

ズーム・アップ・カメラ・アイズ

# 沖縄都市モノレール 「ゆいレール」



Okinawa Urban Monorail "Yui Rail"

(沖縄県・那覇市)

## Consultant 会誌編集専門委員会

那覇市では、沖縄本島で戦後初の軌道系交通機関となる「沖縄都市モノレール」が、2003年8月10日の「道の日」から運行されている。都市モノレールとしては全国で7番目である。跨座式の2両編成で165人乗りの車両が、那覇空港から首里までの15駅、12.9kmを約27分で走る。

愛称の「ゆいレール」とシンボルマークは、一般公募で決められた。ゆいはお互いに助け合い協力し合うことを意味し、県民がモノレールを支え、モノレールが地域を結び、人と人を結ぶということをイメージしている。

ゆいレールは、国・県・市が軌道などを整備して、第3セクターである沖縄都市モノレール株式会社が運営している。



■図1—路線図(提供:沖縄都市モノレール株式会社)

### 1—ゆいレールの誕生

沖縄でも1914~45(大正3~昭和20)年までは、軽便鉄道が那覇市を起点に与那原・嘉手納・糸満の間を走り、日常的な交通手段やさとうきびを運ぶ手段として活躍していた。しかし先の大戦で破壊・焼失してしまった。そのため戦後の沖縄の陸上交通は、バスやタクシーに依存することから始まった。その後、自動車の増加につれ各地で交通渋滞が発生した。その影響でバスは定時運行が困難となり、そのため益々自家用車に依存することになるという、交通渋滞を助長する悪循環が繰り返された。

このような深刻な交通事情を改善するため、沖縄が復帰した1972(昭和47)年の「沖縄振興開発計画」に、新しい交通システムの必要性が提起された。そして実現したのがゆいレールである。

■表1—沖縄の乗物年表(提供:沖縄都市モノレール株式会社)

年	乗物	乗客数(人)
2004	ゆいレール	1,000,000
1985	バス	1,500,000
1970	タクシー	500,000
1971	軽便鉄道	1,000,000
1960	バス	1,000,000
1955	バス	1,000,000
1950	バス	1,000,000
1945	バス	1,000,000
1940	バス	1,000,000
1935	バス	1,000,000
1930	バス	1,000,000
1925	バス	1,000,000
1920	バス	1,000,000
1915	バス	1,000,000



■写真1—那覇空港駅付近のゆいレール



■写真2—那覇空港付近の軌道



■写真3—ゆいレールの車内 ■写真4—渡し板がせり上がって段差をなくす装置、ラクーブ

### 2—モノレールの選定

交通システムとしてモノレールが選定された理由は、市街地工事が中心となるため、床版構造よりも桁構造の方が交通規制区域を小さくできること、桁構造の方が圧迫感が少なく、日照障害や電波障害の面で有利であること、河川占有幅を小さくできること、ガイドウェイバスなどよりも輸送量を確保できることなどからである。

また、跨座式モノレールを採用した理由は、懸垂式では桁や橋脚に鋼材を多く使用するため、離島県である沖縄では建設費が割高となること、台風襲来地域のために絶えず塩害の恐れのあることから鋼材では維持管理費が大きくなること、コンクリート主体であれば、地元資材を利用でき地場産業への波及効果も期待できることなどからである。

### 3—現地を訪れて

乗車した時間は通勤時間帯ではないにもかかわらず、車内は混んでいた。昼間は観光客の利用が多いとのことである。確かに大きな荷物が目に付く。乗降客数が沖縄県の中心となる県庁前駅に次いで那覇空港駅が多いというのうなずける。

昼間でも10分間隔のダイヤは覚えやすく利用しやすい。また、地上8~20数mの高所を通っていることから、車窓からの眺めはとて面白い。そのうえ乗り心地も悪くない。

駅舎は高いところにあるため、エスカレーターを設置するなどして、すべての駅でバリアフリー化を図っている。特にホームと車両との間には、車椅子での乗降時に、渡し板がせり上がって段差や隙間をなくす装置、ラクーブが設置されている。

橋脚584基、コンクリート(PC)軌道桁991箇所、鋼軌道桁51箇所、分岐器4箇所というゆいレールの軌道の最大勾配は60%、最小曲線半径は62mである。維持管理については、塩害の多い地域であることからサビに対し



■写真6—首里駅に停車中のゆいレール



■写真5—那覇空港駅の軌道分岐器

### 4—今後

開通から5年目に入ったゆいレールの利用客は順調に増加している。そのためか、那覇市周辺部の道路の交通量は減少しており、那覇都市圏の交通渋滞が以前よりは緩和されつつある。

ゆいレールは、長期的には沖縄市まで結ぶ構想である。新聞報道によると、現在、首里駅から北の「西原入り口」までの約4Kmの延伸計画について、パブリック・インボルブメントなども行いルートが絞り込まれたようである。愛称に込められた思いがより一層実現していくのは、これからのなのかもしれない。

(文章 塚本敏行)

#### <参考文献>

- 1)「沖縄都市モノレール建設記録誌」沖縄県土木建築部/沖縄都市モノレール株式会社 平成16年8月
- 2)「ゆいレール駅周辺物語 沖縄都市モノレールガイドブック」沖縄都市モノレール株式会社 2003年6月
- 3)パンフレット「沖縄都市モノレール」沖縄県土木建築部 都市計画課・モノレール課

#### <取材協力・資料提供>

- 1)沖縄都市モノレール株式会社/ゆいレール展示館

#### <写真提供>

- 写真1、佐藤尚  
写真2、3、4、5、7 塚本敏行  
写真6 荒井裕則



■写真7—終点の首里駅の軌道桁。今後、延伸される予定