

Q&A

トンネル整備にあたっては、いくつかの課題もあります。整備の実現には、それらの課題を乗り越える熱意や団結力が求められています。



Q どうして整備が必要なのか？

A 本路線は、北東北の太平洋側と日本海側を結ぶ大動脈であり、安全で安定した運行は、災害に強い国土形成を図る上で欠かせないものとなっていますが、急峻な奥羽山脈の山岳地帯を横断するため、豪雨や豪雪、強風などの自然災害による遅延や運休のリスクを抱えています。そのため、このようなリスクの低減、安定した運行、定時性の確保等の観点から、新たなトンネルの整備が必要となっています。

Q 新幹線が通らない地域にもメリットはあるのか？

A 運行の安定性向上や時間短縮により、県内外との交流人口が拡大することに伴い、新幹線が停車しない地域も含めた本県全体において、ビジネス活動の活発化やイベント等の集客エリアの拡大など、地域経済の活性化等が期待されます。

Q 実現に向けて私たちができることは？

A トンネル整備の重要性をご理解いただき、住民、企業、自治体など地域が一丸となって国やJR等に要望していくことが重要です。

秋田県では、整備の早期実現を目指し、活動を行っていますので、皆様からも応援していただき、整備実現に向けた機運を盛り上げていただきたいと思います。



秋田新幹線 トンネル整備の 早期実現に向けて



安全の確保と安定性の向上を目指して

1 秋田新幹線について

秋田新幹線は開業以来、秋田県と首都圏や仙台市・盛岡市等とを結ぶ交通の大動脈であり、経済・観光など様々な場面で太平洋側と日本海側を結ぶ交通インフラとして重要な役割を担っています。

しかしながら、急峻な奥羽山脈を横断するため、豪雨・豪雪や強風等の自然災害によって安定運行や定時性の確保に支障を来すリスクを抱えています。



2006年2月 赤渕～田沢湖間



2017年7月 峰吉川～羽後境間

秋田新幹線
利用者 (H30)

【1日当たり】

約 **6,400** 人

【年間】

約 **230万** 人

秋田新幹線

東北新幹線

運転区間	東京～秋田間	662.6km	東京～盛岡間 535.3km
			盛岡～秋田間 127.3km
最高速度	東北新幹線区間	320km/h	
	秋田新幹線区間	130km/h	
運転本数 (定期列車)	東京～秋田間	15往復/日	合計 16往復/日
	仙台～秋田間	1往復/日	

2 秋田新幹線 トンネル整備構想について

東北新幹線と連結・直通運転を行う秋田新幹線の赤渕～田沢湖間について、新たにトンネルを整備する構想です。

目的

自然災害等による輸送障害リスクの低減

新幹線ネットワークの定時性・安定性の向上

秋田新幹線の高速化及び時間短縮

事業概要

事業区間	秋田新幹線(田沢湖線) 赤渕(岩手県)～田沢湖間(秋田県) 18.1km
事業期間	未定(着工より約11年を想定)
工事内容	トンネル整備 延長約15km(トンネル区間約14km)
総事業費	約700億円

トンネル整備構想



3 トンネル整備によって 見込まれる効果

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	●交流人口拡大による地域活性化 ・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	●自然災害等で運休・遅延した際の社会的損失の回避・低減 ●防災対策強化による安全性向上 ・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

秋田新幹線のトンネル整備は、利用者の利便性だけでなく、本県への様々な効果が見込まれる事業であり、早期実現が望まれます。

