

くまもときた しもすずりかわ
中九州横断道路 熊本北～下硯川
(熊本環状連絡道路)
第1回 説明資料

令和4年12月15日

国土交通省 九州地方整備局

目 次

1. 評価対象区間	・ ・ ・	2
2. 計画段階評価手続きの進め方（案）	・ ・ ・	6
3. 地域及び道路の現状と課題	・ ・ ・	8
4. 政策目標（案）の設定	・ ・ ・	18
5. 複数の対策案の検討	・ ・ ・	24
6. 意見聴取方法（案）について	・ ・ ・	29

1. 評価対象区間

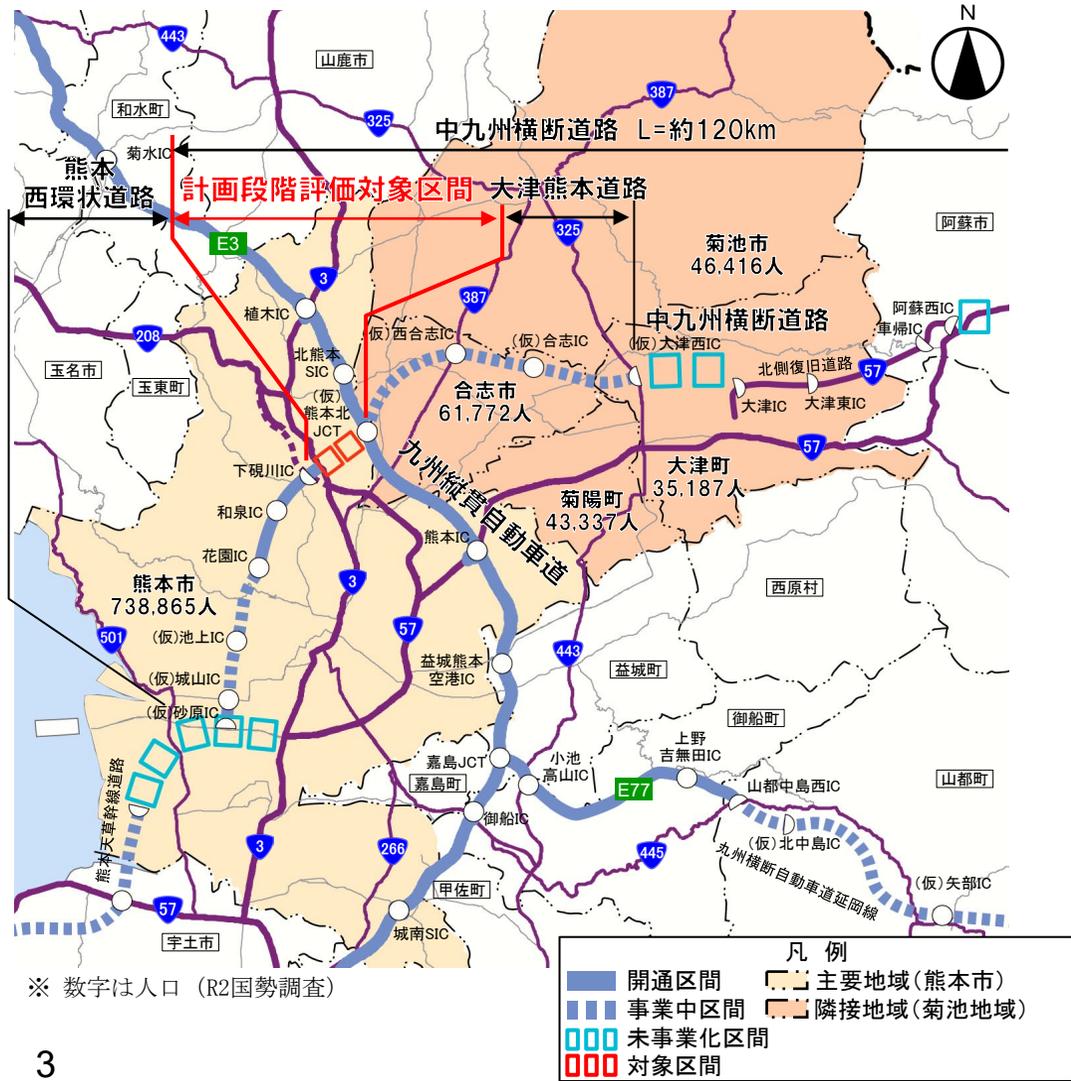
1. 評価対象区間

- 対象区間は、熊本・大分両県の県庁所在都市を連絡する中九州横断道路の一部。
- 熊本西環状道路、大津熊本道路と一体となり熊本都市圏の幹線道路網を構成。

【広域図】



【対象区間位置図】



1. 評価対象区間

- 中九州横断道路は、大分県大分市を起点として、豊後大野市、竹田市、熊本県阿蘇市、大津町、合志市、熊本市に至る延長約120kmの高規格道路である。
- これまでに、約37kmが供用中、約43kmが事業中である。



1. 評価対象区間

○中九州横断道路は、熊本県新広域道路交通計画において高速交通ネットワーク等を担う高規格道路に指定。
 ○熊本都市圏都市交通マスタープランにおいても放射道路の1つに指定されるなど、熊本都市圏と九州の他都市間を結ぶ重要な役割を担う路線。

■熊本県新広域道路交通計画(R3.6)



【高規格道路】	
・高速自動車国道と一体的に機能する広域的な道路ネットワーク ・サービス速度が概ね60km/h以上	
<ul style="list-style-type: none"> 九州自動車道 九州中央自動車道 南九州自動車道 熊本天草幹線道路 中九州横断道路 熊本環状道路（西環状道路） 熊本環状道路（東環状道路） 	<ul style="list-style-type: none"> 有明海沿岸道路 熊本都市圏北連絡道路 熊本都市圏南連絡道路 熊本空港連絡道路

■熊本都市圏都市交通マスタープラン(H28.3)



■2環状11放射道路網の提案施策一覧

放射道路	道路名	提案施策	放射道路	道路名	提案施策
内環状道路	① (都)上熊本弓削線	・(都)上熊本弓削線の整備(築堤等～評価)	第3放射道路	国道387号	・国道387号の改良(合志市須屋～合志市御代志)
	② (都)上熊本細工町線	・(都)上熊本細工町線の整備(細工町付近)	国道57号	・国道57号須田北側の整備促進	
	③ (都)池田町花園線	・(都)池田町花園線の整備(上熊本2丁目付近)	第4放射道路	国道57号	・(一)住吉熊本線
外環状道路	④ (都)手取本町清水線	・(都)手取本町清水線の整備(坪井付近)	第5放射道路	国道443号	・(一)住吉熊本線の改良(合志市機久富～菊陽町津久礼)
	熊本西環状道路	・熊本西環状道路花園工区・池上工区の整備促進	第6放射道路	国道443号	・(一)住吉熊本線の改良(菊陽町手手～大津町)
	国道57号熊本北バイパス	・主要交差点の立体化	第7放射道路	国道266号	・(主)熊本高森線
	国道3号熊本北バイパス	・国道3号熊本北バイパス1工区の整備促進	第8放射道路	国道266号	・(一)常盤小森線の整備促進(益城町小谷～益城町杉原)
第1放射道路	国道3号	・国道3号植木バイパス1工区の整備	第9放射道路	国道3号	・熊本天草幹線道路(熊本宇土道路、宇土道路)の整備促進
	中九州横断道路	・中九州横断道路(熊本宇土道路)及び熊本環状連絡道路の整備促進	第10放射道路	熊本天草幹線道路	・熊本天草幹線道路(熊本宇土道路、宇土道路)の整備促進
第2放射道路	熊本環状連絡道路	・熊本環状連絡道路の整備(大津町以東)	第11放射道路	有明海沿岸道路II期	・有明海沿岸道路の整備

【中九州横断道路の担う役割】

基本方針	連絡する区間等	道路の機能
<ul style="list-style-type: none"> 九州各県を結ぶ循環型高速交通ネットワークの形成 	<ul style="list-style-type: none"> 熊本市⇔大分市 	<ul style="list-style-type: none"> 連携中枢都市圏同士の連絡
<ul style="list-style-type: none"> 地域や拠点間を連絡する道路ネットワークの形成 	<ul style="list-style-type: none"> 物流拠点⇔熊本港 物流拠点⇔八代港 物流拠点⇔三角港 物流拠点⇔熊本空港 	<ul style="list-style-type: none"> 物流拠点と重要港湾・拠点空港を効率的に連絡
<ul style="list-style-type: none"> 災害に強い道路ネットワークの形成 	<ul style="list-style-type: none"> 熊本市⇔大分市 	<ul style="list-style-type: none"> 災害に強い国土幹線道路ネットワークの考え方に整合する道路 九州を支える防災拠点構想に資する道路

2. 計画段階評価手続きの進め方(案)

2. 計画段階評価手続きの進め方(案)

【令和元年8月】

新たな道路で描く未来の都市づくりシンポジウム

熊本のポテンシャルを最大限に引き出す新たな道路交通ネットワークのあり方等を検討

【検討結果】

- 道路が担う役割(課題)、道路の改善や強化が必要な区間をアンケートにて確認

【構成】

熊本都市道路ネットワーク検討会

- ・熊本商工会議所
- ・熊本経済同友会
- ・熊本大学
- ・国土交通省
- ・熊本県
- ・熊本市

【令和3年度】

第1回(11/5)・第2回(1/20)・第3回(3/4)

熊本都市圏連絡道路経済効果等検討会

「10分・20分構想」の一日も早い実現に向け、構想の実現が熊本県のみならず九州全体へ与える様々な経済効果について調査するとともに、市民や道路利用者の理解を深め、地域の機運醸成につながる効果的な取り組みを行う

【検討結果】

- 熊本市の道路の課題を確認

【構成】

熊本都市圏連絡道路経済効果等検討会

- ・熊本商工会議所
- ・熊本経済同友会
- ・熊本大学
- ・東海大学
- ・熊本日日新聞社
- ・熊本県
- ・熊本市

今回
【令和4年12月15日】

第1回九州地方小委員会

【審議事項】

- ◆計画段階評価手続きの進め方(案)
- ◆地域及び道路の現状と課題
- ◆政策目標(案)の設定
- ◆複数案の設定
- ◆評価項目の設定
- ◆複数案の比較評価
- ◆地域の意見聴取方法

意見聴取

◆意見聴取内容

- 地域と道路の課題
- 対応方針(案)の検討に際し重視する項目

◆意見聴取方法
《ヒアリング、オープンハウス、アンケート》

対象者：
沿線自治体
団体代表者
地域住民
企業 等

第2回九州地方小委員会

【審議事項】

- ◆地域から聴取した意見内容の確認
- ◆政策目標の妥当性の確認
- ◆地域等の意見を踏まえた対応方針(案)の検討

対応方針の決定(概略ルート、構造)

【平成25年5月～平成27年9年】

【中九州横断道路(熊本市～大津町)九州地方小委員会

【主な指摘事項】

- 熊本～大分を結ぶ全線としての広域的な必要性を整理すべき
- 熊本都市圏の骨格ネットワークとして、熊本西環状道路や熊本環状連絡道路と一体として考えるべき。

【対応方針(案)】

- 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を選定

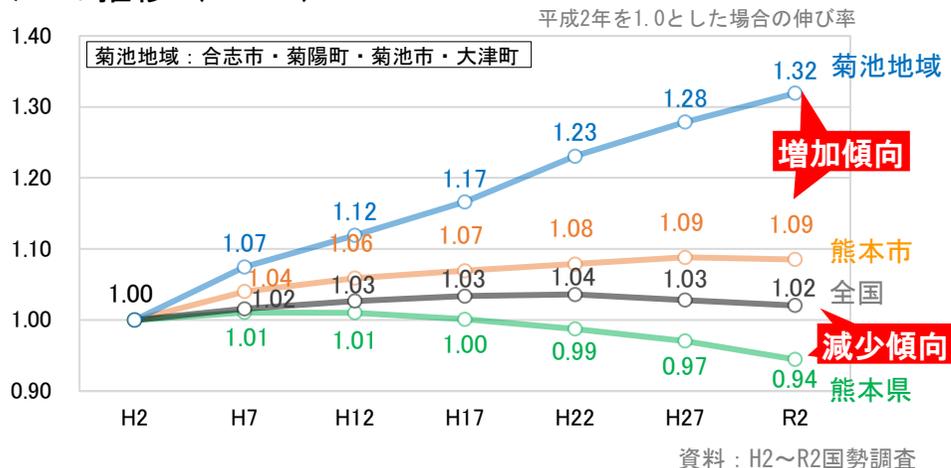
地方小委員会

3. 地域及び道路の現状と課題

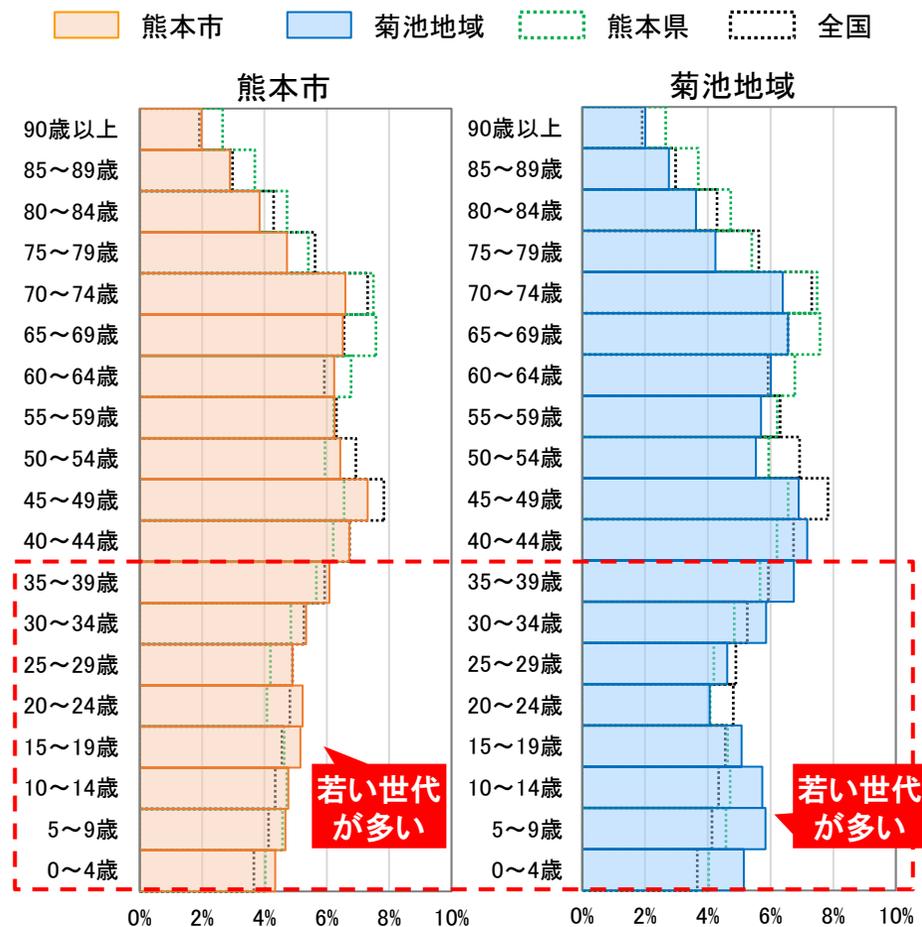
3-1. 地域及び道路の現状(①人口)

- 全国、熊本県全体の人口が減少するなか、熊本市、菊池地域の人口は増加傾向。
- 全国、熊本県全体に比べて若い世代の人口が多く、今後も熊本市、菊池地域の人口の増加が予想される。

◆人口の推移 (H2-R2)



◆年齢別人口割合 (R2)



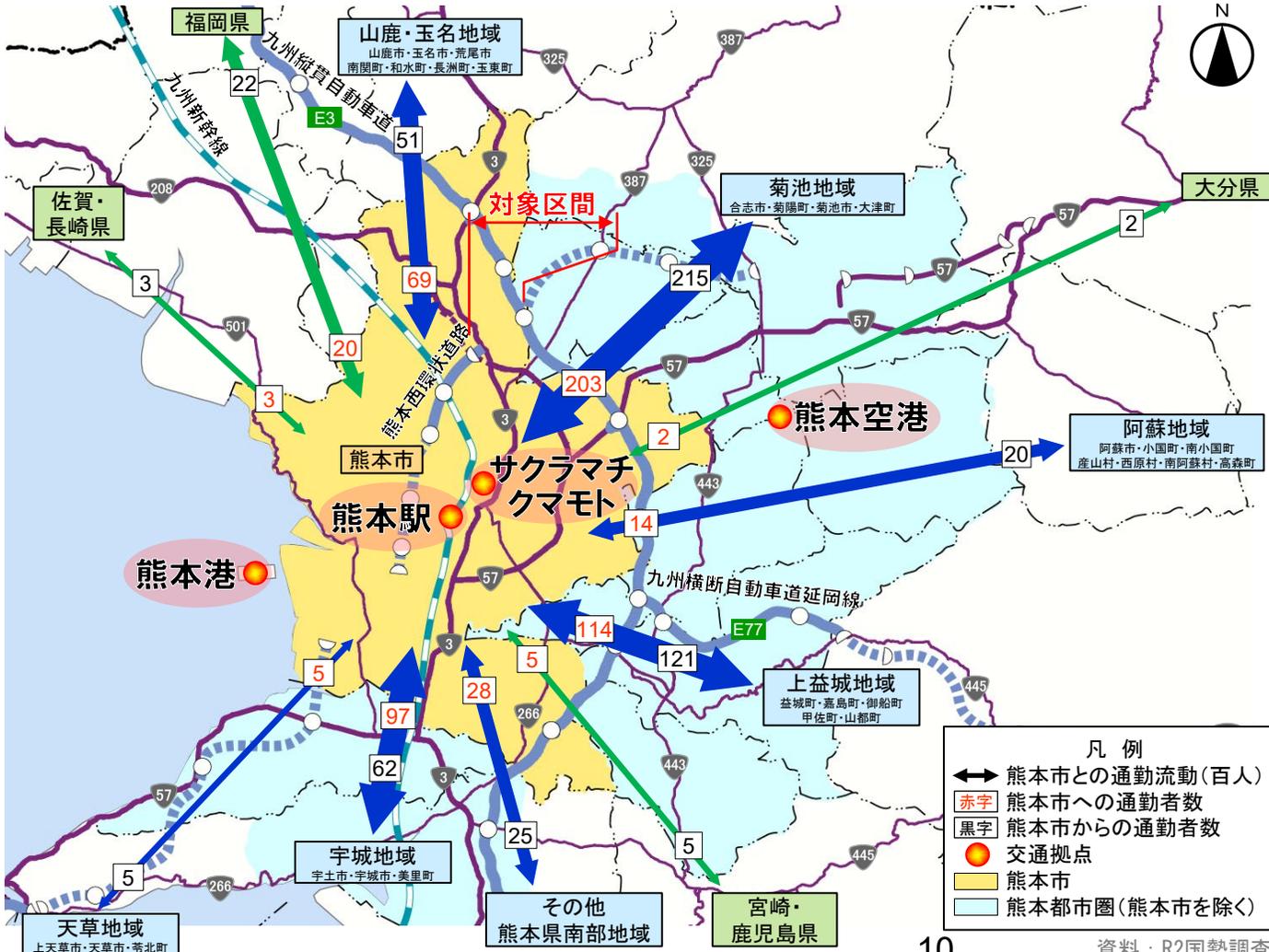
◆人口の比較 (R2/H2)



3-1. 地域及び道路の現状(②都市構造)

○熊本市は、菊池地域や上益城地域、宇城地域などの近隣地域との流動が多く、都市圏を形成している。
 ○熊本都市圏には、新幹線駅等の地域の主要な交通拠点が生地しており、バスターミナルや熊本駅周辺の再開発が行われるなど、市中心部での開発が進んでいる。

◆熊本市の通勤流動



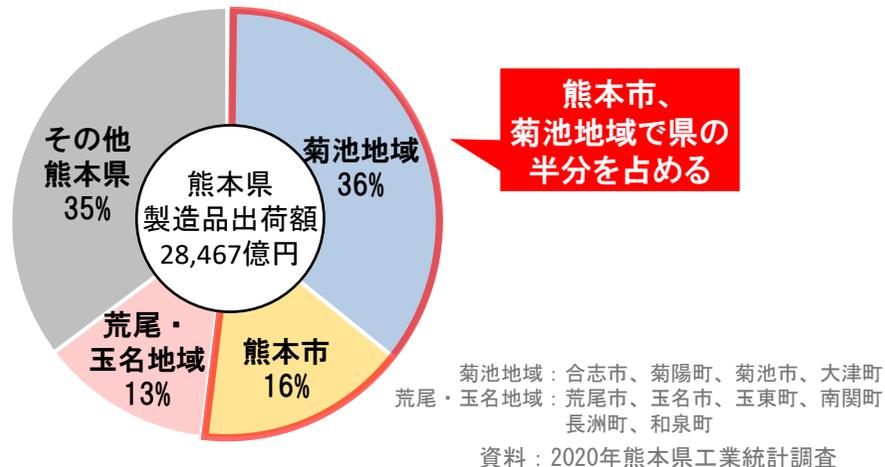
◆交通拠点の整備



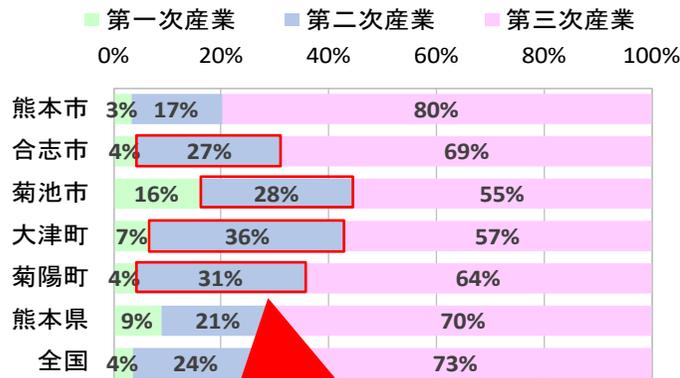
3-1. 地域及び道路の現状(③産業)

○熊本市や合志市、菊陽町、菊池市、大津町は、世界的な半導体メーカーや大手自動車メーカーなどが集積し、製造品出荷額の半分超を占める工業地域であり、第二次産業の就業者割合も高い。

◆熊本県内の製造品出荷額シェア (R1/H31)



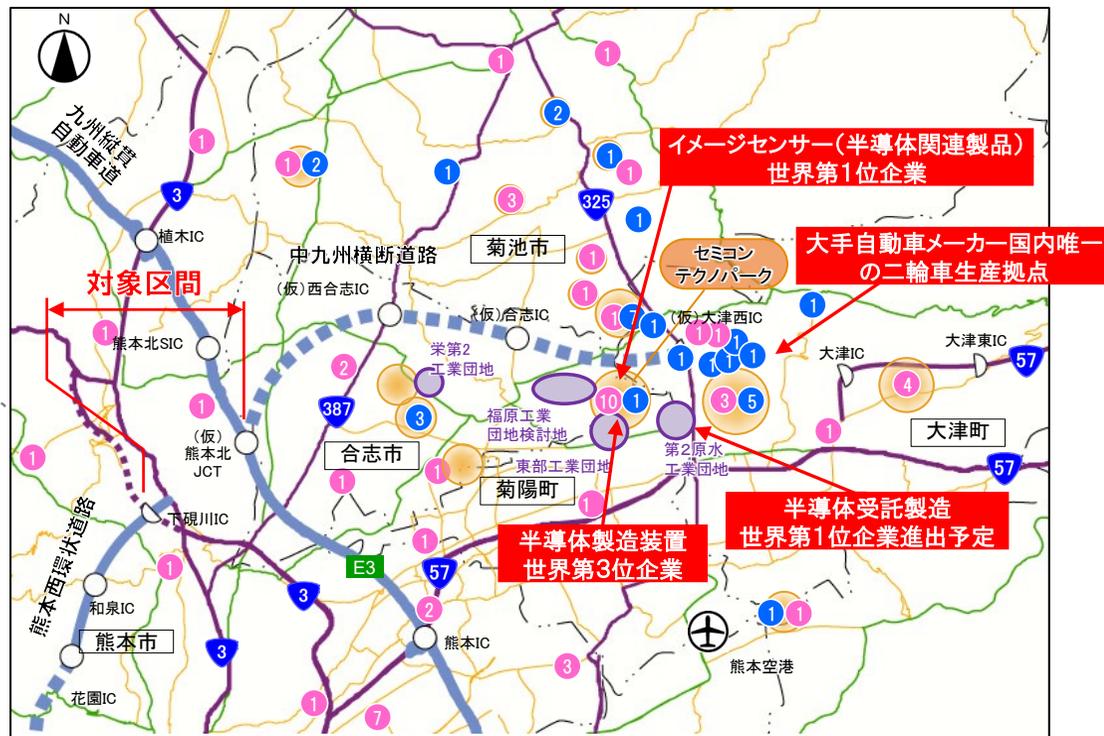
◆就業者 (15歳以上) の産業別割合 (R2)



第二次産業の就業者割合が県や全国平均に比べ多い

資料：R2国勢調査

◆立地企業位置



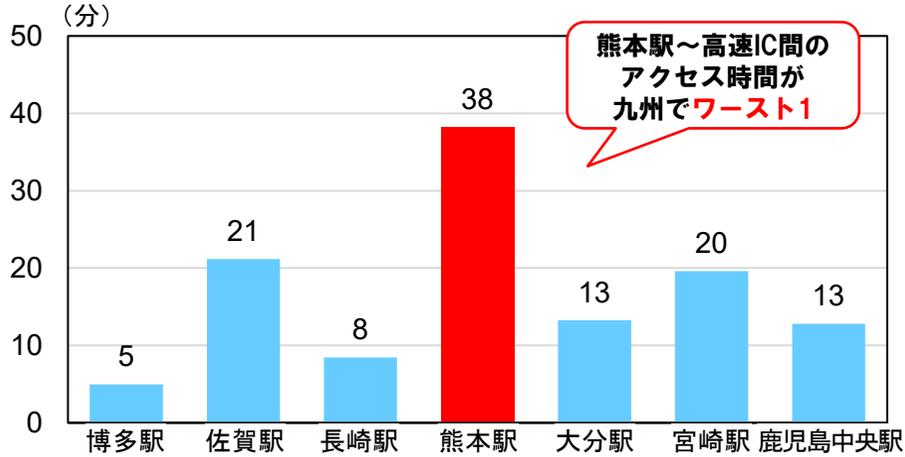
資料：菊池地域 令和3年度菊池管内概要(熊本県)
 熊本市 九州半導体関連企業サプライチェーンマップ(2022)等から作成

3-2. 地域及び道路の現状と課題 (①暮らし: 渋滞)

○交通結節点間(熊本駅～高速IC)のアクセス性が悪く、全国の政令指定都市(3大都市圏を除く)の中でも平均速度が最も低い。

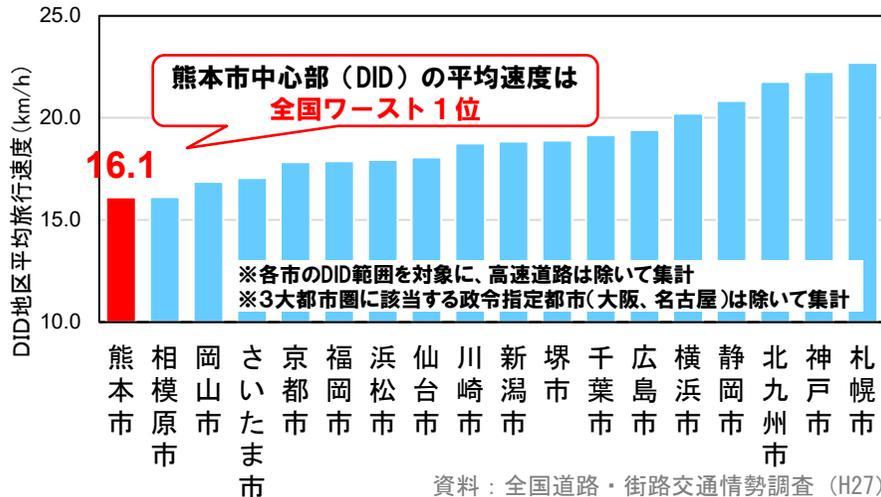
○熊本市中心部から延びる国道57号、387号、3号などの放射道路の平均速度低下が著しい。

◆主要駅～最寄りIC間の所要時間



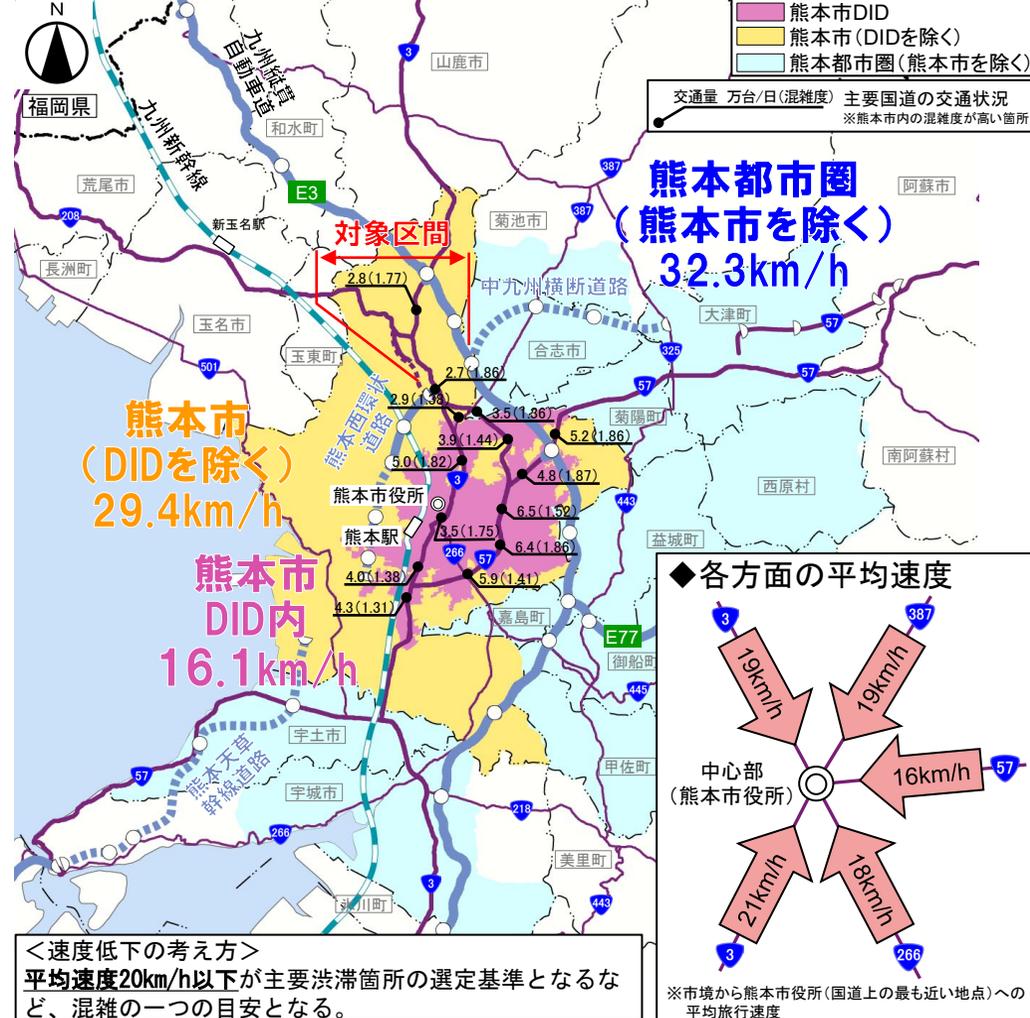
資料：全国道路・街路交通情勢調査 (H27) 混雑時旅行速度の上下平均値を用いて算出

◆全国政令指定都市の平均速度 (DID内)



資料：全国道路・街路交通情勢調査 (H27)

◆熊本都市圏の平均速度

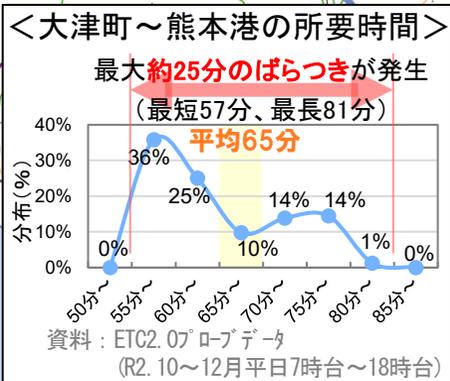


資料：全国道路・街路交通情勢調査 (H27)

3-2. 地域及び道路の現状と課題 (②産業・物流:工業)

- 大津町には、大手自動車メーカー国内唯一の二輪車生産拠点があり、部品の輸入や製造された完成車の輸出に熊本港を活用しているが、渋滞によって時間を要することや到着時間にばらつきが生じている。
- 熊本県内のガソリンは、主に九州唯一の製油所が位置する大分市から国道57号を經由して供給されているが、熊本市内の渋滞による輸送時間の遅れが発生している。
- 精密機械である半導体製造装置等を輸送する際、規格の高い道路へ迂回している。

◆二輪車の出荷ルート



<港湾関係者の声>

・熊本港から菊陽町・大津町周辺へのアクセス向上による**企業の利用促進**を期待している。また、熊本県の県北地域とのアクセス向上により、**博多港などの県外港との競争力が強化され、本県への更なる企業誘致**が図られることを期待している。

出典：ヒアリング結果 (R4.11)



◆大分県から熊本県への陸送によるガソリン等の輸送



<運送業者の声(ガソリン関連)>

○国道57号等の渋滞により遅れが生じるため、渋滞による遅れ時間を見越して出発時間を早めるなどの対応を余儀なくされている。



その他の意見として

<半導体関連企業の声>

○精密機械である半導体製造装置は、輸送時の揺れ等による衝撃を回避するため、**規格の高い大分自動車道へ迂回している。**



出典：ヒアリング結果 (R4.11)

出典：ヒアリング結果 (R4.11)

3-2. 地域及び道路の現状と課題 (②産業・物流: 農業)

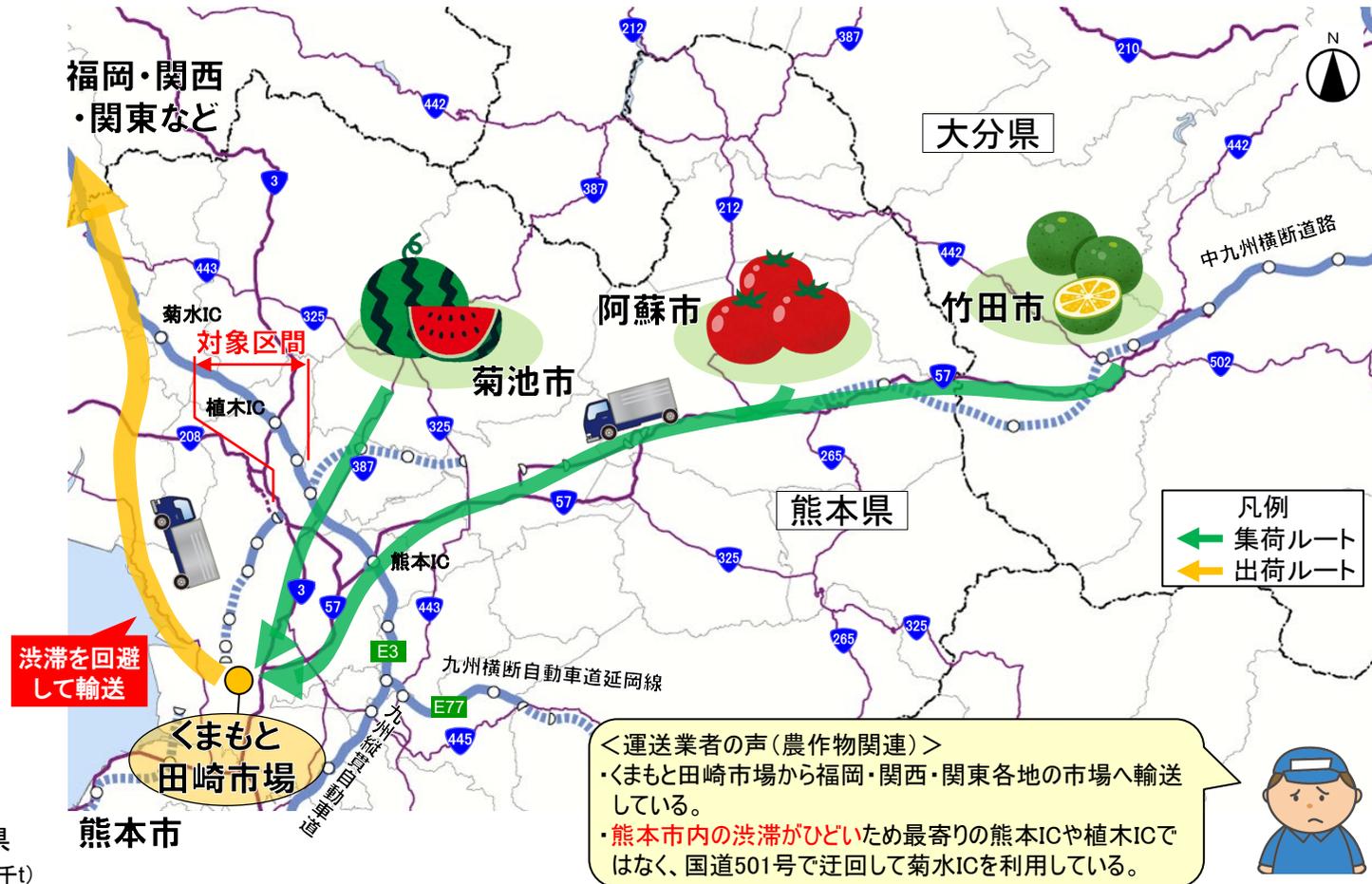
○中九州横断道路の沿線地域で生産されている熊本県のスイカやトマト、大分県のカボスは全国第1位の出荷量を誇っており、熊本市内の卸売市場で取り扱われている。

○農産物は、熊本市内の卸売市場から高速道路を利用し福岡や本州方面などに出荷しているが、熊本市内の渋滞を避けるため迂回し遠方の高速ICを利用するなど、農産物輸送の定時性・高速性の確保が課題。

◆熊本県・大分県の農産物



◆農産物の輸送経路



3-2. 地域及び道路の現状と課題 (③観光)

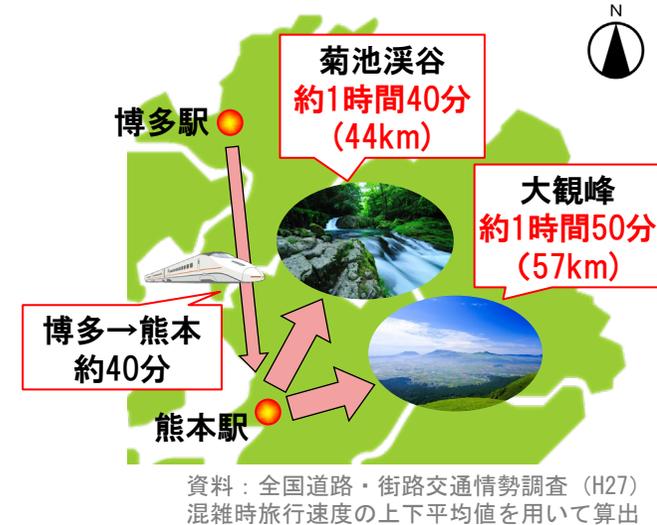
- 中九州横断道路の沿線地域は、豊富な自然と観光資源があり、熊本県・大分県内のトップクラスの宿泊客数を誇る。
- しかし、渋滞により熊本県の玄関口である熊本駅からの移動時間が読めないため、高速性の高い観光ルートの確保が課題。

◆中九州横断道路沿線地域の宿泊客数 (R1)



資料：熊本県観光統計表、大分県観光統計調査

◆菊池・阿蘇地域への所要時間



<レンタカー業者の声>

- ・国道57号が渋滞し、阿蘇方面への移動時間が読みにくいため、利用者には片道2時間かかると伝えている。
- ・熊本駅のレンタカー利用者は、6～7割が阿蘇地域を観光するが、国道57号の渋滞に大変な思いをしている。
- ・対象区間が繋がれば熊本市内の渋滞も緩和され、利用者が余裕を持って様々な観光地を巡ることができる期待する。

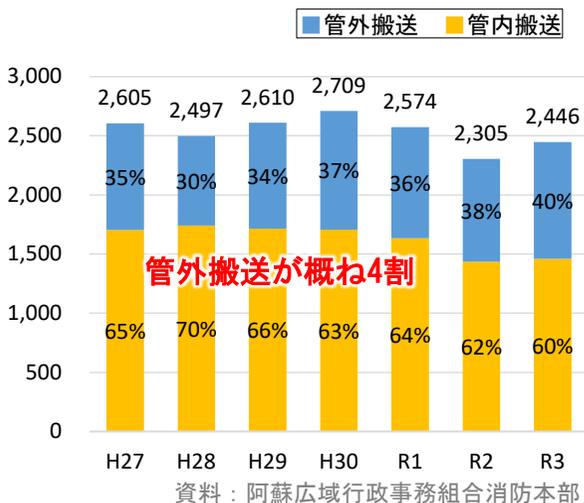


資料：ヒアリング結果 (R4.11)

3-2. 地域及び道路の現状と課題 (④医療)

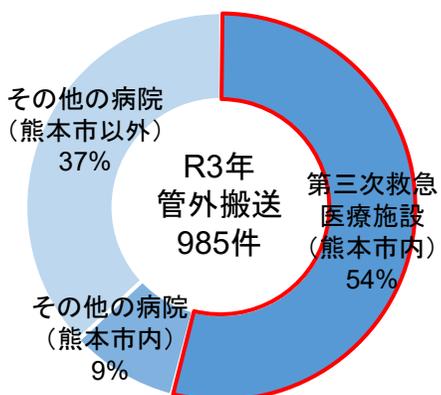
- 阿蘇地域からの搬送の約4割は管外搬送であり、多くが熊本市内の第三次救急医療施設へ搬送されている。
- 熊本市内の交通渋滞に巻き込まれ、搬送に時間がかかっており、速達性の確保が課題。

◆阿蘇地域の搬送件数の推移

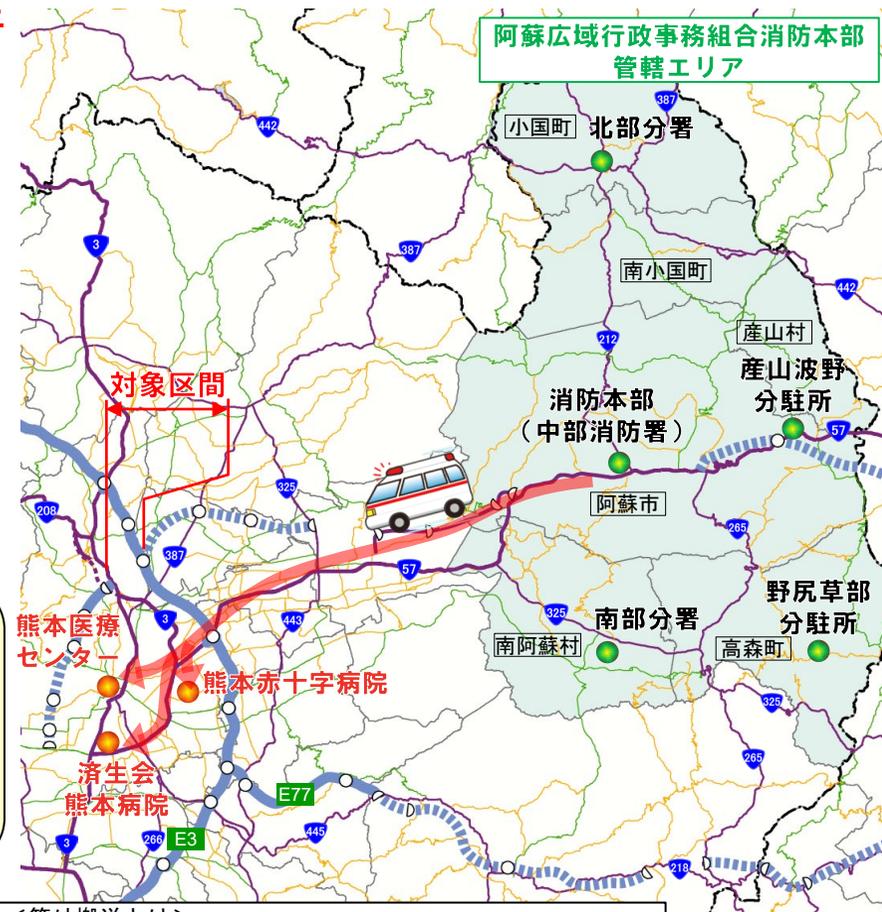


◆阿蘇地域の管外搬送の内訳

三次救急医療機関(熊本市)が5割以上



◆三次救急医療機関への搬送ルート



◆阿蘇地域からの管外搬送時間 (R3)

消防署	平均搬送時間(分)	最大搬送時間(分)
中部消防署	70	125
北部分署	99	209
南部分署	68	108
野尻草部分駐所	109	109
産山波野分駐所	101	157

資料：阿蘇広域行政事務組合消防本部 (R3) 出勤から第三次救急医療施設到着時間を集計

<消防本部の声>

- ・一般道では渋滞で動かなくなることがあり、サイレンを鳴らしても車が動けず搬送に時間がかかってしまう。
- ・中九州横断道路、熊本環状連絡道路、熊本西環状道路の連携により、第三次救急医療施設への搬送が速くなり救命率の向上につながる。



資料：ヒアリング結果 (R4.8)

<管外搬送とは>

各消防署が管轄する地域(管内)から、他の消防署が管轄する地域(管外)の病院に患者を搬送する時に用いる。

3-2. 地域及び道路の現状と課題 (⑤防災)

- 対象区間周辺地域は、近年、九州北部豪雨(H24.7)や熊本地震(H28.4)等の大災害に見舞われており、主要な幹線道路である国道57号も長期の通行止めが発生する等、被災リスクの高い地域である。
- 熊本県は、南海トラフ地震時の政府現地対策本部に選定されており、熊本市周辺に位置する防災拠点と九州全域との速達性が重要であるが、災害時には対象区域周辺の著しい交通集中により迅速な救援活動、物資輸送に支障が生じる恐れがある。

◆国道57号の主な通行止め状況

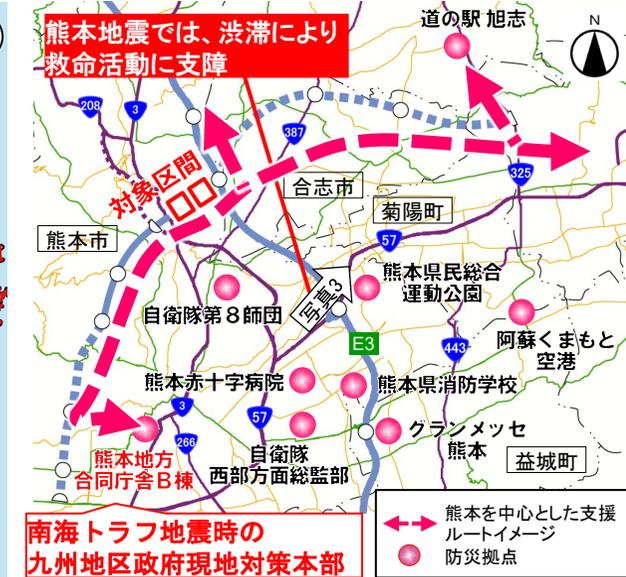


◆南海トラフ地震時の対策区域



資料：内閣府、九州を支える広域防災拠点構想(熊本県)

◆熊本県における防災拠点の位置



資料：熊本県地域防災計画
九州を支える広域防災拠点構想(熊本県)

写真3
H28.4熊本地震時に渋滞に巻き込まれる自衛隊車両



至熊本市

写真1
H24.7九州北部豪雨の通行止め(滝室坂)



写真2
H28.4熊本地震の通行止め(阿蘇大橋)



4. 政策目標(案)の設定

4. 政策目標(案)の設定(地域の課題と要因の整理)

	地域の現状と課題	道路による要因	政策目標(案)
【暮らし】	<ul style="list-style-type: none"> ○熊本市中心部の平均速度は、政令指定都市(3大都市圏除く)の中で最も低い。 	<ul style="list-style-type: none"> ○容量不足や交通集中により速度が低下し、渋滞が著しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ①高速性確保・渋滞緩和による生活環境の改善
【産業】	<ul style="list-style-type: none"> ○農産物を熊本市内の卸売市場から福岡・本州方面へ出荷しているが、最寄り高速ICまで時間を要する。 ○熊本県内のガソリンは、主に大分市から陸送されているが、熊本市内の渋滞が輸送に支障をきたしている。 ○完成二輪車や半導体関連部品を国道57号で輸送するが、渋滞により時間が読めない。 ○半導体関連企業が集積し、輸送に注意が必要な半導体製造装置を製造している。 	<ul style="list-style-type: none"> ○熊本市内の慢性的な渋滞により、定時性が確保されていない。 ○生産拠点と高速IC間の高速性が確保されていない。 ○半導体製造装置の輸送に適した規格の高い道路が無い。 	<ul style="list-style-type: none"> ②高速性・定時性・走行性確保による産業の活性化
【観光】	<ul style="list-style-type: none"> ○多くの観光客が来訪する熊本市や菊池地域、阿蘇地域への円滑な観光周遊が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ○熊本市から菊池・阿蘇地域への高速性が確保されていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ③高速性の確保による観光振興の促進
【医療】	<ul style="list-style-type: none"> ○阿蘇地域の救急搬送は、約4割が管外搬送で、その半数が熊本市の第三次救急医療施設へ搬送。 ○熊本市内の渋滞で搬送に時間がかかることが課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ○阿蘇地域から熊本市の第三次救急医療施設を結ぶ速達性が確保されていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ④救急医療機関等への速達性の向上
【防災】	<ul style="list-style-type: none"> ○九州北部豪雨や熊本地震時には国道57号の長期通行止めが発生し、救助・救急活動に支障が生じており、被災時の啓開ルート確保が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ○災害時に通行止めになるなど災害に弱い。 	<ul style="list-style-type: none"> ⑤災害に強い道路ネットワークの形成

4. 政策目標(案)の設定(地域の将来像)

◆熊本県・熊本市の上位計画

熊本県の総合計画	
【熊本県】R3.3月策定 第2期まち・ひと・しごと創生総合戦略	内容(抜粋)
「県内全域で取り組む災害に強い郷土づくり」に関する国土強靱化に向けた取り組み	南海トラフ地震が発生した際など、本県が九州における広域防災拠点としての役割を担えるよう、道路などインフラの整備や、他県への広域的な応援機能の充実を図る。 【災害に強い道路ネットワークの形成】
「県内全域で取り組む災害に強い郷土づくり」に関する幹線道路の整備	九州圏内のリダンダンシー確保に向けて、規格の高い幹線道路である九州中央自動車道、中九州横断道路、熊本天草幹線道路、南九州西回り自動車道、有明海沿岸道路の整備を促進する。 【災害に強い道路ネットワークの形成】
「魅力ある地域づくり」に関する交通体系の最適化	熊本市周辺で慢性化している交通渋滞の解消を目指し、国道3号や国道57号の高架化等を含めて、国・県・熊本市等による検討会での議論を深め、新たな道路ネットワークを新広域道路交通計画に位置付けてしっかりと取り組む。 【高速性確保・渋滞緩和による生活環境の改善】
【熊本県】R3.6月策定 熊本県新広域道路交通計画	内容(抜粋)
3つの基本方針のうち「広域道路ネットワーク」に関する取り組み	「1:九州各県を結ぶ循環型高速交通ネットワークの形成」「2:地域や拠点間を連絡する道路ネットワークの形成」「3:熊本都市圏における円滑な交通ネットワークの形成」「4:災害に強い道路ネットワークの形成」の4点を基本方針とする。 【高速性確保・渋滞緩和による生活環境の改善】【災害に強い道路ネットワークの形成】
【熊本県】H31.2月策定(第2回改訂) 都市計画区域マスタープラン基本方針	内容(抜粋)
交流と連携を支える都市ネットワークづくり	国土強靱化の観点からも、九州の縦軸・横軸の多重性(リダンダンシー)の確保や阿蘇くまもと空港へのアクセス機能の強化等への対応を図る。 【高速性確保・渋滞緩和による生活環境の改善】【災害に強い道路ネットワークの形成】
【熊本県】R3.3月策定 熊本県土地利用基本計画(第5次)	内容(抜粋)
県土の利用目的に応じた区分ごとの規模の目標及びその地域別の概要	既存の産業集積を生かした関連企業などの誘致を行うとともに、増加する交流人口などを県内全域に波及させるため、熊本市と県内各地域とを結ぶ道路及び港湾の整備、公共交通機関などの交通ネットワークの強化を進める。 【高速性・定時性・走行性確保による産業の活性化】【高速性の確保による観光振興の促進】
熊本市の総合計画	
【熊本市】R2.3月策定 第7次熊本市総合計画	内容(抜粋)
良好な道路環境の実現	平常時・災害時を問わない安定的な物流・人流を確保、活性化するための長期的な新たな広域道路ネットワークの構築を進める。 【高速性確保・渋滞緩和による生活環境の改善】【災害に強い道路ネットワークの形成】

4. 政策目標(案)の設定

■政策目標(案)の設定

■地域の課題に対して全ての項目で約7割以上が『特に重視すべき』『やや重視すべき』と回答があり、設定した政策目標(案)との整合を確認。

【政策目標:暮らし】高速性確保・渋滞緩和による生活環境の改善

(課題: 中心部の混雑緩和、日常生活の利便性向上)
 について約8割が『特に重視すべき』『やや重視すべき』と回答
 道路を利用した移動に対して約9割の方が不満と回答

【政策目標:産業】高速性・定時性・走行性確保による産業の活性化

(課題: 産業の活性化、企業誘致の促進)
 について約7割が『特に重視すべき』『やや重視すべき』と回答

【政策目標:観光】高速性の確保による観光振興の促進

(課題: 観光客増加、遠方都市との交流促進)
 について約8割が『特に重視すべき』『やや重視すべき』と回答

【政策目標:医療】救急医療機関等への速達性の向上

(課題: 救急医療施設への速達性向上)
 について約8割が『特に重視すべき』『やや重視すべき』と回答

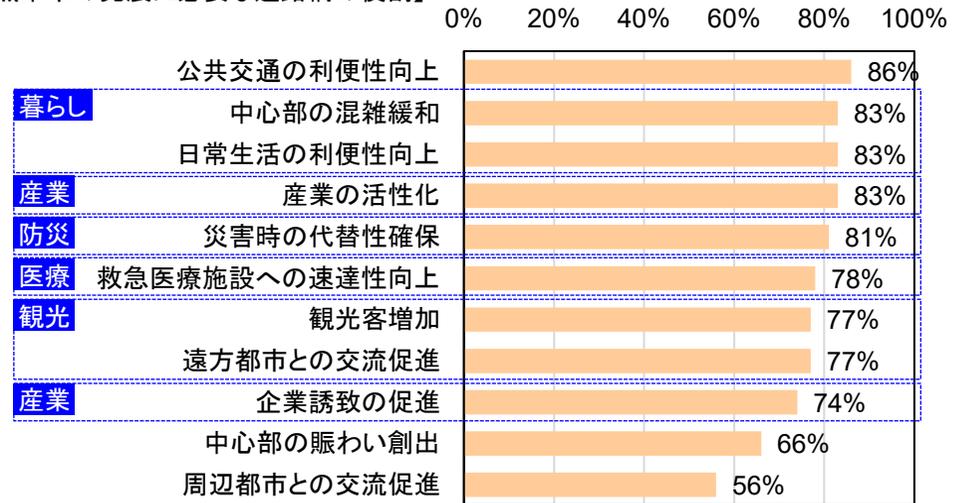
【政策目標:防災】災害に強い道路ネットワークの形成

(課題: 災害時の代替性確保)
 について約8割が『特に重視すべき』『やや重視すべき』と回答

【実施したアンケート概要】

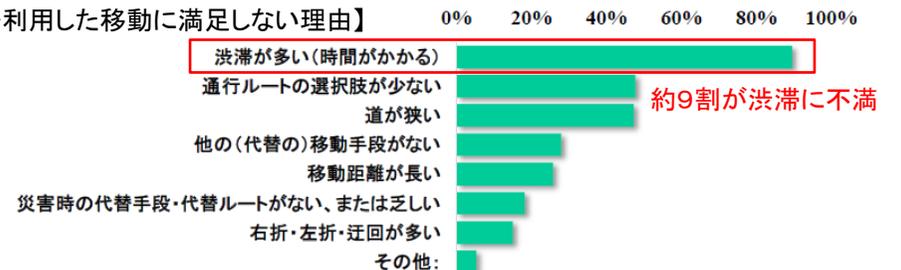
	新たな道路で描く未来の 都市づくりシンポジウム	熊本都市圏連絡道路 経済効果等検討会
実施方法	シンポジウム来訪者アンケート、 WEBアンケート	アンケート(WEBアンケート・郵送 調査)、企業・団体ヒアリング
アンケート期間	R1.8.28(シンポジウム) R1.9.19~9.25(WEBアンケート)	R3.12.6~R4.1.15
回収票数	980票	15,776票 (うち住民アンケート10,986票)

【熊本市の発展に必要な道路網の役割】



※ 特に重視すべき・やや重視すべきと回答した割合 N=980
 資料: 新たな道路で描く未来の都市づくりシンポジウム(R1.8.28)

【道路を利用した移動に満足しない理由】



※ 住民アンケート(N=10,986)のうち道路を利用した移動に
 「やや不満足(22%)」「不満足(38%)」と回答した方

資料: 熊本都市圏連絡道路経済効果等検討会

4. 政策目標(案)の設定

■ 政策目標(案)の設定

○地域の現状と課題や将来像を踏まえ、5つの政策目標を設定しこれらの目標を達成するための対策案を検討。

地域の現状と課題

地域の将来像

政策目標(案)

1. 高速性確保・渋滞緩和による生活環境の改善
2. 高速性・定時性・走行性確保による産業の活性化
3. 高速性の確保による観光振興の促進
4. 救急医療機関等への速達性の向上
5. 災害に強い道路ネットワークの形成

■ 対策案の検討

【暮らし】

熊本都市圏における高速性の確保と交通渋滞の緩和による生活環境の改善

【産業】

熊本～大分間の移動時間短縮、九州縦貫へのアクセス強化、高速性・走行性の向上による物流効率化に伴う産業活動の活性化

【観光】

熊本市から菊池・阿蘇地域や九州北部など周辺観光施設と一体となった広域的なネットワークの確保

【医療】

熊本市の第三次救急医療機関等への速達性、確実性の向上により緊急医療体制を支援

【防災】

災害時の代替路を確保し、信頼性の高いネットワークを構築



基本コンセプト: 大分市～熊本市を最短時間で連絡するとともに、九州縦貫道へのアクセスや走行性の向上を図り、産業の活性化や観光振興、都市圏の渋滞緩和、災害時に強く信頼性の高いネットワークを目指す

○対策案を検討する上での配慮事項

【生活環境・自然環境の保全と調和】

【沿道利用】

【経済性への配慮】



地域の将来像を実現する対策案について検討

4. 政策目標(案)の設定 大津熊本道路の政策目標(参考)

- 大津熊本道路では、熊本～大分を結ぶ広域的な必要性の観点や熊本西環状道路や熊本環状連絡道路と一体のネットワークとする観点を加え意見聴取を実施。
- 地域の現状と課題や将来像を踏まえ、4つの政策目標を設定。
- 政策目標を達成するための対策案を検討し、「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」を選定。

九州地方小委員会(1回目)での主な指摘事項と対応状況

指摘事項	対応状況
熊本～大分を結ぶ全線としての広域的な必要性について整理すべき。	広域物流(大分～熊本間の部品、ガソリン等の輸送)の観点、基幹産業(畜産業、農業)の観点を加え、意見聴取を実施した。
熊本都市圏の骨格ネットワークとして、熊本西環状道路や熊本環状連絡道路と一体として考えるべき。	熊本都市圏の全体交通軸の観点も加え、意見聴取を実施した。

対策案の検討

【物流・産業】

熊本～大分間の移動時間短縮、九州縦貫道へのアクセス強化、走行性の向上による物流効率化に伴う産業活動の活性化

【医療】

熊本市の第三次救急医療施設等への速達性、確実性の向上により緊急医療体制を支援

【観光】

国内屈指の観光地である阿蘇地域のポテンシャルを最大限に活かし、連絡性向上により菊池地域など周辺観光施設と一体となった広域的なネットワークの確保

【暮らし】

熊本都市圏における交通渋滞の緩和による通勤時間の短縮、交通安全性の向上等、生活環境の改善

対策案の選定

選定	【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
	自動車専用道路(設計速度:80km/h)	自動車専用道路(設計速度:80km/h)	一般道路(設計速度:60km/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	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	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20km	延長 約18km	延長 約15km

5. 複数の対策案の検討

5. 複数の対策案の検討(対策案の評価内容)

- 政策目標を達成するために求められる機能について整理し、評価項目を設定。
- 対策案を検討するうえでは、地域の環境や沿道利用、コストに配慮。

政策目標

【暮らし】

1. 高速性確保・渋滞緩和による生活環境の改善

【産業】

2. 高速性・定時性・走行性確保による産業の活性化

【観光】

3. 高速性の確保による観光振興の促進

【医療】

4. 救急医療機関等への速達性の向上

【防災】

5. 災害に強い道路ネットワークの形成

対策案設定のポイント

- ・適切な交通転換を図り、周辺道路の混雑を緩和し高速性を確保できるか

- ・高速道路や物流拠点へのアクセス強化により、産業の活性化が図れるか

- ・交通拠点から観光地までの円滑な移動が可能になるか

- ・迅速な救急搬送が可能になるか

- ・災害時に通行機能を確保できるか

【その他】

- ・沿道環境への影響が小さいか
- ・自然環境への影響が小さいか
- ・沿道からのアクセス性が確保されているか
- ・事業費が大きすぎないか 等

九州縦貫自動車道((仮)熊本北JCT)および大津熊本道路と熊本西環状道路(下硯川IC)を接続し、一連の道路ネットワークを形成することにより、政策目標を達成する案

◇対策案

【案①】自動車専用道路整備案

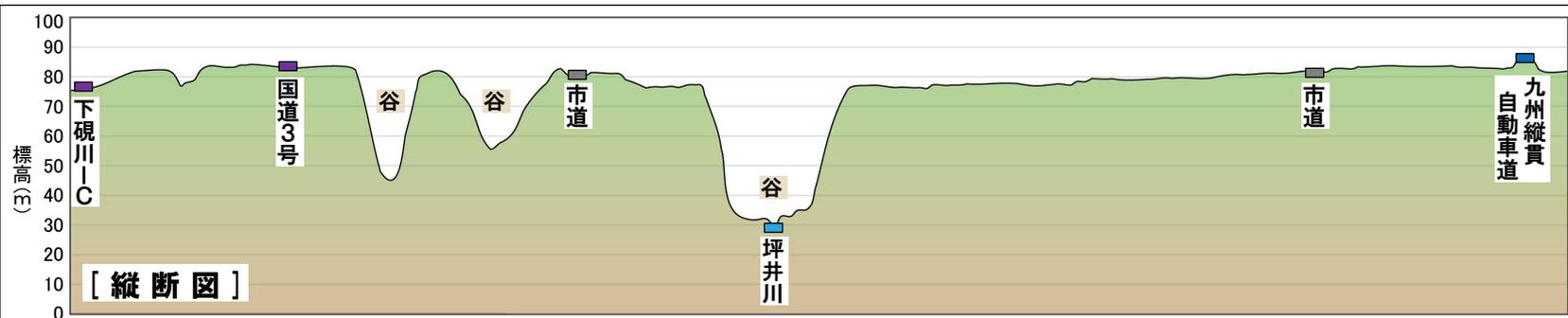
【案②】一般道路整備案

案①・・・国道・市道と立体で交差し、全線自動車専用で整備することで高速性に配慮した案

案②・・・国道・市道と平面で交差し、沿道利用に配慮した案

5. 複数の対策案の検討

○対象区間は、主に集落と農地が点在している。また、河川による谷地形を形成している。



- 凡例
- 事業中区間
 - 高規格道路
 - 一般国道
 - 主要地方道
 - 一般県道
 - その他道路
 - 車線数(2車線)
 - 車線数(4車線)
 - 学校
 - 主要渋滞箇所
 - 住宅密集地
 - 農地
 - 谷地形
 - 市境

5. 複数の対策案の検討

評価項目		[案①]自動車専用道路整備案		[案②]一般道路整備案	
項目	評価指標	国道・市道と立体で交差し、全線自動車専用で整備することで高速性に配慮した案 【横断面図】 【平面図(イメージ)】 交差点 なし 		国道・市道と平面で交差し、沿道利用に配慮した案 【横断面図】 【平面図(イメージ)】 交差点 あり 	
		中心部(熊本市)と周辺都市(合志市)の移動時間 ② 熊本市圏の交通渋滞緩和	中心部と周辺都市の移動時間の短縮が図られる (整備前 約54分 ⇒ 整備後 約34分) ・別線整備により交通が転換するため、熊本市圏の渋滞緩和が見込まれる	中心部と周辺都市の移動時間の短縮が図られるが、平面交差点や沿道利用交通の流入による速度低下が発生するため案①に劣る(整備前 約54分 ⇒ 整備後 約39分) ・別線整備により交通が転換するため、熊本市圏の渋滞緩和が見込まれるものの、対象道路に生活交通が残存し、通過交通と混在するため効果は案①に劣る	
政策目標	産業 高速性・定時性・走行性確保による産業の活性化	③ 中心部(熊本市)と高速ICの移動時間 【広域物流の効率化】	中心部と高速道路(九州道)間の移動時間の短縮が図られ、長距離輸送の効率が向上する (整備前(熊本IC) 約34分 ⇒ 整備後(熊本北JCT(仮)) 約20分)	中心部と高速道路(九州道)間の移動時間の短縮が図られ、長距離輸送の効率が向上するが、平面交差点や沿道利用交通の流入による速度低下が発生するため案①に劣る (整備前(熊本IC) 約34分 ⇒ 整備後(熊本北JCT(仮)) 約25分)	
		④ 産業拠点(原水工業団地)から熊本港への移動時間・定時性・走行性 【物流拠点の利便性向上】	産業拠点と熊本港の移動時間の短縮が図られ、物流拠点への定時性が向上する (整備前 約61分 ⇒ 整備後 約42分) ・自動車専用道路であるため、走行性の向上が見込まれる	産業拠点と熊本港の移動時間の短縮が図られるが、平面交差点や沿道利用交通の流入による速度低下や定時性への影響が発生する(整備前 約61分 ⇒ 整備後 約47分) ・一般道路であるため、走行性は案①に劣る	
		⑤ 県庁所在地間(大分市～熊本市)の移動時間 【沿線地域間の輸送効率化】	大分市と熊本市間の移動時間の短縮により、沿線地域の輸送効率化が図られる (整備前 約188分 ⇒ 整備後 約171分)	大分市と熊本市間の移動時間の短縮により、沿線地域の輸送効率化が図られるが、平面交差点や沿道利用交通の流入による速度低下が発生するため案①に劣る (整備前 約188分 ⇒ 整備後 約176分)	
道路整備による影響	⑩ 生活環境(大気)への影響	⑥ 熊本市(熊本駅)から観光地への移動時間	熊本市(熊本駅)と観光地との移動時間の短縮が図られる (熊本駅～阿蘇市間 整備前 約96分 ⇒ 整備後 約70分)	熊本市(熊本駅)と観光地との移動時間の短縮が図られるが、平面交差点や沿道利用交通の流入による速度低下が発生するため案①に劣る (熊本駅～阿蘇市間 整備前 約96分 ⇒ 整備後 約75分)	
		⑦ 沿線地域※1から第三次救急医療施設(熊本医療センター)への搬送時間・速達性	沿線地域※1からの搬送時間の短縮が図られる (阿蘇市～熊本医療センター間 整備前 約97分 ⇒ 整備後 約81分) ・自動車専用道路であるため、速達性の向上が見込まれる	沿線地域※1からの搬送時間の短縮が図られるが、平面交差点や沿道利用交通の流入による速度低下が発生するため案①に劣る (阿蘇市～熊本医療センター間 整備前 約97分 ⇒ 整備後 約86分) ・一般道路であるため、速達性は案①に劣る	
防災	⑧ 災害に強い道路ネットワークの形成	⑧ 災害時の対策本部(熊本地方合同庁舎)から被災地(防災拠点:道の駅旭志)への速達性	道路ネットワークの形成により、災害時の対策本部から被災地への速達性が向上する (整備前 約77分 ⇒ 整備後 約33分)	道路ネットワークの形成により、災害時の対策本部から被災地への速達性が向上するが、平面交差点や沿道利用交通の流入による速度低下が発生するため案①に劣る (整備前 約77分 ⇒ 整備後 約38分)	
		⑨ 災害時の代替機能の確保	・別線整備により代替路が確保される ・ICアクセスに限定されるため、災害時の各地点へのアクセス性の点で案②に劣る	・別線整備により代替路が確保される ・平面交差で集落周辺を通過するため、災害時の各地点へのアクセス性の点で案①より優れる	
道路整備による影響	⑪ 自然環境の保全(動植物への影響)	・信号による停車・発進が発生しないため、大気等への影響は小さい ・自然環境を考慮すべき箇所を通過するため、自然環境に影響を与える可能性がある	・信号による停車・発進が発生するため、案①に比べて大気等への影響が大きい ・自然環境を考慮すべき箇所を通過するため、自然環境に影響を与える可能性がある		
	⑫ 沿道利用	・沿道からの利用は、ICからのアクセスに限定される	・国道3号や市道と平面交差するため、沿道住民が利用しやすい		
	⑬ 段階的な効果の発現	・部分的な開通ができないため、段階的な効果発現が見込めない	・平面交差であるため、交差点間で開通した箇所から効果発現が見込める		
	⑭ 経済性	約400～500億円	約450～550億円		

※1・・・沿線地域(菊池・阿蘇地域)

6. 意見聴取方法(案)について

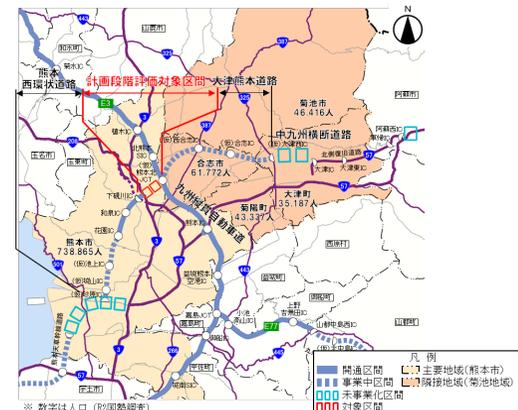
6-1. 意見聴取方法について

■ 意見聴取の方法

意見聴取は、沿線自治体・団体および企業へのヒアリング、オープンハウス、沿線住民アンケート、留置きを実施予定。

- ※1 ヒアリングは、沿線自治体および団体や企業等へ対面方式等で意見聴取。
- ※2 オープンハウスは、市役所等での説明。アンケート票による意見聴取。
オープンハウスの周知は市町報などで広報。
- ※3 アンケートは、地域住民から対象者を無作為に抽出し、アンケート用紙を配布し意見聴取。
(1世帯あたり、アンケート回答用返信ハガキを4枚同封予定)
- ※4 WEBでのアンケート回答も可能とする。

■ 意見聴取範囲



対象者		
ヒアリング ※1、※4	【沿線自治体および団体代表者】熊本県・関係市町村・団体への意見聴取	
	沿線自治体：熊本県、熊本市、菊池市、合志市、大津町、菊陽町 各団体等：トラック協会、バス協会、タクシー協会、商工会議所・商工会、消防署、警察、農協、観光協会 等	6自治体 20団体程度
オープンハウス (ヒアリング) ※2	【企業等】熊本県・関係市町村の関係企業への意見聴取	
	各企業：製造業、運輸・郵便業、卸売・小売業、宿泊・飲食サービス業、医療・福祉 等	主要100社程度
アンケート ※3、※4	【地域住民】沿線の市役所等にオープンハウスを設置し、アンケート票による意見聴取	
	熊本市：熊本市役所 菊池市：合志市役所、道の駅「旭志」 合志市：合志市役所 大津町：大津町役場、道の駅「大津」 菊陽町：菊陽町役場 等	10箇所程度
留置き・HP等	【地域住民】熊本市、菊池市、合志市、大津町、菊陽町の地域住民から対象者を無作為に抽出し、アンケート用紙を配布し意見聴取	
	熊本市(326,920世帯、738,865人)	約5,700部(抽出)
	菊池市(17,593世帯、46,416人)	約400部(抽出)
	合志市(22,283世帯、61,772人)	約500部(抽出)
	大津町(14,165世帯、35,187人) 菊陽町(17,794世帯、43,337人)	約300部(抽出) 約400部(抽出)
WEBモニター調査	【広域的な道路利用者】道の駅等にアンケート用紙とアンケート回収ボックスを設置し、意見聴取 ・国、県、市のホームページや高速道路のSA(サービスエリア)にWEBアンケートの案内を掲載し、意見聴取	
	・熊本市：道の駅「すいかの里植木」、菊池市：道の駅「泗水」「七城メロンドーム」「旭志」、大津町：道の駅「大津」 等 ・ホームページ掲載：国土交通省、熊本県 等 ・ポスター等の掲載：九州縦貫自動車道「基山SA」「広川SA」「北熊本SA」「宮原SA」 等	
	【広域的な道路利用者】	
	1年以内に1回以上、熊本市～合志市間を通ったことのある沿線地域(熊本市、菊池市、合志市、大津町、菊陽町)を除く九州地方在住の方	400票程度

■住民アンケート(案)

①調査概要

■アンケート調査の趣旨やアンケートの対象者、今後の手続きの流れ等を説明

中九州横断道路 熊本北～下硯川(熊本環状連絡道路)の道路計画に関するアンケートにご協力をお願いいたします。

熊本環状連絡道路は、熊本西環状道路と大津熊本道路と一体となり熊本都市圏の幹線道路網を構成する道路です。

本調査は、熊本環状連絡道路の道路整備の計画検討を進めるにあたり、地域の皆様が日頃から感じている「道路交通や地域の課題」や道路構造を決める際に「重視すべき事項」についてご意見を頂くことを目的としています。皆様のご協力をお願いいたします。

■アンケート対象者

本アンケートは、熊本市、菊池市、合志市、大津町、菊陽町にお住まいの方から無作為に抽出し配布しています。

○本アンケートは、配布させていただいた世帯のご家族の方を対象に**幅広い年齢層の方からのご意見をお伺いしたい**と考えております。お手数ですがアンケートの主旨をご理解の上、回答して頂きますようお願いいたします。

○ご家族の皆様のご意見をお伺いしたい為、「**アンケート回答用 返信はがき**」を4枚同封させていただきます。**(対象は18歳以上としております。ご家族構成にあわせて必要枚数をご利用ください。)**

○なお、返信ハガキが不足する場合は以下の問合せ先にご連絡ください。

■回答の提出方法及び締切

○回答は、次のいずれかの方法のうち1つをお選びください。

【方法1】同封しています「返信はがき」にご記入いただき、**令和○年○月○日(○)まで**、切手を貼らず郵便ポストへご投函をお願いいたします。

【方法2】インターネット接続環境のあるスマートフォンまたはパソコンより、下記のA、Bいずれかの方法でアンケートサイトにアクセスし、**令和○年○月○日(○)まで**、回答してください。

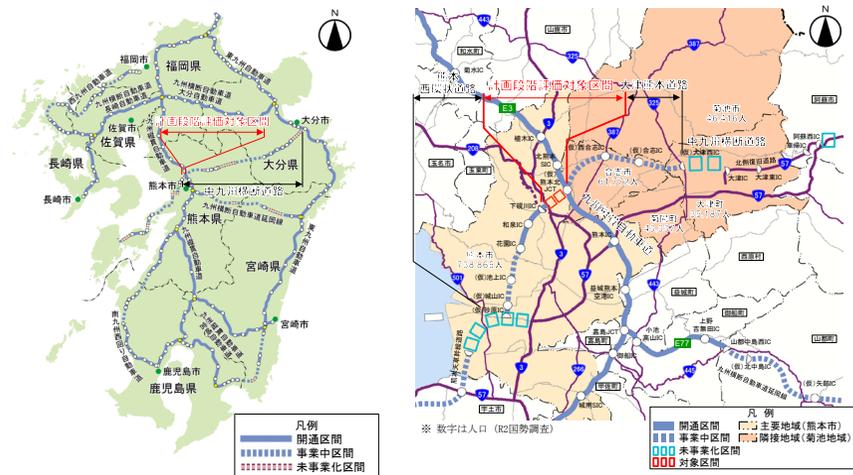
qsr.mlit.go.jp/kumamoto/●/

A 右記URLをアドレスバーに入力

B QRコードからアクセス QRコードはこちら

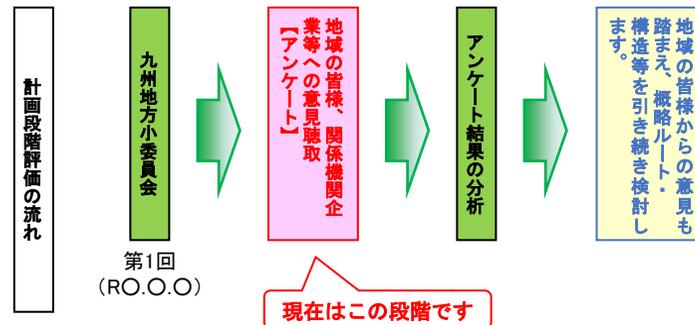


対象区間位置図



■アンケートは「計画段階評価」審議の参考意見となります。

国土交通省では、道路事業の透明性・効率性を高めるため、計画段階評価の取組を導入しています。これは、道路の整備方針について地域の声(地域の皆様、道路利用者、関係団体等)を聞きながら、第三者委員会によって審議するものです。



■九州地方小委員会

九州地方小委員会は、公共事業の効率性や透明性の一層の向上を図るため、学識経験者など第三者から構成させる委員会です。
 なお、会議資料は、国土交通省九州地方整備局のホームページでご覧いただけます。

■住民アンケート(案)

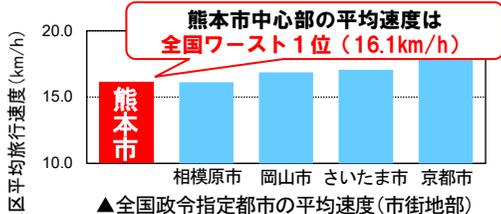
②アンケート調査票

■対象区間の課題の説明

道路交通や地域の課題

1 交通渋滞が発生し、日常生活の移動で支障を感じる

- ◆熊本市中心部の平均速度は、全国の政令指定都市(3大都市圏除く)のなかで最も低いです。
- ◆熊本市の発展に必要な道路網の役割として、中心部の渋滞緩和が必要と感じる人が約8割となっています。

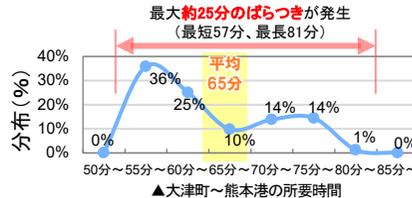


※各市の市街地部(人口集中地区)を対象に、高速道路は除いて集計
※3大都市圏に該当する政令指定都市(東京、大阪、名古屋)は除いて集計

資料：全国道路・街路交通情勢調査(H27)

2 交通渋滞が発生し、企業の円滑な物流を阻害している

- ◆熊本市周辺では、自動車(二輪車)関連部品や半導体関連部品、ガソリン、農産物など、日常生活に欠かせない製品が日々輸送されています。
- ◆しかし、輸送の際に渋滞により時間が読めず、熊本市内や熊本港、市場、高速ICなど、物流拠点まで時間を要しています。また揺れに弱い精密機械の輸送に適した高規格道路がありません。



資料：プローブデータ(R2.10〜12月平日7時台〜18時台)



3 熊本市から菊池・阿蘇地域の観光地までのアクセスが悪い

- ◆中九州横断道路の沿線地域は、豊富な観光資源があり、熊本県・大分県内トップクラスの宿泊客数を誇っています。
- ◆しかし、渋滞により熊本市の玄関口である熊本駅からの移動時間が読めないなど、円滑な観光周遊が課題です。



▲沿線地域の観光地

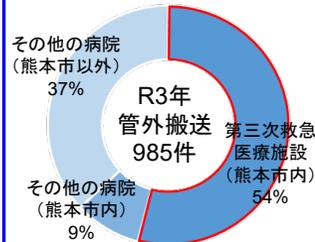
・国道57号が渋滞し、阿蘇方面への移動時間が読みにくい。



資料：レンタカー業者ヒアリング結果(R4.11)

4 熊本市内の救急医療施設までの搬送に時間がかかる

- ◆阿蘇地域の救急搬送は、約4割が管外搬送で、半数が熊本市の第三次救急医療施設へ搬送されています。
- ◆熊本市内の渋滞で搬送に時間がかかるうえ、一般道のみでの搬送では患者の容態にも影響を及ぼしています。



▲阿蘇地域の管外搬送の内訳
資料：阿蘇広域行政事務組合消防本部

・一般道では渋滞で動かなくなることがあり、サイレンを鳴らしても車が動けず搬送に時間がかかってしまう。



資料：消防本部ヒアリング結果(R4.8)

5 道路における災害や通行止めによる不安を感じる

- ◆対象区間周辺地域は、近年、九州北部豪雨や熊本地震等により、現道の国道57号で長期の通行止めが発生しています。
- ◆災害時には著しい交通集中により迅速な救援活動、物資輸送に支障が生じる恐れがあります。

H28.4熊本地震の通行止め(阿蘇大橋)



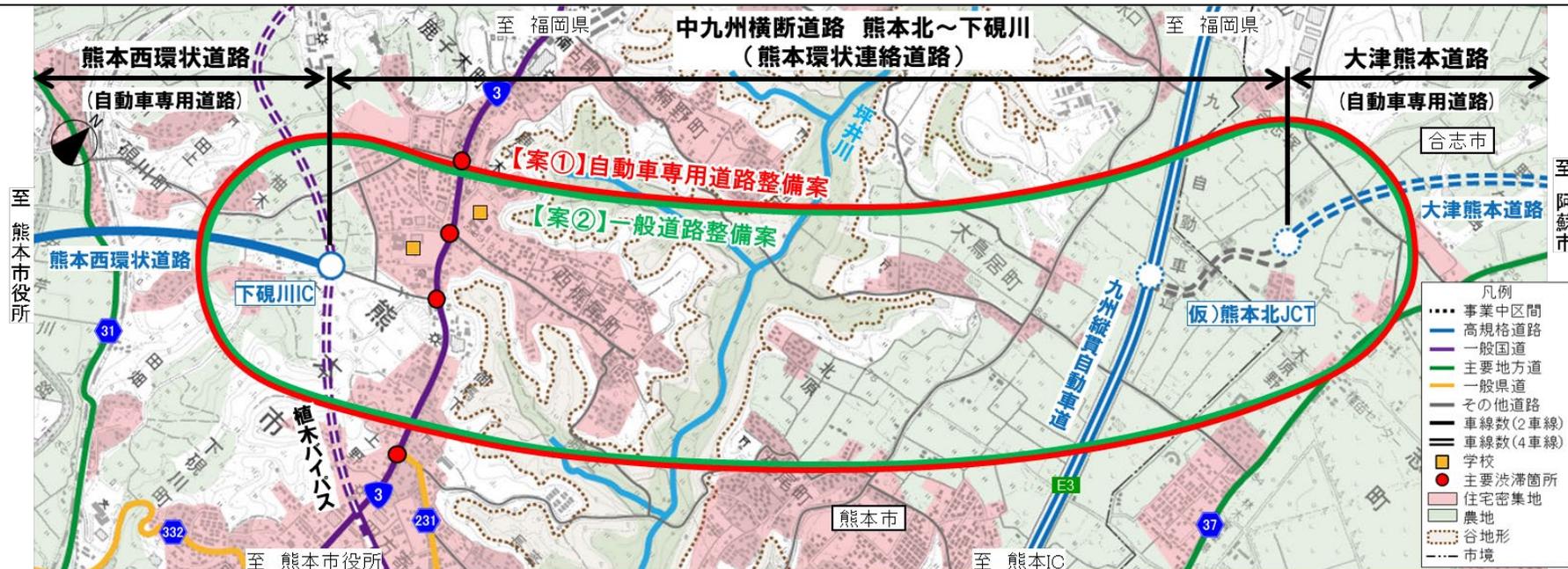
H28.4熊本地震時に渋滞に巻き込まれる自衛隊車両



■住民アンケート(案)

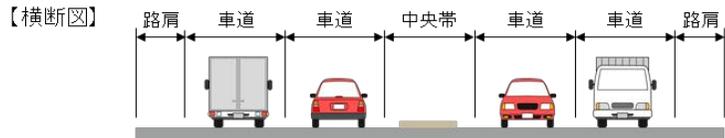
②アンケート調査票

■各ルート帯案の立案趣旨や概要の説明



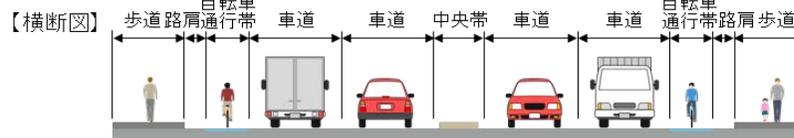
【案①】自動車専用道路整備案

国道・市道と立体で交差し、全線自動車専用で整備することで高速性に配慮した案



【案②】一般道路整備案

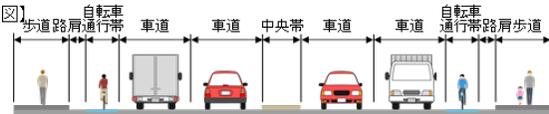
国道・市道と平面で交差し、沿道利用に配慮した案



■住民アンケート(案)

②アンケート調査票

■各ルート帯案の比較表の説明

評価項目		[案①]自動車専用道路整備案		[案②]一般道路整備案	
項目		国道・市道と立体で交差し、全線自動車専用で整備することで高速性に配慮した案 【横断面図】  【平面図(イメージ)】 交差点 なし 		国道・市道と平面で交差し、沿道利用に配慮した案 【横断面図】  【平面図(イメージ)】 交差点 あり 	
暮らし	① 高速性確保・渋滞緩和による生活環境の改善	① 中心部(熊本市)と周辺都市(合志市)の移動時間	・中心部と周辺都市との移動時間の短縮が図られる(整備前 約54分 ⇒ 整備後 約34分)	① 中心部と周辺都市との移動時間の短縮が図られるが、平面交差点や沿道利用交通の流入による速度低下が発生するため案①に劣る(整備前 約54分 ⇒ 整備後 約39分)	① 別線整備により交通が転換するため、熊本市圏の渋滞緩和が見込まれる
	② 熊本市圏の交通渋滞緩和	② 中心部(熊本市)と高速ICの移動時間【広域物流の効率化】	・中心部と高速道路(九州道)との移動時間の短縮が図られ、長距離輸送の効率が向上する(整備前(熊本IC) 約34分 ⇒ 整備後(熊本北JCT(仮)) 約20分)	② 中心部と高速道路(九州道)との移動時間の短縮が図られ、長距離輸送の効率が向上するが、平面交差点や沿道利用交通の流入による速度低下が発生するため案①に劣る(整備前(熊本IC) 約34分 ⇒ 整備後(熊本北JCT(仮)) 約25分)	③ 産業拠点(原水工業団地)から熊本港への移動時間・定時性・走行性【物流拠点の利便性向上】
政策目標	④ 産業 高速性・定時性・走行性確保による産業の活性化	④ 産業拠点(原水工業団地)から熊本港への移動時間・定時性・走行性【物流拠点の利便性向上】	・産業拠点と熊本港との移動時間の短縮が図られ、物流拠点への定時性が向上する(整備前 約61分 ⇒ 整備後 約42分) ・自動車専用道路であるため、走行性の向上が見込まれる	④ 産業拠点と熊本港との移動時間の短縮が図られるが、平面交差点や沿道利用交通の流入による速度低下や定時性への影響が発生するため案①に劣る(整備前 約61分 ⇒ 整備後 約47分) ・一般道路であるため、走行性は案①に劣る	⑤ 県庁所在地間(大分市～熊本市)の移動時間【沿線地域間の輸送効率化】
	⑤ 大分市と熊本市間の移動時間の短縮により、沿線地域の輸送効率化が図られる(整備前 約188分 ⇒ 整備後 約71分)	⑤ 大分市と熊本市間の移動時間の短縮により、沿線地域の輸送効率化が図られるが、平面交差点や沿道利用交通の流入による速度低下が発生するため案①に劣る(整備前 約188分 ⇒ 整備後 約76分)	⑥ 熊本市(熊本駅)から観光地への移動時間	・熊本市(熊本駅)と観光地との移動時間の短縮が図られる(熊本駅～阿蘇市間 整備前 約96分 ⇒ 整備後 約70分)	⑥ 熊本市(熊本駅)と観光地との移動時間の短縮が図られるが、平面交差点や沿道利用交通の流入による速度低下が発生するため案①に劣る(熊本駅～阿蘇市間 整備前 約96分 ⇒ 整備後 約75分)
医療	⑦ 救急医療機関等への速達性の向上	⑦ 沿線地域※1から第三次救急医療施設(熊本医療センター)への搬送時間・速達性	・沿線地域※1からの搬送時間の短縮が図られる(阿蘇市～熊本医療センター間 整備前 約97分 ⇒ 整備後 約81分) ・自動車専用道路であるため、速達性の向上が見込まれる	⑦ 沿線地域※1からの搬送時間の短縮が図られるが、平面交差点や沿道利用交通の流入による速度低下が発生するため案①に劣る(阿蘇市～熊本医療センター間 整備前 約97分 ⇒ 整備後 約96分) ・一般道路であるため、速達性は案①に劣る	
	防災	⑧ 災害に強い道路ネットワークの形成	⑧ 災害時の対策本部(熊本地方合同庁舎)から被災地(防災拠点:道の駅旭志)への速達性	・道路ネットワークの形成により、災害時の対策本部から被災地への速達性が向上する(整備前 約77分 ⇒ 整備後 約33分)	⑧ 道路ネットワークの形成により、災害時の対策本部から被災地への速達性が向上するが、平面交差点や沿道利用交通の流入による速度低下が発生するため案①に劣る(整備前 約77分 ⇒ 整備後 約38分)
⑨ 災害時の代替機能の確保		⑨ 災害時の代替機能の確保	・別線整備により代替路が確保される ・ICアクセスに限定されるため、災害時の各地点へのアクセス性の面で案②に劣る	⑨ 別線整備により代替路が確保される ・平面交差で集落周辺を通過するため、災害時の各地点へのアクセス性の面で案①より優れる	
道路整備による影響	⑩ 生活環境(大気)への影響	⑩ 生活環境(大気)への影響	・信号による停車・発進が発生しないため、大気等への影響は小さい	⑩ 信号による停車・発進が発生するため、案①に比べて大気等への影響が大きい	
	⑪ 自然環境の保全(動植物)への影響	⑪ 自然環境の保全(動植物)への影響	・自然環境を考慮すべき箇所を通過するため、自然環境に影響を与える可能性がある	⑪ 自然環境を考慮すべき箇所を通過するため、自然環境に影響を与える可能性がある	
	⑫ 沿道利用	⑫ 沿道利用	・沿道からの利用は、ICからのアクセスに限定される	⑫ 国道3号や市道と平面交差するため、沿道住民が利用しやすい	
	⑬ 段階的な効果の発現	⑬ 段階的な効果の発現	・部分的な開通ができないため、段階的な効果発現が見込めない	⑬ 平面交差であるため、交差点間で開通した箇所から効果発現が見込める	
⑭ 経済性	⑭ 経済性	約400～500億円	約450～550億円		

※1・・・沿線地域(菊池・阿蘇地域)

■住民アンケート(案)

②アンケート調査票

■政策目標や配慮事項、アンケートの質問内容等の説明

評価の考え方

＜ルートを検討するうえで重視すべき事項＞

<p>【暮らし】</p> <p>① 中心部(熊本市)と周辺都市の移動時間が短くなること</p> <p>② 熊本市圏の交通渋滞緩和が期待できること</p> <p>【産業】</p> <p>③ 中心部(熊本市)と高速ICの移動時間が短くなること</p> <p>④ 産業拠点(原水工業団地)から熊本港の移動時間が短縮し、走りやすいこと</p> <p>⑤ 県庁所在地間(大分市～熊本市)の移動時間が短くなること</p> <p>【観光】</p> <p>⑥ 熊本市(熊本駅)から観光地への移動時間が短くなること</p>	<p>自動車専用道路整備案</p> <p>一般道路整備案</p>	<p>【医療】</p> <p>⑦ 沿線地域から熊本市の第三次救急医療施設への搬送時間が短くなり、搬送時の揺れが少ないこと</p> <p>自動車専用道路整備案</p> <p>一般道路整備案</p>	<p>【防災】</p> <p>⑧ 災害時の対策本部(熊本地方合同庁舎)から被災地へ早く到着できること</p> <p>⑨ 災害時に国道等の代替路として利用できること</p> <p>自動車専用道路整備案</p> <p>一般道路整備案</p>
<p>【道路整備による影響】</p> <p>⑩ ・生活環境(大気)への影響が小さいこと ⑪ ・自然環境への影響が小さいこと</p> <p>⑫ ・沿道からの利用がしやすいこと ⑬ ・段階的に開通が図られ、早期に整備効果が発現すること</p> <p>⑭ ・整備費用が安いこと</p>			

＜周辺地域にアクセスする際に重視すべき事項＞

<p>⑮ ・渋滞緩和が期待でき、生活環境の改善が図れること</p> <p>⑯ ・地域の産業拠点到隣接し、熊本市内の交通拠点などに早く行けること</p> <p>⑰ ・地域の観光地に隣接し、観光地への移動時間が短いこと</p> <p>⑱ ・集落に近接し、第三次救急医療施設に早く行けること</p>	<p>自動車専用道路整備案</p> <p>一般道路整備案</p>	<p>⑲ ・災害時に集落に移動しやすいこと</p> <p>自動車専用道路整備案</p> <p>一般道路整備案</p>
--	--	--

