

「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	165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27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	○平成31年度末供用に向け、事業が円滑に推進されるよう、諸課題について関係機関と協力し取り組んだ。那覇空港滑走路増設事業の平成28年度予算は、平成27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インフラ、造成・格納庫工事に着手したが、造成・格納庫工事の着手が、埋蔵文化財調査などの進捗により、当初予定していた契約時期が遅れているため、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)	54,760	順調	○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は、平成27年度は、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)が連結施設の基本計画(必要機能施設及び規模の検討等)を策定した後に施設設計に着手した。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、平成27年度に立体連絡通路の整備を支援した。(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	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)
1	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。</p> <p>この状況をできるだけ早く解消するため、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>				

様式2(施策)

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	1,423万人 (22年度)	1,854万人 (27年度)	1,600万人	431万人	福岡空港 2,137万人 (27年度)
	状況説明	<p>那覇空港の年間旅客者数は平成27年度の実績で1,854万人となり目標値を上回っている。 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】	14.7万回 105.8%:(-5.8%) (25年)	15.4万回 110.8%:(-10.8%) (26年)	15.5万回 111.5%:(-11.5%) (27年)	↘	—

III 内部要因の分析 (Check)

<p>○那覇空港の滑走路増設等 ・那覇空港滑走路増設事業については、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ることになったが、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、引き続き国へ要請する必要がある。 ・航空機整備施設については、平成27年度、航空機整備施設の建設予定地にかかる自衛隊施設の補償の考え方が整理され、インフラ切り廻し、造成工事及び格納庫建設工事に着手することとなった。</p> <p>○那覇空港旅客ターミナル等の整備 ・連結施設の整備については、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。</p>

IV 外部環境の分析 (Check)

<p>○那覇空港の滑走路増設等 ・航空機整備基地整備事業については、航空機整備産業クラスター(集積地)の形成により、経済効果を発揮していくためには、関連企業の集積が重要となる。</p> <p>○那覇空港旅客ターミナル等の整備 ・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、近年はアジアからの旅客が急激に増加している他、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おり、更なる旅客数の増加が見込まれている。</p>

V 施策の推進戦略案 (Action)

<p>○那覇空港の滑走路増設等 ・那覇空港滑走路増設事業の予算が確保され、平成31年度末に供用開始できるよう、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、県は平成31年度末供用に向け、事業が円滑に推進されるよう、引き続き、諸課題について関係機関と協力し取り組む。 ・航空機整備施設については、航空機整備産業及び航空機整備関連産業の新規企業立地を促進するため、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の軽減効果を進出を想定している企業へ積極的に周知する。また、アジアの旺盛な航空機需要(LCC等)を取り込めるよう、質の高い施設整備に取り組むとともに、平成30年10月の施設完成に向け、関係省庁との工程会議を適時実施するなど、事業の進捗状況や課題の共有化を図る。</p> <p>○那覇空港旅客ターミナル等の整備 ・連結施設の整備については、円滑な整備計画工程で行われることに加え、航空事業者の要望や県の路線誘致計画等を踏まえた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)、国際線航空会社も含めた航空事業者と協議を行う。 ・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」について、第2滑走路の供用に伴う発着回数の増加や駐機場のひっ迫化に加え、LCCによる那覇空港第2拠点化等、予測を上回る航空需要の増大により民航エリアの急速な狭隘化が見込まれることから、更なる展開用地を確保し、ターミナル施設計画等を盛り込むなどの民航エリアの拡張に向けた見直しを国に求める。</p>
--

「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	166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27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)	11,950	やや遅れ	○新石垣空港国際線旅客施設の増改築に向けて、事業スキームや施設規模等について、関係機関との調整に時間を要し、実施設計の発注までとなったため、やや遅れとなった。また、宮古空港国際線旅客施設の整備については、基本設計が完了し、施設配置計画・施設規模が概定したが、下地島空港において、利活用候補事業の提案者より、国際線旅客施設等を整備する事業計画が提出されたことを受け、宮古圏域における2つの空港の役割分担を改めて検討する必要が生じたため、やや遅れとなった。(1)
2	伊平屋空港の整備 (土木建築部空港課)	0	大幅遅れ	○就航予定会社の事情により、予定していた環境影響評価補正の一部調査が実施できないことや、設置許可申請に向けて国との協議を継続する必要が生じたため、大幅遅れとなった。(2)
3	粟国空港の整備 (土木建築部空港課)	164,917	順調	○粟国空港の安全で円滑な航空機運航のために、場周柵の更新整備(約1,900m)を行った。(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)	406万人 (27年度)	381万人	93万人	—
	状況説明	離島空港の年間旅客者数は、新石垣空港開港により大幅に増加しており、平成22年度の313万人から平成27年度は406万人と、93万人増え、H28目標値も達成できる見込みである。 伊平屋空港等の整備により、さらなる離島空港の年間旅客者数の増加が見込まれる。				
2	新石垣空港の年間旅客者数(国際線)	3.2万人 (22年度)	1.6万人 (27年度)	5.6万人	△1.6万人	—
	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、那覇空港への国際路線拡充及びクルーズ船の寄港回数等の影響で、平成27年度の新石垣空港の国際線の年間旅客者数は1.6万人と、基準値(22年度)から1.6万人の減となっている。 H28目標値の達成に向けて、新石垣空港の国際線ターミナルビルの拡張整備に取り組む。				

(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)	0.16万人 (25年度)	0.19万人 (26年度)	0.3万人 (27年度)	↗	—
粟国空港の年間旅客数	1.1万人 (25年度)	1.2万人 (26年度)	0.4万人 (27年度)	↘	—

Ⅲ 内部要因の分析 (Check)

- ・離島拠点空港の国際線受け入れ体制の整備について、宮古空港においては、宮古圏域2空港の役割分担を検討する必要が生じたため、関係機関との調整を行う必要がある。
- ・伊平屋空港の整備により、航空機は伊平屋村及び伊是名村における離島住民の重要な交通手段となり、また両村における観光や地域振興、定住化促進、住民の利便性向上等に繋がるため、気運の醸成に向けて両村及び関係機関と連携を図る必要がある。
- ・粟国空港の場周柵等の施設においては、経年変化により更新時期を迎えた施設に対して、効率的な施設の更新を行う必要がある。

Ⅳ 外部環境の分析 (Check)

- ・離島拠点空港の国際線受け入れ体制の整備において、観光プロモーション等により、今後も国際線旅客数の増加が見込まれる。

Ⅴ 施策の推進戦略案 (Action)

- 宮古・八重山地域での国際線受け入れ体制の整備のため、新石垣空港においては、国際線旅客ターミナルの早期供用に向けて工程管理を綿密に行う。また、宮古空港においては、宮古圏域における2つの空港の役割分担について、早期に関係機関との調整を図り、国際線旅客施設の整備先を決定する。
- 離島空港の整備及び機能向上のため、伊平屋空港においては、就航予定会社の航空機事故により、予定していた環境影響評価補正の一部調査が実施できないことから、運航再開後に調査を実施し、早期に環境影響評価の補正を終了させるとともに、国と引き続き協議を進め、設置許可申請を行う。
- 粟国空港においては、更新を迎えた施設の計画的な整備に取り組んでいく。

「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	168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27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 28,956	順調
○国直轄事業において、那覇港泊ふ頭地区の旅客ターミナル整備事業で、岸壁の整備を実施した。那覇港管理組合において、那覇港泊ふ頭地区における起点港機能強化事業として乗客のチェックインカウンターやX線装置、可動式通路の整備、雨除け対策工事を実施した。また 平成27年5月にボーディングブリッジの供用を開始した。(1)			
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)	0	やや遅れ
○那覇港管理組合において、平成27年2月に浦添市が作成した「那覇港浦添ふ頭地区に係る浦添市計画(素案)」を踏まえ、平成28年1月に那覇港管理組合は、対案の4案を公表した。今後の方向性について関係機関との調整に時間を要しており、環境アセスは中断している状況である。(2)			
3	那覇港産業振興防災計画事業 (土木建築部港湾課)	3,000	順調
○那覇港管理組合において、那覇港防災・減災計画について、検討委員会の結果を踏まえ、平成28年3月に「那覇港防災・減災計画」を策定した。(3)			
4	那覇港人流機能強化関連事業 (土木建築部港湾課)	157,015	順調
○那覇港管理組合において、那覇港における浦添ふ頭緑地(東)整備、クルーズ受入促進事業(歓送迎セレモニー109回)及び泊ふ頭岸壁(-6.0m)整備等を実施した。(4)			

○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 13,712	やや遅れ	○国直轄事業において、臨港道路(浦添線)の擁壁工事及び仮設棧橋撤去工事を実施した。那覇港管理組合においては港湾2号線改良(液状化対策)を計画通り実施することができた。臨港道路新港1号線については、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	○国直轄事業において、那覇港新港ふ頭地区及び浦添ふ頭地区における防波堤整備の実施した。(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)	92,300	順調	○那覇港管理組合において、平成27年5月にガントリークレーン4号機を供用開始した。(7)	
8	那覇港総合物流センター事業 (土木建築部港湾課)	359,556	やや遅れ	○那覇港管理組合において、総合物流センターの基礎工事を含む建築工事に着手した(平成30年に整備完了予定)。平成27年度に完成予定だったが、入居予定者へのヒヤリング等に時間を要したことから、計画に対してやや遅れている。(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 108,124	順調	○国直轄事業において、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、那覇港における機能再編調査及び浚渫等の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)	7,629	やや遅れ	○那覇港管理組合において、那覇ふ頭船客待合所耐震改修工事の請負契約を平成28年2月に締結、同年4月から着手した。一方、上屋については、計画からやや遅れて基本設計を行っており、早期の事業着手に向けて取り組んでいる。(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)	105万人 (27年)	90万人	46万人	9,973万人 (24年)
状況説明	那覇港の年間旅客者数は基準値が59万人(23年)、現状値が105万人(27年)と46万人増加している。国際旅客ターミナルの整備やクルーズ船受け入れ促進事業などによるクルーズ船寄港回数の増加に比例して、年間旅客者数も増加すると考えられ、H28目標値は達成すると思われる。					
2	那覇港の取扱貨物量	1,004万トン (23年)	1,096万トン (27年)	1,950万トン	92万トン	269,529万トン (24年)
状況説明	那覇港の取扱貨物量は基準値が1,004万トン(23年)、現状値が1,096万トン(27年)と92万トン増加している。これはガントリークレーン設置等の港湾機能強化や航路誘致等の効果とされるが、世界の港湾情勢の変化によって、当初予定していた国際トランシップ貨物量が見込めなくなったことから、H28目標値の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)	115回 (27年)	80回	62回	—
状況説明	那覇港におけるクルーズ船寄港回数は、基準値が53回(23年)、現状値が115回(27年)と62回増加している。国際旅客ターミナルの整備等による受け入れ環境の整備が功を奏し、主に中国において拡大するクルーズ市場を取り込めた。また、平成28年は205回(H28.8月末時点)のクルーズ船寄港が予定されており、目標値の達成を見込んでいる。					

(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)

○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、現在クルーズ船専用岸壁は、泊ふ頭地区の第1バースが供用しており、先約等により受入できない場合は、貨物専用岸壁での受入を行っているが、旅客対応施設ではないことから、利用者に雨天時や炎天下での待機及び移動、貨物車両との動線交錯による荷役作業の効率低下等の課題が生じている。また、観光客受入体制の充実を図るため、第2クルーズバースの早期整備が必要である。
- ・那覇港産業振興防災計画事業については、防災・減災計画の運用にあたり、県、那覇市、浦添市、国及び港湾利用者等との連携体制及び情報共有体制の構築を図る必要がある。
- ・那覇港人流機能強化関連事業については、今後も那覇港における旅客者数の増加が見込まれるため、観光地としての快適な周辺環境の整備の重要性が増している。

○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、臨港道路港湾2号線の改良は、特殊な資機材を使用するためそれらを確保するための調整及び適正工期の確保が必要となる。
- ・那覇港物流機能強化関連事業について、那覇港では港湾施設の狭隘化による利用効率の低下、船舶の大型化や貨物船及び旅客船・フェリーの混在が課題となっている。また、老朽化した港湾施設が多く存在しているため、効率的かつ効果的な維持管理を行う必要がある。
- ・那覇港産業推進防災事業について、那覇ふ頭船客待合所耐震改修工事では、通常業務中に改修するため、入居者及び利用者等へ作業内容周知を徹底し、安全対策を重点的に取り組む必要がある。

Ⅳ 外部環境の分析 (Check)

○那覇港の人流機能強化

- ・那覇港コースタルリゾート整備について、浦添ふ頭地区における既定計画の見直しについての関係機関との調整に時間を要している。
- ・那覇港産業振興防災計画事業に関して、東日本大震災以降、国において「国土強靱化アクションプラン」、「港湾の津波避難対策に関するガイドライン」「港湾の事業継続計画ガイドライン」等を策定し、防災・減災に向けた取り組みを強力に推進しているほか、全国の港湾管理者においても、同様の取り組みが推進されているところである。
- ・那覇港人流機能強化関連事業については、現在岸壁を利用している船舶に対応する岸壁の改良及び泊地の整備が必要となる。

○那覇港の物流機能の強化

- ・那覇港臨港道路整備事業について、関連事業の進捗遅れにより新港1号線の進捗に影響が生じている。
- ・那覇港総合物流センター事業については、地中に岩塊が広範囲に確認されたため、地盤改良及び杭工事に先立ち、当該岩塊の破碎を行う必要がある。
- ・那覇港産業推進防災事業では、新港ふ頭4号上屋改修工事設計について、資材の高騰、人件費の上昇により、当初計画より工事費の増額が見込まれるため、費用対効果の高い工法の選定が求められる。

Ⅴ 施策の推進戦略案 (Action)

○那覇港の人流機能強化

- ・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のため、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、国直轄事業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。また、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、20～30年後の那覇港のあり方について、鋭意検討を進める。
- ・那覇港産業振興防災計画事業については、平成28年度中に那覇港管理組合、県、那覇市、浦添市、国、港湾利用者等から構成される「那覇港防災・減災連絡会」(仮称)を立ち上げ、計画の着実な実施を図っていく。
- ・那覇港人流機能強化関連事業については、観光客・利用者の安全性・快適性・利便性に寄与するため、岸壁の改良及び関連施設の整備を推進する。

○那覇港の物流機能の強化

- ・国際的な物流拠点にふさわしい港湾機能の強化を図るため、総合物流センター事業については、物流センター本体工事の早期発注及び施工上の問題点の確認を早期に行うことにより、平成30年の整備完了を目指す。
- ・物流機能強化関連事業については、港湾関係者や関係機関と密に調整し、港湾施設の利便性向上や効率的で安全な施設配置の検討を行っていく。また、パトロールを強化することにより既存施設の状態を把握し、効率的に維持管理に努める。
- ・那覇港産業推進防災事業では、那覇ふ頭船客待合所耐震改修工事について、入居者、利用者等へのきめ細やかな作業説明を徹底する。また、新港ふ頭4号上屋改修工事設計業務については、費用対効果の高い工法の選定、使用者の意見を反映させた満足度の高い設計図書を作成する。
- ・港湾貨物の円滑な輸送を確保する臨港道路等の整備のため、那覇港臨港道路整備事業については、臨港道路港湾2号線の改良に特殊な資機材を使用するため、それらを確保するための調整及び適正工期の確保に取り組む。

Ⅲ 内部要因の分析 (Check)

○中城湾港の整備

・物流拠点化促進事業においては、移出貨物の掘り起こしが重要であり、関係機関と連携の上、荷主の意向を踏まえ、大都市圏への定期船就航に向けた実証実験とともに、宣伝活動などの総合的な取り組みを行う必要がある。
・取扱貨物量の増加により、既存の3棟の上屋は満杯状態が続き、野外露出不可の貨物保管・荷捌きに支障をきたしているため、上屋の整備が求められており、適切な工程調整の上、整備の推進を図る必要がある。

Ⅳ 外部環境の分析 (Check)

○中城湾港の整備

・県としては、引き続き国に対し新港地区の早期整備等の要望を行うなど事業の促進を図る。
・物流拠点化促進事業においては、新港地区立地企業からの大都市圏(東京、大阪)への定期船就航の強い要望を踏まえ、関係者と連携の上、実証実験とともに、定期船就航に向けた宣伝活動を通して、新港地区立地企業への実験への協力を要請する。
・物流機能等強化事業においては、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、それまでに適切な工程調整の上、上屋の整備を推進し、完了させる必要がある。
・泡瀬地区については、地元市等からの早期整備の強い要望がある一方、環境に配慮した整備を行う必要があり、早期整備に向けた、短い工事期間を踏まえた効率的、効果的な整備推進が必要である。また、県民に対する本事業への関心喚起や理解度向上を図る必要がある。

Ⅴ 施策の推進戦略案 (Action)

○中城湾港の整備

中城湾港新港地区は航路サービスが十分でないため、県としては、引き続き国に対し新港地区の早期整備等の要望を行うなど事業の促進を図る。

また、新港地区での定期航路実証実験を継続するとともに、関係機関との連絡会の実施などによる情報の共有化、荷主への積極的な働きかけを行う。

さらに、物流機能等強化事業においては、各関連工事間の工程会議を行うことで、東ふ頭供用開始までに上屋の整備を完了させる。

加えて、泡瀬地区での埋立事業については、国の直轄工事と連携の上、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、部分使用など事業効果の早期発現に向けた検討を行う。

あわせて、泡瀬地区の港湾施設整備については、県民への本事業への理解度向上に向け、関係機関と連携の上、人工海浜でのレクリエーションなどのイベント利用等を行う。

「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	169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27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、大型旅客船ターミナル整備事業を実施した。(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)	1,599,927	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。水深7.5m岸壁及び沖防波堤の整備を進めた。(3)
4	金武湾港の整備 (土木建築部港湾課)	293,020	やや遅れ	○平安座南地区において、航路の整備を行うとともに、緑地の設計を実施した。天願地区において臨港道路整備に係る地元説明会を実施した。(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
1	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)	101回 (27年)	86回	48回	—
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年の53回から平成27年は101回と48回増加した。これは、クルーズ需要の高まりによる要因が大きいと、上に挙げられている岸壁整備等の各種取組も一定程度、寄与しているものとする。また、H28年の目標値の達成については、これまでの取組を継続、推進することで達成可能と考える。					

(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	11港 (25年)	11港 (26年)	10港 (27年)	↗	—

III 内部要因の分析 (Check)

・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、利便性や環境等に配慮し、関係者の理解と協力を得ながら整備を進める必要がある。

IV 外部環境の分析 (Check)

・県は、国直轄事業については、引き続き、国や関係市に対し早期整備等の要望を行うなど事業の促進を図る。
 ・金武湾港においては、平安座南地区の航路整備について、事業箇所付近のもずく養殖場や、事業箇所周辺のマリンスポーツや潮干狩りなど海洋利用者の状況について、適宜確認した上で、周辺環境への影響を極力抑えながら、事業の促進を図る必要がある。

V 施策の推進戦略案 (Action)

・各圏域における交流拠点である港湾については、国際クルーズ船の寄港・就航を促進する旅客船バースを整備する必要がある。平良港及び石垣港の整備については、国や港湾管理者である関係市に対し早期整備等の要望を行うなど、事業の促進を図る。
 ・本部港の整備について、工事を行う際は、環境に配慮し、港湾及び海域利用者に対し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。
 ・金武湾港については、平安座南地区の航路整備において、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、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	171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27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	○国は、小禄道路を整備を行い、瀬長島交差点を暫定供用開始させた。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行った。(1)
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	○国は、豊見城道路の全線を供用開始させるとともに、読谷道路及び糸満道路など整備を行った。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行った。概ね計画通り進められているが、供用区間数が計画3区間に対し、実績2区間となった。(2)
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)	3,560,520	やや遅れ	○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)、南部東道路(用地補償、改良工事等)などの整備を行った。完了区間数が、計画の4区間に対し実績3区間(沖縄嘉手納線 他2路線)であったため、やや遅れとした。(3)
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)	1,005,132	順調	○信号機設計や交通量調査、信号機データ入力業務など外部委託を行う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、高速道路交通システム(ITS)の整備を行った。(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
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	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。					

(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)	691基 (25年)	747基 (26年)	777基 (27年)	↗	—

Ⅲ 内部要因の分析 (Check)

○陸上交通基盤の整備

- ・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。

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おり、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。
- ・新設道路の供給により、新たな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りつつ、課題である老朽化した既存のシステムの更新整備を図る必要がある。

Ⅴ 施策の推進戦略案 (Action)

○陸上交通基盤の整備

- ・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おり、体系的な幹線道路ネットワークの早期構築のため、那覇空港自動車道及び沖縄西海岸道路の整備について、国に対し、早期整備の要望を積極的に行う。
- ・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で特定された主要渋滞箇所における渋滞対策案の検討等、渋滞緩和に向けた取り組みを行う。
- ・通信技術の活用による交通の円滑化については、新設道路の供給により、新たな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りつつ、課題である老朽化した既存のシステムの更新整備を図る必要がある。

「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	172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27年度			
	主な取組	決算見込額	推進状況
○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)	11,679,920	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)	1,015	やや遅れ

○平成27年度は、物件撤去後、道路の拡幅完了箇所から順次インフラ下部工工事を実施するとともに、円滑な事業実施のため県、那覇市、浦添市、沖縄都市モノレール(株)との間で、調整会議を年4回開催し、各事業の工程などについて情報共有を行った。用地取得にあたっては、既存物件の約7割が構外再築で、先に他の場所に建物を建築する必要があり、移転先の選定や建築作業、その後の物件撤去に時間を要したことから、事業の進捗率が38.4%(計画値63.1%)にとどまったため、やや遅れとなった。(1)

○都市計画法に基づく都市計画決定(H27.9.29)、事業認可(H28.1.6)を取得し、施設用地の測量、用地説明会(H28.2.5)を実施した。関係機関との調整に時間を要したことから、やや遅れとなった。(2)

○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の導入促進事業 (企画部交通政策課)	134,957	順調	<p>○鉄軌道の計画案検討については、平成27年4月～8月にステップ2の検討内容である「陸上交通の現状と課題」「評価項目」等について沖縄鉄軌道計画検討委員会及び技術検討委員会にて審議を行った。</p> <p>また、県政広報番組、ニューズレターの県内全戸配布、商業施設等52か所でのパネル展示、県内各地域での24回のオープンハウス等の取組の結果、県民等と幅広く情報共有が図られ、平成27年8月にはステップ3に移行し、「対策案」「評価指標」などについて検討を進め、平成28年3月には、複数のルート案などについて委員会での検討に着手した。(3)</p>	
4	交通体系整備推進事業 (企画部交通政策課)	41,431	順調	<p>○平成27年2月2日に実施した第1段階バスレーンの効果検証を行うため、道路交通量等の調査と県民アンケートの実施を行い、路線バス及び一般車両の交通量、旅行速度及びバスレーンに対する理解度等を分析し公表した。</p> <p>また、公共交通利用促進のためのパンフレットを基幹バス導入の影響が大きい那覇市以北の9市町村・17,000世帯へ配布した。(4)</p>	
5	公共交通利用環境改善事業 (企画部交通政策課)	1,716,593	順調	<p>○バス事業者連携のもと、ノンステップバスの導入支援(32台)を行った。またIC乗車券OKICAの利用拡大に関しては、離島船舶やタクシーにおいて利用できる環境整備に向け、交通事業者や利用者、有識者等で構成するIC乗車券システム拡張協議会及びワーキングを開催した。さらにラジオ、新聞広告、わったーバス新聞において、公共交通利用環境改善へ繋がる各種施策(法人党員の募集、バスマップの作成、夢バスコンテスト、OKICAの利便性等について周知、福祉施設等へキャラバン)を実施し普及啓発に努めた。(5)</p>	
6	那覇バスターミナル整備事業 (企画部交通政策課)	45,600	やや遅れ	<p>○モノレール旭橋駅周辺地区市街地再開発事業による那覇バスターミナル施設を含めた複合施設の建設が平成27年9月から開始された。今年度は仮設工、掘削工が行われた。(6)</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	<p>ノンステップバスやIC乗車券システムの運用等環境整備によって、定時速達性及び利便性の高い基幹バスシステムを導入し、自家用車利用から公共交通利用への転換が図られ、交通渋滞が緩和される。</p> <p>公共交通活性化に関する各種検討及び公共交通利用促進のための広報啓発活動等により、公共交通利用に対する県民意識の変革が促されるものとする。</p> <p>引き続き、目標値の達成に向け、「骨格性」、「速達性」、「定時性」等の機能を備えた基幹的な公共交通システムの導入取組の推進を図る。</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	モノレールの乗客数	35,551人/日 (22年度)	44,145人/日 (27年度)	40,542人/日 (30年度)	8,594人/日	—
	状況説明	<p>平成27年度は順調な県経済の推移により人の動きが活発化していることや、入域観光客の増加、沿線の開発等に支えられ、44,145人/日の乗客があった。これはすでに平成30年度目標の40,542人/日を3,603人/日上回っており、順調に伸びている。モノレールの利用増加は自動車から公共交通への転換、及びそれによる那覇都市圏の渋滞緩和に寄与している。</p> <p>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、延長区間開業後の乗客数は、50,862人/日(H31)を見込んでいる。モノレールの延長整備により、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ことが期待される。</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
—	—	—	—	—	—

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"> ・モノレール延長整備事業第4駅(てだこ浦西駅)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"> ・公共交通利用環境改善事業については、ノンステップバス導入事業実施にあたり多額の自己負担を伴うことから、バス事業者における経営状況を踏まえた車両更新計画を注視する必要があるが、同事業は平成28年度が現行計画の終期となっており、これまでの成果や課題等の分析、評価を行い、今後の方向を検討する必要がある。 ・鉄軌道導入に当たっては、鉄軌道の計画案策定が、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。計画案については、当初平成27年度末までに策定する予定であったが、ステップ3は検討内容が多岐にわたり、検討委員会から、慎重かつ丁寧に検討を進める必要があるとの指摘がなされたことから、スケジュールを変更し、平成28年内の計画案策定に向け取り組む必要がある。 ・那覇バスターミナル整備事業については、再開発事業施行者の旭橋都市再開発(株)を中心に、関係機関と工程管理を密にし、取り組む必要がある。 ・交通体系整備推進事業については、国道58号を中心とする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、バスレーン延長を継続観測する必要がある。
--

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"> ・モノレール延長整備事業の物件補償に際し、構外移転が多く補償物件の移転に時間を要している。 <p>○新たな公共交通システムの導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用環境改善事業については、ノンステップバスの導入が事業実施前の平成23年度の9台から平成26年度末には162台へと増加し移動利便性の環境整備が進むにつれ、さらに導入路線を拡大してほしい等利用者からの意見が聞かれるようになった。 ・鉄軌道の導入にあたっては、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、より分かりやすい情報提供を行い県民との合意形成に取り組む必要がある。 ・那覇バスターミナル整備事業については、埋蔵文化財が発掘されたことにより、掘削及び建物基礎工事の一部を平成28年度に繰越した。併せて、同事業は国交省補助(社会資本整備総合交付金効果促進事業)を一部原資として実施していることから、国交省予算の計画的な確保が重要である。 ・交通体系整備推進事業については、基幹バス導入を計画した時点から、周辺道路整備の状況、各種公共交通活性化策の進捗など、環境の変化を計画へ反映し目標達成に向け「沖縄県公共交通活性化推進協議会」で策定した計画工程等の見直しが求められている。 バスレーンの安全性と県民の利便性を向上するため、空車タクシーのバスレーン走行許可の要望があるため、実証実験の検討を行い、実施にむけて警察(交通管理者)や国(道路管理者)、バス事業者、企業等と綿密な連携を図る必要がある。
--

V 施策の推進戦略案 (Action)

<p>○都市モノレールの整備</p> <p>自動車から公共交通への転換を促進させ、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ため、モノレール延長整備事業第4駅(てだこ浦西駅)周辺を含むモノレール延長区間の整備及びパークアンドライド駐車場の整備について、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、事業の円滑な実施に取り組む。また、沖縄都市モノレール延長整備事業については、地元市の協力も得ながら早期に補償物件の撤去を促し、工事の進捗を図る。</p> <p>○新たな公共交通システムの導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用環境改善事業については、ノンステップバス導入後の運用面について、障がい者団体、バス事業者とサービス活性化に向けた意見交換を行い、運用面における現状や課題等の共通認識を図り、更なるサービスの改善に繋げる。また同事業は平成28年度が現行計画の終期となっていることから、これまでの成果や課題等の分析、評価を行い、今後の方向を検討する。さらに基幹バスルートの速達性を向上させるため、平成28年度より、急行バスの実証運行及び公共車両優先システム(PTPS)車載器導入補助を実施する。 ・鉄軌道の導入については、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(平成27年1月)」に基づき、検討委員会での専門家による審議、ニューズレターの全戸配布やパネル展示、県民会議等の開催など県民等と幅広く情報共有を図りながら、複数のルート(案)について評価指標に基づく比較評価、選定を行い、平成28年内の計画案策定に取り組む。 ・那覇バスターミナル整備事業については、旭橋都市再開発(株)を中心とする関係機関において、随時意見交換等を行う場所を設定し、情報共有等を図ることとしている。 ・交通体系整備推進事業については、バスレーン延長の継続、バスレーン運用の改善及び計画工程等の見直しの取り組みに際して、関係機関との連携を強化するとともに、警察(交通管理者)や国(道路管理者)、バス事業者で構成する沖縄県公共交通活性化推進協議会で合意形成を図る。
--

「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	174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27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)	1,793,620	順調	<p>○新規就航定期便等へ6件の支援を行った。また、シンガポールからの直行便誘致に向けて、連続チャーターの安定化を図るため、シンガポール事務所を活用したタイ(バンコク)、シンガポールでの幅広いプロモーションの実施とチャンギエアポート等との連携を強化しネットワークの拡大を図った。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、那覇空港の週間就航便数は平成26年度末の週121便から平成27年度末に155便へと128%の増加となり、外国人観光客の増加に寄与した。(1)</p>
2	航空貨物便の公租公課低減 (商工労働部アジア経済戦略課、文化観光スポーツ部観光振興課)	—	順調	<p>○沖縄路線における着陸料等の軽減措置継続の要望を国に行い、国際貨物便着陸料、航行援助施設使用料の特例軽減措置の適用期限が平成28年度末まで認められた。(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 (商工労働部アジア経済戦略課、土木建築部港湾課)	50,932	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を支援。輸送コストの低減とリードタイムの短縮の解決へ向け、県外に共同物流センターを設置し、貨物集約による物流高度化モデル構築を目指した。(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)	5,832	順調	<p>○実証実験航路の拡充に向けた検討を行った。(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	那覇空港の旅客国際路線数(就航都市数)	7路線 (24年)	10路線 (27年)	10路線 (28年)	3路線	新千歳空港11路線 広島空港 7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27年10路線)を示した。那覇空港の貨物便路線数(国内・海外)は、当該軽減措置などの効果により増加(平成22年8路線→平成27年12路線)した。今後の更なる拡大を目指し、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
2	那覇港の外貿取扱貨物量	120万トン (23年)	116万トン (27年)	1,020万トン	△4万トン	126,791万トン (24年)
	状況説明	那覇港の外貿取扱貨物量は基準値が120万トン(23年)、現状値が116万トン(27年)、H28目標値が1,020万トンとなっており、台風による寄港スケジュールの変更等により現状値は基準値に比べ若干減少した。また、世界の港湾情勢の変化により、外貿取扱貨物量は予定より増加しておらずH28目標値の達成は厳しい状況である。				

(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 (27年度)	↗	—
中城湾港(新港地区)の取扱貨物量	64万トン (24年)	78万トン (25年)	113万トン (26年)	↗	—

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いる。 平成27年7月沖縄県シンガポール事務所を開設し、東南アジアへの展開に向けた対応力が向上した。 航空機燃料税の軽減措置は、平成28年度末までとなっていることから、平成29年度税制改正要望において、国に対し、軽減措置の継続を要望する。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国土交通省に要望する。 <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、企業ニーズの把握、高度化モデルで確立されたノウハウを企業等へ波及させることが重要である。 国内物流については、取扱貨物量拡大に向けた沖縄—本土間の物流改善に関する取組に着手し、新たな沖縄型物流ルートを構築したが、物流高度化へ向け、取扱量を増加させる必要がある。 海外物流については、那覇港の取扱貨物量拡大に向け、ビジネスモデルを構築し、ベースカーゴとなる貨物を創貨する必要がある。 県外・国外の主要港とのネットワーク拡充について、国際航路の拡充を図るためには、船社や関連企業等へのポートセールスを実施するとともに、外貿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においては、移出貨物の掘り起こしが重要であり、関係機関と連携の上、荷主の意向を踏まえ、大都市圏への定期船就航に向けた実証実験とともに、宣伝活動などの総合的な取り組みを行う必要がある。

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"> 平成25年7月よりタイおよびマレーシアからの訪日短期滞在観光客がノービザとなった。 平成26年3月にシンガポールチャンギ空港グループと沖縄県が相互連携協定を締結した。 原油価格の変動によるコスト増加と新たな整備新幹線の開通等による他の広域交通機関との競争激化が懸念される。 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、航空ネットワークの確保、拡充を図るため、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。 アジア地域の経済成長に伴い、国際物流が活性化しており、香港、シンガポール等では、我が国や海外の企業の生産・物流拠点の立地等による産業の集積が進展し、国際的な物流拠点として確固たる地位を築いている。 中国の景気減速に伴い、国際貨物取扱の減少が懸念されている。 <p>○海上輸送網の拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> 国際物流については、沖縄—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、県内企業の活用を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。 民間企業の取り組みによって、台湾を経由して世界各地に輸出する航路が開設され、当該航路の拡充に向けた取組が必要である。 物流拠点化促進事業においては、新港地区立地企業からの大都市圏(東京、大阪)への定期船就航の強い要望を踏まえ、関係者と連携の上、実証実験とともに、定期船就航に向けた宣伝活動を通して、新港地区立地企業への実験への協力を要請する。
--

V 施策の推進戦略案 (Action)

○航空ネットワークの構築

- ・新規航空路線の就航促進については、深夜早朝枠へチャーター便を誘導するため、入管、税関、検疫所やハンドリング会社に対して受入体制の整備を要請する。
- ・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、集中的に予算と人員を投入するとともに、シンガポールについては、那覇への直行便の就航を実現するため、シンガポール事務所が中心となりチャンギ空港グループの協力を得て、シンガポールの主要航空会社や旅行社に対しセールス活動を周辺国を含めて展開する。
- ・長距離路線のトランジット送客支援の仕組みを構築するため、現地航空会社、旅行会社との連携や委託駐在員を活用した取り組みを行う。
- ・航空会社に対し、路線拡充及び新規路線の誘致に向けた要請・誘致活動等の積極的な取り組みを行う。
- ・航空機燃料税の軽減措置は、平成28年度末までとなっていることから、平成29年度税制改正要望において、国に対し、軽減措置の継続を要望する。
- ・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、国土交通省に対し引き続き軽減措置の延長を要望する。

○航空ネットワークの構築

- ・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・ビジネス創出を実施する。
- ・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活用し、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。また共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、事業の推進を図り、取扱量の増大による更なる物流高度化を進める。また、構築された物流高度化モデルのノウハウを他業種へ幅広く波及させるため、業界別物流需要調査と物流アドバイザーの設置を実施する。
- ・海外向け取扱貨物量拡大に向け、海外ビジネスの展開可能性を調査し、ビジネスモデルの構築によるベースカーゴとなる貨物創貨へ向けた取組を実施する。
- ・国内・海外との交通・物流ネットワークの拡充を図るため、県及び那覇港管理組合は、連携を図りながら船社や関連企業等へのポートセールスを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。
- ・また、物流拠点化促進事業については、中城湾港・新港地区での定期航路実証実験を継続するとともに、関係機関との連絡会の実施などによる情報の共有化、荷主への積極的な働きかけを行う。

「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	174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				
No.	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 (商工労働部アジア経済戦略課)	349,204	順調	<p>○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、取組み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)</p>
2	物流高度化推進事業 (商工労働部アジア経済戦略課)	38,933	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を支援した。輸送コストの低減とリードタイムの短縮の解決へ向け、県外に共同物流センターを設置し、貨物集約による物流高度化モデル構築を目指した。(2)</p>
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)	29,923	やや遅れ	<p>○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22社に対して、搬出輸送費の支援を行ったが、計画値33件に至らずやや遅れとなった。同地域には新規16社が立地し、同地域の搬出額は順調に推移している(76.2億円⇒87.0億円)。(3)</p>
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)	2,697,895	順調	<p>○一部の補助対象品目の単価を見直した上で、県外へ県産農林水産物を出荷する団体の輸送費の一部を補助した(129団体)。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)</p>
○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)	—	順調	<p>○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地区に拡大したことを受け、国際物流拠点産業の集積に適している国際物流拠点産業集積地域(那覇地区)の更なる拡張に向けた検討を行った。(5)</p>

様式2(施策)

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)	92,300	順調	○那覇港管理組合において、平成27年5月にガントリークレーン4号機を供用開始した。(6)
7	那覇港総合物流センター事業 (土木建築部港湾課)	359,556	やや遅れ	○那覇港管理組合において、総合物流センターの基礎工事を含む建築工事に着手した。(平成30年に整備完了予定)。平成27年度に完成予定だったが、入居予定者へのヒヤリング等に時間を要したことから、計画に対してやや遅れている。(7)
8	那覇港物流機能強化関連事業 (土木建築部港湾課)	国直轄 108,124	順調	○国直轄事業において、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、那覇港における機能再編調査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)	157,044	順調	○流通保管施設を利用しながら、香港現地のハイミドル量販店向けに県産豚肉の販促活動を実施した。県産食肉等の輸出量は前年度の45.4トンから51.6トンまで増加した。また、アグートレーサビリティシステムの開発事業(トレサ事業)については、生産段階から消費段階までのシステムの構築が完了し、北部及び南部地域の2事業者において試験運用を開始し、同システムによる個体管理頭数は2万頭であった。(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27年度に工事着手した宮古食肉センターの整備は予定通り、平成28年3月に完成したが、地域の要望を踏まえ海外輸出対応施設とはしなかった。宮古地域の食の安全は確保されたが、海外輸出対応施設としての整備はできなかったため、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)	17.7万トン (27年度)	28万トン	2.7万トン	成田204万トン 関空70万トン (27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27年度は17.7万トンに増加し、国内では成田、関空、羽田に次いで4位の取扱量となった。 コンテナスペースの借り上げ事業では、平成23年度の214トンから平成27年度の317トンと順調に推移し、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	那覇港の外買取扱貨物量	120万トン (23年)	116万トン (27年)	1,020万トン	△4万トン	126,791万トン (24年)
	状況説明	那覇港の外買取扱貨物量は基準値が120万トン(23年)、現状値が116万トン(27年)、H28目標値が1,020万トンとなっており、台風による寄港スケジュールの変更等により現状値は基準値に比べ若干減少した。 また、世界の港湾情勢の変化により、外買取扱貨物量は予定より増加しておらずH28目標値の達成は厳しい状況である。				

(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)	56社 (25年度)	69社 (26年度)	74社 (27年度)	↗	—
臨空・臨港型産業における雇用者数(累計)	1,133人 (25年)	1,142人 (26年)	1,313人 (27年)	↗	—
出荷団体の県外出荷量	50,300トン (25年)	57,000トン (26年)	57,900トン (27年)	↗	—

県産食肉等の輸出货量	48.4トン (25年)	45.4トン (26年)	51.6トン (27年)	↗	—
県内と畜頭数(牛)	4,558頭 (25年)	4,158頭 (26年)	3,710頭 (27年)	↘	1,156,602頭 (26年)
県内と畜頭数(豚)	332,653頭 (25年)	311,229頭 (26年)	304,461頭 (27年)	↘	16,202,855頭 (26年)

III 内部要因の分析 (Check)

○輸送コストの低減

- ・コンテナスペース借り上げ事業の利用申請企業数がこれまでの1.5倍以上となり、制度が広く浸透してきている。
- ・県シンガポール事務所の開設等により、県内事業者のASEAN地域に対する関心がこれまで以上に高まりつつある。
- ・物流最適化モデルの効果的な実施に際して、モデル事業に参加する事業者の特性(梱包、配送、温度管理の点における類似性、県産品として認知度が高い、県外での安定的な需要が見込める等)や、事業者間の調整を円滑に進めることが重要である。
- ・物流における物流高度化モデルを構築し、ノウハウを他業種等へ波及することを目指す。
- ・また、利用する県外共同物流センター、利用船社の情報を正確に把握し、取扱量増大へ向けたノウハウが必要であるが、県内事業者では、難しい状況である。
- ・万国津梁輸送ネットワーク強化事業については、補助要件を改正し3年連続で黒字となった企業を対象外としたことや、新規立地企業の中には年度末に立地した企業もあったことから、平成27年度は計画値33件に対し、実績が22件となったため、やや遅れとなったことを踏まえ、さらなる活用に向け、企業への周知を図っていく。
- ・農林水産物流通条件不利性解消事業において、事業効果を計る指標は県外への出荷量のみである。しかしながら、台風等の影響により県外出荷量が伸び悩むこともあるため、新たな事業効果の指標設定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おいては、関連国際物流拠点施設は臨空・臨港型産業の集積を図る目的で整備した施設であるため、国際航空貨物ハブ機能を活用した航空物流をメインとした企業の集積が必要がある。また、国際物流機能拡充による企業の集積や県内物流の活性化による県内経済への波及効果を測定する必要がある。
- ・那覇港物流機能強化関連事業について、那覇港では港湾施設の狭隘化による利用効率の低下、船舶の大型化や貨物船及び旅客船・フェリーの混在が課題となっている。また、老朽化した港湾施設が多く存在しているため、効率的かつ効果的な維持管理を行う必要がある。
- ・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、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必要である。一方、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resa事業については本島地区についてシステム全体を通した試験運用が必要である。
- ・食肉センター整備には多額の費用と年数が必要である。また、使用する内部設備の多くが外国製の機器類であるため、資材調達の調整が重要である。

IV 外部環境の分析 (Check)

○輸送コストの低減

- ・沖縄への海外観光客数は約150万人と大幅に過去最高を更新しており、沖縄の認知度が向上している。
- ・コンテナスペース借り上げ事業で代表される業務用輸出(BtoB)だけでなく、中国を主な対象とした越境EC(BtoC)による小口輸出も急激に増加している。
- ・物流コスト低減に向けては、海外物流についても、那覇港の取扱貨物量拡大に向け、ビジネスモデルを構築し、ベースカーゴとなる貨物を創貨する必要がある。
- ・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いて、補助対象品目の追加等については、関係団体の意見等を踏まえて検討する必要がある。

○物流対策の強化

- ・那覇港総合物流センター事業については、地中に仮護岸の被覆石と思われる岩塊が広範囲に確認されたため、地盤改良及び杭工事に先立ち、当該岩塊の破碎を行う必要がある。
- ・那覇港物流機能強化関連事業では、港湾関係者より現状の施設面積が狭隘であることから、荷役作業等の業務に支障が出ているとの意見がある。
- ・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、現地倉庫周辺賃貸相場が値上がり傾向にあり、円安の影響もある。
- ・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、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。
- ・県内消費者においても食の安全・安心の観点から、と畜場のHACCP取得のニーズがある。それに応えるためにも食肉センターの衛生管理・品質管理の高度化は今後も必要である。

V 施策の推進戦略案 (Action)

○輸送コストの低減

- ・平成27年度に作成した長寿の島沖縄ブランド画像やそのバックデータ(沖縄が長寿であることや県産食材の機能性の高さに関するグラフ、データ等)を、海外メディアを活用した情報発信並びに海外見本市出展にあたっての装飾に活かすとともに、さらには物産フェアでの商品選定にもブランドテーマを反映させるなど、ブランド形成に向けた情報発信を進める。
- ・県産品ブランディングによる高付加価値化とあわせ、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、県産品取扱事業者の取引拡大に向けた底上げを図る。
- ・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活用し、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。また共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、事業の推進を図り、取扱量の増大による更なる物流高度化を進める。また、構築された物流高度化モデルのノウハウを他業種へ幅広く波及させるため、業界別物流需要調査と物流アドバイザーの設置を実施する。
- ・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・ビジネス創出を実施する。
- ・海外向け取扱貨物量拡大に向け、海外ビジネスの展開可能性を調査し、ビジネスモデルの構築によるベースカーゴとなる貨物創貨へ向けた取組を実施する。
- ・万国津梁輸送ネットワーク強化事業・制度のさらなる活用に向け、企業への周知を図っていくことに加え、輸送費補助の対象となる取引内容や範囲の検討を行い、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。
- ・農林水産物流通条件不利性解消事業において、補助対象品目の見直しについては、本取組の効果検証を進めながら、関係機関と協議し、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する。また、本取組の効果を示す指標については、検討結果を踏まえ、複数の項目を設定し効果を把握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物流機能拡充による企業の集積や県内物流の活性化による県内経済への波及効果を調査する。ほか、輸送経路の確保の調査検討を行う。
- ・国際的な観光及び物流の拠点としての機能を高め、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ため、総合物流センター事業については、物流センター本体工事の早期発注及び施工上の問題点の確認を早期に行うことにより、平成30年の整備完了を目指す。
- ・また、物流機能強化関連事業については、港湾関係者や関係機関と密に調整し、港湾施設の利便性向上や効率的で安全な施設配置の検討を行っていく。また、パトロールを強化することにより既存施設の状態を把握し、効率的に維持管理に努める。
- ・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。今後はこれまでと同様の販促活動を推進しながら、保管施設に頼らない流通体系の構築についても検討する。
- ・トレサ事業については、県内でのシステムの試験運用について目途が立ったことから、平成28年度中のシステム完成を目指す。また、国内外でのアグーのブランド力強化を図るため、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得られるよう取り組む。
- ・食肉処理施設においては、国内はもとより海外の基準に合わせた整備が求められている。今後、海外から国内食肉処理施設等への衛生管理の向上が求められる可能性があるため、それに対応するべく取り組む。