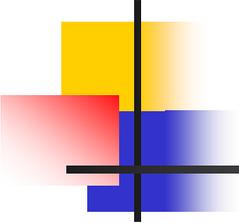


# LRTの良さ (MAFFIA その1)

---

- ゆとりある中量輸送機関  
( Medium capacity transit )
  - 45mの車体
  - 高速車両の実現
  - 電車優先信号の開発
- 乗降りの容易さ ( Accessibility )
  - 超低床車の導入
  - 路上から乗れることによる利便性
  - 路面電車は地下鉄よりも速い



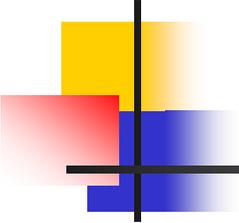
## LRTの良さ (MAFFIA その2)

- 本数増加による利便性 (Frequency)
  - 都市交通にとっては「待たずに乗れる」ということが重要
  - 利便性によって公共交通を再生する必要
- 柔軟なネットワーク (Flexibility)
  - ネットワーク構築の容易さ (モノレール、AGTとの違い)

カールスルーエモデル：  
鉄道線に路面電車が乗り入れる形の  
都市交通ネットワーク (トラムトレイン)

# 鉄道線乗り入れ(カールスルーエ)

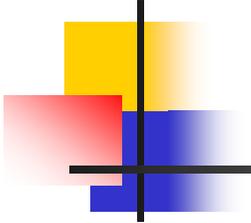




## LRTの良さ (MAFFIA その3)

---

- コストの安さ (Inexpensive)
  - 海外の事例では1km当たり10～20億円
  - 既存のローカル線や貨物線の転用などによる建設コスト削減も可能
- 街の環境改善 (Amenity)
  - 中心市街地の活性化



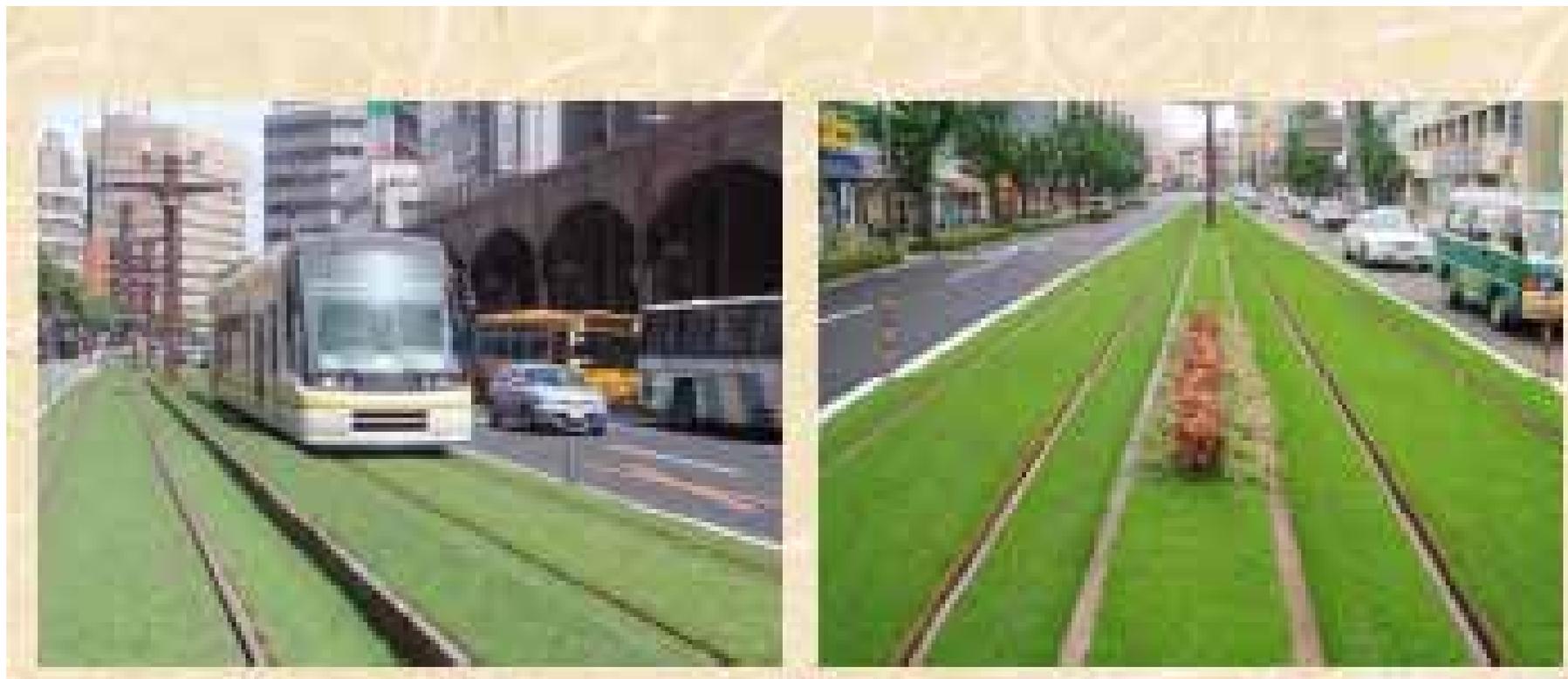
# 路面電車のランドマーク効果

- 路面電車のランドマーク効果
  - 街における Visibility（視覚性）の確立
  - バスよりもわかりやすい
    - バスはエリアを網羅する必要
  - 芝生軌道などによる街の美化
- トランジットモールによるショッピング空間の創出（大学の中を走り、キャンパス風景も創出）

トランジットモール

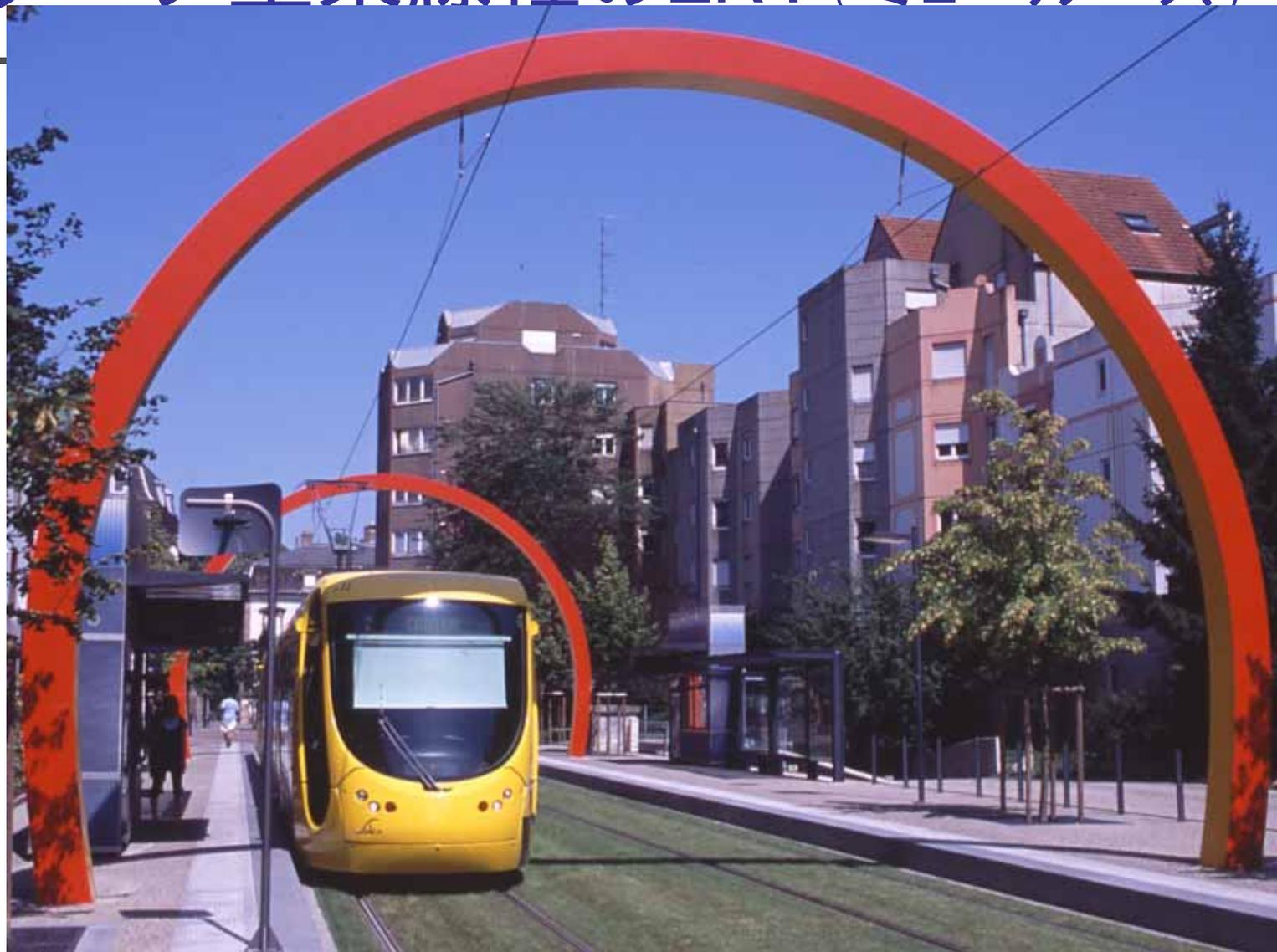
「公共交通と歩行者だけのショッピングモール」

# 芝生軌道(鹿児島)



資料) LRT都市サミット広島2009鹿児島市発表資料「道路との併用軌道全線における軌道緑化の取組」より

# アーチ型架線柱のLRT(ミュールーズ)



# トランジットモール(商店街・大学・広場)



ニース

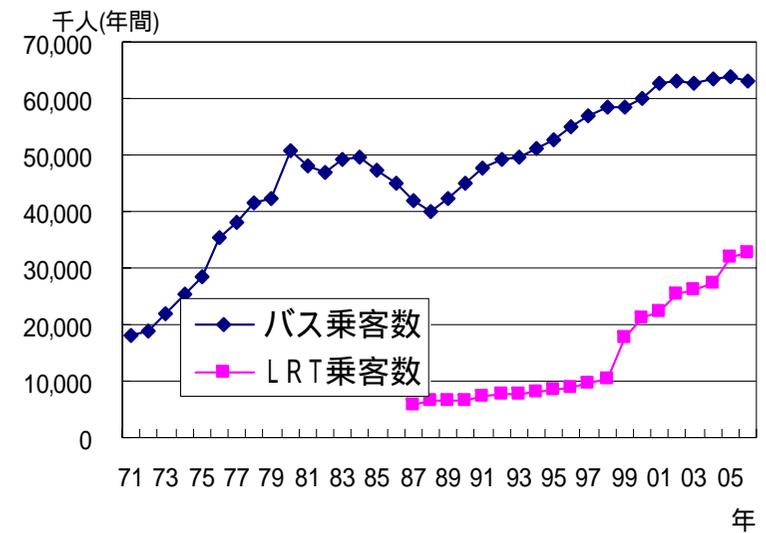


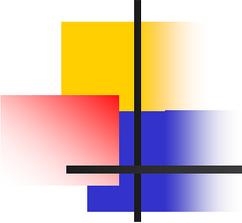
ポートランド



カッセル

# バスからLRTへ (ポートランド)

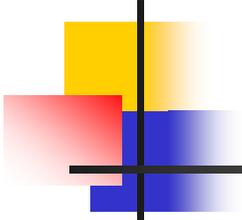




## LRTは人の動きを変える

---

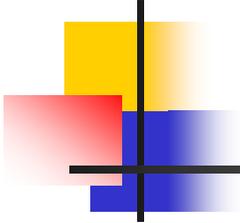
- 便利な公共交通により、中心市街地への来客は増加
  - マイカーによる渋滞は減少（交通需要管理により自動車と共存）
- 従来移動を控えていた人が公共交通を利用して沿線、中心市街地に戻る。
  - 日本でも富山ライトレールの開業により、乗客は倍増



# ストラスブールの買物行動の変化

1988 1997年における住民の買物行動の変化 (LRTは1994年開業)	
住民の移動全体に占める 買物目的移動の割合	88年 10% 97年 12%
買物回数	50%増加(対88年 比)
買物目的の中心部への 移動回数	33%増加(対88年 比)

(資料)国土交通省「まちづくりと一体となったLRT導入計画ガイダンス」p.28 (2005年)



# イギリスにおけるLRTの整備効果

---

- クロイドン（ロンドン郊外：2000年開業）のLRT利用者の19%は従前は自家用車を利用。
- クロイドン市の中心部はLRTの開業によって車輦通行量が14%減少。

（資料） Croydon Tramlink Impact Study 2002

- マンチェスターのLRT(1992年開業)の利用者は、従前の鉄道線利用者に比べ2倍以上。利用者の18%は従前は自家用車を利用。
- マンチェスターでは、LRTの開業によって、並行道路の通行量が10%減少。

# クロイドン市内のトラムリンク

