

2008年4月18日

日本自動車研究所・一般公開
参加型トークショー

注意:あくまで私的な構想です。



架空構想・次世代型路面電車(LRT)

つくば南北線

クルマ社会に対応した新たな公共交通の提案

MAKOTO
WADA

WEB公開用
(一部改変)



つくばの交通の問題点

- バスの本数が少ない！

- 車社会、街が大きく広がっているため。改善傾向。

- 施設が各地に分散して不便！

- 低密度で広範な開発は、せつかくの緑を失わせる。

- 駐車場だらけ、なのに足りない！

- 施設の数倍の駐車場。

- 渋滞で時間が読めない！

- 朝夕。(街が発展すれば)必ず深刻化。CO₂増加も。

クルマがないと
生活できない！

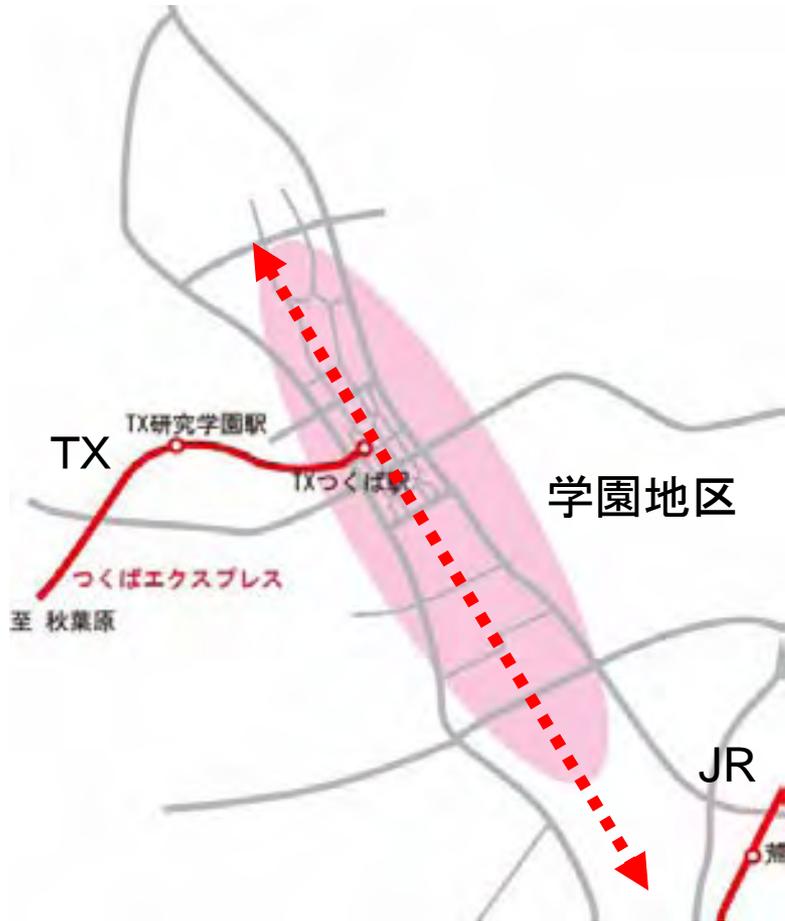
街中で
一人一台は
場所をとりすぎ！

クルマ社会に対応した公共交通の導入

(写真)



学園都市は南北に長い！



- たった1本の公共交通で学園都市のほとんどが徒歩圏に！
- 学園都市の高密度化が可能に。

「つくば南北線」

次世代型路面電車(LRT)

- 学園都市を南北に貫く。
 - 学園地区の多くは徒歩圏へ。
- 随所でバス B・自転車と連携。
 - 免許がなくても自立した生活が可能。
- 郊外で駐車場 P に接続。
 - パーク&ライド。乗り換えて都心へ。
- TXとJRを結ぶ。
 - 少し広域な流動。技術的には直通運転も。



(イメージ写真)



次世代型路面電車とは

Light Rail Transit (LRT)

- 近代化された路面電車。地下鉄よりずっと安く建設可能(約1/10)。



たくさんの人が運べる！
1度に100～500人！

(西・バルセロナ)



渋滞に巻き込まれないように 優先走行路を走る。



(バルセロナ)

芝生敷きの専用レーン



(ブリュッセル)

時には地下も



(ミラノ)

路面電車・ローカル線の改良も可能



車社会に対応した公共交通 (米国・サンディエゴの例)

- マイカー、バスと高度に連携
- 郊外は高速運転、都心へ直通



バリアフリーに対応
(低床車両)



トラムとして都心へ直通



郊外では駐車場が隣接
(パーク&ライド)



欧米で普及、日本でも導入



課題：
費用の問題
既存の交通計画との調整



つくばにふさわしい
公共交通システムの
検討を。

クルマ社会に対応した公共交通は街の動脈に！

(自家用車を持つ人も持たない人もモビリティが向上)