

# 令和3年第1回定例会（6月議会） 産業観光委員会・分科会 提出資料

令和3年6月21日  
観光文化スポーツ部

## 【所管事項関連】

交通政策課	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） .....	1
	大館能代空港の3往復運航におけるリスク分担について .....	3
	第三セクター鉄道の令和2年度決算等について .....	5



# 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



### 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	
人口推計	各都道府県の「人口ビジョン」	「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

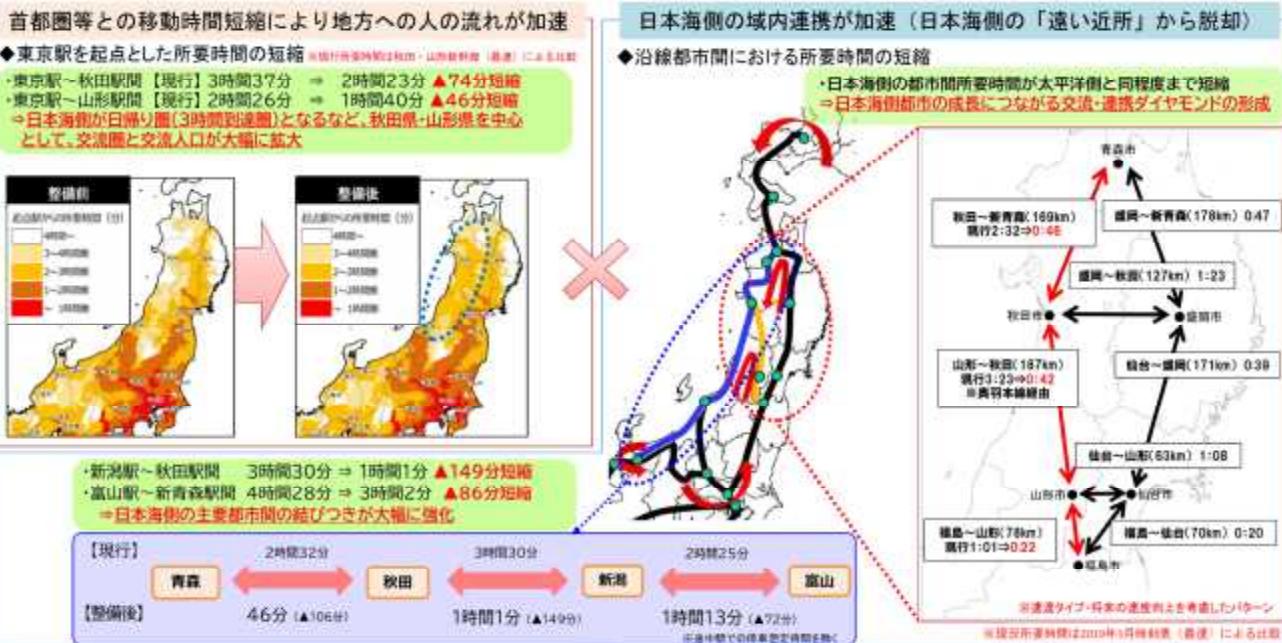
#### 3. 地域発展の将来展望と実現の基盤となる羽越・奥羽新幹線

##### (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)



##### (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・周遊型の交流圏域の実現

◇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域の実現

◇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

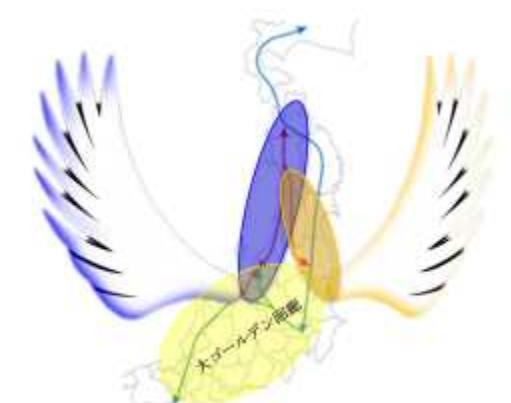
- 両新幹線の整備により、日本海側を走る新たな国土軸や東北の中央部を貫く大動脈が形成され、他の新幹線とつながることで全国の新幹線ネットワークの充実が図られることになる。これにより、国土形成の観点からも、以下の役割が期待される。

##### 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、「人」の交流を通して、日本全体を飛躍させる“ダブルウィング”



# 大館能代空港の3往復運航におけるリスク分担について

交通政策課

## 1 目的

羽田発着枠政策コンテストによって配分を受けた発着枠による大館能代空港の3往復運航を県と航空会社が連携して支えることにより、安定的・継続的な運航につなげる。

## 2 概要

羽田発着枠政策コンテストにおける航空会社との共同提案のとおり、大館能代空港東京羽田線の運航実績に応じて航空会社とリスクを分担するため、運航経費の一部を負担する。

- ・対象事業者：全日本空輸株式会社
  - ・対象経費：3往復運航に要する経費の一部
  - ・負担割合：原則1/2（県と航空会社で折半。県負担は最大で年間2億円相当）
  - ・負担方法（イメージは次頁参照）：
    - ① 増便分の着陸料を14/15減免（1,250万円相当）
    - ② ①を措置してもなお航空会社に欠損※が生じる場合は、既存2便の着陸料（現行2/3減免）を14/15減免（2,500万円相当）
    - ③ ②を措置してもなお航空会社に欠損※が生じる場合は、年間1億6,250万円を限度額として負担金を航空会社に対して拠出
- ※年間利用者数を基に算出した額
- ・予算計上：運航実績等により運航年度の2月補正予算計上を予定

## 3 その他

令和3年度中に3往復運航が開始される場合、①、②は3往復運航が行われた日数に応じて負担額(減免額)を算定し、③は平成30年度の月ごとの利用者数の割合に応じて負担金の限度額を算定する。

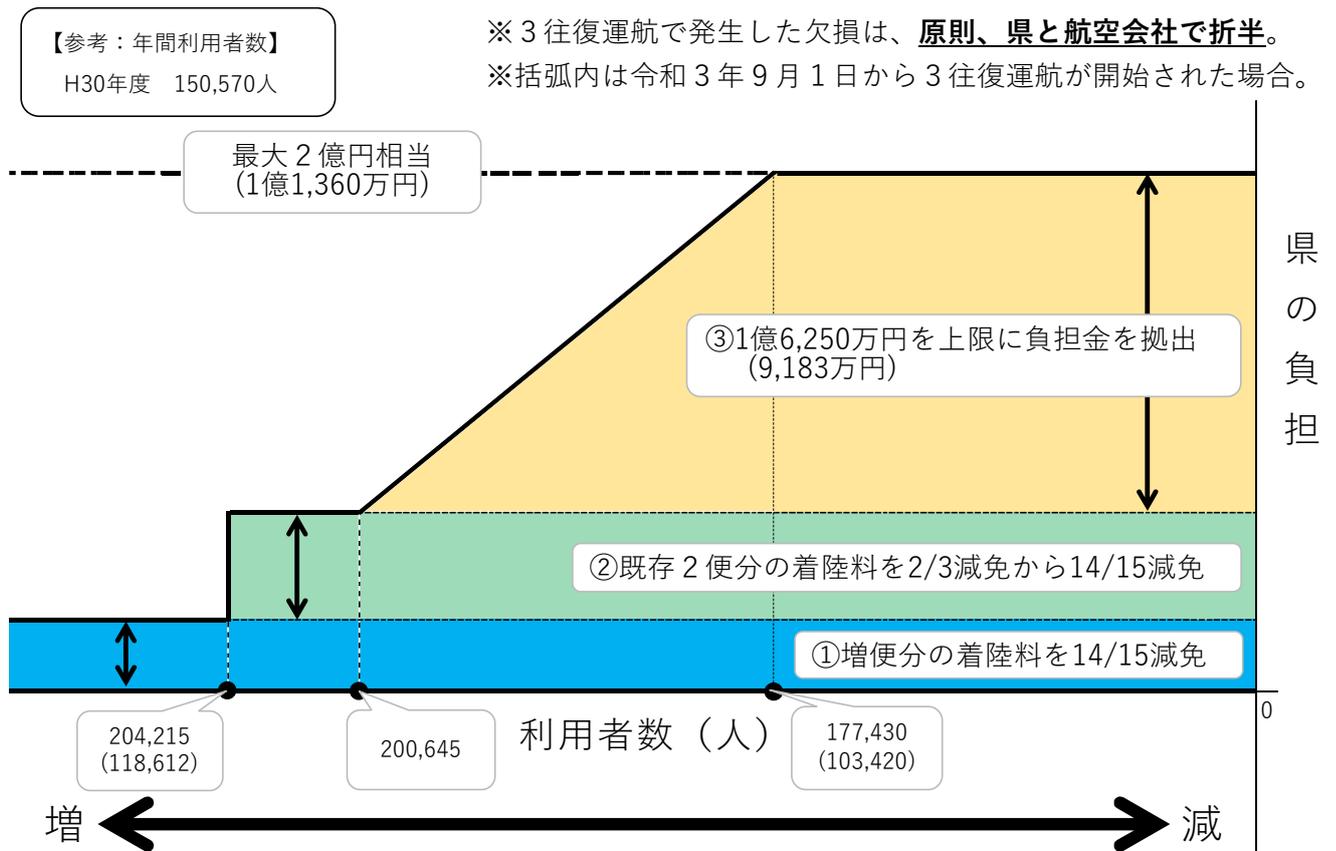
(例) 本年9月1日から運航が開始される場合（212日間運航）

- |   |                                   |           |
|---|-----------------------------------|-----------|
| ① | 1,250万円×(212日/365日)               | 726万円相当   |
| ② | 2,500万円×(212日/365日)               | 1,451万円相当 |
| ③ | 負担上限の2億円×56.8%※－(①726万円+②1,451万円) | 9,183万円相当 |

県負担は最大で年間1億1,360万円相当

※平成30年9月～翌3月の利用者数が平成30年度の全利用者数に占める割合

## 【参考1】大館能代空港3往復運航 県の負担イメージ図



## 【参考2】羽田発着枠政策コンテストの概要

- ・航空会社のみでは維持や充実が困難な路線について、地域と航空会社による路線充実に係る共同提案を評価し、羽田空港の発着枠を配分する制度。
- ・今回の政策コンテスト枠による運航は令和2年冬ダイヤから令和4年冬ダイヤまで（令和2年10月25日～令和5年3月25日）の概ね2年半となっており、令和5年夏ダイヤ以降の当該発着枠の取扱いは、令和4年に取組・成果等を検証の上、国において検討されることとなっている。

## 第三セクター鉄道の令和2年度決算等について

交通政策課

### 1 秋田内陸縦貫鉄道(株)

#### (1) 令和2年度決算見込み

新型コロナウイルス感染症の影響により、鉄道収入が大幅に減少したほか、関連事業収入も減少したが、軽油単価の下落や人件費の縮減等により、年間を通じた経常損失額は、前年度を407万円下回る1億8,415万円となる見込み。

(単位：千円)

区 分		元年度	2年度	増減	主な要因
収入	鉄 道 収 入	130,817	78,375	△ 52,442	
	定 期	24,846	22,862	△ 1,984	
	定 期 外 ※	105,971	55,513	△ 50,458	観光利用の減
	関 連 事 業 収 入	51,084	38,801	△ 12,283	臨時販売、レストラン売上げ減
	受 託 事 業 収 入	11,157	15,984	4,827	
	営 業 外 収 入	140,073	207,966	67,893	国・県等の助成金の増
	収 入 合 計 ①	333,131	341,126	7,995	
費用	人 件 費	203,541	192,843	△ 10,698	社員数の減 (54人→52人)
	除 雪 費	8,649	16,076	7,427	R1年度暖冬の反動
	修 繕 費	160,740	182,052	21,312	修繕対象車両の増
	動 力 費	30,743	23,366	△ 7,377	軽油単価の低下 (68円→54円)
	関 連 事 業 原 価	31,114	21,629	△ 9,485	材料仕入れ等の減
	受 託 事 業 費	9,727	13,112	3,385	
	そ の 他 経 費 等	76,841	76,206	△ 635	
	費 用 合 計 ②	521,355	525,284	3,929	
経常損益 ①-②		△ 188,224	△ 184,158	4,066	

※運輸雑収入を含む。

#### (2) 令和3年度事業計画案

##### ① 新型コロナウイルス感染症への対応

○鉄道連絡会ガイドラインに則った、車両・駅舎の消毒や換気等の実施

##### ② 定期・定期外増収対策

○感染防止対策の徹底による通勤・通学利用の促進

○県内を含む北東北をターゲットとした教育旅行の受入れ拡大

○収束状況を踏まえ、県や沿線市等と足並みを揃えた県外誘客及びインバウンド誘客の実施

○観光列車(縄文号等)の活用やリピーターづくりを通じた誘客の実施

##### ③ その他増収対策

○地域ならではの素材(マタギ文化、星空等)を生かした旅行商品の造成・販売

○オンラインショップの販売拡大や、こぐま亭の魅力アップによる収益力向上

##### ④ 安全・安定輸送に向けた対策

○国及び県の支援事業を活用した施設や車両の整備・維持管理

○鉄道事故防止に係る看板設置や地域住民への啓発活動の実施

## 2 由利高原鉄道(株)

### (1) 令和2年度決算見込み

新型コロナウイルス感染症の影響により鉄道収入が減少したものの、軽油単価の下落や人件費の縮減等により、年間を通じた経常損失額は、前年度を242万円下回る9,571万円となる見込み。

(単位：千円)

区 分		元年度※1	2年度	増減	主な要因
収 入	鉄 道 収 入	40,287	33,493	△ 6,794	
	定 期	15,716	13,192	△ 2,524	
	定期外※2	24,571	20,301	△ 4,270	観光利用の減
	関 連 事 業 収 入	14,634	21,454	6,820	受託事業の増
	営 業 外 収 入	5,949	13,595	7,646	国・県等の助成金の増
	収 入 合 計 ①	60,870	68,542	7,672	
費 用	人 件 費	97,496	96,101	△ 1,395	社員数の減(32人→30人)
	除 雪 費	266	1,664	1,398	R1年度暖冬の反動
	修 繕 費	4,194	8,558	4,364	修繕材料費等の増
	動 力 費	9,334	7,346	△ 1,988	軽油単価の低下(67円→52円)
	関 連 事 業 原 価	10,628	15,221	4,593	受託事業の増
	そ の 他 経 費 等	37,087	35,366	△ 1,721	事務経費の縮減
	費 用 合 計 ②	159,005	164,256	5,251	
経常損益 ①-②		△ 98,135	△ 95,714	2,421	

※1 バス事業の決算を含まない。

※2 運輸雑収入を含む。

### (2) 令和3年度事業計画案

#### ① 新型コロナウイルス感染症への対応

○鉄道連絡会ガイドラインに則った、車両・駅舎の消毒や換気等の実施

#### ② 定期・定期外増収対策

○通学定期割引制度の実施による、定期利用者及び定期収入の確保

○通学定期の利用者獲得を目指した沿線中学生保護者への説明

○アフターコロナを見据えた町内会等を対象としたイベント列車の拡充と利用促進

○由利本荘市内の児童を対象とした校外学習等の受入拡大

○列車の運転体験や飲食店とのコラボイベント等による新たな旅行商品の造成・販売

#### ③ その他増収対策

○地元店舗や農家・産直と連携した新たなオリジナル商品の企画・販売

#### ④ 安全・安定輸送に向けた対策

○国及び県の支援事業を活用した施設や車両の整備・維持管理

○社内に設置する危機管理お客様評価向上委員会における安全対策等の検証