

東九州自動車道の 開通と九州経済

2014年5月15日



公益財団法人九州経済調査協会
KYUSHU ECONOMIC RESEARCH CENTER

調査研究部 主任研究員 大谷友男

本日の報告内容

1. 東九州自動車道の概要と
高速交通体系整備における東西格差
2. 東九州自動車道開通への期待と対応
～宮崎県が実施したアンケート結果から～
3. 東九州自動車道の開通と
九州経済活性化に向けた論点

1. 東九州自動車道の概要と 高速交通体系整備における東西格差

東九州自動車道の概要

2014年4月現在の開通区間

- 北九州～行橋
- みやこ豊津～椎田南
- 宇佐～佐伯
- 蒲江～清武南
- 曾於弥五郎～鹿児島（加治木）

北九州～宮崎（清武南）が
今年度中に開通予定

※椎田南～豊前のみ2016年春まで未開通

宮崎～鹿児島については
計画中の区間もあり



注) ・須美江インターチェンジと門川インターチェンジは、延岡方面への入口及び延岡方面からの出口専用。
・括弧内の年度は公表されている開通目標年度

平成26年12月現在

資料) 宮崎県

東九州自動車道開通により どう変わるか？

未開通区間の開通により、全区間で3時間弱の時間短縮効果

<主要区間の短縮効果>

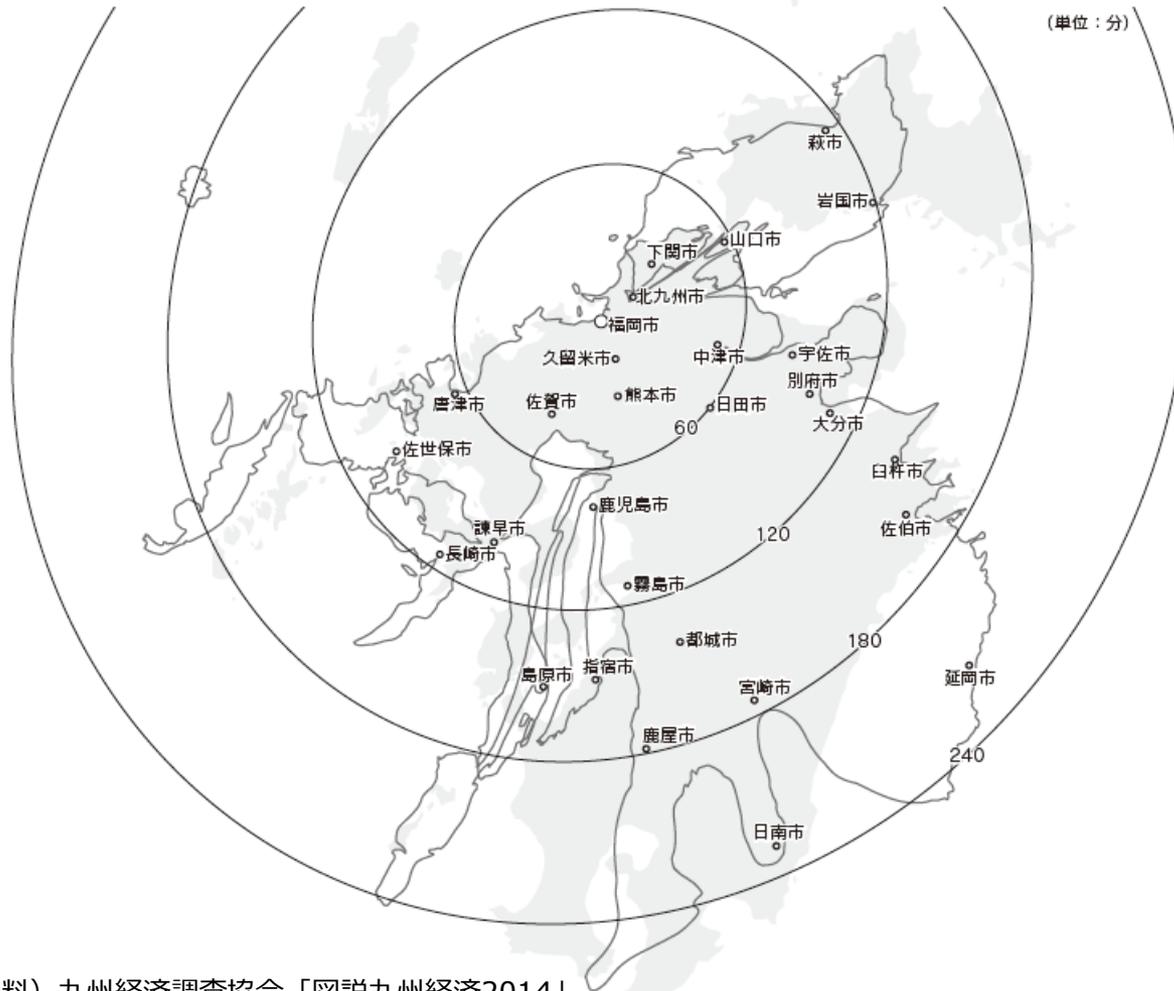
- 北九州～大分 2時間33分→1時間55分（約40分短縮）
- 大分～宮崎 4時間33分→3時間36分（約1時間短縮）



注) 平成22年道路交通センサスをもとに作成
資料) 国土交通省九州地方整備局

九州の時間距離図の「ゆがみ」是正へ

福岡からの時間距離図（2013年9月現在）



資料) 九州経済調査協会「図説九州経済2014」

高速交通体系整備にみる東西格差

	北九州～大分～宮崎～鹿児島	北九州～福岡～熊本～鹿児島
昭和46 (1971)		九州道 植木～熊本が九州初の高速道路として開通
昭和55 (1980)		九州道 八代以北が高速道路でつながる (※一部区間は現在の北九州都市高速を利用)
昭和56 (1981)		九州道 鹿児島北～えびのが開通
平成元 (1989)	大分道 日出～別府が開通 東九州道区間としては初開通	九州道 八代～人吉が開通 九州道の未開通区間は人吉～えびのだけに
平成2 (1990)	延岡南道路 延岡南～門川が開通 宮崎県で初開通 (但し、国道バイパスとして)	
平成7 (1995)		九州道 人吉～えびのが開通 (※2車線) →九州自動車道、全線開通
平成8 (1996)		九州クロスハイウェイの完成 (九州の県庁所在地が高速道路でつながる)
平成14 (2004)		九州新幹線 部分開通
平成22 (2011)		九州新幹線 全線開通
平成26 (2014)	東九州道 北九州～大分～宮崎が一部区間を残し開通 (2014年度) 予定	

2. 東九州自動車道開通への期待と対応 ～宮崎県が実施したアンケート結果から～

東九州自動車道開通の影響を調査

- 宮崎県では、東九州自動車道開通により、県内の産業や交通体系にどのような影響がもたらされるか調査を実施
- アンケート調査ならびに県内外の企業等へヒアリング調査を展開中
- アンケートは、全事業者、観光事業者、物流事業者を対象に3種類実施
(調査期間：2013年12月～2014年1月)

全事業者 アンケート

- 宮崎県内の従業員20人以上の事業所
- 福岡（北九州・京築）、大分、鹿児島、山口、愛媛、高知の企業のうち宮崎県の企業等と取引のある企業
- 計3,086通発送、1,228通回答（回答率：39.8%）

観光事業者 アンケート

- 宮崎県内のホテル・旅館等の宿泊施設、道の駅などの集客施設
- 458通発送、176通回答（回答率：38.4%）

物流事業者 アンケート

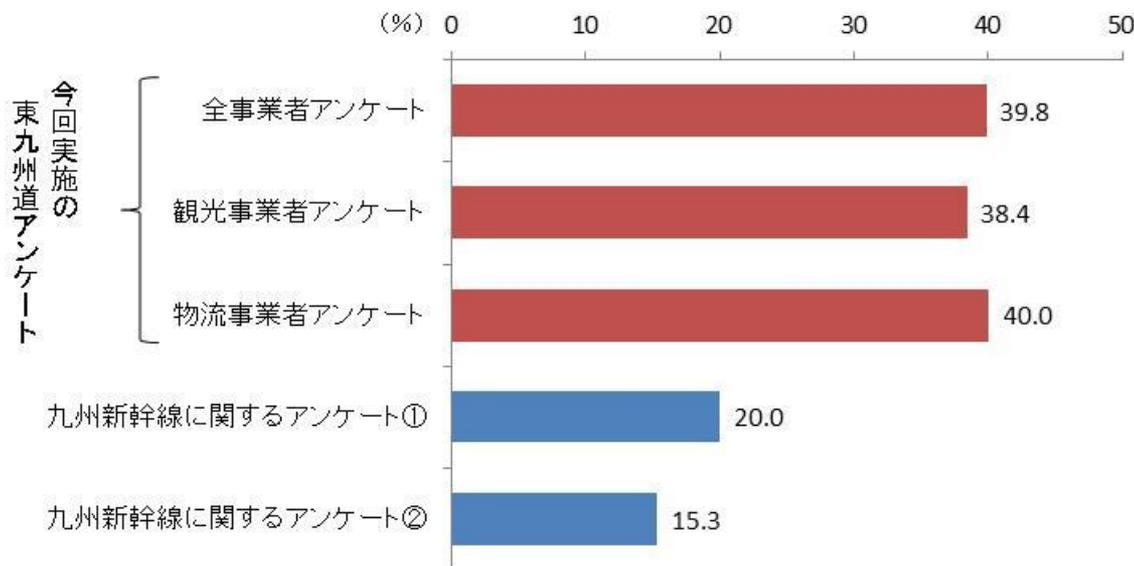
- 宮崎県トラック協会加盟の事業所
- 413通発送、165通回答（回答率：40.0%）

特筆すべきは回収率の高さ

- 3種類のアンケートはいずれも40%近い回収率
- 通常、企業対象のアンケートを行った場合、回収率は20%いけば高水準



東九州自動車道の開通に対する関心の現れ

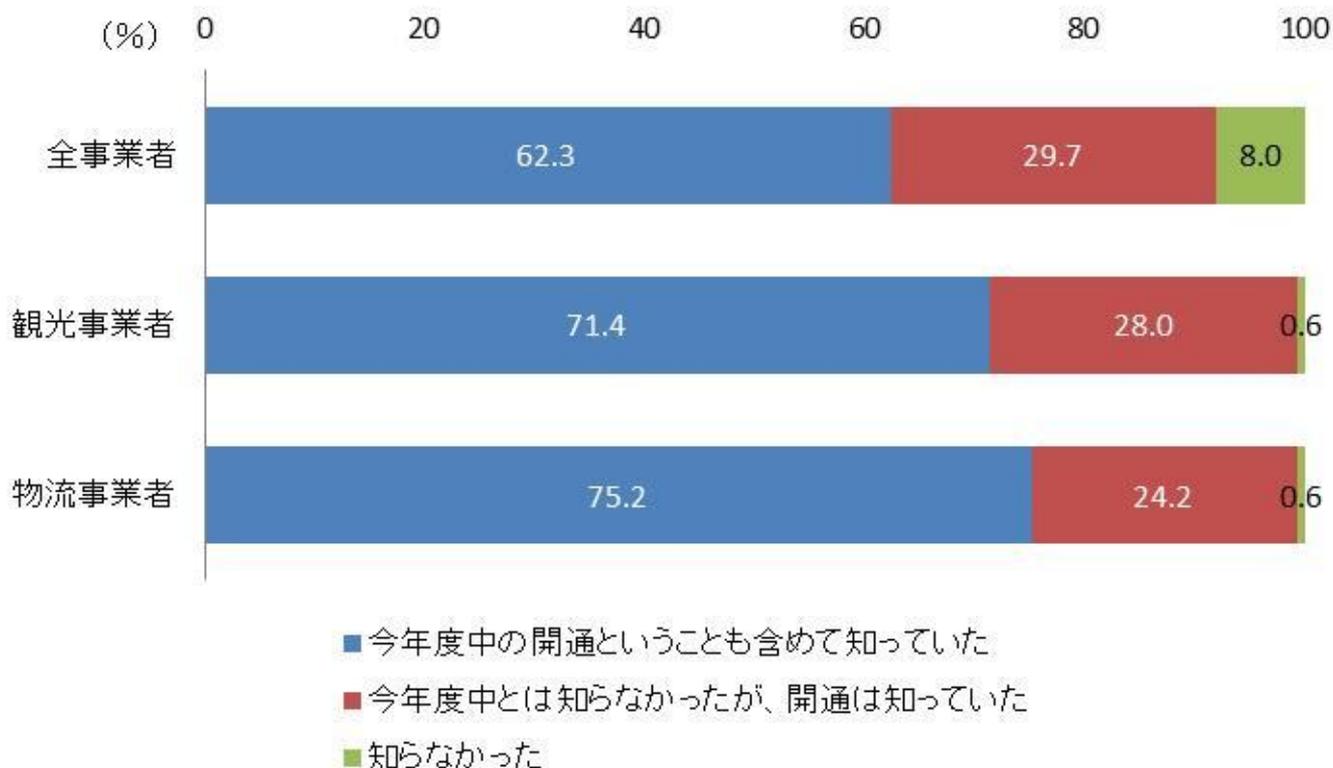


開通の高い認知度（宮崎～延岡）

- 今年度中の「宮崎～延岡」開通は、7割程度が開通時期まで認知

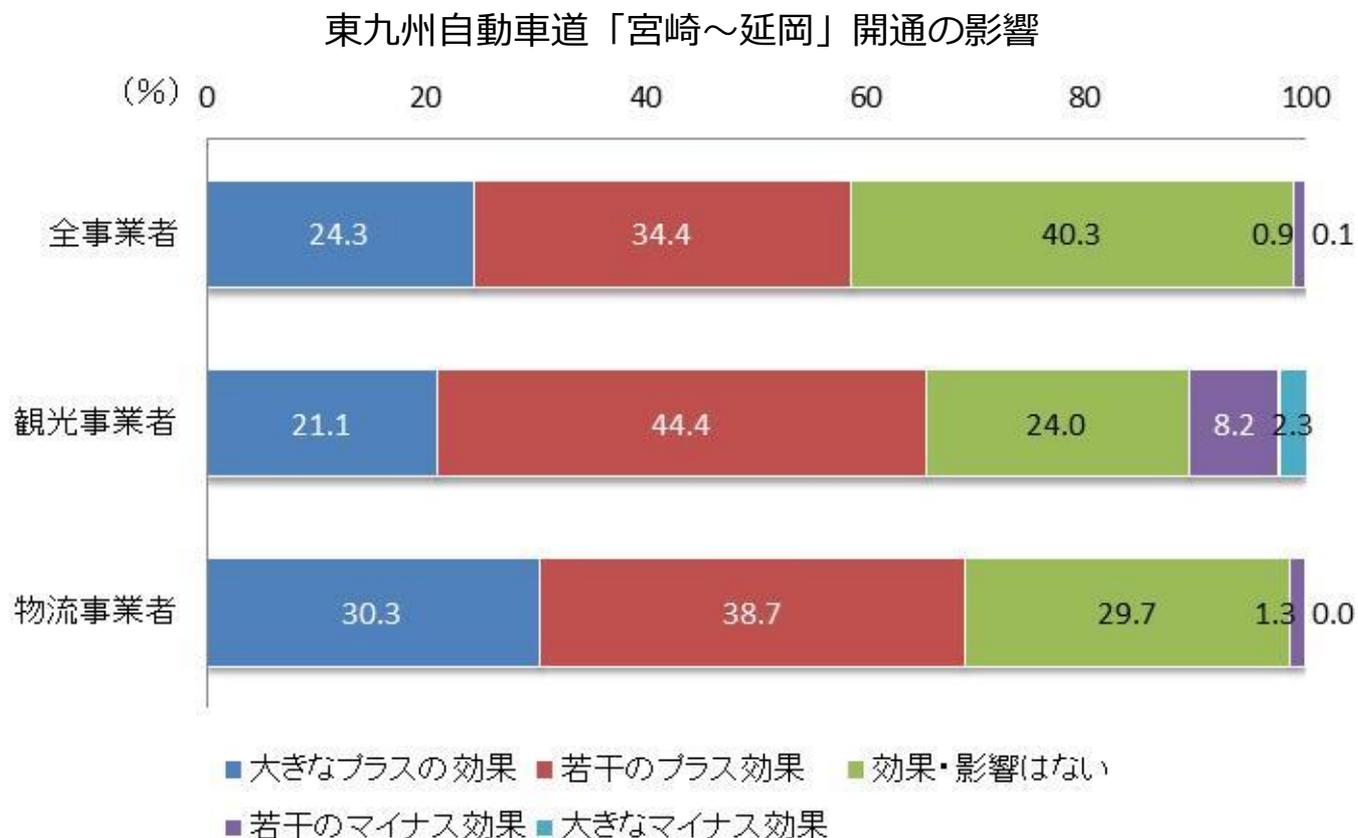
※ アンケート発送時は、3月16日の開通決定前

東九州自動車道「宮崎～延岡」開通の認知度



開通効果も高評価（宮崎～延岡）

- 6割程度の事業者が、東九州自動車道の開通をプラス評価
- 大きなプラス+若干のプラス=
全事業者：58.7% 観光事業者：65.5% 物流事業者：69.0%

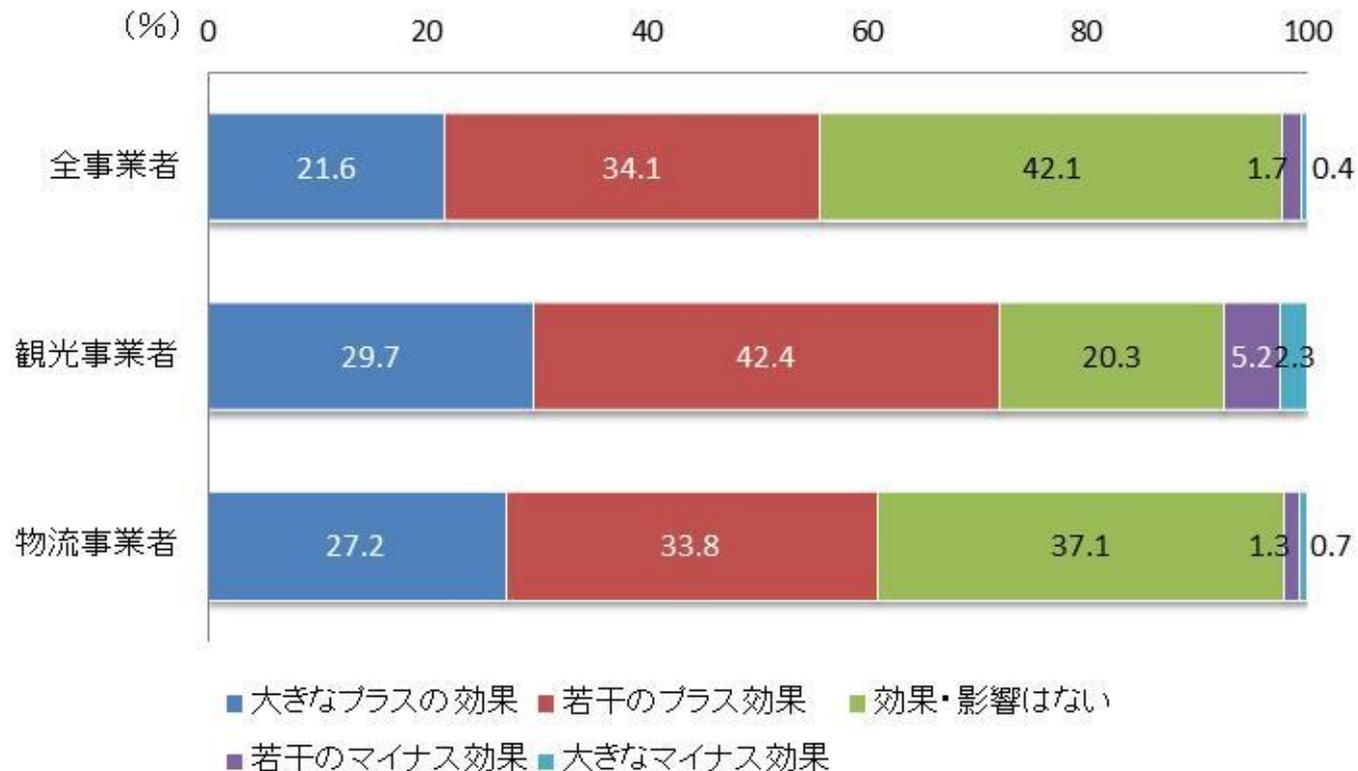


開通効果も高評価（宮崎～大分～北九州）

- 観光事業者では県外からの集客につながる宮崎～大分～北九州に期待
- 大きなプラス+若干のプラス=

全事業者：55.7% 観光事業者：72.1% 物流事業者：61.0%

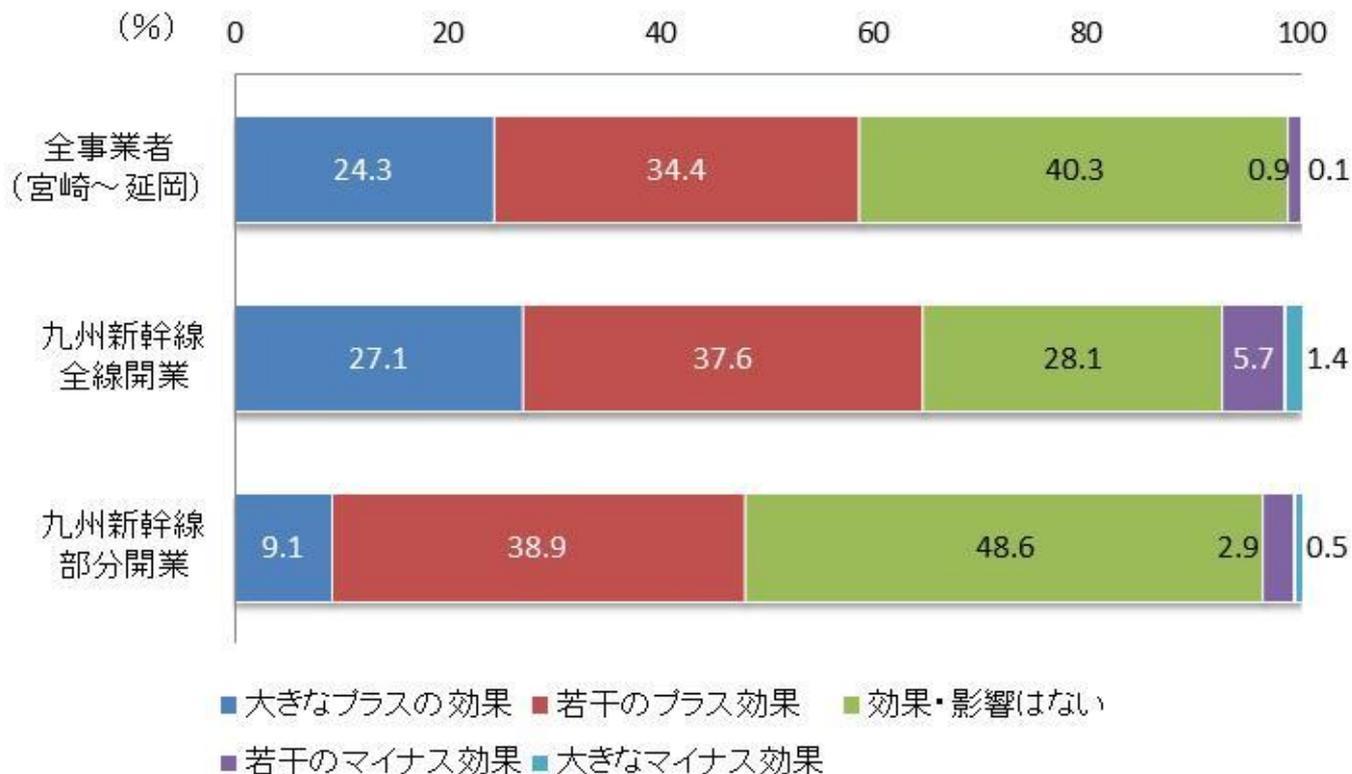
東九州自動車道「宮崎～大分～北九州」開通の影響



九州新幹線全線開業並みの期待

- プラス効果とする回答率は、新幹線沿線（福岡、熊本、鹿児島）の企業を対象に九州新幹線全線開業の効果を訪ねたときと同水準

東九州自動車道開通の影響と九州新幹線開業の影響との比較

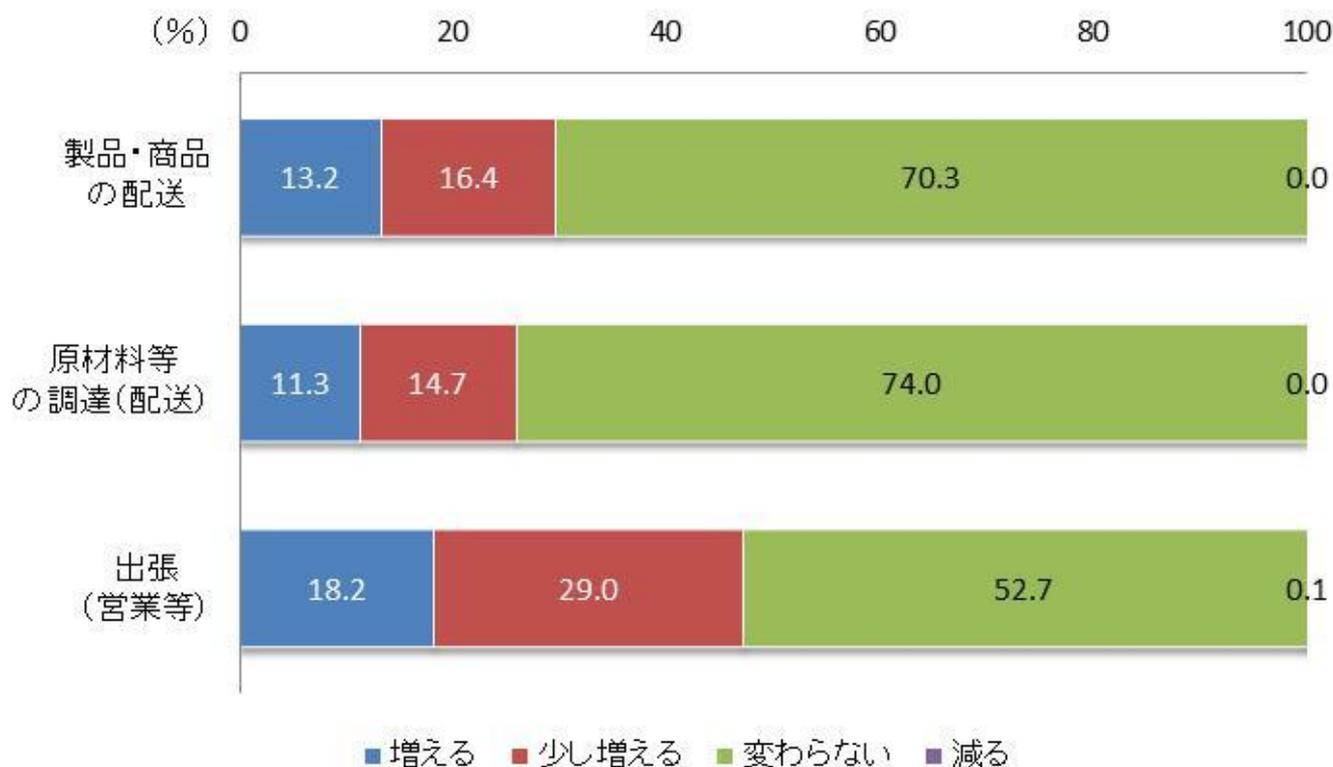


注) 九州新幹線の開業効果については、九経調「九州経済調査月報」2010.3「九州新幹線全線開業による企業活動への影響」より引用

整備が進めば利用は増える

- いずれの利用目的でも、整備の進捗にあわせて利用頻度は上がる見通し
- 宮崎～大分～北九州でも、宮崎～日南～鹿児島でも、ほぼ同様の結果

宮崎～延岡の開通による東九州自動車道の利用頻度の増減見通し



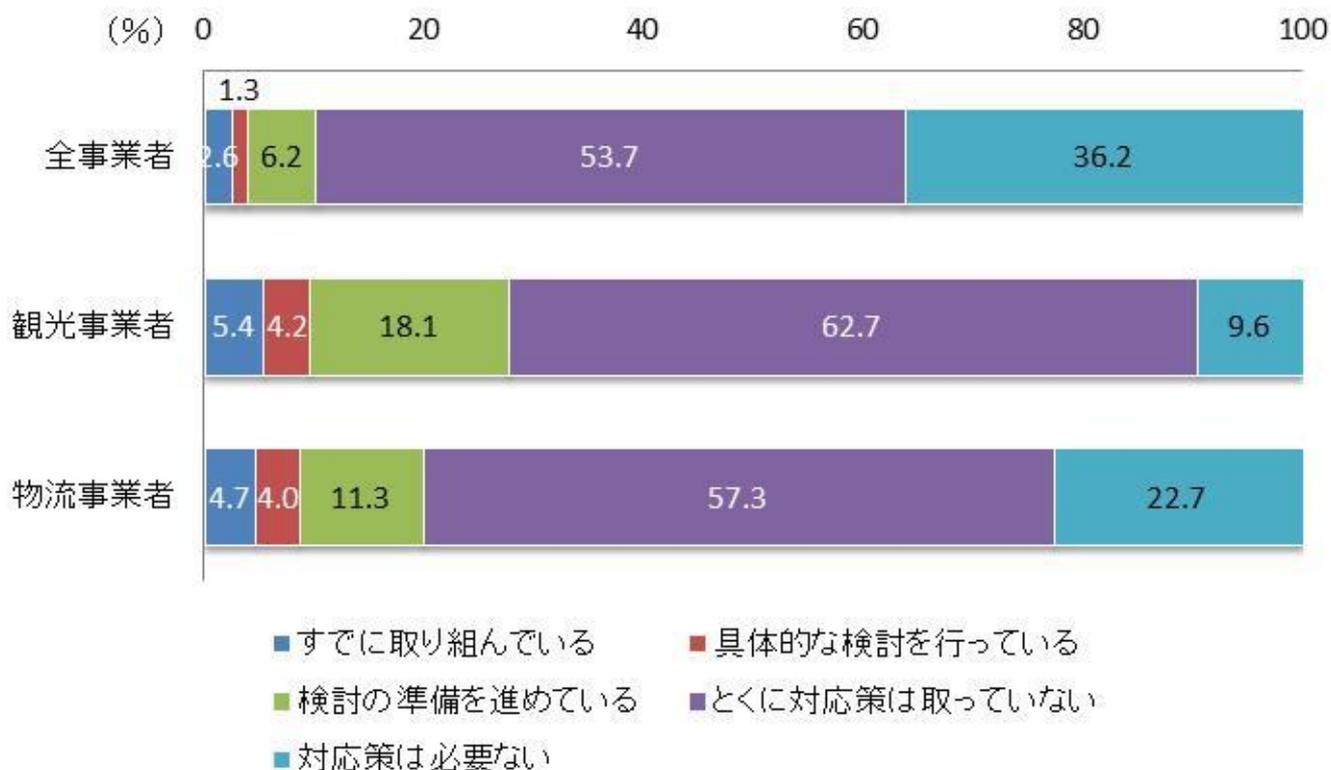
期待はするけど取組は・・・

- 開通に向けた取組はほとんど展開されていない状況

- 対応策は取っていない+対応策は必要ない=

全事業者：89.9% 観光事業者：72.3% 物流事業者：80.0%

東九州自動車道「宮崎～延岡」開通に向けた対策の状況



- 東九州自動車道の開通に対しては高い認知度
- 開通効果に対しても、九州新幹線全線開業と同等以上の高い期待
- 一方で、開通に向けた取組は極めて低調



開通の効果を高めるためには
地域や企業の取組が肝心
(何もしなかったら効果は限定的)

3. 東九州自動車道の開通と 九州経済活性化に向けた論点

東九州自動車道開通がもたらすもの

- ①九州と本州とを結ぶ物流・人流の大動脈である関門海峡と東九州軸が一体となること
- ②東九州軸と西九州軸が繋がることで、循環型の高速交通体系が確立すること
- ③東九州に位置する主要都市間の時間距離が日帰り圏（概ね1時間30分程度）で繋がること



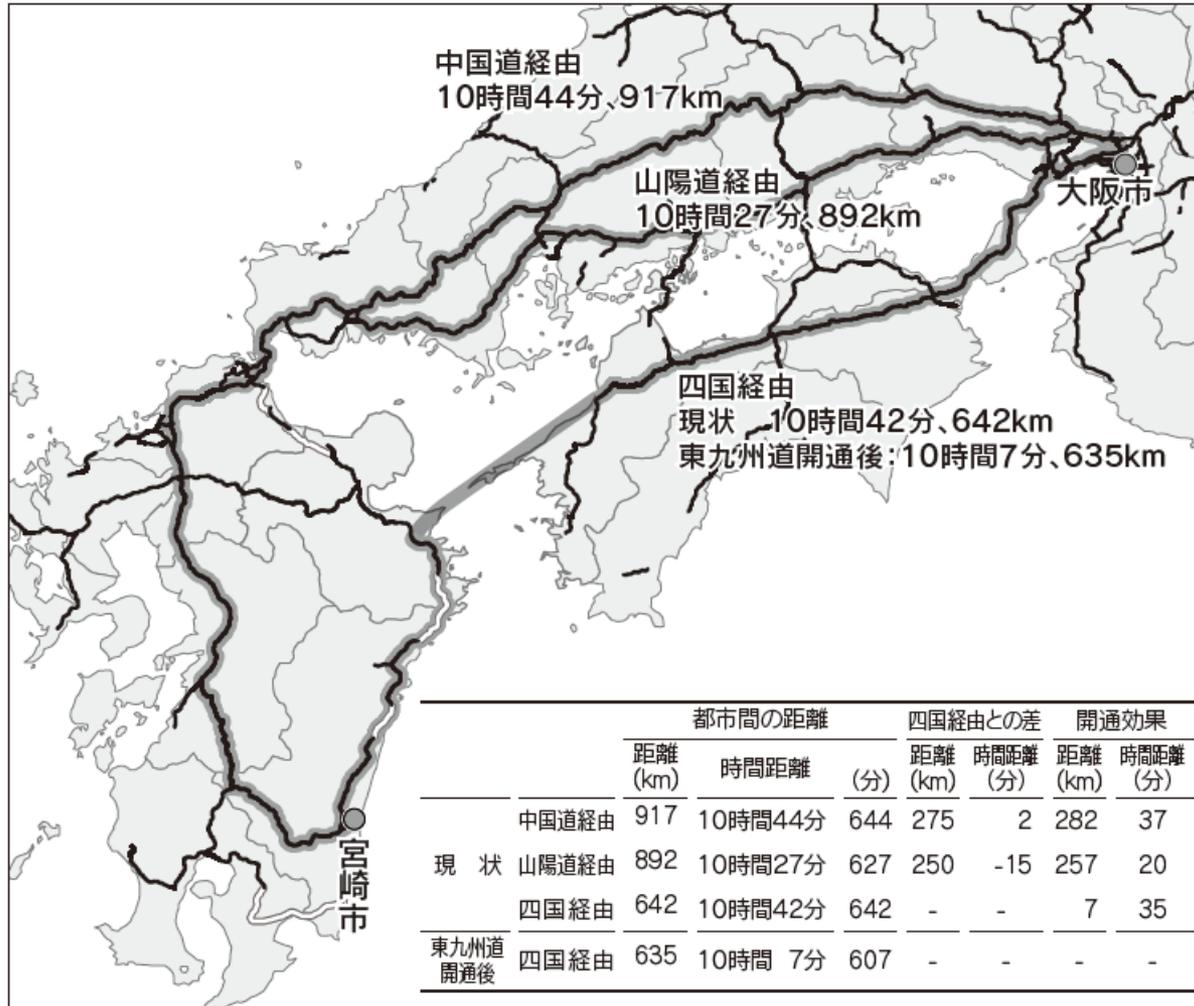
今後の物流・人流の活発化の起爆剤に

東九州自動車道開通がもたらすもの

- 大分のポジション変化の可能性
 - 東九州における「扇の要」に
四国を經由した関西へのネットワーク拠点への可能性
産業構造の類似した北九州とのネットワーク強化による効果への期待
- 延岡のポジション変化の可能性
 - 「陸の孤島」からの脱却と同時に、大分・宮崎の板挟みに
- 東九州内部での交流拡大による影響
 - 生活圏や企業取引圏の広域化による再編や競争（需要の奪い合い）
同時に交流拡大による新たな需要創造の可能性

四国経由による関西とのネットワーク

宮崎市～大阪市の距離（ルート比較）



資料) 九州経済調査協会「九州経済調査月報 2014年5月号」

東九州自動車道開通がもたらすもの

- 外部需要の取り込み
 - 新たな域外需要の取り込みと需要の域外流出の両面
経済規模を考えると「西>東」であり、「流入>流出」への期待
- 取引機会の拡大
 - 北部九州の自動車、電機等との取引拡大の可能性
農水産物の販路拡大のチャンス（鮮度が命）
メディカルバレー構想（大分・宮崎）の深化への期待

ご静聴ありがとうございました