

千歲基盤電車

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。

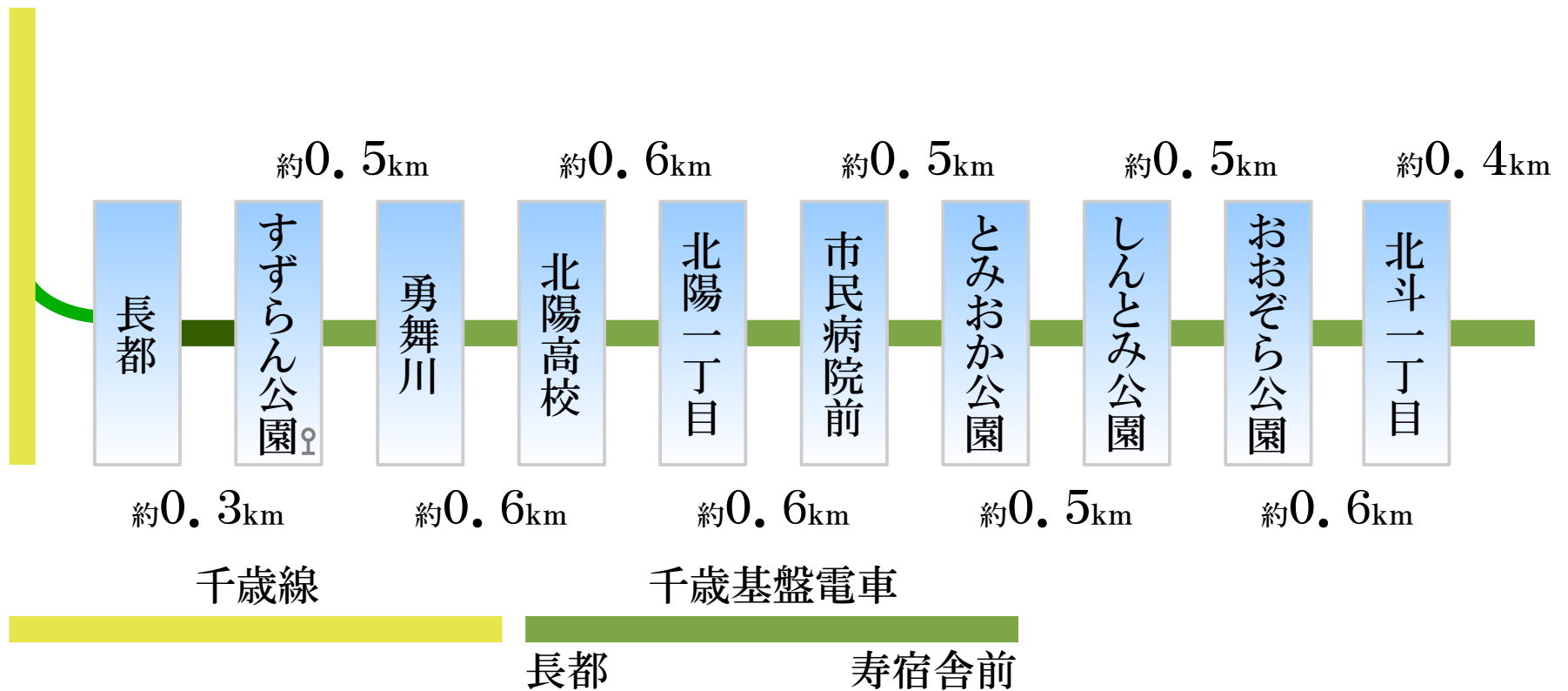
特徴

国内線のみならず国際線も発着する空港に隣接する立地を最大限活用し、「市民活動の基盤として機能するインフラ」を整備することで地域の魅力を高め、移住者※を引き寄せるとともに、日本人が“外国人の手本となる暮らし”を送る地域として開発することで、外国人の進出に先手を打つ。

※ 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。
- ◆ 「市民活動の基盤として機能するインフラ」として構想された鉄道
 - ◆ 千歳市には運行頻度が高い幹線鉄道や利便性を考え抜いて構想されたバス網が既にあるが、都市の寿命としては終わりに近付いており、過去の延長線上に未来を描くことには限界がある。
- ◆ 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。

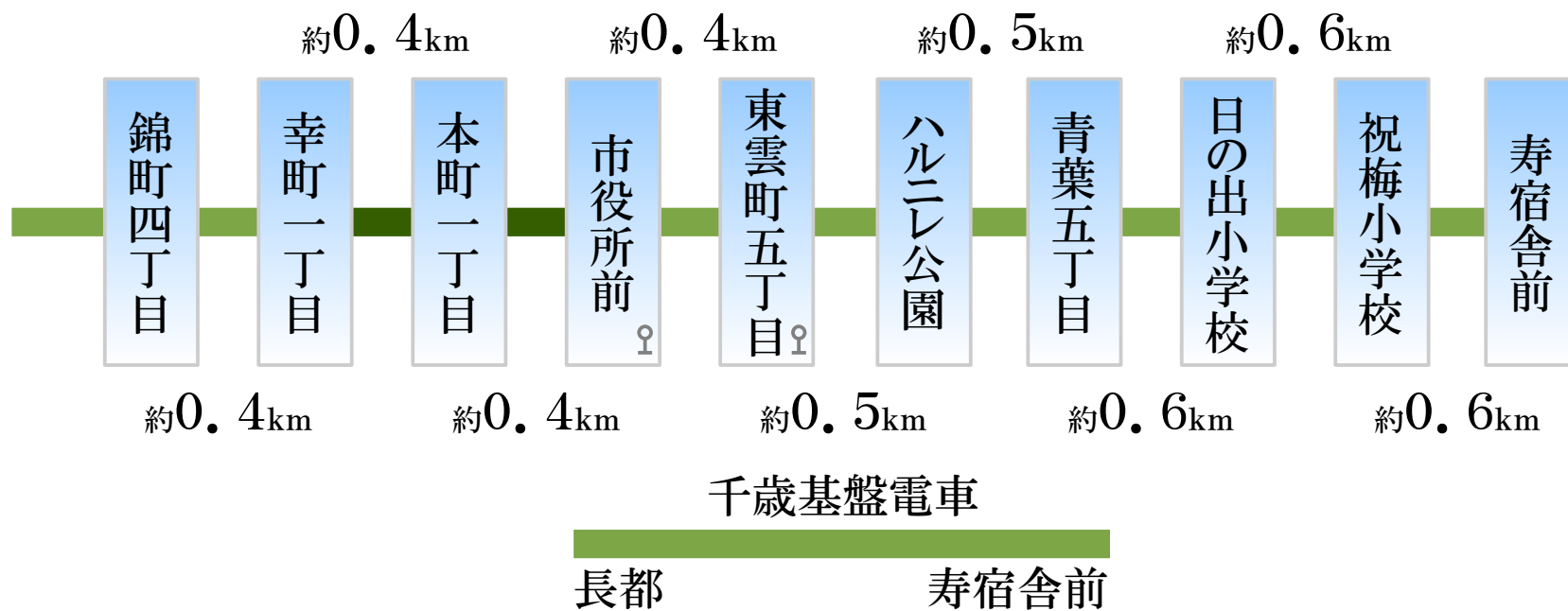
千歳基盤電車(長都～北斗一丁目)



長都に車両搬入・車両搬出を目的とした渡り線を設ける
勇舞川に小川を渡る個所がある

全長:約9.5km・平均駅間距離:約0.5km

千歳基盤電車(錦町四丁目～寿宿舍前)



幸町一丁目～本町一丁目に川を渡る個所がある
東雲町五丁目～ハルニレ公園に川を渡る個所がある

全長:約9.5km・平均駅間距離:約0.5km

長都～北陽高校



※ ルートは仮案

曲線部分のルートについて土地所有者との協議が必要

市民病院前～北斗一丁目



※ ルートは仮案

市民病院前～ともおか公園は曲線の少ないルートの可能性を検討する
曲線部分のルートについて土地所有者との協議が必要

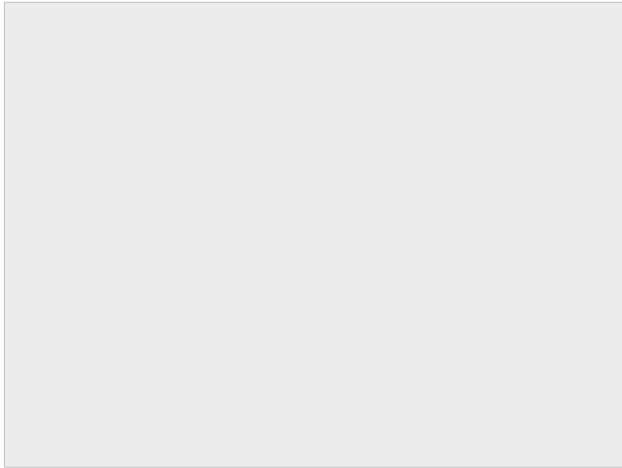
本町一丁目～祝梅小学校



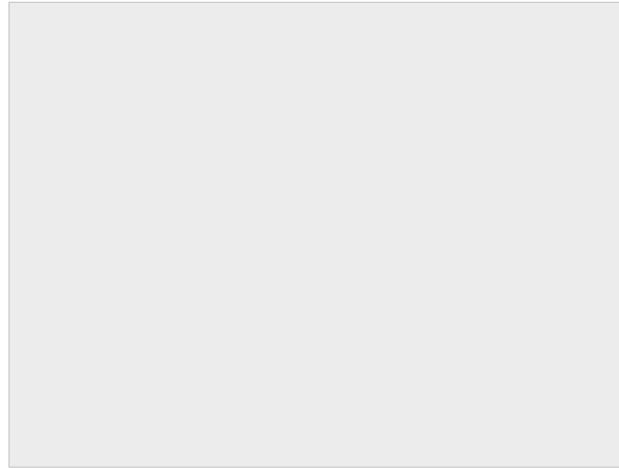
※ ルートは仮案

本町一丁目の位置は仮案
曲線部分のルートについて土地所有者との協議が必要

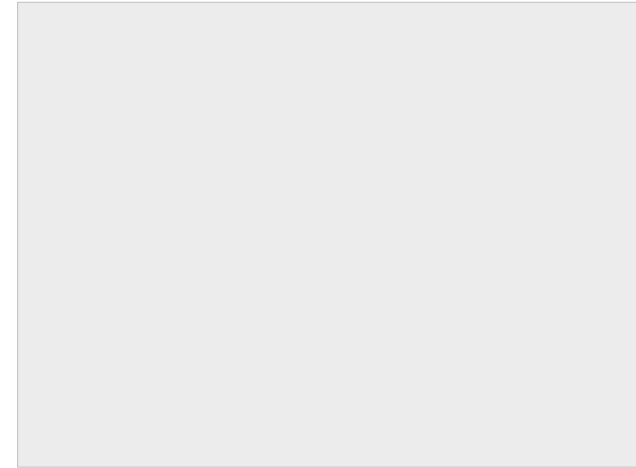
駅位置【2017.12.1】



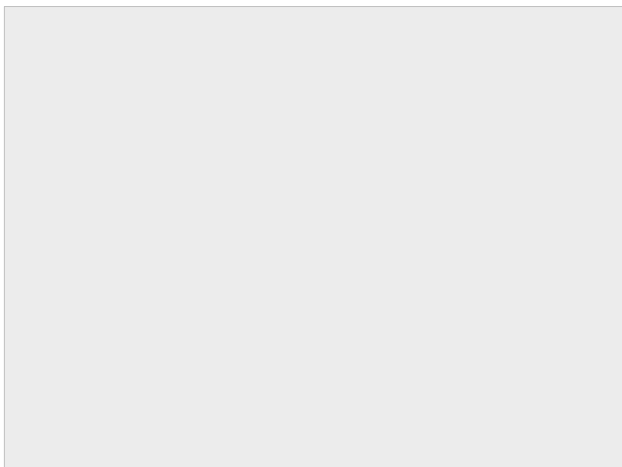
長都



勇舞川

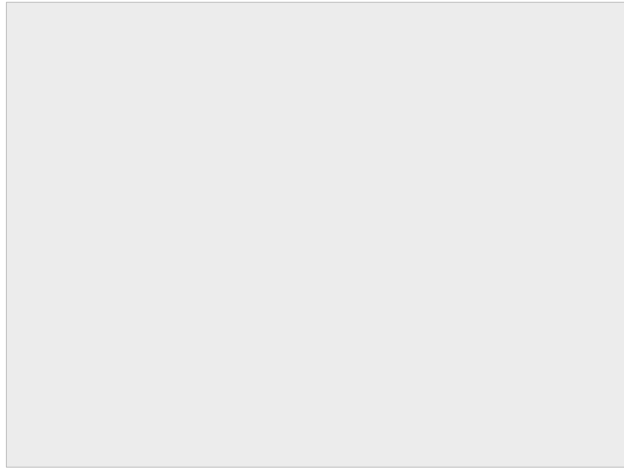


北陽高校

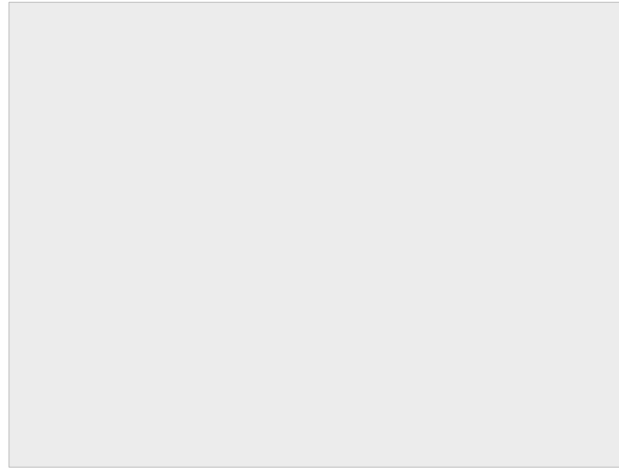


北陽一丁目

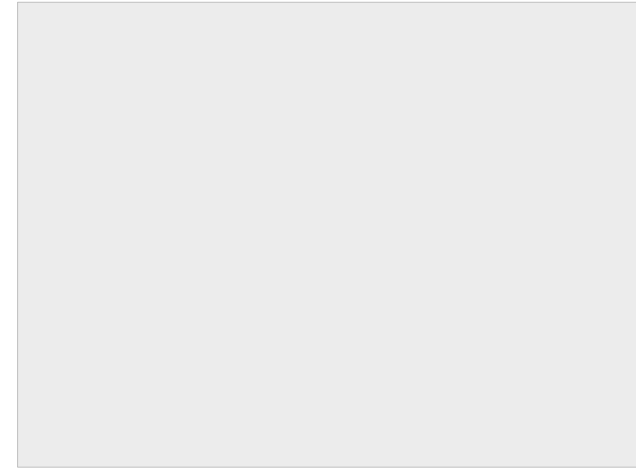
駅位置【2017.12.1】



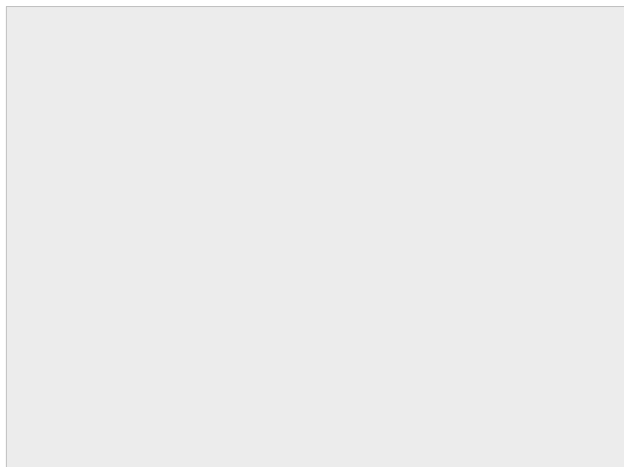
錦町四丁目



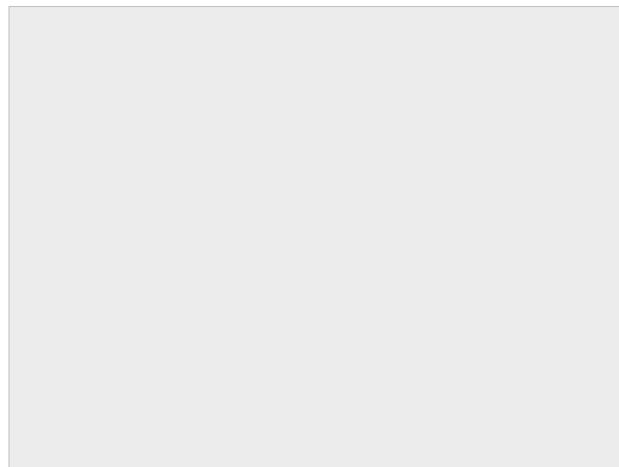
幸町一丁目



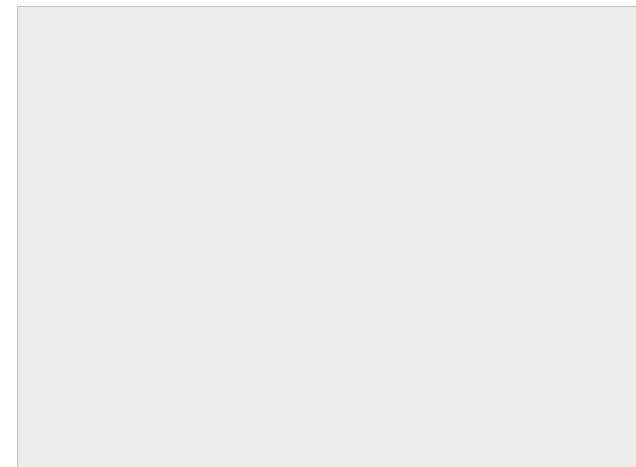
青葉五丁目



日の出小学校



祝梅小学校



寿宿舎前