

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】

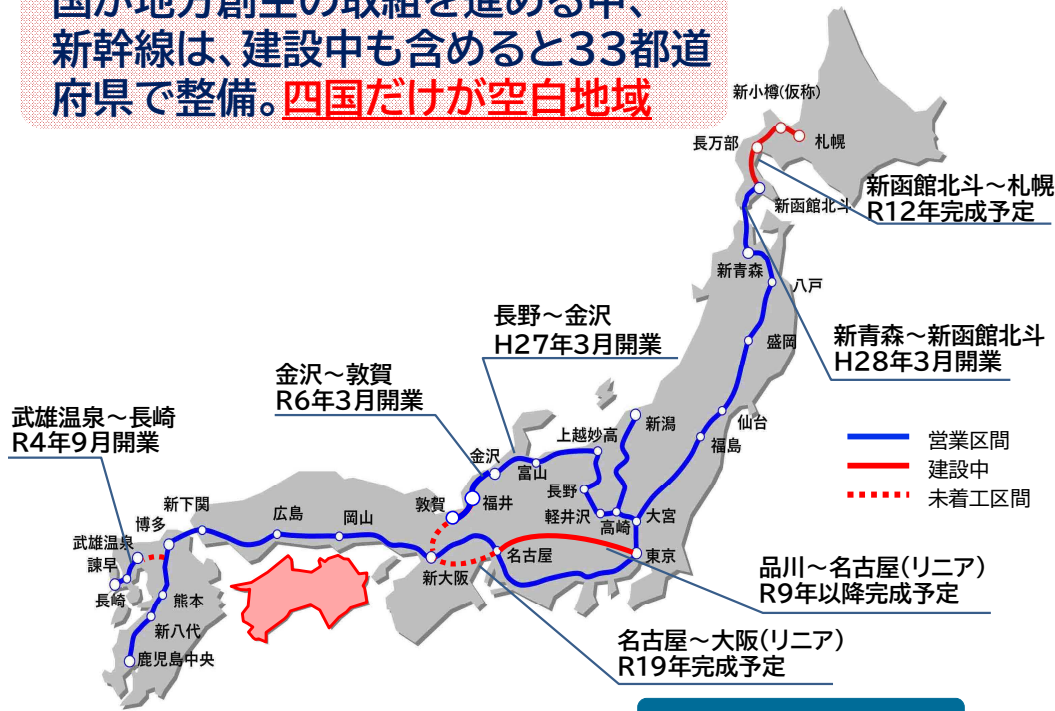
- 本年3月に、北陸新幹線（金沢－敦賀間）が開業し、現在、北海道新幹線において、札幌までの延伸の整備が進められています。また、令和19年（2037年）には、リニア中央新幹線が東京－新大阪間において開業する予定です。
- 四国を含む基本計画路線については、国において平成29年度から、「幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査」が実施され、瀬戸大橋等の既存インフラの活用、沿線地域への波及効果の整理、単線による新幹線の整備等、効果的・効率的な新幹線の整備の手法を調査されているところです。
- 四国は、鉄道的高速化、電化、複線化などの整備が十分でなく、現状の鉄道ネットワークでは、他圏域との一層の交流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

四国への新幹線の導入について(1/2)

地方間の格差の拡大

国が地方創生の取組を進める中、新幹線は、建設中も含めると33都道府県で整備。**四国だけが空白地域**



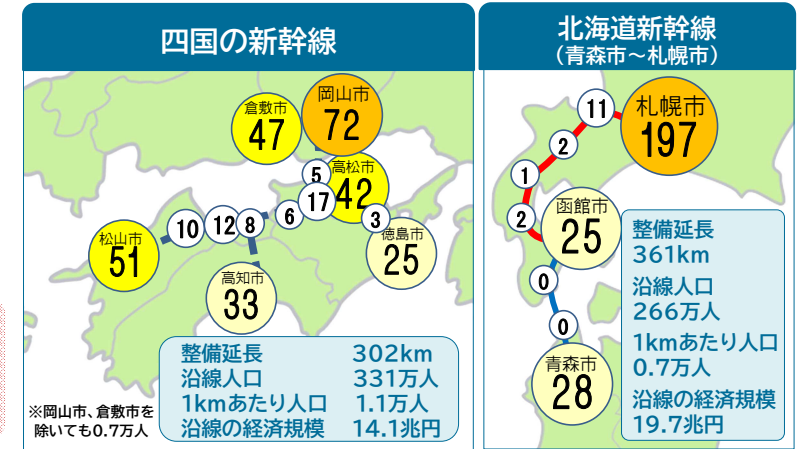
COME ON SHIKOKU!!



さあ、次は四国の番だ。

導入の妥当性③

四国は、人口や経済規模が他の先行地域と比べても遜色がない地域

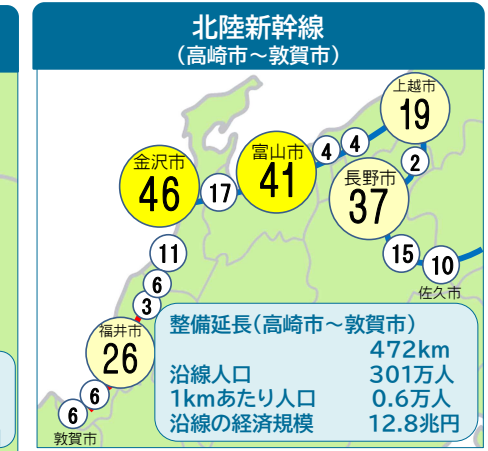
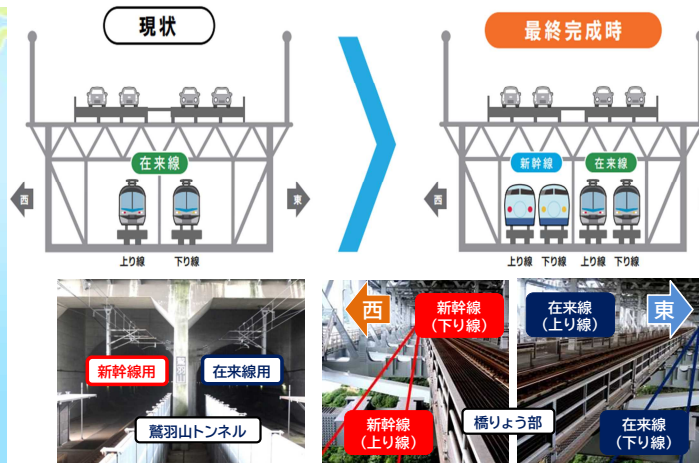


導入の妥当性①

投資を上回る費用便益を確認

導入の妥当性②

瀬戸大橋や一部のトンネルは、既に新幹線規格で整備済



※ 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(平成26年4月結果概要公表)

四国への新幹線の導入について(2/2)

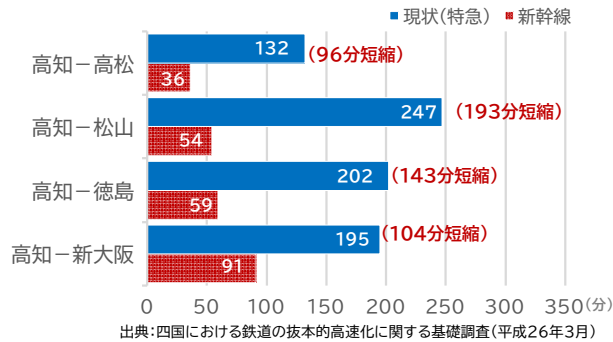
導入の効果①

四国4県都間等の移動時間が短縮

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4県都間が約1時間以内、新大阪まで1.5時間で結ばれる！



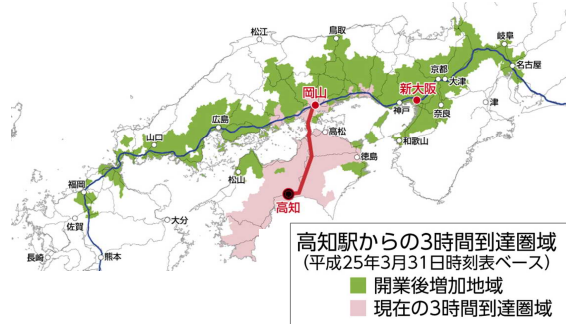
導入の効果②

3時間到達圏域が飛躍的に拡大

高知駅からの3時間到達圏域到達時間の比較

(岡山⇄高知、松山⇄徳島間を整備した場合)

3時間到達圏域内の人口は500万人から3,800万人に！



導入の効果③

大規模災害発生後の早期復旧に貢献

大規模災害と新幹線復旧までの期間

地震・津波	東日本大震災 (H23.3)	熊本地震 (H28.4)	能登半島地震 (R6.1)
新幹線	49日 (東北新幹線)	13日 (九州新幹線)	1日 (北陸新幹線)
在来線	9年 (常磐線)	4年4か月 (豊肥線)	未定 (JR七尾線他)
風水害	九州北部豪雨 (H29.7)	平成30年7月豪雨 (H30.7)	令和2年7月豪雨 (R2.7)
新幹線	運休なし (九州新幹線)	2日 (山陽新幹線)	運休なし (九州新幹線)
在来線	バス高速輸送システムに転換 (日田彦山線)	1年3か月 (芸備線)	未定 (<ま川鉄道肥薩線)

新幹線実現に向けた取り組み

国等

- 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
- 令和5年6月、骨太の方針に、基本計画路線の調査検討について、初めて盛り込まれた。
- 令和5年8月に開催された四国ブロック両院議員会において、4県知事と四国選出国會議員が意見を交換

四国

- 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
- 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5年8月に開催された四国新幹線整備促進期成会東京大会には、四国の新幹線実現に向けた機運の高まりを受け、4県知事を含め、約600人が参加
- 四国4県と経済団体が一体となって、整備計画への格上げに向けた機運を更に高めるための活動を計画

政策提言の具体的内容

唯一の新幹線空白地帯である四国は、他の地域と同じスタートラインに立って地域間競争ができない状況にあり、移動時間短縮効果による経済の活性化や、南海トラフ地震発生後の迅速な復旧のために、なくてはならない社会インフラとして、**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期に着手することを提言します。**