

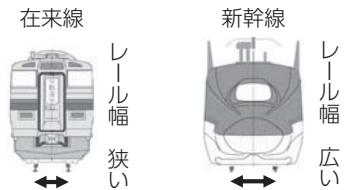
POINT

1

3本目のレール設置（三線軌条化）

新幹線は在来線（はこだてライナー、特急北斗等）よりもレール幅が広いため、3本目のレールを新たに設置することで、新幹線車両も在来線区間の走行が可能。

【車両によるレール幅の違い】



【レール断面図】

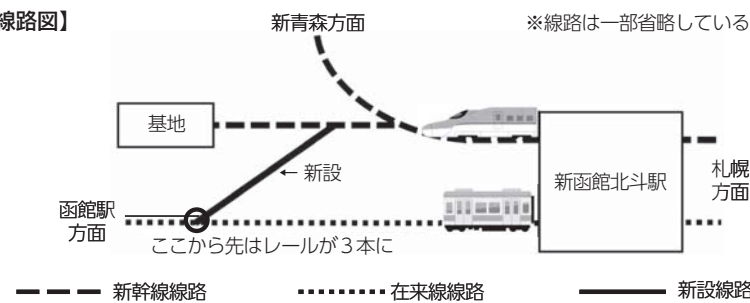


- ・在来線（レール幅の狭い車両）は「A」と「B」のレールを使用
- ・新幹線（レール幅の広い車両）は「A」と「C」のレールを使用

新幹線から在来線への線路新設

新幹線車両が在来線へ乗り入れるルートを下図のように設定。新函館北斗駅から新幹線基地へ向かう新幹線線路があり、その途中から分かれて在来線線路に接続するよう、新たに線路を設置。

【乗り入れ線路図】



POINT

2

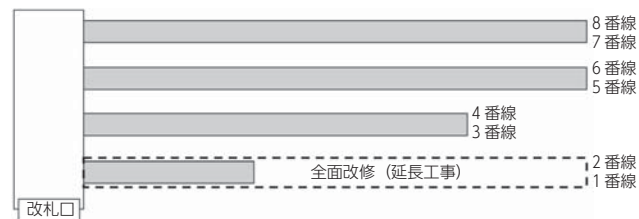
POINT

3

函館駅のホーム改修

函館駅に停車する新幹線は、乗り入れしやすい一番手前のホームである1番、2番線へ乗り入れする。現在、在来線規格のホームである1番、2番線ではホームの長さや高さが足りないため改修が必要。

【函館駅ホーム図】



今回のまとめ

新幹線の乗り入れは札幌や青森への時間短縮効果や、函館への来訪者増加による経済波及効果などが見込まれます。

今回は、調査結果のお知らせであり、新幹線乗り入れ実施の可否について決まったものではありません。結果を踏まえ引き続き検討をしていきます。

新幹線乗り入れに関する新しい情報は、今後も「市政はこだて」やホームページでお知らせする予定です。

お問合せ 交通政策課新幹線対策担当 ☎21-3626

北海道新幹線

乗り入れ整備

3つのポイント

Hakodate news



新幹線等の函館駅乗り入れに関する調査業務 結果報告



調査結果がまとまりましたので、報告します

昨年12月の中間報告を経て、委託業者より調査報告書が提出されましたので、その概要を報告します。

「目的」と「期待」

北海道新幹線の札幌開業時には、函館〜札幌間を運行する特急北斗の廃止が見込まれます。新幹線の延伸による所要時間の短縮は見込まれますが、新函館北斗駅でははこだてライナーと新幹線の乗り換えが発生します。

一方、新幹線が函館駅に乗り入れた場合は、交通の連携、交流人口の広がり、産業の振興、魅力ある都市形成が図られ、函館のみならず、道南、北海道、そして全国へと波及効果が拡大することが期待できます。

新幹線の乗り入れ実現は、函館市の活性化の起爆剤となり、観光客が増加し地域経済全体を押し上げ、市民の意識も変化し、さらなるまちの活性化、イメージアップにつながるものと考えられます。

本調査は、昨年7月の第2回市議会定例会において、補正予算の議決をいただき、9月からコンサルタント業者に業務委託したうえで調査を進めてきました。



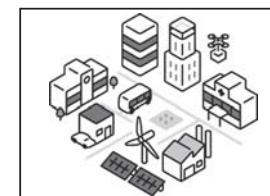
整備工事の期間
約5年間

実際の工事では、土木・軌道3.5年、電気関係1.5年、また、開業準備に0.5年程度かかると見込んでいます。



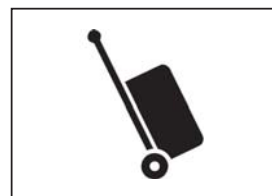
整備費用
157～169億円(税別)

フル規格新幹線の場合では、整備費は161億円から169億円（税抜）と見込んでいます。



経済波及効果
年間約114～141億円

函館市への来訪者数が増えることで、年間約114億円から141億円の経済波及効果が見込まれます。



旅客見込者数
1日約1,400人増

新たに道南を訪れる人が1日あたり約1,400人増加、年間だと約50万人の増加が見込まれます。