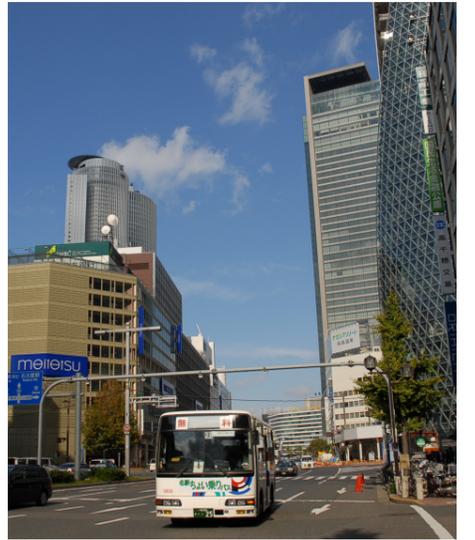


名駅ちよい乗りバス運行実験

～名古屋駅前エリアのさらなる魅力向上への試走～

櫻井 高志

「元気な名古屋」の象徴であり、名古屋圏の玄関口である名古屋駅地区では、超高層ビル開発による都市再生が続き、人の流れが大きく変貌している。しかし、その足元には多くの課題もある。そのひとつは、駅に集まる人々の増加に対して、比較的近距离目的地への移動手段がなく、不便だということである。その課題解決に向け、実験的に行った「名駅ちよい乗りバス」の中間結果を踏まえ、交通面から新しい都市のデザインを考える。

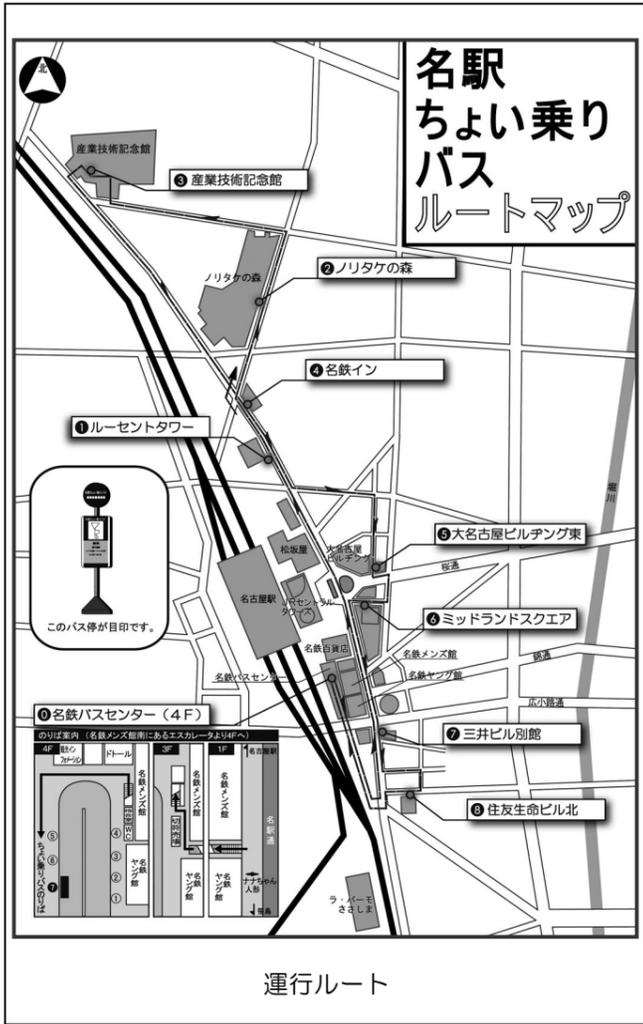


全国の都心で広がる地域主導のバス運行

近年、都心部では、地域の企業等が経費負担しながら、地域主導で運行する無料の循環バス運行の動きが見られる。地域主導のバスというと、一般的に地方部で民間では採算が取れず撤退した地域やもともと路線バスがない公共交通空白・不便地域におけるものが多かった。都心部での動きの背景には、公共交通の充実による歩行者重視の交通環境の向上や、エリア内の主要施設を周回することによる散策面、観光面での魅力の向上などがあげられる。さらに、ビジネスマンや居住者の足としての効果もある。代表的な運行事例としては、東京の「丸の内シャトル」、「日本橋メトロリンク」などである。運行経費を沿線企業の協賛金や広告収入でまかない、無料化を実現している。最近の実験例では、金沢の「まちバス」、神戸の「KOBESTちよいのりバス」などがある。

名駅ちよい乗りバスまでの経緯

名古屋市内での経緯としては、二〇〇四年に提言された「なごや交通戦略」の中で、駅周辺などの比較的近距离を結ぶ手軽な移動手段として「ちよい乗りシステム」があげられた。その後、名古屋市が二〇〇六年「まちなちよい乗りフェスティバル」を開催。栄・大須を周回する無料バスの運行実験を行っている。同時



名古屋駅前地区での循環バス運行の検討も行った。このような流れの中、今年度は、名古屋都市再開発研究会(事務局・名古屋商工会議所)が主体となって、「全国都市再生モデル調査」に提案し、選定されたことが、この運行実験につながった。(弊社はその企画・実施に当たって事務局のお手伝いをさせていただいた。)

に名古屋駅前地区での循環バス運行の検討も行った。このような流れの中、今年度は、名古屋都市再開発研究会(事務局・名古屋商工会議所)が主体となって、「全国都市再生モデル調査」に提案し、選定されたことが、この運行実験につながった。(弊社はその企画・実施に当たって事務局のお手伝いをさせていただいた。)

なぜ、名古屋駅前でちよい乗りバスか？

そもそも名古屋駅前に近距離を結ぶ循環バスがあるのか？地下鉄もあり、路線バスも充実している。しかし、駅周辺の施設をいろいろ回ろうと思うと、特に南北方向には都合の良い移動手段はない。歩いて、距離は意外にあり、歩くかどうか躊躇してしまう。また歩道上を見ても、狭いところでも駐輪が多かったりと、歩行環境としても決してよいとはいえない。このような状況で、駅周辺のちよつとした移動の際に、気軽に乗れる手軽な移動手段があれば、再開発で目覚ましい活気を呈し、人の流れも大きく変貌しつつある名古屋駅前地区の回遊性はさらに向上し、散策しやすいエリアとしてその魅力は向上するだろう。今回の目的は、その効果を把握し、将来的な本格運行実現の可能性を探ることにある。

運行の概要

この運行実験は、十一月十六日(金)から十八日(日)までの三日間、午前十

時から午後六時までの時間帯で運行した。運行間隔は約十五分、名鉄バスセンターを起点に、ルーセントタワーノリタケの森ノリタケの森産業技術記念館ミッドランドスクエアノリタケの森住友生命ビルなど計九ヶ所のバス停を回る一周約六・二キロメートルのルートである(左上図参照)。料金は無料。運行に当たっては、名鉄バス、知多乗合バスの協力のもと一日四台の小型バス車両を投入した。

実験の結果

当初、利用者数はまったく想像がつかなかったものの、メディアによる報道や沿線企業の協力もあり、三日間の総乗車人員は二、三二四人に上った(バス停ごとの利用者数は左グラフ参照)。利用状況は、名鉄バスセンター、ミッドランドスクエア、ノリタケの森、産業技術記念館での乗降者がとりわけ多く、駅前と後者二施設を利用する人にとっては非常に便利な交通手段として受け止められたようだ。一方、駅から南側については、ルーセントタワーノリタケの森、産業技術記念館から利用は芳しくなかった。概観すると、名駅ノリタケの森・産業技術記念館のシャトルバスにも見えてしまう結果ではある。しかし、沿線企業からの期待も高く、単に集客施設を結ぶだけでなく、通勤などビジネスでの利用も考えられる。その点は今後の分析などからニーズを把握できるのではないだろうか。

本格運行に向けての課題

今回の実験実施では、様々な課題も見つかった。まず利用者からの声として非常に多かったのが、駅前地上部でのバス停設置である。今回、駅前には、名鉄バスセンター内、しかも四階にしか設置できなかった。しかし、これは無料バスという性格上、駐停車禁止区域に一角が指定されている駅前では、路線バスのようにバス停を設置し、停車することができないという法令上の縛り故の結果からやむを得ずそうだったのだ。本格運行時には不自由でも無料とするか有料(＝路線バスとして事業認可を受ける)として利便性を上げるか、採算面とセットで考えていくべき最大の課題と言える。また、ルート設定も重要である。今回は駅北側に利用が偏ったが、将来的には開発が期待されるささしまライブ24地区もその内にも含めれば、さらなる利用が見込まれるのではないだろうか。ほかに、運行時間帯の設定も要検討である。今後、本格運行になるのかどうか、未知数なのだが、ニーズを的確に把握し、それに添う形で、実現化することを期待したい。

ちよい乗りバスで魅力向上

名駅地区を含め、全国の多くの都心部では今、「点」の開発が着々と進められている。しかし、その点をつなぐ交通面の整備はというと、後追いになる場合が多い。また、名古屋駅前のように、都心にも関わらず、移動に手間取る意外なエアポケットもあつたりする。エリアとしてみたとき、利用する側にとっては、点をつなぐ線の移動にかかる時間や費用、手段も非常に重要なポイントであり、都市をデザインするうえでは、それらを考慮していくことも必要である。その点、ちよい乗りバスのように手軽に利用できる移動手段は十分有効であろう。今後、本格導入ができれば、名古屋駅前により使い勝手のよいエリアとして、人が集まり、回遊し、一層にぎわいのあるエリアとなっていくことが期待できる。

(出典：名古屋都市再開発研究会「全国都市再生モデル調査『元気な名古屋駅周辺の快適まちづくり推進調査』における「名駅ちよい乗りバス運行実験調査」より)

