

## 山形新幹線米沢トンネル（仮称）整備計画に係る調査の結果等について

J R東日本との覚書に基づき山形新幹線米沢トンネル（仮称）整備計画区間（庭坂駅～米沢駅間）において実施している地質等の調査と、当該調査に基づく事業費等の再算出の結果は以下のとおり。

### 1 米沢トンネル（仮称）整備計画の概要

事業区間：奥羽本線 庭坂駅（福島県）～米沢駅の間の約23kmの区間

整備効果：最大の難所である福島～米沢間の安全性・安定性が格段に向上

速度向上（時速160km）や距離の短縮による10分強の時間短縮

時速200km以上での高速走行も可能な緩やかな線形（最小曲線半径4,000m）で整備

（計画範囲図）



### 2 調査の概要

- ・整備計画の具体化に向けて、令和4年12月からボーリング調査（2地点）や弾性波探査（2測線、5.2km）等を実施し、地質の強度や構造、岩等の種類・硬さなどを測定した。
- ・調査により、カルデラ形成時の崩壊堆積物は確認されず、崩壊土層を回避できている可能性が高いことがわかった。

### 3 事業費・工期の再算出

| 算出時期 | 平成29年度   | 令和6年度    |
|------|----------|----------|
| 事業費  | 約1,500億円 | 約2,300億円 |
| 工期   | 着工から約15年 | 着工から約19年 |

※事業費は、トンネルの幅を現行山形新幹線車両（E8系）が複線で走行可能な幅として算出。より幅の広い東北新幹線車両（E5系等）が複線で走行可能な幅で整備すると事業費はさらに増加（平成29年度時点の算出で120億円）。

#### 4 J R 東日本の見解

- ・調査の結果、大幅な計画変更の必要性は認められなかったものの、物価高騰や働き方改革の影響により事業費が増加し工期も延伸せざるを得ない。
- ・J R 東日本単独での整備は経営への影響が大きいため、整備・保有主体のあり方を含め、県との連携をお願いしたい。

#### 5 今後の対応

事業化に向けて、費用負担を含む事業スキーム等の検討を政府・J R 東日本と3者で行っていく。

また併せて、部分的・段階的に高速化や安定性向上に資する整備（トンネル区間以外の福島～米沢間の整備等）を行うことで高速鉄道の整備を図る手法の検討について、政府に働きかけていく。

さらに、J R 東日本と締結した「山形県内の鉄道沿線の活性化等に関する包括連携協定」も踏まえ、「やまがた鉄道沿線活性化プロジェクト」を進めることにより、トンネル整備の効果を最大限に高める取組みをより一層推進していく。

トンネル整備により見込まれる経済波及効果なども示しながら、トンネル整備の機運醸成を図っていく。