

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、効率的な新幹線の整備手法が研究されている状況です。

○ 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度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