

「主な取組」検証票

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			
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	74	
対応する 主な課題	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。			

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。【延長整備のみ】						
年度別計画	24	25	26	27	28	29～	実施主体
	3.73%	14.02%	40.30%	63.13%	85.92%	H31 延長区間 開業	県 市 事業者
	モノレール 延長整備事 業進捗率						
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)							
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-(3)-ウ 40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。【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。