

<講演要旨>

I 「新幹線のない島」四国の現実

現在、新幹線は、北は北海道に新函館北斗駅、南は鹿児島に鹿児島中央駅があります。新幹線網は 1964 年に東海道新幹線が出来て以降、次々に路線を伸ばしています。現在は、札幌への延伸、金沢から敦賀に向けての延伸、また西九州の長崎へに向けての延伸が進められています。そしてリニア中央新幹線は、すでに着工しており、品川から名古屋までは 2027 年、大阪までも早ければ 2037 年に開通します。そうすると、三大都市圏が一体化した超巨大都市圏（スーパーメガリージョン）が誕生します。

そのような現状において、四国には残念ながら新幹線が全くなく、空白の地帯となっています。現在走っている最速の新幹線は時速 320 キロですが、四国内での鉄道の最速は 130 キロです。あまりにも新幹線との差が大きいです。岡山と広島は新幹線により約 35 分ですが、ほぼ同じ距離の高松—松山間は 2 時間 30 分かかります。関西圏へのアクセスでも、2 倍以上の所要時間がかかっています。

さらに、航空運賃においても、新幹線との競争がないために、値引き率が低く、四国島民は他地域と比べ、高すぎる航空運賃を負担しています。

II 新幹線を巡る疑問・誤解

① 田舎に新幹線は必要なのか

現在新幹線の通っている北陸や東北・北海道に比べても四国の人口集積は全く遜色ありません。その点からも、四国の新幹線は整備されて当然、むしろ「なぜ四国にないのか？」と問うべきでしょう。

② 赤字の JR 四国に新幹線は作れるのか

これは間違いで、新幹線を作るのは JR ではありません。公共工事方式で、国と地方が分担して建設されます。JR は、建設された施設を借りて新幹線を運行・管理し、受益の

範囲内で貸付料を支払います。したがって、JR 四国でも新幹線の建設は可能です。

③ 新幹線が出来ると在来線がなくなるのではないか

JR 四国の在来線は経営状況が非常に厳しいものとなっております。新幹線とほぼ同じ路線を走る特急（並行在来線）の問題は避けて通れない問題です。JR 四国の鉄道事業は毎年 100 億円の赤字状態です。多くの在来線は、新幹線の有無にかかわらず、すでに JR 単独での路線維持は困難な状況となっています。ある意味、新幹線という稼ぎ頭なしで、JR 四国の将来像を描くことは極めて困難です。新幹線を軸として、バスに転換する路線や BRT（専用レーンにより高速運航が可能なバス）など新たな交通モードなど、地域特性に応じた公共交通ネットワークを再構築することが重要です。

④ 高速道路や飛行機があれば新幹線は不要ではないか

確かに高速道路も重要で、四国の高速道路は、すでに 7 割程度が完成しています。しかし、高速道路と空港だけではなく、新幹線も含めたすべてが基礎的インフラとして不可欠なのです。このうち、一つでも欠ければ、地域としての競争力を左右します。

そもそも飛行機は、都市を点で結ぶだけです。新幹線は各都市を結び付けて交流人口の拡大に寄与します。たくさんの人を安全に定時で速く運べ、なおかつ環境も考えると、自動車や航空機では代替できません。特に環境面では、飛行機に乗るのは恥ずかしいという意味の「飛び恥」という言葉がヨーロッパで生まれています。ヨーロッパの航空会社は 500 キロ以下の短距離路線は鉄道に置き換える検討をしています。旅客輸送量当たりの CO2 排出量を比べても、鉄道の環境特性は非常に高いといえるでしょう。

⑤ 新幹線よりも社会福祉や教育に力を入れてほしい

国の予算は縦割りなので、新幹線を諦めたからと言って、他分野に予算が回されることはありません。

四国が諦めると、他地域の新幹線に予算が回るだけの話です。現在の新幹線の予算は800億円程度で公共事業全体のわずか1%に過ぎません。現在までの新幹線整備に投じられてきた税金は、四国の住民や企業が支払ってきたものも含まれています。したがって、他地域と同様の基礎的インフラを求めることをためらう必要はありません。

Ⅲ 新幹線で四国を変えよう

◇ 四国新幹線とは

四国新幹線は昭和48年に基本計画として定められてから半世紀もの間、放置されています。そのため、平成26年に四経連などが「四国の鉄道高速化検討準備会」を立ち上げ、基礎調査を行いました。その結果、4県の県庁所在地を結び、瀬戸大橋で山陽新幹線とつなぐルートが前提となり、ここ数年は活動を続けています。

新幹線が出来ると、四国の各都市は、すべて1時間以内で結ばれ、大阪とも1時間半程度で結ばれます。また、リニア中央新幹線と結ばれることで、四国4県と東京間は3時間以内になり、航空機と競合するレベルとなります。

◇ 新幹線は地域に何をもたらすのか

「新幹線を活かした四国の地域ビジョン調査」(※1) から

① 観光

北陸新幹線は平成27年に開通しましたが、開業1年間で乗客数は3倍になりました。観光客も増加し、ホテルの開業ラッシュとなっており、外資系ホテルの誘致も決定しています。また、過去の新幹線の開業による「交流人口の増加率」と「大都市圏との所要時間」の関係から推測した場合、新幹線の開業により大都市圏から2時間圏内になると、交流人

口は約34%増加、1時間半圏内になると約43%増加します。

四国の定住人口は減少し続けると予想されているので、それをカバーするのが交流人口です。特に外国人旅行者は消費額が大きいので、インバウンドはかなり重要です。

② 産業

新幹線の駅周辺に工場の立地が増える傾向にあり、ビジネス半径の拡大や新たな市場開拓の推進が見込まれます。長野新幹線開業の際には、沿線事務所で特許出願件数が大幅に増加しました。このようにイノベーションの活動促進にも大きく影響することが実証されています。「街の顔」である駅を中心とし、活気ある街づくりを展開でき、九州や北陸では、地域の商業機能が格段に拡充しています。

③ 生活

新幹線の定期券乗車人数は毎年確実に増加しています。四国も、徳島—松山間を通勤できるようになれば、企業負担も減るし、働き方改革にもつながる要素となります。また、広域集客によるイベントの増加やプロスポーツの発展も見込めます。

◇ 地域ビジョンづくりの基本戦略

新幹線を活かした四国の地域ビジョン調査」(※1) から

四国新幹線は、「真の四国創生を実現するための最大の起爆剤であり、かつ継続的な推進力となる公共的インフラ」と位置付けることができます。

基本戦略①人口200万人規模の「四国ネットワーク中枢都市圏」を形成

ほぼ1時間以内で移動可能となる新幹線沿線都市を一体化し、各都市が積極的な連携・役割分担を図ることで魅力ある都市機能が集積し、多くの人を引き寄せる四国が誕生します。

基本戦略②新幹線を軸に、「四国全域の成長力を底上げ」

四国内外の移動時間の大幅短縮と四国一体の観光・産業振興策が相乗効果を発揮し、各地域がもつ潜在力が引き出され、観光やビジネス、一次産業、遍路など四国の広範な分野・地域に新幹線効果が波及します。

基本戦略③「西日本経済文化交流圏の構築」や「三大都市圏との連携強化」

関西・九州などの成長力やリニア開業効果を四国に取り込むことで、四国創生を確かなものとしします。

人口減少が進むなか、四国4県がバラバラでは都市機能を維持できません。新幹線を骨格にして、四国が一体となる必要があります。だからといって、新幹線が出来ただけでは四国は変わりません。新幹線開通を見据えた地域づくりを今からしていくことが大事です。四国はライバルではありません。「地元最適」から「広域最適」優先の地域づくりへの転換が必要です。

四国新幹線の整備は、四国の将来を見据えた地域づくりに不可欠なものであり、次世代を担う若者の夢や希望の実現に向けた「未来投資」です。今後とも四国一丸となって国に要望を続けていくことが重要なのです。

(※1)

「新幹線を活かした四国の地域ビジョン調査」(2018.6)

四国アライアンス地域経済研究分科会

四国新幹線整備促進期成会