

## 「施策」総括票

施策展開	1-(7)-ウ	人に優しい交通手段の確保
施策	①基幹的な公共交通システムの導入	74頁
対応する 主な課題	<p>○本県は鉄道を有していない唯一の県であり、戦後、本土では鉄道の復旧が行われたにも関わらず、沖縄戦により壊滅した沖縄県営鉄道の復旧は行われなかった。</p> <p>○広大な米軍基地の存在、無秩序な市街地の形成及び急激な自動車交通の増加などの歴史的・社会的事情を背景に、慢性的な交通渋滞、公共交通の衰退、環境負荷の増大など様々な問題を生じさせており、「骨格性」、「速達性」、「定時性」等の機能を備えた基幹的な公共交通システムの導入が求められている。</p> <p>○沖縄都市モノレールの沖縄自動車道(西原入口)までの早期延長整備を図り、効果的・広域的な利用を推進し、定時定速かつ利便性の高い公共交通ネットワークを形成することにより、那覇都市圏の交通渋滞緩和を図るとともに、総合的な公共交通体系の視点を踏まえた陸上交通の円滑化を促進する必要がある。</p>	
関係部等	企画部、土木建築部	

### I 主な取組の推進状況 (Plan・Do)

(単位:千円)

平成24年度				
主な取組	決算見込額	推進状況	活動概要	
<b>○新たな公共交通システムの導入</b>				
1	鉄軌道を含む新たな公共交通システム導入促進事業	46,955	順調	○沖縄県総合交通体系基本計画において、短中期的には基幹バスを、長期的には鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に向けて取り組む。鉄軌道の導入については、これまで実施した国・県の調査結果を踏まえ、県民のコンセンサスを得るための広報活動、先進事例調査等によるコスト縮減策の検討、持続的な運営を可能にする特例的な制度等を検討した。(1)
<b>○都市モノレールの整備</b>				
2	沖縄都市モノレール延長整備事業	651,029	大幅遅れ	○モノレールインフラ部や関連道路等について、土質調査や実施設計及び用地取得等に着手したが、モノレールの特許申請に向けた資料取り纏め等に時間を要し、年度当初を予定していた事業着手ができず用地取得が遅れたため、「大幅遅れ」となった。(2)

様式2(施策)

Ⅱ 成果指標の達成状況 (Do)

(1) 成果指標

1	成果指標名		基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
	公共交通分担率		4.4% (18年度)	—	5.8%	—	29.6% (18年度)
	状況説明	乗降性の優れたノンステップバスの導入やバスロケーションシステムの導入による待ち時間の短縮等利用環境の改善を図るとともに、短期的には基幹バスを、長期的には鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に向けて取り組むことにより、自動車から公共交通機関への転換が期待される。					
2	成果指標名		基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
	乗合バス利用者数		80,745人/日 (18年度)	74,390人/日 (23年度)	104,945人/日	—	11,250,557人/日 (23年度)
	状況説明	現状値は、21世紀ビジョン実施計画策定前の23年度の数値であり、現時点では取組の効果は把握できていないが、乗降性の優れたノンステップバスの導入やバスロケーションシステムの導入による待ち時間の短縮、バス停上屋の設置等のバス利用環境の改善を図り、さらに国道58号の那覇から沖縄市間に速達性・定時性を備えた基幹バスの導入に向けた取組により、バス利用者数の増加が期待される。					
3	成果指標名		基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
	モノレールの乗客数		35,551人/日 (22年度)	39,093人/日 (24年度)	40,542人/日 (30年度)	3,542人/日	—
	状況説明	観光客のモノレール利用者の増加やモノレール沿線での都市開発及び施設整備により、モノレール乗客数が増加している。延長整備後は公共交通ネットワークの拡大に伴い移動利便性が向上するとともに、更なる沿線まちづくりの促進等が期待される。					

(2) 参考データ

参考データ名	沖縄県の現状			傾向	全国の現状
—	—	—	—	—	—

### Ⅲ 内部要因の分析 (Check)

#### ○新たな公共交通システムの導入

・鉄軌道の導入について、国の調査において膨大な事業費や厳しい事業採算性などの課題が示されたことから、それを踏まえ県で調査を行い、インフラ部分を公共が整備して保有し、運行会社は運行のみを行う公設民営型上下分離方式の特例的な制度を導入すれば、運行会社の単年度黒字は可能との試算結果を得た。今後は、建設・運営コストの更なる縮減や特例的な制度の実現に向けた検討を深めるとともに、県民の合意形成を図るための継続的な活動の推進、事業化に向けた県の計画案の策定等に取り組む必要がある。

#### ○都市モノレールの整備

・西原入口までの延長区間の平成31年春開業のためには、平成26年度までの3年間でモノレールインフラ整備に係る全ての用地を取得する必要があるため、用地取得体制を強化する。一方、年度ごとの用地費の平準化が求められている。  
・モノレールの特許取得に時間を要したため、用地取得等への着手が計画よりも約8ヶ月程度遅れたが、体制の強化で挽回は可能である。  
・沖縄自動車道と結節する第4駅周辺は、モノレール延長整備事業の他、インターチェンジやアクセス道路の整備、パークアンドライド駐車場の整備、県道の橋梁整備化や浦添市の第4駅周辺まちづくりといった多数の事業が集中しているため、事業を円滑に進めるためには各事業の工程計画等を事業者間で共有する必要がある。

### Ⅳ 外部環境の分析 (Check)

#### ○新たな公共交通システムの導入

・自動車保有台数の増加や自動車への依存の高まり等により、それに伴う交通渋滞が路線バスなどの公共交通のサービス水準を低下させ、更なる公共交通利用者の減少を招く悪循環が生じているため、公共交通の利用環境の改善を図るとともに県民の自動車利用に関する意識の変革を図る必要がある。  
・骨格性、速達性、定時性等の機能を備えた公共交通の機関軸となる新たな公共交通システムの早期導入が必要である。

#### ○都市モノレールの整備

・東日本大震災や原子力発電所の事故を契機に、災害に強く、環境負荷の少ない施設整備が求められているため、そのような観点から、モノレール運行会社とも連携し、設備仕様について検討する必要がある。

## V 施策の推進戦略案 (Action)

### ○新たな公共交通システムの導入

- ・公共交通利用環境改善として、IC乗車券システムの導入や、バスレーンの延長、バス停上屋の整備等により、バス事業者とともにバス利用環境を整備し、乗合バス利用者の増加に努める。また、交通需要マネジメントや広報啓発活動を通して県民の交通行動の変更を促す。
- ・鉄軌道の早期導入に向けて、平成25年度は国との連携を図りつつ、導入ルートやシステム、事業スキーム、LRTや基幹バス等のフィーダー交通との有機的な連携などについて幅広く検討を行い、導入に向けた県としての考えをまとめる。その結果を踏まえ、平成26年度から平成27年度にかけては、県としての考え方をもとに、学識経験者、専門家、国、地方自治体、交通事業者、道路管理者、交通管理者等で構成される検討委員会を立ち上げ審議し、事業化に向けた県の計画案の策定に取り組む。

### ○都市モノレールの整備

- ・用地取得体制を強化するとともに、予算の平準化を考慮した計画的な用地取得を図る。
- ・沖縄自動車道と接続する第4駅周辺の各整備事業を円滑に実施するため、県、地元市町、関係団体及び事業者との間で、調整会議等を開催する。
- ・車両や電気設備等については、モノレール運行会社の協力のもと、エネルギー利用効率の高い設備等の導入を推進するとともに、自然エネルギーの活用についても検討を進める。