

# 国土造りプロジェクト構想 8

～安全・快適で豊かな国土造りのために～

## 【四国全県 単線新幹線と地域発展】

～四つの県から高速鉄道が走る1つの島“Shikoku”へ～



【単線方式を活用した四国の新幹線】



【国際スポーツ都市構想】

2022年3月

一般社団法人 日本プロジェクト産業協議会 (JAPIC)

国土・未来プロジェクト研究会

## まえがき

狭隘かつ急峻な国土しか持たないこの国を、世界でも有数の高い経済活動を営む国へと創り上げた要因の一つは、国を挙げての国土基盤づくりの事業であった。

戦いで荒廃した国土の復興からはじまったこの70年余を見ても、空港、港湾や高速道路、新幹線のような大規模交通施設をはじめ、各種都市施設や防災施設、産業施設など大規模施設から、国民の日常生活を支える各種施設に至るまで、膨大な社会資本がこの間に蓄積された。

その間、国民は国づくり、街づくりについて多くの夢や意見を持ち、その実現にむけて積極的な行動を行ってきた。こうした中でいくつかの構想がつくられ、あるものは実現して現在の貴重なインフラとなって現世代に活用され、あるものは激しい議論の中で消えていった。行政の中では、多くの構想について検討がなされ、それらの実現に向けての努力は続けられ、政治やメディアはそれを支持し、時には反対に動いた。

しかし、今世紀に入る頃から、我が国社会でのこのような活動は目に見えて下火となっていった。経済の停滞と財政のひっ迫、そして国民の飽食意識や行政の守勢的姿勢などが、この国土整備への投資努力をうしろ向きにしてしまった。とくに大規模な国土基盤整備事業については、その構想を示すことに対してさえ、ネガティブな論調が示される向きが見られるほどになった。

近年の自然災害は激甚さを増している。また、経済の停滞はまたたく間に国民の所得水準を欧米のそれに大きく下廻るようにし、アジア周辺国の後じんをも拝するようになった。

長い歴史的蓄積を持つ欧米諸国はすでに充分かとさえ思われた国土のインフラをさらに改善し、より豊かな社会活動と国民生活のため、そして地域の文化振興のために、増強しつつある。

こうした現状から脱皮するために、我が国は必要とされる基盤施設を国民が再び構想し、実現に向けて努力することが必要と考える。

無論、社会が必ずしも必要としない施設に巨費を投ずる愚は避けねばならない。しかし、この国土をより安全かつ快適で豊かなものとし、そこで活動をより効率的にし活性化するための投資は、続く世代とその先の未来のために広く国民全体で構想してゆくことが必要である。

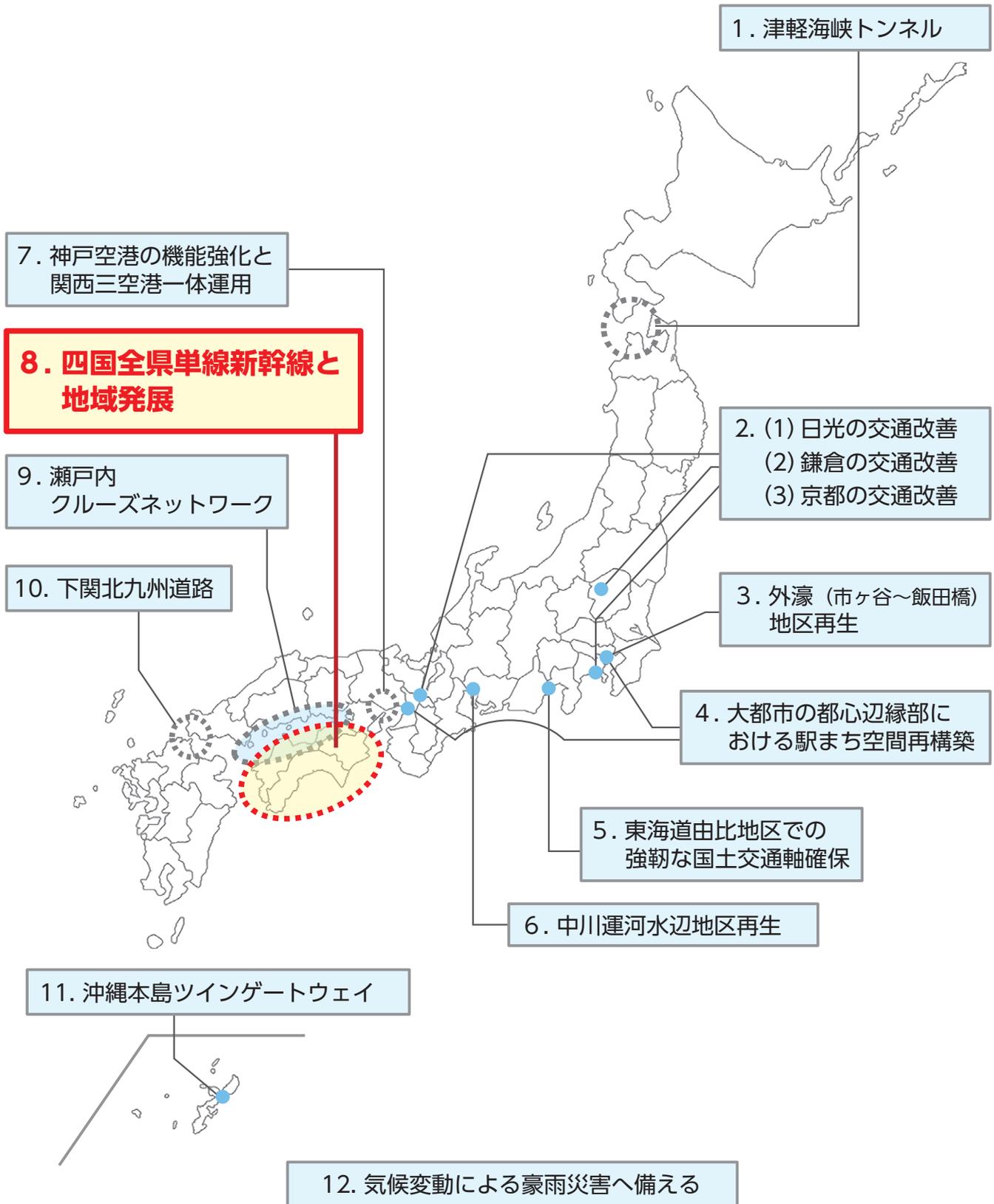
新型コロナ感染症によって多大の損傷を被った世界の各国は、今後長期間にわたり、その回復とさらにその先の発展へ向けて、激しい成長競争を進めるに違いない。そのとき、今後の発展へ向けての国土基盤への投資の多寡と適否はその国土の将来に対し支配的な影響を持つに違いない。

日本プロジェクト産業協議会（JAPIC）の構想提案書はそのような考えのもと、今後必要性が高く、かつ実現可能性も高い事業として、どのようなものが考えられるか、また、その実現にはどのような制度的（財源的）、技術的な方法があり得るかについて、JAPICを舞台に糾合した主として建設関係の中核的な専門家の未来研究会が創り上げたものである。行政や経済界の関係者をはじめとする多くの方々がそれぞれの地域での今後の新しい事業を構想するにあたって、この構想提案書を参考とされることを期待するものである

日本プロジェクト産業協議会（JAPIC）

副会長 中村 英夫

～国土造りプロジェクト構想（重点プロジェクト）～



# 目次

## Contents

1. 四国の現状・課題 .....	1
2. 提言 .....	12
3. 提言(1)【単線方式を活用した四国の新幹線】 .....	13
4. 提言(2)【国際スポーツ都市構想】 .....	27
5. 提言(3)【新幹線導入に伴う公共交通の効率化】 .....	29
6. 提言(4)【四国版 運輸連合】 .....	32
7. プロジェクトの効果 .....	36
8. 交通インフラ整備と将来の展開に向けて .....	40
【四国全県 単線新幹線と地域発展】 検討者名簿 .....	42
JAPIC 国土・未来プロジェクト研究会 委員名簿 .....	43

# 1. (1) 四国の現状・課題

## 世界的に著名な島と比べて、知名度が低い

- ◆ 四国は、世界各国の島と比較し、観光客数や観光収入が圧倒的に少ない
- ◆ 歴史・面積・文化・経済等、四国のポテンシャルは他島に劣らない

島名	面積 (km <sup>2</sup> )	島の概要
マルタ	246	中世の街並みや世界遺産の巨石神殿があり、2,000万人を超える観光客が訪れる
マヨルカ	3,640	地中海の高級ビーチリゾート地で、スペインの王室等、世界中の著名人が訪れる
シェラン	7,031	デンマークの首都コペンハーゲンがあり、クロンボー城等著名な観光資源が多い
シシリー	25,710	古代ギリシャ遺跡やバロックの街並みがあり、4,000万人を超える観光客が訪れる
オアフ	1,545	ハワイの3番目に大きな島で、世界的に有名なワイキキビーチを有する観光地
バリ	5,780	アジアの文化・歴史を伝えるビーチリゾート地、収入の2/3が観光産業
チェジュ	1,826	世界遺産のハルラ山を有するビーチリゾート、アジアのハワイと言われている
四国	18,800	お遍路（1,200年を超える文化遺産）や多島美（国内初の国立公園・瀬戸内海）等高い観光ポテンシャルを有するが、国際観光客数は少ない（100万人以下）



【マルタ島】



【マヨルカ島】



【バリ島】

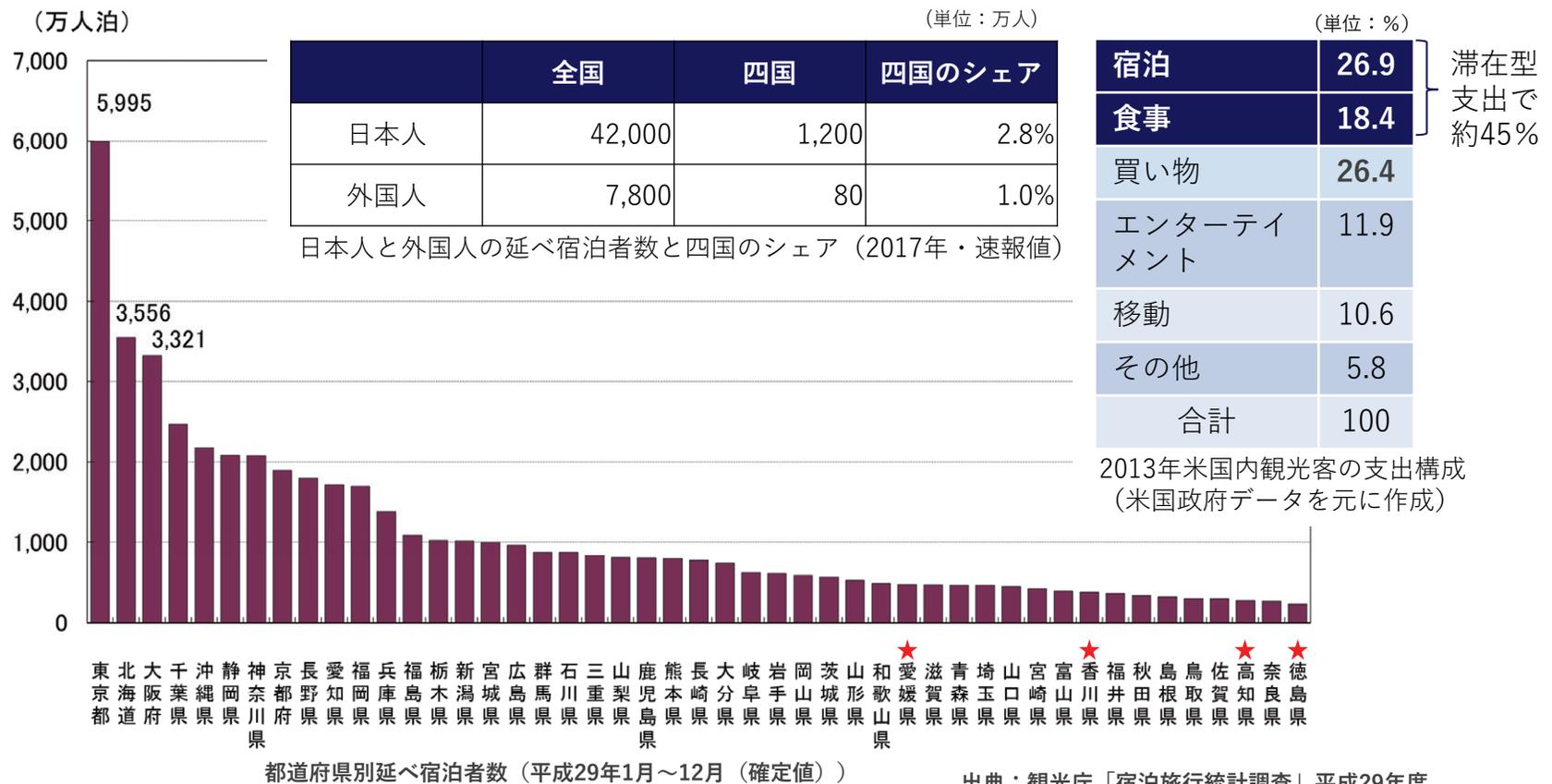


【オアフ島】

# 1. (2)①四国の現状・課題

## インバウンドを中心に潜在力を発揮しきれていない観光

- ◆ 多様な観光資源があるが、リピート型・滞在型の観光が少ない
- ◆ 各県を巡る周遊型の観光ルートも十分形成されていない
- ◆ 潜在するポテンシャル（自然・歴史・文化・産業等）と発信力とが乖離している



# 1. (2)②四国の現状・課題

## インバウンドを中心に潜在力を発揮しきれていない観光

### ◆ 世界から注目される四国

- ✓ 豪) 旅行ガイドブック『Lonely Planet』 (2021年11月)  
「Best in Travel 2022 (日本)」 ⇒ 「四国」 6位

### ◆ 世界から注目される瀬戸内地域

- ✓ 英) 日刊新聞『The Times』 (2018年9月)  
Luxury travelのテーマで瀬戸内島めぐりが紹介
- ✓ 米) ニューヨーク・タイムズ誌電子版 (2019年1月)  
「2019年に行くべき52か所」 ⇒ 「瀬戸内」 7位 (日本唯一の選出)
- ✓ 米) 女性誌「VOGUE」 電子版 (2019年9月)  
「2019年秋行くべきスポット5選」 ⇒ 「瀬戸内国際芸術祭」を紹介

- 観光振興の4大要素: 「気候」「自然」「文化」「食事」が充実
- 欧米、豪州、ニュージーランド等の良質な富裕客層に好まれる
- 歴史、芸術など、欧米に好まれる観光要素が多い

# 1. (2)③四国の現状・課題

## インバウンドを中心に潜在力を発揮しきれていない観光

### ◆ 巡礼路：賑わうサンティアゴ・デ・コンポステーラと伸び悩むお遍路

#### サンティアゴ・デ・コンポステーラ

- ✓ 巡礼路（「フランス人の道」800 k m）は世界遺産
- ✓ 2017年世界各国からの巡礼者は約30万人
- ✓ 巡礼路は歩行者専用
- ✓ 巡礼宿（素泊り1泊600円）は概ね10 k m間隔で配置
- ✓ 道案内も充実



#### 伸び悩むお遍路

- ✓ 「四国は一つ」の統合管理する機能が不十分
- ✓ 案内施設、宿泊施設、休憩施設の統一的な整備
- ✓ ノーマライゼーションが不十分
- ✓ 高齢者や障害のある方々が気楽に楽しめない
- ✓ 気楽に巡礼を体験できる総合的交通インフラが不十分
- ✓ 「四国遍路世界遺産登録推進協議会」に期待
- ✓ 巡礼者の減少（2002年：約13.5万人/年、2018年：約7.8万人/年）



# 1. (3) 四国の現状・課題

歴史的にスポーツが盛んな地域特性が活かされていない

- ◆ 四国は、甲子園で高い勝率を維持し続ける、野球強豪地区である
- ◆ 国内唯一のプロ野球独立リーグ（四国アイランドリーグ）を保有するが、プロ野球チーム程の求心力が無く、4県のまとまりが欠ける



● 都道府県別甲子園通算勝利数（2021年）

順位	都道府県	勝利数	人口10万人当たりの勝利数
1	高知県	188 勝	27.17 勝
2	和歌山県	230 勝	24.92 勝
3	徳島県	139 勝	19.31 勝
4	愛媛県	188 勝	14.08 勝
5	香川県	130 勝	13.67 勝
6	福井県	93 勝	12.12 勝
7	奈良県	147 勝	11.09 勝

出典：都道府県別統計とランキングで見る県民性（Webサイト）

# 1. (4) 四国の現状・課題

## 交流圏・ビジネスの活性化の必要性

- ◆ 地域をけん引する地方中枢都市の不在
- ◆ 競争力のある産業の経営規模が小さい
- ◆ 域外企業の進出・成長企業の創出の低迷



【神戸市の夜景】



【高松市 栗林公園】

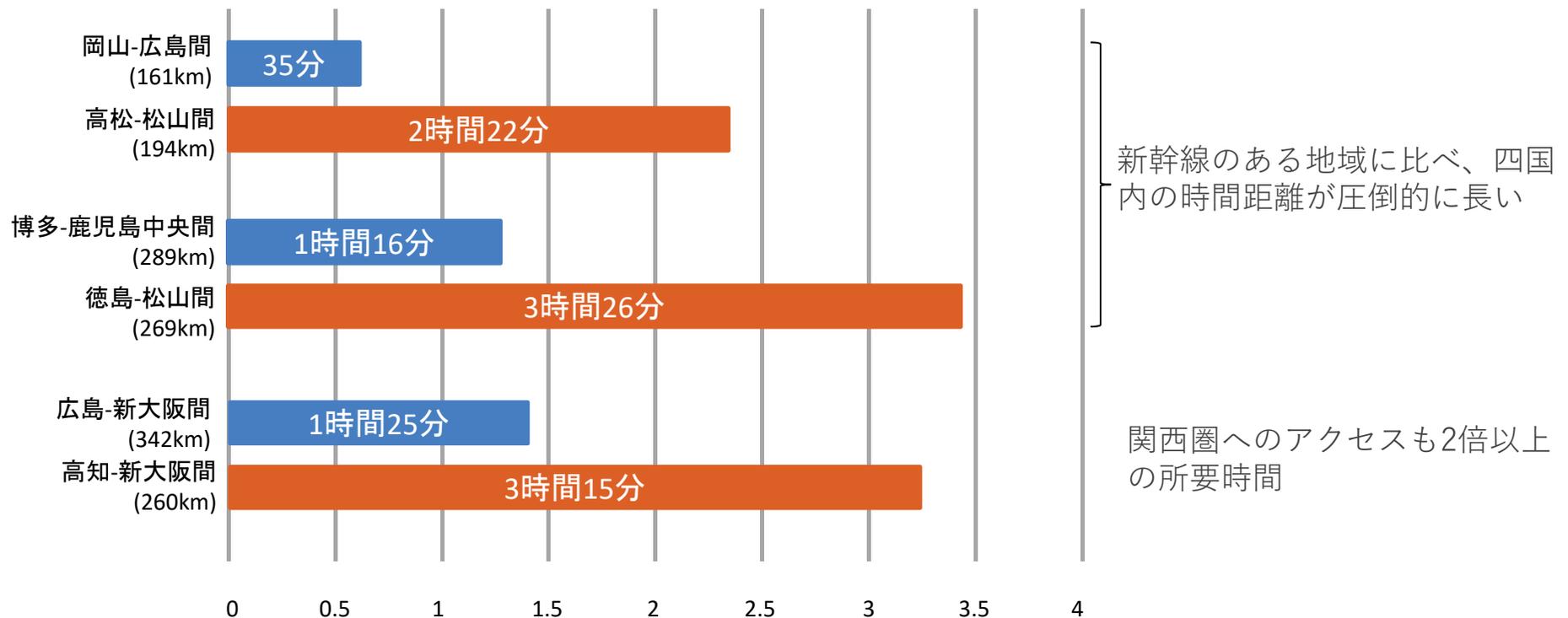


# 1. (6) 四国の現状・課題

## 四国内(4県主要都市間)及び本四間の長すぎる時間距離

- ◆ 4 県都間の所要時間が距離に比べ異常に長過ぎる
- ◆ 移動手段の選択肢が少ないため、都市間鉄道の競争力が低い

### ● 鉄道で同程度の距離にある都市間の所要時間

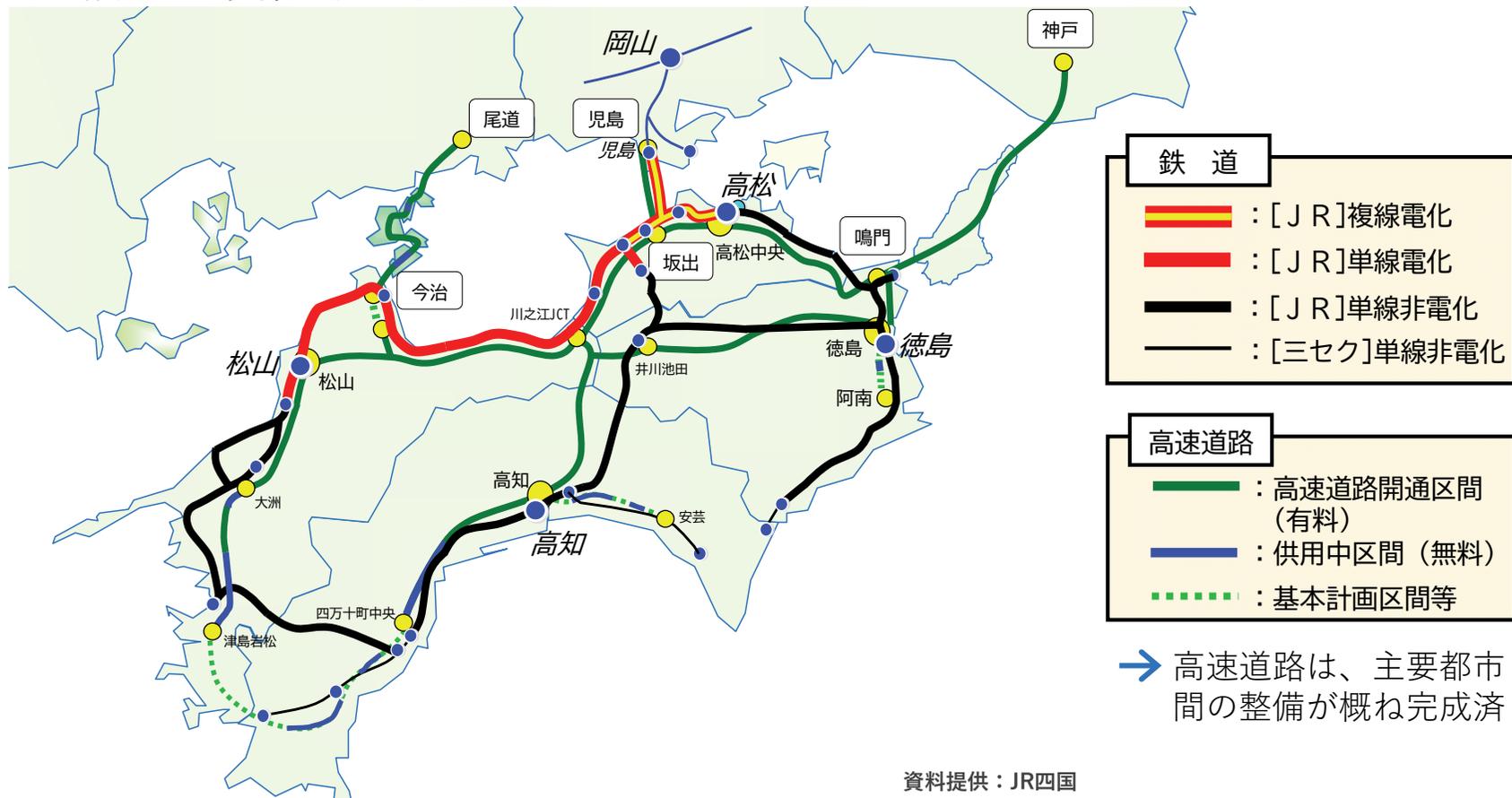


出典：四国新幹線整備促進期成会

# 1. (7)①四国の現状・課題

## 整備の遅れた鉄道輸送網

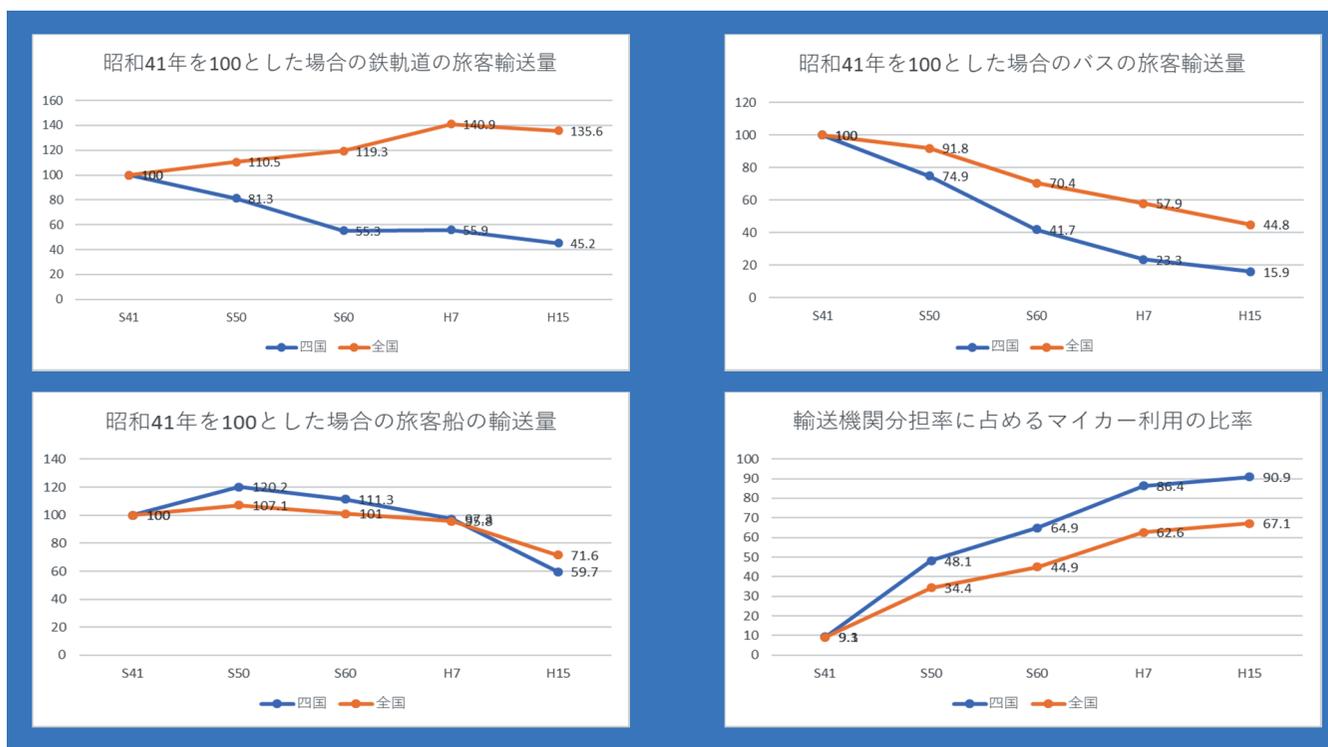
- ◆ 鉄道の電化区間は少なく(28%)、複線区間はさらにその一部(6%)
- ◆ 山岳横断部分は山合いに沿って、急曲線、急こう配を走行するため、大幅な速度低下を強いられている



# 1. (7)②四国の現状・課題

## 整備の遅れた鉄道輸送網

- ◆ 四国の公共交通機関利用は、昭和41年から減少の一途
- ◆ 全国的に鉄軌道の旅客輸送量は増加しているが、四国では減少傾向
- ◆ バスの輸送量は全国的に減少傾向だが、四国の減少は特に顕著
- ◆ 輸送機関分担率に占めるマイカー利用率が高い（91%：全国平均67%）



出典：四国運輸局 交通政策部 交通企画課

# 1. (8) 四国の現状・課題

## 災害対策の遅れによる脆弱性

- ◆ 台風や大雨等の自然災害への脆弱性
- ◆ 南海トラフ地震発生への懸念

四国は急峻な地形もあって、交通網が台風や大雨などの自然災害に対し脆弱であり、南海トラフを震源とする巨大地震が大きな被害をもたらす恐れがある



## 2. 提言

### ◆ 四国の課題解決に向け、4つのプロジェクトを提言

提言(1) 【単線方式を活用した四国の新幹線】

提言(2) 【国際スポーツ都市構想】

提言(3) 【新幹線導入に伴う公共交通の効率化】

提言(4) 【四国版 運輸連合】

# 提言(1) 【単線方式を活用した四国の新幹線】

## ◆ 新幹線空白地域の四国に『単線方式の新幹線』を整備

- 四国4県の交流を深め、広く関西圏の活性化を推進
- 単線新幹線方式の採用によるコストダウンとインフラ輸出への活用
- 新幹線と高速道路の相乗効果により、四国経済の発展を牽引
- 地域の観光拠点をつなぎ、瀬戸内海の観光振興に寄与



イメージパース：瀬戸大橋を渡る四国の新幹線

## 2. (1)プロジェクトの概要【単線方式を活用した四国の新幹線】

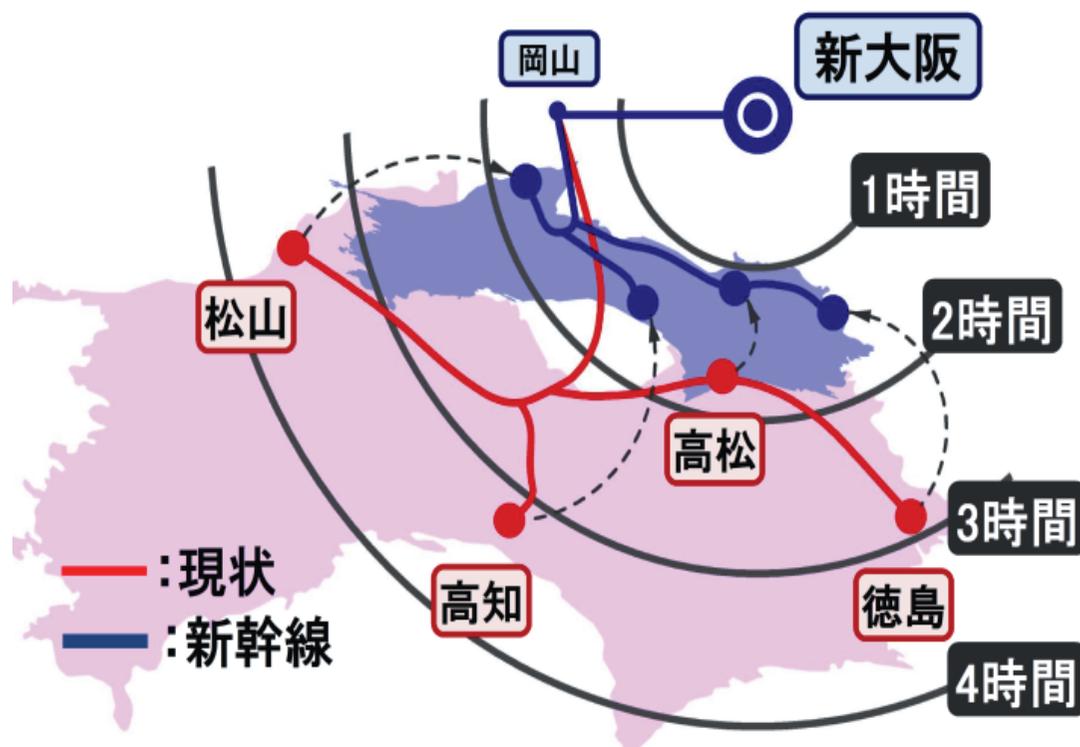
- ◆ 計画概要 : 単線の方式（一部複線）を活用した新幹線の整備
- ◆ 概算事業費 : 約 1 兆円（単線運用区間の導入により建設費の削減）
- ◆ 事業方式 : 整備新幹線方式を利用した P F I 方式 等



## 2. (1)プロジェクトの概要【単線方式を活用した四国の新幹線】

- ◆ 関西圏への移動時間：新大阪から4県の県庁所在地の移動時間が2時間以内に短縮
- ◆ 四国内の移動時間：四国4県の県庁所在地（高松、松山、高知、徳島）間の移動時間が半分以下に短縮

● 新大阪を起点とした時間地図



\* 松山発 東京行の表示等、心理的效果が期待される

● 四国4県県庁所在地間の移動時間（短縮時間）

区間	現行	新幹線	短縮時間
高松～松山 141km	142分	42分	▲100分
徳島～高松 55km	58分	19分	▲39分
高松～高知 121km	132分	36分	▲96分
徳島～松山 141km	206分	61分	▲145分
松山～高知 140km	247分	54分	▲193分
高知～徳島 176km	202分	59分	▲143分

出典：四国新幹線整備促進期成会

## 2. (1)プロジェクトの概要【単線方式を活用した四国の新幹線】

- ◆ 建設費：四国の鉄道高速化連絡会の資料に示されている数量と単価を採用し、単線区間は複線区間の6割\*1とした試算した結果、B/Cが改善

\*1) 複線区間の6割：トンネルの断面積、橋梁の幅員、事業費における土木工事の割合等から試算

- 建設費の試算結果（単線新幹線の導入効果）

項目	四国の鉄道高速化連絡会	JAPIC 試算
瀬戸大橋区間（13km） 橋梁改良費		13km×50億円=650億円
複線区間の建設費 （岡山～宇多津：33km）		33km×50億円=1,650億円
単線区間の建設費 （岡山～宇多津以外：256km）		256km×50億円×0.6=7,680億円
総建設費（上記計）		9,980億円
車両開発費		400億円
概算事業費	<b>1.57兆円</b>	<b>1.04兆円</b>
B/C	<b>1.03</b>	<b>1.56</b>

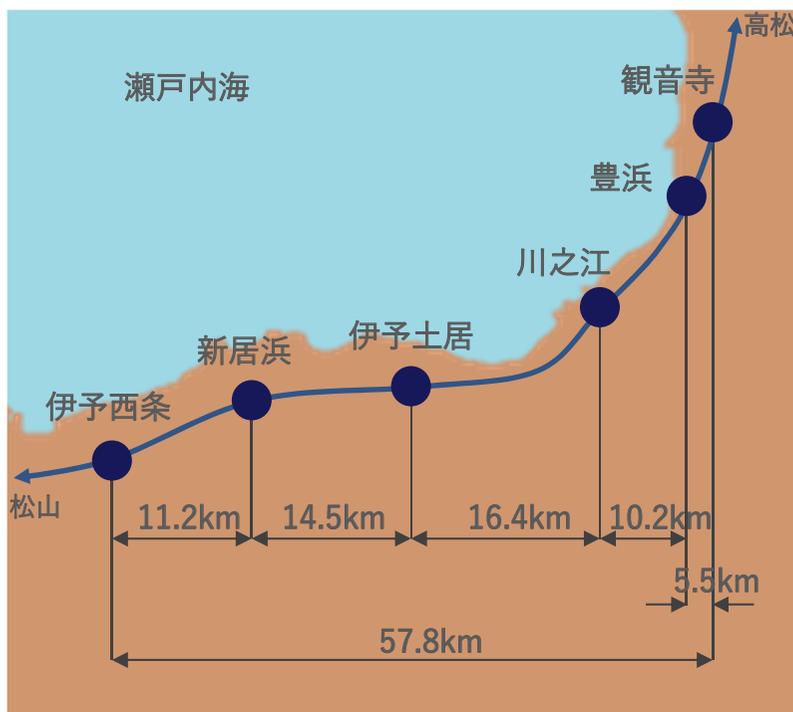
## 2. (1)プロジェクトの概要【単線方式を活用した四国の新幹線】

◆ 単線新幹線のダイヤ：観音寺駅から伊予西条駅をモデルにダイヤを検証

● ダイヤの検証条件

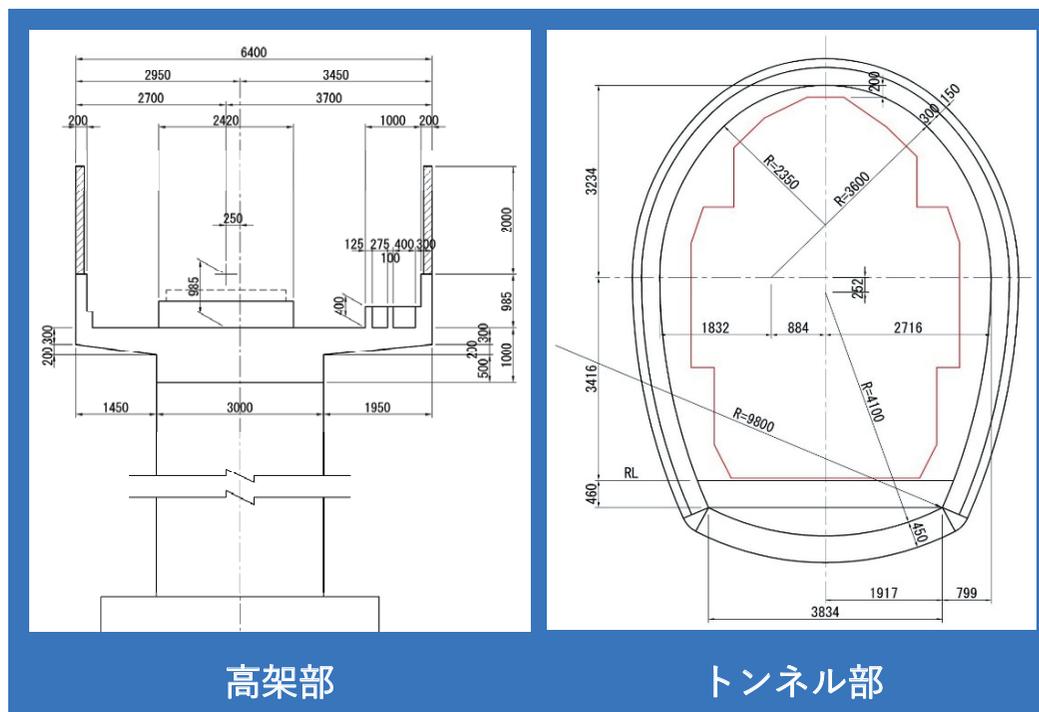
項目	区間	軌間	最小曲線半径	最急勾配	設計最高速度	分岐器	信号保安設備	車両	路線構造物
緒元	下図	1,435mm	4,000m	25%	350km	18番ノーズ可動	RS-ATC	1編成6両 1車両25m	下図

● 単線新幹線 ダイヤ検討区間（観音寺駅～伊予西条駅）



\* 上記検討区間の駅は、ダイヤ検討における想定

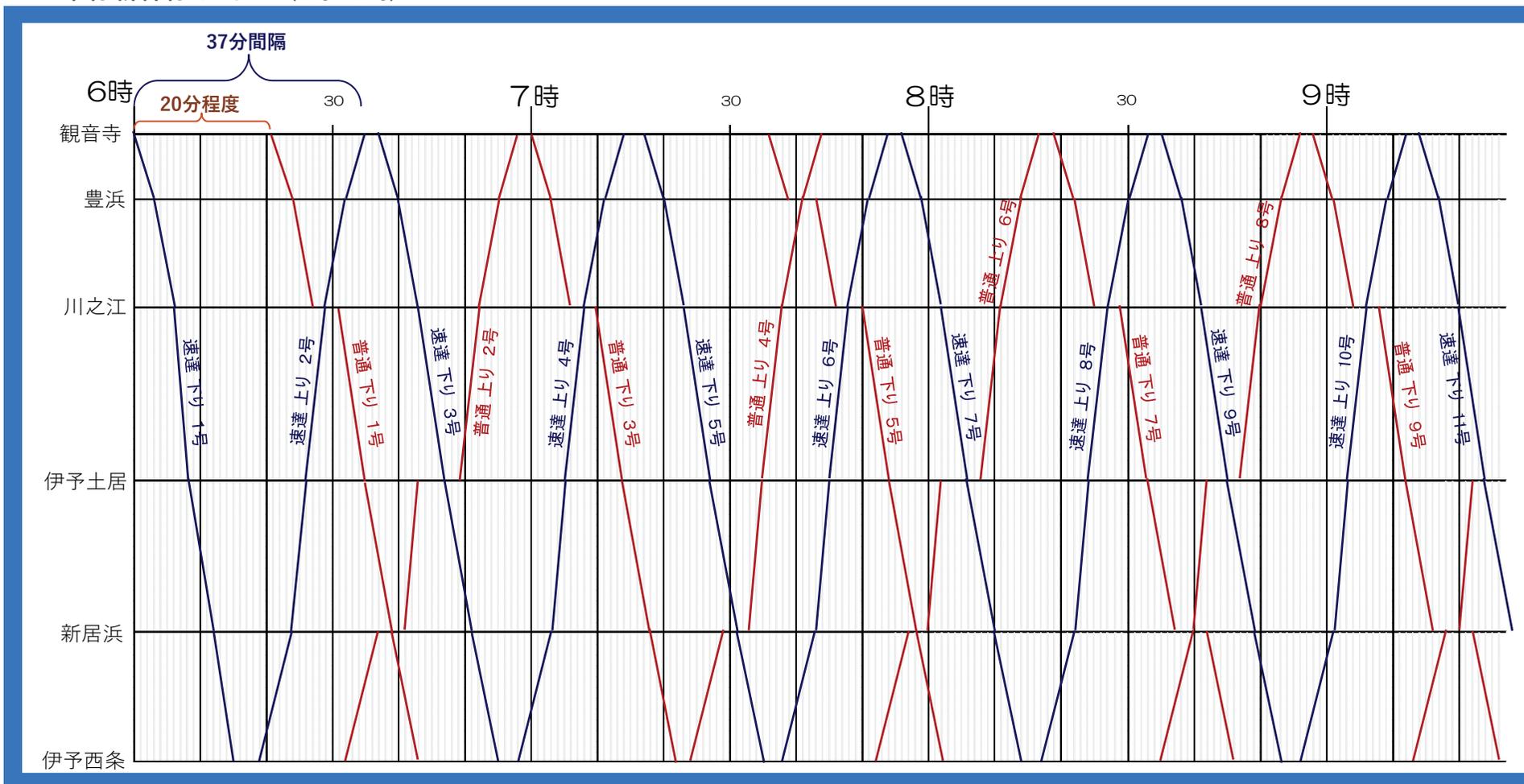
● 路線構造物 概略構造図



## 2. (1)プロジェクトの概要【単線方式を活用した四国の新幹線】

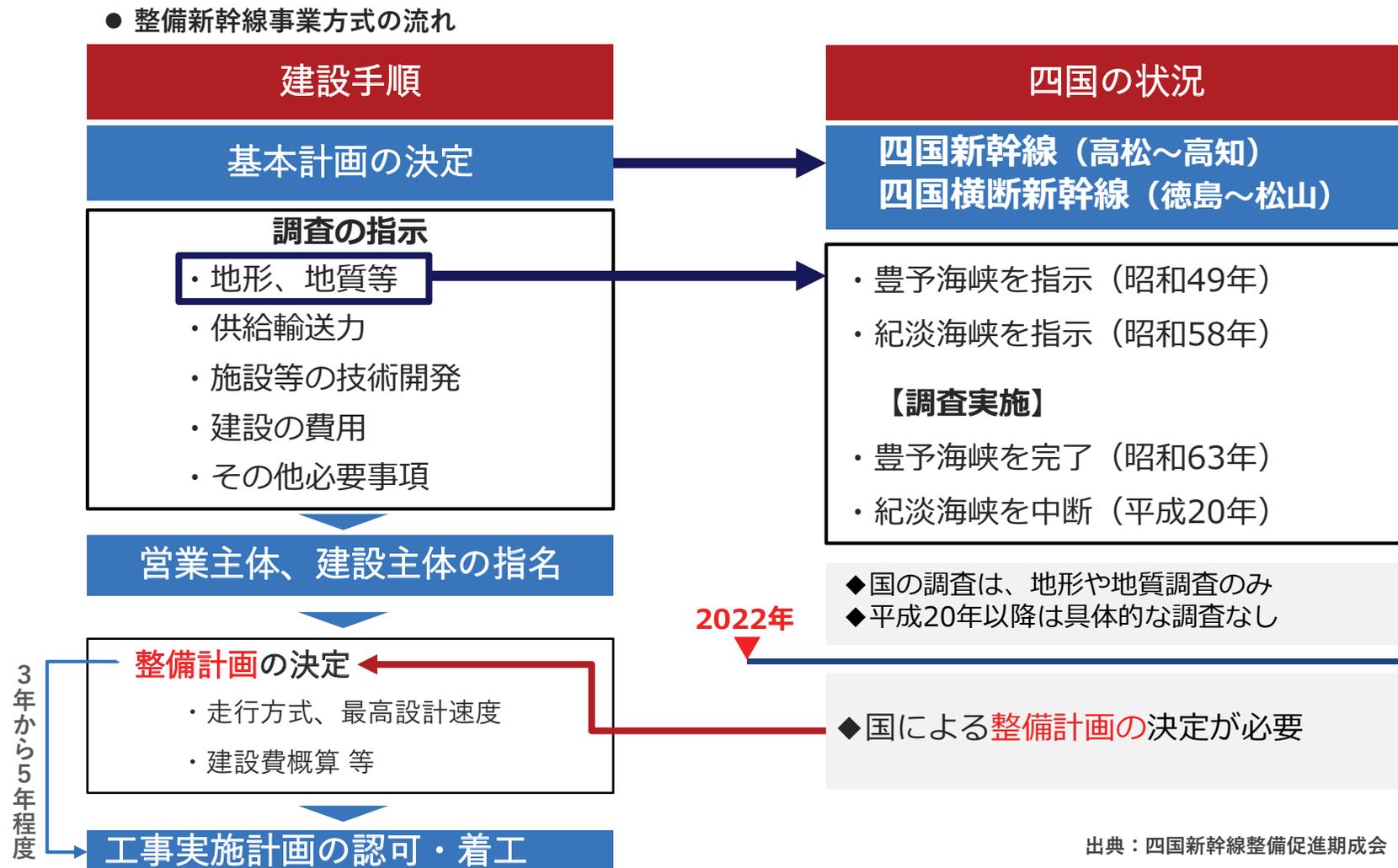
- ◆ 行違い設備を設けない場合、到達時間は15分で、37分間隔で走行が可能
- ◆ 中間駅に行違い設備を設けた場合、20分程度まで走行間隔を短縮可能

### ● 単線新幹線 ダイヤ (6時~9時)



## 2. (2)プロジェクトの推進方策【単線方式を活用した四国の新幹線】

### 整備新幹線方式を基本とした新たな整備方策



## 2. (2)プロジェクトの推進方策【単線方式を活用した四国の新幹線】

### 整備新幹線方式を基本とした新たな整備方策

◆ 整備新幹線方式に基づき、仮に2030年工事着工（2025年整備計画）を目指す場合は、様々な方策の検討が必要

- ① 既存インフラストックの有効活用
- ② 短絡線トンネルによる在来線の高速化
- ③ 単線新幹線のインフラ輸出への技術活用

#### ● 整備新幹線の工事計画（想定）

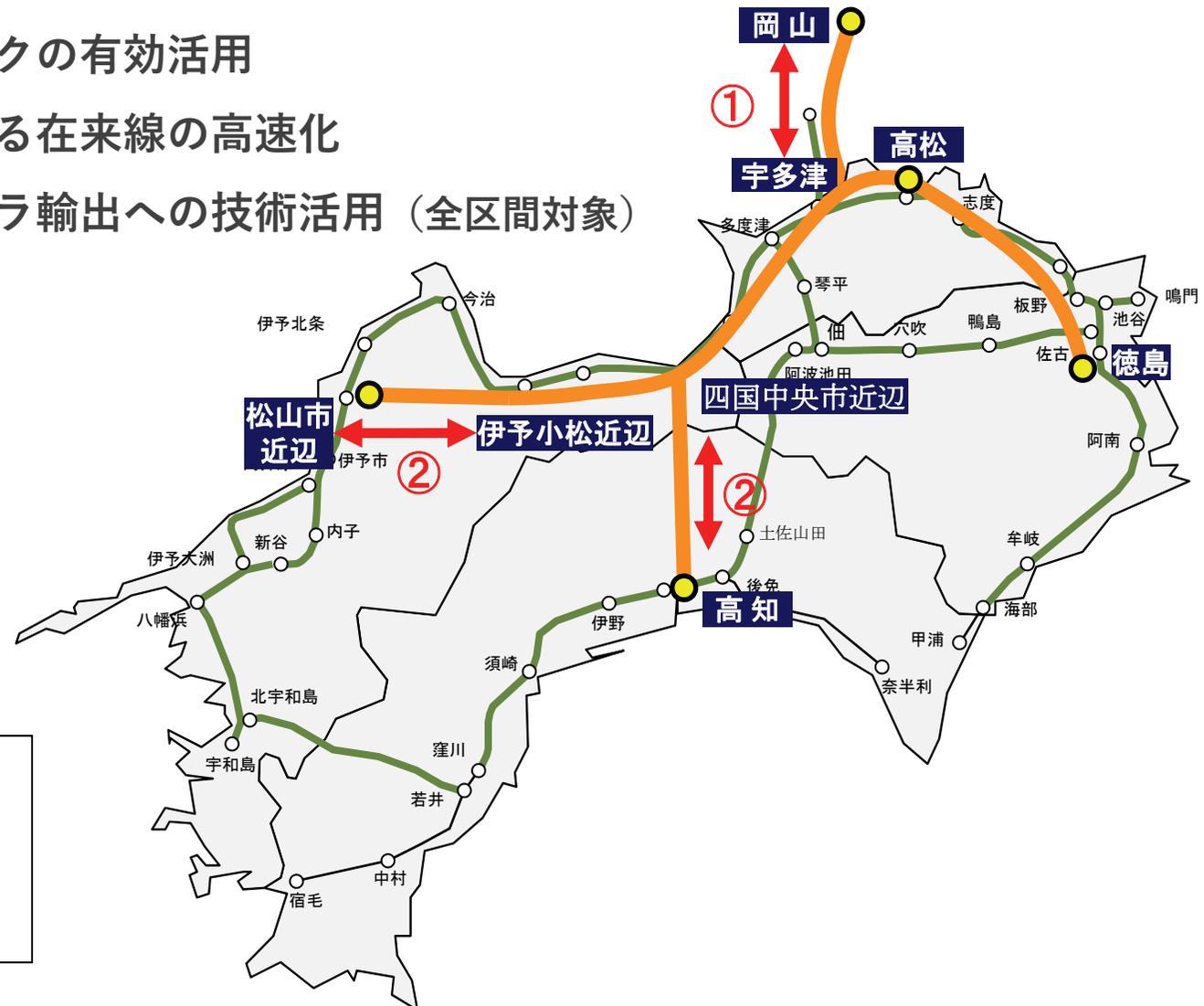
地区	区間	2010	2020	2030	2040
北海道	新青森～新函館北斗	2016年開業			
	新函館北斗～札幌	2030年度末開業予定			
北陸	長野～金沢	2015年開業			
	金沢～敦賀	2023年度末開業予定			
	敦賀～新大阪	2023年着工想定			2037年開業想定
九州	武雄温泉～長崎	2022年秋開業予定			
	新鳥栖～武雄温泉	整備手法の検討中			
四国		整備計画の決定（目標）			

出典：北陸新幹線京都・新大阪間のルートに係る調査について（H29.3.7）  
 自民党北陸新幹線整備プロジェクトチームに関する記事（H30.12.11）  
 九州新幹線（西九州ルート）の整備のあり方について（比較検討結果）（H30.3.30）

## 2. (2)プロジェクトの推進方策【単線方式を活用した四国の新幹線】

### 整備新幹線方式を基本とした新たな整備方策

- ① 既存インフラストックの有効活用
- ② 短絡線トンネルによる在来線の高速化
- ③ 単線新幹線のインフラ輸出への技術活用（全区間対象）



<凡 例>

四国新幹線



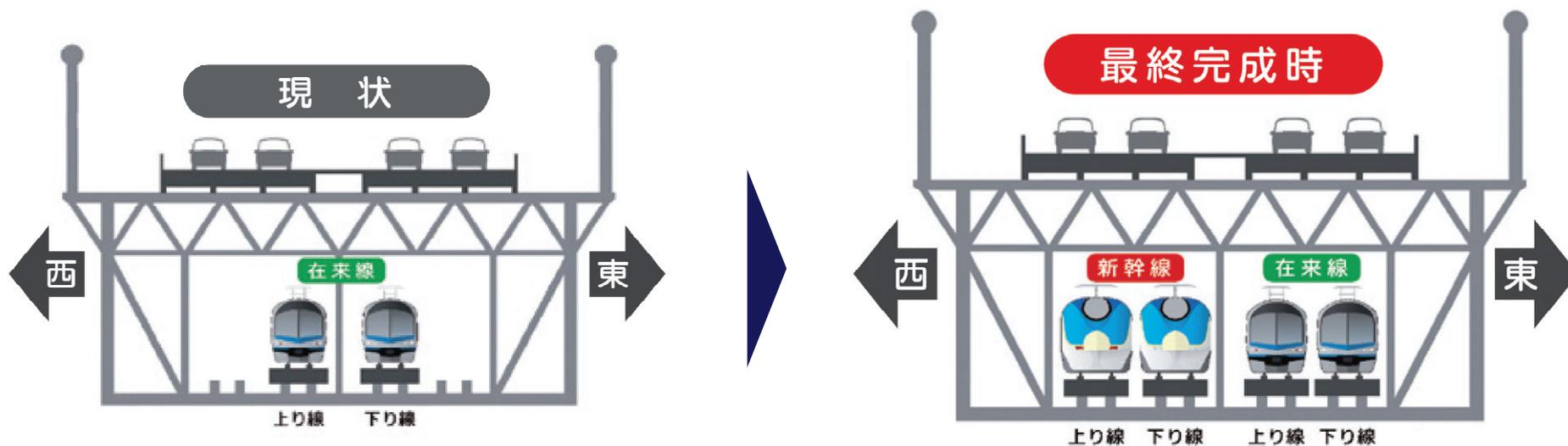
\* 高知への分岐位置は想定

## 2. (2)プロジェクトの推進方策【単線方式を活用した四国の新幹線】

### 整備新幹線方式を基本とした新たな整備方策

#### ①区間：既存インフラストックの有効活用

- ◆ 将来の人口や交通需要の減少も見据え、新規採択を厳選し、長寿命化を図りながら既存ストックを最大限活用していくことが重要
- ◆ 瀬戸大橋は、新幹線規格であり、既存のストックを有効活用できる好材料



## 2. (2)プロジェクトの推進方策【単線方式を活用した四国の新幹線】

### 整備新幹線方式を基本とした新たな整備方策

#### ②区間：短絡線トンネルによる在来線の高速化

- ◆ 四国新幹線の早期整備のためには、新たな考え方の検討導入が必要
- ◆ 短絡トンネル整備による在来線の高速化
- ◆ 将来的に新幹線として継続利用

- ・ 延長：約30kmの短絡トンネル
- ・ 工期：5年程度
- ・ 時間短縮効果：約30分
- ・ 在来線の高速化で利便性向上
- ・ 用地買収少なく早期着手が可能



## 2. (2)プロジェクトの推進方策【単線方式を活用した四国の新幹線】

### 整備新幹線方式を基本とした新たな整備方策

#### ③全区間：単線新幹線のインフラ輸出

- ◆ 国際競争に勝てる高速鉄道技術として、単線新幹線に向けた技術開発の推進
- ◆ 鉄道インフラ輸出の新たな方策として、単線新幹線の早期整備



【台湾高速鉄道】



【インド新幹線 イメージパース】

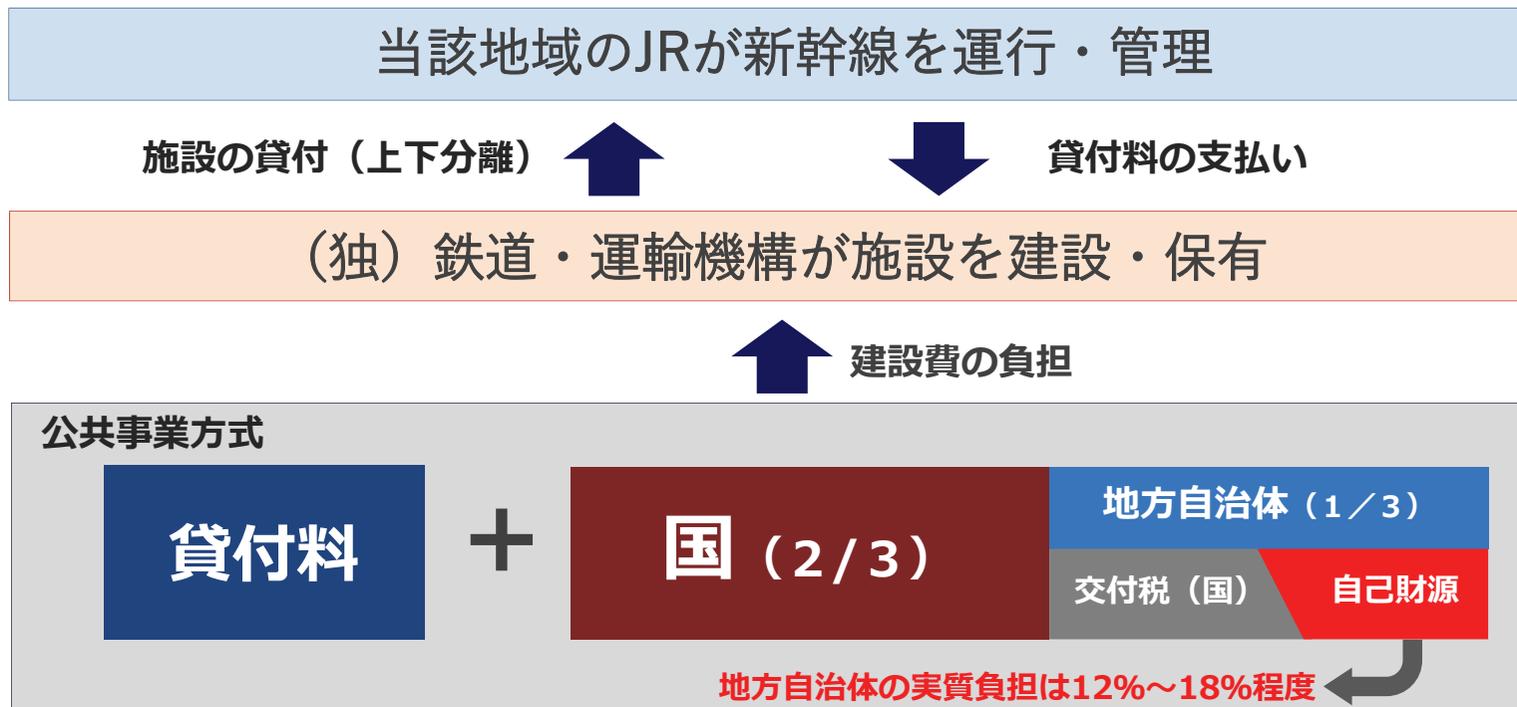
出典：JICA HP

## 2. (2)プロジェクトの推進方策【単線方式を活用した四国の新幹線】

### 整備新幹線方式を基本とした新たな整備方策 民間資金(ボンド)を活用した資金調達の方策

◆ 整備新幹線方式の予算措置を基本に、民間資本の活用方法の検討が必要

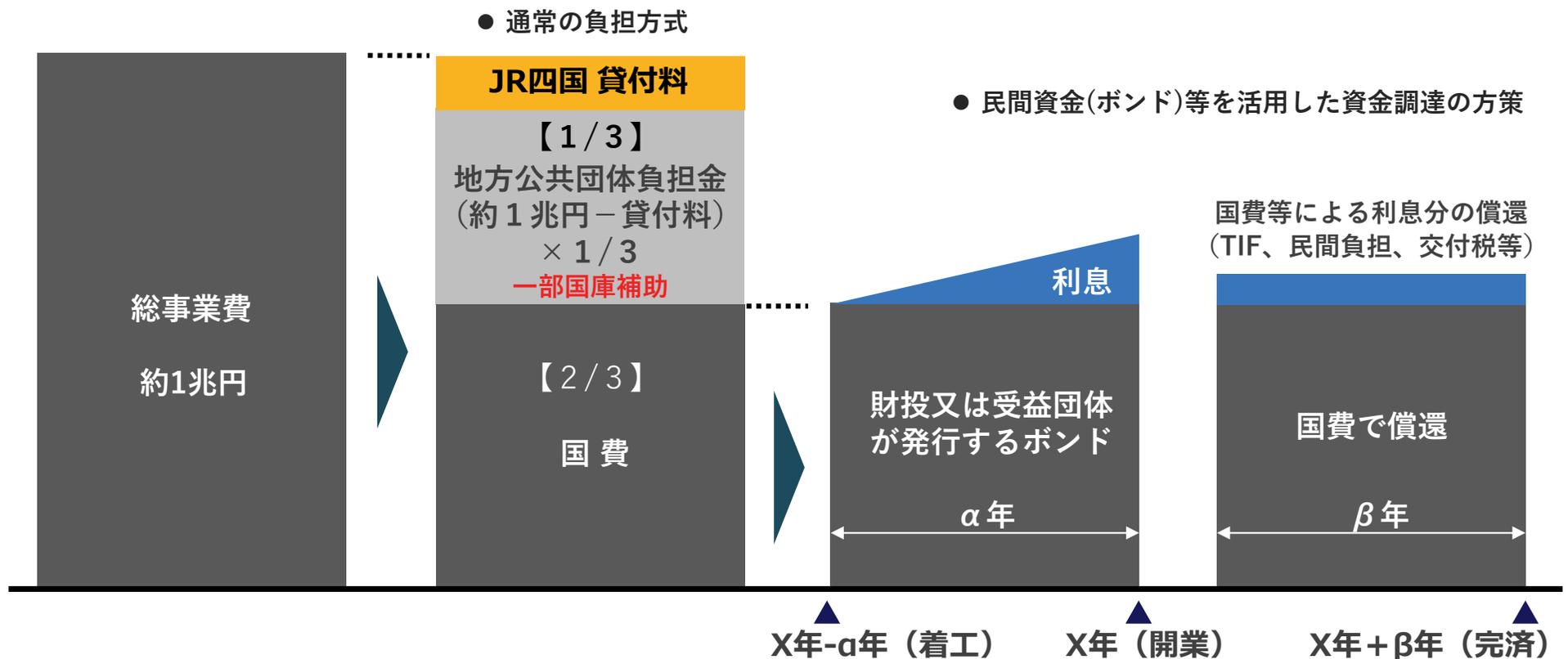
- 整備新幹線事業方式の予算措置



## 2. (2)プロジェクトの推進方策【単線方式を活用した四国の新幹線】

### 整備新幹線方式を基本とした新たな整備方策 民間資金(債券)等を活用した資金調達の方策

- ◆ 整備新幹線方式を基本として、受益団体発行債券で早期に資金調達
- ◆ ボンドの利息は、新たな税収や民間インセンティブによる民間負担等を充当



## 提言(2) 【国際スポーツ都市構想】

### ◆ 四国4県の中心（一時間圏内）にスポーツ総合都市を

- ▶ 四国の真ん中に、四国の文化・経済・行政の中心（ヘソ）として、国際スポーツ総合都市を創出し、四国4県の連携を強化



## 2. (2)プロジェクトの概要 【国際スポーツ都市構想】

- ◆ 競技施設等のハード整備に限らず、スポーツに関する科学技術、医療技術、教育等ソフト面も充実させた世界に類を見ない都市を形成
- ◆ 都市の魅力をグローバルに発信し、スポーツ観戦、アスリート育成等、スポーツ関連産業等に関する『人・モノ・金』を国内外から集約

### 球技・陸上スタジアム 群



### 室内競技施設 群



- 初期プロジェクト（初期需要）として、プロ野球16球団構想により、新たなプロ野球球団を四国に誘致（四国ILからの格上げ）
- 伝統と実力がある「野球」を軸に、国際スポーツ総合都市を段階的に整備

### スポーツ観光による集客



### 海陸の多様なスポーツ



### スポーツ国際大学



# 提言(3) 【新幹線導入に伴う公共交通の効率化】

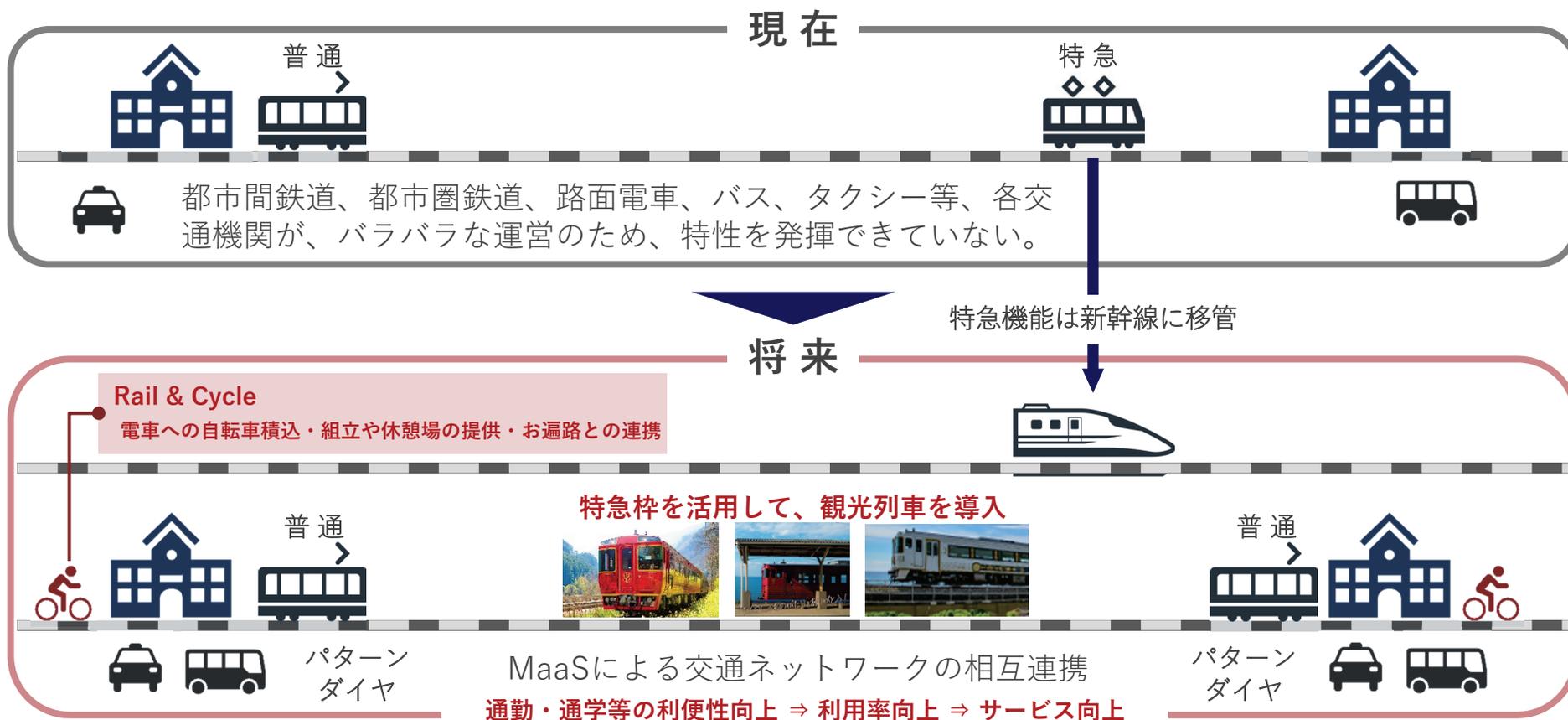
## ◆新幹線導入効果により在来線の新たなロールモデル構築

- 特急機能が新幹線へ移ることで生じる、ダイヤの余裕（ポテンシャル）を活かし、在来線に新たな価値を与え蘇らせる



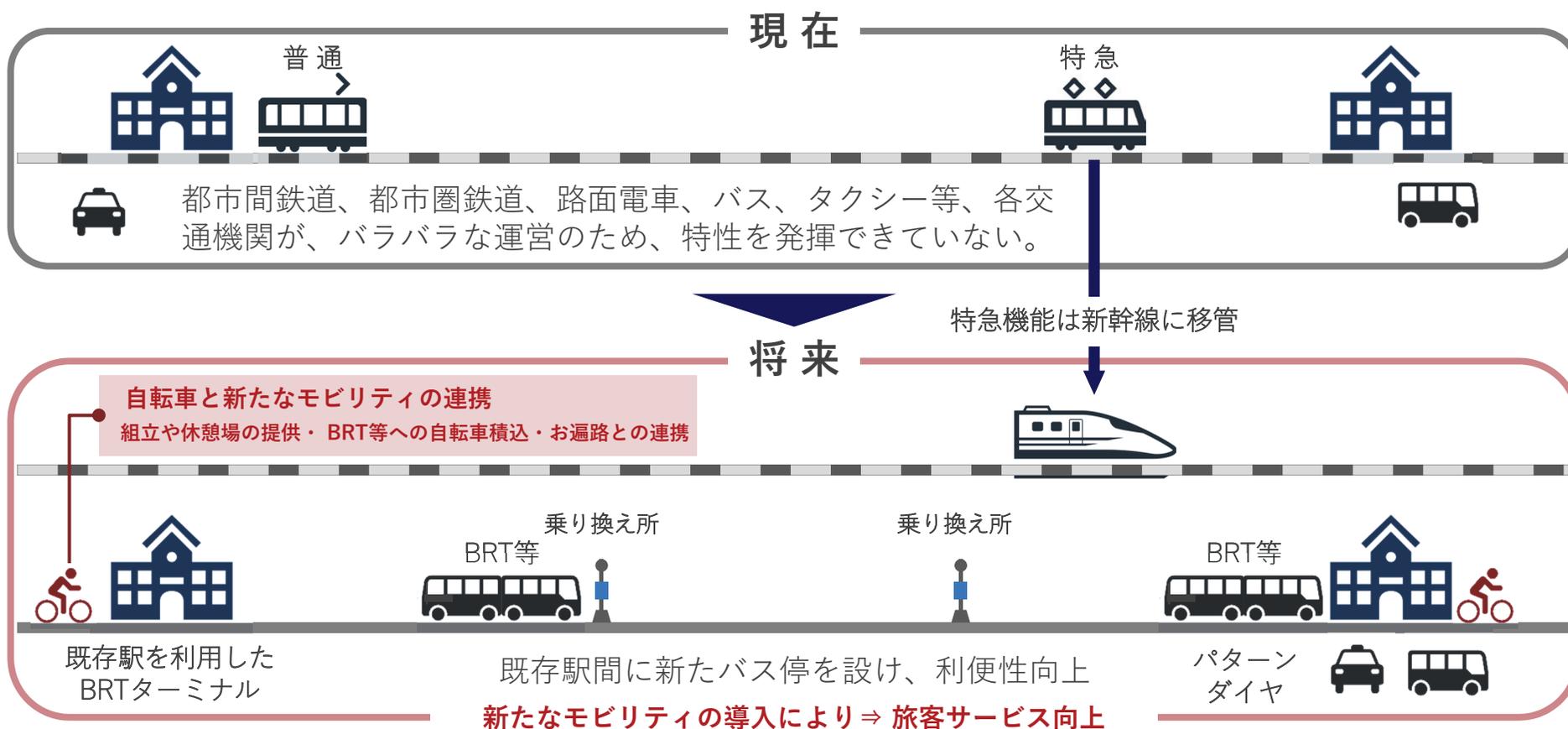
## 2. (3)プロジェクトの概要【新幹線導入に伴う公共交通の効率化】

- ◆ 比較的交通密度の高い区間においては、パターンダイヤやMaaSの導入により、利便性向上を図ることで、利用率を高めサービス向上につなげる
- ◆ ダイアの余裕枠を活用した観光列車の導入により、利用率を更に高める
- ◆ 自転車と鉄道の連携（Rail & Cycle）により、お遍路等の観光振興に寄与



## 2. (3)プロジェクトの概要【新幹線導入に伴う公共交通の効率化】

- ◆ 比較的交通密度の低い区間においては、既存駅に加え、乗り換え所を追加したBRT等の導入により、利便性向上を図る
- ◆ 新たなモビリティの導入により維持管理費を低減し、旅客サービスを向上
- ◆ 自転車と新たなモビリティの連携により、お遍路等の観光振興に寄与



# 提言(4) 【四国版 運輸連合】

## ◆ ストレスフリーの交通サービスの提供

- ドイツでは、運輸連合の運営により、利用者利便性の優れた公共交通サービスが提供されている
- 共通運賃制度の運用、物理的（改札が無い等）・時間的抵抗を感じさせない乗り継ぎの実施



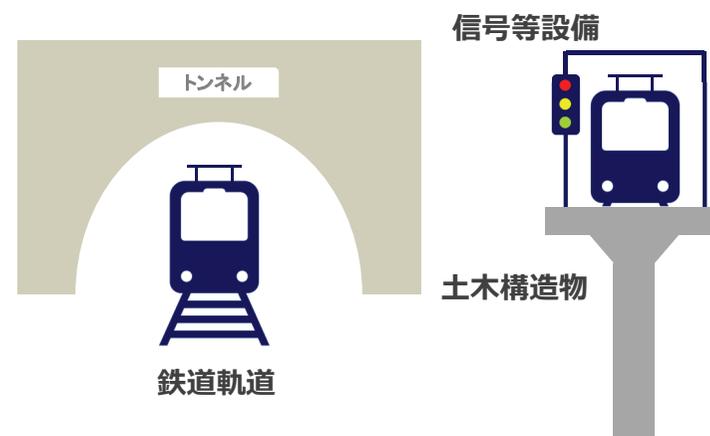
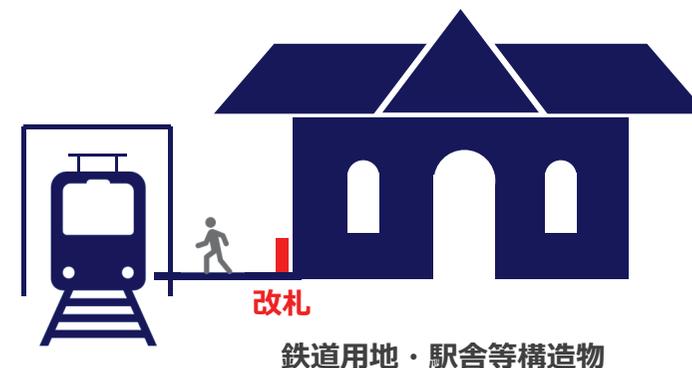
【ドイツの公共鉄道】

ドイツ運輸連合の合言葉

『一元化された運賃体系のもと、1枚の乗車券で、互いに有機的に結節された交通機関の利用が可能である』

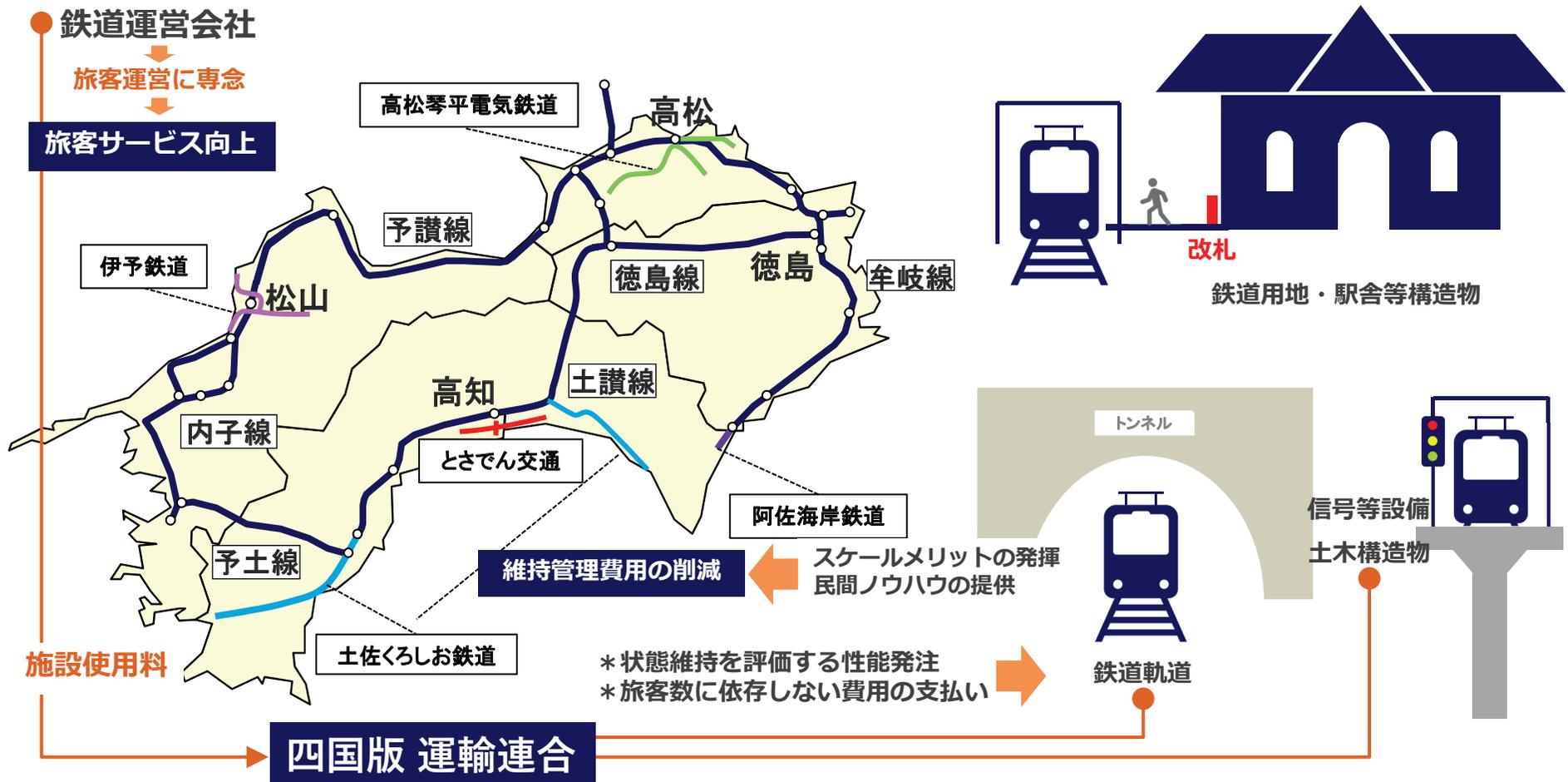
# 提言(4) 【四国版 運輸連合】

- ◆ JR四国、民鉄、三セク鉄道各社が、鉄道関連資産を所有し、旅客サービス、施設の維持管理を実施
- ◆ 各鉄道間の乗り継ぎ（接続）は、必ずしも良好な状況ではない



# 提言(4) 【四国版 運輸連合】

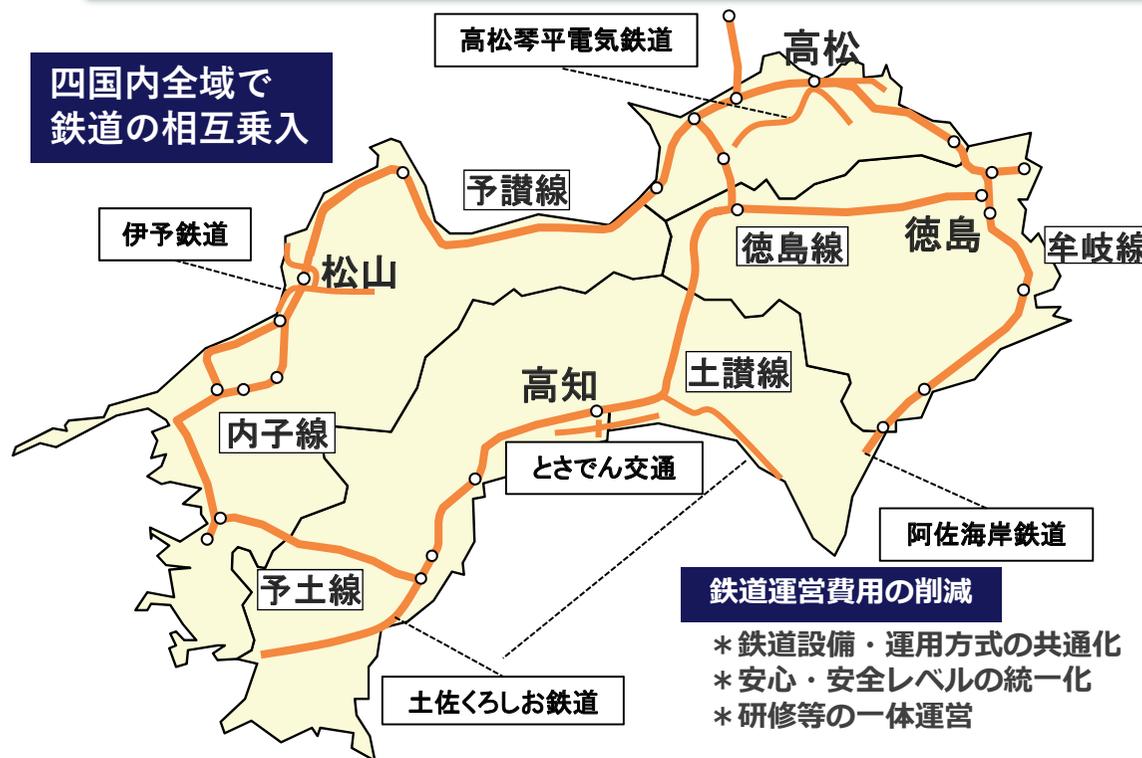
- ◆ 四国版運輸連合設立し、JR四国、民鉄、三セク鉄道の全ての鉄道関連資産（用地・駅舎等・鉄道軌道・土木構造物・信号等設備等）を運輸連合が所有（上下分離）
- ◆ 維持管路業務を施設毎に一括委託（アベイラビリティペイメント方式の採用）



# 提言(4) 【四国版 運輸連合】

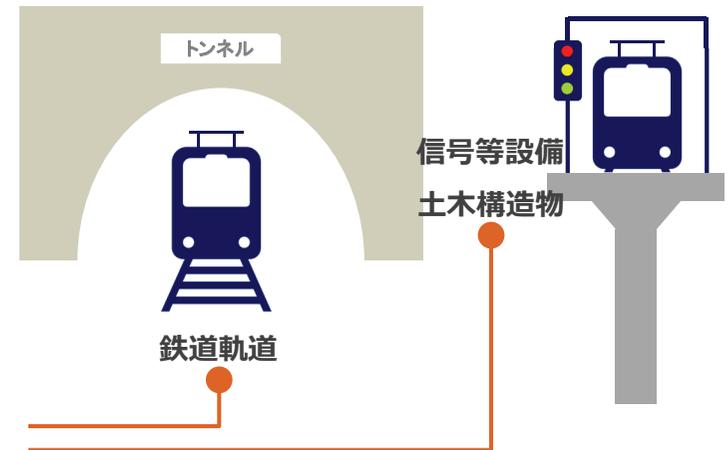
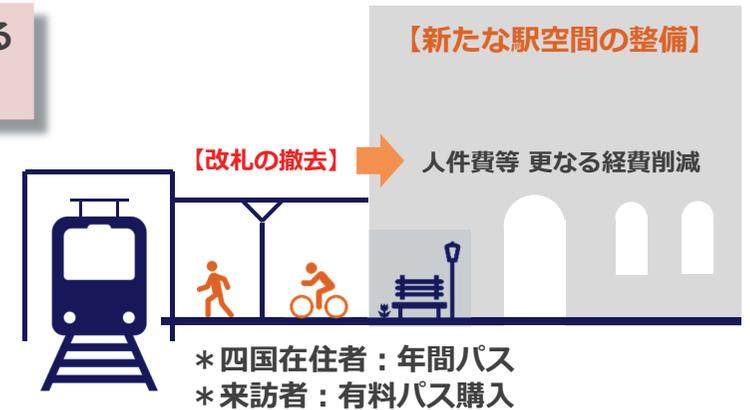
- ◆ 横断的な施設維持管理により、設備の共通化や保守の効率化を実現
- ◆ 運賃・料金設定、ダイヤ構成、情報伝達、観光振興等、旅客サービスを四国全土で一体的に実施

- ✓ 移動のストレスの最小化を図り、更なる観光交流人口の増進を図る
- ✓ 新たな旅客サービスを提供することで、国内外から人を集める



## 四国版 運輸連合

鉄道網全域に渡る 適切な設備投資



# 7. (1)プロジェクトの効果

## 経済発展・国内観光圏の拡大

- ◆ 所要時間短縮や既設新幹線との直通運転により、関西圏等他地域との交流の促進・活性化
- ◆ 便利になった鉄道が、四国へ訪れる新しい人の流れを生み出し、交流人口が増加
- ◆ 新幹線駅を中心とした周辺の開発により、魅力的な街の形成が可能
- ◆ オフィス・商業施設等の新規立地など経済活性化に寄与
- ◆ 直結した大都市圏側で、沿線地域の知名度が向上し、四国のイメージアップ効果につながる



【大阪・道頓堀】



【松山・道後温泉】

## 7. (2)プロジェクトの効果

### 災害に対する耐力の向上

#### 【レジリエンス】

- ◆ 高規格な新幹線のトンネル及び高架構造物は、地震などの災害に対して強靱

#### 【リダンダンシー】

- ◆ 県庁所在地間の連絡において、強靱な新たな高速交通モードが付加



【写真提供：JR四国】

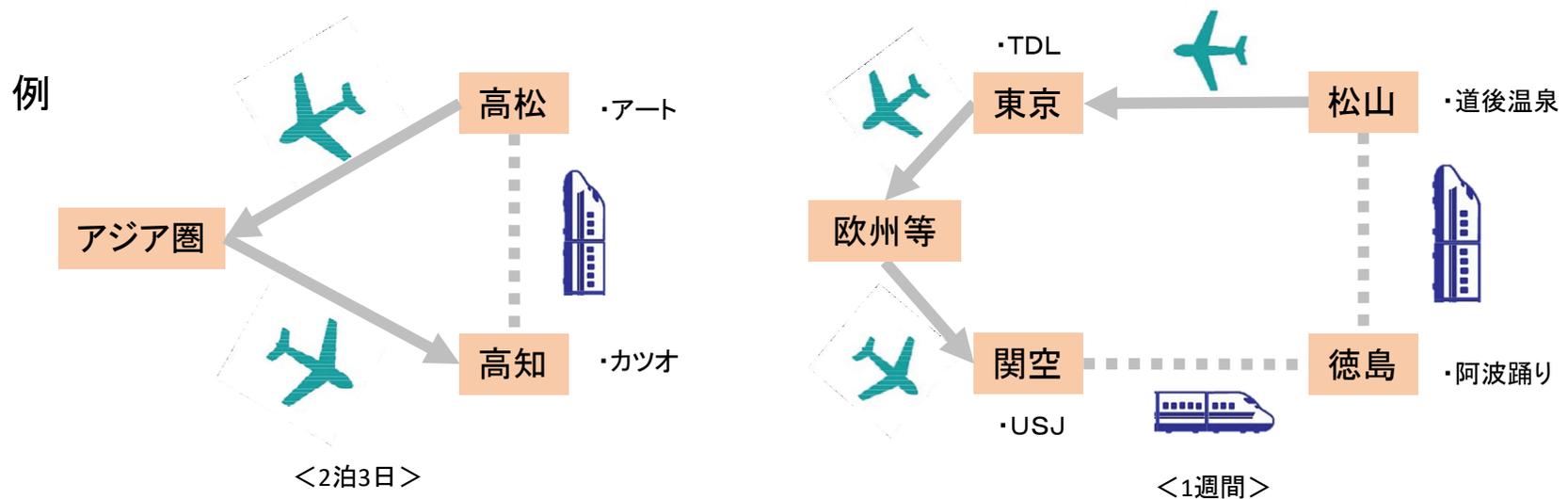
# 7. (3)プロジェクトの効果

## 国際交流人口の拡大

- ◆ 新幹線と飛行機の組合せで、オープンジョーによるインバウンド需要が増加
- ◆ 新幹線が整備されることで、四国域内における観光の回遊性が高まる
- ◆ アジアに加え欧州等からの長期滞在型の観光需要が期待される

### オープンジョーとは

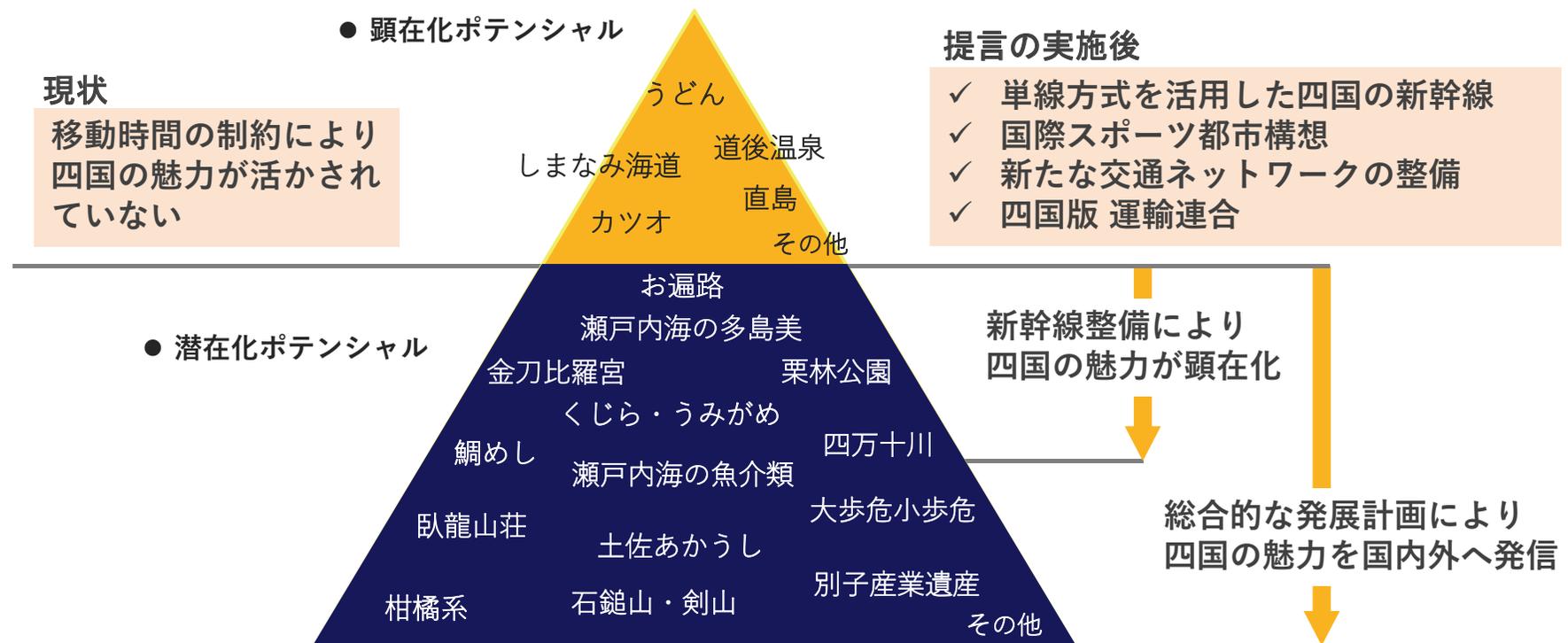
出発地または目的地あるいは両方で地上交通機関を利用した旅行が含まれる旅程



# 7. (4)プロジェクトの効果

## 四国の持つポテンシャルの顕在化

- ◆ 四国4県の交流深まり、関西圏を含む広域経済圏を確立
- ◆ 四国内の潜在的観光資源をつなぎ、四国・瀬戸内の魅力を高める



## 8. 交通インフラ整備と将来の展開に向けて

- 全国の中で唯一新幹線の空白地帯となっている四国地方の発展を図っていくためには、「新幹線を骨格とした公共高速交通ネットワークの整備」が不可欠。
- 単線方式によるコストダウン、民間ボンド等を活用した新たな整備方式により、「より早く、より安く、より効果的」に整備可能
- 単線方式での新技術は、高速鉄道インフラ輸出へ活用可能
- 地域経済の活性化や観光振興には不可欠、かつ災害耐力の向上や国際交流人口の拡大にも貢献
- 今後、「国際スポーツ都市構想」の策定に向けた総合開発プロジェクト計画の検討を進め、四国の持つポテンシャル（自然、歴史、文化、産業等）と魅力を国内外に広く発信



## 【四国全県 単線新幹線と地域発展】 検討者名簿

※敬称略

### チームリーダー

岩野 政浩 (大成建設(株) 理事 土木本部 土木企画部長)

### サブリーダー

山崎 隆司 ((株)JR 東日本クロスステーション 常勤監査役)

### メンバー

(50音順)

石田 有三 (大成建設(株) 土木営業本部 開発営業部 営業担当部長)

小坂 彰洋 (東京地下鉄(株) 常務取締役)

### アドバイザー

(50音順)

金山 洋一 (富山大学 都市デザイン学部 都市・交通デザイン学科 教授)

吉川 大三 ((株)安藤・間 営業本部 顧問)

～ JAPIC 国土・未来プロジェクト研究会 委員名簿 (敬称略) ～

	氏名	団体名	役職
最高顧問	中村 英夫	(一社)日本プロジェクト産業協議会	副会長/東京都市大学 名誉総長
委員長	藤本 貴也	パシフィックコンサルタンツ(株)	特別顧問
委員	阿部 義典	国際航業(株)	インフラマネジメント事業部 道路計画担当部長
	雨宮 克也	三井不動産(株)	開発企画部 環境創造グループグループ長
	荒井 清	東亜建設工業(株)	土木事業本部 プロジェクト部長
	荒木 千博	(株)建設技術研究所	東京本社 河川部長
	有田 淳	前田建設工業(株)	土木事業本部 営業第1部副部長
	安齊 孝仁	(一社)日本プロジェクト産業協議会	顧問
	安藤 聡穂	(株)IHI	社会基盤・海洋事業領域グローバルビジネス推進部 部長
	飯尾 昌和	(株)日本港湾コンサルタント	計画本部 専任部長
	石坂 久志	(株)復建エンジニアリング	事業本部 副本部長
	石崎 晶子	パシフィックコンサルタンツ(株)	経営戦略室 チーフプロジェクトマネージャー
	石田 有三	大成建設(株)	土木営業本部 開発営業部 営業担当部長
	石村 佳之	(株)オリエンタルコンサルタンツ	関東支社 道路部長
	一色 真人	西松建設(株)	代表取締役 執行役員 副社長
	乾 靖	(株)竹中工務店	まちづくり戦略室 専門役
	今井 敬一	(株)建設技術研究所	国土文化研究所 次長
	今井 稔	(一社)建設コンサルタンツ協会	インフラストラクチャー研究所 研究部長
	岩野 政浩	大成建設(株)	理事 土木本部 土木企画部長
	上西 泰輔	(株)大林組	東京本店 土木事業部 営業部長
	太田 昌彦	日本製鉄(株)	プロジェクト開発部長
	大野 昌幸	清水建設(株)	営業総本部 土木営業本部 営業部 部長
	大村 哲夫	(株)日本港湾コンサルタント	取締役会長
	岡本 俊彦	大成建設(株)	土木本部 土木企画部 戦略計画室 部長代理
	岡山 誠	鹿島建設(株)	土木管理本部 土木工務部 ダムグループ担当部長
	越智 修	五洋建設(株)	専務執行役員 土木部門担当
	越智 繁雄	大成建設(株)	執行役員
	小野 哲男	(株)熊谷組	執行役員 土木事業本部 副本部長
	加藤 孝明	東京大学	生産研究所 教授/社会科学研究所 特任教授
	門脇 直哉	日鉄物産(株)	プロジェクト開発部長
	神尾 哲也	戸田建設(株)	常務執行役員 土木営業統轄部長
	河合 康之	(株)三菱地所設計	エグゼクティブアドバイザー
	川口 英俊	東京都市大学	都市生活学部 教授
	川嶋 憲	(株)日本港湾コンサルタント	執行役員
	菅藤 学	(株)ドーコン	東日本事業本部 東京支店 事業部長
	菊地 史春	日鉄興和不動産(株)	企業不動産開発本部 九州支店長
清原 亮	(株)安藤・間	営業本部 営業第一部 営業グループ課長	
栗栖 寛	(株)浅沼組	土木事業本部 技術設計第2グループ グループリーダー	
黒川 純一良	(公社)日本河川協会	専務理事	
桑原 茂雄	(株)浅沼組	執行役員 戦略事業推進部 部長	
小坂 彰洋	東京地下鉄(株)	常務取締役	
五味 宗雄	(株)安藤・間	取締役副社長	
今野 水己	(株)三菱総合研究所	西日本営業本部 特命リーダー	
斉藤 親	(一社)日本プロジェクト産業協議会	顧問	
酒井 哲夫	(株)ドーコン	東日本事業本部 次長	
佐々木 雅幸	東急建設(株)	常務執行役員 土木事業本部 副本部長	
佐野 忍	鹿島建設(株)	土木管理本部 プロジェクト推進部 プロジェクト推進部長	
塩崎 正孝	(株)IHI	顧問	
清水 英範	(公社)日本測量協会	会長	
清水 雄	(株)オオバ	常務取締役 執行役員 営業本部長	
下長 右二	パシフィックコンサルタンツ(株)	執行役員 社会イノベーション事業本部長	
白木原 隆雄	(一社)計画・交通研究会	理事・事務局長	

	氏名	団体名	役職
	白水 靖郎	中央復建コンサルタンツ(株)	常務取締役 経営企画本部長
	杉原 克郎	(株)エスシー・マシーナリ	代表取締役社長
	関 克己	(公財)河川財団	理事長
	高木 博康	(株)オリエンタルコンサルタンツ	関東支社 道路部 副部長
	高橋 明	(株)日本政策投資銀行	地域調査部長
	高橋 健太郎	(株)熊谷組	土木事業本部 営業部 部長
	竹澤 正太郎	前田建設工業(株)	土木事業本部 副部長
	田代 裕一	パシフィックコンサルタンツ(株)	社会イノベーション事業本部 交通政策部 都市マネジメント室
	龍田 昌毅	日鉄物産(株)	プロジェクト開発部 担当部長
	谷山 喜彦	日鉄興和不動産(株)	開発企画本部 担当部長
	角田 光男	(一社)共同通信社	社友
	土井 一生	(株)みずほ銀行	社会・産業基盤イダストリーグループ長付参事役
	飛田 茂美	(一社)不動産協会	前 事務局長代理
	長澤 光太郎	(株)三菱総合研究所	専務執行役員 シンクタンク部門長
	永重 雅守	前田建設工業(株)	常務執行役員 土木事業本部 副本部長
	中嶋 さやか	五洋建設(株)	ICT 推進室 BIM/CIMグループ 担当課長
	中矢 昌希	中央復建コンサルタンツ(株)	総合技術本部 社会インフラマネジメントセンター 都市開発プロジェクト チーフマネージャー
	奈良 照一	(株)ドーコン	交通事業本部 交通部長
	栖館 学	日本シビックコンサルタント(株)	地下施設技術部 部長代理
	栖原 圭紘	パシフィックコンサルタンツ(株)	プロジェクト統括部 ビジネスインキュベーション室
	南光 繁	日本製鉄(株)	プロジェクト開発部 プロジェクト開発室 上席主幹
	仁賀木 康之	復建エンジニアリング(株)	事業推進部 部長
	服部 唯之	(株)ドーコン	東京支店 支店長
	林 敦	(株)みずほ銀行	執行理事 社会・産業基盤第二部長
	林 良嗣	中部大学	卓越教授
委員	深澤 淳志	(一財)日本建設情報総合センター	理事長
	藤井 健	首都高速道路(株)	代表取締役 専務執行役員
	堀江 弘和	(公財)名古屋まちづくり公社	名古屋都市センター事業部長
	正岡 和繁	日本シビックコンサルタント(株)	地下施設技術部 グループ長
	町村 俊彰	前田建設工業(株)	土木事業本部 営業第1部長
	松尾 直規	中部大学	名誉教授
	松崎 成伸	戸田建設(株)	本社土木営業第一部 課長
	松田 寛志	日本工営(株)	常務執行役員
	松谷 春敏	(株)IHI	顧問
	松友 登	西松建設(株)	執行役員 土木事業本部 副本部長
	松本 伸	(株)大林組	常務執行役員 土木本部 生産技術本部長
	丸岡 裕人	日鉄防食(株)	取締役企画管理部長 安全環境・品質統括部長
	丸山 隆英	東亜建設工業(株)	執行役員 常務
	水口 倫太郎	あおみ建設(株)	経営企画室長
	水谷 誠	(一社)日本建設業連合会	常務執行役員
	見附 敬三	(株)建設技術研究所	管理本部 副本部長
	三輪 恭之	森ビル都市企画(株)	事業企画部 部長補佐
	村尾 公一	東京都市大学	特任教授
	村田 浩隆	五洋建設(株)	横浜営業支店 支店長
	森山 真稔	(一社)建設コンサルタンツ協会	インフラストラクチャー研究所 研究員
	山崎 隆司	(株)JR東日本クロスステーション	常勤監査役
	山崎 智之	(株)日本政策投資銀行	都市開発部 次長
	吉川 正嗣	(株)建設技術研究所	顧問
	吉崎 収	(株)大林組	執行役員 土木本部 副本部長
	利穂 吉彦	鹿島建設(株)	常務執行役員 技術研究所長
	渡邊 恵一	東亜建設工業(株)	土木事業本部 プロジェクト部 担当部長

	氏名	団体名	役職
アドバイザー	浦田 秀樹	日本製鉄(株)	プロジェクト開発部 プロジェクト開発室長
	江守 昌弘	(株)建設技術研究所	常務執行役員 東京本社 副本社長
	金山 洋一	富山大学	都市デザイン学部都市・交通デザイン学科 教授
	木村 敬一	日鉄物産(株)	プロジェクト開発部 担当部長
	栗田 悟	(一社)北海道建設業協会	副会長
	酒井 芳一	(一社)建設コンサルタンツ協会	インフラストラクチャー研究会 事務局長
	長南 政宏	(株)建設技術研究所	東京本社都市部 PFI・PPP室 室長
	長谷川 専	(株)三菱総合研究所	営業本部 インダストリーマネージャー (スマートシティ担当)
	林 栄明	国際航業(株)	公共コンサルタント事業部 事業管理部 部長
吉川 大三	(株)安藤・間	営業本部 顧問	
事務局	丸川 裕之	(一社)日本プロジェクト産業協議会	専務理事・事務局長
	三浦 潔司	(一社)日本プロジェクト産業協議会	常務理事・事業企画部長
	箱田 泰史	(一社)日本プロジェクト産業協議会	元 事業企画部 部長(現 鹿島建設(株))
	齋藤 彰	(一社)日本プロジェクト産業協議会	事業企画部 部長
	久保田 勝朗	(一社)日本プロジェクト産業協議会	事業企画部 部長
	中川 雄一	(一社)日本プロジェクト産業協議会	事業企画部 部長

国土造りプロジェクト構想 8  
～安全・快適で豊かな国土造りのために～

【 四国全県 単線新幹線と地域発展 】  
～四つの県から高速鉄道が走る 1 つの島 “Shikoku” へ～

---

一般社団法人 日本プロジェクト産業協議会 (JAPIC)

発 行 2022 年 3 月 9 日

発 行 所 一般社団法人 日本プロジェクト産業協議会  
〒 103-0025

東京都中央区日本橋茅場町 3-2-10 鉄鋼会館 6F

編集・印刷 株式会社 大應

©Japan Project-Industry Council 2022, Printed in Japan

