

# 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

北海道から九州まで新幹線がつながる中、新幹線のない四国は、他の地方との交流や経済活動など様々な点で大きな格差が生じており、四国の自律的な発展に向けた競争条件が不利な状況となっています。

現在の整備計画区間と比較しても、四国だけが取り残される理由は見当たらず、圏域内はもとより、他圏域や大都市圏との交流等により四国の発展を図っていくためには、新幹線の整備が不可欠と考えますので、以下のとおり提言します。

## 【政策提言の具体的内容】

四国の新幹線の早期実現に向けた手法の検討と、四国新幹線・四国横断新幹線の整備計画への格上げに必要な調査・研究の推進

## 【政策提言の理由】

整備計画区間のルートについては全て決定し、北陸新幹線は金沢まで、北海道新幹線は函館まで開業しており、現在、敦賀や札幌までの延伸や九州新幹線（長崎ルート）の整備が進められています。加えて、リニア中央新幹線も令和19年（2037年）には東京～新大阪間が開通する予定になっています。

一方で、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、単線による新幹線整備や、その他の効果的・効率的な新幹線の整備手法が研究されているところです。

また、現在の四国内の鉄道は、高速化、電化、複線化などの整備が十分でなく、現状のままの鉄道ネットワークでは、本州との一層の交流拡大が望めず、四国が自律的に発展していくための競争条件が不利な状況となっています。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間では二重の格差が生じ、地域間格差がさらに拡大していくことになります。

こうした中、「四国の鉄道高速化検討準備会」が平成26年4月に公表した基礎調査結果では、近年整備された新幹線の数値を用いて、フル規格で整備するとした場合でも、ルートによっては費用便益分析においてB/C（費用便益比）が「1」を上回る結果が得られるなど、四国における新幹線整備の可能性が確認されています。

また、四国においては、既に瀬戸大橋が新幹線規格で整備されていることに加え、近年開業した北陸や北海道と比べても遜色のない人口や経済規模、潜在力などを有しています。これらを勘案すれば、国土形成計画で目指す「対流促進型国土」の形成を図るためにも、国策として全国の高速交通ネットワークを充実させていく中で、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 / 3)

## 1 新幹線の整備状況

新幹線は建設中も含めると、**31都道府県**で整備

四国4県は、**新幹線の空白地域**

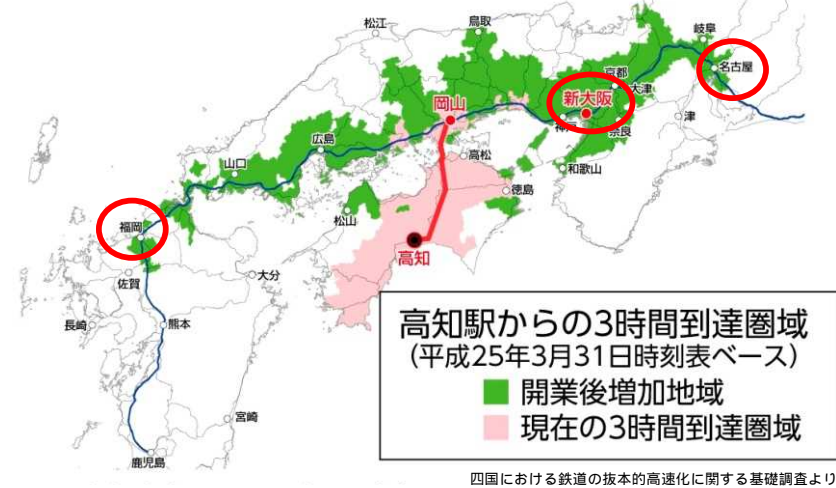
**新幹線は、もはや基礎的交通インフラ**



## 3 新幹線導入による3時間到達圏域の拡大

(1) 高知駅からの3時間到達圏域 (高知 岡山間を整備した場合)

**山陽新幹線との接続により、圏域が飛躍的に拡大**

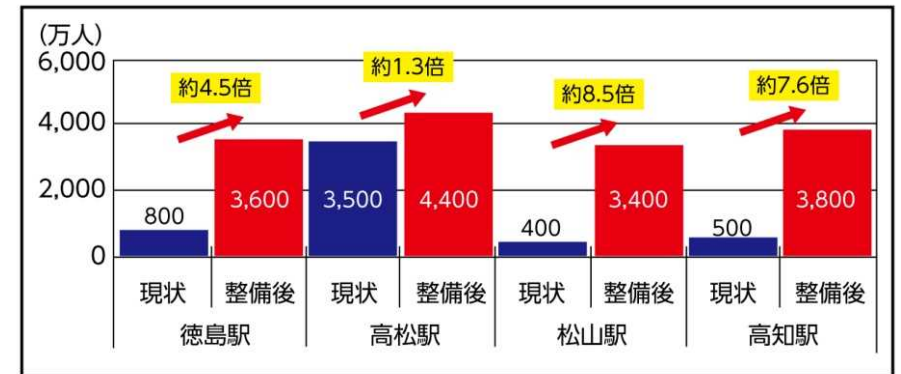


四国における鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査より (平成26年3月)

**福岡市、名古屋市、大阪市 (近畿圏) が3時間到達圏域に！！**

(2) 圏域内人口比較 (岡山 高知、松山 徳島間を整備した場合)

**圏域内人口も、7.6倍と飛躍的に拡大**



3時間到達圏域に含まれる自治体の総人口の変化

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3月)

**圏域内人口の拡大により、経済発展や観光活性化に寄与！！**

## 2 距離及び所要時間の比較

(1) 距離比較

**地方間の格差が拡大**

区間	距離 (営業キロ)	所要時間	所要時間比較 (対新大阪・高知間)
新大阪 高知 (在来線) (新大阪・岡山間は新幹線)	360 km	3時間30分	
新大阪 広島 (新幹線)	342 km	1時間21分	2時間9分
東京 富山 (新幹線)	392 km	2時間8分	1時間22分

(2) 所要時間比較

区間	所要時間	距離 (営業キロ)	距離比較 (対新大阪・高知間)
新大阪 高知 (在来線) (新大阪・岡山間は新幹線)	3時間30分	360 km	
新大阪 新八代 (新幹線)	3時間34分	770 km	+410 km
東京 新青森 (新幹線)	3時間20分	712 km	+352 km

# 四国への新幹線の導入について(2 / 3)

## 4 近年新幹線が整備された（整備中含む）地方都市との人口比較

都市名（県名）	人口（万人）	備考
松山市（愛媛県）	52万人	
金沢市（石川県）	47万人	北陸新幹線
長崎市（長崎県）	43万人	九州新幹線長崎ルート（建設中）
富山市（富山県）	42万人	北陸新幹線
高松市（香川県）	42万人	
長野市（長野県）	38万人	北陸新幹線
高知市（高知市）	34万人	
青森市（青森県）	29万人	東北新幹線
函館市（北海道）	27万人	北海道新幹線
徳島市（徳島県）	26万人	

〔人口は、平成27年度国勢調査数値〕

**四国の人口は、他の先行地域と比べても遜色なし**

## 6 新たに新幹線が整備される地域との経済規模比較

**四国（14.4兆円）は、整備中の地域と比べて遜色ない経済規模**

### (1) 四国地域

（単位：兆円）

	高知県	徳島県	香川県	愛媛県	合計
県内総生産（名目）	2.4	3.1	3.8	5.1	14.4

### (2) 北陸地域

	富山県	石川県	福井県	合計
県内総生産（名目）	4.6	4.6	3.2	12.4

### (3) 西九州地域

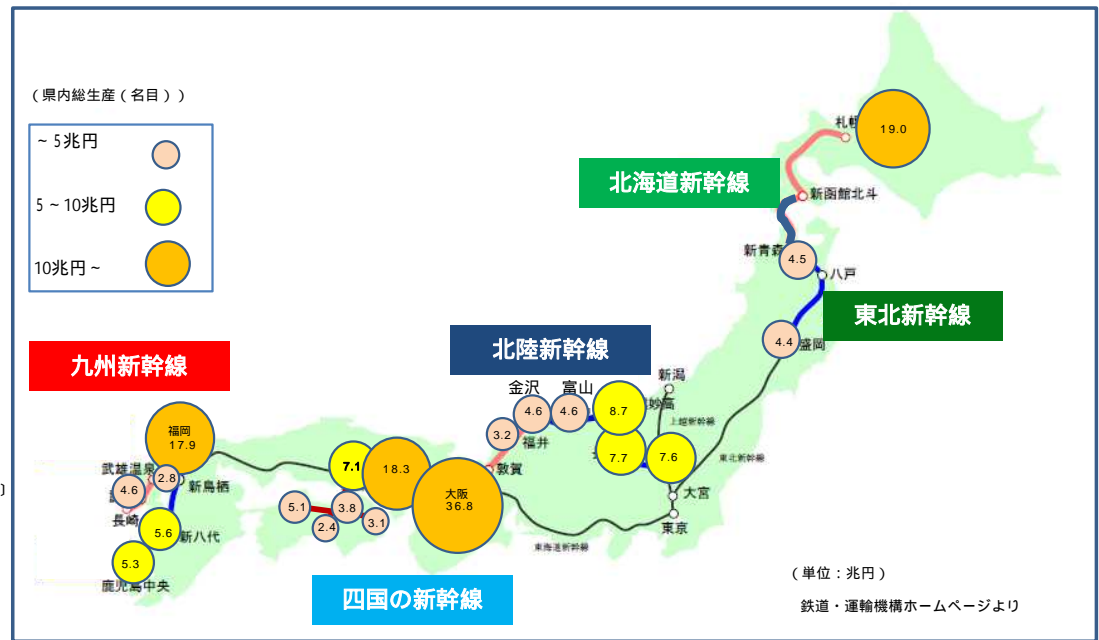
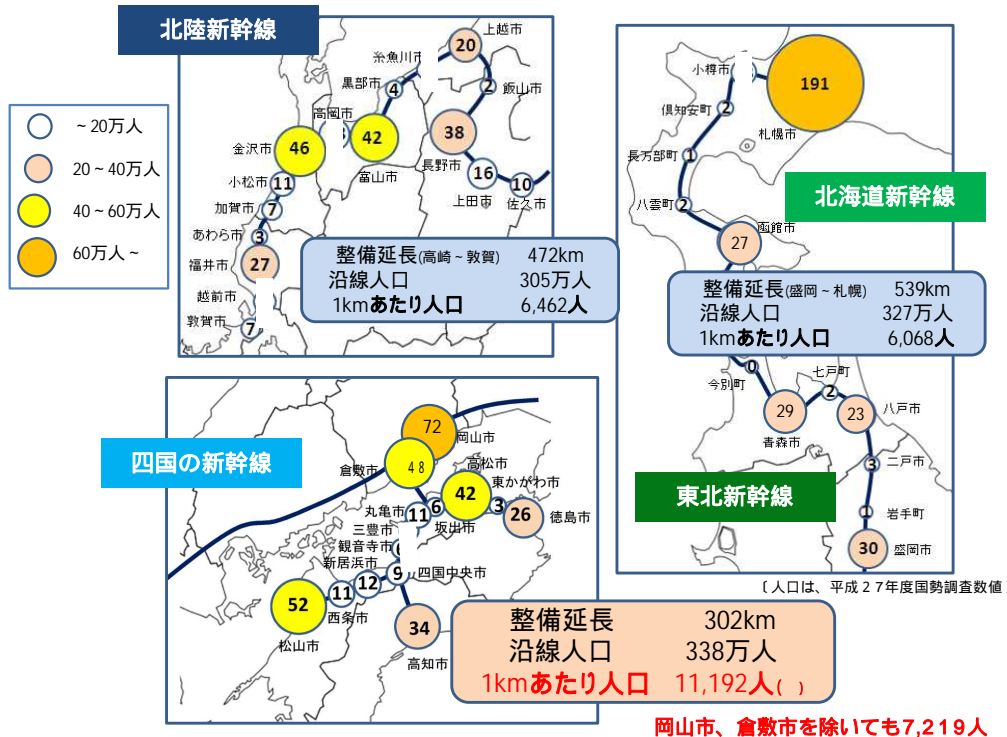
	佐賀県	長崎県	合計
県内総生産（名目）	2.8	4.6	7.4

### (4) 北海道地域

	北海道
県内総生産（名目）	19.0

〔内閣府 平成28年度県民経済計算より〕

## 5 新幹線沿線人口との比較



# 四国への新幹線の導入について(3 / 3)

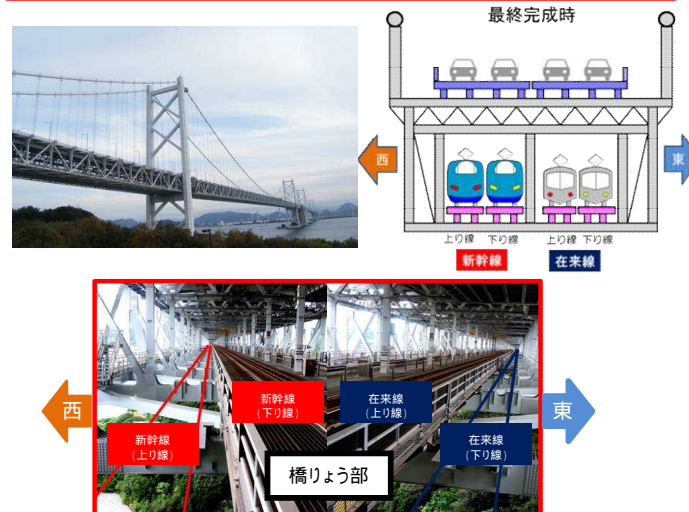
## 7 四国への新幹線導入の妥当性及び効果

### (1) 投資を上回る費用便益を確認



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  
(H26年4月結果概要公表)

### (2) 瀬戸大橋は、既に新幹線規格で整備済



### (3) 時間短縮効果が絶大 交流圏域・交流人口が拡大



## 8 新幹線実現に向けた取り組み

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、豊予海峡の調査が完了しています。

平成26年には、「四国の鉄道高速化検討準備会」において、四国の新幹線の妥当性を検討する基礎調査を実施し、費用便益比（B/C）が「1」を上回る結果を得ています。

平成29年度には、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」が立ち上がり、東京での決起大会や、四国内でのシンポジウムの開催、新幹線を活かした四国の地域づくりの基本戦略の提示、国等への要望活動など、積極的に取り組んでおり、地域の機運も高まってきています。

令和1年8月には、「リニア中央新幹線が大阪まで延伸される令和19年（2037年）を一つのターゲットとして、四国の新幹線の開業を目指す」ことを決議し、活動を続けています。

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、単線による新幹線整備やその他の効果的・効率的な整備手法が研究されているところです。

#### < 政策提言内容 >

今年度も実施する「幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査」において、現在基本計画にとどまっている、四国の新幹線の早期実現に向けた手法を検討のうえ、**四国新幹線・四国横断新幹線の整備計画への格上げに必要な、調査・研究を推進されることを提言します。**



さあ、次は四国の番だ。