

国土交通大臣

金子 恭之 様

要 望 書

令和8年9月10日

山形県知事 吉村 美栄子

酒田市長 矢口 明子

新庄市長 山科 朝則

戸沢村長 加藤 文明

庄内町長 富樫 透

陸羽西線の運行本数見直しについて

人口が急速に減少する中で、地方鉄道は、通学や高齢者の足として地域住民の暮らしを支えるとともに、観光やビジネスなど様々な面で利用され、災害時はリダンダンシー機能を発揮する公共交通機関であり、地域の活性化や持続的な発展に不可欠であります。

本県の鉄道網は、太平洋側と日本海側の幹線が互いに補い合う構造になっています。山形新幹線、奥羽本線、羽越本線などの縦の幹線と、それらを横断して結ぶ仙山線、陸羽東線、陸羽西線、米坂線が一体となり、地域経済を支える重要な役割を果たしています。

その中で、陸羽西線は、県都をはじめとする内陸部と庄内地域という県内の主要地域を結ぶ広域交通軸であります。隣接する国道のトンネル建設工事に伴い、令和4年5月から約3年8か月という長期にわたり全線運休を余儀なくされ、利用者は鉄道に比べて利便性が低い代行バスの利用を強いられてきました。本年1月16日に鉄道による運転が再開され、ようやく地域における鉄道利用の日常が戻ったところでもあります。

運転再開後の利用状況を見定めながら、沿線自治体が連携して主体的に利用促進に向けて取り組もうとしていた矢先、このたび、運行事業者であるＪＲ東日本から「令和9年春のダイヤ改正に向けた陸羽西線の運行本数の見直し」の考えが示されました。このことについて、沿線自治体はもちろん、沿線住民や利用者は困惑し、大変深い憂慮を抱いております。鉄道による運転再開から1年未満という極めて早い段階で運行本数を見直すことは、長期間の運休による利用環境の変化や利用者の回帰過程を十分に考慮したものとは言えません。

また、現在、全国に広がる「交通空白」の解消を図るため、政府は令和7年度からの3年間で「交通空白解消・集中対策期間」と位置づけ、市町村や交通事業者による地域の移動手段確保の取組について、国を挙げて支援しております。こうした中で、地域の交通体系の基軸である陸羽西線の減便は、鉄道としての利便性が低下するだけでなく、駅を交通結節点としたコミュニティバスやデマンド交通との接続体系の構築が困難となり、「交通空白」を生じさせるおそれがあります。

こうしたことから、山形県と沿線自治体が関係団体と連携し、鉄道の利用促進や二次交通の充実、観光需要の創出などの取組を進め、陸羽西線を将来にわたり維持・活用しながら持続可能な地域公共交通が構築できるよう、ＪＲ東日本で検討されている陸羽西線の運行本数見直しについて、下記のとおり要望いたします。

記

1. J Rが示した陸羽西線の運行本数の見直し（減便）の考え方について、沿線自治体の意向を十分に尊重することなく、利用実態や経営の効率化といったJ R側の一方的事情により、安易に減便等の議論を行わないよう、政府の責任においてJ Rに対し厳格な指導を行うこと。
2. 陸羽西線を将来にわたり維持・活用していくため、山形県地域公共交通活性化協議会内に新たに設置するワーキンググループにおいて、陸羽西線を基軸とした交通体系の検討を地域と一体となって推進すること。
3. 「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」において本年4月に取りまとめられた「課題整理・今後取り組むべき方向性」において、引き続き検討することとされた「基幹的ネットワーク」について、陸羽西線のように広域的な地域間の移動を支え、二次交通を含めた地域の公共交通全体のあり方を左右する大きな存在として機能している路線を「維持すべき基幹的ネットワーク」として位置付けること。
また、当該路線を継続的に支えるための支援を実施するとともに、そのために必要な財源を確保すること。
4. 骨太の方針2026に「在来線の高速化」を進める旨が盛り込まれたことなどを踏まえ、山形新幹線の庄内延伸について、課題の共有や今後の取組方針等についての検討を地域と一体となって行うこと。