

「今のままなら、 8回で席を立つ」

ポールパーク（エスコンフィールド北海道）の評判は高い。北広島市の地価にまで影響を与え、3月22日に国土交通省が発表した公示地価にて、住宅地・商業地ともに上昇率全国一となるほどだ。

3月30日の開幕戦は、日本ハムの栗山英樹元監督が、自分が育てたダルビッシュ有選手や大谷翔平選手を始めとした侍ジャパンを世界一に導き、全国から注目を集める中で開催された。14年ぶりの新球場開業を祝した特例扱いで、北海道日本ハムファイターズは昨年Bクラスだったのに主催試合となり、さらに全国で1試合のみの先行開幕となった。

その前のオープン戦7試合は入場制限により満席でなかったのに、試合終了後にJ-R北広島駅と結ぶシヤトルバスは大行列となった。新庄剛志監督は「今のままなら7、8回で席を立つ」と語った。そして30日は残念ながら、その予言どおりに多くの人が試合途中で退場した。以下、筆者が試合終了後の様子を

現地で観察して概数を推計したものを示す。J-R北海道と北海道バス（シヤトルバスを運行）が計測したさまざまな数値を分析することで、より精度を高められる。

球場と北広島駅を結ぶシヤトルバスは運転席で運賃を支払う。一部は両替もあり、1人乗車当り3〜4秒で40〜50人の乗車に3分近くを要していた。さらに、次のバスへの乗車の誘導が遅くロスタイムがあり、また1本あたりの乗車人数が少なく輸送力を活用し切れていなかった。

球場21時〜23時の2時間に、片道7分×2+球場折返し8分+駅折返し2分=24分だったと仮定すると、バス8台が投入されていたので平均3分おきとなる。120分に40本なので、1本あたり50人として利用は2000人となる。大半の人は待ち時間を嫌って駅まで歩いていった。

行列が最長だったのは22時頃と思われる、2000人のうち1600人が行列したと仮定すると、その時点で50人×20本=1000人が乗車済みで、残り600人が行列していた。その後3分おきに50人ずつが乗車として計算上は12本、36分待ちとなり、実際とだいたい合うだろう。

J-Rの札幌方面は、北広島駅21時30分〜23時30分の2時間に、当日手配の臨時列車4本も併せて20本が運行された。1列車あたり500人として利用は1万人となる。120分に20本なので、平均6分おきに「500人がホームに整列した時点で改札規制し、列車が到着して全員乗車」の繰返しだった。

行列が最長だったのは22時30分頃と思われる、札幌方面の1万人のうち7000人が駅に到着していたと仮定すると、その時点で500人×10本=5000人が乗車済みで、残り2000人が行列していた。その後、6分おきに500人ずつが乗車として4本、計算上は24分待ちとなり、実際とだいたい合うだろう。

毎回、試合終了まで観戦するとシヤトルバス36分待ち（やむなく25分歩き）かつJ-R24分待ちでは、たったものではない。マイカーでの来場でも、駐車場の予約が取りにくく、行き帰りとも道路は渋滞し、駐車場の出入りに時間を要する。

今のままでは、球場そのものの評価がどんなに高くとも、アクセスがネックで来客を減らしてしまう。そもそも、万単位の人が年に数十回移

動することは、大量輸送が得意な鉄道とバスにとって大きなビジネスチャンスだ。以下、売り手（交通事業者）よし、買い手（移動者）よし、世間よし（ファイターズと地域）の三方よしとなる提案を示そう。

新駅に通過線と引上げ線が必要な理由

J-R北海道は2019年12月、ポールパーク新駅案の検討状況を発表した。38ページの図1のように、通過線と引上げ線を作り、ホームと駅舎を跨線橋で結ぶ大掛かりな設備だ。工費は80〜90億円、工期は7年とした。通過線の新設は、ホーム混雑の中で特急・快速・貨物列車が安全に通過できるようにするため、引上げ線の新設は、新駅の終着・始発の臨時列車を運行するためと考えられる。

通常、ホームは乗降に支障する急曲線・高カント（遠心力を打ち消すように外側レールを高くする）の場所には設置しない。本提案の北広島駅寄りの直線区間では通過線と引上げ線の用地確保に大掛かりな民地買収が必要となるので、やむなく曲線区間に構想したと考えられる。



交通コンサルタント
阿部等が
考察

北広島 ボールパーク新駅 工費20億円、2025年に完成！ 現駅アクセスも改善できる！

JR北海道が公表した北広島のボールパーク新駅の開業は着手から7年後。そうした中、交通コンサルタントの阿部等氏(210頁に連載記事)は工費が想定6分の1、たった2年で完成できる新駅構想を持つ。現駅アクセスの改善も含めて阿部氏に寄稿してもらった。阿部氏は「この提案は決してJR北海道への批判ではありません。実務者の皆様と知恵を絞ってボールパークアクセスを早急に改善し、JR北海道にも増収をもたらしたいのです」と言う。

今年2月、JR北海道は北広島市へ「人件費・資材費の高騰により最大12.5億円へ増額」と伝えた。それに対して北広島市は「その工費では合意は難しい」とし、上野正三市長は2月市議会にて「JRへ工費縮減、工期短縮を求めると答弁した」

特急を北広島に臨時停車、島松駅を有効活用

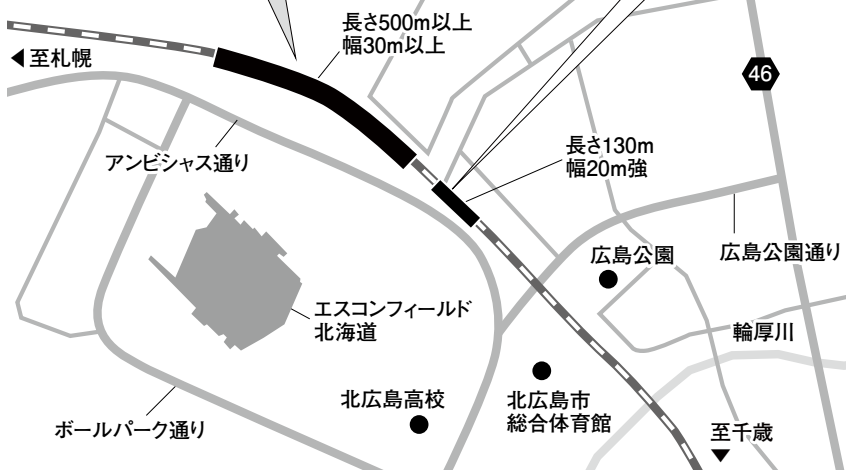
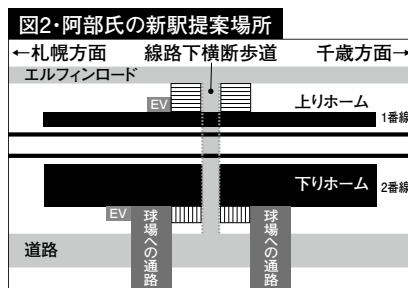
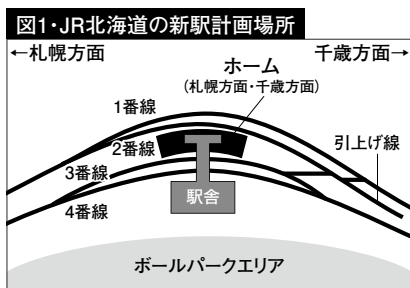
3月30日の開幕戦でよくわかったように、プロ野球の終了後は少した

も早く帰宅したい沢山の人がホーム上・駅構内・駅外にいる。北広島は快速停車駅で、特急も停車させることで輸送力を増やせる。JRにとつては最大のビジネスチャンスの時間帯で、大きな増収につながる。

札幌までの特急料金は自由席320円、指定席850円と意外と安く、特急を臨時停車させれば多くの人が利用しよう。大混雑が予想され、臨時停車と同時に精一杯の増結が不可欠だ。帯広・室蘭方面の特急臨時停車は客単価の高い長距離利用を喚起し、より大きな増収をもたらすとともに、ボールパークへより広域から集客するのに効果的だ。

新駅も、プロ野球開催時は快速・特急の全てを停車させることで通過線は不要となる。貨物列車を安全に通過させるには、ホームに「ホームドア」よりずっと安価な「固定柵」の設置が望まれる。念のために帰宅ピーク時間帯の貨物列車は新駅通過時に速度制限をかけるのも手だ。

終着・始発の臨時列車の運行のための折返しは、2駅先の島松の下り線と上り線の間にある中線で行ける。回送が生じるが、新駅に1編成のみが留置できる引上げ線を作っても、



試合開始前の臨時列車のためには電車基地のある手稲まで、終了後の臨時列車のためには手稲から回送することになり、その距離が2駅伸びても大きな違いはない。

むしろ、島松の中線は貨物列車が待避できるように400mあり、6両を3編成留置できる長さだ。現行の信号システムでは1編成しか留置できないが、信号システムを改良して3編成留置できるようにした方が得策だ。さらに、駅西側にある昔は



阿部氏が構想する新駅場所。ボールパーク側から道路を挟んで線路を望む。2両目の下に横断歩道がある



直線区間に自動改札口のある小さな駅舎のホーム2面のみで跨線橋もない稲穂駅

簡素で機能的な稲穂のような新駅を

このように通過線も引上げ線も不

貨物駅だった空きスペースへ、より多くの留置線と乗務員詰り所を新設することで、多数の臨時列車を最低限の回送で低コストに運行できるようになる。通常の運行においても、札幌から手稲・江別・北広島・あいの里公園の4方面の中で唯一、昼の普通列車が1時間に2本の北広島方面を3〜4本に増やせる。

要とすることで、新駅の場所を北広島駅寄りの直線区間とできる。高カントによる乗降の支障も生じない。さらに恵まれていることに、そこには左写真のように、盛土となつている線路の下に横断歩道があるので、跨線橋や歩道橋を新設する必要もなく、ボールパークにアクセスできる。用地はJRと北広島市と北海道が持つもののみで収まりそう、土木工事でも必要最低限で済む。

図2のように、線路も架線も動かさず、信号設備の改修もいらず、ホーム2つと自動改札口等を作るのみ

で良いのだ。帰宅時は、下りホームの幅を広くしてテキパキと整列乗車し、停車時間短く次々と運行する。

JRの構想に基づき北広島市は土木事務所を移設し、無駄な税金投入だったと言われかねないが、それは北広島市の責任ではない。また、大林組が取得し開発構想を持つ現構想駅前の「三日月エリア」と称する土地が、本提案に変更となると超一等地でなくなるが、新駅開業が早まるメリットの方が大きかろう。

3月15日にJR北海道の綿貫泰之社長は「今の場所で設計見直しをしても、大きなコスト削減にはならない」「工費圧縮に向け場所をずらすことも含め再設計」と表明した。場所をずらすと広大な用地確保が難しく、引上げ線と通過線は取止めとなると想像される。筆者は本提案を1月10日からYouTubeで公開していた。JRの判断に影響したのかもしれない。

鉄道は多部門の集合体となっており、JRが構想した大掛かりな設備では、工事のみで用地・軌道・土木・建築・機械・電力・信号部門が関わる。多数が関わるほど工費は高み、工期は伸びる。本提案はほぼ土

木・建築・機械のみで済み、それも小規模だ。筆者の鉄道実務経験に基づき、工費は20億円以内、工期は2年以内で2025年までに完成できると予想する。

現駅アクセスを すぐに改善したい

新駅開業は本提案により早期化できたとしても、しばらくは現駅アクセスが続く。駐車場の大幅拡張は不可能で、国道274号と結ぶ新たな市道の開通は27年度が目標だ。

「アクセスが不便だからボールパークへは行かない」との声をなくすには、鉄道とシャトルバスの利便向上が強く望まれる。必要なことは、いずれも乗車待ち時間の短縮だ。

シャトルバスは、運転席ではなく地上で運賃を受取り、2扉(後ろ扉は幅広)から同時に乗車することで1秒に3人くらい乗車できるようになる。また、1本当り40〜50人ではなく60人は乗るようにしたい。乗車時間は5分強とわずかであり、車内が多少混んでも輸送力を高めて乗車待ち時間を短くすることを優先すべきだろう。

1秒に3人の乗車で60人乗車するには20秒で、駅での降車も同時間で済む。次のバスへの乗車の誘導ロスタイムもなくし、片道7分×2+球場折返し1分+駅折返し1分=16分に短縮すると、バス8台のままで平均2分おきとできる。120分に60本となり、1本当り60人に増やして輸送力は3600人となる。

現行の1・8倍だがまだまだ足りず、できれば90分で運び切れるくらいにしたい。そのためには、例えば座席なしにして80人乗れるようにし、バスを16台に増やして平均1分おきとすることで、90分に90本となり輸送力は7200人。本当はもっと増やしたいし、利用が増えるほど増収になるのだから、できると考える。

鉄道は、できれば札幌方面へ1・2万人を90分で運び切るくらいにしたい。1本600人に増やして20本だ。平均4・5分おきの運行で達成でき、複線鉄道で十分にできる。

その前後の時間帯と千歳方面を併せて1・6万人くらいの利用となり、JRにとっては大増収だ。平均客単価を往復で1500円として1日3000万円、オープン戦も少なめに加算して年間80試合として20億円弱

となる。コロナ禍前のJRの鉄道売上900億円弱の2%強にもなる。

ボールパークは野球観戦に限らず、通年で広域から多くの人が集い交わる場になることを目指している。それを実現するにはアクセスの充実が不可欠で、高利便な鉄道アクセスは極めて有効であり、同時にJRの大きな増収になる。ボールパークや地価上昇率日本一となった同市の発展に大きく貢献すると思えてならない。近隣の千歳市への建設が決り、今後5兆円もの投資がされると言われるラビダスの半導体工場も線路のすぐ脇の駅のない場所であり同様な。

JRが増収を図るのに新駅割増運賃も有効だ。ニュータウン鉄道や空港アクセス鉄道にて、新設線の割増運賃の例は多数ある。多くの人がシャトルバスに200円を払うのだから、新駅割増を50円や100円としても安いものだ。

本提案の新駅の早期開業と現駅アクセスの改善により、売り手よし、買い手よし、世間よしの三方よしを達成できる。道民は、民業JRが鉄道を便利にして大きな売上を上げ、堂々と利潤を追求することを望んでいよう。