

「主な取組」検証票

施策展開	1-(3)-ウ	低炭素都市づくりの推進	
施策	①コンパクトな都市構造の形成と交通流対策		
(施策の小項目)	○公共交通機関の整備・利用促進		
主な取組	モノレール利用促進対策	実施計画 記載頁	40
対応する 主な課題	○本県は、既成市街地の多くが戦後の都市基盤整備が不十分なまま急速に形成されたため、エネルギー消費が非効率な都市構造及び交通体系となっていることから、人・モノが効率的に行き交う低炭素な都市づくりを推進する必要がある。		

1 取組の概要(Plan)

取組内容	モノレール需要喚起アクションプログラムに挙げた施策や利用促進を図るための環境整備等を実施し、モノレールの利便性向上に努め、需要喚起につなげることで、エネルギー効率のよい低炭素な都市づくりを行う。						
年度別計画	24	25	26	27	28	29～	実施主体
	28基 駅周辺サイン ユニバーサルデ ザイン化数	15基				→	県
	・モノレール利用促進環境の 整備(駅周辺サイン更新)					→	
	外国人観光客向けパンフレット作成、周辺施設との連携等						
担当部課	土木建築部 都市計画・モノレール課						

2 取組の状況(Do)

(1) 取組の推進状況

(単位:千円)

平成25年度実績				
事業名	予算	決算見込	活動内容	主な財源
都市モノレール建設推進事業費	9,000	8,832	駅周辺ガイドブック(6,000部)作成、沖縄都市モノレール開業10周年記念シンポジウム(8月)、沖縄都市モノレール延長整備起工式(11月)、駅周辺案内サイン更新(15基)を実施した。	県単等
活動指標名			計画値	実績値
駅周辺サインユニバーサルデザイン化数			15基	15基
推進状況	平成25年度取組の効果			
順調	<p>関係機関が連携し、「モノレールのサービスレベルの向上」と「モノレールを充分に知ってもらう」ための以下の取り組みを行った。</p> <p>8月に開業10周年記念シンポジウムを、11月に延長整備起工式を行い、モノレール整備による波及効果、延長整備に向けての期待される役割等について、県民の意識啓発が図られた。</p> <p>15駅全駅で駅周辺案内サイン(駅改札付近)15基を更新し、モノレール沿線主要施設の案内図を表示することにより、モノレール利用客の目的地への移動利便性の向上が図られた。</p> <p>外国語表記のモノレールガイドブックを作成(6,000部)、配布することにより、利用客の利便性向上が図られた。</p> <p>これらの取り組みなどにより、県民及び観光客の利便性の向上が図られ、モノレール乗客数が増加した。 35,511人/日(H22)→ 40,831人/日(H25)</p>			

様式1(主な取組)

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成26年度計画			
事業名	当初予算	活動内容	主な財源
都市モノレール建設推進事業費	8,970	車から公共交通への移手段の転換を図るため、モノレール駅～琉球大学間のキャンパスバス実証実験を行い、モノレール利用客の増加に取り組む。	県単等

(3) これまでの改善案の反映状況

モノレール乗客数の計画目標を達成するため、関係機関(那覇市、浦添市、沖縄都市モノレール(株)等)が連携し、「モノレールのサービスレベルの向上」と「モノレールを充分に知ってもらう」という取組みを行っており、開業10周年記念シンポジウム及びイベントの開催、駅周辺案内サインの更新、沿線店舗とのタイアップ企画の充実を図った。

(4) 成果指標の達成状況

成果指標	基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
モノレール乗客数	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	—
参考データ	沖縄県の現状・推移			傾向	全国の現状
—	—	—	—	—	—
状況説明	取組みの結果、順調に乗客数が増加しており、平成28年の目標値をすでに達成している。今後も更なるモノレールの利用促進を図るため需要喚起施策を行い、乗客数の増加に取り組んでいく。				

3 取組の検証(Check)

(1) 推進上の留意点(内部要因、外部環境など)

・モノレール乗客数は順調に伸びているものの、沖縄の交通事情は地域的・規模的な限界もあり、自動車利用が基本で、公共交通利用者が少ない。そのため、モノレールのサービス向上や県民及び観光客にモノレールを充分に知ってもらうための取組を関係機関(那覇市、浦添市、モノレール社等)と連携し実施する必要がある。

・モノレールの運営主体である沖縄都市モノレール(株)の経営状況については、平成23年度に借入金返済方法見直し等による経営安定化を図っており、また、乗客数の伸びに応じて収益も上がっていることから平成30年代後半に債務超過解消するものと見込んでいるが、観光客の減など外的要因によって左右されやすい面もある。

(2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

・モノレール乗客数の計画目標を達成するため、公共交通利用者の増加に努める必要がある。また、そのような取組みについて関係機関(那覇市、浦添市、モノレール(株)等)と連携しながら広く周知する必要がある。

・モノレールの運営主体であるモノレール(株)の経営改善に向けて、関係機関(那覇市、浦添市、モノレール(株)、沖縄振興開発金融公庫)と意見交換を行い、経営状況を検証する必要がある。

4 取組の改善案(Action)

・モノレールのサービス等の向上による県民及び観光客の利用促進を図るため、企画部と連携して使い勝手のよいIC乗車券システムを導入するなど、利便性の高いサービスを県民のみならず外国人を含む観光客にも提供するなど、関係機関が連携してモノレール需要喚起アクションプログラムにあげた施策に取り組む。

・関係機関と定期的に会議を行い、モノレール(株)の経営状況を的確に分析・指導するとともに、必要に応じて取締役会や株主総会において業務改善のための提言を行う。

「主な取組」検証票

施策展開	1-(3)-ウ	低炭素都市づくりの推進		
施策	①コンパクトな都市構造の形成と交通流対策			
(施策の小項目)	○公共交通機関の整備・利用促進			
主な取組	パークアンドライド駐車場の整備(第4駅周辺等)	実施計画 記載頁	40	
対応する 主な課題	○本県は、既成市街地の多くが戦後の都市基盤整備が不十分なまま急速に形成されたため、エネルギー消費が非効率な都市構造及び交通体系となっていることから、人・モノが効率的に行き交う低炭素な都市づくりを推進する必要がある。			

1 取組の概要(Plan)

取組内容	自動車と公共交通、公共交通機関同士の結節機能を向上させるため、モノレール駅交通広場にパークアンドライド駐車場を整備する。 沖縄都市モノレール延長整備事業と連携し、定時で利便性の高い公共交通ネットワークを形成することで、公共交通機関の利用促進や渋滞緩和に寄与する。						
年度別計画	24	25	26	27	28	29～	実施主体
	922台 パークアンドライド 駐車・駐輪 台数				▶	1,922台 (31年度)	県 市
	<ul style="list-style-type: none"> ・延長区間第4駅周辺での大規模駐車場整備(1000台規模) ・モノレール駅交通広場での駐輪場の整備 						
担当部課	土木建築部 都市計画・モノレール課						

2 取組の状況(Do)

(1) 取組の推進状況

(単位:千円)

平成25年度実績				
事業名	予算	決算見込	活動内容	主な財源
活力創出基盤整備総合交付金事業(都市モノレール)他1事業	19,846 (9,846)	7,328 (7,328)	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。	県単等
活動指標名			計画値	実績値
パークアンドライド駐車・駐輪台数			—	—
推進状況	平成25年度取組の効果			
やや遅れ	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なかった。 モノレール延長区間の供用に合わせたパークアンドライド駐車場整備により公共交通機関の利用促進や渋滞緩和など期待される。			

様式1(主な取組)

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成26年度計画			
事業名	当初予算	活動内容	主な財源
活力創出基盤整備総合交付金事業(都市モジュール)	10,000 (10,000)	パークアンドライド駐車場の事業化に向けて、地元市町、関係団体との協議を進めるとともに、基本設計業務を実施する。また、整備後の管理運営方法について、検討を行う。	一括交付金 (ハード)

(3) これまでの改善案の反映状況

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、浦添市などの関係機関と調整会議等を4回実施した。

(4) 成果指標の達成状況

成果指標	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)	40,831人/日 (25年度)	50,166人/日 (31年度)	5,280人/日	—
参考データ	沖縄県の現状・推移			傾向	全国の現状
—	—	—	—	—	—
状況説明	(参考) 既存駅におけるパークアンドライド駐車場・駐輪場は、常時利用されている状況にあることから、公共交通への結節機能向上による自動車から公共交通への転換に寄与している。				

3 取組の検証(Check)

(1) 推進上の留意点(内部要因、外部環境など)

- ・大規模パークアンドライド駐車場整備を予定している延長区間第4駅周辺は、モノレール延長整備事業の他、モノレールと高速道路結節のための幸地IC及び県道浦西停車場線整備事業、県道浦添西原線の橋梁整備事業、浦添市の第4駅周辺まちづくり等、事業が輻輳している。
- ・各事業間で進捗状況に差がある。
- ・(昨年度と同じ留意点となった理由)
上記留意点は、単年度のみならず事業期間全体を通して、進捗状況等に留意する必要があるため。
- ・駐車場位置の調整に時間を要し、事業進捗がやや遅れている。

(2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

- ・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。
- ・各事業間の整備計画(配置計画等)や工程計画(法手続や工程上のクリティカルパス等)の情報共有を図る必要がある。
- ・早期に駐車場位置を決定する必要がある。

4 取組の改善案(Action)

様式1(主な取組)

- ・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、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。
- ・早期に駐車場位置を決定する。

「主な取組」検証票

施策展開	1-(3)-ウ	低炭素都市づくりの推進		
施策	① コンパクトな都市構造の形成と交通流対策			
(施策の小項目)	○公共交通機関の整備・利用促進			
主な取組	バス利用環境改善事業	実施計画 記載頁	40	
対応する 主な課題	○本県は、既成市街地の多くが戦後の都市基盤整備が不十分なまま急速に形成されたため、エネルギー消費が非効率な都市構造及び交通体系となっていることから、人・モノが効率的に行き交う低炭素な都市づくりを推進する必要がある。			

1 取組の概要(Plan)

取組内容	沖縄県の代表的な公共交通機関としてバス交通があるが、バス停留所に上屋が無く、日中の強い日差しや雨をしのぐことができず不便をきたしている状況である。上屋の設置により乗客の利便性向上を図り、バス利用環境の改善を推進することで公共交通の利用促進を図り低炭素な都市づくりの推進に寄与する						
年度別計画	24	25	26	27	28	29～	実施主体
		20基 バス停上屋 の整備数			→	→	県
	バス停上屋の整備						
担当部課	土木建築部道路管理課						

2 取組の状況(Do)

(1) 取組の推進状況

(単位:千円)

平成25年度実績				
事業名	予算	決算見込	活動内容	主な財源
公共交通安全事業	40,579	4,793	バス停上屋の整備を7基実施した。	一括交付金 (ハード)
活動指標名			計画値	実績値
バス停上屋の整備数			20基	7基
推進状況	平成25年度取組の効果			
大幅遅れ	7基について整備したことで、バス利用環境の改善を推進することで利用促進が図れた。進捗状況については、計画値20基に対し実績値7基となっており、大幅に遅れている。主な要因としては、関係市町村との調整に時間を要したためである。			

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成26年度計画			
事業名	当初予算	活動内容	主な財源
公共交通安全事業	155,785 (35,785)	平成26年度は、20基のバス停上屋整備を行う。	一括交付金 (ハード)

様式1(主な取組)

(3) これまでの改善案の反映状況

--

(4) 成果指標の達成状況

成果指標	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)	—	104,945 人/日	—	11,619,956 人/日 (18年度)
参考データ	沖縄県の現状			傾向	全国の現状
—	—	—	—	—	—
状況説明	バス停上屋を7箇所実施したことにより、乗客の利用性向上を図り、バス利用環境の改善を推進することで公共交通の利用促進が図れた。				

3 取組の検証(Check)

(1) 推進上の留意点(内部要因、外部環境など)

埋設物等との位置関係で、バス停上屋の設置困難が生じている。

(2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

埋設物等との位置関係で、バス停上屋の設置困難が生じている箇所について、占有者との調整が必要。

4 取組の改善案(Action)

埋設物等との位置関係で、バス停上屋の設置困難が生じている箇所について、占有者との調整を踏まえ、設計検討を実施する。

「主な取組」検証票

施策展開	1-(3)-ウ	低炭素都市づくりの推進		
施策	①コンパクトな都市構造の形成と交通流対策			
(施策の小項目)	○市町村都市計画マスタープランとの連携			
主な取組	住民参加型都市計画マスタープラン(MP)策定事業	実施計画 記載頁	39	
対応する 主な課題	○本県は、既成市街地の多くが戦後の都市基盤整備が不十分なまま急速に形成されたため、エネルギー消費が非効率な都市構造及び交通体系となっていることから、人・モノが効率的に行き交う低炭素な都市づくりを推進する必要がある。			

1 取組の概要(Plan)

取組内容	市町村の都市計画マスタープラン等の策定に向けた、地域の現状と課題に対する調査、住民意見の聴取、合意形成の活動等の取り組みを支援する。						
年度別計画	24	25	26	27	28	29～	実施主体 県
	計画準備	方策検討	方策決定	2回 県・市町村 調整会議 開催数	→	→	
	住民参加促進のための方策検討 (県、関係市町村、有識者等)			21市町村における住民 参加型MP策定の実施			
担当部課	土木建築部 都市計画・モノレール課						

2 取組の状況(Do)

(1) 取組の推進状況

(単位:千円)

平成25年度実績				
事業名	予算	決算見込	活動内容	主な財源
—	—	—	県内各市町村との意見交換や県外の実情などを収集から、問題点や課題等を抽出した。	—
活動指標名			計画値	実績値
住民参加促進のための方策検討			—	—
推進状況	平成25年度取組の効果			
順調	県内各市町村との意見交換を実施し、問題点や課題等を抽出した。			

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成26年度計画			
事業名	当初予算	活動内容	主な財源
—	—	県内各市町村の取組における問題点や課題等を整理し、方策について検討する。	—

様式1(主な取組)

(3) これまでの改善案の反映状況

現状把握のため市町村都市計画担当との意見交換を実施した。 これまでの住民意見の抽出及び反映方法を確認した。
--

(4) 成果指標の達成状況

成果指標	基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
低炭素なまちづくりに取り組む市町村数	0市町村 (24年度)	2市町 (25年度)	増加	2市町	—
参考データ	沖縄県の現状・推移			傾向	全国の現状
住民参加による地区計画策定数	42地区 (23年度)	50地区 (24年度)	52地区 (25年度)	↗	—
状況説明	H25年度は、与那原町が低炭素なまちづくりを盛り込んだ都市計画マスタープランを策定した。 また、2市村が地区計画を策定した。 今後はこれまでの都市計画マスタープラン策定や地区計画策定等における取組状況を踏まえ、引き続き方策を検討する予定である。				

3 取組の検証(Check)

(1) 推進上の留意点(内部要因、外部環境など)

<ul style="list-style-type: none">・これまでの都市計画は、住民等が行政の提案に対して受け身の姿勢で意見を述べるだけであった。・住民等がより主体的かつ積極的に都市計画への参画を可能とするために、各市町村におけるまちづくりに関する情報を収集するとともに、まちづくり活動への支援、住民からの意見の聴取など、きめ細かな対応が求められている。・市町村との意見交換によれば、多くの住民は都市計画への関心度が低い。

(2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

<ul style="list-style-type: none">・市町村都市計画担当との意見交換により、現状を更に把握する必要がある。・これまでの市町村都市計画マスタープラン策定時の地域住民意見の反映状況を確認する必要がある。・都市計画に対する住民の関心度を向上させる必要がある。
--

4 取組の改善案(Action)

<ul style="list-style-type: none">・現状把握のため市町村都市計画担当との意見交換を実施する。・これまでの住民意見の抽出及び反映方法を検証する。・県外の事例収集を実施する。
--

「主な取組」検証票

施策展開	1-(3)-ウ	低炭素都市づくりの推進		
施策	① コンパクトな都市構造の形成と交通流対策			
(施策の小項目)	○交通流対策の推進			
主な取組	那覇空港自動車道の整備	実施計画 記載頁	39	
対応する 主な課題	○本県は、既成市街地の多くが戦後の都市基盤整備が不十分なまま急速に形成されたため、エネルギー消費が非効率な都市構造及び交通体系となっていることから、人・モノが効率的に行き交う低炭素な都市づくりを推進する必要がある。			

1 取組の概要(Plan)

取組内容	那覇空港と沖縄自動車道を連結し、高速交通サービスを提供するため、豊見城東道路及び小禄道路を整備する。						
年度別計画	24	25	26	27	28	29～	実施主体
		豊見城IC～ 南風原南IC 部分供用	全線供用				国
	豊見城東道路の整備						
	小禄道路の整備					H32年度ま での全線供 用を目指す	
担当部課	土木建築部道路街路課						

2 取組の状況(Do)

(1) 取組の推進状況

(単位:千円)

平成25年度実績				
事業名	予算	決算見込	活動内容	主な財源
公共事業関係費	国直轄	国直轄	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、国に対し、早期整備等の要望を平成25年5月、11月に行った。	—
活動指標名			計画値	実績値
供用区間数(累計)			1区間	1区間
推進状況	平成25年度取組の効果			
順調	計画通り豊見城ICから南風原南ICまでの区間が4車線で供用され、順調に事業が進められている。 国における取り組み完了後の効果として、本島中南部及び北部圏域における観光、産業の振興や様々な地域振興プロジェクトに資することが期待される。			

様式1(主な取組)

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成26年度計画			
事業名	当初予算	活動内容	主な財源
公共事業関係費	国直轄	国は、豊見城東道路、小禄道路の整備を行う。 県は、当該事業の促進を図るため、国に対し、早期整備や必要予算の確保等の要望を行う。	—

(3) これまでの改善案の反映状況

計画通り進捗しており、県としては、前年度同様、事業促進を図る。

(4) 成果指標の達成状況

成果指標	基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
交通渋滞等による損失時間	41.2千人時間/年・km (14年度)	41.2千人時間/年・km (14年度)	減少	0千人時間/年・km	20.3千人時間/年・km (14年度)
参考データ	沖縄県の現状・推移			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)
状況説明	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いないため、近年の状況及び目標達成の見込みは不明だが、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、道路交通の円滑化につながっている。				

3 取組の検証(Check)

(1) 推進上の留意点(内部要因、外部環境など)

・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。
--

(2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

・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、当該道路の早期整備が望まれる。

4 取組の改善案(Action)

・県としては、国に対し、早期整備の要望を積極的に行う。

「主な取組」検証票

施策展開	1-(3)-ウ	低炭素都市づくりの推進		
施策	① コンパクトな都市構造の形成と交通流対策			
(施策の小項目)	○交通流対策の推進			
主な取組	沖縄西海岸道路の整備	実施計画 記載頁	39	
対応する 主な課題	○本県は、既成市街地の多くが戦後の都市基盤整備が不十分なまま急速に形成されたため、エネルギー消費が非効率な都市構造及び交通体系となっていることから、人・モノが効率的に行き交う低炭素な都市づくりを推進する必要がある。			

1 取組の概要(Plan)

取組内容	中南部圏域西海岸の地域拠点、広域交流拠点(那覇空港、那覇港)、高規格幹線道路(沖縄自動車道、那覇空港自動車道)を相互に連絡し、物流の効率化、交通渋滞の緩和を図るため、区間延長約50kmの地域高規格道路を整備する。						
年度別計画	24	25	26	27	28	29～	実施主体
	読谷道路 部分暫定 供用		浦添北道 路 暫定供用	豊見城道 路 暫定供用	糸満道路 完成供用	→	国
	読谷道路、北谷拡幅、浦添北道路、豊見城道路、糸満道路等						
担当部課	土木建築部道路街路課						

2 取組の状況(Do)

(1) 取組の推進状況

(単位:千円)

平成25年度実績				
事業名	予算	決算見込	活動内容	主な財源
公共事業関係費	国直轄	国直轄	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、国に対し、早期整備等の要望を平成25年5月、11月に行った。	—
活動指標名			計画値	実績値
供用区間数(累計)			1区間	1区間
推進状況	平成25年度取組の効果			
順調	国における取り組み完了後の効果として、 ○那覇空港自動車道、那覇空港、那覇港と西海岸地域の各拠点が連結されることによる、国道58号、国道331号などにおける交通混雑の緩和や地域の活性化する ○那覇空港から読谷村までの所要時間が約7割減少すること等が見込まれている。			

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成26年度計画				
事業名	当初予算	活動内容		主な財源
公共事業関係費	国直轄	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う。 県は、当該事業の促進を図るため、国に対し、早期整備や必要予算の確保等の要望を行う。		—

様式1(主な取組)

(3) これまでの改善案の反映状況

計画通り進捗しており、県としては、前年度同様、事業促進を図る。

(4) 成果指標の達成状況

成果指標	基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
交通渋滞等による損失時間	41.2千人時間/年・km (14年度)	41.2千人時間/年・km (14年度)	減少	0千人時間/年・km	20.3千人時間/年・km (14年度)
参考データ	沖縄県の現状・推移			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)
状況説明	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いないため、近年の状況及び目標達成の見込みは不明だが、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、道路交通の円滑化につながっている。				

3 取組の検証(Check)

(1) 推進上の留意点(内部要因、外部環境など)

・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。

(2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

・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、当該道路の早期整備が望まれる。

4 取組の改善案(Action)

・県としては、国に対し、早期整備の要望を積極的に行う。

「主な取組」検証票

施策展開	1-(3)-ウ	低炭素都市づくりの推進			
施策	① コンパクトな都市構造の形成と交通流対策				
(施策の小項目)	○交通流対策の推進				
主な取組	ハシゴ道路等ネットワークの構築	実施計画 記載頁	39		
対応する 主な課題	○本県は、既成市街地の多くが戦後の都市基盤整備が不十分なまま急速に形成されたため、エネルギー消費が非効率な都市構造及び交通体系となっていることから、人・モノが効率的に行き交う低炭素な都市づくりを推進する必要がある。				

1 取組の概要(Plan)

取組内容	南部東道路等の幹線道路の整備を推進し、本島南北軸・東西軸を有機的に結ぶ幹線道路網(ハシゴ道路ネットワーク)の構築を図る。						
年度別計画	24	25	26	27	28	29～	実施主体
年度別計画	0区間 完了区間 数	1区間	3区間	0区間	0区間	→	県
	沖縄環状線、浦添西原線、宜野湾北中城線、県道24号線BP、						
担当部課	土木建築部道路街路課						

2 取組の状況(Do)

(1) 取組の推進状況

(単位:千円)

平成25年度実績				
事業名	予算	決算見込	活動内容	主な財源
地域連携推進事業費(地域高規格道路)、社会資本整備総合交付金(道路)、沖縄振興公共投資交付金(道路)、沖縄振興公共投資交付金(事業費(街路))	6,591,750 (1,897,780)	3,453,426 (1,888,381)	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。	内閣府計上、一括交付金(ハード)
活動指標名			計画値	実績値
完了区間数(累計)			1区間	1区間
推進状況	平成25年度取組の効果			
順調	取組完了後の効果として、体系的な幹線道路ネットワークの早期構築等に寄与している。			

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成26年度計画			
事業名	当初予算	活動内容	主な財源
地域連携推進事業費(地域高規格道路)、社会資本整備総合交付金(道路)、沖縄振興公共投資交付金(道路)、沖縄振興公共投資交付金(事業費(街路))	6,206,925 (3,128,925)	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(改良工事等)、県道24号線BP(改良工事等)、南部東道路(用地補償等)等の整備を行う。	内閣府計上、一括交付金(ハード)

様式1(主な取組)

(3) これまでの改善案の反映状況

順調に進捗しており、前年度同様、事業推進を図る。

(4) 成果指標の達成状況

成果指標	基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
交通渋滞等による損失時間	41.2千人時間/年・km (14年度)	41.2千人時間/年・km (14年度)	減少	0千人時間/年・km	20.3千人時間/年・km (14年度)
参考データ	沖縄県の現状・推移			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)
状況説明	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いないため、近年の状況及び目標達成の見込みは不明だが、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、道路交通の円滑化につながっている。				

3 取組の検証(Check)

(1) 推進上の留意点(内部要因、外部環境など)

・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。

・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。

(2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

・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、効率的な取組を行い、ハシゴ道路ネットワークの早期構築を図る必要がある。

4 取組の改善案(Action)

・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。

「主な取組」検証票

施策展開	1-(3)-ウ	低炭素都市づくりの推進		
施策	① コンパクトな都市構造の形成と交通流対策			
(施策の小項目)	○交通流対策の推進			
主な取組	自転車利用環境の整備	実施計画 記載頁	39	
対応する 主な課題	○本県は、既成市街地の多くが戦後の都市基盤整備が不十分なまま急速に形成されたため、エネルギー消費が非効率な都市構造及び交通体系となっていることから、人・モノが効率的に行き交う低炭素な都市づくりを推進する必要がある。			

1 取組の概要(Plan)

取組内容	都市部における渋滞対策及び低炭素都市づくりの実現に向け、既存道路に自転車走行位置を明示することにより自転車走行環境を確保し、自動車に頼らないライフスタイルへの転換、自転車の利用促進を図る。						
年度別計画	24	25	26	27	28	29～	実施主体
			0.2km 自転車走行空間 明示延長	2km	→	→	県
	整備地区選定		自転車走行位置の明示				
担当部課	土木建築部道路管理課						

2 取組の状況(Do)

(1) 取組の推進状況

(単位:千円)

平成25年度実績				
事業名	予算	決算見込	活動内容	主な財源
—	—	—	那覇市等で整備計画の策定に向けた取組を実施しており、市の計画策定状況の確認を行った。	—
活動指標名			計画値	実績値
自転車走行空間明示延長			—	—
推進状況	平成25年度取組の効果			
やや遅れ	那覇市等において整備計画の策定に向け取り組んでおり、計画策定後に地区内の県管理道路について県が整備することになる。 本事業の推進により、多様な交通手段として自転車の利用促進が図られるとともに、環境に優しい、低炭素都市づくりが推進される。 那覇市等の整備計画策定が平成25年度から平成26年度に変更になり、この結果を踏まえた県の整備計画に取り組んでいく。			

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成26年度計画				
事業名	当初予算	活動内容	主な財源	
—	—	平成26年度まで市町村の整備計画策定の期間として計画を変更したことから引き続き、県道管理者としての情報提供等、市町村の計画策定への協力を行う。	—	

様式1(主な取組)

(3) これまでの改善案の反映状況

那覇市等の平成25年度までの整備計画を受け、引き続き平成26年度整備計画を踏まえ、区域内の県管理道路について整備計画を検討する。

(4) 成果指標の達成状況

成果指標	基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
低炭素なまちづくりに取り組む市町村数	0市町村 (24年度)	—	増加	—	—
参考データ	沖縄県の現状			傾向	全国の現状
—	—	—	—	—	—
状況説明	那覇市等において整備計画の策定に向け取り組んでいるところであるが、計画策定協議会で平成26年度も継続して計画検討を行うこととなった。				
	計画策定後に地区内の県管理道路について県が整備することになり、本事業の推進により、多様な交通手段として自転車の利用促進が図られるとともに、環境に優しい、低炭素都市づくりが推進される。				
那覇市等の整備計画が平成26年度に変更となったことを受け、県の整備計画を平成27年度に行う。					

3 取組の検証(Check)

(1) 推進上の留意点(内部要因、外部環境など)

自転車走行空間は、県道のみでなく国道・市町村道とのネットワークとして形成されるものである。市町村が地域全体として自転車走行空間を検討し整備計画の策定を行うが、県道の自転車走行位置の明示は、整備計画に位置づけられた県道に関して実施するものであることから、平成26年度も引き続き整備計画を策定する那覇市等の計画策定協議会において、県道に関する情報提供を行い市町村の整備計画策定を促す必要がある。

(2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

市町村の計画策定は、市町村道のみならず国道・県道等も含めてネットワークとして策定する必要があることから、県としても国と連携して積極的に計画策定に協力していく必要がある。また、国道において、過去に那覇市壺川や山下地区において自転車走行空間の整備を行っており、サイン表示等について連携していく必要があり、今後も、整備計画策定の協議会等で関係機関と協議し、ネットワーク策定に取り組んでいく。

4 取組の改善案(Action)

県道管理者として、県道の幅員構成等の情報を提供するなど、市町村の計画策定を支援し自転車走行空間に関する計画策定を促進する。また、沖縄総合事務局から自転車走行空間の整備に関する情報提供を受けるとともに、市町村に対しても情報提供を行い連携を図り、今後も、整備計画策定の協議会等で関係機関と協議し、ネットワーク策定に取り組んでいく。

「主な取組」検証票

施策展開	1-(3)-ウ	低炭素都市づくりの推進		
施策	①コンパクトな都市構造の形成と交通流対策			
(施策の小項目)	○公共交通機関の整備・利用促進			
主な取組	沖縄都市モノレール延長整備事業	実施計画 記載頁	39	
対応する 主な課題	○本県は、既成市街地の多くが戦後の都市基盤整備が不十分なまま急速に形成されたため、エネルギー消費が非効率な都市構造及び交通体系となっていることから、人・モノが効率的に行き交う低炭素な都市づくりを推進する必要がある。			

1 取組の概要(Plan)

取組内容	沖縄都市モノレール延長整備事業は、首里駅から沖縄自動車道(西原入口)までのモノレールの延長と新たなインターチェンジを整備することで高速バスとの連携を図り、定時で利便性の高い公共交通ネットワークを形成・拡大させ、本島中北部のアクセス性向上に寄与する。また、利便性の向上は自動車から公共交通機関への転換を促し、那覇都市圏の渋滞緩和及びそれに伴う二酸化炭素排出量の削減に寄与する。						
年度別計画	24	25	26	27	28	29～	実施主体
	3.73% モノレール 延長整備事業 進捗率	14.02%	40.3%	63.13%	85.92%	31年 延長区間 開業	県 市 事業者
	<ul style="list-style-type: none"> ・延長区間: 那覇市首里汀良町(首里駅)～浦添市前田 ・延長距離: 4.1km(4駅) ・終着駅と沖縄自動車道とを接続するためICを整備 						
担当部課 土木建築部 都市計画・モノレール課							

2 取組の状況(Do)

(1) 取組の推進状況

(単位:千円)

平成25年度実績				
事業名	予算	決算見込	活動内容	主な財源
沖縄都市モノレール道整備事業費(道路)他3事業	8,317,829 (1,526,029)	4,638,356 (1,524,440)	<ul style="list-style-type: none"> ・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、下部工工事に着手した。 ・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。 ・新たなインターチェンジについては、連結許可申請に向けた調整会議を実施するとともに、幸地インター線として県道認定を行った。 ・第4駅へのアクセス道路として、浦西停車場線の県道認定を行った。 	一括交付金 (ハード)
活動指標名			計画値	実績値
モノレール延長整備事業進捗率			14.02%	8.51%

様式1(主な取組)

推進状況	平成25年度取組の効果
やや遅れ	<ul style="list-style-type: none"> ・用地取得にあたり、都市部においては、権利関係の整理に時間を要すこと、構外移転の場合、移転先の選定等に時間を要した。 ・平成25年4月にはモノレールインフラ部に関する施行認可を取得し、インフラ下部工事に着手している。 ・モノレールの延長整備により、交通渋滞緩和による損失の是正や温室効果ガス排出の抑制などが期待される。

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成26年度計画			
事業名	当初予算	活動内容	主な財源
沖縄都市モノレール道整備事業費(道路)他3事業	12,752,237	<ul style="list-style-type: none"> ・モノレールインフラ部については実施設計、インフラ下部工事を推進する。 ・関連道路・街路等については用地取得を推進するとともに、道路拡幅及び橋梁下部工事に着手する。 ・幸地インターチェンジについては、連結許可申請と実施設計に取り組む。 ・浦西停車場線については、実施設計に取り組む。 	一括交付金(ハード)

(3) これまでの改善案の反映状況

<ul style="list-style-type: none"> ・用地取得体制の強化としてパーティー数を2(H24)から6(H25)に増加した。 ・平成26年度から出先機関として「モノレール建設事務所」が組織されたことから執行の効率化が期待される。 ・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、関係機関と調整会議等を4回実施した。 ・モノレール運行会社において、駅舎のLED照明や新造車両のLED前灯、LED車内照明、高効率モータ等利用効率の高い設備の導入について検討している。自然エネルギーの活用については、太陽光発電、蓄電設備について検討した。 ・平成26年度から用地取得に係る県単委託業務を予算措置した。

(4) 成果指標の達成状況

成果指標	基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
—	—	—	—	—	—
参考データ	沖縄県の現状・推移			傾向	全国の現状
モノレールの乗客数	35,551人/日 (22年度)	40,831人/日 (25年度)	50,166人/日 (31年度)	↗	—
状況説明	モノレール延長整備事業の成果指標に対する直接的な寄与はない。 (参考) 那覇空港駅～首里駅までの区間は、観光客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。今後、延長整備による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、沿線まちづくりの促進等が期待されている。				

3 取組の検証(Check)

(1) 推進上の留意点(内部要因、外部環境など)

- ・移転先選定に時間を要すことや土地価格不満等により用地交渉が難航している。
- ・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事業、パークアンドライド駐車場整備事業、県道浦添西原線の橋梁整備事業、浦添市の第4駅周辺まちづくり等、多数の事業が集中している。
- ・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。

(2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

- ・用地取得について、体制を強化し、課題に応じた、きめ細かい対応を検討する必要がある。
- ・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とともに、各事業の工程計画を事業者間で共有する必要がある。
- ・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において、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。
- ・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。

4 取組の改善案(Action)

- ・パーティー数の増など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、土地価格不満の案件については、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い、車両や電気設備等については、モノレール運行会社において、エネルギー利用効率の高い設備等の導入を検討する。
- ・今年度から出先機関として「都市モノレール建設事務所」を組織し、執行の効率化を図る。