

# 「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（案）」 への市民意見募集の結果について

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（案）に対し、平成 29 年 1 月 16 日（月）から平成 29 年 2 月 16 日（木）の間で意見募集を行い、20 名の方から 74 件のご意見をいただきました。これらの貴重なご意見を、今後の検討にいかしてまいりたいと考えております。

具体的には、新たな路面公共交通システムの導入について、都心の回遊性向上とともに、自動車交通からの転換促進や道路空間の改変による魅力ある空間形成を期待するご意見をいただきました。また、導入するのであれば L R T にすべきとのご意見、既存のバスを改良すれば良いのではとのご意見もいただきました。新たな路面公共交通システムは、まちを訪れる人が楽しく快適に都心を移動できる環境の実現を目指すものであり、まちの変化に合わせた柔軟な整備が可能なタイヤベースシステムとしつつ、L R T が持つような存在感や快適性を備えたシステムとなるよう、今回お示した基本的な考え方をもとに検討していきます。

また、具体的な運行ルートや車両のあり方、事業の進め方、既存の公共交通との関係などについても、様々なご指摘・ご提案をいただいております。今後の検討に活かしていきます。

なお、検討に関する詳細なデータを提示すべきとのご指摘もありましたが、今後、具体的な事業内容の検討を進める中で適宜お示しするとともに、パブリックコメント等による意見聴取も行っていきたいと考えています。

## （参考）意見の概要（74 件）

ご意見については内容を要約し、趣旨の類似するものはまとめさせていただいたほか、内容により分割するなどして掲載していますので、ご了承ください。

### 新たな路面公共交通システムの必要性（13 件）

- ・調査・研究の成果を市民に十分に示しておらず、“タイヤベースシステム”と称する B R T の導入という結論を出すのは時期尚早。
- ・市全体のバス、地下鉄などの総合的な地域公共交通計画を先に策定すべき。（他 1 件）
- ・今すぐシステムを決める必要性を説明できておらず、市民の総意を結集して慎重に進めるべき。
- ・費用と利便性の面から、市内の一部に回遊路線をつくるのは疑問であり、都心部以外も考えてほしい。
- ・まちを訪れる方々を魅了していく「楽しい」システムの実現を期待する。

- ・高齢社会の進行、風景が単調な広幅員道路、観光客に不親切な公共交通網を考えると、「道路空間の再配分」を要にする新たな路面公共交通システムの整備は必要。
- ・都市活力向上を目指すため、都心部の回遊性を向上させるシステムについて賛成。
- ・既存の基幹バスやメーグルとの位置づけがわかりにくいため、歩行者と車道の比率の見直し、車道のトランジットモール化など、都心の公共空間の再生を伴うシステムであることを明確にすべき。
- ・デザインや搭載されるシステムなど、他都市の手本となるよう、先見性をもって取り組んで欲しい。
- ・メーグルや交通局のバスを拡充、車両更新、ルートの新設定をすれば良く、既存交通機関を見直せば良い。
- ・過大な血税投資が必要となるため、既存バスを改良して、既存ルートとは別の分かりやすいルートで走らせるべき。
- ・BRTは手段、街づくりにおける小道具であり、魅力的な街・街路づくりが重要であることを肝に銘じて進めてほしい。

#### 導入すべきシステム（27件）

- ・観光資源としてはLRTが優れているが、投資額の多さでBRTに劣る。
- ・LRTが都心をゆっくり周遊する姿は見てみたいが、現実的にはBRTが良いと思う。
- ・連節バスの車内事故の多さやバス運転士の不足からLRTが望ましく、基幹バスの施設をLRTに整備し直すと良い。
- ・LRTはBRTよりは高いが、長期的な視点を踏まえ、都心ではしっかりした初期投資を行い、信頼性の高いLRTを導入すべき。（他2件）
- ・景色も見えて、渋滞も起きないので、路面ではなく高架が望ましい。
- ・費用や耐久寿命を考慮すると、LRTよりモーター（トロリーバス）の方が望ましい。
- ・「タイヤベースシステム」の意味合いが不明であり、反発を避けるため「タイヤベースシステム」と称しているのではないかと疑う。
- ・LRTは専用軌道のため、自動車交通に与える影響が大きいという否定的考えは改めるべき。（他2件）
- ・BRTでも優先・専用レーンで同程度の幅員を占領するので、LRT・BRTともに、自動車交通への影響が大きいと資料を修正すべき。
- ・P5「名古屋ならではのシステム～」というくだりは改行し、LRT・BRTに限らず新たな路面公共交通システムが導入すべきものである。
- ・需要に応じた輸送力を拡充することはLRTに限らずBRTでも可能である。
- ・大規模な需要があるか明確でない中で、連節バスである必要があるのか疑問。
- ・車両そのものが観光対象となる“2階建て”や“連節バス”などの導入が良いと思う。自転車・車いすの運送も可能なものがベスト。
- ・車両などのデザイン選定は、入札価格にも配慮しつつ、デザインを優先する選定方法を導入すべき。
- ・燃料電池のような未熟なシステムを導入するのは疑問。

- ・自前で車両開発するのではなく、まずは他都市において導入事例があり、コストなどの検証可能な車両を購入すべき。
- ・平成 26 年度に市バスで運行された「トリノラッピングバス」を新たな路面公共交通で本格採用してはどうか。
- ・専用・優先レーンを設置することで路線を地図に掲載できるのかわかりづらい。
- ・歩道側走行は違法駐車や荷捌きの車などで定時性の確保が難しく、中央走行とすべき。
- ・車両や停留所だけでなく公共空間全体にデザインコントロールすべき。
- ・車外での乗車券の購入はすでに諸外国では当たり前のことになっているので、方針として明記すべき。
- ・公共交通の重要性を踏まえ、無料を原則として国や自治体が必要経費として負担すべき。(他 1 件)

#### 都心をつなぐ考え方 (10 件)

- ・「独自性のある拠点」の説明を記載し、拠点として金山地区も追加すべき。
- ・名古屋駅（リニア駅の上、駅西発着）、名古屋城、栄（オアシス 21）、科学館に停留施設を設けてほしい。
- ・名駅南地区に停留施設を設置してほしい。
- ・事業を持続できるよう、安定した運賃収入を見込めるルートを設定する必要がある。
- ・都心外周部よりも需要の大きい都心中心の運行頻度が高くなるようにルートを工夫できると良い。
- ・名古屋駅－ささしまライブ－御園－大須や、名古屋駅－円頓寺－名古屋城など、公共交通が充実していないエリアを通ると良い。
- ・名古屋駅－栄地区は、小さな拠点間を歩行者が回遊するニーズを掘り起こすように専用またはトランジットモール化が可能となる路線を優先的に選択すべき。
- ・名古屋駅－トヨタ産業技術館－ノリタケの森－新道町（駄菓子のみち）－名古屋城－市役所－栄－フラリエ－名古屋美術館・科学館－名古屋駅のルートを希望。
- ・名古屋駅－名駅通－三蔵通－栄<sub>ミミ</sub>と、名古屋駅－広井町線－若宮大通－大須地区のルートを希望。
- ・名古屋駅に集中する観光バスを名城などに一部分散させ、BRTで移動して利用できるようにすべき。

#### 事業の枠組みの考え方 (3 件)

- ・市営交通として運営してほしい。(他 2 件)

#### 導入による効果と課題への対応 (5 件)

- ・都心部の限られた路線であり、また、自動車交通は抑制していくべきなので、専用レーンを最初から採用すべき。(他 1 件)
- ・自動車への配慮をし過ぎているが、しっかりしたシステムを導入すれば自動車からの利用転換も期待でき、自動車への影響も緩和されると思う。
- ・バス路線の再編検討の際は、運行本数の削減、料金の値上げ、乗換回数が増加しないようにしてほしい。

- ・ これまでも基幹バスやガイドウェイバスが導入されているが、市内他路線へ展開されていない。今回導入するシステムはこうした既存バスとの整合を取ってほしい。

#### 整備の進め方（3件）

- ・ 段階的に進めるのが妥当だと思うが、第1期は名古屋駅、栄地区、名城地区をつなぎ、名古屋の良さを見せるべき。
- ・ 市民も整備効果が実感できるよう、第1期は回遊性が特に脆弱な名城地区－名古屋駅－大須地区を結ぶべき。
- ・ できるだけ早期の路線計画等の策定と実現を希望。

#### その他（13件）

- ・ 市民意見の募集の周知が足りず、意見を広く集めるという姿勢が感じられない。
- ・ 正式なパブリックコメント手続きを経た上で、計画を策定すべき。
- ・ 全国のバスマニアへの発信も重要。
- ・ 「導入すべきシステム」は必要なものであり、市内の既存公共交通にも適用すべき。（他1件）
- ・ 地下鉄駅から目的地に5分間隔の短区間のバスや高架歩道（動く道路）で気楽に移動したい。
- ・ 名古屋駅は大混雑しているので、名鉄・近鉄が名古屋駅を通らずに、名城・栄・大須地区へ直行できると良い。
- ・ 名古屋駅－名城地区のシャトルバスがあると良い。
- ・ 道路ストックも活用しながら、既存公共交通と連携して新たな交通機関を戦略的に整備し、全市的または名古屋都市圏を範囲としたあらゆる交通モードを使いやすいものにしてほしい。
- ・ 名古屋は魅力いっぱいの都市だと思っている。
- ・ ビジネス・観光・自由目的で「まちを訪れる人」が市民のどれくらいを占めるのかを分析すべき。
- ・ LRTとBRTの車両費、建設費、運行経費など、詳細な比較データを「考え方」に示すべき。（他1件）