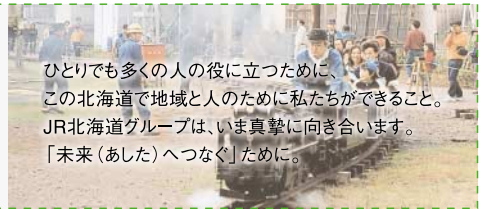


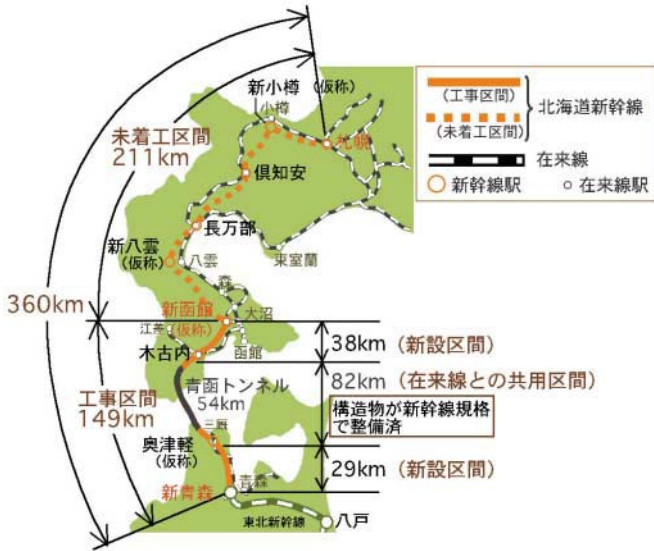
あした 未来へつなぐ

【北海道新幹線】



ひとりでも多くの人の役に立つために、この北海道で地域と人のために私たちができること。JR北海道グループは、いま真摯に向き合います。「未来(あした)へつなぐ」ために。

文＝本間 吾里砂



平成二十七年年度の開業を目指す『北海道新幹線』青函トンネルのある海峡線の工事も順調。この三月には新幹線開業準備プロジェクトが発足！

平

成二十七年年度の開業を目指し、工事が進む北海道新幹線。昨年十二月には、北海道新幹線の起点となる新青森駅が開業し、その路線は着実に北へと向かっています。国により青森市―札幌市間の整備計画が策定された昭和四十八年か

ら数えると、新青森駅―新函館(仮称)駅間の開業とはいえ、約四十年越しの夢があります。その当時は青函トンネルがまだ工事中であったことから、多くの歳月がかかったことを実感する人も多いのではないのでしょうか。

新幹線は、山林など人里離れた場所を走ることも多く、作業はトンネルや橋梁を建設するための土木工事が中心。北海道新幹線の場合も、既存の青函トンネルを除き、北海道側、青森県側ともにそれぞれ六つのトンネルを新しく設置しました。

青函トンネル内のレール敷設工事。



北斗市に建設されている稲里高架橋。



全長八キロメートルと最も長い渡島当別トンネルは、平成二十一年八月に貫通式を終えているほか、トンネル全体の掘削率も約七十割に達しています。昨年には道南の北斗市に、新幹線が走行する高架橋の柱がお目見えしました。人の目に触れる構造物の工事が始まったとあって、地元住民の期待は一気に高まっています。

JR北海道が(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構から建設工事の委託を受けている区間は、青函トンネルのある海峡線の約八十二キロメートル。

現在、新幹線用のレールを敷設する工事などが進んでいますが、海峡線は他の区間と違い、貨物列車も運行されるため、どちらも走行できる軌道でなければなりません。新幹線の車輪間隔は在来線より広いため、海峡線では一方に在来線用と新幹線用のレールを横並びに二本敷き、もう一方に新幹線と在来線の共用レールを一本敷設した軌道構造としています。工事は列車の運行のない深夜の時間帯を利用して行われるため、作業時間は最大で四時間程度。それでも、新幹線のレールが八十割程度まで敷設されるなど順調に進んでいます。

今年三月には、JR北海道が「新幹線開業準備プロジェクト」を発足。四年後の開業に向けて、ソフト面を含めた取り組みがいよいよ本格化します。そういう意味でも、今後の動向によりいつそう注目が集まりそうです。