

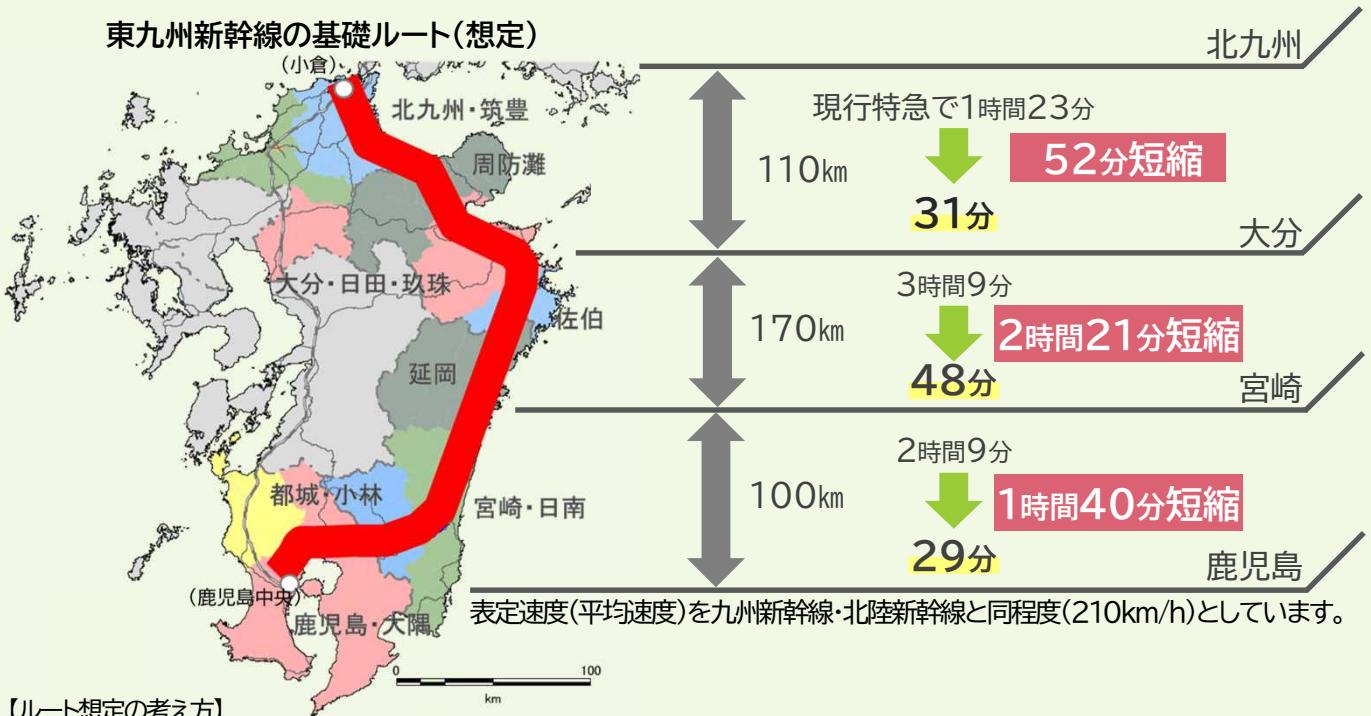
東九州新幹線とは

昭和48年に、全国新幹線鉄道整備法(全幹法)に基づき、政府が定めた基本計画の一路線であり、福岡市を起点とし、大分市附近、宮崎市附近を通り、鹿児島市を終点とする路線です。

東九州新幹線鉄道建設促進期成会

東九州新幹線の開業により所要時間の飛躍的な改善が期待される

ルート想定と所要時間の推計(平成27年度当期成会独自調査)
 新たに整備する区間の総延長は380km



【ルート想定の方針】
 ○福岡県からの一部区間では山陽新幹線の線路を共用する。○新たな整備が必要となる区間の起点、終点を小倉駅、鹿児島中央駅とする。
 ○県庁所在地の既存駅附近を経由する。○新幹線の線形を考慮した上で、起点・終点・経由地を最短で接続する。

実現によって見込まれる効果

九州内外の地域との時間・距離の大幅な短縮

時間短縮効果イメージ(博多～北九州～大分～宮崎～鹿児島)



新幹線ネットワークの形成による九州の一体的浮揚

広域的な交流の拡大を通じた経済の発展及び地域振興

災害発生時の代替ルート確保



1日あたり10,000人の需要が見込まれる

平成27年度調査では全区間の平均で1日あたり、10,000人程度の需要が見込まれる。

	需要予測 (人/日)			
	すう勢ケース		戦略ケース	
	2040年	2060年	2040年	2060年
北九州⇄大分	21,300	21,020	22,820	24,230
大分⇄宮崎	7,460	7,180	7,740	7,900
宮崎⇄鹿児島	2,840	2,710	2,900	2,900
全区間平均	10,190	9,950	10,770	11,240

- 人口がすう勢的に推移するケースでは、将来的に需要も減少傾向となる。
- 沿線の宮崎県、大分県の人口減少に歯止めがかかると想定した戦略ケースでは、将来の需要は2060年にかけては、増加する。

整備費用総額は2兆6,730億円と推計

平成27年度調査では整備費用総額は2兆6,730億円と推計される。

	総額	福岡県内	大分県内	宮崎県内	鹿児島県内
整備費用総額 (億円)	26,730	3,050	9,000	10,430	4,210

- 整備が想定される高架橋やトンネル等の構造種別と数量を推計し、九州新幹線・北陸新幹線等の事例から推計した単価を乗じて算出。

費用対効果は50年で1を超え、経済効果は九州全体で6兆円規模と推計

- 費用対効果(B/C)は、すう勢ケースでは1.07、戦略ケースでは1.36と推計される。
- 整備による経済効果は、直接効果、波及効果を合わせて6兆2,100億円と試算される。

新幹線の建設手順 ～整備計画への格上げに向けた国の調査が必要な第一歩～

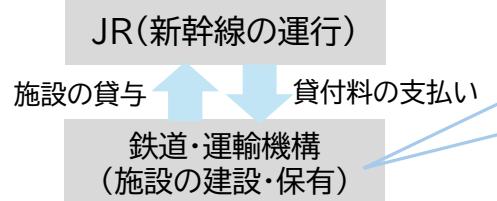
基本計画の決定がなされたものに対し、国が調査を指示し、その結果に基づいて、国が整備計画を決定することで、新幹線の建設が具体的に進んでいきます。



※具体的なルートについては、全幹法に基づき、整備計画への格上げ後に調査が行われたうえで、最終的に決定されることになります。

新幹線の整備方式

整備方式(上下分離)



建設費負担の割合

