

相模原地下 LRT

提案資料 ver.1

地域外資本の参入制限

本提案は地域の先鋭的发展に資する可能性を含む内容であり、責任の所在を明確化するため地域外資本の参入制限を設ける。

- ◆ 資産保有組織に出資できる主体は以下に限る
 - 一 神奈川県・静岡県
 - 二 一項に含まれる地方自治政府・町田市
 - 三 二項及び二項から概ね二時間以内で通勤できる範囲に拠点を置き生活を営む個人
 - 四 全出資者を個人別に集計したとき三項に該当する個人の出資割合が過半である法人
 - ◆ 三項に該当する個人一人の出資割合は半分未満とする
 - ◆ 四項に該当する法人の出資の合計割合は半分未満とする
- ◆ 運営組織に出資できる主体は以下に限る
 - 一 神奈川県・静岡県
 - 二 一項に含まれる地方自治政府・町田市
 - 三 二項及び二項から概ね二時間以内で通勤できる範囲に拠点を置き生活を営む個人
 - 四 全出資者を個人別に集計したとき三項に該当する個人の出資割合が過半である法人
 - ◆ 三項に該当する個人一人の出資割合は半分未満とする
- ◆ 建設工事の発注先の選定にあたっては安全保障の観点を加味する
 - ◆ 地域住民に危害を加える構造物(地震発生装置等)を施工する可能性の無い発注先を選ぶ。
- ◆ 調達先の選定にあたっては鉄道で速やかにアクセスできる事業者に限る
 - ◆ 故障時に対応する製造事業所が鉄道で速やかにアクセスできる(駅から自動車可)調達先を選ぶ。

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。

蓄電池車両

将来性を見込んで

“蓄電池車両”を試験導入する。

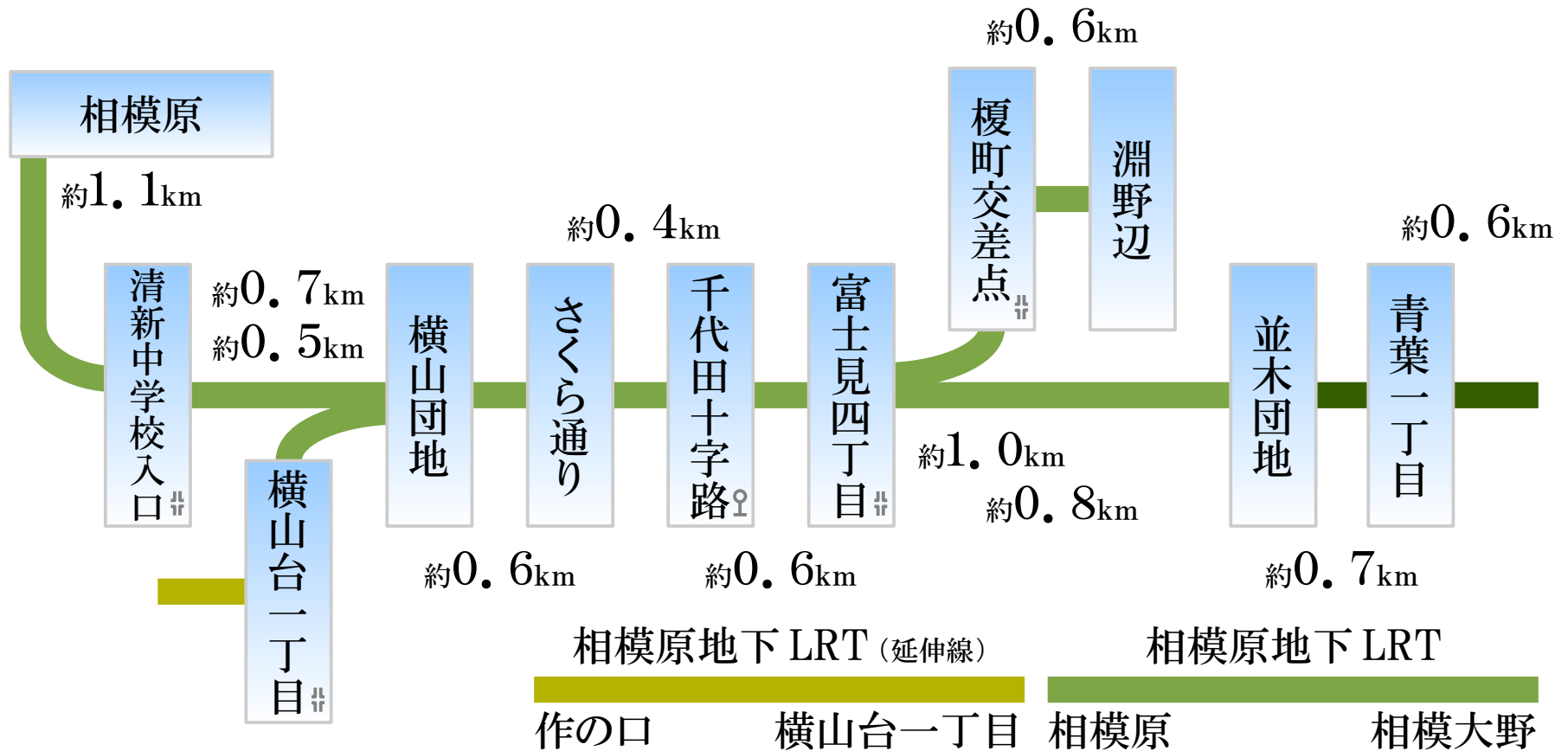
- ◆ (将来)給電設備を簡略化できる
 - ◆ 郊外に位置する中小都市において鉄道経営を成り立たせる上で設備を簡略化し敷設・維持コストを最小限に抑えることは至上命題である。当面の間、輸送密度が低くなることはない見込みではあるが、“蓄電池車両”の開発に協力する。
- ◆ 鉄道の新型車両を開発する潜在力を備えた人材が揃っている
 - ◆ 大企業から中小企業まで幅広いジャンルの事業所が立地し、鉄道の車両工場もある。
- ◆ 蓄電技術に関連する領域を応用する技術の適用先が揃っている
 - ◆ リニア中央新幹線の新駅が開業する計画があり、進歩した蓄電技術の適用先になる可能性がある。電力を自由自在に活用していく技術が育つ素地となる可能性がある。

特徴

(幹線鉄道には及ばないが) バスより短い所要時間で往来できる中容量輸送機関

- ◆ バスより短い所要時間で往来できる
 - ◆ 相模原市内の道路交通について、深刻な渋滞とまではいかないが随所で信号待ちが発生している。道路上を走るバスと比較して短い所要時間で往来できる。
- ◆ 相模原市街の鉄道駅間を相模原市内を走る鉄道だけで往来できる
 - ◆ 小田急小田原線は新宿と小田原を結んでいる。JR 横浜線は横浜と八王子を結んでいる。JR 相模線は相模川東岸を結んでいる。南区を走る小田急小田原線沿線と中央区・緑区を鉄道で行き来するためには一旦相模原市から出なければならなかった。相模原市内を結ぶことを意図して構想された鉄道は歴史上初である。
- ◆ 提案者の本拠地から最も近い「地下 LRT」の特徴を備えた鉄道新線
 - ◆ 提案者による活用法の指導について最もきめ細かな対応が可能となる。

相模原地下 LRT (相模原～青葉一丁目)

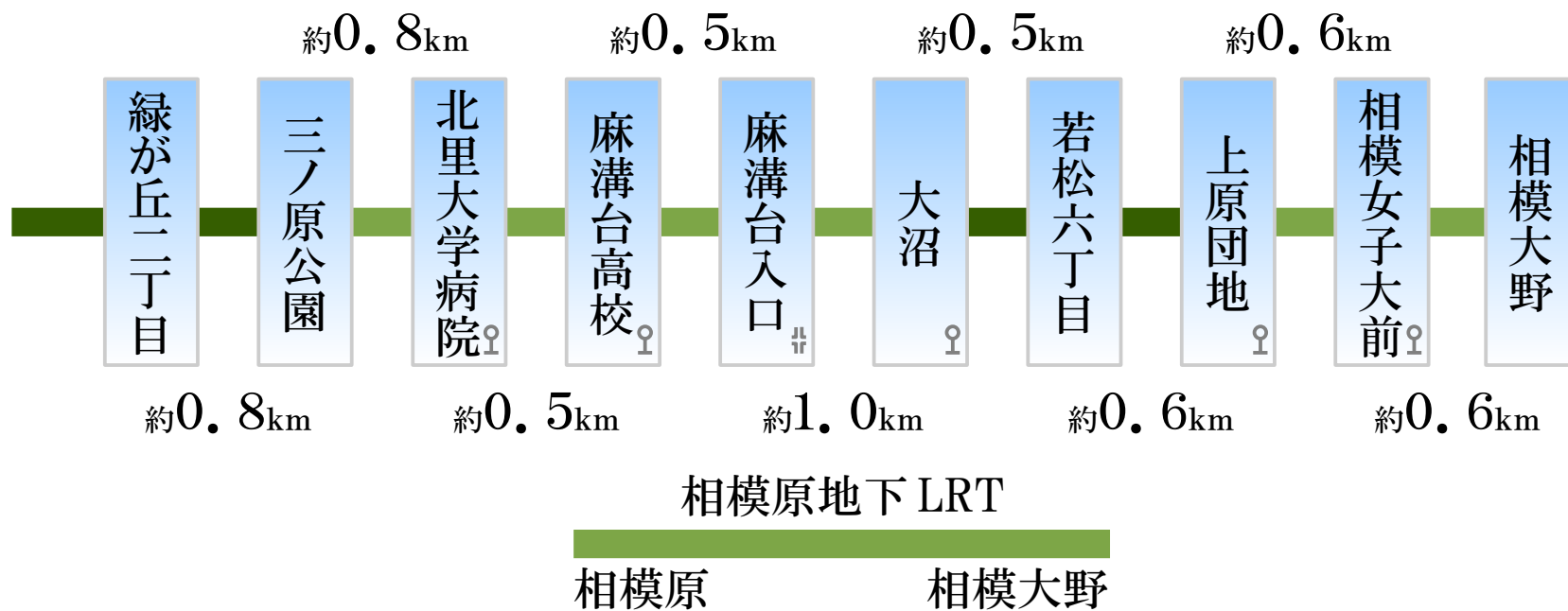


横山台一丁目から先の延伸線について早い段階で検討を進める
 並木団地～緑が丘二丁目は昇り降りが多いため地下鉄方式で建設する
 全長:約11.4km(本線)+約2.1km(支線)・平均駅間距離:約0.7km

‡ … 既存の交差点と位置・名称が同じもの

♀ … 既存のバス停と位置・名称が同じもの

相模原地下 LRT (緑が丘二丁目～相模大野)



緑が丘二丁目～三ノ原公園は地下鉄方式で建設する

大沼～上原団地は地下鉄方式で建設する

全長:約11.4km(本線)+約2.1km(支線)・平均駅間距離:約0.7km

※ … 既存の交差点と位置・名称が同じもの

♀ … 既存のバス停と位置・名称が同じもの

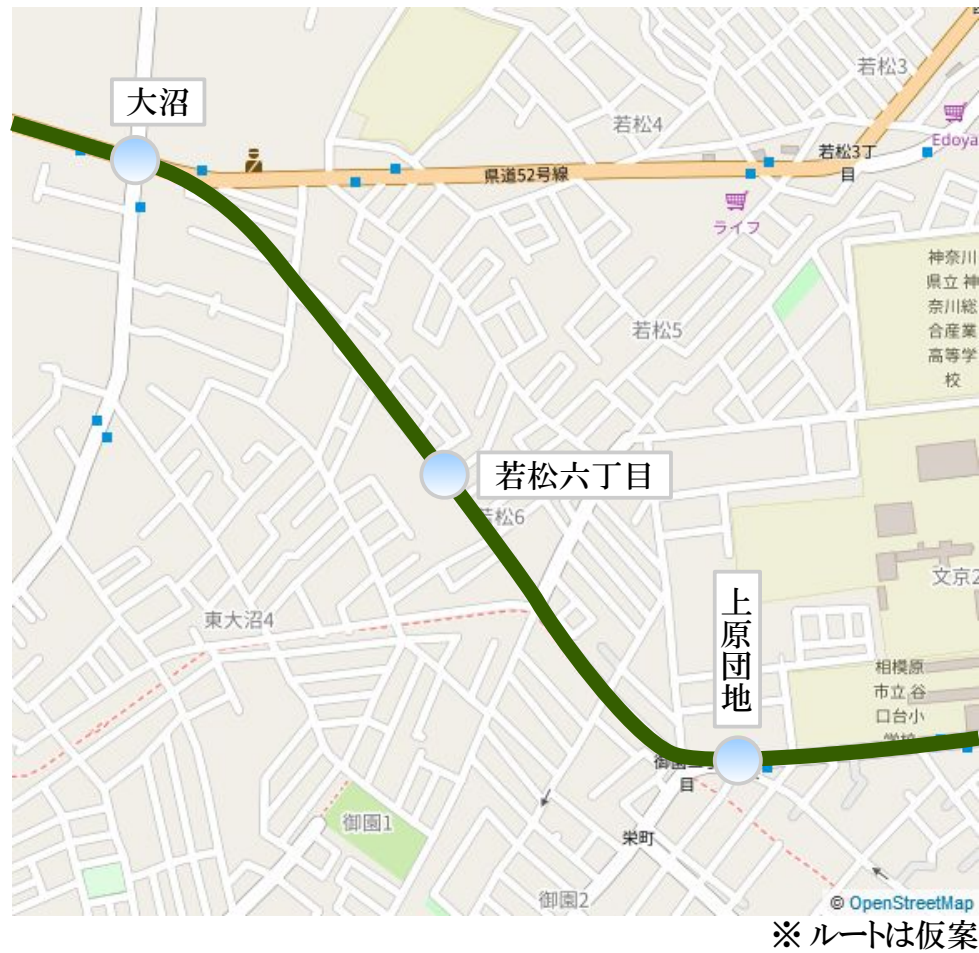
緑が丘二丁目～三ノ原公園



※ ルートは仮案

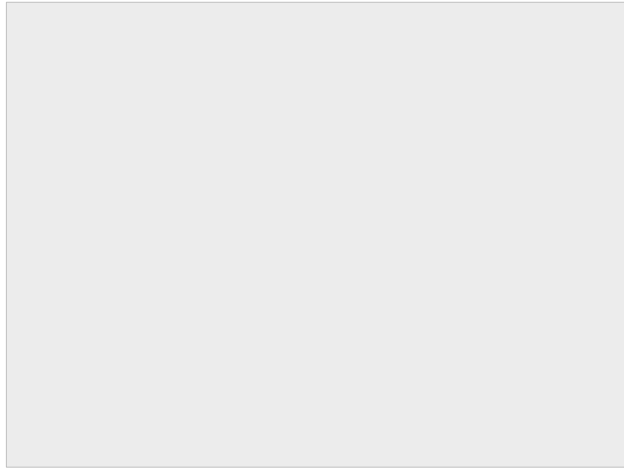
私有地の地下を通る部分について土地所有者との協議が必要

大沼～上原団地

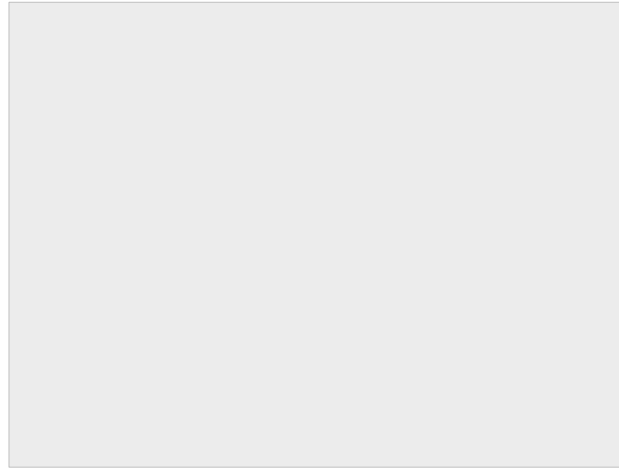


私有地の地下を通る部分について土地所有者との協議が必要

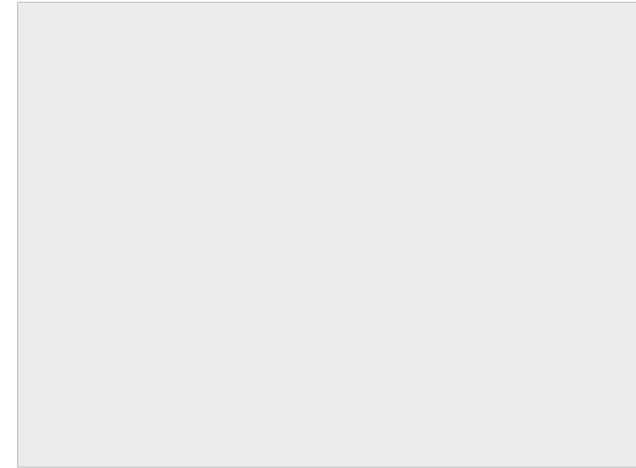
駅位置【2017.7.24】



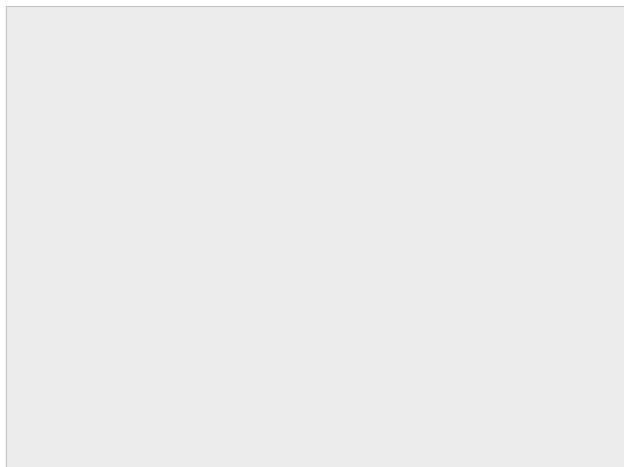
作の口



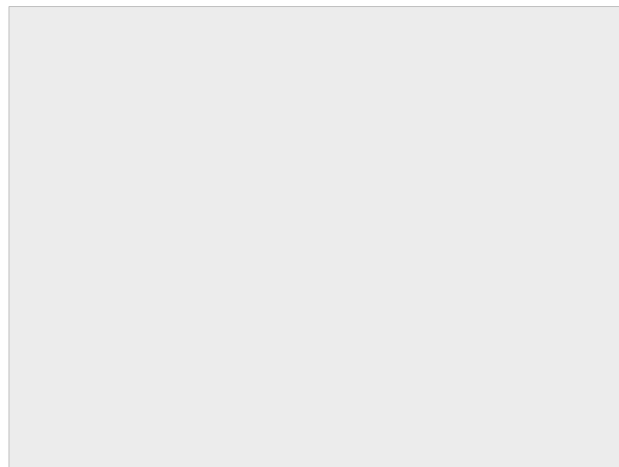
横山団地



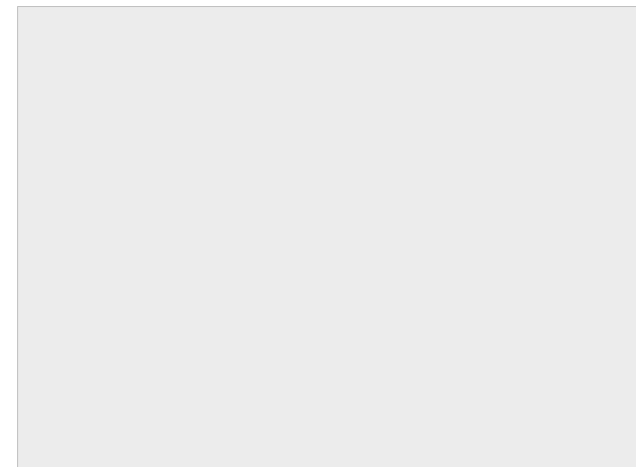
さくら通り



並木団地

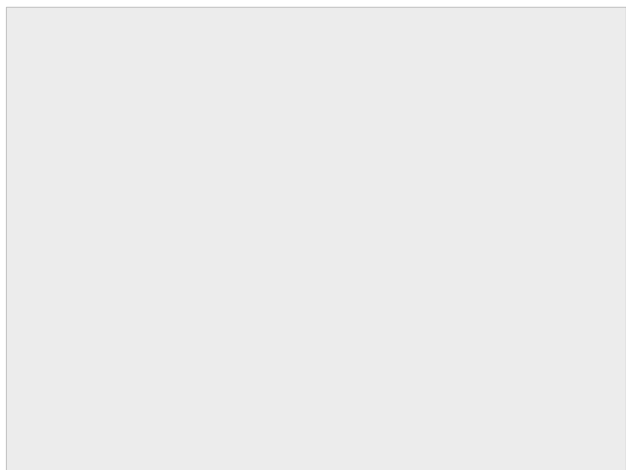


青葉一丁目

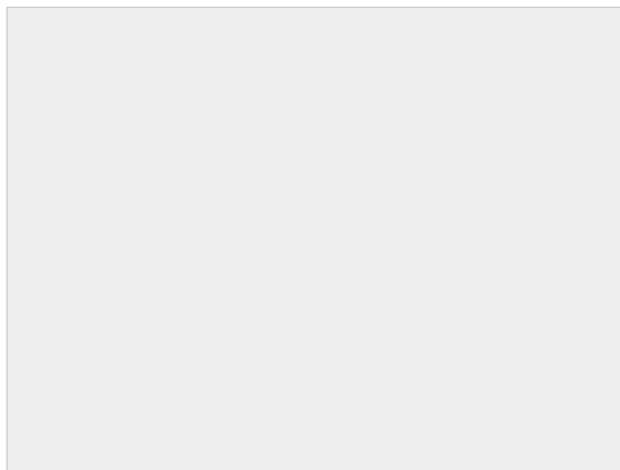


緑が丘二丁目

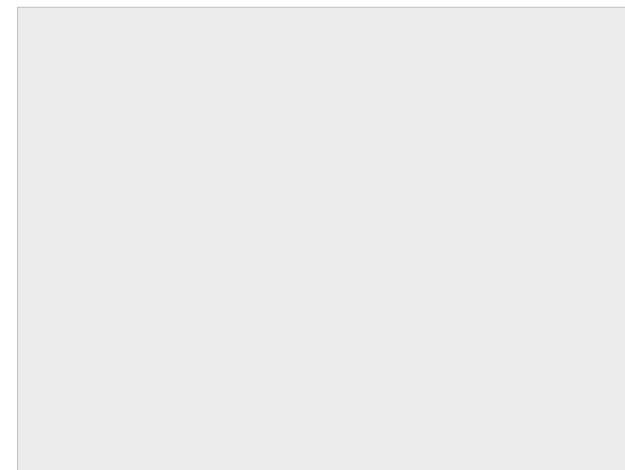
駅位置【2017.7.24, 7.24, 6.25】



三ノ原公園



若松六丁目



相模大野