

北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）の開業と整備新幹線をめぐる動向

村田茂樹
MURATA, Shigeki

国土交通省鉄道局幹線鉄道課長

1—はじめに

本年3月26日、北海道新幹線の新青森・新函館北斗間が開業した。青森市・札幌市を起終点とする、全国新幹線鉄道整備法（以下、「全幹法」という。）に基づく整備計画が決定されてから43年、着工から11年の歳月を経て初めての開業を果たした北海道新幹線への期待は大きく、新函館北斗駅・木古内駅・奥津軽いまべつ駅・新青森駅・盛岡駅・仙台駅・東京駅で行われた開業式典には、早朝の実施にも関わらず、多くの関係者や市民が集まった。

この開業により、青函エリアや道南地域と、東北地方や関東地方との間は、時間距離の短縮によって大きく近づくこととなり、観光需要の誘発、沿線地域での企業活動、企業立地の活発化や生活圏の拡大など、地域振興や経済活性化に大きな効果がもたらされることが期待される。昨年3月に開業した北陸新幹線長野・金沢間については、開業後1年間の利用客数はその前年との比較で約3倍となり、沿線地域における観光客の大幅な増加、地価の上昇や企業立地の進展が見られるなど、新幹線開業による大きな効果が現れているところである。

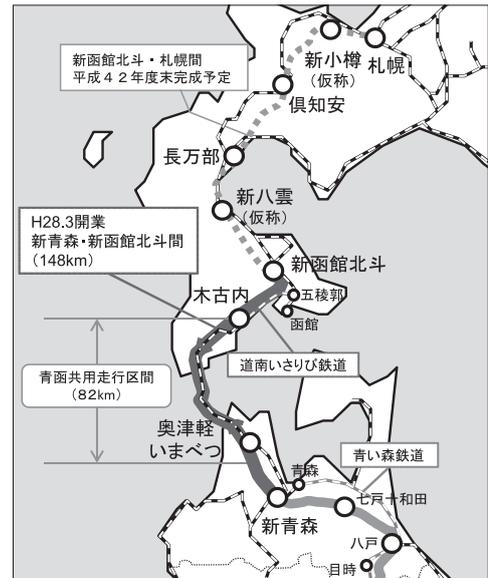
本稿においては、北海道新幹線の概要、すでに見られる沿線地域への波及効果や活性化に向けた地域の取り組みを紹介するとともに、他の整備新幹線の未開業区間に係る最新のトピックについて概説する。

2—北海道新幹線の概要

(1) 路線概要（図一参照）

北海道新幹線は整備計画上、函館市附近・小樽市附近を経過して青森市・札幌市間を結ぶ路線とされており、本年3月に開業したのはこのうち新青森・新函館北斗間の約148kmである。整備にあたっては、他の整備新幹線区間と同様、上下分離方式により、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下、「鉄運機構」という。）が全幹法第6条に基づく建設主体として、平成17年の着工以来、着実に建設を進めてきた。

今回開業した区間には、中間駅として青森県内に奥津軽い



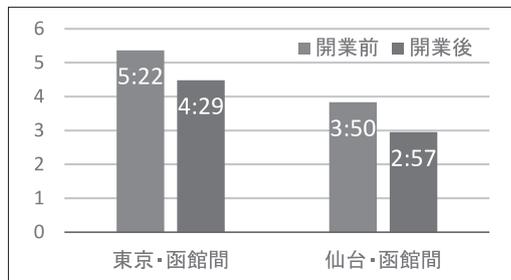
■図一 北海道新幹線概略図

まべつ駅、北海道内に木古内駅が開設されている。また、新青森駅・奥津軽いまべつ駅間に位置する新中小国信号場から青函トンネルを含む木古内駅までの区間（約82km）は、青函共用走行区間となっており、三線軌条方式を用いることで、新幹線（1,435mm）とは軌間が異なる在来線（1,067mm）と線路を共用し、新幹線の開業後も在来線を走行する貨物列車の運行を可能としている。

(2) 営業概要

全幹法第6条に基づく営業主体は、JR北海道であり、JR北海道は当該施設を鉄運機構より借り受け、営業することとなっている。鉄運機構への貸付料は、新幹線を整備する場合の収益から新幹線を整備しない場合の収益を差し引いた、受益の額の範囲で支払うこととされており、開業後30年間の受益を平均して、年額の貸付料額を算定している（なお、実際に支払われる額は、この額に租税・管理費を加えたものとなる。）。

北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）は、東北新幹線（東京・新青森間）との直通運転により、東京・新函館北斗間に1日10往復、仙台、盛岡、新青森と新函館北斗間にそれぞれ1日1往復が運行されている。



■図—2 開業前後の所要時間比較

運転時分については、新青森・新函館北斗間を最速1時間1分、仙台・新函館北斗間を同2時間30分、東京・新函館北斗間を同4時間2分で結んでおり、東京・函館間では、開業前と比較して最大53分の短縮となっている（図—2）。

車両は10両編成のH5系（JR北海道所有）・E5系（JR東日本所有）が使用され、6両編成で運行されていた在来線特急（夜行を除き1日10往復運行）と比べ、輸送力が大幅に増加している。

新函館北斗駅は、函館市に隣接する北斗市に所在し、函館市の代表駅である函館駅からは約18km離れている。そのためJR北海道では、新幹線開業に合わせ、新函館北斗駅で新幹線と接続する新幹線アクセス列車「はこだてライナー」の運行を開始しており、新函館北斗・函館間を最速15分で結んでいる。

また、新幹線開業と同時に、並行在来線となる江差線（五稜郭・木古内間）がJR北海道から経営分離され、道南いさりび鉄道による運行が開始された。道南いさりび鉄道は、北海道及び沿線自治体とその株式を保有する第三セクター方式の鉄道事業者である。JR貨物は、青函間を走行する貨物列車を走行させるにあたり、道南いさりび鉄道に線路使用料を支払っている。

3——開業後の動向

利用実績は好調であり、開業後1カ月間の利用者数は前年比約2倍となり^{注1)}、その後も同様の傾向で推移している。

また、開業を契機とし、津軽海峡を隔てた青森県及び北海道を一つのエリアとしてとらえ、連携して観光客誘致を目指す取り組みが広がっている。

例えば、青森県青森市、弘前市、八戸市及び北海道函館市の4市は、開業を見据えた平成25年3月に青函圏観光都市会議を設立し、開業後の本年4月より「青函圏周遊博 くつとくる旅」という観光キャンペーンを実施している。これは、青函圏を一つの新しい広域観光エリアとしてPRするもので、青函圏4市を巡る周遊コースの提案などを行っている。また、JR東日本及びJR北海道などJRグループ旅客各社と、青森県、道南エリアの沿線自治体、観光事業者の共同により「青森県・函館アステーションキャンペーン」が、本年7月1日より開催されている。

このほか、北海道と東北地方の銀行10行による「東北・北海道地区交流促進地域連携」が平成25年3月に締結されており、相互の営業エリアにおける自社営業エリアの魅力のPRや、

各行の取引先企業同士のビジネスマッチングを行うなど、観光誘致のみならず、交流人口増大・経済活性化に向けた取り組みが各地で行われている。

また、その他の観光客誘致に向けた取り組みとしては、前述の道南いさりび鉄道において運行が開始された、地域情報発信列車「ながまれ号」が挙げられる。通常は普通列車として使用されるが、観光用団体列車として使用される際には、旅行会社が企画から商品造成、サービス提供までを行うという日本初の運行形態をとる。旅行会社によるツアー列車としては、5月28日に運行を開始しているが、既に8月までのコースは満席となっており、高い人気を博している。

新幹線による移動時間の短縮によって、それ自体が観光振興などに効果をもたらすと考えられるが、より一層効果的に地域の活性化につなげるためには、上記のような、広域的な地域連携によって観光客を呼び込む活動や、沿線の魅力の積極的なPRなど、地域が主体となった取り組みが欠かせないと考えられることから、今後もさらなる進展に期待したい。

4——青函共用走行区間における高速走行に向けた検討

北海道新幹線は、青函共用走行区間という、軌間が異なる新幹線と在来線で共用する、特殊な区間を有している。同区間は、構造の上では新幹線が時速260kmで走行可能であるが、貨物列車とすれ違った際に貨物が荷崩れ・散乱する可能性を否定できない。また、同区間には1日51本（上下計）と多数の貨物列車が走行しており、すれ違いを回避するダイヤ構成は困難であるため、同区間を走行する新幹線は、最高速度を時速140kmとしている。この課題については、交通政策審議会整備新幹線小委員会においても議論がなされ、新幹線を可能な限り高速走行させて整備効果を高める観点から、できるだけ早い段階に速度向上の見直しをつけることが重要だとの指摘がなされている。同区間の延長は82kmであり、時速260kmでの運行が可能となれば、現行最速4時間2分で結んでいる東京・新函館北斗間を3時間台で運行することが可能と見込まれる。

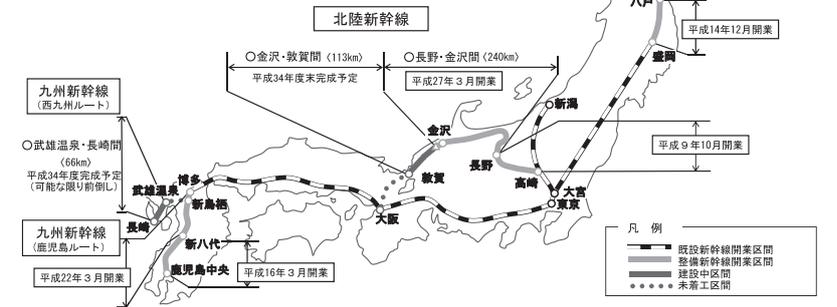
このため、具体的な対応策として、貨物列車と新幹線が走行する時間を分けてすれ違いをなくす「時間帯区分案」などの検討が進められているところである。時間帯区分案については、保守作業時間や高速走行する列車の時間帯の設定について調整が必要であり、いずれにしても、新幹線の高速走行と鉄道貨物輸送の二つの機能に十分配慮しながら、検討を行うことが必要である。

5——他の未開業区間に係るトピックス

北陸新幹線や北海道新幹線の開業効果もあって、新幹線

整備新幹線とは、「全国新幹線鉄道整備法」に基づく昭和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(西九州ルート)	福岡 - 長崎間

○その主たる区間を列車が時速200km以上の高速で走行できる幹線鉄道。
 ○(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設・保有し、営業主体(JR)に対し施設を貸付け(上下分離方式)。



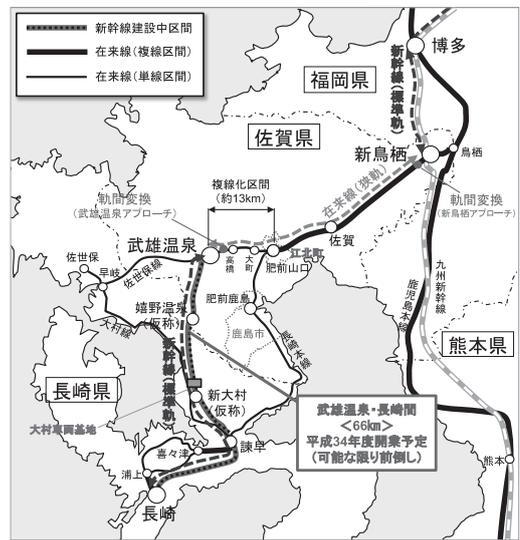
■図—3 全国の整備新幹線の現状

が改めて注目されているが、他の整備新幹線の最近の動向についても紹介したい。

整備新幹線のうち現在建設中の区間は、北海道新幹線新函館北斗・札幌間のほかに、北陸新幹線金沢・敦賀間、九州新幹線(西九州ルート)武雄温泉・長崎間がある(図—3)。これらの3区間については、平成27年1月の政府・与党申合せにおいて、北海道新幹線は5年、北陸新幹線は3年、九州新幹線は可能な限りの前倒しを目指すものとして、それぞれ従前の計画からの開業時期前倒しが決定されている。

北陸新幹線については、金沢・敦賀間が平成34年度末の開業に向け建設が進められているほか、未着工区間である敦賀・大阪間のルートの詳細についても、与党で議論が始まっている。本年4月27日に与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会により中間とりまとめがなされた。このなかで、「小浜舞鶴京都ルート」、「小浜京都ルート」、「米原ルート」の3ルートについて、国土交通省において、所要時分、事業費等の将来の着工の判断に資する項目の調査を行うよう求められている。また、京都・新大阪間については関西文化学術研究都市を經由するルートについても参考として調査するよう求められている。これらを踏まえ、国土交通省においては、現在調査を始めている。

九州新幹線(西九州ルート)(図—4)については、武雄温泉・長崎間をフル規格で建設し、博多・長崎間を開発中の軌間可変電車(フリーゲージトレイン)を使用して運行する計画によって、平成34年度からの開業時期前倒しを目指し建設が進められてきた。しかし、フリーゲージトレインの開発が当初の計画より遅れることになったことを踏まえ、与党九州新幹線(西九州ルート)検討委員会における議論を経て、本年3月29日に、関係者注2)間で「九州新幹線(西九州ルート)の開業のあり方に関する合意」が結ばれた。これにより、武雄温泉・長崎間の施設が完成する平成34年度に、当該区間にフル規格車両を投入し、



■図—4 九州新幹線(西九州ルート)概略図

武雄温泉駅において、博多・武雄温泉間を走行する在来線特急との対面乗り換えを行うことにより開業することなどの方針が確認された。

6—おわりに

整備新幹線の建設は、地方創生の実現のためにも重要な取組であると認識している。開業による効果がより一層大きく確実なものとなるよう、沿線の皆さまの取り組みにも期待しつつ、未開業区間にかかる着実な整備を推進してまいり所存である。(注:本稿の内容は、筆者の個人的見解を示すものである。)

注

注1)「北海道新幹線開業後1カ月間のご利用状況について」(JR北海道報道発表資料 平成28年4月26日付)。

注2) 関係者…与党九州新幹線(西九州ルート)検討委員会委員長、JR九州社長、佐賀県知事、長崎県知事、鉄道・運輸機構理事長、国土交通省鉄道局長。