

九州横断自動車道延岡線(蘇陽~高千穂)における計画段階評価

1. 九州中央地域の課題

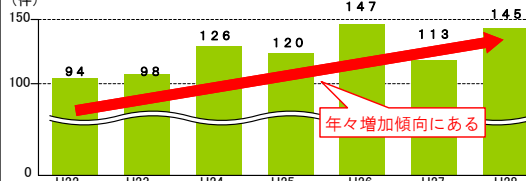
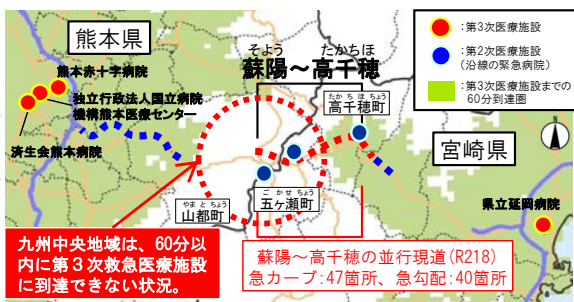
①限られた横断軸の緊急輸送路が脆弱

- 宮崎県沿岸地域は、南海トラフ地震等により甚大な被害を受ける可能性が高い。
- 一方で、横断軸となる高速道や国道の本数は少なく、救援ルートは限られている状況。(図1)
- これらの道路においては、これまでも災害による通行止めが発生するなど、道路ネットワークとして脆弱。



②高次医療サービス水準に格差

- 山都町、五ヶ瀬町、高千穂町においては、熊本市・延岡市の第3次医療施設へ60分以内に到達できない地域が存在。(図2)
- 管外搬送件数が年々増加傾向にあるなか、搬送ルートとなる国道218号には急カーブ、急勾配の区間が多数存在し、救急搬送時の患者への負担が大きい状況。(図3)



③定住促進への支障

- 宮崎県北地域は、人口減少の進展や、高齢者の割合が高いなど、定住・自立による地域活性化が課題。

④観光拠点への低い速達性

- 沿線地域には、宮崎一の観光客数を誇る高千穂など、歴史・文化等の多彩で魅力ある観光地が多数存在。(図4)
- 近隣には九州一の観光客数を誇る阿蘇くじゅう地域が存在し、周遊性の向上が課題。



⑤地域産業への支障

- 高千穂町などの沿線地域は、全国有数の肉用牛飼育地域であるが、急カーブ・急勾配での輸送を強いられるため、品質低下を招くなどの課題が発生。

2. 原因分析

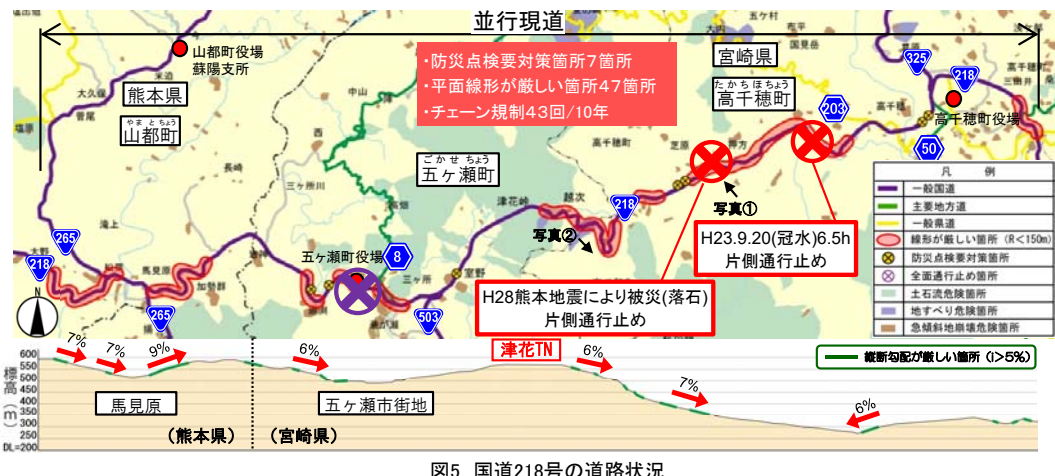
①被災リスクが高い現道

- 当該区間の現道は、九州横断道延岡線の未事業化区間の中でも防災点検要対策箇所が最も集中して存在。
- そのため、自然災害による通行止め(過去10年で、全面通行止め1回、片側通行止め2回(写真①)や、冬季のチェーン規制(写真②)が43回発生するなど、災害に対し非常に脆弱。(図5)



②熊本~延岡間の走行性・速達性が確保されていない

- 当該区間の現道は、九州横断道延岡線の未事業化区間の中でも平面線形及び縦断勾配の厳しい箇所が最も集中して存在し、救急患者の安静搬送や、地域産業である肉用牛の輸送に影響し、品質保持の確保が困難。
- また、熊本市~延岡市間の高速ネットワークの整備率が低いため、速達性の確保が困難で、救急患者の迅速な搬送や、定住促進による地域活性化、高千穂地域と阿蘇くじゅう地域などが連携した広域的な周遊性観光の支援が困難。



3. 政策目標

- ①災害時にも機能する信頼性の高いネットワークの確保
- ②熊本市・延岡市の第3次救急医療施設への速達性・走行性の向上
- ③熊本市・延岡市への移動の速達性・安全性の向上による雇用・定住の促進
- ④歴史・文化的資源を活かした回遊性の向上による広域的な観光振興の支援
- ⑤走行性、速達性向上による産業活動の支援

九州横断自動車道延岡線(蘇陽～高千穂)における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価項目		【案A】別線整備案(南ルート)	【案B】別線整備案(北ルート)	【案C】現道改良案
ルートの趣旨		集落へのアクセス性と高速性、定時性を確保したルート		沿道からの利用のしやすさに配慮し、全線において既存の現道を改良し活用するルート
指標		延長 約22km 自動車専用道路タイプ(設計速度:80km/h)	延長 約21km 自動車専用道路タイプ(設計速度:80km/h)	延長 約26km 一般道路タイプ(設計速度:60km/h)
政策目標	防災	○ 別線整備により代替路が確保される	○ 別線整備により代替路が確保される	× 現道利用のため代替路が確保されない
	医療	○ 熊本や延岡の救急医療施設までの搬送時間の短縮が見込まれる	△ 熊本や延岡の救急医療施設までの搬送時間の短縮が見込まれるが、短縮時間は案Aより小さい	△ 熊本や延岡の救急医療施設までの搬送時間の短縮が見込まれるが、短縮時間は案Aより小さい
		○ 現道の線形不良箇所を回避するため、走行性が向上し、患者への負担軽減が見込まれる	○ 現道の線形不良箇所を回避するため、走行性が向上し、患者への負担軽減が見込まれる	△ 現道の線形不良箇所を改良するため、走行性が向上し、患者への負担軽減が見込まれるが、交差点が存在するため案A、案Bより小さい
	雇用・定住	○ 生活拠点から市街地までの移動時間の短縮が見込まれる	△ 生活拠点から市街地までの移動時間の短縮が見込まれるが、短縮時間は案Aより小さい	△ 生活拠点から市街地までの移動時間の短縮が見込まれるが、短縮時間は案Aより小さい
		○ 現道の線形不良箇所や防災点検要対策箇所を回避するため、走行性、安全性向上が見込まれる	○ 現道の線形不良箇所や防災点検要対策箇所を回避するため、走行性、安全性向上が見込まれる	△ 現道の線形不良箇所や防災点検要対策箇所を改良するため、走行性、安全性向上が見込まれるが、交差点が存在するため案A、案Bより小さい
	観光	△ 阿蘇～高千穂～五ヶ瀬間の移動時間の短縮が見込まれるが、短縮時間は案Bより小さい	○ 阿蘇～高千穂～五ヶ瀬間の移動時間の短縮が見込まれる	△ 阿蘇～高千穂～五ヶ瀬間の移動時間の短縮が見込まれるが、短縮時間は案Bより小さい
産業	○ 現道の線形不良箇所などを回避するため、走行性の向上が見込まれる	○ 現道の線形不良箇所などを回避するため、走行性の向上が見込まれる	△ 現道の線形不良箇所などを改良するため、走行性の向上が見込まれるが、交差点が存在するため案A、案Bより小さい	
	○ 熊本や延岡の産業拠点までの移動時間の短縮が見込まれる	△ 熊本や延岡の産業拠点までの移動時間の短縮が見込まれるが、短縮時間は案Aより小さい	△ 熊本や延岡の産業拠点までの移動時間の短縮が見込まれるが、短縮時間は案Aより小さい	
道路整備による影響	生活環境	△ 集落・市街地に近接した箇所を一部通過するため、案Bより生活環境に影響を与える可能性が大きい	○ 集落・市街地を概ね回避するため、生活環境に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、案Aより生活環境に影響を与える可能性が大きい
	自然環境	△ 動物の生息地付近を一部通過するため、案Cに比べて影響を与える可能性がある	△ 動物の生息地付近を一部通過するため、案Cに比べて影響を与える可能性がある	○ 動物の生息地付近を概ね回避するため、影響を与える可能性は小さい
	移転が必要となる家屋等の数	△ 集落・市街地に近接した箇所を一部通過するため、案Bより影響が大きい	○ 集落・市街地を概ね回避するため、影響は小さい	× 集落・市街地に近接・通過するため、案Aより影響が大きい
	沿道からの利用	△ インターチェンジ限定のため、案Cよりアクセス性は低い、主要集落を通過するため案Bよりは高い	× インターチェンジ限定であり、かつ主要な集落からも離れているため、アクセス性は最も低い	○ 一般道路のためどこからでもアクセス可能
発現の時期	△ インターチェンジ間の部分開通は可能	△ インターチェンジ間の部分開通は可能	○ 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	
整備に要する費用	△ 約900～950億円	× 約950～1,000億円	○ 約800～850億円	

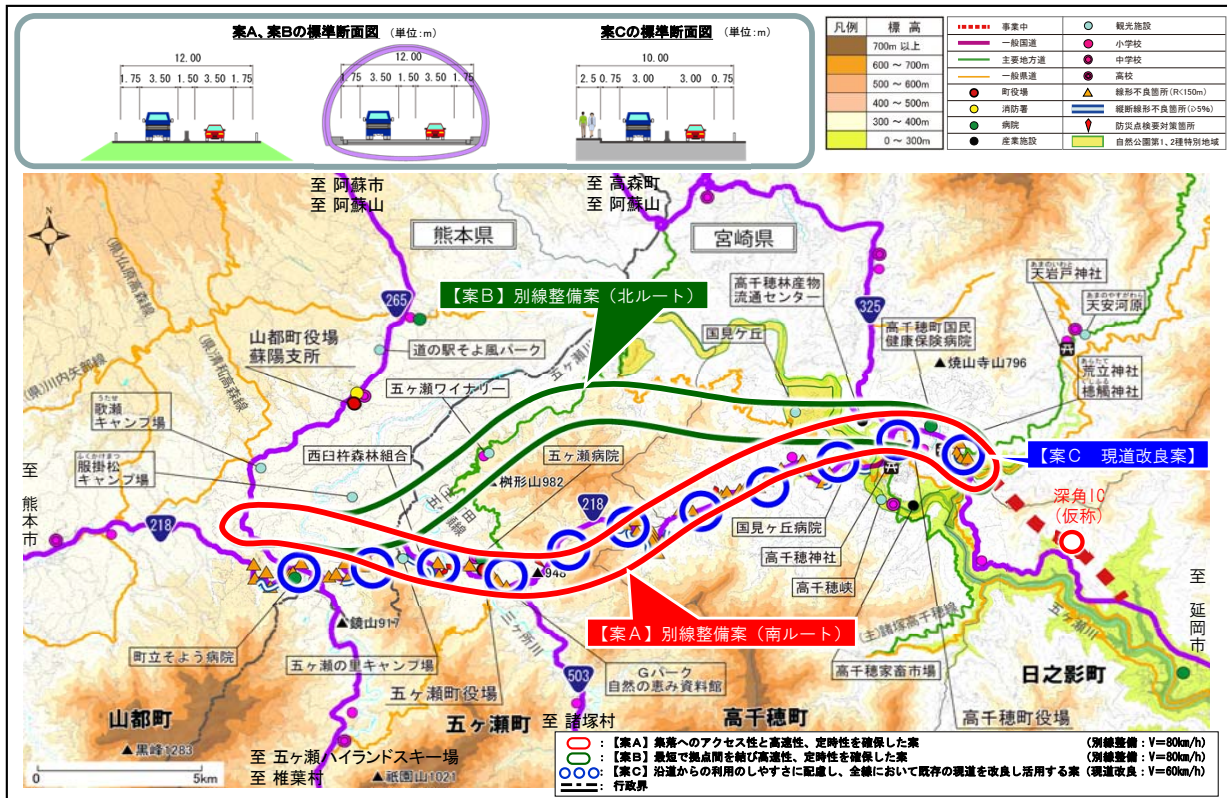


図6 蘇陽～高千穂における対策案検討

対応方針(案)：【案A】別線整備案(南ルート)による対策が妥当

【計画概要】

- ・路線名：九州横断自動車道延岡線(蘇陽～高千穂)
- ・区間：熊本県上益城郡山都町～宮崎県西臼杵郡高千穂町
- ・概略延長：約22km
- ・車線数：2車線
- ・種級区分：第1種第3級
- ・設計速度：80km/h
- ・概ねのルート：図6案Aのとおり

(参考)当該事業の経緯等

地元調整の状況等

- ・H25.10：第1回九州地方小委員会；計画段階評価手続き着手
- ・H25.11～12：第1回意見聴取(地域の課題と政策目標(案))
- ・H27.3：第2回九州地方小委員会
- ・H29.2～3：第2回意見聴取(対応方針(複数案)の検討に際し重視する項目)
- ・H30.2：第3回九州地方小委員会

計画段階評価後の状況

- ・H30.4：五ヶ瀬高千穂道路(L=9.2km)が新規事業化
- ・R2.4：蘇陽五ヶ瀬道路(L=7.9km)が新規事業化

地域の要望等

- ・R2.1：宮崎県知事が早期事業化を要望
- ・R2.2：九州中央自動車道建設促進期成会が早期事業化を要望
- ・R2.6：宮崎県知事が早期事業化を要望
- ・R2.7：九州中央自動車道建設促進期成会が早期事業化を要望
- ・R2.8：東九州軸地方都市圏連携推進協議会が早期事業化を要望
- ・R2.9：大分県知事、熊本県知事、宮崎県知事が早期事業化を要望
- ・R2.10：宮崎県知事、九州中央自動車道建設促進協議会、九州中央自動車道建設促進期成会が早期事業化を要望
- ・R3.1：九州中央自動車道建設促進期成会が早期事業化を要望
- ・R3.2：宮崎県知事、高千穂町長が早期事業化を要望