

羽越・奥羽新幹線関係6県合同プロジェクトチーム調査結果（概要）

令和3年6月21日
関係6県合同PT

プロジェクトチームの概要

1. 設置目的

- 羽越・奥羽新幹線の早期実現に向け、沿線6県（青森、秋田、山形、福島、新潟、富山）が連携した取組みを加速させ、政府に対する要望・提案を説得力のある効果的なものにしていくとともに、各県内の一層の機運醸成を図るため、以下の調査・検討を実施
 - 両新幹線の費用対効果の算出
 - これからの整備手法の研究
 - 両新幹線を活用した地域ビジョンの策定

2. 位置付け・構成員

- 「羽越新幹線建設促進同盟会」及び「奥羽新幹線建設促進同盟会」（両同盟会とも会長は山形県知事）の中に設置し、各県の課長級職員で構成

3. 調査・検討期間

- 平成29年度～令和3年度
※平成29年8月以降、全15回の会議を経て、令和3年6月に調査結果をとりまとめ

I. 両新幹線の費用対効果の算出 / II. これからの整備手法の研究

1. 路線計画・運行計画の設定（費用対効果の算出のために仮に設定）

- 基本計画ルートや羽越本線・奥羽本線をベースに概略ルート等を設定併せて、既存の新幹線等も参考に、運行本数・運行速度等を設定

（路線計画）

	羽越新幹線	奥羽新幹線
起点～終点	富山駅～新青森駅	福島駅～秋田駅
経由地	新潟駅・秋田駅	山形駅
路線延長（※）	新設延長：486.1km 既設区間：170.2km	新設延長：265.6km 既設部分：0.7km

※羽越新幹線は北陸新幹線・上越新幹線を、奥羽新幹線は起点の駅部を共用すると仮定

（運行計画）

列車種別	①速達タイプ（概ね人口10～15万人以上の都市に停車） ②各駅停車タイプ（概ね人口5万人以上の都市等に停車）
運行本数	片道32本/日（毎時2本程度 速達：各駅停車=1:1）
運行速度	①速度向上パターン（東北新幹線の最高速度320km/hを参考） ②既存パターン（開業済み新幹線の表定速度を参考）
供用開始	2045年

（所要時間短縮効果（速達タイプ×速度向上パターン））

羽越新幹線 ※現況所要時間は2019年3月時刻表（最速）での比較
・富山駅～新青森駅 4:28（大宮駅経由）⇒ 3:02 ▲1:26
・鶴岡駅～東京駅（新潟駅経由） 3:33 ⇒ 2:21 ▲1:12
奥羽新幹線 ※秋田・山形新幹線（最速）での比較
・秋田駅～東京駅 3:37 ⇒ 2:23 ▲1:14
・山形駅～東京駅 2:26 ⇒ 1:40 ▲0:46



※新幹線の正式なルートや停車駅については、整備計画への格上げ後、政府等による調査・議論を踏まえ決定

2. 事業費の算定

- 直近の主な整備新幹線（東北・九州・北陸）の事業実績を基にした積算（①従来型）に加え、「II. これからの整備手法の研究」を基に、費用削減が期待できる整備手法の適用可能性や具体的な費用削減効果を検討のうえ、適用した場合の事業費を積算（②整備手法適用型）

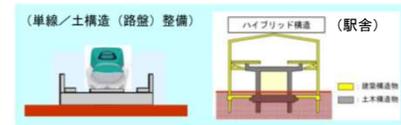
※「研究」では、単線化や土構造、駅舎等の整備手法及び山形・秋田新幹線など既存ストック（線路・車両等）の活用可能性や課題等について検討

（事業費積算結果）

※事業費は費用便益比（B/C）算定の基礎となる消費税抜きの金額

	羽越新幹線	奥羽新幹線	羽越+奥羽新幹線
①複線・高架整備	3.44兆円	1.91兆円	5.35兆円
②単線・土構造（路盤）・駅舎	2.60～2.71兆円	1.45～1.51兆円	4.04兆円～4.22兆円

※①：従来型、②：整備手法適用型（イメージは右図のとおり）
②の事業費に幅があるのは、土構造（路盤）整備割合の違いによる。（トンネルを除く明かり区間について、整備新幹線の実績程度25%と東海道新幹線の実績程度70%の2パターンで試算）



3. 需要予測

- 「1」の路線計画・運行計画を基に、以下の条件を設定したうえで、整備後の需要を予測

	内容		
	各都道府県の「人口ビジョン」		
人口推計	「ベース」ケース	「展望」ケース	
経済成長	低め（2028年まで成長実現）	高め（2060年まで成長実現）	※「中長期の経済財政に関する試算」（平成31年1月内閣府）を参考
運行速度	既存パターン	速度向上パターン	※内容は「1」の運行計画のとおり

（需要予測結果の例：2045年時点の県間の鉄道断面交通量）

	整備パターン	ケース	整備なし	整備あり
山形～福島	奥羽新幹線	展望	11.5千人/日	32.7千人/日
山形～秋田	羽越新幹線	展望	0.5千人/日	15.0千人/日

4. 費用便益比（B/C）の算出

- 需要予測の結果を基に、利用者便益、供給者便益、環境等改善便益等を算出し、事業費で除して費用便益比（B/C）を算出（事業費及び需要予測の各ケースを組み合わせる複数パターンを算出）
- 「社会的割引率」は、国土交通省の指針に基づく「4%」のほか、近年の国債利回りや他の基本計画路線の算定例も踏まえて「3%」も検討

（B/C算出結果）

羽越新幹線	最小値	0.53	複線・高架整備	× ベース × 4%
	最大値	1.21	単線・土構造（路盤）・駅舎	× 展望 × 3%
奥羽新幹線	最小値	0.50	複線・高架整備	× ベース × 4%
	最大値	1.13	単線・土構造（路盤）・駅舎	× 展望 × 3%
羽越+奥羽新幹線	最小値	0.47	複線・高架整備	× ベース × 4%
	最大値	1.08	単線・土構造（路盤）・駅舎	× 展望 × 3%

III. 両新幹線を活用した地域ビジョン

1. 策定の趣旨

- 羽越・奥羽新幹線整備により実現を目指す地域発展の将来展望や両新幹線を活用した政策展開の視点、両新幹線の国土形成上の役割等を整理し、両新幹線の意義を明らかにするもの

2. 新幹線整備による効果と今後の新幹線整備に求められる視点

(1) 沿線地域におけるこれまでの新幹線整備の効果

<観光分野>

- 交流人口の拡大
- 観光入込客数、インバウンドの増加

<産業・経済分野>

- 企業立地、本社機能等の移転促進
- 地元企業の活動活性化

<暮らし・生活分野>

- 移住・定住、二地域居住の促進
- 生活利便性の向上
- 通勤・通学圏の拡大

<都市機能・防災分野>

- 都市の拠点性の向上
- リダンダンシー機能の確保
- 地域を担う人づくり、地域づくり活動の促進

(2) これからの新幹線整備に求められる視点 (羽越・奥羽新幹線の機能や役割を考える際に参考とすべきもの)

視点1：政府がこれからの新幹線（リニア）に期待する役割

- フェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションが生み出す新たなイノベーション
- 時間と場所からの解放による新たなビジネススタイル・ライフスタイル
- 海外からの人や投資の積極的な呼び込み
- 災害リスクへの対応

視点2：全国知事会等が示す新幹線ネットワークの充実・強化の必要性

- 政府が推進する「地方創生回廊」実現への寄与
- 首都圏や太平洋ベルト大交流圏と同様の「多様性のある経済圏」の形成

視点3：新型コロナウイルスがもたらした価値転換の兆しへの対応

- 地域資源の再認識、安全・安心な観光ニーズの高まり ⇒ マイクロツーリズム等の新たな旅行ニーズへの対応
- 産業の国内回帰・分散化に向けた動き ⇒ 人材・技術・自然等の潜在力を活かした企業立地等の促進
- 新たな働き方、暮らし方の加速化への対応 ⇒ 地方への新たな人の流れの積極的・効果的な取り込み
- 資源偏在・東京一極集中リスクの再認識 ⇒ 地域の持続可能性の確保、分散型の社会経済構造の構築

3. 地域発展の将来展望と実現の基盤となる羽越・奥羽新幹線

(1) 羽越・奥羽新幹線整備により見込まれる効果

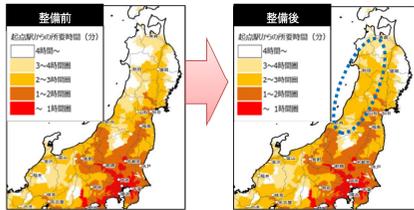
- ①移動時間の短縮 ②移動確実性の向上 ③広域周遊が可能な新幹線ネットワークの実現

⇒ これら「移動条件の変化」を最大限に生かした取組みを地域において積極的・効果的に展開することにより、上記「2」のような観光、産業・経済、暮らし・生活、都市機能等の各分野での効果発現も期待

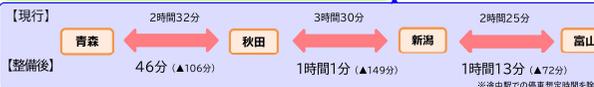
(移動時間短縮等の効果イメージ)

首都圏等との移動時間短縮により地方への人の流れが加速

- ◆ 東京駅を起点とした所要時間の短縮 (※現行所要時間は秋田・山形新幹線 (最速) による比較)
- ◆ 東京駅～秋田駅間【現行】3時間37分 ⇒ 2時間23分 ▲74分短縮
- ◆ 東京駅～山形駅間【現行】2時間26分 ⇒ 1時間40分 ▲46分短縮
- ⇒ 日本海側が日帰り圏(3時間到達圏)となるなど、秋田県・山形県を中心として、交流圏と交流人口が大幅に拡大

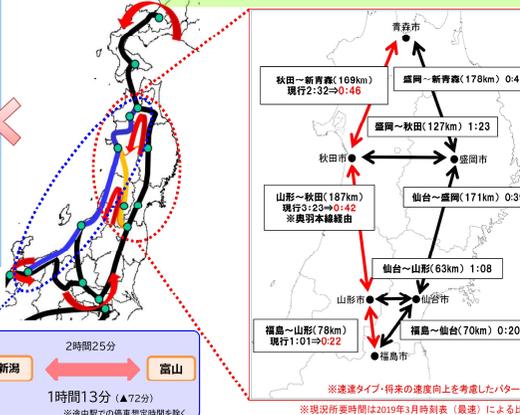


- ◆ 新潟駅～秋田駅間 3時間30分 ⇒ 1時間1分 ▲149分短縮
- ◆ 高山駅～新青森駅間 4時間28分 ⇒ 3時間2分 ▲86分短縮
- ⇒ 日本海側の主要都市間の結びつきが大幅に強化



日本海側の域内連携が加速 (日本海側の「遠い近所」から脱却)

- ◆ 沿線都市間における所要時間の短縮
- ◆ 日本海側の都市間所要時間が太平洋側と同程度まで短縮
- ⇒ 日本海側都市の成長につながる交流・連携ダイヤモンドの形成



(2) 羽越・奥羽新幹線により実現を目指す地域発展の将来展望と政策展開の視点

- 既存新幹線の整備効果や今後の新幹線整備に求められる視点、羽越・奥羽新幹線の整備により見込まれる効果等を基に、沿線地域のポテンシャルを生かした「地域発展の将来展望」(◆)とその実現に向けた「政策展開の視点」(◇)を以下のとおり整理

<観光分野>

◆国内外の活力が行き交う循環・周遊型の交流圏の実現

◇特長ある伝統・文化、豊かな地域資源、多彩な交流基盤を強みに、国内外との交流を加速

(政策展開のイメージ)

- ▶ 日本ならではの価値を周遊しながら体験できる「日本海歴史・文化回廊」の形成
- ▶ 地域内の陸・海・空の交通機関を組み合わせた「地域連携型立体観光」の展開
- ▶ 地域の魅力ある共通資源(食、自然、健康等)を組み合わせた「新しいテーマツーリズム」の展開

<産業・経済分野>

◆交流拡大により多様なイノベーションが生み出される自律型の経済圏の実現

◇高い技術と豊かな自然を強みに、地域と国土の発展を支える高付加価値型の産業を形成

(政策展開のイメージ)

- ▶ 企業立地や地域内外の企業・研究機関との連携促進による「先端医療・バイオ産業回廊」の形成
- ▶ 豊かな自然環境等の高いポテンシャルを生かした「次世代エネルギーフロンティア」の形成
- ▶ 高付加価値の農畜水産物・加工食品の一大生産拠点「日本の食産業・食文化基地」の展開

<暮らし・生活分野>

◆都市と地方の共創・共助による持続可能で活力ある地域社会の実現

◇安全・安心で豊かな自然・社会環境を強みに、新たなビジネス・ライフスタイルを発信・提案

(政策展開のイメージ)

- ▶ 自然や文化、ゆとりある住まいなど、創造性を喚起する豊かな環境を生かした「クリエイティブ人材が集う価値創造拠点」の創出
- ▶ 都市部の兼業・副業希望者をターゲットとして地域や企業とのマッチングを図る「逆指名型・テーマ型人材誘致」の展開

<都市機能・防災分野>

◆地域の暮らしを支え、我が国の持続的な発展に資する、活力ある重層的な圏域の実現

◇都市と周辺部、都市同士がつながり、新たな魅力や活力を生む、連携・交流によるまちづくり・圏域づくりを推進

(政策展開のイメージ)

- ▶ 対岸諸国との近接性を生かし、交流拠点として高い競争力を持つ「環日本海交流ゲートウェイ」の形成
- ▶ 大規模災害の少ない地域特性を生かし、有事の際に産業活動や人流・物流を支える「国土(首都圏・太平洋側)のバックアップ圏域」の形成

4. 羽越・奥羽新幹線が国土形成に果たす役割

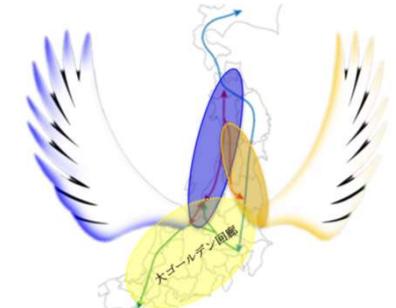
- 両新幹線の整備により、日本海側を走る新たな国土軸や東北の中央部を貫く大動脈が形成され、他の新幹線とつながることによって全国の新幹線ネットワークの充実が図られることになる。これにより、国土形成の観点からも、以下の役割が期待される。

大規模災害時のリダンダンシー機能の確保

集中型ネットワークから分散型ネットワークへの転換

新たな“広域交流圏”の形成

※北陸新幹線の大阪延伸により創出される「大ゴールデン回廊」との結節による、北海道から関西まで新幹線ネットワークで結ばれる「大交流圏」の形成



“羽”越・奥“羽”新幹線は、「羽」の交流を通して、日本全体を飛躍させる“ダブルウィング”