

全国の新幹線鉄道計画等の状況

【基本計画路線】

名称	起点	終点
①北海道新幹線	札幌市	旭川市
②北海道南回り新幹線	長万部町	札幌市
③羽越新幹線	富山市	青森市
④奥羽新幹線	福島市	秋田市
⑤北陸・中京新幹線	敦賀市	名古屋市
⑥山陰新幹線	大阪市	下関市
⑦中国横断新幹線	岡山市	松江市
⑧四国新幹線	大阪市	大分市
⑨四国横断新幹線	岡山市	高知市
⑩東九州新幹線	福岡市	鹿児島市
⑪九州横断新幹線	大分市	熊本市

※経由地⑧徳島市、高松市、松山市附近
⑩大分市附近・宮崎市附近

【整備計画路線】

名称	起点	終点
北海道新幹線	青森市	札幌市
東北新幹線	盛岡市	青森市
北陸新幹線	東京都	大阪市
九州新幹線 (鹿児島ルート)	福岡市	鹿児島市
九州新幹線 (西九州ルート)	福岡市	長崎市

北海道新幹線

○新函館北斗・札幌間(212km)
2038年度末開業予定

○新青森・新函館北斗間(149km)
2016年3月開業

東北新幹線

北陸新幹線

○金沢・敦賀間(113km)
2024年3月開業

○長野・金沢間(240km)
2015年3月開業

【凡例】

- 既設新幹線
- 整備計画路線(開業区間)
- 整備計画路線(建設中区間)
- 整備計画路線(未着工区間等)
- 中央新幹線(リニア)
- ミニ新幹線
- 東九州新幹線
- 四国新幹線
- その他の基本計画路線

出典:国土交通省より提供資料を基に大分県作成
(2025年3月末時点)



Oita Interregional
Transport Network Vision

九州・四国・中国・関西
ともに未来を創造する路を描こう

九州・四国の高規格道路の整備状況



広域交通ネットワーク(新幹線、高規格道路)が整えば 日本全体に大きな効果

九州と本州を結ぶ陸上ルートについて、これまでの関門海峡のみの経路に豊予海峡ルートが加わると、国土軸のダブルネットワークが形成され、日本全体の国力強化につながります。

関門海峡の年間利用状況(2023年)
自動車2,286万台※1 橋+トンネル
鉄道2,588万人※2 新幹線+在来線

・東九州新幹線
・東九州自動車道

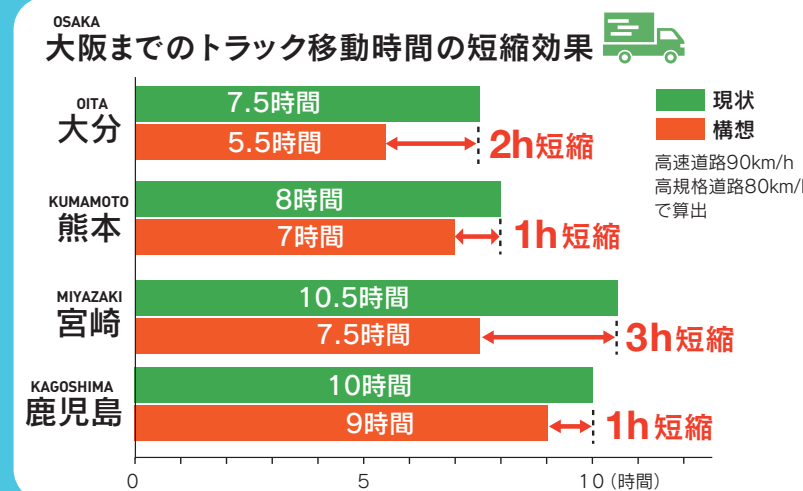
Hoyo Strait
【豊予海峡ルート】
・豊後伊予連絡道路
・四国新幹線

日本列島の
主要4島のうち
陸路で繋がって
いないのは
九州と四国のみ

豊予海峡の年間利用状況(2023年)
フェリー4航路
旅客117万人/自動車59万台

リニア中央新幹線が開業予定
(2045年から最大8年間前倒し)により
東京~名古屋~大阪が約1時間
【スーパーメガリージョン構想】

速度500km/h



期待される効果

1 九州の強みのさらなる進展

- ◎半導体、自動車、農林水産業などの生産性向上・成長力強化
- ◎合計特殊出生率が高い九州から日本の人口減少に歯止め(全国トップ10に6県)

2 圏域間の連携促進(関西や中国、四国地方)

- ◎関門海峡と豊予海峡ルートのダブルネットワーク形成による人流・物流の増大、サプライチェーンの強靱化、3本の本州四国連絡橋を活かした広域観光圏の創出

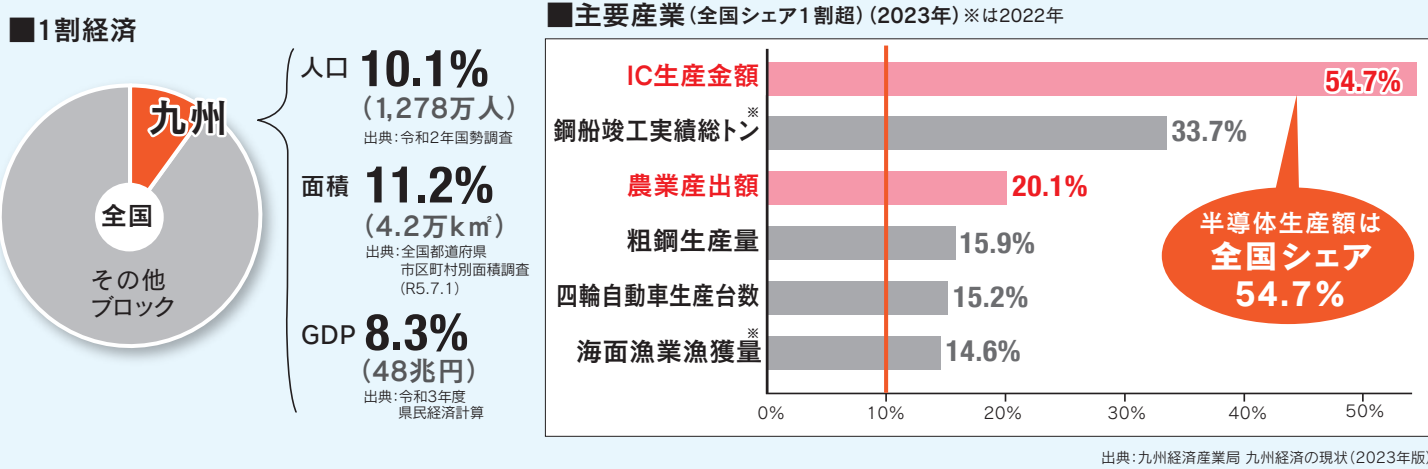
3 災害に強い国土づくり

- ◎南海トラフ地震や頻発・激甚化する気象災害などへの強靱化(レジリエンス)、災害発生時の代替経路(リダンダンシー)の確保

※1 NEXCO西日本提供
※2 JR西日本「区間別平均通過人員
および旅客運輸収入」(2023年)
JR九州「線区別ご利用状況」2023年度
※3 人口は令和2年国勢調査

九州の強み

九州は「1割経済」と言われる中で、半導体や農林水産業、自動車産業などは全国シェアが大きく、「九州の強み」である。



「新生シリコンアイランド九州」の実現

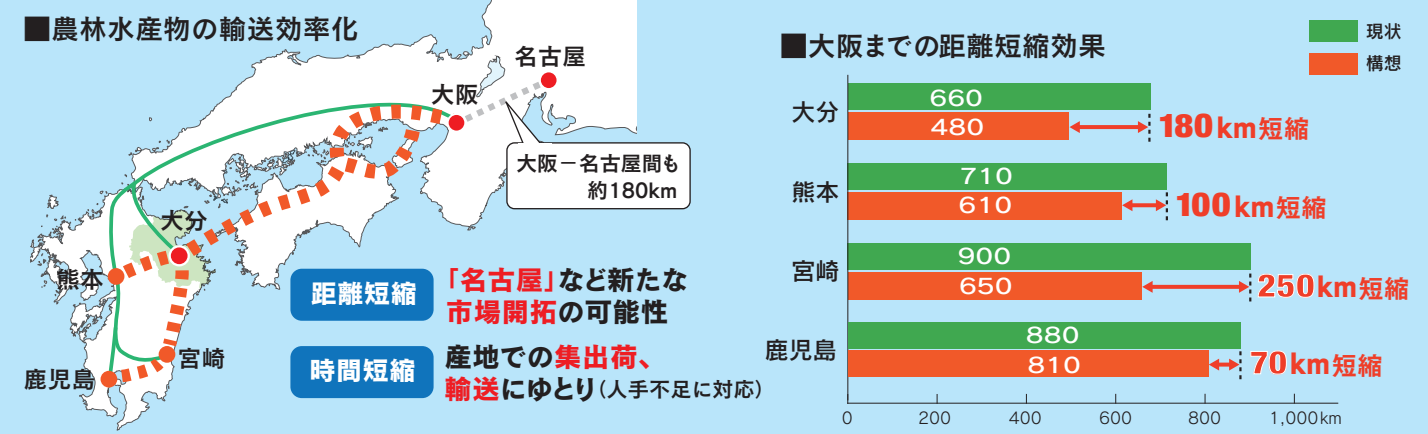
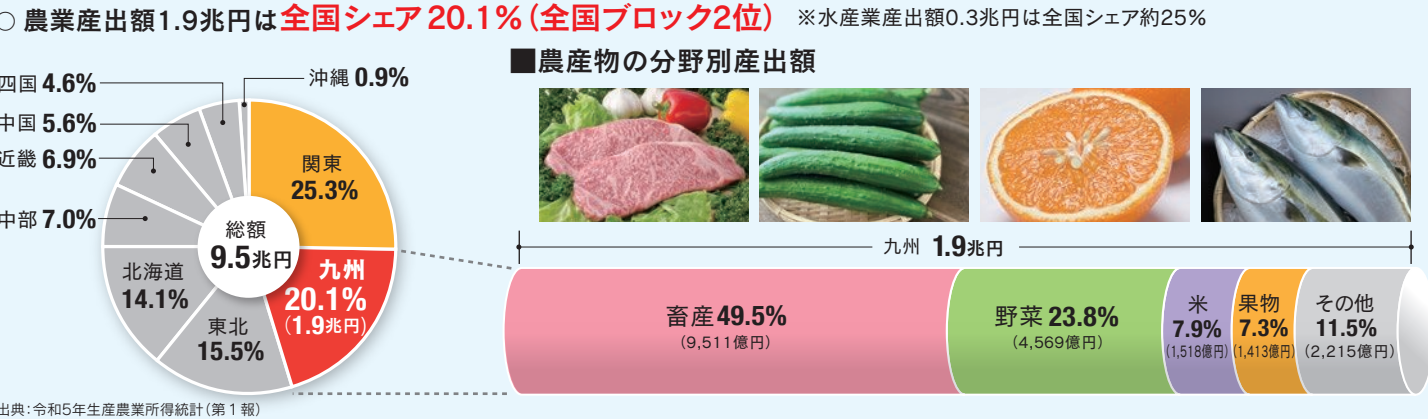
九州地方知事会・九州地域戦略会議にて宣言



広域交通ネットワークが整備されると 半導体のサプライチェーン強靱化など日本の経済安全保障に寄与

「フードアイランド九州」のさらなる推進

九州地方知事会・九州地域戦略会議にて宣言

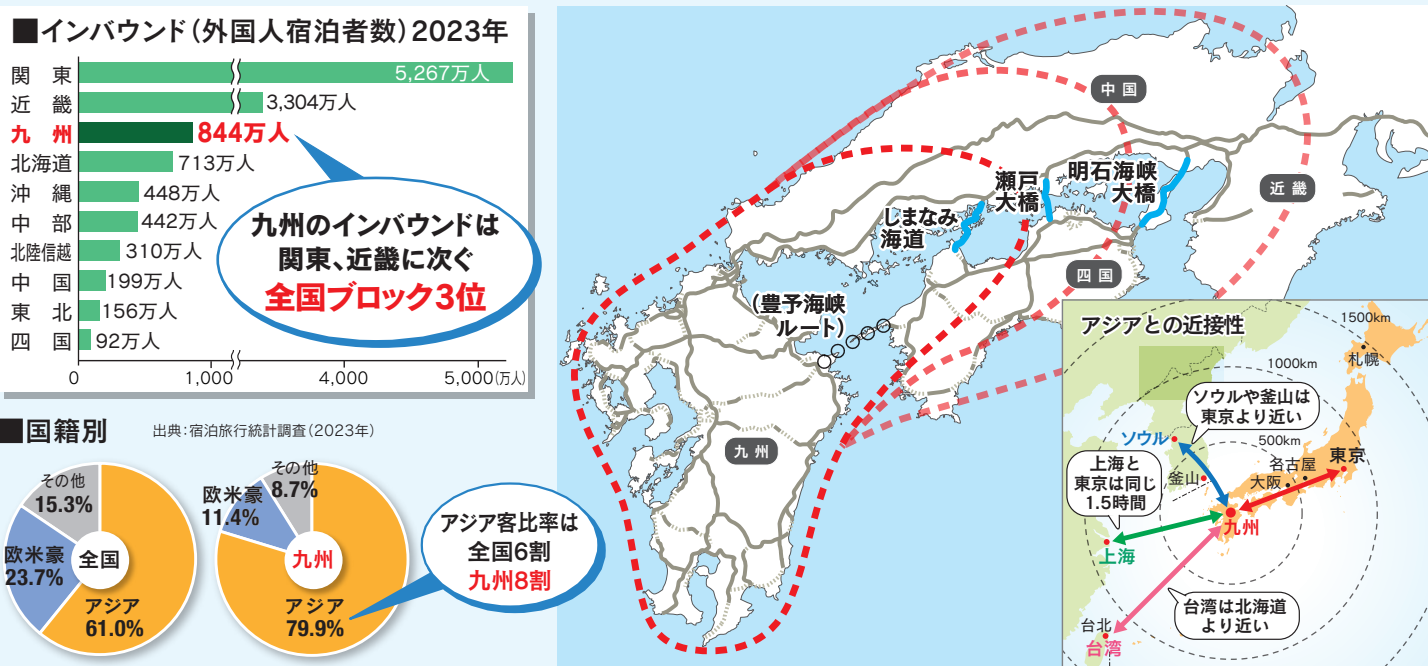


広域交通ネットワークが整備されると 時間・距離が短縮

●農林水産業の生産拡大により日本の食料安全保障に寄与

●産地の担い手不足や輸送等の人手不足に対応

西日本のインバウンド周遊拡大



広域交通ネットワークが整備されると 3本の本州四国連絡橋を活用した広域観光ルートが形成

国内旅行やインバウンドのさらなる拡大

- 国家プロジェクトとしての国民コンセンサス
- 整備効果や技術的課題、国土強靱化などの情報発信
- 関係機関との連携