



北海道の道を活かそう!
第11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

北海道の未来は新幹線次第

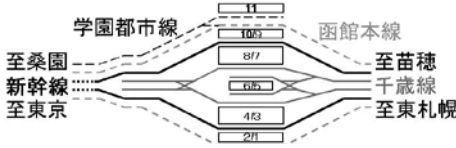
北海道の未来は新幹線をどれだけ便利にできるか次第と言いたい。

JR北海道は東京―札幌最速4時間半を目標としている。他の新幹線から予想すると、朝夕は1時間当り東京―札幌4時間半の速達、5時間弱の準速達、長距離利用に向かない各停が各1本、他の時間帯は準速達が1時間おき、各停が2時間おきくらいになる。

その程度の利便性では北海道の未来を開けない。北海道新幹線の札幌延伸は2030年度の予定が、トンネル工事の難航で数年遅れる見込みだ。計画を見直す時間が生まれた分、徹底的に便利にする提案を以下にまとめる。

便利なダイヤのための配線

各方面の乗換えを便利にする札幌駅の配線



- ※新幹線は駅の西方ししばらく先から地下となる。
- ※数字は番線で新幹線は9・8番線と3・2番線に面する。
- ※現行8・3番線を撤去してホーム拡幅し現行範囲に収めると。
- ※列車によっては函館本線と千歳線の間を白石で渡る。

ホームの配置等)とする。速達が各停を追越せる配線の駅を

新幹線計画を見直し徹底的に便利に

第5回「北海道千年の計の新幹線札幌駅」に示したように、札幌は計画駅を札幌東とし現駅との2駅体制とする。図のように、新幹線が在来線の間を

割込み、車両左右ともホームとし、各方面と対面乗換えできる配線(線路と

長万部から新函館北斗に改める。函館乗入れに関する提案は別号にてまとめる。

在来線と結節する新函館北斗・長万部・倶知安は新幹線の上下線の間に来線を抱き込み、対面乗換えできる配線とする。さらに倶知安は折返し用の引上げ線を設ける。

第2回「貨物新幹線が北海道の未来を開く」に示したように、函館・長万部・倶知安・札幌は旅客駅と別に貨物駅を設ける。貨物新幹線化により共用走行区間の速度制限を解除し、旅客速達の東京―札幌を3時間44分とする。

30分に旅客3本、貨物2本

30分サイクルダイヤとし、表のように、1サイクルに旅客速達、各停2本(内1本は倶知安折返し)、貨物速達、各停の計5本、1時間に10往復とする。貨物新幹線は毎日16時間運行として速達と各停が各32往復、計64往復となる。

札幌駅での新在の対面接続(下り)

新幹線種別	接続する在来線		
	番線	新幹線到着2分後発	4分後発
30分おき	速達	10 小樽-旭川スーパー特急	旭川特急
	各停	7 釧路特急	
15分おき	速達	10 小樽-空港-苫小牧特快	
	各停	7 空港快速	

※新幹線は9・8番線で左右両側がホーム、札幌東が終点。
※新幹線の速達は新函館北汁―札幌をノンストップ。
※上りは新幹線3・2番線、在来線4・1番線にて同様に。

表のように、速達が若見沢・旭川・帯広・釧路方面と、各停が札幌近郊・空港・苫小牧方面と対面・短時間で接続するダイヤとする。網走・稚内方面は旭川で乗継ぐ。工事は増すが、北海道の未来を開くためにぜひとも実行したい。

札幌で対面・短時間の接続

り、高利便かつ潤沢な輸送力となる。

北海道新幹線のダイヤパターン案(下り)

駅	速達		各停		速達		速達	
	1143	1158	1200	1215	1156	1150	1213	928
東京								
函館								
新函館北斗					1156	1150 (1220)	1213	928
函館					1202	1205 (1230)	1228	1229
新八雲								
長万部					1216	1220 (1230)		
倶知安					1228	1235 (1240)		
新小樽					1228	1250		
札幌					1242	1305 (1250)		
札幌東					1227	1242		
札幌貨物					1239	1254 (1320)		
					1242	1251		
					1244	1253		
					1245	1308 (1330)		
						1311 (1311)		
						1335	1315	

※30分サイクルを示し実ダイヤは0-29分ずらして作成。上りも同様。
※網掛けは貨物、その他は旅客。
※参考のために旅客との速達のみ1サイクル先の列車も記載。
※貨物駅は旅客駅と別位置で位置不定のため時刻は概ね。()は通過。