

北海道の鉄道を 活かそう！

第3回



(あべ・ひとし) 1961年東京都市生まれ。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

山線は存続でなく活用で未来を開く

平行在来線はどうなる？

2012年に北海道新幹線の札幌延伸が着工された際、平行在来線である函館本線の函館―長万部―小樽は延伸時にJR北海道から経営分離されることに、沿線自治体は合意した。

その内の「山線」と呼ばれる長万部―小樽は、22年3月に全線バス転換の方向性とされた後、北海道中央バスから運行を担えるとの返答がなく、未だ決定していない。

余市―小樽は都市近郊鉄道

余市―小樽は大都市札幌の近郊鉄道として成立する立地環境ながら、昼間に2時間以上列車がなく、余市町と小樽市の市街地内に1駅ずつしかなく、多くの利用を取りこぼしている。

それでも毎日2000人以上の利用があり、高頻度化・多駅化的により、富山ライトレール等の実績から、利用は6000人以上になると予想できる。

長万部―余市はバスが適材

一方、新幹線の俱知安駅が開業する

前日までの長万部―余市は、沿線人口や来訪者数から、鉄道特性を発揮できる立地環境でない。昼間に俱知安以南は4〜7時間以上列車がなく、日常生活にも観光利用にも使い勝手が悪い。

新幹線開業までは休止として路線バスとした方が、より少ないコストで高頻度に運行でき、街中を経由し、現行の鉄道よりずっと便利にできる。

余市以東は鉄道、以南はバスに一本化する事で、鉄道・バスの車両と運転士ともに増減させる必要がない。

新幹線開業後は全線鉄道

ニセコは新幹線の着工後、世界から注目され、地価は大幅上昇し、ホテルやコンドミニアムの建設ラッシュである。新幹線が開業、高速道路も開通し、想像もつかない大人数が来訪する中、山線をなくしたらどうなるだろうか。

マイカー・レンタカー・タクシー・団体バス・路線バス・送迎車が全て俱

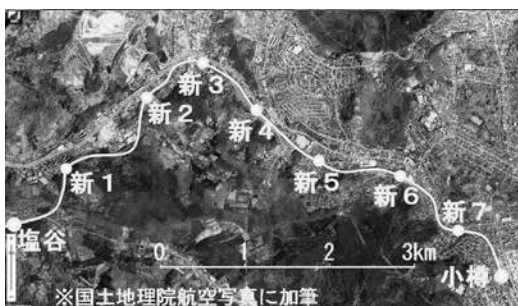
知安駅の周辺に集中し、交通を専門とする身としては、大渋滞と駐車場不足の様子が手に取るように思い浮かぶ。ニセコを真の世界リゾートとするには、新幹線開業と同時に山線全線を近代的な交通システムとして復活させ、俱知安駅への集中を周辺駅に分散させ、各駅からリゾート地や市街地への域内交通を充実させることが必須だ。また、第2回に記した貨物新幹線の末端輸送としても機能させる。

経営分離前倒しで財源あり

山線のJR北海道からの経営分離を前倒すことで、年25億円の赤字を回避できる。それを3分割し、年8億円ずつを余市以東の鉄道と以南のバスに投じて先に記した利便向上を実行する。

残る年8億円は廃線となった場合の橋梁等の撤去費として積立てることで、自費での撤去義務を負うJR北海道にも大きなメリットが生れる。

この年25億円を財源とすることで、国の新たな支援も沿線市町の負担も不要で、JR北海道にもメリットがある。資金の流れを適材適所の交通システムにシフトさせるということだ。



※国土地理院航空写真に加筆

高頻度化とともに小樽市街地内に1kmおきに7駅新設、余市町内にも同様に4駅新設で大幅利用増を見込める

地域情報誌「後志より」へ連載

「平行在来線リバイバルプラン」

