

E10 東九州自動車道の整備

- 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、大分県・宮崎県を結び、鹿児島県始良市に至る計画延長約469km*の高速道路です。
- 1989年から順次開通し、2016年4月24日に椎田南IC～豊前ICが開通したことで北九州市から宮崎市までの高速道路（約320km）が南北に1本で繋がり、2026年4月で10周年を迎えます。

東九州道のあゆみ

年月	開通区間（完成IC・JCT等）	あゆみ
1989年7月 (平成元年)	日出JCT～別府IC 開通	東九州道の歴史がスタート
2000年3月 (平成12年)	宮崎西IC～清武JCT 開通	宮崎道と接続、開通延長100km突破
2006年2月 (平成18年)	北九州JCT～苅田北九州空港IC 開通	九州道と接続
2010年3月 (平成22年)	曾於弥五郎IC～末吉財部IC 開通	開通延長200km突破
2014年3月 (平成26年)	苅田北九州空港IC～行橋IC 開通	開通延長300km突破
2015年3月 (平成27年)	佐伯IC～蒲江IC 開通	宮崎市と大分市が接続
2016年4月 (平成28年)	椎田南IC～豊前IC 開通	北九州市～宮崎市が接続（約320km）
2026年4月（令和8年）北九州市～宮崎市接続 10周年		
現在	四車線化・鹿児島県までの延伸に向けて 工事進行中	更なる地域の発展へ

1989年7月 日出JCT～別府IC 開通 ※大分道として開通



2006年2月 北九州JCT～苅田北九州空港IC 開通



※速見IC～大分米良IC間33kmについては、大分道として整備され、現在は東九州道として供用中。

東九州道の変遷

東九州道の歴史がスタート



北九州市～宮崎市が接続



現在



— 東九州道(NEXCO管理区間) — 東九州道(国土交通省管理区間) — 東九州道(建設中区間) — その他の高速道路

開通前後の所要時間比較

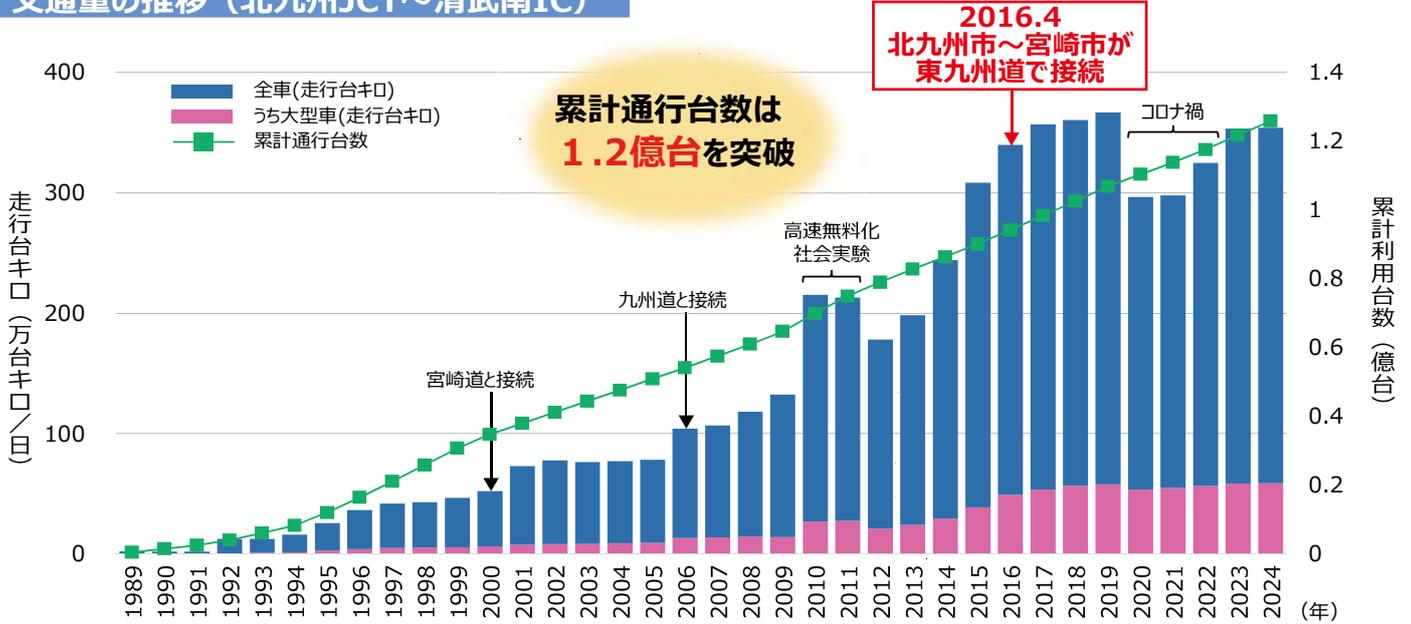


出典：【未整備】：昭和63年度 全国道路・街路交通情勢調査（国土交通省）を用いて算出
【開通後】：ETC2.0プローブデータ（2024年4月～2025年3月）を用いて算出

交通状況の推移

- 東九州道の1日当たりの走行台キロはネットワークの整備とともに着実に増加し続け、累計通行台数は1.2億台に達しました。
- 東九州道は国道などの一般道と地域の交通を分担しています。並行国道と対比し50%以上の分担率となっている地点があり、地域交通の円滑化につながっています。

交通量の推移（北九州JCT～清武南IC）

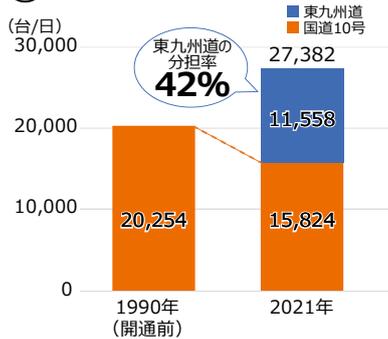


※走行台キロ 自動車の走行距離の総和。(各区間延長とその区間の交通量を乗じた値を足し合わせた総数)

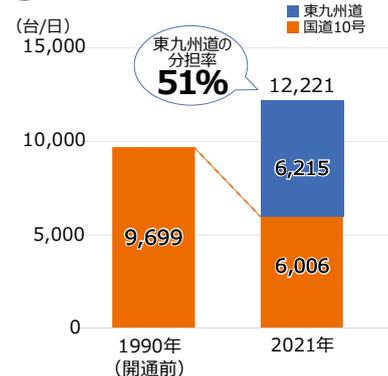
※累計通行台数 NEXCO西日本区間と国土交通省区間において各年の末時点で供用されていたIC区間交通量と区間延長を用いて加重平均を行い、年平均日交通量を算出し、年単位で累加させて算出。
算出に用いたIC区間交通量は、NEXCO西日本区間は出口料金所による取扱台数、国土交通省区間はトラフィックカウンターによる取扱台数。(トラフィックカウンター未設置時期の取扱台数については計上していない。)

沿線交通の変化

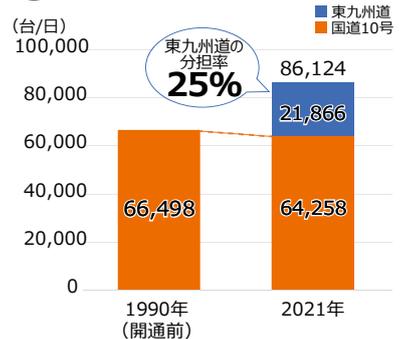
① 国道10号 | 椎田南IC～豊前IC



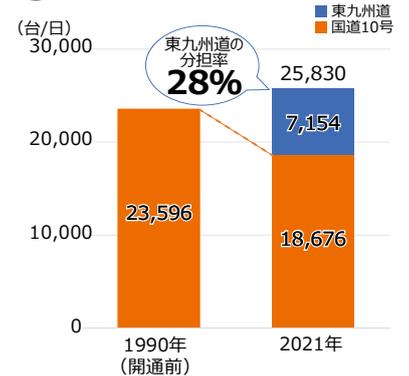
③ 国道10号 | 須美江IC～北川IC



② 国道10号 | 別府IC～大分IC



④ 国道10号 | 高鍋IC～西都IC

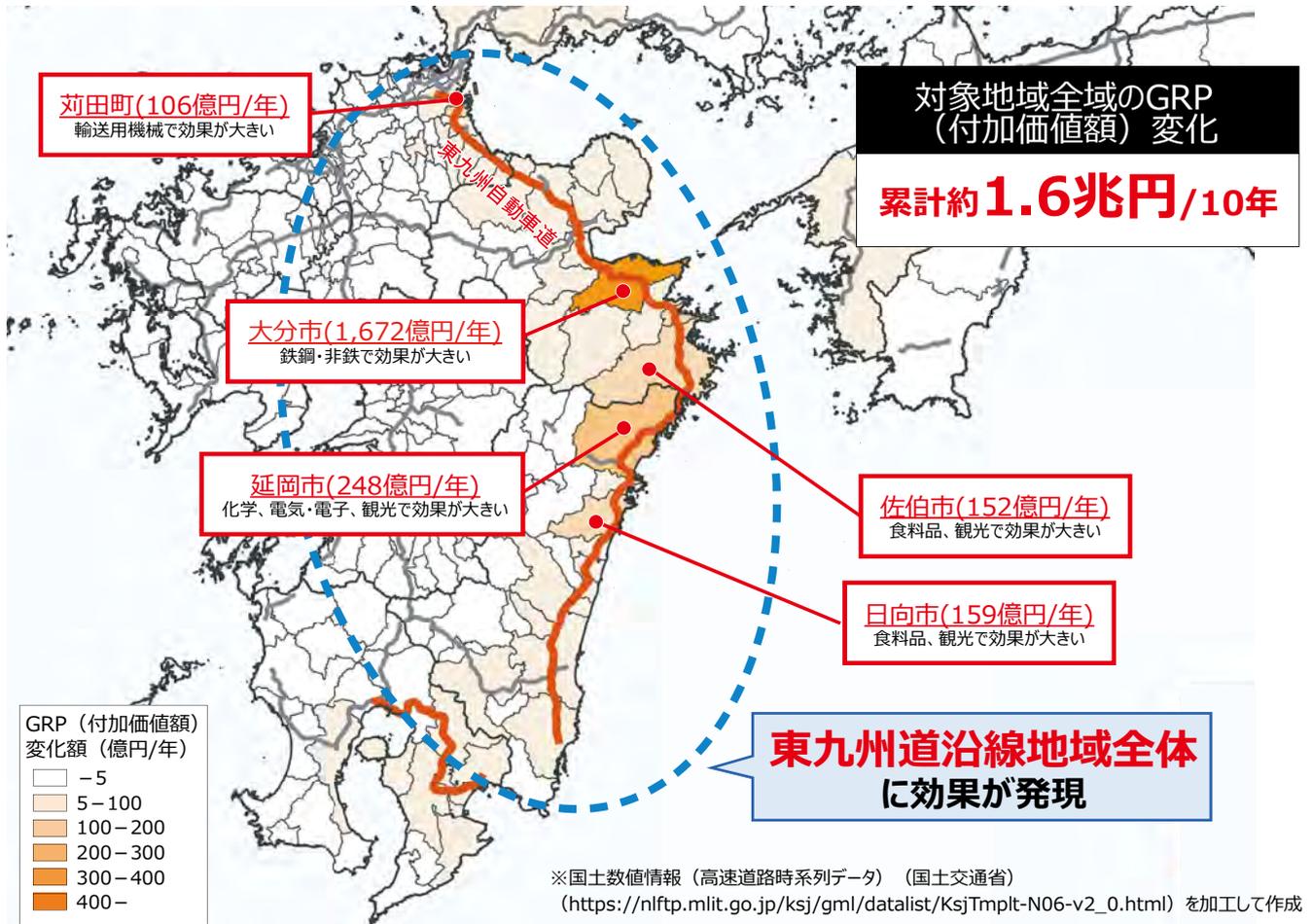


出典：平成2年度、令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査（国土交通省）をもとに作成

東九州道整備による経済波及効果

- 東九州道の整備による経済波及効果は、10年間で約1.6兆円になります。
- 福岡県、大分県、宮崎県、鹿児島県にまたがる東九州道沿線全体の広い地域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ます。

東九州道整備による経済波及効果が高い地域の分布

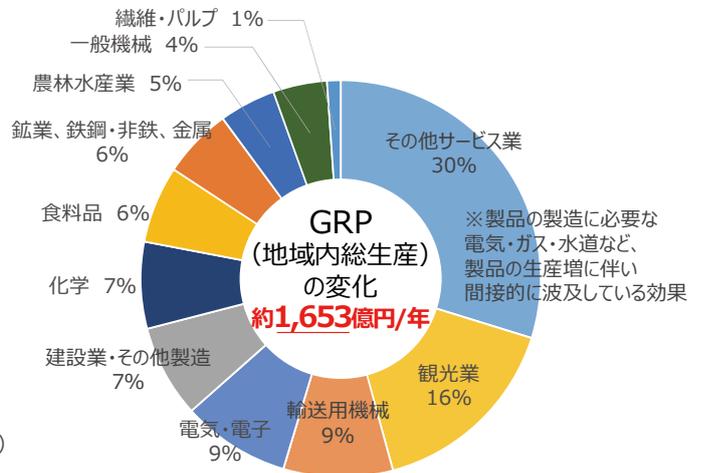


東九州道整備による経済波及効果

東九州道の経済波及効果額 (累計)



東九州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、2019年の社会経済状況を基準に東九州自動車道あり/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。
 ※計測に必要な所要時間は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東九州自動車道あり/なしで計測を行っている。
 ※東九州自動車道の北九州JCT~日南東郷IC、鹿児島県の志布志IC~加治木ICまでを対象とした。

地域産業の活性化 ～自動車製造に東九州道を利用～

- 北部九州地域には完成自動車工場が集積しており、東九州道沿線を中心として、九州地方では日本の自動車生産台数の約2割が製造されています。
- 福岡県内に完成自動車工場を持つ自動車メーカーでは、東九州道を通じて沿線地域の関連工場とサプライチェーンを構築しており、東九州道を利用することで1日当たり約45時間運転時間が短縮されています。

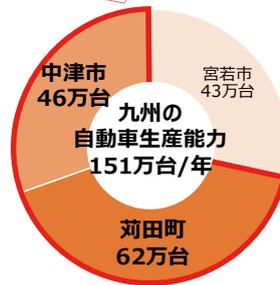
東九州道沿線の自動車産業

東九州道沿線は日本有数の自動車産業集積地帯となっており、九州の産業を支えています。

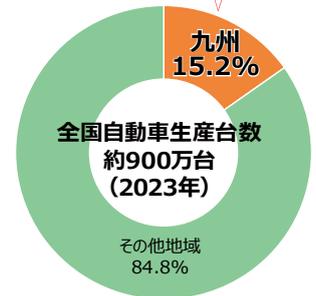


出典：北部九州自動車産業グリーン先進拠点推進会議パンフレット（福岡県）

7割以上が東九州道沿線の工場で生産



約2割のシェア

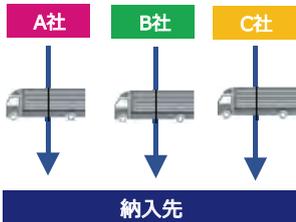


出典：九州経済の現状（九州経済産業局）

新たな輸送方式による運転時間の削減

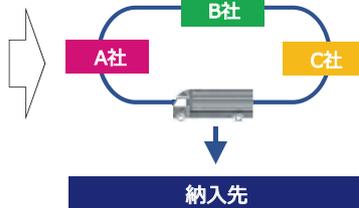
従来の方式

仕入れ先（前工程）が部品を納入



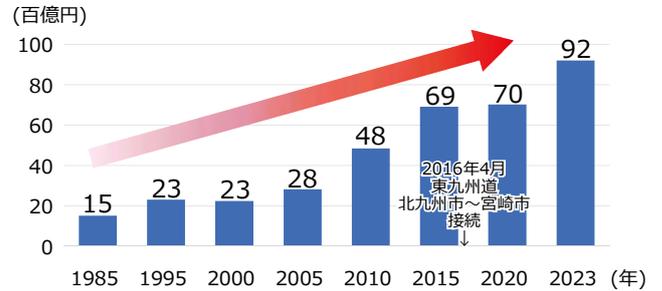
一部にミルクラン方式を導入

自動車メーカー（後工程）が部品を巡回集荷



東九州道の利用で**ミルクラン方式**がより効率的な運用に

福岡・大分県の自動車関連部品出荷額



出典：工業統計調査、経済センサス、経済構造実態調査（経済産業省）

自動車生産における東九州道の利用（一例）



関連工場や、自社工場間の部品輸送に東九州道を利用しています。東九州道を利用することにより、輸送時間が短縮され、生産性の向上につながっています。

自動車メーカー



東九州道の利用により
1日当たりの輸送便69便合わせて
約45時間/日※
運転時間を削減

※自動車メーカーへのヒアリング結果をもとにNITASで所要時間を計算して算出。便数及び運転時間は一例であり、毎月の生産量により変動がある。

ミルクラン便の一例

※自動車メーカーへのヒアリング結果をもとにNITASで所要時間を計算して算出。



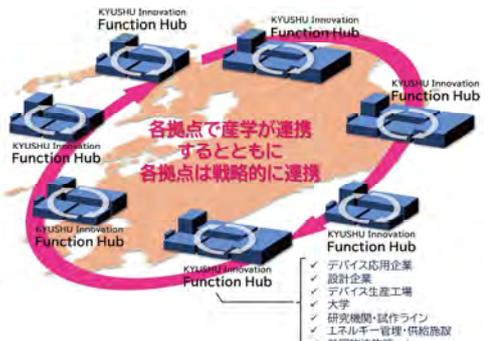
地域産業の活性化 ～九州を牽引する半導体関連企業の進出～

- 九州一円で「新生シリコンアイランド九州」を目指し、産学が連携した取組を進めており、東九州道沿線市町でも工業団地の造成等が進められています。
- 東九州道の整備により高速道路へのアクセスが容易となった沿線市町では、北九州～宮崎間接続後10年間で34件の半導体関連企業の新規立地が促進されました。

新生シリコンアイランド九州

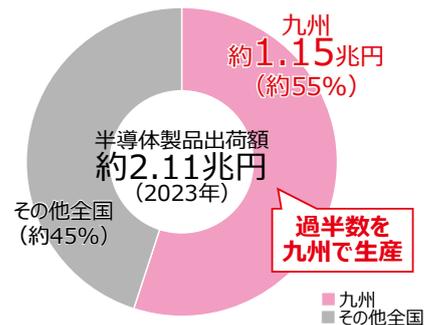
新生シリコンアイランド九州

世界最大手半導体メーカーの熊本県への進出を契機として、国内の半導体関連企業が九州における工場の新增設を計画する等、熊本を中心に九州各県での半導体関連産業に対する投資が今後更に活発化する見込み。



資料：新生シリコンアイランド九州グランドデザイン（一般社団法人九州経済連合会）

半導体製品出荷額シェア



出典：九州経済の現状（九州経済産業局）

東九州道沿線に半導体関連企業が新たに進出

九州における半導体関連企業の立地箇所と東九州道沿線市町における工業団地造成状況



半導体関連製品は、精密部品でありプレーキカーブの影響による品質低下の可能性があるため、東九州道等の高速道路を利用して輸送しています。半導体関連企業ヒアリング結果



東九州道沿線市町の半導体関連企業新規立地件数



資料：東九州道沿線市町ヒアリング結果（北九州市を除く）

出典：九州半導体関連企業サプライチェーンマップ（R3年度作成）（九州経済産業局）、各市町HP、各県HP

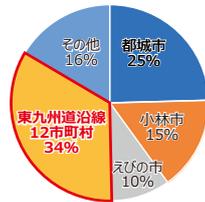
地域の畜産業・林業を支える東九州道 ～畜産品・木材の出荷への活用～

- 宮崎県では東九州道を利用して畜産品の出荷が行われており、2023年は畜産産出額が過去最高の2,483億円となりました。また、東九州道の整備とともに九州外に向けての輸送量が増加し、1980年から2023年では、輸送量が約3.4倍に増加しました。
- 東九州道が森と港をつなぐ役割を果たしており、2015年には日向市に日本最大規模の製材工場が完成し、宮崎県産の製材品の県外への出荷量が約2.1倍に増加しています。

宮崎県畜産物の出荷における活用

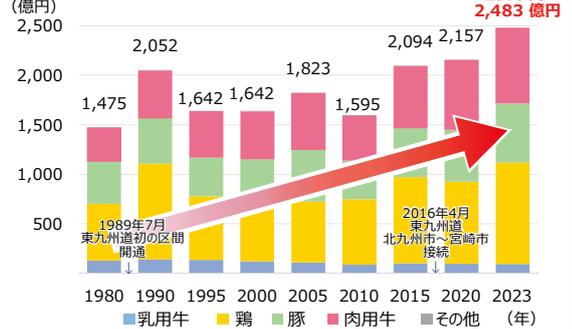


宮崎県内肉用牛飼養頭数
市町村別割合
(2024年2月1日時点)



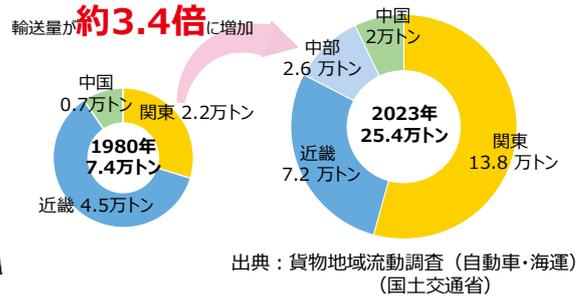
出典：宮崎の畜産2025（宮崎県）

宮崎県畜産産出額の推移



出典：宮崎の畜産2025（宮崎県）

宮崎・大分から九州外への畜産品の輸送先と輸送量



宮崎県産木材の出荷への活用

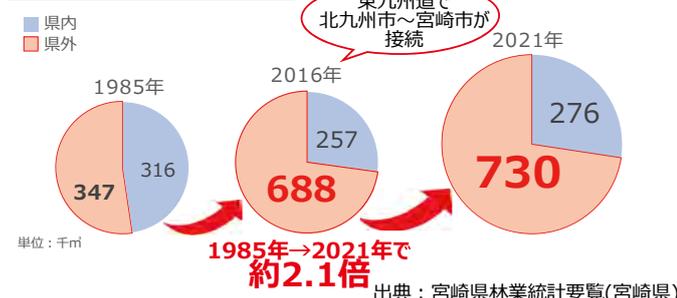
宮崎県の製材品の出荷量 全国ランキング

	1985年	1999年	2010年	2020年	2024年
1位	北海道	北海道	広島県	宮崎県 908千㎡	広島県
2位	静岡県	広島県	北海道	広島県	宮崎県 896千㎡
3位	広島県	福島県	宮崎県 701千㎡	茨城県	北海道
4位	和歌山	愛媛県	茨城県	北海道	愛媛県
5位	福島県	宮崎県 719千㎡	熊本県		
...					
17位	宮崎県 663千㎡				

1999年から26年間連続でトップ5入り

出典：木材統計調査（農林水産省）

宮崎県製材品出荷先別出荷量

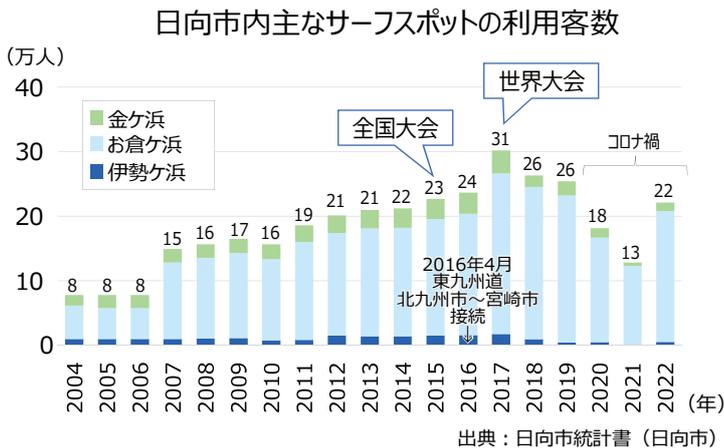


地域観光への貢献

～サーフィン客の増加・クルーズ船バスツアーの充実～

- 東九州道の整備により、宮崎県では海岸線に沿って点在するサーフスポットへのアクセスが向上し、日向市のサーフスポットを訪れる人数が増加しています。
- クルーズ船が停泊する港から乗客用に開催されるバスツアーでは、東九州道による移動時間の短縮により、細島港から宮崎市までの所要時間が約37分減少するなど、行先の拡大や滞在時間の増加が可能となりました。

宮崎県内のサーフスポットへのアクセスが向上



宮崎の波に魅了され、他県から移住しました。宮崎には近隣の地域だけではなく、福岡や大阪など全国から多くのサーファーが来ており、東九州道を利用して県内各地のサーフスポットを巡る人も多いです。県南部のアクセスが悪かったスポットもアクセスが向上し、人気が出ています。

宮崎県在住 サーフィン移住経験者



クルーズ船停泊港から出発するバスツアーの内容が充実

東九州地域港湾のクルーズ船寄港数



港湾	寄港数(回/年)		伸び率 (②/①)
	①2011～2013 平均	②2023～2024 平均	
中津湾	0.7	1.0	1.5
別府湾	17.3	26.5	1.5
佐伯港	0.0	0.5	-
細島港	3.3	8.0	2.4
宮崎港	0.7	1.5	2.3
油津港	4.7	13.0	2.8

細島港、油津港の伸びが大きい！

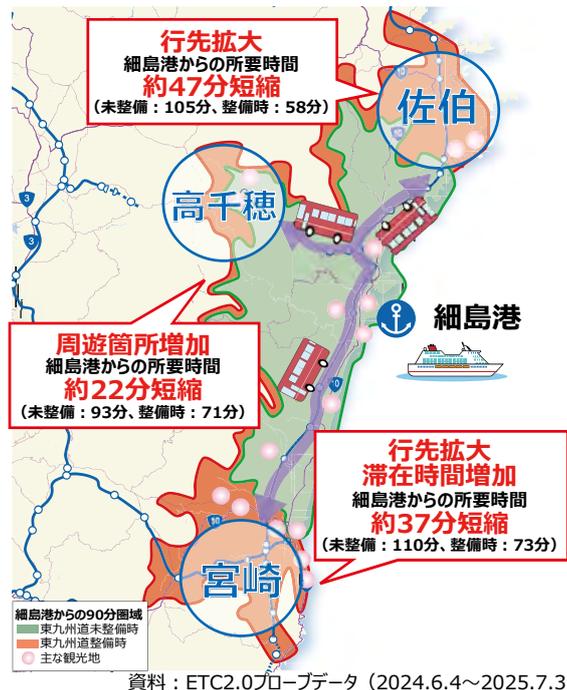
出典：九州クルーズレポート（九州地方整備局）
※中津港、別府港、佐伯港、細島港、宮崎港、油津港を対象

東九州道の開通により、高千穂峡付近の神社等の周遊箇所の増加や、宮崎方面に無理のない行程で行くことができるようになりました。また、近年は佐伯方面も行先に追加でき、バスツアーの選択肢が拡大しています。

日向市



細島港からの90分圏域とバスツアー状況



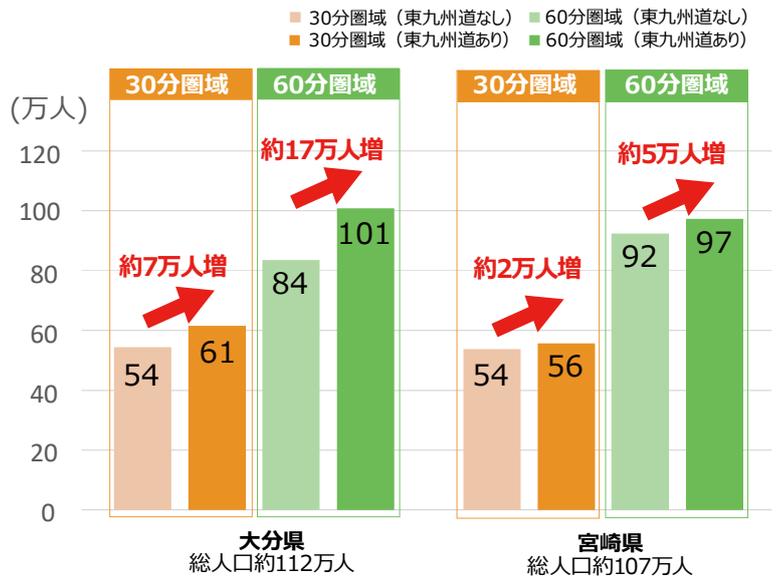
地域医療への貢献・リダンダンシー機能 ～命を守る高速道路・代替路線としての活躍～

- 東九州道を利用することで、大分県・宮崎県の30分以内の搬送可能人口が約9万人増加し、60分以内の搬送可能人口が約22万人増加しました。
- 2023年7月の豪雨による土砂災害に伴う大分道通行止め及び、2024年8月の地震による落石に伴う国道220号通行止めでは、代替路として役割を果たしました。

救急搬送に高速道路を利用



第三次救急医療機関30分・60分カバー圏域人口



出典：国勢調査(2020年) (総務省)・NITASをもとに作成

小倉の病院に上毛町から搬送する場合など、救急車が東九州道を通行します。東九州道のおかげで命が助かった事例があります。福岡県



災害時に活かしたリダンダンシー（代替路線）機能

2023年7月 大分道通行止め



通行止区間：大分道 朝倉IC～日田IC (上下線)
 通行止期間：2023年7月10日(月) 6:05
 ～7月15日(土) 22:02 (約5日16時間)



2024年8月 国道220号通行止め



通行止区間：国道220号 日南市大字宮浦～日南市大字風田 (延長 約11.2 km)
 通行止期間：2024年8月8日(木) 16:40頃
 ～8月24日(土) 18:00 (約16日1時間)



4車線化工事及びミッシングリンク解消に向けて ～さらなる利便性向上のために進化する東九州道～

- 高速道路ネットワークの更なる安全安心と快適な道路空間を目指し、東九州道の4車線化事業を推進しています。4車線化により、安全性向上、災害時の早期交通確保などの効果が期待され、東九州道の利便性が向上します。
- 現在、未開通区間(ミッシングリンク)となっている日南東郷IC(宮崎県)～志布志IC(鹿児島県)の整備が進められており、同路線の開通により交通の利便性が向上し、沿線地域の活性化につながることが期待されます。

更なる安心安全へ！4車線化工事中！



4車線化で期待される効果

・安全性の向上

4車線化前



4車線化後



中央分離帯が設置されたことにより、安全性が向上して円滑な通行を確保

東九州道 死傷事故率



※NEXCO西日本調べ
集計期間：2020年～2024年NEXCO西日本管理区間のみを集計

・災害時の早期交通機能確保

4車線区間では、上下線のいずれかが被災しても残る車線を対面通行とすることで、早期に交通機能を確保し、復旧支援や緊急物資運搬等に大きく貢献できます。

・暫定2車線区間

2018年7月 九州豪雨による東九州道通行止め

被災確認から通行止め解除まで **約1か月**

被災状況



復旧作業状況



・4車線区間

2024年8月台風10号による大分道通行止めの事例

被災確認から通行止め解除まで **約4日** (3車線で運用)

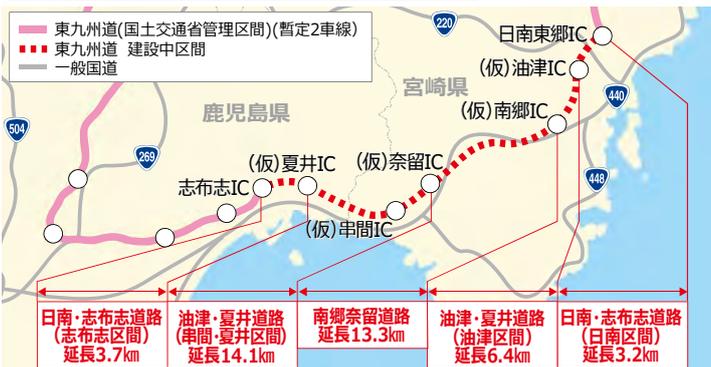
被災状況



復旧作業状況



ミッシングリンクの解消に向けて



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の構築や、医療施設へのアクセス向上、広域周遊観光ルート形成による観光支援などが期待されます。