

「主な取組」検証票

| | | | | |
|--------------|--|--------------|----|--|
| 施策展開 | 1-(3)-ア | 地球温暖化防止対策の推進 | | |
| 施策 | ②運輸部門の低炭素化の推進 | | | |
| 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 | 34 | |
| 対応する 主な課題 | 温室効果ガス排出量の大部分を占める二酸化炭素の部門別排出量は、全国平均と比較すると、産業部門の比率が低く、運輸部門、民生部門が高くなっており、同部門に対する取り組みの強化が求められている。 | | | |

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。また、利便性の向上は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 県市事業者 |
| | 3.73% モノレール 延長整備事 業進捗率 | 14.02% | 40.3% | 63.13% | 85.92% | 31年度延長 区間開業 | |
| | ・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)-ウ 39頁 1-(7)-ウ 74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。新たなインターチェンジについては、連結許可申請と実施設計に取り組む。【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 |
|------------------|---|---------------------|---------------------|----------|----------------------|
| 運輸部門における二酸化炭素排出量 | 377万t-CO2 (20年度) | 386万t-CO2 (22年度) | 377万t-CO2 (28年度) | △9万t-CO2 | 230百万t-CO2 (23年度) |
| 参考データ | 沖縄県の現状 | | | 傾向 | 全国の現状 |
| モノレールの乗客数 | 35,551人/日 (22年度) | 36,689人/日 (23年度) | 39,093人/日 (24年度) | ↗ | — |
| 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。

「主な取組」検証票

| | | | |
|--------------|--|--------------|----|
| 施策展開 | 1-(3)-ア | 地球温暖化防止対策の推進 | |
| 施策 | ②運輸部門の低炭素化の推進 | | |
| 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 | 34 |
| 対応する 主な課題 | 温室効果ガス排出量の大部分を占める二酸化炭素の部門別排出量は、全国平均と比較すると、産業部門の比率が低く、運輸部門、民生部門が高くなっており、同部門に対する取り組みの強化が求められている。 | | |

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、モノレール駅交通広場に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) | 県市 |
| | ・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24年度実績 | | | | |
|--|--|------------|--|--|
| 事業区分 | 予算 | 決算見込 | 活動内容 | 備考 |
| 都市計画策定費 | 9,846 | 0 | 第4駅パークアンドライド駐車場基本計画検討業務を実施中(H24繰越)。【県単等】 | 再掲 1-(3)-ウ 40頁 1-(7)-ウ 75頁 3-(1)-ウ 158頁 3-(2)-ウ 173頁 |
| 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 | | 922台(既整備分) | | 922台(既整備分) |
| - | | - | | - |
| 推進状況 | 取組の効果 | | | |
| <input type="checkbox"/> 順調 <input checked="" type="checkbox"/> やや遅れ <input type="checkbox"/> 大幅遅れ <input type="checkbox"/> 未着手 | ○延長区間第4駅周辺での大規模パークアンドライド駐車場整備完了による駐車・駐輪台数 922台⇒1922台(31年度) ○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) ○温室効果ガス排出の抑制(31年度) | | | |

(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 |
| 活力創出基盤整備総合交付金事業(都市モノレール) | 10,000 | 25年度は、26年度事業化に向け、第4駅パークアンドライド駐車場基本設計業務を実施する。【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

パークアンドライド駐車場の計画検討に時間を要しているが、モノレールの平成31年度開業に併せて供用開始できるよう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 |
|------------------|--|---------------------|---------------------|----------|----------------------|
| 運輸部門における二酸化炭素排出量 | 377万t-CO2 (20年度) | 386万t-CO2 (22年度) | 377万t-CO2 (28年度) | △9万t-CO2 | 230百万t-CO2 (23年度) |
| 参考データ | 沖縄県の現状 | | | 傾向 | 全国の現状 |
| モノレールの乗客数 | 35,551人/日 (22年度) | 36,689人/日 (23年度) | 39,093人/日 (24年度) | ↗ | — |
| 状況説明 | 第4駅周辺パークアンドライド駐車場が完了し、供用開始するまでは、成果指標に対して直接的に寄与しない。 (参考) 既存駅におけるパークアンドライド駐車場・駐輪場は、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。 | | | | |

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)

○大規模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インターチェンジ及びアクセス道路整備事業、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。

(2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

○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。

4 取組の改善案(Action)

○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。

「主な取組」検証票

| | | | | |
|--------------|--|--------------|----|--|
| 施策展開 | 1-(3)-ア | 地球温暖化防止対策の推進 | | |
| 施策 | ②運輸部門の低炭素化の推進 | | | |
| 主な取組 | モノレール利用促進対策 | 実施計画 記載頁 | 34 | |
| 対応する 主な課題 | 温室効果ガス排出量の大部分を占める二酸化炭素の部門別排出量は、全国平均と比較すると、産業部門の比率が低く、運輸部門、民生部門が高くなっており、同部門に対する取り組みの強化が求められている。 | | | |

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。 | | | | | | |
| 年度別計画 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29～ | 実施主体 県 |
| | 28基 駅周辺サイン ユニバーサルデ ザイン化数 | 15基 | | | | | |
| | ・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 | | | | | | |
| 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 |
| 都市モノレール建設推進事業費 他1事業 | 17,790 | 14,678 | 駅周辺ガイドブック、モノレール利用客需要喚起アクションプログラムの作成及び駅周辺案内サイン更新を実施した。【一括交付金(ソフト)、県単等】 | 再掲 1-(3)-ウ 40頁 1-(7)-ウ 75頁 |
| 活動指標名 | | | 計画値 | 実績値 |
| 駅周辺サインユニバーサルデザイン化数 | | | 28基 | 28基 |
| - | | | - | - |
| 推進状況 | 取組の効果 | | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> 順調 <input type="checkbox"/> やや遅れ <input type="checkbox"/> 大幅遅れ <input type="checkbox"/> 未着手 | ○県民及び観光客の利便性の向上(モノレール乗客数) 35,511人/日(H22)→39,093人/日(H24) ○駅周辺案内サイン28基を更新し、モノレール沿線主要施設の案内図を表示することによりモノレール利用客の目的地への移動利便性の向上を図った。 ○外国語表記のモノレールガイドブックを作成、配布することにより、モノレール利用客の利便性向上を図った。 | | | |

(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 |
| 都市モノレール建設推進事業費 | 8,970 | 各種モノレール需要喚起策(周辺施設との連携、イベント実施によるモノレール魅力向上)を実施し、モノレール利用客の計画目標の達成に取り組む。【県単等】 | - |

様式1(主な取組)

(3) これまでの改善案の反映状況

計画通り進捗しており、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 |
|------------------|--|---------------------|---------------------|----------|---------------------|
| 運輸部門における二酸化炭素排出量 | 377万t-CO2 (20年度) | 386万t-CO2 (22年度) | 377万t-CO2 (28年度) | △9万t-CO2 | 230万t-CO2 (23年度) |
| 参考データ | 沖縄県の現状 | | | 傾向 | 全国の現状 |
| モノレールの乗客数 | 35,551人/日 (22年度) | 36,689人/日 (23年度) | 39,093人/日 (24年度) | ↗ | — |
| 状況説明 | 成果指標の達成に向け、事業進捗中。 (参考) ○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)⇒40,542人/日(30年度) | | | | |

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)

○沖縄の交通特性は、自動車利用が基本で、公共交通利用者が少ない。
○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
【今後の見込み】
今後も利用促進を図るとともに、借入金返済方法見直し等による経営安定化を図ることで、平成30年代後半の債務超過解消を見込んでいる。

(2) 改善余地の検証(取組の効果の更なる向上の視点)

○モノレール乗客数の計画目標を達成するため、「モノレールのサービスレベルの向上」とともに、「モノレールを十分に知ってもらう」という取組を関係機関(那覇市、浦添市、モノレール社等)と連携しながら実施する必要がある。
○モノレールの運営主体である沖縄都市モノレール(株)の経営改善に向けて、関係機関と意見交換を行い、経営状況を検証する必要がある。

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、関係機関が連携して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に取り組む。