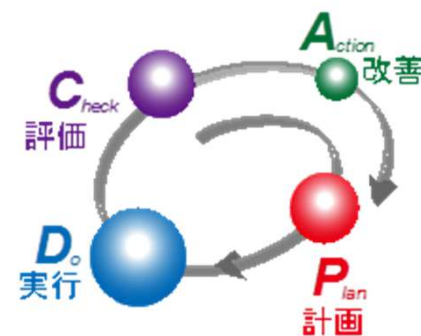
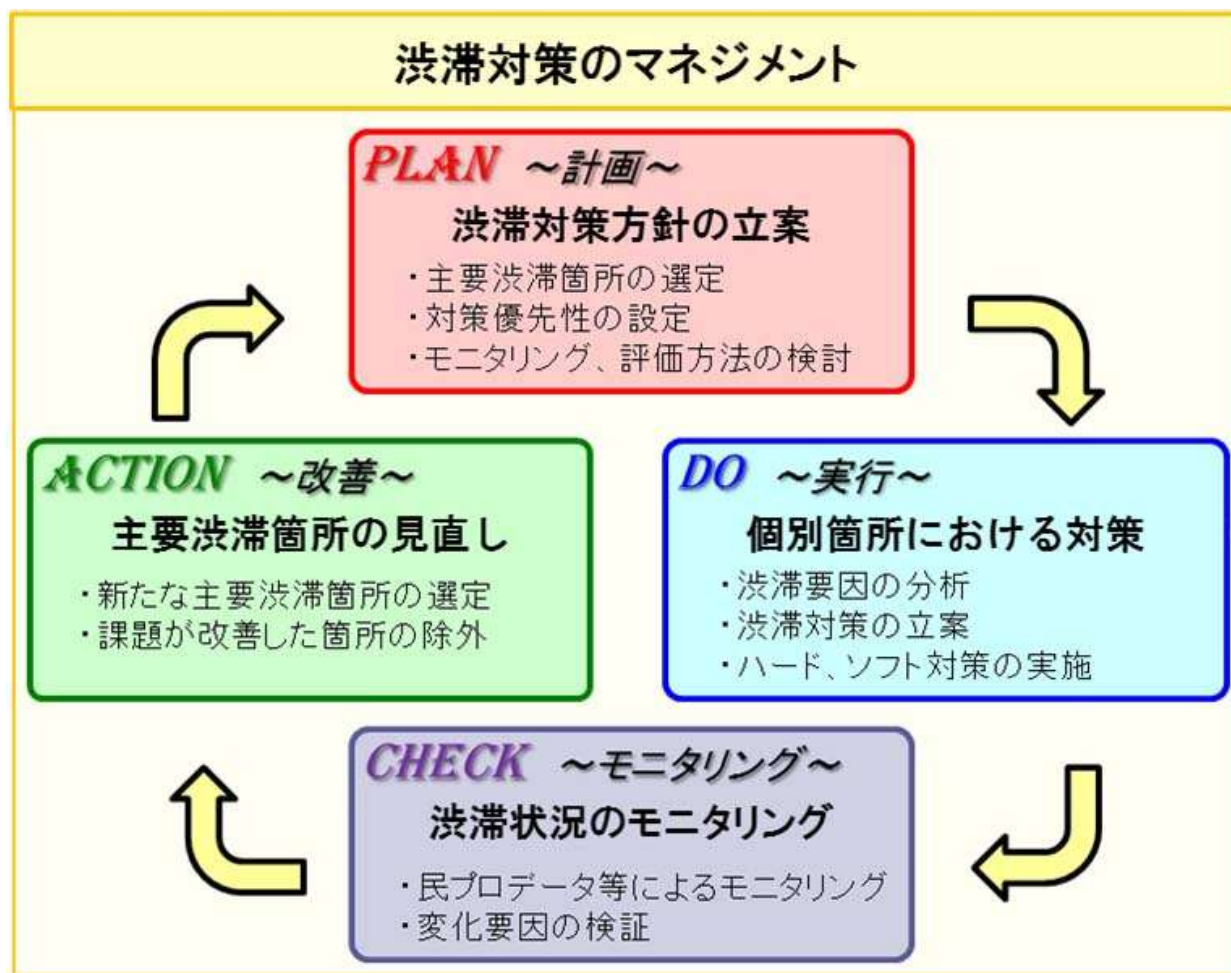


5. その他

5. その他

(1) 渋滞対策のマネジメントサイクル

- ・今後も県内の主要渋滞箇所を対象に、最新のプローブデータで渋滞状況をモニタリング
- ・個別の渋滞対策はソフト施策も含めて検討し、対策実施後の整備効果の検証、追加対策検討を実施(引き続き、下記の渋滞マネジメントサイクルを踏まえ、今後もPDCAサイクルを回していく。)



※渋滞対策のマネジメント内にある個別対策(ピンポイント対策や、ソフト施策など)についても、同様にPDCAサイクルに基づいたマネジメントを個別に実施

5. その他

(2)局所渋滞対策制度の概要

局所渋滞対策事業の創設

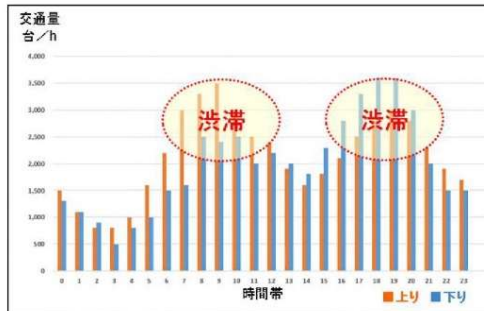
シームレスネットワークの実現に向けたパフォーマンス・マネジメントの展開を目的とし、サービスレベルの低下要因となっている箇所に対して機動的・面的な対策を推進するため、局所渋滞対策事業を創設。

【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

【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

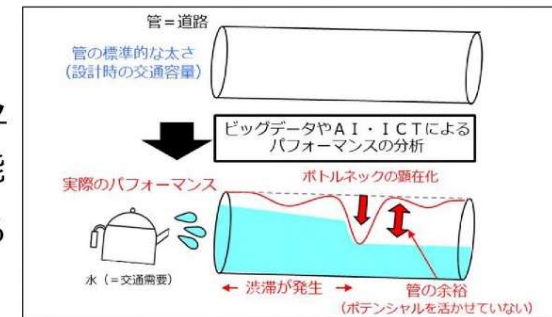
【対策】

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



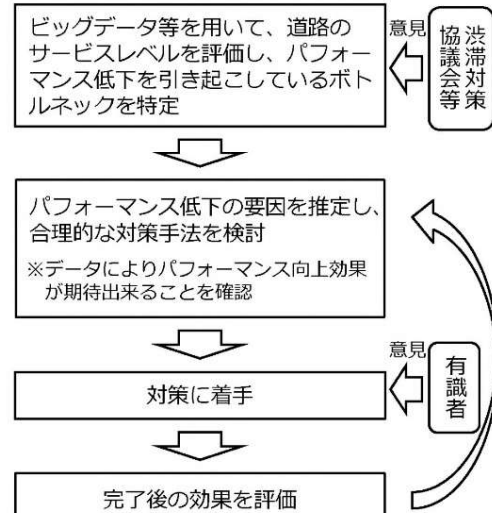
▲新たな対策の事例

※この他、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



▲道路のパフォーマンスの概念図

【事業の流れ】



5. その他

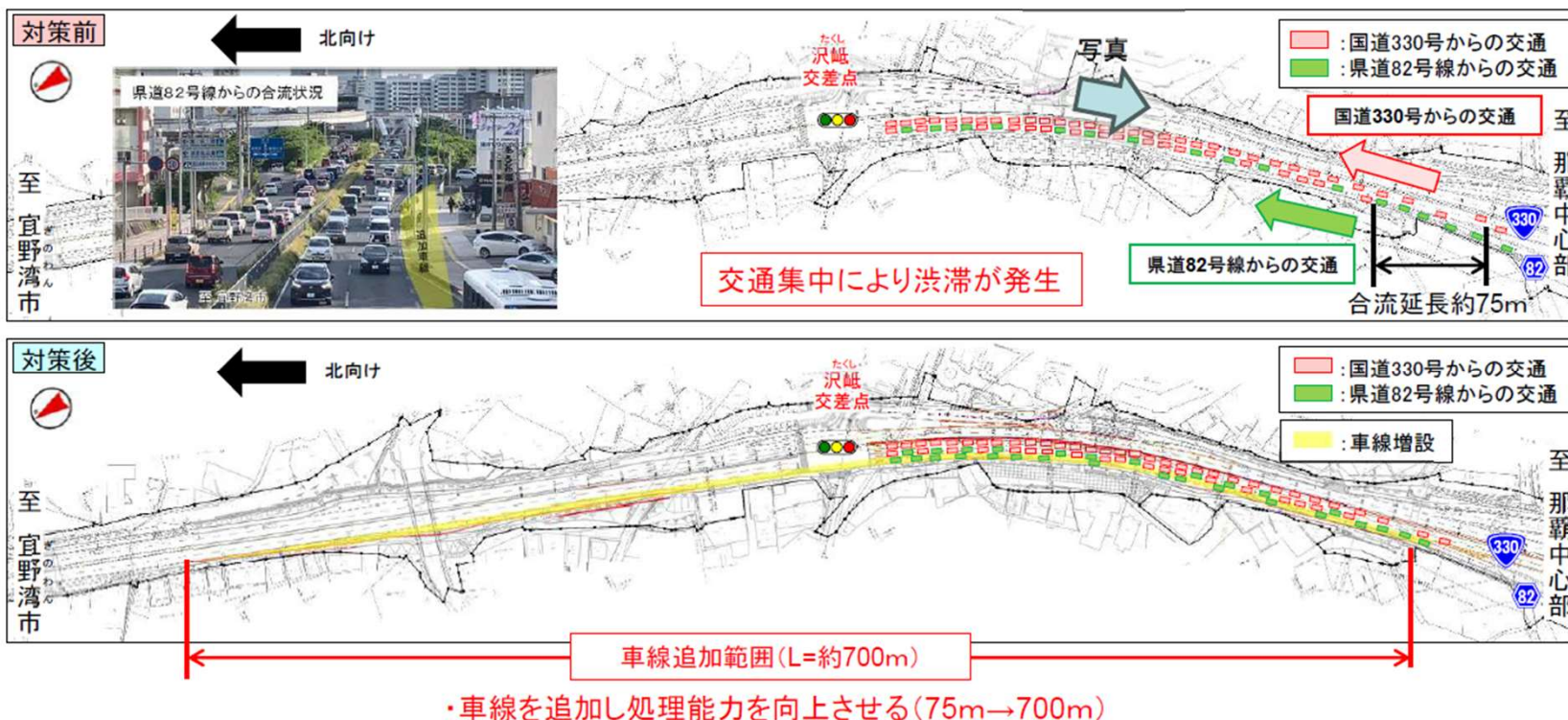
(2)局所渋滞対策制度の概要

5. その他

(3) 局所渋滞対策制度の概要

令和8年度 新規事業化（沢岬交差点局所渋滞対策）

- 国道330号沢岬～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、沢岬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。



(3)道路交通アセスメントの概要

※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

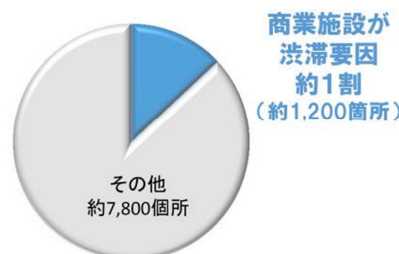
1. 道路周辺の土地利用等による渋滞対策[概要]

現状と課題

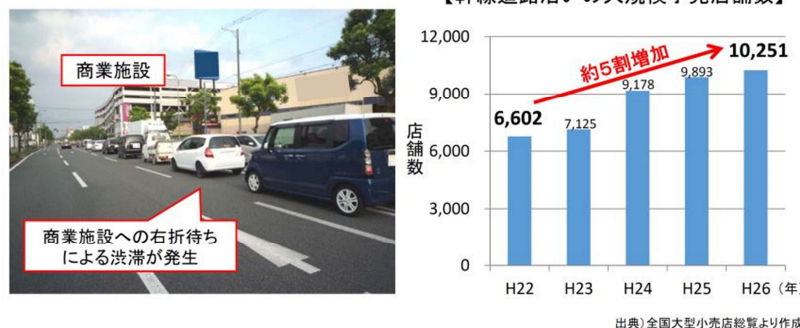
【渋滞と立地の現状】

- ① 我が国の道路の移動時間の約4割が渋滞で損失しており、人口減少時代を迎える中、生産性を向上していくため、渋滞対策の強化が必要。
- ② 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。加えて、幹線道路沿いの大規模小売店舗数はこの5年間で約5割も増加しており、今後、更なる渋滞への影響が懸念。

【全国主要渋滞ポイントの要因】



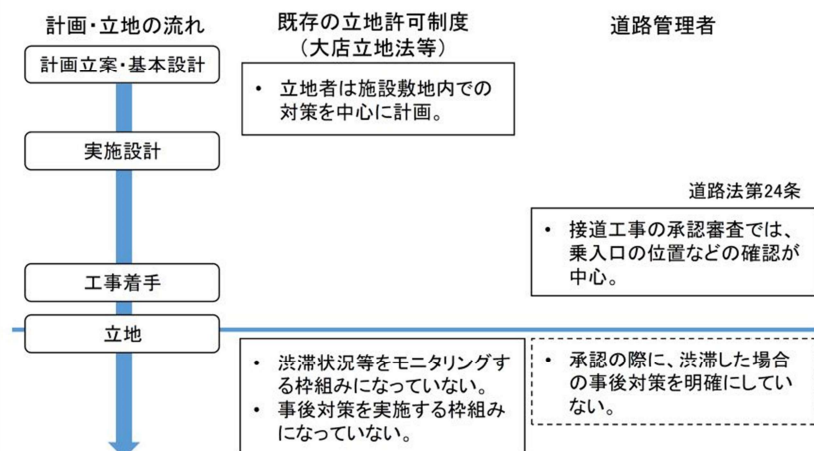
【幹線道路沿いの大規模小売店舗数】



【制度的課題】

- ① 道路周辺の土地利用に関する既存の立地許可制度(大店立地法等)では、施設敷地内での対策を中心に周辺交通への影響を抑制することとしており、結果として立地後に広域的な渋滞を多く生じさせている現状。更に、立地後に、立地者に対して渋滞対策を要請することを前提とした枠組みとなっていない。
- ② 道路管理者は、商業施設等の立地に際して、道路への接続工事に対する承認を行っているが、交通への影響について、交差点からの位置など簡易な審査にとどまっている。

【既存の立地許可制度と道路管理者に関する課題】



今後の方向性

- ① 国・地方の厳しい財政事情や渋滞分析に関わる技術の進展を踏まえ、外部不経済を生じさせる立地者に対して、施設敷地外の道路への対策を含め、必要なコストを適切に負担させていく必要がある。
- ② その際、道路への接続性が制限される一方、安全や景観面等が向上するなどのメリット・デメリットについて、地域の理解が重要である。
- ③ 道路周辺の土地利用に起因する渋滞の抑制や安全性を確保するため、立地前の計画段階から立地後の追加対策に至るまで、PDCAサイクルを確実に回す取組を強化する必要がある。
- ④ その際、道路管理者は都市計画担当部局や土地利用に関する許可権者と連携を高めるとともに、立地者に対して直接対策を要請する仕組みも強化する必要がある。

5. その他

(3) 道路交通アセスメントの概要

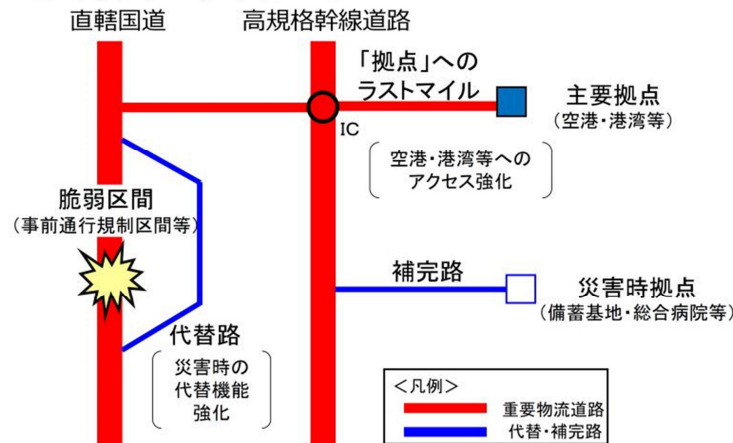
※令和2年度 第1回沖縄地方渋滞対策推進協議会資料再掲

重要物流道路の供用中区間の指定について

- 平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として 計画路線を含めて指定し、機能強化や重点支援を実施。
- まずは、供用中区間を指定※し、2019年度に事業中・計画中を含めて指定予定。

※指定する期日：2019年4月1日

■ ネットワークのイメージ



■ 指定による効果

- ・重要物流道路のうち、道路構造上支障のない区間(約8割)について、国際海上コンテナ車(40ft背高)の特車通行許可を不要とする措置を導入
- ・重要物流道路は、構造基準(高さ)4.5mから4.8mに引上げ(高さ4.1mの車両に対応) 【重要物流道路】
- ・災害時の道路啓開・災害復旧を国が代行 【重要物流道路及び代替・補完路】



■ 今回の指定内容

① 重要物流道路

「拠点」間をつなぐ道路ネットワーク



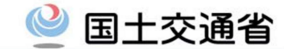
② 代替・補完路

重要物流道路の脆弱区間の代替路や災害時拠点(備蓄基地・総合病院等)への補完路として、代替・補完路(約15,000km)を指定

(3) 道路交通アセスメントの概要

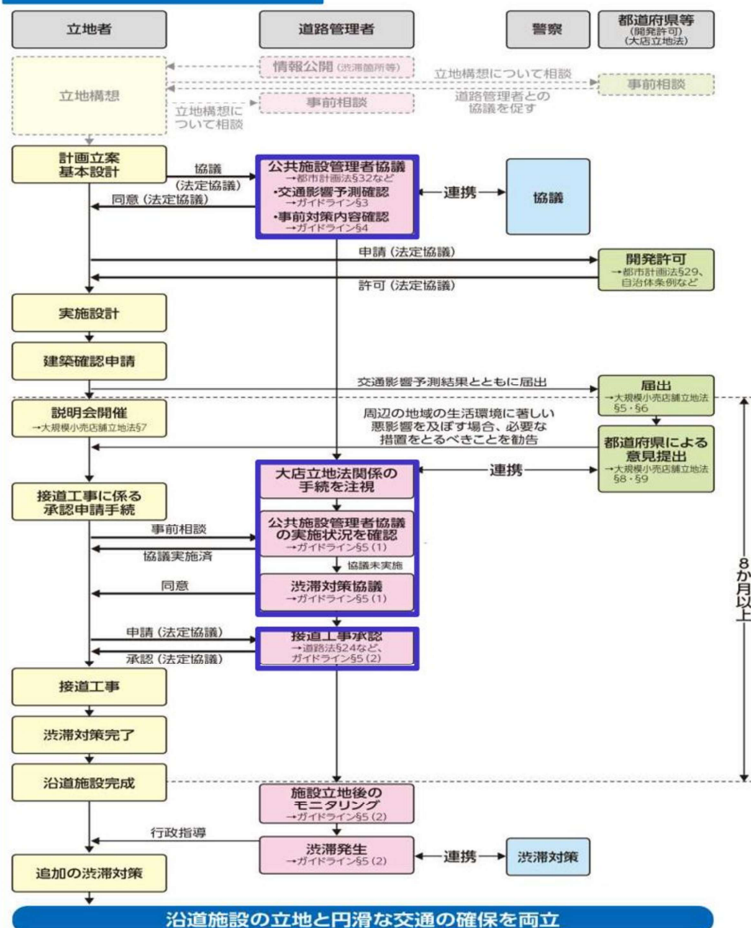
※令和2年度 第1回沖縄地方渋滞対策推進協議会資料再掲

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。

【渋滞箇所等の情報公開】

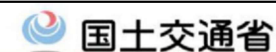
立地者が施設立地箇所の検討段階から渋滞箇所等の情報を参照できるよう情報公開に努める。

5. その他

(3) 道路交通アセスメントの概要

※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。

自治体
(開発許可担当)

自治体
(大店法担当)

連携強化

自治体から立地者に
計画立案の初期段階から
協議実施を呼びかけ 等

道路管理者

警察

■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、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

(4) 沖縄総合事務局道路脱炭素化推進計画

3. 分野別の主な施策

③ 道路利用分野 Ⅱ. 自転車利用促進

取り組み指標	2013年度	2025年度	2030年度	2040年度
自転車通行空間の整備延長(直轄国道)	4.2km	14.6km	自転車ネットワークと連携し、直轄国道における自転車通行空間を確保	
シェアサイクルの導入市町村数	—	12市町村	自治体の導入に合わせ、シェアサイクルポート設置の占用許可を検討	

■ 自転車通行空間の整備状況と計画

■ 目標達成に向けた取組施策とロードマップ ＜取組施策＞

- ・現時点の取組状況(2025年度)
 - －自転車通行空間(直轄国道): 14.6km
 - －シェアサイクルの導入市町村数: 12市町村
- ・目標達成に向けた取組施策:
 - －自転車推進計画、自転車ネットワーク策定に向けた自治体への支援の実施。
 - －直轄国道における自転車ネットワーク対象箇所
の自転車通行空間の確保。

＜ロードマップ＞

- ・自治体の自転車ネットワークと連携した、自転車通行空間の確保(～2040年度)
- ・自治体のシェアサイクル導入に合わせた、直轄国道上のポート設置に関する占用許可(～2040年度)

自転車通行空間の整備



▲自転車道整備状況(国道58号 名護市)



▲矢羽根整備状況(国道58号 名護市)

自転車シェアリングの普及



▲国道敷地内でのシェアサイクルポート設置

(4) 沖縄総合事務局道路脱炭素化推進計画

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)

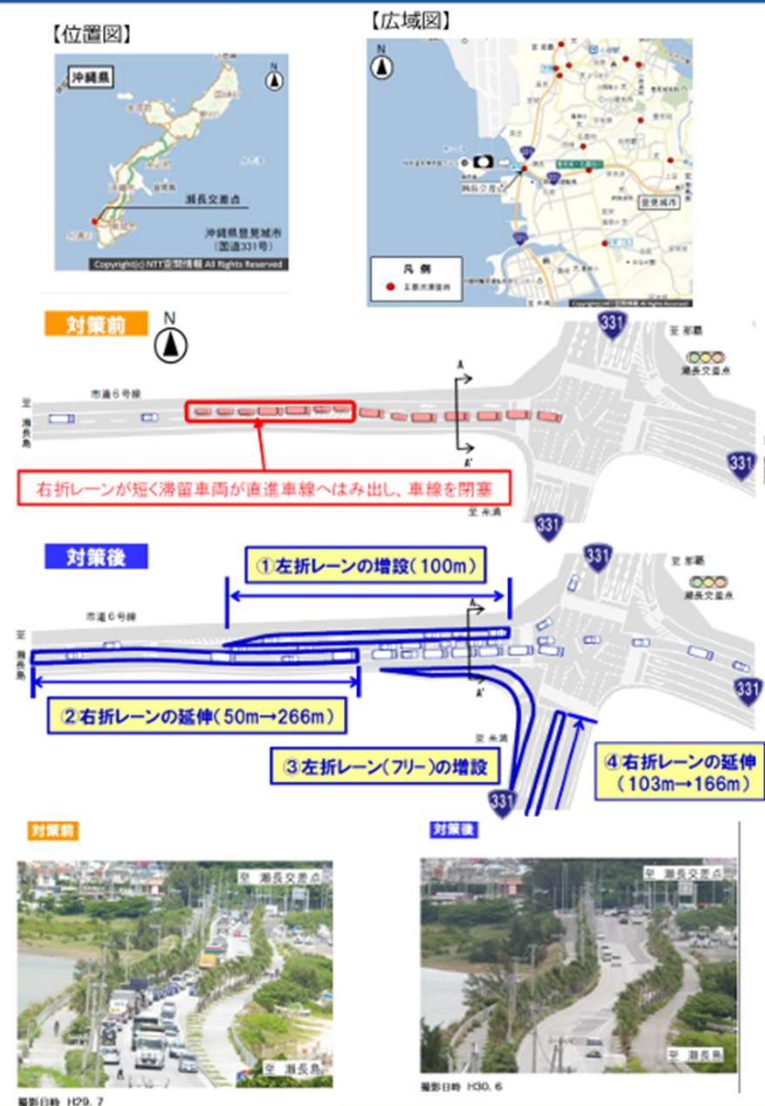
取り組み指標	2023年度	2030年度	2040年度
主要渋滞箇所数	166箇所	156箇所	146箇所

■ 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)



(4) 沖縄総合事務局道路脱炭素化推進計画

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:
 - 一 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。
 - 一 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



①横断幕

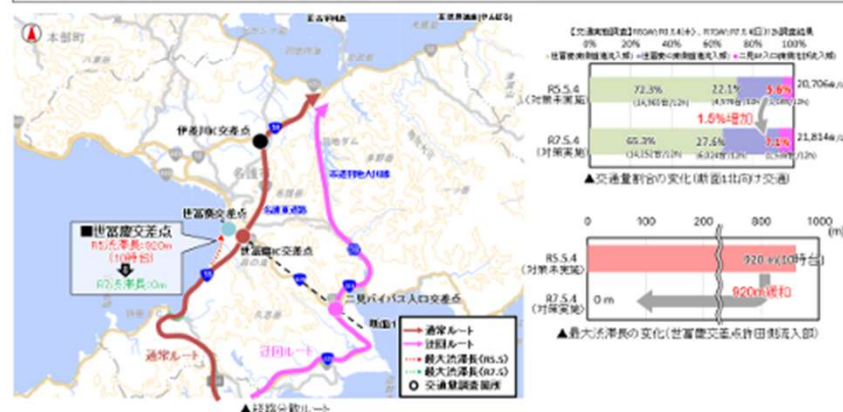


②立て看板



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
- ・世富慶交差点における最大渋滞長がR5年より約0.9km緩和⇒一定の効果を確認



(4) 沖縄総合事務局道路脱炭素化推進計画

3. 分野別の主な施策

③ 道路利用分野

IV. 公共交通利用促進(交通結節拠点の整備等)

<計画目標>

- ・交通結節点の事業化及び推進、公共交通輸送人員の増加
 - －交通結節点の整備推進やモノレール駅での交通結節の強化により公共交通の利便性向上。
 - －沖縄の交通課題である自動車依存からの脱却を目指しながら、交通転換による脱炭素化を目指す。

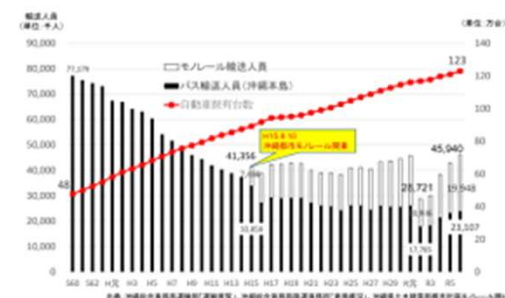
■目標達成に向けた取組施策とロードマップ

<取組施策>

- ・現時点の取り組みの状況(2024年度):
 - －バスレーンについて朝夕10kmの整備完了
 - －基幹急行バスを往復13便運航
 - －公共交通利用者4,594万人
- ・目標達成に向けた取組施策:
 - －那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村地域公共交通総合連携計画に基づき、基幹バスシステムの推進。
 - －基幹バス58号ルートへのバスレーンの整備延長を導入検討。
 - －交通結節点として沖縄市胡屋・中央地区、名護市名護漁港周辺の2箇所にてバスタ計画の調査中
 - －多機能バス停の設置を検討。
 - －将来の連節バスの運行も視野にバスベ이의延長を導入検討。

<ロードマップ>

- －基幹バス58号ルートへのバスレーンの推進(2022～40年度)
- －主要バス停への多機能バス停の整備推進(～2040年度)



基幹バス58号ルート(久茂地～コザ)検討区間



5. その他

(5) 今後の予定

年度	年月	内容
令和8年度	R8.7	■R8年度第1回エリアWG（北部）【今回】 ・ 北部地域における渋滞対策の実施状況 ・ 北部地域における解除候補箇所（案）（対策済箇所） ・ 北部地域における渋滞対策の進め方（対策検討、TDM施策、その他） ・ 主要渋滞箇所追加候補の抽出について ・ その他（今後の予定など）
今後 （R8.7以降）		■第1回沖縄地方渋滞対策推進協議会