

## 「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			
(施策の小項目)	○市町村都市計画マスタープランとの連携			
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	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	都市計画法で義務づけられる市町村の都市計画マスタープラン策定等に向けた、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26年度実績				
事業名	予算	決算見込	活動内容	主な財源
—	—	—	都市計画マスタープランの策定(改定)や具体的に住民参加手法を検討している南城市、豊見城市と、進捗状況の確認や意見交換を3回行った。	—
活動指標名			計画値	実績値
—			—	—
推進状況	推進状況の判定根拠及び平成26年度取組の効果			
やや遅れ	一部の市町村で検討している住民参加に向けた具体的手法等について、住民参加促進のための方策決定の参考とするため、市町村との調整を継続しているところである。よって、年度別計画における方策決定がずれ込んでいることから、「やや遅れ」となった。本取組を進めることで、住民にとってより身近で分かりやすいまちづくりに寄与する。			

#### (2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成27年度計画			
事業名	当初予算	活動内容	主な財源
—	—	県内各市町村の取組における具体例等を検証し、引き続き方策について検討する。	県単等

## 様式1(主な取組)

### (3) これまでの改善案の反映状況

都市計画に対する住民参加に向け、従来のワークショップ等に加え、地区計画申出制度創設の検討など、具体的な取り組みを検討している市町村と意見交換等を行った。また、全国の自治体によるまちづくり事例発表会に参加し、事例収集等を行った。

### (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
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)	2市町 (26年度)	増加	2市町	—
参考データ	沖縄県の現状・推移			傾向	全国の現状
住民参加による地区計画策定数	50地区 (24年度)	52地区 (25年度)	54地区 (26年度)	↗	—
状況説明	これまで、浦添市及び与那原町が低炭素なまちづくりを盛り込んだ都市計画マスタープランを策定した。また、地区計画は浦添市浦添南第二地区及び西原町東崎工業地区で新たに策定した。 今後はこれまでの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、引き続き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)

- ・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などが求められている。
- ・具体的な取り組みを進める市町村と意見交換を行ったが、良好な取り組みについて各市町村へ広げていく必要がある。

### (2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

- ・市町村都市計画担当との意見交換により、それぞれの現状や取り組みを更に把握する必要がある。
- ・マスタープラン等の策定及び改定を検討する市町村に対し、事前の意見交換を充実させる必要がある。

## 4 取組の改善案(Action)

- ・現状把握や情報共有等のため市町村都市計画担当との意見交換を1回実施する。
- ・引き続き、県外の事例収集を実施する。また、良好な事例を市町村へ情報提供することで、担当者の意識向上を図る。

## 「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			
(施策の小項目)	○交通流対策の推進			
主な取組	那覇空港自動車道の整備	実施計画 記載頁	41	
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	本島中南部・北部の各拠点の地域振興の支援、物流の効率化及び交通混雑の緩和を図るため、那覇空港と沖縄自動車道を連結し、高速サービスを提供する那覇空港自動車道(豊見城東道路、小禄道路)の整備を行う。						
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					→	
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26年度実績				
事業名	予算	決算見込	活動内容	主な財源
公共事業関係費	国直轄	国直轄	国直轄で、豊見城東道路と小禄道路の整備を行い、豊見城東道路は平成27年3月に全線供用した。 県は、当該事業の促進を図るため、国に対し、早期整備等の要望を2回(5月、11月)行った。	—
活動指標名			計画値	実績値
供用区間数(累計)			2区間	2区間
推進状況	推進状況の判定根拠及び平成26年度取組の効果			
順調	供用区間数は計画値2区間に対し、実績値2区間と計画通りに進んでおり順調とした。豊見城ICから豊見城・名嘉地ICまでの区間(2.7km)が4車線で供用され、豊見城東道路(約6.2km)が全線供用となり順調に進められている。豊見城道路の整備が進むにつれ、豊見城・名嘉地IC周辺では、物流関連企業が進出するなど、民需が拡大が進んでおり、地域経済の好循環に貢献している。豊見城東道路の全線4車線開通により空港へのアクセスが向上し、さらなる物流の支援が期待される。 国における取り組み完了後の効果として、沖縄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27年度計画			
事業名	当初予算	活動内容	主な財源
公共事業関係費	国直轄	国直轄で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

国に対する早期整備要望の効果などもあり、事業計画通り進捗し、豊見城道路が平成27年3月に全線供用開始となった。

(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
交通渋滞等による損失時間	41.2千人時間/年・km (14年度)	—	減少	0	20.3千人時間/年・km (14年度)
参考データ	沖縄県の現状・推移			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	成果指標である交通渋滞等による損失時間については、全国的な調査が実施されていないため、近年の状況及び目標達成の見込みは不明である。ただし、豊見城東道路(約6.2km)が全線供用となったことで、成果指標の改善に寄与することが見込まれる。 参考データの混雑時旅行速度からすると、交通渋滞状況は、全国と比較して低い水準が続いている。				

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。
- ・陸上交通の機関別旅客輸送分担率(鉄道、自動車など交通手段別の分担率)を比較すると、全国では公共交通機関で約3割を分担しているが、本県では約9割を自動車に依存している。

(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			
(施策の小項目)	○交通流対策の推進			
主な取組	沖縄西海岸道路の整備	実施計画 記載頁	41	
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26年度実績				
事業名	予算	決算見込	活動内容	主な財源
公共事業関係費	国直轄	国直轄	国直轄で、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、早期整備等の要望を2回(5月、11月)行った	—
活動指標名			計画値	実績値
供用区間数(累計)			2区間	1区間
推進状況	推進状況の判定根拠及び平成26年度取組の効果			
やや遅れ	供用区間数が計画値2区間に対して実績1区間(H25.4に読谷道路が暫定供用)だが、豊見城道路や糸満道路などの各路線の整備が概ね計画通りに進められていることからやや遅れとした。(H26年度末までの進捗は、豊見城道路が97%、糸満道路が91%) 国における取組み完了後の効果として、那覇空港自動車道、那覇空港及び那覇港と西海岸地域の各拠点を連結することにより、国道58号や国道331号などにおける交通混雑の緩和や本島中南部及び北部圏域が活性化する。 また、那覇空港から読谷村までの所要時間が約7割短縮することが見込まれている。			

#### (2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成27年度計画				
事業名	当初予算	決算見込	活動内容	主な財源
公共事業関係費	国直轄		国直轄で、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

国に対する早期整備要望の効果などもあり、豊見城道路や糸満道路など路線で整備が順調に進んだ。

### (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 (14年度)	—	減少	0	20.3千人時間/年・km (14年度)
参考データ	沖縄県の現状・推移			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	成果指標である交通渋滞等による損失時間については、全国的な調査が実施されていないため、近年の状況及び目標達成の見込みは不明だが、参考データの混雑時旅行速度からすると、交通渋滞状況は、全国と比較して低い水準が続いている。要因としては、公共交通機関の未発達及び道路網や交通容量の不足等がある。 取組は、概ね計画通り進捗しており、道路交通の円滑化につながっている。				

## 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。
- ・陸上交通の機関別旅客輸送分担率(鉄道、自動車など交通手段別の分担率)を比較すると、全国では公共交通機関で約3割を分担しているが、本県では約9割を自動車に依存している。

### (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				
(施策の小項目)	○交通流対策の推進				
主な取組	ハシゴ道路等ネットワークの構築	実施計画 記載頁	41		
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	都市部の渋滞緩和、観光支援及び物流の効率化等を図るため、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)の構築をする。						
年度別計画	24	25	26	27	28	29～	実施主体
年度別計画	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BP、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26年度実績				
事業名	予算	決算見込	活動内容	主な財源
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)	6,392,575 (3,052,768)	4,277,647 (3,048,889)	沖縄環状線(改良工事等)、浦添西原線(改良工事等)、宜野湾北中城線(道路改良等)、県道24号線BP(改良工事等)、国道507号(津嘉山BP)(改良工事等)、南部東道路(用地補償等)などの整備を行った。	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(累計)			4区間	3区間
推進状況	推進状況の判定根拠及び平成26年度取組の効果			
やや遅れ	進捗状況は、完了区間数が計画値の4区間に対し実績値が3区間(沖縄嘉手納線、沖縄環状線、国道507号津嘉山バイパス)であり、やや遅れとした。浦添西原線については、用地取得が難航し工程が遅れた。その他の道路では整備を着々と行っており、幹線道路網の構築は進捗している。 取組完了後の効果として、体系的な幹線道路ネットワークの早期構築等に寄与している。			

#### (2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成27年度計画			
事業名	当初予算	活動内容	主な財源
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)	6,524,049 (2,111,049)	浦添西原線(改良工事等)、宜野湾北中城線(改良工事等)、県道24号線BP(改良工事等)、南部東道路(用地補償・工事等)などの整備を行う。	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

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の早期完成に向けて取り組んでいる。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、渋滞原因の分析を終え、今後、対策案の検討を行う。

### (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 (14年度)	—	減少	0	20.3千人時間/年・km (14年度)
参考データ	沖縄県の現状・推移			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	成果指標である交通渋滞等による損失時間については、全国的な調査が実施されていないため、近年の状況及び目標達成の見込みは不明だが、参考データの混雑時旅行速度からすると、交通渋滞状況は、全国と比較して低い水準が続いている。要因としては、公共交通機関の未発達及び道路網や交通容量の不足等があげられる。 取組は、各事業で整備が進み、ハシゴ道路等ネットワーク全体の進捗状況は、概ね計画通り進捗しており、道路交通の円滑化につながっている。				

## 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。

・主要渋滞箇所の分析の結果、右折レーンが無い、または右折レーン長の不足による交通容量の低下、多枝・変形交差点や交通集中による交通容量の超過等がみられた。

・事業終盤になるにつれ、用地難航案件(相続問題等)が顕在化し、事業の計画的な執行を妨げている。

### (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。

・主要渋滞箇所については、渋滞対策案の検討を行う必要がある。

・早期に効果が発現されるよう整備箇所の優先順位を決め、事業の推進を図る。

## 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、渋滞対策案の検討等、渋滞緩和に向けた取り組みを行う。

・事業完了に至らなくても、部分的な開通等により、事業の早期効果の発現を図る

・用地補償業務の一部を外部委託化を検討する。



## 「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			
(施策の小項目)	○交通流対策の推進			
主な取組	自転車利用環境の整備	実施計画 記載頁	41	
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26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 安全事業	87,701 (36,480)	85,642 (36,478)	那覇市等の整備計画の遅れがあるが引き続き、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った。 公共交通安全事業の自転車歩行者道事業において、自歩道の整備を0.4km行った。	一括交付 金 (ハード)
活動指標名			計画値	実績値
自転車走行空間明示延長			0.2km	0km
推進状況	推進状況の判定根拠及び平成26年度取組の効果			
やや遅れ	計画0.2kmに対して、実績が0kmとなっている。 那覇市等の整備地区選定が遅れているため、予定箇所の自転車走行位置の明示に至っていない。 しかし、自転車走行環境の確保のため県の公共交通安全事業で石垣市において、自転車歩行者道の整備を0.4km行った。予定箇所の自転車走行位置の明示には至っていないため、やや遅れとした。 自転車歩行者道の整備によって、通行空間が確保されたことで、歩道利用者(歩行者、自転車)の安全性の向上が図られた。			

#### (2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成27年度計画			
事業名	当初予算	活動内容	主な財源
公共交通 安全事業	13,000 (2,000)	那覇市等の整備計画の遅れがあるが引き続き、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。 併せて、自転車歩行者道の整備を実施する。	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

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り、今後も、整備計画策定の協議会等で関係機関と協議し、ネットワーク策定に取り組んでいく。

### (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)	2市町 (26年度)	増加	2市町	—
参考データ	沖縄県の現状・推移			傾向	全国の現状
—	—	—	—	—	—
状況説明	那覇市等において整備計画の策定に向け取り組んでいるところであるが内部調整に時間を要しており、計画策定協議会で平成27年度も継続して計画検討を行うこととなった。				

## 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)

- ・那覇市等において整備計画の策定に向け取り組んでいるところであるが、内部調整に時間を要し計画策定協議会では、平成26年度中の計画策定ができなかった。
- ・自転車利用については、交通ルール遵守の意識が十分でなく、環境の整備も進んでいない状況にある。

### (2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

- ・平成27年度も継続して計画検討を行うこととなっているが、年度別計画に遅れがあるため早急に計画の策定を行う必要がある。
- ・自転車・歩行者と分離された通行空間の環境整備が必要であるが、そのためには、断片的な整備ではなくネットワークとして整備することが重要であり、市町村の計画策定を促進する必要がある。

## 4 取組の改善案(Action)

- ・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。

## 「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			
(施策の小項目)	○公共交通機関の整備・利用促進			
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	41	
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	首里駅から沖縄自動車道(西原入口)までモノレールを延長し沖縄自動車道と結節を図ることで、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、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及びそれに伴う二酸化炭素排出量の削減に寄与する。						
年度別計画	24	25	26	27	28	29～	実施主体
	3.73% モノレール 延長整備 事業進捗率	14.02%	40.30%	63.13%	85.92%	31年度 延長区間 開業	県 市 事業者
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・延長区間: 那覇市首里汀良町(首里駅)～浦添市前田</li> <li>延長距離: 4.1km(4駅)</li> <li>・終着駅と沖縄自動車道とを接続するためICを整備</li> </ul>						
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26年度実績				
事業名	予算	決算見込	活動内容	主な財源
沖縄都市モノレール道整備事業費	17,110,638 (4,765,173)	12,422,371 (3,419,509)	モノレールインフラ部について実施設計を行うとともに、下部工工事を実施した。 関連道路・街路等については実施設計及び用地取得、拡幅整備を実施した。 幸地ICについては、沖縄自動車道との連結許可を得るとともに、実施設計を行った。 県道浦西停車場線については、実施設計を行った。	一括交付金 (ハード)
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			40.30%	28.50%
推進状況	推進状況の判定根拠及び平成26年度取組の効果			
やや遅れ	<p>実績値28.5%÷計画値40.3%=70.7%</p> <p>用地取得にあたっては、既存物件の約7割が構外再築となることから、移転先の選定や、物件撤去に時間を要した。</p> <p>物件撤去後、拡幅完了箇所から順次インフラ下部工工事を実施した。</p> <p>モノレールの延長整備により、交通渋滞緩和による損失の是正や温室効果ガス排出の抑制などが期待される。</p>			

様式1(主な取組)

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成27年度計画			
事業名	当初予算	活動内容	主な財源
沖縄都市モノレール道整備事業費	12,112,916	モノレールインフラ部については下部工工事を推進するとともに上部工工事に着手する。 関連道路・街路等については用地取得を推進するとともに、道路拡幅及び橋梁工事を実施する。 幸地IC、浦西停車場線については、実施設計、用地買収に取り組み、工事に着手する。	一括交付金 (ハード)

(3) これまでの改善案の反映状況

用地取得体制の強化として用地取得担当パーティー数を6(H25)から7(H26)に増加した。平成26年度から出先機関として「モノレール建設事務所」を設置し、執行の効率化を図った。モノレール延長整備事業を円滑に実施するため、関係機関と調整会議等を4回実施した。モノレール運行会社において、駅舎のLED照明や新造車両のLED前灯、LED車内照明等利用効率の高い設備の導入について検討している。  
マンションなど関係者の多い案件について、用地交渉を外注し、効率化を図った。

(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
モノレールの乗客数	35,551人/日 (22年度)	41,477人/日 (26年度)	40,542人/日 (30年度)	5,926人/日	—
参考データ	沖縄県の現状・推移			傾向	全国の現状
—	—	—	—	—	—
状況説明	現時点で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ものの、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。延長区間開業後の乗客数は、50,166人/日(H31)を見込んでいる。				

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)

- ・移転先確保に時間を要する(地権者による場所の選定や移転先建物の建築)等、用地交渉に時間を要している。また、未取得案件については、平成27年度中の取得を目指す必要がある。
- ・第4駅周辺は、モノレール延長整備事業の他、幸地インターチェンジ及び県道浦西停車場線整備事業、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、多数の事業が集中している。
- ・幸地ICの構造に対し、地元より景観や土地利用の観点から現在の盛土構造を橋梁構造へ変更するよう要望がある。

## 様式1(主な取組)

### (2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

- ・平成26年度末の用地取得率は約90%となっており、今後の用地取得については、課題に応じた、きめ細かい対応を行い、一連区間のまとまりのある用地取得に努め、工事の進捗を図る必要がある。
- ・第4駅(てだこ浦西駅)周辺の整備については、各事業と充分連携を図るとともに、工程計画を事業者間で共有する必要がある。
- ・西原町とともに、地元要望について検討を行い、合意形成を図る必要がある。

## 4 取組の改善案(Action)

- ・移転に時間を要する案件については、地元市の協力(市区画整理事業保留地の紹介など)も得ながら早期に移転先を確保し、一連区間のまとまりのある用地取得に努め、工事の進捗を図る
- ・第4駅周辺を含むモノレール延長区間の整備について、県、地元市、沖縄都市モノレール(株)との間で、調整会議を年4回程度開催し、連携を図るとともに、工程計画を事業者間で共有し、モノレール延長整備事業の円滑な実施に取り組む。
- ・地元要望について町のまちづくり計画の観点も含め盛土から橋梁へ変更可能な区間の検討を行い、西原町とともに地元合意形成に取り組む。

## 「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			
(施策の小項目)	○公共交通機関の整備・利用促進			
主な取組	モノレール利用促進対策	実施計画 記載頁	42	
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につなげることで、運輸部門における二酸化炭素の排出比率を引き下げる。						
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 サイン化数	15基		28基 ・モノレール利用 促進環境の 整備(駅周辺 サイン更新等)		→	県 事業者
	・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						
				モノレール車内表示の多言語化			
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26年度実績				
事業名	予算	決算見込	活動内容	主な財源
都市モノレール建設推進事業費	9,000	6,818	首里駅から沖縄キリスト教学院大学、琉球大学附属病院及び琉球大学を結ぶキャンパスバスを運行させる「モノレール・バス乗継実証実験」を実施するなど(1月～3月)、公共交通の利用促進活動を行った。	県単等
活動指標名			計画値	実績値
実証実験バス運行本数			—	45便/日
推進状況	推進状況の判定根拠及び平成26年度取組の効果			
順調	関係機関と連携し、モノレールとバスの乗り継ぎを意識した実証実験等を実施し、公共交通の利便性向上が図られた。 これらの取組等によりモノレールの利便性向上が図られ、乗客数が増加した。 35,511人/日(H22) → 41,477人/日(H26)			

様式1(主な取組)

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成27年度計画			
事業名	当初予算	活動内容	主な財源
都市モノレール利用促進環境整備事業 他1事業	59,500	車から公共交通への移動手段の転換を図るため、引き続きモノレール駅～琉球大学間のキャンパスバス実証実験を行う。外国人観光客の受入体制を強化するため、IT技術を用いた駅周辺の多言語案内サインの更新及び多言語パンフレットの作成ならびにモノレール車内表示の多言語化を行う。	一括交付金(ソフト)

(3) これまでの改善案の反映状況

<p>モノレール乗客数の計画目標を達成するため、関係機関(那覇市、浦添市、沖縄都市モノレール(株)等)が連携し、モノレールのサービスレベルの向上と認知度向上の取組みを行っており、キャンパスバス実証実験の実施や沿線店舗とのタイアップ企画の充実を図った。</p> <p>沖縄都市モノレール(株)の経営状況を的確に分析・指導するため、収支報告会や勉強会を定期開催するとともに、年数回開催される取締役会においても必要に応じて業務改善のための提言を行った。</p>
---

(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
モノレール乗客数	35,551人/日 (22年度)	41,477人/日 (26年度)	40,542人/日 (30年度)	5,926人/日	—
参考データ	沖縄県の現状・推移			傾向	全国の現状
—	—	—	—	—	—
状況説明	<p>取組みの結果、順調に乗客数が増加し、現時点において計画策定時の目標値を上回っている。</p> <p>今後もモノレールの利用促進を図るため需要喚起施策を行い、更なる乗客数の増加に取組んでいく。</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>・モノレール乗客数は順調に伸びているものの、沖縄の交通事情は地域的・規模的な限界もあり、自動車利用が基本で、公共交通利用者が少ない。そのため、モノレールのサービス向上や県民及び観光客への認知度向上を図る取組を関係機関(那覇市、浦添市、モノレール社等)と連携し実施する必要がある。</p> <p>・モノレールの運営主体である沖縄都市モノレール(株)の経営状況については、平成23年度に借入金返済方法の見直し等による経営安定化を図っており、また、乗客数の伸びに応じて収益も上がっていることから、平成30年代後半に債務超過を解消するものと見込んでいるが、観光客の減など外的要因によって左右されやすい面もある。</p>
--

(2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

<p>・モノレール乗客数の計画目標を達成するため、過度な自動車依存からモノレールを含む公共交通機関への利用転換の促進を図る必要がある。また、そのような取り組みについて関係機関(那覇市、浦添市、モノレール(株)等)と連携しながら広く周知する必要がある。</p> <p>・モノレールの運営主体であるモノレール(株)の経営改善に向けて、関係機関(那覇市、浦添市、モノレール(株)、沖縄振興開発金融公庫)と意見交換を行い、経営状況を検証する必要がある。</p>
--

#### 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、文化観光スポーツ部、企画部や他機関とも連携して、駅周辺における多言語案内サインの更新や、多言語ガイドブックの作成、モノレール車内表示の多言語化等利便性の高いサービスを県民のみならず外国人を含む観光客にも提供するなど、モノレール需要喚起アクションプログラムにあげた施策に取り組む。

・関係機関と定期的に会議を行い、モノレール(株)の経営状況を的確に分析・指導するとともに、必要に応じて取締役会や株主総会において業務改善のための提言を行う。



## 「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			
(施策の小項目)	○公共交通機関の整備・利用促進			
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	42	
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、モノレール第4駅(てだこ浦西駅)交通広場に隣接し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及び運輸部門の低炭素化の促進に寄与する。						
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						
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26年度実績				
事業名	予算	決算見込	活動内容	主な財源
活力創出基盤整備総合交付金事業(都市モノレール)	10,000 (10,000)	7,776 (7,776)	パークアンドライド駐車場運営検討業務を実施した。 パークアンドライド駐車場整備事業の新規事業化を図るため、関係機関との調整を行った。	一括交付金 (ハード)
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			-	-
推進状況	推進状況の判定根拠及び平成26年度取組の効果			
順調	平成26年度においてパークアンドライド駐車場整備事業の新規事業化に向けて調整を実施した結果、平成27年度より事業実施予定。 モノレール延長区間の供用に合わせたパークアンドライド駐車場整備により公共交通機関の利用促進や渋滞緩和及び低炭素化の促進が期待される。			

様式1(主な取組)

(2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成27年度計画			
事業名	当初予算	活動内容	主な財源
沖縄都市モノレール効果促進事業	100,000	パークアンドライド駐車場施設用地の測量、用地取得を実施予定。	一括交付金(ハード)

(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整備を円滑に実施するため、第4駅周辺まちづくりを計画している浦添市と駐車場位置、進入道路等について2回調整を行った。

(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
モノレールの乗客数	35,551人/日 (22年度)	41,477人/日 (26年度)	40,542人/日 (30年度)	5,926人/日	
参考データ	沖縄県の現状・推移			傾向	全国の現状
—	—	—	—	—	—

**状況説明** モノレールの乗客数が年々増加する中、既存駅におけるパークアンドライド駐車場は、全248台中、契約台数が243台、稼働率約98%(平成27年4月末)と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するとともに、二酸化炭素排出量の低減に寄与しているものとする。

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)

・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幸地IC及び県道浦西停車場線整備事業、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。

(2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

・各事業間の工程計画(法手続や工程上のクリティカルパス等)の情報共有を図る必要がある。

4 取組の改善案(Action)

・パークアンドライド駐車場整備事業を円滑に実施するため、県、地元市、沖縄都市モノレール(株)との間で、調整会議等を年4回開催する。

## 「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			
(施策の小項目)	○公共交通機関の整備・利用促進			
主な取組	バス利用環境改善事業	実施計画 記載頁	42	
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	沖縄県の代表的な公共交通機関としてバス交通があるが、バス停留所に上屋が無く、日中の強い日差しや雨をしのぐことができず不便をきたしている状況である。上屋の設置により乗客の利便性向上を図り、バス利用環境の改善を推進することで公共交通の利用促進を図る。						
年度別計画	24	25	26	27	28	29～	実施主体
		20基 バス停上屋 の整備数			→	→	県
	バス停上屋の整備						
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26年度実績				
事業名	予算	決算見込	活動内容	主な財源
公共交通安全事業	145,803	63,637	バス停上屋の整備を15基実施した。	一括交付金 (ハード)
活動指標名			計画値	実績値
バス停上屋の整備数			20基	15基
推進状況	推進状況の判定根拠及び平成26年度取組の効果			
やや遅れ	バス停上屋の整備状況については、関係機関との調整に不測の時間を要したため計画20基に対し実績15基となっており、やや遅れている。 15基について整備したことで、バス利用環境の改善に資することができた。			

#### (2) 今年度の活動計画

(単位:千円)

平成27年度計画			
事業名	当初予算	活動内容	主な財源
公共交通安全事業	152,166 (82,166)	平成27年度は、20基のバス停上屋整備を行う。	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

関係市町村や占有者への説明、情報提供を行い調整を行った結果、前年度整備数(7基)より、事業を推進することができた。

### (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
乗合バス利用者数	80,745人/日 (14年度)	74,098人/日 (24年度)	104,945人/日	△6,647人/日	11,619,956人/日 (14年度)
参考データ	沖縄県の現状・推移			傾向	全国の現状
運輸部門における二酸化炭素排出量	377万t-CO <sub>2</sub> (20年度)	386万t-CO <sub>2</sub> (22年度)	—	↘	226百万t-CO <sub>2</sub> (24年度)
状況説明	バス停上屋を15箇所設置実施したことにより、バス利用者乗客の利用性向上を図り、バス利用環境の改善を推進することで公共交通の利用促進に資する取り組みができ、当事業においては乗り合いバス利用者数の増加に寄与することが出来た。				

## 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)

・詳細設計時において、埋設物等との位置関係でバス停上屋の設置困難な箇所が生じており、占有者や関係市町村との調整に時間を要している。

### (2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

・埋設物等との位置関係で、バス停上屋の設置困難が生じているため、設計する前に先行して埋設物調査を実施し、占有者や関係市町村との調整を行う必要がある。  
・バス停設置予定箇所の設計を前もってストックしておく。

## 4 取組の改善案(Action)

・設計に先行して、事前に埋設物調査を行うことで、占有者や関係市町村への情報提供と連絡調整により、現場の状況に応じた最適な設計手法を検討し、事業の推進を図る。  
・バス停設置予定箇所の設計を前もってストックし、工事に着手出来るようにしておく。