

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

- 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**
- 「現在進行中の整備計画路線の完成が先決」というスタンスや整備に係る国の予算の制約などにより、**基本計画路線の整備に進展が見られない**
- 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、**在来線の多くは単線で整備時期は古く、耐震性が低いため災害に対して脆弱**

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、また、災害対応力の観点からも新幹線の整備が必要不可欠。

必要性①

全国で新幹線が着々と整備される中、**四国は唯一の新幹線空白地域**



必要性②

四国は新幹線が開業した地域と比べても遜色ない地域

項目	四国の新幹線	北海道新幹線	北陸新幹線
整備延長	302km	361km	472km
沿線人口※1	334万人	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※2	14.7兆円	20.8兆円	13.1兆円

※1沿線の主な市町の人口、令和2年度国勢調査より

※2出典：内閣府 R4年度県民経済計算 県内総生産（名目）

導入の効果

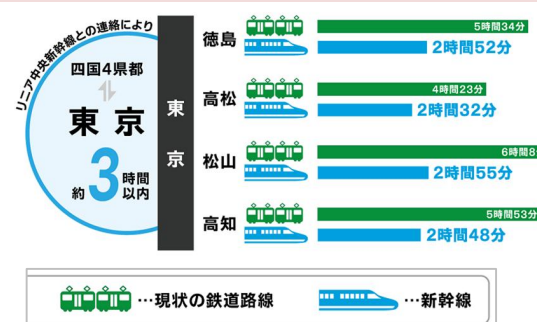
- ◆四国の新幹線が整備されると、**移動時間の短縮により交流人口が拡大**
- ◆リニア中央新幹線開業により形成される**三大都市圏を中心とした経済圏（スーパー・メガリージョン）に接続し、地域の競争力向上に大きく寄与**
- ◆**南海トラフ巨大地震など災害発生時の防災対応力が向上**

<四国の新幹線の整備イメージ>



- ・費用便益比(B/C)1.03
- ・概算事業費(車両費含む)1.57兆円
- ・経済波及効果169億円/年

※出典：四国の鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査



必要性③

災害発生時の応援部隊・物資輸送の輸送ルートの確保に寄与



<新幹線復旧までの期間>

※新幹線のルートは基礎調査（H26）に基づく

地震・津波	東日本大震災	熊本地震	能登半島地震
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)

2 四国への新幹線の導入に向けた政策提言

- 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