

# 要 望 書



令和8年1月22日

東九州新幹線鉄道建設促進期成会  
会長 宮崎県知事 河野 俊嗣

# 東九州新幹線鉄道建設促進期成会

## 役 員 名 簿

会 長	宮崎県知事	河 野 俊 嗣
-----	-------	---------

副会長	福岡県知事	服 部 誠太郎
-----	-------	---------

副会長	大分県知事	佐 藤 樹一郎
-----	-------	---------

副会長	鹿児島県知事	塩 田 康 一
-----	--------	---------

副会長	北九州市長	武 内 和 久
-----	-------	---------

東九州新幹線の早期整備が図られるよう、次の事項について、特段の御高配をお願いいたします。

- 1 来年度政府予算案に計上された「基本計画路線に係るケーススタディ」への選定、地域と連携した調査の実施
- 2 整備計画策定に向けた法定調査の速やかな実施及び早期の整備計画路線への格上げ
- 3 新たな財源の検討を含めた所要の財源の確保、新幹線整備予算の拡充及び投資効果（B／C）評価手法の見直し
- 4 地方公共団体の負担軽減のための財政措置の拡充

新幹線鉄道は、国土の強靱化や均衡ある発展を支える基幹的な高速輸送体系であり、地域の振興や経済活性化に大きな効果をもたらす社会的な高速交通基盤であります。

全国の整備新幹線の整備が進捗する中、九州におきましても、西九州地域で九州新幹線鹿児島ルートが全線開業したのに続き、令和4年9月には西九州新幹線が開業したところであります。西九州新幹線の沿線では、商業施設やホテルの建設が相次ぎ、観光客が大幅に増加するなど開業効果が鮮明に表れております。一方、東九州地域では、昭和48年に東九州新幹線が基本計画に決定されて以降、全く進展のない状況にあり、九州域内において東西格差が生じております。

平成27年度に当期成会において行った調査では、これまでの特急による「北九州－鹿児島間」の所要時間が6時間41分であるのに対し、東九州新幹線が開業することで、約5時間短縮され1時間48分と飛躍的に改善されるほか、全区間平均で1日当たり1万人程度の需要が見込まれる等の結果が得られたところです。一方で、整備費用総額は2兆6,730億円と推計されており、財政基盤の脆弱な地方自治体の負担についての課題なども明らかになりました。

九州の一体的浮揚を図るためには、新幹線ネットワークを形成することにより、九州域内の都市相互間とはもとより、九州外との時間距離を大幅に短縮し、広域的な交流の拡大を通じて経済の発展及び地域の振興を図ることが必要であります。

また、近年、多発する自然災害により、代替補完ルートの確保（リダンダンシー）の重要性が認識されているところでありますが、特に東九州地域におきましては、令和6年8月に南海トラフ地震臨時情報（巨大地震注意）が発表され、改めて南海トラフ巨大地震の切迫性が高いことが認識されたところであり、東九州新幹線は、災害に強い国土づくりに向けた基礎となるものと考えます。

このような中、国は「経済財政運営と改革の基本方針2025」において、基本計画路線等について、「各地域の実情を踏まえ、地方創生2.0の実現にも資する幹線鉄道の高機能化に関する調査や方向性も含めた検討など、更なる取組を進める」とし、来年度予算案においては、「基本計画路線に係るケーススタディ等を実施する」との方向性を示されたところであり、今後、基本計画路線の議論が進展すると期待しているところであります。

つきましては、来年度政府予算案に計上された「基本計画路線に係るケーススタディ」として東九州新幹線を選定し、地域と連携しながら調査を進めるとともに、現在の整備新幹線の整備と並行して、東九州新幹線の早期整備が図られるよう、整備計画策定に向けた法定調査の速やかな実施、整備計画路線への格上げ、貸付料算定の適正化や国際観光旅客税の活用等、新たな財源の検討を含めた新幹線整備に係る所要の整備財源の確保及び予算の拡充、実態に即した社会的割引率や誘発需要の創出効果等の適正評価など着工5条件における投資効果（B／C）評価手法の見直し及び地方公共団体の負担軽減のための財政措置の拡充について、特段の御高配をいただきますようお願いいたします。