

名古屋市(愛知県): 基幹バス

BRT 並みの機能を持たせたバス路線の構築

人口	2,215,062 人	モード	路線バス
面積	326.45 km ²	法令	道路運送法 第4条
人口 密度	6,785.30 人/km ²	運営 主体	名古屋市交通 局(名鉄バスも 一部運行)



■ 取組の背景

地域と交通の状況

【自動車中心社会】

- ・ 三大都市圏のひとつ中京圏の中心都市である名古屋市は、他の大都市と比べ道路整備が比較的進んでいるため、利用交通手段に占める自動車、特にマイカーの利用率が高い。
- ・ 名古屋市では、バス輸送の課題を検討した結果、対策のひとつとして公共交通体系における基幹路線整備を行うこととし、鉄道・地下鉄・基幹バスを組み合わせた体系を構築することとなった。一般路線バスは、基幹路線網を補完するものとして位置づけることとなった。

■ 実現したサービス

サービス内容

【路線設置】

- ・ 鉄道や地下鉄と並ぶ基幹交通機関として、市内の2路線を「基幹バス」路線として設定した。基幹バスは、①地下鉄の計画路線の当分の間代替となるもの、②地下鉄の計画は無いが基幹的交通機関の必要な地域に整備するもの、という観点から選定された2路線について運行が開始された(昭和57年より東郊線、昭和60年より新出来町線)。様々な技術・施策を導入することで、道路交通渋滞の影響を受けずに、従来のバスよりも高速・高密度で定時性の高い運行が実現されている(新出来町線においては、朝夕ピーク時で1~2分間隔、昼間で3分間隔)。基幹バス路線には、名古屋市交通局の運営路線の他に、名鉄バスの路線も一部含まれている。運賃は1回200円の均一制である。

技術

【バスレーン】【ダイヤの工夫】

- ・ バスの専用・優先走行車線を設定し、一般車両の進入を制限している。バスレーンは、ほとんどの区間でカラー舗装されている。新出来町線の一部区間においては中央走行方式となっており、道路中央部の交通島(縁石や柵などで、恒常的に車道と区分された島状の施設)で乗降が行われている。
- ・ 基幹バス構想では、専用優先信号によって交差点での停止を極力減らし、停留所間隔を地下鉄並みの800m~1,000m程度とすることで、表定速度25km/hを目標とするとしており、実際の基幹バスの運行においても構想の理念を反映し、一般路線バスより平均バス停留間隔を長くするなどしている。
- ・ 東郊線においては、表定速度を高めるため、25停留所のうち16停留所に停車する急行運転方式を採用している。

■ 効果と負担

効果

【利用者数の増加】【表定速度の向上】

- ・ 東郊線、新出来町線ともに、基幹バス導入前後で利用者の増加が見られる。
- ・ 東郊線、新出来町線ともに、基幹バス導入前後で表定速度(停車時間等も含む平均的な速度)の向上が見られる。

表. 基幹バス導入による効果

路線		1日あたり乗車人員(百人)	表定速度(km/h)
東郊線	導入前	95	13
	導入直後	101	17
新出来町線	導入前	202	15
	導入直後	235	20

出典：名古屋市資料

負担

【市町村負担】【国負担】

- ・ 基幹バス整備に関する事業費は、東郊線でキロ当たり約6千万円、新出来町線で約2億4千万円であった。補助金の比率は、市の事業費の約1～2割である。

表. 基幹バスの事業費および補助金

(単位：千万円)

事業内容		東郊線		新出来町線	
		事業費	補助金	事業費	補助金
交通事業	車両、シェルター、バス路線総合管理システムなど	42	13.6 (※ア)	98	10.9 (※イ)
道路改良	交差点改良、交通島築造、カラー舗装、バスベイなど	20	—	146	21.7 (※ウ)

(事業費は当初投資額)

※ア：旧運輸省都市基幹バス整備費補助金

※イ：旧運輸省都市新バスシステム整備補助金

※ウ：旧建設省道路改良費補助

出典：名古屋市資料

■ プロセスと調整

調査委員会の設立

【プロセス：体制構築】

- ・ 基幹バス運行にあたっては、旧運輸省、旧建設省、愛知県警を含めた関係行政機関、学識経験者などにより構成される「名古屋市基幹バス調査委員会」が昭和55年に設置され、検討の中心となった。運行方式については、交通規制、道路管理など法制上の問題が多いため、同委員会に設置された法制部会により検討が行われた。

需要量調査による路線絞り込み

【プロセス：現状把握】

- ・ 当初の計画では、地下鉄の代替的な機関が早急に必要と考えられる地区、基幹的交通機関の不足している地区の計8路線で基幹バスを導入する予定であった。現在、モデル路線として、東郊線、新出来町線の2路線に導入されている。市民意識調査結果などから推計された路線別の終日乗車人員、ラッシュ1時間乗車人員などを元に、モデル路線の絞り込みが行われた。

■ 創意工夫・知見・教訓

採算面を重視した基幹路線整備

【創意工夫：需要に応じたサービス供給】

- ・ 市の公共交通体系の基幹路線として同じく設定された鉄道・地下鉄に比べ、安価な整備費で中量程度の輸送能力を持つ基幹路線を整備することができた。
- ・ 当初想定された8路線全ての整備には至っていないが、その機能は、同じ地区において整備されたガイドウェイバスやおおなみ線(名古屋臨海高速鉄道西名古屋港線)において代替されている。

事業者との協力

【教訓：連携強化の必要性】

- ・ 市の公共交通網構築にあたっては、行政と事業者が方針などをともに協議していく協力体制の構築が重要である。

■ 連絡先、参考 URL 等

連絡先：名古屋市総務局総合調整部交通政策室 電話 052-972-2213
名古屋市交通局営業本部自動車部管理課 電話 052-972-3864

■ 資料編

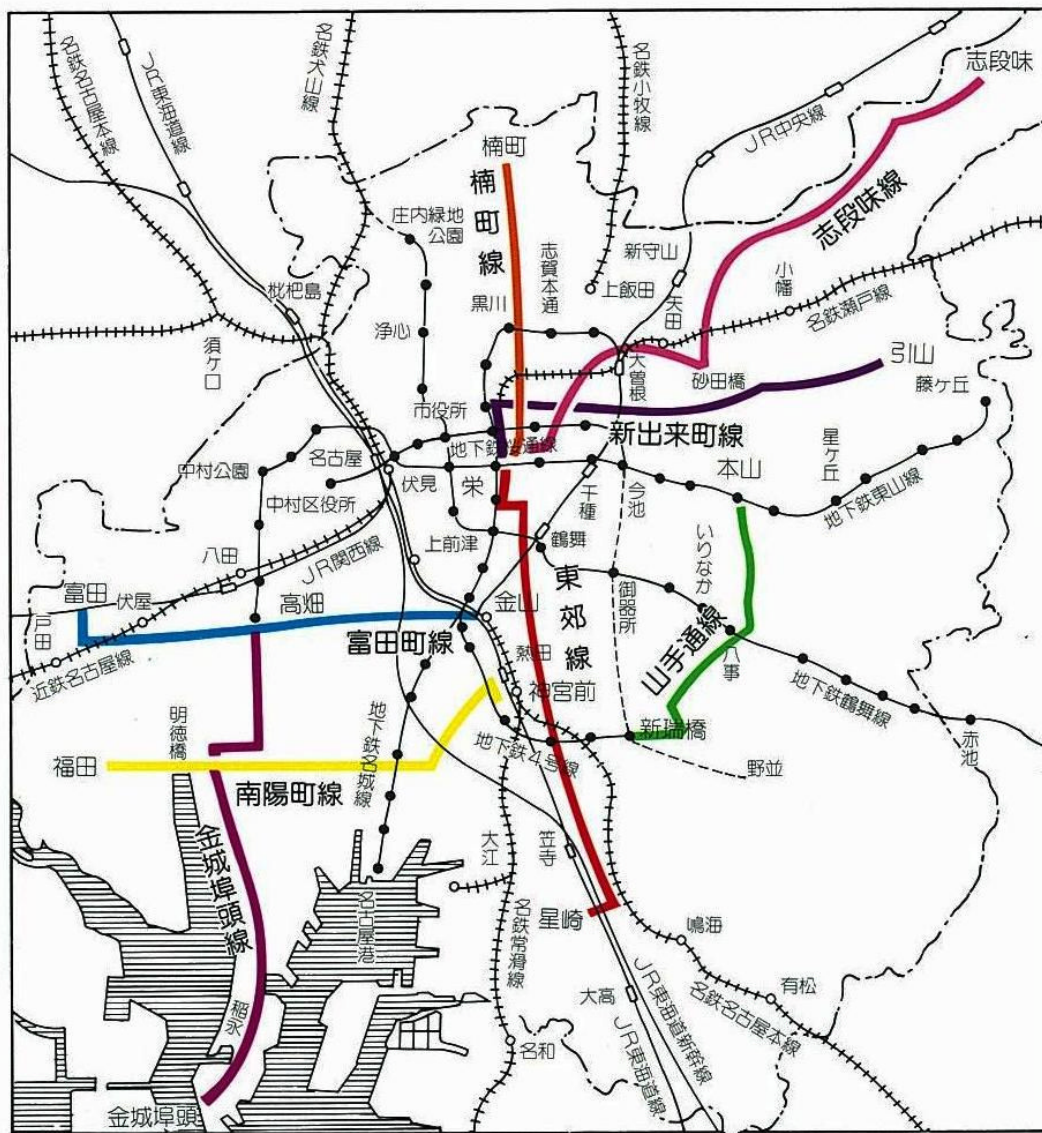


図. 基幹バスの当初構想路線

出典：名古屋市資料

■ 資料編

表. 基幹バス乗車人員（百人／日）

	昭和 57年度	昭和 58年度	昭和 59年度	昭和 60年度	昭和 61年度	昭和 62年度	昭和 63年度	平成 元年度	平成 2年度
東郊線	129	135	159	162	165	168	169	169	169
新出来町線	—	—	—	250	256	261	264	268	270

	平成 3年度	平成 4年度	平成 5年度	平成 6年度	平成 7年度	平成 8年度	平成 9年度	平成 10年度	平成 11年度
東郊線	170	170	169	168	166	164	162	159	151
新出来町線	271	272	272	270	268	267	267	264	256

	平成 12年度	平成 13年度	平成 14年度	平成 15年度	平成 16年度	平成 17年度	平成 18年度
東郊線	146	145	137	134	96	88	89
新出来町線	248	250	249	245	193	174	175

（注）16年度からの大幅な減少は、15年12月の地下鉄名城線砂田橋・名古屋大学間開業および16年10月の地下鉄名城線名古屋大学・新瑞橋間開業によるバス路線再編の影響等による。

出典：名古屋市交通局資料