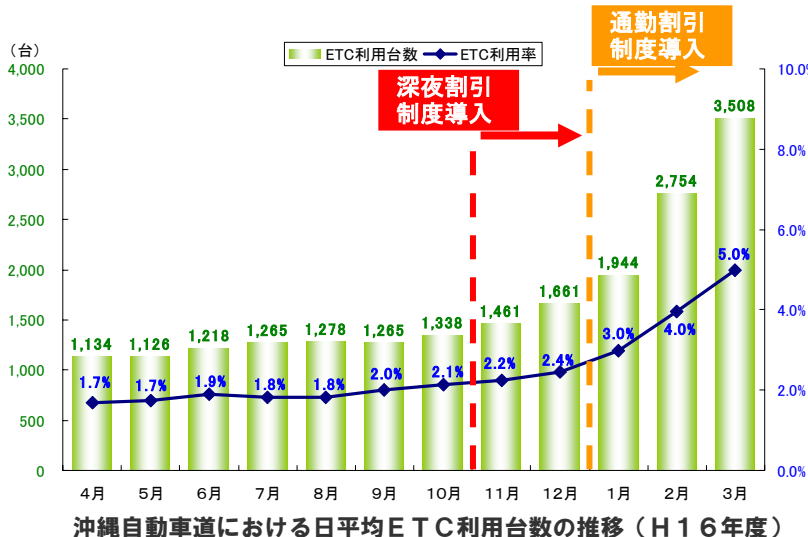
■平成16年11月より、深夜時間帯（午前0～4時）の利用者に対し割引（約3割引）する「深夜割引制度」を、また、平成17年1月より通勤時間帯（朝6～9時または夕方17時～20時の間）の利用に対し割引（約5割引）する「通勤割引制度」を導入しました。



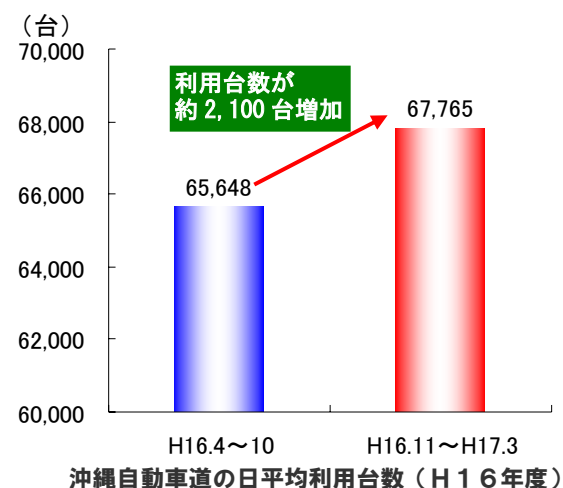
効果

■料金割引制度導入後、E T C利用台数が大幅に増加しました。

■また、導入後の沖縄自動車道の日平均利用台数は、導入前と比べ約2,100台の増加を示しており、高速道路の利用促進への効果が伺えます。



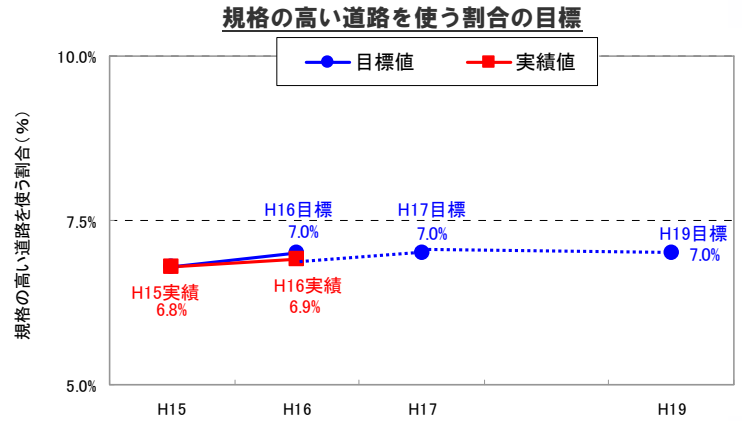
沖縄自動車道における日平均E T C利用台数の推移（H16年度）



沖縄自動車道の日平均利用台数（H16年度）

3 平成17年度の取り組み【業績計画】

◎平成16年度の成果や反省を踏まえ、那覇空港自動車道の延伸（豊見城IC～（仮称）那覇空港南IC）など、高規格道路の整備や高速道路へのアクセス道の整備を促進していくとともに、料金低減策やETCを対象にした割引制度を継続実施していきます。



■平成17年度に実施予定の主な事業・施策

事業・施策の名称	実施予定年度	現 状	対策内容	期待される効果	整備事例
那覇空港自動車道（豊見城 IC－（仮称）那覇空港南 IC）	H19 年度 暫定供用	那覇空港自動車道は、現在、豊見城 IC（豊見城市平良）まで整備が進捗	豊見城 IC～（仮称）那覇空港南 ICまで延伸整備を行います。	空港と高速道路の連結向上	A
沖縄自動車道の通行料金の低減に係わる措置の継続	継続	H 1 1 年度より沖縄自動車道の一律割引を実施	前年度まで実施した料金低減措置の継続実施	規格の高い道路を使う割合の向上	
ETC利用車両を対象にした割引制度の継続・新規の割引実施	継続	H 1 6 年度に ETC 利用車両を対象に「深夜割引」、「通勤割引」を実施	前年度まで実施した割引制度の継続実施 マイレージ割引制度、大口・多頻度割引制度の実施		

整備事例 A 那覇空港自動車道の延伸

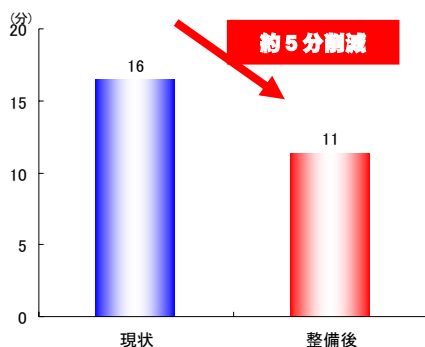
～那覇空港自動車道豊見城東道路～

事業箇所

■那覇空港自動車道は、沖縄県の空の玄関口である那覇空港と、沖縄自動車道を連結する路線で、現在、豊見城IC（豊見城市平良）まで整備が進捗しています。

事業内容

- 規格の高い道路を使う割合の向上や、空港－高速道路の連結性向上、地域間連携の向上を目指し、豊見城IC～（仮称）那覇空港南ICまで延伸整備を行います。
- 現状約16分を要する空港～最寄りIC（豊見城IC）の所要時間が、延伸整備により約5分短縮（（仮称）那覇空港南ICまでの所要時間）、空港と高速道路の連結向上が期待できます。



供用前後の空港～最寄りIC間所要時間

所要時間：平成16年度実測結果（バスプローブ）による平均旅行速度より試算



豊見城東道路整備概要



沖縄の現状は

- 沖縄県の渋滞は全国的に著しく、1 kmあたり渋滞損失時間は3大都市圏（東京・大阪・名古屋）以外で最も大きい状況にあります。
- 沖縄県の渋滞損失時間は7,017万人時間／年であり、県民一人が1年間に2日以上（約52時間）渋滞により時間を浪費していることになります。
- 沖縄県の渋滞は、那覇市を中心とした那覇都市圏に集中しており、道路種別で見ると、国道58号や国道329号といった直轄国道に全体の半分近くが集中しています。
- 高速道路の利用促進や、料金所の渋滞緩和に効果を発揮するETCについて、平成17年3月時点の利用率は5.0％で、全国平均（32.7％）の2割以下と低い利用状況です。

昨年度の成果は

平成16年度の渋滞損失時間は、全体で見ると増加し、目標は達成出来ませんでした。

ただし、対策を実施した箇所においては、下記のような効果がありました。

◎石平交差点改良の実施（一般国道330号）

- ・ 交差点前後区間の渋滞発生要因（流入する交通量が、交差点処理能力を上回っていた）となっていた石平交差点について、**交差点改良**を実施して、
 - 交差点の渋滞長を**約9割削減！**（石平交差点上り方向）
 - 交差点前後区間の渋滞損失時間が**約3割削減！**

◎ETC利用車両を対象にした通勤割引制度の導入

- ・ ETC利用車両を対象に、**通勤割引**を実施して、
 - 並行する一般国道330号の交通が、**沖縄自動車道へ転換！**
 - 一般国道330号に位置する渋滞交差点の渋滞長を朝の通勤時間帯(7:00～8:00)で**約5割削減！**
 - 一般国道330号の渋滞損失時間が**約3割削減！**
 - **ETC利用率が増加！**（1.6％から5.0％へ）
（但し、全国平均〔32.7％：H17年3月時点〕と比較すると、まだまだ低い状況です）

◎路上工事時間の縮減策の実施（直轄国道）

- ・ 直轄国道にて行われる路上工事について、**縮減策（工事の集約、集中など）**を実施して、
 - 路上工事時間が**大幅に減少！**
（キロ当たりの路上工事時間が333時間／年・kmから170時間／年・kmへ約5割削減）

今後の取り組みは

今年度は、平成16年度の成果および反省を踏まえ、引き続き、那覇都市圏を迂回するバイパスなどを整備促進するとともに、渋滞交差点における、交差点改良などの対策や、渋滞発生の一要因となっている路上工事の実施について、その影響を分析し、対策を検討します。

また、ETCを対象にした割引制度を継続実施するとともに、利用呼びかけなどの広報・PR活動も併せて実施していきます。

1 沖縄の現状

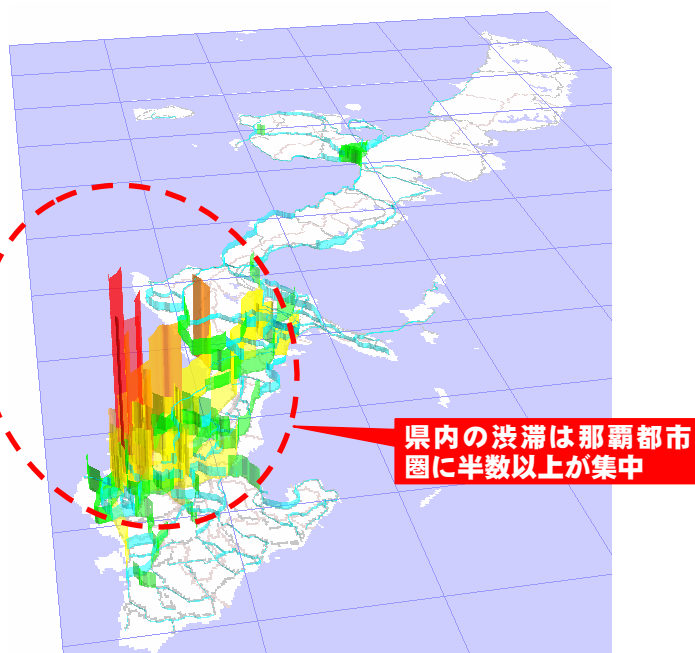
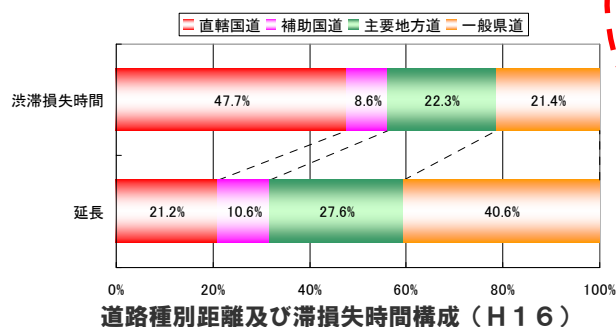
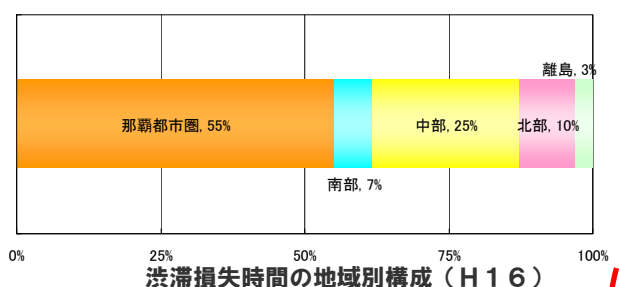
■沖縄県の渋滞は全国的に著しく、キロ当たり渋滞損失時間は全国平均の2倍以上に上り、3大都市圏（東京・大阪・名古屋）以外で最も大きい状況にあります。

順位	都道府県	1km当たり 渋滞損失時間 (千人時間/年・km)
1	東京都	136.7
2	大阪府	107.7
3	神奈川県	76.0
4	埼玉県	53.5
5	愛知県	49.2
6	沖縄県	41.2
	全国平均	20.3

H16国土交通省資料

■沖縄県における渋滞損失時間は7,017万人時間/年であり、那覇都市圏に集中しています。

■県全体の道路延長の約20%を占める直轄国道に渋滞損失時間の約半分が集中しています。

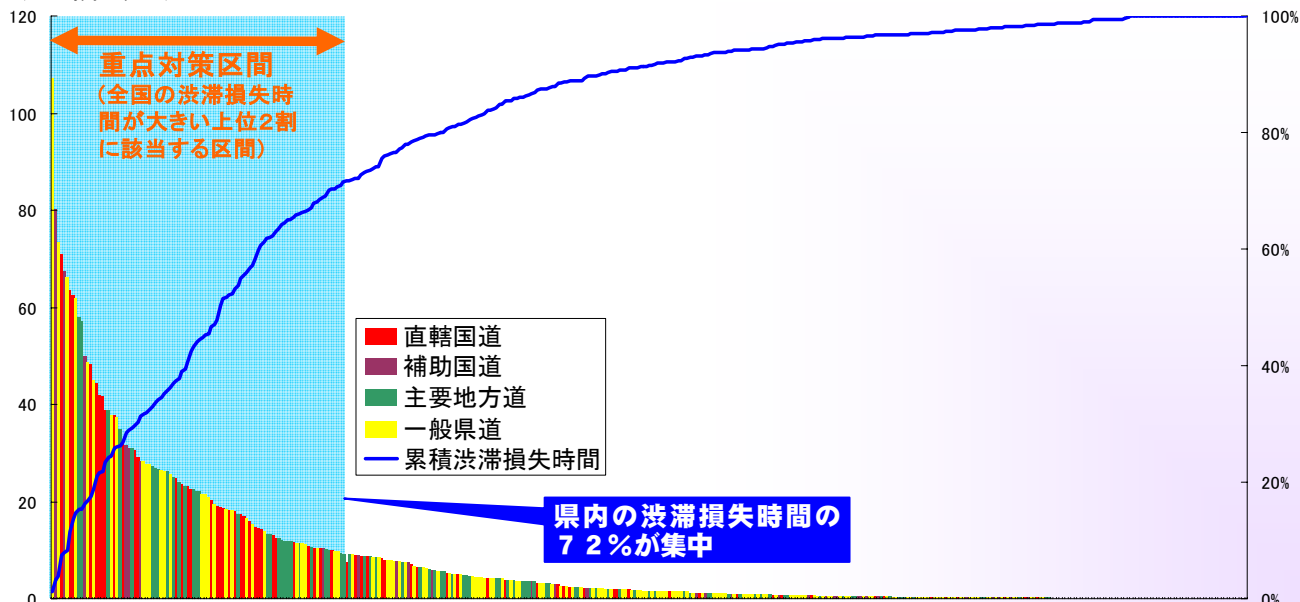


渋滞損失時間の状況 (H16)

■沖縄県のキロ当たり渋滞損失時間を大きい順から並べると、重点対策区間（全国の渋滞上位2割）に、全渋滞損失時間の7割以上が集中しています。

■直轄国道の中で最も渋滞損失時間が大きい区間は、一般国道58号那覇市旭町となっており、一般国道58号の那覇市旭橋～浦添市牧港で沖縄県全体の1割以上を占めています。

(万人時間/年・km)



2 平成16年度の成果【達成度報告】

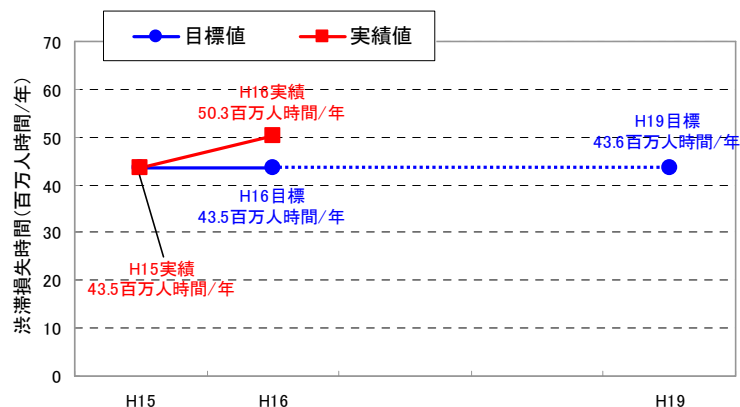
◎平成16年度では、バイパスの新規供用等はなく、全体的に渋滞損失時間が増加※、目標を達成できませんでした。

◎ただし、渋滞損失時間の高い箇所で重点的に対策を実施した結果、当該箇所では渋滞緩和効果が発現しています。

◎また、ソフト施策（高速道路の料金割引制度）実施による渋滞緩和効果も発現しています。

※渋滞の損失時間を測定しているモニタリング区間の変更に伴い、旅行速度の測定方法を一般車による実走行調査から路線バスによる調査へ変更したことも要因と考えられる。

渋滞損失時間の推移



■平成16年度に実施した主な事業・施策



事業・施策の名称	対策前	対策内容	得られた効果および原因分析	評価	整備事例
一般国道329号 石川バイパス	H15年度までに2車線 暫定供用が実施済	一部区間の4車線完全供用を 実施	一般国道329号現道部の交通量 削減や旅行速度の向上が図られ、 渋滞損失時間が削減	😊	
一般国道330号 石平交差点改良	国道から東海岸方面への 右左折交通により渋滞が 発生	右折帯の2車線化整備を実 施するとともに、左折専用 車線を新設	最大渋滞長が大幅に削減され、ま た、前後区間の渋滞損失時間が削 減	😊	2
E T C利用車両を対象 にした割引制度導入	—	E T C利用車両を対象に 「深夜割引」、「通勤割引」 を実施	並行区間である一般国道330 号の交通が高速道路へ転換する とともに、我如古交差点の渋滞長 や、通勤時の渋滞損失時間が減少	😊	3
公共交通利用促進策	沖縄県のバス利用者数は 減少傾向	バスロケーションシステム を導入	公共交通機関の利便性が向上	😊	

整備事例

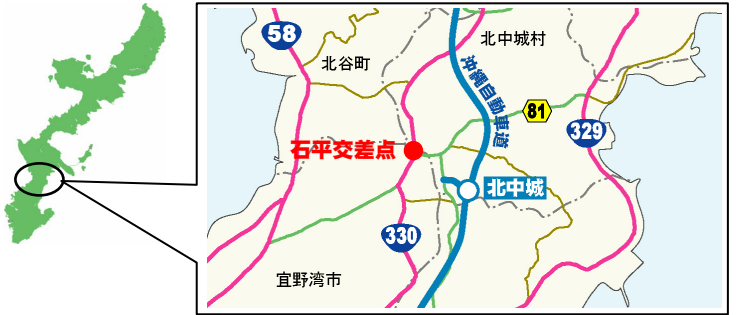
2

交差点改良の実施により渋滞損失時間が削減

～一般国道330号 石平交差点改良～

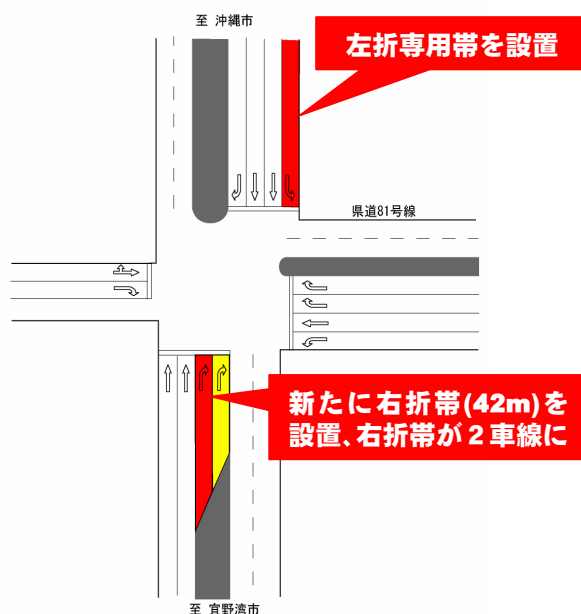
事業箇所

■一般国道330号と県道81号線（主要地方道宜野湾北中城線）が交わる交差点やその前後区間では、渋滞が著しい区間となっていました。



事業内容

■石平交差点では、宜野湾方向の直+左折車線にて最大1,250m、沖縄市方向で850mの（現行右折帯延長50mを上回る）渋滞長が発生、そのため、右折帯2車線化、左折専用帯を設置。



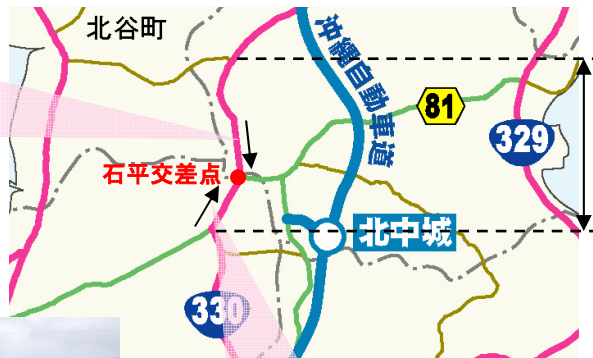
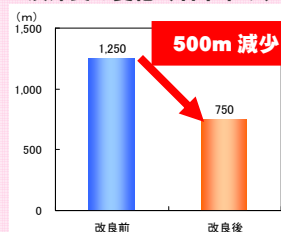
供用前の状況（石平交差点周辺）

効果

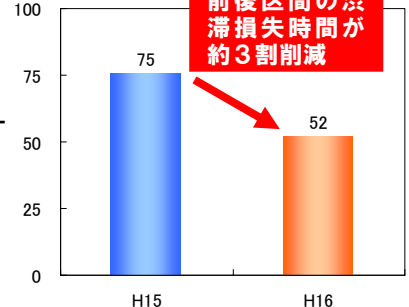
■各交差点の渋滞長が最大760m（石平交差点上り：沖縄市向け）の減少が見られるなど、交差点での渋滞長が大幅に削減しました。

■両交差点を含む前後区間の渋滞損失時間が約3割削減しました

渋滞長の変化（石平下り）



(万人・時間)

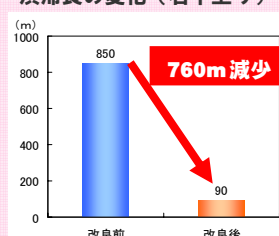


供用前後の渋滞損失時間の変化



供用後の状況（石平交差点周辺）

渋滞長の変化（石平上り）



整備事例

3

ETC 利用車両を対象にした通勤割引制度により渋滞損失時間が削減

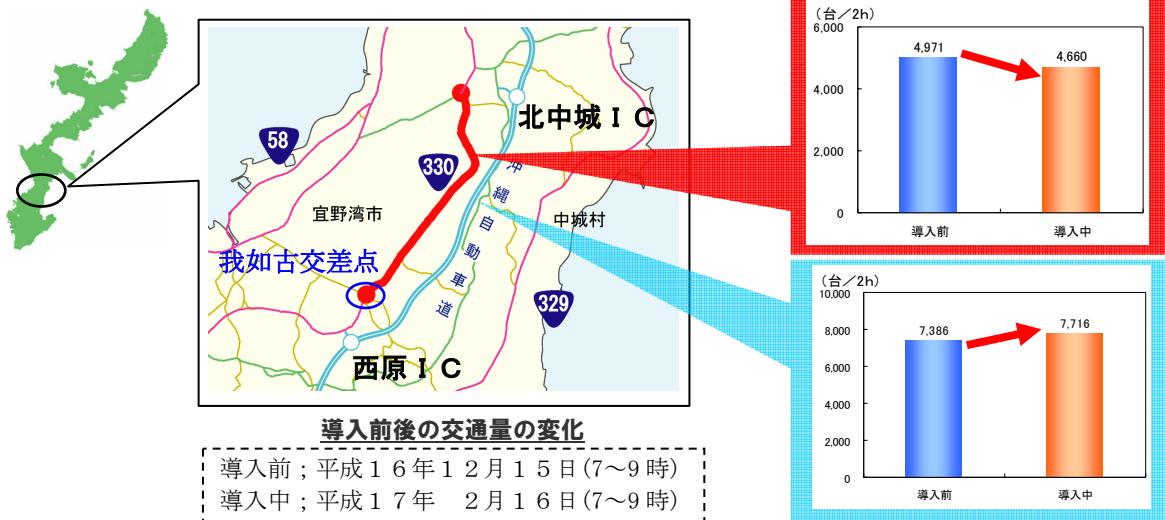
～高速道路における ETC 利用車両を対象にした通勤割引制度の導入～

事業内容

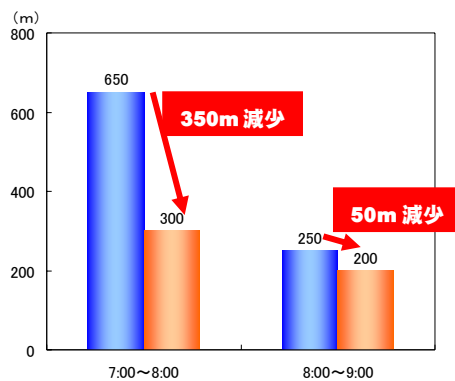
- 沖縄自動車道において、ETC利用車両を対象に平成17年1月より通勤時間帯（朝6～9時または夕方17時～20時の間）の利用に対し割引（約5割）する「通勤割引制度」を導入しました。
- 上記内容の広報を含め、ETC利用促進に向けたPRを、新聞や広報誌などを通じ積極的に実施しました。

効果

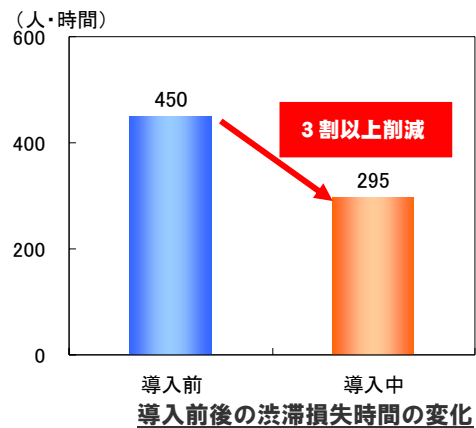
- 通勤時間帯において、沖縄自動車道の並行区間である一般国道330号の交通量が減少し、沖縄自動車道の交通量が増加するなど、交通の転換が見受けられました。



- 一般国道330号に位置する渋滞交差点である我如古交差点では、朝の通勤時間帯の渋滞長の減少が見られました。



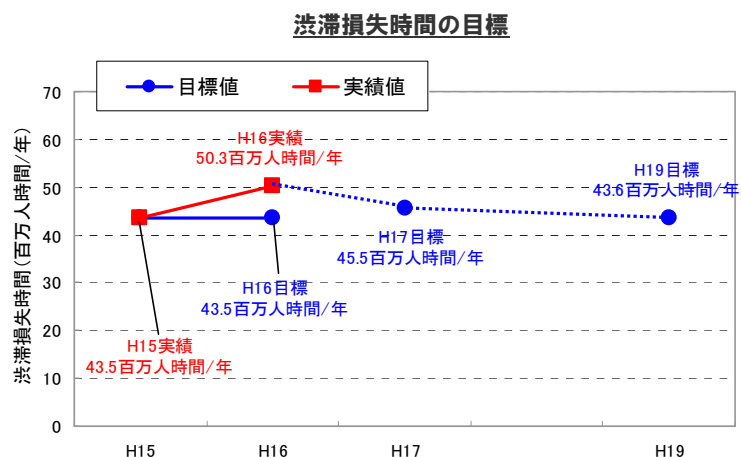
- 通勤時間帯における渋滞損失時間が、割引制度導入前と比べ3割以上の削減が見られました。



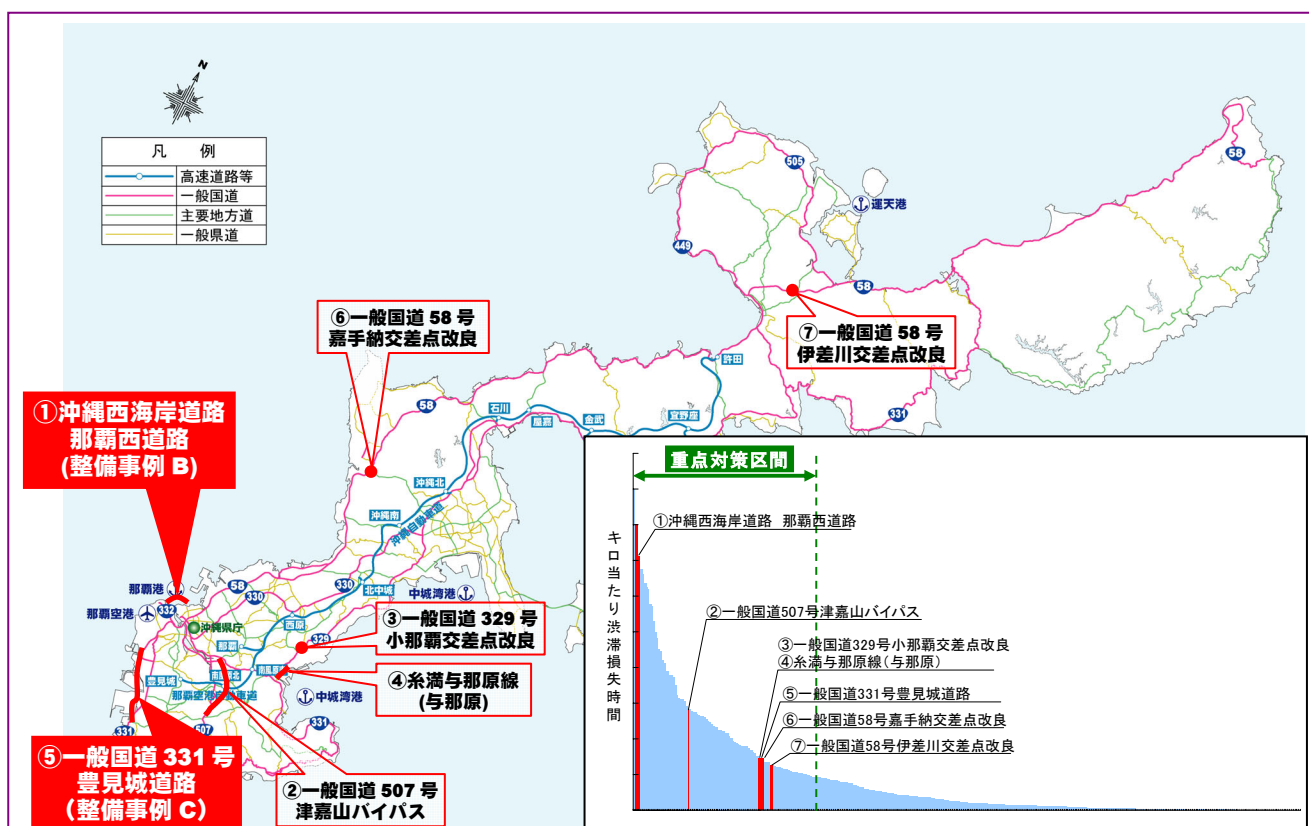
導入前後の一般国道330号（我如古交差点付近）の状況

3 平成17年度の取り組み【業績計画】

- ◎今年度は、平成16年度の成果および反省を踏まえ、引き続き、那覇都市圏を迂回するバイパスなどの整備を促進するとともに、渋滞交差点における、交差点改良などの対策を実施していきます。
- ◎また、ETCを対象にした割引制度を継続実施するとともに、利用呼びかけなど広報・PR活動も併せて実施していきます
- ◎渋滞損失の大きい区間から重点的に対策を実施していきます



■平成17年度に実施予定の主な事業・施策



事業・施策の名称	実施予定年度	現 状	対策内容	期待される効果	整備事例
① 沖縄西海岸道路 那覇西道路	H22 年度 暫定供用	一般国道58号那覇市区間は県内で最も渋滞が著しい	那覇空港－那覇市若狭間に6車線道路を整備	渋滞損失時間の低減	B
② 一般国道507号 津嘉山バイパス	H20 年度 供用	未整備区間におけるボトルネックにより渋滞発生	未整備区間の整備実施		
③ 一般国道329号 小那覇交差点改良・	H19 年度 供用	沿線への大型店舗などにより渋滞が悪化	右折専用車線の整備		
④ 糸満与那原線(与那原)	H19 年度 供用	沿線に工業用地や住宅などの開発実施中	4車線道路を整備		
⑤ 一般国道331号 豊見城道路	H17 年度 部分暫定供用	一般国道331号現道部は那覇以南で最も渋滞が著しい	小禄バイパス－糸満市間に4車線道路を整備		C
⑥ 一般国道58号 嘉手納交差点改良	H19 年度 供用	渋滞が著しく、また、ロータリー構造になっているため分りにくい	拡幅および上下線の一体化によるロータリー構造の解消		
⑦ 一般国道58号 伊差川交差点改良	H18 年度 供用	北部地域で渋滞の著しい区間に位置	下り2車線化整備		

整備事例 B 県内で最も渋滞の著しい区間への渋滞対策

～沖縄西海岸道路 那覇西道路～

事業箇所

■一般国道58号那覇市旭橋～浦添市牧港は、県内で最も渋滞が著しい区間となっており。沖縄県全体の渋滞損失の1割以上（12％）を占めています。

事業内容

■並行区間である一般国道58号那覇市旭橋～浦添市牧港の渋滞緩和はもとより、ネットワークの整備による那覇都市圏の渋滞緩和に向け、沖縄西海岸道路那覇西道路の整備を促進します

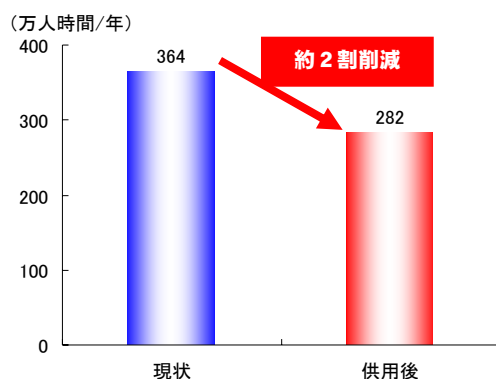


効果

- 現状で平均14分の所要時間を要する波の上ビーチ～那覇空港間の所要時間が、那覇西道路供用後は、約4分での移動が可能になります。
- 那覇空港～一般国道58号泊交差点の渋滞損失時間は、那覇西道路供用により、現状の約2割の削減効果が期待されます。



所要時間：平成16年度の年平均旅行速度（実測結果）より試算



那覇西道路整備による渋滞損失時間の変化（試算）



那覇西道路整備イメージ

整備事例 C 南部地域の渋滞緩和やネットワーク形成に向けた取り組み

事業箇所

■一般国道331号は、那覇市と南部地域を結ぶ唯一の直轄国道であるものの、2車線道路と脆弱な道路体系となっており、また、豊見城市～糸満市区間は、那覇以南で最も渋滞が著しい区間となっています。

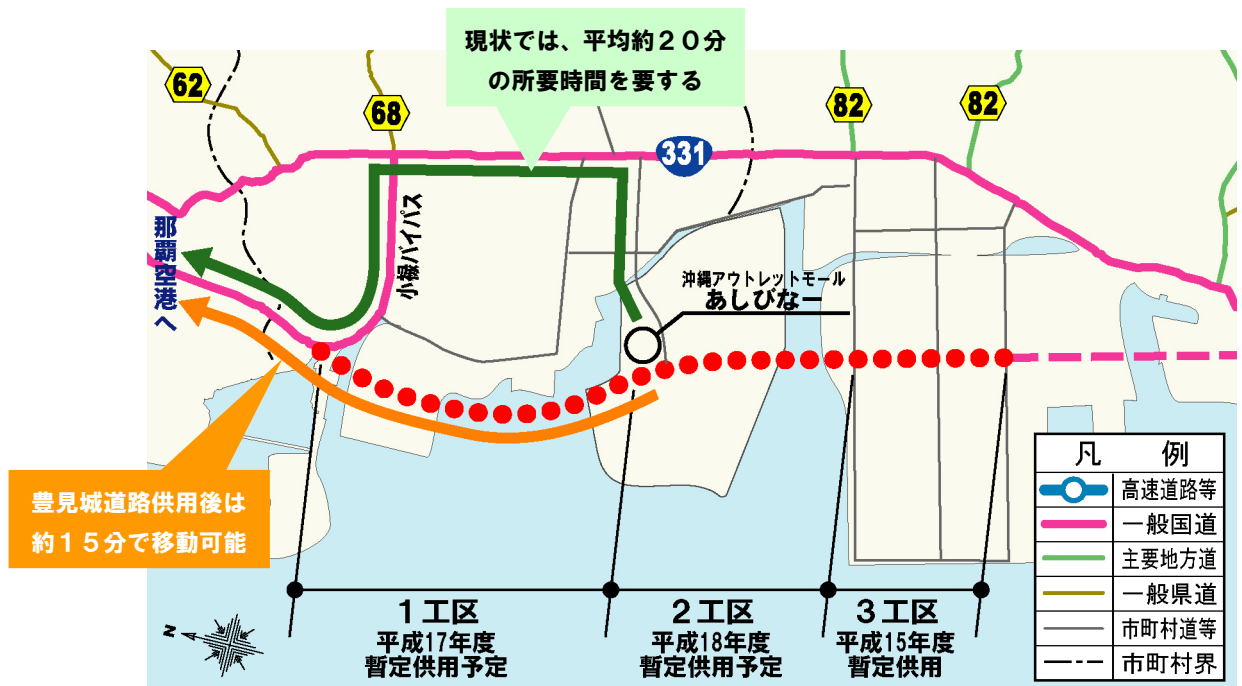
事業内容

■一般国道331号の渋滞緩和や、南部地域のネットワーク形成に向け、沖縄西海岸道路豊見城道路の整備を促進します。

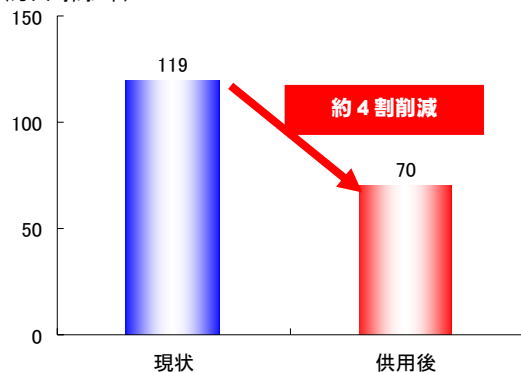


効果

- 現状で平均20分の所要時間を要する沖縄アウトレットモールあしびなー～那覇空港間の所要時間が、豊見城道路供用後は、約15分での移動が可能になります。
- 並行する一般国道331号豊見城～糸満間の渋滞損失時間について、豊見城道路供用により、現状の約4割の削減効果が期待されます。



(万人時間/年)



豊見城道路整備による渋滞損失時間の変化（試算）

所要時間：平成16年度の年平均旅行速度（実測結果）より試算



豊見城道路整備イメージ

沖縄の現状は

- 平成7年以降、交通事故死者数は漸減傾向ですが、死傷事故の件数は急激な増加傾向を示しています。
これにともない、死傷事故率（死傷事故が発生する割合）も悪化しています。
- 死傷事故は交通量の多い那覇都市圏に集中しています。
- 全体では追突事故、出合頭事故、右折時事故が多発しています。
- 沖縄本島北部地域には12.8kmの事前通行規制区間が存在するなど、防災上の課題を抱えています。

昨年度の成果は

平成16年度の死傷事故発生状況は、南部地域では死傷事故件数が前年に比べて若干減少しているものの、北部・中部・那覇都市圏・離島部ではいずれも増加しており、また、道路種別（国道・県道等）で見ても、総体的に増加しています。

このため死傷事故率は目標を達成できませんでした。

ただし、事業を実施した箇所では、下記のような効果がありました。

◎国体道路入口交差点改良等（一般国道58号）

- ・死傷事故要因を分析し、**交差点改良および信号現示見直し**を実施して、
■主要地方道沖縄北谷線からの左折に関連する死傷事故が**未発生！**
■夜間に多発していた国道58号からの右折時の死傷事故を**約6割削減！**

今後の取り組みは

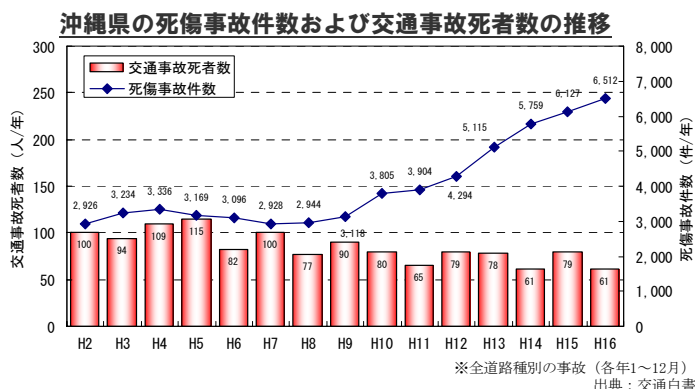
今年度は、平成16年度の成果および反省を踏まえ、引き続き死傷事故率が高い箇所から優先的・重点的に交通安全対策を実施します。

また、バイパスなどの走りやすく安全性の高い道路整備の推進により、抜本的な対策を進めます。

道路の防災性向上に向けた取り組みについて、橋梁耐震補強3箇年プログラムに基づき計画的に推進します。

1 沖縄の現状

■沖縄県の交通事故死者数は横ばいからやや減少傾向が見られるのに対して、死傷事故件数は平成7年以降、急激に増加しています。



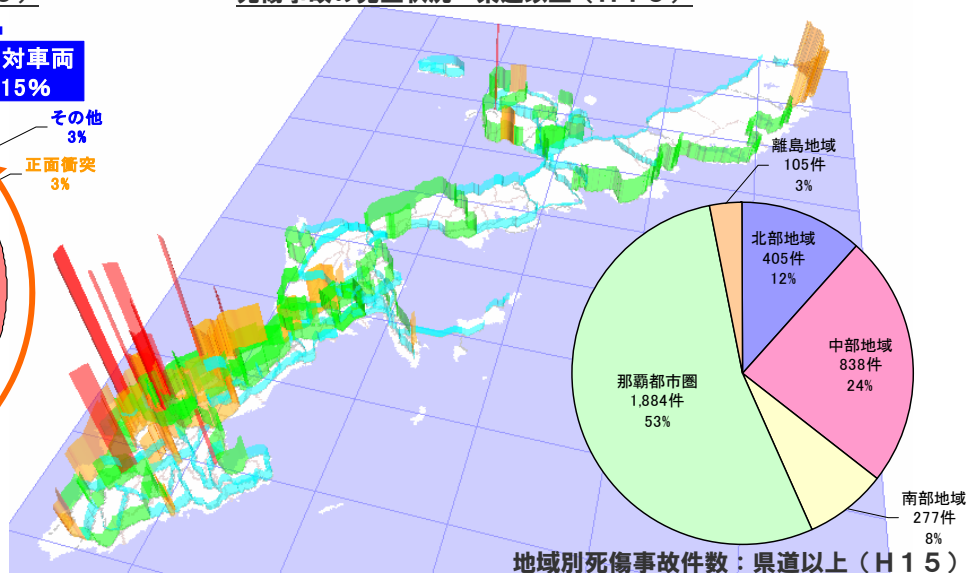
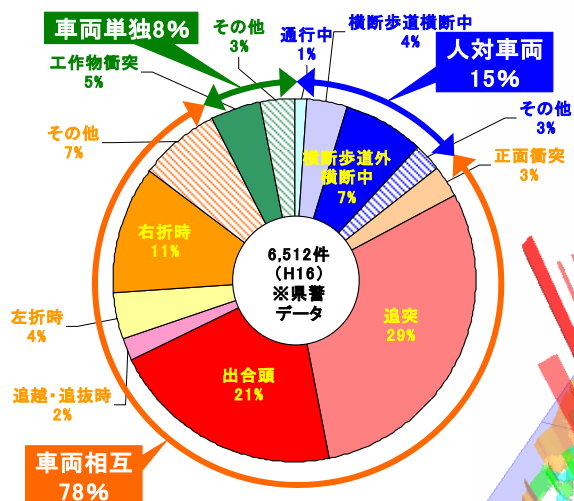
■県道以上で発生している死傷事故の半数以上が那覇都市圏に集中しており、ついで中部地域の24%となっています。

■死傷事故の内訳を見ると、追突事故が全体の約29%と最も多くなっており、ついで出合頭事故の21%、右折時事故の11%となっています。

一方で、横断歩道外横断中の事故も7%発生しており、道路利用者のモラルに起因する事故も見られます。

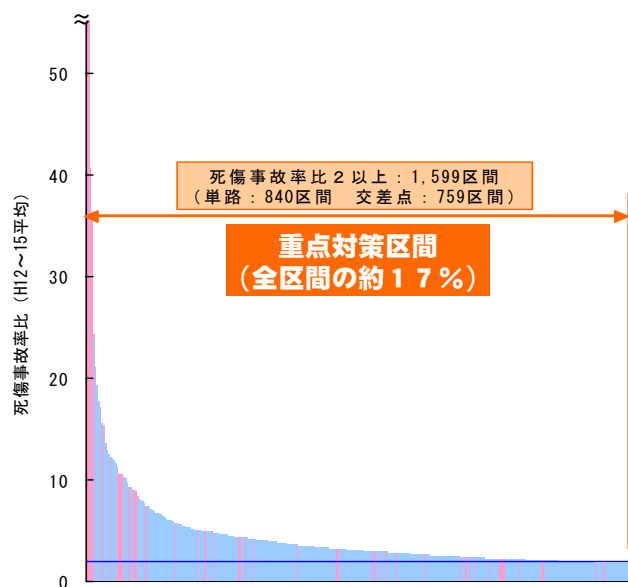
死傷事故の内訳：県道以上 (H16)

死傷事故の発生状況：県道以上 (H15)



■沖縄県内の県道以上の交差点および単路の全区間 (9,475 区間) のうち、約 17% に当たる 1,599 区間が死傷事故率※2以上の「重点対策区間」となっています。

※死傷事故率比：各箇所の死傷事故率を沖縄県全体の単路・交差点それぞれの平均死傷事故率で除した値。全県平均に比べてどの程度死傷事故が発生する可能性が高いかを表す。



補助国道・県道
直轄国道
死傷事故率比 2

総区間数：9,475区間
うち単路：5,587区間
交差点：3,888区間

出典：ITARDAデータ (H12～H15)

1 沖縄の現状

■沖縄本島北部地域には12.8kmの事前通行規制区間が存在します。(一般国道58号 国頭村字宜名真～字伊地)

当該区間は、連続雨量が250mmを超えた場合や波浪による路上越波がある場合には通行止めとなります。

■国頭村字奥～国頭村役場の間は通常、一般国道58号経由で約30分で到達可能ですが、事前通行規制区間が路上越波などで通行止めとなった場合、大幅な迂回を強いられることとなるため、通常時の3倍以上の時間を要する可能性があります。

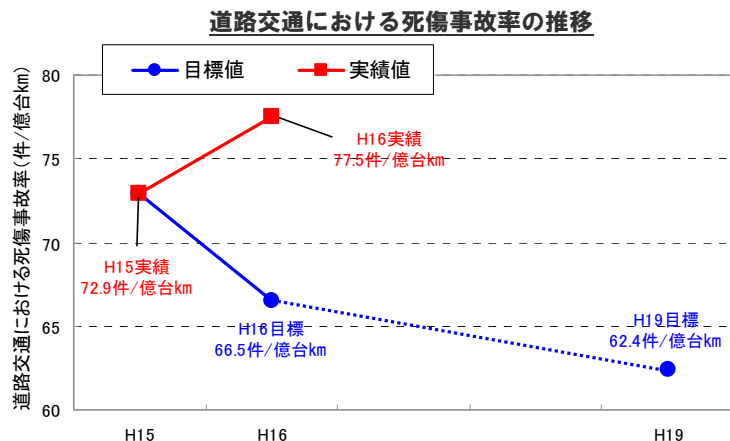


所要時間：道路交通センサス(H11)の平日混雑時旅行速度より試算

2 平成16年度の成果【達成度報告】

◎沖縄県全体の死傷事故件数は平成15年に比べて約6%増加し、死傷事故率は4.6件/億台km悪化したため、目標を達成できませんでした。

・ただし、死傷事故率が高い箇所で重点的に対策を実施した結果、当該箇所では事故削減効果が見られています。



■平成16年度に実施した主な事業・施策



事業・施策の名称	対策前	対策内容	得られた効果および原因分析	評価	整備事例
一般国道58号 国体道路入口交差点	主要地方道沖縄北谷線からの左折関連事故、一般国道58号からの右折時事故が多発し、事故危険箇所に指定	交差点改良により主要地方道沖縄北谷線の左折レーンの形状変更・信号での制御 昼間信号現示を夜間まで延長	主要地方道沖縄北谷線からの左折関連事故が大幅に減少 一般国道58号からの右折時事故が大幅に減少	😄	4
一般国道329号 真玉橋交差点	交差点に向けて急な下り勾配になっている那覇市道側からの進入車両に関連する事故が多発	那覇市道の滑り止め舗装(カラー化)・交差点内軌道の明確化 一般国道329号の排水性舗装	交差点付近の事故が約3割減少	😄	
一般国道330号 石平交差点	渋滞により最大1,250mの滞留車両が発生し、追突事故や左折時事故が多発	下り方向の左折専用帯の新設 上り方向の右折帯の2車線化	渋滞が軽減され、滞留車両が減少することにより事故の危険性が低減	😄	

整備事例

4

複合的な対策の実施により死傷事故が減少

～一般国道58号 国体道路入口交差点～

事業箇所

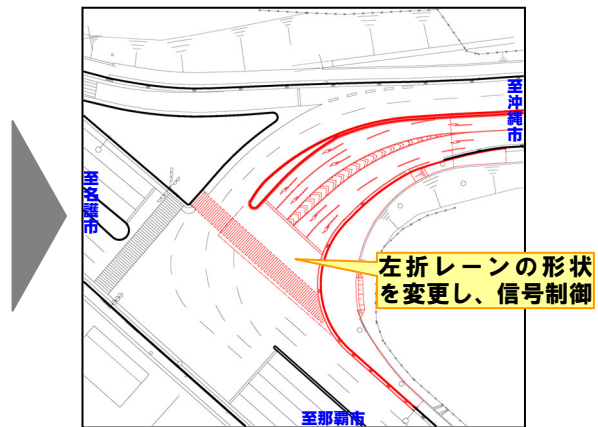
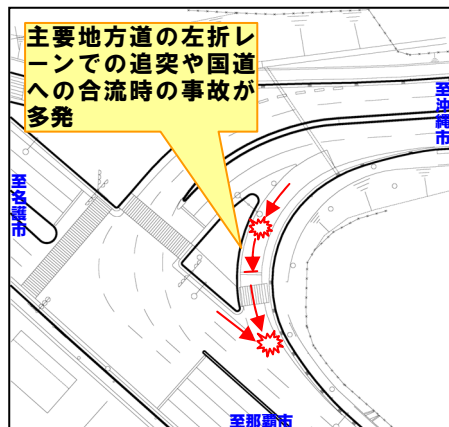
■一般国道58号と主要地方道沖縄北谷線が交わるT字交差点で、死傷事故が多発しており事故危険箇所指定されています。



事業内容

■主要地方道沖縄北谷線からは常時左折可能であったため、左折レーンでの追突や国道への合流部での接触事故が多発していました。

このため、交差点改良を行って左折レーンの形状を変更し、信号での制御に変更しました。



■平成15年度に発生した右折時事故が全て夜間に発生していることに着目し、信号現示の見直し（19:00 までとなっていた昼間信号現示を 23:00 まで延長）を実施しました。

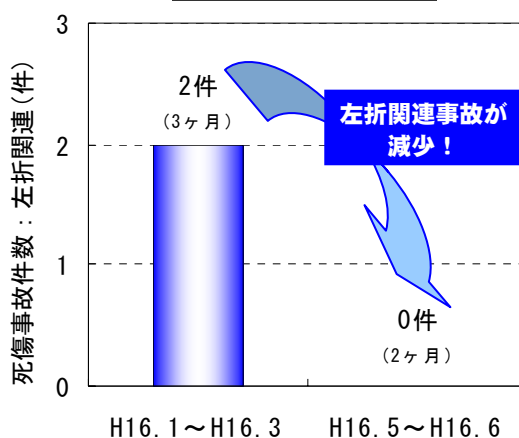
	現示①	現示②	備考
昼間現示 6:00～19:00			- 直進車両は直進専用現示で処理 - 右折現示点灯時は対向側は赤現示
対向側現示			→タイミングを見て右折する車両は発生しない
夜間現示 19:00～6:00			- 直進車両を青現示で処理 - 右折現示点灯時のみ対向側は赤現示
対向側現示			→タイミングを見て右折する車両が発生

こうした車両の発生が右折時事故の一因になっていると推測！

効果

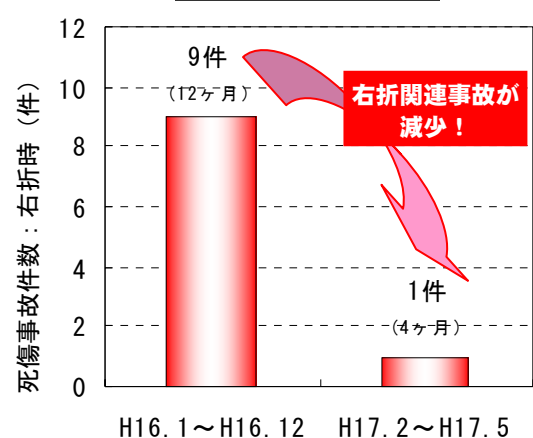
■一般国道58号への左折に関連する死傷事故が減少しました。

左折関連事故件数の変化



■一般国道58号からの右折に関連する死傷事故が減少しました。

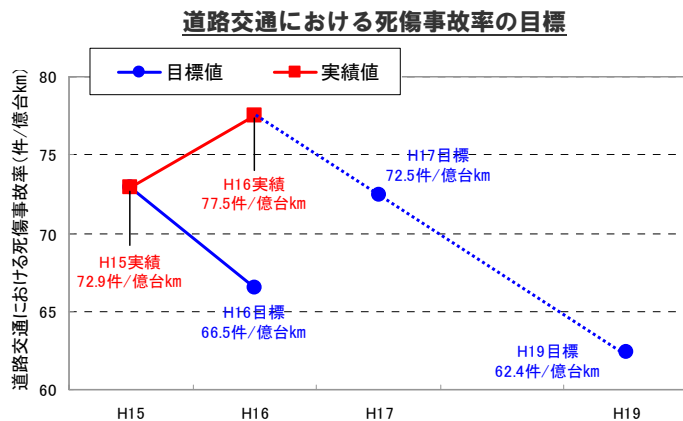
右折関連事故件数の変化



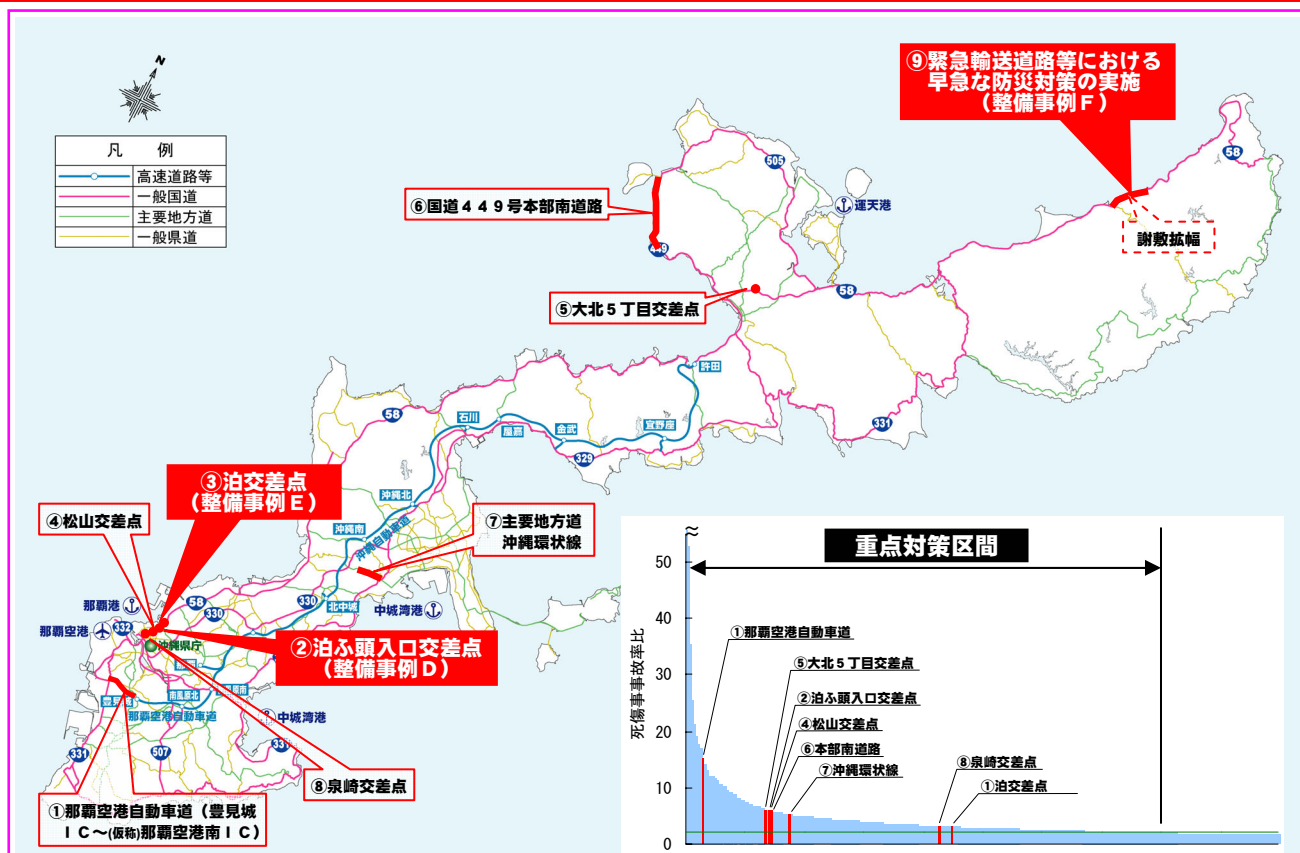
3 平成17年度の取り組み【業績計画】

◎今年度は、平成16年度の成果および反省を踏まえ、引き続き死傷事故率が高い箇所から優先的・重点的に交通安全対策を実施します。

また、バイパスなどの走りやすく安全性の高い道路整備の推進により、現道の交通量をバイパスなどに転換させ、事故発生を抑制するなど、抜本的な対策を実施します。



■平成17年度に実施予定の主な事業・施策



事業・施策の名称	実施予定年度	現 状	対策内容	期待される効果	整備事例
①那覇空港自動車道 (豊見城IC～(仮称)那覇空港南IC)	H19年度 暫定供用	並行する一般国道329号(現道)で死傷事故が多発	豊見城ICから(仮称)那覇空港南ICまでの延伸整備の実施	交通量の転換による死傷事故の低減	
②一般国道58号 泊ふ頭入口交差点	H17年度 供用	右折時の事故や追突、横断歩道横断中の事故などが多発し、事故危険箇所指定	交差点内の軌道の明確化や交差点内のカラー化など、複合的な対策を実施	死傷事故の低減	D
③一般国道58号 泊交差点	H17年度 供用	変則5差路となっており、交差点規模が大きいため右折時事故などが多発	右折時事故対策を主体として複合的な対策を実施		E
④一般国道58号 松山交差点	H17年度 供用	右折時事故や追突事故が多発	右折時事故対策を主体とした複合的な対策の実施		
⑤一般国道58号 大北5丁目交差点	H17年度 供用	右折時事故や追突事故が多発し、夜間の事故発生も目立つ	右折レーンの延伸や照明灯の適正配置等の対策を実施		
⑥国道449号 本部南道路	H19年度 供用	部分4車線供用となっており、未整備区間では死傷事故の危険性が高い	未整備区間の4車線拡幅整備		
⑦主要地方道 沖縄環状線	H22年度 供用	部分4車線供用となっており、未整備区間では死傷事故の危険性が高い	未整備区間の4車線拡幅整備		
⑧一般県道47号線 泉崎交差点	H18年度 供用	ロータリー形状が5枝交差点になっており、通行方法が分かりにくく追突事故が多発	追突事故対策を主体として複合的な対策を実施		
⑨防災対策	H19年度 概ね完了	事前通行規制区間があり、緊急輸送道路上に耐震対策を必要とする橋梁が存在	防災対策の実施(謝敷拡幅・耐震対策(橋梁)の実施)	防災性の向上	F

整備事例

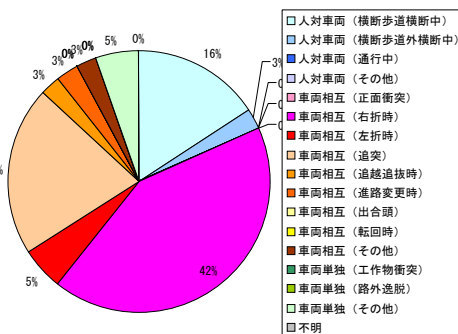
D

事故危険箇所における重点的な事故対策の実施

～一般国道58号 泊ふ頭入口交差点～

事業箇所

■一般国道58号と県道43号線および市道との交差点で、死傷事故が多発しており、事故危険箇所に指定されています。

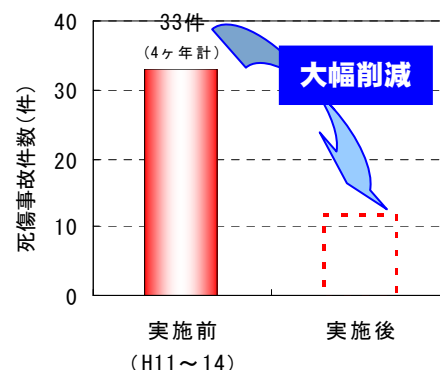
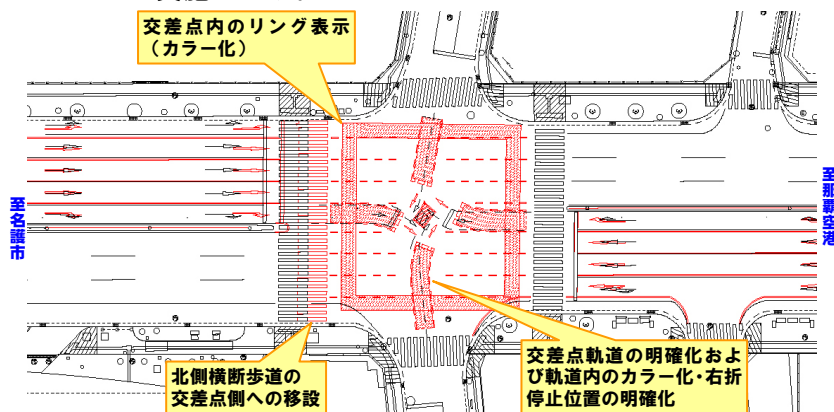


事業内容

■右折時の事故や追突事故、横断歩道横断中の事故などが多発しているため、下記に示すような複合的な対策を実施します。

期待される効果

■死傷事故の大幅削減が期待されます。



整備事例

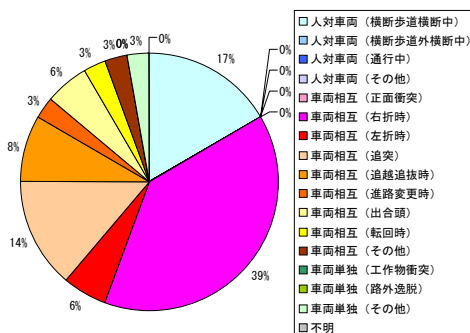
E

事故多発交差点における重点的な事故対策の実施

～一般国道58号 泊交差点～

事業箇所

■一般国道58号と主要地方道那覇北中城線および市道との交差点であり、死傷事故が多発しています。

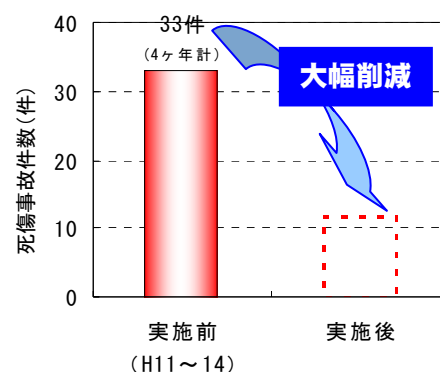
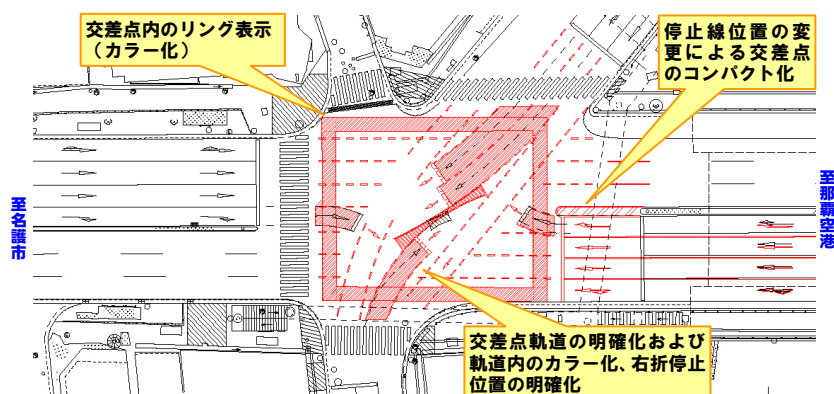


事業内容

■特に右折時事故の発生が目立つため、交差点内の右折軌道の明確化を中心に、複合的な対策を実施します。

期待される効果

■死傷事故の大幅削減が期待されます。



整備事例

F 緊急輸送道路の確保（橋梁耐震補強3箇年プログラム）

■災害発生時における緊急活動や緊急物資輸送を支援するため、重要施設（空港・港湾等）や地域の中心都市を結び、緊急輸送道路※を確保します。

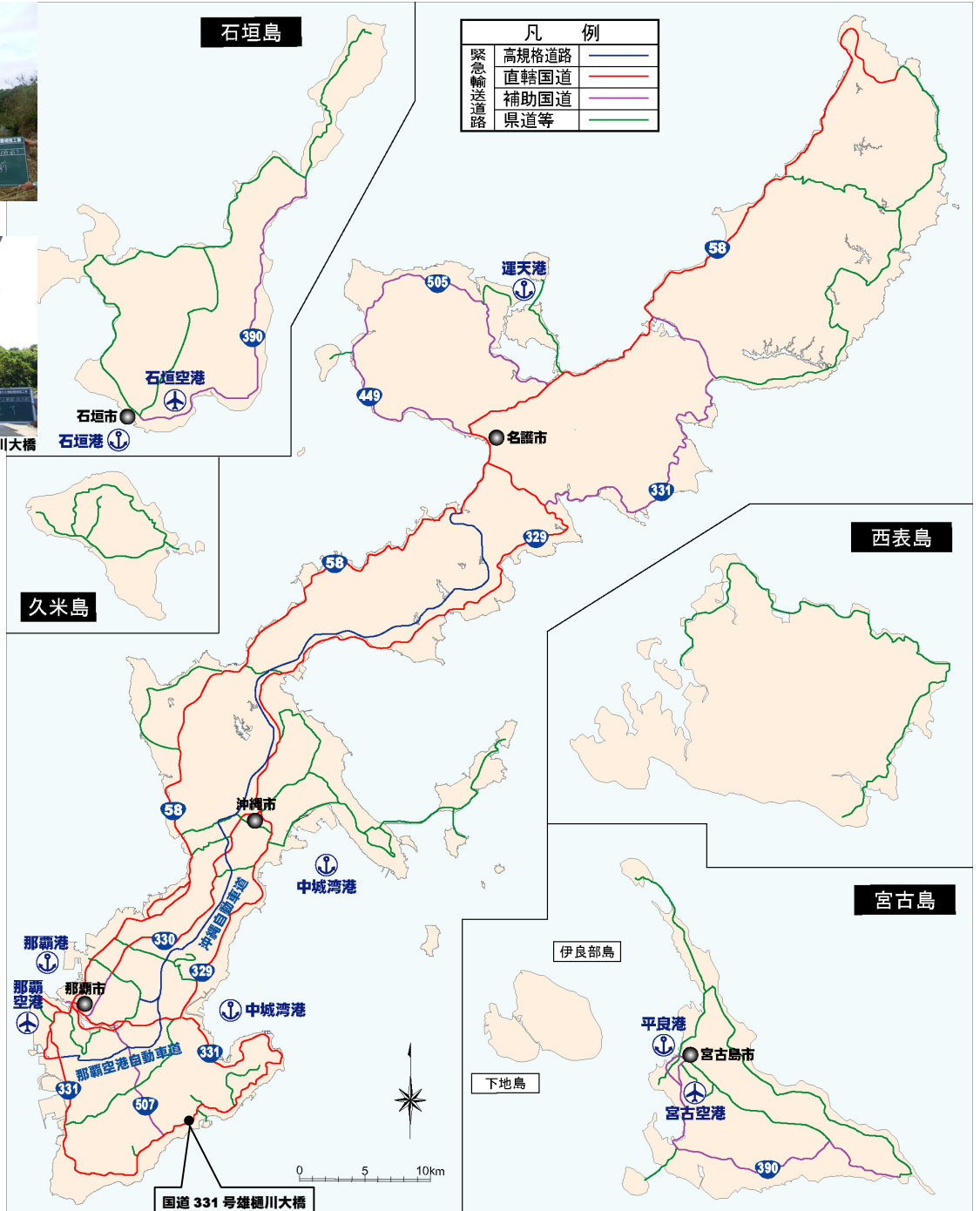
橋梁耐震補強例



※国道331号雄樋川大橋

コンクリート巻き立て
による橋脚補強

緊急輸送道路ネットワーク



※緊急輸送道路：緊急輸送道路とは、災害時における救援活動、生活物資や復旧物資輸送等の確保に資する道路で、以下のとおり分類されています。

●第1次緊急輸送道路ネットワーク：県庁所在地、地方中心都市及び重要港湾、空港等を連絡する道路

●第2次緊急輸送道路ネットワーク：第1次緊急輸送道路と市町村役場、主要な防災拠点（行政機関、公共機関、主要駅、港湾、ヘリポート、災害医療拠点、自衛隊等）を連絡する道路

●第3次緊急輸送道路ネットワーク：その他の道路（1・2次緊急輸送道路と防災拠点を相互に連絡する道路）

耐震補強済橋梁の割合

	道路種別	現状（H16）	H17目標	H18目標	H19目標
沖縄県	高規格道路	34.5%	34.5%	48.3%	69.0%
	直轄国道	55.9%	61.8%	82.4%	94.1%
	補助国道	0.0%	0.0%	0.0%	87.5%
	県道	13.3%	26.7%	26.7%	86.7%
	市町村道	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
	計	35.6%	40.2%	52.9%	83.9%



沖縄の現状は

- 沖縄への観光入域客数やレンタカーの登録台数は年々増加傾向にあり、平成5年当時と比べるとそれぞれ約1.6倍、約3.1倍となっています。
- レンタカー利用者にアンケートによる調査を行ったところ、「案内標識」に対する不満が高く、4割以上の利用者が道に迷ったことがあると回答しています。

昨年度の成果は

レンタカー利用者のニーズをアンケート等によって把握し、不満が高く利用者の4割以上にもおよぶ迷走実態を低減するため、案内標識や路面標示などの改善を行いました。

今後の取り組みは

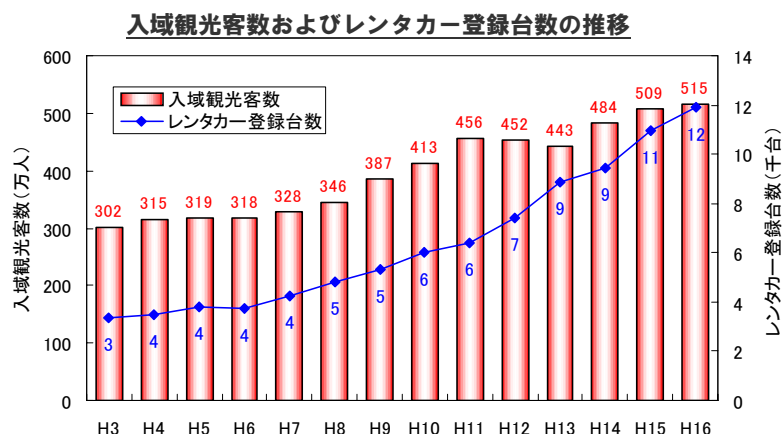
今年度は、平成16年度に引き続き、道路利用者のニーズを踏まえて観光支援に資する施策を進めていきます。

具体的には以下の施策に取り組めます。

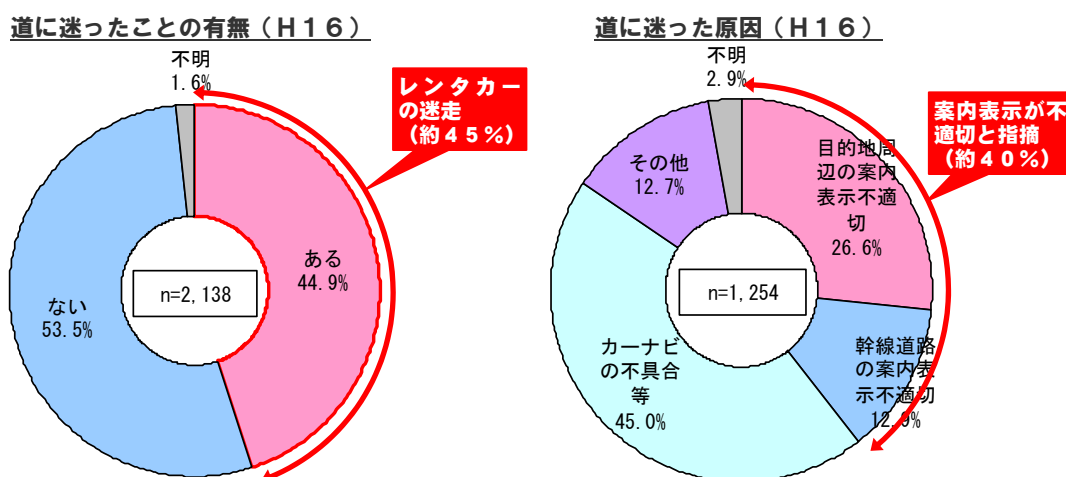
- きめ細かな道路標識の改善・充実
- 沖縄らしい（南国をイメージさせる）道路の環境整備（緑化）
- 分かりやすい道路マップの配布
- カーナビの改善に向けた検討の実施

1 沖縄の現状

■ 沖縄への観光入域客数は年々増加しており、レンタカー登録台数についても近年大幅に増加しています。

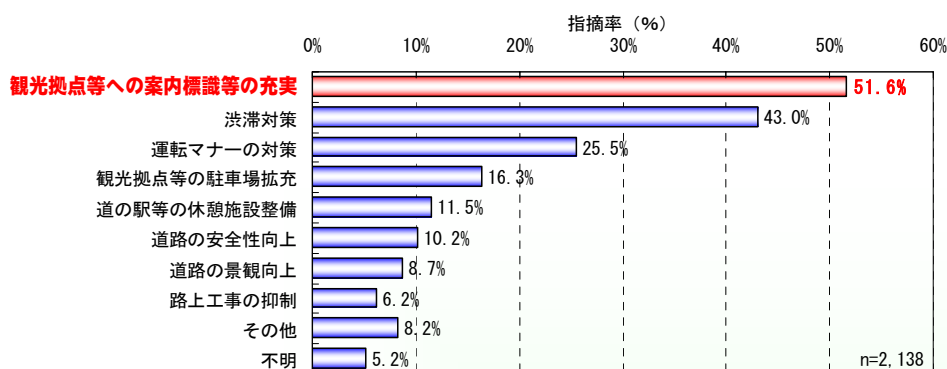


■ レンタカー利用者を対象としたアンケート調査では、約45%の回答者が「旅行中に道に迷った」と回答しており、このうち約40%の方はその原因として「案内表示不適切」をあげています。また「カーナビの不具合等」についての指摘も45%と高くなっています。



出典：レンタカー利用者アンケート調査（H16）

■ 最も優先すべき施策に対する回答でも、約5割が「観光拠点等への案内標識の充実」を望んでおり、案内標識に関するニーズが高い状況です。



出典：レンタカー利用者アンケート調査（H16）

■ 標識（交差点・路線番号案内）の整備状況

道路種別	現状（H16末）	H17末目標	H18末目標
直轄国道	100.0%	100.0%	100.0%
補助国道	75.4%	86.0%	93.0%
県道	58.6%	69.3%	82.7%

標識の例



2 平成16年度の成果【達成度報告】

◎レンタカー利用者のニーズを踏まえ、観光客等にとって分かりにくい案内標識や路面標示の改善を実施しました。

■平成16年度に実施した主な事業・施策

事業・施策の名称	対策前	対策内容	得られた効果および原因分析	評価	整備事例
許田IC入口路面標示および案内標識の改善	第二通行帯が高速道路の入口となっているため、分かりにくかった。	路面標示および案内標識を改善し、第二通行帯が高速道路入口となっていることを強調	今年度、アンケート等による効果把握のための調査を実施	—	5
海洋博公園案内標識改善	「海洋博公園」のみが表示されていた。	「海洋博公園」に「美ら海水族館」を併記		—	6

整備事例 5 許田IC入口路面標示および案内標識の改善

～一般国道58号 許田IC入口～

事業内容

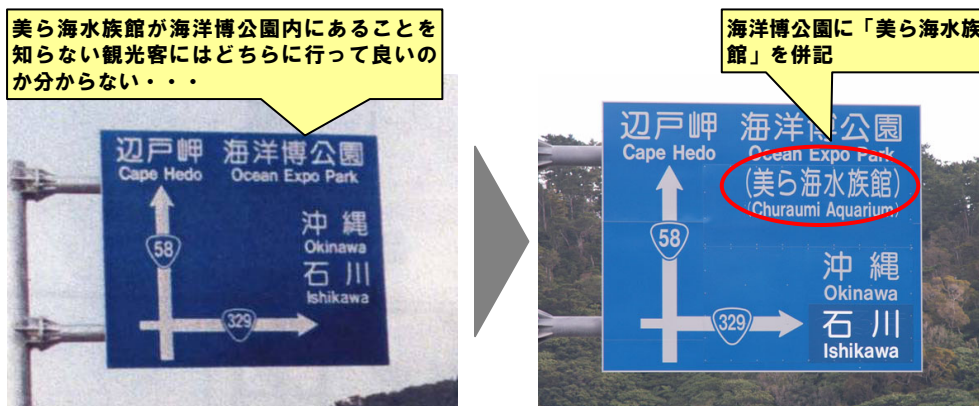
- 一般国道58号から沖縄自動車道許田ICへの入口は、右側車線から高速道路へと進入する変則的な形状であり、利用者の混乱を招いていました。
- 右側が高速道路へ入る車線であることを分かりやすく強調するため、高速道路入口手前への看板の設置や、路面標示の改善を行いました。



整備事例 6 「海洋博公園」案内標識改善

事業内容

- 海洋博公園内にある「美ら海水族館」は年間200万人が訪れる沖縄本島北部の拠点観光地となっていますが、県内各所に設置されている道路案内標識には公園の名称である「海洋博公園」のみが表示されていなかったため、「美ら海水族館」を併記しました。



【実施箇所数】

- ・直轄18箇所
- ・県8箇所
- ・JH3箇所

3 平成17年度の取り組み【業績計画】

◎今年度は平成16年度に引き続き、道路利用者ニーズを踏まえて観光支援に資する施策を進めていきます

■平成17年度に実施予定の主な事業・施策

事業・施策の名称	実施予定年度	現 状	対策内容	期待される効果	整備事例
きめ細かな道路標識の改善・充実	H17年度実施	特に観光地周辺の案内標識についての不満が大きい	ローカルルールによりローコストで分かりやすい標識を県道・市町村道に設置	目的地までの分かりやすさ向上	G
沖縄らしい道路の環境整備（緑化）	H17年度実施	—	北部地域の観光地周辺エリア等での重点的な植栽整備を推進	観光地に相応しい道路景観の維持・形成	
分かりやすい道路マップの配布	H17年度実施	—	アンケート調査に寄せられた苦情情報等を反映した観光案内道路マップを作成・配布	目的地までの分かりやすさ向上	
カーナビの改善に向けた検討の実施	H17年度実施	新たに整備された道路や観光地などがカーナビに反映されるまで時間がかかる きめ細かな観光情報の提供や道路案内が不十分	カーナビメーカー等を交えた協議会を立ち上げ、沖縄版詳細カーナビの実現を目指す	目的地までの分かりやすさ向上 きめ細かな観光情報の提供	

整備事例

G きめ細かな道路標識の改善・充実

事業内容

■観光地周辺の案内表示が不十分であることから、ローカルルールによりローコストで分かりやすい標識について国道・県道や市町村道で設置に向けた調整を実施



（例）114-B系標識（歩行者系案内標識）
（那覇市首里当蔵町）



（例）既製品を使用した簡易標識（サンプル）
※写真提供：島根県浜田土木建築事務所によるものを一部改変

沖縄の現状は

- 新たなまちづくりや、市街地の活性化のためには、地域の持つ個性豊かな自然的・文化的特性を有効に活用することが重要となります。
- こうした個性豊かな地域の創出を支援するため、景観などに配慮し、道路の無電柱化整備を進めています。
- 地域住民の無電柱化（電線・電柱の地中化）に対するニーズは高く、平成16年度に実施されたアンケート調査では「渋滞の対策」に続いて2番目に多い31%が**優先的に実施すべき施策**として「電線・電柱の地中化」と回答しています。

昨年度の成果は

平成16年度の無電柱化整備率は平成15年度に比べて大幅に向上したものの、一部の事業の完了が遅れたため、目標は達成できませんでした。

平成16年度に完了した事業は以下の通りです。

■一般国道58号浦添地区電線共同溝（浦添市）：6.20km

■市場通り線電線共同溝整備（宮古島市）：0.74km

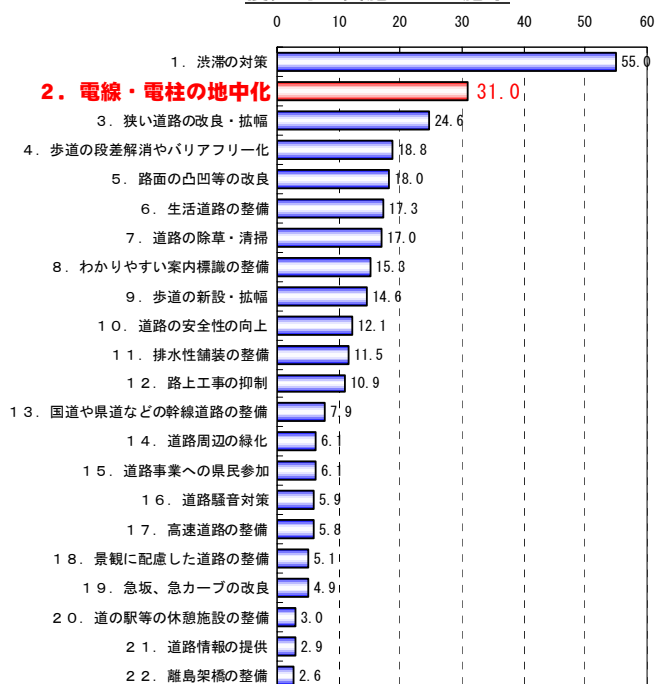
今後の取り組みは

電線・電柱の地中化は、景観の向上はもとより、歩道のバリアフリー化や防災性の向上にも大きく関連するため、今年度も継続し、目標が達成できるよう事業を進めていきます。

1 沖縄の現状

■地域住民の無電柱化（電線・電柱の地中化）に対するニーズは高く、平成16年度に実施されたアンケート調査では「渋滞の対策」に続いて2番目に多い31%が優先的に実施すべき施策として「電線・電柱の地中化」と回答しています。

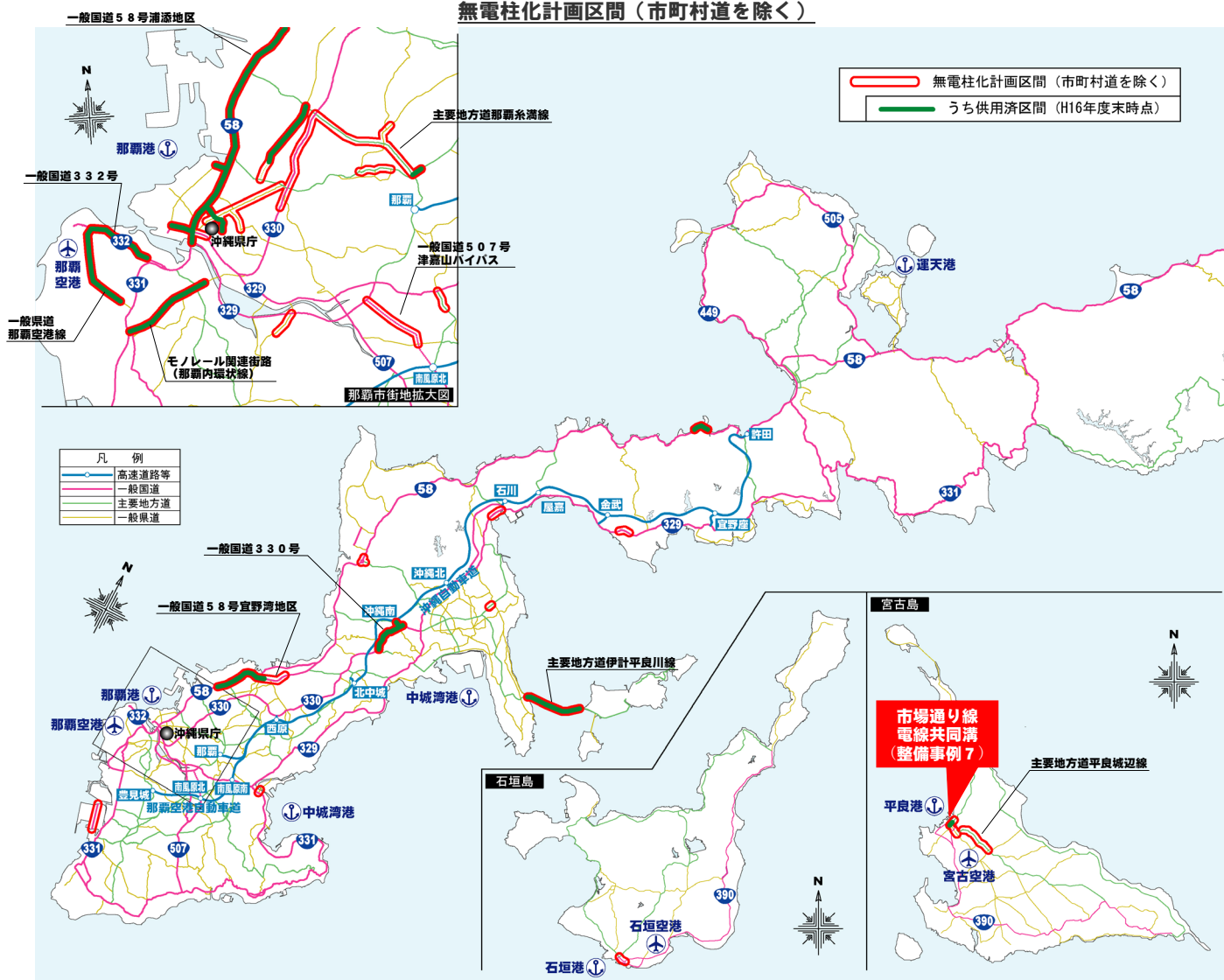
優先的に実施すべき施策



出典：沖縄県の道路整備に関するアンケート調査（H16）

■沖縄県内では、平成20年度までに計83.215kmの無電柱化が計画されています。（市町村道を除く）

無電柱化計画区間（市町村道を除く）

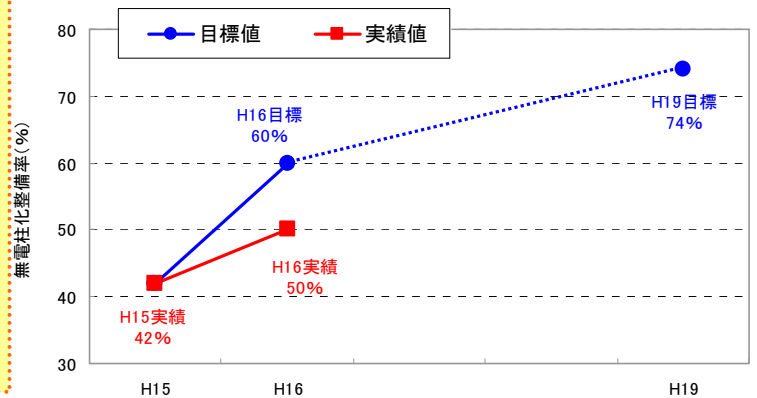


2 平成16年度の成果【達成度報告】

◎一般国道58号浦添地区など、計6.94kmで無電柱化整備を実施したことにより無電柱化整備率は約8%向上しました。

- ・ただし、平成16年度に完了予定だった一部事業の完了が遅れたため、目標は達成できませんでした。

無電柱化整備率の推移



■平成16年度に実施した主な事業・施策

事業・施策の名称	対策前	対策内容	得られた効果および原因分析	評価	整備事例
一般国道58号 浦添地区電線共同溝	電柱により歩行者・自転車の円滑な通行に支障 電柱や電線が道路景観を阻害	6.20kmの無電柱化整備を実施	順次電線・電柱の撤去が行われることにより、歩行者・自転車の通行の円滑化・道路景観の向上	😊	7
市場通り線電線共同溝 (宮古島市)		0.74kmの無電柱化整備を実施		😊	
一般国道330号 那覇道路電線共同溝 (那覇市安里～古島)		2.67kmの無電柱化整備を実施	平成16年度内に予定事業が未完了	😞	
国際通り線電線共同溝 (那覇市)		3.20kmの無電柱化整備を実施		😞	
モノレール関連街路(第二環状線)電線共同溝(那覇市)		5.06kmの無電柱化整備を実施		😞	

整備事例 7 道路の拡幅にあわせた無電柱化整備の実施

～市場通り線(宮古島市)電線共同溝(ソフト地中化)～

事業内容

- 道路の拡幅にあわせて実施していた主要地方道平良城辺線(市場通り:公設市場～元郵便局)0.74kmの無電柱化整備(管路の埋設)が完了しました。



無電柱化実施前



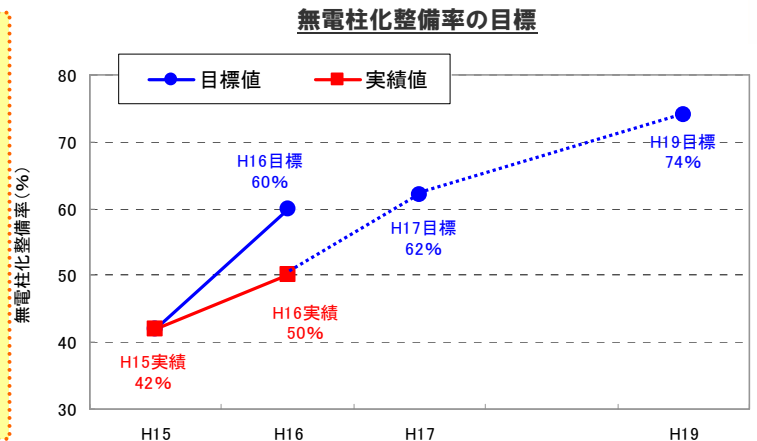
無電柱化実施後(電線・電柱未撤去)

効果

- これまでは無かった歩道もあわせて整備され、景観の向上が図られるとともに良好な歩行者空間が形成されました。
- 平成17年10月には占用事業者によって電線・電柱が撤去される予定となっており、歩道のバリアフリー化や防災性の向上が図られるとともに、一層の景観向上も期待されます。

3 平成17年度の取り組み【業績計画】

◎今年度は平成16年度に引き続き、平成19年度で目標値を達成できるよう、事業を進めることとし、モノレール関連街路（第二環状線）をはじめとする計9.45kmの無電柱化整備を実施します。



■平成17年度に実施予定の主な事業・施策

事業・施策の名称	実施予定年度	現 状	対策内容	期待される効果	整備事例
一般国道330号電線共同溝（那覇市）	H17年度完了	事業中	1.72kmの無電柱化整備を実施	歩行者・自転車の通行の円滑化 道路景観の向上・バリアフリー化・ 防災性の向上	
一般国道330号那覇道路電線共同溝（那覇市安里～古島）	H17年度完了	事業中	2.67kmの無電柱化整備を実施		
モノレール関連街路（第二環状線）電線共同溝（那覇市）	H17年度完了	事業中	5.06kmの無電柱化整備を実施		
国際通り線電線共同溝（那覇市）	H19年度完了	事業中	3.20kmの無電柱化整備を実施		

その他の指標の達成度・目標

テーマ	アウトカム指標	内 容	H16		H17	H19
			目標値	実績値	目標値	目標値
自立型経済の構築と持続的発展を支える基盤づくり ～連携を強化し、交流を促進する道づくり～	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	那覇市・沖縄市・名護市まで30分以内に安全かつ快適に走行できる人の割合	63.1%	63.1%	63.9%	66.8%
	空港・港湾まで、30分以内で安全かつ安定的に走行できる人の割合【平成17年度新規指標】	空港および主要港湾まで30分以内に安全かつ快適に走行できる人の割合	—	61.7%	62.6%	67.2%
自立型経済の構築と持続的発展を支える基盤づくり ～都市部の交通渋滞を緩和する道づくり～	ETC利用率	料金所の総通過車両数に占めるETC利用車両数の割合	16.0%	5.0%	32.7%	大幅増
	路上工事時間	路上工事による年間交通規制時間を道路延長で除した値	326時間/km・年	170時間/km・年	170時間/km・年	305時間/km・年
安全・安心な生活の確保と災害に強い県づくり ～安全で安心な暮らしを実現する道づくり～	事前通行規制の実施に伴う孤立人口	異常気象時の交通規制により孤立する集落の人口	2,100人	2,100人	2,100人	1,900人
	夜間騒音要請限度達成率	住宅が連担している幹線道路で夜間騒音が要請限度を達成している道路延長の割合	92%	97%	98%	98%
沖縄特有の豊かな自然環境の保全・創出 ～観光を支援し、環境を保全・創造する道づくり～	空港から主要観光地までの所要時間短縮率【平成17年度新規指標】	空港から主要観光地までの現況の所要時間を1.0とした場合の将来の所要時間	—	1.00	1.00	0.98
	1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設周辺等の主な道路のバリアフリー化の割合	バリアフリー化が位置づけられている道路延長に占める既にバリアフリー化された道路延長の割合	40%	52%	60%	76%
特性を生かした安らぎと活力ある地域づくり ～ゆとりある個性豊かな地域を創出する道づくり～ ～道路行政の転換～	道路利用者満足度	インターネットによるアンケート調査結果を用いた道路全般に対する満足度（5点満点）	2.8	2.7	2.9	3.0
	ホームページアクセス数	沖縄総合事務局が運営している「ホームページ」および「携帯電話」のアクセス数の合計	45.9万アクセス/年	27.4万アクセス/年	66.3万アクセス/年	107万アクセス/年
	ボランティア・サポート・プログラムの参加団体数	「ボランティア・サポート・プログラム」等の制度を活用して道路の美化清掃等を実施している団体数	毎年増加	27団体	毎年増加	毎年増加



一般県道古宇利屋我地線 古宇利大橋

沖縄ブロック幹線道路協議会

内閣府沖縄総合事務局

沖縄県那覇市

西日本高速道路株式会社沖縄管理事務所

◎業績計画書についてのご意見・ご質問をお待ちしております。

内閣府 沖縄総合事務局 開発建設部

〒900-8530 沖縄県那覇市前島2-21-7

TEL (098) 866-0091 [道路建設課]
0120-106-497 [道の相談室]

e-mail : dourokensetsuka@ogb.cao.go.jp
URL : <http://www.road.dc.ogb.go.jp>

沖縄県 土木建築部

〒900-8570 沖縄県泉崎1-2-2

TEL (098) 866-2390 [道路街路課]

e-mail : aa061000@pref.okinawa.jp
URL : <http://www.pref.okinawa.jp>

■内閣府沖縄総合事務局開発建設部道路部門ポータルサイト (<http://www.road.dc.ogb.go.jp>) もご覧ください。