

令和7年2月27日
みらい企画創造部

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について、次のとおり同社から概要の報告を受けましたので、お知らせいたします。

- ・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。
- ・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く、大幅な計画変更の必要性は認められなかった。
- ・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。

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

【参考】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