

平成16年 8月 2日
沖縄総合事務局
沖縄 縄 県

平成15年度の渋滞状況の変化をお知らせします

～バイパス整備による効果は顕著。一方、自動車利用の増加等による悪化も明らかに～

沖縄総合事務局及び沖縄県では、平成15年9月に「平成15年度 沖縄における道路事業業績計画書」を策定し、平成15年度の目標値を設定し道路事業を実施してまいりました（別紙）。今般、目標値を設定したアウトカム指標のうち渋滞損失時間について平成15年度成果をとりまとめましたのでお知らせします。

<成果のポイント>

- ・ 渋滞状況を調査しているモニタリング区間*において、バイパスの供用等により渋滞損失時間が約140万人時間/年（約45億円/年に相当）減少しました。
（平成14年度：約2,340万人時間/年 → 平成15年度：約2,200万人時間/年）
- ・ 最も渋滞損失時間が減少したのは、一般国道331号那覇市字垣花で約26万人時間/年（約46%減）減少しました。これは、那覇空港自動車道の南風原南IC～豊見城IC間が平成15年4月26日に供用したことが主な要因と考えられます。この他、県道82号の那覇市字識名の渋滞損失時間の減少も同様な要因と考えられます。
- ・ また、モノレール関連工事の完了（路上工事の減少、一般国道330号安里交差点立体の完成（平成15年4月3日））により渋滞損失時間が減少しました。
- ・ 個別事業の効果としては、那覇空港自動車道の南風原南IC～豊見城IC間の供用により、これと並行する一般国道329号と周辺道路をあわせた渋滞損失時間が57万人時間/年減少しました。
（平成14年度：約278万人時間/年 → 平成15年度：約221万人時間/年）
- ・ また、読谷道路の部分暫定供用（平成15年4月16日）及び石川バイパスの全線暫定供用（平成15年3月27日）では、現道部分、特に下り方向（那覇方向）の渋滞が緩和しました。しかしながら、供用区間の周辺道路では、渋滞の悪化も見られました。
- ・ 一方、最も渋滞損失時間が増加したのは、那覇糸満線那覇市首里儀保町4丁目で約4万人時間/年（約12%増）増加しました。

今後は、道路1kmあたりの渋滞損失時間が、全国平均の2倍以上（全国ワースト6位）となっていること、沖縄県の渋滞の約6割が那覇都市圏に集中している現状や進行中の各種プロジェクトの進捗状況を踏まえ、効率的にデータを取得し、新たな課題箇所の早期抽出、交通特性の把握に努め、渋滞損失の大きい箇所から抜本的対策（バイパス整備）や短期対策（交差点改良等）を検討・実施してまいります。

* モニタリング区間とは、毎年度調査を行っている区間として設定したもので、県道以上の道路に対する延長ベースで約8%、渋滞損失時間で約37%しか占めておらず、そのほとんどが国が管理する直轄国道です。このようなことから、今回のとりまとめは必ずしも全県的な渋滞の傾向を表したものではありません。

問い合わせ先

沖縄総合事務局 道路建設課 (TEL098-866-0091)

道路建設課長 松浦 利之

道路計画調整官 當山 全浩

沖縄県 道路建設課 (TEL098-866-2390)

道路建設課長 伊波 興静

課長補佐 砂川 勝彦

「平成15年度沖縄における道路事業業績計画書（平成15年9月）」抜粋

【指標－3】道路渋滞による損失時間〔最終アウトカム指標〕

①指標の定義

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

②指標の位置付け

[指標の位置付け]

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

[指標の性格]

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

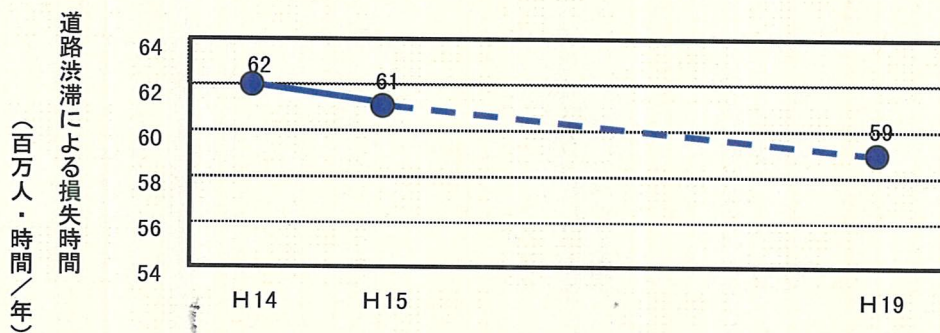
加えて、渋滞により旅行速度が低下することで、自動車から排出されるCO₂、NO_xをはじめとする大気汚染物質の排出量が増加する。

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

③指標の現況値と目標

本指標については、平成14年度の年間62百万人時間を平成19年度までに約5%削減し、年間59百万人時間とすることを中期的な目標とする。

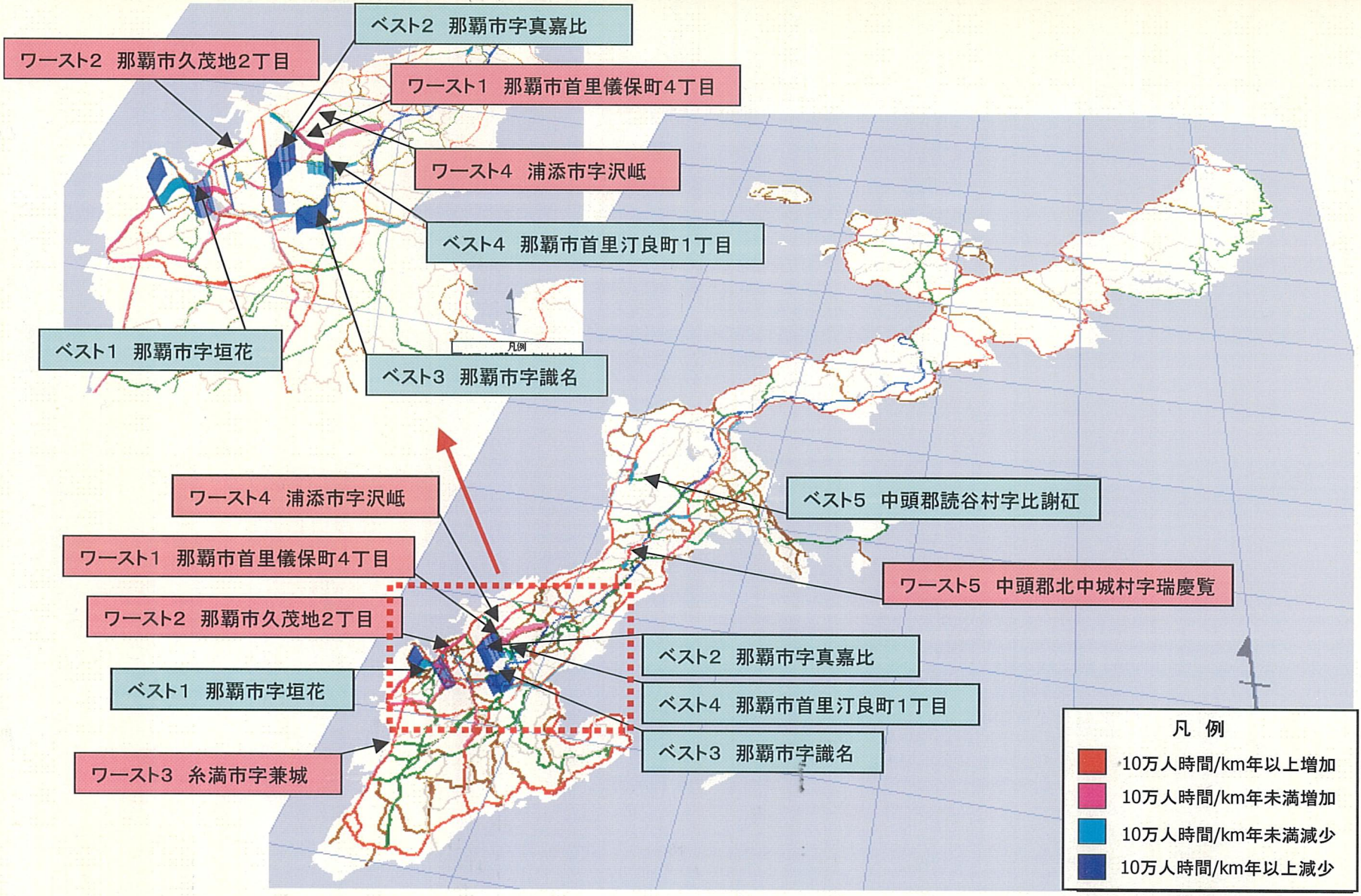
平成15年度は約1%削減し、年間61百万人時間とすることを目標とする。これは、1人あたり約40分時間が有効に使えるようになることを意味する。



1km当たり渋滞損失増減上位5位区間(モニタリング区間:全38区間)

	順位	路線名	地点名	延長 km	H14	H15	H15-	増減の主な要因
					1kmあたり渋滞損失時間 万人時間/年・km	1kmあたり渋滞損失時間 万人時間/年・km	H14 万人時間/年・km	
ベスト5 (減)	1	国道331号	那覇市字垣花	0.9	56.8	30.6	-26.11	那覇空港自動車道(豊見城IC~南風原南IC間)の供用(H15. 4. 26)及びモノレールの供用による交通量の減少
	2	国道330号	那覇市字真嘉比	1.9	54.2	31.4	-22.74	安里交差点立体の完成(H15. 4. 3)、モノレール建設のための路上工事減少
	3	県道82号	那覇市字識名	1.5	43.2	26.8	-16.36	那覇空港自動車道(豊見城IC~南風原南IC間)の供用(H15. 4. 26)による交通量の減少
	4	県道82号	那覇市首里汀良町1丁目	1.3	37.8	22.5	-15.29	モノレール建設のための路上工事減少
	5	国道58号	中頭郡読谷村字比謝砦	2.3	18.0	11.6	-6.37	読谷道路(読谷村大木~古堅間)の供用(H15. 4. 16)
ワースト5 (増)	1	県道82号	那覇市首里儀保町4丁目	1.5	34.7	38.8	4.07	電線類地中化に伴う路上工事
	2	国道58号	那覇市久茂地2丁目	1.9	69.0	71.0	2.03	走行台キロの増
	3	国道331号	糸満市字兼城	5.2	13.2	14.6	1.47	豊崎プロジェクト・糸満市潮平地先公有水面埋立事業(西崎地区)の開発
	4	国道330号	浦添市字沢岬	3.3	14.7	16.0	1.29	那覇新都心地区の開発
	5	国道330号	中頭郡北中城村字瑞慶覧	1.2	41.3	42.0	0.75	走行台キロの増

渋滞損失増減上位5位(モニタリング区間) 位置図



渋滞損失時間(H15-H14)