



ないだろうか。

### 新幹線の開業実績

線名	起終点	km	開業区間	km	年月
東海道	東京-新大阪	515.4	東京-新大阪	515.4	1964.10
			新大阪-岡山	160.9	1972.3
山陽	新大阪-博多	553.7	岡山-博多	392.8	1975.3
			大宮-盛岡	465.2	1982.6
東北	東京-新青森	674.9	上野-大宮	27.7	1985.3
			東京-上野	3.6	1991.6
			盛岡-八戸	96.6	2002.12
			八戸-新青森	81.8	2010.12
			大宮-新潟	269.5	1982.11
上越	大宮-新潟	269.5	高崎-長野	117.4	1997.10
			長野-金沢	228.1	2015.3
			金沢-敦賀	125.1	2024.3
北陸	高崎-新大阪	613.6	新八代-鹿兒島中央	126.8	2004.3
			博多-新八代	130.0	2011.3
九州	博多-鹿兒島中央	256.8	博多-新八代	130.0	2011.3
北海道	新青森-札幌	360.6	新青森-新函館北斗	148.8	2016.3
西九州	新島橋-長崎	116.4	武雄温泉-長崎	66.0	2022.9

## 倶知安—札幌部分開業？

有識者会議報告書の参考資料の最後9シートに渡り「倶知安—札幌間の部分開業を想定した場合の課題について」が記述されている。

ただし、技術的な課題が多数列記され、当然に費用は嵩み、全線開業がさらに遅れると明記されている。何より部分開業による利用者利便、地域へのメリット、ひいては社会的便益の増大に関する記述がない。

現在の函館—札幌の鉄道のメイン経路は、かつての長万部—倶知安—札幌の「山線」から長万部—苫小牧—札幌の「海線」に移行した。なお、2年くらい前の国交省資料が函館—長万部を「海線」と称し、それを做うものが増えているが誤りである。

それはさて置き、倶知安—札幌を部分開業しても、長万部—倶知安の在来線は単線・非電化で長時間を要し、メイン経路は変わらず「海線」であり、函館以南—札幌の速達化には資さない。

## 千年の計の新幹線札幌駅

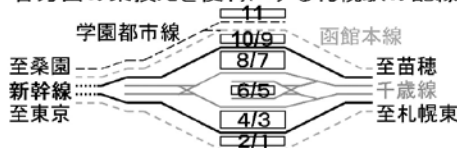
新千歳空港を経由した国内外各所とニセコの行き来は速達化できるが、今の計画のまま倶知安—札幌を部分開業させたら1000年後悔する。

第5回「北海道千年の計の新幹線札幌駅」と第11回「新幹線計画を見直し徹底的に便利に」に書いたように、超高層ビル前に建設中の駅を札幌東とし、現駅にも新幹線駅を作るべきだ。

そして、図を再掲したように、岩見沢・旭川・帯広・釧路・空港・苫小牧の各方面と対面・短時間乗換えできる配線とダイヤにする。

これにより、空港から倶知安駅最寄りニセコと短時間で行き来できるよ

### 各方面の乗換えを便利にする札幌駅の配線



※新幹線は駅の西方しばらく先から地下となる  
 ※数字は番線で新幹線は9・8番線と3・2番線に面する  
 ※現行8・3番線へホーム拡幅して現行スペースに収まる

うになる。第22回「中速新幹線で道内移動を短時間に」に書いた中速新幹線を空港ルートにも適用すると札幌—空港は18分3分接続で倶知安—札幌25分と併せて46分である。

自動専用道がさる3月23日に仁木まで開通し、30年頃に倶知安まで開通見込みだが、空港—倶知安は1時間半を要し新幹線+中速新幹線の2倍だ。それほど鉄道は本来高い能力を持つ。

しかし、空港—倶知安46分とするには現行の札幌駅の計画を改めねばならない。今のまま倶知安—札幌を部分開業させては、新幹線と道内在来線の便利な接続は実現できなくなり、北海道新幹線の効能が大きく低下する。

計画を改めるのに、工事費はおそらく数百億円増となる。一方、改めた場合と改めなかった場合の鉄道利用者は、平均単価1万円×日に1万人くらいの差になると予想する。有効時間帯を15

時間として片方向1時間当り約300人、北海道の魅力とポテンシャルからして決して大風呂敷ではない。日収1億円、年収365億円の差となり数百億円の工事費増はすぐに回収できる。

## 石丸伸二氏との面接で気付き

筆者は、石丸伸二氏が設立した地域政党「再生の道」の都議会議員候補者の公募に応募し、二次選考を通過して最終選考の石丸氏とのネット公開面接を受け、残念ながら不合格となった。

その中で、「この数十年間メディアが鉄道は儲からないと報道し続けた結果、自分を育ててくれたJR東日本も含め鉄道会社は皆、鉄道事業に知恵と資金を投じた利便向上に消極的になってしまった」とお話しした。

石丸氏から質問されて芸備線の利便向上による売り手（鉄道会社）、買い手（利用者）、世間（地域）の三方よしと満員電車解消策をお話ししたところ、視聴していた皆様が1000件以上の高評価のチャットを投稿下さった。不合格後も見ず知らずの多くの方が評価の

面接動画



面接中のチャット



コメントをお送り下さり、日本中での鉄道利便向上への期待を再確認できた。それでも不合格になったのだから、「再生の道」には「しこでき」（仕事ができる）人材が集まっている。

これを機に、メディアが「鉄道は儲からない」と報道し続ける理由を改めてジックリと考えてみた。

「マーケットを分析して便利な鉄道に対するニーズはない」「技術的検討により鉄道の利便向上には莫大なコストを要する」といった報道は一切ない。

思い浮かぶ理由は「国鉄は赤字だった」「他のメディアは皆、鉄道は儲からないと報道している」「鉄道会社は鉄道は儲からない前提で経営計画を練っている」といったことだ。

### メディアが社会の空気を作る

国鉄は利便向上⇨商品価値向上を意図し、かつ値上げを政治家に反対されたから赤字になった。どのメディアも鉄道が儲からない根拠を何も示していない。鉄道会社はメディアが鉄道は儲からないと報道しているからそれを前提に経営計画を練っている。

どこがおかしいか。JR北海道が新幹線を超高層ビル前に計画して鉄道での儲けを追求しないのも、メ

ディアから「鉄道は儲からない、開発事業で稼げ」と言われたからではないか。メディアが「鉄道は儲かる」と報道し始めたら、鉄道各社は経営方針を変えよう。なお、「鉄道は儲かる」⇨独立採算で黒字」ではない。地方の道路も港湾も空港も、建設費・管理費はガソリン税等の受益者負担を上回り、収支では赤字だ。鉄道だけが黒字になる必要はない。鉄道は現行より経費増で利便向上し経費増より増収となればよい。

メディアが社会の空気を作り、その正誤に関係なく皆がそれに従う。例えば、札幌市にて敬老パス見直しへの反対が非常に高まった一方、何の話題にもならず廃止された市町も多い。メディアが取上げたかどうかの差だ。

連載で頻繁に書いている「日本人の大半が人口減は決定事項と誤解しても、メディアが社人研の発表を誤解して決定事項だと繰返し報道しているせいだ。

### 長万部分開業こそが最善策

第15回と第17回「山線と海線も活かす新幹線部分開業」に、長万部分開業の具体策・有効性・実現性を書いた。

その時点で、遅れは6年くらいと想像していたのが、今回8年以上と出たからには、沿線への悪影響を最小化し

なければいけない。ピンチを転じてチャンスと為す長万部分開業こそが最善策と断言し、開業時期はできる限り早期としたい。以下を同時に実施する。

- ▽渡島トンネルへ作業員と機材を集中投入し長万部以南を早期開業
  - ▽旅客新幹線を函館乗入れ
  - ▽貨物新幹線を本格運行し旅客新幹線は大宮以北全区間で時速360kmに
  - ▽長万部―東室蘭を電化し特急は電車に、貨物は電気機関車牽引に
  - ▽長万部―苫小牧―札幌と長万部―倶知安―札幌を中速新幹線化
  - ▽新幹線と各線は30分サイクルダイヤ
- 以上により表のように便利にできる。

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	4.38
	3.17	3.44
函 館	現行(1~1.5時間おき)	3.50
	部分開業(30分おき)	1.53
	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。

### 台場山と南鶉が鍵を握る

第15回にて分析したように、地質不良に苦しむ渡島トンネルの台場山工区

と南鶉工区の貫通をいかに早くできるかが鍵を握る。

図に示したように、トンネルの通常の設計に対し、トンネルの変形を抑制するために薬液注入、鋼管・鋼材追加壁圧増加、円形断面への変更等の追加対策を要し掘削速度が低下している。

そして、工程短縮策として、工区境の変更（進捗の早い工区を拡大）、作業班の追加（2交代制⇨3交代制）、2切羽施工（1工区で両方向へ同時掘削）等が実施されている。

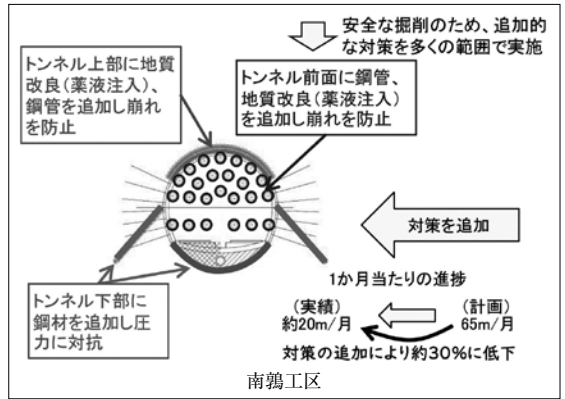
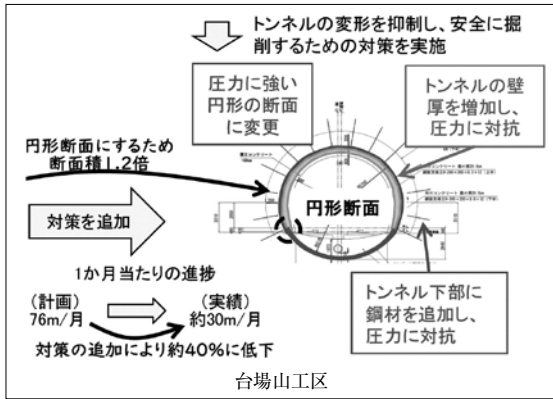
精一杯の取組みをした上で、台場山工区は掘削完了29年3月、軌道開放（土木工事が完了し軌道・電気工事を開始）30年11月、南鶉工区は掘削完了28年12月、軌道開放30年5月としている。掘削完了⇨軌道開放に1年半前後を見込んでいるが、切羽での掘削と手前区間での土木工事を別パーティで同時施工する等で短縮できないだろうか。

### 通常の設計



- 吹付コンクリート
- 棒状の鋼材(ロックボルト)
- アーチ状の鋼材(鋼製支保工)

吹付コンクリートはトンネル壁面側、アーチ上の鋼材はトンネル空間側(以下3図とも機構HPより)



## トンネル貫通後の工程短縮

トンネル貫通後は、軌道工事・電気工事・監査・検査・完成検査・訓練運転となり、軌道・電気工事に5年、監査等に3年3カ月を見込んでいる。

軌道・電気工事は難航している2工区以外は先行して実施でき、最も遅れる台場山工区の軌道開放から5年は要さないのではないかと。監査等にて、最高速度320km化のために1年3カ月としているが、JR東日本はかつて営業継続しながら最高速度320km化した。冬季試験に2冬季を見込んでいるが、長万部以南は以北より雪は少なく気温は高く1冬季で充分ではないかと。一般的に短縮の余地がありそうだ。全般的に短縮の余地があると思う。第15回に書いた31年度部分開業は決して不可能ではないと思える。北海道の未来のために、自然と闘いつつ実務を切り回す機構の奮闘を期待する。

## 北海道の政官財が一致団結を

道庁や沿線自治体等で作る北海道新幹線建設促進期成会は、さる4月4日に中野国交大臣へ、工期短縮による早期開業、財源確保、開業遅れへの影響対策等を要望した。

新幹線札幌延伸の大幅遅延は、北海道の経済に甚大な悪影響を与える。政官財が一致団結して国へ強く要望活動を重ねるべきことは言うまでもない。

その際、一般論でなく具体的かつ実行可能な内容を要望したい。工事遅延に北海道の責はないのだから、道路整備や空港活用でなく、前ページに簡条書きで整理した鉄道の活用策に対する国費投入を堂々と主張できるはずだ。

本稿の提案を実行すると、当然に全線開業までの総工事費は数千億円増すが、これからの時代に日本のフロンティアになるべき北海道の未来のために、国費を投じてしかるべきだ。

## 機構と地域が一丸となって

多くの国民は北海道新幹線の1964年10月開業を知っていても、59年4月着工はほとんど知らないだろう。着工からわずか5年半で開業したのだ。

64年の東京五輪に向け絶対に間に合わすとの熱気が日本全体に広まり、国鉄と地域が一丸となって取組んだが故だ。北海道新幹線の建設も、建設主体の機構、営業主体のJR北海道、恩恵を受ける地域が一致団結し、それと同様になって欲しい。

それには、JR北海道が開業後にこ

のように便利になるとの具体的なダイヤを世に示すことが第一と考える。工事費増に伴い国費投入を増やすにも、地元負担を地域に受入れてもらうにもそれが必須だ。その叩き台は本稿と今までの連載に示した。

また、機構が迅速に工事を進めるには、発生土やトラック交通、若干の騒音・振動等を地域に受け入れてもらわねばならない。機構と地域との接点は工事内容等の説明資料であり、機構の方が主体で書いたであろう有識者会議報告書の以下が気になった。

▽項目名が長く頭に入りにくい  
▽過去・現在・未来いずれの説明も「〜ている」の表現が多く理解しにくい

▽現状説明と対応に同じ文面の繰返しが多く必要以上にページが多い  
▽工事遅延に関する状況説明と対処策に加え事業費増の説明がくどい  
筆者は頑張って読み通したが、行政やメディアの皆様は途中で挫折した方が多いと想像する。課題と影響、対処策を具体的かつ簡潔に記載して多くの関係者の理解を得てこそ、機構は地域からの応援や協力を得られる。

最後の小言には、機構が地域と一丸となり技術力を存分に発揮し、困難な壁を乗り越えて欲しいとの願いを込めた。