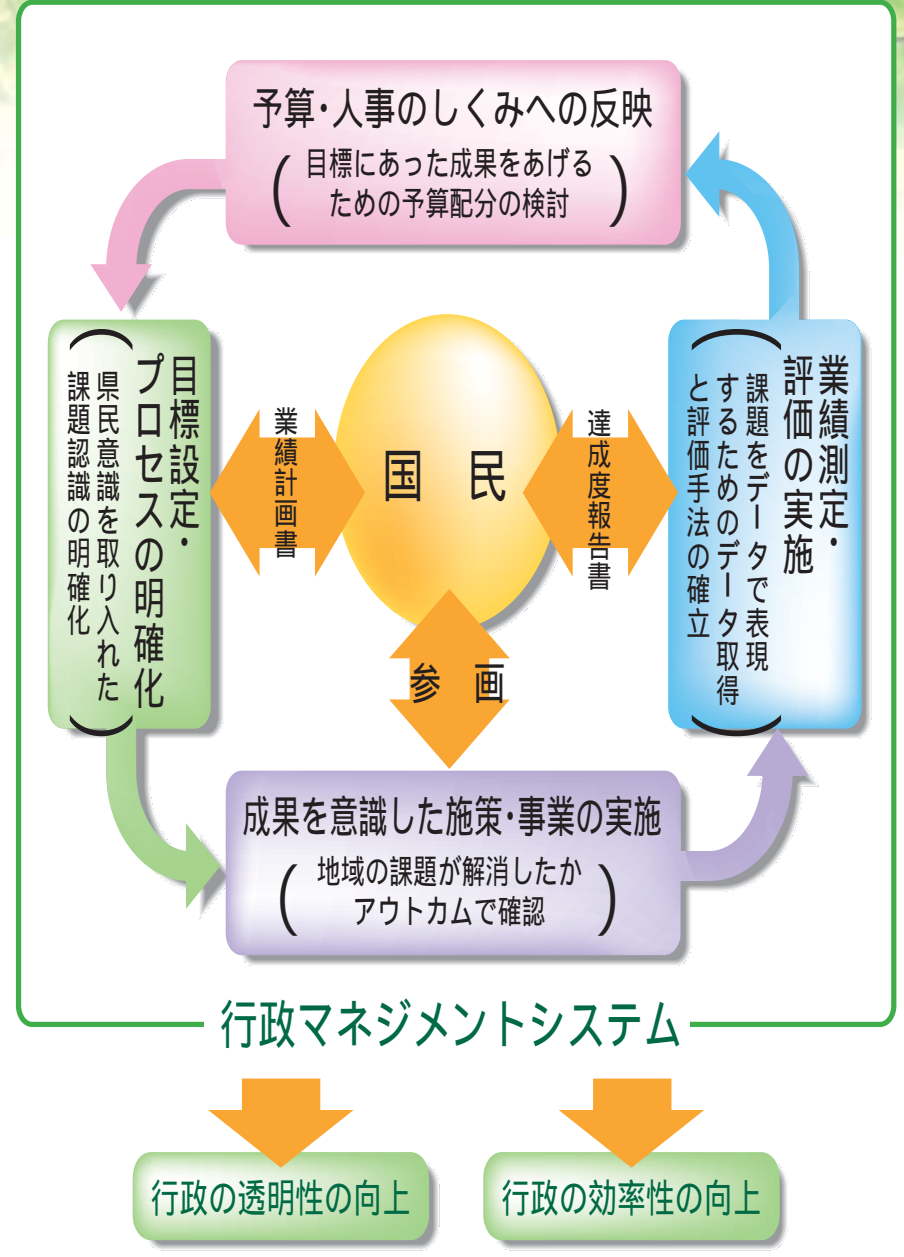


二〇〇三／二〇〇四  
沖縄における道路行政の  
達成度報告書／業績計画書について  
（道路行政の透明性・効率性の向上に向けて）



1 道路行政の達成度報告書・業績計画書の策定

平成十五年度より、道路行政では、他の行政分野、公共事業分野に先駆けて、成果主義の行政マネジメントをスタートさせています。沖縄総合事務局と沖縄県においては、平成十六年八月に、平成十五年度に策定した「沖縄における道路事業業績計画書」について、その達成度を評価（平成十五年達成度報告書）し、新たに平成十六年度の業績計画書を策定しました。平成十六年度は、達成度を評価し、次の行政運営に活かす、マネジメント・サイクルが一巡するはじめての年度です（図一）。

2 沖縄ブロック社会資本整備重点計画との関連

平成十六年三月に策定した「沖縄ブロック社会資本整備重点計画」（以下「重点計画」と言う）は、四つのテーマのもと、沖縄ブロックの社会資本整備計画（計画期間 平成十五年次から平成十九年度）を策定しています。道路については、平成十四年度の沖縄地方道路懇談会の七つの提言を受けて、重点計画の四つのテーマに対して五つのサブテーマと「道路行政の転換」を位置づけています（図二）。

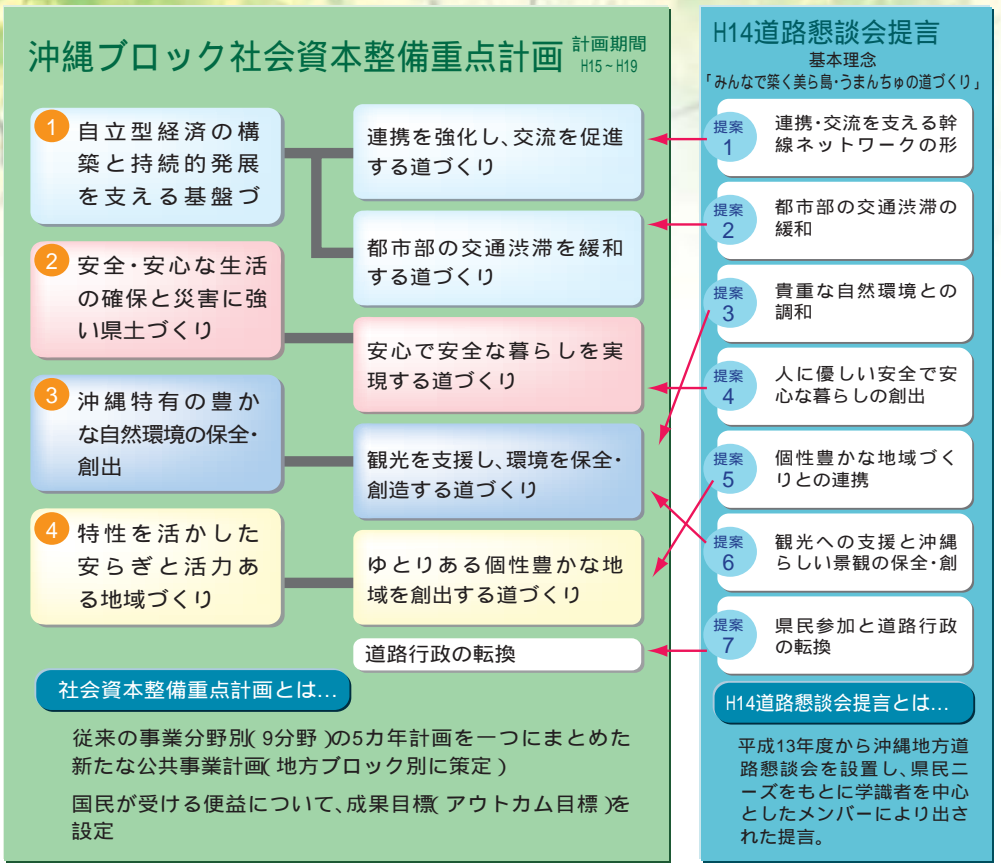


表-1 アウトカム指標の実績値と目標値

テーマ	アウトカム指標[単位]	H14年度実績値	H15年度		H16年度目標値	H19年度目標値
			目標値	実績値		
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[%]	62.5	62.8	62.8	63.1	65.7
	規格の高い道路を使う割合[%]	6	6	7	7	7
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～	道路渋滞による損失時間 [百万人時間/年]	23.4	23.2	22.0	22.0	22.2
	E T C 利用率[%]	1.0	5.0	1.6	16.0	大幅増
	路上工事時間[時間/km・年]	381	365	333	326	305
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～	道路交通における死傷事故率[件/億台キロ]	69.3	67.9	72.9	66.5	62.4
	事前通行規制実施に伴う孤立人口[人]	2,600	2,100	2,600	2,100	1,900
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～	夜間騒音要請限度達成率[%]	91	92	92	92	94
特性を活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～	1日当たりの平均利用人数が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[%]	21	30	27	40	76
	無電柱化整備率 3( H16新規追加 )[%] (うち電柱が撤去され無電柱化された割合 4) 全体計画 約83kmに対する整備割合	37( 31 )	-	42( 31 )	60	77
～道路行政の転換～	利用者満足度[点] ( 5点満点 )	2.7	2.7	2.6	2.8	3
	ホームページアクセス数[万アクセス/年]	5.2	25.6	18.2	45.9	107
	ボランティア・サポート・プログラムの参加団体数[団体]	17	毎年増加	25	毎年増加	毎年増加

1 アウトカム指標とは、施策・事業を実施するにあたり、発生した効果・成果（アウトカム）を表す指標をいいます。例えば、「交通安全の推進」という施策を構成する「中央分離帯の整備」という事業があるとすれば、年度内に目標中央分離帯延長を整備するというのがアウトプットであり、その効果・成果として交通事故件数が減少したということがアウトカムになります。この場合、「交通安全の推進」という施策のアウトカム指標は、「交通事故の減少」となります。

2 渋滞損失を算定するために毎年度継続して調査している区間 平成15年度は、那覇都市圏の国道を主体に約10.6km（県道以上の延長の約8%にあたる）を設定

3 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 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。

3 平成十五年度成果と平成十六年度目標値

平成十五年度は、五つのサブテーマと「道路行政の転換」に対して、十二のアウトカム指標 1 を設定しました。平成十六年度は、十二のアウトカム指標を継続し、さらに、県民ニーズが高い「無電柱化」に関する指標を追加して合計十三のアウトカム指標を設定しています。各アウトカム指標の実績値と目標値は表一に示すとおりです。



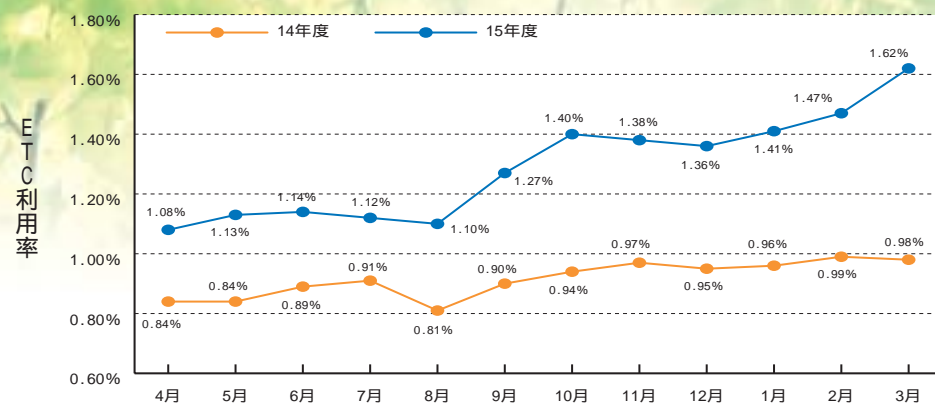


図-6 ETC利用率の推移

て、  
ETC車載器を設置しない理由とし

- ① 車載器の金額が高いから（四一％）、
- ② 手続きが面倒だから（二六％）、
- ③ 割引率が低いから（二一％）、
- ④ 利用頻度が少ないから（十二％）とな  
っています。

今後、ETC利用率を高める施策を  
検討していきます。

5 有料道路での料金払いを自動化してノンストップで通過できる自動料金支払いシステム

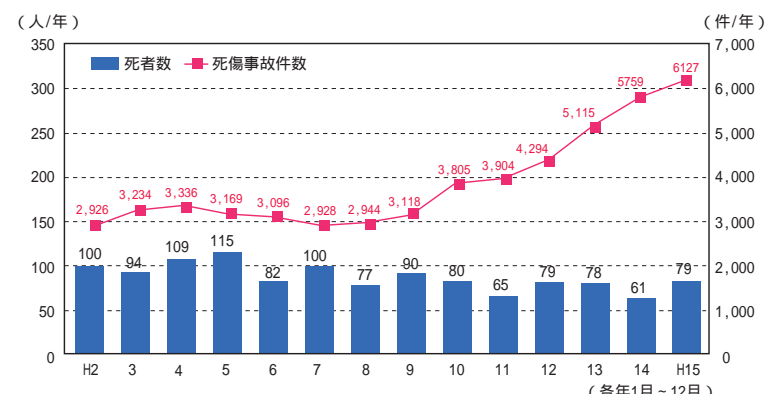


図-7 交通事故発生件数と死者数の推移(H14)

#### ④ 道路交通における 死傷事故率

交差点改良などの交通安全事業を実施した個所については、死傷事故件数は大幅に削減されましたが、全体の死傷事故件数は、前年に比べて約六％増加（図七）したため、死傷事故率は、目標値を達成することはできませんでした。

死傷事故率、死傷事故件数が高い区間（個所（図八））において、事故の発生状況・原因を整理し、交通管理者と連携を図り死傷事故の削減に向けた事業を重点的に進めます。短期的対策として、交差点改良や滑り止め舗装等の交通安全事業



図-3 供用区間位置図

①規格の高い道路を使う割合  
「連携を強化し、交流を促進する道  
づくり」のアウトカム指標の一つとし  
て設定しています。長距離移動の交通  
を、事故率が低く走行速度の高い自動  
車専用道路によって分担されることで  
より短時間での移動を可能とし、地域  
間の連携の強化が図られ、幹線道路・  
生活道路など本来の役割に見合った機  
能分化の適正化が図られます。さらに  
規格の高い道路を使う割合が増加する  
と、幹線道路の渋滞、生活道路の事故  
沿道環境（CO<sub>2</sub>）等が改善されます  
平成十五年四月に、那覇空港自動車  
道の南風原南ICから豊見城IC間  
（L=3.9km）が供用（図三）したこ

#### 4 主要なアウトカム指標の達成度と今後の取組み

とにより、規格の高い道路を使う割合が六%から七%に増加し、目標を達成することができました。しかしながら規格の高い道路を使う割合は、全国平均（十三%）の半分程度（図四）であり、今後も那覇空港自動車道や名護東道路等の早期供用に向けた整備や、ＩＣへのアクセス道路の整備、通行料金低減施策等を推進する必要があります。

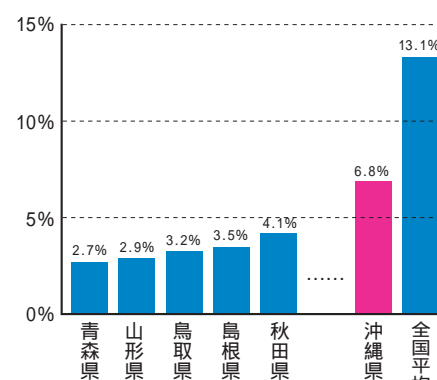


図-4 規格の高い道路を使う割合(H15)

## ② 道路渋滞による損失時間

「都市部の交通渋滞を緩和する道づくり」のアウトカム指標の一つとして設定しています。那覇都市圏を中心とした県内の都市部では、朝夕を中心とした渋滞発生が顕著（図五）であり、県内の様々な活動に影響を与えています。沖縄県は、全国的にみても渋滞の激しい地域であり、道路1<sup>km</sup>当たりの渋滞

④ 道路交通における  
死傷事故率

交差点改良などの交通安全事業を实

5 平成十六年度の取り組み方針

① 平成十六年度は、平成十五年度の達成度の結果を踏まえ、引き続き中期（平成十九年度）目標である目標値

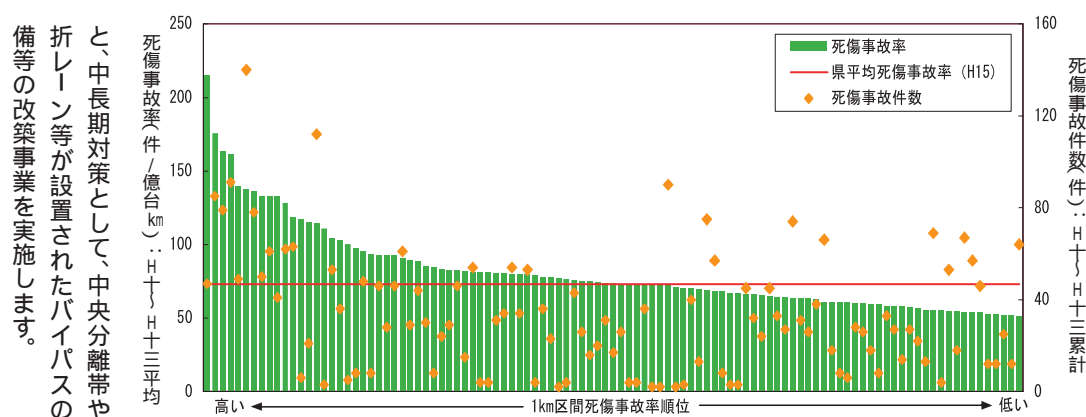



図-8 1km区間当たり死傷事故率曲線直轄国道)

損失時間は全国平均の二倍以上で、東京都、大阪府等について全国六番目です(表二)。

平成十五年三月に全線二車線で供用した石川バイパス、平成十五年四月に供用した那覇空港自動車道(南風原IC～豊見城IC)、読谷道路(部分暫定二車線)、平成十五年八月に開業した沖縄都市モノレール等により、渋滞モニタリング区間においては、二十三・四百万人時間/年から二十二百万人時間/年と一・四百万人時間/年(約六%)減少し目標を達成しました。

しかしながら、自動車交通量は年々増加しており、さらに、多くの開発プロジェクトが進行中であり、今後も渋滞損失時間は増えることが予想されます。



表－２　渋滞損失時間の全国比較（H14）

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

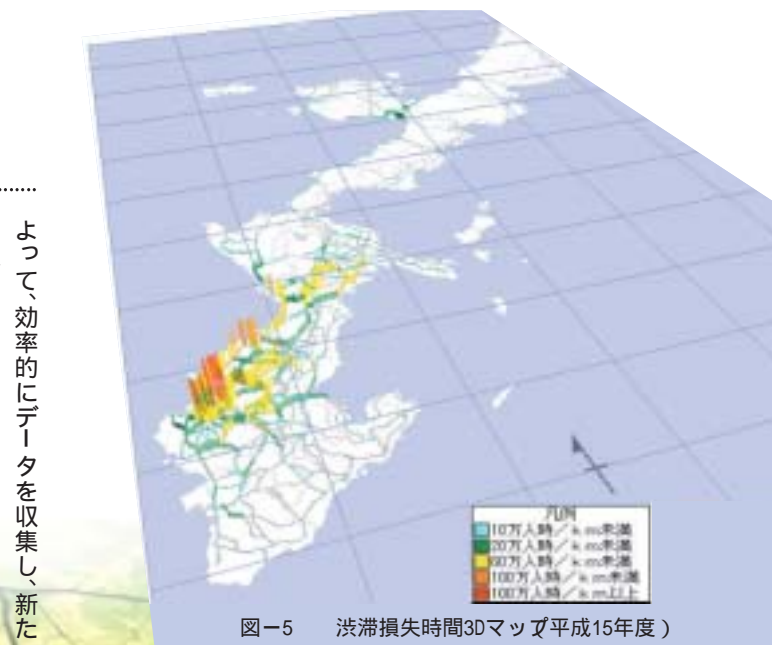


図-5 渋滞損失時間3Dマップ(平成15年度)

よって、効率的にデータを収集し、新たな課題個所の早期抽出、交通特性の把握に努め、渋滞損失の大きい個所から、バイパス整備等の抜本的対策や交差点改良、ソフト施策等の短期的対策を実施していきます。

③ ETC利用率

ETC<sup>5</sup>を利用することにより、料金所渋滞緩和、環境負荷の低減効果が図られます。平成十五年度に沖縄自動車道の全ICにETC料金所が整備されましたが、ETC利用率は、一・〇％から一・六％（図六）全国最下位までしか上がらず、目標値の五％を達成することはできませんでした。

達成に向けて努力していきます。

② 最終的なアウトカム指標である、利

用者のニーズ把握（ＣＳ調査<sup>6</sup>、グループインタビュー<sup>7</sup>等）に努め、ニーズに対する対応を実施します。

③ 沖縄らしさ「観光」「離島」

縄の特性を生かした道路整備のあり方についても検討してまいります。

## 6 顧客（利用者）満足度調査

7 バス運転手、トラック運転手、交通安全父母の会等組織単位（一般的に六十名程度）で集まってもらい、司会者によるインタビュー形式で聞き取り調査を行う方法

6  
公表について

達成度報告書、業績計画書については八月三十一日よりホームページで公表しています。ご覧になって意見等がありましたらお聞かせください。今後の、道路行政の運営に活かしていきたいと考えております。

道路ポータルサイト

<http://www.road.dc.ogb.go.jp>

