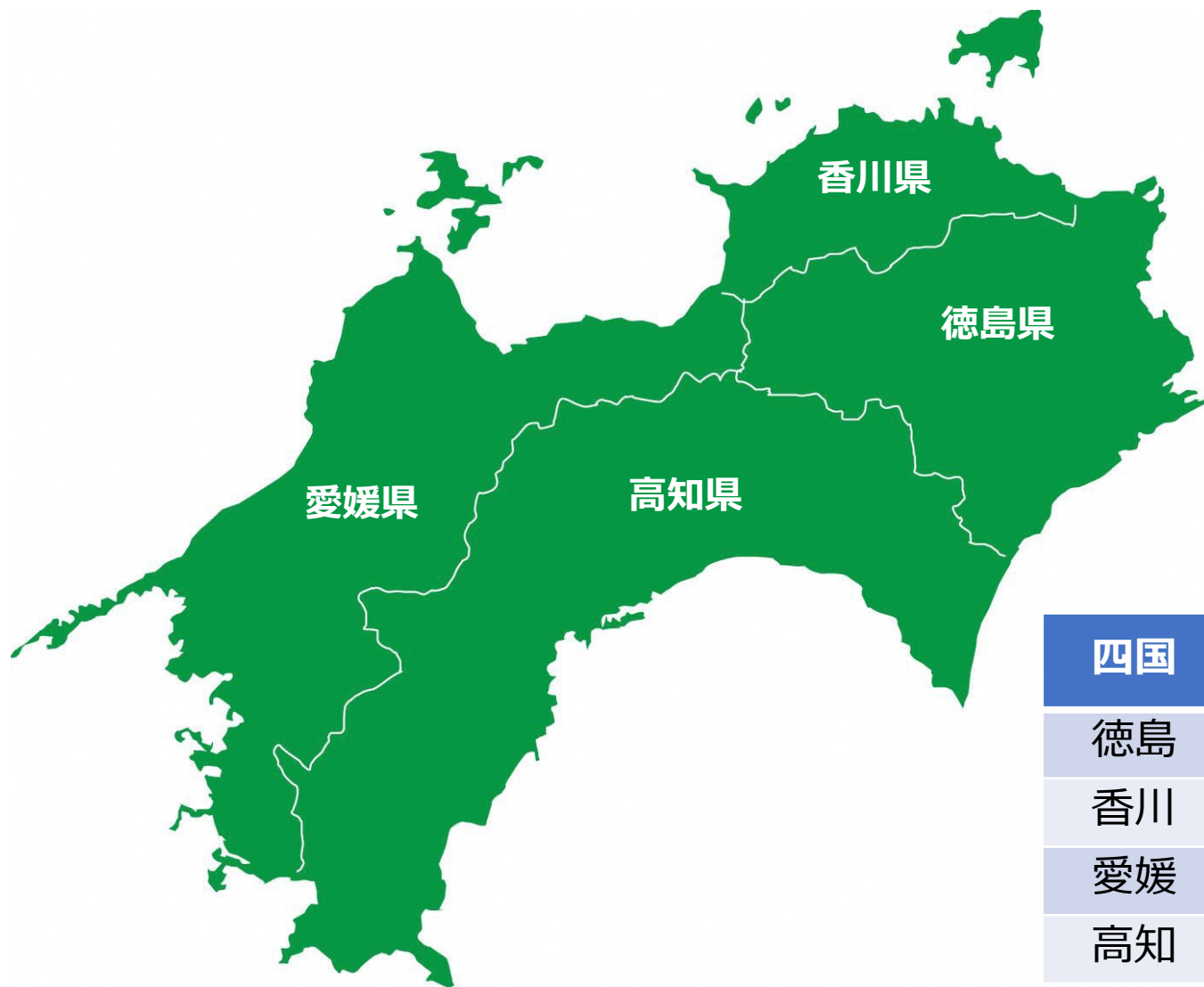


四国新幹線整備促進期成会の 活動とこれからの課題

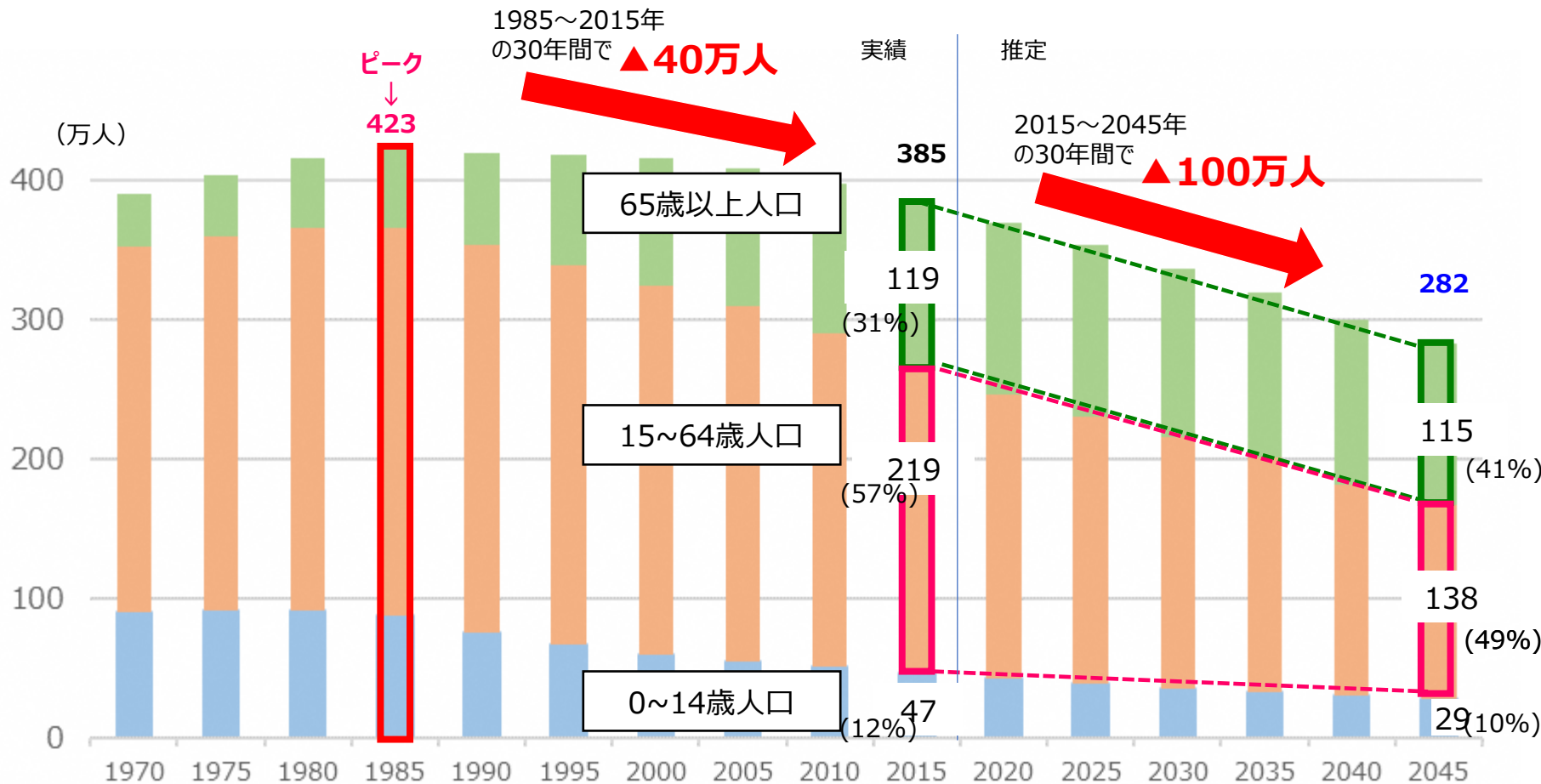
2022年1月17日
四国新幹線整備促進期成会
代表事務局 石原俊輔
(四国経済連合会 特任理事)



四国	369万人
徳島	71万人
香川	95万人
愛媛	133万人
高知	69万人

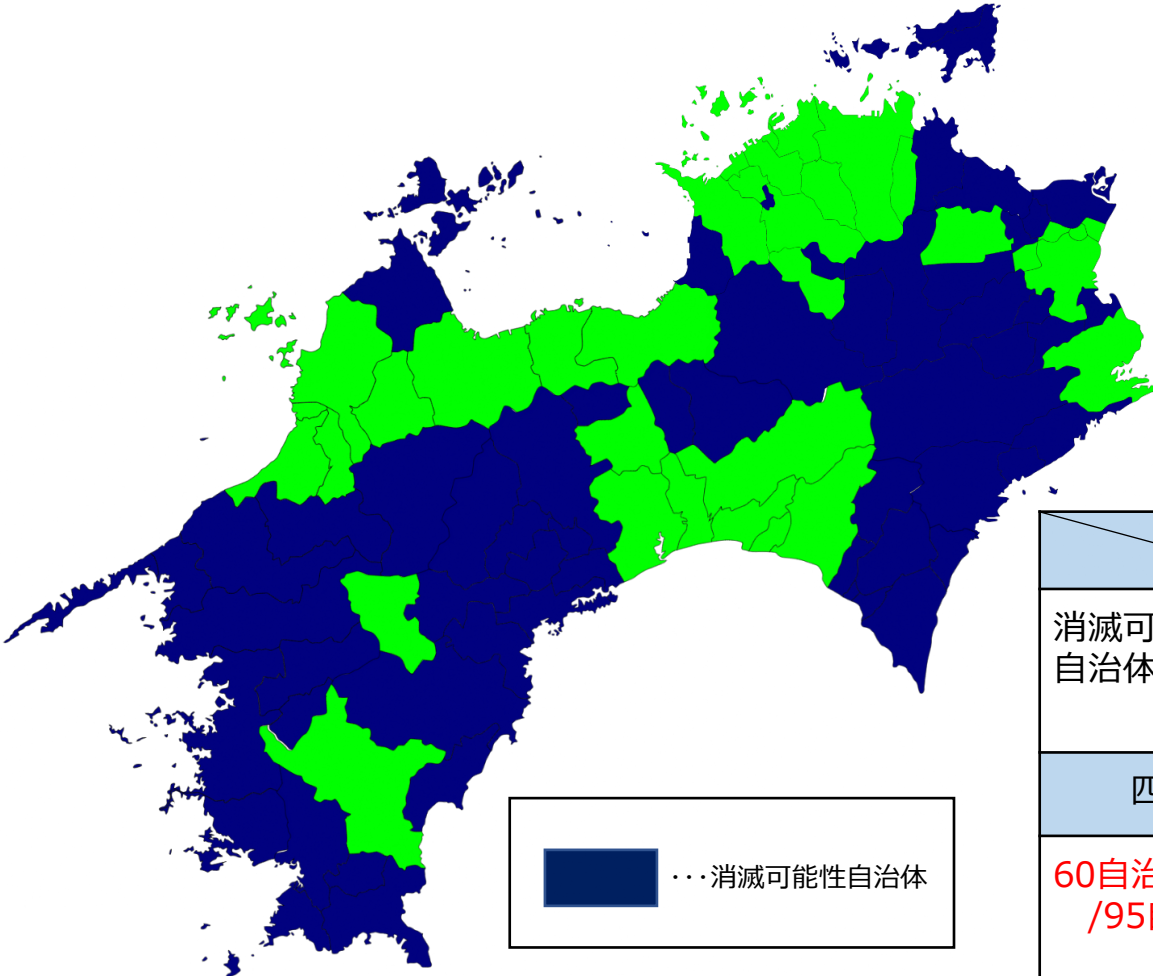
急速に進む四国の人口減少・高齢化

四国では今後、人口減少スピードが一段と加速
加えて、2045年には生産年齢人口が50%を下回る超高齢化社会に



消滅の危機を迎える自治体も

四国では、人口の自然減・社会減により、若年女性人口が現在の半分以下となり、**約6割の自治体が消滅可能性自治体（都市）**※となる。



※ 日本創成会議は20~39歳の女性人口が2010年から2040年までの間に5割以下に減少すると推計される自治体を消滅可能性都市と定義。今回、2015年から2045年までの間に数値を置換

	徳島県	香川県
消滅可能性自治体数	16自治体 /24自治体 (67%)	7自治体 /17自治体 (41%)
四国計	愛媛県	高知県
60自治体 /95自治体 (63%)	12自治体 /20自治体 (60%)	25自治体 /34自治体 (74%)

出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」（2018年推計）

四国新幹線期成会設立に至る経緯

2010年 4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」設置

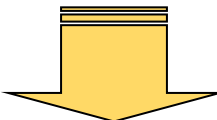
目的：厳しい状況にある四国の鉄道について、地域を挙げてそのあり方を議論する。



1年余りをかけて議論を重ねた結果

2011年 7月 『四国の鉄道活性化への提言』取りまとめ

- ・現在の鉄道ネットワークを維持すること
- ・鉄道の抜本的高速化を進めること



この提言を受けて

2011年11月 「四国の鉄道高速化検討準備会」設置及び、

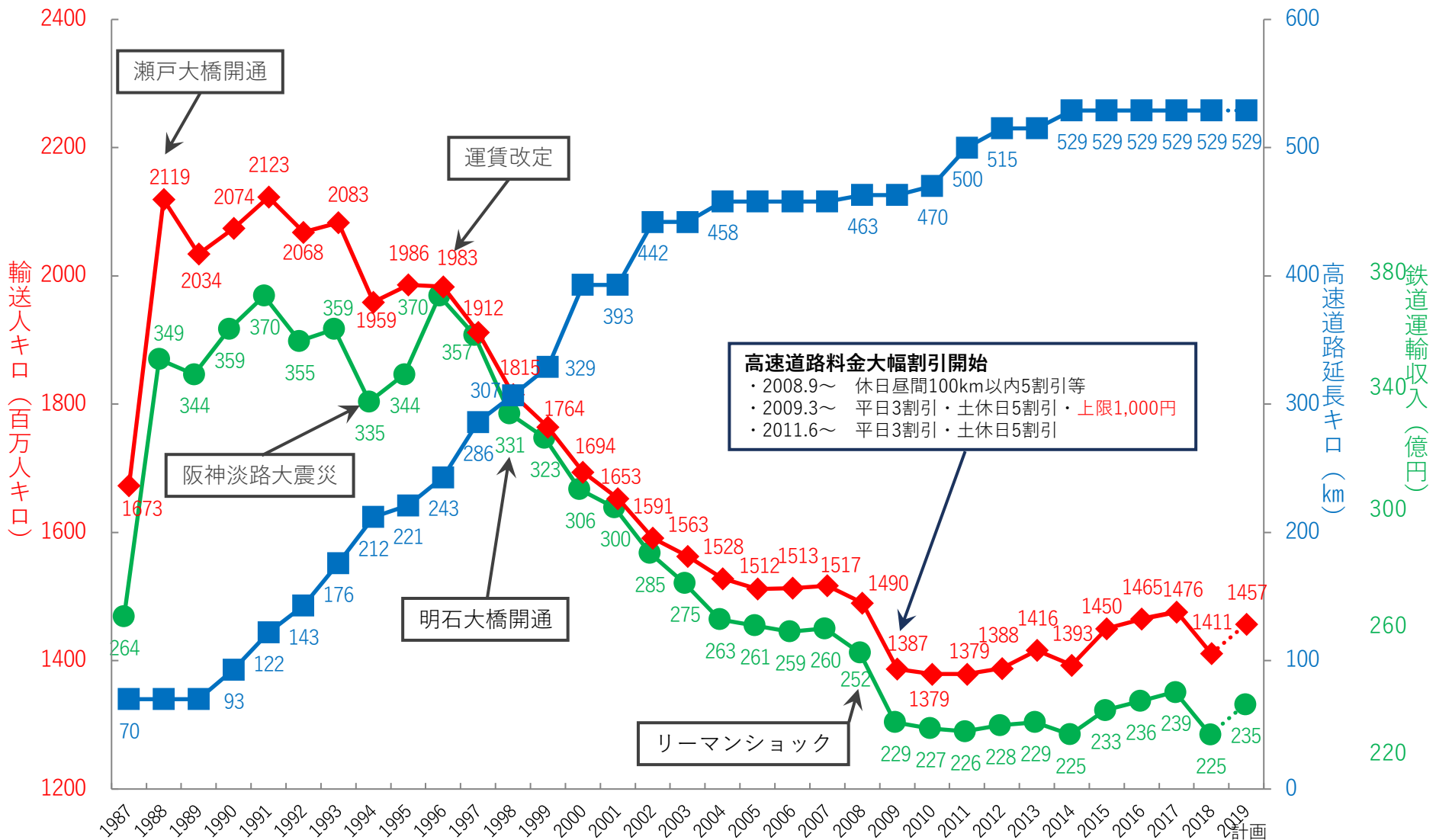
抜本的高速化に向けた基礎調査の実施

2014年 4月 「四国の鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査」の調査結果公表

2014年 9月 「四国の鉄道高速化連絡会」設置

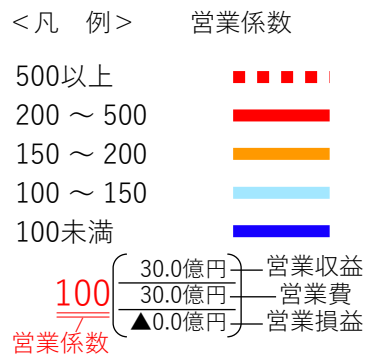
2017年 7月 新推進組織「四国新幹線整備促進期成会」設置

J R 四国の運輸収入、鉄道輸送人キロ及び高速道路延伸の推移



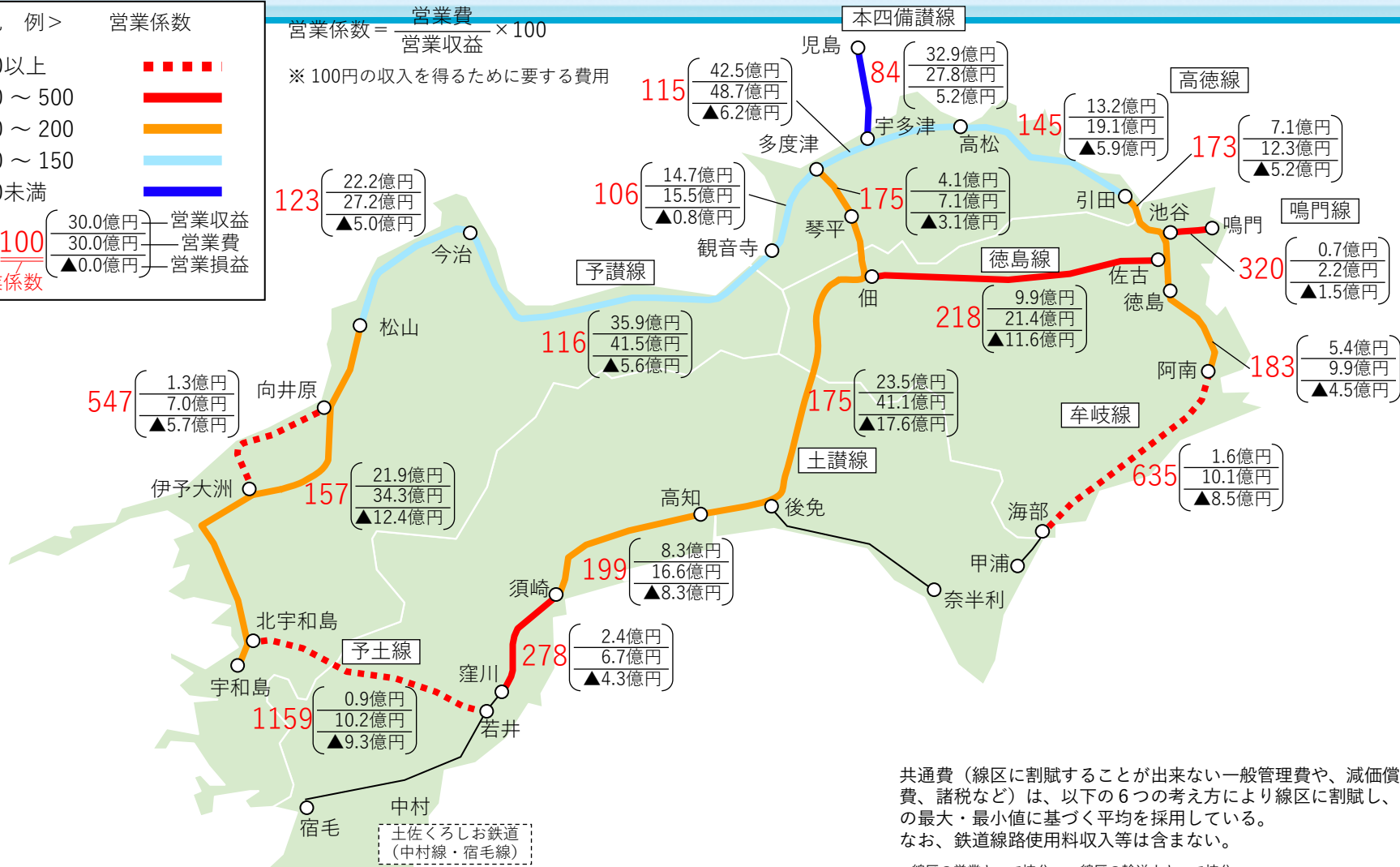
※高速道路延伸キロは年度末の数値、J R 四国調べ

JR四国の線別営業係数（平成25-29年度平均）



$$\text{営業係数} = \frac{\text{営業費}}{\text{営業収益}} \times 100$$

※ 100円の収入を得るために要する費用



共通費（線区に割賦することが出来ない一般管理費や、減価償却費、諸税など）は、以下の6つの考え方により線区に割賦し、その最大・最小値に基づく平均を採用している。
なお、鉄道線路使用料収入等は含まない。

- ・線区の営業キロで按分
- ・線区の輸送人キロで按分
- ・線区の旅客運輸収入で按分
- ・線区の収入で按分
- ・線区の共通費を除く費用で按分
- ・費用の項目別に管理費を直接費の割合で按分
(例：車両管理費 ならば、車両保存費の割合で按分など)

(※1) 国土交通省自動車局編「自動車運送事業経営指標2017年版」をもとに、作成した。

	営業収益 (百万円)	営業費 (百万円)	営業損益 (百万円)	営業係数
JR四国・全線合計 (平成25-29年度平均)	24,838	35,777	▲10,940	144
【参考】バスの場合(平成27年度) 四国内乗合バス12事業者合計(※1)	12,676	14,646	▲1,970	116

四国新幹線期成会設立に至る経緯

2010年 4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」設置

目的：厳しい状況にある四国の鉄道について、地域を挙げてそのあり方を議論する。



1年余りをかけて議論を重ねた結果

2011年 7月 『四国の鉄道活性化への提言』取りまとめ

- ・現在の鉄道ネットワークを維持すること
- ・鉄道の抜本的高速化を進めること



この提言を受けて

2011年11月 「四国の鉄道高速化検討準備会」設置及び、

抜本的高速化に向けた基礎調査の実施

2014年 4月 「四国の鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査」の調査結果公表




2014年 9月 「四国の鉄道高速化連絡会」設置

2017年 7月 新推進組織「四国新幹線整備促進期成会」設置

四国の鉄道高速化検討準備会による基礎調査(2014年)

基礎調査結果の概要

(事業費及び整備効果)

	ケース①	ケース②	ケース③
ルート概要			
整備総延長	477km	143km	302km
概算事業費	4.02兆円	0.73兆円	1.57兆円
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	0.31	0.59	1.03
ルートの 特徴	<ul style="list-style-type: none"> ●海峽部分は海底トンネルを想定 ●平均輸送密度が最大 ●山陽新幹線の代替経路の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ●山陽新幹線への乗り入れを想定 ●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 	<ul style="list-style-type: none"> ●山陽新幹線への乗り入れを想定 ●4県県庁所在地を新幹線で結節 ●投資効率性がある(B/C > 1.0) ●経済波及効果が最大 ●将来的な海峽部分の整備により、山陽新幹線の代替経路を確保

「四国の鉄道高速化検討準備会」(平成26年4月公表)

四国新幹線の概要

四国の新幹線イメージ

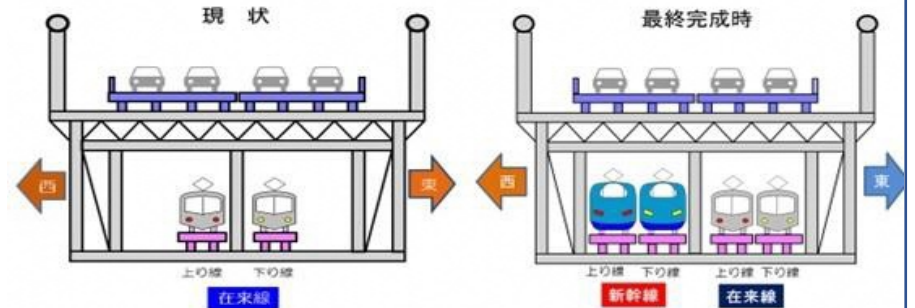


注) 今回の調査では上記ルートを前提とした

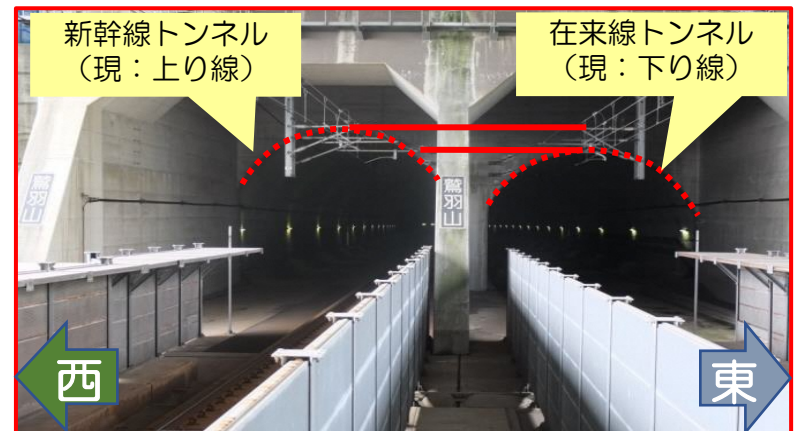
資料: 四国における鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査(2014年)

整備延長	302km
概算事業費(車両費含む)	1.57兆円
費用便益比(B/C)	1.03
経済波及効果	169億円/年

- 岡山と香川を結ぶ瀬戸大橋は、**新幹線2線**、**在来線2線**の走行を前提に設計・建設されており、走行空間が確保されている。



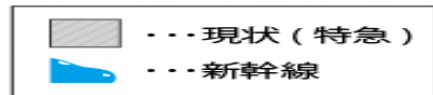
- 瀬戸大橋線の鷲羽山トンネルは、新幹線用と在来線用の2本の複線トンネルが確保されている。



四国新幹線 異次元の時間短縮

四国4県都間

徳島・高松・松山・高知 約 **1** 時間



四国の4県都は概ね1時間以内に

四国4県都 ⇄ 新大阪 約 **1.5** 時間



リニア中央新幹線との連絡により 四国4県都 ⇄ 東京 約 **3** 時間以内



- 四国の新幹線が整備されると、四国内の移動の所要時間が大幅に短縮されるほか、四国の主要各駅から3時間以内に到達できる範囲が、九州や中京に迄拡大し、広域的な交流が可能となる。
- 高松駅～松山駅の所要時間は、現在の142分から42分へ大幅に短縮され、対岸の岡山駅～広島駅の所要時間である35分（山陽新幹線）と、ほぼ同程度になる。

四国新幹線整備促進期成会の設立

2017年7月6日、四経連と四国4県は、全国で唯一新幹線の空白地帯として取り残された四国に、一日も早い新幹線の整備を実現すべく、4県の市長会や町村会、商工会議所、商工会など、多くの行政・経済団体が参画した官民一体、四国一体の活動組織 **「四国新幹線整備促進期成会」** を設立

○ 設立目的

四国の新幹線の整備計画格上げ、早期建設に向けて、関係団体と連携し、四国内外での機運醸成を図るとともに、国等への提言を行うことを目的とする。

○ 構 成 員

(会 長) 四国経済連合会会長またはそれに準ずるもの

(副会長) 4県知事、4県商工会議所連合会会頭・会長

(構成員)

4県県議会議長、四国公共交通議員連盟会長、4県市長会会長、
4県町村会会長、4県市議会議長会会長、4県町村議会議長会会長、
4県商工会連合会会長、4県中小企業団体中央会会長、4県経済同友会代表幹事、4県観光協会会長

46団体



第一回東京決起大会（2017年7月）



四国新幹線の推進体制

四国新幹線整備促進期成会
(会長:千葉四経連相談役)

自由民主党四国ブロック
両院議員会
四国新幹線PT
(座長:山本有二衆院議員)

徳島県四国新幹線導入促進期成会
(会長:近藤 前徳島商工会議所会頭)

香川県JR四国複線電化・新幹線導入期成同盟会
(会長:浜田知事)

愛媛県新幹線導入促進期成同盟会
(会長:中村知事)

高知県鉄道高速化促進期成同盟会
(会長:濱田知事)

中央要望

東京大会

要望活動

地元機運の醸成

大規模シンポ

講演会・勉強会

若年層への発信

調査・研究

四国新幹線整備促進期成会これまでの活動

2014年	3月	基礎調査公表
	5月	国土交通省への要望活動
	7月	自民党四国B両院議員会で基礎調査結果説明、国会議員組織の設立を要望
	10月	四国の国会議員組織「四国新幹線PT」発足
2015年	2月	愛媛県西条市でシンポジウム開催
	5月	国土交通省への要望活動
	8月	国交省、財務省、自民党への要望活動
	12月	同上
2016年	5月	高知県高知市でシンポジウム開催
	6月	国土交通省、自民党への要望活動
	10月	同上
2017年	7月	・四国新幹線整備促進期成会発足、 第1回東京大会開催(約600名)、国交省、財務省、自民党への要望活動
2018年	2月	愛媛県松山市でシンポジウム開催
	6月	新幹線を活かした四国の地域づくりビジョン調査を公表
	7月	岡山県知事と面談し、協力を要請
	〃	第2回東京大会開催(約550名)、国交省、財務省、自民党への要望活動
2019年	2月	香川県高松市でシンポジウム開催(約1000人)
	8月	第3回東京大会開催(約510名)、国交省、財務省、自民党への要望活動
	〃	四国新幹線整備による岡山県への波及効果調査を公表
2020年	7月	国交省、財務省、自民党への要望活動
2020年	8月	twitter公式アカウントの運用開始
2020年	10月	国交省、財務省、自民党への要望活動

四国新幹線期成会の活動～機運醸成

- 「新幹線が**ないのが当たり前**」を「新幹線が**あって当たり前**」に
- 新幹線があることによる**メリット**とないことによる**デメリット**
- 新幹線にまつわる**誤解**を解く
- 四国に新幹線が来るなんてはずがないという**諦め**を**希望**に
- 地方創生にとって新幹線は不可欠だという視点
- 四国新幹線の**真の**受益者である若者への訴求

「日本地図から四国が消滅。イギリス国立鉄道博物館が驚愕の展示」

2017年12月撮影



2018年5月撮影（現在は修正済み）



- イギリス国立鉄道博物館では、2001年にJR西日本から寄贈された0系新幹線車両等を展示
- 新幹線のパネルが更新された際**四国が消滅**
→**新幹線が無いと四国は無くなる？**

※【参照】 ハフポスト(2018/5/14)日本地図から四国が消滅。イギリス国立鉄道博物館が驚愕の展示。[https://www.huffingtonpost.jp/2018/05/14/york-nrm-map_a_23433875/]

※画像：Mei kaigai(@Mitchan_599)の2018/5/9投稿より引用

四国には新幹線があって当たり前

- 四国の人口集積は、既に新幹線整備が進められている北陸や北海道と比べても遜色ない。
- 四国の新幹線は整備されていて当然、むしろ「なぜ四国にはないのか？」と問うべき。



新幹線のない県都（建設中を除く）

新幹線のない県都	人口（人）	整備状況など
千葉県千葉市	972,516	計画なし
愛媛県松山市	511,310	基本計画線。開業時期未定
大分県大分市	478,393	基本計画線。開業時期未定
香川県高松市	427,131	基本計画線。開業時期未定
宮崎県宮崎市	402,632	基本計画線。開業時期未定
和歌山県和歌山市	366,923	計画なし
奈良県奈良市*	356,027	2037年、リニア中央新幹線（名古屋－新大阪）開業予定
高知県高知市	327,575	基本計画線。開業時期未定
沖縄県那覇市*	322,011	計画なし
秋田県秋田市	305,625	基本計画路線・三二新幹線
三重県津市	278,105	計画なし
徳島県徳島市	253,054	基本計画線。開業時期未定
山形県山形市	248,935	基本計画路線・三二新幹線
島根県松江市	201,981	基本計画線。開業時期未定
鳥取県鳥取市	186,960	基本計画線。開業時期未定

地域間競争の現実～高松と金沢の比較から

高松市と金沢市は、ともに城下町として発展してきた都市です。日本を代表する大名庭園の栗林公園と兼六園や、現代アートで人気の美術館がある点などの共通点があります。歴史的にも、高松藩松平家と加賀藩前田家との間で深いつながりがあります。また、両市は、人口規模も類似し、国の出先機関や全国規模の企業等の支社や支店も多く、両地域の拠点都市として発展しています。



兼六園



栗林公園

(写真)香川県観光協会



金沢21世紀美術館



瀬戸内国際芸術祭

(撮影)四国新幹線整備促進期成会

(写真)金沢市観光協会

「特別名勝」 栗林公園は兼六園に完敗



北陸新幹線開業による経済波及効果

日本政策投資銀行
北陸支店による試算



	公表時期	時点	対象時期	対象地域	入込客の属性	直接効果 (億円)	経済波及 効果(億円)
石川県	2013/3	開業前	開業後 1年間	首都圏	ビジネス(宿泊) 観光(宿泊) 計	20 61 81	124
	2016/12	開業後	開業後 1年目	全国	ビジネス(宿泊・日帰り) 観光(宿泊・日帰り) インバウンド(〃) 計	24 320 111 454	678
富山県	2013/3	開業前	開業後 1年間	首都圏	ビジネス(宿泊) 観光(宿泊) 計	16 41 57	88
	2019/11	開業後	開業後 5年目	全国	ビジネス(宿泊・日帰り) 観光(宿泊・日帰り) インバウンド(〃) 計	15 137 47 200	304
福井県	2020/1	開業前	開業後 1年間	首都圏 + 関西圏	ビジネス(宿泊) 観光(宿泊) 計	91 100 191	309

(注1) 各県の開業前の効果は同一手法により試算されているが、福井県は、対象地域を首都圏+関西圏としている。

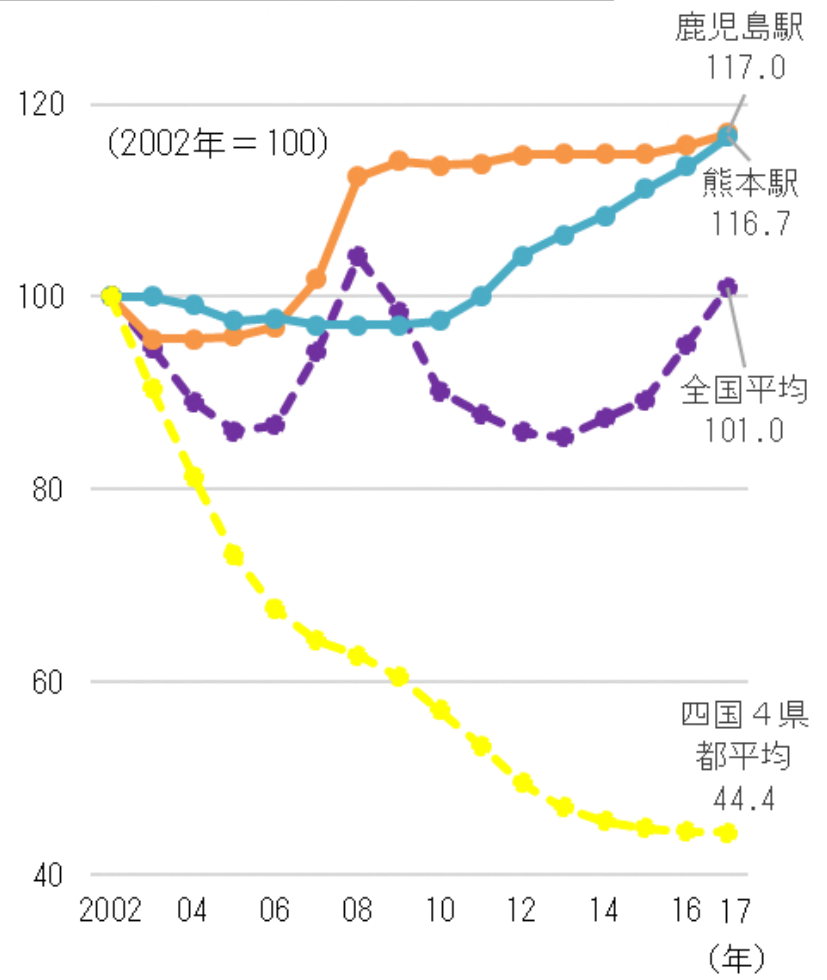
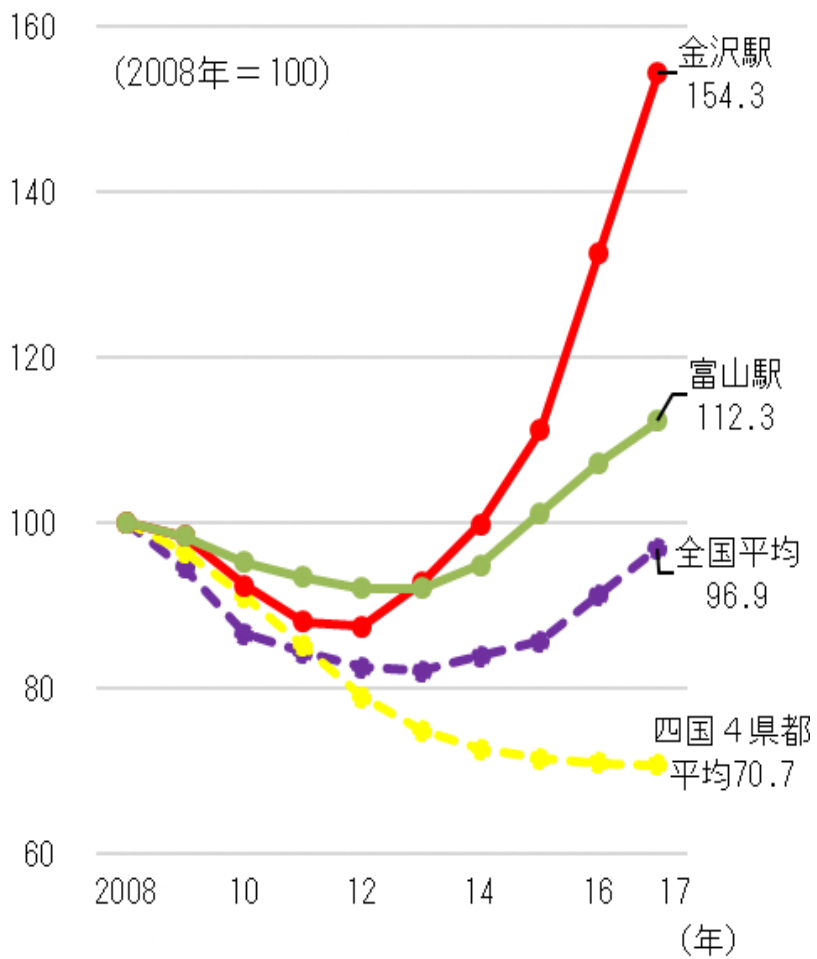
(注2) 石川県、富山県の開業後の効果試算は、他の試算と手法、範囲、対象地域が異なることに留意。

(出典) 日本政策投資銀行北陸支店レポート(2020年2月)

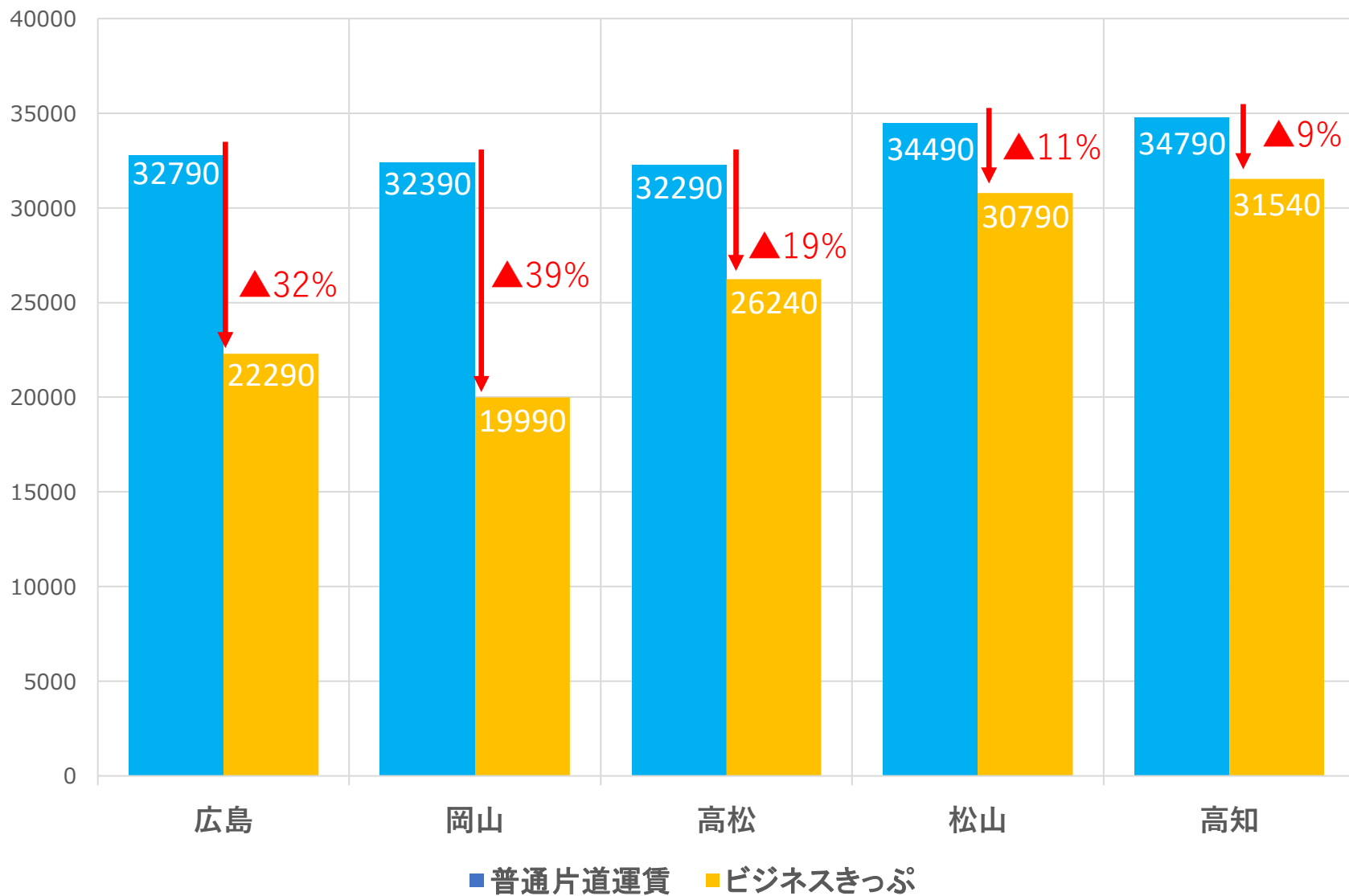
新幹線開業による地価上昇

■ 新幹線が開通した都市では駅中心に地価上昇傾向

新幹線駅周辺の公示地価の変化推移

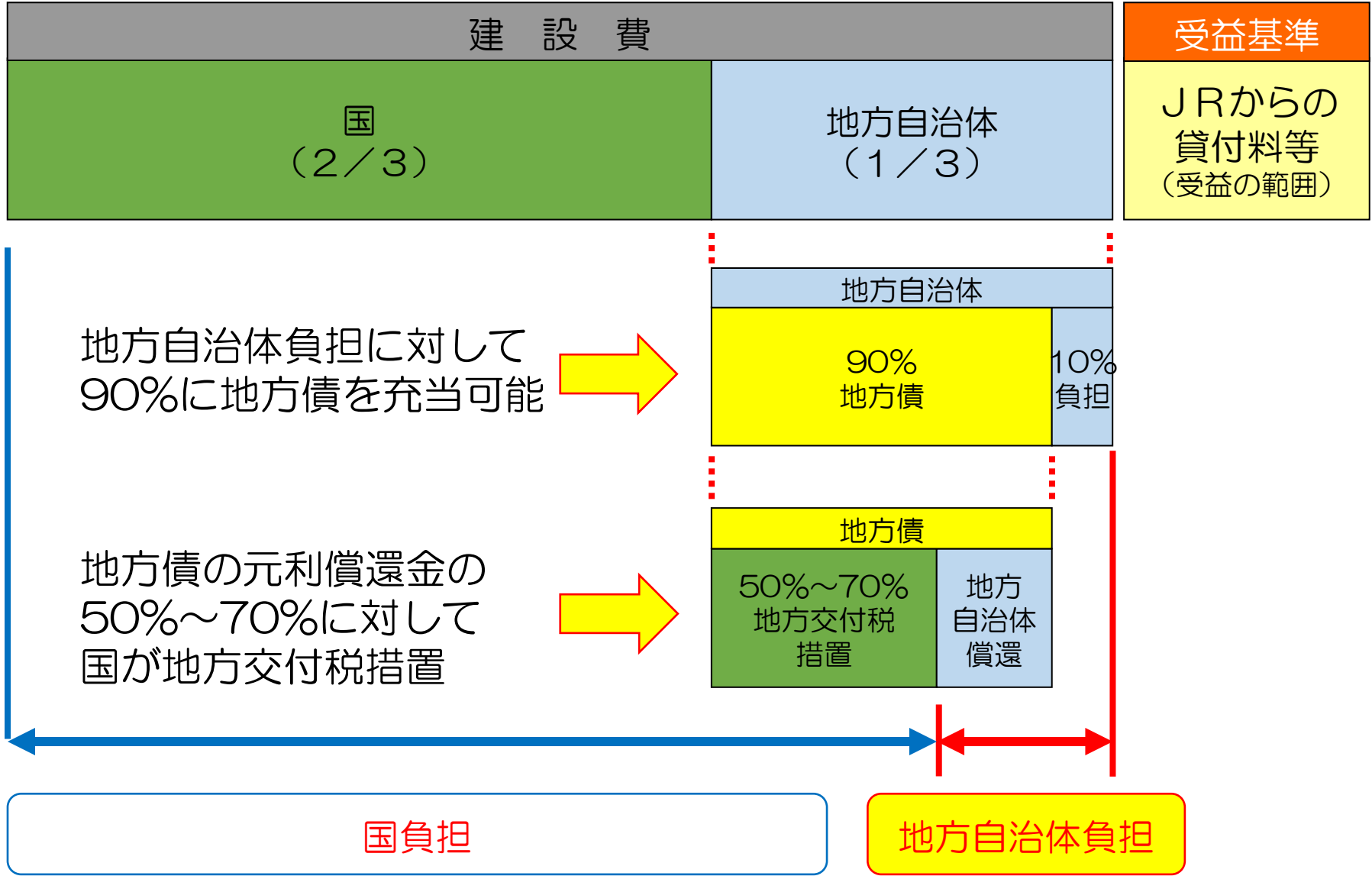


新幹線がない四国の高い航空運賃

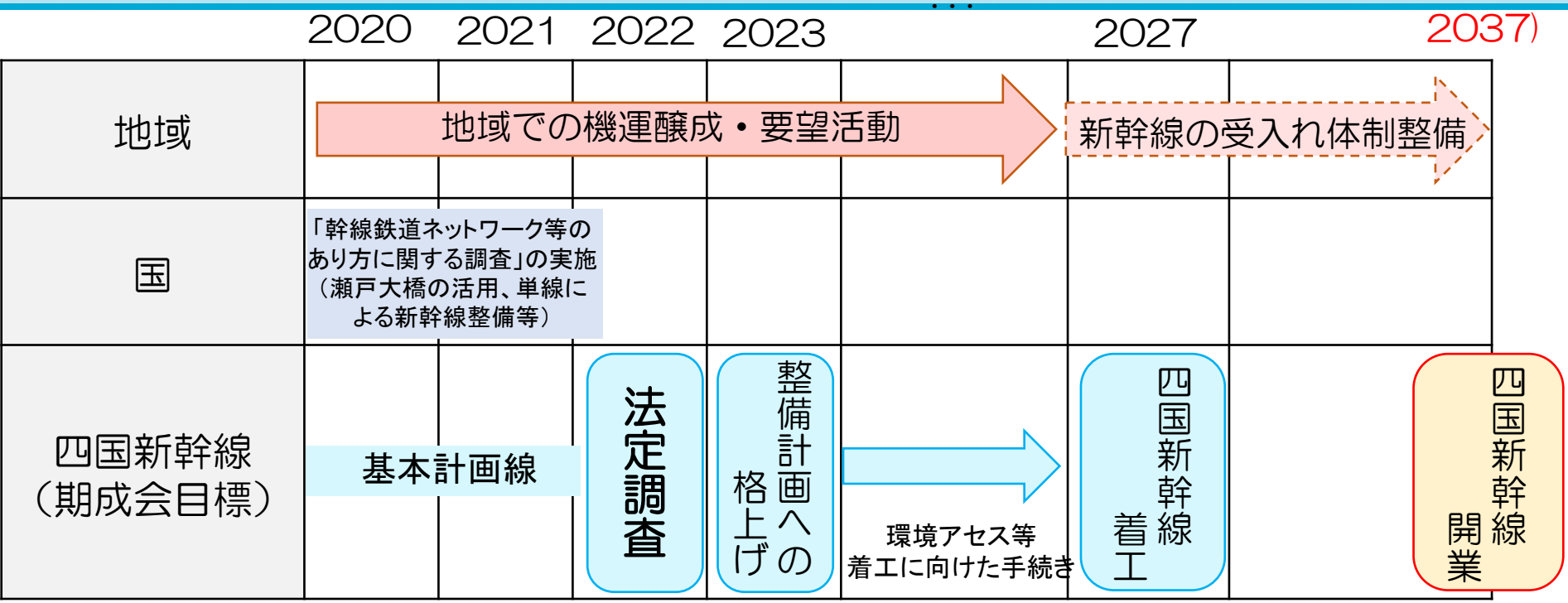


(注) A社の11月30日各地羽田向け第1便web予約運賃(2020年11月16日時点)

新幹線はJRがつくるものではありません



四国新幹線は決して夢まぼろしではありません



整備新幹線の工事計画

リニア中央 新幹線	品川～名古屋	2027年開業予定					リニア中央 全線開業
	名古屋～新大阪	2027年着工予定 2037年開業予定					
北陸	金沢～敦賀	2023年度末開業予定					北陸新幹線 全線開業
	敦賀～新大阪	※1	2023年着工想定 2037年開業想定				
九州	武雄温泉～長崎	2022年度開業予定					九州新幹線 全線開業
	新鳥栖～武雄温泉 (フル規格整備の場合)	※2	2022年着工想定 2034年開業想定				

※1：北陸（敦賀～新大阪）はスケジュール未定

※2：九州（新鳥栖～武雄温泉）は整備方式未定

地域間競争を勝ち抜くために

全ての地方は、程度の差はあれ、四国と同様、人口減少に苦しんでいる。

全ての地方は、地域の特色はあれ、四国と同様、様々な生き残り策を講じている。

地方創生 = 地域間競争 / 生き残り競争

**四国は、他地域と同じ土俵で戦えるのか？
(新幹線なしで戦えるのか？)**

四国に変革をもたらす「装置」は新幹線！

新幹線と地域づくりを考える調査事業

四国全体のビジョン

新幹線を活かした地域づくりに取り組んでいくため四国アライアンスと四国新幹線整備促進期成会の協働でビジョン調査を実施し、3つの基本戦略を提案（2018年6月）

- 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
- ②新幹線を軸に、「四国全域の成長力を底上げ」
- 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」

四国各地のまちづくり

四国各地で新幹線をより身近な課題として考えてもらえるために、県都での新幹線駅を中心としたまちづくり調査を四国アライアンスと共に行う（2021年度事業として実施）

四国の新幹線とまちづくり調査の概要

調査テーマ

➤ 県都のまちづくりの観点から新幹線駅はどこに置くべきか？

- ・ 新幹線駅を中心にどのようなまちづくりを目指すのか？
- ・ 新幹線を活かして、県都の魅力をどう高めるのか？

➤ 新幹線効果を県内に波及させるために何が必要か？

- ・ 新幹線駅をハブとして2次交通をどう整備するのか？
- ・ 産業政策・雇用創出に新幹線をどう活かすのか？

現時点での各地ごとの議論の熟度・進捗には大きな差があることから、各地の事情に応じた検討とする。



調査項目

- 新幹線駅の候補地点の選出と開発の方向性（福井、長崎の調査）
- 各地点のメリット・デメリットおよび既存都市計画との関係の整理
- 現状の二次交通の評価、あるべき将来像、課題の整理（県都以外の都市、空港との接合等）
- 新幹線が実現すれば可能が高まる域外企業の誘致と既存産業との相互作用
- 生活面、文化面での具体的な効果（通学通勤範囲の拡大、スポーツ振興など）

(新) 高松駅イメージ図

1. JR高松駅付近

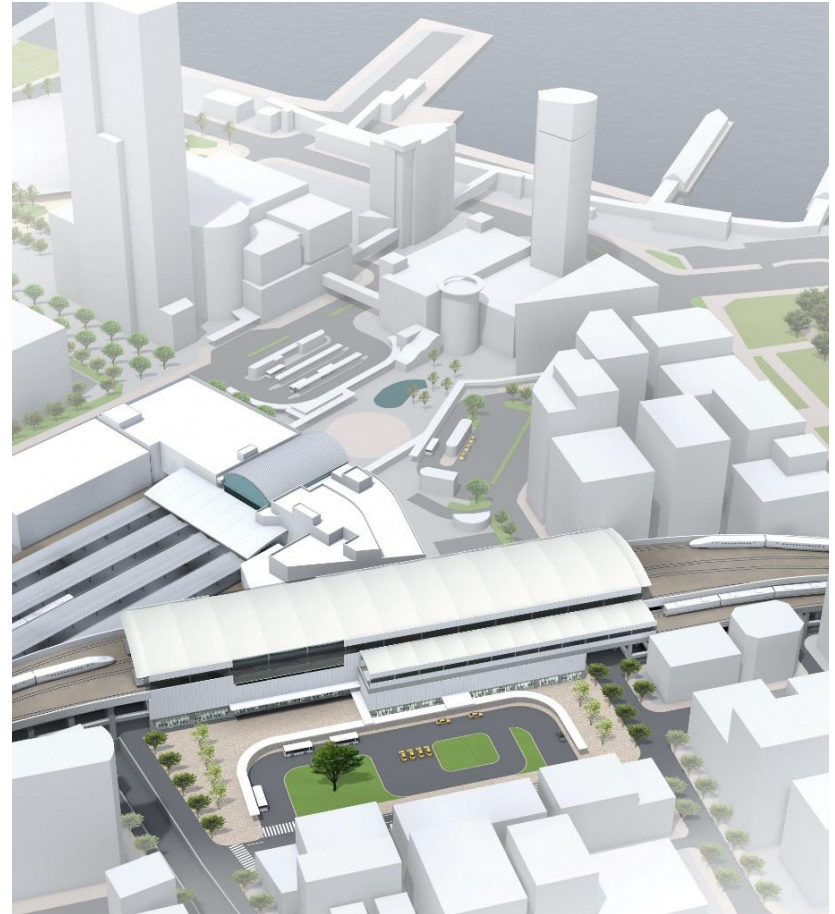
《計画概要》

・ 現在の高松駅に併設し、かつ徳島方面への路線延伸を考慮して作成したイメージ図です。高松城址を避けて徳島方面へ延伸させるため、現在の高速バスターミナル付近にホームを設置する計画としています。なお、琴電高松築港駅につきましても、交通結節点機能を向上する観点から、新幹線に平行して駅を設置する計画としています。

《まちづくり等》

・ 高松駅周辺、サンポート地区については、オフィスビル、コンベンション施設等が整備されており、さらに今後、総合体育館の整備が計画されています。新幹線整備により、関西や四国各県と高松が直結され、これらの施設の利用価値が高まることが期待されます。

・ また、高松駅は、JR在来線、琴電、路線バス、高速バスターミナルがあり、ここに新幹線が整備されることにより、一気に交通結節機能が高まります。今後、新幹線整備の経済効果を香川県全域に拡充させるためにも、利便性が高く、各交通機関の特性を活かせる、持続可能な公共交通ネットワークとして整備を進める必要があります。



長崎 100年に一度のまちづくり



(写真) 長崎市ホームページ

SNS事業と応援キャラクター「つなぐん」

- 2020年8月3日にtwitter公式アカウントの運用開始。
- これまで声の届きにくかった若い方たちを中心に四国新幹線の情報を発信し、四国新幹線への理解を深めていただくとともに、機運醸成を図ることを目的とする。
- twitterでは、四国新幹線に関する情報、四国新幹線の概要・必要性、イベント情報、他の新幹線の情報を発信するほか、四国新幹線に対する意識調査を実施予定。
- twitterの投稿者には、四国の新幹線応援キャラクター「つなぐん」を任命。
- 名前の由来は、四国4県を「つなぐ」、四国と大都市を「つなぐ」、四国と全国の都市を「つなぐ」願いを込めて命名。



@tsunagun_459

フォローしてくれると嬉しいな～！



YouTubeでの活動①

YouTubeチャンネル

- 2021年5月にチャンネル作成。
- オンラインセミナー等を中心に投稿。
- チャンネル登録者数152人、最大視聴回数7148回（2021年12月末）。

四国新幹線整備促進期成会
チャンネル登録者数 152人

ホーム 動画 再生リスト チャンネル 概要

アップロード動画 ▶ すべて再生

2021年9月17日開催
香川経済同友会
第1回四国新幹線推進特別委員会
四国の生き残り特新幹線
講師：四国新幹線整備促進期成会 代表事務局
四国経済連合会 特任理事 石田 伸輔 氏
1:20:11

四国新幹線整備促進期成会
**四国の新幹線を考える
オンラインセミナー**
1:35:01

四国新幹線
どうやって作るの？
9:13

【講演】四国の生き残り特新幹線
622 回視聴・2 か月前

四国の新幹線を考えるオンラインセミナー（2021年3月1...
934 回視聴・8 か月前

四国の新幹線PR動画
7149 回視聴・8 か月前



▶ チャンネル登録はこちら

YouTubeでの活動②

YouTubeイベント

- 2021年11月14日、愛媛県新幹線導入促進期成同盟会の主催により、「それいけ！四国新幹線」が開催。
- STU48センターの瀧野由美子さん、ダーリンハニー吉川正洋さんをゲストに四国新幹線の概要等をクイズ形式で紹介。
- 視聴回数**2.2万回**を突破（2021年12月末）。



COME ON SHIKOKU!!

さあ、次は四国の番だ。

STU48 瀧野由美子 & ダーリンハニー 吉川正洋

それいけ！ 四国新幹線

YouTube 配信 参加無料

2021 11/14 SUN 14:00 START

鉄道BIG4のダーリンハニー吉川さん、数オタとしての存在感を増しているSTU48瀧野さんのお二人をお招きして、四国新幹線効果!? 必要性を楽しく学ぶ1時間!

南海放送の公式YouTubeチャンネルで配信します。
どなたも参加無料。イベントの後半にはお二人への質問コーナーも。

視聴方法
南海放送YouTubeチャンネルにて配信します。
左記QRコードを読み込み、ご視聴ください。

問合せ先（平日の8:30～17:15）
愛媛県 企画総務部 政策企画課 地域政策課 交通政策グループ
TEL 089-912-2251 / E-mail chikiseisak@prefhime.jp

主催：愛媛県新幹線導入促進期成同盟会

全国の基本計画路線の声を一つに

整備新幹線と並行して基本計画路線の整備促進を！

**新幹線財源の思い切った拡充、
新幹線整備の仕組みの抜本的改革**

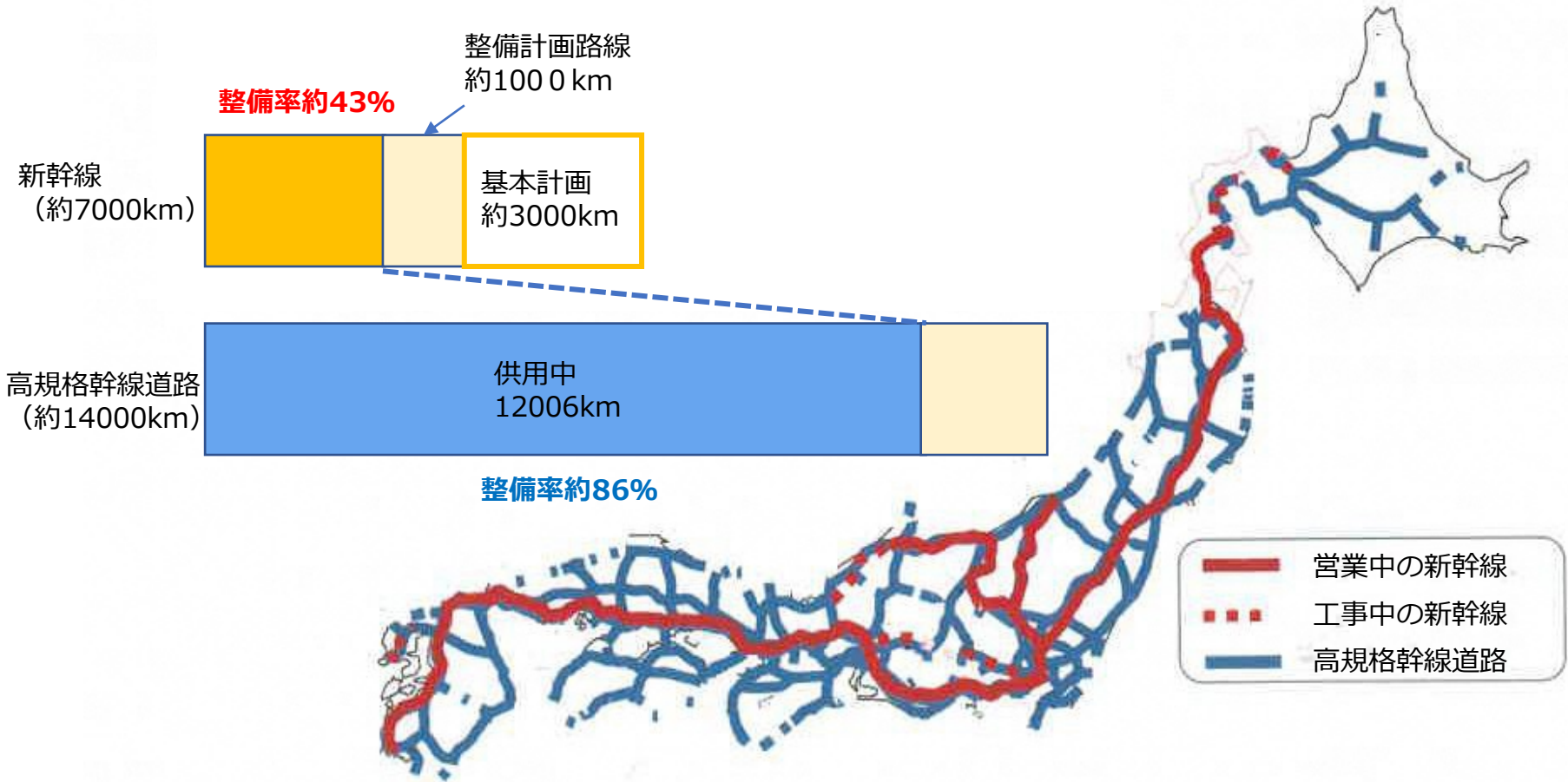
**事業費の地方負担の軽減と
受益の少ない自治体の理解が得やすい仕組み**

デジタル田園都市国家構想においても新幹線は必要

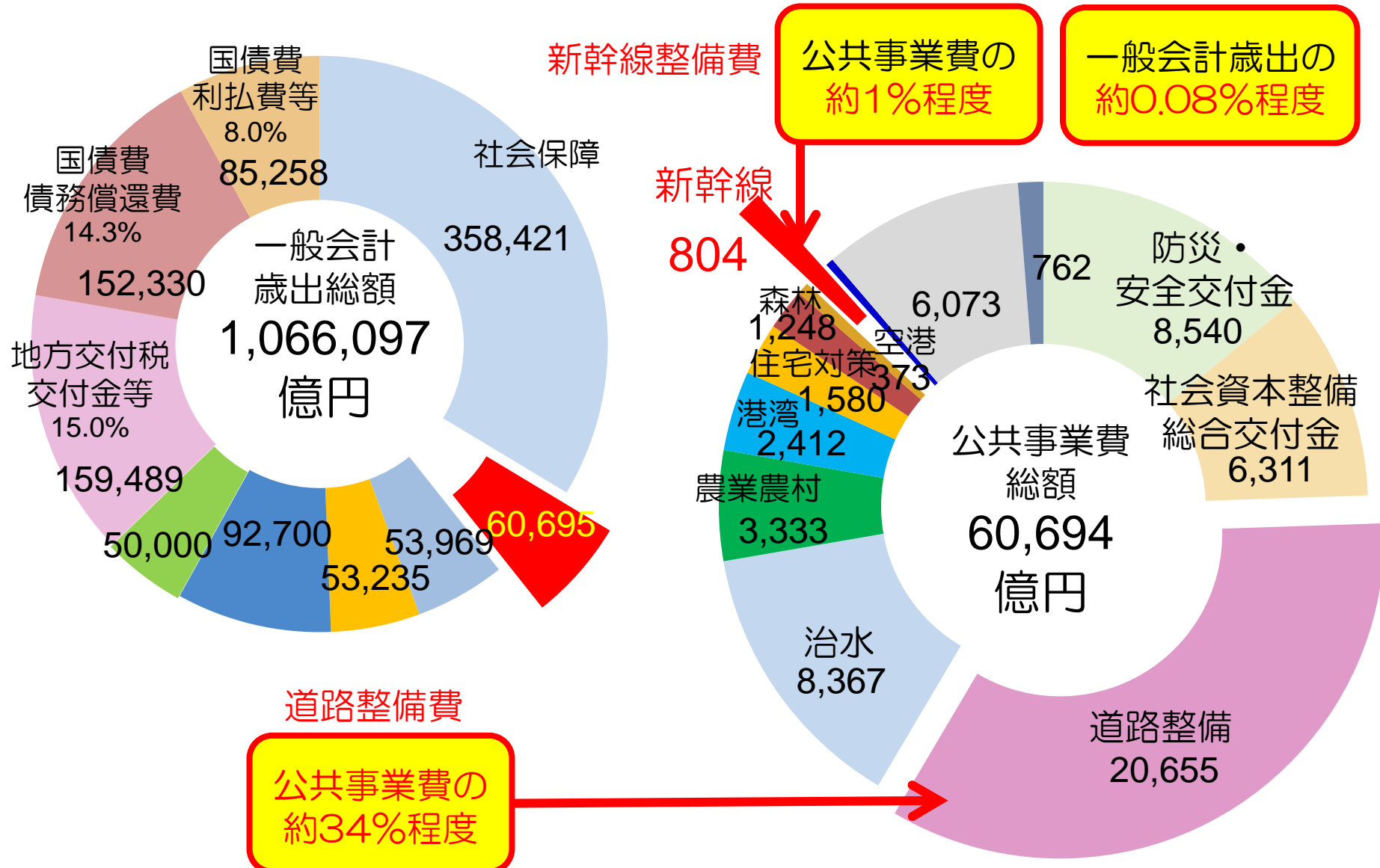
カーボンニュートラル実現に鉄道回帰を！

高速道路と新幹線ネットワーク

新幹線と高速道路は、いずれも1950年代後半から世界銀行の融資も得て建設を開始したが、60年の間に高速道路が計画の9割近くの12000kmを供用したのに対して、新幹線は当初の計画の7000kmのうち43%が開業したに過ぎない。その背景にはモータリゼーションの急速な進展だけでなく、受益による財源（主に通行料）を国全体でプールした高速道路に対して、国鉄民営化で新幹線を譲渡されたJR3社にのみ財源が蓄積したことがあげられる。



道路の予算は新幹線の25倍！

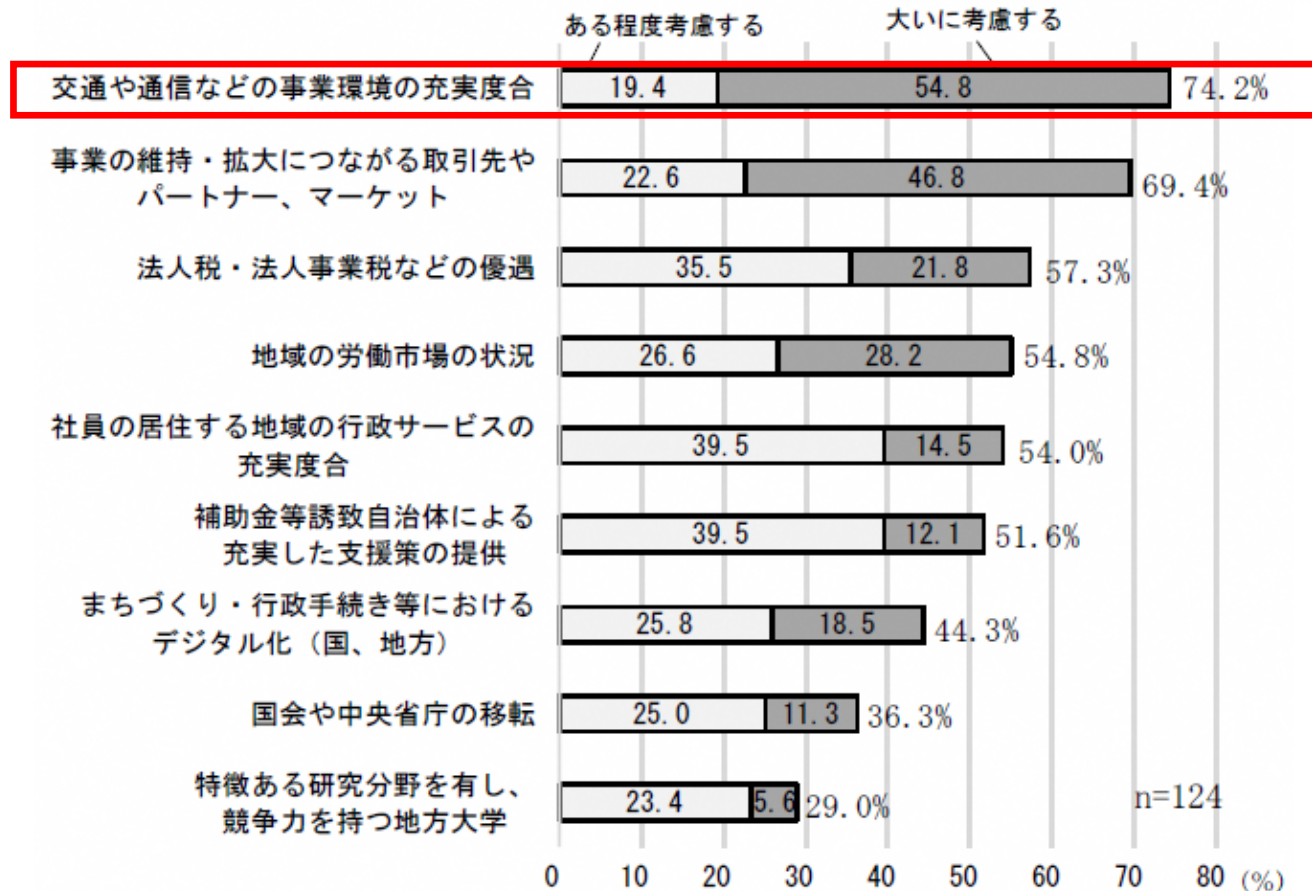


【出典】財務省 令和3年度予算政府案
 「令和3年度予算のポイント」「国土交通省・公共事業関係予算」

アフターコロナ時代の東京一極集中の見直し

- 本社機能の移転や地方拠点の拡充等の検討において考慮する事項では、「交通や通信等の事業環境の充実度合」が一番回答が多い結果となった。
- テレワークを安定的に行える通信環境を整備するとともに、「緊急時でも本社や拠点に円滑にアクセスできる交通インフラの整備がこれまでも増して欠かせない状況となっている。」

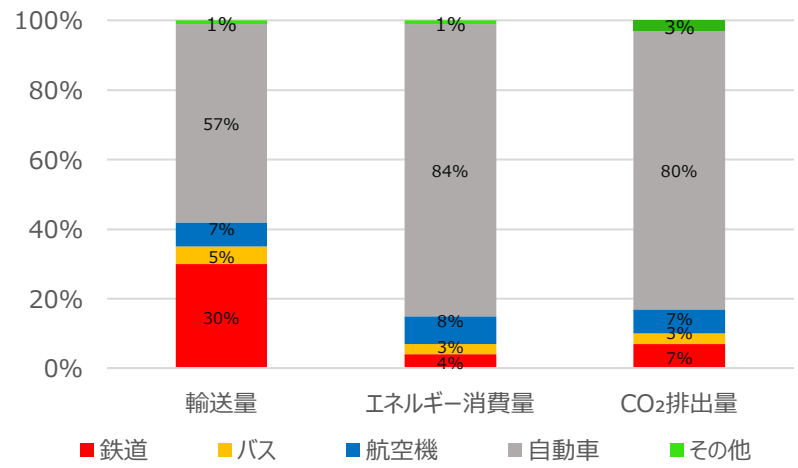
4. 地方都市への本社機能の移転や地方拠点の拡充・強化の検討において 考慮する事項



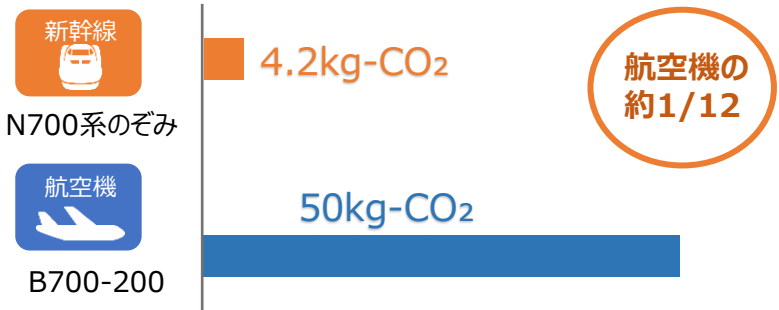
カーボンニュートラルのために新幹線を

■ 政府は2050年カーボンニュートラルを目指し、脱炭素施策の実施・検討を進めている。鉄道は国内全体の旅客輸送量の約30%を担っているが、CO₂排出量では全体の7%程度と、他の輸送モードと比較してエネルギー効率に優れている。

旅客輸送における輸送量・エネルギー消費量・CO₂排出量分担率

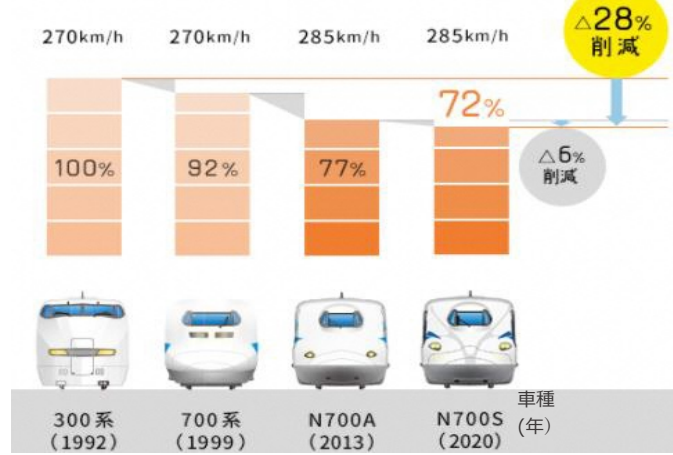


新幹線と航空機の比較 (東京～大阪)
CO₂排出量(1座席当たり)



■ 各鉄道会社では、鉄道の更なる環境負荷の低減を図るため、エネルギー効率の良い省エネ型車両の導入、鉄道施設への省エネ設備や再生可能エネルギーを利用した発電設備の導入などの促進、環境性能の向上に資する鉄道システムの技術開発を推進している。新幹線についても、車両の軽量化や走行抵抗の低減等により、速度向上を実現しつつ、エネルギー消費量の抑制が図られている。

東海道新幹線の車種別電力消費量の比較



出典：JR東海アニュアルレポート2020

※東京～新大阪を最高速度で走行した場合のシミュレーション⁴⁰

- 新幹線という国家プロジェクトの実現は、数年単位の短い期間で結果を産み出せるものではありません。
いかに運動の熱を冷まさず、次の世代へと繋げていくのが最大の課題。
- 各地の新幹線期成会・同盟会の皆さんとは、良い意味で地域力を磨き、競いながら、一方で団結して国を動かしていきたいと思っております。

ご清聴ありがとうございました。



さあ、次は四国の番だ。