

沖縄県における鉄軌道導入問題に代替案議論を
- 「最小費用最大効果」の視点を改めて見直す -

大谷 健太郎*

沖縄県では、1970年代からおおよそ15年周期で「鉄軌道導入論争」が起きている。公的機関による調査研究では、日本復帰にともなう国鉄調査、沖縄県による鉄軌道可能性調査、そして昨年から続く今回の鉄軌道予測調査となる。毎回、詳細な調査が行われ、そのたびに採算性の問題に終結してしまうが、本来は公共投資に見合う社会的便益の大きさを判断しなければならないことは周知の事実である。

以前も紙上で述べさせて頂いた拙稿は、限定的な分析であるが鉄道およびLRTは採算性が低く、社会的便益を考慮した費用便益比も効率性はないという結果になった。ただし、鉄軌道が生み出す社会的便益は大きく、やはり供給者側のマイナスが非効率の要因である。また、現実性を根拠に2002年当時の最小需要量で判断したが、公共投資に見合う社会的便益から必要需要量を推計した。糸満から名護に至る縦貫線の社会的効率性を満たすために必要な需要は約7万人であった。

6月16日付本紙5面に示された採算性分析では、鉄軌道およびトラム、LRTと複数のシステムを採用している。前出の拙稿のように、採算性を逆算すると単純な必要需要量が算出されるので、県民の意識改革と需要創出を促すという方向に間違いはない。しかしながら、沖縄県の陸上交通をより良くするという観点からは、バス専用高架線や思い切ったバスレーン化、モノレール浦添延伸における高速バスとの結節性という最小費用を勘案した代替案を議論に組み込むことが必要なのではないだろうか。鉄軌道の高速性や様々な社会的効果は大きいであろうが、政策評価を行う際には科学的根拠の脆弱性が指摘されるであろう。すなわち、縦貫線および支線を含めて「なぜ鉄軌道でなければならないのか」ということである。

私は、沖縄での学生時代から県民と同じ「鉄軌道の夢」を持つ一人である。しかし、わが国の財政や震災復興などの状況を鑑みたとき、政策理論上は成り立つ「最小費用最大効果」の視点を改めて見直したい。南北縦貫の県民合意が得られるならば、拠点と拠点を結ぶ基幹部分の高速性を確保することに重点をおき、地域内輸送はよりきめ細かい現在のインフラを改善し運用する。観光客と住民双方の満足度向上が前提となるが、陸上交通システム改善のための鉄軌道導入も視野に入れつつ、沖縄県がめざすべき将来像を生活者の視点に立って再考してみてもはどうだろうか。

【掲載：琉球新報『論壇』2012年7月5日(8面)】

「鉄軌道導入に代替案議論を」