

# 豊予海峡ルートを含む四国新幹線・東九州新幹線による全国や沿線地域への社会経済効果

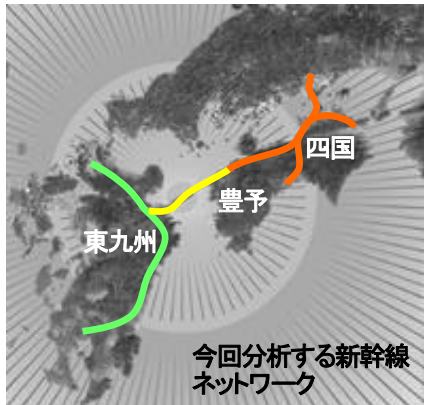
## 京都大学藤井研究室が以下のとおり試算

- 豊予海峡ルートについて、京都大学が開発した推計モデルにより、四国・東九州新幹線との高速鉄道網が全国や沿線地域に与える効果を分析。
- その結果、整備規模に比べ全国的な効果(GDP、税金)、沿線部への効果(GRP、人口)ともに大きく、豊予海峡と各新幹線の連携効果も確認。

### I. 調査概要

#### ○豊予と四国・東九州新幹線の連携による全国、沿線への効果

(四国、東九州との新幹線ネットワークの全国や沿線地域への効果について、新たな経済指標(GDP、税金、人口、GRP)で推計)



#### (参考) 既往調査

- 整備計画(計画、コスト、需要等)
- 整備効果(時間短縮、B/C等)
- 経済波及効果(観光、産業集積、物流)
- リダンダンシー効果
- SMR調査(鉄道移動時間、時間圏域等)(R3年度)
- 民間目線ケーススタディ(コスト最小時収支)

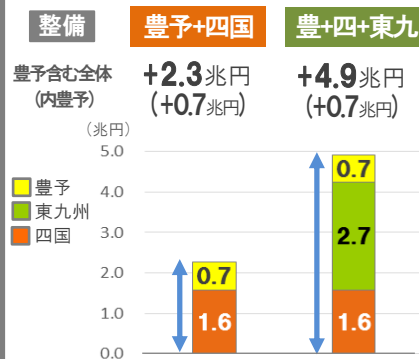
### II. 推計の前提

- 整備中の「北海道」、「リニア中央」、「北陸」、「西九州」新幹線が完成。
- 「豊予」と「四国」、「東九州」新幹線整備による変化を推計。(右は2040年供用時)

#### ○豊・四・東九新幹線の設定

(期成会等の既往調査資料を参照し設定)

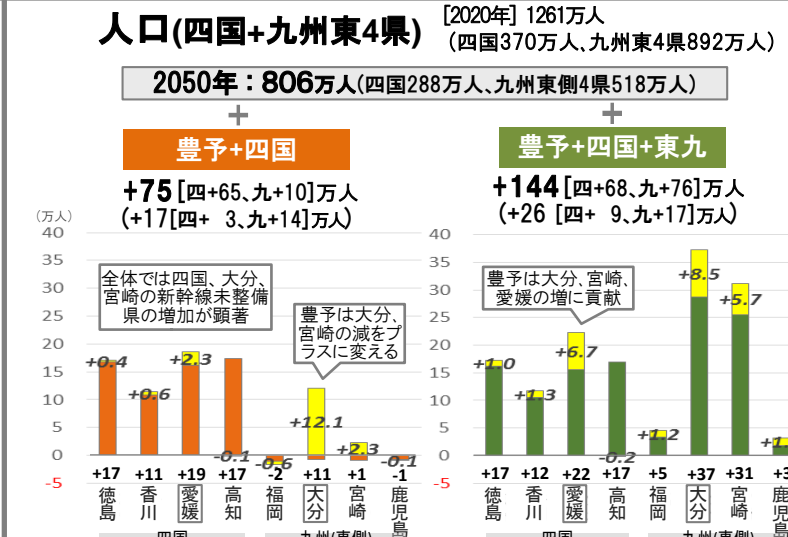
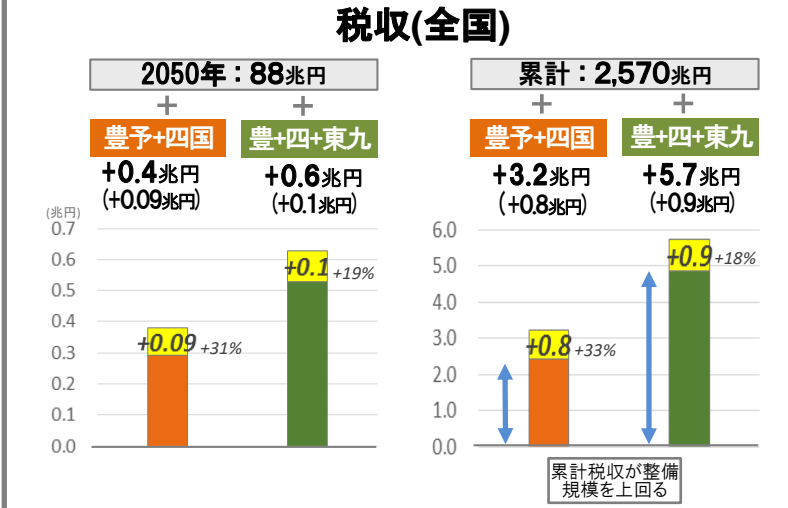
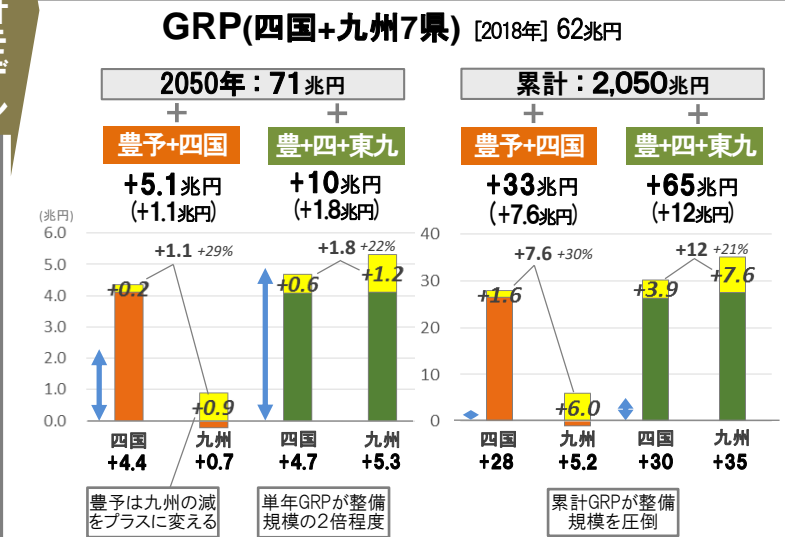
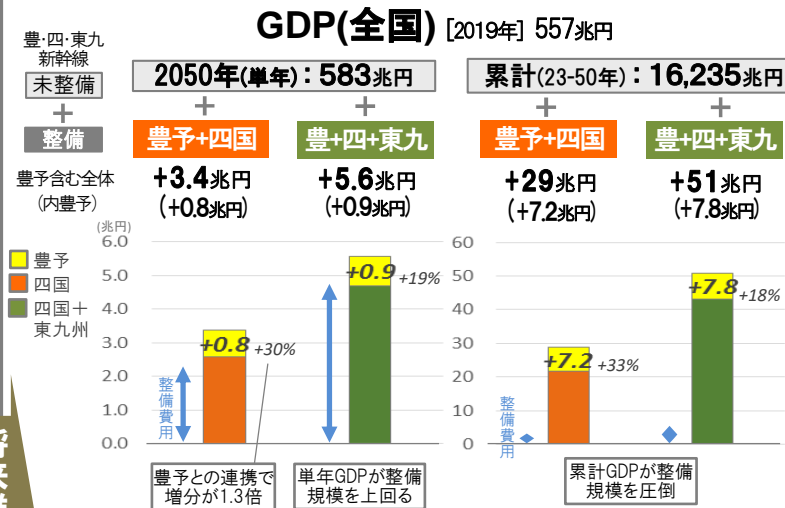
##### ① 整備費用(投資規模)



##### ② アクセシビリティ(アクセスし易さ)

新幹線	整備による時間短縮(例)
豊予	大分～松山: 238分→38分
四国	松山～高松: 142分→42分
東九州	北九州・筑豊～大分: 83分→31分

### III. 推計の結果概要



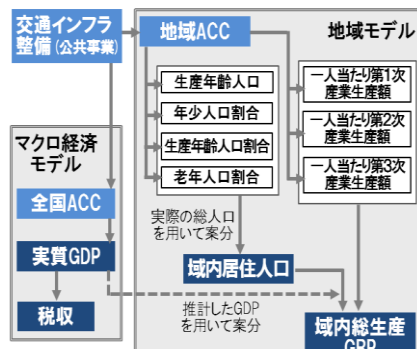
### 将来推計モデル

○京都大学・藤井研究室が開発した推計モデル「MasRAC」により分析。

【特徴】 交通インフラ整備による「アクセシビリティ」や「公共投資」が、「GDP」や「民間消費」、「地域の人口」など様々な社会経済に与える影響を推計可能。

①過去25年間の全国や地域の人口、経済、アクセシビリティ等の相関関係を再現するモデルを構築  
【長年の日本の交通と経済の動きを反映するモデル】

②将来の人口や整備シナリオを入力し推計



### IV. まとめ

豊予・四国・東九州新幹線整備がもたらす経済効果等の試算結果(整備による増加分)

		GDP(兆円)	税金(兆円)	GRP(兆円)		人口(万人)
豊予含む全体 (整備費: 2.3-4.9兆円)	単年	3.4~5.6	0.4~0.6	5.1~10	地域人口	75~144
	累計	29~51	3.2~5.7	33~65	増加地域	四国、大分、宮崎増
うち豊予 (整備費: 0.7兆円)	単年	0.8~0.9	0.09~0.1	1.1~1.8	地域人口	17~26
	累計	7.2~7.8 (増加率18~33%)	0.8~0.9 (増加率18~33%)	7.6~12 (増加率21~30%)	増加地域	大分、愛媛、宮崎増 (増加率22~29%)

○全体: GDP・GRPの2050年単年や税金の累計が整備規模に相当し、高い投資効果を確認。更に四国、大分、宮崎への人口集積効果も高い。

○豊予: 上記同様の高い投資効果。一定の連携効果。大分・愛媛・宮崎への人口集積効果も高い。