

**「骨太の方針2026」策定に合わせた
「四国の新幹線」早期実現に向けた要望**

令和8年(2026年)5月

四国新幹線整備促進期成会

四国の新幹線をはじめとする基本計画路線は、今後の我が国の経済成長を牽引する基礎的社会インフラであり、ヒトやモノの流動による産業の創出や新たな広域交流圏の形成、地方分散型の国土形成に大きく貢献し、強く豊かな日本列島の実現と併せて、また2050年のカーボンニュートラル社会の実現を目指すために不可欠な政策目標の一つとして、一日も早く整備されるべきである。

特に四国は、全国の地方ブロックの中で、唯一新幹線が整備されておらず、さらには新幹線の具体的な整備計画すらない地域として取り残されている。先行して整備の進む九州や北陸における新幹線の絶大な整備効果を踏まえると、新幹線のない四国が、地域間競争で背負わされているハンディキャップはあまりにも大きいと言わざるをえない。

また四国は、切迫する南海トラフ地震のリスクにさらされており、ひとたび発生すると、四国内の在来線は甚大な被害を受け、復旧には年単位の長期を要することが懸念されている。南海トラフ地震に備えるためにも災害に極めて強く、発災後の復旧・復興を支える、フル規格による新幹線の日も早い整備が必要不可欠である。

さらに、四国の公共交通の基幹的役割を担うJR四国が、厳しい経営環境のもと自立した経営を目指すためには、新幹線の導入による抜本的高速化は不可欠である。JR四国が策定した長期ビジョン、中期経営計画においても、新幹線等による抜本的高速化の早期実現に取り組むことが明記されており、新幹線は四国地域の公共交通を支える骨格として、その実現が強く期待されている。

国は、昨年6月、次年度の予算策定の方向性などを示す「経済財政運営と改革の基本方針2025（以下、「骨太の方針」という）」において、3年連続で基本計画路線を取り上げ、「各地域の実情を踏まえ、地方創生2.0の実現にも資する幹線鉄道の高機能化に関する調査や方向性も含めた検討など、更なる取組を進める」こととした。そして今年度予算において、基本計画路線から選定した路線を対象に、整備や運行手法などを検証するケーススタディを実施することを初めて盛り込んだ。

1973年に四国の2路線が基本計画路線に位置づけられてから半世紀以上が経過し、最速で2037年にはリニア中央新幹線により東京・大阪間が1時間で結ばれようとする現在、国においては、「骨太の方針2026」に基本計画路線の建設に必要な調査の実施を記載するなど、四国の新幹線をはじめとする基本計画路線の迅速かつ確実な進展を図っていただくよう強く要望する。

○要望事項

1. 骨太の方針2026において、「新幹線整備の財源を確保し、四国の新幹線をはじめとする基本計画路線の建設に必要な調査を早期に実施するとともに、2020年代に整備計画路線への格上げを図る」との趣旨を盛り込み、四国の新幹線計画の確実な進展を図ること

2. 新幹線整備の財源確保について、
 - ・貸付料の徴収期間の延長や算定方法の適正化などの見直しを進めるとともに、国際観光旅客税など新たな財源を活用し、予算の大幅な拡充を図ること
 - ・特に、切迫する「南海トラフ地震」への対策として「第一次国土強靱化実施中期計画」に係る予算を四国の新幹線整備にも活用すること

3. 令和8年度に実施予定の「基本計画路線に係るケーススタディ」について、
 - ・四国の新幹線を調査対象路線に選定すること
 - ・当該ケーススタディは、フル規格の新幹線を前提とし、近い将来の整備計画への格上げにつながる調査、内容とすること

以上

令和8年（2026年）5月

四国新幹線整備促進期成会

会長	長井啓介	(四国経済連合会会長)
副会長	後藤田正純	(徳島県知事)
副会長	池田豊人	(香川県知事)
副会長	中村時広	(愛媛県知事)
副会長	濱田省司	(高知県知事)