

第1回 沖縄自動車道 利用促進協議会

議事概要

1. 日 時 : 令和4年6月28日(火) 10:30~11:40

2. 場 所 : 沖縄県庁 11階 第2会議室

3. 議 事 :

- (1)協議会設置の目的及び背景
- (2)沖縄自動車道利用促進協議会会則(案)
- (3)沖縄自動車道における現状
- (4)沖縄自動車道利用促進の取組み
- (5)今後のスケジュール

4. 議事要旨 :

- (1) 協議会設置の目的及び背景 及び (2)沖縄自動車道利用促進協議会会則(案)
 - ⇒事務局より、別紙1により協議会設置の目的及び背景、別紙2により会則(案)について説明した。
 - ⇒会則については原案の通りとすることで合意。
座長の選出については、現時点における協議会会員以外の会員を招へいする際に検討することとし、当面は事務局にて座長の代行をすることで合意した。
- (3)沖縄自動車道における現状
 - ⇒事務局より、別紙3により沖縄自動車道における現状について説明した。
- (4) 沖縄自動車道利用促進の取組み
 - ⇒事務局より、別紙4により沖縄自動車道における ETC 利用促進の取組み、別紙5により沖縄県により実施したアンケート調査結果について説明した。
 - ⇒委員より、取組みに関する広報面等での協力をお願いし、了承を得た。
 - ⇒委員より、取組みを効果的に実施するため、今後関係機関を招へいしたい旨の提案があり、まずは本日確認した具体的取組み(案)の協力依頼とあわせて協議会への参加を要請することを確認。
- (5)今後のスケジュール
 - ⇒事務局より、別紙6に基づき今後のスケジュールを説明した。

以降、第 1 回沖繩自動車道利用促進協議会資料（抜粋）

(1) 協議会設置の目的および背景について

■ 沖縄自動車道 利用促進協議会について

<設置の目的>

鉄道がなく交通渋滞が大都市並みに著しい沖縄県内において、唯一の高速移動手段である沖縄自動車道の利用促進を図ることにより沖縄県内の道路交通の円滑化を目指し、併せてETC利用促進を図ることにより県民及び観光客の移動や物流における定時・速達性の確保、料金所での渋滞・料金所渋滞に伴う事故減少による安全性の確保ならびに環境負荷軽減による持続可能な社会を実現することを目的として、沖縄県及び西日本高速道路株式会社を中心とした関係機関の連携・協力を推進するため。

<取り組み内容>

- ・ 沖縄自動車道の利用促進に関すること（県内道路交通の実態把握、利用促進施策検討実施、評価 他）
- ・ 沖縄自動車道のETC利用率向上に関すること
（ETC車の利用実態把握、ETC利用促進策の検討実施、評価 他）

<構成組織>

- ・ 沖縄県、NEXCO西日本及び沖縄総合事務局
※事務局は、沖縄県及びNEXCO西日本
※今後、関係機関を追加する場合がある。

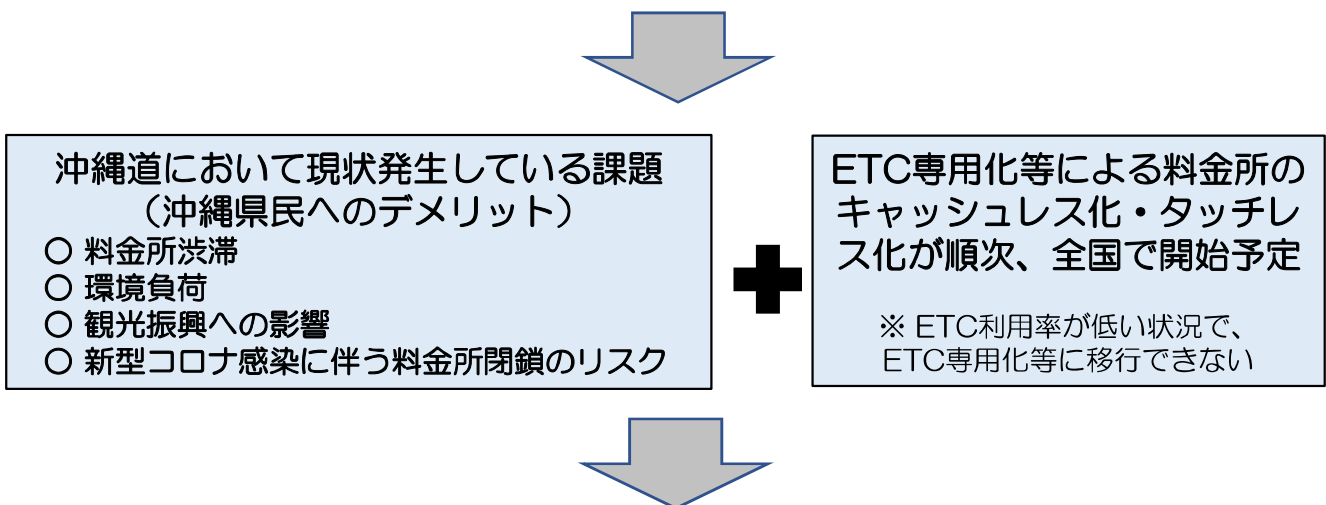
<体制イメージ>



※沖縄県内の道路交通の円滑化及びETC利用促進を図るため、今後、関係機関を追加する場合がある。

■ 協議会において当面取り組む内容について（ETC利用促進）

現状においても、沖縄県・NEXCOで、それぞれETC利用促進に向けた取り組みを行っているが、沖縄道のETC利用率は、依然として低い状況にある



**沖縄県・NEXCOで行っている取り組みを、
一体となり、加速させ、更なるETC利用促進を図る**

沖縄自動車道 利用促進協議会会則（案）

（設置の目的）

第1条 鉄道がなく交通渋滞が大都市並みに著しい沖縄県内において、唯一の高速移動手段である沖縄自動車道の利用促進を図ることにより沖縄県内の道路交通の円滑化を目指し、併せてETC利用促進を図ることにより県民及び観光客の移動や物流における定時・速達性の確保、料金所での渋滞・料金所渋滞に伴う事故減少による安全性の確保ならびに環境負荷軽減による持続可能な社会を実現することを目的として、沖縄県及び西日本高速道路株式会社を中心とした関係機関の連携・協力を推進するため、「沖縄自動車道利用促進協議会（以下、「協議会」）」を設置する。

（協議事項）

第2条 協議会は、前条の目的を達成するため、次に掲げる事項を協議する。

- （1）沖縄自動車道の利用促進に関する事項
- （2）沖縄自動車道のETC利用率向上に関する事項
- （3）その他、協議会の設置目的を達成するために必要と認められる事項

（組 織）

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するために必要な関係機関をもって組織する（別表1）。

- 2 協議会には、座長1名を置く。
- 3 協議会は、会員の過半数の出席で成立し、議事は出席者の総意をもって決する。
- 4 別表1における委員が協議会に出席できない場合は、座長及び事務局に予め申し出ることにより、代理者が出席できるものとする。
- 5 関係機関または委員を追加する場合は、協議会において決定するものとする。

（座 長）

第4条 座長は、委員の互選により選出され、職務は次のとおりとする。

- 2 座長は、会務を総括するとともに、協議会の議事進行を行う。
- 3 座長は、協議会の開催にあたって会員を招集する。
- 4 座長は、協議会の目的を遂行するために必要と認めた場合には、協議会に会員以外の出席者を求めることができる。

（議事の公開）

第5条 協議会后に、協議会資料、議事概要を事務局にて公表する。ただし、座長が必要と認める場合には、協議会に諮り、非公開とすることができる。

- 2 協議会の円滑な運営を図るため、報道機関によるビデオ収録、録音、写真撮影等は冒頭の挨拶までとする。

(事務局)

第6条 協議会の事務を処理するため、沖縄県企画部交通政策課及び西日本高速道路株式会社九州支社企画調整課に事務局を置く。

(その他)

第7条 この会則に定めるもののほか、協議会に関し必要な事項は座長が別に定める。

附則

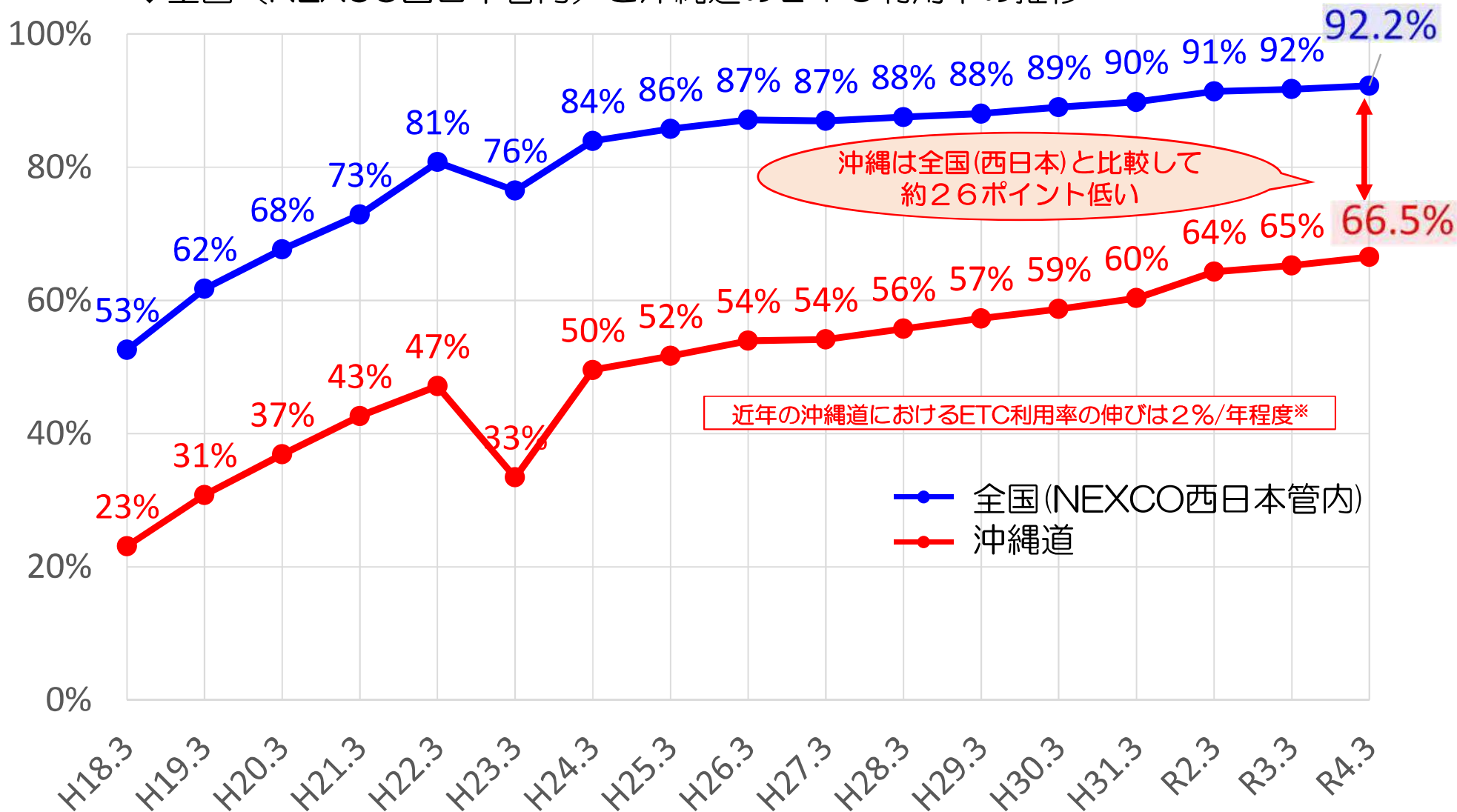
この会則は、令和4年6月28日から施行する。

別表1

組 織	役職名
沖縄県 企画部 交通政策課	課 長
沖縄県 土木建築部 道路街路課	課 長
西日本高速道路株式会社 経営企画本部 経営企画部	次長 または 担当課長
西日本高速道路株式会社九州支社 九州支社 総務企画部 企画調整課	課 長
西日本高速道路株式会社 九州支社 保全サービス事業部 サービス課	課 長
西日本高速道路株式会社 九州支社 沖縄高速道路事務所	所 長
内閣府沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課	課 長

(3) 沖縄自動車道における現状について (ETC利用の現状)

◆全国 (NEXCO西日本管内) と沖縄道のETC利用率の推移



※H24.3(50%)からR4.3(66.5%)の伸びから算出

(3) 沖縄自動車道における現状について (ETC利用率が低いことによる主な課題)

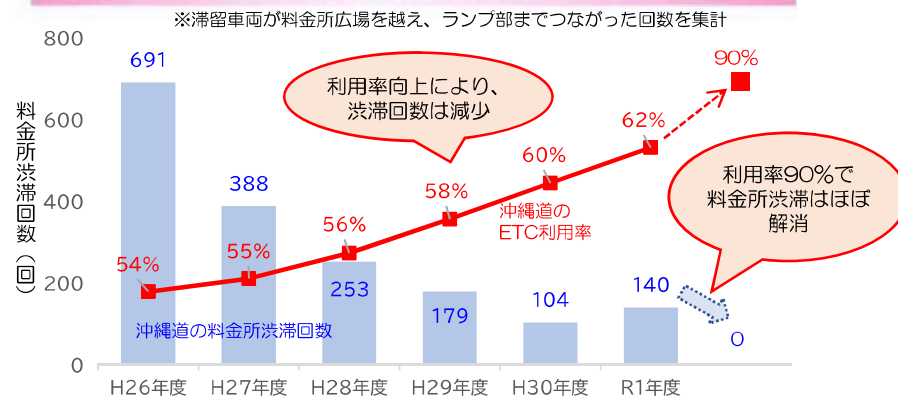
① 料金所渋滞

- 沖縄道における料金所での渋滞は、**年間140回程度**発生しています。(※料金所が原因の渋滞)
- インターチェンジのランプ等での追突事故件数は、全国平均に比べ**約2.7倍**発生しています。

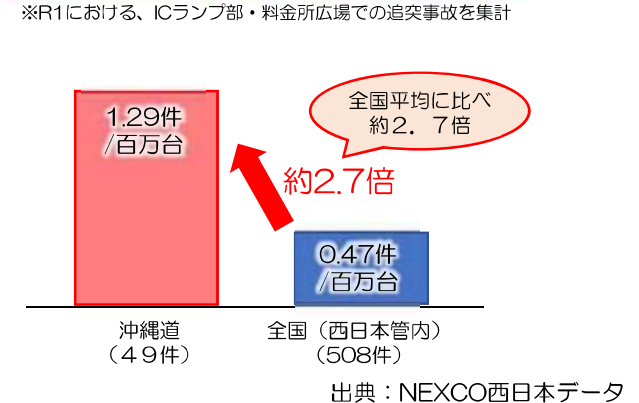


- 仮にETC普及率が90%になれば、**料金所渋滞はほぼ解消の見通し**です。
- 料金所における渋滞解消により**事故減少にも効果**が期待されます。

🚗 沖縄道のETC利用率と料金所渋滞回数※推移



🚗 沖縄道のランプ等での追突事故※件数



西原ICにおける出口渋滞状況



料金所渋滞での追突事故事例 (西原IC)

(3) 沖縄自動車道における現状について (ETC利用率が低いことによる主な課題)

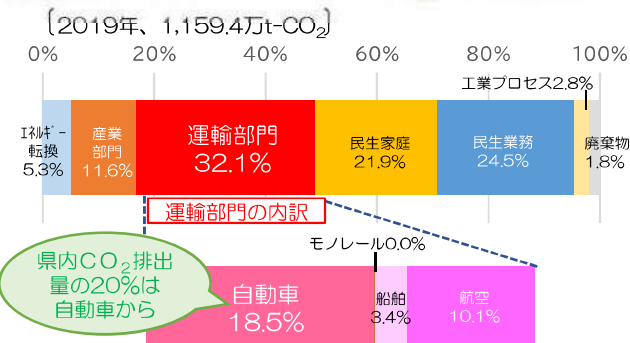
②料金所渋滞による環境負荷

- 沖縄県内CO₂排出量のうち、**20%は自動車からの排出**となっています。
- 料金所付近で発生する渋滞は、排気ガスの量を増やし、**CO₂を大量に排出**します。



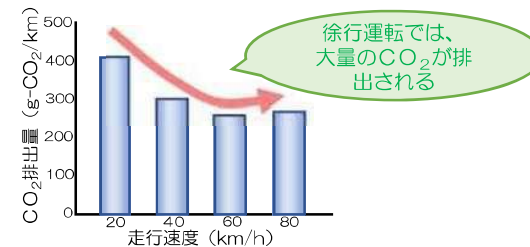
- ETCへの転換が進めば、料金所での一旦停止がなくなり、**年間1,200tのCO₂削減効果**もあり、環境負荷の軽減が期待されます。

🌿 沖縄県における部門別CO₂排出特性



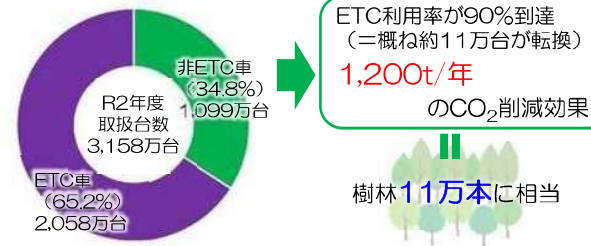
出典：第2次沖縄県地球温暖化対策実行計画
(沖縄県気候変動適応計画) 進捗管理報告書
令和4年3月 沖縄県環境部環境再生課

🌿 CO₂排出量と走行速度の関係



出典：国総研資料

🌿 ETC普及時のCO₂削減効果



ETCを搭載した車1台あたり、年間11kgのCO₂を削減

出典：IIO-ト・キャンパ-冊子

(3) 沖縄自動車道における現状について (ETC利用率が低いことによる主な課題)

③観光振興への影響 (繁忙期における所要時間の増加)

- 特に行楽期では、**観光地近傍の料金所で渋滞が頻発**しており、**所要時間の増加**が見られます。
- 県内外問わず、**観光客の多くはETC利用していない**状況です。
- 小型車における休日のETC利用率は、**平日と比べ約6ポイント低**くなっています。

○ ETCの利用率向上により、特に行楽期における**定時性の向上**が見込まれます。

📍 主な観光地と主な料金所渋滞の状況

(渋滞回数はR1年度実績)



📍 観光客のETC利用率

ETC利用の有無

県外客	はい 45%	いいえ 55%
県内客	はい 23%	いいえ 77%

ETCを利用しない理由

県外客	カード持っていない 35%	カード忘れ 36%	その他 29%
県内客	カード持っていない 63%	カード忘れ 16%	その他 21%

出典：沖縄総合事務局による主要観光地でのインタビュー調査 (H27.9)

📍 沖縄道平休別 利用交通量とETC利用率(小型車)



出典：NEXCO西日本データ

📍 行楽期における所要時間の増加

R1.5.3(金・祝)における渋滞状況

- 許田TBにて、最大3.8kmの渋滞発生
- 渋滞時間：7:20~13:44(6時間24分)

西原ICから許田ICまでの通過時間



出典：NEXCO西日本データ

(3) 沖縄自動車道における現状について (ETC利用率が低いことによる主な課題)

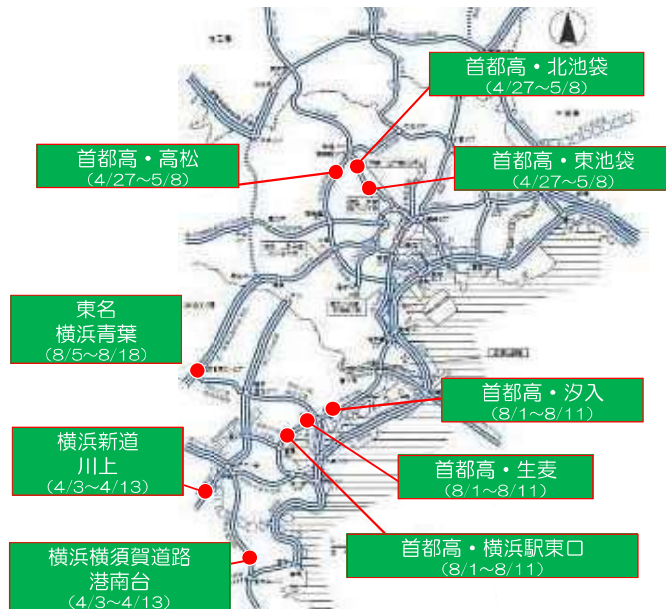
④ 新型コロナ感染による料金所閉鎖のリスク

- 全国的な事例として 料金収受員の新型コロナ感染に伴い、一部料金所において収受人員不足となり、現金車は利用不可となる事態が発生しました。
- 沖縄道の料金所においても、R4.6.23時点で 計25名の収受員感染が発生しました。
(現金車利用不可となるリスク)

- 感染拡大防止の観点から 料金所のタッチレス・キャッシュレス化は重要

料金収受員感染に伴うETC専用運用事例

料金収受員の新型コロナ感染に伴う
ETC専用運用となった首都圏の主な料金所



年はすべてR2年。公表資料などからNEXCO西日本調べ



首都高・東池袋料金所における
ETC専用運用状況 (出典：国交省資料)

(4) 沖縄自動車道利用促進に向けた取組みについて ETC利用促進に向けた取組み(案)について

現 状	取組み案
<ul style="list-style-type: none">○ ETC未設置の理由としては、車載器設置がハードルとなっている。○ 中古車保有率が全国に比べ高い。	対象車を限定したETC車載器購入助成の実施
<ul style="list-style-type: none">○ 多頻度利用者であっても、時間帯割引※の認知度が低い。 ※平日朝夕割引、深夜割引○ ETC利用に関するメリットの認識が低い。	沖縄県民向け広報の拡大
<ul style="list-style-type: none">○ レンタカー利用におけるETC利用者の割合が低い。	観光客等のETC利用の促進