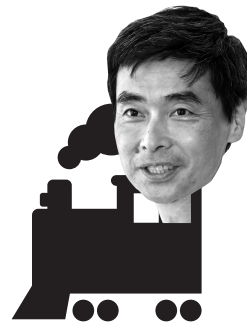


交通コンサルタント
阿部等の

北海道の道を 活かそう!

第18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

道批判でない実行可能な山線活用策

道主催会議1年3カ月ぶり

さる8月28日、道主催の北海道新幹線並行在来線対策協議会後志ブロック会議が1年3カ月ぶりに開催された。

報道によると、バス3社が初出席し、道が提示した山線全区間(長万部―小樽)バス転換の代替バス本数は運転手不足から困難との姿勢を示した。

それを受け、斉藤余市町長は「バス会社の意見から道の案は成立しないと分かった」、道の交通政策部門トップの宇野交通企画監は「このままいくとは思っていない」、担当者は「山登りと言えはようやく登山口」と発言した。

道批判でなく課題解決こそ

道の方針や進め方に対し「2年前の全線バス転換決定の前にバス会社の了

山線リバイバルプランのエッセンス

提案内容	関連連載
新幹線開業前日までは鉄道とバスの適材適所 開業後は近代的な鉄道として全線復活	①②⑬⑭⑤⑥① ~63, 68, 71 72, 85, 95
新幹線開業前日 まで	③~⑦⑧④ ④
余市―小樽は鉄道 高頻度化・多駅 長万部―余市はバス 高頻度化・街中経由、 鉄道と結節	⑧~⑩④
新幹線開業と 同時に客貨とも 新幹線の末端輸 送に	60, 88~93 69
旅客新幹線を速達化かつ在来線と 対面・短時間乗換えに	②~⑤②③
貨物新幹線で山線沿線と首都圏 との物流を半日に	②②②③
新幹線開業前日までの財源はJR北海道からの 経営分離前倒しで回避できる赤字25億円/年	⑬④④
国はローカル鉄道に関する方針を「鉄道存続 とバス転換どちらも便利向上」に改めた	⑬②②⑧⑥ 87

※売り手(JR北海道・バス会社・新鉄道会社)、買い手(移動者・荷主)、世間(沿線地域・社会全体)の三方よしに

解を得ていなかったのか!?」「全線バス転換は無理」といった批判が多い。

それに対し筆者は、単なる批判でなく皆が幸せになれる課題解決に向け、技術的にも財務的にも実行可能で、売り手・買い手・世間の三方よしとなる提案をまとめて公開している。

第3回「山線は存続でなく活用で未

来を開く」、第6回「大活況の山線はやり様で収支改善」をご覧いただきたい。

山線リバイバルプラン96回

表に、本年2月までの地域情報誌

「後志よみうり」連載96回のエッセンスを示す。全文をネット公開している。

新幹線開業までは余市以東は鉄道、以南はバスとして利便向上し、開業と同時に全線鉄道とする。財源はJRからの経営分離前倒しで回避できる赤字額を活用する。国の方針にも合致する。

余市―小樽は現行の設備のまま20分おきのダイヤとでき、表に提案を示す。

人口減は決定事項でない!

小樽駅時刻表の現行と提案

時	現行 鉄道	行 路線バス(平日)	鉄 道 提 案
6	13	25	
7	04	25 40 50	
8	06	00 14 30	
9	36	00 14 30 44	
10	57	00 14 30 44 55	
11		14 30 44	
12	24	00 14 30	
13	49	14 30	
14		00 14 30 44	
15	09 50	10 14 25 40 45 50	
16	46	10 14 30 50	
17	33	05 14 25 34 55	
18	43	00 14 20 34	
19	30	00 14 30	
20	23	00 14 30	
21	35	30	
22	30	10	
計	16本	55本	50本

毎時
14
34
54

第16回「改めてJRと北海道の未来を願って」に書いたように、社人研の人口推計は交通インフラ整備や大規模施設立地がなかった場合のもので、それらがあつた金沢・守谷・つくば・北広島等は人口が増加している。厚生政策セミナーの動画をご覧いただきたい。

政府は、骨太の方針2014にて「50年後に1億人程度の安定した人口構造を保持することを目指す」「少子化・人口減少の克服や地方再生などに総合的に取り組む」と閣議決定した。

社人研は、2023年「日本の将来推計人口」に「将来推計人口は決して確定した運命を示したものではない」「将来推計人口と真に実現したい社会とどちらの方向に進むかは我々に託されている」と明記した。

道は今回も、人口激減との社人研の人口推計に基づき将来の交通需要を予測とした。新幹線が開業する後志にてそうすることは、国の方針に反する。

国の方針は、道会議で示された「今後の対応方針」中の「将来を見据えた地域の交通ネットワークの検討」にて、現在のトレンドに合わせるのではなく、新幹線を活用して人口増に転ずる「真に実現したい社会」を目指すことである。

山線リバイバルプラン

厚生政策セミナー動画