

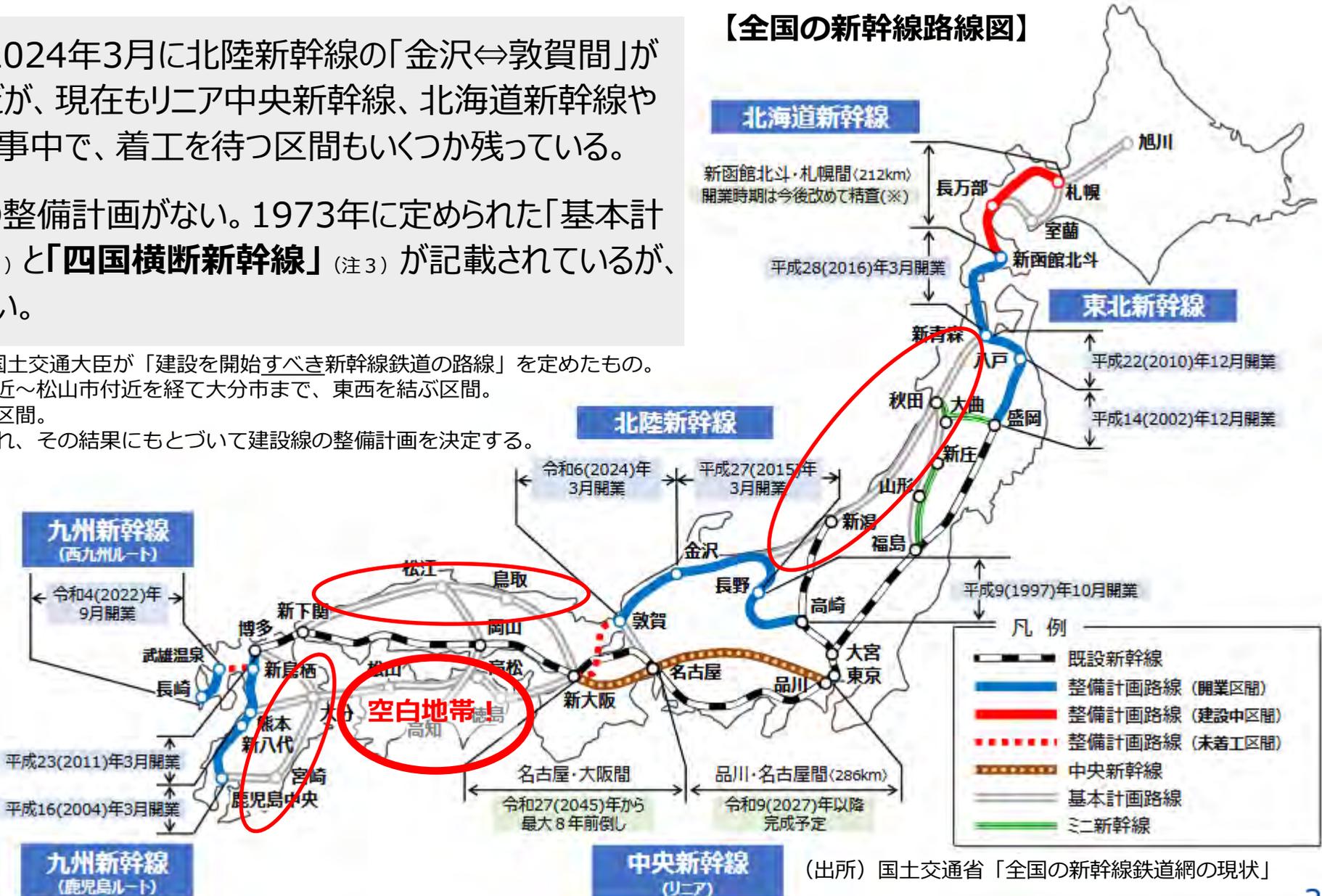
地域を変える！四国新幹線

2025年7月

1. 四国だけない！新幹線

- 全国で続々と開業する新幹線。2024年3月に北陸新幹線の「金沢⇔敦賀間」が開業したのは記憶に新しいところだが、現在もリニア中央新幹線、北海道新幹線や九州新幹線の一部区間などが工事中で、着工を待つ区間もいくつか残っている。
- そんな中、四国には未だ新幹線の整備計画がない。1973年に定められた「基本計画」(注1)には「四国新幹線」(注2)と「四国横断新幹線」(注3)が記載されているが、「整備計画」(注4)には至っていない。

(注1) 全国新幹線鉄道整備法第4条にもとづき、国土交通大臣が「建設を開始すべき新幹線鉄道の路線」を定めたもの。
 (注2) 大阪市を起点とし、徳島市付近～高松市付近～松山市付近を経て大分市まで、東西を結ぶ区間。
 (注3) 岡山市を起点とし、高知市まで南北を結ぶ区間。
 (注4) 基本計画にもとづいて建設線の調査が行われ、その結果にもとづいて建設線の整備計画を決定する。



2. 四国新幹線の実現に向けた動き

- 四国新幹線の整備は四国全体の悲願であり、産官学が一体となって提言や基礎調査などの活動を続けてきた。2017年には四国の官民46団体が団結して「四国新幹線整備促進期成会」を組織し、四国新幹線の実現に向けた精力的な活動を続けている。
- 瀬戸大橋と大鳴門橋は「新幹線規格」で建設されたが、明石海峡大橋は「新幹線規格」とはならなかった。**その結果、新大阪⇄淡路島区間、松山⇄大分区間は海底トンネル、または架橋の建設が必要で費用が膨大になるため、現在は下左図中の赤実線の路線を推進している。このルートであれば、費用便益比は1.03となり、**投入する費用を上回る効果が得られる**と試算されている。

【四国新幹線の路線イメージ】



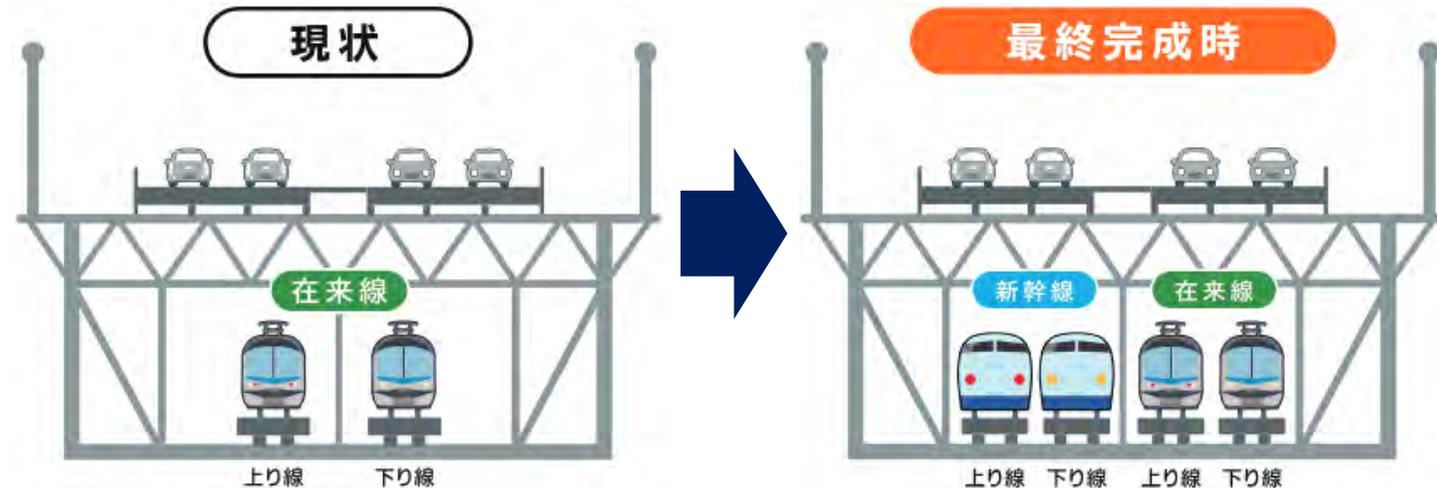
概算事業費(車両費含む) 1.57兆円

費用便益比(B/C) 1.03

(出所) 四国新幹線整備促進期成会

瀬戸大橋は、新幹線規格

今あるインフラを有効活用できます



(出所) 四国新幹線整備促進期成会

3. 新幹線がつくる未来-①移動時間の短縮

- 四国新幹線が実現すると、例えばこれまで高知から東京まで約6時間かかっていたのが半分以下の3時間弱になるなど、都市間の移動時間が大幅に短縮される。航空機とも大差がなくなり、コストと所要時間に応じて移動手段を選択できるなど、自由度が高まる。
- 都市間の移動時間が大きく短縮されることで、四国内および全国の主要都市との交流人口が増加し、観光、産業、生活など多くの面で利便性が向上、地域経済の活性化につながることを期待されている。

【四国新幹線による移動時間の短縮】

リニア中央新幹線との連絡により

四国4県都 ⇄ 東京 約 **3** 時間以内



(出所) 四国新幹線整備促進期成会

【ちなみに…】

筆者の地元、岐阜県大垣市との移動時間はこう変わります！
(いずれも自宅⇒はりまや橋まで移動した場合の総移動時間)

現在

約 **6** 時間 (米原・新大阪・岡山経由)
片道 ¥13,750
※ 米原駅、新大阪駅、岡山駅での待ち時間込み

新幹線
開通後

約 **3** 時間 **30** 分 ▲2時間30分
所要時間が航空機と同等に！
東京ディズニーランドへ行くのと変わらない！

(参考) 他の交通機関利用の場合

バス

約 **8** 時間 片道 ¥9,540
※ 大阪駅まではJR在来線、大阪から高速バスを利用

航空機

約 **3** 時間 **30** 分 片道約 ¥23,000
※ 空港の駐車場料金、空港までの高速料金を含みガソリン代は含まない

3. 新幹線がつくる未来-②先行地域の変化

- 新幹線が整備された地域では、既に多くの「経済効果」が観測されている。
- より長期的な影響にも注視する必要があるが、これらの先行事例を考慮すると、むしろ新幹線を整備しないことによる「機会損失」が大きいと考えられる。

【新幹線の開業効果】

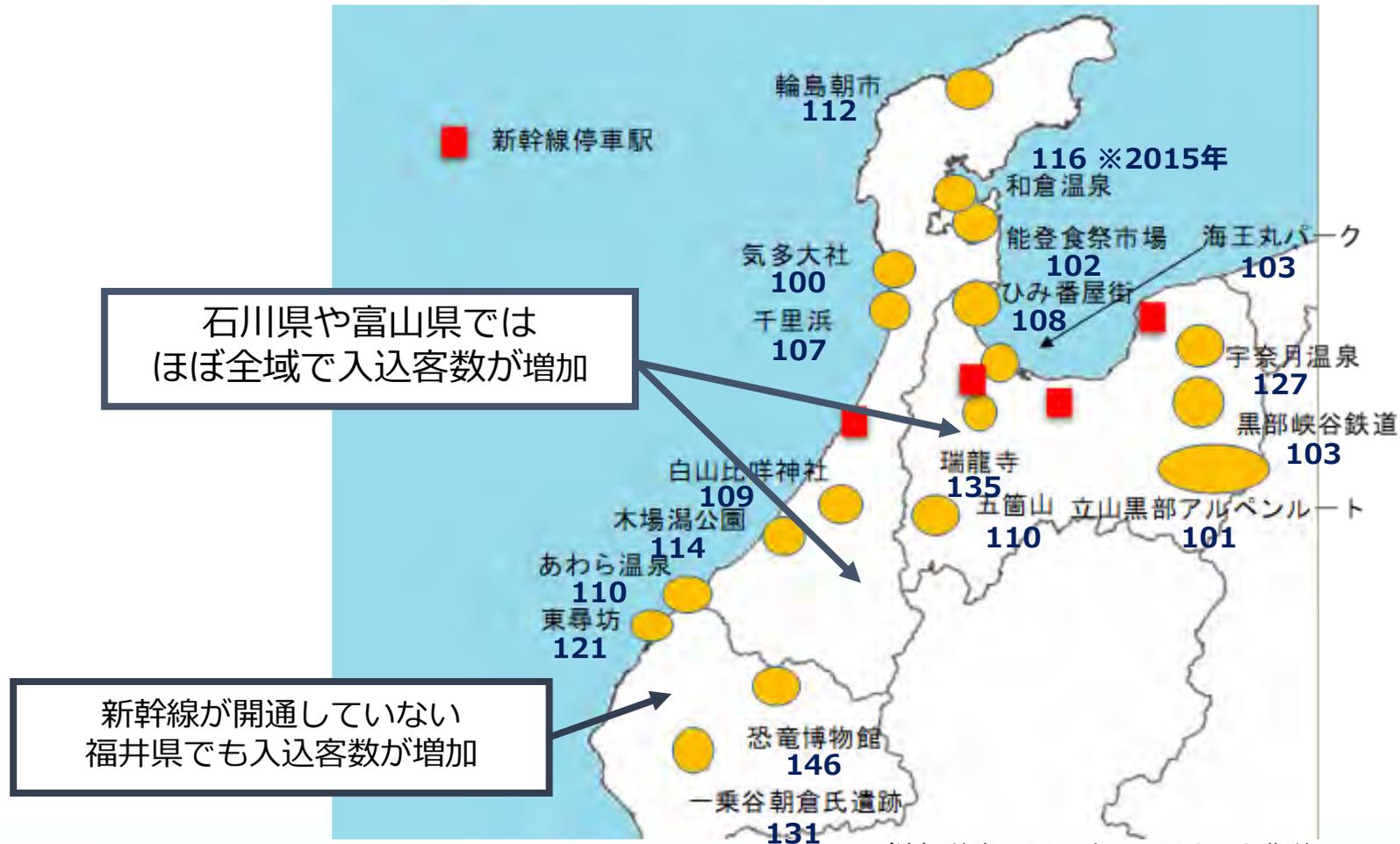
	北海道新幹線	北陸新幹線	九州新幹線
区間	新青森⇔新函館北斗間	長野⇔金沢間	鹿児島ルート
完成時期	2016年3月	2015年3月	2004年3月（部分開業） 2011年3月（全線開業）
時間短縮効果	（東京⇔函館間） 開業前：5時間22分 開業後：4時間26分（▲56分）	（東京⇔金沢間） 開業前：3時間47分 開業後：2時間28分（▲79分）	（博多⇔鹿児島中央間） 開業前：3時間40分 開業後：1時間19分（▲141分）
輸送人員	開業後1年：開業前比 約160% 開業後2年：開業前比 約128% 開業後3年：開業前比 約118%	開業後1年：開業前比 約273% 開業後2年：開業前比 約273% 開業後3年：開業前比 約277%	【博多⇔熊本間】約154% 【熊本⇔鹿児島中央間】約158%
観光客等増加	来函客数：約 122% 五稜郭タワー入場客数：約 132%	観光入込客数 富山県：約 107% 石川県：約 114%	延べ宿泊者数（鹿児島県） 1年目： 105% 8年目： 137%
経済波及効果	約350億円（北海道内）	約678億円（石川県内）	約200億円（熊本県内）

（出所）国土交通省「開業効果について」、日本政策投資銀行北陸支店「北陸新幹線金沢開業による観光活性化が石川県内に及ぼす経済波及効果」

3. 新幹線がつくる未来-③ 駅周辺だけじゃない！波及効果

- 2015年3月に開業した北陸新幹線（長野⇔金沢間）の例をみると、開業後は新幹線駅周辺だけでなく県内全域、さらには県境を越えて福井県にまで、広域に集客効果が及んでいる。

【北陸新幹線主要駅から離れた周辺地域の入込客数（2016年）】



4. なぜ、今なのか？

- 新幹線は、整備決定から工事着手までに最短で7年程度を要すると見込まれている。工期を20年程度と仮定すると、いま「整備計画」になったとしても、完成は30年後になってしまう。地域の未来を思えば、一日も早い「整備計画」への格上げが必要だ。
- 2025年度の整備新幹線事業費は約2,658億円。毎年2,000～4,000億円程度の事業費が支出され、「どこかの」新幹線が整備されている。声をあげなければ、四国以外の地域にこれらの予算が落ちていく。
- 山陰新幹線や東九州新幹線、羽越新幹線など、他の基本計画路線でも新幹線実現を目指した活動が行われている。「順番待ち」をしていたのでは、四国は100年後などということにもなりかねない。

【新幹線着エプロセス（例）】

	リニア中央新幹線	四国新幹線
基本計画の決定	1973年11月決定	1973年11月決定 ※現状ここまで
調査の指示	(地形地質調査) 1990年 2月 指示 2008年 10月 報告 (その他4項目) 2008年12月 指示 2009年12月 報告	以降、想定スケジュール 1年目 調査指示 2年目 調査報告
交通政策審議会への諮問・答申	2010年 2月 諮問 2011年 5月12日 答申	3年目 審議会諮問 4年目 審議会答申
営業主・建設主体の指名	5月18日 同意 5月20日 指名	営業建設主体同意 営業建設主体指名
整備計画の決定	5月23日 同意 5月26日 決定	整備計画同意 整備計画決定
建設の指示	5月27日 指示	建設指示
環境アセスメント	2014年 9月 方法書公告 8月 評価書公告	7年目 方法書公告 評価書公告
工事実施計画の認可	8月 認可申請 10月 認可	認可申請 認可
【着工5条件】 ・安定的な財源見通しの確保 ・営業主であるJRの同意 ・並行在来線の経営分離に係る沿線自治体の同意	・収支採算性 ・投資効果	
工事着手	2014年12月 工事着手	7年目 工事着手



(出所) 国土交通省「整備新幹線の原稿の整備スキーム等について」、長崎県庁資料 (注) 2023年以降の地公体負担分は不明

5. 四国新幹線の実現に向けて

- 四国新幹線ができれば、それだけでバラ色の未来が待っているわけではない。環境への影響は避けられないし、せっかく四国に来てくれた観光客が不便なく過ごせるよう、二次交通網の整備もしなければならない。ストロー現象^(注5)などにも注意が必要だ。
- それでも、四国新幹線は四国の未来の地域づくりに不可欠なものであるとともに、**次代を担う若者の夢や希望の実現に向けた「未来への投資」**でもある。
- 一日も早く四国新幹線を実現するためには、まずは「整備計画」に格上げする必要がある。そのためには、**四国一丸となって地元の熱意を国に届け、要望し続けることが重要である。**

(注5) 大都市と地方都市間の交通網が整備されて便利になることにより、地方の人口や資本が大都市に吸い取られること。

四国新幹線整備促進期成会では、四国新幹線の早期実現に向けた署名活動を行っています。

**四国の熱意を国に届けるため、ぜひ署名にご協力ください！
あなたの署名が四国新幹線の実現につながります！**

署名はこちら！⇒

