

# 九州の自律的経済圏の形成に向けて

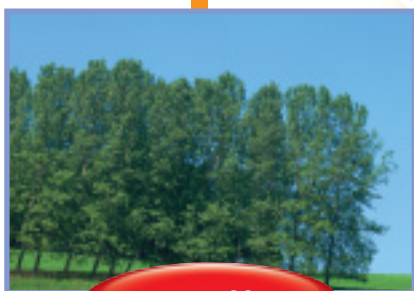
線から面への新幹線整備を



企業・雇用



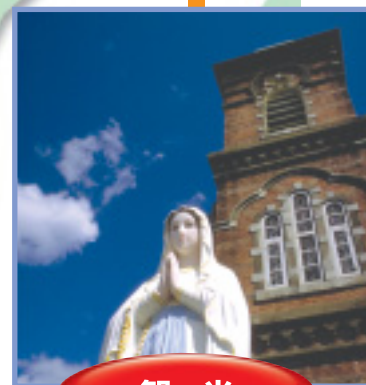
国際競争力



環境



ユニバーサルデザイン



観光

平成19年8月

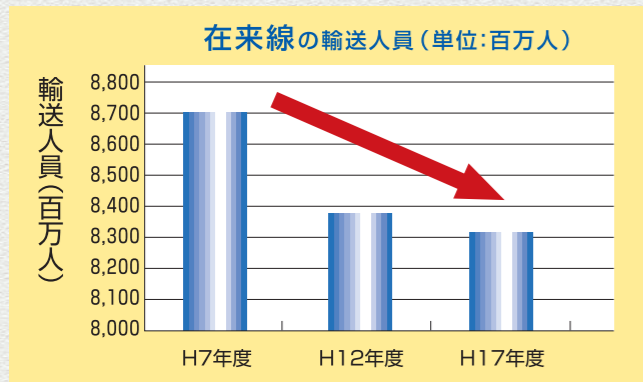
## 九州地域戦略会議

(社)九州経済連合会 九州商工会議所連合会 九州経済同友会 九州経営者協会  
福岡県 佐賀県 長崎県 熊本県 大分県 宮崎県 鹿児島県 沖縄県 山口県

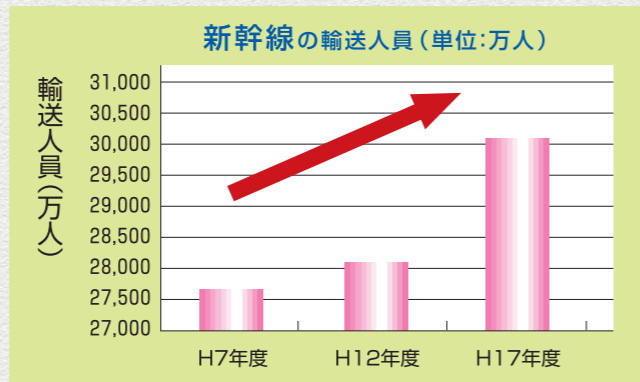


## 21世紀の鉄道輸送は新幹線中心の時代に。

- 鉄道による長距離移動は、既に新幹線中心の時代に。
- 新幹線抜きに観光による交流人口拡大や、企業誘致による雇用の拡大は語れません。



(出典: 数字でみる鉄道2006)

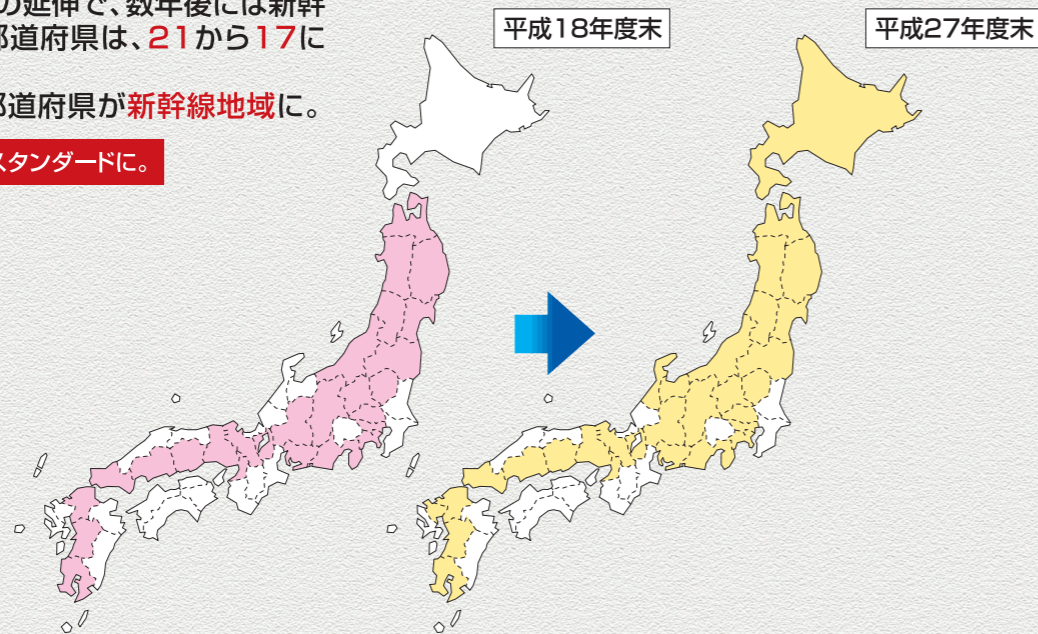


(出典: 数字でみる鉄道2006)

## 新幹線が交通のスタンダードの時代に。

- 北海道、北陸への延伸で、数年後には新幹線が通らない都道府県は、21から17に減少します。
- 47のうち30都道府県が新幹線地域に。

新幹線が交通のスタンダードに。



# 交通の新スタンダードとしての新幹線

- 東アジアでは、経済が豊かになり、人々が交通に求める水準も高度化。
- 新幹線は、時間短縮のみならず、快適性、全国ネットワークとの接続利便性、環境面、安全性等多くの側面で次世代スタンダードとなるものです。

## 21世紀は東アジアも高速鉄道の時代に。

- 韓国、中国、台湾は新幹線を積極整備。
- 東アジアも新幹線が常識の時代に突入。

新幹線はアジアの旅行者の標準ツールに。

### ■ 各国の路線延長

韓国	京釜高速線	ソウル~釜山	約409km	上海-杭州リニア	上海~杭州	約170km	
	湖南線	太田~木浦	約253km	中国	上海リニア	上~滬瀋線	約30km
	秦瀋線	瀋陽~秦皇島	約405km		広珠線	広州~珠海	約138km
中国	北京-上海高速鉄道	北京~上海	約1,300km	台湾	台湾新幹線	台北~高雄	約345km
	京九線	北京~香港	約2,600km				

### ■ 九州地域での新幹線ネットワークの延長

- 現状のままでは(九州新幹線鹿児島ルートのみが整備) 約257km
- 西九州ルートが整備されると(新鳥栖~長崎間も新幹線が走行) 約374km

### ■ 韓国(H18.3現在)

- 大田~木浦、テグ~釜山は高速列車が直通する在来線・準高速線
- ソウル~大田~テグ~慶州~釜山は、高速新線(一部開業)

### ■ 中国(H18.3現在)

- 浦東国際空港~杭州はリニアで整備
- 秦皇島~瀋陽、広州~香港は、高速新線で整備済
- 北京~広州は、高速列車が直通する在来線・準高速線

### ■ 台湾(H19.4現在)

- 台北~高雄間、高速新線で整備済



## 新幹線はシニア世代の観光でもスタンダードとなるものです。

- 団塊世代退職で、今後の観光はユニバーサルデザイン抜きには語れません。
- 「乗り換え不要」、「ゆれが少ない」新幹線は、ユニバーサルデザイン観光の中心インフラ。

新幹線は、シニアを始めとする子どもや障害者を含め誰にでも優しい乗り物であり、ユニバーサルデザイン観光時代のスタンダードとなるべきものです。

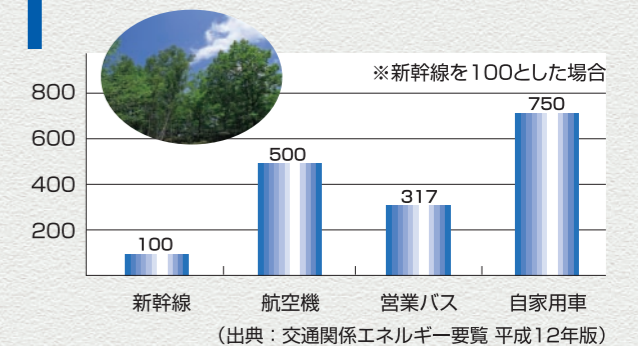
団塊の世代  
673万人

現在の  
67歳~69歳  
429万人

10年後の  
67歳~69歳  
673万人

## 新幹線は、地球環境にも優しい乗り物。

- CO<sub>2</sub>排出量(1人を1km運ぶ場合)  
航空機の1/5 自家用車の1/8

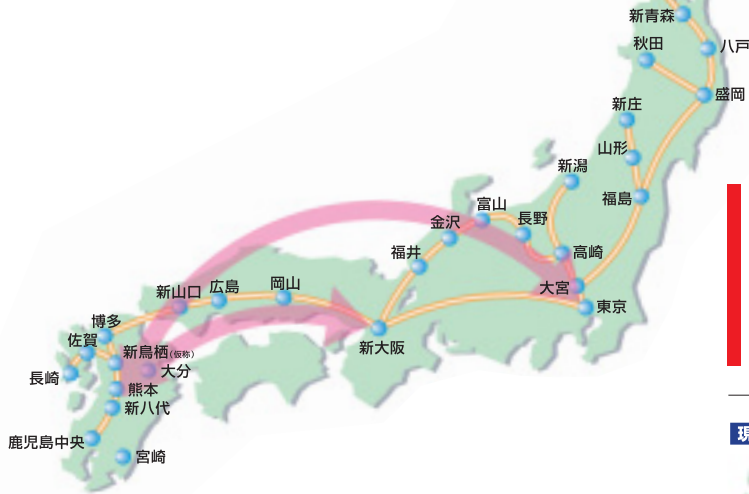


▶ 新幹線整備は、九州を新スタンダードに対応できる地域に強化するためのものです。



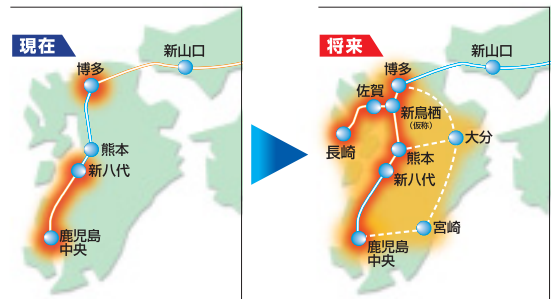
## 新幹線は九州を全国ネットに結びます。

■ 新幹線は、九州各地と博多を結ぶだけでなく、九州を大阪、東京等全国ネットに直結させるか否かの問題です。



全国ネットと結ぶ効果を九州の自律的發展に繋げるためには、新幹線の面的整備が必要です。

道州制の前提として、地域の一体化を促進するためのネットワークとしても新幹線の面的整備が必要です。



九州は、ほぼオランダの国力に匹敵。新幹線もそれにふさわしい面的ネットワークが必要です。

◎九州と諸外国の比較

項目	九州	オランダ	韓国	オーストラリア	備考
面積 (km <sup>2</sup> )	44,446 (1.00)	41,528 (0.93)	99,538 (2.24)	7,741,220 (174.17)	2003年
人口 (千人)	14,785 (1.00)	16,225 (1.10)	47,925 (3.24)	19,873 (1.34)	2003年
GDP (百万ドル)	409,161 (1.00)	537,585 (1.31)	608,148 (1.49)	527,047 (1.29)	2003年

(出典：総務省統計局「世界の統計」、内閣府「県民経済計算」)

拡大するアジアからの観光客を受け入れるためにも、新幹線の面的整備は不可欠です。

### 【韓国と九州の路線延長比較】

#### 【韓国】

韓国	京釜高速線	ソウル～釜山	約409km
	湖南線	太田～木浦	約253km

#### ■京釜高速線

※ソウル特別市中央区にあるソウル駅と釜山広域市東区にある釜山駅とを結ぶ。

#### ■湖南線

※太田広域市大徳区にある太田操車場から全羅南道木浦市にある木浦駅を結ぶ。

#### 【九州】

##### ◎整備計画路線

###### ■九州新幹線 鹿児島ルート

◎博多～鹿児島中央間(約257km)  
※新八代～鹿児島中央間(約127km)が開業、全線開業は平成23年予定

###### ■九州新幹線 西九州ルート

◎博多～長崎間(約143km)  
※平成16年、条件付ながら武雄温泉～諫早間の着工が認められる

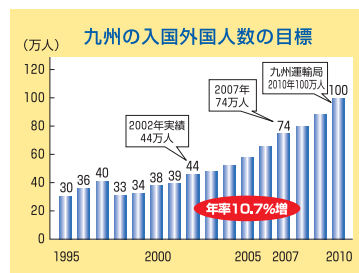
##### ◎基本計画路線

###### ■東九州新幹線

◎福岡市～鹿児島市(約390km)

###### ■九州横断新幹線

◎大分市～熊本市(約120km)



(出典：2005九州観光戦略委員会)



**アジア交流時代の九州の一体的な発展に向けて**  
～線から面への新幹線整備が欠かせません～