

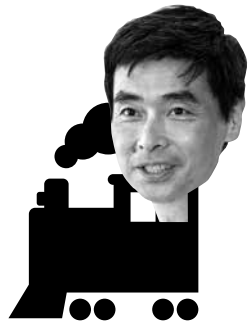
交通コンサルタント

阿部等の



北海道の道を活かそう!

第27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

ラピダス新駅と増便こそが収益拡大

JR北の収益拡大策は鉄道

第26回『JR北海道事業計画への前向き提案』に、「ラピダス需要を取り込む」のに、マンシオン事業より新駅と増便の方が効果的ではと書いた。

小林一三が開発事業で成功したのは、最先端技術で「便利で適価な輸送サービス」を実現したからとも書いた。

道民も来訪者も「便利で適価な輸送サービス」を待ち望み、鉄道にこそ収益拡大策は多々あると改めて提案する。

ラピダスは地域振興の起爆剤

日本の半導体産業は1980年代に世界一だった。90年代以降に急速に衰退した後、近年になり経済安全保障面からも半導体産業を復興させるべく、熊本県菊陽町と並び、官民上げて千歳

市の工業団地「美々ワールド」にラピダスの工場建設が進んでいる。

新千歳空港の直近の広大な敷地、半導体製造に不可欠な大量の水と電気、さらに200万都市札幌を控えて人材も確保できるが故に千歳が選考された。

既に国は2兆円近くを支援し、さらに増額の見込みだ。地域にとっては大きな雇用が生れ、地域振興の起爆剤だ。22年に会社設立、23年に着工、25年4月に試作ライン稼働というハイスピードで、27年に量産開始の予定だ。

科技大と併せて大きな商機

図のように、工場建設エリアは、周辺の各所や新千歳空港と結ぶ千歳線のすぐ脇にある。さらに、科技大とセイコーエプソンが隣接している。

工場建設の作業員はピーク時に48



工場建設エリアは千歳線のすぐ脇

00人に達し、工場の本格稼働後はさらに多人数が通勤する。ラピダスは通勤車両の場内乗入れを原則禁止して南千歳駅・作業員宿舎と結ぶシャトルバスを運行し、科技大も南千歳駅・千歳駅と結ぶシャトルバスを運行している。ラピダス進出前から科技大とエプソン向けに駅があつて然るべき立地であり、遅くともラピダス進出の情報があると同時に駅新設を検討する価値があつたと言える。

連載で繰返しているように、JR北海道は貪欲にビジネスチャンスを追求め、便利な輸送サービスを提供して堂々と利潤追求すべく生れた会社だ。

千歳線は工場建設エリアと各所・空港を結ぶ



バレー協議会も新駅を求める

さる5月7日に、ラピダスの製造拠点整備を契機に石狩・苫小牧エリアの産官学金36団体からなる「北海道バレービジョン協議会」が発足した。北海道の未来産業戦略を描くとし、ラピダス新駅の建設構想も示された。

千歳から次の植苗(苫小牧市内だが周辺人口は少なく乗降も僅か)まで12kmあり、工場建設エリアの前までは約3・5kmである。科技大の前との間は1km以上あり、2駅新設したい。ただし、現状のこの区間の普通列車は、1時間当り朝夕2本、その他1本程度しかなく、駅を新設するだけでは多くの利用を望めない。

第10回『苫小牧で幹は鉄道、枝葉はバス』に、苫小牧市街地内は駅を1kmおきに増設し、既存駅とイオン新駅に停車する快速と、全駅に停車する普通を各10分おきに運行する提案を書いた。それに合せて、沼ノ端―南千歳も同様としたい。



7/5(土)講演会
(詳細は214頁)