

## 沖縄の振興開発計画と陸上交通の整備課題

(株)中央建設コンサルタント〇正員 比嘉 定喜

## 1. はじめに

昭和47年(1972年)5月に戦後27年間におよび沖縄の米軍統治が終り、施設権が日本へ返還されてから20年余が過ぎている。この間、時限立法である「沖縄振興開発特別措置法」にもとづき、10年を計画期間とする「沖縄振興開発計画」を三たび延長することによって、政府は沖縄の経済社会の各般に亘る諸制度の改革や、立遅れた社会資本の整備を「本土との格差是正」を計画の基本目標にかかげて進めて来た。

一般的に、交通計画の分野において、整備構想に対する現実的な予測の限界とされている20年のタイムスパンが過ぎた今日、交通社会資本の中の陸上交通に着目して、「沖縄振興開発計画」に述べられた施策の実施状況について検討を行い残された整備課題について考察を試みた。

## 2. 復帰以前の沖縄の陸上交通

去る大戦によって県営の鉄道が失なわれ、戦後の沖縄の陸上交通はすべて道路交通に依存することとなったが、戦後道路史を述べる場合、戦中・戦後の米軍による大規模な道路改築の歴史を省くことは出来ない。

米軍による道路改築は概ね2段階に分けることが出来る。すなわち第1期は1945年の米軍上陸から1949年までの期間であり、第2期は今日の幹線道路網を概成した1950年の朝鮮動乱と1952年の日米講和条約以後1972年の復帰まで、米軍の恒久的な基地建設に伴う道路網の大改築である。

昭和20年(1945年)の沖縄上陸後、米軍はただちに狭あいな既存道路の拡幅・改良を行い、日本軍守備隊が戦略上爆破した主な橋を野戦用のベイリー橋で応急的に整備し、米軍大型車両の通行を可能にした。ちなみに戦前の道路網は、国道1.8km、県道668km、市町村道4,133km、計4,803kmで構成され、幅員5.0m以上の総延長は115km、全体のわずか2.4%にとどまっていた。

第2期は、実質的には1960年迄にはほぼ整備を終了しており、本格的なAC舗装道路として4車線31.7km、2車線198.2kmを完成させ、本島各地に分布する基地間の軍用道路としていた。投入された建設費はガリオア資金など総額約1,200万ドルにのぼり、占有道路敷349.8haのうち国有地76.6ha、民有地273.2haであった。

一方、これらの米軍道とは別に、当時の琉球政府が管理する政府道として957.0km、市町村道2,447.9kmがあった。表1は復帰直前・直後の道路現況を示し道路元単位のカッコ書きは全国との整備格差を表している。

表1 復帰直前後の沖縄の道路状況

| 道路諸元(昭和45年6月) |         |        |        | 道 路 元 単 位(昭和48年3月) |  |                   |             |            |
|---------------|---------|--------|--------|--------------------|--|-------------------|-------------|------------|
| 道路種別          | 実延長(km) | 改良率(%) | 舗装率(%) | 道 路 元 単 位          |  | 沖 縄               | 全 国         |            |
| 軍 道           | 229.9   | 100    | 100    | 単位面積当り道路延長         |  | m/km <sup>2</sup> | 1,954(70.3) | 2,778(100) |
| 政 府 道         | 957.0   | 36.9   | 27.4   | 自動車1台当り舗装済道路延長     |  | m/台               | 2.7(44.3)   | 6.1(100)   |
| 市町村道          | 2,447.9 | 18.6   | 6.3    | 千人当り改良済道路延長        |  | m/千人              | 1,359(57.1) | 2,381(100) |
| 計             | 3,634.8 | 28.5   | 17.8   | 都計区域面積当り改良済都計道路延長  |  | m/km <sup>2</sup> | 92(49.6)    | 186(100)   |

## 3. 復帰後の陸上交通

20数年にわたる施政権の分離は、沖縄の経済社会のあらゆる面で本土との格差を生じしめており、このことは表1に示すように道路施設においても例外ではなかった。「沖縄振興開発計画」は、このような「格差の是正」と「国民的標準の確保」、「自立的発展の基礎条件の整備」を基本目標として昭和47年に10年を計画期間として策定されたが、政府は平成4年に至ってもなお当初の目標を達成していないとして、第三次にまで計画期間を延長している。表2は、同計画にみる陸上交通の整備課題と主要施策の概要をまとめたものであるが、この間、沖縄国際海洋博覧会(昭和50年)、道路の通行区分の変更(昭和53年)、第42回沖縄国

体(昭和62年)などのイベントを経て、これら主要施策の着実な進展が図られた。昭和47年から平成3年までの20年間に沖縄県の道路には国全体の道路投資総額の約1.5%に相当する1兆8,500億円の巨費が投じられた。

表2 「沖縄振興開発計画」にみる陸上交通計画の概要

|      | 沖縄振興開発計画                                                                                                                   | 第2次沖縄振興開発計画                                                                                   | 第3次沖縄振興開発計画                                                                                                               |
|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 計画期間 | 昭和47年12月～昭和57年度(10年)                                                                                                       | 昭和57年8月～昭和66年度(10年)                                                                           | 平成4年9月～平成13年度(10年)                                                                                                        |
| 整備課題 | 道路網の質的整備水準の遅れに対処する既存道路網の早急な整備と合理的な道路網体系の確立。                                                                                | 低い道路網密度と体系的な道路網の整備の立遅れへの対処、観光・産業道路の整備と公共交通機関の役割分担の確立。                                         | 低い道路網密度、増大する交通需要、高速性・快適性等に対処する道路網の体系的整備と質的向上、深刻化する都市の交通渋滞への対処。                                                            |
| 主要施策 | ○本島中南部都市圏と名護市間の自動車専用道路の新設<br>○既存主要道路の改良舗装の推進<br>○主要離島の循環道路の整備<br>○著しく立遅れた市町村道の整備<br>○交通安全施策の充実<br>○中南部都市圏における新交通システムの導入の検討 | ○本島中南部を結ぶ沖縄自動車道の建設促進<br>○バイパス・環状道路等の整備と交差点の改良<br>○那覇市に都市モノレールの建設を推進<br>○離島架橋の推進<br>○観光関連道路の整備 | ○那覇空港自動車道の整備<br>○本島中南部の西海岸道路の整備<br>○本島東西間横断道路の整備<br>○都市部の放射・環状道路、主要交差点の改良<br>○那覇都市モノレールの諸条件整備による早期建設の推進<br>○駐車対策、バス交通の効率化 |

なお、沖縄の道路整備上の特殊事情として「道路つぶれ地」の問題がある。「つぶれ地」は、戦後の混乱期に道路用地を権原の取得なしで今日に至るまで占有している道路敷であり米軍道のほとんどを引継いだ国道の場合、20年間の事業費の約3割がつぶれ地対策に向けられている。

4. 残された課題

沖縄の道路は、短期間の集中的な整備によってその改良率・舗装率において本土との格差は概ね解消された。ただ人口稠密な沖縄では、道路延長の絶対量において「格差」は依然として残り米軍基地の存在など土地利用上の制約や都市部における道路用地取得の困難性に照らし、「量的格差」を解消するのは容易ではない。

一方、市街地交通が全体の5割を占める沖縄では、都市部の交通負荷は他の地域よりはるかに高く、道路交通のみの対応には限界がある。加えて、都市基盤整備がなされないまま、都市化が進んだ既成市街地の再開発を促進し、都市の活性化を促す視点からも軌道交通の導入が求められている。「沖縄振興開発計画」では第三次計画に至るまで、その主要施策の中に「那覇都市モノレール」の建設推進をかかげて来たがまだ実現に至っていない。

図1 千台当りの道路延長の比較 (平成5年)

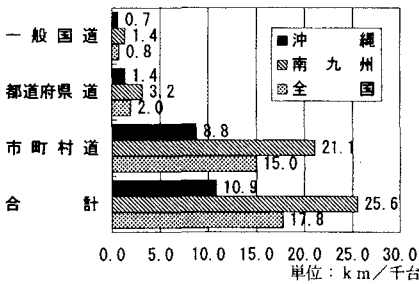
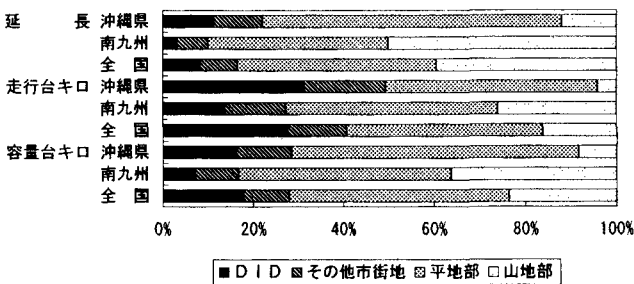


図2 沿道状況別道路延長・交通量・交通容量の構成比の比較 (平成2年)



5. おわりに

本稿は終戦から今日に至る沖縄の特異な道路整備の経緯を略述し「所得格差」同様、いつまでも解消出来ない「道路の量的格差」の問題対策として都市軌道交通の必要性についてふれた。沖縄県が名実ともに自立的発展をとげるには、都市交通の対策は避けて通れない大きな課題である。

- 参考文献 1) 「沖縄振興開発計画」沖縄開発庁  
2) 「10Year Program to Improve Okinawa Highway Transportation」USARYIS 1962