

秋田新幹線と沿線地域の 持続的発展プロジェクト アクションプラン



令和7年3月

秋田新幹線と沿線地域の持続的発展プロジェクトチーム

目次

I	アクションプランの基本的な考え方	1
1	アクションプランについて	1
(1)	策定の趣旨	1
(2)	推進体制	2
(3)	実施期間	3
2	秋田新幹線沿線地域等について	3
(1)	秋田新幹線の概要	3
(2)	秋田－岩手の交流の歴史	4
(3)	沿線地域の現状と課題	5
3	新仙岩トンネルについて	6
(1)	整備計画の概要	6
(2)	デジタル田園都市国家構想「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」	7
(3)	共通して貫く視点～秋田・岩手両県住民のマインドへの浸透～	8
II	アクションプランにおける具体的な取組	9
1	秋田新幹線の日常的な場面における利用の喚起及び拡大	9
2	交流人口の更なる拡大に向けた秋田新幹線の活用	11
3	秋田新幹線を活用した鉄道以外の分野との共創の推進による沿線地域の活性化	13
III	資料編	15
○	在来線を含む田沢湖線・奥羽本線の利用状況	15
○	トンネル整備による効果	16
○	秋田新幹線沿線地域の人口	17
○	秋田県・岩手県の65歳以上人口の割合	18
○	秋田新幹線沿線地域の合計特殊出生率	18

I アクションプランの基本的な考え方

1 アクションプランについて

(1) 策定の趣旨

秋田新幹線は秋田県と岩手県、仙台や首都圏とを結び、広域交通の核となる公共交通機関であり、沿線の社会・経済活動を支える、まさに「交通の大動脈」としての役割を果たしています。

しかしながら、急峻な奥羽山脈を横断するため、自然災害による輸送リスクを抱えており、安定運行や定時性に度々支障を来していることから、JR東日本においては、その抜本的な対策として、赤淵駅(岩手県)～田沢湖駅(秋田県)間において「新仙岩トンネル」整備計画を検討しています。この整備計画は秋田新幹線の機能の強化を図るため、そして秋田・岩手両県の更なる発展のため、欠くことのできないものであります。

また、秋田新幹線はこれまでも両県の観光やビジネスの振興に重要な役割を果たしてきましたが、少子高齢化や人口減少に伴う地域課題がこれまで以上に顕在化する中、沿線地域が持続的に発展していくためには、沿線自治体が更なる連携を図り、秋田新幹線の持つ機能や役割を最大限活用し、新たな切り口又はこれまでの活用を深掘りするような「未来志向」の取組を進めていくことが大切です。

「秋田新幹線と沿線地域の持続的発展プロジェクトチーム」では、こうした活動をより一層推進するため、今後の方向性や具体的な取組を定めたアクションプランを策定し実行することで、新仙岩トンネルの整備効果を最大限に高め、早期の整備実現につなげていくこととします。

「秋田新幹線と沿線地域の持続的発展プロジェクト」に

関する連携協定の締結について

秋田県、秋田新幹線新仙岩トンネル整備促進期成同盟会及び東日本旅客鉄道株式会社秋田支社は、秋田新幹線を活用した地域活性化や社会課題解決の取組を連

携して推進し、新仙岩トンネルの整備により期待される効果を最大限に高めることで、秋田新幹線と沿線地域の持続的な発展と新仙岩トンネルの早期実現を目指すため、次のとおり連携協定を締結しました。今後は、連携事項について、三者が緊密に連携し協力しながら、様々な取組を進めていきます。また、この連携事項を効果的に推進するため、具体的な事項について、プロジェクトチームを設置し、検討の上決定します。

1. 締結日

令和6年3月8日

2. 協定名

「秋田新幹線と沿線地域の持続的発展プロジェクト」に関する連携協定

3. 連携事項

- (1) 秋田新幹線の日常的な場面における利用喚起、拡大に関すること。
- (2) 交流人口の更なる拡大に向けた秋田新幹線の活用に関すること。
- (3) 秋田新幹線を活用した鉄道以外の分野との共創の推進による沿線地域の活性化に関すること。

(2) 推進体制（プロジェクトチームメンバー）

東日本旅客鉄道株式会社秋田支社	
秋田新幹線新仙岩トンネル整備促進期成同盟会	秋田市、大仙市、仙北市、美郷町、盛岡市、滝沢市、雫石町、大曲商工会議所、滝沢市商工会、一般社団法人田沢湖・角館観光協会、一般社団法人しずくいし観光協会
秋田県	企画振興部総合政策課、あきた未来創造部地域づくり推進課、健康福祉部医務薬事課、農林水産部農林政策課、産業労働部産業政策課、教育庁総務課、仙北地域振興局総務企画部、観光文化スポーツ部交通政策課

(3) 実施期間

本アクションプランの期間は、令和7年度(2025年度)から令和9年度(2027年度)までの3年間とします。ただし、毎年度、社会の変化やプランの成果・課題等を検証し、必要に応じて見直しや修正を行うこととします。

2 秋田新幹線沿線地域等について

(1) 秋田新幹線の概要

秋田新幹線は秋田～東京間を走行する列車であり、秋田～盛岡間は在来線路線を共有して走行し、盛岡～東京間は東北新幹線と併結して走行します。

開業時期	平成9年(1997年)3月22日	新在直通運転(ミニ新幹線)
運転区間	秋田～東京間 662.6km	秋田～盛岡間 127.3km 盛岡～東京間 535.3km
最高速度	東北新幹線区間 320km/h 秋田新幹線区間 130km/h	
所要時間	最速 3時間37分 平均 3時間50分	
運転本数	秋田～東京間 15往復/日 秋田～仙台間 1往復/日 合計 16往復/日	
車両	E6系7両編成	

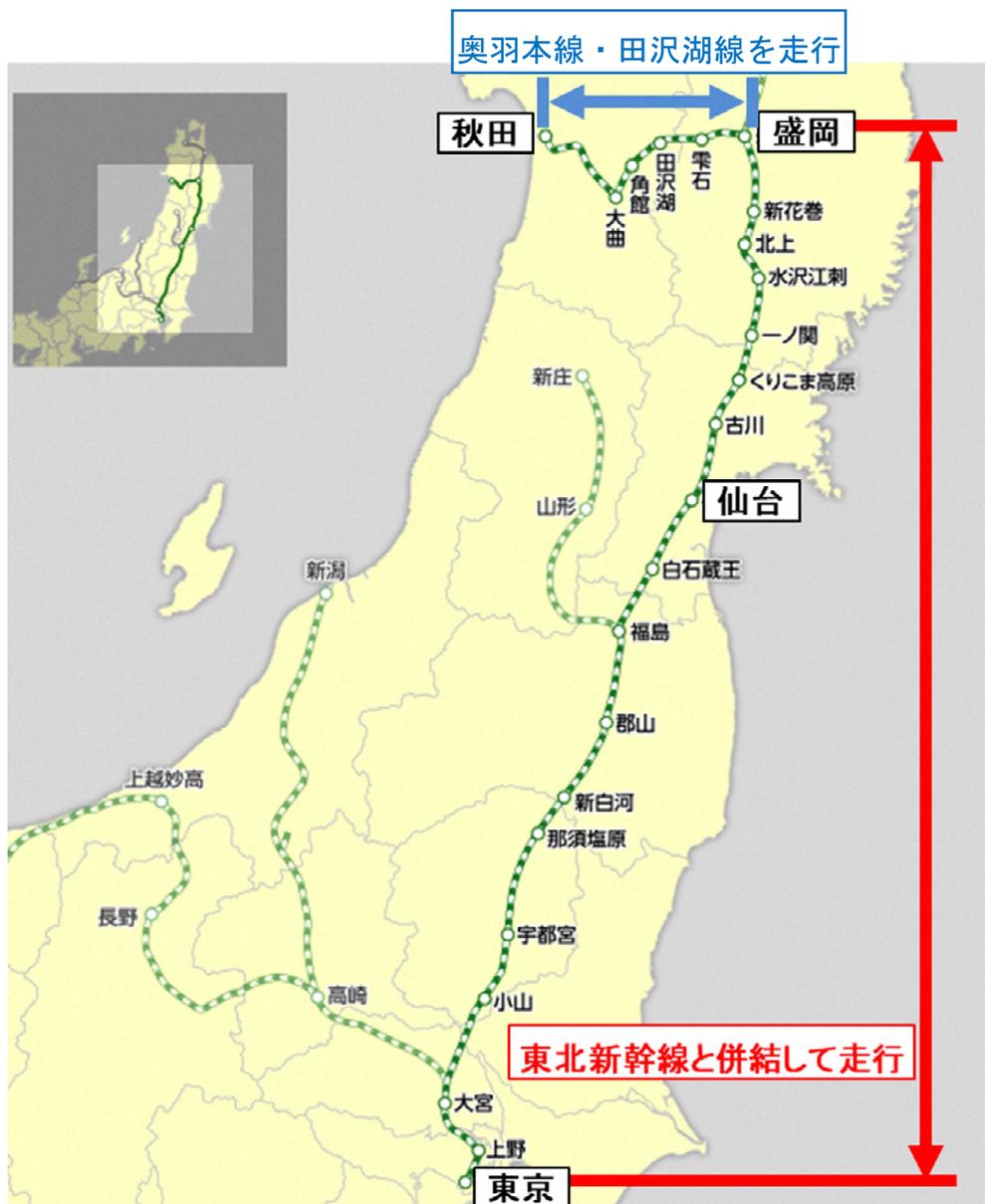


図 秋田新幹線走行経路

※出典 JR東日本HP資料に追記

(2) 秋田－岩手の交流の歴史

今から400年以上昔、秋田市と盛岡市を結ぶ路線は秋田街道と呼ばれ、奥羽山脈を越える峠は「生保内峠」「国見峠」と呼ばれていました。峠のふもとには南部藩では橋場、秋田藩では生保内にそれぞれ番所が設けられ、人の往来や物資の流通が盛んに行われていました。城下町としての角館町には旅籠や馬喰宿が並び、街道の宿場として繁栄を極めていました。しかし、この山越えの道は険しく、冬は深い雪に閉ざされる交通の難所として知られていました。

明治9年(1876年)、内務卿大久保利通が視察して、峠の東西の秋田県仙北郡の「仙」と岩手県岩手郡の「岩」の二文字をとって「仙岩峠」と命名されました。(※1)

大正10年(1921年)には今の田沢湖線の前身である「橋場軽便線」が開業し、昭和41年(1966年)には現在の仙岩トンネルの完成をもって盛岡一大曲間が全線開通し、これに伴い「田沢湖線」と改称されました。また、国道46号では昭和51年(1976年)に現在の仙岩道路が開通し、秋田～岩手間の交流はますます活発になりました。

特に、仙北市田沢湖地域の住民においては、買い物や通学等で盛岡経済圏への関わりが深いことがデータからも明らかになっています。

(※1) 国土交通省「仙岩情報ステーション」資料より

(3) 沿線地域の現状と課題

国立社会保障・人口問題研究所の令和5年(2023年)の推計(出生中位・死亡中位推計)によると、秋田新幹線沿線地域の人口(※2)は、令和2年(2020年)には約79万人であったものが、令和32年(2050年)には少子高齢化の進行を背景に、約56万3千人まで減少すると予測されています。また、令和32年(2050年)には、65歳以上人口が総人口に占める割合は、秋田県が49.9%となり全国で最も高く、岩手県が45.9%となり全国で3番目に高くなると予測されており、著しく増加します。

急激な人口減少と高齢化の進行は、経済活動や社会生活などに様々な影響を及ぼしており、沿線地域では、農林漁業、建設業、製造業、運輸業、サービス業、医療・福祉など、多くの産業において人材、担い手などの不足が深刻化しています。

交通面では、首都圏等を結ぶ新幹線や高速道路、地域間をつなぐ幹線道路については一定程度整備が進んでいるものの、人口減少の進行などを要因として、ローカル鉄道やバス路線の運行本数や利用者の減少が顕著になるなど、移動手段を十分に確保することが困難となっています。このことは、観光面にも影響を与えており、二次交通が課題の一つとなっています。また、高齢者の運転免許証の自主返納や過疎化の進展による学校の統廃合等を背景として、今後更に自家用車に依存しない公共的な移

動手段を必要とする方が増加していくものと想定されます。

観光面では、多様化する旅行ニーズに対応するため、快適に地域を満喫できる滞在環境や、旅行者がストレスなく目的地に到達できる移動環境など、受入体制を更に整備していく必要があります。

一方で、沿線地域には県内有数の観光地や全国的に知名度が高く集客力のある行事やイベントがあるなど、豊富な観光資源を有しており、インバウンドを含め観光客の増加が期待されるほか、新たな働き方や暮らし方のニーズの高まり等に伴い、地方固有の魅力や生活コストの低さなどから、都市から地方への移住を選択する動きも見られるなど、大きな可能性を秘めた地域であります。

(※2) 秋田市、大仙市、仙北市、美郷町、盛岡市、滝沢市、雫石町の人口の合計

3 新仙岩トンネルについて

(1) 整備計画の概要

事業区間	秋田新幹線 赤湊駅(岩手県)～田沢湖駅(秋田県)間 約18.1km
トンネル延長	約15km (アプローチ含む)
時間短縮効果	約7分 (最速 東京～秋田間 3時間30分)

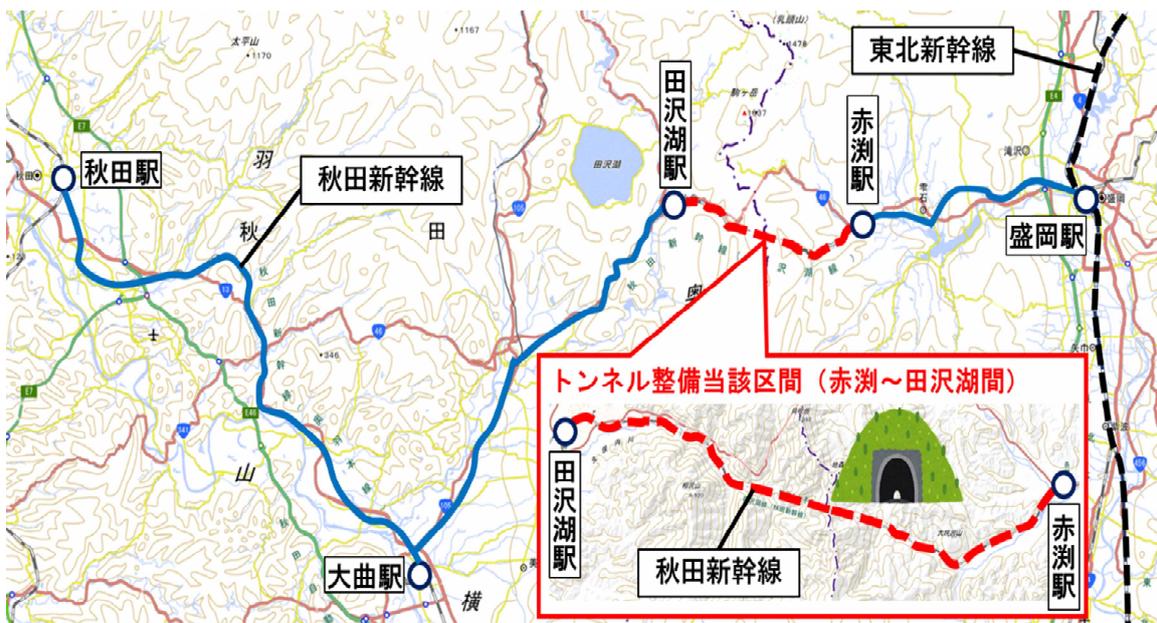


図 秋田新幹線トンネル整備構想区間 ※出典 国土地理院地図に加筆

(2) デジタル田園都市国家構想「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」

国の「デジタル田園都市国家構想実現会議」では、デジタルとリアルとの融合による地域生活圏の形成推進には、地域間連携による広域的な地域生活圏の形成や、時間距離の短縮による大都市圏との一体機能化が必要であり、地域の社会的課題を解決する取組と連携して、地域の実情に応じて、これらを支える幹線鉄道ネットワークの高機能化・サービス向上が重要とされました。

令和5年(2023年)9月には、同会議の下、「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」が設置され、第6回会議におけるとりまとめにおいては、「幹線鉄道ネットワークの高機能化等の取組について、地方創生にくわえ、輸送安定性や災害リスク低減などの国土強靱化等の観点も踏まえ、地域の実情に応じ、長期的な視点に立った意義や課題、効果や役割分担などに関する検討を進める必要がある。」とされたところであり、画一的な支援スキームの見直しに期待が持てる内容となっています。

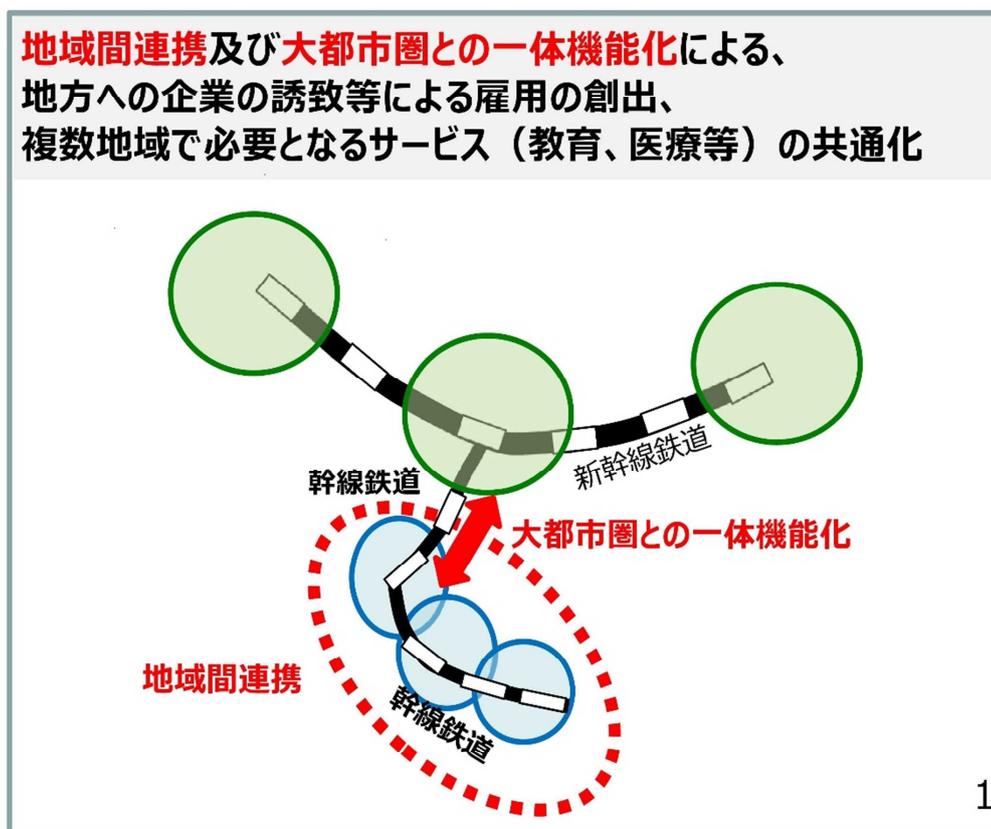


図 令和5年6月2日第13回「デジタル田園都市国家構想実現会議」国土交通省提出資料

【「リ・デザイン実現会議」での議論の経過】

令和5年 9月6日 第1回会議にて	JR東日本富田会長が幹線鉄道ネットワークの高機能化の重要性について発言
11月16日 第3回会議にて	山形県吉村知事が山形県における鉄道を軸とした地域活性化の取組について説明 JR東日本富田会長が幹線鉄道ネットワークの強化に関し新たなスキームによる国の積極的な関与を要望
令和6年 4月5日 第5回会議にて	JR東日本富田相談役が幹線鉄道ネットワークの強化に関し、より一層の国の関与を要望

(3) 共通して貫く視点～秋田・岩手両県住民のマインドへの浸透～

前述の国における議論等を踏まえ、本アクションプランでは、雇用の創出やサービスの共通化等について、秋田新幹線の活用を図りながら様々な分野が共創して目指すこととし、秋田新幹線が沿線の活性化に貢献し、必要不可欠な存在であるということを示すことで、国に対する働きかけをより説得力のあるものにするを目的としていきます。

また、本アクションプランに定める取組は、秋田県と岩手県のいずれかの県だけが努力しても、新仙岩トンネルの整備の実現には結びつきません。

両県の沿線自治体や商工団体などの関係者が一致団結して新仙岩トンネルの必要性を認識し、本アクションプランに定める取組を積極的に推進することが必要です。

そうしたことから、プロジェクトチームでは、秋田新幹線が両県にとって必要不可欠で極めて重要な交通インフラであるという認識を、両県の住民のマインドに浸透させます。

II アクションプランにおける具体的な取組

1 秋田新幹線の日常的な場面における利用の喚起及び拡大

秋田新幹線の沿線地域は、若者の流出や出生率の低下に伴う深刻な人口減少に直面し、高齢化が加速しています。

一方で、新幹線等の速達性の高い交通機関は、時間当たりの移動可能距離(範囲)を広げ、居住地を変えずに様々な場所に通勤・通学することを可能にするほか、買い物、通院、近隣への出張や観光などの利便性を向上させる“日常の足”としても利用できるものであり、多様なライフスタイルの基盤となる秋田新幹線により、当地域の定住人口が増加する可能性を秘めています。

また、広い県土を有し、マイカー通勤や親の送迎による通学が定着している両県において、環境意識の高まりやガソリン価格の高止まりなどを背景として、日常的な場面における新幹線の利用には更なる定着の余地があるほか、通勤負担の軽減が図られることによる労働生産性の向上など、定着することによって企業側のメリットも大きいと考えられます。

こうした可能性を最大限に伸ばし、沿線地域における多様なライフスタイルの定着や通勤圏の拡大、地方の持つ「交通の便が悪い」というネガティブイメージの払拭を図るため、秋田新幹線の日常的な場面における利用の喚起・拡大を図ります。

事業内容	事業期間		
	R7	R8	R9
①短区間利用の提案や通勤・通学等に対する助成等を行う、秋田新幹線の日常利用に係るキャンペーンを展開します。			→
②秋田新幹線の日常利用を促すためのポスターやリーフレット等の作成・配布を行います。			→

③日常的な場面における秋田新幹線の利用実態、利用者の意識の変化等に関し、調査を実施します。			
	→		

①について、秋田新幹線の秋田～盛岡間は通勤・通学・通院等の日常的な利用者の増加が見込める可能性があることから、特急券の購入代金を一部還元するキャンペーン等を実施し、潜在的な需要を実証的に調査するとともに、新たな利用価値について秋田・岩手両県民への浸透を図っていきます。

②について、日常的な場面における秋田新幹線の利用拡大のためには、様々な利用形態を想定した上で幅広いニーズの掘り起こしが不可欠であることから、ポスターやリーフレット、啓発グッズ等を作成して周知を図り、日常的な利用につなげていきます。

③について、日常的な場面における秋田新幹線の利用実態や利用者の意識の変化等について調査を随時実施し、秋田新幹線の利用拡大に向けた実効性のある施策を展開していきます。

小松駅から新幹線で新しいライフスタイルをはじめませんか

小松市
新幹線通勤・通学定期券
購入補助金

新幹線なら **正確!!**
天候に左右されにくく時間に正確で速い新幹線は、通勤・通学時間が短く快適です。自宅から通えて家計も安心。個人や家族との時間を大切に、ゆとりある暮らしを満喫しましょう!

新幹線なら **速い!!**
小松駅と主要駅の所要時間(※1)
小松駅～金沢駅 12分
小松駅～福井駅 24分
小松駅～富山駅 35分
※1乗車のみ(※2はのりこし料金)

新幹線なら **お得!!**
大学生1か月の平均生活費

一人暮らしの場合	実家暮らしの場合
賃料	---
53,000円	---
生活費	11,390円
24,130円	9,340円
交通費	---
6,210円	---
その他	---
合計	46,630円
110,660円	---

(※1) 1か月の生活費(※2) 1か月の生活費(※3) 1か月の生活費

対象 小松駅を発着駅とする新幹線通勤・通学定期券
市内在住 県外の企業等に勤務する方
市内在住 市外の大学等に通学する学生
市外在住 市外から公立小松大学に通学する学生

補助金額 1か月10,000円または5,000円を上限に利用月数分を補助
※通勤の方は企業等から支給される通勤手当を差し引く等の計算方法により決定します。

問い合わせ先 小松市総合政策課 tel. 0761-24-8037 kikaku@city.komatsu.lg.jp

(左:石川県小松市「新幹線通勤・通学定期券購入補助金」)

(下:秋田駅を利用するビジネス客)



2 交流人口の更なる拡大に向けた秋田新幹線の活用

人口減少が進む中、沿線地域の社会・経済活動を維持していくためには、交流人口を拡大し、外からの人的・物的資源を沿線の活力として取り込んでいくことが重要です。

秋田新幹線は、首都圏や仙台などの大都市圏とつながっており、他の路線とは異なる役割や発展性を有しています。

沿線の文化やプロスポーツチームなどの多様な資源を最大限に活用しながら、秋田新幹線の価値を見直し、交流人口の更なる拡大を図る取組を推進します。

事業内容	事業期間		
	R7	R8	R9
①秋田新幹線を利用した秋田・岩手両県の観光施設や文化施設等を訪れる旅行商品の造成等について支援します。		→	
②秋田新幹線を利用した、プロスポーツにおけるアウエイツリズム等を推進します。		→	
③芸術文化に親しみながら秋田新幹線の利用促進を図るため、車内での公演等を実施します。			→
④駅舎内等で手話パフォーマンスなどのPR動画等を放映することで、秋田新幹線のイメージアップを図ります。	→		

①について、沿線地域の観光施設や文化施設などの誘客コンテンツを活用した旅行商品の造成を支援し、団体旅行を取り込むなど、持続的な秋田新幹線の利用を図っていきます。

②について、スポーツにおける交流人口・関係人口の拡大による秋田新幹線の利用促進を図るため、プロスポーツを活用したアウエイツリズムを推進します。

③について、芸術文化における交流人口・関係人口の拡大による秋田新幹線の利用促

進を図るため、秋田新幹線車内での公演等により音楽や演劇等に触れる機会を提供します。

④について、手話パフォーマンスなどのPR動画等を放映することにより、秋田新幹線のイメージアップを図り利用促進につなげていきます。



(Jリーグ公式戦での物販ブース)



(あきた芸術文化劇場「ミルハス」開館1周年記念公演)

3 秋田新幹線を活用した鉄道以外の分野との共創の推進による沿線地域の活性化

秋田新幹線は、社会・経済情勢が目まぐるしく変化していく中で更に深刻化すると思われる様々な課題に対しても、それを解決するための潜在的な機能を有しており、多様な分野の振興に資する幹線鉄道として、その役割は重要な要素となっています。

また、将来にわたって利便性・生産性・持続可能性が高い交通機関として発展するよう、JR東日本をはじめ沿線自治体や商工団体などの関係者が、緊密に連携・協力していく必要があります。

このため、農業・教育など鉄道以外の分野との共創による新たな利用方法を模索しながら、秋田新幹線を効果的に利活用することで沿線地域の活性化を図るなど、両県で連携した取組を推進します。

事業内容	事業期間		
	R7	R8	R9
①ワーケーションやリモートワーク、スタートアップ企業等の方に地域の魅力を知ってもらいながら、秋田新幹線の利用を促すための取組を実施します。	→		
②秋田新幹線の荷物輸送サービス「はこビュン」を活用し、農産物や加工品の販売拡大や輸送ルートの構築等を図ります。		→	
③将来的に秋田新幹線の主な利用者となる児童・生徒が、フィールドワーク等で秋田新幹線を利用する場合に支援します。		→	
④秋田新幹線を利用してインターンシップ等に参加する学生に対して支援します。		→	
⑤秋田新幹線を利用したゼミナールやスポーツ合宿等に参加する学生に対して支援します。		→	

①について、ワーケーションやリモートワークにより県外企業等の業務に就きながら県内に滞在する方や、県内においてスタートアップの経営を行ったり目指したりする方に対し、沿線地域の魅力と新幹線の利便性を知ってもらうためのお試しツアーを開催するなどし、秋田新幹線の新たな利用者層を開拓します。

②について、物流の人手不足問題等から新幹線による荷物の輸送については潜在的需要があることから、「はこビュン」を活用した農産物や加工品の販売拡大、輸送ルートの構築等を図りながら、荷物輸送面からも秋田新幹線の価値を高めていきます。

③について、将来的に秋田新幹線の主な利用者となる小学生等に、新幹線に対する親しみをってもらうため、秋田新幹線の秋田～盛岡間において、フィールドワークや体験学習、校外学習を実施する場合に支援します。

④について、両県内外の学生に県内企業を就職先の選択肢にしてもらい、インターンシップ等の際に秋田新幹線の利用を促すことで、より地元愛を育みながら新幹線の利用につなげていきます。

⑤について、主に県外在住の学生に秋田新幹線を利用してもらうことで、新しい関係性を築き新幹線利用のリピーターになってもらうため、秋田新幹線を利用しゼミナールやスポーツ合宿等で秋田県または岩手県に滞在する場合に支援します。



(地域の事業者と交流するワーケーション客)



(秋田市で開催された合同就職説明会)

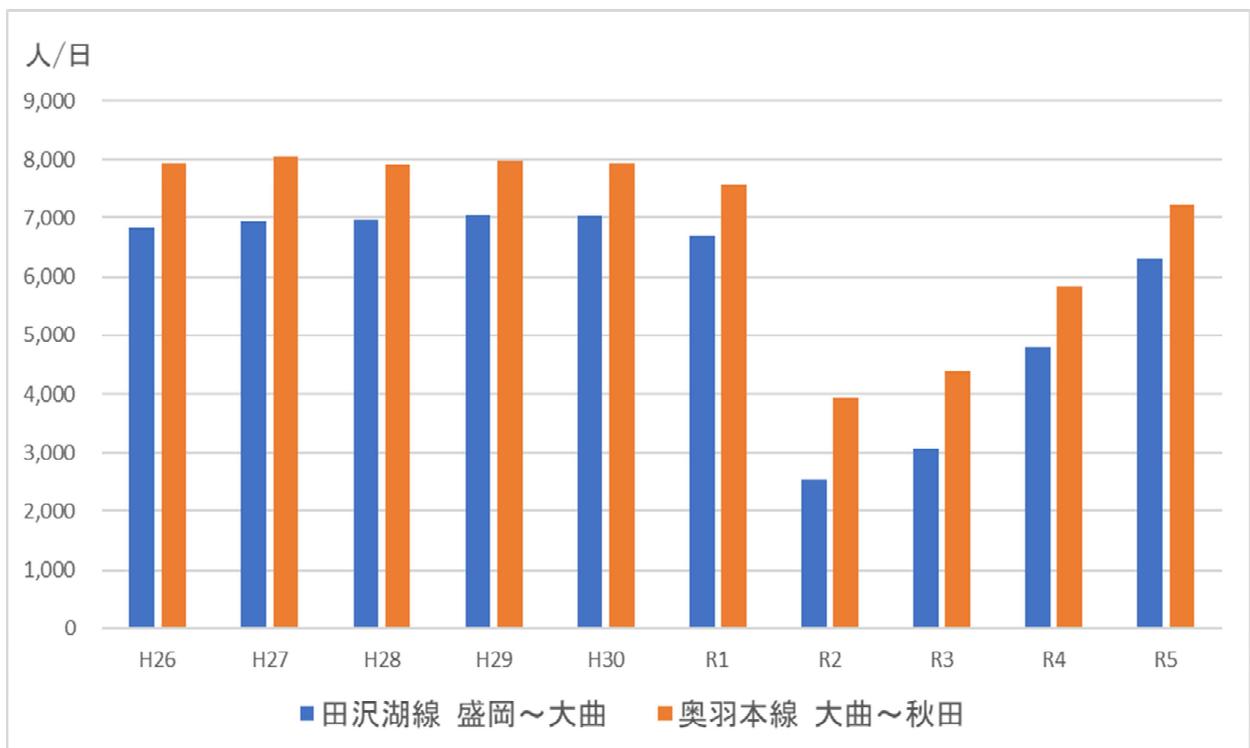
Ⅲ 資料編

在来線を含む田沢湖線・奥羽本線の利用状況

田沢湖線・奥羽本線の平均通過人員

(人/日)

区間	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
田沢湖線 盛岡～大曲	6,830	6,945	6,957	7,047	7,023	6,703	2,553	3,061	4,794	6,320
奥羽本線 大曲～秋田	7,946	8,052	7,911	7,976	7,951	7,578	3,938	4,390	5,843	7,217



出典：JR東日本HP「路線別ご利用状況」より

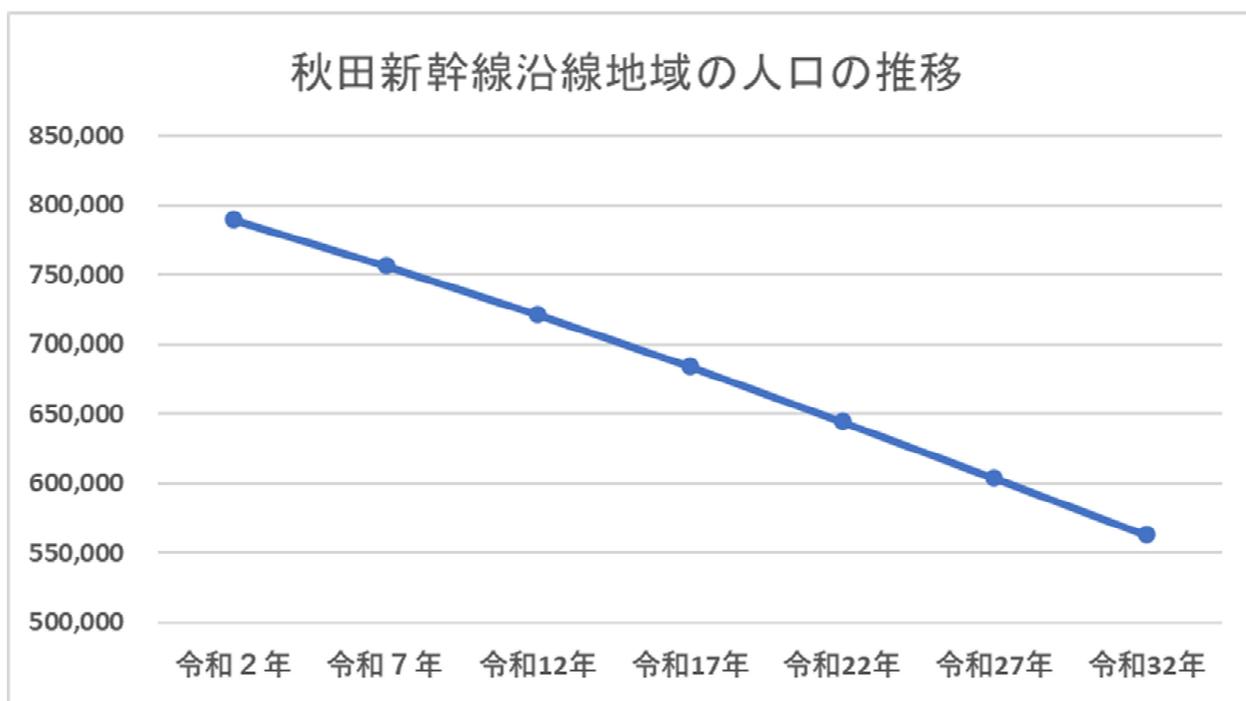
トンネル整備による効果

トンネル整備効果のまとめ

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 ● 秋田と岩手を結ぶ田沢湖線の機能強化 ● 秋田と岩手の横軸連携の強化
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 ● 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

出典：経済波及効果分析等調査報告書（令和2年3月）より

秋田新幹線沿線地域の人口

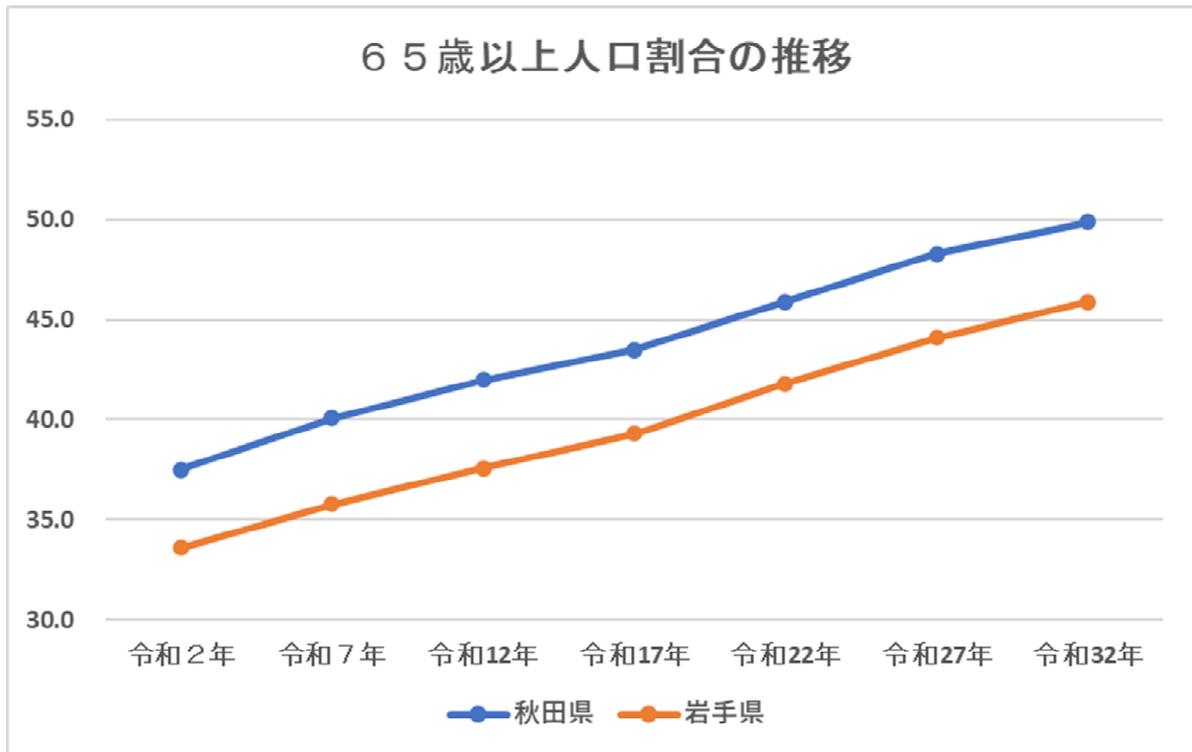


単位：人

年	令和2年	令和7年	令和12年	令和17年	令和22年	令和27年	令和32年
沿線全体	789,593	756,720	721,094	683,816	644,622	603,906	563,024
秋田市	307,672	295,501	281,852	267,486	252,336	236,543	220,767
大仙市	77,657	71,758	65,863	60,254	54,810	49,442	44,243
仙北市	24,610	21,621	19,236	17,026	14,970	13,013	11,201
美郷町	18,613	16,598	15,027	13,521	12,077	10,679	9,336
盛岡市	289,731	282,066	272,642	262,205	250,661	238,224	225,333
滝沢市	55,579	54,966	53,545	51,656	49,339	46,776	44,032
雫石町	15,731	14,210	12,929	11,668	10,429	9,229	8,112

出典：国立社会保障・人口問題研究所 日本将来推計人口（令和5年推計）
 （出生中位・死亡中位推計）

秋田県・岩手県の65歳以上人口の割合



単位：%

年	令和2年	令和7年	令和12年	令和17年	令和22年	令和27年	令和32年
秋田県	37.5	40.1	42.0	43.5	45.9	48.3	49.9
岩手県	33.6	35.8	37.6	39.3	41.8	44.1	45.9

出典：国立社会保障・人口問題研究所 日本将来推計人口（令和5年推計）

秋田新幹線沿線地域の合計特殊出生率

市町名	秋田県	秋田県				岩手県	岩手県		
		秋田市	大仙市	仙北市	美郷町		盛岡市	滝沢市	雫石町
平成25年～平成29年	1.34	1.32	1.42	1.38	1.32	1.46	1.36	1.43	1.44
平成30年～令和4年	1.23	1.21	1.28	1.17	1.21	1.32	1.28	1.37	1.25

出典：厚生労働省 人口動態保健所・市区町村別統計

秋田新幹線と沿線地域の持続的発展
プロジェクトアクションプラン

2025年(令和7年)3月

秋田新幹線と沿線地域の持続的発展プロジェクトチーム

(事務局)秋田県観光文化スポーツ部交通政策課

〒010-8572 秋田県秋田市山王三丁目1-1

TEL:018-860-1282

FAX:018-860-3879

E-mail:koutsuuseisakuka@pref.akita.lg.jp