

## 「主な取組」検証票

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		
主な取組	那覇空港の滑走路増設整備	実施計画 記載頁	152
対応する 主な課題	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。		

### 1 取組の概要(Plan)

取組内容	那覇空港の滑走路処理容量は限界に達しており、沖縄の地域経済を支える観光需要の増加の容量面の制約となっている。このため、滑走路増設事業により、空港容量を13.9万回から年間18.5万回に増大させるため、できる限り早期の供用を実現する。						
年度別計画	24	25	26	27	28	29～	実施主体
	環境アセスメント		滑走路増設整備(2,700m)			H32 供用予定	国
担当部課	企画部 交通政策課						

### 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
那覇空港整備促進事業	11,998	10,821	○環境影響評価法に基づく準備書に関する手続 ○平成25年度事業化及び早期供用を求める要請 ○事業全体の整備財源の確保を求める要請 【県単等】	再掲 3-(2)-ウ 171頁 3-(4)-ア 192頁 4-(1)-ウ 328頁
活動指標名		計画値		実績値
環境アセスメント		-		準備書手続の完了
平成25年度新規事業としての予算化		-		予算化
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	○国は、環境影響評価法に基づく準備書の手続を終え、評価書等の作成を進めている。 ○平成25年度予算政府案において、新規事業化に必要な予算の計上と併せて、平成26年1月現地着工、工期6年(実質5年10ヶ月)、平成31年末工事完了の方針が示された。 ○平成26年度以降の整備財源については、「関係省庁間で可能な選択肢を幅広く検討し、所要の財源を確保する」という方針が示された。			

#### (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
那覇空港整備促進事業	26,998	○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む。 ○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、国に要請する。	-

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
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 (建設中)	-	福岡空港 14.5万回 (22年度)
参考データ		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】	12.7万回 91.4%:(8.6%) (21年度)	13.0万回 93.5%:(6.5%) (22年度)	13.6万回 97.8%:(2.2%) (23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18.5万回に向上させる見込みである。</p> <p>那覇空港の発着回数は、年々増加傾向にあり、平成23年度は、処理能力の限界に近い状況で運用されている。</p>				

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)

那覇空港滑走路増設事業は、平成25年度新規事業化が認められたが、全体事業費の確保がなされず、整備財源の確保を求める必要がある。

(2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

那覇空港の第2滑走路整備の財源としては、着陸料等の空港整備勘定の自主財源の他に、一般会計からの繰入、財政投融资制度の活用による予算の確保が考えられる。

4 取組の改善案(Action)

第2滑走路の整備財源については、那覇空港が、国の設置管理する空港であり、沖縄県にとどまらず、将来にわたる東アジア地域と日本の安定した社会経済活動を支える重要な拠点であることから、空港整備勘定等の他、日本再生の原動力としての観点から将来世代を含む社会及び国民全体で相応に負担される仕組みで確保されることや、平成32年供用開始の計画どおりに整備を進めることを国に求めていく。

## 「主な取組」検証票

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				
主な取組	国際線旅客ターミナルビルの整備	実施計画 記載頁	153		
対応する 主な課題	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。				

### 1 取組の概要(Plan)

取組内容	利便性の高いターミナル施設の整備に向けて、狭隘化している国際線旅客ターミナルビルの整備の促進を図る						
年度別計画	24	25	26	27	28	29～	実施主体  県 (株)那覇空 港ビルデ ィング
	国際線旅客ターミナルの整備						
担当部課	企画部 交通政策課						

### 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
航空運輸対策事業 (那覇空港 ターミナル地 域整備事業)	214,786	213,215	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、那覇空港新国際線旅客ターミナルビル新築工事、国内線旅客ターミナルビル増築工事に着手した。なお、平成24年度は、大規模な投資がかさむことから、健全経営を図るため同社の増資の求めに応じ、県は出資を行った。【県単等】	再掲 3-(2)-ウ 171頁 4-(1)-ウ 328頁
活動指標名			計画値	実績値
国際線旅客ターミナルビルの整備			-	工事着手(H24.6.20) 工事進捗率44%
-			-	-
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	・新国際線旅客ターミナルビル新築工事着手 (平成24年度末進捗率:44%(予定45%)) ・県は那覇空港ビルディング(株)の発行済株式総数の25%を所有			

#### (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
航空運輸対策事業	12,794	平成25年度の供用開始ができるよう、事業主体である那覇空港ビルディング(株)、国土交通省及びその他関係機関と協議を進めていく。【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
那覇空港の年間旅客者数	1423万人 (平成22年度)	1542万人 (平成24年度)	1,600万人	119万人	-
参考データ	沖縄県の現状			傾向	全国の現状
-	-	-	-	-	-

**状況説明**  
 旅客ターミナルの機能強化として、事業主体の那覇空港ビルディング(株)は以下の取り組みを行っている。  
 現国際線旅客ターミナルビルについては、平成26年春の供用開始を目途に新国際線旅客ターミナルビルの整備を進めている。  
 国内線旅客ターミナルビルと新国際線旅客ターミナルビルを繋ぐ際内連結施設については、第二滑走路の供用も見据え、国、県、那覇空港ビルディング(株)において、施設の機能、内容及び整備スケジュール等について協議を始めている。

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)

**【内部要因】**  
 ・昨年度よりLCC(格安航空会社)3社が那覇空港への就航を開始しているが、国内線旅客ターミナルビルが狭隘化しているため、貨物地区に暫定LCCターミナルが整備されており、今後の航空需要の拡大に鑑みて、不足する旅客ターミナルへの対応について、国、県、那覇空港ビルディング(株)の関係者で早急に協議を進める必要がある。

**【外部環境】**  
 ・LCC3社は、今後も数年にわたり機材を追加調達する計画であり、那覇空港において発着回数や利用者数の急激な増加が予想されるため、その対応について検討する必要がある。

(2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

近年のアジアからの急激な観光入域客の伸び等、将来の施設展開を考慮し、新国際線旅客ターミナルビルでは、拡張可能な設計にしており、新国際線旅客ターミナルビル完成後には、引き続き運動して国内線と国際線を結ぶ連結施設の整備促進を図る。

4 取組の改善案(Action)

県の玄関口である那覇空港は本県の経済発展を左右する最重要インフラであり、旅客ターミナルビルの設置・運営の事業主体である那覇空港ビルディング(株)に対して、公共的・安定的なターミナル運営がなされるよう、環境整備に努め、必要な財政支援を図っていく。

## 「主な取組」検証票

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			
主な取組	国内線旅客ターミナルビルの拡充	実施計画 記載頁	153	
対応する 主な課題	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。			

### 1 取組の概要(Plan)

取組内容	利便性の高いターミナル施設の整備に向けて、狭隘化している国内線旅客ターミナルビル拡張整備の促進を図る						
年度別計画	24	25	26	27	28	29～	実施主体
	国内線旅客ターミ						県 (株)那覇空 港ビルデ ィング
担当部課	企画部 交通政策課						

### 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
航空運輸対策事業 (那覇空港ターミナル地域整備事業)	214,786	213,215	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、那覇空港新国際線旅客ターミナルビル新築工事、国内線旅客ターミナルビル増築工事に着手した。なお、平成24年度は、大規模な投資がかさむことから、健全経営を図るため同社の増資の求めに応じ、県は出資を行った。【県単等】	再掲 3-(2)-ウ 171頁 4-(1)-ウ 328頁
活動指標名			計画値	実績値
国内線旅客ターミナルビルの整備			-	工事着手(H24.8.17) 工事進捗率40%
-			-	-
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	・国内線旅客ターミナルビル増築工事着手 (平成24年度末進捗率:40%(予定35%)) ・県は那覇空港ビルディング(株)の発行済株式総数の25%を所有			

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
航空運輸対策事業	12,794	平成25年度の供用開始ができるよう、事業主体である那覇空港ビルディング㈱、国土交通省及びその他関係機関と協議を進めていく。【県単等】	-

(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
那覇空港の年間旅客者数	1423万人 (平成22年度)	1542万人 (平成24年度)	1,600万人	119万人	-
参考データ	沖縄県の現状			傾向	全国の現状
-	-	-	-	-	-
状況説明	旅客ターミナルの機能強化として、事業主体の那覇空港ビルディング㈱は以下の取り組みを行っている。 現国内線旅客ターミナルビルについては、平成25年9月供用開始を目途に増築を進めている。 国内線旅客ターミナルビルと新国際線旅客ターミナルビルを繋ぐ際内連結施設については、第二滑走路の供用も見据え、国、県、那覇空港ビルディング㈱において、施設の機能、内容及び整備スケジュール等について協議を始めている。				

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)

【内部要因】

・昨年度よりLCC(格安航空会社)3社が那覇空港への就航を開始しているが、国内線旅客ターミナルビルが狭隘化しているため、貨物地区に暫定LCCターミナルが整備されており、今後の航空需要の拡大に鑑みて、不足する旅客ターミナルへの対応について、国、県、那覇空港ビルディング㈱の関係者で早急に協議を進める必要がある。

【外部環境】

・LCC3社は、今後も数年にわたり機材を追加調達する計画であり、那覇空港において発着回数や利用者数の急激な増加が予想されるため、その対応について検討する必要がある。

(2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

那覇空港において急激な航空需要の増加が予想される本邦LCCに対応した旅客ターミナルのあり方について、空港を設置管理している国土交通省、旅客ターミナルビルを設置運営している空港ビル会社、航空会社及び県等の関係者で協議を行う必要がある。

4 取組の改善案(Action)

県の玄関口である那覇空港は本県の経済発展を左右する最重要インフラであり、旅客ターミナルビルの設置・運営の事業主体である那覇空港ビルディング㈱に対して、公共的・安定的なターミナル運営がなされるよう、環境整備に努め、必要な財政支援を図っていく。

## 「主な取組」検証票

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			
主な取組	国内線・国際線ターミナルビルの連結整備	実施計画 記載頁	153	
対応する 主な課題	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。			

### 1 取組の概要(Plan)

取組内容	利便性の高いターミナル施設の整備に向けて、新国際線旅客ターミナルビルおよび国内線旅客ターミナルビル拡張整備後は、引き続き連動して際内連結施設整備の促進を図る						
年度別計画	24	25	26	27	28	29～	実施主体  県 株)那覇空 港ビルデ ィング
	ターミナル連結部の調査・設計・整備						
担当部課	企画部 交通政策課						

### 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
航空運輸対策事業 (那覇空港ターミナル地域整備事業)	214,786	213,215	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、那覇空港新国際線旅客ターミナルビル新築工事、国内線旅客ターミナルビル増築工事に着手した。なお、平成24年度は、大規模な投資がかさむことから、健全経営を図るため同社の増資の求めに応じ、県は出資を行った。【県単等】	再掲 [頁] 3-(2)-ウ[171] 4-(1)-ウ[328]
活動指標名			計画値	実績値
ターミナル連結部の調査・設計・整備			未着手	関係者間の協議開始
-			-	-
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	・新国際線旅客ターミナルビル新築工事着手 (平成24年度末進捗率:44%(予定45%)) ・国内線旅客ターミナルビル増築工事着手 (平成24年度末進捗率:40%(予定35%)) ・県是那覇空港ビルディング(株)の発行済株式総数の25%を所有			

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
航空運輸対策事業	12,794	ターミナル連結部の整備等に向けて、空港を設置・管理している国、旅客ターミナルビルを設置・運営する那覇空港ビルディング(株)及び県の3者が連携した取組を行う。【県単等】	-

(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
那覇空港の年間旅客者数	1423万人 (平成22年度)	1542万人 (平成24年度)	1,600万人	119万人	-
参考データ	沖縄県の現状			傾向	全国の現状
-	-	-	-	-	-

状況説明	<p>旅客ターミナルの機能強化として、事業主体の那覇空港ビルディング(株)は以下の取り組みを行っている。</p> <p>現国際線旅客ターミナルビルについては、平成26年春の供用開始を目途に新国際線旅客ターミナルビルの整備を進めている。</p> <p>現国内線旅客ターミナルビルについては、平成25年9月供用開始を目途に増築を進めている。</p> <p>国内線旅客ターミナルビルと新国際線旅客ターミナルビルを繋ぐ際内連結施設については、第二滑走路の供用も見据え、国、県、那覇空港ビルディング(株)において、施設の機能、内容及び整備スケジュール等について協議を始めている。</p>
------	--

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)

<p><b>【内部要因】</b></p> <p>・昨年度よりLCC(格安航空会社)3社が那覇空港への就航を開始しているが、国内線旅客ターミナルビルが狭隘化しているため、貨物地区に暫定LCCターミナルが整備されており、今後の航空需要の拡大に鑑みて、不足する旅客ターミナルへの対応について、国、県、那覇空港ビルディング(株)の関係者で早急に協議を進める必要がある。</p> <p><b>【外部環境】</b></p> <p>・LCC3社は、今後も数年にわたり機材を追加調達する計画であり、那覇空港において発着回数や利用者数の急激な増加が予想されるため、その対応について検討する必要がある。</p>
---

(2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

那覇空港において急激な航空需要の増加が予想される本邦LCCに対応した旅客ターミナルのあり方について、空港を設置管理している国土交通省、旅客ターミナルビルを設置運営している空港ビル会社、国際線については税関・入国管理局・検疫等のCIQ、航空会社及び県等の関係者で協議を行う必要がある。

4 取組の改善案(Action)

県の玄関口である那覇空港は本県の経済発展を左右する最重要インフラであり、旅客ターミナルビルの設置・運営の事業主体である那覇空港ビルディング(株)に対して、公共的・安定的なターミナル運営がなされるよう、環境整備に努め、必要な財政支援を図っていく。



## 「主な取組」検証票

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			
主な取組	鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入促進事業	実施計画 記載頁	159	
対応する 主な課題	○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。 ○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。			

### 1 取組の概要(Plan)

取組内容	県民及び観光客の移動利便性向上、中南部都市圏における交通渋滞の緩和、低炭素社会の実現、駐留軍用地返還跡地の有効活用並びに県土の均衡ある発展のため、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入を促進する。						
年度別計画	24	25	26	27	28	29～	実施主体
	特例的な制度の創設及び需要拡大による事業採算性の確保の検討等の県独自調査の実施					→	県
	県民の世論喚起及び合意形成を図るための取組						
担当部課	企画部 交通政策課						

### 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
鉄軌道を含む新たな公共交通システム導入促進事業費	51,246	46,955	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。【県単等】	再掲 1-(3)-ア 34頁 1-(3)-ウ 39頁 1-(7)-ウ 74頁
活動指標名			計画値	実績値
—			—	—
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	県独自調査及びシンポジウム等の実施により、鉄軌道導入に向けた気運の高まりにつながった。			

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
鉄軌道を含む新たな公共交通システム導入促進事業費	53,808	国の調査状況等を踏まえつつ、引き続き鉄軌道導入に向けた検討等の導入促進調査を行うとともに、鉄軌道に関する正確な情報を提供し、県民の気運を高めるための取組を行う。【県単等】	—

(3) これまでの改善案の反映状況

計画通りに進捗しており、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 (18年度)	—	減少	—	20.3千人時間/年・km (18年度)
モノレールの乗客数	35,551人/日 (22年度)	38,648人/日 (24年度)	40,542人/日 (30年度)	3,097人/日	—
参考データ	沖縄県の現状			傾向	全国の現状
—	—	—	—	—	—

状況説明

鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に向けた広報活動等により、公共交通利用に対しての県民意識の变革が促されたものと考えられることから、課題の解決に一定程度寄与していると考えられる。

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)

<p>【内部要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>【外部環境】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
---

(2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

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。

4 取組の改善案(Action)

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。

## 「主な取組」検証票

施策展開	3-(1)-ウ	陸上交通基盤の整理	
施策	②公共交通システムの充実		
主な取組	交通体系整備推進事業	実施計画 記載頁	159
対応する 主な課題	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。		

### 1 取組の概要(Plan)

取組内容	慢性化している交通渋滞を緩和するためには、交通容量の拡大を図るハード施策に加えて、交通需要の調整を図るなどのソフト施策等を一体的、総合的に推進する必要があることから、自動車利用者に交通行動の転換を促すTDM(交通需要マネジメント)施策等を推進する。							
年度別計画	24	25	26	27	28	29~	実施主体	
	公共交通利用促進に向けた啓発活動、モビリティマネジメント						→	国、県、 市町村、 交通事業者
		バスレーン延長 (国道58号)(6.9km)						
担当部課	企画部交通政策課							

### 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
交通体系整備推進事業	31,512	29,078	県民の自発的な交通行動の変容によって交通問題の改善を図ることを目的とした「TDM施策推進アクションプログラム」を策定した。また、公共交通利用促進のための広報・啓発活動を行った。【県単等】	冊数 1-(3)-ア 33頁 1-(3)-ウ 40頁 1-(7)-ウ 75頁
活動指標名			計画値	実績値
—			—	—
—			—	—
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	公共交通利用促進のための広報・啓発活動の実施により、路線バスをはじめとする公共交通に対する県民の注目度が高まった。			

#### (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
交通体系整備推進事業	36,088	公共交通利用促進のための啓発活動、モビリティマネジメントを検討・実施する。また、平成29年度の基幹バス導入に向けて、国道58号におけるバスレーンの一部区間を延長する。【県単等】	—

様式1(主な取組)

(3) これまでの改善案の反映状況

計画どおり進捗しており、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)
参考データ	沖縄県の現状			傾向	全国の現状
—	—	—	—	—	—
状況説明	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 変革が促されたものと考えられることから、課題の解決に一定程度寄与していると考えられる。				

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)

公共交通利用促進のため、バス利用環境改善の取組を紹介する広報活動を平成24年12月から実施した。今後はより効果を高めるため内容を充実させるとともに、実施期間を拡充する必要がある。

(2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

広報・啓発活動の内容については、更なる効果発現を期待できる取組を実施していく必要がある。

4 取組の改善案(Action)

沖縄振興特別推進交付金を活用した関連事業と連携し、啓発活動を拡大して実施する。なお、業務発注にあたってはプロポーザル方式を採用し、優れた企画提案を選定する。

## 「主な取組」検証票

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	
主な取組	公共交通利用環境改善事業	実施計画記載頁 159
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>	

### 1 取組の概要(Plan)

取組内容	県民や観光客の移動利便性の向上、高齢者や障がい者などのいわゆる交通弱者の移動の確保、中南部都市圏の交通渋滞緩和、低炭素社会の実現を図ることを目的に、公共交通の利用者を増大させるための利用環境の改善を図る。						
年度別計画	24	25	26	27	28	29～	実施主体  県 交通事業者
	43台 ノンステップバス導入台数	43台	43台	43台	43台		
	ノンステップバスの導入支援						
	バスロケーションシステム等導入	IC乗車券システム開発	IC乗車券システム導入				
担当部課	企画部交通政策課						

### 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
公共交通利用環境改善事業	851,900	807,924	ノンステップバスの導入支援(計画値43台、実績値40台)及び携帯端末などで路線バスの位置を確認できるバスロケーションシステム等の導入を行った。【一括交付金(ソフト)】	再掲 1-(3)-7 33頁 1-(3)-ウ 40頁 1-(7)-7 69頁
活動指標名			計画値	実績値
ノンステップバス導入台数			43台	40台
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	ノンステップバスやバスロケーションシステム等の導入により、バス利用環境の改善が図られ、乗合バス利用者の増加に寄与するものとする。			

#### (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
公共交通利用環境改善事業	1,601,000	ノンステップバスの導入支援、及びIC乗車券システムの開発を行う。【一括交付金(ソフト)】	—

## 様式1(主な取組)

### (3) これまでの改善案の反映状況

計画どおり進捗しており、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)
参考データ	沖縄県の現状			傾向	全国の現状
—	—	—	—		—
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、短中期的には基幹バスの導入を、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による交通渋滞の緩和が期待される。				

## 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)

毎年度43台のノンステップバスを導入予定であったが、バス事業者が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し、導入台数を40台に変更したことから、県の導入計画もあわせて変更する必要がある。

### (2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

ノンステップバス導入については、バス事業者の動向(車両更新計画等)を注視する必要がある。

## 4 取組の改善案(Action)

ノンステップバス導入については、県の導入計画をバス事業者の車両更新計画にあわせて変更し、目標達成に向け着実に推進していく。また、今後、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。