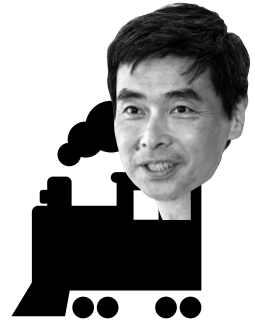


交通コンサルタント

阿部等の

北海道の鉄道を 活かそう！

第34回



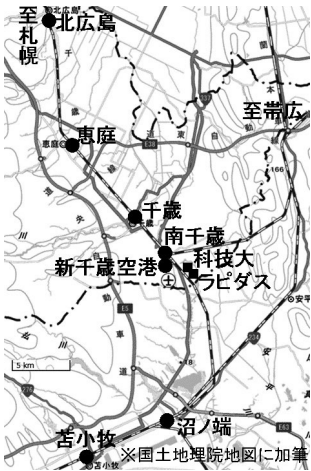
(あべ・ひとし) 1961年東京都生まれ。東京大学工学部都市工学科卒業、修士修了、博士1年中退。88年にJR東日本に1期生として入社し鉄道の実務と研究開発の経験を重ねた。2005年に退職して(株)ライトレールを創業。交通計画のコンサルティングに従事

半導体大国の復活に鉄道も貢献を

ラピダス囲む半導体研究拠点

経産省は昨年12月に、最先端半導体の製造拠点となるラピダス工場近くへの研究開発拠点を発表した。高市政権は日本成長戦略の17戦略分野の筆頭をAI・半導体とした。

ラピダスは最先端半導体の研究開発・量産体制を着々と整え、31年度までに必要な7兆円超に対し、官民からの補助・出資等も順当に集まっている。第27回『ラピダス新駅と増便こそが



収益拡大」に、「北海道バレービジョン協議会」のラピダス新駅構想を書いた。

半導体大国の復活に向け千歳はメッカとなっており、大きな雇用が生れ、周辺の人口増も見込まれる。JR北海道の貢献が期待され、鉄道事業の大きなビジネスチャンスでもある。

ラピダス周辺都市は人口増に

第16回『改めてJRと北海道の未来を願って』に「社人研推計の正しい理解を」と書いた。社人研の人口推計は、交通と大規模施設立地が今までと同じトレンドだった場合の計算値。

交通便利向上または大規模施設立地により人口増となることは、つくばエクスプレス沿線や金沢、ポールパークが立地した北広島が立証済みだ。

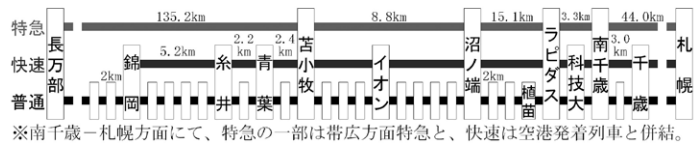
千歳市は、昨年2月改定の『千歳市人口ビジョン』にて、ラピダス効果により36年まで人口増とした。苫小牧市は、20年の17万人に対し40年に15万人、60年に13万人に維持としているが、ラピダス効果の取込みで人口増に転じられるはずだ。

ラピダス周辺を都市鉄道へ

それには交通便利の向上が鍵だ。第10回『苫小牧で幹は鉄道、枝葉はバスを』に、山と海に挟まれた带状の市街地を貫通する複線電化の高規格の鉄道を高頻度化・多駅化工し、バスは鉄道と直行方向に特化させる提案を書いた。

図のように、錦岡の西方2kmから沼ノ端の東方2kmへ千歳までを加え、苫小牧以東は特急・快速・普通を各10分おきとすることを提案する。

ラピダス前の新駅には特急も停車させ、札幌及び第25回『新幹線は長万部まで早期部分開業を』に書いた長万部



との行き来を便利にする。千歳科学技術大学前にも新駅を設置し、大学人氣が大きく上ろう。学 校人氣と交通便利は強く 相関する。開成高校は、 1971年の西日暮里駅 開業から人氣が急に上 った。灘高校は、東海道新幹線開業の 64年に東大進学者が京大進学者を上回 った。ラサール高校は、鹿児島便ジェ ャット化の72年に東大進学者が九大進学 者を上回った。

また、千歳の強みは新千歳空港が近 いことだ。空港と科技大・ラピダス・ 苫小牧の行き来に、図に示した南千歳 での対面乗換えを復活させたい。

以上により、ラピダス周辺の事業 所・大学と近隣住宅や各所との行き来 を便利にでき、北海道バレーの隆盛に 大きく貢献できる。

至新千歳空港
至苫小牧
至帯広・釧路
至札幌

南千歳駅の配線
2020年3月以前は快速エアポートが空港 行は3番線、札幌方面行は2番線に発着 し、空港-苫小牧-帯広-釧路の乗換えが 同一ホーム対面だった(インターネットの配 線図netの図面に加筆)