

# 令和2年度事業計画

## I 基本方針（要望事項）

人口が急速に減少する中、我が国が将来にわたって活力を維持・向上していくためには、ビジネスや観光などによる交流の拡大や地域の産業の活性化を図り、地方創生や国土の均衡ある発展を実現していくことが重要となる。

そのためには、全国的な新幹線ネットワークの構築が不可欠であり、とりわけ、太平洋側に比べて新幹線ネットワークの整備に関して歴然とした格差が生じている日本海側において、国全体のリダンダンシー機能の確保など国土強靱化の視点も踏まえつつ、奥羽・羽越新幹線を早期に実現していく必要がある。

また、今般の新型コロナウイルスの感染拡大は、東京をはじめとする大都市部への過度な人口・経済機能の集中に伴うリスクを改めて顕在化させることとなった。テレワークや二地域居住、企業・生産拠点の多元化・分散化の動きを加速していくためにも、その基盤となる新幹線ネットワークの充実・強化の重要性がより一層高まっている。

こうした中、現在、JR東日本では、自然災害等による輸送障害が多発する福島～米沢間において、全長約23kmの短絡トンネルの事業化に向けた検討が進められている。同トンネルの整備は、山形新幹線の安定性や速達性の向上を通して、北海道・東北新幹線など全国の新幹線ネットワークの運行にも効果が期待され、国土全体の強靱化につながる極めて重要なプロジェクトである。将来の奥羽新幹線の整備も見据えつつ、同トンネルの早期事業化を実現していく必要がある。

また、本県の鉄道網については、太平洋側及び日本海側それぞれの幹線が相互補完機能を発揮するよう、山形新幹線、奥羽本線及び羽越本線の高速化や安全・安定輸送等の機能強化とともに、それら幹線を横断的に連絡する仙山線、陸羽東西線、米坂線などの機能強化、旅客・物資輸送ルートの確保や接続性の改善が不可欠である。そして、輸送機能や利便性を高めていくためにも、各路線の一層の利用拡大が重要となる。

さらに、公共交通機関にとって、安全性の確保はすべてに優先する基本的要件であり、安全・安定輸送を重視していく必要がある。

以上の課題を踏まえ、本同盟会においては、次に掲げる諸整備の早期実現を目指すものとする。

## ◎最重点項目

### 1 奥羽・羽越新幹線の早期実現

「大規模災害時のリダンダンシー機能の確保などの国土強靱化」や「日本海・太平洋2面活用型国土の形成」、さらには「将来の感染症発生に備えた分散型社会構築」などの観点から、奥羽・羽越新幹線は、本県にとって必要不可欠な社会基盤となるものである。

このため、奥羽・羽越新幹線の早期実現に向けて次の取組みを求める。

- ・ 昭和48年に基本計画に定められた奥羽・羽越新幹線の整備計画策定に向けた法定手続きの着手
- ・ 基本計画路線を含む新幹線の建設促進のための政府関係予算の増額

## 2 奥羽新幹線を見据えた福島～米沢間のトンネル整備

山形新幹線は、本県と首都圏とを結ぶ交通の大動脈として、県民生活やビジネス、観光に欠かせない重要な社会基盤であるが、大雨、大雪、強風、野生動物との衝突等による運休・遅延が多発している。

特に、JR東日本管内で最も勾配が急で、国内でも有数の鉄道難所とされる福島～米沢間では、山形新幹線の運休・遅延の約4割が発生するなど、同区間の安全性や安定輸送の確保が喫緊の課題となっている。

また、福島～米沢間のトンネル整備は、東北新幹線に接続する山形新幹線（在来線特急）の安定性向上やフル規格仕様でのトンネル整備による将来の奥羽新幹線の効率的な整備の実現といった観点から、全国新幹線ネットワークにも寄与するものである。

このため、同トンネルの早期事業化に向けて次の取組みを求める。

- ・ 新たな支援スキームの創設等も含む、早期事業化に向けた財政支援
- ・ 同トンネル整備の早期事業化を図ること及びそのための政府の財政支援獲得に向けて、具体的な検討を加速すること

## 3 山形新幹線の速達性向上及び安定輸送の確保

### (1) 東北新幹線区間（東京～福島）及び在来線区間（福島～新庄）の速達性向上

東北新幹線は、E5系・E6系の導入による高速化が実施され、所要時間の短縮が図られている。さらに、次世代車両投入に向けた「E-956形 ALFA-X」の試験走行を開始するなど、更なる所要時間短縮に向けた開発が進められている。

こうした新幹線をめぐる新たな動きを踏まえ、山形新幹線についても次の取組みを求め、対首都圏の速達性向上と一層の機能強化を図る。

- ・ 新型車両E8系の新造と福島駅アプローチ線新設工事の着実な進展
- ・ 東北新幹線区間の停車駅の見直しによる東京～山形・新庄間の所要時間の短縮
- ・ 在来線区間（関根駅～赤湯駅間等）の速達性向上のための複線化

### (2) 在来線区間における安定輸送の確保等

山形新幹線の在来線区間には、降雨量によって運転が規制される区間が残っていることや豪雪地帯を運行することなどから、台風や局地的な大雨、大雪の影響による運休・遅延が発生し、観光をはじめ地域の経済活動や住民生活に影響が生じている。

加えて、在来線であるがゆえ、人身事故や動物との衝突等の発生及びそれを原因とする運行障害が生じているため、安定輸送確保のため次の取組みを求める。

- ・ 降雨量により運転が規制される区間の防災対策の強化
- ・ 大雪や強風に対する安全対策の推進
- ・ 人身事故や動物との衝突等の未然防止対策の強化

## 4 羽越本線の速達性向上及び安定輸送の確保等

### (1) 新潟駅での乗換え時間短縮を含む羽越本線の速達性向上

鉄道による庄内地域と首都圏間の移動には、平均4時間を要しており、庄内地域の広域交流を推進する際の障壁となっていることから、時間短縮による利便性向上を図る次の取組みを求める。

- ・ 新潟駅の新幹線・在来線同一ホームを活かした所要時間の一層の短縮等、利便性向上に向けた取組みの推進  
(速達型いなほの新設と速達型上越新幹線との接続増、ダイヤ設定の工夫等による同一ホームでの一層の乗換えの円滑化 等)
- ・ 線形改良等による高速化

## (2) 安定輸送を確保するための強風対策の推進

羽越本線では、防風柵の設置や風速計の増設、強風警報システムの導入やドップラーレーダーを活用した風速・突風予測による運行規制の実施などの安全対策が進められているが、冬期を中心に、依然として強風による運休・遅延が多発し、通勤・通学に支障が出るなど、地域の経済活動や住民生活に深刻な影響が生じている。

このため、防風柵の設置や気象観測システムの研究などを推進し、ハード・ソフトを組み合わせた安定輸送確保のため次の取組みを求める。

- ・ 防風柵の更なる設置、鉄道林の植樹等のハード対策
- ・ 気象観測システムの研究、研究結果手法の導入等のソフト対策

## ◎重点項目

### 1 ダイヤ改善等による輸送力の強化・利便性の向上

#### (1) 山形新幹線関係

- ・ 増発及び運行区間の拡大（新庄発着便の拡大）による利便性の向上及び輸送力強化
- ・ 山形新幹線の利用拡大のための機能向上、魅力向上に向けた検討  
(在来線接続関係)
- ・ 奥羽本線、仙山線、米坂線、陸羽東線、陸羽西線及び左沢線等各路線との接続時間の短縮、快速列車及び普通列車の新設・増発

#### (2) 在来線関係

##### ① 全路線共通

- ・ 奥羽本線、羽越本線、仙山線、米坂線、陸羽東線、陸羽西線及び左沢線の快速列車や普通列車の運行頻度の確保及び各路線相互の接続時間の短縮
- ・ 通勤・通学者及び観光客等の利便性に配慮したダイヤ改善・増発、運行区間の拡大
- ・ 通勤・通学者の利便性向上のため、始業・終業時間に配慮した列車到着・出発時刻の調整
- ・ 「海里」やポスト「リゾートみのり」をはじめとする「のってたのしい列車」の企画運行による魅力向上と利用拡大
- ・ 沿線自治体のイベント開催時における臨時ダイヤでの運行
- ・ 山形鉄道やバスとの接続時間の調整
- ・ 駅構内等での公衆無線LAN (Wi-Fi) 通信環境整備

##### ② 羽越本線関係

- ・ 上越新幹線接続の特急列車の増発
- ・ ホームと特急列車乗降口との段差解消

### ③ 仙山線関係

- ・ 山形～仙台間の時間短縮、安定輸送の確保等による利便性の向上
- ・ 仙台空港アクセス線への直接乗り入れ及び接続時間の短縮

### ④ 陸羽東線・陸羽西線関係

- ・ 庄内～内陸間の接続改善など、より利便性の高いダイヤの設定

## (3) 交通系 I C カード関係

県内バス事業者等の地域連携 I C カード導入を踏まえた交通系 I C カードの J R 在来線各駅での対応拡大

## 2 安全・安定輸送に対する取組みの推進（全路線共通）

近年は、山形新幹線をはじめとする県内各路線で、雨や風、雪など気象変動による輸送障害が多発している。平成 29 年 10 月には、台風 21 号による大雨・強風の影響により 100 本を超える運休・遅延が発生したほか、平成 30 年 3 月 1 日、2 日にかけては、強風の影響で 200 本を超える運休・遅延が発生し、山形新幹線では、日をまたぐ遅延により、600 人を超える利用者が列車内で夜を明かした事案も発生した。さらに、平成 30 年 8 月豪雨では、奥羽本線（真室川～釜淵間）や陸羽西線（新庄～狩川間）において、線路の土台流出やスノーシェッドへの土砂流入等が起こり、運転を見合わせる状況が長期間続き、地域住民の生活に大きな影響が生じた。

また、今年 7 月の豪雨では、県内における鉄道関係の被害は確認されなかったものの、最上川の氾濫、土砂流入等により各地で大きな被害が発生しており、改めて自然災害の脅威にさらされたところである。

こうしたことを踏まえ、安全・安定輸送の確保を図るため次の取組みを求める。

- ・ 大規模地震や大雨、強風及び大雪に対する安全対策の推進、福島～米沢間のトンネル整備をはじめとする本県鉄道網の機能強化、気象観測システムの研究・活用等、災害や事故を未然に防止する取組みの強化
- ・ 大雨・強風・大雪や動物との衝突等による運行障害発生時における乗降客に対する代替交通機関等の手配及び適確な情報提供や早期復旧に向けた体制の整備、並びに安定輸送確保のための取組みの強化
- ・ 駅構内や列車内等における不審者・不審物等による事件・事故を未然に防ぎ、乗客の安全を確保するセキュリティ対策の充実

## ◎新型コロナウイルス感染症の拡大防止に係る緊急要望項目

新型コロナウイルス感染症の感染拡大以降、「鉄軌道事業における新型コロナウイルス感染症対策に関するガイドライン」に基づき、車両の換気や消毒、駅での対応など感染防止対策に御尽力いただいているところであるが、通勤・通学時の混雑に対して不安の声があがっていることから、朝夕の通勤・通学時間帯における車内混雑緩和のための増発、車両増結について強く求める。

## II 事業実施計画

### 1 奥羽・羽越新幹線の早期実現に向けた取組み（県の取組みとの連携）

- ・ 県民の理解促進、機運醸成に向けた取組み（広報活動の展開）
- ・ 政府やJR東日本に対する働きかけ（要望活動、意見交換）
- ・ 県内関係団体（山形県奥羽・羽越新幹線整備実現同盟等）や奥羽・羽越新幹線計画の沿線県（奥羽新幹線建設促進同盟会、羽越新幹線建設促進同盟会）との連携
- ・ 他地域の取組みの情報収集・意見交換

### 2 基本方針に基づく政府やJR東日本に対する積極的な要望活動及び情報収集・意見交換

### 3 鉄道利用拡大のための広報活動等

- ・ ホームページ等での広報活動
- ・ 「山形新幹線 接続時刻表」並びに「仙山線～仙台空港アクセス鉄道 接続時刻表」の作成等の情報発信
- ・ 路線毎の同盟会・協議会、観光部局及び関係機関との協議・連携

### 4 「山形県の鉄道輸送」の発行

- ・ 3年に1度改訂している「山形県の鉄道輸送」の発行（令和3年3月予定）

### 5 留意事項

- ・ 事業執行に当たっては、新型コロナウイルス感染症の状況を見極めながら進めることとする。