

事業再評価（原案）

東九州自動車道
（北九州JCT～豊津）
（椎田南～宇佐）
（門川～西都）

目次

1. 事業概要
2. 事業の経緯及び進捗状況
3. 事業を取り巻く情勢及び必要性
4. 環境への配慮
5. 事業費の削減
6. 費用便益分析の結果
7. 関係する都道府県の意見
8. 対応方針(原案)

1. 事業概要(北九州JCT~豊津)

■路線名:高速自動車国道 東九州自動車道

■区 間:福岡県北九州市小倉南区~福岡県京都郡みやこ町

■延 長: 24. 2km(うち開通済み8. 2km)

■規 格:北九州JCT~苅田北九州空港 第1種2級 設計速度100km/h (完成型)

苅田北九州空港~豊津 第1種3級 設計速度80km/h (暫定型) [第1種第2級 設計速度 100km/h (完成型)]

■車線数:北九州JCT~苅田北九州空港 完成4車線

苅田北九州空港~豊津 暫定2車線

■事業費:1, 495億円



1. 事業概要(椎田南～宇佐)

- 路線名:高速自動車国道 東九州自動車道
- 区 間:福岡県築上郡築上町～大分県宇佐市
- 延 長: 28.3km
- 規 格:第1種3級 設計速度80km/h (暫定型) [第1種第2級、設計速度 100km/h (完成型)]
- 車線数:暫定2車線
- 事業費:958億円



1. 事業概要(門川～西都)

- 路線名: 高速自動車国道 東九州自動車道
- 区 間: 宮崎県東臼杵郡門川町～宮崎県西都市
- 延 長: 58.9km (うち開通済み26.0km)
- 規 格: 第1種3級 設計速度80km/h (暫定型) [第1種第2級、設計速度100km/h (完成型)]
- 車線数: 暫定2車線
- 事業費: 1,712億円



2. 事業の経緯及び進捗状況(北九州JCT～豊津)

■事業の経緯

整備計画	平成 8年12月
施行命令(北九州JCT～行橋)	平成 9年12月
実施計画認可 (//)	平成10年 1月
施行命令 (行橋～豊津)	平成10年12月
実施計画認可 (//)	平成11年 1月
整備計画変更	平成18年 2月
事業変更許可	平成18年 3月
北九州JCT-	
苅田北九州空港 開通	平成18年 2月
苅田北九州空港-行橋開通予定	平成25年度
行橋-豊津開通予定	平成26年度

■進捗状況(平成23年度末見込み)

事業進捗率	67%	(事業費ベース)
用地取得率	99%	(面積ベース)
工事着手率	100%	(延長ベース)

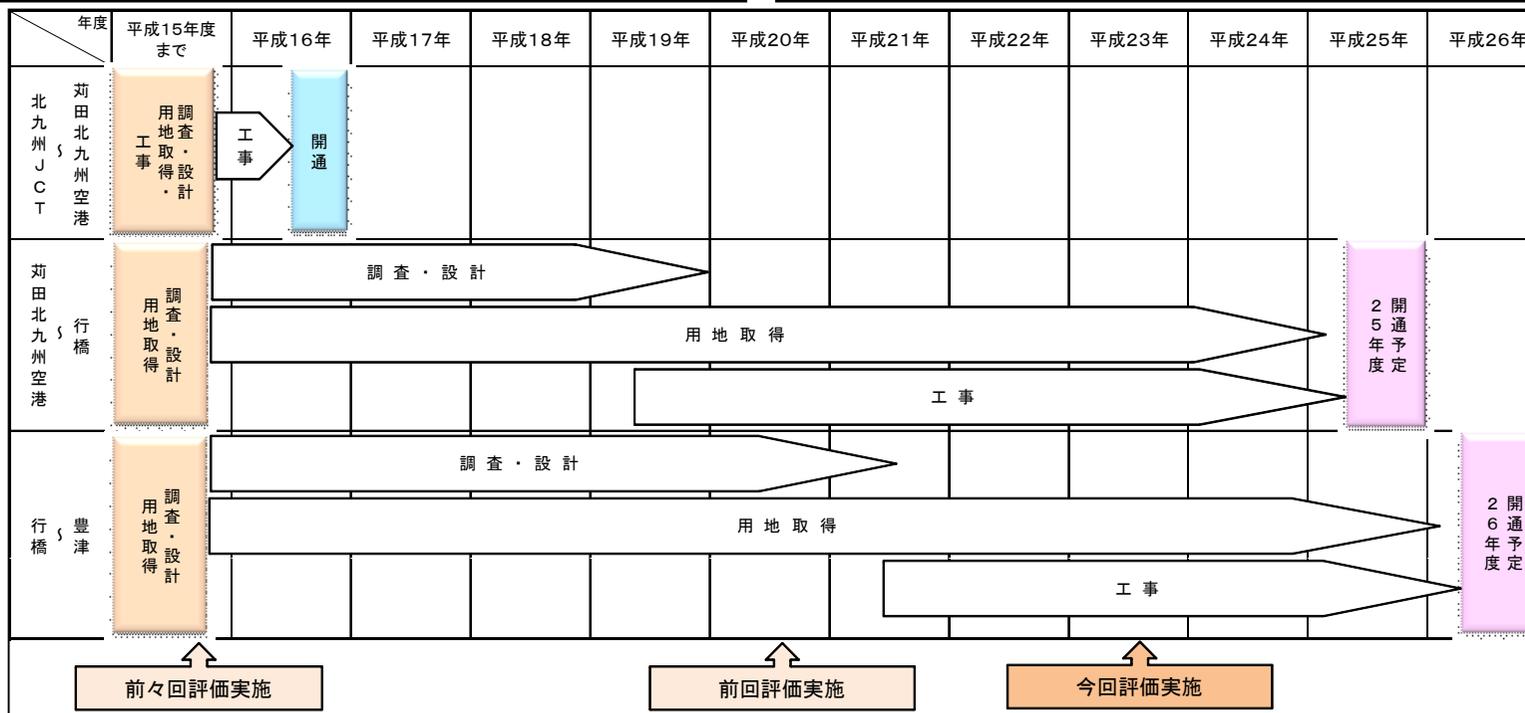
【現在の状況】

《苅田北九州空港-行橋》

平成25年度の開通に向けて工事全面展開中である。

《行橋-豊津開通》

平成26年度の開通に向けて工事全面展開中である。



2. 事業の経緯及び進捗状況(椎田南～宇佐)

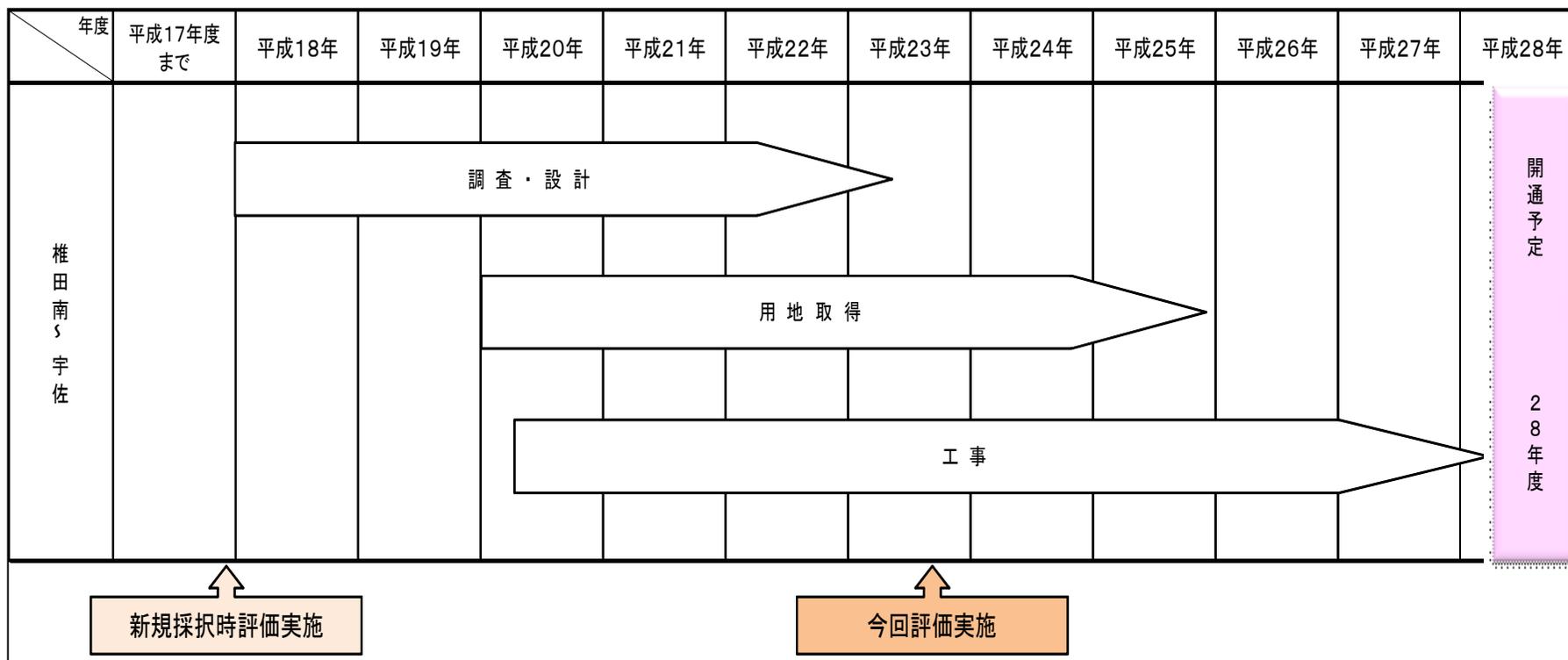
■事業の経緯

整備計画	平成11年12月
整備計画変更	平成18年2月
事業許可	平成18年3月
椎田南～宇佐開通予定	平成28年度

■進捗状況(平成23年度末見込み)

事業進捗率	30%	(事業費ベース)
用地取得率	98%	(面積ベース)
工事着手率	98%	(延長ベース)

【現在の状況】
 ≪椎田南～宇佐≫
 用地取得がほぼ完了し、本線工事が本格化してきている。



2. 事業の経緯及び進捗状況(門川～西都)

■事業の経緯

整備計画	平成 9年 3月
施行命令 (都農～西都)	平成 9年 12月
実施計画認可 (//)	平成 10年 1月
施行命令 (門川～都農)	平成 10年 12月
実施計画認可 (//)	平成 11年 1月
整備計画変更	平成 18年 2月
事業変更許可	平成 18年 3月
高鍋～西都開通	平成 22年 7月
門川～日向開通	平成 22年 12月
都農～高鍋開通予定	平成 24年度
日向～都農開通予定	平成 26年度

■進捗状況(平成23年度末見込み)

事業進捗率	65%	(事業費ベース)
用地取得率	99%	(面積ベース)
工事着手率	100%	(延長ベース)

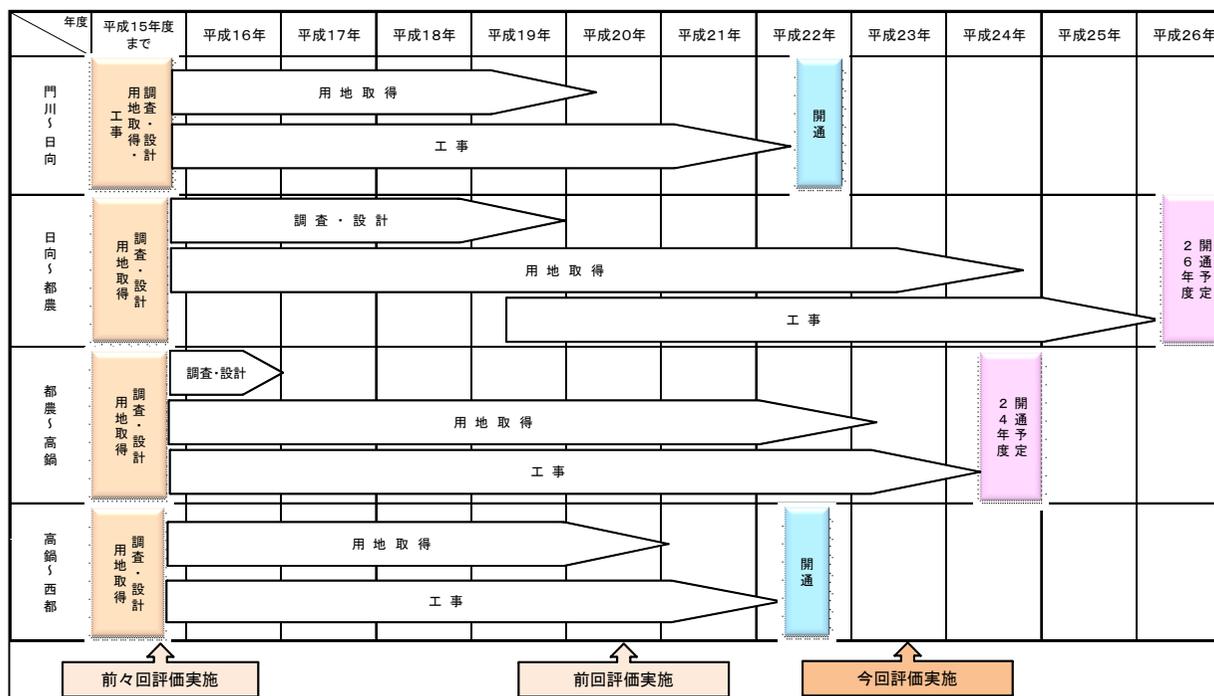
【現在の状況】

≪都農～高鍋≫

平成24年度の開通に向けて工事全面展開中である。

≪日向～都農≫

平成26年度の開通に向けて工事全面展開中である。



3. 事業を取り巻く情勢及び必要性(構成)

大項目	小項目	NO
ネットワーク の充実	地域格差の是正、人・物の動きの活性化	1~2
	都市間連携の強化	3~4
	他インフラ施設へのアクセスの向上	5~8
地域活性化	地域産業の活性化	9~11
	企業誘致と雇用の創出	12~14
	農畜産物の流通利便性の向上	15~16
	観光支援	17~18
安全・安心	三次医療施設へのアクセス向上	19~21
	リダンダンシー機能の向上	22~23
	災害に強い道路	24~26

3. 事業を取り巻く情勢及び必要性①

- 高速道路や鉄道などの社会資本整備が遅れている東九州地域では、人口は減少傾向にあり、西九州地域との地域格差がみられる。
- 2011年3月12日、九州新幹線が開業し、博多～鹿児島中央間が最速1時間19分で結ばれ、ますます東九州地域と西九州地域のインフラ整備の格差が広がっている。

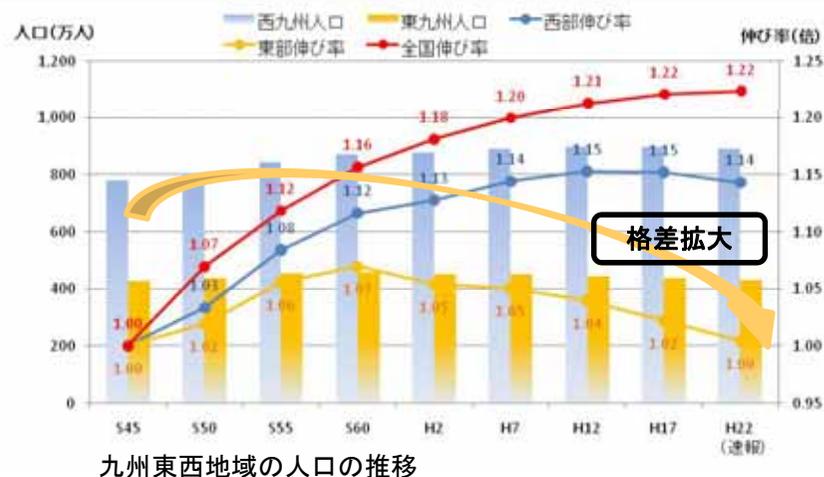
交通ネットワーク(高速道路・新幹線)の現状



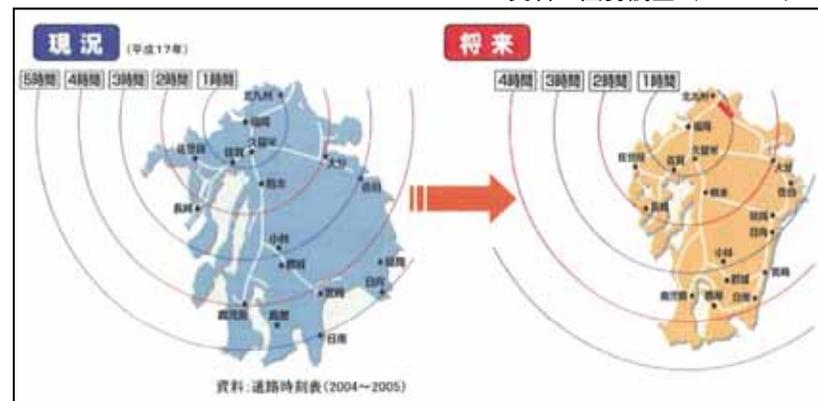
高速道路・新幹線路線図(H23.8現在)

※西九州と東九州の分類は、九州圏広域地方計画(平成21年8月、九州圏広域地方計画協議会)に基づき以下のとおり設定

- ・西九州: 福岡県(福岡地方生活圏、久留米・大牟田地方生活圏)、佐賀県、長崎県、熊本県、鹿児島県(鹿児島生活圏以西)を含めたエリア
- ・東九州: 福岡県(北九州・筑豊生活圏)、大分県、宮崎県、鹿児島県(大隈地方生活圏)を含めたエリア



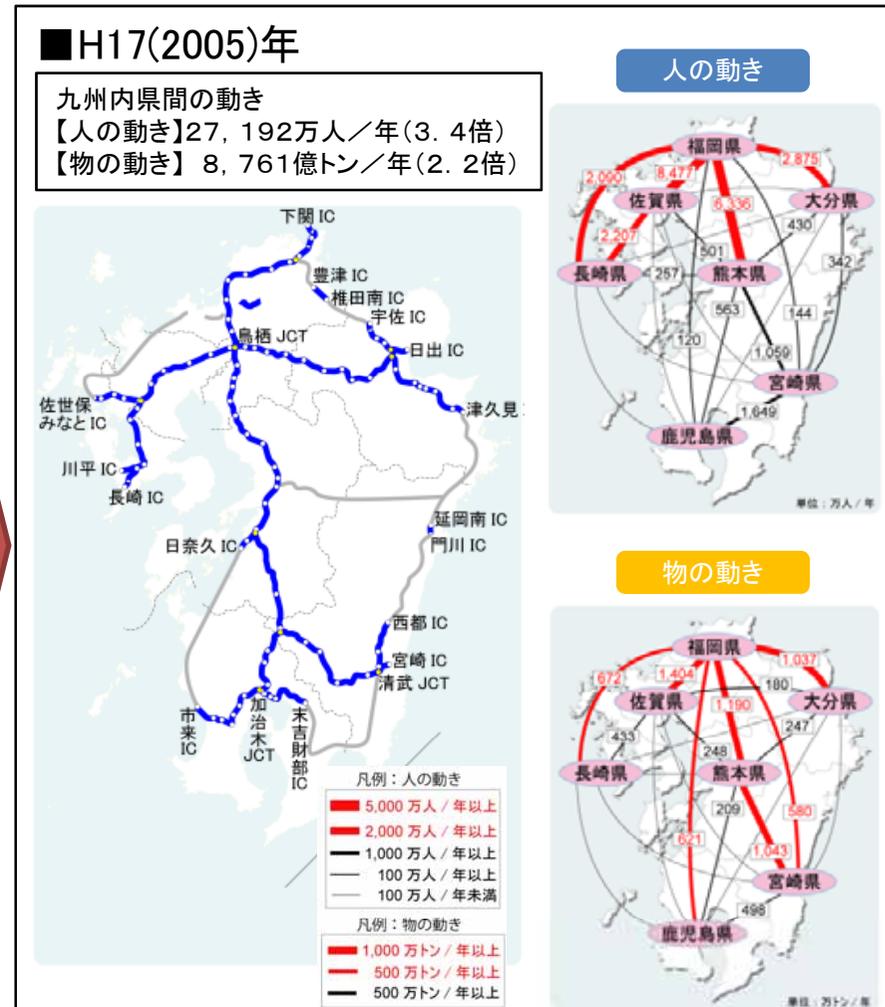
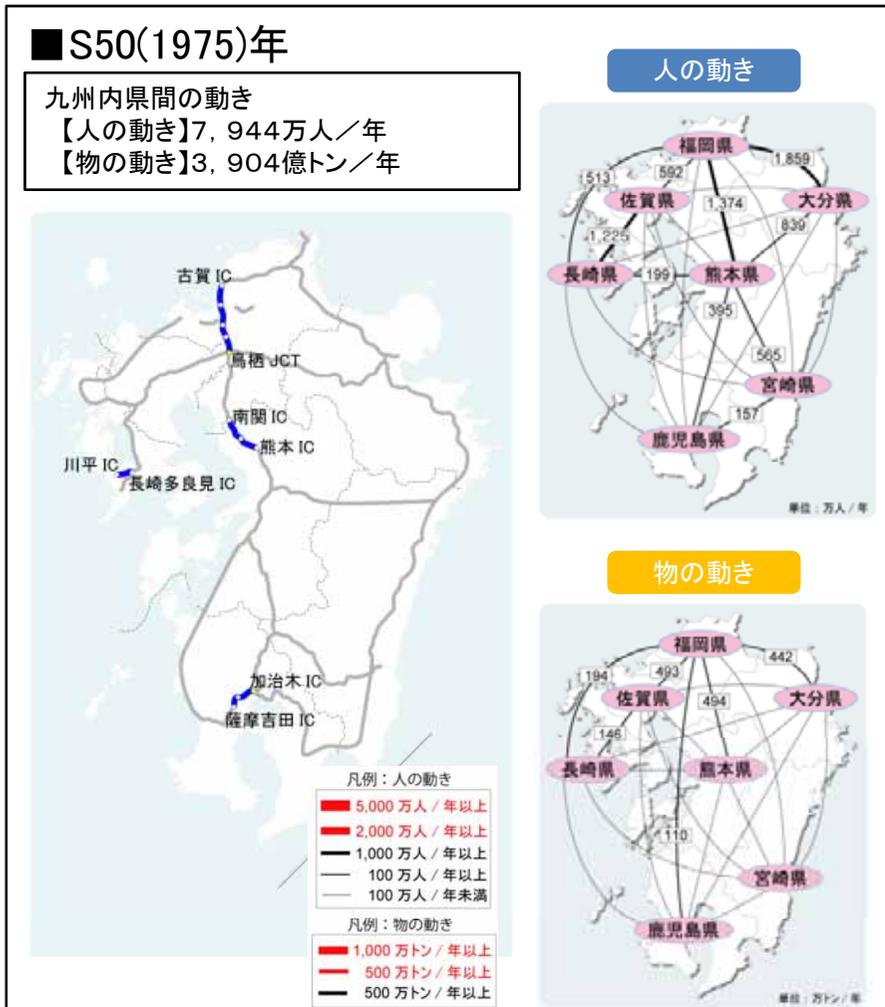
資料: 国勢調査(S45-H22)



高速道路開通後の時間圏域(H17→将来: 高速ネットワーク開通後)

3. 事業を取り巻く情勢及び必要性②

- 高速道路の延伸に伴い、人や物の流れが広域化してきている。
- 今後さらに東九州自動車道が開通すれば、循環型ネットワークの形成により、福岡（北九州）・大分・宮崎間の人や物の流れの活性化が期待される。



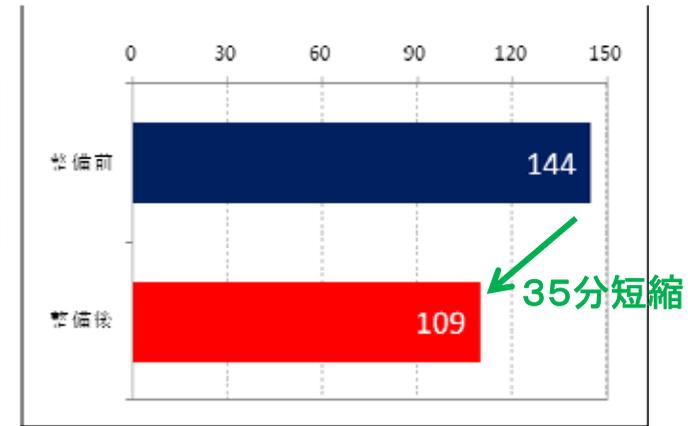
▲九州の高速道路の変遷と旅客・貨物流動の変化

資料：国土交通省 貨物・旅客地域流動調査

3. 事業を取り巻く情勢及び必要性③

- 東九州道(北九州JCT～豊津IC, 椎田南IC～宇佐IC)の整備により、北部九州のミッシングリンクが解消。
- 北九州市～大分市間の所要時間が35分短縮され、北部九州の基幹都市圏である福岡・北九州都市圏と大分都市圏の連携軸が強化される。

- ★北九州JCT～豊津間
- ★椎田南～宇佐間



▲基幹都市間の時間短縮（北九州市～大分市）

※所要時間算出ルート

- ・整備前ルート：一般道及び現在供用中の有料道路を利用。ただし、今回の評価区間は含まない。
- ・整備後ルート：東九州道（北九州JCT～豊津ICおよび椎田南～宇佐IC）を利用。

※所要時間算出根拠

- ①H22道路交通センサスの昼間12時間平均旅行速度で算出
- ②東九州道（未供用区間）は、予想される規制速度70km/hで算出

3. 事業を取り巻く情勢及び必要性④

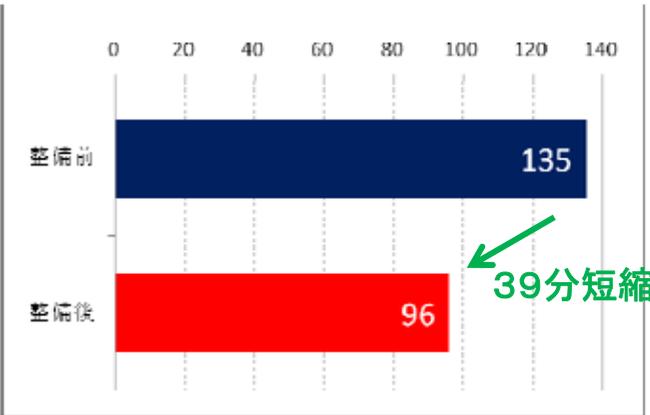
- 東九州道(門川IC~西都IC)の整備により、宮崎都市圏と延岡都市圏を結ぶミッシングリンクが解消。
- 宮崎市~延岡市間の所要時間が39分短縮され、宮崎県内の基幹都市圏である宮崎都市圏と延岡都市圏の連携軸が強化される。

★門川~西都間

ミッシングリンクの解消と都市圏の連携軸強化



※30分圏域は門川IC~西都IC間の各ICの時間圏域を示す



▲基幹都市間の時間短縮 (宮崎市~延岡市)
(門川IC~西都IC間の整備)

※所要時間算出ルート
 ・整備前ルート：一般道を利用
 ・整備後ルート：東九州道(門川IC~宮崎西IC)を利用

※所要時間算出根拠
 ①H22道路交通センサスの昼間12時間平均旅行速度で算出
 ②東九州道(未供用区間)は、予想される規制速度70km/hで算出

▲基幹都市連携軸の形成イメージ
 参考資料：九州圏広域地方計画

3. 事業を取り巻く情勢及び必要性⑤

●新幹線小倉駅へのアクセスに選択肢が増え、利便性が向上する。

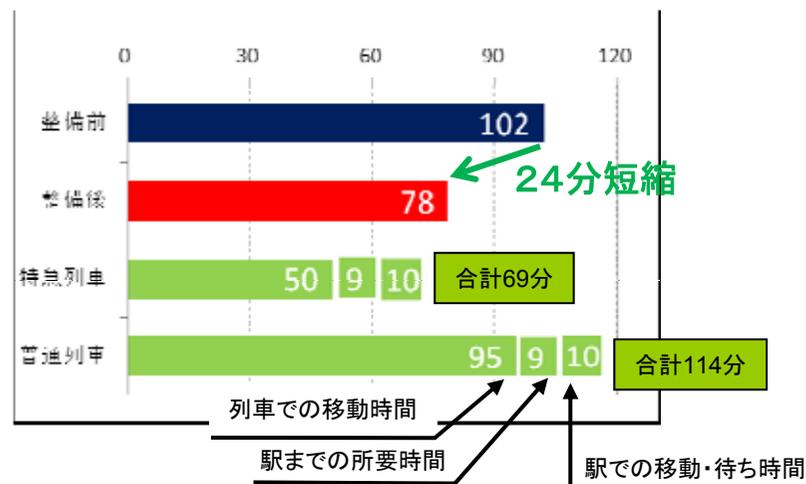
★北九州JCT～豊津間

★椎田南～宇佐間



▲新幹線小倉駅～宇佐市の所要時間算出ルート

大分⇔北九州間の高速路線バスの運行も予定されており、JRも含め交通機関の選択肢が増え利便性が向上される。(ただし、JR特急は1～2本/時間)



※所要時間算出ルート

・整備前：一般道ルート及び現在供用中の有料道路を利用。ただし、今回の評価区間は含まない。

・整備後：東九州道ルート（北九州JCT～豊津ICおよび椎田南～宇佐IC）を利用

※所要時間算出根拠

①H22道路交通センサスの昼間12時間平均旅行速度で算出

②東九州道（未供用区間）は、予想される規制速度70km/hで算出

③列車はJR時刻表より算出

3. 事業を取り巻く情勢及び必要性⑥

- 北九州空港は、九州で唯一の24時間空港。国際貨物定期便(上海)も運航。
- 北九州市内から高速道路を利用したエアポートバスも運行されており、先行供用した北九州JCT～苅田北九州空港IC間はすでに効果を発揮している。
- 国際チャーター便の数が年々増加傾向。(特に韓国、香港、台湾が大幅に増加)
- 高速道路とのアクセス向上により、沿線に位置する自動車、電子機器等の企業とアジア圏との物流や旅行客の更なる増加が見込まれ、九州とアジア圏との連携の強化が期待される。

★北九州JCT～豊津間
★椎田南～宇佐間

▼北九州空港の運航状況

空港	便数	内訳	羽田行 始発	羽田行 最終	H22年度 旅客数	備考
北九州 空港	18便	羽田往復:17便 ソウル往復:1便(週3日) ★国際貨物定期便 上海往復:1便(週3日)	5:30	23:40	118.4万人	H23.9時点

▼北九州空港の貨物取扱状況【国際貨物取扱量が対前比26倍と大幅に増加】

貨物量(単位:トン)	平成21年	平成22年
国内線	6,637	10,794
国際線	28	743

※資料:国土交通省「空港管理状況調査」
(平成22年は速報値)

▼国際貨物チャーター便等運航状況(H22実績)
・ソウル、台湾、香港、ハワイ、成都など運航



■国際チャーター便等実績(便数) ※片道を1便としてカウント

国・地域	平成20年度	平成21年度	平成22年度
韓国	44	52	97
中国		6	6
台湾	4	2	19
香港	14	8	24
マカオ	4	2	
ハワイ			2
合計	66	70	148

「国際チャーター便等実績(便数)」表

約2倍

小倉駅～北九州空港までの
エアポートバス運行状況
1日往復34便運航(H23.9時点)
所要時間:35分(ノンストップ)
50分(各停)

※バス所要時間は、西鉄バスの空港バス所要時間を使用

東九州道が開通すれば、移動時間の短縮や時間管理のしやすさで、北九州空港を利用した大分方面へのツアーも組みやすくなるのではと期待しています。



福岡県空港整備課

※資料:福岡県、北九州市港湾空港局、(社)北九州貿易協会

3. 事業を取り巻く情勢及び必要性⑧

- 東九州道の整備により国際コンテナ港として定期航路を持つ重要港湾細島港へのアクセスが向上し、後背圏の拡大や企業誘致が期待される。
- 細島港は東九州の物流拠点「九州の扇の要」であり、東九州道を活用することで南北地域が結ばれ物流効果が発揮できる。

★門川～西都間

課題は道路アクセス、東九州道ができればいろいろな荷物が細島港につながる。

旭化成延岡支社長
「第3回東九州軸を語る港シンポジウム」平成23年7月15日

荷主範囲の拡大や企業誘致に期待する。

宮崎港湾・空港整備事務所 ヒアリング

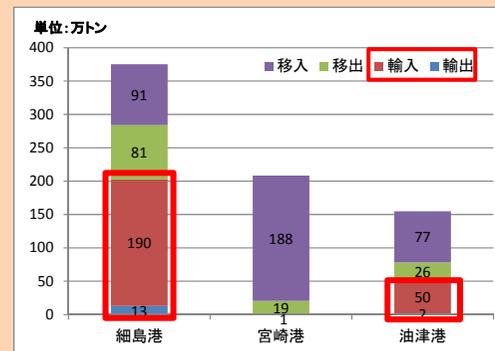
港と高速道が一体的に整備されることでポテンシャルが上がる。

宮崎県県土整備部高速道対策局局長
「第3回東九州軸を語る港シンポジウム」平成23年7月15日

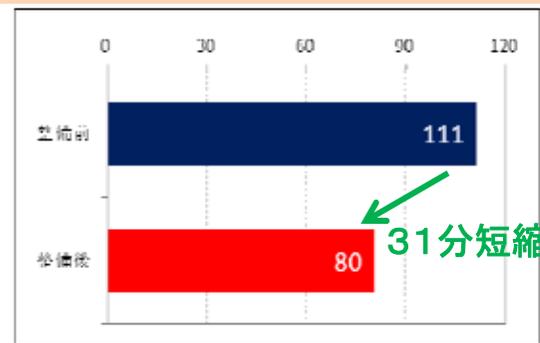


資料: Ports of Miyazaki 2010, 宮崎県ポートセールス協議会

細島港は、外国貿易において重要な役割を担う。



▲宮崎県内重要港湾の取扱貨物量（フェリーは除く）



▲細島港～宮崎市の時間短縮

※所要時間算出ルート

- ・整備前：一般道ルート
- ・整備後：東九州道ルート（門川IC～宮崎西IC）を利用

※所要時間算出根拠

- ① H22道路交通センサスの昼間12時間平均旅行速度で算出
- ② 東九州道（未供用区間）は、予想される規制速度70km/hで算出

3. 事業を取り巻く情勢及び必要性⑨

- 九州は「カーアイランド九州」と呼ばれ、中でも北部九州においては産官学が連携し「北部九州自動車150万台先進生産拠点構想」を推進。
- 北部九州には自動車産業が集積しており、東九州道沿線にも進出。
- 沿線の車体工場と周辺の関連企業との時間短縮、定時性確保により物流効率化が図られる。

★北九州JCT～豊津間
★椎田南～宇佐間



資料：北部九州自動車150万台先進生産拠点プロジェクト 福岡県

3. 事業を取り巻く情勢及び必要性⑩

- 東九州道沿線の車体工場と周辺の関連企業の誘致や搬送時間の短縮及び定時性確保による連携の強化について期待されている。
- 東九州道の整備による物流効率化や定時運行の安定化が期待されている。

<ヒアリング結果より>

- 高速道路を利用した部品搬送は、リードタイムを短縮でき、定時運行の安定化が図られるため、生産性向上に有効です。
- 北九州JCT～苅田北九州空港間の開通により、博多港、下関港からの部品の陸送の時間短縮が図られています。
- 九州は、アジアの拠点と考えており、生産拡大を計画し、関東のサプライヤーに福岡県、大分県(中津市、大分市周辺)に進出するよう働きかけていますが、東九州道の整備による定時運行の安定化が大きな要素です。



日産自動車
九州工場



日産自動車 九州工場



トヨタ自動車九州 苅田工場



トヨタ自動車九州

- 自動車は、必要なものを必要なときに、必要な量だけつくる「ジャストインタイム」という生産方式を採用しており、より効率よく生産するには、高速道路を活用し九州内の連携の強化が必要です。
- 北九州JCT～苅田北九州空港間の開通により、苅田工場・小倉工場から宮若市の組立工場への部品の搬送に使っています。
- 完成車の輸送にも高速道路を利用しており、お客様の求める自動車をより早く作り、お届けするには、高速道路が不可欠です。

3. 事業を取り巻く情勢及び必要性⑪

●九州の主要産業である半導体の生産工程および出荷において、時間短縮による効率化や定時性の確保が期待される。

★門川～西都間



半導体産業は九州各地に分布しており、国内生産の約3割を占めている。延岡市の生産工場では、九州内での各工程と連携して生産し、出荷している。

・生産した集積回路(LSI)は、国内外を問わず宮崎空港を拠点に出荷しており、そのうち約3割強を海外に輸出している。
 ・お客様のニーズにタイムリーに responding していくためには、遅くとも14時に出荷できるように生産工程を調整する必要があり、こうした厳しい時間制約のなかで生産活動を行っている。
 ・東九州自動車道が整備されることで搬送時間が短縮し時間的に余裕ができるため、より高い品質保持やお客様のニーズに柔軟に対応できると期待しています。



資料: 旭化成マイクロシステム(株)

▲製品の生産から出荷までの流れ(他企業との連携状況)

資料: 旭化成マイクロシステム(株)ヒアリング

3. 事業を取り巻く情勢及び必要性⑫

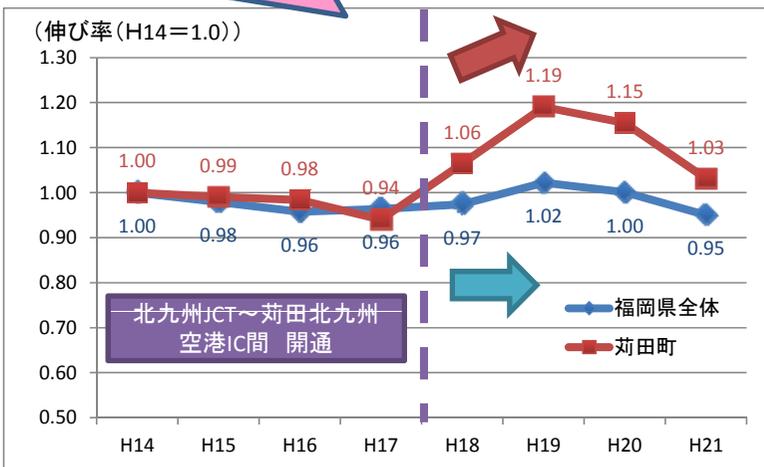
●東九州道沿線においては、企業誘致により地域産業が発展し、雇用の確保の促進が期待される。

★北九州JCT～豊津間

<事例 福岡県苅田町>

製造業従業員数の変化

東九州道の完成により福岡全体と比較して従業員数の大幅な増加傾向がみられた。



資料:工業統計調査結果

自動車関連工場の立地状況

- ・平成17年12月苅田町で自動車関連工場操業開始
- ・平成20年8月北九州市で自動車関連工場操業開始



行橋市における分譲可能な工業団地

名称	事業主体	工業用地面積(a) (千㎡)	分譲済面積(b) (千㎡)	分譲可能面積(c) (千㎡)	分譲率 (b/a)
稲童Ⅱ工業団地	行橋市土地開発公社	93	62	31	67%
稲童Ⅲ工業団地	行橋市土地開発公社	68	8	60	12%



福岡県商工部
企業立地課

東九州道の整備は、企業にとって利便性の向上が見込まれるため、工業団地造成決定の要因の一つになっています。

3. 事業を取り巻く情勢及び必要性⑬

- 東九州道沿線では、多くの企業誘致計画が進められており、誘致により地域産業が発展し、雇用の確保の促進が期待される。
- 東九州道などの高速交通体系の整備が進められる中で、重要港湾中津港周辺地域では自動車関連企業等の新規立地や大分北部中核工業団地が開発され、東九州道の活用による貨物交通への対応が期待されている。

★椎田南～宇佐間



日産自動車九州工場

日産自動車の九州における生産拡大が中期計画で決まっており、生産拡大に当たっては、関東の部品供給メーカーに福岡県、大分県（中津市、大分市周辺）に進出するように働きかけています。



日産自動車

そのためには、東九州道が整備されることにより、部品供給の定時運行の安定が図られることが前提にあります。



東九州道（椎田南～宇佐）周辺の工業団地及び工業用地

NO.	名称	事業主体	分譲面積(m ²)	分譲率(%)
1	大分北部中核工業団地	中小企業基盤整備機構 県土地開発公社	93,055	81.5
2	中津港港湾用地	大分県	93,910	96.3
3	蟻木工場用地	民間	46,660	粗造成
4	山本工場用地	民間	57,686	0.0
5	富山工場用地	民間	15,148	粗造成
6	尾永井工場用地	市土地開発公社	37,614	粗造成
7	大新田北工場用地	市土地開発公社	7,472	造成中
8	大新田工場用地	民間	9,126	0.0
9	相原工場用地	民間	16,398	粗造成
10	三光工場用地	民間	12,293	粗造成

東九州道の開通は、沿線の工業団地・工業用地に、厳しい部品供給管理をしている自動車産業を誘致するには大きな応援になると思います。



大分県商工労働部
企業立地推進課

日産自動車は、大分臨海工業団地の中に約50万m²の工業用地を持っているため、日産関係の企業の進出も期待しています。



大分臨海工業団地

3. 事業を取り巻く情勢及び必要性⑭

●東九州道沿線では、多くの企業誘致計画が進められており、誘致により地域産業が発展し、雇用の確保の促進が期待される。

★門川～西都間

東九州道(門川～西都)周辺の工業団地

名称	市町村名	総面積(m ²)	分譲済み面積(m ²)	分譲率(%)
クリアパーク延岡工業団地	延岡市	約125,000	15,000	12%
竹名工業団地	門川町	277,000	190,000	69%
細島4区工業団地	日向市	839,877	768,436	91%
塩付工業団地	川南町	745,000	707,500	95%



クリアパーク延岡工業団地

凡例
▭ :敷地範囲
▭ :分譲可能範囲



宮崎県商工観光労働部
企業立地推進局



工業団地造成に当たり、例えば東九州道に近接しているクリアパーク延岡工業団地は、東九州道全線開通による物流の効率化及び加速化の効果を期待して整備を行っている。

企業は、宮崎空港までのアクセス並びに隣接県及び陸路輸送の際の東京、大阪、福岡などの大都市圏へのアクセスの容易さを立地決定の重要なファクターの一つだと捉えているため、東九州道の整備を重要視している。

3. 事業を取り巻く情勢及び必要性⑮

- 福岡県のいちじく出荷量は全国第2位。
- JA福岡みやこ(行橋市)では、福岡県の中で1番の生産量。
- デリケートな農産物の搬送に、走行環境の改善による荷痛みの低下が期待される。

★北九州JCT～豊津間



注: 残りの3%は、東京・島根・熊本で輸送手段はトラック及び航空



JA福岡みやこ
営農販売課

- ・高速道路は、一定の速度で輸送できるため、一般道のように信号停車の回数が極端に減るため、損傷が受けにくくなります。
- ・現在は、前日に収穫し翌日輸送して売っていますが、大消費地の福岡市には高速道路の開通をきっかけとして、朝収穫し昼輸送して夕方には店頭で「朝どりいちじく」として売りたいと思っています。
- ・「朝どりいちじく」といった、より新鮮な「みやこいちじく」として、ブランドイメージが上がり、売上や価格アップにつながると思います。

3. 事業を取り巻く情勢及び必要性⑬

- 東九州道(門川IC～西都IC)沿線は、トマトやきゅうり、ブランド農産物の新玉ねぎ等の農産物や宮崎牛や豚肉及びブロイラー等の畜産物の産地。
- JA尾鈴(川南町)では、生産物の約7割を東京・大阪方面へ出荷している。
- トラック輸送における、搬送時間の短縮や搬送中の傷み縮小、市場拡大が期待される。

★門川～西都間

東京都:1,017t
 広島県:1,880t
 大阪府・京都府:1,170t

福岡県:1,410t

農産物の輸送手段の
95%がトラック輸送



ミニトマト



新玉ねぎ



宮崎牛

JA尾鈴(川南町)



JA尾鈴

- ・現在、川南町から小倉東ICまではトラック輸送にて国道10号を利用しています。
- ・いちご等の軟弱ものは、トラック後方に積載すると、痛みが出やすいため運送方法に注意しています。
- ・宮崎～大分を経由して、本州へ行く道路の開通を急いで頂きたい。
- ・当地区は、未だ高速が開通していないため、開通が待ち遠しい状況です。



JA宮崎
経済連

- ・現在、都農工場にて加工した牛肉等を主に福岡や大阪方面に出荷し、ほとんどをトラックにて輸送しています。
- ・東九州自動車道は、必要不可欠であり、広島や大阪方面のマーケット拡大も期待でき、一日でも早い開通をお願いします。

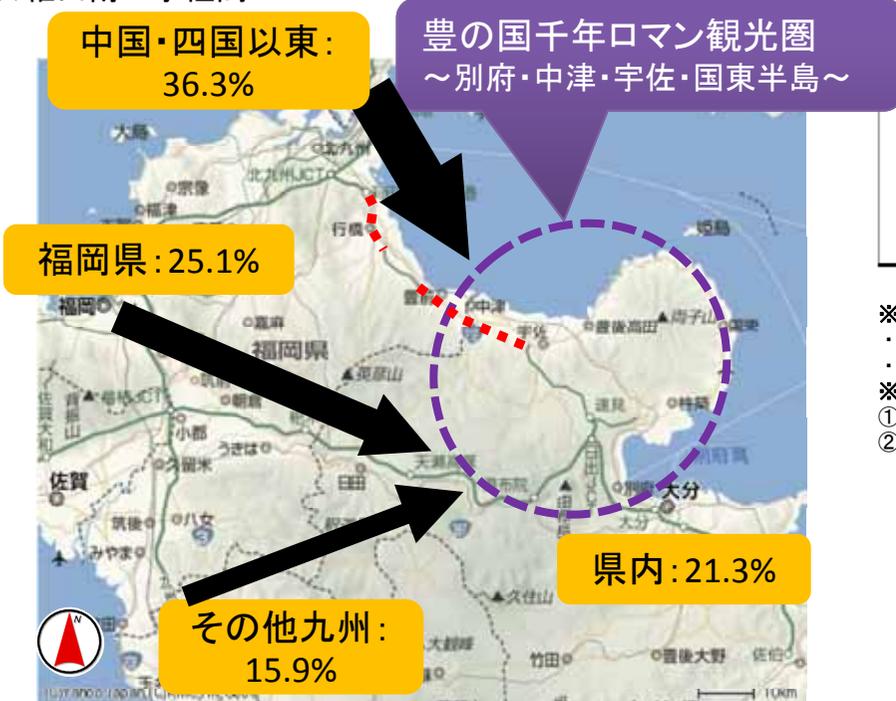
▼JA尾鈴の主な生産物とトラック輸送の状況

	出荷量	出荷額	主な出荷先・出荷割合
ミニトマト	1,896t	8.0億円	東京都(2割), 広島県(4割), 福岡県(3割)
大玉トマト	2,314t	6.2億円	東京都(2割), 広島県(4割), 福岡県(3割)
きゅうり	1,294t	3.7億円	大阪府(5割), 京都府(4割), 東京都(1割)

3. 事業を取り巻く情勢及び必要性⑱

- 『豊の国千年ロマン観光圏』観光客数の約90%がバス・自家用車などで来訪している。
- 自家用車などで訪れる観光客の多い、『豊の国千年ロマン観光圏』へのアクセスが向上し、北九州・中国方面からの観光客の増加が期待される。

★北九州JCT～豊津間
★椎田南～宇佐間

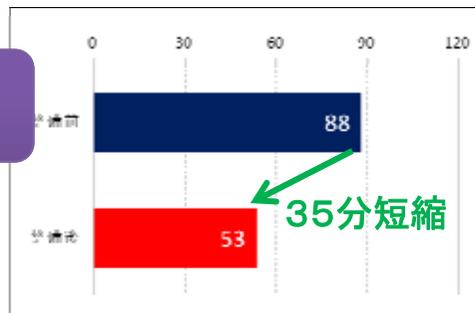


発地別観光客比率

▼利用交通機関別観光客数

	鉄道	バス	自家用車 など	船舶	航空機	計
平成21年(千人)	798	533	10,193	128	347	11,999
構成比(%)	6.6	4.4	84.9	1.1	2.9	100.0

資料：平成21年観光動態要覧，別府市観光まちづくり課



▲北九州市-宇佐間の所要時間短縮

※所要時間算出ルート

・整備前：一般道ルート及び現在供用中の有料道路を利用。ただし、今回の評価区間は含まない。

・整備後：東九州道ルート（北九州JCT～豊津ICおよび椎田南～宇佐IC）を利用

※所要時間算出根拠

①H22道路交通センサスの昼間12時間平均旅行速度で算出

②東九州道（未供用区間）は、予想される規制速度70km/hで算出



▲宇佐神宮



・東九州道整備により、北九州と中国地方からのお客様の増加に期待しています。

豊の国千年ロマン観光圏協議会



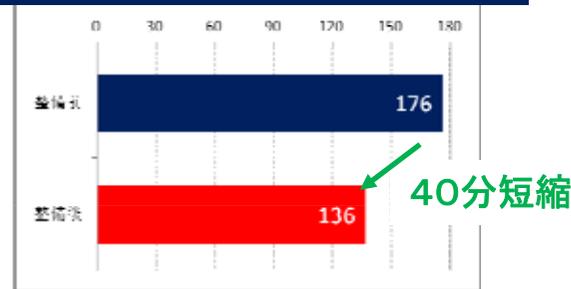
・バスツアーは日帰り旅行が標準となっていますが、高速道路のネットワークの完成は、日帰り圏が拡大し、北九州を起点とした別府，湯布院，大分方面のバスツアーが企画しやすくなります。

西鉄旅行(株)
商品企画室

3. 事業を取り巻く情勢及び必要性 ⑱

- 宮崎県観光客数の約80%がバス・自家用車などで来訪している。
- 宮崎県で最も観光客が多い高千穂峡は、アクセス性の向上で宮崎からの周遊観光ルートに取り込めるようになり、更なる観光客の増加が期待される。

★門川～西都間



▲宮崎市-高千穂峡間の所要時間短縮

※所要時間算出ルート

- ・整備前：一般道ルート
- ・整備後：東九州道ルート（門川IC～宮崎西IC）を利用

※所要時間算出根拠

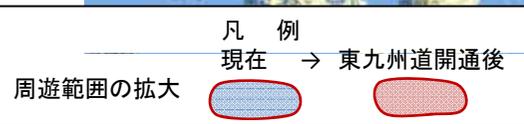
- ①H22道路交通センサスの昼間12時間平均旅行速度で算出
- ②東九州道（未供用区間）は、予想される規制速度70km/hで算出

- ・熊本と宮崎が近くなり、高千穂を経由する観光客が増加することが期待できる。
- ・東九州道を利用し、宮崎・大分を含めた旅行のプランニングが期待される。



高千穂観光協会

高千穂峡



▼県外観光客の利用交通機関別観光客数

	鉄道	バス	自家用車など	船舶	航空機	計
平成21年(千人)	245	414	3,084	50	611	4,404
構成比(%)	5.6	9.4	70.0	1.1	13.9	100.0

鶴戸神宮

フェニクス・シーガイア・リゾート

資料：平成21年観光動向調査結果，宮崎県観光推進課

3. 事業を取り巻く情勢及び必要性⑳

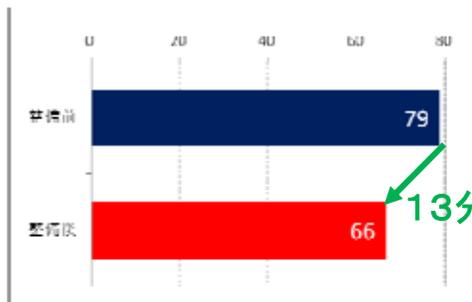
●三次医療施設へのアクセス時間が短縮されるだけでなく、患者の負担軽減に寄与します。

★椎田南～宇佐間



▼中津市消防本部の出動回数および道路使用回数

		H22
年間出動回数		3,547
二次救急病院への搬送回数		2,552
三次救急病院への 転院搬送回数 (道路使用回数)	椎田道路	191
	大分自動車道	47



▲中津市～北九州総合病院間の時間短縮

※所要時間算出ルート

・整備前：一般道ルート及び現在供用中の有料道路を利用。ただし、今回の評価区間は含まない。

・整備後：東九州道ルート（北九州JCT～豊津ICおよび椎田南～中津三光IC）を利用

※所要時間算出根拠

- ①H22道路交通センサスの昼間12時間平均旅行速度で算出
- ②東九州道（未供用区間）は、予想される規制速度70km/hで算出



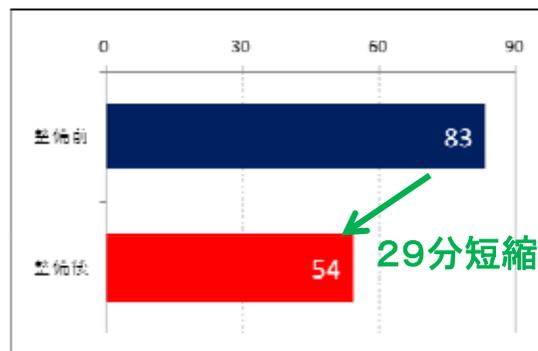
中津市
消防本部

- ・今後、東九州自動車道が出来たことによる時間短縮と救命士の資質の向上によって、直接三次救急病院へ行けるようになることが期待されます。
- ・東九州自動車道の整備により、搬送時間の短縮や、振動低減、信号停止の回避による患者の負担軽減に期待しています。
- ・搬送に時間を要するという事は、長い時間、署に救急車が無いことになり、市民サービスが低下してしまう。よって、搬送時間が短くなるということは、搬送される患者にとって有利であるし、住民に対しても救急車の空白時間が短くなり有利になります。

3. 事業を取り巻く情勢及び必要性 ②1

●第三次医療機関へのアクセス性向上や患者の負担軽減に寄与する。

★門川～西都間



▲高鍋IC～県立延岡病院間の所要時間短縮

※所要時間算出ルート

- ・整備前：一般道ルート
- ・整備後：東九州道ルート（門川IC～宮崎西IC）を利用

※所要時間算出根拠

- ①H22道路交通センサスの昼間12時間平均旅行速度で算出
- ②東九州道（未供用区間）は、予想される規制速度70km/hで算出



東児湯消防組合消防本部

・東九州自動車道の開通で第三次医療機関へは、高速道路を利用して搬送しています。
 ・高鍋IC～日向IC間が開通すれば、県立延岡病院への搬送時間のかなりの短縮が期待できます。
 ・傷病者を管轄外の専門病院等へ迅速に搬送することが可能となることに期待しています。
 ・救急医療にとって、振動や揺れは非常に重要です。その点、高速道路は振動や揺れが少なくて便利です。

▼東児湯消防組合消防本部の出動回数および道路使用回数

	年間出動回数	うち高速道路利用出動回数
平成22年	2,834	58
平成23年(6月末日まで)	1,470	92

3. 事業を取り巻く情勢及び必要性 ②

- 九州道や大分道で通行止めや渋滞が発生した場合、東九州道は福岡から大分間の高速道による代替ルートを構成する。
- 九州道の老朽化による改修工事の増加が見込まれ、大分方面の利用者は工事渋滞を回避することが可能となる。
- 2ルート選択できることで、繁忙期等の渋滞緩和にも寄与する。

★北九州JCT～豊津間
★椎田南～宇佐間



■ 渋滞発生状況(交通集中、工事など)

区 間	平成20年		平成21年		平成22年	
	渋滞	最大滞長	渋滞	最大滞長	渋滞	最大滞長
大宰府～鳥栖 JCT	176件	50.7km	154件	50.6km	226件	44.0km

■ 大規模改修事例

向佐野橋床板補修工事

- ・規制期間: H22.9.1～H22.12.22 (113日間)
- ・区 間: 九州道(上下)太宰府IC～筑紫野IC

渋滞発生日数	規制形態	渋滞最大長(発生日)
上り線 116日	縮小2車線規制	最大 17.7km (11/18)
下り線 106日	縮小2車線規制	最大 26.0km (10/9)

・規制・渋滞状況



・工事状況



※所要時間根拠: 東九州道(未供用区間)は、予想される規制速度70km/hで算出

3. 事業を取り巻く情勢及び必要性 ②③

- 九州道や宮崎道で通行止めや渋滞が発生した場合、東九州道は北九州から宮崎間の高速道による代替ルートを構成する。
- 九州道の老朽化による改修工事の増加が見込まれ、宮崎方面の利用者は工事渋滞を回避することが可能となる。
- 2ルート選択できることで、繁忙期等の渋滞緩和にも寄与する。

★門川～西都間



菊池川橋床板補修工事

- ・規制期間: H21.10.9～H21.11.20(43日間)
- ・区間: 九州道(上)南関IC～菊水IC

渋滞発生日数	規制形態	最大滞長(発生日)
上り線 44日	1車線規制	最大 24.6km (10/12)

大規模改修事例

向佐野橋床板補修工事

- ・規制期間: H22.9.1～H22.12.22(113日間)
- ・区間: 九州道(上下)太宰府IC～筑紫野IC

渋滞発生日数	規制形態	渋滞最大長(発生日)
上り線 116日	縮小2車線規制	最大 17.7km (11/18)
下り線 106日	縮小2車線規制	最大 26.0km (10/9)

規制・渋滞状況



工事状況



※所要時間根拠: 東九州道(未供用区間)は、予想される規制速度70km/hで算出

3. 事業を取り巻く情勢及び必要性 ②4

- 災害に強い高速道路によるネットワークが望まれている。
- 災害時における一般道の代替ルートが確保できる

★北九州JCT～豊津間



ハザードマップによると、洪水氾濫による浸水で、行橋市付近において南北方向の交通が分断される可能性がある。東九州自動車道により、災害時における一般道の代替ルートの確保が期待される。



盛土構造

苅田北九州空港IC～行橋IC
(行橋市延永地内)



橋梁構造

苅田北九州空港IC～行橋IC
(提橋)

東九州道の構造

資料:ハザードマップ 苅田町、行橋市、みやこ町、築上町

3. 事業を取り巻く情勢及び必要性 ②5

- 災害に強い高速道路によるネットワークが望まれている。
- 災害時における一般道の代替ルートが確保できる

★ 椎田南～宇佐間

ハザードマップによると、洪水氾濫による浸水で、豊前市～中津市付近において南北を結ぶ主要道路である一般国道10号が分断される可能性がある。

東九州自動車道により、災害時における一般道の代替ルートの確保が期待される。



災害時、福岡県以北間との応援や支援を円滑かつ迅速に行うためには、県北部の幹線道路や主要道路の確保が大変重要です。東九州道には、その代替路としての役割を期待しています。



大分県生活環境部
防災危機管理課

NEXCO西日本との協定により、災害時には高速道路のPAを防災基地として活用できるようにしているため、東九州道の整備に伴い、大分県北エリアにおける防災基地の確保が可能となります。



東九州道の構造



東九州道の構造

資料:ハザードマップ 豊前市、上毛町、中津市、宇佐市

4. 環境への配慮

- 環境影響配慮事項(アセス評価)に関する取り組み
- ホタルの生息地保全への取り組み
- 絶滅の恐れのある植物に対する取り組み

● 環境影響評価を遵守し、委員会を設置して、希少種・貴重種生物を保護。

★ 椎田南～宇佐間



【主な対策】

- ・ 施工中のモニタリング実施
- ・ 希少動植物の移植や現地保存の検討(例:盛土⇒橋梁)
- ・ 自生種の種採取からの地域性苗木による樹林化

▼『東九州自動車道上毛町域における環境保全及び道路構造に関する委員会』の設置



専門の委員の方のご意見を頂きながら、環境保全対策及び環境モニタリング調査を進め、事業を実施

● 付替え河川の施工について、地域の自然に配慮した施工を実施。

★ 北九州JCT～豊津間

ホタル放流【苅田町ホタルを守る会】(H22.7.24)



▼ホタル護岸河川付替え完成状況



【主な特徴】

- ・ 河川線形S字型等による水の流れの多様性
- ・ ホタル護岸の植生(産卵育成)
- ・ 餌となるカワニナの放流とカワニナ育成のための石灰石の敷設

● 絶滅の恐れのある植物「ナガバサンショウソウ」の保存。

★ 門川～西都間

【主な対策】

- ・ 工事に先立ち専門家の意見を聞いて、植物の生息に最適な場所(環境)への移植を実施



5. 事業費の削減 ①（北九州JCT～豊津）

● 主なコスト削減内容

文化財発掘調査の限定協議

● 県文化課との協議により、将来線側の用地内において文化財発掘調査を当初実施しないこととし、初期コストの削減を実施。



将来線側の調査削減

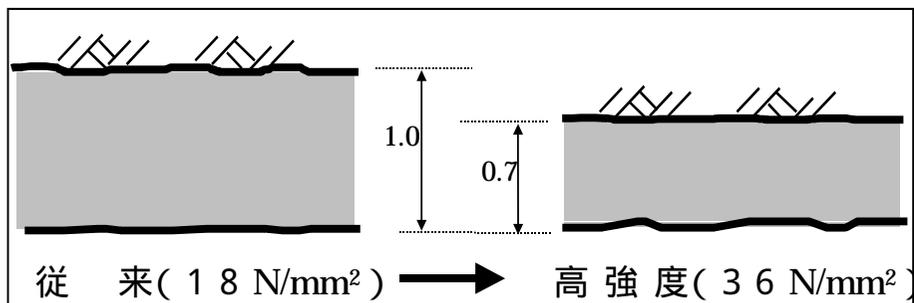
区間	当初面積	変更面積	差
苅田北九州空港 ～行橋	378千㎡	346千㎡	▲32千㎡
行橋～豊津	426千㎡	370千㎡	▲56千㎡

5. 事業費の削減 ② (北九州JCT～豊津)

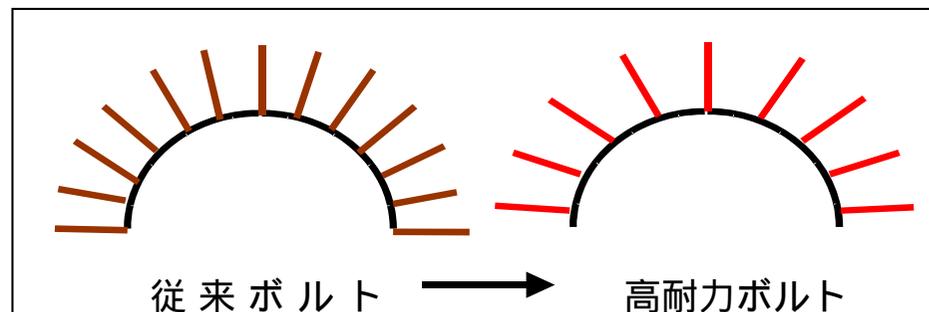
トンネル高規格支保パターン導入

● 苅田北九州空港IC～行橋IC間のトンネル区間において、高規格支保パターンを導入し、コスト削減を実施。

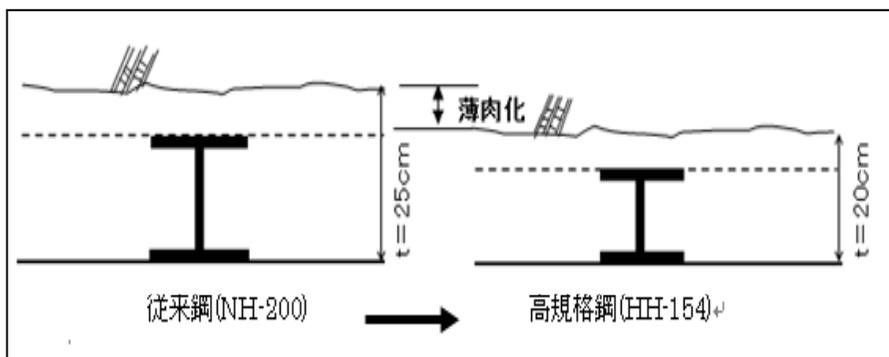
①吹付けコンクリートの高強度化



②ロックボルト耐力のランクアップ



③H型鋼の高規格化



対象トンネル

・光国トンネル	900m
・南原トンネル	800m
・新津トンネル	2,100m

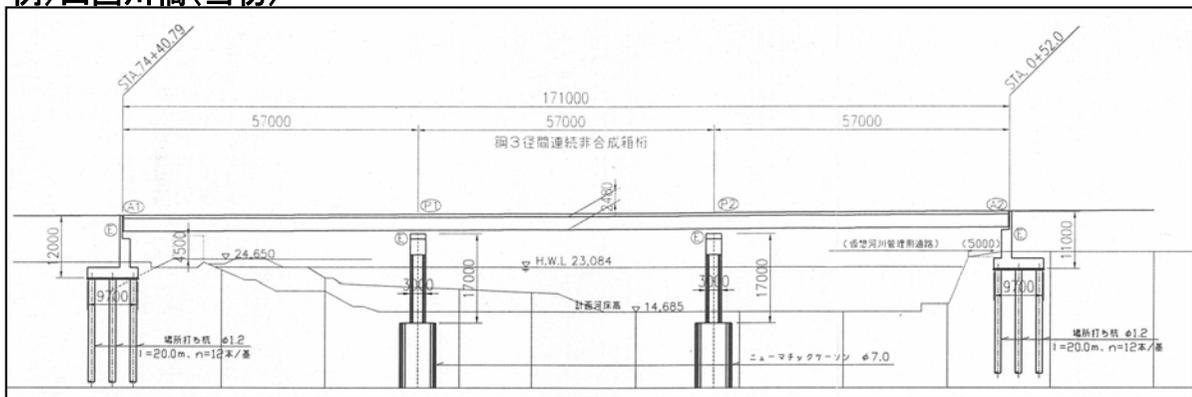
5. 事業費の削減 ① (椎田南～宇佐)

● 主なコスト削減内容

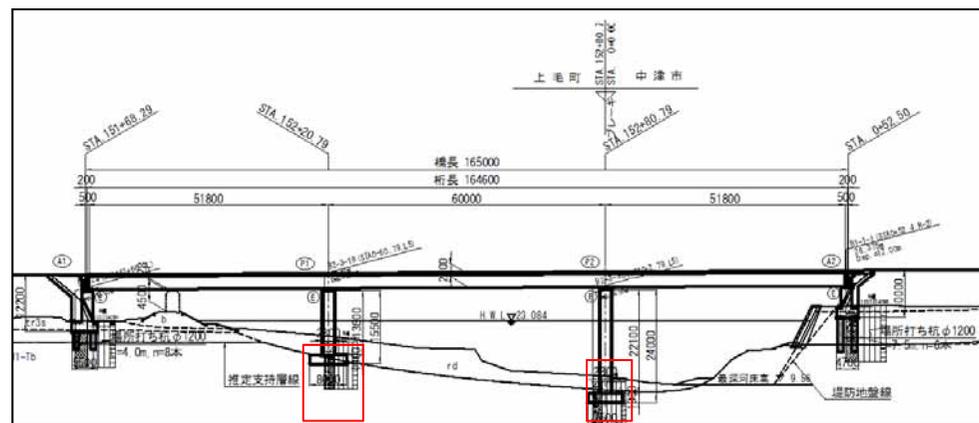
橋梁基礎形式の見直し

● 当初計画時は場所打ち杭・ケーソン等を採用していたが、土質調査の結果より堆積層が2～3mと比較的浅いため基礎形式の見直しを行った。

例) 山国川橋(当初)



山国川橋(変更)



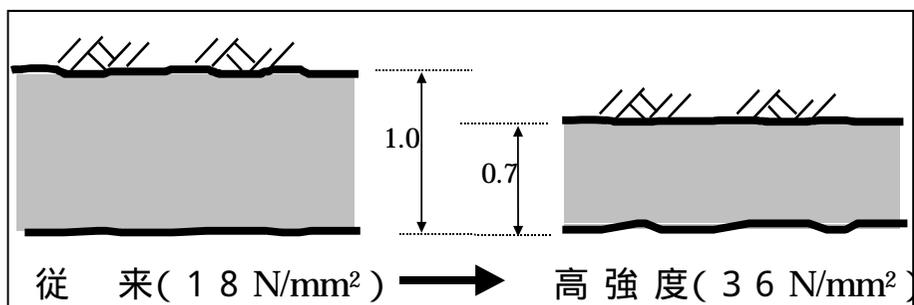
ケーソン基礎⇒直接基礎

5. 事業費の削減 ②（椎田南～宇佐）

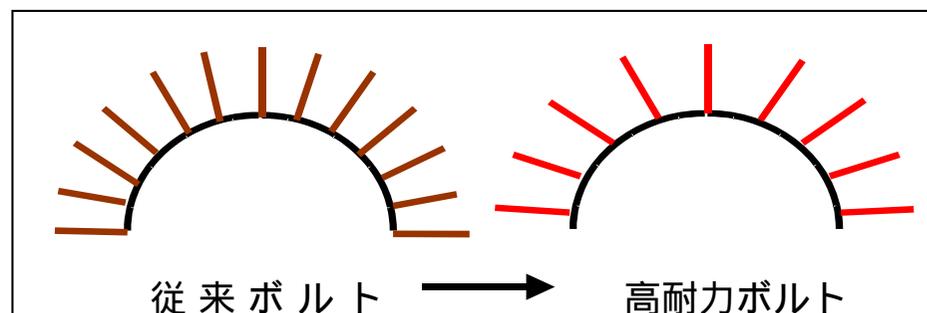
トンネル高規格支保パターン導入

● 椎田南IC～宇佐IC間のトンネル区間において、高規格支保パターンを導入し、コスト削減を実施。

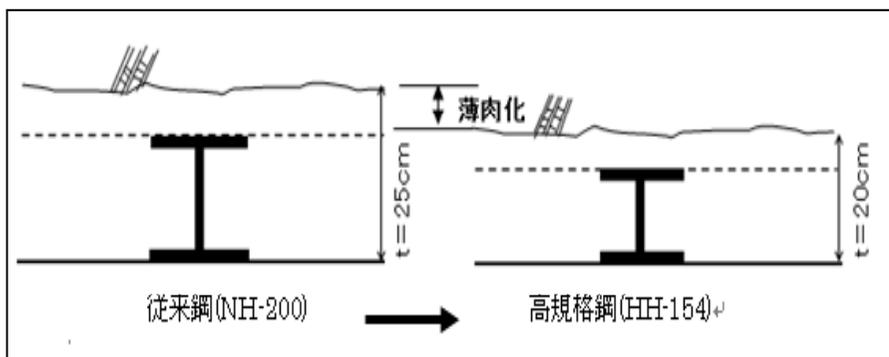
①吹付けコンクリートの高強度化



②ロックボルト耐力のランクアップ



③H型鋼の高規格化



対象トンネル

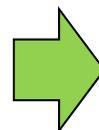
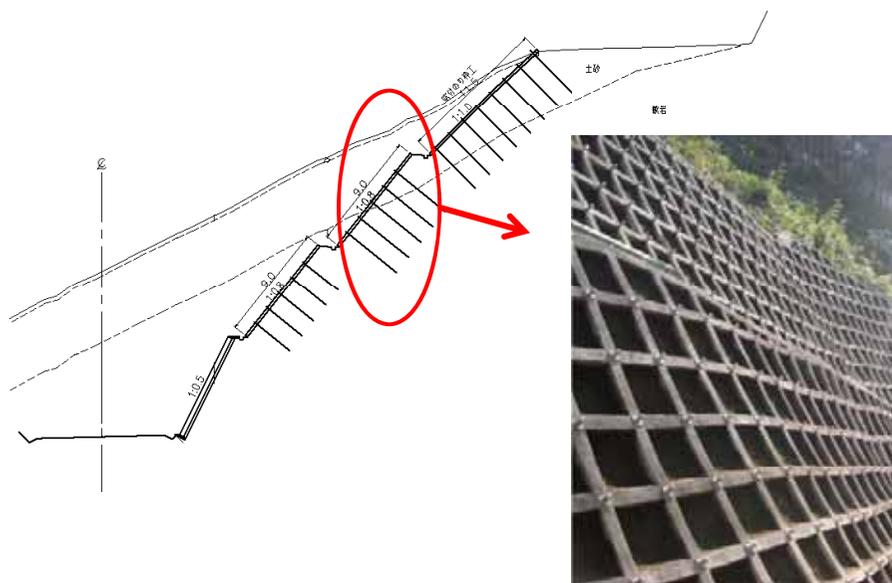
- ・中津トンネル 840m
- ・今仁トンネル 174m
- ・赤尾第一トンネル 601m
- ・赤尾第二トンネル 396m
- ・赤尾第三トンネル 971m

5. 事業費の削減 ①（門川～西都）

● 主なコスト削減内容

土質地質調査による法面対策工の変更

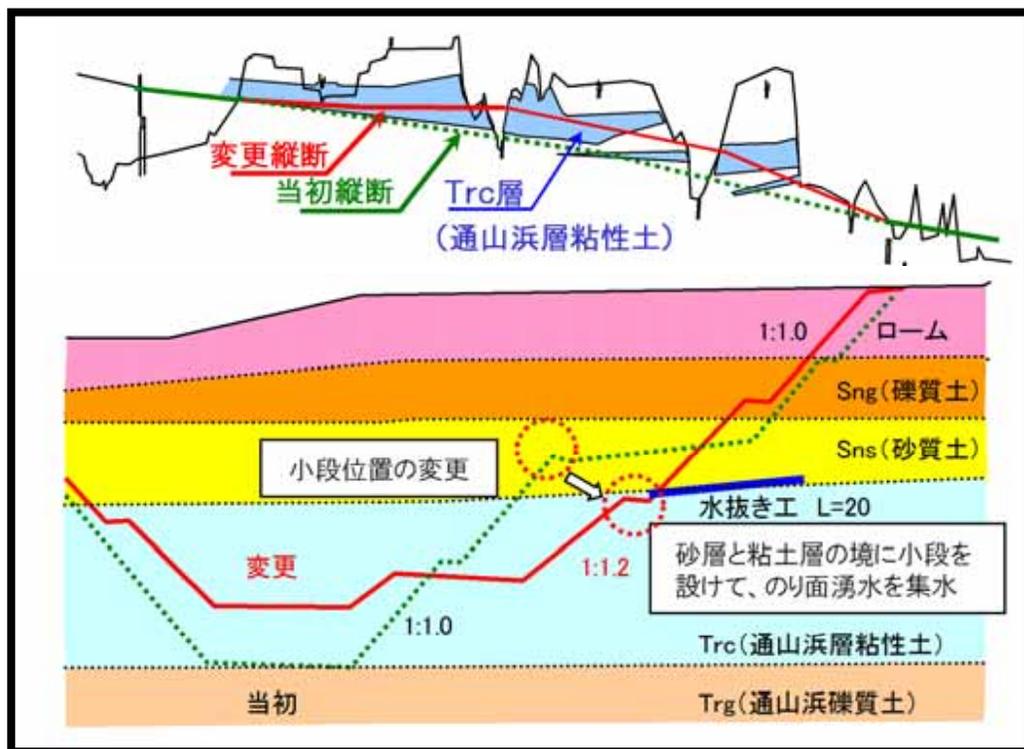
● 門川～日向間において現地調査結果により、法面工種の見直しを行い、法枠工・切土補強土等の対策から植生工・コンクリート吹付け工に変更しコスト削減を実施。



5. 事業費の削減 ② (門川～西都)

本線縦断変更に伴う道路構造変更による削減(高鍋～西都間)

●本区間に分布する通山浜層(Trc)は、既供用区間でものり面崩壊を繰り返した地質であり、本地質の切土を極力避けるため縦断変更・法面勾配変更を行った。これにより法面对策費を削減した。



6. 費用便益分析の結果

種別	項目	北九州JCT～豊津	椎田南～宇佐	門川～西都
便益(B) (現在価値:H23)	走行時間短縮便益	2,905億円	1,248億円	3,939億円
	走行経費減少便益	191億円	102億円	561億円
	交通事故減少便益	126億円	59億円	244億円
	計	3,222億円	1,409億円	4,744億円
費用(C) (現在価値:H23)	事業費	1,592億円	867億円	1,757億円
	維持管理費	146億円	123億円	291億円
	計	1,738億円	990億円	2,048億円
↓				
B/C		1.9	1.4	2.3

費用便益分析マニュアル（H20.11 国土交通省道路局都市・地域整備局）に基づき算定

注1）費用及び便益額は整数止めとする。

注2）費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

7. 関係する都道府県の意見

■福岡県知事からの意見(平成23年11月14日付け)

東九州自動車道は、九州全体の産業・経済・文化の一体的浮揚を図る上で非常に重要な路線である。

福岡県においても、陸・海・空と一体となったアジアにおける一大物流拠点形成のため、北九州空港や苅田港などの交通基盤と連携する東九州自動車道の早期完成が必要である。

また、大規模災害が発生した際に、高規格幹線道路は、広域的な防災に資するネットワークの骨格として、非常に重要な役割を果たすことから、東九州自動車道は、福岡県民の安全・安心の向上を図る上でも必要な路線である。

従って、早期完成を目指して、事業を継続すべきと考える。

7. 関係する都道府県の意見

■北九州市長からの意見(平成23年11月10日付け)

東九州の4県を縦断する、この東九州自動車道は、九州の高速交通ネットワークの形成に寄与するもので、東九州地域のみならず、九州全体の浮揚のためには、決して欠くことのできない重要な道路である。

九州・アジアの玄関口に位置し、国際物流拠点都市、環境未来都市を目指す本市としても、東九州の力を結集する東九州自動車道の早期全線開通を期待している。

本市に関係する区間としては、平成18年2月に、福岡県内で、いち早く北九州ジャンクション～苅田北九州空港インターチェンジ間、約8kmが開通しており、インターチェンジの交通量は、年々増えているとのことである。

この開通により、小倉都心から北九州空港まで、渋滞に巻き込まれることなく、スムーズに到着できるようになり、また、インターチェンジに近接する「臨空産業団地」には、自動車の部品工場が進出するなど、雇用の拡大にもつながっている。

このように、東九州自動車道の部分供用により、一定の効果が見られるものの、苅田北九州空港インターチェンジ以南との連携強化を図り、本市のポテンシャルを上げるためには、東九州自動車道の早期延伸が是非とも必要である。

西九州地域では、九州縦貫自動車道に加え、今年3月には、九州新幹線鹿児島ルートが全線開業された。

東西の格差を無くし、東九州地域の今後の発展のためにも、骨格となる東九州自動車道の全線の開通効果を一刻も早く掴まなくてはならない。

現在、北九州～大分間について、平成26年度の開通を目標に整備が進められているところであり、是非とも、スピードを落とすことなく、引き続き整備推進に取り組んでいただきたい。

7. 関係する都道府県の意見

■大分県知事からの意見(平成23年11月17日付け)

東九州自動車道は、福岡、大分、宮崎、鹿児島との4県からなる東九州地域の、日常生活や通勤等に必要な「生活の道」であり、産業・経済・文化の発展を支える「活力の道」である。

さらに、東日本大震災では、震災後いち早く復旧した高速道路ネットワークが、住民の避難や支援物資輸送等に大きな役割を果たしたように、災害時には「命をつなぐ道」となる、東九州地域の「屋台骨」でもある。

しかしながら、東九州自動車道は、総延長436kmのうち供用率は未だ45%に止まっており、平成7年に九州縦貫自動車道が開通し、本年3月には九州新幹線鹿児島ルートも全線開業した西九州地域に比べ、東九州地域の高速交通体系の整備は著しく立ち遅れている。

大分県にとって東九州自動車道は、九州縦貫自動車道や九州横断自動車道と一体となって九州を循環する高速交通体系を形成し、東九州地域はもとより、九州の産業・経済・観光・文化などの一体的発展や地域間の交流・連携の推進に大きく寄与する最重要路線と考えている。

いわゆるミッシングリンクを解消し、九州を循環するネットワークとしての効果を早期に発現するためにも、引き続き本事業を強力に推進し、さらなるスピードアップを図り、一日も早い供用をお願いしたい。

7. 関係する都道府県の意見

■宮崎県知事からの意見(平成23年11月15日付け)

東九州自動車道(門川～西都)

今回意見照会のありました東九州自動車道(門川～西都)につきましては、県も用地取得に協力しながら、平成25年度の供用目標に向けて、着実に事業を進めていると伺っております。

本路線は、経済インフラとして九州全体の高速道路ネットワークの多重化を図るうえで重要な路線であります。

また、今回の東日本大震災を踏まえて、災害時また災害復興における高速道路の役割が再認識されており、災害時には救援物資や救急医療に関連する搬送路として機能する「命の道」となることから、本路線の整備は最も優先されるべきであると考えております。

東九州自動車道の開通は県民の悲願であるため、本路線の早期供用に向けた一層の整備促進をお願いします。

8. 対応方針(原案) (北九州JCT～豊津)

○事業の必要性等に関する視点

費用対効果(B/C)は1.9である。

- ・九州東部を縦断する高速道路ネットワークを形成
- ・空港、港湾等のアクセス向上により、地域産業・農畜産業・観光の発展に寄与する
- ・九州自動車道とのダブルネットワーク形成により、事故・渋滞・災害時等のリダンダンシー機能を発揮する

など便益に反映されていない効果も含め、当該区間の必要性は高い。

○事業進捗の見込みの視点

[北九州JCT～苅田北九州空港] 平成18年2月に開通済みである

[苅田北九州空港～豊津]

現在までにほぼ用地取得が完了し、工事を全面展開中である。

○コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・今後も新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながら今後ともコスト縮減を図っていく。

○対応方針(原案)

【事業継続】

関係機関の協力を得ながら、早期開通を目指し、事業の進捗を図っていく。

8. 対応方針(原案) (椎田南～宇佐)

○事業の必要性等に関する視点

費用対効果(B/C)は1.4である。

- ・九州東部を縦断する高速道路ネットワークを形成
- ・空港、港湾等のアクセス向上により、地域産業・農畜産業・観光の発展に寄与する
- ・九州自動車道とのダブルネットワーク形成により、事故・渋滞・災害時等のリダンダンシー機能を発揮する

など便益に反映されていない効果も含め、当該区間の必要性は高い。

○事業進捗の見込みの視点

- ・現在までにほぼ用地取得が完了し、今後本線工事が本格化する。

○コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・今後も新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながら今後ともコスト縮減を図っていく。

○対応方針(原案)

【事業継続】

関係機関の協力を得ながら、早期開通を目指し、事業の進捗を図っていく。

8. 対応方針(原案) (門川～西都)

○事業の必要性等に関する視点

費用対効果(B/C)は2.3である。

- ・九州東部を縦断する高速道路ネットワークを形成
- ・空港、港湾等のアクセス向上により、地域産業・農畜産業・観光の発展に寄与する
- ・九州自動車道とのダブルネットワーク形成により、事故・渋滞・災害時等のリダンダンシー機能を発揮する

など便益に反映されていない効果も含め、当該区間の必要性は高い。

○事業進捗の見込みの視点

[高鍋～西都、門川～日向]

高鍋～西都、門川～日向はそれぞれ平成22年7月、12月に開通済みである

[日向～高鍋]

現在までにほぼ用地取得が完了し、工事を全面展開中である。

○コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・今後も新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながら今後ともコスト縮減を図っていく。

○対応方針(原案)

【事業継続】

関係機関の協力を得ながら、早期開通を目指し、事業の進捗を図っていく。