

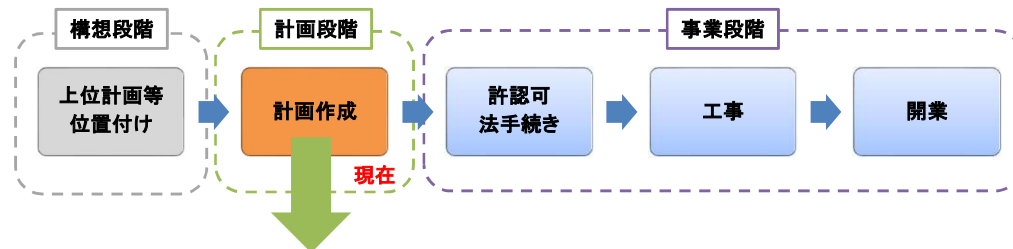
はじめに

那覇市では、第5次那覇市総合計画において「誰もが移動しやすいまちをつくる」施策を掲げ、過度にクルマに頼りすぎず公共交通や徒歩・自転車などで、まちのどこへでも快適に移動できるまちを目指しています。

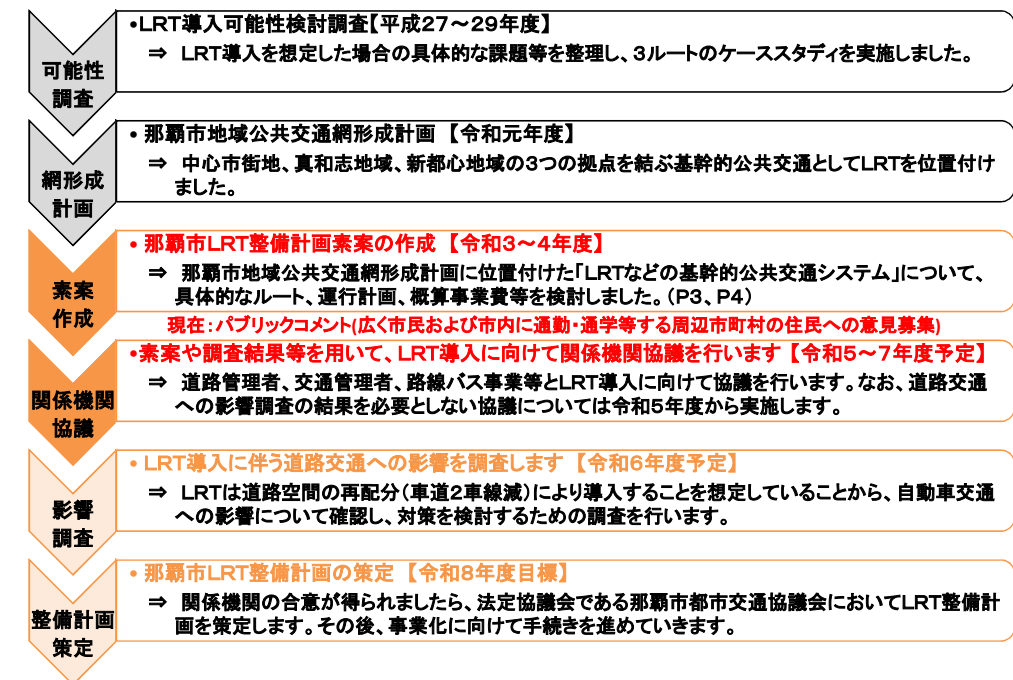
那覇市LRT整備計画素案は関係機関（道路管理者、警察、路線バス事業者等）との協議を行うために那覇市の考えを取りまとめたものであり、決定したものではありません。今後、LRT導入に向けて素案を基に関係機関との協議を行い、令和8年度のLRT整備計画策定を目指して取り組んでまいります。

関係機関協議にあたりましては、LRT導入に伴う道路交通への影響や対策等について、那覇市が主体的に調査・検討を行ってまいります。

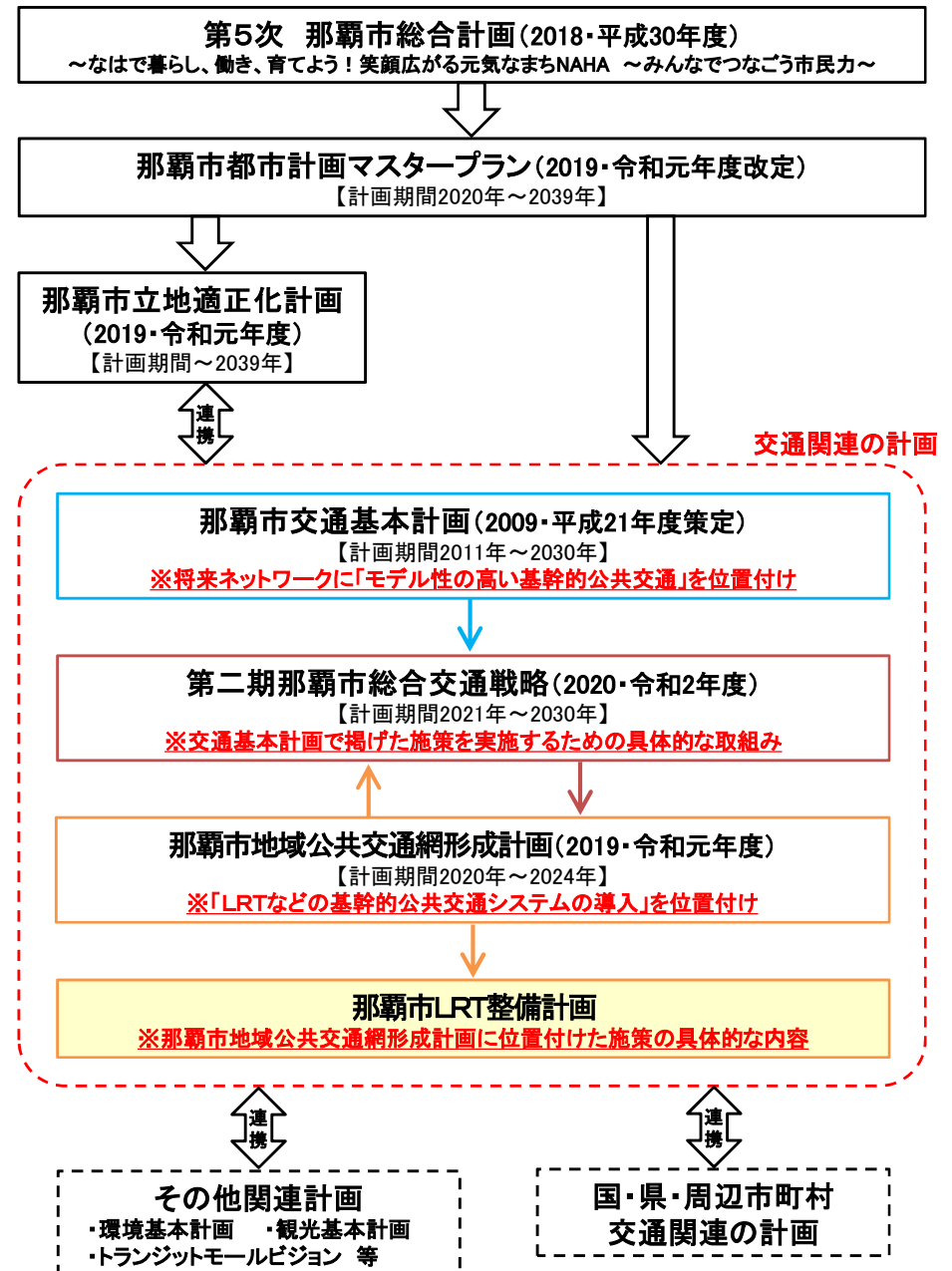
那覇市へのLRT導入に向けて、計画（整備計画素案）づくりを進めています



現在、『計画作成』のうち那覇市LRT整備計画素案の作成を行ったところです



計画の位置付け（LRT関連） ※P5、P6参照



※那覇市LRT整備計画素案は那覇市の考えを取りまとめたものであり、今後の関係機関協議等により内容に変更が生じることもあります。

1. 那覇市の交通の現状・課題

●那覇市の現状

かつて那覇市の中心市街地ではデパートや映画館などの様々な施設が立ち並んでいました。

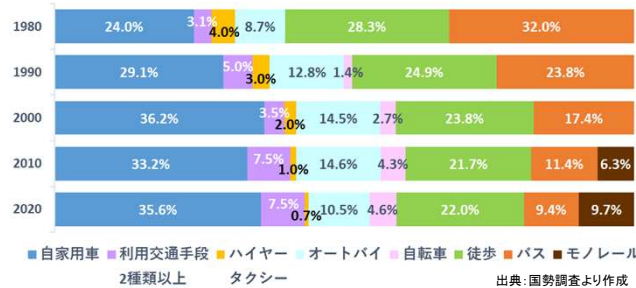
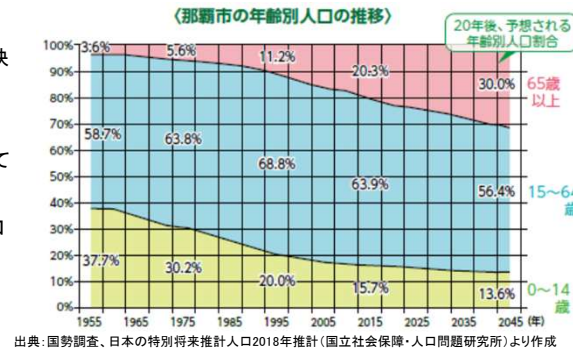
近年では、郊外や周辺市町村にショッピングモールなどの大型商業施設が次々と建てられています。

さらに、交通問題の深刻化や市中心部の人口減少、少子高齢化により、まちに賑わいを生み出し維持することが課題となっています。

●公共交通利用の低下

市内の交通渋滞は、大きな経済損失を生み出すだけでなく、市内への人の流れを阻害する要因となっています。

さらに、市内は小さな土地のなかで公共交通が充実したコンパクトなまちですが、市内居住者の通勤・通学の交通手段は自家用車が最も多く、公共交通は2割以下と低くなっています。



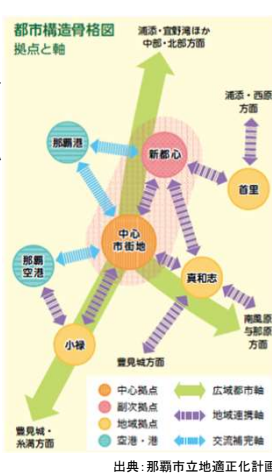
●都市力強化・魅力向上のために

現状から、那覇市が抱える課題を踏まえ「人や機能が集まる活力あるまち」であるための基本方針を那覇市立地適正化計画にて定めています。



●公共交通を骨格とした都市構造へ

車が必要なまちから、公共交通が便利なまちへ変わるため、小禄・首里・真和志の各地域と中心市街地及び新都心の各拠点と利便性の高い公共交通で結び、誰もが移動しやすいまちを作ります。



2. LRT導入の必要性

まちは、人が集まり賑わいが生まれます。その集う人々をまちへ運ぶために公共交通が必要です。公共交通は、“人”“人”“人とまち”を結ぶ役割を担っています。特に自動車を運転できない高齢者等の交通弱者の移動には不可欠な移動手段です。

那覇市では、まちなかに入る自動車量を減らしながら公共交通をさらに便利にすることで“人を中心としたまち”“誰もが移動しやすいまち”をつくる必要があると考えています。

現在、本市の目指すべき“将来公共交通ネットワーク”においてまちづくりを支える重要な公共交通と位置づけた次世代型路面電車LRTについて、導入に向けた検討を進めています。

LRTは、中心市街地・真和志・新都心の3つの拠点を結び、バスやタクシー、モノレールと連携することで、人々の移動をスムーズにし、環境や人にやさしく、住みよいまちづくりへの効果が期待できます。

H21年度（2010年3月）

「那覇市交通基本計画」策定
 >>> 公共交通ネットワークに、LRT等を「モデル性の高い基幹の公共交通」として位置付け

「那覇市総合交通戦略」策定

H23年度（2011年5月）

「那覇市公共交通総合連携計画」策定

H24年度（2013年3月）

市議会から政策提言「公共交通と交通政策に関する要請決議」
 >>> LRT導入に向けた取り組み要請

H27～H29年度（2015年～2017年）

「LRT導入可能性調査」実施
 >>> 実現性調査（ケーススタディ）

R1年度（2020年3月）

「那覇市地域公共交通網形成計画」策定
 >>> 「LRTなどの基幹の公共交通システムの導入」を位置付け

3. 整備効果

LRT導入により、那覇域に以下の効果が期待されます。

整備目的	期待される整備効果
都市構造としての東西方向の軸の形成	・都市構造の形成（活力維持、コンパクトなまちづくりの促進） ・沿線まちづくりの促進（土地利用の高度化、民間開発の促進） ・まちの活性化（中心市街地への来訪者・歩行者数の増加） ・経済の活性化（買い物目的の移動割合・買い物回数の増加）
総合的な公共交通ネットワークにおける基幹公共交通ネットワークの整備	・速達性の向上（所要時間の短縮） ・定時性の確保 ・移動の円滑化（交通ネットワークの充実） ・公共交通利用の増加
真和志地域のまちづくりの早期進展	・公共交通不便地域の解消 ・沿線地域のまちづくりの促進（土地利用の転換）
公共交通を主体とした誰もが移動しやすいまちの実現	・公共交通利用の増加（自動車からの転換） ・交通環境の改善（交通渋滞の緩和） ・移動の円滑化（生活機会・交流機会の増加） ・交通弱者の利便性向上（移動のバリアフリー化の促進） ・周辺環境の改善（温室効果ガス排出量の削減、道路騒音の改善）
観光の活性化	・観光客の利便性向上（中心市街地・観光施設への所要時間の短縮） ・観光地の魅力向上（観光地の認知度・訪問率の向上）

6. 運行計画

ルート別の所要時間及び時間帯別の運行本数を以下のとおり想定しています。

	所要時間	運行本数	時間帯	本線	支線
東西ルート本線	約19分	ピーク時	7:00 ~ 9:00 17:00 ~ 19:00	10本/h (6分/本)	3本/h (20分/本)
東西ルート支線	約8分	オフピーク時	9:00 ~ 17:00 19:00 ~ 22:00	6本/h (10分/本)	
南北ルート	約17分	早朝深夜時	6:00 ~ 7:00 22:00 ~ 24:00	4本/h (15分/本)	2本/h (30分/本)

【車両最高速度】 40km/h

【停留場停車時間】 30秒

7. 導入車両

軌道運転規則に基づき、全長30m(3両編成)車両の導入を想定しています。

- ・低床式によるバリアフリー化で高齢者等も乗り降りしやすい快適かつ優しい車両
- ・大きい窓にすることで、車窓からの那覇市内の街並みを楽しむことができる車両
- ・シンボリックなデザインとすることで、まちづくりとの調和を図った車両

			導入車両の基本仕様(案)
走行性能	軌間		1, 435mm(標準軌)
	定員		160人(うち座席50席)
	車両寸法	車両長	29, 520mm
		車両幅	2, 650mm
		車両高さ	3, 905mm (パンタグラフ折りたたみ時)
編成数			21編成(東西12、南北9)

【参考】

宇都宮ライトレール
導入車両

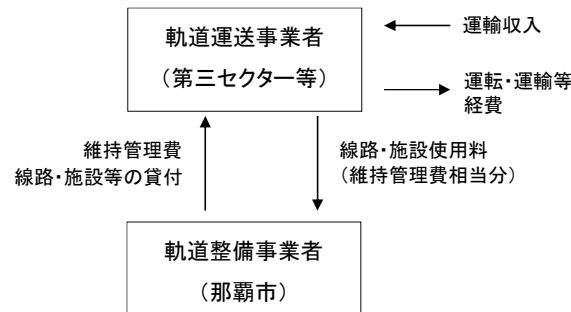


8. 事業スキーム

LRT事業の持続可能な運営、公民の連携が期待できる「上下分離方式」(*)を採用することを想定しています。

※軌道運送事業者(上)が運行を担い、軌道整備事業者(下)が施設を整備・保有する事業形態

※軌道運送事業者は第三セクター、軌道整備事業者是那覇市を想定



9. 概算建設費

※先進地事例を参考にR3年度試算

	建設費
東西ルート(本線・支線)	約320億円 (うち国費:約180億円)
東西ルート+南北ルート	約480億円 (うち国費:約270億円)

※国費は交付対象事業に応じて以下事業の活用を想定
・街路事業(8/10)・都市・地域交通戦略推進事業(1/2)

10. 需要予測

※R3年度試算

	需要
東西ルート(本線・支線)	約15,100人/日
東西ルート+南北ルート	約21,900人/日

※平成18年度沖縄県パーソントリップ調査結果を基に試算
※令和5年度沖縄県パーソントリップ調査結果を基に令和8年度に算定予定

11. 収支計画

軌道運送事業者の運行に係る収支を試算した結果、東西ルートおよび南北ルート整備時のいずれの場合も単年度収支は黒字となることが見込まれます。

※先進地事例を参考にR3年度試算

	東西ルート	東西+南北ルート
運輸収入(①)	約7.8億円	約11.2億円
運行経費(②)	約5.5億円	約9.7億円
単年度収支(①-②)	+2.3億円	+1.5億円

12. 費用便益分析(B/C)

費用便益分析結果は、30年及び50年時点で事業化の目安となる1.0を超える結果となっています。

	30年	50年
東西ルート(本線・支線)	1.01	1.20
東西ルート+南北ルート	1.15	1.35

※R3年度試算

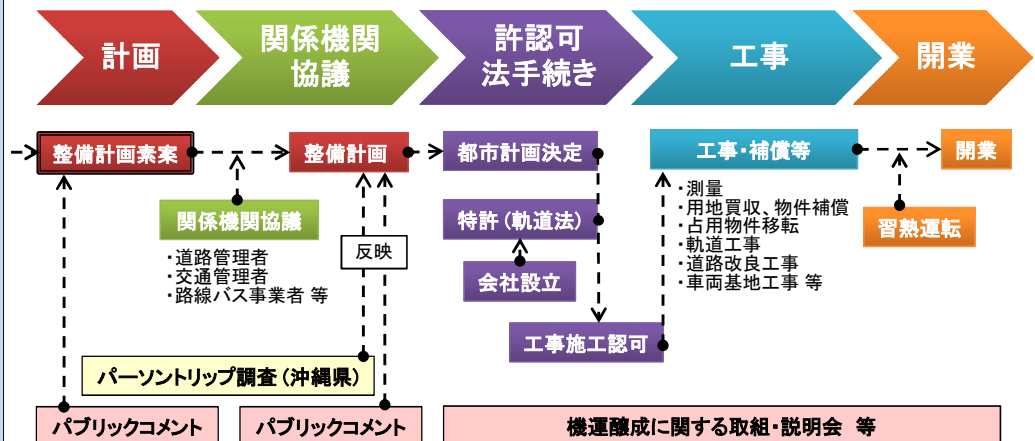
※平成18年度沖縄県パーソントリップ調査結果を基に試算

※令和5年度沖縄県パーソントリップ調査結果を基に令和8年度に算定予定

13. LRT導入フロー

※LRT導入に向けた主たる工程を記載しています。

※東西ルート本線および支線を先行して整備する予定です。



Q1 そもそも、LRTって何？

A1 LRTは、Light Rail Transit(ライト・レール・トランジット)の略称で、車両の床が低く乗り降りしやすく、定時・定速・快適性などの面で優れた特徴を持つ次世代型交通システムのことです。

Q2 LRTの特徴は？

A2 LRTには次のような特徴があります。

- ① デザイン性に優れ、まちの魅力向上につながるシンボリックな公共交通システム
- ② 専用レーンによって時間が正確
- ③ バリアフリーで誰でも乗り降りしやすく、人にやさしい
- ④ 電気で走行し排気ガスがなく、環境にやさしい

Q3 どうしてLRTなの？

A3 公共交通ネットワークとして、南北の基幹軸である『ゆいレール』に加え、新たに東西を結ぶ公共交通軸として定時性や輸送効率が高いLRTを導入することで、モノレール、バス、タクシーなど他の公共交通とのつながりが充実・強化され、相互の円滑な連携が可能になります。

Q4 LRT導入でまちはどう変わるの？

A4 LRTが走る沿線付近では、人通りが増えることで駐車場や空き地だったところに商店や飲食店ができるなど、地域特性を活かしたまちづくりが可能になり、また、環境、福祉、観光といった様々な場面でのまちづくりへの効果が期待されています。

さらに、LRTは人に優しく、高齢者や子ども達といった車を持たない人々の外出機会を増やし、公共交通を利用する場面が増えることで健康増進に繋がります。

Q5 なぜ真和志地域にLRTを導入するの？

A5 モノレールが、本市を南北(小禄・中心市街地・首里)に結ぶ基幹的公共交通の軸を担っている一方で、東西方向においては、中心市街地と真和志地域を結ぶ新たな基幹的公共交通の軸が必要と考えています。そのため、東西方向の公共交通軸の形成、まちづくりの早期進展等の観点から真和志地域にLRT導入を位置づけています。

真和志地域は戦後、道路などの基盤が整わないまま市街化が進み、起伏に富んだ地形もあり、公共交通の不便な地域もあります。

定時性・速達性に優れたLRTを導入し、あわせて路線バスネットワークの再編やフィーダー交通の導入を図り、既存公共交通と連携した公共交通ネットワークを構築することにより、公共交通不便地域の解消を図り、誰もが移動しやすいまちの実現に向けて取り組んでまいります。



街中を走るLRT(フランス・オルレアン)



人々にぎわう街(フランス)

Q6 LRT導入しないといけないの？今のままではだめなの？

A6 人口減少、少子・超高齢化社会でも持続的に発展できるよう、コンパクト・プラス・ネットワーク(※P5参照)のまちづくりが求められています。

今後、高齢者はもちろん、若い世代が暮らしやすいまちになるために、将来を見据えて、まちなかに入る自動車量を減らしながら公共交通をさらに便利にすることで、「人を中心としたまち」「誰もが移動しやすいまち」をつくる必要があると考えています。

LRTを導入し、市域内の東西の骨格を担う交通手段として、バスやタクシー、モノレールとも連携しながら、人々の移動をスムーズにし、住みよいまちづくりを進めていきたいと考えています。

Q7 LRTの具体的な計画は決まったの？

A7 那覇市LRT整備計画素案は関係機関(道路管理者、警察、路線バス事業者等)との協議を行うために那覇市の考え方を取りまとめたものであり、決定したものではありません。

今後、LRT導入に向けて素案を基に関係機関との協議を行い、令和8年度のLRT整備計画策定を目指して取り組んでまいります。

Q8 LRTを導入したら渋滞が悪化するのでは？

A8 LRT導入により、自動車の通行帯が4車線から2車線に減少するため、LRT導入路線および周辺道路の自動車交通に影響が与えることは想定されます。

そのため、LRT導入に合わせてクルマから公共交通の利用に転換を図る施策を行い、市域内に流入する車の総量を減らすよう取り組んでまいります。自動車交通から公共交通への利用転換が進めば、将来的には自動車交通の適正化が図られ、渋滞の緩和が期待できます。

また、令和6年度にLRT導入路線や影響を受ける道路において、交通量配分や交通シミュレーション等による調査・検証を行う予定です。LRT導入による道路への影響を定量的に把握し、その影響および対応策について道路管理者および交通管理者と協議してまいります。



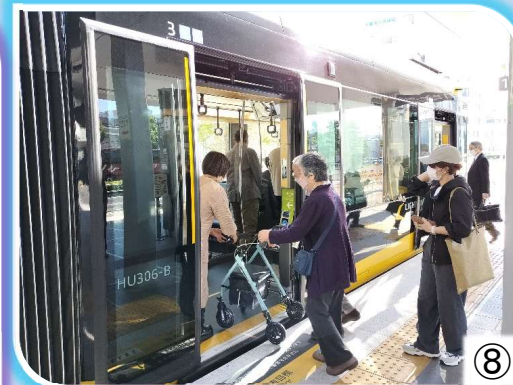
①



②



⑦



⑧



③



④



⑨



⑩



⑤



⑥



⑪



⑫



⑬

- ①,②: 宇都宮駅東口停留場でのLRT停車状況 ③: ゆいの杜中央停留場付近でのLRT走行状況
 ④: 東宿郷停留場付近でのLRT走行状況 ⑤: 車両の横顔 ⑥: 東宿郷停留場
 ⑦: 信号による停車状況 ⑧: 手押し車で乗車状況 ⑨: 車内座席 ⑩: 車内料金表示 ⑪: 車内連結部
 ⑫: セルフ乗降方式(ICカードでの決済) ⑬: タッチパネル式デジタルサイネージ(乗換案内等)