

# 第2青函トンネル実現を目指して!

2月19日(金)、福島町福祉センターで「令和2年度渡島西部四町議会議員連絡協議会議員研修会」が開催され、渡島西部四町の議会議員や町長、関係職員など66名が研修をしました。  
当町の参加議員9名の研修成果については、定例会3月会議で報告しております。

## 講演名 「JAPIC 津軽海峡トンネルプロジェクト」 ～ コロナ禍を超えて、国土発展のために ～

講師 JAPIC 国土・未来プロジェクト研究会 神尾 哲也 氏

### ○なぜ、第2青函トンネルが必要か？

- ・四国・九州は、明石海峡大橋や瀬戸大橋、関門トンネル等で本州と陸続きになっており、物流や人の流れなどに大きな経済効果を生み出していますが、北海道は津軽海峡で道路が分断されており、農水産物輸送の8割がカーフェリー利用のトラック輸送で、福岡・東京間のトラック輸送と比べると、約5万5千円の輸送経費の増と試算されております。

北海道の豊富な農水産資源を活かすためには、他の生産地との競争力強化策としての輸送経費削減、また、消費拡大の観点からも、物流と人の流れの増加策は急務であることから、第2青函トンネルの必要性が、今後、益々重要な課題となります。



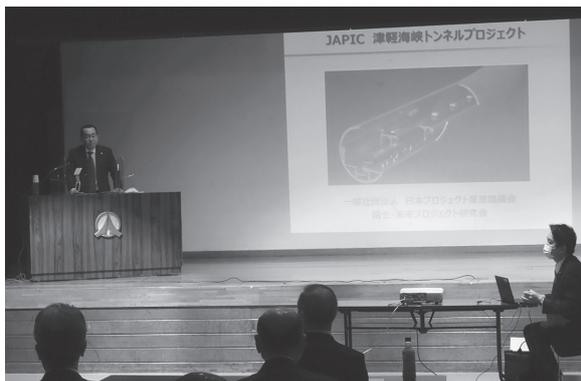
講演に聴き入る四町の議会議員

### ○第2青函トンネルのプロジェクト概要は？

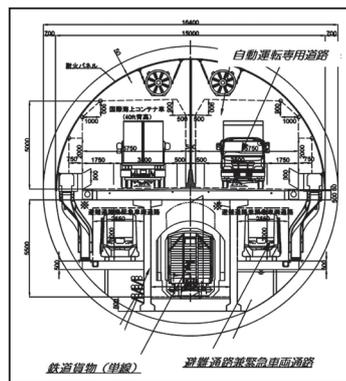
- ・計画の概要 ～ トンネルの計画延長は31km(内径15.0m)で、自動運転車専用道路と鉄道貨物(単線)を併用したトンネルとなっています。
- ・概算事業費 ～ 7,200億円(税抜き)
- ・事業方式 ～ PFI方式 ※民間の資金と経営能力・技術力を活用し、公共施設等の設計・建設・更新・維持管理・運営を行う事業方式。
- ・事業期間 ～ 調査設計・施工・アクセス道整備を含め、事業期間は約15年の見込み

### ○第2青函トンネルの効果は？

- ・函館・青森間のフェリーと比べ、所要時間50%、大型車の物流コスト46%が削減される。
- ・北海道と青森の物流・消費(観光)の増加は、年878億円の経済効果と試算している。
- ・青函トンネルが新幹線専用となり、本来の高速化が可能となり、利用率が向上する。



講演中の国土・未来プロジェクト研究会 神尾委員



研修会資料「今後推進すべきインフラプロジェクト」から引用