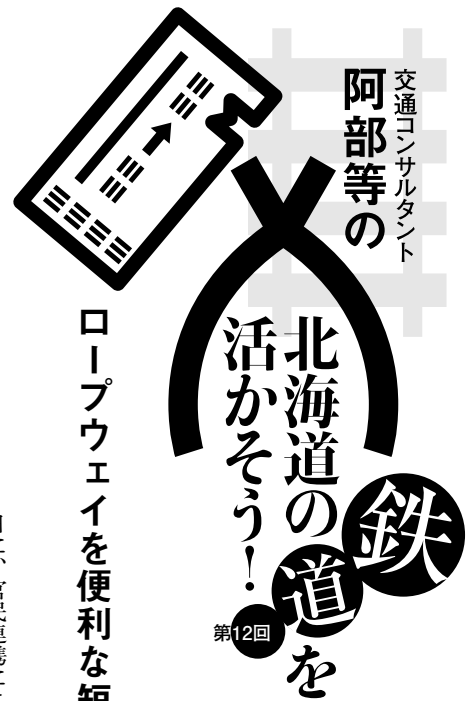


交通コンサルタント
阿部等の



第12回



(あべ・ひとし) 1961年東京都生まれ。東京大学工学部都市工学科卒業、修士修了、博士1年中退。88年にJR東日本に1期生として入社し鉄道の実務と研究開発の経験を重ねた。2004年に退職して(株)ライトレールを創業。交通計画のコンサルティングに従事

ロープウェイを便利な短距離交通に

石狩市が前向きに導入調査

石狩市は札幌市に隣接しながら軌道系交通がなく、その導入を長年の悲願としている。鉄道やモノレールの導入が検討されるも、費用対効果が見合わず断念が続いていた。



石狩市が構想する3ルート案
(石狩市HPより)

近年、さまざまな交通モードを検討してロープウェイを最有力とし、手稲・麻生・栄町の3ルートが構想されている。さる2月29

北海道の道を活かそう!

鉄

日に、官民連携による軌道系交通の導入に関するサウンディング型調査の結果概要が公表され、「札幌市と連携」「採算性を重視」「需要リスクを懸念」「都市計画との連動」といった意見が紹介された。

現在のロープウェイ最高速は秒速6mで、12〜15kmある3ルートには40分前後を要し、高速化が望まれる。第1ステップとして、地下鉄東豊線の栄町駅と便利なアクセスが熱望されている丘珠空港間の1km前後で早期に開業し、高速化の技術開発を進めてはどうか。

ロープウェイを都市交通に

ここ20年弱に世界各所にて、循環式ロープウェイの都市交通としての活用が進んだ。高低差に強く、南米のボリビア・ラパス都市圏とコロンビア・メ

デジ市が特筆される。ラパスは10路線の約30kmをわずか7年間で開業させ、交通問題解決とともに観光資源化した。

ロープウェイは低速ながら待ち時間ゼロで数kmの移動を得意とし、雪に強い。近年はロープを2本としたフニテル式が普及し風にも強くなった。建設費は安く、海外では民地上空も通リルート設定の自由度も高い。

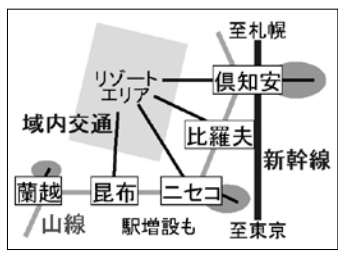
現在のロープウェイは直線走行限りだが、曲線走行や分岐もできる自走型ロープウェイ「Zipper」の開発も進む。



メブ文村教授(提供:中村文彦)コロンビアのロンドン市(提供:中村文彦)

ニセコの域内交通にも好適

連載第3回に書いた山線の活用においても、新幹線開業と同時の全線鉄道復活後、山線の各駅とリゾートエリアや市街地を結ぶ域内交通として活用したい。新幹線・山線・ロープウェイの3段階成のネットワークで、新幹線開業前の今ですら観光シーズンに発生する大渋滞を解消できる。



ロープウェイは元々スキー場で普及し、雪には滅法強い

鉄道と組み雪国の最強交通

道民の最大の悩みは冬場の交通の不便さとも言える。例えば札幌市の基盤目状の道路にロープウェイネットワークを構築することで、世界一の雪国都市の交通を面的に便利にできる。坂の町小樽の交通問題も解決できる。

自力で雪を飛ばせない自動車交通に対して、自力で雪を飛ばせる鉄道と空を飛ばとも言えるロープウェイの組合せで、雪国の最強交通を実現したい。