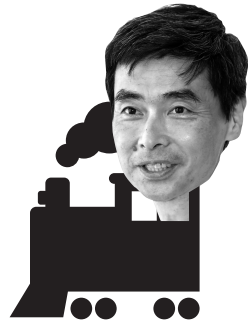


北海道の鉄道を 活かそう！

第20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

石狩ロープウェイの段階的な実現策

石狩市が調査結果を公表

石狩市はさる9月26日に「官民連携手法による新たな軌道系交通の導入可能性調査」を公表し、「事業費・実現可能性・環境負荷・定時性・速達性の観点から交通モードを比較評価した結果、石狩市の状況を踏まえると、自走式ロープウェイの導入が適していることが明らかになった」とした。

しかし、整備費230〜270億円を公費負担の上に、40年間で赤字248〜543億円となり、実現性は低い。市は前向きかつ熱心であり、ロープウェイの早期実現を願ひ、あえて厳しく評価する。報告書にロープウェイ実現に向けた本質的な検討はあまりなく、需要予測も収支試算も論理性を欠いて数値の信憑性は低く、誤字脱字も多い。

栄町―丘珠空港を第1期に

第12回「ロープウェイを便利な短距離交通に」に記したように、ロープウェイは数kmの移動の都市交通として極めて優れ、特に雪国にはお勧めだ。

国内での都市型ロープウェイは2021年に開業した横浜の桜木町―運河パーク0.6kmのみで、それも移動サービスより観光要素が強い。また、曲線走行や分岐もできる自走式ロープウェイは「Zipper」の開発が進むものの実用化はされていない。

そこで、石狩市の近傍にて移動ニーズの多い単距離区間で少ない整備費で早期に開業させ、ノウハウを蓄積し技術開発も進めつつ、段階的に開業区間を増やすことを提案する。

第1期として、便利なアクセスが熱

望されている丘珠空港と地下鉄東豊線の栄町駅1.4kmを結びたい。秒速5mでも5分弱で結べ、20億円/kmで建設として整備費30億円だ。



※国土地理院地図に加筆

6期に分けて段階的に開業

図のように段階的に開業させ、最終的には石狩市中心部と手稲・新琴似・麻生・栄町駅と丘珠空港を結ぶ。

石狩市役所から手稲8kmや麻生10km

強は、秒速5mでは30分前後を要するが、技術開発で秒速8mに高速化することで20分前後とできる。石狩市の価値をおおいに高められる。

道内各所にロープウェイを

札幌には明治の開拓以来、碁盤目状の道路ネットワークが整備された。札幌ススキノのエリアを中心とした数百mから2kmくらいの移動ニーズに対し、地下鉄やバスは使いにくく、タクシーは短時間では見つからず運賃も高く、歩くと結構な時間を要する。

その道路上にロープウェイを整備する。どこからどこへも直通または乗換え1回で、短時間で行き来できるようになる。雪にも強い。

道内ほとんどの街の中心部は碁盤目状の道路ネットワークとなっている。先人が遺してくれた貴重なインフラを活用し、各所に「鉄道+ロープウェイ」の雪国の最強交通を実現したい。



碁盤目状の道路にロープウェイを(国土地理院地図)



石狩市調査報告書