

「施策」総括票

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		33頁
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。		
関係部等	企画部、環境生活部、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			
No.	主な取組	決算見込額	推進状況 活動概要
○次世代自動車の普及促進			
1	次世代自動車の普及促進	146,114	順調 ○平成23年度に製作し、導入した改造EVバス1台による運用実証を実施。(11月～2月) 改造EVバス1台を追加製作(3月)。(1)
○エコドライブの普及			
2	エコドライブの普及促進	-	順調 ○エコドライブについての広報、実施機関である市町村等と連携してエコドライブ講習会を行った。(2)
○公共交通機関利用の拡大			
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(計画値43台、実績値40台)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バス利用環境改善に関する広報・啓発活動を行った。(4)
5	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。(5)

様式2(施策)

6	パークアンドライド駐車場の整備(第4駅周辺等)	0	やや遅れ	<p>○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、H25年度に繰り越した。(6)</p> <p>○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28基の更新を実施した。(7)</p> <p>○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削減策の検討、持続的な運営を可能にする特例的な制度等を検討した。(8)</p>
7	モノレール利用促進対策	14,678	順調	
8	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	

II 成果指標の達成状況 (Do)

(1) 成果指標

成果指標名		基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
1	運輸部門における二酸化炭素排出量	377万t-CO ₂ (20年度)	386万t-CO ₂ (22年度)	377万t-CO ₂ (28年度)	△9万t-CO ₂	230百万t-CO ₂ (23年度)
	状況説明	運輸部門における二酸化炭素排出量は増加傾向にある。運輸部門には航空・海運に伴う排出量も含まれるため、入域客数等の増も一因と考えられる。関係機関で構成する沖縄県地球温暖化対策実行計画協議会の運輸部門専門部会を設置しており、今後とも取組の強化を図ることとしている。				

(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
エコドライブ講習会受講人数	104人 (22年)	2,105人 (23年)	2,502人 (24年)	↗	—
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)	↗	—

Ⅲ 内部要因の分析 (Check)

○次世代自動車の普及促進

・平成25年度からの国の新たな助成制度により、県が策定する整備計画に位置づけられたEV充電施設については、これまで認められていなかった工事費についても補助対象になったことから、制度に関する周知を図る必要がある。

○エコドライブの普及

・平成22年度・23年度において県内10箇所の指定自動車教習所教官をエコドライブインストラクターとして養成したことによりエコドライブの教習が可能となった。当該エコドライブインストラクターの活用による普及啓発を図る必要がある。

○公共交通機関利用の拡大

・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。

・沖縄都市モノレール延長整備事業については、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。

・沖縄自動車道と結節する第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。

・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。

Ⅳ 外部環境の分析 (Check)

○公共交通機関利用の拡大

・公共交通利用環境改善事業については、毎年度43台のノンステップバスを導入予定であったが、バス事業者が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。

・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。

V 施策の推進戦略案 (Action)

○次世代自動車の普及促進

・県としては、平成25年6月に策定した「沖縄県次世代自動車充電インフラ整備ビジョン」の周知を図り、県内全域にEV充電設備の整備を促進する。

○エコドライブの普及

・エコドライブインストラクターの活用については、エコドライブ推進月間(11月)等に合わせ、市町村等のエコドライブ講習会実施主体に対して活用を促していく。

○公共交通機関利用の拡大

・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。

・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。

・沖縄都市モノレール延長整備事業については、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。

・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。

・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。