

## 四国への新幹線の導入について

政策提言先 国土交通省

### 政策提言の要旨

全国で新幹線の整備が進む中で、四国内の鉄道の状況は、他の地方と比べ高速化などの点で大きな格差が進んでおり、四国の自立的発展に向けての競争条件が、ますます不利な状況となりつつあります。

現在の整備計画区間と比較しても、四国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、四国地方の発展を図っていくには、他地域並みの鉄道ネットワークの抜本的高速化（新幹線整備）が不可欠でありますので、以下のとおり提言いたします。

### 【政策提言の具体的内容】

- ◆ 現在基本計画にとどまっている四国新幹線・四国横断新幹線の整備計画への格上げに必要な調査・研究の実施
- ◆ 国内における新幹線ネットワークの早期実現に向けた整備コストの削減手法など技術的な研究の実施

### 【政策提言の理由】

- 全国的には、北陸新幹線が金沢まで、北海道新幹線が函館まで開業し、現在では、敦賀や札幌までの延伸や九州新幹線（長崎ルート）の整備も進んでおり、加えて、リニア中央新幹線までもが着工されている状況にあります。

また、国におかれましては、「未来への投資」をキーワードとして、財政投融资の活用によるリニア中央新幹線の全線開業の前倒しや、整備新幹線の建設加速などに取り組む意向を表明されました。

- 一方で、現在の四国内の鉄道の状況は、他の地方と比べ高速化、電化、複線化などの点で大きな格差があり、現状のままの鉄道ネットワークでは、速達性などの面で、本州との円滑な交流拡大が望めず、四国の自立的発展に向けての競争条件が、ますます不利な状況となりつつあります。

- こうした中、平成23年7月の「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会」の提言を受けて設置された「四国の鉄道高速化検討準備会」が、一般財団法人運輸政策研究機構に委託して実施した基礎調査結果（平成26年4月公表）では、近年整備された新幹線の数値を用い、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ました。

- さらに、既に瀬戸大橋が新幹線規格で整備されていることや、北陸や北海道と比べても遜色のない四国の人口・経済規模、潜在性などを勘案すれば、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の充実を図る中で、四国への新幹線の導入の実現についても、改めて調査、研究を行う必要があると考えます。

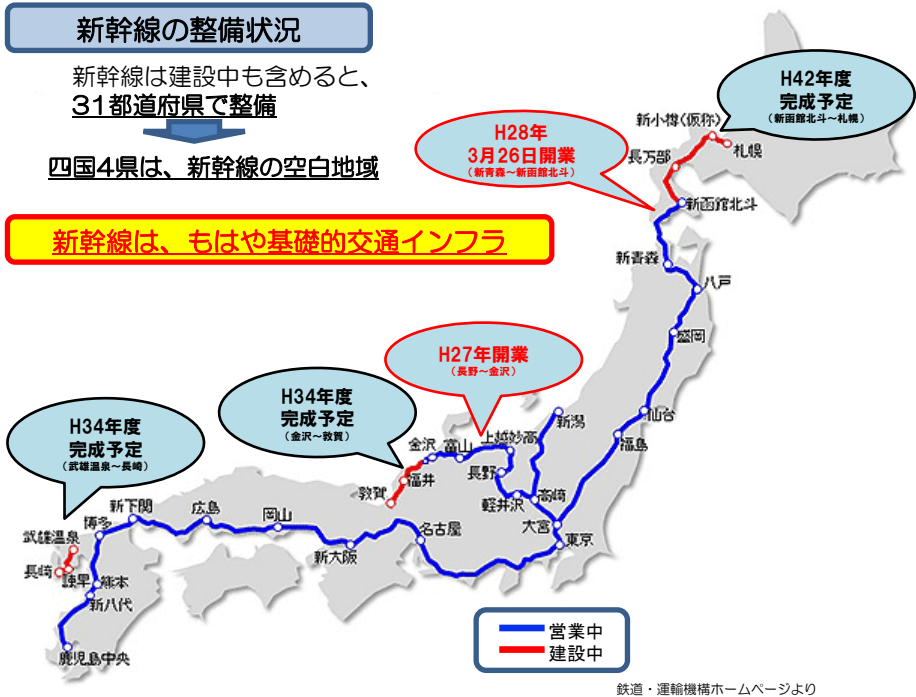
# 四国への新幹線の導入について(1/3)

## 新幹線の整備状況

新幹線は建設も含めると、**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



鉄道・運輸機構ホームページより

## 距離及び所要時間の比較

地方間の格差が拡大

### 1. 距離比較

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)	360km	3時間30分	—
新大阪⇄広島 (新幹線)	342km	1時間21分	▲2時間9分
東京⇄富山 (新幹線)	392km	2時間8分	▲1時間22分

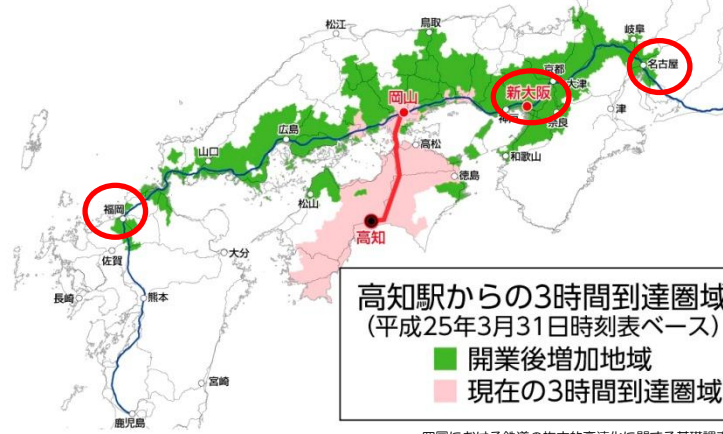
### 2. 所要時間比較

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	360km	—
新大阪⇄新八代 (新幹線)	3時間34分	770km	+410km
東京⇄新青森 (新幹線)	3時間20分	712km	+352km

## 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

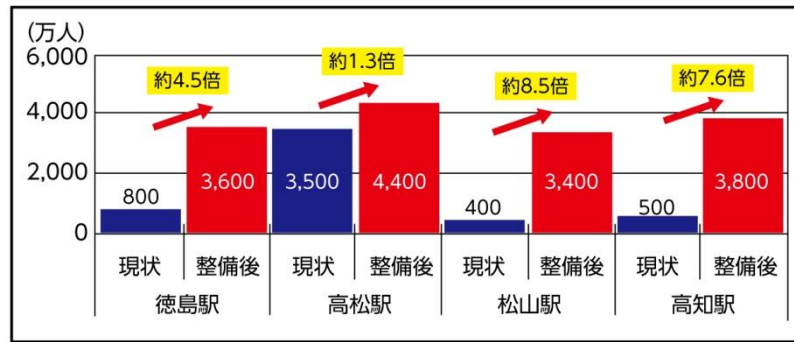


四国における鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査より (平成26年3月)

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！！

# 四国への新幹線の導入について(2/3)

## 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

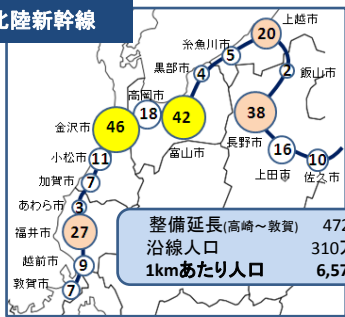
都市名（県名）	人口（万人）	備考
松山市（愛媛県）	52万人	
金沢市（石川県）	46万人	※北陸新幹線
長崎市（長崎県）	44万人	※九州新幹線長崎ルート（建設中）
富山市（富山県）	42万人	※北陸新幹線
高松市（香川県）	42万人	
長野市（長野県）	38万人	※北陸新幹線
高知市（高知県）	34万人	
青森市（青森県）	30万人	※東北新幹線
函館市（北海道）	28万人	※北海道新幹線
徳島市（徳島県）	26万人	

〔人口は、平成22年度国勢調査数値〕

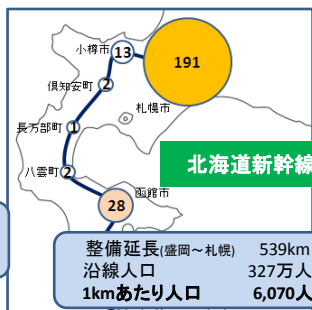
四国の人口は、他の先行地域と比べても遜色なし

## 新幹線沿線人口との比較

### 北陸新幹線



### 北海道新幹線

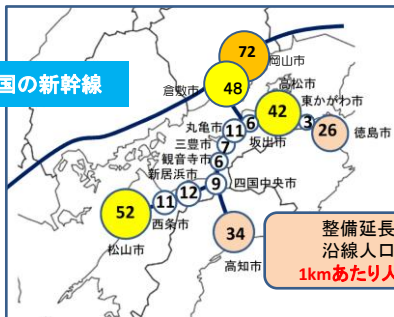


### 東北新幹線



〔人口は、平成22年度国勢調査数値〕

### 四国の新幹線



※岡山市、倉敷市を除いても7,280人

## 新たに新幹線が整備される地域との経済規模比較

四国（13.5兆円）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）	2.2	2.8	3.8	4.7	13.5

### 2. 北陸地域

	富山県	石川県	福井県	合計
県内総生産（名目）	4.4	4.4	3.1	11.9

### 3. 西九州地域

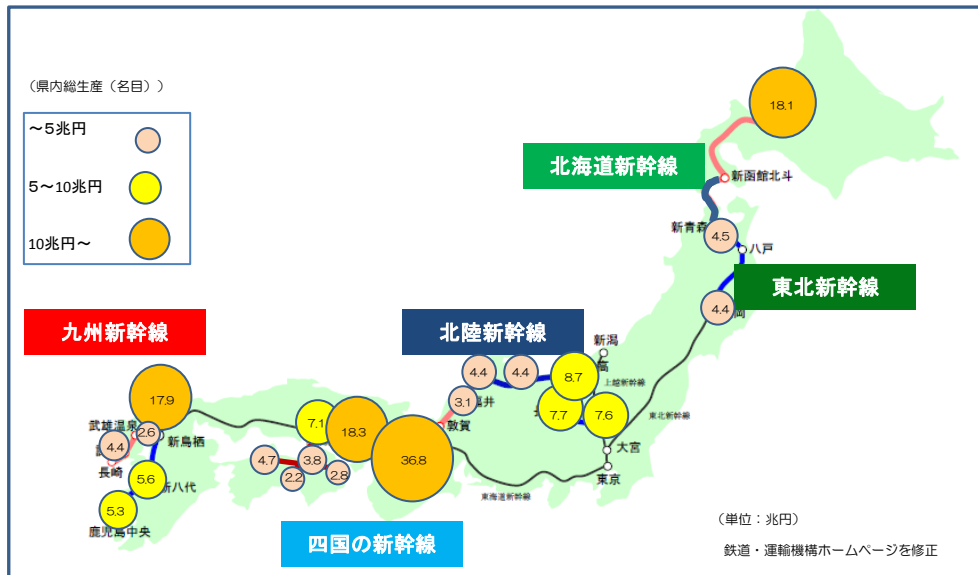
	佐賀県	長崎県	合計
県内総生産（名目）	2.6	4.4	7.0

### 4. 北海道地域

	北海道
県内総生産（名目）	18.1

〔内閣府 平成24年度県民経済計算より〕

（県内総生産（名目））



# 四国への新幹線の導入について(3/3)

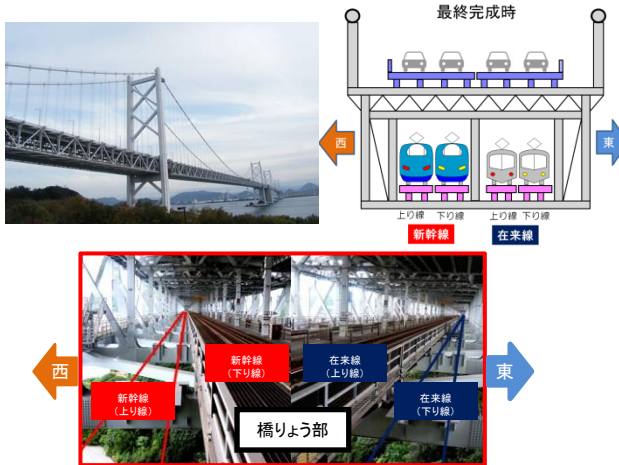
## 四国への新幹線導入の妥当性及び効果

投資を上回る社会便益を確認

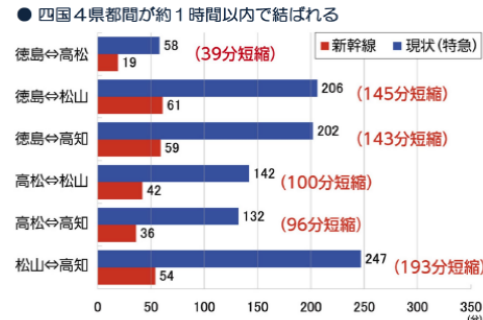


四国における鉄道の技術的高速化に関する基礎調査より  
(H26年4月結果概要公表)

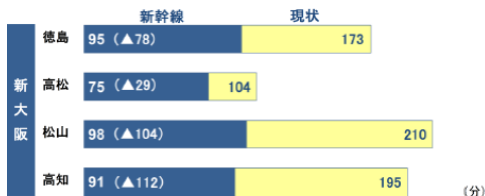
瀬戸大橋は、既に新幹線規格で整備済



時間短縮効果が絶大  
⇒ 交流圏域・交流人口が拡大



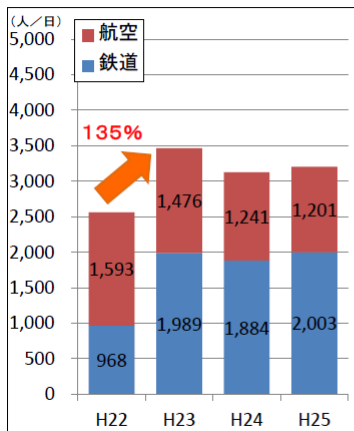
● 四国4県都～新大阪が約1時間半で結ばれる



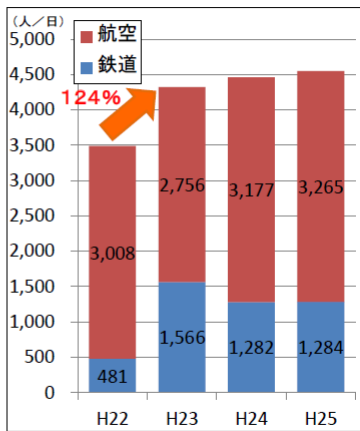
旅客流動の増加による活発化  
⇒ 四国の経済発展や観光活性化に寄与

● 九州新幹線全線開業に伴い九州と関西相互の旅客流動が増加

### 熊本-関西の流動



### 鹿児島-関西の流動



国土交通省: 旅客地域流動調査より

## 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、「基本計画」(S48年)に位置づけられています。
- これまで、豊予海峡の調査が完了しています。

### < 政策提言内容 >

- ① 新幹線は、もはや基礎的な交通インフラであり、四国はその整備に値する地域と考えております。四国の自立的発展に向けて、**四国の新幹線の「整備計画」への格上げに向けた調査・研究を実施すること**
- ② 国内における新幹線ネットワークの早期実現に向け、**国において、整備コストの削減手法など技術的な研究を実施すること**を提言します。