

# 令和8年度 第1回 中部東道路計画検討会

日時：令和8年7月29日（水）

時間：14：00～15：00

場所：いちゅい具志川じんぶん館

## 議事次第

### 1. 開会

### 2. 議題

（1）地域の現状について

（2）地域の交通状況について

（3）地域の課題について

（今回は、地域が抱える物流、産業についての課題を議論）

### 3. 閉会

#### 【配布資料】

- ・議事次第、出席者名簿、座席図
- ・資料1 地域の現状
- ・資料2 地域の交通状況
- ・資料3 地域の課題

令和8年度第1回 中部東道路計画検討会 出席者名簿

・ 令和8年7月29日（水）14:00～

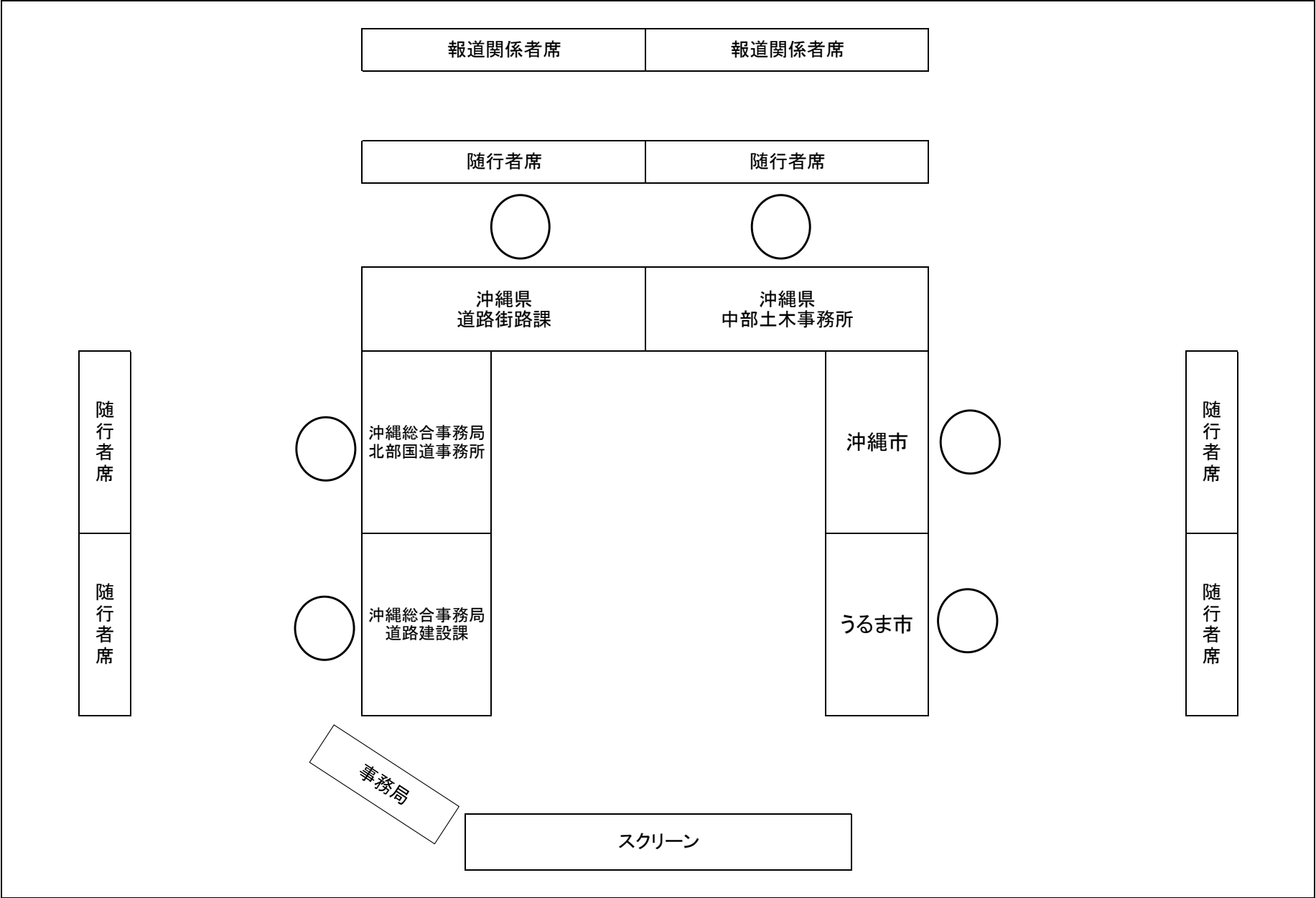
・ いちゅい具志川じんぶん館 市民活用室

・ 中部東道路計画検討会 委員

| 所属                   | 職名       |
|----------------------|----------|
| 沖縄県 土木建築部            | 道路街路課長   |
| 沖縄県 土木建築部            | 中部土木事務所長 |
| 内閣府 沖縄総合事務局<br>開発建設部 | 道路建設課長   |
| 内閣府 沖縄総合事務局<br>開発建設部 | 北部国道事務所長 |
| 沖縄市                  | 建設部長     |
| うるま市                 | 都市建設部長   |

令和8年度第1回中部東道路計画検討会 座席図

うるま市:いちゅい具志川じんぶん館



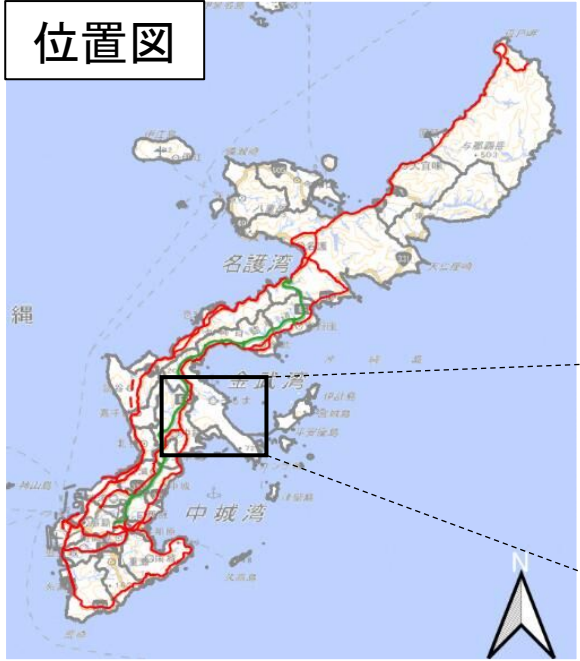
# 令和 8 年度 第 1 回 中部東道路計画検討会

## 地域の現状

令和8年7月29日

# 1. 検討対象区間

位置図



凡 例

|  |                 |
|--|-----------------|
|  | 沖縄自動車道          |
|  | 一般国道            |
|  | 主要地方道           |
|  | 市役所・役場          |
|  | 構想路線<br>(中部東道路) |



# 対象地域の現状

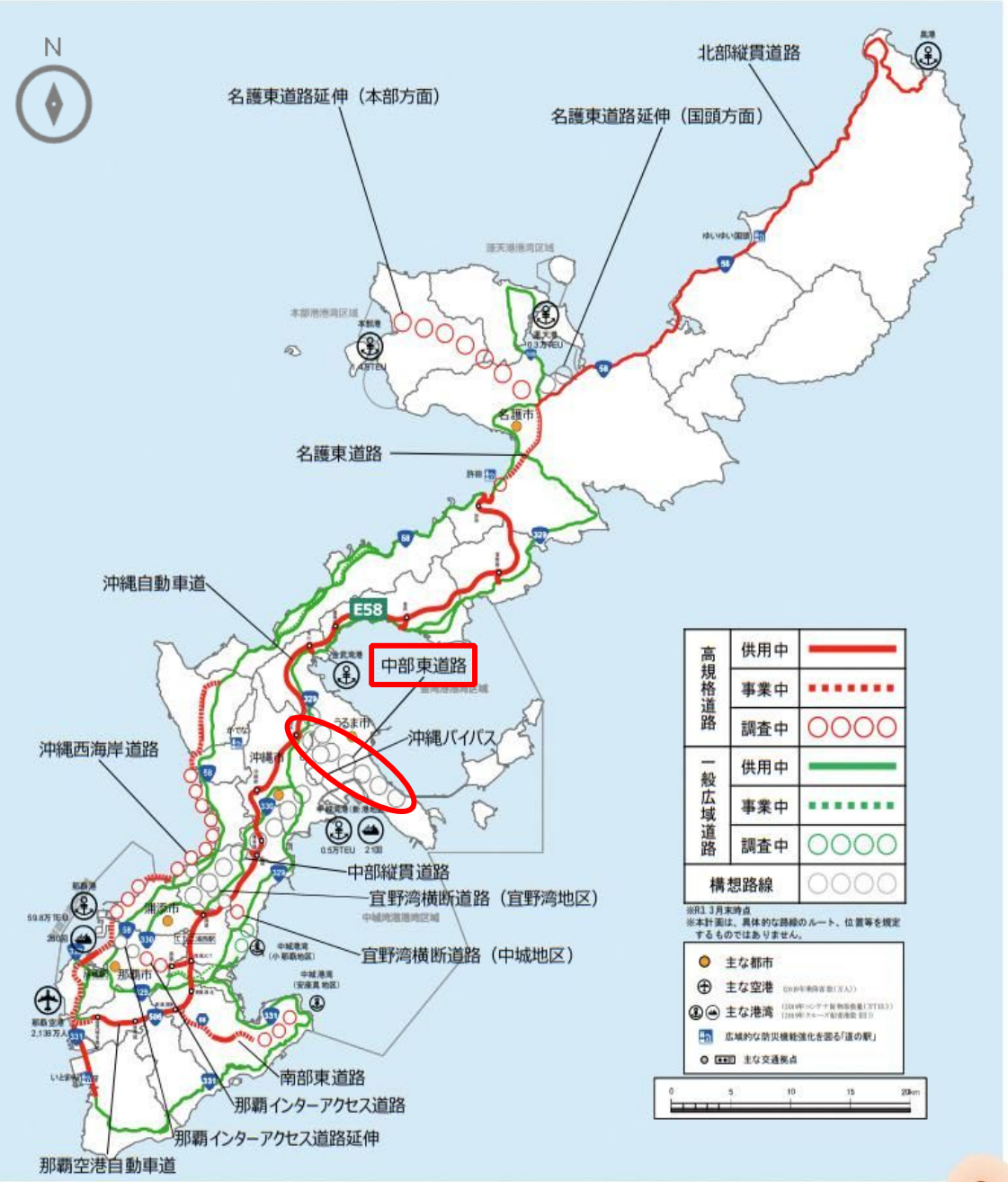
- 【1】 中部東道路に関する上位計画
- 【2】 地域の人口動向（県全体・うるま市）
- 【3】 地域の道路整備状況
- 【4】 重要港湾「中城湾港新港地区」
- 【5】 新たな産業用地の創出・戦略産業クラスター計画
- 【6】 うるま市の将来都市構造

# 2. 対象地域の現状

## 【1】 中部東道路に関する上位計画

- 中部東道路は、「沖縄ブロック新広域道路交通計画」において、平常時・災害時を問わない安定的な物流・人流を確保するための広域道路として位置づけられ、高規格道路としての役割が期待される構想路線である。
- 「新・沖縄21世紀ビジョン基本計画」において、県土の広域的な方向性として「東海岸サンライズベルト構想の展開」が位置づけられており、「中城湾沿岸の産業集積地域等を結び観光振興にも寄与する新規幹線道路の整備に向けて取り組む」と位置づけられている。

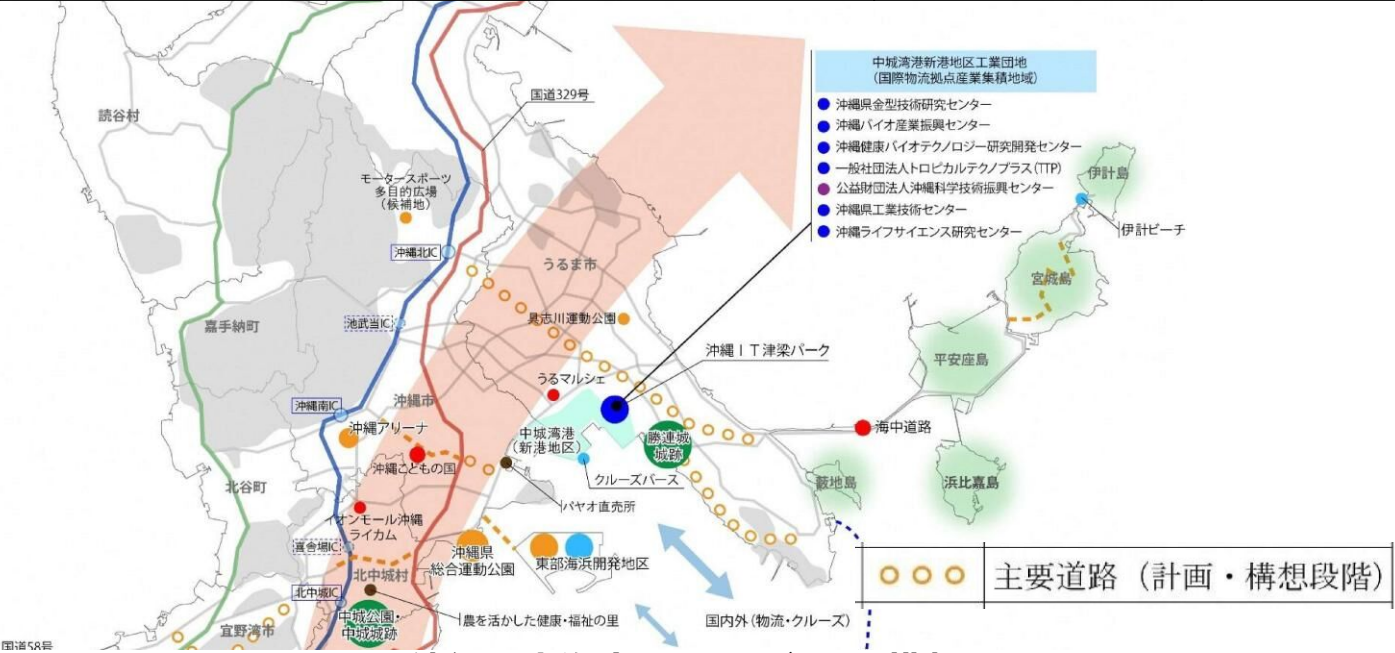
### ■沖縄ブロック新広域道路交通計画



資料：沖縄ブロック幹線道路協議会(R3.3)

### ■上位計画一覧

| No. | 資料名                           | 作成機関                    | 公表年月    |
|-----|-------------------------------|-------------------------|---------|
| 1   | 新・沖縄21世紀ビジョン基本計画              | 沖縄県                     | 令和4年5月  |
| 2   | 沖縄県総合交通体系基本計画                 | 沖縄県                     | 令和4年10月 |
| 3   | 沖縄ブロック新広域道路交通計画               | 沖縄ブロック<br>幹線道路協議会       | 令和3年3月  |
| 4   | 沖縄県東海岸サンライズベルト構想              | 沖縄県                     | 令和3年3月  |
| 5   | 都市交通マスタープラン                   | 沖縄本島中南部都市圏<br>総合都市交通協議会 | 令和8年5月  |
| 6   | 中部広域都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」 | 沖縄県                     | 令和4年11月 |
| 7   | うるま市交通基本計画                    | うるま市                    | 平成31年3月 |
| 8   | うるま市総合交通戦略                    | うるま市                    | 令和2年3月  |
| 9   | 第2次 うるま市都市計画マスタープラン           | うるま市                    | 令和5年3月  |



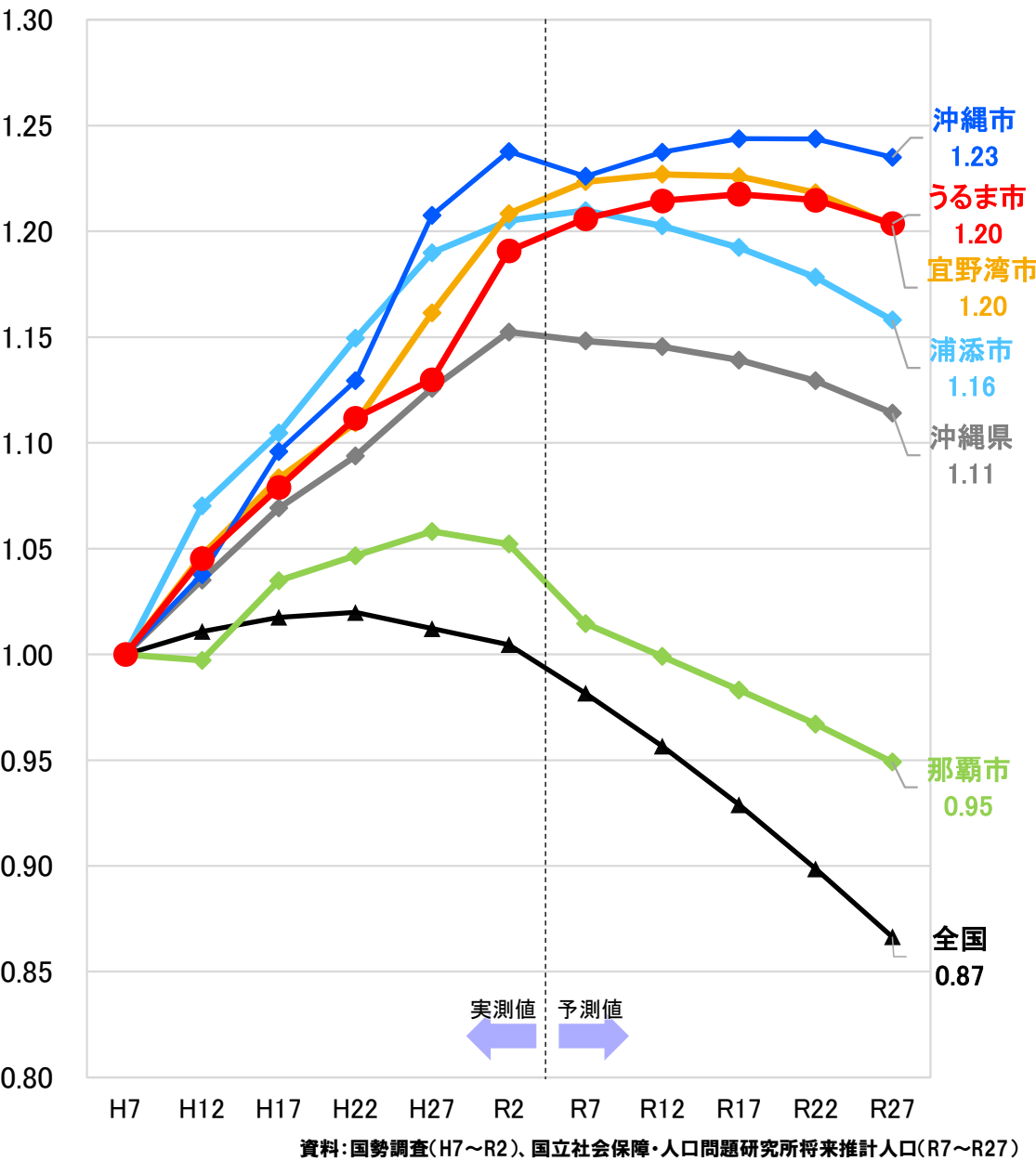
▲沖縄県東海岸サンライズベルト構想

# 2. 対象地域の現状

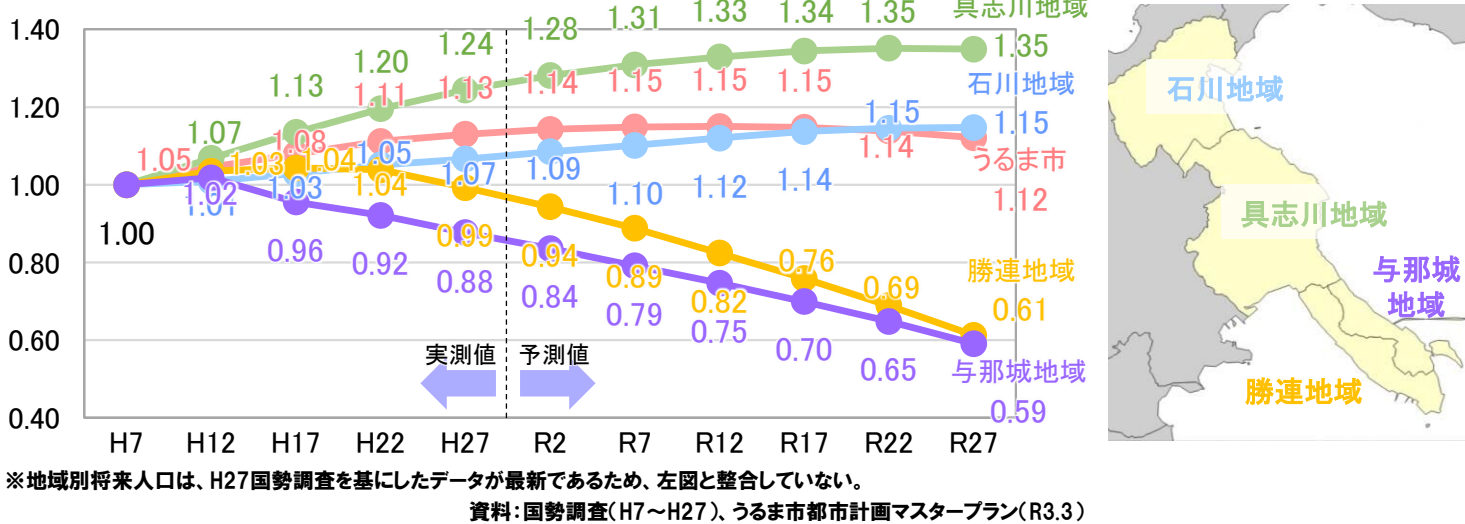
## 【2-1】 地域の人口動向（県全体・うるま市）

- うるま市の人口は県平均を大きく上回る勢いで増加しており、H7年からR27年の伸び率は、1.20倍と予測されている。
- 一方、うるま市の地域別のH7年からR27年人口伸び率を見ると、中心部では、具志川地域が1.35倍、石川地域が1.15倍、勝連半島・島しょ部では勝連地域が0.61倍、与那城地域が0.59倍と予測されている。
- また、うるま市を勤務地とする就業者数は、中城湾港新港地区の整備に伴い、年々増加傾向である。

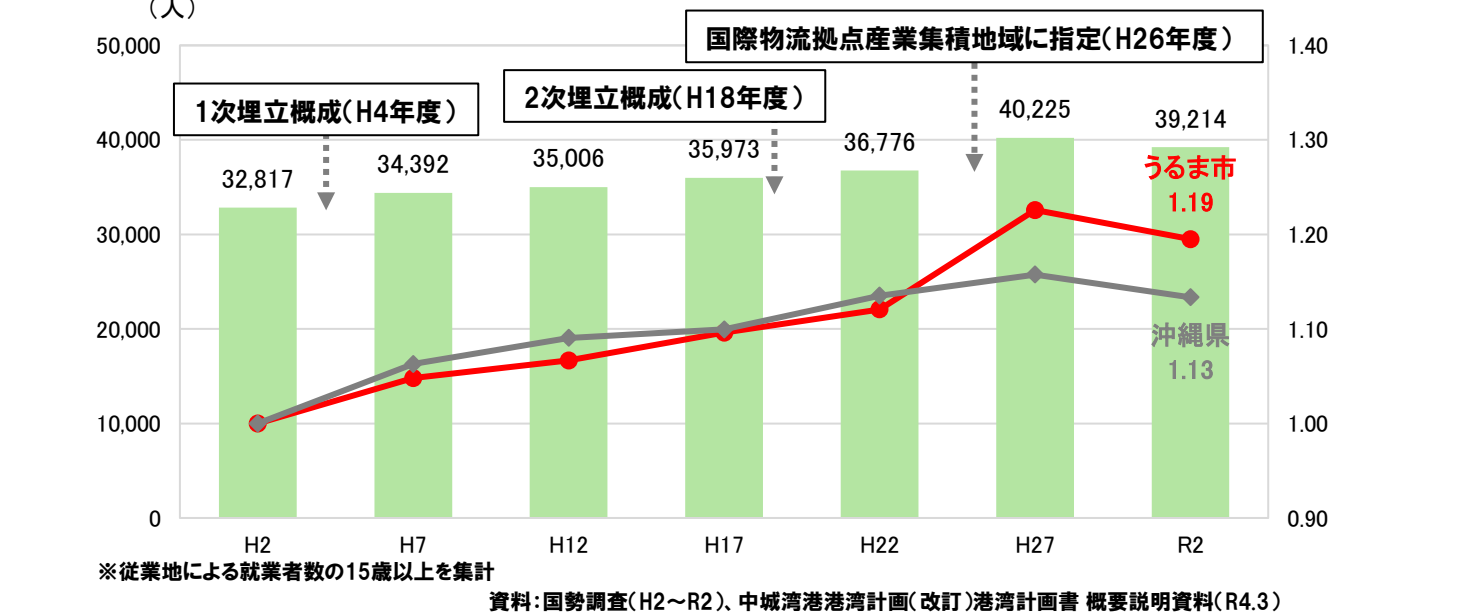
■県内の人口上位5市町村の人口伸び率



■うるま市の地域別人口伸び率



■うるま市を勤務地とする就業者数・伸び率と中城湾港新港地区の整備状況



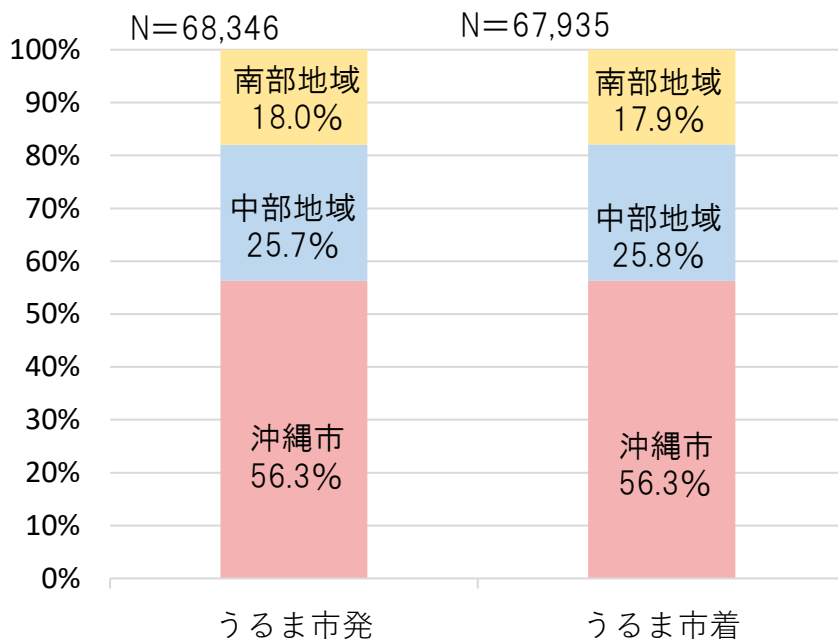
# 2. 対象地域の現状

令和8年度第1回中部東道路計画検討会

## 【2-2】うるま市の就業人口動向(パーソントリップ(PT)調査の分析)

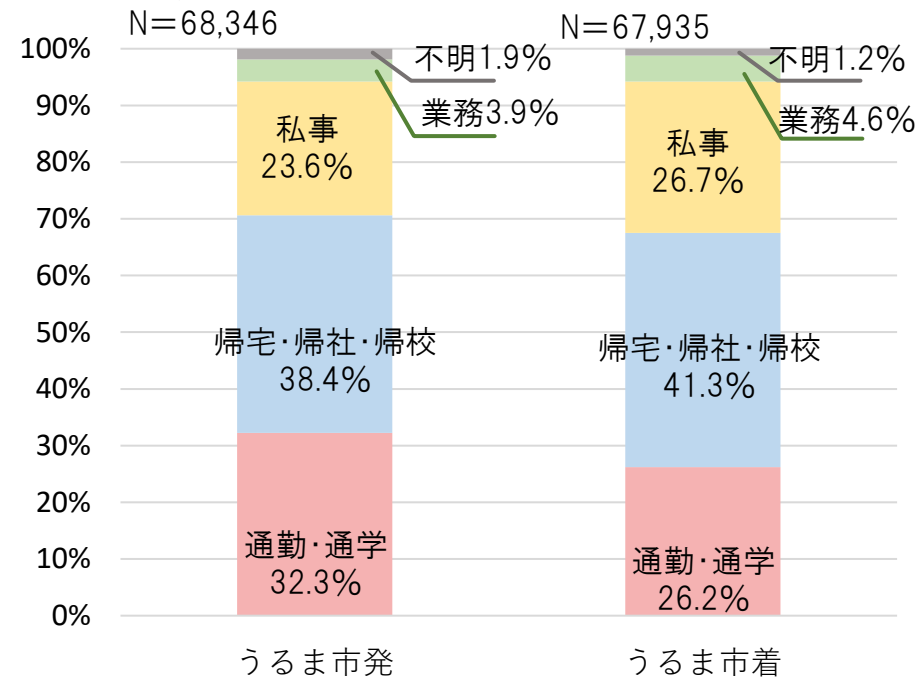
○第4回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査の分析によると、うるま市の流動は内外移動と内々移動が概ね半数ずつを占め、その移動目的は通勤・通学及び帰宅・帰社が多い。また、R5従業員人口/R5就業人口比は0.9339であり、市内居住者の一定数が市外で就業している状況にある。一方、市内では市中心部の具志川地域に加え、中城湾港新港地区や勝連地域においても従業員人口が多い状況である。

### ■うるま市発・うるま市着流動量到着地割合



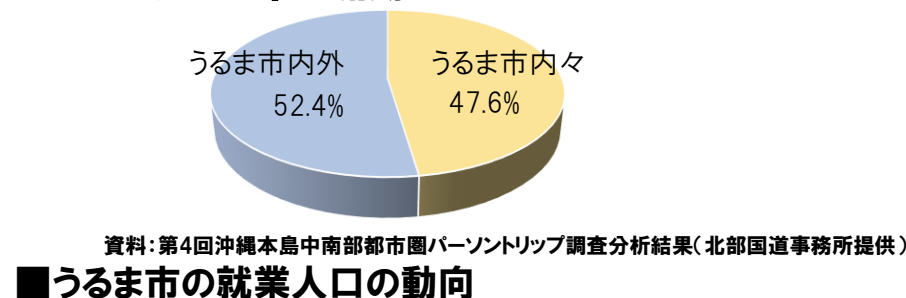
資料: 第4回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査分析結果(北部国道事務所提供)

### ■うるま市発・うるま市着流動の目的



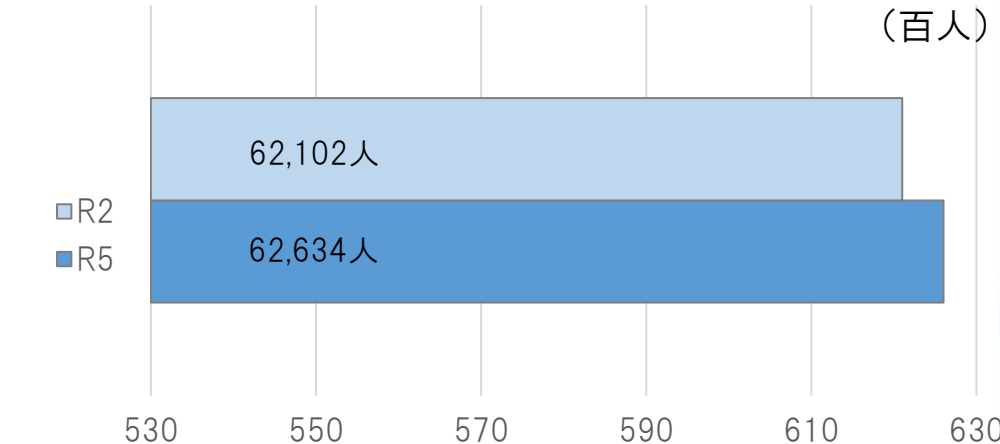
資料: 第4回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査分析結果(北部国道事務所提供)

### ■うるま市の流動



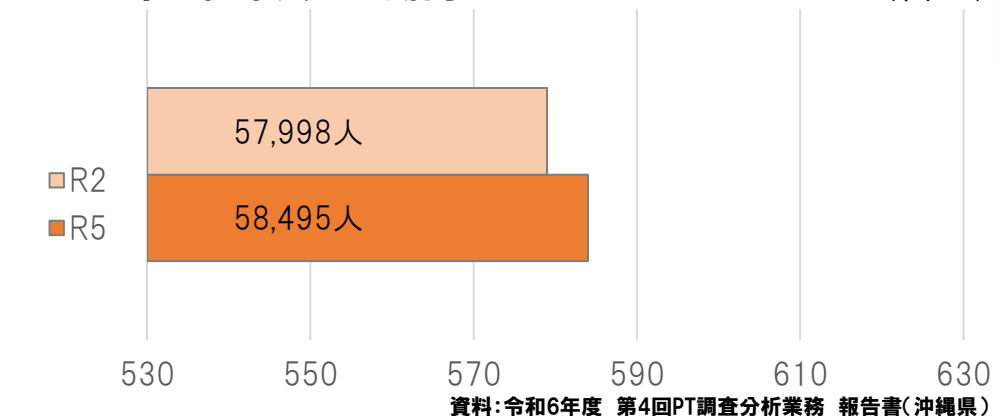
資料: 第4回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査分析結果(北部国道事務所提供)

### ■うるま市の就業人口の動向



資料: 令和6年度 第4回PT調査分析業務 報告書(沖縄県)

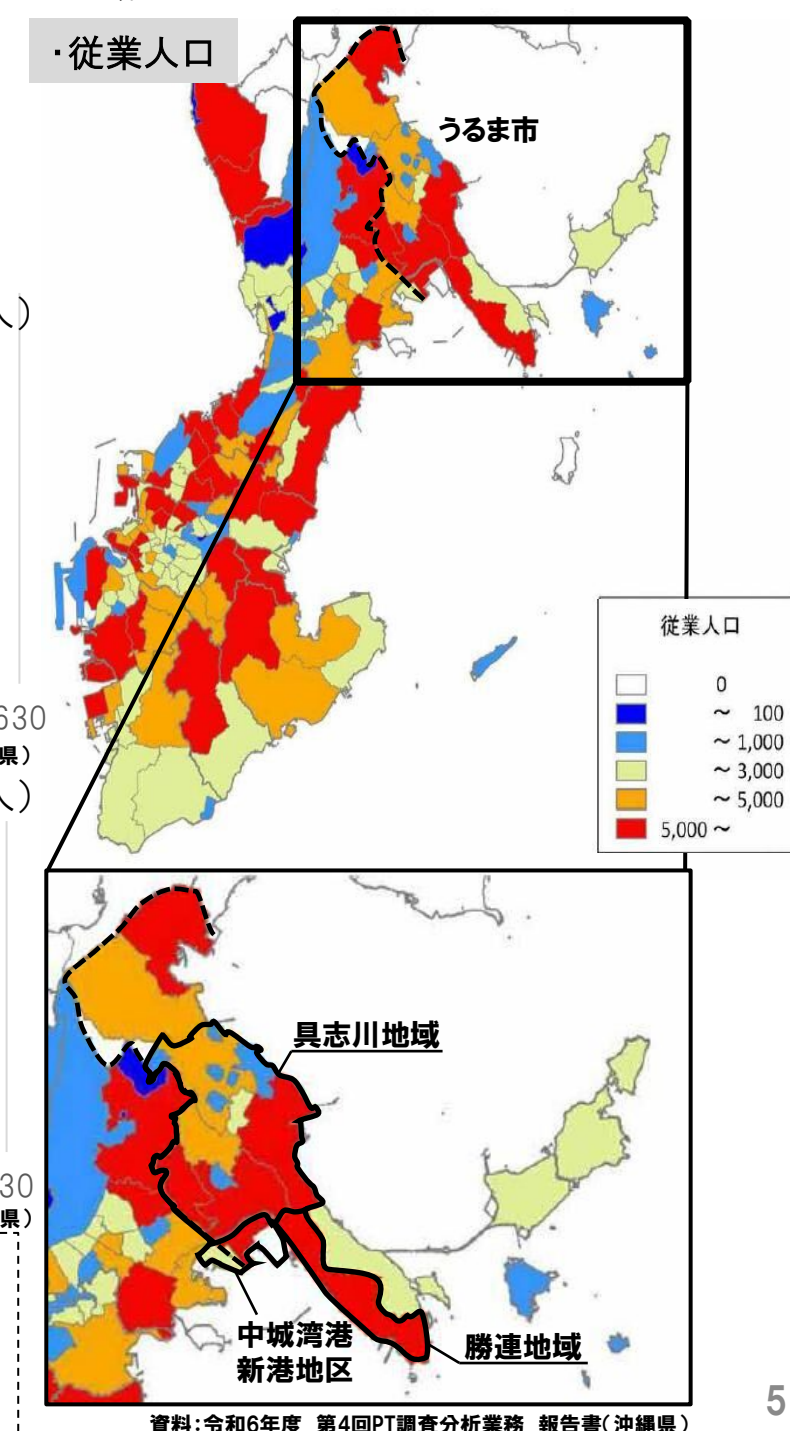
### ■うるま市の従業員人口の動向



資料: 令和6年度 第4回PT調査分析業務 報告書(沖縄県)

就業人口・・・うるま市に居住しているうちの就業者数  
従業員人口・・・うるま市に存在する職場に通勤し、働いている就業者数  
R5従業員人口/R5就業人口比=0.9339(少数点第4位以下切り捨て)  
1を切っていることから一定数市外で働いていることが分かる。

### ■地域別の従業員人口

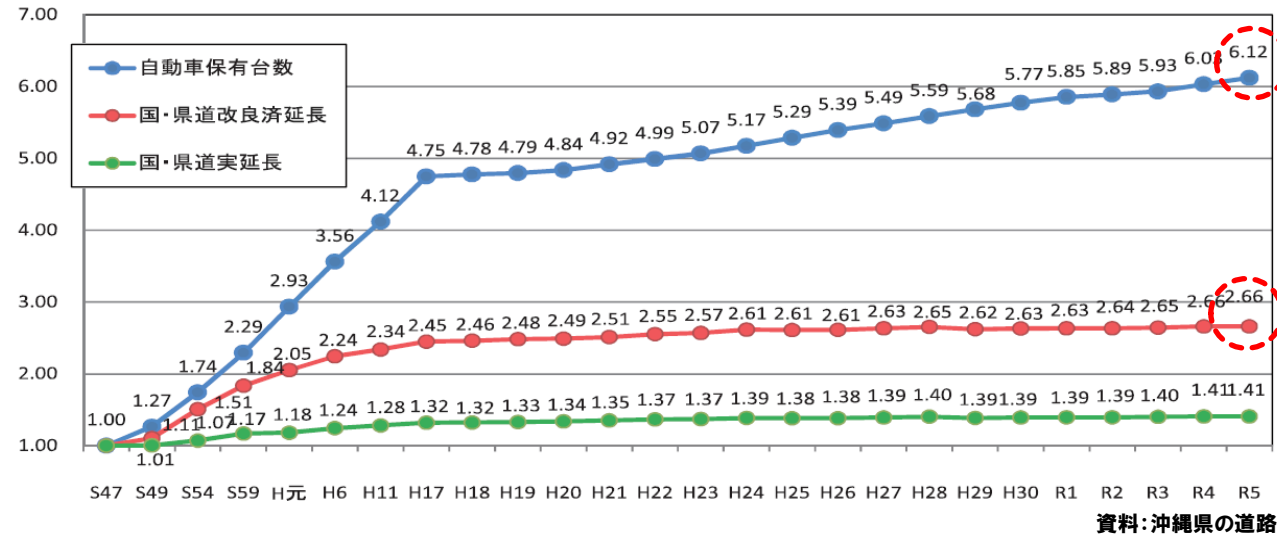


# 2. 対象地域の現状

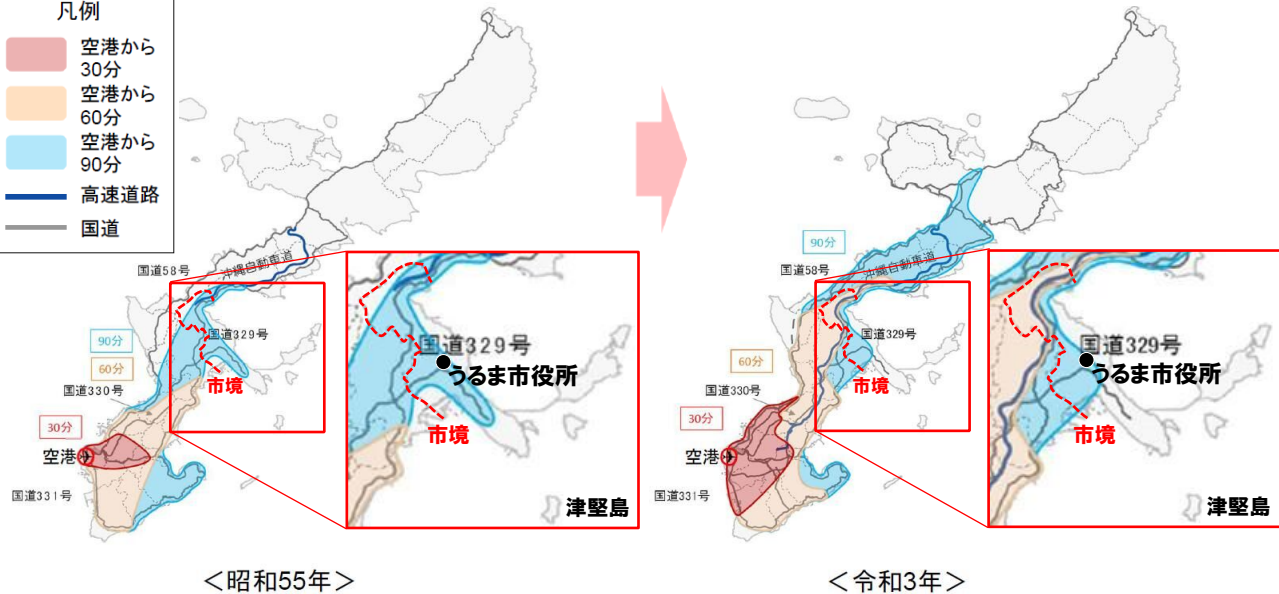
## 【3】 地域の道路整備状況

- 沖縄本島の道路改良率(国道・県道)は、昭和47年以降約2.6倍。自動車保有台数は約6.1倍であり、自動車増加に伴い、道路整備が追いついていない状況。
- 沖縄県総合交通体系基本計画では、沖縄県の将来像として、那覇を中心とした1時間圏にうるま市を含む中南部都市圏が位置付けられている。また、沖縄県では「道路のアンバランスな使われ方」や「沖縄自動車道ICのアクセス低下」等の交通課題の解消に向けて「ハシゴ道路」の整備を推進している。一方で、うるま市は「ハシゴ道路」の空白地帯となっており、現在も市域の大部分が那覇空港の60分圏域外となっている。
- うるま市中心部の道路利用は、内々・内外交通と通過交通、貨物等が混在し、市内各地で渋滞が確認されている。機能分担(バイパス整備等)を行い、体系的な道路ネットワークの構築が求められている。

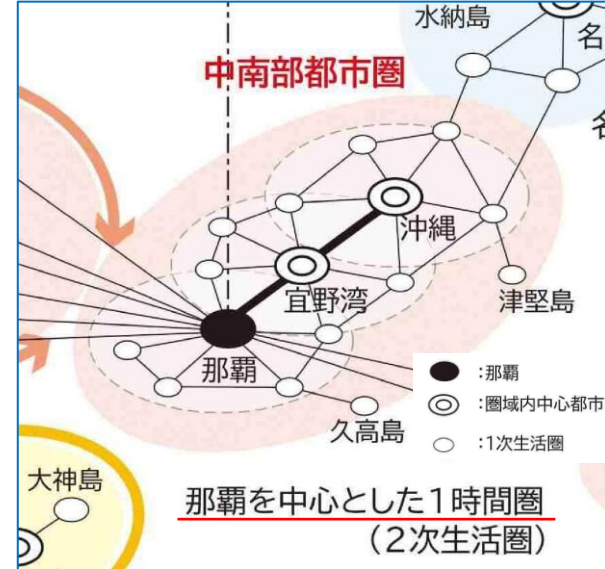
### ■道路改良と自動車保有台数の伸び率比較



### ■移動可能時間圏域の拡大(昭和55年⇒令和3年)



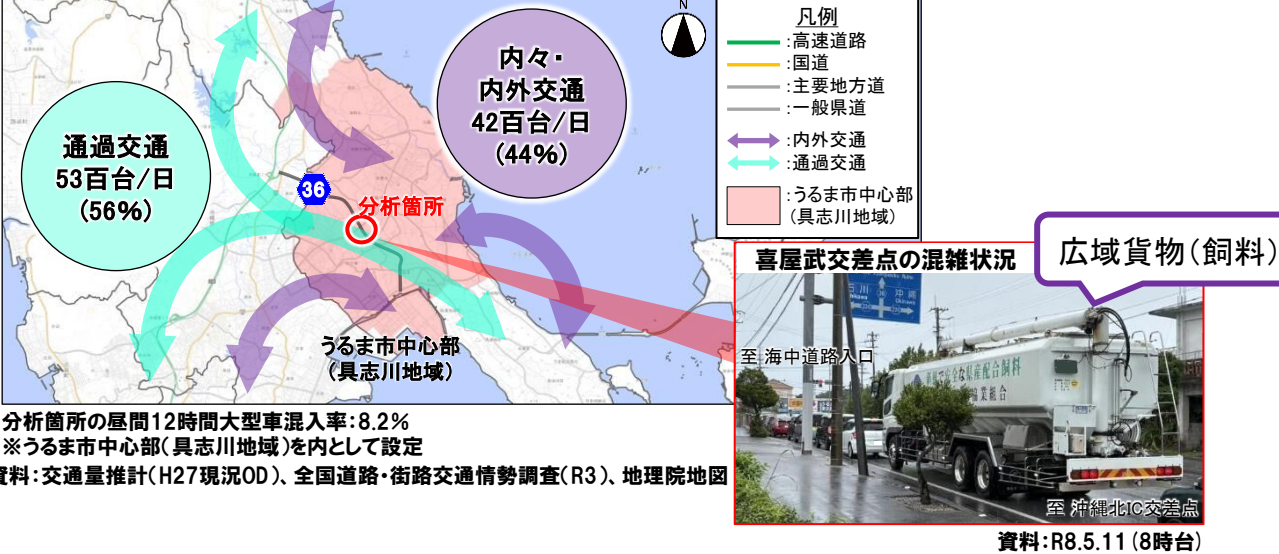
### ■那覇を中心とした1時間圏(将来像)



### ■ハシゴ道路ネットワークの空白地帯



### ■内々・内外交通と通過交通の混在状況



# 2. 対象地域の現状

## 【4】重要港湾「中城湾港新港地区」

- 中城湾港新港地区は、生産と流通を行う流通加工港湾としての機能を有し、本島東海岸で唯一の大型クルーズ船受入れ港の役割を担っている。土地の少ない那覇港に比較して、建設資材や飼肥料、中古自動車など土地の広さが必要な貨物の利用が多い。
- 県内の取扱貨物量では、那覇港が突出しており、那覇港と中城湾港の機能分担を図り、両港の関係を強化する陸上ネットワークの形成していく構想がある。
- 大型貨物船の寄港需要やRORO貨物の増大、クルーズ需要に対応するため、国際物流ターミナルの整備事業中である。圧迫する西ふ頭への砂・砂利や飼料(穀物)、バイオマス燃料等のバラ貨物の需要増加に対応するため、バイオマス発電所等の東ふ頭立地企業の貨物移転(新港地区ふ頭再編)が計画されている。

### ■中城湾港(新港地区)の現況



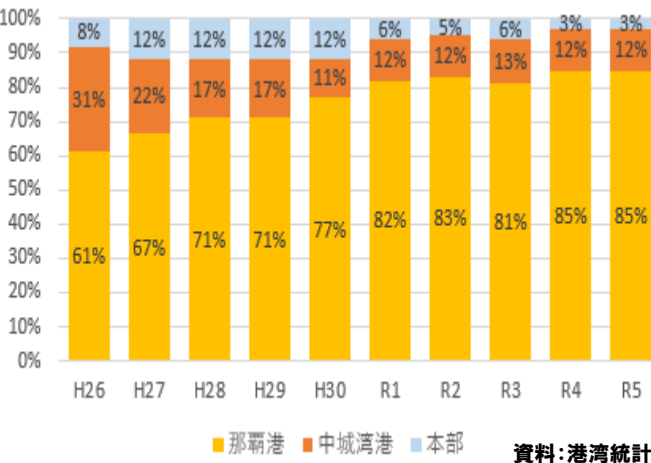
資料: 沖縄本島の物流と経済(R7.12)

### ■中城湾港港湾計画改定の概要



資料: 交通政策審議会 港湾分科会資料(R4.3) 8

### ■取扱貨物量(那覇・中城・本部港)の推移



### ■中城湾港(新港地区)の将来見通し



### ■中城湾港新港地区国際物流ターミナル整備事業



- 【事業概要】
- ・整備施設: 岸壁(水深11m)(耐震) 港湾施設用地 泊地(水深11m)
  - ・事業期間 令和6年度～令和11年度

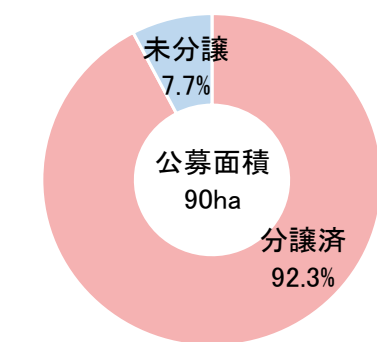
# 2. 対象地域の現状

## 【5】 新たな産業用地の創出・戦略産業クラスター計画

- 中城湾港新港地区は、国際物流拠点産業集積地域の指定を受け、新産業の立地が急速に進み、多くの雇用を創出したが、既に用地の9割以上が立地済み。新たな産業用地確保に向け、「仲嶺・上江洲地区」、「平安座地区」の国際物流拠点産業集積地域の指定、更なる産業用地確保に向け「勝連南風原区域」の検討が進められている。
- 日本の経済成長に不可欠な17の戦略分野に特化した大規模な産業集積(クラスター)を形成することを目指しており、沖縄地域における分野として(1)医療・バイオ(2)情報通信・DX産業(3)エネルギー関連産業分野が位置づけられている。拠点整備や移動面のインフラ整備として「産業立地拠点間や空港・港湾等の重要拠点へのアクセス向上に向けた沖縄県西海岸道路等の広域道路ネットワーク整備」も計画されている。

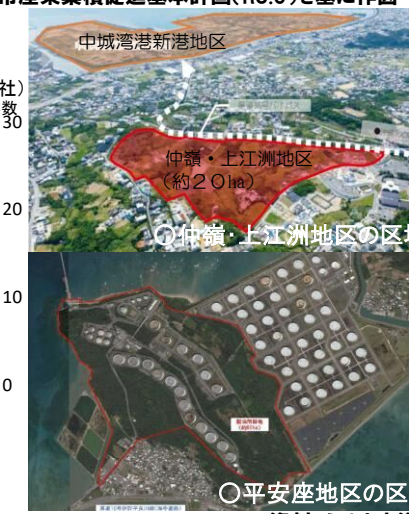
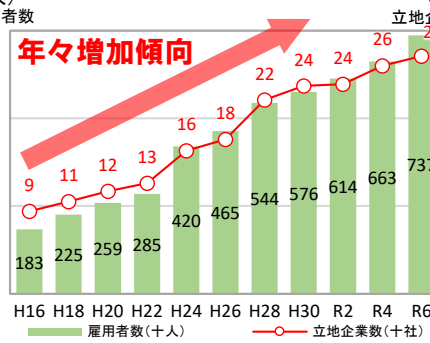


○新港地区の分譲率

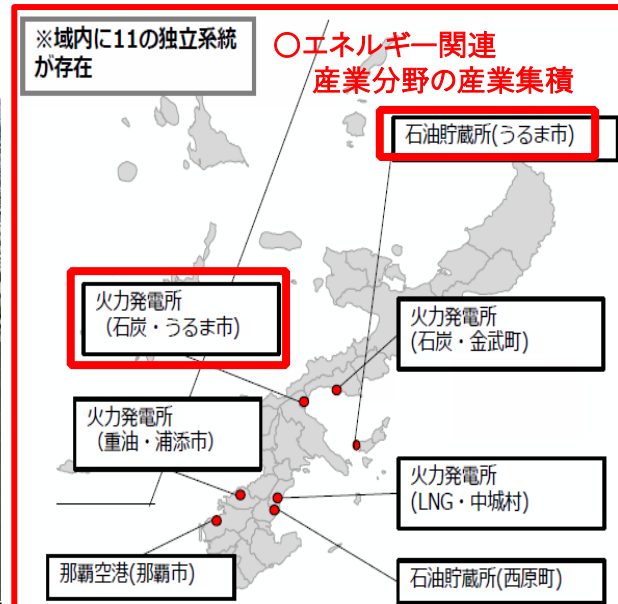
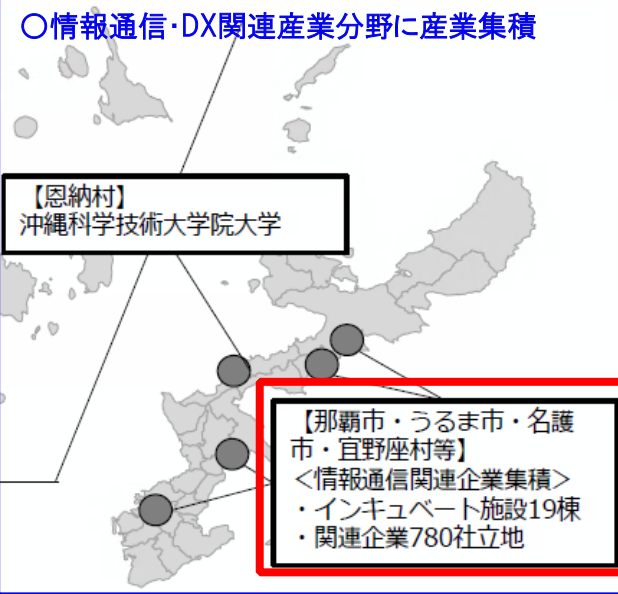
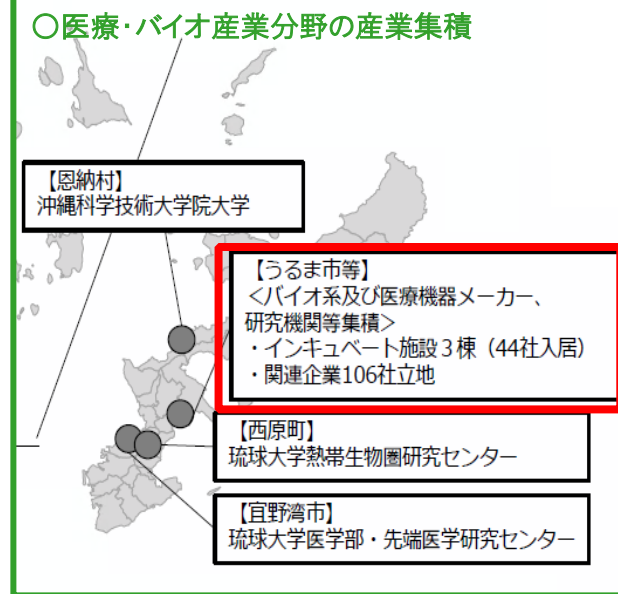


※新港地区内にある旧特別自由貿易地域の分譲率  
資料: 2025-2026沖縄県企業立地ガイド(沖縄県)

○新港地区の企業立地数・雇用者数の推移



### ■戦略産業クラスター計画(R8年5月素案)



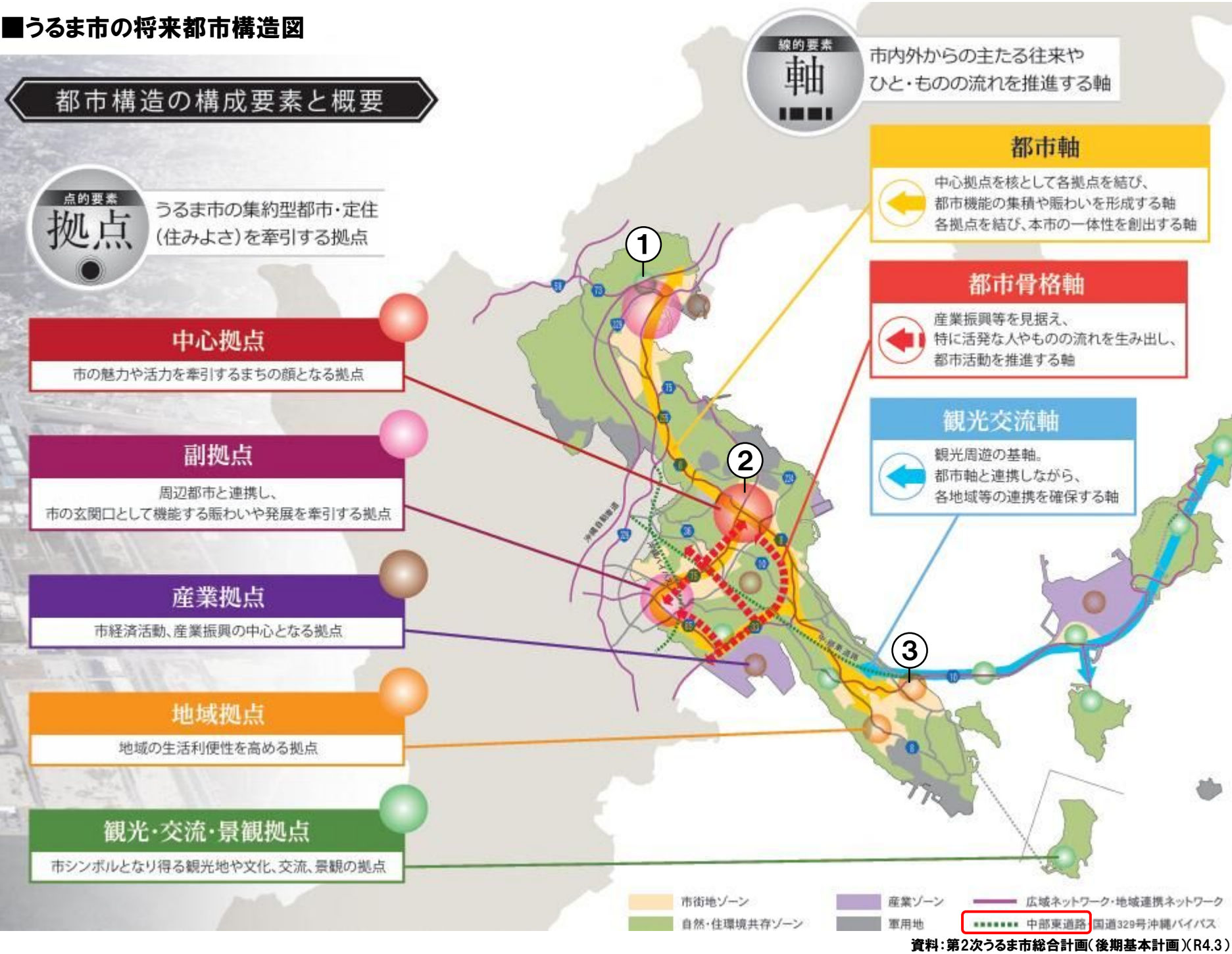
- #### A. 戦略産業クラスター計画
- 17分野の官民投資と合わせた、それを支えるインフラ整備や分野特有の拠点整備への交付金等の活用
  - クラスターを構成する企業への各省補助金等の審査上の考慮等深堀り
  - 必要な見直しをしつつ、特区制度を活用した規制・制度改革の推進
  - 地域未来交付金の必要な見直し
  - 産業人材需要の明確化、それを踏まえた育成体制の検討
- 等
- 資料: 沖縄地域における戦略産業クラスター計画の素案(一部加筆)

# 2. 対象地域の現状

## 【6】うるま市の将来都市構造

- うるま市のまちづくり計画は、集約型都市・定住を牽引する拠点と、市内外から主たる往来やヒト・モノの流れを推進する軸の形成を示しており、その中の市中心部から半島・島しょ部にかけての都市軸と観光交流軸が、中部東道路の構想と重なっている。
- 市内では、産業拠点、地域拠点、観光・交流・景観拠点等の拠点の計画・整備が進められている。

### うるま市の将来都市構造図



### 拠点整備イメージ

○交流拠点整備イメージ

①



資料：石川IC周辺交流拠点形成基本計画(R7.3)

○交通拠点整備イメージ

②



資料：第2次うるま市都市計画マスタープラン(R5.3)

○地域拠点整備イメージ

③



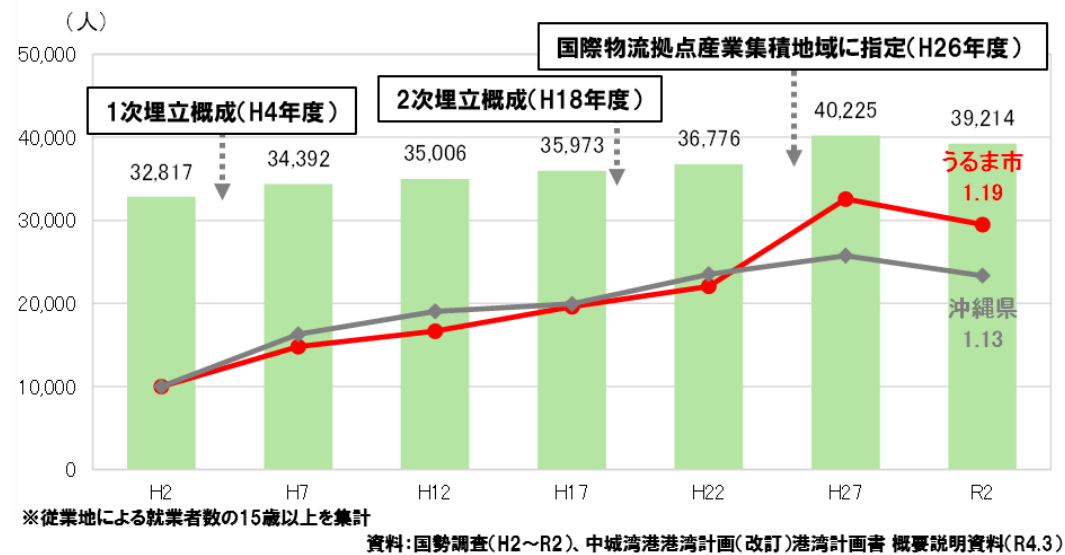
資料：うるま市資料

# 3. 地域の現状 まとめ

令和8年度第1回中部東道路計画検討会

- うるま市を勤務地とする就業者数は、中城湾港新港地区の整備に伴い、年々増加傾向にあり、令和4年8月に「仲嶺・上江洲地区」、「平安座地区」が国際物流拠点産業集積地域に指定され、更なる産業用地として「勝連南風原区域」の検討が進められている。
- うるま市中心部では、内々・内外交通と通過交通、貨物等が混在しており、体系的な道路ネットワークの構築が求められている。
- 「新・沖縄21世紀ビジョン基本計画」において、県土の広域的な方向性として「東海岸サンライズベルト構想の展開」が位置づけられており、「中城湾沿岸の産業集積地域等を結び観光振興にも寄与する新規幹線道路の整備に向けて取り組む」と位置づけられている。

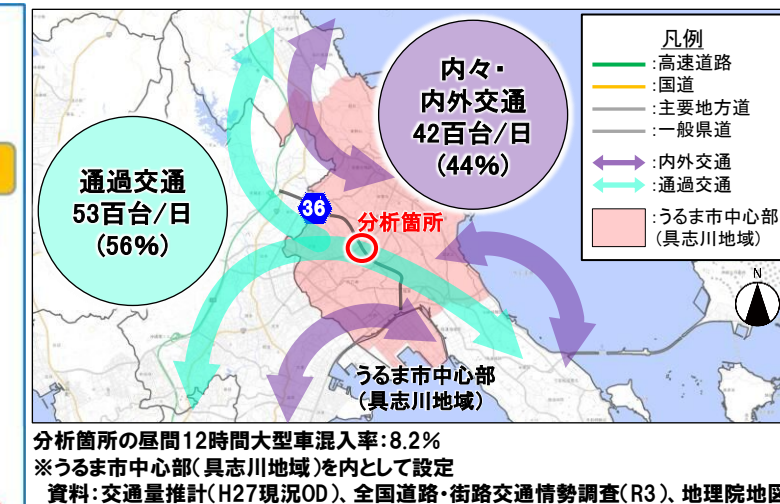
## うるま市を勤務地とする就業者数・伸び率と中城湾港新港地区の整備状況



## ハシゴ道路ネットワークの空白地帯



## 内々・内外交通と通過交通の混在状況



## うるま市の国際物流拠点産業集積地域の計画地



# 第 2 回 中部東道路 計画検討会

## 地域の交通状況

令和8年7月29日

# 目次

令和8年度第1回中部東道路計画検討会

|                                |   |
|--------------------------------|---|
| 1. うるま市・沖縄市周辺の速度低下状況・・・・・・・・・・ | 3 |
|--------------------------------|---|

|                              |   |
|------------------------------|---|
| 2. R7交通量調査結果のとりまとめ・・・・・・・・・・ | 6 |
|------------------------------|---|

|                                   |    |
|-----------------------------------|----|
| 3. ETC2.0データを用いた交通課題箇所の把握・・・・・・・・ | 12 |
|-----------------------------------|----|

|                         |    |
|-------------------------|----|
| 4. 交通状況のとりまとめ・・・・・・・・・・ | 18 |
|-------------------------|----|

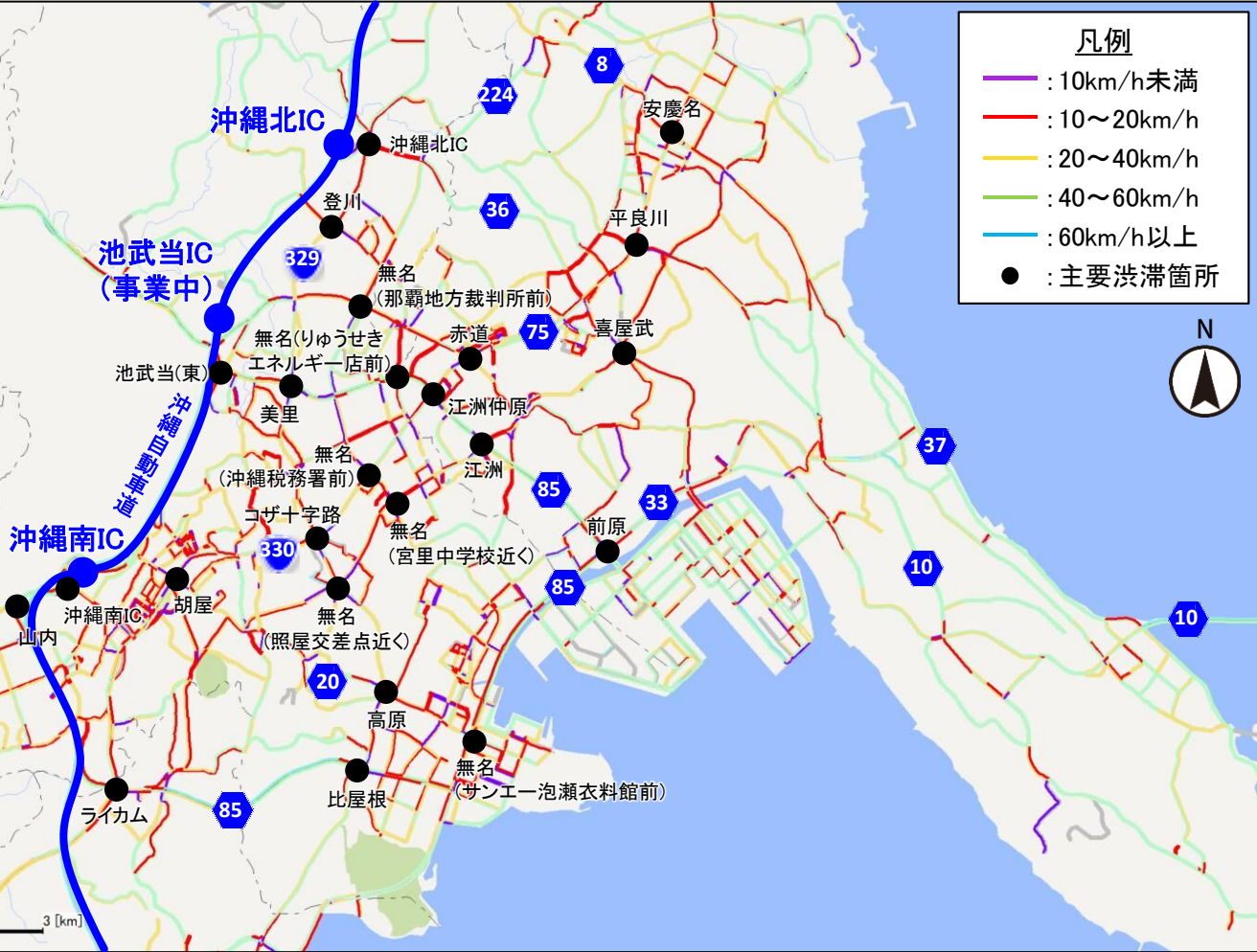
# 1. うるま市・沖縄市周辺の 速度低下状況

# 1. うるま市・沖縄市周辺の速度低下状況

令和8年度第1回中部東道路計画検討会

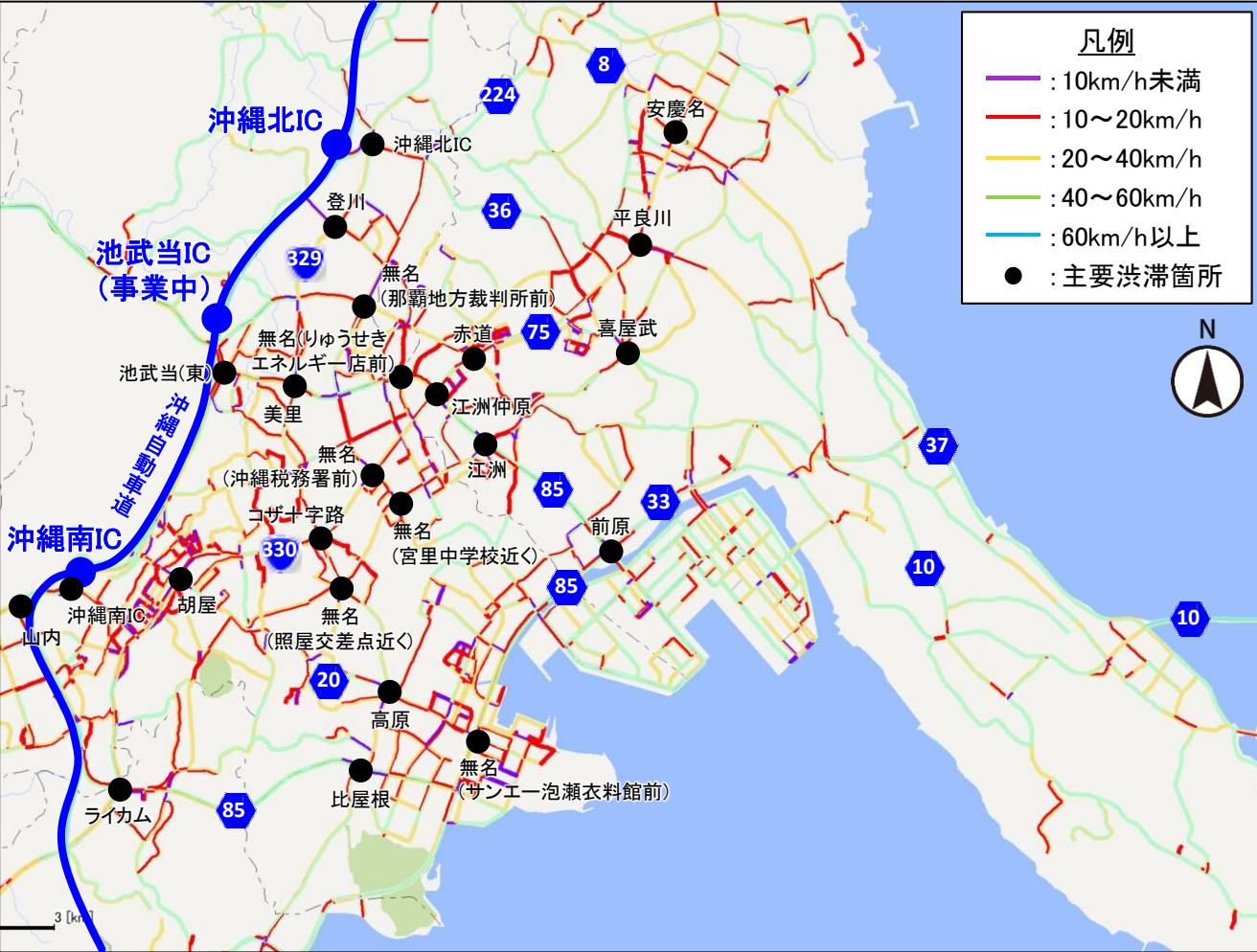
○うるま市・沖縄市周辺の道路は、沖縄自動車道と中城湾沿岸部の間で、朝ピーク時だけでなく昼間12時間においても、速度が20km/h以下となっている箇所が各所で見られる状況。

■速度状況（平日朝ピーク平均）



資料：民間プローブデータ (R7. 4～R7. 8\_平日朝ピーク平均 (7時～9時))

■速度状況（平日昼間12時間平均）



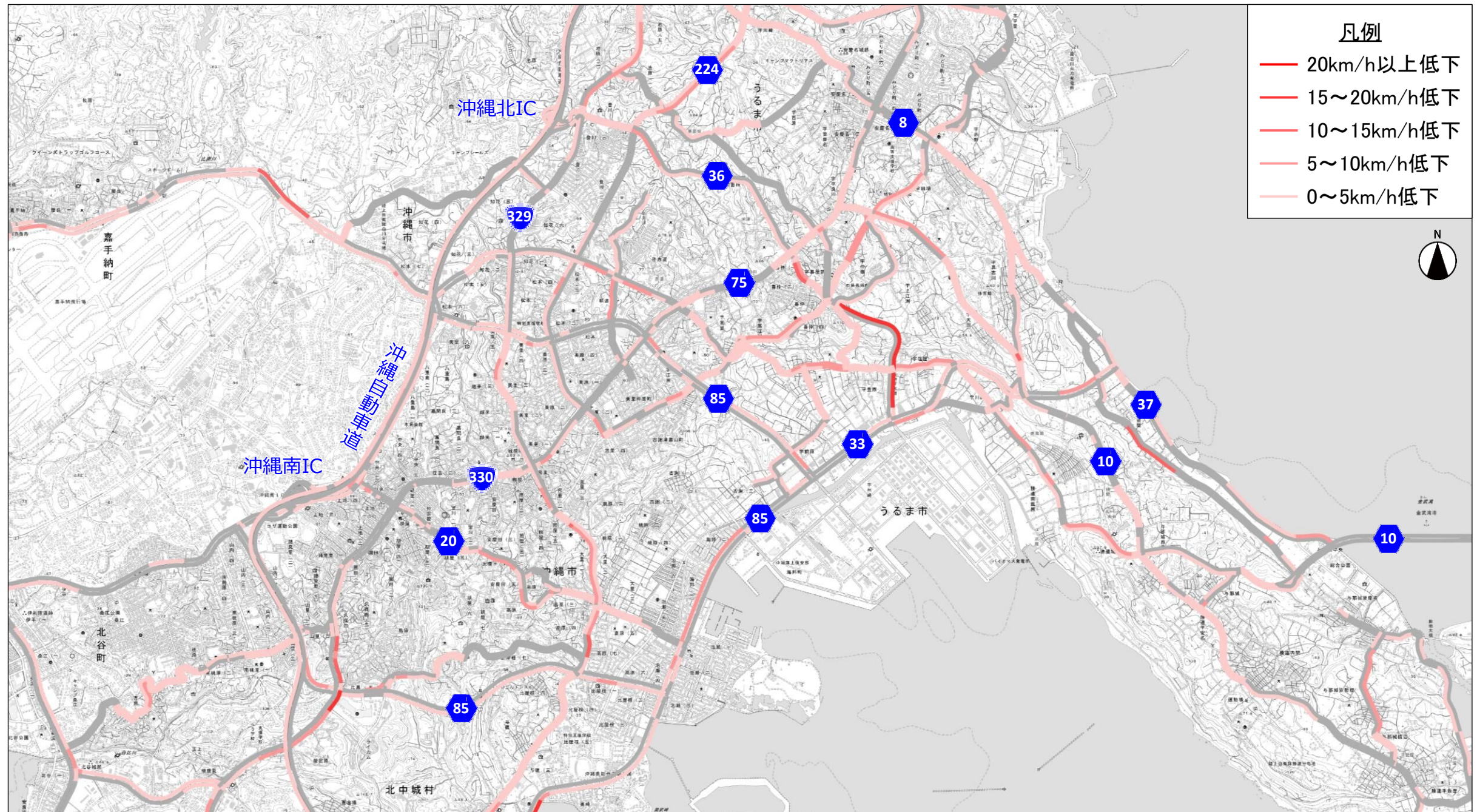
資料：民間プローブデータ (R7. 4～R7. 8\_平日昼間12時間平均 (7時～19時))

# 1. うるま市・沖縄市周辺の速度低下状況

令和8年度第1回中部東道路計画検討会

## ■朝ピーク時の速度状況

【平日昼間12時間平均に対する平日朝ピーク時平均の速度低下状況】



資料：民間プローブデータ (R7.4~R7.8\_平日朝ピーク平均(7時~9時) 平日昼間12時間平均(7時~19時))

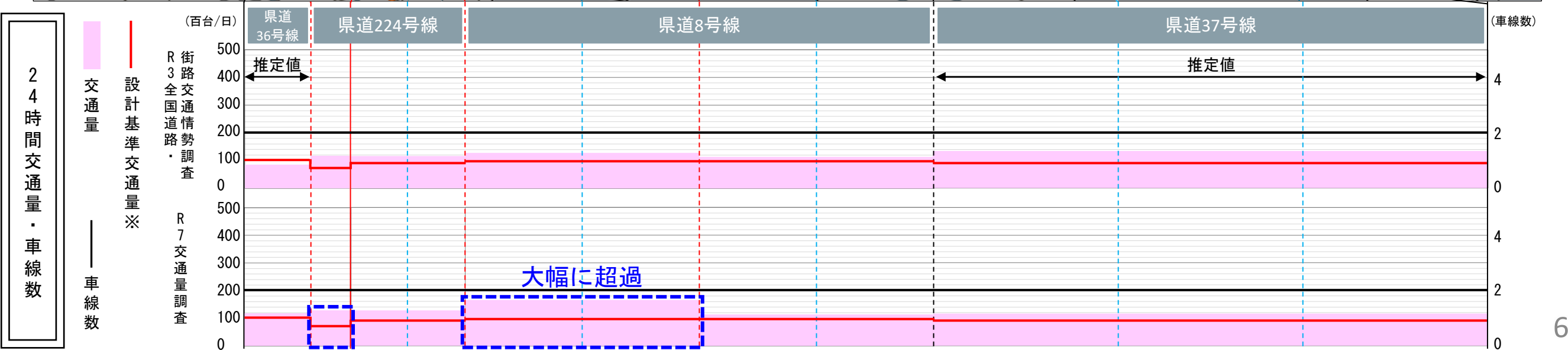
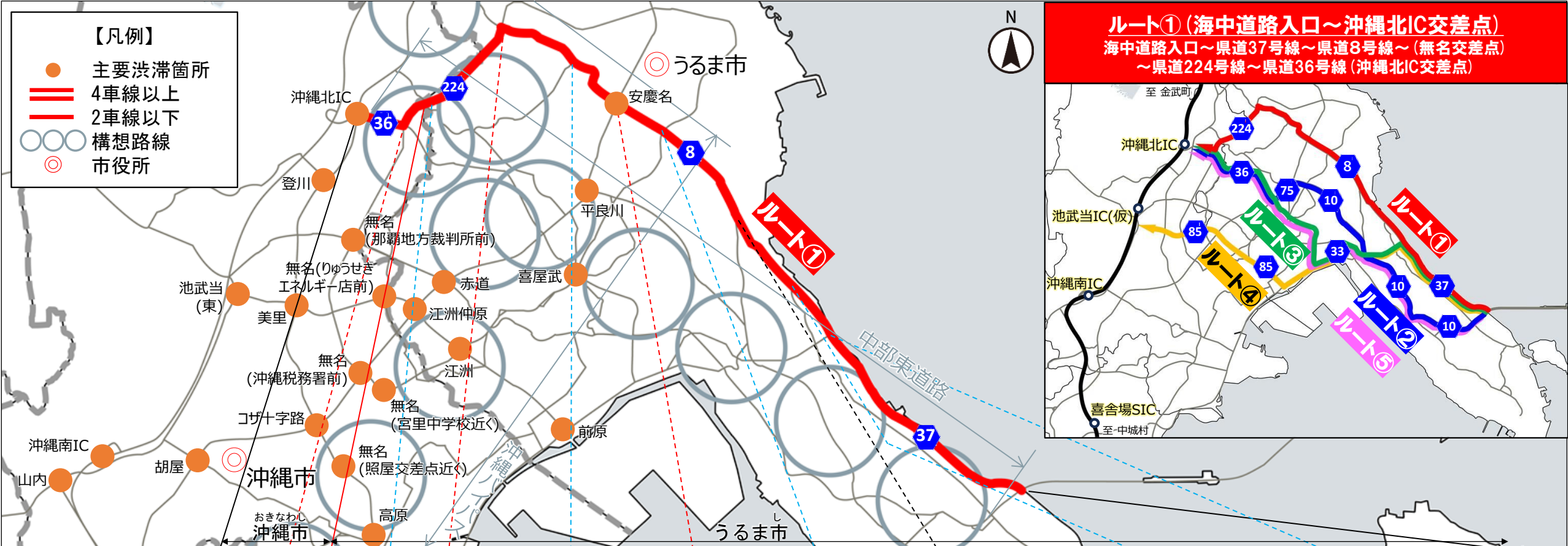
## 2. R7交通量調査結果のとりまとめ

# 2. R7交通量調査結果とりまとめ(交通量の変化)

令和8年度第1回中部東道路計画検討会

## (1)ルート①(海中道路入口～沖縄北IC交差点)

- 令和3年度と令和7年度の交通量は、ともに設計基準交通量を超えている区間が多い。
- 県道36号線と県道8号線は令和7年度の方が交通量が多く、県道8号線は沖縄北IC付近で設計基準交通量を大幅に超過。

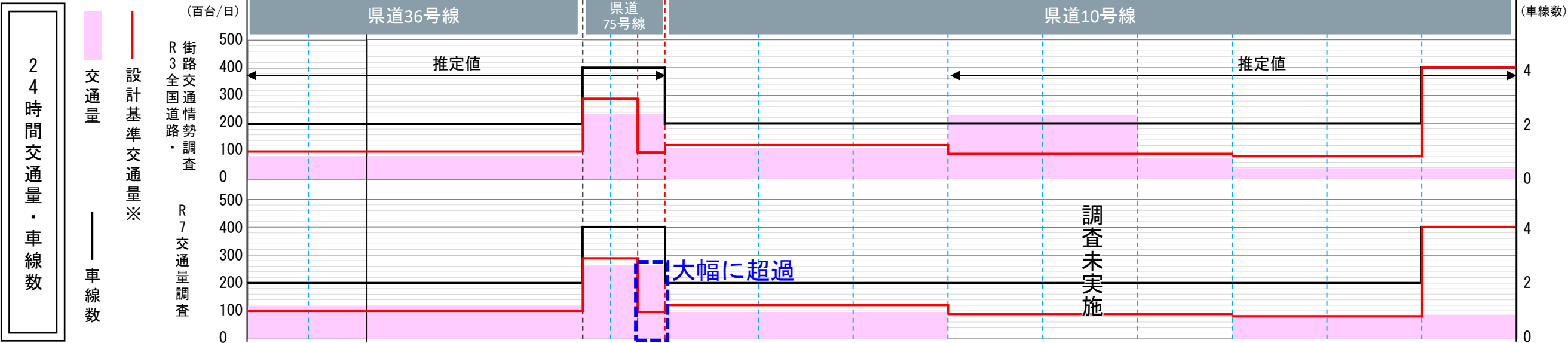
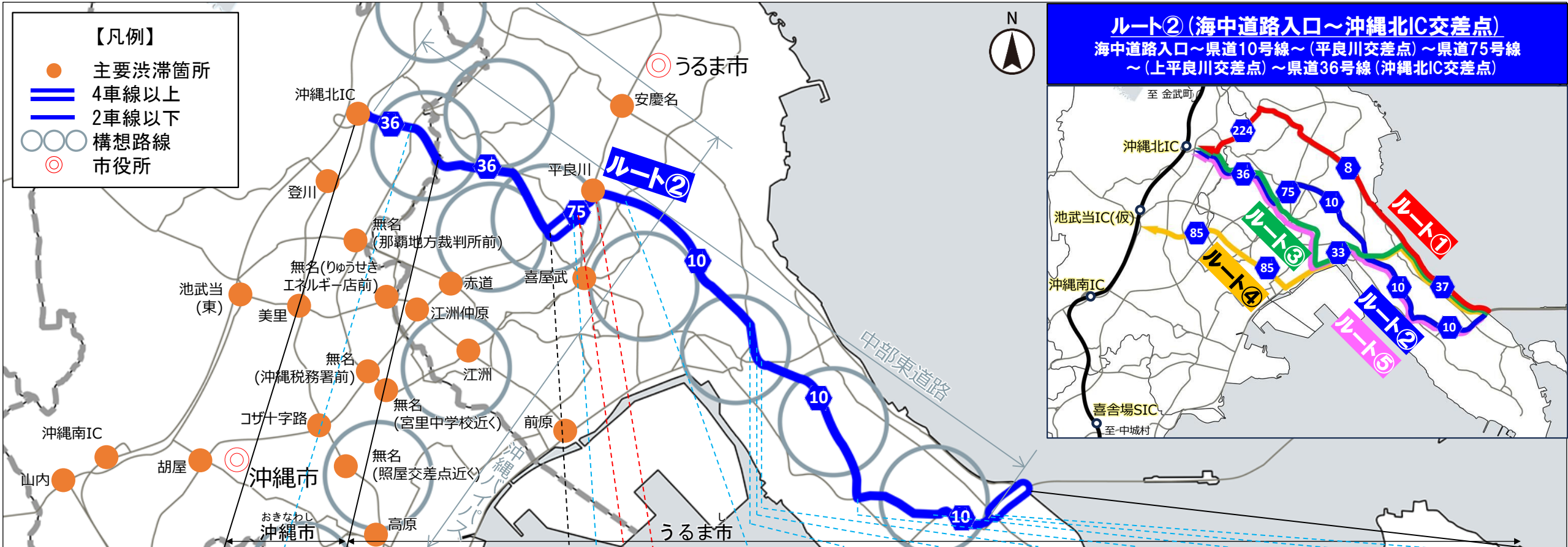


# 2. R7交通量調査結果とりまとめ(交通量の変化)

令和8年度第1回中部東道路計画検討会

## (2)ルート②(海中道路入口～沖縄北IC交差点)

- 令和3年度と令和7年度の交通量は、ともに設計基準交通量と同程度の区間が多く、令和3年度と令和7年度で交通量の変化は小さい。
- 県道75号線の一部区間が設計基準交通量を大幅に超過。



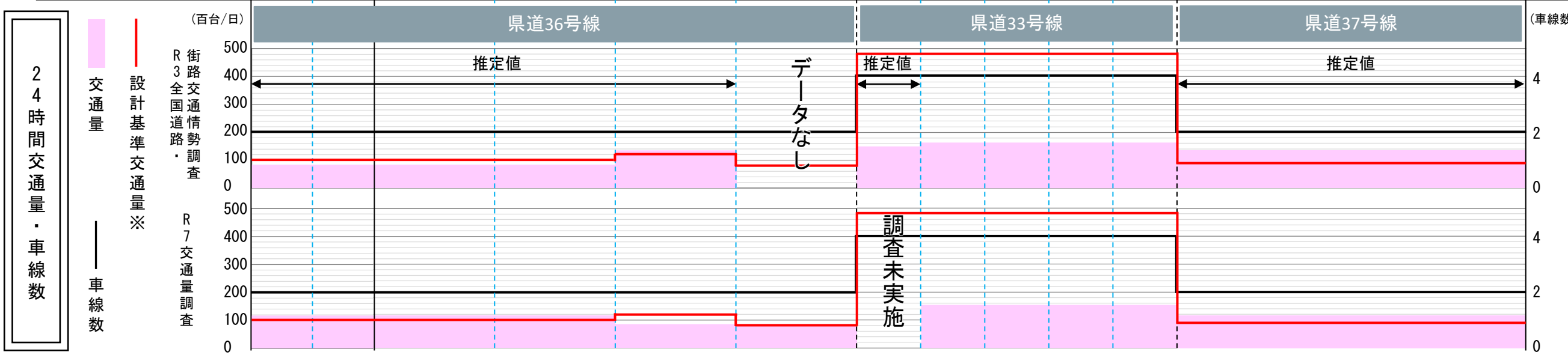
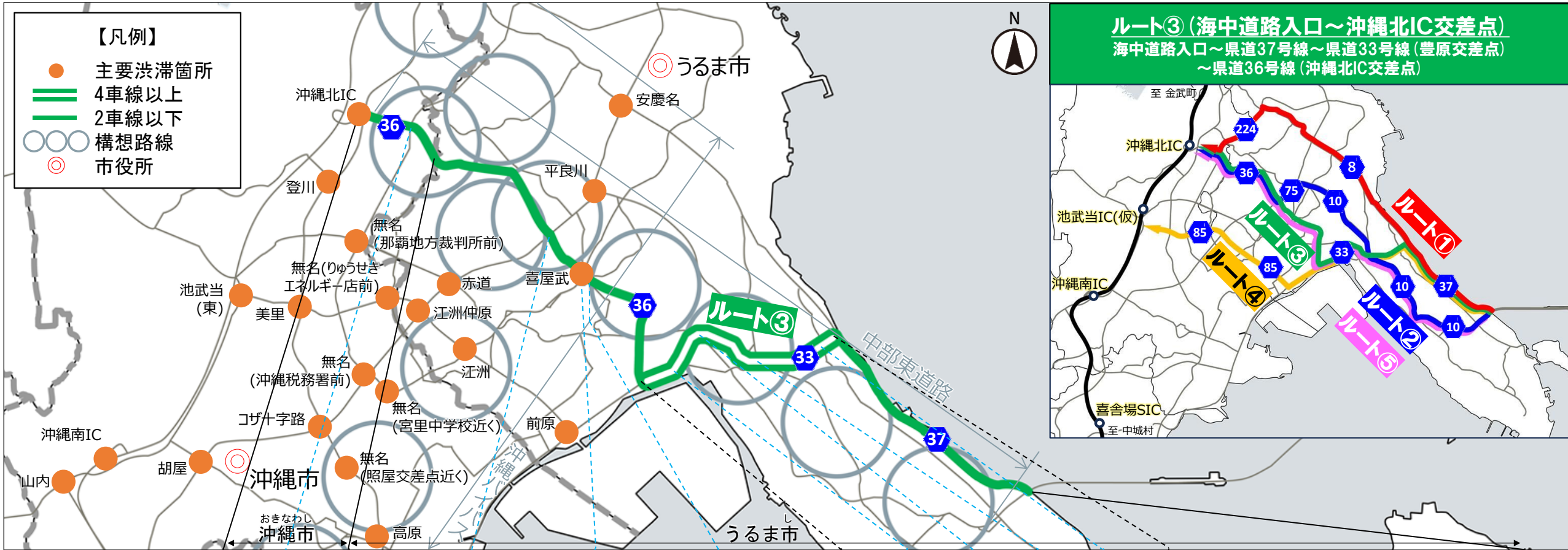
※信号交差点密度が2.0個/km以上の第4種道路では、道路構造令の設計基準交通量に対し、2車線は0.8、4車線以上は0.6を乗じた。

# 2. R7交通量調査結果とりまとめ(交通量の変化)

令和8年度第1回中部東道路計画検討会

## (3)ルート③ (海中道路入口～沖縄北IC交差点)

○令和3年度と令和7年度の交通量は、ともに設計基準交通量と同程度の区間が多いが、県道33号線の4車線の区間は設計基準交通量より少ない。令和3年度と令和7年度で交通量の変化は小さい。



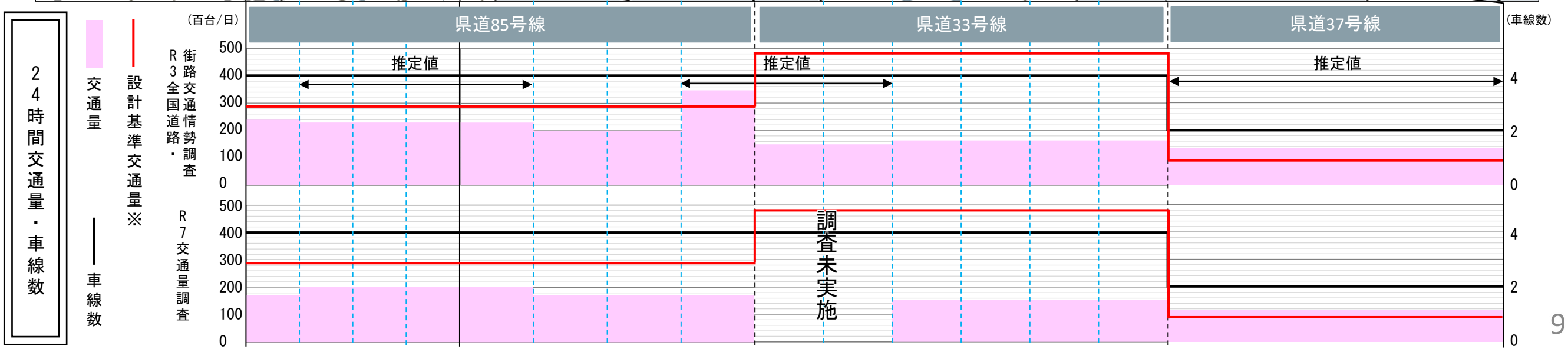
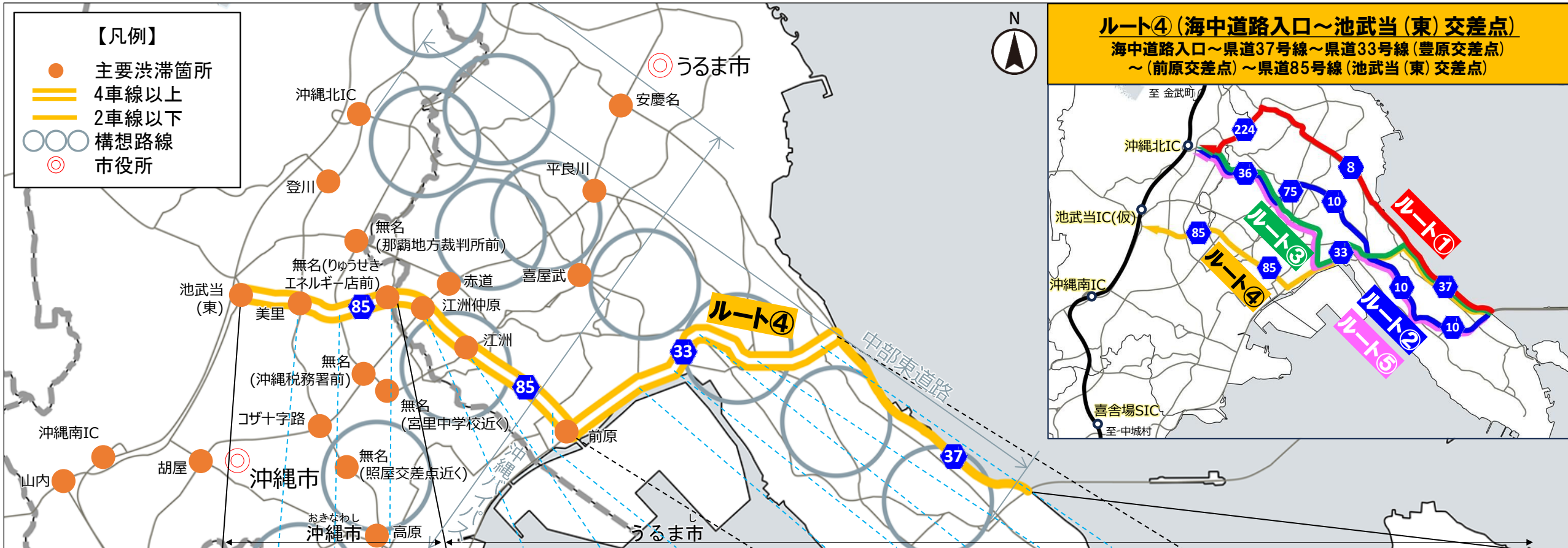
※信号交差点密度が2.0個/km以上の第4種道路では、道路構造令の設計基準交通量に対し、2車線は0.8、4車線以上は0.6を乗じた。

# 2. R7交通量調査結果とりまとめ(交通量の変化)

令和8年度第1回中部東道路計画検討会

## (4)ルート④ (海中道路入口～池武当(東)交差点)

○令和3年度と令和7年度の交通量は、ともに設計基準交通量より少ない区間が多い。

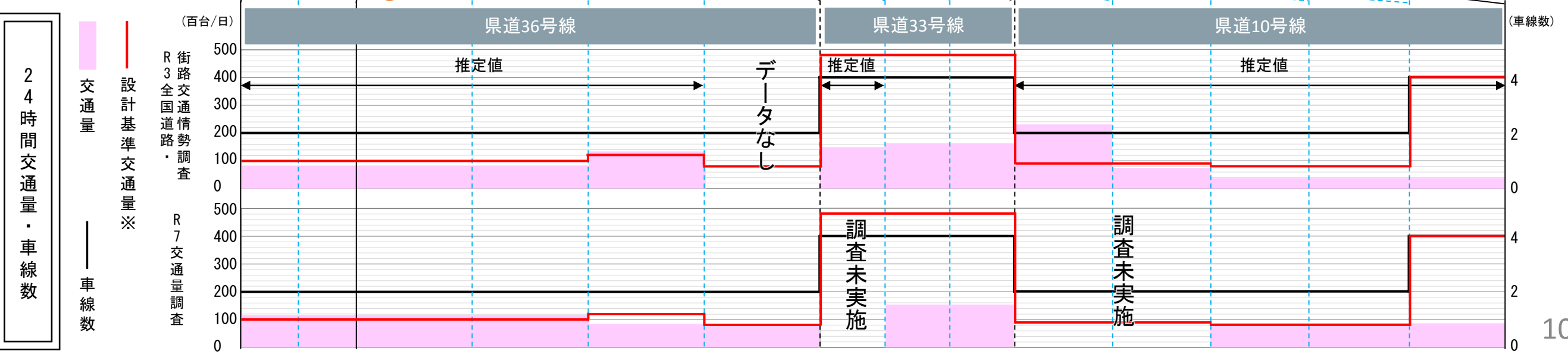
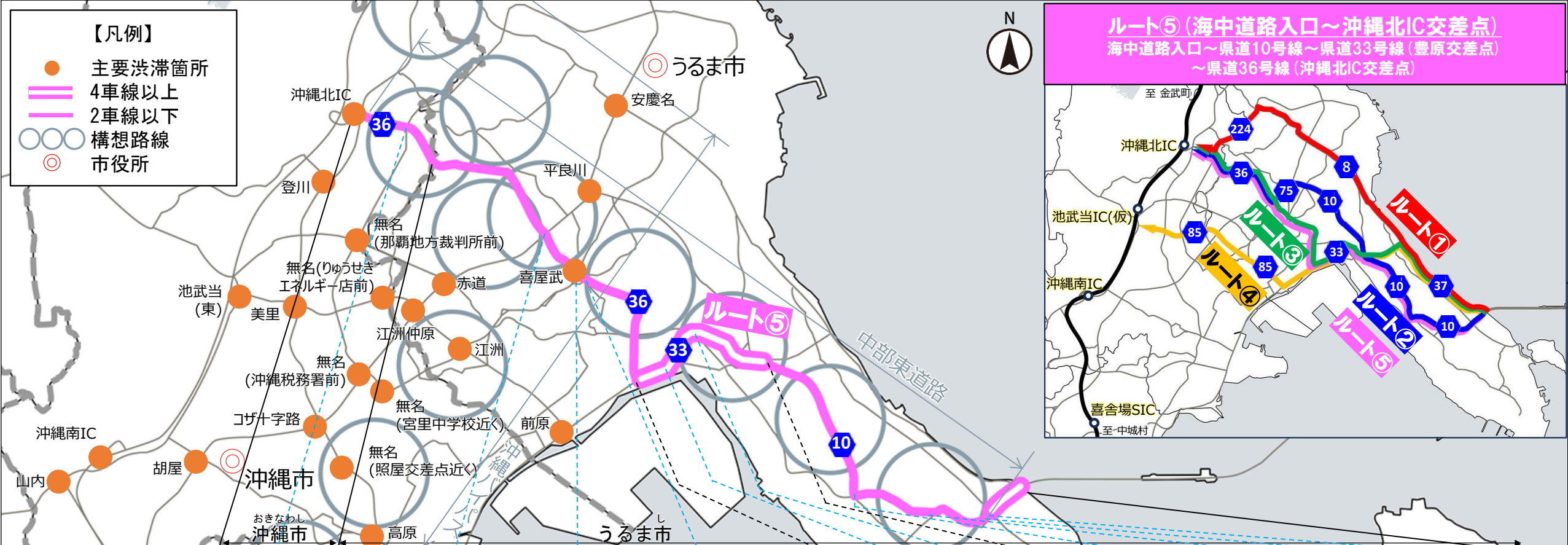


# 2. R7交通量調査結果とりまとめ(交通量の変化)

令和8年度第1回中部東道路計画検討会

## (5)ルート⑤ (海中道路入口～沖縄北IC交差点)

○令和3年度と令和7年度の交通量は、ともに設計基準交通量と同程度の区間が多いが、県道33号線の4車線の区間は設計基準交通量より少ない。令和3年度と令和7年度で交通量の変化は小さい。



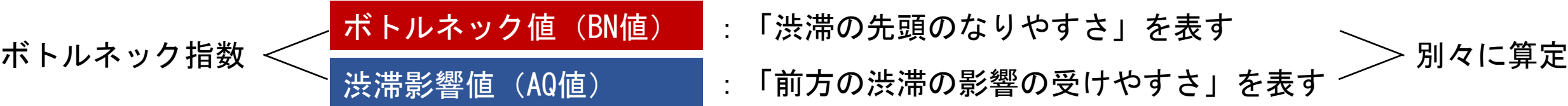
# 3. ETC2.0データを用いた交通課題 箇所の把握

# 3. ETC2.0データを用いた交通課題箇所の把握

令和8年度第1回中部東道路計画検討会

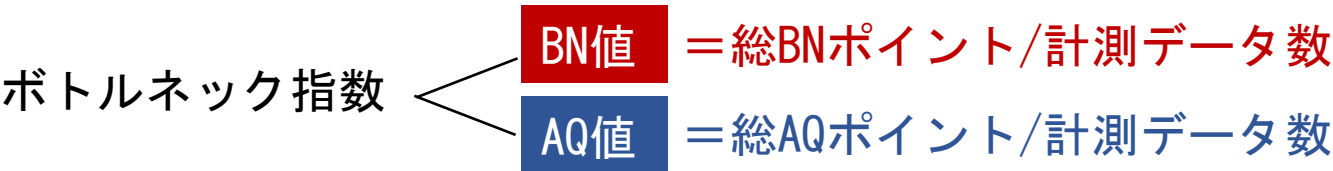
## (1) ボトルネック指数の概要

- 速度コンター図による分析では、交差点連担部や低頻度渋滞発生区間におけるボトルネックの特定が困難。
- ボトルネック指数では、任意の区間・計測期間における「渋滞の先頭のなりやすさ」と「前方の渋滞の影響の受けやすさ」を発生割合（頻度）で表すことで、交差点連担部や低頻度渋滞発生区間でもボトルネック箇所を把握可能。



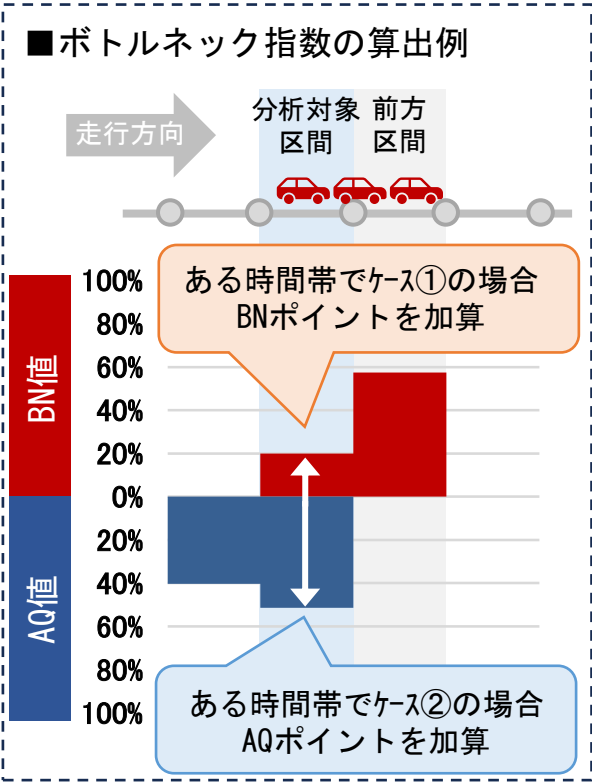
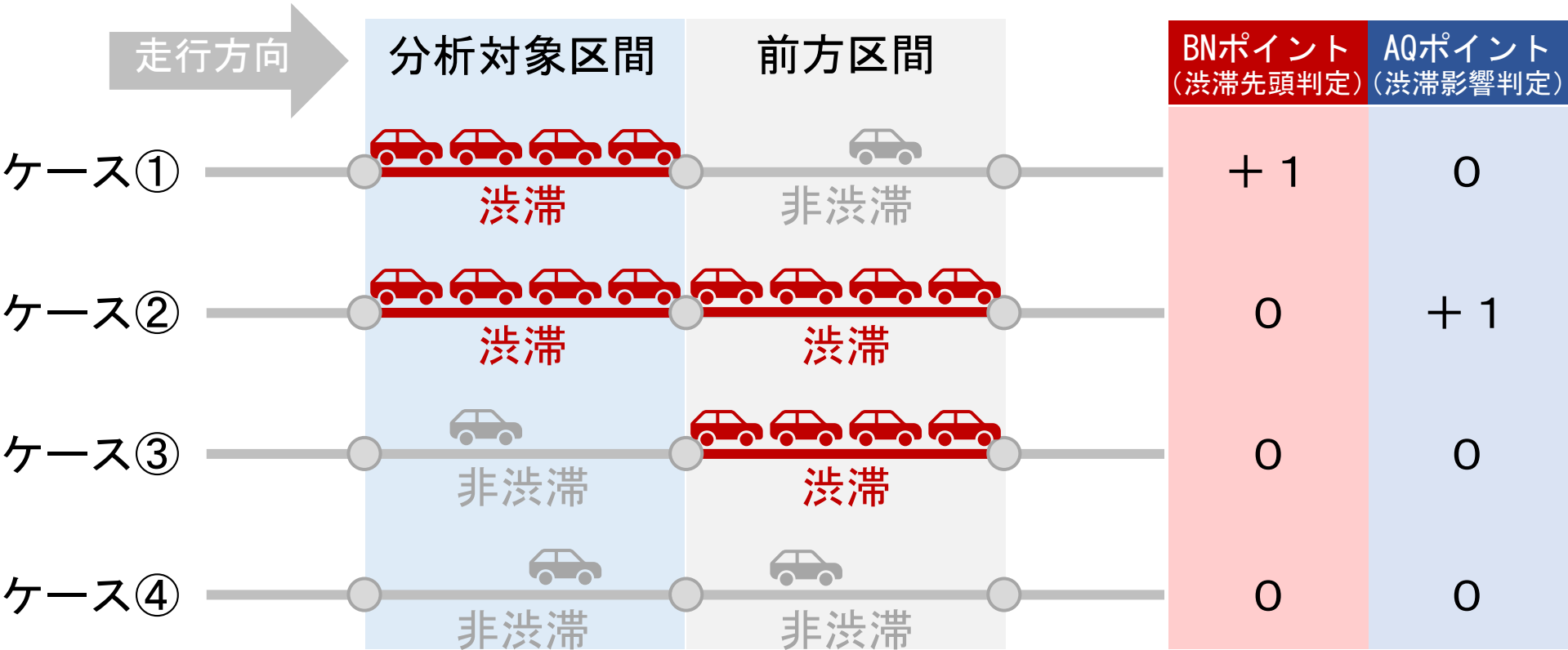
### ■算出方法

- ・分析対象路線を等間隔※1に分割し、区間毎に日別時間帯別の旅行速度を算出し、「渋滞」と「非渋滞」を判定※2
- ・分析対象区間とその前方区間の「渋滞」と「非渋滞」の組合せからボトルネック指数を算定



※1 100m単位で分割した区間で評価

※2 一般道の渋滞/非渋滞の閾値は20km/hに設定



## 令和8年度第1回中部東道路計画検討会

## 13

# 3. ETC2.0データを用いた交通課題箇所の把握

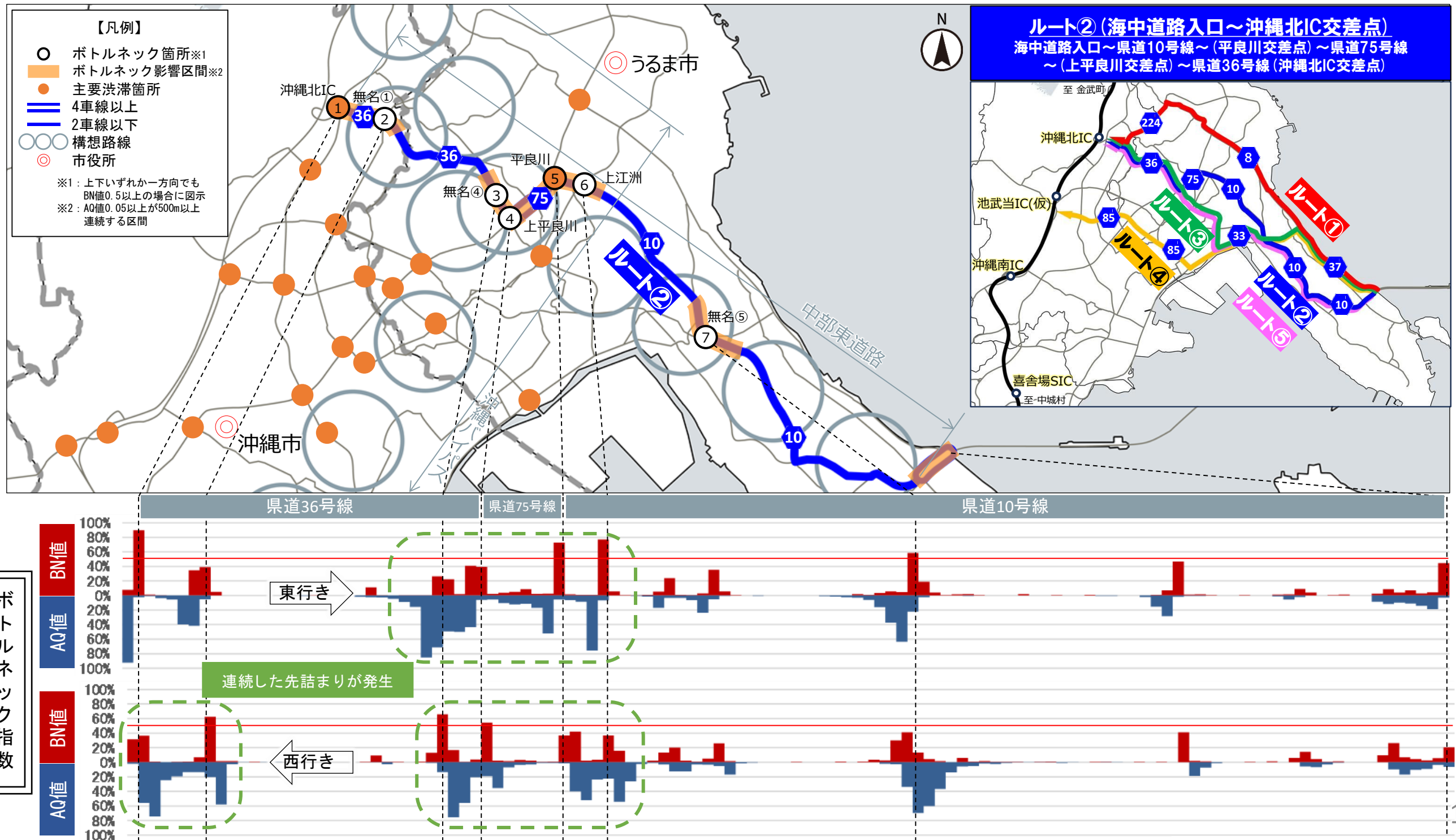
令和8年度第1回中部東道路計画検討会

## (3)ルート②（海中道路入口～沖縄北IC交差点）

○ルート②には、ボトルネック(BN値0.5以上の箇所※)が7箇所存在。

○このうち、沖縄北IC周辺や平良川交差点周辺では、ボトルネックの影響を受け、先詰まりが発生。

※11月平日昼間12時間の日別時間帯別のデータから、渋滞の先頭と判定された頻度が50%以上となった箇所（本検討で設定した定義）



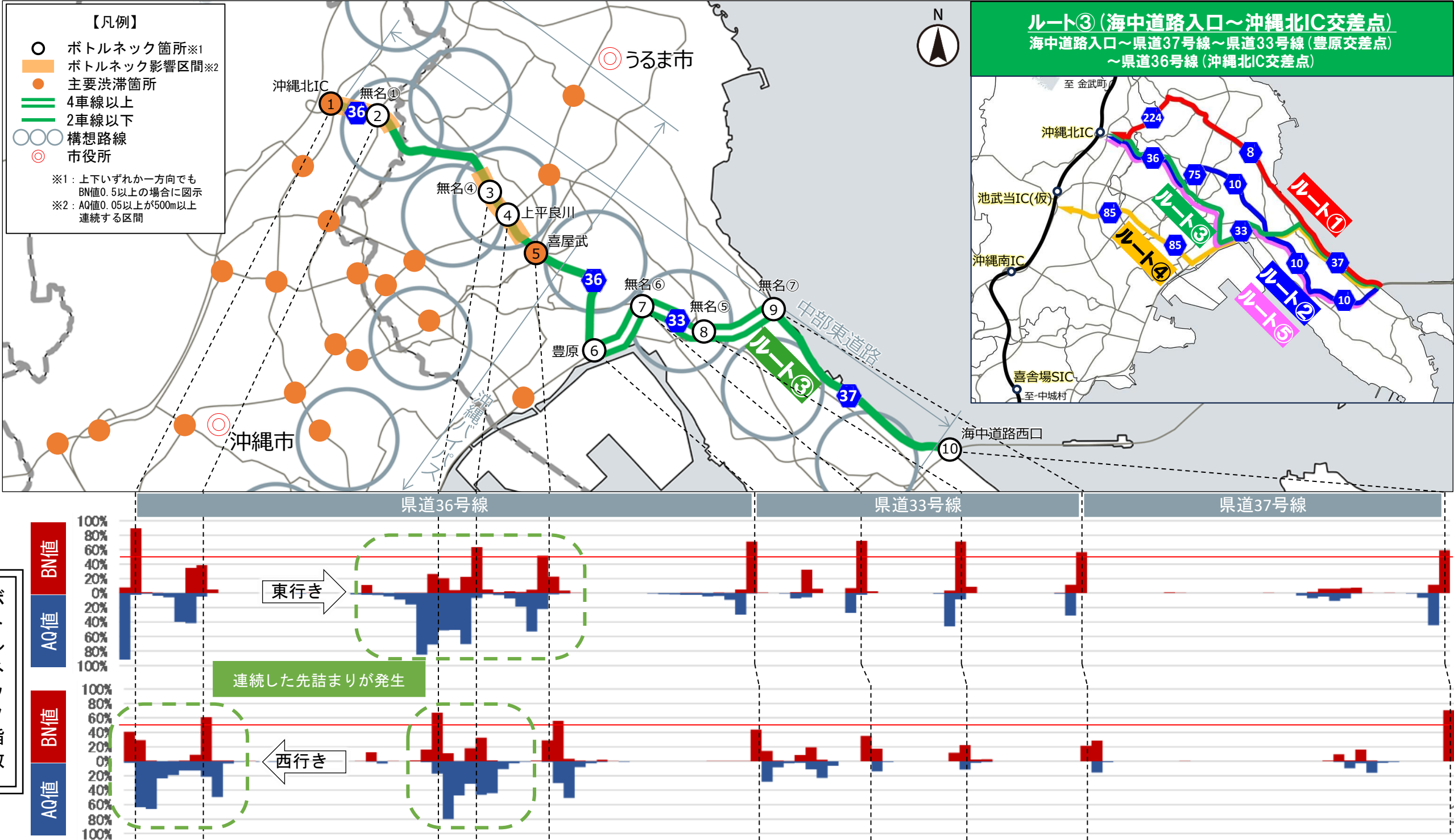
# 3. ETC2.0データを用いた交通課題箇所の把握

令和8年度第1回中部東道路計画検討会

## (4)ルート③（海中道路入口～沖縄北IC交差点）

- ルート③には、ボトルネック(BN値0.5以上の箇所※)が10箇所存在。
- このうち、沖縄北IC周辺や上平良川交差点周辺では、ボトルネックの影響を受け、先詰まりが発生。

※11月平日昼間12時間の日別時間帯別のデータから、渋滞の先頭と判定された頻度が50%以上となった箇所（本検討で設定した定義）



## 令和8年度第1回中部東道路計画検討会

○ルート④には、ボトルネック(BN値0.5以上の箇所※)が10箇所存在。  
○このうち、美里交差点付近では、ボトルネックの影響を受け、先詰まりが発生。

**【凡例】**

- ボトルネック箇所※1
- ボトルネック影響区間※2
- 主要渋滞箇所
- ==== 4車線以上
- == 2車線以下
- 構想路線
- ◎ 市役所

※1: 上下いずれか一方でもBN値0.5以上の場合に図示  
 ※2: AQ値0.05以上が500m以上連続する区間

**ルート④ (海中道路入口～池武当 (東) 交差点)**  
 海中道路入口～県道37号線～県道33号線 (豊原交差点)  
 ～ (前原交差点) ～県道85号線 (池武当 (東) 交差点)

至 金城町  
 沖縄北IC  
 池武当IC(仮)  
 沖縄南IC  
 喜舎場SIC  
 至 中城村

海中道路西口

中部東道路

うるま市

池武当 (東)

美里

無名 (りゅうせきエネルギー店前)

江洲仲原

江洲

豊原

前原

沖縄市

無名⑥

無名⑦

無名⑤

無名⑧

無名③

無名④

無名②

無名①

無名⑨

無名⑩

無名⑪

無名⑫

無名⑬

無名⑭

無名⑮

無名⑯

無名⑰

無名⑱

無名⑲

無名⑳

無名㉑

無名㉒

無名㉓

無名㉔

無名㉕

無名㉖

無名㉗

無名㉘

無名㉙

無名㉚

無名㉛

無名㉜

無名㉝

無名㉞

無名㉟

無名㊱

無名㊲

無名㊳

無名㊴

無名㊵

無名㊶

無名㊷

無名㊸

無名㊹

無名㊺

無名㊻

無名㊼

無名㊽

無名㊾

無名㊿

無名①

無名②

無名③

無名④

無名⑤

無名⑥

無名⑦

無名⑧

無名⑨

無名⑩

無名⑪

無名⑫

無名⑬

無名⑭

無名⑮

無名⑯

無名⑰

無名⑱

無名⑲

無名⑳

無名㉑

無名㉒

無名㉓

無名㉔

無名㉕

無名㉖

無名㉗

無名㉘

無名㉙

無名㉚

無名㉛

無名㉜

無名㉝

無名㉞

無名㉟

無名㊱

無名㊲

無名㊳

無名㊴

無名㊵

無名㊶

無名㊷

無名㊸

無名㊹

無名㊺

無名㊻

無名㊼

無名㊽

無名㊾

無名㊿

無名①

無名②

無名③

無名④

無名⑤

無名⑥

無名⑦

無名⑧

無名⑨

無名⑩

無名⑪

無名⑫

無名⑬

無名⑭

無名⑮

無名⑯

無名⑰

無名⑱

無名⑲

無名⑳

無名㉑

無名㉒

無名㉓

無名㉔

無名㉕

無名㉖

無名㉗

無名㉘

無名㉙

無名㉚

無名㉛

無名㉜

無名㉝

無名㉞

無名㉟

無名㊱

無名㊲

無名㊳

無名㊴

無名㊵

無名㊶

無名㊷

無名㊸

無名㊹

無名㊺

無名㊻

無名㊼

無名㊽

無名㊾

無名㊿

無名①

無名②

無名③

無名④

無名⑤

無名⑥

無名⑦

無名⑧

無名⑨

無名⑩

無名⑪

無名⑫

無名⑬

無名⑭

無名⑮

無名⑯

無名⑰

無名⑱

無名⑲

無名⑳

無名㉑

無名㉒

無名㉓

無名㉔

無名㉕

無名㉖

無名㉗

無名㉘

無名㉙

無名㉚

無名㉛

無名㉜

無名㉝

無名㉞

無名㉟

無名㊱

無名㊲

無名㊳

無名㊴

無名㊵

無名㊶

無名㊷

無名㊸

無名㊹

無名㊺

無名㊻

無名㊼

無名㊽

無名㊾

無名㊿

無名①

無名②

無名③

無名④

無名⑤

無名⑥

無名⑦

無名⑧

無名⑨

無名⑩

無名⑪

無名⑫

無名⑬

無名⑭

無名⑮

無名⑯

無名⑰

無名⑱

無名⑲

無名⑳

無名㉑

無名㉒

無名㉓

無名㉔

無名㉕

無名㉖

無名㉗

無名㉘

無名㉙

無名㉚

無名㉛

無名㉜

無名㉝

無名㉞

無名㉟

無名㊱

無名㊲

無名㊳

無名㊴

無名㊵

無名㊶

無名㊷

無名㊸

無名㊹

無名㊺

無名㊻

無名㊼

無名㊽

無名㊾

無名㊿

無名①

無名②

無名③

無名④

無名⑤

無名⑥

無名⑦

無名⑧

無名⑨

無名⑩

無名⑪

無名⑫

無名⑬

無名⑭

無名⑮

無名⑯

無名⑰

無名⑱

無名⑲

無名⑳

無名㉑

無名㉒

無名㉓

無名㉔

無名㉕

無名㉖

無名㉗

無名㉘

無名㉙

無名㉚

無名㉛

無名㉜

無名㉝

無名㉞

無名㉟

無名㊱

無名㊲

無名㊳

無名㊴

無名㊵

無名㊶

無名㊷

無名㊸

無名㊹

無名㊺

無名㊻

無名㊼

無名㊽

無名㊾

無名㊿

無名①

無名②

無名③

無名④

無名⑤

無名⑥

無名⑦

無名⑧

無名⑨

無名⑩

無名⑪

無名⑫

無名⑬

無名⑭

無名⑮

無名⑯

無名⑰

無名⑱

無名⑲

無名⑳

無名㉑

無名㉒

無名㉓

無名㉔

無名㉕

無名㉖

無名㉗

無名㉘

無名㉙

無名㉚

無名㉛

無名㉜

無名㉝

無名㉞

無名㉟

無名㊱

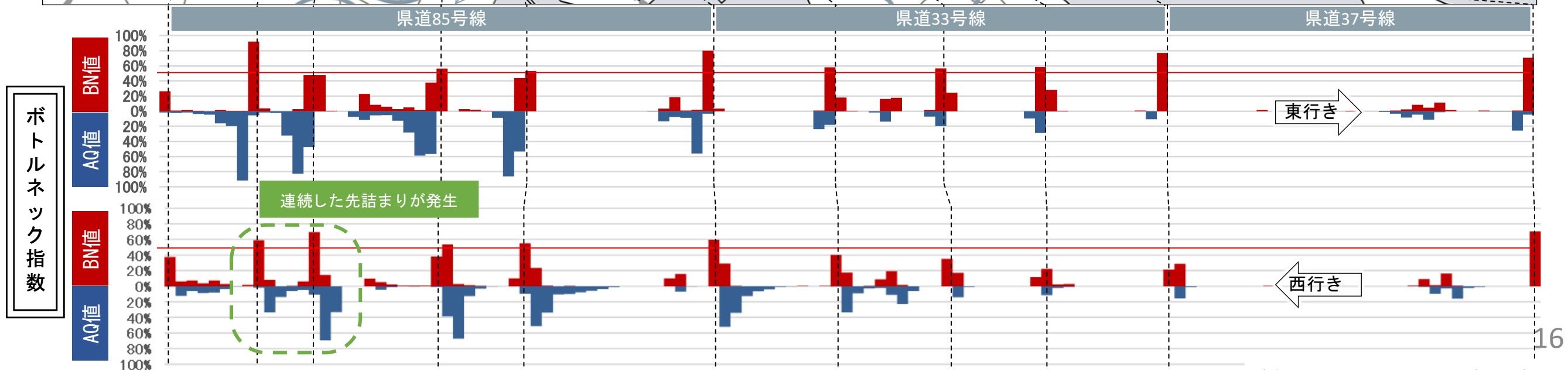
無名㊲

無名㊳

無名㊴

無名㊵

無名㊶



# 3. ETC2.0データを用いた交通課題箇所の把握

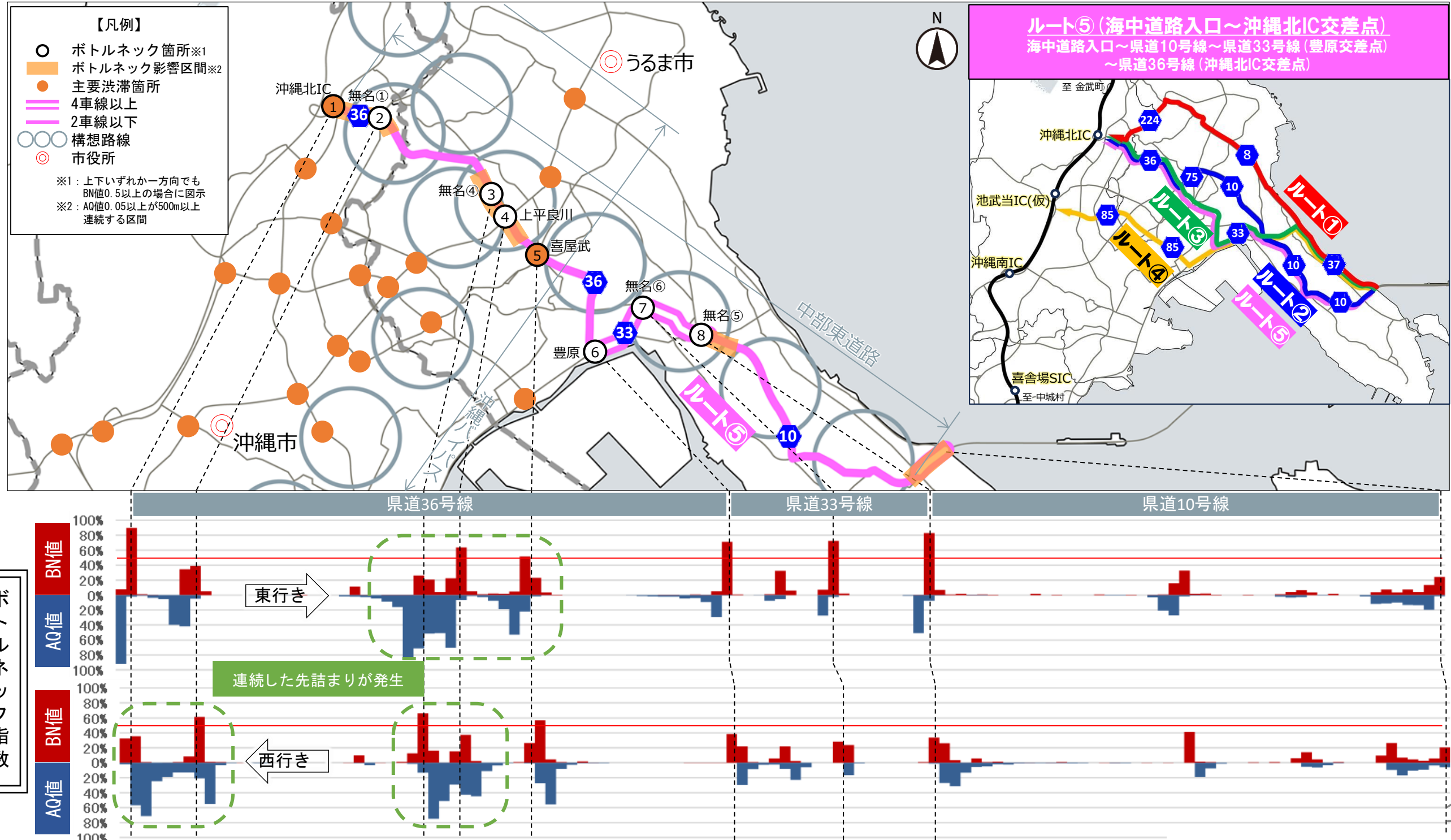
令和8年度第1回中部東道路計画検討会

## (6)ルート⑤ (海中道路入口～沖縄北IC交差点)

○ルート⑤には、ボトルネック(BN値0.5以上の箇所※)が8箇所存在。

○このうち、沖縄北IC周辺や上平良川交差点周辺では、ボトルネックの影響を受け、先詰まりが発生。

※11月平日昼間12時間の日別時間帯別のデータから、渋滞の先頭と判定された頻度が50%以上となった箇所（本検討で設定した定義）



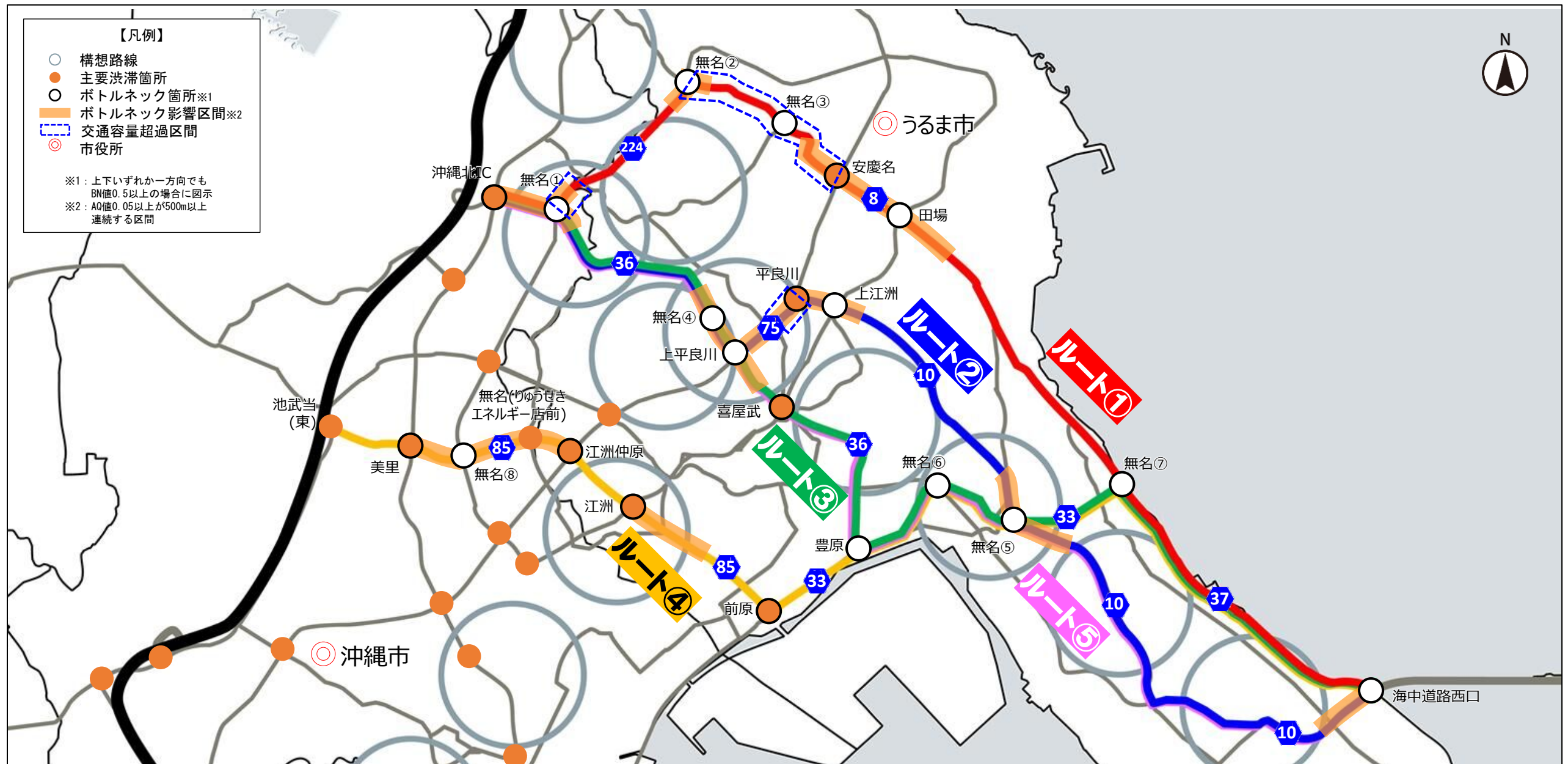
# 4. 交通状況のとりまとめ

令和8年度第1回中部東道路計画検討会

## ルート①～⑤における交通状況

- ルート①～⑤において、ボトルネック影響区間(AQ値0.05以上※が500m以上連続する区間)を示す。
- 沖縄自動車道から県道33号線までは、どのルート上にもボトルネックの影響を受ける区間が存在している。

※11月平日昼間12時間の日別時間帯別のデータから、前方の渋滞の影響を受けたと判定された頻度が5%以上となった箇所（本検討で設定した定義）



資料：ETC2.0（R7.11 平日 7時～19時）

# 令和 8 年度 第 1 回 中部東道路計画検討会

## 地域の課題

令和8年7月29日

# 3. 地域の課題

令和8年度第1回中部東道路計画検討会

## 【課題の概要】

### ■ 広域物流・産業

今回 議題

#### 【1】産業競争力を支える広域物流ネットワークの確立

▶交通需要の増大に対応する広域物流ネットワークの確立が課題。

#### 【2】燃料供給ルートを担う生命線の確保（平常時）

▶平常時は定時性・速達性を備えた輸送ルート確保が課題。

#### ・農水産加工品の円滑な輸送環境の確保

▶円滑な輸送環境の確保が課題。

### ■ 防災・医療

#### ・救急医療を成立させる広域搬送ネットワークの確保（市内・市外）

▶迅速かつ安静な搬送を実現する広域搬送ネットワークの確保が課題。

#### ・燃料供給ルートを担う生命線の確保（災害時）

▶強靱性を備えた輸送ルート確保が課題。

### ■ 生活・観光

#### ・広域幹線道路網から勝連半島・島しょ部への観光周遊を成立させる東西軸の形成

▶観光振興に向け、広域幹線道路網から半島・島しょ部までの時間短縮が課題。

#### ・うるま市の勝連半島・島しょ部の生活に必要な広域移動の支援

▶過疎化抑制のため、広域幹線道路網やうるま市中心市街地への移動時間短縮が課題。

# 3. 地域の課題

令和8年度第1回中部東道路計画検討会

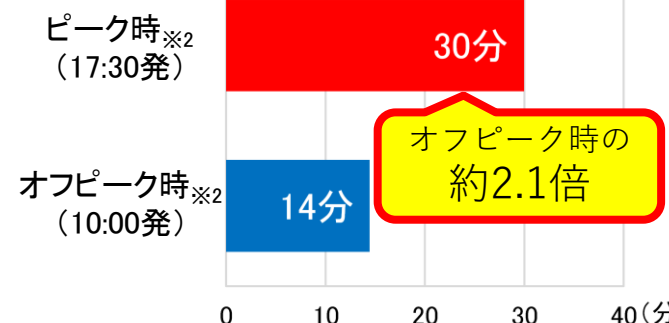
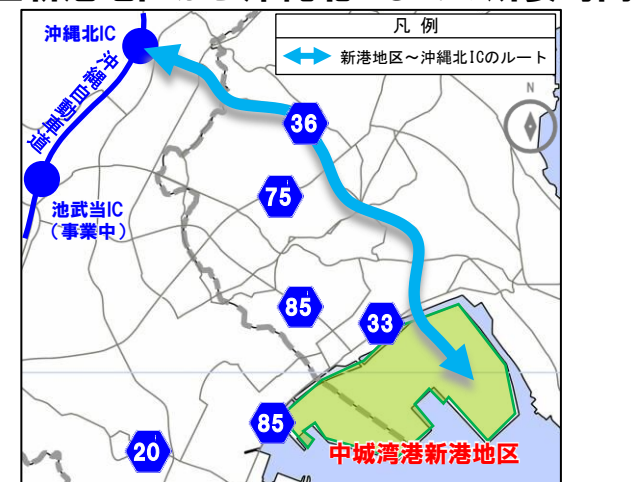
## 【1-1】産業競争力を支える広域物流ネットワークの確立①

- 「中城湾港新港地区」は、国際物流拠点産業集積地域の指定を受けて企業立地が急速に進み、同地区と沖縄自動車道の間で慢性的な交通混雑が各所に見られる状況。
  - そうした中で、「仲嶺・上江洲地区」や「平安座地区」といった新たな国際物流拠点産業集積地域の整備や、「勝連南風原区域」等のうるま市による新たな産業集積地の検討が進められており、更なる交通需要が見込まれる。
- ⇒慢性的な交通混雑の解消、今後の交通需要増大を見据え、その交通需要に耐えうる体系的な道路網の不足が課題である。

### ■うるま市の産業集積地・計画地と周辺道路の速度低下状況



### ■新港地区から沖縄北ICまでの所要時間



#### 【関係者の声】

- ・ 沖縄北ICや国道58・329号等から中城湾港にアクセスする道路は、混雑するため輸送頻度が落ちます。
  - ・ 中城湾港から沖縄北ICや国道329号へアクセスする道路は一般の道路より勾配大きいため、大型車の速度低下が発生しています。
- (中城湾港 荷役会社)

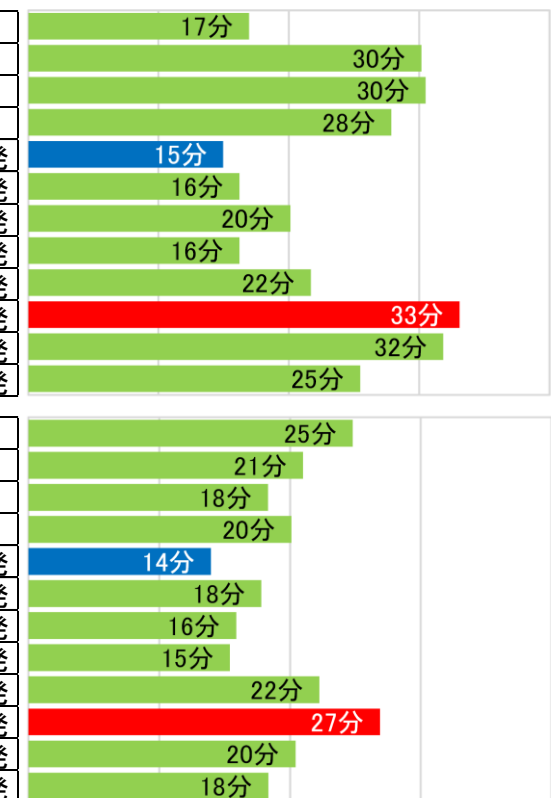
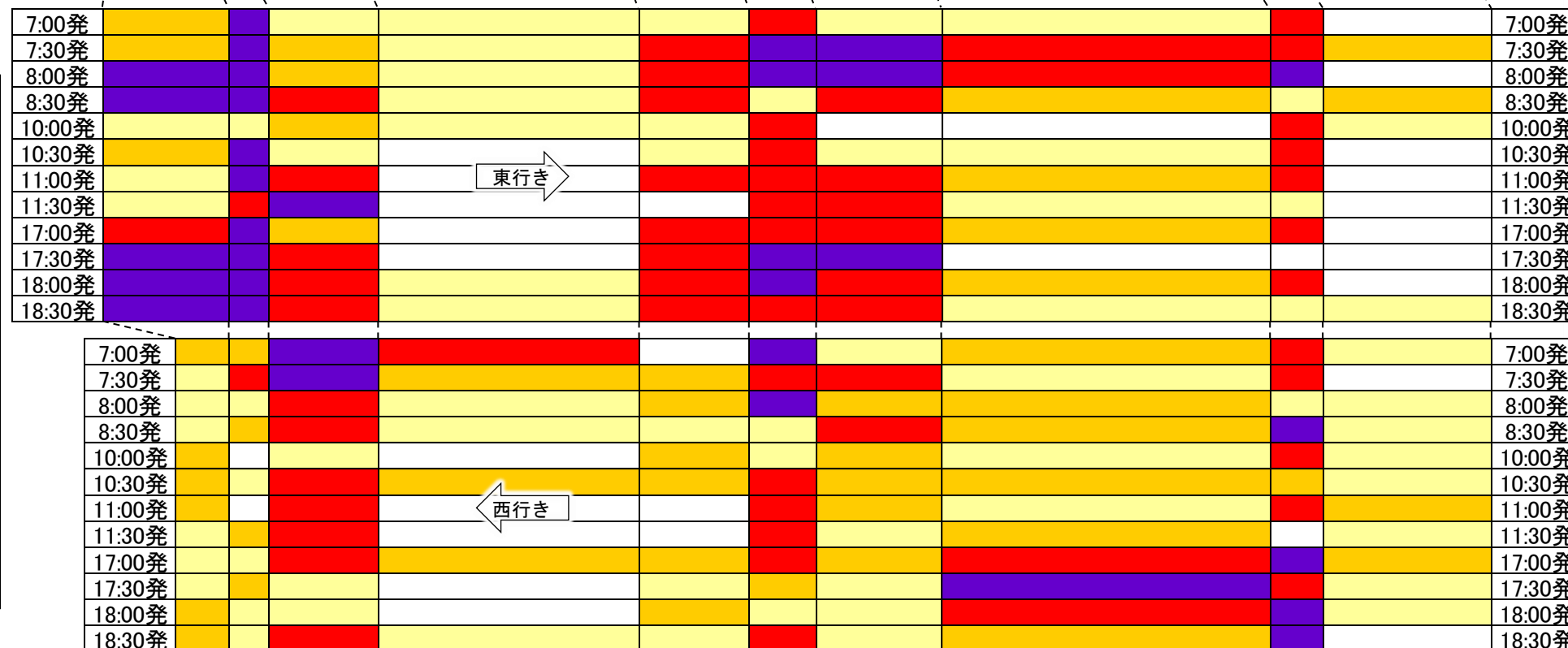


資料:うるま市産業集積促進基本計画(R8.3)、民間プロブデータ(R7.4~R7.8\_平日\_昼間12時間平均)

## 【1-2】 プロブカー走行調査結果(物流ルート)

○新港地区へ向かう方向(東行き)は朝タピーク時に、新港地区から出発する方向(西行き)はタピーク時に速度低下が見られる。

## ■中城湾港新港地区～沖縄北IC間の速度低下状況と所要時間



資料:プローブカー走行調査結果(R8.6平日)

# 3. 地域の課題

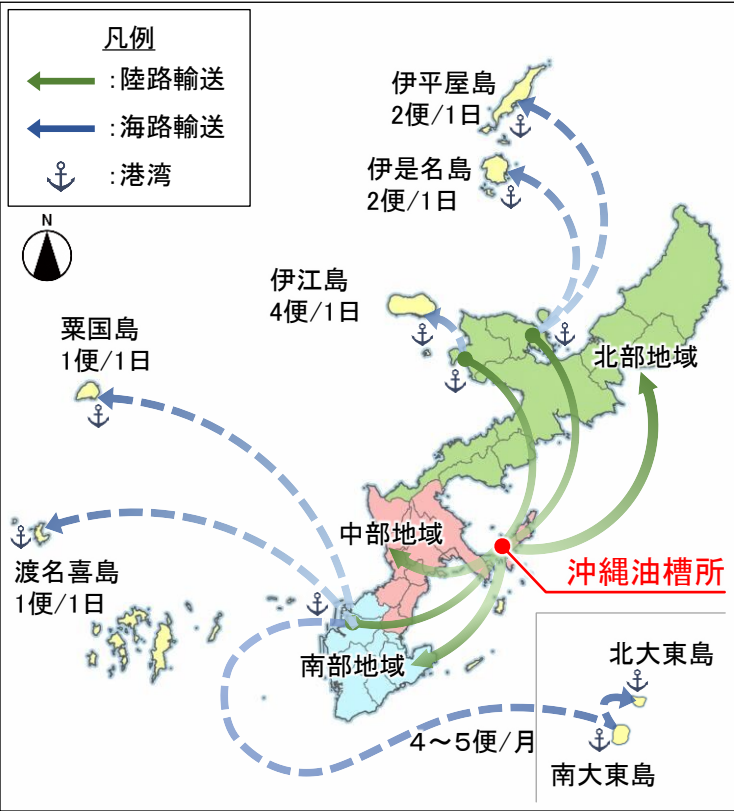
## 【2-1】 燃料供給を担う生命線の確保（平常時）

- 平安座島の沖縄油槽所は、沖縄本島及び周辺離島で消費される石油製品の約6割を常時供給している。本島内のガソリンスタンド、更には離島へも輸送することで、県全体の社会・経済を日常的に支えている。
- 一方、燃料輸送ルートは、市街地を通過する一般道路に依存しており、交通渋滞により輸送効率が低下している。海路輸送の代替ルートがない離島に燃料輸送については、フェリーの出航時間に間に合わせる必要がある。
- ⇒平常時の供給信頼性向上のため、沖縄自動車道と油槽所の定時性・速達性を向上する輸送ルートの確保が課題である。

### ■沖縄油槽所からの燃料の主な用途

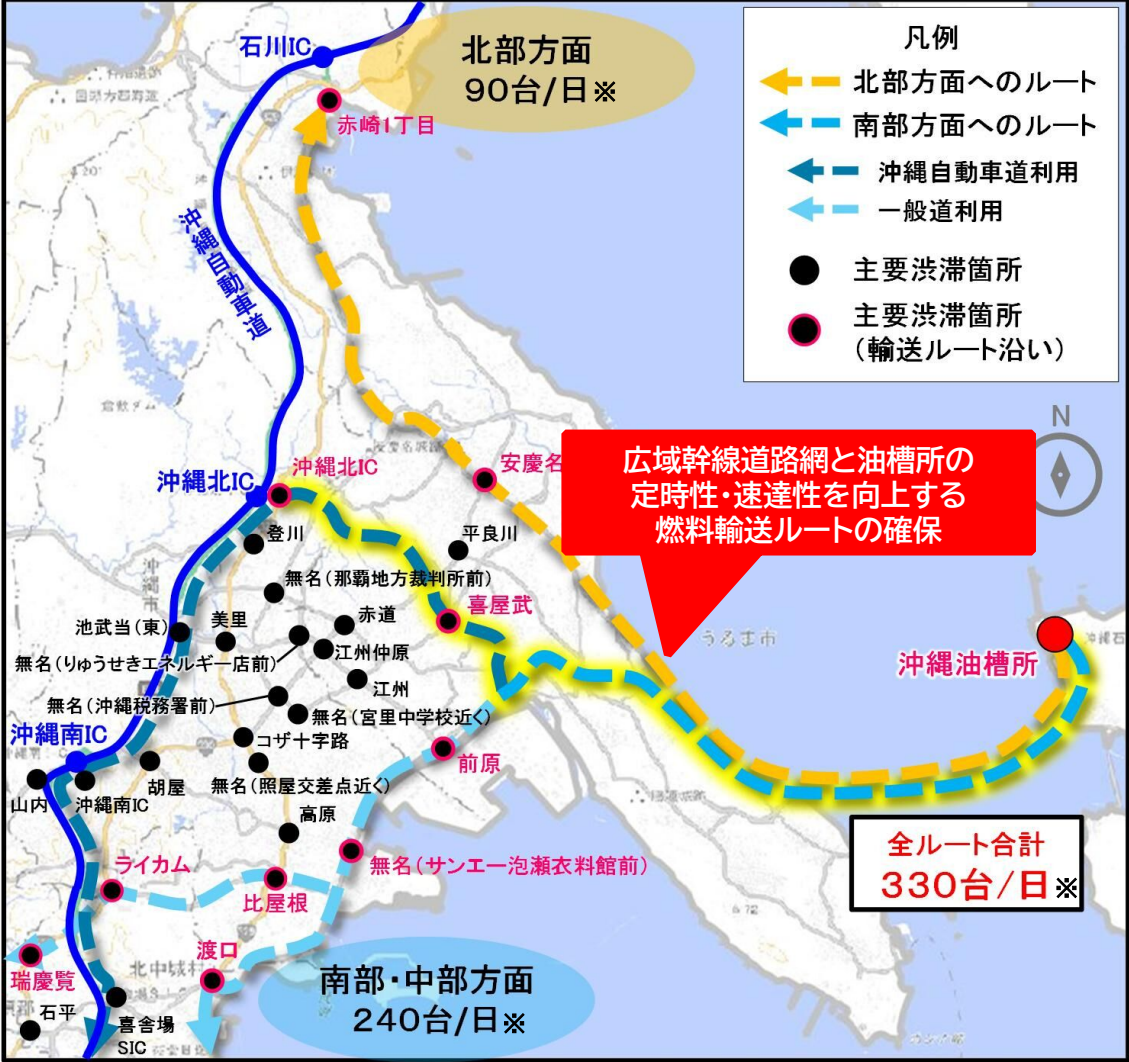


### ■沖縄油槽所からの燃料油の輸送先



資料：石油運送会社へのヒアリングより

### ■沖縄油槽所からの燃料輸送ルートと課題箇所



※燃料輸送車の台数はヒアリングで把握したおおよその数値。

資料：地理院地図、石油運送会社へのヒアリングより

### ■沖縄油槽所～沖縄北IC間の燃料輸送における渋滞損失額

渋滞損失額＝平均所要時間差※1×燃料輸送車の台数※2×普通貨物車の時間価値原単位  
＝平均5.7分×120台/日×101.93円/分・台×365  
＝2,538万円/年

※1：往路・復路別の各時間帯（朝ピーク・オフピーク・夕ピーク）とオフピーク時間帯の所要時間差の平均値

※2：ルート別の燃料輸送車の台数は把握していないため、南部・中部方面の台数を2ルートで等分して用いている。

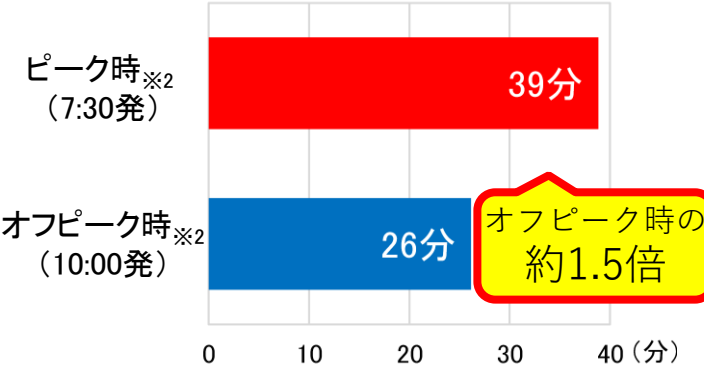
資料：プローブカー走行調査結果（R8.6.平日）、費用便益分析マニュアル（R7.8）、石油運送会社へのヒアリングより

### ○石油製品搬送状況



撮影場所：海中道路 撮影時間：R8.6.23（AM6:00）

### ■沖縄油槽所～沖縄北IC※の所要時間



※1：沖縄油槽所から南部方面への輸送ルートのうち、沖縄北ICまでの所要時間  
※2：走行調査において、所要時間が最大の時刻をピーク時、最小の時刻をオフピーク時とした。

資料：プローブカー走行調査結果（R8.6.平日）

### 【関係者の声】

- ・沖縄油槽所から本島全域の約150箇所のSS、那覇空港方面のジェット燃料の燃料供給のため、毎日タンクローリー約55台が概ね3往復して輸送しています。離島への輸送や、空港へのジェット燃料輸送も月数回行っています。
- ・フェリーの燃料や離島への輸送には、フェリーの出発時間に合わせないといけないため、定時性が最も重要です。

（石油運送会社）



# 3. 地域の課題

## 【2-2】プローブカー走行調査結果(燃料輸送ルート)

○ 沖縄油槽所～沖縄北IC間で26分～39分かかっており、所要時間のばらつきが大きい。

■ 沖縄油槽所～沖縄北IC間の速度低下状況と所要時間



|        |  |  |  |  |  |  |  |  |  |     |        |     |
|--------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|-----|--------|-----|
| 7:00発  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |     | 7:00発  | 39分 |
| 7:30発  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |     | 7:30発  | 39分 |
| 8:00発  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |     | 8:00発  | 33分 |
| 8:30発  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |     | 8:30発  | 33分 |
| 10:00発 |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 西行き | 10:00発 | 26分 |
| 10:30発 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |     | 10:30発 | 31分 |
| 11:00発 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |     | 11:00発 | 33分 |
| 11:30発 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |     | 11:30発 | 30分 |

■ : 10km/h未満 ■ : 10～20km/h ■ : 20～30km/h ■ : 30～40km/h ■ : 40km/h以上 ■ : データなし

資料:プローブカー走行調査結果(R8.6平日)

## 【1】産業競争力を支える広域物流ネットワークの確立

○「中城湾港新港地区」、「仲嶺・上江洲地区」、「平安座地区」といった国際物流拠点産業集積地域や、「勝連南風原区域」に新たな産業集積地の検討が進められ、更なる交通需要が見込まれる。⇒交通需要の増大に対応する広域物流ネットワークの確立が課題

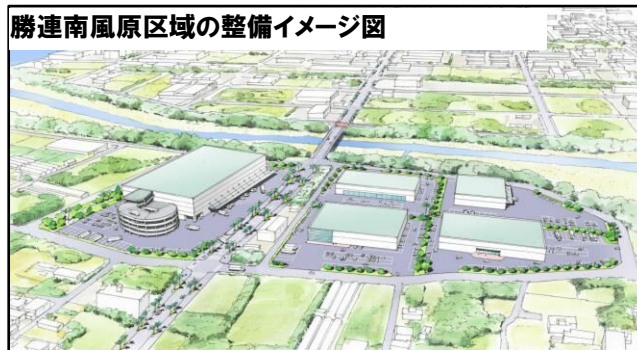
### ■うるま市の産業集積地・計画地と周辺道路の速度低下状況



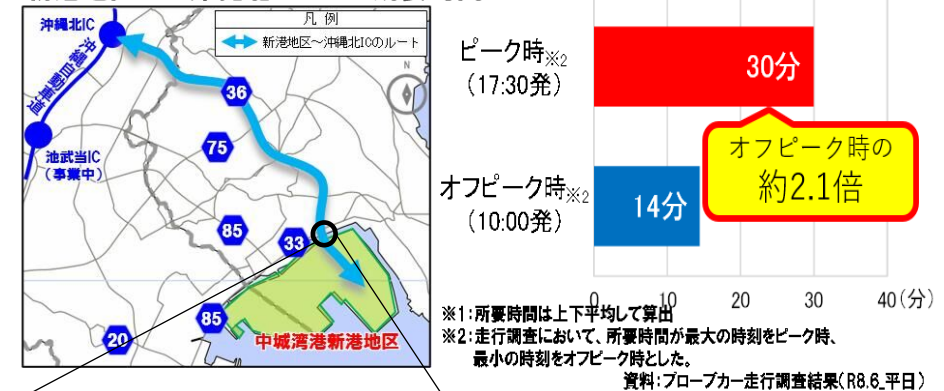
### 仲嶺・上江洲地区の整備イメージ図



## 勝連南風原区域の整備イメージ図



### ■新港地区から沖縄北ICまでの所要時間



## 豊原交差点の混雑状況



## 【2】燃料供給ルートを担当生命線の確保(平常時)

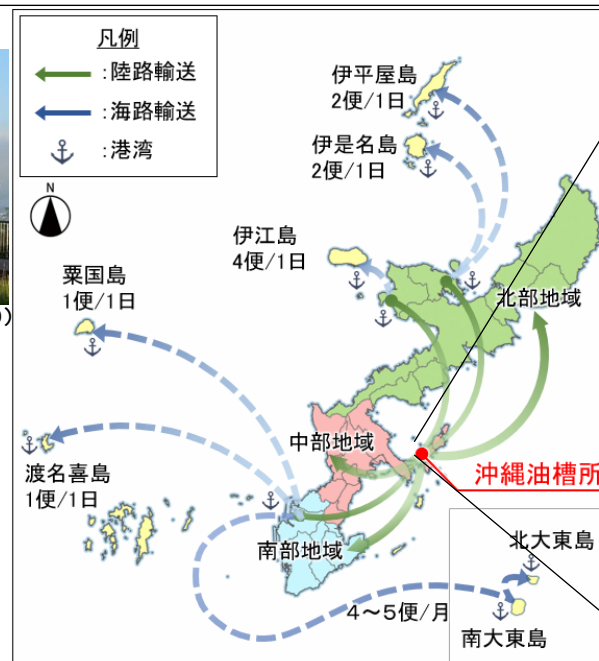
○沖縄油槽所は、燃料を沖縄本島やフェリーを利用して離島に輸送している。輸送ルートは、市街地を通過し、交通渋滞等により効率が低下している。離島へは、フェリーの出航時間に間に合わせる必要がある。⇒定時性・速達性を備えた輸送ルート確保が課題。

### ○石油製品搬送状況

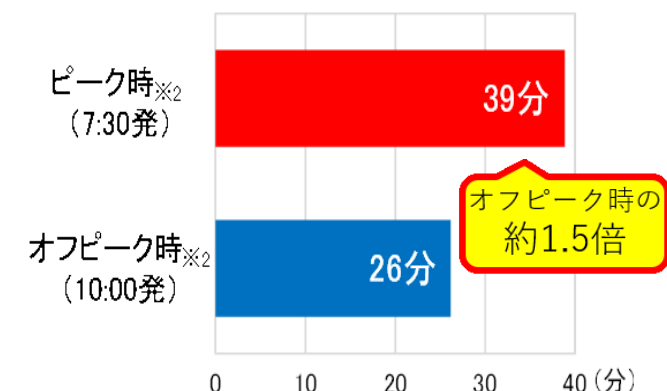


撮影場所:海中道路 撮影時間:R8.6.23(AM6:00)

## ■沖縄油槽所からの燃料の主な用途



## ■ 沖縄油槽所からの燃料輸送ルートと課題箇所



※1: 沖縄油槽所から南部方面への輸送ルートのうち、沖縄北ICまでの所要時間  
 ※2: 走行調査において、所要時間が最大の時刻をピーク時、  
 最小の時刻をオフピーク時とした。

資料：プローブカー走行調査結果(R8.6 平日)