

令和7年度 第1回沖縄県渋滞対策アドバイザー会議の概要

□開催日時

令和8年1月9日(金)15:30 ~ 17:00

□場所

沖縄総合事務局 2F 共用会議室D・E

□委員名簿

別添資料参照

□議事次第

1. 開 会

2. 委員紹介

3. 議 事

(1)規約について(資料1)

(2)渋滞対策アドバイザー会議の趣旨(背景)(資料2)

(3)地域の現状(資料3)

(4)道路に求められる機能(サービスレベル)(資料4)

(5)今後の予定(資料5)

5. 閉 会

□議事概要

○会議の設立及び規約について

会議の設立及び規約について承認された。

○道路に求められる機能(サービスレベル)について

- ・自治体の計画(生活圏)・物流・観光・救急医療の観点から、道路に求められる機能(サービスレベル)を求める区間を検討することについて、了承を得た。
- ・検討区間において、時間信頼性や事故による渋滞の状況について対策を検討していただきたい。
- ・生活圏間の那覇市—名護市間60分という目標は、鉄軌道をイメージしているため、道路の活用を想定した計画を参考とすること。
- ・北部医療センターはR10年度設立予定であることから、どの時点での区間設定なのか、はっきりした方がよい。
→完成年度が公表されているものについては、考慮したい。

沖縄県渋滞対策アドバイザーミーティング

名簿

【学識者】

神谷 大介 琉球大学 工学部 工学科 社会基盤デザインコース 教授
山田 健太 琉球大学 国際地域創造学部 経済学プログラム 准教授

【行政機関】

内閣府 沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課長
内閣府 沖縄総合事務局 南部国道事務所 所長
内閣府 沖縄総合事務局 北部国道事務所 所長
沖縄県 土木建築部 道路街路課 課長
沖縄県警察本部 交通規制課 交通管制官
西日本高速道路(株) 九州支社 沖縄高速道路事務所 所長

【事務局】

内閣府 沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課

第1回沖縄県 渋滞対策アドバイザーミーティング

内閣府
沖縄総合事務局
令和8年1月9日

1. 渋滞対策アドバイザー会議の趣旨(背景)

1. 沖縄県渋滞対策アドバイザーミーティングについて

■ 渋滞対策アドバイザーミーティングの目的・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)箇所・目標設定

検討する箇所を設定し、地域における当該箇所の機能や利用実態を踏まえ、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等、検討区間の使われ方や果たすべき機能を確認

(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、当該箇所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)対策実施及び評価

■ 組織構成（案）

沖縄県渋滞対策アドバイザーミーティング

【事務局】

沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課

有識者

琉球大学

神谷 大介 教授
山田 健太 准教授



道路管理者

沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課
南部国道事務所
北部国道事務所
沖縄県土木建築部 道路街路課
西日本高速道路(株) 沖縄高速道路事務所



交通管理者

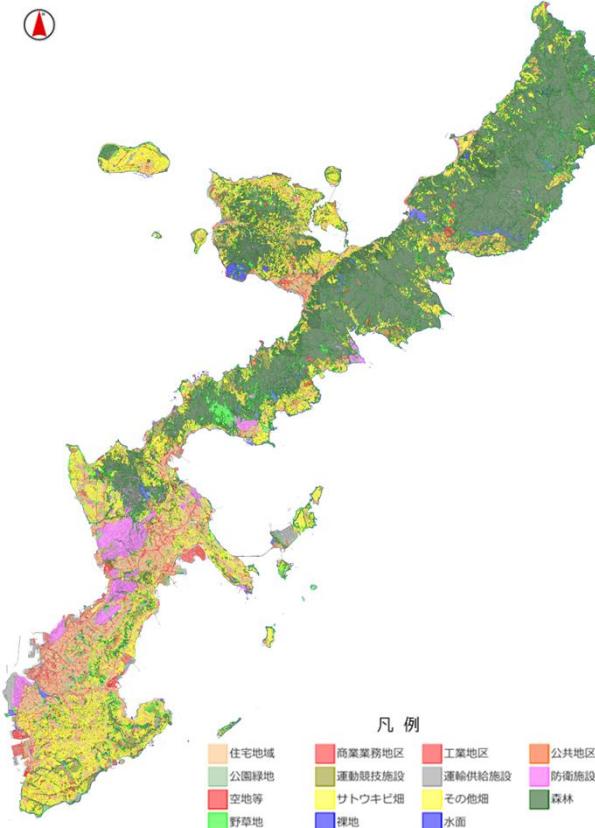
沖縄県警察本部 交通部 交通規制課

2. 地域の現状

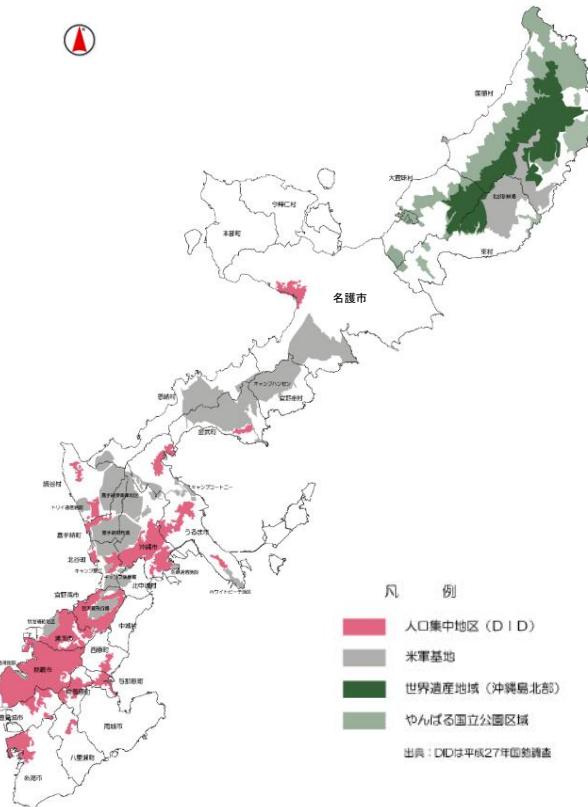
2-1. 土地利用状況

- 沖縄本島における住宅地や商業地は中南部都市圏に集中し、北部圏域では森林地域が多く占め、住宅地域は名護市や沿岸部に分散している。また、人口集中地区は、米軍基地や地形条件、自然的土地利用の制約等もあり、中南部都市圏の南北方向の限られたにエリアに軸上に展開されている。
 - このような土地利用上の制約等もあり、沖縄県の市街地人口密度及び住宅地の平均価格は、全国と比較して高い。

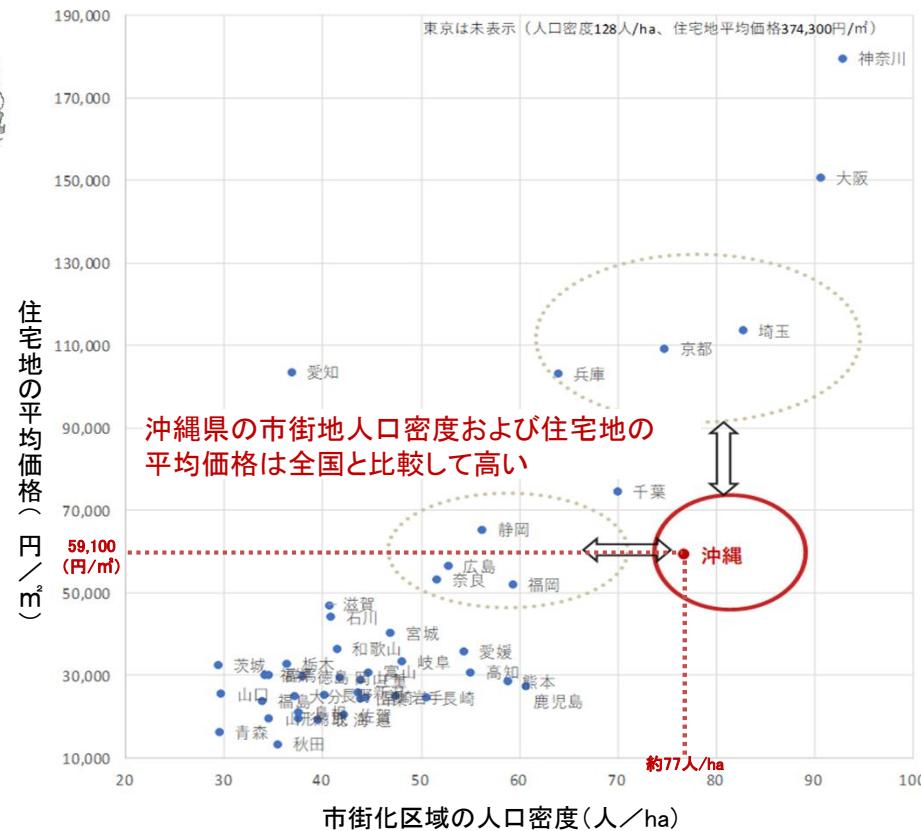
■沖縄本島の現況土地利用



■ 沖縄本島の人口集中地区、米軍基地等



■都道府県別の市街地人口密度と住宅地平均価格



出典：沖縄県地図情報システム土地利用現況図

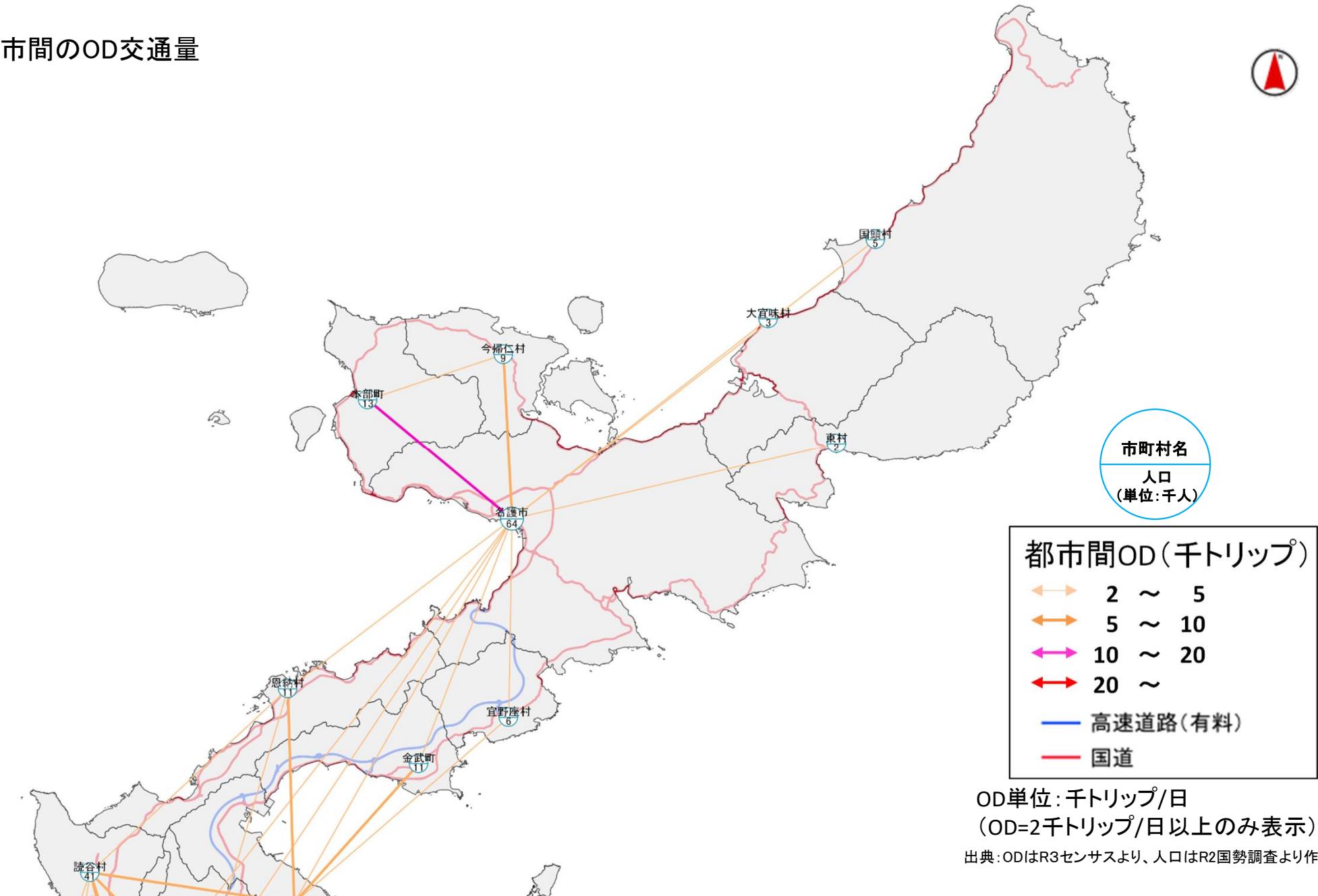
出典:DIDはH27:国勢調査、『沖縄県の基地跡地利用』(沖縄県)
『奄美大島、徳之島、沖縄島北部及び西表島世界自然遺産(詳細版)パンフレット』(環境省)

出典:市街化区域人口密度は、令和2年都市計画現況調査:国土交通省
住宅地の平均価格は、令和元年都道府県地価調査:国土交通省

2-2. 交通流動(北部)

○ 北部地域の交通需要においては、名護市を中心としたつながりが見られる。

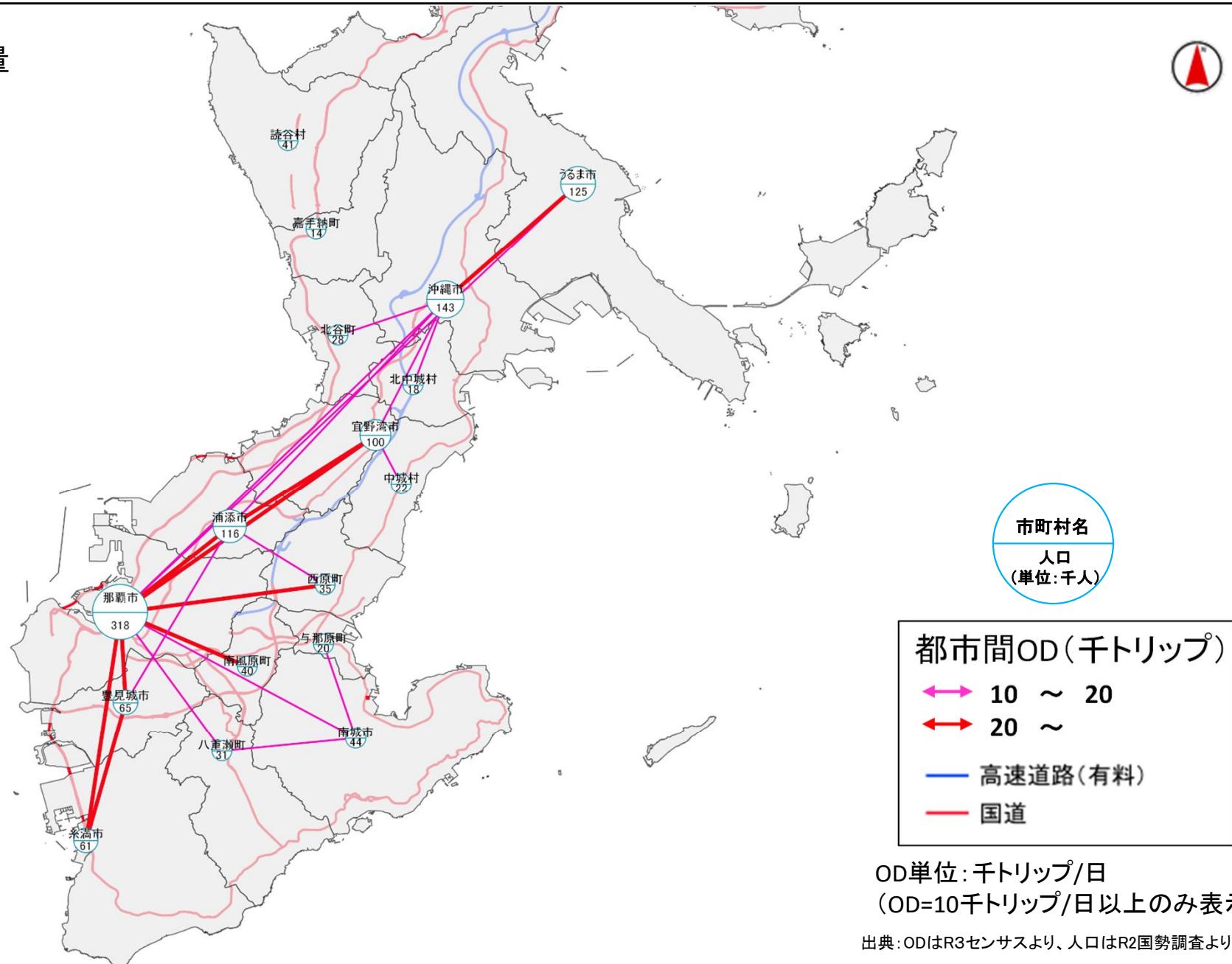
■都市間のOD交通量



2-2. 交通流動(中南部)

- 中南部地域の交通需要においては、那覇市を中心としたつながりが見られる。

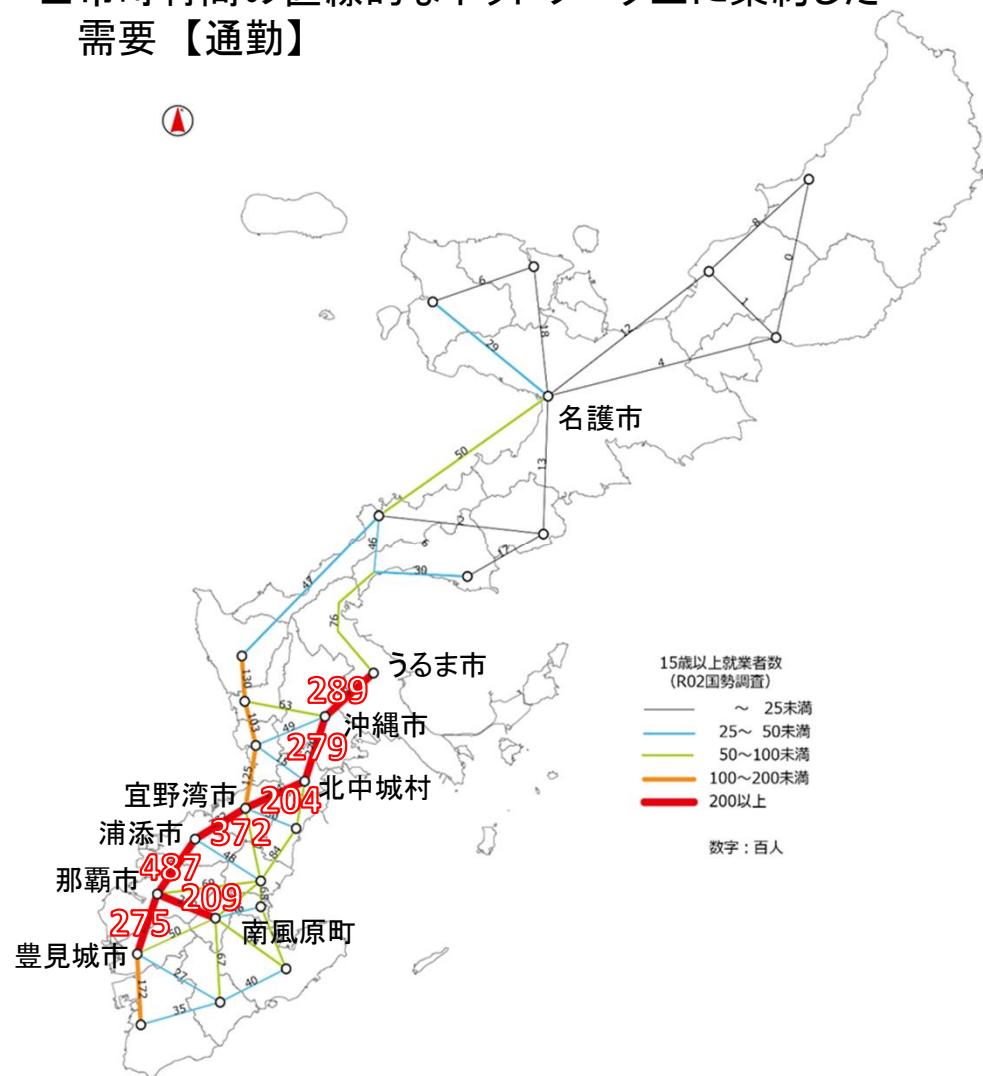
■都市間のOD交通量



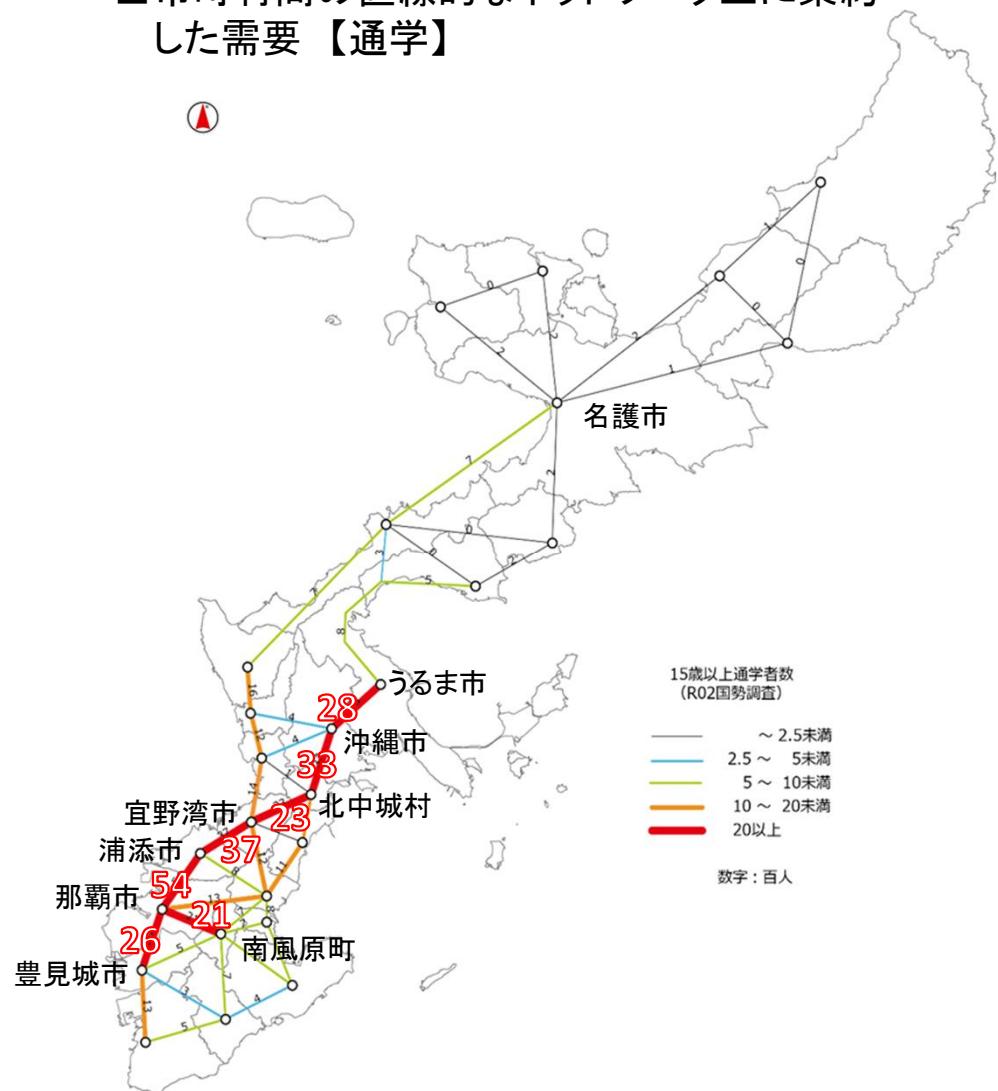
2-3. 市町村間の通勤・通学流動

- 通勤通学流動を市町村間の直線的なネットワーク上に集約した需要は、通勤、通学ともに中南部都市圏の南北軸上に需要が多いことが特徴としてみえる。
- 中でも、**那覇市周辺及び那覇市から沖縄市・うるま市に至る区間で多くの需要**が見られる。

■市町村間の直線的なネットワーク上に集約した
需要【通勤】



■市町村間の直線的なネットワーク上に集約
した需要【通学】



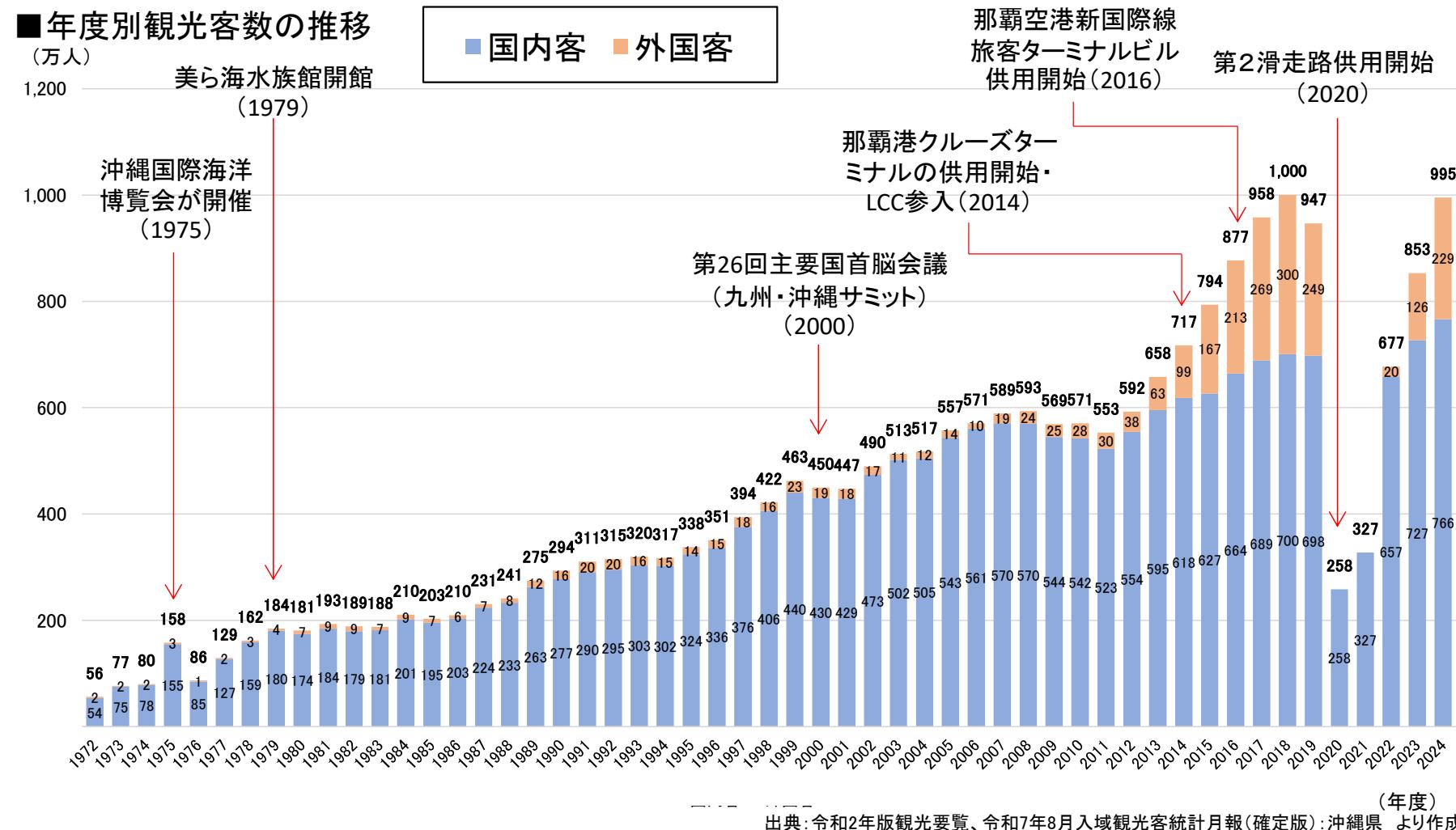
2-4. 物流

- 沖縄本島における重要港湾として、「**那覇港、運天港、金武湾港、中城湾港**」の4つの港湾がある。
- 沖縄本島内には、中南部を中心に工業団地が立地している。



2-5. 観光客数

- 沖縄は、我が国が誇る観光地であり、観光は県経済のリーディング産業と位置づけられている。
- 観光客数は、那覇空港新国際線旅客ターミナルビル、那覇港クルーズターミナルの供用開始等に伴う海外航空路線の拡充・クルーズ船の寄港回数増により順調に増加し、2018年度には1,000万人(うち外国人約300万人)を突破した。
- コロナ禍により一度落ち込んだものの、**2024年度には995万人とコロナ前の2018年度と同程度の水準まで回復**している。



2-6. レンタカーの混入状況

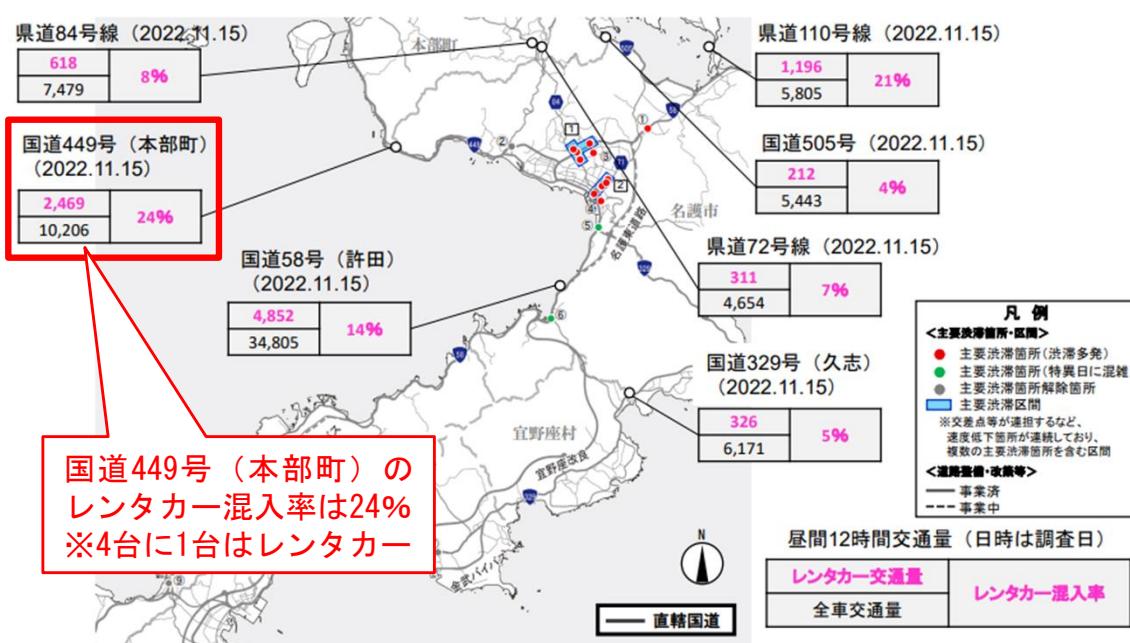
○ 観光地の沖縄において、観光客が利用するレンタカーやカーシェアリング車両※1が交通流動に与える影響は比較的大きい。

- 美ら海水族館等の**北部の主要観光地に近い国道449号では、レンタカーの混入率が約24%**(4台に1台はレンタカー)
- 沖縄県の**レンタカー割合※2は4.8%(2025年3月時点)と全国平均(1.5%)よりも高く、レンタカーの普及が特に進んでいる**

※1:以降、レンタカー・カーシェアリングを含め資料上では簡便のためレンタカーと表記

※2:県内のレンタカーの車両台数及びレンタカー車両台数が自動車保有台数に占める割合

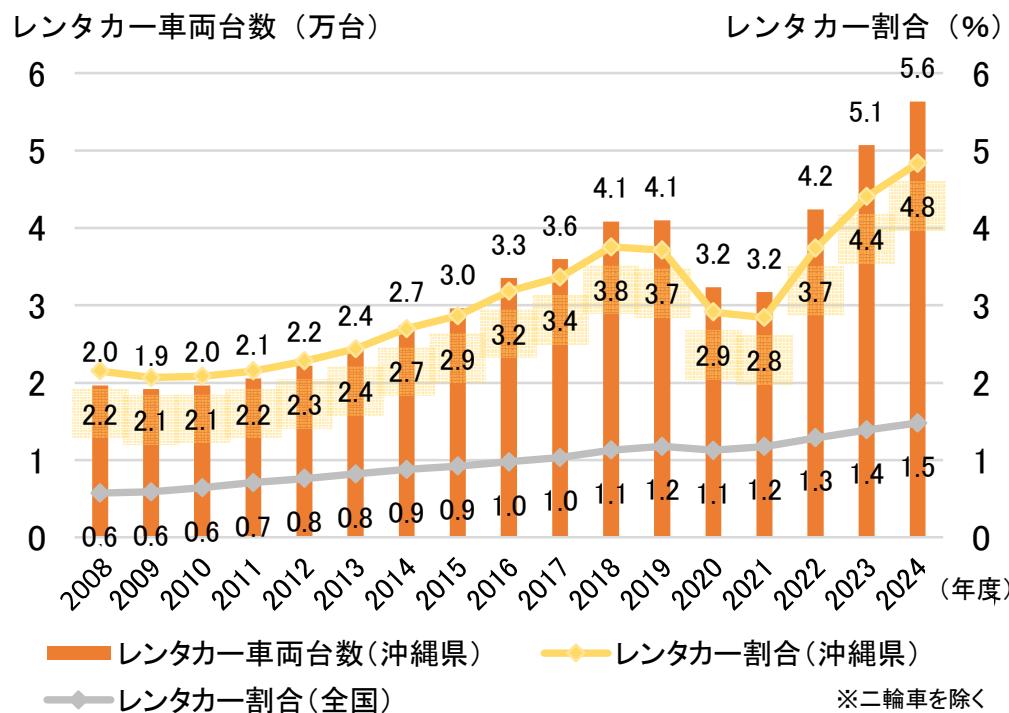
■沖縄県内のレンタカー混入状況(2022年11月)



国道449号 (本部町) の
レンタカー混入率は24%
※4台に1台はレンタカー

出典：令和5年度 第1回沖縄地方渋滞対策推進協議会

■レンタカー車両台数の変化(各年3月末時点)



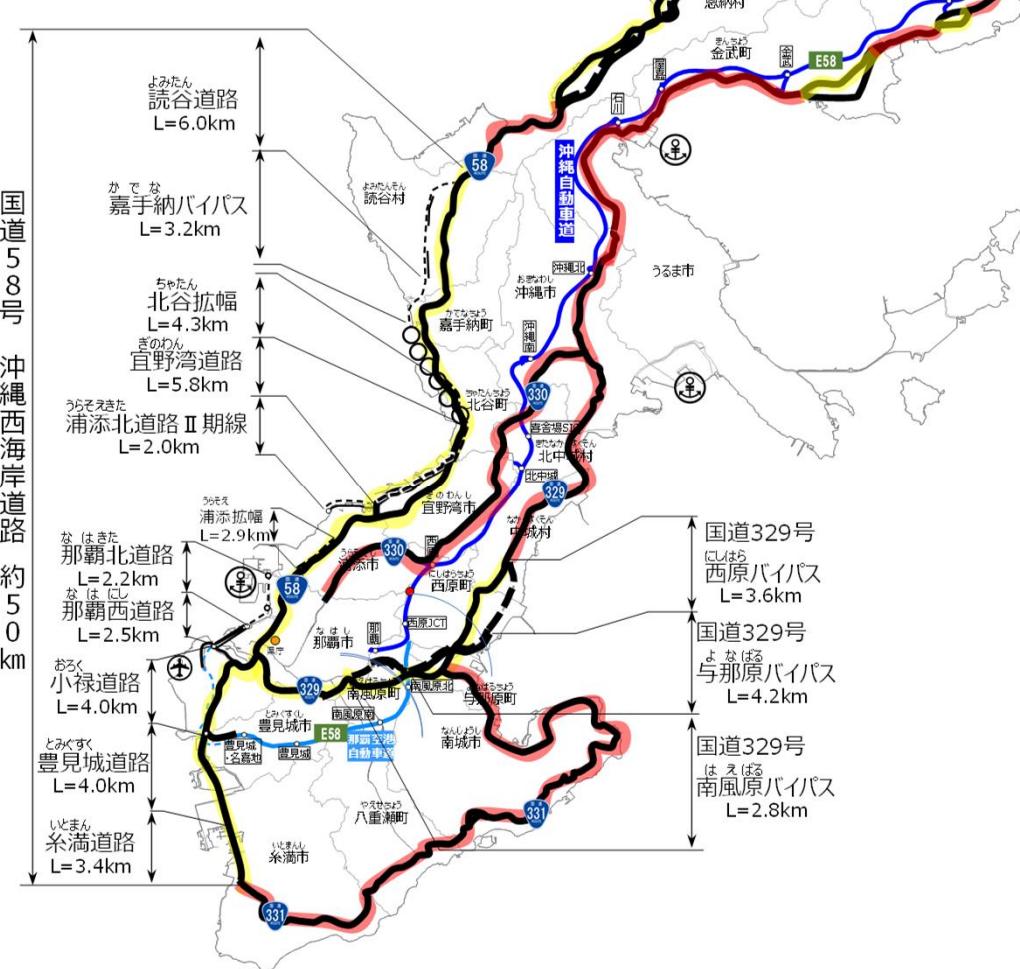
出典:自動車保有台数:自動車検査登録情報協会(自検協)より作成

レンタカー保有台数:全国レンタカー協会より作成

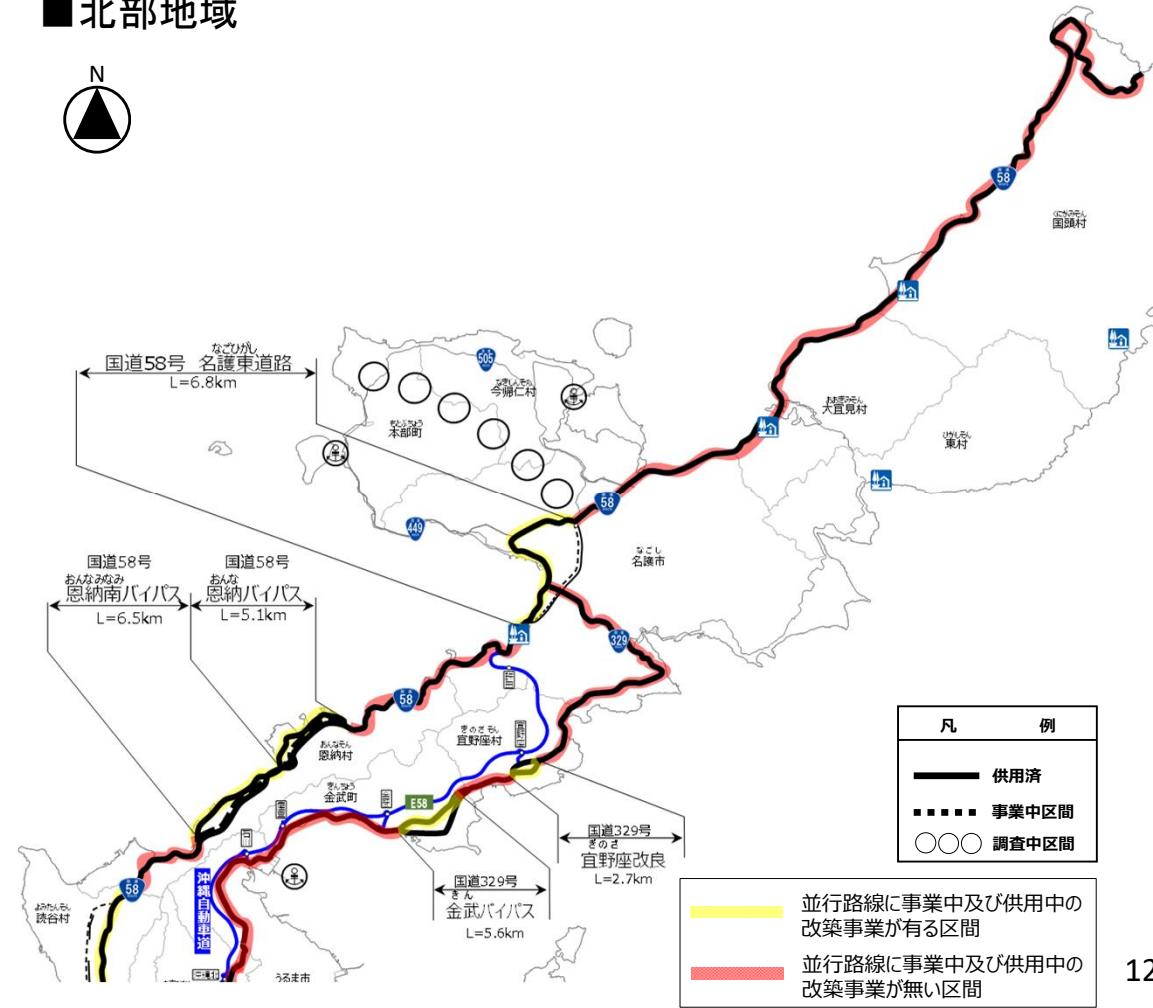
2-7. 直轄改築事業

- 南部地域においては、西海岸地域に国道58号のバイパスである沖縄西海岸道路、東海岸地域においては、国道329号のバイパスである西原・与那原・南風原バイパスの整備が進められている。
- 北部地域においては、沖縄自動車道から本部方面を結ぶ名護東道路や、西海岸において恩納バイパスの整備が進められている。また、金武バイパス、宜野座改良が整備済みとなっている。
- 一方で、中南部を結ぶ国道330号や国道329号の北東部には、並行路線に事業中及び供用中の改築事業が無いため、課題が生じている箇所では、現道での対策の検討が必要。

■南部地域



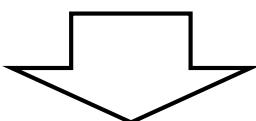
■北部地域



3. 道路に求められる機能(サービスレベル)

3. 道路に求められる機能(サービスレベル)

- 前述の状況を踏まえた上で、沖縄の道路に求められる機能(サービスレベル)を検討する。
- 検討にあたり、沖縄県における交通の関連計画(沖縄県総合交通体系基本計画、各自治体の総合計画等)を確認する。
- 生活圏、物流、観光といった視点に、住民の生活に直結する救急医療の視点を加えた4つの項目に着目して、現道の課題のある区間を設定し、サービスレベルを向上させる対策を検討する。



生活圏、物流、観光、救急医療の4つの項目の視点での検討について確認したい

3-1. 生活圏間の移動

- 沖縄県総合交通体系基本計画(R4.10)では、県土構造を階層構造と捉え、**3次生活圏**の中心である那覇市と、**2次生活圏**の中心都市(本島内では名護市)を60分で結ぶことと、**那覇市を中心とした2次生活圏内**(那覇市～うるま市等)及び名護市を中心とした2次生活圏内の移動を60分以内で収めることを目標としている。
- 骨格交通軸の方向性として、各拠点都市を結ぶ**南北骨格軸**と**西海岸軸**、**東海岸軸**が位置付けられている。

【定義】

1次生活圏: 市町村機能を有する、または生活の場としてのコミュニティである生活圏

2次生活圏: 救急告示病院、高等学校及び商店街等を有する生活圏

3次生活圏: 様々な業種が集積し、高度かつ多様なサービスを県民及び観光客に提供することが可能な那覇を核とする生活圏

■県土の圏域構成

- ・**3次生活圏**中心都市
那覇市
- ・**2次生活圏**中心都市
那覇市、宜野湾市、沖縄市、名護市
- ・**那覇市・宜野湾市・沖縄市を中心都市とする2次生活圏内所在都市**
うるま市、浦添市、豊見城市、糸満市
南城市、与那原町、南風原町、西原町
北谷町、嘉手納町、読谷村
- ・**名護市を中心都市とする2次生活圏内所在都市**
恩納村、宜野座村、東村、本部町
大宜味村、国頭村

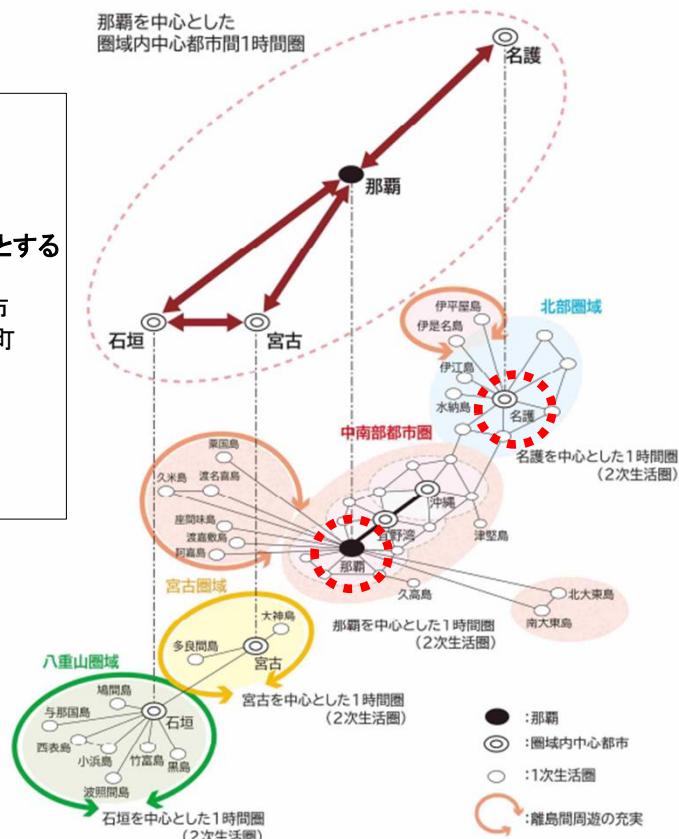


図 3-3 県土の圏域構成

「沖縄県総合交通体系基本計画」の公表(令和4年10月14日):沖縄県HP
<https://www.pref.okinawa.jp/machizukuri/dorokotsu/1012558/1012583/1012584/1012585.html>

■拠点間の多様な活動を支える骨格的な交通軸

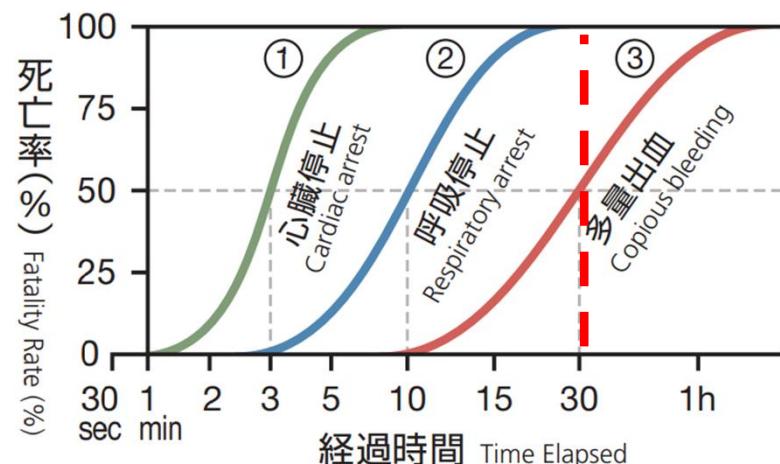
- 多様な活動を支える骨格交通軸の方向性
(南北骨格軸)
 - ・那覇、沖縄、名護の拠点都市、空港、港湾の広域交通拠点、駐留軍用地跡地の振興拠点の相互間等での多様な産業活動や、中南部都市圏の南北軸上市街地内での多様な活動を担う骨格軸
- 西海岸軸
 - ・本島西海岸に連携する都市、空港、港湾等の振興拠点、観光・交流・レクリエーション拠点間の多様な活動、観光交流活動を支える西海岸軸
- 東海岸軸
 - ・西海岸軸とは異なるもう一つの経済の骨格形成に向けた東海岸サンライズベルト構想に位置づけられ、MICE、IT 業界パーク、国際物流拠点・産業集積地、海洋レジャー、観光資源等を連携する東海岸軸(産業・物流軸)
 - ・那覇空港、那覇港、中城港を基軸とする国際物流拠点の形成と国際物流産業等の集積により取り扱われる貨物や企業活動、県民生活に必要な物資の流动を支える産業・物流軸(東西軸)
 - ・南北軸相互を結び、本島東西地域間を連携する東西軸



3-2. 救急医療

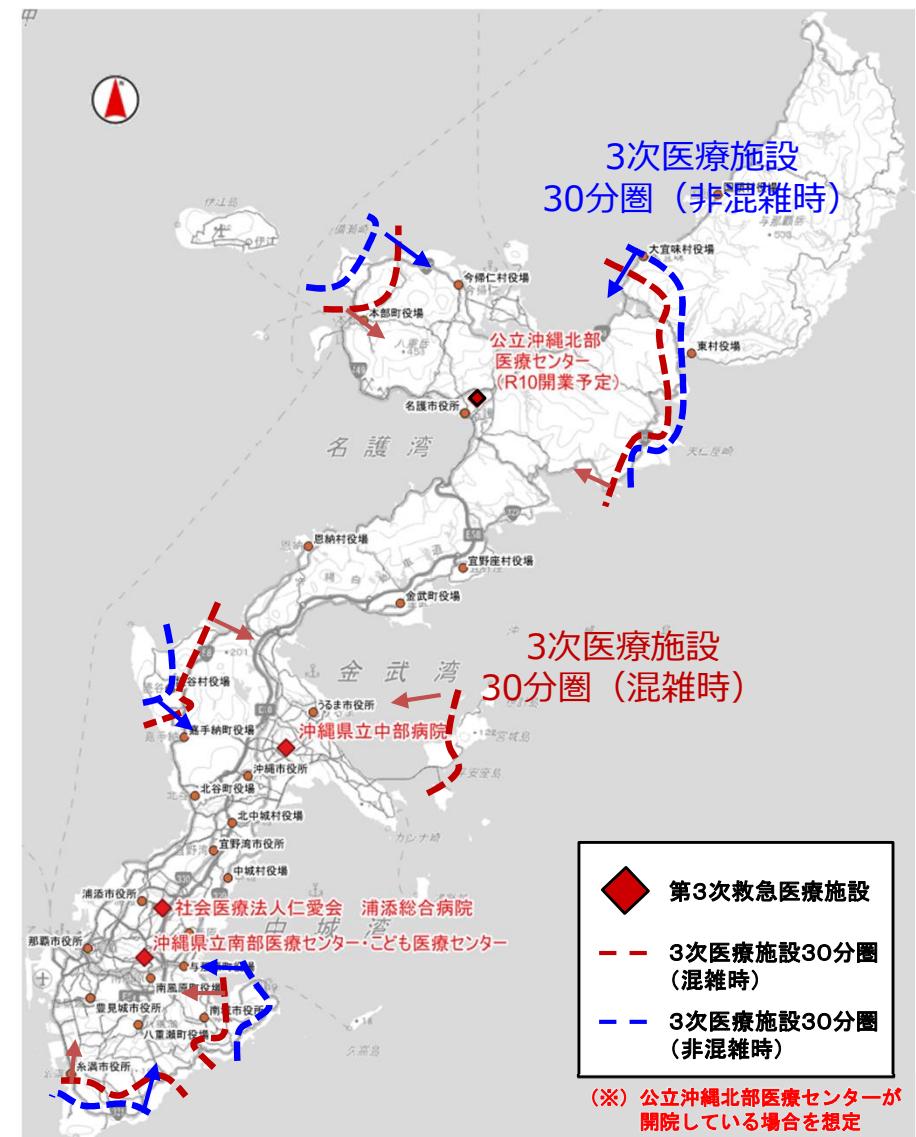
- 沖縄県には緊急性の高い患者に対して高度な治療が行うことのできる**第3次救急医療機関**が3か所存在する※。
(※公立沖縄北部医療センターについては、R10年度開院予定)
- カーラーの救命曲線によると、**搬送時間が30分を超えると**多量出血時には生存率は50%、呼吸停止時には生存率が0%となることから、**第3次救急医療機関まで30分以内のアクセスを確保することが望ましい。**

カーラーの救命曲線 Golden Hour Principle



総務省消防庁 Chapter2 救助・救急
https://www.fdma.go.jp/en/items/en_03.pdf

■ 沖縄本島内の第3次救急医療機関と30分圏域(※)

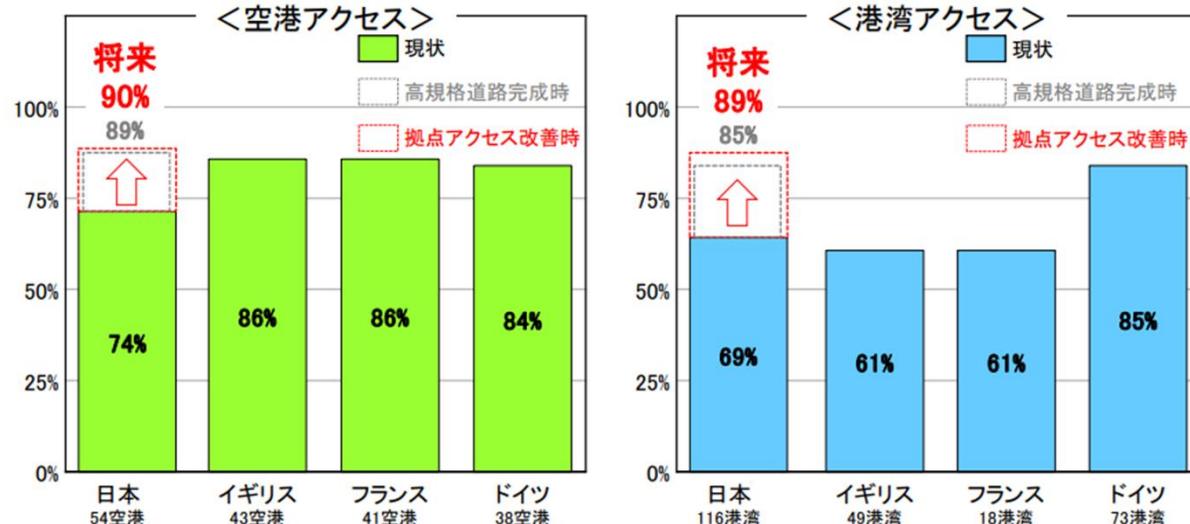


出典: R3センサス旅行速度から算定

3-3. 物流

- 沖縄本島における重要港湾として、「**那覇港、運天港、金武湾港、中城湾港**」の4つ、また、国際旅客船拠点形成港湾として、「**本部港**」がある(以下、これらを「主要な港湾」とする)。
- 欧州の諸外国では主要な**空港・港湾から高規格道路への10分以内**のアクセスが優れており、国際競争力の強化の観点から、その国際水準を目指す方針であることが、第61回国土幹線道路部会の資料で示されている。
- 主要な物流拠点である**那覇空港や主要な港湾が、高規格道路と10分以内に結ばれていることが望ましい。**

主要な空港・港湾から高規格道路への10分以内アクセスの状況



■ 沖縄本島内の重要物流道路と重要港湾・空港



3-3. 物流

- 沖縄県の策定した「中城湾港長期構想」において、中城湾港の将来像を実現するための取り組みとして、那覇港と中城湾港の機能分担・有機的連携の推進及び両港の連携を強化する陸上・海上輸送ネットワークの形成が示されている。
- 高速道路利用した場合の想定ルートとして、国道330号が想定されている。



<参考> 那覇港と中城湾港の特性について

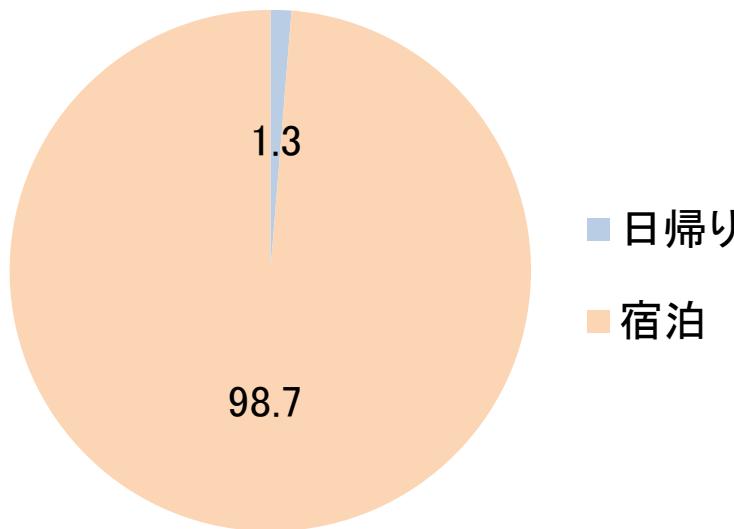
| | 特性 | | 求める機能・対応 |
|--------------|---|---|--|
| | 強み | 弱み | |
| 那覇港 | ①移入貨物が多く、定期航路サービスが多頻度・多方面に展開 ②国際コンテナターミナルを保有 ③周辺に流通業（卸売業、倉庫業等）が集積 | ①内貨物は移出コンテナの9割が空、外貨物はまだコンテナ貨物の総量が少ない（輸送コスト高い要因の一つ） ②港湾用地が狭隘、貨物集中による慢性的な那覇都市圏の渋滞 ③周辺に倉庫等の立地可能用地が不足 | ①移出の空コンテナを埋める貨物、外貨コンテナ貨物の集貨・創貨 ②港湾用地の代替地 ③倉庫等の立地可能用地 |
| 中城湾港 新港地区 | ①周辺に流通加工・工場等が集積 ②（那覇港と比べ）港湾用地に余裕がある ③周辺に新たな倉庫業等が集積できる可能性がある | ①那覇周辺の流通業（卸売業、倉庫業等）から時間・コストかかる（新港地区周辺に流通業の集積が進んでいない） ②取扱貨物が少なく、定期航路サービスが少 | ①那覇周辺への時間・コスト削減 ②港湾物流関連企業の立地 ③多頻度・多方面の定期航路サービス |

出典：「中城湾港長期構想」：沖縄県（令和3年4月）を一部加工

3-4. 観光

- 沖縄ブロック新広域道路交通ビジョンに位置付けられているような「世界水準の観光リゾート」にふさわしい魅力的な交通基盤を実現を目指す。
 - 沖縄の特性として、宿泊観光が全体の約99%を占めている。
 - 名護市、恩納村を中心に、北部地域には主要リゾートホテルが50軒立地している。
 - 高規格道路のICから観光地へのアクセス向上に加え、宿泊施設から観光地へのアクセス向上を図ることが必要。

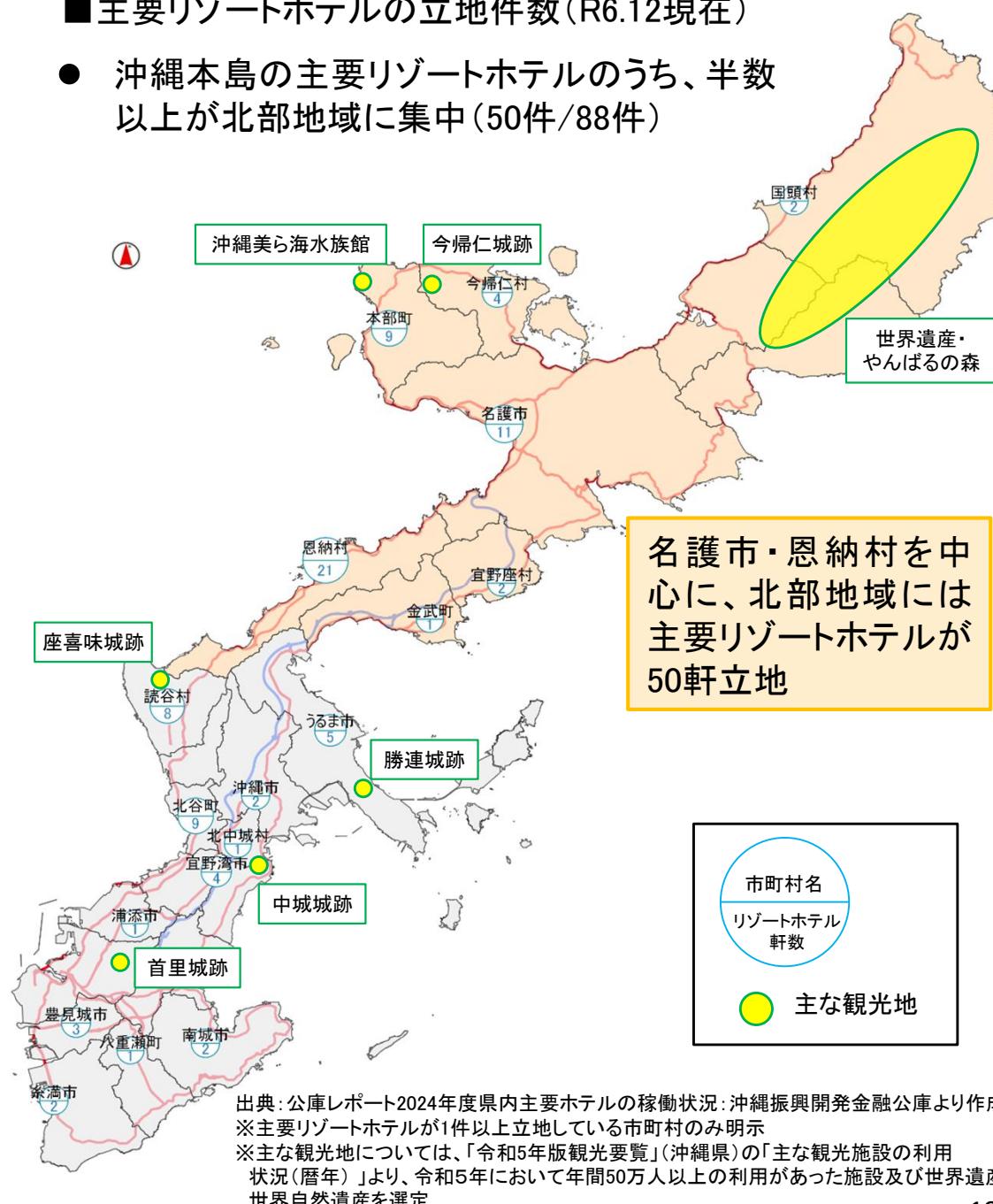
■観光客の宿泊状況(沖縄本島)



⇒宿泊観光が全体の98.7%を占めており、宿泊施設から観光地へのアクセス向上を図ることが必要

■主要リゾートホテルの立地件数(R6.12現在)

- 沖縄本島の主要リゾートホテルのうち、半数以上が北部地域に集中(50件/88件)



3. 道路に求められる機能(サービスレベル)

○サービスレベルを向上させる路線区間を検討する際の視点は以下の通りである。

■ 視点

① 生活圏

- ・ 那覇市(3次生活圏の中心)と名護市(2次生活圏の中心)を概ね60分で結ぶ
- ・ 那覇市・名護市を中心とした2次生活圏内の移動を概ね60分で結ぶ

② 救急医療

- ・ 第3次救急医療機関までのアクセス性

③ 物流

- ・ 主要な物流拠点である那覇空港・重要港湾(那覇港、運天港、金武湾港、中城湾港)と高規格道路のIC間のアクセス性

④ 観光

- ・ 高規格道路のIC及び宿泊施設から各観光拠点間のアクセス性

4. 今後の予定

4. 今後の予定(案)

令和5年10月31日

WISENET2050 政策集策定

令和8年1月9日



第1回 沖縄県渋滞対策アドバイザー会議

＜検討事項＞ 検討会の目的、地域の現状など



第2回以降～ 沖縄県渋滞対策アドバイザー会議

＜検討事項＞ 区間の設定、サービスレベル(目標)の設定、実情把握、要因分析、対策案の検討 など

