

沖縄地域総合交通史研究*

—「軍政時代」の交通—

A Historical Study on the Transportation on Okinawa Islands

- Events and evaluation under Military Government -

上 間 清**

by Kiyoshi UYEMA

The author has been engaged in a comprehensive historical study on the transportation in Okinawa, the southern-most prefecture of Japan. The study is to be done under five historical eras including the modern era which is also subdivided into prewar- and postwar-era. So called American Military Government Control Era consists fore-half part of postwar-era 1945 to 1972.

In this paper the author, after outlining a general picture of the era, discusses transportation events and tries to present their historical evaluations.

1. まえがき

筆者は沖縄地域の交通について検討をすすめ、これまでその基礎的考察及び「古琉球」時代の考察を行なった。¹⁾ ²⁾ 交通史の考察にあたって時代区分を原始、古琉球、近世、近代及び現代の5期とし、それぞれについて考察を進めているところであるが、今回は、現代期の前半にあつて米軍（占領軍）統治という特異な状況下にあつた時代（1945～1972）について考察を試みるものである。この時代—実質的に第2次世界大戦による占領状態が継続された期間—は「米軍支配時代」あるいは「異民族支配時代」などと称され現代戦後史家の注目するところであり、社会科学の分野で多くの研究が蓄積されている。

交通歴史の観点からも当然に現在に継続する諸問題を提示している期であり、現代期の前期として注目されるべきものと考え。以下においてこの期の全般の特徴および交通史上の諸事項を、我が国の事象との比較にも配慮しつつ考察するとともに、これらの沖縄地域における交通史上の評価を試みるものである。

2. 「軍政時代」の意義と内容

「軍政時代」とは、正確には、第2次大戦末期、沖縄島上陸と同時に発せられ、その後の沖縄統治の基本法令となった「米国海軍軍政府布告第1号」通称 ニミッツ布告の1945年4月から、沖縄の施政権が交渉によって我が国に返還された1972年5月15日までの27間を指す。

このニミッツ布告は、沖縄地域に対する「日本帝国政府のすべての行政権の停止」を宣言し、占領

*キ-ワ-ズ：沖縄地域、交通史、軍政時代、

** 正会員 工博、琉球大学教授、土木工学科
(〒903-01 西原町字千原1番地)

表-B 米軍政時代年表(2)
- 交通主要事項対比 -

沖 縄 関 連	西(元号)	わが国事情
●沖縄県営鉄道(1914年営業開始)が戦災で壊滅、以後今日(1992)まで鉄道は回復していない。 ●米民政府運営の「公営バス」創設運行。車両は米軍用小・中トラック改造車。 ●琉球海運会社設立。/日本製トラック初入荷。	1945 (S.20) 1947 (S.22) 1948 (S.23) 1949 (S.24)	●運輸省設置。/自動車交通審議会設置。 ●日本国憲法施行。/初の「経済白書」発表。 ●海上保安庁設置。/建設省設置。/国鉄復興5年計画発表。 ●日本国有鉄道国有法公布。 ●運輸審議会設置。
●バス、消防車等、本土から輸入。/民営バス会社設立-沖縄・共同バス等。 ●那覇空港ターミナル竣工。/道路法(立法40号)。/那覇港管理法(立法27)。 ●航海規定(府令第98号)。 ●道路運送法、車両登録規制立法。/港灣令(府令第98号)。 ●GAT航空会社機を沖縄旅行社が先島へチャーター飛行。 ●琉球航空運輸株式会社設立。宮古・八重山へ定期航空路開設。米民政府、航空一社体制強調。 ●那覇空港ターミナルビル竣工。/那覇バスターミナル竣工。	1950 (S.25) 1951 (S.26) 1952 (S.27) 1953 (S.28) 1954 (S.29) 1955 (S.30) 1956 (S.31) 1958 (S.33) 1959 (S.34)	●この頃まで、GHQの指導、支配による政治行政。 ●道路運輸法公布。/海上運送法公布。/GHQ日本資本による国内航空事業許可。 ●道路法(法180)、同施行法(法76)。/高速自動車国道法(法76)。 ●第一次道路5年計画決定。 ●都市交通審議会設置。 ●航空整備法公布。/道路整備特別措置法。 ●道路整備緊急措置法。/東海道全線電化完成。
●全日空沖縄線開通。/航空運輸株式会社は那覇空港ターミナル株式会社が琉球航空部として再発定。 ●沖縄本島一周道路完成。 ●米民政府、エア・マリナ社の、先島航空路就航に免許、琉球航空はA CITY AND REGIONAL PLANNING PROGRAM(作成USCAR)。 ●那覇〜与那国、久米島に定期航空路開設(道路法立法64)。 ●沖縄初の横断歩道橋、那覇市に完成。/琉球航空法成立。/米民政府、日本航空に定期航空事業認可。/南西航空株式会社が設立。/エア・マリナ社撤退。Immediate Transportation Requirements Programs USCAR。/Civil Air Facilities Study USCAR。 ●新空港ターミナル建設着工(3年計画)。	1960 (S.35) 1961 (S.36) 1962 (S.37) 1963 (S.38) 1964 (S.39) 1965 (S.40) 1966 (S.41) 1967 (S.42) 1968 (S.43) 1969 (S.44)	●初の「交通白書」(警察庁)。 ●第一次道路整備5年計画決定(92'現在第8次)。/第5次道路整備5年計画。 ●東海道新幹線開通。 ●名神高速道路全線開通。 ●国幹道法公布。/新東京国際空港公団発足。 ●東京都リボイ撤去開始。/JAL.世界一周線東西回り開始。 ●名古屋高速道路全線開通。/第1次空港整備5年計画決定。/新全国総合開発計画決定。
●Regional Highway And Major Urban Street Plan.(USCAR) ●沖縄の本土復帰。/日本道路公団沖縄調査事務所設置。/政府、沖縄振興開発計画(第一次)10年計画専断決定。	1970 (S.45) 1971 (S.46) 1972 (S.47)	●全国新幹線鉄道整備法公布。 ●第6次道路5年計画(92'現在第10次)。 ●第1次総合交通安全施設等整備事業5年計画決定。/第2次空港整備5年計画決定(92'現在第6次)。/第4次港湾整備5年計画(92'現在第8次)。/山陽新幹線開通。

成に与えるインパクトは大きく、今日に引き継がれる多くの影響を残している。

「基地のなかに沖縄がある」という表現もあり誇大な一面もあるものの、市町村の一部には今日でもその自治体面積の85% (嘉手納^{かてな}町)、58% (北谷^{きたや}町)、47% (読谷^{よみだ}村)という高い基地面積の占有度をもつものもあり、主要都市である宜野湾市、浦添市において、それぞれ、33%、15%を占めている状況であり、都市計画に多くの課題を提示している。図-Cには沖縄本島中南部地域に分布する基地の状況を示す。基地の周辺にいびつな形で

都市・市街地が展開していることがわかる。

3. 交通政策の変遷

我が国戦後の、交通政策史の時期区分として復興期、高度成長期、安定成長期に区分され叙述されることがある。³⁾復興期は、いわゆるGHQ(連合軍総司令部)体制の時代から昭和30年代高度成長開始期に至る期間であるが、沖縄の米軍政下の交通行政は、いわばGHQがUSCARに置き代わった占領行政が27年間継続したと評することが出来よ

う。GHQとUSCAR政策は、前者においては日本の軍事化阻止、民主化という理念のもとになされたと思慮されるが、後者においては、一貫して極東の要石—Keystone of the Pacific—としての沖縄の米軍基地の建設とその安定的保持という異次元の理念をもって抑圧的な政治が行なわれたといえよう。

我が国の場合は、対日平和条約（1951、S26）の締結によって、占領軍による抑圧的な政治状況は6年余で終止したが、沖縄においては27年間継続された。この軍政時代を通して軍事優先、基地優先の前提は不変であったにしても、その間種々の変化もあり交通政策もそれなりの進展を見ている。簡潔に次のようにまとめられよう。

- ① 戦時体制下の期間 住民の移動範囲の規制、夜間通行禁止、布令3、4、5号等
- ② 準平時体制下の期間 住民による中央行政機関置の認可とこれらによる行政
—モータープール設置、直営公営バス運行 等
- ③ 平時体制下の期間 USCAR が「琉球政府章典」を交付し、三権による住民統治方針を打ち出し「立法院」の立法に基づく政治・行政を導入して以来の期間、交通関連の法律も本土に準じて種々立法された。

上記のように軍政も徐々にその色彩を薄めてはいるが、米軍政首長（高等弁務官）の権限と支配の下にあって民立法もこれに抵触しない範囲のものでしかなかった。2、3 の事例を示す。

- ・「那覇空港とは港湾令—USCAR 府令133 号—第2条に定められた区域をいう」— 那覇商港管理法、第2条、立法 no.27,1952.那覇港 南岸の除外。
- ・「この法は米国政府のために行なう港湾運送事業で、同政府と正式に契約したものについては適用除外する」—港湾運送事業法第4条、立法no.64 1955

さて以上、交通を取り巻く法・行政事項についてその特徴を簡述したが、次にこの期の交通分野の経緯を具体的に述べてみたい。



名護町（現・市）大通り



石川市 大通り



那覇市国際通り



糸満ロータリー付近

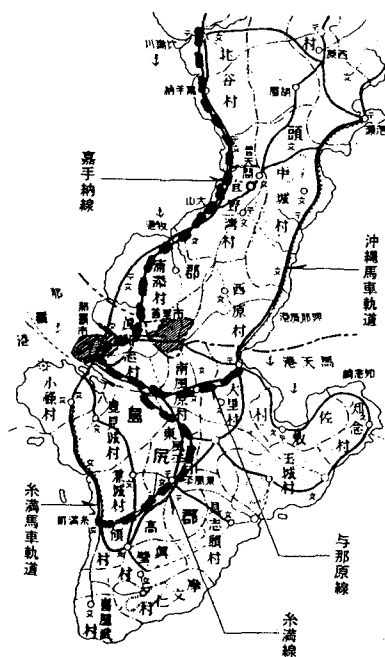
図-A 1950年代初期の街路状況

この期の初めは、交通機関も含めてほとんど全ての公共的私設が破壊された、戦災によるゼロの状態である。

沖縄県の交通史において大正期は画期的な時代であった。すなわち、大正3年になって、明治の末期より構想されていた電車（那覇～首里間、沖縄電気軌道株式会社）及び鉄道（軽便、沖縄県営鉄道株、当初 那覇～与那原間、後、那覇～嘉手納、～糸満

これらのゼロの状態から、昭和47年(1972)に至る27年間の、USCAR 体制下の交通環境の整備は本土各県に比較して遅遅としたものではあったが、種々の進展も見られる。以下に、簡潔にまとめてみたい。

- ①平時体制に至って、立法に基づく行政が進展し陸海の交通法制も基本的なものについては本土に準じて整備されてきた。
- ②幹線道路網は県内に分布する米軍基地間の交通処理を中心に整備された（現在の国道58号、329号の前は旧軍道1号線、13号線である）。これらは、那覇市内の幹線とあわせて戦後のモータリゼーションの進展に寄与した。しかしながら幹線外の市町村道は長期にわたって整備がなされず放置された状況にあった。
- ③港湾、空港の整備についても那覇港湾、那覇空港、カデナ空港など軍事優先的な施設の整備に重点が置かれ、純民生的な施設は長期にわたって立ち遅れた状況にあった。
- ④航空路の開発については、この期の特筆すべき進展が見られた分野である。就航免許をめぐる台湾資本、日・米資本、地元資本の間でUSCAR、GRIを巻き込んで競合し、複雑な経緯を展開した。CAT⇒琉球航空⇒エアアメリカ⇒南西航空の経緯を経てようやく安定的な県内航空路網が形成されたのは1967年のことであった。



図一 B 旧軽便鉄道網-1935年頃
1992現在鉄軌道未復旧

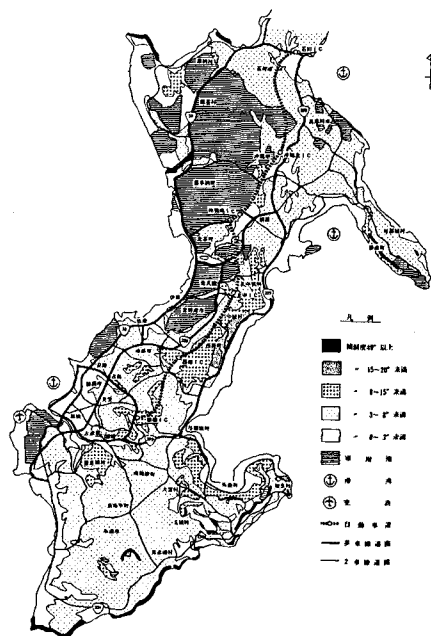


図-C 沖縄本島中南部と米軍基地
平3 現在全県で25000ヘクタール

沖縄県にとって県域内に航空路が形成されたことは画期的なことであり、需要も著増をみ、宿命的な「シマチャビ」（離島苦）からの解放を意味するものであった。

4. 交通史上の評価

沖縄県は、以上述べたように、時に激しい闘争も経験しながら長きに亘る県民の「祖国復帰運動」と、世界的にも稀な事象であったといわれる2国間の平和的交渉によって、占領地の施政権が我が国に返還された。それ以来今日まで20年間に、2次にわたる振興開発計画が策定され終了した。目下第3次の計画が始動しているところであるが、これら3次にわたる計画過程で、常に課題となったのが、いわゆる「格差是正」である。特に第2次までの計画内容は、経済社会のあらゆる分野の格差の是正をその最たる目標とするものであった。

格差を計画の目標とすることは、長い軍政時代の民生施策の放置状況を回復しようとするものであり、分かり易く、明快でもあった。第3次の計画では、広い視野から地域特性を模索し、発揮するという強い認識のもと策定作業が進められているところである。

さて、計画策定上の認識としての格差が、軍政時代の民生施策の遅滞から生じたことは一般通念であるにしても、その理解には各分野における軍政時代の内容について考察することが必要となる。本稿は、沖縄交通史の立場からこの軍政時代を取り上げたが、筆者のこの時代に対する若干の評価を試みれば次の通りである。

- ① 沖縄戦後史の1区分としての軍政時代（1945～1972）は、交通史の上からも、現在に引き継がれる内容を有しており、考察の意義を有している。
- ② 軍政下の政策理念—極東軍事戦略拠点としての基地建設及び安定維持・使用—と政策は、交通の分野においても軍事目的に価

値の高い交通施設に優先性が与えられた。このため、民生・福利の観点からの交通施策はきわめて稀薄であり、計画行政も大きく立ち遅れていた。交通計画調査も数件を数える程度であった。（表-B）

- ③ 沖縄本島における広域の基地分布は特に南北幹線の整備を促し、これは、沖縄にとって嘗て無い規模のものであった。すなわち現国道58号、329号の前身である。これらは都市地域の幹線とあわせて沖縄のモータリゼーションの進展に大きく寄与した。
- ④ 戦災をうけ破壊された交通施設でこの時代を通じ、また、今日まで回復されていないものに軌道がある。自動車先進国の米国の軍政にとって全く関心が示されていない。
- ⑤ 1955年、沖縄本島～宮古島、石垣島に不定期ながら民間航空機が運行された。その後数社の定期航路経営の経過を経て、1967年南西航空が就航し安定的運行となった。
これは、県民にとって歴史を通じて初めての本格的な離島苦からの解放の意義があった。
- ⑥ 1972年復帰時点の交通施設における本土沖縄格差には歴然たるものがあり、その後の振興開発計画の施策として、特に道路施設に対して大規模投資が行なわれた。

参考文献

- 1) 上間清 沖縄総合交通史研究－基礎的事項（イ）土木計画学研究講演集、No.13、1990
- 2) 上間清 沖縄総合交通史研究－「古琉球」時代の交通、土木計画学研究講演集、No.14、1991
- 3) 運輸経済研究センター 戦後日本の交通政策、1990
- 4) その他 沖縄地域交通史・資料集成 1992（上間）