

# 阿部等の 交通コンサルタント

## 北海道の道を 活かそう！

第24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。2005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

### 江別市各所と道北の行き来を便利に

#### 江別市内には大学が4校も



江別市は人口12万人と小樽市より多く、札幌市の東側に隣接してベッドタウンであると同時に、市内に4大学がある文教地域でもある。それを支えるのがJR函館本線だ。

#### 大学にとって交通便利は命

灘高校の東大合格者数が京大を逆転したのは東海道新幹線が開業した1964年、ラサール高校の東大合格者数が九大を逆転したのは鹿児島空港にジ

ェット機が初就航した72年だった。開成高校は69年に山手線に西日暮里

駅が開業して以降、進学実績が急上昇した。ことほど左様に学校人気が交通利便は大きく影響する。連載第1回と9回に書いたように、学園都市線は国鉄末期〜JR初期に急速に利便向上し、雪でも運行して利用増・沿線人口増となった。2012年まで複線化・電化・増便を進めた後は利便向上されず、かつ雪で頻繁に運休するようになった。

JR運休のたびに終点駅名の北海道医療大学は休校となり、春休みが短縮されて学生の不満が高まっていた中、大学は北広島への移転を決定した。

#### 市内主要4駅、5駅増設を

市中心はJR函館本線と国道12号線

沿いに広がり、札幌に近い順に大麻・野幌・高砂・江別の4駅がある。連載で繰り返し奨励している市街地内での1kmおきの駅設置を江別市に当てはめると、5駅新設となる。北翔大と酪農学園大のアクセスが大幅に改善され人気上昇しよう。通勤・通学・来訪者併せて鉄道利用は当然に増える。ただし、現行の昼間の普通が1時間3往復の運行では不十分で、多くの利用増を得るには大幅な増便が不可欠だ。

#### 特急江別停車で全駅便利に

4大学の道北出身学生の立場で、帰省の行き来を考えてみる。北見・網走・名寄・稚内等は旭川から乗継げる。表のように、現行は特急が市内主要4駅とも通過し、行き帰りとも岩見沢乗換えとなり、しかも乗継ぎ時間は長い。1時間1本の江別折返しは普通は、下りは江別到着直後に特急が通過、上りは江別の特急通過直後に出発する。

#### 下りのダイヤパターン

現行	札幌	1208	1227	1245	1300
	江別	1231	1252	1309	1325
	岩見沢	1249	1309		1425
提案	札幌	1208	1227	1245	1300
	江別	1231	1252	1309	1314
	岩見沢	1249	1309		1327
	旭川				1427

#### 上りのダイヤパターン

現行	旭川	1100			
	岩見沢	1200			
	江別	レ	1216	1231	1255
	札幌	1225	1242	1258	1319
提案	旭川	1058			
	岩見沢	1158			
	江別	1211	1216	1231	1255
	札幌	1225	1242	1258	1319

現行は毎時ほぼ同じ。太字は特急、細字は普通。特急の江別停車による時間増は2分のみ

#### 江別への特急停車による時短効果

	現行	提案
江別着→旭川	1252→1425 1h33m	1309→1427 1h18m
旭川→江別発	1100→1231 1h31m	1058→1216 1h18m

※現行と提案の差が苗穂〜高砂各駅と旭川の時短。

林公園も同様となる。時短効果は江別が約20分、他駅が約15分となる。帰省での利用ばかりでなく、滝川・深川・旭川では下宿から自宅通学への転換も見込め、鉄道利用を増やせよう。

江別・高砂の順なので、特急停車を2〜4駅増やしたいが、それでは札幌〜岩見沢以北の速達性を損なう。江別のみへの特急停車で、他主要3駅の利用者も江別で乗継ぐことで岩見沢以北と便利に行き来できるように。加えて札幌市内の苗穂・白石・厚別・森林公園も同様となる。