

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）

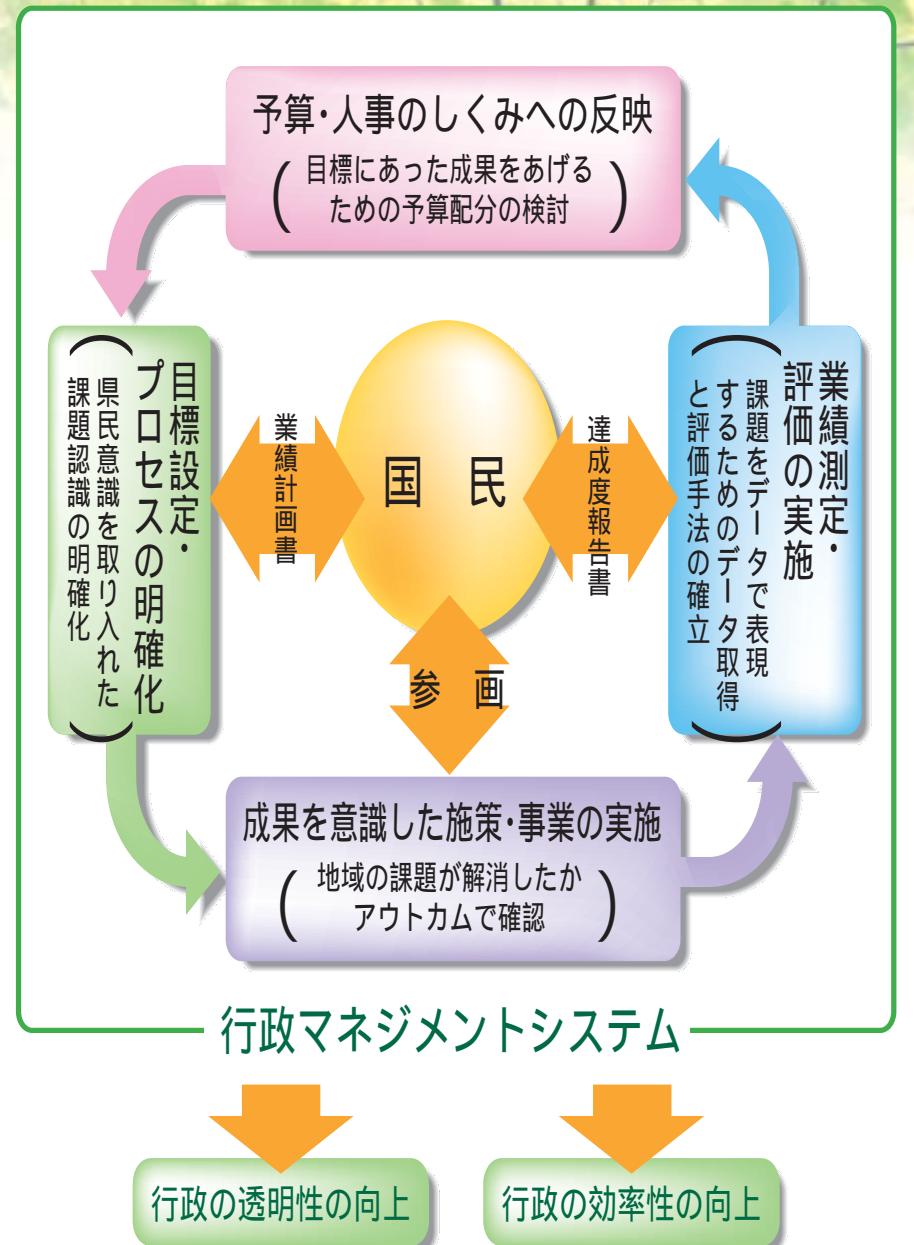


図-1 マネジメント・サイクル

道路行政の達成度 報告書・業績計画 書の策定

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
年度から平成十九年度）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1)。



図 2 沖縄ブロック社会資本整備重点計画とH14道路懇談会提言

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]	県道以上	62	61	-	-
		渋滞モニタリング区間	23.4	23.2	22.0	22.0
	E T C 利用率[%]		1.0	5.0	1.6	16.0
	路上工事時間[時間/km・年]		381	365	333	326
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[%]		21	30	27	40
	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 6 km (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中、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。

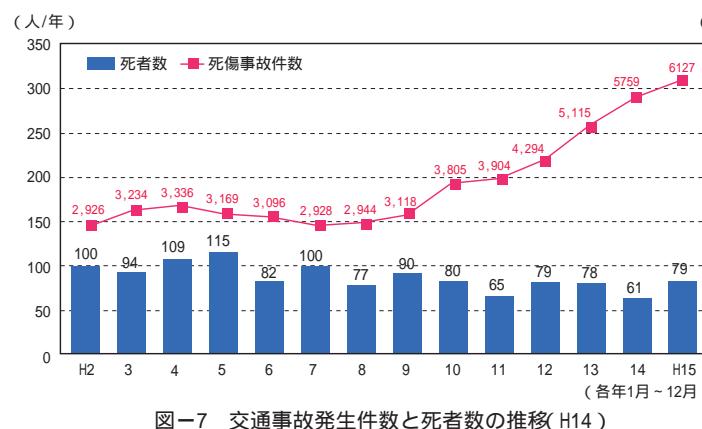
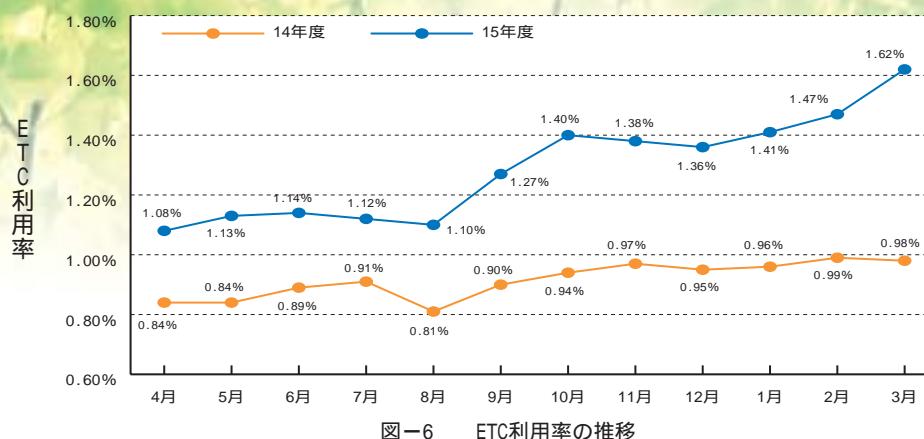
4 地上に設置されていた電気・電話線等の管路内に埋設され、電柱が撤去され、道路上に電柱が無くなった割合。

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、五つのサブティー
マと「道路行政の転換」に対し、
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
に示す

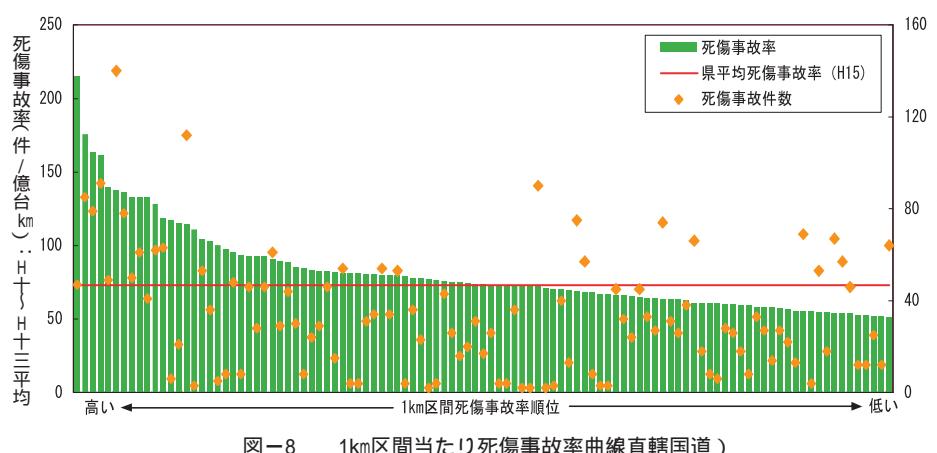
の二ーズが高い「無電柱化」に関する指標を追加して合計十三のアウトカム指標を設定しています。各アウトカム指標の実績値と目標値は表一に示すとあります。

1 道路行政の達成度 報告書・業績計画



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と、中長期対策として、中央分離帯や右折レーン等が設置されたバイパスの整備等の改築事業を実施します。



道路ポータルサイト
<http://www.road.dc.ogb.go.jp>



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。「ご覧になつ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くたいと考えております。

② 最終的なアウトカム指標である「使用者満足度」の向上に向けて、道路利用者のニーズ把握(CS調査⁶、グループインタビュー⁷等)に努めていますに対する対応を実施します。

③ 沖縄らしさ、「観光」「離島」等沖縄の特性を生かした道路整備の方についても検討してまいります。

④ 顧客利用者満足度調査⁶、バス運転手、トラック運転手、交通安全父母会等組織単位一般に六~十名程度で集まつてもらい、社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

ETC車載器を設置しない理由として、
①車載器の金額が高いから(一%)、
②手続きが面倒だから(一六%)、
③割引率が低いから(一一%)、
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。

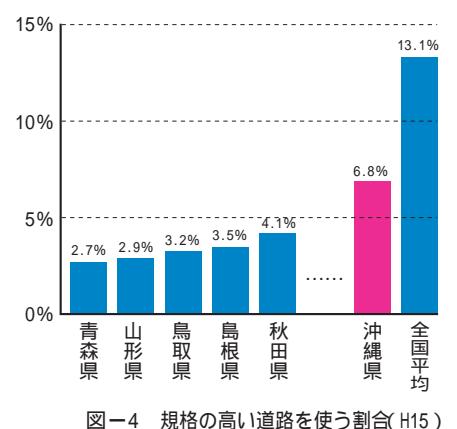
5 有料道路での料金払いを自動化してノンストップで通過できる自動料金支払いシステム

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间、個所(図八)において、事故の発生状況を整理し、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に着手します。

④ 死傷事故率

「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1km当たりの渋滞

時間においては、「二十二・四百万人時間／年から二十二一百万人時間／年から二千一百万人時間／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、今後も渋滞時間は増えることが予想されます。



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

③ ETC利用率

ETC⁵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1-CにETC料金所が整備されました。ETC利用率は、一〇〇%から一六%(図六)(全国最下位)までしか上がりず、目標値の五%を達成することはできませんでした。

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。

「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(CO2)等が改善されます。

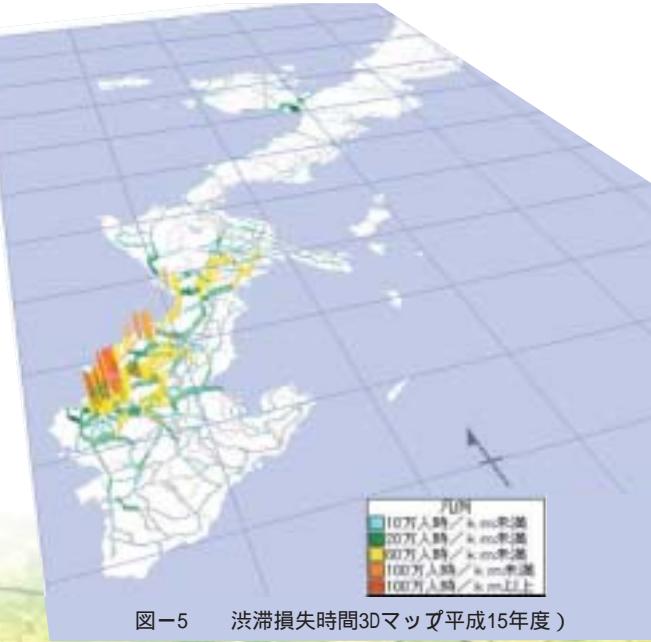
平成十五年四月に、那覇空港自動車道の南風原南ICから豊見城IC間(＝三十九)が供用(図三)したことにより、規格の高い道路を使う割合が増加する機能分化の適正化が図られます。さらに、規格の高い道路を使う割合が増加すると、幹線道路の渋滞、生活道路の事故沿道環境(CO2)等が改善されます。



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す。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。

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においては、「二十二・四百万人時間／年から二十二一百万人時間／年から二千一百万人時間／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、今後も渋滞時間は増えることが予想されます。



4 主要なアウトカム指標の達成度と今後の取組み

① 規格の高い道路を使う割合

損失時間が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においては、「二十二・四百万人時間／年から二十二一百万人時間／年から二千一百万人時間／年」(約六%)減少し目標を達成しました。

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においては、「二十二・四百万人時間／年から二十二一百万人時間／年から二千一百万人時間／年」(約六%)減少し目標を達成しました。

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においては、「二十二・四百万人時間／年から二十二一百万人時間／年から二千一百万人時間／年」(約六%)減少し目標を達成しました。