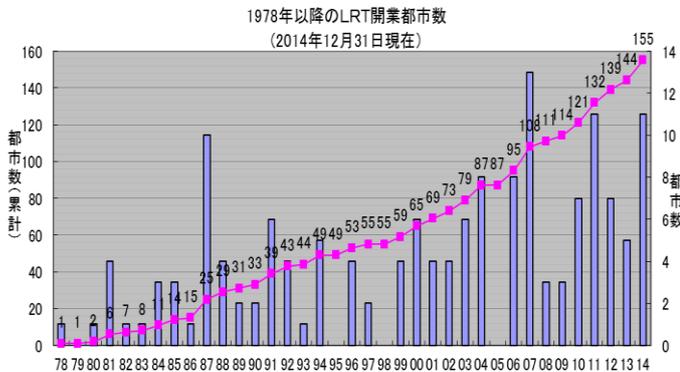




第 136 号 2015/ 3

世界 L R T 最新事情 導入は 1 5 5 都市 コンパクトシティーへの流れ

■ 2月21日に開催されたRACDAゼミの内容を速報する。日本でのLRT第一人者、名古屋の服部重敬さんの講演だ。世界で新規にLRT=ライトレールトランジットを建設した都市は、昨年末で155都市にもものぼるといふ。また世界で路面電車の走る都市は400を超えている。



■ 昨年1年のLRT新規開業都市は以下のリストの様に、フランスなどヨーロッパ諸国の導入が一段落し、オーストラリアの保養地・ゴールドコーストやアラブ首長国連合のドバイ、中国の3都市などが注目される。

国	都市名	開業日	距離	システム
英国	エジンバラ	2014.5.31	13.5	LRT
オーストラリア	ゴールドコースト	2014.7.21	13	LRT
アメリカ	ツーソン	2014.7.25	6.2	SC
スペイン	マラガ	2014.7.30	6.7	ライト・メトロ
中国	南京(加西)	2014.8.1	7.8	LRT
フランス	ブザンソン	2014.8.30	14.5	LRT
	オーバーニュ	2014.9.1	2.7	SC
中国	蘇州	2014.10.26	18.1	LRT
UAE	ドバイ	2014.11.11	10.6	LRT
アメリカ	アトランタ	2014.12.30	4.3	SC
中国	広州(海珠)	2014.12.31	7.7	LRT



UAE
ドバイの
LRT

2015年(21都市)				
欧州	米国	南米	中国	その他
ロザラム(T:英)	ワシントン DC	サンパウロ(ブラジル)	珠海	ドーハ(カタール)
パレルモ(伊)	デトロイト	リオデジャネイロ(ブラジル)	青島	アジスアババ(エチオピア)
グラナダ(西)	カンザスシティ	クイアバ(ブラジル)	深圳	高雄(台湾)
	シャーロット(2)	クエンカ(エクアドル)	成都	
	シアトル(2)	サントス(ブラジル)	北京	
		メデジン(コロンビア)	淮安	

■ さらに2015年の開業予定を見ると、アメリカの5都市、中南米の6都市、中国の6都市が注目される。いよいよ中国では大気汚染対策やエネルギー問題の解決策として、LRT建設が本格化していく。南米のブラジルでは、クリチバのBRT=バス・ラピッド・トランジットが有名だが、サンパウロ、リオ、サントスなどの大都市でもLRTの建設が始まった。

■ 中国では4,000kmのLRT建設を計画、うち2020年までに2,000kmを建設。車両を提供する中国南車はシーメンス(株洲)、ボンバルディア(南京浦鎮)、スコダ(青島四方)、中国北車はアンサルド・ブレダ(大連)と提携。またボンバルディア・Primove、アルストム・APS、アンサルド・STSなど、最新の架線レスシステムを採用。海外への車両輸出の実績(トルコ・サムスン、エチオピア・アジス・アババ)もかなり出てきている。LRTは中国の国策になっている。



NPO 法人公共の交通ラダ(RACDA)

事務局 〒700-0823 岡山市北区丸の内 1-1-15 禁酒会館 3F TEL&FAX 086-232-5502

E-mail: info@racda-okayama.org

URL: http://www.racda-okayama.org

RACDA

検索





★高雄 9月にスペインから車両が到着(CAF・URBOS)
2015年秋に8.7km(全計画22.1km)の路線開業
スーパーキャパシタ搭載による架線レス運行
★台北・新北(淡水区)で10月着工 2017年開業



★ワシントン DC 路線長 3.9km 2015年春開業予定
■アメリカでは、ポートランドが郊外都市とのハイウェイの建設の代わりにLRTを導入したのち、都心に環状の路面電車を建設した例が、最近になって都心にトラム=路面電車を導入する例が、ツーソン、アトランタなどで出てきており、今年にはワシントンでも導入される。
■このように都市計画に基づくLRTの導入は、ヨーロッパで一段落し、アメリカでの導入は加速している。日本のLRTは、中国、台湾、韓国などのアジア諸国に比べても遅れており、周回遅れどころか2周回遅れになっている。しかしアジア諸国の導入は欧米に比べて、都市計画・交通計画との整合性の面で、いま一步というところもある。欧米並みにLRTを使いこなせるかどうか注目される。ストラスブールのユーロトラムの導入以来「カッコいいLRV(LRT用の低床電車)」が注目を集め、「LRT=LRV」という誤解が生じているのは、日本だけではないようだ。
■自動車の過度な普及が生む様々な問題を解決するために、LRTは世界に導入されている。一方で日本の実情を見ると、宮島線を含む広島電鉄が、低床電車の導入が進んで、LRT的条件を一部持っているものの、唯一富山が新路線と環状線を実現してLRTへの歩みを始めたばかりである。地域の総合的交通政策、交通連合などトータルな政策としてのLRT導入が実現した都市は、日本にはまだない。



★フランス・ボルドーの架線レス車両
■最近の世界の趨勢の一つに、架線レスLRTの導入がある。フランスのボルドーでは、都市中心部の景観を守るために、部分的に架線レスを導入した。レール中央から給電する地上集電方式で、建設費はかなり高い。フランス・ランス、UAEのドバイが採用している。ドイツ・ツウビカウではディーゼルエンジンを積んで発電し、無電化区間を走る。
■最新の架線レスは非接触電力伝送システムで、線路の間に設置された給電線路が高周波電力を磁場に変え、列車の下に取り付けられた集電モジュールがこれを受け、列車が走るのに必要な高電圧電力に変える方式である。ボンバルディアのプリムーブがそれで、現在ドイツ・アウグスブルグで実験中だが、バスでは実用化している例もある。
■架線レスの部分導入では、バッテリーを積んでいる場合もある。JR東日本が烏山線で導入実験中の、リチウムイオン電池を積んだハイブリットカーと同様な例が世界で採用されつつある。またコンデンサーを積んで短区間を架線レスで走るシステムが、中国・長春で採用されている。(写真・下)



■このように、世界のLRTは都市数が増加しているだけでなく、最新の技術を導入して進化している。忘れてならないのは、欧米での導入は、地道な住民合意と都市計画策定の努力から生まれているということだ。近代都市にとって公共交通は必要とのコンセンサスの元、その基幹交通としてLRTが導入されているのであり、LRTがバスなどを無視して成り立たないことは明白だ。
(文・岡将男、写真図データ・服部重敬)