

■ 東九州新幹線とは

東九州新幹線は、全国新幹線鉄道整備法に基づき、昭和48年に基本計画路線として決定された、福岡市を起点とし、大分市付近、宮崎市付近を經由し、鹿児島市を終点とする路線である。

本路線は、九州全域の一体的な浮揚・発展や広域観光の振興に不可欠な基幹交通インフラとして、その早期整備が期待されている。

■ 本調査について

本調査は、福岡県において東九州新幹線の整備に向けた機運を醸成することを目的として、新幹線整備および開業がもたらす経済波及効果の調査を実施した。

なお、本調査結果は、将来の経済効果の実現を保証するものではない。

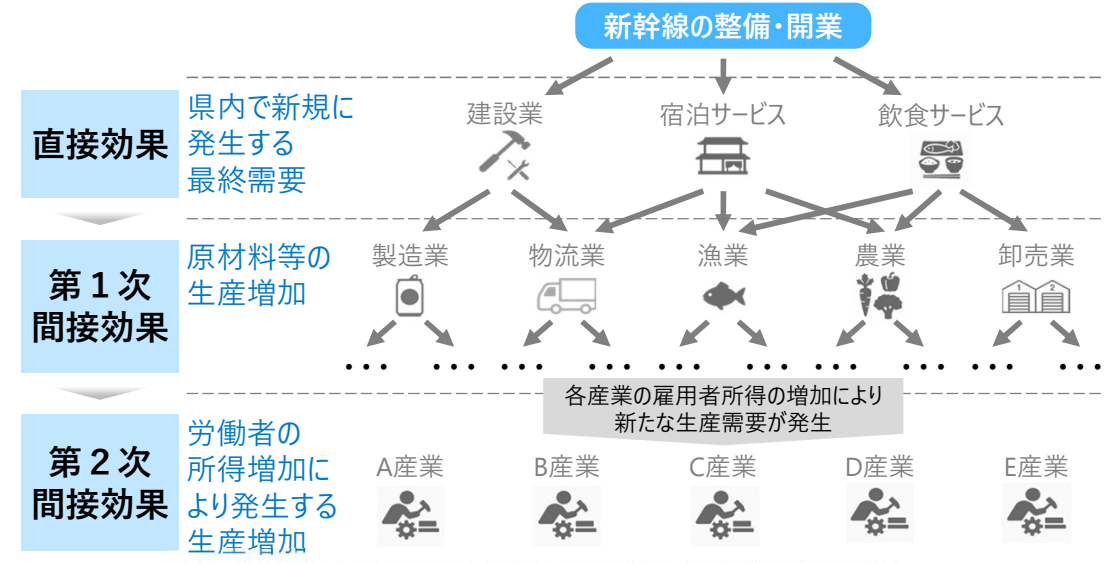
A 調査対象ルート

本調査では、昭和46年に福岡県、大分県、宮崎県、鹿児島県、および北九州市で構成される「東九州新幹線鉄道建設促進期成会」が設立された時の原点に立ち返り、北九州市から大分市、宮崎市を経て鹿児島市に至る、日豊本線に沿ったルートを基本として調査を行う。

なお、ルート設定の考え方については、平成27年度に東九州新幹線鉄道建設促進期成会が実施した「東九州新幹線調査」の考え方に準じる。

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。



B 整備による福岡県への経済波及効果 (2025年10月)

算定の前提

- ▶ 令和6年度東九州新幹線等調査（宮崎県）の整備費試算結果を引用した。
- ▶ 整備費は2015年度価格を物価基準として算定した後に、建設工事費デフレーターを用いて参考値として2025年10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1.67倍の効果**と試算された。
- ▶ 第1次と第2次を合わせた経済波及効果（生産誘発額）は、**6,661億円**。（2025年10月価格）

		生産誘発額	雇用者誘発数
直接効果	県内で新規に発生する最終需要	3,983 億円	29,279 人
第1次間接効果	原材料等の生産増加	1,711 億円	8,389 人
第1次波及効果	直接効果 + 第1次間接効果	5,694 億円	37,668 人
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	967 億円	6,051 人
経済波及効果	第1次波及効果 + 第2次波及効果	6,661 億円	43,719 人
経済波及効果倍率	経済波及効果 / 直接効果	1.67 倍	

注) 表の金額は調査時点である2025年10月名目価格に換算した参考値

C-1 入込客(※1)の増加

算定の前提

- 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、福岡県への入込客純増数では年間528万人（コロナ禍前2019年度実績比+13.4%）の入込客増加が見込まれる。



(※1)入込客：特定の地域を訪れた来訪者（訪問客）を示す用語

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 開業による福岡県への経済波及効果

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455億円/年。
- 開業による経済波及効果は699億円/年。直接効果に対する効果倍率は1.54倍と試算された。
- 雇用誘発数は5,208人/年と推計される。

		生産誘発額	雇用者誘発数
直接効果	県内で新規に発生する最終需要	455 億円/年	3,682人/年
第1次間接効果	原材料等の生産増加	166 億円/年	1,041人/年
第1次波及効果	直接効果 + 第1次間接効果	622 億円/年	4,724人/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	77 億円/年	484人/年
経済波及効果	第1次波及効果 + 第2次波及効果	699 億円/年	5,208人/年
経済波及効果倍率	経済波及効果 / 直接効果	1.54 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