

【政策テーマ - 2】 都市部の交通渋滞を緩和する道づくり

【指標 - 3】 道路渋滞による損失時間（現況値：62 百万人・時間/年 H15 年度：61 百万人・時間/年 H19 年度：59 百万人・時間/年）

現状と問題点（1）

沖縄県における渋滞損失時間は 6,182 万人時間/年であり、那覇都市圏に集中している。その内訳は那覇都市圏 3,731 万人時間/年、南部 343 万人時間/年、中部 1,473 万人時間/年、北部 440 万人時間/年である。

沖縄県内の道路（県道以上）延長約 15% に渋滞損失時間の約 80% が集中しており、集中的に渋滞対策を行うことが効率的・効果的である。

那覇都市圏の渋滞は面的に広がっている。道路延長の 20% を占める直轄国道に渋滞損失時間の約 45% が集中しており、1 km 当たりの渋滞損失時間では、沖縄県平均の約 2.2 倍である。

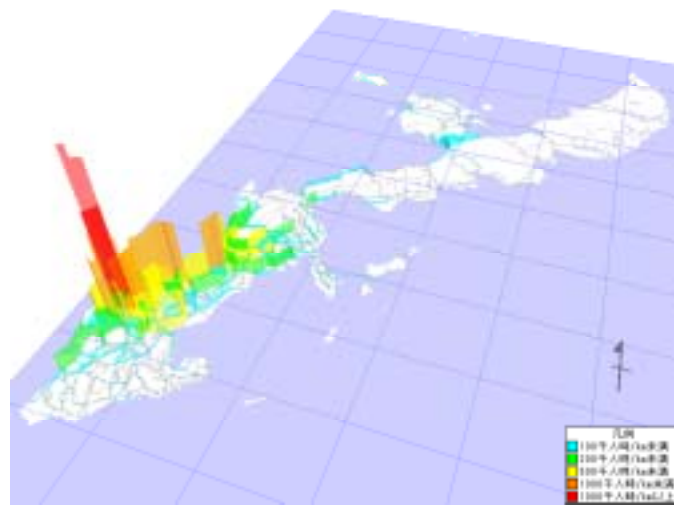
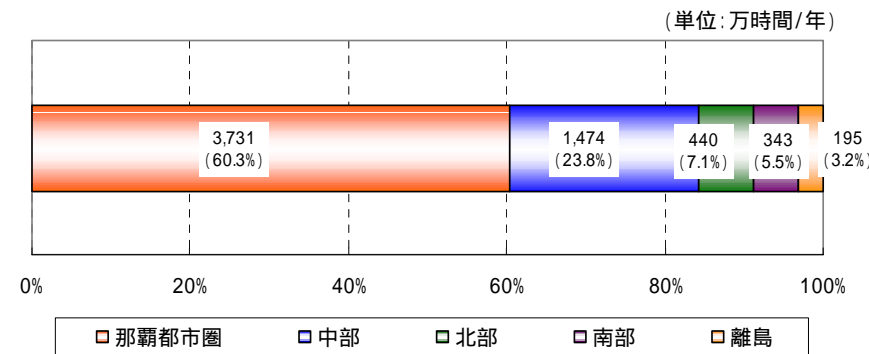


図 渋滞損失時間 3D マップ（道路延長当たり）  
出典：国土交通省資料



年間渋滞損失時間 (沖縄県：6,182 万人時間)	那覇都市圏：3,731 万人時間 南部：343 万人時間 中部：1,473 万人時間 北部：440 万人時間
沖縄県における渋滞損失時間ワースト 5 (単位：人時 / km) (H13 年時点)	県道 39 号線 (国際通り) 那覇市松尾 県道 39 号線 (国際通り) 那覇市安里 一般国道 58 号那覇市久茂地 県道 42 号線那覇市久茂地 一般国道 58 号那覇市旭町

図 渋滞損失時間の地域構成

出典：国土交通省資料

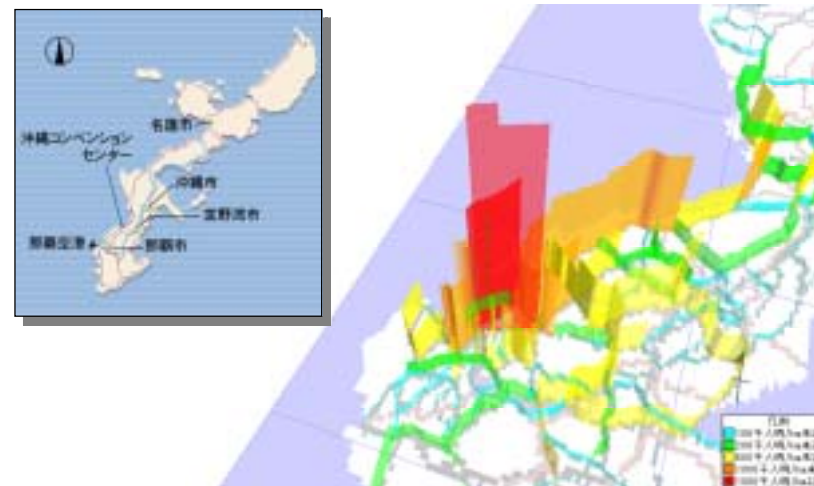


図 渋滞損失時間 3D マップ（那覇都市圏）

出典：国土交通省資料

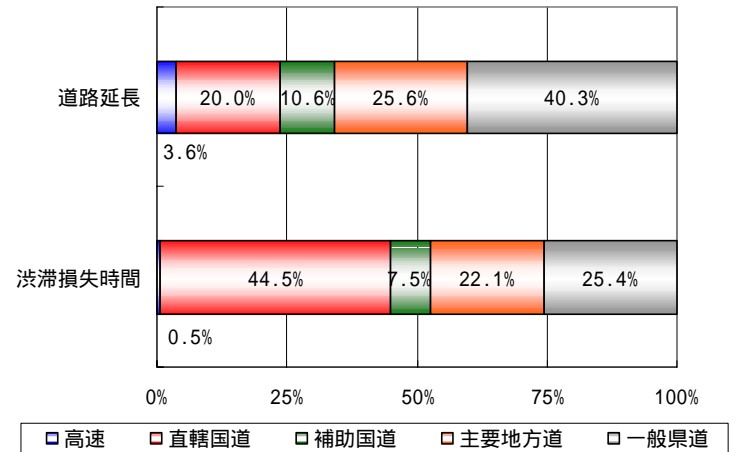


図 沖縄県の道路延長と渋滞損失時間の構成

出典：国土交通省資料

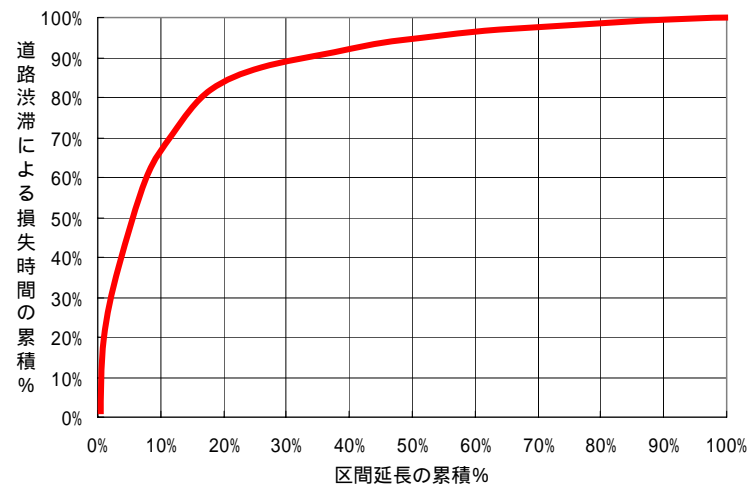


図 渋滞損失別累積延長比率

出典：国土交通省資料

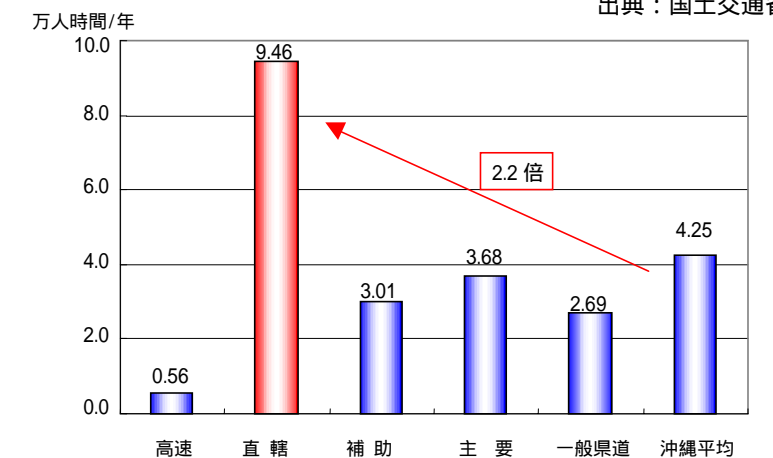
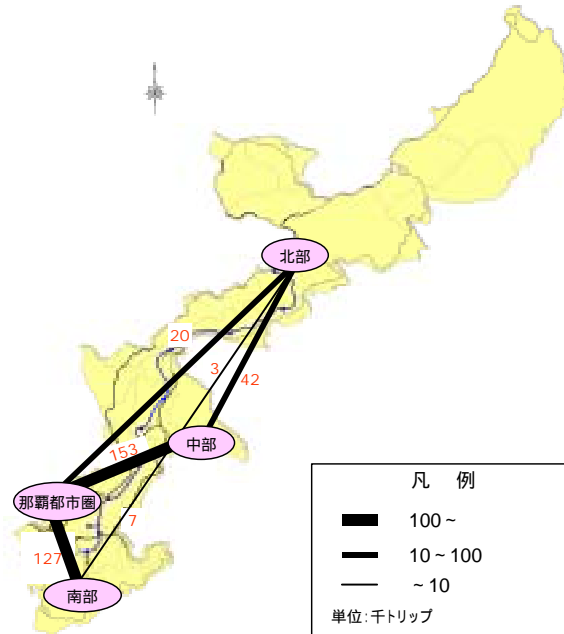


図 道路延長 1 km 当たりの渋滞損失時間

出典：国土交通省資料

## 現状と問題点(2)

地域間の移動をみると那覇都市圏を中心とした移動が多く、沖縄本島総トリップ数の約85%を占めている。  
 那覇市を中心とした放射方向の交通容量は需要の約8割しか満たしていないため、交通容量の不足が渋滞の大きな原因となっている。  
 沖縄の将来交通量はさらに増加すると推計されるので、将来に向けた渋滞対策も戦略的に実施していくことが必要である。  
 将来的には、那覇都市圏を中心とした地域間の移動は更に増加する。



トリップとは  
 人がある目的を持ってある地点からある地点へと移動すること。

出典: H11 道路交通センサス OD 調査

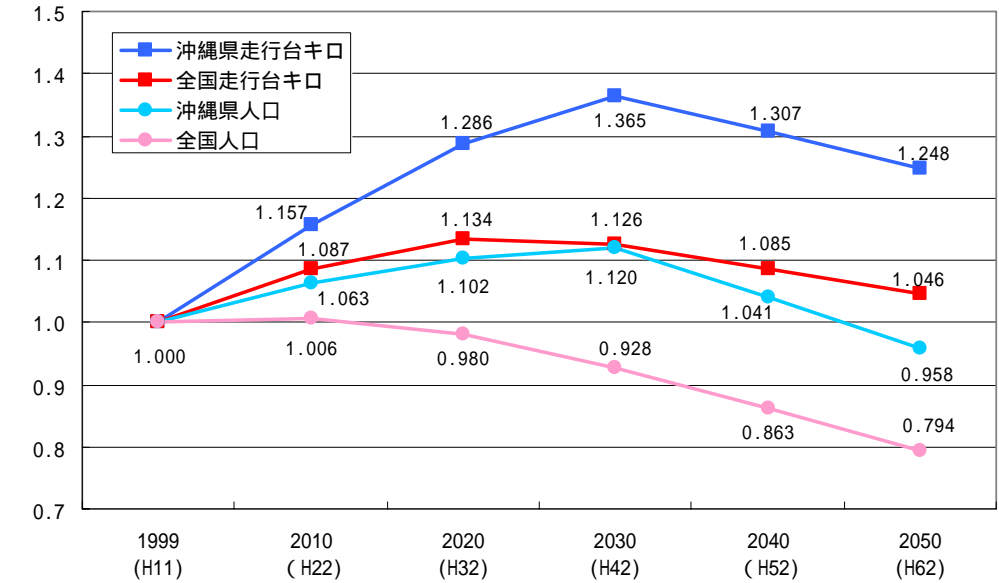
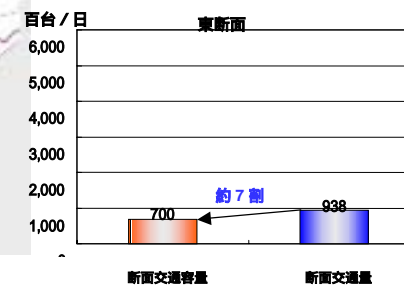
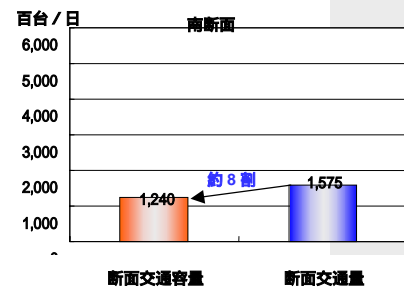
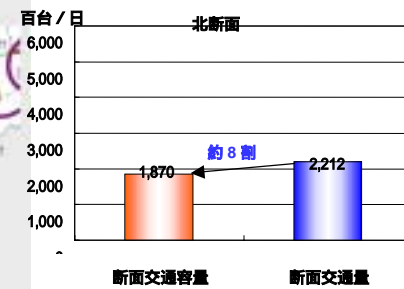
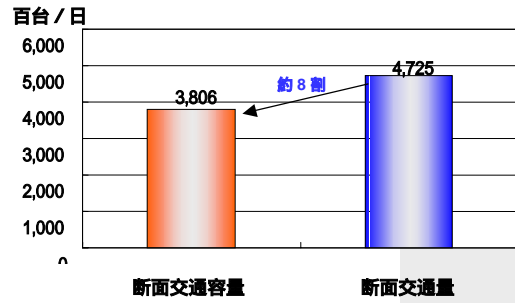


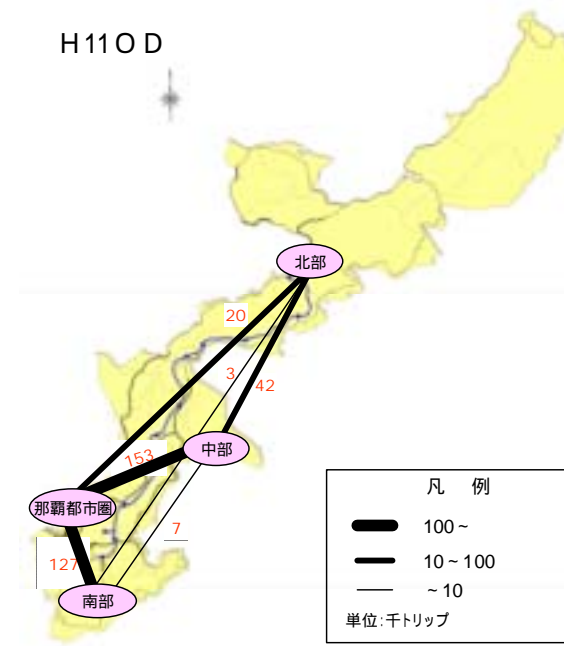
図 走行台キロ、人口の将来推計 (1999年 = 1.000)

那覇市中心とした放射方向の交通容量と交通需要

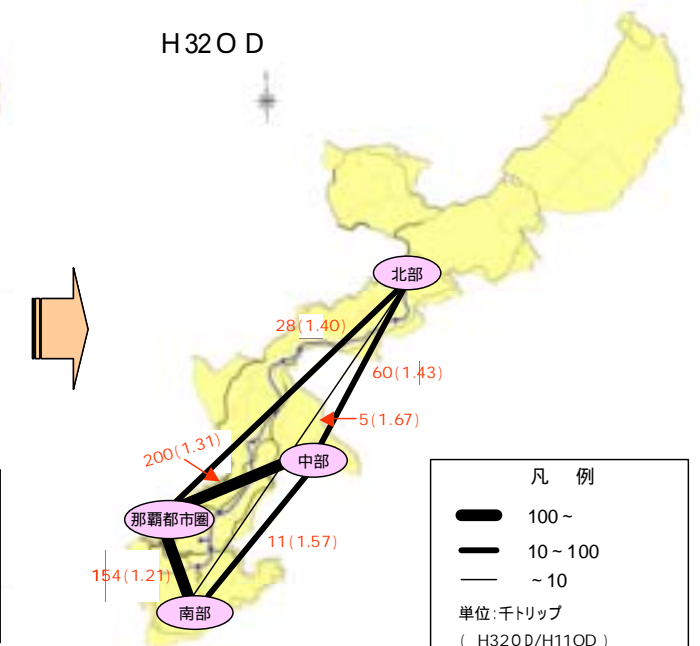


出典: H11 道路交通センサス

H11OD



H32OD

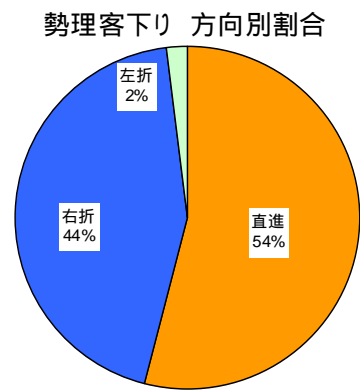


出典: H11 道路交通センサス OD 調査及び将来推計値

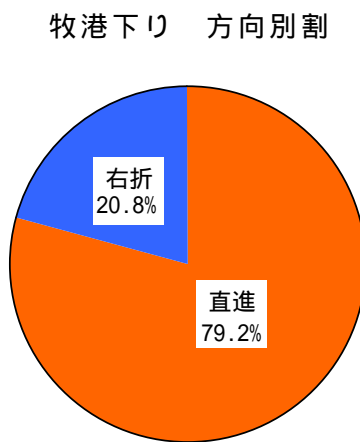
### 現状と問題点(3)

交差点、渡河部などの特定箇所が渋滞原因となっており、このような箇所における交通容量の拡大、迂回ルートの確保が必要となる。

#### 右折交通が原因で渋滞が発生している事例

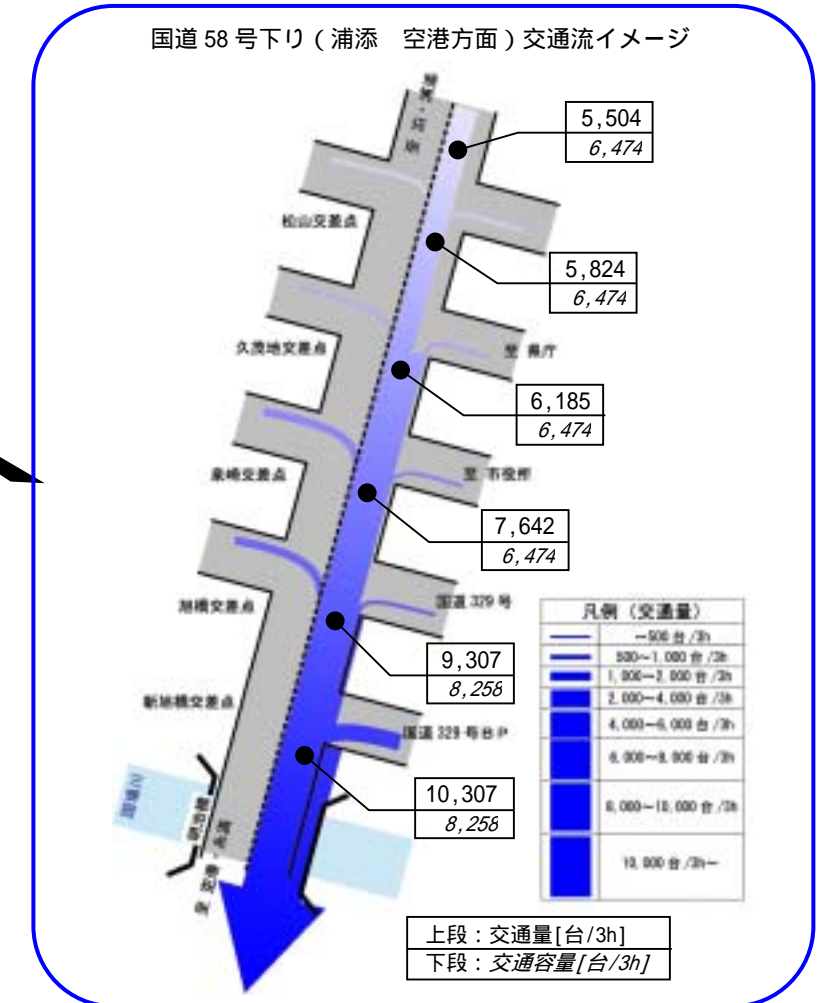


国道58号下り車線、勢理客交差点右折車線の渋滞状況



国道58号下り車線、沖縄電力入口交差点右折車線の渋滞状況

#### 渡河部への交通集中が原因で渋滞が発生している事例



対策事例（一般国道 58 号上之屋交差点）

上之屋交差点は、那覇新都心地区の整備が進む中で、市道天久・安里線への右折車両が多く、直進車両まで影響を与え渋滞が慢性的に発生していた。平成 15 年 3 月に右折容量拡大のため、現況右折 1 車線を右折 2 車線に改良を行い供用を開始した結果渋滞が解消した。

その結果、年間約 2.6 億円の事業効果が発現した（交差点改良を行わなかった場合の年間渋滞損失を金額換算）

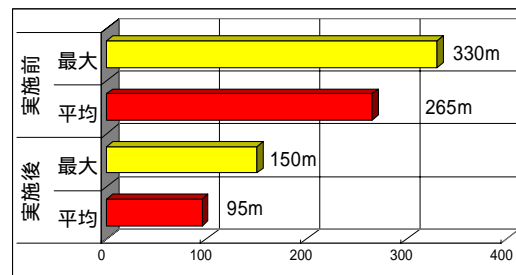
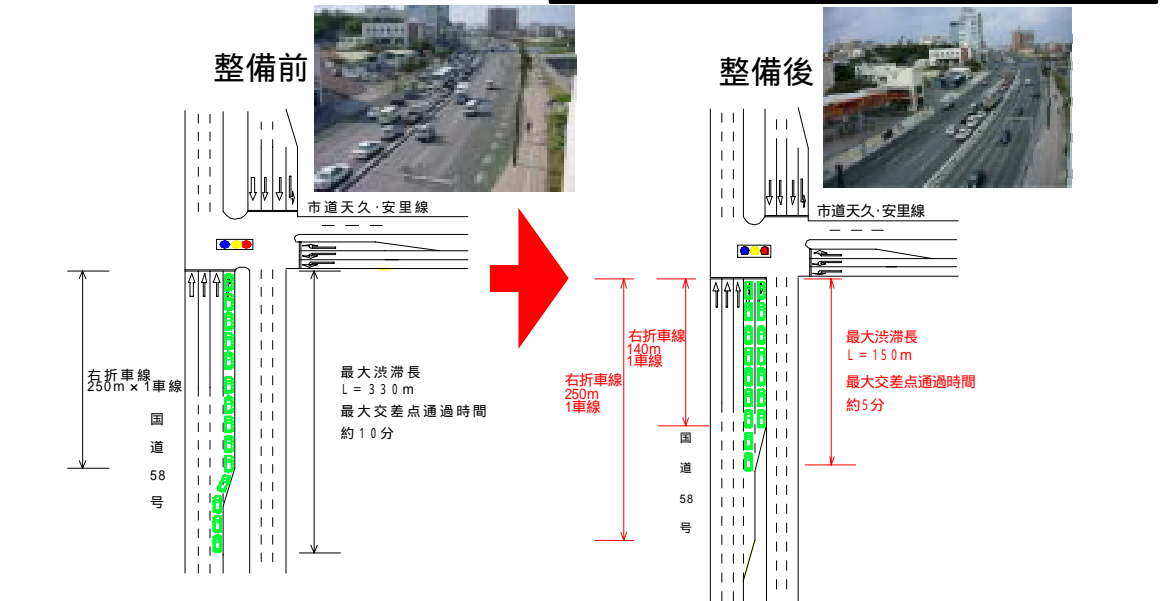


図 交差点の最大長

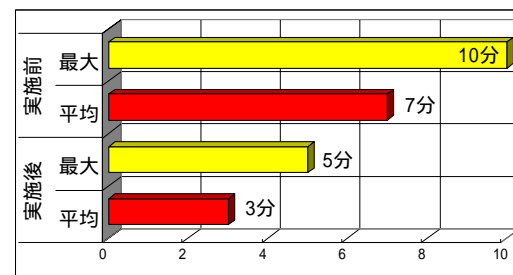


図 交差点最大通過時間

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

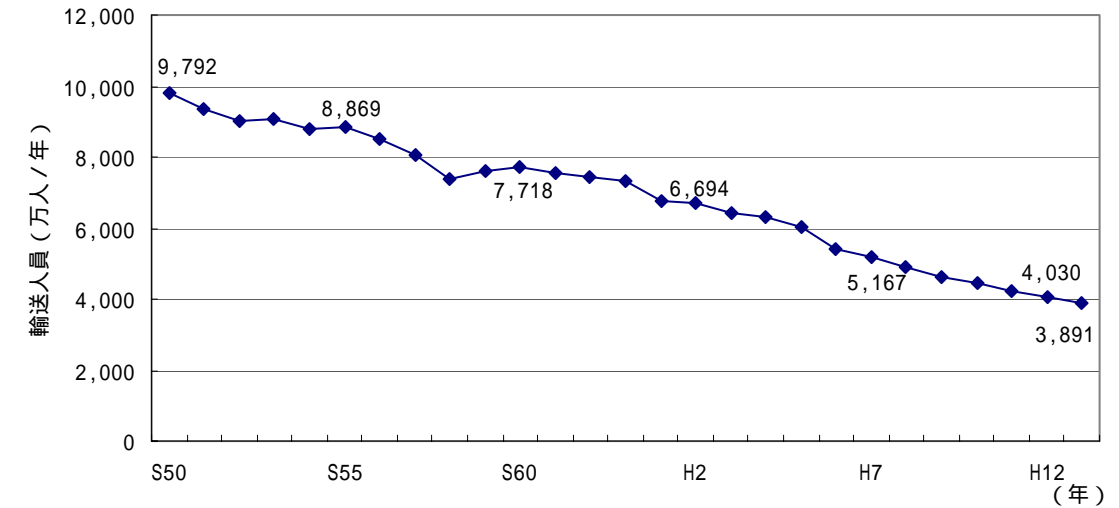


図 一般乗合旅客自動車輸送人員の推移（沖縄本島）

出典：「運輸要覧」沖縄総合事務局

講じる施策や事業

関連する施策・事業	平成 15 年度の主要事業・施策	平成 15 年度供用予定箇所
交差点の立体化、バイパス、環状道路の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>那覇空港自動車道</li> <li>名護東道路</li> <li>一般国道 58 号読谷道路</li> <li>一般国道 58 号恩納バイパス</li> <li>一般国道 58 号恩納南バイパス</li> <li>一般国道 329 号与那原バイパス</li> <li>一般国道 329 号南風原バイパス</li> <li>一般国道 329 号石川バイパス</li> <li>一般国道 331 号糸満道路</li> <li>一般国道 331 号豊見城道路</li> <li>一般国道 58 号嘉手納ロータリー</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道 58 号読谷道路（平成 15 年 4 月 16 日部分暫定供用）</li> <li>一般国道 329 号石川バイパス（4 車線化）</li> <li>一般国道 331 号豊見城道路</li> </ul>
交通需要マネジメント等のソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>高速バス・モノレール社会実験</li> </ul>	
交通結節点の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停の環境整備：上屋設置 2 箇所、ベンチ設置 1 箇所</li> <li>那覇 IC から首里駅に向けた右折車線の設置</li> </ul>	
バスロケーションシステム等の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス位置情報提供：当面 1 路線で実施、順次拡大</li> </ul>	