30 四国地方への新幹線導入など鉄道輸送システムの高速化と高度化等 について

四国地方において、広域的な交流を拡大するとともに、他地域との競争を生き抜くため、新幹線導入など鉄道輸送システムの抜本的高速化や高度化に取り組むこと。

【背景理由等】

四国地方の発展を図っていくためには、圏域内における高速交通体系の整備とともに、他圏域や大都市圏と結ぶ高速交通ネットワークの整備が不可欠であります。

しかしながら、四国は全国で唯一「新幹線空白地域」で、九州など新幹線が整備された地域との格差が拡大しているほか、四国内の鉄道整備の状況は、他の地方と比べ高速化、電化、複線化などの点で大きな格差があり、現状のままの鉄道ネットワークでは、速達性などの面で、本州との円滑な交流が阻害され四国の一体的発展が危惧される状況にあります。

さらに、人口減少や少子化、モータリゼーションの進展などによる利用者の減少に加え、資源価格の高騰や運転士などの人手不足等により、四国の各鉄道会社は一層厳しい経営環境になっています。

四国における鉄道ネットワークのあり方については、平成23年7月、「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」において、鉄道の高速化としては、四国への新幹線の導入などの方向性が示されて以降、平成26年4月には「四国の鉄道高速化検討準備会」において、「鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査結果」が出され、ルートによっては費用便益比(B/C)が「1」を超え、四国におけるフル規格新幹線整備の妥当性が公表され確認されたほか、令和元年8月に開催された「四国新幹線整備促進期成会東京大会」において、中長期目標として、リニア中央新幹線が新大阪まで延伸される令和19年を一つのターゲットとして、四国の新幹線の開業を目指すことが決議されております。

また、令和元年10月には、四国の鉄道網の維持方策を検討するために設置した「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Ⅱ」の第5回会議において、新幹線を骨格として四国の公共交通ネットワークを構築することを盛り込んだ中間整理を取りまとめており、令和3年3月に策定されたJR四国の「長期経営ビジョン2030」においても、懇談会の議論を踏まえた取組として、地域とともに新幹線等による抜本的な高速化の早期実現に向けて取り組むことが明記されました。

一方、国においては、平成29年度から「幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査」に関する予算を確保し、既存インフラを活用した工法や単線の新幹線整備による費用縮減方策のほか、新幹線整備が在来線に与える影響や新幹線の整備効果の推計手法等が検討されているものの、四国における具体的な調査がないのが現状であります。

政府が掲げる「全国どこでも誰もが便利で快適に暮らせる社会」を目指すデジタル田園都市国家構想の実現と併せて、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も、全国各地

に新幹線が整備されることが不可欠と考えており、特に四国の新幹線整備は、四国地方の発展に貢献するだけでなく、西日本の広域交流圏形成や地域経済の活性化、首都機能のバックアップも含めた、国土軸のリダンダンシー確保による災害耐力の向上、国土全体の一段の有効活用や、東京一極集中を是正する地方創生にも大きく寄与するものと考えます。

このような中、令和5年6月には、政府の「経済財政運営と改革の基本方針2023」において、基本計画路線に関して、「地域の実情に応じた今後の方向性について調査検討を行う」との内容が初めて本文中に記載され、令和6年度国予算案においても「基本計画路線の効果的・効率的な整備・運行手法等に係る具体的な調査」にかかる予算が明記されるなど、四国4県ともに「整備計画の格上げ」に向けた機運が高まっています。

【具体的な提言事項】

（１）魅力ある地方の創生及びリダンダンシーの確保の観点から、四国の新幹線の早期実現

魅力ある地方の創生とリダンダンシーの確保の観点から、四国の新幹線を早期に実現するため、整備計画格上げに向けた法定調査に取り組むこと。

（２）四国地方在来線の輸送の安全・防災対策及び利便性・快適性を高めるための支援措置の充実・強化

四国地方在来線の輸送の安全・防災対策のための危険な箇所の保守点検の充実や、利便性・快適性を高めるための電化、複線化、行違設備・信号設備等の整備・改善などを促進するとともに、これらの支援措置の充実・強化を図ること。

〔JR在来線の鉄道電化・複線化整備状況〕

項目	四国	全国平均	備考
鉄道電化率 〔令和5年3月31日現在〕	27.6%	56.5%	電化キロ／営業キロ
鉄道複線化率 〔令和5年3月31日現在〕	6.0%	33.3%	複線キロ／営業キロ

※全国鉄道整備促進協議会資料より抜粋