

参考資料1. その他情報提供

ジャングルリア開業前後の交通状況比較について

ジャングリア開業前後における交通状況比較
(テーマパーク開業に向けた関係機関(国・県・名護市・今帰仁村・県警)の交通対策)

※一部検討中の内容であり確定しているものではない

▼テーマパーク開業に向けた関係機関(国・県・名護市・今帰仁村・県警)の交通対策

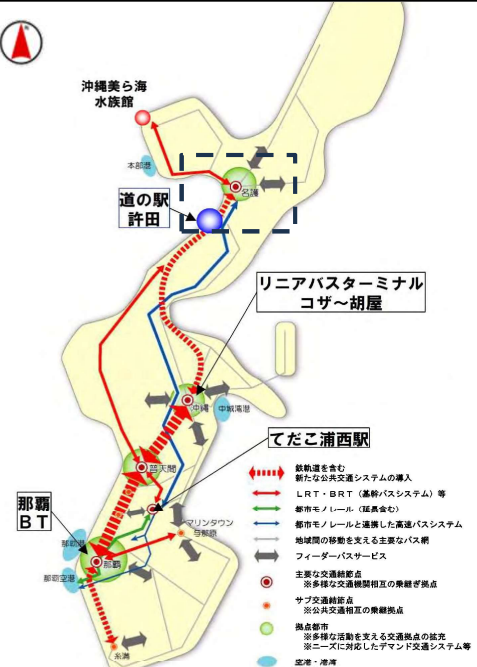
	ジャングリアの4つの開業対策+α	テーマパーク事業者及び関係機関(国・県・名護市・今帰仁村・県警)の交通対策
1	バス・フェリーの利用促進	●那覇空港・那覇市内からの乗合高速バスの運行 ●近隣大型ホテルからのシャトルバスの運行(恩納村以北の北部) ●周辺市町村からのオンデマンド交通など小型モビリティの導入の検討 ●本島内主要都市からのシャトルバスの運行 ●那覇港から名護漁港・本部港への高速船・フェリーの利用促進 ●外部臨時駐車場からのパーク&ライドの実施 ①総合交通ターミナル整備に向けた調査推進【国・名護市】
2	駐車場の分散配置とスマート化対応	●外部臨時駐車場の分散設置と周遊送迎バスの運行 ●パーク内と外部臨時駐車場の価格差設定の検討 ●駐車場の事前予約制の導入検討と混雑状況の発信 ●ゲートレス駐車場の導入 ②テーマパーク駐車場の満空情報等の情報提供(道の駅「許田」他)【国】(R7.7.25開始)
3	車両アクセスルートの分散設定	●迂回アクセスルートへの誘導(混雑時) ●大型バスの推奨アクセスルートの設定と一方通行化の要請 ③案内標識の整備【国・県】(R7.7完了、R7.7.25より切り替え) ④道路情報誌によるアクセスルート情報提供【北部地域交通円滑化WG】(R7.7.5「アシナビー特別号」発行) ⑤観光シーズンにおける所要時間等のリアルタイム情報提供【北部地域交通円滑化WG】(R7.7.25開始)
4	周辺道路・交差点の改良促進	●周辺道路・交差点等の改善の要請 ⑥伊差川IC交差点改良【国】右折車線の追加・延伸、左折車線の延伸等(R6.3完了) ⑦白銀橋(西)交差点【県警】信号機移設(R6.3完了)、【県】右折帯の延長、おゆづりエリアの設置(R7.3完了) ⑧県道84号線テーマパーク入口交差点(仮称)【県】右折帯設置、【県警】信号機設置(R7.7.17完了、R7.7.18運用開始) ⑨アクセス道路(市道、村道)の区画線(中央線)の整備【名護市・今帰仁村】(R7.7完了) ⑩各アクセス道路の樹木等の剪定・除草【国・県・名護市・今帰仁村】(R7.7完了)
+α	名護東道路延伸などの整備促進	⑪名護東道路延伸(本部方面){道路計画(概略ルート・構造等)について検討中}(現在、環境影響評価手続き中)
	営業時間変動制と入場制限の導入	●パーク営業時間の柔軟運用の検討 ●パークチケット事前購入の促進と一部入場制限の実施の検討
	路上工事の抑制	⑫各アクセス道路における路上工事の抑制【国・県・名護市・今帰仁村】(R7.7.25～8.31)※

[凡例] ●:テーマパーク事業者の交通対策(黒文字)、①～⑫:関係機関の交通対策(赤文字)、前回発表から更新した箇所(下線)
※⑫の対策については、別途発表する記者発表資料を参照
(R7.7.23記者発表より抜粋)

○総合交通ターミナル整備に向けた調査推進(長期対策)

実施者:国・名護市

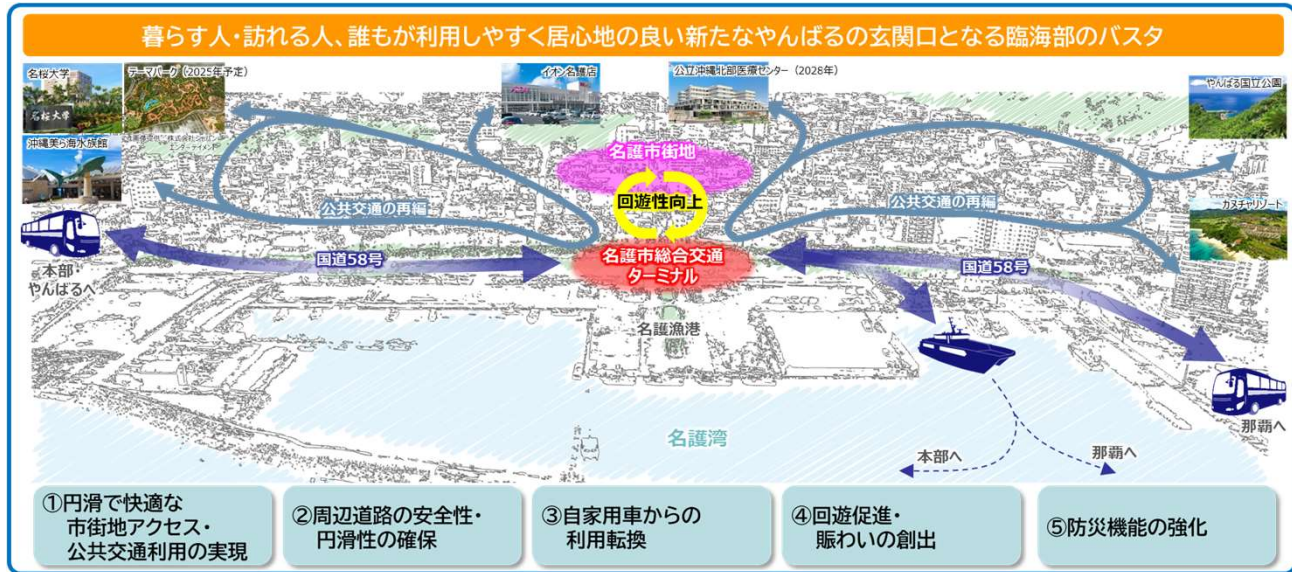
総合交通ターミナルの整備に向け、施設内容等について調査・検討、関係機関との協議を実施。
R7.6.30に第4回名護市総合交通ターミナル検討部会を開催し、学識経験者、交通関係者等の皆様から専門的・具体的
なご意見をいただきながら、交通ターミナルの整備等の議論整備方針等について議論。



出典: 沖縄ブロック新広域道路交通計画(R3.3)
▲県土の均衡ある発展を支える利便性の
高い陸上公共交通ネットワークの
段階的な整備(長期イメージ)

- R6.7.9 第1回名護市総合交通ターミナル検討部会
- R6.11.12 第2回名護市総合交通ターミナル検討部会
- R7.1.15 第3回名護市総合交通ターミナル検討部会
・総合交通ターミナルの整備イメージを例示
- R7.6.30 第4回名護市総合交通ターミナル検討部会
・整備方針等を議論

▲これまでの検討部会の開催状況



配置イメージ



(R7.7.23記者発表より抜粋)

○テーマパーク駐車場の満空情報等の情報提供(道の駅「許田」他) 実施者:北部地域交通円滑化WG
(開業後に実施)

道の駅(許田)の情報提供コーナーや自治体のHP、NEXCO(伊芸SA下り)の情報提供コーナー等において、テーマパーク駐車場の満空情報等の情報提供を令和7年7月25日から実施
※テーマパークHPで提供される満空情報を、デジタルサイネージやHPにリンク表示することを想定

▼情報提供箇所(予定)

No.	情報提供箇所	実施方法
1	道の駅許田	デジタルサイネージ
2	伊芸SA下り	デジタルサイネージ
3	北部国道事務所	HP
4	沖縄県	HP
5	名護市	HP
6	本部町	HP
7	今帰仁村	HP



ジャングリア沖縄に來場のご賓は、ジャングリア沖縄パーキング(予約制、2,000円)または提携パーキング(予約不要、無料)をご利用ください。



リアルタイム パーキング状況

1 ジャングリア沖縄パーキング
沖縄県国頭郡今帰仁村字呉我山553番地1
予約制 有料
予約はこちら

2 スパジャングリアパーキング
沖縄県国頭郡今帰仁村字呉我山553番地1
有料
空車 50%以下

3 提携パーキング(イオン名護店 屋上パーキング)
沖縄県名護市字名護見取川原4472
無料
空車 50%以下



▲情報提供コーナー(左:道の駅許田、右:伊芸SA下り)

▲駐車場満空情報の提供イメージ ※ジャングリアHPより

○案内標識の整備

実施者:国・県

テーマパークへのアクセスルートや迂回ルートに案内標識を整備し、迂回を促進(令和7年7月25日より切り替え)



- 凡例
- 標識設置位置(施工済)
 - 標識設置位置(施工予定)
 - テーマパーク
 - アクセスルート・迂回ルート

▲案内標識の整備ルート

写真①:宮里4丁目(北)交差点手前(国道58号)



写真②:伊豆味交差点前(県道84号線)



▲案内標識の整備状況

※ジャングリア開業までは目隠し加工

(R7.7.23記者発表より抜粋)

○道路情報誌によるアクセスルート情報の提供

実施者：北部地域交通円滑化WG

観光シーズン(大型連休等)において、道路情報誌「アシナビー」によるアクセスルート情報の提供等を実施。
令和7年7月5日に、テーマパーク開業に特化した特別号を発行。



沖縄北部地域の道路情報誌
アシナビー
ジャングリア 特別号

テーマパークへの経路や周辺道路の混雑が予想されます！

ルートで回避！ 時間で回避！ かしこい選択で渋滞回避！

7月25日(金)、待望のテーマパーク「ジャングリア」がついに開業！
開業に伴い、テーマパーク周辺の道路や交差点では混雑が予想されます。
スムーズにアクセスし、快適に楽しむために、2つの渋滞回避策を活用しましょう！

便利なアクセス手段で行こう！
マイカー・レンタカー以外に
バスやフェリーでもジャングリアへ
アクセス可能です。
詳細はこちら
<https://junglia.jp/access>

ジャングリア

混雑が予想されます

ルートで回避！
県道84号線は混雑が予想されるので
混雑区間を回避しよう！
※テーマパーク内駐車場は事前予約が必要です。
予約していない方はイオン名護店駐車場をご利用ください。
スムーズに到着して、楽しい時間を存分に満喫するためには、事前の
ルート確認がカギ。混雑するルートを選んでストレスなく目的地へ到着！

時間で回避！
平日の7時～8時台(通勤・通学時間帯)は
周辺道路の混雑が予想されます。
混雑時間を回避して北部地域を楽しもう！

北部地域交通円滑化WG※では、テーマパーク
事業者と協働してジャングリア開業に向け
た交通対策に取り組んでいます。
詳しくはこちらをご覧ください

広域MAP



7.25(FRI) テーマパーク「JUNGLIA」OPEN!
交通情報や駐車場など事前情報をしっかりチェックして計画！
テーマパークを思いっきり満喫しよう！

ジャングリア「Power Vacance!!」
沖縄北部「やんばる」の豊かな自然を生かしたアトラクション

事前情報でしっかり計画！
楽しい思い出を作ろう！

〈凡例〉
● 渋滞予想ルート
● 主要渋滞交差点
● その他交差点
P 駐車場

道の駅「許田」駐車場出口で、リアルタイムの所要時間情報を提供しています。

リアルタイム情報GETでルートをかきこく選択！

道の駅「許田」駐車場出口で、リアルタイムの所要時間情報を提供しています。

所要時間情報は交通状況に応じて変動します

- ＜周知方法(入手先)＞
- ・北部国道HP
 - ・道の駅(許田、ゆいゆい国頭等)
 - ・海洋博公園
 - ・那覇空港カウンター
 - ・北部地域市町村役場
 - ・那覇バスターミナル
 - ・那覇空港周辺レンタカー店舗
 - など全37箇所を想定
- (R7.7.23記者発表より抜粋)

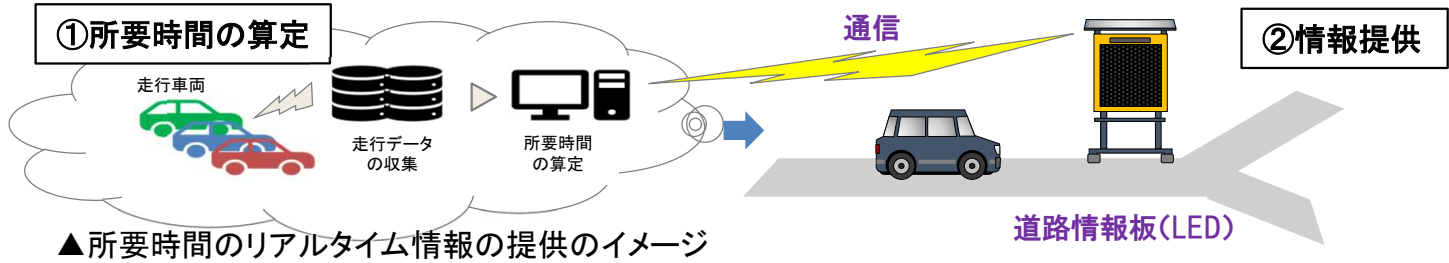
▲道路情報誌「アシナビー」(ジャングリア特別号)

ジャングリア開業前後における交通状況比較
(テーマパーク開業に向けた関係機関(国・県・名護市・今帰仁村・県警)の交通対策)

○観光シーズンにおける所要時間等のリアルタイム情報の提供
(開業後に実施)

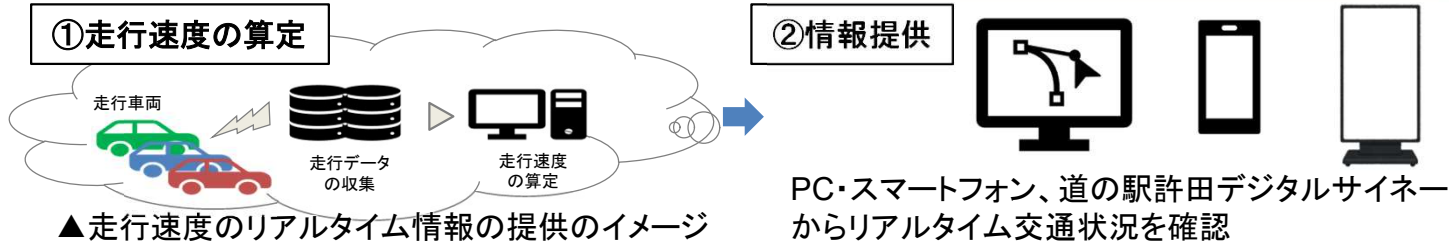
ドライバーが柔軟に経路選択を行えるよう、道の駅許田駐車場出口において所要時間のリアルタイム情報の提供を行う(R7.7.25開始、R7.8.31終了予定)。

- <所要時間のリアルタイム情報提供のイメージ>
- ①所要時間の算定:経路案内する道路の最新の走行データから、当該道路の所要時間を算定。
 - ②情報提供:所要時間情報は、通信により道路上に設置した道路情報板(LED)に表示。



名護市許田ICから北部テーマパーク間を通行する車両の移動効率化を図るために、許田ICから北部テーマパーク周辺までの主要道路のリアルタイム交通状況(速度状況)を提供する(R7.7.25開始、R7.8.31終了予定)。

- <リアルタイム情報提供のイメージ>
- ①走行速度の算定:許田ICから北部テーマパーク間の主要道路の最新の走行データから、当該道路の交通状況(速度状況)を算定。
 - ②情報提供:5分間隔で更新を実施(24時間)する。



実施者:北部地域交通円滑化WG



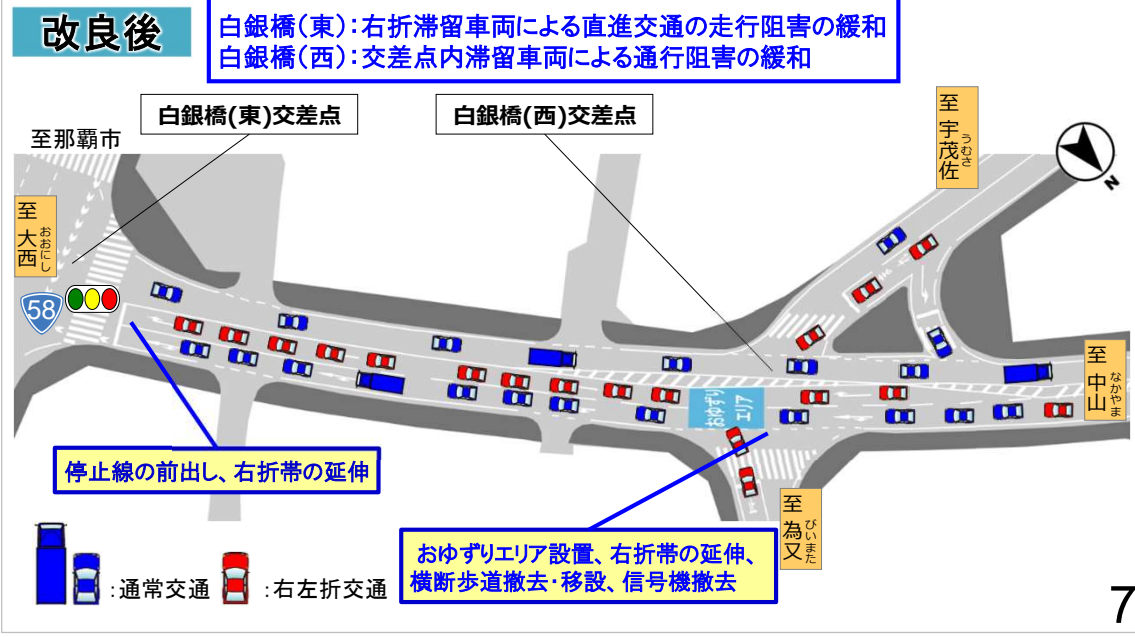
出典:©OpenStreetMap|©TomTom
提供:公益財団法人日本道路交通情報センター(JARTIC)
提供HPはこちらから(※7/25~)
<https://www.jarticokinawa.org/>

(R7.7.23記者発表より抜粋)

○白銀橋(西)交差点 信号機移設・右折帯延長・おゆずりエリアの設置

実施者: 県警・県

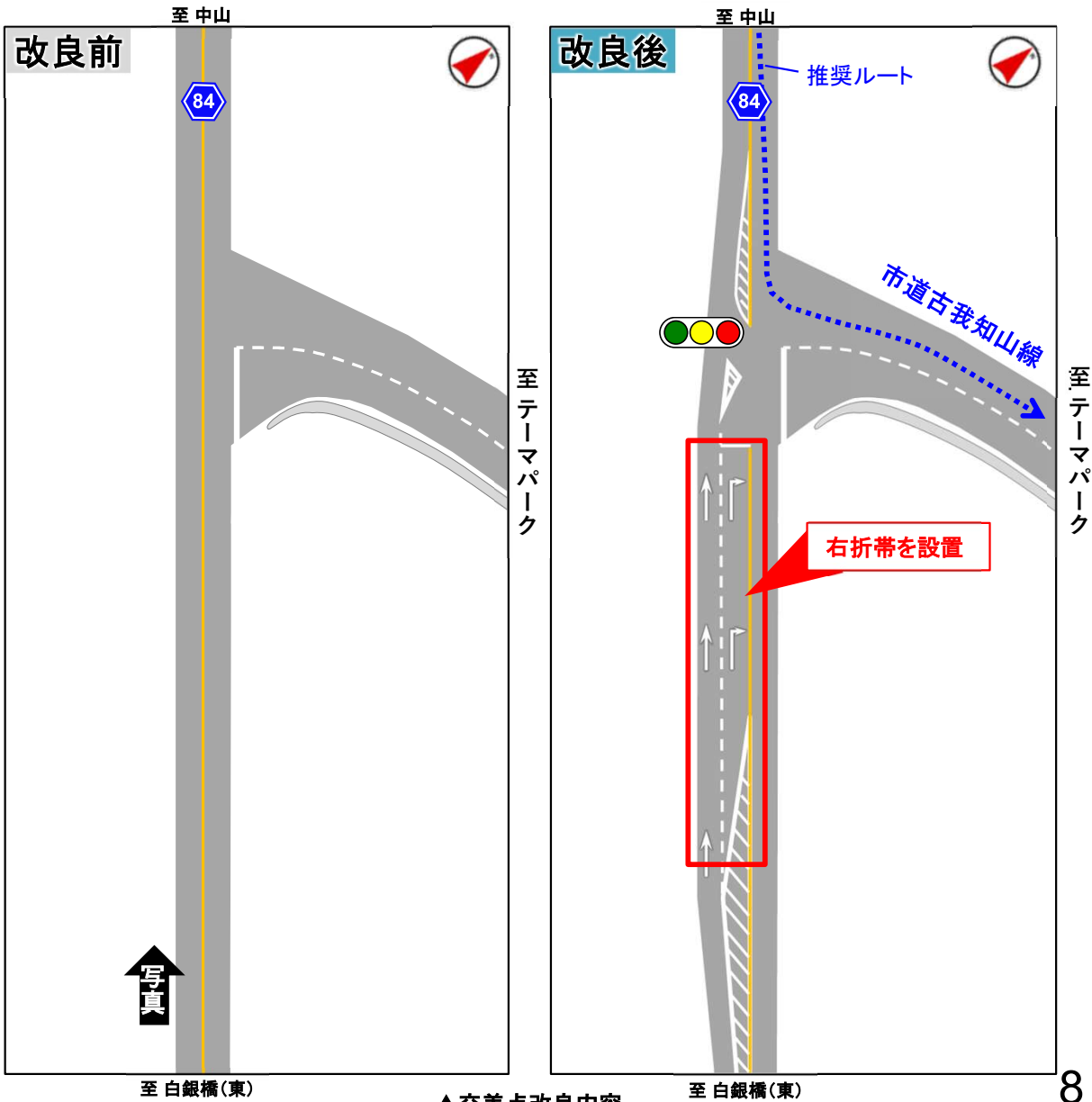
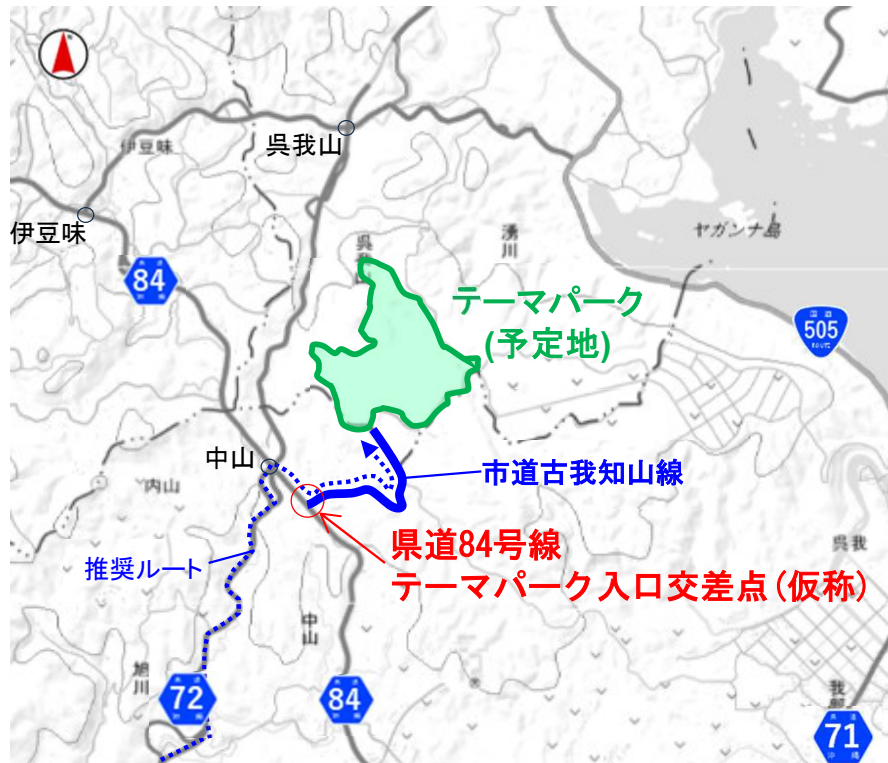
白銀橋(西)交差点において、【県警】信号機移設(R6.3完了)、【県】右折帯の延長、おゆずりエリアの設置(R7.3完了)



○テーマパーク入り口交差点への右折帯設置、信号機設置

実施者: 県・県警

県道84号線テーマパーク入口交差点(仮称)において、交差点改良(右折帯設置、信号機設置)を実施(R7.7.17完了、R7.7.18運用開始)



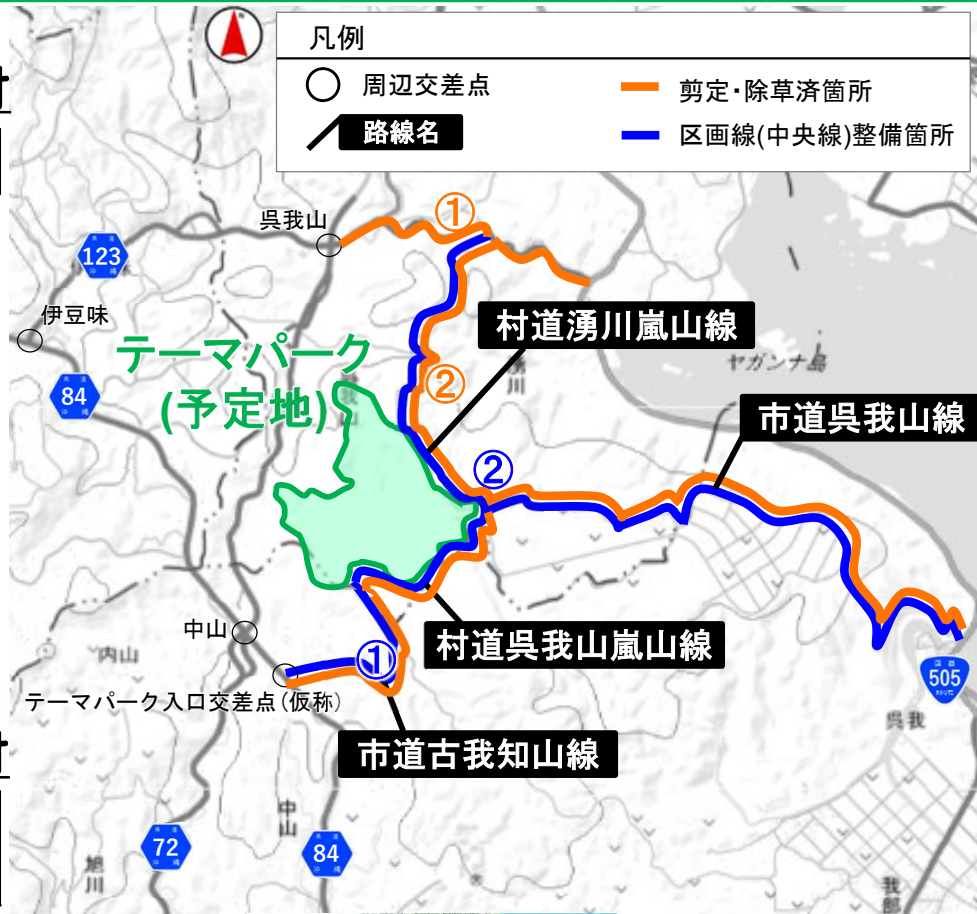
○アクセス道路(市道、村道)の区画線(中央線)の整備
実施者:名護市・今帰仁村

各アクセス道路において、区画線(中央線)の整備(R7.7完了)



○各アクセス道路の樹木等の剪定・除草
実施者:国・県・名護市・今帰仁村

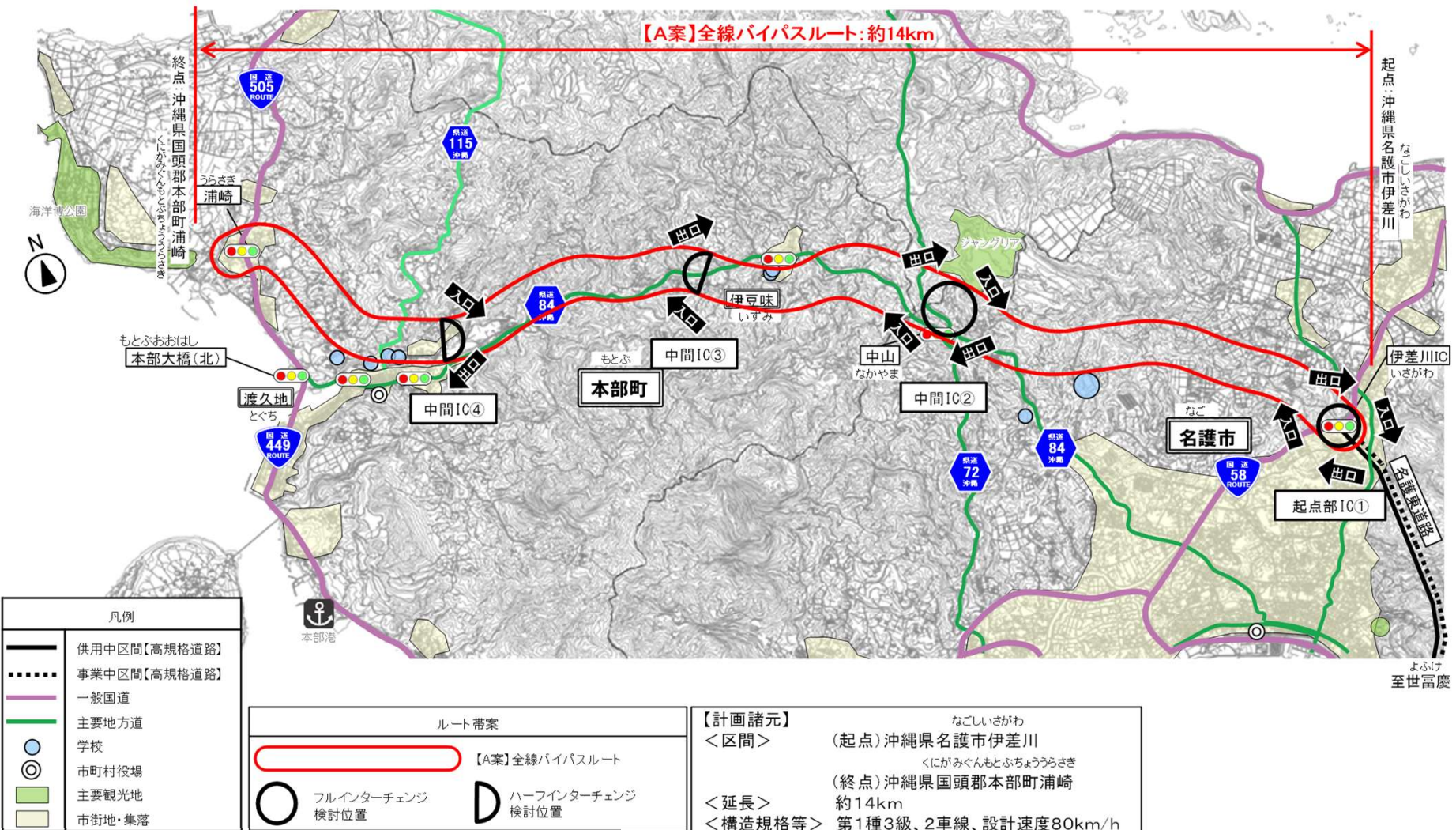
各アクセス道路において、大型バス等の通行を妨げる可能性のある樹木等の剪定・除草作業を各自治体を実施(R7.7完了)



○名護東道路延伸(本部方面)

名護東道路延伸(本部方面)について、令和6年度に対応方針(案)について有識者委員会です承。現在、環境影響評価手続き中

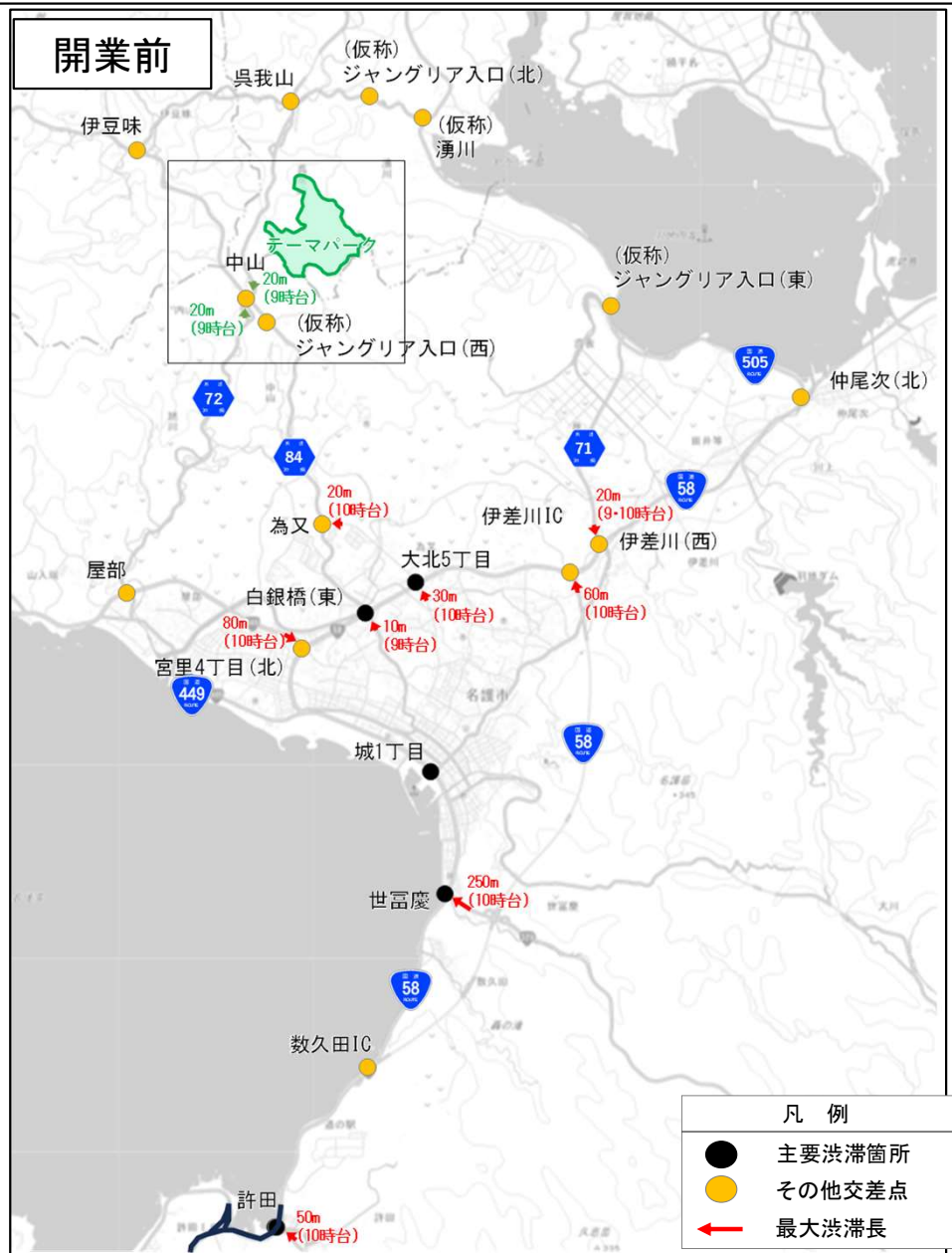
6-2. 対応方針(案)のまとめ



ジャングリア開業前後における交通状況比較（渋滞長(朝ピーク)）

参考資料1

○ジャングリア開業に伴う交通渋滞は、特に見られなかった。

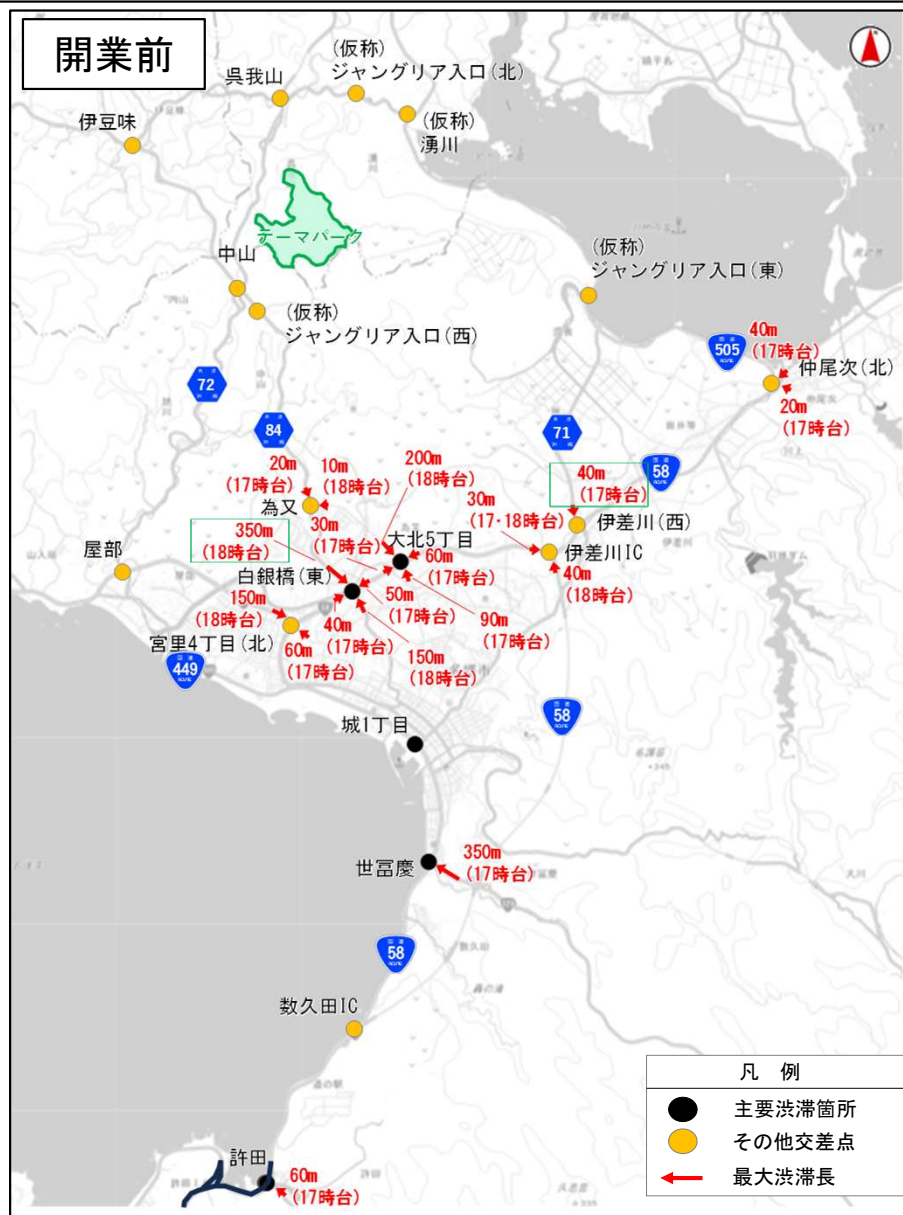


※調査日・・・赤文字:令和7年6月25日(水)、緑文字:令和7年6月22日(日)

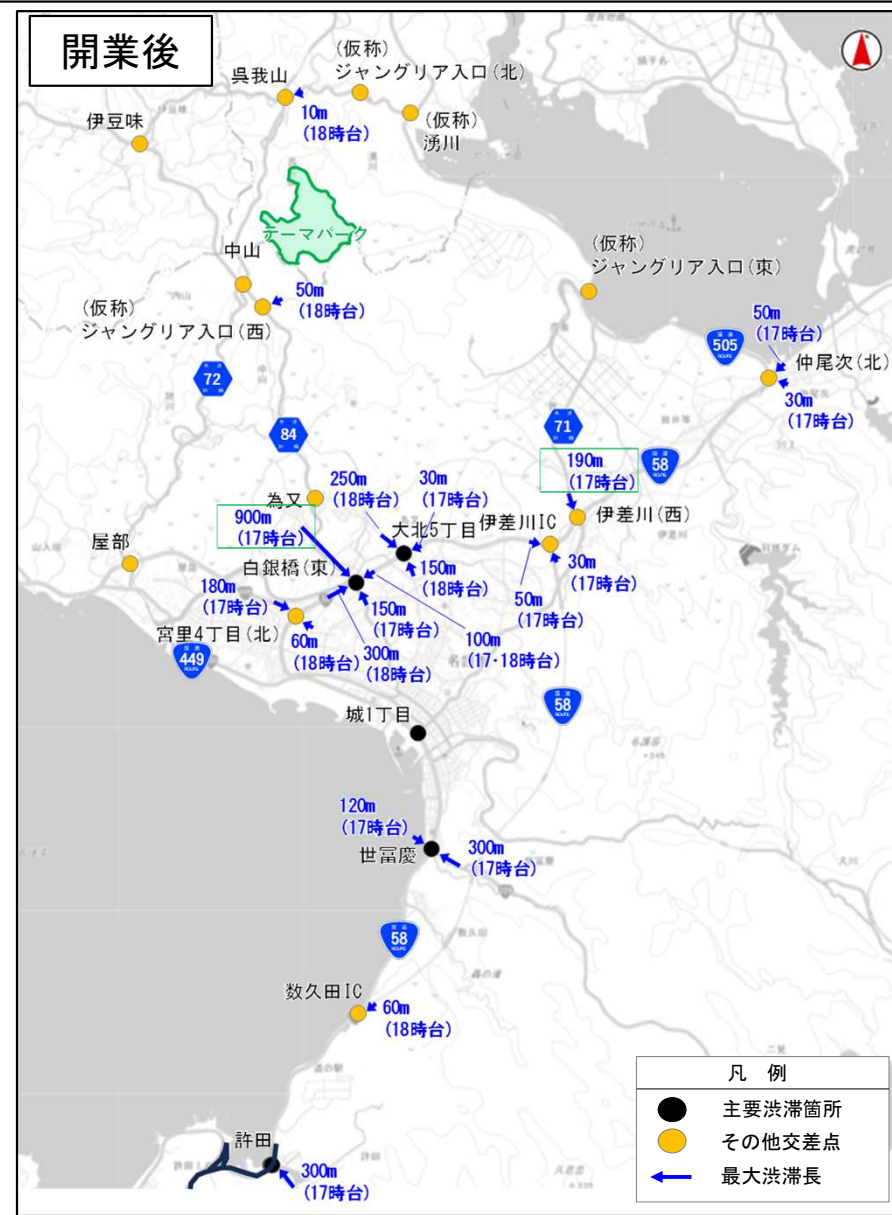
※「中山」、「(仮称)ジャングリア入口(西)」については、令和7年6月25日(水)に(仮称)ジャングリア入口(西)交差点の右折帯設置工事に伴う片側交互通行規制を行っていたため、令和7年6月22日(日)のデータを記載。

※調査日は、令和7年7月25日(金)。

○県道84号線の白銀橋(東)交差点や県道71号線の伊差川(西)交差点のように、開業前に比べて渋滞長が伸びている箇所があり、ジャングリアの開業による影響と考えられる。



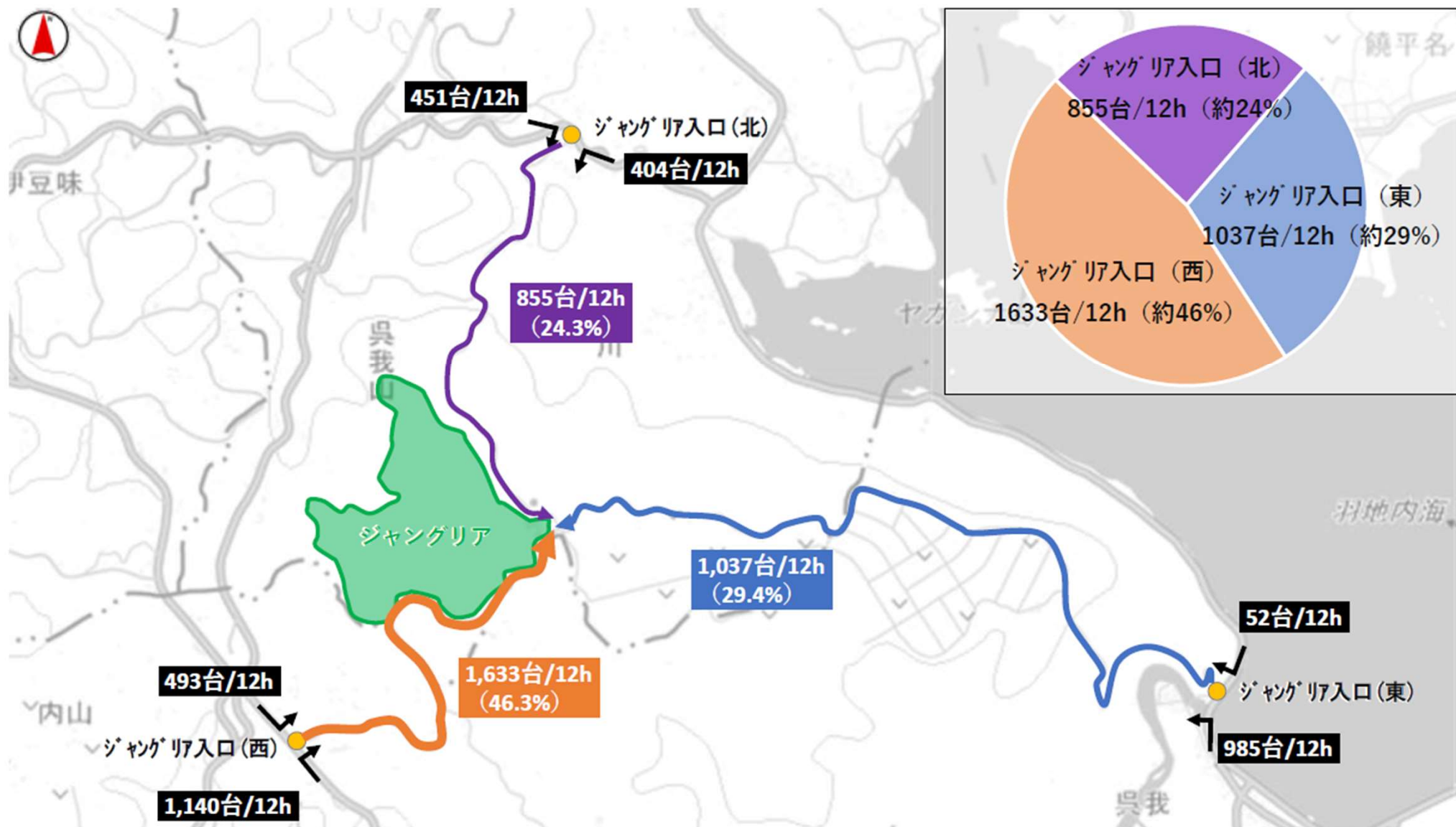
※調査日は、令和7年6月25日(水)。



※調査日は、令和7年7月25日(金)。

（3）テーマパークまでの方面別流入交通量

●ジャングリア方面への方面別流入交通量は、ジャングリア入口（西）が最も多く1,633台/12h（約46%）、次いでジャングリア入口（東）が1,037台/12h（約29%）、ジャングリア入口（北）が855台/12h（約24%）。

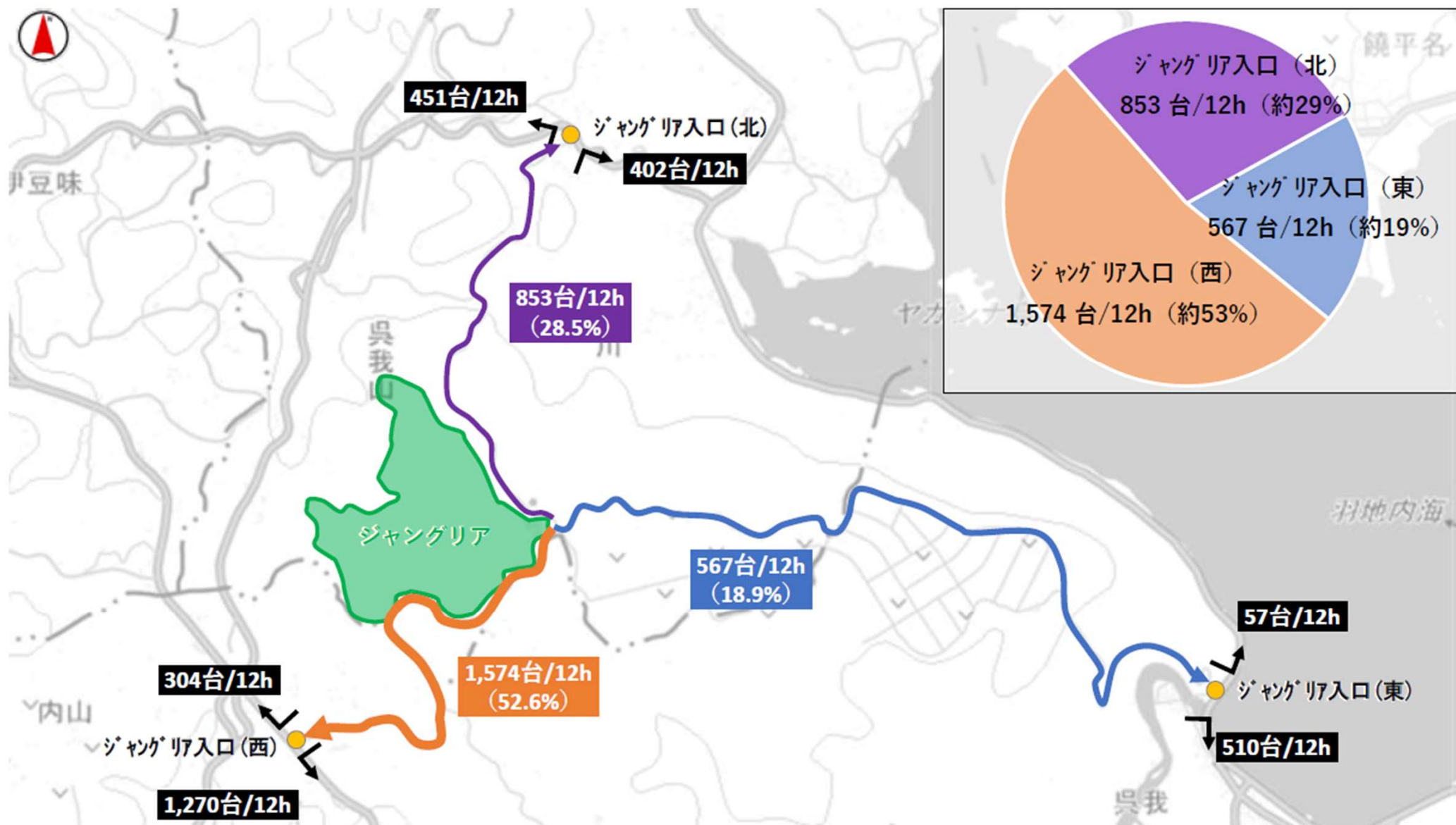


▲ジャングリア方面への方面別流入交通量の割合

データ：R7.7.25（金）12h調査結果

（４）テーマパークからの方面別流出交通量

●ジャングリア方面からの方面別流出交通量は、ジャングリア入口（西）が最も多く1,574台/12h（約53%）、次いでジャングリア入口（北）が853台/12h（約29%）、ジャングリア入口（東）が567台/12h（約19%）。



▲ジャングリア方面への方面別流入交通量の割合

データ：R7.7.25（金）12h調査結果

参考資料1. その他情報提供

サービスレベル向上検討会について

○一般国道の改良済み及び多車線延長は確実に増加し、交通容量も大幅に増加している。

これに伴い、混雑度は大幅に減少しているが、旅行速度は改善されていない。

○旅行速度に着目し、現道のサービスレベルの状況や課題を把握する必要がある。

▼一般国道の道路延長の推移(道路統計年報・道路交通センサス) 全国

年度(道路交通センサス調査年)	1994	1999	2005	2010	2015	2021	$\frac{2021}{1994}$
改良済み延長(km)	48,613	49,782	50,938	52,075	53,056	53,729	+10.5%
うち車道幅員13m以上	5,264	6,088	7,002	7,506	7,965	8,252	+56.8%
12時間交通容量(1994を100)	100 (9,088)	108 (9,813)	114 (10,401)	119 (10,814)	120 (10,926)	121 (11,039)	+21.5%
混雑度(交通量÷交通容量)	0.93	0.92	0.87	0.80	0.78	0.74	-20.4%
混雑時旅行速度(km/h)	36.0	36.7	36.7	37.4	35.3	34.9	-3.1%

※12時間交通容量は、12時間交通量(通行規制区間を含まない)を混雑度で除した値。

12時間交通容量、混雑度、混雑時旅行速度には、高規格幹線道路(一般国道の自動車専用道路)が含まれる

**混雑度は大幅に減少しているが、
旅行速度は改善されていない**

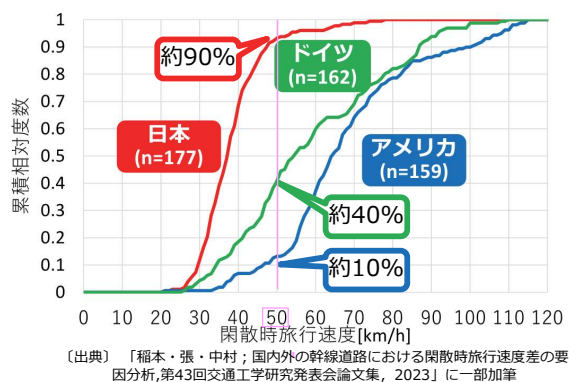
■シームレスネットワークの構築にあたって、ネットワークの階層に応じた道路のサービスレベルの向上を推進します。

＜背景／データ＞

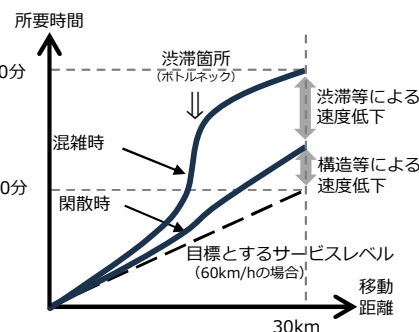
- 交通量の偏りや渋滞頻発箇所など、偏在する道路ネットワークの課題によるサービスレベルの低下
 - 実勢速度※1 (36km/h) は自由走行速度※2 (61km/h) の6割程度 (R3年度時点)
- 道路種別ごとの混雑時平均旅行速度(R3年度時点)は、高速自動車国道:81km/hに対し、一般国道(直轄):34km/hであり、主要地方道:30km/h、都道府県道:29km/hと同程度。

【サービスレベル向上の取組】

- サービスレベルの向上を検討する区間とサービス目標を設定し、「時間別・箇所別・方向別」のETC2.0データ等から、混雑時のみならず閑散時においてもサービスレベルが低い箇所を把握

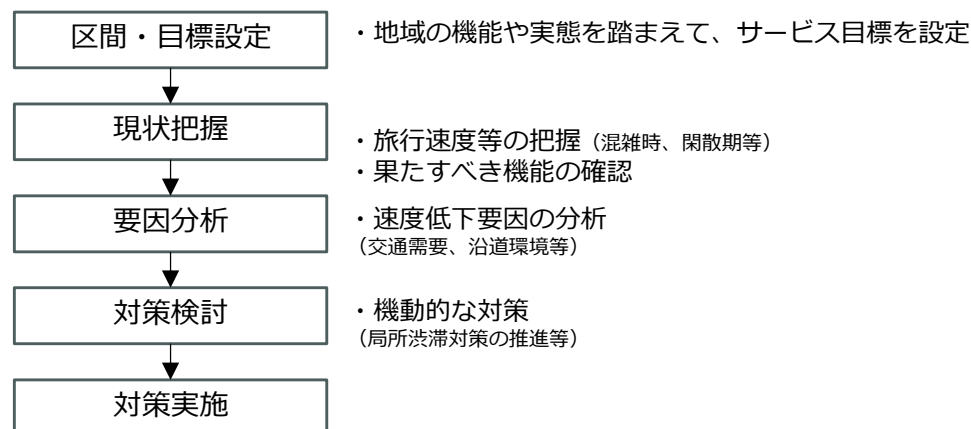


拠点間閑散時旅行速度の国際比較

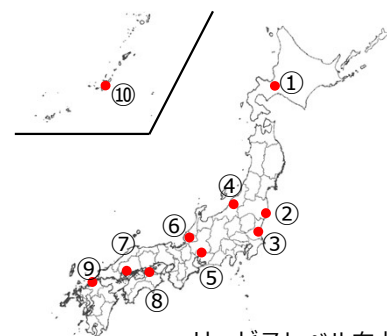


サービスレベルの分析イメージ

- 局所的・面的な対策を推進するため、局所渋滞対策事業や円滑性を向上する交差点等により、道路の機能に応じて提供すべきサービスの質の向上を目指す
- 地域の社会課題の解決に向け、有識者を含めたサービスレベル向上検討会を設置し、取組を推進



サービスレベル向上に向けた検討の進め方



サービスレベル向上に向けた試行事務所

※1：平均旅行速度（高速道路、一般国道、主要地方道及び都道府県道を対象にETC2.0より算出）
※2：上位10%タイル速度（算出条件は同上）

■ サービスレベル向上検討会の目的・趣旨

沖縄地方の道路の渋滞解消など、地域の社会課題を解決するため、最新のデータを活用した道路交通の旅行速度の実状把握・分析、求められるサービスレベル、それらを踏まえた新たな対策などについて検討を行うことを目的とする。

■ 検討の進め方

(1) 区間・目標設定

サービスレベルの向上を検討する区間を設定し、地域における当該区間の機能や利用実態を踏まえ、混雑時と閑散時のそれぞれにおいて達成すべきサービス目標を設定。

(2) 現状把握

現状のサービスレベル(混雑時、閑散時の旅行速度等)や交通事故発生状況、検討区間が果たすべき機能、区間内の優先順位を確認

(3) 要因分析

サービスレベルが目標に届いていない要因について、交通需要や沿道環境を踏まえて分析。

(4) 対策検討

要因を踏まえ、区間全体のサービスレベル向上に期待できる対策について検討。

(5) 対策実施

■ 検討会の構成

沖縄地方サービスレベル向上検討会

【事務局】

沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課

有識者

×

道路管理者
(国・沖縄県・NEXCO)

×

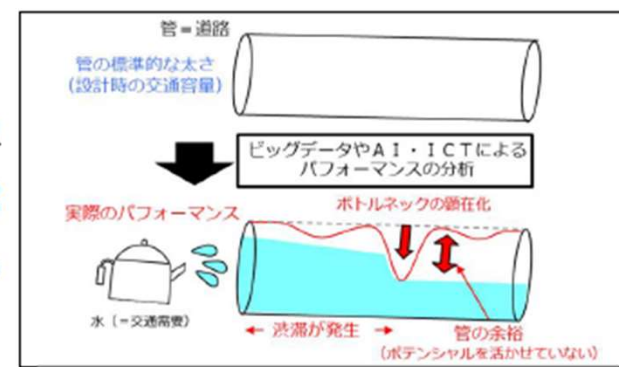
交通管理者
(沖縄県警)

局所渋滞対策事業の創設

シームレスネットワークの実現に向けたパフォーマンス・マネジメントの展開を目的とし、サービスレベルの低下要因となっている箇所に対して機動的・面的な対策を推進するため、局所渋滞対策事業を創設。

【目的】

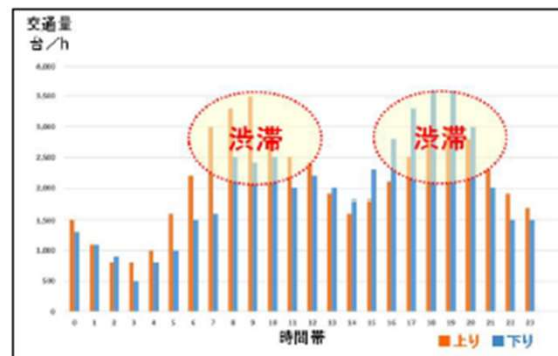
ビッグデータ等の活用により、求められるサービスレベルに対して著しい課題が生じている箇所の分析を行い、その結果に基づき、道路の機能向上を含む渋滞の緩和・解消を目的とした合理的な局所改良を実施することでネットワークのパフォーマンス改善を図る



▲道路のパフォーマンスの概念図

【分析・評価】

ETC2.0等のビッグデータやICTを活用し、求められるサービスレベルに対する実際のパフォーマンスの分析・評価や渋滞要因の推定を実施



▲時間別・箇所別・方向別のデータ分析

【対策】

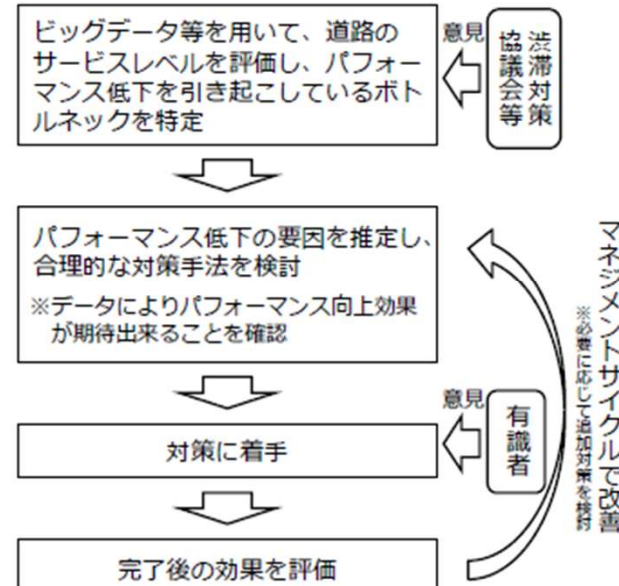
車線運用の変更など従来の手法に加え、2+1車線化など、要因に即した効率的・効果的な新たな対策※を柔軟に実施



▲新たな対策の事例

※この他、セブラ帯設置、追加ランプ、直行方向の交差点立体化など既存の対策手法にとらわれず検討

【事業の流れ】



参考資料1. その他情報提供

沖縄自動車道(石川IC～金武IC 間、金武IC～許田IC 間)における通行規制について



News Release

令和7年10月6日
西日本高速道路株式会社

報道関係各位

E58 沖縄自動車道 石川IC～金武IC間、金武IC～許田IC間で 終日対面通行規制を実施いたします ～高速道路リニューアルプロジェクト 大規模更新・修繕事業～

NEXCO西日本九州支社(福岡市博多区、支社長:加治 英希)は、高速道路リニューアルプロジェクト(※)の一環として、E58 沖縄自動車道 石川インターチェンジ(IC)～金武IC間および金武IC～許田IC間にある2カ所の橋梁で、コンクリート床版取替工事のための終日対面通行規制を実施させていただきます。

工事期間中は渋滞が予測されます(4. 規制に伴う渋滞について参照)。ご出発前には最新の道路交通情報をご確認のうえ、ご利用時間の変更ならびに時間に余裕をもってご利用いただくよう、ご協力をお願いいたします。

高速道路をご利用のお客さまおよび沿道にお住まいの皆さまには、ご不便、ご迷惑をお掛けしますが、ご理解とご協力をお願いします。

1. 終日対面通行規制を実施する区間、期間および規制延長

路線	区間	規制期間	規制延長 (うち、対面通行区間)
E58 沖縄自動車道	石川IC～金武IC (屋嘉第二高架橋)	令和8年1月6日(火曜)～ 令和8年4月28日(火曜)	約3.4km (約2.2km)
	金武IC～許田IC (宜野座橋)	令和8年1月9日(金曜)～ 令和8年4月13日(月曜)	約2.0km (約0.3km)

(※)高速道路リニューアルプロジェクト

NEXCO西日本九州支社が管理する沖縄県域の高速道路は、開通後40年以上が経過した道路が約4割を占めるなど、老朽化が進んでいます。さらに、厳しい使用環境にさらされていることにより、高速道路本体の変状が顕在化しているため、早期に大規模更新・大規模修繕に取り組んでいく必要があります。本工事を行うことで、橋梁の耐久性向上を図り、高速道路機能を長期間にわたって健全に保つことができます。



2. 主な工事内容

○コンクリート床版の取替工事

老朽化した橋梁の鉄筋コンクリート床版を、より耐久性の高いプレストレストコンクリート床版へ取り替えます。工事期間の短縮を図るために、工場で事前に製作したプレキャスト床版を使用します。



(対面通行規制の状況)



(新しいコンクリート床版の設置状況)

○床版防水工事、舗装工事

新しく取り替えたコンクリート床版の耐久性を高めるため、床版防水を行います。その後、アスファルト舗装等を施工し、終日対面通行規制による床版取替工事が完了します。



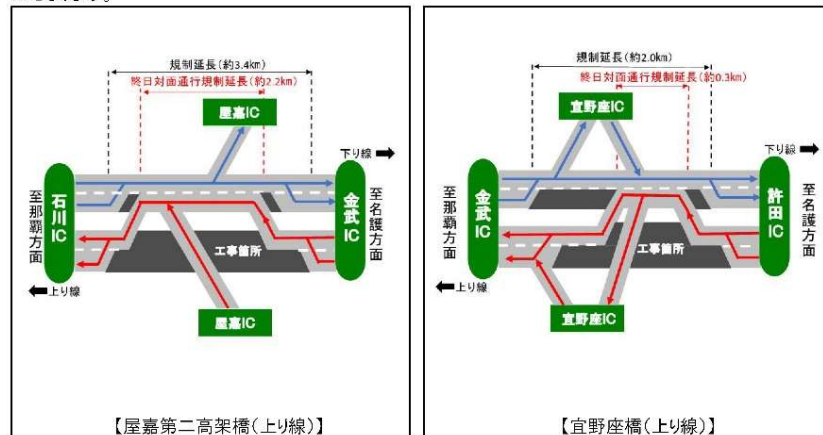
(床版防水工事)



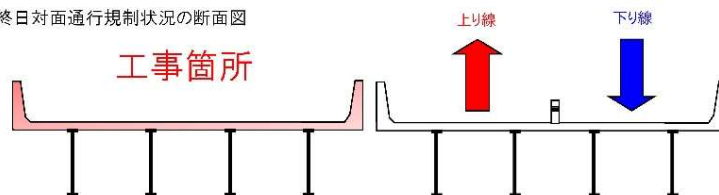
(舗装工事)

3. 規制概要

橋梁工事のための終日対面通行規制の延長は、石川IC～金武IC間においては約2.2km、金武IC～許田IC間においては約0.3kmですが、お客様が安全に走行できる動線を確保するために前後において車線規制を実施いたしますので、規制区間の総延長は石川IC～金武IC間においては約3.4km、金武IC～許田IC間においては約2.0kmとなります。



【参考】終日対面通行規制状況の断面図



4. 規制に伴う渋滞について

終日対面通行規制期間中は、通常よりも大きな渋滞の発生が予測されますので、ご出発前には最新の道路交通情報をご確認のうえ、ご利用時間の変更ならびに時間に余裕をもってご利用いただくよう、ご協力をお願いします。渋滞情報の詳細は工事専用ホームページ (<https://www.navi-corn.com/okinawa2026/>)にてご案内しておりますので参考としてご活用ください。



渋滞の発生傾向は以下の通りです。

○石川IC～金武IC(上り線:那覇方面)



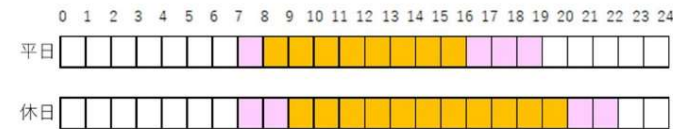
平日: 15時～22時頃にかけ、渋滞が予測されます。

(ピーク 17時～21時頃: 渋滞長約6km超)

休日: 14時～23時頃にかけ、渋滞が予測されます。

(ピーク 16時～22時頃: 渋滞長約9km超)

○石川IC～金武IC(下り線:名護方面)



渋滞予測時間帯
 〓 : 渋滞長0~5km
 〓 : 渋滞長5~10km
 ※休日(土日および祝日)

平日:7時~19時頃にかけ、渋滞が予測されます。
 (ピーク8時~16時頃:渋滞長約8km超)
 休日:7時~22時頃にかけ、渋滞が予測されます。
 (ピーク9時~20時頃:渋滞長約9km超)

○金武IC～許田IC(下り線:名護方面)



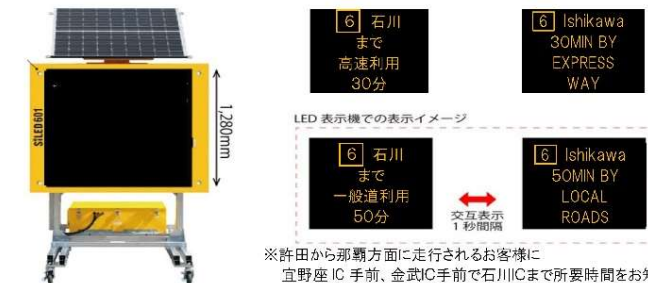
渋滞予測時間帯
 〓 : 渋滞長0~5km
 ※休日(土日及び祝日)

平日:7時~9時頃にかけ、渋滞が予測されます。
 休日:9時~17時頃にかけ、渋滞が予測されます。

5. 通過時間のご案内について

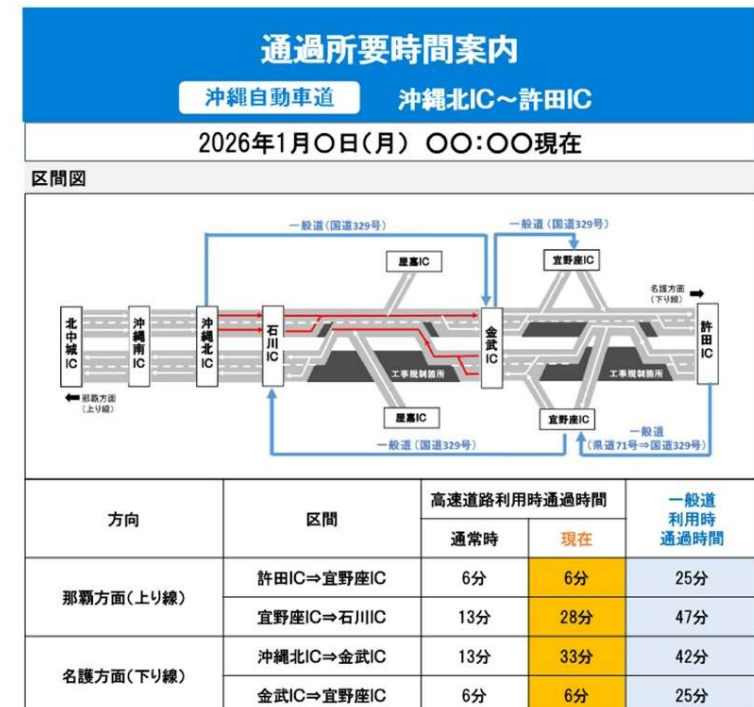
終日対面通行規制期間中には、仮設情報板等により高速道路と一般道利用の所要時間情報等をお知らせします。また、所要時間情報を工事専用ホームページにおいてもご案内しておりますので参考としてご活用ください。

※仮設情報板による情報提供イメージ



※許田から那覇方面に走行されるお客様に
 宜野座IC手前、金武IC手前で石川ICまで所要時間をお知らせする
 仮設情報板の例

※下図は工事専用ホームページ (<https://www.navi-corn.com/okinawa2026/>) の所要時間情報閲覧イメージです。実際の所要時間と異なる場合があります。



6. 規制に関する情報

■終日対面通行規制のご案内

- ◎ 各サービスエリア(SA)のインフォメーションや料金所、高速道路事務所などで終日対面通行規制をお知らせするリーフレットの配布またはポスターの掲示、立看板の設置を行います。
- ◎ 高速道路路上に横断幕、懸垂幕を設置します。
- ◎ NEXCO 西日本ホームページ <https://www.w-nexco.co.jp/>
※当日の工事規制情報については、弊社サイト「工事規制・通行止めの予定」をご覧ください。
<https://www.w-nexco.co.jp/traffic/info/construction/>
- ◎ 工事専用ホームページ <https://www.navi-corn.com/okinawa2026/>

■お出かけ前に入手できる道路交通情報

- ◎ アイハイウェイ 
24時間、高速道路の道路交通情報をマップや文字情報で確認できるサービスです。次のURL からアクセスしてください。(パソコンから閲覧できるウェブサイトのほか、スマホアプリもあります)

<https://ihighway.jp/>



※QR コードはこちら ⇒

※情報提供料は無料ですが、通信料はお客さまのご負担となります。

- ◎ 日本道路交通情報センター(JARTIC)

・インターネットからのアクセス

次のURL <https://www.jartic.or.jp/> からアクセスしてください。

・電話からのアクセス

全国共通ダイヤル「050-3369-6666」、または、携帯電話で「#8011」におかけいただくと、最寄りの情報センターにつながります。

沖縄情報:050-3369-6647

■走行中に入手できる道路交通情報および休憩施設等で入手できる交通情報

- ◎ 道路情報板
- ◎ ハイウェイ情報ターミナル(主な SA 等で渋滞情報をテレビ画面等でわかりやすくお知らせします。)
- ◎ VICS(VICS 対応のカーナビゲーション等の車載器で、道路交通情報が入手できます。)

7. お客さまからのお問い合わせ

●工事に関するお問い合わせ

NEXCO 西日本 九州支社 沖縄高速道路事務所 TEL 098-876-8950(代表)

受付時間/平日 9時00分から12時00分、13時00分から17時30分まで

●通行料金等に関するお問い合わせ

NEXCO西日本 お客さまセンター(年中無休・24時間)



0120-924863 (クルマでおかけ24時間ハローさん)

※IP電話等一部のフリーダイヤルがご利用できない場合があります。

その場合は、06-6876-9031 (通話料有料)

電話番号をよくお確かめのうえ、お掛けください。

※工事の詳細情報に関するお問い合わせについては、担当部署をご案内する場合がございます。

この件に関するお問い合わせは、

NEXCO西日本 九州支社 広報課 中村・河添

TEL : 092-260-6100(マスコミ専用)

※本資料は、国土交通省九州記者会、九州建設専門記者クラブおよび沖縄県政記者クラブにお配りしています。

参考資料1. その他情報提供

道路分野における脱炭素化の推進について



道路管理者が協働して脱炭素化を促進する枠組みの始動

～「道路脱炭素化基本方針」の公表・「道路脱炭素化推進計画」の策定支援～

本年4月16日に公布された「道路法等の一部を改正する法律」の施行に伴い、道路の脱炭素化の推進に関する基本方針（道路脱炭素化基本方針）を策定しました。

あわせて、地方公共団体の道路管理者による道路脱炭素化推進計画策定への支援として、「計画策定マニュアル」および「道路分野の脱炭素化政策集 Ver. 2.0」を公表するとともに、「道路分野の脱炭素化相談窓口」を開設しました。

道路法等の一部を改正する法律（令和7年法律第22号）が令和7年4月16日に公布され、公布の日から施行された規定以外の部分について、本日10月1日に施行されました。

これにより、国土交通大臣は、道路の脱炭素化の推進に関する基本的な方針である「道路脱炭素化基本方針」を定め、基本方針に即して、各道路管理者は、管理する道路に係る道路の脱炭素化の推進に関する計画である「道路脱炭素化推進計画」を定める、道路管理者が協働して脱炭素化を促進する新たな枠組みが導入されます。

また、地方公共団体の道路管理者に向け、道路脱炭素化推進計画策定への支援として、「計画策定マニュアル」「道路分野の脱炭素化政策集 Ver. 2.0」を策定・公表し、さらに、「道路分野の脱炭素化相談窓口」を開設しました。これらを通じて、道路の脱炭素化が推進されるよう、多様な主体と連携し取り組みます。

【添付資料】

- 別紙1_道路法等の改正による脱炭素の新たな枠組み
- 別紙2_道路脱炭素化基本方針（概要版）
- 別紙3_道路脱炭素化基本方針（本文）
- 別紙4_地方公共団体向け道路脱炭素化推進計画策定マニュアル（ひな型）

※マニュアル（解説）は以下のリンクからご確認ください。

https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/utilization/datutannsoka/manual_kaisetsu202510.pdf

別紙5_道路分野の脱炭素化政策集 Ver. 2.0（概要版）

※政策集の全体版は以下のリンクからご確認ください。

<https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/utilization/datutannsoka/collv2.pdf>

【道路分野の脱炭素化相談窓口ページ】

<https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/utilization/datutannsoka/cn.html>

<問い合わせ先>

道路局 環境安全・防災課 課長補佐 酒匂（さこう）
代表：03-5253-8111（内線 38232）、直通：03-5253-8495



道路分野の脱炭素化政策集 Ver.2.0 -概要版-

1/3

別紙5

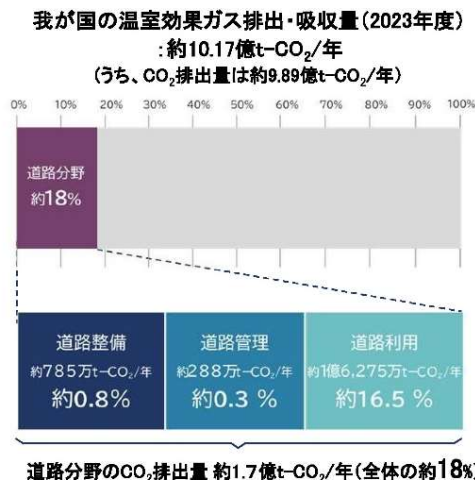
1, 2. はじめに、現状

・地球温暖化に伴う気候変動の影響により自然災害の激甚化や頻発化が懸念

・道路は、国内のCO₂排出量の約18%を占めており、脱炭素に関わる役割と責任を積極的に果たしていく必要

・2025年4月に道路法が改正され、道路管理者による脱炭素化の新たな枠組みが法的に位置づけ

・2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、道路の脱炭素化政策を展開



道路管理者が協働して脱炭素化を促進する枠組みの導入



道路脱炭素化基本方針の内容

・道路脱炭素化の推進の意義および目標



・道路の脱炭素化の推進のために政府が実施すべき施策に関する基本的な方針

・道路管理者による道路脱炭素化の目標策定、その他道路脱炭素化推進計画の策定に関する基本的事項

・その他の道路の脱炭素化の推進のために必要な事項



3. 施策の基本的な方向性

① 道路のライフサイクル全体の低炭素化

道路建設から管理までのライフサイクル全体におけるCO₂排出量について、新技術を積極的に取り入れながら削減を推進

主な道路施策

- ・道路照明のLED化
- ・低炭素材料の開発・導入促進 等



② 道路全体のグリーン化を支える道路空間の創出

次世代自動車の開発・普及、再生可能エネルギーの活用・収容等を促進するため、災害時の対応強化の取組も併せ、道路空間での発電・送電・給電等・蓄電の取組を、関係省庁・部局と連携して推進

主な道路施策

- ・太陽光発電設備の導入
- ・SA・PAや道の駅でのEV急速充電器の設置促進 等



③ 低炭素な人流・物流への転換

自動車による輸送を代替できる部分について、ハード整備と利用促進のためのソフト施策を両輪として、公共交通、自転車、新たなモビリティ、徒歩等の低炭素な移動手段への転換、また、低炭素な物流システムの構築について促進

主な道路施策

- ・自転車利用環境の改善等による自転車の利用促進
- ・ダブル連結トラックの利用環境の整備 等



④ 道路交通の適正化

交通容量が低下しているボトルネック箇所や、局所的な渋滞が発生している箇所における対策を行い、道路交通の適正化を図る

主な道路施策

- ・主要渋滞箇所における渋滞対策
- ・「ゾーン30プラス」による幹線道路と生活道路の適切な機能分化 等



道路分野の脱炭素化政策集 Ver.2.0 -概要版-

2/3

4. 協働による重点プロジェクト

① LEDの道路照明への導入

国+高速道路会社+地方自治体

- 従来の照明からLED照明に切り替えることで、消費電力を約56%削減可能
- LED照明の標準化に向け、技術基準を改定
- センサー照明などの新技術の活用を推進



+ CO₂以外の効果

- ランプ寿命が約2.5倍長持ちし、ライフサイクルコストの縮減に貢献

協働の目標:道路照明のLED化

【国】	【高速道路会社】	【地方自治体】
2030年度:100%	2030年度:100%	2030年度:80%
		2040年度:100%

② 再生エネルギーの活用

国+高速道路会社+地方自治体

- 再生可能エネルギー活用を推進(石油火力比でCO₂排出約9割削減可能)
⇒電力調達時の入札要件に再エネ利用を組み込む
⇒道路空間への太陽光発電設備設置を推進
- ペロブスカイト太陽電池など新技術の積極活用も検討



太陽光発電設備の導入

+ CO₂以外の効果

- エネルギーの地産地消による地域活性化
- 非常時のエネルギー確保

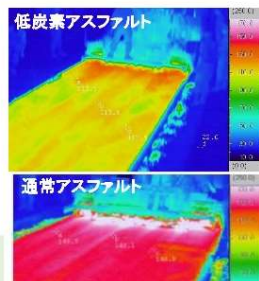
協働の目標:再エネ電力調達割合

【国】	【高速道路会社】	【地方自治体】
2030年度:60%	2030年度:60%	2030年度:55%
2040年度:80%	2040年度:80%	2040年度:65%

③ 低炭素な材料の導入促進

国+高速道路会社+地方自治体+民間企業

- アスファルト混合物の製造におけるCO₂排出量を7~18%削減可能な「低炭素アスファルト」を導入推進
- 国直轄道路では、早期開放が求められる修繕工事等で導入を推進
- セメント代替として産業副産物(高炉スラグ等)や「CO₂固定化コンクリート」の活用



+ CO₂以外の効果

- 高温での労働環境の改善

協働の目標:道路工事における低炭素アスファルトの合材出荷率

④ 自転車の利用促進

国+地方自治体+民間企業

- 乗用車移動の約4割は5km以下の短距離・1人乗り中心であることから、自転車利用への転換を促進
- 関連機関と連携した駐輪場の整備推進
- 自転車プローブデータ等の活用や、多様なニーズに対応する電動アシスト自転車等の普及促進



+ CO₂以外の効果

- サイクルツーリズムによる地域活性化
- 健康寿命延伸等への貢献

協働の目標

	自転車通行空間の整備延長	シェアサイクル導入市区町村数	プロジェクトの宣言企業・団体数
2030年度:	12,000km	500市区町村	250企業・団体
2040年度:	21,000km	650市区町村	500企業・団体

⑤ 渋滞対策の推進

国+高速道路会社+地方自治体+民間企業

- 相対的に交通容量が低下しているボトルネック箇所等や、局所的な渋滞が発生している箇所において機動的・面的な対策を行い、主要渋滞箇所を解消
- TDM(交通需要マネジメント)や自動車ボトルネック踏切への対策等の渋滞対策を推進



+ CO₂以外の効果

- 地域活性化やオーバーツーリズムの解消
- 迅速な救急搬送等への貢献

協働の目標:主要渋滞箇所数

2030年度:約500箇所解消
(対策実施後などのモニタリング実施箇所含む)

⑥ ダブル連結トラックの導入促進

国+高速道路会社+民間企業

- 1台で通常的大型トラック2台分の輸送や、走行時のCO₂排出量の約4割削減が可能な「ダブル連結トラック」の導入を促進
- ダブル連結トラックの通行区間やSA・PAにおける優先駐車マスの拡充など、利用環境の整備を推進



+ CO₂以外の効果

- トラックドライバー不足や2024年からの時間外労働規制への

協働の目標:ダブル連結トラック延べ通行手続き件数

2030年度:650件

道路分野の脱炭素化政策集 Ver.2.0 -概要版-

3/3

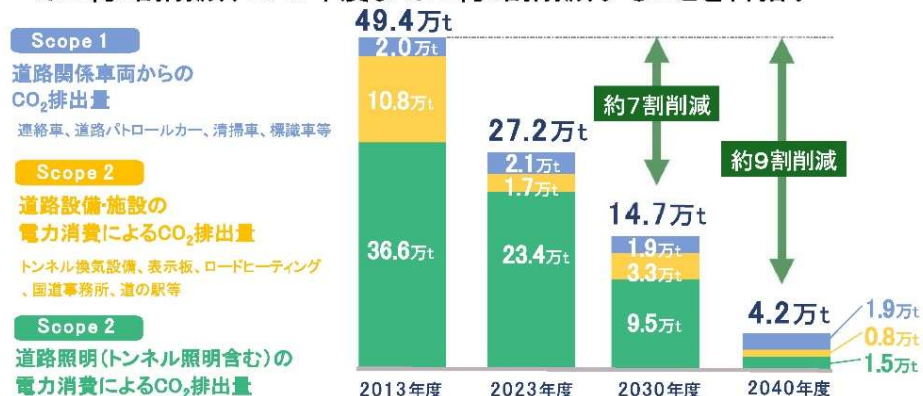
5. 主な指標

指標	2013年度	2030年度		2040年度	
		目標	CO ₂ 削減量 (2013年度比)	目標	CO ₂ 削減量 (2013年度比)
①道路関係車両の 電動化率	国直轄 2% (2013年度) 高速道路会社 62% (2022年度)	国直轄100% 高速道路会社100% 地方自治体80%	約0.1万t 約0.1万t 約1.4万t	— — 地方自治体100%	約0.1万t 約0.1万t 約2.5万t
②道路照明の LED化率	国直轄 11.8% 高速道路会社 2.3%	国直轄100% 高速道路会社100% 地方自治体80%	約27万t 約35万t 約147万t	— — 地方自治体100%	約35万t 約48万t 約210万t
③再生可能 エネルギー活用 (電力調達割合)	国直轄 10.1% 高速道路会社 10.1%	国直轄60% 高速道路会社60% 地方自治体55%	約7.6万t 約28万t 約21万t	国直轄80% 高速道路会社80% 地方自治体65%	約10万t 約38万t 約53万t
④太陽光発電施設 の設置数	国直轄 20箇所 高速道路会社 159箇所	国直轄 122箇所 高速道路会社299箇所	約2.9万t 約1.2万t	国直轄 223箇所 高速道路会社438箇所	約5.7万t 約2.4万t
⑤急速充電器の 設置口数	SA/PA 840口 道の駅 943口 (2023年度)	SA/PA 2,000~2,500口 道の駅 1,000~1,500口	—	—	—
⑥通勤目的の自転車 分担率	15.2% (2015年度)	20%	—	今後検討	—
「自転車通勤推進 企業」宣言 プロジェクトの宣言 企業・団体数	61企業・団体 (2023年度)	250企業・団体	約28万t	500企業・団体	—
自転車通行空間の 整備延長	1,247km (2016年度)	12,000km	—	21,000km	—
シェアサイクルの 導入市区町村数	305市区町村 (2022年度)	500市区町村	—	650市区町村	—
⑦ダブル連結トラック の延べ通行手続き 件数	0件	650件	約0.1万t	今後検討	—
⑧高速道路の利用 率	約16%	20%	約200万t	今後検討	—
⑨主要渋滞発生 箇所数	8,239箇所 (2023年度)	約500箇所解消 (2023年度比)※4	—	今後検討	—
TDM実施箇所 数	61箇所 (2022年度)	累計250箇所 (2023年度以降)	約11万t (2023年度 比)	今後検討	—
自動車ボトル ネック箇所数	573箇所	48箇所削減 (2023年度比)	—	112箇所削減 (2023年度比)	—
⑩低炭素アスファルト の合材出荷率	約0.3%	道路全体 6%	約0.5万t	道路全体 14%	—
⑪道路緑化 (高木植樹数)	国直轄 1.4万本 (2022年度)	国直轄 約26万本 (2025年度~2030年度)	約1万t	国直轄 約42万本 (2025年度~2040年度)	—

各道路管理者や関係機関との連携により排出量削減に貢献

今後の道路分野の脱炭素化目標 2040削減目標値

- 道路分野全体のCO₂排出量を2013年度比で2030年度46%、2035年度60%、2040年度73%削減
- 国の直轄道路では、道路管理者の事業活動に伴う「道路管理分野」のCO₂排出量(Scope1とScope2)について、2013年度比で2030年度までに約7割削減、2040年度までに約9割削減することを目指す



6. サステイナブルな取組に向けて

① 年次報告の公表

指標の進捗や実績をフォローアップした年次報告を公表

② 政策集のバージョンアップ

脱炭素化の新技術の開発状況、削減目標に関する国際的動向等を踏まえて、本政策集を機動的にバージョンアップ

③ 各道路管理者による脱炭素化の取組の促進

道路分野全体で脱炭素を進めるため、国だけでなく、高速道路会社、地方自治体など各道路管理者による脱炭素化の取組を促進

④ 新技術の活用

国が先導して現地実証等を行い、活用のための環境を整備し、脱炭素化推進に資する新技術の積極的な活用を推進

⑤ 意識の醸成

道路管理者の取組やエコドライブの推進について、幅広いステークホルダーに向けて広報を行い、道路の脱炭素化への理解と協働を促進

⑥ 多様な主体との連携

脱炭素社会の実現に向け、関係行政機関、民間企業、大学、日本風景街道のパートナーシップ、道路協力団体等と連携した取組を実施

⑦ ネイチャーポジティブ、サーキュラーエコノミーの政策推進

カーボンニュートラルの取組と相乗効果を図るため、ネイチャーポジティブの観点で、生態系に影響を及ぼすロードキルの対策、サーキュラーエコノミーの観点で、再生アスファルトなどのリサイクルされた建設材料の利用道路に設置された使用済太陽光パネルのリサイクル等を着実に推進

達成目標値: 政府計画で関係する指標が位置付けられているなど確実な達成を目指すもの

努力目標値: 野心的な目標に向かって施策の推進に努めていくもの