

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、他圏域との交流等による「対流促進型国土」の形成・発展や、国土強靱化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】

幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査の検討を踏まえ、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に早急に着手することを提言

- 維持管理を含む低コスト・高効率な新幹線の整備手法の確立
- 全国新幹線鉄道整備法に基づく調査の実施、整備計画への格上げ

【政策提言の理由】

1 地方間の格差の拡大が是正されます。

- 北陸新幹線、北海道新幹線及び九州新幹線（長崎ルート）の整備が進められ、加えて、リニア中央新幹線東京～新大阪間も令和19年（2037年）に開通が予定されています。新幹線がある都道府県の人口は1億人を超えており、新幹線は、もはや基礎的な交通インフラと言えます。
- リニア中央新幹線が開業すると、新幹線すらない四国との間では二重の格差が生じ、地方間格差がさらに拡大していくことになり、四国の自立的な発展の競争条件が不利な状況となります。

2 四国への新幹線の導入には妥当性があります。

- 「四国の鉄道高速化検討準備会」が公表した基礎調査結果では、フル規格で整備した場合でも、ルートによっては費用便益比が「1」を超え、整備の可能性が確認されています。
- 瀬戸大橋は、既に新幹線規格で整備されており、既存インフラの有効活用にもつながります。
- 四国の人口や経済規模は、現在の整備計画区間と比較して遜色ありません。

3 移動時間短縮による経済効果に加え、災害時の備え・国土強靱化につながります。

- 高速交通ネットワークの整備が遅れている本県にとって、新幹線による時間短縮効果は絶大で、福岡市、大阪市（近畿圏）、名古屋市が3時間到達圏域となり、圏域内人口が7.6倍と飛躍的に拡大することにより、経済発展や観光振興に寄与します。
- また、本県から四国内及び本州への大動脈である土讃線は、大雨のたびに運行が止まるなど、災害に対し非常に脆弱であり、発生が予測されている南海トラフ地震発災時の安全性や、その後の鉄道としての機能が維持できないことが危惧されます。
- 一方、新幹線は、東日本大震災や熊本地震などの災害に対し非常に強靱であり、発災時の安全性や発災後の迅速な復旧への貢献が期待できます。

【高知県担当課】 交通運輸政策課