

主要指標の定義

- 那覇空港及び宮古空港、新石垣空港など12の離島空港における1年間の旅客数の合計値。

目標値設定の考え方

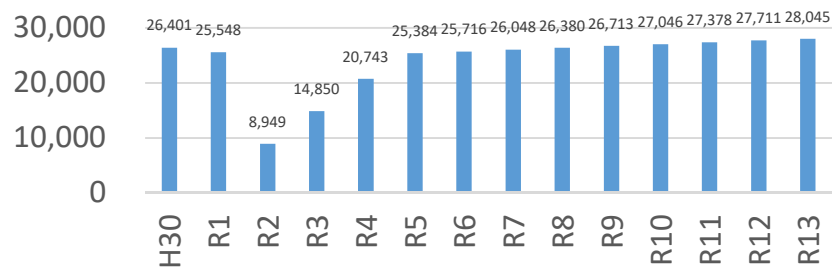
|              |          |
|--------------|----------|
| 実績値 (R02)    | 8,949千人  |
| 実績見込み値 (R03) | 14,850千人 |
| 目標値 (R13)    | 28,045千人 |

・ 離島空港年間旅客者数は県内主要空港である那覇空港需要予測の伸び率を参考に、同等の伸び率を設定した。

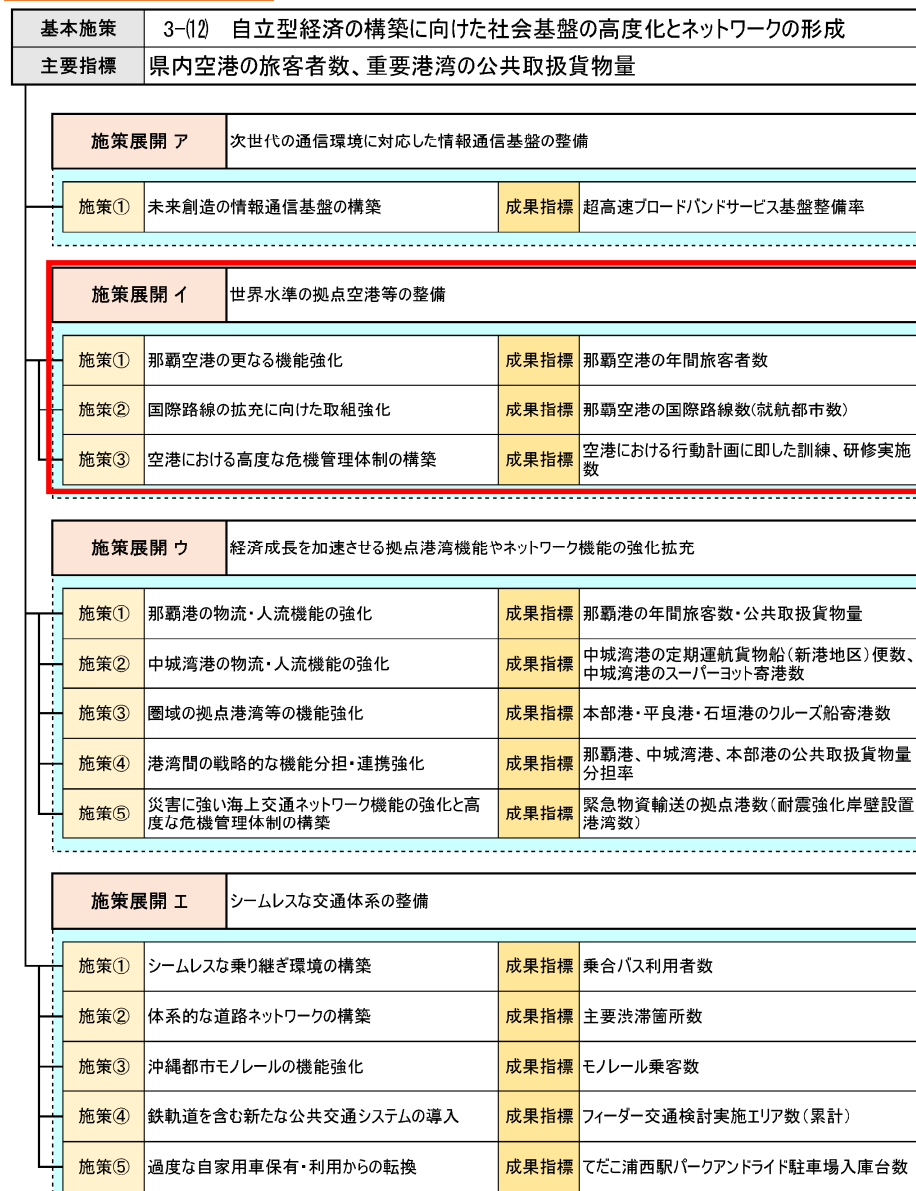
出典：那覇空港滑走路増設事業再評価（原案）平成29年度第2回事業評価監視委員会、沖縄総合事務局開発建設部

・ 那覇空港旅客者数は国際航空運送協会が示した世界の旅客者数回復見通を参考に、令和5年度にはコロナ以前の水準に回復するものと設定。令和6年度以降は毎年度30万人ずつ増加し、令和12年度には国が算出した需要予測値に到達する設定とした。（交通政策課作成）

県内空港旅客者数



施策体系図



主要指標の定義（案）

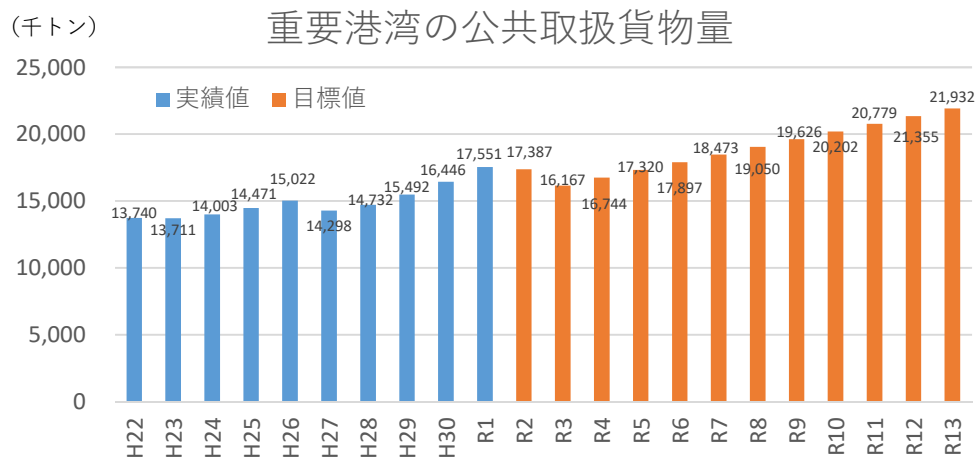
- 重要港湾（那覇港、中城湾港、金武湾港、運天港、平良港、石垣港）における行政が管理運営する岸壁で取り扱われる1年間の取扱貨物量（公共取扱貨物量）を基本施策の主要指標とする。

目標値設定の考え方（案）

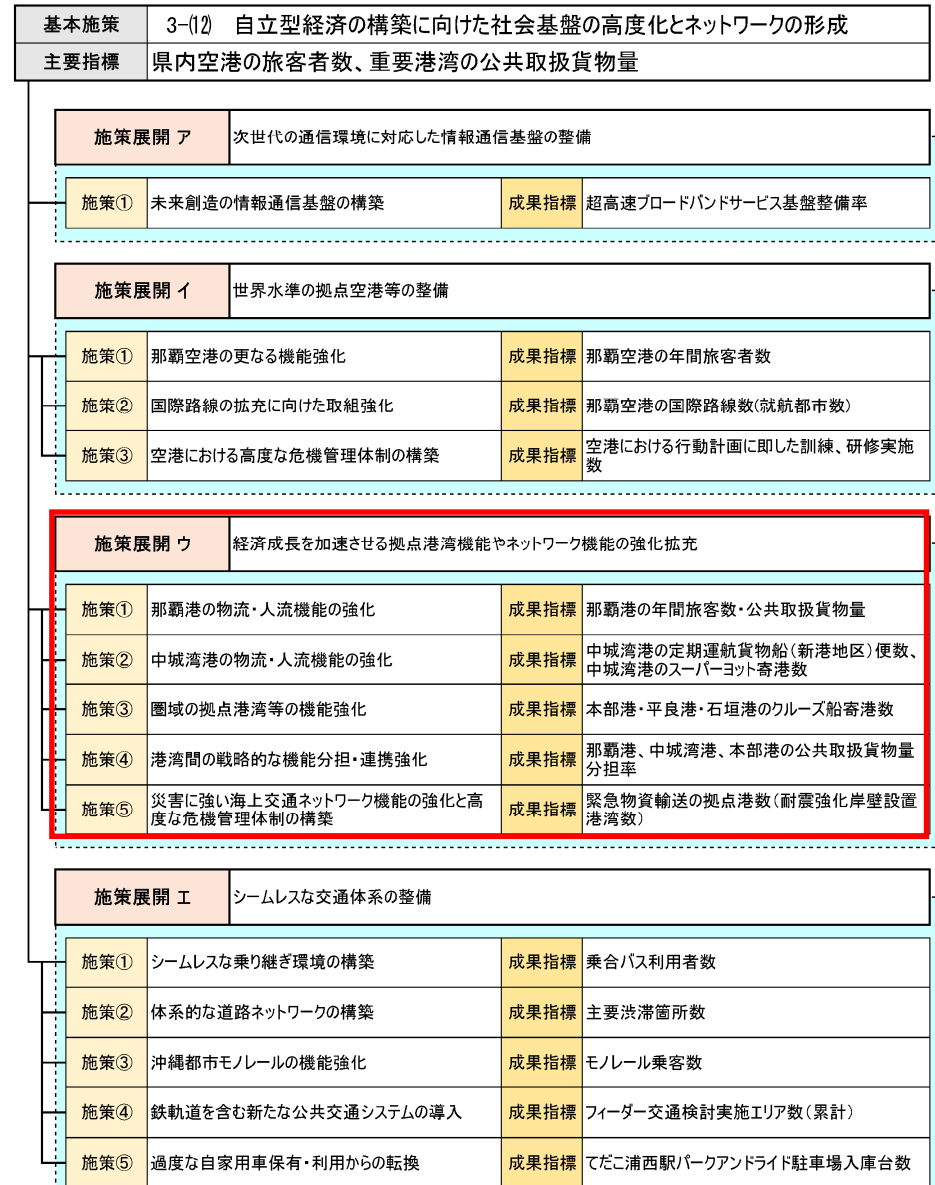
|          |           |
|----------|-----------|
| 実績値（R1）  | 17,551千トン |
| 目標値（R13） | 21,932千トン |

令和13年の目標値の設定については、平成22年から令和元年までの実績値を基に近似式を求め、これに新型コロナウイルスの影響を考慮（※）し推計した。

※経済の落ち込みに伴い、令和3年は取扱貨物量が減少すると予想



施策体系図



## 2. 成果指標

# 基本施策

## 1-(1) 世界に誇れる島しょ型環境モデル地域の形成

### 施策展開

### ウ人と環境に優しいまちづくりの推進

### 施策

### ②公共交通システムの戦略的再編

### 成果指標

### 公共交通利用者数

#### 成果指標の定義

- 路線バスとモノレールを合わせた公共交通利用者数を指標とした。公共交通システムの戦略的再編等により、公共交通利用者数が増加すれば、過度な自家用車の利用抑制が図られ、二酸化炭素排出量の削減が期待できる。

#### 目標値の設定の考え方

実績値 (R元)

45,791千人

目標値 (R13)

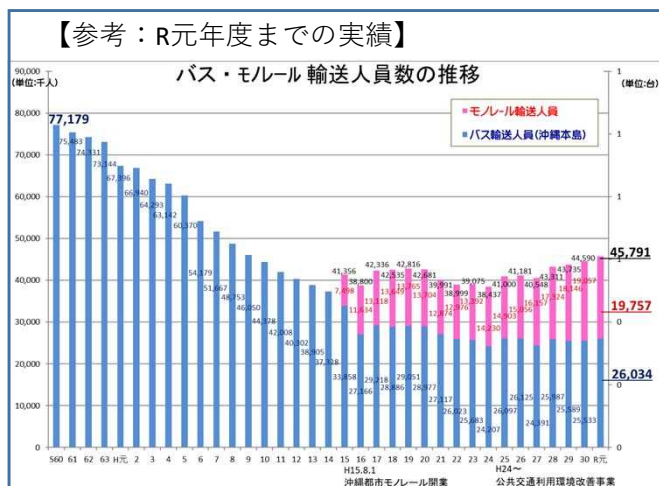
69,000千人

目標値は「第3回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査(平成21年3月)」の予測値を踏まえて設定した。

|      |              | 分担量(千トリップ)<br>※都市圏居住者のトリップ数 |     |     |     |
|------|--------------|-----------------------------|-----|-----|-----|
|      |              | S52                         | H01 | H18 | H42 |
| 公共交通 | 新たな公共交通システム* | 0                           | 0   | 26  | 104 |
|      | 路線バス         | 262                         | 189 | 91  | 85  |
|      | 計            | 262                         | 189 | 117 | 189 |

※ 基幹バスシステムが完成した場合におけるH42 (R12) 公共交通利用者数189千人/日×365日=68,985千人≒69百万人/年

【参考：R元年度までの実績】



※ 今後の年度ごとの数値については、実施計画において検討

#### 主な取組

- ②公共交通システムの戦略的再編 (新たな振興計画(素案) P34参照)
  - 過度な自家用車保有・利用から公共交通利用への転換を図るため、定時速達性に優れた幹線公共交通機関としてモノレールの輸送力の増強に取り組む。
  - 北部・中部・南部の有機的な公共交通ネットワークの構築に向け、県民や観光客の利便性の向上に資する交通結節点やフィーダー交通の機能強化に取り組む。
  - 慢性的な交通渋滞への対応が求められる中南部地域においては、減少に歯止めがかかりつつある路線バス利用者の増加への転換に向け、路線再編・ダイヤ見直し、ICT技術を活用したシームレスな移動環境の検討、自動運転技術の応用など、効率的で利便性の高い公共交通体系の形成に取り組む。

など

基本施策

1 - (1) 世界に誇れる島しょ型環境モデル地域の形成

施策展開

ウ 人と環境に優しいまちづくりの推進

施策

④ 歩いて暮らせる環境づくり

成果指標

歩いていける身近な都市公園（街区公園）箇所数

成果指標の定義

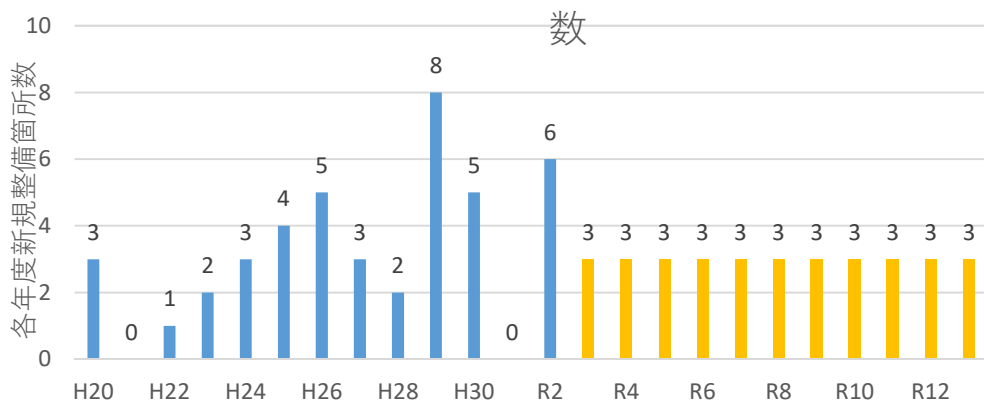
- 人口密度が高い都市地区（人口集中地区）における100ha当たりの街区公園箇所数を成果指標とする。

目標値の設定の考え方

|            |     |
|------------|-----|
| 実績値（R2）    | 6箇所 |
| 実績見込み値（R3） | 3箇所 |
| 目標値（R13）   | 3箇所 |

※目標値の設定については、現計画の指標の参考である、H20～H23の4か年の実績と現計画（H24～R2）の実績により算出した平均値から各年度の目標値を3箇所に設定した。

人口集中地区における街区公園新規整備箇所



主な取組

- ④ 歩いて暮らせる環境づくり  
（新たな振興計画（素案）P35参照）

- 誰もが身近な場所で充実した活動ができるよう、中心市街地の活性化、土地区画整理事業や市街地再開発事業等を促進し、公園、道路、宅地等の一体的な整備に取り組む。

※人口集中地区とは、以下の基準を満たす地域となります。

- 1.原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接して、
- 2.それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域

※街区公園とは、もっぱら街区に居住する者の利用に供することを目的とする公園で誘致距離250mの範囲内で1箇所当たり面積0.25haを標準として配置するものと定められています。都市公園において、もっとも多く身近にある公園の定義となります。

## 基本施策

# 1-(2) 自然環境の保全・再生・継承及び持続可能な利用

## 施策展開

### イ水域・陸域・大気・土壌環境の保全・再生

## 施策

### ④自然環境再生の推進

## 成果指標

### 自然環境に配慮した河川整備率

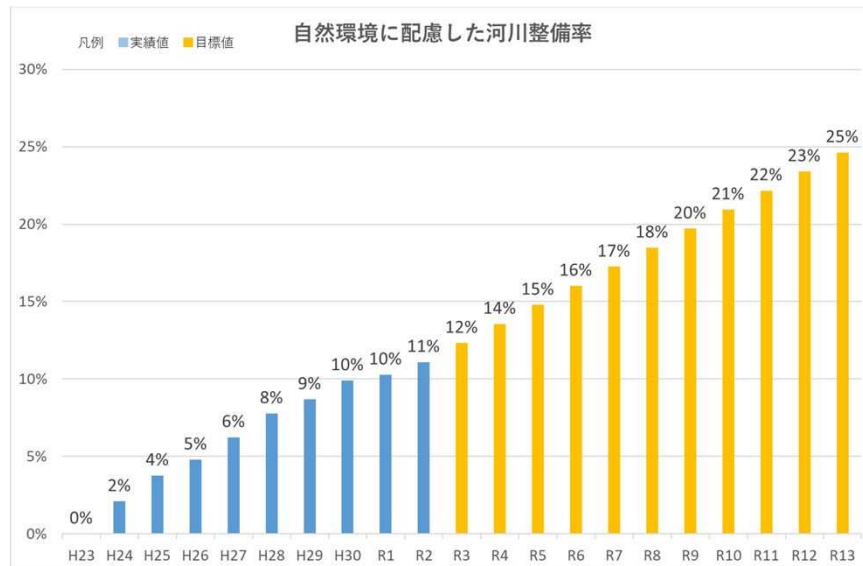
## 成果指標の定義

- 平成24年度以降、県管理河川（二級河川）の整備を要する延長に対する自然環境に配慮した河川整備を行った割合

## 目標値の設定の考え方

|            |     |
|------------|-----|
| 実績値（R2）    | 11% |
| 実績見込み値（R3） | 12% |
| 目標値（R13）   | 25% |

多自然川づくり技術基準等策定に目処がついたH24年度から実績開始としている。目標値の設定については、H24～R2実績を平均化してR3以降推移する想定で目標値を設定している。



## 主な取組

- ④自然環境再生の推進  
（新たな振興計画（素案）P37参照）
- 自然石等を用いた河川護岸の整備や景観・環境に配慮した多自然川づくりにより、河川の水辺環境の保全・再生に取り組む。



## 基本施策

# 1-(5) 悠久の歴史や伝統文化に育まれた魅力ある空間と風土の形成

## 施策展開

### ア首里城の復興

## 施策

### ①正殿等の早期復元と復元過程の公開

## 成果指標

### 沖縄県国営沖縄記念公園（首里城地区）の供用面積

## 成果指標の定義（案）

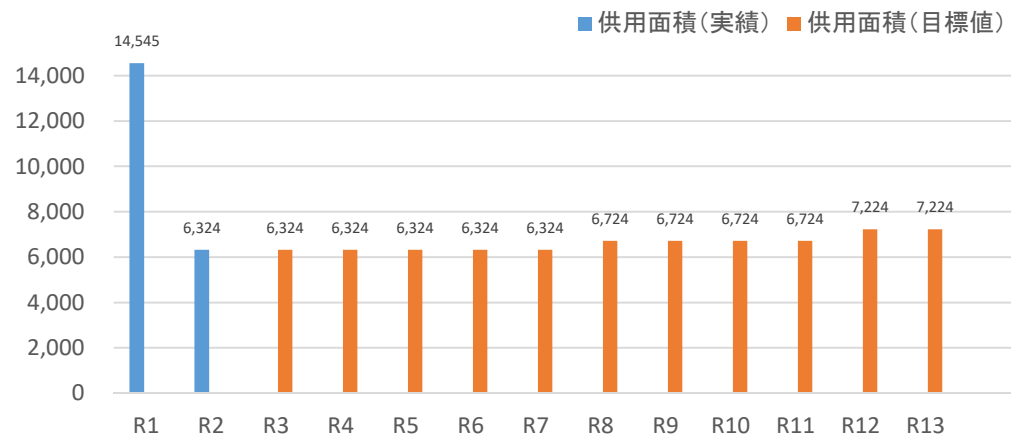
- 首里城公園（有料区域）の供用面積によって、復元整備の進捗を示す成果指標としている。
- 正殿等の施設の段階的工事完了に伴い、供用面積が増加していく。

## 目標値の設定の考え方（案）

|            |        |
|------------|--------|
| 実績値（R2）    | 6,324㎡ |
| 実績見込み値（R3） | 6,324㎡ |
| 目標値（R13）   | 7,224㎡ |

目標値の設定については、令和8年の首里城正殿の完成、令和12年の他施設の完成（想定）に伴う供用面積の増加を計画値と設定。

首里城公園（有料区域）の供用面積の推移と目標値



## 主な取組

- ①正殿等の早期復元と復元過程の公開  
（新たな振興計画（素案）P49参照）
  - 国及び首里城復元に関係する技術者・関係機関との連携の下、復元・修復に携わる人材の確保と育成に取り組むとともに、復元に必要とされる木材や赤瓦等の県産資材の調査・研究を進めるなど、県産資材の利活用に努める。
  - 県民をはじめ国内外から寄せられた寄附金に関して、国との連携の下、正殿の木材や赤瓦など首里城の象徴的な箇所に活用し、首里城の早期復元に向けて取り組む。
  - 今般の首里城火災に対し、国内外より激励や復興に向けた支援が数多く寄せられている中、首里城の復興に当たっては、正殿及び関連施設の復元過程の公開を行うとともに、「復興」の理念と道筋について、国内外へ積極的に情報発信し、県民や多くの方々の復興に対する継続的な関心につながるよう、観て、学び、楽しめる「見せる復興」に取り組む。

成果指標の定義（案）

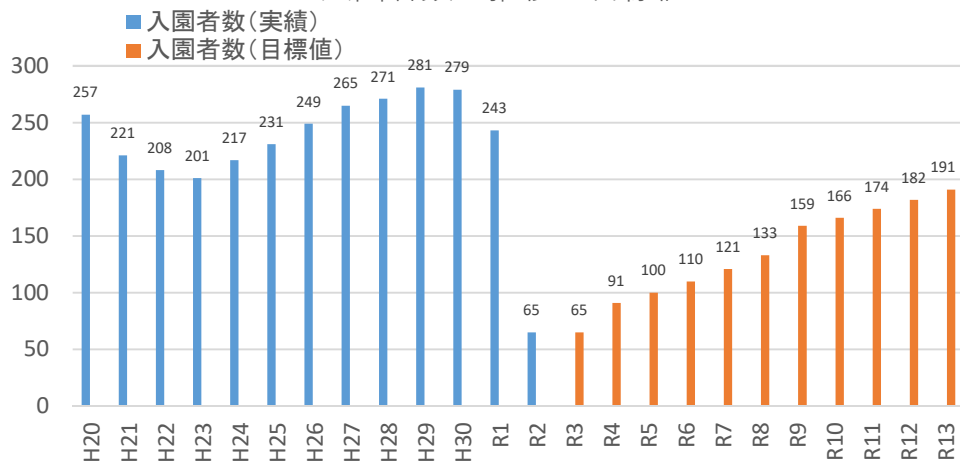
- 首里城公園（有料・無料区域）を訪れる来場者数をカウントした数値である。

目標値の設定の考え方（案）

|            |            |
|------------|------------|
| 実績値（R2）    | 650,058人   |
| 実績見込み値（R3） | 650,000人   |
| 目標値（R13）   | 1,910,000人 |

目標値については、過年度の対前年伸び率の実績値を参考に設定。令和4年はコロナ禍からの回復を想定し40%増加。令和8年の正殿完成までの間は、実績値を参考に令和5年から8年で10%の増加。正殿完成後は令和9年で20%増加、令和10年以降は5%の増加で計画している。

入園者数の推移と目標値



主な取組

②首里城公園の管理体制の強化と首里杜地区の歴史まちづくりの推進（新たな振興計画（素案）P49参照）

- 首里城公園の特性や様々な想定される出火要因等を踏まえた新たな防火対策等の実施や公園全体の防火対策の強化を図り、国や関係機関と連携した再発防止策の策定及び安全性の高い施設管理体制の構築により、二度と火災により焼失を生じさせないように取り組む。
- 県営公園内の中城御殿跡や円覚寺跡を整備し、国営・県営公園区域の文化遺産等を一体的に利用することで、首里城に象徴される琉球の歴史や文化を体感できるよう、歴史的空間の創出に取り組む。
- 首里城の歴史的空間の中で、公園利用者が歴史や文化を体験できる行催事やユニークベニュー等を推進し、首里城公園の魅力の向上に取り組む。
- 首里城を中心とした首里杜地区において、県・市・有識者・住民・企業等の関係者が連携して、「新・首里杜構想」による歴史まちづくりの実現に向けて、歴史や文化を感じる景観まちづくりの推進に取り組む。
- 首里杜地区の歴史を体現できる都市空間の創出を図るため、中城御殿や円覚寺等の歴史文化遺産の計画的な整備のほか、地域に点在する文化資源の段階的な整備について、事業主体や保存に係る調査等の課題解決に向け、那覇市、国と連携して取り組み、実現可能な方策や観光資源としての利活用の検討に取り組む。
- 観光交通の分散化、大型バス駐機場やパークアンドライドの推進等による観光客の受入環境の整備、琉潭線や周辺道路の無電柱化や道路整備による交通環境の整備、通過交通の減少に資する那覇インターアクセス道路の早期事業化等に加え、公共交通網の充実やICTを活用した情報提供による歩行者中心で快適な道路空間を有する歴史まちづくりに取り組む。



## 基本施策

# 1-(5) 悠久の歴史や伝統文化に育まれた魅力ある空間と風土の形成

## 施策展開

### イ 沖縄の歴史と景観に配慮した千年悠久のまちづくり

## 施策

#### ① 沖縄固有の景観・風景・風土を重視した魅力的な景観形成

## 成果指標

### 景観アセスメント数

## 成果指標の定義（案）

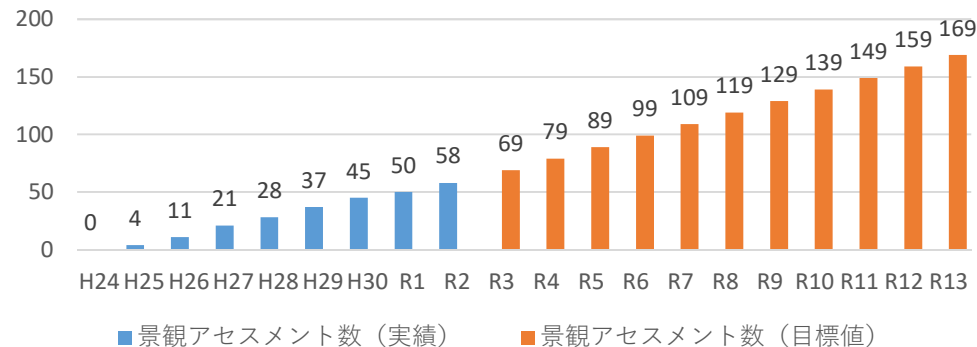
- 県土木建築部所管の公共事業における景観アセスメントの実施数（累計値）を成果指標とする。
- 良質な公共空間は、地域の価値を向上させ、地域住民に精神的な豊かさをもたらすとともに、後世における資産となるべきものである。景観アセスメント数の増加により魅力的な景観形成につながることから、この指標を選定する。

## 目標値の設定の考え方（案）

|            |     |
|------------|-----|
| 実績値（R2）    | 58  |
| 実績見込み値（R3） | 69  |
| 目標値（R13）   | 169 |

目標値の設定については、年10件を設定

景観アセスメント数の推移と目標値



※各年度末の数値

## 主な取組

- ① 沖縄固有の景観・風景・風土を重視した魅力的な景観形成（新たな振興計画（素案）P51参照）
  - 風景づくりの主体である市町村の景観行政団体への移行促進や地域住民が主導的役割を担う風景づくりの推進体制の構築を促進するとともに、市町村間連携による広域的な風景づくりに取り組む。
  - 道路や沿道空間の緑化、無電柱化等に加え、都市部での公園・緑地等の配置など、景観地区の指定や景観アセスメントの実施も踏まえ、潤いのある公共空間の形成に取り組む。
  - 沖縄らしい風景づくりや景観形成に向けて、風景・まちなみの再生を先導し専門的な知識を有する人材の育成や技術開発に取り組む。

など

## 基本施策

# 1 - (5) 悠久の歴史や伝統文化に育まれた魅力ある空間と風土の形成

## 施策展開

### イ 沖縄の歴史と景観に配慮した千年悠久のまちづくり

## 施策

### ② 歴史的景観を活用したまちづくりの促進

## 成果指標

### 歴史景観と調和する都市公園の供用面積

## 成果指標の定義

- 歴史景観と調和する都市公園の供用面積が増加することにより、歴史的景観を活用したまちづくりの促進につながることから、城址を含む首里城公園・中城公園・浦添大公園の3公園の供用面積を指標として選定する。

## 目標値の設定の考え方

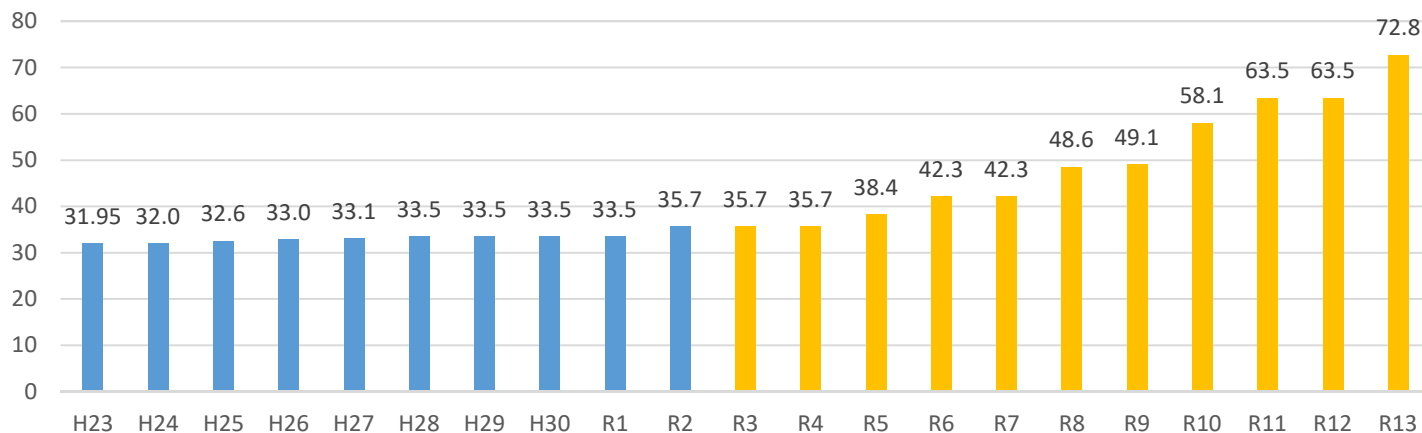
|             |        |
|-------------|--------|
| 実績値 (R2)    | 35.7ha |
| 実績見込み値 (R3) | 35.7ha |
| 目標値 (R13)   | 72.8ha |

※目標値の設定については、3公園の供用面積を指標としている。整備を推進し、R6年度以降、段階的に供用開始手続きを行い、目標達成を見込む。

## 主な取組

- ② 歴史的景観を活用したまちづくりの促進  
(新たな振興計画(素案) P52参照)
- 本県の文化的な歴史遺産や風土等と調和し、自然と共生する憩いの場となる都市公園の整備に取り組む。

中城公園、浦添大公園、首里城公園の供用面積(ha)



## 基本施策

# 1-(5) 沖縄固有の景観資源の保全・継承

## 施策展開

# イ沖縄の歴史と景観に配慮した千年悠久のまちづくり

## 施策

## ③沖縄固有の景観資源の保全・継承

## 成果指標

## 無電柱化整備総延長

### 成果指標の定義（案）

#### ● 無電柱化整備延長

無電柱化整備延長とは、道路から電柱をなくすため、地上にある電線類等を収納する管路を整備した延長のこと。

また、無電柱化とは、「防災」、「景観」等の観点から地上にある電線類の地中化等<sup>※1</sup>により、道路から電柱をなくすことであり、上記の電線類等を収納する管路の整備延長を成果指標とする。（※1：無電柱化のその他の手法として建物の軒等を活用する軒下配線、表通りの電線類を裏通り等へ移設する裏配線などがある。）

### 目標値の設定の考え方（案）

実績値（R2）

164.5km

実績見込み値（R3）

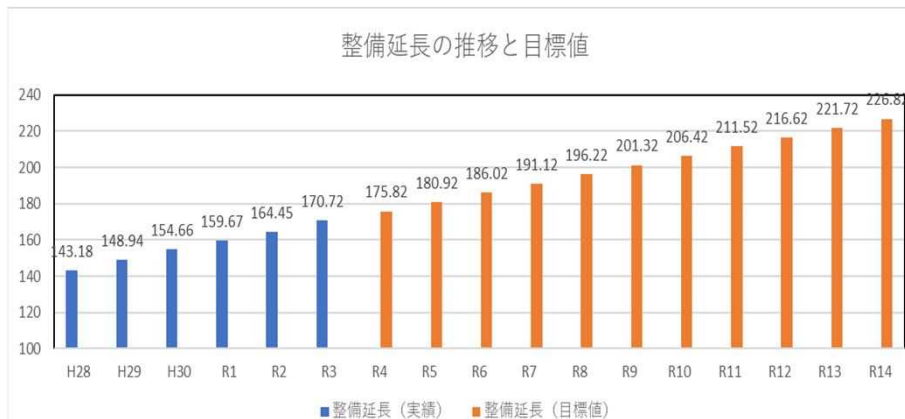
170.7km

目標値（R13）

221.7km

#### ○目標値の設定について

直近3年の1年当たりの無電柱化整備平均延長は約5.1kmとなっているため、今後も同割合での整備を目標値として設定している。そのため、令和13年度は221.7kmを目標値としている。



### 主な取組

#### ③ 沖縄固有の景観資源の保全・継承

（新たな振興計画（素案）P52参照）

- 都市景観の向上については、防災面での機能も併せた電線共同溝等による無電柱化等を推進し、良好な景観の創出に取り組む。

## 基本施策

# 2-(4) 高齢者・障害者等を支える福祉サービスとセーフティネットの充実

## 施策展開

## ウ日常生活を支える福祉サービスの向上

## 施策

### ④住宅セーフティネットの構築

## 成果指標

## 公営住宅の管理戸数

### 成果指標の定義

- 県及び市町村によって管理される公営住宅の戸数
- 公営住宅の供給により、住宅に困窮する低額所得者の住宅セーフティネットの構築につながることから、この指標を選定する。

### 目標値の設定の考え方

|           |          |
|-----------|----------|
| 現状値 (R3)  | 30,099戸  |
| 中期目標 (R7) | 30,412戸  |
| 目標値 (R13) | 30,412戸※ |

目標値の設定については、「沖縄県住生活基本計画（H28～H37）」に基づき、新設及び建替による戸数の増加を、平成28年時点から約900戸と定める。

（H28当初における公営住宅の管理戸数 ⇒ 29,508戸）  
全国同様、本県においても、将来的に人口減少が見込まれる中、定期的に当該計画の見直しを行い、適切な戸数の公営住宅の供給が可能になるよう計画的な公営住宅の建設・建替の実施ができるよう努める。

なお、令和8年度以降の管理戸数については、現行計画における目標値（令和7年度まで）を横ばいとしている。

※今後、「沖縄県住生活基本計画」の見直しに伴い修正予定。

### 主な取組

- ① 住宅セーフティネットの構築
  - 住宅に困窮する低所得者を対象とした公営住宅の新規建設と建替えに取り組む。
  - 地方公共団体、不動産関係団体、居住支援団体からなる「沖縄県居住支援協議会」を支援し、住宅確保要配慮者の民間賃貸住宅への円滑な入居の促進に取り組む。

施策展開

ア計画的な生活基盤の整備

施策

①住宅の計画的な建替え等の促進

成果指標

県営住宅のバリアフリー化率

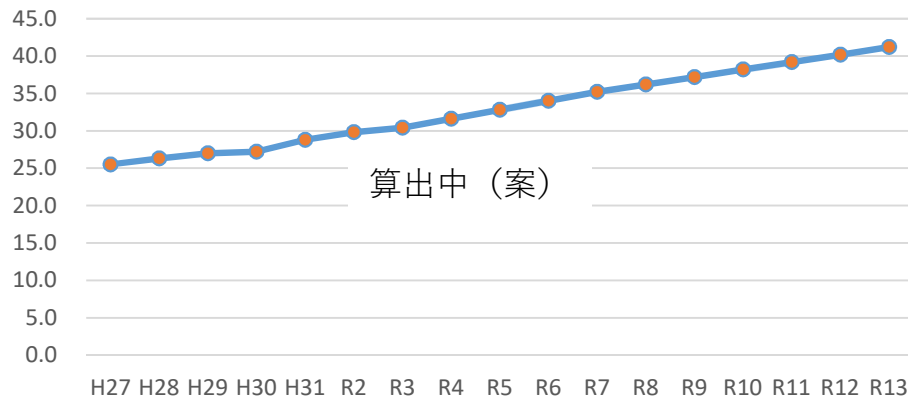
成果指標の定義

- 県が管理する県営住宅における住戸数に対して、高齢者及び障害者等への配慮がなされた性能（浴室・玄関手すり、住戸内段差解消、出入口・廊下幅の確保）を有する住戸の割合

目標値の設定の考え方

|           |       |
|-----------|-------|
| 現状値 (R2)  | 29.8% |
| 中期目標 (R7) | 35.2% |
| 目標値 (R13) | 41.2% |

- ・ 目標値の設定は、県営住宅において現在の計画上、建替等の実施予定に基づいている。
- ・ 今後、沖縄県住生活基本計画の見直しに併せて、目標値の見直しを検討する。



主な取組

- ① 住宅の計画的な建替え等の促進
  - 公的資金を活用した民間住宅や公的賃貸住宅等の供給を促進する。特に、復帰後、大規模に整備された公営住宅については、今後建替えが必要となることから、計画的な建設・建替えに取り組む。
  - 高齢者や障害者が安心して住み続けることができるよう、市町村と連携し住宅のバリアフリー化の促進に取り組む。



成果指標の定義（案）

- 導水管や送水管など基幹管路と呼ばれる水道管の耐震適合率。

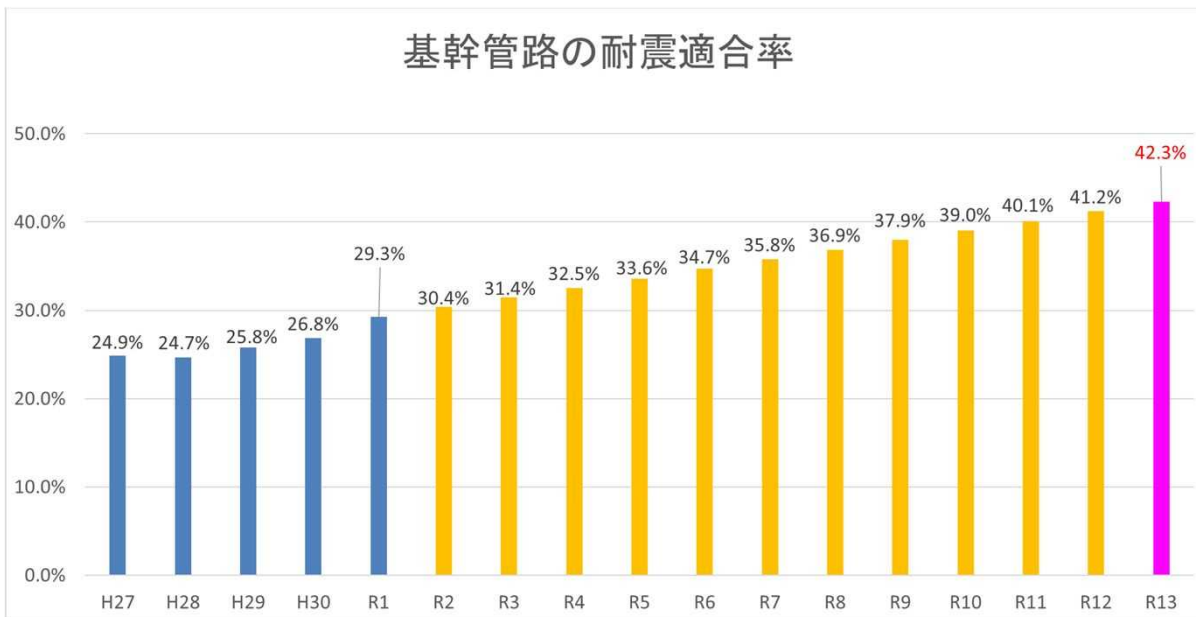
目標値の設定の考え方（案）

◆基幹管路の耐震適合率

|          |       |
|----------|-------|
| 実績値（R1）  | 29.3% |
| 目標値（R13） | 42.3% |

・目標値の設定について  
H22年～R1年の実績値をもとに、目標値を設定。

基幹管路の耐震適合率



主な取組

②上水道の計画的な整備、水道広域化の推進と水の安定供給  
（新たな振興計画（素案）P70参照）

- 今後の水需要や水質の安全性を確保するため、水道施設の整備や老朽化した施設の計画的な更新等による長寿命化対策に取り組む。
- 本県の水道施設は復帰前に整備されたものも多く、また、耐震性が低いことから、老朽化した施設の計画的な更新に併せて耐震化に取り組む。
- 小規模水道事業については、運営基盤が脆弱な事業が多くあることから、地域の実情に応じた水道広域化を進め、効果的に運営基盤の強化及び水道サービスの向上に取り組む。

|      |                               |
|------|-------------------------------|
| 基本施策 | 2-(6) 安全・安心・快適に暮らせる生活基盤の充実・強化 |
| 施策展開 | ア 計画的な生活基盤の整備                 |
| 施策   | ③地域特性に応じた下水道等の整備              |
| 成果指標 | 汚水処理人口普及率                     |

### 成果指標の定義（案）

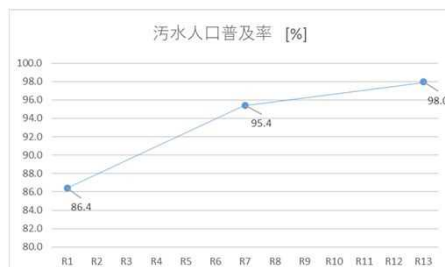
- 汚水処理人口普及率とは、下水道、農業・漁業集落排水、合併浄化槽が利用できる人口を、住民基本台帳人口で除した値。
- 沖縄県の総人口のうち、下水道、農業集落排水、合併処理浄化槽などの汚水処理施設により、トイレやお風呂、台所などの全て生活排水を処理可能な人口割合を施策の成果指標とする。
- 今後の人口動態も考慮し、人口が集中する都市部での整備に適している下水道に加え、農村部等の集落排水や個人が設置する浄化槽の整備状況も把握できるため、指標として選定を行った。

### 主な取組

- ①地域特性に応じた下水道等の整備（新たな振興計画（素案）P70参照）
  - 汚水処理施設については、人口動態を注視し、下水道、農業・漁業集落排水、合併処理浄化槽など、地域の実情に応じPPP/PFIによる民間活力の利用も考慮し、各種汚水処理施設の計画的かつ効率的な整備に取り組む。
  - 本県の下水道施設は整備から50年以上経過したものが多く、老朽化や耐震性能不足の施設があることから、点検・修繕等による長寿命化対策や効率的かつ計画的な更新・耐震化等に取り組み、下水道施設の強靱化を図る。

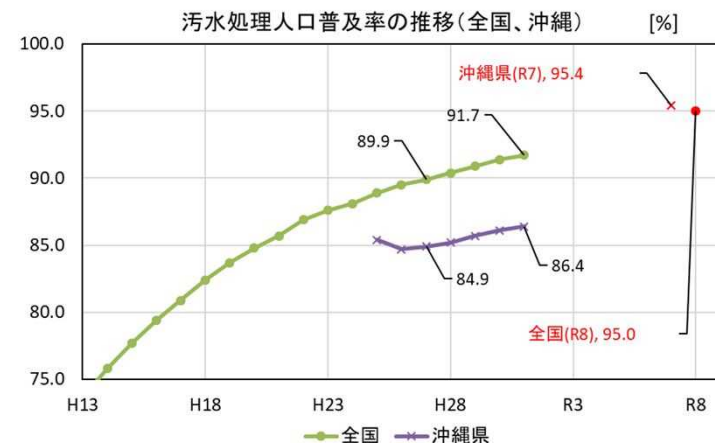
### 目標値の設定の考え方（案）

|            |       |
|------------|-------|
| 実績値（R元年度末） | 86.4% |
| 中期目標（R7）   | 95.4% |
| 目標値（R13）   | 98.0% |



目標値の設定については、沖縄汚水再生ちゅら水プラン2016（沖縄県下水道等整備構想）の中長期目標年次及び長期目標年次に用いている目標値を採用した。

### 参考 汚水処理人口普及率の推移



# 基本施策

## 2-(6) 安全・安心・快適に暮らせる生活基盤の充実・強化

### 施策展開

### ア 計画的な生活基盤の整備

### 施策

### ④ 生活に密着した陸上交通基盤の整備

### 成果指標

### 県管理道路の整備済延長

#### 成果指標の定義

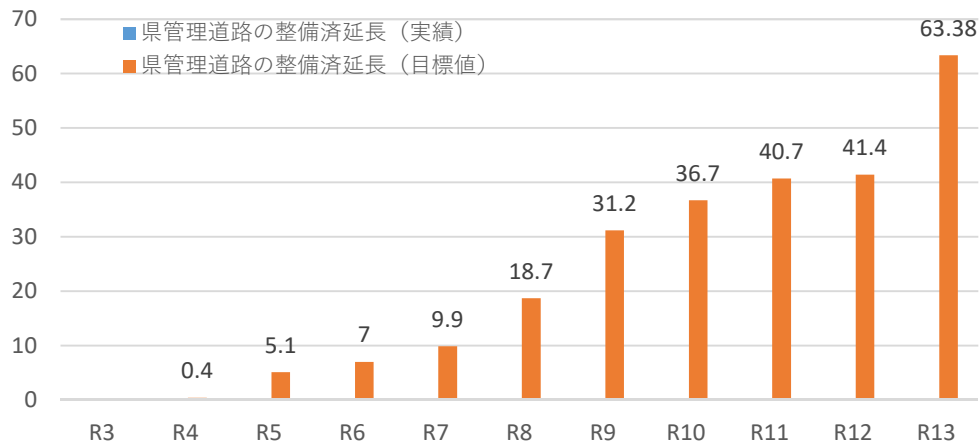
- 県管理道路の整備済延長を施策の成果指標とする。
- 地域特性や社会環境の変化に応じた交通基盤を整備することにより、地域活性化及び生活環境の向上につながることから、この指標を選定する。

#### 目標値の設定の考え方

|             |         |
|-------------|---------|
| 実績値 (R3)    | 0.00km  |
| 実績見込み値 (R3) | —       |
| 目標値 (R13)   | 63.38km |

目標値の設定については、近年の予算措置状況を踏まえた整備実績を勘案した。なお、R3年度末をゼロとして10年後の整備目標値を設定している。

県管理道路の整備済延長の推移と目標値



#### 主な取組

④生活に密着した陸上交通基盤の整備  
(新たな振興計画(素案) P70参照)

- 陸上交通基盤の整備については、地域活性化や生活環境の向上に配慮しつつ、産業・経済の発展を実現するため、幹線道路網の形成に取り組む。

#### 【設定にあたっての特記事項】

- 本指標の対象となる県管理道路は、県が整備する補助国道、主要地方道、一般県道である
- 4車線化事業において、暫定2車線での完成は整備延長の半分を実績として積み上げている
- R13年度の数値がそれ以前に比して伸びているのは、R13年度以前に完成が見込まれるものの、完成直後は実績としては積み上げていないものをR13年度に積み上げたためである(不測の事態に備えて毎年度の目標値に余裕を持たせるため)
- 主な取組  
(R13年度末までに比較的長距離(1km以上)の整備が見込まれる路線を以下に列挙しており、記載以外にもR13年度末までに整備が見込まれる路線がある)  
南部東道路、幸地IC、那覇北中城線、宜野湾北中城線、浦添西原線  
東風平豊見城線、豊見城糸満線、国道449号、国道507号  
奥武山米須線、糸満与那原線、久米島一周線、城辺下地線、石垣空港線  
伊差川線、パイプライン線、真地久茂地線、南風原中央線、琉潭線  
豊見城中央線、県道153号線

施策展開

ア 計画的な生活基盤の整備

施策

⑤ 地域特性や社会環境の変化に応じた都市公園の整備更新

成果指標

都市計画区域における1人当たりの都市公園面積 (m<sup>2</sup>/人)

成果指標の定義

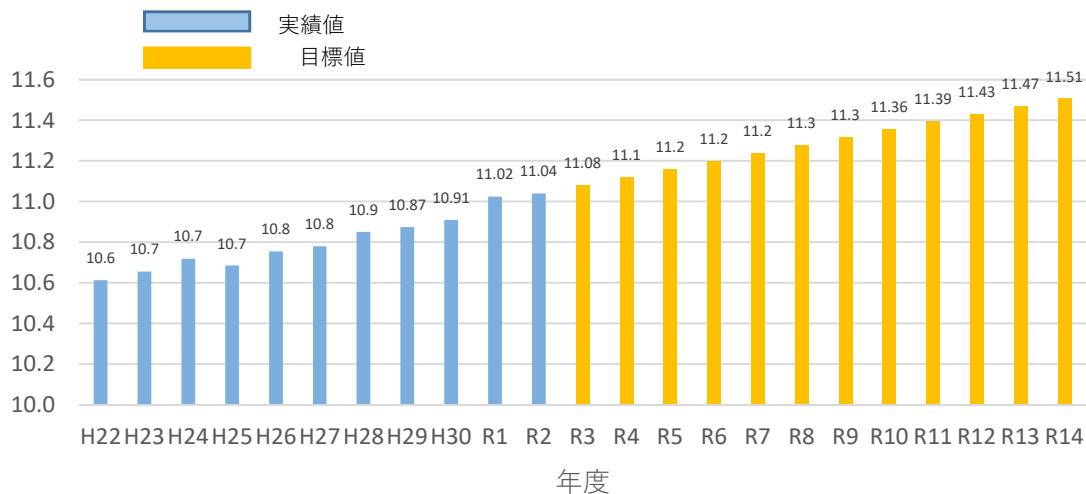
- 沖縄県内における都市計画区域内人口1人当たりに対する都市公園供用面積を施策の成果指標とする。
- 地域特性や社会環境の変化に応じた都市公園の整備・更新することにより、公園利用者が安全・安心・快適に利用することにつながることから、この指標を選定する。

目標値の設定の考え方

|             |                         |
|-------------|-------------------------|
| 実績値 (R2)    | 11.04 m <sup>2</sup> /人 |
| 実績見込み値 (R3) | 11.08 m <sup>2</sup> /人 |
| 目標値 (R13)   | 11.47 m <sup>2</sup> /人 |

※目標値の設定については、H23～R2の10年間の実績により算出した都市公園の供用面積及び都市計画区域内人口の単年度当たりの平均増減数より、R13年の目標値である一人当たりの都市公園供用面積を設定した。

都市計画区域における1人当たりの都市公園供用面積 (m<sup>2</sup>/人)



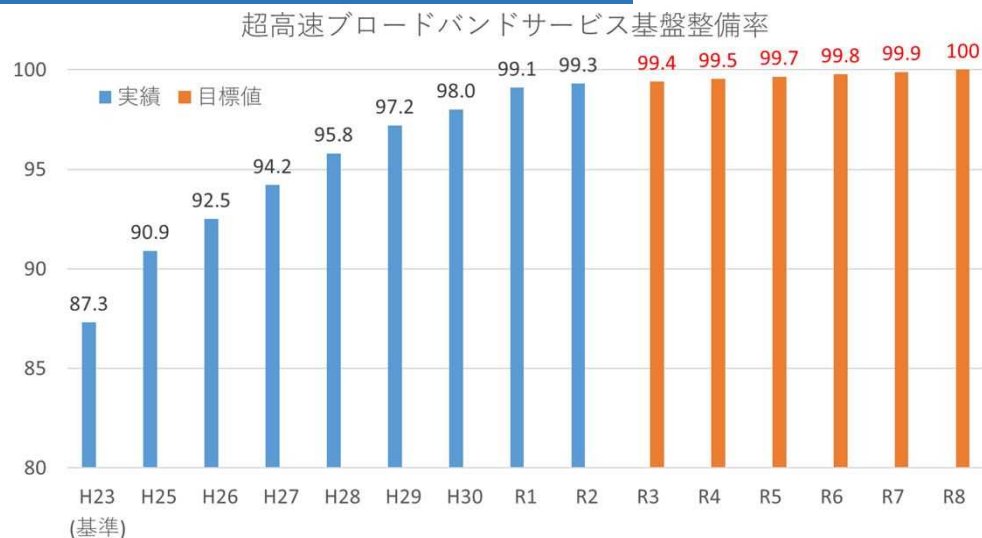
主な取組

- ⑤ 地域特性や社会環境の変化に応じた都市公園の整備 (新たな振興計画 (素案) P71参照)
- 那覇広域、南城及び中部広域圏における都市計画区域内における人口一人当たりの都市公園面積は、全国平均より低い状況であるため、圏域ごとの量的バランスを考慮した都市公園の整備・更新・再配置等に取り組む。
- 都市公園の整備については、利用者が安全・安心・快適に利用できるよう、自然環境の保全、温暖化防止対策としての環境緑化、緑と触れあう憩いの場の創出、レクリエーション活動の場の提供等を考慮し、適切な施設配置と効果的な空間形成に取り組むほか、官民連携による整備を推進する。
- 災害時における避難地として指定されている都市公園については、防災機能としての役割を担う園路や広場、備蓄倉庫等の整備に取り組む。

成果指標の定義（案）

- 全世帯に占める超高速ブロードバンド整備完了地域内の世帯数の割合  
出所：県調べ「企画部情報基盤整備課」
- 離島や過疎地域においては、民間通信事業者による情報通信基盤の整備が進んでいない地域があることから、都市部と同等の情報通信環境の確保に向け、情報通信基盤の整備を行う。
- 5Gの基盤整備率については、総務省からR6末の目標値が示されているが、現時点では、本県の実績値が公表される見通しが確認できない状況にある。
- 本指標は、移動系（4G、5G）や固定系（FTTH等）の高速・大容量の利用に必要な基盤を示しており、定量的に評価できることから、指標として設定した。

目標値の設定の考え方（案）



主な取組

- ① 情報通信技術を活用できる環境整備  
(新たな振興計画（素案）P71参照)
- 先端ICT技術に対応した社会システムの構築や産業の競争力強化に向けては、次世代の通信環境の整備が不可欠であることから、民間通信事業者や関係機関と連携し、海洋島しょ圏の新たなインフラとして、5G（第5世代移動通信システム）やBeyond 5Gなど次世代の情報通信基盤の整備に取り組む。
- また、離島等の条件不利地域においては、都市部と同等の情報通信環境の確保に向け、海底光ケーブル等の中継伝送路の段階的な整備や陸上通信網の地下埋設等の整備を図り、安定かつ質の高い情報通信基盤の確保に取り組む。
- すべての学校において情報教育の充実や各教科でのデジタル教材の活用促進に向け、ICTの進展に対応した情報通信設備や機器等の整備に取り組む。

- 中間年のR8目標値を、100%として設定する。

|          |        |
|----------|--------|
| 実績値（R2）  | 99.3%  |
| 中間値（R8）  | 100%   |
| 目標値（R13） | 100% ※ |

※中間年に、情報通信技術の進展や普及状況を踏まえて、指標の見直しを行う。



|      |                               |
|------|-------------------------------|
| 基本施策 | 2-(6) 安全・安心・快適に暮らせる生活基盤の充実・強化 |
| 施策展開 | イ デジタル化・オンライン化の促進             |
| 施策   | ②自治体デジタルトランスフォーメーションの推進       |
| 成果指標 | 情報システムの標準化・共通化に対応した市町村の基幹系業務数 |

### 成果指標の定義（案）

- 情報システムの標準化・共通化に対応した市町村の基幹系業務の数を施策の成果指標とする。
- 行政手続の簡素化、効率化、利用者の利便性向上といった、行政サービスの質の向上につなげるため、基幹系業務を処理する情報システムの標準化及び共通化に、国、県、市町村が連携の上取り組むとされていることから、この指標を設定する。

### 主な取組

- ②自治体デジタルトランスフォーメーションの推進（新たな振興計画（素案）P72参照）
  - 自治体のデジタル化については、行政手続のオンライン化やオープンデータ化の推進など、利用者目線に立った行政サービスの質の向上に取り組む。
  - 県内市町村と連携し、情報システムの標準化・共通化に取り組む。

### 目標値の設定の考え方（案）

|                 |           |
|-----------------|-----------|
| 実績値（R3.4.1）     | 0業務       |
| 実績見込み値（R4.3.31） | 0業務       |
| 目標値（R7）         | 697業務（累計） |

国の自治体DX推進計画において示されている作業スケジュール(R7年度末までに標準化・共通化完了)を踏まえ設定

※情報システムの標準化・共通化：国の策定する標準仕様に準拠したクラウドシステムに移行すること

※対象基幹系業務：697業務（41市町村×17業務）

※国の作業スケジュールにおいて期限と定められている、R7年度末までに、県内市町村における対象基幹系業務の標準化・共通化への対応を完了させることを想定して指標を設定

## 基本施策

# 2-(7) 離島における安全・安心な生活の確保と魅力ある生活環境の創出

## 施策展開

### ア 人流・物流・情報流に係るコスト低減

## 施策

### ①交通コスト等の低減

## 成果指標

### 低減化した路線における航路・航空路の利用者数（離島住民）

## 成果指標の定義

- 航路・航空路の利用数のうち離島住民向け割引運賃を利用した者の数

## 主な取組

- ①交通コスト等の低減  
（新たな振興計画（素案）P73参照）
- 交通コストについては、離島住民等の移動に係る航空運賃及び船賃の低減に取り組む

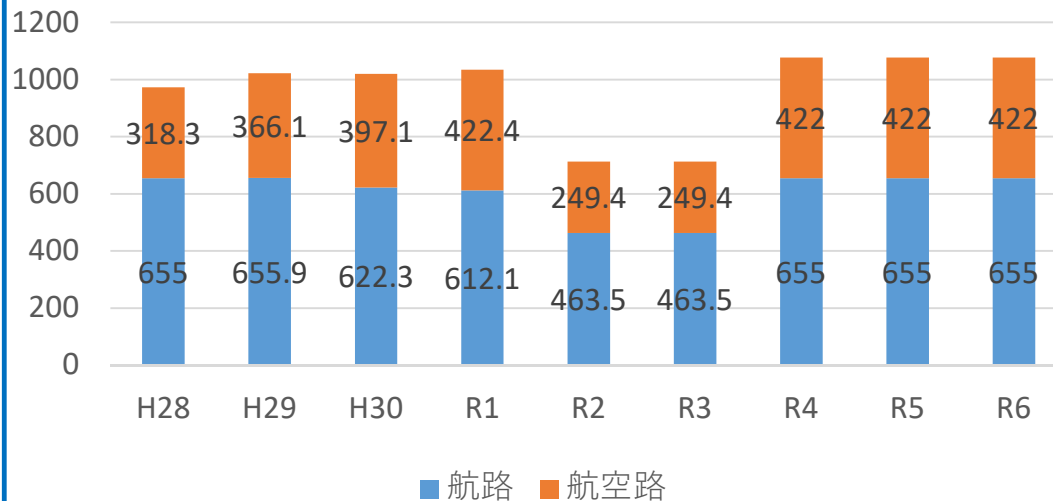
など

## 目標値の設定の考え方

|            |         |
|------------|---------|
| 実績値（R2）    | 712.9千人 |
| 実績見込み値（R3） | 712.9千人 |
| 目標値（R13）   | 1,077千人 |

目標値は航路・航空路の過去実績で最大のものを目標とした。

離島住民向け割引運賃利用者数



## 基本施策

# 2-(7) 離島における安全・安心の確保と魅力ある生活環境の創出

## 施策展開

### ア 人流・物流・情報流に係るコスト低減

## 施策

### ②情報通信基盤の強化とICTの活用

## 成果指標

### 超高速ブロードバンドサービス基盤整備率（離島）

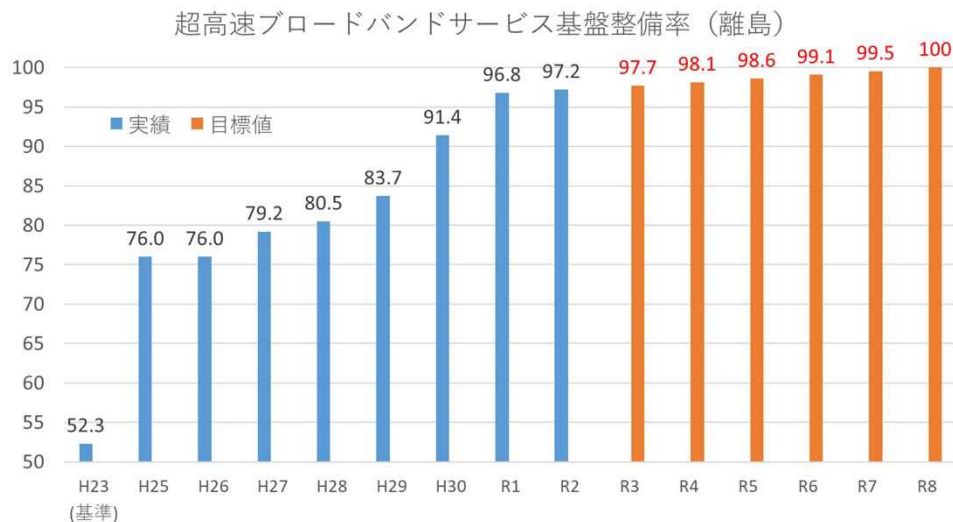
## 成果指標の定義（案）

- 全世帯に占める超高速ブロードバンド整備完了地域内の世帯数の割合（離島）  
出所：県調べ「企画部情報基盤整備課」
- 離島や過疎地域においては、民間通信事業者による情報通信基盤の整備が進んでいない地域があることから、都市部と同等の情報通信環境の確保に向け、情報通信基盤の整備を行う。
- 5Gの基盤整備率については、総務省からR6末の目標値が示されているが、現時点では、本県の実績値が公表される見通しが確認できない状況にある。
- 本指標は、移動系（4G、5G）や固定系（FTTH等）の高速・大容量の利用に必要な基盤を示しており、定量的に評価できることから、指標として設定した。

## 主な取組

- ②情報通信基盤の強化とICTの活用  
（新たな振興計画（素案）P73参照）
  - 都市部など基盤整備が進んでいる地域と同等のブロードバンド環境や放送の受信環境の確保に向け、災害等に強い安定した情報通信基盤の整備・高度化に取り組む。
  - 離島地域の情報通信においても、都市部と同等の環境を実現するため、5Gなど次世代の超高速通信環境の普及促進に取り組む。

## 目標値の設定の考え方（案）



- 中間年のR8目標値を、100%として設定する。

|          |        |
|----------|--------|
| 実績値（R2）  | 97.2%  |
| 中間値（R8）  | 100%   |
| 目標値（R13） | 100% ※ |

※中間年に、情報通信技術の進展や普及状況を踏まえて、指標の見直しを行う。

## 基本施策

# 2-(7) 離島における安全・安心の確保と魅力ある生活環境の創出

## 施策展開

### イ 安全・安心な生活を支えるインフラの整備

#### 施策

#### ① 水道施設の整備、水道広域化の推進、水道水の安定確保

#### 成果指標

#### 水道広域化実施市町村数

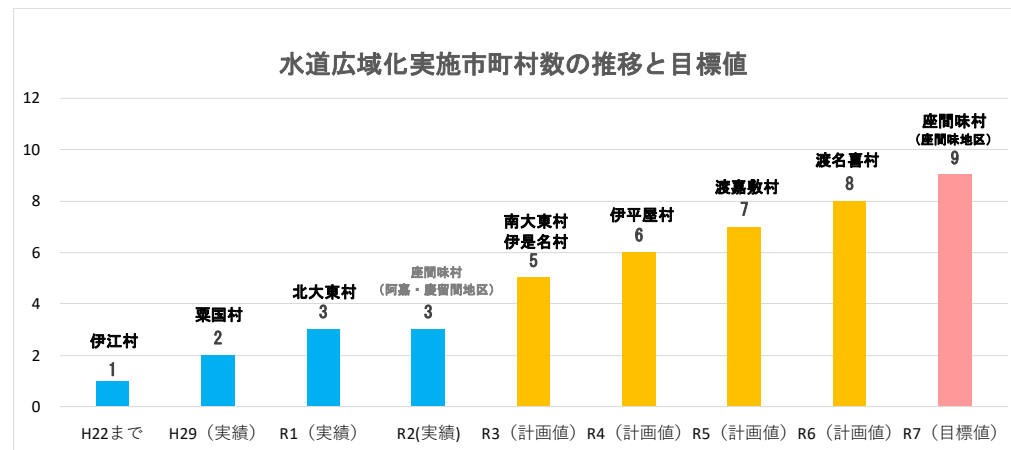
### 成果指標の定義（案）

- 県企業局から新たに水道用水を供給をする市町村の数

### 目標値の設定の考え方（案）

|            |    |
|------------|----|
| 実績値（R2）    | 3村 |
| 実績見込み値（R3） | 5村 |
| 目標値（R7）    | 9村 |

※広域化に必要となる施設整備等が完了した島から、水道水の供給を開始する。



### 主な取組

- ① 水道施設の整備、水道広域化の推進、水道水の安定確保  
（新たな振興計画（素案）P73参照）
- 安全な水道水を将来にわたって安定的に供給するため、水道施設の計画的な整備・更新・長寿命化と耐震化に取り組む。
- 離島地域における水道水の安定供給及び住民負担の軽減に向けて、水道広域化による水道サービスの向上と小規模水道事業の運営基盤の強化に取り組む。

|      |                                  |
|------|----------------------------------|
| 基本施策 | 2-(7) 離島における安全・安心の確保と魅力ある生活環境の創出 |
| 施策展開 | イ 安全・安心な生活を支えるインフラの整備            |
| 施策   | ② 汚水処理施設の整備                      |
| 成果指標 | 汚水処理人口普及率（離島）                    |

### 成果指標の定義（案）

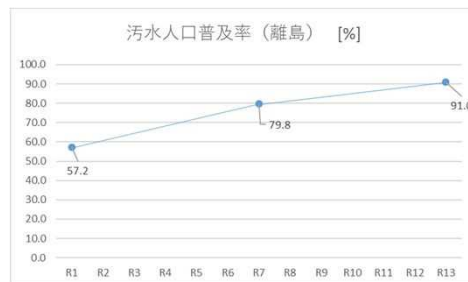
- 汚水処理人口普及率とは、下水道、農業・漁業集落排水、合併浄化槽が利用できる人口を、住民基本台帳人口で除した値。
- 離島地域の人口のうち、下水道、農業集落排水、合併処理浄化槽などの汚水処理施設により、全ての生活排水を処理可能な区域の人口割合を施策の成果指標とする。水道とともに汚水処理環境が整備されることにより初め快適な生活環境が実現されるため、この指標を選定する。
- 今後の人口動態も考慮し、人口が集中する都市部での整備に適している下水道に加え、農村部等の集落排水や個人が設置する浄化槽の整備状況も把握できるため、指標として選定を行った。

### 主な取組

- ① 地域特性に応じた下水道等の整備  
(新たな振興計画(素案) P74参照)
- 離島における汚水処理施設については、下水道、農業・漁業集落排水施設、合併処理浄化槽など各種事業の連携により、人口動態等の地域の実情に応じた整備に取り組む。
  - 老朽化した汚水処理施設については、人口動態等を踏まえつつ、効率的かつ計画的な更新・長寿命化と耐震化等に取り組み、離島における下水道施設の強靱化を図る。

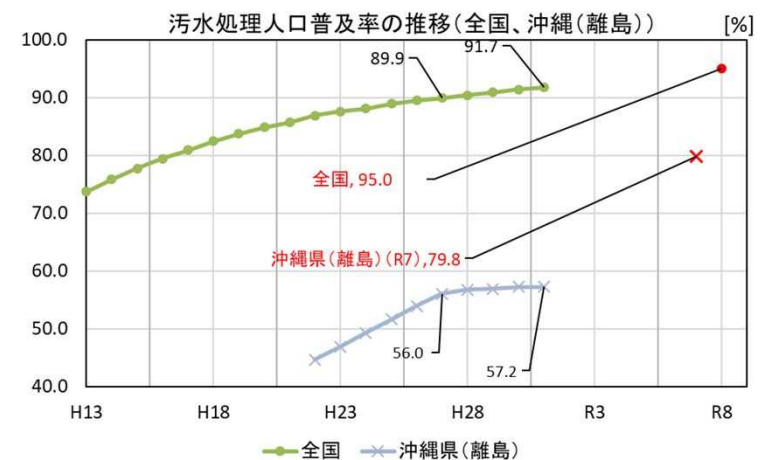
### 目標値の設定の考え方（案）

|            |       |
|------------|-------|
| 実績値（R元年度末） | 57.2% |
| 中期目標（R7）   | 95.4% |
| 目標値（R13）   | 98.0% |



目標値の設定については、沖縄汚水再生ちゅら水プラン2016（沖縄県下水道等整備構想）の中長期目標年次及び長期目標年次に用いている目標値を採用した。

### 参考 汚水処理人口普及率の推移





## 基本施策

# 2-(7) 離島における安全・安心の確保と魅力ある生活環境の創出

## 施策展開

### ウ安全・安心な生活を支えるインフラの整備

## 施策

### ③公営住宅の確保及び空き家等の活用

## 成果指標

### 公営住宅管理戸数（離島）

## 成果指標の定義

- 県及び市町村によって管理される、離島における公営住宅の管理戸数
- セーフティネットとしての公営住宅が一定程度確保されていることで、離島における健康で文化的な最低限度の生活水準確保につながることから、この指標を選定する。

## 目標値の設定の考え方

|          |         |
|----------|---------|
| 現状値（R3）  | 4,658戸  |
| 中期目標（R7） | 4,724戸  |
| 目標値（R13） | 4,724戸※ |

目標値の設定については、「沖縄県住生活基本計画（H28～H37）」に基づく。

本県においても、将来的に人口減少が見込まれる中、定期的に当該計画の見直しを行い、適切な戸数の公営住宅の供給が可能になるよう計画的な公営住宅の建設・建替の実施ができるよう努める。

なお、令和8年度以降の管理戸数については、現行計画における目標値（令和7年度まで）を横ばいとしている。

※今後、「沖縄県住生活基本計画」の見直しに伴い修正予定。

## 主な取組

### ③公営住宅の確保及び空き家等の活用

- 民間による住宅供給が困難な地域については、セーフティネットとしての公営住宅の整備・機能充実に取り組む。
- 老朽化した公営住宅については、計画的な更新・長寿命化と耐震化に取り組む。

## 基本施策

# 2 - (7) 離島における安全・安心の確保と魅力ある生活環境の創出

## 施策展開

### 工 離島を結び、支える安全・安定的でシームレスな交通体系の構築

## 施策

#### ① 離島空港の機能強化及び離島航空路の確保・維持

## 成果指標

### 離島空港の年間旅客者数

## 成果指標の定義

●宮古空港、新石垣空港など県管理の12の離島空港における1年間の旅客数の合計値。

## 目標値の設定の考え方

|              |         |
|--------------|---------|
| 実績値 (R02)    | 2,361千人 |
| 実績見込み値 (R03) | 3,652千人 |
| 目標値 (R13)    | 5,225千人 |

### ●離島空港年間旅客者数

#### □実績 (R1: 493万人)

令和1年度までは、離島空港の旅客者数は順調に伸びていたが新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けた航空需要の大幅な減少により、離島空港旅客者数も令和2年度実績で236万人まで落ち込んでいる。(対前年度比:-52%)

#### □コロナ禍からの回復見通し(R2~R4)

国際航空輸送協会(IATA)は、新型コロナウイルス感染症の影響により減少した需要が2019年度(R1)の水準に回復するのは国内線は2022年(R4)と見通しを示していることから、離島空港においても令和4年度には旅客者数は回復すると思われる。

#### □令和13年度までの旅客者数の増加について(R5~R13)

県内主要空港である那覇空港の需要予測の伸び率を参考に、離島空港も同等の伸び率(年平均0.6%)を設定し令和13年度時点の離島空港旅客者数を設定した。

#### ○那覇空港需要予測 出典: 那覇空港滑走路増設事業再評価結果(原案)H29年度第二回事業評価監視委員会、沖縄総合事務局開発建設部

平成32年(R2): 2,109万人 → 平成42年(R12): 2,252万人 年平均0.6%増

#### ○離島空港需要予測

平成34年(R4): 493万人 → 平成42年(R12): 519万人 年平均0.6%増

離島空港旅客者数においても年平均成長率+0.6%を採用し令和13年度時点での旅客者数の設定を行った。

## 主な取組

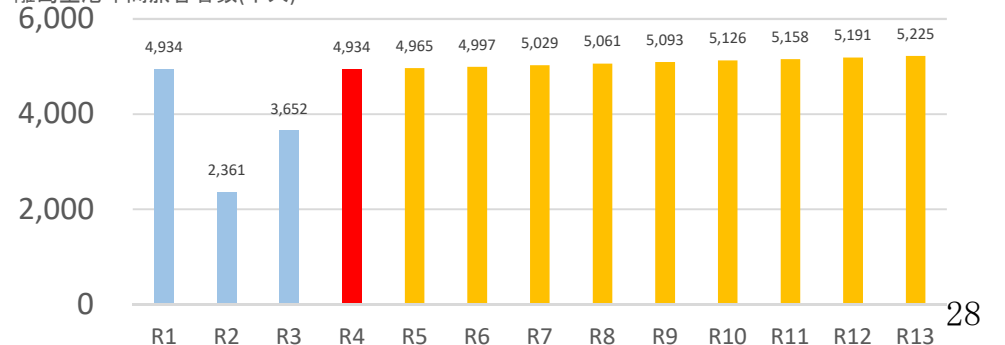
### ③ 離島空港の機能強化及び離島航空路の確保・維持 (新たな振興計画(素案) P75参照)

- 離島航空路の確保と維持に向け、計画的な空港施設の更新整備と機能向上に取り組む。
- 離島空港の機能充実のため、新石垣空港、下地島空港において、各ターミナルビル社による国際線旅客受入体制整備に係る取組を支援する。
- 過去に廃止された石垣拠点の2路線や那覇・粟国路線の再開、伊平屋空港の整備・路線開発に関する諸課題の解決に取り組むなど、離島発着航空路線の維持・拡充に取り組む。

## 計画値【算出中(案)】

|     | R2    | R3    | R4    | R5    | R6    | R7    | R8    | R9    | R10   | R11   | R12   | R13   |
|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 計画値 | 2,361 | 3,652 | 4,934 | 4,965 | 4,997 | 5,029 | 5,061 | 5,093 | 5,126 | 5,158 | 5,191 | 5,225 |

離島空港年間旅客者数(千人)



## 基本施策

# 2-(7) 離島における安全・安心の確保と魅力ある生活環境の創出

## 施策展開

### 工離島を結び、支える安全・安定的でシームレスな交通体系の構築

## 施策

### ②離島港湾の機能強化及び安全で安定した海上交通の確保・維持

## 成果指標

### 離島港湾における定期航路の数

## 成果指標の定義（案）

- 本島もしくは宮古島、石垣島と周辺離島間に就航する定期航路の数。（海上運送法における一般旅客定期航路事業による航路）
- 離島住民の生活や産業等を支える離島航路港湾の機能強化や、安全で安定した海上交通を確保・維持する必要性があり、港湾施設の整備や船舶事業者への支援等を推進することで、離島航路数の維持につながることから、この指標を選定する。

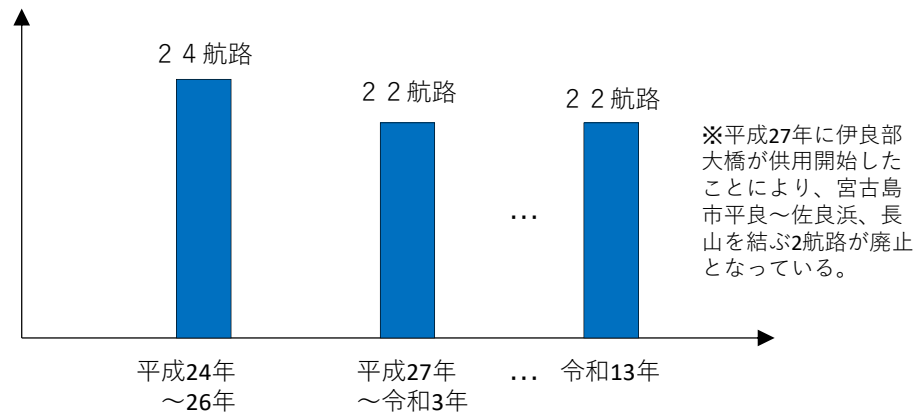
## 目標値の設定の考え方（案）

実績値（R1）

22航路

目標値（R13）

22航路（維持）



○離島地域においては人口減少が予測されているところ、その生活基盤を確保し離島の定住条件整備に寄与するため、本島等と離島間に就航する定期航路数を維持することを成果目標とする。

## 主な取組

② 離島港湾の機能強化及び安全で安定した海上交通の確保・維持  
（新たな振興計画（素案）P76参照）

- 港湾等については、海上交通の安全性・安定性の確保、輸送需要の増大と輸送形態の効率化、観光振興、防災・減災対策、ユニバーサルデザイン、AI、IoTを活用したスマートポート化への対応など、ハード・ソフトの両面から総合的な港湾機能の強化に取り組む。
- 航路事業者に対する運営費補助や船舶の建造・購入に対する支援等を行い、離島住民のライフラインである離島航路の確保・維持に取り組む。
- 新たな航路の開設については、関係市町村や航路事業者等の意向を踏まえつつ、旅客需要や観光ニーズ、事業採算性等を考慮し、検討を進める。

## 基本施策

# 2-(7) 世界に誇れる島しょ型環境モデル地域の形成

## 施策展開

## 工人と環境に優しいまちづくりの推進

## 施策

### ③地域特性に応じた島内移動手段の確保

## 成果指標

### 離島における乗合バス利用者数

## 成果指標の定義

- 離島住民の移動の利便性に資する島内バス路線の確保・維持により、住民のみならず、観光客の利用も期待できることから、離島における乗合バス利用者数を指標とした。

## 目標値の設定の考え方

|           |       |
|-----------|-------|
| 実績値 (R元)  | 945千人 |
| 目標値 (R13) | 945千人 |

離島の人口は減少傾向にあるため、目標値はR元年度の実績をR13年度も維持することとした。

(島内バス路線の確保・維持を図りつつ、利便性向上による自家用車からバス利用への転換、観光利用の増等により乗合バス利用数の維持を図る)

離島の乗合旅客自動車輸送人員の推移

単位：千人

| H23 | H24 | H25 | H26   | H27   | H28   | H29   | H30 | R元  |
|-----|-----|-----|-------|-------|-------|-------|-----|-----|
| 506 | 511 | 943 | 1,055 | 1,062 | 1,104 | 1,159 | 907 | 945 |

出典：運輸要覧（沖縄総合事務局運輸部）

※平成25年3月新石垣空港開港

注) 平成30年度より輸送人員算出方法が変更され、沖縄本島又は離島に営業所を有している事業者においては、主たる営業所が所在する地域に統合して計上されている。

## 主な取組

- ③地域特性に応じた島内移動手段の確保  
(新たな振興計画(素案) P76参照)
- 空港、港湾・漁港等の交通拠点間を相互に連結させるため、離島の地域特性に応じた道路整備を推進し、島内移動手段のシームレスな連携接続に取り組む。
- 離島住民の移動の利便性に資する島内バス路線の確保・維持については、運行費補助や車両購入補助等を行い、生活交通の確保・維持に取り組む。

など

## 基本施策

# 2-(8) あらゆるリスクに対する安全・安心な島づくり

## 施策展開

### ア危機管理体制の強化

## 施策

### ①危機事象に応じた危機管理体制の構築

## 成果指標

### 危機管理マニュアル等作成数

## 成果指標の定義

- 県庁各部室等における危機管理マニュアル等の作成数。
- 危機管理マニュアル等とは、沖縄県危機管理指針に基づき、各部室等が想定される危機事象ごとに作成する連絡体制や情報収集・伝達体制、応急対策等を記載したマニュアル又は要綱、緊急連絡系統図である。  
例)  
○○緊急連絡系統図、○○対応マニュアル、○○要綱・要領

## 目標値の設定の考え方

|              |     |
|--------------|-----|
| 実績値 (H30.4月) | 87  |
| 目標値 (R13)    | 120 |

目標値の設定については、

「沖縄県危機管理指針（平成30年6月）」にて、87の危機管理マニュアル等を計上している。

令和3年4月に各部局等に現状確認したところ、108の危機管理マニュアル等が作成されており、一部の部局等から今後作成する予定と回答があることから「120」として設定する。

## 主な取組

- ① 危機事象に応じた危機管理体制の構築  
(新たな振興計画(素案) P77参照)
- 様々な危機事象から県民の生命や財産を守るため、本県での発生実績のある新型コロナウイルス感染症や豚熱等が拡大した経験を踏まえ、想定される危機事象ごとに、対応する行動計画を時系列で整理した「タイムライの策定など、危機管理体制の構築に取り組む。
- 自然災害や新型コロナウイルス感染症等のリスクが発生する中、事業の継続や早期復旧を目的とした「事業継続計画(BCP)」の策定については、国や商工会等の関係機関と連携し、県内企業の策定に向けた支援に取り組む。
- 防災及び危機管理の拠点となる「沖縄県防災危機管理センター」を整備し、同センターを中核に、様々な危機事象に対し迅速かつ的確な危機対応が可能となる体制の構築を図る。
- 県民や本県を訪れている観光客への迅速な情報提供に向けた「沖縄県防災情報システム」の拡充・強化や市町村防災行政無線等の整備を促進するなど、防災体制及び危機管理体制の強化に取り組む。
- 観光客が安全・安心で快適に過ごすため、空港・港湾の受入体制を含めた観光危機管理体制の強化に取り組む。
- など



## 基本施策

# 2-(8) あらゆるリスクに対する安全・安心な島づくり

## 施策展開

### ア危機管理体制の強化

## 施策

### ②自助・共助・公助による地域防災力の向上

## 成果指標

### 自主防災組織率

#### 成果指標の定義

- 自主防災組織率とは、全世帯に対する自主防災組織が結成された地域の世帯数の割合である。
- 自主防災組織とは、「自分たちの地域は自分たちで守る」という自覚、連帯感に基づき、自主的に結成する組織であり、災害による被害を予防し、軽減するための活動を行う組織である。
- 災害対策基本法においては、「住民の隣保協同の精神に基づく自発的な防災組織」（第2条の2第2号）として、市町村がその充実に努めなければならない旨規定されている。

#### 目標値の設定の考え方

|             |       |
|-------------|-------|
| 実績値（R2.4.1） | 33.1% |
| 目標値（R13）    | 85.0% |

目標値の設定については、令和2年度版消防白書（総務省消防庁）における令和2年4月1日現在の全国平均84.3%とする。

#### 主な取組

- ① 危機事象に応じた危機管理体制の構築（新たな振興計画（素案）P77、P78参照）
- 地域における防災力の強化については、県民の防災意識の向上及び防災教育を推進し、自主防災組織の普及拡大、消防本部及び消防団の拡充強化など、地域防災体制の充実に取り組む。
  - 様々な災害発生を想定したハザードマップの作成や災害時要援護者支援計画の作成促進を進め、防災訓練や避難訓練の充実に取り組む。
  - 本県は他の都道府県から遠隔の地に位置し、大規模災害が県内で発生した場合、他の都道府県からの本格的な応援等の到着には時間を要することが指摘されていることから、消防防災ヘリ導入の推進、民間事業者等との協定締結等により広域的な連携体制の強化に取り組む。
  - など

## 基本施策

# 2-(8) あらゆるリスクに対応する安全・安心な島づくり

## 施策展開

# イ大規模災害等に備えた強くしなやかな県土づくりの推進

## 施策

## ①社会基盤等の防災・減災対策

## 成果指標

## 防災拠点となる公共施設等の耐震化率

### 成果指標の定義

- 防災拠点となる施設の耐震化を進めることで災害応急対策を円滑に実施する事に繋がるため、災害時に防災拠点となる公共施設等として、庁舎や文教施設（校舎や体育館）、公民館などの耐震化の状況を成果指標とした。
- 耐震化率は、毎年、消防庁にて全国調査を行い取りまとめている「防災拠点となる公共施設等の耐震化推進状況」調査の結果を活用。
- ※当該調査における耐震化とはS56年6月1日以降に建築確認を得て新耐震基準により建築された建物及びそれ以前の古い耐震基準で建築された建物の内、耐震診断を実施し改修済みの建物を耐震化済みとしている。
- ※社会基盤等の防災・減災対策の取組は多岐にわたるが、成果の一つのとして、公共施設の耐震化の状況について指標とする。

### 目標値の設定の考え方

|                |       |
|----------------|-------|
| 実績値（H30年度末）    | 88.8% |
| 実績見込み値（R2年10月） | 92.4% |
| 目標値（R13）       | 98.6% |

防災拠点となる公共施設等の耐震化を図る事で、災害時の県民の安全・安心に繋がる事からこの指標を選定し、目標値については、現時点で発表のあるH30年度末の全国の耐震化率の内、最も進んでいる東京都の耐震率を目標とする。

※根拠資料：防災拠点となる公共施設等の耐震化推進状況調査報告書（平成30年度末時点）

### 主な取組

- ①社会基盤等の防災・減災対策  
（新たな振興計画（素案）P78参照）
- 社会基盤等の防災・減災対策については、予防的対策を含む既存施設の機能維持・強化対策をはじめ、地域の実情に応じた地震対策、河川の治水・浸水対策、海岸の津波・高潮対策、土砂災害対策等に取り組む。
- 治水対策については、氾濫域も含めて一つの流域として捉え、河川流域全体のあらゆる関係者が協働し、流域全体で水害を軽減させる流域治水に取り組む。
- 下水道による都市の浸水対策については、雨水幹線や貯留浸透施設等の整備を推進するとともに、内水ハザードマップの作成や住民等による自助を組み合わせることにより、総合的かつ効率的な防災・減災に取り組む。
- 土砂災害対策については、ICT等を活用し、砂防関係施設及び治山施設の整備によるハード対策と併せて、土砂災害警戒区域等の指定及び見直しによる警戒避難体制の整備等のソフト対策に取り組む。
- 高潮及び潮風害対策については、景観や生態系等の自然環境に配慮した海岸保全施設や防風・防潮林等の整備に取り組む。
- 本県では鉄筋コンクリート造の住宅が多く、木造住宅に比べて耐震化診断や改修費用が高額となることから、耐震診断・改修を行いやすい環境の整備や負担軽減に取り組む。
- など

※枠の大きさは変更可

基本施策

2-(8) あらゆるリスクに対応する安全・安心な島づくり

施策展開

イ 大規模災害等に備えた強くしなやかな県土づくりの推進

施策

②社会基盤等の長寿命化

成果指標

個別施設計画更新数

成果指標の定義

- 道路、河川、港湾、海岸、下水道、モノレール、学校施設等において策定されている個別の施設計画（長寿命化修繕計画）のうちR3からR13までに更新予定がある施設計画の更新数とした。

目標値の設定の考え方

目標値の設定については、既に策定がされている45計画のうち、令和3年度から令和13年度に更新が必要な10の計画を対象とした。

|    | 施設類型  | 個別施設計画名                | 計画期間   |
|----|-------|------------------------|--------|
| 1  | 道路    | 沖縄県橋梁長寿命化修繕計画          | H24~R3 |
| 2  | 砂防    | 地すべり防止施設長寿命化計画         | H28-R7 |
| 3  | 砂防    | 砂防設備長寿命化計画             | H29-R8 |
| 4  | 砂防    | 急傾斜地崩壊防止施設長寿命化計画       | H28-R9 |
| 5  | 海岸    | 海岸（水門・陸閘）長寿命化計画        | R1~R8  |
| 6  | 下水道   | 沖縄県下水道ストックマネジメント計画     | R2~R6  |
| 7  | 港湾    | 沖縄県港湾維持管理計画(荷さばき施設)    | H25~R8 |
| 8  | モノレール | 沖縄都市モノレール長寿命化修繕計画(H23) | H24~R3 |
| 9  | 公園    | 沖縄県公園施設長寿命化計画          | H25~R7 |
| 10 | 住宅施設  | 沖縄県公営住宅等長寿命化計画         | H29~R8 |

主な取組

- イ大規模災害等に備えた強くしなやかな県土づくりの推進
- ②社会基盤等の長寿命化対策  
（新たな振興計画（素案）P78~P79参照）

- 社会基盤施設については、適切な点検や診断の結果に基づき、予防的な補修・補強や計画的な施設の更新を進めることで、ライフサイクルコストの最小化と構造物の長寿命化に取り組む。
- 今後見込まれる膨大な施設の維持・更新を効果的かつ効率的に進めるため、ICTや非破壊検査技術等の新技術を積極的に活用するとともに、PPP/PFIも踏まえた民間活力の導入により、公共施設の長寿命化対策に取り組む。
- 亜熱帯地域に適した防災・減災、長寿命化等に対応するための建設技術の研究・開発を促進する。

※枠の大きさは変更可

|      |                              |
|------|------------------------------|
| 基本施策 | 2-(8) あらゆるリスクに対応する安全・安心な島づくり |
| 施策展開 | イ大規模災害等に備えた強くしなやかな県土づくりの推進   |
| 施策   | ③避難誘導體制の構築                   |
| 成果指標 | ハザードマップ作成数                   |

### 成果指標の定義（案）

- 水防法（平成27年5月改正）に基づき県が指定する高潮浸水想定区域を反映したハザードマップを作成した市町村数

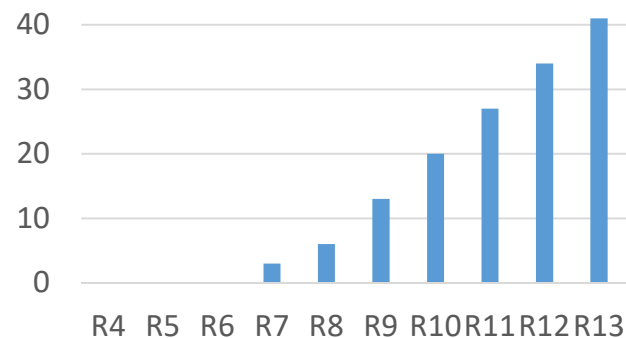
### 目標値の設定の考え方（案）

|          |       |
|----------|-------|
| 実績値（R2）  | 0市町村  |
| 目標値（R13） | 41市町村 |

水防法に基づく高潮浸水想定区域の指定を令和5年度に予定している。高潮浸水想定区域を含む市町村は、同法に基づき、ハザードマップ作成等が義務づけられることとなるため、令和6年度から令和13年度までに、全41市町村(※)が作成することを目標値として設定する。

※現時点で、区域を含む市町村数は未定。

高潮ハザードマップ作成市町村数（目標値）



### 主な取組

- ③避難誘導體制の構築  
（新たな振興計画（素案）P79参照）
- 各種災害の発生を想定したハザードマップの作成、各種即報システムの拡充・強化を図り、県民や本県を訪れている観光客に向けた情報発信の強化に取り組む。
- 浸水想定区域、土砂災害警戒区域等に所在し、市町村地域防災計画で避難確保計画の策定が必要であるとされた医療施設、社会福祉施設や学校に対し、避難確保計画の策定状況を確認するとともに、未策定の施設については、避難確保計画の策定支援に取り組む。



## 基本施策

# 2-(8) あらゆるリスクに対応する安全・安心な島づくり

## 施策展開

# イ大規模災害等に備えた強くしなやかな県土づくりの推進

## 施策

# ④緊急時における輸送機能及び避難地等の確保

## 成果指標

# 緊急輸送道路における無電柱化率

## 成果指標の定義（案）

- 第1・2次緊急輸送道路(高速道路を除く)における全延長に対する無電柱化整備延長割合

無電柱化整備延長とは、道路から電柱をなくすため、地上にある電線類等を収納する管路を整備した延長のこと。

また、無電柱化とは、「防災」、「景観」等の観点から地上にある電線類の地中化等により、道路から電柱をなくすことである。

(※1：無電柱化のその他の手法として建物の軒等を活用する軒下配線、表通りの電線類を裏通り等へ移設する裏配線などがある。)

また、緊急輸送道路とは、「緊急輸送を確保するため必要な道路」であり、1次・2次は下記のように定義づけている。

1次：空港や重要港湾等、県庁等を連絡する道路

2次：第1次緊急輸送道路で連絡された防災拠点と病院や消防本部等の主要防災拠点を連絡する道路

上記路線における電線類を収納する管路の整備延長割合を成果指標とする。

## 主な取組

- ④ 緊急時における輸送機能及び避難地等の確保  
(新たな振興計画(素案) P79参照)

- 災害発生時においては、住民が迅速かつ的確な避難行動を取ることが重要であるため、避難地としての都市公園の整備や避難経路の確保及び緊急輸送道路の無電柱化など緊急輸送機能を持つ施設の整備に取り組む。

## 目標値の設定の考え方（案）

○目標値の設定について  
直近3年の1年当たりの第1・2次緊急輸送道路整備平均延長は約2.6kmとなっているため、今後も同割合での整備を目標値として設定している。そのため、沖縄の第1・2次緊急輸送道路延長(高速道路を除く)1,033kmに対し、10年で26kmを整備予定となっているため、令和13年度は率にして1.3%増の6.8%を目標値としている。

### 実績値 (R2)

5.4%

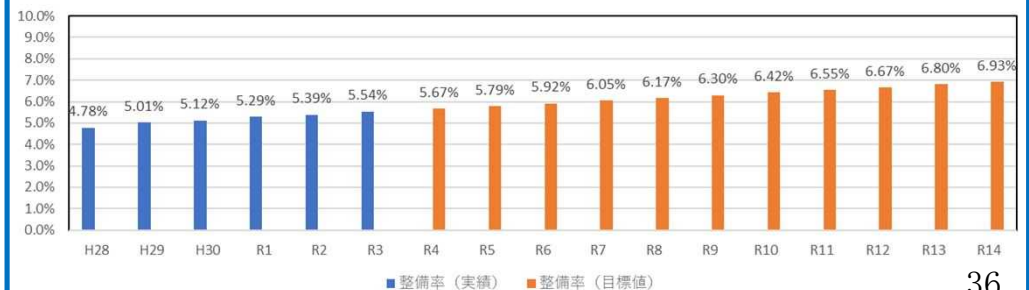
### 実績見込み値 (R3)

5.5%

### 目標値 (R13)

6.8%

緊急輸送道路における無電柱化整備率



|      |                                    |
|------|------------------------------------|
| 基本施策 | 2- (9) 米軍基地から派生する諸問題及び戦後処理問題の解決    |
| 施策展開 | イ 残された戦後処理問題の解決                    |
| 施策   | ④未買収道路用地問題への対応                     |
| 成果指標 | 戦争に起因する未買収用地の取得率 (サンフランシスコ講和条約発効後) |

### 成果指標の定義 (案)

- サンフランシスコ講話条約発効後 (昭和27年4月28日～昭和47年5月15日) に発生した潰れ地に係る未買収用地の取得率

### 目標値の設定の考え方 (案)

|             |   |
|-------------|---|
| 実績値 (R2)    | — |
| 実績見込み値 (R3) | — |
| 目標値 (R13)   | — |

- 昭和47年～53年にかけて行われた市町村道潰れ地の実態調査によれば、サンフランシスコ講話条約発効後の市町村道潰れ地面積は49万2千6百平方メートルとされており、昭和53年時点の総面積の10%程度となっている。  
 現行制度では、カバーされていないサンフランシスコ講話条約発効後の市町村道潰れ地については、その後、用地取得率について調査されておらず、目標値の設定が出来ないため、現状の用地取得率調査が必要である。

### 主な取り組み

- 戦争中又は戦後において、日本軍、米軍、又は当時の行政庁による道路新設又は改築工事の際に土地の所有権を取得することなく道路敷地に編入され、現在においても未買収のままとなっている道路潰れ地については、所有者・筆界の特定及び用地取得が講じられるよう関係機関と連携を図りながら効果的な対応を進める。

### (参考) 現行制度の実績

- 現行制度の概要 (サンフランシスコ講話条約発効前に発生した潰れ地が対象)
  - ①補助国道・県道 (全額国庫補助)
  - ②幹線市町村道 (10分の8国庫補助)
  - ③その他市町村道 (全額起債措置、償還時に2分の1が特別交付税措置、地方債の元利償還金に対して県から一部を補助)

|               |       |
|---------------|-------|
| 買収面積実績値 (R2)  | 95.4% |
| 県道買収面積 (R2)   | 96.4% |
| 市町村道買収面積 (R2) | 94.5% |



基本施策

3-(4) アジアのダイナミズムを取り込む国際物流拠点の形成と臨空・臨港型産業の集積

施策展開

ア シー・アンド・エアなど多様な国際物流ネットワーク強化と物流コスト低減

施策

② 国際流通港湾機能強化

成果指標

那覇港公共国際コンテナターミナルの取扱可能貨物量

成果指標の定義

- 那覇港公共国際コンテナターミナル（新港ふ頭9号10号岸壁）における、1年間で取扱が可能な貨物の蔵置及び荷捌きなどの貨物容量を成果指標とする。

目標値の設定の考え方

実績値 (R2)

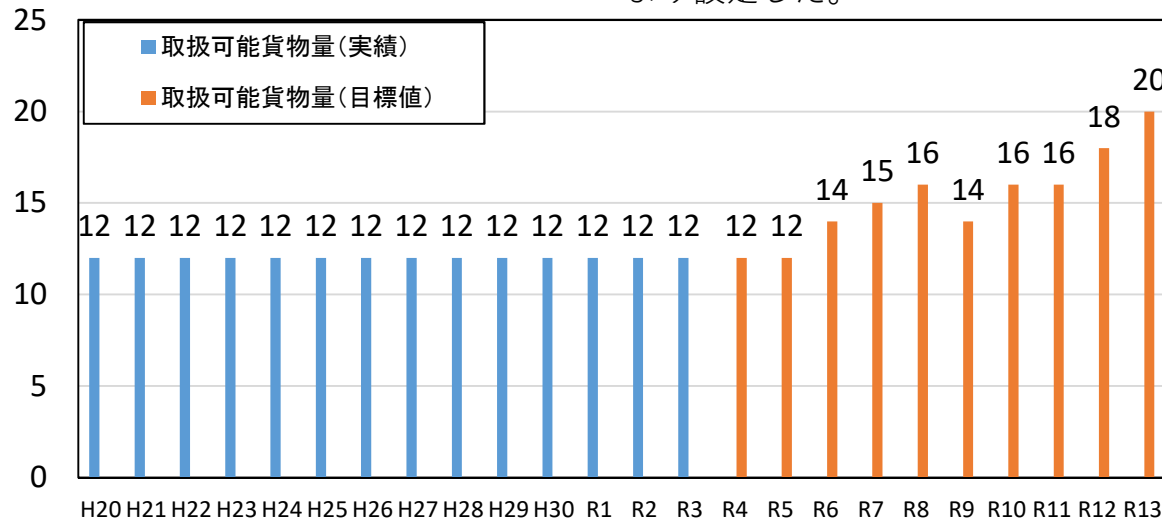
約12万TEU

目標値 (R13)

約20万TEU

目標値は、那覇港公共国際コンテナターミナルにおける、取扱貨物量の需要推計を踏まえ、新たに高段積みが可能となるヤード荷役機械導入により設定した。

(万TEU)



※目標値の設定については、精査中であり、今後決定される観光指標等の目標値や那覇港の港湾計画改訂に際し設定する将来推計値等より総合的に判断する予定

主な取組

- ① 国際流通港湾機能の強化  
(新たな振興計画(素案) P103~P104参照)
- 国際海上コンテナ輸送の中継拠点として、高規格・高能率コンテナふ頭をはじめとする国際流通港湾機能の拡充を図るため、那覇港総合物流センターについては、順調に取扱貨物量が増加している内貿に加え、着実に増加してきている外貿貨物及び那覇空港との連携によるシー・アンド・エアなどの多様な輸送経路確保による貨物の増加等により、今後の取扱貨物量の増加が期待されることから、Ⅱ期・Ⅲ期等の関連施設の整備を推進するとともに、港湾機能の高度化に係る技術の導入等に取り組む。
- 課題となっている片荷輸送の解消や高い海上輸送コストの低減については、物流効率化のための施設整備や集貨・創貨の取組により外貿貨物増大による物流コストの低減を図る。

## 基本施策

# 3-(4) アジアのダイナミズムを取り込む国際物流拠点の形成と臨空・臨港型産業の集積

## 施策展開

### ア シー・アンド・エアなど多様な国際物流ネットワーク強化と物流コスト低減

## 施策

#### ③ 物流コスト低減に向けた国際航路・空路拡充の取組及び物流対策の強化

## 成果指標

### 那覇空港からの国際貨物量及び那覇港における定期外国航路数

## 成果指標の定義

- 那覇港における定期外国航路数
  - ・週1便、2便といったように決まった期間で那覇港に就航する国際海上輸送航路の数。
  - ・物流対策の強化及び国際航路の拡充に向けた航路誘致等の取組強化により、那覇港における定期外国航路の増加につながることから、当該指標を成果指標とする。

## 目標値の設定の考え方

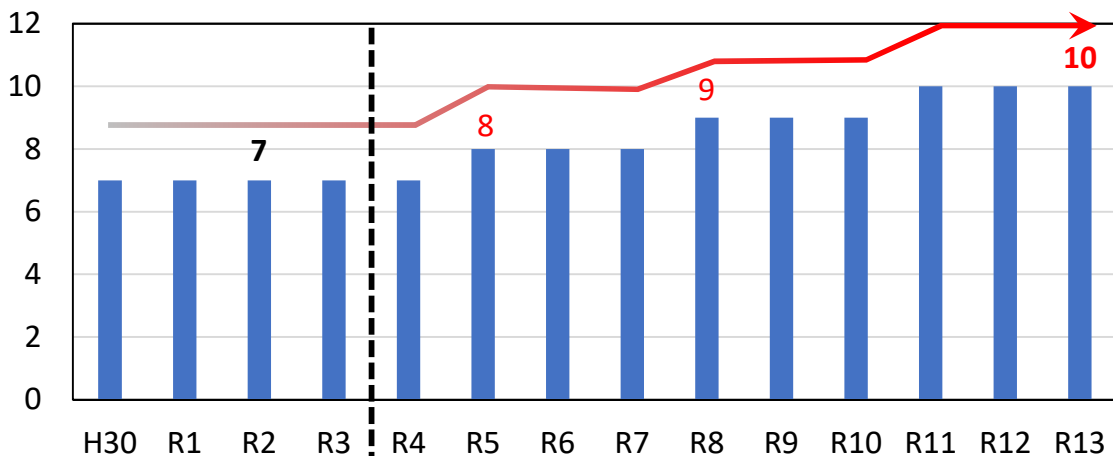
### ◆那覇港における定期外国航路数

|             |       |
|-------------|-------|
| 実績値 (R2)    | 7 航路  |
| 実績見込み値 (R3) | 7 航路  |
| 目標値 (R13)   | 10 航路 |

#### ・目標値の設定について

令和4年度に新たな物流ビジネスモデル導入事業検討を行い、R5年度から、3年間で自力運航することを想定した実証事業を実施する。3カ年スパンで定期航路化を設定

(航路数)



## 主な取組

- ③物流コスト低減に向けた国際航路・空路拡充の取組及び物流対策の強化  
(新たな振興計画(素案) P104参照)
- 高い海上輸送コストは、移輸入に対して移輸出が過度に少ない片荷輸送等に起因している。この解消のためには、アジア主要港と国内港湾をつなぐ中継地点としての潜在力を高め、積み替え貨物を増加させるなど移輸出の増加を図ることが重要であることから、外国航路誘致による国際航路拡充に向け、燃料費等の一部支援、環境に配慮した利便性の高い中継拠点の構築等に取り組む。
- 東アジアには香港やシンガポール、高雄、上海、釜山など、世界でも有数のハブ港が存在する。本県が、アジアに近い地理的優位性を生かした東アジアの主要港と国内港湾をつなぐ中継拠点となるためには、那覇港における国際流通港湾機能の拡充を図ることで、これら港湾との連携により、国際海上ネットワークを強化し、最終顧客である荷主を呼び込み、港湾利用者としての海運業者を誘致し、航路の確保を進めていく。
- また、国際物流拠点の形成に向けて、アジア市場をはじめ海外へ県産品等を輸出する県内企業や県内立地を検討する企業の課題となっている物流コストの低減化については、航空ネットワークの拡充、物流の効率化、海上輸送活用の対策強化等によりコストの低減化を図る。

|      |  |
|------|--|
| 基本施策 | 3-(4) アジアのダイナミズムを取り込む国際物流拠点の形成と臨空・臨海型産業の集積 |
| 施策展開 | ア シー・アンド・エアなど多様な国際物流ネットワーク強化と物流コスト低減       |
| 施策   | ④ 空港・港湾へのアクセス強化に向けた陸上輸送の基盤整備               |
| 成果指標 | 那覇港～中城湾港新港地区の所要時間・那覇空港～中城湾港新港地区の所要時間       |

### 成果指標の定義

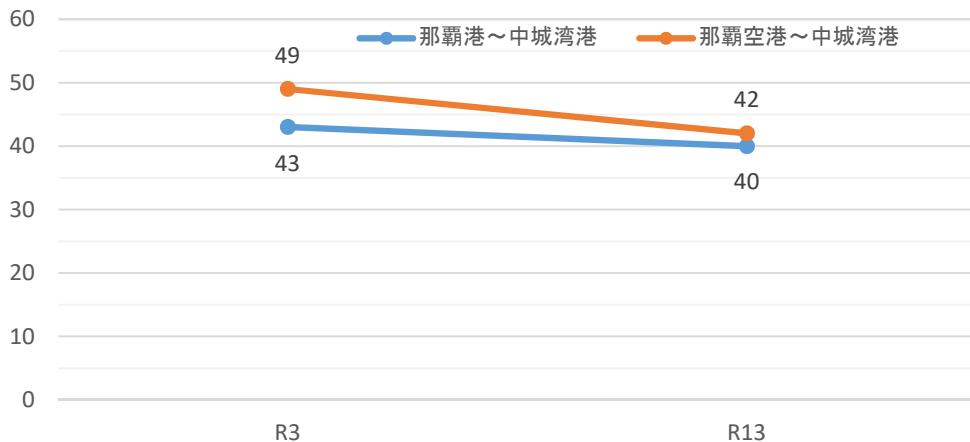
- 那覇港～中城湾港新港地区の所要時間、那覇空港～中城湾港新港地区の所要時間を成果指標とする。
- 所要時間の短縮が物流コストの低減につながることから、この指標を選定する。

### 目標値の設定の考え方

|             |                  |
|-------------|------------------|
| 実績値 (R3)    | 港～港:43分、空港～港:49分 |
| 実績見込み値 (R3) | —                |
| 目標値 (R13)   | 港～港:40分、空港～港:42分 |

目標値の設定については、R13年度末時点で供用済みの道路ネットワークにおける各々の所要時間とする。

所要時間（那覇港・那覇空港～中城湾港）の推移と目標値



### 主な取組

- ④ 空港・港湾へのアクセス強化に向けた陸上輸送の基盤整備（新たな振興計画（素案）P104参照）
  - 那覇港と背後の主要アクセス道である臨港道路港湾1号線及び周辺の都市内道路において慢性的な渋滞が発生しており、円滑な港湾貨物の輸送に支障をきたしている。今後、総合物流センターの整備など港湾機能の強化が進むにつれ、さらに渋滞が悪化することが懸念される。空港・港湾の国際物流機能を活用した産業の集積、重要課題である那覇空港と那覇港の連結をはじめとするシー・アンド・エアの実現に向けて、空港と港湾、空港・港湾と産業拠点とのアクセシビリティの強化が重要であり、那覇港総合物流センターⅡ期・Ⅲ期の整備による集貨等に伴う陸上貨物増大への対応や、那覇空港及びクルーズターミナルからの人流効率化を含めた交通の円滑化を図るため、陸上輸送の基盤整備の促進に取り組む。

#### 【設定にあたっての特記事項】

- 実績値は、インターネットサイトにおける所要時間を参考に算定
- 目標値は、R13年度末供用見込み道路ネットワークにおける所要時間  
交通量推計に用いるネットワークを活用して電算による算定。R3年度末で供用中の道路にR13年度末までに供用する道路を付加してネットワークを組み、ネットワーク上で目標値となる所要時間を算定している。

## 基本施策

# 3-(4) アジアのダイナミズムを取り込む国際物流拠点の形成と臨空・臨港型産業の集積

## 施策展開

### イ 臨空・臨港型産業の集積促進

## 施策

### ③ 離島空港における航空・宇宙関連産業の展開

## 成果指標

### 離島空港における企業使用面積

## 成果指標の定義

● 下地島空港や宮古空港など県管理の12の離島空港区域内における民間企業の利活用使用面積を成果指標とする。

## 目標値の設定の考え方

|              |        |
|--------------|--------|
| 実績値 (R02)    | 3.7 ha |
| 実績見込み値 (R03) | 3.7 ha |
| 目標値 (R13)    | 30 ha  |

・ 県が管理する12の離島空港の区域内のうち、下地島空港については「下地島空港及び周辺用地の利活用事業」に取り組んでいる民間事業者3社の事業計画より設定し、下地島空港以外の11空港については、下地島空港での実績値を用いて設定した。

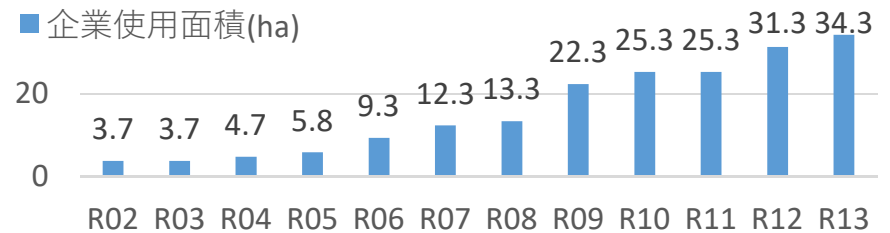
## 主な取組

③ 離島空港における航空・宇宙関連産業の展開  
(新たな振興計画(素案) P106参照)

□ 那覇空港・那覇港の国際物流機能を活用した産業集積が進む中、新たな展開として下地島空港等の離島空港を活用した航空・宇宙関連産業の展開を推進し、新たな産業の創出と集積に取り組む。

## 計画値【算出中(案)】

|             | R02 | R03 | R04 | R05 | R06 | R07  | R08  | R09  | R10  | R11  | R12  | R13  |
|-------------|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|------|------|------|------|------|
| 企業使用面積 (ha) | 3.7 | 3.7 | 4.7 | 5.8 | 9.3 | 12.3 | 13.3 | 22.3 | 25.3 | 25.3 | 31.3 | 34.3 |



## 基本施策

# 3-(6) 沖縄の優位性や潜在力を生かした新たな産業の創出

## 施策展開

### イ SDGsに資するビジネス展開の促進

## 施策

### ③ 資源循環・環境配慮型の事業の促進

## 成果指標

### ゆいくる認定製品の利用率

## 成果指標の定義（案）

### ● ゆいくる認定製品の利用率

$$= \text{製品出荷量} / (\text{前年度在庫量} + \text{製品出荷量})$$

全てのゆいくる認定業者によって製造される、1年間の製品生産量と前年度の製品在庫量の合計に対する1年間の製品出荷量の割合を成果指標とする。

「ゆいくる認定製品」：沖縄県リサイクル資材評価認定制度に基づき、品質や性能、環境への安全性等が評価基準に適合するものとして知事が認定した製品

「ゆいくる認定業者」：ゆいくる認定製品の製造・販売において知事の認定を受けた者。

## 目標値の設定の考え方（案）

実績値（R1）

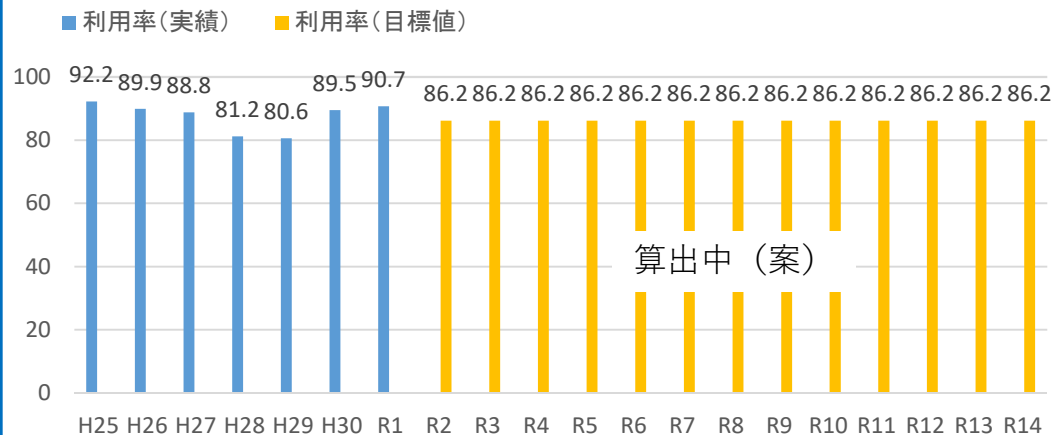
90.7%

目標値（R13）

86.2%

目標値の設定については、過去5年間の実績の平均値とした。

ゆいくる認定製品の利用率の推移と目標値



## 主な取組

### ③ 資源循環・環境配慮型の事業の促進 （新たな振興計画（素案）P113参照）

- SDGsの展開を踏まえ、資源循環・環境配慮型の事業を促進するため、エコロジー製品、環境配慮型資材・工法、資源の有効活用やプラスチック素材から自然素材へ転換する関連技術等の分野において、研究開発及び実用化・普及に取り組む。



## 基本施策

### 3-(8) 地域を支える第二次産業と県産品の振興

#### 施策展開

#### ウ 建設産業の持続可能な発展

#### 施策

#### ① 公共工事の品質確保と建設産業の高度化支援

#### 成果指標

#### 建設業における労働生産性

### 成果指標の定義（案）

- 沖縄県の建設業就業者1人あたりの完成工事高

「建設業就業者1人あたりの完成工事高」は、国土交通省の建設工事施工統計調査に基づき算出された「業者所在都道府県別元請完成工事高」を「建設業就業者数」で除した数値で示している。

※1人あたりの完成工事高

業者所在都道府県別元請完成工事高／就業者数

【出所：建設工事施工統計調査、労働力調査（県、全国）】

### 目標値の設定の考え方（案）

|          |                     |
|----------|---------------------|
| 実績値（R1）  | 6,410千円             |
| 目標値（R13） | 九州と同等レベル<br>（R11実績） |

令和元年度の建設業就業者1人あたりの完成工事高

【全国】12,313千円

【九州（沖縄除く）】6,887千円

【沖縄】6,410千円

目標値については、具体的な数値設定ではなく「九州と同等レベル」と設定した。

### 主な取組

- ① 公共工事の品質確保と建設産業の高度化支援  
（新たな振興計画（素案）P127参照）

- AI、IoT、ロボット、ビッグデータ等の新たな技術の活用により、建設産業の高度化を促進し、県内はもとより、アジア・太平洋地域に積極的に技術貢献しうるグローバル産業としての新たな展開に取り組む。
- 社会ニーズに対応した新たな技術の開発等による経営の多角化や協業化等による経営基盤の強化に取り組む。
- 環境・リサイクル分野の技術向上を図るため、沖縄県リサイクル資材評価認定制度「ゆいくる」による認定業者の拡大に取り組む。
- 建設産業の持続的な発展推進のため、技術と経営に優れた建設企業が正当に評価されるよう、価格と品質が総合的に優れた調達が行われる総合評価方式等の入札方式を活用する。



## 基本施策

# 3-(8) 地域を支える第二次産業と県産品の振興

## 施策展開

## ウ建設産業の持続可能な発展

### 施策

### ②地域特性に適した技術の研究・開発の促進及び海外建設市場等への進出

### 成果指標

### 海外展開に向けた研修等に参加した人数

## 成果指標の定義

- 本成果指標は、県が開催する海外建設市場への進出に関する研修等（講習会、セミナー等）に参加する経営者・技術者等の人数（累計）である。
- 海外展開に関する研修等への参加により、進出国の市場や必要な手続き等の把握が可能となり、県内建設企業の海外進出の促進になることから本指標を設定した。
- なお、沖縄県では平成25年度から建設関連企業の海外市場調査等の支援を実施しており、これらの成果や国・JICA等の調査資料等を活用し、海外建設市場等への進出を促進する。

## 主な取組

- ②地域特性に適した技術の研究・開発の促進及び海外建設市場等への進出  
（新たな振興計画（素案）P128参照）
- 島しょ性や亜熱帯性等の地域特性により培われてきた技術など、県内建設業の強みや幅広いネットワークを活用し、海外建設市場等の新市場への進出促進に取り組む。

## 目標値の設定の考え方

|            |      |
|------------|------|
| 実績値（R2）    | 0人   |
| 実績見込み値（R3） | 40人  |
| 目標値（R13）   | 400人 |

目標値は、令和元年度に実施したセミナーに参加した人数を参考に設定（40人／年×10年）。

平成25年度から取り組んだ海外建設市場調査等は以下のとおり。

- ・ 海外市場調査等の実施：11企業グループ（H25～R3）
- ・ 海外見本市出展：4社（R1）
- ・ セミナー受講：40人（R1）

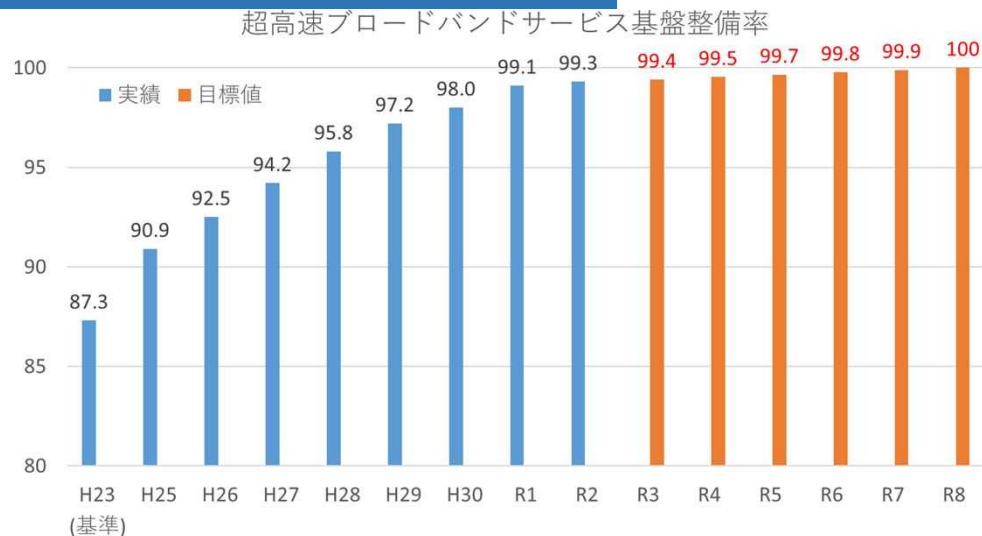
成果指標の定義（案）

- 全世帯に占める超高速ブロードバンド整備完了地域内の世帯数の割合  
出所：県調べ「企画部情報基盤整備課」
- 離島や過疎地域においては、民間通信事業者による情報通信基盤の整備が進んでいない地域があることから、都市部と同等の情報通信環境の確保に向け、情報通信基盤の整備を行う。
- 5Gの基盤整備率については、総務省からR6末の目標値が示されているが、現時点では、本県の実績値が公表される見通しが確認できない状況にある。
- 本指標は、移動系（4G、5G）や固定系（FTTH等）の高速・大容量の利用に必要な基盤を示しており、定量的に評価できることから、指標として設定した。

主な取組

- ① 未来創造の情報通信基盤の構築  
（新たな振興計画（素案）P140参照）
- DXの基盤となる5Gの整備及びローカル5Gの導入をはじめ、次世代の情報通信基盤の構築に向け、民間通信事業者や関係機関と連携し、情報通信基盤の整備に取り組む

目標値の設定の考え方（案）



- 中間年のR8目標値を、100%として設定する。

|          |        |
|----------|--------|
| 実績値（R2）  | 99.3%  |
| 中間値（R8）  | 100%   |
| 目標値（R13） | 100% ※ |

※中間年に、情報通信技術の進展や普及状況を踏まえて、指標の見直しを行う。

施策展開

イ 世界水準の拠点空港等の整備

施策

①那覇空港の更なる機能強化

成果指標

那覇空港の年間旅客数

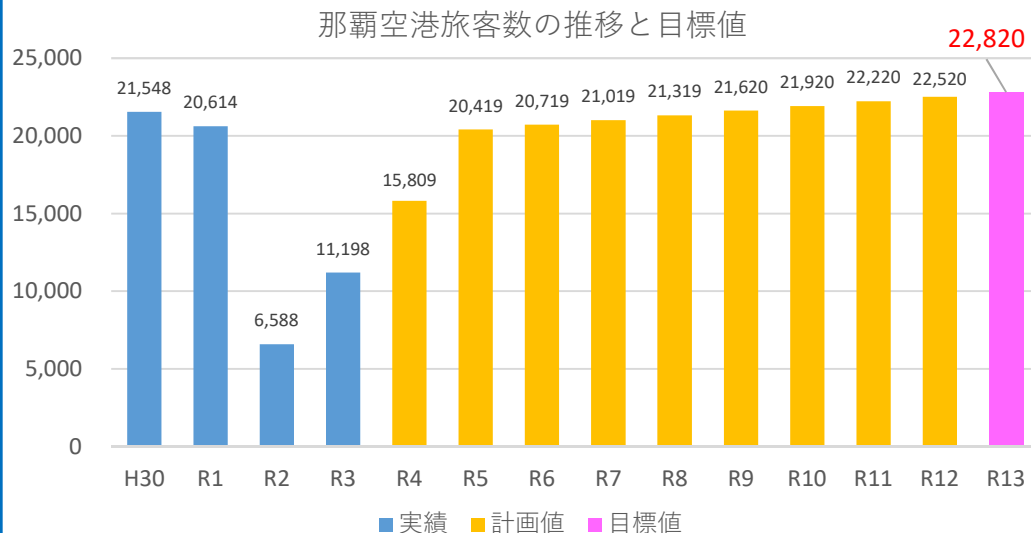
成果指標の定義

- 那覇空港を年度内に利用した旅客者数
- 那覇空港の機能を強化することにより、利便性が向上し那覇空港の年間旅客者数の増加につながることから、この指標を選定する。

目標値の設定の考え方

|             |          |
|-------------|----------|
| 実績値 (R2)    | 6,588千人  |
| 実績見込み値 (R3) | 11,198千人 |
| 目標値 (R13)   | 22,820千人 |

目標値は国が算出した那覇空港の需要予測値を踏まえて設定した。  
 ※那覇空港滑走路増設事業再評価資料（平成29年7月）



主な取組

- ① 那覇空港の更なる機能強化  
 (新たな振興計画 (素案) P141参照)
- 新型コロナウイルス感染症の収束を見据えた中長期的な航空需要や「新しい生活様式/ニューノーマル」による人の流れ等を勘案し、空港エリアの拡張や展開用地の確保、新ターミナルの整備など、国や関係機関と連携し、那覇空港の将来のあり方について調査・研究に取り組む。
- 空港利用者の利便性向上のため、先端技術を導入した空港サービスによるストレスのない空港を目指し、チェックインから搭乗手続まで全行程を自動化するシステム等を活用したCIQの迅速化などの機能整備を促進する。
- 駐車場の増築整備や空港から鉄軌道を含むその他公共交通機関等をスムーズに利用できる環境や、MaaS等による交通システムの整備を促進する。

基本施策

3-(12) 自立型経済の構築に向けた社会基盤の高度化とネットワークの形成

施策展開

イ世界水準の拠点空港等の整備

施策

③空港における高度な危機管理体制の構築

成果指標

空港における行動計画に即した訓練、研修実施数

成果指標の定義

- 宮古空港、新石垣空港など県管理の12の空港における行動計画に即した訓練実施数、研修実施数を成果指標とする。
- 行動計画とは空港機能管理規程（セキュリティ編）に基づく各種訓練計画である。

目標値の設定の考え方

|              |      |      |
|--------------|------|------|
| 実績値 (R02)    | 研修回数 | 1回/年 |
| 実績見込み値 (R03) | 研修回数 | 1回/年 |
| 目標値 (R13)    | 研修回数 | 1回/年 |

・目標値について、県内各離島空港における保安対策を充実するため、各種セキュリティ対策の強化及び高度な危機管理体制を構築する必要があることから、年1回の研修及び各種訓練の実施数を設定した。

主な取組

③ 空港における高度な危機管理体制の構築  
(新たな振興計画(素案) P142参照)

- 新型コロナウイルスなど感染症まん延の脅威が改めて認識され、国際空港である那覇空港、下地島空港、新石垣空港において、アジアのダイナミズムを取り込む上で、新たな脅威に備えた世界水準の危機管理が不可欠となっている。新型感染症の侵入・感染症拡大防止のための水際対策を含め、国際空港として検疫機能の強化を図るとともに、各種のセキュリティ対策の強化、高度な危機管理体制の構築を図る。
- 離島空港の保安対策充実のため、各種セキュリティ対策の強化、高度な危機管理体制の構築に取り組む。

計画値【算出中(案)】

|             | R02 | R03 | R04 | R05 | R06 | R07 | R08 | R09 | R10 | R11 | R12 | R13 |
|-------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 航空機不法奪取対応訓練 | 1回  | 1回  | 1回  | 1回  | 1回  | 1回  | 1回  | 1回  | 1回  | 1回  | 1回  | 1回  |
| 不法侵入事案等対応訓練 | 1回  | 1回  | 1回  | 1回  | 1回  | 1回  | 1回  | 1回  | 1回  | 1回  | 1回  | 1回  |
| ハイジャック対応訓練  | 1回  | 1回  | 1回  | 1回  | 1回  | 1回  | 1回  | 1回  | 1回  | 1回  | 1回  | 1回  |

／年

# 基本施策

## 3-(12) 自立型経済の構築に向けた社会基盤の高度化とネットワークの形成

### 施策展開

### ウ 経済成長を加速させる拠点港湾機能やネットワーク機能の強化拡充

#### 施策

#### ① 那覇港の物流・人流機能の強化

#### 成果指標

#### 那覇港の年間旅客数・公共取扱貨物量

### 成果指標の定義（案）

- 国内外からのクルーズ船や離島航路船で那覇港を利用する年間旅客数

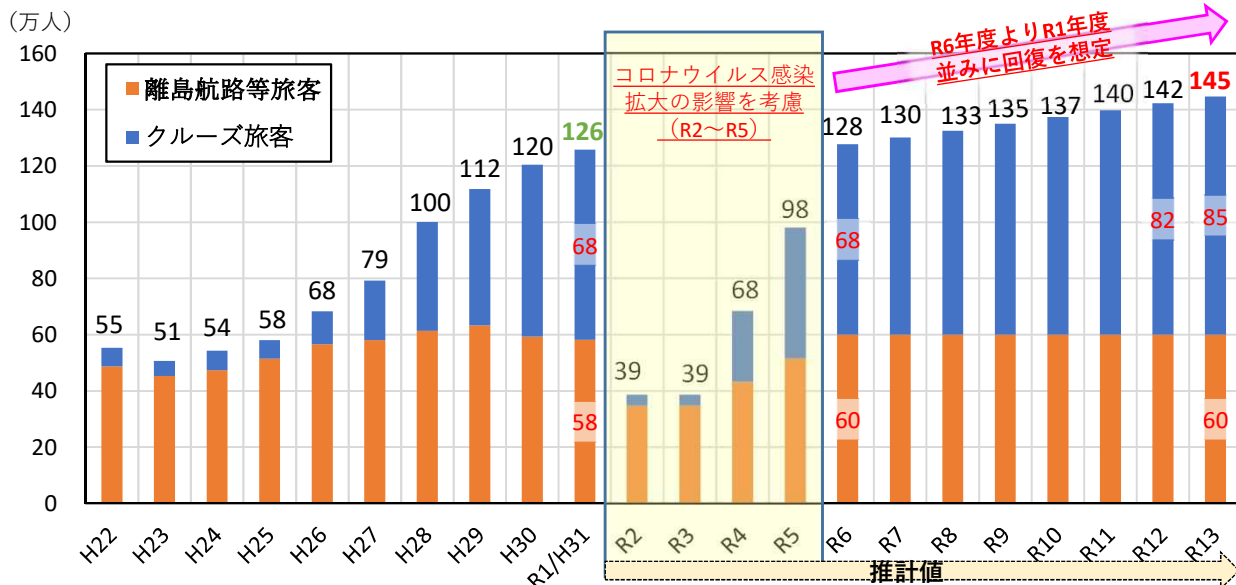
### 目標値の設定の考え方（案）

#### ◆那覇港の年間旅客数

|          |       |
|----------|-------|
| 実績値（R1）  | 126万人 |
| 目標値（R13） | 145万人 |

・目標値の設定について

1. 船社ヒアリングによるクルーズ船のR12年目標値（約82万人）をもとに、R13目標値を設定
2. 離島航路等旅客数については、過去実績値よりほぼ横ばいであるため、R6年度以降も同水準と想定
3. コロナウイルス感染拡大の影響をR2～R5に設定



※目標値の設定については、精査中であり、今後決定される観光指標等の目標値や那覇港の港湾計画改訂に際し設定する将来推計値等より総合的に判断する予定

### 主な取組

- ① 那覇港の物流・人流機能の強化  
（新たな振興計画（素案）P143参照）
- 那覇港においては、国際流通港湾としての機能充実に図るため、港湾貨物の円滑な輸送を確保する臨港道路の整備、防波堤の延伸・改良、船舶の大型化に対応する岸壁の延伸・改良等の港湾施設の拡充整備に取り組む。
- また、ロジスティクスセンターなど、国際物流拠点を構成する主要施設の戦略的な再編の検討を進める。
- 全国的なモーダルシフトの流れを取り込み、貨物を那覇港内で輸入・移入し保管、仕分け等を行い、輸出・移出する取組等により、那覇港の中継機能を強化し、これまで課題であった片荷輸送の解消に取り組む。
- 生活物資や産業関連物資等が集中する国内航路については、船舶の大型化に対応する岸壁、ふ頭用地、上屋等を整備し、港湾施設の強化・拡充等に取り組む。特に、新港ふ頭地区については、RORO船の大型化や内貿貨物の増大等により那覇港全体の貨物の7割が集中していることから、那覇港の港湾施設用地等の拡大や臨港産業等の産業集積に必要な展開用地の確保については、新たな内外貿ユニットロードターミナル等の整備、各ふ頭の機能再編、那覇港及び周辺地域の物流倉庫の更新・整備等を行うことで、港湾施設の拡張等に対する様々な方策を検討し、内貿貨物に対する港湾機能の充実に取り組む。

など



## 基本施策

# 3-(12) 自立型経済の構築に向けた社会基盤の高度化とネットワークの形成

## 施策展開

### ウ 経済成長を加速させる拠点港湾機能やネットワーク機能の強化拡充

## 施策

#### ① 那覇港の物流・人流機能の強化

## 成果指標

### 那覇港の年間旅客数・**公共取扱貨物量**

## 成果指標の定義（案）

- 那覇港における行政が管理運営する岸壁（公共岸壁）で取り扱う国内外航路の1年間の総貨物量

## 目標値の設定の考え方（案）

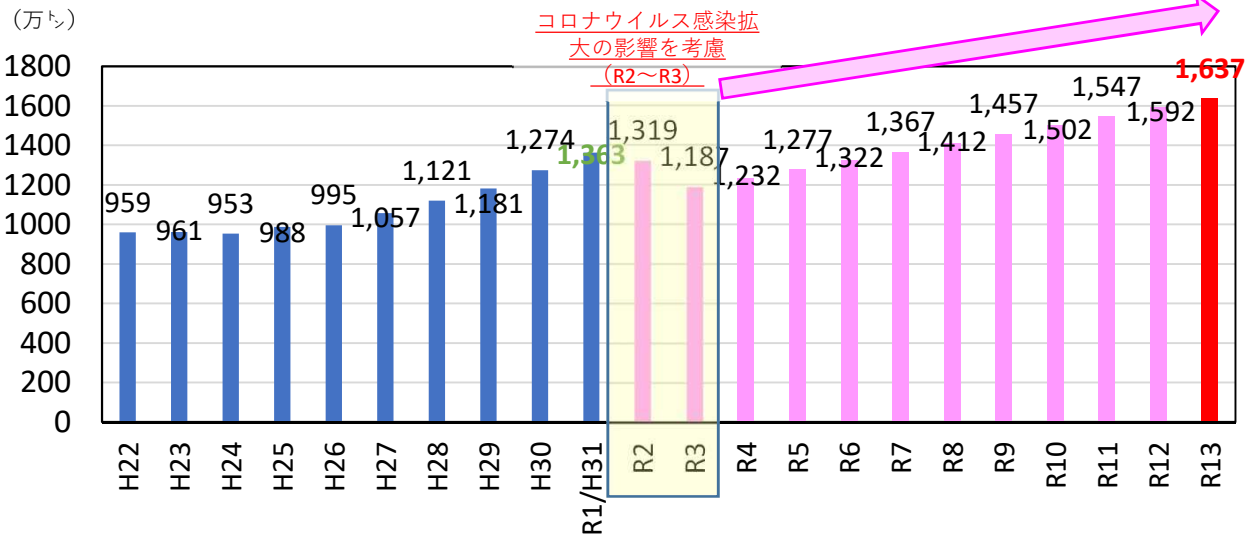
### ◆那覇港の公共取扱貨物量

|                |          |
|----------------|----------|
| 実績値（R1）        | 1,363万トン |
| 実績見込み値（R2※速報値） | 1,319万トン |
| 目標値（R13）       | 1,637万トン |

#### ・目標値の設定について

H22年～R1/H31年の実績値の傾向をもとに近似式を用い、目標値を設定。

なお、R3までは新型コロナウイルスの影響を考慮し、R4より回復見込みとしている。



※目標値の設定については、精査中であり、今後決定される観光指標等の目標値や那覇港の港湾計画改訂に際し設定する将来推計値等より総合的に判断する予定

## 主な取組

### ① 那覇港の物流・人流機能の強化 (新たな振興計画(素案) P143参照)

- 那覇港においては、国際流通港湾としての機能充実に図るため、港湾貨物の円滑な輸送を確保する臨港道路の整備、防波堤の延伸・改良、船舶の大型化に対応する岸壁の延伸・改良等の港湾施設の拡充整備に取り組む。
- また、ロジスティクスセンターなど、国際物流拠点を構成する主要施設の戦略的な再編の検討を進める。
- 全国的なモーダルシフトの流れを取り込み、貨物を那覇港内で輸入・移入し保管、仕分け等を行い、輸出・移出する取組等により、那覇港の中継機能を強化し、これまで課題であった片荷輸送の解消に取り組む。
- 生活物資や産業関連物資等が集中する国内航路については、船舶の大型化に対応する岸壁、ふ頭用地、上屋等を整備し、港湾施設の強化・拡充等に取り組む。特に、新港ふ頭地区については、RORO船の大型化や内貿貨物の増大等により那覇港全体の貨物の7割が集中していることから、那覇港の港湾施設用地等の拡大や臨港産業等の産業集積に必要となる展開用地の確保については、新たな内外貿ユニットロードターミナル等の整備、各ふ頭の機能再編、那覇港及び周辺地域の物流倉庫の更新・整備等を図ることで、港湾施設の拡張等に対する様々な方策を検討し、内貿貨物に対する港湾機能の充実に取り組む。

など

## 基本施策

# 3-(12) 自立型経済の構築に向けた社会基盤の高度化とネットワークの形成

## 施策展開

### ウ経済成長を加速させる拠点港湾機能やネットワーク機能の強化拡充

## 施策

### ②中城湾港の物流・人流機能の強化

## 成果指標

### 中城湾港の定期運航貨物船（新港地区）便数、スーパーヨット寄港数

## 成果指標の定義

- 物流については、機能強化・拡充により、国際物流拠点産業集積地域をはじめとした中城湾港（新港地区）周辺立地企業の生産活動の活性化を図る観点から、海上輸送網の充実度を示す指標として、中城湾港（新港地区）に寄港する1週間当たりの定期運航貨物船の便数を成果指標とする。
- 人流・交流については、高い経済効果が期待できるスーパーヨットの取り込みを図る観点から、受入環境整備の効果を示す指標として、スーパーヨットの寄港数を成果指標とする。

## 目標値の設定の考え方

### ■定期運航貨物船便数

|            |      |   |
|------------|------|---|
| 実績値（R2）    | 2便/週 | 大都市圏や周辺地域への定期航路ネットワークの拡充に向け、周辺立地企業等の支援に繋がる航路を想定し目標値を設定。 |
| 実績見込み値（R3） | 2便/週 |   |
| 目標値（R13）   | 8便/週 |   |

### ■スーパーヨット寄港数

|            |       |  |
|------------|-------|--|
| 実績値（R2）    | 0回/年  | R1年までの寄港数実績（※）を踏まえつつ、世界の動向や国内関係者のヒアリングを基に目標値を設定。<br>※H28からR1にかけて、平均3回/年の寄港実績がある。 |
| 実績見込み値（R3） | 0回/年  |  |
| 目標値（R13）   | 12回/年 |  |

※スーパーヨット寄港数については現在精査中であり、民間企業を含めた関係機関の意見やアフターコロナの状況を踏まえ、総合的に判断する予定。

## 主な取組

### ②中城湾港の物流・人流機能の強化 （新たな振興計画（素案）P144参照）

- 中城湾港については、沖縄本島中部圏域や東海岸地域の拠点機能を担う経済基盤として、物流・産業面では、東海岸地域の産業支援港としての機能強化・拡充を図るため、効率的で生産性の高い物流ターミナルの整備・運営や既存施設の再編・強化、新たな産業空間の確保と関連産業の立地促進に取り組む。
- 流通拠点としての安定的・効率的な物流環境を創造するため、那覇港と中城湾港の機能分担・有機的連携の推進等に取り組む。
- 交流面においては、アフターコロナを見据えたクルーズ船寄港地の形成やスーパーヨットの受入環境整備、大型MICE施設等と調和したマリーナ整備等に取り組むとともに、東部海浜開発事業の推進等により、多彩で高付加価値の国際観光・交流拠点の形成やブランド価値を生む親水空間の提供を図る。

## 基本施策

# 3-(12) 自立型経済の構築に向けた社会基盤の高度化とネットワークの形成

## 施策展開

## ウ経済成長を加速させる拠点港湾機能やネットワーク機能の強化拡充

## 施策

### ③圏域の拠点港湾等の機能強化

## 成果指標

## 本部港・平良港・石垣港のクルーズ船寄港数

### 成果指標の定義（案）

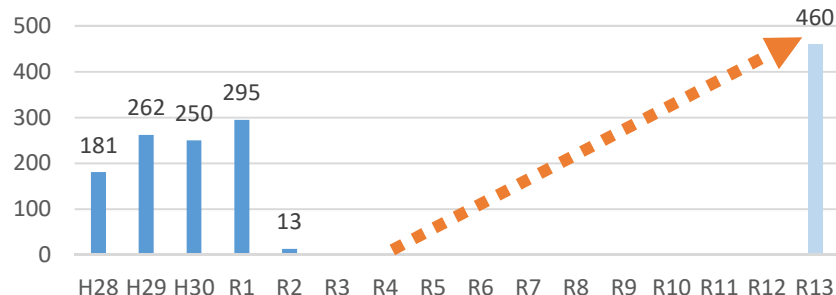
- 圏域の拠点港湾である本部港・平良港・石垣港の3港湾における年間のクルーズ船寄港回数を成果指標とする。
- 大型クルーズ船が寄港可能な岸壁や旅客ターミナル施設等を整備し、クルーズ船の寄港を促進するための港湾機能の強化を図ることにより、クルーズ船の寄港数の増加につながる。

### 目標値の設定の考え方（案）

|            |        |
|------------|--------|
| 実績値（R2）    | 13回/年  |
| 実績見込み値（R3） | 0回/年   |
| 目標値（R13）   | 460回/年 |

クルーズ先進地域である欧米豪のクルーズ需要の成長実績を基に、回帰式により東アジアのクルーズ需要を推計し、令和元年の寄港実績及び港湾管理者等の関係者ヒアリングにより、3港湾におけるクルーズ船寄港回数の目標値を設定した。

本部港・平良港・石垣港のクルーズ船寄港数



※目標値については現在精査中であり、各港湾管理者の意見やアフターコロナの状況を踏まえ、総合的に判断する予定。

### 主な取組

③圏域の拠点港湾等の機能強化  
（新たな振興計画（素案）P144参照）

- 平良港、石垣港及び本部港等において、大型クルーズ船が寄港可能な岸壁や旅客ターミナル施設等を整備し、クルーズ船の寄港・就航を促進するための港湾機能の強化に取り組む。また、観光の高付加価値化を図るため、スーパーヨット等の受入環境整備を推進する。

## 基本施策

# 3-(12) 自立型経済の構築に向けた社会基盤の高度化とネットワークの形成

## 施策展開

## ウ経済成長を加速させる拠点港湾機能やネットワーク機能の強化拡充

## 施策

### ④港湾間の戦略的な機能分担・連携強化

## 成果指標

### 那覇港、中城湾港、本部港の公共取扱貨物量伸率

## 成果指標の定義（案）

- 各港湾や背後圏産業の特性を踏まえた港湾間の機能分担・有機的連携を進めることで、サプライチェーンの全体最適化による港湾物流の活性化が期待できることから、令和元年を基準値とし、県外航路を有する沖縄本島各圏域の主要3港湾（那覇港、中城湾港、本部港）の公共取扱貨物量の令和元年を基準値とした伸率を施策の目標値とする。

## 目標値の設定の考え方（案）

### ■主要3港湾の公共取扱貨物量伸率

|            |     |
|------------|-----|
| 実績値（R1）    | 1.0 |
| 実績見込み値（R2） | 1.0 |
| 目標値（R13）   | 1.3 |

R1の公共取扱貨物量を基準値とし、令和13年の公共取扱貨物量が1.3倍に増加することを目標値として設定する。

なお、令和13年の目標値は、平成22年から令和元年までの実績値を基にした近似計算、及び新型コロナウイルスの影響を考慮（※）し推計した。

※経済の落ち込みに伴い、令和3年は取扱貨物量が減少すると予想

## 主な取組

### ④港湾間の戦略的な機能分担・連携強化 （新たな振興計画（素案）P144参照）

- 各圏域に魅力ある投資環境を創出し、競争力の高い産業の育成や持続的発展を図るため、各圏域が有する港湾の適切な機能分担及び有機的連携を推進することにより、サプライチェーンの全体最適化に取り組む。
- 各圏域がクルーズ船やスーパーヨット等の寄港による高い経済効果を獲得するため、広域連携による総合的な受入環境の整備に取り組む。
- これらの実現に向け、各圏域の拠点となる港湾の機能分担・有機的連携を総合的、戦略的に推進するグランドデザインを描くとともに、港湾サービスの総合的な価値向上を多様な主体の共創により実現する官民の組織・連携体制の整備に取り組む。



## 基本施策

### 3-(12) 自立型経済の構築に向けた社会基盤の高度化とネットワークの形成

#### 施策展開

#### ウ経済成長を加速させる拠点港湾機能やネットワーク機能の強化拡充

#### 施策

#### ⑤災害に強い海上交通ネットワーク機能の強化と危機管理体制の構築

#### 成果指標

#### 災害時における緊急物資等の輸送ネットワークの構築された港湾数

### 成果指標の定義（案）

- 災害時における緊急物資等の輸送ネットワークの構築された港湾として、緊急輸送港湾施設と位置付けられる耐震強化岸壁の整備された港湾数を計上する。
- 海洋島しょ圏である本県は、災害時における緊急物資等の輸送拠点として港湾が重要な機能を果たすことになるため、災害に強い海上輸送ネットワークの構築と地域の防災力の向上を目指し、耐震強化岸壁の整備など港湾施設の耐震化を推進する必要があることから、この指標を選定する。

### 目標値の設定の考え方（案）

|            |     |
|------------|-----|
| 実績値（R2）    | 6港  |
| 実績見込み値（R3） | 6港  |
| 目標値（R13）   | 11港 |

※目標値の設定については、沖縄県地域防災計画及び沖縄県第6次地震防災緊急事業五箇年計画と整合を図り設定。

### 主な取組

- ⑤災害に強い海上交通ネットワーク機能の強化と危機管理体制の構築  
（新たな振興計画（素案）P145参照）
  - 海洋島しょ圏である本県は、港湾が災害時の支援物資輸送等の拠点となることから、地震・津波や高潮・高波など様々な災害に対して、被害を最小化し必要な機能を保持する港湾施設の整備に取り組む。また、港湾施設を最低限維持・早期回復できるよう、港湾BCPの実効性を高める総合的な対策に取り組む。
  - 各種感染症の侵入防止のため、港湾内にサーモグフィーの設置や非接触体温計による入域者の検温等を実施し、防疫体制の強化に取り組むとともに、県内の生態系を保全するため、関係機関と連携し特定外来生物の侵入予防対策に取り組む。
  - 海外貨物・旅客の玄関口となる国際港湾施設としての保安の確保や、保税地域の指定に向けて取り組むとともに、港湾のCIQを常設化し、県又は民間への業務委託を含めて設備及び人員体制の強化に取り組む。



# 基本施策

## 3-(12) 型環境モデル地域の形成

### 施策展開

### 工人と環境に優しいまちづくりの推進

#### 施策

#### ①シームレスな乗り継ぎ環境の構築

#### 成果指標

#### 乗合バス利用者数

### 成果指標の定義

- シームレスな乗り継ぎ環境の構築により、多様なモビリティ相互の乗り換えが可能となり、乗合バス利用者数の増加が期待できることから、乗合バス利用者数を指標とした。

### 目標値の設定の考え方

実績値 (R元)

26,034千人

目標値 (R13)

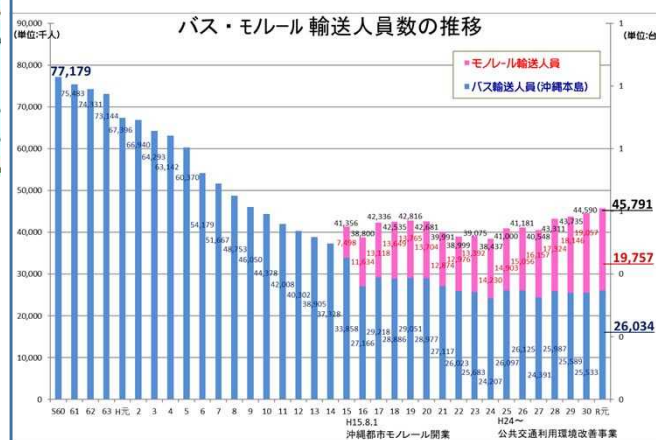
43,000千人

目標値は「第3回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査(平成21年3月)」の予測値を踏まえて設定した。

|      |              | 分担量(千トリップ)<br>※都市圏居住者のトリップ数 |     |     |     |
|------|--------------|-----------------------------|-----|-----|-----|
|      |              | S52                         | H01 | H18 | H42 |
| 公共交通 | 新たな公共交通システム* | 0                           | 0   | 26  | 104 |
|      | 路線バス         | 262                         | 189 | 91  | 85  |
|      | 計            | 262                         | 189 | 117 | 189 |

※ 基幹バスシステムが完成した場合におけるH42(R12)公共交通利用者数189千人/日×365日=68,985千人≒69百万人/年(うち、バスは43百万人)

【参考：R元年度までの実績】



※ 今後の年度ごとの数値については、実施計画において検討

### 主な取組

- ①シームレスな乗り継ぎ環境の構築 (新たな振興計画(素案) P146参照)
  - シームレスな総合交通体系の構築については、将来的な交通テクノロジーの大きな変化が相当のインパクトを与えると考えられることから、自動運転やICT技術等を活用することで物理的・心理的な負担を軽減し、料金的にもシームレスで乗り継ぎ利便性の高い環境の構築を検討する。
  - さらに、地域間を結ぶ交通ネットワークの拡充に加えて、交通結節点を地域の交通拠点(マルチモーダル)として整備し、多様なモビリティを活用したスムーズな乗り継ぎサービスのみならず、周辺の特性に合った情報発信・収集機能、防災機能、拠点機能を併せて提供することで、都市中心部における歩いて楽しむ賑わいのある街の形成を図る。
  - バスレーンの拡充や交通結節点の整備等による基幹バスシステムの導入、交通結節点等における乗り継ぎ環境の構築に取り組む。
  - 観光客や高齢者・障害者等の交通弱者を含めたバス利用者が快適にバスを利用できるよう、ノンステップバスの導入支援やバス停上屋の整備等に取り組む。
  - 地域住民の日常生活に不可欠な路線バスの確保・維持に向け、事業者に対し、車両購入費等の補助や乗務員確保等の支援に取り組むとともに、公共交通の自動運転技術の進展が、運転手不足等の課題解決につながることから、路線バスの自動運転化のあり方に関する検討など、持続的な公共交通サービスが提供できるよう、引き続き環境改善に向けた検討を行う。

# 基本施策

## 3-(12) 自立型経済の構築に向けた社会基盤の高度化とネットワークの形成

### 施策展開

### エ シームレスな交通体系の整備

### 施策

### ② 体系的な道路ネットワークの構築

### 成果指標

### 主要渋滞箇所解除数

#### 成果指標の定義

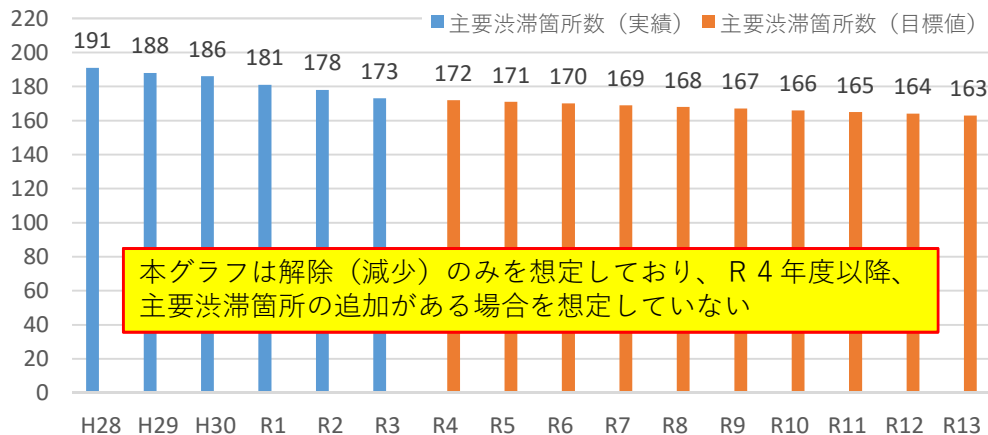
- 沖縄地方渋滞対策推進協議会にて特定された主要渋滞箇所の解除数を成果指標とする。対象は管理主体問わず全ての箇所。
- 体系的な道路ネットワークを構築して渋滞が緩和されると、主要渋滞箇所数の減少につながることから、この指標を選定する。

#### 目標値の設定の考え方

|             |           |
|-------------|-----------|
| 実績値 (R2)    | 3箇所       |
| 実績見込み値 (R3) | 5箇所       |
| 目標値 (R13)   | 10箇所 (累計) |

目標値の設定については、今後は用地買収に伴うボトルネック対策が主となり時間を要することから、毎年度1箇所ずつ減少させていく。なお、現行の実施計画では毎年度2箇所ずつ減少させるとしている。R4年度より主要渋滞箇所の追加があることから、解除数を指標とした。

主要渋滞箇所数の推移と目標値



#### 主な取組

②体系的な道路ネットワークの構築  
(新たな振興計画 (素案) P147参照)

- 本県は自動車への依存度が高く、自動車保有台数の増加、レンタカー利用の増加等の急激な自動車交通の増加に対して人口が集中する本島中南部地域では慢性的な交通渋滞が発生しており、道路整備等が追いついていない状況にある。慢性的な交通渋滞の緩和に向けては、広域的な交通網の整備による抜本的な対策として、沖縄本島の南北軸と東西軸を有機的に結ぶ幹線道路網（ハシゴ道路）、空港・港湾へのアクセス強化に資する重要物流道路や那覇都市圏の交通容量拡大、交通経路分散に寄与する2環状7放射道路の整備など体系的な幹線道路ネットワークの構築に取り組む。
- 短期的な渋滞対策である主要渋滞箇所における渋滞ボトルネック対策に取り組む。

#### 沖縄地方渋滞対策推進協議会 (沖縄総合事務局が窓口)

沖縄地方の厳しい道路交通渋滞 (以下、渋滞と称す) の状況に鑑み、当該地域における渋滞緩和・解消を図るために、関係者が協力し、渋滞の改善についての方策を検討し、渋滞等にかかる総合的な改善の推進を図ることを目的とする。

#### <メンバー>

沖縄総合事務局開発建設部、沖縄総合事務局運輸部、沖縄県、沖縄県警察本部  
西日本高速道路株式会社九州支社沖縄高速道路事務所、那覇市  
(一社)沖縄県ハイヤー・タクシー協会、(一社)沖縄県バス協会、  
(社)沖縄県トラック協会、(一財)沖縄観光コンベンションビューロー

#### <主要渋滞箇所の内訳>

H28年度 合計：191箇所 国：81箇所、県：104箇所、市町：5箇所、NEXCO：1箇所  
R3年度 合計：173箇所 国：74箇所、県：93箇所、市町：5箇所、NEXCO：1箇所

|      |                                       |
|------|---------------------------------------|
| 基本施策 | 3-(12) 自立型経済の構築に向けた社会基盤の高度化とネットワークの形成 |
| 施策展開 | エ シームレスな交通体系の整備                       |
| 施策   | ③沖縄都市モノレールの機能強化                       |
| 成果指標 | モノレール日当たり乗客数                          |

**成果指標の定義（案）**

- 沖縄都市モノレール利用客のうち、年間あたりの1日平均乗客数としている。但し、モノレールが台風等で部分運休した日など異常値を除いている。

**目標値の設定の考え方（案）**

|            |         |
|------------|---------|
| 実績値（R2）    | 30,044人 |
| 実績見込み値（R3） | 38,000人 |
| 目標値（R13）   | 72,370人 |

目標値の設定については、沖縄都市モノレール（株）の中長期経営計画・収支表から引用

| 年度  | 実績値    | 目標値    |
|-----|--------|--------|
| H20 | 37,545 | 39,000 |
| H21 | 35,272 | 38,000 |
| H22 | 35,551 | 37,000 |
| H23 | 36,689 | 36,580 |
| H24 | 39,093 | 37,146 |
| H25 | 40,831 | 39,000 |
| H26 | 41,477 | 40,000 |
| H27 | 44,145 | 41,000 |
| H28 | 47,463 | 42,000 |
| H29 | 49,716 | 47,000 |
| H30 | 52,355 | 49,000 |
| H31 | 55,766 | 55,000 |
| R2  | 30,044 | 57,000 |
| R3  | -      | 38,000 |
| R4  | -      | 44,300 |
| R5  | -      | 50,600 |
| R6  | -      | 56,900 |
| R7  | -      | 63,200 |
| R8  | -      | 69,468 |
| R9  | -      | 70,070 |
| R10 | -      | 70,696 |
| R11 | -      | 71,348 |
| R12 | -      | 72,430 |
| R13 | -      | 72,370 |

**主な取組**

- ③ 沖縄都市モノレールの機能強化（新たな振興計画（素案）P147参照）
  - 今後の需要動向を踏まえ定時速達性に優れた幹線公共交通機関として、モノレールの輸送力増強・高速化に取り組むとともに、駅舎の一部増築など、需要に合わせた整備を促進する。
  - 沖縄自動車道と沖縄都市モノレール延長区間の結節やパークアンドライド駐車場の利用推進を図り、定時・定速かつ利便性の高い公共交通ネットワークの形成に取り組む。
  - 関係機関と協力し、沖縄都市モノレールとその他公共交通機関間の利用環境を改善させることで、県民及び観光客の移動利便性の向上を図る。



## 成果指標の定義

- 鉄軌道と連携したフィーダー(支線)交通ネットワークの構築を見据え、エリア(方面)毎に複数市町村が連携して取り組む広域的な交通課題を抽出し、その課題解決のために、検討体制・費用負担等について調整が整い、具体的方策検討を実施したエリア(方面)の数。

## 目標値の設定の考え方

| 実績値         | — エリア(方面) |
|-------------|-----------|
| 実績見込み値 (R4) | 1 エリア(方面) |
| 目標値 (R13)   | 5 エリア(方面) |

目標値については、複数市町村が連携して取り組む広域的な交通課題を抽出し、その課題解決に向けた検討体制・費用負担等について調整が整った上で、具体的方策検討に向けた体制を構築する必要がある。

市町村毎に優先課題や取組体制及び予算規模等が異なっており、連携して取り組む体制構築に時間を要することや検討には数年期間が必要となることが想定されることから、2年で1エリア(方面)を見込んでいる。

検討実施エリア(方面)の例  
(中部圏域)

## 主な取組

## ④鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入

- 県土の均衡ある発展を支え、都市間をつなぐ公共交通の基幹軸として、速達性、定時性等の機能を備えた鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に取り組む。
- 本島中南部地域での交通渋滞対策は喫緊の課題であり、県民や観光客の移動利便性や産業の生産性の向上を図るためには、那覇から名護を1時間で結ぶ公共交通システムの導入を前提とした都市間交通と並行して、交通結節点、フィーダー交通、地域道路網等が連携する有機的な公共交通ネットワークの構築に取り組む。
- また、交通渋滞の緩和に向け、モノレール延伸やLRT等の導入など多様な都市内交通についても検討を進め、鉄軌道を含む新たな公共交通システムと地域を結ぶ利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向けて取り組む。

## 基本施策

### 3-(12) 型環境モデル地域の形成

#### 施策展開

#### 工人と環境に優しいまちづくりの推進

#### 施策

#### ⑤過度な自家用車保有・利用からの転換

#### 成果指標

#### てだこ浦西駅パークアンドライド駐車場入庫台数

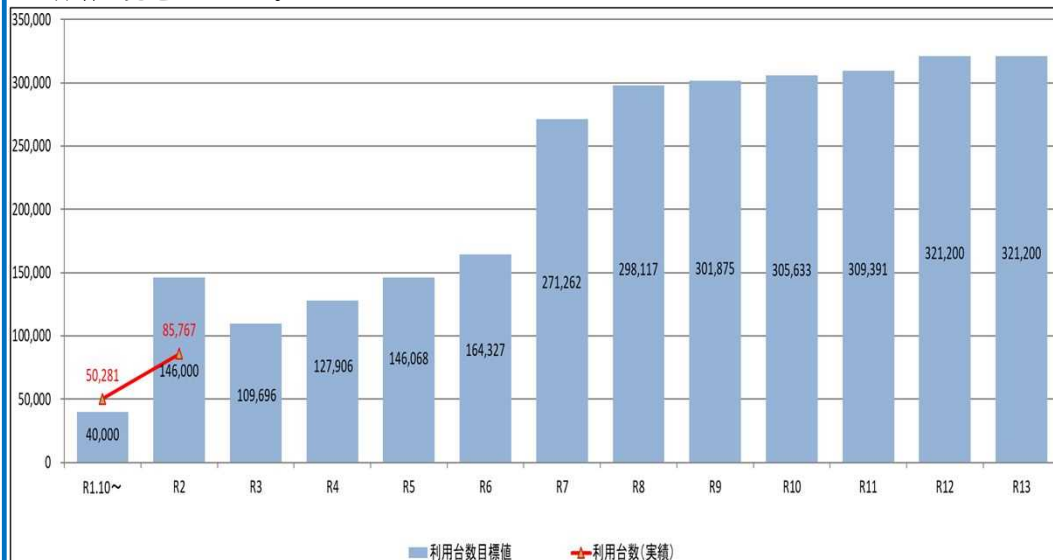
### 成果指標の定義

- 過度な自家用車保有・利用からの転換を図るためには、多様なモビリティの利用へライフスタイルの転換を図る必要があることから、自動車から公共交通への乗り換えを促進するパーク&ライドを成果指標とした。

### 目標値の設定の考え方

|             |          |
|-------------|----------|
| 実績値 (R2)    | 85,826台  |
| 実績見込み値 (R〇) | — 台      |
| 目標値 (R13)   | 321,200台 |

R3～R6は沖縄都市モノレール(株)中長期経営計画で算出されているモノレール乗客数の年度ごとの伸び率に対応した目標値とし、R7からは幸地IC供用開始(予定)による利用者増を見込んでいる。



### 主な取組

#### ⑤過度な自家用車保有・利用からの転換 (新たな振興計画(素案) P148参照)

- 本県は自動車の依存度が高く、自動車保有台数の増加、レンタカー利用の増加等により、慢性的な交通渋滞が発生している。特に人口が集中する本島中南部地域においては、過度な自家用車保有・利用から公共交通や多様なモビリティの利用へライフスタイルの転換を図る。
- シームレスな交通体系の構築により、自動車以外の交通手段の魅力が向上することで、交通需要マネジメント(TDM)施策の一つである過度な自家用車保有・利用から公共交通等への利用転換が図られることから、パーク&ライドやシェアサイクルの利用促進、モビリティ・マネジメント(MM)等の推進を図る。
- 最先端の交通テクノロジーを活用することで、都市部における混雑、地方部における交通手段の維持・確保など、交通に関連する様々な課題の解決のみならず、地域社会・経済や新たな都市の装置として都市のあり方やインフラ整備にもインパクトをもたらす可能性がある。
- 具体的には、IoT、ビッグデータ、リアルタイムモニタリング、AI等の活用による交通システムや自動運転等により、道路利用の効率化が図られることから、公共交通や歩行者及び多様なモビリティに対応した道路空間への再配分を検討する。
- 人々のライフスタイルの変化等を踏まえ、本県の地域の実情に応じた「沖縄型スマートシティ」の形成を念頭に、SDGsやSociety5.0社会に対応する地域と交通のあり方の調査研究を産学官が連携する体制を構築し、包括的・継続的に取り組む。



## 基本施策

# 4 - (3) 世界の島しょ地域等との国際協力活動と国際的課題への貢献

## 施策展開

### ア 多様な分野における国際協力・貢献活動の推進

## 施策

### ② 水道分野における国際協力の推進

## 成果指標

### 水道事業等における研修の受講人数

## 成果指標の定義（案）

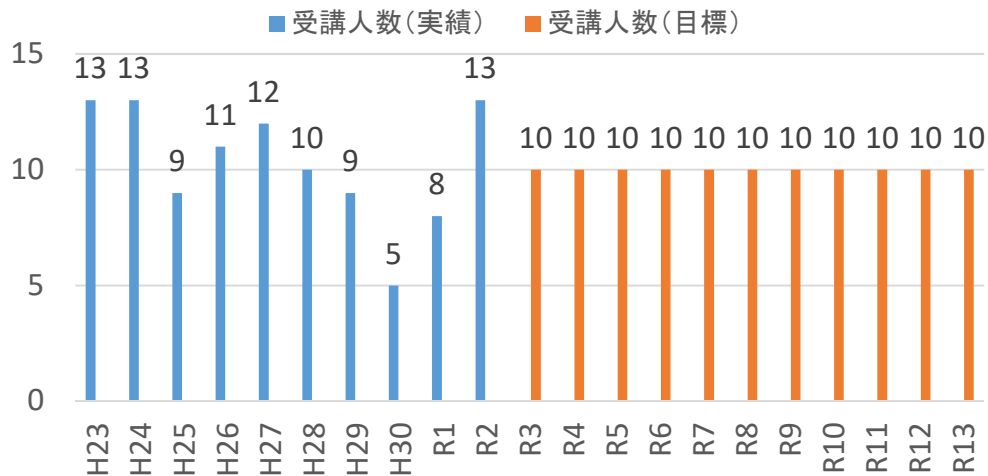
●本県と地形的・気候的特徴が類似する太平洋島しょ国等への水道分野における国際協力を推進する指標として、JICA沖縄と連携して実施する研修の受講人数を設定した。

## 目標値の設定の考え方（案）

|            |     |
|------------|-----|
| 実績値（R2）    | 13人 |
| 実績見込み値（R3） | 未定  |
| 目標値（R13）   | 10人 |

目標値及び計画値（案）については過去10年間（H23～R2）における受講人数の平均としている。

受講人数の推移と目標値



## 主な取組

②水道分野における国際協力の推進  
（新たな振興計画（素案）P154参照）

- 本県と地形的・気候的特徴が類似する太平洋島しょ国等に対し、島しょ地域に適合した水道事業の運営及び水資源に関するノウハウの移転等を目的とした技術協力に取り組む。

## 基本施策

# 4-(3) 世界の島しょ地域等との国際協力活動と国際的課題への貢献

## 施策展開

## ア多様な分野における国際協力・貢献活動の推進

## 施策

### ⑤建設技術による国際協力の推進

## 成果指標

### 建設分野の研修等における講義件数

## 成果指標の定義

- 本成果指標は、外国人研修生を対象とした建設分野に関する研修等において、県職員が実施する講義の件数である。
- JICAが大洋州などの行政機関職員を対象に沖縄県で実施している建設分野の研修等へ県職員を講師として派遣することにより、途上国等の社会発展へ寄与するものから本指標を国際協力の推進に関する指標として設定した。

## 目標値の設定の考え方

|             |    |
|-------------|----|
| 実績値 (H26)   | 4件 |
| 〃 (H27)     | 3件 |
| 〃 (H28)     | 3件 |
| 〃 (H29)     | 2件 |
| 〃 (H30)     | 3件 |
| 〃 (R1)      | 3件 |
| 〃 (R2)      | 3件 |
| 実績見込み値 (R3) | 3件 |
| 目標値 (R13)   | 3件 |

JICAの「道路維持管理研修」における講義件数実績が概ね3件であることから、同程度とし各年度の目標値を設定。

【参考：これまでにJICAの講義に参加した国】

サモア、トンガ、パプアニューギニア、パラオ、フィジー、ミクロネシア、スリランカ、フィリピン、等

## 主な取組

⑤建設技術による国際協力の推進  
(新たな振興計画(素案) P155参照)

- 建設産業の技術交流・技術協力については、JICA 沖縄センターとの連携による研修等の実施や、蒸暑地域住宅の普及啓発・研究の促進に向けた建築関係技術者に対する講演会の実施等に取り組む。

## 基本施策

# 4-(3) あらゆるリスクに対する安全・安心な島づくり

## 施策展開

### イ危機管理体制の強化

## 施策

### ①国際的な災害支援体制の構築

## 成果指標

### 防災分野における研修参加人数

## 成果指標の定義

- JICAや高知大学国際連携推進センターなどの他機関が既に実施している外国研修員を対象とした防災分野における研修会に講師として参加した人数。

## 目標値の設定の考え方

|           |    |
|-----------|----|
| 実績値 (R1)  | 2名 |
| 目標値 (R13) | 4名 |

目標値の設定については、  
現在、高知大学国際連携推進センターがJICA四国センターと連携して実施している「島嶼国総合防災」コースに、講義をする側として2名参加している。  
今後、講義の充実を図るため、現状の倍の人数が講師として参加することを目標とする。

## 主な取組

- ① 危機事象に応じた危機管理体制の構築  
(新たな振興計画(素案)P155参照)
- アジア・太平洋地域における大規模災害の発生に備え、県内消防機関等の関係団体と連携・協力して、危機管理に当たる体制整備に取り組む。
- 本土から遠隔にあることで本土との同時被災のリスクが低い本県の地理的な優位性を生かし、これまでに整備されてきた県内のクラウド環境やその活用事例等を国内外の企業に周知し、リスク分散拠点としての役割に注視した本県のクラウドデータセンターの利活用促進に取り組む。
- アジア諸国等の大規模災害の支援活動について、本県の国際貢献についての役割を検討する。

|      |                                   |
|------|-----------------------------------|
| 基本施策 | 5-(5) 新たな価値を創造し、産業を牽引する人づくりと人材の確保 |
| 施策展開 | イ 地域産業を担う人づくり                     |
| 施策   | ④ 建設産業を担う人材の育成・確保                 |
| 成果指標 | 建設産業の魅力発信事業等実施数                   |

### 成果指標の定義（案）

#### ● 建設産業の魅力発信事業等実施数

建設産業においては、働き方改革の推進、i-constructionの推進など生産性向上への取組みにより取り巻く環境が大きく変わる中、これまでの3Kのマイナスイメージを新3K（給与、休暇、希望）のプラスイメージに変えるため、学生や生徒、保護者や教師などに対し、建設産業の新たな魅力を知ってもらうために取り組んだ事業の数を成果指標とする。

### 目標値の設定の考え方（案）

|          |               |
|----------|---------------|
| 実績値（R2）  | 4             |
| 目標値（R13） | 6<br>(R12実績値) |

目標値の設定については、本計画において、建設産業の持続可能な発展に向け、建設産業の高度化、労働生産性の向上を目標とするなか、10年後の目標値を入職者数または就業者数の増とすることは適当ではないと考え、目標値については、建設産業への入職を希望する者が増加するよう建設産業の魅力発信事業等実施数とする。

※①小中学生、②土木・建築関係の学生、③土木・建築関係以外の学生、④保護者、⑤教員（学校）、⑥女性をターゲットとする事業を実施する。

#### 【R2に実施した魅力発信事業】

- ・建設現場体験親子ツアー
- ・工業高校生対象ICT活用工事の現場見学
- ・建設産業合同企業説明会支援
- ・魅力発信冊子の印刷・配布

### 主な取組

#### ④ 建設産業を担う人材の育成・確保 (新たな振興計画（素案）P175参照)

- 顕著となっている人手不足対策については、若手や女性従業員を対象とした研修等を支援するなど、多様な人材の確保に取り組む。特に、AI、IoT、ロボット、ビッグデータ等の技術革新に対応できる人材を積極的に登用し、今後の情報技術や新技術を活用した生産性向上の取組強化を図る。
- 多様化・高度化する市場ニーズに対応できるよう、技術者・技能者等の育成・確保に取り組むほか、海外建設市場等の新市場進出に向けた取組や国際交流等を通し、海外建設市場において必要とされる技術力や語学力、海外の商習慣等への知識を有する人材の育成・受入れ促進に取り組む。
- 週休二日制の促進など労働環境の改善を図り、将来の建設産業を担う人材を確保するための建設産業の魅力発信に取り組む。