

## ■ 本調査について

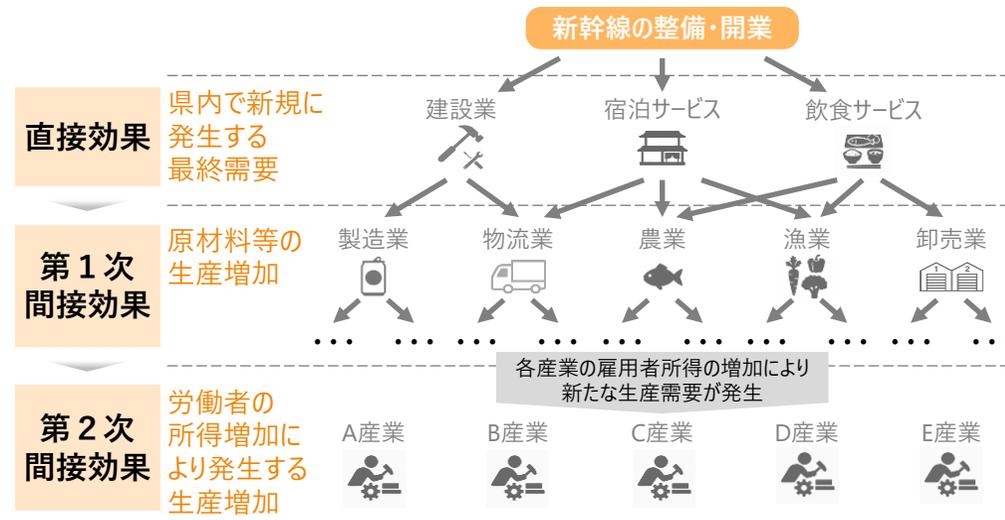
平成23年に九州新幹線が全線開業、令和4年には西九州新幹線が開業する一方で、東九州新幹線は昭和48年に基本計画として決定されて以降、未だ整備計画への格上げには至っていない。

近年、各地で基本計画の整備計画への格上げを目指した活発な活動が展開されている中、本県においても新幹線整備に向けた議論の活性化や機運醸成を図るための基礎資料とするため、東九州新幹線の「日豊本線ルート」並びに「新八代ルート」の2ルートにおいて、新幹線の整備と開業による経済波及効果の調査を実施した。

なお、本調査は個別ルートの優劣や実現性を保証するものではない。

## 経済波及効果とは？

新幹線の整備や開業により発生した直接的な需要が、原材料や雇用者所得等の増加に伴う新たな需要を誘発し、多様な産業に波及する効果のこと。



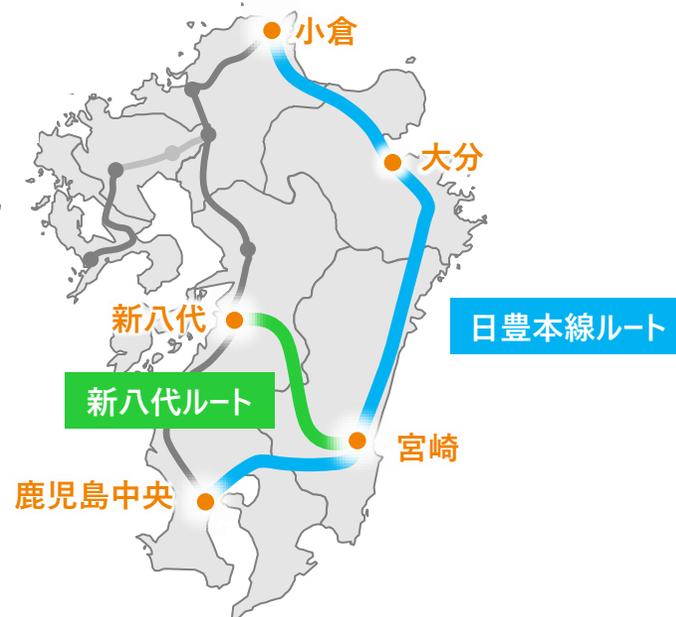
## A 調査対象ルートと各ルートの特徴

### ① 日豊本線ルート

### ② 新八代ルート (基本計画路線に該当するルートではないことに注意されたい)

日豊本線ルートは本州から宮崎までの時間短縮効果が大きい。一方、路線延長が長いので整備費が多額である。

新八代ルートは基本計画路線に該当しておらず建設に向けた枠組みが形成されていないことに注意が必要である。本ルートは九州経済の中心である福岡市からの時間短縮効果が大きい。



## B 整備による経済波及効果

### 算定の前提

- 令和6年度東九州新幹線等調査の整備費試算結果を引用した。
- 整備費は2015年価格を物価基準として算定した後に、建設資材物価指数を用いて参考値として2024年8月時点の整備費および経済波及効果に換算した。
- 整備費から用地取得費を除いた額のうち県内の路線延長割合の分が、県内に直接発生する需要額とみなして効果を算定した。

### 算定結果

- 整備による経済波及効果は、**直接効果に対して約1.9倍の効果**と試算された。
- 第1次と第2次を合わせた波及効果は、**日豊本線ルート**の整備では2兆4,441億円、**新八代ルート**の整備では1兆5,723億円。  
(2024年8月価格)

		日豊本線ルート	新八代ルート
直接効果	県内で新規に発生する最終需要	12,773 億円	8,217 億円
第1次間接効果	原材料等の生産増加	9,058 億円	5,827 億円
第1次波及効果	直接効果 + 第1次間接効果	21,831 億円	14,043 億円
第2次(間接)波及効果	雇用者所得の増加分のうち消費に回される分により発生する生産増加	2,610 億円	1,679 億円
経済波及効果	第1次波及効果 + 第2次波及効果	24,441 億円	15,723 億円
経済波及効果倍率	経済波及効果 / 直接効果	1.91 倍	1.91 倍

注) 表の金額は令和6年度東九州新幹線等調査時点である2024年8月名目価格に換算した参考値

## C-1 入込客の増加

### 算定の前提

- 開業ルートによって九州内各方面からの想定来県者が異なるという仮定を置き、開業ルート別の効果算定を試行する。
- 県内への入込客純増数は、入込客数実績、開業後の時間短縮率、他地域での新幹線開業後の入込客増加実績を踏まえて推計。

### 算定結果

- 新幹線の開業により、日豊本線ルートでは年間128万人（コロナ禍前2018年度実績比+19%）、新八代ルートでは年間85万人（同+12%）の入込客増加が見込まれる。



注) 端数処理のため内訳の総和が合計と一致しない場合がある

## C-2 開業による経済波及効果

### 算定の前提

- 新幹線開業による入込客の純増数に消費単価を乗じた額が最終需要として発生するとした。

### 算定結果

- 新幹線開業により県内に新規に発生する最終需要（直接効果）は、日豊本線ルートでは155億円、新八代ルートでは105億円。
- 開業による経済波及効果は、**直接効果に対して約1.5倍の効果**と試算された。
- 第1次と第2次を合わせた波及効果は、日豊本線ルートの開業では年間234億円、新八代ルートの開業では159億円。

		日豊本線ルート	新八代ルート
直接効果	県内で新規に発生する最終需要	155 億円/年	105 億円/年
第1次間接効果	原材料等の生産増加	57 億円/年	39 億円/年
第1次波及効果	直接効果 + 第1次間接効果	211 億円/年	143 億円/年
第2次(間接)波及効果	雇用者所得の増加分のうち消費に回される分により発生する生産増加	23 億円/年	16 億円/年
経済波及効果	第1次波及効果 + 第2次波及効果	234 億円/年	159 億円/年
経済波及効果倍率	経済波及効果 / 直接効果	1.52 倍	1.52 倍

注) 端数処理のため内訳の総和が合計と一致しない場合がある

## 参考 整備新幹線の経済波及効果例

整備新幹線事例	経済波及効果	開業日	出所
北陸新幹線 敦賀延伸	福井県内 309 億円/年	2024年 3月16日	北陸新幹線敦賀開業による福井県内への経済波及効果 (2020年2月) 日本政策投資銀行
西九州新幹線 開業	長崎県内 193 億円/年	2022年 9月23日	経済効果193億円 西九州新幹線 長崎を訪れた 観光客103万人(2024年9月28日) 長崎新聞・長崎県議会総務委員会
北海道新幹線 開業	北海道内 136 億円/年	2016年 3月26日	北海道新幹線開業による北海道内への経済波及効果 (2014年10月) 日本政策投資銀行

出所) 日本政策投資銀行、長崎新聞