

第78歩

「動き出した四国の新幹線」

昭和48（1973）年に国の「基本計画路線」に指定されて以来、半世紀以上にわたり足踏みを続けてきた四国の新幹線。地域住民の長年の悲願でありながら具体的進展が見られなかったこの構想が、今、大きな転機を迎えています。国の交通政策推進に向けたケーススタディの対象として整備に向けて検討することが正式に認められ、長らく「夢」ととどまっていた計画が、国家的な交通インフラ議論の土台に乗りました。

四国の新幹線の議論において、私たちが再認識すべきは、昭和63（1988）年に供用開始された、四国の玄関口である「瀬戸大橋」の存在です。この瀬戸大橋は、建設当初からフル規格の新幹線が走行できる設計で作られ202608 - 高松さんぼているのです。半世紀近くも前に、未来の四国の発展の姿を見据えてこの特別な構造を仕込んでおいてくれた先人たちの先見の明と情熱には、深い敬意を表さずにはられません。

瀬戸大橋に組み込まれた線路スペースは、まさに先人から私たち現代の四国住民へ手渡された「夢の贈り物」です。このかけがえのない遺産を単なる歴史物語で終わらせるのではなく、感謝をもって受け取り、四国の新幹線事業として結実させることが、今を生きる私たちの責任であり果たすべき役割とも言えるのではないのでしょうか。

また、四国の新幹線の実現の効果は、単なる利便性の向上や経済効果の発揮にとどまりません。強固な構造を持つ新幹線は南海トラフ巨大地震への備えとして、大規模災害時の命綱（リダンダンシー）となり、広域避難や緊急物資輸送を支える不可欠な防災インフラとなります。さらに、平時における移動時間の短縮は、関西圏などとの経済連携を深め、人流・物流の活性化と人口減少の抑制に貢献するはず。もちろん、整備コスト等の課題はありますが、先人が遺してくれた「バトン」があるからこそ、四国はすでに大きな一步を踏み出せる位置にいます。この贈り物に込められた思いを胸に、高松市としても広域連携を深め、四国の新幹線の実現に向けた議論を力強く進めていく時だと思っています。

