

琉球大学学術リポジトリ

沖縄関係

復帰対策（対内）（関係省庁会議）(2)－担当官会議
、交通分科会－

メタデータ	言語: 出版者: 公開日: 2019-02-13 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: - メールアドレス: 所属:
URL	http://hdl.handle.net/20.500.12000/43766

米
二
田
全
縁
(
6/3
)

秘
無期限

条約課長 200-送付
法規課長
協定課長
安全保障課長

アメリカ局長
参事官
北米才一課長

沖縄の道路通行区方に関する
関係各省会議関係通知について

46. 5. 28
北米1(秘中)

本件に関し、警事庁交通局交通規制課(安部事務官)より、次のとおり連絡があつた。なお

本件会議は、去る4月26日開催された本件会議の2回月会議である。(別添参照)

1. 日時 6月3日(木) 午後2時より
2. 場所 警事庁才2会議室(5階)
3. 議題 (1) 沖縄の通行区方切換に要する経費について
(2) その他

送中
に
出
席
願
ひ
し
ぬ

秘
★ 解 限

安全保障課長

条約課長
法規課長
国際協定課長

200-22行

安全保障課長

アメリカ局長

参事官

北米第一課長

沖縄の道路通行区方に關する
関係者有片會議開催通知に付

46. 5. 28
北米1 (12中)

本件に關し、警務庁交通局交通規制課(安部事務官)より、次のとおり連絡があつた。なお、

本件會議は、去る4月26日開催されたる本件會議の2回月會議である。(別添参照)

1. 日時 6月3日(木) 午後2時より

2. 場所 警務庁第2會議室(5階)

3. 議題 (1) 沖縄の通行区方切替方(要す)を
要請に付

(2) その他

答
返
書
の
用
紙
に
お
き
て
送
付
す
べ
し

国際協定課長
EPC-FF (22)

アメリカ局長出席中
参事官
北米第一課長

沖縄の通行区別の切替に関する各府会議
の開催について

46. 6. 3
北米1 (陸中)

3日午後警務庁において本件に関する2回会
議が開催されたこと、その概要次のとおり。なお、

本件会議に北米1が出席した。

1. 出席者及び議題

(1) 出席者

総理府交通安全対策室等9名

(2) 議題

沖縄の本土復帰後における車両の通行方法(特
に所要経費) (別添1参照)

2. 主な議事概要

(1) 切替時期

4月26日開催された1回会議において、沖縄
の道路通行区別の切替時期を後帰後3年と

するに同意し、関係各府が異議ない旨答
えがあった(別添2参照)が、警務庁関係各

府に対し前記につき再確認を求めたのに対し、
関係各府(総理府、警察庁、運輸省、建設省、通商

省等)担当官より異議ない旨答えた。

2. 切替に伴う経費の試算

前回会議において、総理府交通安全対策室より、(1)
沖縄の切替に要する経費、(2)本土の切替に要

する経費試算所要額が示された(山中総務長官の指示に
お返し、次の各府より試算額が披露された。

(1) 警務庁

(1) 沖縄関係(信号機、標識標示) 23,747千円

(広報教育)	300,000千円
(12) 本土増修(信号機標識標示)	24,050,311千円
(広報教育)	31,500,000千円
	(別添3参照)
(2) 運輸者	
(1) 沖縄の切替は道路事情よりして、切替は	
に全車両を一時に切替えることが望ましいが、	
問題は全島で使用されている730台のバス(この	
うち本島以外で使用されているバスは77台)であ	
る。バス乗降口の切替はつて、全部新車	
で置換えれば30億、中古車ならば15	
億を要し、琉球側は切替に要する	
費は全額本土政府が補償すべきである	
との立場をとりつつある。	

(12) タクシーについては、ハンドル、オートドア、ター	
ナー等の付け替えのみで足りるので、運輸者	
としてはタクシー会社が自主的に切替えるこ	
とを期待しており、その補償については考え	
ていない。(別添4参照)	
(1) 本土のバスを右側通行に替える場合の償	
試算は次のとおりである。	
新車に替える場合	2,680億円
現使用車を改造する場合	603億円
なお、鉄道の切替については余りにも後	
継の問題が多いので試算は困難である。	
(3) 建設者	
琉球政府に資料を提出せしめると、バ	
スの停留所、標識等のつけかえに約100万円	

要すると言っているが、同省としては、資料の検討は完了である。

(4) 通商省

沖縄から東南アジアへ輸出される自動車(中

切替えに伴う)

古車)は極めて少ないので、補償問題は
殆どありえないとみている。(4/25)

3. 以上に於いて交通省井口参事官より、(1) 沖縄の
通行区分の切替えについては後帰後3年とする:

と、早急に暫定措置法案を作成したい旨あり

(2) 切替えに伴う予算については、関係各府省間

で協議の上、明年後帰時より措置がなされる
については早急に結論をお示し要請される。

沖繩の本土復帰後における車両の通行方法
に関する打合せ会議事日程

- 1 会議日時
6月3日(木) 14時から
- 2 会議場所
警察庁 第二会議室 (自治ビル3F)
- 3 出席省庁

- 1 総理府交通安全対策室
- 2 沖縄北方対策庁
- 3 外務省
- 4 運輸省
- 5 建設省
- 6 自治省
- 7 通産省
- 8 経済企画庁
- 9 警察庁

4 議題

沖縄の本土復帰後における車両の通行方法について

議 題 メ モ

46.6.3

1. 切換之時期について
2. 切換之にともなう経費および昭和47年度における
予算措置について
3. 切換之にともなう問題点について
4. その他

昭和46年3月3日
警察庁交通3局

沖繩の通行方法の切替に要する警察関係経費

信号機	138,798	(4月)
標識	120,276	
標示	14,673	
合計	273,747	
広報教育	300,000	1/2より3/15月

ちがみ
本土を切替える場合は次のとおりである。(昭和46年警察庁の推定)
(4月)

信号機	11,166,730
標識	10,916,401
標示	1,967,180
合計	24,050,311
広報教育	31,500,000

(注) 広報教育費は、スピードの通行方法切替に伴う広報教育予算は、3600万ドル(約25億2千万円)人口1人当り315円であったのでこの結果より次のように推定した。

沖繩においは 315円 × 98万人 = 3億円
本土においは 315円 × 1億人 = 315億円。

5/17/73



①
沖縄における通行区分の切替について
運輸省自動車局

1. 本島

沖縄における通行区分の切替に伴うバスの構造
変更については、大別して次の2つの措置が考
えられる。

A 切替時に全車を左側乗降用車両

(以下「左側車両」という。)に代替する。

B 現在使用している右側乗降用車両

(以下「右側車両」という。)を代替又は

改造して順次左側車両として左側車両

の乗降には、又左一元的な方式等を採用する。

所要資金の額が困難であり(一時、全

②

車と新車に代替する場合30億円、中古

車25億円)、Bは道路交通上混乱を招く

虞れがある等これについて問題がある。この

解決は関係各者と密接な連絡を保持して行な

う必要がある。一方の考へ方とせば、次の2通り

(1) 市内線について

那覇市内は、道路の幅員、交通量等

からみて、切替前に左側車両を履行

することは非常に困難である。(一方通

行が可能ならば別) 従って切

換時には、現行の右側車両を

とせし、切替と同時に全車を左側

③

車両と道路との相違がある。

(2) 市外線について

a. 市外線のうち、市内の部分以外は、

比較的、交通量が少く、或いは

道路容量に余裕がある場合である

の区、一部について左側車両を運行

に付、大規模障害は守るべきである。

a. 従って、代替時期の到来に車両

b. 左側車両に代替する場合に、優

先的に市外線に振り向かせるべきである。

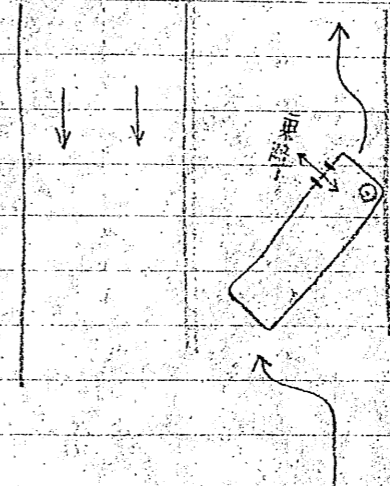
c. 左側車両の運行に当っては、

① スウェーデン方式(道交法改正)

④

② バスベイの整備(相当深く切り込みが必要である)

③ 乗降方法の特例(下図例)(道交法改正)



のいずれかによらざるを得ない(又は併用)

可否を検討する必要がある。

a. 市外線の区間とは別都市内の乗り

入れを認め、上記措置に当っては、

⑤

その前提として

① 左側車両は、市内をロード・
ドアにする。

② 市内・外の接点にそれぞれ

信号機を設け、系統を分割する

のことが可能であれば良い。

⇒ 本島以外の諸島

a. 本島以外の諸島は、道路の幅員は狭

い。概ね交通量が少いので、道路

の反対側には、停車・乗降する事が

可能であろう。(必要があれば特殊な

点滅灯を装着する。)

⑥

また、石垣市については、市街地の

交通が多少混雑しているため、バス路

線の道路については、一方通行の様

用が必要である。

バスターミナルについて

バスターミナルについては

(1) 乗降場の配置の変更、屋根の改築

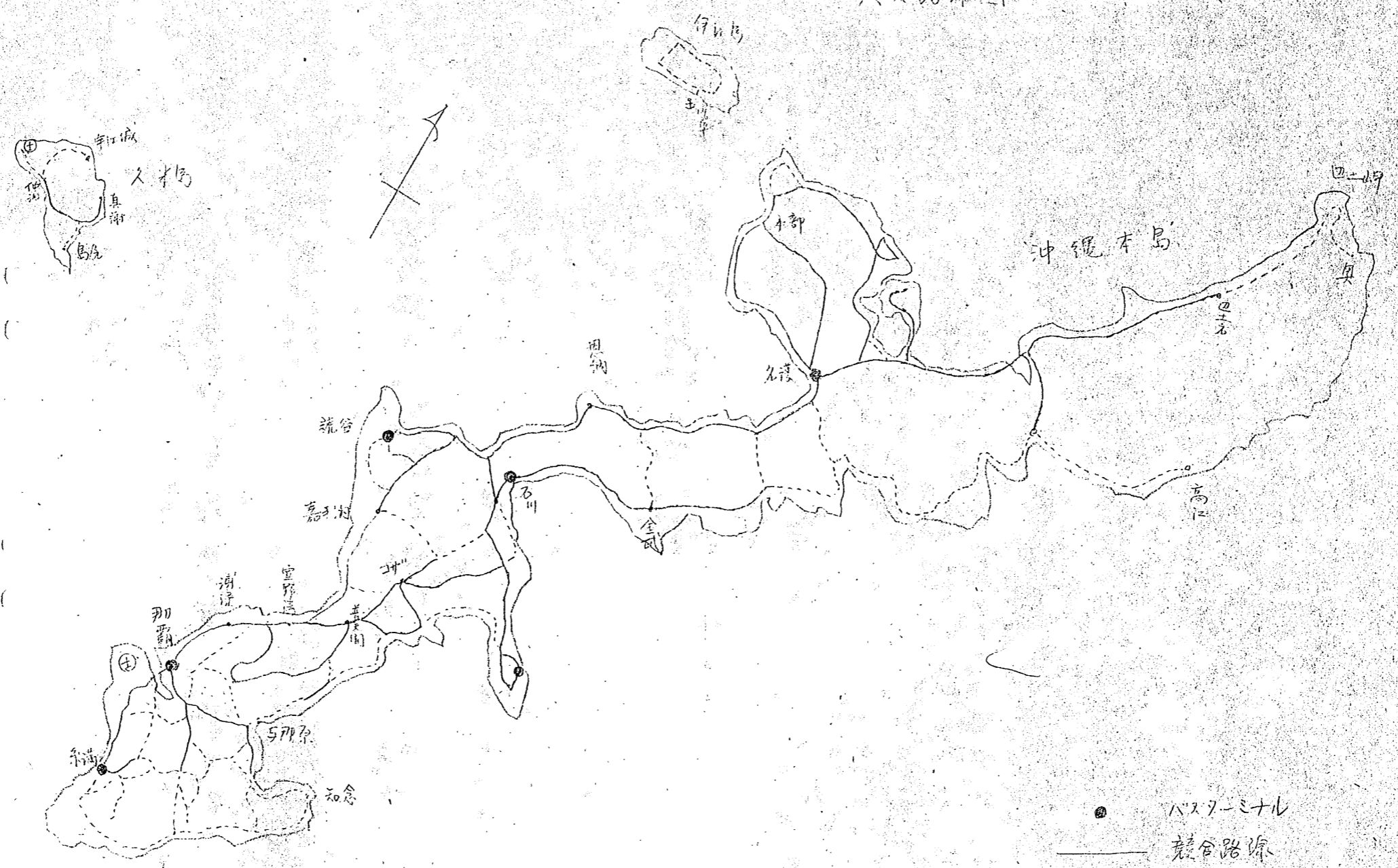
(2) 出入口の変更に伴う前切

の必要が生ずる場合がある。

(那覇中央バスターミナル、那覇島バスターミナル、宮古バスターミナル等)

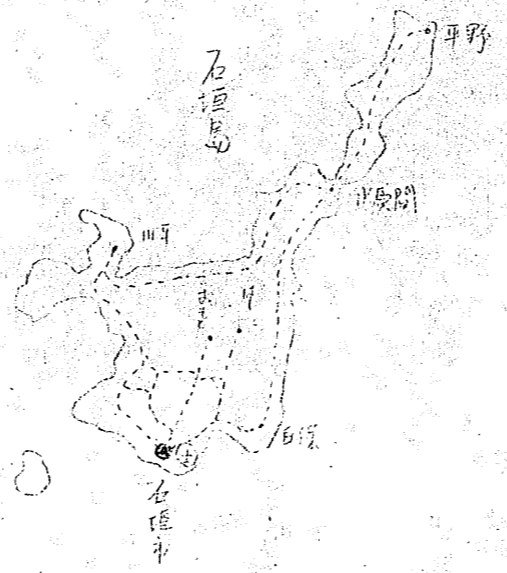
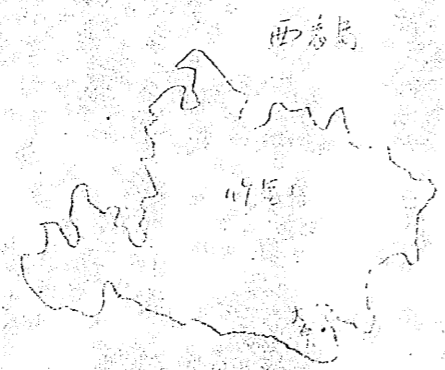
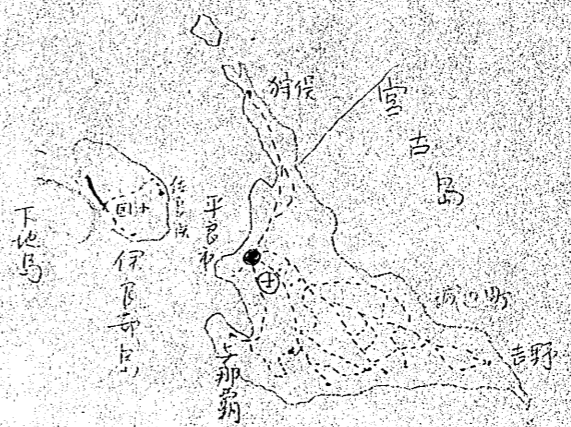
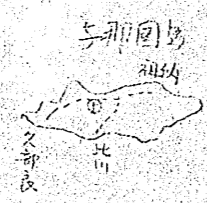
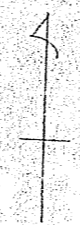
(3) 現在までの費用の算定は概ね1/1

バス路線図



- バスターミナル
- 統合路線
- - - 単独路線

バス路線図



- バスターミナル
- 競合路線
- - - 単独路線

表三、バス事業の概要

島	事業者名	資本金	免許相	休止相	運行系統		車両		従業員	停留所	運行時間	運賃制	
					数	系統相 Km	競争	数					平均車令
沖縄	琉球バス	171,000	424.1	6.0	39	873.4	65.8	297	8.7	705	標準は本土 と同様だが 臨時停留所 のみあり。 運行時刻 運行系統等 記載はなし	概ね正確	制均一制
	沖縄 "	73,440	421.4	2.4	28	765.3	73.2	167	4.6	600			25.2円
	那覇交通	43,200	162.7	0	15	449.8	70.9	171	9.2	542			市外 特殊区間制 賃率 4.24円
	首里バス	25,200	95.1	2.7	8	102.8	85.7	64	8.7	198			
群島	東陽 "	22,680	176.1	0	8	176.1	57.9	85	9.7	265			
	仲里 "	-	17.7	0	2	17.7	67.8	2	16.0	4	なし	朝の登校時 のみ夕や通 他は随時	賃率 5.04円
	米島 "	-	24.1	0	3	24.1	49.8	5	17.6	5	随時乗降	他は随時	対相区間制
伊江島	伊江 "	-	18.0	0	1	18.0	0	3	10.0	3	コンクリート柱	正確	対相区間制
宮古	城辺協栄バス	2,178			6	204.8	0	16	9.6		コンクリート柱	概ね正確	
	八千代 "	1,500	17.0	0	3	24.7	0	3	12.0	4	ホル又は コンクリート柱		対相区間制 賃率 3.6円
	大和交通	1,800	7.7	4.6	1	3.1	0	5	11.8	3	一部停留所 設置なし		
	下地町営バス	1,260	21.4	0	2	21.4	0	4	10.8	6			
群島	上野 "	-	39.3	0	3	39.3	0	5	13.2	6			
	丸勝 "	266	5.9	0	1	5.9	31.4	1	16.0	2	なし	船便に接続	
伊良部島	丸公 "	1,800	7.7	0	1	7.7	24.2	2	12.0	2		正確	
石垣島	東運輸	19,840	123.0	0	12	763.1	0	29	9.7	51	標準は代りに 時刻表あり	正確	対相制 賃率 3.6 (区間)
	米浜バス	2,880	15.3	4.2	2	21.9	0	2	12.5	4			
合計								868	8.4				

(車両数は貸切バス用車両を含む。)

運輸省

車令構成表 (乗合バス事業用車両のみ)

1971年4月現在

地区	会社名	車令																					合計	平均年齢	台数	
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20				21
沖	琉球バスKK		19	10	5				5	61	69	48	19	6	18	14		1						275	8.7	2405
	沖縄バスKK		23	24	17	16	16	14	24	10	4	2	1	2		1		1						155	4.6	719
	東陽バスKK		2	8		8	2	5		3	4		8	7	8	6	3	2	2	3		1		72	9.7	695
	那覇交通KK	8		7	5	4	6	5	19	8	8	31	35	22	6	4								168	9.2	1572
	首里バスKK		2	5	4		3	3	2	5	10	11	5	3	7									60	8.7	492
総	本島計	8	46	54	31	28	27	27	50	87	95	92	18	40	39	25	3	4	2	3		1	730	8.1	4827	
	沖合バス(個人)													1				1		1			3	16.0	48	
	保島バス(〃)																		2	3			5	17.6	88	
	伊江島バス(〃)									1				1									2	10.0	27	
	城辺協業バス								1	3	2	1		3		1	3						16	9.6	154	
宮	上野バス									1		1				1	1					1	5	13.2	66	
	大和交通					1					1		1										5	11.8	57	
島	大島町営バス							1			1	1										1	4	10.8	43	
	八丈バス												1	1	1								3	12.0	36	
	石島バス					1																	1	12.0	24	
	石踏バス																	1					1	16.0	16	
八重	東運輸KK			3			3	6	1		6	1							1	5	1		29	9.7	282	
〃	大浜バス(個人)									1										1			2	12.5	25	
	離島計			3		2	3	7	3	7	9	4	2	6	1	4	4	1	5	11	3	1	77	11.0	858	
	全琉計	8	46	57	31	30	30	34	53	94	104	96	20	46	40	29	7	5	7	14	3	2	807	8.4	811	

46.6.3
通商産業省

別冊5

1 沖縄における中古車下取業の実態について

沖縄における中古車下取業者の実態は明確に把握
できていないが、中古車の下取後再輸出があるものについては

次のとおりである。

(本土から輸入されたものの再輸出については1967

年11月27日告示第478号及びこの施行政令の許可により

安とするべく180213が実施は沖縄からの再輸出は認め

らぬことである)

2 東金産業

輸先	フィリピン
輸車種台数	11台 トヨタ 4台 三菱トヨタ 3台
輸金額	3,150 トル

3 南興産業

輸先	西カリフォルニア諸島
輸車種台数	7台 日産2台 日産270 1台 トヨタ 1台 11台 トヨタ 1台 三菱トヨタ 2台
輸金額	4950 トル

1 牧港 junk yard

輸先	フィリピン
輸車種台数	11台 日産 3台
輸金額	1500 トル

合計	台数 21台
輸金額	9550 トル