

四国への新幹線の導入について(1/3)

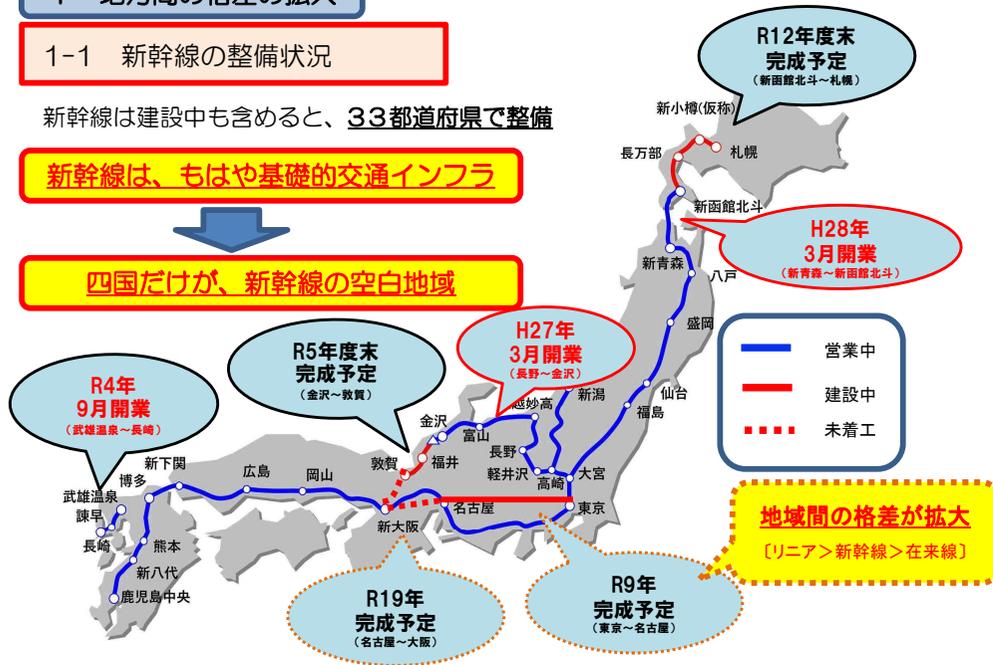
1 地方間の格差の拡大

1-1 新幹線の整備状況

新幹線は建設中も含めると、**33都道府県**で整備

新幹線は、もはや基礎的交通インフラ

四国だけが、新幹線の空白地域



1-2 距離及び所要時間の比較

ア 所要時間比較

区間	所要時間	距離 (営業キロ)	距離比較 (対新大阪・高知間)
新大阪⇄高知 (在来線) (新大阪・岡山間は新幹線)	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

イ 距離比較

同じ移動時間で、半分の距離しか移動できない

区間	距離 (営業キロ)	所要時間	所要時間比較 (対新大阪・高知間)
新大阪⇄高知 (在来線) (新大阪・岡山間は新幹線)	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

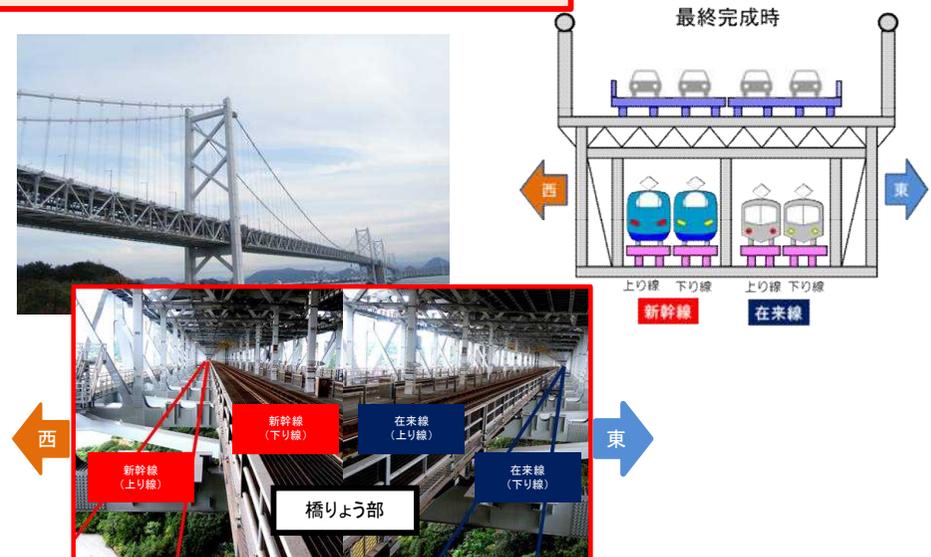
2 導入の妥当性

2-1 投資を上回る費用便益を確認



四国における鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査より (H26年4月結果概要公表)

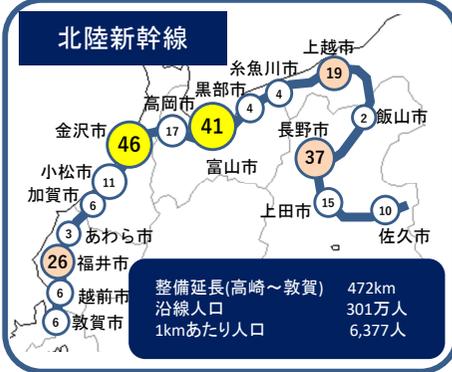
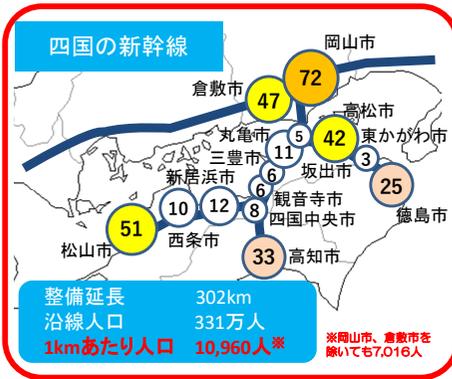
2-2 瀬戸大橋は、既に新幹線規格で整備済



四国への新幹線の導入について(2/3)

2-3 四国の人口や経済規模は、他の先行地域と比べても遜色なし

新幹線沿線人口との比較



新たに新幹線が整備される地域との経済規模比較

(1) 四国地域

(単位：兆円)

	高知県	徳島県	香川県	愛媛県	合計
県内総生産(名目)	2.5	3.2	4.0	5.1	14.8

(2) 北陸地域

	富山県	石川県	福井県	合計
県内総生産(名目)	4.9	4.8	3.7	13.4

(3) 西九州地域

	佐賀県	長崎県	合計
県内総生産(名目)	3.2	4.8	8.0

(4) 北海道地域

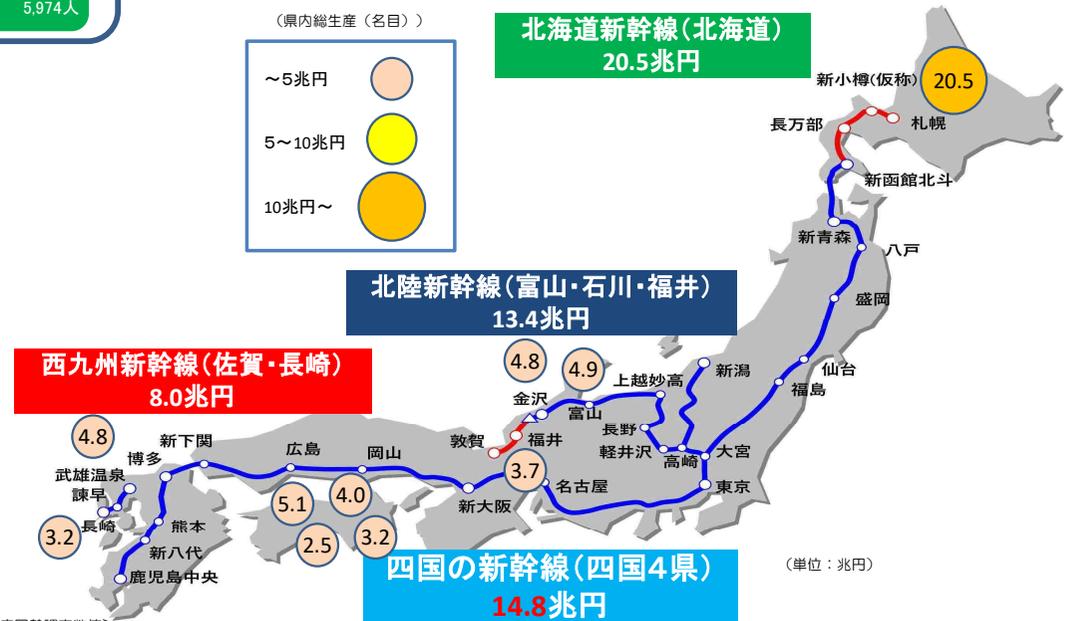
	北海道
県内総生産(名目)	20.5

〔内閣府「F元年度県民経済計算より」〕

近年新幹線が整備された地方都市との人口比較

都市名(県名)	人口	備考
松山市(愛媛県)	51万人	
金沢市(石川県)	46万人	※北陸新幹線
高松市(香川県)	42万人	
富山市(富山県)	41万人	※北陸新幹線
長崎市(長崎県)	41万人	※九州新幹線/西九州ルート
長野市(長野県)	37万人	※北陸新幹線
高知市(高知県)	33万人	
青森市(青森県)	28万人	※東北新幹線
徳島市(徳島県)	25万人	
函館市(北海道)	25万人	※北海道新幹線

〔人口は、令和2年度国勢調査数値〕



四国への新幹線の導入について(3/3)

3 導入の効果

四国4県都間等の移動時間の短縮

到達時間の比較（岡山⇄高知、松山⇄徳島間を整備した場合）

四国における鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査（平成26年3月より）

● 四国4県都間が約1時間以内で結ばれる



● 四国4県都～新大阪が約1時間半で結ばれる



移動時間短縮による地域間の交流の活性化！！

圏域が飛躍的に拡大

高知駅からの3時間到達圏域（高知⇄岡山間を整備した場合）

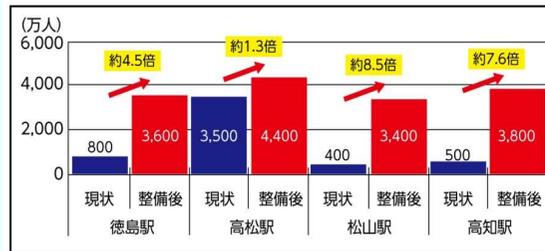
四国における鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査（平成26年3月より）



例：高知駅の3時間到達圏域の変化（ケース②）

福岡市、大阪市（近畿圏）、名古屋市が3時間到達圏域に！！

3時間到達圏域内の人口比較（岡山⇄高知、松山⇄徳島間を整備した場合）



3時間到達圏域に含まれる自治体の総人口の変化（ケース③）

圏域内人口の拡大により、経済発展や観光振興に寄与！！

大規模災害発生後の早期復興に大きく貢献

大規模災害と新幹線の復旧までの期間

年月	災害名	新幹線名称	復旧までの期間	在来線	運転再開までの期間等
H23.3	東日本大震災	東北新幹線	49日	常磐線	9年
H28.4	熊本地震	九州新幹線	13日	豊肥線	4年4か月
H29.7	九州北部豪雨	九州新幹線	運休なし	日田彦山線	バス高速輸送システム(BRT)に転換
H30.7	平成30年7月豪雨	山陽新幹線	2日	芸備線	1年3か月
R元.10	東日本台風	北陸新幹線	14日	三陸鉄道	5か月
R2.7	令和2年7月豪雨	九州新幹線	運休なし	くま川鉄道 肥薩線	未定

新幹線は大規模災害時においても非常に強靱！！

4 新幹線実現に向けた取り組み

国等の取り組み

- 四国の新幹線(四国新幹線及び四国横断新幹線)は、昭和48年に「基本計画」に位置付けられており、これまでに豊予海峡の調査が完了
- 平成29年度からは、「幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査」が実施され、瀬戸大橋などの既存インフラの活用、単線による新幹線整備やその他の効果的・効率的な整備手法を継続して検討
- 令和3年3月には、衆参国土交通委員会において、「四国における新幹線についても検討を進めること」との附帯決議が全会一致で採択
- 令和4年11月には、本県選出山本有二衆議院議員が会長となり、財源を始めとした諸課題に取り組むため、議員連盟「全国新幹線ネットワーク整備財源を考える会」を設立

四国の取り組み

- 平成26年に「四国の鉄道高速化検討準備会」が行った基礎調査の結果、B/C(費用便益比)が「1」を上回る結果が得られており、四国における新幹線整備の妥当性を確認
- 平成29年には、四国地域において官民一体の推進組織となる「四国新幹線整備促進期成会」を設立。これまで、東京での決起大会や、四国内でのシンポジウムの開催、新幹線を活かした四国の地域づくりの基本戦略の提示、国等への要望活動を展開し、地域の機運の醸成を図る取組を実施(昨年6月に東京において決起大会を開催)
- JR四国が令和3年に策定した長期経営ビジョンにおいても、新幹線等による抜本的な高速化の早期実現に向けて取り組むことを明記
- 令和4年9月には、自民党四国ブロックの国会議員と四国4県の行政・経済界が連携し、西九州新幹線の試乗や駅周辺の視察を行い、長崎県副知事との意見交換会を実施

5 政策提言の具体的内容

これまでの幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査における瀬戸大橋の活用、単線新幹線や交流人口を加味したB/Cの新たな算出方法などの検討を踏まえ、**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法定調査に早急に着手することを提言します。**