



令和3年6月21日  
羽越新幹線建設促進同盟会  
奥羽新幹線建設促進同盟会

報道機関各位

### 「羽越・奥羽新幹線関係6県合同プロジェクトチーム」の調査結果について

「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」（両同盟会会長：山形県知事）では、昭和48年の政府の基本計画に位置づけられている羽越・奥羽両新幹線の早期実現に向け、政府等に対する要望活動などの取組みを進めてきました。

両新幹線に関係する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、各県内の一層の機運醸成を図ることを目的に、平成29年度に「羽越・奥羽新幹線関係6県合同プロジェクトチーム」を立ち上げ、これまで調査・検討を進めてきたところですが、この度、調査結果をとりまとめましたのでお知らせします。

問合せ先：

山形県みらい企画創造部総合交通政策課 遠藤 和之

電話：023-630-3086 FAX：023-630-3082

報道監 山形県みらい企画創造部次長 西澤 義和

## 関係6県合同プロジェクトチーム 調査結果

### 1. プロジェクトチームの概要

- (1) 目的 羽越・奥羽新幹線の早期実現に向け、両新幹線に関係する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、各県内の一層の機運醸成を図るもの
- (2) 構成員 両新幹線沿線6県の課長級職員で構成（事務局：山形県）
- (3) 調査・検討事項
- ① 両新幹線の費用対効果の算出
  - ② これからの整備手法の研究
  - ③ 両新幹線を活用した地域ビジョンの策定
- (4) 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、調査結果を取りまとめ

### 2. 調査結果のポイント

#### (1) 両新幹線の費用対効果の算出

- ◇ 両新幹線の整備に係る概算事業費と整備後の需要予測に基づき貨幣換算可能な便益(利用者便益、供給者便益等)を積算のうえ、社会的観点からの投資効率性の評価指標となる費用便益比(B/C)を算出しました。

#### ◇ 費用便益比(B/C)算出の考え方

##### 【検討ケース】

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

##### 【事業費：費用(C)関係】

- ①直近の主な整備新幹線の整備実績を基にした積算と②費用削減が期待できる整備手法を適用した場合の積算の大きく2つのケースを想定

##### 【需要予測：便益(B)関係】

- 経済成長の見通し及び運行速度にそれぞれ2パターンを設け、それらの組み合わせにより「ベース」と「展望」の2ケースを想定

##### 【費用便益比(B/C)関係】

- 「社会的割引率※」は、国交省指針に基づく「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「3%」も検討

※社会的割引率：便益や費用を現在の価値に換算するための係数。国交省指針(H21.6)では過去の国債の実質利回り等を参考として4%に設定

#### ◇ 費用便益比(B/C)の検討結果

- ケースによってはB/Cが「1」を下回るものの、単線整備など整備手法の工夫や現在の金利情勢等に即した評価を行った場合、費用便益比(B/C)が「1」を上回る結果が得られるなど、フル規格新幹線としての羽越・奥羽新幹線の整備の妥当性を確認しました。

### 羽越新幹線のみ整備【ケース1】

- ・最小値 0.53 複線・高架整備 × ベース × 割引率 4%
- ・最大値 1.21 単線・土構造（路盤）整備・駅舎 × 展望 × 割引率 3%

### 奥羽新幹線のみ整備【ケース2】

- ・最小値 0.50 複線・高架整備 × ベース × 割引率 4%
- ・最大値 1.13 単線・土構造（路盤）整備・駅舎 × 展望 × 割引率 3%

### 両新幹線の同時整備【ケース3】

- ・最小値 0.47 複線・高架整備 × ベース × 割引率 4%
- ・最大値 1.08 単線・土構造（路盤）整備・駅舎 × 展望 × 割引率 3%

## <両新幹線の主な効果>

### 所要時間短縮効果 ※費用便益比（B/C）に反映

※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

#### 【対首都圏】

◇ 東京駅までの所要時間について、山形駅・秋田駅でそれぞれ1時間台、2時間台の実現が見込まれます。

- ・東京駅～秋田駅間：【現行】3時間37分 ⇒ 2時間23分（▲74分）
- ・東京駅～山形駅間：【現行】2時間26分 ⇒ 1時間40分（▲46分）
- ・東京駅～鶴岡駅間：【現行】3時間33分 ⇒ 2時間21分（▲72分）

#### 【対地域間】

◇ 日本海側の沿線都市間の所要時間が大幅に短縮すると見込まれ、域内連携の加速が期待されます。

- ・富山駅～新青森駅間：【現行】4時間28分 ⇒ 3時間2分（▲86分）
- ・新潟駅～秋田駅間：【現行】3時間30分 ⇒ 1時間1分（▲149分）
- ・山形駅～秋田駅間：【現行】3時間23分 ⇒ 42分（▲161分）

※現行所要時間は調査時点である2019年3月時刻表（最速）での比較

### その他定性的な効果

◇ 費用便益分析の「便益」については、貨幣換算の手法が比較的確立されている所要時間の短縮等の効果を対象に算定していますが、新幹線の整備による効果には、下記のような貨幣換算がなされない多様な効果も存在します。

- ① 他の新幹線との結節による周遊性の向上や、冬季間を中心とした定時性・安定性・確実性の向上
- ② 新たな企業誘致の促進や、地方への本社・研究開発機能の移転など経済安全保障に資する拠点の分散
- ③ 移住・定住の促進や首都圏などとの往来活発化による地域の持続性確保
- ④ 駅を拠点とした賑わいの創出
- ⑤ 大規模災害が発生し、交通機関が途絶した際の代替機能（リダンダンシー機能）
- ⑥ 日本海側と太平洋側の格差是正や東京一極集中の是正による政府が目指す「地方創生回廊」創出への寄与
- ⑦ 日本海国土軸の形成や『国土のグランドデザイン2050』に掲げる「日本海・太平洋2面活用型国土」の構築、更にはアフターコロナを見据えた分散型社会の形成

## (2) これからの整備手法の研究

◇ 国内外の既存事例や研究段階の事例等を幅広く調査しました。

- ・ 駅（追越施設の削減、駅構造のスリム化）
- ・ 構造物（単線化、地平整備・土構造（路盤））
- ・ 線路（一部共用（既存ストック活用））
- ・ 大規模構造物（整備新幹線規格の規格を下げた整備） 等

◇ 国土交通省の「幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査」や先行研究等に基づき、費用削減が期待でき効果的な整備が見込まれる整備手法について、具体的な費用削減効果を検討し、（1）の費用便益比（B/C）算出に反映しています。

➢ 費用削減効果を反映した整備手法：駅構造のスリム化、単線化、地平整備・土構造（路盤）

## (3) 両新幹線を活用した地域ビジョンの策定

◇ 新幹線整備により実現を目指す地域発展の将来展望や具体的な政策展開の視点について、既存新幹線の発現効果を踏まえつつ、【観光】【産業・経済】【暮らし・生活】【都市機能・防災】の各分野で整理しました。

◇ また、両新幹線の国土形成に果たす役割や新型コロナウイルス感染症の感染拡大により再認識された地域価値や働き方・暮らし方等の変化を踏まえ、羽越・奥羽新幹線が、アフターコロナにおける分散型社会の形成に必要な基盤となることを整理しました。

### <地域発展の将来展望>

- 国内外の活力が行き交う循環・周遊型の交流圏域の実現 【観光分野】
- 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 【産業・経済分野】
- 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 【暮らし・生活分野】
- 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 【都市機能・防災分野】

### <国土形成に果たす役割>

- 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

## 3. 今後の取組み

政府における効率的な整備手法の研究結果や費用対効果の評価手法の見直しに係る検討動向も踏まえつつ、リダンダンシー機能の確保など国土形成に果たす役割等も訴えながら、政府に対し羽越・奥羽新幹線の整備実現を働きかけていきます。

一方で、羽越・奥羽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・拡大に向け、地域間交流の更なる拡大や、ワーケーション・荷物輸送など新たな移動需要の創出に取り組むことで、羽越・奥羽新幹線実現に向けた環境整備を図ってまいります。