

都市消防委員会  
説明資料(2)

平成30年12月19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 検討状況 .....	1
(1) 新たな路面公共交通システムの導入検討に係る経緯 .....	1
(2) 平成29年度及び平成30年度の検討 .....	1
ア 検討内容 .....	1
イ 新たな路面公共交通システムに関する庁内検討会議 .....	1
ウ 新たな路面公共交通システムの整備方針検討に係る懇談会 .....	2
2 新たな路面公共交通システムの実現をめざして（SRT構想）（案）の概要 .....	3
(1) 新たな路面公共交通システムの実現をめざして（SRT構想）の位置付け .....	3
(2) システム導入の背景 .....	3
(3) システムの導入意義 .....	3
(4) システムの呼称 .....	3
(5) SRTが目指すもの .....	4
ア SRTの特徴 .....	4
イ SRTのコンセプト .....	5
(6) システムの具体像 .....	6
ア 車両 .....	6
イ 走行空間 .....	6
ウ 乗降・待合空間 .....	7
エ 路線 .....	8
オ 運行サービス .....	8
カ 事業の枠組み .....	9
(7) 目指す姿の実現に向けた調整課題 .....	9
(8) 導入の進め方 .....	9

# 新たな路面公共交通システムについて

## 1 検討状況

### (1) 新たな路面公共交通システムの導入検討に係る経緯

事 項	概 要
「なごや新交通戦略推進プラン」 (平成23年9月策定)	・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」をリーディングプロジェクトとして提唱
「なごや交通まちづくりプラン」 (平成26年9月策定)	・「みちまちづくり」を具体化する実行計画 ・「移動手段の多様化」を進めるための主要施策として、都心部における新たな路面公共交通システム(LRTやBRT)の導入検討を位置付け
「新たな路面公共交通システムの導入に係る基本的な考え方」 (平成29年3月策定)	・従来のLRTやBRTの優れた点を併せ持ち、「わかりやすさ」「使いやすさ」「楽しさ」を備えた最先端で魅力的なタイヤベースシステムの導入を検討する方向性を提示

### (2) 平成29年度及び平成30年度の検討

#### ア 検討内容

都心のまちづくりの中で目指すべきシステムの具体像と、その実現に向けて解決すべき課題の検討

#### イ 新たな路面公共交通システムに関する庁内検討会議

構 成	総務局、財政局、市民経済局、観光文化交流局、環境局、健康福祉局、住宅都市局、緑政土木局、交通局
開催回数	・課長級会議：9回 ・部長級会議：3回 ・局長級会議：2回

ウ 新たな路面公共交通システムの整備方針検討に係る懇談会

構成	学識経験者、 愛知県バス協会、愛知県トラック協会、名古屋タクシー協会、 日本自動車連盟、名古屋市身体障害者福祉連合会、 名古屋商店街振興組合連合会、 名古屋観光コンベンションビューロー、 名古屋商工会議所、中部経済連合会、 中部地方整備局、中部運輸局、愛知県、愛知県警察本部
開催回数	3回

## 2 新たな路面公共交通システムの実現をめざして (S R T構想) (案) の概要

### (1) 新たな路面公共交通システムの実現をめざして (S R T構想) の位置付け

都心のまちづくりと一体的に導入を目指すシステムの姿を取りまとめたもので、今後の事業化にあたっての指針となるもの

### (2) システム導入の背景

- ・ リニア中央新幹線の開業やインバウンドの増加、少子高齢化の進行による人口構造の変化等に伴い、都市間競争の激化が見込まれる。
- ・ 本市では、都心における民間投資誘導策の展開とともに、リニア開業に向けた名古屋駅周辺整備、栄地区における久屋大通の再生など、公共空間の再編・再生の取組みを進めている。

### (3) システムの導入意義

国内外から選ばれる都市となることを目指し、まちづくりと連携した新たな移動手段を導入することにより、都心の魅力ある地域をつないで回遊性を高め、賑わいを面的に広げて、交流の更なる拡大を図る。

### (4) システムの呼称

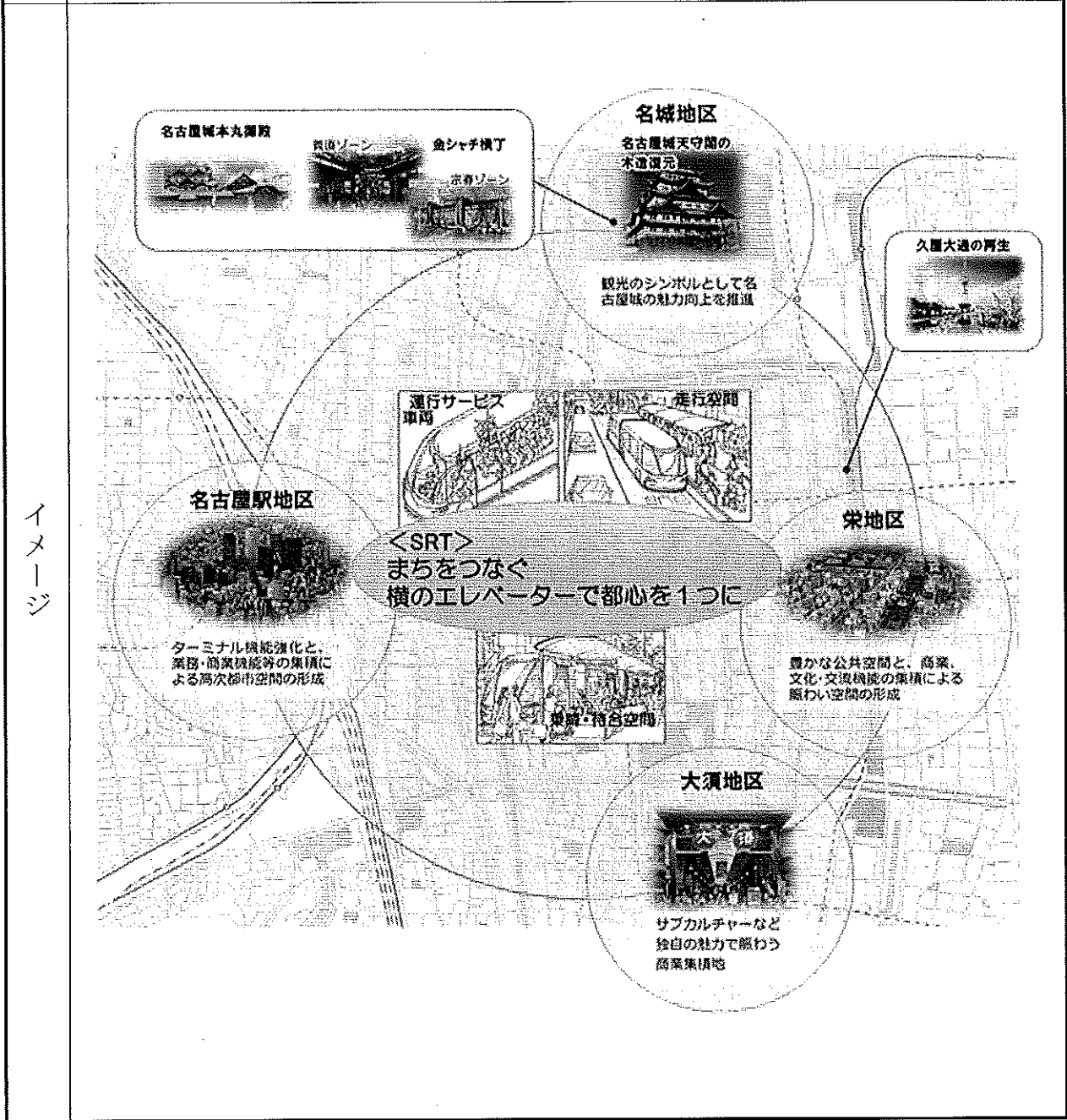
新たな路面公共交通システムは、技術の先進性による快適な乗り心地やスムーズな乗降、洗練されたデザインなどのスマート (Smart) さを備え、路面 (Roadway) を走ることでまちの回遊性や賑わいを生み出す、今までにない新しい移動手段 (Transit) であることから、その特性を表す概念として、このシステムを「S R T」(Smart Roadway Transit)と呼称する。

(5) SRTが目指すもの

ア SRTの特徴

特徴

- ・魅力あるまちをシームレスにつなぎ、走る空間が豊かなまちの景観を生み出し、また、ストレスフリーで楽しい移動を提供する、新たな都市のシステム
- ・その実現のため、車両、走行空間、乗降・待合空間や運行サービスが相互に連携し、一体的に機能するもの



イ S R T のコンセプト

コンセプト	内 容
<p>みちの再生による 都心の魅力向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共交通が利用しやすく、歩いて楽しい道路空間に生まれ変わる。</li> <li>・ 待合空間が、快適にくつろげるまちの情報スポットになる。</li> <li>・ S R T がまちの風景に溶け込み、歩道や沿道の建物と一体的な賑わいを生み出す。</li> </ul>
<p>地区間の連携を強化する基幹的な公共交通</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 行きたい場所まで迷うことなく、待たずに行くことができる。</li> <li>・ 鉄道などと便利に乗り換えられ、多くの人を運ぶことができる。</li> </ul>
<p>まちを訪れる人に新しい移動価値を提供</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ まちの賑わいや移ろいを楽しみながら移動できる。</li> <li>・ ユニバーサルデザインが行き届き、誰もがストレスなく移動できる。</li> <li>・ 自動運転などの新しい技術で、乗り心地が良くスムーズに乗降できる。</li> </ul>

(6) システムの具体像

ア 車両

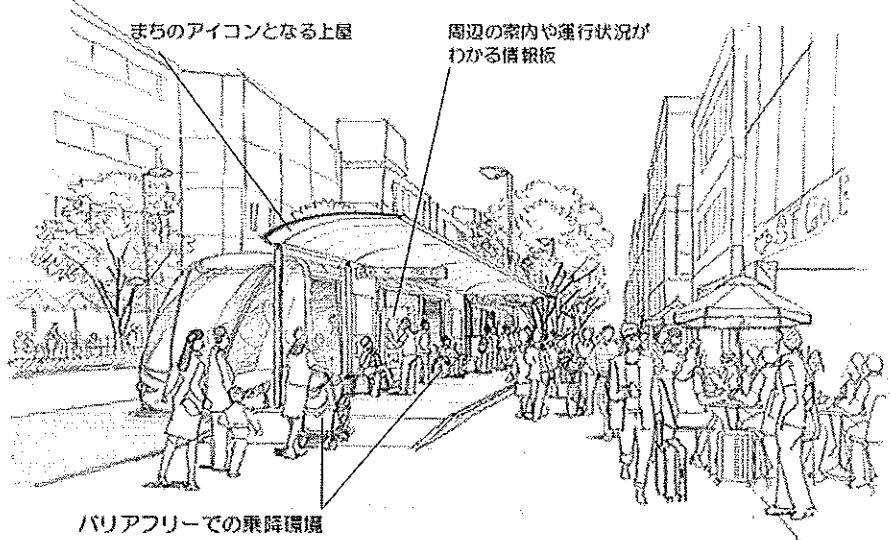
<p>目指す姿</p>	<p>まちなかでの存在感やシンボル性があり、誰もが安心して快適に乗車できる、新たに開発する先進的な車両</p>
<p>方針</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広い車内と魅力的な車両デザイン</li> <li>・ スムーズな乗降と快適な乗り心地</li> <li>・ 環境にやさしいエネルギー</li> </ul>
<p>イメージ</p>	

イ 走行空間

<p>目指す姿</p>	<p>道路利用者の安全性や利便性に配慮しつつ、存在感があり、スムーズで快適な走行空間</p>
<p>方針</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 存在感と快適性の確保</li> <li>・ 様々な道路利用者を考慮した空間配分</li> </ul>
<p>イメージ</p>	



ウ 乗降・待合空間

<p>目指す姿</p>	<p>利用者がスムーズに乗降でき、快適に待つことができるとともに、歩道との一体性が高く、まちの情報案内機能を備えることで回遊性や賑わいを創出する空間</p>
<p>方針</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まちの回遊拠点としての機能</li> <li>・スマートな発着とシームレスな乗降</li> </ul>
<p>イメージ</p>	 <p>The sketch depicts a modern transit station integrated into a city street. A prominent feature is a multi-story building with a curved, overhanging upper section labeled 'まちのアイコンとなる上屋' (Upper structure that becomes a city icon). A sign on the building reads 'STAGE'. A large information board is labeled '周辺の案内や運行状況がわかる情報板' (Information board that shows surrounding directions and operation status). The station platform is labeled 'バリアフリーでの乗降環境' (Barrier-free boarding environment). People are shown walking and waiting, and a streetcar is visible on the tracks.</p>

## エ 路線

<p>目指す姿</p>	<p>魅力ある地域をつなぎ、賑わいを面的に拡大するルート及び乗降・待合空間</p>
<p>方針</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「東西ルート」及び「周回ルート」の設定</li> <li>・沿道の賑わいと連携した乗降・待合空間の整備</li> <li>・新たな都心軸の明確化</li> </ul>
<p>つなぎ方のイメージ</p>	

備考 「東西ルート」及び「周回ルート」の具体化は、幅員20メートル以上の双方向道路を基本として進める。

## オ 運行サービス

<p>目指す姿</p>	<p>都心における幅広い移動目的に、誰もが気軽に利用できる運行サービス</p>
<p>方針</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基幹的な路線としての高い運行水準</li> <li>・利用抵抗の少ない料金サービス</li> <li>・車内移動の少ないスムーズな乗降方式</li> </ul>

## カ 事業の枠組み

目指す姿	まちづくり単独や交通事業単独では得られない相乗効果を生み、回遊性向上や賑わい創出を図る新たな事業の枠組みの構築
方針	・まちづくりと交通事業の適切な役割分担

### (7) 目指す姿の実現に向けた調整課題

先進的な車両の新規開発に時間を要するとともに、走行空間や乗降・待合空間の整備による自動車交通への影響、都心で運行する既存の公共交通との関係などの調整課題がある。

### (8) 導入の進め方

- ・ 2027年のリニア中央新幹線の開業時に導入効果を最大限に発揮することを目指し、都心のまちづくりの動きに合わせてできるだけ早期にシステムコンセプトの「見える化」を図るとともに、課題解決に必要な検証を行いながら段階的に導入を進める。
- ・ 今後、この構想に示した将来像について、市民や関係者との意識共有を図りながら様々な意見をいただき、課題解決の調整等に取り組むとともに、東西ルート及び周回ルートの事業化にあわせ、具体的な路線や運行内容などを示した事業計画を策定し、事業方式や運行事業者を決定して事業を進める。

