

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)



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

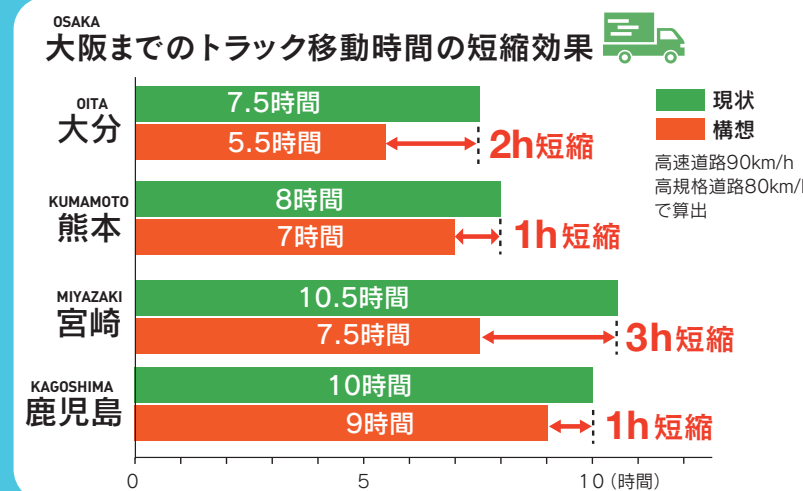
Hoyo Strait
【豊予海峡ルート】
・豊後伊予連絡道路
・四国新幹線

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

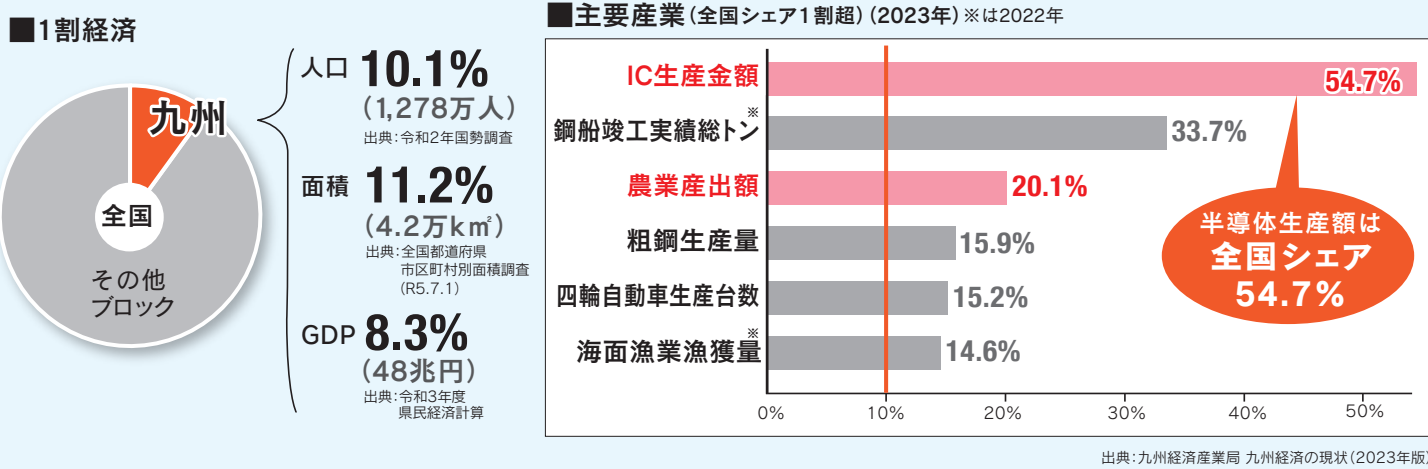
3 災害に強い国土づくり

- ◎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

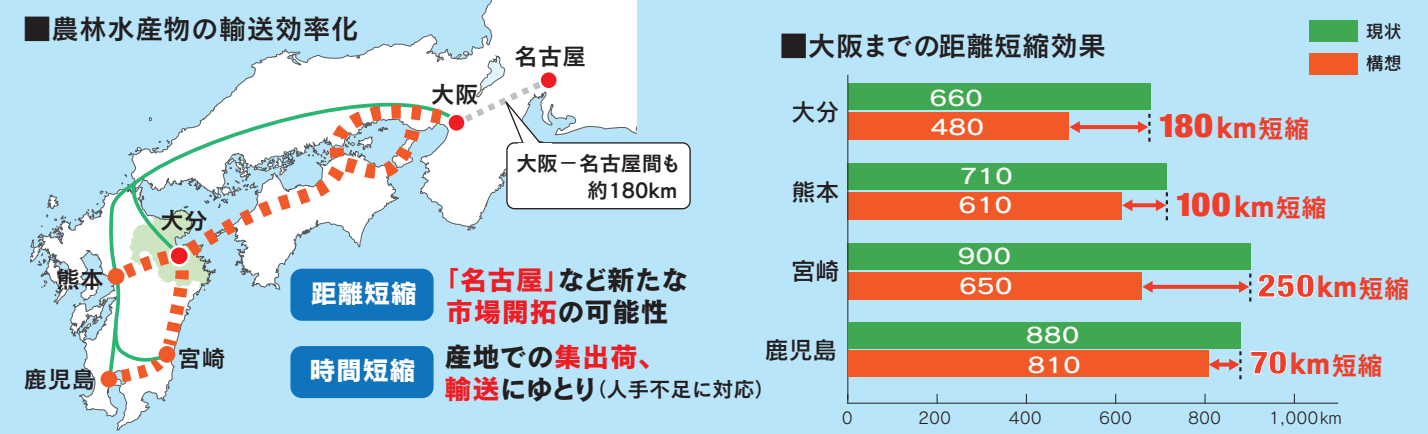
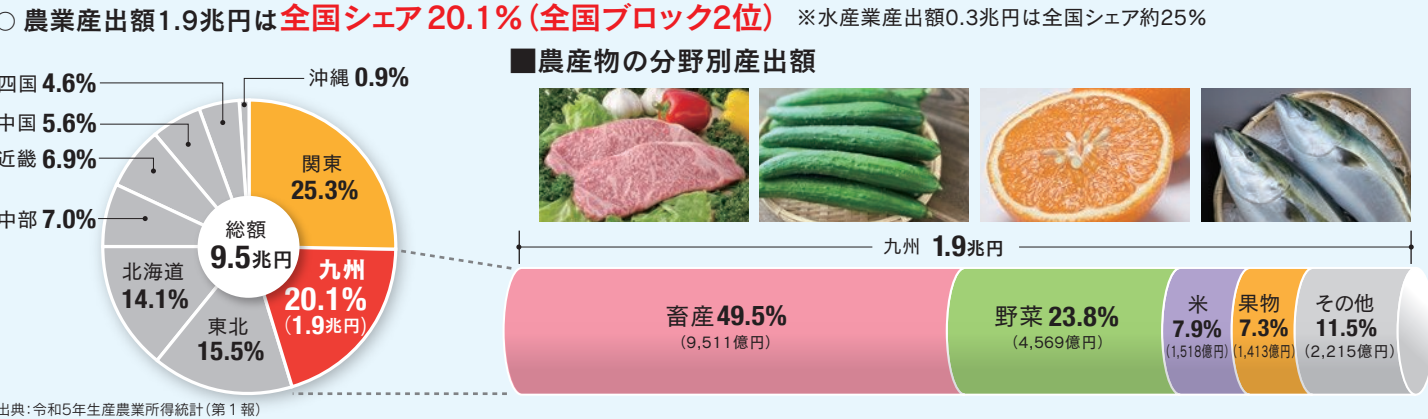
九州地方知事会・九州地域戦略会議にて宣言



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

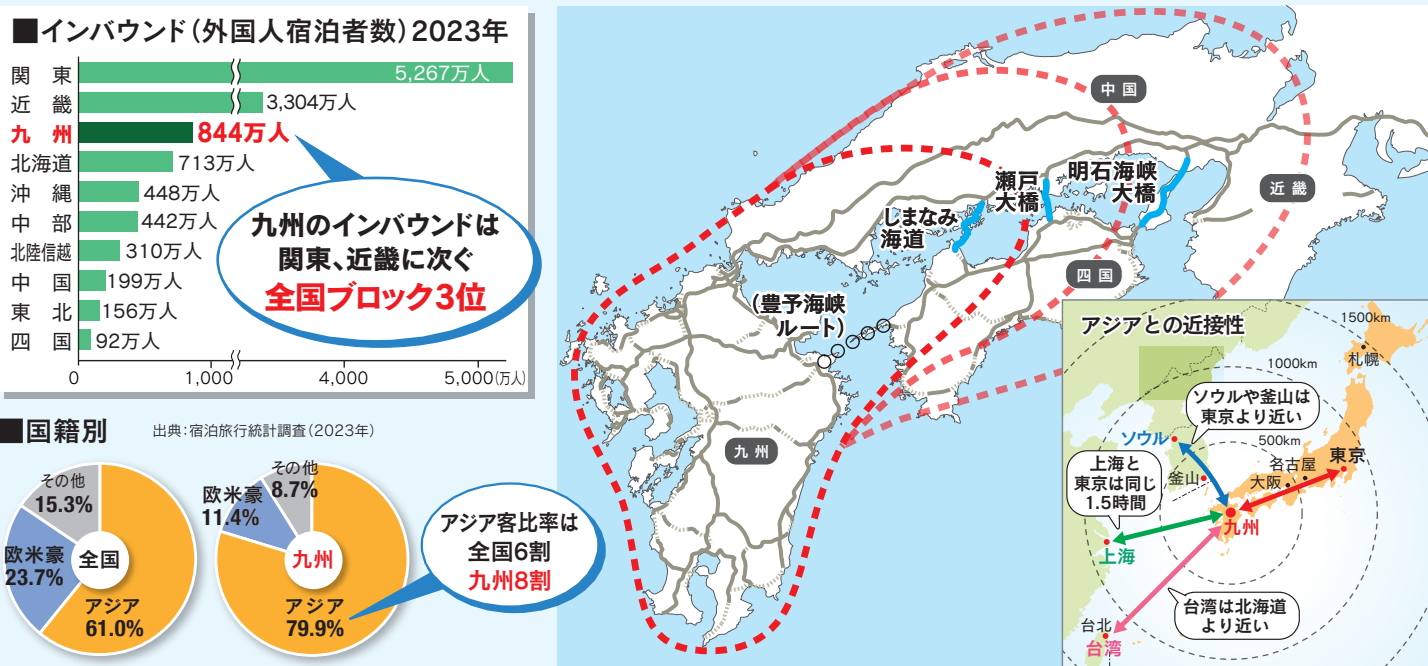


広域交通ネットワークが整備されると 時間・距離が短縮

●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

大規模災害への備え

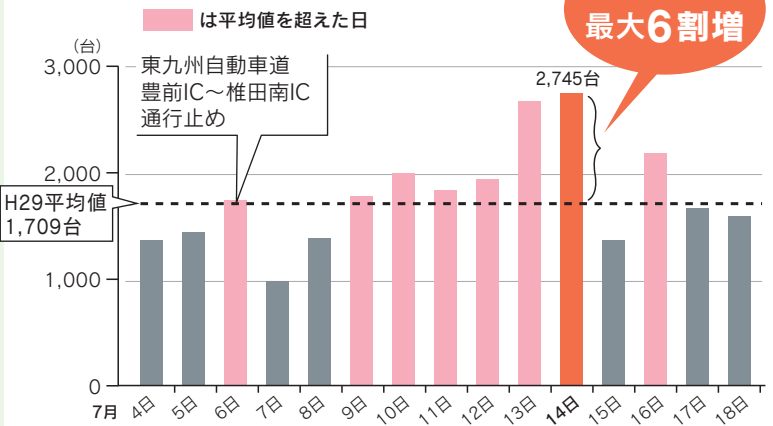
頻発・激甚化する自然災害への対応

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



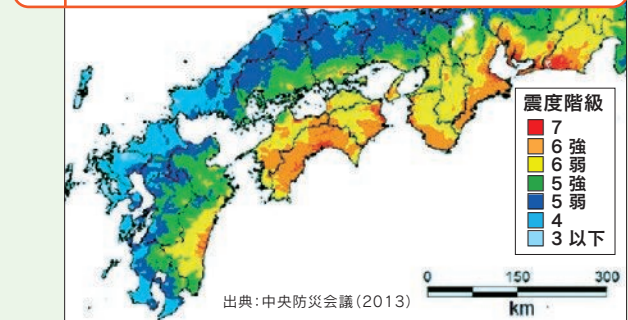
九州～四国フェリー輸送台数



②国土強靱化

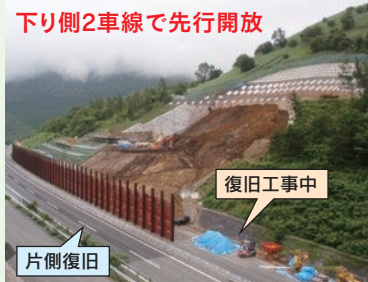
豪雨 大雨(1時間降水量50mm以上)の年間発生回数
⇒約**1.5倍**に増加
平均226回(1976～1985年)→平均328回(2013～2022年) 出典:気象庁HP

地震 南海トラフ地震の発生確率
⇒今後**30年以内に8割程度**
(令和7年1月 政府地震調査研究推進本部)



■4車線化の効果

(4車線の被災例)



H28熊本地震(H28.4.16通行止め)
湯布院IC～日出JCT間

大分自動車道(全線4車線)

→**23日後に片側復旧**

→**約5か月後に全線復旧**

(2車線の被災例)



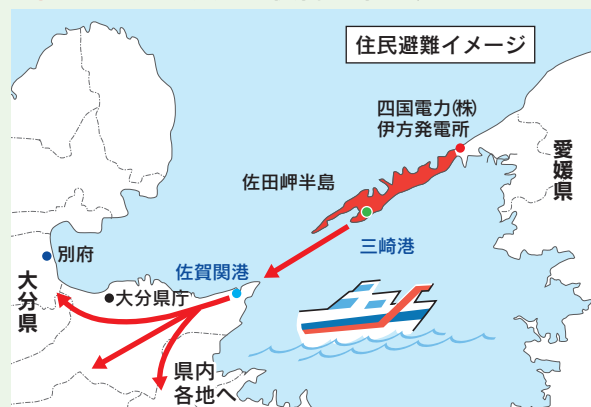
R6台風10号(R6.8.29通行止め)
臼杵IC付近

東九州自動車道
(供用中区間のうち8割が暫定2車線)

→**約2か月間全面通行止め**

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



伊方発電所(原子力)

- 愛媛県伊方町の人口約7,700人(R7.1月)のうち、伊方発電所から西側に約4,100人居住
- 敷地面積は86万㎡(甲子園の約20倍)
- 現在は3号機のみ稼働

避難対応

- 大分県と愛媛県等が連携し、住民避難訓練を毎年実施(H27～)



出典:四国電力HP(<https://www.yonden.co.jp/>)



広域交通
ネットワークが
整備されると

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靱化(→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)

ベースシナリオ

中地域増強 約520億円
(中部関西間第二連係線新設
(中地域交換ループ構成))

中国地内増強 約1,000億円
(関西中国間の運用容量拡大421⇒556万kW)

九州～中国ルート増強
約4,200億円
(直流連系も選択技として280万kW増強)

九州地内増強
約100億円
※四国ルートの場合は約200億円



九州～四国ルート新設 約4,800～5,400億円
(関西四国間連系設備増強含む)

■橋りょう・トンネルと電力網の併設

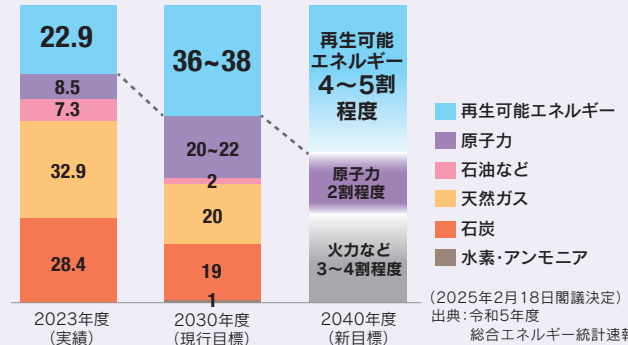


橋りょう



トンネル

■第7次エネルギー基本計画(単位%)



広域交通
ネットワークが
整備されると

- 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、国土強靱化などの情報発信
- 関係機関との連携