

# 津軽海峡経済圏を創る 第二青函トンネル構想 パネルディスカッション資料

JAPIC 国土・未来プロジェクト研究会  
津軽海峡トンネルプロジェクトチーム  
パシフィックコンサルタンツ株式会社  
石崎 晶子

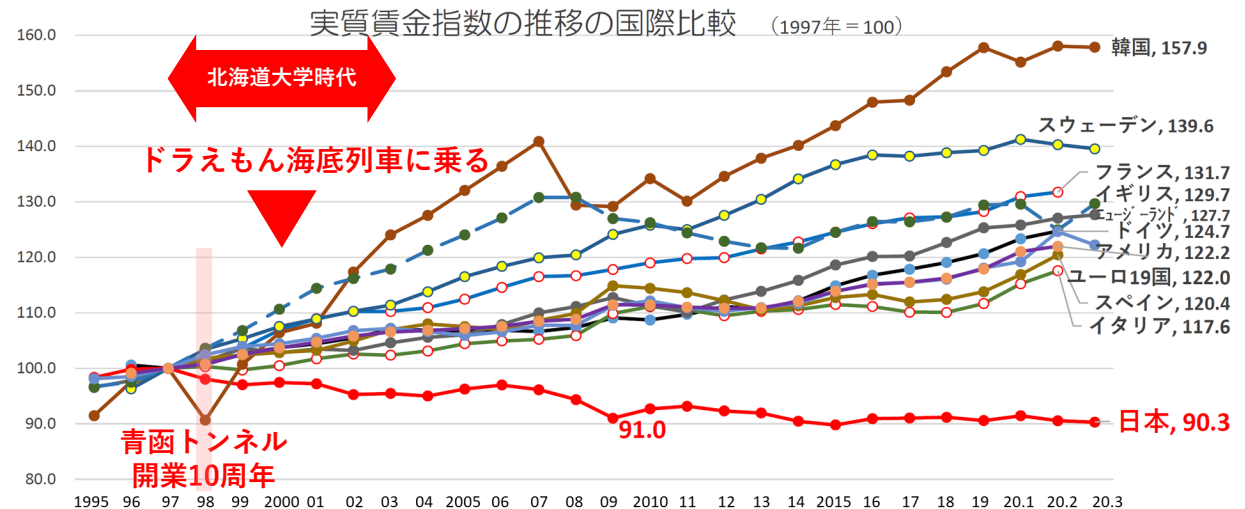
Pacific  
Consultants

Producing  
The Future™

P R O D U C I N G  
T H E F U T U R E

# 1. 自己紹介

- 2003 パシフィックコンサルタンツ株式会社 入社  
環境・エネルギー部門にて地球温暖化、生物多様性
- 2013 サービスプロバイダー推進本部 地域経営戦略部  
地方創生、事業化支援、スマートコミュニティ、地域一大学連携
- 2017～ 【JAPIC】国土・未来プロジェクト研究会／地域経営委員会
- 2018 本社 経営戦略室 兼 戦略企画部  
プロジェクト創生、スマートローカル、ガバナンス
- 2022～ 【JAPIC】国土創生プロジェクト委員会



## 2. 構想提言のポイント

---

### ①多機能型トンネル

ー食料、エネルギー、レジリエンス

### ②官民連携の事業方式

ーPFI事業/BTO方式/サービス購入型

### ③地域効果：青函経済圏

ー広域周遊観光創出のポテンシャル

### 3. WGでの議論紹介—新たな青函広域周遊観光

- 更に道路でつながることによる、**新たな青函周遊観光ルートの創出**  
観光に適した多様な交通モード；新幹線、フェリー、**+バス**

#### プロジェクトの効果④-1

##### ■ 青函圏（渡島・檜山の道南圏と青森県）への 新しいインフラ交通（道路）の提供！

- ① 24時間の往来が可能となり、  
青函圏が一つのコミュニティを形成する。
- ② 従来交通体系が変化し、青森・北海道間  
相互の**新たな観光事業の展開**が望める。

(例) 東京⇒青森空港、JR新青森⇒(乗用車、高速バス)⇒道南・道央

各交通機関の所要時間・1人当たりのコストシミュレーション  
(青森～函館、弘前～松前)

高速バスが  
早くて安価！

津軽海峡トンネル 開通前								津軽海峡トンネル 開通後			
		フェリー+乗用車 <sup>2)</sup> (1名あたり)		特急白鳥 <sup>3)</sup>		新幹線+路線バス		乗用車 <sup>2)</sup> (1名あたり)		高速バス	
青森～函館 (170km) <sup>1)</sup>	所要時間	5時間	1.00	2時間	0.40	1時間50分	0.36	2時間30分	0.50	2時間50分	0.56
	コスト	8,700円	1.00	5,490円	0.63	7,630円	0.87	7,150円	0.82	4,000円	0.46
弘前～松前 (120km) <sup>1)</sup>	所要時間	10時間 (函館経由)	1.00	4時間20分 (木古内経由)	0.43	4時間 (木古内経由)	0.40	1時間40分	0.16	2時間	0.20
	コスト	10,140円	1.00	6,920円	0.67	7,180円	0.70	5,350円	0.52	2,500円	0.24

1) 津軽海峡トンネル開通後の距離 2) 乗用車には2名乗車と仮定 3) 特急白鳥は2016年に廃止

27

### 3. WGでの議論紹介ー青函広域周遊観光

- 更に道路でつながることによる、新たな青函周遊観光ルートの創出  
観光に適した多様な交通モード；新幹線、フェリー、+バス

⇒インバウンド需要の取り込み・青函圏での周遊による経済効果は？

観光交流人口の経済効果 \*観光庁試算値

定住人口1人分（年間消費額127万）＝国内旅行者(宿泊)23人分＝外国人旅行者8人分

例えば… ➡ 77万人(96万人-19万人) × 1/2 × 127万/8人 = 61,118,750,000円！/年

#### 函館空港の30年後の将来イメージ

■ 函館空港の目標値

	2017年度	2024年度 (5年後)	2049年度 (30年後)
旅客数	179万人	231万人	331万人
国内線	160万人	184万人	236万人
国際線	19万人	46万人	96万人
貨物量	69百トン	64百トン	74百トン

(※四捨五入により合計が合わない場合がある)

■ 函館空港のネットワーク(30年後の想定)



(※現在の就航路線は季節運航便を除く)

道南・東北  
No.1の広域周  
遊観光ゲート  
ウェイへ！

### 3. WGでの議論紹介ー青函広域周遊観光

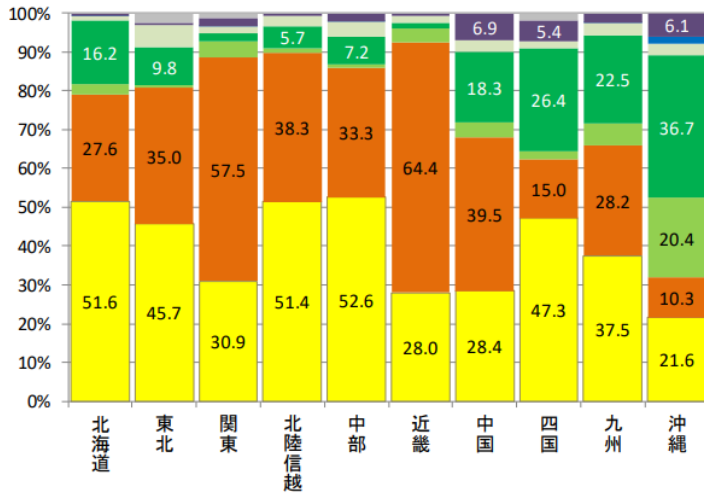
□ 更に道路でつながることによる、新たな青函周遊観光ルートの創出

観光に適した多様な交通モード；新幹線、フェリー、+バス

⇒“バス”“道路”ならではの、自由度の高い観光スタイル・コンテンツとは？

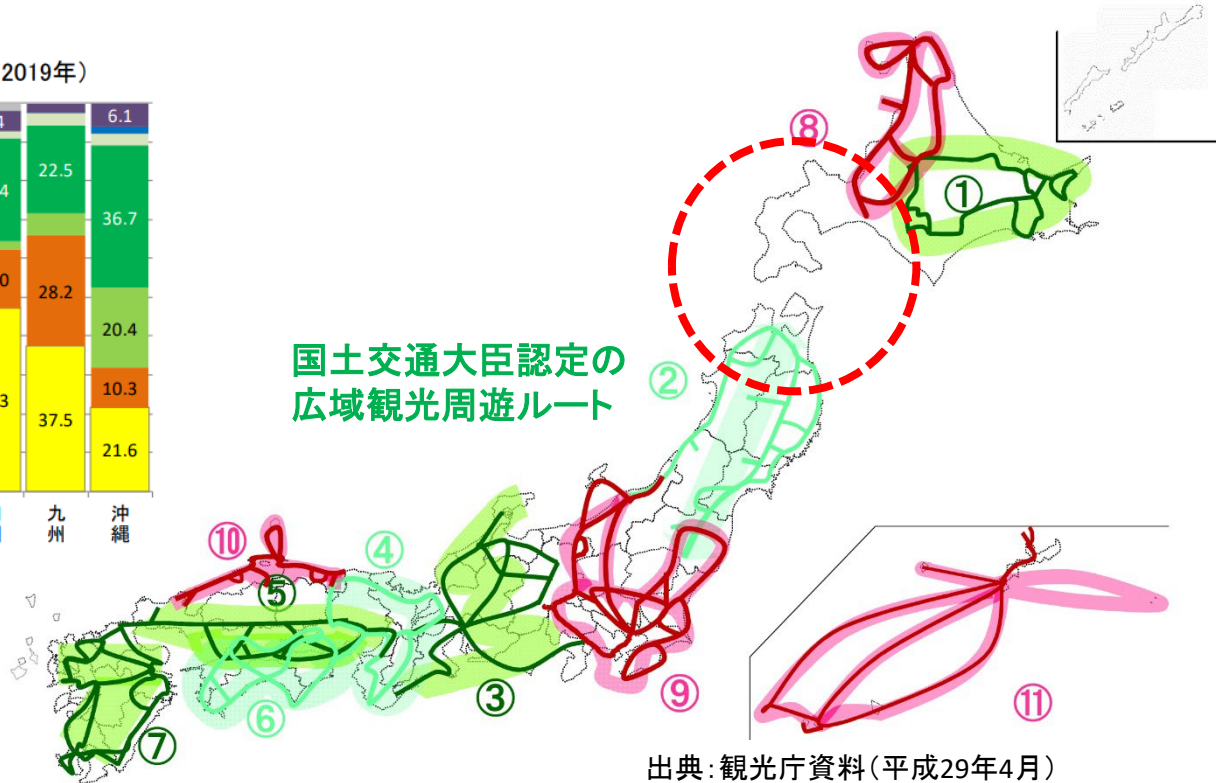
#### 訪日外国人の国内移動手段

図 地方ブロック内々での利用交通機関の内訳(2019年)



■ 鉄道 ■ バス ■ レンタカー ■ タクシー・ハイヤー  
■ その他の乗用車 ■ 国内線飛行機 ■ その他 ■ 不明

出典: 国交省資料(2019年)



出典: 観光庁資料(平成29年4月)

<https://www.mlit.go.jp/common/001181057.pdf>

### 3. WGでの議論紹介ー青函広域周遊観光

□ 更に道路でつながることによる、新たな青函周遊観光ルートの創出

観光に適した多様な交通モード；新幹線、フェリー、+バス

⇒ 乗り換え負担低減のシームレスな観光商品の開発と環境整備とは？

ex) 広域交通（空港ー主要拠点のリムジンバス）

域内交通（広域交通と連携したインバウンド対応MaaS）

青函圏で共通した乗降・乗換・観光案内の多言語表示



### 3. WGでの議論紹介ー青函広域周遊観光

- 更に道路でつながることによる、新たな青函周遊観光ルートの創出  
 観光に適した多様な交通モード；新幹線、フェリー、+バス  
 ⇒SA/周辺ICは、青函圏観光・物流・エネルギーのハブとなるか？



#### SA・ICの高度化・充実

- 周遊観光拠点
- 物流中継・積替拠点  
(完全自動運転への対応)
- EV・FCVのStation機能  
(周辺洋上風力からのグリーン水素供給)

