

「施策」総括表

施策展開	3-(1)-ア	国際交流・物流拠点の核となる空港の整備		
施策	①那覇空港の機能強化	実施計画掲載頁	160頁	
対応する 主な課題	<p>○那覇空港は、観光客を中心に旅客数が年々増加しており、年間発着回数は我が国の空港では4番目に多いが、今後、国際観光や国際航空貨物の拠点化を目指す上で、滑走路1本だけでは将来の需要増に対応できないことが懸念される。</p> <p>○那覇空港の抜本的な能力向上や利用者利便性向上のため、滑走路増設計画やターミナル地域の整備が推進されているが、今後更なる航空会社の就航や航空機整備場等の臨空型産業の企業立地など、新たなニーズに対応できる施設整備や将来を見据えた展開用地の確保が課題となっている。</p>			
関係部等	企画部、商工労働部			

I 主な取組の推進状況 (Plan・Do)

(単位:千円)

平成26年度				
	主な取組	決算見込額	推進状況	活動概要
○那覇空港の滑走路増設等				
1	那覇空港の滑走路増設整備 (企画部交通政策課)	国直轄	順調	○課題となっていた船だまり整備について、関係機関と協力し、整備手法の検討を行った。平成27年度予算について、国に要請した結果、平成26年度予算と同等額(国費で330億円)が計上され、所要額を確保することができた。(1)
2	航空機整備基地整備事業 (商工労働部企業立地推進課)	186,625	やや遅れ	○航空機整備施設の整備のための造成設計及び実施設計を行ったが、当初予定していた次段階の造成工事の着手が遅れており、やや遅れとなった。(2)
○那覇空港旅客ターミナル等の整備				
3	国内線・国際線ターミナルビルの連結整備 (企画部交通政策課)	1,695	順調	<p>○国際線利用者等のバス駐車場又はモノレール駅までの移動利便性向上のため、立体連絡通路の整備を支援する計画を策定した。</p> <p>国際線旅客ターミナルビルと国内線旅客ターミナルビルをつなぐ連結施設整備について、国、県、那覇空港ビルディング(株)の間で協議を行い、那覇空港ビルディング(株)は、連結施設の基本計画(必要機能施設及び規模の検討等)の策定に着手した。(3)</p>

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	那覇空港の滑走路処理容量(年間)	13.9万回 (22年)	13.9万回 ～ 13.5万回	13.9万回	—	福岡空港 14.5万回 (22年)
状況説明	<p>那覇空港における滑走路処理能力は、1日当たり370回から380回で、年間に換算すると約13.5万回から13.9万回と評価されているが、第2滑走路の供用により年間18.5万回に向上する見込みである。</p> <p>那覇空港の発着回数は、年々増加傾向にあり、平成24年度から、処理能力の限界を超えているが、航空機の発着に支障が無いよう運用している状況であるため、第2滑走路整備が着実に推進されることが必要である。</p>					

	成果指標名	基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
2	那覇空港の年間旅客者数	1,453万人 (22年)	1,729万人 (26年)	1,600万人	276万人	福岡空港 1,970万人 (26年)
	状況説明	<p>那覇空港の年間旅客者数は平成26年の実績で1,729万人となり目標値を達成している。 平成26年2月の国際線旅客ターミナルの供用開始により国際線の受入能力が強化され海外からの旅客が増加している他、国内線・国際線ともにLCCの路線数、便数の増加が見込まれていることから、那覇空港の年間旅客者数は今後も増加を続けるものと思われる。</p>				

(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
那覇空港の発着回数(年間) 滑走路処理容量に対する使用率【()内は発着余力】	14.6万回 105.0%:(-5.0%) (24年)	14.7万回 105.8%:(-5.8%) (25年)	15.4万回 110.8%:(-10.8%) (26年)	↘	—

III 内部要因の分析 (Check)

○那覇空港の滑走路増設等
 ・那覇空港滑走路増設事業は、平成25年度に新規事業化され、国において平成31年度までの所要額について予算措置を講じたことになったが、計画どおり平成32年供用開始の実現に向け、第2滑走路整備が着実に推進されるよう国へ要請する必要がある。
 ・航空機整備施設については、航空機整備施設の建設予定地の一部となっている自衛隊用地の用地交渉が難航し、実施設計を終えたところで、事業が中断となっていた。防衛省や関係省庁との交渉には長期間要することも想定されることから、航空機整備産業クラスターの形成による経済効果の早期発揮に向け、今後の航空機整備施設の本体工事と並行して、誘致活動を行う必要がある。

○那覇空港旅客ターミナル等の整備
 ・国際線旅客ターミナルビルと国内線旅客ターミナルビルをつなぐ連結施設建設工事は、建設予定地の隣接用地で国が実施する駐機場等の工事で整合を図る必要がある。
 ・連結施設の整備にあたっては、航空事業者の要望や県の路線誘致計画等を踏まえ、那覇空港の将来需要への対応や旅客の利便性、快適性の向上を考慮した施設が整備されるよう、国、那覇空港ビルディング(株)、航空事業者、県等の関係者が十分に連携を図る必要がある。

IV 外部環境の分析 (Check)

○那覇空港の滑走路増設等
 ・沖縄県の平成26年度の入域観光客数は716万9,900人で、対前年58万9,600人増加、率にして9.0%の増加となり、2年連続で過去最高を更新し、初の700万人台を記録した。国際線旅客ターミナルビルの供用開始に加え、観光誘客施策により、就航拡大等が図られたことが要因と考えられる。
 今後も景気は緩やかな回復基調にあることに加え、円安の継続により国内旅行市場は堅調に推移するとの予想や、ソウル路線新規就航など航空路線拡充の動きがあることから、更なる旅客数の増加に伴い、沖縄路線の増加が見込まれる。

○那覇空港旅客ターミナル等の整備
 ・平成24年度から国内LCC(格安航空会社)3社全てが那覇空港に就航しているが、そのうち2社は暫定LCCターミナルを使用し就航しており、LCCが離発着するターミナルが2箇所に分散している状況にある。
 ・近年のアジアからの急激な観光入域客数の伸びや、LCCの路線及び便数も今後増加することが見込まれており、更なる旅客数の増加が見込まれている。

V 施策の推進戦略案 (Action)

○那覇空港の滑走路増設等
 ・沖縄振興の施策展開への影響が無く那覇空港滑走路増設事業の予算が確実に確保されるように、平成31年度末供用開始に向け、今後も国に着実な整備を行っていきよう要請していく。また、県は船だまり整備等の諸課題解決のため、引き続き、協力を行う。
 ・航空機整備施設については、継続的かつ安定的な事業展開に資するよう、実施設計事業者及び入居内定者等との調整を踏まえて、利用満足度の高い施設の整備に取り組むとともに、産業集積によるメリットや国際物流拠点産業集積地域における税制優遇措置などを企業へ積極的に周知する等、企業立地に向けて積極的な周知及び誘致活動に取り組む。また、平成29年度の施設供用開始に向け、平成27年度より航空機整備施設の造成工事及び本体工事に着手できるよう、関係省庁との調整に取り組んでいく。

○那覇空港旅客ターミナル等の整備
 ・国際線旅客ターミナルビルと国内線旅客ターミナルビルをつなぐ連結施設の早期整備のため、引き続き、国土交通省、那覇空港ビルディング(株)と、ターミナル地区整備計画工程の見直しに向けた協議を行う。
 ・連結施設の整備にあたっては、航空事業者の要望や県の路線誘致計画等を踏まえ、那覇空港の将来需要への対応や旅客の利便性、快適性の向上を考慮した施設が整備されるよう、引き続き、国土交通省、那覇空港ビルディング(株)と協議を行う。
 ・国土交通省が策定する「那覇空港ターミナル地域整備基本計画」に、LCCのビジネスモデルを反映したターミナル施設計画を盛り込むよう、引き続き、国に那覇空港ターミナル地域整備基本計画の見直しを求める。

「施策」総括表

施策展開	3-(1)-ア	国際交流・物流拠点の核となる空港の整備		
施策	②離島空港の整備及び機能向上	実施計画掲載頁	161頁	
対応する主な課題	○宮古・八重山地域では、外国人観光客が増加傾向にあるが、各空港においてCIQ機能が十分でないなど、国際線受け入れのための体制整備が課題となっている。			
関係部等	土木建築部			

I 主な取組の推進状況 (Plan・Do)

(単位:千円)

平成26年度				
	主な取組	決算見込額	推進状況	活動概要
1	離島拠点空港の国際線受入体制の整備 (土木建築部空港課)	8,258	やや遅れ	○基本計画に基づいた宮古空港国際線旅客施設の新設整備実施に向けて、事業主体・事業手法等の事業スキームについて関係機関と調整を行った。 新石垣空港については、国際線旅客施設の拡張整備に向けて、事業スキームや施設規模等の関係機関との調整に時間を要したため、実施設計の発注に至らず、やや遅れが生じた。(1)
2	伊平屋空港の整備 (土木建築部空港課)	52,164	やや遅れ	○6月に開催した住民説明会において、800m滑走路で整備する方針を報告し、地元理解を得るとともに、基本設計に基づき、設置許可申請に向けて国と設計協議を行ったが、国との設計協議に時間を要したため、設置許可申請までは至っておらず、やや遅れとなった。(2)
3	粟国空港の整備 (土木建築部空港課)	170,061	順調	○平成26年度は滑走路舗装の更新整備(20,000㎡)を行った。また、2月補正で場周柵整備に必要な予算を前倒しで確保した。(3)

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	離島空港の年間旅客者数	313万人 (22年度)	407万人 (26年度)	381万人	94万人	—
	状況説明	八重山圏域に新石垣空港が開港したことで離島航空路線全体の旅客数は増加しており、平成26年度の年間旅客数は、平成25年度より24万人の増加となった。 また、伊平屋空港、粟国空港においてもそれぞれの空港の整備により、伊平屋空港については3万2千人の旅客者数の増加、粟国空港については1万5千人の旅客者数が見込まれる。				
2	新石垣空港の年間旅客者数(国際線)	3.2万人 (22年度)	1.8万人 (26年度)	5.6万人	△1.4万人	—
	状況説明	訪日旅行需要の高まりを受けて、観光客数は増加傾向であるが、国内観光地との競合、那覇空港への路線拡充及びクルーズ船の寄港回数等の影響が考えられ、平成26年度の新石垣空港の国際線の年間旅客者数は、1.8万人と基準値から1.4万人の減となり、基準値までは回復はしていない。 引き続き、目標を達成できるよう、観光プロモーション等により国内外で沖縄県の離島の認知度を高めることや国際線ターミナルビルの拡張に取り組む。				

(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
宮古空港の年間旅客者数(国際線)	0.06万人 (24年度)	0.16万人 (25年度)	0.19万人 (26年度)	↗	—
粟国空港の年間旅客数	0.9万人 (24年度)	1.1万人 (25年度)	1.2万人 (26年度)	↗	—

III 内部要因の分析 (Check)

・宮古空港では、宮古空港CIQ等連絡会議を開催し、基本設計に取り組んでいるが、CIQ官署等との設計調整の結果、施設規模、配置計画の検討に所要の期間を要しているため事業主体・事業手法等の事業スキームについては決定しておらず、県、宮古島市、宮古空港ターミナル株式会社の関係機関で早期に合意形成を図る必要がある。

・新石垣空港においては、新石垣空港国際線旅客施設増改築基本設計調整会議を開催し、基本設計に取り組んでいるが、関係機関における設計調整の遅れにより、国際線旅客ターミナルビルの施設規模については決定していないため、県、石垣市、石垣空港ターミナル株式会社の関係機関で、早期に合意形成を図る必要がある。

・伊平屋空港の整備については、伊平屋村及び伊是名村における離島住民の重要な移動手段となり、需要予測により3万2千人が見込まれるが、なお一層の需要喚起の促進に向けて両村及び関係機関と連携が必要である。

・粟国空港の整備については、場周柵等の施設において、老朽化の進行により更新を迎えた施設が多数あることから、毎年の限られた予算の中で、効率的な施設の更新に取り組まなければならない。

IV 外部環境の分析 (Check)

・観光プロモーションや昨今の円安傾向により、今後も国際線旅客数の増加が見込まれる。

・スカイマーク株式会社の石垣、宮古路線撤退による基本施設整備計画への影響も予想される。

・伊平屋空港の整備については、就航予定会社の航空機材に併せた基本設計を実施したことから、それに併せた環境影響評価の補正が必要となった。

V 施策の推進戦略案 (Action)

・宮古空港では、引き続き関係機関で構成される横断的な連絡会議を通して、事業スキーム等の合意形成を図り、実施設計を行う。又、新石垣空港では、沖縄県、石垣空港ターミナル(株)、石垣市からなる「新石垣空港国際線旅客施設増改築基本設計調整会議」で早期に国際線旅客施設の施設規模等を確定させ、早期供用に向け、実施設計を行う。

・伊平屋空港の整備については平成28年度に空港整備事業に着手できるよう、環境影響評価書に基づく県知事意見による国、県又は関係する市町村が実施する環境保全に関する施策との整合性を図り、環境影響評価の補正を実施するとともに、国に対し設置許可申請を行う。

・粟国空港の整備については、施設の重要度や更新時期を踏まえた施設整備計画の見直しも含め、限られた予算の中で効率的な施設更新に取り組んでいく。

「施策」総括表

施策展開	3-(1)-イ	人流・物流を支える港湾の整備	
施策	①那覇港の整備	実施計画掲載頁	163頁
対応する 主な課題	<p>○沖縄の経済社会活動を支える拠点港湾である那覇港については、沖縄県の新たなリーディング産業として期待される臨空・臨港型産業の集積に向け、国際・国内貨物を取り扱うロジスティクスセンターや国際コンテナターミナル等の整備、航路網の充実、那覇空港との効率的な機能分担(シーアンドエア)等により国際的な物流拠点にふさわしい港湾機能の強化を図っていく必要がある。</p> <p>○那覇港では、港湾施設の狭あい化による利用効率の低下、貨物船と旅客船・フェリーの混在、台風時及び冬季風浪時の港内波浪等が問題となっており、利便性の向上や効率的で安全な港の整備が求められている。さらに、近年の船舶の大型化に対応した岸壁やふ頭用地、上屋等の充実、港湾貨物の円滑な輸送を確保する臨港道路等の整備が課題となっている。</p> <p>○那覇港は日本有数の国際クルーズ船寄港地であるが、旅客ターミナル等が整備されていないため、利用者は炎天下や雨天時に移動を強いられるなど利便性や快適性に課題を抱えている。今後は、クルーズ船誘致に向けた更なる取組強化とともに、安全性・快適性・利便性の確保など観光客の受入体制の充実に向けた対応が必要である。</p>		
関係部等	土木建築部		

I 主な取組の推進状況 (Plan・Do)

(単位:千円)

平成26年度				
主な取組	決算見込額	推進状況	活動概要	
○那覇港の人流機能強化				
1	那覇港国際旅客ターミナル整備事業 (土木建築部港湾課)	国直轄 70,427	やや遅れ	<p>○国直轄において、泊ふ頭地区における旅客ターミナル整備事業を促進した。那覇港管理組合においては、国際旅客ターミナルビルのポーディングブリッジの整備が、製作期間が延びたことから平成26年度中に予定していた供用開始が平成27年5月になったため、事業計画よりやや遅れとなった。(1)</p>
2	那覇港コースタルリゾートウォーターフロント整備事業 (土木建築部港湾課)	54,076	順調	<p>○構成団体(県・那覇市・浦添市)と密に連絡会議等を行い連携を図った上で、那覇港管理組合において、浦添ふ頭地区の小船溜まり整備・海浜緑地整備にかかる環境現況調査、泊ふ頭地区の緑地整備を実施した。(2)</p>
3	那覇港産業振興防災計画事業 (土木建築部港湾課)	—	やや遅れ	<p>○防災・減災に関する情報の提供や事業実施予算確保等、那覇港管理組合との連携を密に行った上で、同管理組合において、検討委員会を設置し、内容の検討及び関係者へのヒアリングを行い、防災・減災計画の素案(中間報告)を作成したが、策定が遅れたため、やや遅れとなった。(3)</p>
4	那覇港人流機能強化関連事業 (土木建築部港湾課)	118,804	順調	<p>○受入セレモニーの充実並びに地元住民、乗船客及び乗組員等との交流を図る等の地域一体となったおもてなしを行うとともに、那覇港管理組合において、浦添ふ頭緑地(東)整備、及び泊ふ頭岸壁改良を実施した。(4)</p>

○那覇港の物流機能強化					
5	那覇港臨港道路整備事業 (土木建築部港湾課)	国直轄 108,964	やや遅れ	○国直轄において、臨港道路(浦添線)整備を実施した。那覇港管理組合においては、港湾2号線改良(液状化対策)を実施したが、臨港道路新港1号線について関連事業の影響によりやや遅れが生じている。(5)	
6	那覇港防波堤整備事業 (土木建築部港湾課)	国直轄	順調	○国直轄において、防波堤を整備した。また、県は4月に国に対し、早急に防波堤の延伸及び改良を推進するよう要望した。(6)	
7	那覇港国際コンテナターミナル事業 (土木建築部港湾課)	729,306	やや遅れ	○那覇港管理組合において、ガントリークレーン4号機の製作工事において、平成26年度初めの天候不良による資材搬入の遅れ及び夏季における台風や大雨による現場作業等の遅れにより、納期が遅延したため平成26年度での完了が困難となった。(平成27年5月供用開始)。(7)	
8	那覇港総合物流センター事業 (土木建築部港湾課)	55,310	やや遅れ	○那覇港管理組合において、那覇港総合物流センターの実施設計について、建物仕様決定の重要な要素となる入居が想定される企業(関係者)へのヒアリング等に時間を要したことから、建築工事にやや遅れが生じている。(8)	
9	那覇港物流機能強化関連事業 (土木建築部港湾課)	国直轄 52,236	順調	○国において、那覇港における泊ふ頭岸壁の整備を実施した。那覇港管理組合においては、機能再編調査、貨物増大促進事業及び既存施設延命化を実施した。(9)	
10	那覇港産業推進防災事業 (土木建築部港湾課)	5,540	順調	○那覇港管理組合において、工区分けの工夫、一時移転等が不要となる耐震化工法の検討及び、那覇ふ頭客船待合所の耐震設計、新港ふ頭上屋耐震診断を実施した。(10)	

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 那覇港の年間旅客者数	59万人 (23年)	67万人 (25年)	90万人 (28年)	8万人	9,973万人 (24年)
状況説明	平成25年時点において、年間旅客者数が67万人と増加しており、目標値を達成すべく、引き続き利便性の高い港湾施設の早期整備・拡充を図るとともに、より一層の観光客誘致活動など、旅客者受入体制の充実に向けた取組を推進する。				
2 那覇港の取扱貨物量	1,004万トン (23年)	1,021万トン (25年)	1,950万トン	17万トン	269,529万トン (24年)
状況説明	平成25年時点において、取扱貨物量が1,021万トンと増加しており、さらなる利便性の高い港湾の早期整備・拡充を推進し、国際交流・物流拠点の形成に必要な港湾機能の強化を図る必要がある。 国際トランシップ貨物は、中国の急速な港湾整備など世界の港湾情勢の変化により当初予定していた貨物量が見込めなくなったことから、取扱貨物量は予定より緩やかに増加しており目標達成は厳しい状況である。				
3 那覇港におけるクルーズ船寄港回数	53回 (23年)	80回 (26年)	80回 (28年)	27回	—
状況説明	平成26年時点においては、クルーズ船寄港回数が80回となっており、平成28年目標値を達成している。平成27年も約100回の寄港回数が予定されており、順調に推移している。今後も、さらなる寄港回数の増を図るべく、国においては、引き続き利便性の高い港湾施設の早期整備・拡充を推進するとともに、那覇港管理組合においては、より一層の観光客誘致活動など、旅客者受入体制の充実に向けた取組を推進する。				

(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
那覇港におけるクルーズ船寄港回数	67回 (24年)	56回 (25年)	80回 (26年)	↗	—

III 内部要因の分析 (Check)

○那覇港の人流機能強化

・那覇港国際旅客ターミナル整備事業については、クルーズ船の大型化に対応するため、既存係留施設を改築し、ふ頭用地を確保する必要がある。
 ・コースタルリゾート整備に関し、浦添市から計画変更の素案(①ビーチの向きが北向きから西向きへ変更、②マリナーの位置を水深の深いところに変更、③埋立面積の縮小)が提案されており、港湾計画の観点から検討する必要がある。環境影響評価に係る現地調査の結果については、今後作成される準備書へ反映される予定であるが、準備書に反映可能な現地調査の有効期限については、学識経験者等で構成される環境影響評価審査会で検討する必要がある。
 ・那覇港産業振興防災計画事業においては、県、那覇市、浦添市の地域防災計画が改訂されたことから、那覇港防災・減災計画にも反映させるとともに、県外港湾に係る情報収集等に取り組み、那覇港の防災・減災計画を早期に策定し、計画に基づいた防災・減災対策を講じることが必要である。

○那覇港の物流機能強化

・那覇港臨港道路整備事業については、新港1号線の進捗遅れの原因である関連事業を早急に完了させる必要がある。
 ・総合物流センター事業においては、実施設計の遅れから建築工事の発注に遅れが生じていることから早期着工に向けた検討が必要である。
 ・那覇港物流機能強化関連事業については、港湾施設の狭あい化による利用効率の低下、船舶の大型化や貨物船と旅客船・フェリーの混在等が問題となっていることから那覇港全体の港湾機能の再編・適正配置を実施する必要がある。
 ・那覇港産業推進防災事業では、旅客待合所や上屋における関係機関や関係会社等との一時移転等を含めた調整の結果、一時移転等が困難な状況であるため、工事の工区分けの検討、工事時期の検討、耐震化の工法の検討により利用者等の動線に対する制限を最小減にする工夫を行う必要がある。また供用中の施設について、改修工事を実施することから、工事期間中における入居者、利用者の安全性及び利便性を確保する必要がある。

IV 外部環境の分析 (Check)

○那覇港の人流機能強化

・近年、那覇港へのクルーズ船寄港回数は参考データに示すとおり増加傾向にある。今後も、さらなる寄港回数及び年間旅客者数の増を図るべく、国においては、引き続き利便性の高い港湾施設の早期整備・拡充を推進し、那覇港管理組合においては、より一層の観光客誘致活動など、旅客者受入体制の充実に向けた対応が必要である。

○那覇港の物流機能の強化

・那覇港の取扱貨物量については、近年1,000万トン前後で推移している状況である。今後、施設整備の充実により貨物量の増大を目指す。
 ・那覇港国際コンテナターミナル事業については、ガントリークレーン4号機整備において、平成26年度初めの天候不良による資材搬入の遅れ及び夏季における台風や大雨による現場作業等の遅れにより、当初予定していた事業期間より若干延びた。

V 施策の推進戦略案 (Action)

○那覇港の人流機能強化

・那覇港国際旅客ターミナル整備事業については、クルーズ船大型化に対応するための旅客ターミナル拡大に向け、国直轄によって既存係留施設を改築し、観光客受入体制の強化を図る。
 ・那覇港コースタルリゾートウォーターフロント整備事業については、港湾計画改訂に向けて、長期構想検討委員会を設置し、検討を進めているところであり、浦添市素案の取扱いについても同委員会において検討を進めていく。環境影響評価準備書の反映可能な現地調査の有効期限の目安については、港湾計画の改訂の進捗状況を見極めながら関係機関との連絡調整を密に図り、状況に応じて適切に対応していく方針である。
 ・那覇港産業振興防災計画事業については、「那覇港の防災・減災計画の早期策定に向け、県、那覇市、浦添市、国、港湾利用者等との連携を密に図り、関係者間の意見交換及び調整回数を増やし、策定作業のスピードアップを図る。

○那覇港の物流機能強化

・那覇港臨港道路整備事業については、遅れの原因となった関連事業の完了に合わせ、工事の早期着手を図る。
 ・那覇港国際コンテナターミナル事業については、関係機関との情報共有及び密な調整を行い、スケジュールに想定外の事項が生じないか入念に確認し、作業状況及び現場状況等の把握に努める。
 ・総合物流センター事業においては、建築工事の早期整備完了に向け分割発注を行い、平成30年の整備完了に向け鋭意努める。
 ・物流機能強化関連事業において、那覇港全体の再編・適正配置については、港湾の開発、利用及び保全等に関し、その指針となるべき港湾計画に定める必要があることから、那覇港港湾計画の改定に取り組む。
 ・那覇港産業推進防災事業では、工事着手前に、関係者との調整や利用者等へ広く情報提供を行うとともに、工事中の安全対策及び利便性の確保に取り組んでいく。

「施策」総括表

施策展開	3-(1)-イ	人流・物流を支える港湾の整備			
施策	②中城湾港の整備	実施計画掲載頁	164頁		
対応する主な課題	○中城湾港新港地区は定期航路がなく、航路サービスが十分でないため、中部圏域の貨物の多くが陸上輸送のかさむ那覇港から搬出入を余儀なくされており、物流効率化や機能分担が不十分となっている。このため、既に供用している西ふ頭に加え、東ふ頭の早期供用や那覇港との適正な機能分担や定期船航路の実現に向けた整備が必要である。				
関係部等	土木建築部				

I 主な取組の推進状況 (Plan・Do)

(単位:千円)

平成26年度					
主な取組	決算見込額	推進状況	活動概要		
○中城湾港の整備					
1	港湾施設整備(中城湾港・新港地区) (土木建築部港湾課)	国直轄	順調	○関係機関と協働し、企業(荷主)に対しての積極的な誘致活動を行うとともに、国直轄において、中城湾港新港地区内の船舶が接岸・停泊(泊地)する水域の浚渫を促進した。(1)	
2	物流拠点化促進事業(中城湾港・新港地区) (土木建築部港湾課)	67,777	順調	○関係機関、港運事業者との荷主への働きかけで、先島航路の貨物を確保するとともに、中城湾港→志布志港→鹿児島港→那覇港→中城湾港航路を週1便で実証実験を実施した。(2)	
3	物流機能等強化事業(中城湾港・新港地区) (土木建築部港湾課)	93,634	大幅遅れ	○上屋2棟整備予定であったが、西ふ頭の上屋が平成27年9月中の完成予定、東ふ頭の上屋は平成27年度から実施設計を行う予定となっているため大幅遅れとなった。(3)	
4	埋立事業(中城湾港・泡瀬地区) (土木建築部港湾課)	783,436	順調	○護岸整備箇所の仮航路浚渫(約230m)等を行った。また、当該事業実施体制の強化として、中城湾港建設現場事務所が設置されることが決まった。(4)	
5	港湾施設整備事業(中城湾港・泡瀬地区) (土木建築部港湾課)	1,036,204	順調	○当該事業に関する関心喚起、理解度向上を目的に、国や沖縄市等と連携し、人工海浜でのイベント(「海の日イベント」)等を実施するとともに、中仕切堤(約160m)、養浜(約3万m ³)の整備等を行った。また、実施設計、環境調査、磁気探査、仮棧橋設置(約25m)等を行った。(5)	

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
	中城湾港(新港地区)の取扱貨物量	61万トン (23年)	78万トン (25年)	110万トン	17万トン	—
1	状況説明	中城湾港には、定期船が就航していないため、中城湾港背後圏、新港地区に立地する企業から搬出される貨物は、陸路で那覇港へ輸送されていることから、中城湾港発着の定期船確保が課題となっていたが、定期船就航に向けた実証実験を継続したことにより、平成27年4月から鹿児島航路が定期運航した。これにより成果指標は17万トン改善された。なお、先島航路については、平成26年11月から定期運航を開始している。成果指標は順調に推移しており、H28目標値達成は可能と判断している。				

(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
—	—	—	—	—

Ⅲ 内部要因の分析 (Check)

○中城湾港の整備

- ・中城湾港からの移出貨物は依然として少ないため、引き続き県、沖縄市、うるま市が密に連携をとり、企業誘致やハード、ソフト面による支援の充実を図り、定期航路数を増やす必要がある。
- ・物流機能等強化事業(中城湾港・新港地区)では、西ふ頭の上屋の整備について、平成27年9月の完了予定から遅れることなく、利用開始ができるよう取り組むとともに、東ふ頭の上屋の整備について、東ふ頭の供用開始が平成29年度初頭に予定されていることから、それまでには東ふ頭の上屋の整備を完了させる必要があることから、行程調整や他港の辞令を踏まえた実施設計を行う必要がある。
- ・埋立事業(中城湾港・泡瀬地区)において年度当初の4月～7月までは、トカゲハゼの繁殖時期のため、海上工事を行わないなど、環境に配慮した整備を行っているが、工事期間が短いこと、多数の工事が混在すること等を踏まえ、早期整備に向け効率的・効果的な整備の推進が必要である。

Ⅳ 外部環境の分析 (Check)

○中城湾港の整備

- ・新港地区に立地している企業から、大都市圏(東京、大阪)への定期船就航について強い要望がある。
- ・埋立事業について、地元の沖縄市等から早期整備の強い要請があり、事業効果の早期発現の検討が必要である。

Ⅴ 施策の推進戦略案 (Action)

○中城湾港の整備

- ・物流拠点化促進事業(中城湾港・新港地区)においては、沖縄市、うるま市等関係機関と協働し、定期的を開催している協議会、連絡会を確実に実施し、情報共有化を図るとともに企業(荷主)に対しての積極的な誘致活動を展開することに加え、大都市圏への航路拡充、京阪航路実証実験を実施する。
- ・物流機能等強化事業(中城湾港・新港地区)では、西ふ頭の上屋の整備について、週に1度、建築工事と設備工事の請負者との工程会議を実施し、工事の進捗管理を適切に行い、平成27年9月の完成させる。また、東ふ頭の上屋の整備について、既存の上屋等を利用している港運会社等から意見を伺い、可能な限り設計に反映させること等により、より使い勝手の良い施設となるよう取り組み、東ふ頭の供用開始予定の平成29年度初頭までに完成させる。
- ・埋立事業(中城湾港・泡瀬地区)では、国の直轄工事と連携のうえ、埋立事業の各施設(臨港道路、緑地、物揚場、防波堤、マリーナ等)の工事工程を適切に管理し、事業全体の早期供用に取り組むとともに、各施設の部分使用など、事業効果の早期発現に向けた検討を行う。

「施策」総括表

施策展開	3-(1)-イ	人流・物流を支える港湾の整備		
施策	③圏域の拠点港湾等の整備	実施計画掲載頁	164頁	
対応する主な課題	○各圏域における交流拠点である本部港(北部)、平良港(宮古)、石垣港(八重山)においては、国際的な観光リゾート地としての基盤強化を図るため、国際クルーズ船の寄港・就航を促進するための旅客船バースを整備する必要がある。			
関係部等	土木建築部			

I 主な取組の推進状況 (Plan・Do)

(単位:千円)

平成26年度				
	主な取組	決算見込額	推進状況	活動概要
1	石垣港の整備 (土木建築部港湾課)	国直轄	順調	○国直轄において、防波堤、岸壁の整備を進めた。(1)
2	平良港の整備 (土木建築部港湾課)	国直轄	順調	○国直轄において、国際クルーズ船が寄港可能な耐震強化岸壁整備、ふ頭用地、臨港道路、緑地等の整備を実施した。(2)
3	本部港の整備 (土木建築部港湾課)	1,724,237	順調	○ふ頭用地(13千㎡)、臨港道路(230m)、緑地(10千㎡)の整備を完了した。また、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。(3)
4	金武湾港の整備 (土木建築部港湾課)	295,691	順調	○もずくの収穫時期等に配慮して、工事時期を5月から9月と制限して実施するとともに、工事の周知や作業区域の明示など適切な安全対策を行い、海洋利用者の安全に配慮しながら平安座南地区において、航路の整備を実施した。(4)

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
	北部、宮古、八重山圏域におけるクルーズ船寄港回数	53回 (23年)	78回 (26年)	86回	25回	—
1	状況説明	北部、宮古、八重山圏域におけるクルーズ船寄港回数の実績は、平成23年度の53回から平成26年度は78回と25回増加した。現在石垣港においては、クルーズ船寄港回数が順調に伸びてきており、さらなるクルーズ船寄港の増加に向けた大型旅客船ターミナル整備が求められている。また、本部港のほか平良港でも耐震岸壁の整備を行っているところである。これらの取組により、今後も各圏域のクルーズ船寄港回数の増加が期待できるため、平成28年の目標値は達成可能と見込まれる。				

(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
航路整備が必要な港湾数	13港 (21年)	12港 (23年)	11港 (26年)	↗	—

III 内部要因の分析 (Check)

<p>・本部港は伊江島、鹿兒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。</p>
--

IV 外部環境の分析 (Check)

- ・石垣港及び平良港においては、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ことから、国及び各市に対し、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必要がある。
- ・本部港においては、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ことから、工事を行う際は、環境に配慮するとともに、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。
- ・金武湾港においては、計画航路付近にもずく養殖場があり、事業箇所周辺には、マリンスポーツや潮干狩りなど海洋利用者が多数存在することから、周辺環境への影響を極力抑えながら取り組む必要がある。

V 施策の推進戦略案 (Action)

- ・石垣港及び平良港について、県としては、引き続き、国やそれぞれの市に対し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。
- ・本部港において工事を行う際は、環境に配慮し、港湾及び海域利用者に対する説明会を開催するなど、工事への理解を得ながら整備を推進する。
- ・金武湾港の整備については、もずくの収穫時期等に配慮した工事時期(5月から9月まで)とし、引き続き限られた期間で効率よく事業を推進するとともに、工事の周知や作業区域の明示など適切な安全対策を行い、海洋利用者の安全に配慮する。

「施策」総括表

施策展開	3-(1)-ウ	陸上交通基盤の整備		
施策	①各拠点を結ぶ道路網の整備	実施計画掲載頁	166頁	
対応する主な課題	○道路は県民生活や経済活動を支える上で重要な役割を果たしているが、広域交流拠点と各圏域拠点間の有機的な連結が実現しておらず、交通渋滞が慢性化している状況であることから、体系的な幹線道路ネットワークの早期構築が必要である。			
関係部等	土木建築部、警察本部			

I 主な取組の推進状況 (Plan・Do)

(単位:千円)

平成26年度				
主な取組	決算見込額	推進状況	活動概要	
○陸上交通基盤の整備				
1	那覇空港自動車道の整備 (土木建築部道路街路課)	国直轄	順調	<p>○国は、豊見城東道路と小祿道路の整備を行い、豊見城東道路は平成27年3月に全線供用した。県は、平成26年5月及び11月に国に対し、早期整備等の要望を行った。(1)</p>
2	沖縄西海岸道路の整備 (土木建築部道路街路課)	国直轄	やや遅れ	<p>○国は、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。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)だとなったが、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。県は、平成26年5月及び11月に国に対し、早期整備等の要望を行った。(2)</p>
3	ハシゴ道路等ネットワークの構築 (土木建築部道路街路課)	4,277,647	やや遅れ	<p>○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。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)となり、やや遅れとなった。(3)</p>
4	情報通信技術の活用による交通の円滑化 (警察本部交通部交通規制課)	969,325	順調	<p>○信号機等の設計を外注するなど業務の合理化や効率化を図りながら、交通信号機の整備(新設・改良・更新)、交通管制システムの充実・高度化、管制エリアの拡大及び信号機の集中制御化並びに高度道路交通システム(ITS)の整備を行った。</p>

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	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	—	20.3千人時間/年・ km (14年度)
	状況説明	<p>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、那覇空港自動車道、沖縄西海岸道路及びハシゴ道路等ネットワークの整備は成果指標の改善に寄与することが見込まれる。</p>				

(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	
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)
交通管制システムの高度化(累計)	610基 (24年)	691基 (25年)	747基 (26年)	↗	—

III 内部要因の分析 (Check)

○陸上交通基盤の整備

・情報通信技術の活用による交通の円滑化については、新設道路の供用により新たに管制システムの増強、信号機の集中制御化、高度道路交通システムの整備を図るとともに老朽化した既存のシステムの更新対策を図る必要がある。

IV 外部環境の分析 (Check)

○陸上交通基盤の整備

・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ことから、交差点改良を検討するの検討する必要がある。

V 施策の推進戦略案 (Action)

○陸上交通基盤の整備

・ハシゴ道路等ネットワークの構築について、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。
 ・情報通信技術の活用による交通の円滑化については、引き続き、業務の外部委託等事務の合理化を図り、交通安全施設の新設、改良、更新を効率的に行う。
 ・情報通信技術の活用による交通の円滑化については、引き続き、交通事故発生箇所の更なる分析等を参考に交通信号機を設置、交通安全施設種別の見直し、改善を図る。

「施策」総括表

施策展開	3-(1)-ウ	陸上交通基盤の整備	
施策	②公共交通システムの充実	実施計画掲載頁	167頁
対応する主な課題	<p>○沖縄は自動車への依存度が高く、自動車保有台数の増加、中南部都市圏への人口集中、レンタカー利用の増加等により交通渋滞が慢性化し、路線バスの定時運行ができずバス離れが加速するなど、道路交通サービス低下の悪循環が生じている一方、高齢社会に対応した移動環境や交通手段の確保が強く求められている。</p> <p>○自動車から公共交通への転換を促進させるため、公共交通の需要喚起、利用促進に努める他、自動車と公共交通及び公共交通機関相互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。</p> <p>○鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に向けては、持続的な運営を可能にする特例的な制度の早期創設、事業採算性確保の検討、県民世論の喚起等が課題であることから、制度の研究、まちづくりと連携した需要の拡大による事業採算性の向上、県民合意形成に関する独自調査を行い早期導入を図る必要がある。</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26年度			
主な取組	決算見込額	推進状況	活動概要
○都市モノレールの整備			
1	沖縄都市モノレール延長整備事業 (土木建築部都市計画・モノレール課)	12,422,371	やや遅れ
2	パークアンドライド駐車場の整備(第4駅周辺等) (土木建築部都市計画・モノレール課)	7,776	順調
○新たな公共交通システムの導入			
3	鉄軌道を含む新たな公共交通システム導入促進事業費 (企画部交通政策課)	91,769	順調
4	交通体系整備推進事業 (企画部交通政策課)	49,444	順調
5	公共交通利用環境改善事業 (企画部交通政策課)	1,376,388	順調

○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うえで、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、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。用地取得にあたっては、既存物件の約7割が構外再築となり、移転先の選定や、物件撤去に時間を要したことから、事業の進捗率が28.5%(計画値40.3%)にとどまったため、やや遅れとなった。(1)

○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実施した。(2)

○鉄軌道の県計画案策定に向け、平成27年1月には、県民参加型の計画案づくりの進め方「沖縄鉄軌道の計画案検討プロセスと体制のあり方」を決定し、これに基づき、3月には、学識経験者による技術・専門的な検討を開始した。また、ニューズレターの県内全戸配布、パネル展示(市町村役場、商業施設など県内36箇所、延べ280日)、行政説明会(北中南部、石垣、宮古の5箇所)、専用のウェブサイトを開発し、委員会資料やパネル展示等に関する情報提供等を行った。(3)

○公共交通利用促進へ向け、小学校への出前授業、高校新入生向けのパンフレットや県民向けパンフレットの配布など、小学生から大人までを対象に啓発活動を行うとともに、平成25年度実施予定で進捗が遅れていたバスレーン延長を実施した。(4)

○ノンステップバスの導入支援(計画値43台、実績値40台)を行った。また、IC乗車券システム「OKICA」を平成26年10月からモノレールで先行サービスを開始し、平成27年4月のバスを含めた本格サービス開始に向けた開発支援を行った。(5)

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	交通渋滞等における損失時間	41.2千人時間/年・km (14年度)	—	減少	—	20.3千人時間/年・km (14年度)
	状況説明	バスレーン延長、ノンステップバスの導入や、モノレールと路線バスに導入したIC乗車券システムにより、公共交通の利用環境の改善が図られることで、自家用車利用から公共交通利用への転換が促され、交通弱者を含む利用者の交通手段の確保に寄与するものとする。目標値の達成に向け、引き続き、施策の推進及び取組の強化を図る。				
	成果指標名	基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
2	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	—
	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。				

(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
—	—	—	—	—	—

III 内部要因の分析 (Check)

<p>○都市モノレールの整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>○新たな公共交通システムの導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄軌道の計画策定にあたっては、社会面、経済面、環境面等の様々な観点から総合的に検討を行う必要があることから、多くの専門家の英知を集め、助言を得ながら検討を進める必要がある。 ・交通体系整備推進事業については、那覇市から沖縄市までの区間への基幹バス導入計画の推進のため、一部区間を延長した国道58号のバスレーンに対し、警察や国、バス事業者、企業等と共に適切な効果検証を行い、県民への周知等、バスレーンの延長継続へ向け取り組む必要がある。 ・公共交通利用環境改善事業については、バス事業者のノンステップバス導入への自己負担額及び既存車両の消耗等を考慮のうえ、車両更新計画を見直す場合は、その方針を尊重し柔軟に対応する必要がある。また、IC乗車券システムの効果を発現させるためには、利用拡大に取り組む必要がある。

IV 外部環境の分析 (Check)

<p>○都市モノレールの整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沖縄都市モノレール延長整備事業については、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おり、平成26年度末の用地取得率は約90%となっている。未取得案件については、平成27年度中の取得を目指しているため、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。 <p>○新たな公共交通システムの導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄軌道導入にあたっては、事業採算性の観点から、インフラ部分を公共が整備・保有し、運行会社が運行する公設民営型上下分離方式の特例的な制度の導入が不可欠であり、国との調整が必要となっている。また、事業化に向けた計画案の策定にあたっては、県民等の理解と協力が不可欠であるため、県民との合意形成に取り組む必要がある。

V 施策の推進戦略案 (Action)

○都市モノレールの整備

・沖縄都市モノレール延長整備事業では、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。また、移転に時間を要する案件については、地元市の協力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。

・パークアンドライド駐車場の整備(第4駅周辺等)の整備については、各事業者間での調整を進めるとともに、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、引き続き、県、地元市町、関係団体及び事業者との間で、調整会議等を4回開催する。

○新たな公共交通システムの導入

・「沖縄鉄軌道の計画案検討プロセスと体制のあり方」に基づき、ニューズレター等による適切な情報提供や幅広いニーズ等の把握に努め、鉄軌道の県計画案づくりを推進する。また、鉄軌道の早期導入に向け、引き続き国との連携による特例制度の創設に向けた研究・検討を進める。また、鉄軌道の早期導入に向け、引き続き国との連携による特例制度の創設に向けた研究・検討を進める。

・交通体系整備推進事業については、一部区間を延長した国道58号のバスレーンの対し、警察や国、バス事業者、企業等と共に適切な効果検証を行い、県民意見調査とあわせ総合的な評価を行う。総合的な評価に基づきバスレーン延長の継続に向け県民への周知活動に取り組み県民意見の合意形成を図る。

・公共交通利用環境改善事業については、バス事業者における車両更新計画と連携して、安定的な車両導入に努める。また、IC乗車券の効果等を県民に周知する広報活動を行い、着実な利用拡大を図る。IC乗車券システムを活用したバスとモノレール相互の乗継割引の実施や、モノレールやバス以外の交通機関においてOKICAが利用できる環境整備に向け、関係事業者と協議を進めていく。

「施策」総括表

施策展開	3-(1)-エ	国際ネットワークの構築、移動・輸送コストの低減及び物流対策強化		
施策	①国際的な交通・物流ネットワークの構築	実施計画掲載頁	169頁	
対応する 主な課題	<p>○国際的な観光及び物流の拠点としての機能を高め、関連産業の振興・集積を図っていく上で、空港、港湾のインフラ整備とあわせて、公租公課の引き下げや規制緩和措置などの利活用を促し、国内・海外との交通・物流ネットワークの拡充を図っていくことが重要な課題である。</p> <p>○我が国唯一の島しょ県であり、かつ本土から遠隔地にあるという本県の地理的特性は、物流の高コスト化につながり、産業振興にとっての大きな制約要因となっている。このため、流通・配送拠点の機能強化や輸送体制の最適化等により物流の効率性を高め、物流コストを低減することが喫緊の課題となっている。</p>			
関係部等	商工労働部、文化観光スポーツ部、土木建築部			

I 主な取組の推進状況 (Plan・Do)

(単位:千円)

平成26年度				
	主な取組	決算見込額	推進状況	活動概要
○航空ネットワークの構築				
1	新規航空路線の就航促進 (文化観光スポーツ部観光振興課)	2,462,268	順調	<p>○アジア主要都市からの新規航空便等の就航に向けた取組を行った結果、エバー航空の台湾～那覇路線の新規就航(平成26年6月)、中国東方航空の成都～那覇路線の新規就航(平成26年7月)、チェジュ航空のソウル～那覇路線の新規就航(平成26年12月)、ティーウェイ航空のソウル～那覇路線の新規就航(平成26年12月)、Peach Aviationの香港～那覇路線の新規就航(平成27年2月)など、那覇空港の週間就航便数は平成25年度末の週77便から平成26年度末に116便へと150%の増加となり、外国人観光客の増加に寄与した。(1)</p> <p>○航空機燃料税の税率の特例措置の適用期限の延長を国に要望し、平成28年度まで3年間の延長が認められた。(2)</p>
2	航空貨物便の公租公課低減 (商工労働部国際物流商業課、文化観光スポーツ部観光振興課)	—	順調	<p>○航空機燃料税の税率の特例措置の適用期限の延長を国に要望し、平成28年度まで3年間の延長が認められた。(2)</p>
○海上輸送網の拡充				
3	県外・国外の主要港とのネットワーク拡充 (商工労働部国際物流商業課、土木建築部港湾課)	19,266	順調	<p>○那覇港及び那覇空港の機能活用による物流環境の改善・効率化に向けた沖縄型物流モデル構築等の取組の実施。また、世界各国と航路を持つ台湾の主要9港湾の管理会社であるTIPC(Taiwan International Ports Corporation,Ltd:台湾港務股份有限公司)と那覇港管理組合のパートナーシップ港の覚書締結へ向けた取組を支援。覚書締結により、両港の物流サービスの向上、情報・人材の交流促進などが期待される。(3)</p>
4	物流拠点化促進事業(中城湾港・新港地区) (土木建築部港湾課)	67,777	順調	<p>○平成26年度は、中城湾港→志布志港→鹿児島港→那覇港→中城湾港航路を週1便で実証実験を実施した。(4)</p>

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	那覇空港の国際路線数 (就航都市数)	7路線 (24年)	10路線 (26年)	10路線	3路線	新千歳空港11路線 福岡空港 11路線 (26年)
	状況説明	那覇空港の国際線旅客便路線数は、大幅な伸び(平成24年7路線→平成26年10路線)を示した。那覇空港の貨物便の路線数(平成22年8路線→平成26年12路線)は増加しており、一定の効果が見られる。今後の更なる拡大(平成27年度2路線増を見込む)を目指し、事業を継続していく。				
	成果指標名	基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
3	那覇港の外貨取扱貨物量	120万トン (23年)	108万トン (26年)	1,020万トン	△12万トン	123,176万トン (22年)
	状況説明	平成26年の取扱貨物量は119万トンとなり平成23年度と比較し若干減少したものの、ほぼ例年並みの貨物量で推移している。近年、中国の急速な港湾整備等、世界の港湾情勢の変化によって当初予定していた外貨取扱貨物量は予定より増加しておらず、H28目標値(1,020万トン)達成は厳しい状況である。関係機関等とも連携を図りつつ、本事業で構築した物流モデルの実施・展開を含めた貨物創出策を推進することで、取扱貨物量の増加を図る。				

(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
那覇空港の貨物便路線数(国内・海外)	8路線 (22年度)	8路線 (24年度)	12路線 (26年度)	↗	—

III 内部要因の分析 (Check)

<p>○航空ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> 航空各社の新規参入増、既存定期便の運航機材大型化などにより、那覇空港新国際線ターミナルの平日昼間時間枠のチェックインカウンター数の限界が近づいており、日本でも数少ない24時間空港である那覇空港のメリットを活かした取り組みを検討する必要がある。 航空機燃料税の軽減措置については、平成28年度までの延長が認められたが、着陸料及び航行援助施設利用料については、単年度の措置となっていることから、引き続き軽減措置の延長を要望する 航空機燃料税の軽減措置については、平成28年度末までの軽減措置の継続が認められているが、着陸料及び航行援助施設利用料については、単年度の措置となっていることから、国土交通大臣に対し、引き続き軽減措置の延長を要望する必要がある。 貨物便についても旅客便と合わせ、那覇空港が取扱国際貨物を継続的に増加させるため、公租公課低減措置の継続・拡充に向けた税制改正要望等を、適時に行う必要がある。 <p>○海上輸送網の拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> 海上輸送については、国際物流、国内物流、県内(離島)物流のそれぞれの改善・円滑化に向けた取組が必要である。具体的には、港湾間の覚書締結による意思疎通手段の確保が重要である。 国内物流については、那覇港の取扱貨物量拡大に向けた沖縄ー本土間の物流改善に関する調査をH26年度に実施。新たな沖縄型物流モデルの構築が進展した。 国際物流については、沖縄ー台湾間の航路ネットワーク拡充を契機とした物流活性化が進展しつつあるが、県内企業の活用が促進するよう定期的にニーズを把握し、両港に働きかける必要がある。 離島物流については、生活物資の確保などの定住条件整備のみならず、産業振興の観点からも検討が必要である。 県外・国外の主要港とのネットワーク拡充については、国際航路の拡充を図るため、船社や関連企業へのポートセールスを実施するとともに、外貨取扱貨物量を増やす取組が必要である。 物流拠点化促進事業(中城湾港・新港地区)では、中城湾港からの移出貨物が依然として少ないことから、引き続き定期航路化に向け貨物の掘り起こし作業を行い移出貨物を確保するため、定期航路数を増やす必要がある。
--

IV 外部環境の分析 (Check)

<p>○航空ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ANAは、今後も成長が期待されるアジア域内を中心とした貨物流動の取り込みの強化を図るため、那覇空港における貨物ハブ路線について、平成25年度に3路線を増設したことから、県は、企業誘致や全国特産品の輸出拠点化に向けたセミナーやプロモーション等の取り組みを強化することにより、新規路線の活用を促す必要がある。 <p>○海上輸送網の拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> 那覇港においては、県内船社の台湾航路が開設し、航路網拡充に向けた動きが活発化しつつあり、船社等との連携を強化することで更なるネットワーク拡充を促進する必要がある。 物流拠点化促進事業(中城湾港・新港地区)では、中城湾港からの移出貨物を確保すべく、沖縄県、沖縄市、うるま市が密に連携をとり、企業誘致やハード、ソフト面による支援の充実を図る必要がある。

V 施策の推進戦略案 (Action)

○取組全般

- ・本取り組みのコスト低減効果を活用し、航空会社の路線拡充及び新規路線の誘致に取り組む必要がある。
- ・貨物量の増加に向けた新たな航路ネットワークや物流サービスに関する調査・検討を実施する。

○航空ネットワークの構築

- ・深夜早朝枠へチャーター便を誘導するため、CIQやハンドリング会社への受入体制の整備を要請するとともに、現行支援制度の単価についても、深夜早朝枠の増額を検討する。
- ・過去2、3年、チャーター便の就航実績のあるタイ(バンコク)とシンガポールを注力市場と位置づけ、連続チャーター実現へ向けて集中的に予算と人員を投入する。
- ・チャング空港グループの協力を得て、航空会社や主要旅行社へのセールス活動を展開する。
- ・航空会社に対し、貨物便の路線拡充及び新規路線の誘致に向けた要請・誘致活動の積極的な取り組みを行う。
- ・着陸料及び航行援助施設利用料については、単年度の措置となっていることから、引き続き軽減措置の延長を要望する。

○海上輸送網の拡充

- ・物流環境の改善による貨物量の増加に向け、航路の誘致・増便、各港湾組合等との覚書の締結による航路ネットワーク拡充、複合輸送の推進、新たな輸送方法・サービスの検討等の取組を実施する。
- ・具体的には、既存航路の存在する中国福建省(アモイ港)と那覇港の覚書締結へ向けた準備を支援し、貨物量増加へ向け取組む。
- ・県外・国外の主要港とのネットワーク拡充事業については、国際物流に関する調査・検討に加え、県内・国内物流についても改善・効率化に向けたモデル構築等の検討を実施する。
- ・県と那覇港管理組合は、船社や関連企業等へのポートセールスも、積極的に実施するとともに、外買取扱貨物量を増やす取組を実施し、国内・海外との交通・物流ネットワークの拡充を図る。
- ・物流拠点化促進事業について、大都市圏への航路拡充を図るため、京阪航路実証実験を実施予定。

「施策」総括表

施策展開	3-(1)-エ	国際ネットワークの構築、移動・輸送コストの低減及び物流対策強化		
施策	②輸送コストの低減及び物流対策の強化	実施計画掲載頁	169頁	
対応する主な課題	<p>○国際的な観光及び物流の拠点としての機能を高め、関連産業の振興・集積を図っていく上で、空港、港湾のインフラ整備とあわせて、公租公課の引き下げや規制緩和措置などの利活用を促し、国内・海外との交通・物流ネットワークの拡充を図っていくことが重要な課題である。</p> <p>○我が国唯一の島しょ県であり、かつ本土から遠隔地にあるという本県の地理的特性は、物流の高コスト化につながり、産業振興にとっての大きな制約要因となっている。このため、流通・配送拠点の機能強化や輸送体制の最適化等により物流の効率性を高め、物流コストを低減することが喫緊の課題となっている。</p>			
関係部等	農林水産部、商工労働部、土木建築部			

I 主な取組の推進状況 (Plan・Do)

(単位:千円)

平成26年度				
	主な取組	決算見込額	推進状況	活動概要
○輸送コストの低減				
1	コンテナスペースの借り上げ事業 (商工労働部国際物流商業課)	536,279	順調	○沖縄県産品の認知度が一定程度高まっている香港や台湾などでは、これまでの県産品全体のプロモーションから、商品や対象を絞って事業を実施するなど、取組を進化させるとともに、那覇空港からの国際航空貨物便就航地(香港、台湾、上海、バンコク、ソウル、シンガポール等)への貨物スペースを県が借上げて県内事業者等へ提供した。(1)
2	物流高度化推進事業 (商工労働部国際物流商業課)	19,266	順調	○新たな物流モデルの構築・展開、新たな物流関連ビジネスの創出等に関して、物流環境の現状及び事業者の課題を分析するなどの調査・検討を実施し物流効率化によるコスト低減へ向けた取組が順調に進んでいる。(2)
3	万国津梁輸送ネットワーク強化事業 (商工労働部企業立地推進課)	28,686	順調	○国際物流拠点産業集積地域(旧うるま地区、旧那覇地区)に立地する企業28社に対して、搬出輸送費の支援を行った。同地域には新規13社が立地し、同地域の搬出額は順調に推移している(79.1億円⇒87.0億円)。(3)
4	農林水産物流通条件不利性解消事業 (農林水産部流通・加工推進課)	2,648,979	順調	○県産農林水産物を県外出荷する出荷団体の輸送費の一部を補助した(128件)。本取組により出荷団体の輸送コストの低減が図られ、前年度を上回る県外出荷量となった。(4)
○物流対策の強化				
5	自由貿易地域那覇地区拡張事業 (商工労働部企業立地推進課)	4,745,144	順調	○臨空・臨港型産業の集積を図るための国際物流拠点施設(ロジティクスセンター)の整備が平成27年3月に完了した。また、沖縄振興特別措置法による国際物流拠点産業集積地域は平成26年6月に5市全域及び1地区に拡大した。(5)
6	那覇港国際コンテナターミナル事業 (土木建築部港湾課)	729,306	やや遅れ	○那覇港管理組合においてガントリークレーン3号機を供用するとともに、4号機を整備した。ガントリークレーン4号機の整備の際に、航空法に基づく制限表面高さの変更に伴い、設計見直しを行ったため、やや遅れとなった。(6)

様式2(施策)

7	那覇港総合物流センター事業 (土木建築部港湾課)	55,310	やや遅れ	○那覇港管理組合において那覇港総合物流センター建物仕様に関するアンケートを県内外の企業に対し行い、同センター実施設計を作成した。しかし同センターの建物仕様に係るアンケートの取りまとめに時間を要し、実施設計が遅れたため、建築工事に遅れが生じている。(7)
8	那覇港物流機能強化関連事業 (土木建築部港湾課)	52,236	順調	○那覇港管理組合において、那覇港における機能再編調査、貨物増大促進事業及び浚渫等の既存施設延命化を実施した。(8)
9	県産食肉ブランド国内外流通対策強化事業 (農林水産部畜産課)	146,129	順調	○県産豚肉流通保管施設は県産豚肉を常時3~4トンを保管し、流通体制を強化した。生産農場から卸事業者までのアグートレサビリティシステム開発および試験運用を行い、5千頭の個体管理を行った。(9)
10	県産畜産物海外輸出対応施設の整備 (農林水産部畜産課)	—	大幅遅れ	○平成26年度から平成27年度にかけて宮古地域において食肉処理施設を整備するが、地域の要望等により、海外輸出対応施設とはしないこととした。また、平成26年度整備予定であった食肉センター(多良間村)については、ランニングコスト等の地元負担を考慮した結果、地元の意向として事業を実施しないこととなったことから、大幅遅れとなった。(10)

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 那覇空港の国際貨物取扱量	15万トン (22年度)	18万トン (26年度)	28万トン	3万トン	成田198万トン 関空64万トン (25年度)
状況説明	平成23年度及び24年度の那覇空港の国際貨物取扱量は14万トン前後にとどまっていたが、平成25年度は16万トンに増加し、国内では成田、関空に次いで3位の取扱量となった。平成26年度はシンガポール貨物便が開設され、取扱量が更に増加している見込み。今後ともANAと連携して海外路線拡大を推進し、さらなる貨物量増大を目指す。コンテナスペースの借り上げ事業では、平成23年度214トン、平成24年度238トン、平成25年度269トン、平成26年度288トンと順調に増加して輸出货量拡大に寄与している。				
成果指標名	基準値	現状値	H28目標値	改善幅	全国の現状
2 那覇港の外貨取扱貨物量	120万トン (23年)	108万トン (26年)	1,020万トン	△12万トン	123,176万トン (22年)
状況説明	平成26年の取扱貨物量は108万トンとなり平成23年度と比較し若干減少したものの、ほぼ例年並みの貨物量で推移している。関係機関等とも連携を図りつつ、本事業で構築した物流モデルの実施・展開を含めた貨物創出策を推進することで、取扱貨物量の増加を図る。				

(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
臨空・臨港型産業における新規立地企業数(累計)	50社 (24年)	56社 (25年)	69社 (26年)	↗	—
臨空・臨港型産業における雇用者数(累計)	963人 (24年)	1,133人 (25年)	1,142人 (26年)	↗	—
出荷団体の県外出荷量	43,700トン (24年)	50,300トン (25年)	57,000トン (26年)	↗	—
県産豚肉の輸出货量	26.6t (24年)	48.4t (25年)	49.9t (26年)	↗	—
県内と畜頭数(牛)	4,161頭 (24年)	4,558頭 (25年)	4,158頭 (26年)	→	1,184,999頭 (25年)
県内と畜頭数(豚)	351,121頭 (24年)	332,653頭 (25年)	311,229頭 (26年)	↘	16,940,368頭 (25年)

Ⅲ 内部要因の分析 (Check)

○輸送コストの低減

- ・コンテナスペースの借り上げ事業を実行する上で、沖縄県内の輸出品(農産品、加工品等)の増加が必要である。農林水産物等は天候や季節変動により急激な生産量の拡大は見込めないが、比較的安定的に供給可能な健康食品等の加工品や栄養価の高い食材は、その機能性を前面に出すことで付加価値を高め、輸出額の拡大が見込めると考えられる。また、コンテナ借り上げ事業による物流支援を組み合わせることで、初期における価格競争力の優位性を支援し、今後の取引拡大及び輸出货量増大へ繋げていく必要がある。
- ・物流高度化推進事業においては、多数の(県内食品製造メーカーや商社等)事業者が荷主となり、物流の各パート(島内陸送、県外海外向け海運等)において、既存の取引業者が存在することから、業界全体で物流高度化によるメリットを享受できるよう関係者の利害調整等を円滑に進める仕組み作りが必要である。また、県内事業者が県外共同物流センター等の運営ノウハウを有する者から情報等を入手し、協同する体制を県が支援する必要がある。
- ・万国津梁輸送ネットワーク強化事業については、補助額に上限があり、輸送実績が増加するほど支援効果が薄れる側面があるため、企業ニーズ等を踏まえ、出荷拡大計画の提出がある企業へは平成25年から補助上限額を引き上げた(200万円→400万円)ところであるが、更なる誘致インセンティブに繋がる物流コスト低減の手法を検討する必要がある。
- ・農林水産物流通条件不利性解消事業において、平成26年度に補助対象品目を8品目追加したところであるが、追加を含めた補助対象品目のあり方について検討する必要がある。

○物流対策の強化

- ・自由貿易地域那覇地区拡張事業に関連して、国際航空貨物ハブ機能を最大限に発揮するため、拠点間の輸送時間短縮及び物流コスト低減に向けて、物流ネットワークの構築を検討する必要がある。
- ・那覇港総合物流センター事業においては、実施設計の遅れから建築工事の発注に遅れが生じていることから早期着工に向けた検討が必要である。
- ・那覇港物流機能強化関連事業については、港湾施設の狭あい化による利用効率の低下、船舶の大型化や貨物船と旅客船・フェリーの混在等が問題となっていることから那覇港全体の港湾機能の再編・適正配置を実施する必要がある。
- ・八重山地域に整備した食肉処理施設の適切な運営には、適正な食肉処理頭数の確保が必要となる。

Ⅳ 外部環境の分析 (Check)

○輸送コストの低減

- ・沖縄県の企業誘致における課題として、関連産業の集積が少ないことや、分譲用地価格及び物流コストが高いこと等が挙げられる。万国津梁輸送ネットワーク強化事業は、物流コストを低減して企業の立地を促進しようとするものであるが、割高な物流コストは、本県の島しょ性に起因するものであるため、抜本的な解決は容易ではないことに留意する必要がある。
- ・農林水産物流通条件不利性解消事業における事業効果を図る指標が、県外への出荷量のみであることから、台風等による自然災害の影響による県外出荷量の落ち込みを考慮し、新たな事業効果の指標設定について検討を行う必要がある。

○物流対策の強化

- ・那覇港国際コンテナターミナル事業については、ガントリークレーン4号機整備において、平成26年度初めの天候不良による資材搬入の遅れ及び夏季における台風や大雨による現場作業等の遅れにより、当初予定していた事業期間より若干延びた。
- ・香港流通保管庫施設を活用した現地発信型の販売手法の実証検証事業において、ここ数年、現地倉庫周辺賃相場が値上がり傾向にある。事業者は過去2年間の実績と経験により、保管施設の効果的な活用方法と商品の定番化と現地流通基盤が確立しつつあり、フェアに頼らない効果的な事業展開が実施可能となっている。
- ・畜産物の海外販路拡大に向けて、定時・定量という市場ニーズへの対応が求められているが、母豚の更新の遅れや離農の影響で、県内全体において豚肉の生産量が落ち込んでおり、輸出货量の確保が困難になりつつある。
- ・トレサ事業については、国内、国外で活用でき、意味のあるシステムにするため、生産者、加工、業者、卸売、小売業者の参加、協力を促す必要がある。

V 施策の推進戦略案 (Action)

○輸送コストの低減

- ・コンテナスペースの借り上げ事業について、関係部署(沖縄県産業振興公社等)と連携して、健康食品等の加工品や栄養分の高い食材について、機能性を前面に出した海外プロモーションを実施し、ブランド化のための取組を進めることで、輸出額拡大を目指すとともに、コンテナ借上げ事業による物流支援を組み合わせることで、輸送コストを軽減により初期段階における価格競争力の優位性を支援し、今後の取引拡大及び輸出量増大へ繋げていく。
- ・物流最適化モデル事業に参加する事業者で構成する運営委員会を発足させ、共同物流の実施段階における情報共有、意見交換、課題抽出を行うとともに、意思決定の迅速化を図る。また同モデルの効果的な実施へ向け、物流のノウハウ、経験を有するコンサルタント等を活用し、事業の推進を図る。
- ・万国津梁輸送ネットワーク強化事業の後継事業として平成27年度から企業集積・定着促進事業を実施し、材料の仕入れに対する輸送費補助を新規に実施するほか、補助上限額の引き上げと立地年数に応じた補助率の適用により、さらなる誘致インセンティブの向上を図る。
- ・農林水産物流通条件不利性解消事業においては、補助対象品目の見直しにおいては、本事業の効果検証を進めながら、関係課等と協議し、意見の集約に努め、生産拡大や付加価値の向上が期待できる品目の追加や県外出荷量の少ない品目等の削除を検討していく。また同事業の効果を示す指標について、検討結果を踏まえ、複数の項目による事業効果の指標が設定できるよう取り組む。

○物流対策の強化

- ・自由貿易地域那覇地区拡張事業に関連して、国際航空貨物ハブを効果的に活用できる輸送経路の確保に取り組む。
- ・那覇港国際コンテナターミナル事業においては、那覇港管理組合とのガントリークレーンの供用状況の情報共有及び密な調整を行い今後の供用スケジュールに想定外の事項が生じないか入念に確認し、作業状況及び現場状況等の把握に努める。
- ・那覇港総合物流センター事業においては、建築工事の早期整備完了に向け分割発注を行い、平成30年の整備完了に向け鋭意努める。
- ・物流機能強化関連事業において、那覇港全体の再編・適正配置については、港湾の開発、利用及び保全等に関し、その指針となるべき港湾計画に定める必要があることから、那覇港港湾計画の改定に取り組む。
- ・流通保管施設を継続的に利用するために、他部署、他機関の事業等も活用するなど安定的な事業推進を図る。
- ・畜産物の海外販路拡大の体制整備に向け、香港における流通保管施設によるストックシステムがある程度構築され、市場ニーズに対応した定時・定量供給体制が確立しつつある。しかしながら、現状の豚肉生産量減少は定時・定量供給体制を図る上で影響が大きく、養豚施設等総合整備事業等の諸施策を通じて、県内の生産基盤強化と生産量増加を図っていく。
- ・トresaについては、今後は国内外でのアグーのブランド力強化を図ることから、県内生産者のシステム導入戸数を増やし、県内外の量販店等にも導入に向けた説明と協力を図っていく。
- ・県産畜産物海外輸出対応施設の整備事業においては、八重山地区の食肉処理頭数の向上に向けて各関係機関と連携し、引き続き肥育牛飼養頭数の増加に努める。