

令和2年第1回定例会（2月議会） 産業観光委員会・分科会 提出資料

令和2年 2月26日
観光文化スポーツ部

【所管事項関連】

観 光 戦 略 課	秋田県営由利高原オートキャンプ場の廃止について	-----	1
交 通 政 策 課	秋田新幹線トンネル整備に伴う経済波及効果分析等調査 について	---	2
ス ポ ー ツ 振 興 課	新スタジアム整備に向けた諸課題の調査・研究について (最終報告)	---	7

秋田県営由利高原オートキャンプ場の廃止について

観光戦略課

県営由利高原オートキャンプ場は、オートキャンプによる周遊観光の促進と鳥海高原地域の観光振興を目的に、平成4年、地元自治体の要望を受けて開設したが、レジャーニーズの多様化や施設の老朽化により利用者の減少が進む中、今般、管理運営を担ってきた由利本荘市が周辺地域の観光施設の再編を行うことを踏まえ、令和2年度末をもって施設を廃止する。

1 施設の概要

- ・ 設置場所：由利本荘市西沢字南由利原地内
- ・ 開業時期：平成4年4月24日
- ・ 敷地面積：21,724㎡（県有地）
- ・ 主な施設：管理棟、トイレ、炊事場、東屋、
焼却炉、テントサイト45区画
- ・ 指定管理者：由利本荘市
- ・ 指定管理手法：利用料金制を導入し指定管理料の支払いは行っていない



年間利用者数：	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度
	475人	316人	416人	114人	172人

2 廃止の理由

- ・ 施設の運営を担う由利本荘市より、昨年12月に「南由利原高原周辺観光施設の再編のため、現在の指定管理期間の終了をもって、隣接地で同市が運営する南由利原青少年旅行村へオートキャンプ機能を集約させたい」との申し入れがあった。
- ・ 同旅行村では、ケビンやオートキャンプサイトが整備されており、電源等の機能がない県営オートキャンプ場は、大規模な改修を行わない限り利用増が見込めない。

3 今後の予定

- ・ 令和2年6月議会 秋田県営観光レクリエーション施設条例改正案の提案
- ・ 令和3年3月末 オートキャンプ場の廃止

秋田新幹線トンネル整備に伴う経済波及効果分析等調査について

交通政策課

1 調査の概要

(1) 目的

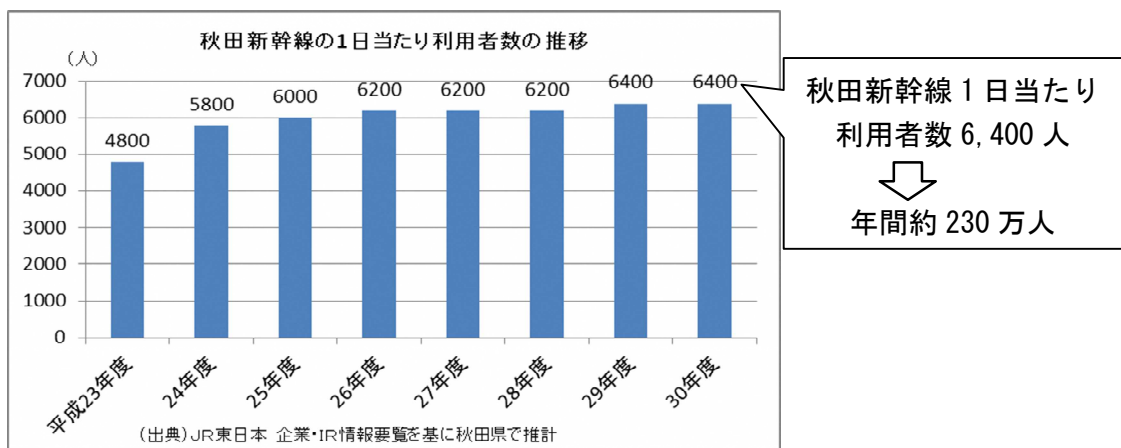
秋田新幹線トンネル整備構想の早期実現に向けて、トンネル整備に伴う地域への経済波及効果等を把握する。

(2) 調査項目

- ・トンネル整備（建設投資）による経済波及効果
- ・入込客数の増加及びその経済波及効果
- ・時間短縮による利用者便益
- ・運休・遅延による社会的損失 等

2 秋田新幹線の利用動向について

秋田新幹線は、本県と首都圏や仙台市、盛岡市等を結ぶ交通の大動脈として、1日16往復運行され、1日当たり約6,400人（約230万人／年）が利用している。

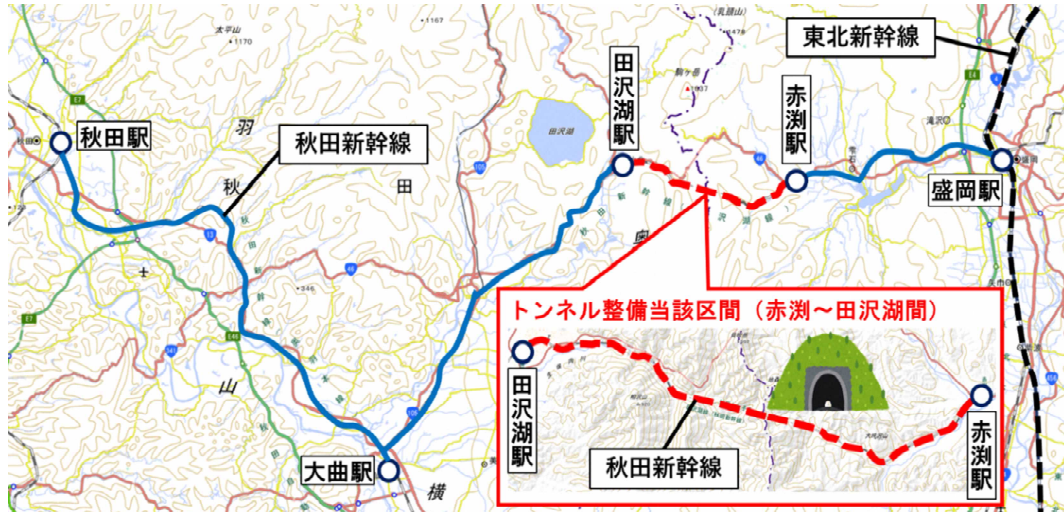


3 秋田新幹線トンネル整備構想について

秋田新幹線は急峻な奥羽山脈を横断するため、豪雨や豪雪、強風等の自然災害による輸送障害のリスクを抱え、安定運行や定時性の確保に支障を来している。

このため、JR東日本では、輸送障害のリスクに対応した防災対策の強化や高速化を図るため、岩手県の赤湊駅と本県の田沢湖駅との間にトンネルを整備する構想を持っている。

秋田新幹線トンネル整備構想区間概要



※出典 国土地理院地図に加筆

秋田新幹線トンネル整備構想の概要

整備区間	赤沢～田沢湖間（約 18.1 km） トンネル延長約 15 km（アプローチ含む）
事業費	約 700 億円
工期	着工から約 11 年
整備効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 防災対策の強化 ・ 運行の安定性・定時性の向上 ・ 高速化（所要時間短縮：約 7 分間） ・ 交流人口の拡大 ・ 県民生活の利便性向上 等

4 トンネル整備に伴う地域経済や県民生活への主な効果について

トンネル整備による主な効果として、トンネル建設という投資事業や所要時間短縮に伴う入込客数増加による経済波及効果のほか、防災対策強化による安全性の確保や運行の安定性・定時性向上などが見込まれる。

(1) 経済波及効果分析

① トンネル建設に伴う経済波及効果

トンネル整備に要する事業費約 700 億円を投資することに伴う経済波及効果について、秋田県の経済波及効果分析ツールを用いて産業連関分析を行ったところ、その波及効果は、1, 113 億円程度と推計された。

② トンネル供用による経済波及効果

トンネル整備により整備区間の所要時間が約7分間短縮することが見込まれていることから、所要時間短縮に伴う入込客数の増加を予測し経済波及効果を算出した。

その結果、本県への入込客数は南関東からの入込を中心に1日当たり110人、年間約4万人が増加し、その波及効果は年間約6億円と推計された。

秋田県への入込客数変化の発地点別内訳（人／日）

	宮城発	北関東発	南関東発	その他発	計
秋田県着	+20	+10	+70	+10	+110

※北関東：茨城県、栃木県、群馬県

※南関東：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県

③ トンネル整備によるその他の定性的な効果

自然災害によるリスクの大幅低減による安全性の確保、運行の安定性・定時性の向上のほか、本県への入込客増加に伴うビジネス活動の活性化やイベント等の集客エリアの拡大など、地域経済の活性化や県民生活の利便性向上が見込まれる。

(2) 秋田新幹線利用者の増加便益

トンネル整備は利用者に時間短縮による利便性向上をもたらすことから、需要予測をもとに整備前後の利用者数と短縮時間等からその便益について簡易的に試算したところ、年間約11億円の便益が見込まれる結果となった。

【利用者便益の算定根拠等】

※ 算定対象となる便益：時間短縮に伴い追加的に享受する便益

※ 整備前の利用者数：2,249千人／年（推計）

※ 整備後の利用者数：2,402千人／年（推計）

※ 70円／分（国土交通省調査の幹線旅客を対象としたモデルから算出した新幹線利用者の時間価値）

5 運休・遅延による社会的損失額の試算について

(1) 運休・遅延発生時に想定される影響

運休・遅延（以下「運休等」という。）の際に想定される影響については、旅行の取りやめや時間の損失、航空機等の代替交通手段への変更に伴う追加費用の発生などが考えられる。運休等が長期に渡る場合、風評被害による観光客の減少や地域全体のイメージダウンなどが想定される。

【想定される主な影響】

<運休時>

- ・代替交通機関を利用することによる新幹線利用者の時間損失と費用負担
- ・旅行や商談中止による利用者の機会損失、地域の消費額損失 等

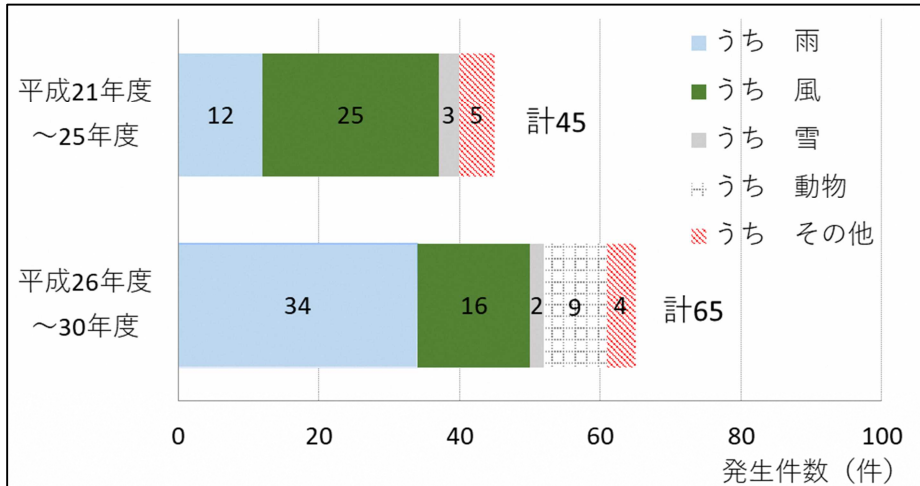
<遅延時>

- ・利用者の時間損失、行動制限
- ・東北新幹線など接続列車への遅延波及 等

(2) 最近における運休等の発生状況

平成21年度から30年度までの10年間に赤渕～田沢湖間において発生した運休等の状況を、前半、後半の各5年に大別してみると、前半5年間の45件から、後半5年間は65件に増加し、その増加要因は雨(12件→34件)、動物(0件→9件)が多くなっており、運休等の主な要因は、風から雨へとシフトしてきている。

秋田新幹線(赤渕～田沢湖間)の原因別運休・遅延件数



※出典 JR東日本による提供データより

(3) 運休等による社会的損失額の試算

近年で最も被害が大きかった平成25年8月の運休等も雨が原因であり、この事例と同規模の災害について、一定の条件のもと利用者及び地域に関する損失額を試算したところ、被影響者数は23日間で約15万人、利用者の損失額は約2.4億円、地域の損失額は約2.8億円となった。

【災害の概要】

- 平成25年8月9日発生の大雨による災害
 - 8月9日～11日(全線運休)
 - 8月12日～31日(一部運休・遅延)
 - ・総遅延本数：約1,200本
 - ・総遅延時分：約16,000分
- ※ JR東日本提供データより

項目	内容
被影響者数 ※在来線含む	約15万人 (1日当たり約6,500人)
利用者の損失額	約2.4億円 (1日当たり約1,000万円)
地域の損失額	約2.8億円 (1日当たり約1,200万円)

6 まとめ

以上のことから、秋田新幹線のトンネル整備は、自然災害等からの安全確保、同新幹線における運行の安定性・定時性向上等が図られるほか、派生的に発生する経済波及効果や回避・低減できる社会的損失も大きく、県内外の利用者はもとより本県全体にとって有益な事業である。

調査結果のまとめ

主な効果等	内 容
トンネル整備（建設投資）による 経済波及効果	約1, 113億円
秋田県への入込客数増加	年間 約4万人
入込者数増加による 経済波及効果	年間 約6億円
時間短縮による利用者便益	年間 約11億円（約7分間短縮）
その他の効果	<ul style="list-style-type: none"> ○交流人口拡大による地域活性化 <ul style="list-style-type: none"> ・ビジネス活動の活性化と機会の拡大 ・イベント等の集客エリアの拡大 ・帰省や親族・友人・知人訪問の利便性向上 ・秋田のイメージアップ等
社会的損失の回避・低減	<ul style="list-style-type: none"> ○自然災害等で運休・遅延した際の社会的損失の回避・低減 <ul style="list-style-type: none"> <過去の災害（23日間）を参考にした損失額試算> <ul style="list-style-type: none"> ・被影響者数 約15万人 ・利用者の損失額 約2.4億円 (時間損失・代替交通経費) ・地域の損失額 約2.8億円 (来客数減による観光消費減) ○防災対策強化による安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・自然災害等のリスクの大幅低減 ・安定運行による鉄道に対する信頼性向上 ・東北新幹線など接続列車の遅延防止等

新スタジアム整備に向けた諸課題の調査・研究について（最終報告）

スポーツ振興課

1 目的

八橋運動公園、秋田プライウッド敷地、秋田大学敷地の3か所について、県と秋田市が深掘りした調査・研究を行い、それぞれの候補地における課題解決の可能性を探る。

2 基本的な考え方

3候補地ともに大小様々な課題を抱えているが、スタジアム整備に当たって大きな支障となる課題を中心に検討を行うこととした。

3 調査・研究の結果

(1) 候補地の課題検討

ア 八橋運動公園

課題：第2球技場と健康広場にスタジアムを整備するに当たり、利用率の高い両施設の代替地をどう確保するか。

結論：県から代替地案として次の4案を示したが、「既存施設の利用者の理解が得られる見通しが無い」、「公園内の施設バランスを大きく損なう」等の理由により、秋田市は全て「不適」との見解を示した。県・市とも、更なる代替地案はなく、課題解決の見通しが無いことから、当地への整備は困難である。

	第2球技場（人工芝、10,140 m ² ）	健康広場（天然芝、10,140 m ² ）
代替地案①	秋田県立新屋運動広場	秋田市文化会館敷地
代替地案②	秋田県立向浜運動広場四面球場とその周辺	
代替地案③	あきぎんスタジアム（八橋球技場）	秋田県スポーツ科学センター敷地とその周辺
代替地案④	八橋運動公園第4駐車場とその周辺	八橋多目的グラウンド・第3駐車場の一部

イ 秋田プライウッド敷地

課題：秋田市のハザードマップで津波と洪水による浸水が想定されている。

結論：防災拠点としての活用は可能と考えられるものの、当地周辺は津波浸水想定区域となっており、当地を含めた土地を安定的に確保し、防災対策を含めて施設を整備する場合は、相当の費用負担と期間が必要となることから、当地への整備は困難である。

ウ 秋田大学敷地

課題：J2基準の整備であっても、スペース的に大きな制約がある。

結論：秋田大学の陸上競技場周辺において更なる敷地を確保できる見込みがなく、スタジアム周辺の観客の待機スペースやアクセスルートの確保などに解消しがたい課題を抱えていることから、当地への整備は困難である。

(2) 民間資金の調達手法

PFI等の事業手法や寄付金募集など、他のスタジアム整備に関する事例調査を行った。特に、寄付金募集に当たり、京都府が行ったふるさと納税型のクラウドファンディングは、県内に限らず広範囲からの寄付獲得に向けた有効な手法である。

(3) ブラウブリッツ秋田への意見聴取

スタジアム整備に向けて、候補地やクラブの取組等について、ブラウブリッツ秋田に聞き取りを行った。主な内容は、次のとおりである。

- ・ 候補地については、今後、秋田市の都市計画等との整合などを図りながら検討が進められると認識しており、基本的にその判断に委ねたい。
- ・ クラブとして、県民・市民の力強い後押しを得られるよう、引き続き、チーム力の強化、ファン層の拡大と集客力の向上など、機運醸成に取り組んでいく。

4 令和2年度の検討事項と進め方

今年度の検討結果を踏まえ、新たな候補地については、秋田市が主導して選定を行うとともに、選定状況を踏まえつつ、事業手法等については、県と秋田市が共同で検討を進めるものとする。

(1) 新たな候補地の選定

ア 選定手順

引き続き、秋田市の市街地を基本に検討することとし、令和2年度に秋田市が策定する総合都市計画等との整合を図りながら、選定を進める。

その際、秋田市卸売市場の再編計画などを踏まえ、外旭川地区を候補地の一つとして、周辺一帯の総合的なまちづくりのあり方に関する検討の中で、その適否について検討を加える。

イ 基本条件

最低でもJ2基準を満たすスタジアム整備が可能な2万㎡以上の面積と形状を有するとともに、交通アクセス、周辺環境、法的規制など、スタジアム整備に大きな支障となる課題がないことを条件とする。

(2) 事業手法等の検討

候補地選定の状況を踏まえつつ、整備主体や運営主体のあり方、費用負担のあり方、活用が想定できる各種制度・財源等の整理など、事業手法等を幅広く検討する。

また、スタジアム整備・運営に当たっては、県と秋田市の厳しい財政状況やスタジアムの活用形態が限定的なことを踏まえれば、チームを含め民間から積極的な参画を得る必要があることから、民間資金の確保策について、引き続き、調査・研究を行う。