

四国への新幹線の導入

政策提言先 国土交通省

政策提言の要旨

全国で新幹線の整備が進む中で、四国内の鉄道の状況は、他の地方と比べ高速化などの点で大きな格差が進んでおり、四国の自立的発展に向けての競争条件が、ますます不利な状況となりつつあります。

現在の整備計画区間と比較しても、四国が取り残される理由は見当たらず、圏域内はもとより、他圏域や大都市圏との交流等により、四国地方の発展を図っていくには、他地域並みの鉄道ネットワークの抜本的高速化（新幹線整備）が不可欠でありますので、以下のとおり提言します。

【政策提言の具体的内容】

四国の新幹線の早期実現に向けた手法の検討と、四国新幹線・四国横断新幹線の整備計画への格上げに必要な調査・研究の推進

【政策提言の理由】

- 全国的には、北陸新幹線が金沢まで、北海道新幹線が函館まで開業し、現在では、敦賀や札幌までの延伸や九州新幹線（長崎ルート）の整備も進んでおり、加えて、リニア中央新幹線までもが着工されている状況にあります。

また、残る整備計画区間（敦賀大阪間）のルートが決定し、さらに、四国を含む基本計画路線については、今年度、国において、幹線鉄道ネットワーク等のあり方について、現況や整備手法等を調査される予定となっています。

- 現在の四国内の鉄道の状況は、他の地方と比べ高速化、電化、複線化などの点で大きな格差があり、現状のままの鉄道ネットワークでは、速達性などの面で、本州との円滑な交流拡大が望めず、四国の自立的発展に向けての競争条件が、ますます不利な状況となりつつあり、また、リニア中央新幹線が開業すれば、新幹線の空白地域である四国とは、二重の格差が生じ、格差がさらに拡大していくことにもなります。

- こうした中、平成23年7月の「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」の提言を受けて設置された「四国の鉄道高速化検討準備会」が、一般財団法人運輸政策研究機構に委託して実施した基礎調査結果（平成26年4月公表）では、近年整備された新幹線の数値を用い、フル規格で整備するとした場合でも、ルートによっては費用便益分析においてB/C（費用便益比）が「1」を上回る結果が得られるなど、四国における新幹線整備の可能性が確認されています。

- さらに、既に瀬戸大橋が新幹線規格で整備されていることや、北陸や北海道と比べても遜色のない四国の人口・経済規模、潜在力などを勘案すれば、国土形成計画で目指す「対流促進型国土」の形成を図るためにも、国策として全国の高速交通ネットワークの充実を図る中で、四国への新幹線の導入の早期実現について、積極的に調査、研究を行う必要があると考えます。

【高知県担当課室】 中山間振興・交通部 交通運輸政策課