

沖縄本島への鉄軌道導入を考える —客観的効果と県民の熱意が重要—

大谷 健太郎*

私は2002年の大学院時代に、沖縄県における新たな大量・中量陸上輸送機関導入について研究を行った。今回、2010年度沖縄関係予算において計上された「鉄軌道調査」は、今後の陸上交通体系を考える絶好の機会となる。さらに高まると予想される沖縄県民の期待を背景に、鉄軌道導入の基本的考え方について提言を行いたい。

モノレールは建設費や表定速度、形態の特性上から短距離の都市内交通として、次世代型路面電車であるLRTは、都市部では路面を共有し、郊外では専用軌道を高速走行が可能などの理由から都市間および地域間交通として捉えるべきである。考え方としては中南部都市圏では既存モノレールの活用方策と、これ以上の延伸ではなく分岐なども含めた視点が重要である。南北鉄軌道の導入効果として、渋滞損失の軽減、通勤通学圏拡大、定時性、均衡発展、さらに終電などの時間制限による生活リズム改善や移動中に読書が可能など様々な効果が期待されるが、推測による主観的な感情論という非科学的な主張も多くみられる。

2001年、そして日本復帰時と導入調査が重ねられてきたが、その度「採算性」が課題となり、少ない需要量と高い費用から「計画倒れ」となっている。公共事業では投資の妥当性を判断するため「費用便益分析」が義務づけられているが、私の研究では、時間短縮効果を主とした社会的効果は大きくとも、南北鉄道・LRT双方とも完全に費用対効果は低いと判断された。

以上のことから、導入議論が感情論と採算性の議論に終結してしまうことを懸念する。考え方としてはここで、全国画一的な基準で評価せず、全国と比較した所得や物価水準の比率から地域に応じて社会的効果を割増しする方法もある。科学の基本である客観性を確保するため、効率性基準は大原則であるが、「判断基準」を数値化し、その過程や意図を明示することが重要である。また、導入の際にはどうしたら県民に使ってもらえるのか、中古車両導入など費用削減はどの位可能なのか等の利用者視点での分析が重要である。

鉄軌道は限られた財源の投資優先順位が高く本当に必要なのか、そして、かつての導入提唱者である伊藤善市先生のように、全県民1万円出資など費用をも負担するという県民の熱意を表明すること、すなわち、科学的分析と非科学的理論の融合が重要である。

【掲載：琉球新報『論壇』2010年1月9日(9面)】

「客観的効果と県民の熱意が重要」