

沖縄ART 個人的見解等

資料3- 1

項目

BRTの系譜
BRTからARTへ
那覇都市圏のバスの理想形
沖縄ARTへの期待
(配布物は写真等抜きです)

横浜国立大学
理事・副学長
大学院都市イノベーション研究院教授
中村文彦

BRTの系譜(1)

- BRT
 - BUS: バスの技術を基本とした
 - **RAPID**: 混んでいる道路交通よりも「速く」
 - TRANSIT: 定時性ある乗合の公共交通
- MRT(いわゆる都市鉄道)やLRTと同じ「T」
→従来のバスのイメージを打破することが必須。
- 連節バスかどうか、PTPSがあるかどうか、専用道かどうか、はどうでもよい。
- **斬新なイメージで速くて、車利用者を惹きつけ得るバス=BRT**

BRTの系譜(2)

- 公式用語としては 1996年以降(米国生まれの用語)
- 著名な海外事例系譜(新興国・途上国編)
 - 1974 **クリチバ**市(ブラジル)
 - 専用道路、市内全域準公営化で階層路線網、都市計画誘導連携
 - 1999 **ボゴタ**市(コロンビア)
 - クリチバを受け、高容量(高頻度) + 高速度 + IT活用を徹底
 - 2004 **ソウル**市(韓国)
 - クリチバを受け、全域公営化と階層路線網、中央走行、IT活用
 - 2004 **ジャカルタ**市(インドネシア)
 - ボゴタを範とするシステム(ボゴタと比べると中途半端)。
 - 標準的モデルとなり、その後、中国、タイ他は、この流れを汲む。
- 海外事例(先進国編)
 - フランス (BHNS(英語綴りだとBHLS))
 - ストラスブールや**ナンシー** (中央走行に拘らず、定時性確保目標)。

BRTの系譜(3)

- ・著名な日本の事例系譜

- ・ 1985 **名古屋基幹バス**新出来町線
 - ・ 道路中央車線走行で表定速度向上。国内でもっともBRTらしい事例
- ・ 2001 **名古屋ガイドウェイバス**大曽根線
 - ・ Guided BRTと呼ばれるグループで位置づけることがある。
- ・ 都市部で専用道路で高速に運行する事例
 - ・ 北九州市戸畠で西鉄軌道線跡地を活用したバス その後廃止
- ・ 地方部で鉄道廃線敷を活用した事例
 - ・ 鹿島鉄道、日立電鉄、そして三陸(気仙沼線と大船渡線)
- ・ 連節バスを若干台数導入してBRTと称している事例
 - ・ 新潟
 - ・ 福岡
- ・ 役所は他の連節バス事例(厚木、幕張他)もBRTと呼んでいる?

BRTからARTへ

- 背景① 日本でのBRTイメージの悪さ→脱却必要
 - 所詮(連節？)バスだし。
 - 速くないし。
- 背景② 自動運転にかかる技術援用

→BRTとは別イメージの造語が必要

→ART (BよりはAが上)

ART (Advanced Rapid Transit)

- ・バス(日本のBRTと呼んでいるもの) よりも
- ・速く 速度絶対値高く、その値ばらつき小さく
- ・大量 LRTやAGTに遜色ない輸送能力
- ・印象的 従来のバスにない存在感(車両、本数)
- ・安価 短期間で建設でき、効果を発揮できる
 - ・効果:モーダルシフト実現(自動車通勤からバスへ)
 - ・自動車通勤を減らすには、駐車場政策や通勤手当制度見直しまで踏み込む必要がある。

那覇都市圏でのバスの理想形

ソウル型再編＋58号幹線バス高機能化

- ・ソウルのようなバス改革(リフォーム)
 - ・全車両(＋運転士)の最大限活用
 - ・階層的路線網と地域運賃とダイヤ連携
- ・58号大変身(徹底的なバスブラッシュアップ先導事例へ)
 - ・路側バスレーンを徹底活用したARTへ(即効性必要)
 - ・高頻度(2分間隔？=高頻度のようだけど信号1サイクル1台程度)
 - ・高速=バス停口タイム、交差点口タイムまだまだ大きい
 - ・イメージ=今までのバスでは誰も転換しない。全車両高質デザイン
 - ・運賃=自動車利用より確実に(相対的でいいから)安くする
 - ・自動運転技術

沖縄ARTへの期待 58号大変身へ

- バスを速く & 時間が読める安定性
 - 目標設定:
 - 当面: 20km/h (名古屋基幹バス、クリチバ幹線バス)
 - 理想: 30km/h (ボゴタ幹線バス、ゆいレール他)
 - 実現のために
 - 施設と運用: 交差点形状、信号制御、バス停設計
 - バスの運行: 急行運行便高頻度 (存在感出る)
 - 目立つ & 惹きつけられる車両 (デザイン、色でなく乗降方式まで)
 - 自動運転技術 (ピーク時のための援用 (正着にこだわらない))
 - スムーズ停車 & 発進 → 運転士技量差克服でロスタイル最小化へ
 - 利用者は全員着席前提 (必ず座れる新車両大量投入)
- モーダルシフトを惹き起こす
 - 目標設定
 - 公務員の5割が公共交通通勤へ (オタワ的戦略)
 - そのための通勤手当制度や駐車場制度の見直しへ
 - 58号沿い居住への家賃高額補助等