

山形県における鉄道を軸とした 地域活性化の取組

山形県知事 吉村 美栄子

令和5年11月16日(木)
第3回地域の公共交通リ・デザイン実現会議



山形県の概要



○人口：1,026,228人（令和5年10月1日現在）

○面積：9,323km²

○県土の特徴

- ・鳥海山、月山、蔵王連峰などの名峰を擁し、最上川が県土を縦断して流れ、県土の約72%を森林が占める自然豊かな土地柄
- ・夏季は高温で冬季は積雪が多く、四季の彩りに富んだ気候
- ・村山、最上、置賜、庄内の4地域に分かれており、それぞれ城下町ゆかりの文化が栄え、個性と特色のある生活圏を形成

○主な産業

<農業>

- ・豊かな自然環境と四季の変化に富んだ気候を活かし、米や果樹、畜産など幅広い分野で農業を展開
- ・県産米「つや姫」のほか、さくらんぼ、ラ・フランス、ぶどう、りんご、すいか等、多彩な生産を誇る果樹王国



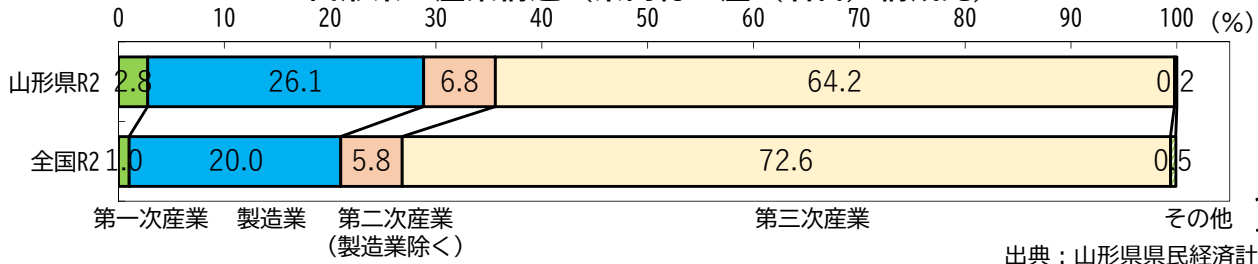
<製造業>

- ・約950年前に遡る鋳物や、米沢藩再興に尽力した上杉鷹山が振興した織物など連綿と受け継がれてきた「ものづくり技術」をもとに、電子部品や情報機器、機械等の産業が集積

<観光>

- ・四季折々の豊かな自然やお米、果物、ラーメン、そば、地酒等の美食・美酒、全市町村に湧き出る温泉や出羽三山等の精神文化といった観光資源が豊富に存在

<山形県の産業構造（県内総生産（名目）構成比）>





山形県の交通政策 ～山形県総合交通ビジョン～

- ・公共交通は、産業・地域の活性化、県民の幸福度向上、持続可能な地域社会の構築等を実現するための基盤となる社会インフラ
- ・人口減少・少子高齢化や新型コロナの影響など、交通を取り巻く環境が変化していることを踏まえ、公共交通や交通インフラについて、現状や動向・課題を分析した上で、山形県が目指す交通の将来像や、その実現に向けた施策展開の方向性を示すため、「山形県総合交通ビジョン」を策定
- ・広域交通と地域交通双方の充実を図るとともに、交通の利用拡大にも取り組むことにより、機能強化と需要創出の好循環を生み出していくことを将来像として明示

山形県総合交通ビジョン（令和5年11月10日公表）

山形県が目指す交通の将来像

広域交通と地域交通のシームレスな接続

国内外との交流や産業発展の基盤となる広域交通の充実・強化

<将来像のイメージ>
 多様な地域との間で、短時間、高頻度かつ安定性高く移動できる広域交通ネットワークが形成されている。

<取組例>
 山形新幹線米沢トンネル（仮称）の早期事業化
 空港の機能強化・路線の充実 等

地域の暮らしを支える、誰もが利用しやすく持続可能な地域交通の構築

<将来像のイメージ>
 多様化・広域化する移動ニーズに対応し、誰もが安全・安心かつ快適に移動できて、持続可能性が高い地域交通が実現されている。

<取組例>
 鉄道沿線活性化の取組と一体となった鉄道の機能強化・利便性向上
 デジタル技術の活用によるバス等の利便性向上・移動のシームレス化 等

交通の充実と需要創出による好循環

様々な分野との連携による地域課題の解決等と一体となった交通の利用拡大

交通の充実と需要創出による好循環

<将来像のイメージ>
 他分野と連携した需要創出の取組により、交通の利用拡大と地域課題の解決・地域の活性化が一体的に図られている。

<取組例>
 まちづくり、観光、農業、教育、医療等の分野との連携による交通需要創出
 カーボンニュートラル等の公共交通利用のメリットを示すことによる利用促進 等

交通の充実によって実現する山形県の将来像

産業・地域の活性化

一人ひとりの希望の実現、幸せの実感

持続可能な地域社会

安全・安心な暮らし

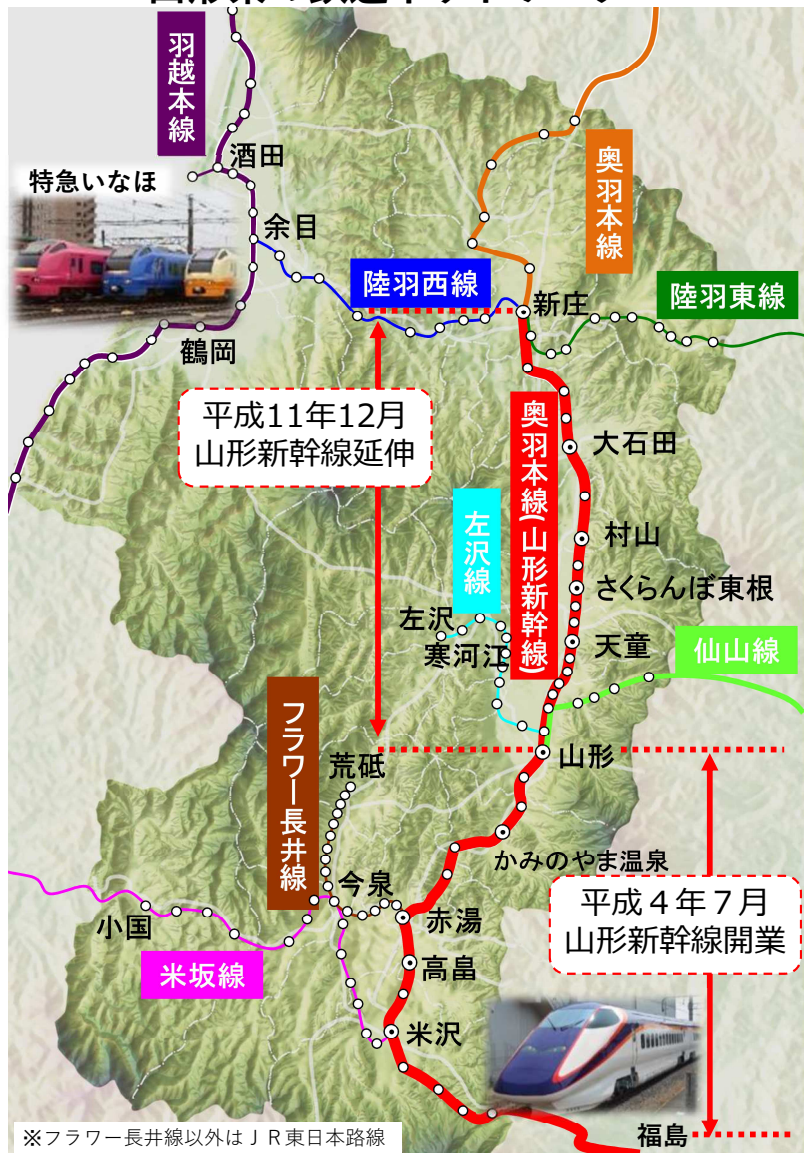
環境との調和



山形県の鉄道ネットワーク

- 山形県では、内陸部を奥羽本線、庄内地域を羽越本線が幹線鉄道として縦断し、内陸部と庄内地域や隣県を結ぶ横軸の鉄道路線とともに、広域的なネットワークを形成
- 特に、奥羽本線を走行する山形新幹線は、年間300万人以上の輸送量を誇る山形県と首都圏等をつなぐ大動脈であり、山形県経済の発展、交流人口の拡大に大きく貢献

<山形県の鉄道ネットワーク>



○山形新幹線の概要

<開業時期>

- 平成4年7月 福島駅～山形駅間が開業
※全国初の新在直通方式（ミニ新幹線）
- 平成11年12月 山形駅～新庄駅間で延伸

<最高速度>

- 東北新幹線区間：275km/h
- 在来線区間：130km/h（開業前：95km/h）

<所要時間短縮効果>

- 東京～山形間(最短)：3時間9分⇒2時間27分(42分短縮)
- 東京～新庄間(最短)：3時間43分⇒3時間5分(38分短縮)

※乗換え解消は、所要時間約30分短縮の心理的効果



400系(開業時)

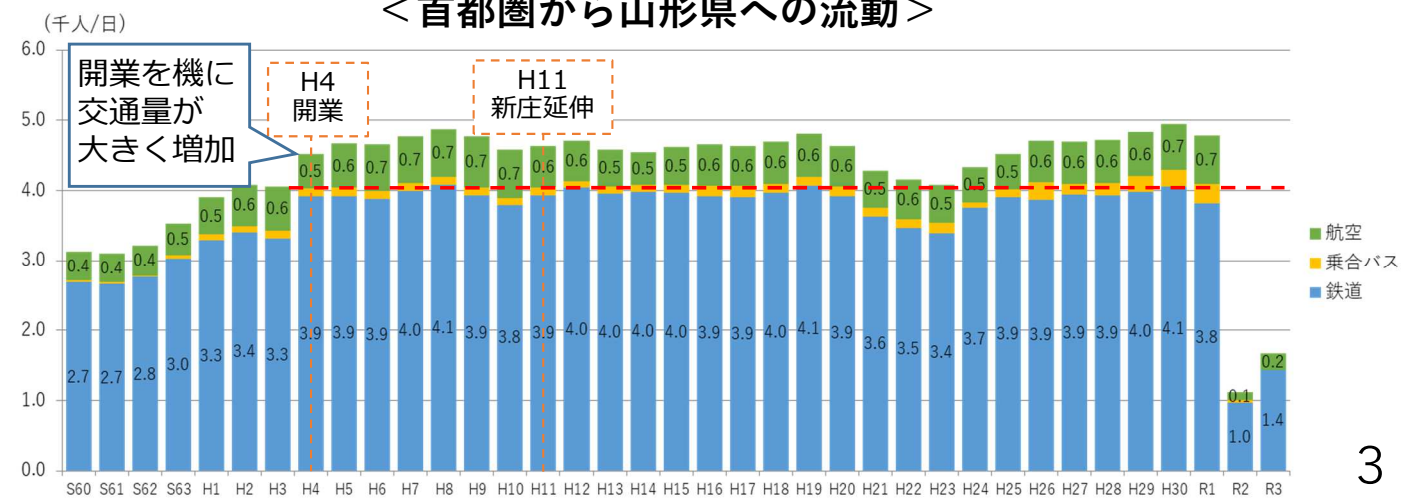


E3系(現在)



E8系(R6～)

<首都圏から山形県への流動>

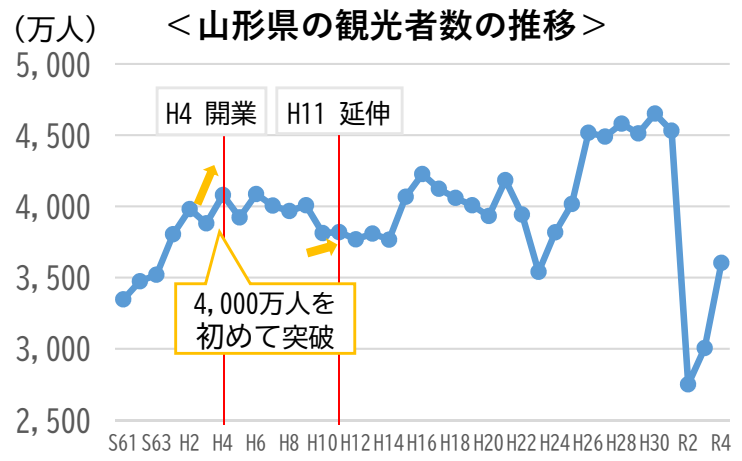




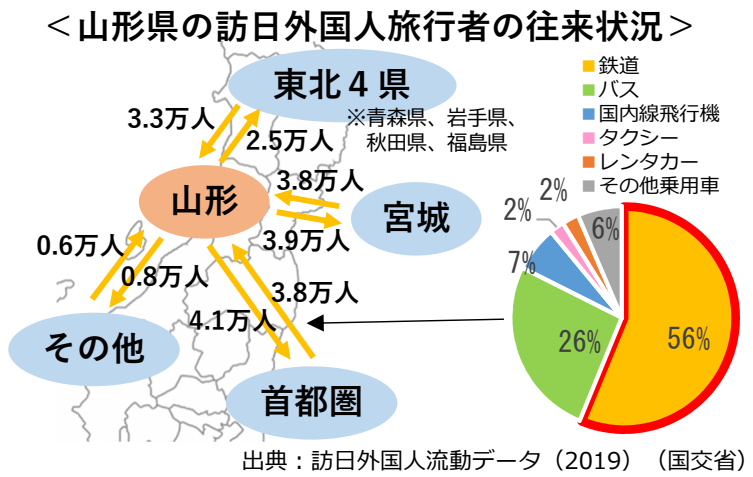
山形新幹線の効果

観光

- 山形新幹線開業や新庄延伸を機に観光者が増加
- 山形県を訪れるインバウンドの多くが鉄道を利用しており、山形新幹線はインバウンド誘客の要

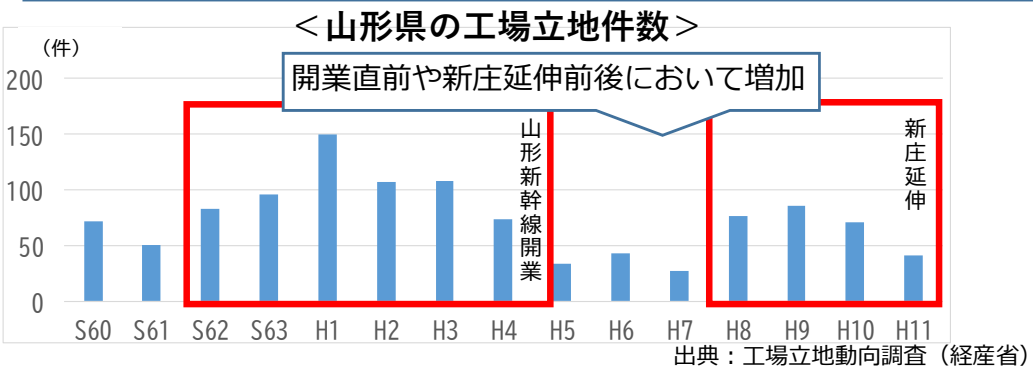


- ### <開業・延伸による観光者数の増加>
- 開業時(H3→H4)
 - 蔵王温泉(山形市)：227万人 → 241万人
 - 上山温泉(上山市)：155万人 → 167万人
 - 赤湯温泉(南陽市)：60万人 → 69万人
 - 延伸時(H11→H12)
 - 银山温泉(尾花沢市)：27万人 → 29万人
 - 肘折温泉(大蔵村)：17万人 → 20万人
- 出典：いずれも山形県観光者数調査（山形県）



産業

- 山形新幹線沿線で企業誘致が進み、高品質・高精度で裾野の広い技術が集積

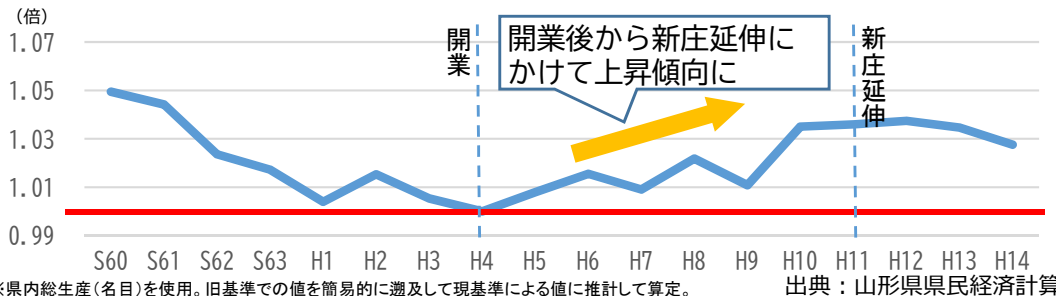


教育

- 首都圏との往来が容易になり、優秀な人材を県内大学の教授等に招くことが可能に

- 東北芸術工科大学
 - 平成4年に東北唯一(当時)の芸術系大学として開学した山形市に立地する大学
 - 学生自らがアートやデザインの側面から地域課題の解決に貢献しながら、実践的に学び、県内外のアート・デザイン分野に多くの有為な人材を輩出
 - 専任教員の多くが現役のクリエイターやデザイナーであり、開学以来3～4割の教員は、東京に活動拠点を置きながら、毎週山形新幹線を使って往復

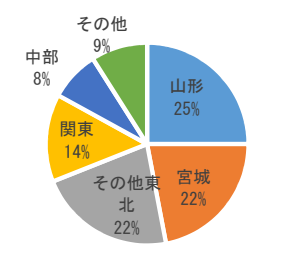
<GDPに占める山形県の県内総生産の割合(平成4年度=1.00)>



地域や企業等との連携事例
(山形駅待合室リニューアル)



学生の出身地割合





やまがた鉄道沿線活性化プロジェクト

- ・ 鉄道については、県内最大の輸送量を誇る山形新幹線を軸として、交通ネットワークを活用して県内全域にわたる鉄道沿線の活性化を推進することにより、地域活性化と鉄道事業発展の双方を目指す
- ・ JR東日本と鉄道沿線活性化に関する包括連携協定を締結するとともに、県・市町村・経済界等が一丸となって鉄道沿線活性化に取り組むため、「やまがた鉄道沿線活性化プロジェクト」を立ち上げ

山形県内の鉄道沿線の活性化等に関する包括連携協定

- ・ 「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」と併せて、令和4年10月24日にJR東日本と山形県の間で締結
 - ・ 地域資源の活用、公共交通の利用促進、まちづくりの推進等に関して、JR東日本と県が緊密に連携・協力することで、山形県内の鉄道沿線の活性化等を図り、相互の持続的な発展を目指す
- ※ JR東日本と都道府県の間での包括的な連携協定は全国初



やまがた鉄道沿線活性化プロジェクト

- ・ 山形新幹線を軸として、県内の在来線路線やバス等の地域交通も含め、県内全域にわたって鉄道沿線の活性化や利用拡大に取り組むことにより、地域活性化と鉄道事業発展の双方を実現
- ・ 県内の全市町村や商工・観光関係の団体等が参画する「やまがた鉄道沿線活性化プロジェクト推進協議会」を令和4年11月に立ち上げ、様々な主体が連携しながら、沿線活性化の取組を展開する体制を構築
- ・ 県において「やまがた鉄道沿線活性化助成金」を令和5年度より創設し、地域の取組を後押し

<まち> 駅を中心としたまちづくりの推進

- ・ 駅前イベントや整備による駅を中心とする人流創出
- ・ 二次交通の充実、シームレスな乗換の実現 等

<産業> 人と物の往来拡大による地域産業の活性化

- ・ コワーキングスペース等によるビジネス関係人口の創出
- ・ 新幹線等を活用した荷物輸送 等

<観光> 観光・ワーケーション等による交流人口の拡大

- ・ 地域資源を活用した観光による鉄道の利用拡大
- ・ ワケーション等の新たな需要の創出 等

<住民> 沿線住民の意識醸成・利用拡大

- ・ 通学・通勤や日常利用への支援、利便性の向上
- ・ マイレール意識の醸成 等



駅前イベント

(日本一美酒県山形フェア、新庄駅海鮮市、Jリーグパブリックビューイング等)



駅構内等のコワーキングスペース整備

(山形駅(ジョージ山形)、米沢駅、左沢駅等)



山形新幹線等を活用した荷物輸送

(さくらんぼ、庄内北前ガニ、精密機械部品 等)



陸羽東西線沿線

テントサウナ



鉄道を利用した

遠足の促進

鉄道×産業 鉄道沿線のビジネス環境の整備

- ・県内外の人が集まる鉄道駅の周辺においてビジネス環境を整備することで、県内外の企業・ビジネスパーソンが交流し、イノベーションを生み出す場を提供するとともに、出張やワーケーション等におけるテレワーク環境も充実

○スタートアップステーション・ジョージ山形

- ・令和3年11月、山形駅直結のビル内に県が整備した、創業支援とコワーキングスペースの機能を兼ね備えた施設
- ・首都圏企業から招聘したメンターによる創業・事業拡大等に関するメンタリングや、首都圏等のビジネスパーソンが講師を務めるセミナーの開催等により、経営課題の解決や県外企業とのマッチングを支援
- ・首都圏大企業と県との間で、当施設を拠点としたイノベーション創出に関する連携協定を締結し、協定締結企業と県内企業や若者が継続的に交流する場を創出

利用者数：10,355人（令和5年10月末時点）



利用者1万人達成



首都圏講師を招いたセミナー



○米沢駅コワーキングスペース

- ・令和5年1月、米沢駅2階に米沢市が整備したコワーキングスペース
- ・米沢駅の立地を活かし、山形新幹線を利用するビジネス客等に対して仕事ができる場を提供するだけでなく、セミナーの開催や県外企業と市内企業の商談・打合せでの活用等により、米沢のものづくりの振興やイノベーションの推進を後押し



ものづくり共創セミナー



地元企業製品の展示



学生による駅前活性化の検討

※このほか新庄駅、大石田駅、村山駅、さくらんぼ東根駅、高島駅等、多くの山形新幹線停車駅にコワーキングスペースが設置

○山形新幹線停車駅の「STATION WORK」拠点整備

- ・県とJR東日本との間で締結した「山形県内の鉄道沿線の活性化等に関する包括連携協定」に基づく取組みの一環として、JR東日本が山形新幹線各駅へ個室ブース等の「STATION WORK」拠点を整備





鉄道沿線活性化の取組による地域課題の解決

鉄道×農業 農業人材の確保

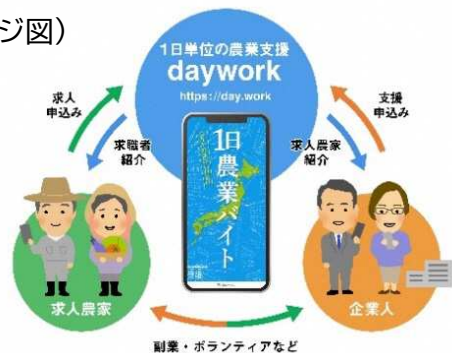
- ・ 農業は山形県の基盤産業であるが、農業従事者の減少や高齢化等により人手不足が深刻化しており、県内のみならず全国に視野を広げた労働力確保の取組が必要
- ・ 交通事業者や観光事業者等と連携して、首都圏等から人材を呼び込むことで、労働力不足を解消するとともに、関係人口の創出・拡大による地方創生にも寄与

○企業人による農業労働力確保と地域交流人口拡大を目指した実証実験

- ・ 山形県では、1日単位から農業で働きたい人と農家のマッチングを行う1日農業バイトアプリ「daywork」を活用して、短期間アルバイト形態での労働力確保を促進
- ・ 令和5年6月、JR東日本・NTT東日本等と連携し、アプリに法人向け利用機能を追加し、企業人の副業・ボランティアによる農業労働力確保を推進する実証実験を開始
- ・ 企業人の農作業支援により、人手不足の解消を図るとともに、企業における副業等を推進する環境づくり、農業を起点とした交流・関係人口の創出による持続可能な地域社会の実現等も推進

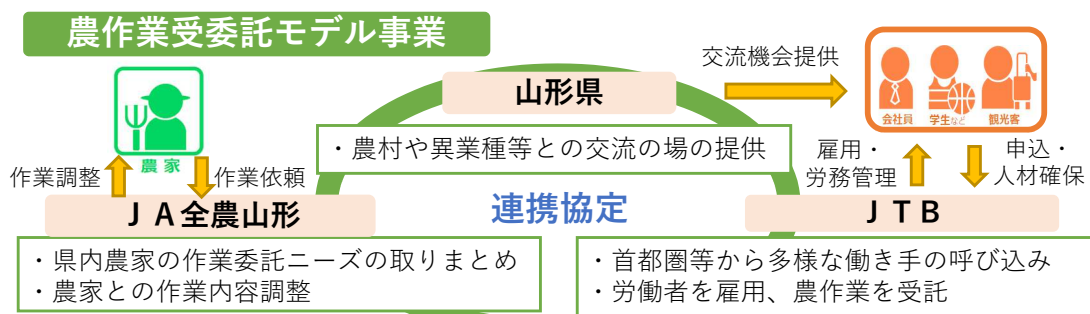
※県とJR東日本の「山形県内の鉄道沿線の活性化等に関する包括連携協定」に基づく取組として実施

(イメージ図)



○元気な農業人材確保プロジェクト

- ・ 農業人材の確保や農を起点とした関係人口の創出を図るため、山形県、JA全農山形及びJT Bの三者で連携協定を締結
- ・ アグリワーケーション等により、首都圏等から企業・人材を呼び込み、労働力不足の解消とともに、県内の農業・他産業との交流促進を図る「農作業受委託モデル事業」を実施



- アグリワーケーション: ワケーションの合間に農作業に従事
 - アグリキャンプ: 合宿のついでに農作業に従事
 - アグリツアー: 旅行メニューとして農作業を体験
- +
- 県内外の異業種交流機会の提供
 - やまがた暮らし・農村暮らし体験

アグリワーケーション等の実績 (R5.10.24時点)

作業内容	実人数	延べ人数	
		うち県外	うち県外
さくらんぼ、すいか、きゅうり、西洋なし等の収穫・出荷調整作業	247人	221人	631人

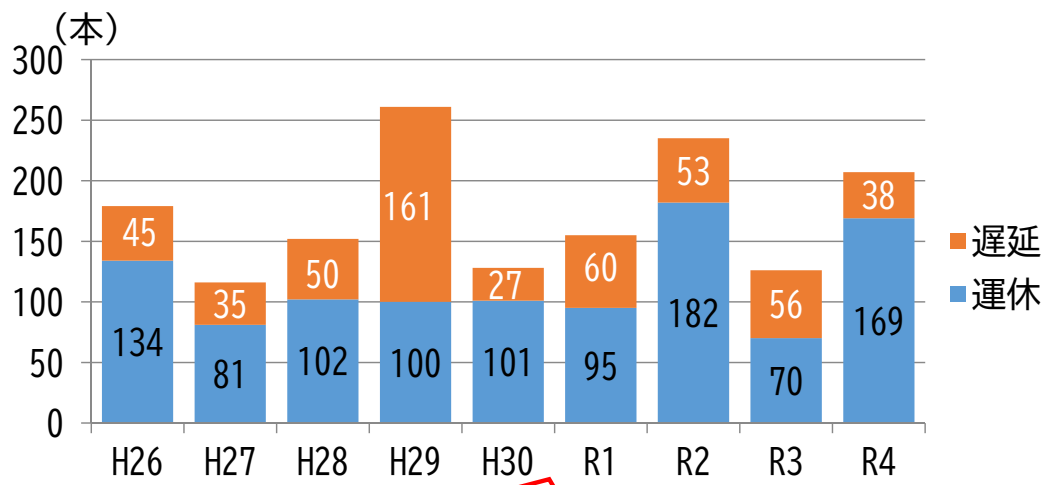
※アグリワーケーション、アグリツアー、アグリキャンプの合計値



山形新幹線の更なる発展に向けた課題

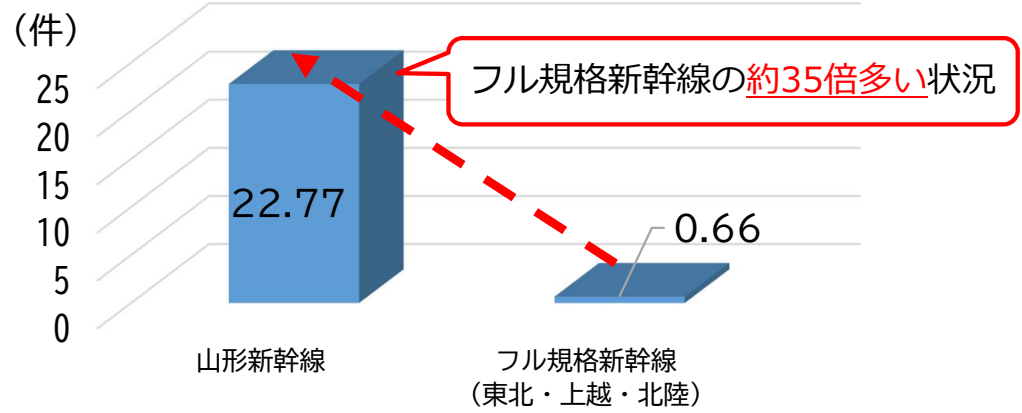
- 山形新幹線は「在来線特急」であり、設備面でフル規格新幹線に比べて劣るため、雨、雪、風等の自然条件や、野生動物との衝突等による運休・遅延が多発。特に、県境部の山岳区間は急勾配の難所となっており、運休・遅延の多くがこの区間に起因して発生
- 各地で新幹線整備が進展したことにより、首都圏からの所要時間の優位性が低下

■ 山形新幹線の運休・遅延本数の推移



出典：JR東日本公表情報より山形県作成

■ 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～R3年度：JR東日本管内)

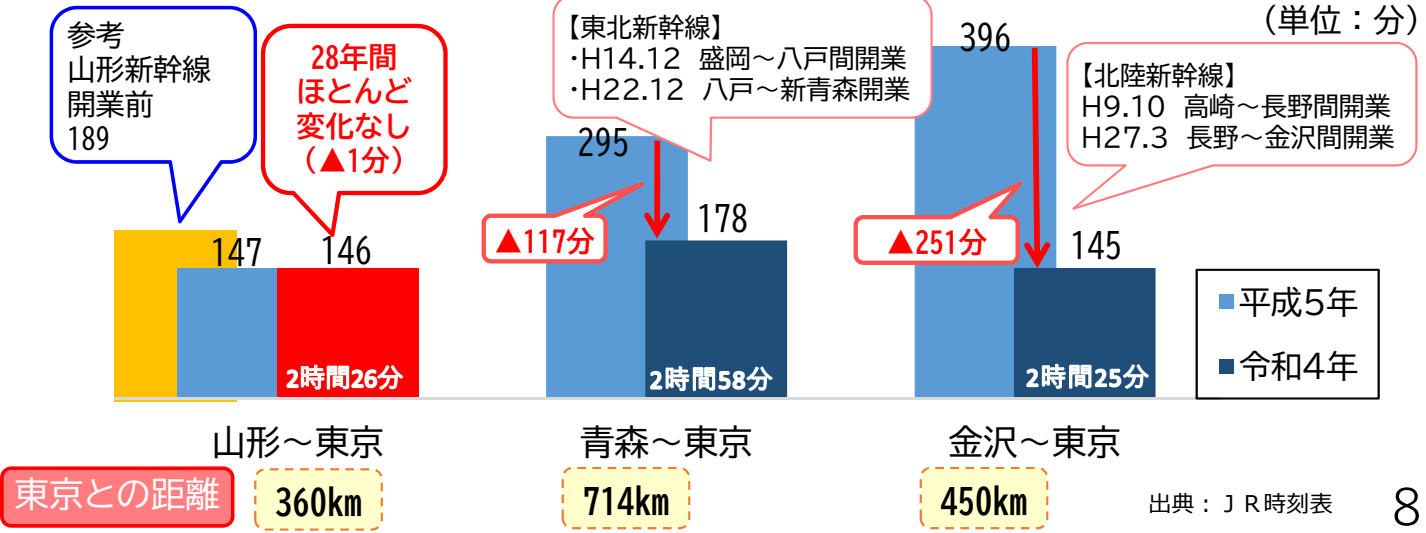


出典：JR東日本公表情報、国土交通省公表情報（鉄軌道輸送の安全に関わる情報）より山形県作成

福島～米沢間の山岳区間は、JR東日本管内で最も急勾配となる難所
 年平均約173本の運休・遅延の約4割が当該区間で発生



■ 各地域と東京との鉄道路線の所要時間の推移 (平成5年と令和4年との比較)



出典：JR時刻表



米沢トンネル(仮称)整備計画について

- ・これらの課題を改善し、山形県のさらなる発展に大きく寄与することが期待される米沢トンネル（仮称）は、「山形県の未来を拓く希望のトンネル」
- ・県では、米沢トンネル（仮称）の実現を最優先の課題と位置付け、早期事業化に向け、JR東日本と共同調査を実施するとともに覚書を締結。費用負担を含む事業スキームについて協議を重ねている

整備計画の概要

- ・事業区間：奥羽本線 庭坂駅（福島県）～米沢駅（山形県）間の約23kmの区間
- ・事業費：約1,500億円
- ・工期：着工から約15年 } 調査等により今後精査
- ・整備効果：**より安全に！** 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
より速く！ 10分強の時間短縮



これまでの経緯

- ・平成29年11月 JR東日本から県に対し、福島～米沢間のトンネル整備構想について調査結果が示され、協議を開始
 - ・令和3年3月 JR東日本から、県要望の時速200km以上での高速走行が可能な緩やかなカーブでの整備を検討するために、地形・地質等に関する調査を県と共同で実施することについて提案
- ⇒トンネルの早期事業化に資するとともに、将来の奥羽新幹線整備にもつながり得ることから、県として提案を受け入れ、令和3年度より共同調査を開始（令和6年度完了予定）
- <参考>全国新幹線鉄道整備法 第1条：この法律において「新幹線鉄道」とは、その主たる区間を列車が200km/h以上の高速度で走行できる幹線鉄道をいう。
- ・令和4年10月 県とJR東日本の間で「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」及び「山形県内の鉄道沿線の活性化等に関する包括連携協定」を締結

取組みの方向性

- ・共同調査によりトンネルの想定ルートが確定できれば、事業化に必要な調査は完了する見込み
 - ・事業費が多額であるため、JR東日本から公的支援が必要との要請
 - ・トンネル整備による効果を最大限に高め、効果を県内全域に波及させることが必要
- ⇒事業スキームの確定に向けた協議に併せ、鉄道沿線活性化に取り組み、トンネルの整備効果・収支採算性を高めていくことにより、「未来を拓く希望のトンネル」を実現



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)



- 地方部における幹線鉄道は、地域間・地域内双方の移動の中核を担う重要な交通インフラであり、米沢トンネル（仮称）のように、デジタル田園都市国家構想の実現や国土強靱化の推進に大きく資するとともに、全国的な鉄道ネットワークの機能強化・安定性向上にも資する幹線鉄道の機能強化については、政府としても推進すべきではないか。
- 幹線鉄道の機能強化に併せて交通需要の増大に結びつく取組を行うことで、整備効果を高め、整備を円滑に進めることができると考えられることから、そうした取組についても併せて推進すべきではないか。
- 米沢トンネル（仮称）のように部分的・段階的に高速化や安定性向上に資する整備を進めていくことにより、高速鉄道の整備を図る手法も検討できるのではないか。