

社会資本整備審議会 道路分科会  
第6回 国土幹線道路部会

# 今後の国土の幹線となる道路に関する 制度等のあり方について

平成25年3月22日

安心・活力・発展の大分県



大分県「応援団“鳥”」めじろん



日本一のおんせん県おおいた 味力も満載

# 今後の国土の幹線となる道路に関する制度等のあり方について

---

## 1 はじめに

九州のすがた

## 2 幹線道路ネットワークのあり方について

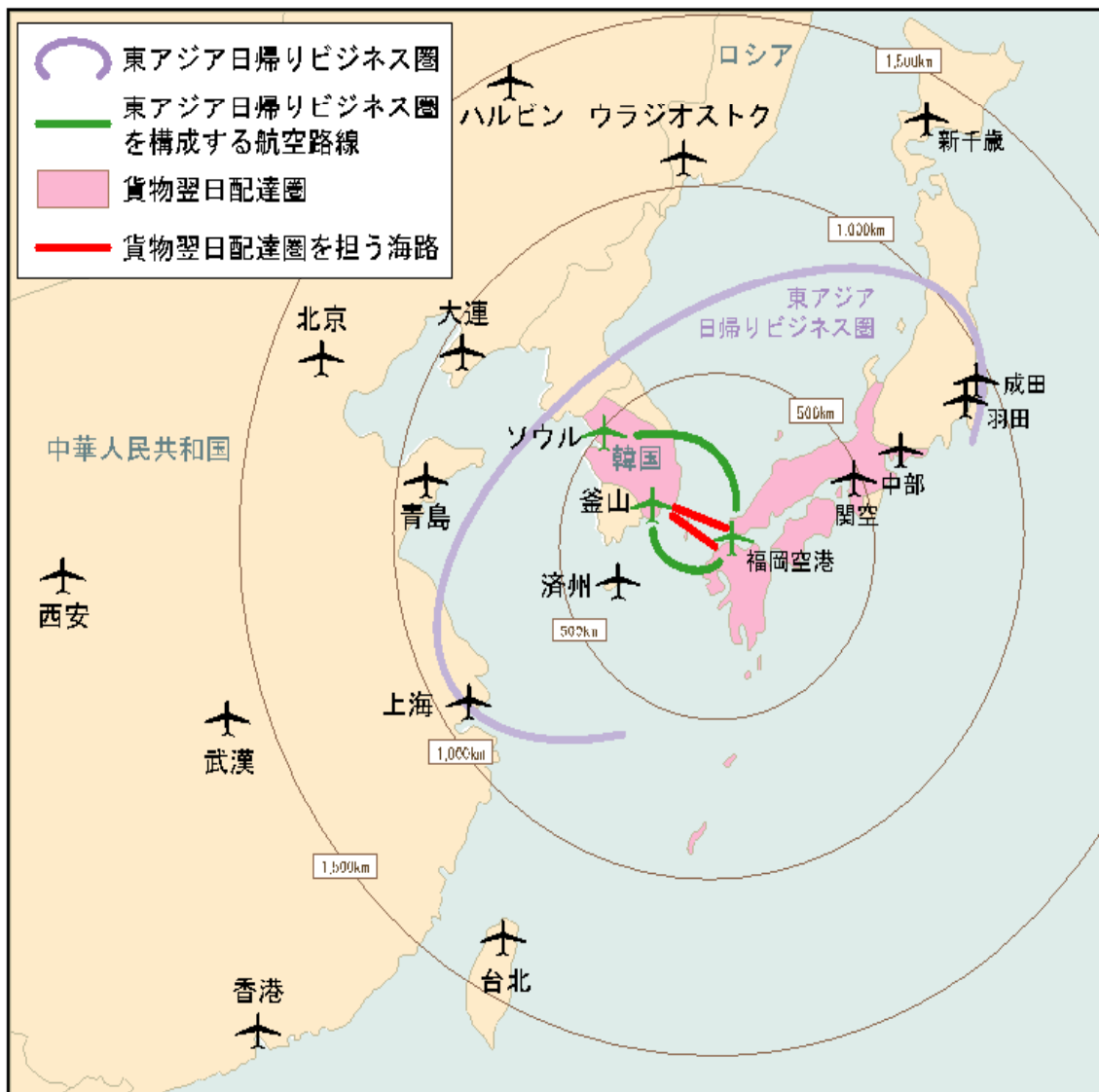
3つの視点

## 3 料金制度、維持管理・更新、手続きのあり方について

## 4 まとめ

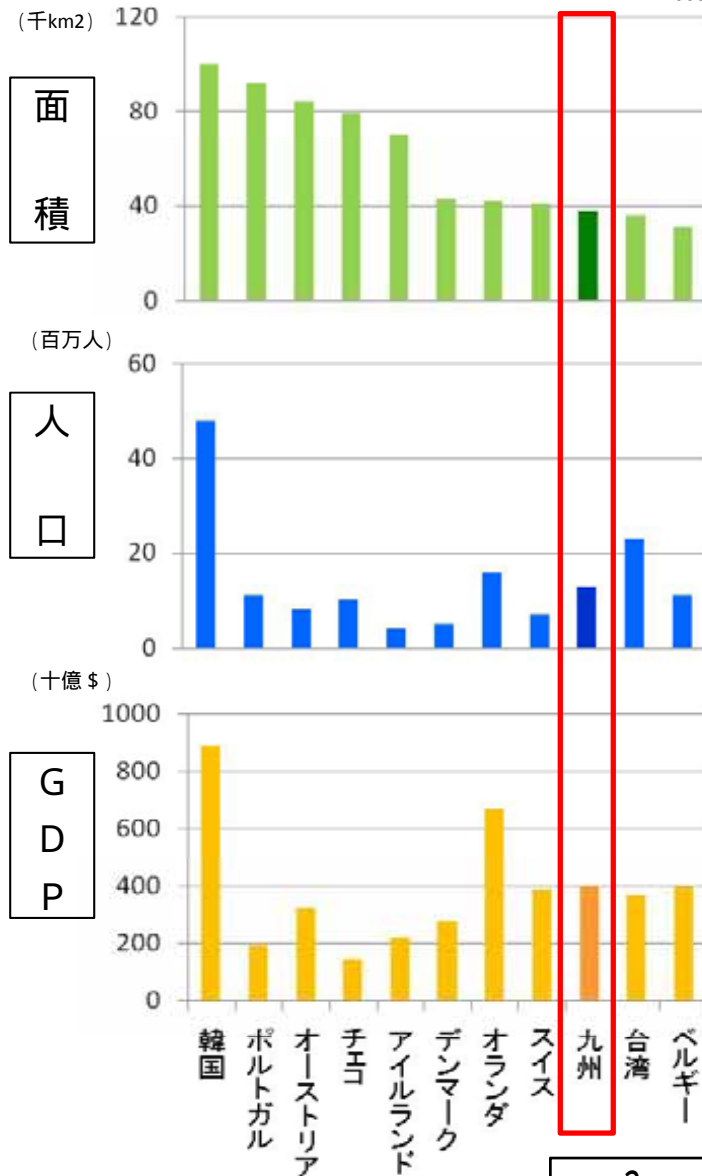
# 1 はじめに (1) 九州のすがた ~ アジアに近い九州 ~

【東アジアに近接する九州地方】



【九州と諸外国との面積・人口・GDPの比較】

2006(H18)



出典:九州ブロックの社会資本重点整備方針(参考資料) (2009(H21).9)

( 1 ) 九州のすがた ~ フードアイランド九州 ( 日本の食料基地 ) ~

佐賀県



のり類(全国1位)

福岡県



イチゴ(全国2位)

大分県



カボス(全国1位)



干し椎茸(全国1位)

長崎県



びわ(全国1位)



アジ、サバ(全国1位)

全国トップクラスの  
の主な産出品



サフラン(全国1位)



ヒラメ養殖(全国1位)

熊本県



トマト(全国1位)



スイカ(全国1位)

農業生産額  
全国の約2割

宮崎県

スイピー(全国1位)



鶏肉(全国1位)



キュウリ(全国1位)

鹿児島県



肉用牛(全国1位)



豚(全国1位)

出典:国土交通省  
九州地方整備局

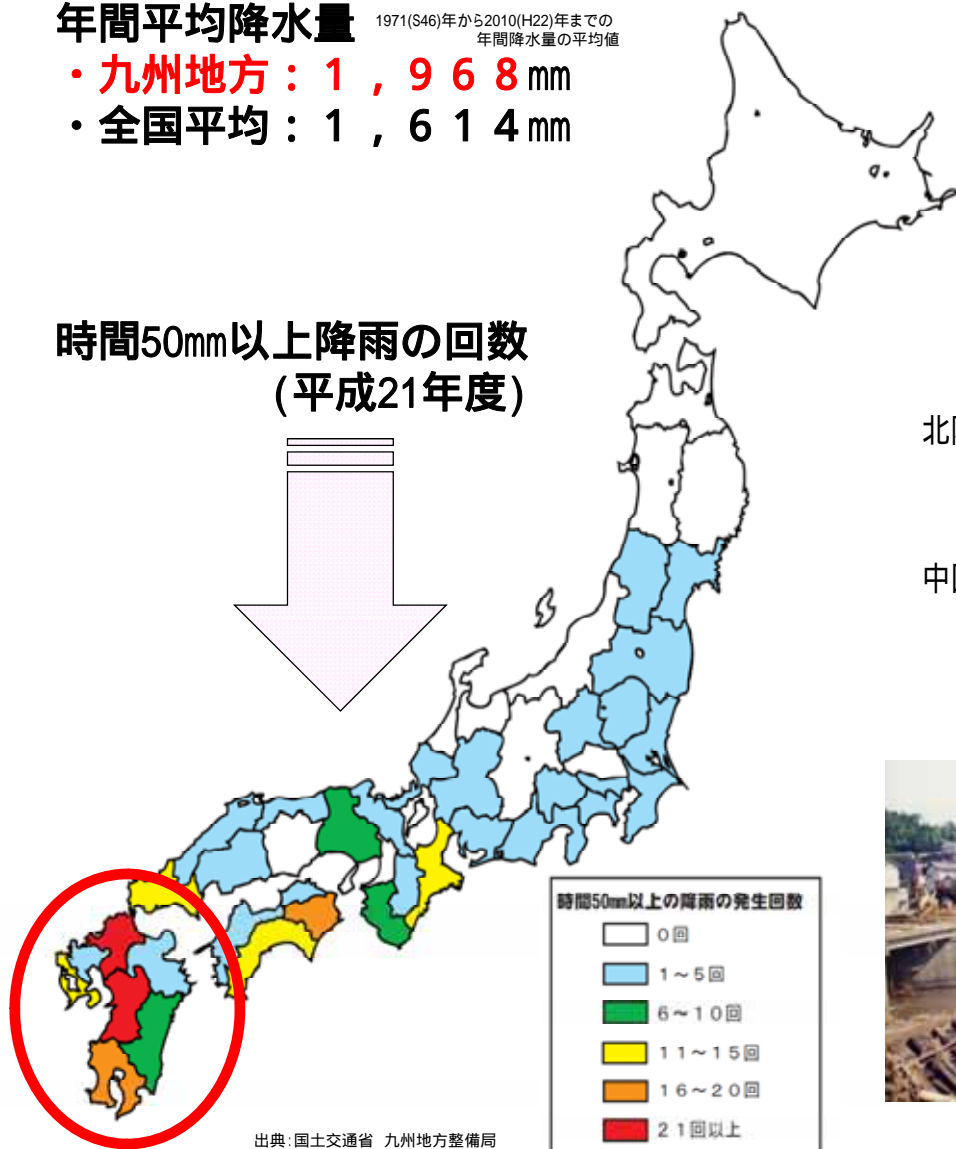
# (1) 九州のすがた ~ 気象の特徴 災害常襲地帯 ~

九州地方は、年間降水量や集中豪雨、台風の上陸回数が多い地域である

年間平均降水量 1971(S46)年から2010(H22)年までの年間降水量の平均値

- ・九州地方：1,968mm
- ・全国平均：1,614mm

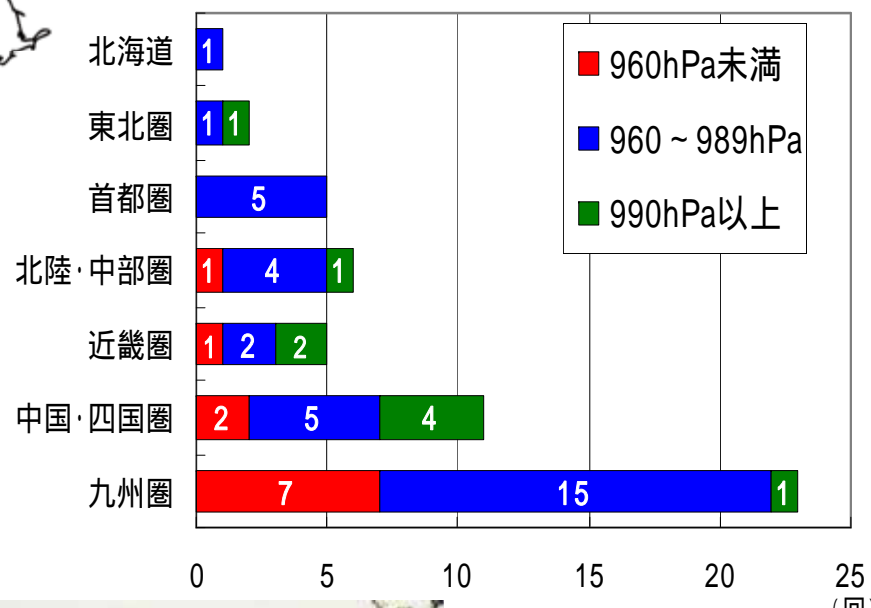
時間50mm以上降雨の回数  
(平成21年度)



出典：国土交通省 九州地方整備局

台風上陸数（圏域別）(1991(H3)年~2008(H20)年)

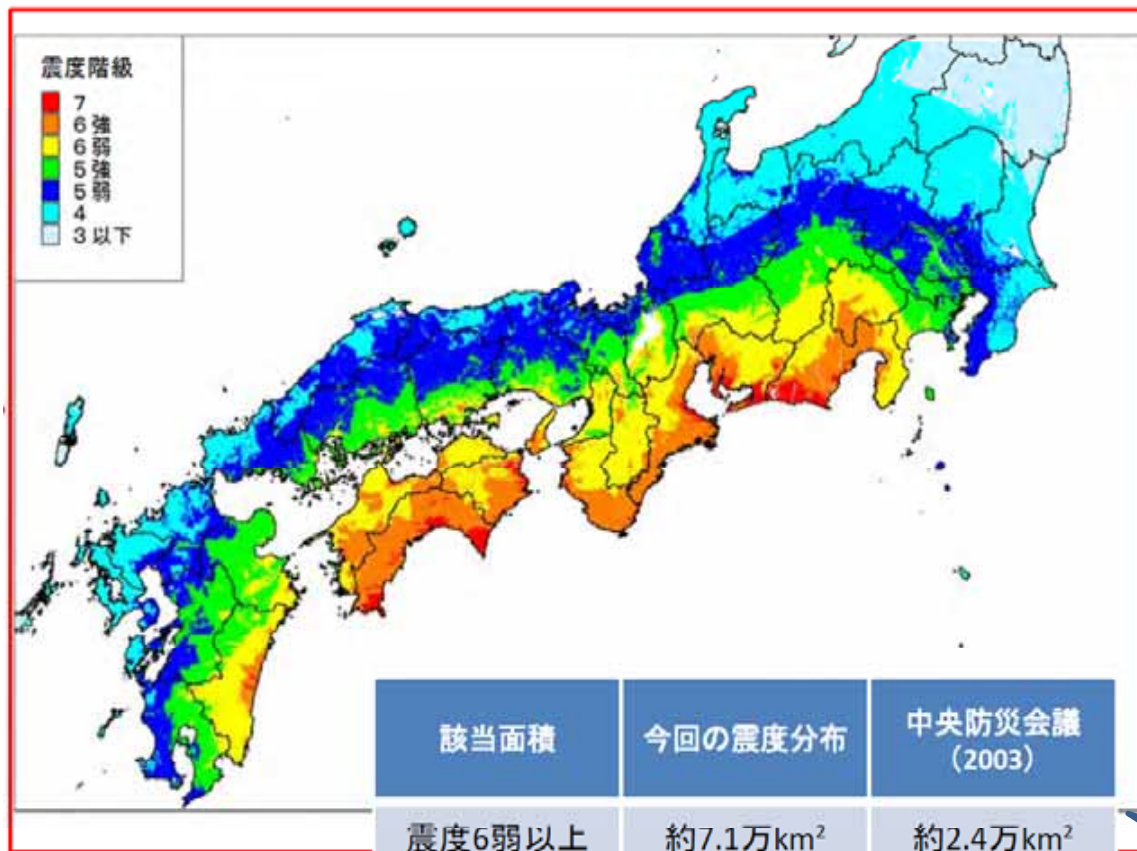
台風の上陸数は他ブロックの2~5倍



【各地の被災状況】

# (1) 九州のすがた ~ 南海トラフ巨大地震の影響 ~

【震度分布図】



該当面積	今回の震度分布	中央防災会議 (2003)
震度6弱以上	約7.1万km <sup>2</sup>	約2.4万km <sup>2</sup>
震度6強以上	約2.9万km <sup>2</sup>	約0.6万km <sup>2</sup>
震度7	約0.4万km <sup>2</sup>	約0.04万km <sup>2</sup>

【地震発生時の津波高・被害想定】

## 大分県

- ・最大津波高: 15m
- ・最大全壊棟数: 31,000棟
- ・最大死者数: 17,000人

大分県の詳細なシミュレーションによる最大津波高は13.5m

## 宮崎県

- ・最大津波高: 17m
- ・最大全壊棟数: 83,000棟
- ・最大死者数: 42,000人

南海トラフ地震により、広範囲で  
甚大な被害が発生

関東から四国・九州にかけて強い揺れが想定

## 2 幹線道路ネットワークのあり方について

---

### 3つの視点

#### 「生活の道」としての機能

通勤圏の拡大・買い物等、日常生活の利便性向上

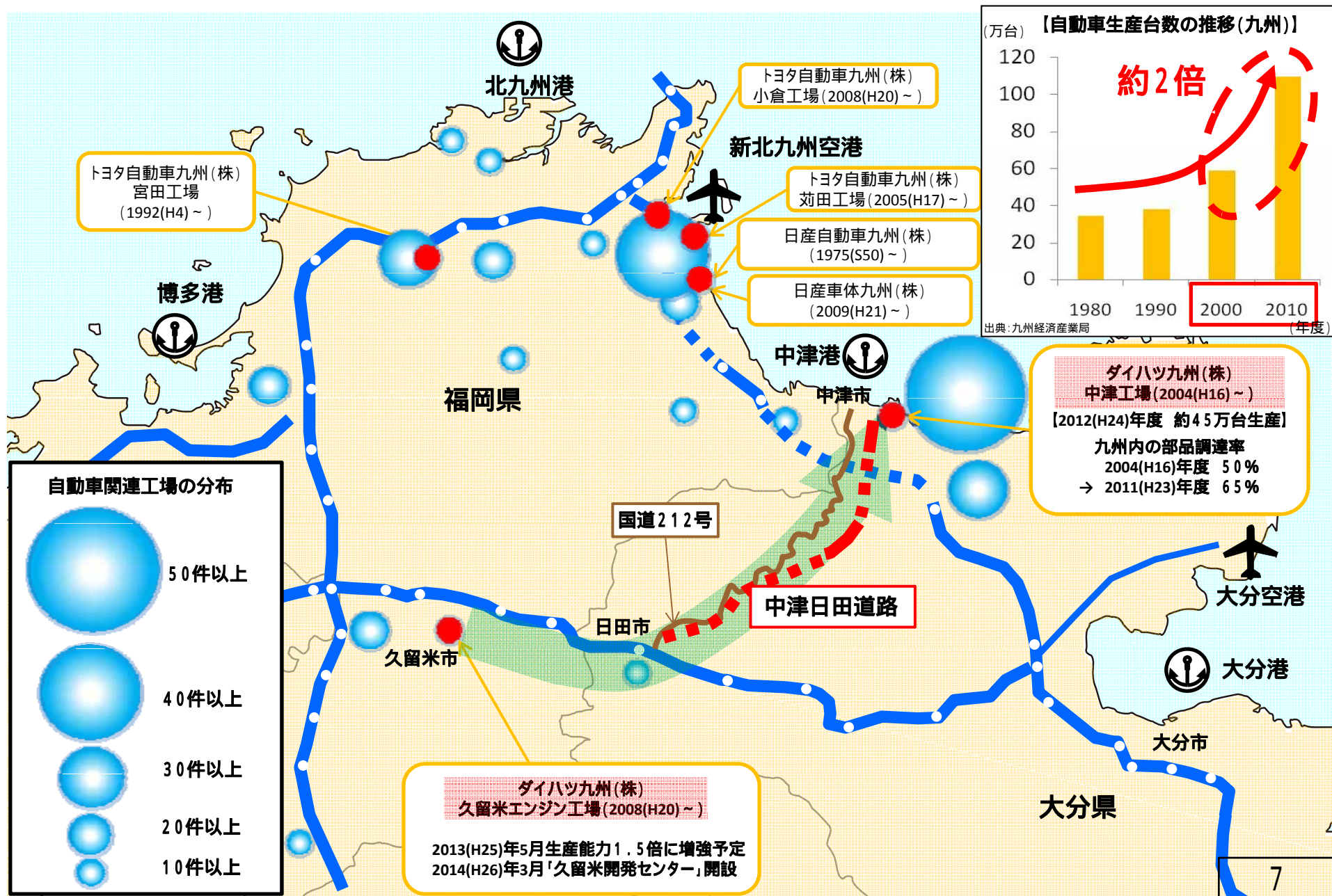
#### 「活力の道」としての機能

産業・経済・観光・文化等の発展を支える基盤

#### 「命の道」としての機能

防災・減災、救急救命活動を支える屋台骨

# (1) 「活力の道」 ～ 北部九州における自動車産業の集積 ～





# (1) 「活力の道」 ～ 大分県における企業の進出事例 ～



1 1971(S46) 大分空港 供用開始

1982(S57) 大分キャノン 安岐町進出  
・デジタルカメラ 等

2 1991(H3) 大分空港道路 開通

1999(H11) 大分キャノンマテリアル 杵築市進出  
・プリンタ関連製品 等

3 1999(H11) 東九州道  
大分米良～大分宮河内間 開通  
2002(H14) 日出バイパス 開通

2005(H17) 大分キャノン大分事業所 進出  
2007(H19) 大分キャノンマテリアル大分事業所 進出

[参考] 高速道路等 供用年次 (図示区間)

路線名・区間	供用年次
九州横断自動車道	
九重～湯布院	1996(H8)
湯布院～別府	1989(H1)
速見～日出JCT	1994(H6)
別府～大分	1992(H4)
大分～大分光吉	1996(H8)
大分光吉～大分米良	1996(H8)
東九州自動車道(A'含み)	
宇佐～院内	1994(H6)
院内～速見	1993(H5)
大分米良～大分宮河内	1999(H11)
大分宮河内～津久見	2001(H13)
津久見～佐伯	2008(H20)
蒲江～宮崎県境	2013(H25)
日出バイパス	2002(H14)
大分空港道路	1991(H3)

# (1) 「活力の道」 ~ 東九州メディカルバレー構想 ~

大分大学 医学部・工学部



立命館アジア太平洋大学



自動車産業

半導体産業

大分県

新産業都市

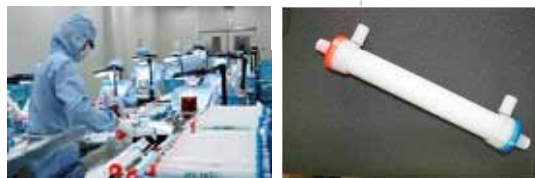
川澄化学工業(株)

血液回路  
血液バッグ製品 **日本No.1**



旭化成メディカル(株)

人工腎臓(ダイアライザー)  
**日本No.1 世界No.4**  
アフェレシス製品(血液浄化デバイス)  
白血球除去フィルター(セパセル)  
ウィルス除去フィルター  
**日本No.1 世界No.1**



医療機器産業  
**東九州メディカルバレー**

九州保健福祉大学



(株)東郷メディキット

血管用カテーテル  
透析用留置針  
静脈留置針 **日本No.1**



宮崎県

新産業都市

宮崎大学 医学部・工学部



# (1) 「活力の道」 ～ 観光振興（九州編） 周遊観光ネットワーク ～

外国人入国者の国・地域別の割合

法務省出入国管理統計年報（2011（H23）年）より

全国 714万人

韓国	中国	台湾	その他アジア	北米、欧州 その他
27%	19%	15%	17%	23%
アジア 77%				

九州 73万人

韓国	中国	台湾	その他アジア	北米 欧州 その他
62%	12%	11%	8%	7%
アジア 93%				

韓国、中国などアジア諸国  
をはじめとした  
海外からの観光客

九州にあふれる  
【自然・温泉・文化・食】を満喫  
そのためには  
周遊観光ネットワークの早期構築が必要



(1) 「活力の道」 ~ 観光振興 (大分県編) ~

日本一のおんせん県おおいた  みりよく 味力も満載



別府八湯



由布院温泉



九重“夢”温泉郷



## (2) 「命の道」 ～ 南海トラフ巨大地震への備え ～

東九州自動車道「蒲江～北浦間」開通！



大分県 宮崎間を繋ぐ「命の道」平成25年2月16日開通

災害時の支援物資輸送等にも大きな役割  
しかし、繋げてはじめて大きな効果を発揮  
**残るミッシングリンクの早期解消が必要**

蒲江～北浦間を繋ぐこれまでの道路  
崩土、越波など災害による通行止め  
**地域の孤立を招く事態も発生**



▲ 防災点検要対策箇所と過去10年(H14～H23)の通行止め履歴

出典：国土交通省 九州地方整備局(写真を除く)

## (2) 「命の道」 ～ 九州北部豪雨（熊本～大分間）の教訓 ～

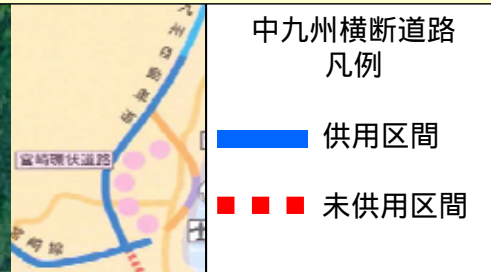
未整備の中九州横断道路沿線で大きな被害 改めて、幹線道路ネットワークは「命の道」



国道57号  
熊本県阿蘇市一の宮町坂梨  
< 滝室坂 >



国道57号 熊本県阿蘇市< 滝室坂 >  
最も被害が大きかった箇所  
**40日間に及ぶ全面通行止め**  
(8月20日仮橋による仮復旧完了)



平成24年7月11日～14日の梅雨前線豪雨に伴う被災状況

滝室坂の写真出典:国土交通省九州地方整備局

## (2) 「命の道」 ～ 九州北部豪雨（大分県北西部）の教訓 ～

整備中の中津日田道路沿線で大きな被害 改めて、幹線道路ネットワークは「命の道」

【災害発生時の状況】

- : 全面通行止め (9箇所)
- : 片側通行止め (4箇所)

【中津市耶馬溪町戸原】7/14



【中津市耶馬溪町戸原】7/3



【中津市本耶馬溪町多志田】7/3.7/14



【日田市三和団地】7/3.7/14



【中津市山国町中摩】7/3

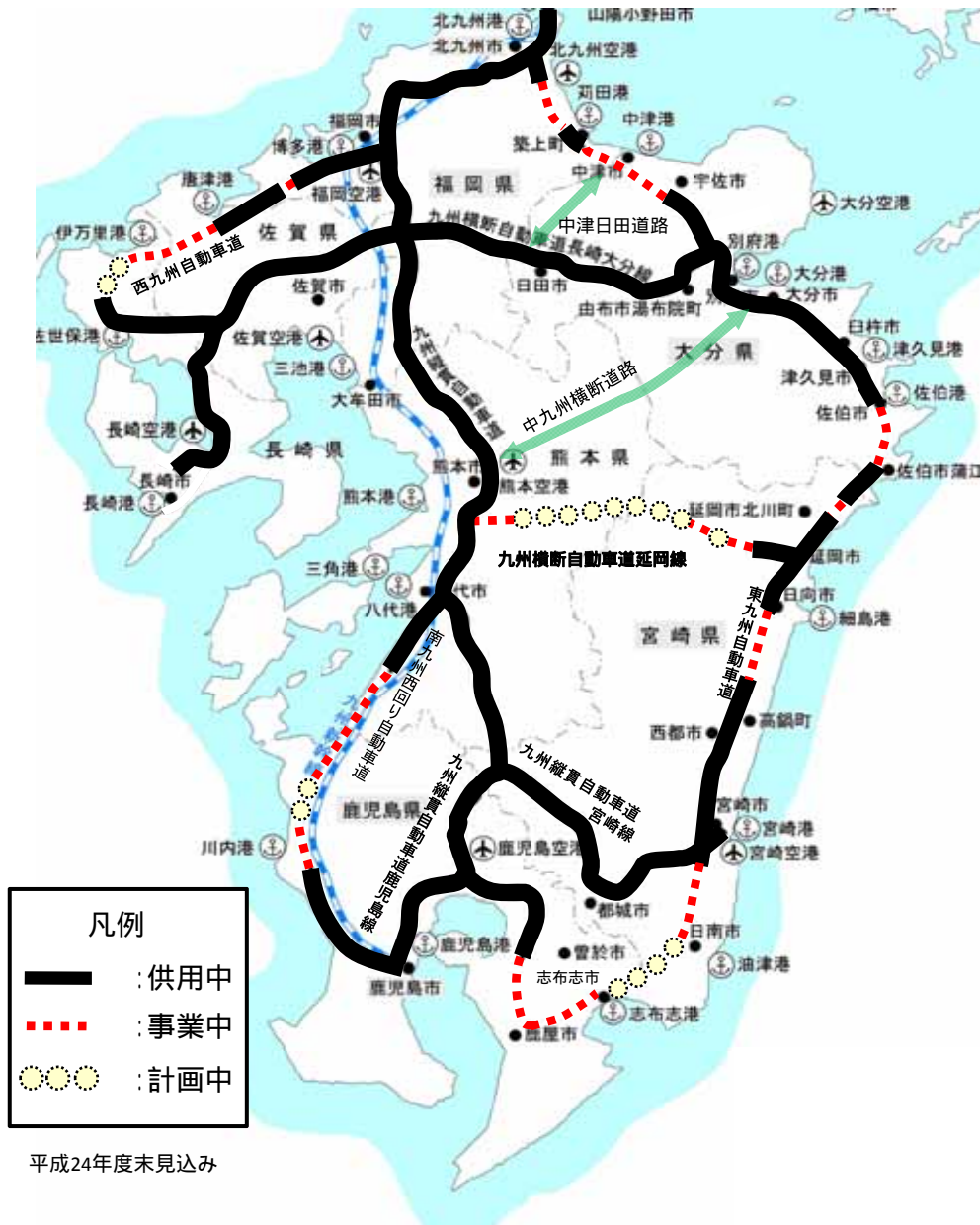


平成24年6月30日～7月14日の梅雨前線豪雨に伴う被害状況

【中津日田道路】

- : 供用中
- : 事業中

## 2 幹線道路ネットワークのあり方 ~ まとめ ~



国土の骨格となる軸を戦略的に整備  
 ミッシングリンクを早期に解消  
 (東九州自動車道など)  
 循環型高速道路ネットワークの早期形成

多重性の観点  
 骨格となる軸を連結・補完する軸を  
 早期に整備  
 (中九州横断道路、中津日田道路  
 などの地域高規格道路を含む)

防災・減災の観点など、緊急性を踏  
 まえ重点化し、スピード感を持って  
 取り組む



### 3 料金制度、維持管理・更新、手続きのあり方について

#### ■ 今後の料金制度のあり方

- 料金の制度設計にあたっては、対象となる費用と負担の合理性について、十分な検討を行ったうえで、国民に対し、しっかりと説明責任を果たす必要がある
- 市街地の渋滞対策をはじめとした様々な政策課題に対応するため、弾力的な料金制度の導入を検討する必要がある
- 料金の弾力的な運用を図るためには、E T Cを効率的、効果的に活用すべきであり、そのさらなる普及促進を図る方策を検討する必要がある
- なお、長距離フェリーや高速バス等の公共交通を活かした形での総合交通体系の維持・発展にも配慮が必要である

#### ■ 今後の維持管理・更新のあり方

- 急速に進展する社会基盤の老朽化に対峙し、社会経済活動を停滞させることなく適時適切に維持管理・更新を実施していくことが極めて重要
- そのための投資を惜しんではならない

#### ■ 整備の手続きの現状と今後のあり方

- 整備プロセス（意志決定過程）の透明化が必要であるが、スピード感を持った整備を進めるためには、整備に至るまでの期間を短縮する工夫や努力も必要
- 事業評価にあたっては、防災面や救急医療、地域経済への波及効果等、広範な見地から地域の実情に応じた評価指標の導入を検討する必要がある

## 4 まとめ

---

九州の経済活動を成長軌道に乗せ、発展させていくためには、九州全体が一体となって取り組むことが大事

地域間の交流・連携の強化を図るとともに、それぞれが有する産業・観光資源等をフルに活用し、アジアの活力を取り込んでいくためには、基盤となる循環型高速道路ネットワークの整備が不可欠

九州の一体的浮揚はもとより、防災・減災対策の観点からも、幹線道路ネットワークの構築は最重要課題であり、スピード感を持った整備が必要