

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

北海道から九州まで新幹線が繋がる中、新幹線のない四国は、他の地方との交流や経済活動など様々な点で大きな格差が生じており、四国の自立的な発展に向けた競争条件が、不利な状況となっています。

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、四国の発展を図っていくためには、新幹線の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、現在の整備計画区間のルートは全て決定し、さらに、四国を含む基本計画路線については、平成29年度から、国においても、幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査により、効率的な新幹線の整備手法が研究されています。

■ 現在の四国内の鉄道の状況は、高速化、電化、複線化などの整備が十分でなく、現状のままでの鉄道ネットワークでは、本州との一層の交流拡大が望めず、四国が自立的に発展していくための競争条件が、不利な状況となっています。さらに、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の間では、二重の格差が生じ、地域間格差がさらに拡大していくことになります。

■ 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て、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。

■ また、既に瀬戸大橋が新幹線規格で整備されていることや、近年開業した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度交通ネットワークの充実を図る中で、四国の新幹線の整備計画路線への格上げに向け、具体的な調査に早期に着手する必要があると考えます。