



新聞で
読解力アップ!

ワークシート

読解力は学力の基本です。記事を読んで、問題にチャレンジしましょう。

第2青函トンネルに新案

津軽海峡トンネル完成イメージ



作成団体	概要	総延長	工費	工期
日本プロジェクト産業協議会	貨物列車用と自動運転自動車用の2本のトンネル建設	30*	7500億円	20年
鉄道路線強化検討会	貨物列車専用	57*	3900億円	15年
第二青函多用途トンネル構想研究会	一般自動車専用	30*	7229億円	10~15年
新案 日本プロジェクト産業協議会	トンネル上部が自動運転自動車専用道路、下部が貨物列車専用	31*	7200億円	15年
既存の青函トンネル	新幹線と貨物列車共用	53.9*	6900億円	24年

青函トンネル内は現在、北海道新幹線と貨物列車が路線を共用しているため、新幹線のトンネル内の最高速度を160km/hに制限している。抜本的な解決策として貨物列車用の第2青函トンネルをつくり、新幹線の高速走行が可能になれば観光面などで経済効果が期待される。

青函トンネルは現在、北海道新幹線と貨物列車が路線を共用しているため、新幹線のトンネル内の最高速度を160km/hに制限している。抜本的な解決策として貨物列車用の第2青函トンネルをつくり、新幹線の高速走行が可能になれば観光面などで経済効果が期待される。

今月上旬に札幌市内で開催されたシンポジウムで発表された。年内にも赤羽一嘉国土交通相に提案する。トンネル名は「津軽海峡トンネル」で、最大の特長はトンネル内部を上下に分け、下部に貨物列車用の専用道路を建設する案を発表しているが、今回は

産業協議会

建設会社や商社など全国200の企業・団体でつくる日本プロジェクト産業協議会（JAPIC、東京）が、本州と道内を海底で結ぶ新たな第2青函トンネル構想をまとめた。「第2青函」を巡っては道内の研究会なども発表しており、今回は4案目。新たな案は自動運転車両と貨物列車が走行できるのが特長で、関係者からも「集大成に近い案」との声も上がっている。（徳永）

関係者「集大成に近い」

上部と下部に分けてトンネルを一本化し、前案よりもコストや工期を抑えた。既存の青函トンネル東側の海底を想定。通行料は大型車1万8千円、普通車9千円で、32年で整備費用を回収できると試算する。JAPICの新案について、以前に自動車用の第2青函トンネル案を発表した道内の有識者らでつくる「第2青函多用途トンネル構想研究会」座長の石井吉春・北大大学院客員教授は「10~15年後を想定すれば、自動車の自動運転も可能で安全性は高まる。貨物列車専用だと経済効果も小さい。これまでの案の折衷案であり、現時点では最も可能性が高い」と評価する。第2青函を巡っては大手ゼネコンや民間コンサルタントらでつくる「鉄道路線強化検討会」も貨物列車用のトンネル案を発表している。

上に自動運転車 下に貨物列車

『北海道新聞』2020年11月22日（日）朝刊（全道版）

(1) とありますが、第2青函トンネルは、どのような理由から計画されているのですか。簡単に説明しなさい。

(2) について答えなさい。

① この新案を発表した協議会がこれまで発表していた案と、今回の新案との最大の違いはどのようなことですか。簡単に説明しなさい。

② この新案は、これまでの他の案にくらべてどのような点で優れていますか。簡単に説明しなさい。