

平成 25 年度 JR への要望事項 (回答書)

山形新幹線・在来線鉄道のさらなる利便性の向上について

わが国経済は、長引く円高やデフレ不況からの脱却を目指した経済政策により、景気回復に対する期待感が高まる一方で、大震災の被災地においては、地域再生に向けた取り組みは見られるものの、がれきの処理やインフラ復旧、放射性物質の除染の遅れなどから、いまだに本格的な復興への道筋が見えない状況にあり、本格的な景気回復はまだまだ先のものとの懸念されます。

山形県は大震災の直接の被害は免れたものの、被災地に取引先を持つ企業も多く、間接的な被害や観光客の減少、放射性物質の流出事故による風評被害等、地域企業の経済活動は沈滞し、地域経済を支える中小企業の経営環境は大変厳しい状況にあります。震災直後、被災地と隣接する本県は、人的、物流などの役割は大変重要な位置を占め、十分に機能を発揮いたしました。

つきましては、東北の均衡ある発展と山形県の産業・経済・文化・観光発展等担うべき機能の充実のため、下記のとおり2項目について、特段のご配慮を賜りたく要望申し上げます。

◆要望書回答 [口頭による回答]

1. 山形新幹線の利便性向上のための山形以南の完全複線化について

全国的な新幹線の高速化が進む中で、多くの方々が、地域の発展や広域的な交流・連携を促進するために新幹線の一層の高速化を望んでおります。山形新幹線の所要時間短縮・安全性の確保が図られ利便性向上と観光客の誘致にもつながることから、山形以南の単線区間である「関根」～「赤湯」、「北赤湯」～「羽前中山」間の 28km 区間の完全複線化につきまして、様々な課題があることは承知いたしておりますが、引き続き実現に向けた取り組みをお願いしたい。

また、新幹線区間の停車駅見直しによる最速便の増便や車両更新時の高速車両導入について是非ともお願いしたい。

(回答)

- ・複線化については、事業費が大であり、費用対効果からみると現時点では厳しい。
- ・最速便の増発については、現在、上り・下り各 1 本となっているが、宇都宮、郡山での利用者も多く、福島から大宮まで停車しないで運行するのは、現時点では難しい。一日一往復の最速便についても、山形県南地区の停車駅からは、もっと停車して欲しいとの要望もある。

また、山形新幹線の車両を新型にする計画はまだない。ただし、デザインの変更はある。

今後とも、「山形県鉄道利用・整備強化促進期成同盟会」の活動を通じ進めていく。

※JR 伊藤山形支店長の回答は上記のとおりであったが、懇談の中で次の内容の発言があった。

以前より商工会議所・山形県・山形市からの山形—東京間の高速化が要望されてお

り、「福島―米沢間のトンネル化」や「複線化」、「庄内までの延伸」等々の「経費」や「時間短縮割合」、「負担」等のシュミレーションについて、現在、JR 仙台支店で勉強会を行っていると聞いている。

2. 仙台圏と仙台空港へのアクセス向上について

山形市と仙台圏は直接県境を接するという全国的にも極めて稀な位置関係にあり、日常生活、産業活動、学術、文化活動などさまざまな分野において交流が盛んでありますが、今後の交流の拡大や交通アクセスの向上のためにも、次の事項について引き続きお願いしたい。

- ① 仙山線の高速化
- ② 仙台空港―山形駅間直通運転の実現

(回答)

① 仙山線の高速化

現在、時速 95 km にスピードアップを図っており(1995 年 3 月)、現在の仙山線の勾配など路線状況からしてこれ以上のスピードアップは難しい。

快速列車については、乗降客数により愛子駅～仙台駅については、停車が必要である。また、山形側の高瀬駅についても停車してもらいたいとの要望もある。

② 仙台空港―山形駅間直通運転の実現

山形駅から仙台駅まで定時に到着できれば問題ないが、飛行機の出発時間は決まっており、遅れるとダイヤが乱れる恐れがある。また、仙台駅～仙台空港までの使用している車両設備が違っており、仙台空港へ行く場合、仙山線に限らずあらゆる路線が仙台駅で乗り換えとなる。現在の仙山線の高速化ができない状況のなか、直通運転については難しい状況である。