E34　大分自動車道の整備

▸大分自動車道(大分道)は、1987年の開通以来、延長約134.5kmの路線として、九州自動車道や東九州自動車道とともに九州各地を結ぶ広域高速道路ネットワークの骨格を形成している。
▸1996年の全線開通により、大分県と福岡県・佐賀県へのアクセスが向上し、人流・物流の円滑化や観光・産業振興、災害・救急時の広域輸送確保に大きく貢献している。

■大分道のあゆみ

西　暦	和　暦	あゆみ
1987年	昭和62年	鳥栖JCT～朝倉IC開通
1989年	平成元年	湯布院IC～別府IC開通
1990年	平成2年	朝倉IC～日田IC開通
1992年	平成4年	別府IC～大分IC開通
1995年	平成7年	日田IC～玖珠IC開通
1996年	平成8年	玖珠IC～湯布院IC開通
		大分IC～大分米良IC開通により大分自動車道全線開通
1998年	平成10年	杷木IC～日田IC間4車線化完了
2005年	平成17年	大分自動車道 全線4車線化完成
2009年	平成21年	別府湾(下り線)SIC開通
2016年	平成28年	東九州自動車道(北九州市～宮崎市)全線開通
		由布岳SIC開通
2018年	平成30年	速見IC～大分米良ICが東九州自動車道へ名称変更※ 別府湾(上り線)SIC開通
2026年	**令和8年**	**大分自動車道全線開通30周年**

1989年7月
湯布院IC～別府IC 開通



1990年3月
朝倉IC～日田IC 開通



1995年3月
日田IC～玖珠IC 開通



1996年3月
玖珠IC～湯布院IC 開通



※2018年に速見IC～大分米良IC間は大分道から東九州道へ道路名が変更された。
本資料では、大分道の整備効果について、開通当初から大分道として長く親しまれてきた日出JCT～大分米良IC(東九州道)を含む区間を対象として整理する。

■大分道の概要(現況図)



■大分道の整備の変遷■



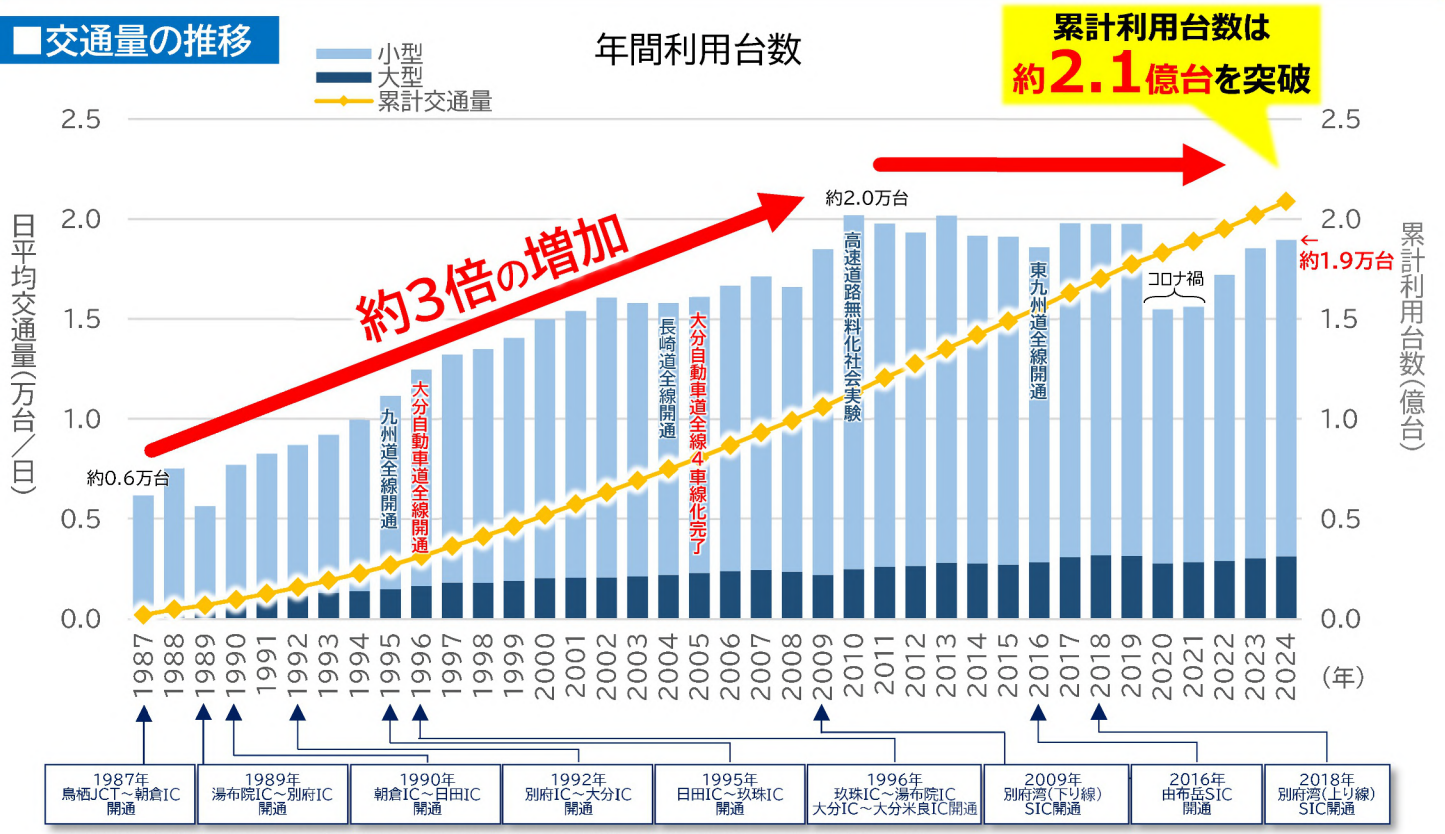


出典:第16回NEXCO西日本フォトコンテスト
高速道路ベストショット部門
撮影場所 大分県由布市

交通状況の推移

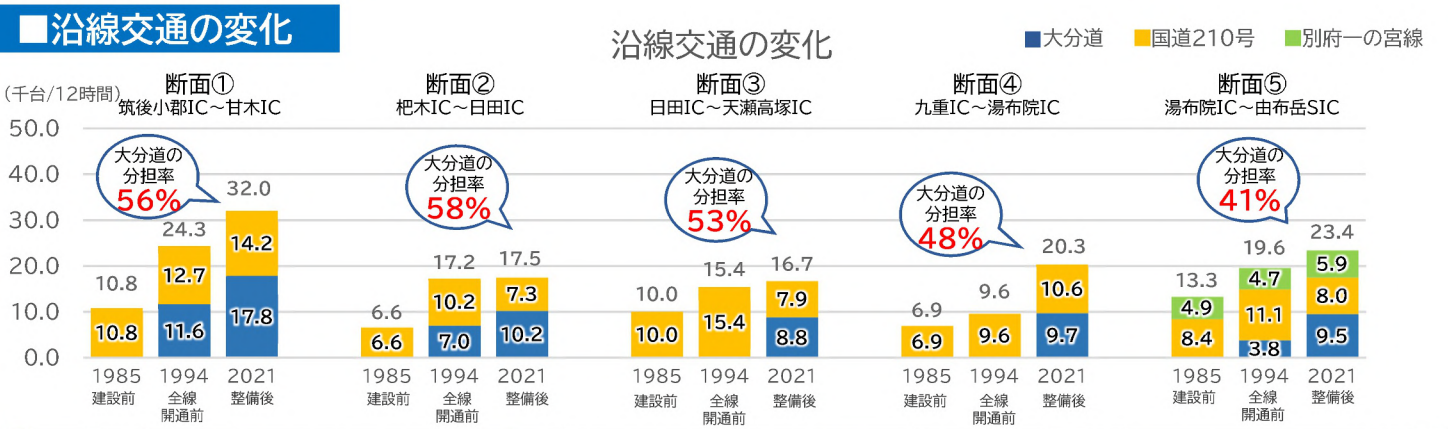
▸大分道は全線開通後、ネットワークの変遷とともに増加し、2024年には累計利用台数約2.1億台を突破するなど、広域交通を支える重要な役割を担っている。
▸大分道は、1日当たり約1.9万台に利用されるとともに、沿線道路の交通の約5割を担うなど、地域における日常的な移動を支える重要な交通基盤として定着している。

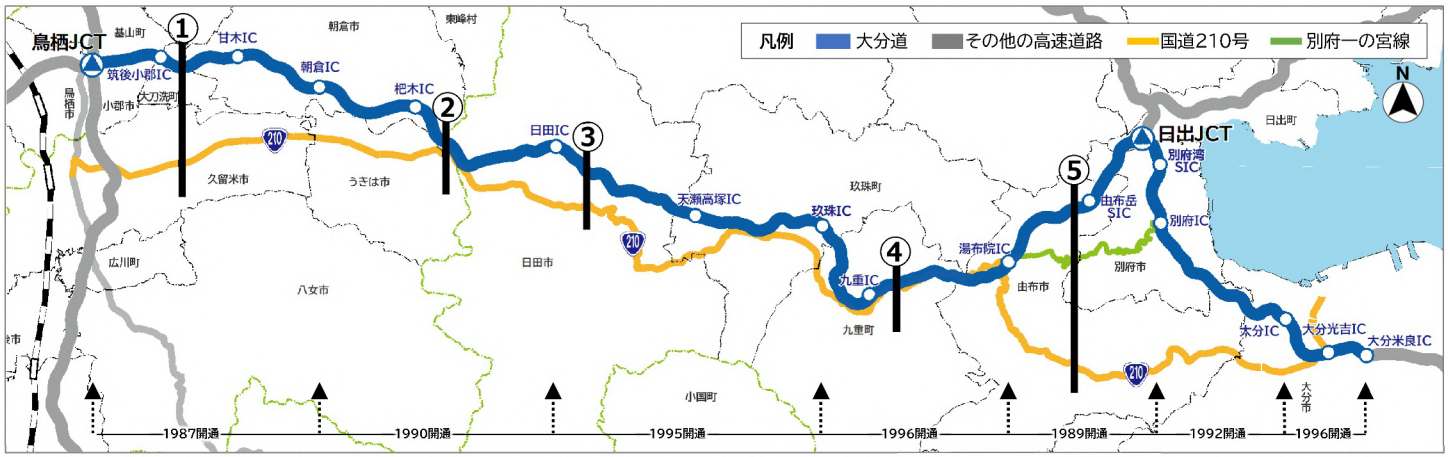
■交通量の推移



※累計利用台数は、各年の日平均交通量に暦日数を乗じて年間利用台数に換算し、これを累計した値
※出典：NEXCO西日本調べ

■沿線交通の変化





出典：昭和60年度、平成6年度、令和3年度全国道路・街路交通情勢調査（国土交通省）をもとに作成
※交通量は昼間12時間交通量

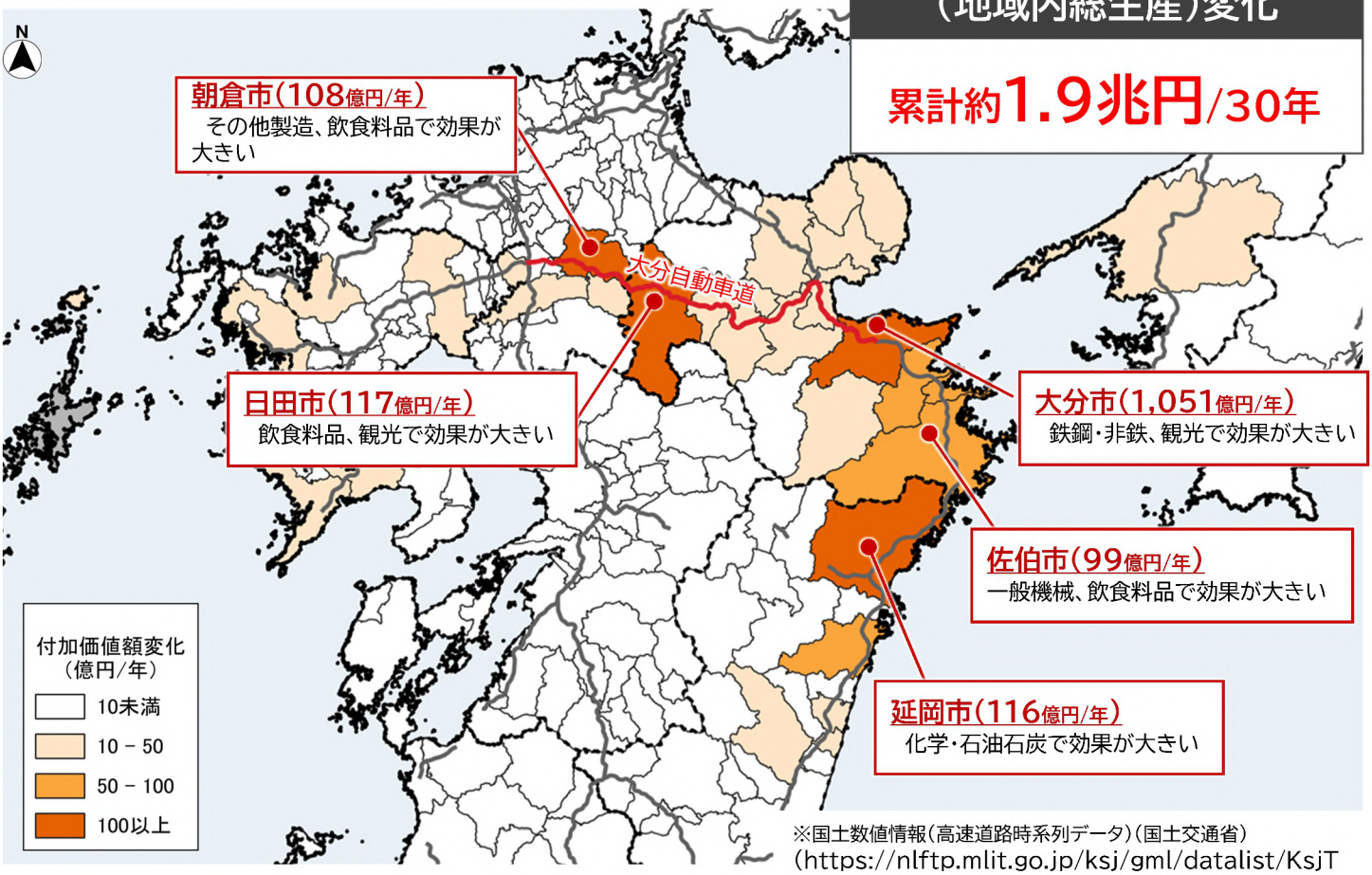
大分道整備による経済波及効果

▸大分道の整備による経済波及効果は、30年間で約1.9兆円に達している。
▸大分県、福岡県、佐賀県にまたがる大分道沿線全体に加え、宮崎県を含む九州東部・北部の広域圏に経済波及効果が及んでおり、地域にとって重要な役割を担っている。

■経済波及効果が高い地域の分布

対象地域全域のGRP（地域内総生産）変化

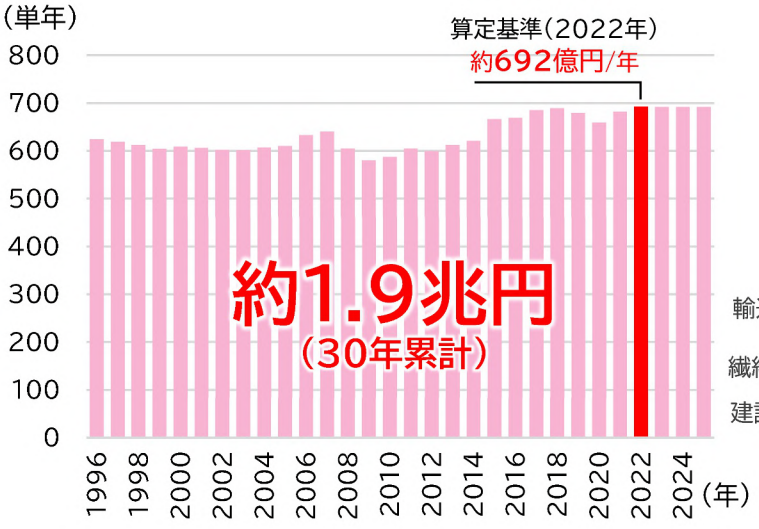
累計約1.9兆円/30年



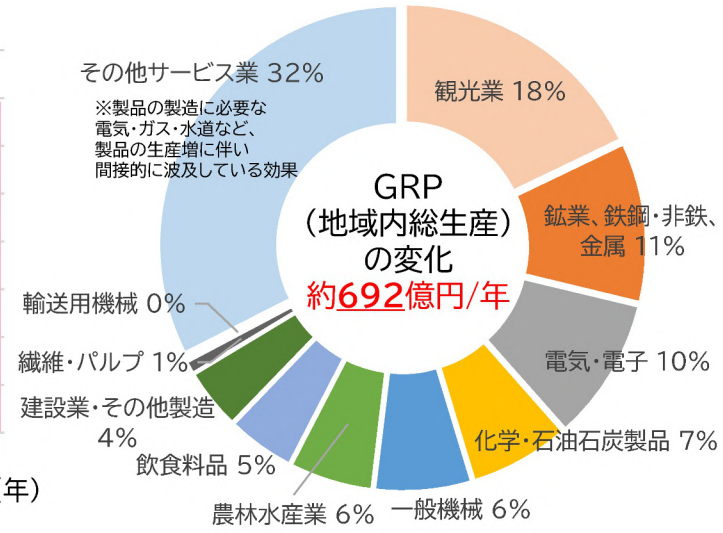
※国土数値情報（高速道路時系列データ）（国土交通省）（https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-N06-v2_0.html）を加工して作成

■経済波及効果

大分道の経済波及効果額（億円）



大分道の整備による業種ごとの経済波及効果

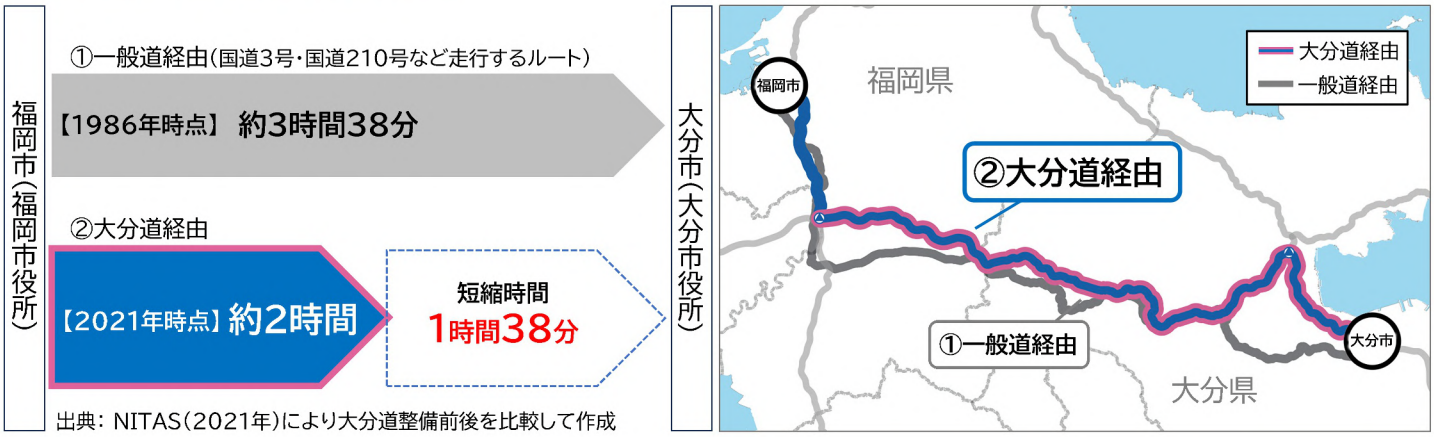


※SCGE（空間的応用一般均衡）モデルのうち、神戸大学大学院小池淳司教授らが構築したRAEM-Lightモデルにより、2022年の社会経済状況を基準に大分道あり/なしの場合の社会経済状況を推計し、GRPの差を経済効果として計測。
※計測に必要となる所要時間はNITAS（総合交通分析システム）を基に、2020年度末時点の道路ネットワークにおける大分道あり／なしで計測を行っている。
※2018年に大分道から東九州道へ名称変更された日出JCT～大分米良IC間を含む。

アクセス向上による交通流動の変化

▸大分道の整備により、福岡市～大分市間の所要時間は1時間38分短縮され、広域的な人流・物流を支える交通基盤としての役割が強化された。
▸アクセス性の向上により福岡県と大分県の観光交流が活発化している。
▸高速バス利用の拡大や自動車貨物輸送量の増加など人流・物流の活性化が進展し、沿線地域の経済活動や地域間連携の強化に寄与している。

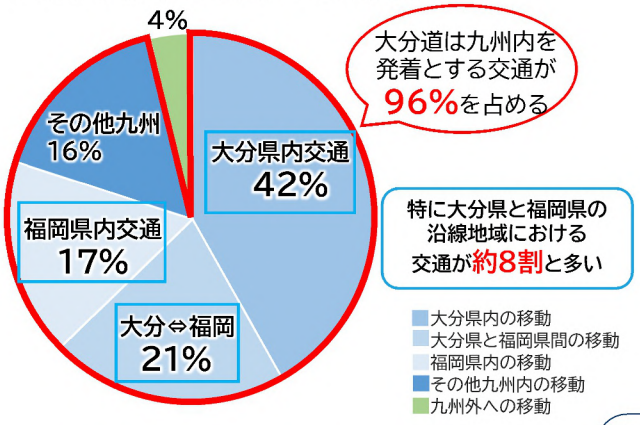
■開通前後の所要時間比較



出典：NITAS（2021年）により大分道整備前後を比較して作成

■大分道の利用傾向

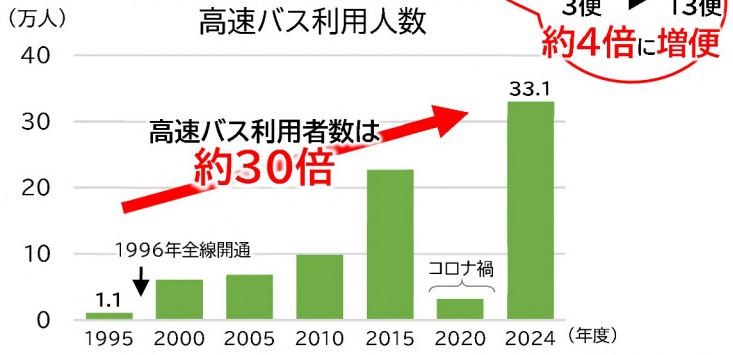
大分道利用交通（平日）の地域別構成



出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査（国土交通省）をもとにNEXCOにて作成

■福岡方面の高速バス利用拡大

福岡⇔湯布院（ゆふいん号）の高速バス利用人数



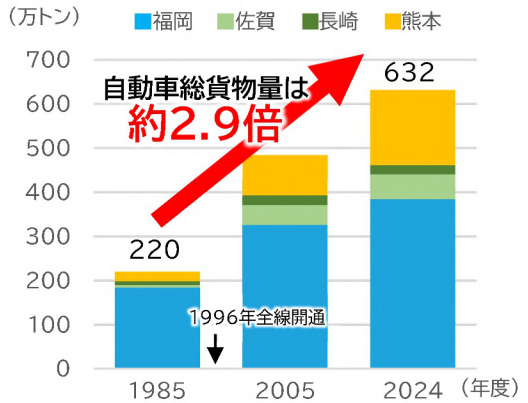
出典：九州運輸局「九州の統計情報」

大分道は、**福岡都市圏との交流拡大や観光地への来訪増加を支える重要な交通基盤**となっている。また、大分空港へのアクセス向上や広域移動の利便性向上にも大きく寄与しており、自動車・バスを中心とした交通体系を支えることで、**地域間連携や広域交通ネットワークの強化**につながっている。
大分市職員

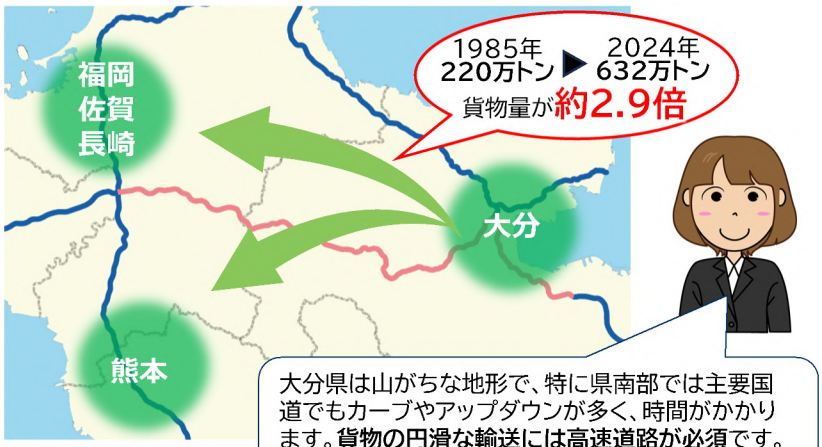


■大分・北部九州間の自動車貨物物流

大分県発➡各県着の自動車総貨物量の推移



出典：国土交通省「貨物地域流動調査」



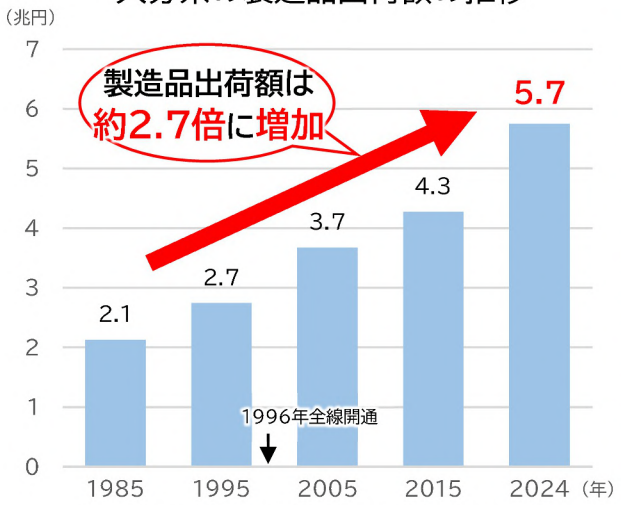
大分県は山がちな地形で、特に県南部では主要国道でもカーブやアップダウンが多く、時間がかかります。**貨物の円滑な輸送には高速道路が必須**です。
大分県職員

物流機能の強化

▸物流の効率化や輸送時間の短縮により、日田IC周辺では企業進出、大分IC周辺では物流団地の整備が進み、沿線地域の物流機能の向上と産業集積の促進につながっている。

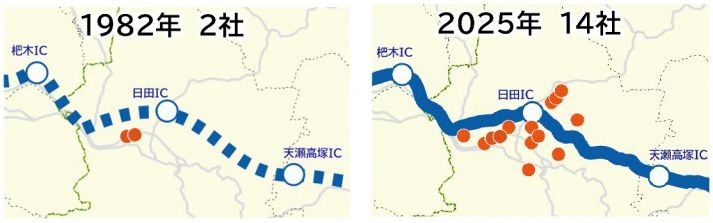
■物流拠点の集積促進

大分県の製造品出荷額の推移



出典：経済産業省「工業統計調査」「経済構造実態調査」
総務省統計局「経済センサス・活動調査」

日田ICでは 開通後に企業立地数が拡大



出典：日田市の企業誘致資料を元に作成

大分道の整備による**広域アクセスの向上を背景に、企業誘致が進展。**
福岡都市圏や九州各地との結び付きが強まり、豊富な水資源などの地域特性も活かしながら、企業立地数は1982年の2社から2025年には14社へ増加している。

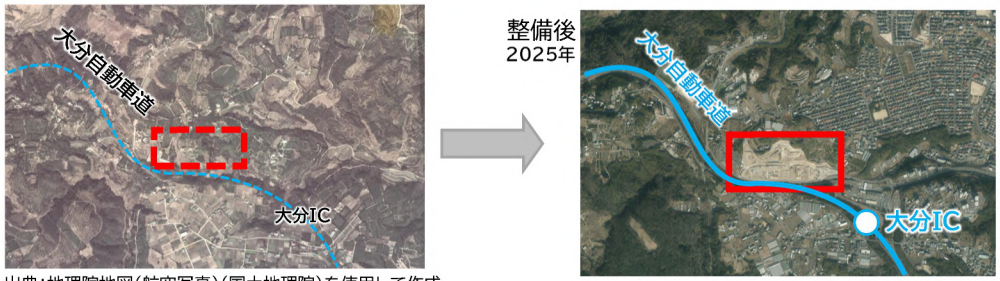
日田市職員





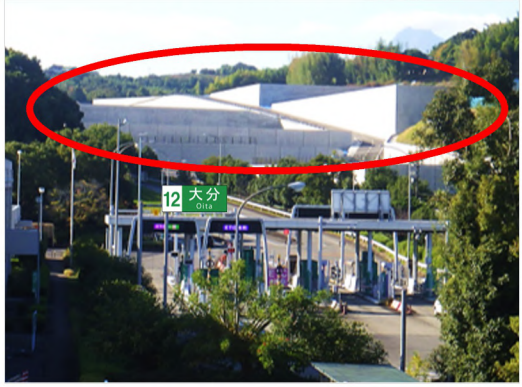
出典：大分県「企業立地ガイド」、福岡県「令和7年度版福岡県の産業団地」

大分ICに近接した物流拠点が新たに立地

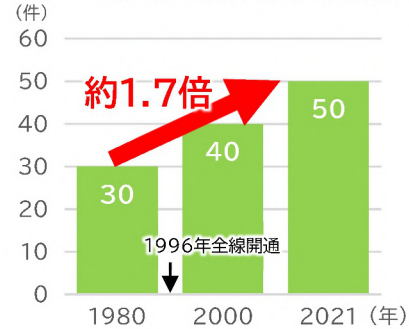


出典：地理院地図（航空写真）（国土地理院）を使用して作成

大分IC物流団地（R7.11）

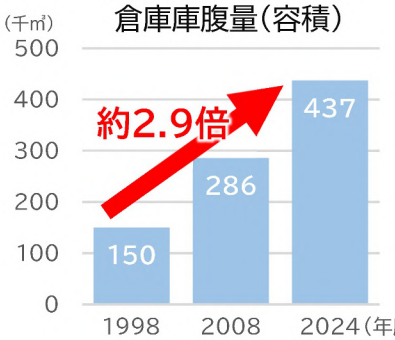


大分県の倉庫業事業所数



出典：大分県「大分県統計年鑑」

大分県1～3類倉庫 倉庫庫腹量（容積）



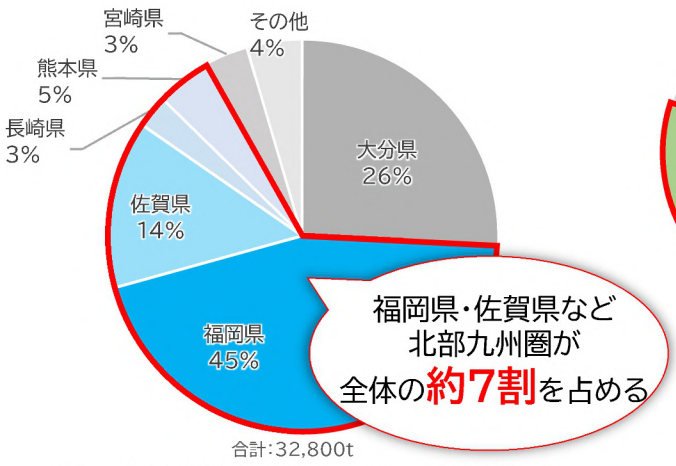
出典：九州運輸局「九州運輸要覧」

広域物流ネットワークの強化

- 大分道は、大分港や博多港などの港湾施設と連携し、原材料や製品の輸送を通じて広域物流ネットワークの形成に貢献している。
- RORO船の活用が進む中、大分道は物流動脈として重要な役割を担い、物流効率の向上やドライバー負担の軽減に貢献している。近年は、RORO船航路の利用拡大や港湾機能の強化が進み、貨物輸送がより便利で効率的になっている。

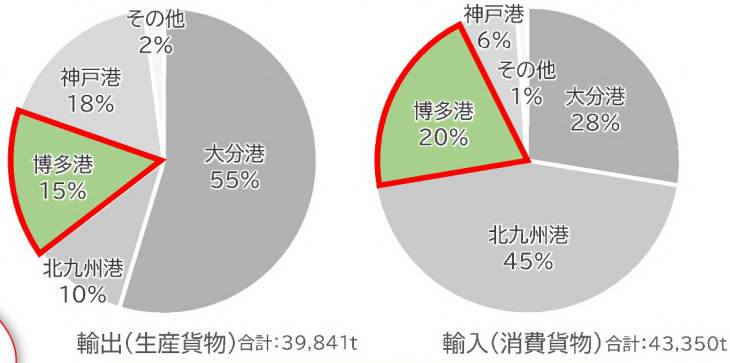
■港湾施設を利用する貨物の発着地別構成比

大分港到着貨物の流動先



出典:国土交通省「令和4年度ユニットロード貨物流動調査」

大分県生産貨物・消費貨物の利用港構成



輸出(生産貨物)合計:39,841t　　輸入(消費貨物)合計:43,350t

大分県発着のコンテナ貨物は、輸出入ともに**約2割**が博多港を利用

出典:国土交通省「令和5年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」

■大分道を利用した物流の事例



写真提供:サッポログループ物流株式会社 九州支社



大分道は物流動脈として、日田工場から博多港への輸送を支えている。日々15~20台程度の輸送や、原材料の輸入に利用され、**国内外への物流ネットワーク形成に貢献**している。また、大分自動車道の利用により、輸送回数が2回から3~4回へ増加し、輸送生産性が約1.5~2倍向上したことで、売上拡大や物流コスト低減につながっている。
酒類飲料メーカー



RORO船とは!

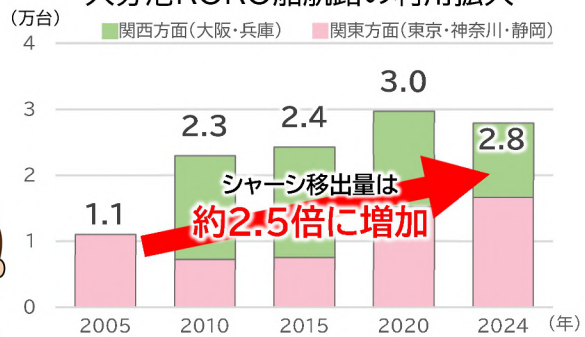
トラックなどが自走して乗り込み荷物の積み下ろしができる船舶。積載後、荷台(シャーシ)を切り離し**運転手は下船**。



高速道路のICとRORO船の港湾が近接していることで**効率的な輸送が可能**になっており、2024年問題など、運転手不足への対応に貢献しています。
RORO船運航会社



大分港RORO船航路の利用拡大



出典:国土交通省「港湾統計」
シャーシ移出量:コンテナ輸送用の台車が地域外へ運ばれた量(台数)

地域生産活動への貢献

▸大分県産のねぎは約1.7倍、夏秋ピーマンは約1.5倍と出荷量が増加している。これは、温暖な気候や地形など地域特性に適した生産に加え、大分道の整備による輸送利便性の向上が寄与している。
▸大分道をはじめとする高速道路ネットワークを活用し、コールドチェーン化や共同配送による積載効率向上と鮮度保持を実現することで、物流コストの抑制や安定供給に寄与している。

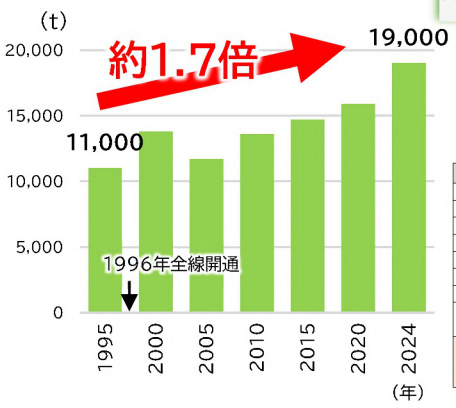
■ねぎ・夏秋ピーマンの出荷量と福岡中央卸売市場における取扱量とシェア

大分県産のねぎの出荷量

※出荷量は白ねぎ・こねぎの合計







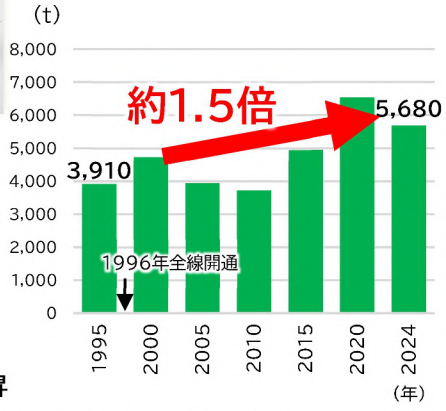
出荷量全国ランキング

1977年		2024年	
1位	千葉	1位	茨城
2位	埼玉	2位	千葉
3位	愛知	3位	埼玉
4位	茨城	4位	北海道
5位	静岡	5位	大分 出荷量 19,000t
6位	北海道		
7位	群馬		
⋮	⋮		
21位	大分 出荷量 4,720t		

5位へ上昇

大分県産の夏秋ピーマンの出荷量





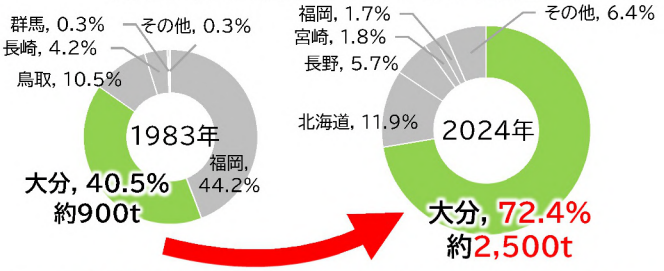
出荷量全国ランキング

1977年		2024年	
1位	茨城	1位	茨城
2位	長野	2位	岩手
3位	千葉	3位	大分 出荷量 5,680t
4位	愛知		
5位	兵庫		
6位	和歌山		
7位	広島		
8位	熊本		
9位	北海道		
10位	大分 出荷量 1,932t		

3位へ上昇

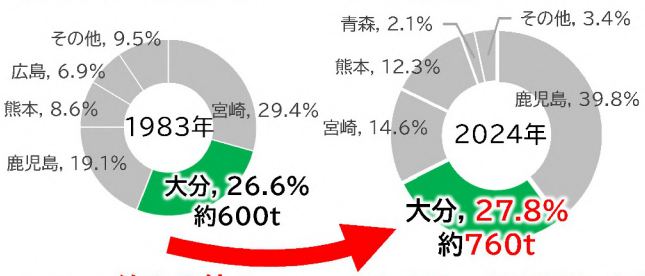
出典：農林水産省「作物統計調査」　写真提供：JA全農おおいた

福岡市中央卸売市場の白ネギの取扱量とシェア



取扱量は約2.8倍！シェアは40.5%から72.4%に上昇

福岡市中央卸売市場のピーマンの取扱量とシェア



取扱量は約1.3倍！シェアは26.6%から27.8%に上昇

出典：福岡市 統計情報「青果市場」

■広域流通を支える物流拠点の整備

県内産地集荷 ⇨ 大分青果センターから出荷 ⇨ 福岡市中央卸売市場 ⇨ 販売店から食卓へ

大分道は**農産物の物流を支える重要な基盤**となっている。輸送時間の短縮により九州各地への広域出荷が可能となり、コールドチェーン(※)を活用した鮮度保持と物流効率化を通じて、安定供給に役立っている。　JA全農おおいた

※収穫した野菜などを適切な温度で保管・輸送する仕組み



出典：大分県カボス振興協議会HP（令和4年産かぼす栽培面積）
JA全農おおいたヒアリング内容をもとに作成

■地域産品のブランド化・販路拡大～かぼすを活用した商品～

カボス飲料　カボス生産量 全国1位



大分県特産のかぼすを活用した飲料。県内農産物の高付加価値化により誕生した地域ブランド商品であり、現在では全国に流通している。

出典：JA全農おおいた
出典：農林水産省「作物統計調査」

かぼすブリ　養殖ブリ生産量 全国3位(2024年)　生産量 約450t/年 ※2025年度の生産量



かぼすブリは、大分県特産のかぼすを配合した餌で育てられる養殖ブリ。かぼすに含まれるポリフェノールなどの抗酸化作用により、ブリの血合い部分の変色を抑えることができる。大分県ならではの地域資源を活かした商品である。

出典：大分県HP
出典：Theおおいた
出典：農林水産省「海面漁業生産統計調査」

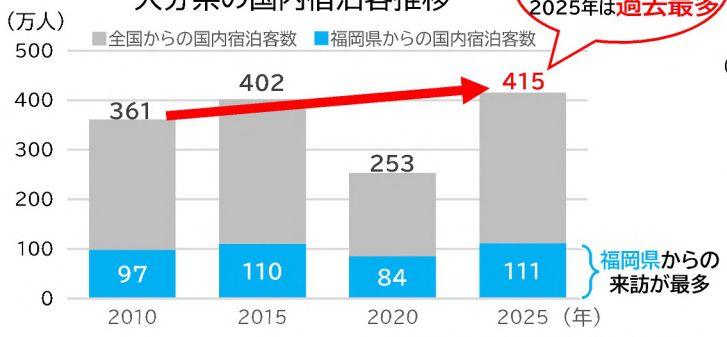
地域観光への貢献

▸大分県の宿泊客は近年過去最多となっており、大分県に訪れる県外客の多くは自動車を利用している。大分道のアクセス性向上により、道路交通を活用した広域観光が進展している。
▸日田・由布院・別府を結ぶ広域周遊観光が形成され、福岡方面からの観光客や訪日外国人観光消費の拡大により、地域経済の活性化につながっている。

■観光需要が高まる大分県

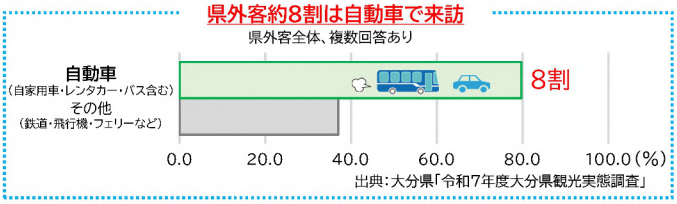
宿泊客数は
400万人超まで回復
2025年は過去最多

大分県の国内宿泊客推移



出典：大分県「大分県観光統計調査」

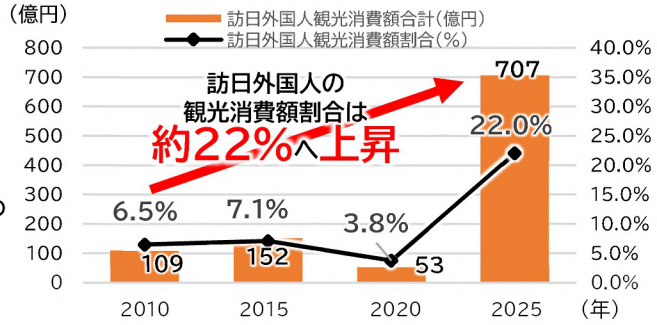
県外客約8割は自動車で来訪



出典：大分県「令和7年度大分県観光実態調査」

■インバウンド消費の拡大

大分県の観光消費額全体に占める
訪日外国人観光消費額の割合の推移



出典：国土交通省「観光入込客統計調査」

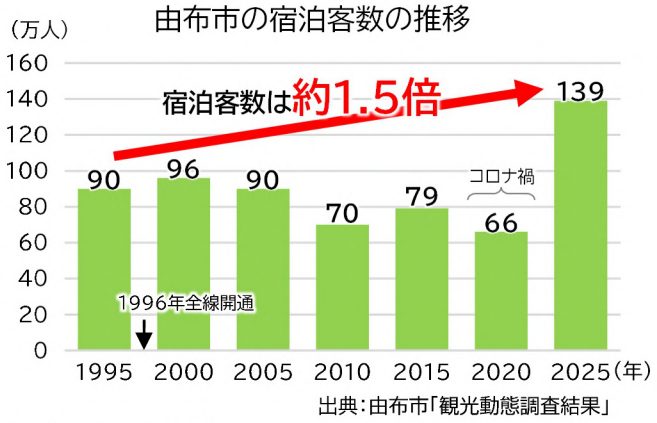
福岡空港を起点にレンタカーやバスで九州を周遊する外国人観光客が増加している。大分道の整備により**広域周遊の利便性が向上**し、別府市への観光客の流入増加につながっている。別府は温泉地として宿泊需要が高く、九州周遊旅行の主要な宿泊拠点となっている。

別府市職員



■大分道沿線地域への来訪拡大

由布市の宿泊客数の推移



出典：由布市「観光動態調査結果」



筑前前原駅付近(8:10発)―九大学研都市駅付近(8:30発)―天神・日本銀行前(9:00発)―<有料道路>―〇梅酒造おおやま(試飲)―〇日田サッポロビール工場(自由見学)☆テイスティングサロンでビール1杯付☆―〇はなの樹リバーテラスにて和食御前(昼食)-〇元気の駅(買物)―クンチョウ酒造(資料館見学・試飲)―<有料道路>―天神日本銀行前　着(17:00頃)―筑前前原駅付近着(17:50発)

大分道は、福岡方面から日田エリアへの**アクセス時間短縮に大きく貢献しており、観光客の利便性向上**につながっている。当社でも、高速道路ネットワークの整備効果を実感しており、日田方面へのバスツアーを継続的に企画・遂行しています。

福岡県内旅行会社



写真提供：西鉄旅行

■広域観光の形成













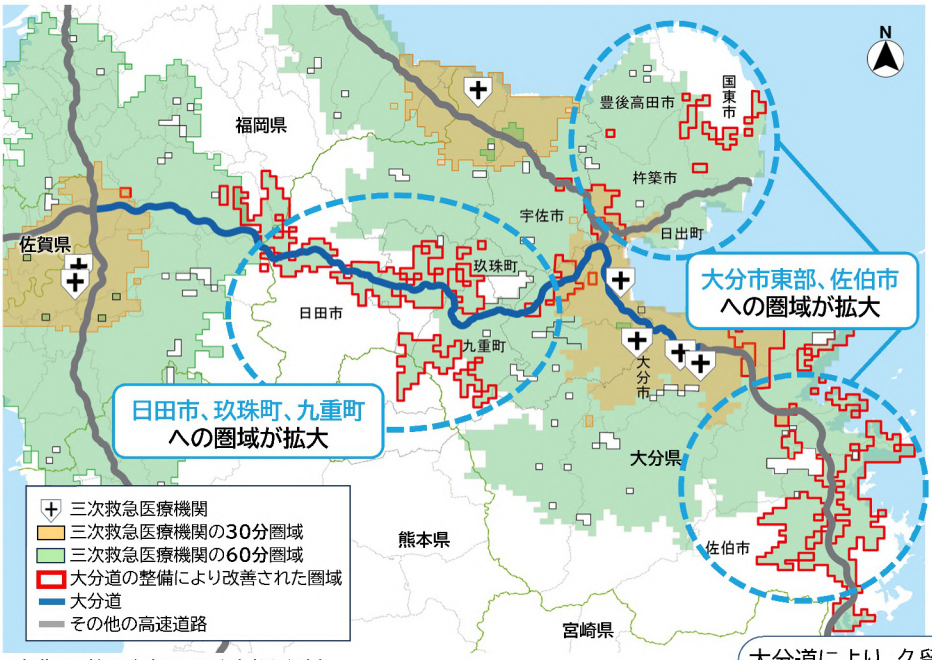


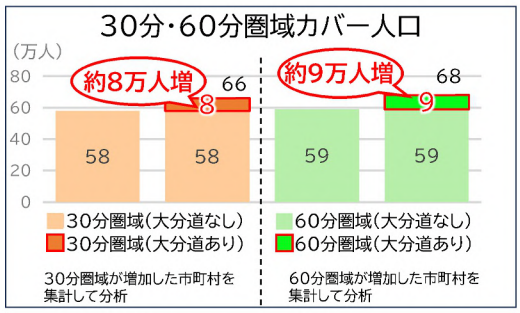
写真：大分県観光情報公式サイト フォトライブラリー

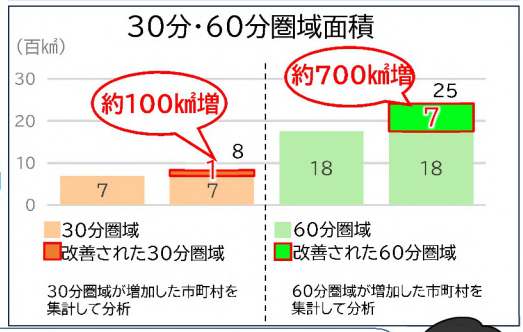
地域医療への貢献

▸大分道の整備により、三次救急医療機関まで30分で到達可能な人口が約8万人、60分で到達可能な人口が約9万人増加している。
▸大分道の整備により救急搬送時間が短縮し、地域住民の安全・安心の確保に寄与している。
▸大分道は、血液製剤の迅速かつ安定的な供給を支える重要な物流ルートとして機能しており、医療現場で必要とされる血液製剤を確実に届けることで、地域医療の維持に貢献している。

■大分道の救急医療への貢献







出典：国勢調査（2020年）（総務省）
NITAS（2021年）により大分道整備前後を比較して作成

大分道により、久留米市などへの搬送時間が短縮され、**救急患者の迅速かつ安定的な搬送が可能**となっている。
また、緊急時においても円滑な救急活動が可能となり、地域住民の安全・安心の確保に寄与している。
日田玖珠広域消防組合



■三次救急医療機関への搬送時間の短縮

久留米大学病院 高度救命救急センター
【三次救急医療機関】（久留米市）





聖マリア病院救命救急センター
【三次救急医療機関】（久留米市）



日田市役所から
聖マリア病院の所要時間



出典：NITAS（2021年）により大分道整備前後を比較して作成

■血液製剤の供給に高速道路を利用

九州ブロック血液センター（久留米市）





■血小板：
血を固める力を補い出血を防ぐ





大分道を利用することにより一般道で**通常3時間かかる輸送時間を1時間ほど短縮**し、約2時間で血液製剤を輸送することができています。
日本赤十字社 九州ブロック血液センター 総務部

血小板製剤年間供給量
約8,300本
（2025年度管内供給実績より）

出典：日本赤十字社
九州ブロック
血液センター

災害時に発揮された代替路機能

- 令和8年熊本地震(7/28発生)では高速道路に甚大な被害が生じ、九州道等が通行止めとなった。応急復旧により、被災から17日目(8/14 6:00)に九州道の通行止めが解除された。
- 九州道の通行止め期間中は、大分道及び東九州道へ交通が転換した。大分道の九重IC～湯布院IC間において、地震発生前と比べ発生後の交通量は、全車種は約1.2倍、大型車は約1.6倍に増加するなど、災害時における広域交通の代替路として重要な役割を果たした。

■大分自動車道が広域迂回ルートとして機能

■令和8年熊本地震

令和8年7月28日、熊本県熊本地方を震源とするM7.1の地震が発生し、宇城市・氷川町で最大震度7を観測。熊本県内を中心に交通インフラに大きな影響が生じた。

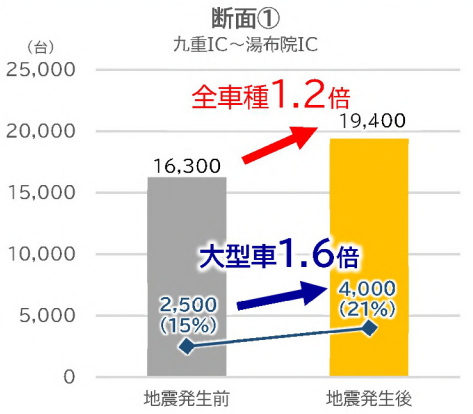
○地震発生時刻　令和8年7月28日(火)　16時27分頃
○地震規模　マグニチュード7.1(暫定値)熊本県宇城市で最大震度7を観測
○通行止め区間(最大)　7/28(火)　16時27分頃
・E3 九州道 植木IC～栗野IC　・E3A南九州道 八代JCT～日奈久IC
・E10宮崎道 えびのJCT～高原IC　・E77九州中央道 嘉島JCT～益城TB

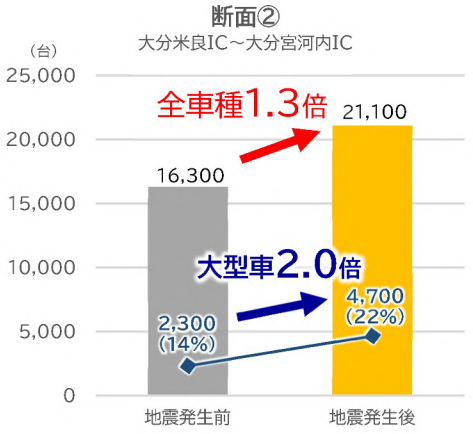


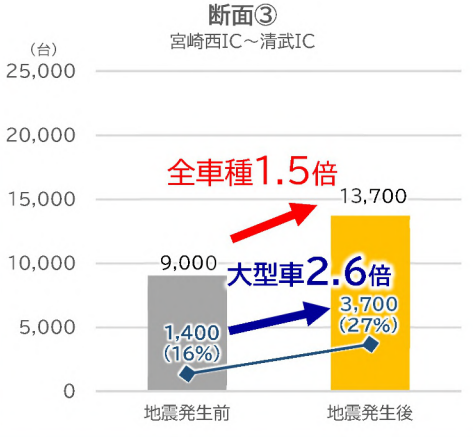
■広域交通を維持

交通量:地震発生前6日間、地震発生後6日間
※地震発生前6日間:令和8年7月22日(水)～令和8年7月27日(月)
地震発生後6日間:令和8年7月29日(水)～令和8年8月3日(月)

棒グラフ　:全車種合計
折れ線グラフ:大型車【 ( )内の数値は全車に対する大型車の割合】







■被災状況(一例)


❶本線土工部(九州道)


❷川田橋(九州道)


❸妙見第一橋(南九州西回り道)