

沖縄振興計画

沖縄県総合交通体系基本計画

沖縄県社会資本整備計画 沖縄県広域道路整備基本計画 都市計画区域マスタープラン

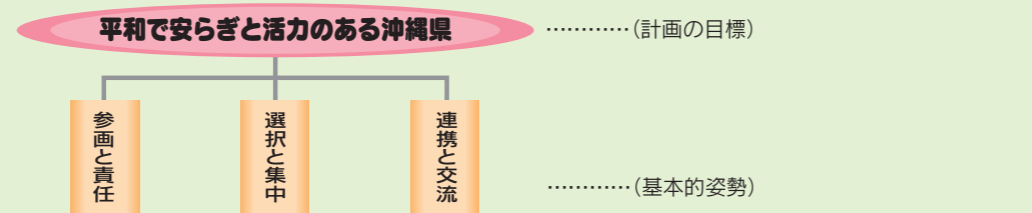
道路の整備に関するプログラム 渋滞対策プログラム 都市圏交通円滑化総合計画

沖縄振興計画(平成14年度～23年度)

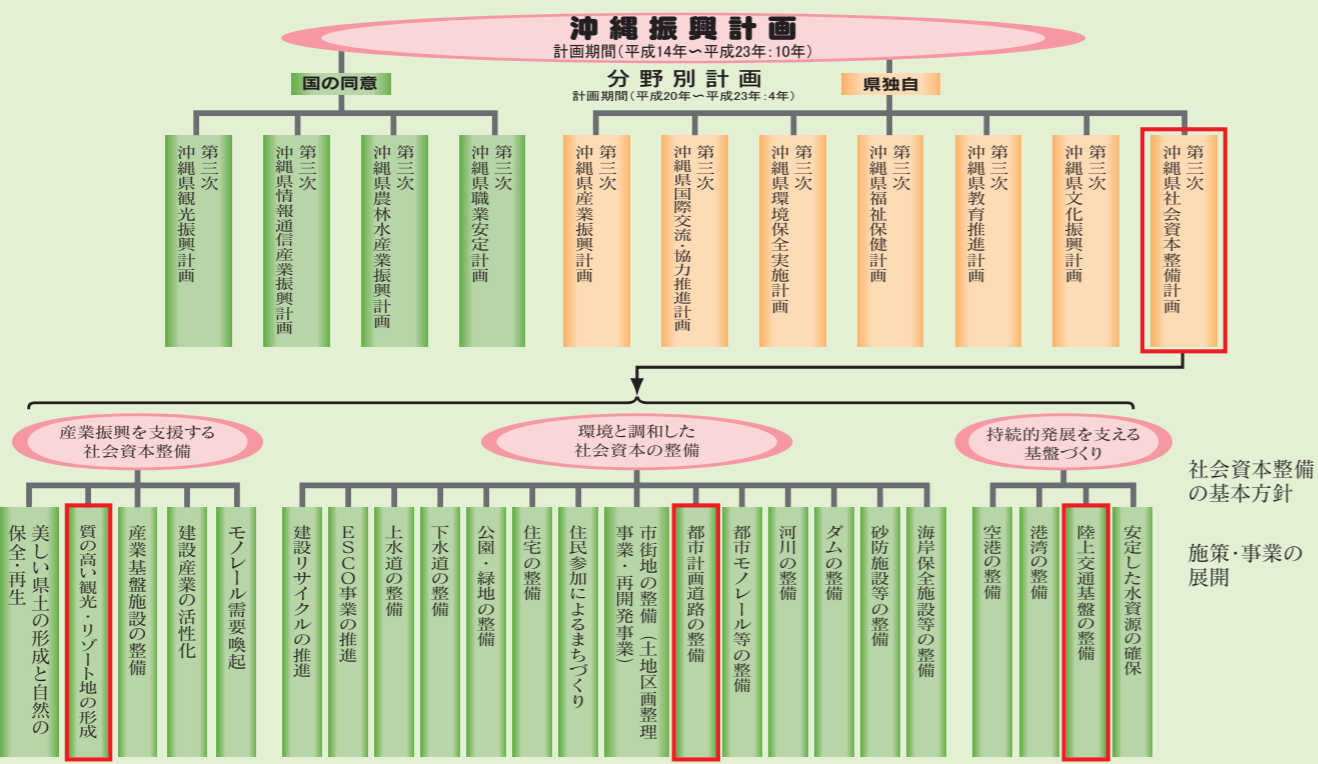
1. 沖縄振興計画

沖縄の特性を積極的に生かしつつ、自立的発展の基礎条件を整備し、豊かな地域社会を形成するとともに、我が国ひいてはアジア・太平洋地域の社会経済及び文化の発展に寄与する特色ある地域として整備を図り、平和で安らぎと活力のある沖縄県を実現することを目標としています。

(平成14年度～23年度)



2. 沖縄振興のための計画体系



第3次沖縄県社会資本整備計画(平成20年度～23年度)

陸上交通(施策の方向)

国際性・拠点性を高め、新たな活力を生み出し、地域の魅力を支えるとともに、環境負荷が少なく快適で安全に暮らせる交通体系を確立します。

施策の展開

- 空港・港湾へのアクセス道路、市町村間を結ぶ道路、離島架橋など県内外との連携・交流を支える道路整備を推進します。
- 都市部において、放射道路や環状道路等の体系的な道路網の整備を推進するとともに、沖縄都市モノレールの整備及び交通結節点の整備等を推進します。
- 交通需要マネジメント等のハード・ソフト施策の連携により総合的な交通渋滞対策を推進します。
- 電線類地中化、バリアフリー化、ITSの活用、環境負荷の軽減等を進めるとともに、周辺地域の景観に配慮した歩行者空間の整備を図ります。

| 指標 | 単位 | 平成13年度 | 平成19年度(実績) | 平成23年度(目標) |
|--|---------|-----------|------------|------------|
| 生活の中心となる都市までの30分以内安定到達率 ^{※1} | % | 62.5(H14) | 65.2 | 66.3 |
| 道路渋滞による損失時間(県道以上) ^{※1} | 百万人時間/年 | 62(H14) | 73.5 | 69.3 |
| “(渋滞モニタリング区間) ^{※1} | 百万人時間/年 | 23.4(H14) | 49.9 | 47.4 |
| 道路交通における死傷事故率 ^{※1} | 件/億台キロ | 69.3(H14) | 78.0 | 62.4 |
| 県管理国道・県道の改良延長 ^{※2} | km | 1,011 | 1,088 | 1,110 |
| 市街地1km ² 当たりの街路整備延長 ^{※2} | km | 2.5 | 2.7 | 2.8 |
| モノレール利用客数 ^{※2} | 人/日 | 0 | 35,855 | 42,000 |
| 道路の歩道整備延長 ^{※2} | km | 1,731 | 1,980 | 2,269 |

資料: ※1印の指標は「沖縄における道路行政の達成度報告書/業績計画書」による主なアウトカム指標
※2印の指標は「平成20年度施策評価」による指標

ビジョン1 連携・交流を支える道づくり

- ①那覇空港や那覇港などの空港・港湾へのアクセス道路整備と物流の効率化を図る幹線道路の整備。
- ②北・中・南部圏内の各中核都市(名護・沖縄・那覇)の拠点性向上を支援するアクセス道路の整備。
- ③市町村間を結ぶ道路整備を行うと共に離島架橋など離島間の地域振興を促す道路整備。

ビジョン2 都市交通の円滑化を図る道づくり

- ①分かりやすい骨格となる道路網を形成し、都市内の通過交通を削減するためのバイパスや環状道路の整備。
- ②渋滞の緩和を図るため、右折レーンの設置など既存ストックを活用して余裕ある車線確保や交差点の改良整備。
- ③沖縄都市モノレールやバスを利用したパークアンドライドなどのTDM施策やITSの導入の検討。

ビジョン3 観光への支援と環境に配慮した道づくり

- ①観光客のアクセス性の向上を図るため、空港・港湾や観光地までの分かりやすい案内表記。
- ②亜熱帯を感じることができる道路植栽と沿道の環境に配慮したアメニティ空間の創出。
- ③自然環境への変化を最小限にとどめるなど沿道の動植物に配慮した道路整備。
- ④騒音などの沿道環境負荷を軽減する道路整備。

ビジョン4 安心して安全な暮らしを支える道づくり

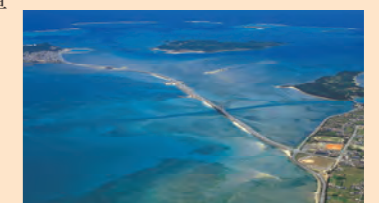
- ①交通弱者も安心して利用できる歩行空間のバリアフリー化や幅広歩道など歩行者や自転車に優しい道路整備。
- ②強風や豪雨・自然災害時に安全に移動できる道路空間の確保。
- ③離島・過疎地域における医療福祉などの日常生活や地域振興を支援する道路整備。
- ④事故の多発箇所における交通事故の減少を目指した道路整備。

ビジョン5 個性豊かな地域の創出を支える道づくり

- ①街や地方などの地域の活性化に資する道路整備。
- ②既存の道路空間を有効に活用したコミュニティ道路などたまり空間の整備。
- ③住宅地を中心とした既存市街地の秩序ある整備と、周辺と一体となった米軍基地跡地の市街地形成を支援する道路整備。
- ④電線類地中化などにより道路の無電中化を図り、快適な道路空間を確保。

ビジョン6 地域ITSの取り組みについての検討

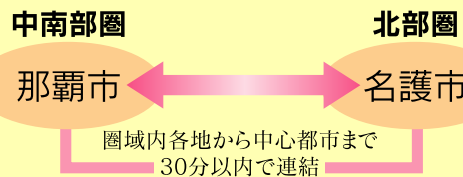
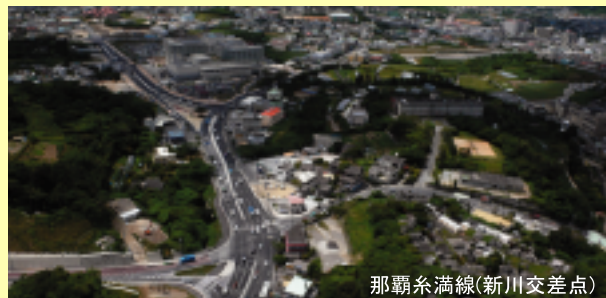
- ①各種交通に関する情報システムの整備に向けた取り組み。



沖縄県広域道路整備基本計画

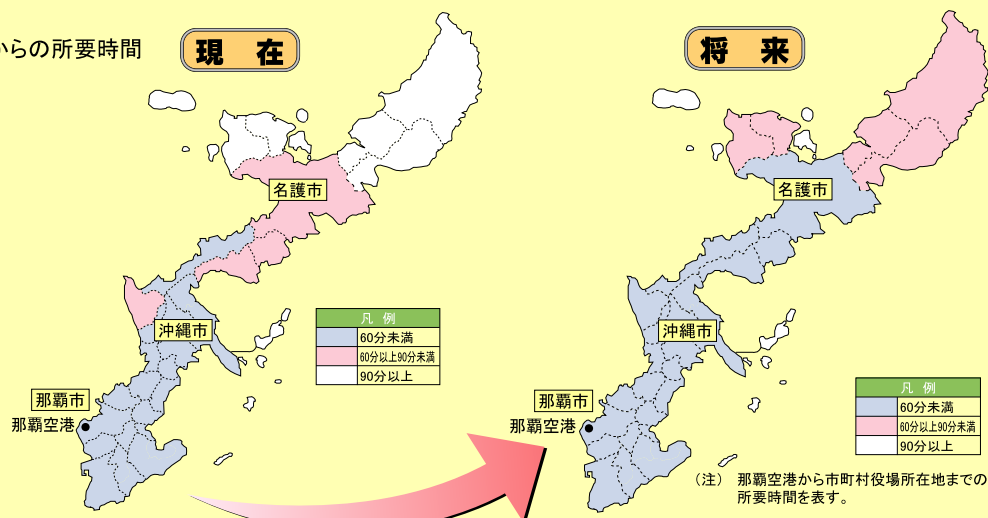
沖縄県は、活力ある地域づくりを推進し、豊かさのとりある生活を実現していくため、中長期的視点から、地域構造を強化し各種地域活性化施策を支援するために必要な、高規格幹線道路（沖縄自動車道、那覇空港自動車道）と一体的に機能する広域的な幹線道路網に関する今後の整備計画として、沖縄県広域道路整備基本計画を策定しました。

本計画は、地域整備や道路整備の目標及び基本方針を定めた「沖縄県広域道路整備の基本方針」と、これをネットワークとして示した「沖縄県広域道路網マスタープラン」から構成されます。「平成5年12月22日公表」

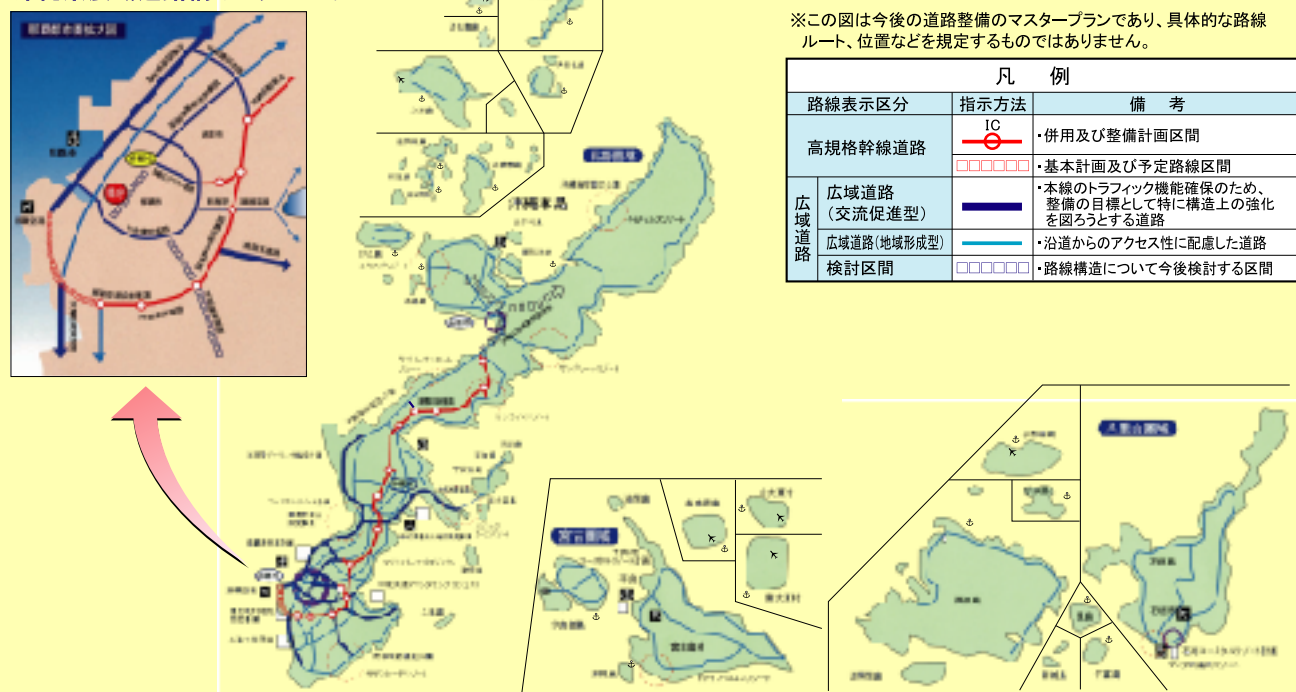


沖縄県広域道路整備の基本方針

■那覇空港からの所要時間

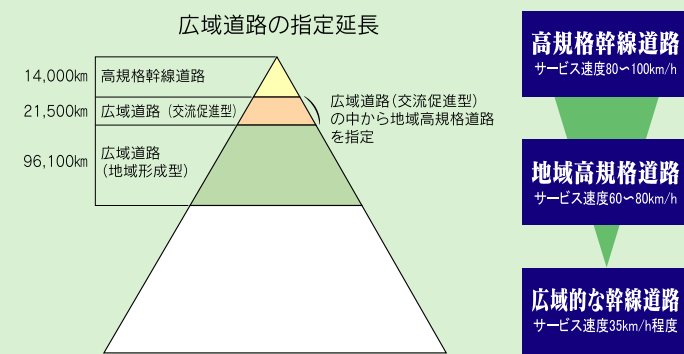


沖縄県広域道路網マスタープラン



高規格幹線道路

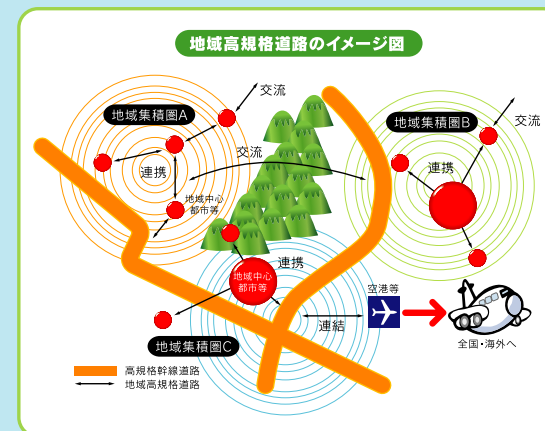
高規格幹線道路は、全国的な自動車交通網を形成する自動車専用道路です。昭和62年6月道路審議会答申に基づき6月30日に建設大臣により、国土開発幹線自動車道等(11,520km)及び一般国道自動車専用道路2,480km(本州四国連絡道路約180kmを含む)を合わせ21世紀初頭の完成をめざして、14,000kmの高規格幹線道路網の整備を進める予定となっています。



地域高規格道路

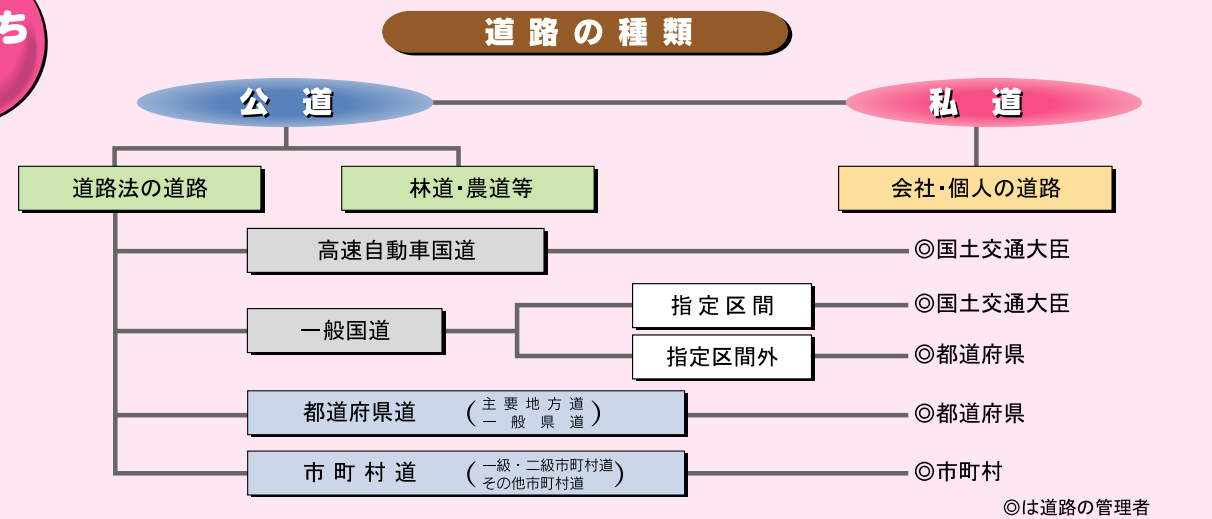
地域高規格道路とは、全国的な高規格幹線道路網と一体となって、通勤圏の拡大や都市と農山村地域との連携の強化等による地域集積圏の拡大(連携機能)、高規格幹線道路を補完し、物質の流通、人の交流の活発化を促す地域集積圏間の交流を図り(交流機能)、空港・港

湾等の広域交流拠点や地域開発拠点等との連絡(連結機能)を図るための道路であり、自動車専用道路またはこれと同程度の機能を有し、高速サービスを提供できる道路として整備します。



- 地域高規格道路
- ①連携機能(combination)
 - ・核都市と農山村地域をはじめとする周辺地域が連携した広域的な地域・都市構造の形成を図る。
 - ②交流機能(communication)
 - ・さまざまな地域圏との活発な交流が可能となる多角的ネットワークの形成を図る。
 - ③連結機能(connection)
 - ・国際的、全国的な交流を図るため、空港等他の広域交通機関との効率的なネットワークの形成を図る。

ひとくちメモ



道路の計画

道路の計画

ハシゴ道路の構築

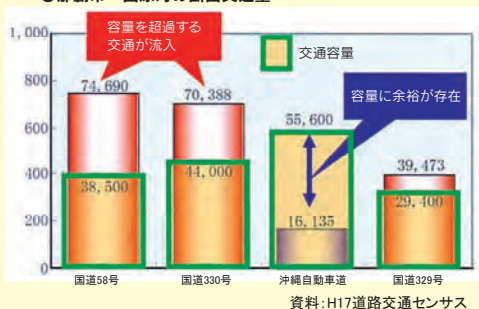
沖縄県における「道路のアンバランスな使われ方」や「那覇都市圏の深刻な交通渋滞」、「東西分断により沖縄自動車道ICへのアクセス性の低下」等の交通問題を解消するために『ハシゴ道路』の整備を推進します。

1.現状と課題

○道路のアンバランスな使われ方

沖縄県を縦貫する幹線道路は、交通容量を超過する交通を処理するのに対して、沖縄自動車道は交通容量に余裕があります。

●那覇市～西原町の断面交通量



○深刻な交通渋滞

沖縄県の渋滞損失時間の約6割が那覇都市圏で発生しています。道路による抜本的な対策が必要です。

●キロ当たり渋滞損失時間(H19年)



○米軍基地による地域分断

基地などによる地域分断から高速道路の利便性が低下しています。新規ICの整備等による高速道路の利用促進が重要です。

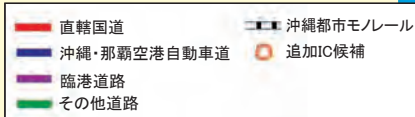
●国道58号から沖縄自動車道ICへのアクセスルート



2.『ハシゴ道路』の整備計画

○4つの要素を基本に『ハシゴ道路』の整備を実施

- ①南北を走る強固な『3本の柱』
～国道58号(西海岸道路を含む)、国道329号、沖縄自動車道～
- ②柱を支える『東西連絡道路』
～基地跡地の活用～
- ③高速を使いやすくするICの増設
～スマートICの整備～
- ④モノレールと高速バスの連携
～シームレスな乗り換えの実現～

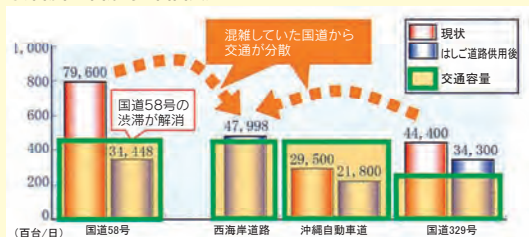


3.『ハシゴ道路』に期待される効果

○道路のアンバランスな使われ方の解消

国道58号等に集中していた南北方向の交通需要が分散されます。

●那覇市～西原町の断面交通量



○深刻な交通渋滞

交通渋滞による渋滞損失時間が4割削減できます。

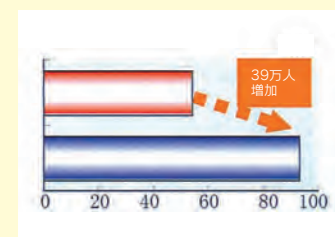
●渋滞損失時間の推移



○高速道路のICまでのアクセス時間短縮

高速ICまでの所要時間の短縮により、高速道路の利便性が向上します。(高速ICまで10分で到着できる人口が39万人増加)

●高速IC10分到達人口の推移



資料: 交通量配分結果