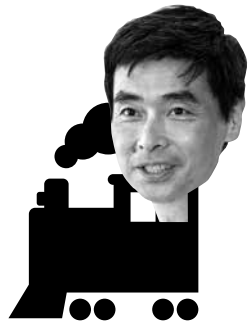


北海道の道を活かそう!

第15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。2004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

新幹線長万部まで2031年度開業

新幹線札幌延伸が数年遅延

2030年度を目標としていた北海道新幹線札幌延伸の工事が3〜4年遅れ、さらに作業員の働き方改革等の遅れる要素もあり、新たな開業時期も示せないという。開業は36年過ぎとなったもおかしくない。

工事遅れの原因は、南から順に渡島トンネルは地質不良、羊蹄トンネルは巨大な岩塊、札幌トンネルは発生土受入れ地確保の困難である。

北海道にとってもJR北海道の経営にとっても大きな痛手だ。その痛手の最小化策を提案する。

長万部まで早期に部分開業

南半分の長万部まで開業できれば、長万部―札幌は線形の良い海線回りの

南鶴・台場山工区の掘削率が低い
(2024.4.1現在、鉄道・運輸機構HPより)

渡島トンネルの各工区			
工区名	延長 (m)	掘削延長 (m)	掘削率 (%)
上ノ湯	5,300	3,748	71%
上二股	4,540	3,545	78%
北鶴	5,510	5,010	91%
南鶴	3,900	1,238	32%
天狗	4,600	3,574	78%
台場山	3,500	1,310	37%
村山	5,365	5,365	100%

特急の高速化で、東京・函館―札幌とも相応に迅速化できる。
長万部まで早期開業するには、工事の遅れている3トンネル中の渡島トンネルの工期を短縮しなければいけない。表のように、渡島トンネルの7工区中の南鶴と台場山が遅れている。地質不良対策により、1カ月当り掘

進速度が南鶴は20m、台場山は30mに大幅低下している。残延長から計算してトンネル貫通まで南鶴は7・5年、台場山は9

年強を要し、33年となる。その後の軌道・電気工事と試運転を最短2年弱として34年度末となる。

2切羽施工(1工区にて1方向でなく2方向に掘削)や工区境の変更等により掘進速度を2倍弱に高め、台場山の貫通までの工期を3年短縮することで、31年度末開業とできる。

工費は増し全通は遅れても、羊蹄・札幌トンネルの作業員や機材をシフトしてでも実行する価値は高いと考える。

貨物新幹線が大きな効果

連載2回(23年6月号)『貨物新幹線が北海道の未来を開く』に書いたように、貨物新幹線は、北海道道外の物流効率の画期的向上と、共用走行区間の速度制限解除による旅客新幹線の高速化という恵みを北海道にもたらす。ぜひとも長万部部分開業と同時に貨物新幹線を本格運行させたい。本州・長万部の貨物列車を全て新幹線とし、

長万部にて札幌方面の在来線貨物列車との間で、門型クレーンによりコンテナを短時間で積替える。

代償に長万部―東室蘭電化

国鉄時代に全国の亜幹線の複線・電化を進めていた中、昭和50年代に財政悪化により工事ストップとなった。多くの区間が残り、長万部―東室蘭80km弱もその1つだ。

新幹線札幌延伸の遅延の代償に



国策として電化し、長万部―札幌200km強の特急を電車に、貨物列車を電気機関車牽引にすることを提案する。

東京・函館―札幌とも短縮

連載14回(6月号)『百年先を見通した新幹線函館乗入れ』も実行し、長万部では札幌までノンストップで最高速度130kmの特急と対面・3分接続のダイヤとする。
大宮―長万部の全区間で最高速度360kmとすることで、東京―札幌は5時間12分、函館―札幌は2時間27分とでき、いずれも1時間おきとする。

山線より線形の良い海線の非電化区間を電化したい