

12月22日 都市消防委員会（田口一登議員・青木ともこ議員）

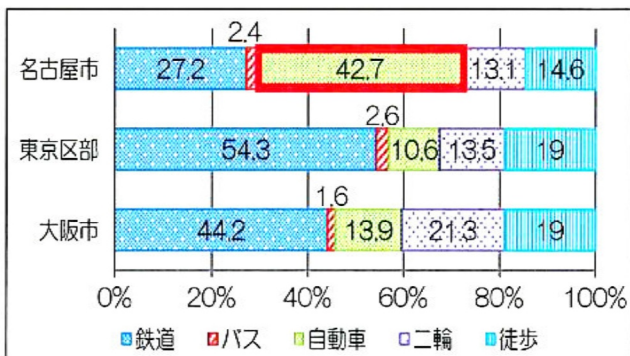
—— 1編成（3台連結・燃料電池・自動運転）3億5千万円—— 新たな路面公共交通システムにBRTを導入

12月22日の都市消防委員会で、名古屋市から「新たな路面公共交通システム」の計画について説明があり、BRT（バス高速輸送システム）の運行ルートなどの説明があり、質疑が行われました。

LRTは新たな投資が多く自動車交通に支障

住宅都市局の説明では、2011年9月策定の「なごや新交通戦略推進プラン」や2014年9月策定の「なごや交通まちづくりプラン」での検討をふまえ、市中心部に新たな路面公共交通システムの導入をした場合の効果や課題、需要や採算性などについて有識者などからの意見聴取などをしてきた結果、「楽しく快適に都心を移動できる環境の実現」のため「歩いて楽しい空間づくり」と一体的に進めるとして、タイヤベースシステムの導入を検討することが示されました。

移動手段に自動車利用がきわめて多い名古屋市



名古屋市：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年度）
東京区部：第5回東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年度）
大阪市：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年度）

三大都市における代表交通手段割合

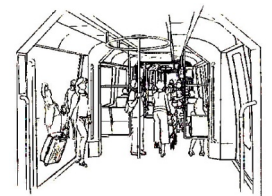
2020年以降に名駅～名城ルート。リニアなどの工事トラックでも渋しない？

青木ともこ議員は、「アジア競技大会とリニア開業をみすえ、まず名古屋駅と名城地区を先行するというが、ルートはどこか。今後10年間は名駅～名城地区で、リニア新駅本体や名城非常口の工事に加えて、ノリタケの森地区計画など大規模事業が同時進行する予定であり、長期間にわたる工事車両による渋滞への対応をどう考えているか」とただしました。当局は「ルートはこれから具体化。リニア工事による車両増は幹線道路のなかでは数万台のうちの800台程度と少なく、大きな問題ではない。ただ、今でも混んでいるところにプ

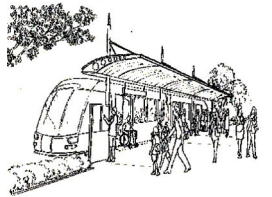
ラスすることでは渋滞になるので、運行については考えなければいけない。専用レーンや優先レーンを考えたい」と答えました。青木議員は「乗り降りがしやすく、開放感もあって魅力があると思いますけど、10年で運行を目指すのは、現実的に考えにくい。リニア開業めざして急ぐことではない」と指摘しました。

車両・停留施設で14～16億円/km

田口議員は事業の枠組みについて「通常以上の整備費用が必要というがどの程度か。需要や採算性をどのように予測しているか」と追及。当局は「燃料電池や自動運転、3台連結などを想定したタイプで1台3億5千万円くらい。新潟の連結バスは8000万円。採算性は、キロ当たり平日3000人～9000人の利用。停留施設の建設費も含めキロ当たり14億～16億円。運行費は料金収入で賄う。投資額の償還は30年くらい」と答弁。



車内のイメージ



停留施設付近のイメージ

市バスの再編・路線廃止につながる

既存との重複でバス路線の再編を検討するという説明に対し、田口議員は「1期の名駅～名城では影響が少ないというが、2期で栄につながれば市バスへの影響や路線再編があるということか」とただし、「地下鉄延伸でバス路線が再編され、一度に行けたものが、乗り換えになり負担が増えた」との市民の声を紹介しました。当局は「重複には調整が必要。遠くからきている路線は目的が違うので慎重にやる」と答えました。田口議員は「郊外は公共交通が大変。本数が少ない。バス停も遠い。買い物にも困る。高齢でも運転している。出かけることにも困る人へのシステムも検討すべきだ」と指摘しました。

市民意見を聞き、来年3月に計画公表

そのほか、停留施設は500m間隔感覚で、名城ルートでは4か所くらいになる。車両は名城ルートで9編成、全体で26編成が必要。総費用は走行距離によるが10キロ程度で140～160億円くらいとの説明がありました。

1月から2月にかけて市民意見などを聴取し、3月に計画案が策定・公表される予定です。