

【 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つの島へ ～



2023年10月13日

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 山崎 隆司

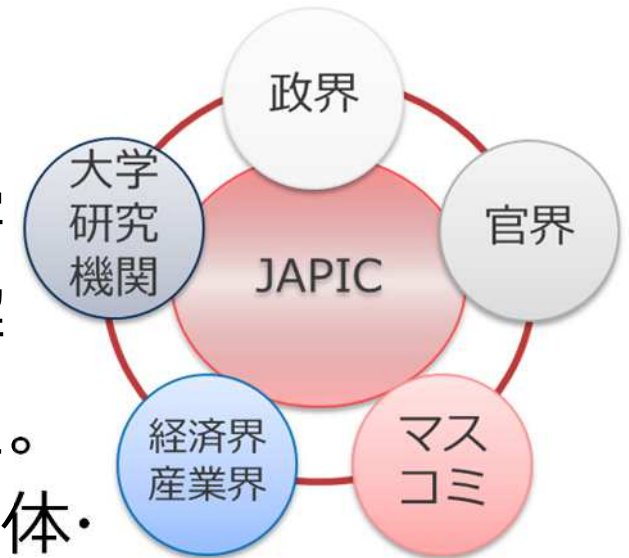
日本プロジェクト産業協議会 (JAPIC)

沿革

1983年4月 社団法人設立

活動目的

民間諸産業による業際的協力と産学官の交流を通じ、国家的諸課題の解決に寄与し、日本の明るい未来を創生。



会員

43業種221社の団体・企業・地方自治体・大学・NPO等で構成。年間延べ約1万人が国益・公益的立場で活動企画、政策提言。

会長

進藤 孝生 日本製鉄(株)代表取締役会長

副会長

宮本 洋一 (一社)日本建設業連合会 会長

今井 誠司 (株)みずほフィナンシャルグループ 取締役会長

垣内 威彦 三菱商事(株) 取締役会長

中村 英夫 東京都市大学 名誉総長

国土・未来プロジェクト研究会

設立

2015年

狙い

国土の安全性・快適性・活力を高め、これからの国土造りに資するプロジェクトを民間の視点・発想で発信・提言。

組織

最高顧問：中村英夫（JAPIC副会長）

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：民・官・有識者（約50団体・約120名）

活動経緯

2017年「提言！次世代活性化プロジェクト」出版
（約140のプロジェクトを提言）

2022年3月「国土造りプロジェクト」シンポジウム開催
（12の重点プロジェクトを発表。その後各地でシンポ開催。）

2022年10月「JAPIC国土造りプロジェクト構想」出版
（大手書店・Amazon等で販売）



国土造りプロジェクト構想(12の重点プロジェクト)

<http://www.japic.org/information/240.htm>



7.神戸空港



8.四国新幹線



9.瀬戸内クルーズ



10.下関北九州道路



1.津軽海峡トンネル



2.鎌倉交通改善



3.東京外濠地区



4.駅まち空間



5.東海道由比地区



6.中川運河水辺地区

1.津軽海峡トンネル

2. (1) 日光の交通改善
(2) 鎌倉の交通改善
(3) 京都の交通改善

3.外濠(市ヶ谷～飯田橋)地区再生

4.大都市の都心辺縁部における駅まち空間再構築

5.東海道由比地区での強靱な国土交通軸確保

6.中川運河水辺地区再生



12.豪雨災害



11.沖縄本島ツインゲートウェイ

11.沖縄本島ツインゲートウェイ

12.気候変動による豪雨災害へ備える

四国の発展

◆ 四国の発展は観光で

- 観光は四国の将来を支える産業
- 四国は自然、歴史・文化、人情が大きな魅力
- 大きな流れとチャンスを活かせる



- 課題の整理と提言 **四国版・観光立国論**
- どういう取り組みをするか
- 総合的な展開を目指す **インフラ整備とソフト整備**
- インフラ整備で**四国新幹線**は特に重要
- 四国新幹線を活用した**地域開発**

四国の魅力 自然



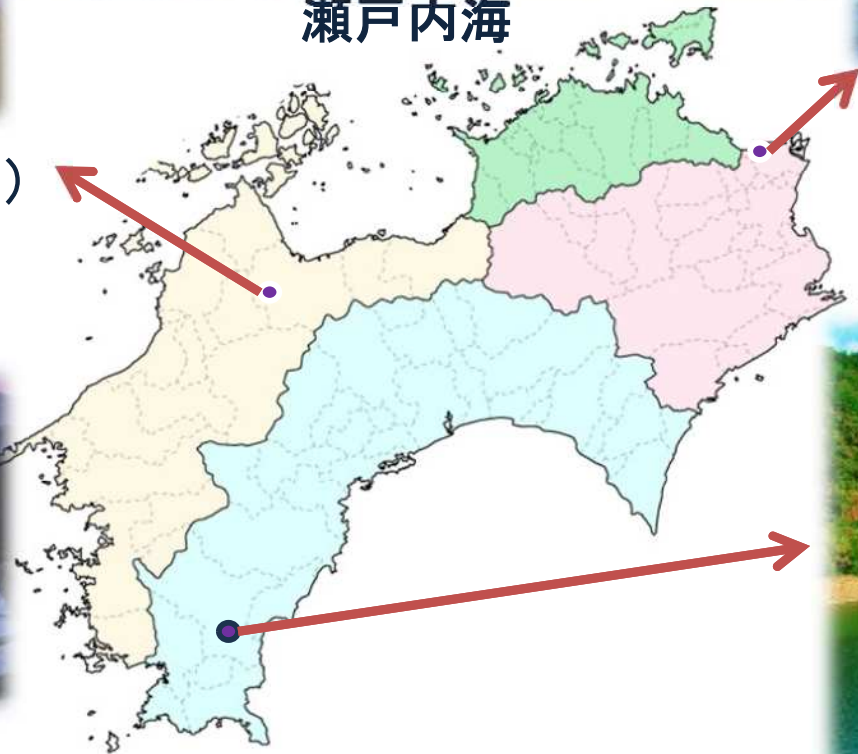
石鎚山(愛媛県西条市)



瀬戸内海



鳴門の渦潮(徳島県鳴門市)



棚田(愛媛県泉谷)

出典:愛媛県HPより



四万十川(高知県)

出典:国交省四国HPより

四国の魅力 歴史・文化(文化)

お遍路・おせったい・金刀比羅宮・道後温泉



お遍路

出典:国交省四国HP



金刀比羅宮

出典:香川県HP



おせったい

出典:国交省四国HP



道後温泉

出典:松山市HP

四国の魅力 歴史・文化(祭り)

西条まつり

江戸時代から続く五穀豊穡を感謝する神事。奉納される屋台（だんじり、みこし、太鼓台）の数は日本一ともいわれる（愛媛県西条市）



旧金毘羅大芝居 現存する日本最古の芝居小屋であり毎年「四国こんびら歌舞伎大芝居」が開催されている（香川県琴平町：国指定重要文化財）



復元塩田

塩づくりの歴史を後世に伝えるため、塩田を復元。昔ながらの塩づくりを体験できる（香川県宇多津町）

野間獅子連中

継ぎ獅子（つぎじし）と呼ばれる伝統的な獅子舞（愛媛県今治市：県指定無形民俗文化財）



土佐の神楽

高知県の四国山地に沿う地域に伝わる神楽の総称で各地の保存会により伝承されている（国指定重要無形民俗文化財）



よさこい祭り

高知市内の演舞場などで鳴子を持った踊り子や装飾された地方車（じかたしゃ）が個性を競う



阿波人形浄瑠璃 多数の人形座が伝統を支え、農村舞台など屋外での公演も特徴的（国指定重要無形民俗文化財）



阿波おどり

400年の歴史を持つ日本三大盆踊りのひとつで、盆踊りの中では国内最大規模を誇る（徳島県）

四国の魅力 歴史・文化(城郭)

現存12天守閣の内、4つが四国



▲松山城 (愛媛県松山市)



▲丸亀城 (香川県丸亀市)



▲宇和島城 (愛媛県宇和島市)



▲高知城 (高知県高知市)

四国の魅力 歴史・文化(芸術等)

直島・大塚美術館・牧野植物園・マイントピア別子



直島

出典: 香川県HP



牧野植物園

出典: 牧野植物園HP



世界26カ国190余りの美術館が所蔵する西洋名画を陶板で原寸大に再現して展示する陶板名画美術館

大塚国際美術館

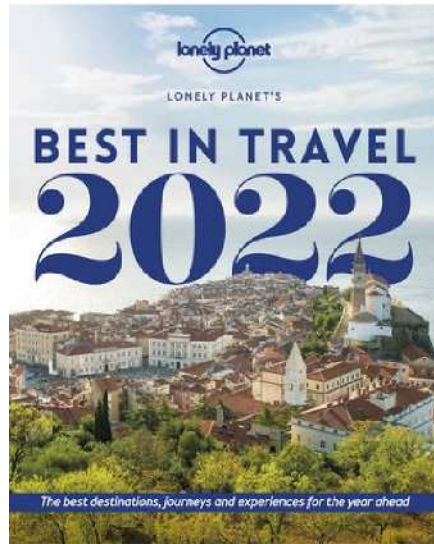
写真は、大塚国際美術館の展示作品を撮影したものです



マイントピア別子 出典: マイントピア別子HP

四国の魅力に海外の目が向く チャンス到来

Lonely Planet's Best in Travel 2022 (地域部門)



- 1位 西部フィヨルド(アイスランド)
- 2位 ウェスト・バージニア州(アメリカ)
- 3位 シーサンパンナ・タイ族自治州(中国)
- 4位 ケント州ヘリテージコースト(英国)
- 5位 プエルトリコ
- 6位 四国(日本)

WEF (ダボス会議) Travel & Tourism Development Index 2021



【Travel & Tourism Development Index 2021 overall rankings】

- | | |
|---------|------------|
| 1位 日本 | 6位 スイス |
| 2位 アメリカ | 7位 オーストラリア |
| 3位 スペイン | 8位 イギリス |
| 4位 フランス | 9位 シンガポール |
| 5位 ドイツ | 10位 イタリア |

観光の語源

観光



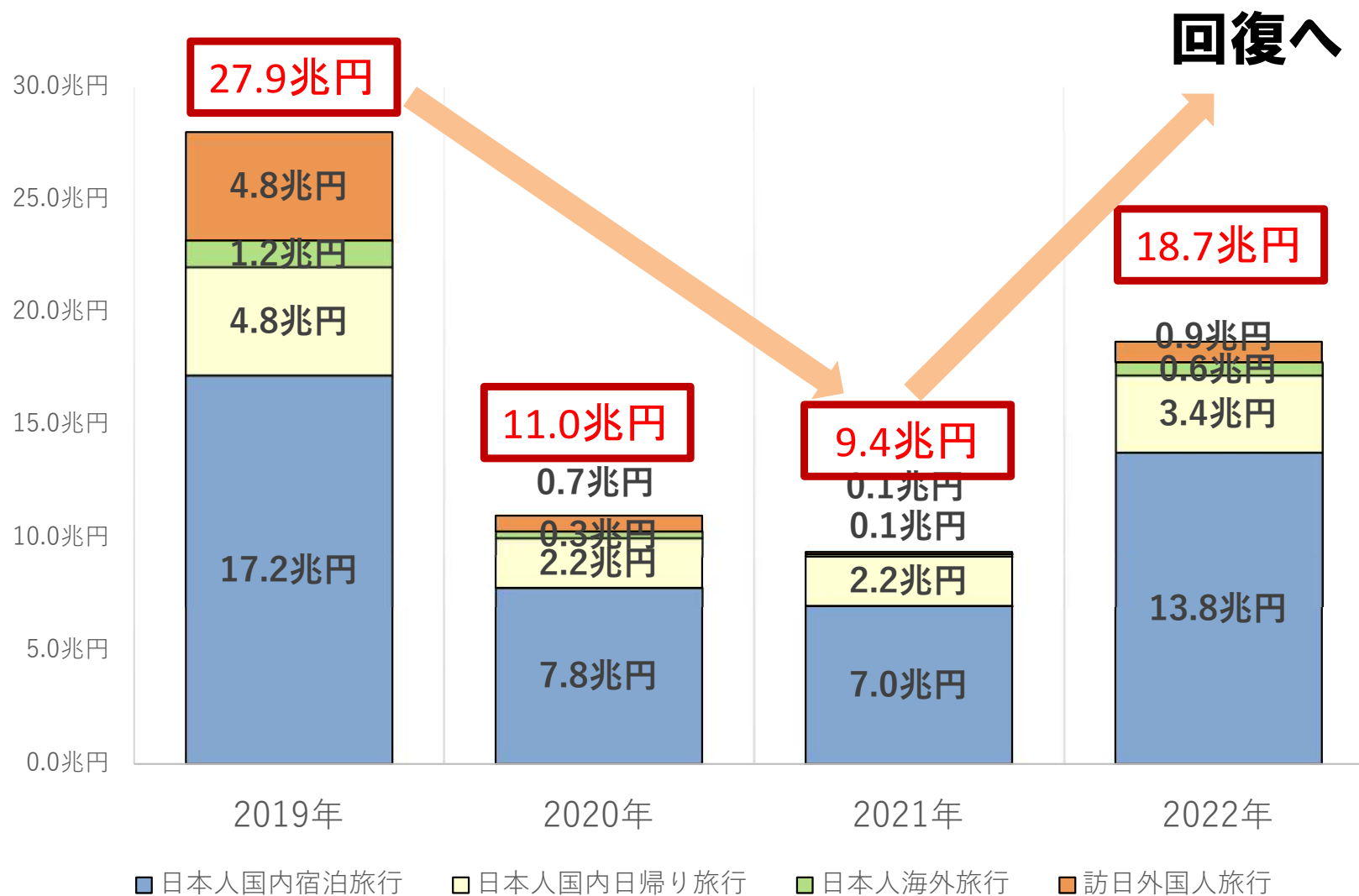
国の**光**を**観**る

中国の儒教の経典である四書五経の一つ『易経（えききょう）』の「観国之光、利用賓干王」による。国の光を観るは、もって王たるの賓によろし、（くにのひかりをみるは、もっておうたるひんによろし）

「**光**」は**文物、政治、暮らし向き、風俗などで優れたもの**
「**観**」はただ漠然と見るのではなく「よくみる」。「しめす」の意味もある。つまり、観る、観せるの意味をもつ。

（（財）日本交通公社『現代観光用語辞典』）

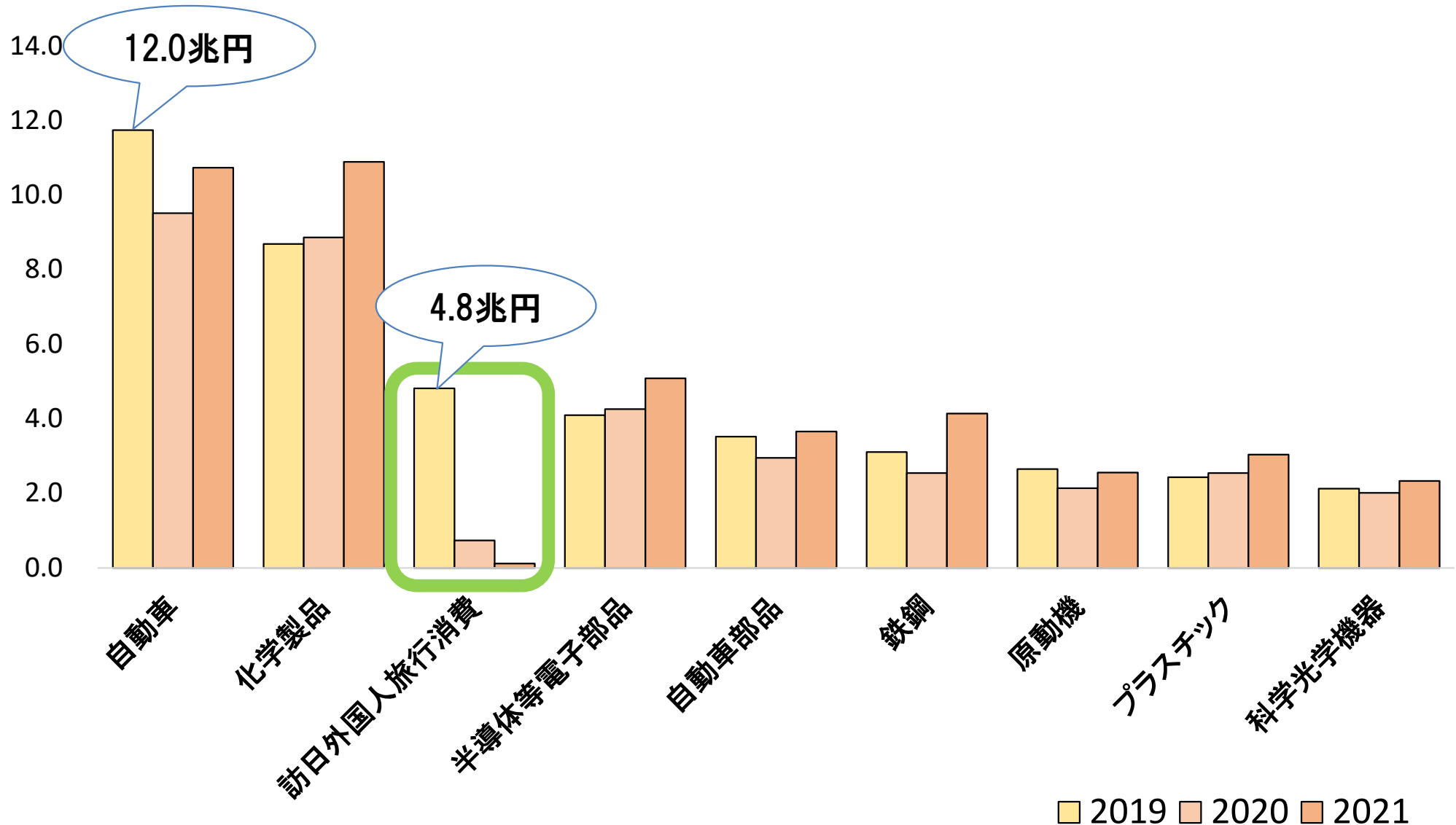
日本国内における旅行消費額の推移



資料: 観光庁「旅行観光消費動向調査」年間値(確報)概要資料に基づき日観振作成

訪日外国人旅行消費額と製品別輸出額との比較

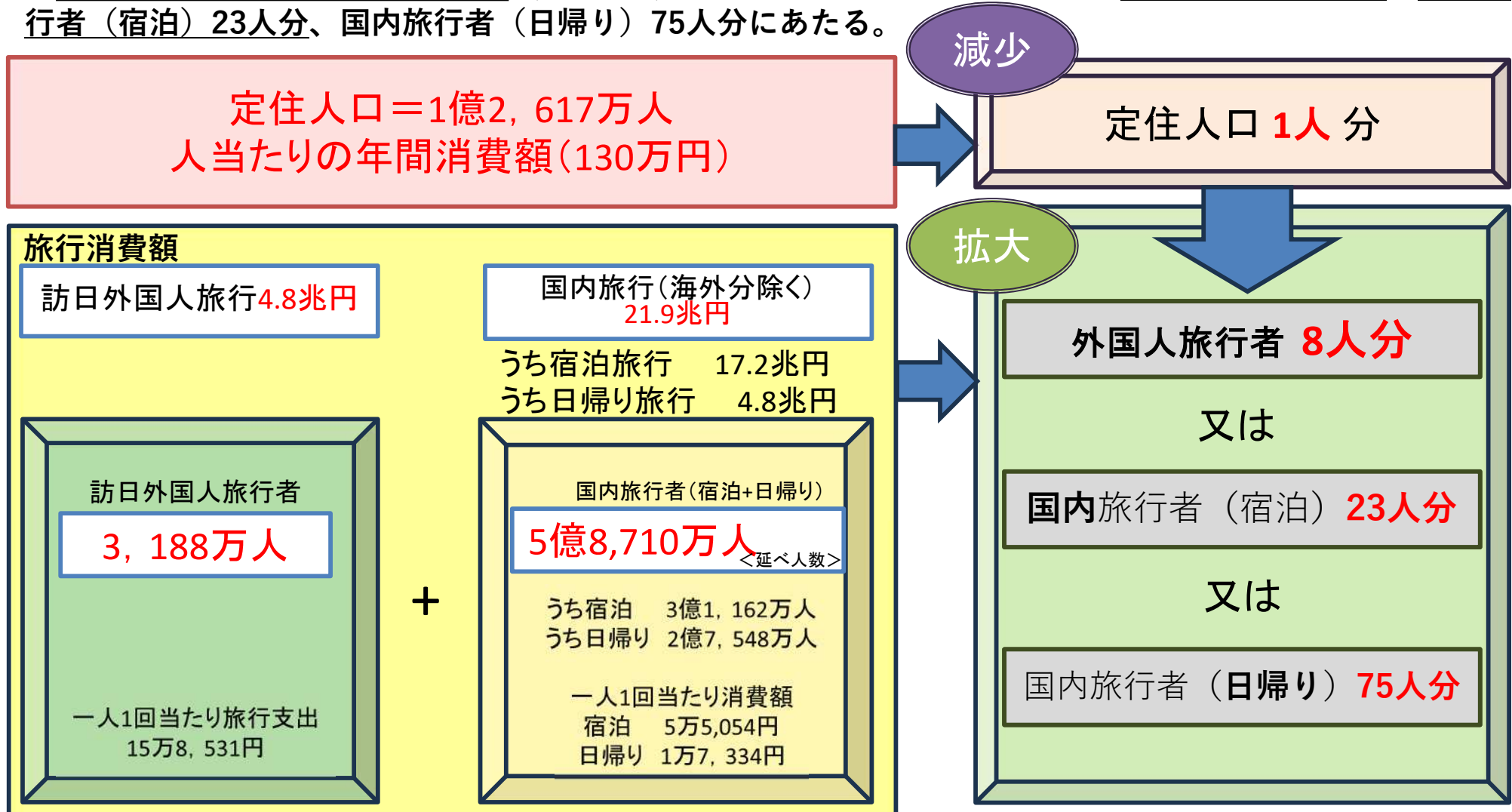
(兆円)



資料:財務省「貿易統計」(2021年:確々報道)、観光庁「訪日外国人消費動向調査」(2020年、2021年:試算値)に基づき日観振作成
 国連世界観光機関(UNWTO)「International Tourism Highlights 2020年日本語版」

観光交流人口増大の経済効果

○定住人口1人当たりの年間消費額（130万円）は、旅行者の消費に換算すると外国人旅行者8人分、国内旅行者（宿泊）23人分、国内旅行者（日帰り）75人分にあたる。



定住人口は2019年10月1日現在人口推計(総務省)。定住人口1人当たり年間消費額は2019年家計調査(総務省)による。
旅行消費額の訪日外国人旅行は訪日外国人消費動向調査(2019年)より算出。国内旅行は旅行・観光消費動向調査(2019年)より算出。
訪日外国人旅行者は日本政府観光局(2019年)発表数値。国内旅行者は旅行・観光消費動向調査(2019年)より算出。
訪日外国人旅行者1人1回当たりの消費額は訪日外交人消費動向調査(2019年)、国内旅行者(宿泊/日帰り)1人1回当たり消費額は旅行・観光消費動向調査(2019年)より算出。
定住人口1人減少分に相当する旅行者人数は、定住人口1人当たり年間消費額を訪日外国人旅行者又は国内旅行者1人1回当たり消費額で除したもの(※観光庁資料)

新・観光立国論(デービッド・アトキンソン)2015

1. 観光は**巨大な産業**である
2. 観光産業のGDPは**先進国9%、日本5%**
3. **遠い国(欧米)**からの観光客は稼げる
4. 日本は4条件揃うが**活かしていない**
5. 観光立国への課題
 - ・**マーケット** 欧米マーケットの開拓・滞在型
 - ・**インフラ** 高級ホテル・リゾート・文化財整備・イベントの充実
 - ・**ソフト** 国の観光ブランド化・収益マインド・発信(SNSなど)



観光の4条件

気候

自然

文化

食事

四国の課題 潜在力を発揮していない観光

世界的に著名な島と比べて、**知名度が低い**

- ◆地理・面積や自然・歴史・文化・産業等、**ポテンシャルは高い**
- ◆**知名度が低く**、観光客数や観光収入が圧倒的に少ない

島名	面積 (km ²)	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
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	お遍路や多島美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



【マルタ島】



【マヨルカ島】



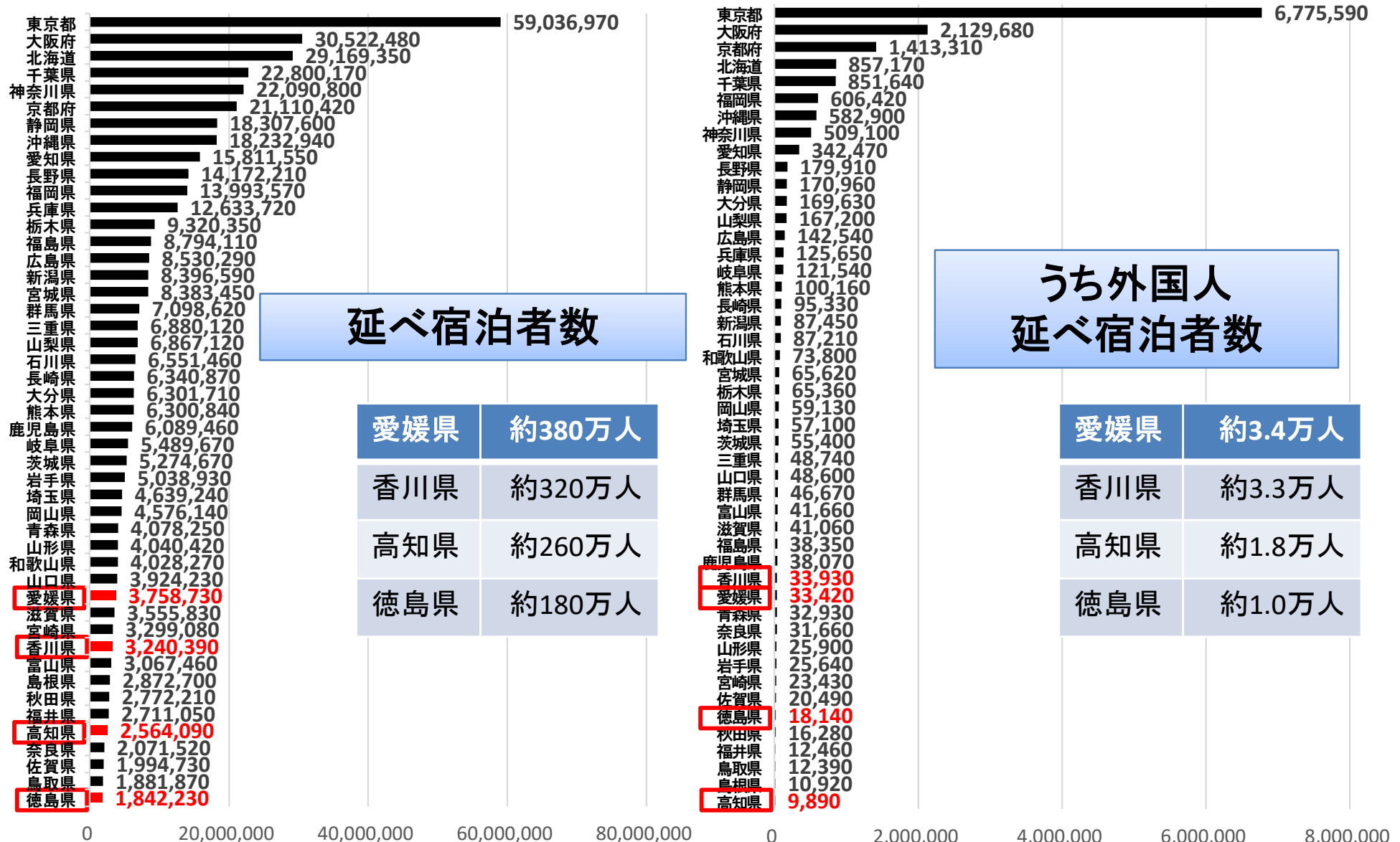
【バリ島】



【オアフ島】

四国の課題 潜在力を発揮していない観光

延べ宿泊者数2022年(1月～12月)期間計(県別)



注) 観光庁の宿泊旅行統計調査により四国運輸局で作成
出典: 観光ビジョン推進四国ブロック戦略会議

四国の課題 潜在力を発揮していない観光

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」約800 k mは世界遺産
- ✓ 世界各国からの巡礼者は約30万人(2017年)
- ✓ 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

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



四国の課題 潜在力を発揮していない観光

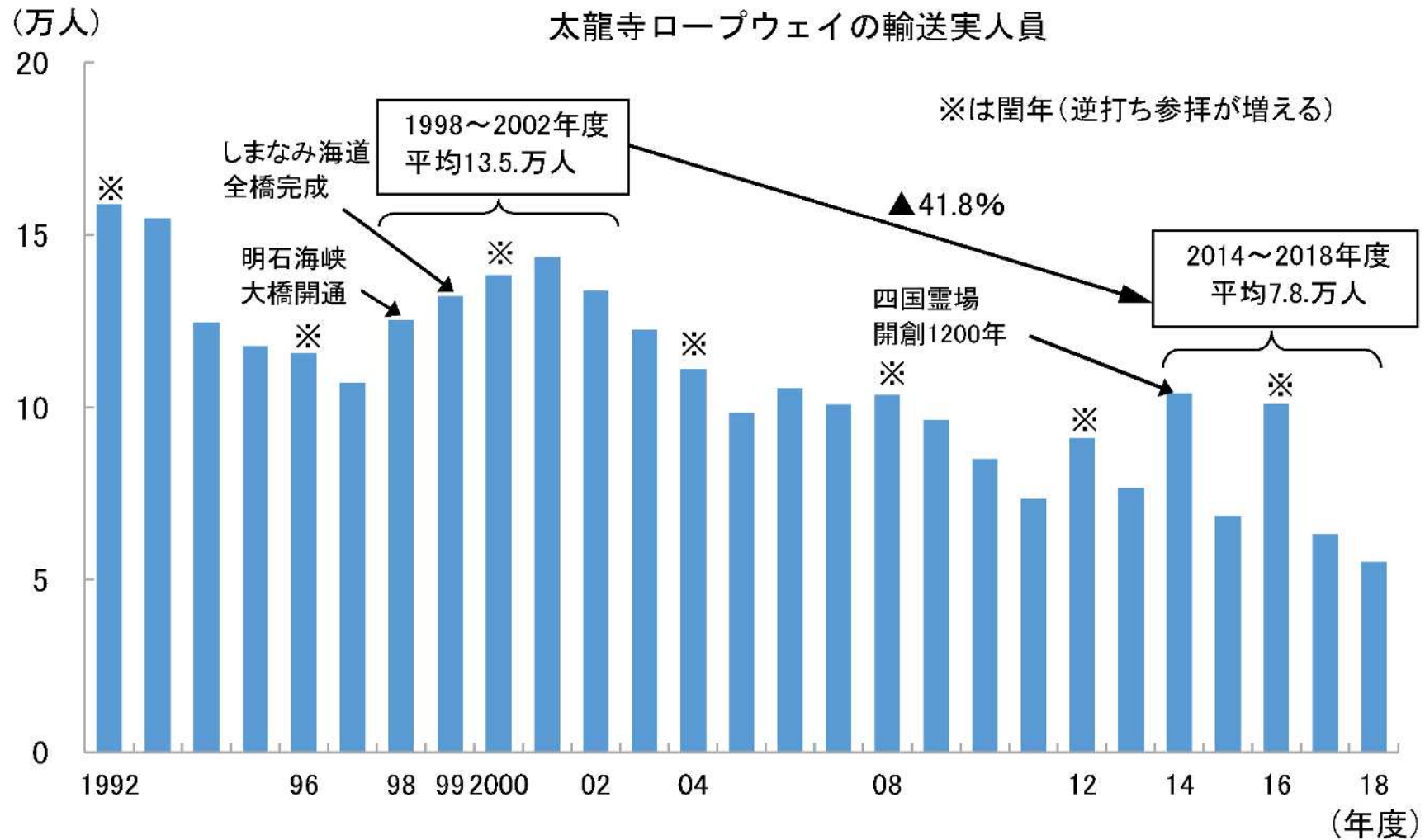
サンティアゴ・デ・コンポステーラ



データ: サンティアゴ・デ・コンポステーラ巡礼事務所

四国の課題 潜在力を発揮していない観光

お遍路さん



資料: 四国アライアンスほか「新時代における遍路受入態勢のあり方調査」(2019年)

四国の課題 地域特性が活かされていない

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）

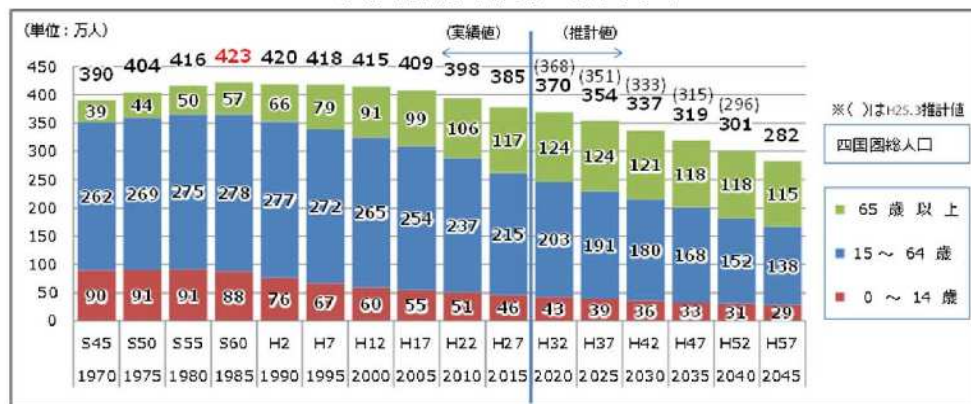
順位	都道府県	勝利数	人口10万人当たりの勝利数
1	高知県	188勝	27.17勝
2	和歌山県	230勝	24.92勝
3	徳島県	139勝	19.31勝
4	愛媛県	188勝	14.08勝
5	香川県	130勝	13.67勝
6	福井県	93勝	12.12勝
7	奈良県	147勝	11.09勝

出典：都道府県別統計とランキングで見る県民性

四国の課題 顕著な人口減少と高齢化率

- ・人口減少、かつ、高齢化が顕著
- ・1985年をピークに、37年間人口減少が続く

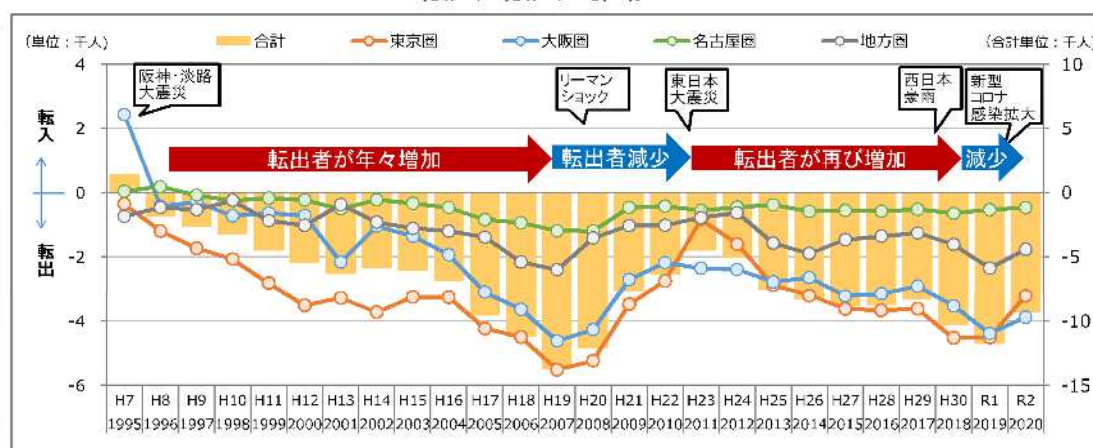
＜人口動態の推移（将来）＞



出典) 1970～2015年：国勢調査の値

2020～2045年：国立社会保障・人口問題研究所「都道府県の将来推計人口（H30(2018)年推計）」の値
 総人口には年齢不詳が含まれているため各年齢層との合計と総人口は一致しない場合がある。

＜転入・転出の推移＞



出典) 総務省統計局「住民基本台帳_人口移動報告年報」

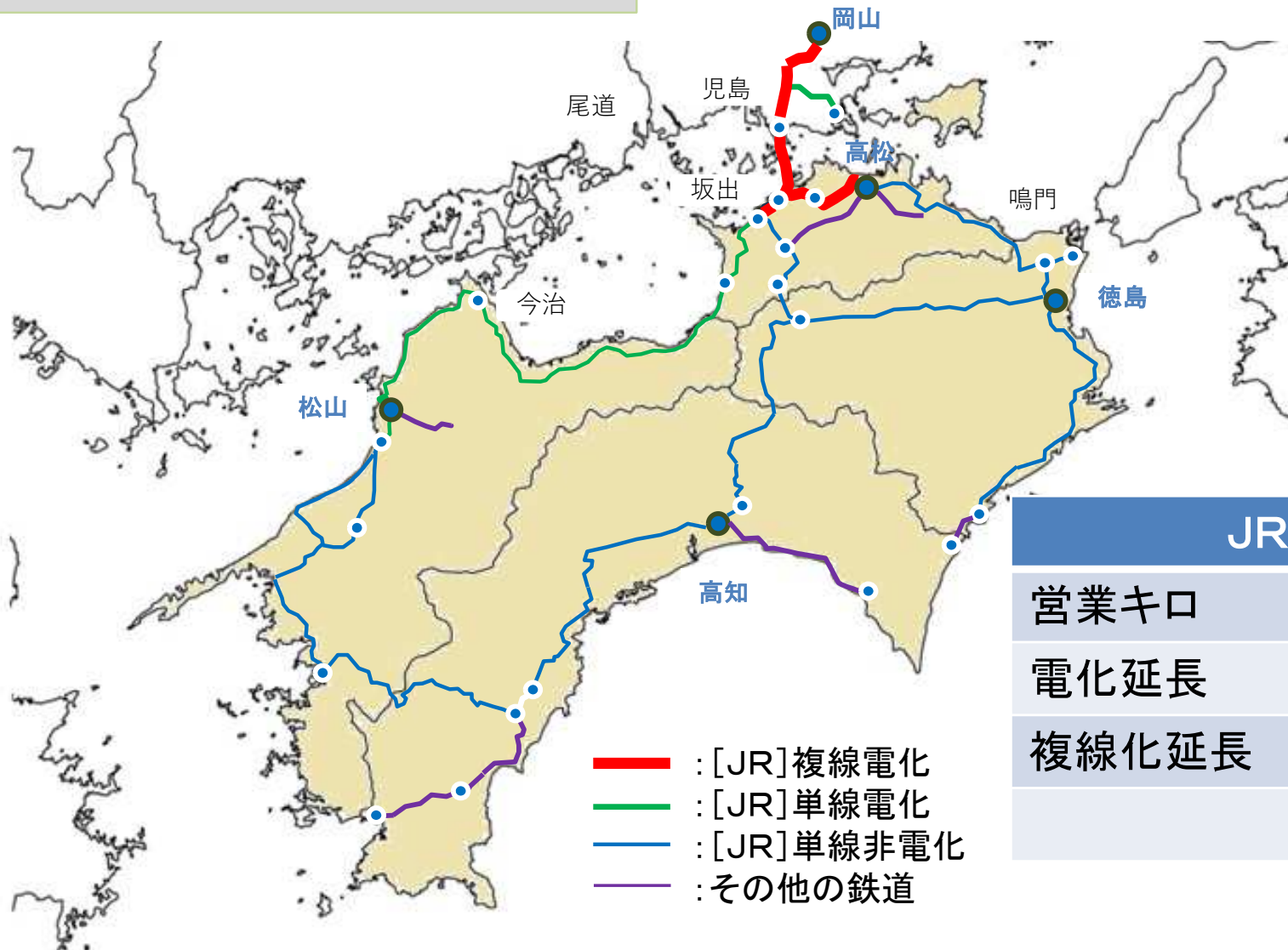
注1) 三大都市圏は、東京圏（埼玉県・千葉県・東京都・神奈川県）、
 名古屋圏（岐阜県・愛知県・三重県）、
 大阪圏（大阪府・京都府・兵庫県・奈良県）。

注2) 地方圏は、三大都市圏及び自地方を除く都道府県により構成される。

出典：四国地整「四国の現状」より

四国の課題 整備の遅れた鉄道輸送網

四国の鉄道輸送網



JR四国整備状況

営業キロ	853.7 km
電化延長	235.4 km (27.6%)
複線化延長	50.8 km (6.0%)

※令和5年時点

出典: JR四国資料より

四国の課題 災害への脆弱性



平成16年台風災害

【写真提供：JR四国】



平成30年豪雨災害



【写真提供：JR四国】

これまでのまとめ

◆ 四国の発展は観光で 四国版・観光立国論

1. **観光産業**は潜在力を活かせる**巨大産業**である
2. **観光の経済的効果**は大きく、**伸びしろも大きい**
3. **観光の4条件「気候、自然、文化、食事」**で魅力的
⇒ **国際的に注目 大いなるチャンス到来**
4. **今こそ観光を産業活性化の中心**で進める時期

課題の整理からプロジェクト提案へ

- 課題①** 潜在力を発揮していない観光
- 課題②** 地域特性(スポーツ)が活かされていない
- 課題③** 整備の遅れた鉄道運輸網
- 課題④** 災害への脆弱性

プロジェクト構想 提言

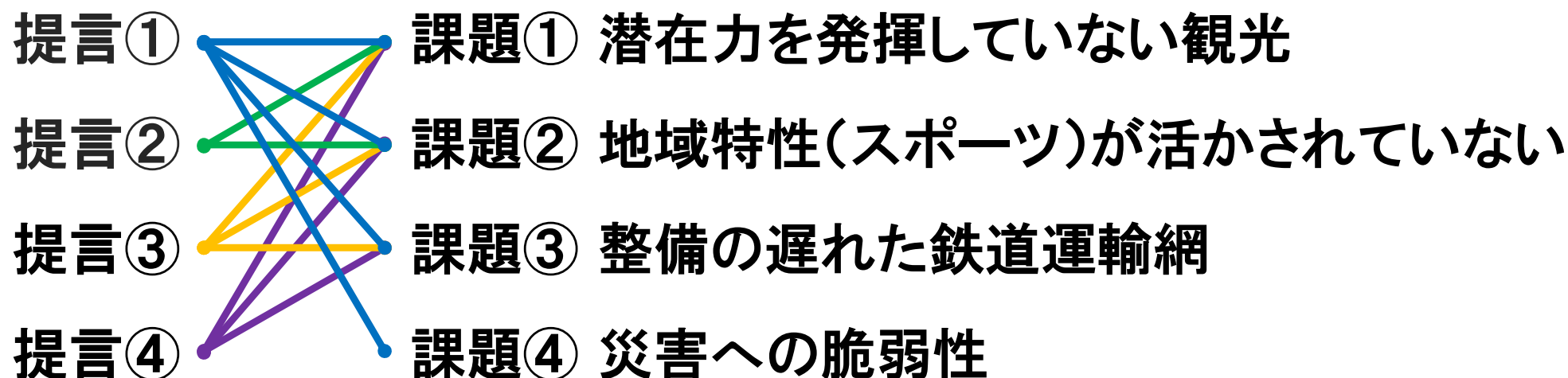
◆ 四国の課題解決に向け、4つのプロジェクトを提言

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 単線方式の新幹線

新幹線沿線人口(北海道・北陸・四国地方)

北陸新幹線

- ~20万人
- 20~40万人
- 40~60万人
- 60万人~



山陽新幹線



整備延長 302 km
 沿線人口 334 万人
 1kmあたり人口 11,050 人/km
 (岡山・倉敷除く) 7,080 人/km

四国の新幹線

東北新幹線





整備延長(盛岡~札幌) 539 km
 沿線人口 322 万人
 1kmあたり人口 5,970 人/km

数字は新幹線駅が所在する市町の人口(万人)
 ※2020(R2)年国勢調査

出典:四国新幹線整備促進期成会資料より

提言① 単線方式の新幹線

四国における新幹線整備の調査結果

	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 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
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	0.31 0.0%	0.59 1.5%	1.03 4.2%
ルートの 特徴	<ul style="list-style-type: none"> ●海峡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 ●将来的な海峡部分の整備により、山陽新幹線の代替経路を確保

提言① 単線方式の新幹線

四国における新幹線整備の調査結果

○四国経済会・四国4県が2014年4月に調査結果公表



岡山から瀬戸大橋を通り4県庁所在地を結ぶルート案

整備延長	302 km
概算事業費（車両費含む）	1.57兆円
費用便益比（B/C）	1.03

提言① 単線方式の新幹線

単線方式での整備

- ・工事費は複線方式の約2/3 (B/C=1.56へ向上)
- ・スピードは複線方式と同程度 (約40分毎出発)

● 平面計画図 (路線計画)



提言① 単線方式の新幹線

四国新幹線の進捗状況

四国新幹線の進捗



新幹線整備の手続きの流れ

基本計画決定



調査の指示



営業主体・建設主体の指名

※営業主体(JR四国)・建設主体(鉄道・運輸機構)



整備計画の決定



建設指示



工事実施計画の認可

環境アセスメント



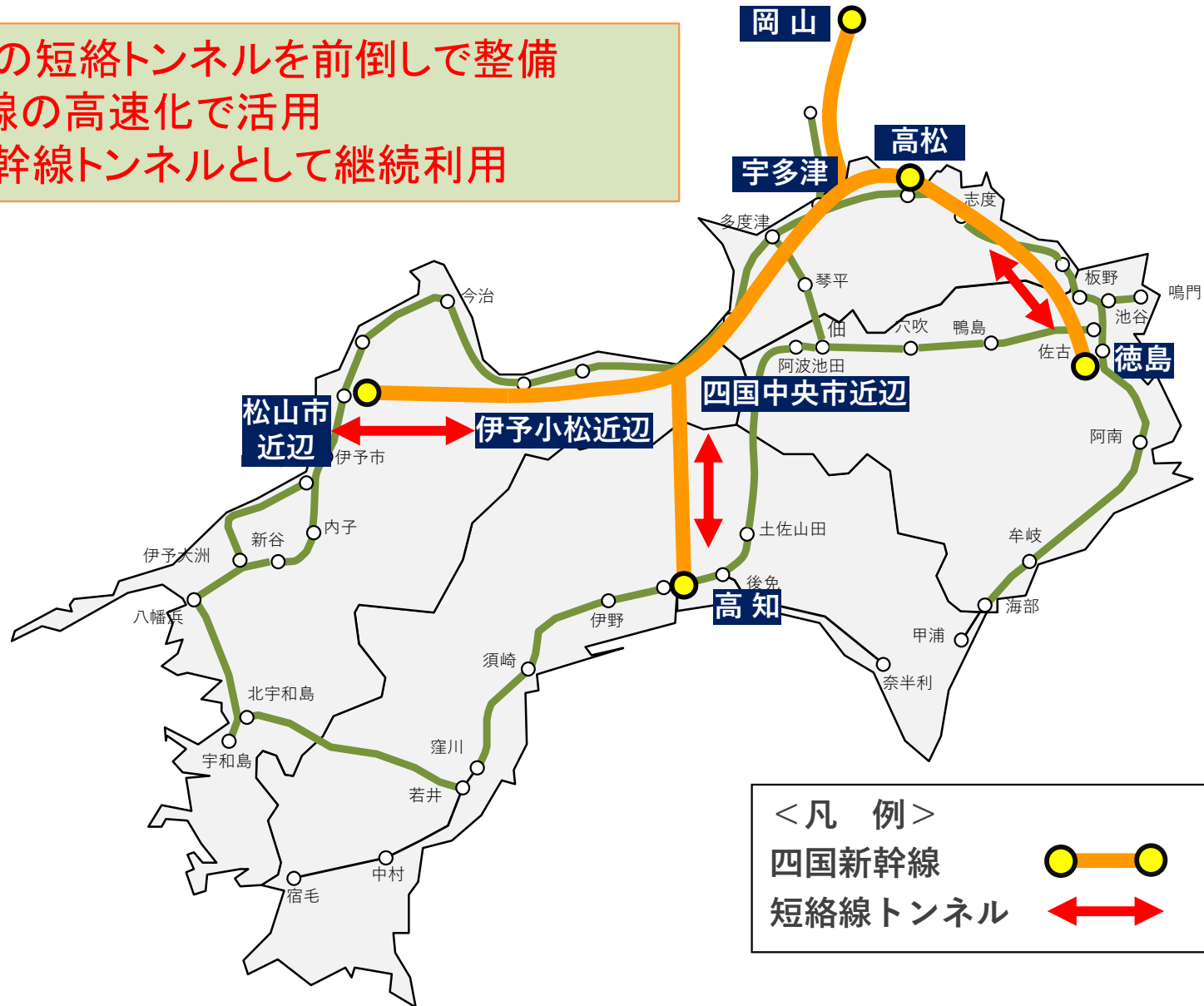
工事着手

整備計画の決定に全力を上げる

提言① 単線方式の新幹線

新幹線大前提の短絡線トンネルの先行着手

- 新幹線規格の短絡トンネルを前倒しで整備
- 当面、在来線の高速化で活用
- 将来的に新幹線トンネルとして継続利用



提言① 単線方式の新幹線

短絡線トンネル整備のメリット

- ・早期着手への布石

新幹線を大前提として、できるところから早期着手

- ・当面は在来線で活用

時間短縮効果を早期に発現

- ・将来的に新幹線として利用

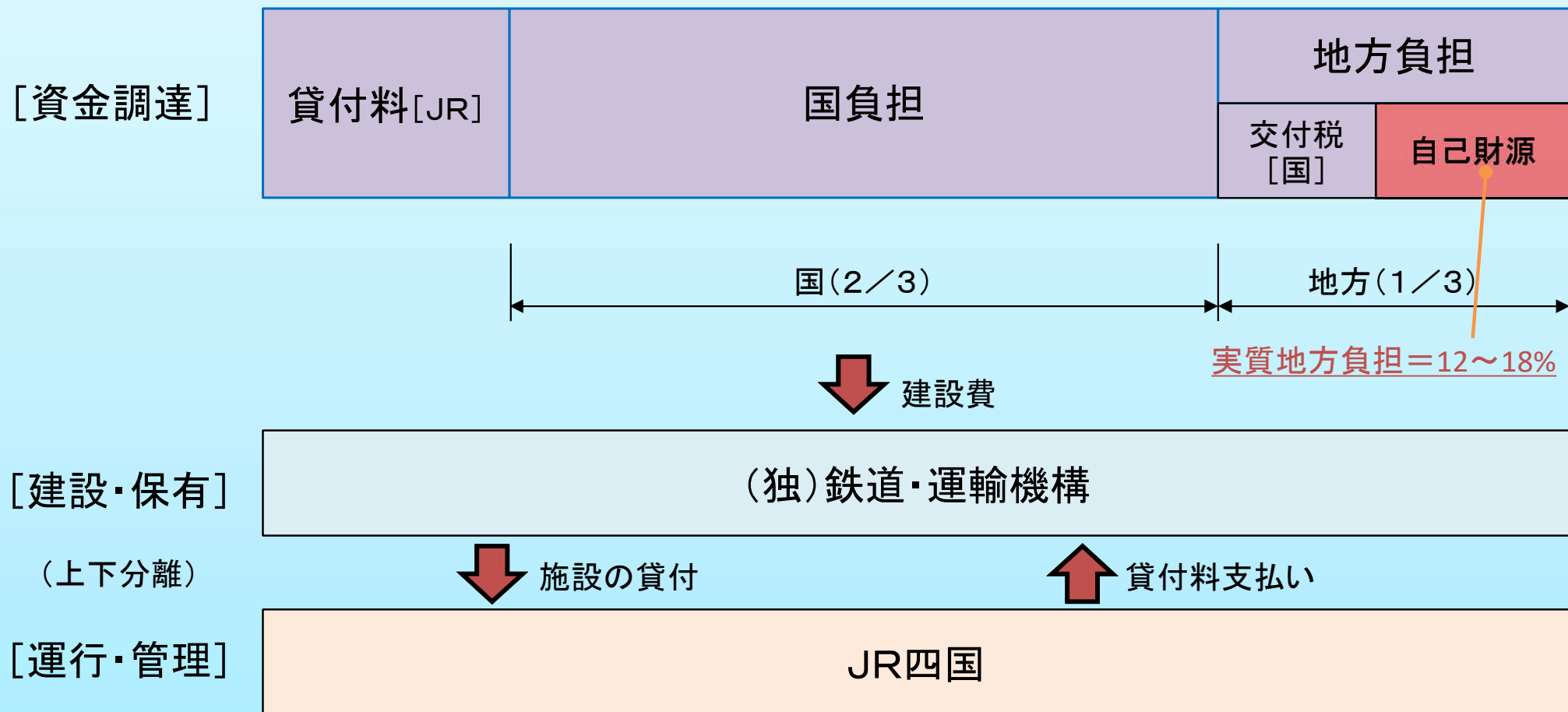
整備の手戻りがほとんどない

- ・目に見える形での推進が可能

整備推進への気運を高める効果

提言① 単線方式の新幹線

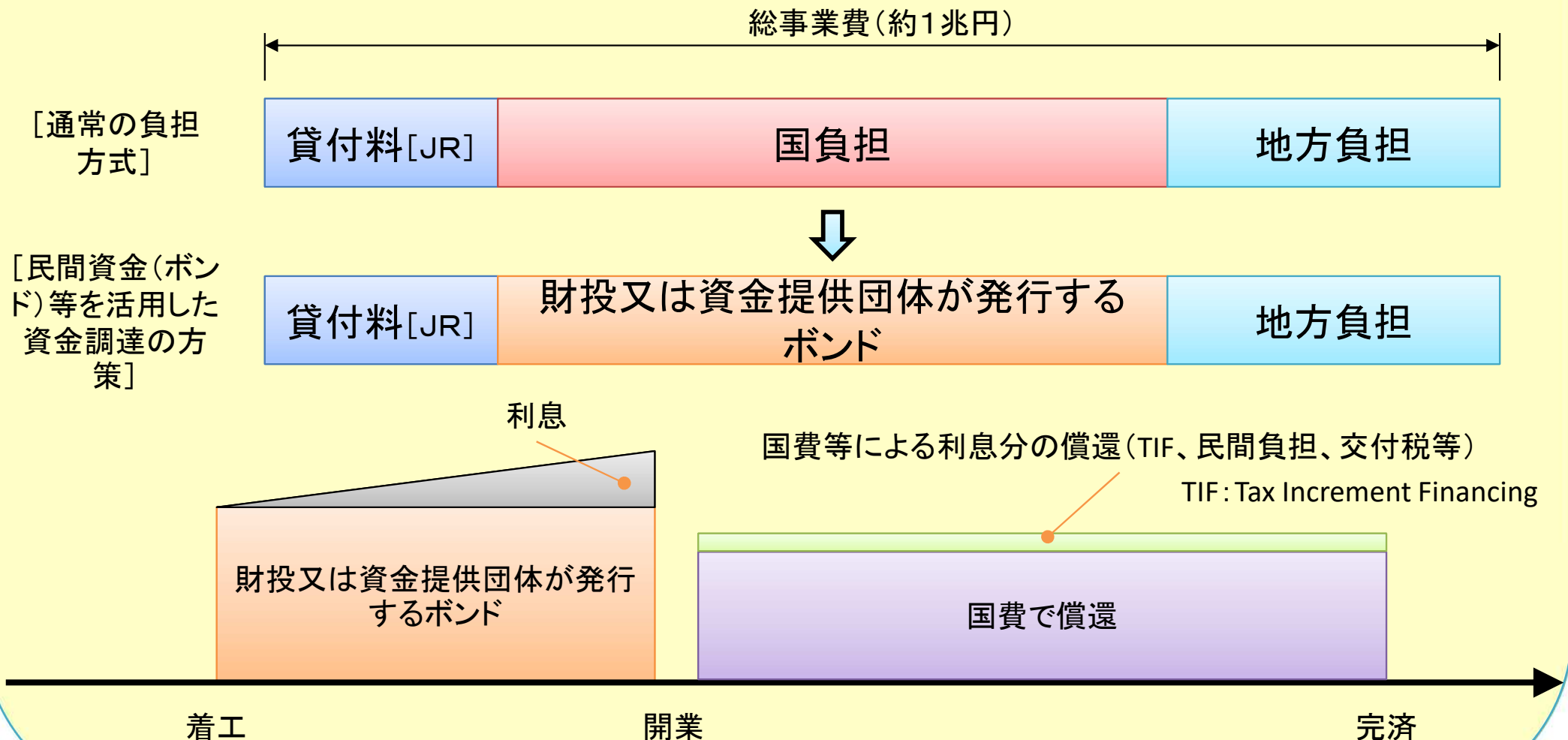
整備新幹線の資金調達



提言① 単線方式の新幹線

民間資金(債券)の活用

- 整備新幹線方式を基本として、資金提供団体発行債券で早期に資金調達
- 債券の利息は、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

◆ 国際スポーツ総合都市構想

- 各県庁所在地から1時間圏内(新幹線利用)に設置



提言② 国際スポーツ都市

- ◆ 競技施設・スポーツ関連産業（ビジネス、医療、教育等）を充実させた **世界に類を見ないスポーツ関連産業都市を形成**
- ◆ 魅力をグローバルに発信し、『**人・物・金**』を国内外から集約

球技・陸上スタジアム 群



高松

徳島

プロ野球チーム



松山

新幹線開通後は一時間圏内

高知

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（四国アイランドリーグからの格上げ）
- 伝統と実力がある「野球」を軸に、国際総合スポーツ都市を段階的に整備

スポーツ観光による集客



スポーツ国際大学



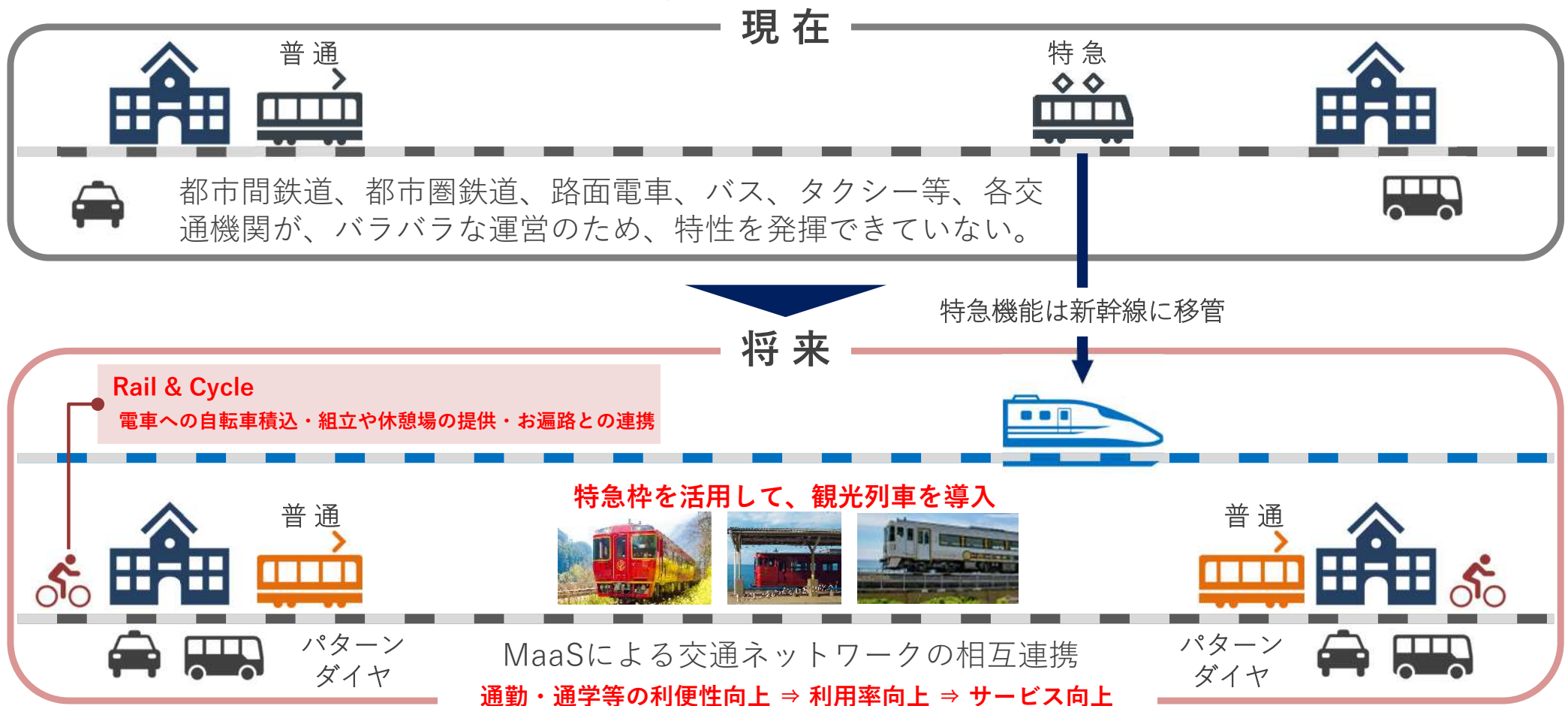
スポーツビジネス関連都市の形成



提言③ 新幹線導入に伴う公共交通の効率化

交通密度の高い区間

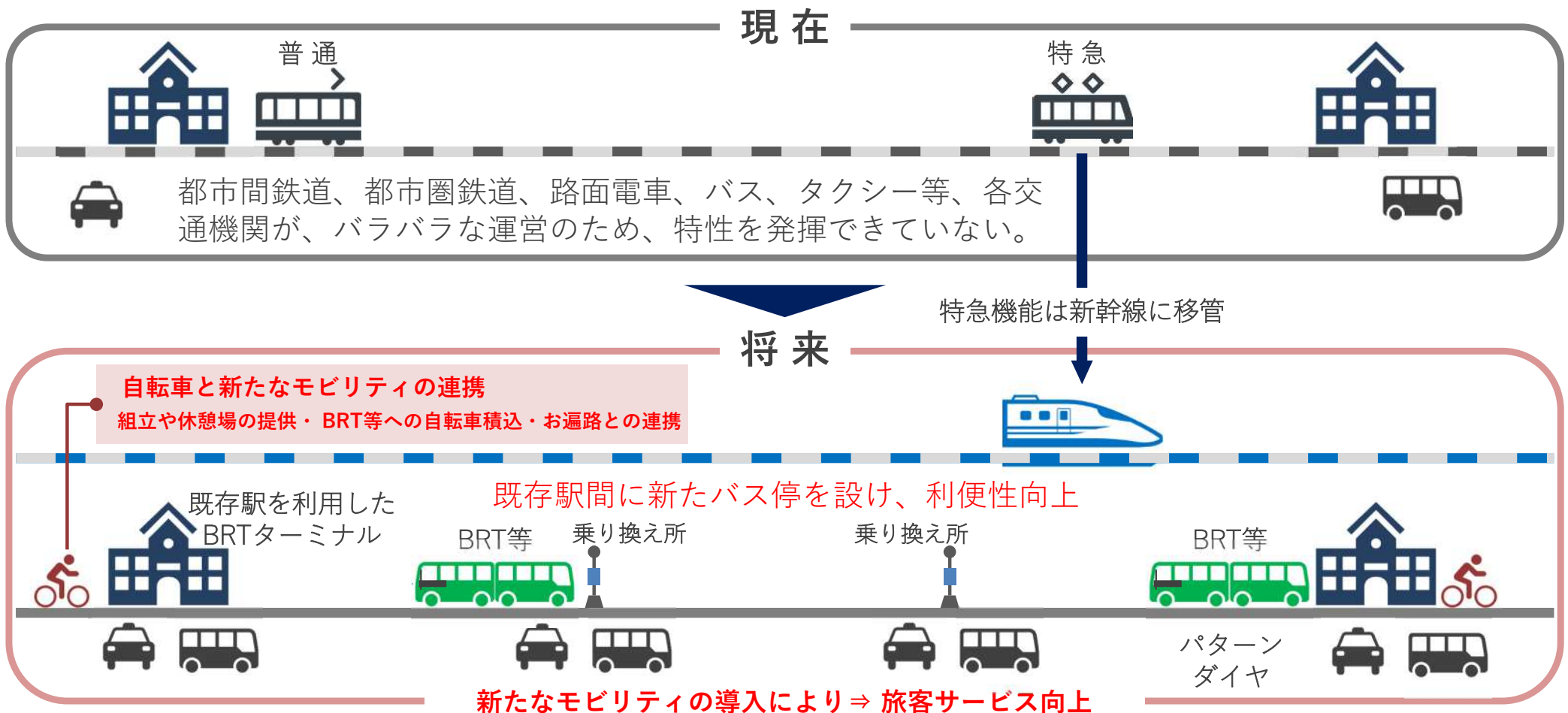
- ・パターンダイヤやMaaSの導入
- ・観光列車の導入
- ・鉄道と自転車の連携 (Rail & Cycle)



提言③ 新幹線導入に伴う公共交通の効率化

交通密度の低い区間

- ・ BRT（バス・ラピッド・トランジット）等の導入⇒効率化
- ・ BRT等と自転車の連携



提言④ 公共交通の効率化と四国版運輸連合

◆ 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と(改札が無い等) 物理的・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】

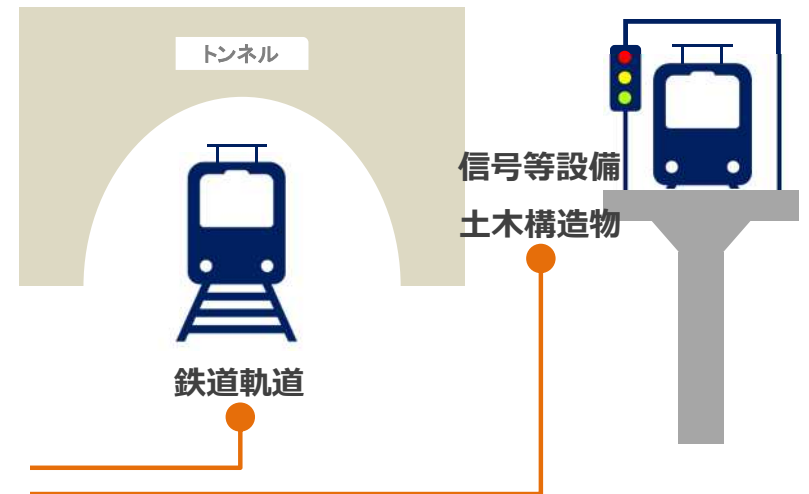
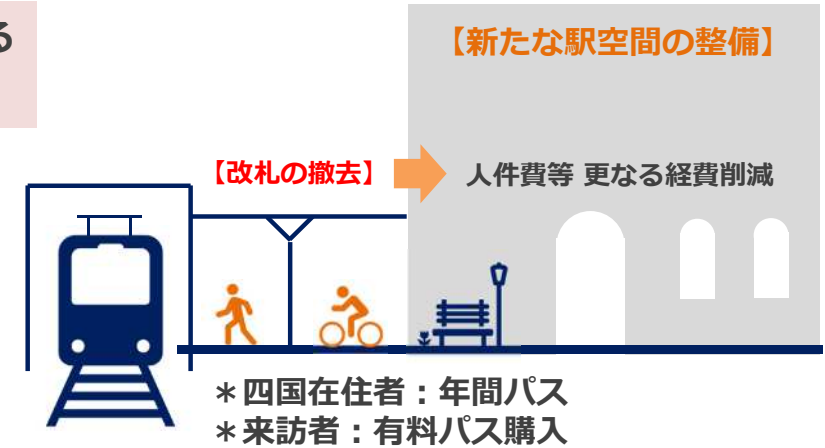
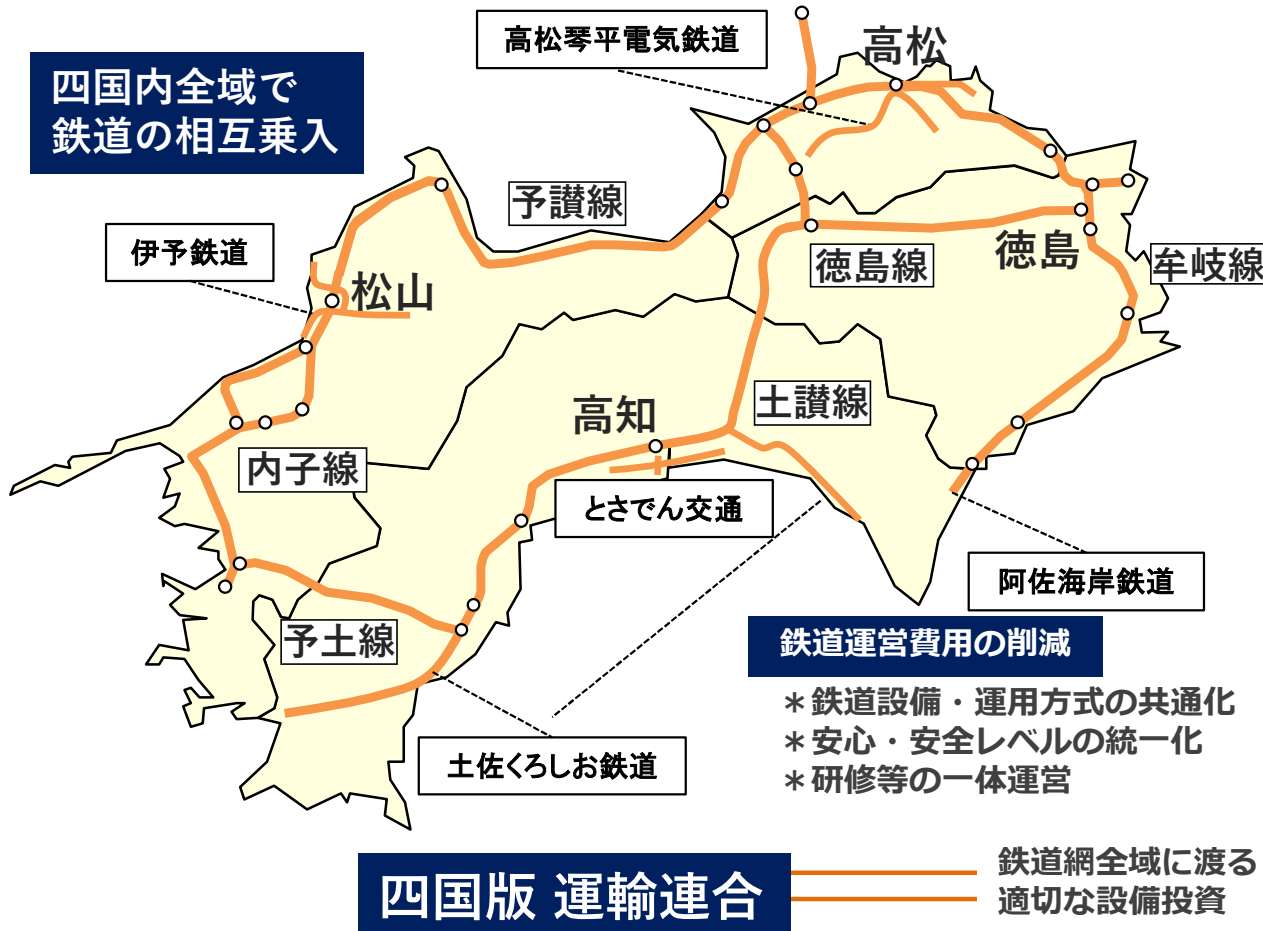
ドイツ運輸連合の合言葉

『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 公共交通の効率化と四国版運輸連合

- ◆ 鉄道網全域に渡る軌道構造及び信号制御設備の**共通化を実現**
- ◆ 旅客サービス（運賃・料金設定、ダイヤ構成、情報伝達、観光振興等）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

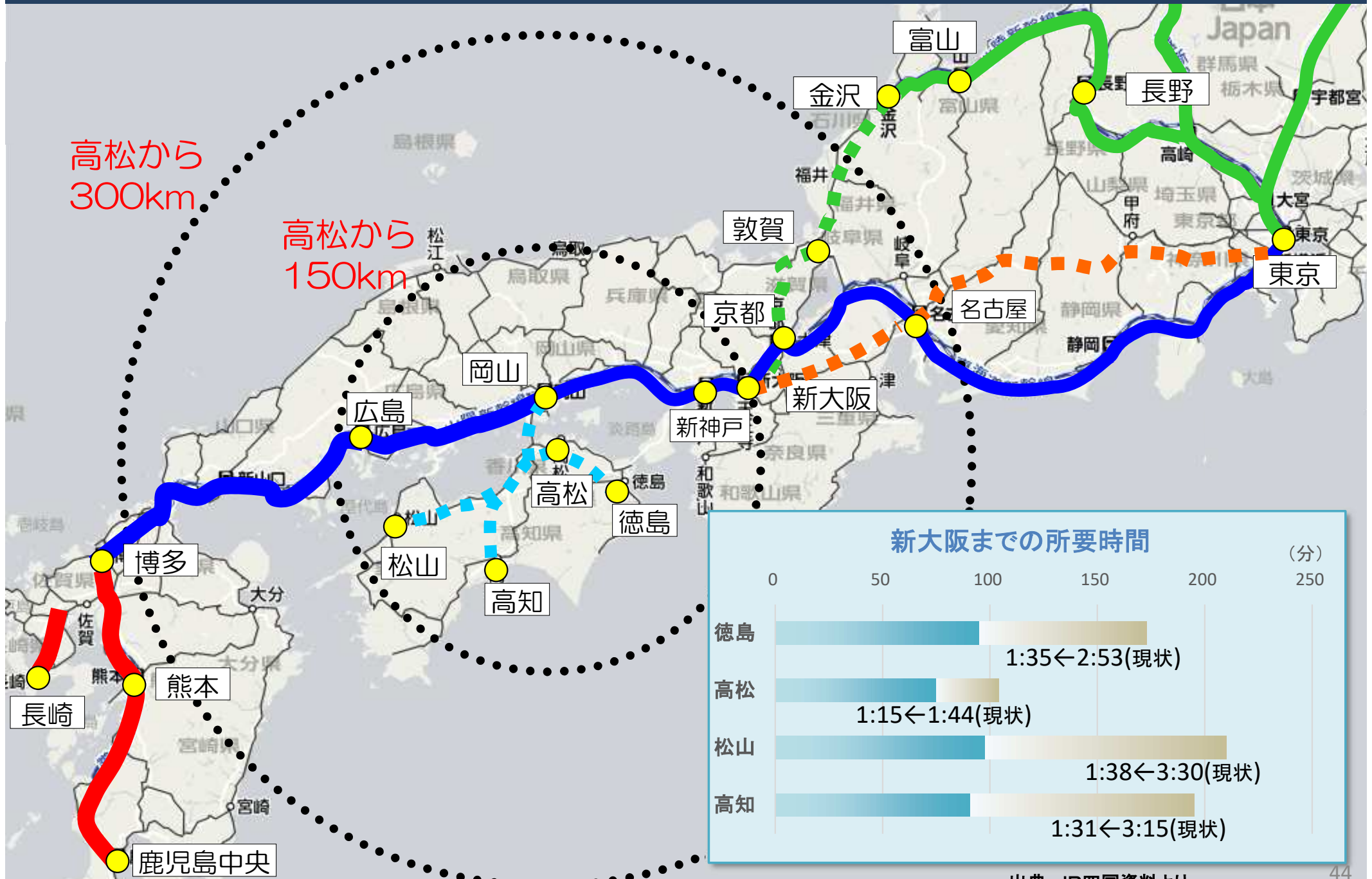


プロジェクトの効果

◆ プロジェクト実施により期待できる効果

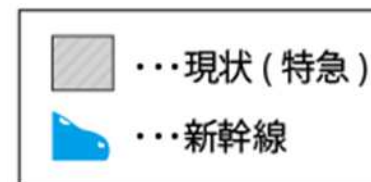
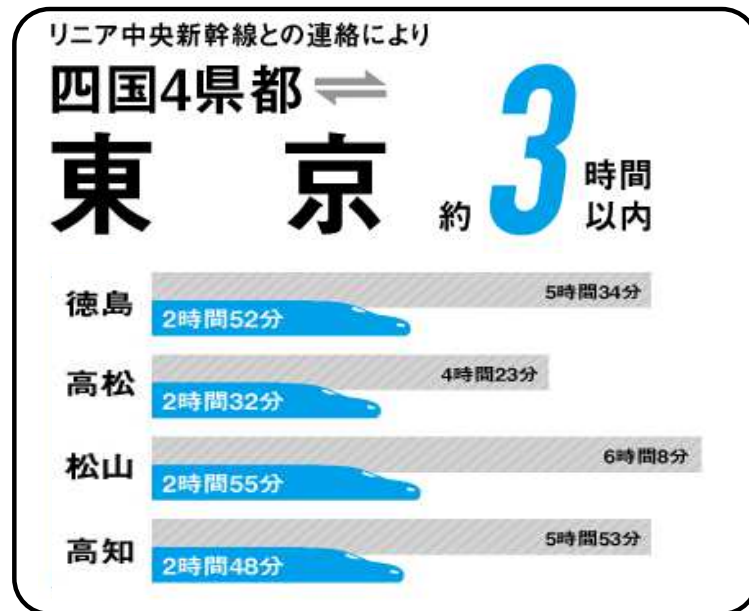
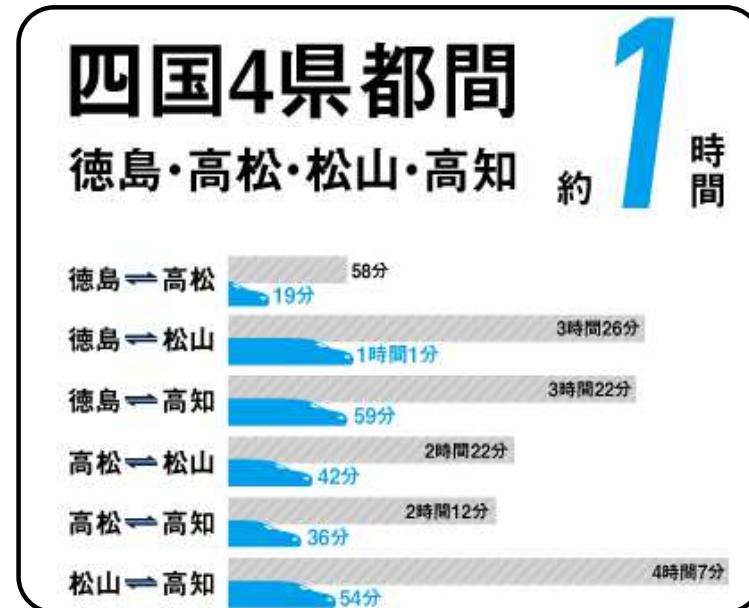
- ① 時間短縮・四県一体化
- ② 観光・経済の活性化
- ③ まちづくりの発展
- ④ レジリエンス(災害耐力)向上
- ⑤ 新幹線と飛行機の相乗効果

プロジェクトの効果① 時間短縮



プロジェクトの効果① 時間短縮

新幹線整備による時間短縮効果／四県一体化

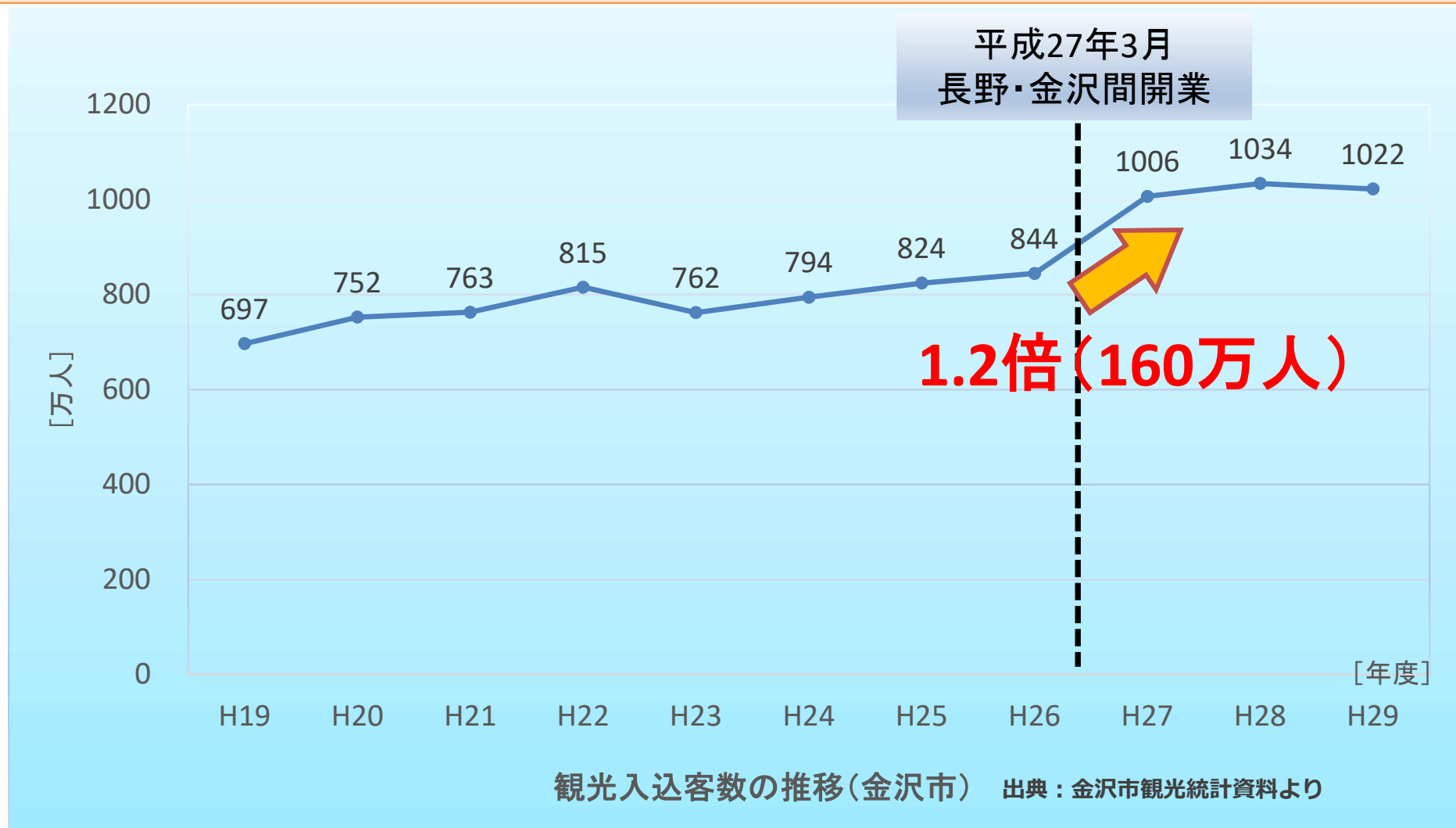


出典：四国新幹線整備促進期成会資料より

プロジェクトの効果② 観光・経済の活発化

観光客数

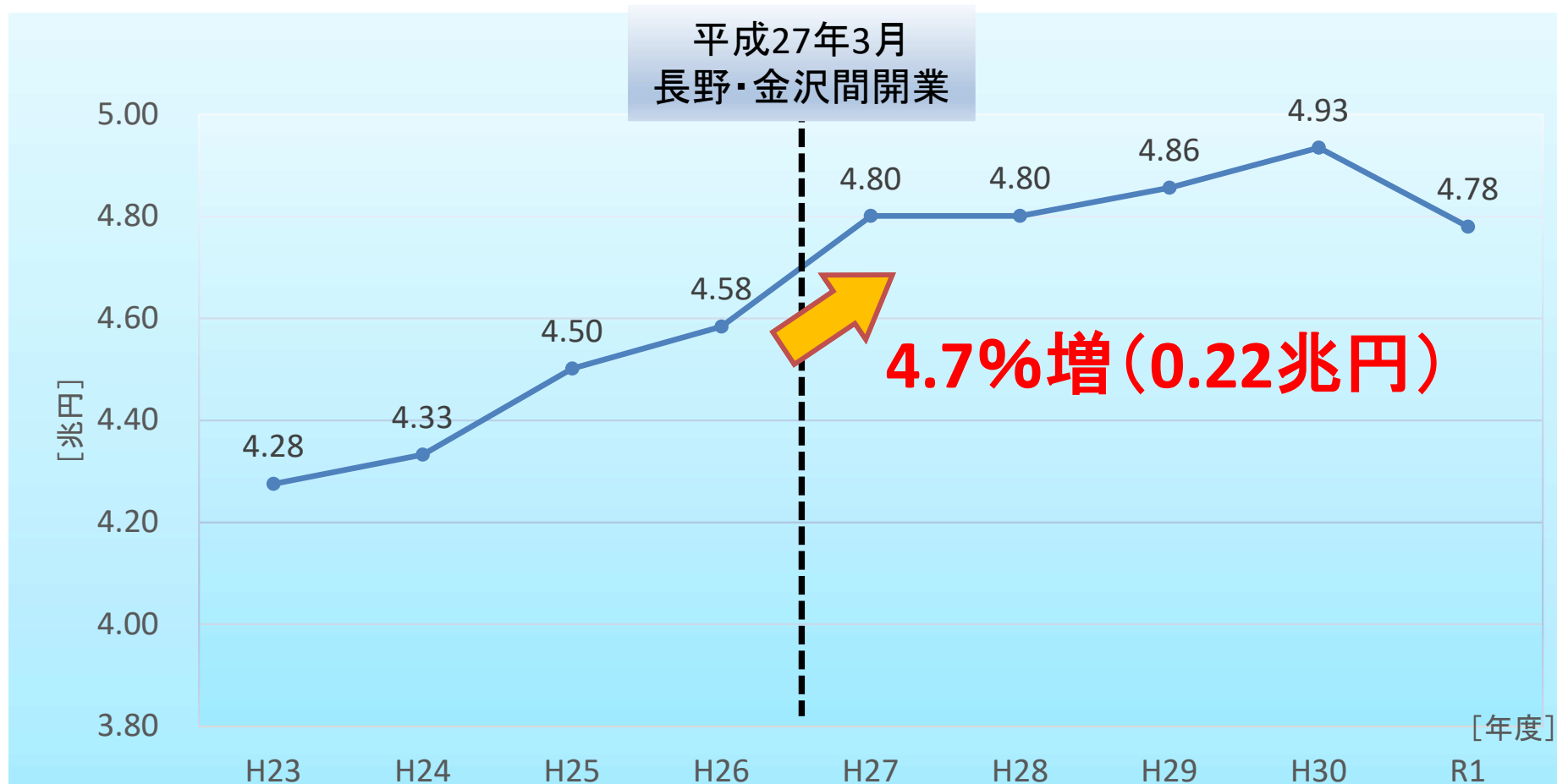
- 北陸新幹線(長野・金沢間)の開業により、金沢市の観光入込客数が約840万人から約1000万人と**約1.2倍**に増加した。



プロジェクトの効果② 観光・経済の活発化

県内総生産

- 北陸新幹線(長野・金沢間)の開業により、石川県の県内総生産が約4.6兆円人から約4.8兆円と**約4.7%**増加した。



県内総生産の推移(石川県)

出典：石川県県民経済計算概要
(令和元年度)

プロジェクトの効果③ まちづくりの発展



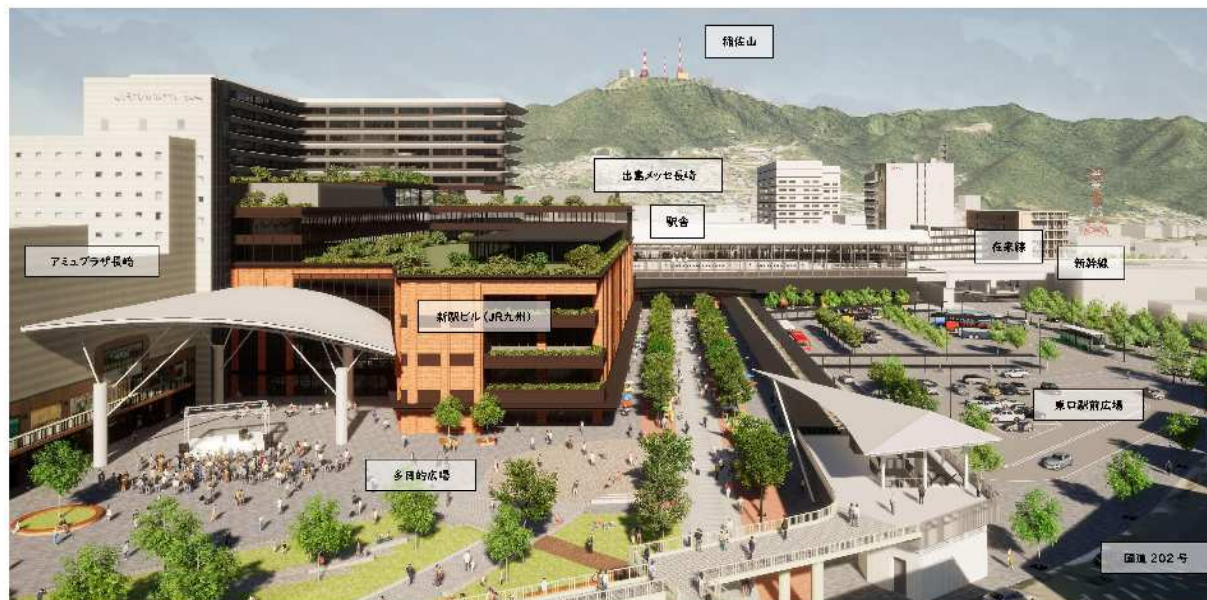
金沢駅

出典:金沢市HP



富山駅

出典:富山市HP



長崎駅

出典:長崎市HP

プロジェクトの効果④ レジリエンス(災害耐力)向上

新幹線構造物は災害に強い

【レジリエンス】

- ◆ 新幹線のトンネル及び高架構造物は高規格なため**災害に対して強靱**

【リダンダンシー】

- ◆ 災害時に使用可能な主要都市間の**新たな高速交通モードが付加**



【写真提供：JR四国】



プロジェクトの効果⑤ 新幹線と飛行機の相乗効果

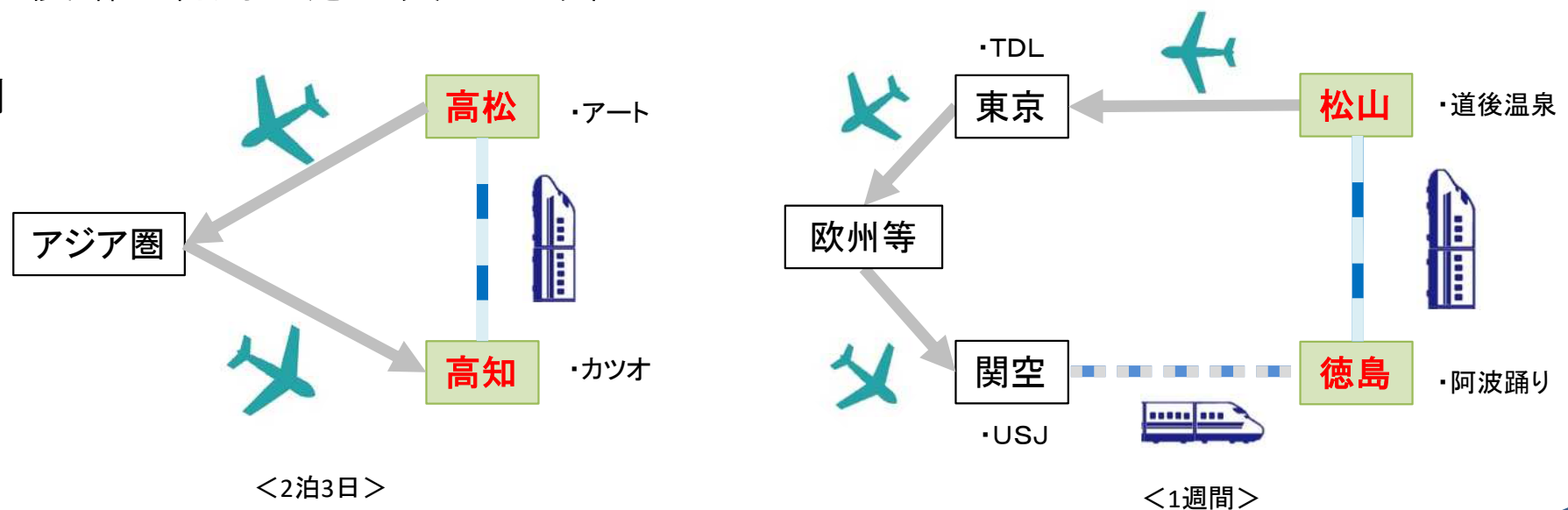
新幹線と飛行機の相乗効果

- ◆ **オープンジョー**によるインバウンド需要の増加
- ◆ 四国域内における**効率的な観光回遊**の向上
- ◆ **長期滞在型**のインバウンド需要を喚起
- ◆ ツアーから**フィット**へ（海外個人旅行：Foreign Independent Tour）

オープンジョー

往路と復路の利用空港が異なる旅程

例



新幹線早期整備に向けて

【基本計画から整備計画への格上げ】

- 新幹線計画を基本計画から整備計画に早期格上げすることが極めて重要
- 四県の連携強化を図り、国との調整、事業スキームの検討、必要な調査実施などに全力を挙げる
- 民間資金等の活用も有効

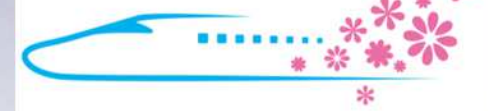
【短絡トンネルの整備】

- 新幹線を大前提として前倒しで短絡トンネルを整備
- 当面在来線の高速化で活用
- 将来的に新幹線トンネルとして継続利用

まとめ

- 1. 四国の活性化・発展は“観光”を中心に**
観光は巨大な産業 ※四国は伸びしろが大きい
四国の魅力が活かせる ※世界の目が四国に、チャンス到来
- 2. 地域開発と観光振興は“新幹線”を軸に**
大阪経済圏から1時間半⇒国内・国外からの観光客を呼び込む
新幹線による四国内の効率的回遊、飛行機との相乗効果
- 3. 早期の新幹線整備の推進**
整備計画路線への格上げ
新幹線を大前提として短絡線トンネルの先行整備
- 4. 在来線との相乗効果の発揮**
新幹線との連携による在来線の生き残り
パターンダイヤやMaaS・観光列車の導入による活性化

COME ON
SHIKOKU!!



さあ、次は四国の番だ。

ご清聴ありがとうございました

四つの県から高速鉄道が走る1つの“Shikoku”へ