

様式2 事務事業中期戦略シート

事務事業コード
2006-025500-01-04

事業名	課内の円滑かつ効率的な業務遂行のための支援業務	事業番号	04	課係名	交通政策課 交通企画班	係番号	01
-----	-------------------------	------	----	-----	-------------	-----	----

<p>1. 事業内容 (1) 対象 県職員</p> <p>(2) 現状 課内の円滑かつ効率的な業務遂行に資するため、庶務業務を実施している。</p> <p>(3) 方法 文書・物品管理事務、予算・経理事務、給与・福利厚生事務等の庶務業務を適切に実施する。</p> <p>(4) 目標 課内の円滑かつ効率的な業務に資するため、庶務業務を適切に実施する。</p>	<p>5. 事業の種類 (1) 行政 (2) 単独</p> <p>6. 役割分担 (1) 何故、「官」が行うのか 課の内部事務である。</p> <p>(2) 何故、県が行うのか 課の内部事務である。</p> <p>7. 最近4年間の事業費等の推移(単位:千円、人)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>H15年度</th> <th>H16年度</th> <th>H17年度</th> <th>H18年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>予・決算額</td> <td>6,957</td> <td>7,089</td> <td>6,336</td> <td>6,677</td> </tr> <tr> <td>人工数</td> <td>1.40</td> <td>1.40</td> <td>1.40</td> <td>1.40</td> </tr> </tbody> </table> <p>対応する予算の事業名: 交通対策管理費、交通運輸対策事業費</p>		H15年度	H16年度	H17年度	H18年度	予・決算額	6,957	7,089	6,336	6,677	人工数	1.40	1.40	1.40	1.40
	H15年度	H16年度	H17年度	H18年度												
予・決算額	6,957	7,089	6,336	6,677												
人工数	1.40	1.40	1.40	1.40												
<p>2. 事業の必要性 室内の円滑かつ効率的な業務に資するため、文書・物品管理事務、予算・経理事務、給与・福利厚生事務等の庶務業務を適切に実施することは必要である。</p>																
<p>3. 実施年度・始期:平成12年度,終期:</p>																
<p>4. 自治上の区分: 自治事務</p>																

<p>(1) 何を(手段・活動指標) 文書・物品管理事務 予算・経理事務 給与・福利厚生事務</p>	<p>8. 過去3年間(H17まで)の実績 8-(1)どこまでやったのか(手段・活動指標) 課内の円滑かつ効率的な業務に資するため、庶務業務を適切に実施する。</p>	<p>9. 今後3年間(H20まで)の戦略 9-(1)どこまでやる予定なのか(手段・活動指標) 課内の円滑かつ効率的な業務に資するため、庶務業務を適切に実施する。</p>
<p>(2) その結果、何が(成果指標) 課内の円滑かつ効率的な業務遂行</p>	<p>8-(2) どの水準まで向上したか(成果指標) 課内の業務が円滑かつ効率的に遂行できた。</p>	<p>9-(2) どの水準まで向上する見込みなのか(成果指標) 課内の業務が円滑かつ効率的に遂行できる。</p>

第 2 表 事務事業の自己評価

部課係名	企画部 交通政策課 交通企画班				
評価責任者	中村浩			担当者 高木雄二	
課番号	025500	係番号	01	電話番号	866-2045
				作成年月日	

事務事業コード	2006-025500-01-04
事務事業名	課内の円滑かつ効率的な業務遂行のための支援業務
歳出事業コード(1)	事業区分
歳出事業名(1)	
歳出事業コード(2)	事業区分
歳出事業名(2)	
歳出事業コード(3)	事業区分
歳出事業名(3)	

分野別計画施策体系コード	主コード	999999	計画名	
			政策目標	
			施策	
	再掲コード		計画名	
			政策目標	
			施策	
	再掲コード		計画名	
			政策目標	
			施策	
	再掲コード		計画名	
		政策目標		
		施策		

事務事業の区分	2. 内部事務事業
---------	-----------

活動指標名又は活動の内容(A)	文書・物品管理事務、予算・経理事務、福利厚生事務					
成果指標名又は成果の内容(A')						
活動指標名又は活動の内容(B)						
成果指標名又は成果の内容(B')						
<指標の推移>	単位	H15年度	H16年度	H17年度	H18年度	目標：H20年度
活動指標A		0.00	0.00	0.00		0.00
成果指標A'						
活動指標B		0.00	0.00	0.00		0.00
成果指標B'						
投入資源 (単位：千円)	予決算額C	6,957	7,089	6,336	6,677	
	人工数D	1.40	1.40	1.40	1.40	
	人件費E	9,282	9,016	9,016	8,988	
	合計C+E=F	16,239	16,105	15,352	15,665	

1. 県民意識の把握	
(1) 県民満足度の度合い	判定 -
(判定内容) :-	
判定根拠	
(2) 県民ニーズの動向	
(判定内容) :-	
判定根拠	

第2表 事務事業の自己評価（つづき）

2. サービス水準の他県との比較		判定 -
(判定内容) :-		
判定 根拠		

3. 役割分担（守備範囲）		判定 -
(1) 官民の役割分担		
(判定内容) :-		
判定 根拠		
(2) 市町村、国との役割分担		判定 -
(判定内容) :-		
判定 根拠		

4. 民間委託の可能性		判定 B
(判定内容) B. 法令での定めはないが、事務事業の性質上、県が直接実施することが妥当である。		
課の内部事務であり、民営化に馴染まない。		
判定 根拠		

5. 事務事業の選択		判定 C
(判定内容) C. 対象や目標等に類似する事務事業がある。		
庁内全課に共通する事務事業である。		
判定 根拠		

6. 対象の妥当性		判定 -
(判定内容) :-		
判定 根拠		

7. 貢献度（手段と成果の相関関係）		判定 -
活動指標の達成度が成果指標の達成度に		
(判定内容) :-		
判定 根拠		

第2表 事務事業の自己評価（つづき）

8. 対費用効果
 (1) 費用（投入資源＝インプット）と成果（アウトカム）の相関関係をみると
 (判定内容) :-

判定 | -

判定 根拠	
----------	--

(2) 費用と結果（活動指標＝アウトプット）の相関関係をみると
 (判定内容) C. 費用、結果とも横ばい。

判定 | C

判定 根拠	課の内部事務であり、一定の結果を維持する必要がある。
----------	----------------------------

9. 県の負担割合
 (判定内容) :-

判定 | -

判定 根拠	
----------	--

10. O A化の可能性
 (判定内容) D. O A化済（一部O A化含む）である。
 給与事務等一部O A化済みである。

判定 | D

判定 根拠	
----------	--

11. 判定結果

必要性	1. 県民意識	(1) 満足度	-
		(2) ニーズ	-
	3. 役割分担	(1) 官民	-
		(2) 県市町村	-
	4. 民間委託の可能性	B	
5. 事務事業の選択	C		
有効性	6. 対象の妥当性	-	
	7. 貢献度	-	
効率性	8. 対費用効果	(1) 対成果	-
		(2) 対結果	C
	9. 県の負担割合	-	
10. O A化の可能性	D		

合計	A	B	C	D	E
		1	2	1	

12. 所管課の総合評価

総合評価		
評価区分	B	具体的方向性
		2

(評価区分) : B. 現状維持
 (具体的方向性) : 2. 投入資源を現状並とし、成果を維持する。

判定 | -

判定 根拠	課内の庶務業務等であり、今後とも成果は維持する必要がある。
----------	-------------------------------

様式2 事務事業中期戦略シート

事務事業コード
2006-025500-02-04

事業名	交通利便性向上事業	事業番号	04	課係名	交通政策課 地域交通班	係番号	02
-----	-----------	------	----	-----	-------------	-----	----

<p>1. 事業内容</p> <p>(1) 対象 国・関係都道府県及び市町村、陸上交通機関事業者、離島航路の旅客定期航路事業者、国内の航空事業者等</p> <p>(2) 現状 陸上交通においては、交通渋滞、排気ガス・騒音などの環境負荷の低減及び公共交通機関の利用促進、離島航路においては船舶の近代化及びバリアフリー化への対応、航空路においては国内路線網の拡充と航空運賃の低減が課題となっている。</p> <p>(3) 方法 陸上交通においては、バス、モノレール、タクシー等公共交通の有機的連携を促進し、海上交通においては船舶の高速化・近代化を図るとともに、IT化・バリアフリー化を促進する。航空路については沖縄路線の空港使用料及び航空機燃料税等公租公課の軽減及び航空路開設など関係機関への要請を行う。</p> <p>(4) 目標 バス、船舶、航空機等の公共交通の利便性を高め、利用促進及び誘客を図る。</p>	<p>5. 事業の種類 (1)行政 (2)単独</p> <p>6. 役割分担</p> <p>(1) 何故、「官」が行うのか 公共交通事業は民営の事業であるが、交通弱者の足の確保、交通渋滞の緩和、離島における生活の安定及び産業振興等、公共輸送機関としての輸送サービスの維持・向上は公益に合うことから公共が支援する必要がある。</p> <p>(2) 何故、県が行うのか 地域の交通については国、県、市町村が関係機関と連携し、それぞれの役割を担うことが求められている。</p>															
<p>7. 最近4年間の事業費等の推移 (単位: 千円、人)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>H15年度</th> <th>H16年度</th> <th>H17年度</th> <th>H18年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>予・決算額</td> <td>450</td> <td>135</td> <td>293</td> <td>222</td> </tr> <tr> <td>人工数</td> <td>0.60</td> <td>0.50</td> <td>0.50</td> <td>0.50</td> </tr> </tbody> </table> <p>対応する予算の事業名: 航空運輸対策事業費</p>			H15年度	H16年度	H17年度	H18年度	予・決算額	450	135	293	222	人工数	0.60	0.50	0.50	0.50
	H15年度	H16年度	H17年度	H18年度												
予・決算額	450	135	293	222												
人工数	0.60	0.50	0.50	0.50												
<p>2. 事業の必要性 公共交通の利便性を高め、利用を促進するとともに、交通渋滞緩和や環境負荷の低減、船舶の快適性、航空運賃の低減化を図る。</p>																
<p>3. 実施年度・始期: 平成12年度, 終期:</p>																
<p>4. 自治上の区分: 自治事務</p>																

<p>(1) 何を (手段・活動指標) IT化の促進 バリアフリー化の促進 船舶の利便性・快適性の促進 航空運賃低減の要請 航空路線誘致活動への対応</p>	<p>8. 過去3年間 (H17まで) の実績</p> <p>8 - (1) どこまでやったのか (手段・活動指標) バス運行情報システム (美ら島交通ナビ) の導入 低床バス、バリアフリー対応船舶の導入促進 4 航路に高速船・フェリーが就航 航空運賃の低減化の継続 (H19. 3月まで) 航空事業者及び国へ要請活動を行った</p>	<p>9. 今後3年間 (H20まで) の戦略</p> <p>9 - (1) どこまでやる予定なのか (手段・活動指標) バス運行情報システム (美ら島交通ナビ) の利用促進 低床バス・バリアフリー対応船舶等の導入促進 利便性・快適性の高い船舶の建造促進 航空運賃H16水準の維持・国内航空路線旅客数の増加 エアポートセールスへの対応</p>
<p>(2) その結果、何が (成果指標) 乗合バス輸送人員 低床バス、バリアフリー対応船舶等の導入 利便性・快適性の高い船舶の就航 航空運賃の低減化の継続 航空路線数の増加</p>	<p>8 - (2) どの水準まで向上したか (成果指標) 3, 282千人の減少 (H14 H15) 低床バス3台、バリアフリー対応船舶7隻 (H14 H17) 高速船1隻、フェリー2隻の建造補助 国内定期航空路線旅客数 14, 370千人 (H17) 48路線; 県外34、県内14路線 (H18. 3月末)</p>	<p>9 - (2) どの水準まで向上する見込みなのか (成果指標) 34, 354千人 (H15実績の現状維持) 全バス車両数714台の内低床バス10台、バリアフリー対応船舶の3隻の増加 各年度1隻の建造補助 国内定期航空路線旅客数 15, 105千人 46路線; 県外34、県内12路線</p>

第2表 事務事業の自己評価

部課係名	企画部 交通政策課 地域交通班				
評価責任者	中村浩		担当者 中村孝一、源河綾子、下地健太		
課番号	025500	係番号	02	電話番号	866-2045
				作成年月日	

事務事業コード	2006-025500-02-04				
事務事業名	交通利便性向上事業				
歳出事業コード(1)	028028006	事業区分	C		
歳出事業名(1)	離島空路確保対策事業費				
歳出事業コード(2)	028031001	事業区分	C		
歳出事業名(2)	バス路線補助事業費				
歳出事業コード(3)		事業区分			
歳出事業名(3)					

分野別計画施策体系コード	主コード	999999	計画名	
			政策目標	
			施策	
	再掲コード		計画名	
			政策目標	
			施策	
	再掲コード		計画名	
			政策目標	
			施策	
	再掲コード		計画名	
		政策目標		
		施策		

事務事業の区分 1. 内部事務事業以外の事務事業

活動指標名又は活動の内容(A)	バリアフリー化の促進					
成果指標名又は成果の内容(A')	低床バス車両数					
活動指標名又は活動の内容(B)	IT化等利便性の向上					
成果指標名又は成果の内容(B')	乗合バス輸送人員					
<指標の推移>	単位	H15年度	H16年度	H17年度	H18年度	目標：H20年度
活動指標A		0.00	0.00	0.00		0.00
成果指標A'	台	3.00	4.00	5.00		10.00
活動指標B		0.00	0.00	0.00		0.00
成果指標B'	千人	34,354.00	27,634.00	0.00		34,354.00
投入資源 (単位：千円)	予決算額C	450	135	293	222	
	人工数D	0.60	0.50	0.50	0.50	
	人件費E	3,978	3,220	3,220	3,210	
	合計C+E=F	4,428	3,355	3,513	3,432	

1. 県民意識の把握	
(1) 県民満足度の度合い 判定 C	
(判定内容) C: 不満を持っている人が多い。	
判定根拠	IT化、バリアフリー化が進んでいない。 交通渋滞の解消、公共交通の効率的な結節が進んでない。
(2) 県民ニーズの動向 判定 A	
(判定内容) A: 増加傾向	
判定根拠	バスの輸送人員が減少している。 乗合バス輸送人員 S47年度：105,617千人 H16年度：27,658千人 バスとモノレールとの効率的な結節、定時性の確保が求められる。

第2表 事務事業の自己評価（つづき）

2. サービス水準の他県との比較		判定 A
(判定内容) A. 他県水準より低い。		
判定 根拠	低床バスの導入状況は、全国で13,144台、対総車両比率22.6%(H17.3月末)に対して、沖縄県は714台中4台、対総車両比率0.6%(H17.3月末)である。 IT化では、美ら島交通ナビの稼働によりバス等の運行情報が入手できるが、バスロケーションシステムは一部実証実験中、交通系ICカードシステムは検討中。他県では導入事例が増えている。	
3. 役割分担（守備範囲）		判定 B
(1) 官民の役割分担		
(判定内容) B. 法令での定めはないが、事務事業の性質上、官の実施が妥当である。		
判定 根拠	公共交通輸送事業は民間の事業であるが、交通弱者の足の確保、交通渋滞の緩和、環境負荷軽減への対応、公共輸送機関としての輸送サービスの確保・向上を図るためには、国・地方自治体が支援する必要がある。	
(2) 市町村、国との役割分担		
(判定内容) B. 法令での定めはないが、事務事業の性質上、県の実施が妥当である。		
判定 根拠	地域の交通については、国、県、市町村がそれぞれの役割を担うことが求められている。	
4. 民間委託の可能性		判定 B
(判定内容) B. 法令での定めはないが、事務事業の性質上、県が直接実施することが妥当である。		
判定 根拠	県は、公共性の観点から国、市町村と協調して実施すべきものであり、民間委託にはなじまない。	
5. 事務事業の選択		判定 C
(判定内容) C. 対象や目標等に類似する事務事業がある。		
判定 根拠	IT化に関しては、運行情報等が観光客の利便性向上にもつながることから観光商工部、バリアフリー化に関しては、福祉保健部との連携が検討される。	
6. 対象の妥当性		判定 A
(判定内容) A. 対象は適当で、目標達成のため最も効果的である。		
判定 根拠	交通利便性向上は公共交通機関が行うため、対象者は適当である。	
7. 貢献度（手段と成果の相関関係）		判定 B
活動指標の達成度が成果指標の達成度に		
(判定内容) B. 大きな影響を与える。		
判定 根拠	IT化、バリアフリー化による利便性向上は、利用促進に大きな影響を与える。	

第2表 事務事業の自己評価（つづき）

8. 対費用効果
 (1) 費用（投入資源＝インプット）と成果（アウトカム）の相関関係をみると
 (判定内容) E 1. 費用は上昇又は横ばいで成果は低下。 判定 E 1

判定根拠
 バス輸送人員の減少に歯止めをかけるまでには、至っていない。

(2) 費用と結果（活動指標＝アウトプット）の相関関係をみると
 (判定内容) C. 費用、結果とも横ばい。 判定 C

判定根拠
 IT化、バリアフリー化は徐々に進展。低床バスの台数はなかなか増えない状況。

9. 県の負担割合 判定 A

(判定内容) A. 妥当である。

判定根拠
 利用サービスの向上は本来事業者が行うべきであるが、公共輸送機関としての側面も有することから、IT化・バリアフリー化の促進について、県も支援していく必要がある。

10. O A化の可能性 判定 B

(判定内容) B. O A化が可能であるが、O A化にかかる費用に対して効果が小さい。

判定根拠
 国・市町村・公共交通機関が一体となったO A化が必要であるが、費用に対して効果が小さい。

11. 判定結果

必要性	1. 県民意識	(1) 満足度	C
		(2) ニーズ	A
必要性	2. サービス水準の他県比較		A
		3. 役割分担	(1) 官民
	(2) 県市町村		B
有効性	4. 民間委託の可能性		B
	5. 事務事業の選択		C
有効性	6. 対象の妥当性		A
	7. 貢献度		B
効率性	8. 対費用効果	(1) 対成果	E 1
		(2) 対結果	C
効率性	9. 県の負担割合		A
	10. O A化の可能性		B

合計	A	B	C	D	E
	4	5	3		1

12. 所管課の総合評価

総合評価		
評価区分	B	具体的方向性
		1

(評価区分) : B. 現状維持
 (具体的方向性) : 1. 投入資源は現状並とするが、成果を向上させる。

判定根拠
 公共交通機関のIT化及びバリアフリー化によって、利用者の利便性向上を図り、自家用車からバスへの転換を促進することにより効率的な交通体系の構築、生活交通路線の確保、交通渋滞の緩和、排気ガスの減少対策等を図ることが可能である。
 また、交通利便性の向上により高齢者や障害者の行動範囲が広がり、社会的自立に寄与する。

様式2 事務事業中期戦略シート

事務事業コード
2006-025500-02-05

事業名	交通運輸業育成事業	事業番号	05	課係名	交通政策課 地域交通班	係番号	02
-----	-----------	------	----	-----	-------------	-----	----

<p>1. 事業内容 (1) 対象 地元海運業者及び海事関係団体、離島航空路線の航空事業者</p> <p>(2) 現状 本土航路は、旅客数が年々減少し、貨物数はほぼ横ばいで推移している。離島航路は、28航路中13航路が補助航路であり、経営は依然として厳しく、生活航路としての維持・確保が困難な状況である。離島航空路は、14路線中7路線が補助路線であり、近距離で機材が小さいなど不採算要因を抱える中、高速船との競合による利用者の減少など経営は厳しい</p> <p>(3) 方法 地元海運業者及び離島航空事業者等に対して出資や役員派遣などを行うことにより、経営基盤の強化を図る。</p> <p>(4) 目標 県民の足及び生活物資等の安定的輸送の維持・確保。</p>	<p>5. 事業の種類 (1) 行政 (2) 単独</p> <p>6. 役割分担 (1) 何故、「官」が行うのか 交通路線網の維持・確保は、住民の生活の足、生活物資輸送、産業振興に不可欠であり、基本的かつ普遍的交通機関として公共が支援する必要がある。</p> <p>(2) 何故、県が行うのか 県は、国・市町村と協調して離島住民の生活や産業振興に重要な交通路線網の維持・確保を図る必要がある。</p> <p>7. 最近4年間の事業費等の推移 (単位：千円、人)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>H15年度</th> <th>H16年度</th> <th>H17年度</th> <th>H18年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>予・決算額</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>人工数</td> <td>0.20</td> <td>0.20</td> <td>0.20</td> <td>0.20</td> </tr> </tbody> </table> <p>対応する予算の事業名：</p>		H15年度	H16年度	H17年度	H18年度	予・決算額	0	0	0	0	人工数	0.20	0.20	0.20	0.20
	H15年度	H16年度	H17年度	H18年度												
予・決算額	0	0	0	0												
人工数	0.20	0.20	0.20	0.20												
<p>2. 事業の必要性 地元海運業者及び航空事業者の経営基盤の強化を図ることは、海路及び空路の安定的な維持・確保に寄与する。</p>																
<p>3. 実施年度・始期：平成12年，終期：</p> <p>4. 自治上の区分： 自治事務</p>																

<p>(1) 何を(手段・活動指標) 地元海運業者への出資・役員派遣 航空事業者への出資・役員派遣</p>	<p>8. 過去3年間(H17まで)の実績 8-(1) どこまでやったのか(手段・活動指標) 琉球海運(株)：出資額50,000千円 非常勤役員派遣 沖縄県離島海運振興(株)： ：出資額60,000千円 非常勤役員派遣 JTA：出資額 972,059千円 非常勤役員派遣 RAC：出資額 20,000千円 非常勤役員派遣</p>	<p>9. 今後3年間(H20まで)の戦略 9-(1) どこまでやる予定なのか(手段・活動指標) 海運業者及び航空事業者の経営基盤強化による安定的な交通の維持・確保を図るため、引き続き関係団体に対し出資及び役員を派遣して指導助言等を行う。</p>
<p>(2) その結果、何が(成果指標) 維持されている定期航路数 定期航路旅客数 維持されている定期航空路線数 累積損失額の減少</p>	<p>8-(2) どの水準まで向上したか(成果指標) 28航路(平成17年度) 3,792千人(平成16年度実績) 48路線 JTA：累積損失額 H13決算をもって解消 RAC：累積損失額 376,860千円(平成17年度より減少)</p>	<p>9-(2) どの水準まで向上する見込みなのか(成果指標) 28航路 4,022千人 50路線 累積損失額の解消による経営基盤の強化</p>

第 2 表 事務事業の自己評価

部課係名	企画部 交通政策課 地域交通班				
評価責任者	中村浩		担当者 源河綾子、中村孝一、下地健太		
課番号	025500	係番号	02	電話番号	866-2045
				作成年月日	

事務事業コード	2006-025500-02-05				
事務事業名	交通運輸業育成事業				
歳出事業コード(1)		事業区分			
歳出事業名(1)					
歳出事業コード(2)		事業区分			
歳出事業名(2)					
歳出事業コード(3)		事業区分			
歳出事業名(3)					

分野別計画 施策体系 コード	主コード	999999	計画名	
			政策目標	
			施策	
	再掲コード		計画名	
			政策目標	
			施策	
	再掲コード		計画名	
			政策目標	
			施策	
	再掲コード		計画名	
		政策目標		
		施策		

事務事業の区分	1. 内部事務事業以外の事務事業
---------	------------------

活動指標名又は活動の内容 (A)	公共交通機関の経営基盤の強化(役員派遣人数)					
成果指標名又は成果の内容 (A')	維持されている定期路線数(航路・航空路)					
活動指標名又は活動の内容 (B)	企業への出資額					
成果指標名又は成果の内容 (B')	定期航路旅客数					
<指標の推移>	単位	H15年度	H16年度	H17年度	H18年度	目標: H20年度
活動指標 A	人	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00
成果指標 A'	定期路線	74.00	74.00	76.00	76.00	78.00
活動指標 B	千円	1,102,059.00	1,102,059.00	1,102,059.00	1,102,059.00	0.00
成果指標 B'	千人	4,012.00	3,772.00	0.00	0.00	4,022.00
投入資源 (単位: 千円)	予決算額 C	0	0	0	0	0
	人工数 D	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20
	人件費 E	1,326	1,288	1,288	1,284	1,284
	合計 C + E = F	1,326	1,288	1,288	1,284	1,284

1. 県民意識の把握	
(1) 県民満足度の度合い 判定 B	
(判定内容) B: 概ね満足している。	
判定 根拠	県内の定期航路 2 8 (本土航路 4 含む)、定期航空路線 4 8 については、現在維持されている。
(2) 県民ニーズの動向 判定 A	
(判定内容) A: 増加傾向	
判定 根拠	海上交通は、住民の生活の足、生活物資の輸送手段として重要な役割を果たしている。 定期航路旅客数 H15: 4,012 千人 H16: 3,772 千人 (5.5% 減) 航空路線は、県民の生活の足、観光産業等の振興に重要である。 定期航空路旅客数 H16: 13,641 千人 H17: 14,370 千人 (5.3% 増) 離島航路旅客数は減少はしているが、地元住民のニーズは高い。航空路線の旅客は増加傾向にあり、今後も需要は高い。

第2表 事務事業の自己評価（つづき）

2. サービス水準の他県との比較		判定 B
(判定内容) B. 他県並みである。		
判定 根拠	出資や役員派遣等については、都道府県が各々の実情により行うものであり、必ずしも全国レベルの比較はできない。	

3. 役割分担（守備範囲）		判定 B
(1) 官民の役割分担		
(判定内容) B. 法令での定めはないが、事務事業の性質上、官の実施が妥当である。		
判定 根拠	交通路線網の維持・確保は、住民の生活の足、生活物資輸送、産業振興に不可欠であり、離島における基本的かつ普遍的交通機関として、公共が支援する必要がある。	
(2) 市町村、国との役割分担		
(判定内容) B. 法令での定めはないが、事務事業の性質上、県の実施が妥当である。		
判定 根拠	県は、国・市町村と協調して離島住民の生活や産業振興に重要な交通路線網の維持・確保を図る必要がある。	

4. 民間委託の可能性		判定 B
(判定内容) B. 法令での定めはないが、事務事業の性質上、県が直接実施することが妥当である。		
判定 根拠	公共交通機関の育成は、県民の生活交通手段の確保うえから重要であり、公共交通の観点から出資及び役員派遣を行っており、民間委託にはなじまない。	

5. 事務事業の選択		判定 A
(判定内容) A. 対象や目標等に類似する事務事業はない。		
判定 根拠	公共交通機関の所管課は、他に都市計画・モノレール課においてモノレール事業を所管するが、バス、航路、航空路線の所管課は本課のみである。	

6. 対象の妥当性		判定 A
(判定内容) A. 対象は適当で、目標達成のため最も効果的である。		
判定 根拠	琉球海運（株）は本土・離島航路における主要な海運業者で、その経営基盤を強化することにより安定的な輸送を確保できる。離島海運振興（株）は、離島航路事業者に対する船舶のリースや運転資金の貸付等を行っており、当社の経営の安定が航路事業者の経営の安定にもつながるため、対象は適当で効果的である。JTA及びRACは地元航空事業者として県民の空の足を安定的に確保するうえから対象として適当である。	

7. 貢献度（手段と成果の相関関係）		判定 B
活動指標の達成度が成果指標の達成度に		
(判定内容) B. 大きな影響を与える。		
判定 根拠	出資や役員派遣をすることで経営基盤の強化が図られ、路線の維持・確保に大きく寄与している。	

第2表 事務事業の自己評価（つづき）

8. 対費用効果
 (1) 費用（投入資源＝インプット）と成果（アウトカム）の相関関係をみると
 (判定内容) C: 費用、成果とも横ばい。 判定 C

判定根拠
 目標とする「維持されている定期路線数」は横ばい状況にある。

(2) 費用と結果（活動指標＝アウトプット）の相関関係をみると
 (判定内容) C: 費用、結果とも横ばい。 判定 C

判定根拠
 出資及び役員派遣は引き続き行っている。

9. 県の負担割合 判定 A

(判定内容) A: 妥当である。

判定根拠
 経営基盤の弱い地元公共交通機関の育成は重要課題であり、県民の足及び生活物資の輸送手段を確保する観点から、出資の範囲内においては県は役割を果たしている。

10. O A化の可能性 判定 A

(判定内容) A: 事務事業の性質上、O A化が困難である。

判定根拠
 地元公共交通機関の経営基盤の強化を図るための出資や役員派遣は、O A化にはなじまない。

11. 判定結果

必要性	1. 県民意識	(1) 満足度	B
		(2) ニーズ	A
必要性	2. サービス水準の他県比較		B
		3. 役割分担	(1) 官民
	(2) 県市町村		B
有効性	4. 民間委託の可能性		B
	5. 事務事業の選択		A
有効性	6. 対象の妥当性		A
	7. 貢献度		B
効率性	8. 対費用効果	(1) 対成果	C
		(2) 対結果	C
効率性	9. 県の負担割合		A
	10. O A化の可能性		A

合計	A	B	C	D	E
	5	6	2		

12. 所管課の総合評価

総合評価		
評価区分	B	具体的方向性
		2

(評価区分): B: 現状維持
 (具体的方向性): 2: 投入資源を現状並とし、成果を維持する。

判定根拠
 地元交通関係企業は、県民生活の足及び生活物資の輸送手段として重要な役割を果たしているが、経営基盤が弱く、交通網の維持確保を図るためには、引き続き出資及び役員派遣を行って育成していく必要がある。

様式2 事務事業中期戦略シート

事務事業コード
2006-025500-03-02

事業名	那覇空港拡張整備促進事業	事業番号	02	課係名	交通政策課 国際空港班	係番号	03
-----	--------------	------	----	-----	-------------	-----	----

<p>1. 事業内容 (1) 対象 国土交通省、内閣府</p> <p>(2) 現状 那覇空港は、旅客需要の伸びが著しく、将来的に需給が逼迫する等の事態が予測されている</p> <p>(3) 方法 那覇空港の沖合いへの空港施設の展開等を促進するため、国と連携した総合的な調査の実施並びに住民合意の形成を図る。さらに、那覇空港拡張整備促進連盟の支援を行う。</p> <p>(4) 目標 那覇空港の沖合いへの空港施設の展開等</p>	<p>5. 事業の種類 (1)投資 (2)単独, 単独</p> <p>6. 役割分担 (1) 何故、「官」が行うのか 空港整備法第4条で「第2種空港は国土交通大臣が設置し、及び管理する。」と定められている</p> <p>(2) 何故、県が行うのか 那覇空港は本県の産業振興を支えるインフラとして重要な役割を担っており、その整備効果は県全域におよぶものであるため、県として早期整備を促進する必要がある。 また、平成14年12月の国土交通省交通政策審議会航空分科会において、那覇空港については、国と県が連携して、調査等を実施するとの答申が出された。</p> <p>7. 最近4年間の事業費等の推移 (単位: 千円、人)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>H15年度</th> <th>H16年度</th> <th>H17年度</th> <th>H18年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>予・決算額</td> <td>74,259</td> <td>38,842</td> <td>38,841</td> <td>35,997</td> </tr> <tr> <td>人工数</td> <td>4.70</td> <td>4.80</td> <td>5.25</td> <td>5.25</td> </tr> </tbody> </table> <p>対応する予算の事業名: 那覇空港整備促進事業費</p>		H15年度	H16年度	H17年度	H18年度	予・決算額	74,259	38,842	38,841	35,997	人工数	4.70	4.80	5.25	5.25
	H15年度	H16年度	H17年度	H18年度												
予・決算額	74,259	38,842	38,841	35,997												
人工数	4.70	4.80	5.25	5.25												
<p>2. 事業の必要性 滑走路処理能力が限界に達すると、航空機便数が制限され、観光をはじめとする県内産業に多大な影響を与えるほか、県民生活へも大きな影響を与えることから、処理能力の増大を図るため滑走路増設が必要である。 また、事故等による滑走路閉鎖も、県内産業、県民生活に多大な影響を与えることから、その対応のためにも複数の滑走路が必要である。</p>																
<p>3. 実施年度・始期: 平成11年度, 終期: 平成23年度</p>																
<p>4. 自治上の区分: 自治事務</p>																

<p>(1) 何を(手段・活動指標) 拡張整備促進活動</p> <p>基礎調査 総合的な調査 地元合意の形成</p>	<p>8. 過去3年間(H17まで)の実績 8-(1) どこまでやったのか(手段・活動指標) 那覇空港拡張整備促進連盟の設立 政府国会等関係機関への要請 国と県で構成する那覇空港調査連絡調整会議を設立し、那覇空港の総合的な調査を実施</p>	<p>9. 今後3年間(H20まで)の戦略 9-(1) どこまでやる予定なのか(手段・活動指標) 国と連携した那覇空港の総合的な調査の実施 (既存ストックの有効活用方策、抜本的な空港能力向上方策の検討) PI活動の実施 那覇空港拡張整備促進連盟の支援</p>
<p>(2) その結果、何が(成果指標) 滑走路増設を含む空港能力の向上</p>	<p>8-(2) どの水準まで向上したか(成果指標) 那覇空港調査PI実施計画の策定及びPI活動(ステップ1)の実施。 国において、那覇空港の将来需要予測の推計と空港能力の見極め。 県において、将来需要が、那覇空港の地域経済に与える影響。</p>	<p>9-(2) どの水準まで向上する見込みなのか(成果指標) 既存ストック有効活用による現空港能力の向上度合いの見極め及び沖合いへの空港施設の展開等の必要性の検証</p>

第2表 事務事業の自己評価

部課係名	企画部 交通政策課 国際空港班				
評価責任者	中村浩		担当者 砂辺 秀樹		
課番号	025500	係番号	03	電話番号	866-2045
				作成年月日	

事務事業コード	2006-025500-03-02				
事務事業名	那覇空港拡張整備促進事業				
歳出事業コード(1)	028028007	事業区分	C		
歳出事業名(1)	那覇空港整備促進事業費				
歳出事業コード(2)		事業区分			
歳出事業名(2)					
歳出事業コード(3)		事業区分			
歳出事業名(3)					

分野別計画施策体系コード	主コード	110101	計画名	社会資本整備計画		
			政策目標	産業振興を支援する社会資本整備		
			施策	質の高い観光・リゾート地形成のための空港整備		
	再掲コード	110301	計画名	社会資本整備計画		
			政策目標	持続的発展を支える基盤づくり		
			施策	空港の整備		
	再掲コード	010103	計画名	観光振興計画		
			政策目標	国際的海洋性リゾート地の形成		
			施策	公共施設の整備		
	再掲コード	060102	計画名	国際交流・協力推進計画		
		政策目標	国際交流・協力の推進			
		施策	国際化に対応する環境づくり			
再掲コード		計画名				
		政策目標				
		施策				

事務事業の区分	1. 内部事務事業以外の事務事業
---------	------------------

活動指標名又は活動の内容(A)	那覇空港の滑走路増設の新規事業採択に向けた条件整備					
成果指標名又は成果の内容(A')	那覇空港の滑走路増設の事業採択					
活動指標名又は活動の内容(B)						
成果指標名又は成果の内容(B')						
<指標の推移>	単位	H15年度	H16年度	H17年度	H18年度	目標：H20年度
活動指標A		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
成果指標A'		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
活動指標B		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
成果指標B'		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
投入資源 (単位：千円)	予決算額C	74,259	38,842	38,841	35,997	0.00
	人工数D	4.70	4.80	5.25	5.25	0.00
	人件費E	31,161	30,912	33,810	33,705	0.00
	合計C+E=F	105,420	69,754	72,651	69,702	0.00

1. 県民意識の把握	
(1) 県民満足度の度合い 判定 C	
(判定内容) C: 不満を持っている人が多い。	
判定根拠	「全国インターネットアンケート調査」から、沖縄旅行の経験のある人のうち、約6.3%の方が希望する航空便の予約が取れなかったため沖縄旅行を取りやめたことがあるという状況を把握し、県民アンケートにより、この状況に対し約9割の県民が改善することを要望しているとともに、約40%の県民の方が、予約がとれないため出張・旅行を取りやめたり、日程の変更等を余儀なくされたという利便性の悪い状況について把握。
(2) 県民ニーズの動向 判定 A	
(判定内容) A: 増加傾向	
判定根拠	航空利用者が増加傾向にあることから、今後、需給関係は逼迫する傾向にある。また、「全国インターネットアンケート調査」の結果からも、取りやめ率が高くなっている等、サービス水準の低下状況が確認できた。一方、県民アンケートから、県民ニーズとして、本土～沖縄、沖縄～離島間の人・物の交流拠点としての役割に加え、海外との交流窓口としての機能向上に対する期待が大きいことが認識できた。

第2表 事務事業の自己評価（つづき）

2. サービス水準の他県との比較		判定 A
(判定内容) A. 他県水準より低い。		
判定根拠	平成14年の交通政策審議会航空分科会空港整備部会において、「夏期等の繁忙期において、利用者が増加することから、増便がなされているものの、利用者の集中はこれを上回るものとなり、「予約が取りづらい」等利用者利便の低下を招いているものと考えられ、特に、夏期への集中が著しくより強くこの傾向が見られる。」等の議論がなされ、一般空港の整備が概成していると評価される中、12月の交通政策審議会航空分科会で、那覇空港の総合的な調査の必要性が答申された。	
3. 役割分担（守備範囲）		判定 A
(1) 官民の役割分担		
(判定内容) A. 法令で官の実施がさだめられている。		
判定根拠	航空法、空港整備法において、第二種空港は、国土交通大臣が設置し、及び管理するとされている。	
(2) 市町村、国との役割分担		判定 B
(判定内容) B. 法令での定めはないが、事務事業の性質上、県の実施が妥当である。		
判定根拠	平成14年12月の交通政策審議会航空分科会において、既存ストックの有効活用方策、中長期的な観点からの、滑走路増設等を含めた抜本的な空港能力向上方策等について、幅広い合意形成を図りつつ、国と地域が連携し、総合的な調査を進める必要がある、とされた。これを受け、平成15年に、国土交通省大阪航空局飛行場部長、内閣府沖縄総合事務局開発建設部長、沖縄県企画開発部長で構成する、那覇空港調査連絡調整会議を設置し、三者の役割分担を決定し、総合的な調査を開始した。	
4. 民間委託の可能性		判定 B
(判定内容) B. 法令での定めはないが、事務事業の性質上、県が直接実施することが妥当である。		
判定根拠	国は、空港の管理者、空港政策全般に責任を持つ立場から、空港の運用、航空の専門知識、国の政策に関連する分野を分担し、県は、周辺地域開発との連携、空港の地域への効果や影響等、地域と結びつきの強い分野等、県の政策等に関する分野を担当しており、民間委託出来る分野ではない。	
5. 事務事業の選択		判定 A
(判定内容) A. 対象や目標等に類似する事務事業はない。		
判定根拠	同じ那覇空港内の事務事業として、「那覇空港ターミナル地域整備事業」、「国際航空物流拠点形成促進事業」、「航空運輸対策事業（国際）」がある。対象や目標等が類似する事業とはいえないが、関連性がある事業であることから、効果的・効率的に事務事業を遂行していくために、国際空港班において、既に一体的に取り組んでいる。	
6. 対象の妥当性		判定 A
(判定内容) A. 対象は適当で、目標達成のため最も効果的である。		
判定根拠	那覇空港は、県民生活や経済活動を支える重要な基盤であり、沖縄県が目指すアジア・太平洋地域の国際交流・協力拠点形成に欠かせない重要な中核施設である。本事業の対象である、那覇空港の滑走路の増設等は、沖縄の将来像の実現を図る上で重要な基盤であることから、対象として妥当である。	
7. 貢献度（手段と成果の相関関係）		判定 A
活動指標の達成度が成果指標の達成度に		
(判定内容) A. 直接、結びつく。		
判定根拠	平成14年の交通政策審議会航空分科会の答申において、那覇空港の総合的な調査の必要性が位置付けられ、同答申を受け、平成15年度より那覇空港の総合的な調査が開始された。県は、分担する業務を着実に遂行し、那覇空港の利用者及び県民のニーズを把握するとともに、那覇空港の社会経済的役割と効果を定量的・定性的に分析し、那覇空港の将来像を検討するとともに、これらの成果を県民等に情報提供を行うための冊子のとりまとめを行った。	

第2表 事務事業の自己評価（つづき）

8. 対費用効果		判定 A 1
(1) 費用（投入資源＝インプット）と成果（アウトカム）の相関関係をみると (判定内容) A 1. 費用は低下又は横ばいで成果は上昇。		
判定 根拠	国と連携し、県民が那覇空港の将来需要と空港能力の見極め（能力限界時期）等について効果的に理解できるよう、県民向けの広報冊子（P I 報告書 2）及び概要版を作成した。	
(2) 費用と結果（活動指標＝アウトプット）の相関関係をみると (判定内容) A 1. 費用は低下又は横ばいで結果は上昇。		
判定 根拠	平成18年度に実施する那覇空港の総合的な調査に係るP Iのステップ2の円滑な実施に向け、那覇空港の将来需要及び空港能力の見極め等を取りまとめたP I報告書2を作成する。これは、滑走路増設に向けた住民の合意形成を図る上で極めて有効である。	

9. 県の負担割合		判定 A
(判定内容) A. 妥当である。		
判定 根拠	那覇空港の総合的な調査は、国と県で連携して調査が実施されることになっている。那覇空港の整備の方向性は、沖縄の将来像の実現するために極めて重要である。県の将来像を実現する上で那覇空港のあり方、地域開発計画との連携、周辺地域への影響、県の政策に関する部分は県の負担として妥当である。	

10. O A化の可能性		判定 A
(判定内容) A. 事務事業の性質上、O A化が困難である。		
判定 根拠	那覇空港拡張整備促進事業にかかる那覇空港の総合的な調査は、現在、内閣府沖縄総合事務局、大阪航空局、沖縄県の三者が連携し進められている。また、那覇空港の総合的な調査は、これまでの空港整備計画に関する調査とは異なり、住民との情報の共有化を図りながら、的確な予測・分析・調査手法を確立・選定しながら進めていく事業であり、ルーチンワークを対象にして省力化を進めるO A化に馴染む事業ではない。	

11. 判定結果				
必要性	1. 県民意識	(1) 満足度	C	
		(2) ニーズ	A	
	2. サービス水準の他県比較			A
		3. 役割分担	(1) 官民	A
		(2) 県市町村	B	
4. 民間委託の可能性			B	
	5. 事務事業の選択			A
有効性	6. 対象の妥当性			A
	7. 貢献度			A
効率性	8. 対費用効果	(1) 対成果	A 1	
		(2) 対結果	A 1	
	9. 県の負担割合			A
10. O A化の可能性			A	

合計	A	B	C	D	E
	10	2	1		

12. 所管課の総合評価		総合評価
		評価区分 A 具体的方向性 1
(評価区分) : A. 拡充		
(具体的方向性) : 1. 投入資源を集中的に投資し、成果を大きく向上させる。		
判定 根拠	平成18年度に実施する那覇空港の総合的な調査に係るP Iのステップ2の円滑な実施に向け、那覇空港の将来需要及び空港能力の見極め等を取りまとめたP I報告書2を作成する。今後も、調査の透明性、公平性、公正性を確保しながら、那覇空港に関する課題、将来像等について県民等と情報の共有を図りながら調査を着実に進めていくこととしている。これらは、今後の那覇空港の総合的な調査の着実な推進と滑走路増設に向けた住民の合意形成を図る上で極めて有効であり、沖縄振興の着実な推進を図る観点から、総合的な調査の推進を図ることが極めて重要である。	