

参議院常任委員会調査室・特別調査室

論題	視点「沖縄における鉄軌道の可能性」
著者 / 所属	中西 渉 / 第一特別調査室
雑誌名 / ISSN	立法と調査 / 0915-1338
編集・発行	参議院事務局企画調整室
通号	458号
刊行日	2023-7-11
頁	2
URL	https://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/rip_pou_chousa/backnumber/20230711.html

※ 本文中の意見にわたる部分は、執筆者個人の見解です。

※ 本稿を転載する場合には、事前に参議院事務局企画調整室までご連絡ください (TEL 03-3581-3111 (内線 75013) / 03-5521-7686 (直通))。

沖縄における鉄軌道の可能性

第一特別調査室長

なかにし わたる
中西 渉

若い世代の車離れや高齢化の進展など将来の社会の変化等を踏まえ、鉄道を始め公共交通の重要性が指摘される中、コロナ禍で大きな打撃を受けた鉄道等をどう支えていくかが大きな課題になっている。令和5年の常会では「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案」が成立し、今後全国様々な地域で、経営状態が悪化した地方鉄道を含め、持続可能な公共交通の在り方が模索されていくと思われる。

一方、沖縄は基幹的な公共交通システムである鉄道がない唯一の県である。かつての県営「沖縄県鉄道」は戦争で破壊され、米軍統治下で再建されないまま、今日に至っている。

沖縄本島では、約145万人の県民のうち120万人弱が住む那覇を中心とした中南部都市圏で激しい交通渋滞が経済や環境上の大きな課題となる一方、名護を中心とした北部地域では過疎地域が多く一人当たり所得も他地域より低い。県は、打開策として、那覇・名護間約70キロを1時間で結ぶ鉄軌道を含む定時、高速、大量輸送の新たな公共交通システムを導入したいとしており、内閣府が平成22年度からその導入課題等について調査（※区間は糸満・名護間と少し長い。）を進めている。しかし、令和4年度の調査でも、建設費が最も高い標準的な鉄道のケースでは、概算事業費9,760億円、1日当たりの需要予測値（令和22年度）9.6万人、40年間の累積損益は1兆500億円の赤字、50年間の費用便益比（B/C）は0.51にとどまる。主に建設費の違いにより、B/Cは、HSST（磁気浮上方式）で0.74、トラムトレインで0.91まで改善するが、所要1時間の目標達成は厳しくなるようである。

B/Cは公共事業の投資効率性を示し、内閣府によると鉄道関係の新規整備（新線）事業では全てこれが1を上回る。ただ、国土交通省による「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2012改訂版」を基本に、貨幣換算の手法が確立した便益のみを算定対象とし、例えば、災害時の代替経路確保効果、存在すること自体の効果、経済や土地利用への波及効果といった便益などは反映していない。しかし、沖縄の歴史的事情、地理的事情、社会的事情などから国の責務として進められる沖縄振興における政策手段の観点からすれば、こうした効果は重要性が高い便益と言え、しっかり評価し、B/Cの算定に反映できるよう、全国や海外の事例等も参考にしつつ、今後更なる工夫が待たれるところである。

令和4年5月に内閣総理大臣が決定した新たな沖縄振興基本方針では、「新たな鉄道、軌道その他の公共交通機関の整備の在り方について、関連する技術の進歩の状況や既存の公共交通との関係、まちづくりとの連携等にも留意しつつ、全国新幹線鉄道整備法（昭和45年法律第71号）を参考とした特例制度を含め調査及び検討を進め」とされ、令和4年度の調査では制度調査等も行われている。「新しい資本主義」の下での「強い沖縄経済」の実現に鉄軌道が果たしうる可能性について、真摯な検討が期待される。