

「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 | | | |
| (施策の小項目) | ○那覇空港の滑走路増設等 | | | |
| 主な取組 | 那覇空港の滑走路増設整備 | 実施計画 記載頁 | 157 | |
| 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) | | | H32.3.31 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25年度実績 | | | | |
|--------------|---|-------|---|-------|
| 事業名 | 予算 | 決算見込 | 活動内容 | 主な財源 |
| 那覇空港整備促進事業 | 26,998 | 8,229 | 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んだ。 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、国に要請した。 | 県単等 |
| 活動指標名 | | | 計画値 | 実績値 |
| 環境アセスメント | | | — | 手続の完了 |
| 平成26年度事業の予算化 | | | — | 予算化 |
| 推進状況 | 平成25年度取組の効果 | | | |
| 順調 | <p>国は、環境影響評価法に基づく環境アセスの手続を終え、平成26年1月9日に公有水面埋立法に基づく埋立承認を得た。</p> <p>平成26年1月6日に、供用開始予定期日を平成32年3月31日とした航空法に基づく飛行場変更認可が告示され、平成26年1月に工事が着工された。</p> <p>平成26年度予算編成過程において、沖縄振興の施策展開へ影響が出ないよう特段の配慮をすることとし平成31年度の所要額まで、予算措置を講じるとの国の方針が示された。</p> <p>那覇空港滑走路増設事業は、計画どおりに進捗しており、本事業が推進されることで、那覇空港の国際観光や国際航空貨物の拠点化につながる。</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 |
| 那覇空港整備促進事業 | 22,659 | 平成31年度末供用に向け、事業が円滑に推進されるよう、船だまり整備等の諸課題について関係機関と協力し取り組む。 平成27年度予算編成過程において、平成27年度予算について、国に要請する。 | 県単等 |

(3) これまでの改善案の反映状況

那覇空港滑走路増設事業に要する経費について、平成31年度の所要額まで予算措置を講じるとの国の方針が示された。
計画どおり進捗しており、前年度同様、事業進捗が図られるよう支援する。

(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 |
|--|--|----------------------------------|------------------------------------|-----|--------------------------|
| 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・推移 | | 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利用率 【()内は発着余力】 | 13.0万回 93.5%:(6.5%) (22年度) | 13.6万回 97.8%:(2.2%) (23年度) | 14.7万回 105.8%:(-5.8%) (24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18.5万回に向上する見込みである。</p> <p>那覇空港の発着回数は、年々増加傾向にあり、平成24年度は、処理能力の限界を超えているが、航空機の発着に支障が無いよう運用している状況である。</p> <p>この状況をできるだけ早く解消するため、第2滑走路整備が着実に推進されることが必要である。</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)

(内部要因)
・那覇空港滑走路増設事業は、平成25年度に新規事業化され、国において平成31年度までの所要額について予算措置を講じることになったが、計画どおり平成32年供用開始の実現に向け、第2滑走路整備が着実に推進されるよう国へ要請する必要がある。

(2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

・平成31年度末供用開始の計画どおりに整備が進むよう、那覇空港滑走路増設推進連絡会・幹事会等で関係機関と連携を図る。

4 取組の改善案(Action)

・沖縄振興の施策展開への影響が無く那覇空港滑走路増設事業の予算が確実に確保されるように、平成31年度末供用開始に向け、国に着実な整備を行っていくよう要請していくとともに、県は事業進捗に係る諸課題解決等のため、協力を行う。

「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 | | | |
| (施策の小項目) | ○那覇空港旅客ターミナル等の整備 | | | |
| 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 | 158 | |
| 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 |
| | ターミナルの整備 | | | | | | 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25年度実績 | | | | |
|---------------------------------------|---|-------|--|--------------------|
| 事業名 | 予算 | 決算見込 | 活動内容 | 主な財源 |
| 航空運輸対策事業 (那覇空港 ターミナル地域 整備事業) | 3,221 | 2,404 | 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、平成24年度に那覇空港新国際線旅客ターミナルビル新築工事に着手し、平成26年2月17日に供用を開始した。 | 県単等 |
| 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 | | | — | 平成26年2月17日 供用開始 |
| 推進状況 | 平成25年度取組の効果 | | | |
| 順調 | 新国際線旅客ターミナルビルは、延べ床面積が旧ターミナルビルの約4倍となりチェックインカウンターや出国待合所が拡大し、また、ボーディングブリッジが4基新設されるなど、施設の機能及び利便性が大幅に向上した。 | | | |

(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 |
| — | — | — | — |

様式1(主な取組)

(3) これまでの改善案の反映状況

「那覇空港ターミナル地域整備基本計画」を実施するにあたって、国土交通省大阪航空局、沖縄総合事務局、那覇空港ビルディング(株)及び沖縄県が連携し、同計画を円滑に実施出来るよう四者で調整し、円滑な整備につながった。

また、国際線ターミナルビル建設資金として、沖縄県の地域総合整備事業貸付(ふるさと融資)制度を活用した無利子の貸付を行い、資金調達の支援を行った。

(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 |
|-------------|------------------|--------------------|---------|-------|---------------------------|
| 那覇空港の年間旅客者数 | 1,423万人 (22年) | 1,621万人 (H25年度) | 1,600万人 | 198万人 | 福岡空港 1,595万人 (22年度) |
| 参考データ | 沖縄県の現状・推移 | | | 傾向 | 全国の現状 |
| — | — | — | — | — | — |

状況説明 那覇空港の年間旅客者数は平成25年度の実績で1,621万人となっている。平成26年2月の新国際線旅客ターミナルの供用開始により国際線の受入能力が強化され海外からの旅客の増加が見込まれる他、国内線・国際線ともにLCCの路線数、便数の増加が見込まれていることから、那覇空港の年間旅客者数は今後も増加を続けるものと思われる。

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)

・平成25年度からLCC(格安航空会社)が国際線の就航を開始しているが、LCCは暫定LCCターミナルを使用し就航しており、国際線が離発着するターミナルが2箇所分散している状況にある。

・国際線旅客ターミナルビルと国内線旅客ターミナルビル、モノレール駅へのアクセス性に課題がある。

・近年のアジアからの急激な観光入域客数の伸びや、LCCの国際路線が今後増加することが見込まれており、更なる旅客数の増加が見込まれている。

(2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

・那覇空港のターミナルについては、国が策定する「那覇空港ターミナル地域整備基本計画」に基づき事業を展開していくことになるが、現行の那覇空港ターミナル地域整備基本計画にはLCCターミナルが位置づけられていないことから、LCCのビジネスモデルを反映したターミナルの整備に向け基本計画の見直しを国に求めていく必要がある。

・国際線旅客ターミナルビルからのアクセス性の向上のため、空港内歩道を整備している国土交通省や那覇空港ビルディング(株)等と連携し改善に取り組む必要がある。

・今後の外国人観光客の伸びに対応できるよう、那覇空港ビルディング(株)が取り組んでいる国際線旅客ターミナルビルと国内線旅客ターミナルビルをつなぐ連結施設の早期整備を促進する必要がある。

4 取組の改善案(Action)

・国土交通省が策定する「那覇空港ターミナル地域整備基本計画」にLCCのビジネスモデルを反映したターミナル施設計画が盛り込まれるよう、国に那覇空港ターミナル地域整備基本計画の見直しを求める。

・那覇空港の設置管理者である国や、那覇空港ビルディング(株)等の関係者と連携し、空港内の巡回バス運航や歩道ルーフの設置などについて協議、検討を行い、国際線旅客ターミナルビルの空港内でのアクセス性の向上等、利便性向上に取り組む。

・国際線旅客ターミナルビルと国内線旅客ターミナルビルをつなぐ連結施設の早期整備のため、国土交通省、那覇空港ビルディング(株)と、ターミナル地区整備計画工程の見直しに向けた協議を行う。

「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 | | | |
| (施策の小項目) | ○那覇空港旅客ターミナル等の整備 | | | |
| 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 | 158 | |
| 対応する 主な課題 | ○那覇空港の抜本的な能力向上や利用者利便性向上のため、滑走路増設計画やターミナル地域の整備が推進されているが、今後更なる航空会社の就航や航空機整備場等の臨空型産業の企業立地など、新たなニーズに対応できる施設整備や将来を見据えた展開用地の確保が課題となっている。 | | | |

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 |
| | ターミナルの 整備 | | | | | | 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25年度実績 | | | | |
|---------------------------------------|--|-------|---|--------------------|
| 事業名 | 予算 | 決算見込 | 活動内容 | 主な財源 |
| 航空運輸対策事業 (那覇空港 ターミナル地域 整備事業) | 3,221 | 2,404 | 旅客ターミナル整備の事業主体である那覇空港ビルディング(株)は、平成24年度に那覇空港国内線旅客ターミナルビル増築工事に着手し、平成25年9月21日に供用を開始した。 | — |
| 活動指標名 | | | 計画値 | 実績値 |
| 国内線旅客ターミナルビルの拡充 | | | — | 平成25年9月21日 供用開始 |
| 推進状況 | 平成25年度取組の効果 | | | |
| 順調 | 国内線旅客ターミナルビルは、就航する航空会社や便数の増加により、チェックインカウンターが手狭となり出発ロビーが混雑する状態であったことから、増築を行いチェックインカウンター及び保安検査場の増設を行った。それにより、チェックインの処理能力の拡充及び混雑の緩和が図られた。 | | | |

(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 |
| — | — | — | | — |

様式1(主な取組)

(3) これまでの改善案の反映状況

那覇空港ビルディング(株)の安定的なターミナル運営がなされるよう、「那覇空港ターミナル地域整備基本計画」を実施するにあたって、国土交通省大阪航空局、沖縄総合事務局、那覇空港ビルディング(株)及び沖縄県が連携し、同計画を円滑に実施出来るよう四者で調整し環境整備に努め、円滑な整備につながった。

(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 |
|------------|---|--------------------|---------|-------|---------------------------|
| 那覇空港の年間旅客数 | 1,423万人 (22年) | 1,621万人 (H25年度) | 1,600万人 | 198万人 | 福岡空港 1,595万人 (22年度) |
| 参考データ | 沖縄県の現状・推移 | | | 傾向 | 全国の現状 |
| — | — | — | — | — | — |
| 状況説明 | 那覇空港の年間旅客数は平成25年度の実績で1,621万人となっている。 平成26年2月の新国際線旅客ターミナルの供用開始により国際線の受入能力が強化され海外からの旅客の増加が見込まれる他、国内線・国際線ともにLCCの路線数、便数の増加が見込まれていることから、那覇空港の年間旅客数は今後も増加を続けるものと思われる。 | | | | |

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)

- ・平成24年度から国内LCC(格安航空会社)3社全てが那覇空港に就航しているが、そのうち2社は暫定LCCターミナルを使用し就航しており、LCCが離発着するターミナルが2箇所に分散している状況にある。
- ・LCCの路線数及び便数は今後増加することが見込まれており、更なる需要拡大が見込まれている。

(2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

- ・那覇空港のターミナルについては、国が策定する「那覇空港ターミナル地域整備基本計画」に基づき事業を展開していくことになるが、現行の那覇空港ターミナル地域整備基本計画にはLCCターミナルが位置づけられていないことから、LCCのビジネスモデルを反映したターミナルの整備に向け基本計画の見直しを国に求めていく必要がある。
- ・那覇空港の将来の航空需要に対応するため、那覇空港ビルディング(株)が取り組んでいる国際線旅客ターミナルビルと国内線旅客ターミナルビルをつなぐ連結施設の早期整備を促進する必要がある。

4 取組の改善案(Action)

- ・国土交通省が策定する「那覇空港ターミナル地域整備基本計画」にLCCのビジネスモデルを反映したターミナル施設計画が盛り込まれるよう、国に那覇空港ターミナル地域整備基本計画の見直しを求める。
- ・国際線旅客ターミナルビルと国内線旅客ターミナルビルをつなぐ連結施設の早期整備のため、国土交通省、那覇空港ビルディング(株)と、ターミナル地区整備計画工程の見直しに向けた協議を行う。

「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 | | | |
| (施策の小項目) | ○那覇空港旅客ターミナル等の整備 | | | |
| 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 | 158 | |
| 対応する 主な課題 | ○那覇空港の抜本的な能力向上や利用者利便性向上のため、滑走路増設計画やターミナル地域の整備が推進されているが、今後更なる航空会社の就航や航空機整備場等の臨空型産業の企業立地など、新たなニーズに対応できる施設整備や将来を見据えた展開用地の確保が課題となっている。 | | | |

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及び国内線旅客ターミナルビルをつなぐ連結施設整備を促進する。 | | | | | | |
| 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25年度実績 | | | | |
|-------------------------------|--|-------|--|----------|
| 事業名 | 予算 | 決算見込 | 活動内容 | 主な財源 |
| 航空運輸対策事業 (那覇空港ターミナル地域整備事業) | 3,221 | 2,404 | 連結施設の整備計画について、国土交通省、沖縄総合事務局、那覇空港ビルディング(株)、沖縄県の四者で協議を行った。 | — |
| 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 | | | — | 関係者間での協議 |
| 推進状況 | 平成25年度取組の効果 | | | |
| やや遅れ | <p>連結施設の整備に向け、国土交通省、沖縄総合事務局、那覇空港ビルディング(株)、沖縄県の四者で空港施設全体の整備計画について詳細な検討を行った結果、平成26年度から取りかかる立体駐車場の建設計画や、旧国際線旅客ターミナルビル跡地での駐機場整備計画など、連結施設整備予定地に隣接する用地で実施する工事工程と、整合を図る必要があることが明らかとなった。</p> <p>際内連結施設の建設工事は、立体駐車場や旧国際線旅客ターミナルビル跡地での工事後に着工が可能となるため、当初平成29年度を予定していた供用開始時期が遅れる見込みとなった。</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 |
| 航空運輸対策事業 (那覇空港ターミナル地域整備事業) | 4,981 | 国際線旅客ターミナルビルと国内線旅客ターミナルビルをつなぐ連結施設整備に向け、国土交通省、沖縄総合事務局、那覇空港ビルディング(株)、沖縄県の四者で施設規模や施設内容等についての協議を行う。 | 県単等 |

(3) これまでの改善案の反映状況

際内連結施設の円滑な整備に向け、国及び那覇空港ビルディング(株)と整備スケジュール等の検討、協議を行った。

(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 |
|-------------|------------------|--------------------|---------|-------|---------------------------|
| 那覇空港の年間旅客者数 | 1,423万人 (22年) | 1,621万人 (H25年度) | 1,600万人 | 198万人 | 福岡空港 1,595万人 (22年度) |
| 参考データ | 沖縄県の現状・推移 | | | 傾向 | 全国の現状 |
| — | — | — | — | — | — |

状況説明
那覇空港の年間旅客者数は平成25年度の実績で1,621万人となっている。平成26年2月の新国際線旅客ターミナルの供用開始により国際線の受入能力が強化され海外からの旅客の増加が見込まれる他、国内線・国際線ともにLCCの路線数、便数の増加が見込まれていることから、那覇空港の年間旅客者数は今後も増加を続けるものと思われる。

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)

- ・平成24年度から国内LCC(格安航空会社)3社全てが那覇空港に就航しているが、そのうち2社は暫定LCCターミナルを使用し就航しており、LCCが離発着するターミナルが2箇所に分散している状況にある。
- ・近年のアジアからの急激な観光入域客数の伸びや、LCCの路線及び便数も今後増加することが見込まれており、更なる旅客数の増加が見込まれている。
- ・際内連結施設建設工事は、建設予定地の隣接地で国が実施する駐機場等の工事の工程と整合を図る必要がある。
- ・際内連結施設の整備にあたっては、航空事業者の要望や県の路線誘致計画等を踏まえ、那覇空港の将来需要への対応や旅客の利便性、快適性の向上を考慮した施設が整備されるよう、国、NABCO、航空事業者、県等の関係者が十分に連携を図る必要がある。

(2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

- ・那覇空港のターミナルについては、国が策定する「那覇空港ターミナル地域整備基本計画」に基づき事業を展開していくことになるが、現行の那覇空港ターミナル地域整備基本計画にはLCCターミナルが位置づけられていないことから、LCCのビジネスモデルを反映したターミナルの整備に向け基本計画の見直しを国に求めていく必要がある。
- ・那覇空港の将来の航空需要に対応するため、那覇空港ビルディング(株)が取り組んでいる国際線旅客ターミナルビルと国内線旅客ターミナルビルをつなぐ連結施設の早期整備を促進する必要がある。

4 取組の改善案(Action)

- ・国土交通省が策定する「那覇空港ターミナル地域整備基本計画」にLCCのビジネスモデルを反映したターミナル施設計画が盛り込まれるよう、国に那覇空港ターミナル地域整備基本計画の見直しを求める。
- ・国際線旅客ターミナルビルと国内線旅客ターミナルビルをつなぐ際内連結施設の建設予定地の隣接地で国が実施する駐機場等の工事の進捗を注視するとともに、連結施設の早期整備のため国土交通省、那覇空港ビルディング(株)と、ターミナル地区整備計画工程の見直しに向けた協議を行う。
- ・際内連結施設の整備にあたっては、航空事業者の要望や県の路線誘致計画等を踏まえ、那覇空港の将来需要への対応や旅客の利便性、快適性の向上を考慮した施設が整備されるよう、国土交通省、那覇空港ビルディング(株)と協議を行う。

「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 | | | |
| (施策の小項目) | ○新たな公共交通システムの導入 | | | |
| 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 | 164 | |
| 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>○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> | | | |

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25年度実績 | | | | |
|--------------------------|--|--------|---|------|
| 事業名 | 予算 | 決算見込 | 活動内容 | 主な財源 |
| 鉄軌道を含む新たな公共交通システム導入促進事業費 | 82,566 | 78,139 | 鉄軌道導入に向けた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等について、有識者から意見を聞く等幅広く検討を行った。 | 県単等 |
| 活動指標名 | | | 計画値 | 実績値 |
| — | | | — | — |
| 推進状況 | 平成25年度取組の効果 | | | |
| 順調 | 平成26年度からの県民との合意形成に向けた資料等を取りまとめることができた。 | | | |

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 |
| 鉄軌道を含む新たな公共交通システム導入促進事業費 | 118,028 | 平成25年度までの調査結果を踏まえ、平成26年度から27年度にかけて、県民との合意形成のためのパブリック・インボルブメント等を実施し、県の計画案を策定する。 | 県単等 |

(3) これまでの改善案の反映状況

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、平成26年度からの県民との合意形成に向けた資料等を取りまとめた。

(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 |
|--------------|--|-----|--------|-----|-------------------------|
| 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) |
| 参考データ | 沖縄県の現状・推移 | | | 傾向 | 全国の現状 |
| — | — | — | — | — | — |
| 状況説明 | ノンステップバスやIC乗車券システムの導入等の環境整備によって、定時速達性及び利便性の高い基幹バスシステムを導入し、自家用車利用から公共交通利用への転換により、交通渋滞の緩和が図られる。 公共交通活性に関する各種検討」及び「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变革が促され課題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)

(内部要因)
 ・鉄軌道導入にあたっては、事業採算性の観点から、インフラ部分を公共が整備・保有し、運行会社が運行する公設民営型上下分離方式の特例的な制度の導入が不可欠であり、国との調整が必要となっている。
 ・事業化に向けた計画案の策定にあたっては、県民等の理解と協力が不可欠であるため、パブリックインボルブメント等県民との合意形成に取り組む必要がある。

(外部環境)
 ・県土の均衡ある発展、県民及び観光客の移動利便性の向上、中南部都市圏の交通渋滞緩和、低炭素社会の実現などを図るため、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。

(2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

・特例的な制度の実現に向け国との調整を行うとともに、計画案策定にあたっては、県民等の理解と協力が不可欠であるため、パブリックインボルブメント等県民との合意形成に取り組む必要がある。
 ※パブリックインボルブメントとは、計画づくりの初期段階から、関係者(県民、企業)等に情報を提供したうえで、広く意見を聴き、それらを計画へ反映する手続き手法

4 取組の改善案(Action)

・鉄軌道の早期導入に向け、国との調整を加速させるとともに、パブリックインボルブメントの実施にあたっては、説明会やパネル展示の開催、HPや広報誌の活用等、幅広くわかりやすい情報提供に努める。
 ・平成26年度からは、学識経験者等で構成される検討委員会を立ち上げ、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 | | | |
| (施策の小項目) | ○新たな公共交通システムの導入 | | | |
| 主な取組 | 交通体系整備推進事業 | 実施計画 記載頁 | 164 | |
| 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 | 交通渋滞の緩和や公共交通の活性化に向けては、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、バスレーンの延長や交通行動の転換に向けた啓発活動等、TDM(交通需要マネジメント)施策を推進する。 | | | | | | | |
| 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等 | | | | | | → | 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25年度実績 | | | | |
|------------|---|--------|---|------|
| 事業名 | 予算 | 決算見込 | 活動内容 | 主な財源 |
| 交通体系整備推進事業 | 25,902 | 25,131 | 公共交通利用促進のため、那覇市への移動が多い地域等やバス網の沿線居住者等、地域別・対象者別の効果的な啓発活動の実施内容の検討及び公共交通活性化に関する各種検討を実施した。 | 県単等 |
| 活動指標名 | | | 計画値 | 実績値 |
| バスレーン設置延長 | | | 6.9km | 0km |
| 推進状況 | 平成25年度取組の効果 | | | |
| やや遅れ | バスレーン延長に当たって警察や国、バス事業者、企業等とバスレーン延長区間の設定等の調整に時間を要したため、平成26年度に延期することとなったが、バス停のグレードアップや啓発活動等により、今後は公共交通利用への意識が高まる。 | | | |

(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 |
| 交通体系整備推進事業 | 35,979 | 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、バスレーンの一部区間を延長するための渋滞緩和対策等を行う。 | 県単等 |

様式1(主な取組)

(3) これまでの改善案の反映状況

当初計画では啓発活動の実施を予定していたが、地域別・対象者別に効率的かつ効果的な広報活動事業の実施を行うため、平成25年度は、モビリティマネジメントを重点的に行う対象地域等について検討を行った。

(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 |
|---------------|--|-----|--------|-----|-------------------------|
| 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・推移 | | | 傾向 | 全国の現状 |
| — | — | — | — | — | — |
| 状況説明 | ノンステップバスやIC乗車券システムの導入等の環境整備によって、定時速達性及び利便性の高い基幹バスシステムを導入し、自家用車利用から公共交通利用への転換により、交通渋滞の緩和が図られる。 公共交通活性に関する各種検討」及び「公共交通利用促進のための広報・啓発活動」等により、公共交通利用に対するの県民意識の変革が促され課題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)

(内部要因)

・国道58号を中心とする那覇市から沖縄市までの区間への基幹バス導入計画の推進のため、バスレーン延長の実施にあたり、予想される渋滞緩和対策等について、警察や国、バス事業者、企業等と綿密な連携を図る必要がある。

(2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

・沖縄県地域公共交通総合連携計画の推進のため、関係機関と綿密な調整を図る必要がある。
・広報啓発活動及びバスレーン延長等の公共交通利用促進を図る内容については、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)

・平成26年度内のバスレーンの延長実施について、県警やバス事業者等と綿密な調整を行い円滑な導入を図る。
・広報活動については、沿線の自治会長、地域住民をはじめ、広く県民に対し、効果的な周知徹底を図る観点からバスレーンの延長と併せて実施する。

「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 | | | |
| (施策の小項目) | ○新たな公共交通システムの導入 | | | |
| 主な取組 | 公共交通利用環境改善事業 | 実施計画 記載頁 | 164 | |
| 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 バス導入数 | 43台 | 43台 | 43台 | 43台 | | | |
| | ノンステップバスの導入 | | | | | | | |
| | 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 |
| 公共交通利用環境改善事業 | 1,532,044 | 1,141,557 | 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IC乗車券システムの開発に着手した。 | 一括交付金 (ソフト) |
| 活動指標名 | | | 計画値 | 実績値 |
| ノンステップバス導入数 | | | 43台 (累計86台) | 40台 (累計80台) |
| 推進状況 | 平成25年度取組の効果 | | | |
| 順調 | 交通弱者を含むすべての利用者の乗降性に優れるノンステップバスの導入によって、路線バスの利用環境が改善され、乗合バス利用者の増加に寄与するものと考える。 | | | |

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 |
| 公共交通利用環境改善事業 | 2,171,777 | ノンステップバス(計画値43台)及びIC乗車券システムを導入する。 | 一括交付金(ソフト) |

(3) これまでの改善案の反映状況

ノンステップバスについては、バス事業者における車両更新計画との連携により概ね導入計画を達成した。
また、IC乗車券システムについては、モノレール及びバス4社がシステム導入に合意し、システム開発に着手した。

(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 |
|---------------|---|-----|--------|-----|-------------------------|
| 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・推移 | | | 傾向 | 全国の現状 |
| — | — | — | — | — | — |
| 状況説明 | ノンステップバスやIC乗車券システムの導入等の環境整備によって、定時速達性及び利便性の高い基幹バスシステムを導入し、自家用車利用から公共交通利用への転換により、交通渋滞の緩和が図られる。 「公共交通活性に関する各種検討」及び「公共交通利用促進のための広報・啓発活動」等により、公共交通利用に対するの県民意識の変革が促され課題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)

(内部要因)
 ・バス事業者がノンステップバス導入への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す場合は、その方針を尊重し柔軟に対応する必要がある。
 ・IC乗車券導入後における利用者目線でのサービスレベルを維持する共通サービスの構築に向け、事業規模や経営方針の異なる交通事業者の意見集約について、効果的・効率的に取り組む必要がある。

(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。
 ・競合する各交通事業者の意見を把握し、その特徴や利用者への利便性向上等について整理を行うなど、客観的に評価できる資料の作成が必要である。

4 取組の改善案(Action)

・バス事業者におけるノンステップバスの車両更新計画と連携して、安定した車両導入に努める。
 ・IC乗車券システムの平成27年4月の本格運用開始に向け、県が率先して評価資料等の作成を行うとともに、交通事業者との調整会議を密に実施することにより、円滑な意見集約を図り利便性の高いサービスを実現する。