



交通政策課  
 直通：092-643-3693  
 内線：2981  
 担当：秋田、堺

## 東九州新幹線の福岡県内における経済波及効果調査を実施

東九州新幹線は、昭和48年に基本計画路線として決定されて以来、50年余り進展がない状況が続いています。

今回、基本計画路線の次の段階である整備計画路線への格上げを目指して、県内の機運醸成を図ることを目的として、新幹線の整備及び開業が本県にもたらす経済波及効果を調査した結果、整備によるもので6,661億円、開業によるもので年699億円と試算されました。

### 1 調査概要

(1) 目的：東九州新幹線の整備計画路線への格上げに向けた機運の醸成

(2) ルート：日豊本線ルート（北九州市～大分市～宮崎市～鹿児島市）

(3) 項目：

① 整備による経済波及効果

整備ルート全体の想定費用のうち福岡県内の整備費分（3,983億円）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

② 開業による経済波及効果

開業に伴い増加する県内への入込客の消費額を直接効果として、関連産業への波及効果を算定



(4) 時点：令和7年（2025年）10月

※ 経済波及効果

ある特定の産業やイベントで新たな需要が生まれた際、その影響が原材料の仕入れや雇用、消費の拡大を通じて、関連する他産業へ連鎖的に生産を誘発し、経済活動が波及する効果。

## 2 調査結果

### (1) 整備による波及効果

		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	

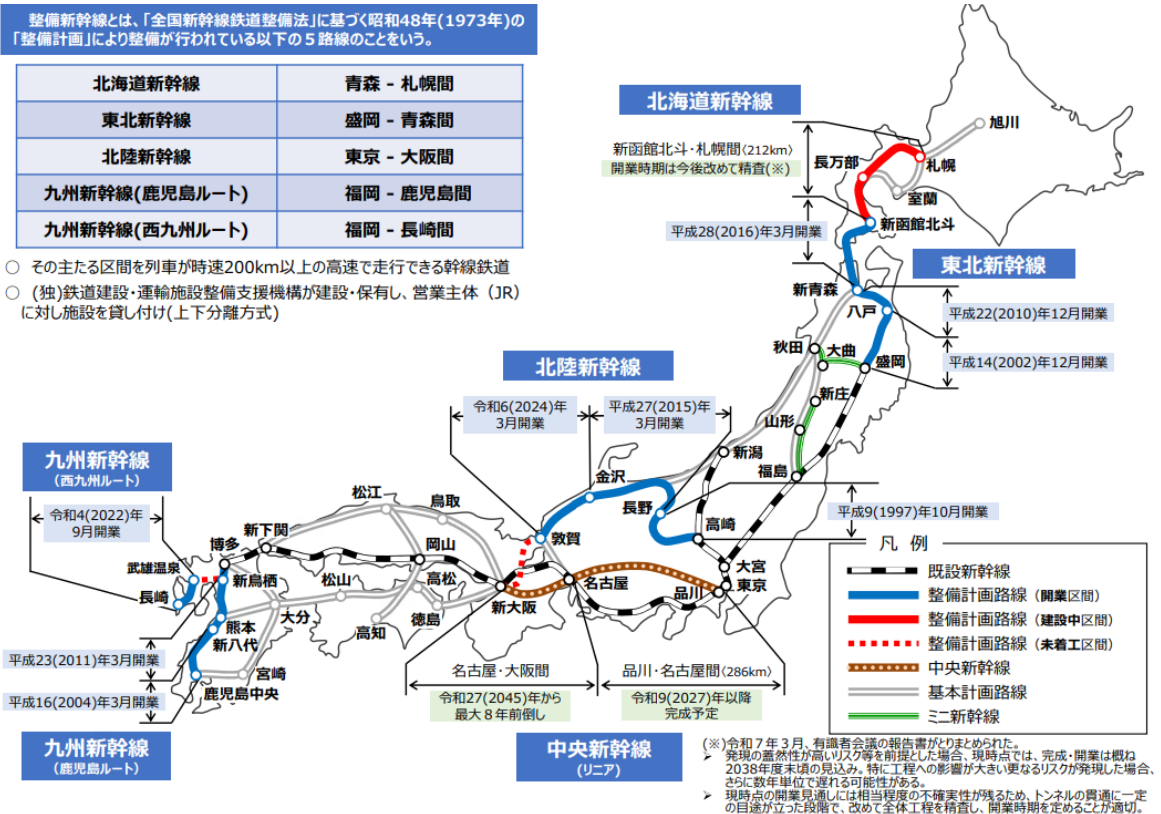
### (2) 開業による波及効果



		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	

(参考)

[全国新幹線鉄道網の現状]



[新幹線の建設手続きフロー]

