

1 調査名称：平成26年度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：名古屋市千種区、東区、北区、西区、中村区、中区、中川区

4 調査期間：平成26年度

5 調査概要：

人口減少、高齢社会の進展、厳しい財政事情など交通を取り巻く環境が厳しくなる中、名古屋市が中部圏の中核都市として持続的に発展していくためには、都市の賑わいや観光振興に寄与する施策を展開し、まちの魅力を高めていくことが重要である。

本市では、豊かな道路空間を人が主役の空間へと再配分することで、“みち”をかえて“まち”を変えていく「みちまちづくり」を具体化するための計画（交通まちづくりプラン）を平成26年9月に策定した。

「みちまちづくり」を推進していくためには、道路空間の再配分だけでなく、自動車の都心部への集中緩和や移動手段の多様化といった取り組みも併せて進めていくことが必要である。LRT等の導入については、移動手段の多様化のために有効な施策であり、その導入可能性について検討を行うものである。

I 調査概要

- 1 調査名：平成26年度路面公共交通システム導入検討業務委託

- 2 報告書目次：
 - 第Ⅰ編 路面公共交通導入検討地区の現状把握

 - 第Ⅱ編 路面公共交通導入コンセプトの作成

 - 第Ⅲ編 路面公共交通の需要見込みの算出

 - 第Ⅳ編 路面公共交通の事業性と効果の検討

- 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

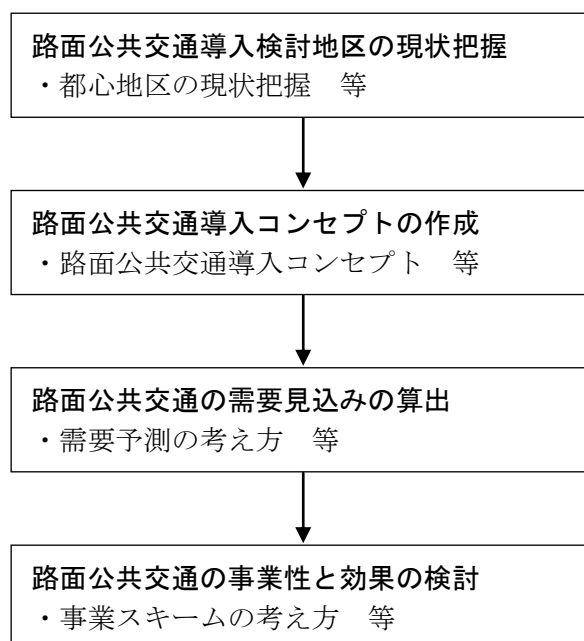
人口減少、高齢社会の進展、厳しい財政事情など交通を取り巻く環境が厳しくなる中、名古屋市が中部圏の中核都市として持続的に発展していくためには、都市の賑わいや観光振興に寄与する施策を展開し、まちの魅力を高めていくことが重要である。

本市では、豊かな道路空間を人が主役の空間へと再配分することで、“みち”をかえて“まち”を変えていく「みちまちづくり」を具体化するための計画（交通まちづくりプラン）を平成26年9月に策定した。

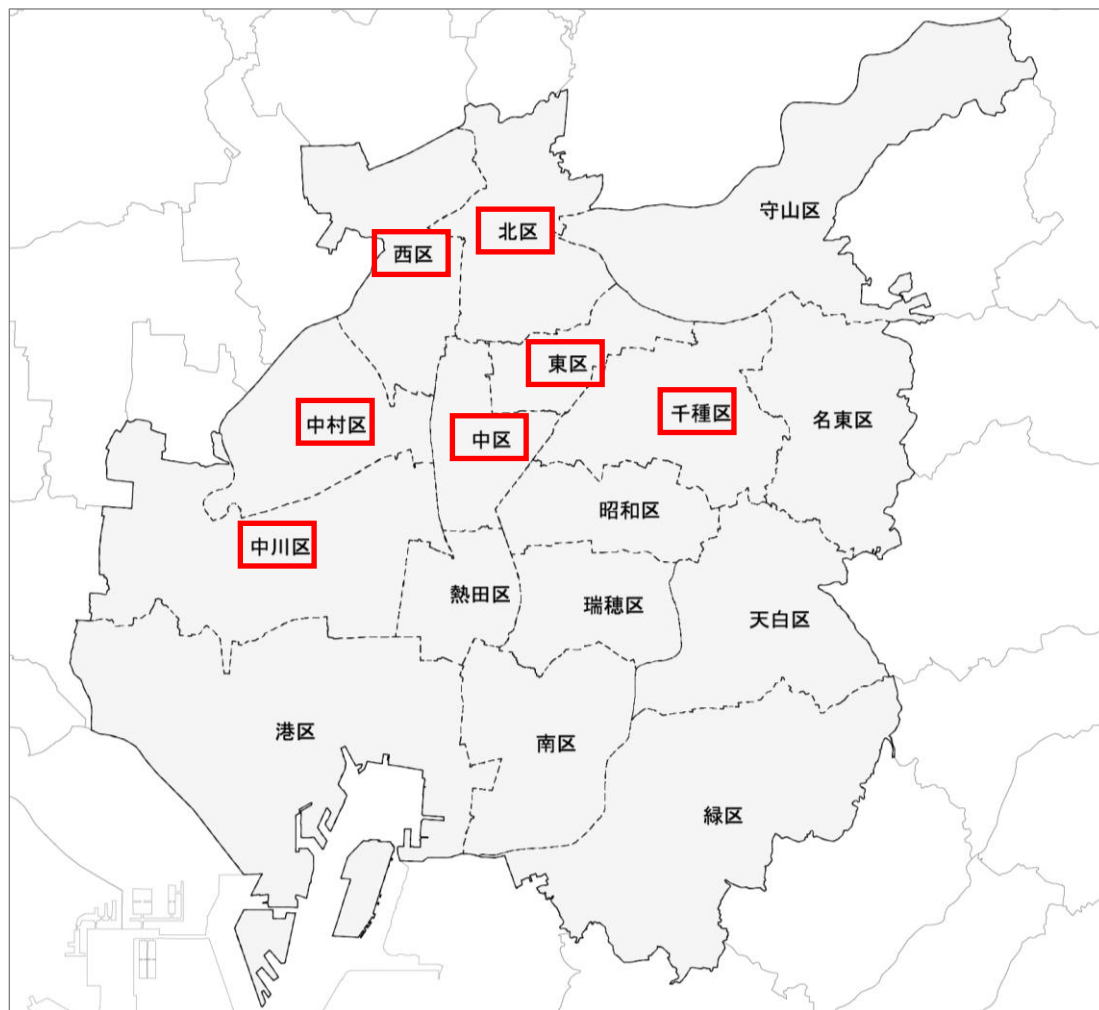
「みちまちづくり」を推進していくためには、道路空間の再配分だけでなく、自動車の都心部への集中緩和や移動手段の多様化といった取り組みも併せて進めていくことが必要である。LRT等の導入については、移動手段の多様化のために有効な施策であり、その導入可能性について検討を行うものである。

なお、平成39年のリニア中央新幹線（東京～名古屋間）開業を見据え、地元経済界等からもLRTの導入に言及する提言が出されている。

2 調査フロー



3 調査圏域図

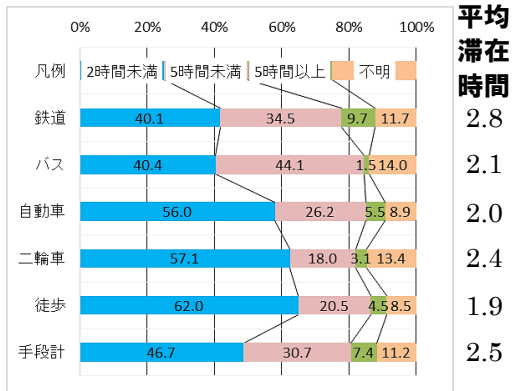


4 調査成果

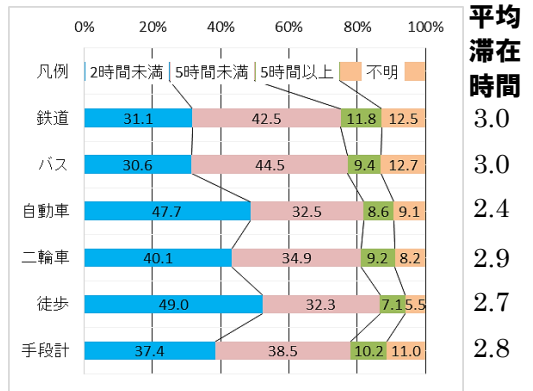
(1) 都心地区の現状把握

○自動車で都心へ来る人は滞在時間が短い

名駅地区・平日



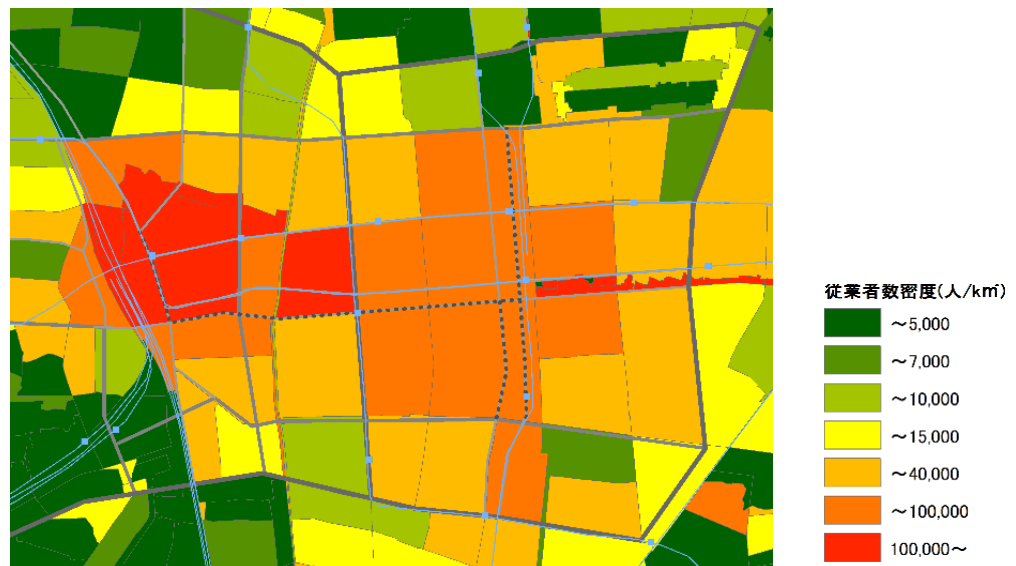
栄地区・平日



自由目的来訪者の交通手段別滞在時間（都心）

出典：第5回中京都市圏PT調査

○名駅地区に比べ栄地区の従業者密度が低い



従業員密度

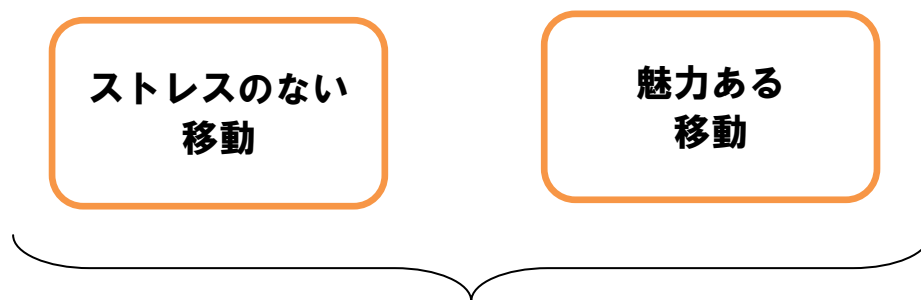
出典：平成24年度経済センサス

○多様な施設が分布しているが必ずしも公共交通の利便性が高くない



都心部施設分布図

(2) 路面公共交通導入コンセプト



◆プラスワン行動の誘発

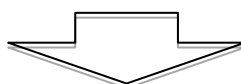
既存公共交通の不満を解消し、ストレスない移動を提供することにより、立ち寄り回数を増加させ都心全体を活性化する。

◆都心の回遊性・連携強化

人が集まる名駅地区と広い回遊エリアを持つ栄地区の双方の良い特性を生かすため、都心全体をつないで回遊性を高める。

◆歩いて楽しい空間の連携

豊かな道路空間を活用することで、魅力拠点をつなぎ、歩いて楽しい交流創造空間に変える。



**魅力ある移動を提供し、
魅力ある都市空間をつくる**

ストレスのない移動、魅力ある移動を提供する新たな路面公共交通システムで、豊かな道路空間を交流創造空間に変えて、魅力あるエリアが連担している都心をつくる。

(3) システムに求める機能（構成要素）

■ルート・路線・軌道

- ・ 走行路：地上レベルで乗降でき、維持管理の容易な走行路
- ・ 路線が単純（到達性）：使う人も使わない人も行き先が明確な走行路
- ・ 定時性：他の車両に妨害されない安全で円滑な走行ができる走行路

■サービス水準

- ・ 運行頻度：都心の活動に合わせた運行頻度（地下鉄並みの運行頻度）
- ・ 運行時間：他の公共交通機関の接続に配慮した運行時間

■運賃

- ・ 運賃制度：乗ることにちゅうちょしない運賃体系
- ・ 運賃收受方法：全扉で乗降できる運賃收受方法

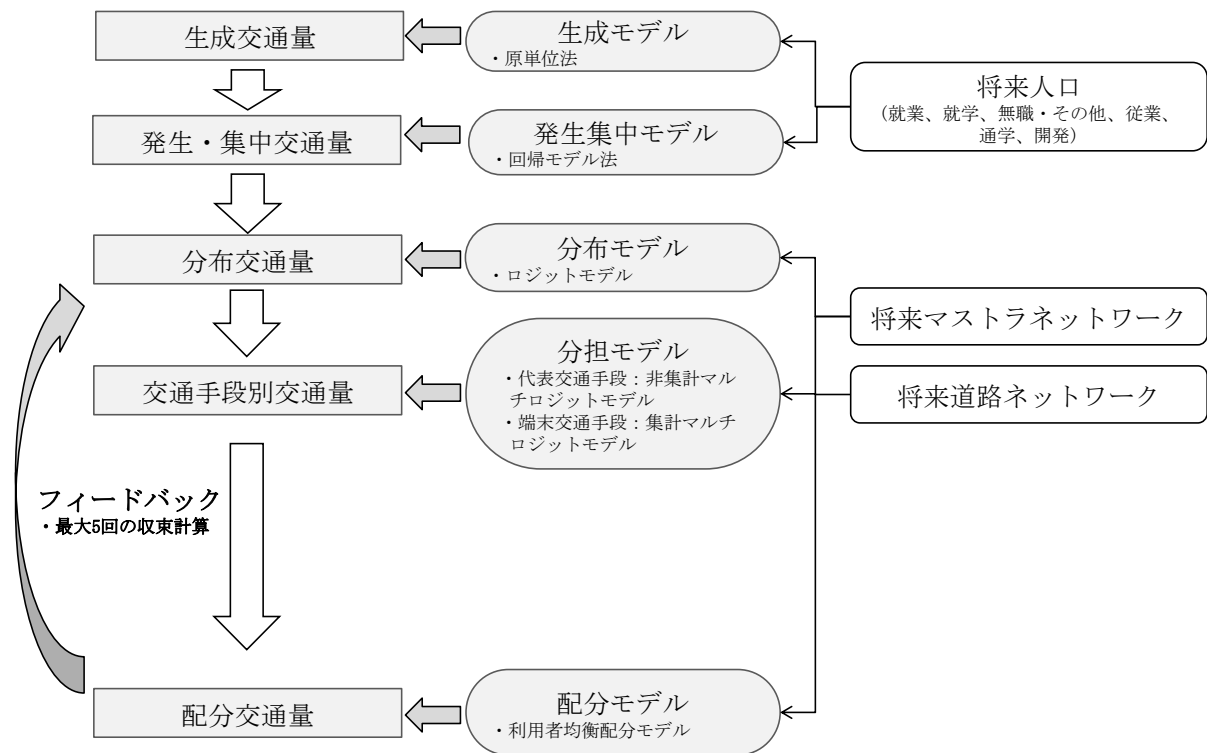
■停留所

- ・ プラットフォーム：路面から段差なく乗車でき、ピーク時でも十分なスペースを確保
- ・ 上 屋：待合、乗降時に傘をさす必要がなく、風や日照も避けられる
- ・ デザイン：遠くからでもひと目でわかり、まちのシンボルとなる
- ・ 案内システム：運行状況に加え、まちの情報も入手できる案内システム
- ・ 交流空間：まちとの接続性を高める交流スペース（車庫等も含む）
- ・ 接続性（ビル）：周辺ビルと上屋を連続させる
- ・ 接続性（他の公共交通機関）：地下鉄等の鉄道駅やバス停留所との接続確保

■車両

- ・ 定 員：一定の輸送力があり、極力立ち席ができない
- ・ 低床化：ストレスなく乗降できる
- ・ 走行方式：景観や既存インフラに配慮し、路面以外は極力占用しない
（原動機）低速域でもトルクがありストップアンドゴーが多くてもスムーズに走行できる
（車 輪）揺れが少なく、小さい曲線半径でも対応可能
- ・ 車両（外観）：他の車両と容易に区別できるシンボルとなるデザイン
- ・ 車両（窓）：車内からも都心の魅力を感じられる大きな窓
- ・ 案内システム：まちの情報を入手することが可能

(4) 需要予測の考え方



(5) 事業スキームの検討

事業形態	事業主体	事業スキームの概要
上下一体	第三セクター	<ul style="list-style-type: none"> ・名古屋市と民間企業の出資による新会社（第三セクター）を設立し、特許取得。 ・名古屋市は、出資比率に応じた関与。 ・公民の役割分担によるメリットを全て第三セクター内部に取り込んでしまうことから、公民の役割分担・リスクが不明確になり、民間事業者の自発的なノウハウ活用・投資等の効果が十分に活かせない可能性が高い。
上下分離	<ul style="list-style-type: none"> ・軌道運送高度化実施計画により、軌道整備事業者（下）と軌道運送事業者（上）として特許取得。 ・名古屋市は、軌道整備事業者として、軌道運送事業者に施設を貸し付ける立場からの関与。 	
	下 (名古屋市)	<ul style="list-style-type: none"> ・名古屋市が施設を整備・保有
	上 (民間事業者)	<ul style="list-style-type: none"> ・名古屋市が提示する条件に合致する民間企業等として、軌道事業等を運営。
運行委託	名古屋市	<ul style="list-style-type: none"> ・名古屋市が軌道事業者となり、民間事業者に運行委託。 ・名古屋市は事業主体としての関与。 ・運行委託は、上下分離が可能となった現在、軌道事業の自立性（事業の継続性の担保、独立採算等）の観点から、その実現のハードルは高いものと想定される。
コンセッション	名古屋市 ・ 民間事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・民間事業者に運営権を与える。 ・民間事業者による自由度の高い事業運営が可能。（例：運賃の決定） ・日本では、鉄道におけるコンセッション方式の導入事例はない。