

日本の
ひなた
宮崎県

東九州新幹線等経済波及効果調査報告書

宮崎県鉄道整備促進期成同盟会
2025年8月

1. 本調査について

2. 新幹線整備による経済波及効果

3. 新幹線開業による経済波及効果

1. 本調査について | 本調査の目的・内容

本調査は、宮崎県内における新幹線整備の機運醸成に係る取組の一環として、東九州新幹線等の整備・開業の効果を調査するものである。

■ 業務の目的

宮崎県内における新幹線整備に向けた機運醸成に係る取組の一環として、新幹線開業に伴う効果を定量的に把握し、本県における新幹線整備効果を広く周知し、新幹線整備に向けた議論を活性化することを目的とする。

■ 業務の内容

令和6年度に宮崎県が実施した東九州新幹線等調査事業における日豊本線ルート（小倉から鹿児島中央へ至るルート）及び新八代ルート（新八代から宮崎へ至るルート）について、それぞれ整備・開業に伴う以下の調査等を行う。

- ① 新幹線整備（建設）により想定される経済波及効果
- ② 新幹線開業により想定される経済波及効果

本資料を通して、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

1. 本調査について | 調査対象ルート

本調査では、日豊本線ルートと新八代ルートを調査の対象とした。

■ 本調査では、以下の2ルートを対象に検討を行った。

① 日豊本線ルート

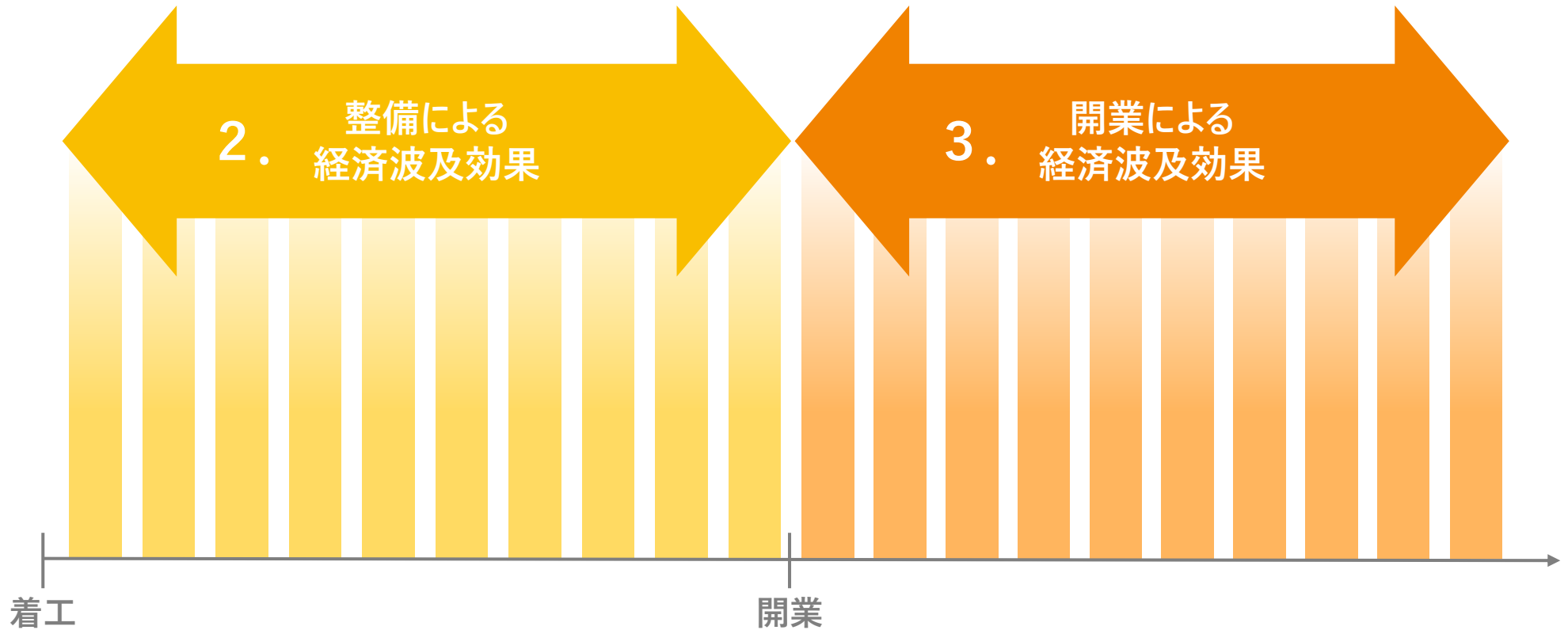
② 新八代ルート

■ 本調査は各ルートの基礎的な検討調査であり、個別ルートの優劣や実現性を保証するものではない。



1. 本調査について | 経済波及効果の対象

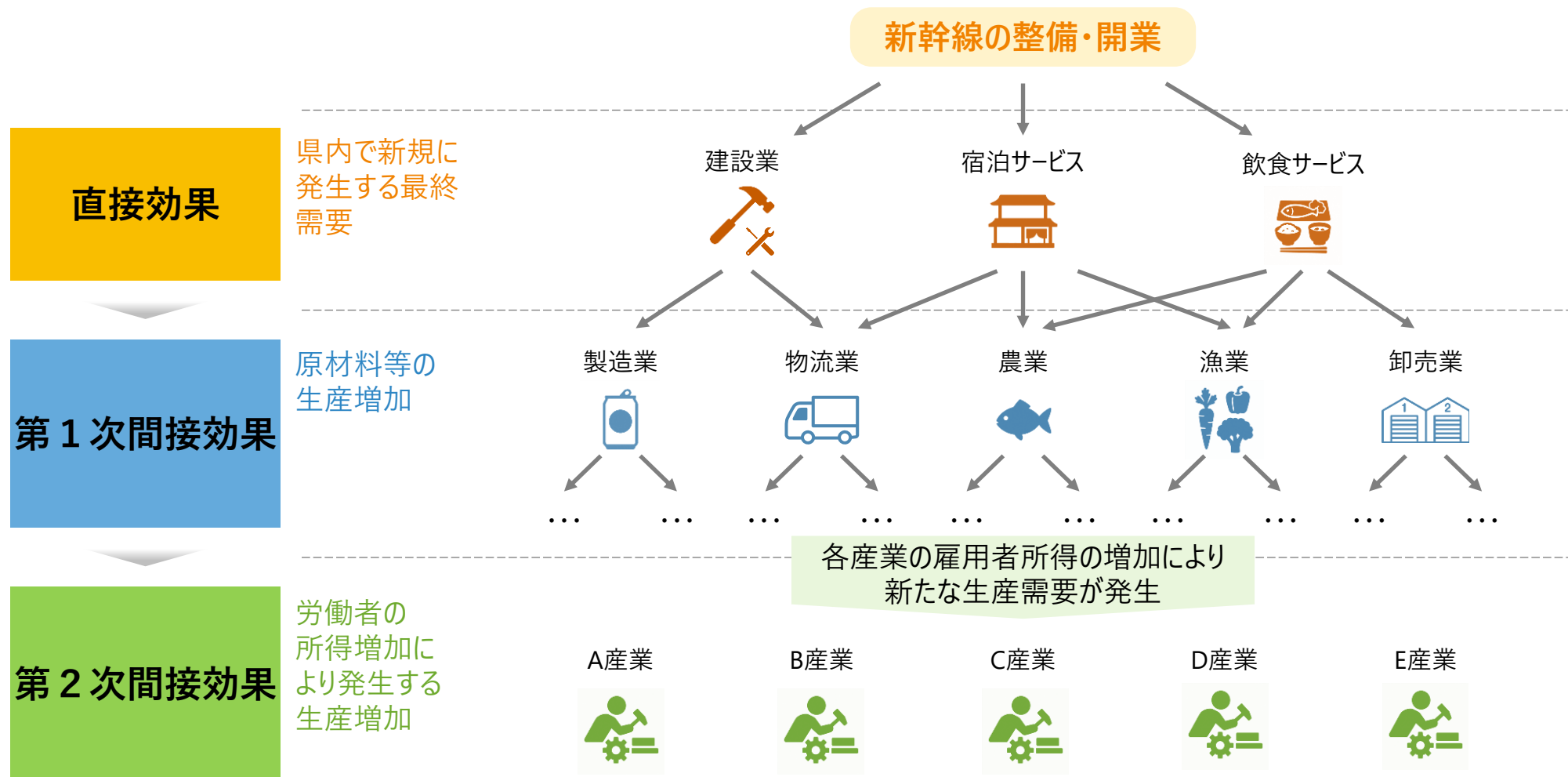
本調査では、新幹線の整備と開業による経済波及効果を算定する。



1. 本調査について | 経済波及効果の概要

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。

経済波及効果のイメージ



1. 本調査について

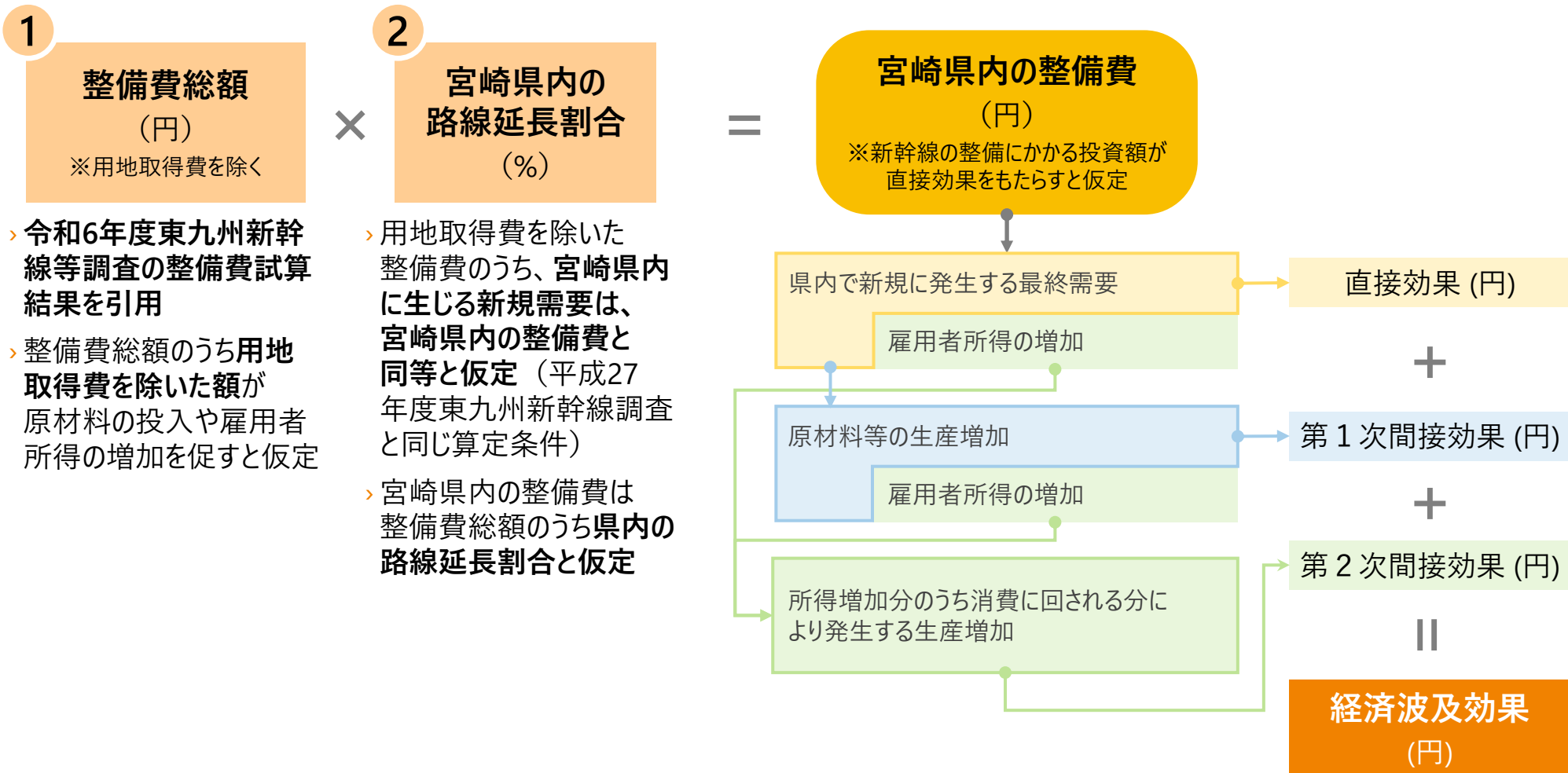
2. 新幹線整備による経済波及効果

3. 新幹線開業による経済波及効果

2. 整備による経済波及効果 | 算定方法

整備による効果は、整備ルート全体の想定費用のうち宮崎県内の整備費分が県内に直接効果をもたらすと仮定し、関連産業への波及効果を算定する。

整備による経済波及効果算定の方法



2. 整備による経済波及効果 | 整備費総額

令和6年度東九州新幹線等調査によると、整備費は
日豊本線ルートは26,960億円、新八代ルートは10,608億円と試算される。

- 令和6年度東九州新幹線等調査では、下記の算出手法にて、各ルートごとの整備費を推計した。
 - 路盤、橋りょう、高架橋、トンネルといった構造種別の整備費は、単価×構造種別延長にて求めた。
 - 軌道・電気の整備費は、単価×総延長で求めた。
 - 駅及び車両基地の整備費は、単価×箇所数で求めた。
- 以下で示す整備費は、費用便益（B/C）の算出を目的に、過去の整備実績を基に推計した2015年物価基準の価格であり、将来の実際の整備費を算出する目的ではないことに留意が必要である。
- 平成27年度調査結果との比較を目的とするため、2015年価格で波及効果を算定する。

各ルートの整備費試算結果（2015年価格）

（億円）

ルート	総額								
		路盤	橋りょう	高架橋	トンネル	軌道・電気	4線駅	2線駅	車両基地
日豊本線ルート	26,960	205	3,032	6,877	8,716	6,822	312	195	800
新八代ルート	10,608	41	1,128	2,100	4,167	2,538	156	78	400

2. 整備による経済波及効果 | 直接効果

整備による県内の直接効果は、日豊本線ルートでは9,046億円、新八代ルートでは5,819億円と試算される。

■ 用地取得費は整備費総額の15%と仮定。（平成27年度東九州新幹線調査と同じ算定条件）

各ルートの直接効果（2015年価格）

1	整備費総額 (円) ※用地取得費を除く	×	2	宮崎県内の 路線延長割合 (%)	=	宮崎県内の整備費 = 県内の直接効果 (円)
---	---------------------------	---	---	------------------------	---	------------------------------

日豊
本線
ルート

26,960 億円 × (100 % - 15 %)	×	39 %	=	9,046 億円
----------------------------	---	------	---	----------

新八代
ルート

10,608 億円 × (100 % - 15 %)	×	65 %	=	5,819 億円
----------------------------	---	------	---	----------

2. 整備による経済波及効果 | 経済波及効果

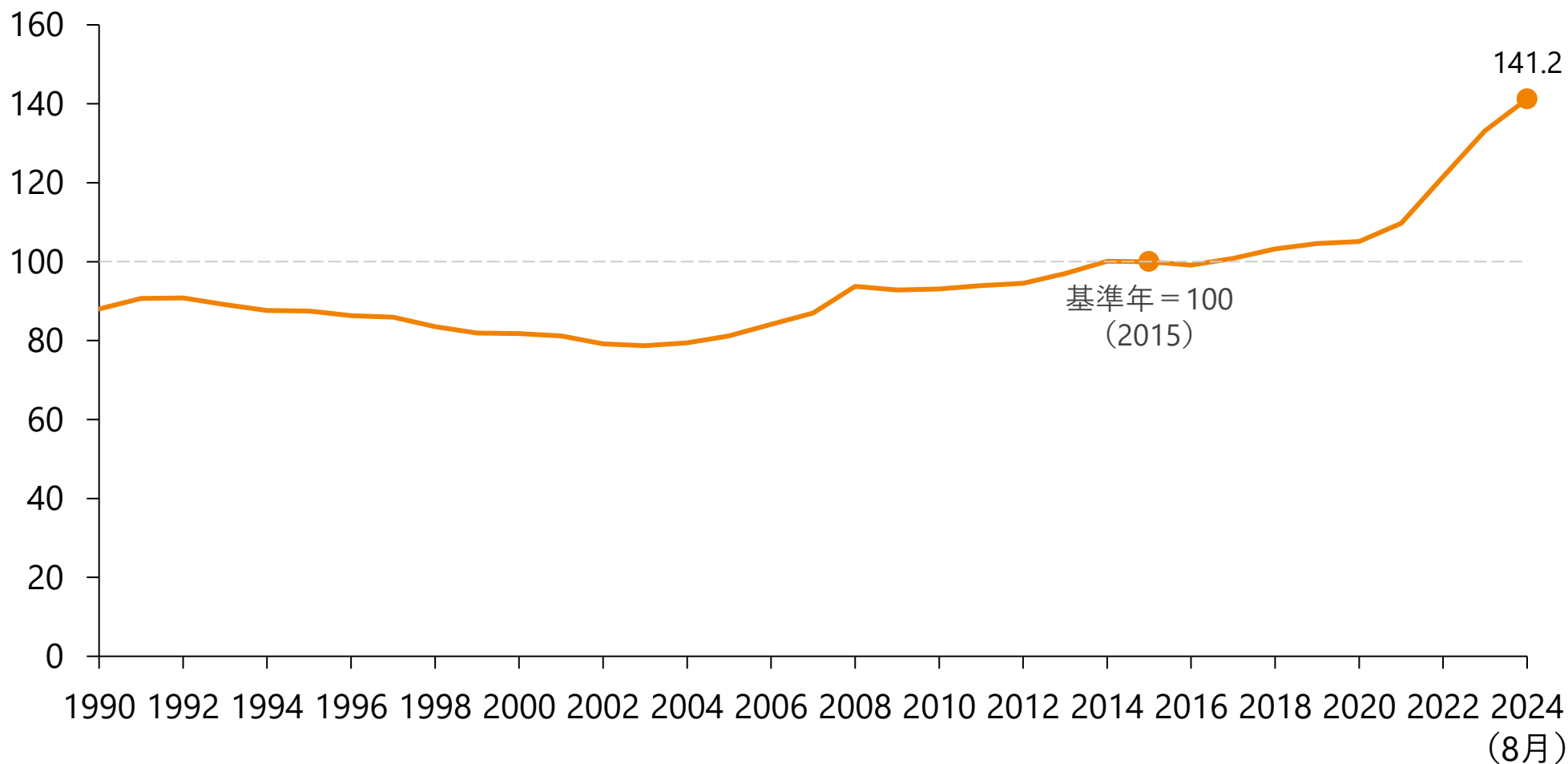
整備による経済波及効果は、日豊本線ルートは1兆7,310億円、新八代ルートは1兆1,135億円。
いずれも直接効果に対して約1.9倍の波及効果となる。

整備による経済波及効果（2015年価格）

		日豊本線ルート	新八代ルート
	直接効果	9,046 億円	5,819 億円
	第1次間接効果	6,415 億円	4,127 億円
	第1次波及効果	15,461 億円	9,946 億円
	第2次（間接）波及効果	1,849 億円	1,189 億円
	経済波及効果	17,310 億円	11,135 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

参考) 建設資材物価指数は、2015年から2024年8月にかけて+41.2pt上昇している。

建設資材物価指数 土木部門【全国平均】



2. 整備による経済波及効果 | 参考 直接効果（2024年価格）

参考） 整備による県内の直接効果は、日豊本線ルートでは1兆2,773億円、新八代ルートでは8,217億円と試算される。（2024年8月価格）

■ 用地取得費は整備費総額の15%と仮定。（平成27年度東九州新幹線調査と同じ算定条件）

各ルートの直接効果（2024年8月価格）

1	整備費総額 (円) ※用地取得費を除く	×	2	宮崎県内の 路線延長割合 (%)	=	宮崎県内の整備費 = 県内の直接効果 (円)
---	---------------------------	---	---	------------------------	---	------------------------------

日豊
本線
ルート

38,068 億円 × (100 % - 15 %)	×	39 %	=	12,773 億円
----------------------------	---	------	---	-----------

新八代
ルート

14,978 億円 × (100 % - 15 %)	×	65 %	=	8,217 億円
----------------------------	---	------	---	----------

2. 整備による経済波及効果 | 参考 経済波及効果（2024年価格）

**参考） 2024年8月価格に換算すると、整備による経済波及効果は、
日豊本線ルートは2兆4,441億円、新八代ルートは1兆5,723億円と見込まれる。**

- 2024年8月の建設資材物価指数（土木部門、全国平均）は、平成27年（2015年）平均=100とすると**141.2**であるため、前段の2015年物価基準価格の経済波及効果を2024年8月時点の名目価格に換算すると下記の通りである。

整備による経済波及効果（2024年8月価格）

		日豊本線ルート	新八代ルート
	直接効果	12,773 億円	8,217 億円
	第1次間接効果	9,058 億円	5,827 億円
	第1次波及効果	21,831 億円	14,043 億円
	第2次（間接）波及効果	2,610 億円	1,679 億円
	経済波及効果	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

1. 本調査について

2. 新幹線整備による経済波及効果

3. 新幹線開業による経済波及効果

3 - 1. 入込客の増加

3 - 2. 入込客の消費単価・最終需要増加額

3 - 3. 開業による経済波及効果の算定結果

3. 経済波及効果の前提

宮崎県全域に対する効果を算定する。本調査では、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いた上で、開業ルート別の効果算定について試行する。

開業による経済波及効果の前提

I 経済波及効果は産業連関表の単位で算定することが原則であり、本調査においては宮崎県全域への効果を算定する。

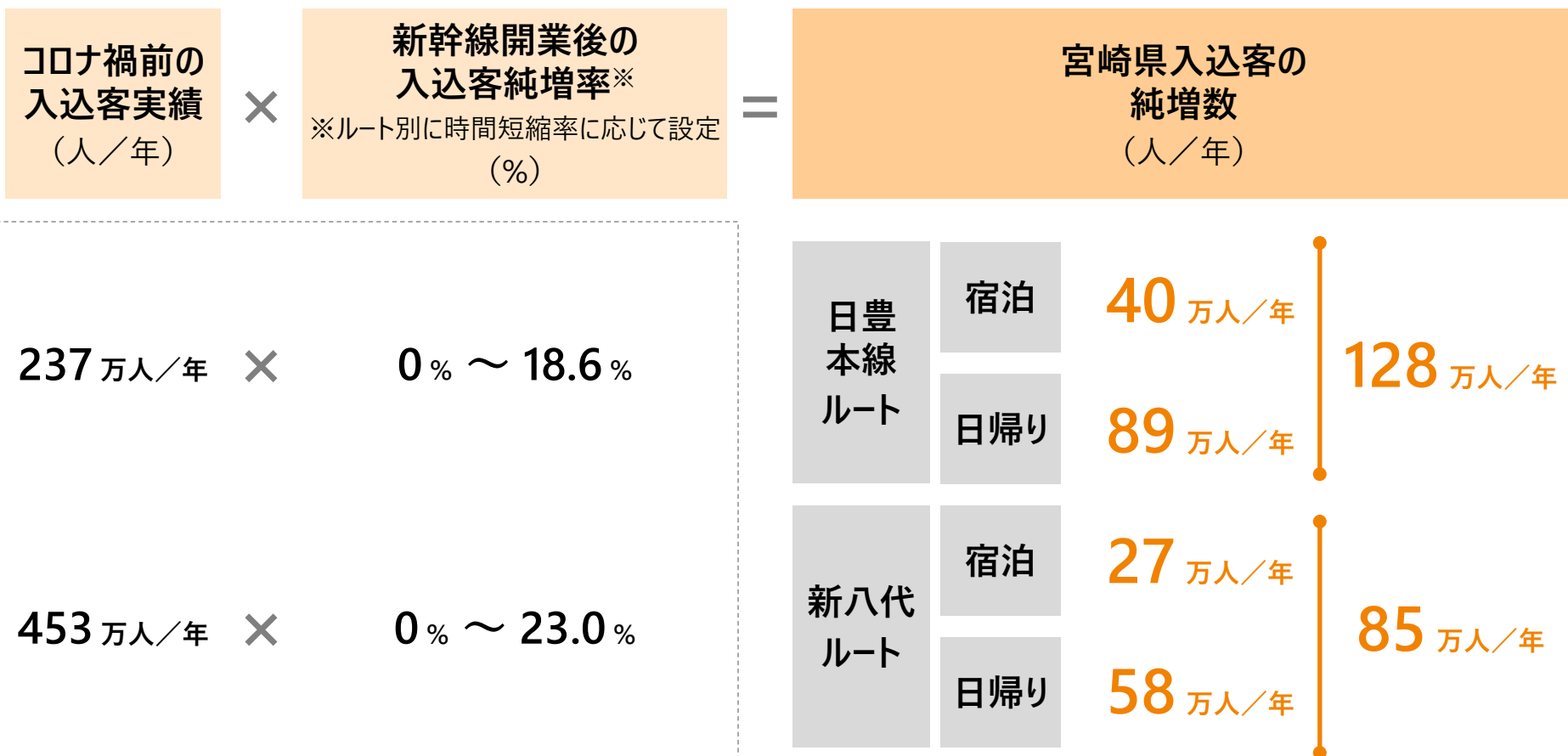
II 新幹線駅の具体的な設定を行っていないことを踏まえ、宮崎県全域への入込客数増加効果を算定する。

III 本調査では、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。なお、ルートにより入込客数に差異が生まれるのは九州内からの入込客数に限定する。

3-1. 入込客の増加 | 入込客純増数の算定結果

宮崎県への入込客の純増数は、コロナ禍前の入込客数実績、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した。
結果、日豊本線ルートでは128万人、新八代ルートでは85万人の入込客増加が見込まれる。

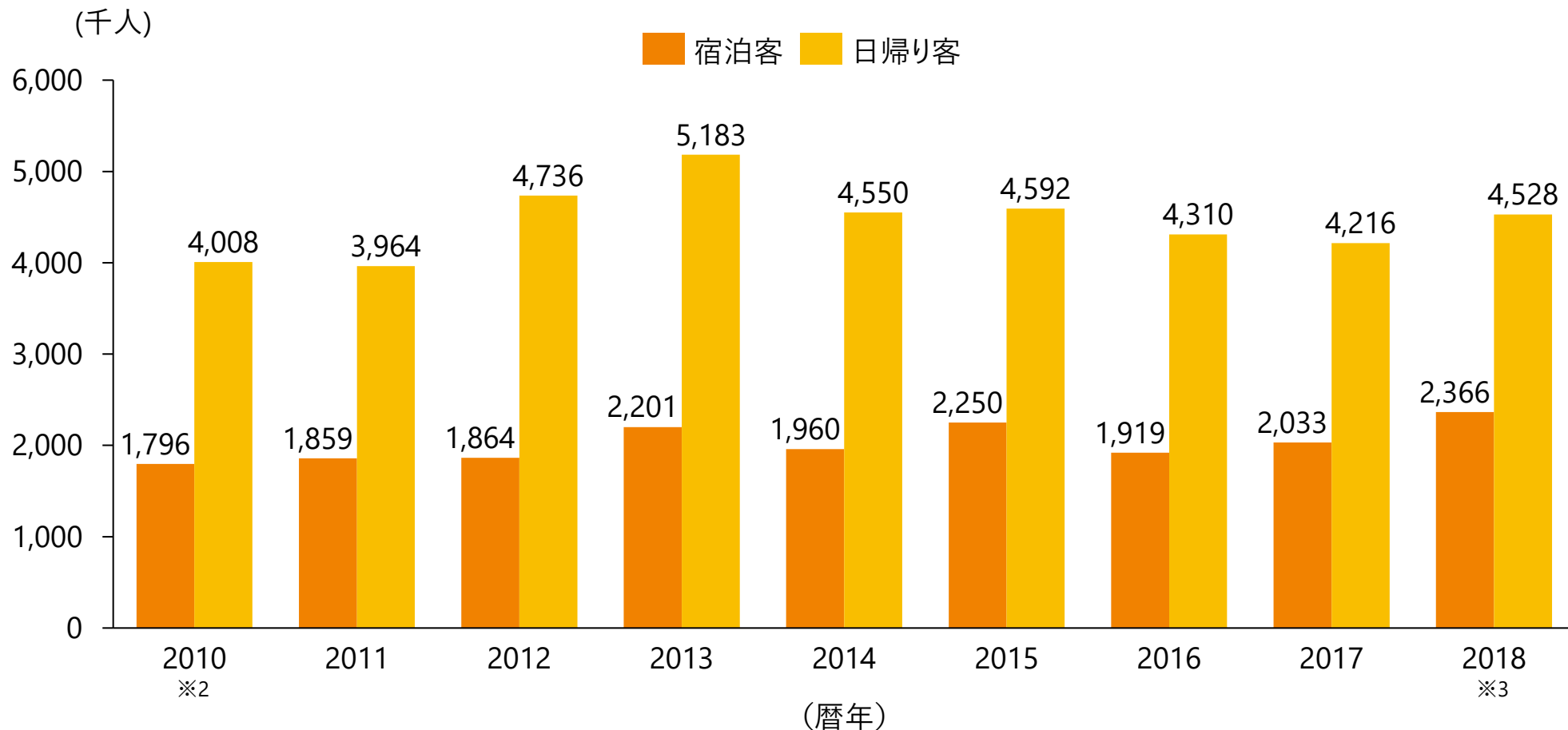
入込客の純増数



3-1. 入込客の増加 | 宮崎県の入込客数実績

コロナ禍前2018年の宮崎県の入込客数は689万人 (宿泊客237万人、日帰り客453万人)。

宮崎県への県外客入込客数※1



※1 訪日外国人を除く日本人の入込客数。訪日外国人数は疫病や為替の影響で大きく変動し長期的な予測が難しいため、本調査では県内入込客の対象に含めていない。

※2 2010年4月から調査が開始されたため2010年のみ年度集計値。

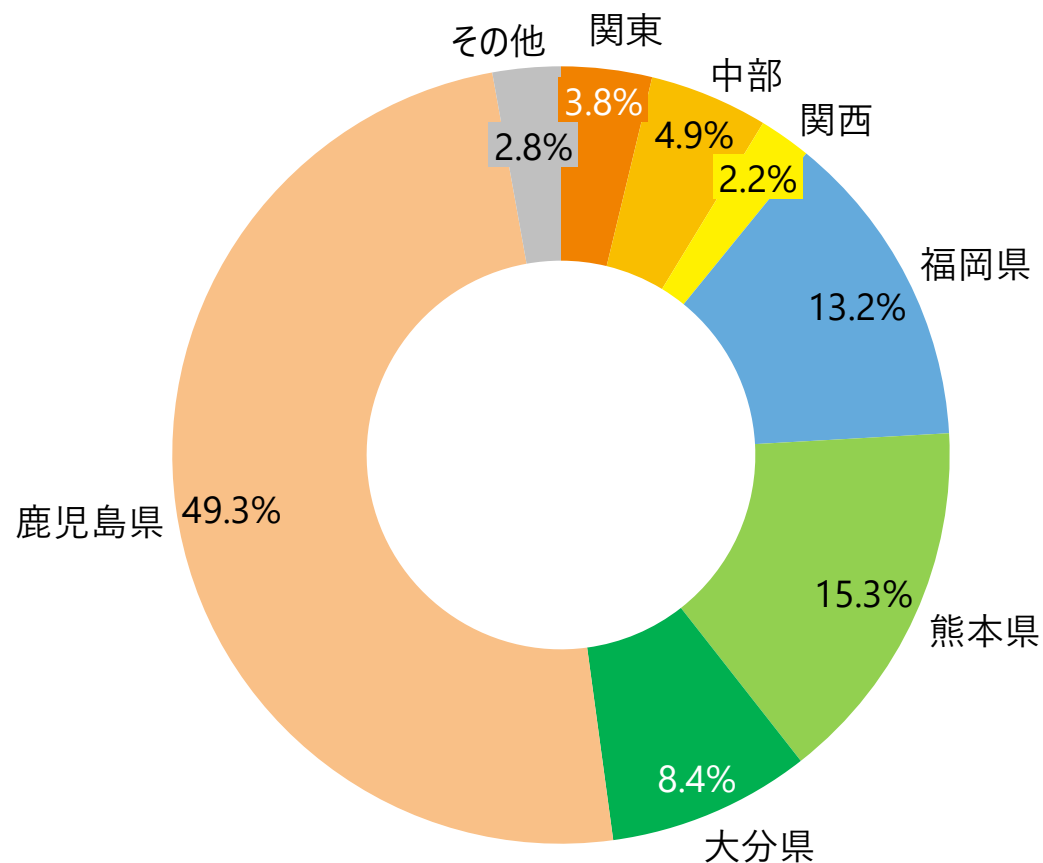
※3 本調査ではコロナ禍前直近かつ「観光庁 共通基準による観光入込客統計」の最新データである2018年の入込客数をベースに純増数を算定した。

出所) 観光庁 共通基準による観光入込客統計

3-1. 入込客の増加 | 宮崎県への移動者の出発地割合

宮崎県への移動者の出発地割合は下記の通り。九州からの移動者が9割弱を占める。
なかでも鹿児島県・熊本県・福岡県・大分県からの移動が多い。

宮崎県への移動者の出発地割合（2015年度）



3-1. 入込客の増加 | 他地域での実績

他地域では新幹線開業前後で、平均して宿泊客は+14%、日帰り客は+13%増加した。

新幹線開業年前後での入込客数の実績変化※

都道府県名	開業年	開業前後の入込客純増率		(参考) 同年前後の 全国国内旅行 者数純増率
		宿泊	日帰り	
北海道（道南圏域）	2016年（3月26日 新函館北斗-新青森 開業）	120.3%	109.4%	99.47%
石川県	2015年（3月14日 長野-金沢 開業）	116.4%	116.1%	98.38%
富山県	2015年（3月14日 長野-金沢 開業）	115.0%	117.0%	98.38%
長野県	2015年（3月14日 長野-金沢 開業）	101.9%	128.0%	98.38%
熊本県	2011年（3月12日 博多-新八代 開業）	108.9%	125.0%	98.44%
鹿児島県	2011年（3月12日 博多-新八代 開業）	119.3%	83.8%	98.44%
平均純増率		113.7%	113.2%	—

※開業前平均は観光入込客統計調査が開始された平成22年度から開業前年までの平均
開業後平均は開業年からコロナ禍前の令和元年までの平均値（最大5年間の平均値）

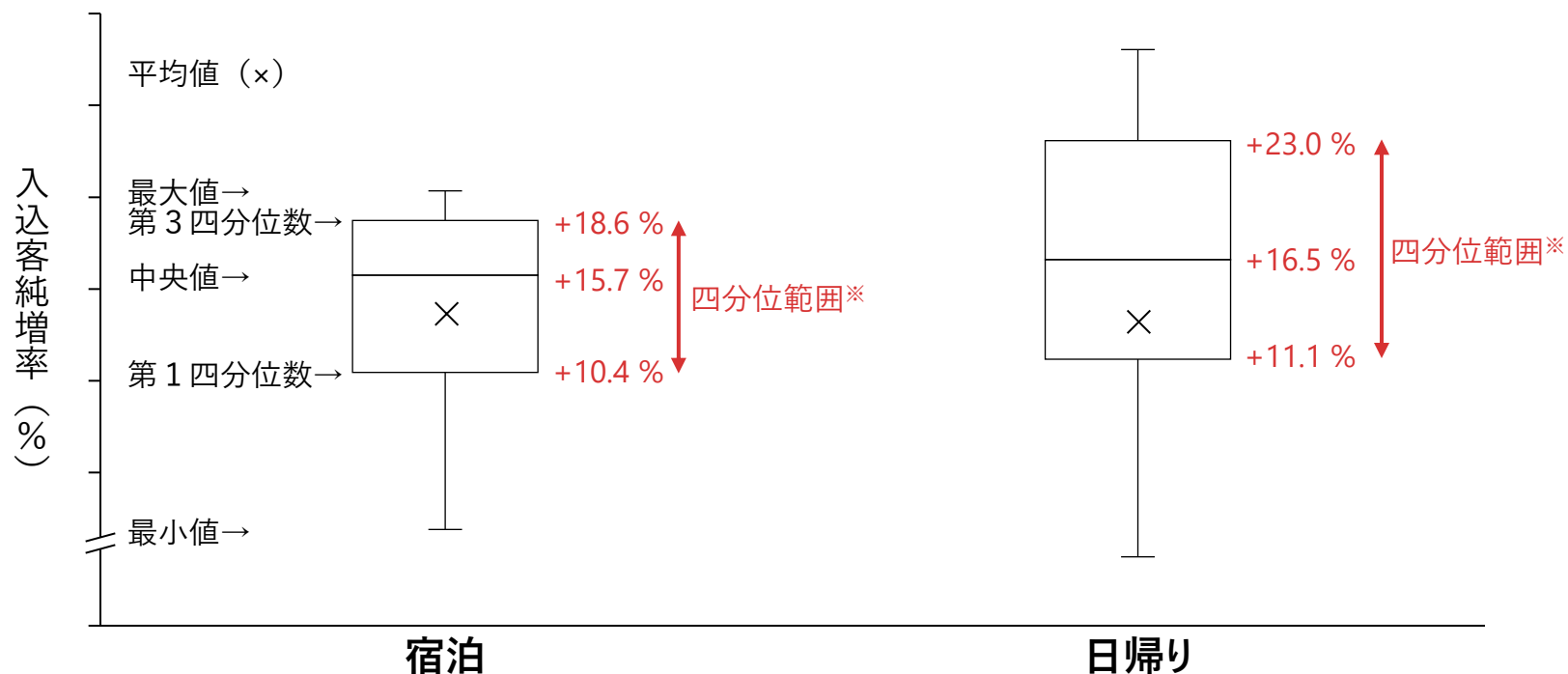
出所） 石川県：統計からみた石川県の観光、北海道：北海道観光機構 圏域別観光入込客数
全国：観光庁 旅行・観光消費動向調査 国内旅行総数、その他：観光庁 共通基準による観光入込客統計

3-1. 入込客の増加 | 純増率の設定

開業事例毎の純増率の散らばりに着目し、九州内は時間短縮率に応じて入込客純増率が過去事例の四分位範囲の間で分布するとして純増率を設定した。

- 過去の新幹線開業事例では、宿泊・日帰り別に下記の通り入込客純増率に散らばりが見られる。
- 本調査では、九州内各地域からの時間短縮率毎に、入込客純増率が過去開業事例の四分位範囲で分布すると仮定して入込客の純増数を算定した。
- 九州外からの入込客純増率は過去開業事例の第1四分位数を使用した。

入込客純増率の散らばりイメージ



※ 四分位範囲とは第1四分位数から第3四分位数までの範囲のこと。第1四分位数とはデータを小さい順に並べたときに25%の位置にある値、第3四分位数とは同様のときに全体の75%の位置にある値のこと。

1. 本調査について

2. 新幹線整備による経済波及効果

3. 新幹線開業による経済波及効果

3 - 1. 入込客の増加

3 - 2. 入込客の消費単価・最終需要増加額

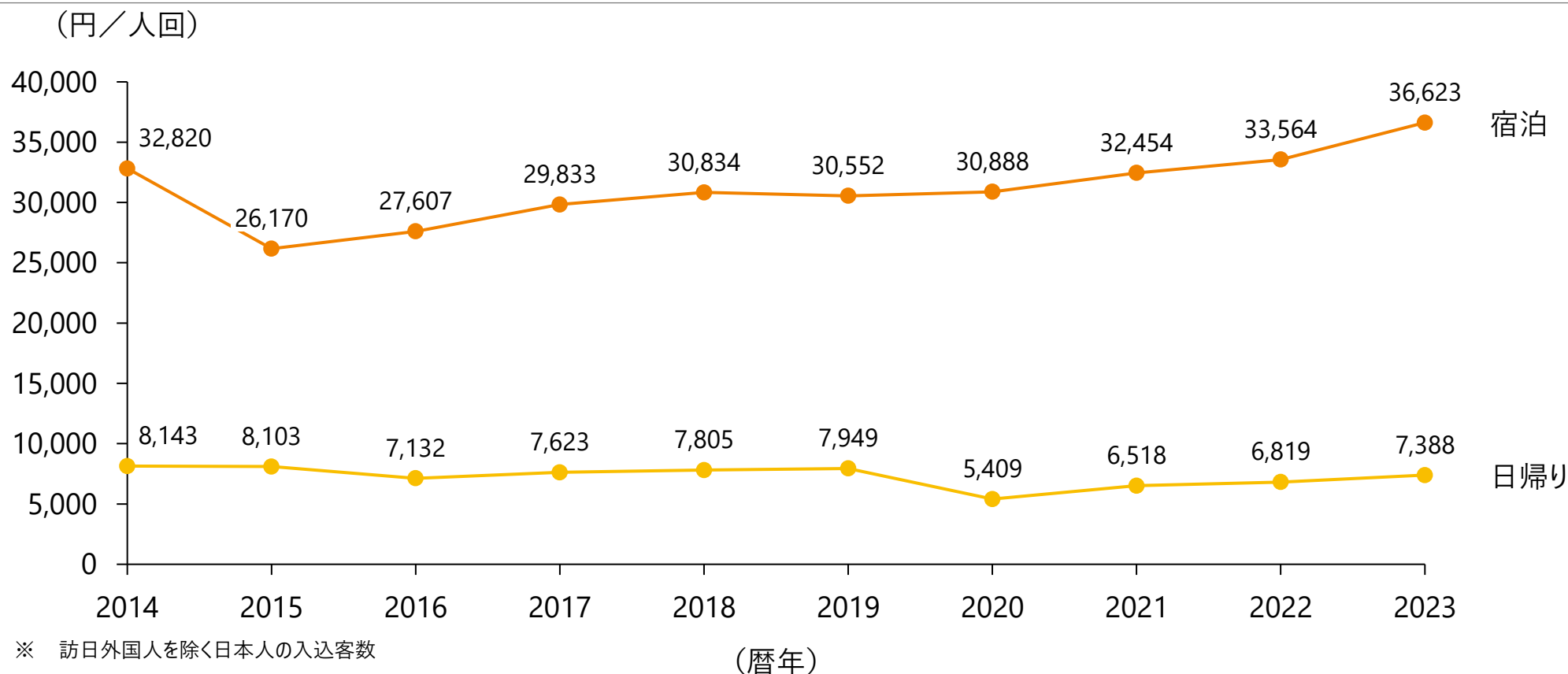
3 - 3. 開業による経済波及効果の算定結果

3-2. 入込客の消費単価 | 消費単価実績

宮崎県への県外客の消費単価は、宿泊は増加傾向、日帰りはコロナ禍で落ち込んだ後、微増傾向だがコロナ禍前水準には達していない。

- 観光目的／ビジネス目的別の県外客の客消費額単価をもとに、宿泊／日帰り客数の加重平均で宿泊／日帰り別の単価を算定。
- 波及効果の算定には直近2023年の消費単価を使用する。

宮崎県への県外客の消費単価※



※ 訪日外国人を除く日本人の入込客数

出所) 宮崎県観光入込客統計

3-2. 入込客の消費単価 | 消費単価実績

直近年度の宮崎県入込客の消費単価は、
宿泊客は36,623円、日帰り客は7,388円であった。

宮崎県入込客の消費単価（2023年）

		観光	ビジネス	観光比率 (観光/全体)	平均消費単価 (加重平均)
		①	②	③	①×③+②×(1-③)
宮崎県入込客の 消費単価 (円／人)	宿泊	26,089 円/人回	41,803 円/人回	33 %	36,623 円/人回
	日帰り	7,354 円/人回	7,926 円/人回	94 %	7,388 円/人回

3-2. 入込客の消費単価 | 最終需要増加額

入込客増加による最終需要増加額は、
日豊本線ルートでは210億円、新八代ルートでは142億円と試算される。

各ルートの入込客による新規発生額

$$\begin{array}{c} 1 \\ \text{宮崎県入込客の} \\ \text{純増数} \\ \text{(人/年)} \end{array} \times \begin{array}{c} 2 \\ \text{宮崎県入込客の} \\ \text{消費単価} \\ \text{(円/人)} \end{array} = \begin{array}{c} \text{入込客増加による} \\ \text{最終需要増加額} \\ \text{(円/年)} \end{array}$$

日豊 本線 ルート	宿泊	40 万人/年	×	36,623 円/人	=	145 億円/年	210 億円/年
	日帰り	89 万人/年		7,388 円/人		66 億円/年	
新八代 ルート	宿泊	27 万人/年	×	36,623 円/人	=	100 億円/年	142 億円/年
	日帰り	58 万人/年		7,388 円/人		43 億円/年	

1. 本調査について

2. 新幹線整備による経済波及効果

3. 新幹線開業による経済波及効果

3 - 1. 入込客の増加

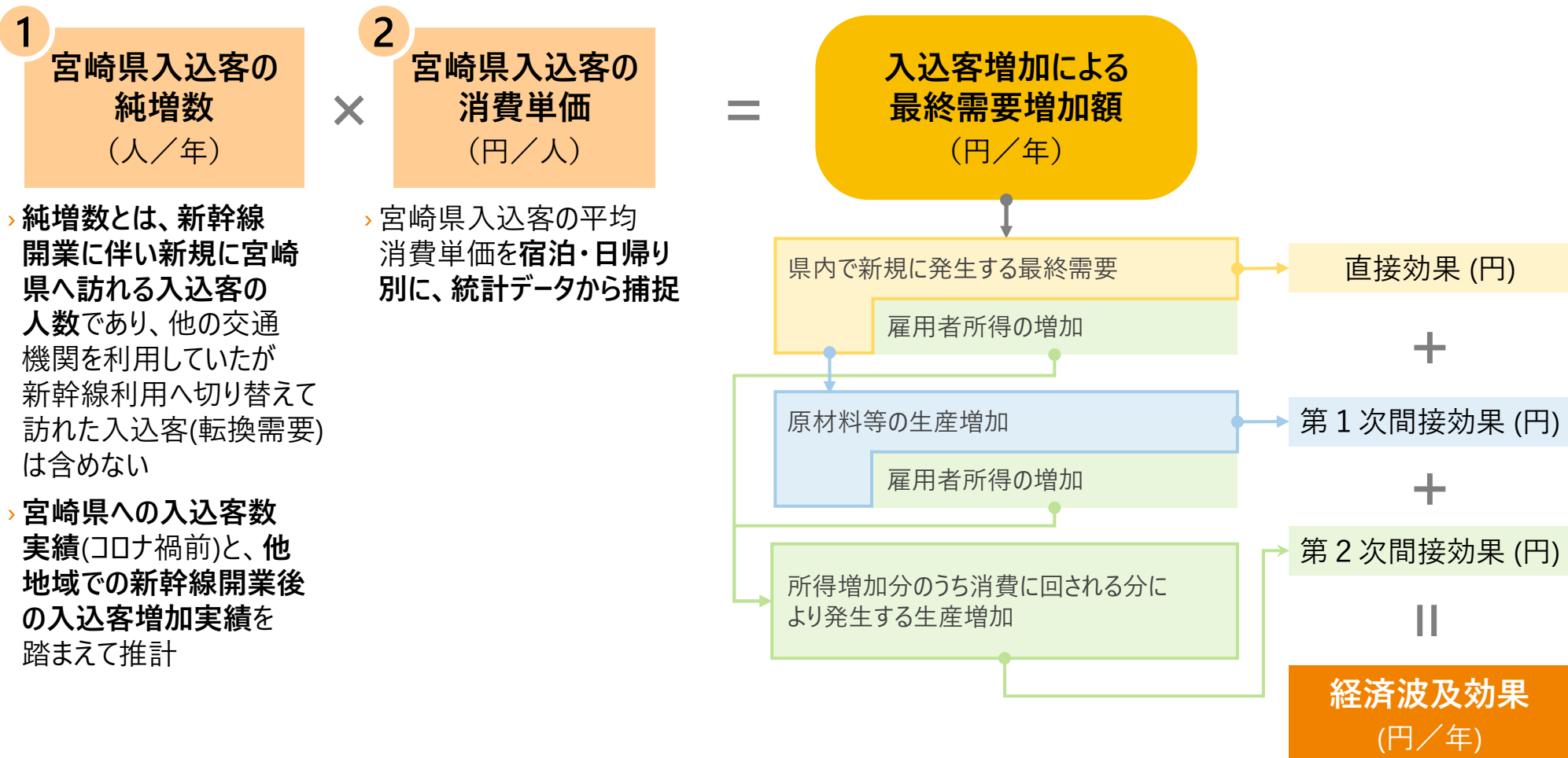
3 - 2. 入込客の消費単価・最終需要増加額

3 - 3. 開業による経済波及効果の算定結果

3-3. 開業による経済波及効果 | 算定方法

新幹線開業による県内への入込客の純増数と平均的な消費単価を想定して算出した入込客増加による最終需要増加から、新規に発生する消費総額を推計することで、それによる波及効果を算定した。

開業による経済波及効果算定の方法



経済波及効果の算定結果 — 日豊本線ルート

3-3. 開業による経済波及効果 | 日豊本線ルート | 最終需要増加額

日豊本線ルートの開業による最終需要増加額は210億円。産業別内訳は下記の通り。

入込客増加による
最終需要増加額

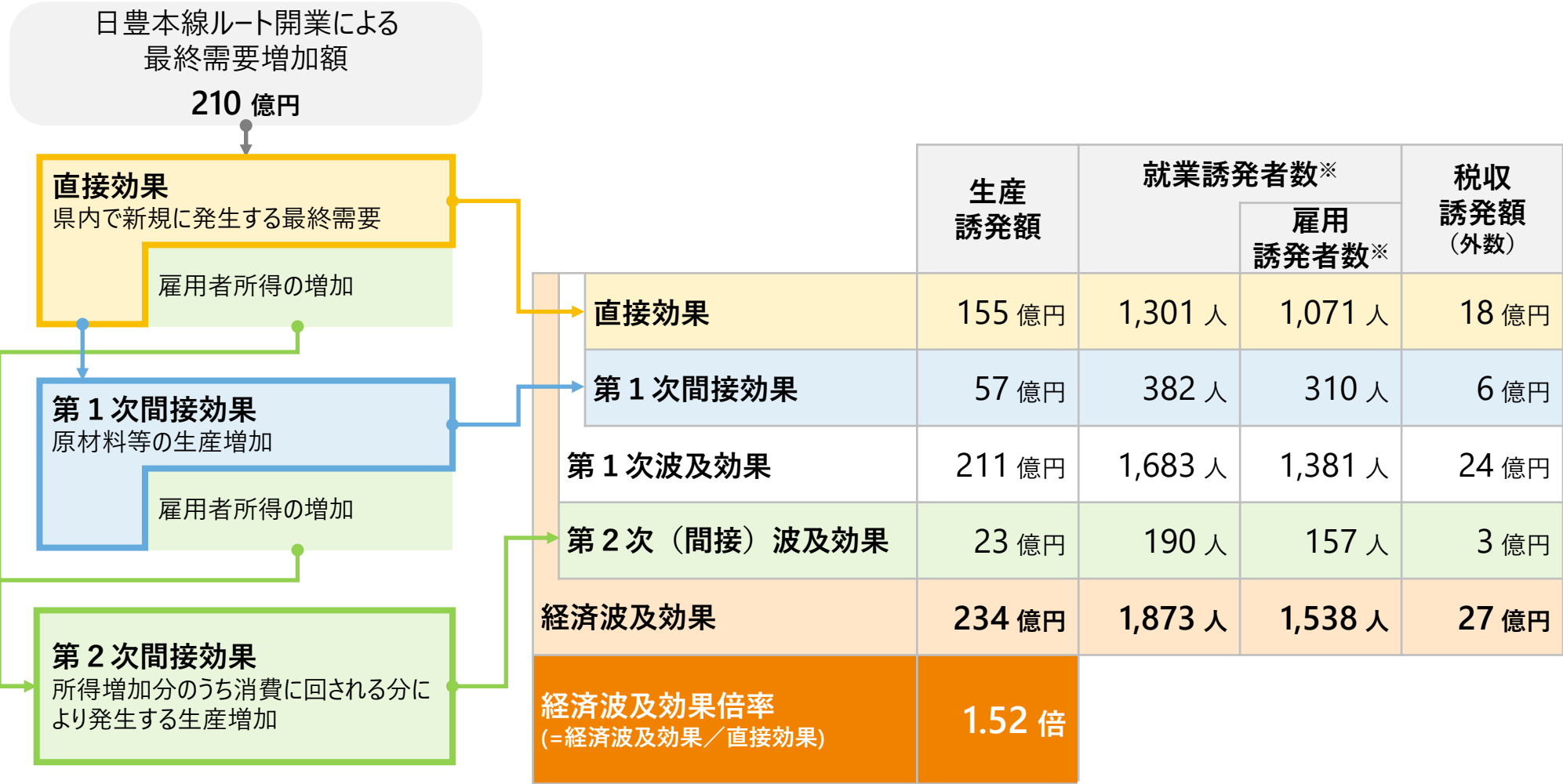
210 億円

最終需要増加額		
産業部門 大分類	産業部門 小分類	最終需要増加額 (百万円／年)
農業		264
漁業		234
製造業	飲食料品	2,511
	繊維製品	404
	パルプ・紙・木製品	54
	化学製品	53
	石油・石炭製品	1,579
	窯業・土石製品	73
	その他製造工業製品	451
運輸・郵便		7,397
情報通信		3
サービス	教育・研究	178
	医療・福祉	39
	宿泊業	3,141
	飲食サービス	3,217
	娯楽サービス	841
	その他サービス	609
計		21,047

3-3. 開業による経済波及効果 | 日豊本線ルート | 経済波及効果

日豊本線ルートの開業により、234億円の経済波及効果が見込まれる。
これは直接効果に対して1.52倍の効果となる。

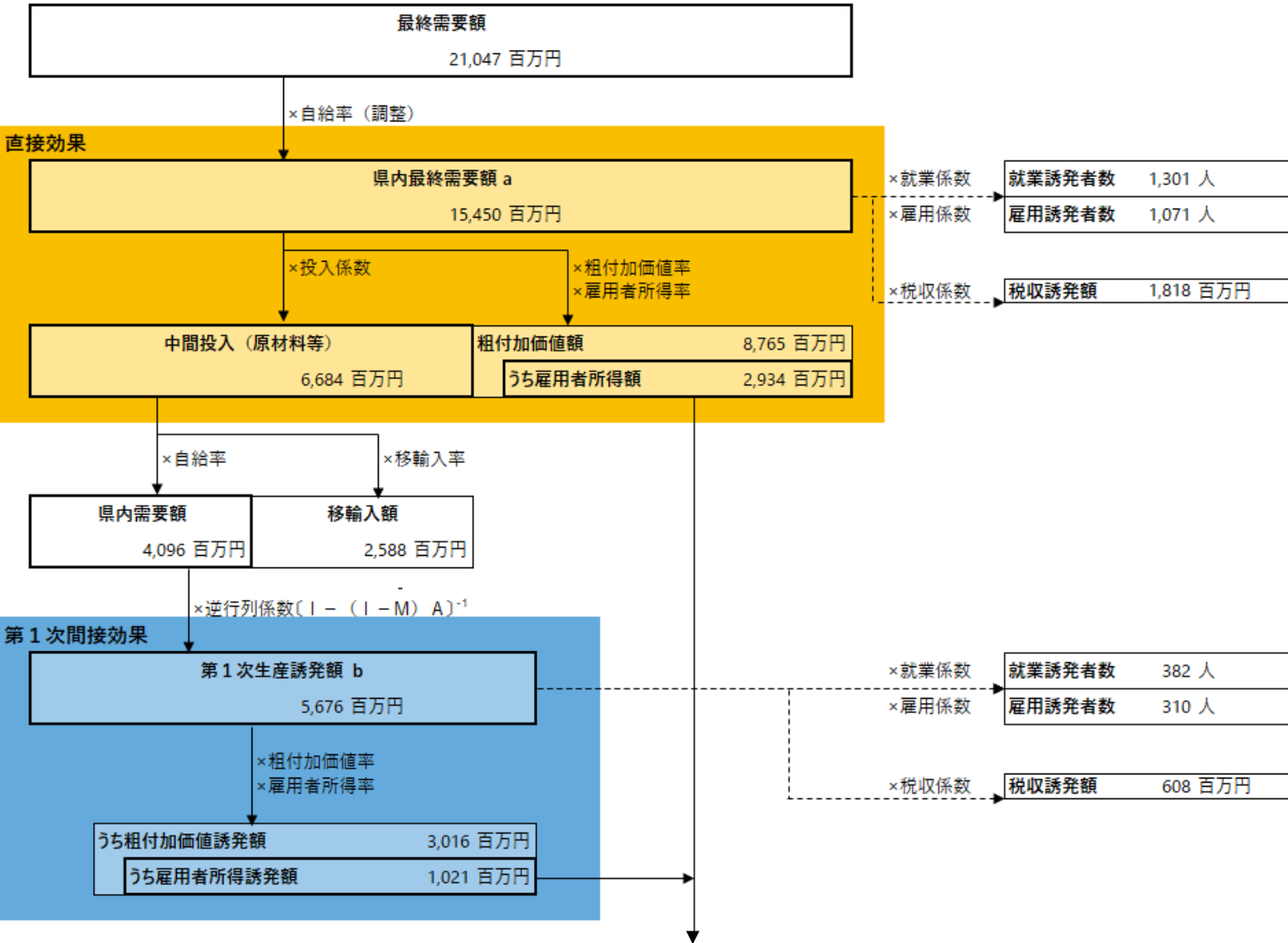
日豊本線ルートの経済波及効果



出所) 宮崎県 産業連関統計表、宮崎県県民経済計算より作成

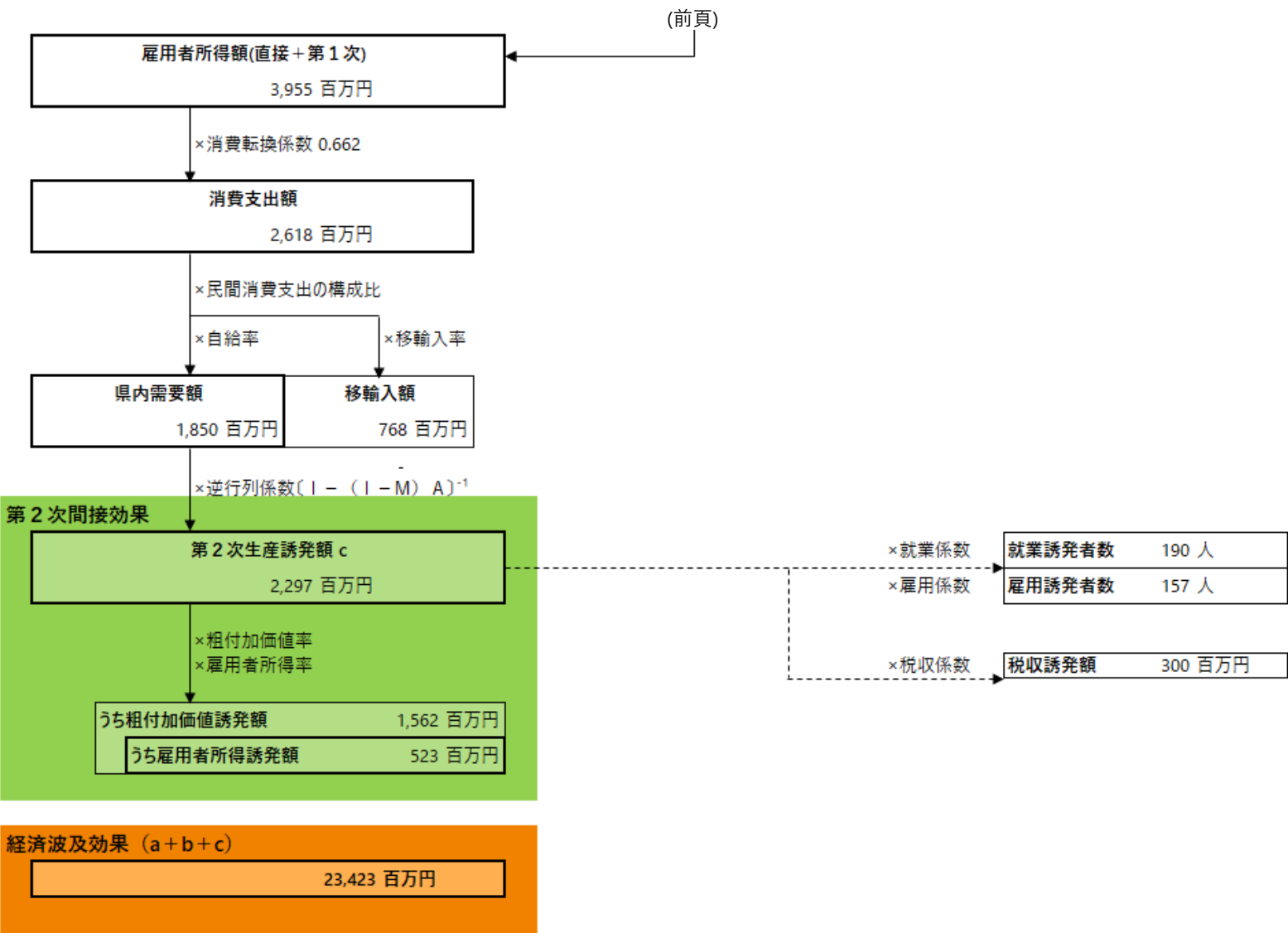
※就業者数=雇用者数+個人事業主数+家族従業者数

日豊本線ルートの開業の経済波及効果の詳細（1 / 2）



(次頁)

日豊本線ルートの開業の経済波及効果の詳細（2 / 2）



出所) 宮崎県 産業連関統計表、宮崎県県民経済計算より作成

日豊本線ルートの開業の経済波及効果234億円の産業別内訳は下記の通り。

経済波及効果
234 億円

経済波及効果		
産業部門 大分類	産業部門 小分類	経済波及効果 (百万円／年)
農業		409
漁業		94
製造業	飲食料品	882
	繊維製品	26
	パルプ・紙・木製品	139
	その他製造工業製品	180
建設		86
電気・ガス・水道		542
商業		2,424
金融・保険		433
不動産		547
運輸・郵便		6,790
情報通信		485
サービス	教育・研究	266
	医療・福祉	236
	宿泊業	3,151
	飲食サービス	3,374
	娯楽サービス	923
	その他サービス	2,267
その他		168
計		23,423

経済波及効果の算定結果 —新八代ルート

3-3. 開業による経済波及効果 | 新八代ルート | 最終需要増加額

新八代ルートの開業による最終需要増加額は142億円。産業別内訳は下記の通り。

入込客増加による
最終需要増加額

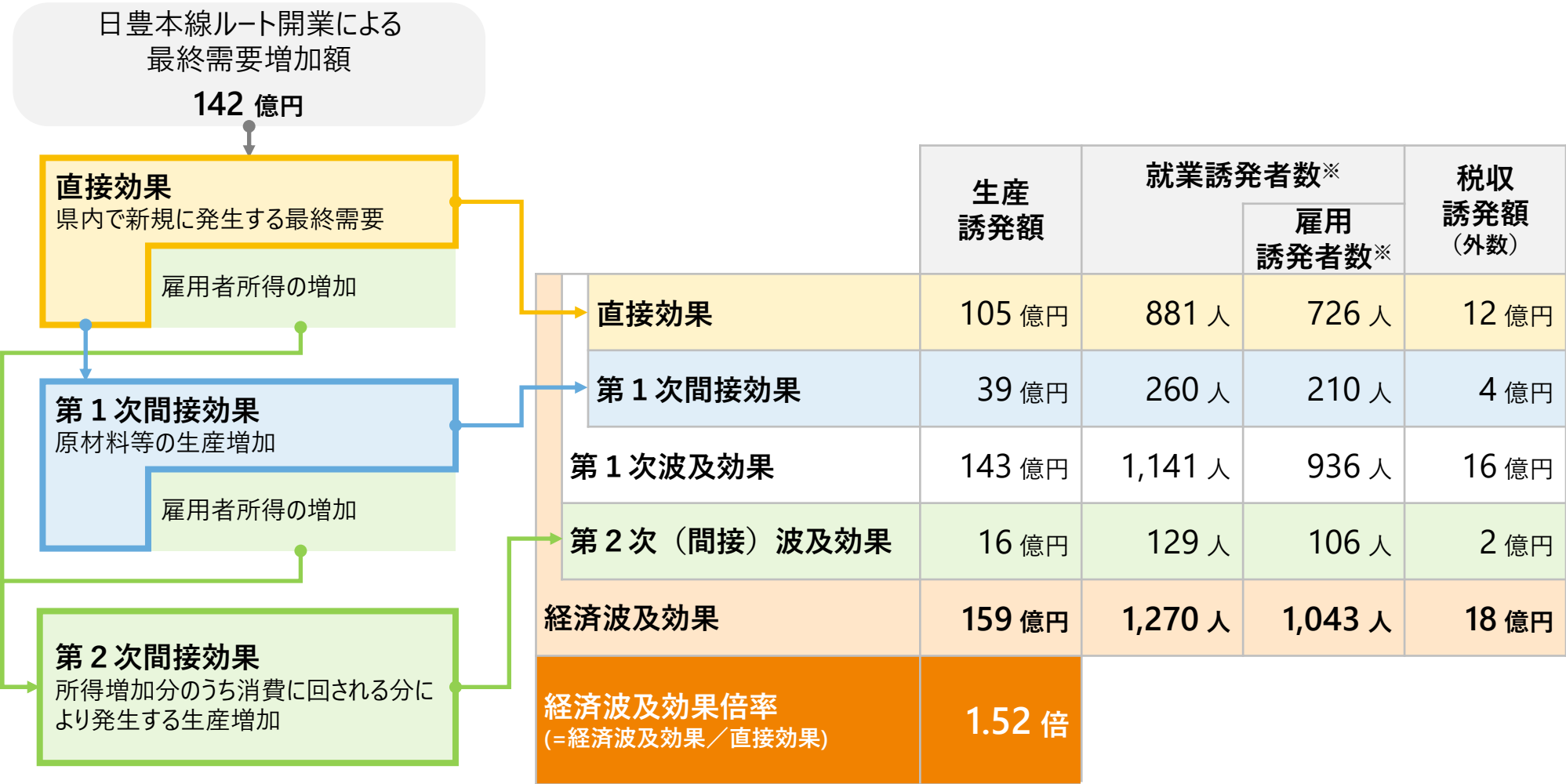
142 億円

最終需要増加額		
産業部門 大分類	産業部門 小分類	最終需要増加額 (百万円／年)
農業		176
漁業		158
製造業	飲食料品	1,693
	繊維製品	271
	パルプ・紙・木製品	36
	化学製品	36
	石油・石炭製品	1,058
	窯業・土石製品	49
	その他製造工業製品	302
運輸・郵便		4,991
情報通信		2
サービス	教育・研究	120
	医療・福祉	26
	宿泊業	2,165
	飲食サービス	2,179
	娯楽サービス	564
	その他サービス	412
計		14,239

3-3. 開業による経済波及効果 | 新八代ルート | 経済波及効果

新八代ルートの開業により、159億円の経済波及効果が見込まれる。
これは直接効果に対して1.52倍の効果となる。

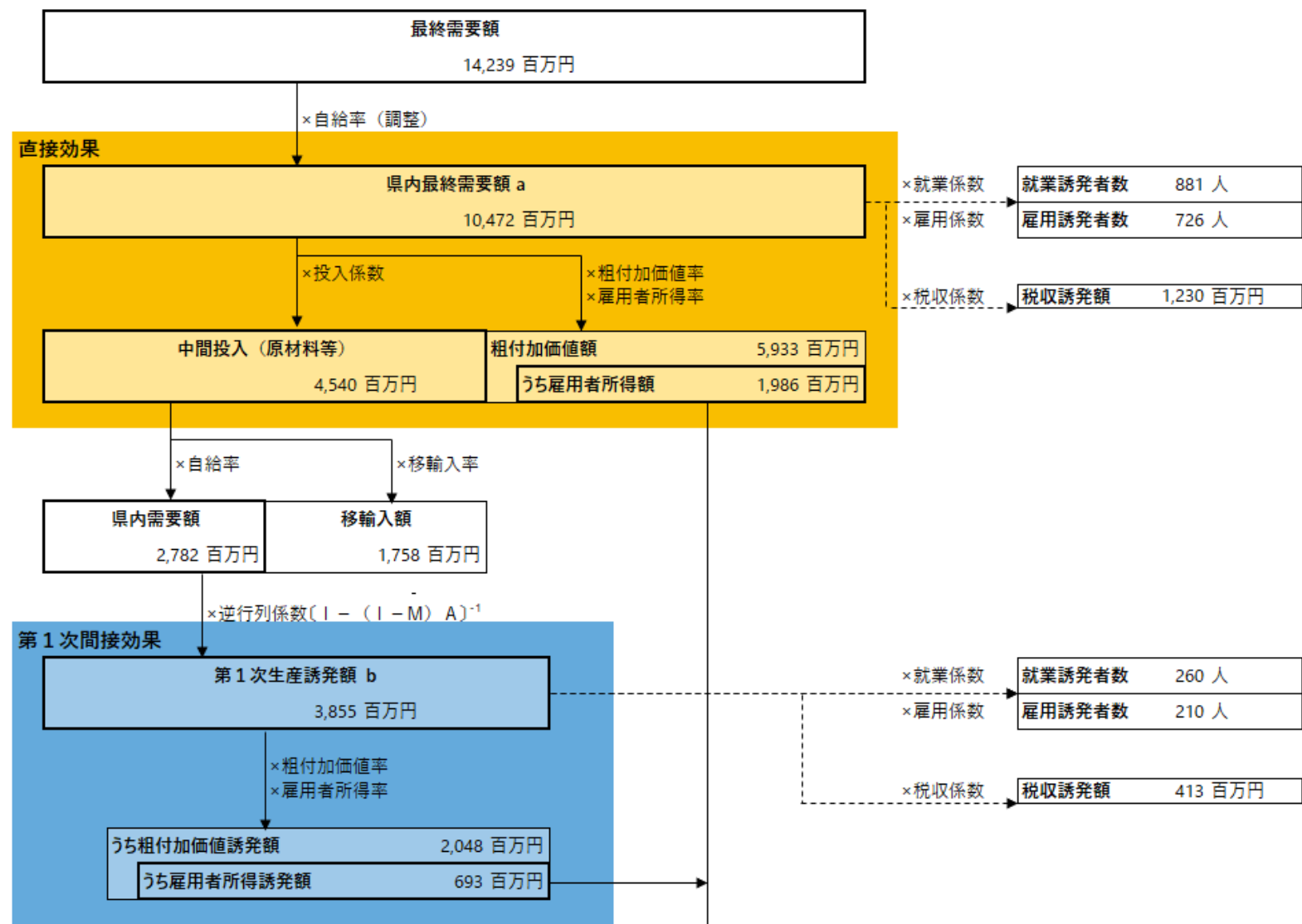
新八代ルートの経済波及効果



出所) 宮崎県 産業連関統計表、宮崎県県民経済計算より作成

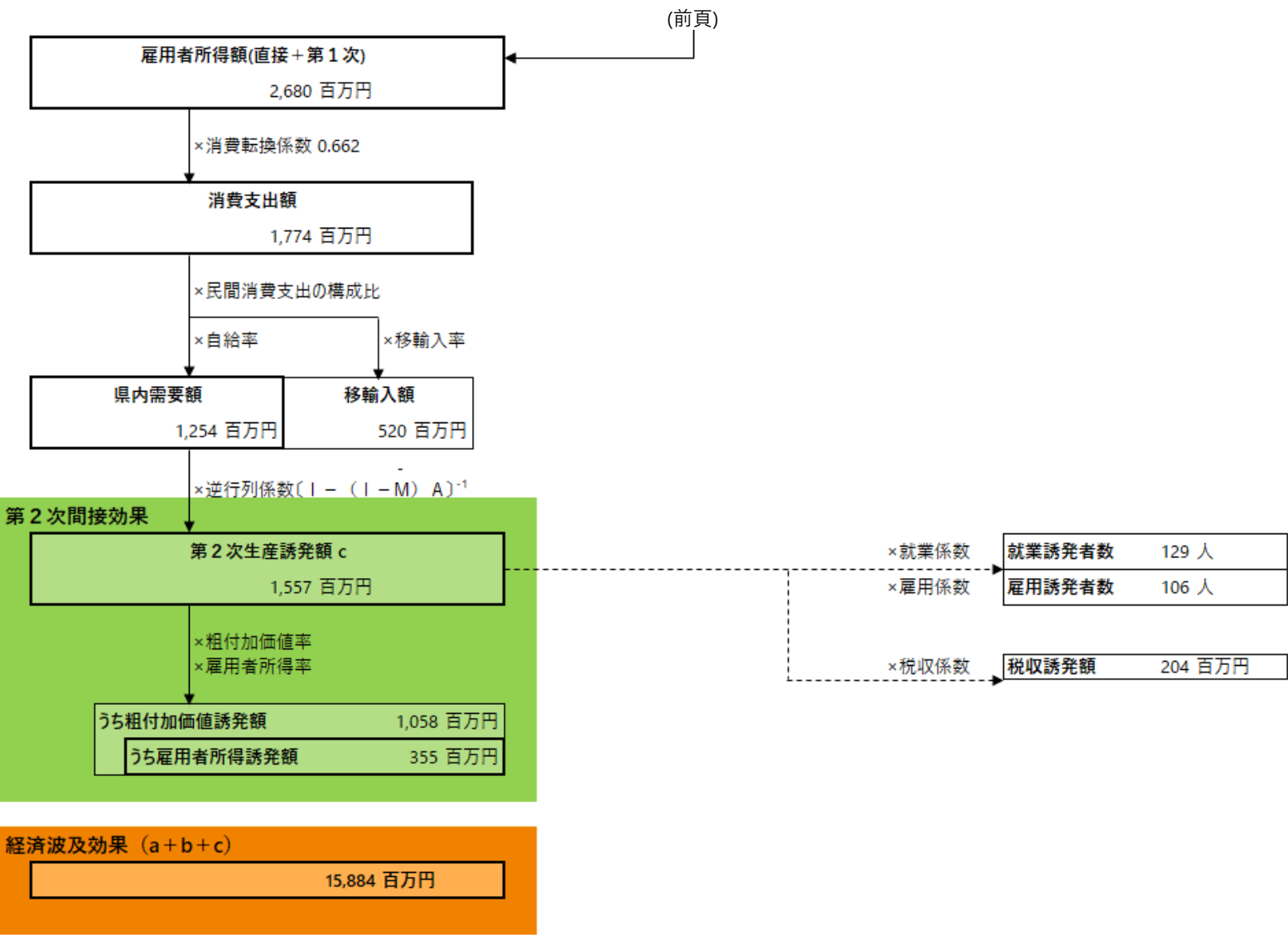
※就業者数=雇用者数+個人事業主数+家族従業者数

新八代ルートの開業の経済波及効果の詳細（1 / 2）



出所) 宮崎県 産業連関統計表、宮崎県県民経済計算より作成

新八代ルートの開業の経済波及効果の詳細（2 / 2）



新八代ルートの開業の経済波及効果159億円の産業別内訳は下記の通り。

経済波及効果

159 億円

経済波及効果		
産業部門 大分類	産業部門 小分類	経済波及効果 (百万円／年)
農業		276
漁業		64
製造業	飲食料品	597
	繊維製品	18
	パルプ・紙・木製品	93
	その他製造工業製品	122
建設		58
電気・ガス・水道		368
商業		1,637
金融・保険		294
不動産		371
運輸・郵便		4,592
情報通信		329
サービス	教育・研究	179
	医療・福祉	160
	宿泊業	2,172
	飲食サービス	2,286
	娯楽サービス	619
	その他サービス	1,537
その他		114
計		15,884

産業連関表・経済波及効果の注意事項

■ 産業連関表は一つの経済モデルであるため、次のような事項に注意が必要である。

1. 生産能力の限界を無視している。
2. 在庫による調整を無視している。
3. 投入係数の短期的安定を前提としている。
4. 自給率は一定としている。
5. 時間的問題が不明確である。
6. 就業（雇用）誘発効果に時間外勤務対応による影響を考慮していない。

■ その他、次のような前提で波及効果を算定している。

- 産業連関表は「平成27年宮崎県産業連関表（110部門分類表）」を使用した。
- 分析に用いた消費転換係数は0.662（令和5年度の宮崎市の平均消費性向）とした。

3-3. 開業による経済波及効果 | 参考

経済波及効果の参考値

県内イベントの経済波及効果例

イベント名	イベント日時	経済波及効果（億円）		出所
県外からのスポーツ キャンプ・合宿の受入	2025年1月～3月	宮崎県内	99.3 億円	令和6年度県外からのスポーツキャンプ・合宿の受入実績 について（2025年6月5日） 宮崎県
ひなたフェス2024	2024年9月7日 ～8日	宮崎県内	32.7 億円	ひなたフェス2024の九州における経済波及効果について （2024年12月19日） 公益財団法人九州経済調査協会 調査研究部

整備新幹線の経済波及効果例

整備新幹線	開業日	経済波及効果（億円）		出所
北陸新幹線 敦賀延伸	2024年3月16日	福井県内	年間 309 億円	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	2022年9月23日	長崎県内	年間 193 億円	経済効果 1 9 3 億円 西九州新幹線 長崎を訪れた 観光客 1 0 3 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	2016年3月26日	北海道内	年間 136 億円	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

