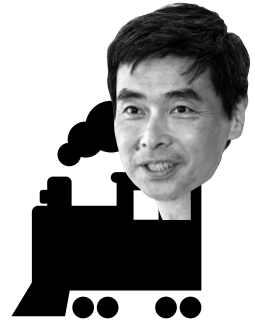


# 北海道の道を 活かそう！

第33回



## 区間運転で輸送障害の影響を最小に

### 小樽駅火災で影響1・3万人

さる11月23日午前9時10分頃、函館本線の小樽駅にて火災があり、12時46分まで小樽―ほしみが運転中止となり、1万3000人が影響を受けた。

小樽駅の屋根の防水工事にて、コンクリート部の水分をガスバーナーで乾燥させていたところ、火が壁の内部に伝わり一部が焼損した。

出火場所が信号設備等を制御する機器を格納している継電気室で、10時23分の消火完了から設備の異常なし判断まで2時間以上も要した。短縮の余地がありそうだが、詳細は不明なのでそれには触れない。

小樽はインパウンドを含む道内外の観光客が多数訪れて賑わい、JRの運転中止により札幌方面に向かうバス乗

り場には約5000人の行列ができた。

### 小樽築港折返しで影響最小に

小樽―札幌の高速バスはJRより運行本数が多く、昼間でも1時間に4往復程度ある。第8回「幹は鉄道、枝葉はバスの連携を」をまさに実践したい区間だ。

JRの利用人数はバスよりずっと多く、JRが運転中止となった場合、当然ながら通常のバスのみでは全く運びきれない。小樽―札幌でバス代行するには、片道1時間以上を要し、JRの利用者を運びきれる本数の準備はとて無無理だ。

今回は小樽から5駅目のほしみで折返し運転としたが、元々ほしみ折返しの列車が昼間1時間に2往復あり、普段の運転整理の様子からそれ以外の列

車の多くは小樽―札幌を運休にしたらだろう。

本来は小樽から2駅目の小樽築港で折返し運転とし、小樽―小樽築港のみでバス代行するようにしたい。それにより、折返しをほしみと小樽築港に分散でき、運休区間も最短化できる。

図のように、小樽築港の線路と架線は札幌側も小樽側も折返し運転できる配線だが、残念ながら今の信号システムではできない。札幌側から1・3・

4番線には到着できて2番線には到着できず、小樽側から2番線に到着した後に小樽側には出発できない。

信号システムを改修し、札幌側から2番線への到着、小樽側から2番線への到着後の小樽側への出発をできるようにするのも手だが、

それでは折返し列車がホーム停車中に後続列車が数珠繋ぎとなってしまう。そうならないよう、入換信号機を新設して以下ができるようにすることを提案する。

▽札幌側から1番線へ到着↓小樽側上り線へ入換↓2番線へ入換

▽小樽側から2番線へ到着↓札幌側上り線へ入換↓1番線へ入換

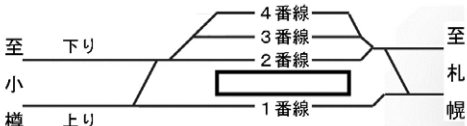
これにより、後続列車が数珠繋ぎになることなく折返せる。その上で、関係する輸送指令員・駅員・運転士・車掌へ適正に教育・訓練することで、現在の運行本数全てを運行できるはずだ。

### 過去に同様のことが何度も

今年5月には小樽から4駅目の銭函付近の沿線にて火災があった際、小樽―手稲の長区間で運転中止とし、バス代行はしなかった。24年1月に朝里―銭函の高波で2日以上、運転中止となった場合も同様だった。

第21回にて函館―長万部と旭川―北見、第30回にて旭川―稚内のバス代行は長過ぎと指摘した。運転中止⇔バス代行区間を最短とすることが鉄則だ。

小樽―札幌という利用の多い重要路線では、小樽築港においても両方向とも折返せるようにし、運転中止⇔バス代行区間を最短とできるようにしたい。



小樽築港駅の配線  
線路と架線は折返せる配線だが信号システム上でできない