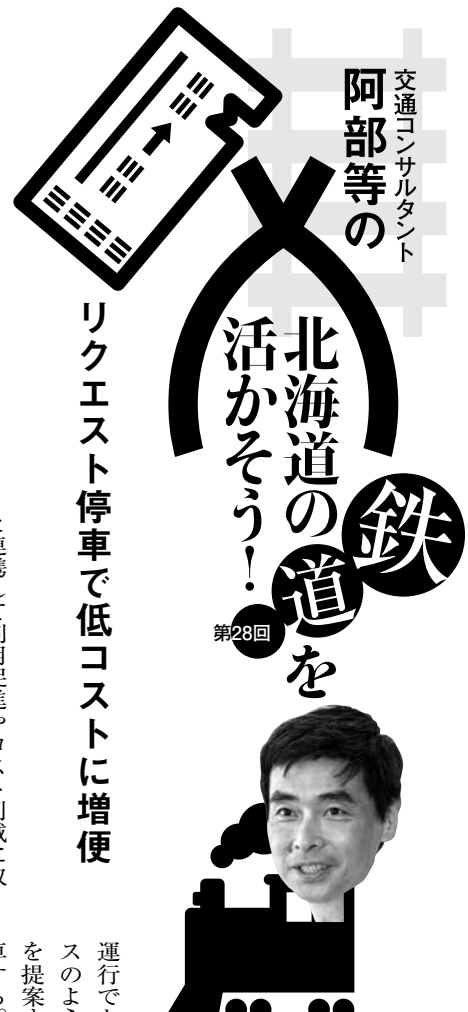


阿部等の 交通コンサルタント



北海道の道を 活かそう!

第28回

リクエスト停車で低コストに増便

日に特急3本、普通4本

表に、日本最北端駅の稚内の時刻表を示す。現行、旭川や札幌に出かける・帰るのに、早朝7時前の特急に乗れないと次は13時過ぎ。5時台や10時台の普通は通常の通勤・通学には使えない。下りの稚内8時08分着のみが高校生の通学に使われている。

JR北海道は2016年に、宗谷本線の旭川―稚内を含む8線区を「当社単独では維持することが困難」な内の「鉄道を維持する仕組みについて相談」するいわゆる「黄色線区」とし、地域

稚内駅時刻表

時	現行	提案
5	22	00
6	36	00
7		00
8		00
9	29	00
10		00
11		00
12		00
13	01	00
14		00
15		00
16		00
17	44	00
18	11	00
19		00
20	15	00
21		
22		

※太字は特急。
※斜字はリクエスト停車。

と連携して利用促進やコスト削減に取り組んでいる。

利用促進には増便が効果的

現行の運行本数では日常交通にも観光交通にも非常に不便で、高校生の通学の一部を除き、日常交通はマイカー（送迎含む）、観光交通はレンタカーが標準となっている。

利用促進には増便が最も効果的だが、費用増を利用増による売上増で賄える見通しはなく実行されていない。国鉄末期に1日当り夜行を含む急行4本、普通7本だったので減便の傾向だ。道路整備は進み、沿線人口は減り、鉄道利用は減少して当然だ。

リクエスト停車で列車一本化

特急も普通も数時間に1本といった



(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

特急運行の普通1時間おき未満区間

線	駅	普通	速達	特急
函館	新函館	6~9	0	11
	室蘭	4~10		
千歳	根室	0~6	0	11
	根室	11~15		6
石北	旭川	6~14		
	石北	11	2	2
宗谷	旭川	1~9	3	
	宗谷	7~9	2	
宗谷	旭川	8~15	4	3
	稚内	3~4	0	

※平日下りの1日当り定期列車本数。
※速達とは特快or快速の通過あり区間。

宗谷本線上り運行パターン

稚内	1000	1400	1500	1600	1634
名寄	1300	1431	1531	1631	1634
和寒	1337	1437	1537	1637	
旭川	1357	1457	1557	1657	1634

※斜字は和寒までリクエスト停車、以南は無停車。

表に示した2時間サイクルダイヤは、現行と比べて列車走行キロの合計は大幅には増えない。名寄以北は全旅客にとつて2時間おき(冒頭の表も参照)、名寄以南は速達が1時間おき、和寒以南はさらに普通が1時間おきとなる。旭川では札幌行きの特急と対面・3分接続とする。現行と比べて大幅に利便向上となり、利用増となる。全列車ワンマン化にて費用対効果が見合うと予想する。

宗谷本線の具体的なダイヤ

ストな方策を工夫する。特急料金をなくしては減収となり、短距離利用へ特急料金を課しては大幅値上げとなる。そこで、着席と立席での値段差を提案する。着席は現行の特急、立席は普通と同額くらいとする。課金は圧力センサーによる着席検知とICカードリーダーの組合せとする。表のように、道内には特急が運行しながら普通は1時間おき未満の区間が多数ある。リクエスト停車として一本化し、全旅客の乗車チャンスを増やすことが得策ではないだろうか。区間によっては平日朝夕のみ普通も運行する。