

名古屋市の公共交通

～デュアルモードシステムとしてのガイドウェイバス～

平成19年2月23日(金)

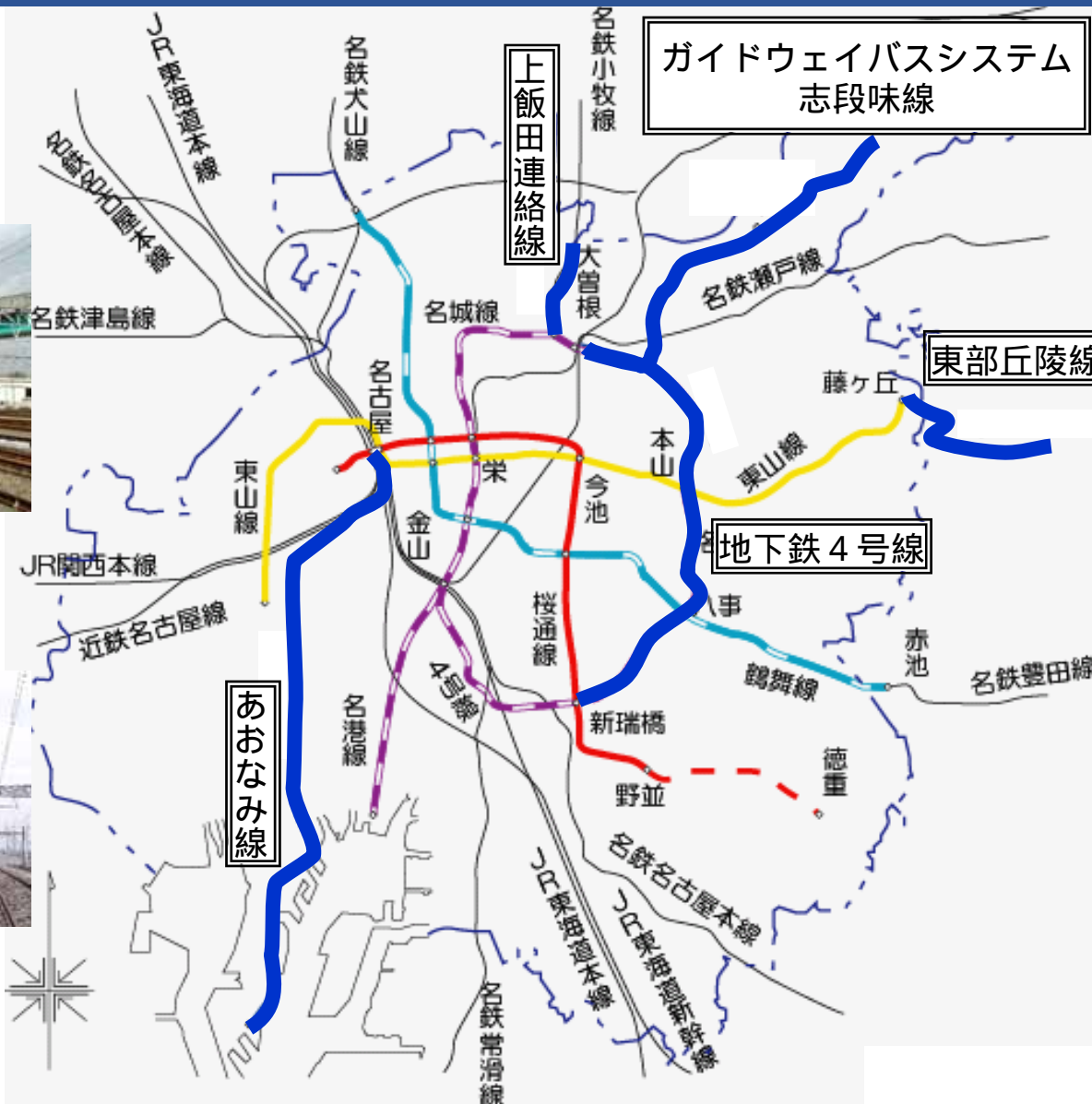
名古屋市 住宅都市局

近年開業した鉄軌道路線

< 上飯田連絡線 >



< あおなみ線 >



ガイドウェイバスシステム
志段味線

< ガイドウェイバス志段味線 >



< 東部丘陵線 >

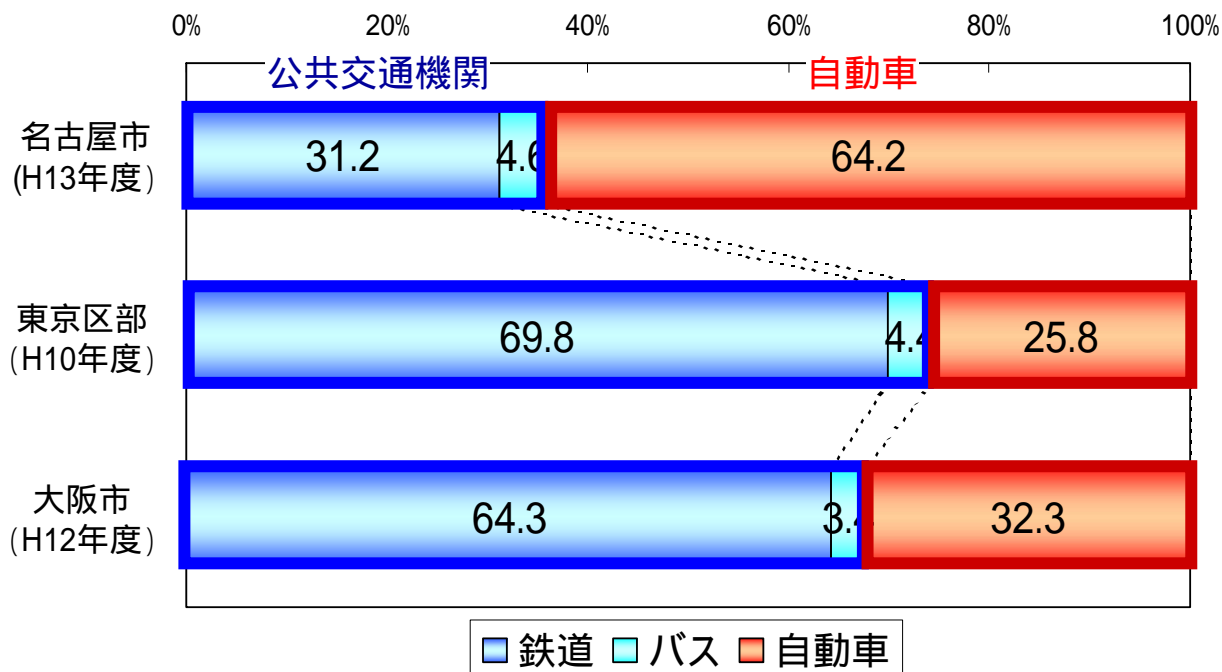


< 地下鉄4号線 >



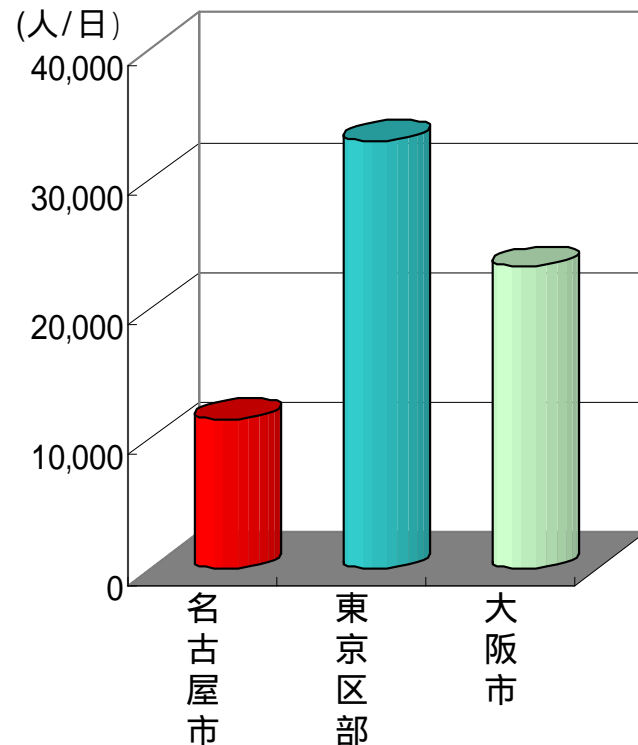
名古屋市の交通利用状況

代表交通手段割合



【各都市圏のパーソントリップ調査より：発生集中交通量で集計】

鉄軌道1駅あたりの乗車人員



【大都市比較統計年表(平成16年)より集計】

東京区部・大阪市より自動車の利用が大幅に高く、**名古屋市は自動車に依存した都市**であるといえる。

名古屋市の交通施策の方向性

名古屋新世紀計画2010(平成12年度～22年度)

公共交通網・道路網の整備などをすすめるとともに、**自動車から公共交通機関への利用転換を促進**するTDM施策を推進していく。

主な施策や事業

第1次実施計画
(平成12～15年度)

第2次実施計画
(平成16～18年度)

第3次実施計画
(平成19～22年度)

目標の実現へ

「**なごや交通戦略**

平成16年6月11日

名古屋市交通問題調査会答申(市長諮問機関)

交通基盤施設の整備促進

鉄軌道、都市計画道路の整備を推進

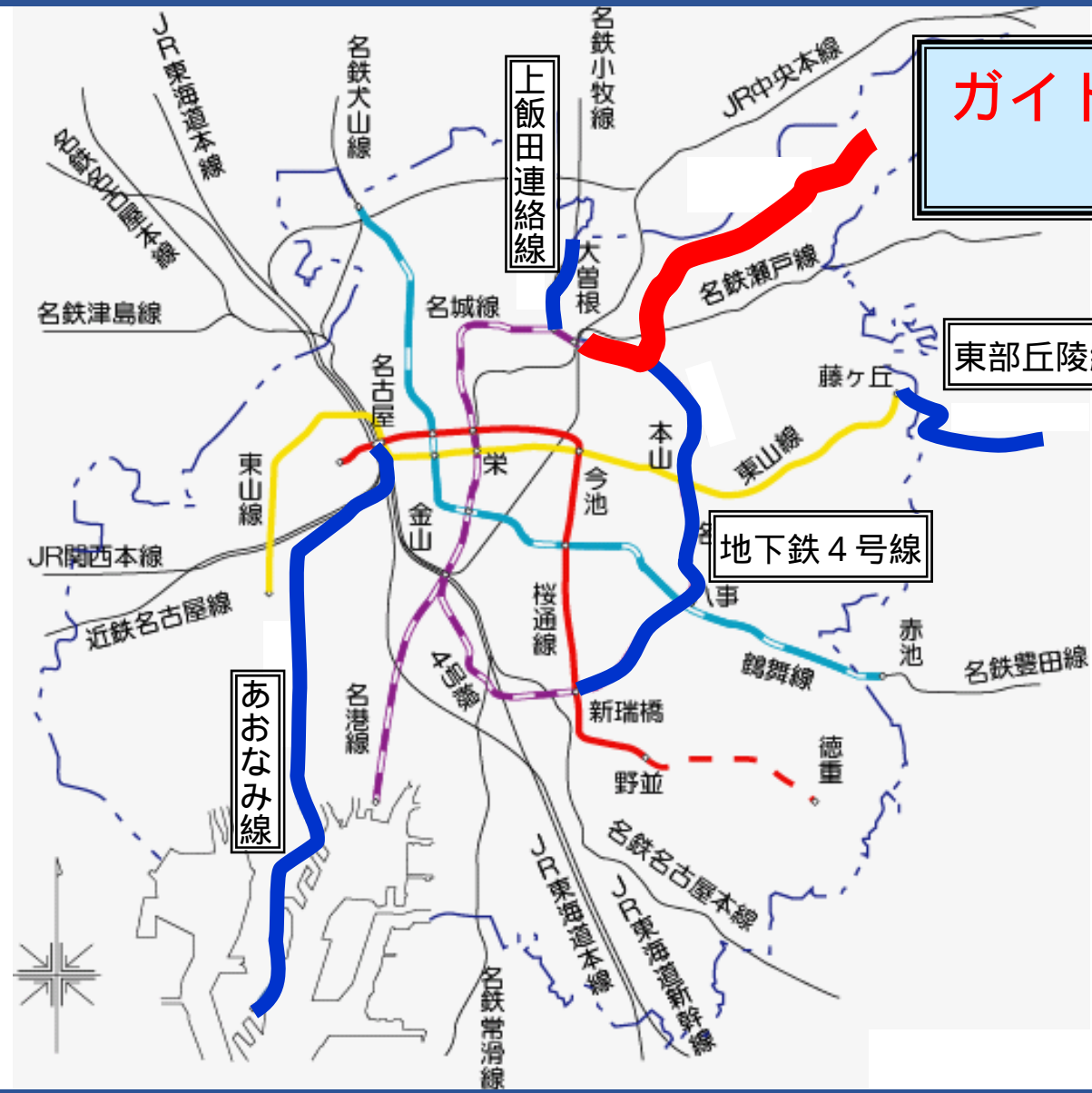
交通需要マネジメント型の施策へ

公共交通:自動車 = **3:7** **4:6**へ(2010年頃)

総合的・重点的な施策展開

TDM施策、**交通エコライフ**の浸透、市民や企業との**協働**など

デュアルモードシステムとしてのガイドウェイバス



ガイドウェイバスシステム
志段味線

東部丘陵線

地下鉄4号線

あおなみ線



デュアルモードシステムとしてのガイドウェイバス

ガイドウェイバスの特性

高架専用軌道と一般道路の**双方を連続して走行(デュアルモード)**

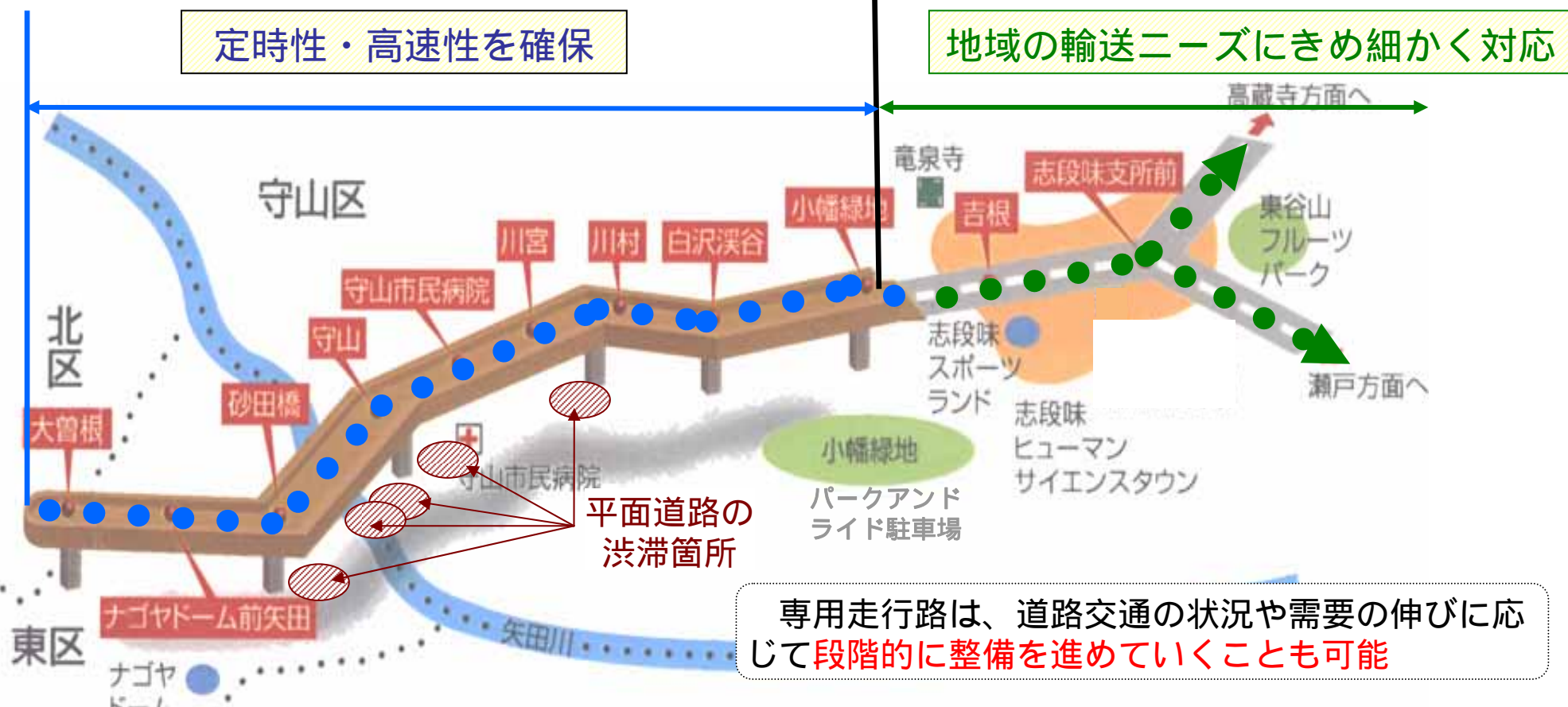
< 高架専用軌道 >

定時性・高速性を確保

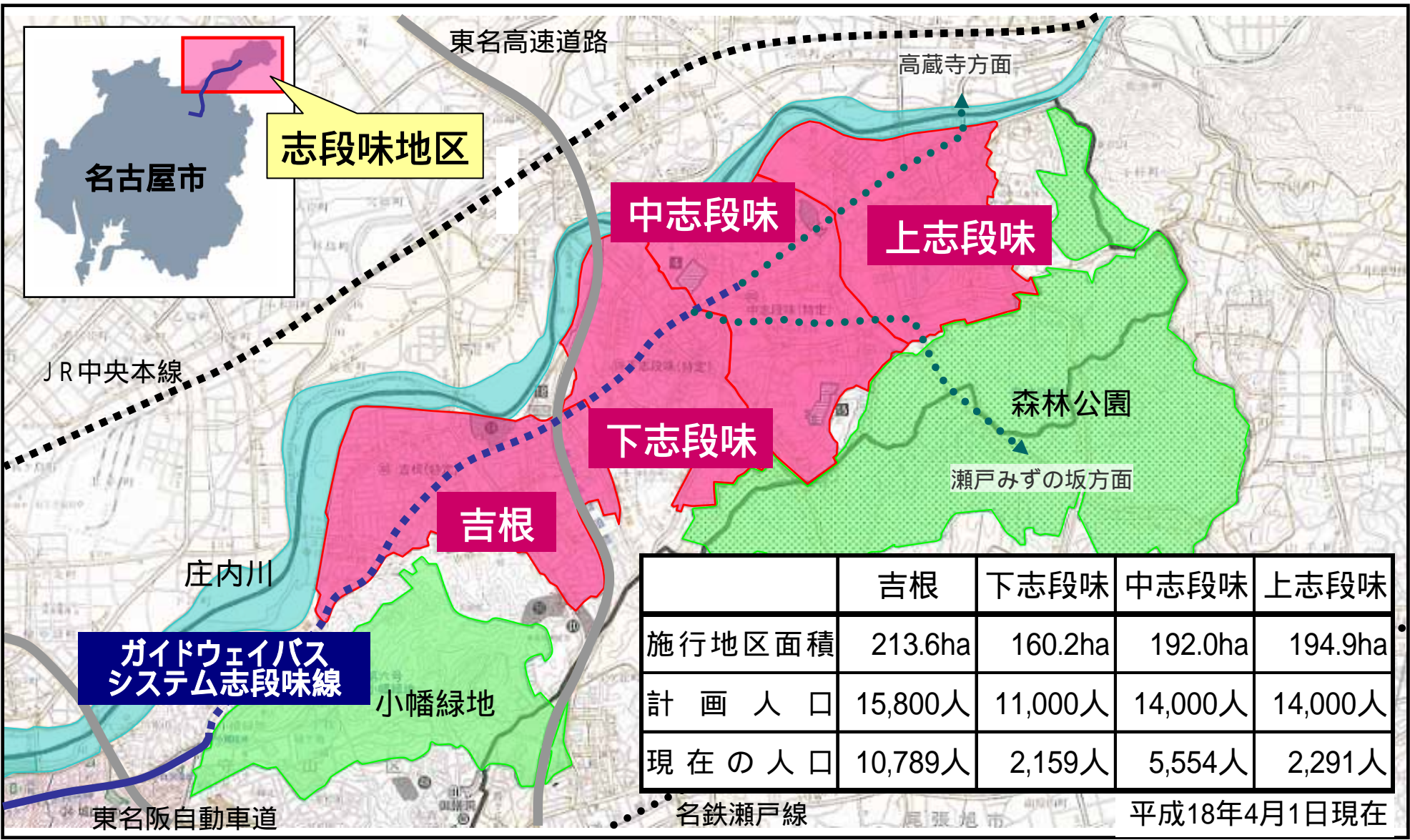
モードインターチェンジ

< 路線バス >

地域の輸送ニーズにきめ細かく対応



デュアルモードシステムとしてのガイドウェイバス



	吉根	下志段味	中志段味	上志段味
施行地区面積	213.6ha	160.2ha	192.0ha	194.9ha
計画人口	15,800人	11,000人	14,000人	14,000人
現在の人口	10,789人	2,159人	5,554人	2,291人

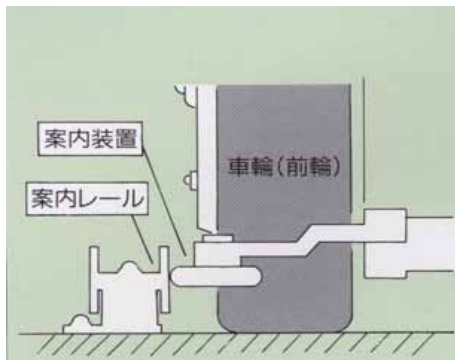
平成18年4月1日現在

デュアルモードシステムとしてのガイドウェイバス

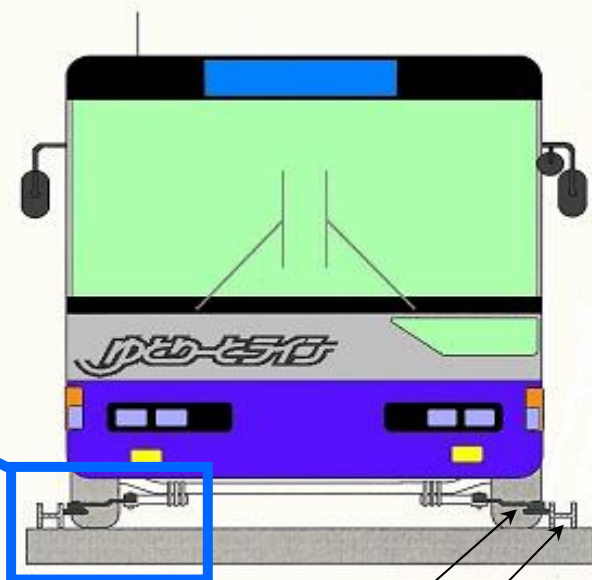
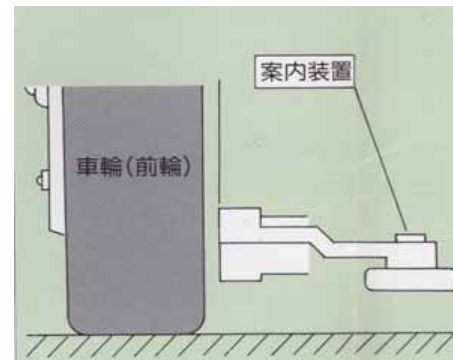
ガイドウェイバスの特性

バス車両に案内装置を取り付けただけの**シンプル**な走行メカニズム

高架専用軌道走行時(伸長時)



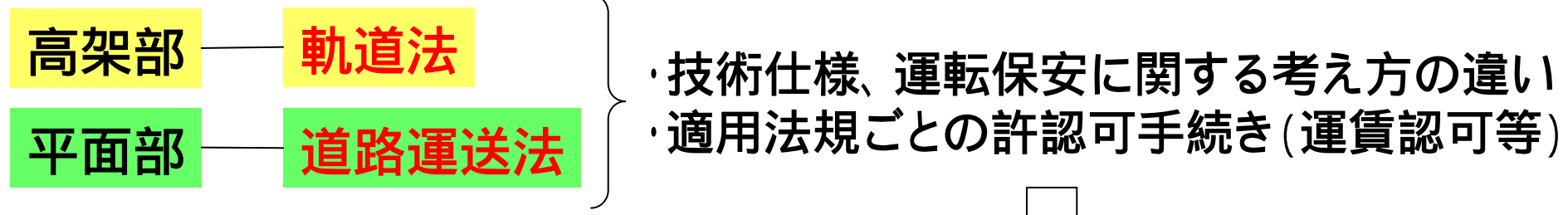
一般道路走行時(格納時)



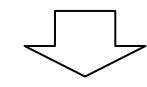
高架専用軌道区間では**案内装置**を**案内レール**に**当てて**走行。
(一般道では車体下に格納)

デュアルモードシステムとしてのガイドウェイバス

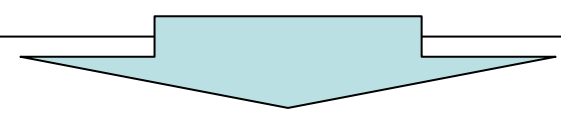
事業化にあたっての大きな課題



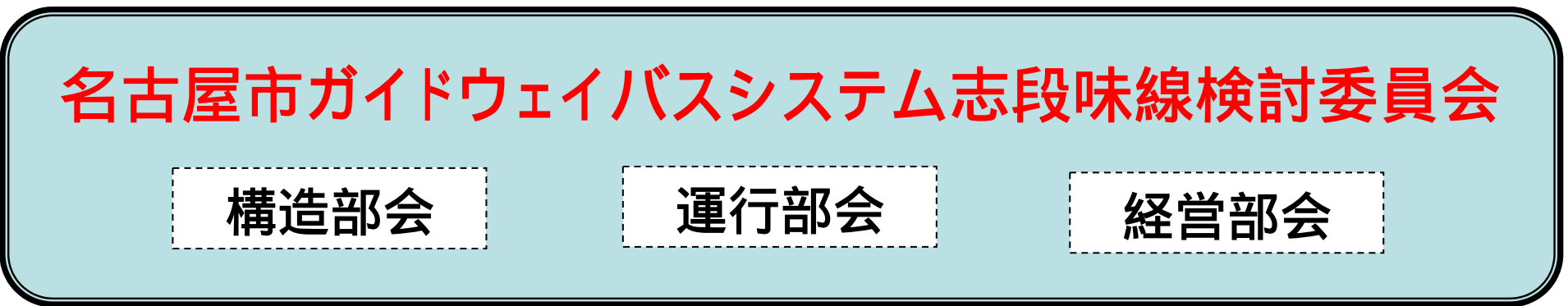
- ・技術仕様、運転保安に関する考え方の違い
- ・適用法規ごとの許認可手続き(運賃認可等)



協議・調整機関として、許認可庁・道路管理者・交通管理者等



一同に集めた場を設定



名古屋市ガイドウェイバスシステム志段味線検討委員会

構造部会

運行部会

経営部会

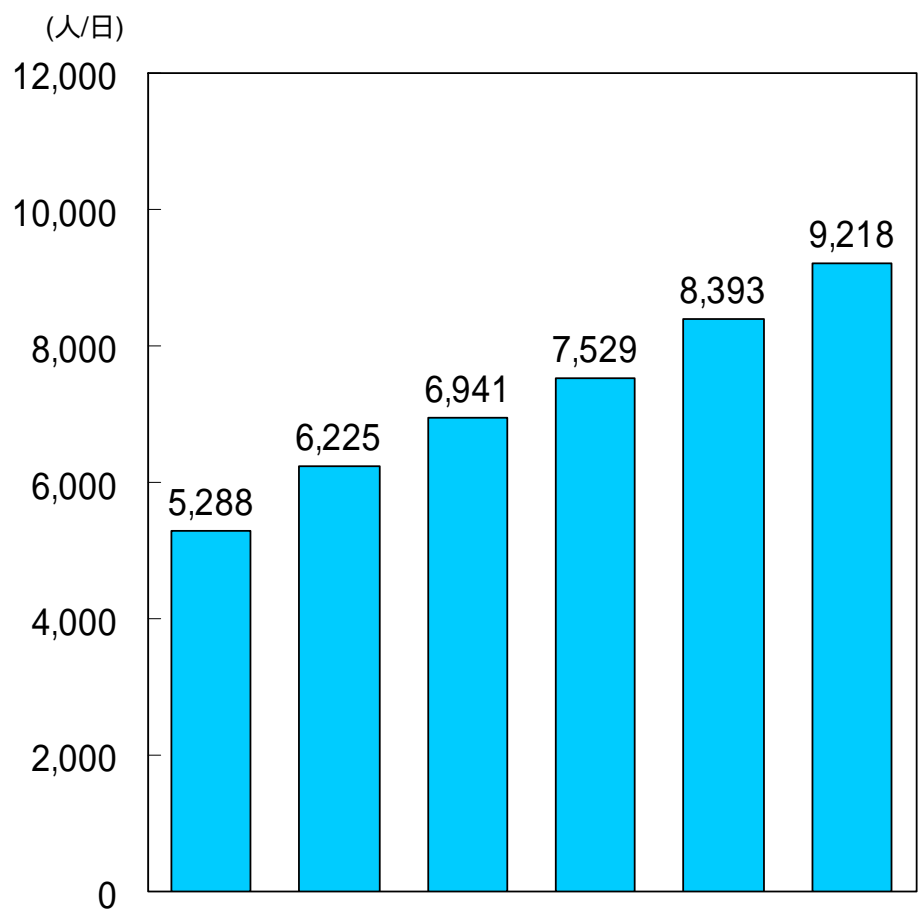
デュアルモードシステムとしてのガイドウェイバス

ガイドウェイバスの現状

開業以来、**利用人員は着実に増加**

	利用人員	増加人員	増加率
13年度	5,288		
14年度	6,225	937	17.7%
15年度	6,941	716	11.5%
16年度	7,529	588	8.5%
17年度	8,393	864	11.5%
18年度 (見込み)	9,218	825	9.8%

利用人員は高架部のみ



(見込み)