

## 【7】バスの中央走行 …今日的な課題

# 1 基幹バスシステム

昭和60年、名古屋では路面電車のように 道路中央を走るバスが走りだしました。54 年に、市の研究会が提案した「基幹バスシス テム」が具体化されたものです。

しかし、このシステムは昔の路面電車を復活しようと始められたものではありません。ねらいは、バスを高速で走らせることによって、地下鉄と並ぶ基幹的な交通手段とすることにありました。ところが、そのために採用された道路の中央を走る、「中央走行」のスタイルが路面電車とそっくりなために、その再来と受け取られることになったのです(図1)。

このシステムは、当時、都市交通の新しい画期的なシステムと評価されました。しかし現実には、さまざまな障害のために実現には多くの時間を要し、その後の後続路線も現れてはいません。そこには路面電車復活にも共通すると思われるいくつかの問題がみられるのです。

今回は、この中央走行方式の基幹バスが実 現に至るまでの過程とその後の問題から、路 面電車復活の課題を追ってみたいと思います。

## 2 中央走行のバス

### (1)構想から

昭和50年代の初め。オイルショックの後になっても自動車の増加は止まらず、事故・混雑・資源・環境等、大きな問題になっていました。このため名古屋市は自動車を抑制し、新しい総合的な交通計画を立案するための研究会をつくりました。そして54年、その報



図1 名古屋市の基幹バス構想

告書の中で、自動車抑制には公共交通の充実 が不可欠であること。中でも遅れている地下 鉄建設を補うような基幹的交通手段として、 「基幹バスシステム」の導入を提案しました。

その条件だったのは、①建設コスト、②容量かよび速度、③建設期間、④信頼性、⑤既存システムとの調和、⑥将来の地下鉄への置換え、⑦経済性でした。そしてバスを高速化、高度化することによってこれらの条件をクリアーできると考えました。したがってバスの高速化・定時制の確保のために、専用レーンの設置や優先信号の採用を求めたのです。専用車線を道路中央に選んだのは、駐停車車両の障害、左折車の混入、区画街路からの右折車の混入、一般バスとの交差、沿道利用との調整、等でしょうか。

この提言は、既成概念を大きく変えるもの だったがゆえに、実現を危ぶまれるものでした。ところが、偶然、バス再生を目指していた運輸省の注目するところになり、翌年には 国の調査費が付いて動き出すことになったのです。

提言の目指す中央走行方式には法的な問題もあり、まず路側走行方式で実験されることになりました。そして57年には東郊線で走りだしました。しかし一定の成果はありましたが、やはり従来のバスの改良版のイメージが抜けませんでした。

### (2)中央走行の難しさ

中央走行方式に進むには、いくつかの大き な「壁」がありました。

まず第1は、所管官庁の問題です。運輸政策を担当する運輸省(当時。以下同じ)、道路を管理・整備する建設省、道路交通規制を所管する警察本部、と所管が分かれます。その上、この三つは総合的に動ける体制にはあり

ませんでした。

第2は、道路中央の専用レーンの設置の方法です。軌道法の適用が難しいため、道路施設として物理的に設置するか、交通規制で法的に確保するかが問題になりました。いずれも当初は不可能とされたのです。

第3は、新たに専用レーンの空間をどう確保するかという問題です。道路拡幅ができない以上、一般には自動車車線を1車線減らさねばなりません。自動車抑制という視点では有効ですが、先行的に入っていた路面電車ならばともかく、後発のバスがそこに割って入ることは現実的には極めて困難なことでした。

これらのうち第1の問題は、結果的にはこの施策を各省庁の政策の中に位置づけてもらって解決しました。運輸省は都市バスの再生策として。建設省は道路交通の整流化という観点から。警察は自動車交通の総量抑制策の一環として。長い協議の末ではありましたが、それぞれ前向きにとらえてもらったのです。

第2の問題は、新しいシステムの問題を関係者と議論する場をつくったことです。省庁ごとの会議をつくり、その合同会議を意思決定機関にしたことがうまくいきました。その中で、停留所の設置位置や右折車への対応などシステムの基本に係る問題を決定していきました。

第3の問題については、住民との間で様々な議論がありましたが、車線数については「原則・非悪化」という条件で進めざるを得ませんでした。ただその住民との話し合いの中で、システムの安全性や信頼性の問題の議論もできて、種々の工夫が生まれました。

### (3)実現したシステム

60年4月。長い議論を経て基幹バスの中央 走行方式が動きだしました。そしておおむね

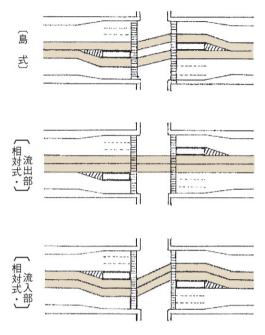
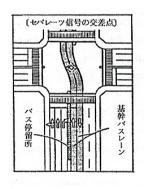


図2 停留所の設置方法

所期の目的を達成することができました。

しかし、課題も明確になりました。 1つ目はバスレーンの蛇行の問題です。交差点の前後で車線構成が変わるため、どうしても専用レーンが蛇行することになります。停留所の形式は相対式(バスは右ドアができないため)、位置は流入部(交差する道路の右折車が誤入しないため)としたので、大きくシフトせざるを得ませんでした(図2・文献②)。



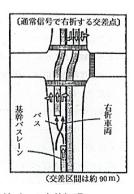


図3 右折車両と基幹バスの交差処理

2つ目は右折車との交差方法です。3車線取れるところはセパレーツ信号で一応回避できました。ところが2車線区間では、一般車と交差の問題があり、レーンを中断して遷移区間を設けざるを得ません(図3)。そのためいくつかの交差点が右折禁止になりました。

3つ目はバスレーンへの一般車の侵入です。 バスレーンは、ピーク時:専用レーン、オフ ピーク時:優先レーン、です。が、現実には いずれの時間帯もかなりの一般車の侵入があ ります。とくに優先レーンの時は、法令を知 るタクシー、トラック等の営業車が侵入し、 しかも停留所内を高速で通過するため、大変 危険な状態になりました。

これらは、いずれも事故につながる問題です。これまでに基幹バス関連で起きた事故は、大半がこの3点に係ります。そして路面電車の復活でも、やや条件は違いますが、これらの問題をどう解決するかが課題になるのです。

# 3 紀行 中央走行のバス

### … 基幹バス新出来町線 …

それでは、中央走行の基幹バスルートに沿って歩いてみましょう。道路幅が30 私以上の市役所から谷口と、25 私程度の谷口から茶屋ケ坂までを歩きます。

#### 〈市役所から〉

市役所に向かうのに栄のバスターミナルから基幹バスに乗りましょう。大津通の次が市役所停、降車したところが道路中央のバス停になります。

この交差点は50な道路の広い交差点で、 バスはここで大きく右折して東に向かい ます。名古屋城の外堀までは少し不規則な



市役所前の基幹バス停



国道41号の交差部。バスレーンが途切れている

道ですが、越えると標準的な30 流道路で、バスレーンが二つ並んでいます。色が黄色と茶色になっているのは、開通後、反対レーンへの誤進入を避けるために塗り分けられました。

上に高速道路が走る道が国道41号です。 ここも交差点が広いのですが、国道で中央部 のカラー舗装がとんでいるため、事故防止上、 連続にすることが検討されています。

昔、路面電車が走っていた道を進むと白壁



山口町停。幅30~のセパレーツ信号区間

停です。学校生徒の利用の多い停留所ですが、その次の赤塚も国道19号の交差点のため、地元からの要請で、開通後、東行きだけ、赤塚白壁停がつくられました。

山口町、新出来、古出来町と30点の道路区間が続きます。新出来停は、開通後、徳川園新出来と改名されました。この区間は、右折車はセパレーツ信号で処理されています。バスの運行頻度は高く、次から次へとバスが来ますが、その間をやはり一般車がレーンを走り抜けていきます。バス停前への侵入を排除する道路標示がありますが、無視して侵入する車が多く、気になります。

### 〈茶屋ヶ坂へ〉

古出来町は、横断歩道のないすべて歩道橋 の交差点でしたが、開通に合わせ横断歩道が 設けられました。



古出来町停から東を望む

この付近から東は、基幹バス開通の頃はま

だ街並みが連続していなかったところです。東に進むと萱場停です。 大学の門前ですが、ナゴヤドームにも近く、阪神戦の後には「六甲おろし」が聞かれます。東に、晴明神社前を過ぎると谷口停です。この辺りはダンプカーが多いところで、それがバスレーンに入り、フルスピードでバス停前を通過していき



基幹バス停を猛速で通過するダンプカー ます。思わずハッとします。

谷口を過ぎると道路は幅25歳の区間です。 この幅では一般には全幅で4車線ですが、こ こから先の旧道区間は「非悪化」のため、歩道 をいためて5車線にしました。それでも交差 点流入部の一般車部分は1車線になり、窮屈 な感じになります。

茶屋ヶ坂停を過ぎた所で、路線は自由が丘 方面に行くルートが分岐します。そして地下



茶屋ヶ坂停。幅約25点の区間。外側は1車線で、 バスレーンへの侵入も多い



茶屋ヶ坂交差点(バス停東)の遷移区間。 バスレーンが切れている

鉄と交差することになった茶屋ヶ坂交差点です。地下鉄上にはバスターミナルを造られましたが、検討の結果、位置的に基幹バス・地下鉄の連絡施設はできませんでした。

この後、基幹バスルートは香流川を渡って 東に進みます。その先が4車線なのは、当時、 2車線道路しかなかったところだからです。

## 4 基幹バスと路面電車

基幹バス(中央走行方式)と路面電車とは非常に似たシステムになりました。当時、基幹バスの成功を路面電車再生に結びつける論評もいくつかありました。

しかし両者は、形態は似ていても全く別のシステムです。まず、法令上の位置づけです。基幹バスは自動車運送事業法、路面電車は軌道法という法律で規制されます。前者は一般に路側を走り、後者は中央を走るよう規定されているのです。また、この2者は目的とするところが違います。基幹バスは地下鉄とともに都市の基幹的な交通手段を目指します。路面電車は都心とその周辺の交通手段です。前者は高速性が重要なためバス停間隔も7、800なと離れます。後者は地域へのサービスのため半分の3、400なであり、最高速度も法的に40km/hしか出せません。

したがって、路面電車の復活には、基幹バスとは違う哲学を用意しなければならないのです。それはどんなものなのでしょうか。

#### 〈主な参考文献〉

- ①同研究会『名古屋市総合交通計画調査研究報告書』 (1979、名古屋市)
- ②『都市問題研究37巻11号』(1985、都市問題研究会) 所収「基幹バス中央走行の計画と実施」(鈴木、池田)