

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】

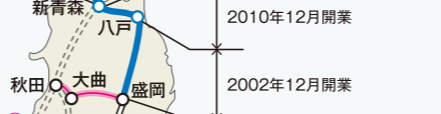
名称	起点	終点
北海道新幹線	青森市	札幌市
東北新幹線	盛岡市	青森市
北陸新幹線	東京都	大阪市
九州新幹線 (鹿児島ルート)	福岡市	鹿児島市
九州新幹線 (西九州ルート)	福岡市	長崎市

※経由地⑧徳島市、高松市、松山市付近
⑩大分市付近、宮崎市付近

北海道新幹線



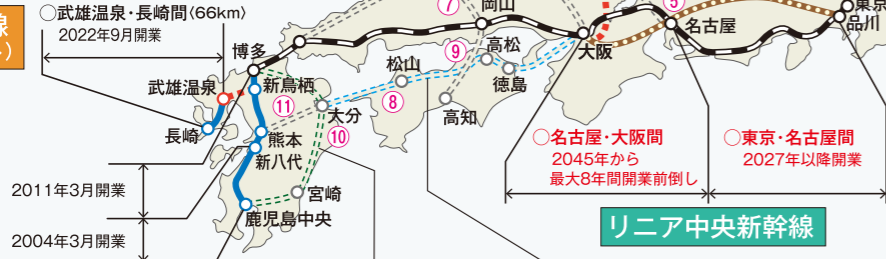
東北新幹線



北陸新幹線



九州新幹線 (西九州ルート)



九州新幹線 (鹿児島ルート)

東九州新幹線

四国新幹線

【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)

大分県広域交通ネットワーク構想



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



【高規格道路等凡例】

- 高規格道路
- 供用中
- 事業中
- 調査中
- 構想路線
- 海峡横断プロジェクト

出典:新広域道路交通計画(中部、近畿、中国、四国、九州)の広域道路ネットワーク計画図を基に大分県作成

路線名は新広域道路交通計画上の名称()は、海峡横断プロジェクト名称
※本計画は、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

問い合わせ

大分県 企画振興部 交通政策局 交通政策企画課 TEL 097-506-2155

大分県 土木建築部 道路建設課 TEL 097-506-4573

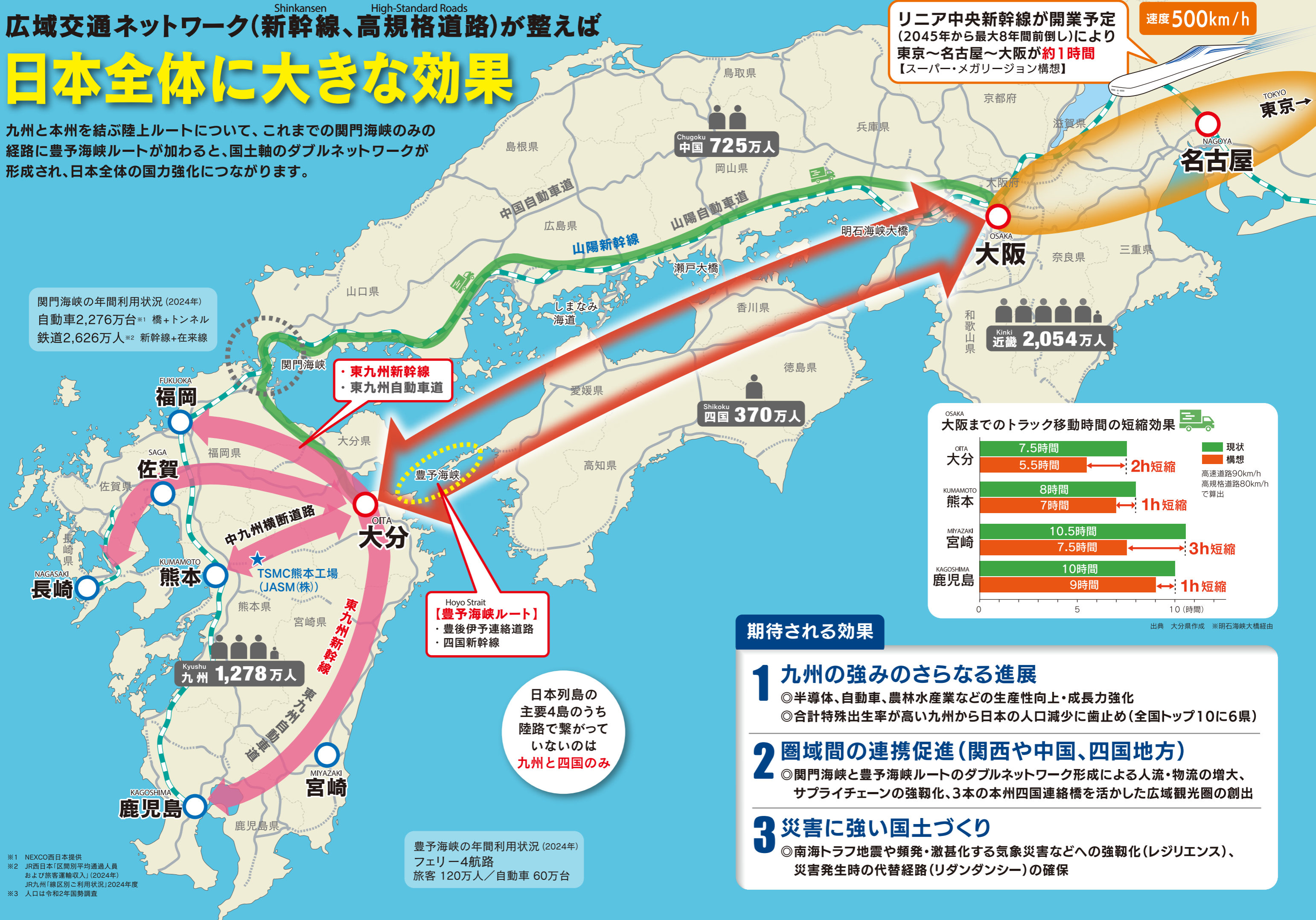


広域交通ネットワーク(新幹線、高規格道路)が整えば 日本全体に大きな効果

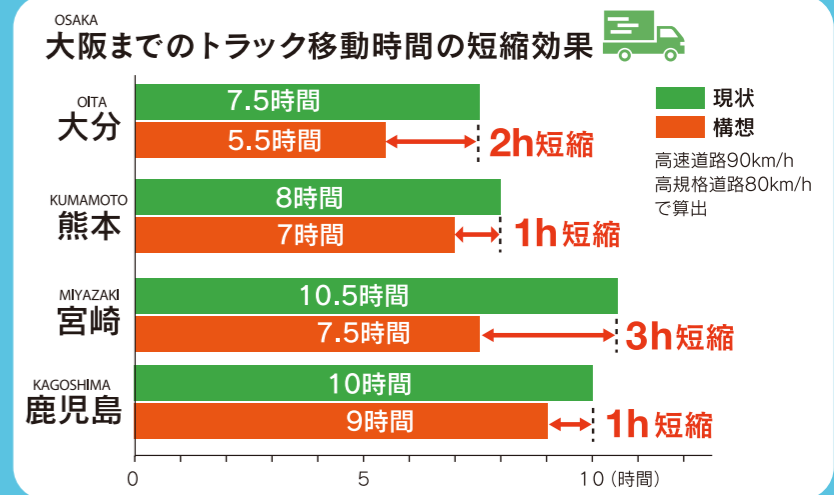
九州と本州を結ぶ陸上ルートについて、これまでの関門海峡のみの経路に豊予海峡ルートが加わると、国土軸のダブルネットワークが形成され、日本全体の国力強化につながります。

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・メガリージョン構想】

速度 500km/h



関門海峡の年間利用状況 (2024年)
自動車2,276万台*1 橋+トンネル
鉄道2,626万人*2 新幹線+在来線



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 (2024年)
フェリー4航路
旅客 120万人 / 自動車 60万台

期待される効果

- 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)
- 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
- 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

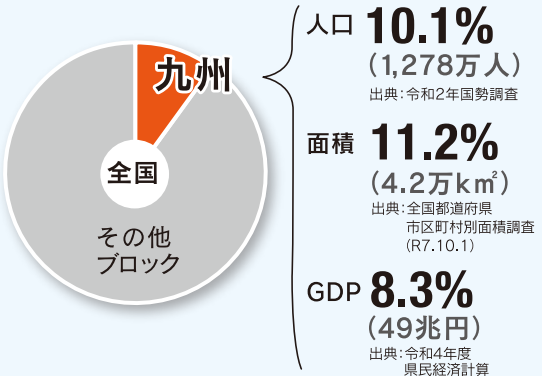
※1 NEXCO西日本提供
※2 JR西日本「区間別平均通過人員および旅客運輸収入」(2024年)
JR九州「線区別ご利用状況」2024年度
※3 人口は令和2年国勢調査

出典 大分県作成 ※明石海峡大橋経由

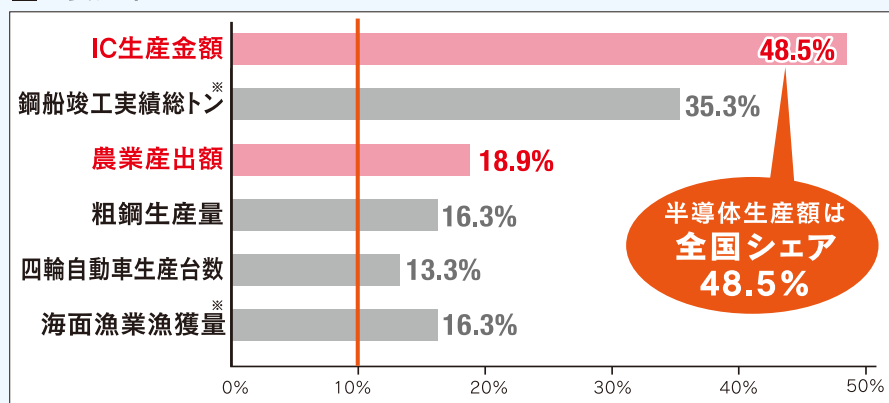
九州の強み

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。

1割経済



主要産業（全国シェア1割超）（2024年）※は2023年



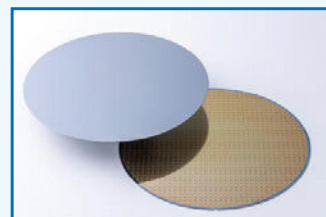
出典：九州経済産業局「九州経済の現状（2024年版）」、令和6年生産農業所得統計（第1報）

「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生産金額は**全国シェア48.5%**（2024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

前工程（ウエハー）



後工程（パッケージ・テスト）



半導体関連設備投資の経済波及効果は2021～2030年の10年間で約23兆円

出典：九州経済調査協会（2024年1月調査報告）

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

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

○ 農業産出額約2兆円は**全国シェア18.9%**（全国ブロック2位）※水産業産出額0.4兆円は全国シェア約25%

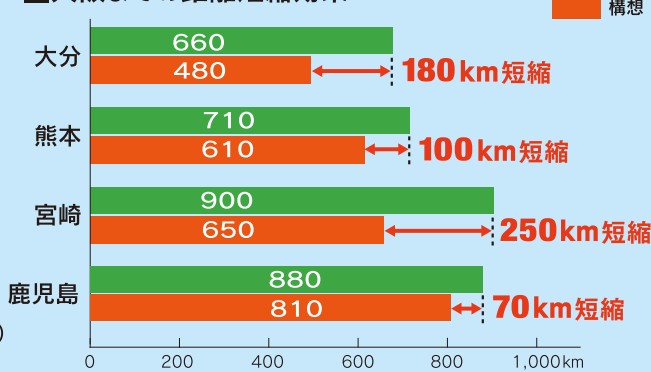


出典：令和6年生産農業所得統計（第1報）

農林水産物の輸送効率化



大阪までの距離短縮効果



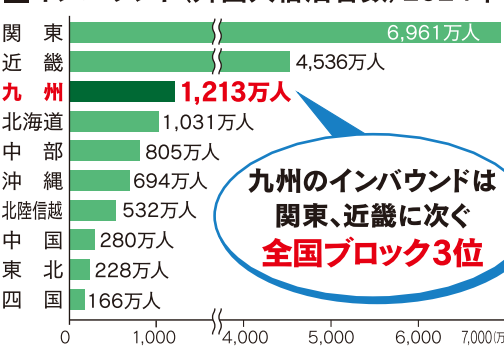
広域交通ネットワークが整備されると

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

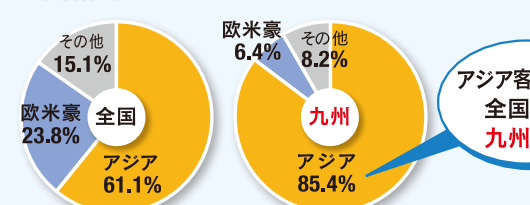
西日本のインバウンド周遊拡大

インバウンド（外国人宿泊者数）2024年



九州のインバウンドは関東、近畿に次ぐ全国ブロック3位

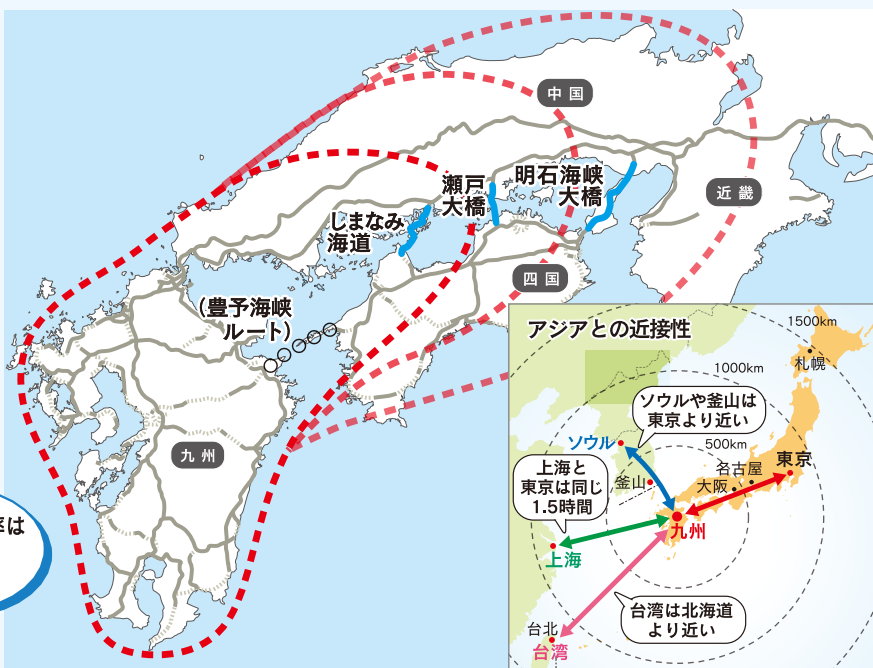
国籍別



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

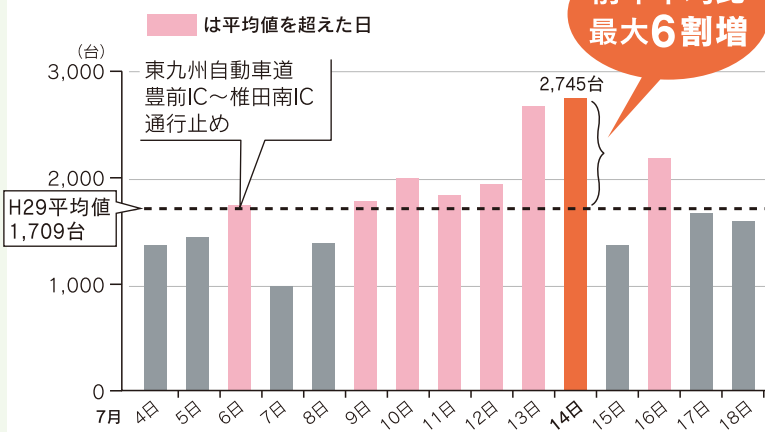
頻発・激甚化する自然災害への対応

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

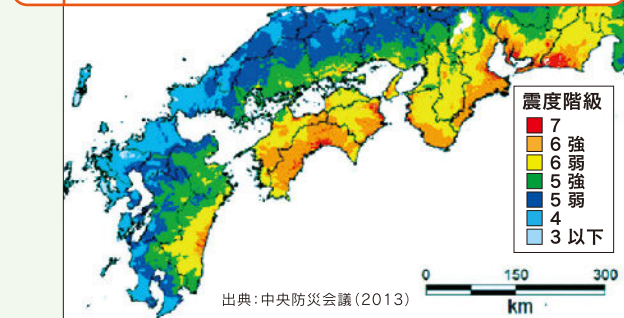


出典: 四国地方整備局、NEXCO西日本報道発表資料を基に大分県作成

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334回(2015～2024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60～90%程度以上
(令和7年9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

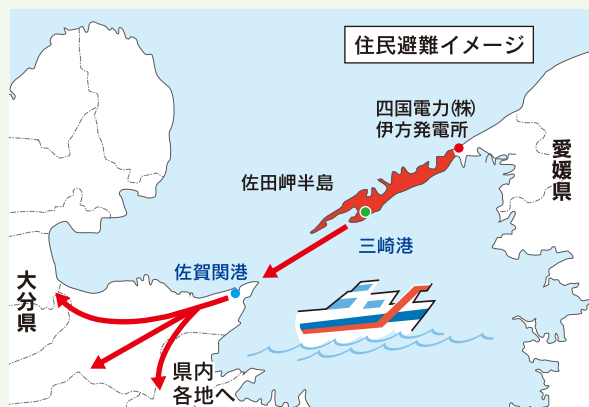
(2車線の被災例)



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7,470人(R8.1月)のうち、伊方発電所から西側に約4,000人居住
- 敷地面積は86万㎡(甲子園球場の約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～)



広域交通ネットワークが整備されると

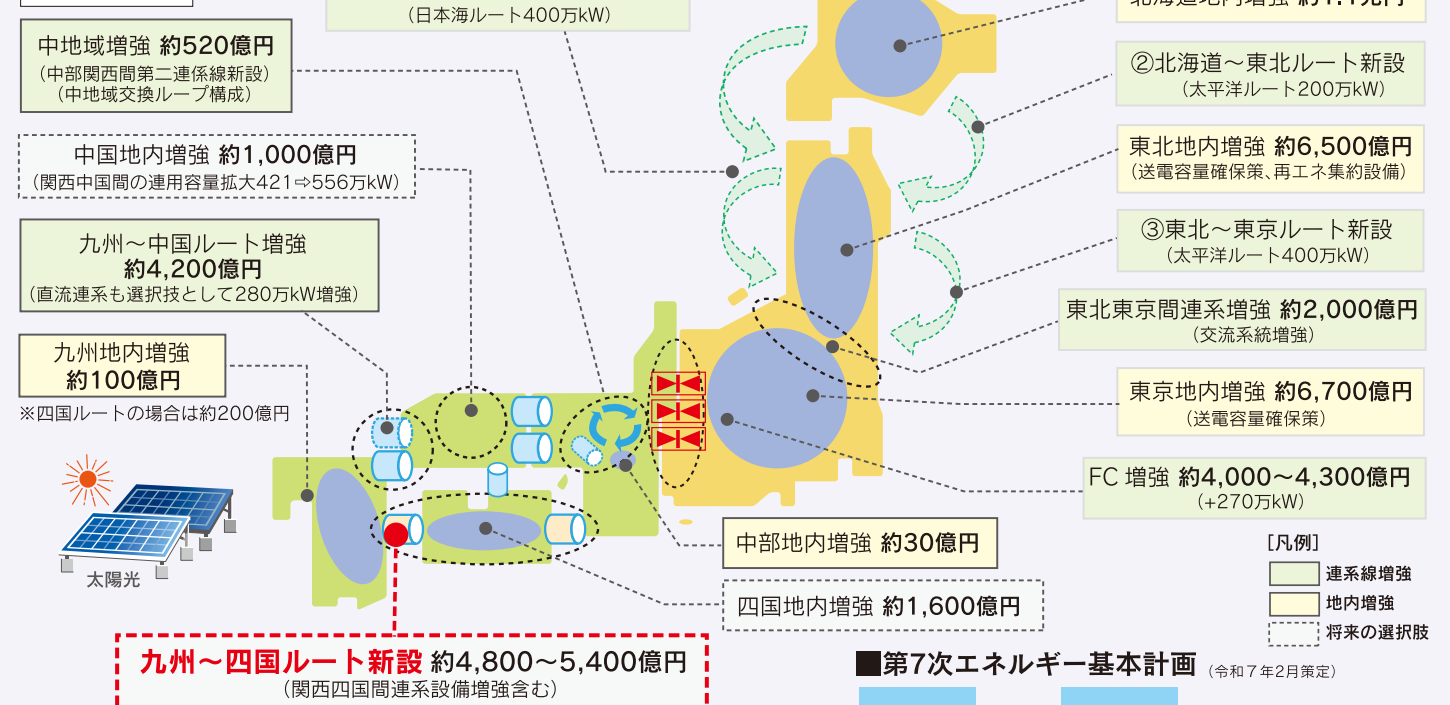
災害時・緊急時におけるリダンダンシーの確保、災害復旧の迅速化

電力・エネルギー対策

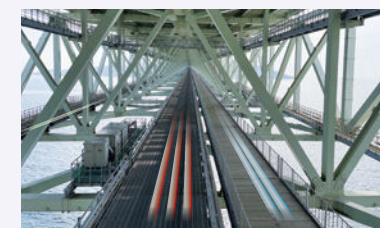
令和5年(2023年)3月、電力広域的運営推進機関は、電力の広域系統長期方針を見直し、「**広域連系系統マスタープラン**」(下図)を策定

- 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強化)
 - 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)

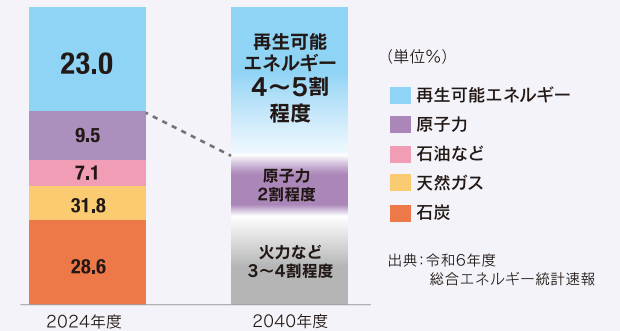
ベースシナリオ



橋りょう・トンネルと電力網の併設



第7次エネルギー基本計画 (令和7年2月策定)



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