

## 8 四国の鉄道の維持・活性化について

### [1] 四国への新幹線の導入

【国土交通省】

#### 【提案・要望事項】

四国の新幹線計画を整備計画に格上げすること。

- (1) 四国新幹線・四国横断新幹線の実現を図るための基本計画から整備計画への格上げに向けた調査の実施
- (2) 在来線との乗継利便性を確保するためのJR松山駅への新幹線駅併設に向けた調査・検討の実施

#### 【現状と課題（背景・理由等）】

四国の新幹線については、昭和48年に決定された2つの基本計画（四国新幹線、四国横断新幹線）の整備計画格上げに向けた調査の実施が実現への第一歩となるが、これまでに実施された調査は、地形や地質の調査に限られており、平成20年以降は調査の予算も執行されず、事実上中断されている。

一方、各地で新幹線の整備が着実に進展し、全国に新幹線のネットワークが広がる中、四国新幹線、四国横断新幹線のいずれも基本計画に留まっている四国は、唯一の新幹線の空白地帯となっており、地域間競争で大きなハンデを背負っている。

平成30年7月豪雨の際には、山陽新幹線を活用して被災した在来線の代替輸送が実施され、災害に対する新幹線の強靭さが再認識されたところであり、四国の活性化はもとより、防災力の強化を図るためにも、四国への新幹線導入が不可欠であり、整備計画への格上げに向けた調査の実施が強く望まれる。

また、新幹線の整備をより効果的なものとするには、在来線との乗継利便性の確保が必要であり、JR松山駅への新幹線駅併設に向けた調査・検討が求められる。

#### 【愛媛県内の取組】

平成29年4月に、県と県内全市町で構成する「愛媛県鉄道高速化促進期成同盟会」を、知事を会長として経済・観光・農林水産団体を加えた官民一体の組織の「愛媛県新幹線導入促進期成同盟会」に拡大改組し、JR松山駅への新幹線駅併設を求める決議文を採択した。

平成29年度以降、県民の理解促進に向けて、シンポジウムの開催やテレビ番組での放映、集客イベントへの四国新幹線ブースの出展、松山駅でのラッピング広告など、多様な広報啓発活動を実施しているところであり、今後とも、住民の機運醸成や国への要望活動等に、さらに積極的に取り組むこととしている。

#### 【実現後の効果】

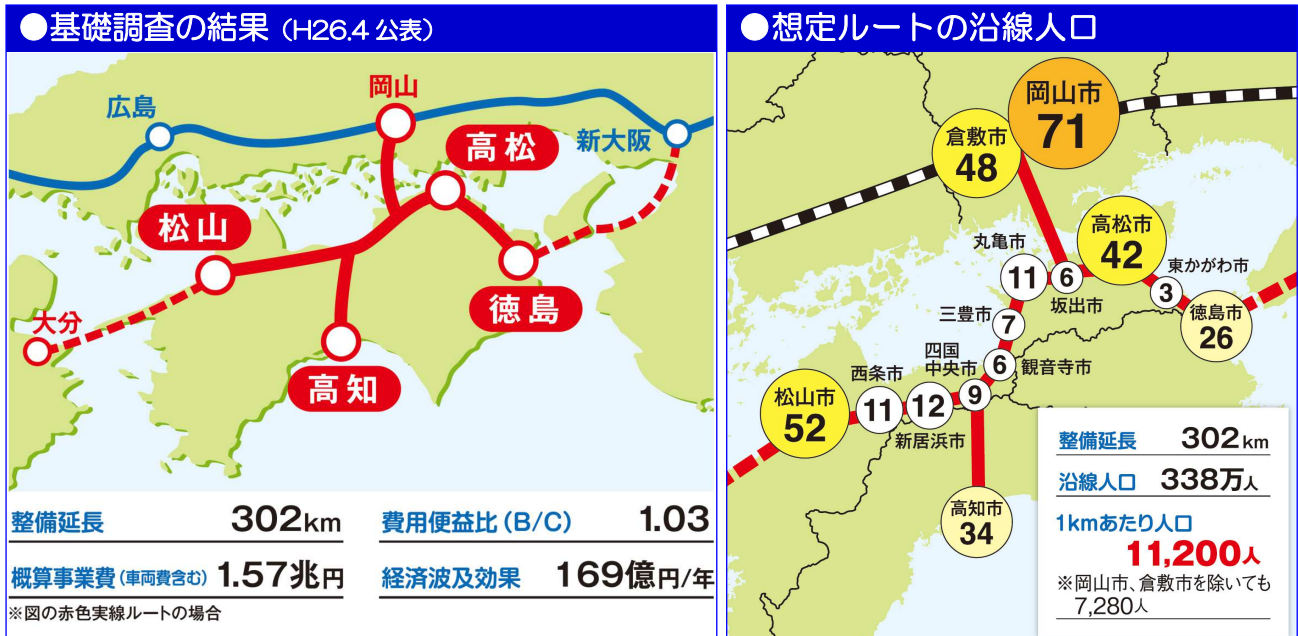
- ◇ 時間距離の短縮により、観光交流の拡大、商業施設の新規立地、都市機能の相互利用・行政投資の効率化などが図られる。
- ◇ 新幹線導入により路線の高規格化が図られ、災害に強い鉄道づくりが推進される。
- ◇ JR松山駅を起点として県内各地への乗継利便性が確保され、本県全域で新幹線整備の波及効果が得られる。

県担当部署：企画振興部 政策企画局 地域政策課

【経緯】

- 四国新幹線・四国横断新幹線:S48年に基本計画路線に位置付け
- 四国4県・経済界等で実施した「四国における鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査」(H26.4公表)で、整備ルートによっては費用便益比(B/C)が「1」を超えることが示され、四国の新幹線整備の妥当性を確認
- 四国圏広域地方計画において、四国の新幹線に関する記述が盛り込まれた(H28.3公表)。

四国の新幹線整備のイメージ



○基礎調査で費用便益比(B/C)が「1」を超えたルート(上図中の赤色実線)の沿線には、既に開業もしくは建設中の各地の新幹線の沿線を上回る人口が集積

<参考> 他地域の整備新幹線沿線人口

