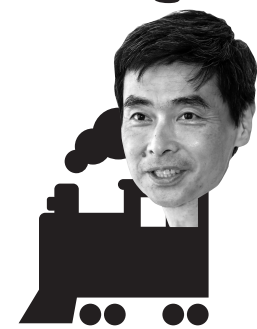


北海道の道を活かそう!

第17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

山線と海線も活かす新幹線部分開業

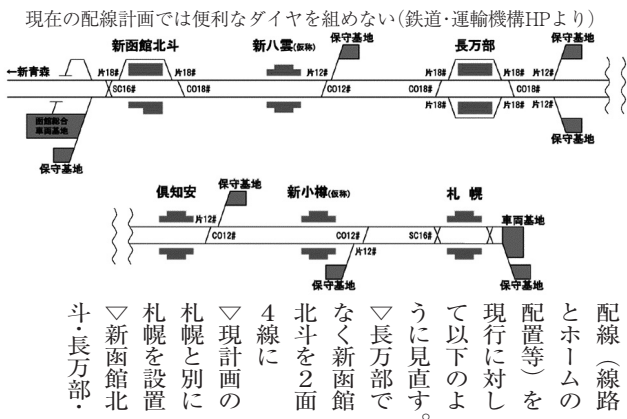
工程短縮に向け真摯な検討

北海道新幹線札幌延伸の数年遅れが道内にて大きな話題となっている。2030年度延伸を前提に、札幌駅周辺やニセコの開発その他の官民の動きが進んでいるのだから当然だ。

国交省鉄道局は22年9月に北海道新幹線の整備に関する有識者会議を設置した。道庁交通企画課は北海道新幹線札幌延伸推進会議を7月に設置し沿線の全市町と関係団体が参加している。資料や議事概要がネット公開され、自然を相手に闘う土木技術者を中心に真摯な検討がされている。道民皆が工程短縮による早期開業を願っている。

長万部部分開業の時短効果

第15回にて、長万部までの31年度開



業と海線の長万部―東室蘭の電化、貨物新幹線と函館乗入れを提案した。新幹線を徹底的に便利にするために、第5・11回で提案したように、各駅の配線(線路とホームの配置等)を現行に対して以下のように見直す。長万部でなく新函館北斗を2面4線に▽現計画の札幌と別に札幌を設置▽新函館北斗・長万部

現在の配線計画では便利なダイヤを組めない(鉄道・運輸機構HPより)

第2回にて提案したように、山線と海線双方にメリット

山線と海線双方にメリット

主要駅間の所要時間と運行頻度

	函 館	札 幌
東 京	4.40	8.05
	3.17	5.12
	3.17	3.44
函 館	現行(1~1.5時間おき)	3.50
	部分開業(1時間おき)	2.27
	全線開業(30分おき)	0.59

※時間、分で示し、現行は標準的なもの。連載第2・15回での提案・試算より

俱知安は折返し用に引上げ線設置と運行頻度は、表のように、長万部部分開業で相応に便利にでき、全線開業で圧倒的に便利にできる。

渡島トンネルの遅れの大きい2工区の現況と今後見通し

工区	延長	4/1 現在	7/1 現在	3カ月 掘削	1カ月 掘削	7/1 残延長	掘削速度に応じた貫通時期		
							20m/月	30m/月	40m/月
南鶉	3,900	1,238	1,289	51	17	2,611	2035.6	2031.9	2029.11
台場山	3,500	1,310	1,362	52	17	2,138	2033.6	2030.5	2028.11

※延長の単位はm。貫通時期は年、月。鉄道・運輸機構公開資料から作成

長万部部分開業の早期化の鍵は、渡島トンネルの遅れの大きい2工区の工程短縮だ。トンネル貫通後の軌道・電気工事と試運転を2年弱として、南鶉工区は月40m弱、台場山工区は30m強まで高めることで31年度に開業できる。工事及び地元の関係者が一致団結することで達成できると信じている。

鍵は渡島トンネル工程短縮

長万部部分開業ではその時点で復活させる。現行より高速化し本州・函館とニセコ・余市・小樽を便利に結ぶ。海線の長万部―札幌には、特急「北斗」のほぼ全てが停まる洞爺・伊達紋別・東室蘭・登別・白老・苫小牧・南千歳・新札幌とある。新幹線が一気に札幌延伸すると地盤沈下するリスクがあったが、長万部部分開業により活性化できる。特急をノンストップと主要駅停車の2本立てとする。