

「主な取組」検証票

施策展開	3-(1)-ウ	陸上交通基盤の整備		
施策	①各拠点を結ぶ道路網の整備			
(施策の小項目)	○陸上交通基盤の整備			
主な取組	那覇空港自動車道の整備	実施計画 記載頁	166	
対応する 主な課題	○道路は県民生活や経済活動を支える上で重要な役割を果たしているが、広域交流拠点と各圏域拠点間の有機的な連結が実現しておらず、交通渋滞が慢性化している状況であることから、体系的な幹線道路ネットワークの早期構築が必要である。			

1 取組の概要(Plan)

取組内容	本島中南部・北部の各拠点の地域振興の支援、物流の効率化及び交通混雑の緩和を図るため、那覇空港と沖縄自動車道を連結し、高速サービスを提供する那覇空港自動車道(豊見城東道路、小禄道路)の整備を行う。						
年度別計画	24	25	26	27	28	29～	実施主体
		豊見城IC～ 南風原南IC 部分供用	全線供用				国
	豊見城東道路の整備						
	小禄道路の整備					H32年度ま での全線供 用を目指す	
担当部課	土木建築部 道路街路課						

2 取組の状況(Do)

(1) 取組の推進状況

(単位:千円)

平成26年度実績				
事業名	予算	決算見込	活動内容	主な財源
公共事業関係費	国直轄	国直轄	国直轄で、豊見城東道路と小禄道路の整備を行い、豊見城東道路は平成27年3月に全線供用した。 県は、当該事業の促進を図るため、国に対し、早期整備等の要望を2回(5月、11月)行った。	—
活動指標名			計画値	実績値
供用区間数(累計)			2区間	2区間
推進状況	推進状況の判定根拠及び平成26年度取組の効果			
順調	供用区間数は計画値2区画に対し、実績値2区間と計画通りに進んでおり順調とした。豊見城ICから豊見城・名嘉地ICまでの区間(2.7km)が4車線で供用され、豊見城東道路(約6.2km)が全線供用となり順調に進められている。豊見城道路の整備が進むにつれ、豊見城・名嘉地IC周辺では、物流関連企業が進出するなど、民需が拡大が進んでおり、地域経済の好循環に貢献している。豊見城東道路の全線4車線開通により空港へのアクセスが向上し、さらなる物流の支援が期待される。 国における取り組み完了後の効果として、沖縄本島中南部及び北部圏域における観光、産業の振興や様々な地域振興プロジェクトに資することが期待される。			

様式1(主な取組)

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成27年度計画			
事業名	当初予算	活動内容	主な財源
公共事業関係費	国直轄	国直轄で小禄道路の整備を行う。 県は当該事業の促進を図るため、国に対し、早期整備や必要予算の確保等の要望を行う。	—

(3) これまでの改善案の反映状況

国に対する早期整備要望の効果などもあり、事業計画通り進捗し、豊見城道路が平成27年3月に全線供用開始となった。

(4) 成果指標の達成状況

成果指標	基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
交通渋滞等による損失時間	41.2千人時間/年・km (14年度)	—	減少	0	20.3千人時間/年・km (14年度)
参考データ	沖縄県の現状・推移			傾向	全国の現状
混雑時旅行速度	—	28.3km/h (17年度)	27.3km/h (22年度)	↘	35.1km/h (22年度)
状況説明	成果指標である交通渋滞等による損失時間については、全国的な調査が実施されていないため、近年の状況及び目標達成の見込みは不明である。ただし、豊見城東道路(約6.2km)が全線供用となったことで、成果指標の改善に寄与することが見込まれる。				
	参考データの混雑時旅行速度からすると、交通渋滞状況は、全国と比較して低い水準が続いている。				

3 取組の検証(Check)

(1) 推進上の留意点(内部要因、外部環境など)

- ・中南部圏域の幹線道路では、混雑時の旅行速度が15km/hを下回る区間が多数みられるなど、大都市圏並の渋滞状況となっている。
- ・陸上交通の機関別旅客輸送分担率(鉄道、自動車など交通手段別の分担率)を比較すると、全国では公共交通機関で約3割を分担しているが、本県では約9割を自動車に依存している。

(2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

- ・自動車保有台数やレンタカーの増加等に伴い、今後もさらなる交通量の増加が見込まれることから、当該道路の早期整備が望まれる。

4 取組の改善案(Action)

- ・県としては、国に対し、早期整備の要望を積極的に行う。

「主な取組」検証票

施策展開	3-(1)-ウ	陸上交通基盤の整備		
施策	①各拠点を結ぶ道路網の整備			
(施策の小項目)	○陸上交通基盤の整備			
主な取組	沖縄西海岸道路の整備	実施計画 記載頁	166	
対応する 主な課題	○道路は県民生活や経済活動を支える上で重要な役割を果たしているが、広域交流拠点と各圏域拠点間の有機的な連結が実現しておらず、交通渋滞が慢性化している状況であることから、体系的な幹線道路ネットワークの早期構築が必要である。			

1 取組の概要(Plan)

取組内容	中南部圏域西海岸の地域拠点、広域交流拠点(那覇空港、那覇港)、高規格幹線道路(沖縄自動車道、那覇空港自動車道)を相互に連絡し、物流の効率化、交通渋滞の緩和を図るため、区間延長約50kmの地域高規格道路を整備する。						
年度別計画	24	25	26	27	28	29～	実施主体
	読谷村座喜味～喜納						国
	読谷道路の整備					→	
	北谷拡幅の整備					→	
			暫定供用				
	浦添北道路の整備					→	
				完成供用			
	豊見城道路の整備						
					完成供用		
糸満道路の整備							
担当部課	土木建築部 道路街路課						

2 取組の状況(Do)

(1) 取組の推進状況

(単位:千円)

平成26年度実績				
事業名	予算	決算見込	活動内容	主な財源
公共事業関係費	国直轄	国直轄	国直轄で、読谷道路、北谷拡幅、浦添北道路、豊見城道路、糸満道路等の整備を行った。県は、当該事業の促進を図るため、国に対し、早期整備等の要望を2回(5月、11月)行った。	—
活動指標名			計画値	実績値
供用区間数(累計)			2区間	1区間

様式1(主な取組)

推進状況	推進状況の判定根拠及び平成26年度取組の効果
やや遅れ	供用区間数が計画値2区間に対して実績1区間(H25.4に読谷道路が暫定供用)だが、豊見城道路や糸満道路などの各路線の整備が概ね計画通りに進められていることからやや遅れとした。(H26年度末までの進捗は、豊見城道路が97%、糸満道路が91%) 国における取組み完了後の効果として、那覇空港自動車道、那覇空港及び那覇港と西海岸地域の各拠点を連結することにより、国道58号や国道331号などにおける交通混雑の緩和や本島中南部及び北部圏域が活性化する。 また、那覇空港から読谷村までの所要時間が約7割短縮することが見込まれている。

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成27年度計画			
事業名	当初予算	活動内容	主な財源
公共事業関係費	国直轄	国直轄で、読谷道路、北谷拡幅、浦添北道路、豊見城道路、糸満道路等の整備を行う。 県は、当該事業の促進を図るため、国に対し、早期整備や必要予算の確保等の要望を行う。	—

(3) これまでの改善案の反映状況

国に対する早期整備要望の効果などもあり、豊見城道路や糸満道路など路線で整備が順調に進んだ。

(4) 成果指標の達成状況

成果指標	基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
交通渋滞等による損失時間	41.2千人時間/年・km (14年度)	—	減少	0	20.3千人時間/年・km (14年度)
参考データ	沖縄県の現状・推移			傾向	全国の現状
混雑時旅行速度	28.3km/h (17年度)	27.3km/h (22年度)	—	↘	35.1km/h (22年度)
状況説明	成果指標である交通渋滞等による損失時間については、全国的な調査が実施されていないため、近年の状況及び目標達成の見込みは不明だが、参考データの混雑時旅行速度からすると、交通渋滞状況は、全国と比較して低い水準が続いている。要因としては、公共交通機関の未発達及び道路網や交通容量の不足等がある。 取組は、概ね計画通り進捗しており、道路交通の円滑化につながっている。				

3 取組の検証(Check)

(1) 推進上の留意点(内部要因、外部環境など)

<ul style="list-style-type: none"> ・中南部圏域の幹線道路では、混雑時の旅行速度が15km/hを下回る区間が多数みられるなど、大都市圏並の渋滞状況となっている。 ・陸上交通の機関別旅客輸送分担率(鉄道、自動車など交通手段別の分担率)を比較すると、全国では公共交通機関で約3割を分担しているが、本県では約9割を自動車に依存している。
--

(2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

<ul style="list-style-type: none"> ・自動車保有台数やレンタカーの増加等に伴い、今後もさらなる交通量の増加が見込まれることから、当該道路の早期整備が望まれる。

4 取組の改善案(Action)

<ul style="list-style-type: none"> ・県としては、国に対し、早期整備の要望を積極的に行う。

「主な取組」検証票

施策展開	3-(1)-ウ	陸上交通基盤の整備		
施策	①各拠点を結ぶ道路網の整備			
(施策の小項目)	○陸上交通基盤の整備			
主な取組	ハシゴ道路等ネットワークの構築	実施計画 記載頁	167	
対応する 主な課題	○道路は県民生活や経済活動を支える上で重要な役割を果たしているが、広域交流拠点と各圏域拠点間の有機的な連結が実現しておらず、交通渋滞が慢性化している状況であることから、体系的な幹線道路ネットワークの早期構築が必要である。			

1 取組の概要(Plan)

取組内容	都市部の渋滞緩和、観光支援及び物流の効率化等を図るため、南部東道路等の幹線道路の整備を推進し、本島南北軸・東西軸を有機的に結ぶ幹線道路網(ハシゴ道路ネットワーク)の構築をする。							
年度別計画	24	25	26	27	28	29~	実施主体	
	完了							県
	沖縄環状線の整備							
			西原町嘉手苺~小那覇区間				→	
	浦添西原線の整備							
	宜野湾北中城線の整備						→	
	県道24号線BPの整備						→	
			完了					
	国道507号(津嘉山BP)の整備							
	南部東道路の整備						→	
		完了						
	沖縄嘉手納線の整備							
		上之屋道路の整備				→		
担当部課	土木建築部 道路街路課							

2 取組の状況(Do)

(1) 取組の推進状況

(単位:千円)

平成26年度実績				
事業名	予算	決算見込	活動内容	主な財源
地域連携推進事業費(地域高規格道路)、社会資本整備総合交付金(道路)、沖縄振興公共投資交付金(道路)、沖縄振興公共投資交付金事業費(街路)	6,392,575 (3,052,768)	4,277,647 (3,048,889)	沖縄環状線(改良工事等)、浦添西原線(改良工事等)、宜野湾北中城線(道路改良等)、県道24号線BP(改良工事等)、国道507号(津嘉山BP)(改良工事等)、南部東道路(用地補償等)などの整備を行った。	内閣府計上、一括交付金(ハード)

様式1(主な取組)

活動指標名	計画値	実績値
完了区間数(累計)	4区間	3区間
推進状況	推進状況の判定根拠及び平成26年度取組の効果	
やや遅れ	進捗状況は、完了区間数が計画値の4区間に対し実績値が3区間(沖縄嘉手納線、沖縄環状線、国道507号津嘉山バイパス)であり、やや遅れとした。浦添西原線については、用地取得が難航し工程が遅れた。その他の道路では整備を着々と行っており、幹線道路網の構築は進捗している。 取組完了後の効果として、体系的な幹線道路ネットワークの早期構築等に寄与している。	

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成27年度計画			
事業名	当初予算	活動内容	主な財源
地域連携推進事業費(地域高規格道路)、社会資本整備総合交付金(道路)、沖縄振興公共投資交付金(道路)、沖縄振興公共投資交付金事業費(街路)	6,524,049 (2,111,049)	浦添西原線(改良工事等)、宜野湾北中城線(改良工事等)、県道24号線BP(改良工事等)、南部東道路(用地補償・工事等)、上之屋道路(用地補償)などの整備を行う。	内閣府計上、一括交付金(ハード)

(3) これまでの改善案の反映状況

国、関係市町村等と連携しながらハシゴ道路ネットワークの早期完成に向けて取り組んでいる。沖縄地方渋滞対策協議会において特定された主要渋滞箇所については、渋滞原因の分析を終え、今後、対策案の検討を行う。

(4) 成果指標の達成状況

成果指標	基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
交通渋滞等による損失時間	41.2千人時間/年・km (14年度)	—	減少	0	20.3千人時間/年・km (14年度)
参考データ	沖縄県の現状・推移			傾向	全国の現状
混雑時旅行速度	28.3km/h (17年度)	27.3km/h (22年度)	—	↘	35.1km/h (22年度)
状況説明	<p>成果指標である交通渋滞等による損失時間については、全国的な調査が実施されていないため、近年の状況及び目標達成の見込みは不明だが、参考データの混雑時旅行速度からすると、交通渋滞状況は、全国と比較して低い水準が続いている。要因としては、公共交通機関の未発達及び道路網や交通容量の不足等があげられる。</p> <p>取組は、各事業で整備が進み、ハシゴ道路等ネットワーク全体の進捗状況は、概ね計画通り進捗しており、道路交通の円滑化につながっている。</p>				

3 取組の検証(Check)

(1) 推進上の留意点(内部要因、外部環境など)

- ・中南部圏域の幹線道路では、混雑時の旅行速度が15km/hを下回る区間が多数みられるなど、大都市圏並の渋滞状況となっている。
- ・主要渋滞箇所の分析の結果、右折レーンが無い、または右折レーン長の不足による交通容量の低下、多枝・変形交差点や交通集中による交通容量の超過等がみられ、その対策の検討が必要である。
- ・事業終盤になるにつれ、用地難航案件(相続問題等)が顕在化し、事業の計画的な執行を妨げている。

(2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

- ・自動車保有台数やレンタカーの増加等に伴い、今後もさらなる交通量の増加が見込まれることから、効率的な取組を行い、ハシゴ道路ネットワークの早期構築を図る必要がある。
- ・主要渋滞箇所については、渋滞対策案の検討を行う必要がある。
- ・早期に効果が発現されるよう整備箇所の優先順位を決め、事業の推進を図る。

4 取組の改善案(Action)

- ・国、関係市町村等と連携しながら、ハシゴ道路ネットワーク構築を重点的に推進し、早期完成供用を目指すとともに、交通需要マネジメントなどのソフト施策との連携や、主要渋滞箇所の優先的な整備など、効果的な取組を行う。
- ・沖縄地方渋滞対策協議会において特定された主要渋滞箇所については、渋滞対策案の検討等、渋滞緩和に向けた取組みを行う。
- ・事業完了に至らなくても、部分的な開通等により、事業の早期効果の発現を図る
- ・用地補償業務の一部を外部委託化を検討する。