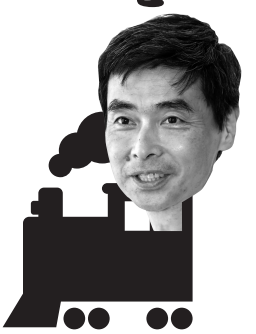
交通コンサルタント

阿部等の 鉄道を活かそう！ 北海道の

第42回

寝ている間に移動できる寝台新幹線



（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

東京を夜に出て朝に札幌へ

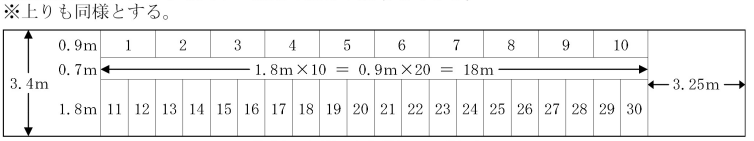
かつて昭和30年代から50年代前半は、「ブルトレ」とも呼ばれる寝台列車が多数運行し、睡眠中に移動でき時間を有効活用できた。その後、新幹線・航空・高速バスの発達とともに廃止が進んだ。

新幹線は騒音対策と保守間合のために0時から6時は走行できないのに対し、1981（昭和56）年に宮脇俊三氏が『時刻表ひとり旅』（講談社現代新書）にて、その6時間は途中駅で時間調整する寝台新幹線を提案した。

改めて表のような運行を提案する。東京20時発から30分おきに出発し、東京・上野・大宮の早朝発は、前日21時頃からホームに停め都合の良い時刻に乗車できるようにする。東京の夜と札幌の翌朝の両方の会合に参加でき、ホテル代も要さない。

東京	2000	2030	2100	2130	2200	2230	2300			600
上野	2006	2036	2106	2136	2206	2236	2306		600	レ
大宮	2024	2054	2124	2154	2224	2254	2324	600	レ	レ
宇都宮	レ	レ	レ	レ	レ	レ	600	レ	レ	レ
福島	レ	レ	レ	レ	レ	600	レ	レ	レ	レ
仙台	2145	2215	2245	2315	2345	621	700	720	735	739
古川	レ	レ	レ	レ	600	レ	レ	レ	レ	レ
新花巻	レ	レ	レ	600	レ	レ	レ	レ	レ	レ
盛岡	2234	2304	2334	612	レ	710	749	809	824	828
二戸	レ	レ	600	レ	638	レ	レ	レ	レ	レ
新青森	2325	600	633	703	レ	801	840	900	915	919
木古内	600	レ	レ	レ	729	レ	レ	レ	レ	レ
新函館北斗	612	642	716	746	812	844	923	943	958	1002
札幌	712	742	816	846	912	944				

※車両限界一杯の大断面車両で最高240km/hの想定。
※2400までと600は発時刻、600過ぎは着時刻。
※**太字**は、到着（入線）から出発まで長時間停車。
※主要駅以外に停車する列車の設定や運行本数増もできる。
※上りも同様とする。



※壁芯で1.8m×0.9mでは大柄の人や荷物の多い場合には狭いが経済性を優先。
※1両で3段×30区画＝90室を用意でき低価格でもビジネスが成立つ。

新幹線の1両当り長さ24・5m×幅3・4mの広いスペースを活用し、高価格を設定できる豪華個室から、図のようなカプセルホテルを応用した最廉価版の3段寝台まで用意する。

新幹線の便益をさらに大きく

前回『札幌延伸中止すべき」への答え』に書いたように、北海道新幹線は利便向上により便益を増大し、費用便益比を1超とすべきだ。

貨物新幹線、全区間3時間44分、札幌2駅体制、30分サイクルダイヤ、函館乗入れ、在来線中速新幹線化等とともに、寝台新幹線も新幹線の利用を増やし、便益の増大に効果的だ。ＪＲ北海道とＪＲ東日本の採算性も向上する。

長万部部分開業でも便利に

第25回『新幹線は長万部まで早期部分開業を』に書いた新幹線の長万部部分開業により、東京21時、長万部7時45分、札幌9時過ぎといった運行ができる。

その時点では昼は4時間38分を要し、航空に対する時間競争力が弱いが、寝台新幹線なら時間競争力を持てる。航空の終便より遅くまで発側の都心にいられ、航空の初便より早くに着側の都心に着ける。あるいは、夜更かしも早起きも要さず体力を温存できる。

当然に新幹線の利用が増え、費用便益比を大きくできる。

ルミエールエクスプレス

ＪＲ東海は、本提案と全く同じ考えの「東海道ルミエールエクスプレス」を、寝台車両ではなく通常車両だが、8月8～9日に東京22時→岐阜羽島で時間調整→新大阪6時59分にて運行した。9月22～23日には新大阪22時03分→新富士で時間調整→東京6時54分にて運行する。

筆者は10年以上前からネット・雑誌・新聞・テレビ等にて、具体的なダイヤ案を示して繰返し提案してきた。全国をアクティブに駆けずり回っている人ほど「使いたい」と言う。

宮脇氏の提案から45年にして東海道新幹線で定期運行されるかも知れない。東北・北海道新幹線でも運行したい。