

平成16. 3.13	新庄～秋田間の快速列車を普通列車化
4. 1	釜淵駅・大滝駅・及位駅無人化
17. 4. 1	漆山駅無人化
12.10	「つばさ」山形～東京間を1往復増発(15往復→16往復) 「つばさ」山形～新庄間(ノンストップ)1本が山形以北各駅停車
18. 4. 1	神町駅無人化
19. 2.28	羽前豊里駅無人化
7. 1	山形新幹線開業15周年
21.12. 5	山形新幹線新庄延伸10周年記念「SLつばさ10周年号」運転
22. 1.23	山形新幹線新庄延伸10周年記念「食べっしやつばさ号」運転
24. 3.17	「つばさ」一部列車の最高速度が275km/hに向上 (最速所要時間 山形～東京 2時間29分、新庄～東京 3時間14分)
7. 1	山形新幹線開業20周年
9.29	「つばさ」の全ての運行で最高速度275km/h(最短所要時間 山形～東京 2時間26分、新庄～東京 3時間11分)
26. 4. 1	山形駅でSuica利用開始
4.19	山形新幹線の外装変更(～平成28年10月)
7.19	新幹線初のリゾート列車「とれいゆ つばさ」運行開始
27. 3.14	天童南駅開業
4. 1	高畠駅、さくらんぼ東根駅、大石田駅が業務委託駅化
10. 1	かみのやま温泉駅、蔵王駅が業務委託駅化
28. 4. 1	村山駅が業務委託駅化
10.29	つばさ号シルバー色ラストラン。全車両が新デザインに統一。
11.26	北山形駅リニューアル完成
29. 7. 1	山形新幹線開業25周年
30. 9. 1	赤湯駅、天童駅が業務委託駅化
31. 4. 6	とれいゆつばさ車内リニューアル
令和元. 7.20	とれいゆつばさ5周年
12. 4	山形新幹線・新庄延伸20周年
2.12.15	山形新幹線における携帯電話不感区間解消

[羽越本線]

明治43. 3.14	鉄道敷設法(明治25年6月21日、法律第4号)第7条が改訂(第1期線に編入)され、鉄道敷設法改正法律(明治43年3月14日、法律第22号)として公布される。これにより新庄線(古川～新庄～酒田)が、第1期線に導入される。(現在の陸羽西線を酒田線、陸羽東線を陸羽線、全部を通して新庄線と呼称された。)
大正 3. 9.20	余目駅開設
12.24	新庄線中酒田線余目～酒田間開通 (これにより新庄～酒田間全通、44. 1 着工、砂越、酒田の各駅開設)
4. 4.25	新庄線中酒田線酒田～最上川(現酒田港)間(貨物線)開通(最上川貨物駅開設)
6.21	鉄道敷設法第7条が改訂され、法律第27号として公布される。これにより、羽越線(新発田～秋田)第1期線に編入される。羽越線中象潟～鼠ヶ関間を羽越中線とする。
7. 9.21	羽越中線中鶴岡線余目～鶴岡間開通(藤島、鶴岡の各駅開設、陸羽西線の一部として営業開始:大正 8. 7. 6 鶴岡駅移転)
8.12. 5	陸羽西線中鶴岡線鶴岡～羽前大山間開通(羽前大山駅開設) " 酒田線酒田～遊佐間開通(本楯、遊佐の各駅開設)
9. 7.20	" " 遊佐～吹浦間開通(吹浦駅開設)
10.11.15	" " 吹浦～象潟間開通

大正 11. 5.22	陸羽西線鶴岡線羽前大山～三瀬間開通(三瀬駅開設)
12. 3.18	〃 〃 三瀬～温海(現あつみ温泉)間開通(五十川、温海の各駅開設)
11.23	〃 〃 温海～鼠ヶ関間開通(鼠ヶ関駅開設)
13. 4.20	陸羽西線羽後岩谷～羽越北線羽後亀田間開通に伴い、羽越北線と陸羽西線の羽後岩谷～鼠ヶ関間をあわせて羽越線と改称し、陸羽西線は新庄～余目間の名称に変更
7.31	村上線村上～羽後線鼠ヶ関間(羽越南線)開通に伴い、新津～秋田間を羽越本線と改称し、全線開通
7.31	神戸～青森間に直通列車運行開始(所要時間上り30時間52分、下り30時間45分:大正15. 8.15より大阪～青森間運行)
15. 8.15	神戸～青森間に急行列車運行開始(二等寝台車、食堂車連結、所要時間6時間短縮)
9. 5	羽前水沢駅開設
昭和 6. 9. 1	上野～秋田間(上越線経由)に急行列車運行開始(食堂車連結)
9.12.10	大阪～青森間の急行列車に三等寝台車連結
19. 3.31	東酒田駅開設
25. 2. 1	小岩川、小波渡の各駅開設
3.15	西袋駅開設(停留所)
11. 2	大阪～青森間の急行列車を「日本海」と命名
27. 1.16	南鳥海駅開設
28. 3. 1	急行「日本海」に特別二等車連結(同年 6.13 食堂車連結)
29.10. 1	上野～青森間(上越線経由)に不定期急行「津軽」運行開始(1往復)
31.11.19	不定期急行「津軽」を秋田打切とし、「羽黒」と改称 (定期化、三等寝台車連結、「津軽」は奥羽線運行の列車名となる。)
32. 9.29	余目～北余目間複線化開通
33.12.25	東酒田駅開設(停留所)
34. 5.30	特別二等車廃止
12. 1	米沢(仙台)～酒田間に臨時準急「もがみ」運行開始 (1往復:35. 3. 1 定期化後に羽後本荘まで運行)
35.10. 1	北余目～砂越間複線化開通
11. 1	山形～酒田間準急「月山」運行開始 (1往復:43.10.1 仙台～山形～酒田間1往復増発、47.10.2 山形～温海間に1往復増発)
36.10. 1	[全国白紙ダイヤ改正] 大阪～青森間にDC特急「白鳥」運行開始 (1往復、所要時間15時間16分、38.10. 1 6両編成から7両編成に増結)
37. 3.10	新潟～秋田間に準急「羽越」運行開始(1往復)
4.10	連鎖閉塞(トークンレス)裏縦貫線完成
7.20	砂越～東酒田間複線化開通
10.30	女鹿信号場設置
11.30	東酒田～酒田間複線化開通
38. 4.20	金沢～秋田間に急行「しらゆき」運行開始(1往復:57.11.15廃止)
39. 2. 1	北余目駅開設(停留所)
9.30	幕ノ内信号場設置
40. 4. 2	裏縦貫線を「日本海縦貫線」と呼称
9.26	西鶴岡信号場設置
10. 1	上野～秋田間(上越線経由)に季節急行「鳥海」運行開始 (1往復:「羽越」の格上げ、所要時間10時間11分)
41. 8.30	酒田～羽後本荘間自動信号化(同年 7.30工事完成)
9.22	矢引～羽前水沢間複線化開通
42. 4.17	日本海縦貫線自動信号化
10.17	三瀬～矢引間複線化開通

昭和 43. 9.13	酒田～本楯間複線化開通
10. 1	大阪～青森間に季節寝台特急「日本海」運行開始 (1往復:急行より格上げ、所要時間16時間20分) 従来の急行も「きたぐに」と改称して存続 季節急行「鳥海」夜行2往復増発 (3往復となる。従来の急行「羽黒」: 44.10 上野～新潟間季節列車となる。)
44. 9.17	遊佐～吹浦間複線化開通
9.19	鼠ヶ関～小岩川間開通
9.24	日本海縦貫線電化着工(同年 9.27起工式)
10. 1	上野～秋田間(上越線経由)にDC特急「いなほ」運行開始(1往復、所要時間8時間10分)
45. 9.29	温海(現あつみ温泉)～五十川複線化開通
46.10. 1	本楯駅が旅客駅化(貨物取扱廃止)
47. 3.15	上野～新潟間の寝台特急「天の川」を秋田へ延長 急行「鳥海」1往復を定期化、白新線経由となる。
7.11	西袋～余目間複線化開通
8. 5	新津～秋田間交流電化
10. 2	上野～青森間に特急「いなほ」1往復増発、電車化 (上野～青森間1往復、上野～秋田間1往復となる。) 特急「白鳥」電車化(大阪～青森間所要時間13時間40分、1時間短縮) 急行「鳥海」3往復を夜行1往復化(昼行は「羽越」となる。) 新津～秋田間CTC化 南鳥海駅が停留所化
48. 8.19	集中豪雨でダイヤ混乱
49. 6.25	酒田～本楯間で貨物列車脱線、16両転覆
9.13	藤島～西袋間複線化開通
9.29	羽前水沢～羽前大山間複線化開通
51. 9. 9	府屋～鼠ヶ関複線化開通
52.10. 1	温海駅を「あつみ温泉駅」と改称
10.18	五十川～小波渡間複線化開通
53. 9.20	遊佐駅が旅客駅化(貨物取扱廃止)
9.26	小波渡～三瀬間複線化開通
10. 2	寝台特急「日本海」を2往復に増発し、1往復を定期化
54. 7. 1	上野～秋田間に特急「いなほ」1往復増発(上野～青森間1往復、上野～秋田間2往復となる。)
56. 4. 1	羽前大山、藤島、砂越の各駅が業務委託駅化
10.15	本楯、吹浦駅が停留所化
57. 3. 1	余目駅が旅客駅化(貨物取扱廃止) 〔上越新幹線新潟～大宮間開業57.11.15〕
11.15	新幹線接続特急体系整備(ダイヤ改正) 上野～青森間に特急「鳥海」運行開始(1往復) 新潟～秋田間に特急「いなほ」2往復増発(新潟～青森間1往復、新潟～秋田間4往復となる。) 上野～秋田間に寝台特急「出羽」運行開始(1往復、奥羽線経由上野～酒田間急行から上越線 経由とし、特急に格上げ) 福井～青森間に寝台特急「白鳥」1往復増発(60. 3.14廃止)
59. 3.19	遊佐駅が業務委託駅化 〔上越新幹線上野乗入れ60. 3.14〕
60. 3.14	新幹線接続特急体系整備(ダイヤ改正) 上野直通特急「鳥海」多客期臨時列車として1往復のみ存置 新潟～酒田間に特急「いなほ」1往復運行開始(他区間のものも含め、6往復となる。)
61.11. 1	三瀬、羽前大山、藤島、砂越の各駅が簡易委託駅化

昭和 61.11. 1	新幹線接続特急体系整備(ダイヤ改正) 酒田～新潟間に特急「いなほ」季節列車1往復増発(新幹線接続は7往復～増加)
63. 3.13	鶴岡駅が旅客駅(貨物取扱廃止)、遊佐駅が簡易委託駅化 国鉄分割民営化後、初のダイヤ改正 酒田～新潟間に特急「いなほ」1往復増発、また季節列車1往復が定期列車化 (新幹線接続は8往復～増加) 酒田～上野間の最短所要時間3時間台の実現(3時間59分)
平成 2. 3.10	酒田～鼠ヶ関間に快速2往復運行開始(5. 3.18 1往復に減便)
9. 1	上野～青森間に夜行特急「鳥海」1往復運行開始
3. 3.16	特急「いなほ」「白鳥」の最高スピードがアップ(120km/h)され、「いなほ」1往復が速達化なる。
5. 3.18	特急「いなほ」が1往復減便になり、1往復の速達化も解除になる。 酒田～鼠ヶ関間の快速列車2往復が1往復に減便される。
12. 1	夜行寝台特急「出羽」(上野～秋田間)1往復と同「鳥海」(上野～青森間)1往復が、「鳥海」(上野～青森間)1往復に統合される。
6.12. 3	日中時間帯を中心に普通列車がワンマン運転化される。
7.12. 1	特急「いなほ」(新潟～酒田間)が1往復増発され、これにより新潟～酒田間の運行列車は7往復となる。
9. 3.22	秋田新幹線「こまち」開業に伴い、特急「いなほ」の新潟～秋田間2往復が新潟～酒田間に運転 区間変更となる。これにより新潟～酒田間が6往復、新潟～青森間が1往復となる。 特急「いなほ」の新潟～酒田間の上り列車1本が速達化される。 夜行寝台特急「あけぼの」(奥羽本線経由)と同「鳥海」(羽越・上越線経由)が羽越・上越線経由 の「あけぼの」に統合される。
10. 1	特急「いなほ4号」(速達型)が上越新幹線速達型「あさひ4号」に接続 (酒田～東京 所要時間 3時間46分)
10.12. 8	上越新幹線速達型にE2系導入し、速達型特急「いなほ4号」と接続 (酒田～東京 所要時間 3時間42分)
11.10.27	新幹線直通運転化事業の調査路線に羽越本線新潟～酒田間が選定
12. 4	特急「いなほ4号」停車駅拡大。(余目、あつみ温泉、坂町、中条、新発田に新規停車) (酒田～東京 所要時間 3時間52分)
12.12. 2	特急「いなほ」1往復減少(8往復→7往復)
13. 3. 3	新潟～青森間の直通列車本数減少(2本→1本) 大阪～新潟間の直通列車運行とりやめ(特急「白鳥号」1本、「雷鳥号」2本)、特急「いなほ」8往復化 特急「いなほ8・9号」が新たに余目に停車 (酒田～東京 所要時間 3時間59分)
11.23	新型着地型ジョイフルトレイン「きらきら うえつ」デビュー(新潟～酒田間運行)
12. 1	特急「いなほ7号」が上越新幹線速達型「あさひ1号」(新設)に接続 新潟発最終の「あさひ」へ接続する特急「いなほ」を週末中心に運行 (酒田～東京 所要時間 3時間58分)
14.12. 1	特急「いなほ」の運転本数減少(8往復→7往復) 最終の上越新幹線に接続する特急「いなほ」の定期列車化 (酒田～東京 所要時間 4時間14分) (上越新幹線「あさひ」から「とき」へ)
15. 4. 1	余目駅業務委託駅化
16. 3.13	特急「いなほ」が上越新幹線速達型「とき」に接続 (酒田～東京 所要時間 3時間59分)
4. 1	鼠ヶ関駅無人化
17.12.10	上越新幹線下り最速「とき」が特急「いなほ」に接続。上りの最速所要時分も4分短縮 (酒田～東京 所要時間 3時間55分)
12.25	「いなほ14号」脱線事故(最上川第二鉄橋:死者5名、負傷者33名、運転再開18. 1.19)

平成 18. 7.13	小岩川～あつみ温泉間土砂崩れ(運転再開18.8.9)
10. 1	「夢・日本海美人紀行」キャンペーン実施(18.10.1～11.30)
19.10. 1	「夢・日本海美人紀行」キャンペーン実施(19.10.1～11.30)
20. 3. 1	遊佐駅新駅舎(合築)使用開始
3.15	ダイヤ改正により寝台特急日本海2号・3号運転取りやめ
4. 1	吹浦駅無人化
22.12. 4	ダイヤ改正により、庄内～首都圏の到達時間の短縮 (※いなほ5号:1分短縮、いなほ8号:5分短縮)
24. 3.17	ダイヤ改正により、寝台特急「日本海」の運転とりやめ、季節列車化。「いなほ」の乗り継ぎ時分の見直しによる到達時分の短縮(いなほ1号 7分短縮、いなほ13号 3分短縮)
25. 4. 1	羽前大山駅無人化
9.28	特急「いなほ」にE653系車両を導入(～H26.7.12置換完了 酒田～東京 最短所要時間 3時間54分)
26. 2.28	鶴岡駅リニューアル完成
3.15	ダイヤ改正により寝台特急「あけぼの」の運転を取りやめ、臨時列車化。
4. 1	砂越駅無人化 本楯駅無人化
29. 3.27	局所的な突風を探知し列車に警報を出すシステムの開発のため、酒田市黒森地区に新たにドップラーレーダーを設置、稼働。
10.27	特急いなほ号の新しいデザイン「瑠璃色」運行開始。(1編成)
12.19	ドップラーレーダーにより突風を探知するシステムを用いた運行規制の運用が開始(実用化)
12.29	特急いなほ号の新しいデザイン「ハマナス色」運行開始(1編成)
30. 4.15	新潟駅における上越新幹線といなほ号の同一ホーム乗換え供用開始
令和元.10. 5	のってたのしい列車「海里」デビュー(新潟～酒田間運転)
9. 29	きらきらうえつ運行終了
10. 1	鶴岡駅待合室リニューアル(新潟県・庄内エリアDC開催にあわせて)
2.11. 1	AIを活用した突風探知手法による列車運転規制開始

〔仙 山 線〕

大正 8.12.	県議会、山形～仙台間の鉄道敷設促進について内務大臣あて意見書提出
11. 2	第46回帝国議会で12年度及び13年度に着工すべき路線として承認される。 大正12年着工が決定するも関東大震災により繰延べ。 (仙台～作並間を仙山東線[大正15. 4着工、昭和 6. 8開通]、羽前千歳～山寺間を仙山西線と呼称) (山形側、終端駅問題による紛糾で着工遅延)
昭和 8.10.17	仙山西線羽前千歳～山寺間開通(昭 7. 9着工、羽前千歳、楯山、山寺の各駅開設)
12. 4	私設仙山線建設を目的とする仙山鉄道株式会社創設(資本金550万円)
12.11.10	仙山東線山寺～作並間(含む面白山トンネル:工費230万円、全長5,300m部分は昭 8.10着工、面白山仮乗降場開設)、仙山線と改称し全線開通 作並～山寺間電化(直流)
25. 7. 1	高瀬駅開設
8. 3	豪雨のため面白山トンネルの崩壊や線路沈降などにより不通(約4週間)
29. 3. 7	国鉄交流電化委員会、仙山線を交流電化することに決定 (29.10の北仙台～作並間第1期交流電化試験を経て、32. 9. 5仙台～作並間交流電化)
35.11. 1	山形～山寺間電化(直流)により全線電化 仙台～新潟間に準急「あさひ」運行開始(1往復、山形～米沢間準急「たざわ」、「もがみ」と併結: 37. 7.15 1往復増発、41. 3 急行に格上げ、57. 5. 1「べにばな」と改称、60. 3.14 山形～新潟間急行列車化、3. 8.27 乗り入れ廃止)