

# 要 望 書

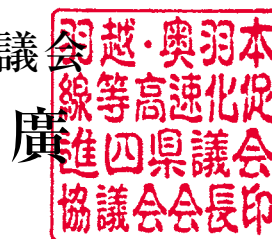
羽越・奥羽本線等の高速化促進について

令和6年5月10日

羽越・奥羽本線等高速化促進

青森・秋田・山形・新潟四県議会協議会

会 長 森 田



羽越・奥羽本線等高速化促進  
青森・秋田・山形・新潟四県議会協議会

会 長	山形県議会議長	森 田	廣
副 会 長	青森県議会議長	丸 井	裕
副 会 長	秋田県議会議長	北 林 丈	正
副 会 長	新潟県議会議長	榆 井 辰	雄

## 羽越・奥羽本線等の高速化促進について

平成23年3月11日に発生した東日本大震災では、日本海国土軸を早期に形成し、国土の均衡ある発展を図ることの重要性が改めて認識されたところです。

また、国の国土形成計画（令和5年策定）においては、「シームレスな拠点連結型国土」の構築を目指すことを国土構造の基本構想とし、日本海側と太平洋側の二面を効果的に活用しつつ、内陸部を含めた連結を図る「全国的な回廊ネットワーク」の形成を図るとされております。

こうした状況の中、東北地方日本海沿岸地域の羽越本線（新潟駅から白新線経由新発田駅～秋田駅）及び奥羽本線（秋田駅～青森駅）は、日本海側の中心路線として、アジアの成長を取り込み、我が国経済の成長を図るため、全国各地とアジア諸地域とのネットワークの拠点形成に欠くことのできない重要な幹線交通基盤であります。さらに、令和4年3月の福島県沖地震で東北新幹線が運休した際には、代替補完機能としての存在感を示すとともに早期整備の必要性が再認識されたところです。

また、国内では、軌道の改良による高速化の検討や既存軌道を利用した高速化の技術開発が進められるなど、在来線の高速化を促進するための環境が整いつつありますが、羽越・奥羽本線等においては、一部で新型車輛の導入等の改善がみられるものの、未だ高速化が図られていない状況にあります。

こうした中、平成30年4月15日に新潟駅における上越新幹線と白新線・羽越本線の同一ホーム乗り換えが実現し、平成31年3月からは特急いなほ号の全定期列車の乗り換えが可能となりました。こうしたことにより、乗客の負担軽減や新潟と山形・秋田・青森間のアクセス利便性向上が図られてきておりますが、羽越本線の高速化に向けては、更なる取組みの推進が望まれております。

これからも引き続き、豊かな自然やゆとりある生活環境、特色ある歴史文化など、本路線沿線地域が有している恵まれた資源を有効に活用して、東北圏の広域ブロックが自立的に発展する国土を実現していくためには、地域間の交流・連携を促進する幹線鉄道の整備強化が不可欠であります。

地域住民からは、日本海沿岸地域の発展を担う羽越本線の高速化や安全・安定輸送への期待とともに、日本海側内陸部の主要幹線である奥羽本線の高速化実現への期待が益々高まっており、一日も早い実現が切望されております。

つきましては、次の事項について要望します。

- 1 地域住民の熱意と期待に応え、施設の機能強化及び高速化を見据えた高性能車両への早期更新並びに路線の複線化等により、これら路線の高速化を図ること。とりわけ、新潟駅における新幹線・在来線同一ホームが供用され、全定期列車の乗り換えが実現した現状を踏まえ、所要時間の一層の短縮や更なる利便性向上に向けた取組みを推進すること。
- 2 強風や大雪等の悪天候により、列車の運休や遅延が相次ぎ、利用者などに影響が生じていることから、悪天候時における安全・安定輸送確保のための対策を講じること。また、防災対策の緊急性の高い個所や抜本的な防災対策が必要な個所について、鉄道の公共性に鑑みた安全・安定輸送対策のための新たな支援制度を創設すること。
- 3 羽越・奥羽新幹線を整備計画路線に格上げするための法定調査を指示すること。