

# 設立趣旨等について

平成28年5月19日

# 期成同盟会 設立の趣旨

- 人口減少や地域活力の向上が喫緊の課題となる中、四国の自立的・持続的発展を図るためには、圏域内の高速交通体系の整備と、他圏域や大都市圏と結ぶ交通ネットワークの整備が不可欠です。
- 四国の新幹線は、昭和48年に基本計画に決定されて以来、特段の進展がない中、九州や北陸などでも新幹線が開業し、本年3月には北海道新幹線が開業したことから、四国だけが新幹線の空白地域となっています。
- この現状を打開し、四国への新幹線の導入を実現するためには、これまで以上に地域の熱意を国等へ届けていくことが重要です。
- 他の四国3県においては、すでに地元の推進組織が設立されており、本県におきましても、官民一体の四国への新幹線の導入促進組織を設立しようとするものです。

# 他県等の活動組織

## ■ 国会議員

### ● 自由民主党四国ブロック両院議員会（新幹線プロジェクトチーム）

会長 村上誠一郎 衆議院議員（愛媛2区）

PT座長 山本 有二 衆議院議員（高知2区）

## ■ 四国4県等

### ● 四国鉄道活性化促進期成会（事務局：香川県）

四国4県の知事及び県議会議長、四国経済連合会会長

四国商工会議所連合会会長、四国公共交通議員連盟会長

### ● 四国の鉄道高速化連絡会（事務局：四国経済連合会）

四国4県の担当部局長・理事、四国経済連合会専務理事

### ● 各県の期成同盟会

・ 香川県JR四国複線電化・新幹線導入期成同盟会（S58.10.19設立）

・ 愛媛県鉄道高速化促進期成同盟会（H16.5.10設立）

・ 徳島県四国新幹線導入促進期成会（H27.9.30設立）

・ **高知県鉄道高速化促進期成同盟会**（H28.5.19設立予定）

# これまでの主な取り組み

H23	7月	「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会」から「鉄道の抜本的高速化」などに関する提言
	11月	四国の鉄道高速化検討準備会 発足
H25	6月	「四国における鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査」開始（四国の鉄道高速化検討準備会）
H26	4月	「四国における鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査」調査結果を公表（四国の鉄道高速化検討準備会）
	6月	提言書「四国地方への新幹線導入など鉄道輸送システムの高速化と高度化等について提言」を国土交通省に提出（四国知事会） 国土交通省に要望活動（四国4県正副議長会議） 国土交通省に要望活動（四国鉄道活性化促進期成会）
	9月	四国の鉄道高速化連絡会 発足（四国の鉄道高速化検討準備会を改組）
	10月	四国新幹線プロジェクトチーム 発足（会長：村上誠一郎議員、座長：山本有二議員）
	11月	国土交通省及び4県選出国會議員に要望（四国公共交通議員連盟）
H27	2月	シンポジウム開催（愛媛県西条市）
	5月	国土交通省に要望活動（四国鉄道活性化促進期成会）
	6月	要望書を国土交通省に提出（四国知事会） 国土交通省に要望活動。内閣総理大臣、衆参両議長あてに要望文書を送付（四国4県正副議長会議）
	8月	自民党本部、財務省、国土交通省に要望活動（四国新幹線プロジェクトチーム）
	9月	国土交通省に要望活動（四国4県正副議長会議）
	11月	国土交通省に要望活動（四国公共交通議員連盟）
	12月	国土交通大臣に要望活動（四国新幹線プロジェクトチーム）

【参考資料】

# 四国の鉄道の高速化について



# 四国の在来線と新幹線の表定速度等

振子列車の導入等で高速化を進めるも、現在の線路条件ではこれ以上の高速化は限界

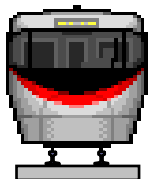
自動車



高速道路(全国平均)

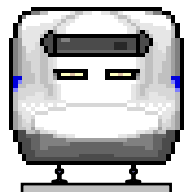
高速道路(香川県)

在来線



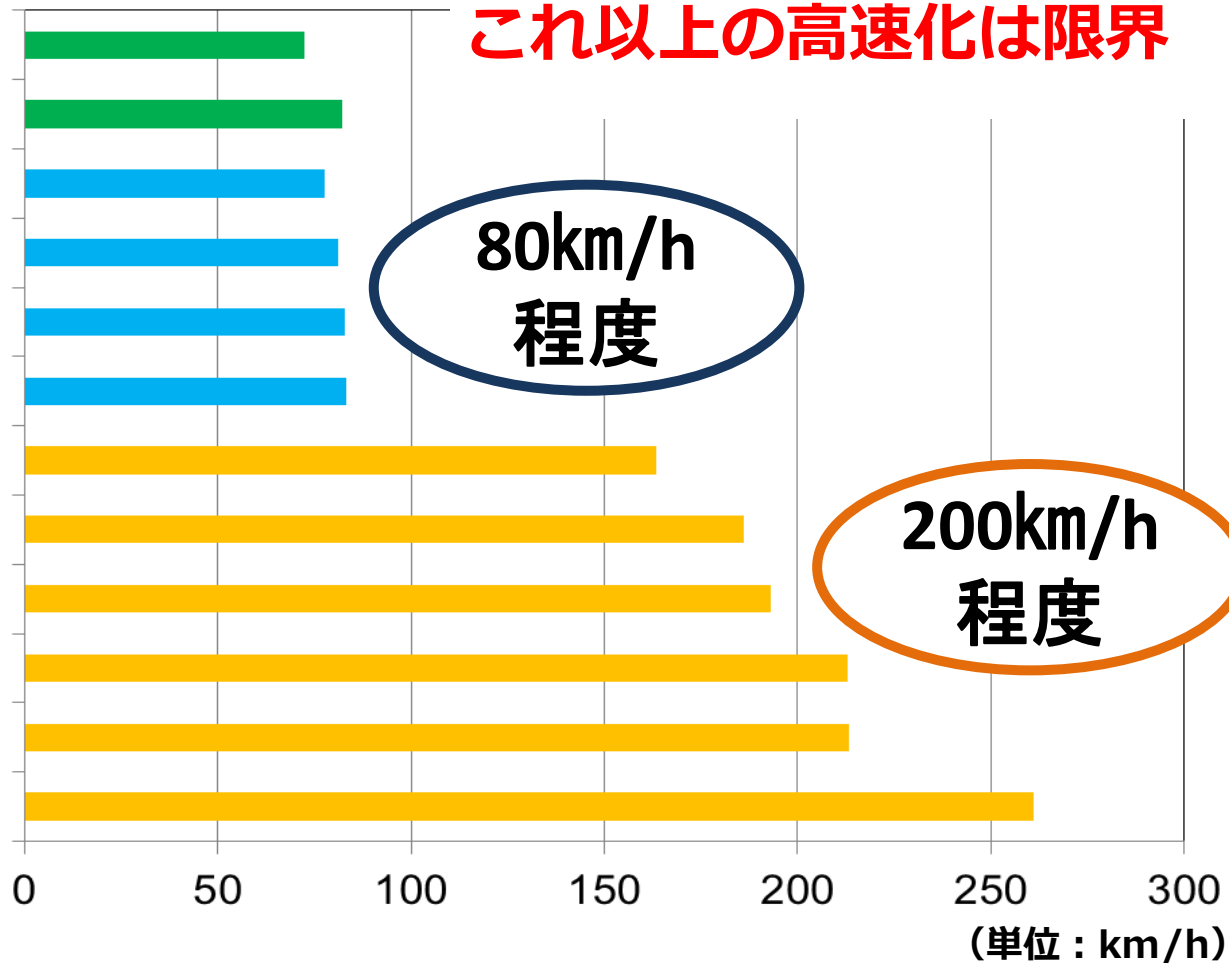
狭軌1,067mm

新幹線



標準軌1,435mm

高松～高知  
高松～徳島  
岡山～高松  
高松～松山  
東京～長野  
東京～新潟  
博多～鹿児島中央  
東京～新青森  
東京～新大阪  
新大阪～博多



「表定速度」とは、列車が駅間を走る時間に途中駅の停車時分を加えた運転時間（表定時間）で列車の運転区間の距離を割り得た速度のこと。

● 表定速度 = 運転区間の距離 ÷ 運転時間（走行時間 + 停車時分）

（民鉄協ホームページ）

# 距離及び所要時間の比較

新幹線がないことから  
地域間の格差が拡大

## 1. 距離比較

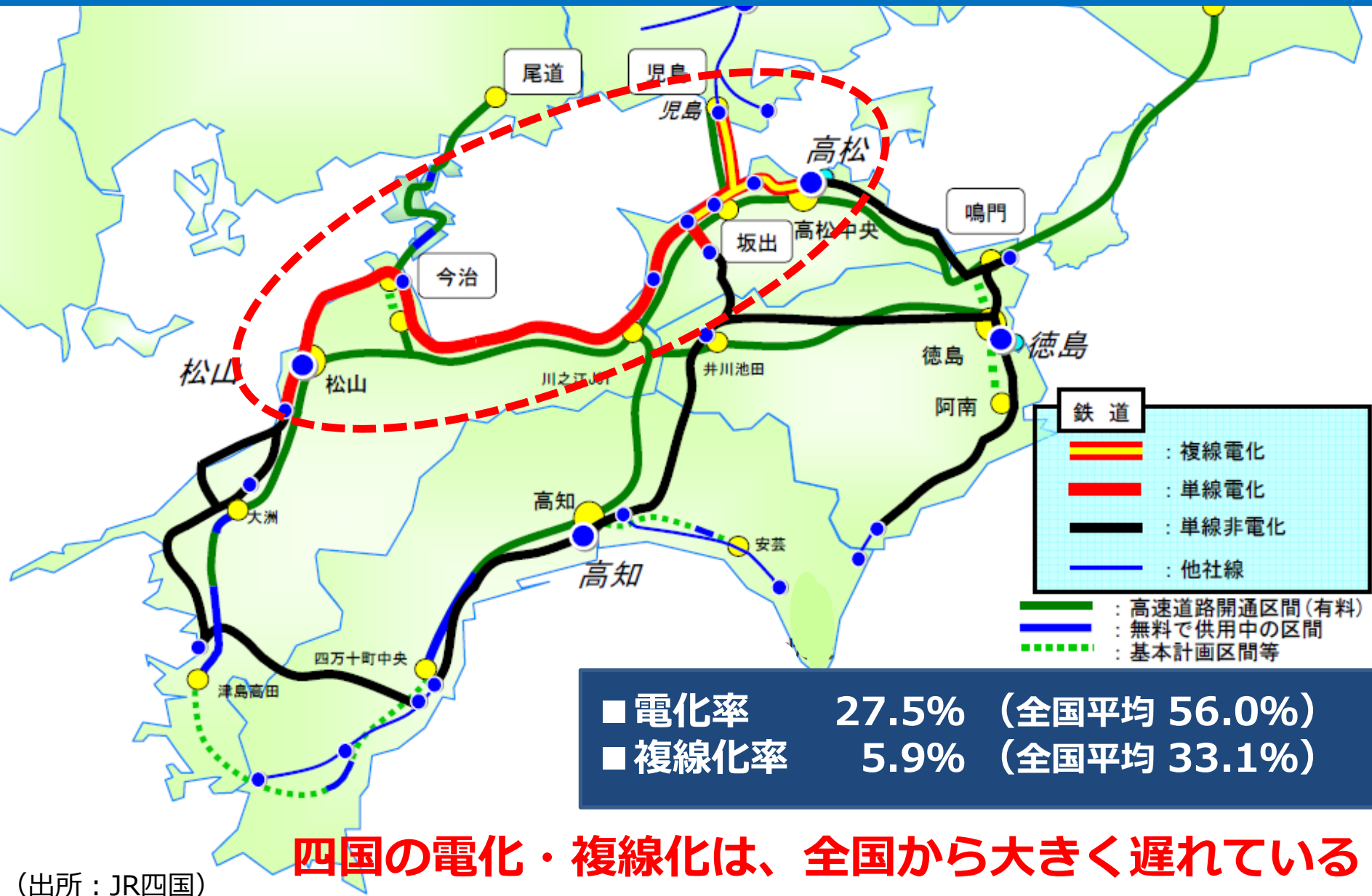
区 間	距離	所要時間	所要時間比較
新大阪⇔高知（在来線+新幹線）	360km	3時間30分	—
新大阪⇔広島（新幹線）	342km	1時間21分	▲2時間9分
東 京⇔富山（新幹線）	392km	2時間8分	▲1時間22分

## 2. 所要時間比較

区 間	所要時間	距離	距離比較
新大阪⇔高 知（在来線+新幹線）	3時間30分	360km	—
新大阪⇔新八代（新幹線）	3時間34分	770km	+410km
東 京⇔新青森（新幹線）	3時間20分	712km	+352km



# JR四国の「電化・複線化」の状況



## 高速化

## 電化

## 複線化

### 現状

- 振子列車の導入等で高速化を進めるも、表定速度80km/h程度

#### <参考>

- 最高速度は、120km/h程度となっているが、最高速度で走行可能な区間は限定的

- 電化率 27.5%
- 電化区間は、
  - ・ 予讃線  
(高松～伊予市)
  - ・ 瀬戸大橋線  
(児島～宇多津)
  - ・ 土讃線  
(多度津～琴平)
- 高知県、徳島県には、電化区間なし

- 複線化率 5.9%  
(JR各社の中でもダントツの最下位)
- 複線区間は、
  - ・ 予讃線  
(高松～多度津)
  - ・ 瀬戸大橋線  
(児島～宇多津)
- 高知県、愛媛県、徳島県には、複線区間なし

### 課題

- 現状の線路条件（カーブ等）では、これ以上の高速化は困難

- 架線（電線）を敷設するためにはトンネルの改良が必要

- 特に山間部においては、新たな線路敷地の確保が困難  
(大規模な工事が必要)

■ 四国の鉄道的高速化（電化・複線化）を実現するためには、

✓ **新たな線路敷設など抜本的な対応が必要**

# 新幹線とは・・・

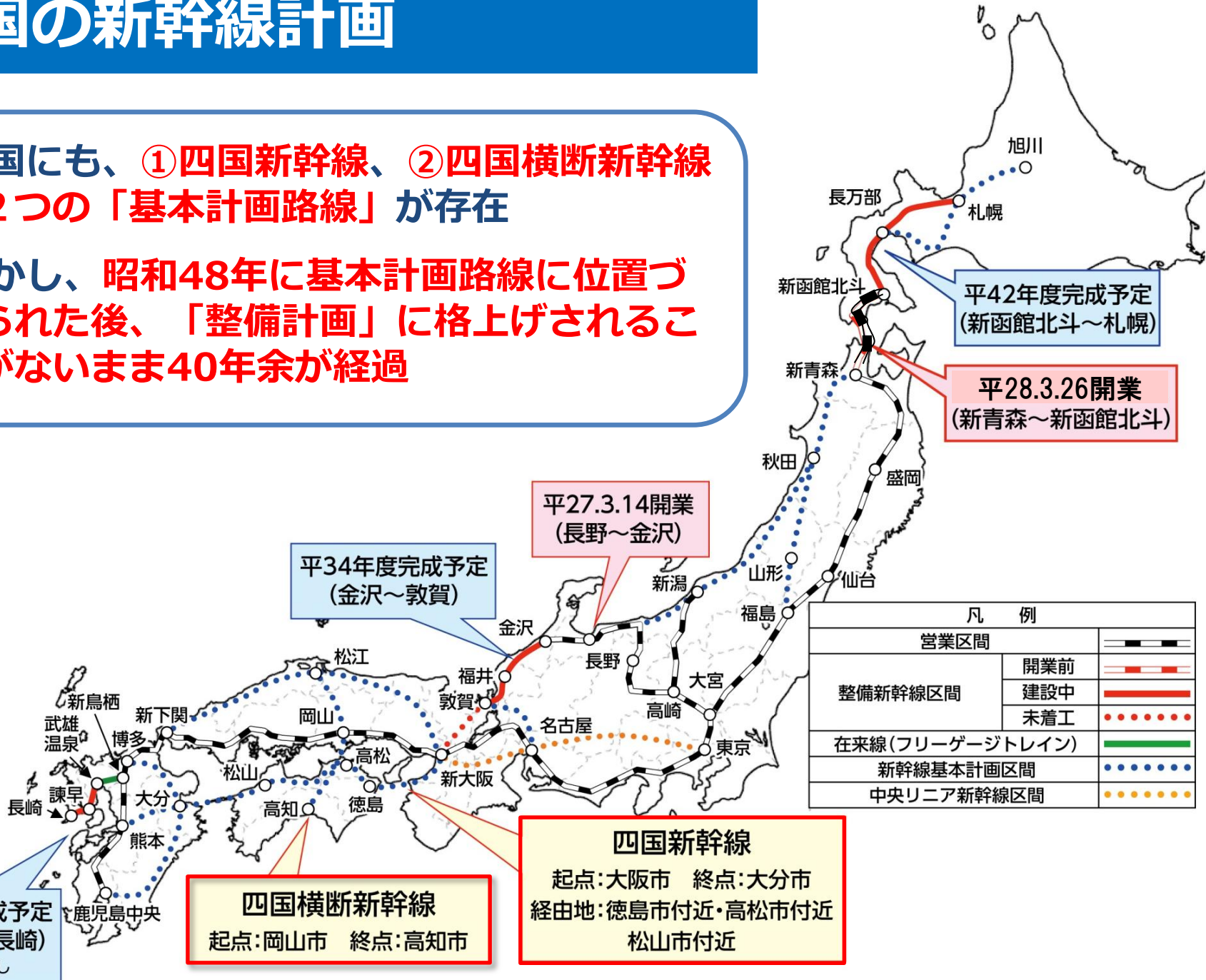
- 全国新幹線鉄道整備法（全幹法） 昭和45年法律第71号  
 第2条 新幹線鉄道とは、**その主たる区間を列車が200km/h以上の高速度で**走行できる幹線鉄道をいう。

		新幹線 (国鉄等が整備)	整備新幹線		リニア新幹線
			開業済	整備中 (一部開業)	
法律上の位置づけ	新幹線	<ul style="list-style-type: none"> <li>○東海道新幹線 (東京～新大阪)</li> <li>○山陽新幹線 (新大阪～博多)</li> <li>○東北新幹線 (東京～盛岡)</li> <li>○上越新幹線 (東京～新潟)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○東北新幹線 (盛岡～青森)</li> <li>○九州新幹線／鹿児島ルート (福岡～鹿児島)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○北海道新幹線 (青森～札幌)               <ul style="list-style-type: none"> <li>・開業済：新青森～新函館北斗</li> <li>・整備中：新函館北斗～札幌 H42開業予定</li> </ul> </li> <li>○北陸新幹線 (東京～大阪)               <ul style="list-style-type: none"> <li>・開業済：東京～金沢</li> <li>・整備中：金沢～敦賀 H34開業予定</li> <li>※敦賀～大阪はルート未決定</li> </ul> </li> <li>○九州新幹線／長崎ルート (福岡～長崎)               <ul style="list-style-type: none"> <li>・開業済：博多～新鳥栖</li> <li>・整備中：武雄温泉～長崎 H34開業予定</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○中央新幹線 (東京～大阪)</li> </ul>
	非新幹線 (ミニ新幹線)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○山形新幹線 (福島～新庄)</li> <li>○秋田新幹線 (盛岡～秋田)</li> </ul>	※いずれも最高速度130km/h程度		

# 四国の新幹線計画

■ 四国にも、①四国新幹線、②四国横断新幹線の2つの「基本計画路線」が存在

■ しかし、昭和48年に基本計画路線に位置づけられた後、「整備計画」に格上げされることがないまま40年余が経過



# 全国新幹線鉄道網の整備状況

新幹線は **31都道府県**に  
行き渡る (整備中を含む)

新幹線は、もはや基礎的交通インフラ

H42年度  
完成予定  
(新函館北斗～札幌)

新小樽(仮称)  
長万部  
札幌  
新函館北斗

新青森  
八戸  
盛岡

— 営業中  
— 建設中

H34年度  
完成予定  
※可能な限り前倒し  
(武雄温泉～長崎)

新下関  
博多  
武雄温泉  
長崎  
諫早  
熊本  
新八代  
鹿児島中央

H34年度  
完成予定  
(金沢～敦賀)

金沢 富山 上越妙高  
福井 長野 軽井沢  
敦賀 高崎 大宮  
新大塚 名古屋 東京

整備状況図：(独)鉄道・運輸機構HP

四国4県は新幹線の空白地域

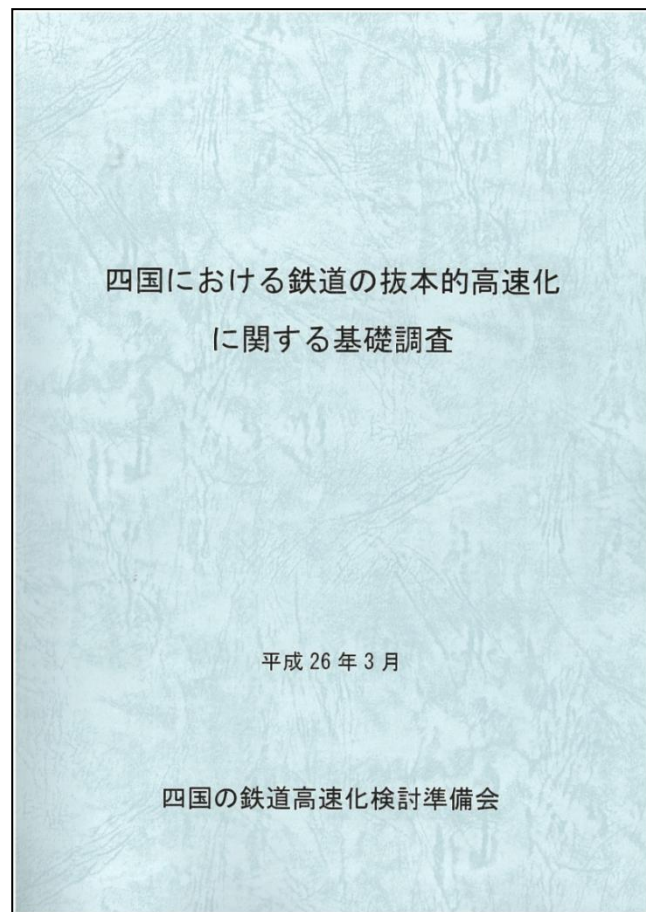
## 近年新幹線が整備された地方都市との人口比較（整備中含む）

都市名（県名）	人口	備考
<b>松山市（愛媛県）</b>	<b>52万人</b>	
金沢市（石川県）	46万人	※北陸新幹線
長崎市（長崎県）	44万人	※九州新幹線長崎ルート（整備中）
富山市（富山県）	42万人	※北陸新幹線
<b>高松市（香川県）</b>	<b>42万人</b>	
長野市（長野県）	38万人	※北陸新幹線
<b>高知市（高知市）</b>	<b>34万人</b>	
青森市（青森県）	30万人	※東北新幹線
函館市（北海道）	28万人	※北海道新幹線
<b>徳島市（徳島県）</b>	<b>26万人</b>	



# 鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査の実施

- 四国4県、四国経済連合会、JR四国等で構成する四国の鉄道高速化検討準備会を設立（平成23年11月）
- 「四国における鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査」を実施
- 平成26年4月に調査結果を公表



# 基礎調査結果の概要

整備延長

302km

概算事業費

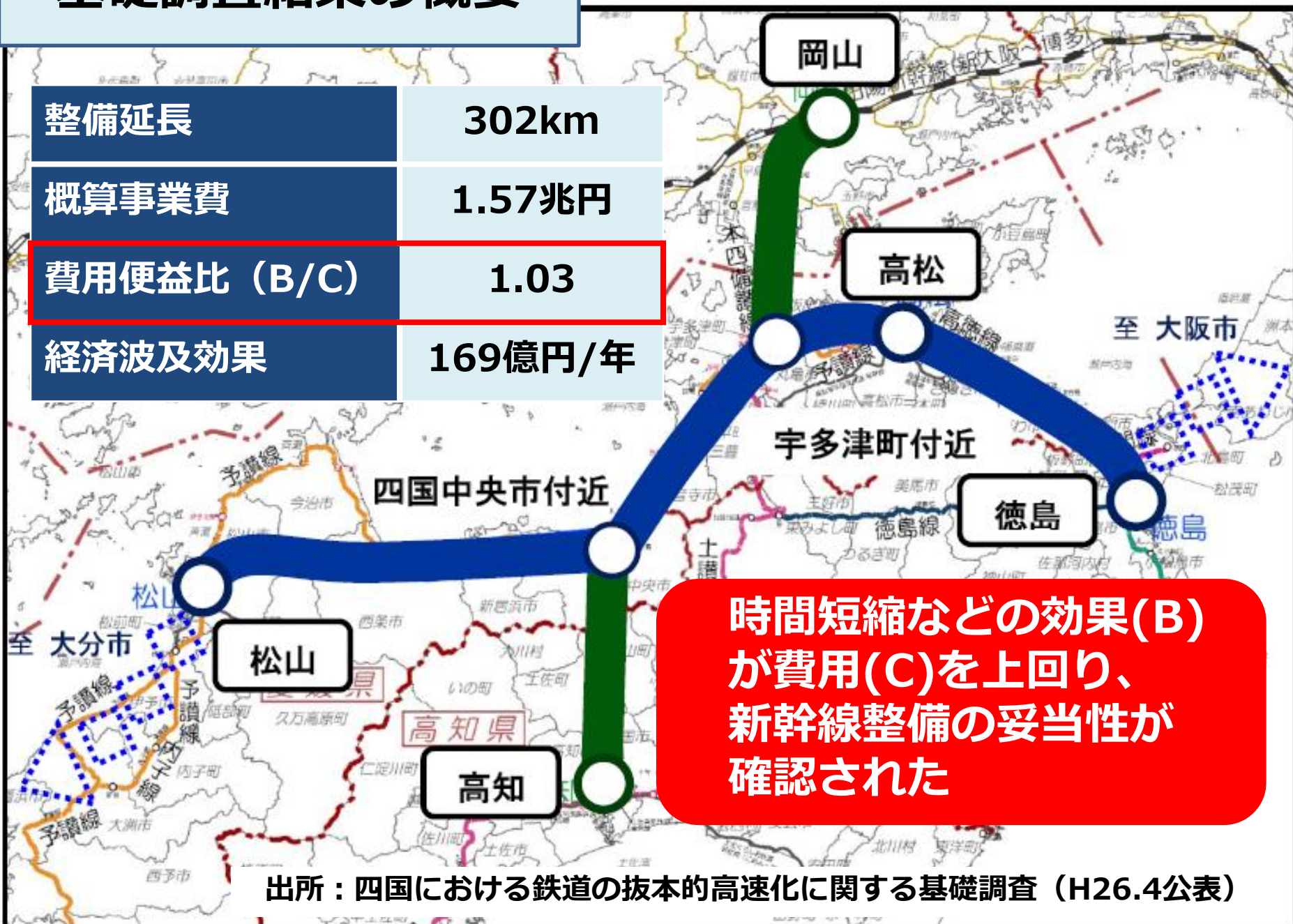
1.57兆円

費用便益比 (B/C)

1.03

経済波及効果

169億円/年

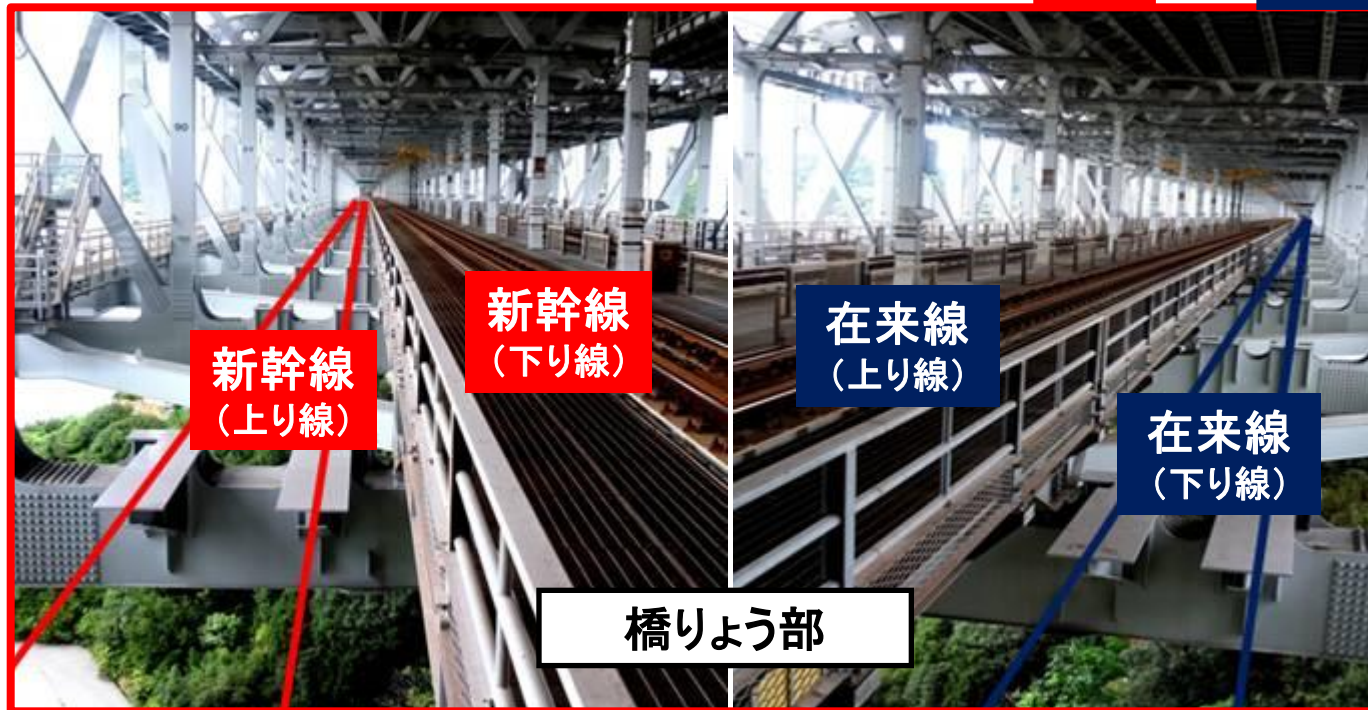
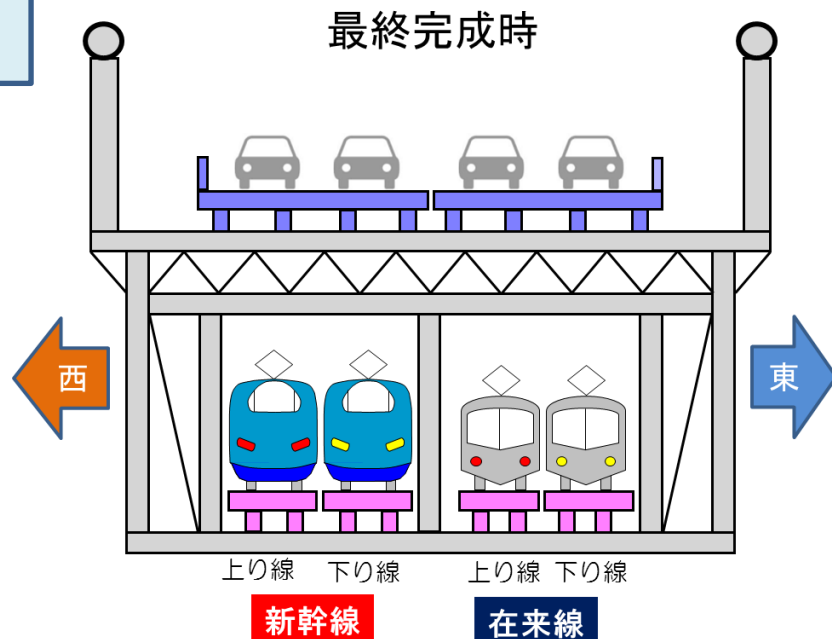


時間短縮などの効果(B)  
が費用(C)を上回り、  
新幹線整備の妥当性が  
確認された

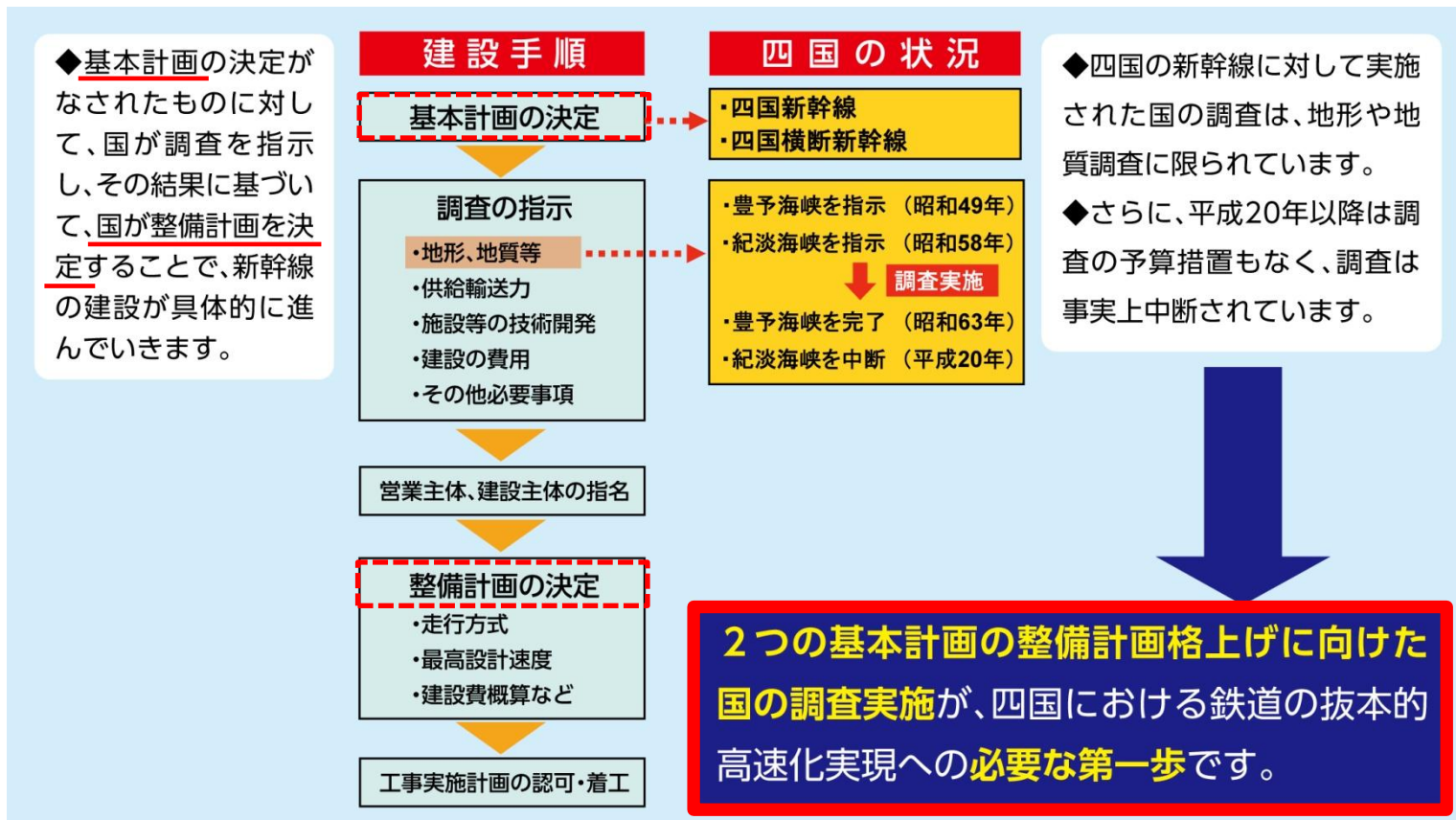
出所：四国における鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査（H26.4公表）



# 瀬戸大橋は新幹線規格で整備済



# 建設の手順



## 【参考】「基本計画」の主な路線

- 奥羽新幹線（福島市～山形市～秋田市）
- 山陰新幹線（大阪市～鳥取市・松江市～下関市）
- 中国横断新幹線（岡山市～松江市）
- 東九州新幹線（福岡市～大分市・宮崎市～鹿児島市） など

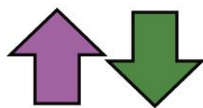
## 四国の新幹線のライバル

# 整備新幹線の整備方式

当該地域のJRが  
新幹線を運行・管理

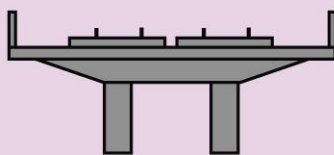


施設の貸付(上下分離)



貸付料の支払い

(独)鉄道・運輸機構が  
施設を建設・保有



建設費の負担

公共事業方式



地方の実質負担は12%~18%程度

出典:国土交通省鉄道局資料

## ■ 運行・管理

- 当該地域のJRが、施設を借り受けて新幹線を運行  
(車両は、JRが取得・保有)
- 受益の範囲内で施設リース料に当たる貸付料を支払い

## ■ 新幹線施設

- (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設、保有

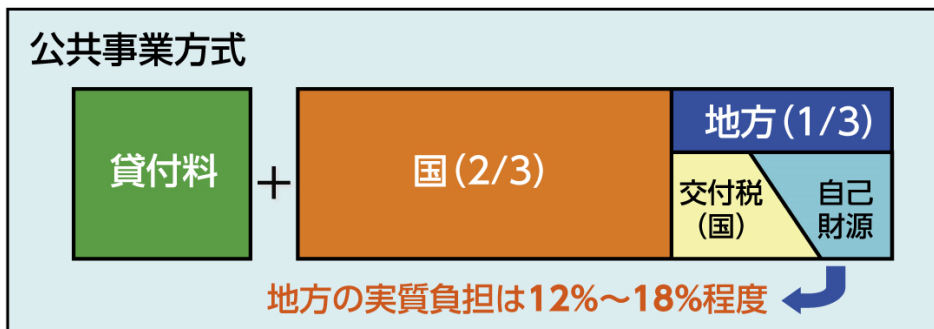
## ■ 建設費の財源

- 九州新幹線など既に関業している整備新幹線の「貸付料の一部」と「公費」による
- 公費の負担割合  
国 2 / 3、地方 1 / 3

## ■ 維持管理費

- 運営するJRの運賃収入でまかなわれる(税金は投入されない)

# 現在の財源スキーム



## 国負担

### ①整備新幹線関係予算の推移

単位：億円（当初予算額）

	H24	H25	H26	H27	H28
国費 ※	706	706	720	755	755
事業費総額	3,095	2,660	1,560	1,600	2,050

※公共事業費関係費の一部

## 地方負担

### ①交付税措置（H9年度創設、現在の割合等はH20年度から適用）

○地方債（充当率90%）を充て、元利償還金の標準財政規模に占める割合に応じて、元利償還金の50~70%を交付税措置

### ②自己財源

**現在の実質地元負担は、12~18%程度**

※貸付料を除く、国と地方の負担合計に対する負担割合

## 貸付料

### ■JRが、各整備新幹線の開業後30年間にわたり、受益の範囲内で施設リース料に当たる「貸付料」を、毎年定額で機構に支払うもの

○既開業区間の貸付料：

- ・新規着工3区間※1の財源に全て充当

○新規着工3区間の貸付料：

- ・新規着工3区間の財源に前倒しで充当

### ■開業後30年が経過した後の扱いは未定

【参考】太田国土交通大臣答弁要旨

30年経過後においても、受益が発生する限り、その範囲内で貸付料を徴収する考えに変わりはない  
(H27.5.13衆議院国土交通委員会)

※1:①北海道新幹線（新函館北斗～札幌）、②北陸新幹線（金沢～敦賀）、③九州新幹線長崎ルート（武雄温泉～長崎）