

北海道の道を 活かそう!

第30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

宗谷本線の災害対応を今後の糧に

予報に基づく適切な計画運休

さる8月26日に、宗谷本線の音威子府以北において観測史上最多の豪雨となり、多箇所路盤や道床の流出、土砂流入、滞水等が発生し、9月9日夜まで一部区間が不通となった。

しかし、豪雨予報に基づき、25日夕方13時から計画運休が発表され、列車脱線や死傷は一切なかった。

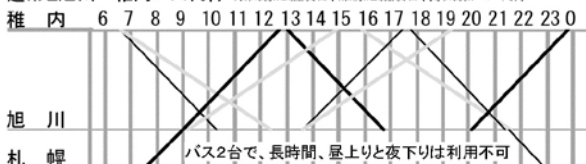
鉄道も道路も、かつては豪雨災害による痛ましい事故が頻繁にあった。鉄道では、戦前から雨量に応じた徐行や運転中止のルールが導入された。近年は防災投資も進み、気象庁や民間の観測・予報体勢も高度化され、豪雨による大事故は皆無と言える。

運転中止とバス代行は再考を

26日当日は、稚内に向かっていた特急が音威子府を過ぎた先で雨量による運転中止となった。そのために、音威子府以北が路盤流出等で不通となった間、1編成が使用できなくなった。図のように、宗谷本線の特急3往復(内1往復は札幌直通)は2編成で運行している。当該特急が音威子府到着時に運転中止の雨量ではなかったものの、以北は長期不通となる可能性があり、以降の区間運行のためにそこで運転中止と判断すべきだった。

以降29日までは音威子府―稚内が、30日から9月9日は幌延―稚内が不通となった。第21回『鉄道が不通の時の影響を最小に』に書いた通り、バス代行は区間を最短にすることで影響を最小化できる。しかし、特急を旭川―稚内で運休とし、同区間260kmの長距離

通常と旭川―稚内バス代行 ※大線:1編成目、細線:2編成目、薄大線:バス代行



離バス代行が2往復のみ実施された。4月に雪解け水による盛土崩落で18日間不通の際も同様だった。所要時間も、旭川―稚内が特急4時間弱に対しバス6時間弱、旭川―名寄が特急1時間弱に対しバス2時間弱と大幅に伸びる。

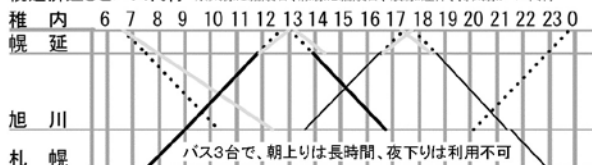
JR北海道はさる7月4日に24年度の線区別の輸送密度を公表し、名寄―稚内273人に対し旭川―名寄は145人だった。不通と関係ない名寄以南までの運休はJR北海道の売上に大きく響き、かつ利用の多い区間の客離れを助長する。

代行バスを短区間で多数運行

30日からは不通区間が幌延―稚内に短縮すると同時に、図に特急車両の運用を示したように、片道1本を除きバス代行が大幅短縮された。それは本来の姿なのだが、朝上りと夜下りの全区間運休は残念と言わざるを得ない。

図に、26日午後からの実施が望ましかった運行パターンを示す。利用の多い音威子府以南は影響ゼロで、稚内―旭川・札幌の所要時間の伸びもバス代行の経費も最小で済む。次回以降の同種ケースの糧にして欲しい。

幌延折返しとバス代行 ※大線:1編成目、細線:2編成目、破線:運休、薄大線:バス代行



音威子府折返しとバス代行 ※大線:1編成目、細線:2編成目、破線:運休、薄大線:バス代行

