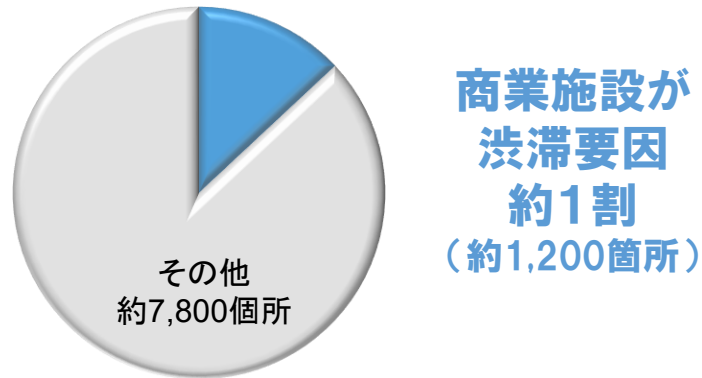


参考資料1. その他情報提供

①道路交通アセスメント制度の概要

- 大規模小売店舗等の商業施設の沿道立地による渋滞は、全国の主要渋滞ポイントの1割以上を占めているなど、渋滞の大きな要因。
- 重要物流道路における円滑な交通の確保を図るため、沿道の施設立地者に対して、道路交通アセスメントの実施を求める運用を令和2年1月より開始するとともに、立地後は渋滞対策協議会等を活用したモニタリングを推進。

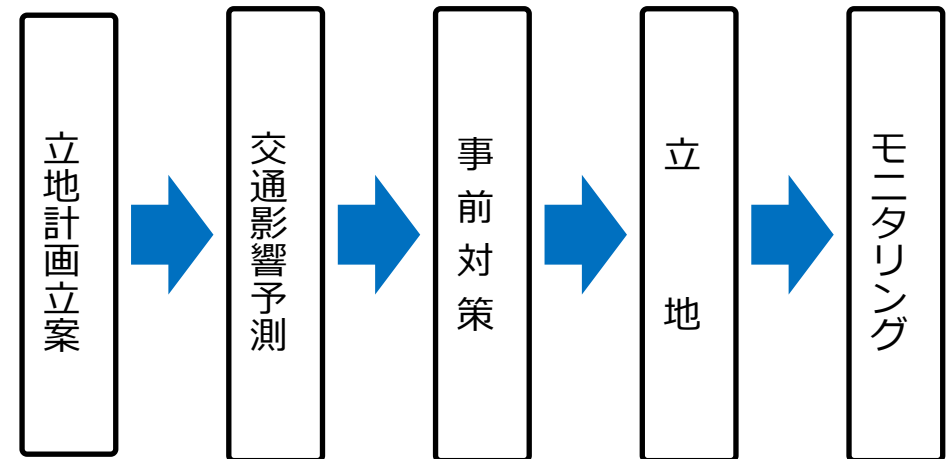
[主要渋滞箇所の要因]



[商業施設周辺の渋滞の様子]



[道路交通アセスメントの流れ]



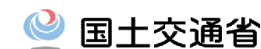
※道路交通アセスメント:

立地に先立って周辺交通に与える影響を予測し、適切な対策を事前に実施することによって、既存の道路交通に支障を与えることなく施設を立地させるとともに、立地後に交通状況が悪化した場合の追加対策について検討する取組み

① 道路交通アセスメント制度の概要

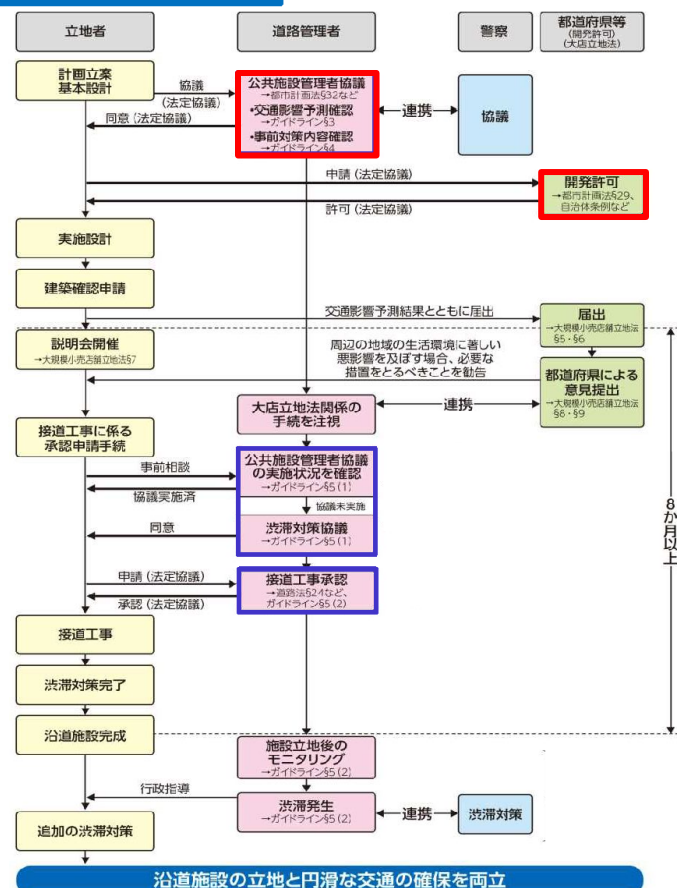
※令和2年度 第1回沖縄地方渋滞対策推進協議会資料再掲

道路交通アセスメント制度の運用



- 商業施設等の立地による渋滞が全国の主要渋滞箇所の約1割を占め、渋滞対策をより一層強化することが必要
- 重要物流道路については、より一層の円滑な交通の確保が求められることから、自治体の大規模小売店舗立地法担当部局など関係機関との連携を強化しつつ、計画立案の初期段階から立地者が道路管理者と円滑な協議・調整ができる仕組みに実効性をもたせるためのガイドライン等を策定し運用することで、道路交通アセスメントを確実に実施

交通アセスメントの流れ



ガイドラインの概要

[対象施設]

重要物流道路（直轄）の沿道に立地を予定している施設であって、次の(1)から(4)までに掲げる全ての要件を満たすもの。

- (1) 次のア又はイに掲げる条件のいずれかに該当するもの
 - ア 小売業を行うための店舗（店舗面積1,000㎡を超えるもの）
 - イ 当該施設の延床面積が20,000㎡以上のもの（集合住宅を除く。）
- (2) 立地に際し、都市計画法第32条、条例等に基づき、道路管理者に対する協議（法定協議）が必要とされていること
- (3) 半径2km以内の重要物流道路上に主要渋滞箇所が存在すること
- (4) 立地に際し、道路法第24条に基づく乗入れ工事の承認申請を予定しているもの

[交通影響予測]

対象施設の法定協議において、施設規模を踏まえて適切な予測手法により交通影響予測を実施し、結果を提出。

[渋滞対策]

交通影響予測の結果、予測範囲内の重要物流道路上の主要渋滞箇所において交通流の悪化が認められる場合や、新たな渋滞箇所の発生が認められた場合は、所要の渋滞対策を実施。

[乗入れ工事の承認申請時]

対象施設に係る乗入れ工事の承認申請時には、法定協議が実施されていること（同意していること）を確認。万一、法定協議を実施していない場合には、協議を実施し、申請者と道路管理が合意したのちに承認。

[乗入れ工事の承認時]

承認を行う際、対象施設の立地後に渋滞等が生じた場合には、更なる渋滞対策を講じる必要がある旨を文書で付記。

[対象施設の立地後の対応]

立地後、交通状況の悪化が生じていないか確認し、悪化している場合には、協議の上、所要の渋滞対策を実施。

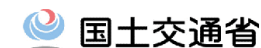
[関係機関との連携]

計画立案の初期段階から適切に協議が行われるよう、自治体担当部局など関係機関との連携を強化。

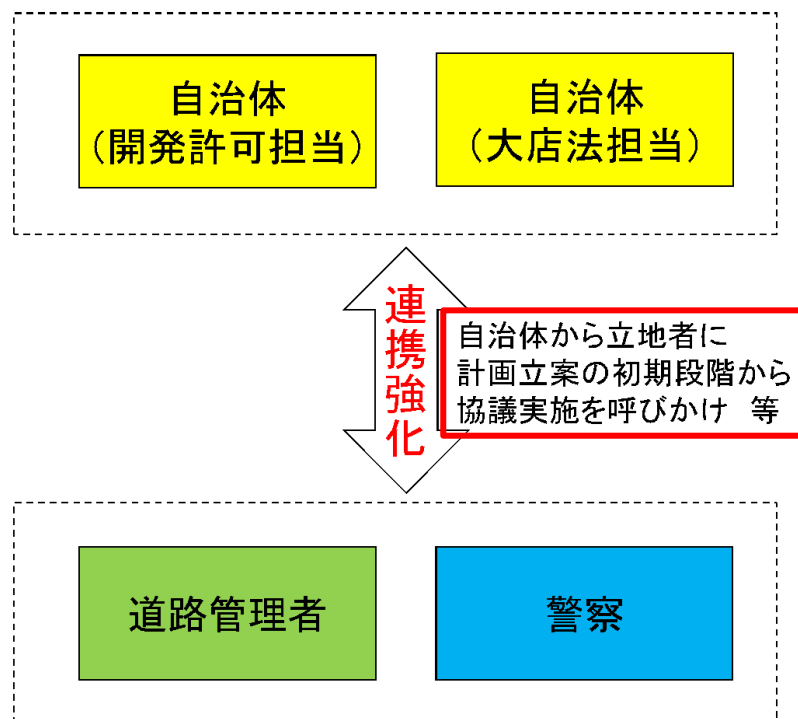
① 道路交通アセスメント制度の概要

※令和2年度 第1回沖縄地方渋滞対策推進協議会資料再掲

関係機関との連携



- 立地者が道路管理者と円滑な協議・調整ができる仕組みに実効性をもたせるため、また、協議の輻輳等により立地者に過度の負担が生じないよう適切な運用を図るためには、自治体等と道路管理者が密に連携を図ることが必要不可欠。
- 運用開始に向け、説明会等を通じて、開発許可及び大店立地法手続きを所管する自治体関係部局や関係業界の事業者等との協力体制を構築。



■大店立地法手続き所管部局との連携の事例 (富山県の事例)

▽大規模小売店舗立地法 届出の手引き
(再改定指针对応版) [第5版] (H31.4 富山県) 抜粋

(2) 新設の届出(法第5条第1項)手続きの流れ

① 事前相談

富山県商工労働部商業まちづくり課が窓口です。手続きの流れや書類作成方法についてご相談ください。

○窓口

商工労働部商業まちづくり課	大規模小売店舗立地法全般	076-444-3253
---------------	--------------	--------------

必要に応じて、下記に掲げる県の関係課（出店予定地を管轄する土木センターや警察署を含む。）と事前に協議してください。特に駐車場の自動車の出入口（位置、幅、方向など）、交通量調査（調査の必要性、調査地点、調査方法など）、騒音予測（予測地点の選定、基準値、評価など）には時間がかかるので、早めに協議されることをおすすめします。

県の関係機関のほかには市町村や国の関係行政機関との協議が必要となる場合があります。

たとえば、国道8、41、156、160号線沿いに出店しようとするときには、国土交通省富山河川国道事務所と協議してください。

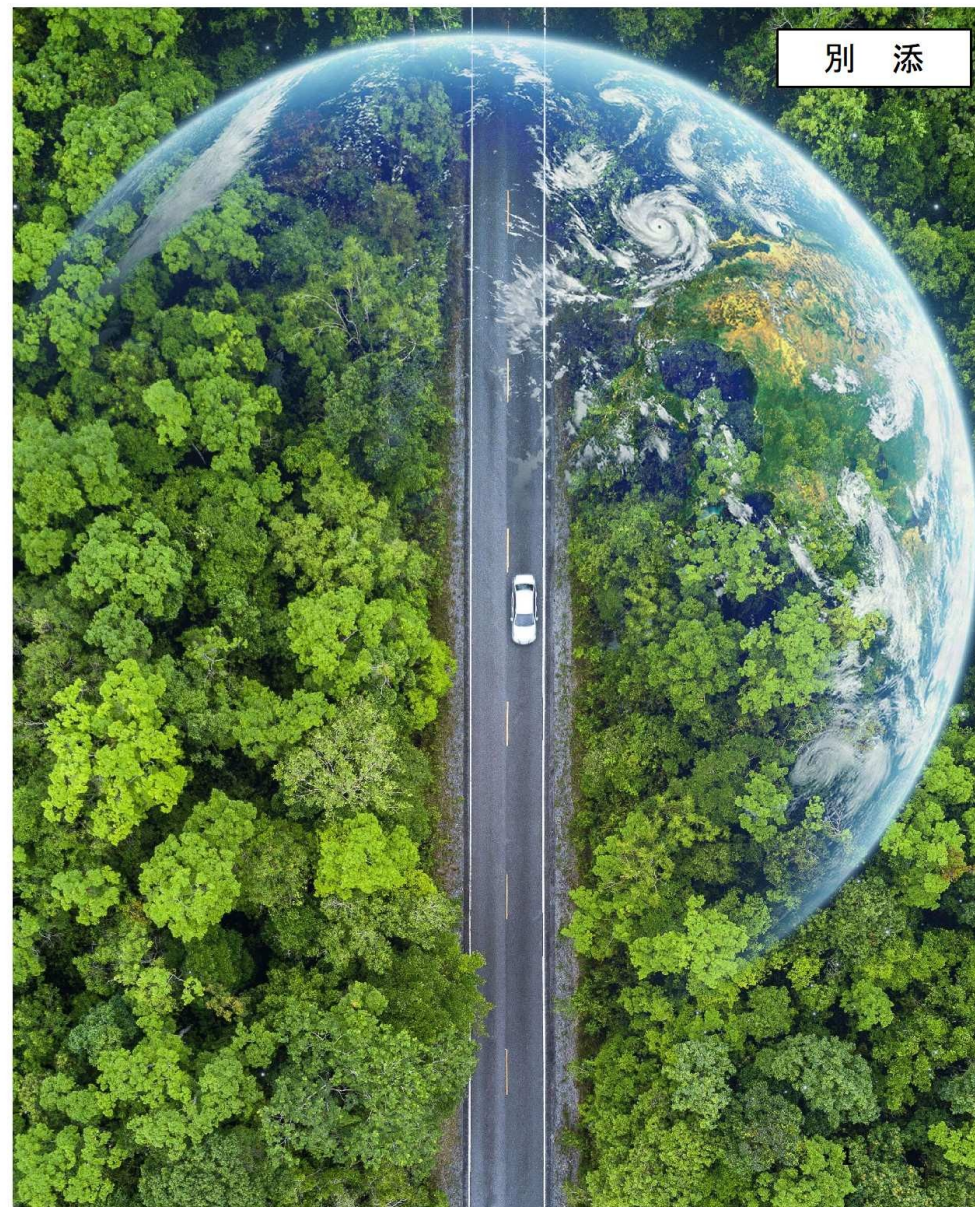
⇒県の大店法手引きにおいて、道路管理者との事前協議を呼びかけ

計画段階から予測・対策検討を行い、効果的な対策を実施

②道路脱炭素化基本方針(案)概要

道路脱炭素化 基本方針(案) 概要

令和7年6月20日
国土交通省道路局



道路法の基本理念の創設

道路管理に関わる様々な関係者が、道路法によって実現すべき理念について認識を共有できるよう、新たに基本理念を創設

(この法律の目的)

第一条

この法律は、道路網の整備を図るため、道路に関して、路線の指定及び認定、管理、構造、保全、費用の負担区分等に関する事項を定め、もって交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進することを目的とする。

(基本理念)

第一条の二

道路網の整備は、道路が我が国の経済社会の活力の向上及び持続的発展、安全かつ安心で豊かな国民生活の実現並びに自立的で個性豊かな地域社会の形成に重要な役割を果たすものであることに鑑み、**道路の脱炭素化の推進等により環境への負荷の低減に配慮**しつつ、道路の整備及び管理を効率的かつ効果的に実施し、並びに道路の適正かつ合理的な利用を促進し、併せて道路の防災に関する機能を確保することにより、将来にわたり安全かつ円滑な交通の確保と道路及びその周辺の地域における快適で質の高い生活環境の創出を図ることを旨として、行われなければならない。

②道路脱炭素化基本方針(案)概要

道路法等の改正による脱炭素の新たな枠組み

- 道路管理者が協働して脱炭素化を推進するため、国の**道路脱炭素化基本方針**に基づき、道路管理者が**道路脱炭素化推進計画**を策定する枠組みを導入
- 脱炭素技術の活用を促進するため、道路の構造に関する原則に脱炭素化の推進等への配慮を位置づけ、計画に基づく脱炭素化に資する施設等の占用許可基準を緩和

背景・必要性



気候変動に伴う
災害の激甚化・頻発化

**地球温暖化
防止**

2030年度46%、2035年度60%、2040年度73%削減※
道路関連分野のCO2排出量は全体の約18%

※2013年度比

全ての道路管理者による積極的な取組が必要

改正概要

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(国)

- ・ 道路の脱炭素化の推進の意義や目標
- ・ 国が実施すべき施策の基本的方針
- ・ 脱炭素化推進計画の策定に関する基本的事項 等

方針提示

道路脱炭素化推進計画(国、高速会社、自治体等)

- ・ 道路の脱炭素化の目標
- ・ 道路の脱炭素化の推進を図るための施策
- ・ 計画の実施に必要な事項

報告

脱炭素化技術の活用を促進

① 脱炭素化の道路構造への転換

道路構造について脱炭素化への配慮を明確化



LED照明
(消費電力約56%削減)



低炭素アスファルト
(CO2排出量7~18%削減)

② 道路空間における脱炭素化施設の導入促進※

道路空間において
民間が活用できる
よう道路占用基準
を緩和

※道路脱炭素化推進計画へ位置づけられるものに限る



太陽光発電施設



走行中給電施設

②道路脱炭素化基本方針(案)概要

道路脱炭素化の今後の進め方

令和7年4月16日

改正道路法 公布

令和7年6月20日

社会資本整備審議会 道路分科会 基本政策部会
(道路脱炭素化基本方針(案)について審議)

令和7年夏頃
(予定)

パブリックコメント

[・ 道路脱炭素化基本方針 (案) ・ 政省令改正]

令和7年10月1日
(予定)

改正道路法・政省令 施行
道路脱炭素化基本方針 策定

【策定者：国土交通大臣】

そのほか、計画策定マニュアル・脱炭素化政策集改定等も予定

令和7年度内 (地方整備局等)
(予定)
順次 (高速道路会社・地方公共団体等)

道路脱炭素化推進計画 策定

【策定者：各道路管理者】

R8.3.30策定

沖縄総合事務局 道路脱炭素化推進計画

令和8年3月30日

沖縄総合事務局 開発建設部

③沖縄総合事務局道路脱炭素化推進計画

目 次

1. 計画の背景と目的	2
①政府が実施する道路脱炭素化推進施策の基本的な方針	
②沖縄総合事務局でのこれまでの道路分野での取り組み	
③沖縄総合事務局の道路脱炭素化推進計画策定の目的	
2. 計画の基本方針・目標	9
①沖縄総合事務局が実施する施策の基本的な方向性	
3. 分野別の主な施策	14
①道路管理分野	
②道路整備分野	
③道路利用分野	
4. その他計画の実施に関し必要な事項	26
①脱炭素化施設等の設置	
②道路協力団体との連携	
③ネイチャーポジティブ政策の推進	
④サーキュラーエコノミー政策の推進	
⑤歩道白舗装等の推進	
⑥伐採木等の再資源化・再利用化の促進	
5. ロードマップ	35

3. 分野別の主な施策

③ 道路利用分野

Ⅲ. 渋滞対策の推進(主要渋滞箇所における渋滞対策)

取り組み指標	2023年度	2030年度	2040年度
主要渋滞箇所数	166箇所	156箇所	146箇所

■ 目標達成に向けた取組施策とロードマップ ＜取組施策＞

- ・主要渋滞箇所数(2023年度) – 166箇所
- ・目標達成に向けた取組施策：
 - 2013年1月に主要渋滞箇所が特定されて以降、交通管理者等とも連携しながらハード対策(バイパス新設/現道拡幅/交差点立体化等)及びソフト対策を推進しており、2025年3月時点で38箇所以上(約2割)が主要渋滞箇所から解除になっている。
 - 渋滞対策の推進により自動車の走行速度が向上すれば自動車からのCO2排出量削減も期待されるため、これからは交通容量の拡大や混雑度の改善だけではなく旅行速度にも着目し、サービスレベルを向上させることも目的として各種対策を推進し、CO2削減に取り組む。

＜ロードマップ＞

- ・主要渋滞箇所の削減: 10箇所(2025～30年度)
10箇所(2031～40年度)

【位置図】



【広域図】



対策前



対策後



対策前



撮影日時 H29. 7

対策後



撮影日時 H30. 6

3. 分野別の主な施策

③ 道路利用分野

Ⅲ. 渋滞対策の推進(TDM(交通需要マネジメント)の実施)

取り組み指標	2023年度	2030年度	2040年度
TDM実施箇所数	1箇所	TDMの実施を引き続き検討	

■目標達成に向けた取組施策とロードマップ ＜取組施策＞

- ・TDM実施箇所数(2023年度) - 1箇所
- ・目標達成に向けた取組施策：
 - －沖縄地方渋滞対策推進協議会での議論を踏まえ、各自治体における通勤時の時差出勤や観光交通等をターゲットにした経路変更等を促すTDMの社会実験の促進について沖縄総合事務局として支援する。
 - －交通需要マネジメント(TDM)により、特定の時期・時間帯・方向に偏在する交通需要を分散することで、交通量を有効活用する取組を社会全体で推進する。

＜ロードマップ＞

- ・TDM施策:引き続き実施
- ・自治体TDM施策への支援(2025～年度)

2) 迂回ルート及び横断幕・立て看板設置箇所



I. 「経路分散」施策実施による効果検証(①北部方面向け)

- ・断面1を通過する北向け交通のうち、迂回ルートを通る交通割合がR5より約1.5%増加⇒一定の効果を確認
- ・世富陵交差点における最大渋滞長がR5より約0.9km緩和⇒一定の効果を確認



④局所渋滞対策制度の概要

局所渋滞対策事業の概要

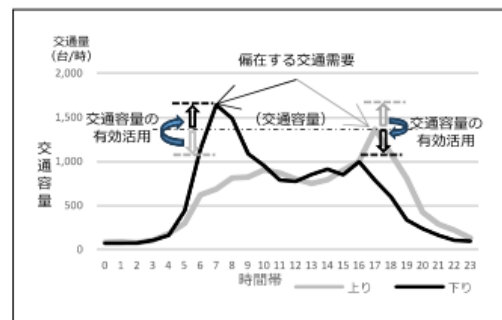
シームレスネットワークの実現に向け、サービスレベルの低下要因となっている箇所に対して機動的・面的な対策を推進するため、局所渋滞対策事業を創設。

【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サービス改善を図る

【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現況の分析・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

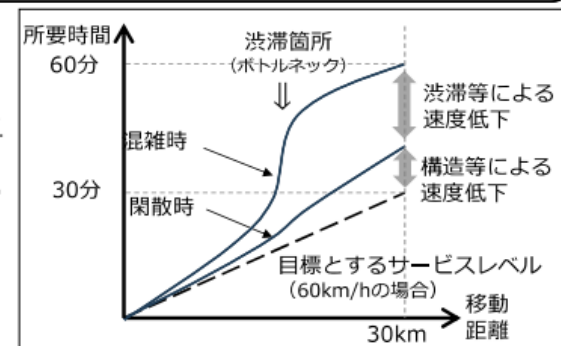
【対策】

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



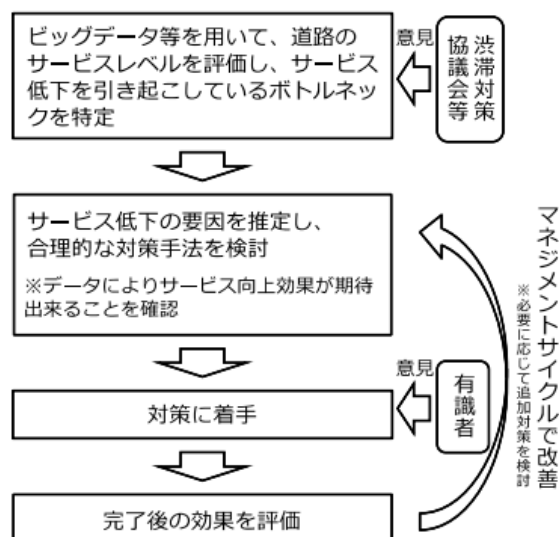
▲新たな対策の事例

※この他、ゼブラ帯設置、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



▲道路のサービスレベル分析のイメージ

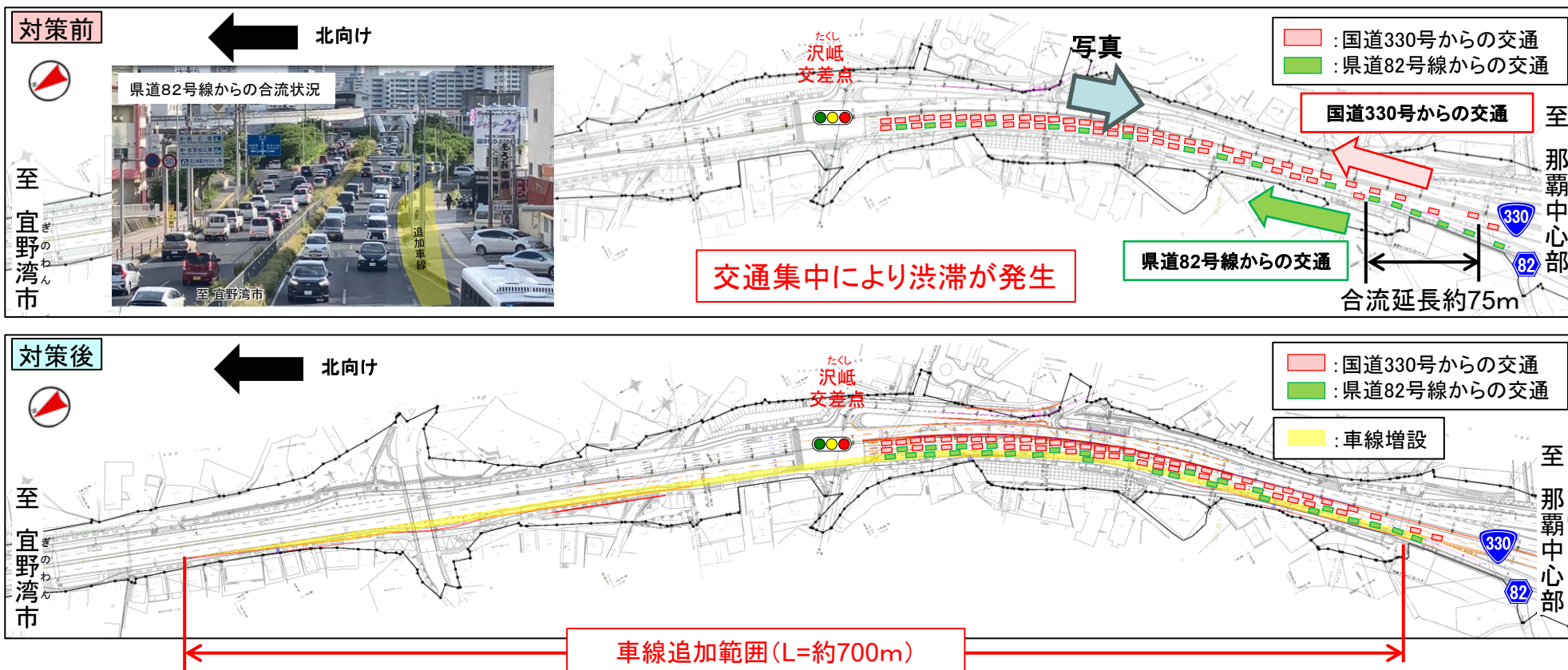
【事業の流れ】



④局所渋滞対策制度の概要

令和8年度 新規事業化（沢岷交差点局所渋滞対策）

- 国道330号沢岷～古島では、上り(北向け)車線において、夕時間帯に国道330号の交通と県道82号線からの流入交通が集中し、沢岷交差点において渋滞が発生
- 中央分離帯の縮小や、歩道の一部(植栽撤去)を活用し、上り線(北向け)の直進車線を 約700m追加(3車線化)し、当該区間での交通容量が拡大させ、夕ピーク時における速度向上を図る。



・車線を追加し処理能力を向上させる(75m→700m)

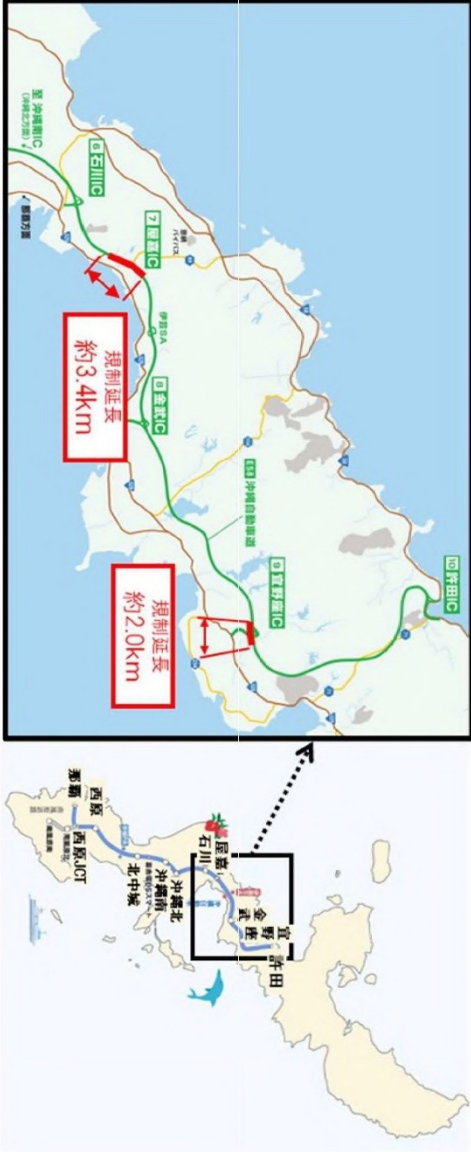
■規制期間短縮に向けた取り組み

- ・施工班数を増やすとともに、昼夜連続作業等を行った結果、石川IC～金武IC間の規制では12日、金武IC～許田IC間の規制では5日規制解除時期を前倒しした
- ・渋滞が発生させた石川IC～金武ICの規制では、カルバートボックス施工完了後の4月初旬に予定していた屋嘉ICオナラツアの合流部の規制形態の変更を3月2日に前倒しした

●対面通行規制を実施した区間、期間

規制区間	規制期間(当初計画)	規制期間(実績)	短縮日数
石川IC～金武IC (屋嘉第二高架橋④) (カルバートボックス⑤)	令和8年1月6日(火曜)～ 令和8年4月28日(水曜)	令和8年1月6日(火曜)～ 令和8年4月16日(木曜)	▲12日
金武IC～許田IC (宜野座橋④)	令和8年1月9日(金曜)～ 令和8年4月13日(月曜)	令和8年1月9日(金曜)～ 令和8年4月8日(水曜)	▲5日

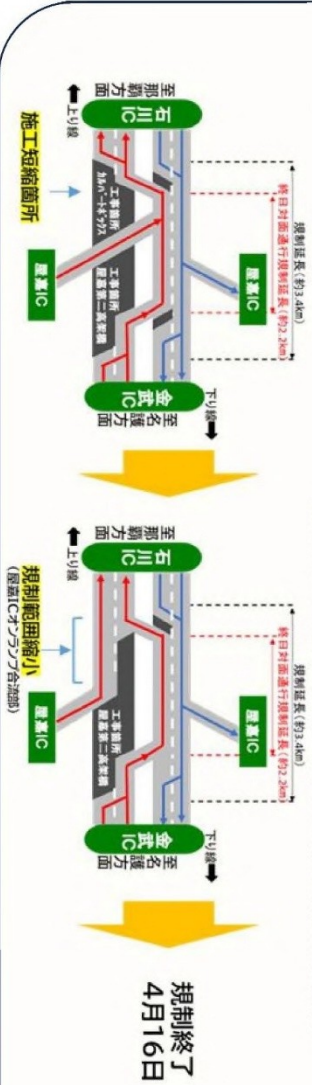
1 規制参考



●規制図

・石川IC～金武IC

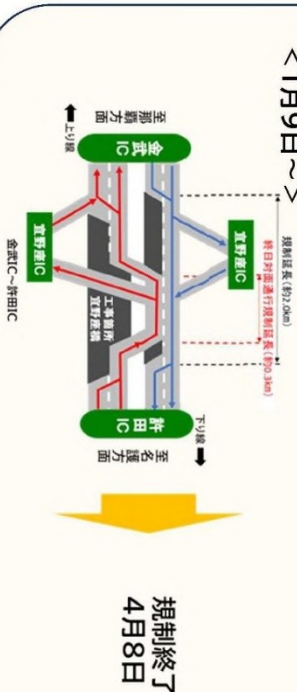
<1月6日～3月2日14:00>



<3月2日14:00～>
カルバートボックス施工完了に伴い規制範囲縮小

・金武IC～許田IC

<1月9日～>



規制終了
4月8日

(1)令和7年度リニューアル工事振り返り

■渋滞発生状況(高速道路 下り線)

- ・下り線(名護方面)は朝に渋滞が発生
- ・渋滞は平日の方が休日よりも顕著



■交通量、渋滞長、通過所要時間の変化

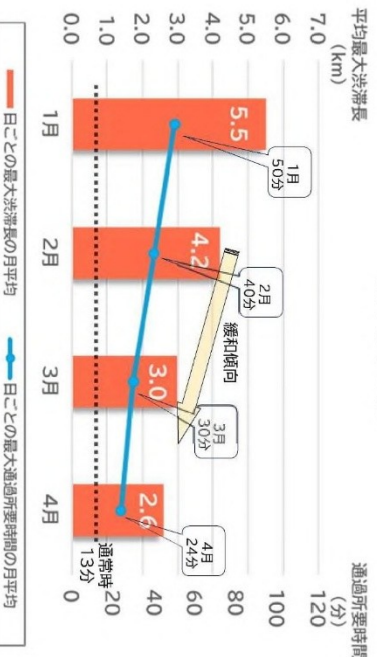
- ・月平均交通量は2月が若干多いものの、規制期間中の交通量に大きな変化はない
- ・月平均通過所要時間および時間帯別平均渋滞長は、規制開始当初をピークに徐々に緩和傾向
- ・渋滞長のピーク時間が7時台から6時台に変化しており、行動変容があったものと想定

・月平均交通量 石川IC～屋嘉IC(下り線)

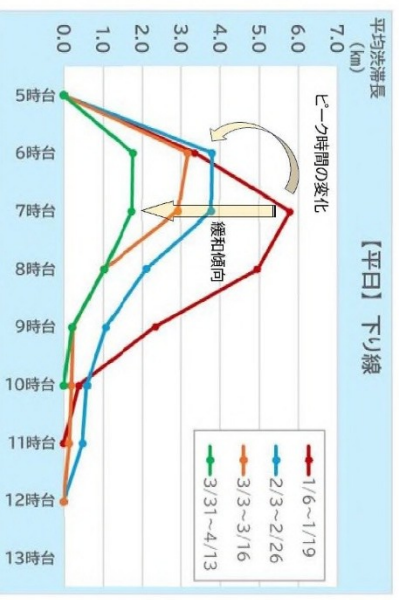
石川IC～犀嘉IC(下り線)		(台/日)	
	1月	2月	3月
2026年	16,800	17,800	17,200
2025年(参考)	17,500	18,800	18,200
			18,300

・月平均通過所要時間と月平均最大渋滞長

【平日】下り線



・時間帶別平均渋滞長



■渋滞発生状況(高速道路 上り線)

- ・上り線(那覇方面)は夕方に渋滞が発生
- ・平日、休日ともに渋滞が発生
- ・3/2～ 屋嘉ICオンランプ合流部の規制形態変更以降、渋滞は緩和



■交通量、渋滞長、通過所要時間の変化

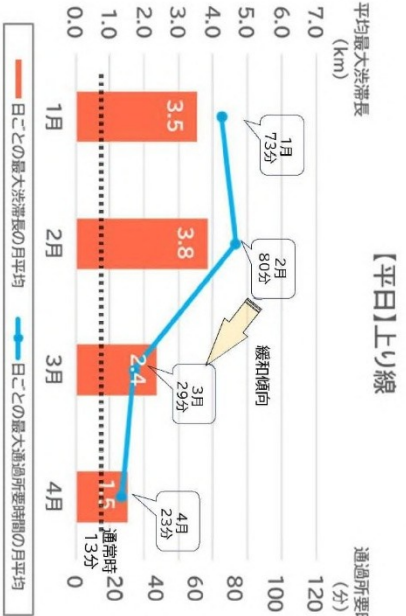
- ・月平均交通量は3月が若干多いものの、規制期間中に大きな変化はない
- ・月平均最大渋滞長は2月をピークに緩和
- ・月平均通過所要時間および時間帯別平均渋滞長は、屋嘉ICオンランプ合流部規制形態変更後に緩和傾向

・月平均交通量 石川IC～屋嘉IC(上り線)

(台/日)

	1月	2月	3月	4月
2026年	13,600	14,100	14,600	14,100
2025年(参考)	15,500	16,700	16,200	16,000

・月平均通過所要時間と月平均最大渋滞長



・時間帯別平均渋滞長



- 更なる広報の強化
- ・行動変容を促す取り組みとして、レンタカー会社でのチラシ配布やSNS(X)での渋滞状況等の広報強化
- ・報道機関にリニューアル工事現場公開を実施し、リニューアル工事の必要性や工事進捗、渋滞緩和に向けた取り組みを説明
- ・工事期間中に「テレビ3回・新聞5回・WEB版記事8回」報道

●第1回渋滞対策連絡会議で説明した広報強化の内容

- ・2/4～レンタカー会社で配布したチラシ
- ・工事期間中は計16回の投稿をSNS(X)で実施



【お知らせ】伊勢湾の石川IC～付田IC間で工事のための終日対面通行規制を全面で実施してあり、朝夕を中心にご渋滞が発生しています。工事期間中では所管管内や、これまででの渋滞発生状況を把握するために、伊勢湾のご利用時にご利用ください。事故情報等の詳細は「navi.com/okanawa2026」p.c.x.com/wvwmCCKe

区間	曜日	渋滞発生時刻	ピーク時刻	ピーク対面通行規制
石川IC	平日	15:30～	17:15～	約2.0km
金沢IC	平日	15:30～	17:15～	約3.0km
上り線	土・日	15:30～	16:30～	約1.0km
(新幹線向け)				約2.0km

【お知らせ】伊勢湾の石川IC～付田IC間のリニューアル工事の状況をお知らせします。現在、豊高橋は置作業が60%完了しています。工事期間中は進捗してあり、4月中旬に規制を解除できる見込みです。現在のチラシや、豊高橋は置作業、事故情報等の詳細はnavi.com/okanawa2026 #NEXCO日本 #伊勢湾 p.c.x.com/wvwmCCKe



●報道状況

(回数)

集計期間	報道媒体	テレビ	新聞	WEB版記事	主な報道内容
工事開始(1/6)～ 連絡会議前(2/16)まで		1	5	5	・伊勢湾渋滞 生活に支障 ・伊勢湾 渋滞7キロ、激化も
連絡会議後(2/17)～ 規制解除予告公表前(4/14)まで		3	5	8	・伊勢湾工事 短縮を検討 ・NEXCOが現場公開 ・行動変容を促す報道など
規制解除予告公表後(4/15)以降		2	3	3	・伊勢湾の対面規制を解除へ



(2) 今後の工事計画

■令和8年度の沖縄道リニューアル工事

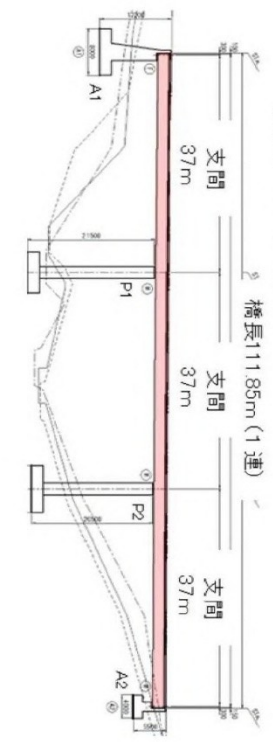
- ・令和8年度は宜野座IC～許田IC間にある宜野座橋⑤の床版取替工事を予定
- ・工事のため、宜野座IC～許田IC間で終日対面通行規制をR9.1～R9.4の4カ月間で実施予定
- ・規制開始位置を見直すことにより、下り線の流出をスムーズにする規制計画の見直しを実施
- ・円滑な交通確保のため、行動変容を促す取り組みや広報計画、関係機関との連携について今後検討



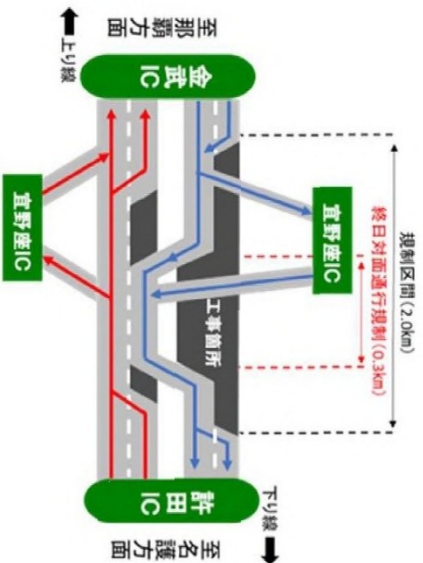
●宜野座橋⑤位置図

●宜野座橋⑤橋梁概要

橋長 111.85m



《見直し前の規制計画》



《見直し後の規制計画案》

