

奥羽・羽越新幹線の実現で変わる 地域の未来

令和5年1月23日

秋田県 観光文化スポーツ部 交通政策課長

小松 鋼紀

奥羽・羽越新幹線について

法令・基本計画上の位置づけ

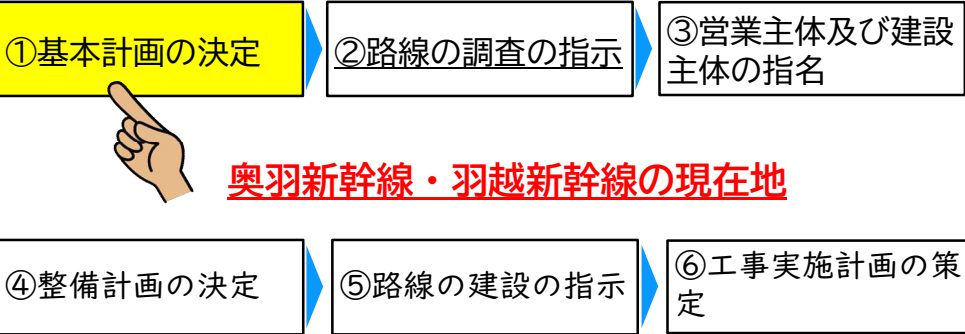
- 「奥羽新幹線」及び「羽越新幹線」は、全国新幹線鉄道整備法第4条第1項に基づく「建設を開始すべき新幹線鉄道の路線を定める基本計画」として昭和48年に決定された路線。

昭和48年に基本計画として決定された他の路線の状況

- 両新幹線と同時に基本計画に位置づけられた11路線のうち、中央新幹線を除く10路線、及び計画変更により基本計画に追加された北海道新幹線の札幌～旭川間の計11路線については、現在も基本計画に留まっている。

整備に向けて必要なプロセス

- 整備計画への格上げに向けては、まずは国土交通大臣による法定調査の指示が必要。



【昭和48年11月15日運輸省告第466号】

路線名	起点	終点	主要な経過地
北海道南回り新幹線	北海道 山越郡長万部町	札幌市	室蘭市附近
羽越新幹線	富山市	青森市	新潟市附近、秋田市附近
奥羽新幹線	福島市	秋田市	山形市附近
中央新幹線	東京都	大阪市	甲府市附近、名古屋市附近、奈良市附近
北陸・中京新幹線	敦賀市	名古屋市	
山陰新幹線	大阪市	下関市	鳥取市附近、松江市附近
中国横断新幹線	岡山市	松江市	
四国新幹線	大阪市	大分市	徳島市附近、高松市附近、松山市附近
四国横断新幹線	岡山市	高知市	
東九州新幹線	福岡市	鹿児島市	大分市附近、宮崎市附近
九州横断新幹線	大分市	熊本市	

出典：国土交通省HP

【参考：昭和48年の整備計画5路線】

新幹線	区間
東北新幹線	盛岡～青森
北陸新幹線	東京～大阪
九州新幹線鹿児島ルート	福岡～鹿児島
九州新幹線西九州ルート	福岡～長崎
北海道新幹線	青森～札幌

出典：国土交通省HP

6 県合同プロジェクトチームについて

関係 6 県合同による調査・検討の実施

1. 目 的

～羽越・奥羽新幹線関係6県合同プロジェクトチーム～

- 羽越・奥羽新幹線の早期実現に向けて、関係6県(青森県、秋田県、山形県、福島県、新潟県、富山県)が連携した取組みをさらに加速させ、政府等に対する要望・提案を説得力のある効果的なものにしていくとともに、各県内における一層の機運醸成を図る。

2. 位置づけ・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」の中に、各県の課長級職員で構成するプロジェクトチーム(事務局:山形県)を設置。

3. 取 組 内 容

- (1) 両新幹線を活用した地域ビジョンの策定
- (2) 両新幹線の費用対効果の算出
- (3) これからの新幹線の整備手法の研究

4. 検 討 期 間

- 平成29年8月～令和3年6月



H29.8.9 「羽越・奥羽新幹線関係6県合同プロジェクトチーム」第1回会議(山形市)

令和3年6月21日に調査結果を公表

費用対効果等に関する調査結果の概要（Ⅰ）

路線計画

- 基本計画ルートや奥羽本線・羽越本線をベースに概略ルート等を設定。

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

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

運行計画

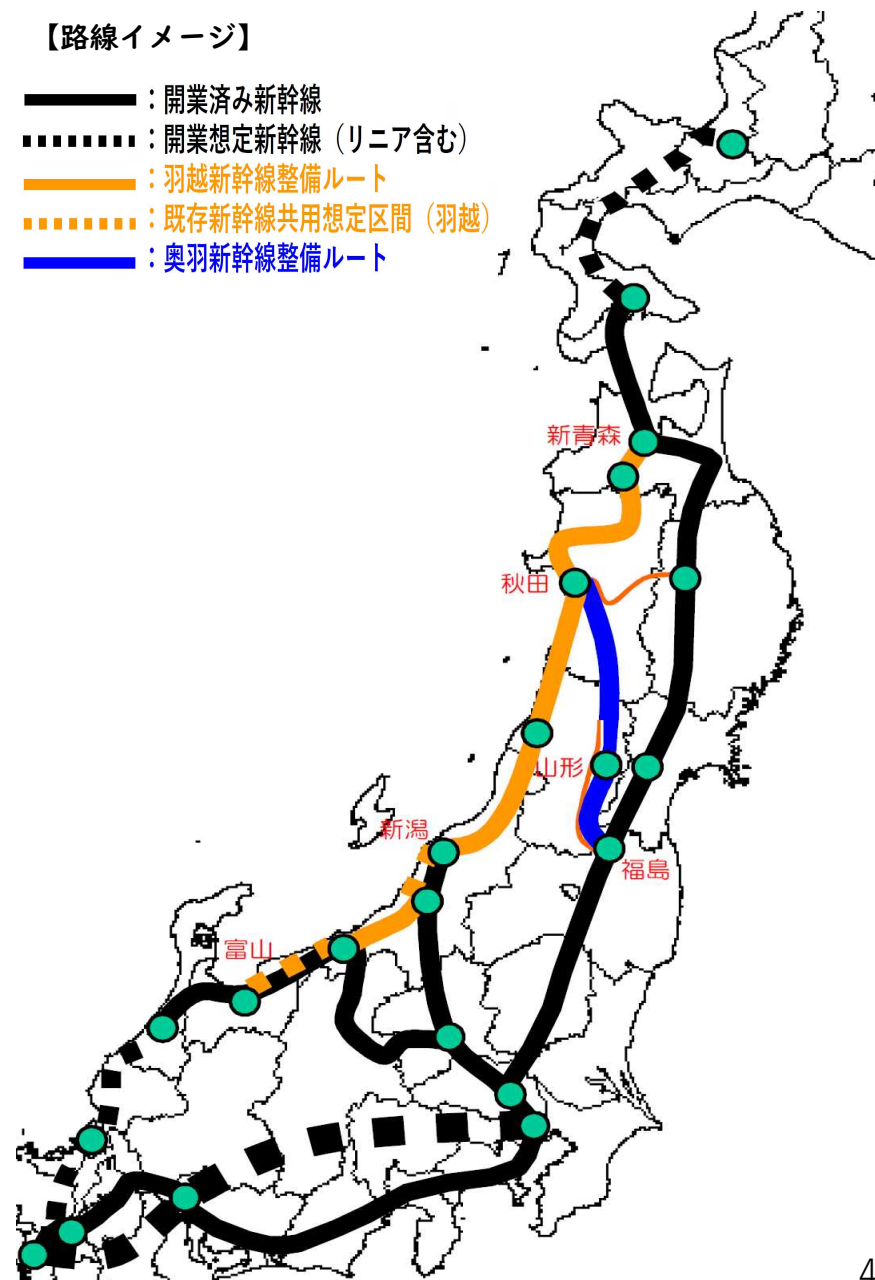
- 既存の新幹線等も参考に、運行本数・運行速度等を設定。

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

※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

【路線イメージ】

- : 開業済み新幹線
- : 開業想定新幹線 (リニア含む)
- : 羽越新幹線整備ルート
- : 既存新幹線共用想定区間 (羽越)
- : 奥羽新幹線整備ルート



費用対効果等に関する調査結果の概要（2－1）

移動時間短縮のイメージ（速達タイプ×速度向上パターン）

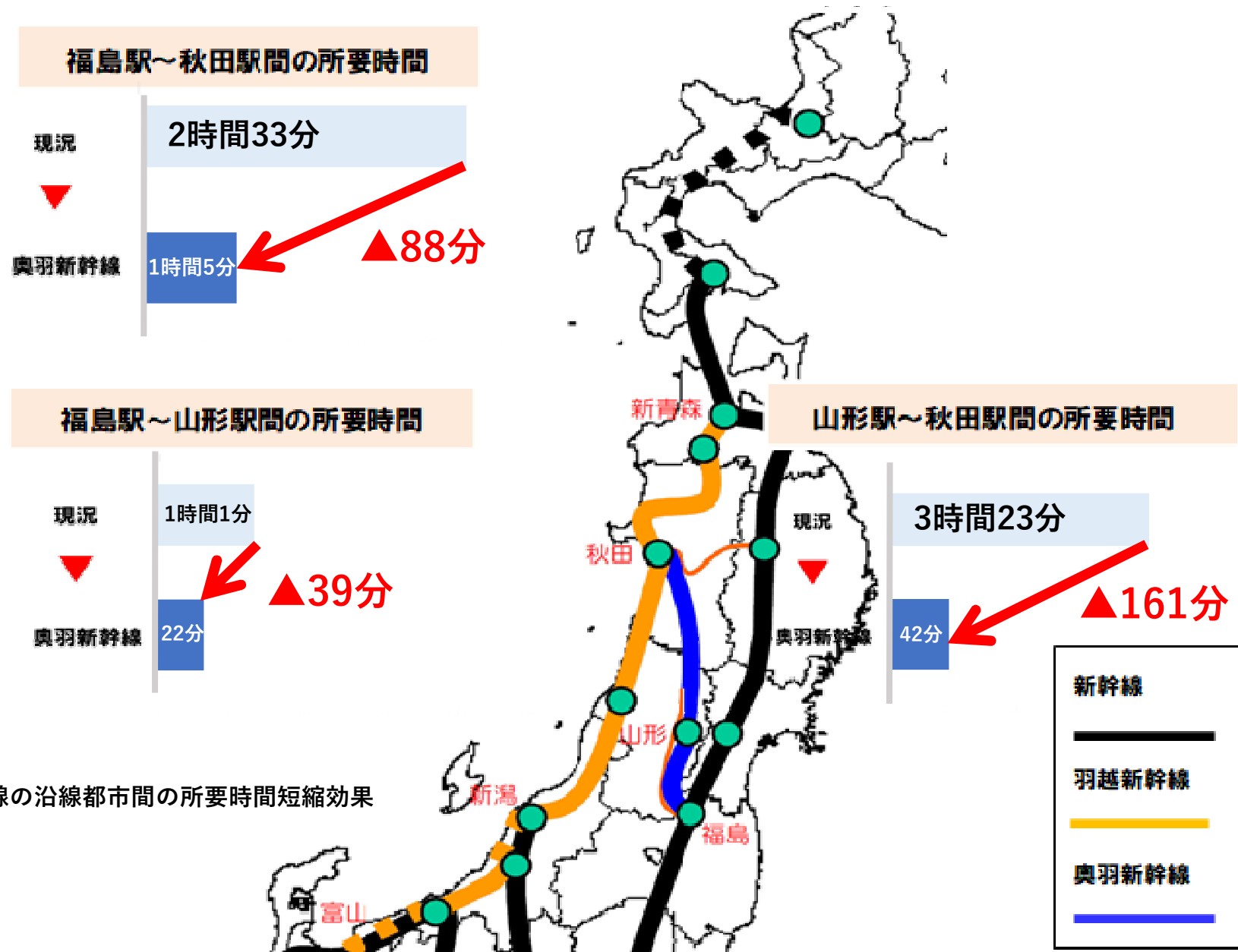
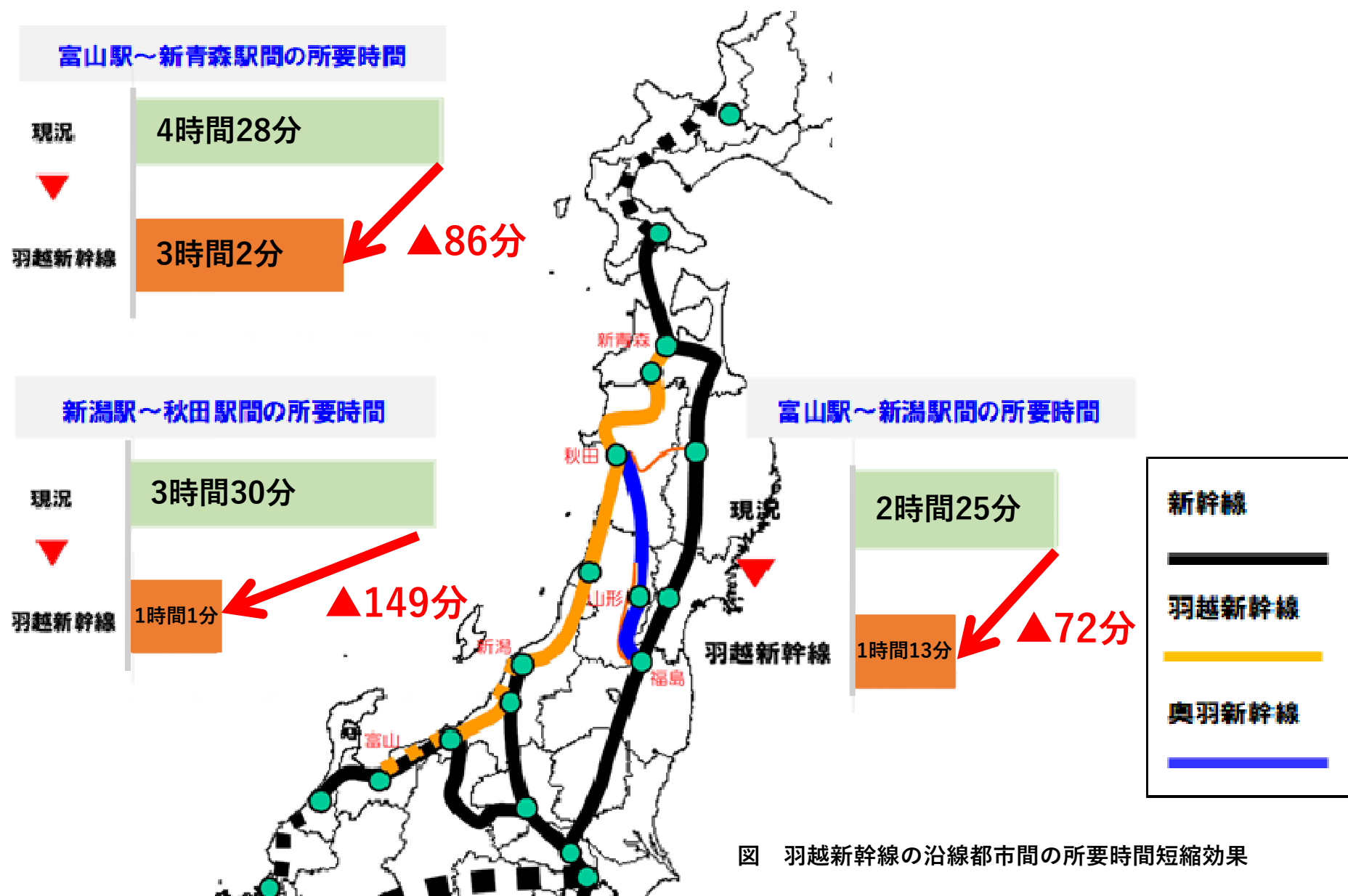


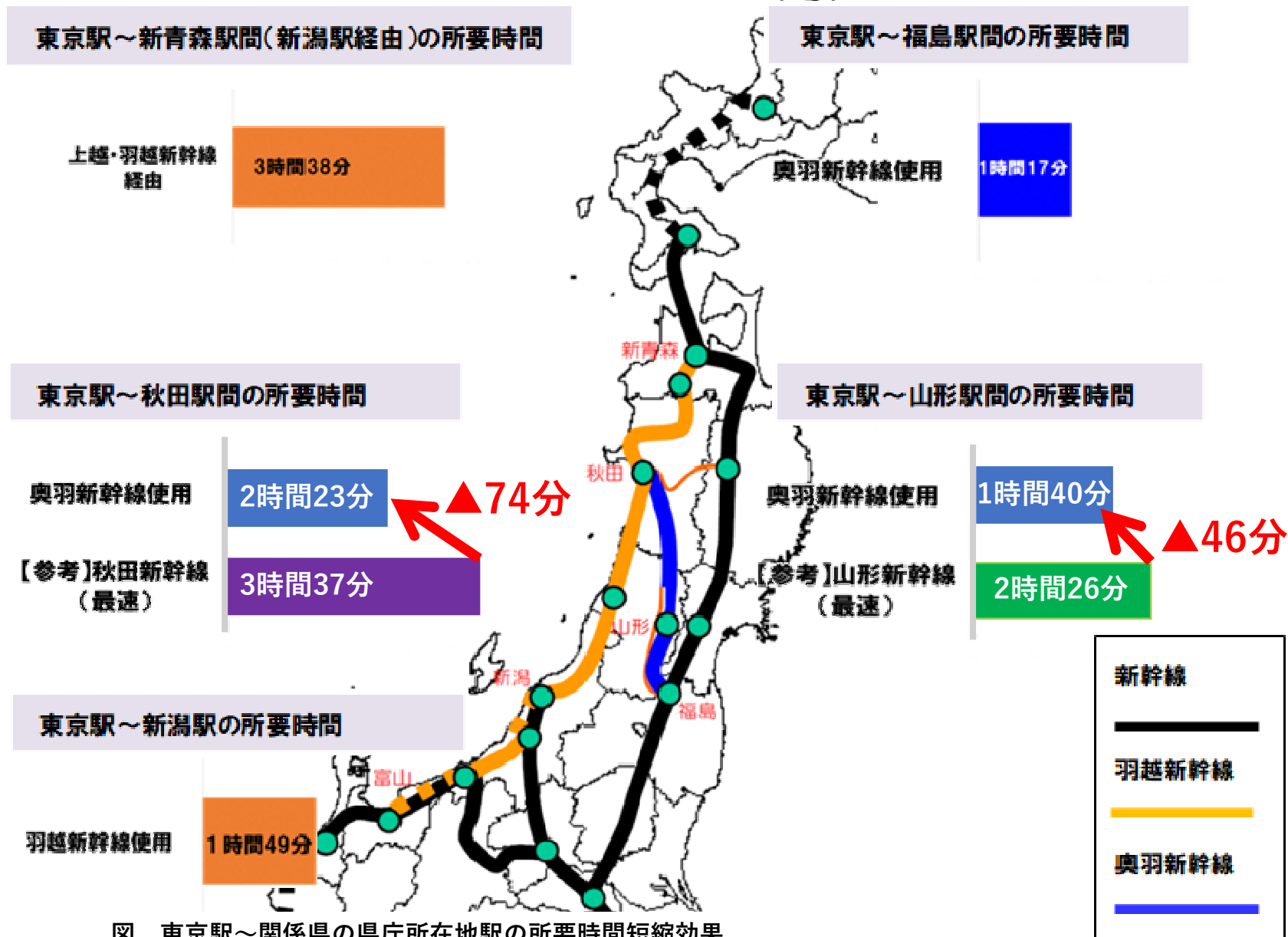
図 奥羽新幹線の沿線都市間の所要時間短縮効果

費用対効果等に関する調査結果の概要（2－2）

移動時間短縮のイメージ（速達タイプ×速度向上パターン）



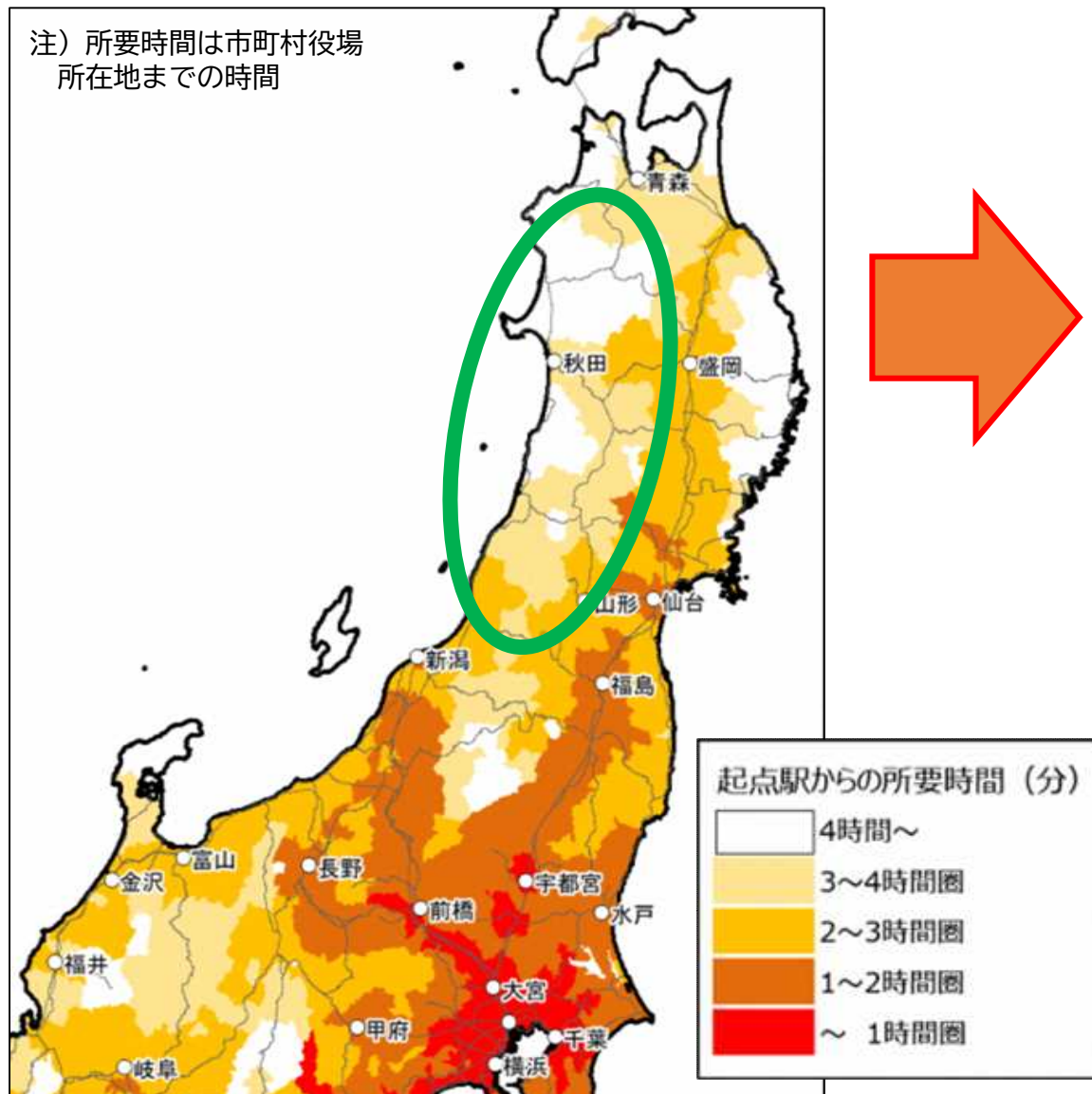
費用対効果等に関する調査結果の概要（２－３）



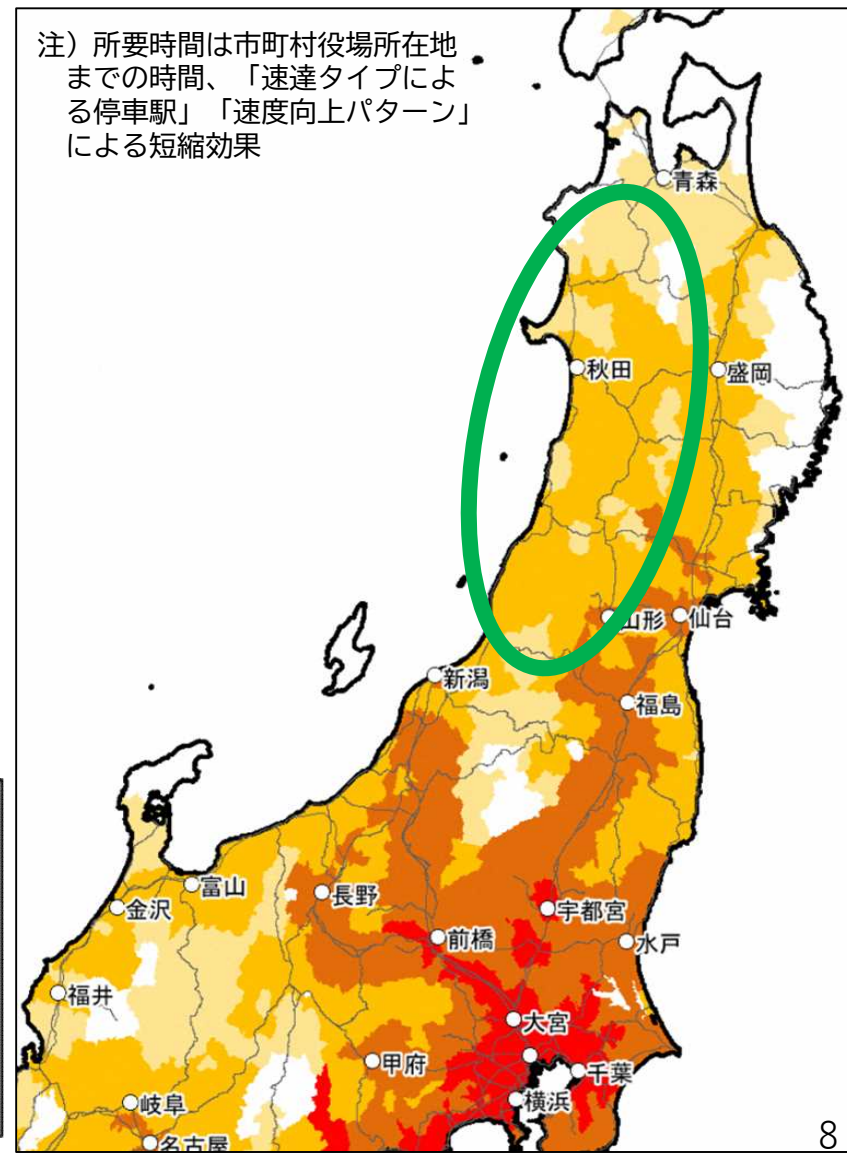
費用対効果等に関する調査結果の概要（2－4）

東京駅を起点とした等時間到達圏の変化

【奥羽・羽越新幹線整備前】



【奥羽・羽越新幹線整備後】



費用対効果等に関する調査結果の概要（参考Ⅰ）

奥羽新幹線の駅間の所要時間

※速達タイプは最高速度320km/h

駅名	駅間キロ 【km/h】	各駅タイプの場合	速達タイプの場合
		東京駅からの時間【分】	
東京駅	0.0	0	0
上野駅	3.6	6	
大宮駅	27.7	26	24
宇都宮駅	77.7	50	
郡山駅	104.9	78	
福島駅	41.2	91	
米沢駅	35.6	105	77
赤湯駅	15.7	114	
山形駅	27.5	126	
さくらんぼ東根駅	20.6	136	100
新庄駅	38.7	151	
湯沢駅	48.1	168	
横手駅	17.9	177	
大曲駅	18.8	187	
秋田駅	42.7	203	143

※「駅からの到着時間」欄については到着時間であり、当該駅での停車時間は次駅への到着時間に含まれる。

費用対効果等に関する調査結果の概要（参考 2）

羽越新幹線の駅間の所要時間 ※速達タイプは最高速度320km/h

富山駅～新潟駅～新青森駅間

駅名	駅間キロ 【km/h】	各駅タイプの場合	速達タイプの場合
		富山駅からの時間【分】	
富山駅	0.0	0	0
黒部宇奈月温泉駅	33.8	12	
糸魚川駅	39.2	25	
上越妙高駅	37.0	38	32
柏崎駅	45.2	53	
長岡駅	30.1	66	54
燕三条駅	23.6	77	
新潟駅	32.1	89	73
新発田駅	25.8	100	
村上駅	33.5	113	
鶴岡駅	70.9	135	105
酒田駅	23.2	146	
羽後本荘駅	54.9	164	
秋田駅	38.3	178	135
東能代駅	56.2	197	
鷹ノ巣駅	26.3	209	
大館駅	17.2	218	
弘前駅	37.7	232	169
新青森駅	31.3	245	182

東京駅～新潟駅～新青森駅間

駅名	駅間キロ 【km/h】	各駅タイプの場合	速達タイプの場合
		東京駅からの時間【分】	
東京駅	0.0	0	0
上野駅	3.6	6	6
大宮駅	27.7	26	26
高崎駅	77.3	50	50
長岡駅	136.5	91	91
燕三条駅	23.6	101	
新潟駅	32.1	113	109
新発田駅	25.8	124	
村上駅	33.5	137	
鶴岡駅	70.9	159	141
酒田駅	23.2	170	
羽後本荘駅	54.9	188	
秋田駅	38.3	202	171
東能代駅	56.2	221	
鷹ノ巣駅	26.3	233	
大館駅	17.2	242	
弘前駅	37.7	256	205
新青森駅	31.3	269	218

※「駅からの到着時間」欄については到着時間であり、当該駅での停車時間は次駅への到着時間に含まれる。

費用対効果等に関する調査結果の概要（３）

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、費用削減が期待できる整備手法を適用した場合の事業費を積算（②整備手法適用型）。

【事業費積算結果】

	奥羽新幹線	羽越新幹線	奥羽＋羽越新幹線
① 複線・高架整備【従来型】	1.91兆円	3.44兆円	5.35兆円
② 単線・土構造（路盤）・駅舎【整備手法適用型】	1.45～1.51兆円	2.60～2.71兆円	4.04兆円～4.22兆円

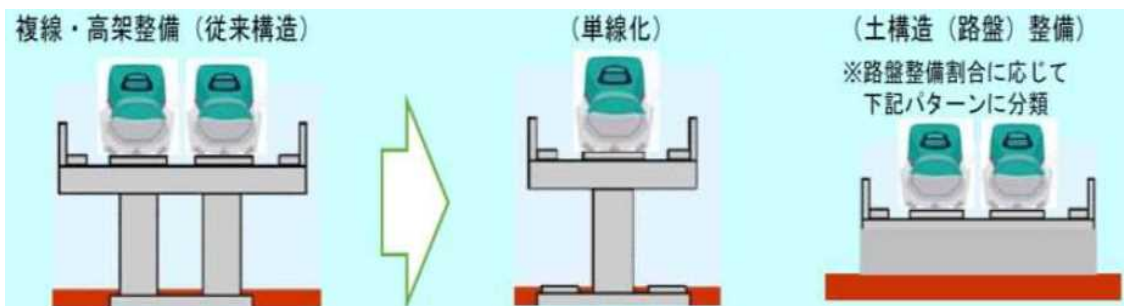
※事業費は費用便益比（B／C）算定の基礎となる消費税抜きの金額。

※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。

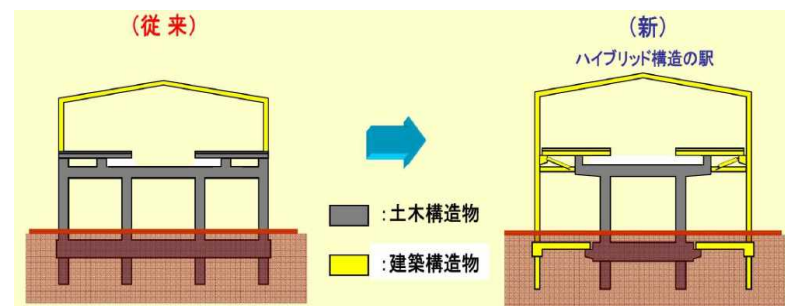
（トンネルを除く明かり区間について、整備新幹線の実績程度25%と東海道新幹線の実績程度70%の2パターンで試算）

整備手法イメージ

【単線／土構造（路盤）整備】



【駅構造のスリム化（簡易構造）】



費用対効果等に関する調査結果の概要（４）

需要予測

- ・奥羽新幹線のみを整備、羽越新幹線のみを整備、奥羽・羽越新幹線を同時に整備する場合の3つについて予測。
- ・最高速度条件と社会経済指標条件を変えた「展望」と「ベース」パターンを設定した上で、整備後の需要を予測。

【整備区間】

① 奥羽新幹線のみを整備する場合	② 羽越新幹線のみを整備する場合	③ 奥羽・羽越新幹線を同時に整備する場合
------------------	------------------	----------------------

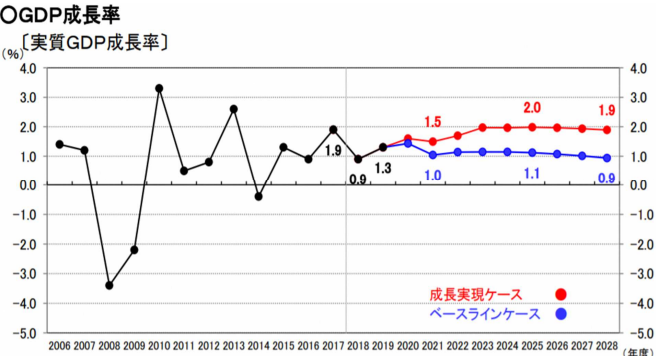


【条件設定】

項目	内容	
需要予測年次	2045年（供用開始年）、2060年	
人口推計	各都道府県の「人口ビジョン」	
経済成長	低め（2028年まで成長実現）	高め（2060年まで成長実現）
運行速度	既存パターン	速度向上パターン
	ベース	展望

※経済成長については、「中長期の経済財政に関する試算」（平成31年1月内閣府）を参考に試算。
※ベースケースは、2029年以降は2028年時点のベースラインケースの成長が2060年まで継続すると仮定。

【経済成長率の設定】



出典：中長期の経済財政に関する試算（内閣府）



【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	11,500人/日	32,700人/日
山形～秋田	羽越新幹線	展望	500人/日	15,000人/日

費用対効果等に関する調査結果の概要（５）

B / C（費用便益比）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。
- ・ 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		条件設定		
			整備手法	パターン	社会的割引率
① <u>奥羽新幹線のみ</u> を整備する場合	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70％・駅舎	展望	３％
② <u>羽越新幹線のみ</u> を整備する場合	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70％・駅舎	展望	３％
③ <u>奥羽・羽越新幹線を同時に整備</u> する場合	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70％・駅舎	展望	３％

※事業費及び需要予測の各ケースを組み合わせて複数パターンを算出。
※社会的割引率とは、長期間にわたるプロジェクトの評価で用いられる「将来生じる便益や費用を現在の価値に換算するための利率」のこと。

他の基本計画路線の B / C（昭和48年組）

	四国	山陰	東九州	奥羽・羽越
概要	ルートの違いによる6パターン	①新幹線タイプ、②リニアタイプの2パターン	人口推計、経済成長率、予測期間の違い等による4パターン	整備手法、経済成長率・最高速度、社会的割引率による複数パターン
B / C	0.31～1.03	①1.09 ②1.41	0.88～1.36	0.47～1.21
社会的割引率	４％	３％	不明	３～４％
結果公表時期	平成26年３月	平成27年６月	平成28年３月	令和３年６月

地域ビジョンとは

- 奥羽・羽越新幹線の整備により実現を目指す「地域発展の将来展望」
- 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、両新幹線整備の意義を明らかにするもの

幹線・高速鉄道網の整備 明治～

○ 2022年 日本の鉄道開業150周年(1872年明治5年新橋・横浜間開業)

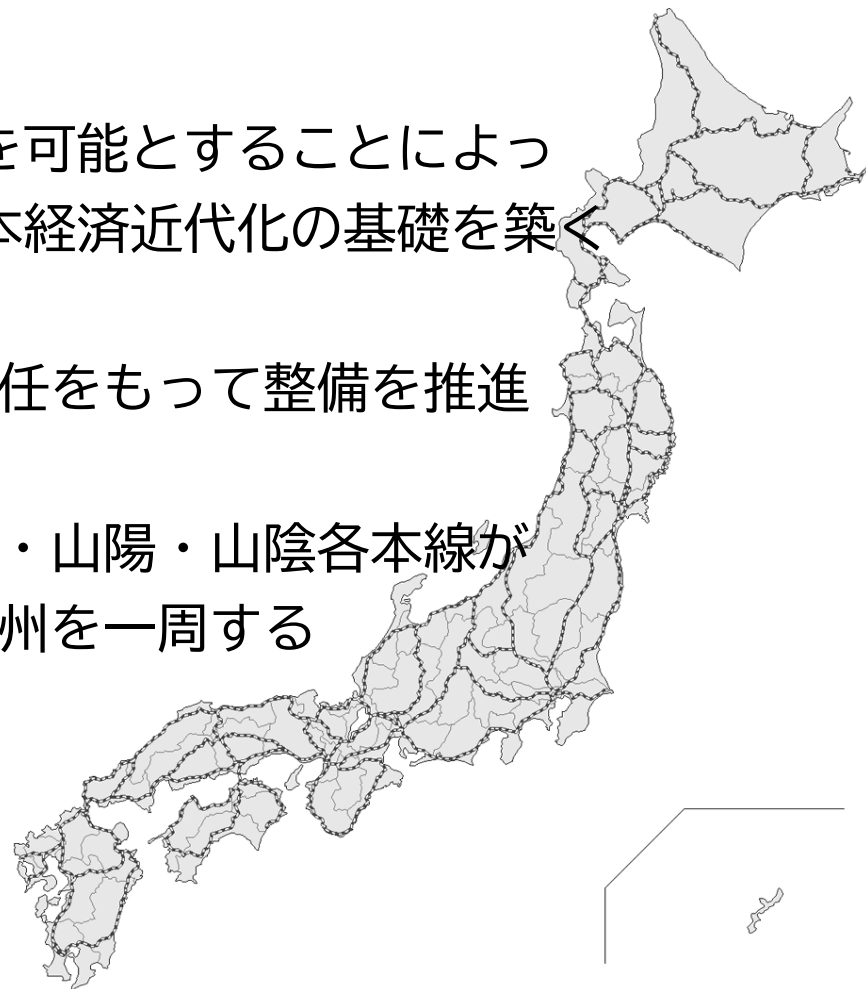
○ 明治当初の考え方

旅客・貨物の大量、迅速かつ安価な輸送を可能とすることによって従前の原始的な交通事情を一変させ、日本経済近代化の基礎を築く

○ 1892年 鉄道敷設法公布 国が計画的に責任をもって整備を推進

○ 1933年 東海道・東北・羽越・信越・北陸・山陽・山陰各本線が
滋賀県米原駅・京都駅を中心に本州を一周する
幹線鉄道網の完成

○ 以降は全体的な鉄道輸送力増強



幹線・高速鉄道網の整備 戦後

- 朝鮮戦争による特需を契機に経済成長→貨物・旅客鉄道輸送力の増強
幹線鉄道—いわゆる“本線” 区間—の複線化、電化の推進
- 池田内閣（1960年）の所得倍增計画に基づく産業基盤強化のための公共投資重点配分（太平洋ベルト地帯の経済産業のめざましい発展）
 - 東海道・山陽本線の旅客・貨物量の急増に対応した鉄道網の整備
 - 東海道・山陽新幹線の建設へ
- 1964年 東海道新幹線開業
- 1960年代中期以降 東京・名古屋・京阪神地域への人口集中激化による過密と地方の過疎化問題の解決が重要な政策課題
全国的な国民生活の向上と経済の均衡ある発展の必要性
地方経済・産業活性化→地方の鉄道新線の整備へ

全国新幹線鉄道網の整備

- 1964年 日本鉄道建設公団（現在の鉄道・運輸機構）
新線建設は、国鉄（現ＪＲ）から分離（国が関与して整備）
※ＪＲ各社は新幹線の運行会社（建設は行っていない）
- 1969年 新全国総合開発計画で全国新幹線鉄道網（延長7,200 k m）
過疎・過密、一極集中問題を根本的に解決し、国土利用の抜本的な再編成を図るため、国土の総合的かつ均衡ある発展に資する高速交通体系の整備を進める
※一方、東海道・山陽新幹線の目的は「幹線鉄道の旅客輸送力の増強」
- 1973年【昭和48年】
整備計画路線：北海道新幹線、東北新幹線青森延伸、北陸新幹線
九州新幹線（福岡－鹿児島・長崎間）
基本計画路線：奥羽新幹線、羽越新幹線など12路線

奥羽・羽越新幹線を活用した地域ビジョン（２）

地域ビジョンの構成

○時代の潮流と沿線地域を取り巻く環境の変化

- ・急速な人口減少の進展と東京圏への一極集中
- ・技術革新の進展と経済のグローバル化
- ・リニア中央新幹線開通に伴う巨大経済圏域の形成
- ・新型コロナウイルスがもたらした価値転換の兆し
- ・成長するアジア経済を背景とした旺盛な海外活力とインバウンドの増加
- ・価値観の多様化や新たな働き方・暮らし方への関心の高まり
- ・気候変動の影響等による災害の頻発化・激甚化

○沿線地域におけるこれまでの新幹線整備（東北・上越・北陸新幹線）の発現効果

○奥羽・羽越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

○これからの新幹線整備に求められる視点

- ・政府における新幹線整備効果の視点（リニア中央新幹線）
- ・全国知事会等において求める新幹線ネットワークの必要性
- ・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

○奥羽・羽越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

観光分野

産業・経済分野

暮らし・生活分野

都市機能・防災・その他

沿線６県におけるこれまでの新幹線整備（東北・上越・北陸新幹線）により、特に効果の発現が認められるこれらの分野に分けて、地域発展の将来展望を整理

○奥羽・羽越新幹線が国土形成に果たす役割

奥羽・羽越新幹線を活用した地域ビジョン（3）

新幹線整備による効果

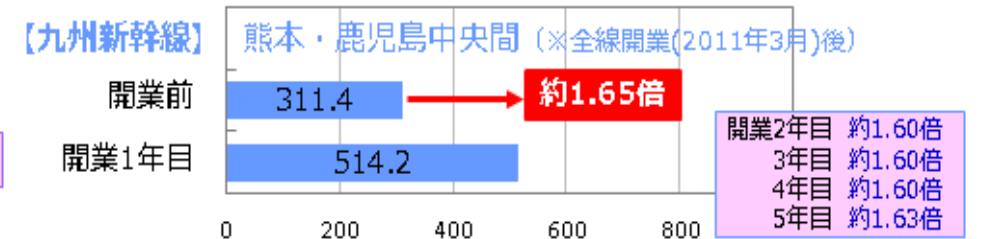
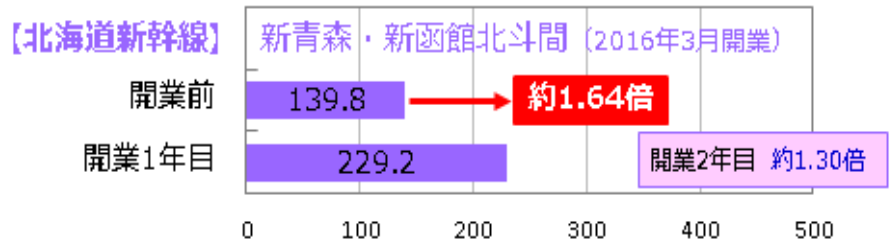
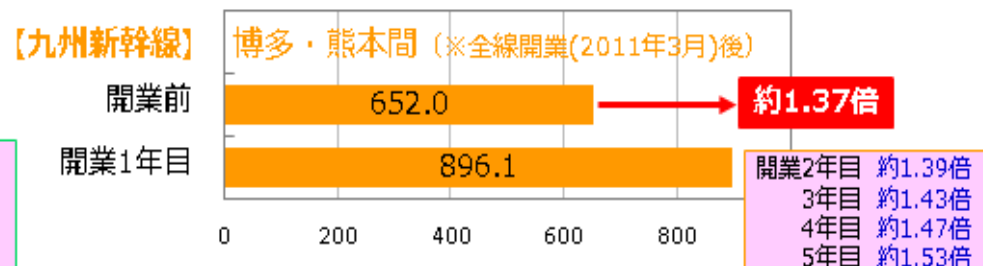
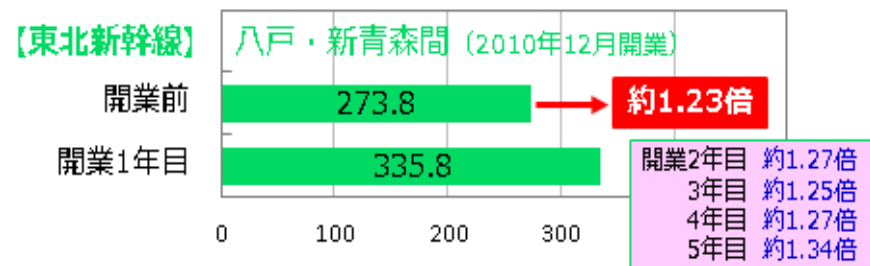
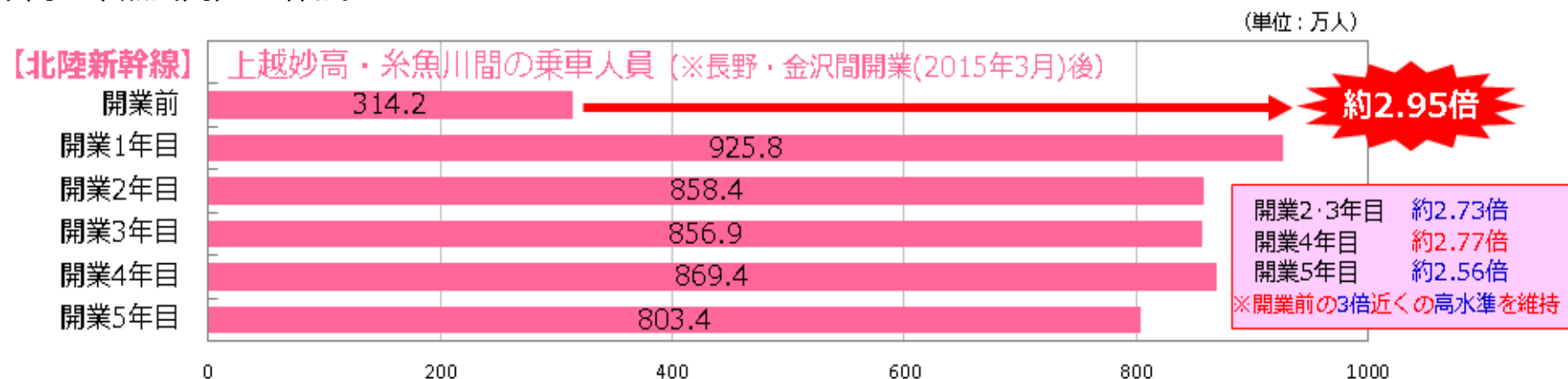
出典：国土交通省「交通政策審議会鉄道部会第1回整備新幹線小委員会資料（平成24年1月）」を基に作成

効果の項目			効果の具体的内容	分野			
				観光	産業 経済	暮らし 生活	都市 機能 防災
新幹線を利用する人への効果			・所要時間短縮が見込まれます。 ・乗換回数の減少が見込まれます。	○	○	○	○
新幹線を走らせる会社への効果			・利用者数の増加が見込まれます。	○	○	○	○
社会全体に与える効果	地域 経済	地域の活性化	・交通利便性向上により、地域間交流の活性化、地域の生産性向上が期待されます。 ・遠方からのアクセス性向上により、沿線地域等の観光入込客数増加が期待されます。	○			
		企業立地の促進	・交通の利便性の向上による生産性の上昇により、企業の誘致可能性や立地規模の増大が期待されます。		○		
	住民 生活	大都市・中核都市等へのアクセス性向上	・大都市圏への所要時間が短縮されるため、より多くの住民が大都市圏にアクセスできるようになります。			○	
		生活利便性の向上	・鉄道による移動時間が短縮されるため、より多くの生活関連施設にアクセスできるようになります。			○	○
		通勤・通学圏の拡大	・鉄道による移動時間が短縮されるため、通勤・通学圏の拡大が期待されます。			○	
	地域 社会	地域のイメージアップ	・新たな路線が地域のシンボルとなり、地域のイメージアップが期待されます。				○
	環境	地球的環境の改善	・鉄道利用への転換により、地球温暖化への負荷軽減が期待されます。				○
	安全	道路交通事故の減少	・鉄道利用への転換により、道路交通事故の減少が期待されます。				○

奥羽・羽越新幹線を活用した地域ビジョン（４）

新幹線整備による効果（利用者数の増加）

- 平成27年3月の北陸新幹線開業により、移動時間の大幅な短縮や目的地での滞在可能時間の増加、在来線と新幹線区間との乗換え解消が図られた結果、北陸新幹線利用者は、開業前の在来線特急利用者と比較し3倍（上越妙高～糸魚川間）に増加。

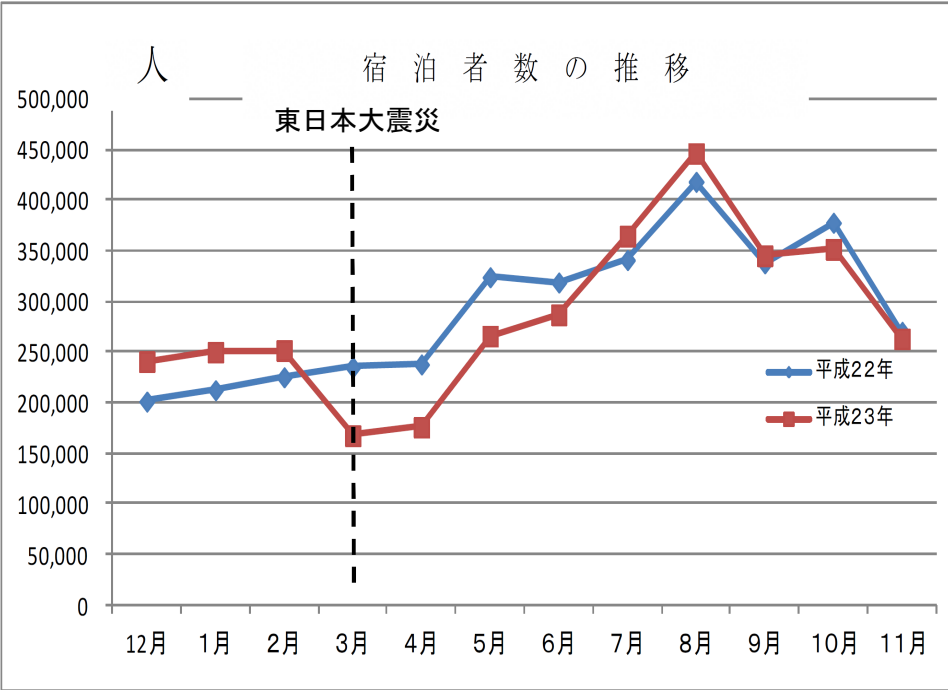


奥羽・羽越新幹線を活用した地域ビジョン（５）

新幹線整備による効果（宿泊者数の増加）

- 青森県では、平成22年12月の東北新幹線（八戸～新青森間）の開業により22年12月～23年2月までの延べ宿泊者数が、前年比116.2%と2桁の伸び。
- 平成14年12月の八戸開業後、八戸三社まつりや十和田湖冬物語などの観光客数は、開業前の14年比で1.5倍～2倍程度で推移。

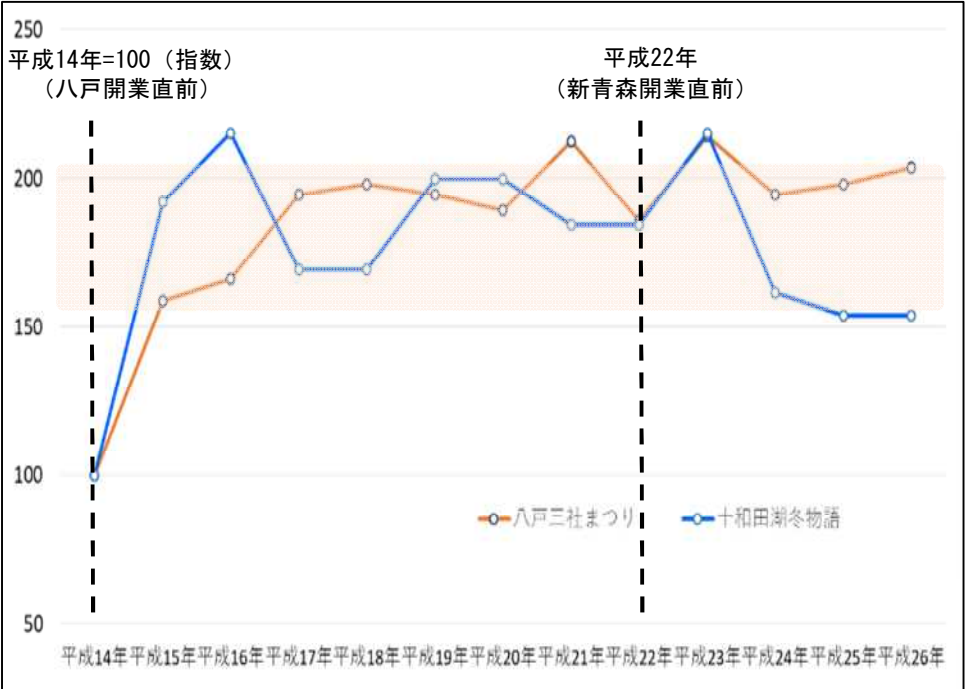
【東北新幹線開業1年間の宿泊者数の推移】



	12月～2月	3月～5月	6月～11月	12月～11月
平成22年	639,160	797,280	2,064,600	3,501,040
平成23年	742,710	609,550	2,058,930	3,411,190
前年比	116.2	76.5	99.7	97.4

出典：青森県「東北新幹線全線開業後における本県観光の動向について」（一部追記）

【青森県内における主な祭事の観光客数の推移】



年	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
八戸三社まつり	56	89	93	109	111	109	106	119	104	120	109	111	114
十和田湖冬物語	13	25	28	22	22	26	26	24	24	28	21	20	20

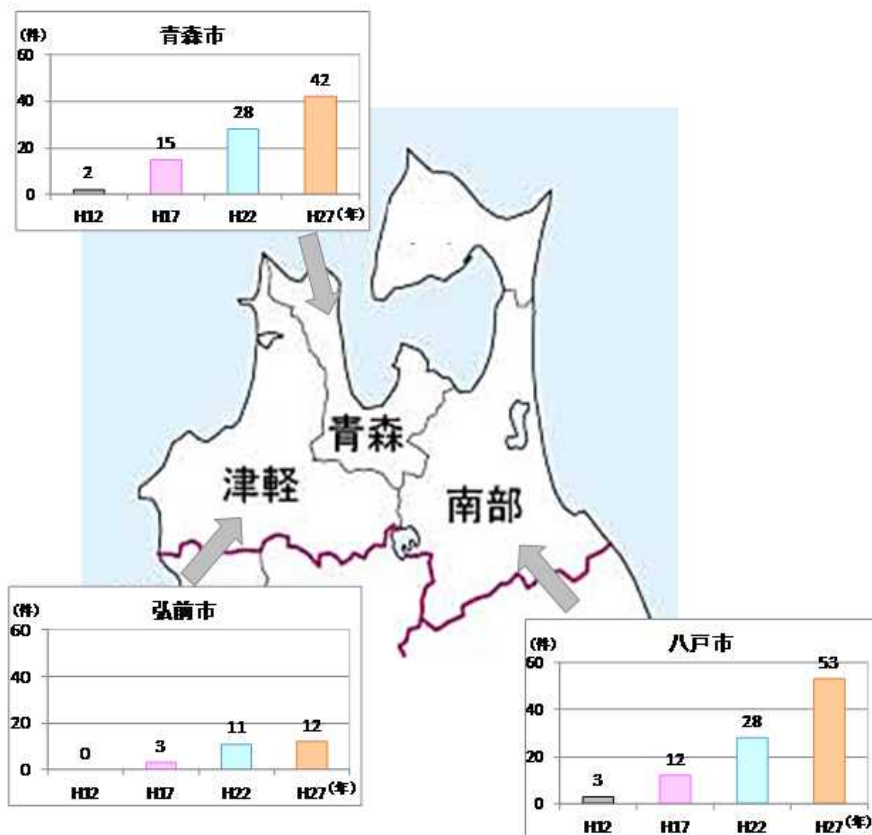
出典：青森県「青森県観光統計」より作成（一部追記）

奥羽・羽越新幹線を活用した地域ビジョン（6）

新幹線整備による効果（企業誘致、本社機能移転）

- ・東北新幹線（八戸～新青森）が開業した青森県では、特に新幹線沿線の青森市、八戸市で順調に増加。
- ・富山県では、災害の少ない立地環境や北陸新幹線による移動利便性の向上、2015年に創設された地方拠点強化税制による効果も生かし、首都圏等からの本社機能の一部や研究開発拠点の移転などが、北陸新幹線の開業前後で大幅に増加。

【青森県における企業誘致実績（累計）】



出典：独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構「東北新幹線（八戸・新青森間）事業に関する事後評価報告書」（平成28年3月）から抜粋

【富山県における主な本社機能の移転事例】

認定年月	企業名	計画概要
2015年10月	YKK(株)	本社機能の一部移転(人事、経理、財務等の管理部門)
		「YKK AP R&Dセンター」の整備
	日本カーバイド(株)	「新研究開発センター」の整備
2015年12月	ダイト(株)	「医薬品工業化プロセス研究棟」の整備
	富山化学工業(株)	研究開発施設の整備
	(株)日立国際電気	既存工場棟の改修にあわせ、研究開発エリアを拡張
2016年1月	(株)能作	本社機能(調査・企画、国際事業担当等)の拡充
2016年2月	(株)ピーエーワークス	本社機能(管理業務、企画部門)の拡充
2016年6月	キョーリンリメディオ(株)	研究開発機能を新研究所に集約
	独立行政法人 医薬品医療機器総合機構(PMDA) 北陸支部	政府関係機関移転基本方針に基づき設置。同支部に設置されるアジア 医薬品・医療機器トレーニングセンター研修所において、アジアの規 制当局担当者に対し、GMP調査に関する研修を実施
	救急薬品工業(株)	富山工場施設内に研究部門を集約
2016年7月	救急薬品工業(株)	富山工場施設内に研究部門を集約
2016年8月	ダイト(株)	「高薬理R&Dセンター」の整備
2016年12月	(株)陽進堂	本社機能の一部移転(調査・企画部門)

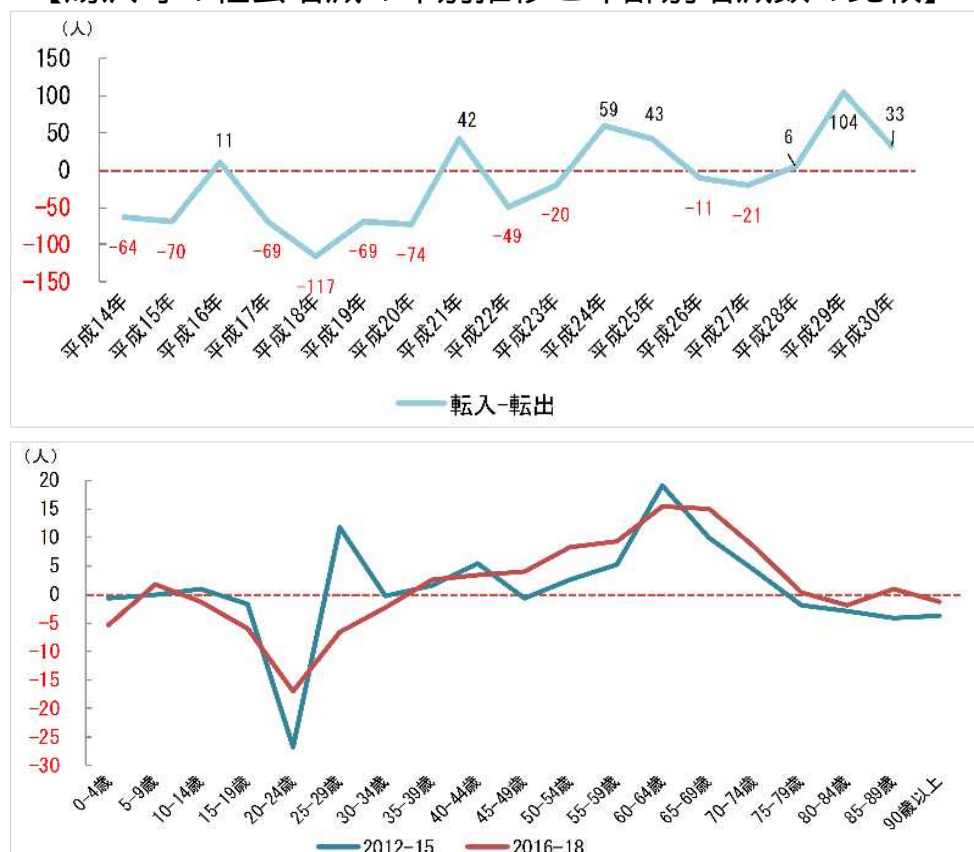
出典：北陸経済連合会「北陸新幹線金沢開業の整理と敦賀延伸に向けた課題」
(2017年9月)

奥羽・羽越新幹線を活用した地域ビジョン（7）

新幹線整備による効果（移住・定住、通勤・通学圏の拡大）

- ・新潟県湯沢町では、首都圏まで約70分という好環境を生かし、湯沢に住み首都圏に新幹線で通勤するという新しいライフスタイルを提案するなど、移住・定住に向けた関連施策の充実に取り組んでおり、近年、30代～40代の子育て世帯を中心として、首都圏等からの転入者が増加傾向。
- ・新幹線整備によって、他都市への所要時間短縮が図られることにより、通勤・通学圏域が拡大。

【湯沢町の社会増減の年別推移と年齢別増減数の比較】



出典：湯沢町人口ビジョン・総合戦略（令和2年2月）

【J R東日本の輸送量及び運輸収入の推移（新幹線定期）】



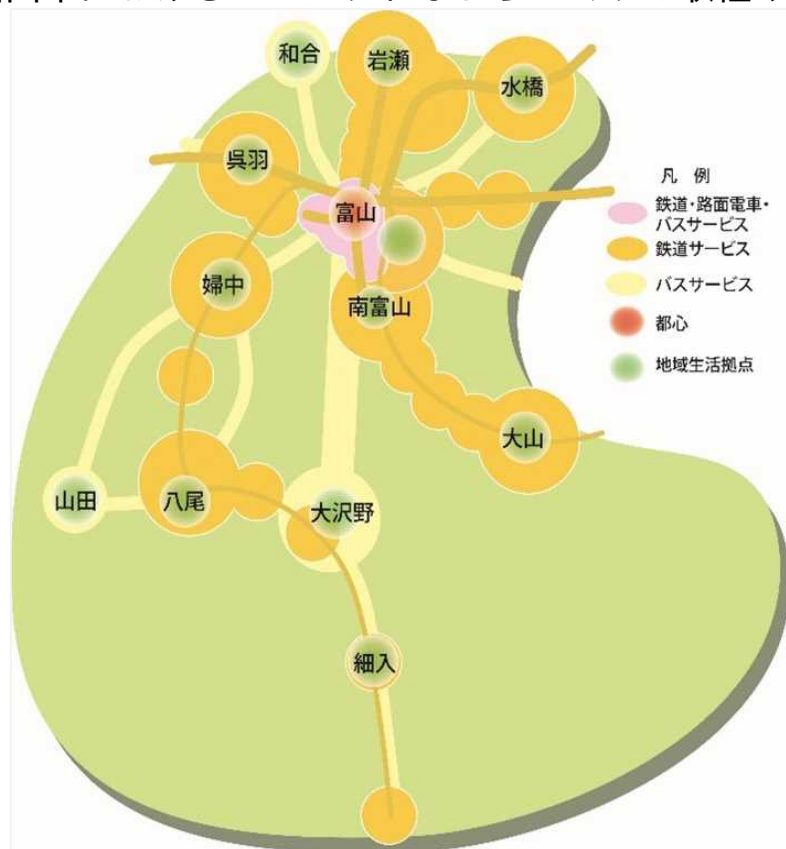
出典：J R東日本会社要覧を基に作成 23

奥羽・羽越新幹線を活用した地域ビジョン（８）

新幹線整備による効果（生活利便性の向上）

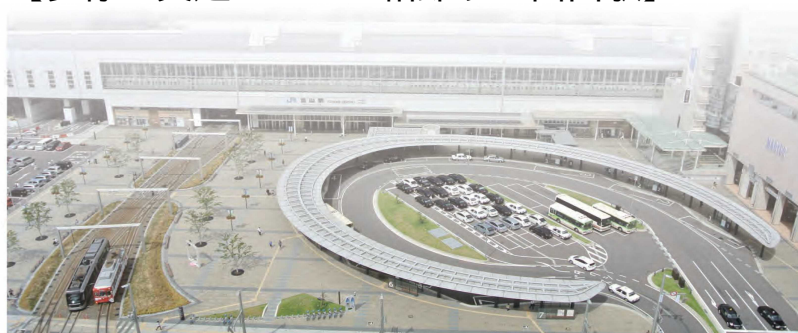
- ・北陸新幹線が開通した富山市では、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりに取り組んでおり、路面電車の新幹線富山駅高架下への乗り入れ、駅前広場の整備、バス停の集約化等を行い、富山駅の交通結節点としての機能強化により、公共交通の利便性が大幅に向上。
- ・富山駅に直結する市内電車は、開業１年目の2015年度の利用者が約497万人（前年度比11.8%増）と二桁の伸びを示し、以降も順調に増加。

【富山市におけるコンパクトなまちづくりの取組み】

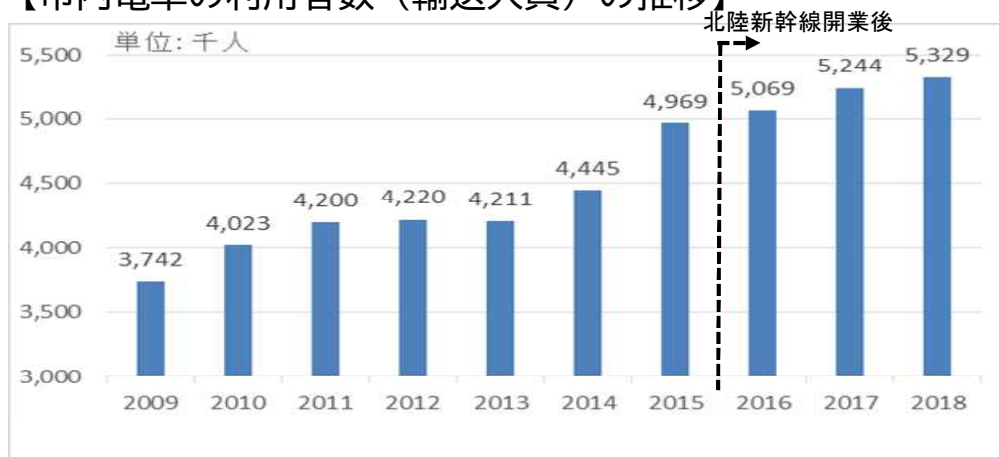


出典：富山市資料

【多様な交通モードが結節する富山駅】



【市内電車の利用者数（輸送人員）の推移】



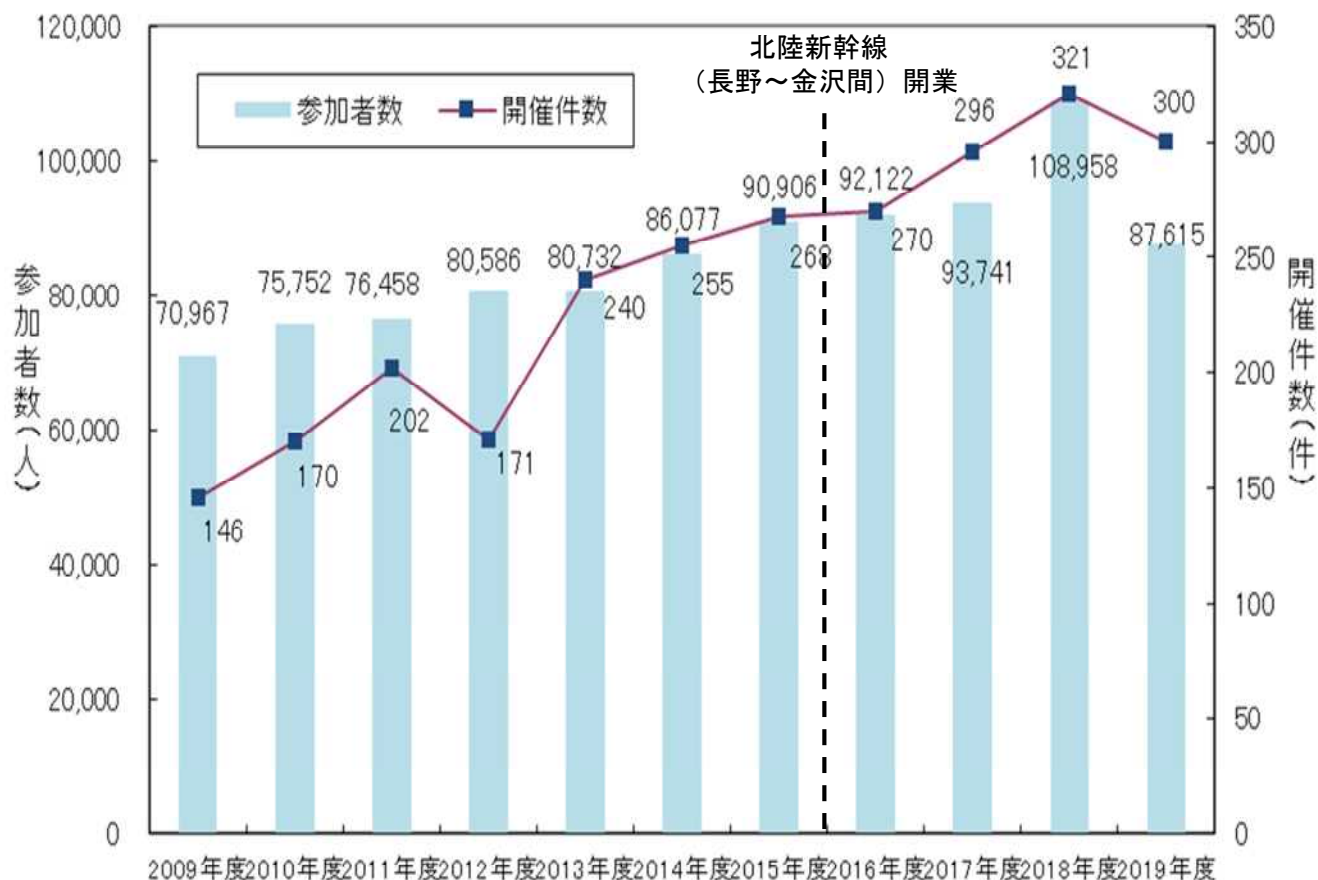
出典：富山県統計年鑑を基に作成

奥羽・羽越新幹線を活用した地域ビジョン（9）

新幹線整備による効果（拠点性の向上、コンベンション誘致）

- ・新幹線開業を契機として、新幹線駅を起点としたまちづくりが行われることにより、都市の拠点性が向上。
- ・富山県では、富山市においてコンパクトなまちづくりが進む一方、首都圏とのアクセス向上により、県内での学会や国際会議、各種大会等のコンベンションの開催回数や参加者数が大きく増加し、富山駅を中心として宿泊施設や商業施設の建設も拡大。

【富山県におけるコンベンション開催実績の変化】



【富山県で開催された国際会議（平成30年8月）】



【富山県MICEブランドロゴ
マーク（令和元年度制定）】



奥羽・羽越新幹線を活用した地域ビジョン（10）

両新幹線により実現を目指す地域発展の将来展望と新幹線を活用した政策展開の視点

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

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

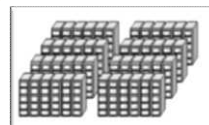
安全・安心で豊かな自然・社会環境を強みに、新たなビジネス・ライフスタイルを発信・提案



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

暮らし・生活分野

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



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

都市機能・防災分野

「新しいテーマツーリズム」の展開

【目指す姿】奥羽・羽越新幹線を核として、二次交通を効果的に組み合わせた多彩なテーマ型ツーリズムを国内外に向け戦略的に発信・提案していくことにより、多種多様な旅行ニーズへの対応が可能なエリアとして、国内外の評価が高まっている。

世界に発信・訴求力のある地域の固有資源



新幹線ネットワークの拡大による「地方創生回廊」の創出・形成を通して、「観光立国」の実現にも寄与

「次世代エネルギーフロンティア」の形成

【目指す姿】奥羽・羽越新幹線を生かして研究機関や設備関連企業の立地・集積を図ることで、次世代エネルギーの実用化を促進し、安定的なエネルギー供給や産業のリスク分散を担う地域として、我が国の社会・経済活動を支えている。

風力（洋上風力発電）

日本海側（イメージ）



地熱（山葵沢地熱発電所）



太陽光・地中熱
（柏崎市役所新庁舎）



新潟県柏崎市

秋田県湯沢市



新潟県聖籠町

バイオマス
（大型バイオマス発電所計画）
※イーレックス(株)報道資料より

「クリエイティブ人材が集う価値創造拠点」の創出

【目指す姿】新幹線による首都圏等からのアクセス性向上を生かし、豊かな自然や文化、多様な地域資源を生かしたアクティビティ、ゆとりある住まいなど、創造性を喚起する環境のPRや創造的な活動を支援する施設・機能の充実を図ることにより、多様なクリエイティブ人材の移住や二地域居住、ワーケーション等が拡大し、新たな価値を生み出す知的創造の拠点が各地に形成されている。

起業家支援施設SN@P



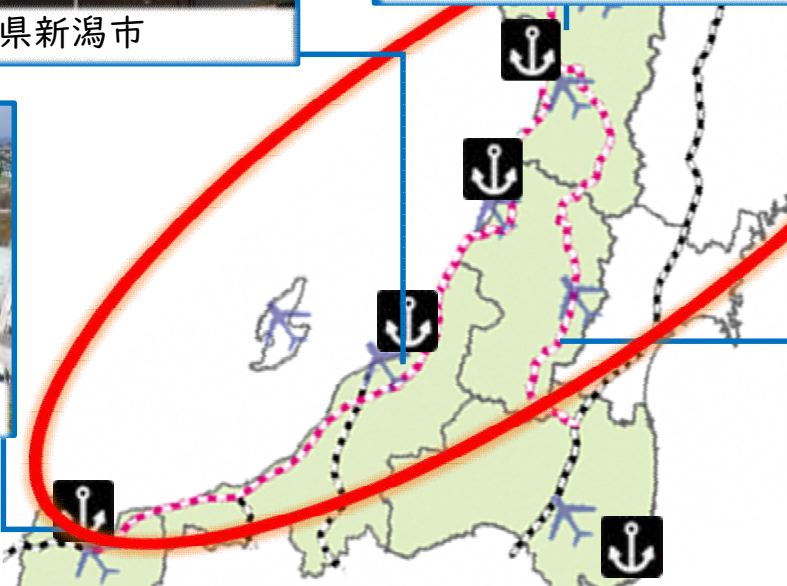
都市部の住民との新しい関係形成を担う古民家を活用した交流拠点施設



デザインと先端技術の融合により、ものづくりの高付加価値化を支援する「富山県総合デザインセンター」



芸術とデザインの力で実践型の課題解決学習を展開する東北芸術工科大学



往來の円滑・活発化を通して、政府が目指す「地方への新しい人の流れ」の創出・実現に寄与

【その他地域ビジョンで掲げる地域発展の将来展望の例】

【「日本海歴史・文化回廊」の形成】

- ◎沿線各地の観光・歴史資源を結ぶ広域観光周遊ルートの形成や沿線県連携による一体型プロモーション等の展開を通じて、日本の古くからの価値（北前船に代表される湊町文化、縄文文化等）を体験できるエリアとして、国内外の多くの旅行者を魅了

【「先端医療・バイオ産業回廊」の形成】

- ◎今後沿線で更なる成長が期待される化学・医薬品製造業、バイオ産業等を中心に関連産業の立地・集積や地域内外の企業研究機関との交流を促進することにより、基礎研究から事業化までを担える産業クラスターが形成

【「日本の食産業・食文化基地」の展開】

- ◎農畜産物の一大生産地、活発な加工食品産業という特色を生かし、首都圏でのマーケティング活動や地域内外の企業等の連携が活発化し、生産拡大、新たな魅力ある加工食品の開発や海外への輸出展開など食産業・食文化基地として発展。国土の発展や食料安全保障にも貢献

【「国土（首都圏・太平洋側）のバックアップ圏域」の形成】

- ◎大規模災害の被害が少ない地域特性を生かし、企業の製造拠点や研究開発拠点の誘致を促進し、大規模災害時において、産業活動や人流・物流のバックアップ拠点としての役割を担うことが可能

奥羽・羽越新幹線を活用した地域ビジョン（15）

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。

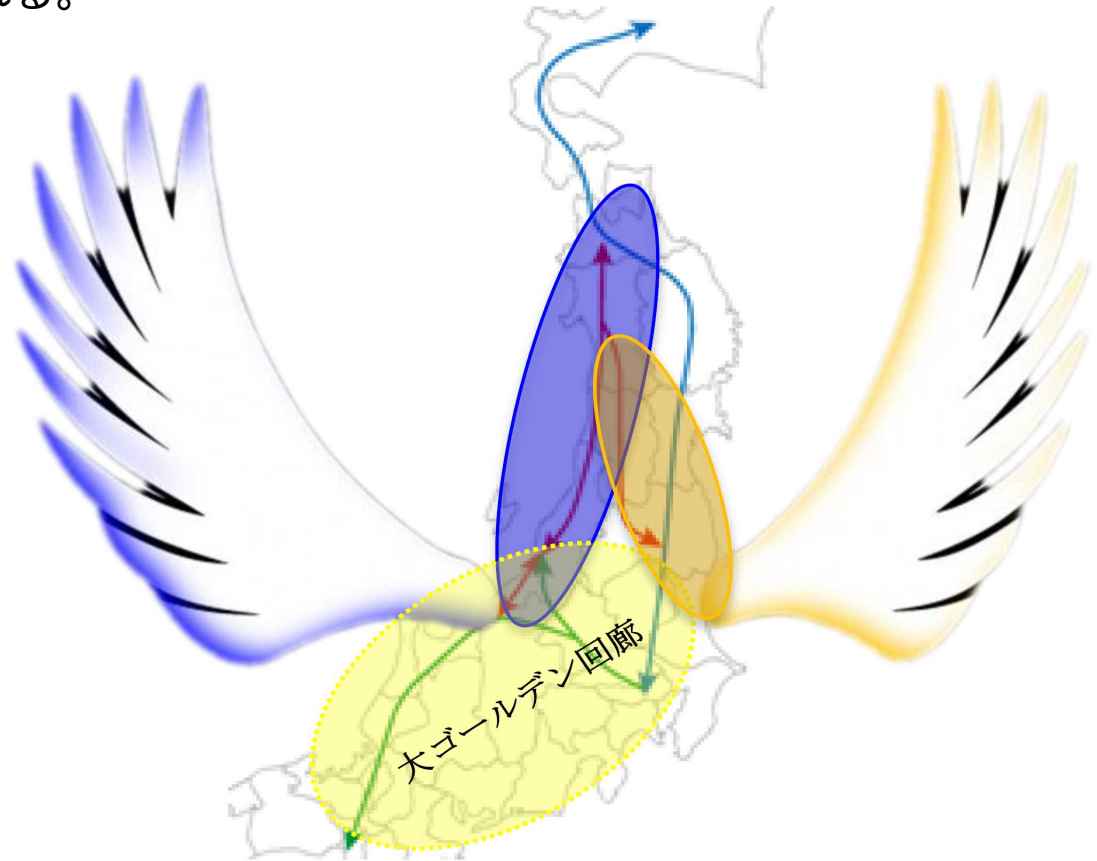
○大規模災害時のリダンダンシー機能の確保

首都圏を経由しない新たな日本海側国土軸で国土の複数経路を確保

○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



奥“羽”・“羽”越新幹線は「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”

整備の実現に向けて

- ・政府の動向も踏まえつつ、国土形成に果たす役割などの両新幹線の意義を、今回とりまとめた調査結果等を活用しながら、政府に対し奥羽・羽越新幹線の整備実現を働きかけていく。
- ・さらに、実現に向けては、何より地域の「熱量」が不可欠。地域の機運醸成も沿線県で連携して実施するなど、地道に活動を継続していく。
- ・奥羽・羽越新幹線の整備実現に向けては、息の長い取組みとなることが想定されることから、目下の課題であるコロナ禍により落ち込んだ移動需要の回復・拡大に取り組むなど環境整備を図っていく。

○秋田県奥羽・羽越新幹線整備促進期成同盟会の主な活動

- ・一般の方も招いてのセミナーの開催
- ・大学生など若い世代との意見交換
- ・国等への要望活動
- ・パンフレットやPR動画などを通じた普及啓発

【秋田県奥羽・羽越新幹線整備促進期成同盟会】



【秋田県立大学生との意見交換】



御清聴ありがとうございました。

- さらに詳しく奥羽・羽越新幹線について知りたい方は以下を参照願います。
- 秋田県奥羽・羽越新幹線整備促進期成同盟会HP：
<https://common3.pref.akita.lg.jp/ou-uetsu/>
- 秋田県HP：
<https://www.pref.akita.lg.jp/pages/archive/58509>