



記者発表資料

E10東九州自動車道(北九州市～宮崎市) 開通5年後のストック効果※

東九州道沿線に企業が続々進出、地域経済が活性化！

平成28年4月24日にE10東九州自動車道 椎田南IC～豊前ICが開通し、北九州市から宮崎市までの高速道路が南北に1本で繋がりました。開通からおよそ5年が経ち、企業立地や物流など、沿線において発現している開通効果をお知らせします。

※ストック効果：整備された社会資本が機能することによって継続的に中長期的に得られる効果

<地域経済を支える企業が続々進出>

沿線市町では、H21年以降約1,200企業が進出し、新たに約9,800億円を新規投資

<港湾との連結によりトラックドライバーの労働改善に寄与>

大分港と清水港をRORO船で結ぶ新たな物流ルートが形成され、トラックドライバーの労働時間改善

<九州経済を牽引する自動車関連企業の進出>

福岡県、大分県の沿線市町において、H21年以降137件の自動車関連企業が進出
自動車関連部品の出荷額がH21年と比較して約2.1倍に増加

<地域特性を活かしたフードビジネスの活性化>

日豊海岸沿線に地元産魚介類をPRする食のイベントが集積
主要イベントである「東九州伊勢えび海道」では実食数がH24年と比較して約2.2倍に増加

<沿線市町の経済が活性化し、税収が増加>

東九州道の開通後、H28年と比較して沿線25市町中20市町で税収が増加

<大規模災害時のリダンダンシーを確保>

九州のダブルネットワーク化により災害時のリダンダンシーを確保

国土交通省九州地方整備局と西日本高速道路株式会社では、今後も東九州自動車道の開通効果について、適宜報告していきます。

【問い合わせ先】

■ 国土交通省管理区間に関すること

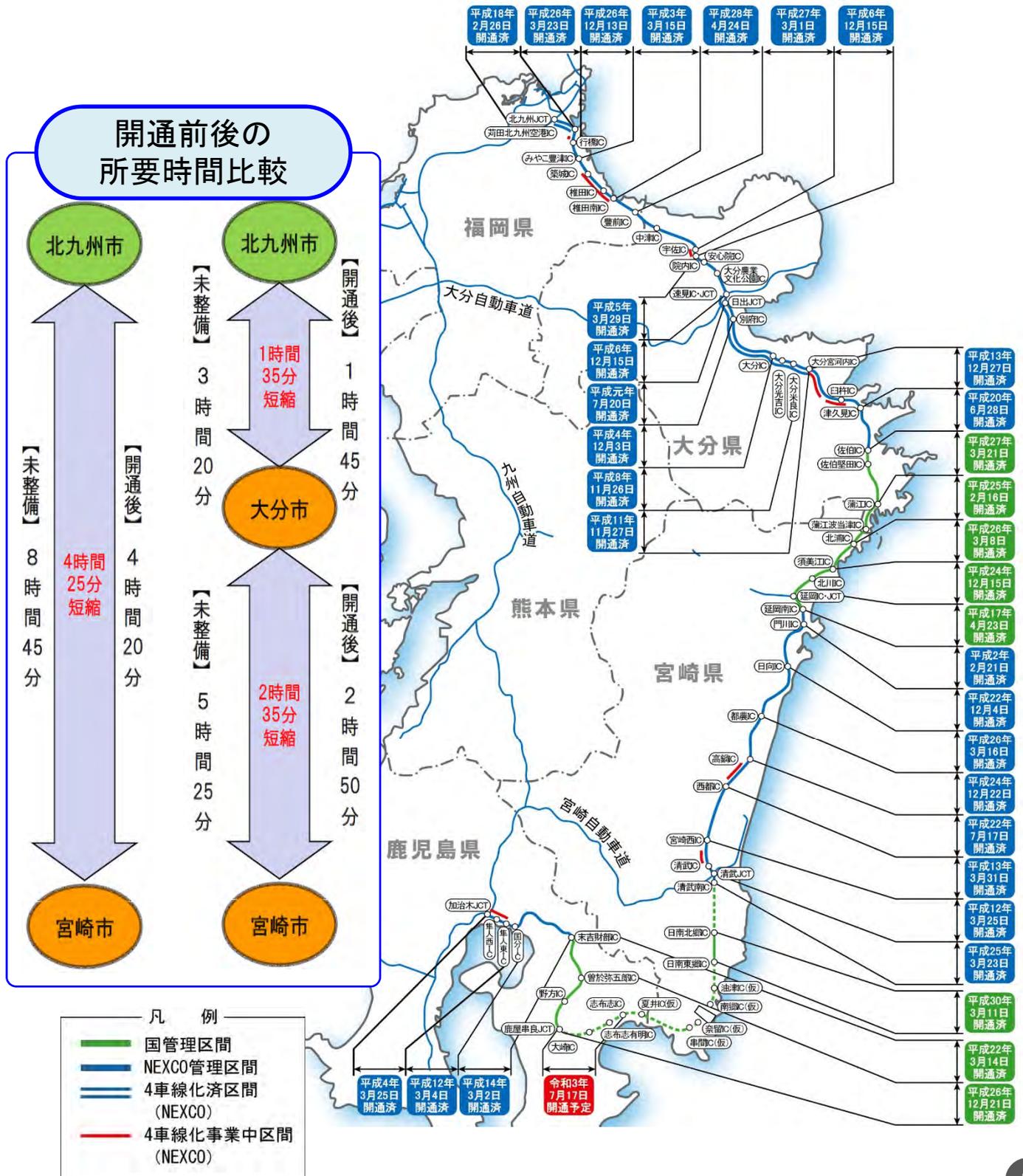
国土交通省 九州地方整備局 TEL : 092-471-6331(代表)
道路部 道路計画第二課長 佐伯 康夫

■ 西日本高速道路株式会社管理区間に関すること

西日本高速道路株式会社 九州支社 企画調整課 TEL : 092-260-6111(代表)
担当：野口

東九州道の概要

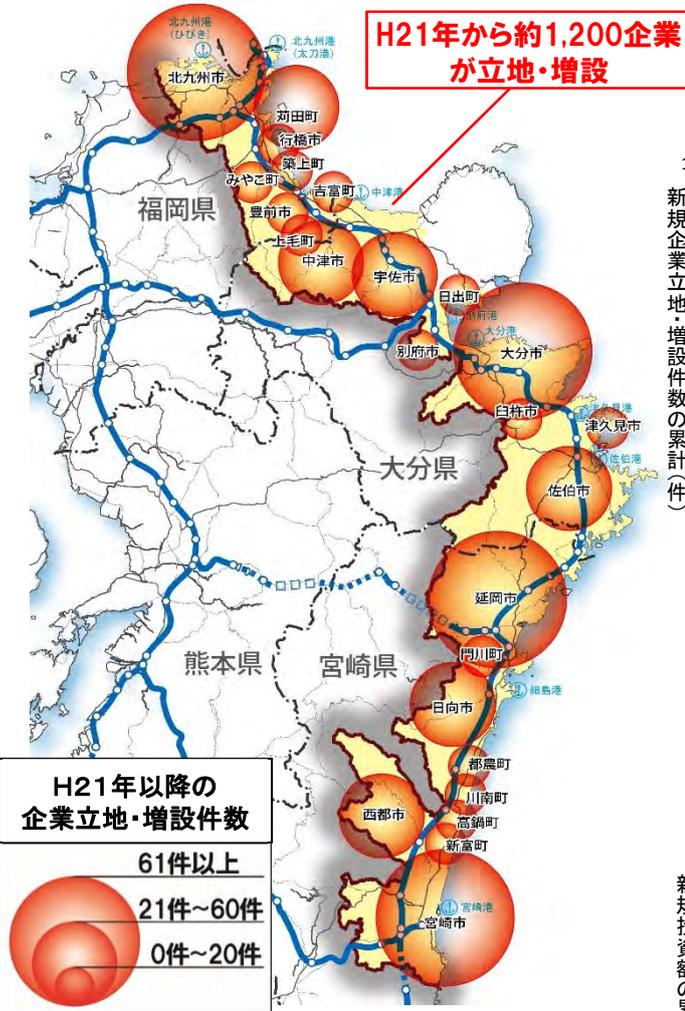
- 東九州自動車道（東九州道）は、九州の東側において福岡県北九州市を起点とし、大分・宮崎の各県を結び、鹿児島県鹿児島市に至る計画延長約436kmの高速自動車国道です。
- 東九州地域を含め新たな九州の循環型ネットワークを形成することで、人や物の流れがスムーズになるほか、地域の文化と経済の発展にも大きく貢献しています。



地域経済を支える企業が続々進出

- 東九州道沿線市町では、東九州道の開通や延伸等に伴ってH21年から約1,200企業（うち製造関連約50%）が進出し地域経済が活性化。
- 新たに約1.8万人の雇用が創出され、約9,800億円を新規投資。

■ H21年以降の企業立地・増設件数



東九州道の開通に伴い、大分港の物流拠点化が推進され、周辺に製造業を中心として企業立地が促進されています。



大分県工業振興課

資料：R3.2 ヒアリング結果

東九州道開通により、物流における宮崎県の優位性が高まり、東九州道沿線地域では企業立地が増加しています。



宮崎県企業立地課

資料：R2.12 ヒアリング結果

東九州道の開通を契機として、日向市にH25年に進出しました。また、H28年に工場の増設を行い、約360名新規雇用者を採用しました。

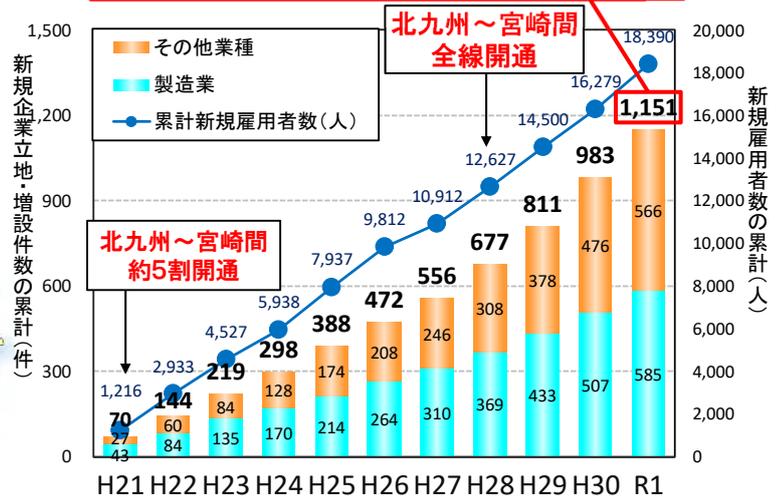


宮崎県製造関連企業

資料：R3.1 ヒアリング結果

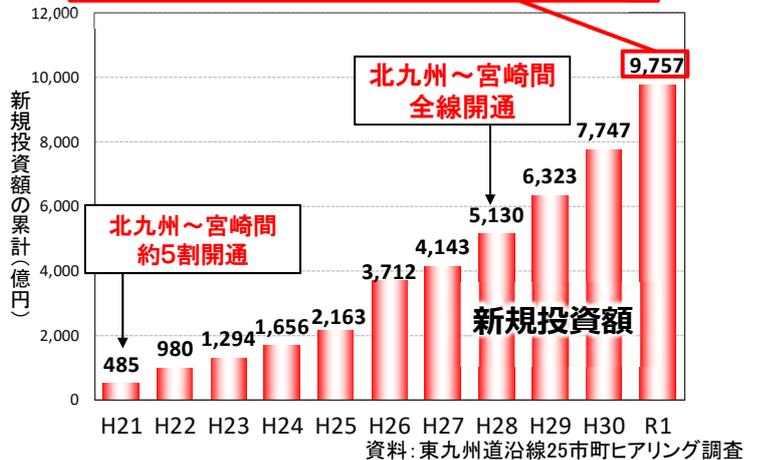
■ 東九州道沿線市町の企業立地・増設件数および新規雇用者数(累計)

H21年から約1,200企業が進出
約1.8万人の新規雇用



■ 民間の新規投資額(累計)

H21年から約9,800億円の新規投資



大分市の税収(地方税)を上回る
新規投資！

東九州道沿線市町の
新規投資額
(H21～R1)

約9,800億円

大分市の税収(地方税)
(H21～R1)

約8,500億円

資料：地方財政状況調査

港湾との連結によりトラックドライバーの労働改善に寄与

- 近年、トラックドライバーの人手不足などにより長距離物流の課題が顕在化。
- 東九州道の開通による北九州や宮崎県方面の道路と港の連結により、九州の東の玄関口として大分港等を物流拠点としたモーダルシフトが促進。
- これにより、関東方面へのRORO船利用促進や四国を經由した新たな物流ルートが形成され、トラックドライバーの人手不足改善や九州から都市圏への安定した物流を支援。

物流業界全体で拘束時間ルールの徹底と人手不足の改善のため、長距離輸送は船舶へのモーダルシフトへ切り替えています。

大手物流会社

資料：R2.12 ヒアリング結果

トラックドライバーの労働力不足の顕在化

大分港のRORO船増便
3便/週⇒9便/週

トラックからフェリー経由へ変更

トラックからRORO船へ変更

※清水港（静岡県）から関東方面へ輸送

自動車部品などの貨物量約53倍に増加
151トン⇒8,041トン

大分市～宮崎市間の所要時間

約98分短縮

(H21年：268分、R1年：170分)

資料：全国道路・街路交通情勢調査(H27)

■ 本州ルート
■ フェリー利用ルート
■ RORO船利用ルート

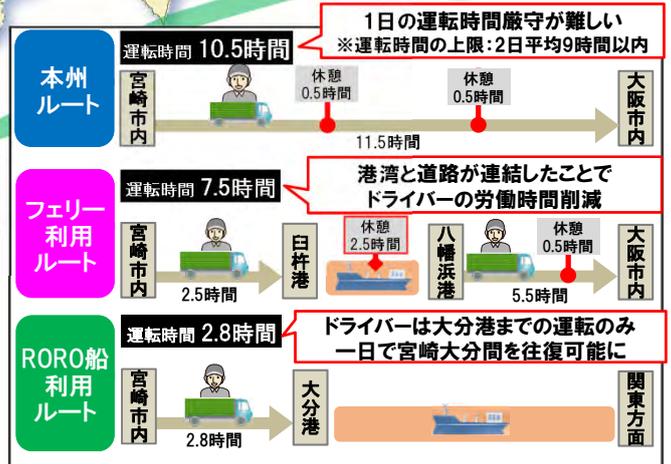
約○倍増加 大分港からのRORO船貨物量の伸び(R1/H28)

農産品などの貨物量約2倍に増加
(24,787トン⇒53,617トン)

九州の「東の玄関口」
拠点化に向けた主な取り組み

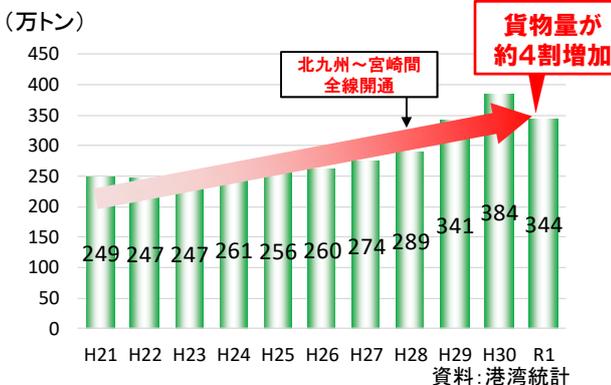
大分港・大在地区

RORO船の増便を受け新たな物流拠点整備を検討

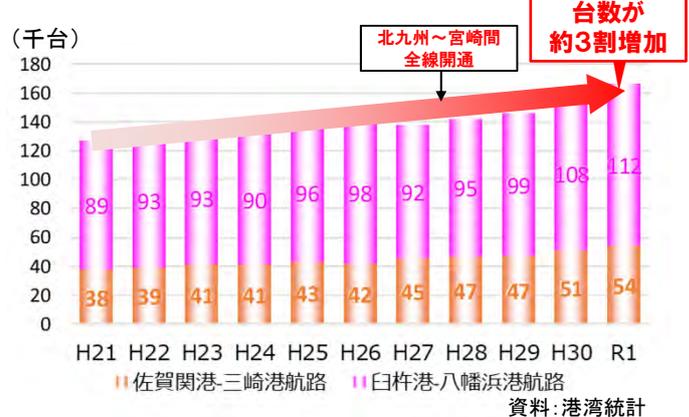


▲モーダルシフトによる労働時間の削減

■大分港コンテナ・シャーシ国内貨物量



■九州～四国間の大型車航送台数



東九州道開通に合わせて、H28年に大分港～清水港を結ぶ航路を開設しました。開通後は、北九州方面からの自動車部品や宮崎方面からの農産品などの輸送が増加しています。

RORO船運航会社

資料：R2.12 ヒアリング結果

※RORO船：貨物を積んだシャーシ（荷台）を輸送する船舶

東九州道の開通により、宮崎、大分方面の多岐に渡る品目について四国経由のフェリー輸送が増加しました。

フェリー運航会社

資料：R2.12 ヒアリング結果

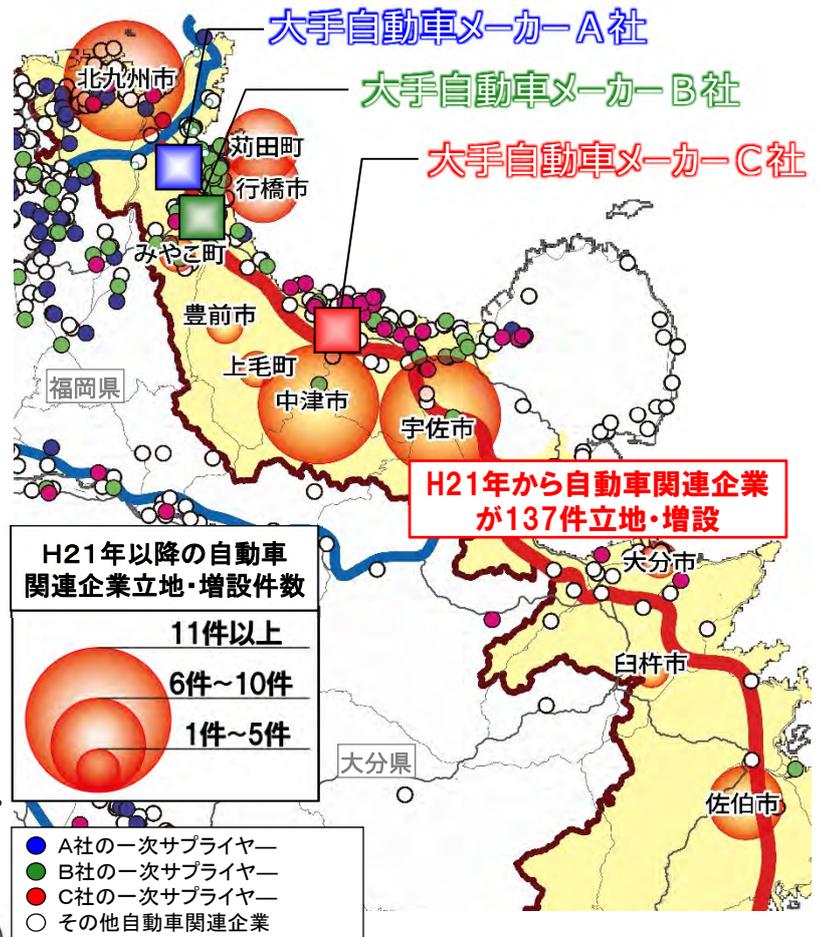
九州経済を牽引する自動車関連企業の進出

- 九州は全国自動車生産台数の約2割のシェアを占める自動車生産拠点。
- 定時性の確保された東九州道の開通を契機に、東九州道を利用しながら1台のトラックで複数の部品工場を回って部品を調達する“ミルクラン方式”の導入等、効率的な部品搬送方式を支援。
- 更に、九州の経済を牽引する自動車関連企業が福岡県や大分県の東九州道沿線へ集積し、自動車関連部品の出荷額が約2.1倍に増加。

■自動車生産台数のシェア



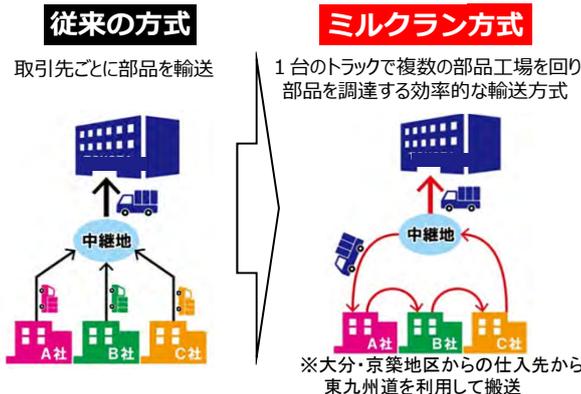
■自動車関連企業の立地状況



■新たな搬送方式の導入

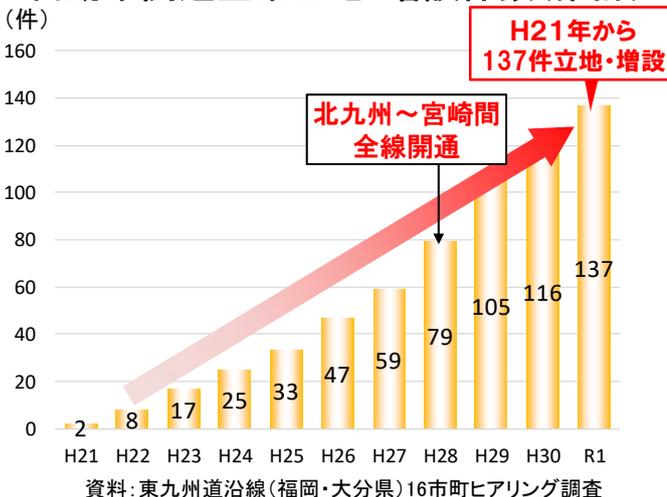
ミルクラン方式の導入により
総走行時間: 2,523分/日削減
トラックドライバー: 6人/日削減

※大手自動車メーカーA社における削減効果

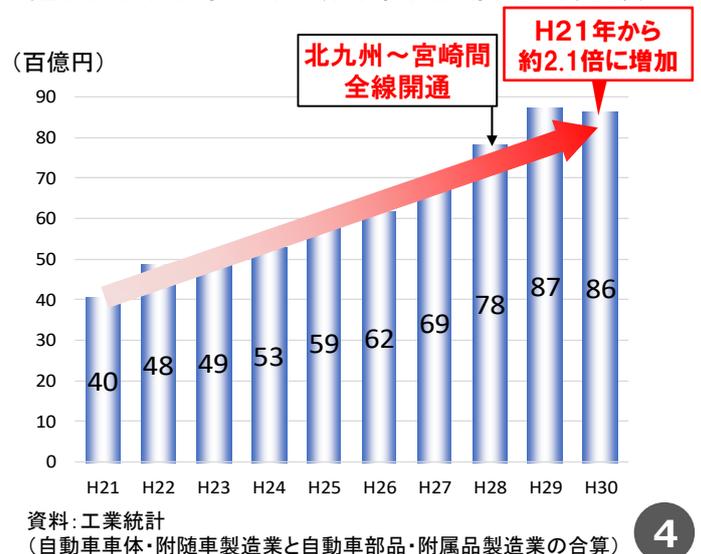


東九州道の開通により、定時性が向上したことを背景にミルクラン方式を導入し、輸送効率が向上しました。

■東九州道沿線市町(福岡・大分県)の自動車関連企業立地・増設件数(累計)

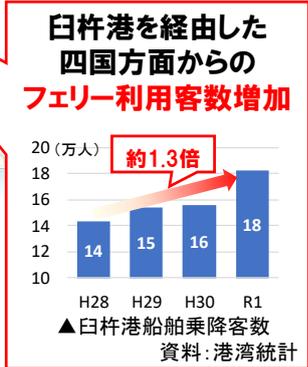
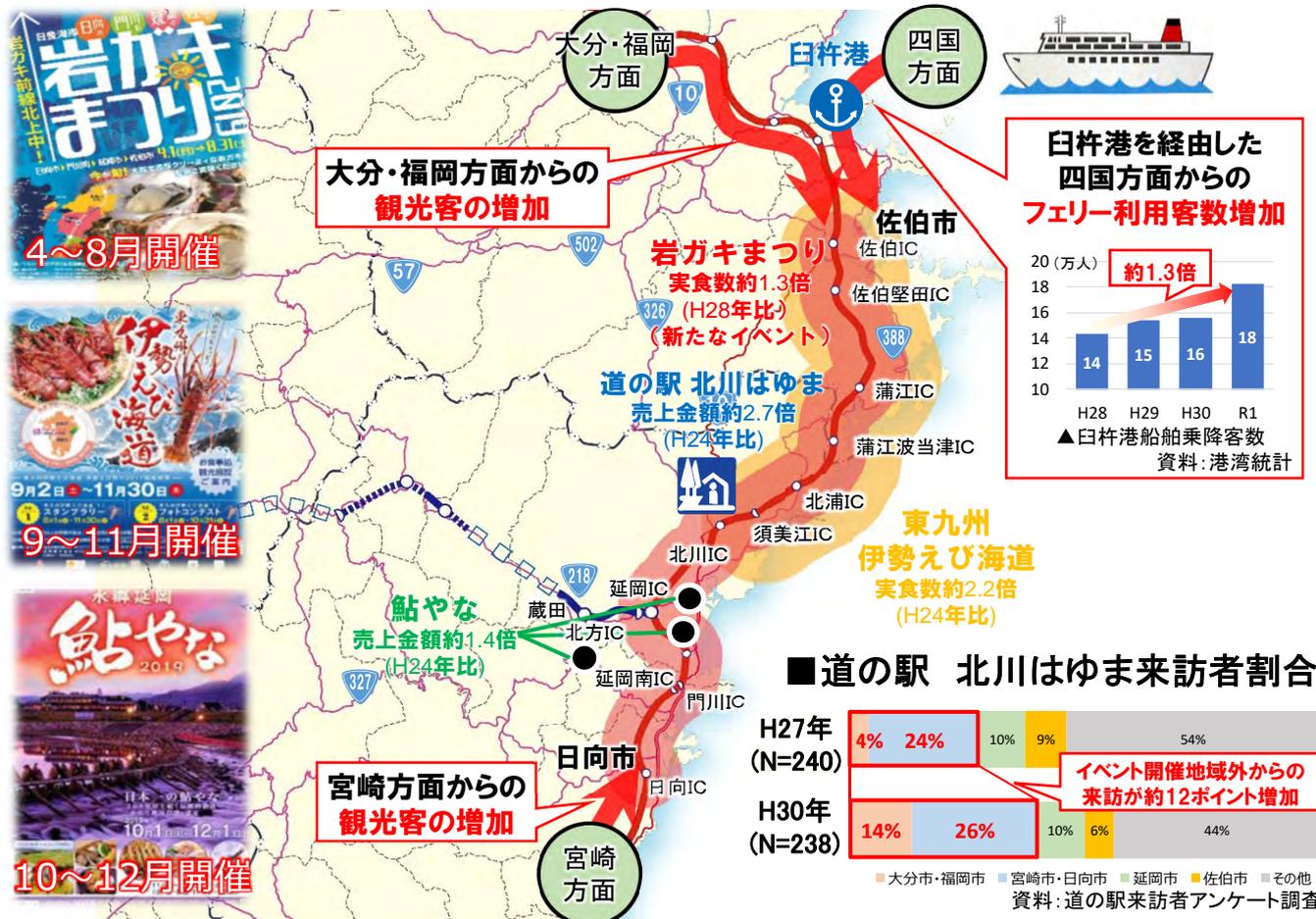


■福岡・大分県の自動車関連部品出荷額

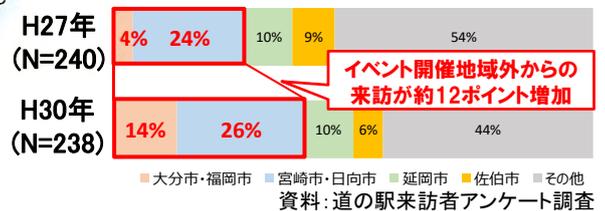


地域特性を活かしたフードビジネスの活性化

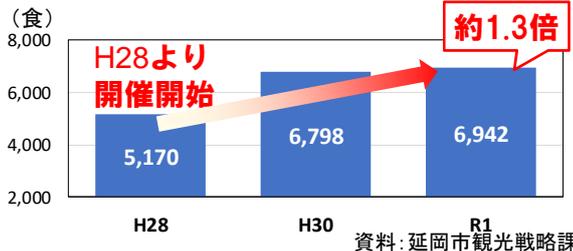
- 佐伯市から日向市にかけての日豊海岸沿線地域では、食に関するイベントが集積。東九州道の開通により、「東九州伊勢えび海道」の実食数は約2.2倍、「鮎やな」の売上金額は約1.4倍に増加、また、新たなイベントとして「岩ガキまつり」が開催されるなど、地域の賑わいが更に活性化。
- 更に、「道の駅北川はゆま」では売上金額が約2.7倍に増加。



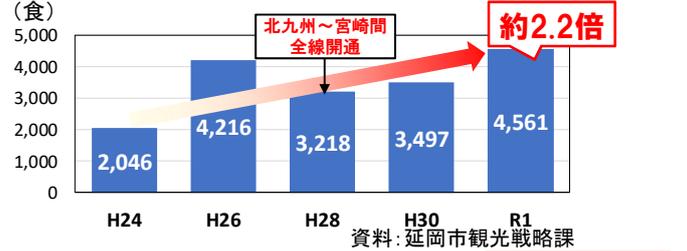
道の駅 北川はゆま来訪者割合



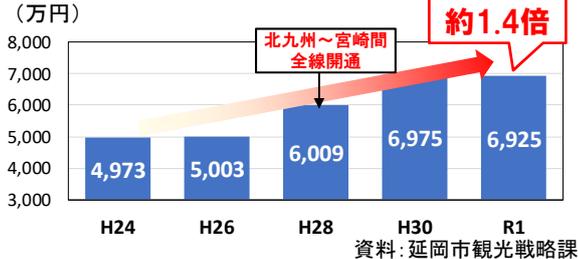
岩ガキまつり実食数 (4~8月開催)



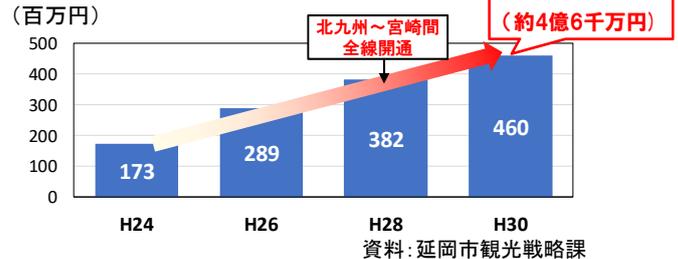
東九州伊勢えび海道実食数 (9~11月開催)



鮎やな売上金額 (10~12月開催)



道の駅 北川はゆま売上金額



東九州道の開通に伴って、**日豊海岸で実施しているイベントの来訪者が増加し、地域に賑わいが生まれています。**
また、白杵港を介した四国とのアクセス性が高まり、四国からの観光客が増加しています。



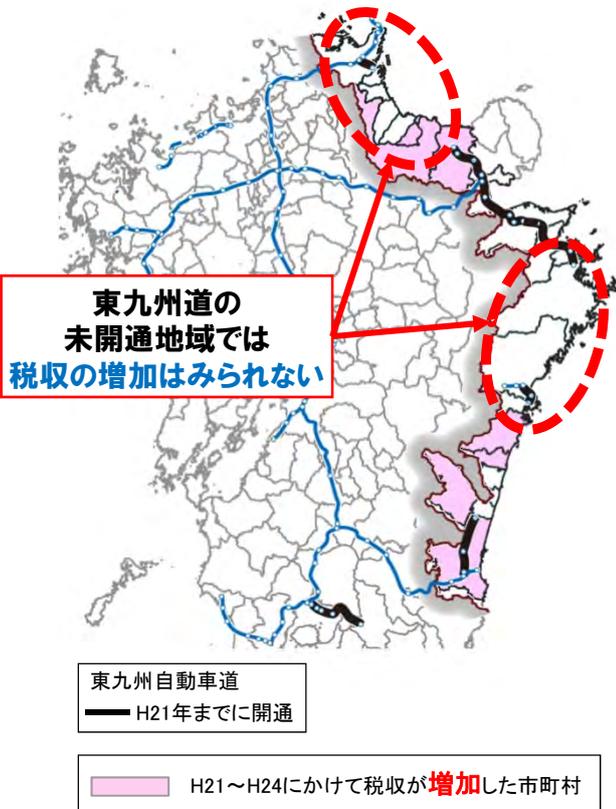
沿線市町の経済が活性化し、税収が増加

- 東九州道の開通効果もあり、沿線市町の経済が活性化。
- その結果、約8割の東九州道沿線市町においてH28年～R1年にかけての税収（地方税）が増加。

東九州道沿線市町における税収（地方税）の増減

H21年～H24年の税収の増減

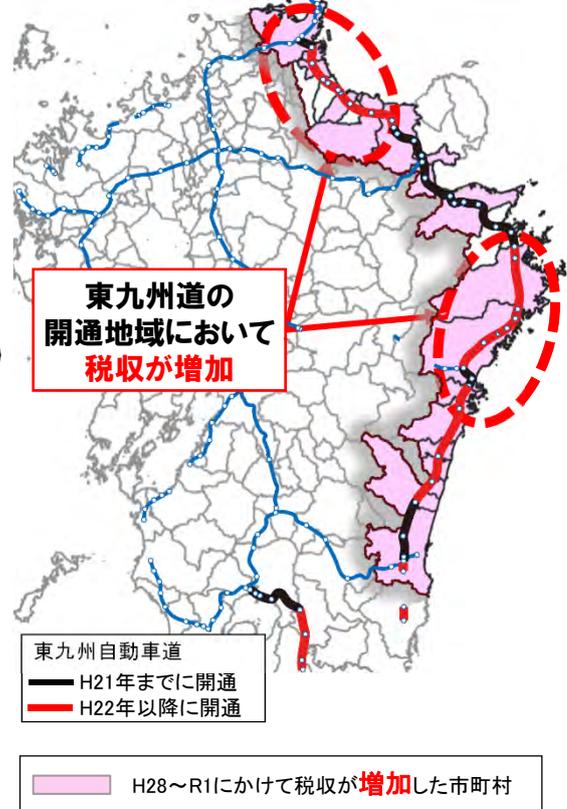
東九州道沿線の
8/25市町で税収が増加



資料：地方財政状況調査

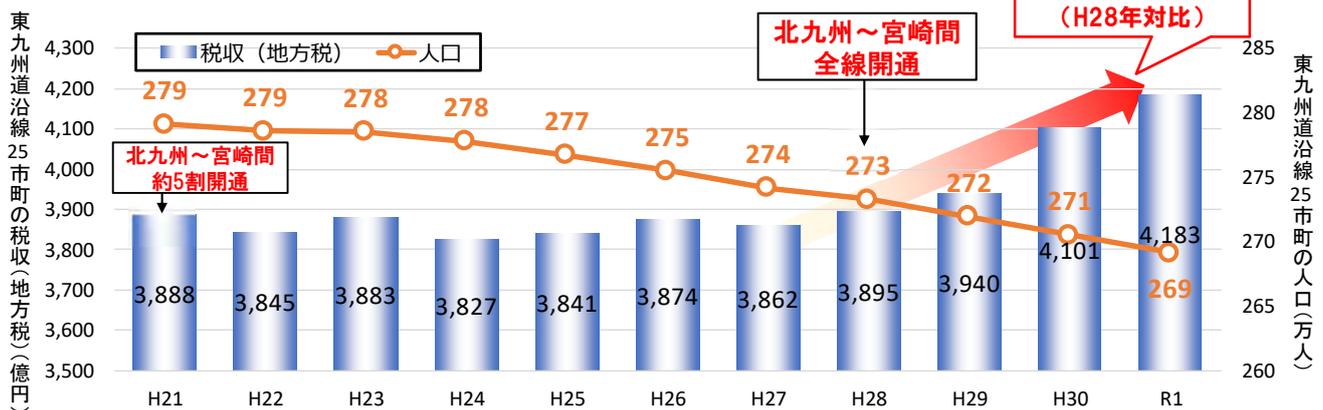
H28年～R1年の税収の増減

東九州道沿線の
20/25市町で税収が増加



資料：地方財政状況調査

東九州道沿線25市町の税収（地方税）



資料：地方財政状況調査、住民基本台帳

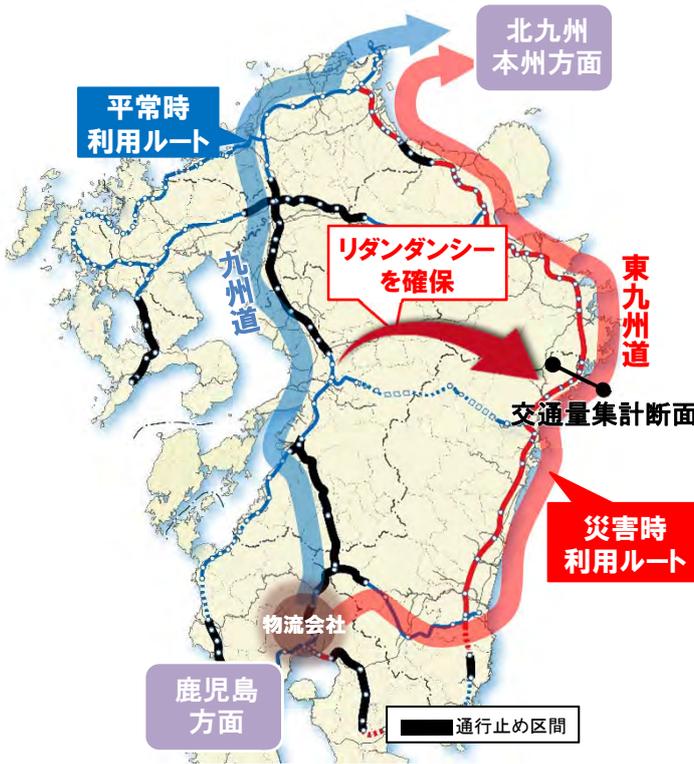
大規模災害時のリダンダンシーを確保

- 令和2年7月豪雨時は九州道の大部分で全面通行止めが発生。一方、東九州道は、通行止め箇所が少なく、鹿児島・宮崎方面から本州・北部九州への物流などで広域的なリダンダンシーを確保。
- 更に、緊急避難場所や避難階段も設置。これらを背景として、地域住民の大地震や津波、風水害への不安が約5割改善しており、安全・安心に寄与。

九州のダブルネットワーク化によりリダンダンシーを確保

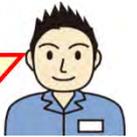
■ 令和2年7月豪雨時通行止め箇所(7月6日)

■ 東九州道の大型車交通量



資料: 交通量計測装置(蒲江波当津IC~北浦IC間)

令和2年7月豪雨時は、九州道が利用できませんでした。
東九州道を利用して、**輸送を取り止めることなく行うことができました。**



鹿児島県物流企业

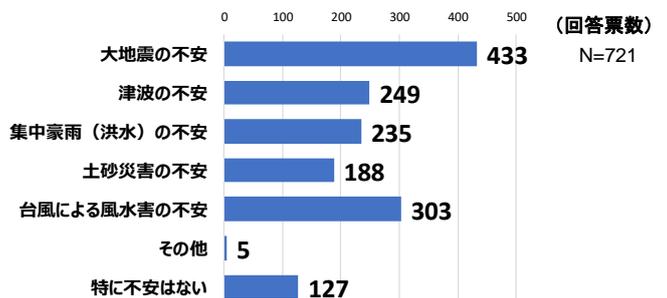
資料: R3.2 ヒアリング結果



大規模災害に備えた地域住民の安全・安心の確保

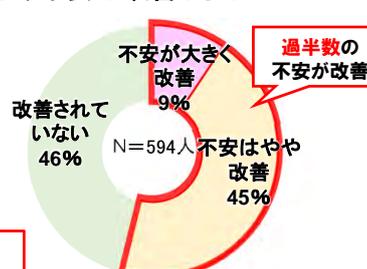
■ 東九州道の津波避難施設と津波浸水想定

■ 大規模災害時の不安内容について



資料: R1.12 WEBアンケート調査

■ 高速道路・防災拠点の整備推進により不安は改善しましたか



資料: R1.12 WEBアンケート調査

東九州道や防災拠点の整備推進により、**住民の安全・安心に寄与**しており、以前と比べ、安心して暮らせるようになっています。



延岡市危機管理室

資料: R2.12 ヒアリング結果

【参考】災害に強いネットワークの構築

- ▶ 南海トラフ地震の発生を想定して、主に九州の高規格道路を利用した広域移動ルートが設定され、迅速な救援活動実施を計画している。
- ▶ しかし、宮崎市～志布志市エリアにおいては、東九州道が未開通であることや、並行する国道220号の約3割が津波浸水エリアとなるため迅速な支援に支障をきたす可能性が残存。
- ▶ ミッシングリンクが解消されることで、災害に強いネットワークが構築され、迅速な救援活動を支援。

■南海トラフ地震発生時の広域移動ルート



【参考】暫定2車線整備による課題

- ネットワーク整備により様々な整備効果が発現する一方、暫定2車線であることの課題が健在化。
- 4車線化整備されることで、大規模災害時の対応や、時間信頼性の確保、対面通行の安全性・信頼性の向上に寄与。

◆大規模災害時の対応

◆暫定2車線区間 東九州道 椎田南～豊前

- 通行止め開始 平成30年 7月6日 4時15分
- 発災確認 平成30年 7月6日 17時40分頃
- 通行止め解除 平成30年 8月8日 15時00分

約1ヶ月間
全面通行止め



切土のり面崩落 約8,000m³
＜幅50m×高さ16m×深さ10m＞

◆4車線区間 九州道 溝辺鹿児島空港～加治木

- 被災確認・通行止め開始 令和元年 7月3日 18時18分
- 対面通行切り替え 令和元年 7月6日 6時00分
- 全車線解放 令和元年 7月29日 朝

約2日間
全面通行止め



切土のり面崩落 約9,000m³
＜幅30m×高さ30m×深さ10m＞

◆時間信頼性の確保

- 暫定2車線区間は、4車線以上の区間と比較して規制速度が低い
- 追越ができないため、低速車両がいると、全体として速度が低下

速度低下・
渋滞の発生



築城IC～椎田IC
渋滞状況(R1.8.14)

東九州道(椎田道路)
最大渋滞長約10km
(R1.8繁忙期)
発生要因:交通集中

◆対面通行の安全性・信頼性

- 暫定2車線区間では、事故が発生すると重大事故となる

重大事故
リスク増加

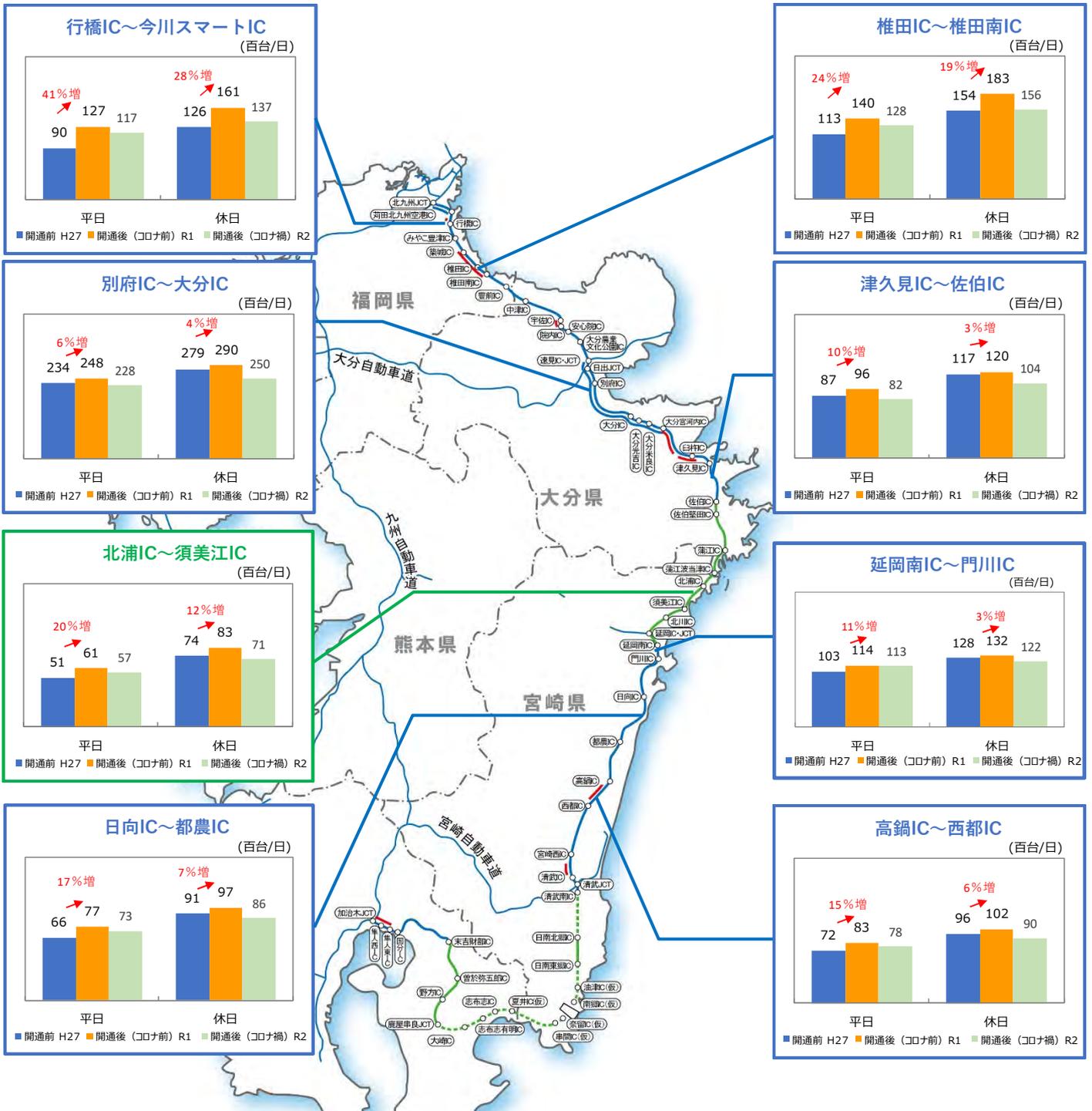


※高速道路：高速自動車国道(有料)(H25)、一般道路：H25

出典：道路分科会第13回事業評価部会(H28.3.10)

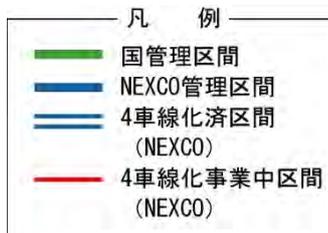
開通後の交通状況（東九州道）

➤ 東九州道の利用交通量は、北九州市～宮崎市間の全線開通前と開通後（コロナ前）で、全区間で増加。



資料：交通量計測装置

開通前 : H27年10月平均
 開通後 (コロナ前) : R1年10月平均
 開通後 (コロナ禍) : R2年10月平均



開通後の交通状況（東九州道）

IC間	断面交通量 (台/日) 増減率 (開通前と比較)	【開通前】		【開通後（コロナ前）】		【開通後（コロナ禍）】	
		H27.10.1～H27.10.31		R1.10.1～R1.10.31		R2.10.1～R2.10.31	
		平日	休日	平日	休日	平日	休日
北九州JCT～苅田北九州空港	交通量	17,100	18,000	21,500	21,000	19,700	18,000
	増減率			26%	17%	15%	0%
行橋～今川スマート	交通量	9,000	12,600	12,700	16,100	11,700	13,700
	増減率			41%	28%	30%	9%
築城～椎田	交通量	10,500	14,900	13,400	17,800	12,200	15,200
	増減率			28%	19%	16%	2%
椎田～椎田南	交通量	11,300	15,400	14,000	18,300	12,800	15,600
	増減率			24%	19%	13%	1%
椎田南～豊前	交通量			9,700	14,000	8,300	11,400
	増減率						
豊前～上毛スマート	交通量	4,000	6,900	8,800	13,200	7,800	10,800
	増減率			120%	91%	95%	57%
宇佐～院内	交通量	9,100	13,300	10,700	15,100	9,900	13,100
	増減率			18%	14%	9%	-2%
別府～大分	交通量	23,400	27,900	24,800	29,000	22,800	25,000
	増減率			6%	4%	-3%	-10%
津久見～佐伯	交通量	8,700	11,700	9,600	12,000	8,200	10,400
	増減率			10%	3%	-6%	-11%
佐伯～佐伯堅田	交通量	5,200	8,200	5,900	8,500	5,400	7,200
	増減率			13%	4%	4%	-12%
北浦～須美江	交通量	5,100	7,400	6,100	8,300	5,700	7,100
	増減率			20%	12%	12%	-4%
延岡～延岡南	交通量	13,300	15,000	13,700	15,100	12,900	13,500
	増減率			3%	1%	-3%	-10%
延岡南～門川	交通量	10,300	12,800	11,400	13,200	11,300	12,200
	増減率			11%	3%	10%	-5%
日向～都農	交通量	6,600	9,100	7,700	9,700	7,300	8,600
	増減率			17%	7%	11%	-5%
高鍋～西都	交通量	7,200	9,600	8,300	10,200	7,800	9,000
	増減率			15%	6%	8%	-6%

資料：交通量計測装置
 開通前：H27年10月平均
 開通後（コロナ前）：R1年10月平均
 開通後（コロナ禍）：R2年10月平均

凡例	
	国管理区間
	NEXCO管理区間