

四国新幹線整備促進期成会
東京大会

【決議案】

令和 8 年(2026 年) 8 月

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。

折しも、国は、今年7月、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2026（以下、「骨太の方針」という）」において、「基本計画路線のケーススタディを通じた検討の深化」、「鉄道ネットワークの財源確保」を進めることとしている。併せて、公共事業評価について「費用便益比等に過度に依拠せず、国家戦略、防災・減災、国土強靱化、地域の命と暮らしを守る基盤機能等を踏まえた総合評価へ見直す」こととしている。

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を超え、最速で2037年にはリニア中央新幹線で東京・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」に記載された基本計画路線の整備に向けた歩みを着実に進めていただきたい。

そして、まずは「四国の新幹線に係るケーススタディ」をフル規格の新幹線を前提として実施いただくとともに、速やかに整備計画への格上げにつながる法定調査を行い、四国創生の切り札として、また南海トラフ地震への備えとして四国の新幹線の早期実現への道を開いていただくよう強く要望する。

○要望事項

1. 令和8年度から実施される「四国の新幹線に係るケーススタディ」について、
 - ・当該ケーススタディは、フル規格の新幹線を前提とし、法定調査の内容の一部を先行的に実施する調査、内容とすること
 - ・当該ケーススタディを踏まえ、四国の新幹線の整備計画への格上げに向けた法定調査を速やかに実施すること
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の活用も含め、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. 新幹線の投資効果の評価（着工条件）について、
 - ・社会的割引率を実態に即して見直すとともに、現在反映されていない誘発需要の創出効果や防災・減災効果等を適正に評価できる手法への見直しを早急に行うこと

以 上