

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

【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

2010年12月開業

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

2002年12月開業

1997年10月開業

リニア中央新幹線

九州新幹線

(鹿児島ルート)

○武雄温泉・長崎間(66km)
2022年9月開業

○新鳥栖・長崎間(66km)
2011年3月開業

○新鳥栖・博多間(66km)
2004年3月開業

○名古屋・大阪間
2045年から
最大8年間開業前倒し

○東京・名古屋間
2027年以降開業

【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)



九州・四国の高規格道路の整備状況



大分県広域交通ネットワーク構想



九州・四国・中国・関西
ともに未来を創造する路を描こう



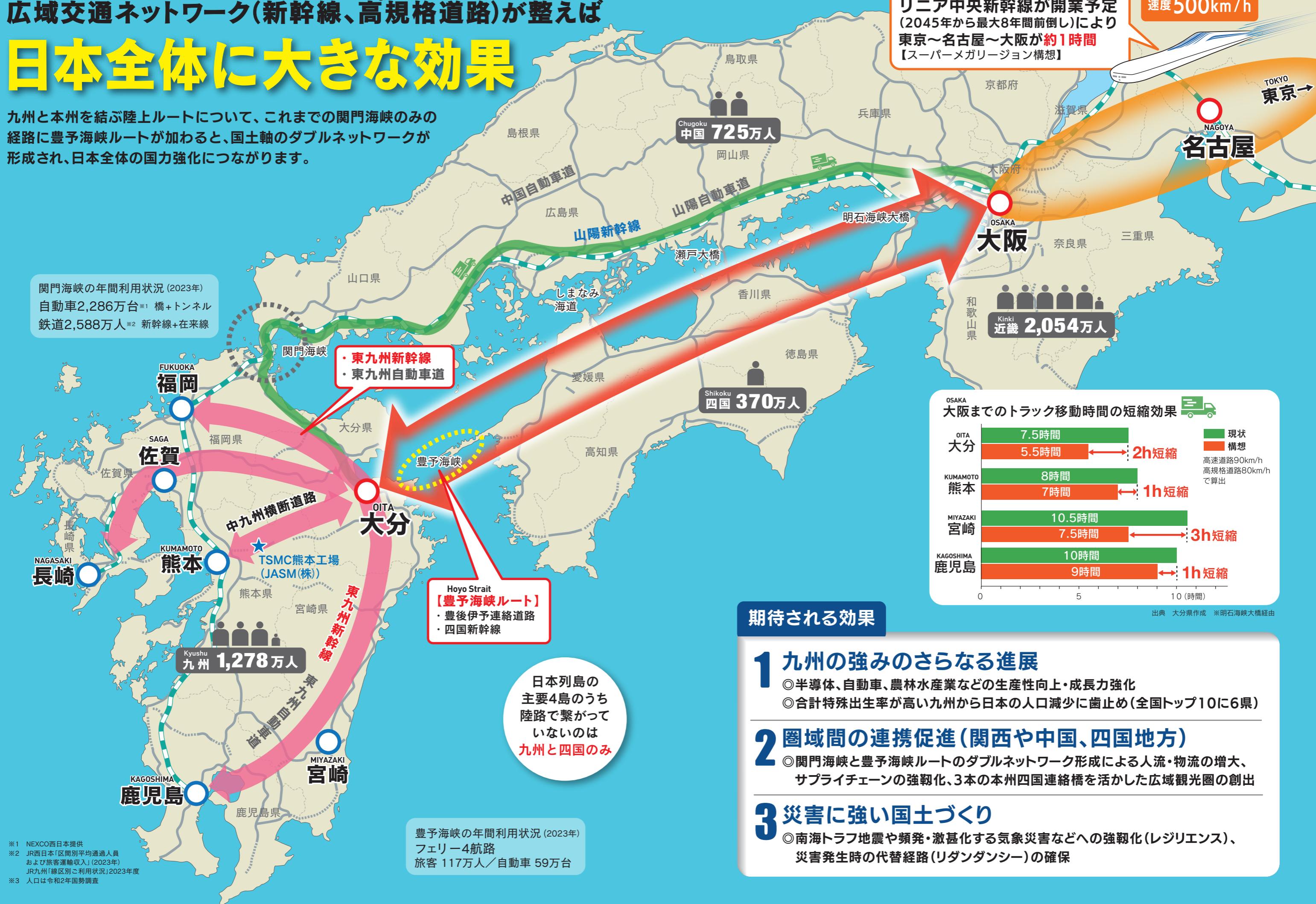
Shinkansen High-Standard Roads
広域交通ネットワーク(新幹線、高規格道路)が整えば

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。

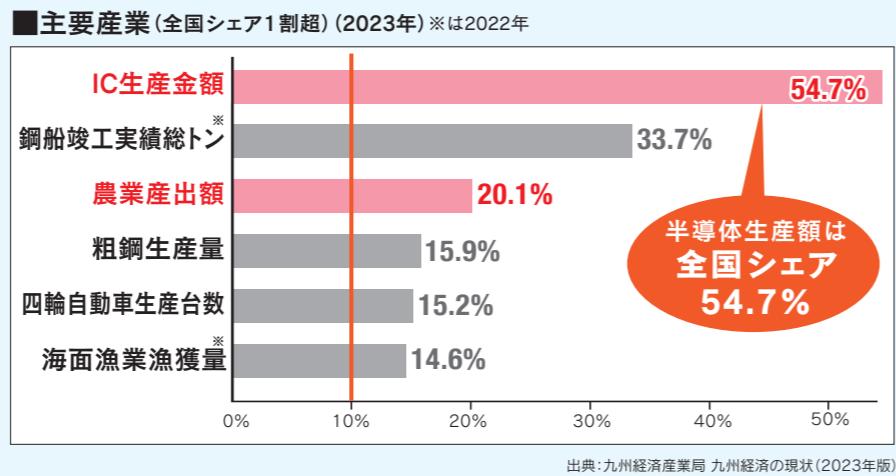
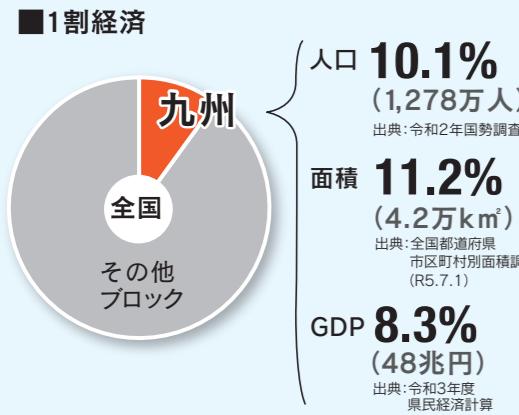
リニア中央新幹線が開業予定
(2045年から最大8年間前倒し)により
東京～名古屋～大阪が約1時間
【スーパーMега-Гардероб構想】

速度 500km/h



▶ 九州の強み

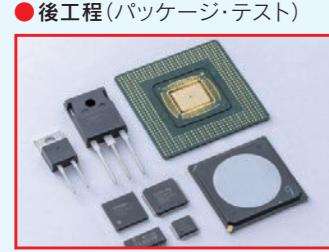
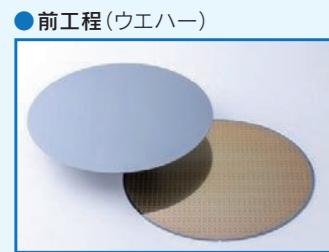
九州は「1割経済」と言われる中で、半導体や農林水産業、自動車産業などは全国シェアが大きく、「九州の強み」である。



「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

- IC生産額は**全国シェア54.7%**(2023年)
 - TSMC熊本工場(JASM)は「前工程」工場
 - 九州各地に「前工程」と「後工程」
工場がバランス良く分散立地



凡 例	● 前工程 ● 後工程 ● 一貫工程	■ 前工程材料 ■ 後工程材料
出典：九州経済産業局 「九州半導体関連企業サプライチェーンマップ」 (2022年3月発行)を基に大分県作成		

半導体のサプライチェーン強靭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

- 農業産出額1.9兆円は全国シェア20.1%（全国ブロック2位）※水産業産出額0.3兆円は全国シェア約25%

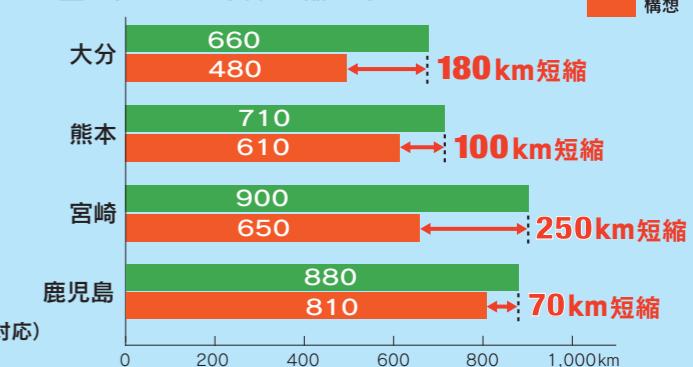


■ 農林水産物の輸送効率化



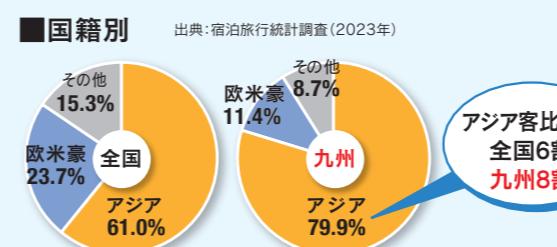
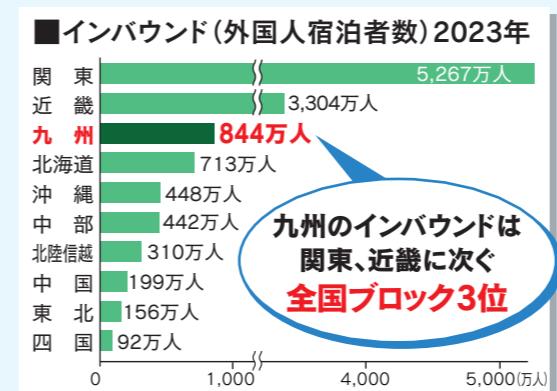
広域交通ネットワークが整備されると 時間・距離が短縮

■大阪までの距離短縮効果



- 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

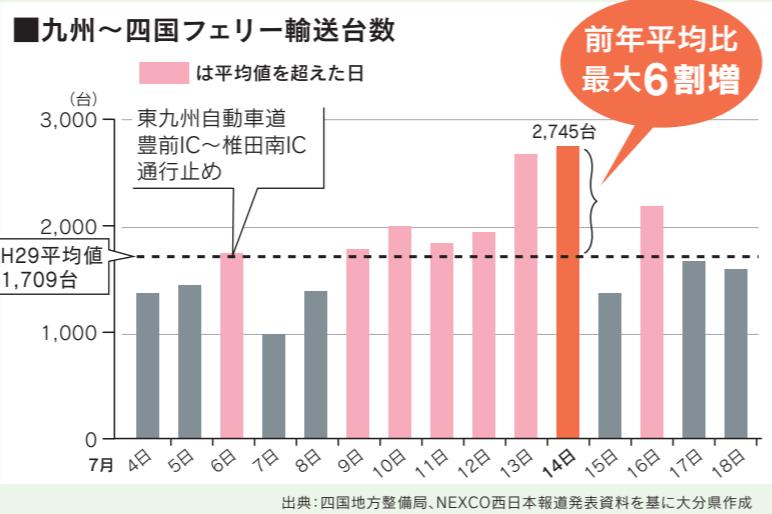
▶大規模災害への備え

頻発・激甚化する自然災害への対応

①リダンダンシーの確保

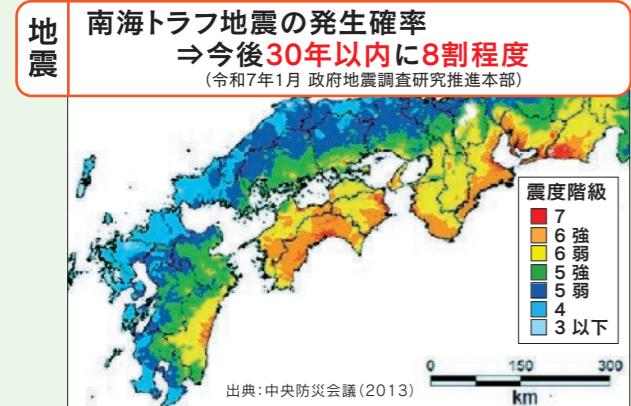


H30西日本豪雨では幹線道路が寸断され、フェリーが代替



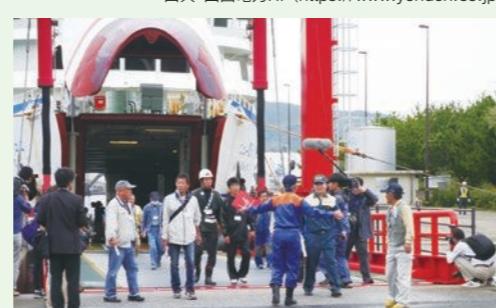
②国土強靭化

豪雨
大雨(1時間降水量50mm以上)の年間発生回数
⇒約1.5倍に増加
平均226回(1976~1985年)→平均328回(2013~2022年)出典:気象庁HP



命の道(避難対応)

豊予海峡ルートは、住民の生命を守る
「命の道」として大きな役割を果たす

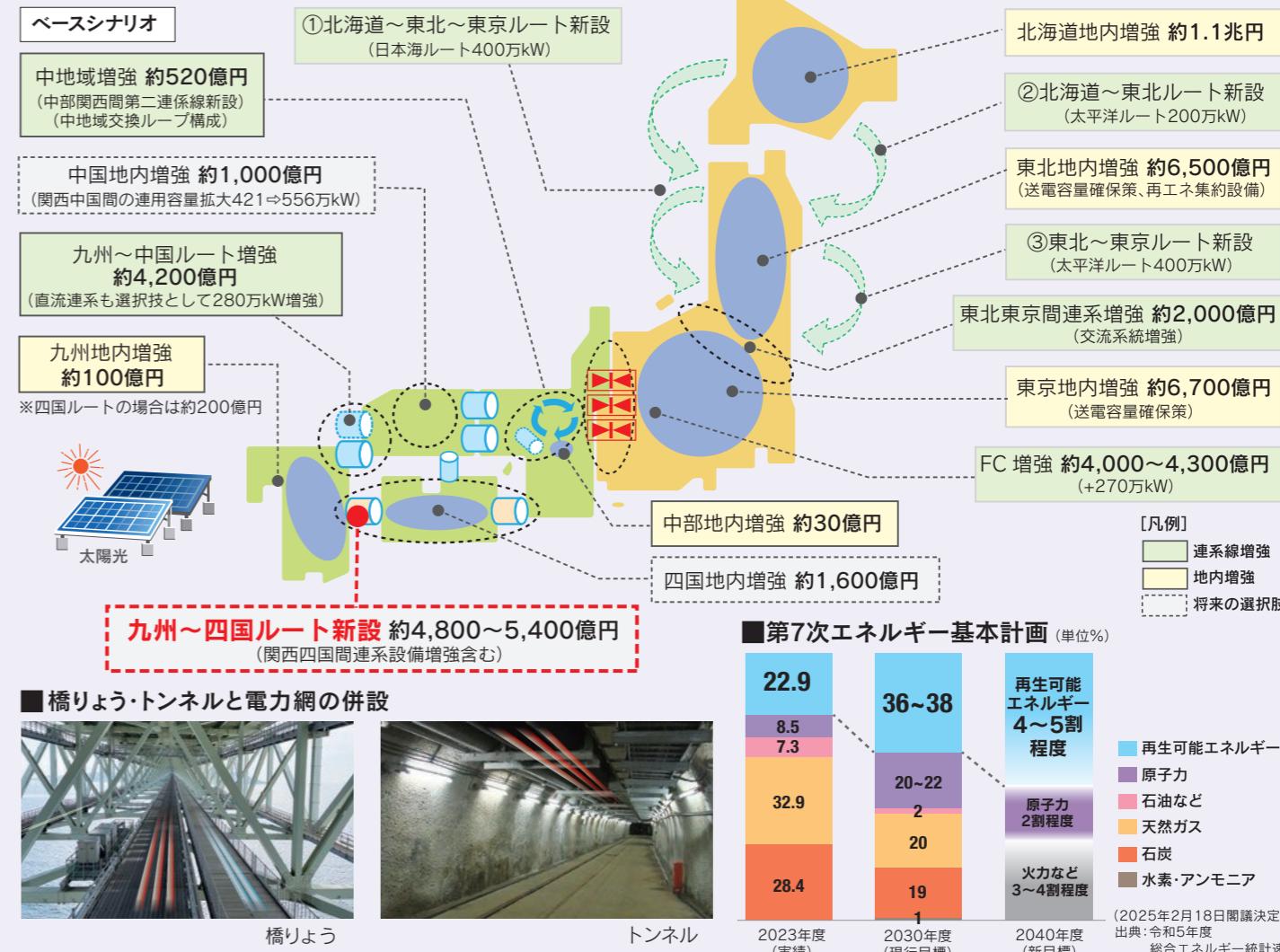


災害時・緊急時におけるリダンダンシーの確保、災害復旧スピードの迅速化

▶電力・エネルギー対策

令和5年(2023年)3月、電力広域的運営推進機関は、電力の広域系統長期方針を見直し、「広域連系系統マスタープラン」(下図)を策定

- 目的**
- ①全国の電力ネットワーク強靭化(→地域間での電力融通を増強)
 - ②2050年カーボンニュートラルの実現(→脱炭素・再生可能エネルギーの拡大)



- 電力網との併設も可能となり、インフラ整備の国民負担軽減に寄与
●太陽光など再生可能エネルギー発電が盛んな九州から他ブロックへ融通

▶検討課題

地域経済・人流への影響

- 都市圏が近づく影響
- 新幹線駅までのアクセス確保
- 整備後の地域ビジョン検討、観光地としての魅力向上
- 整備費に係る自治体の負担

地域づくり・まちづくりへの影響

- 多様な人にチャンスを与えるまちづくり
- 並行在来線のJR経営分離、特急廃止や料金値上げなど利便性低下の可能性
- 競合交通(フェリー、航空機等)への影響
- 南海トラフ地震等への対応力

物流への影響

- 距離・時間短縮による物流面のCO₂削減効果の推計・検証
- 自動物流道路や物流新幹線実用化後の物流変革
- 広域交通網までのアクセス性向上

技術的な課題

- 求められる高い技術水準
- 工法選定の必要性(複雑な地質、概略費用算出等)
- PFIなど民間資金の活用を含む整備手法の検討

機運醸成

- 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、国土強靭化などの情報発信
- 関係機関との連携