

羽越・奥羽新幹線を活用した地域ビジョン

令和3年6月
関係6県合同プロジェクトチーム

はじめに

第1.時代の潮流と沿線地域を取り巻く環境の変化

- (1)急速な人口減少の進展と東京圏への一極集中
- (2)成長するアジア経済を背景とした旺盛な海外活力とインバウンドの増加
- (3)技術革新の進展と経済のグローバル化
- (4)価値観の多様化や新たな働き方・暮らし方への関心の高まり
- (5)リニア中央新幹線開通に伴う巨大経済圏域(スーパー・メガリージョン)の形成
- (6)気候変動の影響等による災害の頻発化・激甚化
- (7)新型コロナウイルスがもたらした価値転換の兆し

第2.新幹線整備による効果と今後の新幹線整備に求められる視点

- (1)沿線地域におけるこれまでの新幹線整備の発現効果
＜観光分野＞＜産業・経済分野＞＜暮らし・生活分野＞＜都市機能・防災分野＞＜その他＞
- (2)これからの新幹線整備に求められる視点

第3.地域発展の将来展望と実現の基盤となる羽越・奥羽新幹線

- (1)沿線地域におけるこれまでの新幹線整備の発現効果
＜観光分野＞＜産業・経済分野＞＜暮らし・生活分野＞＜都市機能・防災分野＞＜その他＞
- (2)これからの新幹線整備に求められる視点

第4.羽越・奥羽新幹線が国土形成に果たす役割

- (1)大規模災害時の代替経路(リダンダンシー機能)の確保
- (2)集中型ネットワークから分散型ネットワークへ
- (3)羽越・奥羽新幹線が担う“導入・波及”と“還元”の役割
- (4)羽越・新幹線により実現する新たな“広域交流圏”

おわりに

はじめに

フル規格新幹線は、速達性や高い安全性・安定輸送に強みや特長を有しており、平成28年3月の北海道新幹線開業により、日本列島の北から南まで約2,300kmが新幹線ネットワークで結ばれました。

羽越新幹線(富山市～青森市間)、奥羽新幹線(福島市～秋田市間)は、日本海側を縦断し、国土の総合的な発展に資する路線として、昭和48年に政府の基本計画に位置づけられた路線ですが、現在、日本海側においては、北陸新幹線として一部が整備されたに過ぎず、それ以外の整備は進んでいないのが現状です。

今後、北海道新幹線の札幌延伸や北陸新幹線の関西延伸のほか、首都圏・中部圏・関西圏を結ぶリニア中央新幹線の開通で3大都市圏が一体化した巨大経済圏である「スーパー・メガリージョン」の形成など、各経済圏の結合や結節により、これら沿線地域の更なる成長や発展が期待される一方で、それ以外の地域との格差が一層拡大することが懸念されます。

そうした中、政府は第二次国土形成計画(2015年閣議決定)において、急激な人口減少や異次元の高齢化の進展、人口の地域的な偏在の加速等、我が国が抱える課題への対応として、スーパー・メガリージョンの形成も踏まえつつ、各地域の個性と価値を認識し、地域間のヒト、モノ、カネ、情報の活発な対流を促進する「対流促進型国土」の形成を掲げています。

また、東日本大震災を契機に、災害時における交通機能の重要性が再認識され、多重系の輸送体系の確立による災害に強い強靱な国土づくりがこれまで以上に求められています。

羽越・奥羽新幹線の沿線地域は、豊かな自然をはじめ、日本的な魅力に溢れた伝統文化や食文化、さらには、高度なものづくり技術や高品質な農産物の生産など、発展の可能性を秘めた地域です。両新幹線が整備されることで、沿線地域内はもとより、他の新幹線ネットワークとの結節を通じて国内の他地域、さらには海外との「対流」が促進され、地域のポテンシャルが開き、自律的・持続的な発展が実現することが期待されます。

このように両新幹線の整備は、第二次国土形成計画に定める「対流促進型国土」及び「日本海・太平洋二面活用型国土」の形成に資するものとなります。また、他の新幹線と併せ、日本海側から首都圏や関西方面へと新幹線ネットワークの充実が図られることで、国土全体のリダンダンシー機能の強化にもつながるものです。

一方、今般の新型コロナウイルスの感染拡大は、大都市圏への過度な人口集中に伴う感染リスクや海外に依存したサプライチェーン(調達・供給網)の脆弱性を顕在化させるとともに、テレワークやワーケーションなど場所や時間に捉われない新たな働き方・暮らし方の推進や地方移住に対する関心の高まりなど、従来の価値観に変容をもたらすインパクトをもたらしました。今後、こうしたリスクに柔軟に対応できる、人、モノ、情報などが適度に配置された“分散型”の社会経済構造が求められる中で、羽越・奥羽新幹線はその基盤となることも併せて期待されます。

羽越・奥羽新幹線両建設促進同盟会では、これまで両新幹線の実現に向け、政府への要望活動の展開に加え、こうした要望や提案を効果的なものとするため、沿線6県（青森県、秋田県、山形県、福島県、新潟県、富山県）で構成するプロジェクトチーム(合同PT)を立ち上げ、両新幹線の整備に伴う効果等の調査・検討を行ってきました。

この「地域ビジョン」は、沿線地域の様々なポテンシャルを基に、国内外の社会経済の動向も踏まえつつ、羽越・奥羽新幹線を生かして実現を目指す地域発展の方向性や新幹線を活用した政策展開の視点、羽越・奥羽新幹線が国土形成に果たす役割などについて整理したものです。

折しも、今般の新型コロナウイルスの感染拡大がもたらした働き方、暮らし方などの新しい生活様式は、新幹線需要に大きな変化をもたらす可能性もあります。現時点では、こうした変化を見通すことは難しいため、本ビジョンにつきましては、今後も関係者の皆様との意見交換や議論等を踏まえながら改善を重ねていくことを前提としてとりまとめています。

本ビジョンがこれからの地域のあり方を考えるきっかけとなり、羽越・奥羽新幹線を実現する力になっていくことを願っています。

令和3年6月
関係6県合同プロジェクトチーム

第1時代の潮流と沿線地域を取り巻く環境の変化

近年、少子高齢化や東京一極集中等を背景とした地方部の人口減少、インバウンドをはじめとする経済や交流のグローバル化、AI・ICTなどによる技術革新の進展など、社会を取り巻く環境に大きな変化が見られます。また、将来的には、首都圏と関西圏を結ぶリニア中央新幹線の開通による「スーパー・メガリージョン」の形成が見込まれるほか、喫緊の課題として、激甚化・頻発化する自然災害等への対応が必要となっています。

新幹線の実現を踏まえた地域発展の方向性を考えるにあたって、まずはこうした時代の潮流と沿線地域を取り巻く環境について整理するとともに、併せて、今般の新型コロナウイルス感染拡大がもたらした価値転換の兆しについても見ていきます。

(1) 急速な人口減少の進展と東京圏への一極集中

急速な人口減少と少子化の進行

日本の総人口は2008年の約1億2,808万人をピークに減少局面に入り、国立社会保障・人口問題研究所(社人研)の推計によれば、2045年に約1億600万人程度になると見込まれています。また、日本の年少人口(15歳未満の人口)は、2045年には約1,100万人程度と2015年比で約7割まで減少すると見込まれます。

なお、足下の状況を見ますと、合計特殊出生率は2005年に1.26まで低下した後、2015年に1.45まで改善したものの、2019年には1.36となるなど、人口を維持できる水準とされている「2.07」を大きく下回っております。

◆沿線6県の現状◆

2000年代前半に、死亡が出生を上回る自然減少期を迎え、近年減少幅が拡大しており、沿線6県の2045年の人口は600万人程度(2015年比31%減)と全国(同年比16%減)を上回る割合で減少すると見込まれています。

また、年少人口の減少率(2015年→2045年)につきましても、沿線6県は46%減と全国の29%減を大きく上回るものと見込まれます。

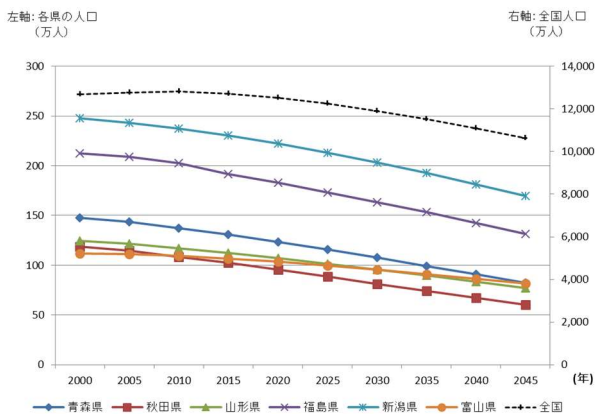


図 6県の総人口の推移 ※全国は右軸

| 人口減少率 2015→2045 | 6県 | 全国 |
|--------------------|------|------|
| | ▲31% | ▲16% |

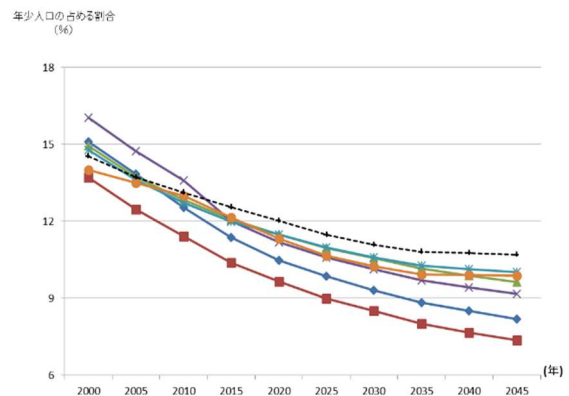


図 6県における年少人口の割合の推移

| 年少人口減少率 2015→2045 | 青森県 | 秋田県 | 山形県 | 福島県 | 新潟県 | 富山県 | 6県 | 全国 |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | ▲55% | ▲58% | ▲46% | ▲48% | ▲38% | ▲38% | ▲46% | ▲29% |

出典:総務省統計局国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」「地域別将来人口推計」を基に作成

依然として継続する東京圏への人口集中

政府では2019年に策定した「まち・ひと・しごと創生総合戦略」において、2025年までに「地方と東京圏（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県）との転入・転出を均衡」させることを目標に、一極集中の是正に向けた取組みを推進していますが、2019年の東京圏への「転入超過」（転入者－転出者）は約14.9万人と、人口流入が続いてきたところです。一方で、今般の新型コロナウイルスの感染拡大を受け、転入超過数が鈍化するなど、その傾向に変化が見られます。

◆沿線6県の現状◆

転入・転出の状況について、他の都道府県への転出者が転入者を上回る「転出超過」が継続・拡大しており、地方部における教育や雇用環境の未充足等を背景として、転出者の多くを10代後半から20代の若年層が占めています。

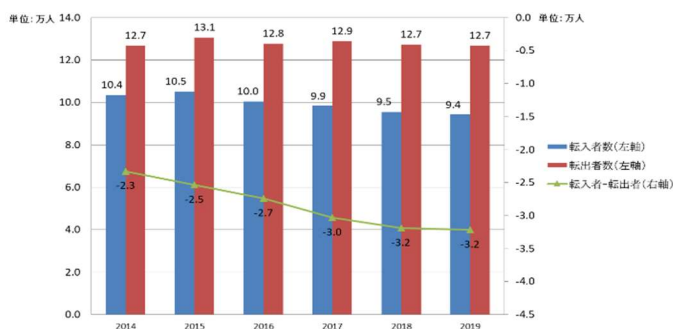


図 6県の転入者数と転出者数の推移

出典：総務省統計局 住民基本台帳人口移動報告(2014年～2019年)を基に作成

(2) 成長するアジア経済を背景とした旺盛な海外活力とインバウンドの増加

近年、政府や自治体、民間を挙げて積極的な誘致策を展開してきたことにより、訪日外国人旅行者数(インバウンド)が増加しています。2019年は3,188万人が日本を訪れ、その約8割を中国・韓国・台湾・香港などの経済成長が著しいアジア地域が占めます。

政府においては、「明日の日本を支える観光ビジョン」(2018年3月)策定時の達成目標である「2030年の訪日外国人6,000万人」の実現に向け、「観光立国」に向けた取組みを進めていくこととしています。

◆沿線6県の現状◆

地域への訪問者や宿泊者の多くが日本人であり、外国人の延べ宿泊者数は、近年大きく伸長しているものの、全国に占める割合は約1.5%(2019年)と更なる拡大が求められています。

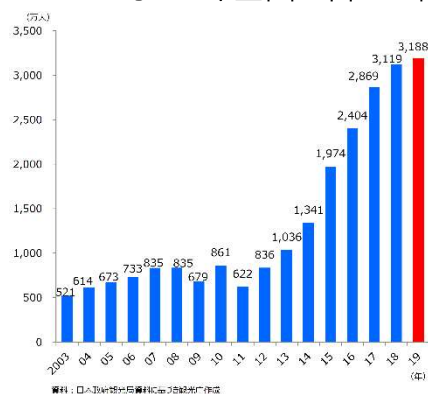


図 訪日外国人旅行者数の推移

出典：観光庁「令和2年版観光白書」

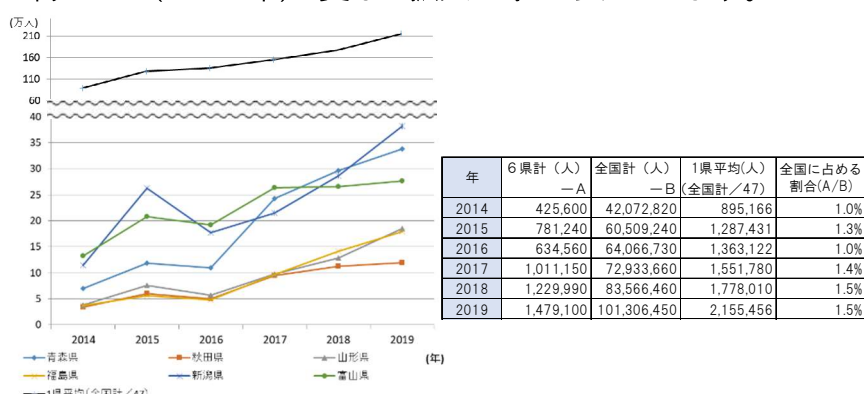


図 6県の訪日外国人の延べ宿泊者数の推移

出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」を基に作成

(3) 技術革新の進展と経済のグローバル化

現在、世界では「第4次産業革命」と呼ばれるAI、IoT、ロボットなどによる技術革新がこれまでにないスピードで進展しています。また、海外における人口増加等を背景とし、多くの日本企業が生産拠点を海外に設置しており、国・地域では、中国を含む東アジアから東南アジア諸国へのシフトも進んでいます。

◆沿線6県の現状◆

地場産業が発展する形で、電気機械、電子部品・デバイス等を中心に大手メーカーの立地が進み、技術等に強みを持つ地元の多様な中堅・中小企業と併せ、製造業を基軸とした産業集積が形成され、海外との取引も年々増加しています。

また、豊富な水資源などの多様な地域資源や恵まれた自然環境の下で、農林水産業や食品製造業、電力・エネルギー産業が発展しているほか、今後も更なる成長が期待される風力などの再生可能エネルギーや、バイオ・医薬品や医療機器などの新たな産業の集積に向けた動きも見られます。

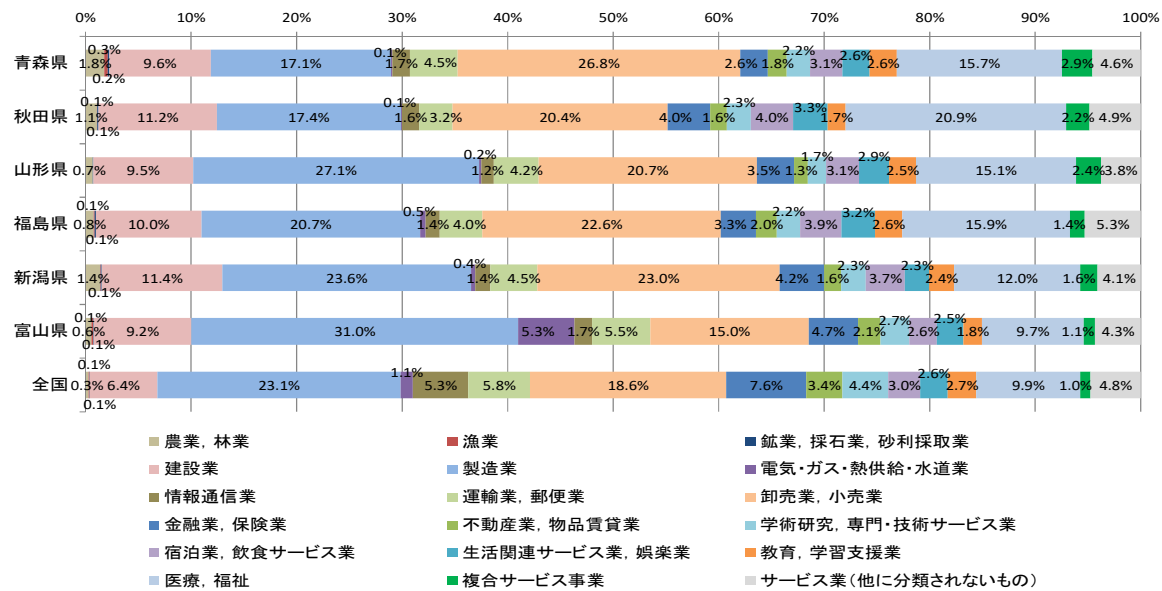


図 産業別付加価値額構成割合 (平成 24 年)

出典：総務省・経済産業省「経済センサス-活動調査」再編加工、株式会社帝国データバンク「企業間取引情報」

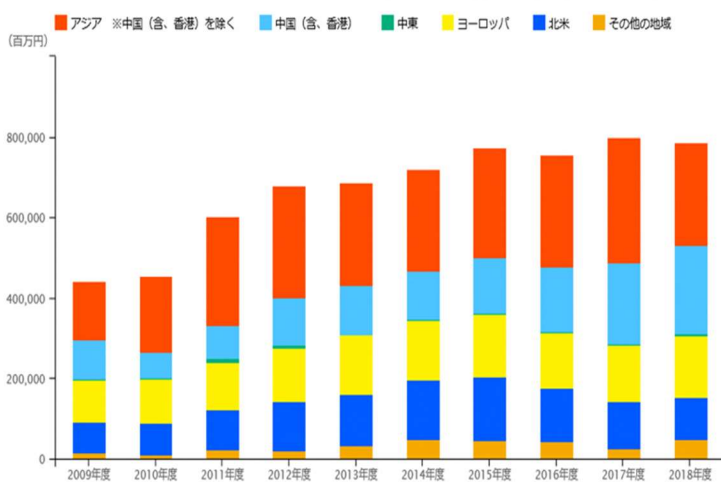


図 沿線6県の海外地域別輸出額の推移(製造業)

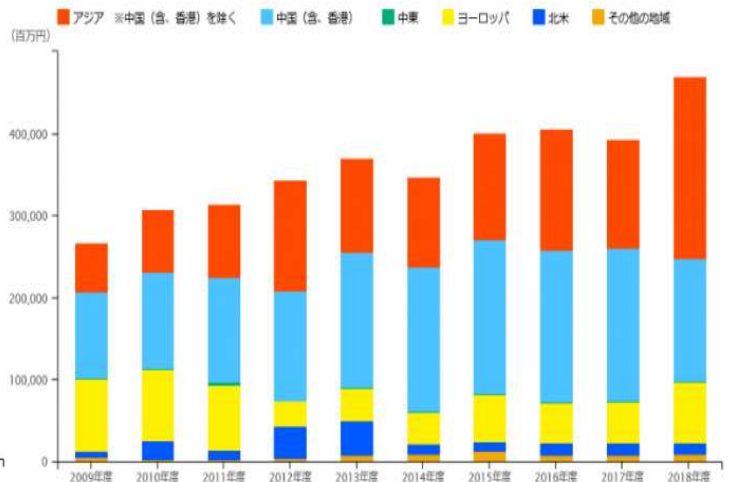


図 沿線6県の海外地域別輸入額の推移(製造業)

出典：経済産業省「企業活動基本調査」再編加工 (地域経済分析システム RESAS)

(4) 価値観の多様化や新たな働き方・暮らし方への関心の高まり

近年、若い世代を中心とした価値観の多様化により、田舎暮らしや田園回帰志向が高まっています。特に、地方においては、人口減少や高齢化の影響により、地域の担い手不足に直面する中、交流人口の拡大のみならず、将来的な移住・定住につながる関係人口¹の創出・拡大を通じ、外部の若者などの新たな人材が地域を支える担い手となることが期待されています。

また、ICTの発達により、柔軟な働き方や暮らし方が可能になったことで、テレワークやワーケーション²、二地域居住³など、場所や時間に捉われない新たなライフスタイルへの関心が急速に高まっています。

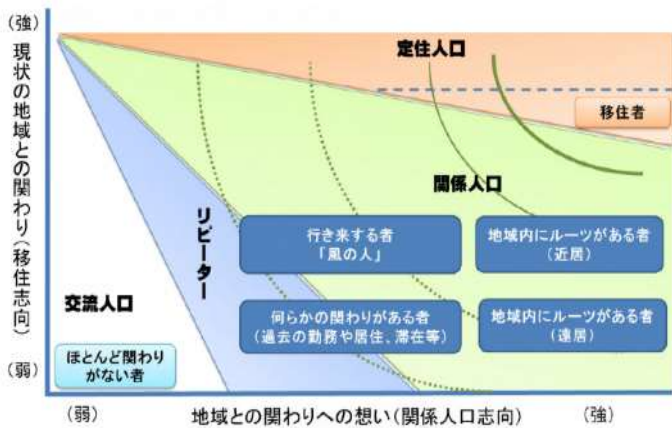
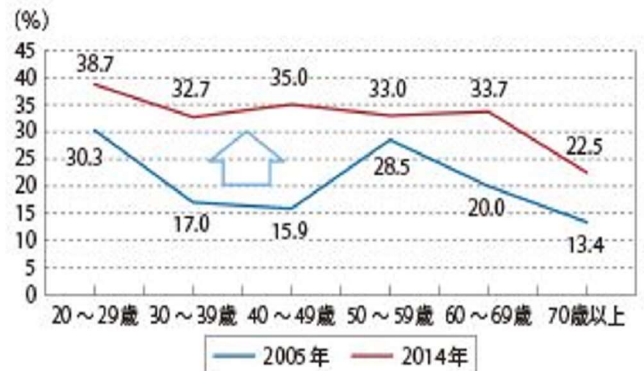


図 関係人口のイメージ

出典:総務省資料



資料) 内閣府「都市と農山漁村の共生・対流に関する世論調査(2005年11月)」、「農山漁村に関する世論調査(2014年6月)」より国土交通省作成

図 都市住民の農山漁村への定住願望

出典:国土交通省ホームページ

◆沿線6県の現状◆

積極的な情報発信、移住相談等に関する相談窓口の開設など、移住・定住の促進に向けた取り組みを拡充させてきた結果、各県・市町村の移住相談窓口やイベントでの相談件数は増加しています。

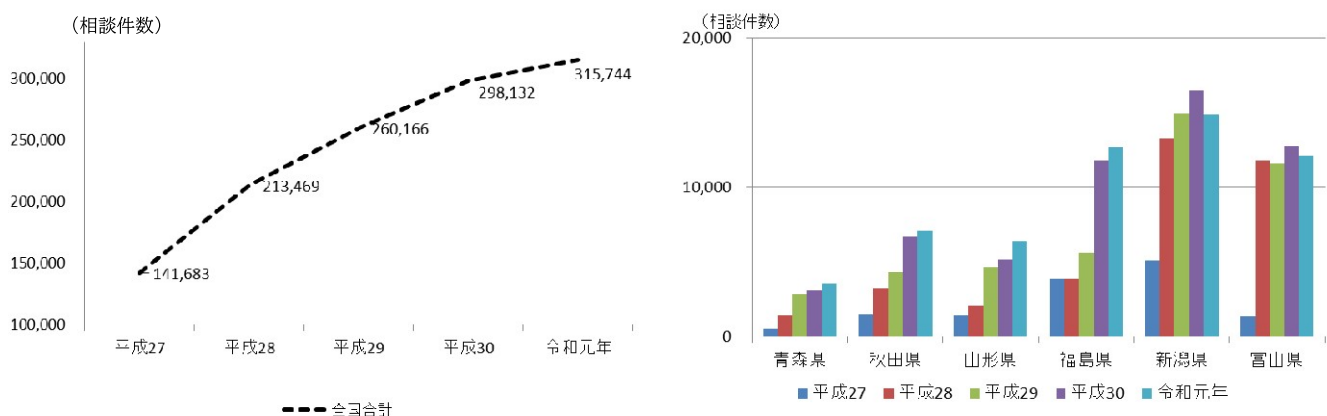


図 移住相談窓口、イベントにおいて受け付けた相談件数(全国、6県)

出典:総務省資料を基に作成

1 関係人口:移住した「定住人口」でもなく、観光に来た「交流人口」でもない、地域や地域の人々と多様に関わる人々のこと。
 2 ワーケーション:「ワーク(仕事)」と「バケーション(休暇)」を合わせた造語。観光地や旅先などでの仕事を行うこと。
 3 二地域居住:都市部と地方部に2つの生活拠点をもち、定期的に地方部で過ごしたり、仕事をしたりするライフスタイルのこと。

(5) リニア中央新幹線開通に伴う巨大経済圏域(スーパー・メガリージョン)の形成

リニア中央新幹線整備により、東京・名古屋・大阪が約1時間で結ばれ、三大都市圏が一体となった巨大経済圏である「スーパー・メガリージョン」の形成が将来的に見込まれます。

「スーパー・メガリージョン」は、国全体のGDPの約6割を占め、域内居住人口は約8,200万人と世界から人・モノ・カネ・情報を引き付ける世界最大の経済圏とされています。

◆沿線6県の現状◆

沿線6県は「スーパー・メガリージョン」の圏域外ではありますが、同圏域に近接・隣接する地域となります。本地域が将来にわたって発展を続けていくためにも、新幹線をはじめとする高速交通ネットワークを通して、同圏域との交流拡大を図り、この巨大経済圏で生み出される活力を地域に波及させていくことが重要となります。

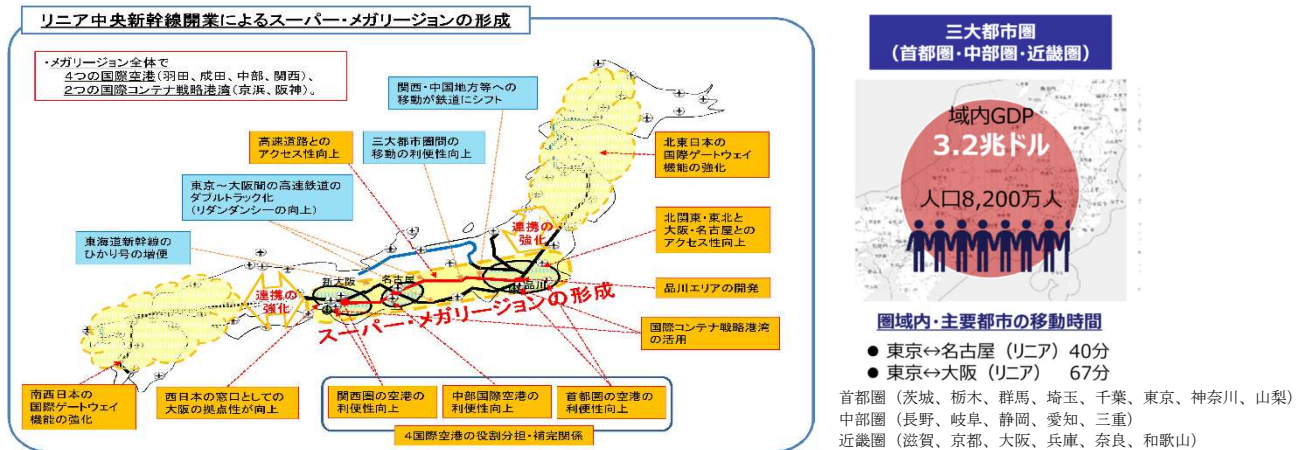


図 リニア中央新幹線開業によるスーパー・メガリージョンの形成

出典:(左)国土交通省「国土のグランドデザイン 2050」 参考資料、(右)スーパー・メガリージョン構想検討会 最終とりまとめ 参考資料

(6) 気候変動の影響等による災害の頻発化・激甚化

近年、気候変動の影響とみられる大型台風や豪雨、大雪などの自然災害が頻発化・激甚化し、各地に大きな被害をもたらしています。沿線6県においても大雪による被害が発生するなど、今後も、これまでの想定を超えた自然災害が発生することが懸念されます。

近い将来の発生が切迫性が指摘されている大規模地震のうち、関東から九州の広い範囲での発生が見込まれる南海トラフ地震、首都中枢機能への影響が懸念される首都直下地震は、今後30年以内に発生する確率が70%とされており、仮に発生した場合には多数の死傷者や経済的損失等、甚大な被害をもたらすと想定されています。

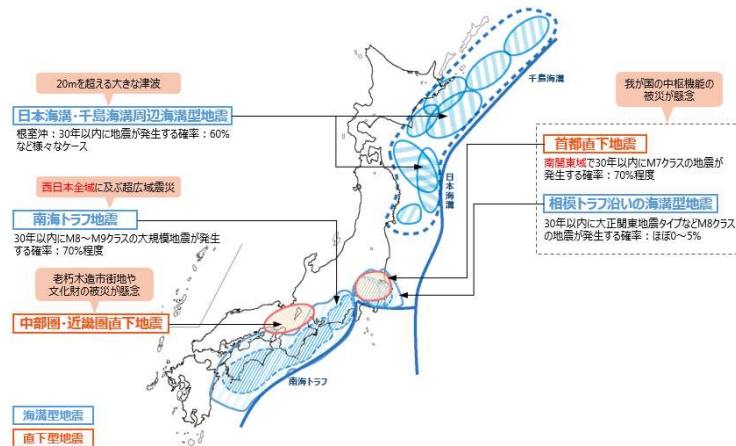


図 想定される大規模地震

出典:内閣府ホームページ「防災情報のページ~地震災害~」

◆沿線6県の現状◆

近年頻発化・激甚化する自然災害等により、在来線等を中心とする公共交通機関が大きく影響を受けるなど、地域内外の移動に関する高速性・安定性に欠ける現状にあります。また、高速道路などの高規格幹線道路に関しては、県境部を中心に未だ多くのミッシングリンクが存在します。こうした自然災害時に、地域の社会経済活動をしっかりと支えていくためにも、在来線の機能強化に加え、新幹線など災害に強い広域交通ネットワークの整備が早急に求められます。

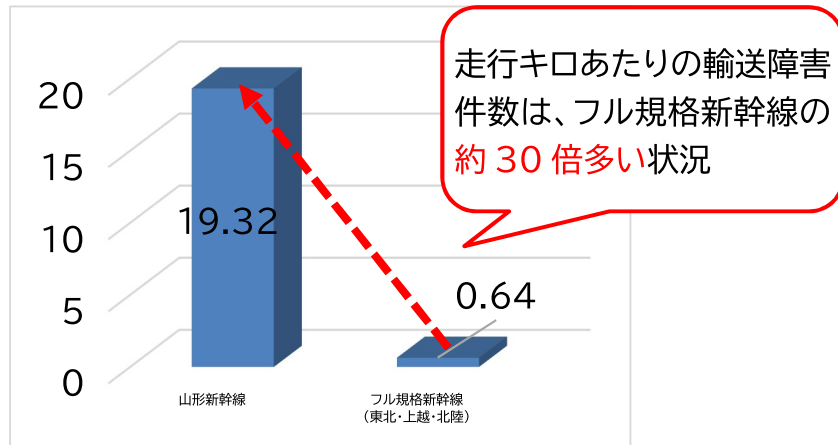


図 フル規格新幹線と山形新幹線の走行100万キロあたり輸送障害件数(H26～R1年度:JR東日本管内)

出典:JR東日本プレス発表、鉄軌道輸送の安全にかかわる情報を基に山形県作成

(7)新型コロナウイルスがもたらした価値転換の兆し

今般の新型コロナウイルスの感染拡大は、これまで見たような時代の潮流や従来の価値観に大きなインパクトをもたらしました。新型コロナウイルスによる長期的な影響を見通すことは難しいですが、価値転換の兆しが各分野で見られており、こうした動きは今後の我が国の社会経済のあり方に影響を及ぼしていくことも想定されます。

地域資源の再認識や安全・安心な観光ニーズの高まり

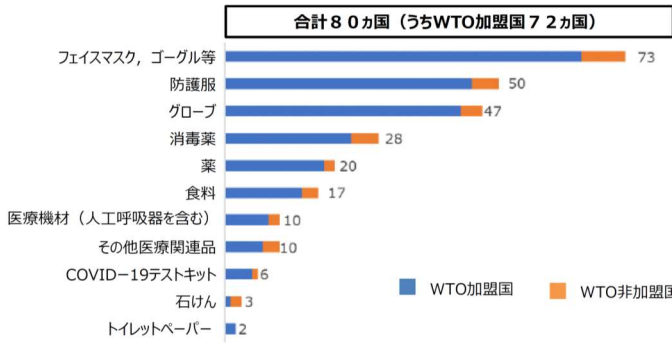
新型コロナウイルス感染拡大を受けた渡航制限を契機として、インバウンドやアウトバウンド(日本人の海外旅行)が一時的に減少しています。一方で、近場や近隣県を観光する“マイクロツーリズム”への関心が高まるなど、コロナ禍を契機に、身近にある地域資源の価値が再認識されるとともに、密を気にしないですむ安心・安全な観光や移動に対する関心が高まっています。

産業の国内回帰・分散化に向けた動き

海外と国内の新型コロナウイルスの同時拡大に伴い、マスクなど海外に生産を依存していた医療物資の供給が一時的に不足する事態が発生しました。また、海外工場からの部品の調達・供給が困難となり、完成品の生産が一時ストップしたことを契機に、製造拠点の国内回帰などの動きも一部で見られます。

一方で、情報通信技術の活用等により、郊外や地方に住みながら仕事をする選択肢が増えたことで、一部の企業では、本社機能を地方へ移転させる動きも見られます。

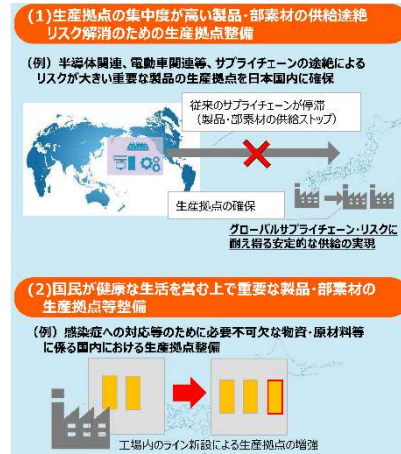
各国・地域の輸出制限の動き



(資料) WTO https://www.wto.org/english/news_e/news20_e/rese_03apr20_e.pdf
 (備考) 2020年4月22日時点

図 新型コロナウイルスの感染拡大に伴う世界の影響と政府における国内投資促進支援

出典:【左図】経済産業省「産業構造審議会 通商・貿易分科会資料」(令和2年5月)、【右図】経済産業省資料

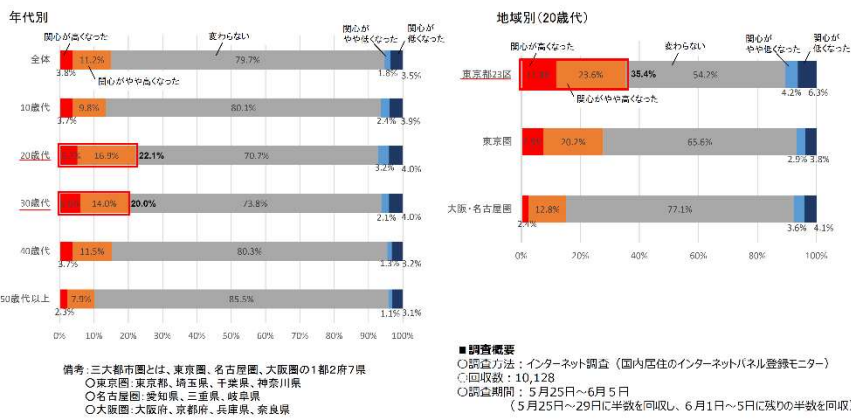


ビジネスのオンライン化に伴う新たな働き方、暮らし方の加速化

テレワークやビジネスのオンライン化が加速するなど、働き方やビジネススタイルは大きく変化しており、こうした変化は今後の交通需要の構造を大きく変容させていく可能性があります。一方で、新型コロナウイルスの感染拡大により、住まい方・働き方に関する意識に変化が見られるなど、首都圏や若い世代を中心として地方への関心も高まっております。

今後、場所と時間に捉われない働き方や暮らし方が定着した場合、居住面積が広く豊かな自然環境を有する地方の特性を生かし、移住はもとより、ワーケーションや二地域居住の拡大が図られることで、都市から地方への新たな人の流れの創出につながる可能性があります。

◆質問: 今回の感染症の影響下において、地方移住への関心に変化はありましたか。(対象: 三大都市圏居住者)



(出典) 内閣府「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」(令和2年6月21日)資料より国土政策局作成

図 新型コロナウイルスの影響下における地方移住の関心の高まり

出典:国土交通省 国土審議会計画推進部会 国土の長期展望専門委員会「国土の長期展望」中間とりまとめ 参考資料(令和2年10月)から抜粋

資源偏在・東京一極集中リスクの再認識

今般の新型コロナウイルスの感染拡大により、大都市だけでなく、地方においても医療逼迫の懸念が生じることとなりました。これにより、地域住民の命と暮らしを守る医療・福祉等のサービスを維持・確保していくため、都市と地方における医療資源等の偏在を是正する必要性が改めて認識されたところです。

また、東京一極集中の是正はこれまで地方創生や災害対応の面からその必要性が認識されていましたが、感染症の感染拡大や蔓延防止といった観点からも、様々なりスクに対応した分散型の社会経済構造に転換する必要性が再認識されました。

第2.新幹線整備による効果と今後の新幹線整備に求められる視点

羽越・奥羽新幹線の整備実現により期待される地域の発展方向をイメージしていくにあたり、これまでに整備された新幹線による効果発現の状況を整理したうえで、これからの新幹線整備に求められる視点を整理します。

(1)沿線地域におけるこれまでの新幹線整備の発現効果

国土交通省においては、新幹線整備による沿線地域への具体的効果を以下のとおり整理しています。これらを基に、沿線6県におけるこれまでの新幹線整備(東北・上越・北陸新幹線)により特に効果の発現が認められる<観光><産業・経済><暮らし・生活><都市機能・防災><その他>の5つの分野に分けて整理します。

表 新幹線整備による効果体系

| 効果の項目 | | 効果の具体的内容 | 分野 | | | | |
|--|------------------|-------------------------------------|--|----------|-----------|----------------|---|
| | | | 観光 | 産業 経済 | 暮らし 生活 | 都市 機能 防災 | |
| 新幹線を利用する人への効果 | | ・所要時間短縮が見込まれます。 ・乗換回数の減少が見込まれます。 | ○ | ○ | ○ | ○ | |
| 新幹線を走らせる会社への効果 | | ・利用者数の増加が見込まれます。 | ○ | ○ | ○ | ○ | |
| 社会 全体 に 与 え る 効 果 | 地域 経済 | 地域の活性化 | ○ | | | | |
| | | 企業立地の促進 | | ○ | | | |
| | 住 民 生 活 | 大都市・中核都市等 へのアクセス性向上 | ・大都市圏への所要時間が短縮されるため、 より多くの住民が大都市圏にアクセスできる ようになります。 | | | ○ | |
| | | 生活利便性の向上 | ・鉄道による移動時間が短縮されるため、 より多くの生活関連施設にアクセスできる ようになります。 | | | ○ | ○ |
| | | 通勤・通学圏の拡大 | ・鉄道による移動時間が短縮されるため、 通勤・通学圏の拡大が期待されます。 | | | ○ | |
| | 地域 社会 | 地域のイメージアップ | ・新たな路線が地域のシンボルとなり、地域 のイメージアップが期待されます。 | | | | ○ |
| | 環 境 | 地球的環境の改善 | ・鉄道利用への転換により、地球温暖化への 負荷軽減が期待されます。 | | | | ○ |
| | 安 全 | 道路交通事故の減少 | ・鉄道利用への転換により、道路交通事故の 減少が期待されます。 | | | | ○ |

※出典：国土交通省「交通政策審議会鉄道部会第1回整備新幹線小委員会資料(平成24年1月)」を基に作成

<観光分野>

① 交通利便性の向上(所要時間短縮や乗換えの解消等)による交流人口の拡大

新幹線の整備により、これまで長時間を要していた県内・各県同士の移動時間が大幅に短縮することが見込まれます。また、在来線から新幹線への乗換えが解消することによる移動利便性の向上が図られます。

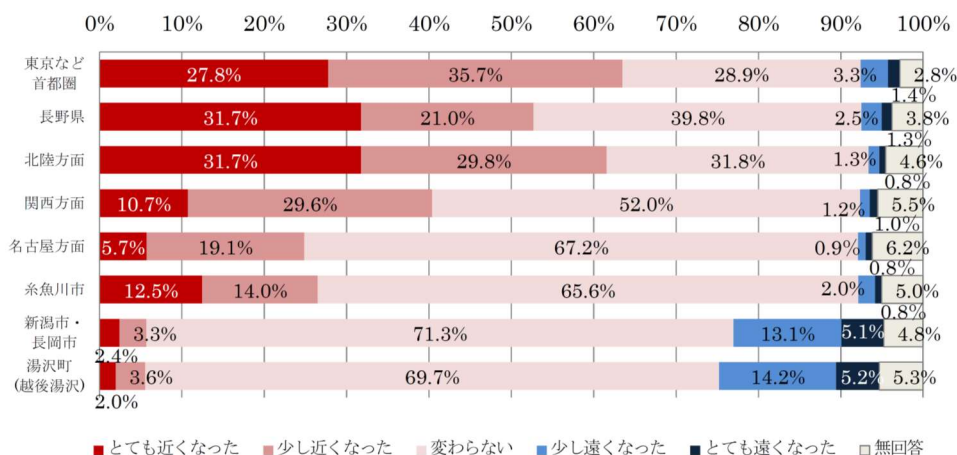
平成27年3月の北陸新幹線開業により、移動時間の大幅な短縮や目的地での滞在可能時間の増加、在来線と新幹線区間との乗換え解消が図られた結果、北陸新幹線利用者は、開業前の在来線特急利用者と比較し3倍(上越妙高～糸魚川間)に増加しました。また、上越市設置のシンクタンク(上越市創造行政研究所)のアンケート調査・報告では、北陸新幹線の開通により時間距離が短縮された結果、首都圏や北陸地域、長野県などへの利用者の心理的距離が縮まり、旅行回数の増加にもつながったと分析しています。

このように新幹線整備による交通利便性の向上は、地域住民など旅行機会の増加を通して、交流人口を大幅に拡大させていくことが期待されます。



図 開業前後における各整備新幹線の利用者数比較

出典: 富山県「とやま新幹線延伸戦略」(令和2年3月)



(対象者数: 3,661人)

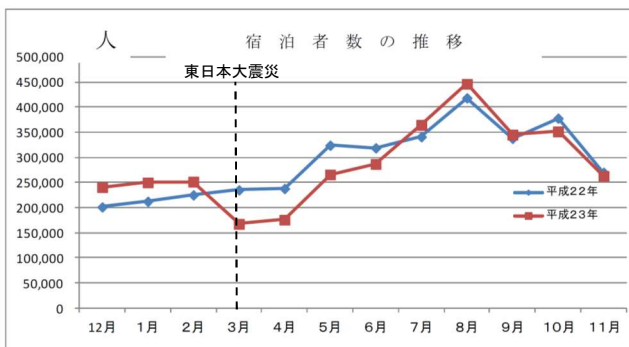
図 北陸新幹線開業前後における市民の市外との心理的距離の変化

出典: 上越市創造行政研究所「北陸新幹線開業に伴う市民アンケート調査結果報告書」(平成28年9月)

② 観光入込客数、インバウンドの増加

新幹線の整備を契機として、広域移動が可能で安定的な輸送手段が確保されるとともに、沿線地域において新たな観光資源の発掘や磨き上げ、更には二次交通などを効果的に組み合わせることで、観光誘客の促進が図られます。

青森県では、平成22年12月の東北新幹線(八戸～新青森間)の開業により平成22年12月～平成23年2月までの延べ宿泊者数が、前年比 116.2%と二桁の伸びを示しました。また平成14年12月の八戸開業後、八戸三社大祭や十和田湖冬物語などの観光客数は、開業前の平成14年比で1.5倍～2倍程度で推移するなど、安定的な輸送手段が確保されることで、これまで県の弱みとして認識されていた冬期間における誘客促進が図られました。



| | 12月～2月 | 3月～5月 | 6月～11月 | 12月～11月 |
|-------|---------|---------|-----------|-----------|
| 平成22年 | 639,160 | 797,280 | 2,064,600 | 3,501,040 |
| 平成23年 | 742,710 | 609,550 | 2,058,930 | 3,411,190 |
| 前年比 | 116.2 | 76.5 | 99.7 | 97.4 |

図・表 東北新幹線開業1年間の宿泊者数の推移

出典: 青森県「東北新幹線全線開業後における本県観光の動向について」(一部追記)

また、JR東日本では、自治体や関係団体と連携し、五箇山の合掌造りなど「ミシュラン・グリーンガイド・ジャパン」で3つ星として紹介されている観光地を北陸新幹線で巡るルートの設定など新幹線を活用した広域周遊を積極的に推進しており、インバウンドの増加に伴い、訪日外国人向けの新幹線フリー切符の取扱いも増加しています

近年、旅行のスタイルに関しては、観光名所めぐりや商品購入といった「モノ消費」から体験型旅行のような「コト消費」への移行も見られるところであり、新幹線による定時性の確保や冬季間を中心とした移動信頼性の向上は、こうした新たな旅行ニーズも取り込みつつ、通年での誘客やインバウンドの増加につながる事が期待されます。

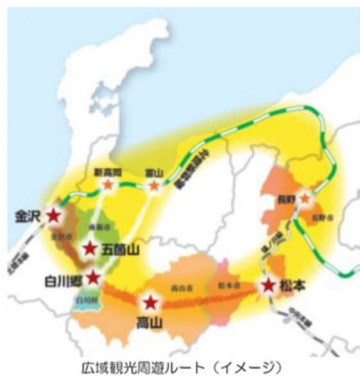
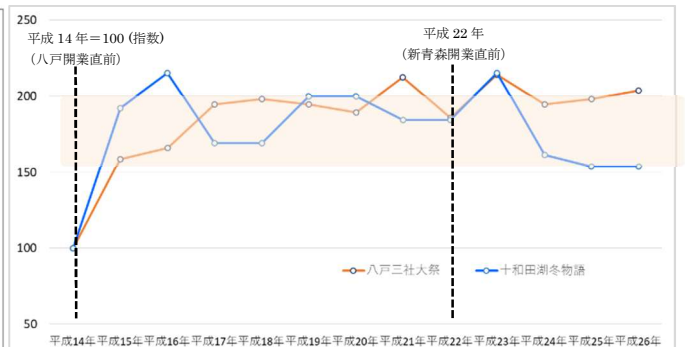


図 北陸新幹線による訪日外国人向け周遊ルートの設定

出典: JR 東日本長野支社プレスリリース(2019年6月)



| 年 | H14 | H15 | H16 | H17 | H18 | H19 | H20 | H21 | H22 | H23 | H24 | H25 | H26 |
|---------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 八戸三社まつり | 56 | 89 | 93 | 109 | 111 | 109 | 106 | 119 | 104 | 120 | 109 | 111 | 114 |
| 十和田湖冬物語 | 13 | 25 | 28 | 22 | 22 | 26 | 26 | 24 | 24 | 28 | 21 | 20 | 20 |

図・表 青森県内における主な催事の観光客数の推移

出典: 青森県「青森県観光統計」より作成

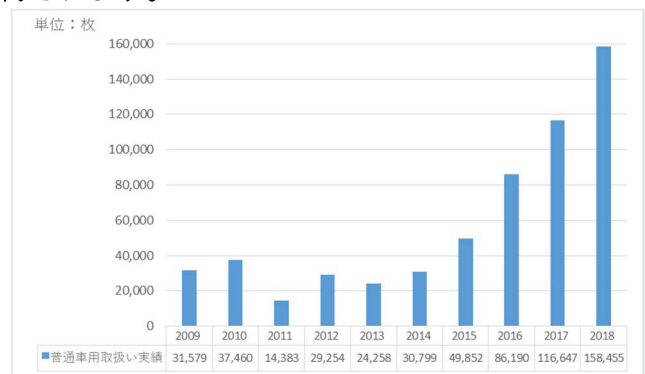


図 訪日外国人向けフリー切符「JR EAST PASS」取扱実績

出典: JR 東日本会社要覧(2019年8月)を基に作成

<産業・経済分野>

③ 企業立地・本社機能移転等の促進、地元企業の活動活発化

新幹線開業に伴う首都圏等とのアクセス向上を契機として、沿線地域への新たな企業立地や本社機能の移転等の促進が図られます。

東北新幹線(八戸～新青森)が開業した青森県では、工場立地件数が開業前に比べ2倍以上に増加(H17:30件→H22:67件)しました。また、富山県では、災害の少ない立地環境や北陸新幹線による移動利便性の向上、2015年に創設された地方拠点強化税制による効果も生かし、首都圏等からの本社機能の一部や研究開発拠点の移転などが北陸新幹線の開業前後で大幅に増加しました。

また、沿線に所在する地元企業にとっても、営業活動範囲の拡大やビジネスマッチングの促進など企業活動への好影響が期待されます。

このように、新幹線による移動利便性の向上は沿線地域への企業立地等の促進や地元企業の経済活動の活発化を図るとともに、それらによる新たな雇用の創出を通して若者の定着・回帰の促進や地域産業を支える人材の確保・育成につながっていくことが期待されます。

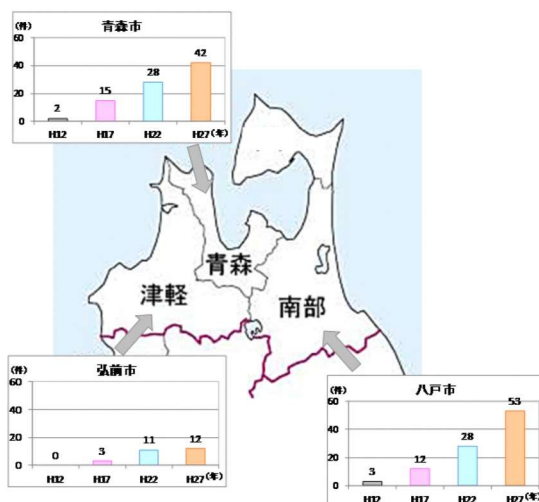


図 青森県における企業誘致実績(累計)

出典:独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構「東北新幹線(八戸・新青森間)事業に関する事後評価報告書」(平成28年3月)から抜粋

| 移転年月 | 企業名 | 計画概要 |
|----------|-------------------------------|--|
| 2015年10月 | YKK(株) | 本社機能の一部移転(人事、経理、財務等の管理部門) |
| | 日本カーバイド(株) | [YKK AP R&Dセンター]の整備 |
| 2015年12月 | ダイト(株) | [新研究開発センター]の整備 |
| | 富山化学工業(株) | [医薬品工業化プロセス研究棟]の整備 |
| 2016年1月 | (株)日立国際電気 | 研究開発施設の整備 |
| | (株)能作 | 既存工場棟の改修にあわせ、研究開発エリアを拡張 |
| 2016年2月 | (株)ピーエーワークス | 本社機能(調査・企画、国際事業担当等)の拡充 |
| 2016年6月 | キューリンメディア(株) | 研究開発機能を新研究所に集約 |
| | 独立行政法人 医薬品医療機器総合機構(PMDA) 北陸支部 | 政府関係機関移転基本方針に基づき設置。同支部に設置されるアジア医薬品・医療機器トレーニングセンター研修所において、アジアの規制当局担当者に対し、GMP調査に関する研修を実施 |
| 2016年7月 | 救急薬品工業(株) | 富山工場施設内に研究部門を集約 |
| 2016年8月 | ダイト(株) | [医薬品R&Dセンター]の整備 |
| 2016年12月 | (株)隔達堂 | 本社機能の一部移転(調査・企画部門) |

出典:富山県コーポレート「地方拠点強化税制に係る「地方拠点向上地域拠点事業施設整備補助」の導入開始について」(2016年12月) 独立行政法人医薬品医療機器総合機構

図 富山県における主な本社機能の移転事例

出典:北陸経済連合会「北陸新幹線金沢開業の整理と敦賀延伸に向けた課題」(2017年9月)

＜暮らし・生活分野＞

④ 移住・定住や二地域居住の促進

新幹線の整備により、首都圏をはじめとした大都市と沿線地域とのアクセスが向上することで、地域間の交流促進や、移住・定住の促進が図られた地域も見られます。

新潟県湯沢町では、首都圏まで約70分という好環境を生かし、湯沢に住み首都圏に新幹線で通勤するという新しいライフスタイルを提案するなど、移住・定住に向けた関連施策の充実に取り組んでおり、近年、30代～40代の子育て世帯を中心として、首都圏等からの転入者が増加する傾向にあります。

近年、若い世代を中心に地方への関心が高まっており、加えて、今般のコロナ禍でリモートワークの普及も進みつつある中、新幹線による交通利便性の向上は、沿線地域への移住・定住、さらには新たな暮らし方としての二地域居住を促進することが期待されます。そして、それらを通して、沿線自治体における税収増、消費行動の活性化、新たな商業施設の立地など地域経済の活性につながることを期待されます。



写真 新幹線通勤の提案

出典:湯沢町ホームページ

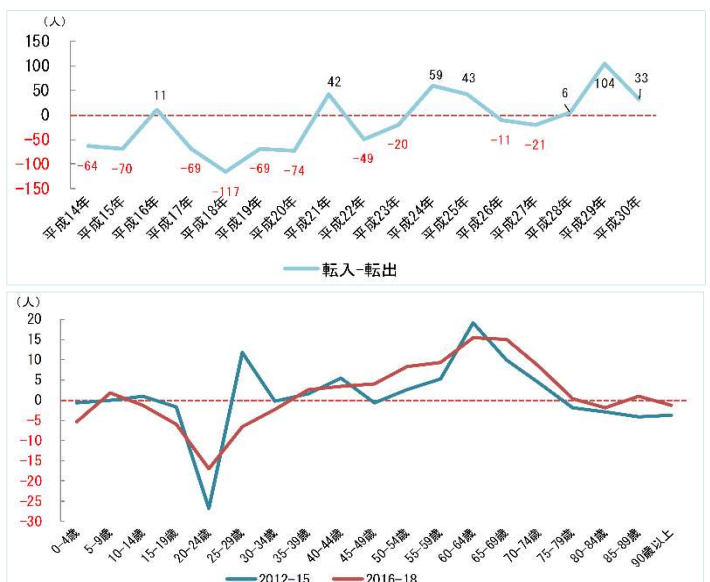


図 湯沢町の社会増減の年別推移と年齢別増減数の比較

出典:湯沢町人口ビジョン・総合戦略(令和2年2月)

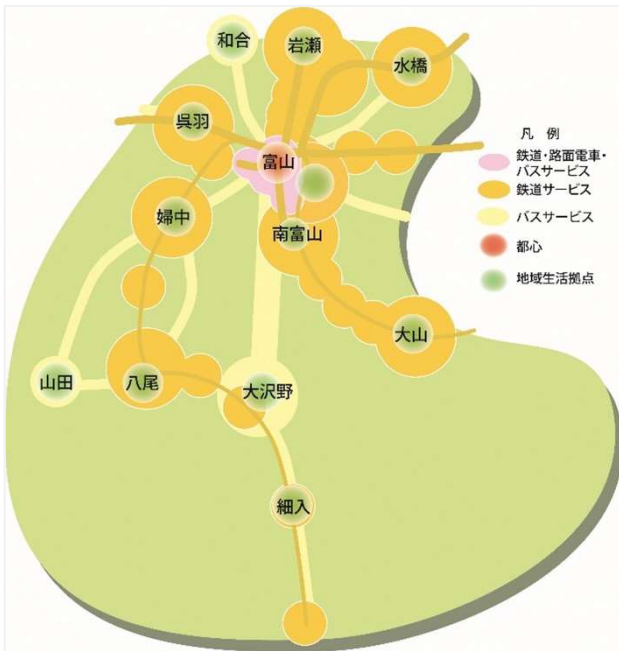
⑤ 生活利便性の向上

新幹線駅を起点とした二次交通を効果的に整備することにより、観光客など訪問者の行動圏の拡大等によるにぎわいの創出・波及に加え、地域住民の“足の確保”など生活利便性の向上につながっている事例も見られます。

北陸新幹線が開通した富山市では、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりに取り組んでおり、路面電車の新幹線富山駅高架下への乗り入れ、駅前広場の整備、バス停の集約化等を行い、富山駅の交通結節点としての機能強化により、公共交通の利便性が大幅に向上しています。富山駅に直結する路面電車(富山地方鉄道富山市内軌道)は、開業1年目の2015年度の利用者が約497万人(前年度比11.8%増)と二桁の伸びを示し、以降も順調に増加しています。

このように新幹線の整備を契機に、公共交通機関の充実が図られることにより、通勤・通

学や通院、買い物など地域住民の日常生活での移動利便性の向上が図られ、中心市街地をはじめ、まちの活性化につながることを期待されます。



■鉄道（新幹線・在来線）、路面電車、路線バス、タクシーが結節する富山駅



図・写真 富山市におけるコンパクトなまちづくりの取組み
出典：富山市資料

図 路面電車（富山地方鉄道富山市内軌道）の利用者数（輸送人員）の推移
出典：富山県統計年鑑を基に作成

⑥ 通勤・通学圏の拡大

新幹線整備によって、他都市への所要時間短縮が図られることにより、通勤・通学圏域の大幅な拡大が図られます。

青森県今別町では、奥津軽いまべつ駅から青森市までの新幹線定期代を支援することにより、これまで下宿を余儀なくされていた高校生の地元からの通学の実現を図っています。また、福島県では、福島市と郡山市・白河市の間で東北新幹線による通勤などが見られます。

通勤・通学に対する自治体の支援施策等の効果とも相まって、新幹線を使った通勤通学者は増加傾向にあり、通勤・通学圏域の拡大は、地域外への人口流出に悩む地方の人口減少の抑制につながることを期待されます。



写真 奥津軽いまべつ駅

出典：青森県庁ホームページ

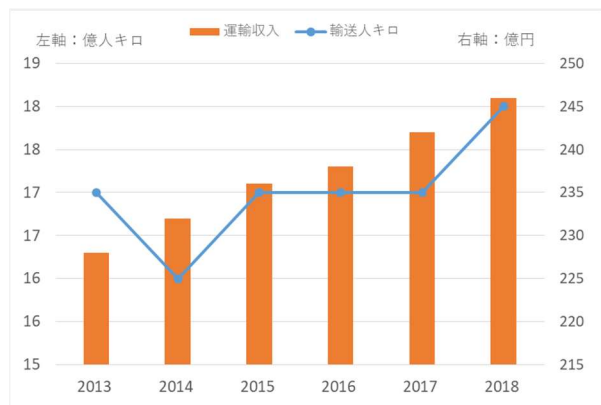


図 JR東日本の輸送量及び運輸収入の推移（新幹線定期）

出典：JR東日本会社要覧を基に作成

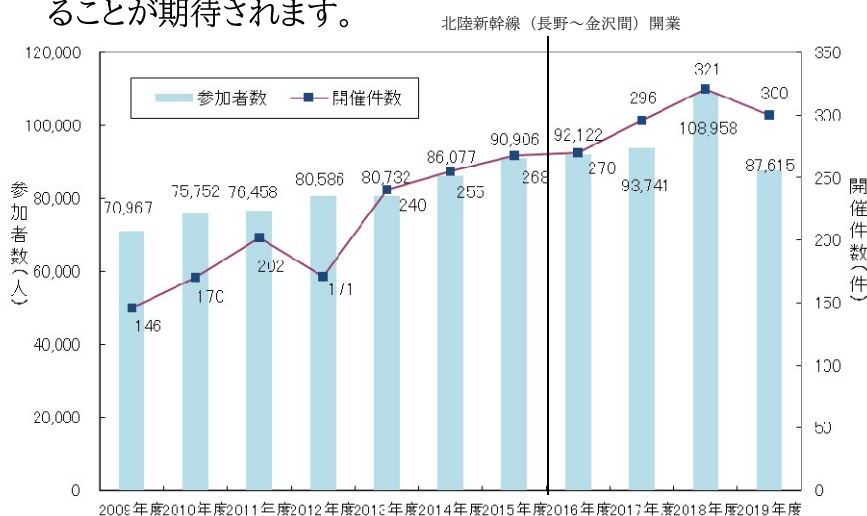
<都市機能・防災分野>

⑦ 拠点性の向上

新幹線開業を契機として、重要な交通結節点となる新幹線駅を起点としたまちづくりが行われることにより、都市の拠点性の向上が図られます。

富山県では、⑤でみたとおり、富山市において新幹線駅と二次交通を効果的に組み合わせたコンパクトなまちづくりが進む一方、首都圏とのアクセス向上により、県内での学会や国際会議、各種大会等のコンベンションの開催回数や参加者数が大きく増加し、富山駅を中心として宿泊施設や商業施設の建設も拡大しています。

このように、新幹線駅を核に新たな人の流れにも対応したまちづくりを効果的に進めていくことで、都市機能の集約化・高度化が図られ、利便性が高く、賑わいのあるまちが形成されることが期待されます。



富山県で開催された国際会議
(平成30年8月)



TOYAMA, JAPAN
Nature & Energy Lead to New Discoveries

富山県 MICE ブランドロゴマーク
(令和元年度制定)

図・写真 富山県におけるコンベンション開催実績の変化

出典：公益財団法人富山コンベンションビューロー「コンベンション統計」を基に作成

⑧ リダンダンシー機能の確保

新幹線整備により、交通ネットワークが多重化されることで、リダンダンシー(代替)機能の確保や災害リスクへの耐性力が大きく向上します。

平成23年3月に発生した東日本大震災では、上越新幹線をはじめとした日本海側の幹線鉄道が、不通となった太平洋側の幹線鉄道に代わり、旅客の移動、被災地向けの物資の輸送路として活用されるなどリダンダンシー機能を発揮しました。

このように、新幹線は災害リスクへの備えや被災時における迅速な復旧・復興に寄与するなど、国土の強靱化や災害時における社会経済に対する影響の低減を図ることが期待されます。

<その他>

⑨ 安全・安心に移動できる移動手段の確保

新幹線整備により、冬期間を含め、定時性・安定性・確実性の向上が図られます。

平成30年2月に発生した北陸地方の豪雪時には、他の公共交通機関が大きく影響を受ける中、北陸新幹線は、事前の雪害対策などの気象変化に影響されることが少ない特長を

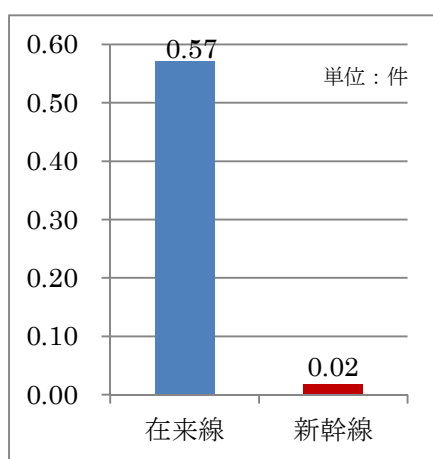
生かし、ほぼ通常どおりの運行を行うなど、抜群の安定性を示しました。

新幹線は在来線と比較して運転事故や輸送障害などが少ないとされており、安全・安心な移動手段が確保されることで、地域内外との交流促進や住民生活を下支えする役割を担うことが期待されます。

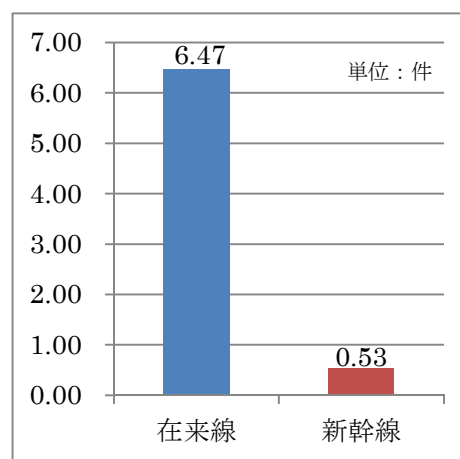


図 北陸新幹線(長野・金沢間)の雪害対策

出典：独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構「北陸新幹線(長野・金沢間)事業に関する事後評価報告書」(令和2年3月)から抜粋



【運転事故件数】



【輸送障害件数】

図 列車走行 100 万kmあたりの運転事故件数及び輸送障害件数

出典：国土交通省「鉄軌道の安全に関わる情報(平成28年度)」(平成29年6月)を基に作成

⑩ 地域を担う新たな人づくり、地域づくり

新幹線開業が、住民自身による人づくりや地域づくりの契機となった事例も見られます。東北新幹線の開業を契機に、青森県八戸市において、観光誘客や地域に伝わる伝統料理等のご当地グルメを広く発信することを目的に企画・開催された「B-1グランプリ」は、食によるまちおこしの全国的なPRイベントとして定着し、地域資源を生かした新たな魅力の発信手法として、各地の地域づくりに大きな影響を与えました。また、青森県青森市では、新青森駅開業を盛り上げるため、地元の高校に「おもてなし隊」が結成され、その時の「おもてなし」を発端に、街歩きの新コース提案、開業10周年イベントの実施など、現在まで活動が継続されています。

さらに、都市間を線で結ぶ新幹線の開通を契機として、新たなつながりの創出も期待されます。北陸新幹線の沿線地域である新潟県上越地方や長野県北信地方、上越新幹線の沿線地域である新潟県魚沼地方などでは、歴史的にもつながりの深いこれらの近隣市町村の人々がお互いに関心を持ち、境界を越えて交流・連携することが大切との考えに基づき、地

域づくりを実践する方々が広域で集い、共に学びと交流を深める「信越県境地域づくり交流会」を定期的に行われ、交流を深めています。

このように、産業振興や観光誘客促進など新幹線整備により従来期待された効果にとどまらず、沿線地域の新たな結びつきや連携・協力による効果など、新幹線を活用した地域づくりを様々な視点から検討することが重要になります。

お隣り同士が手をつないだら…新しい未来が見えてくる!

地域づくりと広域連携を考えるシンポジウム

— 信越県境地域の連携事例に学ぶ —

様々な地域づくりを進めようとするとき、市町村や県の境界を超えた連携によって新たな発展が生まれる可能性があります。本シンポジウムでは、信越県境地域の連携事例に学び、都市圏・農村地域間の連携の重要性や地域づくりの方向性を学び、日常生活圏も越えた広域連携の重要性について考えるシンポジウムを開催します。

平成 27年 **2月22日** (日) 13:30~17:10

●プログラム

13:30- 開会あいさつ
新潟県立大学 学長 藤原 隆

13:40- 〔第1部〕 基調講演
『連携も越えた地域連携の進展—三連両側地域等の事例から—』
新潟大学三連両側地域連携研究センター長 地域政策学教授 戸田 龍行 氏

14:00- 〔第2部〕 分科座談会
『信越県境地域の連携事例に学ぶ』
● 新幹線新山形駅開業に向けて—グリーンツーリズムをベースとした広域観光少子地域—
一般社団法人都市圏の発展推進の会 新潟県観光交流センター長 津村 寛 氏
● 100年後も運営するために—HATAGO(信州)信州観光局のあゆみ—
一般社団法人富田観光代表理事 株式会社いんたーネット 代表取締役 井口 賢裕 氏

16:15- 〔第3部〕 自由ディスカッション
『地域づくりと広域連携の可能性、信越連携の可能性』
藤原 隆 氏

●会場 上越市教育プラザ 研修棟3期大会議室 (新潟県上越市下門前1770番地)
北の大通、地味は新築ビルです。

●参加費 無料

●申込み FAX・E-mailにて 2月15日(日)までにお申し込みください。
FAXの受付は、事務局にて記入された、025-522-6184 までで受付ください。
E-mailの受付は、事務局、事務局を記入した件、suzuki@city.betsu.lg.jp までで受付ください。
定員あり先着順です。定員を超えた場合は、お申し込みの順番によりお断りいたします。(定員超過)

主催 上越市創造行政研究所
新潟県上越市下門前1770番地
TEL:025-522-6184
http://www.city.betsu.niigata.jp/iro/kyouza/index.html

共催 信州大学三連両側地域連携研究センター
(文部科学省 共同利用・共同研究拠点) 『信越県境地域研究拠点』

信越県境地域づくり交流会 2020

信越県境地域づくり交流会は、信越県境地域の活性化を目的として開催し、信越県境地域の活性化に貢献する方々が集い、共に学びと交流を深める「信越県境地域づくり交流会」を定期的に行われ、交流を深めています。

参加無料 連続セミナー

地域づくりとプラットフォーム

— イノベーションを起こす場づくりとは —

オンラインで まなぶ・つながる・はじまる

8月18日(火) 18:00~19:30
田口真司 さん
3X3Lab Future (東京都千代田区)
(信用保証協会)

9月29日(火) 18:00~19:30
三枝大祐 さん
ジビョクイノベーション拠点「スナバ」
(長野県塩尻市)

10月10日(土) 14:00~15:30
小倉摩美 さん
Startup Garage / Trial Village
(愛知県豊橋市)

●お問い合わせ
事務局 新潟県上越市下門前1770番地
TEL:025-522-6184
E-mail: suzuki@city.betsu.lg.jp



図・写真 信越県境地域づくり交流会

出典: 図(左) 上越市創造行政研究所ホームページ、写真(右) 上越市創造行政研究所

(2)これからの新幹線整備に求められる視点

①「スーパー・メガリージョン構想検討会」の取りまとめ

羽越・奥羽新幹線が沿線 6 県におけるこれからの地域づくりに果たす役割を検討するうえで、平成 30 年5月に政府がとりまとめた「スーパー・メガリージョン構想検討会」での検討結果は、地域やスケールに違いはあるものの、広域的な高速交通という観点から、その基本的な考え方は大いに参考になるものと考えます。

政府では、リニア中央新幹線整備による効果やインパクトを大きく以下の4点に整理しており、羽越・奥羽新幹線の機能や役割を考えていくうえでは、こうした視点も踏まえながら検討していく必要があります。

I : フェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションが生み出す新たなイノベーション

- ◆イノベーション創出による生産性向上、フェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションを通じた予定調和なき対流の重要性
- ◆交流機会の増加や交流時間の拡大に伴う新たなイノベーションの創出

II : 時間と場所からの解放による新たなビジネススタイル・ライフスタイル

- ◆二地域居住等、都市と地方にまたがる全く新しいビジネススタイル・ライフスタイルの誕生
- ◆リニア開通による時間と場所からの解放が、暮らしに多様な選択肢を提供

III : 海外からの人や投資の積極的な呼び込み

- ◆高速交通ネットワークとリンクし、訪日外国人旅行者の地方への誘客を更に促進
- ◆リニア開通による三大都市圏の一体化によって、海外からの魅力を向上

IV : 災害リスクへの対応

- ◆東京に集中する人口及び企業の中核機能等の分散や、首都機能をはじめとする中枢管理機能のバックアップ体制整備への寄与

②「地方創生回廊」の基盤として期待される新幹線ネットワーク

政府では、リニア中央新幹線や他の新幹線を基盤に、東京と大阪を大きなハブとし、北から南まで地方と地方をつなぎ、全国の隅々まで活力を行き渡らせる「地方創生回廊」の概念を提示しています。

また、平成 23 年の東日本大震災を受けて全国知事会内に設置された「日本のグランドデザイン構想会議」では、政府の掲げる「地方創生回廊」を実現するためには、羽越・奥羽新幹線を含む昭和48年に基本計画に盛り込まれた路線整備が不可欠であるとし、“すでに形成されている「首都圏エリア大交流圏」や「太平洋ベルト大交流圏」と同様の「大交流圏」を複数構築すること”や“大交流圏内外の相互ネットワークを構築・強化し、国土全体で各地域を相互に補完できる「多様性のある経済圏」を実現すること”を掲げ、政府に対し高速道路網や全国新幹

線網の整備をはじめとする国家レベルの公共投資を提言しています。

ここから、羽越・奥羽新幹線に求められる視点として、東北から北陸にかけての日本海沿いに「首都圏エリア大交流圏」や「太平洋ベルト大交流圏」と同様の「大交流圏」を創出するとともに、こうした他の大交流圏との連携・交流を促進し、地域特性を踏まえた圏域の自律的な発展を支え、国土全体で見た「多様性のある経済圏」の実現に貢献していくことが挙げられます。

③新型コロナウイルスがもたらした価値転換の兆しへの対応

これからの新幹線整備にあたっては、新型コロナウイルスの感染拡大により顕在化した社会的課題への対応や価値転換の兆しについても、それらを前向きに捉え、生かしていくことが重要となります。

地域資源の再認識や安全・安心な観光ニーズの高まりへの対応

日本政策投資銀行のアンケート調査によれば、アジアや欧米の在住者が新型コロナウイルスの終息後に観光旅行をしたい国や地域として日本が上位に選ばれるなど、中長期的にはインバウンドの需要は底堅いものと考えられます。

また、近場や近隣県を巡る“マイクロツーリズム”をきっかけとして、身近にある地域資源の価値が再認識されるとともに、「Go to トラベルキャンペーン」を契機とした国内旅行が地域経済を下支えするなど、近隣県・国内間における交流促進・拡大は、地域経済を維持していくうえで、今後も重要な役割を果たします。

沿線6県では、今後も交流人口の拡大を通して外部活力を取込み、地域活力の維持を図っていくことが重要です。コロナ終息後も見据え、引き続き新たな地域資源の掘り起こしや魅力ある観光メニューの充実等に努め、国内外から多くの人々を惹きつける地域づくりを行っていくとともに、交流促進に向けて、利便性が高く、定時性・安定性に優れた交通基盤の整備が求められます。

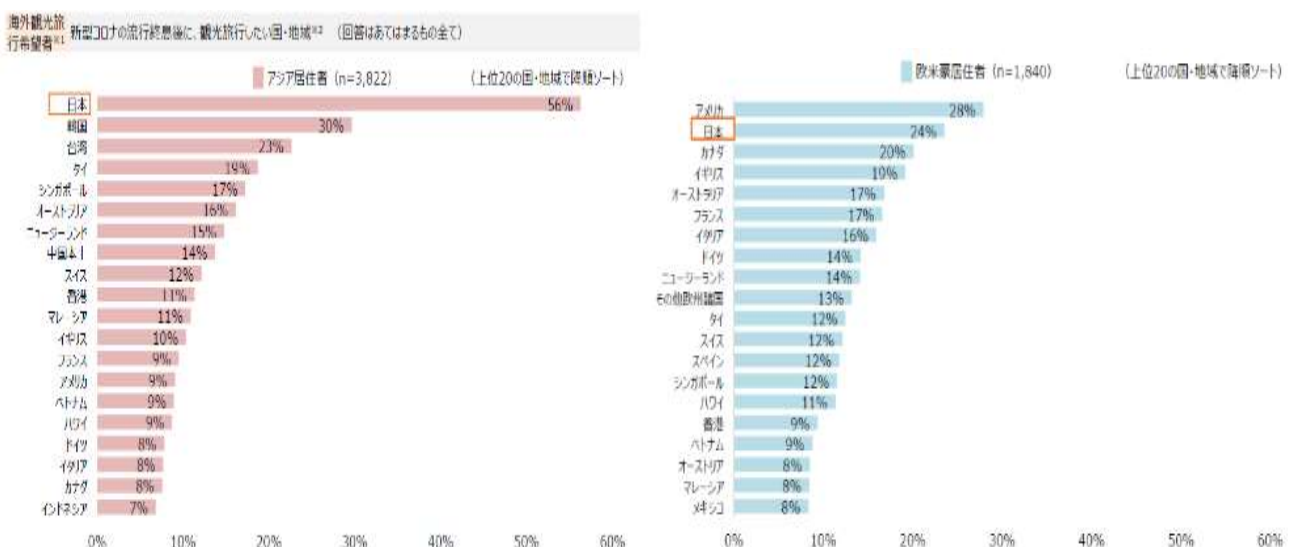


図 新型コロナウイルス終息後に観光旅行したい国・地域

出典：日本政策投資銀行・公益社団法人日本交通公社「アジア・欧米豪 訪日外国人旅行者の意向調査(2020年度新型コロナウイルス影響度 特別調査)から抜粋

産業の国内回帰・分散化に向けた動きへの対応

新型コロナウイルスの海外と国内の同時感染拡大に伴い、一部の国では食料確保を目的とした日本への輸出規制に向けた動きも見られました。今後も見込まれる世界の人口増加に加え、安全保障の観点からも、食料やエネルギーなどの産業の内製化・多元化を進めていく必要があります。

そしてこれらの受け皿として、沿線地域は大きなポテンシャルを有しています。沿線地域の人材、技術、豊かな自然、土地など地方の資源を効果的に活用しながら、製造拠点の国内回帰や新エネルギーの開発・導入によるエネルギー供給体制の確保など、海外に極力依存しない強靱な産業構造への転換を図るためにも、広域的な高速交通ネットワークの充実・強化が重要となります。

ビジネスのオンライン化に伴う新たな働き方、暮らし方の加速化への対応

<地方への新たな人の流れの取込み>

テレワークやビジネスのオンライン化が加速した結果、企業の働き方やビジネスのあり方は大きく変化しており、こうした動向が、ビジネスを中心とした新幹線などの広域交通流動に与える影響について注視していく必要があります。

ビジネスのオンライン化は、これまでのような出張を減らす側面がある一方、地域の企業が国内外の多様な企業と繋がる可能性を高め、オンラインでの打合せをきっかけに、商談や共同事業の検討・実施など“対面”による交流へと結びついていくことも考えられます。

また、今後、二地域居住や兼業・副業、ワーケーションなどの新たな暮らし方・働き方が拡大していくことにより、新たな移動需要が創出されることも想定されます。

こうした動きに効果的に対応し、沿線地域の活力の維持・向上につなげていくためにも、首都圏、さらには全国との移動の円滑化を図る高速交通ネットワークの充実・強化を図ることで、地方への新たな人の流れを取り込んでいくことが重要となります。

<若者等の定着・回帰の促進>

総務省の住民基本台帳人口移動報告によれば、2020年における東京圏(埼玉県・千葉県・東京都・神奈川県)の「転入超過」が9万9,243人となり、前年の14万9千人から大幅に減少しました。東京都では、転出者数が転入者数を上回る転出超過が2020年7月から7カ月連続で継続するなど、人口流入のペースが鈍化しています。

この背景として、テレワークの急速な普及により、より良い住環境を求め、都内からの転出が増加したこと、大学・学校などのオンライン授業により、地方から都内へ転入する人口が抑制されたことが挙げられます。一方、転出の範囲は、アクセス性の良い都市近郊が主となっており、就業地との交通便利性が居住地選択にあたっての重要な要素となっていると考えられます。

そのため、沿線地域においては、就労・教育環境の充実や居住地としての魅力の効果的な発信に努めるとともに、都市と地域を結ぶ移動基盤を充実・強化していくことで、若者等の定着・回帰を確かなものにしていくことが重要となります。これにより、若者をはじめとする社会減少の抑制を図り、出生数の回復にもつなげていくことで、地域、更には日本全体の持続性を高めていくことが重要となります。

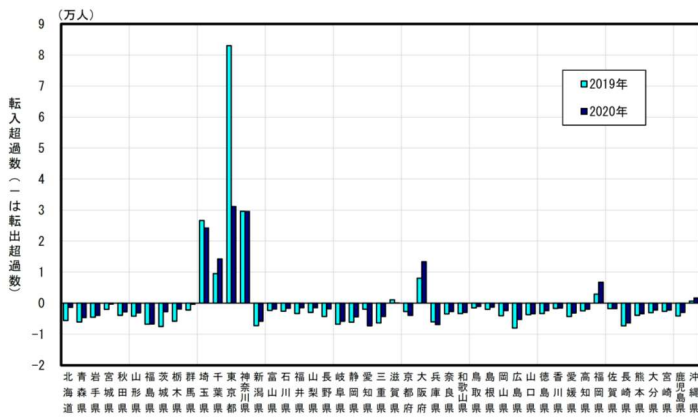


図 都道県別転入超過数(2019年,2020年)

出典:総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」(2021年1月)

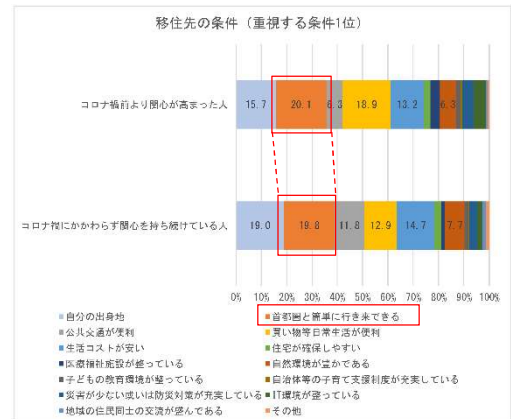


図 地方移住(二拠点居住を含む)するとした場合の移住先の条件

出典:大正大学地域構想研究所「地方移住や地方企業への関心についてのアンケート調査」から抜粋(赤枠追記)

資源偏在・東京一極集中リスクの再認識への対応

＜地域の持続可能性の確保＞

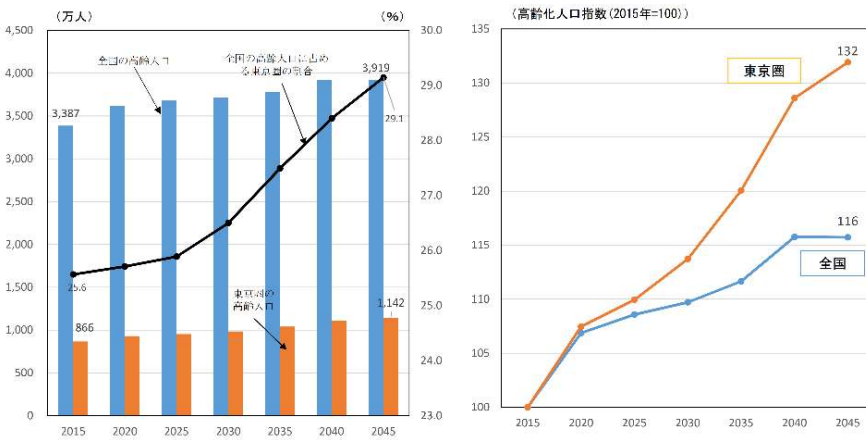
今回の新型コロナウイルス感染拡大を契機として、医療や介護、交通など地域社会を支える“エッセンシャルワーカー⁴”の重要性が再認識されました。

沿線地域における65歳以上人口のピークは2020年～2025年頃と、以降増加数が頭打ちとなる一方、東京圏において2045年頃にかけて介護・医療のサービス需要が増大することに伴い、これら専門人材の沿線地域からの流出が今後加速していくことが懸念されます。

また、若年層の人口流出や人口密度の低下が進んでいった場合、地方において、高度医療や高等教育、商業、文化など一定の人口集積が必要となる高次の都市機能を将来的に維持していくことは困難となります。

こうした地域生活を支えるサービス、さらには質の高い暮らしの基盤となる都市機能を将来的に維持・確保していくためには、都市とその周辺部が役割分担・連携しながら、一定の人口が確保された生活圏域を形成していくことが必要です。一方で、不足するサービス・機能については近隣の都市同士で相互補完していく視点も求められます。

こうした都市と周辺部、さらには都市同士の連携を通して、若者の定着・回帰にもつながる魅力ある地域づくりを進めていくためにも、移動基盤となる交通ネットワークの充実・強化が重要となります。

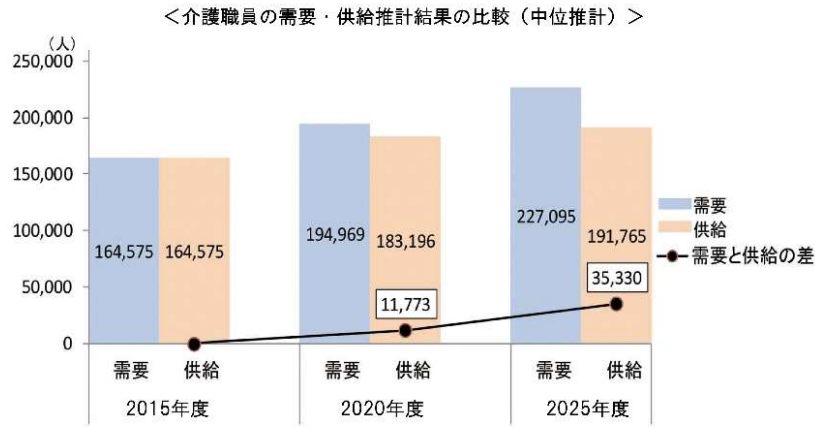


出典:総務省「平成27年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来人口推計(平成30年推計)」等により国土交通省国土政策局作

図 2045年までの全国と東京圏の高齢者人口の推移

出典:国土交通省総合政策局「企業等の東京一極集中に関する懇談会とりまとめ 参考資料」(令和3年1月)から抜粋

4 エッセンシャルワーカー:英語で「必要不可欠」を意味するエッセンシャルと、「労働者」のワーカーを組み合わせたものであり、医療、交通、農業などの分野で社会を支える役割を担う人のこと。



出典：東京都「超高齢化社会における東京のあり方懇談会」取組提言（平成30年9月）

図 東京都における介護職員の需要・供給推計結果の比較

出典：国土交通省総合政策局「企業等の東京一極集中に関する懇談会とりまとめ 参考資料」（令和3年1月）から抜粋

＜分散型の社会経済構造の構築＞

今般の新型コロナウイルスの感染拡大により、東京をはじめとする大都市部への人口集中が感染症のパンデミックのリスクを高め、移動・外出の抑制を通して経済活動にも大きな影響を与えることが浮き彫りになりました。これまでも、地方創生や大規模災害への対応等の観点から、東京一極集中の是正が求められてきたところですが、感染症への対応といった面からも、その必要性がより高まっています。

こうした中、感染症リスクにも対応した分散型社会の構築、さらには、地域内外の連携を通してポストコロナ時代の活力ある国土を実現していくためにも、都市間での機能分散と連携・協力の基盤となる広域的な交通ネットワークの充実・強化が重要となります。

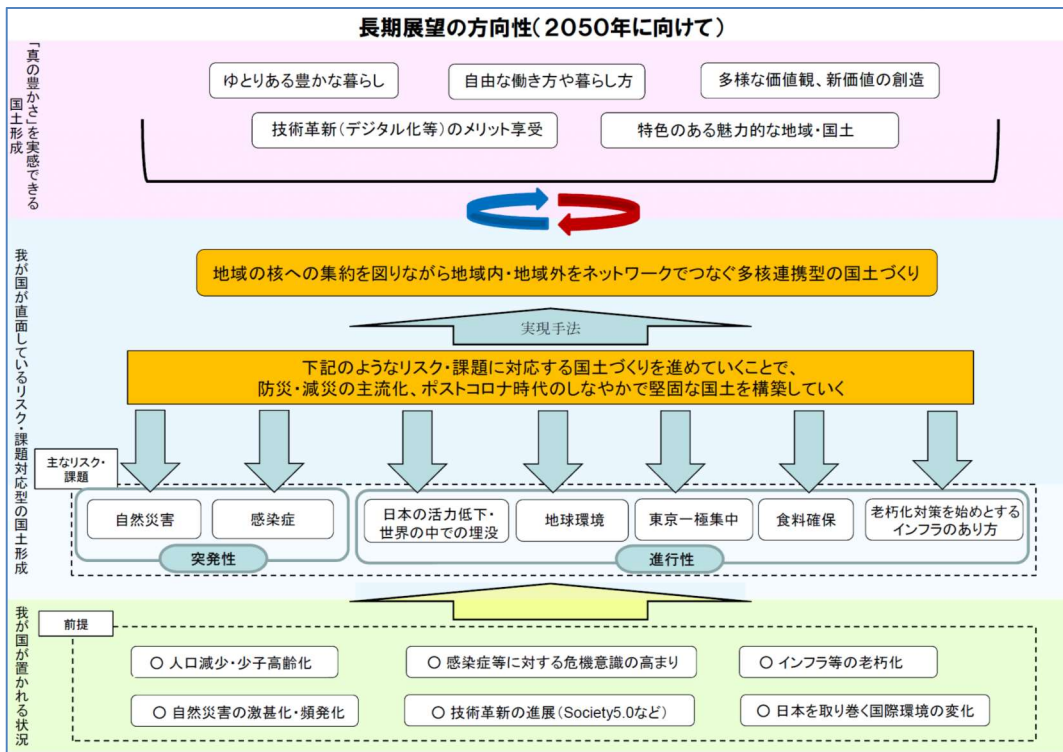


図 長期展望の方向性(多核連携型の国土づくり)

出典：国土交通省 国土審議会計画推進部会 国土の長期展望専門委員会「国土の長期展望」中間とりまとめ 長期展望の方向性(2050年に向けて)(令和2年10月)

第3. 地域発展の将来展望と実現の基盤となる羽越・奥羽新幹線

ここでは、第1で整理した時代の潮流や沿線6県を取り巻く環境、第2(2)で整理したこれからの新幹線整備に求められる視点を踏まえ、羽越・奥羽新幹線により実現を目指す地域の将来展望及び地域づくりの方向性を整理します。

(1) 羽越・奥羽新幹線整備により見込まれる効果

はじめに、沿線地域の将来展望を描くうえでの前提となる、時間短縮効果など羽越・奥羽新幹線整備により見込まれる主な効果を整理します。

① 新幹線整備による東京駅～関係県県庁所在地駅の移動時間短縮

羽越・奥羽新幹線の整備により東京駅と県庁所在地駅を結ぶ所要時間の短縮が見込まれます。東京駅と山形駅間について所要時間が2時間以内となることが見込まれるほか、東京駅と秋田駅間についても3時間を大きく下回るなど、それぞれ東北新幹線で同距離帯にある東京駅～仙台駅間、東京駅～盛岡駅間の所要時間に近づくことが期待されます。

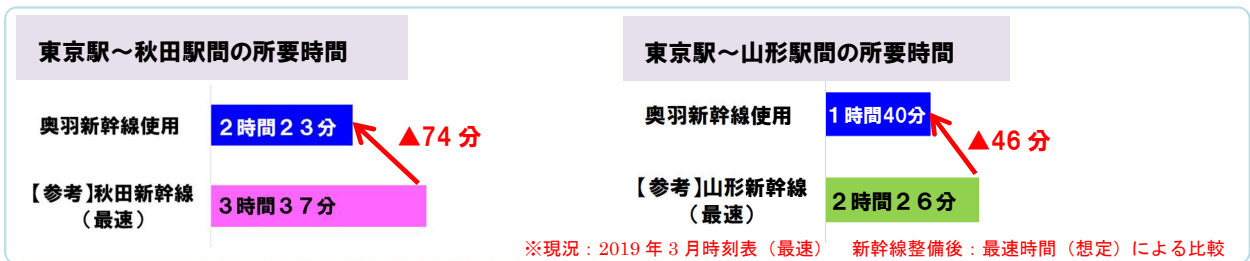


図 東京駅～秋田駅・山形駅との所要時間短縮効果

出典：羽越新幹線建設促進同盟会・奥羽新幹線建設促進同盟会「羽越・奥羽新幹線の早期実現に向けた費用対効果算出等業務 調査報告書」を基に作成

② 羽越新幹線整備による沿線都市間の移動時間短縮・乗継ぎの解消

羽越新幹線の整備により、日本海側沿線都市間の移動時間の大幅な短縮が見込まれます。富山駅～新青森駅間の所要時間が約3時間に短縮され、ほぼ日帰りでの移動が可能となります。また、近隣県間の移動も、これまで普通列車及び特急列車・新幹線の乗継ぎ等により多大な時間を要していたところ、羽越新幹線の開業により、近隣県同士がほぼ通勤・通学圏となるなど大幅な時間短縮や利便性の向上が見込まれます。



図 羽越新幹線の沿線都市間の所要時間短縮効果

出典：羽越新幹線建設促進同盟会・奥羽新幹線建設促進同盟会 同上

③ 奥羽新幹線整備による沿線都市間の移動時間短縮・乗継ぎの解消

奥羽新幹線の整備により、福島駅～秋田駅間の所要時間は約1時間程度、また、福島駅～山形駅間、山形駅～秋田駅間の所要時間はそれぞれ22分、42分となり、沿線3県の県庁所在地間が通勤・通学圏となります。

特に、山形駅～秋田駅間については、現在、山形新幹線と在来線普通列車の乗継ぎが必要となるなど、3時間以上かかりますが、奥羽新幹線の整備により、沿線都市間の大幅な時間短縮や利便性の向上が見込まれます。

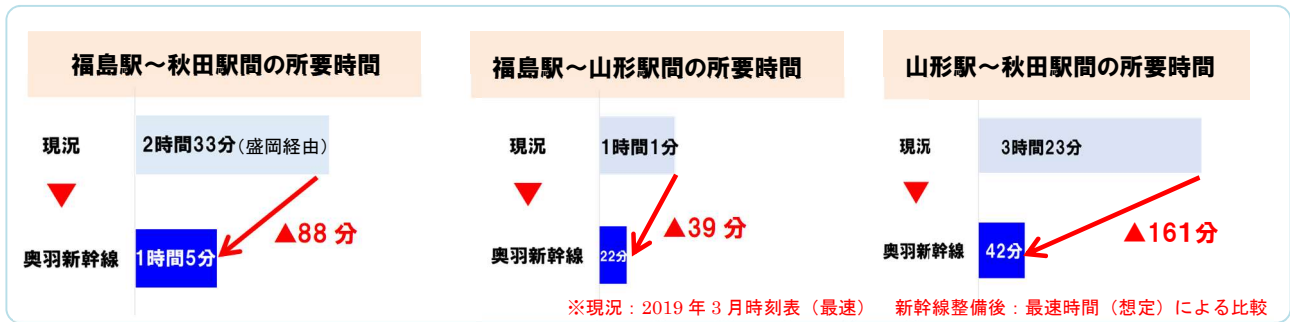
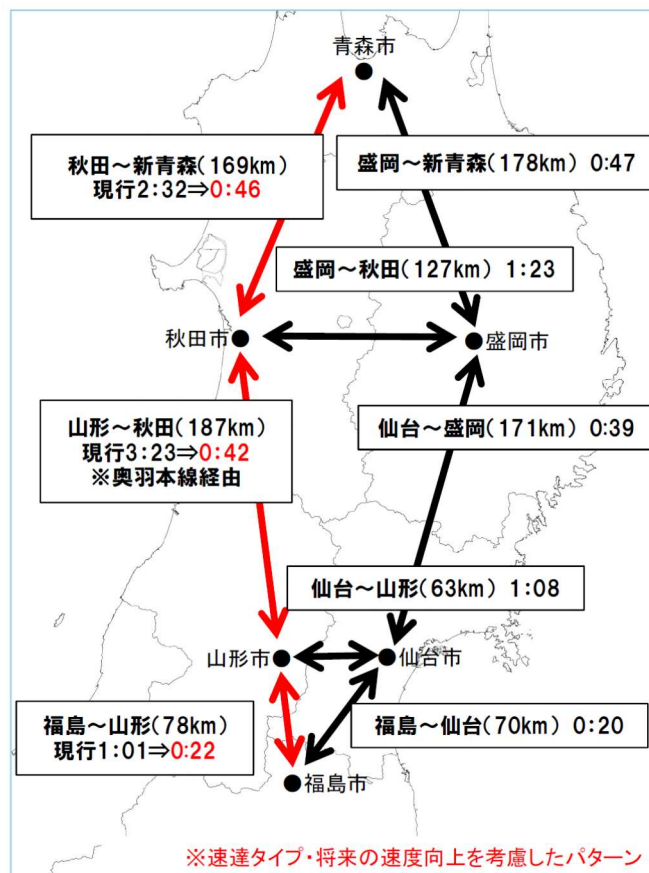


図 奥羽新幹線の沿線都市間の所要時間短縮効果

出典：羽越新幹線建設促進同盟会・奥羽新幹線建設促進同盟会 同前頁



福島～新青森(東北新幹線)区間:路線距離(実キロ)
 仙台～山形・盛岡～秋田間:営業線の長さ(営業キロ)
 奥羽新幹線、羽越新幹線:整備路線距離(実キロ)

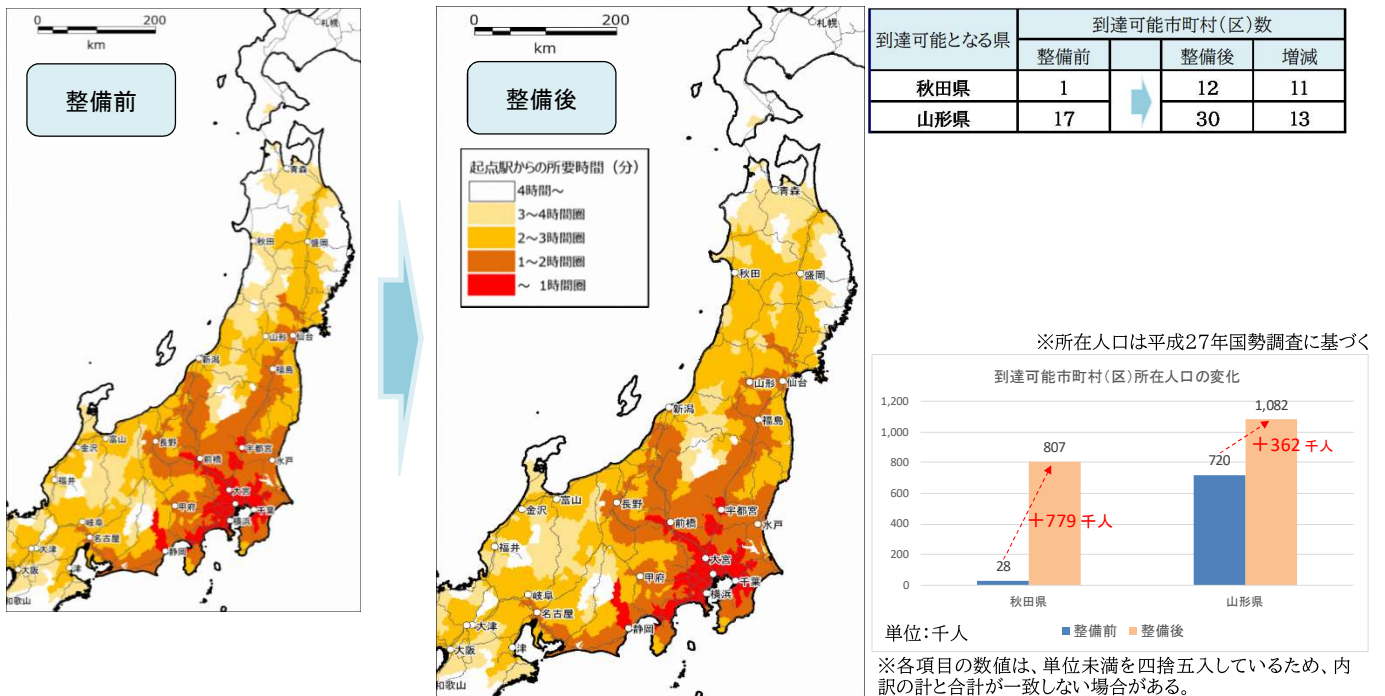
図 羽越・奥羽新幹線整備に伴う東北地方の主要都市間所要時間の変化

出典：羽越新幹線建設促進同盟会・奥羽新幹線建設促進同盟会 同前頁

④ 起点別の等時間到達圏域の変化

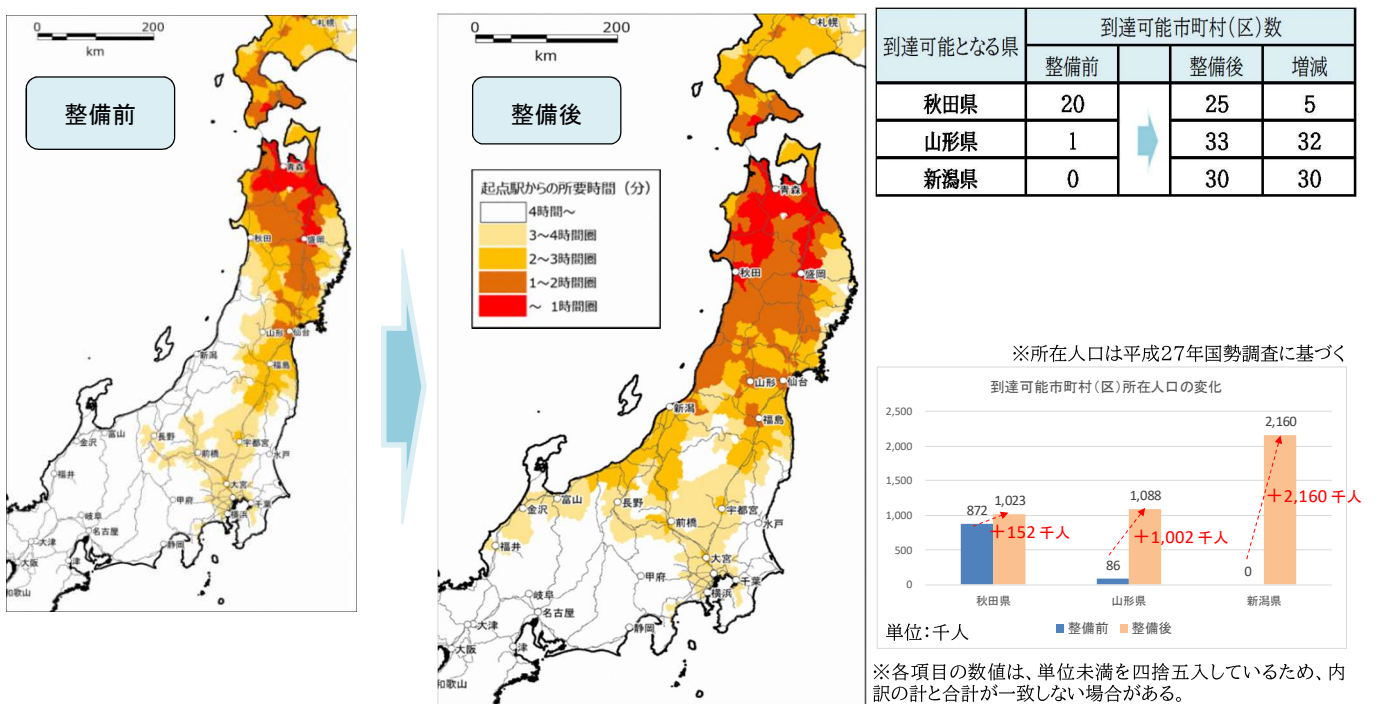
羽越・奥羽新幹線が整備された場合の所要時間短縮効果として、山形県・秋田県の日本海側を中心として日帰り圏域(概ね3時間以内の移動)が大幅に拡大することが見込まれます。これにより、多くの方がより速く移動できるようになることで、交流人口の拡大が期待されます。

ア. 東京駅を起点とした等時間到達圏の変化



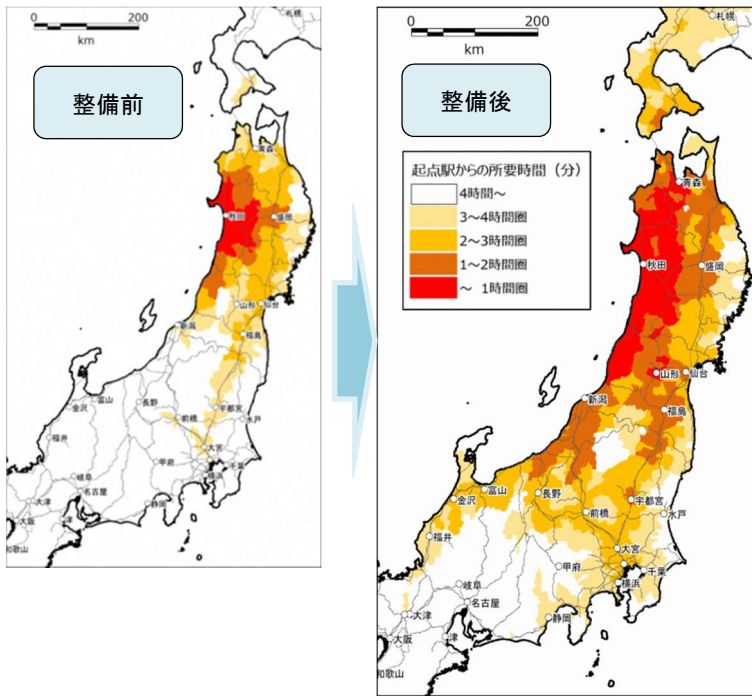
出典：羽越新幹線建設促進同盟会・奥羽新幹線建設促進同盟会 同前頁を基に作成

イ. 新青森駅を起点とした等時間到達圏の変化



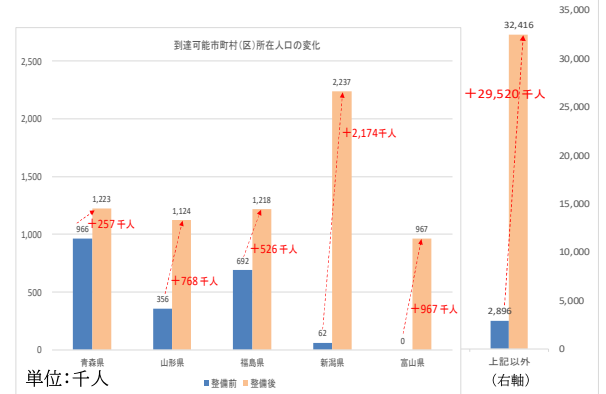
出典：同上

ウ. 秋田駅を起点とした等時間到達圏の変化



| 到達可能となる県 | 到達可能市町村(区)数 | | |
|----------|-------------|-----|-----|
| | 整備前 | 整備後 | 増減 |
| 青森県 | 20 | 34 | 14 |
| 山形県 | 13 | 35 | 22 |
| 福島県 | 3 | 32 | 29 |
| 新潟県 | 1 | 34 | 33 |
| 富山県 | 0 | 13 | 13 |
| 上記以外 | 46 | 255 | 209 |

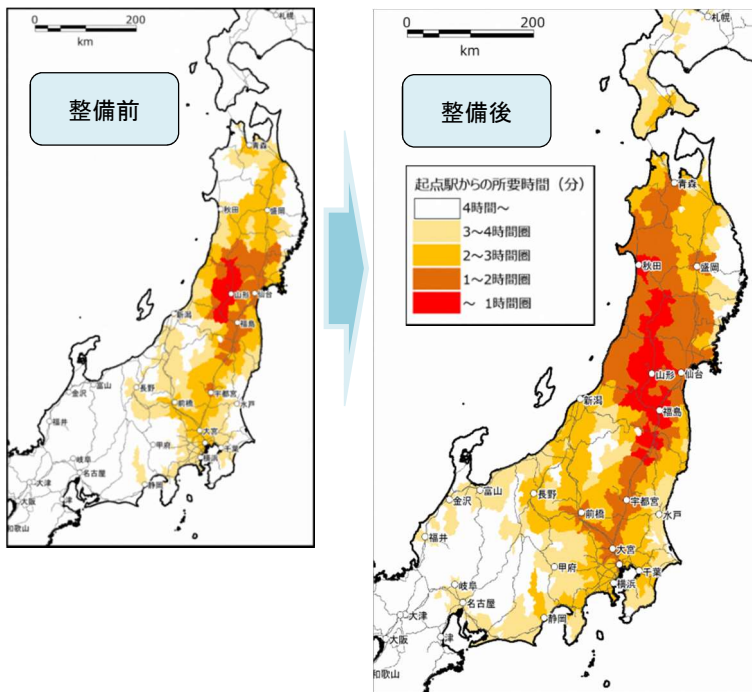
※所在人口は平成27年国勢調査に基づく



※各項目の数値は、単位未満を四捨五入しているため、内訳の計と合計が一致しない場合がある。

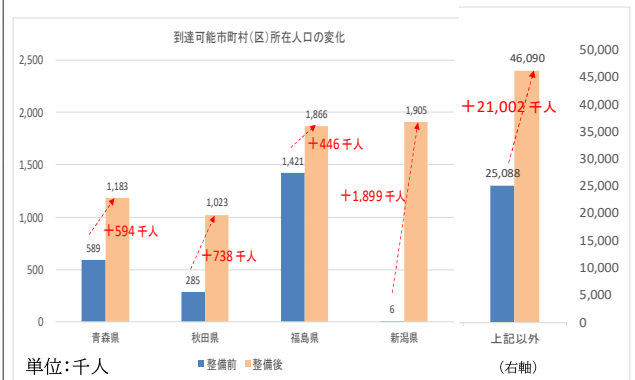
出典: 同前頁

エ. 山形駅を起点とした等時間到達圏の変化



| 到達可能となる県 | 到達可能市町村(区)数 | | |
|----------|-------------|-----|-----|
| | 整備前 | 整備後 | 増減 |
| 青森県 | 6 | 30 | 24 |
| 秋田県 | 6 | 25 | 19 |
| 福島県 | 41 | 47 | 6 |
| 新潟県 | 1 | 27 | 26 |
| 上記以外 | 185 | 375 | 190 |

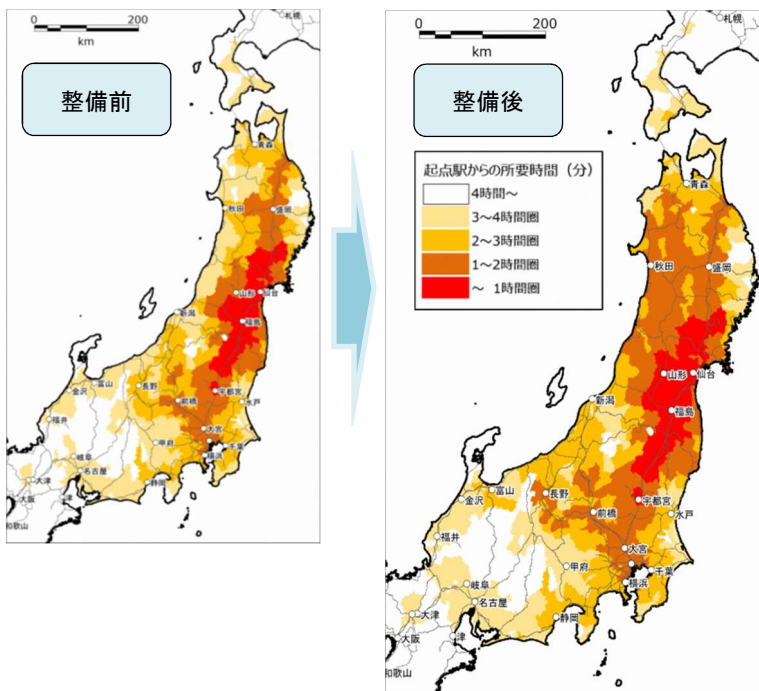
※所在人口は平成27年国勢調査に基づく



※各項目の数値は、単位未満を四捨五入しているため、内訳の計と合計が一致しない場合がある。

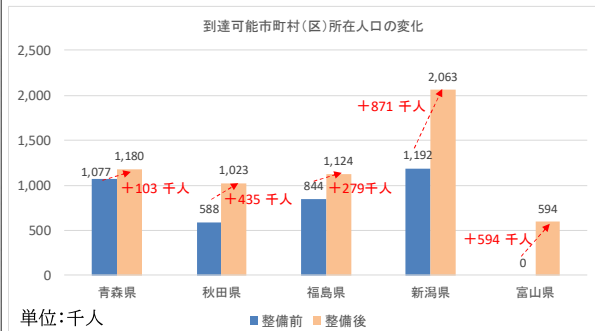
出典: 同上

オ. 福島駅を起点とした等時間到達圏の変化



| 到達可能となる県 | 到達可能市町村(区)数 | | |
|----------|-------------|-----|----|
| | 整備前 | 整備後 | 増減 |
| 青森県 | 24 | 28 | 4 |
| 秋田県 | 7 | 25 | 18 |
| 福島県 | 30 | 35 | 5 |
| 新潟県 | 16 | 27 | 11 |
| 富山県 | 0 | 3 | 3 |

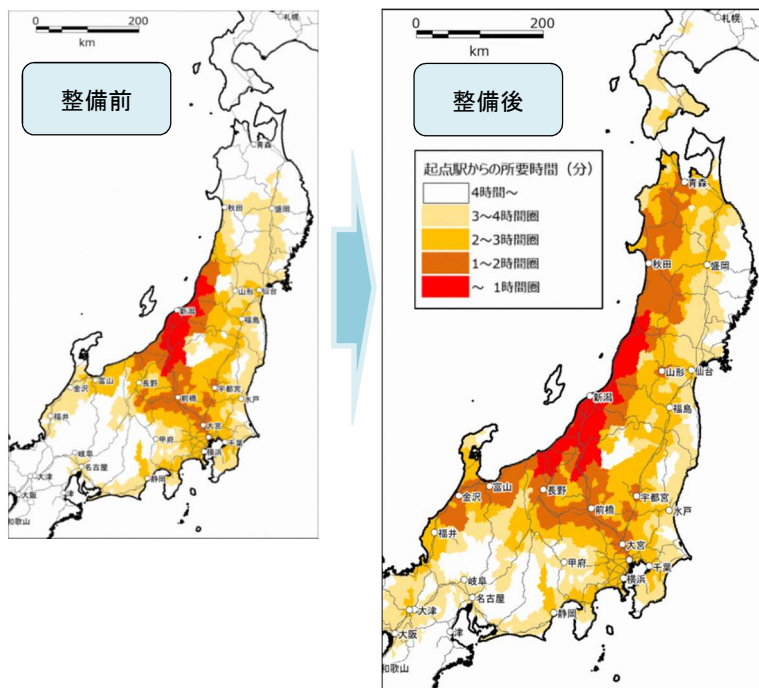
※所在人口は平成27年国勢調査に基づく



※各項目の数値は、単位未満を四捨五入しているため、内訳の計と合計が一致しない場合がある。

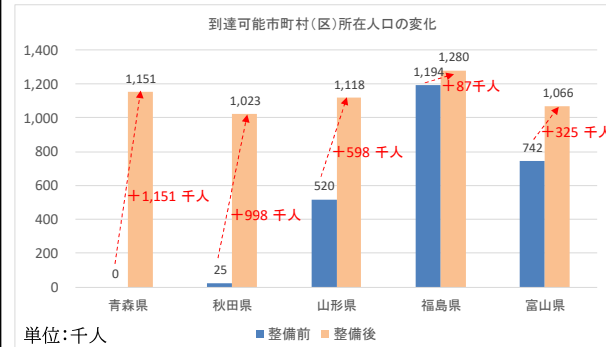
出典:同前頁

カ. 新潟駅を起点とした等時間到達圏の変化



| 到達可能となる県 | 到達可能市町村(区)数 | | |
|----------|-------------|-----|----|
| | 整備前 | 整備後 | 増減 |
| 青森県 | 0 | 26 | 26 |
| 秋田県 | 1 | 25 | 24 |
| 山形県 | 16 | 34 | 18 |
| 福島県 | 23 | 27 | 4 |
| 富山県 | 8 | 15 | 7 |

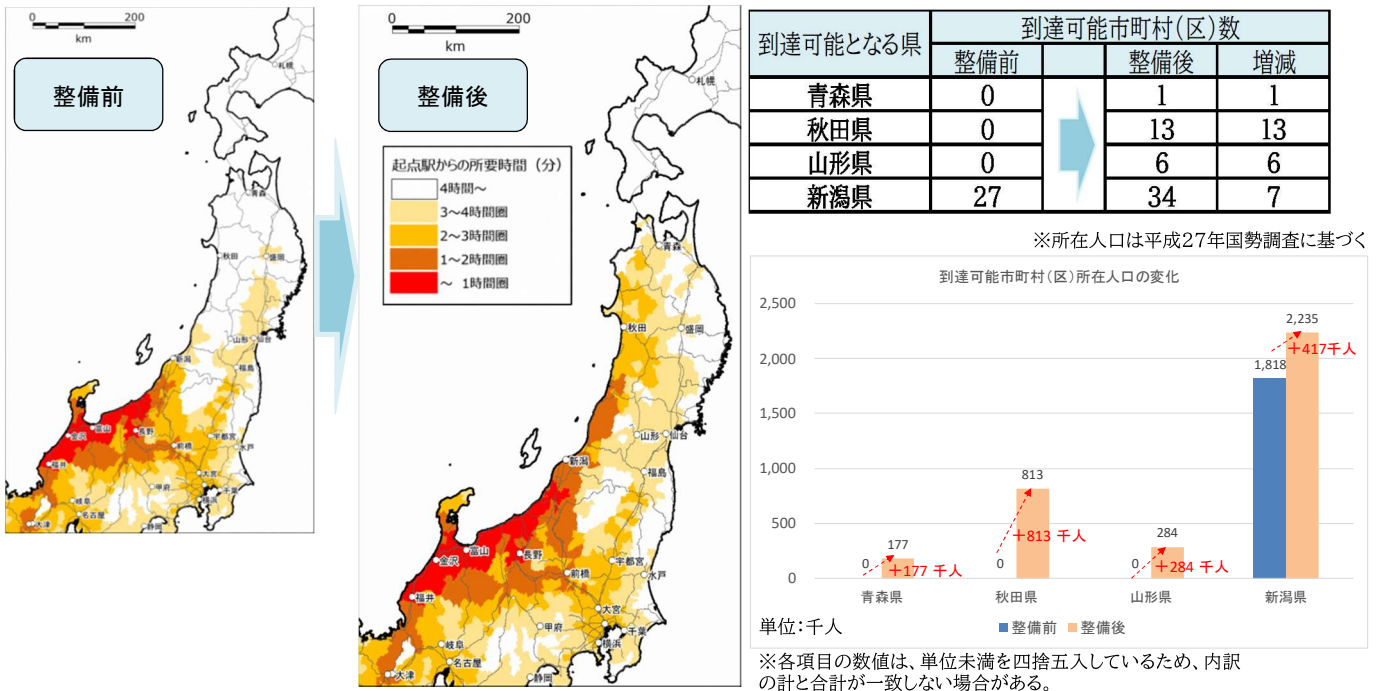
※所在人口は平成27年国勢調査に基づく



※各項目の数値は、単位未満を四捨五入しているため、内訳の計と合計が一致しない場合がある。

出典:同上

キ. 富山駅を起点とした等時間到達圏の変化



出典:同前頁

⑤ 移動確実性の向上

沿線6県は圏域面積の約9割が豪雪地帯に指定されており、福島県を除く5県は全市町村が指定されるなど、大雪などの気象変動の影響を受けにくい安定した移動手段の確保が課題となっています。

フル規格新幹線は在来線に比べて設備面も強化されており、雪や雨などの気象変動の影響を受けにくいのがその特長であり、東北・上越・北陸新幹線も、豪雪や強風等の影響をほとんど受けることなく安定運行を続けています。

羽越・奥羽新幹線の整備による安全・安定性や定時性、確実性の向上は、移動リスク軽減を通して、首都圏・関西圏と沿線地域との間で、ビジネスをはじめとする各種活動を活性化させることが期待されます。

表 沿線6県における「豪雪地帯対策特別措置法」に基づく豪雪地帯の指定割合

| | 6県地域 | | | | | | | 全国 | |
|--------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|-------|
| | 青森県 | 秋田県 | 山形県 | 福島県 | 新潟県 | 富山県 | | 割合 | |
| 面積(km ²) | 61,222 | 9,646 | 11,638 | 9,323 | 13,784 | 12,584 | 4,248 | 377,972 | 16.2% |
| 豪雪地帯指定(km ²) | 54,609 | 9,646 | 11,638 | 9,323 | 7,171 | 12,584 | 4,248 | 191,989 | 28.4% |
| 割合 | 89.2% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 52.0% | 100.0% | 100.0% | 50.8% | |

⑥ 広域周遊が可能な新幹線ネットワークの実現

羽越・奥羽新幹線の整備により、両新幹線と東北・上越・北陸新幹線がつながることにより、太平洋と日本海を横断するループ状の高速鉄道ネットワークが形成されます。これにより、新幹線を利用した広域移動や周遊が可能となるなど、自治体間や観光地間における広域的な連携強化が期待されます。



図 羽越・奥羽新幹線整備による新幹線ネットワークの形成(イメージ)

⑦ 移動条件の変化がもたらす地域振興等の効果

以上の①から⑥までの効果は、いわば新幹線整備による「移動条件の変化」という一次的な効果といえることができます。

地域への具体的な効果という観点からは、これら移動条件の変化を最大限に生かす形で、第2(1)で整理したこれまでの新幹線整備で見られた以下のような地域振興等の効果につきましても、大いに期待されるところです。

<期待される主な地域振興等の効果>

- ・地域内外の交流人口の拡大／観光入込客数、インバウンドの増加
- ・企業立地・本社機能移転等の促進、地元企業の活動活発化
- ・移住・定住や二地域居住の促進
- ・生活利便性の向上
- ・都市の拠点性・利便性の向上
- ・地域を担う新たな人づくり、地域づくり

など

(2)羽越・奥羽新幹線により実現を目指す地域発展の将来展望と政策展開の視点

ここでは、今後の新幹線整備において求められる視点やこれまでに整理した新幹線整備により発現が期待される効果等を踏まえ、羽越・奥羽新幹線により実現を目指す地域発展の将来展望を<観光><産業・経済><暮らし・生活><都市機能・防災>の4分野で整理します。

併せて、その実現に向けた政策展開の視点や沿線地域のポテンシャルを生かした地域発展のイメージについても整理します。

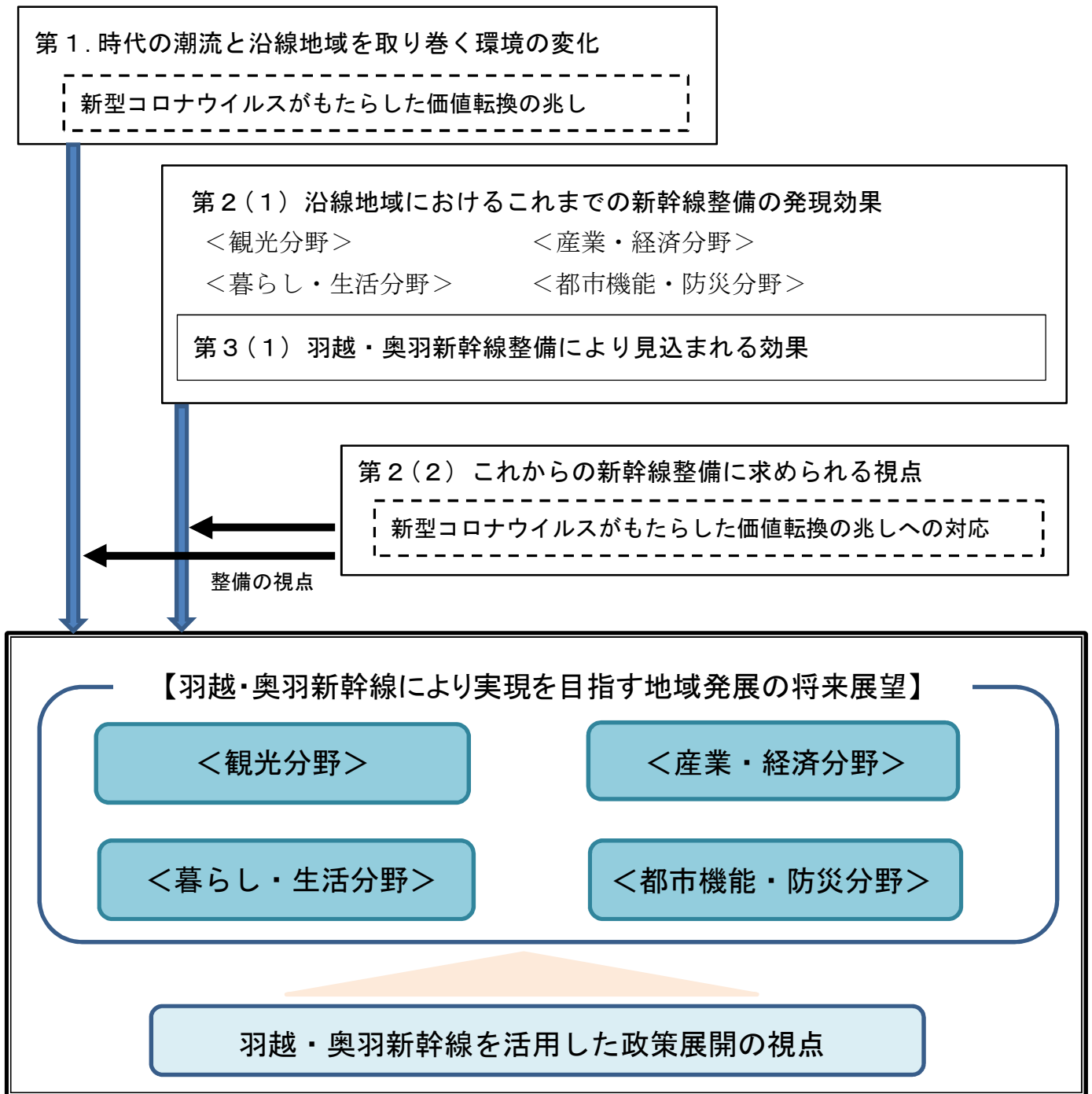


図 羽越・奥羽新幹線整備により実現を目指す地域発展の将来展望に向けた整理

【羽越・奥羽新幹線により実現を目指す地域発展の将来展望と新幹線を活用した政策展開の視点】

国内外の活力が行き交う循環・周遊型の交流圏域の実現



- ◆ 特長ある伝統・文化、豊かな地域資源、多彩な交流基盤を強みに、国内外との交流を加速

<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



- ◆ 高い技術と豊かな自然を強みに、地域と国土の発展を支える高付加価値型の産業を形成

<産業・経済分野>



<暮らし・生活分野>

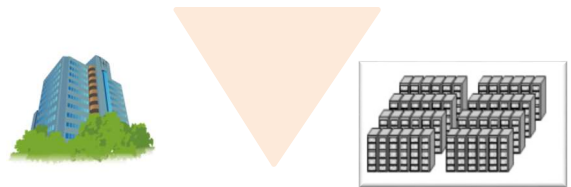
- ◆ 安全・安心で豊かな自然・社会環境を強みに、新たなビジネス・ライフスタイルを発信・提案



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

<都市機能・防災分野>

- ◆ 都市と周辺部、都市同士がつながり、新たな魅力や活力を生む、連携・交流によるまちづくり・圏域づくりを推進



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

①観光分野における地域発展の将来展望

【羽越・奥羽新幹線により実現を目指す地域像】

国内外の活力が行き交う循環・周遊型の交流圏域の実現

- ◆新幹線をはじめとして、道路や空港、港湾などを生かした多種・多様な広域周遊ルートが整備され、スーパー・メガリージョンや海外など国内外との往来が活発化し、交流拡大によって生まれた活力が沿線地域に取り込まれています。
- ◆新幹線駅が起点となり都市の拠点性やアクセス性が向上しているほか、二次交通を効果的に組み合わせたシームレスな移動基盤が整備され、交流による活力が駅周辺に止まらず、地域全体に行きわたっています。

【羽越・奥羽新幹線を活用した政策展開の視点】

特長ある伝統・文化、豊かな地域資源、多彩な交流基盤を強みに、国内外との交流を加速

- 沿線地域は、雄大な自然や温泉をはじめ、樹氷や雪壁など国内外の観光客を魅了する豊かな自然資源を数多く有するとともに、縄文文化をはじめとした古代の遺産や伝統ある祭り、精神文化など日本らしさを色濃く残した地域です。
- こうした地域の資源を生かし、これまでも東北・上越・北陸新幹線などの多彩な交流基盤を生かした広域ルートの形成や誘客促進に取り組んでおり、これら新幹線と羽越・奥羽新幹線が結びつくことで、周遊性が高まり、広域観光の可能性が大きく広がることになります。
- また、沿線地域にある空港は国際化が進む羽田空港や東アジアの主要都市とつながるとともに、今後、東北中央自動車道や日本海沿岸東北自動車道などの高速道路の整備進展も見込まれます。
- ポストコロナにおいて、日本らしさを残し、食や自然など「リアル」ならではの価値資源を有する個性豊かな6県の地域特性を生かしながら、新幹線をはじめ各種インフラによる多様な移動手段を提供することで、対岸に位置するアジア地域や隣接するスーパー・メガリージョンなどからの誘客促進を図り、国内外から人が行き交う活力あふれる圏域の構築を目指します。



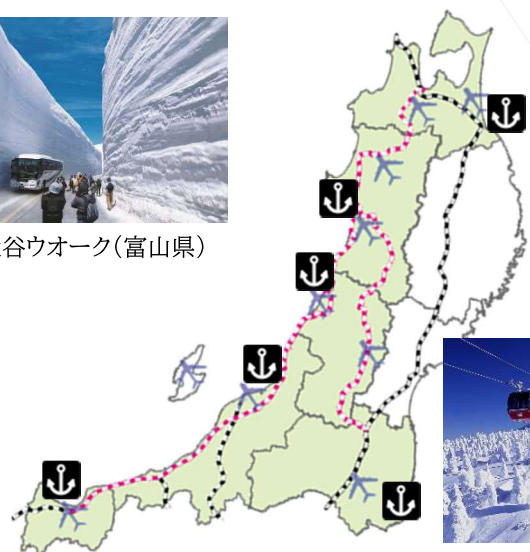
雪の大谷ウォーク(富山県)



三内丸山遺跡(青森県)



佐渡島の金山(新潟県)



**既存インフラと新幹線が結び付き形成される
新たな広域連携のネットワーク**



蔵王と樹氷
(山形県)



花見山
(福島県)



竿灯まつり
(秋田県)

【今後の政策展開につながるこれまでの主な取組み】



出典：観光庁
ホームページ

◆外国人旅行者の地方誘客のための広域観光周遊ルートの形成

【一般社団法人東北観光推進機構】

- 東北の歴史文化と食を探访する観光周遊ルートとして、「日本の奥の院・東北探訪ルート」を設定。福島から青森までは山形新幹線、東北新幹線を使用し北上、青森から新潟までは奥羽本線と羽越本線を利用して南下するルートを提案しています。



青森港国際クルーズターミナル

◆多様な交通機関を組み合わせた立体観光の推進【青森県】

- 陸(新幹線)・海(フェリー)・空(航空機)の既存の交通機関を組み合わせた旅行形態。北海道新幹線の速達性、安定性を活用し、青森県と北海道南部を周遊する「青函周遊ルート」の設定や、長年の課題であった冬季観光の振興にも取り組んでいます。

【羽越・奥羽新幹線を活用した政策展開と地域発展のイメージ】

◆「日本海歴史・文化回廊」の形成

⇒羽越・奥羽新幹線が東北・上越・北陸新幹線と結びつくことで、沿線地域内外の周遊性が大きく向上します。各地の観光・歴史資源を結ぶ広域周遊観光ルートの形成や沿線県連携による一体型プロモーション等の展開を通して、日本の古くからの価値を体験できるエリアとして、国内外の多くの旅行者を魅了しています。



北前船に象徴される湊町文化
(青森県・秋田県・山形県・新潟県・富山県)
※写真：船絵馬(上越市指定文化財 住吉神社所蔵)



出羽三山などの精神文化
(山形県)



縄文文化
(青森県・秋田県ほか)
※写真：大湯環状列石



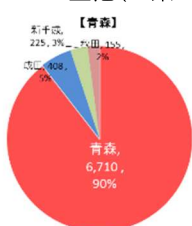
民俗文化(山・鉾・屋台行事)
(山形県・秋田県・新潟県・富山県)
※写真：新庄まつり

◆陸・海・空の交通機関を組み合わせた「地域連携型立体観光」の展開

⇒羽越・奥羽新幹線の沿線地域は各県とも国内外と繋がる空港や港湾を有し、新幹線ネットワークがこれらのインフラと結びつくことで、アクセス性と周遊性を兼ね備えた地域が形成されることになります。多様なゲートウェイ(玄関口)を活用した多彩な周遊ルートを沿線一体となって発信・提案することにより、様々な体験ができ、長期滞在が可能なエリアとして、国内外から大きな誘客が実現しています。



空港(6県10空港)



速達性・安定性に優れた新幹線ネットワーク



港湾(クルーズ船寄港可能17箇所ほか)



・青森空港と秋田空港は入国空港と出国空港がほぼ同じであるが、山陽新幹線が利用可能な岡山空港は他空港との併用が多い。
➢ 新幹線ネットワークが構築されることで、将来的に他県空港を活用した周遊性の向上が期待。

左図：出国空港別の入国空港割合 出典：国際航空旅客動態調査(H27)

◆「新しいテーマツーリズム」の展開

⇒沿線地域には、様々な分野で世界に誇る魅力的な共通資源が多々有ります。羽越・奥羽新幹線を核として、二次交通を効果的に組み合わせた多彩なテーマ型ツーリズムを国内外に向け戦略的に発信・提案していくことにより、多種多様な旅行ニーズへの対応が可能なエリアとして、国内外の評価が高まっています。

各県の共通資源

＜美酒・美食＞ 良質な農林水産物・加工食品、郷土料理、酒蔵・ワイナリー など



農林水産物



加工食品



郷土料理



地酒

＜ネイチャー・アグリ＞ 世界自然遺産、ジオパーク、農業体験、雪国の暮らし、豪雪地体験 など



世界自然遺産 白神山地
(秋田県・青森県)



ユネスコ世界ジオパーク
小滝川ヒスイ峡ジオサイト
(新潟県)



農業体験
(福島県ほか各県)



地吹雪体験
(青森県)

＜ヘルス・メディカル＞ 温泉(湯治場)、森林セラピー、高度医療施設 など



玉川温泉
(秋田県)



土湯温泉
(福島県)



クアオルトの取組み
(秋田県・山形県・新潟県)



山形大学医学部東日本重粒子センター
(山形県)

※写真：回転ガントリー装置

＜ローカル鉄道＞ 津軽鉄道(青森県)、弘南鉄道(青森県)、由利高原鉄道(秋田県)、秋田内陸縦貫鉄道(秋田県)、北越急行(新潟県)、山形鉄道(山形県)、阿武隈急行(福島県)など



由利高原鉄道(秋田県)



秋田内陸縦貫鉄道(秋田県)



北越急行(新潟県)



山形鉄道(山形県)

＜世界に発信・訴求力のある地域の固有資源＞



弘前城と桜
(青森県)



秋田犬
(秋田県)



錦鯉
(新潟県)

新幹線ネットワークの拡大による「地方創生回廊」の創出・形成を通して、「観光立国」の実現にも寄与

②産業・経済分野における地域発展の将来展望

【羽越・奥羽新幹線により実現を目指す地域像】

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

- ◆新幹線の開通により、移動利便性が高く、フェイス・トゥ・フェイスコミュニケーションを活発化させる基盤が整備されることで、企業立地や本社機能移転が進むとともに、大学や企業など県境・圏域を越えた連携の拡大を通して、産業の高度化や新産業創出など新たな価値が継続的に生み出されています。
- ◆また、そうした中で、恵まれた自然環境など地域ならではの資源を生かし、高品質な食料の生産・輸出の拡大や新エネルギーの創出・活用が進み、地域や我が国の持続的発展を支える産業・社会基盤が形成されています。

【羽越・奥羽新幹線を活用した政策展開の視点】

高い技術と豊かな自然を強みに、地域と国土の発展を支える高付加価値型の産業を形成

- 沿線地域は、日本全土の約2割を占める広大な圏土を有し、金属加工、繊維、鋳物、漆器など、歴史と伝統ある固有の地場産業をはじめとした高いものづくり技術や、豊富な自然資源を生かしたエネルギー産業の展開など、産業面でも高い発展可能性を有しています。
- また、デジタル化の進展に伴い今後も成長が見込まれる電子部品・デバイス・電子回路製造業をはじめ、ポストコロナにおいて、世界に伍して日本の競争力の源泉となるべき化学・医薬品製造業、バイオ産業、医療機器産業なども集積しており、成長するアジアをはじめ国内外の大都市圏への近接性や広大で豊かな立地環境など、生産・供給体制の分散化や内製化を図るためのポテンシャルを有しています。
- そのため、各産業分野でデジタル・トランスフォーメーションを推進するとともに、羽越・奥羽新幹線という対面交流促進の基盤を生かし、大学や企業など関係者による“バーチャルとリアル”の連携を促進することで、新たな価値の創発に必要な“フェイス・トゥ・フェイスコミュニケーション”の活発化を図り、新産業や関連産業の創出などイノベーション⁵が継続的に生み出される圏域の構築を目指します。そして、その実現を通して、スーパー・メガリージョンをはじめ国内外の活力を広く取り込んでいきます。
- 加えて、日本を代表する食料供給基地や再生可能エネルギー先進地としての発展ポテンシャルを生かし、政府が進める農林水産物の輸出促進や脱炭素社会の実現、さらには、極力海外に依存しない強靱で持続的な社会経済基盤の形成に貢献します。

各県の強み

特色ある産業

- ・世界に誇るものづくり技術
- ・多様な産業集積と優れた技術
- ・今後も成長が期待される分野
- ・歴史と伝統ある地場産業

豊かな風土

- ・恵まれた自然環境
- ・豊富な農産物・多様な食文化
- ・広大な圏土

沿線地域における共通基盤

安心・安全な立地環境

- ・全国的にも低い災害頻度
- ・安価な地価水準
- ・低い離職率

雇用創出

産業育成

イノベーション創出

人材確保・育成 マッチング促進

企業間・異業種間・研究者間の“リアル”コミュニケーションを新幹線が下支え

【今後の政策展開につながるこれまでの主な取組み】

◆かがやきプロジェクト【富山県】

北陸新幹線沿線地域の中小企業の知的財産創出・活用による事業化支援の取組み。地方の一つの大学だけでは解決できなかった地元企業の課題について、北陸新幹線沿線地域の大学等が連携し、地方の中小企業で不足している知財人材やマーケティング人材を補完することにより、知的財産の活用促進に取り組んでいます。

出典：株式会社 信州TLOホームページ



人工構造体バク質素材を用いたアウトドアジャケット
(Spiber社(山形県鶴岡市)とゴールドウイン社(東京都)の共同開発)

- ◆先端的なバイオ研究成果の活用を促進するバイオクラスターの形成の取組み【山形県】
- 世界最先端のバイオ分野の研究成果から多くのベンチャーが誕生し、バイオ分野の研究開発の活性化やバイオ技術を核とした事業化等に取り組んでいます。

【羽越・奥羽新幹線を活用した政策展開と地域発展のイメージ】

◆「先端医療・バイオ産業回廊」の形成

⇒羽越・奥羽新幹線による移動利便性の向上は沿線地域への企業等の移転・立地を加速させ、ビジネスの往来を活発化させます。今後更なる成長が期待される化学・医薬品製造業、バイオ産業等を中心に関連産業の立地・集積や地域内外の企業・研究機関との交流を促進することにより、沿線地域全体で、基礎研究から事業化までフルセットで担える産業クラスターが形成されています。



鶴岡サイエンスパーク
(山形県)



薬事総合研究開発センター
(富山県)



サマースクールでの
バイオ医薬品実習の様子
(富山県)



◆「次世代エネルギーフロンティア」の形成

⇒沿線地域は、地熱資源や積雪が多く、広大な森林面積を有するなど再生可能・地域分散型エネルギーに関する高いポテンシャルを持ち、それらの活用実証の取組みも行われています。羽越・奥羽新幹線を生かして研究機関や設備関連企業の立地・集積を図ることで、次世代エネルギーの実用化を促進し、安定的なエネルギー供給や産業のリスク分散を担う地域として、我が国の社会・経済活動を下支えています。

風力



洋上風力発電(風車基礎工事)
(秋田県能代港港湾区域内)
提供：秋田洋上風力発電株式会社

バイオマス



大型バイオマス発電所(計画)
(新潟県聖籠町)
イーレックス(株)報道資料より

太陽光・地中熱



柏崎市役所新庁舎
(新潟県柏崎市)

地熱



山葵沢地熱発電所
(秋田県湯沢市)

◆「環日本海リサイクル産業ネットワーク」の形成

⇒沿線地域となる日本海沿岸には、総合的拠点港の新潟港や伏木富山港、日本海側拠点港の秋田港のほか、酒田港などのリサイクルポートが広い範囲にわたって連坦しています。これら港湾の機能分担や連携を図りつつ、羽越・奥羽新幹線による地域内外との移動利便性を生かし、後背地を含めたりサイクル関連産業の立地・集積を図ることで、対岸諸国を含めた広域的な静脈物流網の拠点として発展し、循環型社会の構築に貢献しています。



能代港
(秋田県能代市)



酒田港
(山形県酒田市)



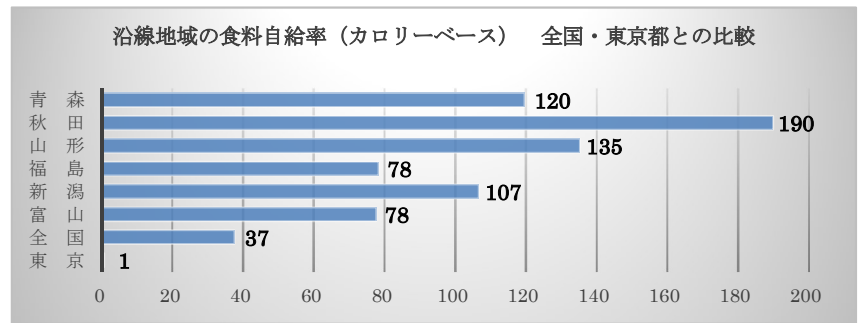
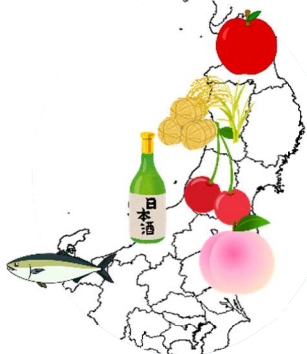
姫川港
(新潟県糸魚川市)



リサイクル関連産業
(秋田県小坂町) ほか

◆「日本の食産業・食文化基地」の展開

⇒羽越・奥羽新幹線の沿線地域は高品質で付加価値の高い農畜水産物の一大生産地であり、それらを生かした日本酒や保存食品などの加工食品の生産も盛んです。両新幹線の利用により首都圏等でのマーケティング活動や地域内外の企業等の連携が活発化し、生産拡大はもとより、新たな魅力ある加工食品の開発や海外への輸出展開が行われるなど、我が国を代表する食産業・食文化基地として発展しています。また、平時・有事を問わず食料の安定的な供給を担うなど、国土の発展や食料安全保障にも貢献しています。



農林水産省「平成30年度の都道府県別食料自給率」を基に作成

◆「貨物新幹線⁶による新たな価値創出・発信プロジェクト」の展開

⇒速達性や定時性という新幹線の特長や全国につながる新幹線ネットワークを活用し、果物などの生鮮物や電子部品などの地元生産の高付加価値品を迅速に届けることで、地域の魅力や価値を全国に発信し、販路開拓・拡大はもとより、購入等をきっかけとして地域への関心が高まり、生産地訪問などの来訪が活発に行われています。



山形新幹線を活用した荷物輸送



新幹線を活用して輸送された沿線地域の特産品(主なもの)

産業の高度化や地域の新産業・関連産業の創出・集積を通して、政府の「成長戦略」に寄与

⁶ 貨物新幹線：東海道新幹線の計画にあたって、輸送力が逼迫していた東海道本線の貨物輸送に対応するため、新幹線の貨物列車計画があった。同計画は実現しなかったものの、近年、鉄道会社において新幹線の安定性や速達性を生かし、生鮮物などの高付加価値品を新幹線で輸送する取組みが鉄道各社において実施されている。

③暮らし・生活分野における地域発展の将来展望

【羽越・奥羽新幹線により実現を目指す地域像】

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

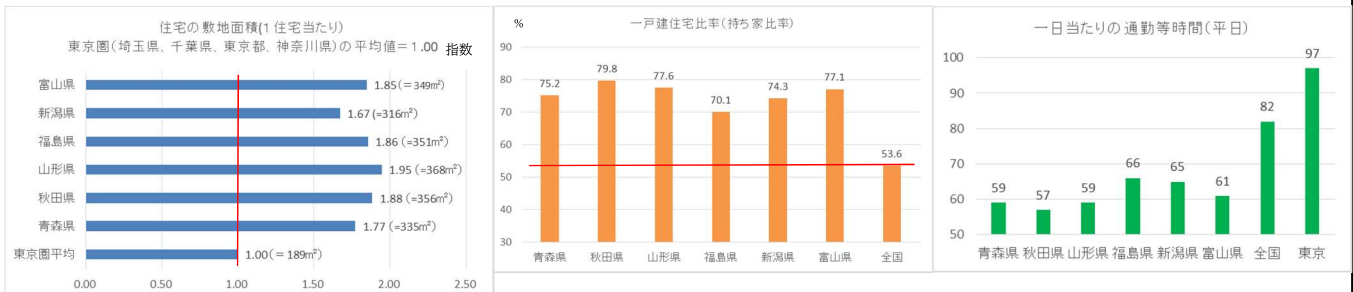
- ◆新幹線による交通ネットワークの充実やデジタル化の進展により多様な働き方・暮らし方が実現する中、ゆとりある生活など地域の魅力が再認識され、地域の未来を担う人材の定着・回帰や移住・二地域居住が拡大しています。
- ◆新幹線により首都圏等との間で、移動の利便性が高まることにより、副業・兼業や地域づくり活動への参画など、地方への貢献を希望する多様な人材の往来が活発化し、地域の活力や持続可能性が高まっています。

【羽越・奥羽新幹線を活用した政策展開の視点】

安全・安心で豊かな自然・社会環境を強みに、新たなビジネス・ライフスタイルを発信・提案

- 新幹線の整備により沿線の都市間の移動時間が短縮されることで、通勤・通学圏が拡大するとともに、デジタル化の進展により、都市と地方いずれにおいても場所と時間に捉われない働き方・暮らし方が広まっていくことが想定されます。
- 東北や北陸地方は、住宅の敷地面積や持ち家比率が高いなど、全国でもトップクラスの住居環境を有するとともに、三世同居や近居の比率が高いなど、仕事と子育てを両立しやすい環境にあります。また、身近に豊かな自然があり、新鮮で安全・安心な食に恵まれるなど、質の高い暮らしが営まれています。
- そのため、交通ネットワーク整備による利便性の向上を生かし、ゆとりと潤いのある、沿線地域ならではの多彩な魅力を発信することにより、地域の未来を担う若者をはじめ多様な人材の定着・回帰や移住・二地域居住の拡大を目指します。
- また、自らの専門知識や経験等を生かして、地域の中小企業のサポートや地域づくり活動への参画など、地域貢献を希望する多様な人材と現地とのマッチング促進を図っていくなど、都市と地方が連携した持続可能で活力ある社会の形成・構築を目指します。

◆ゆとりある暮らしの実現に適した住居環境



◆仕事と子育てを両立しやすい環境

正規雇用者比率(全雇用者のうち、正規の職員・従業員の割合)

| 県名 | 青森県 | 秋田県 | 山形県 | 福島県 | 新潟県 | 富山県 |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 値(%) | 68.0% | 68.7% | 70.5% | 69.5% | 68.9% | 70.0% |
| 全国順位 | 11 | 7 | 1 | 4 | 6 | 2 |



出典:総務省「統計で見る都道府県の姿 2021」、「社会生活基本調査」(H28)、「国勢調査(2015)」

【今後の政策展開につながるこれまでの主な取組み】



- ◆ 北陸新幹線沿線地域合同での移住促進に向けた取組み【新潟県・富山県ほか】
 - 北陸新幹線沿線県をはじめ他県との連携による、首都圏や関西圏等の移住希望者をターゲットとしたイベントを開催するなど、沿線地域の魅力を共同で発信しています。



妙高高原いもり池

- ◆ 地域活性化リーディングプロジェクト【新潟県】
 - 新型コロナウイルスの感染拡大により、社会経済活動やライフスタイルの変化がみられる中、人と企業の地方分散に向けたプロジェクトを、湯沢・佐渡・村上・上越エリアで展開しています。

【羽越・奥羽新幹線を活用した政策展開と地域発展のイメージ】

◆「クリエイティブ人材が集う価値創造拠点」の創出

⇒羽越・奥羽新幹線の沿線地域は、豊かな自然や文化、多様な地域資源を生かしたアクティビティ、ゆとりある住まいなど、創造性を喚起する環境に恵まれた地域です。新幹線による首都圏等からのアクセス性向上を生かし、こうした環境のPRや創造的な活動を支援する施設・機能の充実を図ることにより、多様なクリエイティブ人材の移住や二地域居住、ワーケーション等が拡大し、新たな価値を生み出す知的創造の拠点が各地に形成されています。



都市部の住民との新しい関係形成を担う、古民家を活用した交流拠点施設 (秋田県五城目町)



起業家支援施設 SN@P (新潟県新潟市)



芸術とデザインの実践型の課題解決学習を展開する東北芸術工科大学 (山形県山形市)

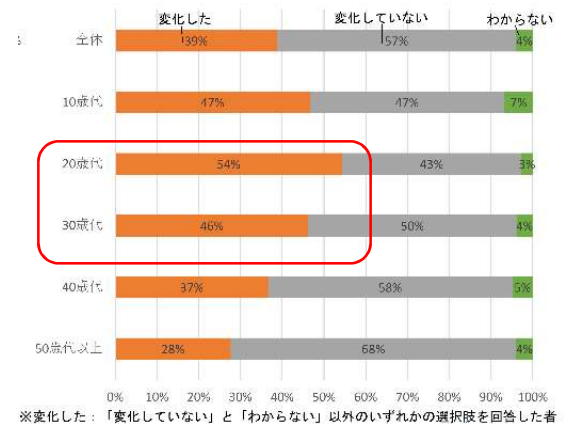


デザインと先端技術の融合により、ものづくりの高付加価値化を支援する「富山県総合デザインセンター」 (富山県高岡市)

◆「逆指名型・テーマ型人材誘致」の展開

⇒近年、都市部に暮らす人の中で、地方での兼業・副業への関心が高まっています。羽越・奥羽新幹線による移動利便性の向上を生かしつつ、首都圏等の兼業・副業希望者をターゲットに、沿線地域において不足する人材と地方貢献を希望する人材のマッチングを積極的・効果的に展開することにより、地域活力の維持・向上が図られ、地域の持続可能性が高まっています。

◇副業等に対する意識の変化(新型コロナ拡大前との比較)



【出典】内閣府「第2回新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」(令和2年12月24日)資料赤枠追記

従来の円滑・活発化を通して、政府が目指す「地方への新しい人の流れ」の創出・実現に寄与

④都市機能・防災の分野における地域発展の将来展望

【羽越・奥羽新幹線により実現する地域像】

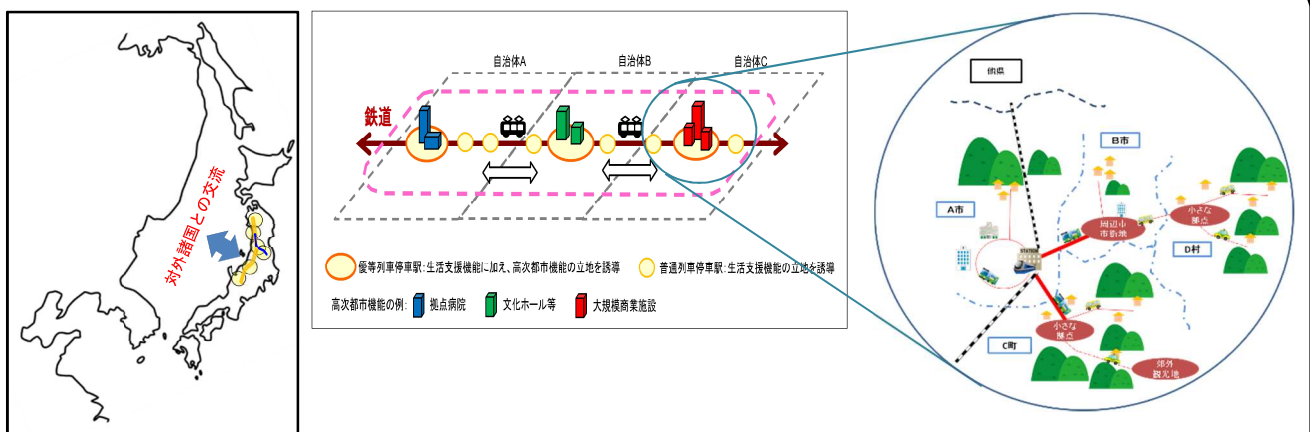
地域の暮らしを支え、我が国の持続的な発展に資する、活力ある重層的な圏域の実現

- ◆新幹線駅を起点としたまちづくりによる拠点性の向上と二次交通の充実を通して、周辺部との交流が活発化し、人口減少下にあっても、高度医療や高等教育、商業・文化など高次の都市機能が維持され、安全・安心で質の高い暮らしが営まれる生活圏域が形成されています。
- ◆交通ネットワークの充実による都市間連携の促進とアジア地域に近接する地理的優位性を基に、産業の集積・高度化や観光交流の拡大が進み、自律的に発展する広域的な圏域が実現しています。これにより、平時においては我が国経済を力強く支え、災害等の有事の際には社会経済活動の継続に貢献することが期待されます。

【羽越・奥羽新幹線を活用した政策展開の視点】

都市と周辺部、都市同士がつながり、新たな魅力や活力を生む、連携・交流によるまちづくり・圏域づくりを推進

- 人口減少による高次都市機能の衰退・消失が懸念される中、それら機能を維持し、都市の持続性を確保していくためには、都市と周辺部の連携・交流を深め、一定の人口規模を有する圏域を形成・確保していくことが必要となります。
- そのため、新幹線駅を起点に利便性が高く魅力的なまちづくりを推進し、都市価値の向上や機能集積を図り、併せて、周辺部との交通ネットワークの充実を進めることにより、暮らしの質が確保された持続可能な生活圏域の形成を目指します。
- 一方で、安定的な高速交通ネットワークの整備を受け、地域内外の自治体や企業、大学等の連携が拡大することや、今後も成長が見込まれる東アジアの対岸に位置する地理的優位性を生かして、同地域との間で人的・経済的交流が活発化していくことが期待されます。
- こうした動きを生かし、企業の本社機能や製造拠点、研究開発拠点の立地促進、インバウンド誘客やMICE誘致の拡大を図ることで、沿線の中核都市等を中心とした圏域、さらには沿線地域全体の自律的発展につなげていきます。
- また、このように産業の集積・高度化や国内外との交流が拡大することで、沿線地域が分散型・多角連携型の国土の一翼を担うとともに、大規模災害時には被災地の生産活動等のバックアップ機能を発揮するなど、我が国の持続的な発展にも貢献します。



出典：国土交通省 都市局『鉄道沿線まちづくりガイドライン』（平成27年12月）に追記

【今後の政策展開につながるこれまでの主な取組み】



- ◆富山駅や富山空港を核とした地域公共交通ネットワークの充実【富山県】
 - 新幹線駅・空港と観光地を結ぶ二次交通の充実や携帯端末やサイネージで路線バスの位置情報等を案内する「とやまロケーションシステム」の導入等、利便性向上による域内交流促進を図っています。

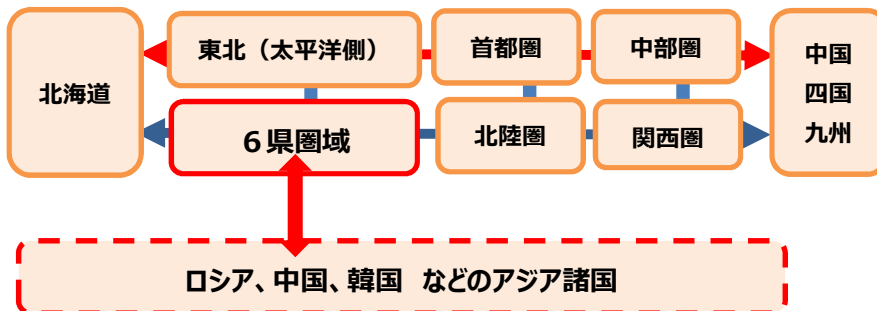


- ◆「λ(ラムダ)プロジェクト」津軽海峡交流圏形成に向けた取組み【青森県】
 - 北海道新幹線開業を契機に、地理的・歴史的・文化的につながりのある青森県と道南地域とを一つの圏域と捉え、圏域内の交流の活発化や圏域外からの交流人口の拡大と滞留時間の質的・量的拡大を図る取組みを推進しています。

【羽越・奥羽新幹線を活用した政策展開と地域発展のイメージ】

◆「環日本海交流ゲートウェイ」の形成

⇒対岸諸国との近接性を生かし、北東アジア地域からのゲートウェイとなる空港・港湾をハブに、羽越・奥羽新幹線をはじめとする鉄道・道路を有機的に接続することにより、海外との間で人・情報・技術が活発に行き交い、国際性の高い多様な人材の育成や継続的な技術開発が行われ、高い競争力を持った地域として発展しています。



環日本海・東アジア諸国図
出典：富山県土木部

◆「国土(首都圏・太平洋側)のバックアップ圏域」の形成

⇒沿線地域は、大規模災害の被害等の少ない地域です。こうした地域特性に加え、羽越・奥羽新幹線を生かし、企業の製造拠点や研究開発拠点の誘致を促進することにより、大規模災害時において、産業活動や人流・物流のバックアップ拠点としての役割を担うことになります。

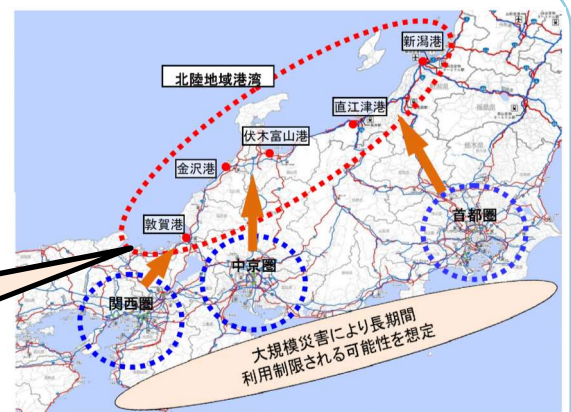
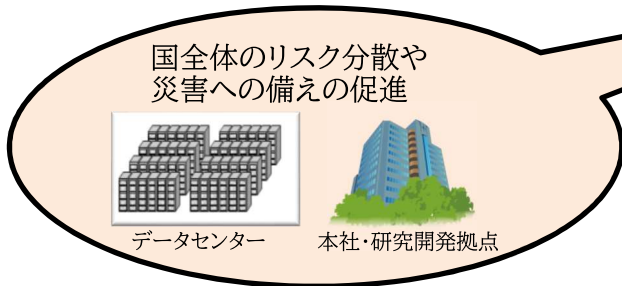


図 有事の際のバックアップ拠点圏域のイメージ

出典：国土交通省「太平洋側大規模災害時における北陸地域港湾による代替輸送基本行動計画」

都市拠点性の向上や都市間連携を通し、「災害に強くなやかな社会・経済基盤」の構築に寄与

第4. 羽越・奥羽新幹線が国土形成に果たす役割

第4では、第3で整理した沿線地域の将来展望を踏まえつつ、羽越・奥羽新幹線の整備が国土全体にもたらす影響・効果を整理します。

(1) 大規模災害時の代替経路（リダンダンシー機能）の確保

東日本大震災の発生を受け、政府においては、大規模災害等に備えた強靱な国づくりを目的とする「国土強靱化基本法」を制定し、平時、非常時を問わず機能する経済社会システムの構築を目指しています。

羽越・奥羽新幹線の整備は、東北新幹線と羽越新幹線により太平洋沿岸と日本海沿岸の2軸構造が生まれ、奥羽新幹線と秋田新幹線により両沿岸がはしご状に結ばれることを意味します。

これにより、北海道と首都圏以西の流動に対し、太平洋側と日本海側の複数の経路の選択肢ができ、自然災害やその他有事により、いずれかが不通となっても他の経路が代替可能となって、冗長性が向上します。また、首都圏に大災害が発生した時にも、羽越新幹線と北陸新幹線により首都圏を経由せずに東北以北と大阪以西を連絡する強固な移動軸が形成されることになります。

太平洋側と日本海側とのダブルネットワークが形成されることで、災害発生時におけるリスク低減や速やかな復旧・復興に向けた機能の向上が図られ、災害に強い国土の実現が期待されます。

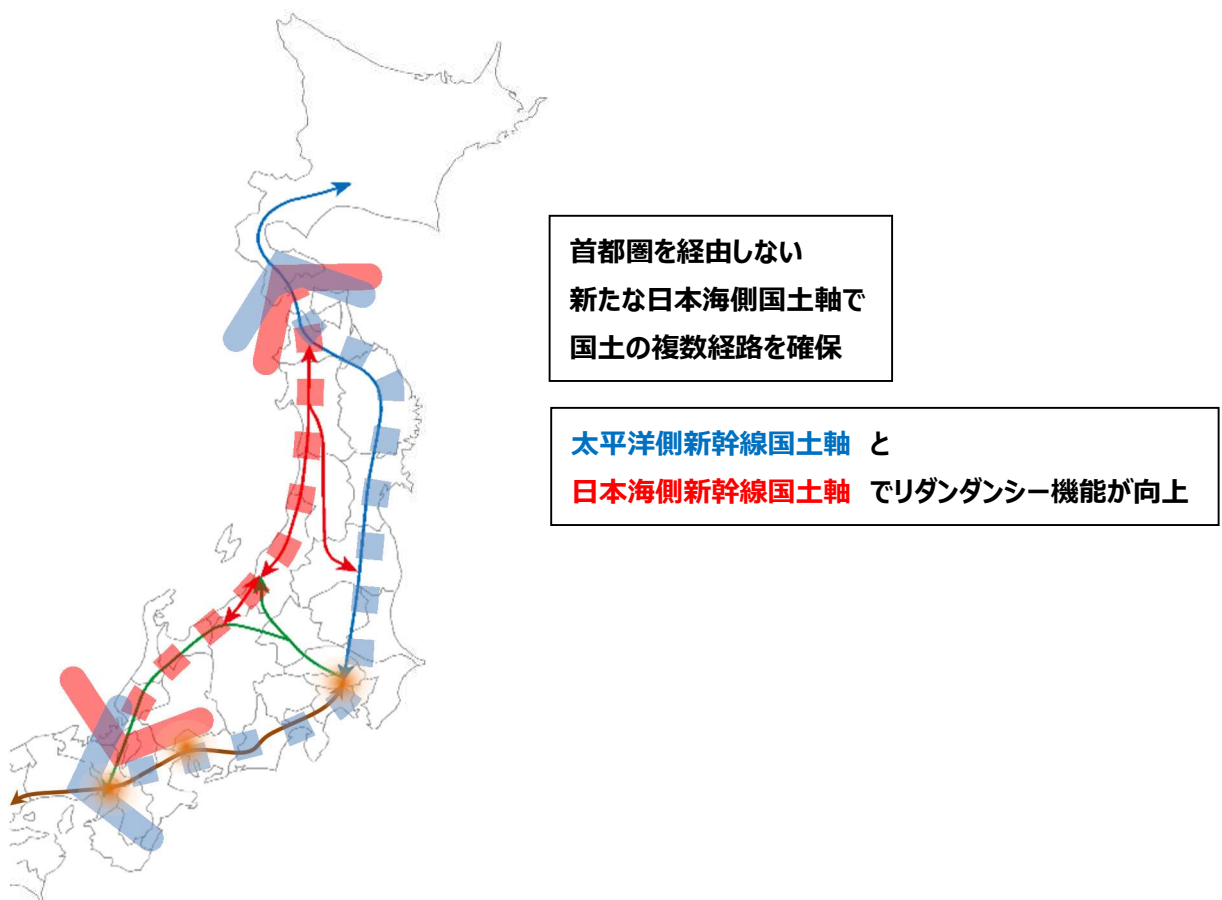


図 羽越・奥羽新幹線整備によるリダンダンシー機能の向上

出典：山形県・秋田県「羽越・奥羽新幹線の早期実現に向けた基礎調査等業務」

(2)集中型ネットワークから分散型ネットワークへ

羽越・奥羽新幹線の沿線となる日本海沿岸地域は、東京をはじめとする首都圏を中心とした放射状の交通ネットワークが優先的に整備されてきた結果、各都市間を結ぶ交通ネットワークの形成が遅れてきました。加えて、沿線地域は、急峻な山脈等により各拠点都市が分断されているほか、広大な圏土により都市間距離が長いことから、各地域間・圏域間の交流はそれほど盛んではありません。

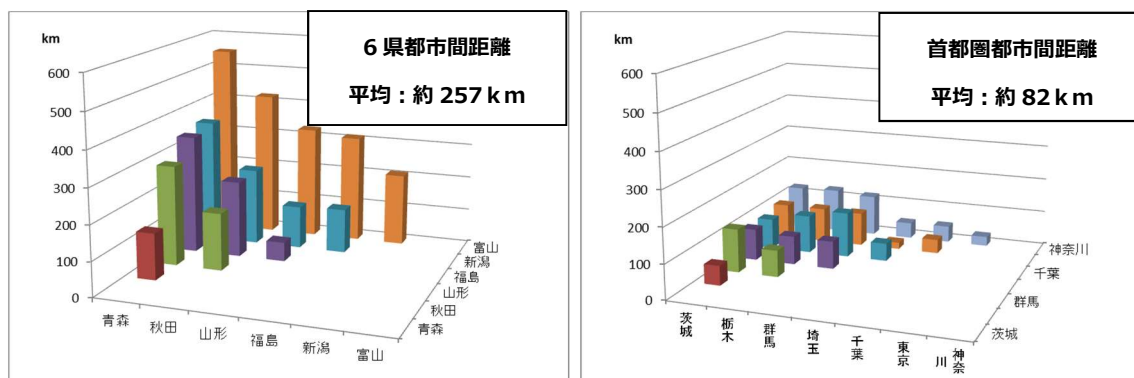


図 6 県間の都市間距離と首都圏の都市間距離

(沿線地域)

| | | | | | | | |
|----|-------|-------|-------|-------|-------|----|--|
| | 青森 | | | | | | |
| 秋田 | 134.2 | 秋田 | | | | | |
| 山形 | 288.7 | 165.6 | 山形 | | | | |
| 福島 | 342.1 | 220.8 | 55.2 | 福島 | | | |
| 新潟 | 356.5 | 222.3 | 123.4 | 128.3 | 新潟 | | |
| 富山 | 551.4 | 420.3 | 327.3 | 311.8 | 209.2 | 富山 | |

(関東)

| | | | | | | | |
|-----|-------|-------|-------|------|------|------|-----|
| | 茨城 | | | | | | |
| 栃木 | 56.3 | 栃木 | | | | | |
| 群馬 | 124.5 | 76.2 | 群馬 | | | | |
| 埼玉 | 89.7 | 81.4 | 79.5 | 埼玉 | | | |
| 千葉 | 86.8 | 108.8 | 129.6 | 51.2 | 千葉 | | |
| 東京 | 99.3 | 98.8 | 96.4 | 19.0 | 40.2 | 東京 | |
| 神奈川 | 122.9 | 125.9 | 117.1 | 45.4 | 47.0 | 27.2 | 神奈川 |

図・表 各都県庁間の最短距離(単位:km)

出典:山形県・秋田県「羽越・奥羽新幹線の早期実現に向けた基礎調査等業務」

首都圏を中心とした放射状の交通ネットワークは、沿線地域の発展を支えた一方、教育・文化、産業等多くの分野で首都圏をはじめとする太平洋側への集積が進み、人口や経済資源の集中や偏在が加速しました。そして、今般の新型コロナウイルスの感染拡大は、こうした集中型ネットワークが有するリスクを顕在化させるとともに、分散型ネットワークの必要性を再認識させることになりました。

政府は第二次国土形成計画(2015年閣議決定)において、急激な人口減少や異次元の高齢化の進展、人口の地域的な偏在の加速等、我が国が抱える課題への対応として、各地域の個性と価値を認識し、地域間のヒト、モノ、カネ、情報の活発な対流を促進する「対流促進型国土」の形成を掲げています。また、今般の新型コロナウイルスの感染拡大を受け、「経済財政運営と改革の基本方針 2020」(骨太の方針)においては、「東京一極集中型から多核連携型の国づくり」が盛り込まれました。

羽越・奥羽新幹線は、沿線地域の都市間交流さらには全国の新幹線ネットワークとつながることで、他の圏域との交流を促進し、地域の持続的な発展を支える役割を担うこととなります。これは、政府が掲げる「対流促進型国土」「多核連携型の国土づくり」の実現に寄与するものです。“集中から分散”に向けた国土形成が求められる今こそ、羽越・奥羽新幹線をその基盤の一つとして位置付け、整備を進めていく必要があります。

(3)羽越・奥羽新幹線が担う“導入・波及”と“還流”の役割

少子高齢化が進む中、我が国が将来にわたって活力を維持していくためには、先に述べたとおり、「対流促進型国土」「多核連携型の国土づくり」が必要となります。その際には、首都圏等をはじめとした大都市からの活力を確実に地域に“導入”し、それらを地域内のすみずみに“波及”させていくこと、そのうえで、各地域において内外との交流・連携によって生まれる新たな活力を太平洋側に“還流”させていくことで日本全体の活力を底上げしていく視点が重要になります。

奥羽新幹線は、太平洋側(福島県)～日本海側(秋田県)を横断する路線として、東北地域の周遊性を加速させることになります。また、東北新幹線と羽越新幹線への結節を通して、「スーパー・メガリージョン」をはじめとした太平洋側の活力を日本海側に“導入・波及”させていくとともに、日本海沿岸地域の交流・連携の果実を太平洋側に“還流”させる役割を担います。

羽越新幹線は、日本海沿岸地域の諸機能を有機的に連結し、上越新幹線や北陸新幹線、そして奥羽新幹線との結節を通して、首都圏や関西圏からの活力を日本海側に“導入・波及”させていく役割を担います。

このように、羽越・奥羽新幹線は、活力の“導入・還流・波及”の役割を担うものとして、日本海側と太平洋側の2面フル活用による活力ある国土形成に向けた不可欠な基盤となるものです。

(4)羽越・奥羽新幹線により実現する新たな“広域交流圏”

北陸新幹線の大阪までの延伸により、首都圏と関西圏を結ぶ現在の太平洋側の「ゴールデンルート」に加えて、北陸経由で首都圏と関西圏を結ぶ「新ゴールデンルート」が形成されます。この新幹線ネットワークの環状化により、首都圏や中京圏、関西圏と北陸地域による一大交流・経済圏である「大ゴールデン回廊」が創出されます。

羽越・奥羽新幹線は、こうした北陸新幹線が形成する新たな交流経済圏と結節・結合することにより、東北・北海道新幹線とともに関西から北海道まで新幹線ネットワークで結ばれる新たな「大交流圏」を形成することになります。

こうして、羽越・奥羽新幹線は、産業、学術、研究開発、広域観光、文化など、多面的で複層的な交流基盤として、日本海沿岸地域の自律的発展を促進する「日本海国土軸」の基盤となるとともに、他の圏域とつながることで、日本全体の活力向上と持続的な発展にも寄与します。

このように、羽越・奥羽新幹線は、“羽”越、奥“羽”の名の通り、沿線地域の発展はもとより、日本全体を飛躍させる“ダブルウィング”となるのです。

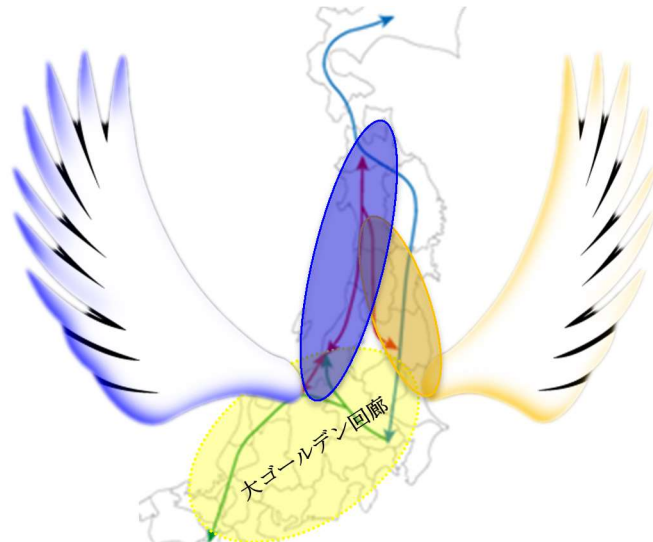


図 日本全体を飛躍させる“ダブルウィング”として期待される羽越・奥羽新幹線(イメージ)

おわりに

社会資本は、国民の生命・財産を守り、地域経済を活発化させ、地方に活力と魅力をもたらすものであり、地方創生の基盤として機能するものです。地方における高速道路等のミッシングリンクや日本海側における新幹線整備の遅れなど、社会資本の整備には地域間格差が存在し、その解消には息の長い腰を据えた対策が必要となります。

今般の新型コロナウイルスの感染拡大は、都市部を中心として公共交通機関利用による長時間通勤、混雑など「三密」のリスクを避ける動きや、テレワークの導入やワーケーションなど、新しい働き方・暮らし方に関する価値変化を生じさせています。

そして、こうした価値変化は、災害や感染症への対応といった視点とともに、効率性を最重視したこれまでの社会構造の変容、すなわち“集中から分散”に向けた構造変革の必要性を再認識させることになりました。“集中から分散”に向けた社会構造の変革が求められる今こそ、「羽越・奥羽新幹線」をその社会的基盤の一つとして位置付け、その必要性を考えていく必要があります。

一方で、羽越・奥羽新幹線の整備実現に向けましては、息の長い取組みとなることが想定されるところであり、当面はコロナ禍により落ち込んだ移動需要の回復とともに、全国新幹線ネットワークの形成に向けた他の整備新幹線の早期完成が望まれるところです。

羽越・奥羽新幹線の実現のためには、地域の一人一人が、新幹線の意義についての理解を深めながら、地域ならではの発想を持って、より説得力ある形で政府などに強く訴えていくことが重要です。そのためには、沿線地域となる地元において、羽越・奥羽新幹線により創造される地域の未来やその実現のための両新幹線の役割をしっかりと描いていく必要があります。

このビジョンがきっかけとなり、そうした議論が広がることで、両新幹線の実現に向けた地元の熱意がより一層高まっていくことを期待します。