

都 市 消 防 委 員 会
説 明 資 料

平成28年12月22日

住 宅 都 市 局

目 次

新たな路面公共交通システムについて

	頁
1 経緯	1
(1) 背景	1
(2) 検討状況	2
(3) L R T及びB R Tの特徴	2
2 「基本的な考え方(案)」の概要	3
(1) 本市の現状から見た新たな路面公共交通システムの必要性	3
ア 本市を取り巻く現状と今後の展望	3
イ 都心における課題	3
ウ 新たな路面公共交通システムの必要性	3
(2) システムのあり方	4
ア 実現すべき姿	4
イ 事業性から見た留意点	4
ウ 導入すべきシステム	5
(3) 都心をつなぐ考え方	5
(4) 事業の枠組みの考え方	6
(5) 導入による効果と課題への対応	6
ア 期待される効果	6
イ 課題と対応	6
(6) 整備の進め方	7
ア 考え方	7
イ 留意点	7
3 今後の予定	7

新たな路面公共交通システムについて

1 経緯

(1) 背景

事項	内容
<p>「なごや新交通戦略推進プラン」 (平成23年9月策定)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・名古屋市交通問題調査会から答申された「なごや新交通戦略」を踏まえ、将来に向けた交通施策を推進していくための指針 ・リーディングプロジェクトとして、名古屋の広い道路空間を人が主役の空間へと転換することで、新たな交流社会を創出する「みちまちづくり」を提唱
<p>「なごや交通まちづくりプラン」 (平成26年9月策定)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・「みちまちづくり」を具体化するための実行計画 ・「道路空間の主役転換」「自動車の都心部への集中緩和」「移動手段の多様化」を三本柱とし、一体的に進めることを記載 ・「移動手段の多様化」における主要施策として、都心部における新たな路面公共交通システム（LRTやBRT）の導入検討を位置づけ <div data-bbox="491 1196 1410 1935" style="text-align: center;"> <p>なごや交通まちづくりプランにおける都心部</p> </div>

(2) 検討状況

時期	主な事項
平成26年度	<ul style="list-style-type: none"> ・国内外の事例収集 ・導入した場合に期待される整備効果及び懸念される課題の整理
平成27年度	<ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄やバスなどの既存公共交通がある中で、新たな路面公共交通システムを導入する場合に求められる要素の整理 ・既存公共交通からの転換利用や、新たに誘発される利用なども考慮した需要推計モデルの作成
平成28年度	<ul style="list-style-type: none"> ・需要や採算性、整備効果の検討 ・「新たな路面公共交通システム導入検討懇談会」において、有識者より検討内容の妥当性に対する意見聴取の実施

(3) LRT及びBRTの特徴

項目	LRT (Light Rail Transit)	BRT (Bus Rapid Transit)
定義	低床式車両の活用や軌道・停留施設の改良による乗降の容易性、定時性・速達性・快適性などの面で優れた特徴を有する次世代型路面電車システム	輸送力の大きなバス車両、バス専用レーン、公共車両優先システム等を組み合わせた高次のサービス機能を備えたバスシステム
特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地図に路線が掲載され、走行路や停留施設に存在感がある。 ・ 車両が広々としており、車両と停留施設の段差や隙間がなく車椅子利用者でも1人で乗降可能である。 ・ 軌道を敷設する際に地下埋設物が存在する場合は、移設が必要となる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 軌道敷設の必要がなく、費用や工期を縮減できる。 ・ 自動車交通の状況やまちの変化にあわせて、ルートの変更など柔軟な対応が可能である。 ・ 走行空間によっては、自動車交通の混在により遅延が発生する可能性がある。
事例	札幌市、富山市 など	新潟市、岐阜市 など

2 「基本的な考え方（案）」の概要

(1) 本市の現状から見た新たな路面公共交通システムの必要性

ア 本市を取り巻く現状と今後の展望

- ・将来的な人口減少や少子高齢化の進行が予想される中、都市活力の低下を招かないためには、交流を拡大させる都市づくりが重要
- ・リニア中央新幹線の開業やインバウンドの増加、買物や食事などの自由目的での移動割合の増加が見込まれており、ビジネス、観光、自由目的で「まちを訪れる人」を魅了する都心の形成が必要

イ 都心における課題

事項	内容
回遊性の不足	<ul style="list-style-type: none">・名古屋駅周辺に人が集中・主要な拠点や駅から離れた魅力的な地点のつながりが希薄
公共交通利用者の負担感	<ul style="list-style-type: none">・ピーク時における地下鉄駅構内の混雑・地下鉄の上下移動・路線バスの停留施設や行き先のわかりづらさ

ウ 新たな路面公共交通システムの必要性

本市を取り巻く現状や都心における課題を踏まえ、楽しく快適に都心を移動できる環境を実現していくことが必要であり、交流を拡大させるインフラとして、歩いて楽しい空間づくりと一体的に、新たな路面公共交通システムの導入を検討

(2) システムのあり方

ア 実現すべき姿

実現すべき姿	方向性
わかりやすさ	<ul style="list-style-type: none">・視認性の高い路線や車両、停留施設・高い運行頻度と定時性確保・他の移動手段と乗換えしやすい環境
使いやすさ	<ul style="list-style-type: none">・ユニバーサルデザインによるスムーズな乗降・ゆったりと安心して乗車できる快適な車内空間
楽しさ	<ul style="list-style-type: none">・開放感がある車内空間・乗ってみたいと思えるデザインや最先端の技術の導入

イ 事業性から見た留意点

事業性の視点	方向性
持続的な運行が可能	<ul style="list-style-type: none">・需要に応じた輸送力の拡充・初期投資や運営費などコストの縮減
柔軟な整備が可能	<ul style="list-style-type: none">・まちの変化や将来的なシステムの拡張に対応・自動車交通への影響や導入に必要な工事の軽減

ウ 導入すべきシステム

考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・ L R Tは視認性や定時性、快適性に優れているが、本市のように既存の軌道がない都市では、道路インフラの改変を含め、新たな投資が必要となり、自動車交通に与える影響も大きい。 ・ B R Tは自動車交通の状況やまちの変化にあわせ、柔軟な整備が可能である。 ・ ものづくり産業が集積する中部の中心都市として、地域の特性を踏まえたシステムを目指すことが重要である。 	
方向性	「わかりやすさ」「使いやすさ」「楽しさ」を備え、成長性のある、革新的で魅力的なタイヤベースシステムの導入を検討	
システム	車 両	先進技術を備え、広々として乗降のしやすいシンボリックな車両
	走 行 空 間	歩道側を基本に、定時性や快適性を確保できる専用・優先レーン
	停 留 施 設	情報発信や休憩・待合機能を備え、存在感のある停留施設
	サービス水準	待ち時間や、乗換え・料金抵抗の少ないサービス水準

(3) 都心をつなぐ考え方

考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・ 玄関口となる名古屋駅から、独自性のある拠点である大須地区、名城地区へのアクセスを高める。 ・ 大須地区や名城地区との南北軸に回遊や賑わいを広げ、多くの人が集まる名古屋駅～栄地区の東西軸を強化する。 ・ 滞在先となる宿泊施設と主要な観光施設、商業施設、面的に広がる魅力ある地域等をつなぐ。
イメージ	<pre> graph TD A((名駅)) <--> B((名城)) B <--> C((栄)) C <--> D((大須)) D <--> A A <--> C </pre>

(4) 事業の枠組みの考え方

- ・ 高機能な車両や停留施設等の整備に通常以上の費用を要することが想定され、さらに、将来にわたって魅力や質を保った持続可能なシステムとしていくことも重要である。
- ・ 既存の公共交通と連携したサービス水準の維持・向上のため、行政が運営に関与しつつ、交通事業者のノウハウ等を発揮できるような枠組みが考えられる。

(5) 導入による効果と課題への対応

ア 期待される効果

- ・ 都心に訪れる回数や都心内での立ち寄り箇所の増加
- ・ アクセスが不便であった魅力的な地域への来訪機会の増加
- ・ 沿線の開発促進や商業の活性化 など

イ 課題と対応

課題	対応
既存公共交通との重複や利用者の転換	<ul style="list-style-type: none">・ 重複するバス路線の再編や、将来的には郊外ネットワークへの接続について検討・ 他の公共交通と一体的な利用を促進する料金体系や乗換空間について検討
自動車交通等への影響	<ul style="list-style-type: none">・ 優先レーンから専用レーンへの段階的な導入・ 荷捌きや乗降など、沿道利用に係る道路機能の再配置を検討・ 自転車との関係を整理しながら走行空間を検討

(6) 整備の進め方

ア 考え方

一度に全ての路線を整備するのではなく、部分的な運行を含めて早期に実現ができること、実際に利用してもらうことで新システムの利点を実感できること、各導入段階でシステムのグレードアップが可能であることを踏まえ、段階的に整備を進めていくことで、効果的な導入を目指す。

イ 留意点

- ・ 新たな路面公共交通システムの導入は、移動に新しい価値を提供し、魅力的な都心空間を形成していくものであり、歩いて楽しい空間づくりとあわせて進める。
- ・ まちを訪れる人を魅了し、市民にも愛されるシンボル性の高いシステムとなるよう、車両、走行空間、停留施設を一体的に捉えたトータルデザインの導入を検討する。
- ・ 自動運転などの先進技術を実装するため、車両メーカーや研究機関、国の動向等を注視しながら、積極的な連携を図っていく。

3 今後の予定

平成29年1月～2月	「基本的な考え方(案)」に対する市民や関係機関からの意見聴取
平成29年3月	「基本的な考え方」の取りまとめ・公表
平成29年度以降	ルートや事業内容の具体的な検討、地元関係者や関係機関などとの合意形成

