

第8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

## 幹は鉄道、枝葉はバスの連携を

### バスのピンチをチャンスに

北海道中央バスが12月ダイヤ改正にて、深刻なバス運転手不足に伴い大規模な路線短縮や減便を実施する。例えば函のように、多くの路線が札幌都心乗入れを取りやめる。札幌市民の生活やビジネスに大きく影響する。このピ

ンチをチャンスに転じたい。

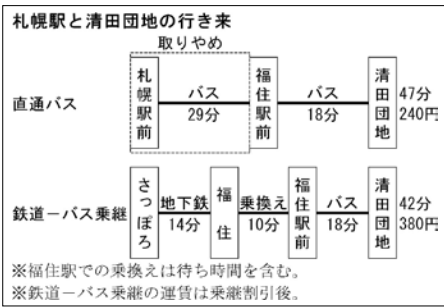
鉄道の強みは高速・大量かつ定時性、バスの強みはきめ細かいネットワークであり、「幹は鉄道、枝葉はバス」の連携が望ましい。今回の路線再編は、実はそうなるのだ。利用者目線で乗換えに伴う3つのバリアを低くすることで、ピンチをチャンスに転じられる。

### 経済的バリアを低く

1つ目は経済的バリア、利用者負担が増えないこと。今の運賃のままでは、地下鉄―バス乗継は直通バスより大幅に割高となる。

地下鉄がコスト増なく利用増となる増収分を原資に乗継割引を拡大することで、利用者負担を減らせる。

### 時間的バリアを低く



鉄道―バス乗継による時間短縮を活かしたい

2つ目は時間的バリア、移動時間が短くなること。鉄道―バス乗継の速達性と定時性をアピールするとともに、乗換えに伴う時間ロスとストレスをさらに減らしたい。

それには地下鉄の増便が効果的だ。表の地下鉄が7〜8分おきの時間帯は、3線に各8〜12編成が走行し、各1〜2編成を増やすことで6分おきにでき

### 札幌市営地下鉄の各時間帯の運行間隔

	平日				土休日			
	朝	夕	昼	夜	朝	夕	昼	夜
南北線	4	5	7	8	6	7	7	8
東西線	4	5	7	7.30	7	7	7	7.30
東豊線	4	5.15	7.30	8	6	8	7.30	8

※単位は分おき。5.15とは5分15秒おき。

網掛けの時間帯を6分おきとすることで乗換え利便が向上

### 物理的バリアを低く

3つ目は物理的バリア、乗換えが楽なこと。札幌市営地下鉄の多くの駅には乗換えターミナル等があり、案内表示・待合スペース・トイレ・自販機等が設置され、周辺の店舗が充実している駅も多い。

それらをより充実させるとともに、附帯事業収入増で地下鉄とバスの増便の原資も生み出したい。

### 山線の活用策も同じ考え

連載第3回「山線は存続でなく活用で未来を開く」をご覧いただきたい。

余市―小樽は都市近郊鉄道として成立し、長万部―余市はバスが適材であり、新幹線札幌延伸より前に、前者は鉄道、後者はバスに一本化し、いずれも利便向上することが得策と書いた。

まさに「幹は鉄道、枝葉はバス」の連携の考えである。運賃は通しで現行レベルとし、鉄道・バスともに高頻度かつ短時間乗換えとし、余市駅では同一平面で乗換えられる配置とする。