

中九州横断道路(熊本市～大津町)における計画段階評価

1. 熊本県熊本市～大津町の課題

①地域産業への支障

○熊本～大分間は、一般道経由により時間を要し、走行性も悪く非効率な輸送となっているため、製造品・農畜産品・ガソリン等の輸送に支障が生じている。(図1, 2)



図1 製造品(二輪車部品)のサプライチェーン

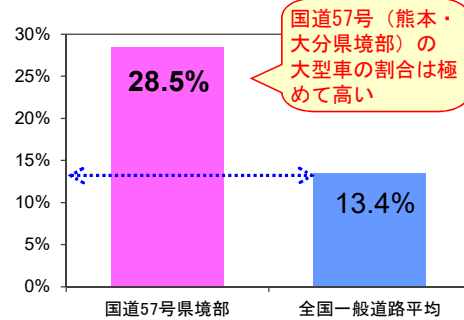


図2 国道57号の大型車混入率

国道57号(熊本・大分県境部)の大型車の割合は極めて高い

②救急医療施設への低い高速性

○阿蘇地域の救急搬送時間は全国平均の約1.3倍を要する。(図3)
○阿蘇地域は救急医療の約4割を管外に依存するが、熊本市内の第三次救急医療施設に60分以内の搬送ができない。

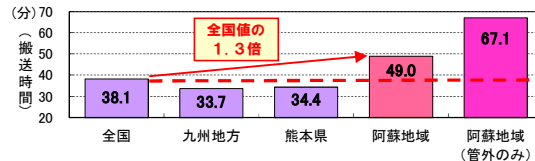


図3 救急搬送時間(通報～病院収容)の現状

資料: 全国・九州平均: 「平成24年版救急・救助の状況」
阿蘇地域: 阿蘇広域行政事務組合消防本部にアラインク結果
期間: H23.1～H23.12

③観光拠点への低い高速性

○中九州横断道路沿線地域周辺には九州有数の観光客を誇る阿蘇地域を含む多くの観光地が立地する。(図4)
○熊本県、大分県を周遊する観光客が多いが、阿蘇地域への県外観光客の3割以上が目的地までの移動時間に不満。(図5)

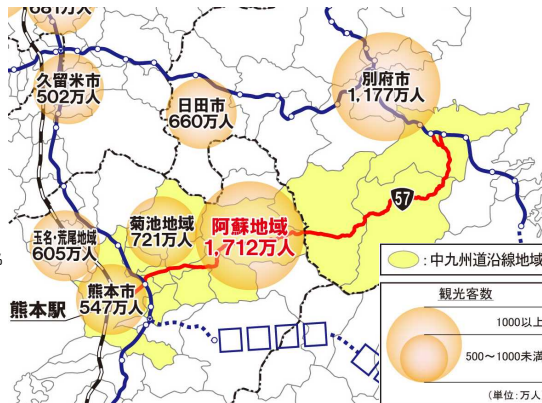


図4 中九州横断道路沿線地域周辺の観光客数

資料: H23熊本県観光統計表
H22福岡県観光入込客推計調査
H19大分県統計年鑑(記載年:H18)

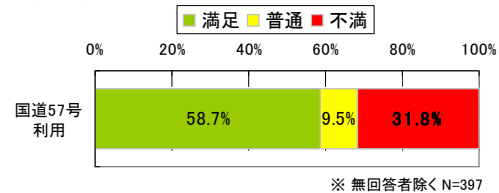


図5 国道57号自動車移動時間の感想(県外在住来訪者)
資料: 阿蘇観光施設アンケート調査結果H22.8.7(土)

④熊本都市圏の交通渋滞

○日常生活(通勤、通学、仕事、買い物、行楽等)時に熊本都市圏が渋滞していると約9割が感じており、通勤・通学等の時間が読めないなど生活に不便が生じている。

2. 原因分析

①熊本～大分間の高速ネットワークが未整備

○高規格幹線道路14,000kmが全て整備された後も、熊本～大分間の高速ネットワークは未整備のため、速達性確保が困難。(図6)

②熊本市街地への交通集中による渋滞

○交通が熊本市へ一極集中しているため、県内主要渋滞箇所の約6割は、熊本市街地に集中。(図7, 8)
○特に国道57号は、熊本市中心部に近くなるにつれて旅行速度が低下し、主要渋滞箇所も多く分布。

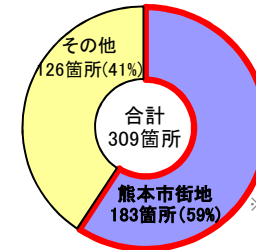


図7 熊本県内の主要渋滞箇所数

※熊本市街地＝熊本市(北区、東区、中央区)・合志市・菊陽町・大津町・益城町

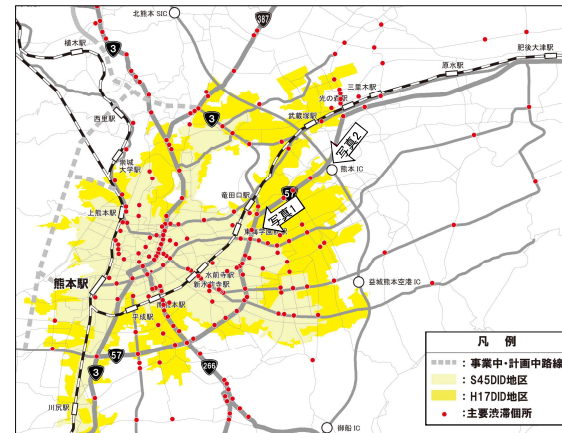


図8 DID地区と主要渋滞箇所の分布

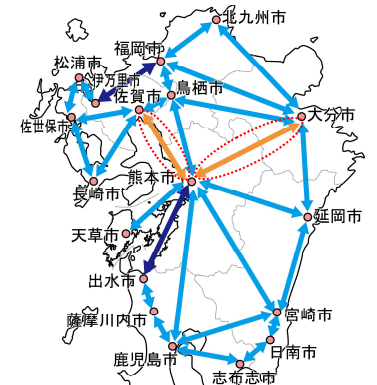


図6 都市・地域間移動のサービスレベル(高規格幹線道路14,000km整備時)



写真1 国道57号の渋滞



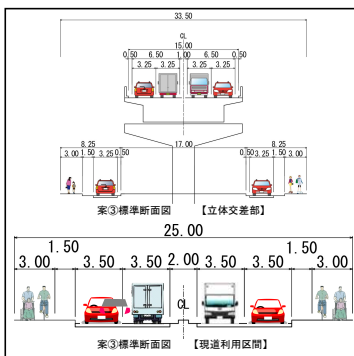
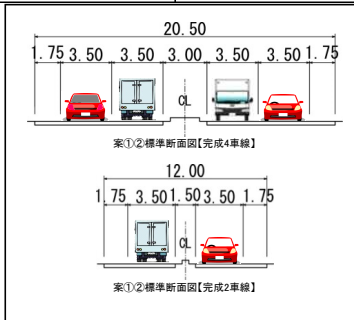
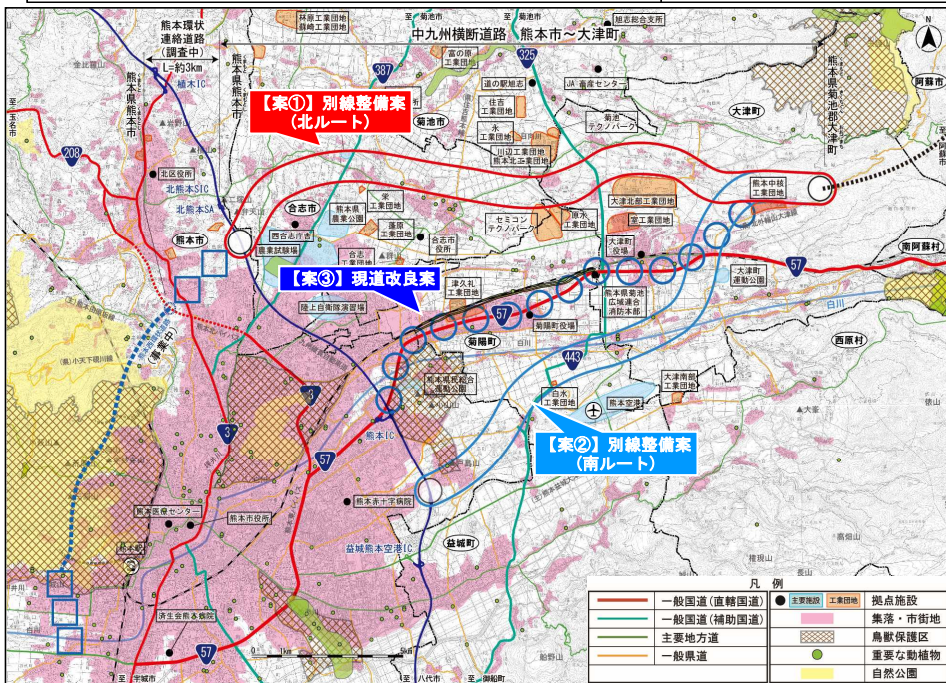
写真2 国道57号の渋滞

3. 政策目標

- ①高速性や走行性の確保による産業の活性化
- ②救急医療機関等への速達性・確実性の向上
- ③高速性の確保による観光振興の促進
- ④渋滞緩和による生活環境の改善

中九州横断道路(熊本市～大津町)における計画段階評価

4. 対策案の検討		【案①】別線整備案(北ルート)	【案②】別線整備案(南ルート)	【案③】現道改良案
評価項目		自動車専用道路(設計速度:80km/h) 速達性に配慮し、全線を別線として九州縦貫道・熊本環状連絡道路と接続する案 延長 約20km	自動車専用道路(設計速度:80km/h) 速達性に配慮し、全線を別線として九州縦貫道と接続する案 延長 約18km	一般道路(設計速度:60km/h) 沿道からの利用しやすさに配慮し、全線において既存の現道を改良して活用する案 延長 約15km
項目	指標			
政策目標	高速性や走行性の確保による産業の活性化	○ 県庁所在都市間(大分～熊本)の移動時間	△ 時間短縮や走行性が向上し、物流の効率化が見込まれるもの、効果は案①より小さい	△ 時間短縮や走行性が向上し、物流の効率化が見込まれるもの、効果は案①より小さい
	救急医療機関への速達性・確実性の向上	○ 工業団地から福岡方面への移動時間 △ 第3次医療施設までの搬送時間や患者への負担	○ 工業団地から高速道路までの所要時間が短縮し、物流の効率化が見込まれるもの、効果は案②より小さい △ 救急搬送時間の短縮や患者への負担軽減が見込まれるもの、効果は案①より小さい	○ 工業団地から高速道路までの所要時間は短縮するもの、物流の効率化への効果は案①より小さい △ 救急搬送時間の短縮や患者への負担軽減が見込まれるもの、効果は案②より小さい
	高速性の確保による観光振興の促進	○ 観光地への移動時間(熊本駅(新幹線)～阿蘇間等) △ 観光地への移動時間(阿蘇熊本空港～阿蘇間等)	○ 移動時間短縮が大きく、観光振興への効果が見込まれるもの、効果は案②より小さい △ 移動時間短縮が図られ、観光振興への効果が見込まれるもの、効果は案①より小さい	○ 移動時間短縮が図られ、観光振興への効果が見込まれるもの、効果は案①より小さい △ 移動時間短縮が図られ、観光振興への効果が見込まれるもの、効果は案②より小さい
道路整備による影響	渋滞緩和による生活環境の改善	○ 熊本都市圏の交通渋滞緩和	○ 別線に交通が転換するため、熊本都市圏の渋滞が緩和するもの、効果は案①より小さい △ 集落・市街地を概ね回避するため、影響を与える可能性は小さい	○ 熊本都市圏の渋滞が緩和するもの、効果は案①より小さい △ 集落・市街地に近接・通過するため、影響を与える可能性がある
	環境面 ※現時点で想定される概ねのルートの評価を一般的な目安として記載	○ 生活環境 集落・市街地の大気質・騒音の影響 ○ 自然環境 重要な動物の生息地、重要な植物・群落の生育地等、自然公園など生態系の保全上重要なまとまって存在する自然環境の影響	○ 集落・市街地を概ね回避するため、影響を与える可能性は小さい ○ 概ね回避するため、影響を与える可能性は小さい	○ 集落・市街地に近接・通過するため、影響を与える可能性がある ○ 概ね回避するため、影響を与える可能性は小さい
	新たな道路ネットワーク	○ 熊本都市圏のネットワーク形成	○ 九州縦貫道と連結することにより、熊本環状連絡道路と一体となった新たな道路ネットワークが形成される	× 既存の国道を改良するため、新たな道路ネットワークは形成されない
家屋への影響	○ 移転が必要となる家屋等の数	○ 集落等を回避するため、影響は小さい	○ 集落等を回避するため、影響は小さい	× 沿線の市街地等を幅幅により改良するため、沿線地域への影響が大きい
沿道利用	△ 沿道からの利用	△ 沿道からの利用は、自動車専用道路のためインターチェンジに限定される	△ 沿道からの利用は、自動車専用道路のためインターチェンジに限定される	○ 沿道からの利用は、一般道路のためどこからでもアクセス可能
早期効果の発現	△ 発現の時期	△ 部分的な効果発現が困難	△ 部分的な効果発現が困難	○ 現道を改良するため、開通したところから効果発現が見込める
コスト	△ 整備に要する費用	△ 約750 ～ 800億	× 約1,000 ～ 1,050億円	○ 約650～700億円
総合評価		○	△	×



対応方針：【案①】別線整備案(北ルート)による対策が妥当

【計画概要】

- ・路線名：地域高規格道路 中九州横断道路(一般国道57号)
- ・区間：熊本市北区大鳥居町～大津町大字高尾野
- ・概略延長：約20km ・車線数：完成4車線・完成2車線
- ・設計速度：80km/h ・概ねのルート：図9 案①のとおり

(参考) 当該事業の経緯等

【計画段階評価、都市計画決定等の状況】

- ・H25. 5 : 第1回九州地方小委員会 ※計画段階評価手続き着手
- ・H25. 6～7 : 第1回意見聴取(地域の課題と政策目標(案))
- ・H26. 6 : 第2回九州地方小委員会
- ・H26. 8～9 : 第2回意見聴取(複数案、評価項目、比較評価)
- ・H27. 9 : 第3回九州地方小委員会
- ・H29. 6 : 対応方針(概略ルート・構造)の決定
- ・R 2. 1 : 都市計画決定(熊本県・熊本市)
- ・R 2. 2 : 環境影響評価書 縦覧完了

【地域の要望等】

- ・R 3. 5 : 熊本県知事、県議会議長、期成会会長が国土交通省に早期事業化要望
- ・R 3. 6 : 熊本県知事、大分県知事、宮崎県知事が国土交通大臣に早期事業化要望
- ・R 3. 7 : 中九州・地域高規格道路促進期成会が国土交通省、財務省に早期事業化要望
- ・R 3. 10 : 熊本県知事、県議会議長が国土交通省、財務省に早期事業化要望
- ・R 3. 10 : 熊本県知事が国土交通副大臣、財務省に早期事業化要望
- ・R 3. 11 : 熊本県知事が国土交通省に早期事業化要望
- ・R 3. 11 : 中九州・地域高規格道路促進期成会が国土交通省、財務省に早期事業化要望
- ・R 4. 1 : 熊本県知事、熊本市長が国土交通省に早期事業化要望
- ・R 4. 1 : 中九州・地域高規格道路促進期成会が国土交通省、財務省に早期事業化要望

図9 熊本大津地域における対策案検討