

「施策」総括表

施策展開	3-(1)-ア	国際交流・物流拠点の核となる空港の整備	
施策	①那覇空港の機能強化	実施計画掲載頁	157頁
対応する主な課題	<p>○那覇空港は、観光客を中心に旅客数が年々増加しており、年間発着回数は我が国の空港では4番目に多いが、今後、国際観光や国際航空貨物の拠点化を目指す上で、滑走路1本だけでは将来の需要増に対応できないことが懸念される。</p> <p>○那覇空港の国際線旅客ターミナルは、施設の老朽化と狭隘化が進んでいるほか、旅客機とターミナルを直接つなぐボーディングブリッジがないことや、国内線旅客ターミナルと連結されていないなど、快適性、機能性、利便性に課題があり、急増する旅客等への対応や、観光立県沖縄の空の玄関口として相応しいサービスが十分に提供できていない状況にある。</p> <p>○那覇空港の抜本的な能力向上や利用者利便性向上のため、滑走路増設計画やターミナル地域の整備が推進されているが、今後更なる航空会社の就航や航空機整備場等の臨空型産業の企業立地など、新たなニーズに対応できる施設整備や将来を見据えた展開用地の確保が課題となっている。</p>		
関係部等	企画部、商工労働部		

I 主な取組の推進状況 (Plan・Do)

(単位:千円)

平成25年度			
主な取組	決算見込額	推進状況	活動概要
○那覇空港の滑走路増設等			
1	那覇空港の滑走路増設整備	8,229	順調
<p>○工期短縮分に含まれる着工前手続の短縮分(工事着手時期2ヶ月前倒し)の実施について、国に協力できるよう取り組んだ結果、予定前倒しの平成26年1月に着工された。</p> <p>平成26年度予算編成過程において、引き続き、事業全体の財源について、国に要請したところ、那覇空港滑走路増設事業に要する経費について、平成31年度の所要額まで予算措置を講じるとの国の方針が示された。(1)</p>			
2	航空機整備基地整備事業	67,387	順調
<p>○航空機整備施設に必要な具体的な規模・構造及び仕様などについて、基本計画調査等を実施することにより、基本設計に反映することができた。(2)</p>			
○那覇空港旅客ターミナル等の整備			
3	国際線旅客ターミナルビルの整備	2,404	順調
4	国内線旅客ターミナルビルの拡充	2,404	順調
<p>○「那覇空港ターミナル地域整備基本計画」を実施するにあたって、同計画を円滑に実施できるよう国土交通省、沖縄総合事務局、那覇空港ビルディング(株)、沖縄県の四者で調整し環境整備に努め、円滑な整備につながった。旅客ターミナルの事業主体である那覇空港ビルディング(株)は、平成24年度に那覇空港新国際線旅客ターミナルビル新築工事に着手し、平成26年2月17日に供用を開始、那覇空港国内線旅客ターミナルビル増築工事については、平成24年度に着手し、平成25年9月21日に供用を開始した。(3、4)</p>			
5	国内線・国際線ターミナルビルの連結整備	2,404	やや遅れ
<p>○連結施設の整備計画について、国土交通省、沖縄総合事務局、那覇空港ビルディング(株)、沖縄県の四者で協議を行った。際内連結施設の建設工事は、立体駐車場や旧国際線旅客ターミナルビル跡地での工事後に着工が可能となるため、当初平成29年度を予定していた供用開始時期が遅れる見込みとなり、やや遅れとなった。(5)</p>			

II 成果指標の達成状況 (Do)

(1) 成果指標

成果指標名		基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
1	那覇空港の滑走路処理容量(年間)	13.9万回 (22年度)	13.9万回 ~ 13.5万回	13.9万回	増減なし	福岡空港14.5万回 (22年度)
	状況説明	<p>那覇空港における滑走路処理容量は、1日当たり370回から380回の処理能力を1年に換算し、年間約13.5万回から13.9万回と評価されており、平成31年末工事完了予定の第2滑走路の供用により年間18.5万回に向上する見込みである。</p> <p>那覇空港の発着回数は、年々増加傾向にあり、平成24年度は、処理能力の限界を超えているが、航空機の発着に支障が無いよう運用している状況である。</p> <p>この状況をできるだけ早く解消するため、第2滑走路整備が着実に推進される必要がある。</p>				
成果指標名		基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
2	那覇空港の年間旅客者数	1,423万人 (22年)	1,621万人 (H25年度)	1,600万人	198万人	福岡空港 1,595万人 (22年度)
	状況説明	<p>那覇空港の年間旅客者数は平成25年度の実績で1,621万人となっている。</p> <p>平成26年2月の新国際線旅客ターミナルの供用開始により国際線の受入能力が強化され海外からの旅客の増加が見込まれる他、国内線・国際線ともにLCCの路線数、便数の増加が見込まれていることから、那覇空港の年間旅客者数は今後も増加を続けるものと思われる。</p>				

(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
那覇空港の発着回数(年間) 滑走路処理容量に対する使用率 【()内は発着余力】	13.0万回 93.5%:(6.5%) (22年度)	13.6万回 97.8%:(2.2%) (23年度)	14.7万回 105.8%:(-5.8%) (24年度)	↘	—
臨空・臨港型産業における雇用者数	663人 (23年度)	963人 (24年)	1,133人 (25年)	↗	—

III 内部要因の分析 (Check)

<p>○那覇空港の滑走路増設等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・那覇空港滑走路増設事業は、平成25年度に新規事業化され、国において平成31年度までの所要額について予算措置を講じたことになったが、計画どおり平成32年供用開始の実現に向け、第2滑走路整備が着実に推進されるよう国へ要請する必要がある。 ・航空機整備施設については、空港管理者及び地元自治体等の関係機関との連携を強化することにより、企業ニーズに合致する事業計画に沿って円滑に供用開始するための課題の整理及び解決に取り組む必要がある。 ・航空機整備施設は、建設ニーズ及び設備仕様等が極めて限定される特殊な施設であることから、関係者との意見交換や情報収集により航空機整備事業の内容等を十分に理解し、施設整備に係る諸課題の解決を着実に図っていくことが求められる。 <p>○那覇空港旅客ターミナル等の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・那覇空港のターミナルについては、国が策定する「那覇空港ターミナル地域整備基本計画」に基づき事業を展開していくことになるが、現行の那覇空港ターミナル地域整備基本計画にはLCCターミナルが位置づけられていないことから、LCCのビジネスモデルを反映したターミナルの整備に向け基本計画の見直しを国に求めていく必要がある。 ・平成25年度からLCC(格安航空会社)が国際線の就航を開始しているが、LCCは暫定LCCターミナルを使用し就航しており、国際線が離発着するターミナルが2箇所に分散している状況にある。 ・国際線旅客ターミナルビルと国内線旅客ターミナルビル、モノレール駅へのアクセス性に課題があることから、空港内歩道を整備している国土交通省や那覇空港ビルディング(株)等と連携し改善に取り組む必要がある。 ・際内連結施設建設工事は、建設予定地の隣接地で国が実施する駐機場等の工事の工程と整合を図る必要がある。
--

IV 外部環境の分析 (Check)

<p>○那覇空港の滑走路増設等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沖縄県の平成25年度の入域観光客数は658万300人で、対前年65万5,600人増加、率にして11.1%の増加となり、これまでの過去最高であった平成20年度の593万4,300人を大きく上回る観光客数を記録した。航空機燃料税や着陸料の引き下げに加え、観光誘客施策により、LCCの就航拡大等が図られたことが要因と考えられる。 ・今後も景気回復基調及び円安の継続により国内旅行市場の活況が維持されるとの予想や、台湾や香港の航空路線が拡充されたことから、更なる旅客数の増加に伴い、沖縄路線の増加が見込まれる。
--

V 施策の推進戦略案 (Action)

○那覇空港の滑走路増設等

- ・沖縄振興の施策展開への影響が無く那覇空港滑走路増設事業の予算が確実に確保されるように、平成31年度末供用開始に向け、国に着実な整備を行っていくよう要請していくとともに、県は事業進捗に係る諸課題解決等のため、協力をを行う。
- ・航空機整備施設については、継続的かつ安定的な事業展開に資するよう、実施設計事業者及び入居内定者等との調整を踏まえて、利用満足度の高い施設の整備に取り組む。
- ・アジアにおける航空機整備需要をも見据えた施設を計画することから、空港管理者である国土交通省の協力を得ながら、那覇空港のさらなる機能向上に資する取組みを推進する。

○那覇空港旅客ターミナル等の整備

- ・国土交通省が策定する「那覇空港ターミナル地域整備基本計画」にLCCのビジネスモデルを反映したターミナル施設計画が盛り込まれるよう、国に基本計画の見直しを求める。
- ・那覇空港の設置管理者である国や、那覇空港ビルディング(株)等の関係者と連携し、空港内の巡回バス運航や歩道ルーフの設置などについて協議、検討を行い、国際線旅客ターミナルビルの空港内でのアクセス性の向上等、利便性向上に取り組む。
- ・国際線旅客ターミナルビルと国内線旅客ターミナルビルをつなぐ際内連結施設の建設予定地の隣接用地で国が実施する駐機場等の工事の進捗を注視するとともに、連結施設の早期整備のため国土交通省、那覇空港ビルディング(株)と、ターミナル地区整備計画工程の見直しに向けた協議を行う。

「施策」総括表

施策展開	3-(1)-ア	国際交流・物流拠点の核となる空港の整備		
施策	②離島空港の整備及び機能向上		実施計画掲載頁	158頁
対応する主な課題	○宮古・八重山地域では、外国人観光客が増加傾向にあるが、各空港においてCIQ機能が十分でないなど、国際線受け入れのための体制整備が課題となっている。			
関係部等	土木建築部			

I 主な取組の推進状況 (Plan・Do)

(単位:千円)

平成25年度				
主な取組		決算見込額	推進状況	活動概要
1	離島拠点空港の国際線受入体制の整備	8,337	やや遅れ	○宮古空港CIQ施設の設置のため基本計画を策定したが、新石垣空港においては、国際線ターミナルビル施設の拡張に係る設計業務を発注したが、入札不調となり、予算を全額繰り越した。(1)
2	伊平屋空港の整備	16,538	やや遅れ	○関係機関との調整で、航空会社に対する19人乗り航空機購入の補助が認められたことから、遅れていた当該航空会社と那覇伊平屋路線への就航の協議を行ったが、機材に合わせて施設規模を見直す必要が生じたため、やや遅れとなっている。(2)
3	粟国空港の整備	21,641	順調	○粟国空港協議会にて空港整備方針の了承を得たことを受け、粟国空港滑走路整備に必要な基本設計を行うとともに、2月補正で滑走路整備に必要な予算を前倒しで確保した。(3)

II 成果指標の達成状況 (Do)

(1) 成果指標

成果指標名		基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
1	離島空港の年間旅客者数	313万人 (22年度)	383万人 (25年度)	381万人	70万人	—
	状況説明	八重山圏域に新石垣空港が開港したことで離島航空路線全体の旅客数は増加しており、平成25年度は383万人と基準値より70万人の増加となり、H28目標値の381万人も達成した。 伊平屋空港の整備により3万2千人、粟国空港の整備により1万5千人の旅客者数の増加が見込まれることから、引き続きH28目標値の達成を維持するため、他の取組と併せて伊平屋空港及び粟国空港の整備に取り組む。				
成果指標名		基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
2	新石垣空港の年間旅客者数(国際線)	3.2万人 (22年度)	1.5万人 (25年度)	5.6万人	△1.7万人	—
	状況説明	平成25年度の新石垣空港の国際線の年間旅客者数は1.5万人と基準値から1.7万人の減となっているが、目標を達成できるよう、引き続き、観光プロモーション等により国内外で沖縄県の離島の認知度を高めることや国際線ターミナルビルの拡張に取り組む。				

(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
粟国空港の年間旅客数	0.9万人 (23年度)	0.9万人 (24年度)	1.1万人 (25年度)	↗	—
宮古空港の年間旅客数(国際線)	0万人 (23年度)	0.06万人 (24年度)	0.16万人 (25年度)	↗	—

Ⅲ 内部要因の分析 (Check)

・宮古空港においては、国際線旅客ターミナルビルの整備が決定したことにより、国際線誘致に本格的に取り組む必要がある。そのため、地元関係機関の誘客活動の動機付けにつながる施設整備、管理・運営手法について検討が必要となっている。また、国際線受入体制の構築に資するため、駐機場(エプロン)の増設整備について検討が必要である。

・新石垣空港においては、国際線旅客ターミナルビルの拡張部分の供用開始を出来るだけ前倒し、早期に旅客の利便性向上を図る必要があるため、関係機関と調整しターミナルビルの拡張規模を確定する必要がある。

Ⅳ 外部環境の分析 (Check)

・観光プロモーションや昨今の円安傾向により、今後も国際線旅客数が堅調に推移することが見込まれる。

・国は国土強靱化政策大綱(平成25年12月17日国土強靱化推進本部決定)に基づき、離島住民の生活基盤の整備、空港・港湾施設の老朽化対策及び耐震対策を推進することから、沖縄県においても離島住民の足となる伊平屋空港及び粟国空港整備の必要性を訴えていく必要がある。

・空港整備勘定自己財源の見通しが不透明であることから、国は、継続事業であっても必要性や緊急性を厳しく精査した上で、事業の先送り、事業進捗の鈍化等を判断するとしている。

Ⅴ 施策の推進戦略案 (Action)

・宮古空港においては、関係機関で構成される横断的な連絡会議を開催し、相互の役割分担について早急に調整を進め、国際線ターミナルビルの平成27年度早期着工に努める。また、現状の駐機場(エプロン)の運用状況の把握に努め、必要に応じて調査検討を行う。

・新石垣空港においては、石垣空港ターミナル社が設置する「新石垣空港国際線ターミナルビル整備検討委員会(仮称)」に県も参加し、早期に国際線旅客ターミナルビルの拡張規模等を確定させ、平成28年の供用に向け、平成27年3月までに工事着手できるよう努める。

・伊平屋空港については、平成28年度に実施設計に着手できるよう、住民説明会を開催して地元の合意形成を図り、引き続き、国との協議を継続していく。

・全国的に更新・改良が必要な施設が増加している中で、粟国空港整備事業が継続できるよう、国に老朽化状況等の説明を行い、事業の緊急性を訴えていく。

「施策」総括表

施策展開	3-(1)-イ	人流・物流を支える港湾の整備	
施策	①那覇港の整備	実施計画掲載頁	160頁
対応する 主な課題	<p>○沖縄の経済社会活動を支える拠点港湾である那覇港については、沖縄県の新たなリーディング産業として期待される臨空・臨港型産業の集積に向け、国際・国内貨物を取り扱うロジスティクスセンターや国際コンテナターミナル等の整備、航路網の充実、那覇空港との効率的な機能分担(シーアンドエア)等により国際的な物流拠点にふさわしい港湾機能の強化を図っていく必要がある。</p> <p>○那覇港では、港湾施設の狭あい化による利用効率の低下、貨物船と旅客船・フェリーの混在、台風時及び冬季風浪時の港内波浪等が問題となっており、利便性の向上や効率的で安全な港の整備が求められている。さらに、近年の船舶の大型化に対応した岸壁やふ頭用地、上屋等の充実、港湾貨物の円滑な輸送を確保する臨港道路等の整備が課題となっている。</p> <p>○那覇港は日本有数の国際クルーズ船寄港地であるが、旅客ターミナル等が整備されていないため、利用者は炎天下や雨天時に移動を強いられるなど利便性や快適性に課題を抱えている。今後は、クルーズ船誘致に向けた更なる取組強化とともに、安全性・快適性・利便性の確保など観光客の受入体制の充実に向けた対応が必要である。</p>		
関係部等	土木建築部		

I 主な取組の推進状況 (Plan・Do)

(単位:千円)

平成25年度			
主な取組	決算 見込額	推進状況	活動概要
○那覇港の人流機能強化			
1 那覇港国際旅客ターミナル整備事業	708,535	やや遅れ	○那覇港管理組合において、泊ふ頭地区の旅客ターミナルビルを整備し、平成26年3月完成、4月供用開始したが、ボーディングブリッジの整備が遅れているため、やや遅れとなっている。(1)
2 那覇港コースタルリゾートウォーターフロント整備事業	54,547	順調	○那覇港管理組合において、浦添ふ頭地区の小船溜まり整備・海浜緑地整備にかかる環境の現況調査、泊ふ頭地区の緑地(泊)を整備した。(2)
3 那覇港産業振興防災計画事業	2,941	やや遅れ	○那覇港管理組合において、港湾利用者のワークショップ開催や、防災マップを作成したが、避難プランの検討が遅れたためやや遅れとなった。(3)
4 那覇港人流機能強化関連事業	82,918	順調	○那覇港管理組合において、浦添ふ頭緑地(東)整備の推進、クルーズ受入促進事業(歓送迎セレモニー58回)を実施した。(4)
○那覇港の物流機能強化			
5 那覇港臨港道路整備事業	192,012	順調	○那覇港管理組合において、港湾2号線改良(液状化対策)を行った。(5)
6 那覇港防波堤整備事業	国直轄	順調	○国直轄において、防波堤を整備した。(6) ○那覇港管理組合において、ガントリークレーン1基を整備した。(7)
7 那覇港国際コンテナターミナル事業	693,175	順調	○那覇港管理組合において、総物流センター基本設計を行ったが、建物仕様に係るアンケートの取りまとめに時間を要し、基本設計を完了する事ができなかったため、基礎工事の着手が遅れが生じた。(8)
8 那覇港総合物流センター事業	6,690	やや遅れ	

様式2(施策)

9	那覇港物流機能強化関連事業	167,376	順調	○那覇港管理組合において、機能再編調査(港湾計画改訂作業、各ふ頭の機能再編作業等)を実施した。(9)
10	那覇港産業推進防災事業	6,738	やや遅れ	○那覇港管理組合において、那覇港船客待合所、上屋の耐震診断調査を行ったが、年度内で完了しなかったためやや遅れとなっている。(10)

(1)成果指標

成果指標名		基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
1	那覇港の年間旅客者数	59万人 (23年)	63万人 (24年)	90万人	4万人	9,710万人 (23年)
	状況説明	平成24年時において、年間旅客者数が63万人と増加しており、目標値を達成すべく、引き続き利便性の高い港湾施設の早期整備・拡充を図るとともに、より一層の観光客誘致活動など、旅客者受入体制の充実に向けた対応が必要である。				
成果指標名		基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
2	那覇港の取扱貨物量	1,004万トン (23年)	989万トン (24年)	1,950万トン	△15万トン	278,258万トン (23年)
	状況説明	平成24年時において、取扱貨物量が989万トンと基準値から15万トン減少しており、目標値を達成すべく、さらなる利便性の高い港湾の早期整備・拡充を推進するとともに、国際交流・物流拠点の形成に必要な港湾機能の強化を図る必要がある。				
成果指標名		基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
3	那覇港におけるクルーズ船寄港回数	53回 (23年)	67回 (24年)	80回	14回	—
	状況説明	平成24年時において、クルーズ船寄港回数が67回と基準値から14回増加しており、目標値を達成すべく、国直轄においては、引き続き利便性の高い港湾施設の早期整備・拡充を推進し、那覇港管理組合においては、より一層の観光客誘致活動など、旅客者受入体制の充実に向けた対応が必要である。				

(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)

<p>○那覇港の人流機能強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・浦添ふ頭地区の小船溜り、海浜緑地の整備方針や整備スケジュールについて、埋立事業の効果の早期発現のため、那覇港管理組合と構成団体(県、那覇市、浦添市)は連携を密に図る必要がある。 ・防災・減災計画を早期に策定し、計画に基づいた防災・減災対策を講じる必要がある。 <p>○那覇港の物流機能強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ガントリークレーンを増設することで、2隻同時着岸時にも安定的な施設の提供が可能となったが、さらなる荷役時間の短縮に向けて、ガントリークレーン4号機の早期整備が必要である。 ・総合物流センター事業においては、物流の効率化と那覇港から移・輸出する貨物の増大が目的であることから、加工業等の新たな貨物を生み出す企業の誘致が必要であることから、各関連機関からの情報収集を密に行う必要がある。 ・那覇港では、港湾施設の狭あい化による利用効率の低下、船舶の大型化や貨物船と旅客船・フェリーの混在等が問題となっていることから那覇港全体の港湾機能の再編・適正配置を実施する必要がある。 ・那覇港船客待合所、上屋における専門家による耐震診断調査においては、実施予算不足より、上屋の耐震診断調査が遅れているため、工程のフォローアップを行い、調査を早期に完了する必要がある。
--

IV 外部環境の分析 (Check)

○那覇港の人流機能強化

・近年、那覇港へのクルーズ船寄港回数は参考データに示すとおり年間50回を超えている。今後も寄港回数は増加すると見込まれることから、観光客や船社の満足度向上のためには、観光客の受入体制の強化、観光地としての快適な周辺環境及び観光客受入時のセレモニー等が重要となってくる。そのため、県は地元那覇市や、関係する旅行会社、観光協会など関係機関と協働し、那覇港管理組合に対し早期対応を求める必要がある。

○那覇港の物流機能の強化

・那覇港の取扱貨物量については、近年1,000万トン前後で推移している状況である。今後、施設整備の充実により貨物量の増大を目指す。

V 施策の推進戦略案 (Action)

○那覇港の人流機能強化

・県と那覇港管理組合は、地元の那覇市や旅行会社、観光協会など関係機関等と協働し、観光客の受入体制の強化のための旅客ターミナルや周辺環境の早期整備及び受入セレモニーの充実など、観光客、船社の満足度が上がるような取組を図っていく。また、国に対しても旅客ターミナルの拡大に向けて早期整備ができるよう要望を行っていく。
・県と那覇港管理組合は、構成団体(那覇市、浦添市)と密に連携を図り、浦添ふ頭地区の小船溜り、海浜緑地の早期利用を図っていく。

○那覇港の物流機能強化

・国際コンテナターミナル事業においては、県と那覇港管理組合は、利用者の満足度が上がるようガントリークレーン4号機の早期整備を図っていく。
・総合物流センター事業においては、県内外の企業に対してヒアリングを行うとともに、企業立地推進課等と情報交換するなど、企業の誘致に繋げていく。
・物流機能強化関連事業において、県と那覇港管理組合は、那覇港全体の港湾機能の再編・適性配置による強化を図るため、那覇港港湾計画の改定を早急に図っていく。
・耐震診断調査においては、予算確保に努めるとともに、工程のフォローアップを行い、早期の調査完了を図る。

「施策」総括表

施策展開	3-(1)-イ	人流・物流を支える港湾の整備		
施策	②中城湾港の整備		実施計画掲載頁	161頁
対応する主な課題	○中城湾港新港地区は定期航路がなく、航路サービスが十分でないため、中部圏域の貨物の多くが陸上輸送のかさむ那覇港から搬出入を余儀なくされており、物流効率化や機能分担が不十分となっている。このため、既に供用している西ふ頭に加え、東ふ頭の早期供用や那覇港との適正な機能分担や定期船航路の実現に向けた整備が必要である。			
関係部等	土木建築部			

I 主な取組の推進状況 (Plan・Do)

(単位:千円)

平成25年度				
主な取組	決算見込額	推進状況	活動概要	
○中城湾港の整備				
1	港湾施設整備(中城湾港・新港地区)	国直轄	順調	○国直轄において、船舶が接岸・停泊する水域(泊地)の浚渫を促進した。(1)
2	物流拠点化促進事業(中城湾港・新港地区)	61,000	順調	○中城湾港→志布志港→鹿児島港→那覇港→中城湾港航路における定期船実証実験に加え、大都市圏航路(大阪)実証実験を実施した。また、先島航路実証実験の検討を行った。(2)
3	物流機能等強化事業(中城湾港・新港地区)	3,020	大幅遅れ	○中城湾港新港地区西ふ頭の上屋の実施設計に着手したが、津波避難施設としての機能を追加検討により不測の日数を要したため、年度内に終了できなかった。(3)
4	埋立事業(中城湾港・泡瀬地区)	国直轄 県:617,793	順調	○泡瀬地区において、国直轄で、新港地区の泊地約59万 ³ m ³ 、泡瀬地区作業用航路約11万 ³ m ³ を浚渫し、埋立を推進した。(4)
5	港湾施設整備事業(中城湾港・泡瀬地区)	617,793	順調	○泡瀬地区において、県は、人工海浜の突堤270m(暫定断面→完成断面)、潜堤175m、中仕切堤90m(暫定断面→完成断面)、養浜約3万 ³ m ³ の整備を推進した。(4, 5)

II 成果指標の達成状況 (Do)

(1) 成果指標

成果指標名	基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
中城湾港(新港地区)の取扱貨物量	61万トン(23年)	61万トン(24年)	110万トン	増減なし	—
1	状況説明 目標の取扱貨物量の達成には、定期航路化、便数の増加、荷主への働きかけが重要となるが、継続中の鹿児島航路実証実験、新規の先島航路実証実験、実施予定の京阪航路実証実験を行い、定期航路化に繋げることで、目標値の達成は充分可能となる。				

(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)

○中城湾港の整備

- ・平成23年11月から実施している鹿児島航路の実証実験は、毎週定期的に継続していることから、固定荷主の貨物が増加している。また、荷主からの要望が強い先島航路について、早期に実施出来るよう船会社の条件等を整理する必要がある。
- ・物流機能等強化事業の繰越の要因として、港湾利用者との調整及び津波避難施設機能の追加検討に時間を要したため、年度内の達成が困難となった。実施設計業務に遅れを生じていることから、上屋の新築工事の健全な工程管理が不可欠である。

Ⅳ 外部環境の分析 (Check)

○中城湾港の整備

- ・中城湾港(新港地区)西ふ頭の上屋の新築工事施工箇所は供用中の施設内であることから、港湾利用者との調整が不可欠であるが、同箇所において、国の直轄工事が予定されており、施工時期など調整が必要である。
- ・中城湾港泡瀬地区の埋立事業については、地元の沖縄市等から早期整備の強い要請があり、事業効果の早期発現のため、国の直轄工事と連携し、継続的に工程計画を見直す必要がある。

Ⅴ 施策の推進戦略案 (Action)

○中城湾港の整備

- ・物流機能等強化事業では、上屋の新築工事の発注に先立ち、国の直轄工事との調整会議を開催し、供用中の施設利用者への影響に配慮した工程を検討し、施設の早期整備に取り組む。
- ・鹿児島航路については、平成26年末までの事業期間とし、平成27年度からの定期航路化に向け荷主、船会社に対し周知・継続の働きかけを行う。また、先島航路については、船会社の条件調整を行い、早期着手を目指す。
- ・泡瀬地区の埋立事業の各施設(臨港道路、緑地、物揚場、防波堤、マリーナ等)の工事工程を適切に管理し、継続して工程計画を見直すことで、事業全体の期間短縮を図る。
- ・泡瀬地区の人工海浜でのレクリエーションなどの一時的なイベント利用について、国や沖縄市と調整し、実施する。

「施策」総括表

施策展開	3-(1)-イ	人流・物流を支える港湾の整備		
施策	③圏域の拠点港湾等の整備		実施計画掲載頁	161頁
対応する主な課題	○各圏域における交流拠点である本部港(北部)、平良港(宮古)、石垣港(八重山)においては、国際的な観光リゾート地としての基盤強化を図るため、国際クルーズ船の寄港・就航を促進するための旅客船バースを整備する必要がある。			
関係部等	土木建築部			

I 主な取組の推進状況 (Plan・Do)

(単位:千円)

平成25年度				
主な取組		決算見込額	推進状況	活動概要
1	石垣港の整備	国直轄	順調	○国は、大型旅客船ターミナル整備事業として、岸壁、防波堤、泊地の整備を実施した。(1)
2	平良港の整備	国直轄	順調	○国は、国際クルーズ船が寄港可能な耐震強化岸壁整備、ふ頭用地、臨港道路、緑地等の整備を実施した。(2)
3	本部港の整備	582,504	順調	○国際クルーズ船が寄港可能な耐震岸壁(延長L=220m)の整備を完了した。 ふ頭用地、臨海道路、緑地の整備及び沖防波堤の基本設計を完了した。(3)
4	金武湾港の整備	256,000	順調	○金武湾港において、海中道路を南北に結ぶ航路の整備として浚渫工事を、もずくの収穫時期等に配慮し、工事期間を5月から9月に制限し実施した。(4)

II 成果指標の達成状況 (Do)

(1) 成果指標

成果指標名		基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
1	北部、宮古、八重山圏域におけるクルーズ船寄港回数	53回 (23年)	67回 (25年)	86回	14回	—
	状況説明	平成25年は北部圏域が1回、宮古圏域が1回、八重山圏域が65回の計67回クルーズ船が寄港し、基準値と比べ14回増加した。 H28目標値の達成に向け、引き続き本部港や平良港等で大型クルーズ船の寄港に対応した耐震岸壁の整備を推進する。				

(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
航路整備が必要な港湾数	13港 (H21)	12港 (H23)	11港 (H25)	↗	—

III 内部要因の分析 (Check)

<ul style="list-style-type: none"> ・港湾利用者等との調整に時間を要し沖防波堤の設計に遅れが生じたことから、工事費予算が年度内に執行できず繰越となったため、工事を円滑に進める必要がある。 ・本部港は伊江島、鹿児島への定期航路があるため、船舶会社と行程の調整を行うなど、船舶会社および利用者の安全性、利便性に配慮しながら整備を推進する必要があるが、港湾利用者等との調整に時間を要したことから、沖防波堤の設計に遅れが生じた。

IV 外部環境の分析 (Check)

- ・東アジアへの展開を予定している外国船社やその代理店から、大型クルーズ船を宮古島や石垣島を含め沖縄へ寄港させたいとの声が高まっているため、大型クルーズ船に対応したバースの整備が課題である。そのため県は、国や石垣市、宮古島市と連携し、大型クルーズ船に対応した早期の岸壁整備、CIQ施設等の受け入れ体制の強化を促進する必要がある。
- ・環境及び海域利用者に配慮しなければならないため、事業期間に制限がある。
- ・金武湾港の整備においては、計画航路付近にモズク養殖場があることから、環境対策に十分に配慮した整備を行う必要があるとともに、マリンスポーツや潮干狩り等、海洋利用者の安全性に配慮する必要がある。

V 施策の推進戦略案 (Action)

- ・石垣港の整備については、県は、引き続き、国や石垣市に対し、平成29年の大型旅客船ターミナルの暫定供用に向け早期の施設整備の促進を図るよう要望する。
- ・平良港の整備については、県は、引き続き、国や宮古島市に対し、平成29年の漲水地区（I期）供用開始に向け早期の施設整備の促進を図るよう要望する。
- ・本部港においては、船舶会社および利用者の安全性、利便性に配慮しながら整備を推進するとともに、防波堤については、詳細設計を完了させ、早期工事発注に取り組む。
- ・金武湾港の整備については、もずくの収穫時期等に配慮した工事時期（5月から9月まで）とし、限られた期間で効率よく事業を推進するとともに、適切な安全対策により海洋利用者の安全性に配慮する。

「施策」総括表

施策展開	3-(1)-ウ	陸上交通基盤の整備		
施策	①各拠点を結ぶ道路網の整備	実施計画掲載頁	163頁	
対応する主な課題	○道路は県民生活や経済活動を支える上で重要な役割を果たしているが、広域交流拠点と各圏域拠点間の有機的な連結が実現しておらず、交通渋滞が慢性化している状況であることから、体系的な幹線道路ネットワークの早期構築が必要である。			
関係部等	土木建築部			

I 主な取組の推進状況 (Plan・Do)

(単位:千円)

平成25年度				
主な取組	決算見込額	推進状況	活動概要	
○陸上交通基盤の整備				
1	那覇空港自動車道の整備	国直轄	順調	○国は、豊見城東道路、小禄道路の整備を行い豊見城東道路は平成26年3月に一部供用開始した。県は、当該事業の促進を図るため、平成25年5月及び11月に、国に対し早期整備等の要望を行った。(1)
2	沖縄西海岸道路の整備	国直轄	順調	○国は、読谷道路、北谷拡幅、浦添北道路、豊見城道路、糸満道路等の整備を行った。県は、当該事業の促進を図るため、平成25年5月及び11月に、国に対し早期整備等の要望を行った。(2)
3	ハンゴ道路等ネットワークの構築	3,453,426	順調	○沖縄環状線(改良工事等)、浦添西原線(改良工事等)、宜野湾北中城線(道路改良等)、県道24号線BP(改良工事等)、国道507号(津嘉山BP)(改良工事等)、南部東道路(調査・設計等)等の整備を行った。(3)
4	情報通信技術の活用による交通の円滑化	1,219,136	順調	○交通信号機の整備(新設、改良、更新)、交通管制システムの充実・高度化、管制エリアの拡大及び信号機の集中制御化並びに高度道路交通システム(ITS)の整備による道路交通のIT化を推進した。(4)

II 成果指標の達成状況 (Do)

(1) 成果指標

成果指標名	基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
1 交通渋滞等による損失時間	41.2千人時間/年・km (14年度)	—	減少	—	20.3千人時間/年・km (14年度)
状況説明	交通渋滞状況について、成果指標である交通渋滞等による損失時間については、全国的な調査が実施されておらずデータがないため、近年の状況は不明だが、参考データの混雑時旅行速度からすると、交通渋滞状況は、全国と比較して低い水準が続いている。ただし、取り組みは、計画通り進捗しており、体系的な幹線道路ネットワークの早期構築につながっている。				

(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	
混雑時旅行速度	—	28.3km/h (17年度)	27.3km/h (22年度)	→	35.1km/h (22年度)

Ⅲ 内部要因の分析 (Check)

○陸上交通基盤の整備

- ・道路事業を含む公共事業を推進するための財源が限られているなか、現状でも混雑時旅行速度が大都市圏並に低い水準であるのに加え、今後もさらなる交通量の増加が見込まれることを踏まえ、体系的な幹線道路ネットワークの構築に向け効率的な取り組みを行う必要がある。
- ・新設道路の供用等により新たに必要となる交通安全施設を迅速かつ適切に設置するとともに、老朽化した既設の交通安全施設の更新を着実に実施する必要がある。

Ⅳ 外部環境の分析 (Check)

○陸上交通基盤の整備

- ・中南部圏域の幹線道路では、混雑時の旅行速度が15km/hを下回る区間が多数みられるなど、大都市圏並の渋滞状況となっている。自動車保有台数やレンタカーの増加等に伴い、今後もさらなる交通量の増加が見込まれることから、那覇空港自動車道、沖縄西海岸道路の早期整備、及びハシゴ道路ネットワークの早期構築を図る必要がある。

Ⅴ 施策の推進戦略案 (Action)

○陸上交通基盤の整備

- ・県は、国に対し、那覇空港自動車道、沖縄西海岸道路の早期整備の要望を積極的に行う。
- ・国、関係市町村等と連携しながら、ハシゴ道路ネットワーク構築を重点的に推進し、早期完成供用を目指すとともに、交通需要マネジメントなどのソフト施策との連携や、主要渋滞箇所の優先的な整備など、効果的な取組を行う。
- ・沖縄地方渋滞対策協議会において特定された主要渋滞箇所については、渋滞原因の分析や対策案の検討等、渋滞緩和に向けた取り組みを行う。
- ・業務の外部委託等事務の合理化を図り、交通安全施設の新設、改良、更新事業を効率的に行う。

「施策」総括表

施策展開	3-(1)-ウ	陸上交通基盤の整備	
施策	②公共交通システムの充実	実施計画掲載頁	164頁
対応する主な課題	<p>○沖縄は自動車への依存度が高く、自動車保有台数の増加、中南部都市圏への人口集中、レンタカー利用の増加等により交通渋滞が慢性化し、路線バスの定時運行ができずバス離れが加速するなど、道路交通サービス低下の悪循環が生じている一方、高齢社会に対応した移動環境や交通手段の確保が強く求められている。</p> <p>○自動車から公共交通への転換を促進させるため、公共交通の需要喚起、利用促進に努める他、自動車と公共交通及び公共交通機関相互の結節機能を向上させ、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必要がある。</p> <p>○鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に向けては、持続的な運営を可能にする特例的な制度の早期創設、事業採算性確保の検討、県民世論の喚起等が課題であることから、制度の研究、まちづくりと連携した需要の拡大による事業採算性の向上、県民合意形成に関する独自調査を行い早期導入を図る必要がある。</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25年度			
主な取組	決算見込額	推進状況	活動概要
○都市モノレールの整備			
1 沖縄都市モノレール延長整備事業	4,638,356	やや遅れ	○モノレールインフラ部について実施設計を実施するとともに、下部工事に着手した。 また、関連道路・街路等については実施設計及び用地取得を実施した。用地取得にあたっては人員を増強するなど体制を強化し取り組んだが、権利関係の整理や移転先の選定等に不測の時間を要したことから、事業の進捗率が8.51%(計画値14.02%)にとどまったため、やや遅れとなった。(1)
2 パークアンドライド駐車場の整備(第4駅周辺等)	7,328	やや遅れ	○第4駅周辺の各整備事業を円滑に実施するため、浦添市などの関係機関と調整会議等の開催などを踏まえ、第4駅パークアンドライド駐車場基本計画検討業務を実施したが、地元市の要望を受け、駐車場位置の検討に時間を要したため、基本設計業務に着手できず、やや遅れとなった。(2)
○新たな公共交通システムの導入			
3 鉄軌道を含む新たな公共交通システム導入促進事業費	78,139	順調	○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、鉄軌道導入に向けた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等について、有識者から意見を聞く等幅広く検討を行った。(3)
4 交通体系整備推進事業	25,131	やや遅れ	○当初計画では平成25年度は啓発活動の実施を予定していたが、計画を変更し、那覇市への移動が多い地域等やバス網の沿線居住者等、地域別・対象者別の効果的な啓発活動の実施内容の検討及び公共交通活性化に関する各種検討を実施したため、やや遅れとなった。(4)

様式2(施策)

5	公共交通利用環境改善事業	1,141,557	順調	○バス事業者における車両更新計画との連携によりノンステップバスの導入計画を概ね達成した(計画値43台、実績値40台)。 また、IC乗車券システムについては、モノレール及びバス4社がシステム導入に合意し、システム開発に着手した。(5)
---	--------------	-----------	----	---

II 成果指標の達成状況 (Do)

(1) 成果指標

	成果指標名	基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
1	交通渋滞等における損失時間	41.2千人時間/年・km (18年度)	—	減少	—	20.3千人時間/年・km (18年度)
	状況説明	ノンステップバスやIC乗車券システムの導入等の環境整備によって、定時速達性及び利便性の高い基幹バスシステムを導入し、自家用車利用から公共交通利用への転換により、交通渋滞の緩和が図られる。「公共交通活性に関する各種検討」及び「公共交通利用促進のための広報・啓発活動」等により、公共交通利用に対しての県民意識の変革が促され課題解決に一定程度寄与していると考えられる。				
	成果指標名	基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
2	モノレールの乗客数	35,551人/日 (22年度)	40,831人/日 (25年度)	40,542人/日 (30年度)	5,280人/日	—
	状況説明	現時点ではモノレール延長整備事業による成果指標への寄与はないものの、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、H25年度は1日あたりの乗客数が初めて4万人を超えた。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)

<p>○都市モノレールの整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成31年春開業を目指す上で、執行体制の強化、執行の効率化が必要である。 ・用地取得にあたっては、移転先の選定作業に時間を要することや土地価格に対する不満等により用地交渉が難航しているため、体制を強化するとともに、課題に応じた、きめ細やかな対応を検討する必要がある。 ・延長区間第4駅周辺は、モノレール延長整備事業の他、幸地インターチェンジ及び県道浦西停車場線整備、パークアンドライド駐車場整備、県道浦添西原線の橋梁整備化、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、各事業の工程計画を事業者間で共有する必要がある。また、交通結節機能の強化を図るため、延長区間第4駅周辺の配置計画等については、各事業と充分連携を図る必要がある。 ・パークアンドライド駐車場の整備においては、駐車場位置の調整に不測の時間を要した。 <p>○新たな公共交通システムの導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄軌道導入にあたっては、事業採算性の観点から、インフラ部分を公共が整備・保有し、運行会社が運行する公設民営型上下分離方式の特例的な制度の導入が不可欠であり、国との調整が必要となっている。また、事業化に向けた計画案の策定にあたっては、県民等の理解と協力が不可欠であるため、パブリックインボルブメント等県民との合意形成に取り組む必要がある。 ・公共交通利用環境改善事業については、バス事業者がノンステップバス導入への自己負担額及び既存車両の損耗等を考慮のうえ、車両更新計画を見直す場合は、その方針を尊重し柔軟に対応する必要がある。 ・また、IC乗車券導入後における利用者目線でのサービスレベルを維持する共通サービスの構築に向け、事業規模や経営方針の異なる交通事業者の意見集約について、効果的・効率的に取り組む必要がある。 ・交通体系整備推進事業については、国道58号を中心とする那覇市から沖縄市までの区間への基幹バス導入計画の推進のため、バスレーン延長の実施にあたり、予想される渋滞緩和対策等について、警察や国、バス事業者、企業等と綿密な連携を図る必要がある。
--

IV 外部環境の分析 (Check)

○都市モノレールの整備

・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、現行の耐震基準に基づく設計を行うとともに、モノレール運行会社とも連携し、電力等エネルギーを効率的に使用する省エネ設備等の導入を検討する必要がある。

○新たな公共交通システムの導入

・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。

V 施策の推進戦略案 (Action)

○都市モノレールの整備

・H26年4月より出先機関として「都市モノレール建設事務所」を組織し、執行体制の強化及び執行の効率化を図る。
・パーティー数の更なる増加により用地取得体制を強化するとともに、移転先選定に時間を要する案件については地元市の協力も得ながら早期の移転先の確保に努める。また、土地価格に不満のある案件については、地権者の理解が得られるよう鋭意交渉に取り組む。

・第4駅周辺の配置計画については、各事業間での調整を進めるとともに、沖縄自動車道と結節する第4駅周辺の各整備事業を円滑に実施するため、引き続き、県、地元市町、関係団体及び事業者との間で、調整会議等を年4回程度開催する。

・現行の耐震基準に基づき設計を行うとともに、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検討する。

・パークアンドライド駐車場の整備においては、関係機関と調整の上、今年度中に周辺道路計画を決定する。

○新たな公共交通システムの導入

・鉄軌道の早期導入に向け、国との調整を加速させるとともに、パブリックインボルブメントの実施にあたっては、説明会やパネル展示の開催、HPや広報誌の活用等、幅広くわかりやすい情報提供に努める。

・公共交通利用環境改善事業については、バス事業者におけるノンステップバスの車両更新計画と連携して、安定した車両導入に努める。

また、IC乗車券システムの平成27年4月の本格運用開始に向け、県が率先して評価資料等の作成を行うとともに、交通事業者との調整会議を密に実施することにより、円滑な意見集約を図り利便性の高いサービスを実現する。

・交通体系整備推進事業については、平成26年度内のバスレーンの延長実施について、県警やバス事業者等と綿密な調整を行い円滑な導入を図る。

また、広報活動については、沿線の自治会長、地域住民をはじめ、広く県民に対し、効果的な周知徹底を図る観点からバスレーンの延長と併せて実施する。

「施策」総括表

施策展開	3-(1)-エ	国際ネットワークの構築、移動・輸送コストの低減及び物流対策強化		
施策	①国際的な交通・物流ネットワークの構築	実施計画掲載頁	165頁	
対応する主な課題	○国際的な観光及び物流の拠点としての機能を高め、関連産業の振興・集積を図っていく上で、空港、港湾のインフラ整備とあわせて、公租公課の引き下げや規制緩和措置などの利活用を促し、国内・海外との交通・物流ネットワークの拡充を図っていくことが重要な課題である。			
関係部等	商工労働部、文化観光スポーツ部、土木建築部			

I 主な取組の推進状況 (Plan・Do)

(単位:千円)

平成25年度				
主な取組	決算見込額	推進状況	活動概要	
○航空ネットワークの構築				
1	新規航空路線の就航促進	2,789,815	順調	○中国国際航空の北京～那覇路線の再開(平成25年7月)、アジアナ航空の釜山～那覇路線の新規就航(平成25年11月)、中国東方航空の上海～那覇路線のデイリー運航再開(平成25年6月)、Peach Aviationの台北～那覇路線の新規就航(平成25年9月)、吉祥航空の上海～那覇路線の新規就航(平成26年1月)など、那覇空港の週間就航便数は平成24年度末の週49便から平成25年度末に77便へと157%の増加となった。(1)
2	航空貨物便の公租公課低減	—	順調	○航空機燃料税の税率の特例措置の適用期限の延長を国に要望し、平成28年度まで3年間の延長が認められた。(2)
○海上輸送網の充実				
3	県外・国外の主要港とのネットワーク拡充	19,886 20,598	順調	○那覇港管理組合において、那覇港の輸出貨物を増大させるため、荷主に対する助成、那覇ー香港直行便就航の社会実験を推進した。 また、那覇港及び那覇空港の物流機能活用による物流改善・効率化に向けた沖縄型物流モデル構築等の取り組みを行った。(3)
4	物流拠点化促進事業(中城湾港・新港地区)	61,000	順調	○中城湾港→志布志港→鹿児島港→那覇港→中城湾港航路における定期船実証実験に加え、大都市圏航路(大阪)実証実験を実施した。また、先島航路実証実験の検討を行った。(4)

II 成果指標の達成状況 (Do)

(1) 成果指標

	成果指標名	基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
1	那覇空港の国際路線数(就航都市数)	7路線(24年)	7路線(25年)	10路線	増減なし	新千歳空港10路線 広島空港 8路線(24年)
	状況説明	平成26年8月時における那覇空港の国際路線数は7路線と前年と比較して増減はないが、那覇空港の週間就航便数は平成24年度末の週49便から平成25年度末に77便へと157%の増加となっている。H28目標値の達成のために、さらなる軽減措置を求める必要がある。				

	成果指標名	基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
2	那覇空港の国際貨物取扱量	15万トン (22年)	16万トン (25年)	28万トン	1万トン	成田 200万トン 関空 70万トン (22年)
	状況説明	平成25年度末の那覇空港の国際貨物取扱量は約16万トンと前年度と比較して1万トンの増、基準値とほぼ同じとなっている。H28目標値の達成のため県産品の販路拡大、全国特産品輸出拠点化、企業誘致を図り、ハブ機能の活用実績を積み上げることで、新規路線の活用を促進する。				
	成果指標名	基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
3	那覇港の外貨取扱貨物量	120万トン (23年)	110万トン (25年)	1,020万トン	△10万トン	122,622万トン (23年)
	状況説明	平成25年度の取扱貨物量は110万トンとなり平成23年度と比較し若干減少したものの、ほぼ例年並みの貨物量で推移している。関係機関等とも連携を図りつつ、本事業で構築した物流モデルの実施・展開を含めた貨物創出策を推進することで、取扱貨物量の増加を図る。				

(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
那覇空港の貨物便路線数(国内・国際)	8路線 (22年)	8路線 (24年)	11路線 (25年)	↗	—

III 内部要因の分析 (Check)

<p>○航空ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> 航空各社の新規参入増、既存定期便の運航機材大型化などにより、那覇空港新国際線ターミナルの平日昼間時間枠のチェックインカウンター数の限界が近づいており、日本でも数少ない24時間空港である那覇空港のメリットを活かした取り組みを検討する必要がある。 平成25年7月よりタイ及びマレーシアからの訪日短期滞在観光客がノービザとなったことを受け、今後は海外プロモーションの実施場所と投資費用の選択と集中が必要である。 平成26年3月にシンガポールチャンギ空港グループと沖縄県が相互連携協定を締結したので、今後は相互連携協定を活かした路線誘致活動の推進をする必要がある。 航空機燃料税の軽減措置については、平成28年度までの延長が認められたが、着陸料及び航行援助施設利用料については、単年度の措置となっていることから、引き続き軽減措置の延長を要望する必要がある。 貨物便についても旅客便と合わせ、公租公課低減措置の継続・拡充に向けた税制改正要望等を、適時に行う必要がある。 <p>○海上輸送網の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> H25年度は、近隣アジア諸国の国際ハブ港湾の活用に向けた検討を行い、当該港湾と那覇港との物流ネットワーク強化による新たな物流モデル構築を進めた。物流モデルの実施・展開に向けては、スキームの精緻化を図るとともに、プレーヤーへの働きかけ等の環境整備が必要である。 H25年度は国際物流(外航)についての調査が進展したところであるが、国内物流の改善・効率化についても調査・検討が求められる。 県外との物流については、ネットワーク、頻度ともに比較的高い水準にあるものの、物流促進に向け、さらなる改善を図るべく検討が必要である。 離島物流については、定住条件整備のみならず、産業振興の観点からも検討が必要である。 平成23年11月から実施している鹿児島航路の実証実験は、毎週定期的に継続していることから、固定荷主の貨物が増加している。また、荷主からの要望が強い先島航路について、早期に実施出来るよう船会社の条件等を整理する必要がある。

IV 外部環境の分析 (Check)

<p>○航空ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ANAは、今後も成長が期待されるアジア域内を中心とした貨物流動の取り込みの強化を図るため、那覇空港における貨物ハブ路線について、平成25年度に3路線を増設したことから、県は、企業誘致や全国特産品の輸出拠点化に向けたセミナーやプロモーション等の取り組みを強化することにより、新規路線の活用を促す必要がある。 <p>○海上輸送網の拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> 県内船社の台湾航路開設等、航路網拡充に向けた動きが活発化しつつあり、船社等の関係者との連携を強化することで更なるネットワーク拡充を促進する必要がある。

V 施策の推進戦略案 (Action)

○航空ネットワークの構築

- ・深夜早朝枠へチャーター便を誘導するため、CIQやハンドリング会社への受入体制の整備を要請するとともに、現行支援制度の単価についても、深夜早朝枠の増額を検討する。
- ・過去2、3年、チャーター便の就航実績のあるタイ(バンコク)とシンガポールを注力市場と位置づけ、連続チャーター実現へ向けて集中的に予算と人員を投入する。
- ・チャンギ空港グループの協力を得て、航空会社や主要旅行社へのセールス活動を展開する。
- ・航空会社に対し、貨物便の路線拡充及び新規路線の誘致に向けた要請・誘致活動の積極的な取り組みを行う。
- ・着陸料及び航行援助施設利用料については、単年度の措置となっていることから、引き続き軽減措置の延長を要望する。

○海上輸送網の充実

- ・国際物流に関する調査・検討に加え、県内・国内物流についても改善・効率化に向けたモデル構築等の検討を実施する。
- ・県と那覇港管理組合は、船社や関連企業等へのポートセールスも、積極的に実施し、より一層、国内・海外との交通・物流ネットワークの拡充を図っていくため、官民一体となり、那覇港の利用を呼びかけていくよう図っていく。
- ・鹿児島航路については、平成26年末までの事業期間とし、平成27年度からの定期航路化に向け荷主、船会社に対し周知・継続の働きかけを行う。また、先島航路については、船会社の条件調整を行い、早期着手を目指す。

「施策」総括表

施策展開	3-(1)-エ	国際ネットワークの構築、移動・輸送コストの低減及び物流対策強化		
施策	②輸送コストの低減及び物流対策の強化		実施計画掲載頁	166頁
対応する主な課題	<p>○国際的な観光及び物流の拠点としての機能を高め、関連産業の振興・集積を図っていく上で、空港、港湾のインフラ整備とあわせて、公租公課の引き下げや規制緩和措置などの利活用を促し、国内・海外との交通・物流ネットワークの拡充を図っていくことが重要な課題である。</p> <p>○我が国唯一の島しょ県であり、かつ本土から遠隔地にあるという本県の地理的特性は、物流の高コスト化につながり、産業振興にとっての大きな制約要因となっている。このため、流通・配送拠点の機能強化や輸送体制の最適化等により物流の効率性を高め、物流コストを低減することが喫緊の課題となっている。</p>			
関係部等	農林水産部、商工労働部、土木建築部			

I 主な取組の推進状況 (Plan・Do)

(単位:千円)

平成25年度				
主な取組	決算見込額	推進状況	活動概要	
○輸送コストの低減				
1	コンテナスペースの借り上げ事業	465,792	順調	<p>○那覇空港からの国際航空貨物便就航地(香港、台湾、上海、バンコク、ソウル)への貨物スペースを県が借上げて県内事業者等へ提供する。(1)</p>
2	製造業振興物流対策事業	13,470	順調	<p>○H24年度に実施した海上コンテナ共同輸送だけでは輸送コスト低減等の効率化の効果が域外出荷を促進するに十分ではなかったため、県外における保管・配送拠点となる共同物流センター設置等を検討し、県産品域外出荷拡大に向けた輸送コスト低減、リードタイム短縮に対応する共同物流モデルの構築・展開を行った。(2)</p>
3	万国津梁輸送ネットワーク強化事業	24,679	順調	<p>○平成25年度から出荷拡大計画を策定する企業に対して補助上限額を拡大した上で、国際物流拠点産業集積地域に立地する企業に対して、搬出輸送費の支援を行った。(企業数:29社)(3)</p>
4	農林水産物流通条件不利性解消事業	2,336,862	順調	<p>○県産農林水産物を県外出荷する出荷団体の輸送費の一部を補助した(110件)。本事業により出荷団体の輸送コストの低減が図られ、前年度を上回る県外出荷量となった。(4)</p>
○物流対策の強化				
5	自由貿易地域那覇地区拡張事業	1,652,303	やや遅れ	<p>○臨空・臨港型産業の集積を図るための国際物流拠点施設(鉄筋コンクリート造5階建、延べ面積26,590㎡)の整備については、平成25年度内に完成予定であったが、那覇市景観審議会開催に伴う設計業務期間の延長や工事請負契約に関する手続きに不測の時間を要し、工事着手が平成25年12月と遅れたことから、平成27年2月の施設完成に向けて建設工事を進めている状況である。(5)</p>
6	那覇港国際コンテナターミナル事業	693,175	順調	<p>○那覇港管理組合において、ガントリークレーン1基を製作した。(6)</p>
7	那覇港総合物流センター事業	6,690	やや遅れ	<p>○那覇港管理組合において、総合物流センター基本設計を行ったが、建物仕様に係るアンケートの取りまとめに時間を要し、基本設計を完了する事ができなかったため、基礎工事の着手が遅れが生じた。(7)</p>

様式2(施策)

8	那覇港物流機能強化関連事業	167,376	順調	○那覇港管理組合において、機能再編調査(港湾計画改訂作業、各ふ頭の機能再編作業等)を実施した。(8)
9	県産食肉ブランド国内外流通対策強化事業	135,907	順調	○県産豚肉流通保管施設については平成25年3月に設置し、平成25年5月より供用開始となった。また、アグートレサビリティシステムについては、生産農場から卸事業者までのシステムの開発が完了し、個体管理頭数5,000頭となった。(9)
10	県産畜産物海外輸出対応施設の整備	1,998,281	順調	○離島畜産活性化施設整備事業により八重山地域(石垣市)において、海外輸出に対応した食肉処理施設整備を実施した(H26年3月完成)。(10)

II 成果指標の達成状況 (Do)

(1) 成果指標

成果指標名		基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
1	那覇空港の国際貨物取扱量	15万トン (22年度)	16万トン (25年度)	28万トン	1万トン	成田192万トン 関空65万トン (24年度)
	状況説明	平成23年度及び24年度の那覇空港の国際貨物取扱量は14万トン弱にとどまっていたが、平成25年度は16万トンに増加している。平成26年度はシンガポール貨物便が開設され、取扱量が更に増加する見込みである。コンテナスペースの借り上げ事業では、平成23年度214トン、平成24年度238トン、平成25年度269トンと順調に増加して量的増加に寄与するとともに、特に魚介類、肉類など生鮮食品で多く活用され、沖縄ハブの強みであるリードタイムの短さが活かされている。				
成果指標名		基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
2	那覇港の外貨取扱貨物量	120万トン (23年)	110万トン (25年)	1,020万トン	△10万トン	123,534万トン (22年)
	状況説明	平成23年(基準値)より若干減少したものの、例年並みの貨物量で推移している(H25年実績については速報値)。引き続き、関係機関等とも連携を図りつつ、本事業で構築した物流モデルの実施・展開を含めた貨物創出策を推進することで、取扱貨物量の増加を図る。				

(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
臨空・臨港型産業における新規立地企業数(累計)	47社 (23年度)	50社 (24年度)	56社 (25年度)	↗	—
臨空・臨港型産業における雇用者数(累計)	663人 (23年度)	963人 (24年度)	1,133人 (25年度)	↗	—
出荷団体の県外出荷量	— (23年)	43,700トン (24年)	50,300トン (25年)	↗	—
県産豚肉の輸出货量	20.3トン (23年)	26.6トン (24年)	48.4トン (25年)	↗	—

Ⅲ 内部要因の分析 (Check)

○輸送コストの低減

- ・コンテナスペースの借り上げ事業において、コンテナ借上を活用して海外販路を拡大し輸出量を増大させることにより、輸出者の価格競争力の強化を図る必要がある。海外販路拡大にあたっては、輸出先の輸入規制、嗜好等を踏まえた取り組みとなるよう留意する。また、海外バイヤーの招聘、県内生産者等の渡航支援、物産展等のプロモーション支援など、コンテナを活用して輸出する前の段階の支援をより効果的なものとし、県産品の海外需要を拡大する必要がある。
- ・製造業振興物流対策事業においては、輸送コスト低減を始めとする物流の改善・効率化を図るには貨物量の増加が必要であるが、対象を製造業に限定した取組では十分な物量の確保が困難である。そのため、対象業種を製造業以外にも拡大し、流通業等の他業種にまたがる総合的な物流対策が必要である。
- ・万国津梁輸送ネットワーク強化事業においては、補助額に上限があり、輸送実績が増加するほど支援効果が薄れる側面があることから、企業ニーズ等を踏まえ、出荷拡大計画の提出がある企業へは補助上限額を引き上げた(200万円→400万円)ところであるが、更なる誘致インセンティブに繋がる物流コスト低減の手法を検討する必要がある。
- ・農林水産物流通条件不利性解消事業の補助対象品目については、より効果的な事業の実施を図るため、沖縄の優位性を生かし、生産拡大や付加価値の向上が期待される品目に適宜見直す必要がある。

○物流対策の強化

- ・自由貿易地域那覇地区拡張事業においては、国際物流拠点施設の工事完了後、空き期間を極力短縮するため、平成27年4月からの施設供用開始を円滑に進めるため、使用料の設定や入居企業の公募等を並行して行う必要がある。
- ・ガントリークレーンを増設することで、2隻同時着岸時にも安定的な施設の提供が可能となったが、さらなる荷役時間の短縮に向けて、ガントリークレーン4号機の早期整備が必要である。
- ・総合物流センター事業においては、物流の効率化と那覇港から移・輸出する貨物の増大が目的であることから、加工業等の新たな貨物を生み出す企業の誘致が必要であり、各関連機関からの情報収集を密に行う必要がある。
- ・那覇港では、港湾施設の狭あい化による利用効率の低下、船舶の大型化や貨物船と旅客船・フェリーの混在等が問題となっていることから那覇港全体の港湾機能の再編・適正配置を実施していく必要がある。

Ⅳ 外部環境の分析 (Check)

○輸送コストの低減

- ・沖縄県の企業誘致における課題として、関連産業の集積が少ないことや、分譲用地価格及び物流コストが高いこと等が挙げられる。本事業は、物流コストを低減して企業の立地を促進しようとするものであるが、割高な物流コストは、本県の島しょ性に起因するものであるため、抜本的な解決は容易ではないことに留意する必要がある。
- ・農林水産物流通条件不利性解消事業の事業効果の検証では台風等の自然災害や市場価格変動等、外部要因による県外出荷実績の落ち込みも考慮する必要がある。

○物流対策の強化

- ・自由貿易地域那覇地区拡張事業においては、国際物流拠点施設の建設用地が米軍施設提供用地であることから、平成27年2月の完成に向けて、国等の関係機関と調整を行いながら施設整備を進める必要がある。
- ・県産食肉ブランド国内外流通対策強化事業における畜産物の海外販路拡大に向けて、定時定量という市場ニーズへの対応が求められている。
- ・県産畜産物海外輸出対応施設の整備について、八重山地域に整備した食肉処理施設の適切な運営には、適正な食肉処理頭数の確保が必要となる。

V 施策の推進戦略案 (Action)

○輸送コストの低減

- ・コンテナスペースの借り上げ事業について、香港や台湾など一定程度沖縄県産品が浸透している国では、その国の嗜好にあわせて対象品目を絞る、あるいは物産展よりも商談会を開催するといった、よりビジネスに繋がりがやすい事業を実施する。一方東南アジア等これから伸びゆく市場においては、テスト的な販売から実施するなど、各国の熟度に応じた戦略を進める。あわせて、農水部局と連携した足腰の強い実施体制の構築や、観光部局との連携による効果的なプロモーションを行うなど、関係機関との連携を密にして事業を実施する。
- ・製造業振興物流対策事業については、製造業を含めた多業種をターゲットとする総合的・包括的な物流対策を新たに実施する。
- ・万国津梁輸送ネットワーク強化事業においては、企業集積を更に進展させ、企業誘致競争力を強化するために、他部局における類似事業のスキーム等を参考にするなど、出荷を増やす企業に対する補助上限額及び対象経費の見直しや手続きの簡素化を図り、更なるインセンティブ性の向上について検討する。
- ・農林水産物流通条件不利性解消事業において、補助対象品目の見直しについては、本事業の効果検証を進めながら、関係課等と協議し、意見の集約に努め、生産拡大や付加価値の向上が期待できる品目の追加や、県外出荷量の少ない品目等の削除を検討していく。また、本事業の効果を示す指標について、補助事業者である出荷団体の県外出荷量以外の指標を検討し、多角的な効果検証につなげる。

○物流対策の強化

- ・自由貿易地域那覇地区拡張事業においては、施工業者、工事監理者、工事監督員及び隣接する那覇地区施設管理者の連絡体制を構築して建設工事を安全かつ円滑に進めるため、工程会議を週1回開催し、工事進捗に関する問題等があれば、速やかに対処する。また、使用料の設定に向けた規則改正の調整を県内部で密に行うとともに、施設完成後円滑に企業が入居できるよう、工事期間中において公募、選考委員会を開催し、入居企業を決定する。
- ・国際コンテナターミナル事業においては、県と那覇港管理組合は、利用者の満足度が上がるようガントリークレーン4号機の早期整備を図っていく。
- ・総合物流センター事業においては、県内外の企業に対してヒアリングを行うとともに、企業立地推進課等と情報交換するなど、企業の誘致に繋げていく。
- ・物流機能強化関連事業において、県と那覇港管理組合は、那覇港全体の港湾機能の再編・適性配置による強化を図るため、那覇港港湾計画の改定を早急に図っていく。
- ・県産食肉ブランド国内外流通対策強化事業における畜産物の海外販路拡大の体制整備に向けて、流通保管施設によるストックシステムを構築し、市場ニーズに対応した定時定量供給を図る。
- ・県産畜産物海外輸出対応施設の整備について、食肉処理頭数の向上に向けて各関係機関と連携し、肥育牛飼養頭数の増加に努める。