

埼玉新聞より

2012年7月11日(水)

大宮―浦和美園ルートに路面電車の導入 提唱

民間人や大学教授らで組織する「さいたま市の環境と公共交通システム研究会」(トランス研究会、坂本和穂会長)が、市内の公共交通機関の在り方に関する概案計画をまとめた。その中で市内の交通網について、「東西方向のアクセスが脆弱(ぜいじゃく)だ」と指摘。大宮と浦和美園地区を結ぶ次世代型路面電車システム(LRT)の導入を提唱した。

同会は7年前に結成。約50人の会員らが定期的に集まり、市内の交通網の在り方などを研究してきた。

市内の交通状況について、同会は▽鉄道、道路とも南北軸の整備度合いは高いが、東西軸は脆弱▽広幅員の道路が少ない▽都市内交通はバスが担うが、混雑や渋滞が激しく、運行の定時制が担保されていないと分析。事業費を抑えることや、環境問題に配慮しながら、LRTを活用した新しい交通網「東西交通大宮ルート」について検討した。

計画では、JR大宮駅～さいたま新都心～見沼田んぼ～東北自動車道～さいたまスタジアム2002を經由して埼玉高速鉄道(SR)浦和美園駅を結ぶ約12キロ、11駅を基本路線ルートに設定。既存の首都高埼玉新都心線の延長工事を行い高速道路バスを運行させるなど、段階的に環境を整備し、10年後に全線でLRTを運行させる。路線整備費は概算で498億円。「中心市街地活性化や環境への負担軽減、観光効果など、運営工事費の10倍以上の経済効果が期待できる」(同会)という。

まとめた計画は今後、さいたま市や市議会、商工会議所などに提示し意見交換、実現の可能性を探る。一般市民向けのセミナーなども検討しているという。

坂本会長は「地方財政は豊かではなく、身の丈に合わせた交通機関をつくる必要がある。いろいろな意見を聞きながら、計画を実現できるようにしたい」と話していた。

計画の詳細については、同会(電話048・838・8375)へ。

■次世代型路面電車システム(LRT)

鉄道とバスの中間の輸送力を持ち、線路などの軌道を走行するタイプの公共交通機関。低床式のため乗り降りが容易で、建設費は地下鉄の10分の1程度とされる。富山市内で導入され、宇都宮市なども導入を検討している。