

1 調査名称：平成30年度新たな路面公共交通システム導入検討業務委託

2 調査主体：名古屋市

3 調査圏域：名古屋市東区、西区、中村区、中村区

4 調査期間：平成30年度

5 調査概要：

本市では、“みちまちづくり”（自動車が中心であったこれまでの道路空間を、人が主役の賑わいや憩いの空間としての“みち”に変えることで“まち”を変えていく取組み）を実現するため、「なごや交通まちづくりプラン」を平成26年9月に策定した。

その中で施策の柱と位置づけている新たな路面公共交通の導入可能性について検討を行い、平成29年3月に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を策定した。

本検討は、新たな路面公共交通システムの導入に向けて、事業内容を具体化するための検討を行った。

平成31年1月にシステムの方向性等を示す新たな路面公共交通システムの実現を目指して「SRT構想」を取りまとめた。

I 調査概要

1 調査名称：平成30年度新たな路面公共交通システム導入検討業務委託

2 報告書目次

I. 運行内容に係る検討

- 第1編 ルート案の検討
- 第2編 運行計画の検討
- 第3編 需要予測
- 第4編 事業性の検討

II. 整備内容に係る検討

- 第5編 走行空間に係る検討
- 第6編 停留施設に係る検討
- 第7編 車両システムに係る検討
- 第8編 バックヤードに係る検討
- 第9編 トータルデザイン検討
- 第10編 ユニバーサルデザイン検討

III. 協議資料等の作成

- 第11編 懇談会の運営支援
- 第12編 バーチャルリアリティモデル作成

3 調査体制：本調査は委員会、幹事会、事務局等の設置なし

4 委員会名簿等：該当なし

II 調査成果

1 調査目的

本市では、“みちまちづくり”（自動車が中心であったこれまでの道路空間を、人が主役の賑わいや憩いの空間としての“みち”に変えることで“まち”を変えていく取組み）を実現するため、「なごや交通まちづくりプラン」を平成26年9月に策定した。

その中で施策の柱と位置づけている新たな路面公共交通の導入可能性について検討を行い、平成29年3月に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を策定した。

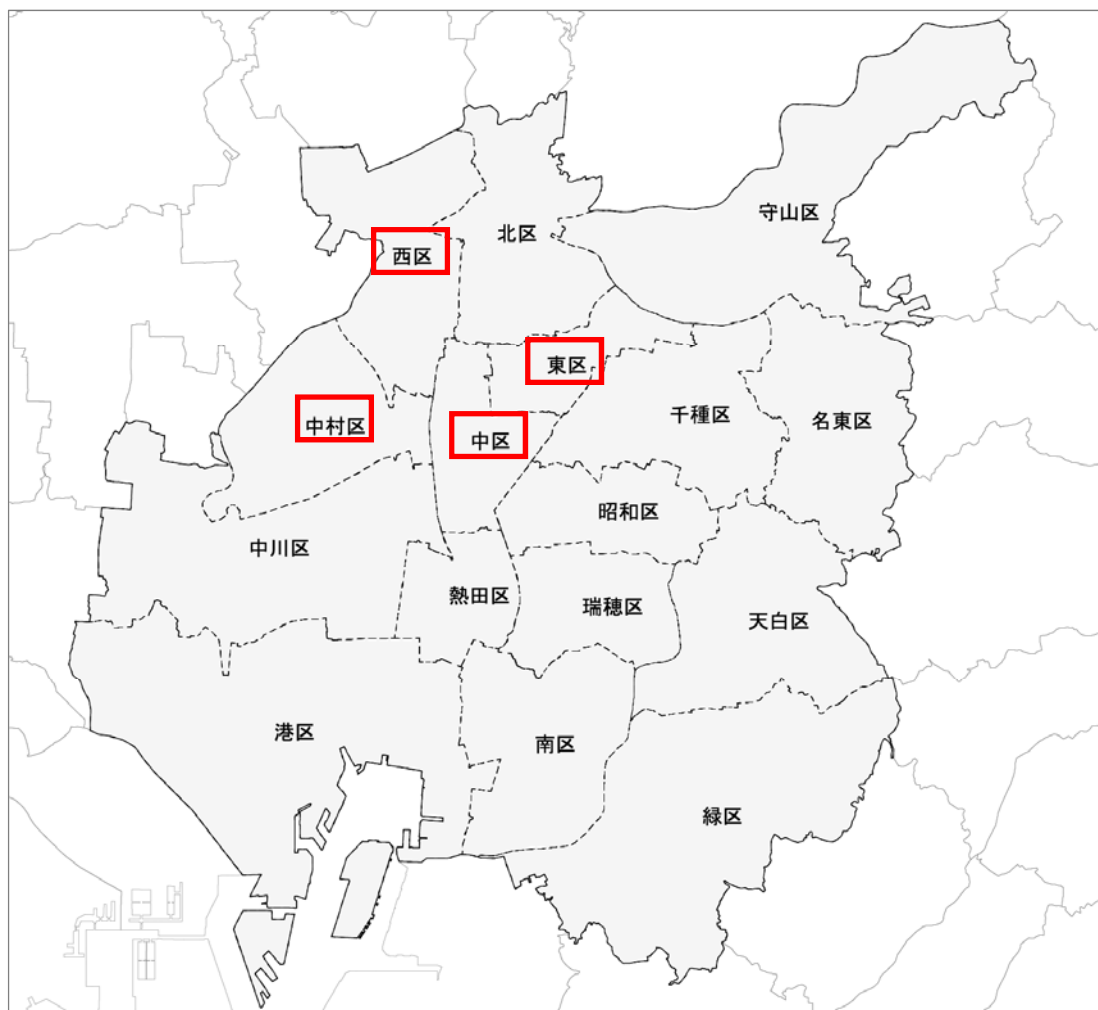
本検討は、新たな路面公共交通システムの導入に向けて、事業内容を具体化するための検討を行った。

平成31年1月にシステムの方向性等を示す新たな路面公共交通システムの実現を目指して「SRT構想」を取りまとめた。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

◆ルート案の検討

高機能な停留施設の設置や走行空間の確保を考え、幅員20m以上(双方向)の路線を、検討対象道路として、「道路特性」、「周辺施設」、「乗換拠点」、「既存路線」の視点から各路線の特性を整理した。

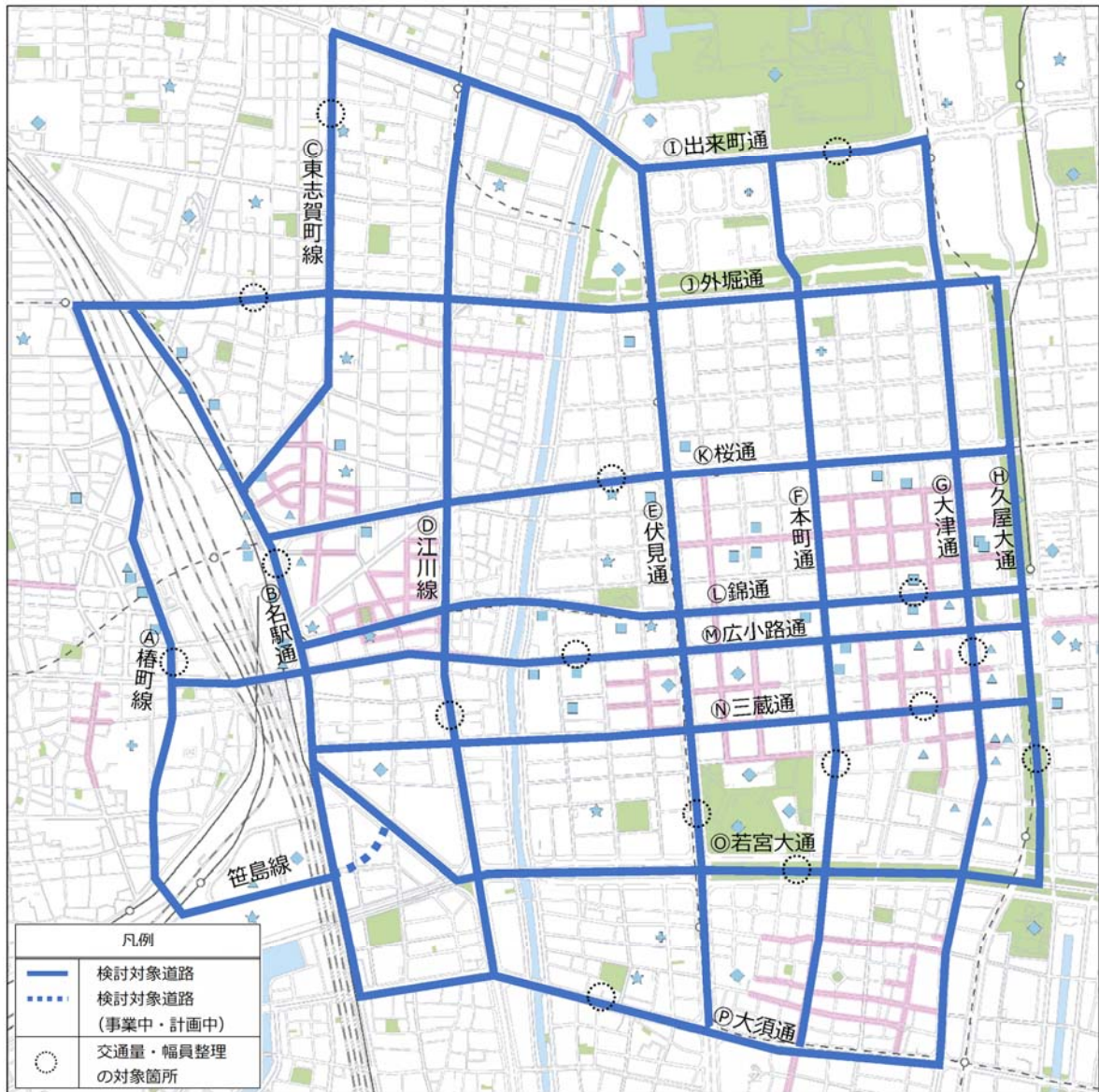


図 検討対象道路

◆運行計画の検討

運行計画の検討を行うため、収集した事例を参考としながら、新たな路面公共交通システムの望ましい運行水準や料金サービスの課題整理を行った。

		運行時間帯	備考
名古屋市 市バス		6時台～23時台	系統による
名古屋市 地下鉄	東山線	5時台～1時台	栄駅 名古屋方面
	名城線	5時台～24時台	栄駅 市役所方面
	桜通線	5時台～24時台	名古屋駅 今池方面
	鶴舞線	5時台～24時台	丸の内駅 伏見方面
新潟 BRT		5時台～23時台	
東京 BRT		5時台～24時台	事業計画
札幌 LRT		6時台～23時台	
富山 LRT		5時台～23時台	

表 運行時間帯事例

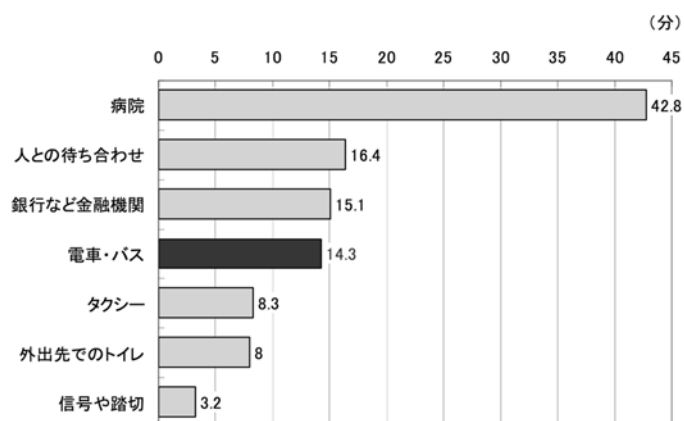


表 イライラせずに待てる時間の平均

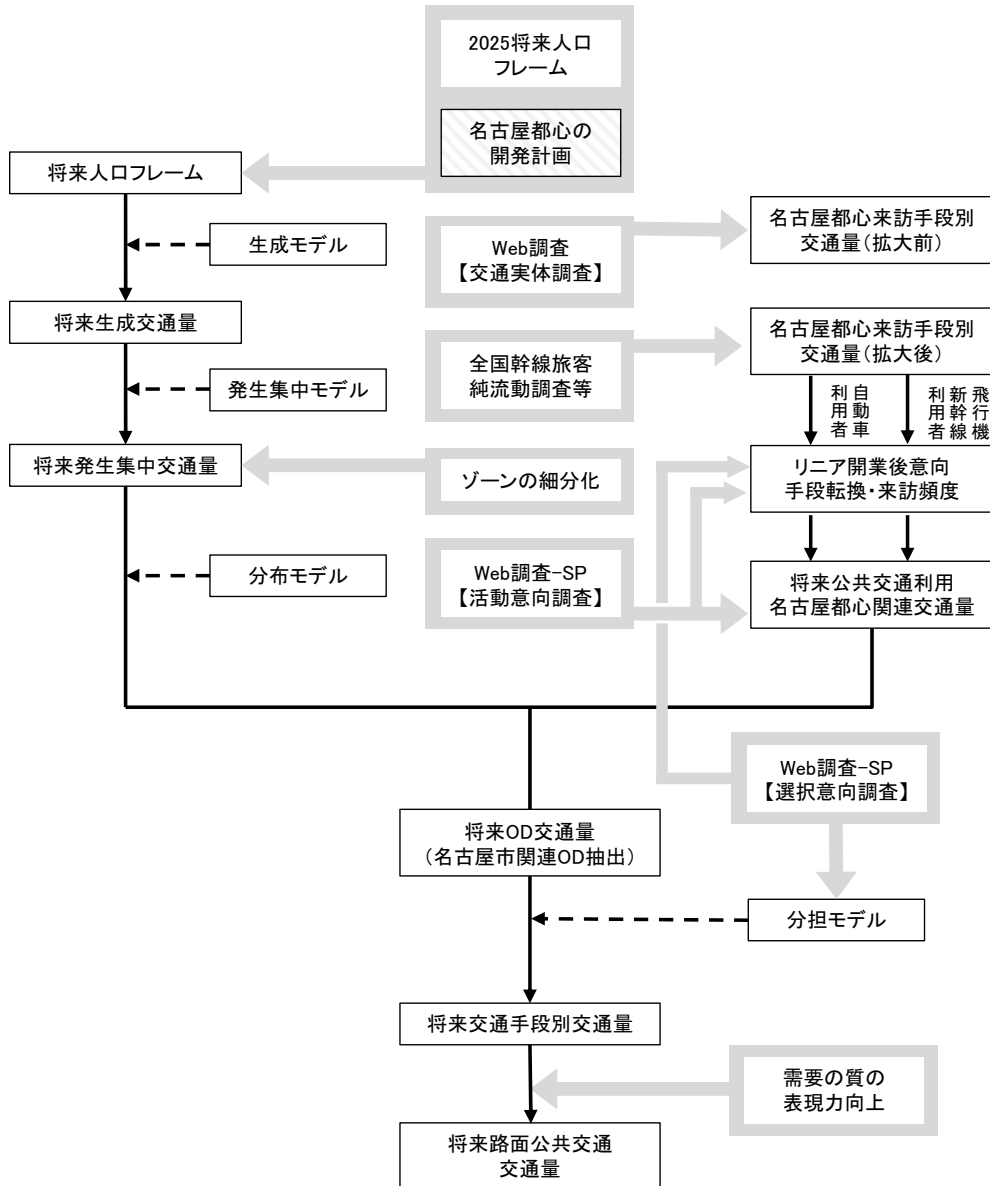
区分	初乗り料金	備考
市バス	210円 (均一)	普通料金、大人
市営地下鉄	200円	

表 市バスと市営地下鉄の初乗り料金

◆需要予測

本検討における需要予測の推計方法を下図に示す。需要予測については、鉄道の需要予測で用いられる一般的なモデルである四段階推計法を活用し、既存の地下鉄やバスがある中で新たな路面公共交通システムを導入した場合にどの程度の需要があるか推計を行った。

図 需要予測の流れ



◆事業性の検討

新たな路面公共交通システムの収支採算性の大局を把握するため、概算事業費及び運行経費、収入の算出を行い、長期収支の試算を行った。

◆走行空間に係る検討

○走行空間の検討

ルート（案）の路線を対象に、走行空間の整備に向けた検討を行った。検討の検討概要は下図に示すとおりであり、まず、ルート案（東西ルート、周回ルート）について現況の状況整理を行い、現況図の作成を行った。さらに、走行空間に係るレーンや路面標示等についての整備事例を整理した上で、イメージ図の作成、検討図の作成を行った。

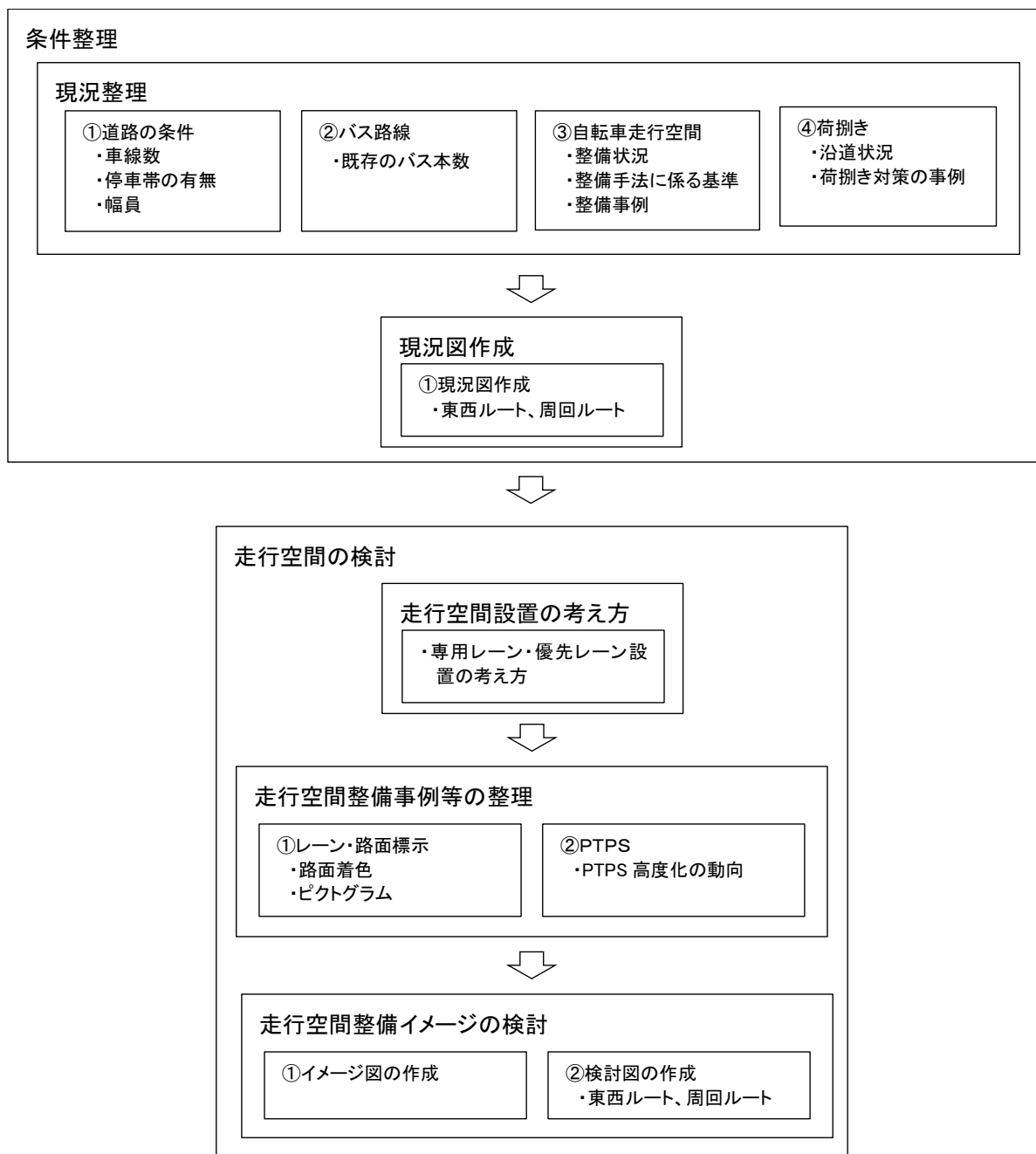


図 検討フロー

○走行軌跡の検討

現状の走行条件において、連節車両の運行が可能か検証を行った。

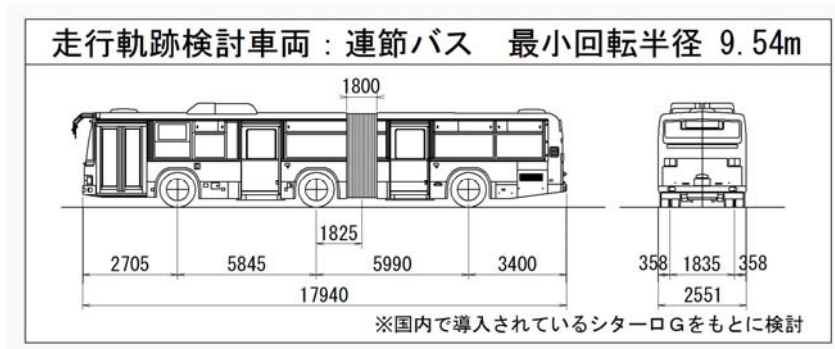


図 走行軌跡検討車両（連節バス）

○交通影響検討

現状の路線における車線容量の検証及び利用者均衡配分による交通量配分を実施した。

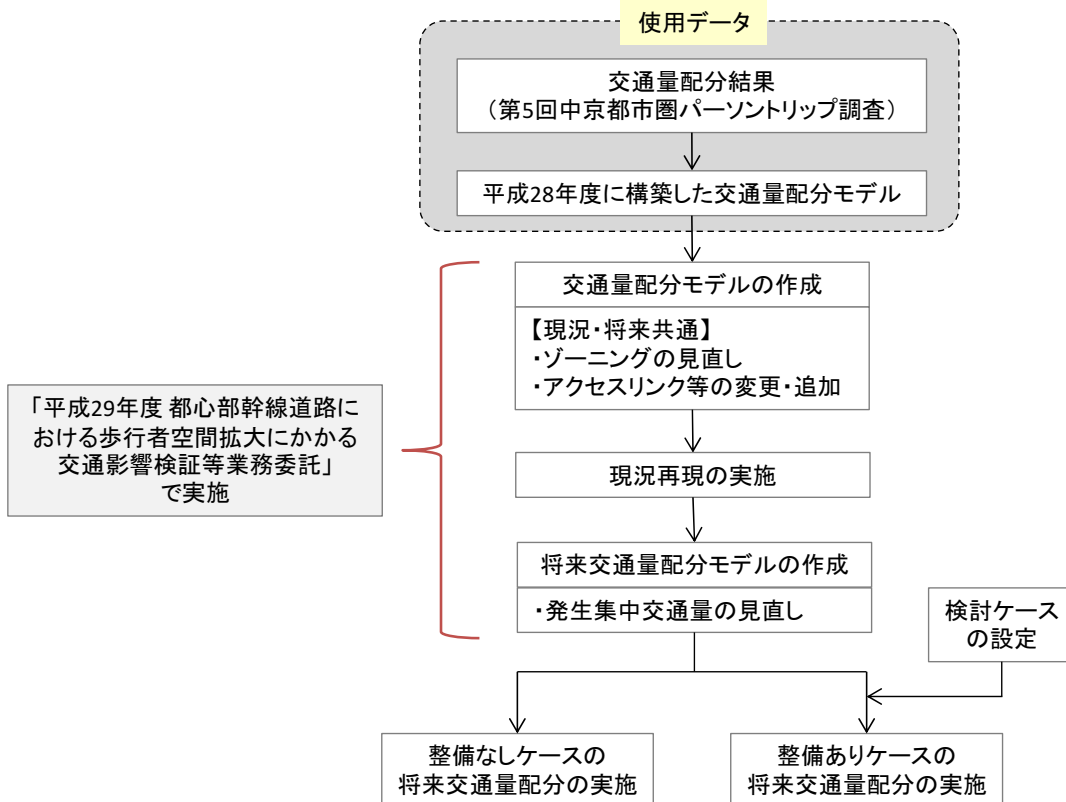


図 検証フロー

◆ 停留施設に係る検討

停留施設の検討は下図に示すとおりであり、停留施設設置にあたっての配慮事項や法令等の基準等の条件を整理した上で、停留施設設置候補箇所の抽出を行い、その結果をもとに、計画平面図を作成した。

さらに、施設の基本的な形状について検討し、設置可能位置や設置可能規模について検討するとともに、イメージイラストの作成を行った。

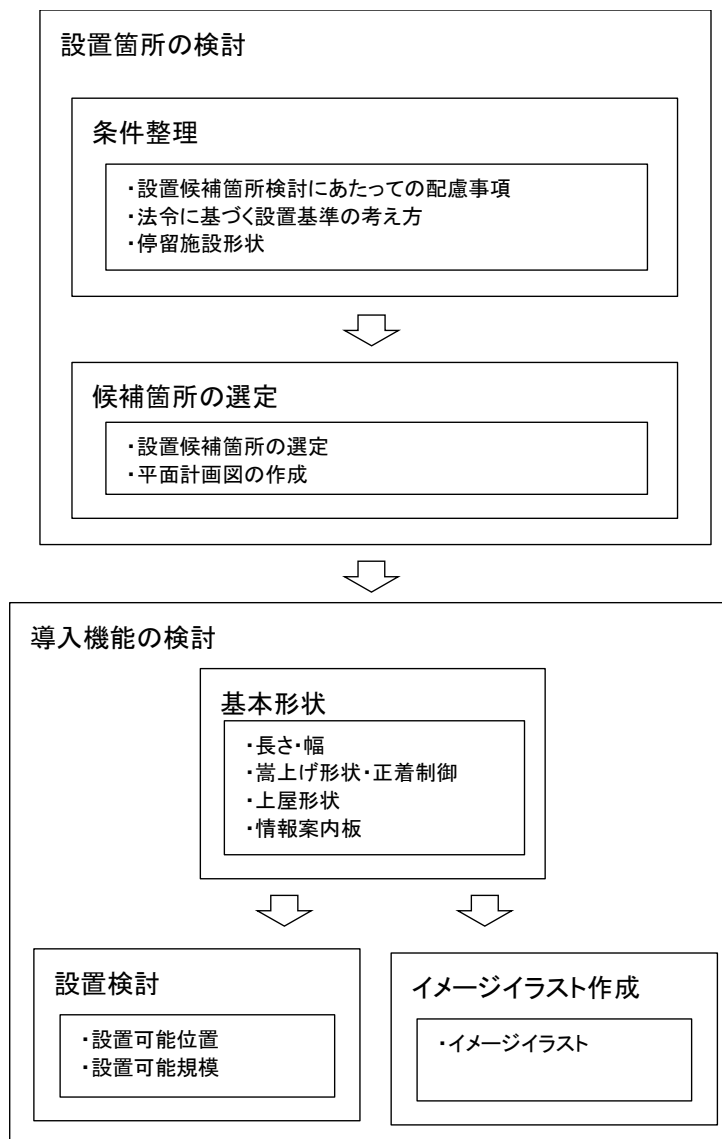


図 検討フロー

◆車両システムに係る検討

先行事例を整理し、導入車両に求められる性能等について検討を行うと共に導入車両のイメージ図を作成した。

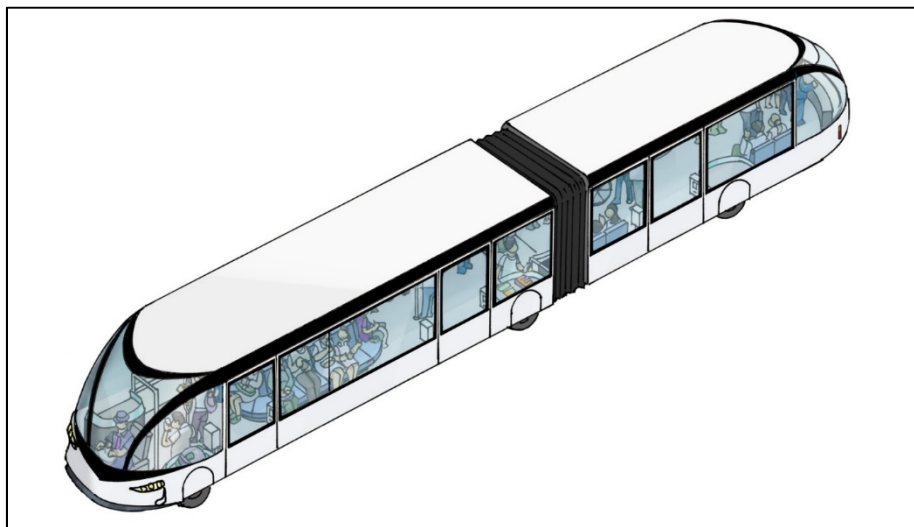


図 導入車両外装イメージ

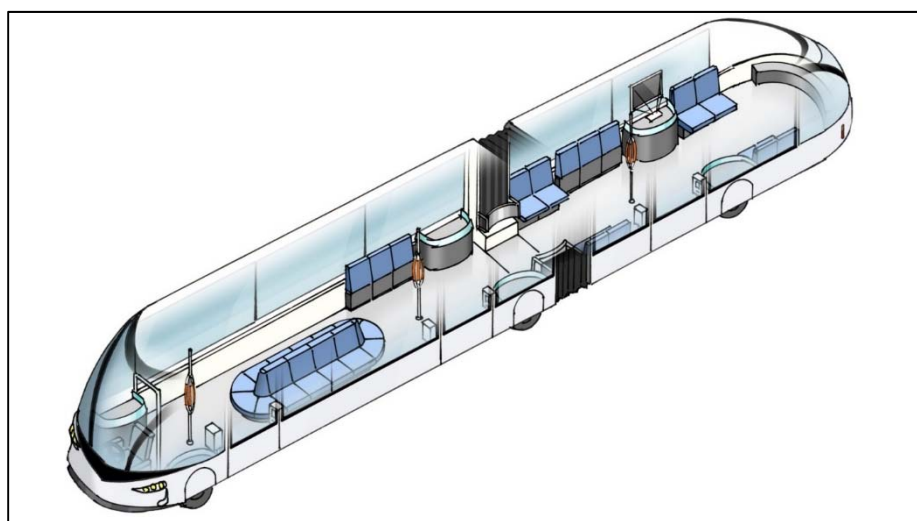


図 導入車両内装イメージ

◆バックヤードに係る検討

新たな路面公共交通システムの車庫、営業所、整備場の機能を持つバックヤードについて検討を行った。

◆トータルデザイン及びユニバーサルデザインの検討

○富山 LRT、宇都宮 LRT におけるトータルデザインの取り組み事例や検討体制案について検討を行った。

○ユニバーサルデザインに係る基準・事例の整理を行った。

◆協議資料の作成

○懇談会の運営支援

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の資料作成及び運営支援を行った。

○バーチャルリアリティモデルの作成

幅員、車線数、停車帯の有無、中央分離帯の有無等を考慮し、複数パターンのバーチャルリアリティモデルを作成した。

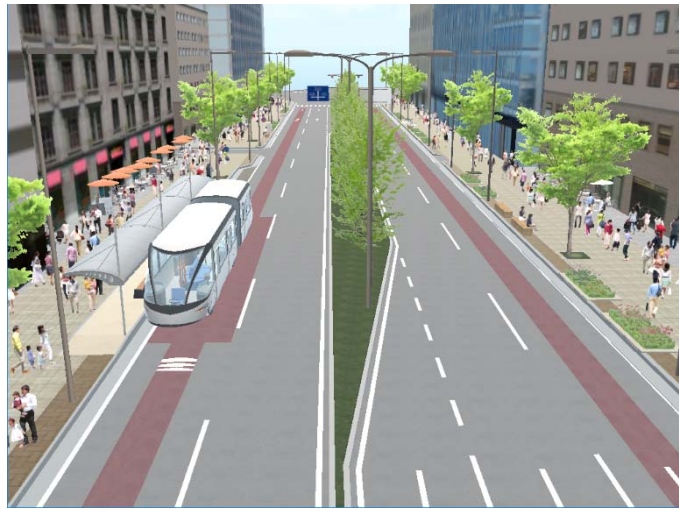


図 バーチャルリアリティモデル