

# 沖縄の鉄軌道についての一考察

おざわ みつお  
前第一特別調査室 小沢 光雄

現在の沖縄には、沖縄都市モノレール<sup>1</sup>を除けば、「鉄道」及び「軌道」<sup>2</sup>（以下、「鉄道」と「軌道」をまとめて「鉄軌道」という。）はない。車に依存した社会であるため、渋滞が激しく、その影響を受けるバスを主体とする交通体系は、大きな課題となっている。

他方、県民からは、南北を縦断する鉄軌道等の新たな公共交通システムの導入が望まれている<sup>3</sup>。国会においては、かつて沖縄には軽便鉄道<sup>4</sup>があったが現在はないため、今後は鉄道が必要ではないかとの指摘がなされている<sup>5</sup>。

そこで、本稿では、沖縄県等や政府の鉄軌道に対する調査結果と沖縄振興における鉄軌道への考え方を一覽した後、沖縄の鉄軌道について若干の考察を行う。

## 1. 沖縄県軽便鉄道の開業から消滅まで

国会の質疑で言及されることの多い「軽便鉄道」とは、「沖縄県軽便鉄道」<sup>6</sup>（以下「沖縄県鉄道」という。）である。1914（大正3）年に那覇～与那原間<sup>7</sup>が開業した後、1910（大正9）年には那覇～嘉手納間<sup>8</sup>が、1923（大正12）年には那覇～糸満間<sup>9</sup>が開業した。これら3線の総延長は約48キロメートルに達した。乗客数は、開業当初の1915（大正4）年度は43万人であったが、1941（昭和16）年度には300万人を超えた。しかし、空襲の被害により、1945（昭和20）年3月末頃に運行が停止されたらしい。その後の地上戦で施設は破壊された<sup>10</sup>。

戦後、沖縄を占領した米軍は、1947（昭和22）年11月、鉄道の復興を計画し、測量も行った。しかし、同年末に鉄道計画は中断され、道路整備を推進する方向に変わった。沖縄県鉄道は破壊されたまま放置されていたが、1950（昭和25）年、朝鮮戦争勃発による鉄材の不足から、その残骸はほとんど取り集められて姿を消してしまった<sup>11</sup>。このような経緯のため、沖縄県鉄道は正式な営業廃止申請はなされていない<sup>12</sup>。

## 2. 政府の沖縄振興における鉄軌道の位置付け

本項では、これまでの沖縄振興開発計画及び沖縄振興計画における鉄軌道の位置付けと<sup>13</sup>、国会における鉄軌道に関しての政府答弁を概観する。

### （1）第1次沖縄振興開発計画（1972（昭和47）年度～1981（昭和56）年度）

第1次沖縄振興開発計画では<sup>14</sup>、「経済発展、県民生活の向上により予想される人的、物的輸送需要の増大及び高度化に対処し、開発効果を各地域に浸透させ、広域生活圏を形成して生活環境の改善を図るためには、既存道路を早急に整備するとともに、合理的な道路体系の確立を図る必要がある。そのため、本島の中南部都市圏と名護市を結ぶ基幹道路として、自動車専用道路を新設する。本島の主要道路網を形成する一般国道、県道等につ

いては、その改良、舗装化を推進する」としている。鉄軌道については明記されていない。

沖縄の本土復帰前後の国会の議論では、沖縄で開会された公聴会で、高速道路だけではなくモノレールや通勤電車も必要ではないかとの旨の発言が公述人からなされている<sup>15</sup>。また、質疑でも、沖縄本島を縦貫する国鉄線が必要である旨の発言がある<sup>16</sup>。一方、政府からは、現在は鉄道の時代なのかどうか、それよりも立派な道路の方がよいのではないかとの旨<sup>17</sup>や、現在のところは道路建設に全力を傾けたい、鉄道は通勤者の便には供せられるが貨物運送その他についての貢献はほとんどないと思われるので、それらの点をよく検討したい旨の答弁がなされた<sup>18</sup>。

後には、道路事情の悪化を理由とした鉄道の必要性がただされているが、絶対に将来とも鉄道の建設は必要ないということではないが、現時点では鉄道を建設する計画はないとの旨の答弁が繰り返し述べられた<sup>19</sup>。

## (2) 第2次沖縄振興開発計画(1982(昭和57)年度～1991(平成3)年度)

第2次沖縄振興開発計画では<sup>20</sup>、「均衡のとれた地域社会の形成と観光及び産業の振興開発のために必要な道路の整備を行うとともに、公共交通機関とその他の交通機関との適切な役割分担を図る等、各種交通機関の特性をいかした体系的な道路網の整備を推進する」としている。鉄軌道については明記されていない。

国会では、国鉄の導入促進を求める質問に対し、政府からは鉄道の導入については現時点ではなかなか無理な問題ではないかとの見解が述べられた<sup>21</sup>。

## (3) 第3次沖縄振興開発計画(1992(平成4)年度～2001(平成13)年度)

第3次沖縄振興開発計画では<sup>22</sup>、「復帰後、道路については、積極的に整備が進められてきたが、人口及び自動車保有台数当たりの道路網密度は依然として低く、増加する交通需要や高速性、快適性等高度化、多様化する利用者のニーズに対応するためには、なお一層の道路網の体系的な整備とその質的向上が必要である」としている。鉄軌道については明記されていない。

国会では、沖縄の慢性的な交通問題を解決する上で、鉄軌道の導入が必要ではないか、沖縄振興開発にとって基本的な課題ではないかとの質問に対し、政府からは、需要や採算性等の諸課題について十分検討した上で取り組むべきであり、今後の検討課題であること<sup>23</sup>、鉄軌道の整備については、需要、収支、採算性などの諸課題について検討していくことが重要であると認識しており、今後のポスト3次振計の検討においてもこのような観点からの検討がなされるべき課題と認識をしているとの見解が述べられ<sup>24</sup>、これまでと同様、鉄軌道導入について消極的な姿勢がとられた。

## (4) 沖縄振興計画(2002(平成14)年度～2011(平成23)年度)

現行の沖縄振興計画では、「都市部と県内外との連携を強化し、人、物、情報の交流を活性化するとともに、観光等各種産業の振興に資する那覇空港自動車道、沖縄西海岸道路、名護東道路等、規格の高い道路の整備を推進し、これらと一体的に機能する一般国道 58

号、一般国道 329 号、一般国道 507 号、沖縄環状線等の広域的な幹線道路の整備を推進する」としているが、陸上交通に関する最後の記述では、「さらに、軌道系を含む交通システムについて調査、検討する」との表現がなされ、鉄軌道の明記はないものの、「軌道系を含む交通システム」についての言及が初めて加わった。

国会では、本島の南北に鉄道を走らせるような体制をつくることに対する大臣の決意が問われたことに対し、南北縦断鉄軌道整備については大変夢のある構想と認識するが、現状は巨額の建設費、公共交通への需要の減少の中で、こうした課題についても今一度検討しなければならず、中長期的な視点から検討すべき点である旨の答弁がなされた<sup>25</sup>。

### 3. 沖縄における鉄軌道に関する取組

沖縄における鉄軌道系の公共交通機関については、最近において沖縄県を始め地元の経済団体等からそれぞれ報告書が出され、今後の在り方についての考え方が示されているが、県民の実感に近いと思われるので、次にこれらを概観する。

#### (1) 第3回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査

沖縄県では、平成 18 年度～平成 20 年度の 3 か年にわたって第 3 回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査<sup>26</sup>が行われ、その調査結果は 2009 (平成 21) 年 3 月に「第 3 回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査 調査報告書」<sup>27</sup>として発行された。

同調査で得られた結果を踏まえて、「都市交通マスタープラン」が作られた。同マスタープランは、概ね 20 年後を目標とした中南部都市圏の総合的な都市交通に関する計画である。「総合的な都市交通計画」とは、自動車だけの計画ではなく、バスやモノレールなどの公共交通も含む都市交通全般に関する計画を意味している<sup>28</sup>。

同マスタープランによれば、基本理念として、「環境」、「振興」、「安心」の 3 つに注目し、基本方針として、「環境・振興・安心の 3 つが調和・持続する都市圏の構築」を掲げている<sup>29</sup>。環境に対しては、「車利用を増やさない、不必要な車利用を減らすため、必要な施策」を、振興に対しては、「目指す都市圏構造、土地利用、振興策を戦略的に誘導できるような施策」を、安心に対しては、「子供からお年寄りまで、どこでも安全で安心して暮らせるための施策」を、展開するとしている<sup>30</sup>。そして、必要となる施策群について、公共交通に関する部分を概観すれば、都市構造に関しては、将来の公共交通ネットワークや幹線道路ネットワークの整備と併せた公共交通一体型の地域整備の推進が欠かせないとする。公共交通の利用促進に関しては、モノレールや新たな公共交通システムを軸としながら、公共交通システム総体としての利便性を更に高め、確実にするための施策の展開が欠かせないとする<sup>31</sup>。

また、今後早急に展開すべきテーマを 3 つ掲げ、その 1 つに TDM (交通需要マネジメント)<sup>32</sup> 施策の推進を挙げている。その推進のためには、パーク&モノレールライド、パーク&バスライド<sup>33</sup>、バスサービス改善、MM (モビリティ・マネジメント)<sup>34</sup>、時差出勤、相乗りのそれぞれの施策について可能性と展開方針を掲げている<sup>35</sup>。

## (2) 中南部都市圏における新たな公共交通システム可能性調査報告書

沖縄県は、2010（平成 22）年 3 月に発行した「中南部都市圏における新たな公共交通システム可能性調査報告書」<sup>36</sup>において、沖縄県における交通システムについて調査、検討しており、その概略は以下のとおりである。

報告書では、普天間基地返還跡地再開発を契機に県土を再構築すること、適切な自動車利用の誘導、街の賑わい創出、観光振興が必要であること、都市交通マスタープランについては、沖縄～普天間～那覇を結ぶ幹線的な公共交通システム整備を提唱し、その上で普天間基地返還跡地を含む中南部都市圏の持続可能な成長を支援する新たな公共交通システムの導入可能性を検討するとしている。そして、新たな公共交通として導入するシステムについて、「鉄道」、「LRT<sup>37</sup>（専用軌道多用型）」、「LRT（併用軌道多用型）」、「モノレール」、「基幹バス（BRT）」の 5 つのシステムを比較し<sup>38</sup>、「鉄道」と「LRT（専用軌道多用型）」の 2 つのシステムが適合性が高いと結論付けている<sup>39</sup>。そして、この 2 つのシステムについて同調査報告書では、電気方式や最高速度、概略経路における高架区間・盛土区間・堀割区間・地下区間の別、建築限界、曲線における制限速度、駅の構造の検討、全線にわたる配線略図、導入空間の寸法、駅間所要時間、駅間距離、概算事業費の検討、概算事業費の内訳、採算性の検討等、多岐詳細にわたる点を検討している。なお、鉄道と LRT のいずれが良いかについての見解は示されていない。

## (3) 沖縄経済同友会

沖縄経済同友会が 2009（平成 21）年 10 月に発表した「公共交通の活性化に向けて」では、沖縄本島中南部地域の交通渋滞の状況は年々悪化の一途をたどっており、早急な対応が必要であると指摘し、現在の過度の自動車依存の状況が続くと、交通事情の悪化はもとより、環境問題、エネルギー問題、高齢化社会への対応ができなくなるほか、観光地づくりの上でも障害となり得るので、公共交通の再生・活性化が必要だが、それは容易ではないとする。他方、これまでの考え方にとらわれない、パラダイム転換的発想が必要であるとし、当面はバス利用促進のために行動することが肝要だが、LRT の実現に向けての取組を開始する必要がある、最終的には本島南北縦貫の軌道系公共交通機関を導入するのが望ましいとの考え方を提示している<sup>40</sup>。

## (4) 一般社団法人「トラムで未来をつくる会」

一般社団法人<sup>41</sup>「トラムで未来をつくる会」<sup>42</sup>が 2010（平成 22）年 5 月に発表した「沖縄の新しい都市交通システム」では、沖縄本島中南部圏では都市化によって特に通勤通学の交通渋滞の対策が非常に重要な問題であるとし、交通問題の改善のためには、交通需要の増加に対応した輸送力の増強や公共交通の抜本的見直しを考慮すべきであるとしている。このうち、バス交通については、利用者、観光客にとって、複雑で分かりにくい路線網となっており、バス輸送人員も下降傾向であることが指摘され、今後も、路線、運賃、本数等のサービスの向上や他の交通機関との連携による運行の効率化が求められるとしている

43。

そして、これからの中南部都市圏の公共交通を考える上では、まちづくりや総合的な交通政策と一体化した新たな基幹公共交通を導入することが望ましいとした上で<sup>44</sup>、具体的には、地下鉄、モノレール、新交通システム、LRT、路面電車、(基幹バスを含む)バス等について検討した上で<sup>45</sup>、1編成当たりの輸送力の大きさ、表定速度<sup>46</sup>の高さから、LRTが最もふさわしいとし<sup>47</sup>、過度の車依存の社会から脱却し、新たな公共交通システムであるLRTを基幹交通としたまちづくりをめざすとの考え方を打ち出している<sup>48</sup>。

#### 4. 沖縄 21 世紀ビジョンで提起された新たな公共交通システムと鉄軌道の導入

沖縄県は、2010(平成22)年3月に「沖縄 21 世紀ビジョン」を策定している。これは、沖縄県として初めて策定した長期構想であり、将来(概ね2030年)のあるべき沖縄の姿を描き、その実現に向けた取組の方向性と、県民や行政の役割などを明らかにする基本構想である<sup>49</sup>。沖縄県は、同ビジョンで描いた将来像の実現に資する新たな法律の制定に向けて取り組んでいきたいと考えている<sup>50</sup>。

同ビジョンにおける鉄軌道を含めた公共交通の在り方としては、県民が望む将来の概ね2030年の姿として「沖縄本島内には、南北を縦断する鉄軌道等の新たな公共交通システムが導入され、これを幹線として、路線バスやコミュニティバスが走っている」<sup>51</sup>との考え方が示され、その実現に向けて重視すべき要素として「交通渋滞の緩和や観光振興に資する新たな公共交通システムの導入が必要である」<sup>52</sup>としている。

また、「克服すべき沖縄固有の課題」として4項目が挙げられている中で、公共交通システムは「大規模な基地返還とそれに伴う県土の再編」及び「海洋島しょ圏 沖縄を結ぶ交通ネットワークの構築」の2項目において取り上げられている。

このうち、「大規模な基地返還とそれに伴う県土の再編」では、沖縄全体の振興発展に向けて、各基地跡地の利用計画を総合的にマネジメントし、効率的に整備する新たな仕組みが必要であること、また基地返還跡地と既成市街地との一体的な整備による道路網の適正配置など中南部都市圏の機能を高める必要があることが挙げられ、そのためには、「基地跡地等を活用した鉄道やモノレール、LRTなど軌道系の新たな公共交通システムや骨格的な道路網の整備充実を図ることにより、都市交通ネットワークを再編・構築するとともに、基地跡地等において交通結節機能を形成する」<sup>53</sup>ことが提起されている。

また、「海洋島しょ圏 沖縄を結ぶ交通ネットワークの構築」では、「新たな公共交通システムの導入」として、「公共交通の骨格となる中南部都市圏を縦貫し、北部圏域に至る軌道系を含む新たな公共交通システムの導入を図る」<sup>54</sup>ことが提起されている。

#### 5. 最近の沖縄の鉄軌道導入をめぐる動向

沖縄における鉄軌道系の公共交通機関については政府も調査結果を公表するとともに、政府予算において調査費を計上させるなどの動きが生じており、国会においても従来とは異なる議論が目立ち始めている。以下、この調査をめぐっての議論を紹介しつつ、当該調

査結果について概観する。

### (1) 平成 22 年度予算及び平成 23 年度予算における鉄軌道調査費の計上

平成 22 年度内閣府沖縄関係予算では、鉄軌道の可能性を含めた将来の公共交通システムの在り方について検討を行うために必要な沖縄振興総合調査費が計上された<sup>55</sup>。また、この調査を一つの契機として、新たな沖縄の交通網の発展のために努力したい旨の答弁が行われた<sup>56</sup>。なお、同年度の調査結果は既に公開されており、その概要は後述する。

調査の内容に関して、平成 22 年度は約 3,500 万円でアンケート調査等を実施して需要予測モデルを構築し、平成 23 年度には約 4,000 万円で総事業費、事業採算性等の課題等について検討する予定である旨の答弁がなされた<sup>57</sup>。アンケート調査を踏まえた需要予測等の今後の調査についても、鉄軌道導入の可不可を調査するとの立場に立つよりも、導入した鉄軌道の採算性を確保する方法を模索する観点から検討を進めたい旨の見解が示された<sup>58</sup>。

### (2) 平成 22 年度予算による調査報告書

平成 22 年度予算による調査結果は「沖縄における鉄軌道をはじめとする新たな公共交通システム導入可能性検討に向けた基礎調査報告書」<sup>59</sup>として 2011（平成 23）年 6 月に公表された。調査内容としては、新たな公共交通システム導入の意義、新たな公共交通システムの客観的な需要把握、新たな公共交通システム需要予測、今後の検討課題を挙げている<sup>60</sup>。需要予測のまとめとしては、鉄道系では、県庁周辺からうるま市周辺までは、比較的安定した都市間の需要が、路面系では、那覇・沖縄・うるま等の各中心都市圏域内の需要が見込まれるとした上で、那覇～普天間～沖縄・うるま等で都市間連携を強化し、都市構造の再編誘導を目指すような場合は、できるだけ速達性を重視していくことが望まれるが、一方、各中心都市の圏域形成と隣接都市との連携強化を目指すような場合は、速達性よりも比較的駅密度を高くしてきめ細かいサービスをしていくことが望まれるとしている。そして、このような新たな公共交通システム整備により、自動車交通の転換促進も期待され、提供サービスの機能により交通混雑の激しい国道 58 号や国道 330 号等の南北幹線道路の円滑化や中心都市内交通円滑化への貢献が期待されるとしている<sup>61</sup>。

### (3) 次期沖縄振興法制

現行の沖縄振興計画は今 2011（平成 23）年度が最終年であるため、次期沖縄振興法制の作成作業の進展状況については関心の集まるどころであり、国会でもただされたが、これに対し、現在、次期法制を含めた振興策の在り方については、概算要求等に遅れないように準備が進められているところであるとの旨が政府から説明された<sup>62</sup>。そのため、新たな公共交通システムの在り方を含め、その具体的な内容は現段階ではまだ不明である。

## 6. おわりに

鉄軌道の導入をめぐる最近の情勢に関しては、LRTの導入後、自動車から乗り換える利用者が多いため、LRTの利用者の増加につながった事例が、我が国の富山ライトレールのほか<sup>63</sup>、海外でも多く報告されている<sup>64</sup>。

他方、地元沖縄の新聞報道では、軌道系交通機関のベースにあるのは運行頻度の高いバス路線であるため、バスが効果的に利用されないところで軌道系を導入してもうまくいかず、むしろバス網を再編し、あるべき公共交通網について考えることが必要ではないかとの指摘がなされている<sup>65</sup>。

バスについては、「公共交通活性化に関する調査」<sup>66</sup>において、短期的には国道58号線上のバスレーンについて区間と適用時間延長の必要性を、中長期的には終日バスレーン化の検討の必要性をうたっているほか<sup>67</sup>、「那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市地域公共交通総合連携計画」<sup>68</sup>では、需要密度が高い南北都市軸上を中心に基幹バス網を配置することを、また都市圏の市街地や郊外部では、基幹バスと結節する支線バスを導入することを目指すとし<sup>69</sup>、当面は、わかりやすいバス網、利用しやすいダイヤ、バス網再構築、バスの確実な走行性の確保等を目標とするとしており<sup>70</sup>、現行のバス利用者の増大のために、調査、研究がなされている。

そこで、今後、これらの調査結果の活用と実践により現在の公共交通利用者の増大を図り、公共交通の充実につなげ、鉄軌道の整備を展望することも可能とも言える。特に鉄軌道の工事には長期間を要するため、手始めに、バスレーンの延長、拡充を行ってバス利用者を拡大し、それをてこに基幹バスの設置を促し、基幹バスの充実、強化による更なる利用者の増加を促し、それが将来の鉄軌道の設置の促進や利用者の確保に至るといった段階的な取組も考えらよう。

また、LRTの導入空間については、ある程度の余裕を持ったプランが検討されてよいであろう。例えば、3大都市圏の大手私鉄では、当初は小型電車による短編成の列車が走っていた路線が、その後の都市化の拡大と沿線人口の増大もあり、高速化と車両大型化、編成長大化、高頻度化がなされている路線が多い。また、中には、開通当初は軌道法が適用されていた路線が、現在は鉄道事業法が適用されている路線も少なくない<sup>71</sup>。そこで、沖縄においても将来の輸送量増大の可能性を排除せず、大量輸送のできる路線に転換する可能性も考慮される余地があるのではないかと思われる。鉄道と軌道との制度の違い等への留意の必要はあるが、当初から余裕を持った導入空間を確保しながらも、最初はLRTを走らせるとの柔軟な方策は考慮されてもよいであろう。

なお、現時点においても、公共交通の利用者増の手法の追求は重要であると考え。このため、例えば、公共交通沿線で行われるヒーローショーとのタイアップや、車窓からの東シナ海への落日等、沖縄らしい車窓の景勝地の観光客や県民へのアピールによって、公共交通機関の利用者増大を図ることも考えられよう。また、このような取組を通じて県民に広く公共交通の意義を訴えかけ、意識の転換を促し、公共交通の利用者の増加と公共交通の充実、拡大を図るとともに、地元沖縄の要望の強い鉄軌道導入についての議論を深めていく必要もあろう。

<sup>1</sup> 同モノレールは法規上は「軌道」であり、国土交通省鉄道局監修『平成 22 年度 鉄道要覧』（電気車研究会・鉄道図書刊行会 平成 22 年）を参照すれば、軌道に分類されている（236 頁）。しかし、軌道以外のモノレールもあり、例えば東京モノレールは鉄道に分類されている（197 頁）。なお、「鉄道」と「軌道」の区別については、次の注を参照されたい。

<sup>2</sup> 和久田康雄『やさしい鉄道の法規』（成山堂書店 平成 9 年）9 頁～ 11 頁によれば、法規上は、路面電車のように道路に敷設されるものが「軌道」として軌道法が適用され、それ以外のものが狭義の「鉄道」として鉄道事業法が適用されるとしている。

<sup>3</sup> 『沖縄 21 世紀ビジョン（平 22. 3）』（沖縄県）13 頁

<sup>4</sup> 国鉄（現 JR）在来線よりも設備の規格を下げて造られた鉄道。本稿で取り上げる沖縄県軽便鉄道では軌間（レール幅）0.762 メートルで国鉄在来線の 1.067 メートルよりも狭く、車両の大きさは比較的大きいものでも車長 11.34 メートル、車幅 2.12 メートルで現在の都電荒川線の車両よりもまだ小さい。

<sup>5</sup> 近年では、第 174 回国会参議院沖縄及び北方問題に関する特別委員会会議録第 3 号 12 頁（平 22. 3. 23）、第 177 回国会参議院沖縄及び北方問題に関する特別委員会会議録第 4 号 1 頁（平 23. 5. 11）

<sup>6</sup> 1917（大正 6）年に「沖縄県鉄道」と改称した。なお、鉄道省の書類では「沖縄県営鉄道」としている。

<sup>7</sup> 約 10 キロメートル。

<sup>8</sup> 実際は、那覇～与那原間の古波蔵から分岐して嘉手納に至る線で、約 22 キロメートル。

<sup>9</sup> 実際は、那覇～与那原間の国場から分岐して糸満に至る線で、約 15 キロメートル。

<sup>10</sup> 金城功『近代沖縄の鉄道と海運』（ひるぎ社 1983 年）11 頁～ 81 頁 及び 加田芳英『図説 沖縄の鉄道（改訂版）』（(有) ボーダーインク 2003 年）8 頁～ 55 頁 を参考にした。

<sup>11</sup> 加田芳英『図説 沖縄の鉄道（改訂版）』（(有) ボーダーインク 2003 年）39 頁～ 40 頁

<sup>12</sup> 同上 42 頁

<sup>13</sup> 各計画の「陸上交通」の項の記述を基にした。

<sup>14</sup> 『沖縄振興開発計画』21 頁

<sup>15</sup> 第 67 回国会参議院沖縄返還協定特別委員会会議録第 8 号（その 2）49 頁～ 50 頁（昭 46. 12. 22）

<sup>16</sup> 第 68 回国会衆議院沖縄及び北方問題に関する特別委員会会議録第 5 号 10 頁～ 11 頁（昭 47. 3. 17）

<sup>17</sup> 第 67 回国会衆議院沖縄及び北方問題に関する特別委員会会議録第 12 号 18 頁（昭 46. 12. 11）

<sup>18</sup> 第 68 回国会衆議院沖縄及び北方問題に関する特別委員会会議録第 5 号 10 頁～ 11 頁（昭 47. 3. 17）

<sup>19</sup> 第 71 回国会参議院運輸委員会、社会労働委員会、農林水産委員会、建設委員会、公害対策及び環境保全特別委員会、交通安全対策特別委員会連合審査会会議録第 1 号 32 頁～ 33 頁（昭 48. 9. 12）

<sup>20</sup> 『第 2 次沖縄振興開発計画』25 頁

<sup>21</sup> 第 91 回国会参議院沖縄及び北方問題に関する特別委員会会議録第 3 号 8 頁～ 9 頁（昭 55. 3. 19）

<sup>22</sup> 『第 3 次沖縄振興開発計画』27 頁

<sup>23</sup> 第 147 回国会衆議院沖縄及び北方問題に関する特別委員会会議録第 4 号 6 頁～ 7 頁（平 12. 4. 21）

<sup>24</sup> 第 149 回国会参議院沖縄及び北方問題に関する特別委員会会議録第 2 号 6 頁～ 7 頁（平 12. 8. 9）

<sup>25</sup> 第 168 回国会参議院沖縄及び北方問題に関する特別委員会会議録第 3 号 12 頁～ 13 頁（平 19. 11. 28）

<sup>26</sup> パーソントリップ調査とは、一定の調査対象地域内において「人の動き」（パーソントリップ）を調べるもので、交通に関する実態調査としては最も基本的な調査の一つ。同調査により、交通行動の起点、終点、目的、利用手段、行動時間帯など 1 日の詳細な交通データ（トリップデータ）が得られる。

<sup>27</sup> 同報告書は、沖縄本島中南部都市圏総合都市交通協議会によるものであり、その内容は、「1 実態調査編」、「2 現況分析編」、「3 人口フレーム編」、「4 将来予測編」、「5 計画策定編」及び「都市交通マスタープラン」の 6 分冊から成る。

<sup>28</sup> 『第 3 回 沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査 都市交通マスタープラン（平成 21 年 3 月）』（沖縄本島中南部都市圏総合都市交通協議会）1 頁

<sup>29</sup> 同上 18 頁

<sup>30</sup> 同上 22 頁

<sup>31</sup> 同上 38 頁～ 42 頁

<sup>32</sup> TDM（交通需要マネジメント）とは、自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など、交通行動の変更を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化など、「交通需要の調整」を行うことにより、道路交通混雑を



緩和していく取組のことである。

<sup>33</sup> もともと「パークアンドライド」という言葉があり、それは、自宅からマイカーで最寄りの公共交通の利便性が高い駅やバス停まで行き、駐車場に車を停めて公共交通機関を利用して目的地に向かうシステムのことである。

<sup>34</sup> 一人一人のモビリティ（移動）が、個人的にも社会的にも望ましい方向（すなわち、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向）へ自発的に変化することを促す、コミュニケーション施策を中心とした交通政策。

<sup>35</sup> 『第3回 沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査 都市交通マスタープラン（平成21年3月）』（沖縄本島中南部都市圏総合都市交通協議会）49頁

<sup>36</sup> 『中南部都市圏における新たな公共交通システム可能性調査報告書（平成22年3月）』（沖縄県）

<sup>37</sup> LRT（次世代型路面電車）とは、Light Rail Transitの略で、低床式車両（LRV）の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システムのことである。

<sup>38</sup> 『中南部都市圏における新たな公共交通システム可能性調査報告書（平成22年3月）』（沖縄県）1.4-7頁

<sup>39</sup> 同上 1.4-8頁

<sup>40</sup> 『公共交通の活性化に向けて（平成21年10月）』（沖縄経済同友会）1頁

<sup>41</sup> 「一般社団法人」の制度は、剰余金の分配を目的としない社団について、その行う事業の公益性の有無にかかわらず、登記により簡便に法人格を取得することができることとするものである。

<sup>42</sup> 同会のホームページでは、沖縄に次世代型路面電車（LRT）を中心にした公共交通社会を実現する事で人と環境にやさしい沖縄の未来社会を築くために、2009（平成21）年5月より活動を始めており、構成員はサラリーマンや教師、公務員、医師等様々で、市民の立場から活動しており、例会を通じて、シンポジウムや講演会などを企画し、書籍販売等を実施して、知識伝播を行い活動計画を練っているとしている。

<sup>43</sup> 『沖縄の新しい都市交通システム（2010年5月）』（トラムで未来をつくる会）12頁～14頁

<sup>44</sup> 同上 23頁

<sup>45</sup> 同上 30頁

<sup>46</sup> 列車が駅間を走る時間に途中駅の停車時分を加えた運転時間で列車の運転区間の距離を割って得た速度。表定速度＝運転区間の距離÷運転時間（※運転時間とは、走行時間＋停車時分）

<sup>47</sup> 同上 32頁

<sup>48</sup> 同上 35頁

<sup>49</sup> 沖縄県ホームページによる。

<sup>50</sup> 平成23年第2回沖縄県議会（定例会）第2号（2月22日）における仲井眞沖縄県知事の答弁（沖縄県ホームページによる）。

<sup>51</sup> 『沖縄21世紀ビジョン（平成22年3月）』（沖縄県）13頁

<sup>52</sup> 同上 14頁

<sup>53</sup> 同上 32頁

<sup>54</sup> 同上 38頁

<sup>55</sup> 第174回国会参議院沖縄及び北方問題に関する特別委員会会議録第3号1頁（平22.3.23）

<sup>56</sup> 第174回国会衆議院予算委員会会議録第6号14頁（平22.2.5）

<sup>57</sup> 第177回国会参議院沖縄及び北方問題に関する特別委員会会議録第4号1頁（平23.5.11）

<sup>58</sup> 第177回国会参議院沖縄及び北方問題に関する特別委員会会議録第4号3頁（平23.5.11）

<sup>59</sup> 『沖縄における鉄軌道をはじめとする新たな公共交通システム導入可能性検討に向けた基礎調査 報告書（平成23年6月）』（内閣府政策統括官（沖縄政策担当））

<sup>60</sup> 同上 1頁

<sup>61</sup> 同上 34頁

<sup>62</sup> 第177回国会参議院沖縄及び北方問題に関する特別委員会会議録第5号1頁（平23.8.10）

<sup>63</sup> 富山ライトレール記録誌編集委員会編集『富山ライトレールの誕生』（富山市発行 2007年）106頁

<sup>64</sup> 宇都宮浄人・服部重敬『LRT 一次世代型路面電車とまちづくり』（成山堂書店 平成22年）106頁～107頁

<sup>65</sup> 『沖縄タイムス』（平23.2.15）

<sup>66</sup> 沖縄県公共交通活性化推進協議会平成21年度事業『公共交通活性化に関する調査 報告書（平成22年3月）』（沖縄県公共交通活性化推進協議会）

<sup>67</sup> 同上 6-1頁

<sup>68</sup> 『那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市地域公共交通総合連携計画（平成 21 年 3 月）』（那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市）

<sup>69</sup> 同上 8 頁～9 頁

<sup>70</sup> 同上 19 頁

<sup>71</sup> なお、3 大都市圏の大手私鉄路線の車両の大きさは事業者や路線によって異なっており、国鉄（現 J R）と同程度の大きさの事業者や路線も、少し小さめの事業者や路線も、そのいずれもが存在する。