

四国への新幹線の導入

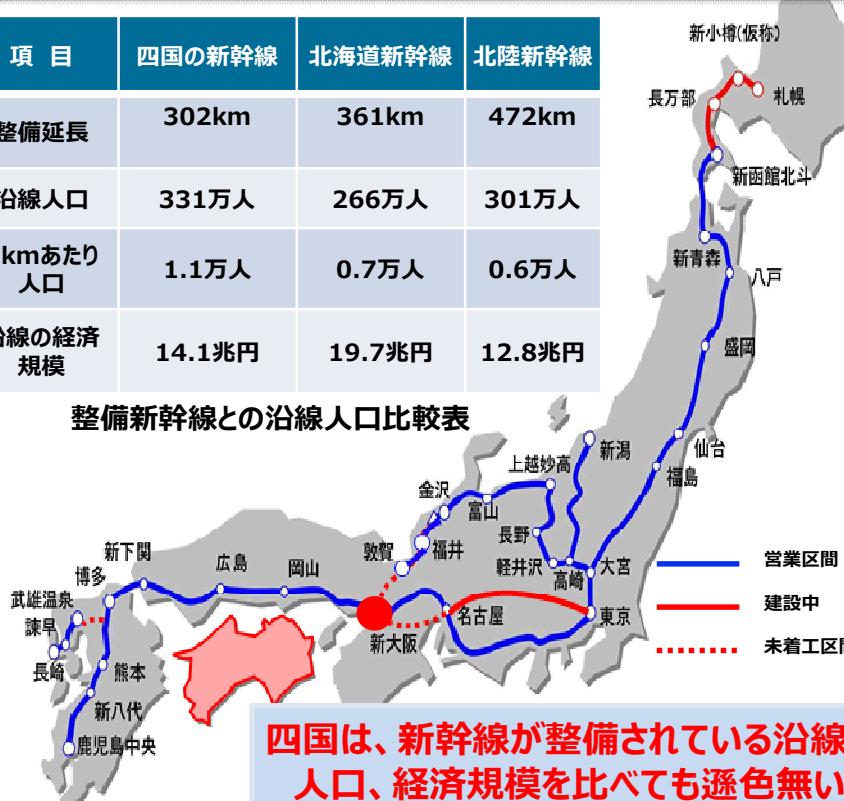
1 四国への新幹線の導入に関する現状と課題

- 新幹線は北海道から九州まで整備が着々と進み、全国的に基礎的な交通インフラとなる中、四国は新幹線が開業した地域の沿線人口と遜色が無いにもかかわらず、**全国で新幹線が整備されていない唯一の地域**
- 南海トラフ巨大地震により大きな被害を受けることが想定される四国においては、在来線の多くは単線であり、また整備時期が古く耐震性が弱いため**災害に対し脆弱**
- また、四国的新幹線実現に向けて、昨年6月に**四国4県で整備促進を求める署名活動を開始**した他、8月に開催した**四国新幹線整備促進期成会の東京大会**では過去最大規模となる約600名が参加するなど、四国内での機運の醸成が高まっている

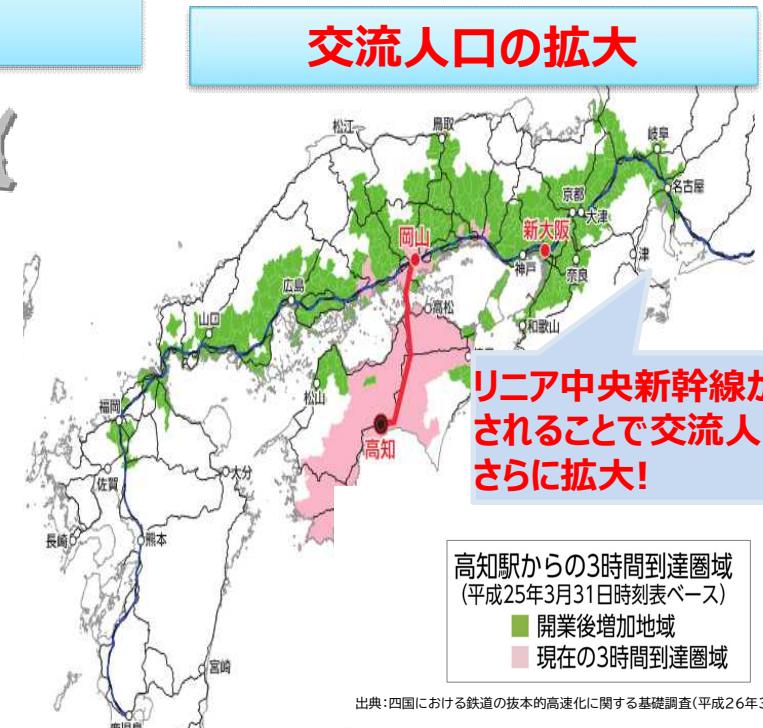
四国的新幹線導入の効果イメージ

項目	四国的新幹線	北海道新幹線	北陸新幹線
整備延長	302km	361km	472km
沿線人口	331万人	266万人	301万人
1kmあたり人口	1.1万人	0.7万人	0.6万人
沿線の経済規模	14.1兆円	19.7兆円	12.8兆円

整備新幹線との沿線人口比較表



交流人口の拡大



四国に新幹線が整備されることで
高知駅から3時間到達圏域内的人口は
500万人から3,800万人に拡大!

災害対応力の強化



2 四国的新幹線導入に向けた政策提言

- 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
- 災害対応力強化のために国土強靭化実施中期計画へ新幹線整備事業を掲げること

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ヶ月 (豊肥線)	3ヶ月 (JR七尾線他)



平成10年台風による土讃線災害
運転休止期間:約3ヶ月 出典:JR四国より提供