

## 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

四国の新幹線を含む新幹線基本計画路線は、地方の発展を支える基本的な社会インフラであり、政府が掲げるデジタル田園都市国家構想の実現と併せて、一日も早く整備されるべきです。

また、四国の新幹線は、四国の将来の地域づくりに必要不可欠なインフラであることはもとより、西日本における広域交流圏の形成や大規模災害への対応力向上などに大きく貢献するものであることから、以下のとおり提言します。

### 【政策提言の具体的内容】

四国の新幹線の整備計画への格上げに向けた法定調査に早急に着手することを提言します。

### 【政策提言の理由】

- 本年3月に、北陸新幹線（金沢－敦賀間）が開業し、現在、北海道新幹線において、札幌までの延伸の整備が進められています。また、令和19年（2037年）には、リニア中央新幹線が東京－新大阪間において開業する予定です。
- 四国を含む基本計画路線については、国において平成29年度から、「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、瀬戸大橋等の既存インフラの活用、沿線地域への波及効果の整理、単線による新幹線の整備等、効果的・効率的な新幹線の整備の手法を調査されているところです。
- 四国は、鉄道的高速化、電化、複線化などの整備が十分でなく、現状の鉄道ネットワークでは、他圏域との一層の交流拡大が望めないことから、他の地域と同じスタートラインに立って、地域間競争に立ち向かうことができない不利な状況におかれています。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地域間の格差が、ますます拡大してしまうことが危惧されています。
- こうした中、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、瀬戸大橋を経由し四国内の県庁所在地を結ぶルートにおいて、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が確認されています。また、四国においては、開業もしくは整備中の北陸、西九州、北海道と比較しても遜色のない人口や経済規模を有しています。
- 四国の新幹線も、完成すれば各県都間は1時間、大阪とも1時間半で結ばれることになり、人や経済の交流の拡大と、それに伴う経済効果は大変大きいものになります。
- また、新幹線は東日本大震災や熊本地震などの災害に対し非常に強靱で、本年1月に発生した能登半島地震においても、地震発生の翌日には、運転見合わせが全て解消されています。新幹線を整備することにより、本県を含む広い地域で発生が予測されている南海トラフ地震発災時の安全性や発災後の迅速な復旧への貢献が期待できます。
- このため、全国的高速交通ネットワークの充実を図っていく中で、四国の新幹線の整備計画路線への格上げに向けた具体的な調査に早期に着手する必要があると考えます。

【高知県担当課】 交通運輸政策課