

北見基盤電車

提案資料 ver.1

日本人優先

本提案は日本国土を新規に開拓する内容であり、日本人を対象としている。

ただし、国際社会における地域の役割を踏まえ、外国人との協力のもと進めることは否定しない。

- ◆ 移住の受け入れは日本人に限る
 - ◆ 日本国土を開拓し管理していくのは日本人である。外国人が学習を目的として期間を限った滞在をすることは認めるが、日本国土に定住することはできない。
- ◆ 従業員の過半数は日本人に限る
 - ◆ 日本国土において日本人が主導する事業ではないものがある。ただし、特定の国の個性を前面に押し出したサービス業(飲食店等)で審査を受けたもの※は例外として認められる場合がある。(※審査を実際に制度化するかは議論が必要)
- ◆ 地域独占事業について外国資本による出資を一切禁止
 - ◆ 地域の生活者にとって必要不可欠で、かつ代替手段が無いサービス業のこと。鉄道事業・水道事業が該当する。希薄地域においては小売業※も該当する。(※半分未満の外国資本が含まれている組織による出資については実態によって判断)

地下LRT

高齢者など自力で自動車を運転することが困難な人が日常生活の足として利用することができる公共交通機関

- ◆ バスとの違い
 - ◆ 大地に鉄の道が敷設されており多大な費用をかけなければ経路の変更ができないことから、誰の目にも明らかな都市の骨格として機能する。定時性・快適性に優れる。
- ◆ 地下鉄との違い
 - ◆ 高速・大量輸送を目的としない。駅間距離は路面電車並みとする。駅は階段・エレベーター※・ホームドア※のシンプルな構造とし、改札は設けない。トイレは主要駅のみ。（※万全の排水対策は行うが万一冠水しても壊れないよう配慮する）
- ◆ 従来の路面電車・LRTとの違い
 - ◆ 自動車の通行の支障とならない上に、二車線以上の道路から敷設が可能となる。地上に敷設するとなると、最低四車線以上の道路でなければならない上に、車線の減少による不便を受け入れなければならない。

基盤電車

鉄道が無い、又は日常生活の足としての鉄道の機能が死に絶えてしまった都市において、市民活動の基盤として機能することを目論んで構想された公共交通機関

- ◆ 地下 LRT との違い

- ◆ 地下 LRT は鉄道が日常生活の足として機能していることを前提としている。鉄道利用者が自動車に移行して運行本数が減ったり、過疎化が進行して路線の廃止・バス転換が行われていたとしても、地下 LRT はあくまで鉄道が市民活動の基盤として機能していることを前提として、高齢者など自力で自動車を運転することが困難な人向けの補助的役割である。基盤電車は市民活動の基盤としての機能を担う。

- ◆ 市内バスとの連携

- ◆ 鉄道が日常生活の足として機能していなくても、一定規模以上の人口を抱えれば中心市街地と住宅市街地の役割分担が生まれ、中心市街地と住宅市街地を結ぶ市内バスの需要が生じる。基盤電車は市内バスとは異なる役割を担い、連携する。

特徴

交通の要衝である立地を最大限活用し、「暮らしやすいインフラ」を整備することで地域の魅力を高め、移住者※を引き寄せる。

※ 移住の受け入れは日本人に限る

- ◆ 空港・鉄道網・バス便があるので他都市との往来が容易
 - ◆ 何かあったとき(冠婚葬祭等)生まれ育った土地に戻ることが容易である。家族や福祉関係者が訪問することも容易である。
- ◆ 「暮らしやすいインフラ」を目的に据えてゼロから構想された鉄道
 - ◆ 元来鉄道は都市と都市を結ぶもので貨物の輸送に力を発揮した。既存の鉄道は都市と都市、又は都市と港、産地、工場を結ぶルートで建設されている。新幹線をはじめとする近年開業した鉄道は高速輸送に重点を置いているため、直線ルートで建設されている。「暮らしやすいインフラ」を目的に据えた鉄道はこれらのどれとも違う。
- ◆ 雪に影響されることのない公共交通機関
 - ◆ 地下区間は除雪車の出動が不要である。全線地下で建設すれば雪に影響されることなく運行できる。

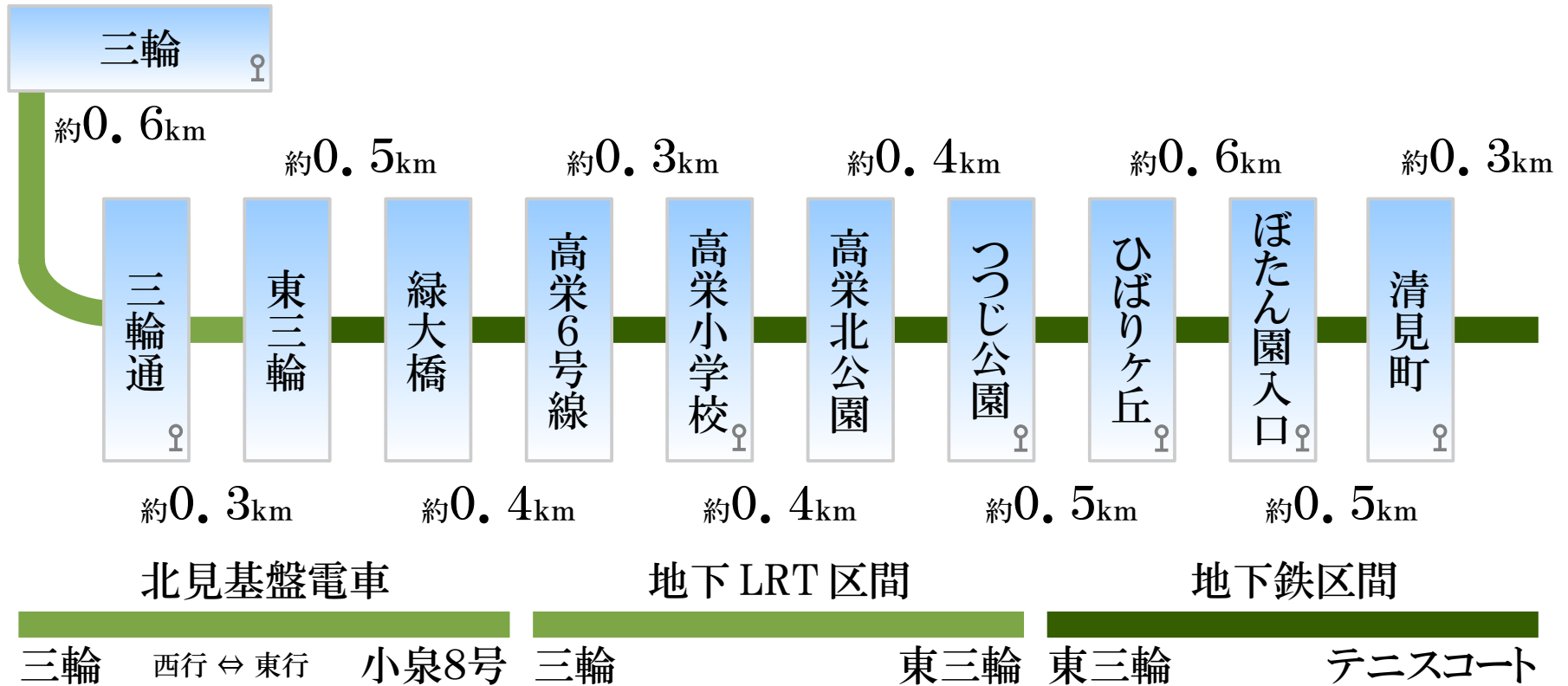
蓄電池車両

将来性を見込んで

“蓄電池車両”を全面導入する。

- ◆ 給電設備を簡略化できる
 - ◆ 大都市圏と比較して輸送密度が低い地方都市において鉄道経営を成り立たせる上で設備を簡略化し敷設・維持コストを最小限に抑えることは至上命題である。長大な路線に対して運行頻度が少なければ全線にわたる給電設備は過大な投資となる。
- ◆ 着氷による運行障害を最小限に抑えることができる
 - ◆ 搭載する蓄電池の容量と運行パターンから予想される回生電力の回収を考慮して必要な間隔で最低限の給電設備を敷設すればよい。給電設備の区間が短ければ維持作業を隅々まで行きわたらせることもできるし、十分な着氷防止設備を用意することもできる。
- ◆ 景観維持に貢献できる
 - ◆ 地上区間では路面電車に給電する電線が街の景観を大きく変えてしまう。古くから路面電車が活躍している街では景観として定着しているが、これから路面電車を敷設する街では魅力に影響を与える。除雪車の進入にも支障となる可能性がある。

北見基盤電車(三輪～清見町)

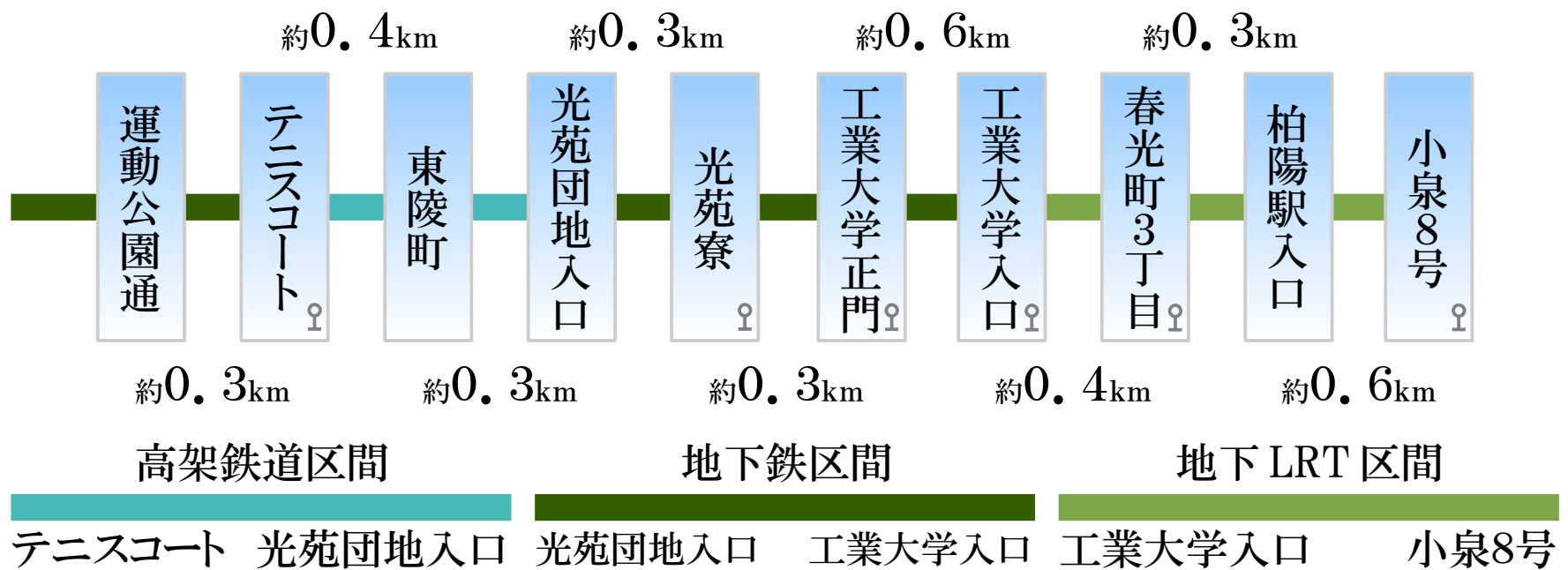


東三輪～緑大橋に川を渡る個所がある・緑大橋～高栄6号線は高低差がある
高栄6号線～ひばりヶ丘は昇り降りが多い・ひばりヶ丘～清見町は緩やかな下り

全長:約8.3km・平均駅間距離:約0.4km

📍 … 既存のバス停と位置・名称が同じもの

北見基盤電車(運動公園通～柏陽)



東陵町は沢底で前後の区間と比較して標高が低い
光苑寮～工業大学正門の前後の区間の道路地下には下水道が敷設されている

全長:約8.3km・平均駅間距離:約0.4km

♀ … 既存のバス停と位置・名称が同じもの

三輪～高栄6号線



地下 LRT 区間と地下鉄区間(シールドトンネル工法)が
合流する地点では大きな規模の工事が必要

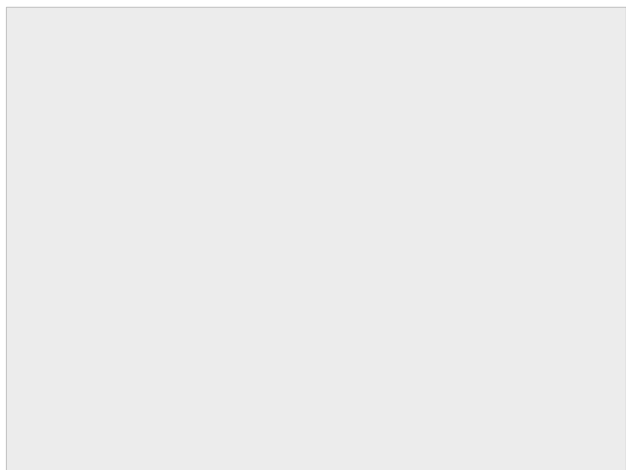
ぼたん園入口～柏陽駅入口



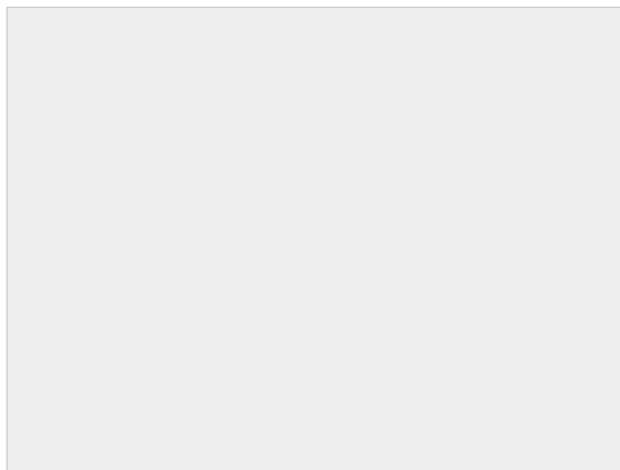
※ ルートは仮案

清見町～運動公園通のルートについて土地所有者との協議が必要
東陵町～光苑団地入口のルートについて土地所有者との協議が必要

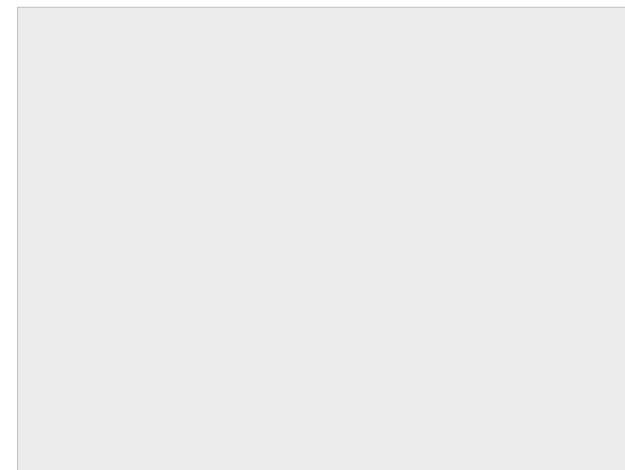
駅位置【2017.6.16】



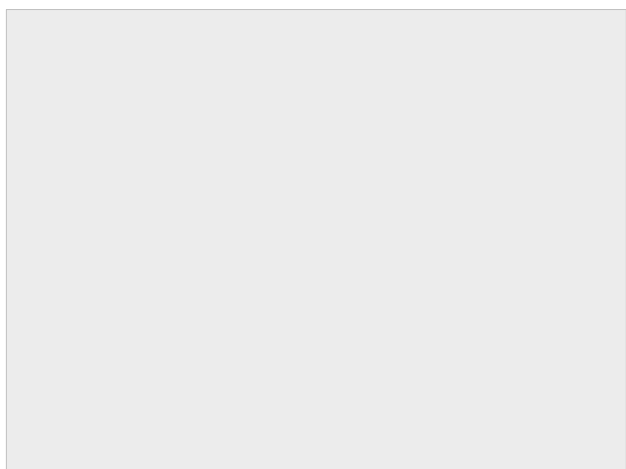
三輪



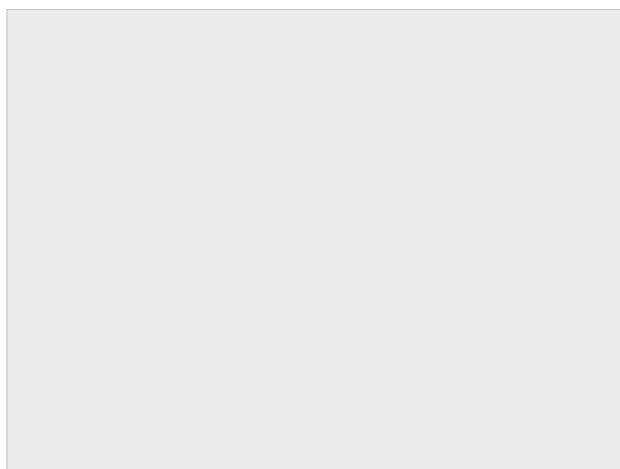
三輪通



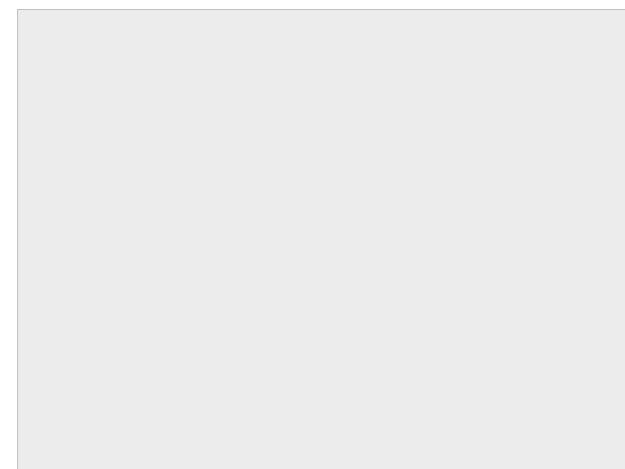
東三輪



緑大橋

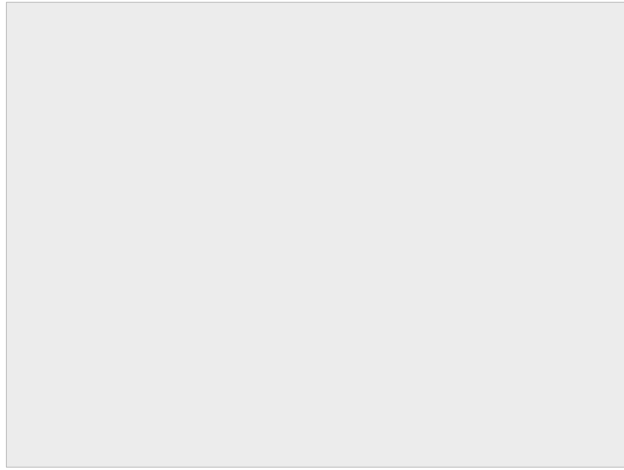


高栄6号線

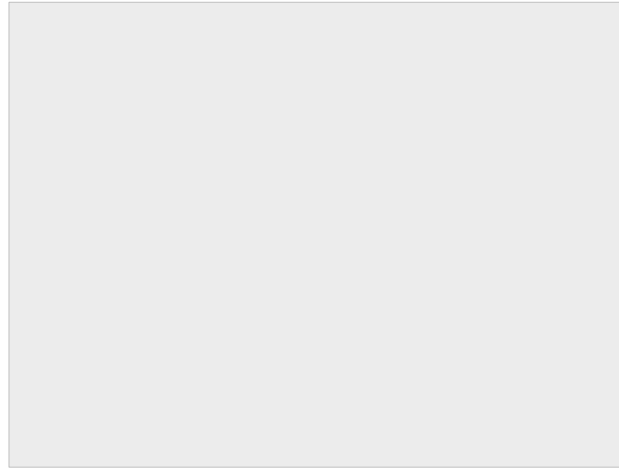


高栄北公園

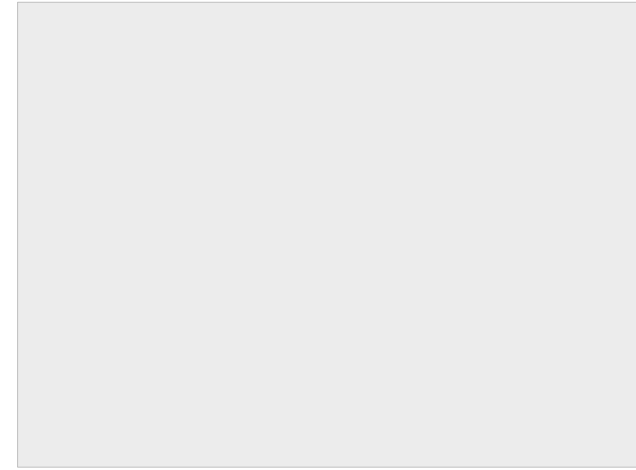
駅位置【2017.6.16】



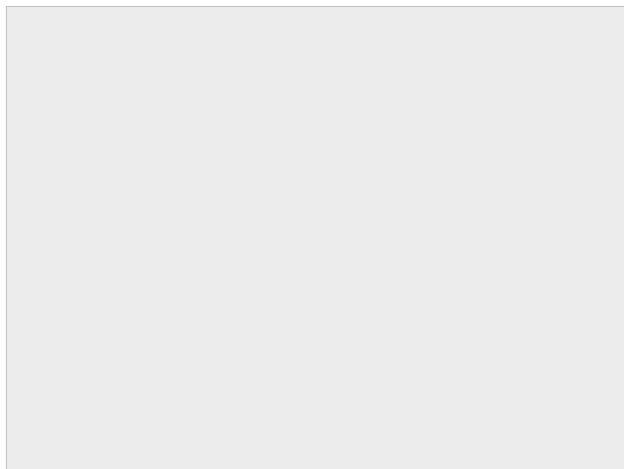
清見町



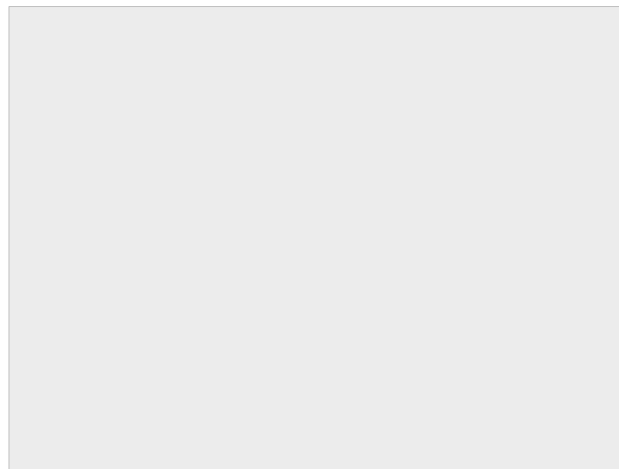
運動公園通



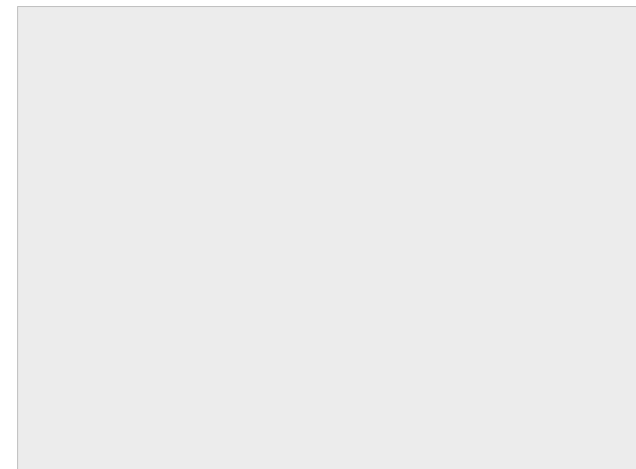
テニスコート



東陵町



光苑団地入口



柏陽駅入口