

関空・紀淡・四国高速交通インフラ期成協議会設立までの歩み

年代	関空高速交通アクセスの あゆみ	紀淡海峡ルートの あゆみ	四国新幹線の あゆみ
昭和 40 年		ワイズマン報告で「第二東西道路構想」提案	
昭和 43 年	運輸省が関西国際空港の基本調査を開始		
昭和 44 年		新全国総合開発計画において、東海南海連絡道路として位置づけられる	新全国総合開発計画で本州、四国および九州を連絡する新幹線鉄道の建設を図ると明記
昭和 48 年			四国新幹線の基本計画が決定（大阪市～徳島市附近、高松市附近、松山市附近～大分市）
昭和 49 年	航空審議会が運輸大臣に対し、関西国際空港の立地は「泉州沖が最適」と答申		四国新幹線（豊予海峡部）調査指示（日本鉄道建設公団）
昭和 58 年			日本鉄道建設公団が、明石・紀淡海峡部の調査を指示
昭和 59 年	関西国際空港(株)設立		
昭和 61 年	運輸大臣が関西国際空港(株)に対し、関西国際空港設置を認可		
昭和 62 年	関西国際空港 1 期事業着工	第四次全国総合開発計画において、大阪湾環状交通体系として位置づけられる	
昭和 63 年			日本鉄道建設公団が、九四海底トンネルは 10 年の工期で建設可能と最終報告
平成 2 年		「第二国土軸構想推進協議会」設立（平成 6 年「太平洋新国土軸構想推進協議会」改称）	
平成 4 年		「紀淡海峡交流会議」設立	
平成 6 年	関西国際空港が開港	紀淡連絡道路が地域高規格道路の候補路線に指定	
平成 10 年		「21 世紀の国土のグランドデザイン（五全総）」で太平洋新国土軸はじめ多軸型国土構造の形成が提唱。紀淡連絡道路の構想を進めると明記	
平成 11 年	関西国際空港 2 期事業着工		
平成 19 年	関西国際空港 2 期島第 2 滑走路が供用		
平成 20 年		第 169 回国会国土交通委員会において国土交通大臣が、「調査は今後行わない」と答弁 国土形成計画（全国計画）に「湾口部、海峡部等を連絡するプロジェクトについては、長期的視点から取り組む」と明記	四国新幹線調査中止

関空・紀淡・四国高速交通インフラ期成協議会設立までの歩み

年代	関空高速交通アクセスのあゆみ	紀淡海峡ルート の あゆみ	四国新幹線の あゆみ
平成 22 年			行政、経済界、有識者等が「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
平成 23 年	国土交通省が関空高速アクセスに関する検討調査を開始		四国経済連合会、4 県等が「四国の鉄道高速化検討準備会」を設立
			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が、四国への新幹線導入を柱とする四国の鉄道活性化を提言
平成 24 年	関空・伊丹の一体的運営に関する基本方針（国交省告示）で、大阪都心部と関空を結ぶ高速鉄道等の実現に向けた課題検討の実施を明記 関空と伊丹が経営統合され、一体的運営を開始		近畿ブロック知事会議で、高速鉄道網の整備によるリダンダンシー確保のため、四国新幹線などの整備促進を決議
			四国知事会議で、抜本的な高速化が必要との観点から四国新幹線などの実現を決議
			四国知事会議で、国土の均衡ある発展、リダンダンシー確保の観点から四国の新幹線の推進を決議
平成 25 年			四国の鉄道高速化検討準備会が、四国における鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査を実施
関空・紀淡・四国高速交通インフラ期成協議会設立			