

九州横断自動車道延岡線（五ヶ瀬～高千穂）における
直轄調査結果の送付について

○この度、九州横断自動車道延岡線（五ヶ瀬～高千穂間）における直轄調査がまとまり、宮崎県にその結果を送付したことをお知らせいたします。

直轄調査結果については別添のとおりです。

問い合わせ先：

国土交通省 九州地方整備局 延岡河川国道事務所

技術副所長

いまざと ひでみ
今里 英美

調査第二課長

はまだ たつや
濱田 達哉

TEL：0982-31-1155（代表）

URL：<http://www.qsr.mlit.go.jp/nobeoka/>

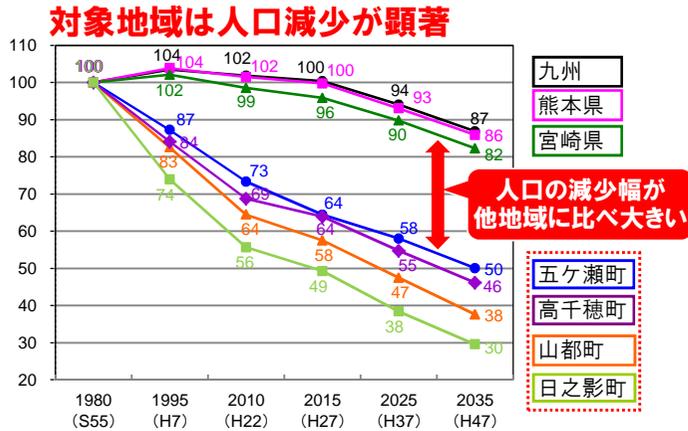
政策目標：災害時にも機能する信頼性の高いネットワークの確保

- 当該区間の並行現道である国道218号は、政府が定める「緊急輸送ルート」に指定されており、南海トラフ地震発生時における宮崎県北部、大分県南部地域の想定被災者約14万人を支援する重要な路線。
- 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及び縦断線形の厳しい箇所や防災点検要対策箇所が最も集中して存在し、特に被災リスクが高い区間。
- 当該区間の現道では、過去10年で、片側通行止め2回、冬季のチェーン規制が43回発生するなど、災害に対して非常に脆弱。
- 現道の線形が厳しい箇所や防災点検要対策箇所等を回避し、災害時の救援活動等においても機能する信頼性の高い高速ネットワークの確保が期待されている。



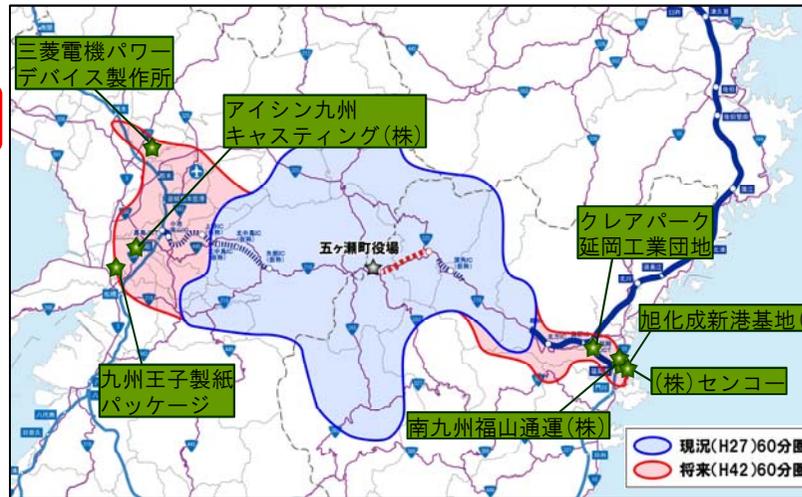
- 九州中央地域は、産業集積地である熊本市や延岡市からの高速道路ネットワークが未整備である結果、人口減少が進行し、高齢者の割合が高くなっている。
- 産業集積地への広域ネットワークを形成するとともに、通勤時間短縮により『定住』『自立』を促進し、圏域全体の活性化を促すことが期待される。

【九州中央域の人口減少率】



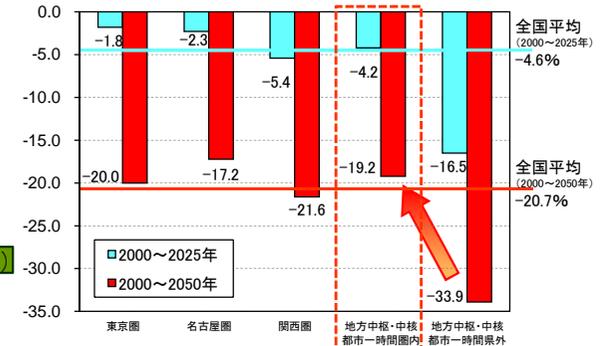
【現況 (H27) 及び将来 (H42推計結果) の60分圏域の変化】

**将来は熊本市、延岡市が60分圏域に入る
熊本、延岡の企業が通勤圏に入り、通えるように**



【地域別の人口減少率 (2000~2025年、2000~2050年)】

地方中核・中枢都市まで60分圏内であれば、三大都市圏並みの人口減少率に収まると考えられている

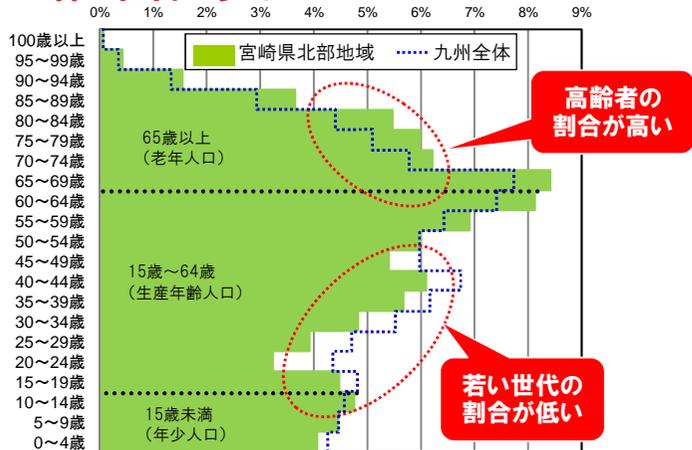


※人口は、平成12年国勢調査(平成12年10月1日現在)及び日本の将来推計人口(平成14年1月推計)に基づくもの。
※東京圏: 埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県 名古屋圏: 岐阜県、愛知県、三重県 関西圏: 京都府、大阪府、兵庫県、奈良県
地方中核・中枢都市: 「三大都市圏以外の地域にあって、都道府県庁所在地又は30万人以上かつ「昼間人口比率1以上」の都市。
一時間圏は、1998年現在の交通ネットワークで、新幹線と特急を除く鉄道と道路の利用を前提とし、国土交通省において、市町村単位に設定したもの。
※2025年、2050年の人口は、上記資料に基づき、国土交通省国土計画局が推計。

資料：国土のグランドデザイン2050(国土交通省)

【宮崎県北部地域の少子高齢化】

**九州全体に比べ、高齢化が進行。
若い世代が少ない**



【企業ヒアリング結果 (高千穂町)】

- ・仕事の少ない高千穂、五ヶ瀬、日之影には熊本へ早く行く事のできることは、熊本や延岡へ通勤が可能となるので、**若者の県外流出に歯止めがかかり、定住者の獲得に繋がる**と思う。
- ・高速道路が整備されることで、**物流、人の流れが変わり、定住を促せる**と思う。

資料：H29.3 ヒアリング調査

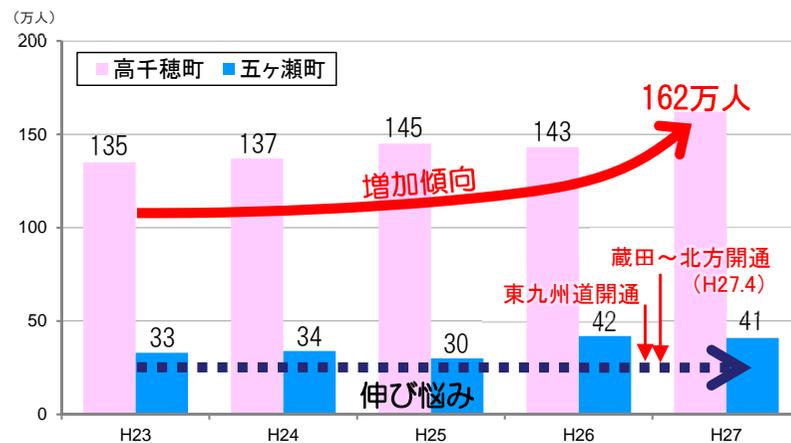
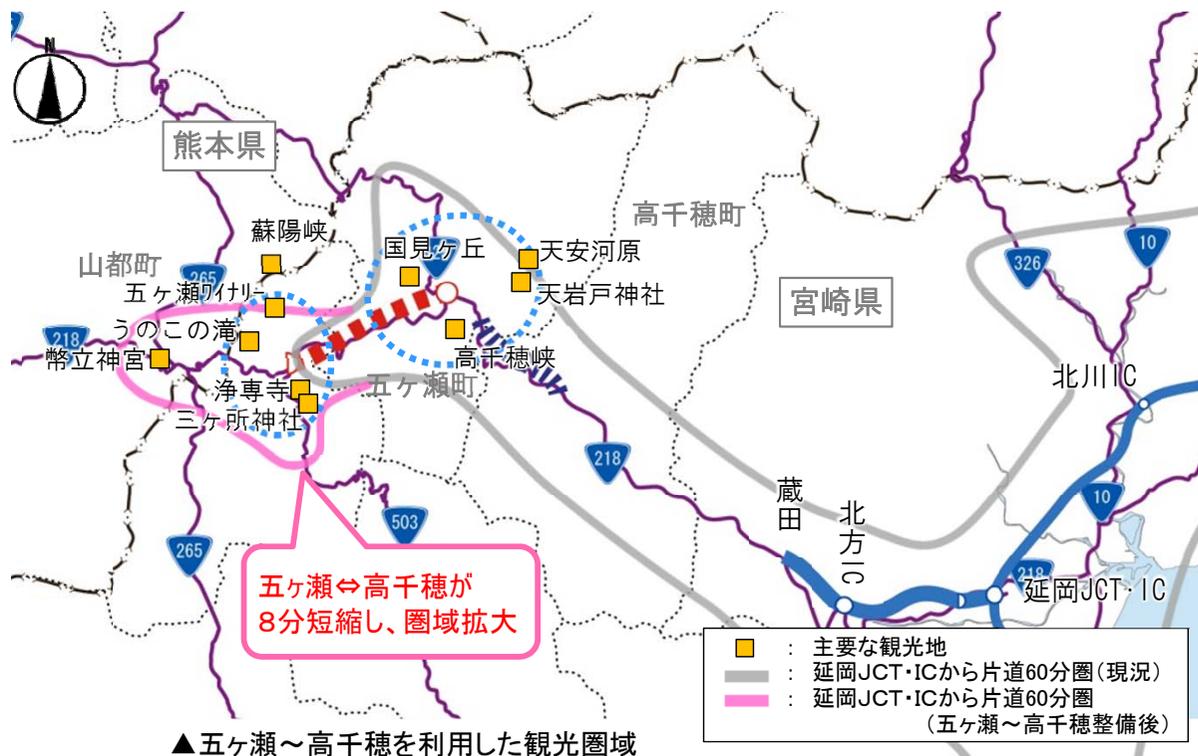
【企業ヒアリング結果 (五ヶ瀬町)】

- ・今は宮崎からは2時間半かかるが、中央道の整備により**時間短縮が見込まれるため、通勤が便利になり定住してもらえ**る。夏場は涼しく過ごしやすいため、**ベッドタウンになってもらえれば良い**と思う。

資料：H29.3 ヒアリング調査

政策目標: 回遊性の向上による広域的な観光振興の支援

- 宮崎県一の観光客数を誇る高千穂町は、東九州道等の開通の影響などにより、観光客数が年々増加傾向で、平成27年には過去最高の162万人に達している。
- 一方で、五ヶ瀬町の観光地においては、東九州道等からの移動時間を要するため、観光客が十分に受け入れておらず、観光客数は伸び悩んでいる状況。
- 五ヶ瀬町と高千穂町の移動時間短縮と走行性向上により、東九州道等からの観光圏域が広がり、観光客の増加が期待され、五ヶ瀬、高千穂地域の観光振興を支援。



【観光協会へのヒアリング結果】

- ・高千穂町では平成32年度までの年間観光入込客数200万人が目標。
- ・移動時間の短縮、安全性向上により、新たな集客や阿蘇くじゅう・熊本からの観光回遊性が向上し、観光振興による地域活性化に期待。

資料: H29.3 ヒアリング調査

【九州観光推進機構へのヒアリング結果】

- ・延岡・日向・高千穂・五ヶ瀬では中央道整備を見据え、広域的な観光連携を促進する動きが強まっている。阿蘇くじゅうを含め、セットで観光周遊の促進に期待が持てる。
- ・西側の新幹線や縦貫道と東側の東九州道が繋がることで、高千穂・延岡を軸とした新たな回遊ルートが確立し、周遊性強化や活性化に繋がる。

資料: H29.3 ヒアリング調査

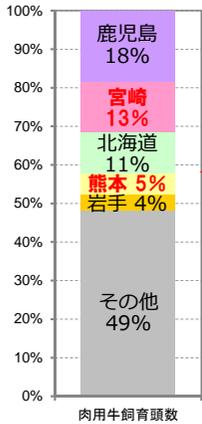


政策目標：走行性、速達性向上による産業活動の支援

- 宮崎県、熊本県は全国有数の肉用牛の飼育数を誇り、沿線地域では農業産出額の約1/4を占めている主要産業の一つであり、『高千穂牛』としての高付加価値化や輸送の効率化、販路拡大を進めている。
- 福岡、宮崎への肉用牛（生体）搬送にあたり、商品価値低下の回避や大型トラックによる輸送効率向上のため、急カーブ・急勾配などの線形不良個所を避けたルート確保が必要。

【全国肉用牛飼育頭数割合】

宮崎県、熊本県の肉用牛の飼育数は全国で上位

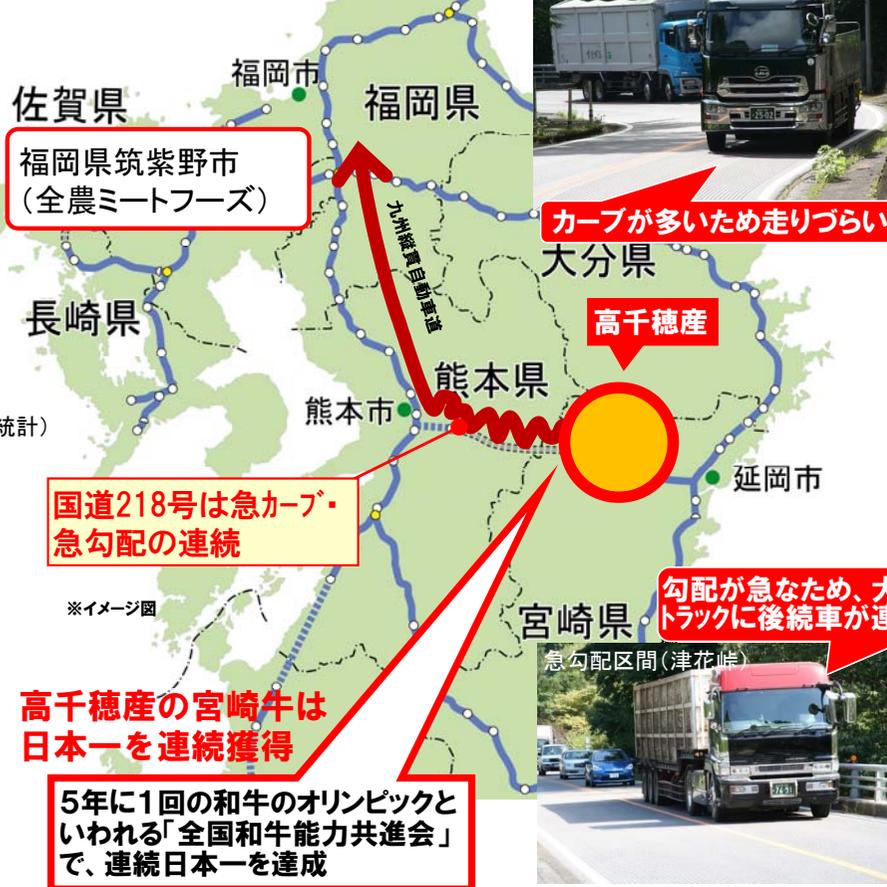


肉用牛飼育頭数
宮崎：第2位
熊本：第4位

▲肉用牛飼育頭数 (資料：H28畜産統計)

【主な出荷先と搬送ルート】

高千穂牛の出荷は、急カーブ・急勾配の輸送を強いられ品質低下を招く



▲宮崎牛(成牛)の主な出荷先と搬送ルート

資料：高千穂地区農業協同組合ヒアリング結果

【宮崎牛(成牛)の品質低下】

急カーブ、急勾配で品質ランクが低下



急カーブ・急勾配のストレス

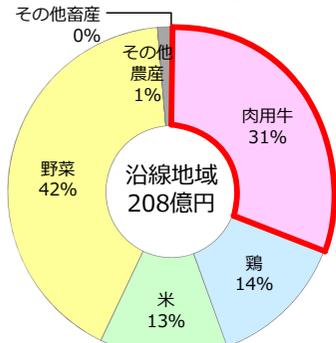
肉に熱が蓄積(霜降り→赤身)

品質ランク1~2低下

【沿線地域の農業算出額割合】

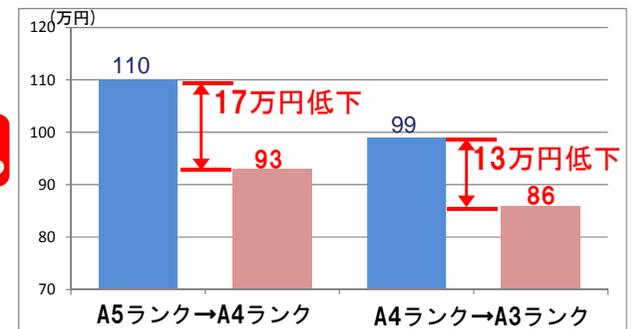
沿線地域の肉用牛の生産シェアは高い

※宮崎県平均は肉用牛10%



▲農業算出額の割合

※沿線地域：山都町、五ヶ瀬町、高千穂町、日之影町、椎葉村、諸塚村 (資料：H26生産農業所得統計)



▲宮崎牛(成牛)のセリ価格の低下(実績等を基に試算)

(資料：JA高千穂の取引実績)

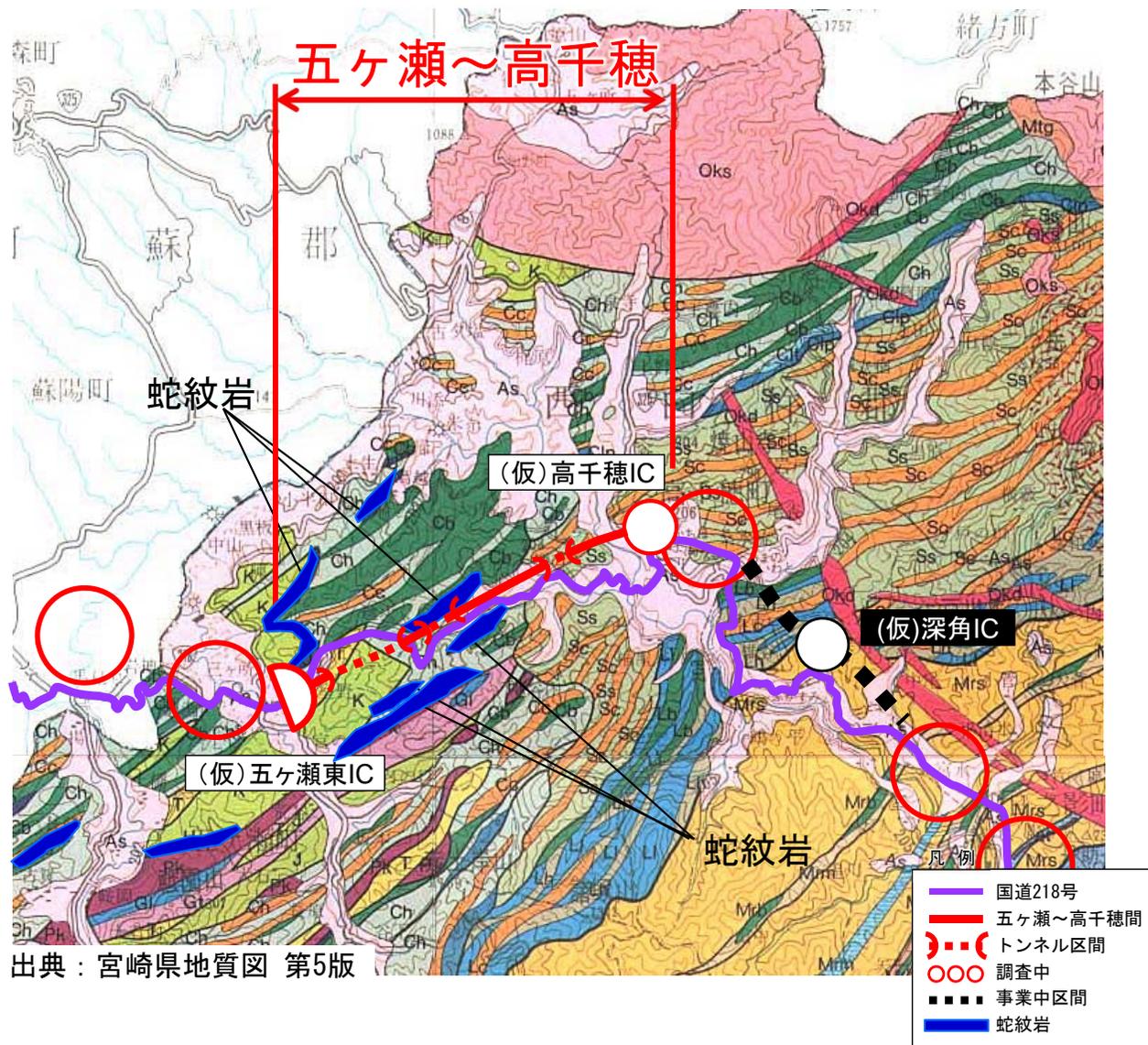
(資料：農林水産省「畜産物生産費」「食肉流通統計」)

【JA畜産部へのヒアリング結果】

高千穂で生育した肉牛は、全国の市場が集まる福岡や宮崎市内に搬送。移動時間の短縮、輸送安定性の確保により、品質確保・取引価格の向上に繋がることを期待。

資料：H29.3ヒアリング調査

○当該区間は、蛇紋岩が存在するなど地質的に脆弱な地帯をトンネルで通過するため、設計や施工方法の選定、施工管理に高度な技術力を必要とする。



■ 蛇紋岩

- ・ 風化しやすく、もろい地質。特に水を含むと脆弱化や崩壊などを起こしやすい。

