

「施策」総括票

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		39頁
対応する 主な課題	<p>○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。</p> <p>○本県が亜熱帯性気候に位置し、蒸暑地域であるなどの地域特性を踏まえたエネルギー利用の抑制、効率化により、都市における温室効果ガスの排出抑制を図る必要がある。</p> <p>○沖縄本島中南部都市圏における都市化と開発整備に伴い、温室効果ガスの吸収源となる森林や緑地の存在量が不足していることから、都市と自然が調和した効率的、効果的な都市構造の形成を図る必要がある。</p>		
関係部等	企画部、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				
	主な取組	決算見込額	推進状況	活動概要
○市町村都市計画マスタープランとの連携				
1	住民参加型都市計画マスタープラン(MP)策定事業	—	やや遅れ	○都市計画マスタープラン策定を予定している市町村についての取組状況やスケジュールなど基礎的な調査を実施したが、取組状況について十分に把握できなかったため「やや遅れ」である。(1)
○交通流対策の推進				
2	那覇空港自動車道の整備	国直轄	順調	○豊見城東道路、小禄道路、読谷道路等の整備を行う国に対して、当該事業の促進を図るため、早期整備や必要予算の確保等の要望を行った(2、3)
3	沖縄西海岸道路の整備	国直轄	順調	
4	ハシゴ道路ネットワークの構築	3,856,791	順調	○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を行った。(4)
5	自転車利用環境の整備	—	順調	○那覇市等で整備計画の策定に向けた取組を実施している。(5)

様式2(施策)

○公共交通機関の整備・利用促進				
6	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ため、「大幅遅れ」となった。(6)
7	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	○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縮減策の検討、持続的な運営を可能にする特例的な制度等を検討した。(7)
8	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。(8)
9	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の広報・啓発活動を行った。(9)
10	モノレール利用促進対策	14,678	順調	○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。(10)
11	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	○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。(11)

様式2(施策)

Ⅱ 成果指標の達成状況 (Do)

(1) 成果指標

1	成果指標名		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)	1市 (24年度)	増加	1市	—
	状況説明	平成24年度は、浦添市が低炭素なまちづくりを掲げた都市計画マスタープランを策定した。今後はこれまでの市町村による都市計画マスタープラン策定や地区計画策定等に関する取組状況を踏まえ、方策を検討する予定である。また、自転車利用環境整備の推進により、多様な交通手段として自転車の利用促進が図られるとともに、環境に優しい低炭素都市づくりが推進される。					
2	成果指標名		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)	39,093人/日 (24年度)	50,166人/日 (31年度)	3,542人/日	—
	状況説明	観光客のモノレール利用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。延長整備後は公共交通ネットワークの拡大に伴い、移動利便性の向上とともに、更なる沿線まちづくりの促進等が期待される。					
3	成果指標名		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)
	状況説明	乗降性の優れたノンステップバスの導入やバスロケーションシステムの導入による待ち時間の短縮等利用環境の改善を図るとともに、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ことにより、自動車から公共交通機関への転換による交通渋滞の緩和が期待される。					

(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
住民参加による地区計画策定数	42地区 (22年度)	44地区 (23年度)	50地区 (24年度)	↗	—
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)

Ⅲ 内部要因の分析 (Check)

○市町村都市計画マスタープランとの連携

- ・これまでの都市計画は、住民等が行政の提案に対して意見を陳述及び提出するだけで受動的であったが、今後は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、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、住民からの意見の聴取など、きめ細かな対応が必要である。
- ・市町村との意見交換が十分でなかったため、取組状況について十分に把握できなかった。

○交通流対策の推進

- ・自転車走行空間は、県道のみでなく国道・市町村道とのネットワークとして形成されるものである。市町村が地域全体として自転車走行空間を検討し整備計画の策定を行うが、整備計画に位置づけられた県道に関しても、自転車走行位置の明示するものであることから、県としても国と連携して積極的に計画策定に協力していく必要がある。

○公共交通機関の整備・利用促進

- ・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。
- ・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。

Ⅳ 外部環境の分析 (Check)

○交通流対策の推進

- ・本県の道路について、混雑時旅行速度は非常に低い水準で推移しており、特に中南部圏域の交通渋滞は顕著となっている。
- ・国道において、過去に那覇市壺川や山下地区において自転車走行空間の整備を行っており、サイン表示等について連携していく必要がある。

○公共交通機関の整備・利用促進

- ・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。
- ・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。

V 施策の推進戦略案 (Action)

○市町村都市計画マスタープランとの連携

・市町村都市計画マスタープランの策定にあたり、地域住民の意見の反映状況を確認するとともに、市町村都市計画担当との意見交換を実施し、現況把握に努める。

○交通流対策の推進

・中南部圏域を中心に今後も更なる交通量の増加が見込まれることから、国に対して、引き続き、那覇空港自動車道、沖縄西海岸道路の早期整備の要望を行う。

・市町村に対し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。

・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っていく。

○公共交通機関の整備・利用促進

・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。

・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。

・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。

・公共交通利用環境改善事業については、県のノンステップバス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。