

市民意見および意見対応内容一覧（那覇市L R T整備計画素案に対する市民意見募集）

ご意見の提出にご協力いただきましたことに対し、厚く御礼申し上げます。いただきました意見を踏まえ関係機関との協議を進めてまいります。

NO.	市民意見内容（要約）	那覇市回答
1	真和志地区の老人がL R Tに簡単に乗車できて、最寄り駅付近のスーパーで買い物ができる環境が重要と考える。P3の「導入ルートイメージ」の真和志地域拠点一帯ルートは、既存バス路線と重なっており、公共交通の空白域の住民には何ら恩恵がないように思える。 対策案としては、「首里地域拠点」方向から「真和志地域拠点」方向にかけてのL R Tルートの追加を望む。	定時性・速達性が優れるL R T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。 真和志地域と首里地域を結ぶ交通については、路線バスの再編やフィーダー交通等で検討してまいりたいと考えております。
2	真和志地区からなぜ南部医療センターへのルートとしたのかわからない。南部医療センターへ通院する老人は少ないと思われ、もし行くのであれば既存バスで対応可能と思われるが・・・。 土地買収などで時間を要することがルート選定の主な原因であるなら、L R Tを作らずに既存道路を広げて路線バスを空白域へ通してもらいたい。	病院へのアクセスや路線バスとの結節等を考慮し、県立南部医療センター付近へのルート設定を想定しております。 定時性・速達性が優れるL R T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。
3	現在まだ生き残っているマチャグラーなどの個人事業主を助けるようなLRTのルートを検討の方がよい計画ではないかと思います。個人事業主の集まりによる商店街を活性化することは、子供の育成環境、治安、コミュニティの形成、歩いて暮らせる利便性、健康長寿など、あらゆる面で利点があります。かつての商店街の賑わいを取り戻すために、その商店街通り沿いにルートを設けることがよろしいのではないかと思います。ヨーロッパ（ポルトガル リスボンなど）では道路幅員の狭いところも単線で路面電車が走っています。道路幅員が広くなくても可能と考えます。 また同時にその周辺地域の容積率の緩和することにより若年層の移住がしやすいように取り組む必要があると考えます。	L R Tの導入ルートにつきましては、本市における主要な公共交通ネットワークを「交通」「観光」「まちづくり」「福祉」の視点により目指すべき将来公共交通ネットワークの検討を行い、中心市街地、真和志地域、新都心地域の3つの拠点を結ぶ基幹的公共交通として位置づけております。なお、L R Tは道路交通への影響等を考慮し、幅員の大きな4車線道路に導入することを想定しております。 L R T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、地域特性に応じたまちづくりが可能となり、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ます。 L R Tはまちづくりを支える重要な公共交通と位置付けていることから、まちづくりも含めた具体的な施策について、関係部署とも連携して検討してまいります。

※現在的那覇市の考え方として回答しています

NO.	市民意見内容（要約）	那覇市回答
4	現在の東西ルート支線はみなとオアシスなはと久茂地をつなぐルートを変更し、地元の方が生活しやすいよう、国際通り若狭通り、そして新都心地区を単線で回遊することを提案します。1週を30分で回れると想定しています。	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おります。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導入を位置付けております。 本市では、公共交通システムに応じた階層的な公共交通ネットワークの形成を目指しております。デマンド交通等の小規模な地域内の交通については、地域の実情に合わせて導入を検討してまいります。
5	現計画素案3ページの南北ルートは必要ないと考えています。また、那覇市街の方が出勤時に車で来られることを想定して真玉橋方面や県立南部医療センターにLRTの駅を設けてパーク＆ライドを想定することによる計画を想定しているのであれば、那覇市周辺の市町村の利便性があがるため那覇市内に住むメリットは弱くなり、那覇市外に多く住むことになると考えられます。那覇市内に移住者を増やす事を目的とするのであれば今残っている商店街や生活の場にできるだけ近接して計画することがより商店街の魅力をあげることにより、よい計画になるのではないかと思います。	LRTの導入ルートにつきましては、本市における主要な公共交通ネットワークを「交通」「観光」「まちづくり」「福祉」の視点により目指すべき将来公共交通ネットワークの検討を行い、中心市街地、真和志地域、新都心地域の3つの拠点をつなぐ基幹的公共交通として位置付けております。LRTの導入により、市内移動の利便性の向上に寄与するものと考えております。 LRTはまちづくりを支える重要な公共交通と位置付けていることから、まちづくりも含めた具体的な施策について、関係部署とも連携して検討してまいります。
6	台湾・高雄市のLRTは、全線にわたって架線レス化されており、軌道敷の緑化が施されるなど、景観や環境に配慮した設計になっている。 那覇市のLRT整備計画素案でも、架線レス化を導入して欲しい。	景観や環境に配慮した計画になるよう、架線レス化も含め検討してまいります。
7	繁多川、識名地区の不便解消につながる。特に高齢者のために良い計画としてください。従来のバス業者への配慮も必要と思います。	LRT導入の合意形成が図れるよう、路線バス事業者を含む関係機関と協議を進めてまいります。
8	パンタグラフ型より自送型(畜電池型)	景観や環境に配慮した計画になるよう、架線レス化も含め検討してまいります。

※現在の那覇市の考え方として回答しています

NO.	市民意見内容（要約）	那覇市回答
9	沖縄の自動車利用率が高いと思われる理由として、駅まで遠い、買物（荷物）が多い、費用（割高に感じる→交公共交通機関）、通学・習事への送迎、商業施設へアクセスし易いがあげられる。 上記理由を LRT で緩和出来るのであれば利用価値有 ※モノレール導入時も同様な比較されている可能性あるため、実効性の検証が必要と思われる。	定時性・速達性が優れる L R T 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。 また、乗継割引等のソフト施策の導入等により乗継抵抗の軽減に向けて取り組んでまいります。
10	LRT よりモノレールの新しい路線を建設すべきだと考えております。理由は以下のとおりです。 ①那覇市識名・真地付近の勾配 東西ルート本線の計画図には識名園付近は、国交省のハザードマップに地滑り警戒区域として登録されており、勾配に適しているモノレールの方が LRT より良いのではないかと思います。また、沖縄は飲酒運転がととても多いため LRT と自動車との事故が多発すると予想します。事故発生により渋滞は更に悪化するのではないかと考えます。 ②従業員の確保 ゆいレールで駅員不足が発生していて巡回方針という形を取っている状態であるのに LRT で新たな人材を確保するのは難しいと考えます。モノレールを新設したら既存の運転手が働くことができますが、LRT の免許を取得させるための費用など、多大なコストも掛かります。 ③車両や設備の面 現在もモノレール社では 3 両編成の車両を新造されていますが、使わなくなった 2 両の車両を活かすことはできないのでしょうか。車両や基地、変電設備など既存のモノを活用した方が LRT として一から始めるよりコストも大幅に削減できますし、効率も良いと考えております。 これら 3 つの理由から自動車事故が発生しやすい LRT よりヒト・モノ・カネにおいてメリットが大きいモノレールを新設すべきだと考えます。	モノレールとの比較については、事業費等の経済性、費用便益分析等の事業成立性、事業スキーム（公設型上下分離方式）等の持続可能性を考慮し、L R T 導入を位置付けております。 定時性・速達性が優れる L R T 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、モノレールおよび既存路線バス等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。

※現在的那覇市の考え方として回答しています

NO.	市民意見内容（要約）	那覇市回答
11	現状の交通渋滞の最大の原因は通勤・通学でのマイカーの利用です。通学で活用される LRT を整備できるか、そして、通学のためのマイカーの数を抑えることができるかが朝夕の混雑緩和のカギになると考えます。特に高校および高等教育機関へのアクセスを見据えた LRT 駅の設置が重要になると考えます。	L R T 導入にあ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、市域内に流入するクルマの総量を減らすよう取り組んでまいります。 なお、具体的な施策については、関係機関と協議するなかで検討してまいります。
12	交通弱者でない健康な人に公共交通機関＋徒歩を徹底することが重要です。検討委員会委員にはマイカーを使わずに那覇市内を移動している人を選任しないと（行政の担当者も）机上の空論になると考えています。	公共交通利用者を含む多様な意見を取り入れながら、L R T 導入に向けて取り組んでまいります。
13	素案の中の交通弱者の定義をきちんとしてほしいと考えます。交通弱者の方々にはドア to ドアのモビリティサービスが必要です。政府が規制緩和を進めているライドシェア等、新たな MaaS による施設や病院へのスムーズな移動を確保すべきだと考えます。	本市では、公共交通システムに応じた階層的な公共交通ネットワークの形成を目指しております。デマンド交通等の小規模な地域内の交通については、地域の実情に合わせて導入を検討してまいります。 なお、真和志地域においては民間事業者による乗合タクシーを導入しております。
14	東西ルートの支線（単線）として若狭海浜公園から LRT 県庁北口駅の整備が挙げられていますが、もしクルーズの受け入れを想定しているなら非現実的だと考えます。1 回の下船で 4 千～6 千人が降りてくるクルーズ客に対し 160 人定員の LRT が何往復かしても逆に混乱を招きます。 クルーズ客による大量のバス利用を抑制したいのであれば若狭のクルーズターミナルから県庁前駅または LRT 県庁北口駅まで屋根付きの歩道橋を整備した方がクルーズ客の国際通り方面へのスムーズな回遊を促すことができると考えます。そして、その方が建設コスト（導入コスト）も安く維持費も安いと考えます。	東西ルート支線については、車両基地への接続を主な目的として設定しております。 なお、クルーズ船乗客については、観光貸切バスや路線バス、タクシー等の多様な移動手段と連携して受け入れることを想定しております。

※現在の那覇市の考え方として回答しています

NO.	市民意見内容（要約）	那覇市回答
15	私は那覇市新都心の天久に居住しており、南北線の整備計画に反対します。新都心地区は交通渋滞が慢性化しており、4車線が2車線に縮小されることで、新都心地区住民の利便性が大幅に損なわれることは容易に想像できます。 また、交通渋滞の長期化により風評被害が生じ、商業施設における顧客離れが進み、地域経済に悪影響を及ぼす恐れがあります。また、新都心地区住民は地区内ですべての用を済ませることができるため、南方からではなく、寄宮地区方面からの入域が主となっており、南北線の整備は新都心地区住民にとってメリットが乏しいと言えます。 南北線の整備が行われる場合は、新都心地区に進入せず、おもろまち駅前交差点までとするなどの措置を検討していただきたいと思います。	L R Tの導入ルートにつきましては、本市における主要な公共交通ネットワークを「交通」「観光」「まちづくり」「福祉」の視点により目指すべき将来公共交通ネットワークの検討を行い、中心市街地、真和志地域、新都心地域の3つの拠点をつなぐ基幹的公共交通として位置づけております。 L R T導入にあ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、市域内に流入するクルマの総量を減らすよう取り組んでまいります。L R Tの導入により、市内移動の利便性の向上に寄与するものと考えております。 なお、道路交通への影響については、交通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。L R T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検討してまいります。
16	東西ルート本線を強く支持する。その理由は2つ。 ・モノレールが南北ルートを担っており、市民の多くが既に恩恵を受けている。ならば次は東西方向へのルートを開発する必要がある、これにより真和志地区の再開発遅れを多少なりとも軽減できる。 ・南北ルートを採用した場合、将来的に豊見城方向へ延伸する可能性が見える。現在の沖縄本島は浦添や豊見城など西側に偏った開発がされており、狭い土地を更に狭くしている。そこで東西ルートを採用し、本島東側への開発拡大を将来の目標とするべきだと強く思う。	L R T導入の合意形成が図れるよう、関係機関と協議を進めてまいります。 なお、延伸については、隣接市町村からの相談に応じ、連携して取り組んでまいりたいと考えております。

※現在の那覇市の考え方として回答しています

NO.	市民意見内容（要約）	那覇市回答
17	1. 路線工事の交通渋滞増加と拡幅工事巨額予算増加予想 2. 異常気象や巨大台風等の莫大な被害想定 3. 設置後の路線管理や修繕費と車体更新費用の巨額費用 4. LRT 交通等の新たな人件費増 5. 乗り場か LRT 移動だけで降り場まで移動さらなる移動を 6. LRT 路線費用対効果の曖昧判定や過大評価等見積 7. 赤字の時の対策案が無い(本数を減らしても難しい) 解決策案 1. 県内のバスやタクシー事業者等に委託 2. E V のため車重あり 3. 各事業者が管理運営 4. 本島内のどこでも移動が戸口から戸口移動に 5. コミュニティーバスやスクールバス等の低料金も可能性 6. 新たな事業者でオンデマンドや予約や定期運行など 7. 新たな時代に併せた路線開発や 1 人乗り運行など運航時間に合わせた乗り物提供会社法人運航等	頂きました意見も参考にまいります。 本市では、公共交通システムに応じた階層的な公共交通ネットワークの形成を目指しております。デマンド交通等の小規模な地域内の交通については、地域の実情に合わせて導入を検討してまいります。
18	公共交通施設の LRT は多数の旅行者も乗り合わせ市民に感染蔓延が社会問題化になるまた新しいウイルスが発症しコロナウィルスで感染蔓延したように、病院がパンク状態に、患者受け入れできない状態もありました。無人自動運転で他の人の感染や被害者拡大防止も、個別にその都度消毒体制が取れば、被害拡大や陽性者の追跡も場所の特定も出来ることに、様々なメリットが、民間企業の力を最大限生かし県全体で無人運転車が新たな価値の創作に	無人自動運転等の新たな技術については、実現可能性も含めて調査・研究してまいります。
19	LRT 駅で大勢のお客を乗り降ろしても次の乗り降り、が必要になりさらなる成長混雑や新渋滞を創る。オンデマンドで戸口から戸口で渋滞解消、時間制だけの料金体制で運航すれば、迂回路で早く付けば安く、逆に混み合う道を選べば料金が上がるし、郊外や市街地では時間制で安い料金で利用出来る。混み合う道を避ける効果も有り	本市では、公共交通システムに応じた階層的な公共交通ネットワークの形成を目指しております。デマンド交通等の小規模な地域内の交通については、地域の実情に合わせて導入を検討してまいります。 なお、真和志地域においては民間事業者による乗合タクシーを導入しております。

※現在的那覇市の考え方として回答しています

NO.	市民意見内容（要約）	那覇市回答
20	LRT は近代的な路面電車と考えます。 沖縄は戦後約 80 年鉄道のない唯一の県です。那覇市は LRT を早急に実行してほしい。できれば 10 年後には（一路線でも）開通できることを望みます。	L R T 導入の合意形成が図れるよう、関係機関との協議を進めてまいります。
21	寄宮十字路から新都心までのルートについて、寄宮からそのまま北向けは、今から道路拡張は大変難しく立ち退き時間かかるのと思われます。都市計画及び工事進行中の 3・4 那覇 88 路線を通して既存の真嘉比通り（真嘉比サンエー食品館）交差点・安里モノレール駅交差点に向かう案が良いのではないかと思います。真和志地域密集地帯（寄宮・識名・繁多川・大道・松川・真嘉比）多くの住民の足と学生の通学になり得るモノレール駅にも繋げられ利便性が上がると思います。市民・地域住民の為の LRT であるならばこのルート案について考えてほしいです、この地域真和志北西地域の利便性向上の為にもお願いします。	L R T 導入については、東西方向の公共交通軸の形成、真和志地域のまちづくりの早期進展等の観点から、東西ルート本線および支線を先行整備する予定としております。 南北ルートについては、道路整備の進捗等を確認しながら導入に向けた検討を進めてまいります。
22	那覇市は長きにわたり、「市民協働」を謳っていますが、この「協働」においては、行政と市民の間の上下関係ではなく、目線を合わせて住みよい安全安心なまちづくりに取り組みましようというスローガンであると思うのですが如何でしょうか。 知念市長も「夢がふくらむ那覇市の快適な未来、一緒に描きませんか？」と市民に向けて仰っているわけですから、市長の言葉やスローガンが本気で本物であるならば、L R T 敷設実現するための主たる機関の中にも那覇市民を入れて発言権を持たせて頂きたいと思います。地域に根差して私利私欲に関係のない自治会等の立場から参加させて頂くことは、地域社会の未来にプラス効果はあっても大きなマイナスはないと考えますし、沿線住民との相互理解も得られやすくなると思います。	L R T 導入にあたりましては、市民協働が重要であると認識しております。導入の合意形成を図る那覇市都市交通協議会において、市民代表が委員として参画しております。頂きました意見も参考に市民の意識醸成を図る施策に取り組んでまいります。
23	国土交通省の担当部署の方をお迎えして計画を早く確実に推進して頂きたいです。富山市も宇都宮市もそのような手段を講じていたと思います。上手くいった前例には倣うことが沢山あるでしょうから。	他自治体の先行事例等を調査・研究してまいります。

※現在の那覇市の考え方として回答しています

NO.	市民意見内容（要約）	那覇市回答
24	運行区間が県庁北口～ 県立南部医療センター付近となっているが、終点を高速道路南風原北 IC 付近まで延伸してほしい。 南風原町都市計画マスタープランでは、南風原北 IC 周辺を商業拠点化する方向が示されている。東西に渡る南風原与那原バイパスや南北に渡る高速道路の拠点の整備が進み人の移動が集中する場所となる。 南風原北 IC 付近を終点地とし大規模駐車場を整備することで、モノレールでだこ浦西駅パークアンドライド駐車場のよう西原、与那原地方から自動車以南風原北 IC 付近まで移動し、そこから、LRT に乗り換えて利用する形が望ましいと考える。 また、24. 04. 04 に発生した地震による津波警報では、西原、与那原地方から避難する主要なルートになった。海拔も高く南風原北 IC 付近に大規模駐車場を整備し、交通拠点化とすることで、大きな効果が生まれると考えている。	延伸については、隣接市町村からの相談に応じ、連携して取り組んでまいりたいと考えております。
25	・Q8A8 に書いてある通り、渋滞が悪化すると思われます。 ・住民の利便性を保ちながら、市域内に流入する車の総量を減らす具体策が示されていません。 ・ただでさえ狭い道路において、バスから LRT に切り替えるのは合理的だとは思えません。 ・バスを超える「LRT の定時性」は、バスレーンを超える「自動車の利便性へ負担」の上に成り立つものです。 ・過去、北九州市に LRT が存在していましたが、撤去して、代わりにバスを増発し、渋滞が緩和されたと記憶しています。西日本鉄道に当時の顛末を確認し、情報開示するべきだと思います。 ・計画素案発表後の、令和 6 年度に影響及び対応策について協議するそうですが、これらの順序が逆であるため、LRT 導入そのものが目的化され、住民の利便性が置き去りにされていると感じます。 ・バスやタクシーの運賃補助を強化することで、利用を促進したほうが、様々な面でのリスクが少なく、即効性があり、費用対効果の上で有利です。 ・ゆえに、是非、この計画を断念していただきたいと思います。	那覇市 L R T 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本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、L R T 導入に向けた合意形成を図るため、必要な調査等を実施していく予定となっております。 なお、道路交通への影響については、交通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。L R T 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検討してまいります。

※現在的那覇市の考え方として回答しています

NO.	市民意見内容（要約）	那覇市回答
26	那覇 LRT 東西線を与那原町まで計画。南部医療センター～与那原（一部高速化専用軌道有） 那覇、南風原、与那原の三市町協議会設置は行うべきと考えます。 旧与那原駅周辺→MICE→沖女短大キャンパス→南風原トランジットセンター→南部医療センター 那覇与那原 LRT 線（東西線）と「ゆいレール西原延伸」の連携（西原トランジットセンター）	延伸については、隣接市町村からの相談に応じ、連携して取り組んでまいりたいと考えております。
27	「副次拠点」に現在改築中の那覇市立病院地区を加えたほうがよい。 市立病院駐車場棟におけるパーク＆ライド【車両基地】先日の津波警報が発令されたことから、低海拔地区の松山公園地下でなく、高台の車両基地・運営本部の一体化した方がよいのではないかと。	L R T の導入ルートにつきましては、本市における主要な公共交通ネットワークを「交通」「観光」「まちづくり」「福祉」の視点により目指すべき将来公共交通ネットワークの検討を行い、中心市街地、真和志地域、新都心地域の 3 つの拠点を結ぶ基幹的公共交通として位置づけております。 車両基地については、必要規模や津波等の災害も考慮し、検討してまいります。
28	貨客混載対応トランジットセンター（南風原、与那原）2024 年は物流の問題もでてきていることから、農連市場等の貨物運送を担うような LRT を目指すこともできるのではないかと。	現時点で貨物運送は想定しておりませんが、必要性も含めて調査・研究してまいります。
29	記載の内容はかなり以前より真和志地域が抱えている課題であり、早急な整備を望みます。（正直、計画が遅いくらいです）	L R T 導入の合意形成が図れるよう、関係機関との協議を進めてまいります。
30	ルート設定は特に異論はありませんが、南風原与那原方面、豊見城・糸満方面からの車の流入を抑えない限り、自動車通行帯が 4 車線から 2 車線に減少することで、更なる交通渋滞を引き起こすことが想定されます。 それらを防止するために、南部医療センターや真玉橋駅付近へ駐車場を整備し、パークアンドライドシステムの導入とセットで整備することで、LRT 利用者の増加並びに交通渋滞の抑制に繋がると考えます。 また、南部医療センター駅と首里駅をバス等の公共交通機関で南北に繋ぐことで、モノレール等を利用してアクセスができない方に対して、首里地域への利便性が向上すると考えます。	道路交通への影響については、交通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。L R T 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検討してまいります。 交通結節点においては、パークアンドライド駐車場等のハード整備や、乗継割引等のソフト施策の導入等により、乗継抵抗の低減に向けた環境を整えるよう検討してまいります。 また、真和志地域と首里地域を結ぶ交通については、路線バスの再編やフィーダー交通等で検討してまいりたいと考えております。

※現在の那覇市の考え方として回答しています

NO.	市民意見内容（要約）	那覇市回答
31	4 車線が 2 車線になると示されている。 諸外国で実施している日にちごとにナンバープレートの奇数偶数のみ通行可などの施策も検討実施したらどうか。	道路交通への影響については、交通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。L R T 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検討してまいります。
32	市民の代表である市長・市議員や担当職員はもちろん、広く市民の老若男女の関心がある方をモニター募集し視察し施策にいかすことが大事だと考える。	L R T 導入にあたりましては、市民協働が重要であると認識しております。頂きました意見も参考に市民の意識醸成を図る施策に取り組んでまいります。
33	市の LRT 導入は画期的な計画であり以下のような理由で大賛成です。 ・ 定時・定速かつ安心安全で超便利なハイテクで快適な移動手段であること。 ・ 高速・中速・低速が可能で渋滞や排ガス、騒音を抑えた静かでクリーン、環境にもやさしいこと。 ・ 低床式で車イスやベビーカーでも利用可能でこれからの少子高齢化社会に相応しい乗り物であること。 ・ 日々の渋滞による経済的損失は 1455 億円（沖縄総合事務局試算）に達する程の車依存社会であり、早期に脱却すべきである。 ・ モノレールと違い、建設費が安く、採算性に優れていること。 ・ 欧米の多くの都市や国内でも富山市、宇都宮市などでも導入され、輸送効率が高く、新しい都市づくり、町づくりや中心市街地の活性化手段として採用されていること。 ・ LRT が導入されれば、自家用車から LRT に乗り換える市民、県民が増えることが期待でき、採算面や渋滞緩和の改善が期待できること。特に、パーク＆ライド方式やモノレール・バス・タクシーと連携出来れば、一層利便性が高まり、大きな経済効果が期待できること。 ルートについては市の計画に賛成です。真和志地区の急勾配のことやバス事業者など関係機関との調整を乗り越え計画通りに実現できるよう最大限のご尽力をお願いしたい。	L R T 導入の合意形成が図れるよう、関係機関との協議を進めてまいります。

※現在的那覇市の考え方として回答しています

NO.	市民意見内容（要約）	那覇市回答
34	東西ルートは、県庁北口～県立南部医療センター付近よりも、県庁付近～古波蔵～真玉橋～一日橋付近の４車線道路を利用したルートの方が多くの市民や南風原、豊見城などの住民も LRT を利用出来て車の流入抑制で渋滞緩和の目的からしても有益である。 一日橋付近は真地団地や南風原団地、また多くの商業施設や高校など多くの利用者がいるが県立南部医療センター付近に来て急勾配のため、そのほとんどの人が利用しないと思われる。また一日橋付近は新都心への車以外のアクセスも非常に悪い。 一方、もともと近距離で交通の便が良い寄宮地区を中心に多額の費用をかけてわざわざ LRT を導入するのではなく、遠くて不便で時間的ロスが大きく尚且つ利用者の多い地域こそ LRT を導入する必要があるのではないのでしょうか？ 寄宮より東の細い道路が多い識名などの地区はあえて LRT を導入するのではなく、今まで通り識名開南線などバスでくまなく回る方が向いています。車の流入抑制効果も低いと思われるのに、なぜ一日橋付近のルートではなく南部医療センター付近のルートを予定しているのか疑問であるし説明してもらいたい。 コンパクトな街作りと言っても中心市街地、真和志地区（寄宮）、新都心を中心とした徒歩 30 分程度の地域に LRT を導入してコンパクトな街作りを目指すのではなく、那覇市の場合はほぼ全域に人が住んでいるので、遠くて不便で時間的ロスが大きく尚且つ利用者の多い地域こそ LRT を導入する必要があるのではないのでしょうか。 ぜひ東西ルートを見直し変更するようにお願いいたします。	L R T の導入ルートにつきましては、本市における主要な公共交通ネットワークを「交通」「観光」「まちづくり」「福祉」の視点により目指すべき将来公共交通ネットワークの検討を行い、中心市街地、真和志地域、新都心地域の３つの拠点をつなぐ基幹的公共交通として位置づけております。 なお、病院へのアクセスや路線バスとの結節等を考慮し、県立南部医療センター付近へのルート設定を想定しております。 定時性・速達性が優れる L R T 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。

※現在的那覇市の考え方として回答しています

NO.	市民意見内容（要約）	那覇市回答
35	・沿線沿いは渋滞の改善になる。沿線外の渋滞解消は？ ・駅近はいいが、遠いと足が向かない。（特にお年寄りや障害者） ・戸口から戸口の習慣は変えづらい。（東南アジアで駅まで来ない例がある） ・自家用車を減らす観点だけでなく、本当の異次元の改革を実施。 ・レンタ自転車、キックボード、ライドシェアも視野に ・バスは停留所で乗る概念を変える。戸口で乗れる ・バスは大型の概念を変える。4～5人サイズから ・市内を走るバスは無料（他市町村からも那覇市に入ったら課金されない。）（補助金運用、他の市町村にも拡大） ・バス会社の再編（公共交通機関のあり方の検討） ・特区にして規制を変える ・IT、IoT、キャッシュレスの拡大	道路交通への影響については、交通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。L R T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検討してまいります。 本市では、公共交通システムに応じた階層的な公共交通ネットワークの形成を目指しております。デマンド交通等の小規模な地域内の交通については、地域の実情に合わせて導入を検討してまいります。 なお、真和志地域においては民間事業者による乗合タクシーを導入しております。 また、IT、IoT、キャッシュレス等については、他自治体の先行事例等を調査・研究してまいります。
36	“人を中心としたまち” “誰もが移動しやすいまち” との記述があるが、バス路線が無い箇所や少ない箇所に新たにLRTを計画するのであれば、上記記述には納得できるもの、LRTの路線予定箇所は既にバスの路線であるため、LRT導入の必要性は乏しいように思われる。	定時性・速達性が優れるL R T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。
37	4車線道路の幅員の大きいに導入とあるが、予定箇所の多くが現時点で渋滞が多発する箇所である。LRT導入後には、渋滞の解消の効果が見込めるかもしれないが、導入前の工事期間中の混雑についてはどのように考えているのかが見えてこない。	工事期間も含めた道路交通への影響については、交通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。L R T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検討してまいります。
38	沿線付近の活性化を考えているようだが、現状のバスやモノレールの路線付近が活性化しているかを見れば、希望的観測に過ぎないと思われる。現時点で公共交通機関の無い路線であれば、考えることができるかもしれないが、これはLRT導入のためのこじつけではないか？	昨年開業した芳賀・宇都宮L R Tにおいては、人口の増加、高層建築物の増加、地価の上昇等のまちづくりへの効果が発現しております。 本市においても、L R T導入に合わせてまちづくり施策を効果的に実施することで、まちの活性化が図れるよう取り組んでまいります。

※現在の那覇市の考え方として回答しています

NO.	市民意見内容（要約）	那覇市回答
39	確かに真和志地区は不便なため、LRT 導入の効果は見込めるかもしれないが、南北ルート of 大道から真和志の区間はどこも道路自体が狭く、LRT 工事中の交通状況の悪化が想定される。もしも道路拡張も伴うのであれば、費用や工期が想定以上となり、全面開通までかなり長期間不便な状態となると思われる。 真和志地区に限らず、市内全体的に車道や歩道の路面の状況等が悪く、植え込み等も手入れが行き届いておらず、車にも歩行者にも優しくない状態にある。LRT 導入よりも現在ある道路の修繕に予算を向けてほしい。	L R T 導入については、東西方向の公共交通軸の形成、真和志地域のまちづくりの早期進展等の観点から、東西ルート本線および支線を先行整備する予定としております。 南北ルートについては、道路整備の進捗等を確認しながら導入に向けた検討を進めてまいります。
40	・環状線にして（左回り、右回り）にて乗降りにし、地域拠点を4～5ヶ所を設け、乗換方式にする。 ・小禄地域（空港、糸満市含む）には観光インバウンドが多く、人口流動（移動）もあるのでルート（拡大・延長）を設定すべき。 ・隣接市町住民から那覇市への流入が今後推定されるのでLRTを延長する（一部延長） ・隣接市町（浦添市、豊見城市、南風原町）との連携し、協議会の設定 ・那覇市内ルートを設定するのではなく、隣接住民にも利用しやすい拠点の設定 ・観光客の流動が増加する那覇空港へのルート拡大	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おります。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L R T 導入を位置付けております。 また、延伸については、隣接市町村からの相談に応じ、連携して取り組んでまいりたいと考えております。
41	「【停留場停車時間】30秒」とありますが、とても短いと思います。これから高齢者がますます増えるので、乗降に時間がかかると考えられます。停車時間をもっと伸ばしたほうが良いと思います。	現時点では、モノレールの停車時間等を参考に運行計画を想定しております。事業段階において具体的な停車時間等について検討してまいります。
42	収支計画にも関係すると思いますが、運賃について流動的に設定してほしい。具体的には、インバウンドなどの沖縄県民以外用を基本料金として高めに設定して、那覇市民・那覇市に職場がある人は8割引き、那覇市民以外の沖縄県民は5～6割引きなど、地域住民の身近な足として利用できるような料金設定を望みます。	現時点では、路線バスの市内均一料金により収支計画を試算しております。事業段階において具体的な運賃施策について検討してまいります。

※現在の那覇市の考え方として回答しています

NO.	市民意見内容（要約）	那覇市回答
43	支払い方法は、「オキカ」や「〇〇ペイ」のようなローカル的な方法ではなく、クレジットカードのタッチ決済のように広く普及している方法を採用してほしい。そのほうが、インバウンドや県外者も利便性が良くなるし、コストも低くなると思う。	決済方法については、L R Tのみならず他公共交通機関との連携を図るうえで重要だと考えております。事業段階において具体的な決済方法について検討してまいります。
44	公共交通ネットワークの必要性＝L R Tの必要性に飛躍していると思います。まず既存の公共交通であるバスネットワークの整備・強化ではだめということを立証することが必要ですが、特に触れられていません。1. 那覇市の交通の現状・課題の「●公共交通利用の低下」で示されているグラフでもモノレール開業後バス利用者がモノレールに変わっているだけなので、L R T導入しても自動的に自家用車利用が減り渋滞が解消することにはならないと思います。	バス利用環境の整備は、ハード面、ソフト面ともに多様な取り組みを行ってきておりますが、定時性・速達性の確保や市民・観光客へのわかりやすさの面等で課題があると認識しております。 定時性・速達性が優れるL R T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。 また、軌道の導入によりまちづくりを推進してまいります。
45	現在東西ルート案とほぼ重複する那覇バス2番識名開南線が運行されています。この路線を通勤で使っていましたが、与儀十字路と開南が渋滞箇所だと思います。しかし今年度中に与儀十字路の歩道橋の撤去が決まったようですので、与儀十字路より東はもともとバスレーンも設定されておらず、このルートにL R Tの必要性はあまりないと思われます。 自動車交通をL R Tに置き換えて渋滞を解消する必要があるとすると、国道330号線や環状2号線だと思うのですがどうでしょうか。 いずれにしても与儀十字路歩道橋撤去後、那覇バス2番の利用率・定時制などをまず検証していただきたいと思います。	L R Tの導入ルートにつきましては、本市における主要な公共交通ネットワークを「交通」「観光」「まちづくり」「福祉」の視点により目指すべき将来公共交通ネットワークの検討を行い、中心市街地、真和志地域、新都心地域の3つの拠点を結ぶ基幹的公共交通として位置づけております。 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おります。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L R T導入を位置付けております。 また、軌道の導入によりまちづくりを推進してまいります。

※現在の那覇市の考え方として回答しています

NO.	市民意見内容（要約）	那覇市回答
46	公共交通の強化は必要だとして、なぜバスシステムの強化ではだめなのだろうということですが、たぶん、現行の路線バスは定時性が悪い、運転手不足などの問題点があるからなのかと思います。 しかし、一般的には最寄りのバス停まで行くのと、L R Tの停留所まで行くのでは、バス停までのほうが近く、バスに乗ってL R Tの停留所まで行くとなると、乗り換えが必ず必要になります。 またバスを基幹交通として利用すれば、車線減少も不要なので、L R T建設に比べ、費用は大幅にカットできます。その分を敬老パス的な費用の補助に充てるなどすることで、高齢者の移動を後押しできます。 さらに、L R T運行開始予定の2040年には、自動車の自動運転はレベル5（無人運行）が実用化されているとの報告もあります。当然A Iによる運行管理も進んでいると思われますので、路線バスや、スクールバスなどの定時性も実現しているはずですし、よりきめ細かで無駄のない路線の設定も可能になります。L R Tでは準備から開業まで15年かかるとのことなので、バス路線の方がタイムリーに設定できるのではないのでしょうか。 なお、バスシステムの進化にしてもL R T導入にしても、市内への自家用車の乗り入れ規制は必要だと思われます。公共交通機関を増やしても自動的に自家用車の使用が減るわけではないからです。まず自家用車と公共交通では単純な費用は自家用車の方が安い（駐車場代を抜きにして）。ということは通勤手当を負担する企業等の負担も増えます。パークアンドライド駐車場を作ったとして、その利用料もかかります。	バス利用環境の整備は、ハード面、ソフト面ともに多様な取り組みを行ってきておりますが、定時性・速達性の確保や市民・観光客へのわかりやすさの面等で課題があると認識しております。 定時性・速達性が優れるL R T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。 また、軌道の導入によりまちづくりを推進してまいります。

※現在的那覇市の考え方として回答しています

NO.	市民意見内容（要約）	那覇市回答
47	車社会では、少しの距離でも歩くのを嫌がる市民が多く、その感覚を変えるのは至難の業である。また、実際、買物した重い荷物を持って歩いたり、公共交通機関に乗り降りするのは、短距離でも大変である。 そのような社会に LRT を導入しても、利用者は伸びず、膨大な建設費と運営費を費やした後に負の遺産となることも予想される。 それよりは、歩かなくても買物した荷物を積んで目的地から目的地まで移動できる電動アシスト自転車や電動車イスを利用しやすい環境を整えたほうが、よりエコであると考ええる。合計特殊出生率が他県より高いとはいえ、高齢化が進んでいく中、電動車イスも増えるであろう。 市内では、自転車の専用道・駐輪場があまりにも少ない上、歩道時代が狭く、段差が大きい所も非常に多い。県外・国外からの来訪者に、自転車で走りにくいと言われることもある。人口当たりの自転車保有台数がダントツに全国最下位であるのは、走りやすい環境や十分な駐輪場が整えられていないからだ考える。夏場の最高気温が他県を下回る日が大きい中、暑さは理由にならない。電動アシスト自転車が普及している現在、坂が多いことも理由にならない。 LRT の導入ありきではなく、車社会における市民の感覚に合った、また、高齢化も視野に入れた、自転車の専用道・駐輪場、歩道の整備に力を入れてほしい。	自転車利用の促進については、「那覇市自転車活用推進計画」に基づき推進してまいります。
48	「需要予測」とはせずに「需要仮試算」とされたい。 (1) 県パーソントリップ調査は、乱数表にて指定した一部県民の特定日の移動実態を調査するもので、同一人でも事情により通常の移動内容と異なることが想定され得るもので、これらの計数自体のバイアス（統計上の偏り）を排除することはできない。 (2) 一般にビッグデータを利用して政策を吟味する場合には、そのデータ自体が全数調査（国勢調査等）によるか、歴史的経験値を背景に層化多段抽出（家計調査等）することなど、資料出所の選定にあたっては慎重な対応を要する。	頂きました意見も参考にしてまいります。

※現在的那覇市の考え方として回答しています

NO.	市民意見内容（要約）	那覇市回答
49	「需要予測」として明示するのであれば、LRT の導入への検討を専らの目的とした市民向けの全数調査を実施すること。 (1) 本件需要予測は市民参加で市民が作るものという基本理念が必要である。（もちろん調査が統計法の縛りを受けない以上、その回答率は100%にはなりえないが、市民の交通への意識喚起を図る上でもこの姿勢は必要である。） (2) この調査の事務量が膨大になる懸念は、多くの市民が既にスマホをはじめ情報ツールが生活基盤となる中でD Xの極みを図ることで、事務量の抑制は相当期待できる（勿論斯かる方式の利用が期待できない高齢者世帯等には、その選択により他のアナログ方式の利用を可能とする必要はある。） (3) この調査のためのマンパワーには民間調査会社を積極的に利用して市職員の負担を極力軽減する必要がある、こうした過程で民間のノウハウや経験値を活かし、開かれた市場での広範な民間活力参入の誘因とする意義がある。 (4) 需要予測が、収支計画、Cost-benefit 分析の基礎となることから、その把握には地道で着実な取り組みが求められる。 (5) 万が一 LRT 導入を断念するとしても、しっかりした根拠を示すことができる。（政策には「推進」と「撤退」とを両輪で検討するのが基本） (6) 沖縄県、那覇市とはいえ、数十年後での人口減など人口動態をも可能な限り考慮した需要予測とした旨を明記することが市民の理解を得る上でも必要である。	頂きました意見も参考にしてまいります。

※現在的那覇市の考え方として回答しています

NO.	市民意見内容（要約）	那覇市回答
50	車両への電力供給をパンタグラフでなく、グラウンド設置方式とされたい。 (1) 電線地中化による都市景観形成への配慮が時代の趨勢。 (2) 電線維持の高所作業回避によるランニングコストアップを抑制できる。 (3) 電線地中化の事業と一体化することでコスト削減を図る（補助事業も活用できるかも）。 (4) 全国各地のモノレールでは当然にこの方式に拠っている。 (5) 那覇市交通の先導性をアピールすることにつながる、 (6) P.6の「概念図」ではグラウンド設置方式が想定されている。	景観や環境に配慮した計画になるよう、架線レス化も含め検討してまいります。
51	「南北ルート」を後行整備となるとしても、路程 tan の角度（勾配）の考慮は不可避であることから、高軌道車両（山岳鉄道なみの動力配備）を明示すること (1) 路線は異なるとしても戦前の那覇と首里を結ぶ県営電気鉄道（県営軽便鉄道と同時期に整備）においては、安里～首里の区間では、降雨時など線路が滑り、乗客が降車して車両を押し上げたという伝承もあり、この傾斜を心配する市民が少なからずいるものと察するので、これへの配慮が必要である。 (2) 現行の他鉄道の技術を活用することが必要（箱根、神戸電鉄等）。	頂きました意見も参考にしてまいります。
52	宇都宮では、市街地と産業団地との 14km 程度の区間を連絡する必要があり、那覇のように既存市街地を運行するのとは背景が異なることを明記する必要がある。	頂きました意見も参考にしてまいります。

※現在の那覇市の考え方として回答しています

NO.	市民意見内容（要約）	那覇市回答
53	那覇市周辺地域との連携についても一層拡充した記載がほしい。（那覇市が中核都市として周辺の市町と協議を加速させ、周辺市町の意向を可能な限り反映させたより広域内容を追記されたい。） (1) P.6 にも示されているように、那覇市のみの計画ではなく、隣接する豊見城市、浦添市、南風原町、さらには与那原町、場合によっては、普天間飛行場返還を見据えた宜野湾市についても、このような単なるポンチ絵ではなく、積極的に公式会議を経てその意向をさらに取り込むことで、LRT の需要の高まり、実現化に向けた市民の期待が一層深まり、市民の支援が期待される。 (2) 上記(1)については、周辺市町（村…中城村）も明白に通勤圏である。 (3) 本来ならば、沖縄県企画部交通政策課が担うべき課題とも思われるが、那覇市も中核都市であり、周辺市町に対してリーダーシップをとっていくことで、那覇市の役割や期待が大きく高まることが見込まれる。	延伸については、隣接市町村からの相談に応じ、連携して取り組んでまいりたいと考えております。
54	東西ルート本線：県庁北口～県立南部医療センター付近 東西ルート支線：県庁北口～若狭海浜公園付近 ルートに異論はないが、この両線で1日1万5千人以上の乗客を見込める計算方法を提示してほしい。	「四段階推計法」に基づき需要予測を試算しております。 四段階推計法とは、交通需要を「発生・集中交通量」「分布交通量」「交通機関別交通量」「経路別交通量」の4つの構成要素に分割して推計する手法となっております。
55	今後車両の数を減らしたいのであれば、駅近くの駐輪場も併せて整備が必要であると考えます。県外のように有料の立体駐輪場があれば、盗難や自転車放置の懸念がなくなり、駅まで自転車を利用する人が増えると思う。また、高校生の半数以上が自家用車通学である。高校生の公共交通機関による通学を増やすためにも、市営でバスを運行し、無料にするなどの計画も必要であると考えます。また、子供を保育園に送迎する親はどうしても車を使用することになると思う。道路を早急に整備し、渋滞緩和に努めてほしい。首里平良交差点から浦西方面の道路拡張や那覇大橋の架け替え工事を早急に進めていただきたい。何十年も変わっていない。	交通結節点の検討にあたりましては、頂きました意見も参考に駐輪場設置も含めて検討してまいります。

※現在の那覇市の考え方として回答しています

NO.	市民意見内容（要約）	那覇市回答
56	上下分離方式にて運営する場合、4 ページに運航計画が記載されているが、働き方改革に伴う労働基準法改正に応じた運転士をどう確保していくか。	運転士の確保については、事業段階において検討してまいります。
57	全線整備後に開業するのではなく、幹線の一部（県庁～寄宮）が完成した場合に部分開業を行って、早期に利便性を享受できるよう検討できないか。	現時点で部分開業は想定しておりませんが、事業段階において必要に応じて検討してまいります。
58	乗客の混雑防止のため、運賃の支払に当たっては、沖縄アリーナのような完全キャッシュレス対応ができないか。	定時性の確保のためにスムーズな料金収受は重要だと考えております。頂きました意見も参考に検討してまいります。
59	交通連結拠点となる寄宮交差点では、東西ルートと南北ルートの乗り換え（割引）を想定しているのか。	乗継割引等のソフト施策の導入等により乗継抵抗の軽減に向けて取り組んでまいります。
60	ハード交付金が増加する見込みが少ない中、L R T 整備費用はどのようにねん出するのか。素案では、街路事業費（補助率 10 分の 8）や、都市・地域交通戦略推進事業（補助率 2 分の 1）を活用とあるが、街路事業費における高率補助がいつまで続くかも不明である。結果として、予算確保が困難なため、開業が 2040 年からさらに遅れることはやめてもらいたい。	那覇市 L R T 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本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、L R T 導入に向けた関係機関と協議を行うなかで、国や県と予算確保に向けて調整してまいります。
61	L R T の動力を電柱・電線を設置して供給する方式だと、景観が悪くなる問題に加え、台風襲来が多い沖縄において、電柱倒壊・電線切断等により、L R T の運行はもちろん、敷設させる道路への影響も大きいものと思われる。電力供給に当たっては、無電中化による地面からの供給を検討できないか。	景観や環境に配慮した計画になるよう、架線レス化も含め検討してまいります。
62	寄宮交差点から識名トンネルまでの勾配は、問題なく登れるのか。大雨の日など車輪がスリップする恐れはないか。	車両性能については、車両メーカー等とも意見交換を行いながら、検討してまいります。
63	橋りょうやトンネル通過時に橋脚やトンネル壁面に負荷がかからないか。これら通過時の振動はどの程度になるのか。	既存橋梁等への影響については、今後、調査を実施する予定となっております。
64	電停の整備にあたっては、乗客が沖縄特有の強い日差し及び風雨から避けるために、屋根付きをお願いしたい。	停留場については、屋根付きを想定しております。具体的には事業段階において検討してまいります。

※現在的那覇市の考え方として回答しています

NO.	市民意見内容（要約）	那覇市回答
65	真和志地域をカバーするルートと書いてあるが、現行想定されているルートは、運行本数が多い那覇バスの系統番号2番でカバーできているものと思われる。一方、繁多川地域においては、今回のルート案に含まれていない。繁多川地区は矮小な道路が多く、居住人口及び高齢者も多く移動に不便を感じる地区と思われるが、これら地区をどのようにカバーしていくのか。（那覇バスの系統番号5番で中心部に出るときには大道・安里地区を通る大回りルートで時間を要する。）	定時性・速達性が優れるL R T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。
66	3ページのおおよそのルート案では、寄宮交差点から那覇内環状線の識名トンネルを通り、医療センターに向かうルートに読み取れる。近くに世界遺産の識名園があるが、識名園前を通過して医療センターに向かうルートは実現困難なのか。	那覇市L R T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本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、L R T導入に向けた関係機関と協議を行い、ルートを決定してまいります。
67	東西ルートの整備の優先性はわかるが、南北ルートは新都心地区と直結し、利便性が良く、多くの乗客の利用が想定できる。同時並行で整備できないか。	L R T導入については、東西方向の公共交通軸の形成、真和志地域のまちづくりの早期進展等の観点から、東西ルート本線および支線を先行整備する予定としております。 南北ルートについては、道路整備の進捗等を確認しながら導入に向けた検討を進めてまいります。
68	医療センターからモノレール首里駅をつなぐルートを検討できないか。	L R Tの導入ルートにつきましては、本市における主要な公共交通ネットワークを「交通」「観光」「まちづくり」「福祉」の視点により目指すべき将来公共交通ネットワークの検討を行い、中心市街地、真和志地域、新都心地域の3つの拠点をつなぐ基幹的公共交通として位置づけております。 真和志地域と首里地域をつなぐ交通については、路線バスの再編やフィーダー交通等で検討してまいりたいと考えております。

※現在的那覇市の考え方として回答しています

NO.	市民意見内容（要約）	那覇市回答
69	南部医療センターとゆいレール首里駅間にも LRT を整備 現行の計画だと首里駅方面から真和志地域や南部医療センターへ出る場合、おもろまちから遠回りし回って行く必要がある。中心地域・副次地域・首里地域にそれぞれゆいレールとの接続を作ることによって、いづれの地域からも遠回りすることなく移動ができ、別の地域へのアクセスが格段によくなることで利用率が高まるのではないかと考える。特に今後那覇市の高齢化が急激に進むことから、高齢者が電車を利用したいと思えることが必要である。そのためにはできる限り、移動距離を少なくし、負担感を減らすことが重要である。南部医療センターとゆいレール首里駅間がつながることで、ゆいレールと東西ルートで環状線のような構造にすることができる。鉄道空白地帯には、バスルートを整備し、鉄道及びバスで移動ができるよう充実させる。 もし那覇インター付近の道路事情を勘案するならば、当面は南部医療センター～首里駅間は単線構造で整備し、中長期的に複線で整備することもよいのではないかと考える。 いづれにしろ、地域住民にもメリットがあるだけでなく、観光客にとっても利便性が高まり、那覇市内の観光においてレンタカー等の利用が少なくなれば、渋滞問題にも一層寄与するのではないかと考える。	L R T の導入ルートにつきましては、本市における主要な公共交通ネットワークを「交通」「観光」「まちづくり」「福祉」の視点により目指すべき将来公共交通ネットワークの検討を行い、中心市街地、真和志地域、新都心地域の 3 つの拠点をつなぐ基幹的公共交通として位置づけております。 真和志地域と首里地域をつなぐ交通については、路線バスの再編やフィーダー交通等で検討してまいりたいと考えております。

※現在の那覇市の考え方として回答しています

NO.	市民意見内容（要約）	那覇市回答
70	今回の那覇市の LRT 計画は周辺都市間の交通網・鉄道網が整備されていることが前提となっているように見受けられます。那覇市だけで LRT を整備したとしても、周辺地域からの移動に伴う車の交通量は変化しないと思慮されることから、LRT 整備によって車線減少となったり、整備中の工事により交通が制限されることにより、短期的にも長期的にも車による交通状況は相当程度悪化することが明らかではないでしょうか。そのようなことになった場合、LRT 沿線の人の利益にしかならず、沖縄全体（特に中南部）として考えたときに恩恵を享受できる人の割合が極端に少なく、大多数の人はデメリットを被ることになると考えられます。 周辺都市間の鉄道網が整備されたうえでの那覇市内の LRT によるリーダー交通としての位置づけであれば有効と思慮されるところであり、那覇市には是非とも沖縄全体の交通政策のリーダー的存在として、ご活躍いただきたいと思う所存です。 そこで周辺自治体（特に南部地域）をまとめ、那覇市のみではなく周辺と一体となった鉄道網を検討していただきたい。これが実現すれば、周辺地域からの交通手段を車から鉄道に移行することができ、結果那覇市内の車による交通渋滞も大幅に緩和することが期待できると思慮いたします。 那覇空港に降り立ってもモノレールはあるものの、観光しようと思えばほとんどの場合はレンタカーに頼るのが現状です。このように交通がボトルネックとなっているため、南部地域だけでも鉄道で観光ができるくらいのものが必要ではないでしょうか。沖縄は他県に比べ人口密度が高く、また郊外化のしようがない（島なので）ため、他県で行ってきたコンパクトシティを市町村単位または周辺市町村をまたいだ規模でも同様の効果が期待できると思われ、鉄道網構築による、都市として・鉄道事業としての成功を収めることが可能と考えます。	道路交通への影響については、交通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。L R T 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検討してまいります。 また、延伸については、隣接市町村からの相談に応じ、連携して取り組んでまいりたいと考えております。

※現在の那覇市の考え方として回答しています

NO.	市民意見内容（要約）	那覇市回答
71	ルート概算が東西ともに 5km とかなり短く、停留場が約 500m 間隔と狭いため、LRT 導入のメリットをあまり見いだせずにいるのですが、これは南風原町や豊見城市などと連携してさらに延長させるということ想定しているのでしょうか。両自治体ともに那覇市のベッドタウンの機能も持っているため、需要を見込めると考えています。	現時点で延長は想定しておりません。 延伸については、隣接市町村からの相談に応じ、連携して取り組んでまいりたいと考えております。
72	「中央 2 車線を活用して整備する予定」ということですが、部分的に高架や地下などの専用軌道区間などは想定しているのでしょうか。軌道敷内は車両侵入禁止にするとはいえ、全国の路面電車は誤って侵入して事故を起こす事案が後を絶えません。また、宇都宮 LRT は高架の部分で将来的に制限速度を引き上げて時間短縮を図るということなので、全線を道路上に敷いてしまうのはもったいないように感じます。	現時点で高架や地下等の軌道専用区間は想定しておりません。 定時性・速達性を確保できるよう検討してまいります。
73	市民として那覇市が L R T 導入に取り組むことに嬉しく思います。是非早期の実現を期待します。 真和志地域は、道幅が狭く車が通りづらく、古い住宅が建て替えられないような狭い場所もあります。LRT を導入しても、このように土地が使いつらい状況では、真和志地域の活性化につながらず、東西ルート本線の利用者も増えないと思われます。このため、公共交通による対応だけでなく、土地区画整理事業など狭隘さの解消策も、合わせて取り組むことにより、より地域の活性化につながると考えます。	L R T 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、地域特性に応じたまちづくりが可能となり、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できます。 L R T はまちづくりを支える重要な公共交通と位置付けていることから、まちづくりも含めた具体的な施策について、関係部署とも連携して検討してまいります。
74	渋滞解消や求心力の回復を目指すのであれば、近隣市町村への延伸を視野に入れる（明示する）べきではないか。人流調査データなどを見ると、市外への（市外からの）移動も多く、渋滞が市内だけで完結しているわけではない。また、現在は「渋滞しているので那覇に行かない」とも言われるが、それが「LRT で渋滞しているから那覇に行かない」というかたちになっては求心力がより低下してしまう。那覇市としてできる範囲も限られてくると思うが、近隣市町村へ LRT 延伸の余白を示してほしい。	現時点で延伸は想定しておりません。 延伸については、隣接市町村からの相談に応じ、連携して取り組んでまいりたいと考えております。

※現在の那覇市の考え方として回答しています

NO.	市民意見内容（要約）	那覇市回答
75	「はじめに」にて「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」とある通り、停留所周辺は歩行者動線を意識したまちづくりをしてほしい。たとえば、現在のてだこ浦西駅は駅を降りても徒歩だと最短距離で商業施設へ行けず、大回りしなければならない。さらに徒歩では店舗入口がどこか分かりづらく、結局は店舗駐車場を徒歩で横断することになり、「クルマ中心」と言わざるを得ない。また、おもろまち駅では、駅を降りて歩いても遊歩道は車道で分断され、店舗は背を向け、見えるのは駐車場ばかりなので、余計に歩かされる（＝やっぱりクルマが便利だね）という感じがある。 すべての停留所で実現するのは難しいと思うが、拠点となる停留所は車道を横断せず直感的に目的地（商業施設など）へ歩いて行けるようにしてほしい。札幌市電の狸小路停留所（サイドリザベーション方式）や熊本市電の熊本駅前停留所などが参考になる。「店舗駐車場より停留所のほうが近いね」というかたちに持っていかなければ「過度なクルマ依存」からの脱却は難しいと思う。	頂きました意見も参考にまちづくりも含めて検討してまいります。
76	東西ルート本線はゆいレール旭橋駅 or 県庁前駅、南北ルートはおもろまち駅と接続する想定になっているが、双方の乗り場への移動時間は最大でも徒歩3分に収めてほしい。乗り換えのためにいったん外へ出て横断歩道で信号待ちをする、という行動が発生すると不便に感じる。雨天時でも濡れない屋根付きの連絡通路があるとベスト。 また、県が推進する沖縄鉄軌道計画と競合しないよう、県と綿密な調整をしてほしい。	停留場の配置については、交通結節の利便性を考慮し検討してまいります。
77	定時性の確保は確実にしてほしい。LRT 専用空間を確保するということが、定時性のためこの点はブレずにやってほしい。	定時性・速達性を確保できるよう検討してまいります。

※現在的那覇市の考え方として回答しています

NO.	市民意見内容（要約）	那覇市回答
78	「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」とあるが、自転車のLRT車内持ち込みも検討してほしい。国内でも折りたたみせずに自転車を持ち込めるサイクルトレイン運行の事例があり、欧米では広く定着している。県内でもシェアサイクル事業が拡大しており、LRT開業時にその状況がどうなっているかは不透明だが、検討材料のひとつとして設定していても良いのではないか。	頂きました意見も参考に自転車のLRT車内持ち込みについて検討してまいります。
79	軌間が標準軌（1435mm）となっているが、国内での路面電車のうち標準軌は7事業者、狭軌（1067mm）は10事業者となっている。素人考えかもしれないが、狭軌のほうが軌道敷設にかかる土地も少なく済みそうだが、標準軌とした積極的な理由は何か。他事業者からの中古車両の譲渡なども検討しているのか。	現時点で決定したものではありません。事業段階において、標準軌および狭軌のメリット、デメリットを整理したうえで決定していく予定です。
80	所要時間や本数はとても良いと思う。路線が短いので、どの程度の効果があるかわからないが、拠点間を結ぶ快速運行も検討してほしい。渋滞の多いラッシュ時には需要があると思う。宇都宮LRTでも4月より快速運転を実施している。近隣市町村へ延伸して距離が延びれば快速の効果もあると思うので、将来の延伸を想定して追い越しができる設備の余白を設けていても良いのでは。	現時点で快速運転は想定しておりません。 定時性・速達性を確保できるよう検討してまいります。
81	東西ルート本線および支線を先に開業するとのことだが、可能であれば東西ルート全線ではなくとも一部区間だけ（支線だけ）でも先行開業できないか。法的・技術的に難しい部分もあると思うが、土地収用が完了した時点で仮整備を行い、代行バスのようなかたちでBRTを運行させても良いのではないか。	現時点で先行開業は想定しておりませんが、事業段階において必要に応じて検討してまいります。
82	路面電車による貨物輸送は可能か。国内での事例はほとんど無いが、海外には事例がある。郵便局間の輸送や、宅配業者倉庫間の輸送などが考えられる。市内で路線が完結するなら需要はあまり無さそうだが、検討点のひとつとして設定していても良いのではないか。	現時点で貨物運送は想定しておりませんが、必要性も含めて調査・研究してまいります。

※現在の那覇市の考え方として回答しています

NO.	市民意見内容（要約）	那覇市回答
83	停留所の名称は地名を優先的に採用してほしい。バス停ではネーミングライツも採用しているが、直感的にどこかわからないバス停もあり公共交通として適さないのではないかと。歴史や地理の学識経験者を含めた検討委員会で検討してほしい。伝統的な地名や消えてしまった地名を復活させても面白い。（二中前、寄増原など）ひとつの観光資源となるのではないかと。	頂きました意見も参考に停留場の名称について検討してまいります。

その他参考意見

NO.	市民意見内容（要約）	那覇市回答
84	首里地区に住むものとしては、首里城への観光バスでの乗り入れ、レンタカーの乗り入れをやめてほしい。タクシー乗り場もないため、生活道路として使用している近隣住民や自転車に乗る子供たちが事故に巻き込まれないかいつも心配している。モノレール首里駅から首里城までの小型のシャトルバスを運行等も検討してほしい。夏は日陰がないため誰も歩かない。	首里地区の交通環境の継続的改善については、沖縄県策定の「首里杜地区整備計画」に施策が位置付けられております。
85	かつて県が運行していた沖縄県鉄道が那覇を中心に3路線（与那原線、嘉手納線、糸満線）あったが、1945年の沖縄戦で破壊された。その後、正式な廃止手続きを経ずに現在に至り、鉄軌道もゆいレールのみとなっているので「公共交通（鉄軌道）」という点においては戦後復興できていない」とも言えると思うが、その点について那覇市はどのように考えているのか。	本市としては、多様な移動ニーズに応じた移動手段の構築に向けて、広域基幹交通としての鉄軌道を含む新たな公共交通システムと市内の公共交通を有機的に結節させ、公共交通ネットワークの形成を図りたいと考えております。 基幹的公共交通システムとして鉄軌道は必要と考えております。

※現在の那覇市の考え方として回答しています