

## 1. プロジェクトチーム検討の経緯（昭和48年の基本計画路線の動向）

年・月	四国	山陰	東九州	奥羽・羽越	政府
H26.3	① B/C公表				
H27.6		① B/C公表		B/Cの算定は それまで未実施	
H28.3			① B/C公表		
H28.5				オール山形の 推進組織立ち上げ	
H29.2				本県から各県へ PT設立を呼びかけ	
H29.8				PT立ち上げ	
H30.6	② 地域づくり ビジョン公表			PT調査結果公表	
R3.6	① ②	①	①	①: 費用対効果(B/C) ※整備手法の研究含む ②: 地域ビジョンの策定	

幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査H29年度〜継続中  
知見の取入れ

## 2. 調査結果の概要

### ①: 両新幹線の費用対効果の算出（これからの整備手法の研究）

路線	費用対効果	<算出条件> ・費用（事業費）：「複線・高架整備」に加え、「単線・土構造等」のパターンも積算 ・効果（需要予測）：現在の移動需要を基に、将来人口、経済成長（低/高）、運行速度（既存/向上）などの条件を設定し、将来の移動需要を推計
奥羽新幹線(福島～秋田)	0.50～1.13	
羽越新幹線(富山～青森)	0.53～1.21	
奥羽・羽越の同時整備	0.47～1.08	

※ 奥羽・羽越の同時整備の場合、移動手段が競合すること等により、単独整備と比べ、整備費用に見合う改善効果（便益の増加幅）が縮小

### 【結果のポイント】

○ 効率的な整備手法（盛土、単線整備など）を検討

➡ 奥羽・羽越ともに費用対効果(B/C)が1を超える結果

(※) 実際にどのような整備が行われるかは、将来(トンネル整備後)改めて検討

## ②: 地域ビジョンの策定

### 【策定のポイント】

○ 奥羽・羽越新幹線を活用して実現を目指す地域発展の将来展望や、両新幹線が国土形成に果たす役割等について整理

⇒ 両新幹線の沿線地域の一体感の醸成や、機運醸成・政府要望等に活用

### ◆【対首都圏】東京駅～秋田駅間

現況 3時間37分

奥羽新幹線 2時間23分

▲1時間14分

➢ 東京～秋田間の2時間台を実現

### ●【地域間】山形駅～秋田駅間

現況 3時間23分

奥羽新幹線 42分

▲2時間41分

➢ 現在の約5分の1に短縮

※仙台～盛岡間(39分)とほぼ同じ時間

### ◆【対首都圏】東京駅～鶴岡駅間

現況 3時間33分

羽越新幹線 2時間21分

▲1時間12分

➢ 東京～鶴岡・酒田間の2時間台を実現

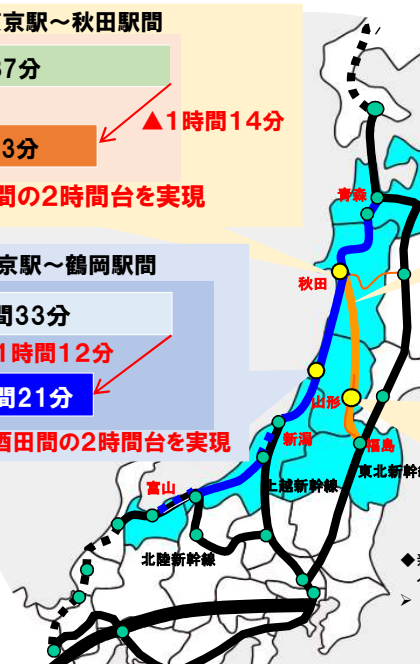
### ◆【対首都圏】東京駅～山形駅間

現況 2時間26分

奥羽新幹線 1時間40分

▲46分

➢ 東京～山形間の1時間台を実現



<奥羽・羽越新幹線が国土形成に果たす役割>

国土強靱化・リダンダンシー

コロナ後を見据えた分散型社会への転換

新幹線ネットワークの充実・強化による新たな“広域交流圏”の形成

## 参考：今回の調査結果を踏まえた今後の対応

○ 6県連携により、政府等への提案・要望活動を実施(随時)

○ 奥羽・羽越新幹線の整備実現と奥羽新幹線の足掛かりとなる『福島～米沢間トンネル』の早期事業化に向け、

①JR東日本等と引き続き調整を進めるとともに、

②コロナ禍で落ち込んだ山形新幹線等の利用回復・新規需要創出のため、特産品の荷物輸送の更なる推進やビジネス交流の拡大も期待されるワーケーションでの活用 なども実施