

Topic.01 四国新幹線



- ・四国は全国で唯一の新幹線空白地帯となっており、新幹線が整備された地域と、観光、産業などの面での格差が広がる可能性がある。
- ・新幹線は四国創生の起爆剤であり、また生き残りのために不可欠な「装置」であることを認識し、四国の住民全体で機運を高めていく必要がある。

1. これまでの経緯

1964年（昭和39年）、日本初の高速鉄道として、東海道新幹線が開業した。その利便性、高速性、安全性が高く評価され、全国的な鉄道網の整備を図ることを目的として、1970年（昭和45年）、全国新幹線鉄道整備法（以下、全幹法という）が成立した。

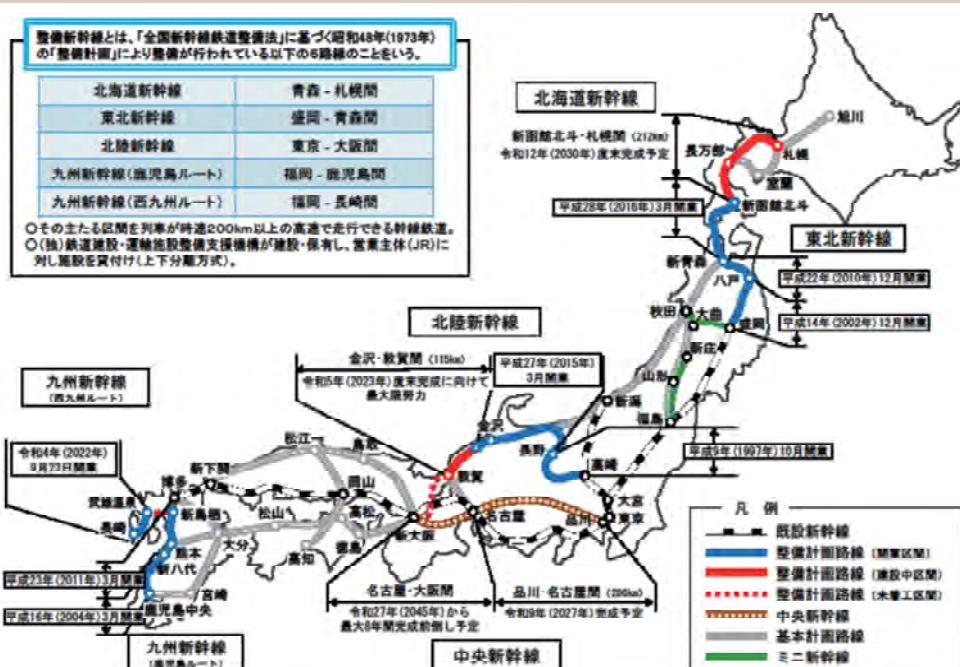
1973年（昭和48年）、全幹法に基づき四国新幹線（大阪－徳島－高松－松山－大分）と四国横断新幹線（岡山－高知）の基本計画が決定したが、その後全く進展していない。基本計画のままでは着工の見通しが立たないことから、実現するためには、整備計画に格上げする必要がある。

2. 全国の状況

現在、新幹線は、九州、北陸、北海道と全国で着々と整備が進んでおり、四国は全国で唯一の新幹線空白地帯となっている。このままでは、新幹線が整備された地域と四国との間で、観光や産業、都市機能、防災、生活などの面で、格差が広がってしまう可能性がある。

また、四国だけでなく、奥羽、羽越、山陰、東九州など、他の基本計画路線でも誘致活動が活発となっている【新幹線－1】。

【新幹線－1】 全国の新幹線鉄道網



資料：国土交通省「全国の新幹線鉄道網の現状」

3. 新幹線誘致への取組

2010年4月、人口減少や車社会の進展による利用者の落ち込み、収益の減少など四国の鉄道の厳しい経営環境の改善に向けて、行政や学識者、経営団体で構成する「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（以下「懇談会」という）」が設置され、将来にむけた鉄道のあり方が議論された。2011年7月、「懇談会」は「四国のネットワークの維持」と「鉄道の抜本的な高速化」を柱とする提言を取りまとめた。そこから四国の新幹線の誘致活動は動き始めたのである。

また、組織としては2011年11月、「四国の鉄道高速化検討準備会（以下、「準備会」という）」が設置され、さらに2014年9月、「四国の鉄道高速化連絡会」に改組された。

2014年4月には準備会が「四国における鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査」を実施し、岡山から瀬戸大橋を渡り、四国の4県都を結ぶ新幹線であれば、「B/C（費用対効果）が1を超える」という試算を公表した。

こうした中、四国の新幹線実現には、四国の総意として「オール四国」で訴えかけてゆくことが何より重要であるとの認識のもと、2017年7月、官民46団体で構成する「四国新幹線整備促進期成会」が設立され、官民一体となった誘致活動を行っている。

4. 新幹線整備構想

「期成会」では、海峡を渡る「大阪－徳島」間と「松山－大分」間は建設費が膨大となるため、先行して岡山を起点に瀬戸大橋を介して徳島、高松、松山、高知を結ぶルートを四国の新幹線として、整備計画に格上げするための活動を行っている【新幹線－2】。

【新幹線－2】 四国の新幹線のイメージ



整備延長	302km	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

*図の赤色実線ルートの場合

資料：四国新幹線整備促進期成会 HP

5. 新幹線の合理性

このルートでは、社会的観点からの投資効率性の指標となる費用対便益比（B／C）が1.03と1を超えており、経済合理性は高い。

四国の新幹線沿線の人口集積（1kmあたりの人口）は7,170人となり、北陸新幹線の6,480人と北海道・東北新幹線の6,050人を上回っている【新幹線－3】。

新幹線の建設費は、国（2／3）と地方自治体（1／3）の負担となるが、地方自治体の負担分の90%は地方債発行が可能となる。さらに地方債の元利償還金の50～70%は、国が地方交付税として交付する仕組みとなっており、地方自治体の実際の負担は建設費の12～18%程度となる【新幹線－4】。

瀬戸大橋は架設当初より、荷重や空間を考慮し、新幹線が通過できる構造となっており、その有効活用が可能となる【新幹線－5】。

新幹線が整備されると、都市間の移動時間の大幅な短縮が可能となる。四国の4県都は、ほぼ1時間以内で結ばれる。また、高知⇒大阪への移動時間は1時間31分となる。さらに、早ければ2037年にも予定されているリニア中央新幹線の品川⇒新大阪の運転がスタートすれば、高知⇒東京が2時間48分と3時間以内での移動が可能となる【新幹線－6】。

【新幹線－3】 四国の新幹線と、北陸新幹線、北海道・東北新幹線沿線の人口集積比較



資料：四国新幹線整備促進期成会 HP

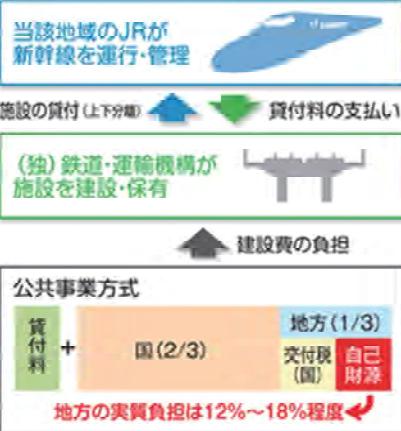
【新幹線－4】 新幹線建設時の費用負担

既に開業している新幹線は、それぞれの地域の経済活性化や観光振興等に大きく貢献しています。

新幹線は、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設・保有し、JRは、施設を借り受けて運行し、賃料を支払います。

建設費はJRが支払う賃料 (開業区間) と国・地方の公費で賄われますが、地方交付税措置により地方負担は引き下げられ、実質負担は公費の1～2割程度となります。

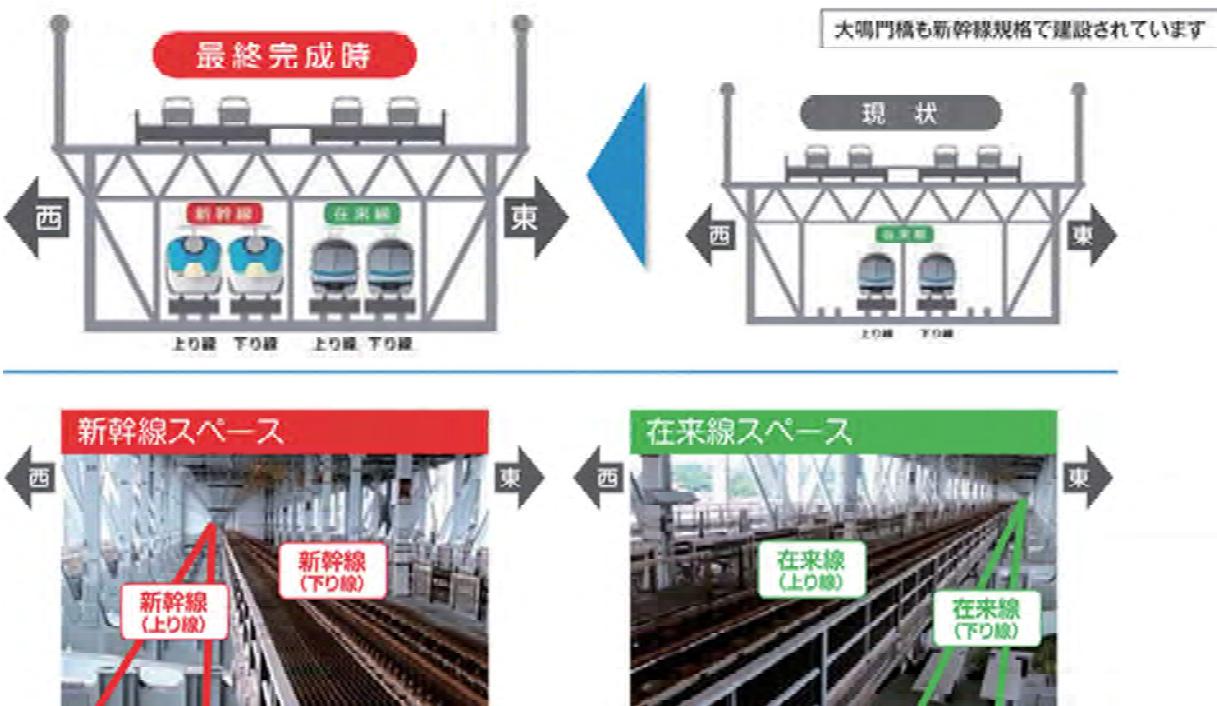
維持管理は運賃収入で賄われ、公費は投入されません。



資料：四国新幹線整備促進期成会 HP

出典：国土交通省鉄道局資料

【新幹線－5】 新幹線規格で建設された瀬戸大橋断面図



資料：四国新幹線整備促進期成会 HP

【新幹線－6】 四国新幹線開通による移動時間短縮効果



資料：四国新幹線整備促進期成会 HP

6. 新幹線を活かした地域づくりの基本戦略

新幹線は四国創生を実現するための最大の起爆剤であり、かつ継続的な推進力となる公共的インフラと位置付けられる。四国新幹線整備促進期成会と四国アライアンス地域経済研究会（四国銀行など地銀4行のシンクタンクで構成）が2018年に実施した「新幹線を活かした四国の地域づくりビジョン調査報告書」の一部を紹介する。

基本戦略 1

人口200万人規模の “四国ネットワーク中枢都市圏”を形成する

ほぼ1時間以内で移動可能となる新幹線沿線都市を一体化し、各都市が積極的な連携・役割分担を図ることで、「都市機能のスケールメリット」を追求します。

魅力ある都市機能が集積し、多くの人を引き寄せる
四国が誕生します。

将来イメージ

- 地方圏であっても百万都市では当たり前に享受できている、大都市ならではの魅力を四国で楽しめるようになります。
- 四国内において、公共施設整備の選択と集中が行われ、施設の広域的な相互利用も進みます。

例 ○四国にフランチャイズを置くプロ野球球団が誕生
○大型の競技場・体育館が整備され、国際スポーツ大会が開催
○各地の会場や宿泊施設を使い、大型の国際会議やイベントの誘致を実現
○大型の公共ホールが整備され、国内外の人気ミュージシャンや著名オーケストラ、劇団などの公演が開催
○高度医療施設が整備され、国内外から訪れた患者が最先端の先進医療を受診など



四国に新幹線が開通すると、沿線の各都市間はほぼ1時間以内で移動できるようになり、事実上、人口200万人規模の一体的な都市圏が形成されることになる。

これら新幹線沿線都市が積極的に連携・役割分担を図ることにより、大都市に比肩する都市機能を持つ“四国ネットワーク中枢都市圏”を構築する。「人口百万人規模の地方中枢都市不在」という四国の構造的弱点を克服し、「都市機能のスケールメリット」(規模の経済性)を追求することで、四国の人口流出に歯止めをかけることができる。

これにより、地方圏であっても百万都市では当たり前に享受できている、大都市ならではの魅力を四国で楽しめるようになる。また、公共施設整備の選択と集中が行われ、施設の広域的な相互利用も進み、その恩恵をより多くの人々が享受できるようになる。

基本戦略 2

新幹線を軸に、 四国全域の成長力を底上げする

国内外の移動時間の大大幅短縮と四国一体の観光・産業振興策が相乗効果を発揮し、経済活性を高めます。また、周辺地域にも新幹線効果を取り込むことで、各地域が持つ潜在力を引き出します。

観光やビジネス、一次産業、遍路など、四国の広範な分野・地域に
新幹線効果が波及します。

将来イメージ

- 不利な立地条件が改善されるとともに、四国一体の観光振興策や産学官連携・オープンイノベーションが推進され、四国経済が活性化します。

例 ○インバウンドをはじめ四国への観光客が大幅に増加
○四国企業のビジネス半径が拡大し、販路開拓や企業間連携が進展
○face to faceの人的交流が重要となる知的集約型企業等の立地が増加
○通勤圏の拡大により、地域人材の広域的活躍が推進など



- 新幹線開業効果が周辺地域にも広く波及します。

例 ○四国の新幹線駅から観光列車が常時運行
○サイクリングやラフティング、カヌー、現代アートなどの体験型観光に大勢のリピーター客が来訪
○地域ブランドの浸透を武器に、農林水産物等の地場産品の売上が拡大
○四国八十八箇所霊場と遍路道の世界遺産登録が実現した際には、国内外から多くの巡礼者が来訪など

四国内外の移動時間の大幅短縮を活かし、四国が一体となった観光・産業振興策を推進する。時間短縮と四国一体の振興策との相乗効果により、観光客数の押し上げや企業立地の活性化、成長産業の集積などにつなげ、四国の経済活力を高める。

また、新幹線開業の効果を、新幹線沿線地域だけでなく、四国の東南部や西南部などの周辺地域にも積極的に取り込むことで、各地域の持つ潜在力を引き出し、四国全域の成長力を底上げする。

こうした取り組みを通じて、四国を巡る周遊型観光ルートが人気を博すようになる。また、四国内外での産学官連携・オープンイノベーションが推進され、地域産業の高付加価値化が図られるとともに、大手企業の四国進出も活性化する。

新幹線が走行しない周辺地域にも、新幹線開業効果が広く波及する。新幹線と各地を結ぶ観光列車が多くの乗客を乗せて常時運行される。しまなみ海道サイクリングや吉野川ラフティング、四万十カヌー、直島・豊島をはじめとする瀬戸内の現代アートなどの四国の体験型観光に大勢のリピーター客が訪れるようになり、地域の認知度も向上する。これによる地域ブランドの浸透を武器に、農林水産物などの地場産品の売上が拡大する。

さらに、「四国八十八箇所霊場と遍路道」の世界遺産登録が実現すれば、新幹線開通との相乗効果により、国内外から多くの巡礼者が四国遍路を訪れるようになる。

基本戦略

**3 西日本経済文化交流圏を構築するとともに、
三大都市圏との連携を深化させる**

西日本と新幹線で結ばれる関西はじめ西日本各地との相互交流が活発化します。また、リニア中央新幹線を介して三大都市圏が一体化したスーパー・メガリージョンの活力を四国に呼び込みます。

関西・九州などの成長力やリニア開業効果を四国に取り込むことで、四国創生を確かなものとします。

将来イメージ

- 四国は、中部・関西～九州の中間点に位置する立地条件を活かして、西日本経済発展の一翼を担う地域として存在感を高めます。
 - 24時間運用の国際空港を有する関西や、アジアのゲートウェイとして発展する九州の成長力を取り込み
 - 関西～中国・四国～九州を巡る国際広域観光ルートが形成
 - 西日本各地域とのビジネス交流が活発化
 - 四国が国の大「地方創生団体構想」で重要な役割を果たすなど
- リニア中央新幹線が2037年にも東京(品川)～大阪間で開業し、三大都市圏が約1時間で結ばれる。我が国経済をけん引するスーパー・メガリージョンと新幹線で直結することで、その波及効果が四国に誘導されます。




四国と山陽や関西、さらには中部・九州が新幹線で直接結ばれることにより、観光やビジネス、生活など様々な分野で相互交流が一段と活発になる。

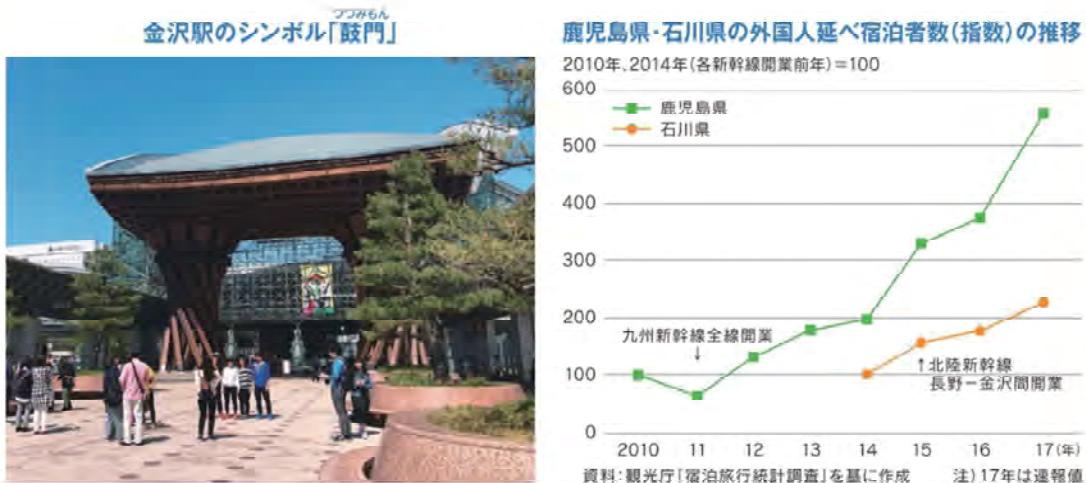
また、四国は、関西～九州の中間点に位置する立地条件を活かして、24時間運用の国際空港を有する関西や、アジアのゲートウェイとして発展する九州の成長力を取り込むことで、西日本経済の一翼を担う地域として存在感を高める。

将来的に三大都市圏（首都圏、中部圏、関西圏）は、リニア中央新幹線を介して一体化した「スーパー・メガリージョン」（Super Mega-region）を形成し、我が国の大発展をけん引すると期待されている。四国はスーパー・メガリージョンと新幹線で直結することにより三大都市圏との連携を進化させ、スーパー・メガリージョン誕生による波及効果を誘導・享受する。こうして近隣地域の成長力を取り込むことで四国創生を確実なものとし、我が国全体の発展にも貢献する。

7. 新幹線整備で期待される波及効果

観光～交流人口拡大が四国創生の原動力になる～

- 観光客数の大幅底上げ、集客範囲の広域化、滞在時間の延長、観光消費の増加
- インバウンド誘致環境の劇的改善、世界遺産登録を見据えた遍路の受入環境整備
- 新たな広域観光ルートの形成、四国一体の観光戦略推進
- 新たな観光列車の運行、周辺地域への観光需要の拡大など



産業～市場拡大・広域連携を通じ成長産業が集積～

- ビジネス半径の拡大、新たな市場開拓の推進
- 地域の事業環境改善、地元企業のイノベーション推進
- 知識集約型企業や工場の進出・立地促進
- 新幹線駅周辺の商業機能の変貌



都市機能・防災～都市の魅力、防災力が格段に向上～

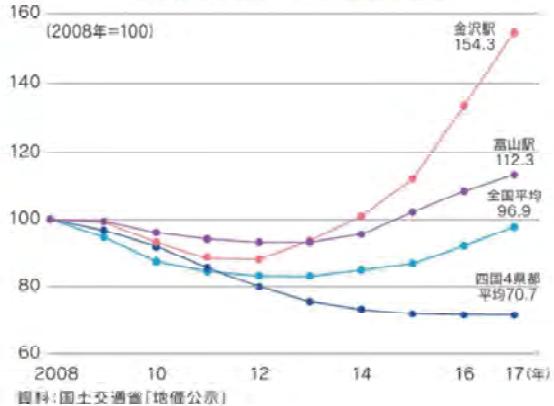
- 新幹線駅周辺の再開発進展、都市の魅力向上
- 新幹線駅を核としたコンパクトなまちづくり
- 新幹線開通都市の地価上昇、自治体税収の増加
- 全国規模、世界規模のMICE[※]の誘致開催
- 地域防災力の向上、国土強靭化への貢献

※MICE:Meeting, Incentive Travel, Convention, Exhibition/Eventの頭文字のこと。国際会議やコンベンション、展示会・見本市、企業の研修旅行などの総称

鹿児島中央駅前の再開発ビル



新幹線駅周辺の公示地価の推移

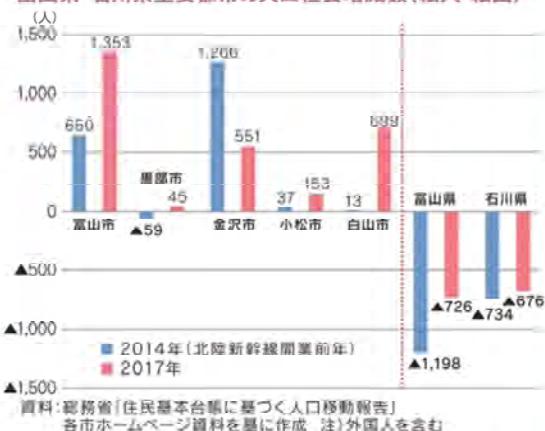


生 活～若者の地元定着、大都市からの移住が進む～

- 通勤圏拡大による地方定住、地域人材の広域的活躍の促進
- 広域集客による公演イベントの増加、プロスポーツの発展
- 大規模な公共施設の広域的利用や整備の促進
- 地域ブロック内の相互往来活性化、一体感の醸成、シビックプライドの高まり
- 人口増加・維持への寄与



富山県・石川県主要都市の人口社会増減数(転入-転出)



8. 高知県における新幹線駅の検討

新幹線の実現は、四国へのアクセス向上、魅力的で活気にあふれる「まちづくり」、地域活性化のために不可欠であると考えられる。しかしながら、四国の住民の中には、未だに新幹線の実現に懐疑的な声や否定的な意見、認識不足による誤解が少なくないのも事実である。2022年、四国アライアンス地域経済研究会は、四国各県でさらなる議論と関心を喚起するため、具体的な新幹線駅候補地の検討などを行った。

高知県においては、新幹線駅を検討するに際し、高知駅と後免駅を候補地として選定した。

(1) 高知駅

①概要

高知駅の南東側に併設し、東から土讃線と並行して乗り入れる案や、北側に併設し、北から乗り入れる案などが想定される。高知駅は土讃線や特急列車の核となる駅であるほか、路面電車・路線バス・高速バスのターミナルが整備されている。

高知駅周辺地図



資料：Google マップを基に四銀地域経済研究所作成

②将来性

新幹線駅を核として、各交通機関との連携強化が進み、交通結節や県内観光地へアクセスする拠点としての機能向上が図られる。そのため、大都市圏からの観光客やビジネス客が増加するほか、通勤圏拡大による高知県内への定住や人材の広域的な活躍の機会が増加する。

高知駅新幹線イメージ図（パース）



(2) 後免駅

①概要

後免駅北側に併設し、北東から土讃線と並行して乗り入れる案が想定される。後免駅は土讃線の特急列車の停車駅であり、土佐くろしお鉄道のごめん・なはり線の始発駅にもなっている。路面電車や空港も近く、複数の交通手段が集積している。また、周辺には企業団地（南国オフィスパークなど）や学術研究施設（高知高専、高知大学など）が多く立地している。

後免駅周辺地図



資料：Google マップを基に四銀地域経済研究所作成

②将来性

産官学連携による、産業・教育・研究各分野での新しい潮流が誕生することが期待できる。一方、新幹線開業効果を高知県全域に広げていくためには、県都である高知市および県西部地域へのアクセス向上のため、高知駅に匹敵するターミナル機能の整備が必要となる。

9. 四国4県の今後の取り組み

北陸や九州の新幹線沿線都市は、新幹線の開業で大きな変貌を遂げている。アフターコロナにおけるインバウンド客の受入態勢も着実に進んでいる。一方、四国の現状の都市機能や将来の発展性は、人口規模や大都市からの距離などの諸条件をみても、新幹線の有無によって、明らかに劣後している。

地方創生が言われて久しいが、地方創生とは地域間競争に他ならない。単に「自然が豊かな四国」とか「歴史文化あふれる四国」だけでは、人や産業を四国に呼び込むことには限界がある。リニア中央新幹線が大阪延伸する2037年以降、3大都市圏を内包した「スーパー・メガリージョン」と呼ばれる超巨大都市圏が誕生した際には、国内での人流・商流圏域から四国は外されるのではないかという危機感がある。四国の新幹線は、将来にわたって持続的な発展が遂げられるのかどうかを左右する、まさに四国が生き残るための「装置」と言える。

実現するためには、四国4県の住民が声を上げる必要がある。新幹線は当然の公共インフラであるという意識を持ち、各県民が一丸となり、導入への機運を高めることが何より重要となる。