

## 2.3.5 ルート案の設定

以上を踏まえ、中心部周辺エリアにおいて低炭素交通を導入する場合に考えられるルート案を設定する。

### (1) ルート案の設定結果

設定に当たっては、ルート案の基本的な考え方を整理した上で、つくば駅の北側と南側を分けて南北各3案を設定した。(LRTとBRTは共通)

次ページ以降に設定したルート図を示す。

#### 需要面からのルート検討

- ①導入可能性の高いエリア
- ・昨年度に設定されている導入可能性の高いエリアは、人口の集積、また都市機能や施設等の集積などから『つくば駅を中心に筑波大学付近から洞峰公園付近まで』と設定されている。
- ②移動実態を踏まえたルートの方向性
- ・アンケート調査に基づく移動実態からも、つくば駅、筑波大学、研究所等集積エリアを結ぶルートが妥当であると考えられる。

#### 道路空間面からのルート検討

- ③道路空間現況調査
- ・つくば市中心部エリア内の主要道路は大半の路線が道路幅員12m以上であるが、一部では12mに満たない区間もある。
- ④低炭素交通を導入する場合に必要な道路幅員
- ・最低12mの幅員があれば、低炭素交通を導入するのが可能であると考えられる。



#### ■ルート案設定の基本的な考え方

- ・西大通りと東大通りに挟まれたエリアにおいて、つくば駅から北側は筑波大学、南側は研究所等集積エリアを結ぶ。
- ・道路拡幅を最小限に抑えるため、幅員12m以上の路線を優先的に選定する。



#### ■ルート案

つくば駅北側、南側それぞれ下表の3案を設定

	概要	運転方式	単線／複線	延長
A.北側 ルート①	つくば駅から筑波大学校内を経由し、循環するルート	一方向循環	単線	8.0km
B.北側 ルート②	つくば駅と筑波大学(平塚通りまで)を結ぶルート	双方向	単線	3.0km
C.北側 ルート③	つくば駅から西大通り、平塚通り、東大通りを経由し、循環するルート	双方向循環	単線または複線	8.7km
D.南側 ルート①	つくば駅から東大通りを南下し、洞峰公園からつくば駅に向かって循環するルート	一方向循環	単線	6.7km
E.南側 ルート②	つくば駅と洞峰公園を結ぶルート	双方向	単線	2.6km
F.南側 ルート③	つくば駅から東大通り、西大通りを経由し、循環するルート	双方向循環	単線または複線	7.1km

A. 北側ルート案①【一方向，単線，8.0km】

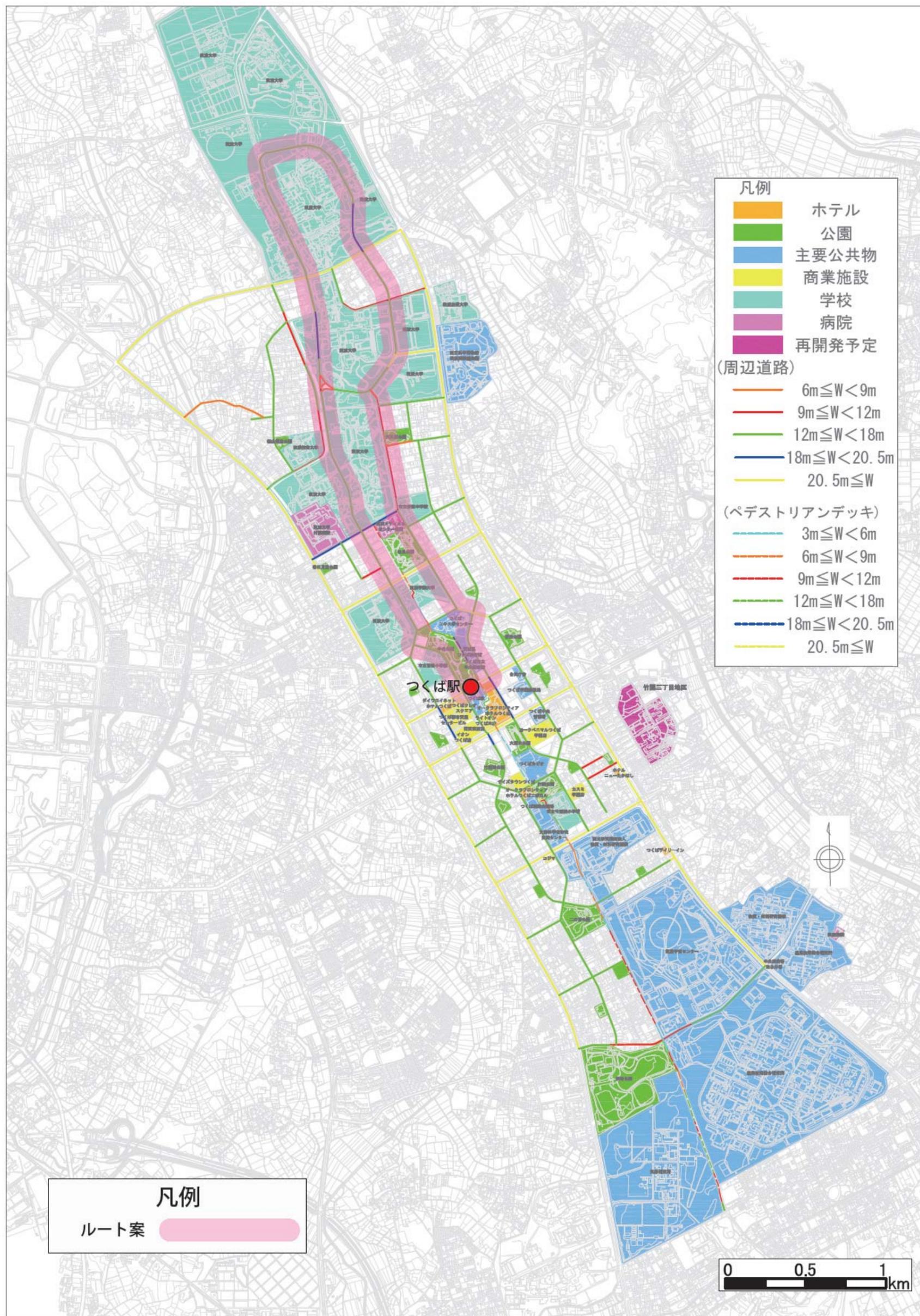


図 2-10 北側ルート案①

B. 北側ルート案②【双方向，単線，3.0km】

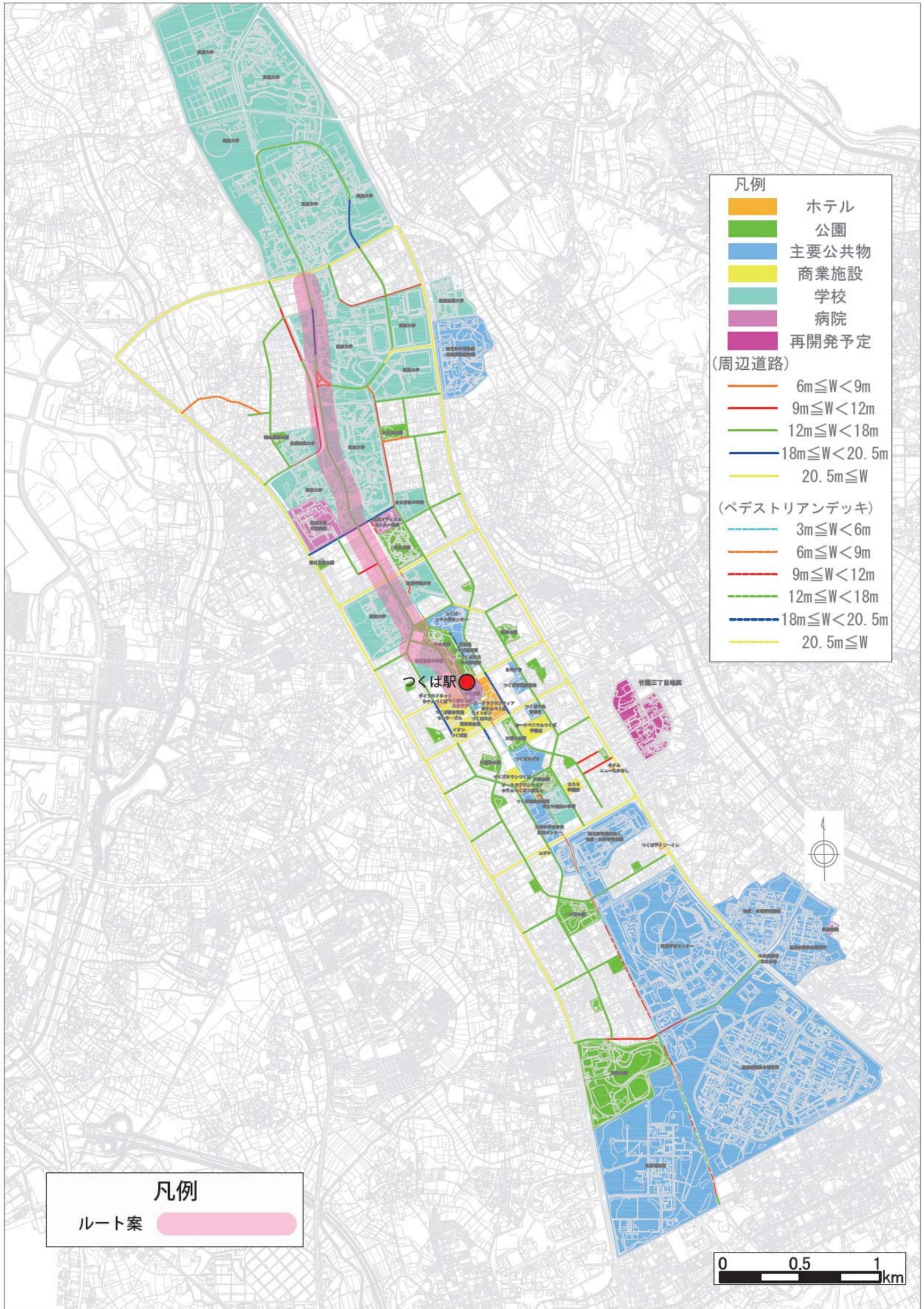


図 2-11 北側ルート案②

C. 北側ルート案③【双方向，単線または複線，8.7km】

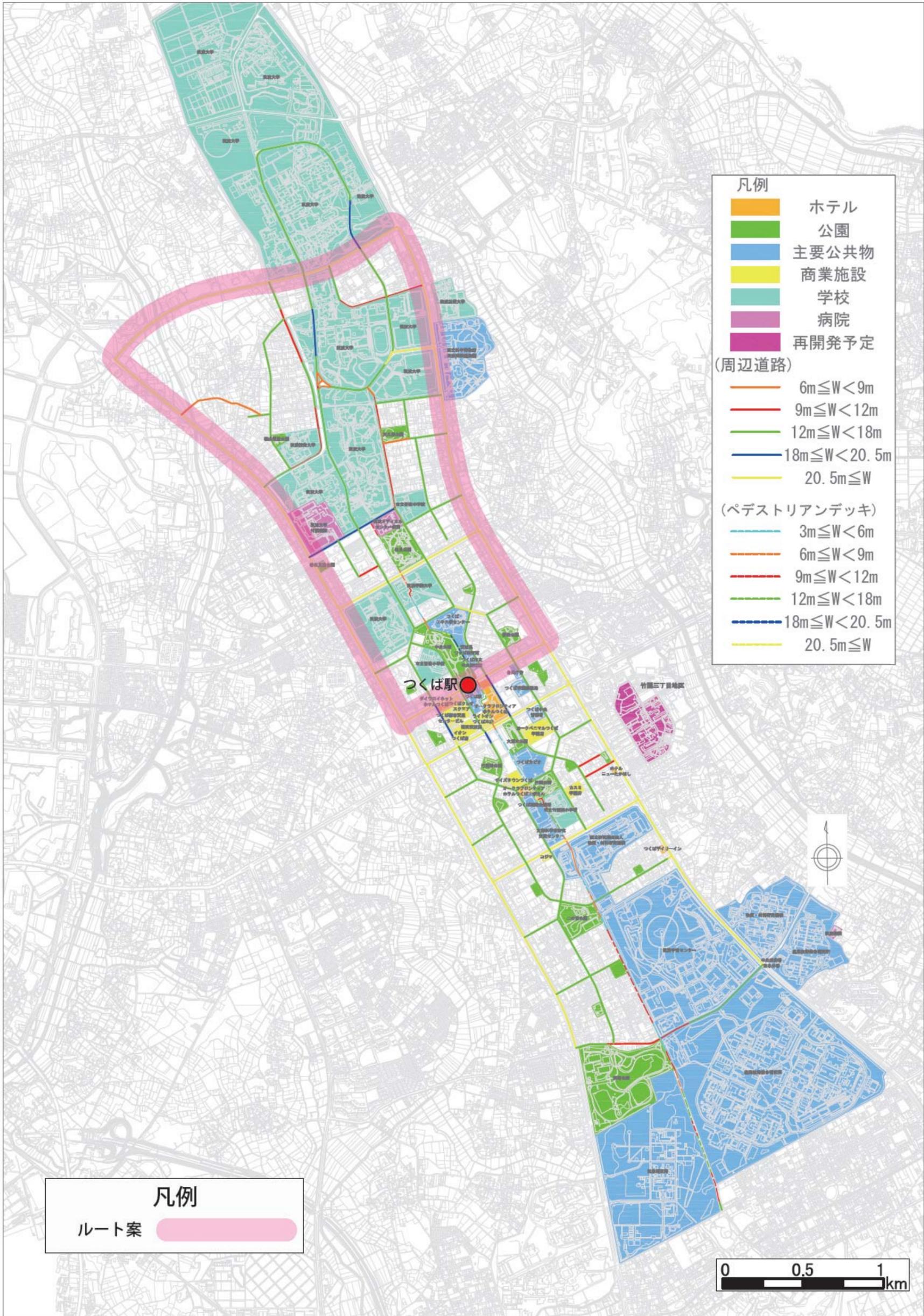


図 2-12 北側ルート案③

D. 南側ルート案①【一方向，単線，6.7km】

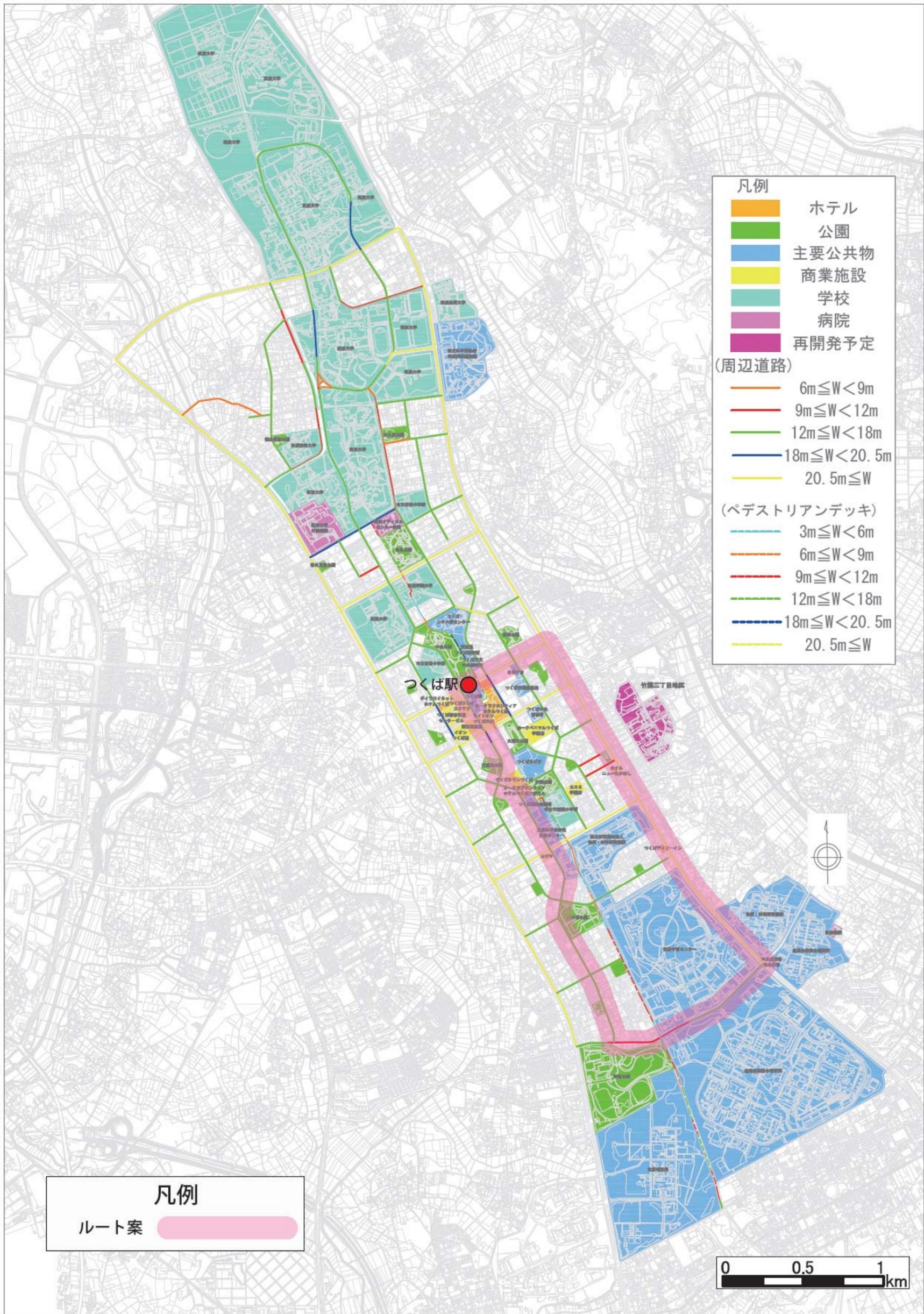


図 2-13 南側ルート案①

E. 南側ルート案②【双方向，単線，2.6km】

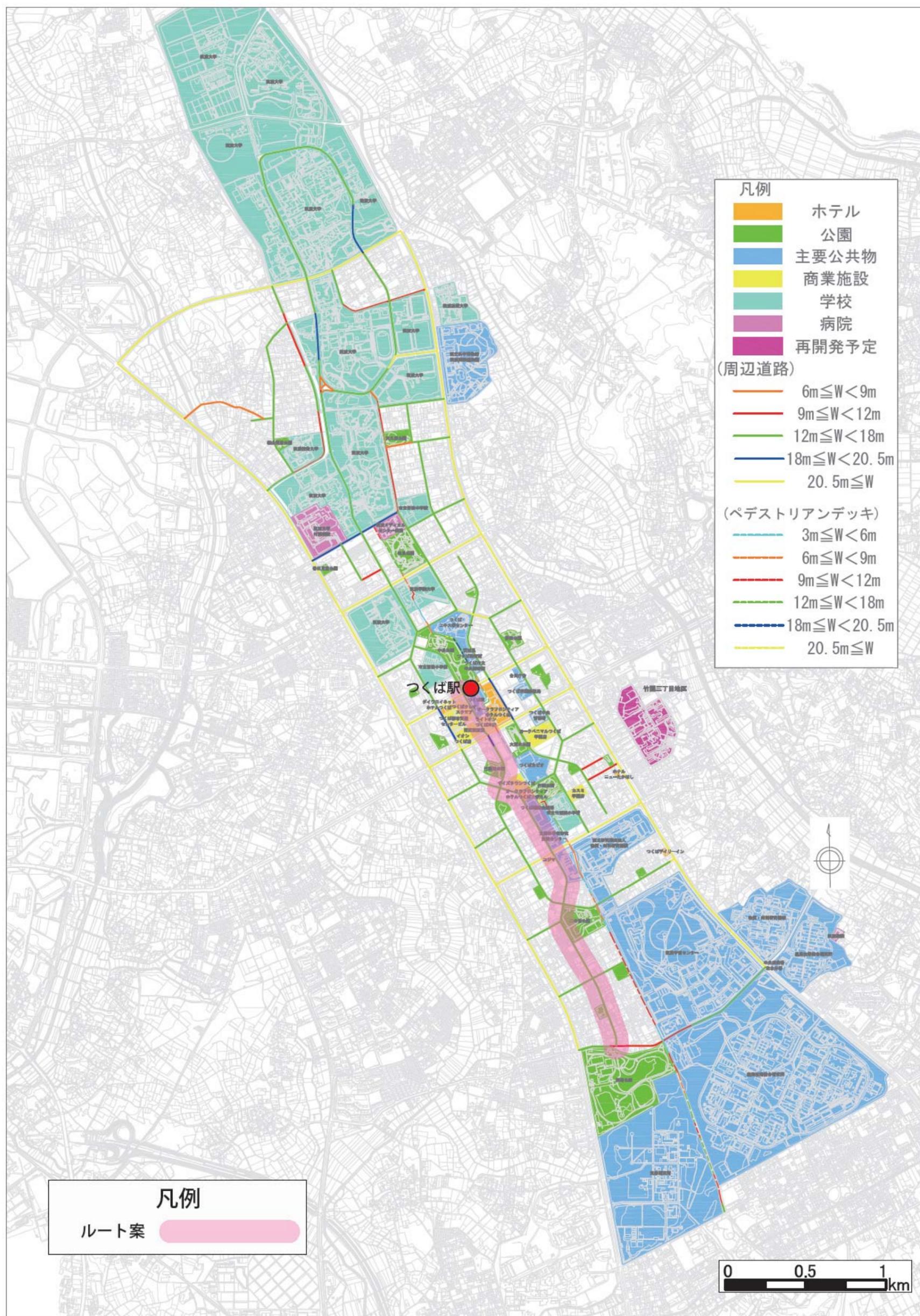


図 2-14 南側ルート案②

F. 南側ルート案③【双方向，単線または複線，7.1km】

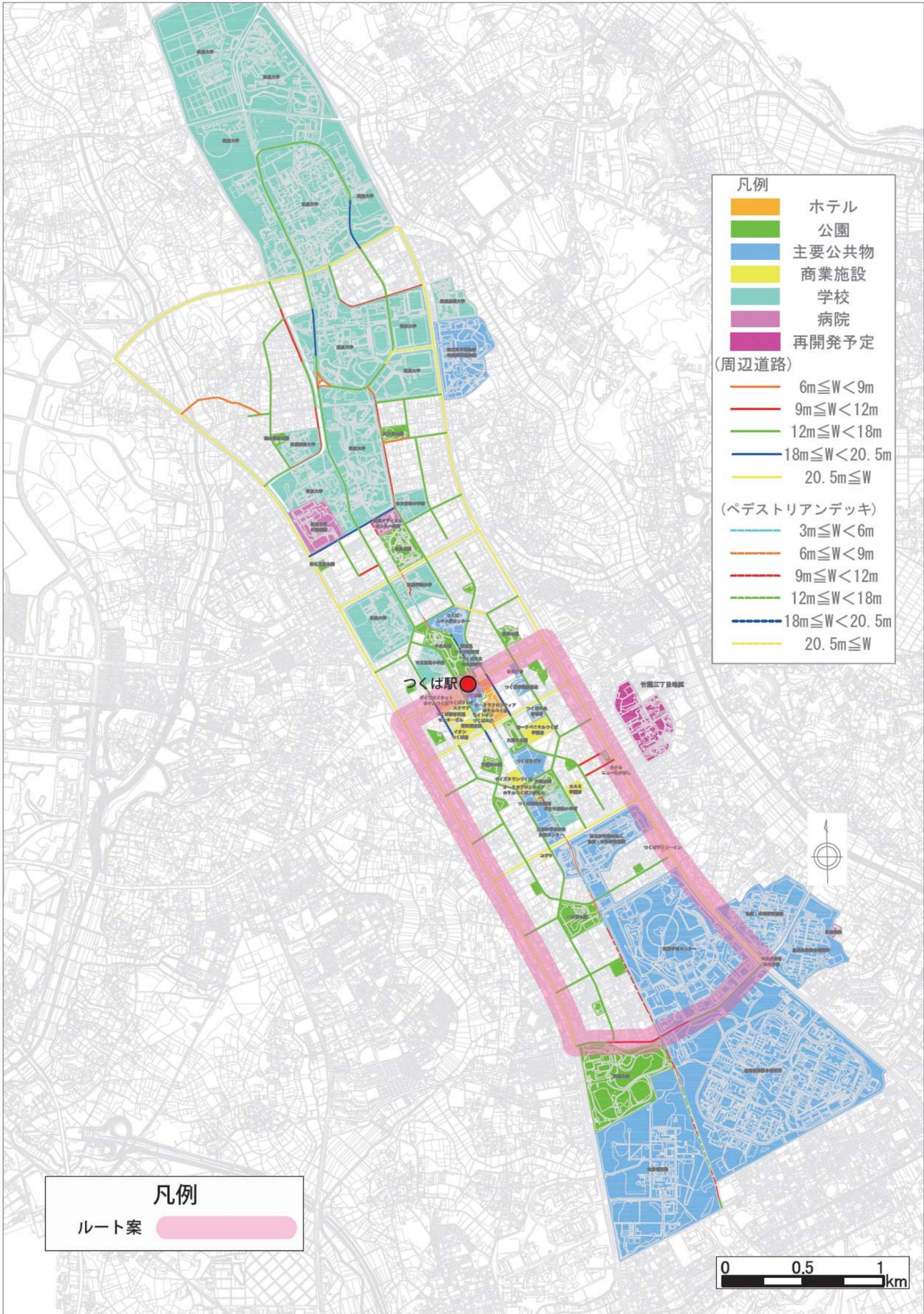


図 2-15 南側ルート案③

## (2) 各ルート案の特徴

各ルート案のメリット及び課題は以下のように考えられる。

表 2-9 各ルート案の特徴

ルート案	運転方式 単線/複線	延長	メリット	課題
北側 ルート①	一方向 単線	8.0km	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地内のアクセス圏域が広い。</li> <li>・筑波大学構内からの利用は便利。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・片方向の路線であり、反対方向に行く場合は遠回りになる。</li> <li>・一部区間で道路拡幅が必要。</li> <li>・平塚通りを越える橋梁の補強の検討が必要。</li> </ul>
北側 ルート②	一方向 単線	3.0km	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ルート延長が短く、道路拡幅が最小限に抑えられる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ルートが中心市街地西側に位置するため、東側からの利用は不便。</li> <li>・平塚通り止まりのため、筑波大学構内からの利用は不便。</li> <li>・単線のため、行違い施設が必要。</li> </ul>
北側 ルート③	双方向 単線	8.7km	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東西大通りの周辺からの利用は便利。</li> <li>・既存の道路空間内への導入が可能であり、道路拡幅が必要ない(停留場部を除く)。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中心部の外周を回るため、中心市街地内の移動には不便。</li> <li>・筑波大学構内からの利用は不便。</li> <li>・単線のため、行違い施設が必要。</li> </ul>
北側 ルート③'	双方向 複線	8.7km	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東西大通りの周辺からの利用は便利。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中心部の外周を回るため、中心市街地内の移動には不便。</li> <li>・筑波大学構内からの利用は不便。</li> <li>・大通りの車線削減が必要であり、道路交通への影響が懸念される。</li> </ul>
南側 ルート①	一方向 単線	6.7km	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地内に加え、研究所や再開発地区が立地する東大通り周辺からのアクセスが可能。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・片方向の路線であり、反対方向に行く場合は遠回りになる。</li> <li>・一部区間で道路拡幅が必要。</li> </ul>
南側 ルート②	一方向 単線	2.6km	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ルート延長が短く、道路拡幅が最小限に抑えられる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地西側に位置するため、研究所集積エリアを含む東側からは不便。</li> <li>・単線のため、行違い施設が必要。</li> </ul>
南側 ルート③	一方向 単線	7.1km	<ul style="list-style-type: none"> <li>・研究所集積エリアなど東西大通り周辺からの利用が便利。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中心部の外周を回るため、中心市街地内の移動には不便。</li> <li>・一部区間で道路拡幅が必要。</li> <li>・単線のため、行違い施設が必要。</li> </ul>
南側 ルート③'	一方向 複線	7.1km	<ul style="list-style-type: none"> <li>・研究所集積エリアなど東西大通り周辺からの利用が便利。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中心部の外周を回るため、中心市街地内の移動には不便。</li> <li>・一部区間で道路拡幅が必要。</li> <li>・大通りの車線削減が必要であり、道路交通への影響が懸念される。</li> </ul>