



# 北海道の道を活かそう!

第7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

## いさりび鉄道の有効な利用促進策

### いさりび鉄道存亡の危機?

9月11日に道南いさりび鉄道沿線地域協議会は、同線の経営計画の検証結果をまとめ、厳しい経営状況から今年度中に今後の方向性を判断することとした。いさりび鉄道存亡の危機ということだ。昨年6月に道南いさりび鉄道は「沿線人口減やコロナ禍の影響で利用実績が経営計画を下回り、赤字累計額は計画の22%増」と報告していた。

利用促進・収支改善の取組みとして、観光列車の運行、オリジナルグッズの販売、企画切符の販売、お菓子や缶詰の車内販売、旧国鉄色車両の運行、五稜郭駅店舗、インバンド向けPRといったことが挙げられ、通常の鉄道利用を便利にする取組みは何もなかった。その一方で、JR時代より運賃を約

30%値上げしたのだから、コロナ禍の影響を除いても大幅利用減となったのは当然とも言える。

### 本来は都市鉄道となる立地

いさりび鉄道はJRの五稜郭を起点に木古内まで38kmの路線で、全列車が函館に乗入れている。JRの函館―五稜郭と併せて途中の上磯まで12kmは市街地が広がり、人口も比較的多く、集客施設も多数立地している。本来は都市鉄道として機能する立地だ。

ところが、表のようにJR時代も現在も運行本数が少なく、日常生活にも観光移動にも使いにくい。五稜郭―上

函館→上磯方面	現在	JR最後
53	6	07
40	7	42
	8	53
	9	53
27	10	34
07	11	58
	12	
23	13	36
07	14	06
01	15	15
22	16	24
34	17	14
30	18	33
09	19	19
04	20	33
18	21	46
	22	
17	23	
18本	計	17本



集客施設近くへの新駅等で利用・売上増

磯は単線ながら行違い駅が多く、貨物列車を通しながら15〜20分おきに運行できる。現行の30分〜1時間半おきを20〜30分おきに改めることでだいぶ使いやすくなる。

地図のように、多駅化した。北海道教育大は五稜郭駅の南方1km強へ、北海道大函館キャンパスは七重浜駅の東方1km強への駅新設で便利な徒歩圏になる。

駅裏に市立病院とショッピングセン

ター(SC)のある五稜郭駅には裏口改札口を、線路脇にSCのある七重浜―東久根別には駅を新設したい。新駅も裏口改札口も簡素で安価にすることで費用対効果は見合うはずだ。

### 北海道主導で利便向上を

沿線地域協議会は「収支等の改善は困難」「減便・減車等に踏み込む」とするが、富山ライトレールが増便3・4倍で利用2・2倍となった等の前例から、高頻度化・多駅化で利用促進・収支改善できると考えられる。

沿線人口減のために利用減と分析されたが、原因と結果が逆で、鉄道を利便向上せずに値上げしたから沿線人口が減ったのではない。沿線ポテンシャルの高さから、鉄道の思い切った利便向上により、利用も売上も増え、沿線人口減も抑制され、場合によっては増えると思えてならない。

現行のルールでは、売上が増えるほど貨物調整金が減額されるが、鉄道事業収益合計が減ることはない。

道南いさりび鉄道は北海道が60%以上出資の三セク会社であり、北海道が主導で鉄道の利便向上へ舵を切れる。都市鉄道となり得る函館―上磯にて実績を挙げ、道内の他路線へ波及することを願う。