

北海道の道を活かそう!

第10回

鉄



(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



苦小牧で幹は鉄道、枝葉はバスを

幹は鉄道、枝葉はバスこそ

公共交通ネットワークは、「幹は鉄道、枝葉はバス」の連携こそが合理的で、費用対効果が高く便利な交通を実現できる。それは都市間交通と都市内交通の連携、都市内における幹線と支線の連携のいずれにも当てはまる。

連載第8回「幹は鉄道、枝葉はバスの連携を」にて、札幌市における地下鉄とバスの連携のあり方を提案した。今回は、道内にて札幌・旭川・函館に次いで人口第4位であり、すぐ近くにラピダスが立地する苦小牧市における鉄道とバスの連携のあり方を提案する。

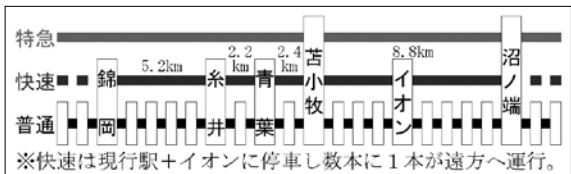
苦小牧市内のバス路線再編

苦小牧市は、図のように帯状の市街地をJR室蘭本線が貫通しながら、苦



苦小牧市は山と海に挟まれ、帯状の市街地を複線電化の鉄道が貫通(国土地理院地図に駅を追記)

1kmおきに駅を新設し快速と普通を高頻度運行することで東西方向の移動はスムーズに



※快速は現行駅+イオンに停車し数本に1本が遠方へ運行。

で未来を開く」と同様に、高頻度化・多駅化するこにより都市内交通として使い勝手の良いものとする。

図のように、市街地の広がる錦岡の2km西方から沼ノ端の2km東方まで約23kmに1kmおきに17駅を新設する。

東西方向の鉄道と南北方向のバスが連携した便利な公共交通は、苦小牧市環境基本計画が謳う「公共交通の利用促進」に大きく貢献する。市内移動と苦小牧―札幌とも鉄道&バス利用を喚起しマイカー利用を減らせる。そのためには、苦小牧―札幌50分の特急を終日20分おきとしたい。

市街を貫通する鉄道を幹に

せっかくある複線電化の、かつては時速130km走行をしていた高規格の鉄道を活かさない手はない。

不足への対応で、4月に市内路線バスが再編されるものの、それは変らない。

バスは枝葉の南北方向に

その上で、路線バスは各駅にて鉄道と短時間で接続し、直行する南北方向に高頻度で運行する。市街地内では最長でも3km、10分程度の乗車で済む。走行時間が短い分、運行コストも安い。鉄道はバスより大量輸送できるので、鉄道・バスの乗継割引は鉄道側が負担し、需要喚起により鉄道・バスともに採算を確保する。

交差する立体道路か踏切の近くに設置して跨線橋を無用とし、必要最低限の設備で低コストに建設する。

そして、単線の山線と異なり複線なので、既存駅と線路脇のイオン前の駅に停車する快速と、全駅に停車する普通を各10分おきに運行し、さらに1時間数本の特急と貨物列車も運行できる。

駅や折返し設備・待避設備の新設や信号システムの改修には、昨年に充実した国の公的支援を活用できる。