

# 四国における新幹線について

## (1) 整備新幹線（全国新幹線鉄道整備法 昭和45年法律第71号）の現状

昭和48年に「基本計画」決定（大臣告示）

○四国新幹線（ケース①）

起点：大阪市 から 終点：大分市  
 経由地：徳島市付近 高松市付近 松山市付近

○四国横断新幹線（ケース②）

起点：岡山市 から 終点：高知市

昭和58年  
 紀淡海峡の調査を指示

平成20年以降  
 調査の予算措置がされず

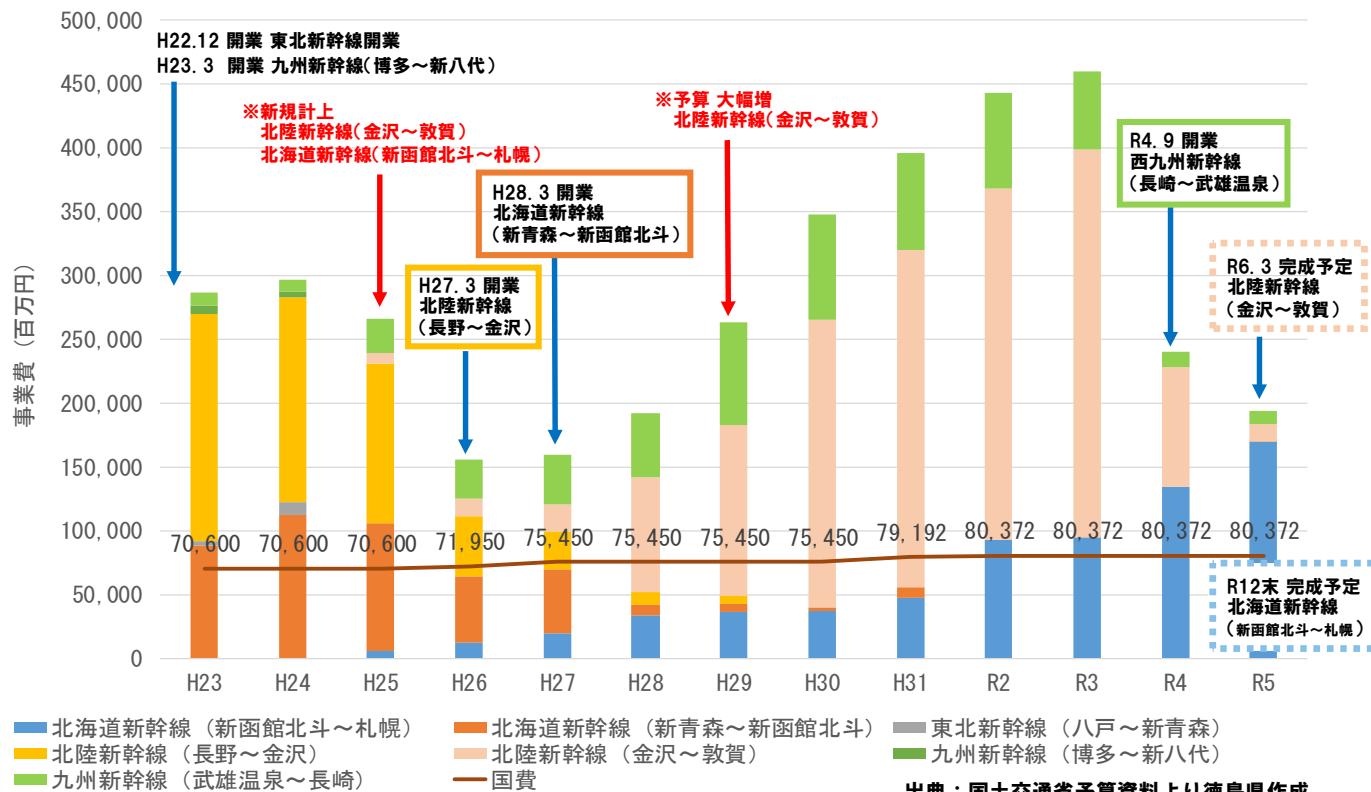
現在まで調査が  
 事実上、中断されたまま



出典：国土交通省作成資料に加筆

☑四国における新幹線においては、基本計画から約50年間進展していない

## (2) 最近の整備新幹線事業の予算



出典：国土交通省予算資料より徳島県作成

☑政府の「経済財政運営と改革の基本方針2023」で「基本計画路線」の調査検討が本文に記載  
 ☑上記の「基本方針」や「整備新幹線事業予算の推移」から、今後の展開に期待

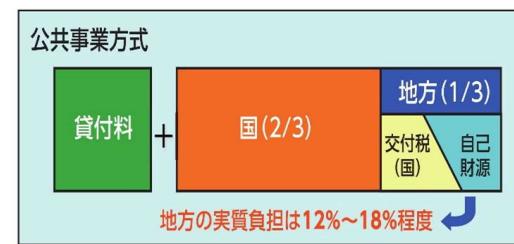
## (3) 四国における新幹線計画の連絡会による基礎調査結果

	(大臣告示) ケース①	(大臣告示) ケース②	(連絡会案) ケース③
ルート概要			
整備総延長	477km	143km	302km
概算事業費 ※1	4.02兆円 建設費:3.99兆円 車両費:0.03兆円	0.73兆円 建設費:0.71兆円 車両費:0.02兆円	1.57兆円 建設費:1.53兆円 車両費:0.04兆円
新大阪駅までの所要時間 ※( )は短縮時間 ※◎は乗換時間含む	徳島駅：40分 (▲133分) 高松駅：61分 (▲43分) 松山駅：98分 (▲112分) 高知駅：199分 (変化なし)	徳島駅：148分 (▲25分) ◎ 高松駅：88分 (▲16分) ◎ 松山駅：193分 (▲17分) ◎ 高知駅：92分 (▲103分)	徳島駅：95分 (▲78分) 高松駅：75分 (▲29分) 松山駅：98分 (▲112分) 高知駅：91分 (▲104分)
平均輸送密度	16,200人/日	6,100人/日	9,000人/日
経済波及効果 (4県全体)	162億円/年	87億円/年	169億円/年
B/C EIRR ※3	0.31 0.0%	0.59 1.5%	1.03 4.2%
ルートの特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>●海峡部分は海底トンネルを想定</li> <li>●平均輸送密度が最大</li> <li>●山陽新幹線の代替経路の確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●山陽新幹線への乗り入れを想定</li> <li>●南海トラフ地震等の避難、災害復旧に必要なネットワークの確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●山陽新幹線への乗り入れを想定</li> <li>●4県県庁所在地を新幹線で結節</li> <li>●投資効率性がある(B/C&gt;1.0)</li> <li>●経済波及効果が最大</li> <li>●将来的な海峡部分の整備により、山陽新幹線の代替経路を確保</li> </ul>

出典：H26 四国の鉄道高速化連絡会（現 四国新幹線整備促進期成会）作成資料に加筆

☑告示されている2路線(ケース①・②)のB/Cは1.0未満  
 ☑連絡会案(ケース③)はB/Cが1.0を超える

## (4) 新幹線建設の費用負担



【参考】北陸新幹線（金沢～敦賀）  
 福井県負担割合



(23億円/km)

出典：福井県ホームページより徳島県作成