

交通コンサルタント  
**阿部等の**



第14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

**鉄道が函館の未来を開く**

札幌と1時間弱、東京と3時間少しで一日中3分おきに結ばれるとは画期的なことだ。さらに函館―新函館北斗が途中17駅となり、こちらも一日中次から次に列車が来る。連載7回(23年11月号)『いさりび鉄道の有効な利用促進策』に書いたように、いさりび鉄道も平地の続く上磯までは徹底的に便利にする。

さらには函館市電も高速化・高頻度化したい。市電の交通システムとしての基本機能である速度と運行頻度は昭和30年代から進化していない。決して批判ではなく、函館全体の鉄道ネットワークを一気に進化させる中で、市電も進化させたい。

以上の提案により、札幌と8往復、東京と5往復の新幹線函館乗入れを最低限の費用で実施した場合と比べ、利用者数は3倍以上になると予想する。来訪者が増え観光振興が進むというだけでなく、地域内及び他拠点との交通の利便性上がることは、函館全体の生産性上がることを意味し、企業立地にも住宅立地にも大きくプラスになる。5月号記事に書いたように、社人研の人口推計は決定事項ではない。鉄道の進化が函館の未来を開く。

**百年先を見通した新幹線函館乗入れ**

**札幌・東京直通を30分おき**

5月号に『新幹線乗入れ 函館―札幌59分、札幌、東京とも直通を30分おきに』を寄稿した。

函館市調査より所要時間は大幅に短く、運行本数は大幅に多い。函館―新函館北斗全区間の複線化を要し、事業費は大幅増となるが、百年先を見通して実行する価値大とした。

市調査と本提案の時刻表案を、実際に東京から函館や、函館から札幌へ移動することを想像して比べてみて欲しい。観光・ビジネス・通院、場合によっては通勤・通学において、使い勝手が大きく異なる。

**函館―新函館北斗は宝の山**

同時に、函館―新函館北斗17・9kmは駅を1kmおきに設置し高頻度運行と

市調査の時刻表案

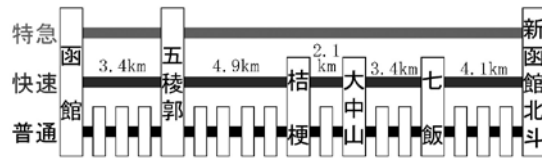
東京	新函館北斗	函館	新函館北斗	札幌	所要時間
発	着	発	着	着	
		625	640	755	1.30
		800	815	930	1.30
		915	930	1045	1.30
632	1053	1058	1113	1206	4.41
936	1333	1338	1353	1446	4.17
		1400	1415	1530	1.30
		1501	1516	1631	1.30
1220	1630	1635	1650	1743	4.30
		1655	1710	1825	1.30
1420	1820	1834	1849	1942	4.22
		1854	1900	2024	1.30
		2050	2105	2220	1.30
1720	2144	2149	2204	2257	4.44
5本		8本		13本	

※現行ダイヤに基づいた下りを示し、上りも同様。

終日30分おきの時刻表案

東京	新函館北斗	函館	新函館北斗	札幌	所要時間
発	着	発	着	着	
		615	630	714	0.59
		645	700	744	0.59
		715	730	814	0.59
		745	800	844	0.59
		815	830	914	0.59
600	901	902	917	944	3.17
630	931	932	947	1014	3.17
この間30分おき、25本					
		2215	2230	2314	0.59
1930	2231	2232	2247	2302	3.17
		2245	2300	2344	0.59
2000	2301	2302	2317	2344	3.17
29本		29本	34本	34本	

※下りを示し、上りも同様。  
※実ダイヤは東北新幹線等に応じ最大29分ずらす。



1kmおきに駅を新設し快速と普通を高頻度運行し、五稜郭と新函館北斗では函館乗入れ新幹線と接続

れた苦勞と労力、早い話が費用と比べ、それを徹底的に使い回すのに必要な付加費用は決して高額でない。図のように、連載10回(2月号)『苦小牧で幹は鉄道、枝葉はバス』と同じイメージだ。

することも提案した。このエリアは市街地と平地が広がり、江戸時代には北海道ナンバーワン都市だった函館の中心街と鉄道と1本で繋がり、それを便利にさえすれば大いに発展できる宝の山と思えてならない。明治時代の先人達が鉄道を作ってく