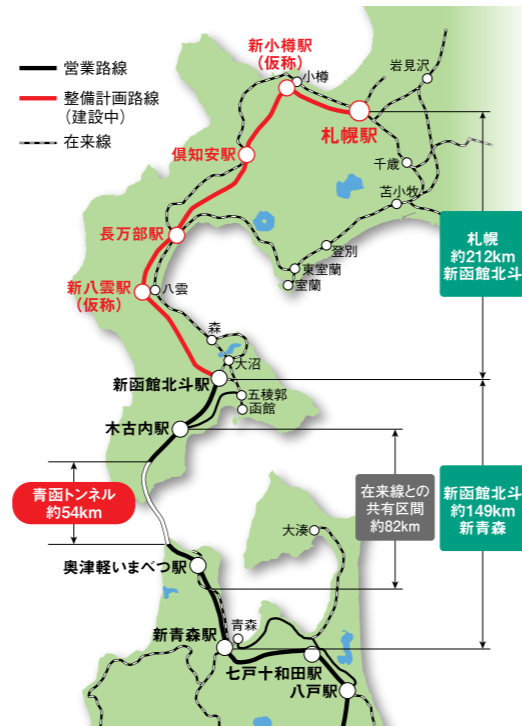


北海道新幹線の概要



- 1970(昭和45)年 5月18日 全国新幹線鉄道整備法公布
 - 1973(昭和48)年11月13日 北海道新幹線を含む整備新幹線の整備計画決定
 - 1998(平成10)年 2月 3日 駅・ルート概要公表[奥津軽(仮称)、木古内、新函館(仮称)、新八雲(仮称)、長万部、倶知安、新小樽(仮称)、札幌]
 - 2002(平成14)年 1月 8日 新青森～札幌間工事実施計画の認可申請
 - 2005(平成17)年 4月27日 新青森～新函館(仮称)間工事実施計画が認可
 - 5月22日 新青森～新函館(仮称)間着工
 - 2011(平成23)年12月26日 整備新幹線の取り扱いについて政府・与党確認事項
・新青森～新函館(仮称)間の開業時期は2015(平成27)年度末予定
・新函館(仮称)～札幌間の開業時期は新青森～新函館(仮称)間の開業から概ね20年後
・青函共用走行区間の最高速度は当面140km/h
 - 2012(平成24)年 6月29日 新函館(仮称)～札幌間工事実施計画が認可
 - 8月25日 新函館(仮称)～札幌間着工
 - 2015(平成27)年 1月14日 整備新幹線の取り扱いについて政府・与党合意
・新函館北斗～札幌間の開業5年前倒しを決定。2030(令和12)年度末の完成・開業を目指す
 - 2016(平成28)年 3月26日 新青森～新函館北斗間開業
 - 2019(平成31)年 3月16日 ダイヤ改正 青函トンネル内の運転速度を160km/hに引き上げ、東京～新函館北斗間が最速3時間58分となる
 - 2020(令和 2)年12月31日 時間帯区分方式による青函トンネル内時速210km営業運転を実施
 - 2021(令和 3)年 3月 9日 事業基本計画の変更(貨物運送区間、基本併結輸送力、駅取扱範囲)が認可
 - 2021(令和 3)年 3月13日 ダイヤ改正 東北新幹線上野～大宮間の最高速度引き上げにより、東京～新函館北斗間が最速3時間57分となる
 - 2021(令和 3)年 3月24日 北海道新幹線を使用した貨客混載事業を開始
 - 2030(令和12)年度末 新函館北斗～札幌間開業予定
- ※工事実施計画では、新函館北斗駅発表後も「新函館(仮称)」をそのまま使用

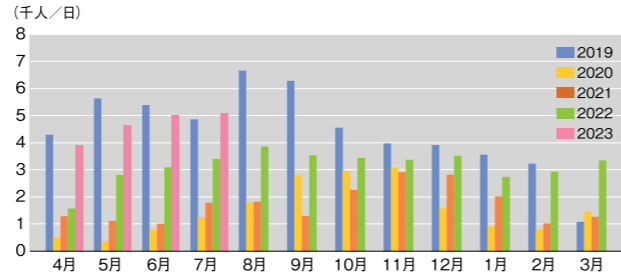
北海道新幹線 概要図



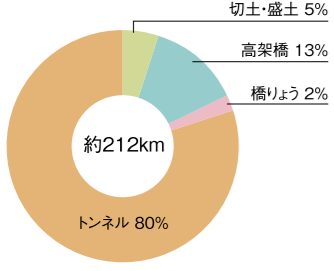
北海道新幹線 年度別累計乗車実績

2019(令和元)年度	2020(令和2)年度	2021(令和3)年度	2022(令和4)年度
約1,630,200人	約561,100人	約632,700人	約1,148,800人

北海道新幹線 月別乗車実績



新函館北斗～札幌間 構造物の種類と延長



青函トンネルの列車運転本数(上下線計)

※2023(令和5)年7月現在

北海道新幹線	26本
貨物列車	51本

新函館北斗までの最速時分



整備新幹線の基本条件

整備新幹線を整備するに当たっては、2009(平成21)年12月24日の「整備新幹線の整備に関する基本方針」(整備新幹線問題検討会議決定)に基づき、以下の基本的な5つの条件を満たしていることを確認した上で、着工することとしております。

1. 安定的な財源見通しの確保
2. 収支採算性
3. 投資効果
4. 営業主体であるJRの同意
5. 並行在来線の経営分離についての沿線自治体の同意

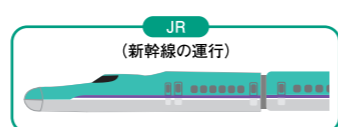
※出典:国土交通省HP ◆整備新幹線についてより

●整備新幹線とは

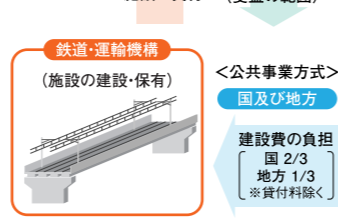
「全国新幹線鉄道整備法」に基づく1973(昭和48)年の「整備計画」により整備が行われている以下の5路線のことをいう。

北海道新幹線	青森 - 札幌間
東北新幹線	盛岡 - 青森間
北陸新幹線	東京 - 大阪間
九州新幹線(鹿児島ルート)	福岡 - 鹿児島間
九州新幹線(長崎ルート)	福岡 - 長崎間

●整備新幹線の整備方式について(上下分離)



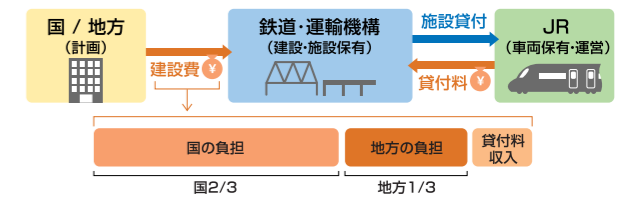
<上下分離> 施設の貸付 (受益の範囲)



整備スキームと札幌延伸に向けた取り組み

整備スキーム

整備新幹線の整備スキームは、建設主体である鉄道・運輸機構が新幹線施設を建設・保有し、営業主体であるJR(車両保有・運営)に対して施設を貸し付ける上下分離方式となっています。新幹線建設の財源については、貸付料収入を充てた残りの部分について、国が3分の2、地方自治体が3分の1を負担するスキームとなっています。



新函館北斗～札幌間の高速化

2019(令和元)年5月に、当社から国土交通省に、新函館北斗～札幌間を320km/hで走行可能とするための工事を当社の負担により実施することについて要請しました。現在、建設主体である鉄道・運輸機構と320km/h化の実施に向けて調整を行っています。

また、負担金の回収は新幹線開業後となり長期間を要することから、助成または返済開始が開業後となる無利子貸付などのご支援をいただくよう、高速化の要請とあわせて国土交通省に要請しました。

320km/hで走行するために追加が必要となる主な工事内容は、トンネル坑口に設置されるトンネル緩衝工の延伸や、防音壁の嵩上げ、高架橋の強度の向上などがあります。



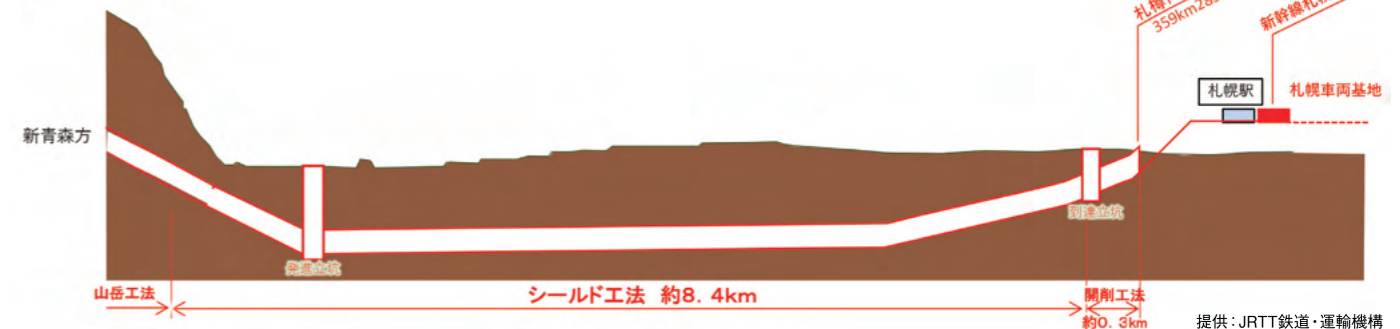
札幌市街地の地下トンネル工事

札幌トンネルは、小樽市朝里川温泉付近から札幌駅手前までの約26kmの区間となります。このうち、札幌市街地区間は地下トンネルで、一番深い西宮の沢地区では約40mの深さとなります。発寒駅付近で函館線の下を横断し、そのまま線路の北側に沿って進み、琴似駅付近で再び函館線の下を横断し、線路の南側に沿って札幌駅方面に進みます。札幌市街地の地下トンネルは、鉄道・運輸機構により2020(令和2)年にシールド発進立坑の工事が着手され、トンネル工事が進められています。

札幌市街地の平面略図



札幌市街地の縦断面略図



提供: JR TT 鉄道・運輸機構