

国土交通大臣政務官

加藤 竜祥 様

要 望 書

令和 8 年 9 月

羽越新幹線建設促進同盟会

会 長	山形県知事	吉 村	美栄子
副会長	青森県知事	宮 下	宗一郎
副会長	秋田県知事	鈴 木	健 太
副会長	新潟県知事	花 角	英 世
副会長	富山県知事	新 田	八 朗

日本海沿岸地域を縦貫する基本計画路線である羽越新幹線は、地域間の広域連携を進め、地域の自立的発展の基盤となる路線であるとともに、全国的な幹線交通ネットワークを形成し、我が国の発展を支えていく重要な路線であります。

沿線地域における活発なヒト・モノの流動によるイノベーションの促進や、東日本大震災を教訓とした、東北地域と首都圏や西日本とを結ぶ高速交通ネットワークのリダンダンシー機能の確保など、持続可能で多様性に富む強靱な国土の形成を図るためにも、本地域における幹線交通ネットワークの確立が急務となっております。

そうした中、太平洋側においては、平成 28 年 3 月の北海道新幹線の一部開業により、日本列島の北から南まで約 2,300km が新幹線により結ばれましたが、日本海側においては、北陸新幹線が一部整備されたに過ぎない状況であり、地方創生実現の基盤となる新幹線ネットワークの整備に歴然とした格差が生じています。

羽越新幹線が貫通する青森県、秋田県、山形県、新潟県、富山県においては、羽越新幹線の建設促進を図ることを目的として、昭和 58 年に、5 県と関係市町村等で構成される「羽越新幹線建設促進同盟会」を発足させ、実に 40 年以上もの間、フル規格新幹線に関する研修やシンポジウム、政府に対する要望活動などを粘り強く続けてまいりました。羽越新幹線の整備実現は、沿線 5 県の総意であり、長年に渡る悲願でもあります。

こうした中、令和 3 年 6 月に公表された沿線 5 県等合同のプロジェクトチームの調査結果によれば、羽越新幹線について、投資効率性の評価の一つである費用便益比(B/C)では、整備手法の工夫などにより、「1」を上回るなど、整備の妥当性が確認されるとともに、国土強靱化はもとより、広域的な諸機能の分散や新幹線ネットワークの充実・強化による新たな広域交流圏の形成など、改めて国土形成上の意義が示されたところです。

政府においては、「シームレスな拠点連結型国土」の構築に向けて、日本海側と太平洋側の二面を効果的に活用し、内陸部を含めた連結を強化した「全国的な回廊ネットワーク」の形成を打ち出していますが、その実現、さらにはデジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成に向けて、リニア中央新幹線や整備新幹線だけではなく、

昭和 48 年の決定以来、未だに基本計画路線にとどまる羽越新幹線についても、今こそ、整備を進めていく必要があります。

また、政府の新しい取組みとして、基本計画路線に係るケーススタディの実施が発表され、初年度となる今年度においては、四国の新幹線と東九州新幹線が調査対象路線に選定されておりますが、いずれも西日本の路線であります。

こうした背景を踏まえ、羽越新幹線の整備について、迅速かつ確実な進展を図るため、羽越新幹線をケーススタディの調査対象路線としていただくなど、下記について特段の御高配を賜りますようお願いいたします。

記

- 1 「基本計画路線に係るケーススタディ」において、羽越新幹線を速やかに調査対象路線に選定すること
- 2 当該ケーススタディは、フル規格の新幹線を前提とし、早期の整備計画路線への格上げにつながる調査、内容とすること
- 3 新幹線整備の財源について、貸付料の徴収期間の延長や算定方法の適正化等の見直しを進めるとともに、国際観光旅客税など新たな財源の活用も含め、予算の大幅な拡充を図ること
- 4 新幹線整備に係る国と地方の財源スキームや並行在来線の地方負担のあり方の見直しなど地方公共団体の負担軽減を図る措置を検討すること
- 5 現在の費用便益比（B／C）に考慮されていない、整備区間以外の効果や、防災面の効果等、新たな効果を便益に算入するなど事業評価手法を改善するとともに、多様な整備・運行方式も含めた効率的・効果的な整備手法を導入すること