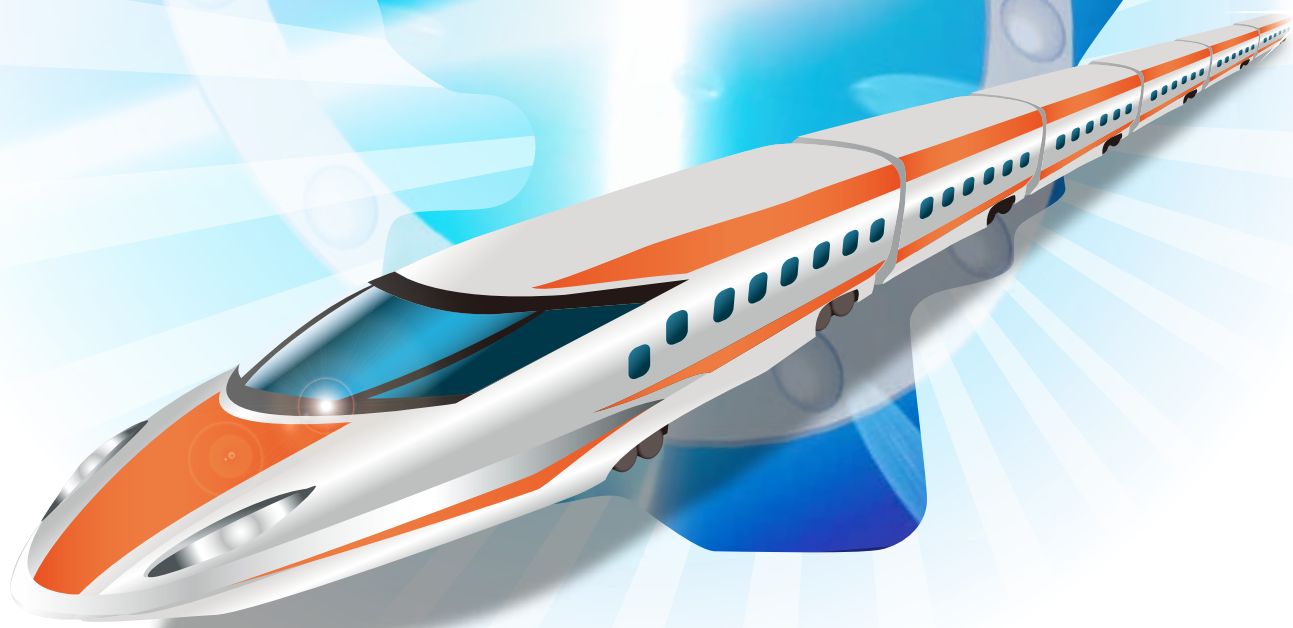


**フル規格の
奥羽新幹線・羽越新幹線の
実現に向けて**

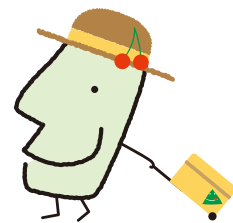


山形県

目次

山形日和。

僕は、山形県おもてなし課長の「きてけろくん」です。これから僕が皆さんをナビゲートします！



1 今こそ求められるフル規格新幹線整備

- (1) 震災で再認識された「日本海国土軸」の重要性
- (2) 地域発展の必須条件とされる新幹線整備
- (3) 人口減少社会における「観光立国」の動き

2 周辺で進むフル規格新幹線整備と我が県の高速度鉄道

- (1) 近年の開業状況
- (2) 我が県の高速度鉄道

3 奥羽新幹線、羽越新幹線 ～我が県のフル規格新幹線計画～

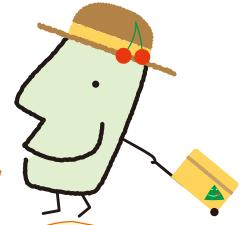
- (1) 奥羽新幹線、羽越新幹線とは
- (2) フル規格新幹線によって見込まれる効果

4 奥羽新幹線、羽越新幹線の整備に向けて

- (1) 期待される昭和48年組の整備
- (2) 全国ではじまった新幹線整備に向けた取組み
- (3) 奥羽新幹線、羽越新幹線の整備に向けた取組み

5 Q&A

7 今こそ求められるフル規格新幹線整備



(1) 震災で再認識された「日本海国土軸」の重要性

震災をきっかけに
日本海側のルート整備が
求められているよ！

- 平成23年3月11日に発生した東日本大震災は、鉄道施設にも、あわせて25事業者、85路線が被災するなど、甚大な被害を及ぼし、東北地方の旅客流動に大きな影響を及ぼしました。

- このような中、被害の少なかった日本海側の幹線鉄道は、太平洋側の幹線鉄道に代わり、東北地域と首都圏や西日本とを結び、旅客の移動、被災地向けの物資の輸送路としてリダンダンシー（代替）機能を発揮しました。

- これを機に、日本海国土軸の形成など改めてバランスの取れた社会資本整備の重要性が再認識され、なかでも、定時性、速達性、大量輸送性に優れた整備新幹線はこうした高速交通ネットワークの基軸となるものと期待されています。

- 政府においては、「国土強靱化」に向けた、活発な動きが続いています。平成25年12月には、大規模災害等に備えた国土全域にわたる強靱な国づくりの推進を目的とする「国土強靱化基本法」が施行され、その大綱においては、

- ・ 災害時でも機能不全に陥らない経済社会システムを平時から確保
- ・ 過剰な一極集中の回避、「自立・分散・協調」型の国土の形成
- ・ 人流・物流の大動脈が災害により分断、機能停止する可能性を前提に、代替輸送ルートを早期に確保

などが示されています。

- 新幹線の整備は「地方創生」など上記目的の中心的役割を担うものとして、大きな期待がなされているところです。

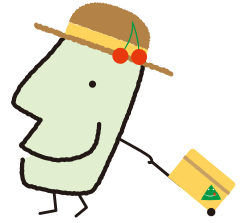


JR常磐線被害状況（新地駅付近）平成23年4月2日撮影
（出典 Yahoo! JAPAN 東日本大震災 写真保存プロジェクト）



津波により、前側2両が折れ曲がり住宅地内に流された
仙石線の車両（写真提供 東松島市）

(2) 地域発展の必須条件とされる新幹線整備



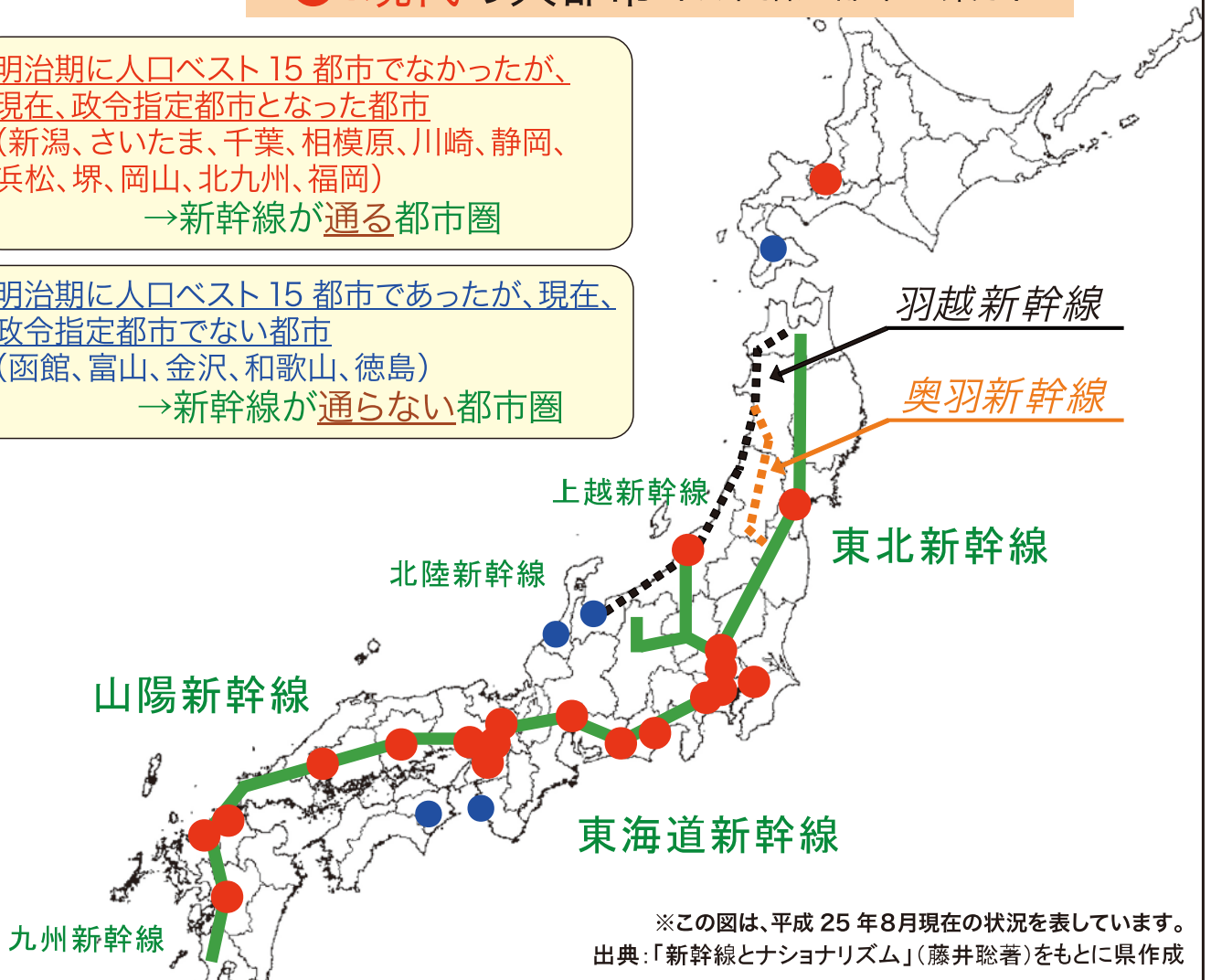
フル規格新幹線が
通った都市は
発展してるんだよ！

- 京都大学大学院藤井聡教授によれば、明治時代と比較すると、新潟など新たに発展した都市は、新幹線の通る都市圏に位置しており、これは新幹線によって様々な交流機会が拡大し、沿線に投資が進み人口が拡大していった結果であるとされています。近年では、熊本市が、九州新幹線全線開業後の平成24年に政令指定都市に格上げされています。
- 同教授によれば、「新幹線が通っている都市は発展し、通っていない都市は衰退する」とされますが、東北地方の日本海側には、いわゆる「大都市」が存在しておらず、多極分散型の国土形成の視点からも新幹線整備が果たす役割は大きなものがあります。

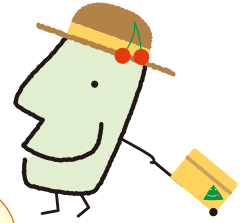
●:現代の大都市 (政令指定都市+東京)

明治期に人口ベスト15都市でなかったが、
現在、政令指定都市となった都市
(新潟、さいたま、千葉、相模原、川崎、静岡、
浜松、堺、岡山、北九州、福岡)
→新幹線が通る都市圏

明治期に人口ベスト15都市であったが、現在、
政令指定都市でない都市
(函館、富山、金沢、和歌山、徳島)
→新幹線が通らない都市圏

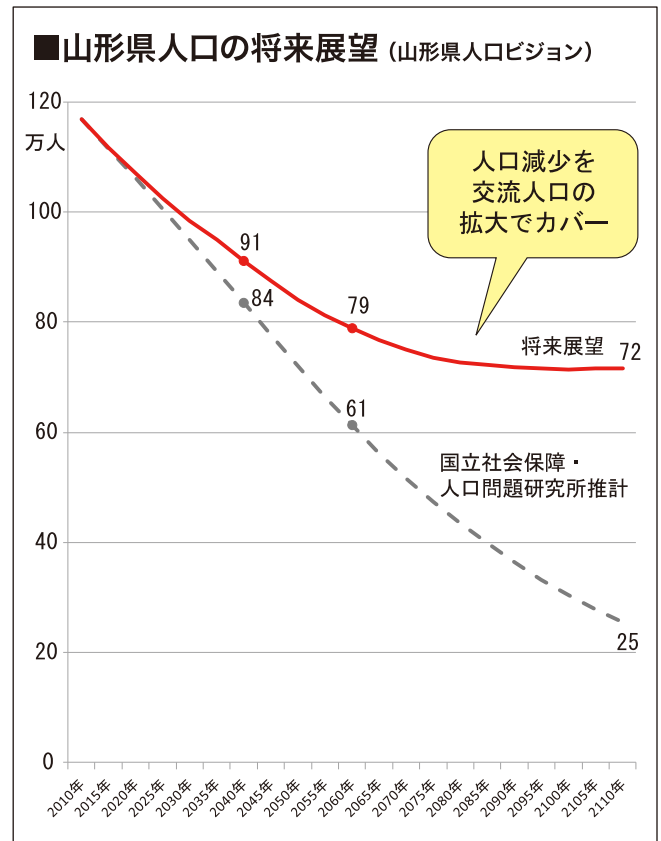


(3) 人口減少社会における「観光立国」の動き



フル規格新幹線で、
観光振興や交流人口の
拡大が期待できるよ！

- 本県の人口は現在の約110万人から、**2060年には約79万人**となることが予想され、地域の活力や経済の維持に向け、これまで以上の取組みが求められています。
- なかでも観光客の増加等による交流人口の拡大は人口減少を補うものとして期待が高く、平成25年には日本を訪れた外国人旅行者数が初めて1,000万人を超えましたが、こうした交流人口の拡大には、移動しやすい交通インフラの整備が欠かせません。
- なかでも新幹線整備が交流人口の増加へ与える効果は非常に大きなものがあります。
例えば、平成27年3月14日に北陸新幹線開業を迎えた金沢は、世界的な旅行ガイドブックである「Lonely Planet(ロンリープラネット)」において、世界第4位の観光地に輝きました。開業前から観光客数の増加に沸いており、新幹線整備は地域に新たな活力をもたらすことが期待されています。



「Lonely Planet's Best in Travel 2014 - top 10 regions」による評価 (仮訳)

第4位：北陸

(前略) 金沢は素晴らしいところですが、十分な時間がなく、アクセスのよい太平洋側を好む観光客からはしばしば見過ごされてきました。それが大きく変わりつつあります。2015年3月に、長きにわたり切望された北陸新幹線が開業します。東京からの移動時間は劇的に短縮し、観光客数は急増するでしょう。

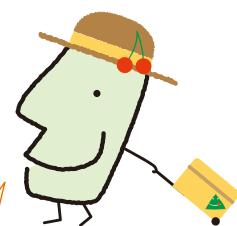
出典) ロンリープラネットWEB版



2 周辺で進むフル規格新幹線整備と我が県の高速度鉄道

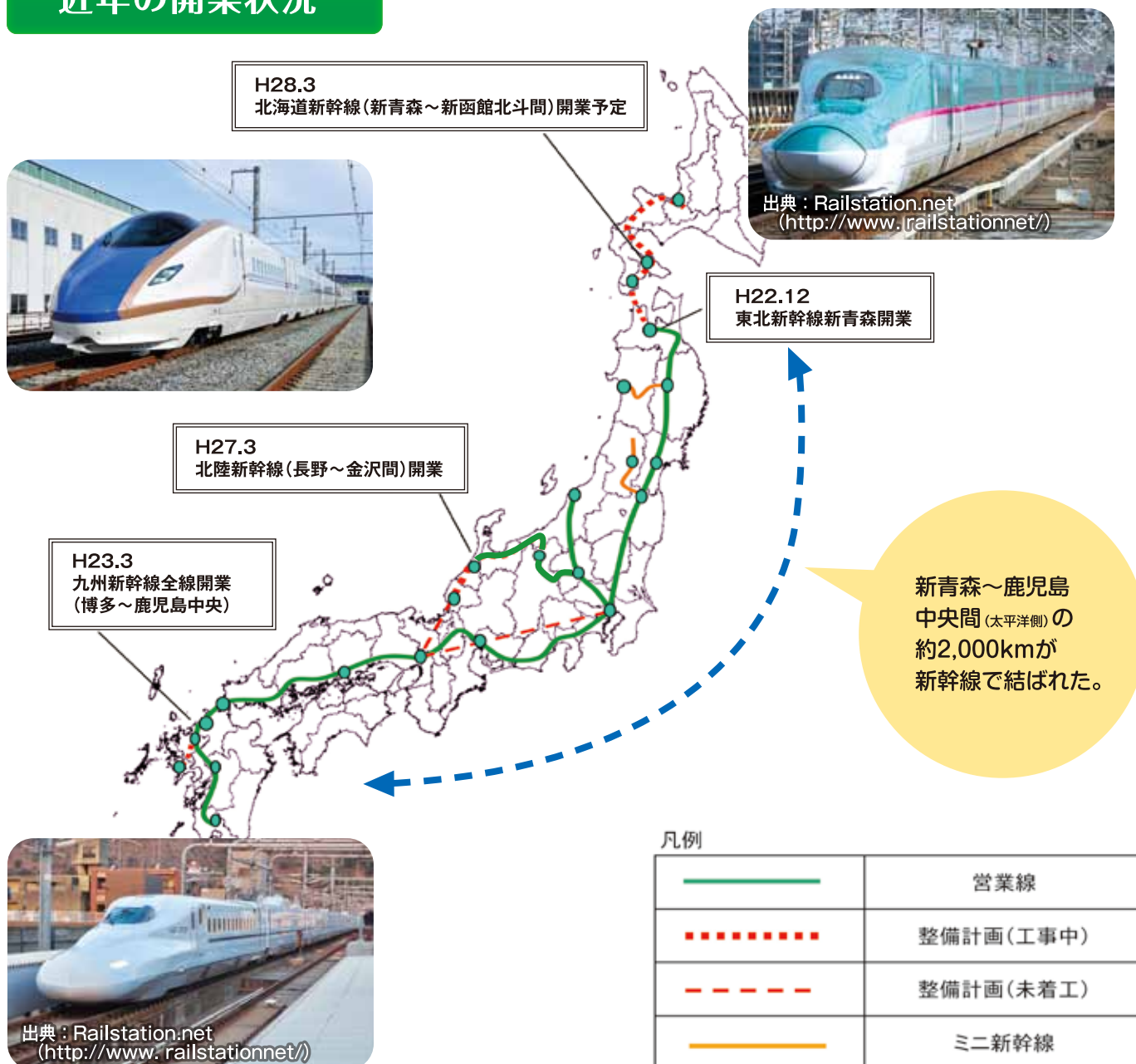
(1) 近年の開業状況

- 昭和の時代には、東海道新幹線、それに続く東北新幹線、上越新幹線等が整備されたものの、オイルショックや国鉄の経営悪化などを受けて、他の多くの計画路線で着工が見送られるなど新幹線整備のスピードはスローダウンしてしまいました。
- 平成に入り、徐々に進み、近年では我が県の周辺を含む各地域で、新幹線の開業や着工が続いています。



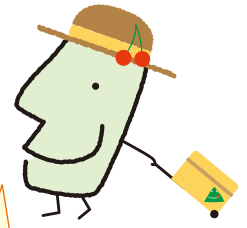
全国各地でフル規格
新幹線の開業や
着工が続いてるよ！

近年の開業状況



(2) 我が県の高速鉄道

- 山形新幹線は、全国新幹線鉄道整備法に基づかない新在直通方式（ミニ新幹線）として、平成4年7月に山形～東京間が開業し、平成11年12月には、新庄まで延伸されています。現在最短所要時間は山形～東京間で2時間26分、新庄～東京間で3時間11分となっています。
- 庄内地方からの首都圏への鉄道アクセスは、主に羽越本線特急「いなほ」と上越新幹線の乗り継ぎとなりますが、その最短所要時間は、酒田～東京間で3時間53分、鶴岡～東京間で3時間33分となっています。
- 両線とも、その高速性、定時性、大量輸送等の特性から、本県の交流人口の拡大や観光や産業の活性化に重要な役割を担っているところですが、周辺地域の新幹線等に比べると、スピードや安定輸送性等の面で見劣りしてきている状況にあります。



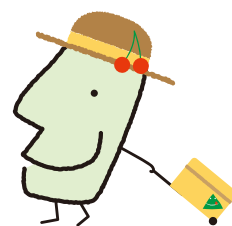
本県の高速鉄道は
周辺地域と比べて見劣り
してきているよ！

各地域の高速交通の比較

路線	山形新幹線		秋田新幹線	東北新幹線	上越新幹線	上越新幹線～羽越本線		北陸新幹線
車両								
区間	東京～山形	東京～新庄	東京～盛岡～秋田	東京～仙台～新青森	東京～高崎～新潟	東京～酒田	東京～鶴岡	東京～長野～金沢
開業開始	平成4年7月	平成11年12月 新庄延伸	平成9年3月	昭和57年開業 平成22年12月 新青森延伸	昭和57年開業 昭和60年上野乗入 平成3年東京乗入			平成27年3月開業 (金沢延伸)
方式	新在直通方式 (ミニ新幹線)		新在直通方式 (ミニ新幹線)	フル規格新幹線	フル規格新幹線	新潟で羽越本線特急いなほ ～上越新幹線乗換え		フル規格新幹線
東京からの距離(km)	360	421	663	714	334	501	473	450
東京からの最短時間	2:26	3:11	3:37	2:59	1:37	3:53	3:33	2:28
単純平均速度(km/h)	約150	約140	約190	約240	約210	約130	約140	約180
最高速度	275		320	320	240	240 (上越新幹線)		260
運行本数(往復/日)	16往復	左記中8.5往復	15往復	17往復	27往復	7往復		24往復
滞在可能時間(東京)	11:32	10:04	10:29	10:53	13:28	8:48		12:32
指定席料金	11,340	12,870	17,800	16,840	10,570	14,280	13,440	14,120

※数値データは、平成27年3月のダイヤ改正後

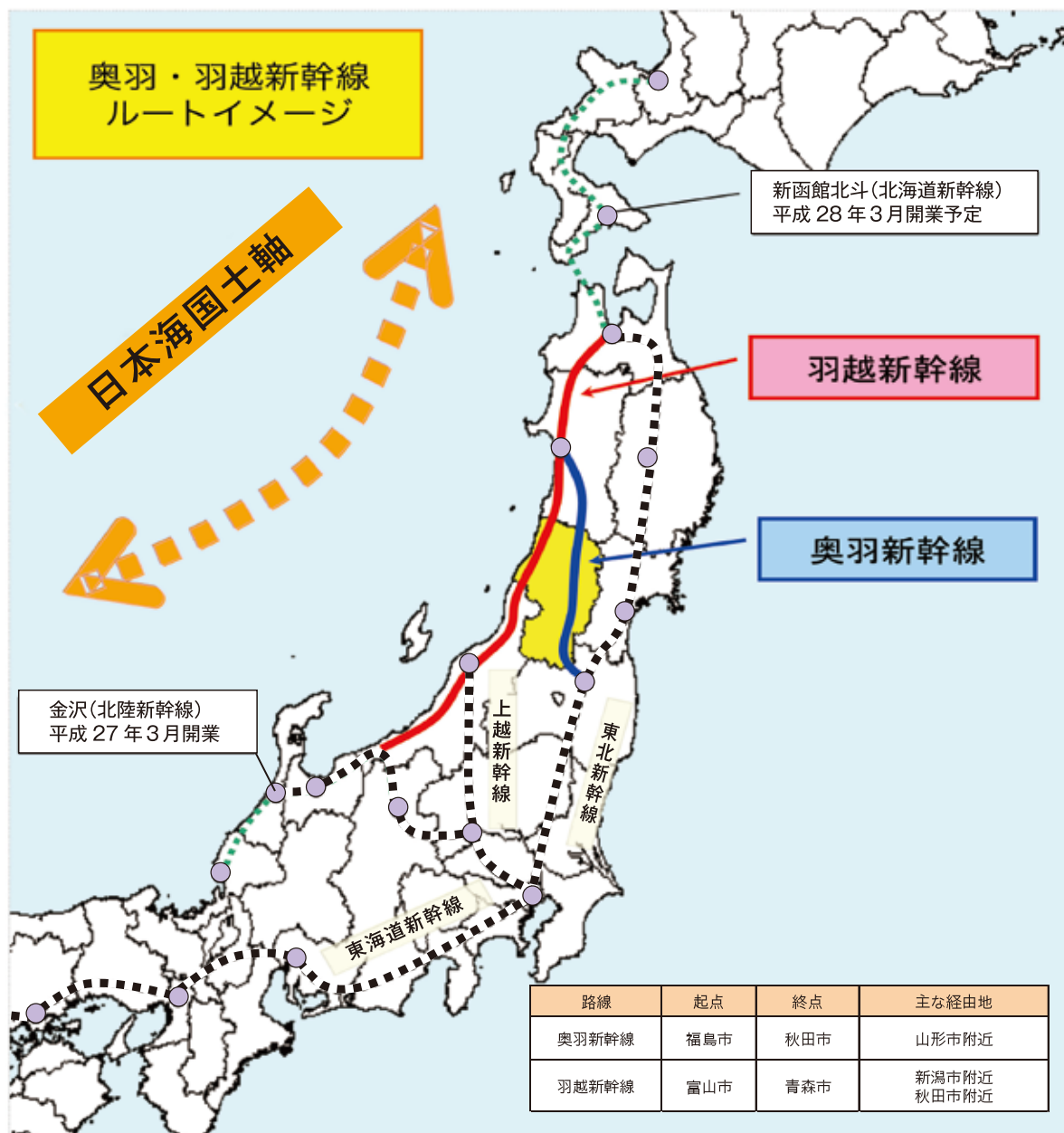
3 奥羽新幹線、羽越新幹線 ～我が県のフル規格新幹線計画～



実は、山形県にもフル規格新幹線の計画があるんだよ！

(1) 奥羽新幹線、羽越新幹線とは

- 我が県には、政府が定めたフル規格の新幹線構想があります。奥羽新幹線（福島市～秋田市間）、羽越新幹線（富山市～青森市間）は、その形成が国土の総合的な発展に資するものとして、昭和48年に政府の基本計画に位置づけられているフル規格の新幹線構想です。
- 両新幹線ともに、残念ながら現在まで進捗がない路線ですが、「フル規格新幹線」とは、その主たる区間を200キロメートル／時以上で走り、踏切を設けない高架・立体交差や直線的なルートによる新幹線であり、スピードアップや高い安全性・安定輸送が期待されます。

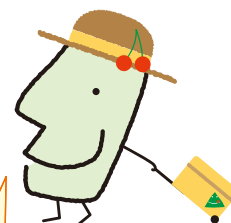


※ 現在の山形新幹線は、在来線区間の線路や車両を改良したもので、福島～新庄間の在来線区間での速度が130キロ／時であるなど速度や安定性に制限があります。
 これらはフル規格新幹線と区別して、「ミニ新幹線」「新在直行特急」などと呼ばれます。

施設	フル規格	ミニ新幹線
車両		
フル規格新幹線		
最高時速(km/h)	320※	
つばさ (ミニ新幹線)		
最高時速(km/h)	275 (東京～福島間)	130 (福島～新庄間)

※路線や車両によって、最高時速は異なります。

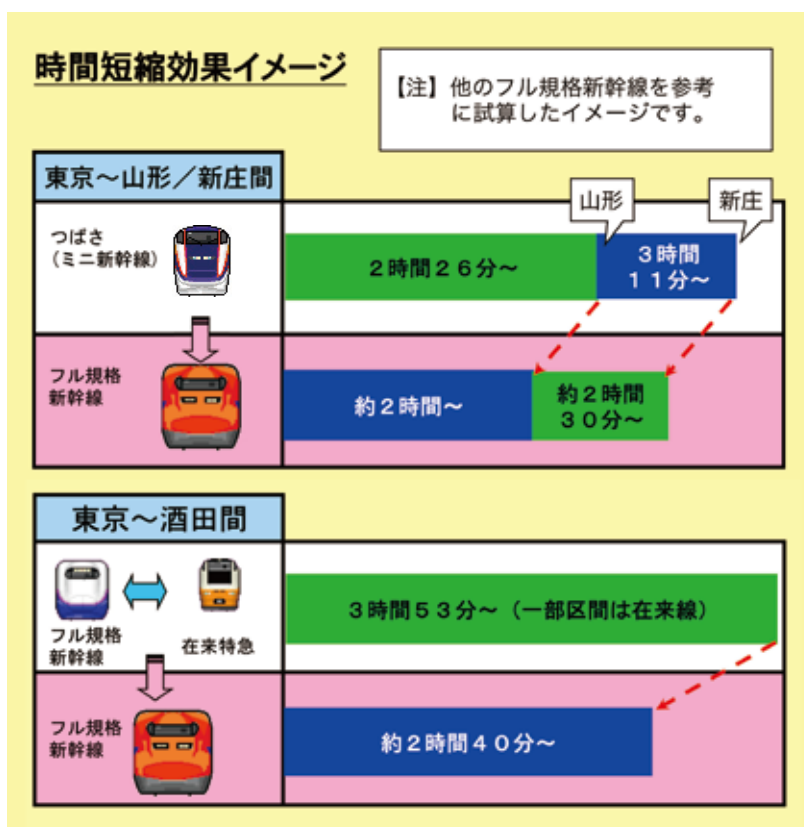
(2) フル規格新幹線によって見込まれる効果



フル規格新幹線が
できると東京が
こんなに近く
なるんだよ！

● 時間短縮

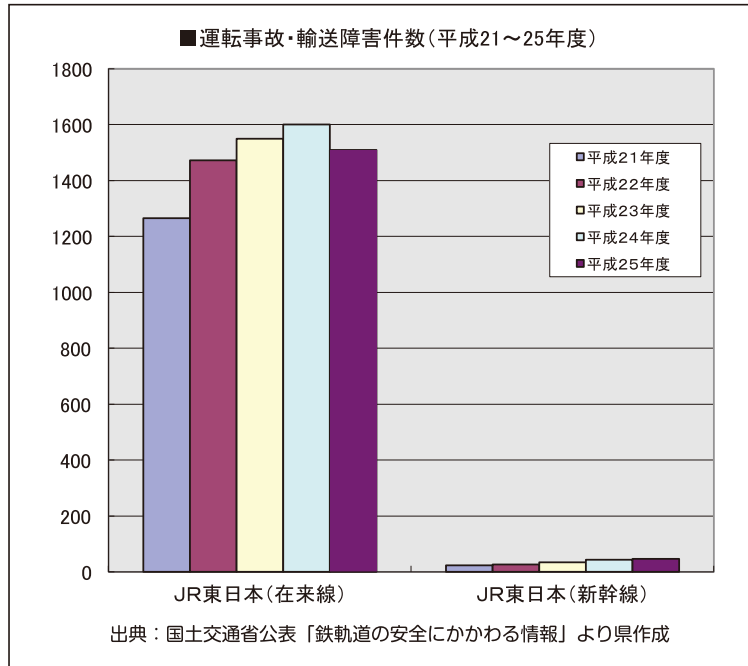
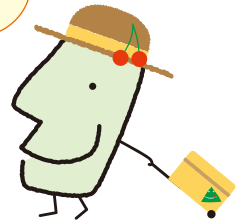
- 奥羽新幹線、羽越新幹線の整備により、東京をはじめ、沿線地域との時間距離が短縮され、滞在時間も拡大します。
- これにより離れて暮らす家族との往来や上京、帰省も容易になるほか、観光・ビジネスでの交流人口の拡大が期待されます。
- また、交流人口の拡大は、お土産や食事などで地域の消費の拡大につながることを期待されます。



●安全・安定輸送

- フル規格新幹線は、踏切を設けない高架や立体交差構造であることから、多くの乗客を安全かつ安定的に運べる交通機関です。
- 国土交通省によれば、フル規格新幹線は東海道新幹線の開業（昭和39年）以来、乗客の死亡事故は0とされています。
- また、雪害対策設備の整備により、雪による輸送障害にも強く、定時性に優れています。

フル規格新幹線が
できると事故も運休も
減るんだよ！



■H27.5.14 山形新聞

カモシカと衝突 つばさ緊急停車
 上山川、羽前中山間
 13日午後4時35分ごろ、上山市のJR奥羽本線中川―羽前中山間で、下りの山形新幹線つばさ4号がカモシカと衝突し、緊急停車した。乗客約100人にけがはなかった。
 JR東日本山形支店によると、運転手がカモシカに

■H27.9.11 山形新聞

県内交通網まひ 山形新幹線は終日運休
 山形新幹線は終日運休
 山形新幹線は終日運休
 山形新幹線は終日運休

■H25.12.30 山形新聞 「帰省ラッシュ直撃」より抜粋

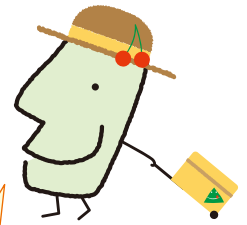
29日に高島町のJR奥羽本線中瀬踏切で発生した山形新幹線つばさと乗用車の衝突事故は、年末年始の帰省ラッシュを直撃した。県内の列車ダイヤは大きく乱れ、影響人員は帰省客や観光客ら約7000人になった。同時に在来線を高速走行するミニ新幹線の危険性を県民に再認識させた。



●奥羽新幹線、羽越新幹線を求める声として、例えば、以下の声をいただいています。

- 山形～東京間の2時間への短縮、酒田～東京間の1時間短縮は大きなメリットである。
- 東京や隣県とのビジネス交流の拡大、観光客の拡大、地元製品の消費拡大、新しい商品開発など期待できるのではないかな。
- 駅や駅前が整備され、人が集まるようになれば、中心市街地の再活性化も期待できる。
- 天候が厳しい山形では、定時性、安定運行が確保されることが大きい。
- 新幹線整備のようなビッグプロジェクトは事業そのものが、その進捗段階から県民に夢を与える。

4 奥羽新幹線、羽越新幹線の整備に向けて



(1) 期待される昭和48年組の整備

- 下図に示すとおり、平成24年の北海道新幹線（新函館～札幌間）などの着工により、奥羽・羽越新幹線より前に政府の基本計画に位置付けられた路線は、ほぼ完成に目処がついてきました。
- 奥羽・羽越新幹線と同じく昭和48年に位置付けられた他の路線においても、中央新幹線（リニア）が整備に向け、平成26年より着工されているほか、次の整備を目指した取組みが開始されています。
- 東日本大震災後、国全体のリスク分散や代替機能が求められている今こそ、速達性、安全・安定輸送に優れたフル規格新幹線である「奥羽新幹線・羽越新幹線」の実現に向けた道筋をつけていかなければなりません。

これからは
奥羽新幹線・羽越
新幹線など
48年組の出番だよ！

昭和47年に基本計画に位置付けされた新幹線の路線

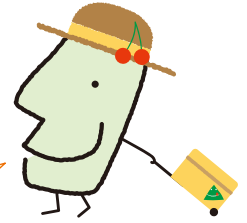
東北新幹線	盛岡～青森	H22年12月開業	完成に目処
北海道新幹線	青森～新函館	H28年3月開業予定	
	新函館～札幌	H42年度ごろ開業予定	
北陸新幹線	長野～金沢	H27年3月開業	
	金沢～敦賀	H34年度ごろ開業予定	
九州新幹線	博多～鹿児島	H23年3月開業	
	武雄温泉～長崎	H34年度から可能な限り前倒して開業予定	

※未着工の区間も一部あります。

昭和48年に基本計画に位置付けされた新幹線の路線

奥羽新幹線	福島～秋田		未着工
羽越新幹線	富山～青森		
北海道南回り新幹線	長万部～札幌		
北陸・中京新幹線	敦賀～名古屋		
山陰新幹線	大阪～下関		
中国横断新幹線	岡山～松江		
四国新幹線	大阪～大分		
四国横断新幹線	岡山～高知		
東九州新幹線	福岡～鹿児島		
九州横断新幹線	大分～熊本		
中央新幹線 (リニア)	東京～名古屋	H39年開業予定	
	名古屋～大阪		

(2)全国ではじまった新幹線整備に向けた取組み



全国各地で「次」を目指した
取組みが始まっているよ！
この動きに遅れてはダメ！

- 平成24年に、「全国知事会 日本のグランドデザイン構想会議」の提言の中に、「国のリダンダンシーの確立」を図る具体的な施策のひとつとして、北海道から本州（日本海側）、四国、九州までの全国新幹線網の整備が盛り込まれました。

- 近年、他の地域では、新幹線整備に向けた取組みが活発化しています。

- 平成25年9月21日、和歌山県の呼びかけで関連する10府県による「関空・紀淡・四国高速交通インフラ期成協議会」が設立され、11月28日に設立記念シンポジウムを実施しています。

- 平成25年6月5日、下関から大阪までを結ぶ超高速鉄道の整備促進を目指す7府県の50市町村から組織される「山陰縦貫・超高速鉄道整備促進市町村会議」が、京丹後市長らの呼びかけにより設立されました。平成27年6月には、リニア整備、新幹線整備の事業採算性に関する調査結果を発表しています。

- 四国4県、四国地方運輸局・整備局、JR四国、四国経済連合会で組織する「四国の鉄道高速化検討準備会（現：四国の鉄道高速化連絡会）」では、平成25年度に「四国の鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査」を実施し、平成26年4月に調査結果を発表しています。また、平成27年2月にシンポジウムを実施しています。

- 「東九州新幹線鉄道建設促進期成会（会長：宮崎県知事）」では、平成26年1月に、内閣官房参与でもある京都大学大学院藤井聡教授を招いた講演会を実施し、平成27年2月にもシンポジウムを実施しています。



山陰縦貫超高速鉄道整備促進市町村会議設立総会（H25.6.5）にて、発起人を代表して挨拶する中山京丹後市長（写真提供 京丹後市）

シンポジウム

四国の新幹線実現を目指して

日時 平成27年2月3日(火) 14:00～(開場13:00)

会場 西条市総合文化会館大ホール
(愛媛県西条市神拝甲79番地4)

基調講演 「四国への新幹線導入の意義と課題」
波床 正敏 (大阪府立大学工学部教授)

パネルディスカッション 「四国の未来と新幹線」

コーディネーター
波床 正敏 (大阪府立大学工学部教授)

パネリスト
真鍋 省二 (四国ツーリズム推進機構代表理事)
泉 雅文 (四国経済連合会代表理事)
青木 康幸 (四国地方運輸局代表理事)
熊谷 孝三 (四国新聞社代表理事)
浜田 憲造 (JR四国代表理事)
中村 隆広 (四国新聞社代表理事)
岩城 孝章 (四国新聞社代表理事)

参加無料
どなたでも参加できます

事前申込制(要領参照)

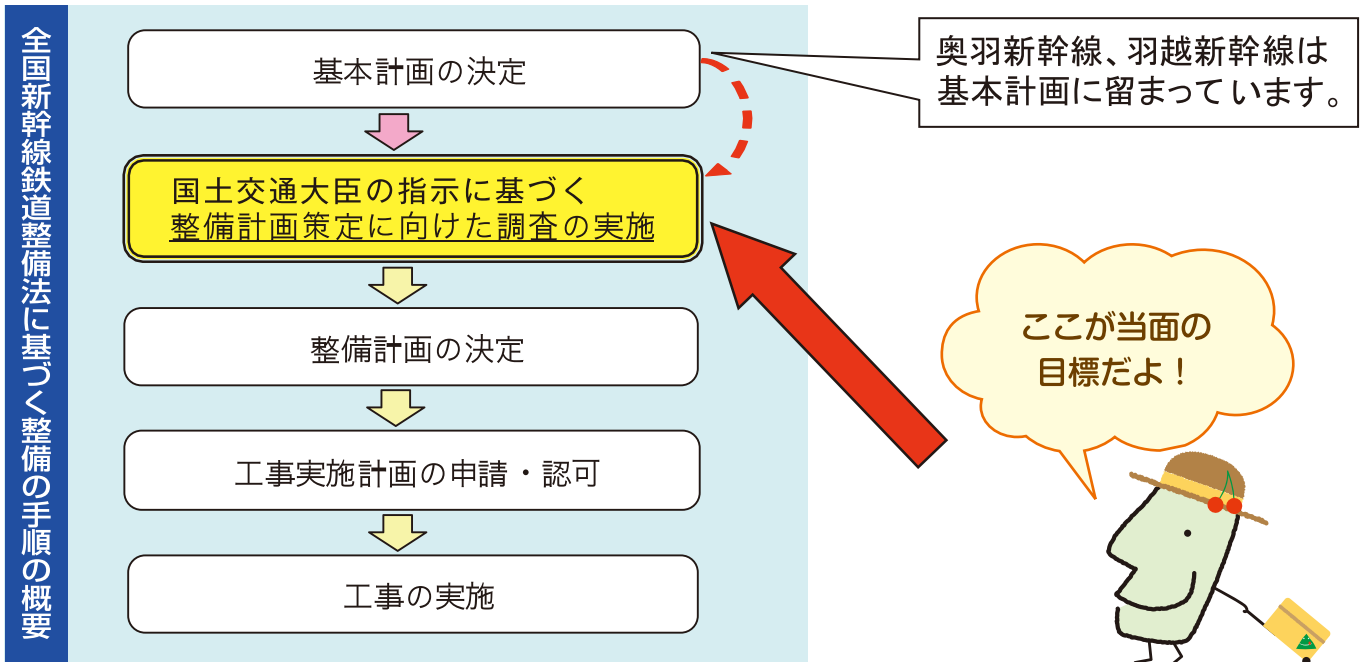
関連企画 パネル展
期間 平成27年1月18日(日)～2月1日(日)
場所 JPR徳島駅、高松駅、松山駅、高知駅の各駅で開催します。

協力企画 四国鉄道文化館入館料割引
★2/3(火)限り！
シンポジウム参加(予定)者は、
団体割引料まで割引可能です。
(要領参照)
四国鉄道文化館は、JR伊予吉野駅すぐ！

出典：四国の鉄道高速化連絡会／四国鉄道活性化促進期成会主催シンポジウム「四国の新幹線実現を目指して」チラシ

(3) 奥羽新幹線、羽越新幹線の整備に向けた取組み

- 我が県においても、他県と連携しつつ、県民が一丸となって実現に向けた取組みをしっかりと進めていく必要があります。
- 山形県では、当面の取組みの目標として、「整備計画策定に向けた調査の実施」を掲げ、次の取組みを進めています。



- 県、関係自治体、経済団体等からなる「山形県鉄道利用・整備強化促進期成同盟会」「奥羽新幹線建設促進同盟会」「羽越新幹線建設促進同盟会」を通して、国及び鉄道会社に対する要望活動等を実施。

平成27年8月26日、「奥羽新幹線建設促進同盟会」、「羽越新幹線建設促進同盟会」の会長である吉村知事を先頭に、関係6県の代表者がそろって、初めて、直接太田国土交通大臣に要望を行いました。



要望時の様子

- 平成24年度から、県の「国の施策等に対する提案」において、奥羽・羽越新幹線の「建設促進に必要な調査の実施」を8年ぶりに復活。
- 平成25年度から、講演会の開催など、フル規格新幹線に対する県民の理解促進を図る取組みを開始。

平成26年3月20日に、『奥羽・羽越新幹線の実現に向けたシンポジウム』を開催しました。



会場の様子

京都大学大学院
藤井聡教授による基調講演

パネルディスカッションの様子

平成27年7月2日に、講演会『国土強靱化と地方創生を実現する奥羽・羽越新幹線』を開催しました。



会場の様子

大阪産業大学
波床正敏教授による講演

5 Q&A

フル規格新幹線の整備にあたってはいくつかの課題もあります。整備の実現にあたっては、それらの課題を乗り越える知恵や熱意が求められます。

Q 奥羽新幹線、羽越新幹線の実現はいつになるのか？

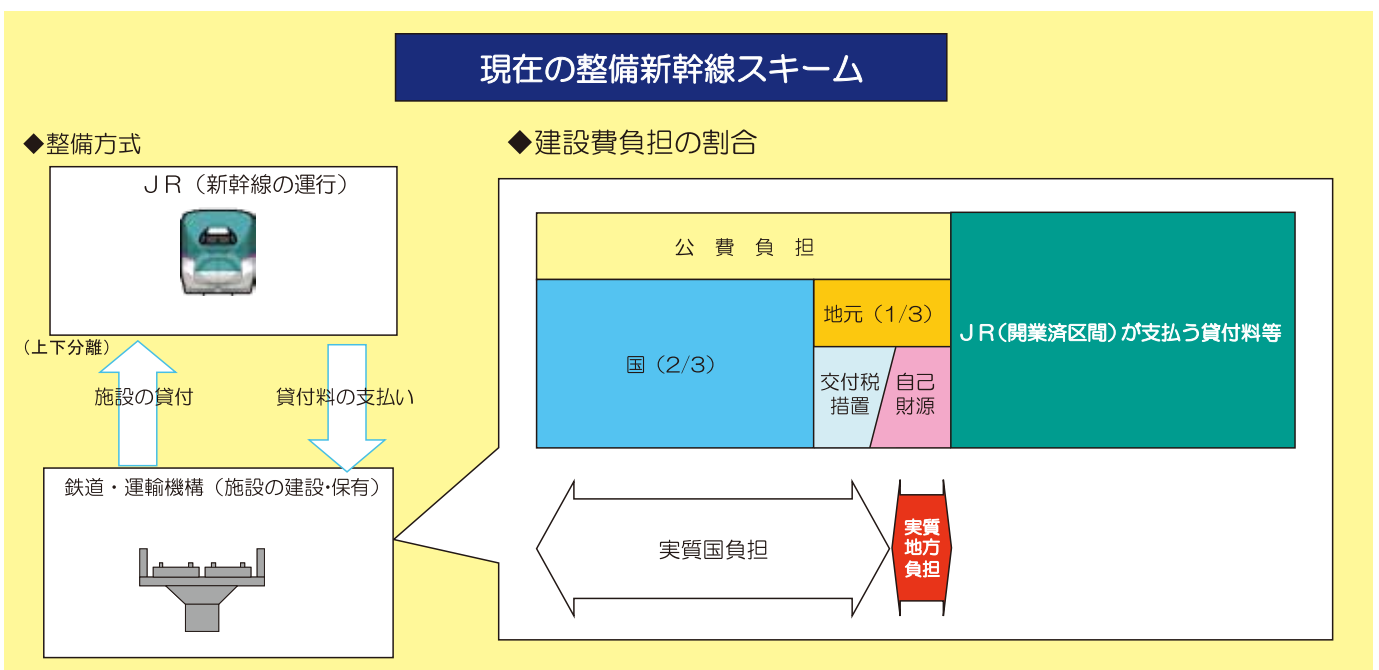
A

- 平成24年に新たに3区間が着工され、このうち北海道新幹線（新函館北斗～札幌間）が完成するのは平成42年度の見込みとなっています。次の新幹線整備の計画については、現時点では具体的に示されておりません。
- 新幹線の整備には大きな効果が期待できることから、できるだけ早期の整備が望まれますが、そのためには政府への働きかけや地元機運の盛り上げが重要になります。

Q 新幹線を建設するには、莫大な事業費がかかるのではないかと？

A

- 新幹線の建設は、費用対効果も十分に検証したうえで、事業化する必要があります。建設費や費用対効果については、国土交通大臣の指示による「整備計画策定に向けた調査」の中で示されます。
- 現在の整備新幹線スキームでは、国2/3、地元1/3の費用負担となっており、更に地元負担を引き下げる交付税措置があります。地元負担割合の低い整備新幹線スキームは、地元にとって大変有利とされています。



Q 新幹線が通らない地域にメリットはあるのか？

A

- 新幹線の整備によって県外からの来訪者を含めた交流人口が拡大するため、新幹線が停車しない地域にもその効果が波及し、観光客（交流人口）の増加や地域活性化が期待できます。また、新幹線と円滑なアクセスを確保することによって、新幹線が停車しない地域に住む人々にとっても首都圏をはじめとした目的地までの到達時間が短縮される効果を楽しむことができます。

Q 新幹線のルートは、どのようなルートになるのか？

A

- 政府の基本計画において、奥羽新幹線は、福島市を起点に山形市付近を經由し、秋田市を終点に、羽越新幹線は、富山市を起点とし、新潟市、秋田市付近を經由し、青森市を終点とされています。具体的なルートについては、政府が調査を行った上で、最終的に決定されることになります。

Q 新幹線建設で、並行在来線はどうなるのか？

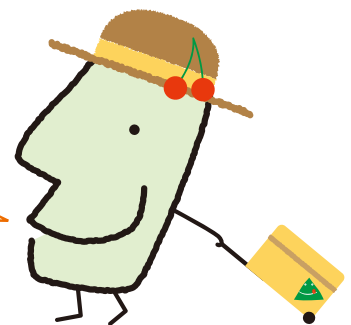
A

- 新たに新幹線を着工する区間の並行在来線については、現在の整備新幹線の整備スキームでは、沿線自治体の同意を得て、その新幹線の開業時にJRの経営から分離することとされていますが、具体的な計画の段階で、利便性の低下や事業維持の見通しに配慮しながら、検討していく必要があります。

最後まで読んでくれてありがとう。

これを機会に、皆さんに奥羽新幹線と羽越新幹線に興味を持ってもらえるとうれしいです。

みんなでフル規格新幹線ができれば、どのような明るい未来の山形が描けるか夢を語りあっていこう！



山形日和。

「フル規格の奥羽新幹線・羽越新幹線の実現に向けて」

平成27年11月改訂

山形県企画振興部交通政策課

〒990-8570 山形市松波2丁目8番1号

TEL 023-630-2161 FAX 023-630-3082