

2. L R T 導入の基本的な考え方

新たな都市軸の形成によるバランスのとれたまちづくりを進める上で、その交通面での骨格となる江東区L R Tには、質の高い交通機能を確保することが求められる。

その目標と具現化に向けた整備イメージを以下のように設定する。

目標①：路線バスよりも高い速達性を提供 = 亀戸駅～新木場駅間 15 分以内

| 目標 | 検討項目 | 整備イメージ |
|---|-------------|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 亀戸駅通り～新木場駅前間の路線バス所要時間 22～28分を考慮して、L R Tの起終点間の所要時間 15 分以内(表定速度 25km/h 以上)を目標とする。 | 最高速度 | 専用軌道の形態で運用して安全確保を図りながら、可能な範囲で高い最高速度を設定(車両の設計性能等を考慮して、概ね 70km/h 以下を想定) |
| | 平面交差点での交通処理 | 道路交通への影響を考慮しながら、L R Tの通過方法を検討 |
| | 乗降時間 | 短縮化を図るため、I Cカードを導入 |
| | 駅間距離 | 速達性を担保するため、沿線状況を考慮しながら 300～500m程度で設定 |

※表定速度：実際の走行時間及び乗降中や信号待ち時間等を含めた総所要時間より求める速度

目標②：バスより高い輸送力を確保 = 2～3,000 人/時・片方向への対応

| 目標 | 検討項目 | 整備イメージ |
|--|------|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 亀戸駅付近におけるバス利用断面人員(最大 1,300 人/時・片方向)に開発需要が加わっても十分に対応できる余裕を確保するため、L R Tは 2～3,000 人/時・片方向の輸送力を目標とする | 運行間隔 | 輸送力の確保と同時に利用者利便を考慮して、10 分～5 分間隔以内と設定 |
| | 車両形式 | 車内混雑による利用者不便と、車両への投資効率のバランスを考慮して、混雑率 150%を上限として、需要量と運行間隔からケース毎に設定 |

目標③：まちのイメージアップ = 地域に活力を与える工夫

| 目標 | 検討項目 | 整備イメージ |
|---|-----------|--|
| <ul style="list-style-type: none"> バスより優れる交通機能、利便機能を備えた先進性、それに加えて新たな地域活性化軸の一要素として地域拠点の形成にインパクトを与える工夫を行い、地域の発展、イメージアップに寄与することを目標とする | 車両デザイン | 乗ってみたい、皆に自慢したい、と区民に感じさせるような洗練された車両デザインを設定 |
| | 電停 | 地域拠点としての求心性を確保するため、利用者利便施設だけでなく、立地の工夫や、地域に馴染むデザイン性等に配慮 |
| | 視認性 | 区民及び来訪者にも分かりやすい路面走行を可能な範囲で採用、乗換え経路や電停周辺の案内表示の充実に努める |
| | I T 技術の活用 | 利用者利便に寄与する新しい技術(運行案内、運賃支払システム)を積極的に活用し、既存交通システムとの差別化、高度化を進める |

目標④：既存施設の有効活用 = 貨物線、都有地の有効活用、貨物列車の運行との調整

| 目標 | 検討項目 | 整備イメージ |
|---|----------------|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 新たな南北方向の都市軸を形成するにあたっては、市街地内に現存する貨物線、明治通り沿いに線状にある都有地(港湾用地)を有効に活用して、効率的な施設整備を行うことを目標とする | 貨物線での L R T 運行 | L R Tが走行するために必要な電停、電気施設等を追加することで、既存の貨物線の空間を有効に活用 |
| | 都有地への軌道新設 | 明治通りに沿って線状にある、未利用の都有地(港湾用地)を貨物線南端部から新木場駅への軌道空間として活用 |
| | 貨物列車の運行との調整 | L R Tと貨物列車の踏切交差部の処理方法が異なる中で混合運行した場合、横断する自動車、歩行者等が混乱するため、原則として、L R T運行時間帯以外に貨物列車が運行するよう運行の調整を想定(今後の課題) |