

「主な取組」検証票

施策展開	3-(2)-ウ	観光客の受入体制の整備	
施策	①交通基盤の整備による観光客の移動の円滑化		
(施策の小項目)	○海のゲート機能充実		
主な取組	圏域の拠点港湾(石垣港、平良港、本部港)の整備	実施計画 記載頁	182
対応する 主な課題	○海の玄関口である港湾については、クルーズ船誘致に向けた更なる取組強化とともに、大型クルーズ船に対応した岸壁や旅客ターミナルビルの整備等による安全性・快適性・利便性の確保、マリーナや人工ビーチ等の整備をはじめ、国際的な海洋性リゾート地にふさわしいウォーターフロントの整備や憩いの場として緑陰の創出が必要である。		

1 取組の概要(Plan)

取組内容	石垣港、平良港、本部港において、クルーズ船誘致に向け大型クルーズ船に対応する岸壁や旅客ターミナルビルの整備、岸壁整備、ふ頭用地、防波堤の整備を行い、安全性・快適性・利便性の確保に努める。							
年度別計画	石垣港	24	25	26	27	28	29～	実施主体
		岸壁・防波堤・泊地浚渫等					→	
	大型旅客船ターミナル整備(H29暫定供用)							
	平良港	耐震強化岸壁整備 ふ頭用地、臨港道路・緑地等の整備					H29 漲水地区 供用開始 (I期)	国 宮古島市
本部港	耐震岸壁 岸壁整備	岸壁整備	岸壁整備	岸壁整備	岸壁整備		→	県
	耐震強化岸壁整備 H25供用開始 岸壁 H28年度 供用開始							
				防波堤等の整備 瀬底地区				
担当部課	土木建築部 港湾課							

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
石垣港港湾改修事業	国直轄	国直轄	国直轄により、石垣港における岸壁、防波堤、泊地の浚渫整備を行った。	—
事業名	予算	決算見込	活動内容	主な財源
平良港港湾改修事業	国直轄	国直轄	国直轄により、平良港における耐震強化岸壁、ふ頭用地、臨港道路・緑地等の整備を行った。	—
事業名	予算	決算見込	活動内容	主な財源
本部港港湾改修事業等	3,467,491 (1,497,491)	1,724,237 (1,601,730)	ふ頭用地(13千㎡)、臨港道路(230m)、緑地(10千㎡)の整備を完了した。 水深7.5m岸壁及び沖防波堤の本体ケーソン製作等を進めた。	各省 計上

様式1(主な取組)

活動指標名	計画値	実績値
岸壁整備、防波堤整備	-	-
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	石垣港、平良港は、計画どおり進捗した。 本部港は、耐震岸壁(延長L=220m)の整備を完了した。 本部港は、防波堤の本体ケーソン製作を進め、岸壁の静穏度を向上させることにより、海上交通の安全性・安定性の確保が期待される。	

(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
石垣港港湾改修事業	国直轄	国直轄により、石垣港における岸壁、防波堤、泊地の浚渫整備を行う。	—
事業名	当初予算	活動内容	主な財源
平良港港湾改修事業	国直轄	国直轄により、平良港における耐震強化岸壁、ふ頭用地、臨港道路・緑地等の整備を行う。	—
事業名	当初予算	活動内容	主な財源
本部港港湾改修事業等	3,521,589 (1,514,589)	渡久地地区では、耐震岸壁と併設する水深7.5m岸壁(延長L=240m)及び沖防波堤(延長L=240m)等の整備を引き続き推進する。 瀬底地区では、沖防波堤、船揚場等の整備に着手する。	各省計上

(3) これまでの改善案の反映状況

<p>石垣港と平良港は、計画通り進捗しており、前年度同様、事業推進を図る。 港湾利用者との工程調整や環境へ配慮した施工を進め、耐震岸壁の整備を完了した。 国、石垣市及び宮古島市に対し、事業の早期整備や必要予算の確保等の要望を行ったこともあり、計画どおり進捗している。</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
クルーズ船寄港回数・入域乗船客数 (県全体)	106回 116,309人 (23年)	126回 155,264人 (25年)	166回 186,200人	20回 38,955人	—
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>近年、外国船籍のクルーズ船が大型化しており、それに対応したバース整備が急務となっている。本部港においても、大型クルーズ船寄港回数の増加に向けた国際クルーズ船が寄港可能な耐震岸壁整備事業の早期供用に向け取り組むことで、観光客の増加、経済波及効果が期待できる。 目標値の達成については、年々寄港回数が増加しており、外国船会社の事前視察も多いことから達成可能と考える。</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)

・外国船社やその代理店から、大型クルーズ船を沖縄へ寄港させたいとの声が高まっており、大型クルーズ船に対応したバース整備が課題となっている。
・本部港は伊江島、鹿児島への定期航路があるため、事業を執行するにあたって船会社および利用者の安全性、利便性に配慮しながら整備を推進する必要がある。
また、環境及び海域利用者に配慮しなければならないため、事業期間に制限がある。

(2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

・国、石垣市及び宮古島市に対し、外国船籍の大型クルーズ船に対応した早期岸壁整備、CIQ施設等、受け入れ体制の強化を要望していく。
・本部港について、工事を行う際は、環境に配慮するとともにし、港湾及び海域利用者の理解と協力を得ながら整備を推進する必要がある。

4 取組の改善案(Action)

・県としては、引き続き、国、石垣市及び宮古島市に対し、事業の早期整備や必要予算の確保等の要望を行うなど事業の促進を図る。

様式1(主な取組)

「主な取組」検証票

施策展開	3-(2)-ウ	観光客の受入体制の整備		
施策	①交通基盤の整備による観光客の移動の円滑化			
(施策の小項目)	○陸上交通基盤の整備			
主な取組	那覇空港自動車道の整備	実施計画 記載頁	183	
対応する 主な課題	○観光客の移動の円滑化を図るため、渋滞緩和や広域交流拠点と主要観光地との結節性向上に資する体系的な幹線道路網の整備や、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、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。			

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						
					H32年度までの全線供用を目指す		
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
道路状況(渋滞状況等)に対する観光客満足度(国内客、「大変満足」の比率)	22.8% (21年度)	23.5% (24年度)	向上	0.7ポイント	—
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	3-(2)-ウ	観光客の受入体制の整備	
施策	①交通基盤の整備による観光客の移動の円滑化		
(施策の小項目)	○陸上交通基盤の整備		
主な取組	沖縄西海岸道路の整備	実施計画 記載頁	183
対応する 主な課題	○観光客の移動の円滑化を図るため、渋滞緩和や広域交流拠点と主要観光地との結節性向上に資する体系的な幹線道路網の整備や、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、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。		

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	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
道路状況(渋滞状況等)に対する観光客満足度(国内客、「大変満足」の比率)	22.8% (21年度)	23.5% (24年度)	向上	0.7ポイント	—
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	3-(2)-ウ	観光客の受入体制の整備		
施策	①交通基盤の整備による観光客の移動の円滑化			
(施策の小項目)	○陸上交通基盤の整備			
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	183	
対応する 主な課題	○観光客の移動の円滑化を図るため、渋滞緩和や広域交流拠点と主要観光地との結節性向上に資する体系的な幹線道路網の整備や、自動車と公共交通、公共交通機関同士と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。			

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(沖縄環状線、浦添西原線、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
道路状況(渋滞状況等)に対する観光客満足度(国内客、「大変満足」の比率)	22.8% (21年度)	23.5% (24年度)	向上	0.7ポイント	—
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、その対策の検討が必要である。
- ・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	3-(2)-ウ	観光客の受入体制の整備		
施策	①交通基盤の整備による観光客の移動の円滑化			
(施策の小項目)	○陸上交通基盤の整備			
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	183	
対応する 主な課題	○観光客の移動の円滑化を図るため、渋滞緩和や広域交流拠点と主要観光地との結節性向上に資する体系的な幹線道路網の整備や、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、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。			

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、定時に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に寄与する。						
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年度 延長区間 開業	県市 交通 事業者
	・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) ・終着駅と沖縄自動車道とを接続するためICを整備						
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
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	実績値28.5%÷計画値40.3%=70.7% 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。 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。 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。			

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、用地買収に組み込み、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
—	—	—	—	—	—
参考データ	沖縄県の現状・推移			傾向	全国の現状
モノレールの乗客数	39,093人/日 (24年度)	40,831人/日 (25年度)	41,477人/日 (26年度)	↗	—
状況説明	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	3-(2)-ウ	観光客の受入体制の整備	
施策	①交通基盤の整備による観光客の移動の円滑化		
(施策の小項目)	○陸上交通基盤の整備		
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	183
対応する 主な課題	○観光客の移動の円滑化を図るため、渋滞緩和や広域交流拠点と主要観光地との結節性向上に資する体系的な幹線道路網の整備や、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、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。		

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)	
	<ul style="list-style-type: none"> ・延長区間第4駅周辺での大規模駐車場整備(1000台規模) ・モノレール駅交通広場での駐輪場の整備 						
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が期待される。			

(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
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)

様式1(主な取組)

(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
—	—	—	—	—	—
参考データ	沖縄県の現状・推移			傾向	全国の現状
モノレールの乗客数	39,093人/ 日 (24年度)	40,831人/ 日 (25年度)	41,477人/ 日 (26年度)	↗	—
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しているものと考えられる。				

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)

・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	3-(2)-ウ	観光客の受入体制の整備		
施策	①交通基盤の整備による観光客の移動の円滑化			
(施策の小項目)	○観光地巡りが楽しくなるみちづくり			
主な取組	観光周遊自転車ネットワークの形成	実施計画 記載頁	180	
対応する 主な課題	○中高年及び外国人の観光客増大に対応するため、公共施設や観光拠点施設のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化など人に優しい安全・安心・快適な観光地づくりに取り組む必要がある。また、多様化する観光需要に対応するため、沖縄らしい風景づくり、憩いの場やレクリエーション施設の整備など、国際的な観光リゾート地にふさわしい観光まちづくりに市町村と連携して取り組む必要がある。			

1 取組の概要(Plan)

取組内容	自転車道利用環境の整備による観光周遊自転車ネットワークを形成し、これまでのレンタカーによる観光から、自転車の利用促進も含めた多様な交通環境への転換を図り、観光まちづくりに取り組む。						
年度別計画	24	25	26	27	28	29～	実施主体
	0.8km 自転車道の 整備延長	9.4km	2.0km	2.0km	2.0km	→	県
	玉城那覇自転車道の整備	地区指定・自転車道の整備					
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	87,701 (36,480)	85,642 (36,478)	公共交通安全事業の自転車歩行者道路事業において、国道390号等(実績値:0.4km)の整備を行った。	一括交付 金 (ハード)
活動指標名			計画値	実績値
自転車道の整備延長			2.0km	0.4km
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			
大幅遅れ	公共交通安全事業の自転車歩行者道事業において整備を行った。(計画2.00.2km、実績0.4km)推進状況としては、用地取得の難航により大幅遅れとなっている。 国道390号等の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)	引き続き、自転車歩行者道事業において国道390号等(計画値:2.0km)の整備推進を図る。	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

南城市との協働で用地交渉を行ってきたが、難航して事業の推進が困難であったが、他路線にて整備を進め事業を推進することが出来た。

(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
道路状況(渋滞状況等)に対する観光客満足度(国内客、「大変満足」の比率)	22.8% (21年度)	—	向上	—	—
参考データ	沖縄県の現状・推移			傾向	全国の現状
—	—	—	—	—	—
状況説明	事業進捗が遅れていることから、全体事業計画を見直し、南城市と連携して玉城那覇自転車道の平成29年度の完成供用に向け取り組む。				

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)

自転車道の整備において、支障となる用地取得に時間を要する。
玉城那覇自転車道について南城市道との並走区間において、用地買収等、南城市の事業への協力が不可欠な状況であり、連携して用地交渉を行い平成29年度完成供用に向け取り組む。

(2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

用地取得に早期に着手する必要がある。
玉城那覇自転車道について事業計画を変更し、平成29年度完成供用に向け、引き続き南城市と緊密に連携・協力し、事業の進捗を図る必要がある。

4 取組の改善案(Action)

用地取得に関しては対人的な事もあるが、早期に事業内容の説明等を地主に行い、理解を求め事業推進を図る。
玉城那覇自転車道について並走区間において、南城市と協働で用地交渉を行い、連携・協力を図りながら事業を推進する。

「主な取組」検証票

施策展開	3-(2)-ウ	観光客の受入体制の整備		
施策	①交通基盤の整備による観光客の移動の円滑化			
(施策の小項目)	○観光地巡りが楽しくなるみちづくり			
主な取組	歩行空間の整備	実施計画 記載頁	180	
対応する 主な課題	○中高年及び外国人の観光客増大に対応するため、公共施設や観光拠点施設のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化など人に優しい安全・安心・快適な観光地づくりに取り組む必要がある。また、多様化する観光需要に対応するため、沖縄らしい風景づくり、憩いの場やレクリエーション施設の整備など、国際的な観光リゾート地にふさわしい観光まちづくりに市町村と連携して取り組む必要がある。			

1 取組の概要(Plan)

取組内容	高齢者や障がい者など誰もが安心して快適に暮らせる生活環境を確保し、移動の円滑化や歩いて楽しい街づくりを推進するため、歩道未整備箇所や狭隘箇所、通学路等において歩道の設置を行う。						
年度別計画	24	25	26	27	28	29～	実施主体
	1.5km 歩道の整備 延長				→	→	県
	歩道の設置						
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	1,774,872 (662,872)	1,228,243 (661,835)	国道449号(名護市屋部地内)や県道37号線(うるま市与那城地内)等、歩道未整備箇所や狭隘箇所、通学路等において歩道を2.8km整備した。	一括交付 金 (ハード)
活動指標名			計画値	実績値
歩道整備延長			1.5km	2.8km
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	国道449号(名護市屋部地内)や県道37号線(うるま市与那城地内)等、歩道未整備箇所や狭隘箇所、通学路等において歩道を計画値1.5kmに対し2.8km設置した。歩道新設および拡幅により、歩行者が安心・安全に暮らせる環境づくりにつながった。			

(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	1,362,830 (545,530)	引き続き国道449号や県道37号線等、歩道未整備箇所や狭隘箇所等における歩道の整備を行う。(計画値:1.5km)		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

関係者への説明、情報提供を行った結果、事業の必要性について理解を得られ推進することができている。
当該取組は計画通りに進捗しており、前年度同様、事業進捗を図る。

(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
県管理道路の歩道必要箇所設置率 (通学路等)	調査中 (24年)	—	増加	—	—
参考データ	沖縄県の現状・推移			傾向	全国の現状
—	—	—	—	—	—
状況説明	狭隘な通学路や歩道のない生活道路等、交通弱者である高齢者や子供など歩行者が安全かつ安心して快適に移動できる箇所を優先に整備を進めている。				

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)

・歩道の整備には沿道地権者の協力が必要不可欠であるが、庭先のみや駐車場のみといった補償が多く、地権者の理解が得にくいという問題がある。

(2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

・事業の必要性や補償費の妥当性について時間を懸けて根気強く説明し、地権者の意見も聞くことで理解を得ることが必要であるが、そのためには、業務量(時間)が増え、担当職員(人員)が不足する。

4 取組の改善案(Action)

・歩道の役割について住民の理解を得ることが重要であり、関係市町村の協力も得ながら、沿道地権者に対する十分な説明や情報提供を行い、用地交渉を進める。