

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

新幹線は、交流人口の拡大や経済の活性化に寄与する基礎的な交通インフラでありながら、四国は全国で唯一の新幹線の空白地帯となっており、地域間競争においてハンデを背負っている状況です。

四国の新幹線が整備されると、時間短縮効果による経済の活性化はもとより、南海トラフ巨大地震発生時の代替輸送ルートが確保され災害対応力の向上にもつながります。

ついては、国の責務において国土政策として、早期に法定調査に着手するとともに、現在同水準で推移している新幹線整備予算の拡充を求めます。

【政策提言の具体的内容】

- 1 骨太の方針に新幹線基本計画路線の整備を国家プロジェクトとして位置付け、国土政策として進めること
- 2 まずはケーススタディを四国で実施したうえで、整備計画路線に目処が立つのを待たず、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
- 3 国土強靱化実施中期計画に基づき、新幹線分を別枠として明示し、新幹線整備に係る予算を大幅に拡充すること

【政策提言の理由】

- 新幹線は我が国の基幹的な高速交通インフラとして、半世紀以上にわたり、人・物・情報の交流を活性化させ、日本の経済成長と国民生活を支えてきました。
- 近年開業した北陸や九州の地方都市では、県外からの来訪者の増加や民間投資の拡大により、経済効果が顕著に現れています。一方、新幹線を持たない地域では、観光誘客や企業誘致で大きなハンデを抱えています。
- 四国は、新幹線の開業した地域の沿線人口と遜色が無いにもかかわらず、全国で唯一新幹線が整備されていない地域となっています。四国が他の地域と同じスタートラインに立って地域間競争にのぞむ上で、新幹線の整備は必要不可欠であり、国の責務において国土政策として進めるべきものです。
- 四国の新幹線が完成すれば、四国4県の間は1時間、大阪とは1時間半で結ばれ、交流人口の大幅な拡大が期待されます。これに加え、リニア中央新幹線が整備されれば、四国4県と東京が3時間以内で移動が可能となり、首都圏を含む全国的な経済圏とのつながりが強化され、地域の競争力向上に大きく寄与します。
- また、南海トラフ巨大地震により、大きな被害をうけることが想定される四国においては、在来線の多くは整備時期が古く災害に対して脆弱です。一方、高規格で整備される新幹線であれば、災害発生時の生命線となる代替輸送ルートを担い、復旧・復興の大動脈として、極めて重要な役割を果たすことが期待されます。
- このため、基本計画路線の早期整備に向けて、貸付料の徴収期間の延長や算定方法の適正化などの見直しを進めるとともに、新たな財源として、国土強靱化実施中期計画に係る予算の活用などにより、新幹線整備予算の大幅な拡充が必要です。
- さらに、四国の新幹線の整備促進を求める署名活動は約45万筆が集まるなど、機運は着実に高まっています。新幹線の唯一の空白地である四国において、ケーススタディを実施し、法定調査を早急に着手して新幹線ネットワークを拡充することが必要です。

【高知県担当課】交通運輸政策課