

# 新都心は路面電車が最適

## 弱者にやさしく、渋滞の緩和、排気ガスもゼロ

# ライトレール新聞 路面電車新聞

### 新都心に路面電車を走らせたいわけ

新都心は、都心部に郊外型大型店舗がいくつもあり、お役所や公共施設も多く、学校やマンション、公園や映画館など、市民が大勢集まる地域です。近く博物館・美術館も開館すれば、新都心を訪れる市民や観光客もさらに増えるでしょう。

でも、ゆいレールは端をかすめるだけで、大勢の人は車を利用しますから、渋滞になるのは当たり前。駐車場も満杯です。路線バスも渋滞に巻き込まれて身動きが取れず、新都心の中の移動もままなりません。そこで全く新しい路面電車を走らせて、新都心の渋滞を少しでも抑え、住民の暮らしを守り、市民や観光客の足を確保したいのです。



ヨーロッパの路面電車

### 路面電車のいいところ

- 1 床が低く階段がないので楽に乗り降りができる
- 2 街角ごとに停留所が作れるから歩く距離が少なくてすむ
- 3 レールが見えるので路線に安心感があり定時運転ができる
- 4 風景にとけ込み揺れや騒音が少なく排気ガスを出さない
- 5 モノレールより小回りが利きとても安く作れる
- 6 車社会では斬新な公共乗物として注目され人気を集める

### 路面電車ってどんなものですか

道路の上を走る新しいタイプの電車です。ゆいレールが道路を走ると思えばいいでしょう。車は走りにくくなりますが、その分みんなの足が定時に確保されるのです。どっちがいいでしょうか。

路面電車の新設や復活は世界的な傾向で、道路はもう効率的な悪い車だけが使うものではなくなくなってきたのです。路面電車は、ライトレール、LRT、トラムなどとも言います。

昔のチンチン電車と違い、床が低く階段がなく、ハイテク技術で揺れも少なく静かに走ります。街角ごとの停留所で、お年寄りや不自由な方も楽に乗り降りできるのでとても便利です。小回りが利き、排気ガスも出しません。すてきなデザインで、元気な人も乗りたくなりますよ。路線がはつきりしているから、初めて訪ねる市民や観光客も安心です。

### ヨーロッパの路面電車

ドイツをはじめ、ヨーロッパの中小都市では、街の中心部にすてきな路面電車がたくさん走っています。車の姿も見かけないことが多い。車は、郊外の駐車場から電車に乗り換えて街なかに入るからです。商店街は、とても空気がきれいで騒音も少なく、歩く人で賑わっています。それがごく普通の風景なのです。国際通りのトランジットモールが毎日続き、路面電車が走っていると思ってください。

例えば、フランス・ストラスブール市は、街の中心部に一切車を入れないで、路面電車だけが走っています。新都心とは別世界ですね。車社会のアメリカでも近年、路面電車が勢いを盛り返しています。

### どんな路線を走らせるのでしょうか

路面電車は道路があれば走れます。とても安く作れます。一本といわず、二本は走らせましょう。

一号線【路線図赤線】は、古島駅を出て、市役所の近くを通り、新都心中央、近くでできる新しい道路を降りて崇元寺までいすれトランジットモールの国際通りに乗り入れ、市街地と新都心とを路面電車結びます。

二号線【路線図青線】は、おもろまち駅を出て、新都心中央、国際高校、国道58号線を経て安謝橋を通り那覇新港まで。大型クルーズ船のお客も電車です。車庫や変電所も造りやすくなります。

ほかに循環線と考えるのですが、これは検討中の路線バスにまかせましょう。



ヨーロッパの路面電車



ヨーロッパの路面電車

会員・協力企業募集!!



# 電車社会がやってくる

設備のほとんどを国が負担  
 全国で64ヶ所が導入に名乗りを上げる

しかし、沖縄県営軽便鉄道という、鉄道があり

大正2年、県議会が全会一致で建設を決定。翌3年の12月に与那原、那覇線を行かせ。9年余で糸満線・那覇線と路線をのびし、その距離48キロという小さな島の大きな鉄道だったといえます。

残念ながら、沖縄戦で失われてしまいました。ケイピンは、長く県民のくらしと経済に役立つとい

いま、極端な車社会に悩む私達には、失われた鉄道（軽便鉄道）に代わる新たな公共交通機関として、LRT（路面電車）の実現性が高まってきたことを、知っていますか。それは、今年の4月と5月に、国会の衆参両院の全会一致で、路面電車を走らせる際に、設備の殆どを公が作り、路面電車事業の運営については、第3セクターが民間会社に委託するという方法が可決されたからです（地域公共交通の活性化再生法・LRT導入の上下分離方式）。これで、心配だった大きな建設費の負担が、なくなりました。すでに富山市では、全国に先駆け、この方法で

路面電車を走らせています。他府県では、64ヶ所余が、導入の名乗りを上げています。のんびりしてはいられません。

路面電車は、鉄道の仲間では、最も建設コストが安価で、床も低く、乗り降りが楽で、排気ガスもほとんどありません。人と環境にやさしいのです。国も導入には積極的で、法改正（道路構造例の改正・平成13年4月）を行

い、車道は、車だけではなく、路面電車やバス等の公共交通、自転車、歩行者、緑等のものであるという考え方が変わっています。車道は、車だけのものではないのです。

平成13年の3月、県は、沖縄の鉄軌道導入に関する基礎調査の報告書で、読谷から那覇飛行場までのバイパス道路の開通を想定して、那覇飛行場から嘉手納までの、国道58

号線上に路面電車を走らせる案を出しています。新しい車道ができたとき、二車線を、路面電車に分けようというものです。

これに習うと、新都心から国際通りに、向かう新しい車道、新都心牧志線の開通にあわせて、新都心古島駅から、パレット久茂地まで路面電車を走らせることは夢ではありませぬ。

## 未来のために路面電車の導入を

YYマリンテントクルニック 樋口 豊

私は車好きで特にスポーツカーや4WD車には興味があります。しかし、日頃の生活で必要となるのは生活の足となる移動手段です。今の大人たちが地球温暖化や大気汚染などの環境問題を無視したり、工夫を怠ればそのツケが数十年先に『手遅れ』という形で表れるそうです。沖縄観光も大打撃は必至。サンゴの白化現象は既に影響が出始めている証拠です。だから私は未来を担っていく人たちのためにも路面電車導入を進めたいと思います。

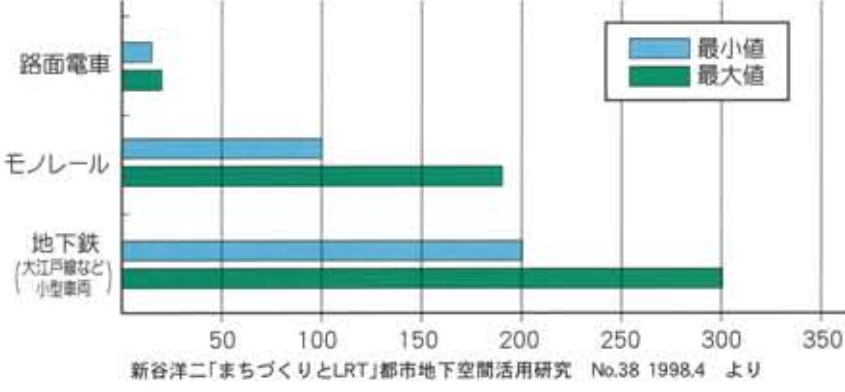
## 交通体系の整備改善が急務

安謝新都心老人クラブ・若水会 山城永盛

那覇新都心から、路面電車（LRT）が走る。『走らせる』の地道な勉強会の成果が、交通体系の整備改善が夢の実現へむけて一歩、急務である。路面電車一步踏み出す。とくに、交通弱者の保護、住みやすく魅力的なまちづくり。何といっても、利便性の向上と渋滞の解消それに、新都心では今、環境の維持、浄化が問題だ。それには、交通体系の整備改善が急務である。路面電車を走らせることはその条件に叶う。地域ぐるみのご協力をお願いしたい。

### 交通機関の建設コスト概略

【各種交通機関の最小・最大建設費比較(億円/km)】



### 路面電車の特徴と期待されるメリット

#### 路面電車の特徴

道路路面走行が中心 (都心部等において路面を占有して走行空間を確保)

新しい技術を反映したシステム

柔軟な走行路空間の選択が可能 (高架、地下、地表の専用軌道、郊外鉄道への乗り入れ等)

まちづくりとの連携が可能 (パークアンドライドトランジットモール等)

#### 路面電車のメリット

- 建設コストの削減
- 乗降しやすい

- 車両の低床化等により、バリアフリーに対応
- 低振動・低騒音、乗り心地が良い
- 短い乗降時間(運賃制度の工夫)

- 定時制、速達性等の質の高い公共交通サービスを効率的・効果的に提供

- まちの賑わいの創出
- 他交通とのシームレス化

## 富山の路面電車 計画から3年で完成

お年寄り、免許返納者を優遇

富山市を走る富山ライトレールは、全国で初めて生まれた本格的な新路面電車です。市長の計画発表から僅か3年で完成し、昨年4月に開業しました。

富山駅と港のある岩瀬浜とを結んでいますが、一部は街のなかの道路の上を走ります。全車両、床の低いすてきな新型路面電車です。港のポートと、路面電車のトラムとをかけた「ポートラム」という愛称で呼ばれています。料金も、お年寄りや運転免許の返納者を優遇するなど、車から電車への乗り換え促進をはかっています。

新幹線開業後は、旧都心に乗り入れ、富山市全体をポートラムで活性化させる構想です。



富山市の路面電車

会員・協力企業募集!!