

## 「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			
主な取組	那覇空港自動車道の整備	実施計画 記載頁	157	
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	那覇空港と沖縄自動車道を連結し、高速交通サービスを提供するため、豊見城東道路及び小禄道路を整備する。						
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24年度実績				
事業区分	予算	決算見込	活動内容	備考
国直轄	国直轄	国直轄	国は、豊見城東道路、小禄道路の整備を行った。 県は、当該事業の促進を図るため、国に対し、早期整備や必要予算の確保等の要望を行った。	再掲 1-(3)-ウ 39頁 3-(2)-ウ 172頁 4-(1)-ウ 329頁
活動指標名			計画値	実績値
区間供用			-	-
-			-	-
推進状況	取組の効果			
<input checked="" type="checkbox"/> 順調 <input type="checkbox"/> やや遅れ <input type="checkbox"/> 大幅遅れ <input type="checkbox"/> 未着手	国における取り組み完了後の効果として、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25年度計画			
事業区分	当初予算	活動内容	備考
国直轄	国直轄	国は、豊見城東道路、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。	再掲 1-(3)-ウ 39頁 3-(2)-ウ 172頁 4-(1)-ウ 329頁

(3) これまでの改善案の反映状況

計画通り進捗していることから、県としては、前年度同様、事業促進を図る。

(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 (18年度)	41.2千人時間/年・km (18年度)	減少	0千人時間/年・km	20.3千人時間/年・km (18年度)
参考データ	沖縄県の現状			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	交通渋滞状況について、成果指標である交通渋滞等による損失時間については、データがないため、近年の状況は不明だが、参考データの混雑時旅行速度からすると、全国と比較して低い水準が続いている。ただし、取り組みは、計画通り進捗しており、低炭素都市づくりの推進につながっている。				

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)

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。

(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		
主な取組	沖縄西海岸道路の整備	実施計画 記載頁	158
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 部分暫定供用						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24年度実績				
事業区分	予算(当初+補正)	決算見込	活動内容	備考
国直轄	国直轄	国直轄	国は、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、早期整備や必要予算の確保等の要望を行った。	再掲 1-(3)-ウ 39頁 3-(2)-ウ 172頁 4-(1)-ウ 329頁
活動指標名			計画値	実績値
区間供用			読谷道路部分暫定供用	読谷道路部分暫定供用
-			-	-
推進状況	取組の効果			
<input checked="" type="checkbox"/> 順調 <input type="checkbox"/> やや遅れ <input type="checkbox"/> 大幅遅れ <input type="checkbox"/> 未着手	国における取り組み完了後の効果として、 ○那覇空港自動車道、那覇空港、那覇港と西海岸地域の各拠点が連結されることによる、国道58号、国道331号などにおける交通混雑の緩和や地域の活性化する ○那覇空港から読谷村までの所要時間が約7割減少すること等が見込まれている。			

### (2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成25年度計画				
事業区分	当初予算	活動内容		備考
国直轄	国直轄	国は、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。		再掲 1-(3)-ウ 39頁 3-(2)-ウ 172頁 4-(1)-ウ 329頁

### (3) これまでの改善案の反映状況

計画通り進捗していることから、県としては、前年度同様、事業促進を図る。
-------------------------------------

### (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 (18年度)	41.2千人時間/年・km (18年度)	減少	0千人時間/年・km	20.3千人時間/年・km (18年度)
参考データ		沖縄県の現状		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	交通渋滞状況について、成果指標である交通渋滞等による損失時間については、データがないため、近年の状況は不明だが、参考データの混雑時旅行速度からすると、全国と比較して低い水準が続いている。ただし、取り組みは、計画通り進捗しており、低炭素都市づくりの推進につながっている。				

様式1(主な取組)

### 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。

#### (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			
主な取組	ハシゴ道路ネットワークの構築	実施計画 記載頁	158	
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	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)の構築を図る。							
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 苅~小那覇 区間完了					→
	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								
担当部課	土木建築部道路街路課							

様式1(主な取組)

2 取組の状況(Do)

(1) 取組の推進状況

(単位:千円)

平成24年度実績				
事業区分	予算	決算見込	活動内容	備考
活力創出基盤整備総合交付金事業費(国道・地方道)道路、地域連携推進事業費、活力創出基盤整備総合交付金事業費(街路)	5,822,393 (2,018,704)	3,856,791 (2,018,704)	沖縄環状線、浦添西原線、宜野湾北中城線、県道24号線BP、国道507号(津嘉山BP)、南部東道路等の整備を行った。【内閣府計上、一括交付金(ハード)】	再掲 1-(3)-ウ 39頁 3-(2)-ウ 173頁 4-(1)-ウ 329頁
活動指標名			計画値	実績値
完了区間数			0区間	0区間
-			-	-
推進状況	取組の効果			
<input checked="" type="checkbox"/> 順調 <input type="checkbox"/> やや遅れ <input type="checkbox"/> 大幅遅れ <input type="checkbox"/> 未着手	取り組み完了後の効果として、 ○道路のアンバランスな使われ方の解消 ○各地から広域交流拠点(那覇空港、那覇港)までのアクセス時間の短縮 ○那覇都市圏をはじめとした交通渋滞の緩和が期待できる。			

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成25年度計画				
事業区分	当初予算	活動内容		備考
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)	6,954,410 (1,965,603)	沖縄環状線、浦添西原線、宜野湾北中城線、県道24号線BP、国道507号(津嘉山BP)、南部東道路等の整備を行う。【内閣府計上、一括交付金(ハード)】		再掲 1-(3)-ウ 39頁 3-(2)-ウ 173頁 4-(1)-ウ 329頁

(3) これまでの改善案の反映状況

計画通り進捗しており、前年度同様、事業推進を図る。
---------------------------

(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 (18年度)	41.2千人時間/年・km (18年度)	減少	0千人時間/年・km	20.3千人時間/年・km (18年度)
参考データ	沖縄県の現状			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	交通渋滞状況について、成果指標である交通渋滞等による損失時間については、データがないため、近年の状況は不明だが、参考データの混雑時旅行速度からすると、全国と比較して低い水準が続いている。ただし、取り組みは、計画通り進捗しており、低炭素都市づくりの推進につながっている。				

様式1(主な取組)

### 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。
- ・道路事業を含む公共事業を推進するための財源が限られている。

#### (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。

### 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、渋滞原因の分析や対策案の検討等、渋滞緩和に向けた取り組みを行う。