

八雲町管内の二股トンネルが、令和3年3月31日に貫通。

新幹線をつくる

Vol.1

鉄道・運輸機構は、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の建設主体として、北海道新幹線の整備事業を進めています。



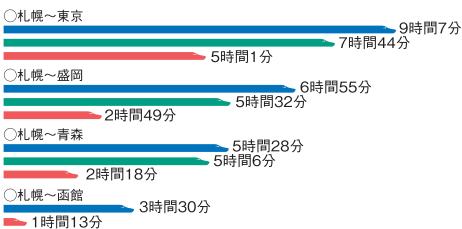
八雲町管内の二股トンネルが、令和3年3月31日に貫通。

北 海道新幹線を整備する鉄道・運輸機構（JRTT）※は、国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することを目的に、二〇〇三年十月に設立された独立行政法人です。日本で唯一の公的な鉄道技術者集団として、地域間を高速で結ぶ「整備新幹線」、都市圏の移動を支える「都市鉄道」など、主に鉄道路線の建設を担っています。

北海道においては、一九八八年完成の「青函トンネル」、二〇一六年開業の「北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）」などを建設。いずれもJR北海道が手がけたプロジェクトと思われがちですが、各施設はJRTTが建設・所有し、JR北海道が運営する形態となっています。

なお、他の地域のプロジェクトも同様の形態です。現在は北陸新幹線の金沢・敦賀間、九州新幹線の武雄温泉・長崎間の建設が進んでいます。

八八年完成の「青函トンネル」、二〇一六年開業の「北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）」などを建設。いずれもJR北海道が手がけたプロジェクトと思われがちですが、各施設はJRTTが建設・所有し、JR北海道が運営する形態となっています。



北海道新幹線整備前 現行 新函館北斗～札幌開業後
青函共用走行区間の最高速度は140km/hでした。
整備後の所要時間は交通政策審議会、整備新幹線小委員会資料、
平成28年4月時刻表に基づく。
整備前の所要時間は平成28年3月時刻表に基づく。
現行の所要時間は平成28年4月時刻表に基づく。

当初、新函館北斗・札幌間は新青森・新函館北斗間の開業から概ね二十年後の完成を予定していましたが、二〇一五年一月に政府・与党の申し合わせで、五年前倒しの二〇三〇年度末の完成を目指すことに決りました。北海道新幹線は直線に近いルートを選択するため、平野が少ない新函館北斗・札幌間は必然的にトンネルの延長が長くなります。完成後は国内の陸上山岳ト

ンネルとしては最長となる渡島トンネル（延長約三十二・七キロメートル）をはじめ、線路延長約二一一キロメートルのうち八割に当たる約一六九キロメートルがトンネル区間となる予定。すでにトンネル全四〇工区のうち三十五工区が着工済みです。

豪雪・寒冷地での建設、整備新幹線では初のシールドトンネルを札幌市内で採用するなど、難しい課題もありますが、解決に向けて取り組んでいます。新函館北斗・札幌間開業後は東北や東京までの移動時間が大幅に短縮され、利便性が向上します。輸送網の拡充を通して、地域活性化および北海道の発展につなげることがこのプロジェクトの最大の目標なのです。

わしが広報担当です!



JRTT
北海道新幹線建設局総務課
平野 佑樹さん