

山形新幹線米沢トンネル（仮称）整備事業

あなたの寄附を山形新幹線米沢トンネル（仮称）の整備に活用します！

●山形新幹線の現状と課題

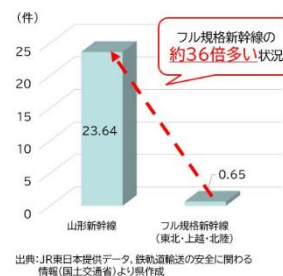
山形新幹線は、平成4年に東京～山形間で開業し、平成11年の新庄延伸を経て、令和4年7月には開業30周年を迎えました。この間、県民生活やビジネス、観光などに欠かすことができない本県と首都圏を結ぶ重要な公共交通機関として、本県の発展に大きく貢献してきました。

一方、運行の安定性の確保が大きな課題となっています。山形新幹線は、福島から新庄までの区間は在来線に乗り入れて走行するため、雨、雪などの自然条件や動物との衝突などによる運休や遅延が多く発生しており、このうち山岳区間を走る福島～米沢間に起因するものが多数を占めています。

■山形新幹線の運休・遅延本数の推移
（気象変動等を原因とするもの）



■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～R4年度：JR東日本管内）



●米沢トンネル（仮称）の整備計画

① 整備計画の概要

こうした課題を大きく改善するため、JR東日本では、「山形新幹線米沢トンネル（仮称）」の整備を計画しており、県も協力して推進しています。この計画は、福島～米沢間に約23kmのトンネルを整備するというもので、実現すれば、この区間の自然条件などの影響が大幅に軽減され、運休・遅延の少ない安定的な運行が可能になるとともに、10分強の時間短縮効果も見込まれています。

一方、工期及び総事業費について、令和6年度にJR東日本が再算出を行った結果、工期は着工から完成まで約19年を要し、総事業費は約2,300億円が見込まれています。

米沢トンネル（仮称）整備に伴う経済波及効果等について、県において試算を行ったところ、建設に伴う経済波及効果として約3,353億円、整備後の経済波及効果として年間約686億円が見込まれる結果となりました。

このほか、運行の安定性向上による心理的効果による県内への訪問者の増加、関係人口の拡大と地域活性化といった効果も見込まれます。

② 県の取組み

米沢トンネル（仮称）の整備を早期に実現するため、令和4年度に県とJR東日本との間で「山形新幹線米沢トンネル（仮称）整備計画の推進に関する覚書」を締結し、令和6年度まで、具体的なルートを検討するための共同調査を行いました。この結果、大幅な計画変更の必要性はないことが確認できました。

令和6年度からは、将来の整備費用の負担に備えるため、「山形県山形新幹線新トンネル整備基金」を創設し、令和8年度も引き続き積み立てを行っています。

さらに、令和7年度に設置した「山形新幹線米沢トンネル（仮称）整備スキーム検討会議」において、事業費やスケジュール等の整備計画と、整備主体、費用負担、必要な予算・税制・制度等の整備スキームの関係者間での合意に向けた検討を進めています。

●寄附の使い道

お寄せいただいた寄附金は、基金への積み立てを行い、山形新幹線米沢トンネル（仮称）整備のために大切に活用させていただきます。

「山形県の未来を拓く希望のトンネル」山形新幹線米沢トンネル（仮称）の早期実現に向けて、皆様からの温かいご支援を心よりお待ちしております。



【計画範囲図】電子地形図20万に追記して掲載

