

「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 | | | |
| 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 |
| | 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 | → | → | 県 |
| | 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24年度実績 | | | | |
|--|---|------|--|----------------------|
| 事業区分 | 予算 | 決算見込 | 活動内容 | 備考 |
| — | — | — | 都市計画マスタープラン策定を予定している市町村についての取り組み状況やスケジュールなど基礎的な調査を実施 | 再掲 1-(7)-イ 73頁 |
| 活動指標名 | | | 計画値 | 実績値 |
| — | | | — | — |
| — | | | — | — |
| 推進状況 | 取組の効果 | | | |
| <input type="checkbox"/> 順調 <input checked="" type="checkbox"/> やや遅れ <input type="checkbox"/> 大幅遅れ <input type="checkbox"/> 未着手 | 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り組み状況の基礎的なデータを取りまとめ、今後の方策検討の参考資料とするが、当該取組を推進することで住民等がより主体的かつ積極的に都市計画への参画が可能となる。 | | | |

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

| 平成25年度計画 | | | |
|----------|------|--|----|
| 事業区分 | 当初予算 | 活動内容 | 備考 |
| — | — | 県内各市町村との意見交換や県外の実情などを収集し、問題点や課題等を抽出する。 | — |

(3) これまでの改善案の反映状況

H24年度に引き続き、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 |
|--------------------|--|----------------|----------------|-----|-------|
| 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) | 1市 (24年度) | 増加 | 1市 | — |
| 参考データ | 沖縄県の現状 | | | 傾向 | 全国の現状 |
| 住民参加による地区計画策定数 | 42地区 (22年度) | 44地区 (23年度) | 50地区 (24年度) | ↗ | — |
| 状況説明 | H24年度は、浦添市が低炭素なまちづくりを掲げた都市計画マスタープランを策定した。今後はこれまでの市町村による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、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)

○これまでの都市計画は、住民等が行政の提案に対して受身の姿勢で意見を言うだけであった。
○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)

○市町村都市計画担当との意見交換により現状を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。

4 取組の改善案(Action)

○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。

「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 | | | |
| 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24年度実績 | | | | |
|--|---|------|--|-----|
| 事業区分 | 予算(当初) | 決算見込 | 活動内容 | 備考 |
| 国直轄 | 国直轄 | 国直轄 | 国は、豊見城東道路、小禄道路の整備を行った。県は、当該事業の促進を図るため、国に対し、早期整備や必要予算の確保等の要望を行った。 | — |
| 活動指標名 | | | 計画値 | 実績値 |
| 区間供用 | | | — | — |
| — | | | — | — |
| 推進状況 | 取組の効果 | | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> 順調 <input type="checkbox"/> やや遅れ <input type="checkbox"/> 大幅遅れ <input type="checkbox"/> 未着手 | 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25年度計画 | | | |
|----------|------|--|----|
| 事業区分 | 当初予算 | 活動内容 | 備考 |
| 国直轄 | 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

計画通り進捗していることから、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 (18年度) | 41.2千人時間/年・km (18年度) | 減少 | 0千人時間/年・km | 20.3千人時間/年・km (18年度) |
| 参考データ | 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) |
| 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、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、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、低炭素都市づくりの推進につながっている。 | | | | |

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 | |
| 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 | 豊見城道路完成供用 | 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、糸満道路等の整備 | | | | | | |
| 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24年度実績 | | | | |
|--|--|------|--|------------|
| 事業区分 | 予算(当初+補正) | 決算見込 | 活動内容 | 備考 |
| 国直轄 | 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、早期整備や必要予算の確保等の要望を行った。 | — |
| 活動指標名 | | | 計画値 | 実績値 |
| 区間供用 | | | 読谷道路部分暫定供用 | 読谷道路部分暫定供用 |
| — | | | — | — |
| 推進状況 | 取組の効果 | | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> 順調 <input type="checkbox"/> やや遅れ <input type="checkbox"/> 大幅遅れ <input type="checkbox"/> 未着手 | 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25年度計画 | | | | |
|----------|------|--|----|--|
| 事業区分 | 当初予算 | 活動内容 | 備考 | |
| 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

計画通り進捗していることから、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 (18年度) | 41.2千人時間/年・km (18年度) | 減少 | 0千人時間/年・km | 20.3千人時間/年・km (18年度) |
| 参考データ | 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) |
| 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、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、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、低炭素都市づくりの推進につながっている。 | | | | |

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 | |
| 主な取組 | ハシゴ道路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 |
| | 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B P、国道507号(津嘉山BP)、南部東道路等の整備 | | | | | | |
| 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24年度実績 | | | | |
|--|--|--------------------------|---|-----|
| 事業区分 | 予算 | 決算見込 | 活動内容 | 備考 |
| 活力創出基盤整備総合交付金(事業費(国道・地方道)道路、地域連携推進事業費、活力創出基盤整備総合交付金(事業費(街路)) | 5,822,393 (2,018,704) | 3,856,791 (2,018,704) | 沖縄環状線、浦添西原線、宜野湾北中城線、県道24号線BP、国道507号(津嘉山BP)、南部東道路等の整備を行った。【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 | | 0区間 | 0区間 |
| | — | | — | — |
| 推進状況 | 取組の効果 | | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> 順調 <input type="checkbox"/> やや遅れ <input type="checkbox"/> 大幅遅れ <input type="checkbox"/> 未着手 | 取り組み完了後の効果として、 ○道路のアンバランスな使われ方の解消 ○各地から広域交流拠点(那覇空港、那覇港)までのアクセス時間の短縮 ○那覇都市圏をはじめとした交通渋滞の緩和が期待できる。 | | | |

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

| 平成25年度計画 | | | | |
|--|------------------------|---|--|----|
| 事業区分 | 当初予算 | 活動内容 | | 備考 |
| 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)) | 6954410 (1,965,603) | 沖縄環状線、浦添西原線、宜野湾北中城線、県道24号線B P、国道507号(津嘉山BP)、南部東道路等の整備を行う。【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

計画通り進捗しており、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 (18年度) | 41.2千人時間/年・km (18年度) | 減少 | 0千人時間/年・km | 20.3千人時間/年・km (18年度) |
| 参考データ | 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) |
| 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、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、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、低炭素都市づくりの推進につながっている。 | | | | |

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 | | | |
| 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24年度実績 | | | | |
|--|---|------|----------------------------|----------------------|
| 事業区分 | 予算 | 決算見込 | 活動内容 | 備考 |
| - | - | - | 那覇市等で整備計画の策定に向けた取組を実施している。 | 再掲 1-(7)-ウ 75頁 |
| 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 | 取組の効果 | | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> 順調 <input type="checkbox"/> やや遅れ <input type="checkbox"/> 大幅遅れ <input type="checkbox"/> 未着手 | 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。 | | | |

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

| 平成25年度計画 | | | |
|----------|------|--|----|
| 事業区分 | 当初予算 | 活動内容 | 備考 |
| - | - | 2年間は市町村の整備計画策定の期間として計画しており、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

市町村の計画策定後、区域内の県管理道路について事業の進捗を図る。

(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 |
|--------------------|----------------|-----|--------|-----|-------|
| 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。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。

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、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る。

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っていく。

「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 | |
| 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に寄与する。 | | | | | | |
| 年度別計画 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29～ | 実施主体 県市事業者 |
| | 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年度延長 区間開業 | |
| | ・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24年度実績 | | | | |
|--|---|----------------------|--|--|
| 事業区分 | 予算 | 決算見込 | 活動内容 | 備考 |
| 沖縄都市モノレール道整備事業費(道路)他3事業 | 2,251,747 (446,422) | 651,029 (442,845) | モノレールインフラ部について実施設計及び土質調査等を実施した。また、関連道路等については実施設計及び用地取得に着手した。【一括交付金(ハード)】 | 再掲 1-(3)-ア 34頁 1-(7)-ウ 74頁 3-(1)-ウ 158頁 3-(2)-ウ 173頁 |
| 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 | | | 3.73% | 1.64% |
| - | | | - | - |
| 推進状況 | 取組の効果 | | | |
| <input type="checkbox"/> 順調 <input type="checkbox"/> やや遅れ <input checked="" type="checkbox"/> 大幅遅れ <input type="checkbox"/> 未着手 | ○県民及び観光客の利便性向上(モノレール乗客数) 35,551人/日(22年度)⇒50,166人/日(31年度) ○交通渋滞緩和による経済的損失の是正(31年度) ○温室効果ガス排出の抑制(31年度) ○公共交通利用環境改善による誰もが快適な移動手段を確保でき、人に優しいまちづくりが実現できる。(31年度) ○特許申請に向けた資料取り纏め等に時間を要し、事業着手が遅れたため、事業進捗が遅れている。(H24.1.26特許取得) | | | |

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

| 平成25年度計画 | | | |
|-------------------------|--------------------------|---|----|
| 事業区分 | 当初予算 | 活動内容 | 備考 |
| 沖縄都市モノレール道整備事業費(道路)他3事業 | 8,564,693 (1,596,917) | モノレールインフラ部については実施設計を進めるとともにインフラ下部工の工事に着手する。また関連道路等については用地取得を推進するとともに、一部工事に着手する。 新たな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。【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

特許申請に向けた資料取り纏め等に時間を要し、事業着手が遅れたが、平成31年度開業に向け、事業推進体制を強化する。

(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 |
|-----------|---|---------------------|---------------------|----------|-------|
| モノレールの乗客数 | 35,551人/日 (22年度) | 39,093人/日 (24年度) | 50,166人/日 (31年度) | 3,542人/日 | — |
| 参考データ | 沖縄県の現状 | | | 傾向 | 全国の現状 |
| — | — | — | — | — | — |
| 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)

- 平成31年春開業のためには、H24～H26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しなければならない。
- 延長区間第4駅周辺は、モノレール延長整備事業の他、インターチェンジ及びアクセス道路整備事業、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、事業が輻輳している。
- 各事業間で進捗状況に差があることから、工程計画(法手続含む)等、留意する必要がある。
- 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。

(2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

- 用地取得については、取得に係る体制の強化や新たな事業スキームの検討する必要がある。
- 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り、有機的に接続した利便性の高い施設とする必要がある。
- 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。
- 再生可能エネルギーや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。

4 取組の改善案(Action)

- 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。
- 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を推進する。また、自然エネルギーの活用についても検討を進める。

「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 | |
| 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。 | | | | | | |
| 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 等) | | | | | | |
| | 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24年度実績 | | | | |
|--|--|--------|---|--------------------------------|
| 事業区分 | 予算 | 決算見込 | 活動内容 | 備考 |
| 都市モノ レール建設 推進事業費 他1事業 | 17,790 | 14,678 | 駅周辺ガイドブック、モノレール利用客需要喚起アクションプログラムの作成及び駅周辺案内サイン更新を実施した。【一括交付金(ソフト)、県単等】 | 再掲 1-(3)-ア 34 1-(7)-ウ 75 |
| 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 | | | 28基 | 28基 |
| - | | | - | - |
| 推進状況 | 取組の効果 | | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> 順調 <input type="checkbox"/> やや遅れ <input type="checkbox"/> 大幅遅れ <input type="checkbox"/> 未着手 | ○県民及び観光客の利便性の向上(モノレール乗客数) 35,511人/日(H22)→39,093人/日(H24) ○駅周辺案内サイン28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を図った。 ○外国語表記のモノレールガイドブックを作成、配布することにより、モノレール利用客の利便性向上を図った。 | | | |

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

| 平成25年度計画 | | | |
|------------------------|-------|---|----|
| 事業区分 | 当初予算 | 活動内容 | 備考 |
| 都市モノ レール建設 推進事業費 | 8,970 | 各種モノレール需要喚起策(周辺施設との連携、イベント実施によるモノレール魅力向上)を実施し、モノレール利用客の計画目標の達成に取り組む。【県単等】 | - |

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、前年度同様、事業進捗を図る。

(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 |
|-----------|--|---------------------|---------------------|----------|-------|
| 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 | — |
| 参考データ | 沖縄県の現状 | | | 傾向 | 全国の現状 |
| — | — | — | — | — | — |
| 状況説明 | 成果指標の達成に向け、事業進捗中。 (参考) ○県民及び観光客の利便性向上(モノレール乗客数) 35,551人/日(22年度)⇒40,542人/日(30年度) | | | | |

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)

○沖縄の交通特性は、自動車利用が基本で、公共交通利用者が少ない。
 ○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
 【今後の見込み】
 今後も利用促進を図るとともに、借入金返済方法見直し等による経営安定化を図ることで、平成30年代後半の債務超過解消を見込んでいる。

(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、「モノレールのサービスレベルの向上」とともに、「モノレールを十分に知ってもらう」という取組を関係機関(那覇市、浦添市、モノレール社等)と連携しながら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)の経営改善に向けて、関係機関と意見交換、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、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挙げた施策に取り組む。

「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 | |
| 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 |
| | ・延長区間第4駅周辺での大規模駐車場整備 ・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24年度実績 | | | | |
|--|--|------------|--|--|
| 事業区分 | 予算 | 決算見込 | 活動内容 | 備考 |
| 都市計画策定費 | 9,846 | 0 | 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中(H24繰越)。【県単等】 | 再掲 1-(3)-ア 34頁 1-(7)-ウ 75頁 3-(1)-ウ 158頁 3-(2)-ウ 173頁 |
| 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 | | 922台(既整備分) | | 922台(既整備分) |
| - | | - | | - |
| 推進状況 | 取組の効果 | | | |
| <input type="checkbox"/> 順調 <input checked="" type="checkbox"/> やや遅れ <input type="checkbox"/> 大幅遅れ <input type="checkbox"/> 未着手 | ○延長区間第4駅周辺での大規模パークアンドライド駐車場整備完了による駐車・駐輪台数 922台⇒1922台(31年度) ○県民及び観光客の利便性向上(モノレール乗客数) 35,551人/日(22年度)⇒50,166人/日(31年度) ○温室効果ガス排出の抑制(31年度) | | | |

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

| 平成25年度計画 | | | |
|--------------------------|--------|--|----|
| 事業区分 | 当初予算 | 活動内容 | 備考 |
| 活力創出基盤整備総合交付金事業(都市モノレール) | 10,000 | 25年度は、26年度事業化に向け、第4駅パークアンドライド駐車場基本設計業務を実施する。【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

パークアンドライド駐車場の計画検討に時間を要しているが、モノレールの平成31年度開業に併せて供用開始できるよう事業推進体制を強化する。

(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 |
|-----------|--|---------------------|---------------------|----------|-------|
| モノレールの乗客数 | 35,551人/日 (22年度) | 39,093人/日 (24年度) | 50,166人/日 (31年度) | 3,542人/日 | — |
| 参考データ | 沖縄県の現状 | | | 傾向 | 全国の現状 |
| — | — | — | — | — | — |
| 状況説明 | 第4駅周辺パークアンドライド駐車場が完了し、供用開始するまでは、成果指標に対して直接的に寄与しない。 (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インターチェンジ及びアクセス道路整備事業、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ことから、工程計画(法手続含む)等、留意する必要がある。

(2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

○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り、有機的に接続した利便性の高い施設とする必要がある。
○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。

4 取組の改善案(Action)

○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。