

小樽地下 LRT

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。

特徴

開業予定の新幹線駅を最大限活用し、「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

- ◆ 新幹線駅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。

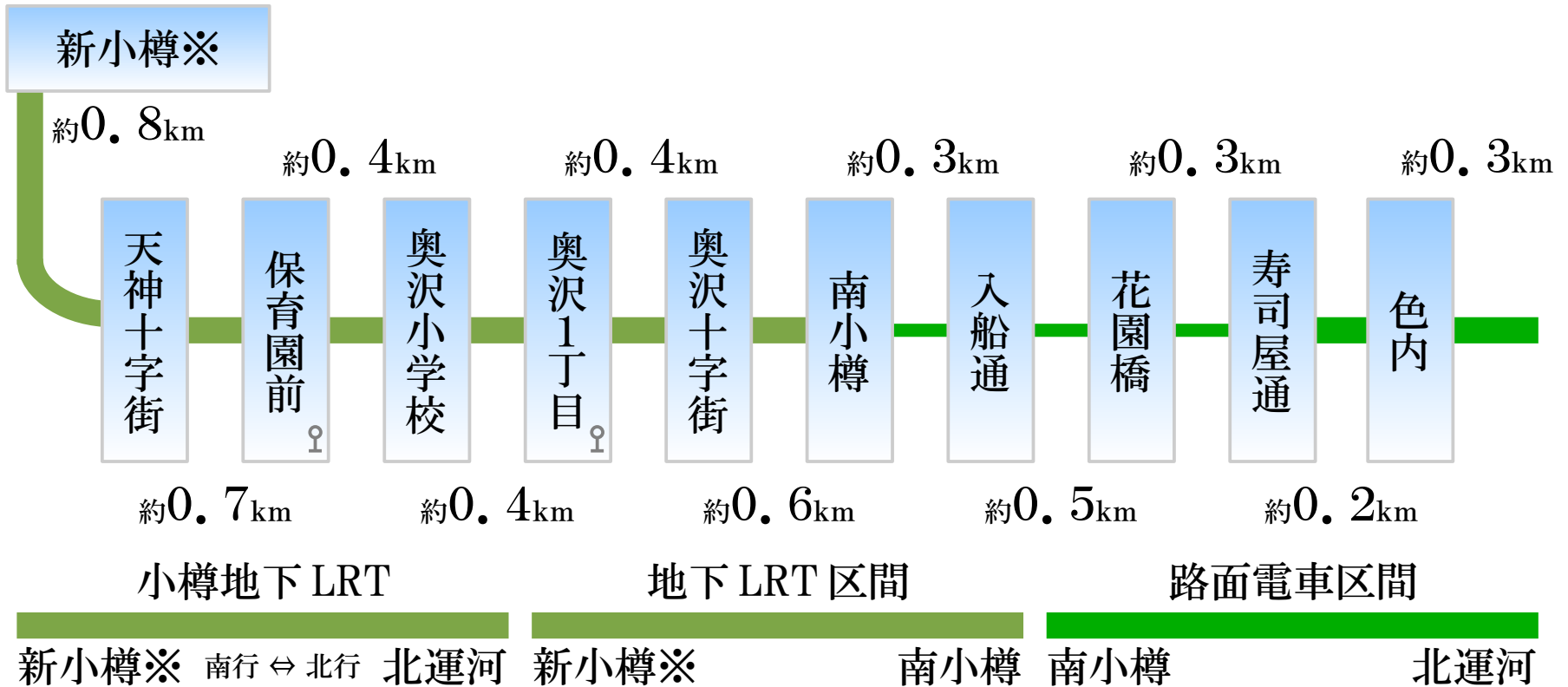
- ◆ 給電設備を簡略化できる
 - ◆ 大都市圏と比較して輸送密度が低い地方都市において鉄道経営を成り立たせる上で設備を簡略化し敷設・維持コストを最小限に抑えることは至上命題である。長大な路線に対して運行頻度が少なければ全線にわたる給電設備は過大な投資となる。
- ◆ 着氷による運行障害を最小限に抑えることができる
 - ◆ 搭載する蓄電池の容量と運行パターンから予想される回生電力の回収を考慮して必要な間隔で最低限の給電設備を敷設すればよい。給電設備の区間が短ければ維持作業を隅々まで行きわたらせることもできるし、十分な着氷防止設備を用意することもできる。
- ◆ 景観維持に貢献できる
 - ◆ 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。

鉄道整備の優位性について

バス交通が不便ではない地域において鉄道を整備する優位性は
“土地に根を張った共有財産”という特徴である

- ◆ 地域の一体感を醸成する媒体となる
 - ◆ 道路は様々な使い方が可能な公共財であるのに対し、鉄道は決まった場所から決まった場所へ人または物資を運ぶ使い方以外は不可能な公共財であるために、地域の未来と一体不可分である。
- ◆ 地域開発の基準点となる
 - ◆ 地域の生活の質を向上させる公共財の整備・公共サービスの提供・民間投資の実施にあたって、地域住民の誰にとっても受け入れることが可能な開発の方向性をつくりだす上で基準点となる役割を果たす。
- ◆ 鉄道“おたく”の関心と期待を集める
 - ◆ 鉄道であればマニア本への掲載、インターネット情報サイトにおいては各駅にページを割いた紹介がなされる他、新聞や各種専門メディアでは逐一動向の報道がなされる。

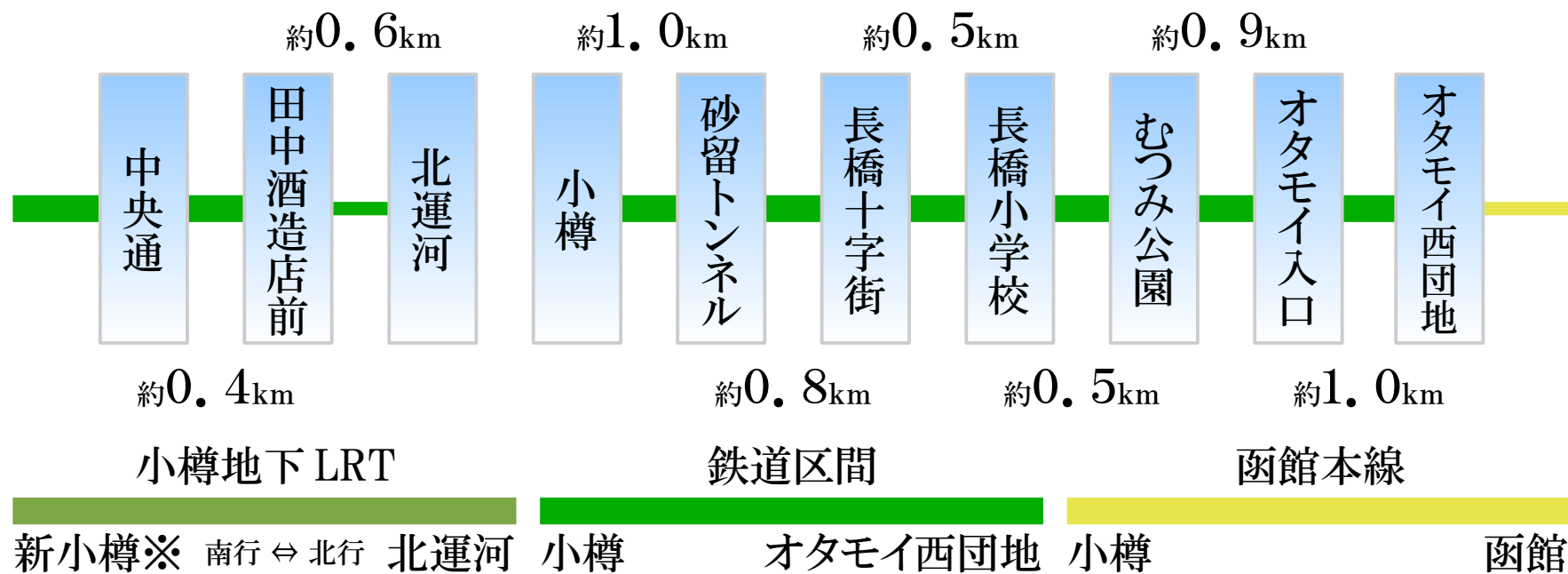
小樽地下 LRT (新小樽※～色内)



南小樽～北運河は手宮線跡地を走る
新幹線の発着に合わせて運行するシャトル便も検討する
全長:約5.9km+約4.7km・平均駅間距離:約0.6km

※… 駅名は仮称
♀… 既存のバス停と位置・名称が同じもの

小樽地下 LRT (中央通～北運河・小樽～オタモイ西団地)



小樽～オタモイ西団地は(経営分離される見込の)函館本線を複線化する
函館本線の車両はオタモイ西団地に停車する・中間駅には停車しない
南小樽～小樽は営業車が JR 北海道の線路を走れるよう交渉する
全長:約5.9km+約4.7km・平均駅間距離:約0.6km

奥沢十字街～南小樽～入船通



© OpenStreetMap
※ ルートは仮案

道道697号線のアンダーパスを避けるため若松バス停付近から
北西方向に逸れ開運町踏切から南小樽駅に至る

南小樽 詳細



※ ルートは仮案

北運河方面に行く電車は函館本線の東側から地上に上り手宮線跡地方向へ進む
小樽方面に行く電車は函館本線の西側から地上に上り函館本線方向へ進む
小樽方面から来る電車は進入待機場所で一旦停止し南行線方向へ進む

駅位置【2017.6.7】



天神十字街



奥沢小学校



奥沢十字街



入船通



花園橋



寿司屋通

駅位置【2017.6.7】



色内



中央通



田中酒造店前



北運河

駅位置【2017.6.7】



砂留トンネル



長橋十字街



長橋小学校



むつみ公園



オタモイ入口



オタモイ西団地