

2017.1.1(日)朝

# 青函に「第2トンネル」

専門家ら構想

津軽海峡の海底下を通る「第2青函トンネル」の建設を将来実現させようと、大手建設会社や土木の専門家らが、動きだした。財源の確保など課題はあるものの、実現されれば北海道新幹線のさらなる高速化が可能になり、貨物列車の輸送力向上なども期待できる。

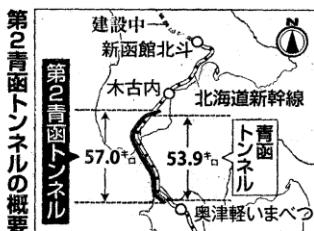
## 新幹線を高速化

鹿島建設や大成建設などの大手建設会社、民間コンサルタントらでつくる「鉄道路線強化検討会」が2年ほど前から、複数の案について経路や工費などを検討し、昨年夏にまとめた。構想によると、既存の青函トンネルの西側1000~250㍍に、延長57.0㍍の第2青函トンネルを設ける。貨物列車向けの単線で工費は約3900億円、工期は約5年とした。

検討会の一人は「できるだけ早く計画決定にしてつけたい」と話す。

速が140キロ/時で制限されている。共用走行が解消されれば260キロまで高速化できる、観光面などの面で高い効果が期待できるため。検討会は、一部の経済団体の関係者や工学系の大学教授らに構想を示している。賛同者を広く募り、世論を形成したいと考えだ。検討会の一人は「できるだけ早く計画決定にしてつけたい」と話す。

貨物列車向けの単線で工費は約3900億円、工期は約15年とした。粗い一つに、青函トンネル内での新幹線の高速化がある。現在は貨物列車との共用走行のため、最高時速160km/hで走行する。函館駅と新函館北斗駅間の距離は延長53・9kmで、工費は約6900億円、工期は約24年だった。青函トンネルに詳しい足立尚二と話す。



第2青函トンネルの概要

△解説△ 第2章 国内トランジット  
は、2016年3月に開業した北海道新幹線が青函トンネルを含む貨物列車との共用走行区间で、本来の速さを十分に發揮できていないことがある。貨物列車すれ違う際の風圧で、荷重を起さないよう最高速度が制限されているためだ。今回の新設は抜本的な解決策として期待されそうだ。

ですが、いずれも解決に道筋がついたとは言えない。今回の構想は、既存の青函トンネルを新幹線専用とし、第2青函トンネルを貨物専用にするもので、問題を解決できる。

人の往来や物流、国土強靭化の観点から必要性を唱える声もある。実際九州と本州にはトネルと橋の計4ルートでつながり、四国にも3本の橋がある。道内の建設業界からの待望論も強く、開発局の幹部は「(国として)ぜひ取り組んでみたい事業だと話す。経済界も注目し、道商工會議所連合会と道経連は、成長戦略や提言に第2青函トンネルの実現を盛り込ん

列車による道産農作物の輸送能力を向上でき、トランクル内に送電線を敷設すれば「エネルギー基地」として道内の再生可能エネルギーで発電した電気を本州に送ることが可能になることなどを盛り込むとみられる。

## 速度制限解消の抜本策

「貨物新幹線」構想もある。課題の財源確保では、鉄道関連の事業費に加え、道路関係の財源活用が模索されている。17年度は青函トンネルの開通から30年の節目であり、一般向けのセミナーの開催も予定されていることから機運が高まりそうだ。

ただ、三大きな問題は、  
たゞけに、実現への道のり  
は、長い年月を要するところ  
である。計画の立案には、  
産業構造の変化や人口減少  
などを踏まえた長期的な見地  
点が求められる。経済界が  
中心となり、道民に必要性を  
あらわす訴えられるかが、実現  
のカギを握りそうだ。