

## 4-2-10 北海道新幹線

## (1) 北海道新幹線（新青森～札幌）駅・ルートと北海道新幹線建設計画等

北海道新幹線は、国の新幹線整備計画に位置づけられており、2015年度の開業を目指し、新函館までの整備が進められています。札幌までの延伸について、早期の着工が実現するよう取り組んでいきます。

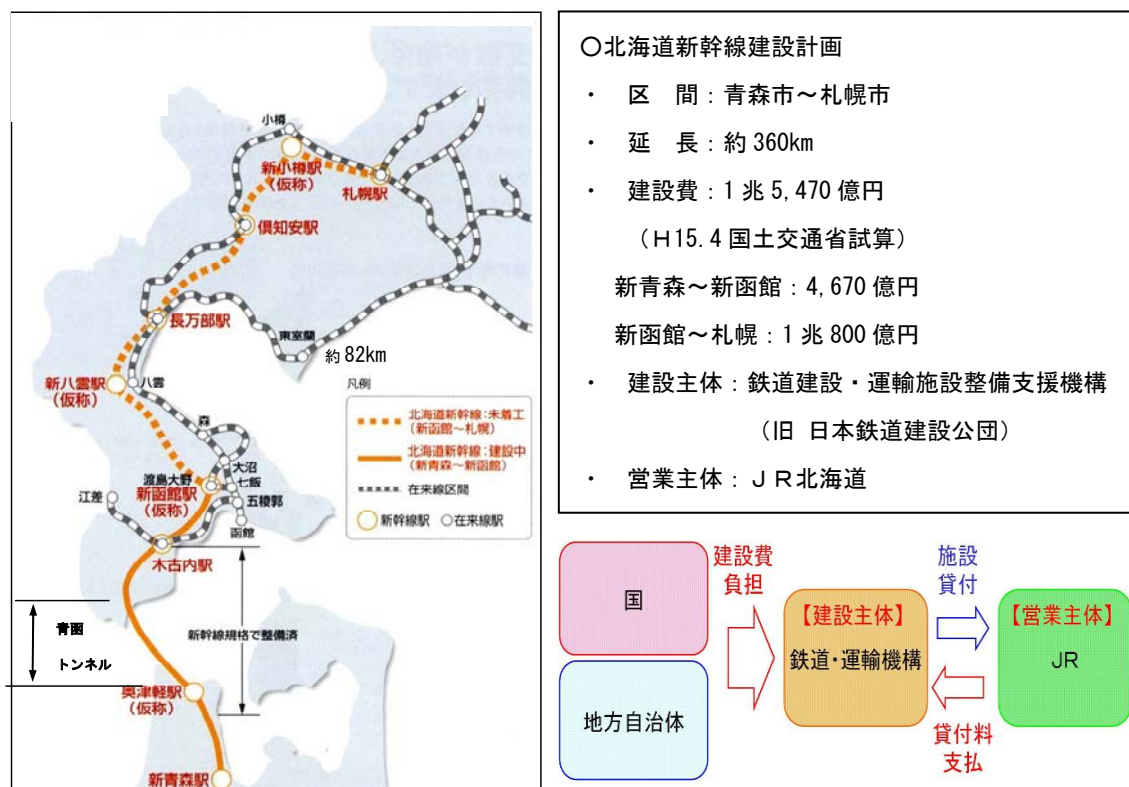


図 4-43 北海道新幹線（新青森・札幌）駅・ルート図

表 4-5 これまでの経緯

昭和 45 年 5 月	・「全国新幹線鉄道整備法」成立
昭和 48 年 11 月	・北海道新幹線を含む整備 5 路線が決定
↓	昭和 57 年 9 月 整備計画の当面凍結（閣議決定） 昭和 62 年 1 月 整備計画の凍結解除（閣議決定） 昭和 62 年 4 月 国鉄分割民営化 昭和 63 年 3 月 青函トンネル（海峡線）開業
平成 10 年 1 月	・駅・ルート公表、環境影響評価の着手に着手
平成 14 年 1 月	・環境影響評価の着手終了 ・新青森・札幌間の工事実施計画の認可申請
平成 16 年 12 月	・政府与党申合せにより新青森・新函館間の着工が決定
平成 17 年 4 月	・新青森・新函館間の工事実施計画の変更認可申請 ・同計画の認可
平成 17 年 5 月	・建設工事起工式

## (2) 北海道新幹線札幌延伸の効果

## ① 各都市への所要時間

区 間		新幹線	航空機
札幌駅から	新函館	約 50 分	約 2 時間 30 分
	新青森	約 1 時間 20 分	約 3 時間 00 分
	盛 岡	約 2 時間 00 分	約 3 時間 10 分
	仙 台	約 2 時間 50 分	約 3 時間 20 分

※資料：H19 北海道経済連合会調べ  
新青森－札幌間の最高速度を 300km/h と想定

## ② 道内外との交流人口の増加

北海道新幹線の開業により、特に時間短縮効果が大きい北海道と東北地方との交流量は、230 万人から 350 万人※に増加すると想定され、身近になった東北との新しい経済・文化交流が創出されます。

## ③ 経済効果

新たに生じる交流により、北海道・東北エリアに毎年 1,436 億円の経済効果と 1 万人超の雇用創出をもたらすと想定されています。これは、函館開業による効果の 12 倍におよびます。

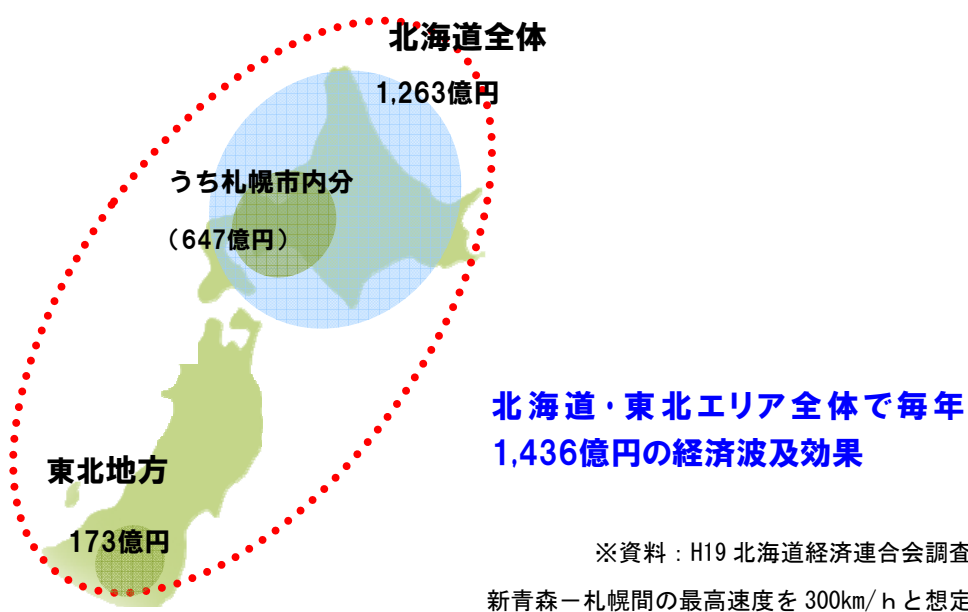


図 4-44 経済波及効果

#### ④ 高い定時性

現状では、道外との移動手段は航空機に大きく依存しており、悪天候による遅延、欠航の発生リスクが高くなる冬季の札幌市における国際会議の月平均開催件数は、夏季と比較して 1/4（H20 実績）に激減します。

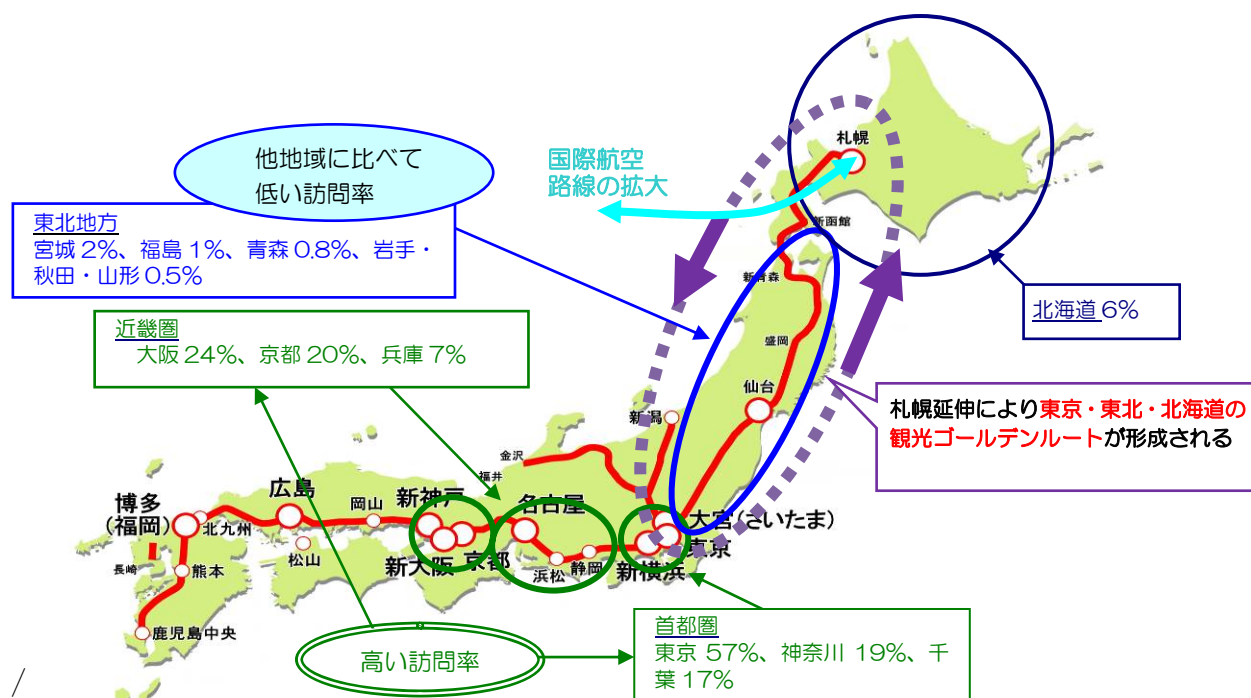
また、金曜夕方や夏休み期間、年末、イベント開催時は航空機が満席となることも多く、高速交通手段の多様化が必要とされています。

新幹線は、北海道と同様な積雪寒冷地である東北や上信越地方においても様々な積雪及び寒冷地対策により安定的な運行が確保されており、安定的な輸送手段です。

#### ⑤ 外国人旅行客の増加

北海道への外国人観光客は、アジア諸国を中心に増加傾向にあり、日本のインバウンド観光※に大きく貢献することが期待されています。外国人観光客に圧倒的な知名度を誇る北海道が、東北と一体となって、政府が進めているヴィジット・ジャパン・キャンペーンの目標達成に向けて外国人旅行者誘致を牽引します。

※インバウンド観光：海外から日本を訪れる観光



資料：JNTO 訪日外客訪問地調査 2006-2007

図 4-45 訪日外国人の都道府県別訪問率