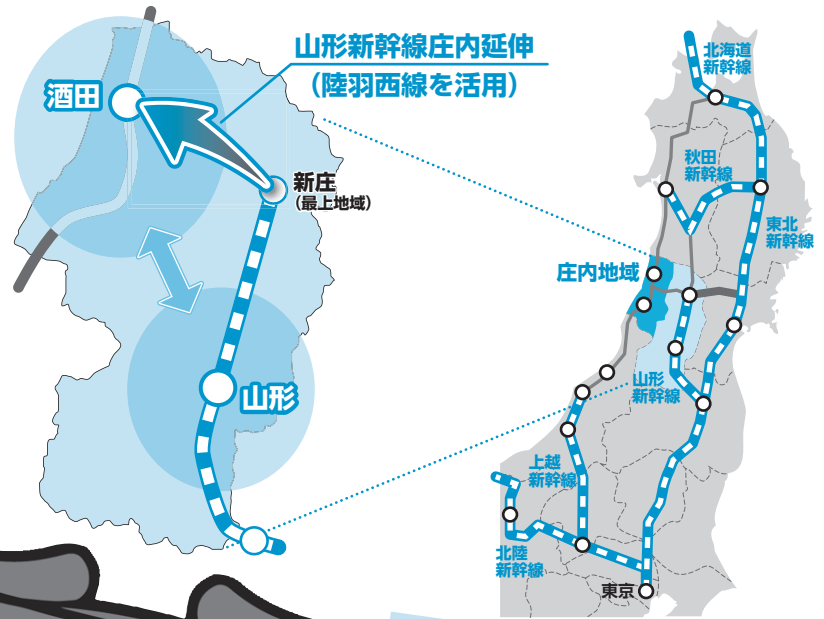


山形新幹線って？

フル規格新幹線と乗り換えなしで
直通運転するミニ新幹線

庄内延伸って？

陸羽西線を活用して、山形新幹線
を庄内まで延伸するもの



※画像はイメージです

本市では、将来の酒田市の礎を築くために山形新幹線庄内延伸の実現に向けて取り組んでいます。その一方で「なぜ新幹線が必要なの?」「他にやる必要があるんじゃないの?」という声が寄せられることがあります。今回は、もしえのん・あののんの質問に答えながら、酒田市が山形新幹線の庄内延伸にこだわる理由をお知らせします。

●お問い合わせ／市政策推進課 ☎26-5704



東京にはめったに行かないから、 新庄からの新幹線はなくてもいいと思うのん！

もちろん、東京との行き来を便利にすることも大切だけど、そのためだけに新幹線を延伸するわけではないんだよ。山形県内を新幹線で結ぶことで、庄内地域と最上・村山・置賜地域の交流を活発にして、山形県の経済全体を活性化させること、つまり「山形県の一体的な発展」も大きな目的なんだ。

例えば、新幹線で山形のコンサートを聴きに行ったり、モンテディオ山形の応援に行ったり、さくらんぼ狩りに行ったり…。庄内に住みながらいろいろなことができるようになったら、観光交流も活発になるだろう？内陸地域と庄内地域が、お互いに通学・通勤圏になるかもしれないね。



ふーん。でも別に、新幹線じゃなくて車で行けば いいと思うのん！



運転免許を持っていないのによく言うね、もしえのん…。

君みたいに、車を運転できなかつたり、外国から来た人なら言葉がわからなくて乗り換えできなかつたりするかもしれないよね。山形新幹線の庄内延伸は、誰にでも優しい交通手段を実現するという点でもあるんだ。電車の乗り換えの不便さが解消されれば、天気が悪い冬でも安心して内陸と行き来できるよ。誰でも、いつでも、気軽に移動できるようになるよね。



特集

どうして酒田市は 山形新幹線 庄内延伸を したがる のん？



羽越本線が新幹線になるのを待っていればいいと思うのん!



うーん、君たちは年を取らないからいいけど、これまでのフル規格新幹線の整備状況を見ると、とーっても長い時間がかかっているんだ。

もちろん羽越本線のフル規格新幹線化は、庄内地域にとっても、山形県全体が自立的な発展を進めるうえでも大切なこと。でもそれには、時間とお金がたくさんかかりそうなんだ。だから短期間かつ少ない費用で実現可能な庄内延伸を推進しているんだよ。どっちかではなく、どっちも大事なんだ。

羽越新幹線(富山ー青森間)を作るとしたら…

実現するまで長い時間と費用がかかる

- 国の予算で行われる国家プロジェクト
- 整備決定から開業まで長い時間がかかる(北海道新幹線の場合は約60年)
- 現在整備が進んでいる新幹線(北海道・北陸・九州)の後の整備開始時期は未定
- 整備単価は1キロあたり80~100億円

山形新幹線(新庄ー酒田間)を庄内まで延伸したら…

短期間で整備できる

- 山形県的意思・判断で実施できるローカルプロジェクト
- 工事は約3年で完成
- 整備単価は1キロあたり約4億円(新庄延伸)
- 新庄延伸事業の場合は県の補助金を活用
- ランニングコスト(維持管理、運営費)はJR東日本が負担

羽越本線(新潟ー酒田間)の高速化は…

一定の事業が完了・着手済み
(いなほ車両更新、新潟駅同一ホーム化など)



庄内まで新幹線が通ったら、どれくらい早くなるのん?

酒田ー山形間

現行平均時間 ※1
2時間28分

※2
1時間14分

酒田ー東京間

現行平均時間 ※1
4時間24分
(羽越本線経由)

※2
3時間50分

※1 現行平均時間は平成27年3月ダイヤの上下平均所要時間より
※2 平成18年3月山形新幹線機能強化調査報告書より

酒田と新庄が新幹線でつながると、移動速度が速くなるだけでなく、在来線の乗り換えにかかっていた時間も少なくなるんだ。そうすると、東京には30分早く、山形まではなんと今の半分の時間で行けるようになるんだよ。もし米沢市にある板谷峠短絡トンネルが整備されれば、さらに16分ほど短縮されるといわれているよ。



来場者は500人以上!
陸羽西線高速化促進市町村連絡協議会主催
**鉄道高速化講演会を
行いました**

2月5日(金)、大阪産業大学教授 波床正敏氏を講師に招き、響ホール(庄内町)で講演会を開催しました。

●講演要旨

▽全国的な傾向として、新幹線が通っていない都市は人口が減っている。

▽山形新幹線は、在来線を利用して走るフランスの高速鉄道(TGV)に似ている。TGVは、高速新幹線の整備を図りながら在来線も活用し、ほぼ全ての10万人都市で運行している。在来線を活用している部分でも、高速化を放棄しているわけではない。羽越本線のフル規格整備新幹線化と山形新幹線の庄内延伸でも同じ考え方ができると思う。

▽国が実施する新潟ー庄内間のフル規格化には1・2兆円の費用が必要だが、今後国の財源は減少する見込み。JRと地方が実施する新庄ー酒田間のミニ新幹線は350億円で整備できる。そしてJR東日本は、東北・上越新幹線にかかった費用の支払いが終わり、投資に好機となる。

▽山形新幹線庄内延伸は、陸羽西線の乗り継ぎの利便性を向上させるなど、利用者を増やす取り組みが必要。



2040年には庄内地域の人口が19万人まで減っちゃうんだのん? お金かけて大丈夫なのん?

よく知ってるね、あののん。その通り、庄内地域は急激な人口減少を迎えるといわれている。だからこそ、今すぐに取り組む必要があるんだ。

陸羽西線の利用者数は、昭和62年に比べて82%も減少したというデータ^{*1}もある。このまま人口と利用者が減り続けたら、陸羽西線が廃線になってしまう可能性だってあるんだ。そのときになってからお金をかけるか、それとも人が減る前に積極的に投資するのか。どっちがいいかは明らかだよ。

昨年、山形新幹線庄内延伸の事業可能性^{*2}を検証したんだ。そうしたら、これまでの整備（山形延伸、新庄延伸）と同じように、一定の公的支援があれば、30年間で収支の採算がとれるとわかったんだ。山形新幹線庄内延伸は、事業としてちゃんと成り立つんだよ。

※1 JR東日本ホームページ「路線別ご利用状況」 ※2(1)事業概要および事業費 (2)需要予測 (3)収支採算性等

◆詳しくは…



ふーん。でも新幹線と人口減少ってそんなに関係あるのん…

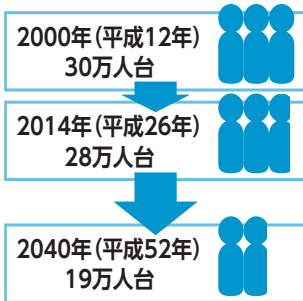


さては眠いね、もしえのん。もう少しだからがまんしてよ。

ちょっと下のグラフを見てみて。山形新幹線が通らない市は、通る市に比べて人口の減り方がとっても大きいんだ。もちろん、それが全てではないかもしれないけど、決して関係無いとは言えないんじゃないかな。

人口減少の急激な進展

●庄内地域の人口は…

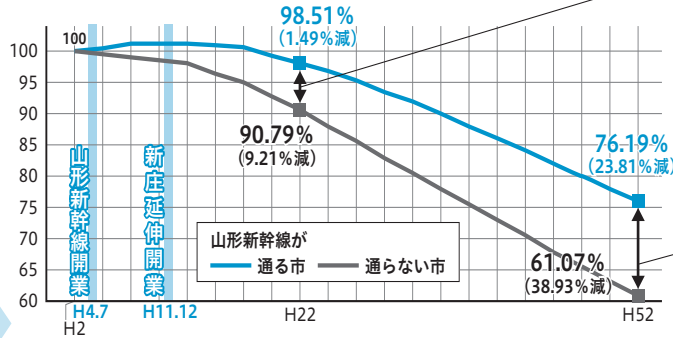


山形新幹線が通っている市と通っていない市の人口の推移は…

新幹線と人口減少抑制効果

●山形新幹線と県内市の人口比推移

(平成2年を基準とした20年間および50年間の人口比の推移)



平成2年→平成22年
約8ポイントの差

山形新幹線の通る市と通らない市では人口減少率の差が更に拡大!!

平成2年→平成52年
約15ポイントの差

◆秋田新幹線沿線市においても同様の効果

◆平成27年以降の人口データ: 国立社会保障・人口問題研究所の推計

講演会
4月25日(月)
インバウンドと高速鉄道網 (仮題)

時間 / 午後3時~4時30分
場所 / 未定 (今後本紙でお知らせします)
講師 / 東洋大学准教授 矢ヶ崎紀子氏
主催 / 陸羽西線高速化促進市町村連絡協議会

講演会
3月25日(金)
山形新幹線庄内延伸の実現に向けて (仮題)

時間 / 午後3時~4時30分
場所 / 公益ホール (飯森山三丁目)
講師 / 大阪有機化学工業(株)
代表取締役社長 鎮目泰昌氏
主催 / 酒田市自治会連合会連絡協議会

庄内延伸に興味を持ったら…

