

秋田新幹線仙岩トンネル整備促進大会

秋田新幹線改良実現のために

大仙市 グランドパレス川端

2026.7.2

森 地 茂

運輸総合研究所研究アドバイザー

名誉教授: 東工大・東大・政策大

S.MORICHI



福井市 えちぜん鉄道

山形新幹線 米沢トンネル事業との比較

	秋田新幹線新 仙岩トンネル	山形新幹線 米沢トンネル
延長	15km	23km
概算工事費	1000億円	2300億円
工期	15年	19年
JRとの覚書	2021年5月	2022年10月
共同地質調査	2021-2023	2021-2024
基金設定	—	2023年2月
有識者委員会	—（秋田県とJRのPT）	2025年10月

山形新幹線：運休・遅延本数が多い → 山形プロジェクトの方が先行
 秋田新幹線：運休・遅延本数は少ないが、盛岡・東京間への影響は大きい

人口減少下での成長戦略

全国では成長可能
小集落では困難



どの地域単位なら

- ・ 地域格差の拡大は防げるか？
- ・ 生活サービスは維持できるか？



圏域構造の改変

- ・ 国際競争力、地域格差の縮小 → 広域**地方圏**間・広域公共交通と国際交通
- ・ 生活サービスの維持・向上 → 広域**生活圏**内公共交通

圏域構造の改変は 文明や経済発展の王道

シルクロード、楽市楽座、高速交通網、 etc.

地域資源の活用：農水産の6次産業化

：大都市市場とアジア市場への展開：新たな一村一品運動

成功事例：あきたこまち、日本酒、新幹線物流や秋田国際大学

観光戦略の再構成：インバウンド観光は地域創生の柱

地域間公共交通の重要性の再認識を！

幹線鉄道の意義

➤ 新幹線

- ・ 国土の一体化、リニア中央新幹線の広域的影響
- ・ 貨物輸送により地域資源の市場開拓

秋田圏域外との交流圏形成
全国的市場形成

➤ 在来JR幹線

- ・ JR貨物路線
- ・ 空港アクセス路線
- ・ その他の路線

- ・ 利用の大半は地域の生活交通（都市交通）
- ・ 都市間交通：地域の一体化・圏域の広域化の必要性

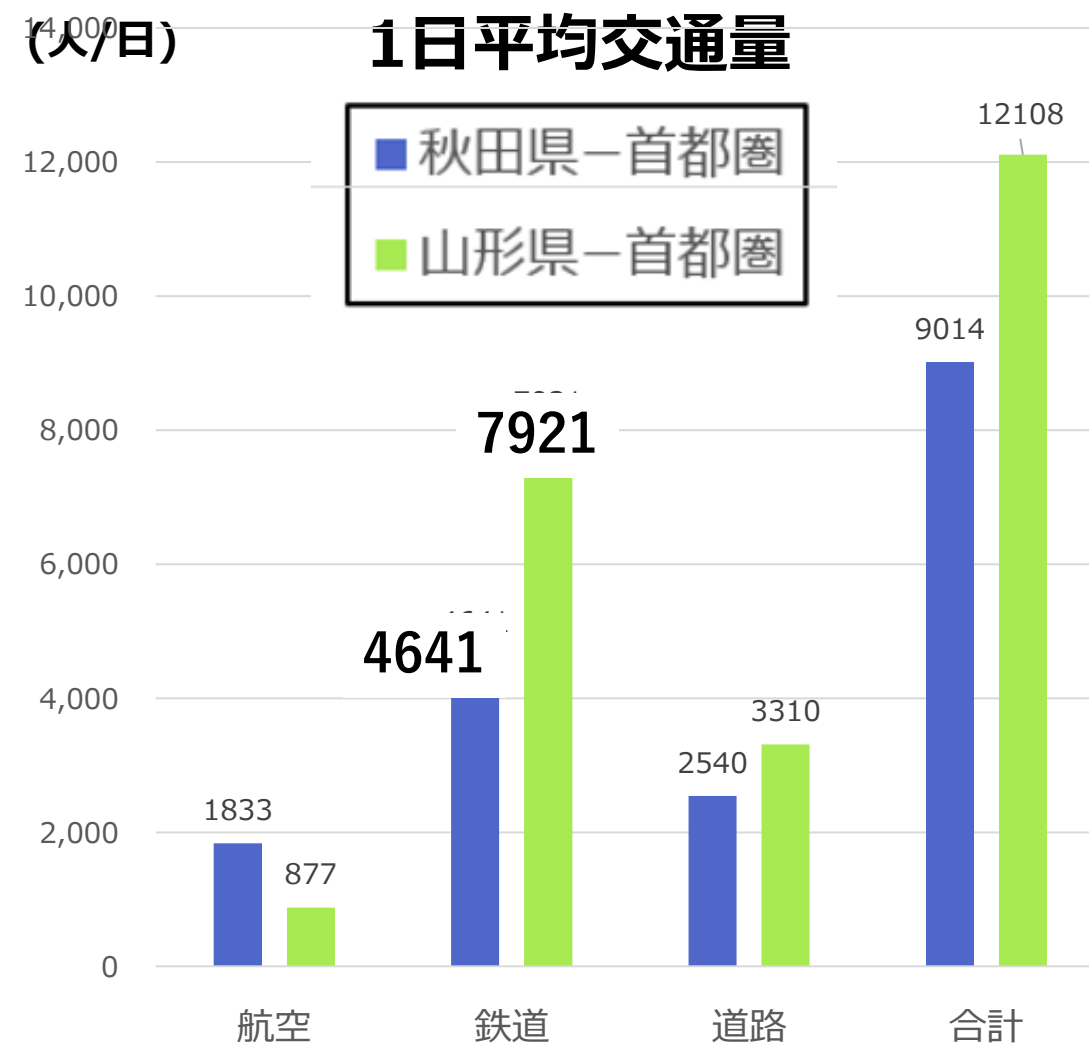
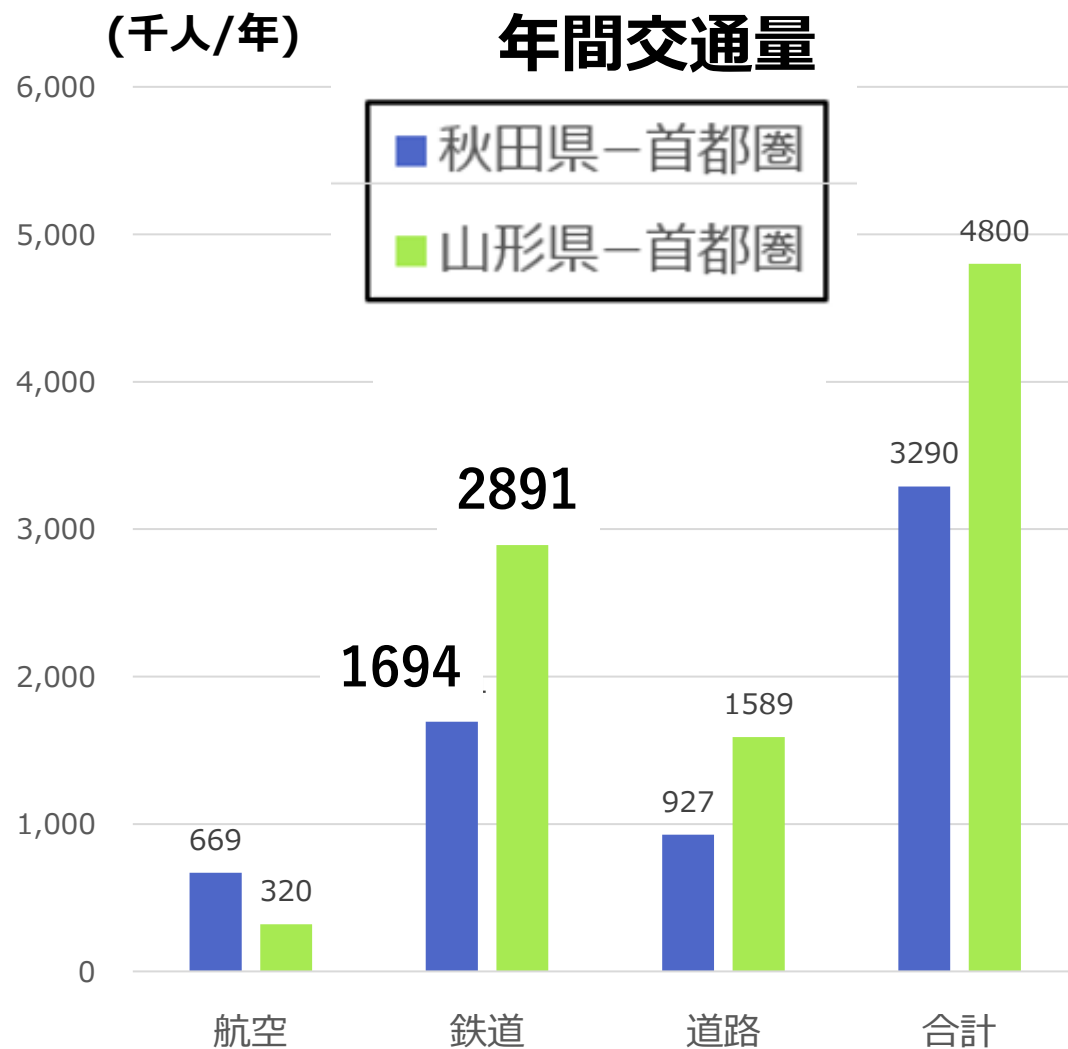
➤ 地方路線



- ・ 人口減少期の秋田県、県内各地域の
生活サービス、産業の在り方にとっての鉄道の意義の再考を！
- ・ 鉄道の持続可能性は何時まで？、持続策は？、バス転換の許容性は？

首都圏との交通：秋田県発着と山形県発着の比較

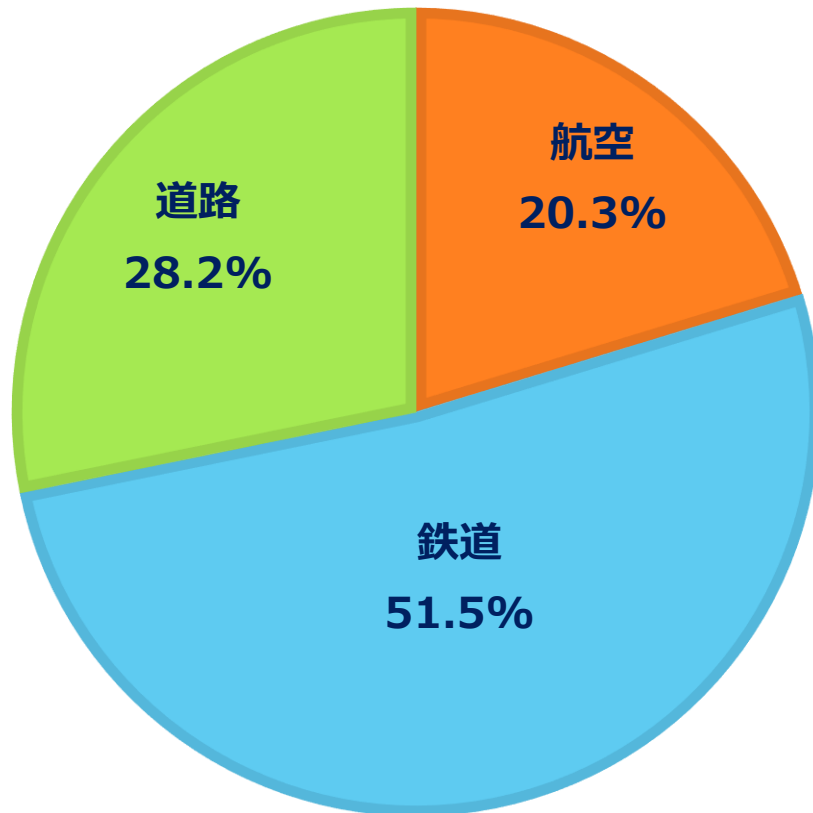
秋田県発着交通量は1日4641人で、仙台発着交通量の約 60 %



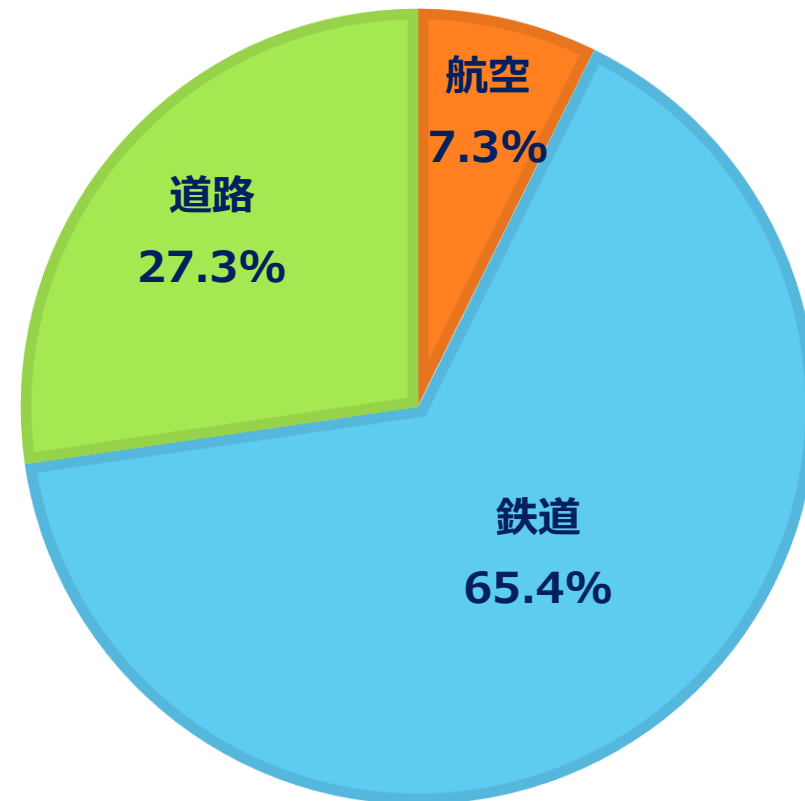
首都圏との交通：秋田県発着と山形県発着の比較

交通機関分担率の比較

秋田県－首都圏



山形県－首都圏

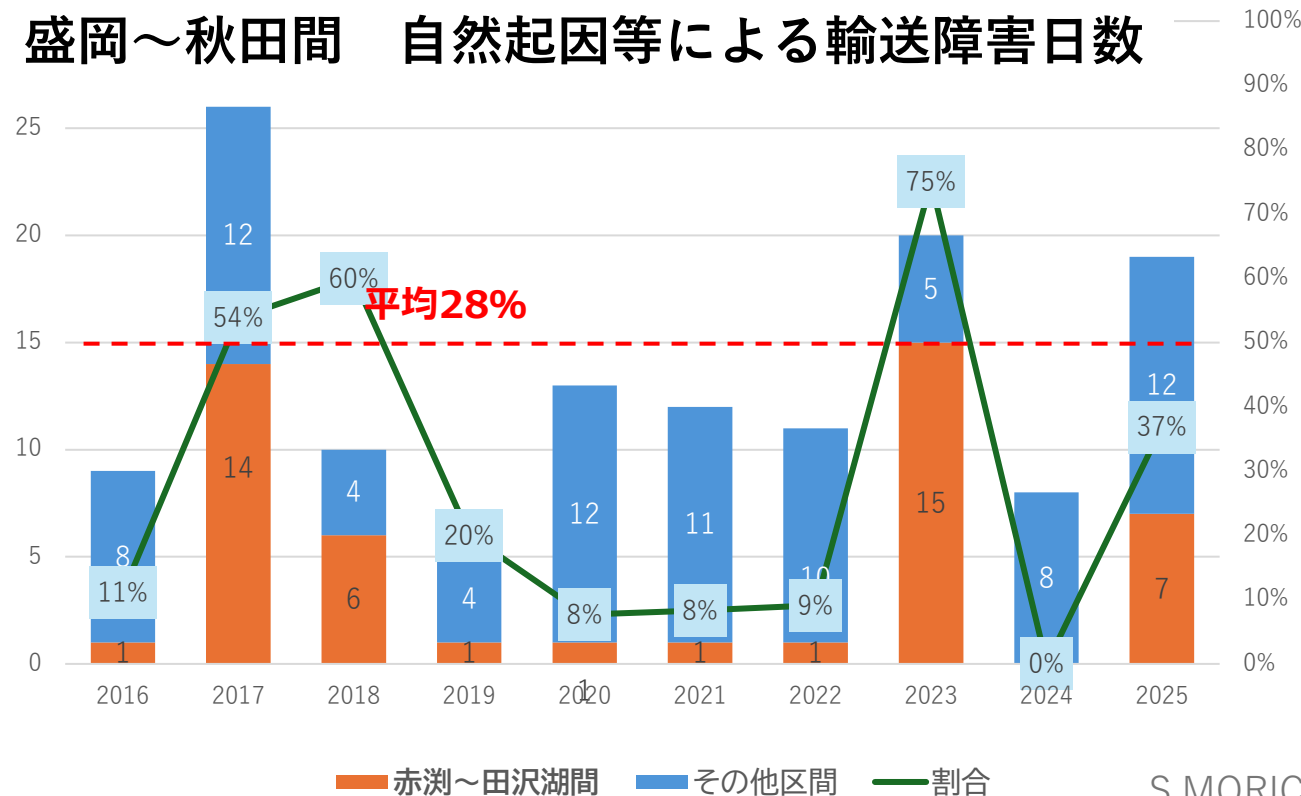


秋田新幹線・山形新幹線の運休・遅延日数と対象トンネル区間の比率

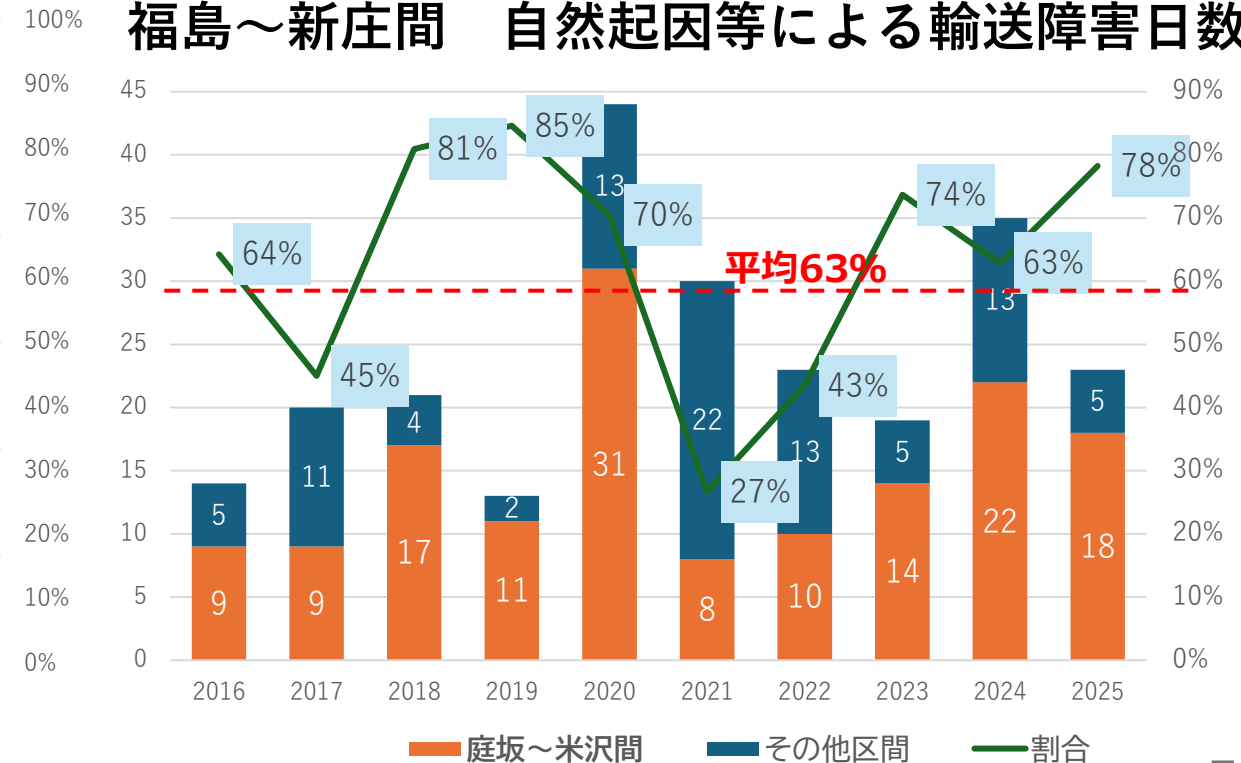
秋田新幹線の方が運休・遅延本数日数は少なく、対象トンネル区間の比率も低い

秋田新幹線		山形新幹線	
赤渕～田沢湖間	47 (35%)	庭坂～米沢間	149 (62%)
その他区間	86 (65%)	その他区間	93 (38%)
合計	133 (100%)	合計	242 (100%)

盛岡～秋田間 自然起因等による輸送障害日数



福島～新庄間 自然起因等による輸送障害日数

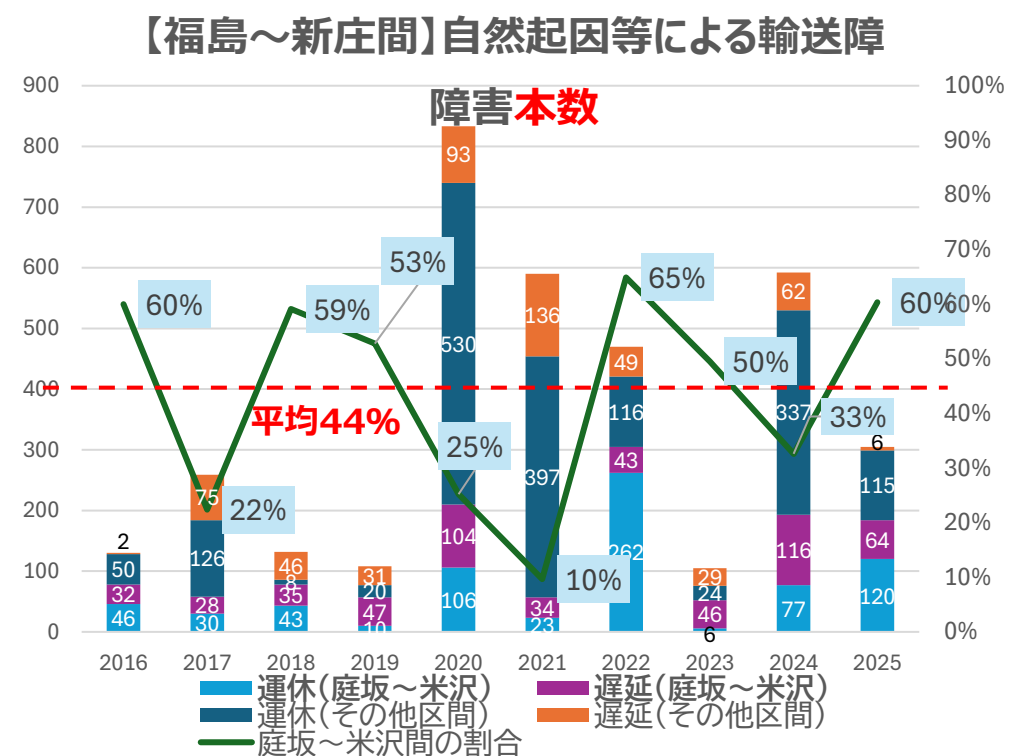
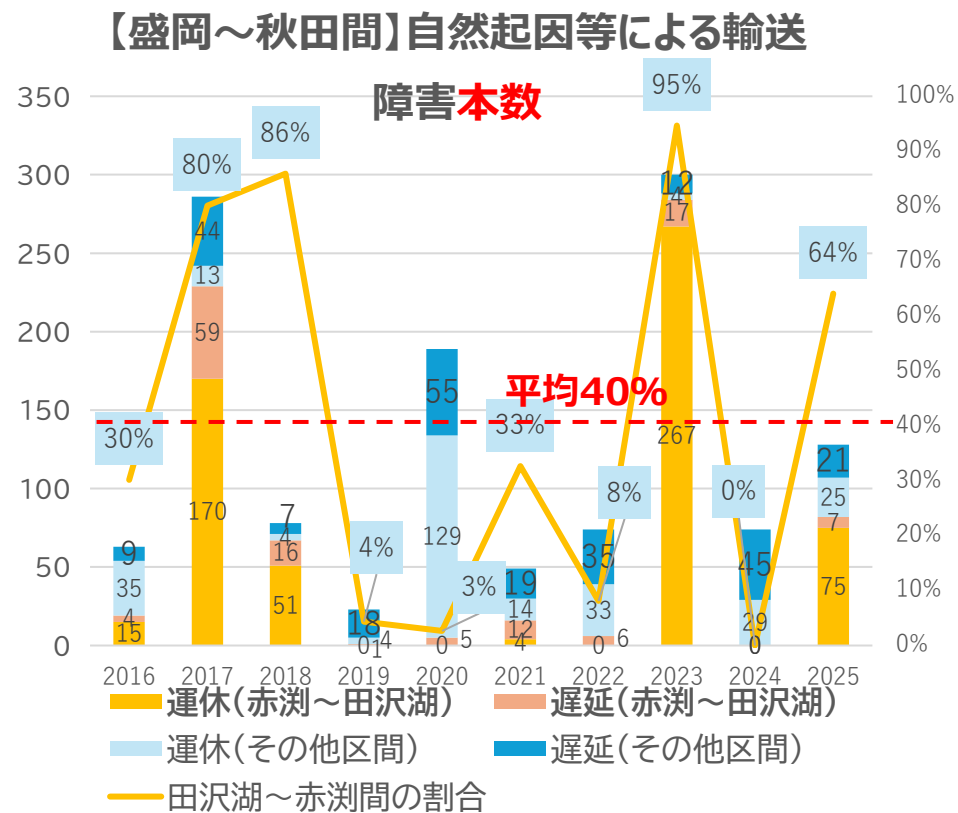


秋田新幹線・山形新幹線の運休・遅延列車本数と対象トンネル区間の比率

秋田新幹線の方が運休・遅延本数は少ないが、対象トンネル区間の比率は高い

運行本数
秋田新幹線 16往復/日
山形新幹線 15往復/日

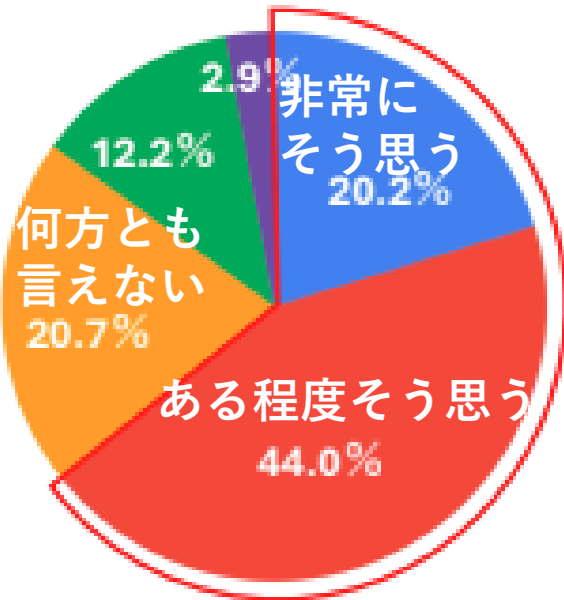
秋田新幹線			山形新幹線		
赤湊～秋田間	709	(56%)	庭坂～米沢間	1272	(36%)
その他区間	555	(44%)	その他区間	2252	(64%)
合計	1264	(100%)	合計	3524	(100%)



新仙岩トンネル構想に対する県民の期待をどう高めるか

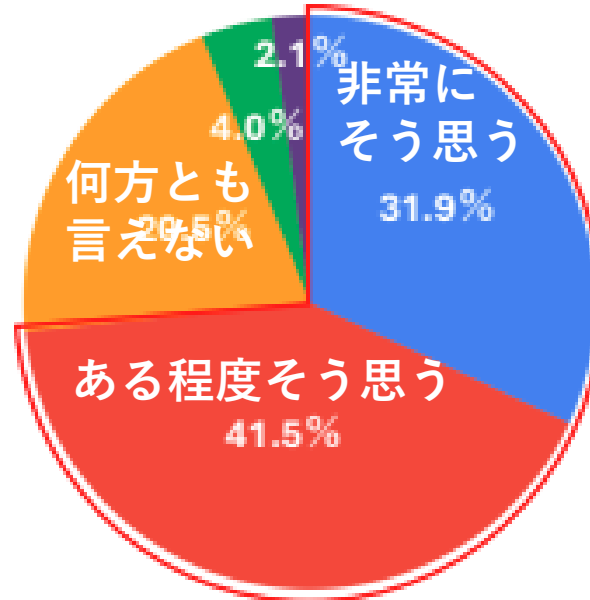
利便性への期待度

秋田県 967名



64.2%

岩手県 699名



73.4%

● 非常にそう思う
● ある程度そう思う
● どちらとも言えない
● あまりそう思わない
● 全くそう思わない

岩手県民より期待度が低い理由は？

- ① 東京方面への鉄道と航空の利用率の差？
- ② 両県間の移動量の差？
- ③ 開発プロジェクトへの関心・支持の差？



県民の支持を高める方策は？

出典：秋田新幹線の利用等に関するアンケート調査 秋田県交通政策課

鉄道プロジェクトの財源制度

- 国の鉄道予算は新幹線が大半で、在来線、都市鉄道予算は激減
- 東京・大阪の都市鉄道プロジェクトは着手後に分割補助
- 地域公共交通リデザイン懇談会
 - ・ 地域公共交通に対する制度改革と予算が確保
 - ・ 在来幹線鉄道も対象となった ex. 山形新幹線のトンネル
- 山形新幹線 福島・米沢間トンネル・・・都市間鉄道の利便増進法？
- 仙岩トンネル事業費 約1000億に対し、北陸新幹線延伸工事費は桁違い

北陸新幹線延伸

小浜・京都ルート	5.5~5.8 兆円
米原ルート	1.7~2.7 兆円
湖西ルート	6.7~7.4 兆円

- 国の鉄道予算の拡充が必要・・・政治的判断

仙岩トンネル 概算工事費 1000億円 ： 秋田新幹線整備費に相当

秋田新幹線の事業費と負担（単位：億円）

事業の内訳		事業費	負担の内訳			
			国	秋田県	岩手県	JR東日本
地上 施設	施設工事費	598	122.50	98.00	24.50	353.00
	老朽部取り替え	58	—	—	—	58.00
車両費		310	—	※ 115.25	—	194.75
合計		966	122.50	213.25	24.50	605.75
(負担比率)		(100.0%)	(12.7%)	(22.1%)	(2.5%)	(62.7%)

＊ 秋田県に全額償還、車両はJR東に売却、最終的に県負担は工事費98億円及び利払い費

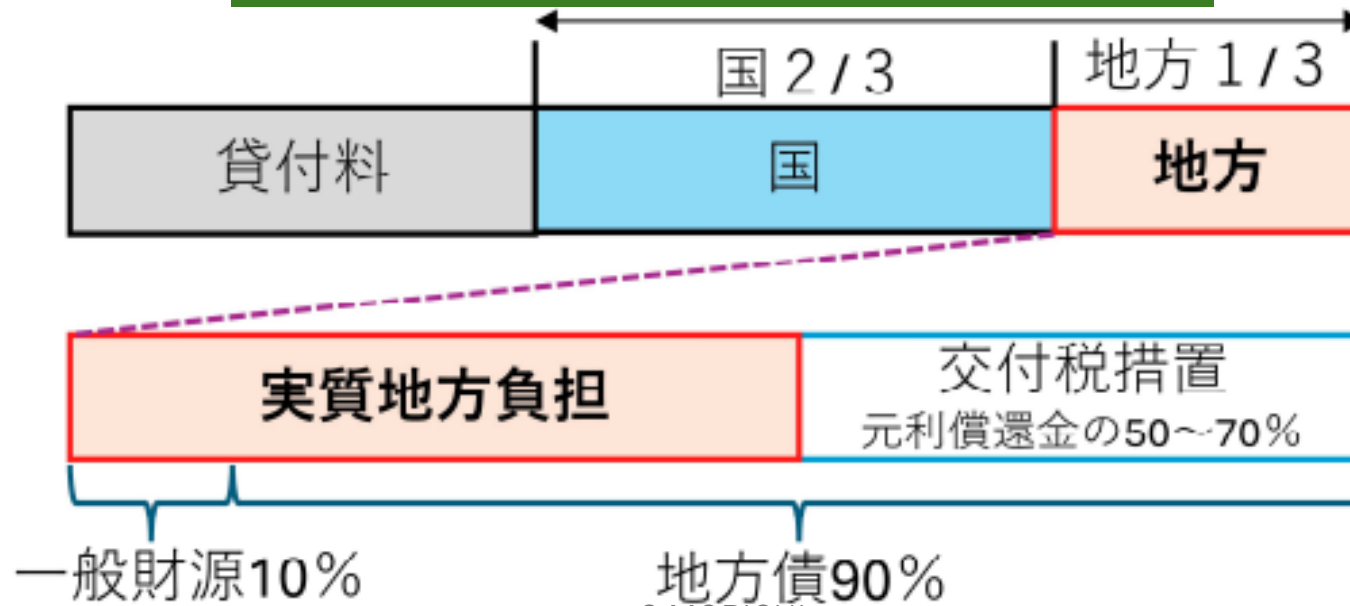
秋田新幹線の財源の詳細

工事費 598億円：補助対象額は490億円(82%)で国及び秋田県、岩手県の無利子貸付
108億円(18%)は鉄道公団が公団債等で調達

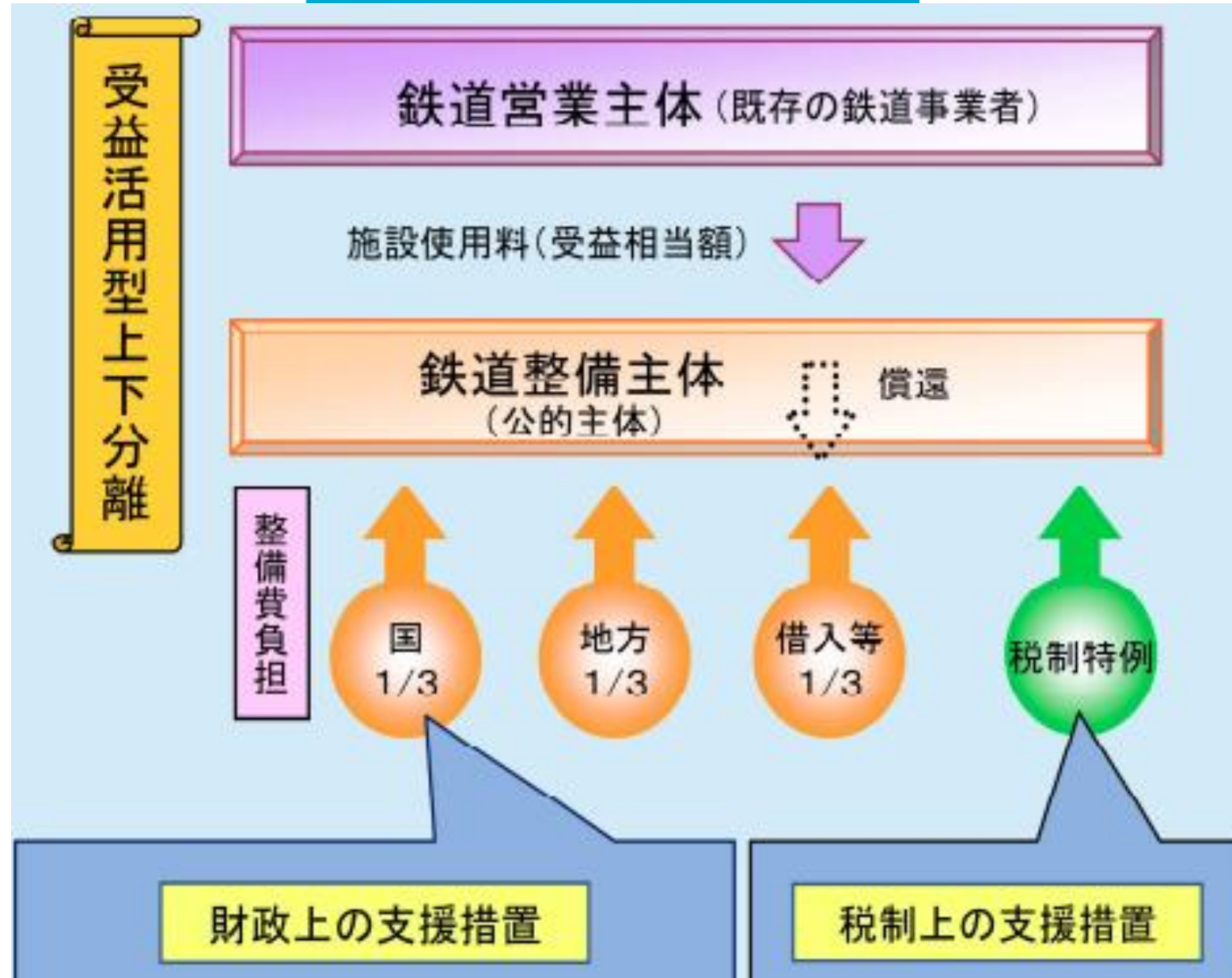
車両費 310億円（新幹線車両 240億円、 在来線車両 70億円はJRが負担）
車両保有会社を設立： 240億円を秋田県115.25億円出資
市中銀行借り入れ124.75億円
JR 0.5億円出資分は管理費に充当

車両をJRに売却時に県は出資分と剰余金2000万円合計115.45億円を受け取り

整備新幹線の財源構成

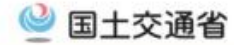


都市鉄道利便増進事業



地域公共交通のデザイン 平成7年度補正・平成8年度予算

「交通空白」の解消等に向けた地域交通のリ・デザインの全面展開
(令和7年度補正・令和8年度予算)



- 急速な人口減少・少子高齢化により、運転者等の担い手が不足し、減便・廃止が相次ぐなど供給が減少する一方で、免許返納、学校や病院等の統廃合等により社会的需要が拡大。
- 地域の「暮らし」と「安全」を守るための基盤としての地域交通については、その利便性、生産性、持続可能性を高めるための地域交通のリ・デザインを引き続き全面展開する。「『交通空白』解消に向けた取組方針 2025」に基づき、集中対策期間における全国約 2,500 の「交通空白」解消に向けた、地方公共団体や公共交通事業者等による地域の実情に応じた移動手段の確保・維持の取組を進める。

地域公共交通確保維持改善事業等

令和7年度補正 352億円、令和8年度 206億円

- ・ 社会資本整備総合交付金（地域交通関係）
： 令和7年度補正 510億円の内数、令和8年度 4,597億円の内数
- ・ 鉄道施設総合安全対策事業費
： 令和7年度補正 50億円の内数、令和8年度 45億円の内数
- ・ 訪日外国人旅行者受入環境整備
： 令和7年度補正 78億円の内数、令和8年度 19億円の内数

「取組方針2025」に基づいた「交通空白」の集中的解消

複数の自治体、交通事業者等の共同化・協業化

- 共同化・協業化による地域交通の持続可能性確保
 - 複数の自治体、交通事業者等の共同化・協業化の後押し
(運転者や車両等の輸送資源を共同化してサービスを提供する場合における調査、合意形成、車両・システム・運行費等への支援)
 - 「『交通空白』解消・官民連携プラットフォーム」パイロット・プロジェクト推進
(複数分野の地域の輸送資源のフル活用の推進等)
 - 自治体等を核とした地域交通の連携体制強化
(地域公共交通計画の検討、関係事業者との連携、移動手段の提供等の自治体が担うべき機能を補完・強化する団体の立ち上げ、人材育成、運営等への支援)
 - デジタル技術活用による事業者・他分野連携の推進
- 地域公共交通計画・協議会のアップデート等への支援
 - 「交通空白」解消に向けた実態把握・モビリティデータの利活用や、共同化・協業化等に必要となる地域公共交通計画の策定・変更 への支援
 - 共同化してサービスを提供するための事業計画策定 等への支援
- 財政投融资（共同化・協業化、DX・GX投資への出融資）
- ※ 新たな制度的枠組みの構築を併せて実施



複数の事業者による共同化

集中対策期間における「交通空白」解消

- デマンド交通・公共ライドシェア等の移動手段確保の後押し
(調査・計画策定・合意形成、車両・システム・運行費等の支援)



公共ライドシェア

訪日外国人旅行者6,000万人に向けた「観光の足」の確保

■ 訪日外国人旅行者受入環境整備（観光庁予算）

- 公共/日本版ライドシェア等活用による観光地の二次交通の高度化
- 乗場・待合環境整備等の二次交通へのアクセスの円滑化
- 多言語対応、キャッシュレス決済の普及や、観光車両導入等の公共交通機関における受入環境整備、誘客や周遊円滑化に向けた路線バス等の二次交通基盤整備

自動運転の事業化促進など地域交通の生産性向上等の推進

■ 自動運転の事業化に向けた重点支援

- 地域交通DX(COMmmmons等)による生産性等の向上
(システム標準化の推進、キャッシュレス決済の導入等支援)
- EV車両・自動運転車両等の先進車両導入支援



自動運転バス

■ ローカル鉄道再構築

(再構築に向けた協議の場の設置、調査・実証事業を支援)

- 地域公共交通再構築（社会資本整備総合交付金）
(地域交通ネットワーク再構築に必要なバス・鉄道施設整備支援)



新造車両・ICカードの導入

地域公共交通の維持・確保等

■ 生活の基盤となる地域公共交通の維持確保等

- 離島航路、離島航空路、幹線・地域内フィーダー系統の運行費等に対する支援
- バリアフリー対応車両導入や施設整備等、公共交通機関のバリアフリー化支援
- 地域鉄道における安全対策
- 安全に問題があるバス停の移設等

社会資本整備総合交付金を見据えた地域交通特定事業計画の策定状況

鉄道事業再構築計画

申請者	対象路線	認定日
富山県、高岡市、氷見市、砺波市、南砺市、西日本旅客鉄道株式会社、あいの風とやま鉄道株式会社	西日本旅客鉄道 城端線、氷見線	令和6年2月8日
山形鉄道（株）、山形県、長井市、南陽市、白鷹町、川西町	山形鉄道 フラワー長井線	令和6年3月29日
（一社）養老線管理機構、養老鉄道（株）、大垣市、海津市、養老町、神戸町、揖斐川町、池田町、桑名市	養老鉄道 養老線	令和6年2月29日
近江鉄道（株）、（一社）近江鉄道線管理機構、滋賀県、東近江市、彦根市、近江八幡市、甲賀市、米原市、日野町、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町	近江鉄道 本線、八日市線、多賀線	令和6年4月1日
甲賀市、信楽高原鐵道（株）	信楽高原鐵道 信楽線	令和6年2月29日
北近畿タンゴ鉄道（株）、WILLER TRAINS（株）、京都府、兵庫県、福知山市、舞鶴市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町、豊岡市	北近畿タンゴ鉄道 宮福線、宮津線	令和6年2月29日
九州旅客鉄道（株）、（一社）佐賀・長崎鉄道管理センター、佐賀県、長崎県、鹿島市、江北町、白石町、太良町、諫早市	九州旅客鉄道 長崎線	令和6年2月29日
南阿蘇鉄道（株）、（一社）南阿蘇鉄道管理機構、高森町、南阿蘇村、熊本県	南阿蘇鉄道 高森線	令和6年2月29日

国の予算前に自治体予算確保の事例

埼玉高速鉄道延伸 1440億円
工期 14年

国 1/3
県・市 1/3
鉄道機構 1/3

さいたま市 基金積み立て

高速鉄道東京7号線整備基金残高等の推移 (単位: 円)

年度	積立額		取崩額	年度末残高
	新規	運用利子		
R4	4,160,777	645	0	37,164,677
R5	9,272,777	3,760	0	46,441,214
R6	13,155,777	54,969	0	59,651,960
R7(見込)	715,406,000	117,000	0	775,174,960
R8(見込)	721,125,000	10,684,000	0	1,506,983,960

埼玉県 今年度予算

1 埼玉高速鉄道線延伸の早期事業化に関する調査検討 190,262千円【債務負担行為 189,282千円】

(1) 環境影響評価など都市計画決定に必要な調査 187,857千円

埼玉高速鉄道線延伸（浦和美園～岩槻）の早期実現に向け、環境影響評価など都市計画決定に必要な調査をさいたま市と共同で実施する。

〔調査の概要〕

- ・ 環境影響評価
(計画書作成及び手続き、猛禽類調査、地下水観測井戸の設置・観測等)
- ・ 都市計画決定に向けた必要な調査等
(路線測量、地質調査、概略設計等)

(2) 埼玉スタジアム駅（仮称）の混雑対策に関する調査 2,405千円

埼玉スタジアム2002から駅付近における混雑対策に関する調査を実施する。

【債務負担行為】

環境影響評価など都市計画決定に必要な調査 189,282千円

債務負担期間：令和9年度～令和10年度



秋田新幹線プロジェクト実現のために

秋田新幹線の改良

- ・ 仙岩トンネル
- ・ 奥羽本線の速度向上と踏切対策

1. 県民の合意形成のための努力
 - ・ 人口減少時代の地域の将来像の理解
 - ・ 地域間鉄道の意義への理解
2. 県意思決定と努力
 - ・ 県の将来構想と本プロジェクトの位置づけ
 - ・ 財源措置
3. 全国の自治体との協同と、国会での議論
 - ・ 地域公共交通に対する国の予算確保の働きかけ
 - ・ 新幹線、在来線の整備優先順序の議論

ご清聴ありがとうございました