

## 「施策」総括票

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		158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24年度				
	主な取組	決算見込額	推進状況	活動概要
<b>○都市モノレールの整備</b>				
1	沖縄都市モノレール延長整備事業	651,029	大幅遅れ	○モノレールインフラ部や関連道路等について、土質調査や実施設計及び用地取得等に着手したが、モノレールの特許申請に向けた資料取り纏め等に時間を要し、年度当初を予定していた事業着手ができず用地取得が遅れたため、「大幅遅れ」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)	-	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に着手したが、関係市町との協議に時間を要したため、年度内に完了できず、平成25年度に繰り越した。(2)

様式2(施策)

○新たな公共交通システムの導入					
3	公共交通利用環境改善事業	807,924	順調	○ノンステップバスの導入支援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。(3)	
4	交通体系整備推進事業	29,078	順調	○公共交通利用促進のための広報・啓発活動を行った。(4)	
5	鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入促進事業	46,955	順調	○沖縄県総合交通体系基本計画において、短中期的には基幹バスを、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。鉄軌道の導入については、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。(5)	

II 成果指標の達成状況(Do)

(1) 成果指標

1	成果指標名		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)
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、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。						
2	成果指標名		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	—
状況説明	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ている。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。						

様式2(施策)

(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)

○都市モノレールの整備

・西原入口までの延長区間の平成31年春開業のためには、平成26年度までの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する必要があることから、用地取得体制を強化する必要がある。  
・沖縄自動車道と接続する第4駅周辺は、モノレール延長整備事業の他、インターチェンジやアクセス道路の整備、パークアンドライド駐車場の整備、県道の橋梁整備や浦添市の第4駅周辺まちづくりなど多数の事業が集中している。これらが相互に支障を来さず事業を円滑に進めるためには、各事業の工程計画等を事業者間で共有する必要がある。

○新たな公共交通システムの導入

・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。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。  
・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。

Ⅳ 外部環境の分析(Check)

○都市モノレールの整備

・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を求める世論が一層強まっている。このような観点から、モノレール運行会社とも連携し、設備仕様について検討する必要がある。

○新たな公共交通システムの導入

・自動車保有台数の増加や自動車への依存の高まり等により、それに伴う交通渋滞が路線バスなどの公共交通のサービス水準を低下させ、更なる公共交通利用者の減少を招く悪循環が生じているため、公共交通の利用環境の改善を図るとともに県民の自動車利用に関する意識の変革を図る必要がある。  
・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。  
・当初予定していたノンステップバスの導入台数は毎年度43台であったが、バス事業者の自己負担額及び既存車両の損耗等を考慮のうえ、バス事業者は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。

## V 施策の推進戦略案(Action)

### ○都市モノレールの整備

- ・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。
- ・沖縄自動車道と接続する第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の導入を推進するとともに、自然エネルギーの活用についても検討を進める。

### ○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。
- ・平成25年度の広報活動では、ノンステップバスやバスロケーションシステムの導入について広く県民に周知し、自動車から路線バスへの利用転換を促す。また、平成25年度に予定しているバスレーンの延長時期に合わせた集中的な広報を実施する。
- ・公共交通利用環境改善として、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。また、交通需要マネジメントを通して県民の交通行動の変更を促す。
- ・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。