

国道201号 みやこ行橋バイパス【直轄】

新規

道路-1

■国道201号みやこ行橋バイパスは、福岡市東区と苅田町を結ぶ国道201号の一部を構成し、隣接区間と一体となったバイパス機能の確保により、円滑で安全な道路ネットワークを構築することを目的とする道路。

■みやこ行橋バイパスの整備により、交通渋滞の緩和を図るとともに、産業拠点や港湾、救急医療施設等へのアクセス性向上による産業活動の活性化や救急医療活動の支援に期待。

《位置図》

《諸元等》

《当該区間の課題と効果》



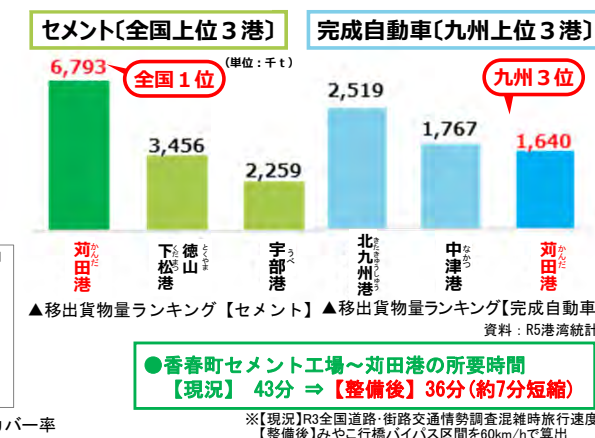
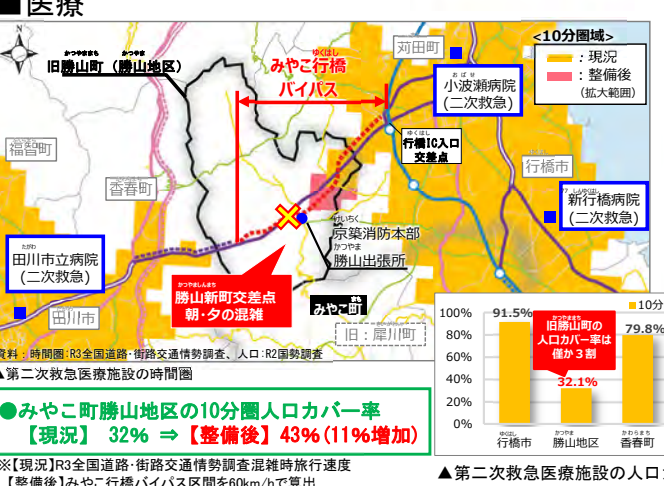
事業区間：福岡県京都郡みやこ町勝山松田
～福岡県行橋市吉国

延長：7.4km

全体事業費：610億円

R7当初：0.5億円（事業費）

《路線位置図》



- 当該箇所は、近年周辺の住宅地整備に伴い歩行者が増加し、特に登下校時には信号待ちの小学生が歩道部で溢れかえっており、交通誘導員による誘導で対応している状況。
- 本事業において、歩道橋を整備することにより、歩行者の安心・安全な歩行空間の確保を図る。

○国道3号 岡垣バイパス東交差点歩道橋整備

《位置図》



《諸元等》

事業区間：福岡県遠賀郡岡垣町東高陽
事業量：1箇所
R7当初：0.1億円（事業費）

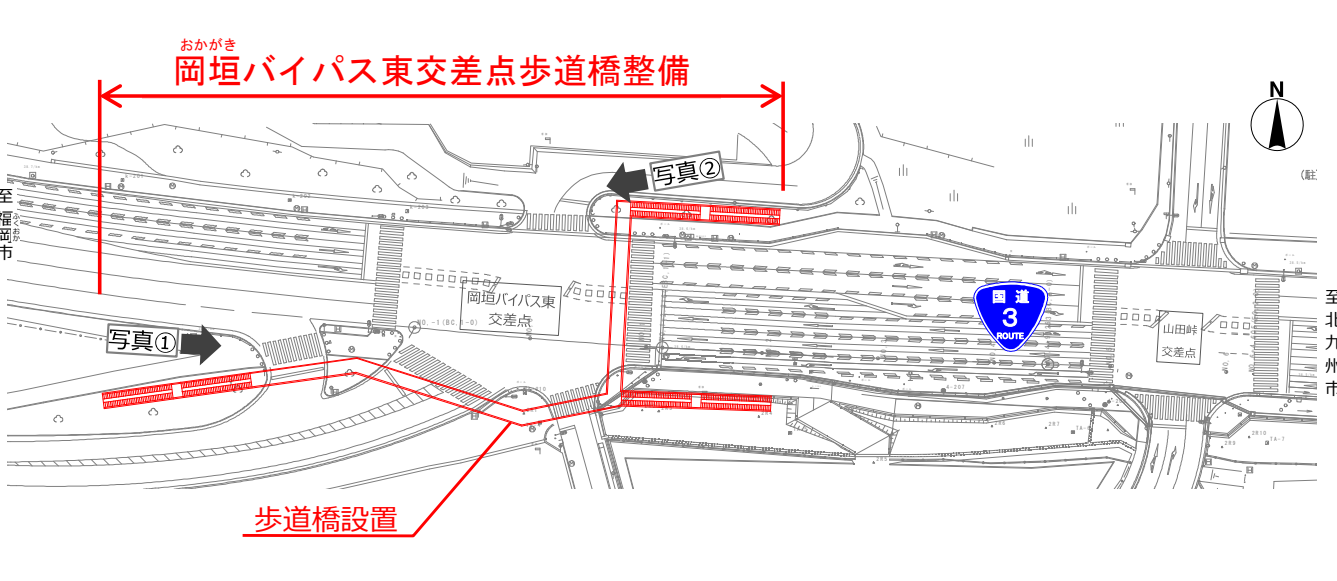
《現地状況写真》



《路線位置図》



《計画平面図》



国道3号 博多バイパス(下臼井～空港口)【直轄】

- 国道3号博多バイパス（下臼井～空港口）は、福岡市北東部に位置し、交通環境（渋滞）の改善を目的とする道路。
- 博多バイパス（下臼井～空港口）の立体化整備により、多車線道路における輻輳する交通を適切に機能分担することで、渋滞緩和及び安全性の向上を図るとともに、定時性・速達性向上による物流活動や医療活動の支援に期待。



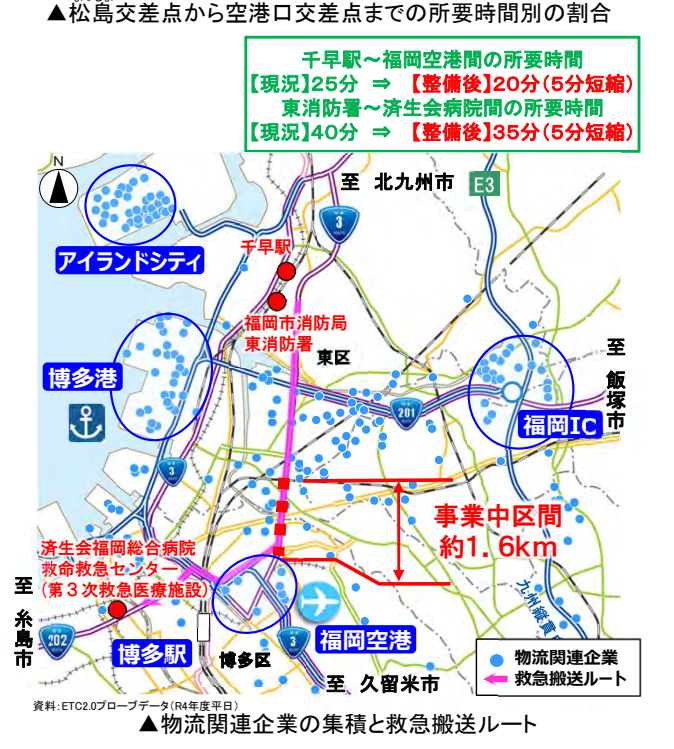
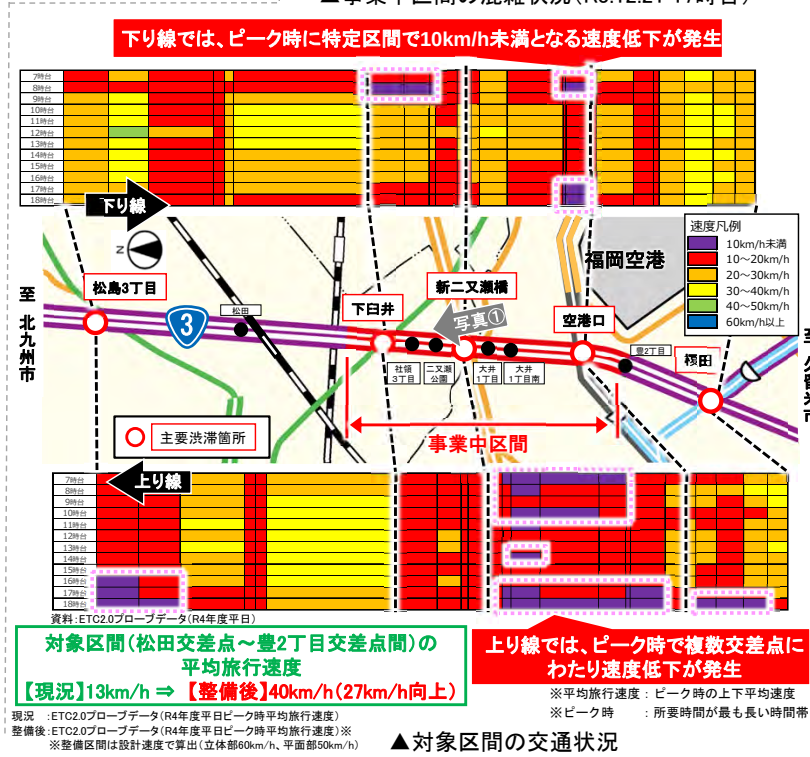
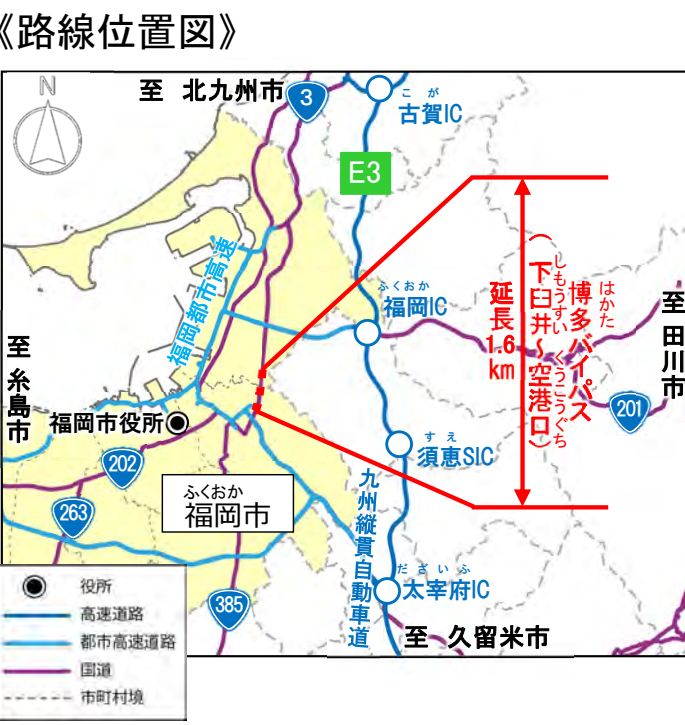
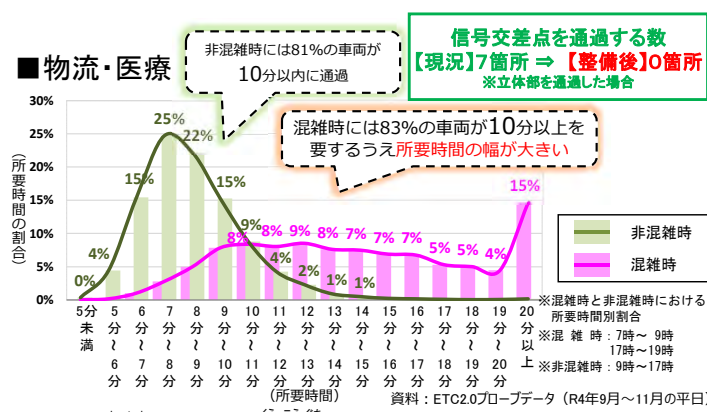
《諸元等》

事業区間：福岡県福岡市東区二又瀬新町
～福岡市博多区榎田

延長：1.6km

全体事業費：360億円

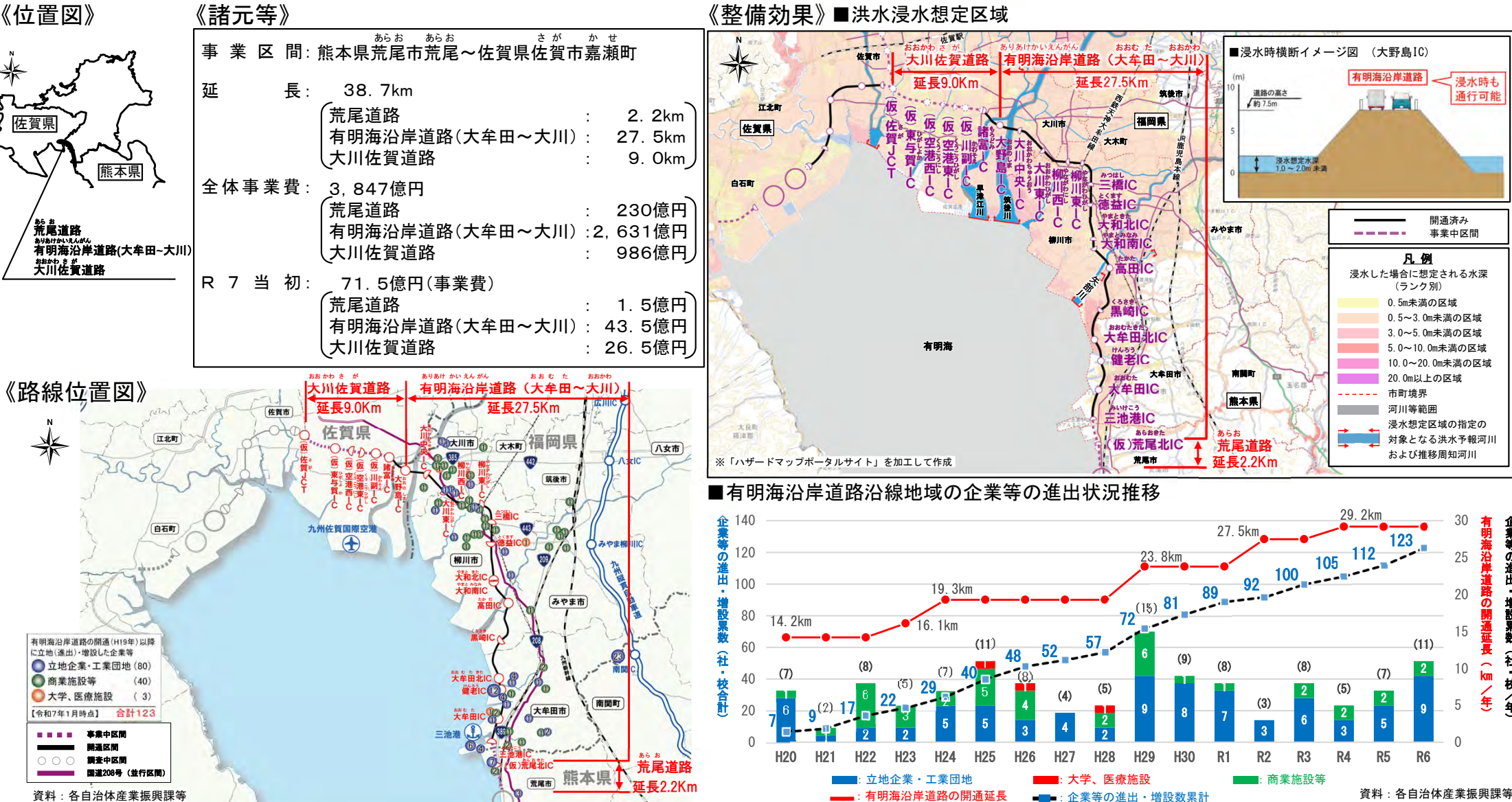
R7当初：20.0億円(事業費)



出典：自動車部品輸入量、完成自動車移出量「港灣統計資料（R5）」

■荒尾道路、有明海沿岸道路（大牟田～大川）、大川佐賀道路は、重要港湾三池港や九州佐賀国際空港などの広域交通拠点及び有明海沿岸の都市群を連携する「有明海沿岸道路」の一部を構成する道路。

■有明海沿岸道路の整備により、災害時においても速やかに緊急車両や一般車両の通行を確保するとともに、定時性や速達性向上による沿線地域の連携・交流促進や広域拠点との物流効率化に期待。



国道497号 今宿道路【直轄】

継続

道路－6

■国道497号今宿道路は、西九州自動車道の一部を構成し、九州北西部地域の地域経済の活性化、高速定時性の確保等に寄与するとともに、周辺地域の交通混雑の解消を目的とする道路。

■今宿道路の整備により、災害時の代替路を確保するとともに、救急医療施設へのアクセス性向上による地域医療活動の支援に期待。

《位置図》

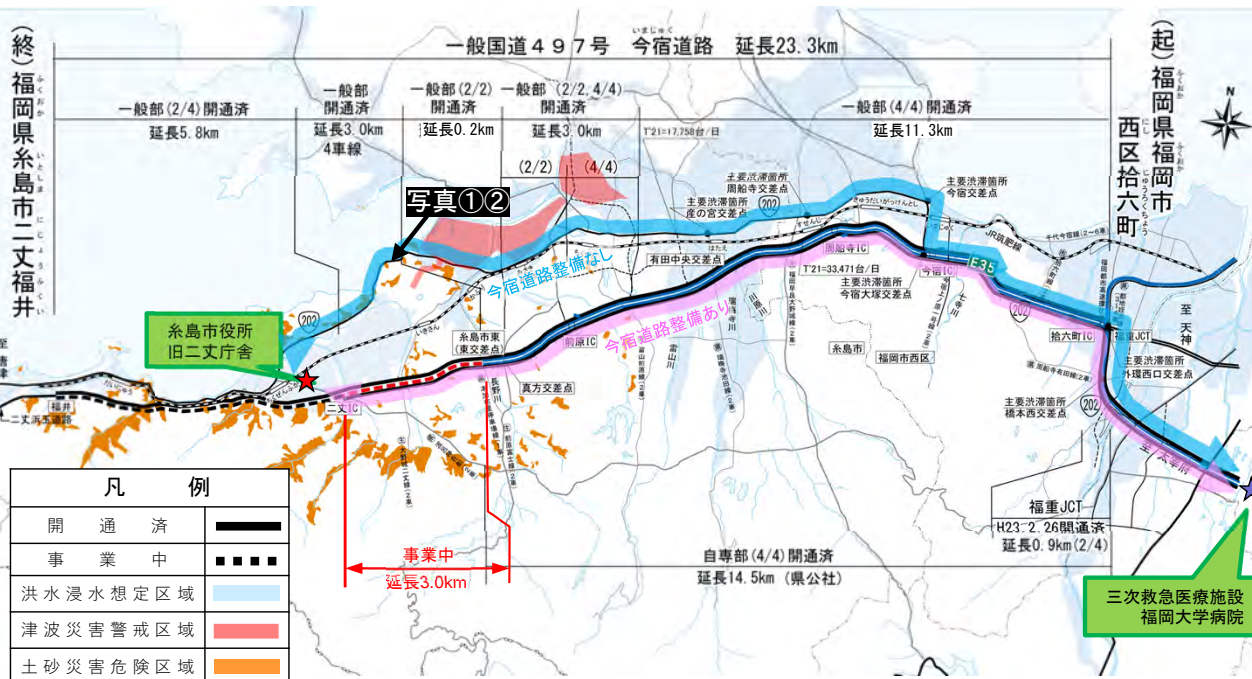


《諸元等》

事業区間：福岡県福岡市西區拾六町
～糸島市二丈福井

延長：23.3km
全体事業費：2,791億円
R7当初：14.0億円（事業費）

《路線位置図》



《整備効果》

■当該道路の整備により、一般道に災害があった場合でも、強靱で信頼性の高いネットワークを構築



写真① 至 唐津市
▲H22.7.13 道路冠水
（糸島市加布里地区）



写真② 至 唐津市
▲H22.7.13 法面崩壊
（糸島市二丈浜津地区）

■当該道路の整備により、三次救急医療施設への搬送時間の短縮（約56分⇒約23分）が図られ、定時性の向上により安定的な搬送を確保。

所要時間の変化

糸島市役所旧二丈庁舎

今宿道路整備なし

約56分

今宿道路整備あり

約23分



約33分
短縮！

福岡大学
病院

※令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査（混雑時旅行速度）を基に、糸島市役所旧二丈庁舎から最寄りの三次救急医療施設にて算出

福岡3号 電線共同溝【直轄】

- 無電柱化は、防災、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成等を図ることを目的として事業を推進。
- 当該箇所の無電柱化を推進することで、災害時における緊急輸送道路の機能確保並びに安全で快適な歩行空間の確保を図るとともに、良好な都市景観の形成に向けたまちづくりを支援。

○国道3号 千早・名島地区電線共同溝

《位置図》



《諸元等》

事業区間:	福岡県福岡市東区千早5丁目 ～福岡市東区箱崎7丁目
延長:	4.6km(上下)
全体事業費:	92.0億円
R7当初:	4.6億円(事業費)

《路線位置図》



《現地状況写真》

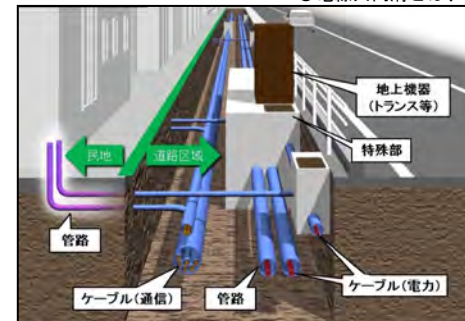


《整備効果》

- 大規模災害（地震、竜巻、台風等）が起きた際に、電柱等が倒壊することによる道路の寸断を防止。
- 景観の阻害要因となる電柱・電線をなくし、良好な景観を形成。

《対策イメージ》

◎電線共同溝とは、道路の地下空間を活用して電力線、通信線をまとめて収容する手法



- 当該箇所は、伊万里市南波多郷学館（小・中学校）への通学路として利用されており、児童・生徒が日常的に通行しているが、歩道幅員が極めて狭小な区間が存在し、児童・生徒の安全が確保されていない状況。
- 本事業において、歩道を整備することにより、児童・生徒の安心・安全な歩行空間の確保を図る。

○国道202号 水留歩道整備

《位置図》



《諸元等》

事業区間：佐賀県伊万里市南波多町
事業量：0.2km
R7当初：0.1億円（事業費）

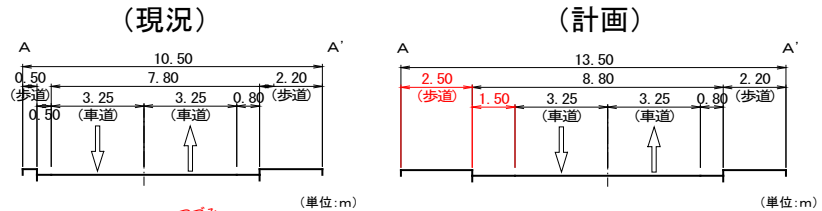
《路線位置図》



《現地状況写真》



《計画横断面図》（A-A断面）



《計画平面図》



■国道3号鳥栖^{とす}拡幅は、交通結節点である鳥栖^{とす}IC付近の交通渋滞の緩和や交通安全性の向上による地域生活環境の改善及び周辺の開発計画の支援等を目的とする4車線拡幅事業。

■鳥栖^{とす}拡幅の整備により、交通混雑の緩和による物流効率化が図られ、地域経済・産業活性化の支援に期待。

《諸元等》



事業区間：佐賀県鳥栖市姫方町
～鳥栖市酒井西町

延長：2.4 km

全体事業費：126億円

R 7 当初：8.0億円（事業費）

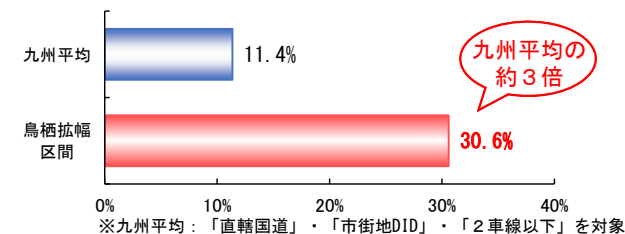
《路線位置図》



《整備効果》

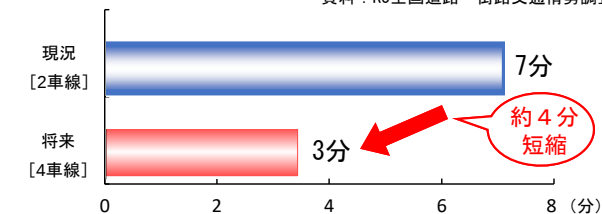


▲ 事業中区間の交通状況 (R6. 6)



▲ 大型車混入率 (R3)

資料：R3全国道路・街路交通情勢調査



▲ 所要時間の変化(姫方町～商工団地北入口)

資料：〔現況〕プロブテータ(R5.4～R6.3 平日混雑時)、〔将来〕交通量推計結果

国道497号 伊万里道路【直轄】

■国道497号伊万里道路は、西九州自動車道の一部を構成し、九州北西部地域の地域経済の活性化、高速定時性の確保等に寄与するとともに、伊万里地域の幹線道路である国道202号の代替機能確保を目的とする道路。

■伊万里道路の整備により、所要時間の短縮による物流効率化を促進し、地域拠点間の連携確保の強化に期待。

《位置図》



《諸元等》

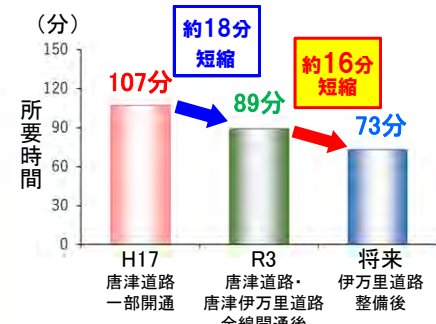
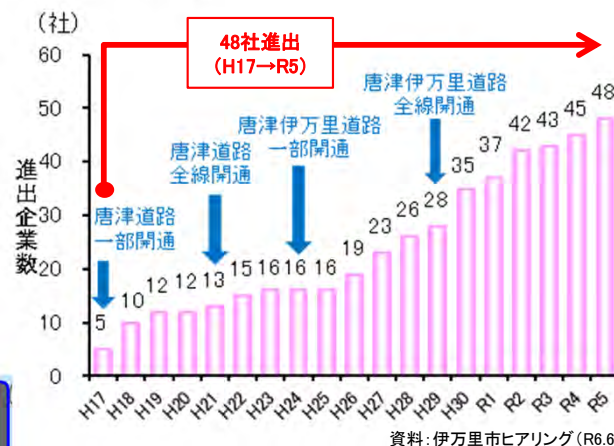
事業区間：佐賀県伊万里市南波多町府招
～伊万里市東山代町長浜

延長：6.6km

全体事業費：429億円

R7当初：12.0億円（事業費）

《整備効果》

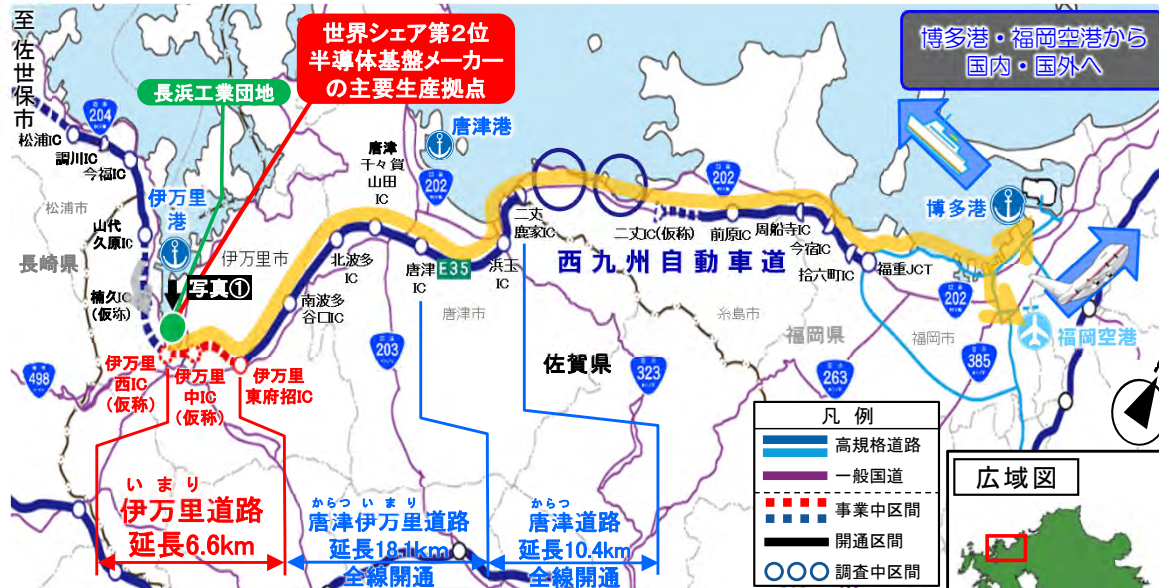


対象区間：長浜工業団地(東山代町長浜)から博多港(東浜IC)までの区間
資料：H17、R3の所要時間は、全国道路・街路交通情勢調査における平日混雑時旅行速度を用いて算出。
将来の所要時間は、R3所要時間をベースに伊万里道路の区間を設計速度80km/hとして試算。

▲伊万里市進出企業（累計）

▲西九州道の整備による所要時間の変化

《路線位置図》



▲西九州自動車道沿線の世界大手半導体基盤メーカー主要生産拠点



佐賀34号 電線共同溝【直轄】

- 無電柱化は、防災、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成等を図ることを目的として事業を推進。
- 当該箇所の無電柱化を推進することで、災害時における緊急輸送道路の機能確保並びに安全で快適な歩行空間の確保を図るとともに、良好な都市景観の形成に向けたまちづくりを支援。

○国道34号 神辺地区電線共同溝

《位置図》



《諸元等》

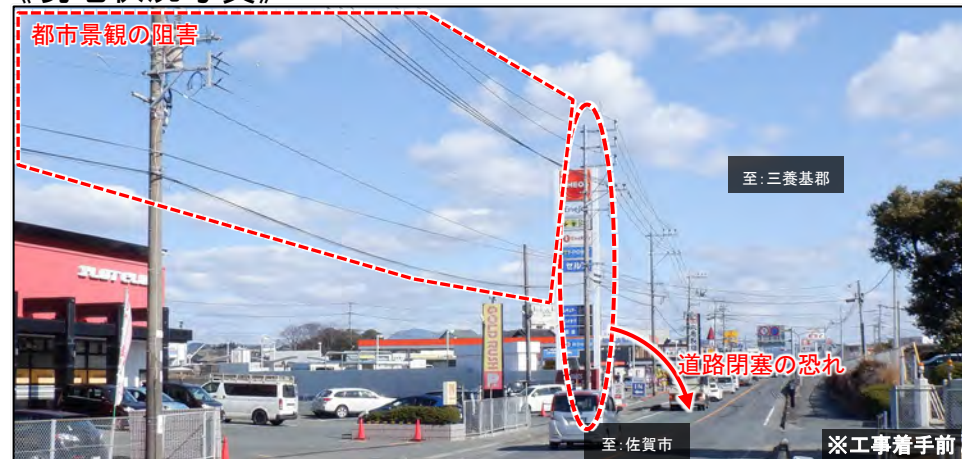
事業区間：佐賀県鳥栖市田代大官町
～佐賀県鳥栖市神辺町

延長：0.9km（上下）
全体事業費：12.0億円
R7当初：1.2億円（事業費）

《路線位置図》



《現地状況写真》

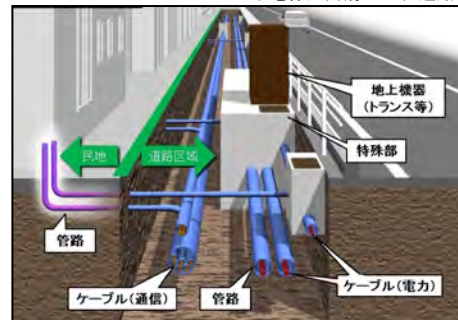


《整備効果》

- 大規模災害（地震、竜巻、台風等）が起きた際に、電柱等が倒壊することによる道路の寸断を防止。
- 景観の阻害要因となる電柱・電線をなくし、良好な景観を形成。

《対策イメージ》

◎電線共同溝とは、道路の地下空間を活用して電力線、通信線等をまとめて収容する手法



国道208号 佐賀道路【補助】

継続

道路－12

- 国道208号佐賀道路は、佐賀県唐津市から佐賀市に至る沿道各都市の交流の促進及び九州佐賀国際空港や唐津港との連携を強化する「佐賀唐津道路」の一部を構成する道路。
- 佐賀道路の整備により、国道208号の交通混雑の緩和や交通安全の確保を図るとともに、災害発生時の救急・救援物資の輸送機能の強化、医療施設等へのアクセス性の向上に期待。

《位置図》



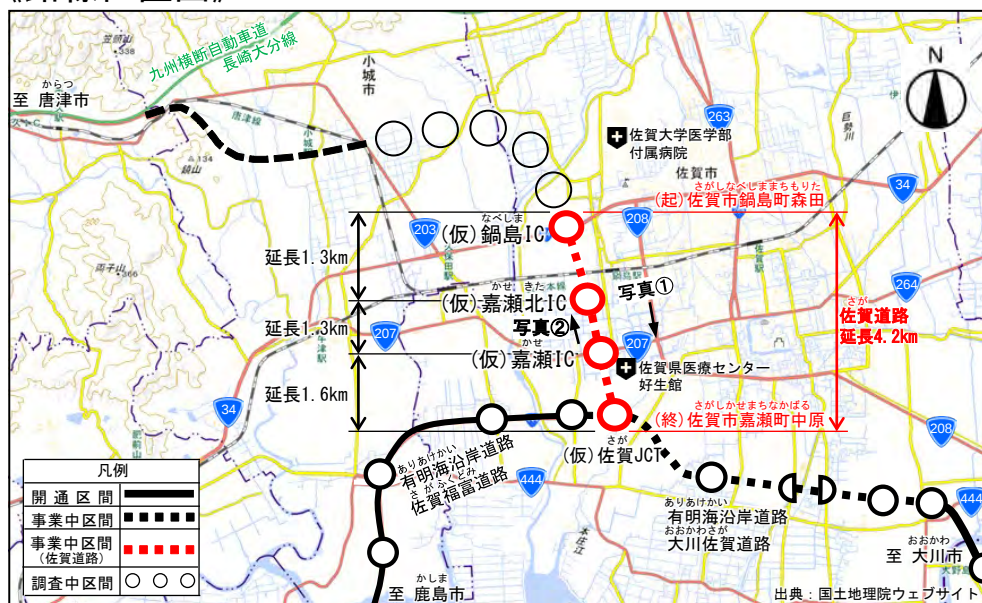
《諸元等》

事業区間：	佐賀県 佐賀市 鍋島町 森田 ～ 嘉瀬町 中原
延長：	4.2 km
全体事業費：	447億円
R7当初：	12.5億円（事業費）

《現地状況写真》



《路線位置図》



《整備効果》

- 第1次緊急輸送道路である九州横断自動車道長崎大分線と有明海沿岸道路を連絡し、災害時の輸送機能を強化
- 災害時における航空輸送施設に指定されている九州佐賀国際空港・防災航空センターや佐賀県医療センターへのアクセス性を強化し、迅速な救援・救助、復旧・供給活動を支援



三次救急救命センター
佐賀県医療センター好生館



▲佐賀県医療センター好生館HPより

航空輸送施設（指定）
九州佐賀国際空港、防災航空センター



▲佐賀県防災航空センター

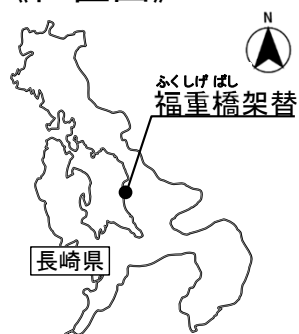
国道34号 福重橋架替【直轄】

新規

道路-13

- 国道34号福重橋架替事業は、二級河川郡川の河川改修事業にあわせて橋梁の架け替えを実施することで、郡川の氾濫や洪水防止を目的とする事業。
- 福重橋架替事業の整備により、物資輸送や救命活動を行うための重要物流道路や第一次緊急輸送道路としての機能を確保。

《位置図》



《諸元等》

事業区間：長崎県大村市皆同町
～大村市沖田町

延長：0.2km

全体事業費：50億円

R7当初：0.5億円（事業費）

《路線位置図》



▲現況の福重橋の状況（全景）

出典：国土地理院地図

《洪水時の状況(H2.7)》



▲写真① 福重橋の下流付近



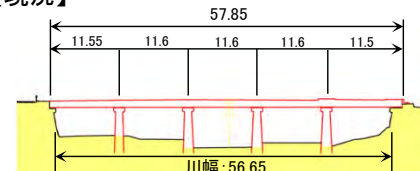
▲写真② 福重橋の上流付近

《計画図》

■側面図

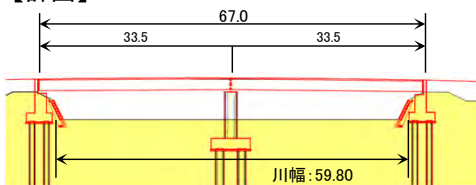
(単位:m)

【現況】



河川改修事業にあわせて
橋梁架け替えを実施

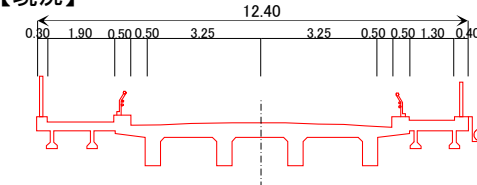
【計画】



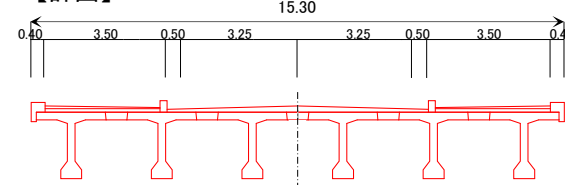
■断面図

(単位:m)

【現況】



【計画】



- 当該箇所は、国道57号と県道が交わる交差点であり県道へ右折する交通が多いが、右折レーンの滞留長が不足しているため、右折車の直進阻害による追突事故が発生している状況。
- 本事業において、右折レーンの延伸を実施することにより、交差点における事故防止を図る。

○国道57号 鷺崎交差点改良

《位置図》



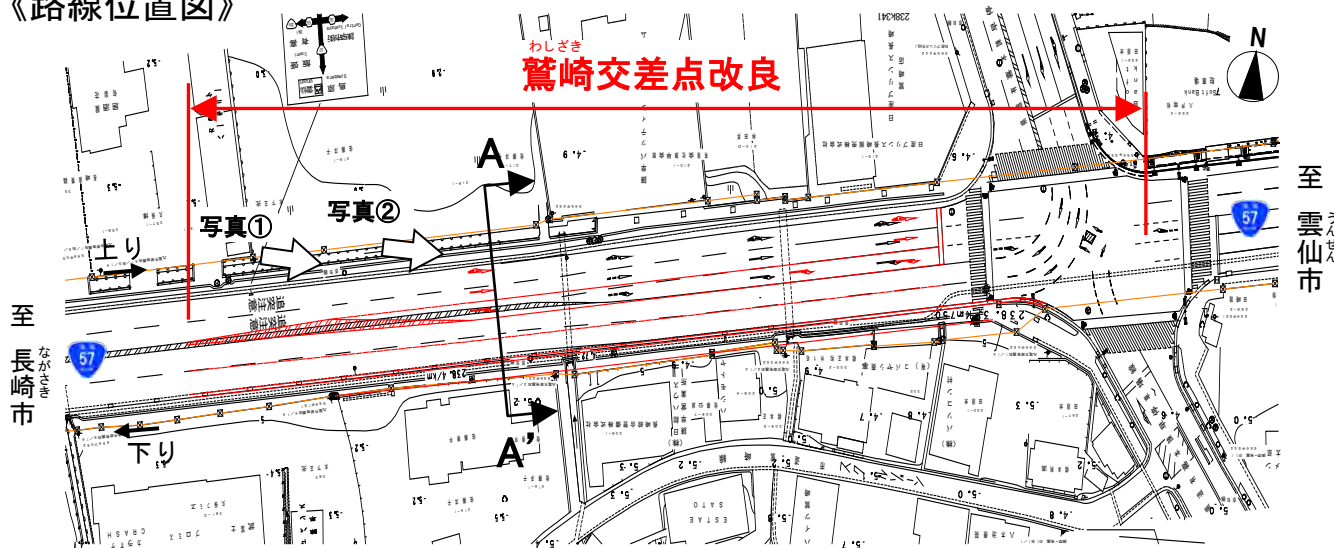
《諸元等》

事業区間：長崎県諫早市鷺崎町
事業量：1箇所
R7当初：0.1億円（事業費）

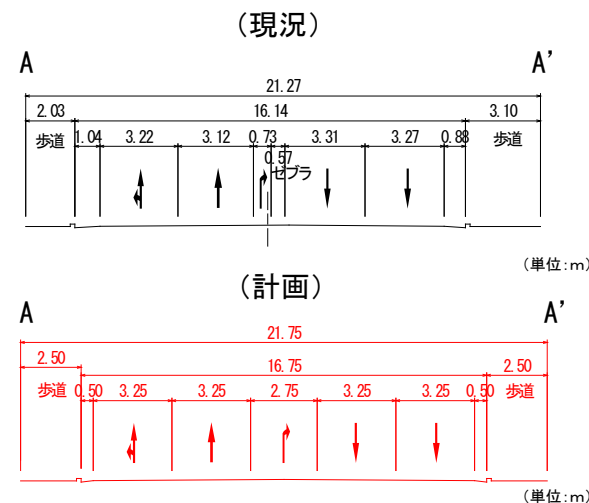
《現地状況写真》



《路線位置図》



《計画横断面図》（A-A'断面）



国道497号 松浦佐々道路【直轄】

部分開通

道路—15

- 国道497号松浦佐々道路は、西九州自動車道の一部を構成し、九州北西部地域の地域経済の活性化、高速定時性の確保等に寄与するとともに、県北地域の唯一の幹線道路である国道204号の代替機能確保を目的とする道路。
- 松浦佐々道路の整備により、周辺市町へのアクセス向上や、所要時間が短縮されることにより、新たな企業立地や雇用創出など、地域産業の活性化に期待。

《位置図》



《諸元等》

事業区間：長崎県松浦市志佐町
～北松浦郡佐々町沖田免

延長：19.1km

全体事業費：1,130億円

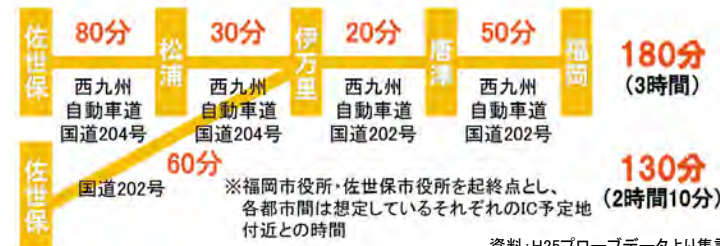
R7当初：73.0億円（事業費）

《路線位置図》

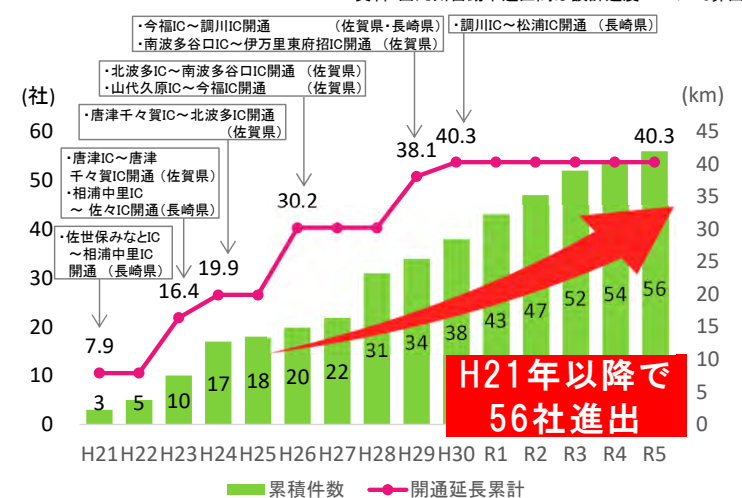


《整備効果》

【現況】西九州自動車道一部開通



【将来】西九州自動車道全開通



▲沿線自治体(松浦市・平戸市・佐世保市)の進出企業数推移(累積)



H31分譲開始
入居率100%(R5末時点)



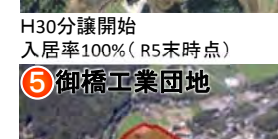
H25分譲開始
入居率100%(R5末時点)



H25分譲開始
入居率74%(R5末時点)



H30分譲開始
入居率100%(R5末時点)



H22分譲開始
入居率100%(R5末時点)

国道57号 森山拡幅【直轄】

継続

道路-16

- 国道57号森山拡幅は、島原道路の一部を構成し、広域ネットワークの形成、国道57号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を目的とする道路。
- 森山拡幅の整備により、広域交通拠点間の所要時間短縮や高速定時性が確保され、観光交流や物流効率化を促進し、地域拠点間の連携確保の強化に期待。

《位置図》



《諸元等》

事業区間：長崎県雲仙市愛野町
～諫早市長野町

延長：7.6km

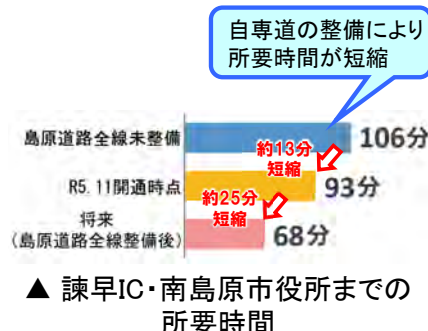
全体事業費：649億円

R7当初：14.0億円（事業費）

《整備効果》



写真①：森山交差点の混雑状況



自専道整備による通過交通の転換により、混雑緩和



《路線位置図》

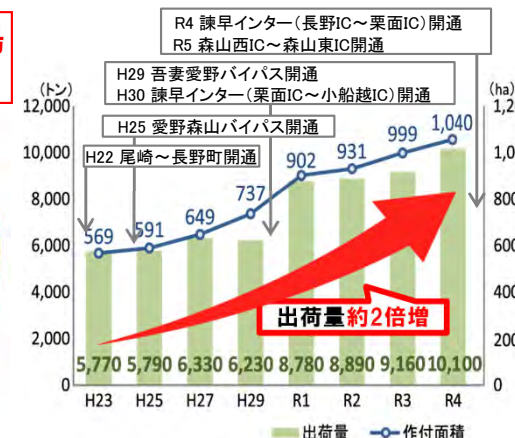
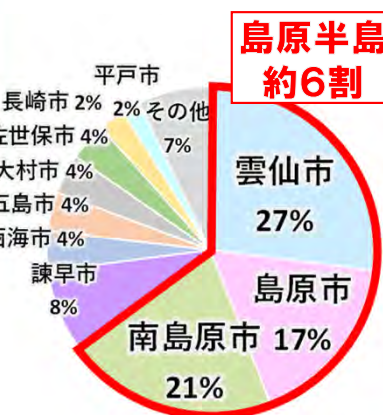


資料：所要時間の算出方法

- 〔全線未整備〕
- ・H9道路交通センサス（混雑時旅行速度）
- 〔R5.11開通時点〕
- ・R3全国道路・街路交通情勢調査（混雑時旅行速度）を基本
- ・R3年度から令和6年度までの島原道路の開通区間（森山東IC～森山西ICを含む）は80km/h（設計速度）
- 〔将来〕
- ・R3全国道路・街路交通情勢調査（混雑時旅行速度）を基本
- ・未開通区間（未指定区間）：80km/h（設計速度）

▲ 事業中区分間の交通量の変化

資料：現況はR3全国道路・街路交通情勢調査
開通後は将来交通量推計に基づく予測値



▲ 長崎県の農業産出額（野菜）の割合

資料：市町村別農業産出額（推計）
（令和4年、農林水産省）

▲ ブロッコリーの作付面積・出荷量の推移（長崎県）

資料：作物統計調査（令和4年、農林水産省）

島原半島の観光客数（R5）

約306万人（県内シェア14%）

資料：長崎県観光統計（R5）

- 無電柱化は、防災、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成等を図ることを目的として事業を推進。
- 当該箇所の無電柱化を推進することで、災害時における緊急輸送道路の機能確保並びに安全で快適な歩行空間の確保を図るとともに、良好な都市景観の形成に向けたまちづくりを支援。

○国道34号 杭出津地区電線共同溝

《位置図》



《諸元等》

事業区間：長崎県大村市杭出津2丁目
～長崎県大村市水主町2丁目

延長：1.2km（上下）

全体事業費：22.2億円

R7当初：0.8億円（事業費）

《路線位置図》



《現地状況写真》

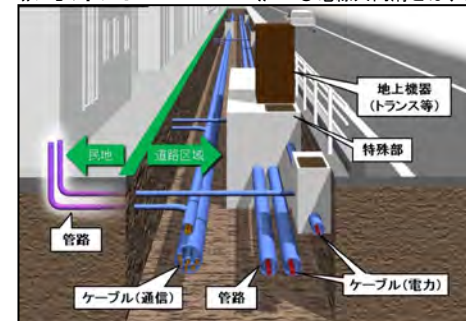


《整備効果》

- 大規模災害（地震、竜巻、台風等）が起きた際に、電柱等が倒壊することによる道路の寸断を防止。
- 景観の阻害要因となる電柱・電線をなくし、良好な景観を形成。
- 無電柱化により歩道の有効幅員を広げることで、通行空間の安全性・快適性を確保。

《対策イメージ》

◎電線共同溝とは、道路の地下空間を活用して電力線、通信線等をまとめて収容する手法



(主)長崎南環状線(新戸町～江川町工区)【補助】

継続

道路-18

- 主要地方道長崎南環状線（新戸町～江川町工区）は、迅速かつ円滑な物流・人流を確保し、地方を支える産業等の生産性向上に寄与する道路ネットワークの形成を目的とする道路。
- 長崎南環状線（新戸町～江川町工区）の整備により、県下有数の産業都市である諫早市と長崎港とのアクセスが向上するとともに、並行する国道499号に集中していた交通が分散されることで渋滞緩和が図られ、円滑な物流・人流確保に期待。

《位置図》



《諸元等》

事業区間：長崎県長崎市新戸町
～長崎市江川町
事業主体：長崎県
延長：5.2km
全体事業費：250億円
R7当初：34.8億円(事業費)

《整備効果》



○新戸町IC～長崎港間の所要時間

現況：約15分

開通後：約9分

約6分短縮

出典：

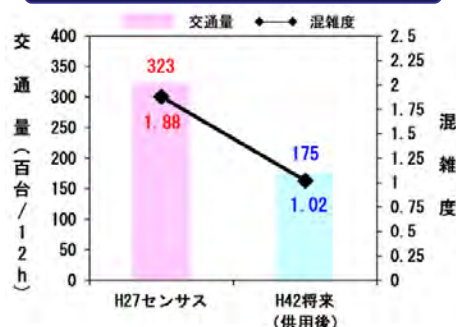
R3全国道路・街路交通情勢調査混雑時旅行速度より

【現況】現道利用ルート

【整備後】事業中区間利用ルート

(※事業区間の端部が現道取り付けとなる類似区間の旅行速度を使用)

交通量推移(国道499号)写真①地点



バイパスの開通により混雑度が緩和され、事故などによる交通の低下も防げる事による定時制・アクセス性の向上



事故多発交差点(長崎市磯道町国道499号)

令和5年度事故発生件数:4件

出典:長崎県警察【交通事故多発交差点】

《路線位置図》



長崎港



写真①

国道57号 熊本環状連絡道路【直轄】

新規

道路-19

■国道57号熊本環状連絡道路は、大分県大分市と熊本県熊本市を結ぶ中九州横断道路の一部を構成し、北の福岡方面と東の大分方面の玄関口となり、都市の骨格を形成し、国道3号や国道57号をはじめとする熊本都市圏の渋滞緩和を目的とする道路。

■熊本環状連絡道路の整備により、半導体関連企業等の集積地と熊本中心部、交通拠点等を結び、安定した物流網を構築して地域経済を牽引し、日本の経済安全保障に貢献するとともに、速達性・高速性・定時性の向上により、救急医療活動や観光産業の活性化を支援。

《位置図》



《諸元等》

事業区間：熊本県合志市野々島
～熊本市北区下硯川町

延長：3.9km

全体事業費：920億円

R7当初：1.0億円（事業費）

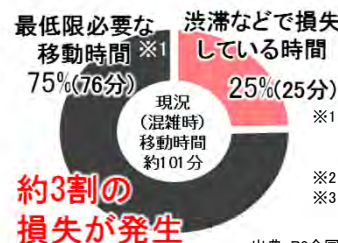
※本事業は、リスク分析を行うとともに、着工前重点準備を実施。

《路線位置図》



《当該区間の課題と効果》

■物流

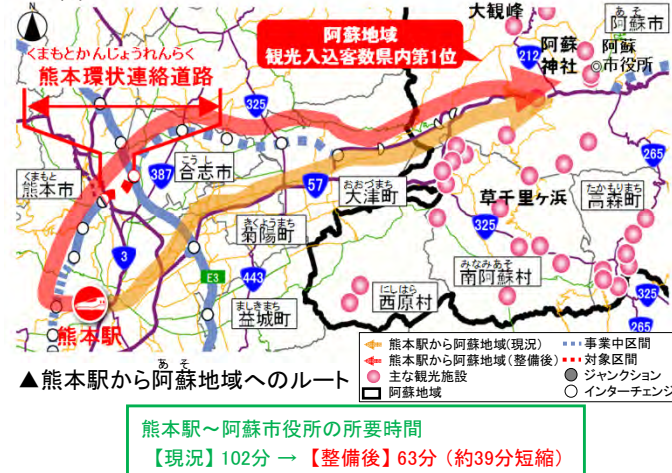


▲企業集積地～熊本港の移動時間ロス※3

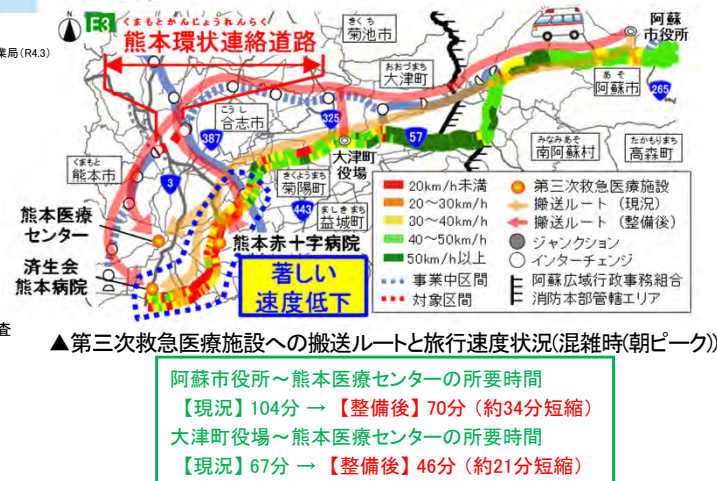
企業集積地～熊本港の所要時間

【現況】101分 → 【整備後】36分（約65分短縮）

■観光



■医療



(市)坊主島下桶川線 修繕代行 樋島大橋【直轄】

新規

道路-20

- 樋島大橋（市道 坊主島下桶川線）は樋島と上天草市本島を結ぶ重要な路線。
- 直轄診断の結果、高度な技術力を要する修繕が必要なことから、上天草市からの要請に基づき、国が修繕代行により橋梁補修を実施。

《位置図》



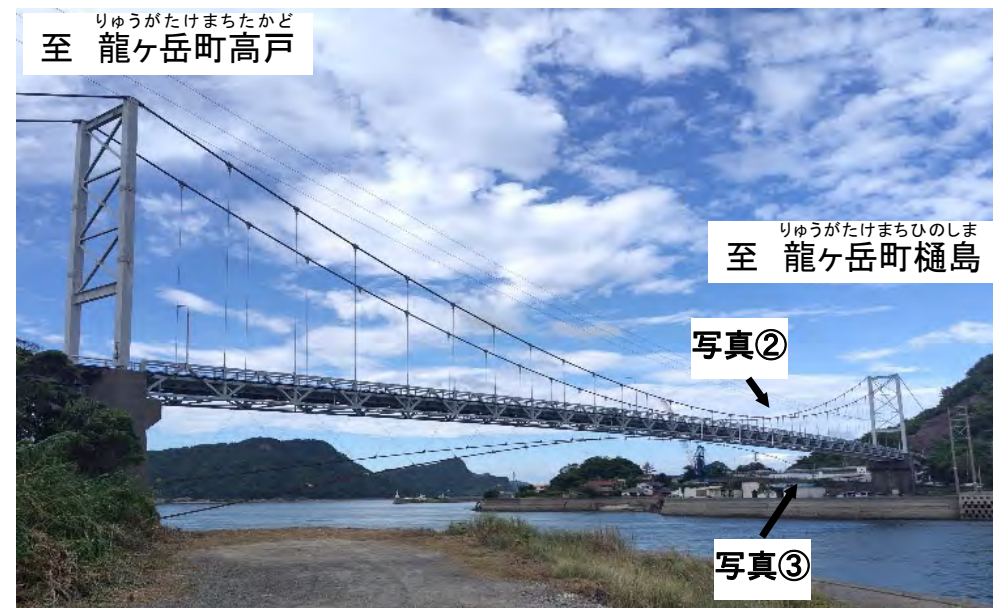
《諸元等》

事業区間：熊本県上天草市龍ヶ岳町 地内
延長：290.9m
R7当初：0.5億円（事業費）

《路線位置図》



《全景》【写真①】



《損傷状況》



【主ケーブルの破断】【写真②】
（防食テープを外し調査実施）



【支承の損傷】【写真③】
（支承のサイドブロック破断）

(一) 砂原四方寄線 池上工区【補助】

全線開通

道路-21

■ (一) 砂原四方寄線 池上工区は、熊本環状道路の西側約12km区間の一部を構成する道路。
 ■ 池上工区の整備により、熊本市中心部の慢性的な交通渋滞を緩和するとともに、熊本市西部地域の利便性向上、物流の効率化及び救急医療活動に伴うアクセス時間の短縮に期待。

《位置図》



《諸元等》

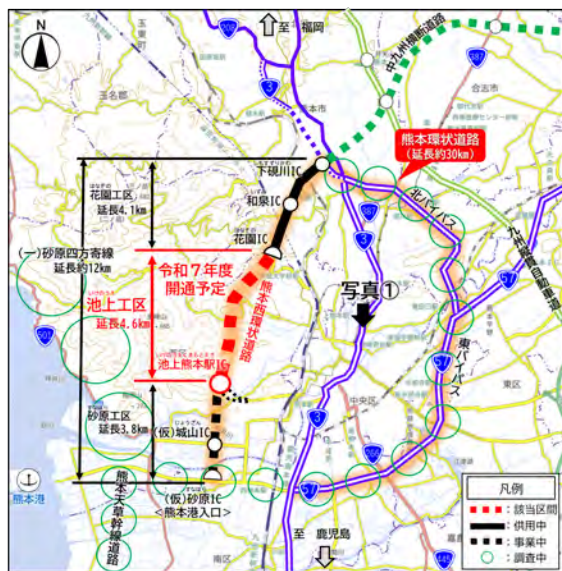
- 事業区間：熊本県熊本市西区池上町～花園7丁目
- 延長：4.6km
- 全体事業費：313億円
- R7当初：0.4億円(事業費)

《現地状況写真》



▲写真① 国道3号渋滞状況

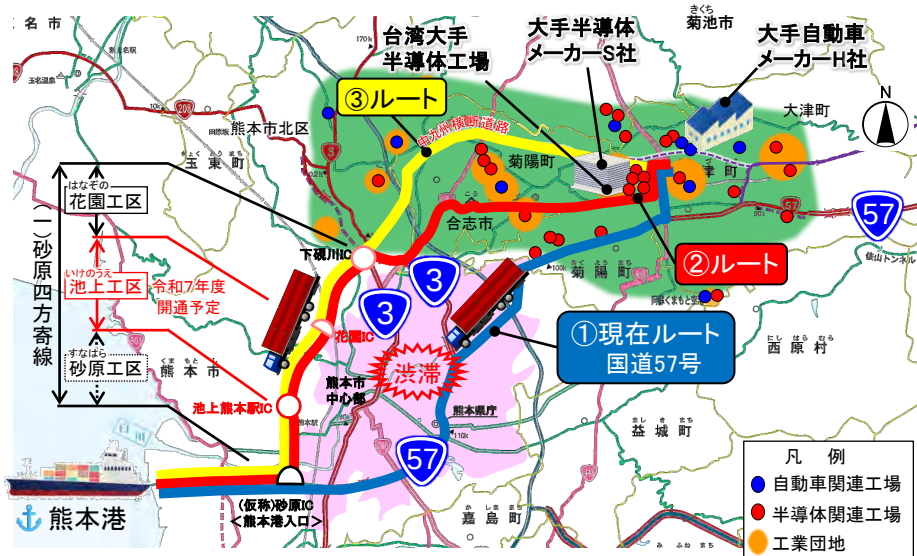
《路線位置図》



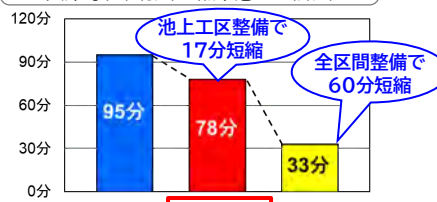
※国土地理院地図を加工して作成

《整備効果》

- 交通の転換による熊本市中心部の慢性的な交通渋滞の緩和
- 渋滞箇所の回避により、速達性や定時性が向上し、物流を効率化



■ 道路整備により期待される所要時間
 大津町(H社付近)→熊本港まで(片道)



資料：ETC2.0プローブデータ (R2.9~11)
 混雑時旅行速度より算出(砂原四方寄線は設計速度)

■ 熊本港コンテナ取扱量



単位: TEU
 出典: 熊本港ポートセールス協議会HP

国道3号 芦北出水道路【直轄】

- 国道3号芦北出水道路は、南九州西回り自動車道の一部を構成し、災害に強いネットワークの構築や、九州南西部の地域経済活性化及び高速定時性の確保を目的とする道路。
- 芦北出水道路の整備により、広域ネットワークを形成することで、災害時における代替路の確保や、漁業などの地域産業の活性化に期待。

《位置図》

《諸元等》

事業区間：熊本県葦北郡芦北町花岡
～鹿児島県出水市下知識町

延長：29.6km

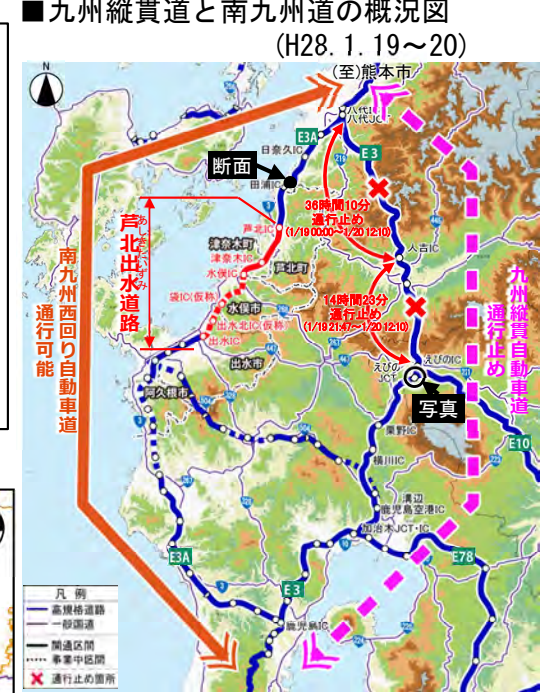
全体事業費：1,923億円

R7当初：97.9億円(事業費)
(うち熊本県 42.5億円、
鹿児島県 55.4億円)

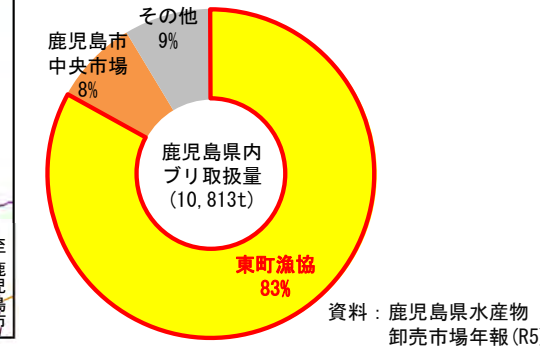
《路線位置図》



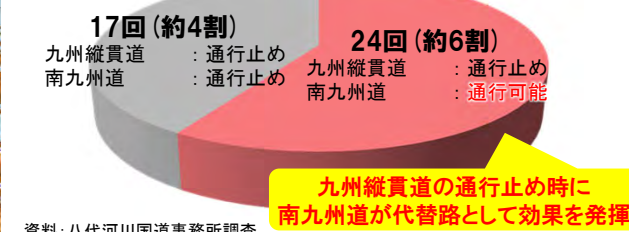
《整備効果》



■鹿児島県のブリの取扱量



■九州縦貫道通行止め時の南九州道の通行可能割合



■えびのJCT付近の積雪状況 (H26. 12. 17)



■東町漁協の養殖ブリの輸送ルート



国道57号 竹田阿蘇道路【直轄】

継続

道路-23

- 国道57号竹田阿蘇道路は、大分市と熊本市を結ぶ中九州横断道路の一部を構成し、沿線地域の産業発展や地域活性化に寄与するとともに、災害に強いネットワークの構築を目的とする道路。
- 竹田阿蘇道路の整備により、災害時に機能する信頼性の高い道路ネットワークを構築するとともに、安定した物流ルートの形成による地域産業活動の支援や、救急医療施設へのアクセス性向上による地域医療活動の支援に期待。

《位置図》



《諸元等》

事業区間：大分県竹田市大字会々
～熊本県阿蘇市波野大字小地野

延長：22.5km

全体事業費：769億円

R7当初：16.2億円（事業費）
（うち熊本県4.2億円、大分県12.0億円）

《整備効果》

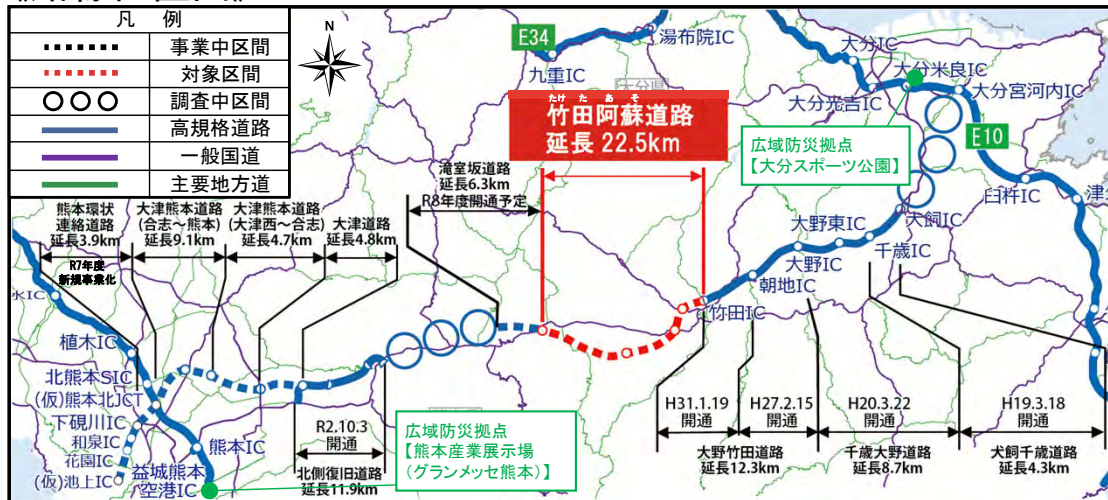
■防災機能の向上



▲R4.9 台風14号の被災状況

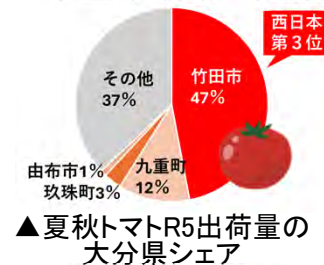
▲国道57号の通行止め状況

《路線位置図》

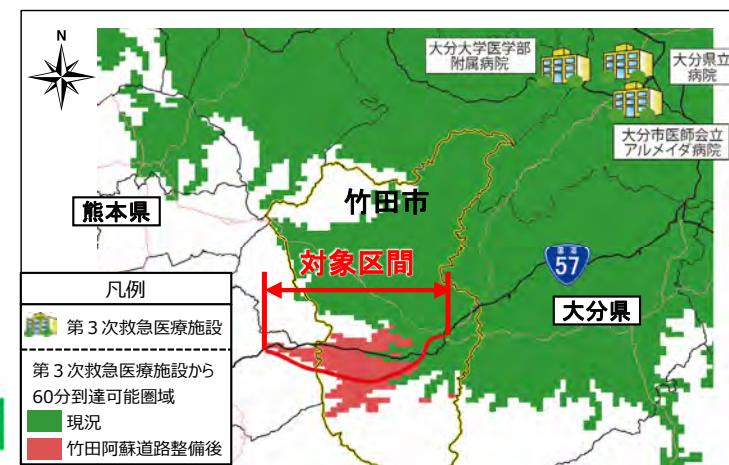


■地域産業活動の支援

■地域医療活動の支援



▲夏秋キャベツR5出荷量の
熊本県シェア



▲第3次救急医療施設への60分圏域

資料：野菜生産出荷統計（農林水産省）

国道57号 滝室坂道路【直轄】

継続

道路-24

- 国道57号滝室坂道路は、大分市と熊本市を結ぶ中九州横断道路の一部を構成し、沿線地域の産業発展や地域活性化に寄与するとともに、災害に強いネットワークの構築を目的とする道路。
- 滝室坂道路の整備により、物流の効率化が図られることで、地域産業の活性化を支援するとともに、災害時における代替路が確保されることで、災害に強いネットワークの確保に期待。

《位置図》 《諸元等》



事業区間：熊本県阿蘇市波野大字小地野
～阿蘇市一の宮町坂梨

延長：6.3km

全体事業費：661億円

R7当初：63.5億円（事業費）

《路線位置図》

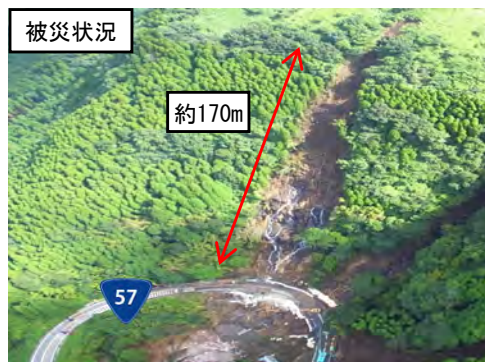


《整備効果》



※一部の経路を記載 資料：物流業者ヒアリング(R5.8)

▲ 完成二輪車の国内出荷時の主な輸送ルート



▲ H24.7九州北部豪雨の被災状況



▲ 国道57号滝室坂道路付近の事前通行規制区間と通行止め発生時の迂回ルート



※経路：[通常時]国道57号、[迂回時]国道212号・国道442号等経由、[整備後]滝室坂道路
※滝室坂道路は設計速度(80km/h)、その他の道路は混雑時旅行速度を用いて所要時間を算出。

▲ 二輪車組立工場～臼杵港までの所要時間



※R2.10.3に事前通行規制基準雨量を140mmから170mmに見直し

▲ 事前通行規制の状況

■国道57号大津道路・大津熊本道路は、大分市と熊本市を結ぶ高規格道路中九州横断道路の一部を構成し、沿線地域の産業発展や地域活性化に寄与するとともに、災害に強いネットワークの構築を目的とする道路。

■大津道路・大津熊本道路の整備により、走行性の向上や所要時間の短縮が図られ、沿道地域の更なる地域活性化に期待。

《位置図》

国道57号
大津道路
大津熊本道路(大津西～合志)
大津熊本道路(合志～熊本)

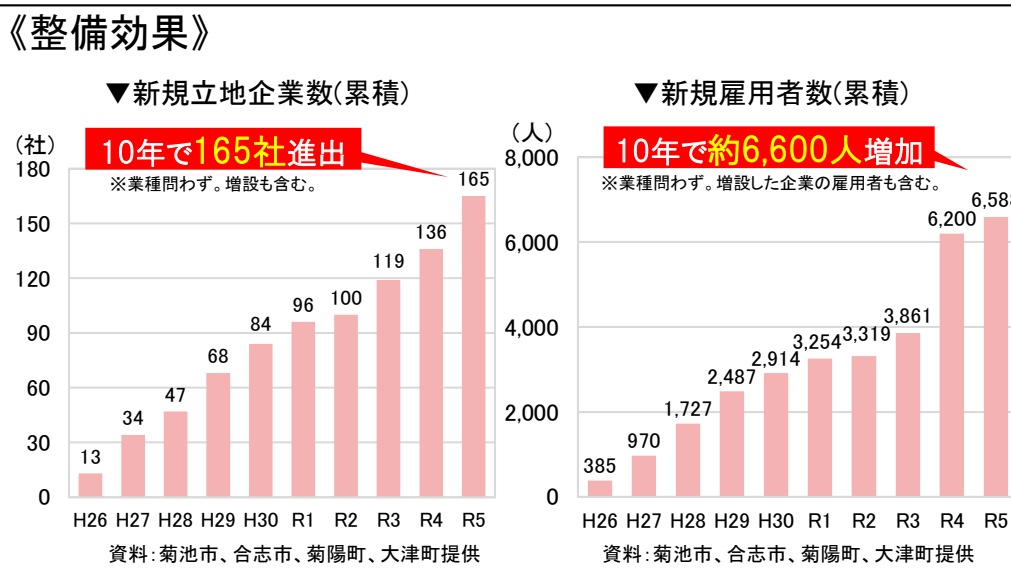
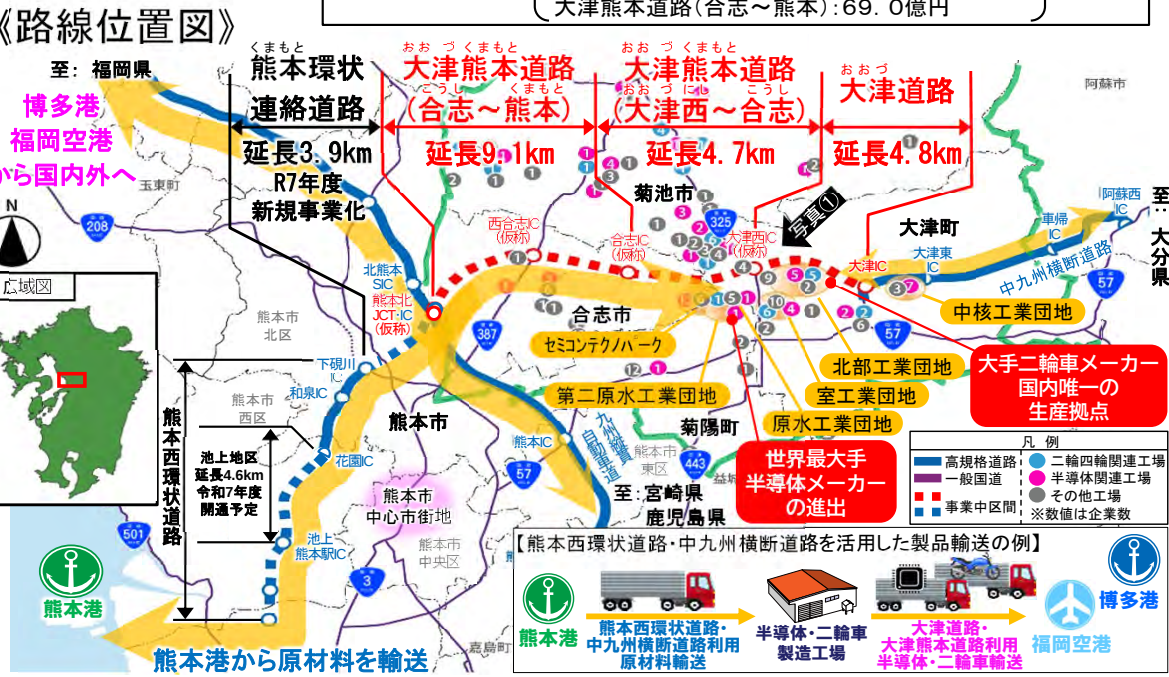
《諸元等》

事業区間：熊本県菊池郡大津町大字高尾野
～熊本市北区大鳥居町

延長：18.6km
大津道路：4.8km
大津熊本道路(大津西～合志)：4.7km
大津熊本道路(合志～熊本)：9.1km

全体事業費：1,180億円
大津道路：340億円
大津熊本道路(大津西～合志)：310億円
大津熊本道路(合志～熊本)：530億円

R7当初：77.8億円(事業費)
大津道路：0.7億円
大津熊本道路(大津西～合志)：8.1億円
大津熊本道路(合志～熊本)：69.0億円



国道57号 熊本宇土道路、宇土道路、宇土三角道路【直轄】

- 熊本宇土道路・宇土道路・宇土三角道路は、熊本天草幹線道路の一部を構成し、熊本地域と天草地域の地域間連携の強化、災害に強い道路ネットワークの形成等を目的とする道路。
- 天草地域には世界文化遺産である崎津集落や三角西港をはじめとする観光施設が多く存在しており、熊本宇土道路・宇土道路・宇土三角道路の整備により、天草地域へのアクセス性が向上し、観光入込客数の増加や滞在時間増加など観光産業の活性化が期待。

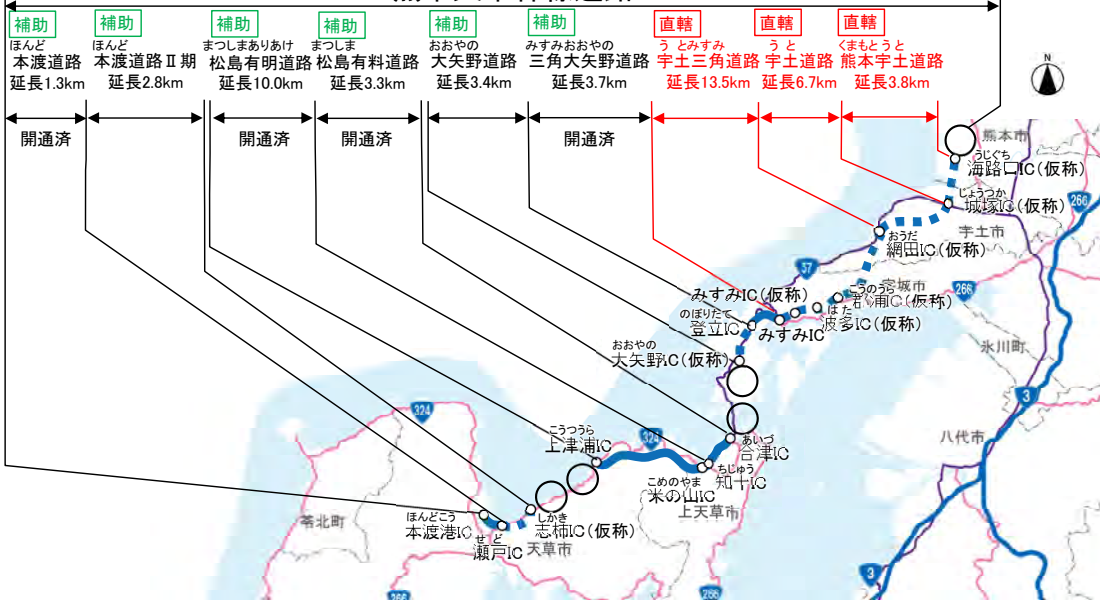
《位置図》



《諸元等》

事業区間	熊本県熊本市南区海路口町～宇城市三角町
延長	24.0km
熊本宇土道路	3.8km
宇土道路	6.7km
宇土三角道路	13.5km
全体事業費	1,585億円
熊本宇土道路	404億円
宇土道路	434億円
宇土三角道路	747億円
R7当初	42.2億円(事業費)
熊本宇土道路	2.0億円
宇土道路	39.0億円
宇土三角道路	1.2億円

《路線位置図》



《整備効果》

■熊本天草幹線道路沿線の観光地



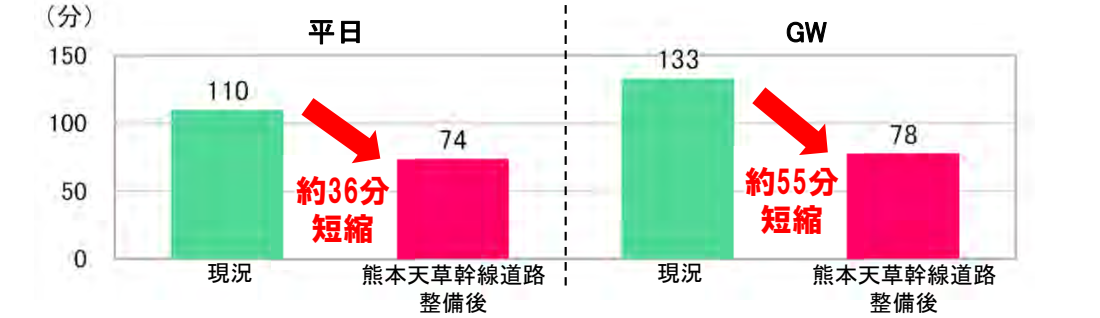
世界文化遺産
(平成27年7月指定)
写真提供:宇城市
▲三角西港



世界文化遺産
(平成30年7月指定)
写真提供:天草市
▲崎津集落

世界文化遺産
○崎津集落:長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産(H30.7指定)
○三角西港:明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業(H27.7指定)

■熊本駅～天草市役所の平日・休日の所要時間

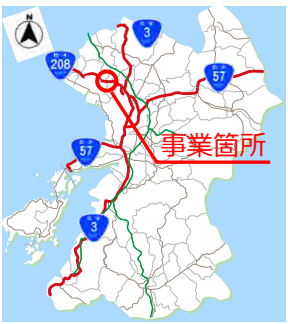


※事業中・調査中の熊本天草幹線道路は80km/hで算出。
※所要時間は昼間12時間の平均値。
※GW:R3.5.2～R3.5.4(3日間)を集計。
資料:ETC2.0データ(R5.4～R6.3)

- 当該箇所は、近隣に木葉小学校が立地し通学路として利用されているが、歩道が未整備のため児童は狭隘な路肩を通行しており安全が確保されていない状況。
- 本事業において、歩道を整備することにより、児童の安心・安全な歩行空間の確保を図る。

○国道208号 木葉歩道整備

《位置図》

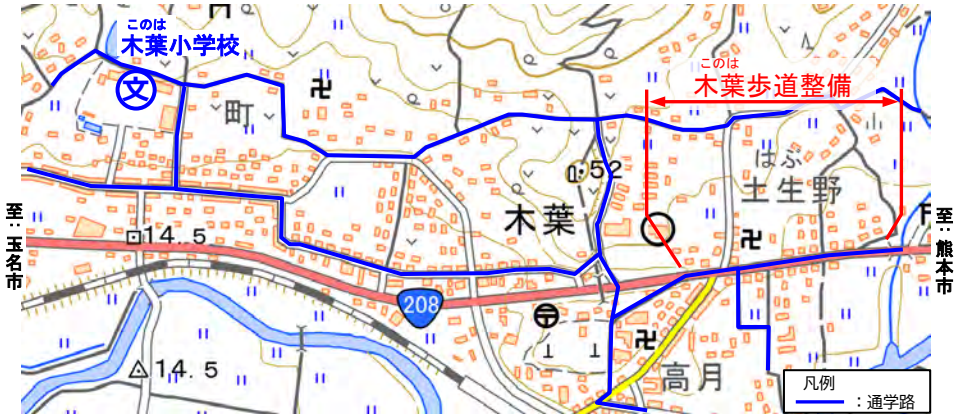


《路線位置図》

《諸元等》

事業区間：熊本県玉名郡玉東町木葉
事業量：0.3km
R7当初：0.97億円（事業費）

《現地状況写真》



《計画横断面図》（A-A'断面）

(現況)

A	7.90				A'
0.90	3.00		3.00	1.00	
路	車		車	路	
肩	道		道	肩	
	↑		↓		

(単位:m)

(計画)

A

A

13.00					
2.50	8.00				2.50
0.75	3.25	3.25	0.75		
歩道	路肩	車道	車道	路肩	歩道
	↑		↓		

Diagram illustrating a road layout plan (計画) with dimensions and lane markings.

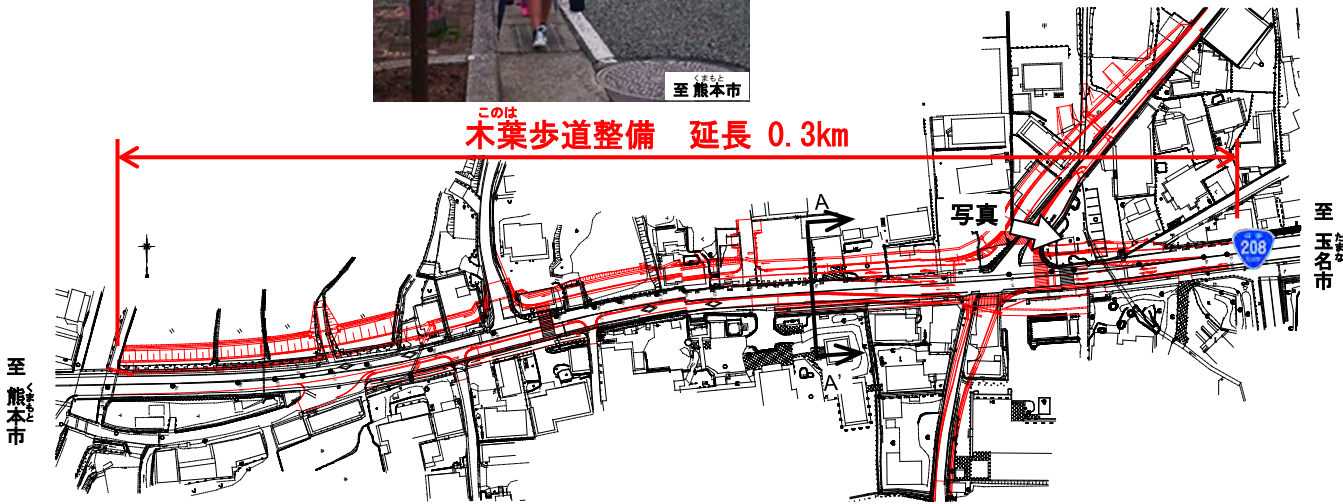
The layout is divided into sections with the following dimensions (from left to right):

- 2.50 (歩道)
- 0.75 (路肩)
- 3.25 (車道)
- 3.25 (車道)
- 0.75 (路肩)
- 2.50 (歩道)

The total width is 13.00.

Arrows indicate traffic flow: Upward arrow (↑) for the left lane (車道) and Downward arrow (↓) for the right lane (車道).

(単位:m)



熊本3号 電線共同溝【直轄】

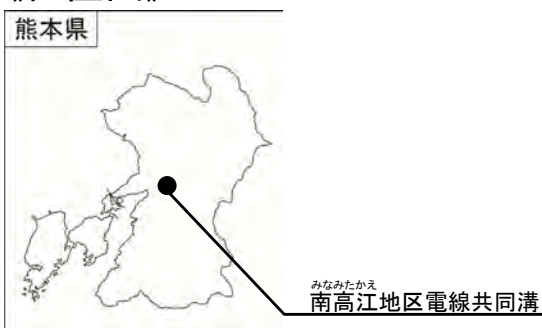
継続

道路-28

- 無電柱化は、防災、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成等を図ることを目的として事業を推進。
- 当該箇所の無電柱化を推進することで、災害時における緊急輸送道路の機能確保並びに安全で快適な歩行空間の確保を図るとともに、良好な都市景観の形成に向けたまちづくりを支援。

○国道3号 南高江地区電線共同溝

《位置図》



《諸元等》

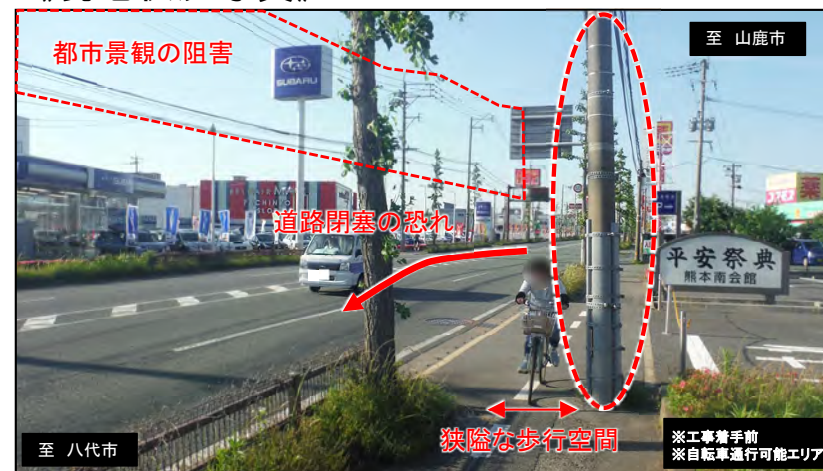
事業区間：熊本県熊本市南区近見町7丁目
～熊本市南区南高江町5丁目

延長：2.2km（上下）
全体事業費：40.0億円
R7当初：3.5億円

《路線位置図》



《現地状況写真》



《整備効果》

- 大規模災害（地震、竜巻、台風等）が起きた際に、電柱等が倒壊することによる道路の寸断を防止。
- 景観の阻害要因となる電柱・電線をなくし、良好な景観を形成。
- 無電柱化により歩道の有効幅員を広げることで、通行空間の安全性・快適性を確保。

《対策イメージ》

◎電線共同溝とは、道路の地下空間を活用して電力線、通信線等をまとめて収容する手法



国道266号 大矢野道路【補助】

継続

道路-29

- 国道266号大矢野道路は、熊本県熊本市と熊本県天草市を結ぶ熊本天草幹線道路の一部を構成し、天草市と熊本都市圏間の「90分構想」の実現を目的とする道路。
- 大矢野道路の整備により、災害時においても速やかに緊急車両や一般車両の通行を確保するための信頼性の高い道路ネットワークを形成するとともに、休日を中心とした観光交通の混在による慢性的な交通渋滞の緩和等に期待。

《位置図》

《諸元等》

《現地状況写真》



事業区間	熊本県上天草市大矢野町上 ～大矢野町登立
延長	3.4km
全体事業費	170億円
R7当初	25.0億円(事業費)



▲ 国道266号(現道)の渋滞状況



▲ 国道266号(現道)大雨による冠水

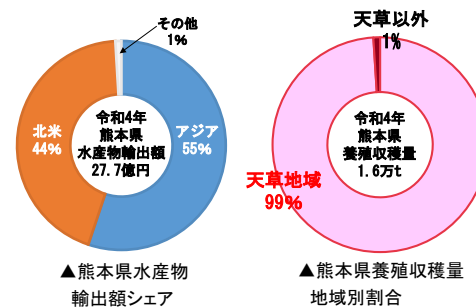
《路線位置図》



《整備効果》

- 災害、事故等に対する信頼性の高い道路ネットワークの形成
- 水産物の輸送時間の短縮、定時性確保が図られ、海外販路の拡大
- 観光地へのアクセスが向上し、観光客の増加
- 交通量の分散による慢性的な交通渋滞の緩和

- 主に北米・アジアへ養殖魚を中心に輸出
- 熊本県における養殖収穫量の99%を天草地域が占める！



資料：熊本県農林水産部資料



国道210号 川下改良【直轄】

継続

道路-30

■国道210号川下改良は、断面不足で老朽化の進む加々鶴トンネルや、落石等の危険性が高い区間の回避を目的とした防災事業。

■川下改良の整備により、トンネル内の断面が十分に確保され、大型車の走行性向上等が期待されるとともに、地域の安心・安全を確保する信頼性の高い道路ネットワークを構築。

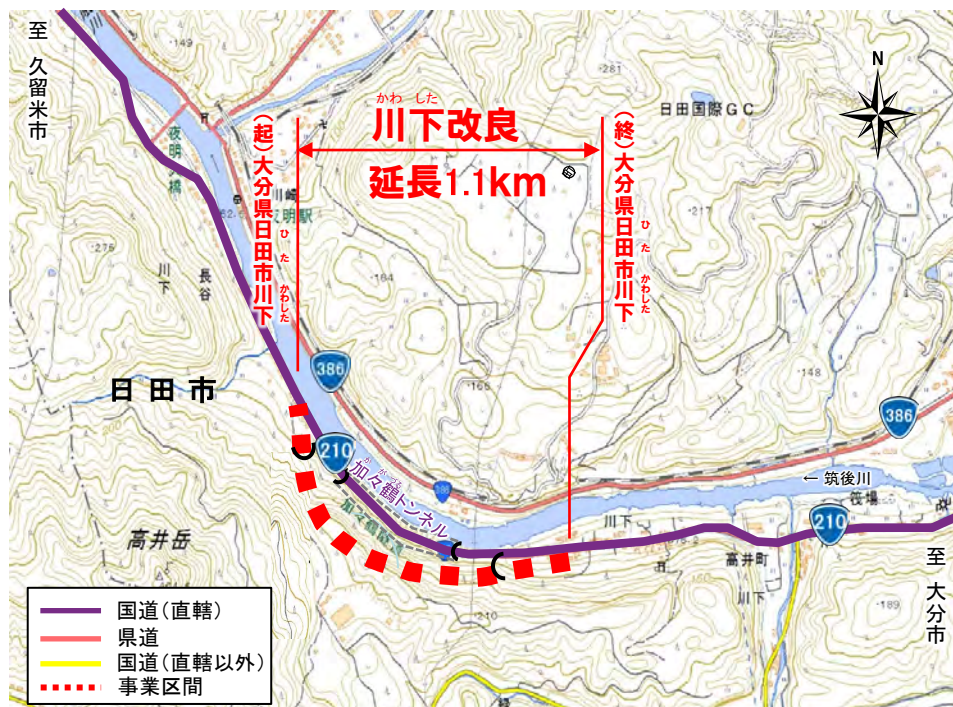
《位置図》



《諸元等》

事業区間：大分県日田市川下
延長：1.1km
全体事業費：60億円
R7当初：21.5億円（事業費）

《路線位置図》



《整備効果》



並行現道（加々鶴トンネル）の状況



▲断面不足で坑口部へ接触



▲高さ制限と視距不足の状況

並行現道の被災状況・地形状況



▲H28熊本地震による被災状況



▲斜面に転石・浮石多数

国道212号 三光本耶馬溪道路【直轄】

継続

道路-31

- 国道212号三光本耶馬溪道路は、大分自動車道と東九州自動車道及び重要港湾中津港を相互に連絡する高規格道路中津日田道路の一部を構成し、災害に強いネットワークの構築及び観光振興の支援を目的とする道路。
- 三光本耶馬溪道路の整備により、災害時における速やかな緊急車両や一般車両の通行確保及び、沿線観光地への周遊性向上や観光圏拡大による広域的な観光振興の支援に期待。

《位置図》



《諸元等》

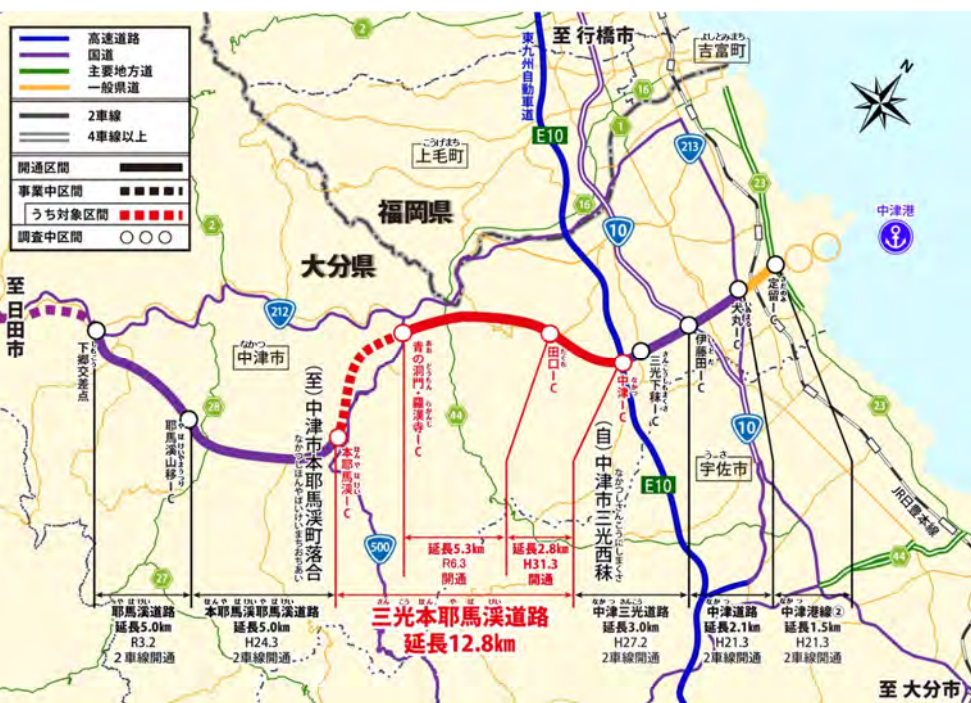
事業区間：大分県中津市三光西秣
～中津市本耶馬溪落合

延長：12.8km

全体事業費：711億円

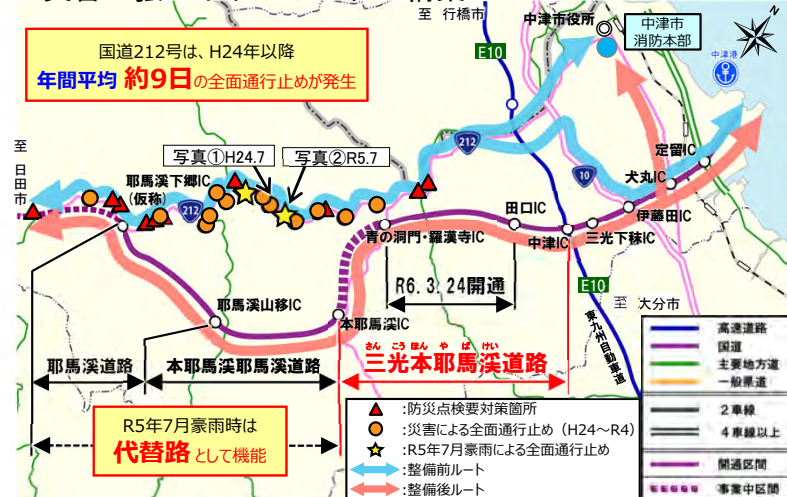
R7当初：19.8億円（事業費）

《路線位置図》

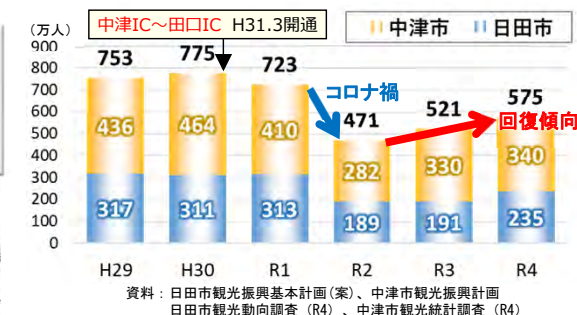


《整備効果》

■災害に強いネットワークの構築



■広域観光の振興支援



▲中津市・日田市の観光入込客数の推移 関係者の声 (日田市ヒアリング)

・三光本耶馬溪道路の整備によって、日田市と中津市の観光地の周遊性が向上するとともに別府市や由布市への周遊範囲の拡大により、当該地域の一体的な魅力が向上し観光客の増加が期待できる。

資料：日田市ヒアリング調査結果 (R5.5)



- 当該箇所は、近隣に野津小学校が立地し通学路として利用されているが、歩道が整備されておらず児童の安全が確保されていない状況。
- 本事業において、歩道整備を実施することにより、児童の安心・安全な歩行空間の確保を図る。

○国道10号 野津野口歩道整備

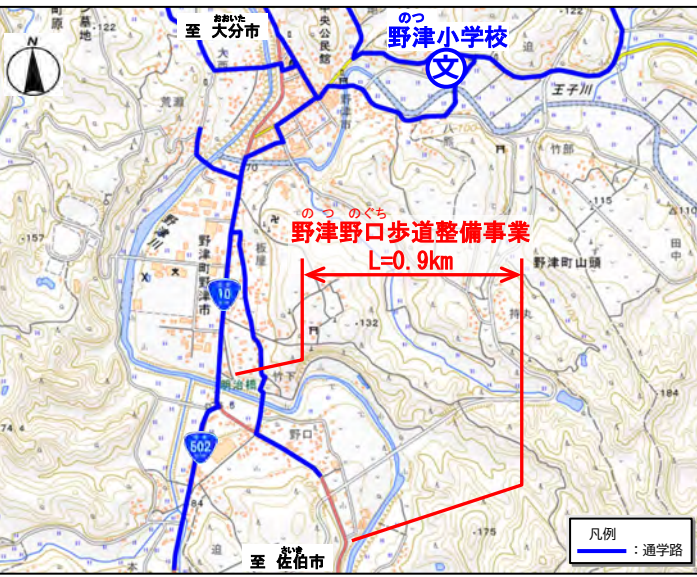
《位置図》



《諸元等》

事業区間：大分県臼杵市野津町大字野津市
事業量：0.9km
R7当初：0.61億円（事業費）

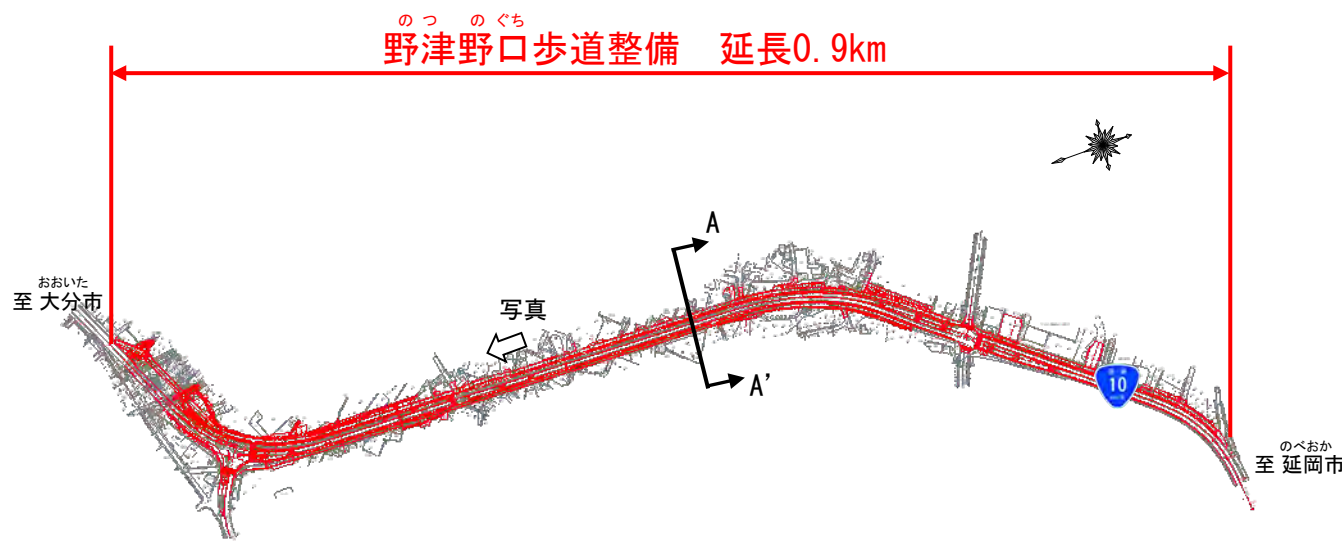
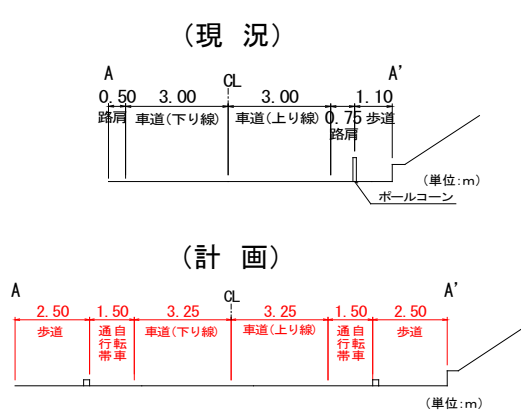
《路線位置図》



《現地状況写真》



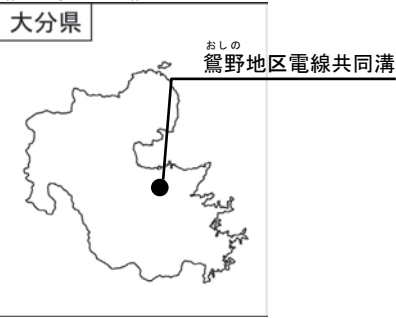
《計画横断図》（A-A'断面）



- 無電柱化は、防災、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成等を図ることを目的として事業を推進。
- 当該箇所の無電柱化を推進することで、災害時における緊急輸送道路の機能確保並びに安全で快適な歩行空間の確保を図るとともに、良好な都市景観の形成に向けたまちづくりを支援。

○国道10号 鷺野地区電線共同溝

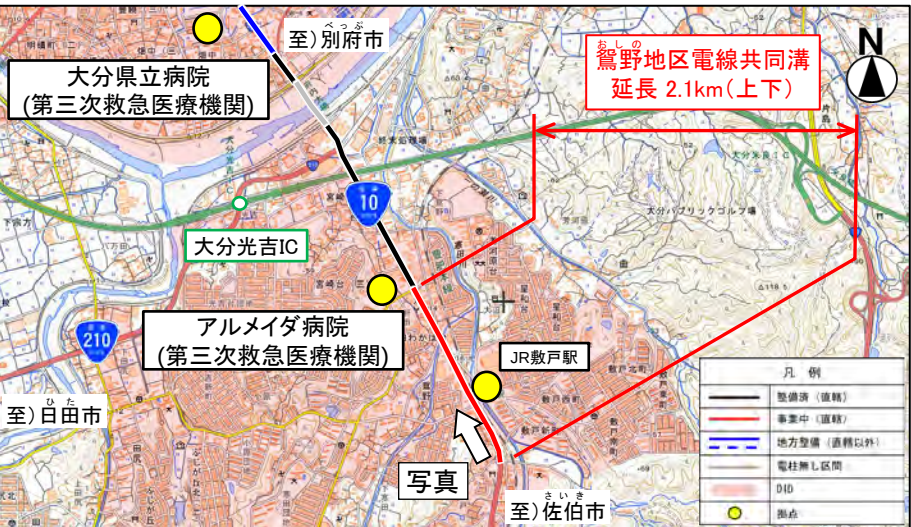
《位置図》



《諸元等》

事業区間：大分県大分市大字鷺野
～大分市大字鷺野
延長：2.1km(上下)
全体事業費：23.8億円
R7当初：3.0億円

《路線位置図》



《現地状況写真》



《整備効果》

- 大規模災害（地震、竜巻、台風等）が起きた際に、電柱等が倒壊することによる道路の寸断を防止。
- 景観の阻害要因となる電柱・電線をなくし、良好な景観を形成。
- 無電柱化により歩道の有効幅員を広げることで、通行空間の安全性・快適性を確保。

《対策イメージ》



- 国道212号日田山国道路は、中津日田道路の一部を構成し、大分自動車道と東九州自動車道や重要港湾中津港を連結する災害に強いネットワークの構築及び地域産業の支援を目的とする道路。
- 日田山国道路の整備により、災害時における速やかな緊急車両や一般車両の通行が確保されるとともに、物流の効率化による地域産業の活性化に期待。

《位置図》



《諸元等》

事業区間：大分県中津市山国町守実
～ 日田市大字三和

延長：8.8km
全体事業費：408億円
R7当初：41.5億円(事業費)

《路線位置図》



《現地状況写真》



▲ 積雪凍結事故発生状況



▲ 風水害による土砂流出状況

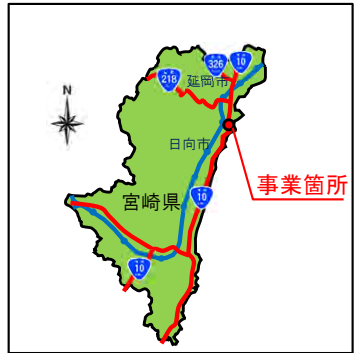
《整備効果》

- 災害、事故等に対する信頼性の高い道路ネットワークの形成
- 地域産業の活性化を支える効率的な物流ネットワークの確保



- 当該箇所は、国道から県道へ右折する交通が多いが、右折レーンの滞留長が不足しているため、直進阻害による追突事故が発生している状況。
- 本事業において、右折レーンの延伸や路面標示の設置等を実施することにより、交差点における事故防止を図る。

○国道10号 鳴子交差点改良
《位置図》



なるこ
《諸元等》
事業区間：宮崎県東臼杵郡門川町
事業量：1箇所
R7当初：0.1億円（事業費）

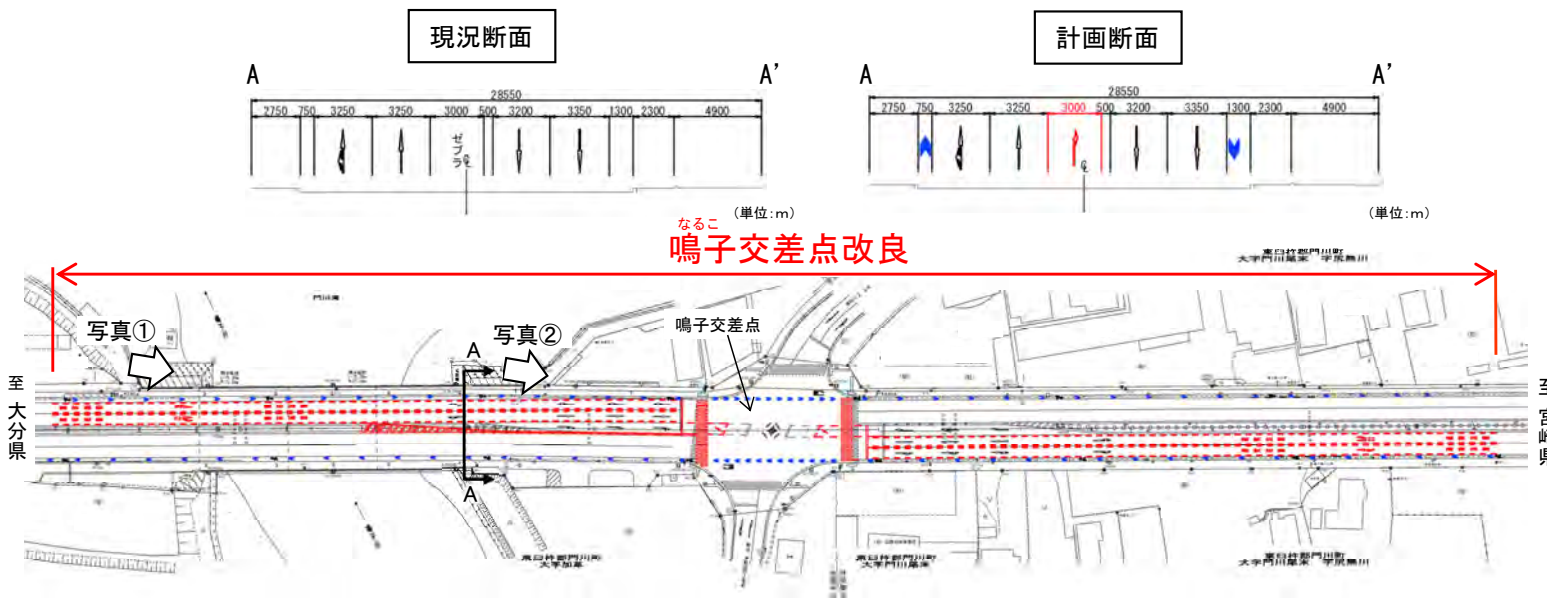
《路線位置図》



《現地状況写真》



《計画横断面図》（A-A'断面）



宮崎10号 電線共同溝【直轄】

新規

道路-36

- 無電柱化は、防災、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成等を図ることを目的として事業を推進。
- 当該箇所の無電柱化を推進することで、災害時における緊急輸送道路の機能確保並びに安全で快適な歩行空間の確保を図るとともに、良好な都市景観の形成に向けたまちづくりを支援。

○国道10号 上川東(2)地区電線共同溝

《位置図》



《諸元等》

事業区間：宮崎県都城市上川東二丁目
～都城市上川東一丁目

延長：0.6km(上下)

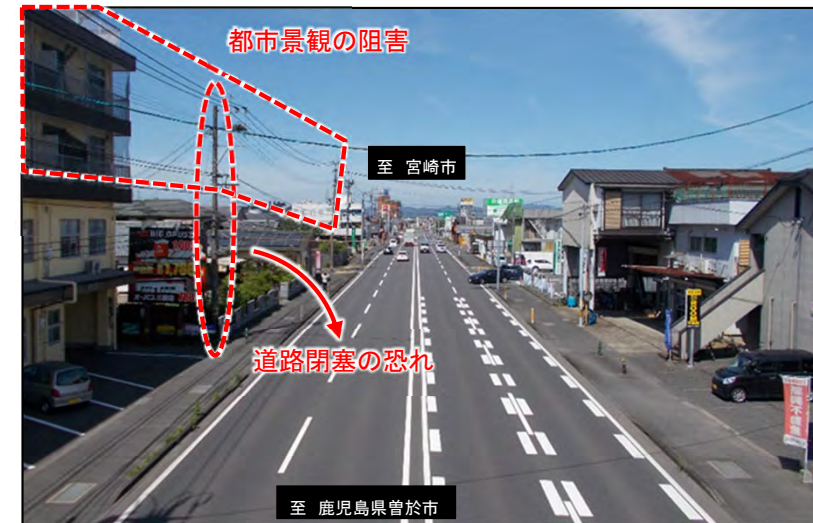
全体事業費：8.0億円

R7当初：0.3億円

《路線位置図》



《現地状況写真》

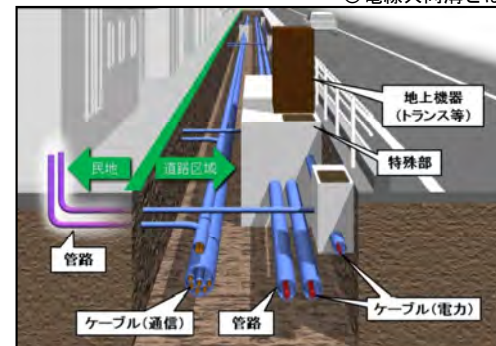


《整備効果》

- 大規模災害(地震、竜巻、台風等)が起きた際に、電柱等が倒壊することによる道路の寸断を防止。
- 景観の阻害要因となる電柱・電線をなくし、良好な景観を形成。

《対策イメージ》

◎電線共同溝とは、道路の地下空間を活用して電力線、通信線等をまとめて収容する手法



国道218号 五ヶ瀬高千穂道路【直轄】

継続

道路-37

■国道218号五ヶ瀬高千穂道路は、九州横断自動車道延岡線（九州中央自動車道）の一部を構成し、国道218号の防災課題箇所及び線形不良箇所を回避することにより、走行性、安全性の向上や、災害時の救急活動等の防災機能向上に寄与する道路。

■五ヶ瀬高千穂道路の整備により、災害時においても速やかに緊急車両や一般車両の通行が確保され、道路ネットワークの機能強化に期待。

《位置図》



《諸元等》

事業区間：宮崎県西臼杵郡五ヶ瀬町
～西臼杵郡高千穂町

延長：9.2km

全体事業費：559億円

R7当初：35.0億円（事業費）

《路線位置図》



至 宮崎市

《整備効果》

○当該道路の整備により、国道218号の線形不良箇所（60箇所）や防災課題箇所（5箇所）等を回避する緊急輸送道路として機能し、道路ネットワークの機能強化を推進。



▲H28熊本地震 国道218号



▲R4台風14号 国道218号

国道220号 東九州自動車道(日南東郷～志布志)【直轄】

- 国道220号日南・志布志道路、油津・夏井道路、南郷奈留道路は、地域観光振興及び、木材輸送などの産業活動、医療活動を支援し、並行する国道220号の線形不良箇所や事故率の高い箇所等を回避するとともに、災害時の救助活動等にも機能する安全で円滑な高速ネットワークの形成を目的とする道路。
- 日南・志布志道路、油津・夏井道路、南郷奈留道路の整備により、津波に対して十分な高さを確保し、大規模災害時における緊急輸送道路として活用するとともに、津波浸水等の被災リスクの回避に期待。

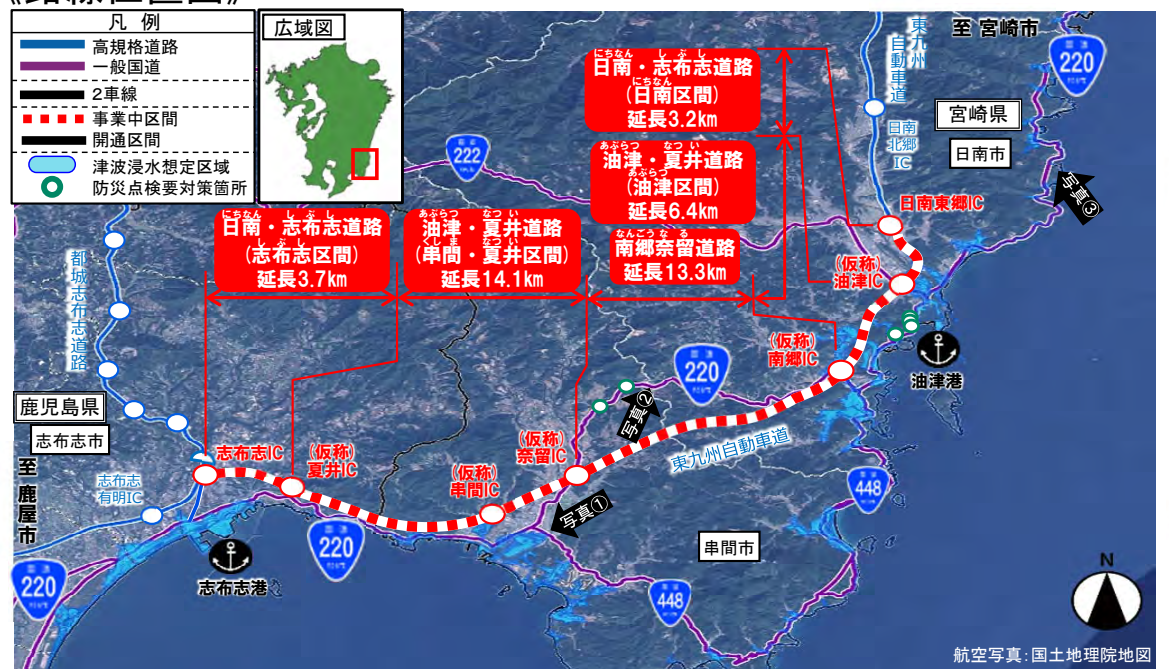
《位置図》



《諸元等》

事業区間	宮崎県日南市大字東井分 ～鹿児島県志布志市志布志町志布志
延長	40.7km 日南・志布志道路: 6.9km、油津・夏井道路: 20.5km 南郷奈留道路: 13.3km
全体事業費	1,970億円 日南・志布志道路: 549億円、油津・夏井道路: 771億円 南郷奈留道路: 650億円
R7当初	117.7億円(事業費) 日南・志布志道路: 76.5億円(うち宮崎県: 38.5億円、鹿児島県: 38.0億円) 油津・夏井道路: 39.2億円(うち宮崎県: 24.7億円、鹿児島県: 14.5億円) 南郷奈留道路: 2.0億円

《路線位置図》



《整備効果》

■過去の被災状況

【写真①】大雨時の冠水(串間市)



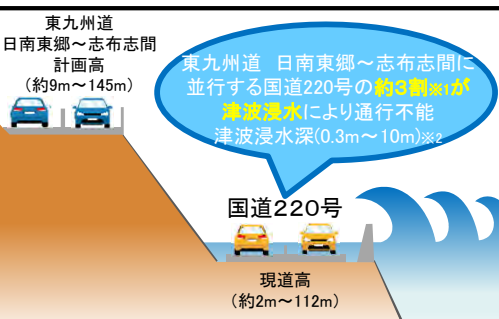
【写真②】大雨時の法面崩壊(串間市)



【写真③】地震時の落石(日南市)



■イメージ図(道路高と最大津波浸水深の関係)



(※1) 東九州道 日南東郷～志布志間に並行する国道220号のうち、最大津波浸水深(宮崎県、鹿児島県推定)と現道高を比較し、最大津波浸水深より低い区間の延長割合
 (※2) 出典: 県としての新たな「津波浸水想定」の設定について【宮崎県】、鹿児島県津波浸水想定の設定について【鹿児島県】

国道220号 日南防災(北区間)(南区間・宮浦～鶯戸)【直轄】

継続

道路-39

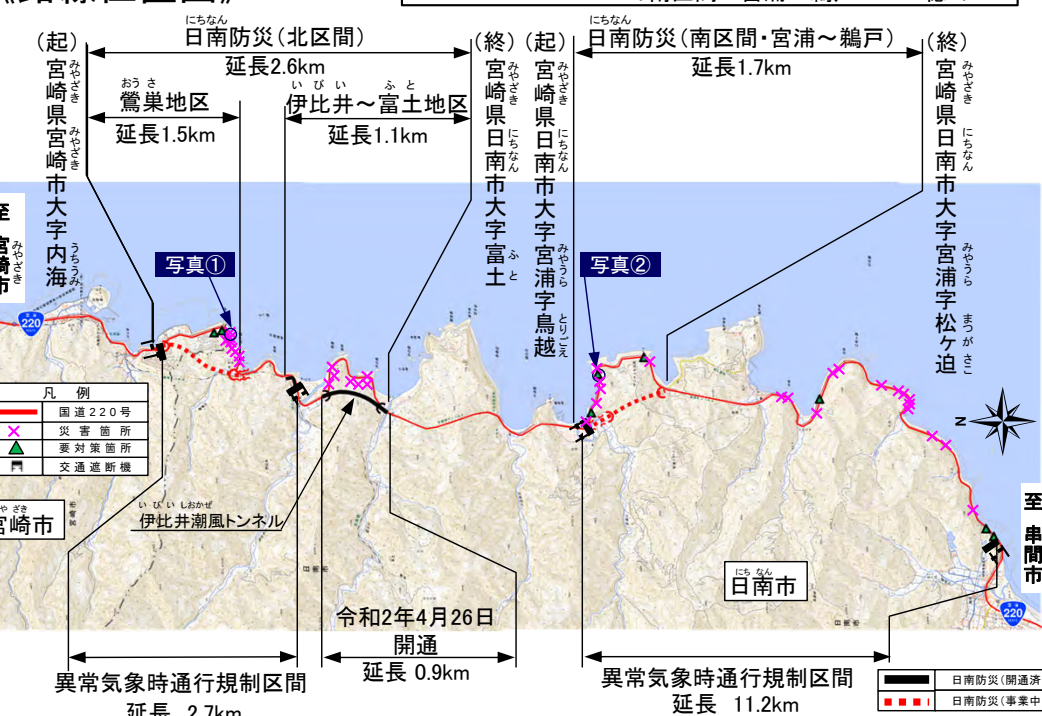
■国道220号日南防災(北区間)、(南区間・宮浦～鶯戸)は、異常気象時通行規制区間における事前通行規制に伴う孤立集落の解消を図るとともに、災害等に伴う通行止めによる迂回の解消を図る防災事業。

■国道220号日南防災(北区間)、(南区間・宮浦～鶯戸)の整備により、土砂災害等による通行規制を回避することで、産業・物流活動や通勤・通学等における地域の安全・安心を確保する信頼性の高い道路ネットワークを構築。

《位置図》



《路線位置図》



《諸元等》

事業区間	宮崎県宮崎市大字内海 ～日南市大字宮浦字松ヶ迫
延長	4.3km (北区間 : 2.6km) (南区間・宮浦～鶯戸 : 1.7km)
全体事業費	224億円 (北区間 : 144億) (南区間・宮浦～鶯戸 : 80億)
R7当初	27.1億円(事業費) (北区間 : 24.8億) (南区間・宮浦～鶯戸 : 2.3億)

《整備効果》

○事前通行規制区間や防災危険箇所を回避できる安心・安全で信頼性の高い道路ネットワークの確保を図るとともに、孤立集落の解消を図る。

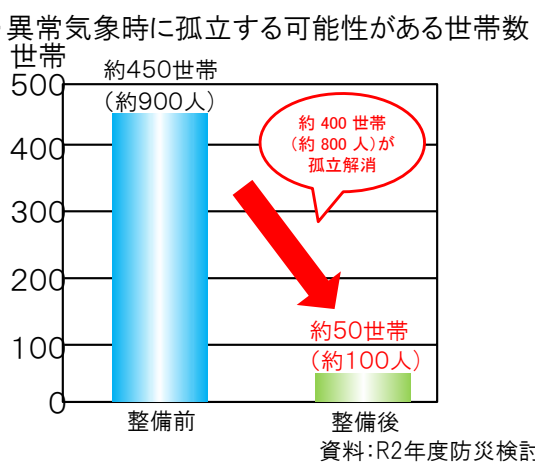
■国道220号日南防災区間の被災状況



＜国道220号日南防災区間の状況＞

○国道220号の宮崎市小内海～日南市風田間(規制区間延長13.9km)は、大雨等の異常気象時に落石や土砂災害の危険性が高いため事前通行規制を実施
○平成20年度以降の16年で計41回の全面通行止めを実施し、最大で約380時間の沿道集落の孤立が発生

■孤立集落の解消



国道447号 真幸・青木バイパス【補助】

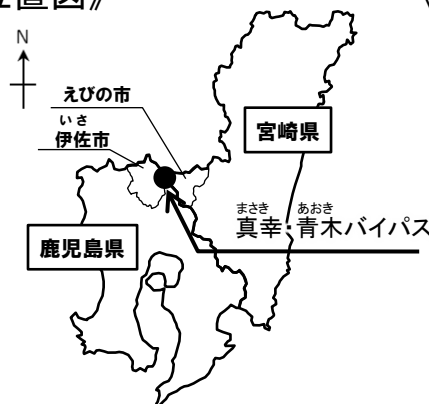
継続

道路-40

■国道447号真幸・青木バイパスは、九州縦貫自動車道と南九州西回り自動車道を結ぶ路線の狭隘区間解消を目的とした県境を跨ぐ道路。

■真幸・青木バイパスの整備により、災害時においても速やかに緊急車両や一般車両の通行を確保するとともに道路ネットワークの機能強化に期待。

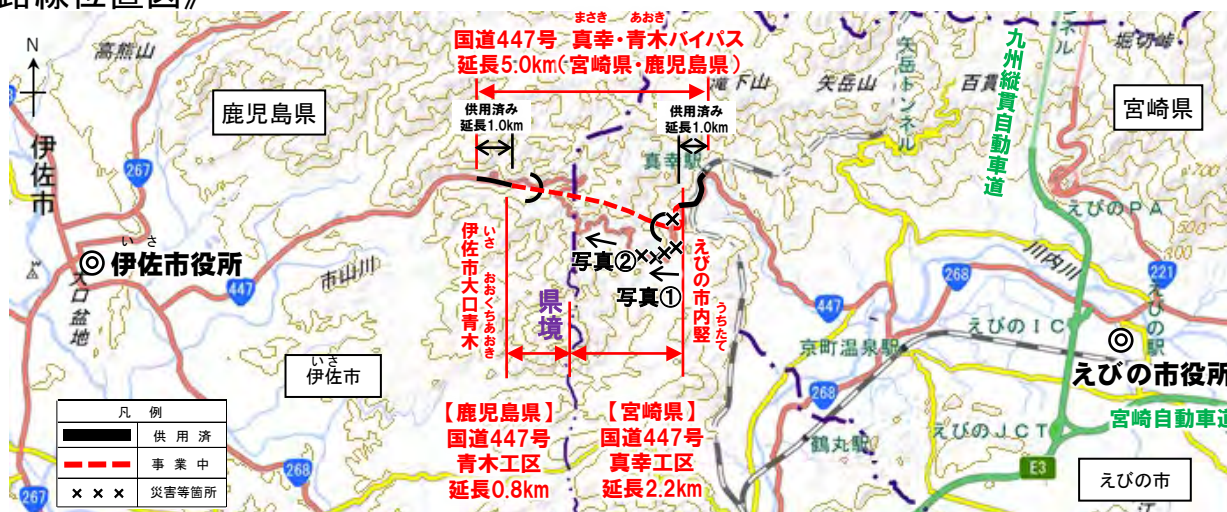
《位置図》



《諸元等》

事業区間：宮崎県えびの市内堅～
鹿児島県伊佐市大口青木
延長：5.0km
(宮崎県3.2km、鹿児島県1.8km)
全体事業費：272億円
(宮崎県205億円、鹿児島県67億円)
R7当初：15.1億円
(宮崎県13.2億円、鹿児島県1.9億円)

《路線位置図》



《現地状況写真》

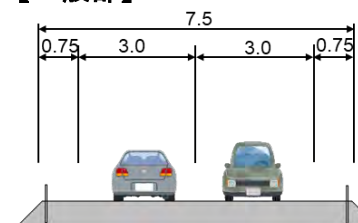


凍結による脱輪

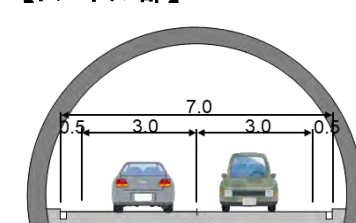


幅員狭小・線形不良

《一般部》



《トンネル部》



《整備効果》

- 宮崎県えびの市から鹿児島県伊佐市まで、約15分の時間短縮。
- 災害による通行止めが発生(R元～R5:5件)していることから、道路整備で通行止回数減少が期待できる。



国道220号 古江バイパス【直轄】

- 国道220号古江バイパスは、鹿屋市白水町から垂水市新城において、円滑な走行性の確保及び交通安全性の向上を目的とする道路。
- 古江バイパスの整備により、災害時の代替路を確保するとともに、交通混雑の緩和による交通安全性の向上に期待。

《位置図》



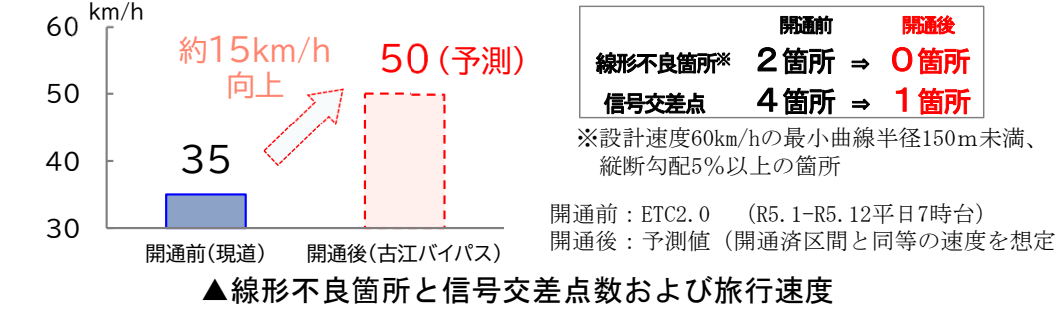
《諸元等》

事業区間：鹿屋市白水町～垂水市新城
延長：7.5km
全体事業費：200億円
R7当初：5.9億円（事業費）

《整備効果》



《路線位置図》



▲ 事業中区間の交通状況（撮影：R3.6） ▲ H29.7冠水状況

(主)鹿屋吾平佐多線 吾平道路【補助】

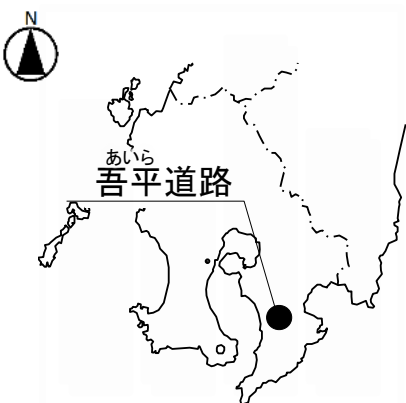
全線開通

道路-42

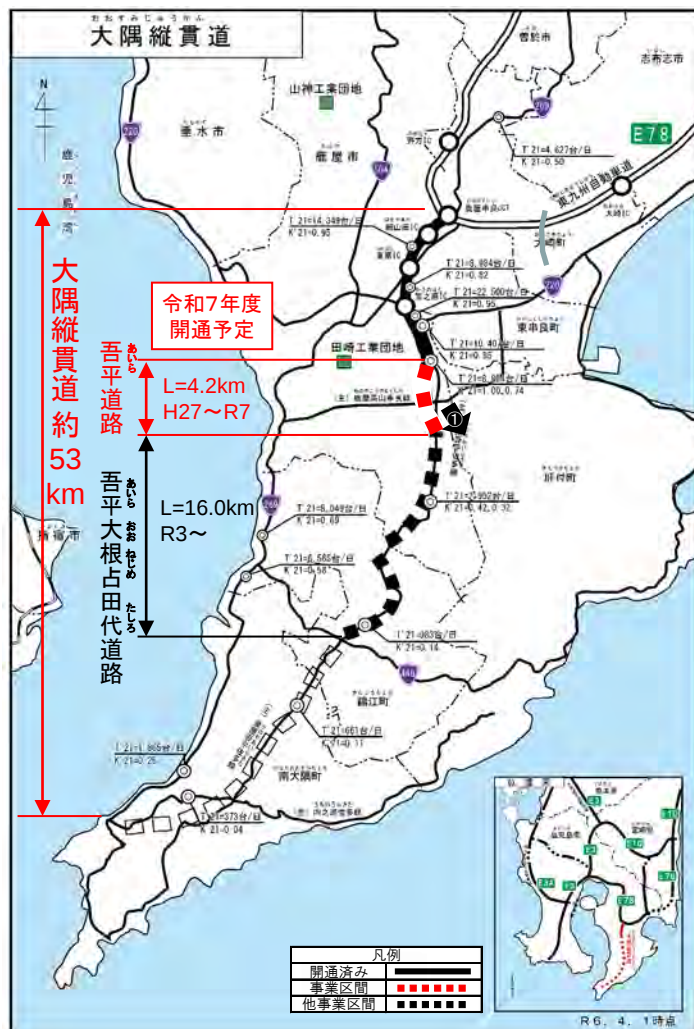
■(主)鹿屋吾平佐多線吾平道路は、大隅半島を縦断する大隅縦貫道の一部を構成し、東九州自動車道と一体となって大隅地域の広域交通ネットワークの骨格をなす重要な道路。

■吾平道路の整備により、広域交通ネットワークの形成や大隅地域の物流や地域間交流の活性化に期待。

《位置図》



《路線位置図》



《現地状況写真》



《整備効果》

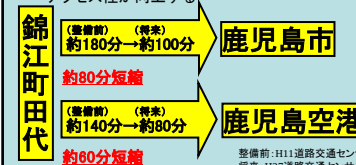
○ 大隅地域は畜産業や農業が盛んな地域であり、消費地への安定的な供給を支援する。

○ 東九州自動車道と一体となり大隅地域の広域交通ネットワークの形成が図られる。

○ 県内外から大隅地域へのアクセスを容易にし、大隅地域の観光周遊ルートの形成を図ると共に、観光を軸とした地域活性化を支援する。

【所要時間の短縮】

東九州自動車道及び大隅縦貫道の整備によりアクセス性が向上する



【肉用牛と豚の算出額】



鹿児島県全体の畜産算出額の約5割は、大隅地域！

大隅地域の産出額
肉用牛 476億円
豚 609億円

《諸元等》

事業区間:
鹿児島県鹿屋市吾平町

事業主体:鹿児島県

延長: 4.2km

全体事業費: 80億円

R7当初: 8.0億円

(事業費)

国道3号 阿久根川内道路【直轄】

継続

道路-43

■国道3号阿久根川内道路は、南九州西回り自動車道の一部を構成し、九州南西部の地域経済の活性化及び高速定時性の確保を目的とする道路。

■阿久根川内道路の整備により、並行する国道3号とのダブルネットワークを形成し、災害による通行規制等が生じた場合の代替機能の確保や、新たな企業立地及び雇用促進による地域産業の活性化に期待。

《位置図》



《諸元等》

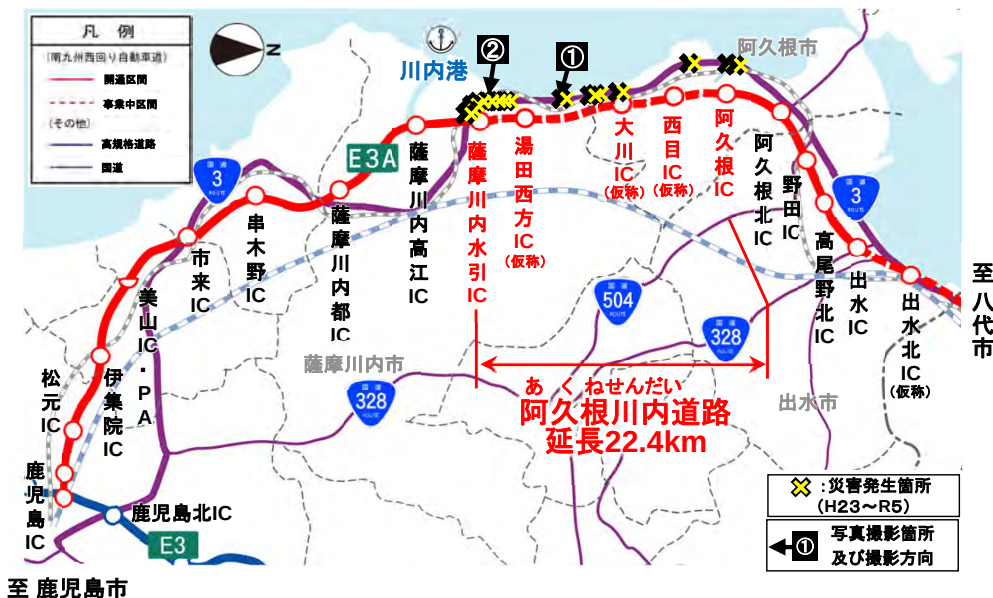
事業区間：鹿児島県阿久根市鶴川内
～薩摩川内市水引町

延長：22.4km

全体事業費：1,185億円

R7当初：26.0億円（事業費）

《路線位置図》



《整備効果》

■並行する国道3号の過去の被災状況

写真①



▲ 法面崩壊状況 (R3.7)

写真②



▲ 大雨による冠水状況 (R2.5)

■雇用促進による地域産業の活性化



▲ 薩摩川内市の企業立地状況 (H24～R6)

出典：薩摩川内市 (R7.2.19時点)



▲ 薩摩川内市の立地協定締結件数
および新規雇用者数の推移

※R4年度以降に立地協定した8社の新規雇用者数は見込み人数
出典：薩摩川内市 (R7.2.19時点)

国道3号 鹿児島東西道路【直轄】

継続

道路-44

■国道3号鹿児島東西道路は、鹿児島東西幹線道路の一部を構成し、九州縦貫自動車道等の高規格道路・主要幹線と一体となって広域ネットワークを形成する道路。

■鹿児島東西道路の整備により、交通結節点である鹿児島ICから鹿児島港や鹿児島市街地と周辺地域のアクセス機能が強化され、現道交通が分散されることにより交通混雑が緩和し、交通安全性の向上に期待。

《位置図》



《諸元等》

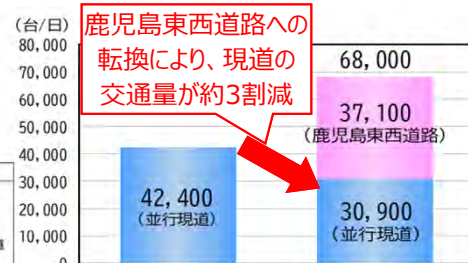
事業区間：鹿児島県鹿児島市田上八丁目
～鹿児島市上荒田町

延長：3.4km

全体事業費：1,188億円

R7当初：90.3億円（事業費）

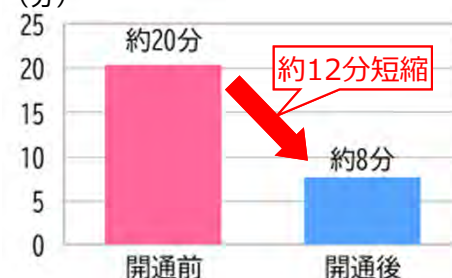
《整備効果》



▲ 交通量の変化(断面①)

資料：現況(R3)全国道路・街路交通情勢調査
将来(交通量推計結果)

(分)



▲ 鹿児島IC～鹿児島港(鹿児島新港)間の所要時間変化

資料：全国道路・街路交通情勢調査(混雑時旅行速度)
開通前：H17全国道路・街路交通調査
開通後：R3全国道路・街路交通調査
※鹿児島東西道路60km/hで試算

出展：プローブデータ (R4.4～R5.3月 平日)

《路線位置図》



▲ 並行現道の交通状況(写真①)

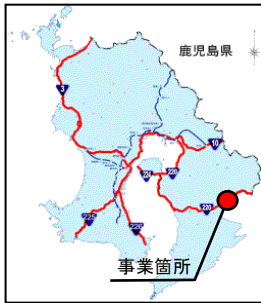


▲ 渋滞中に走行する救急車(写真②)

- 当該箇所は、近傍に大崎小学校や大崎中学校が立地し、児童の通学路として利用されているが、歩道幅員が狭小な区間があるため歩行者等の安全が確保されていない状況。
- 本事業において、自歩道を整備することにより、児童の安心・安全な通行空間の確保を図る。

○国道220号 益丸自歩道整備

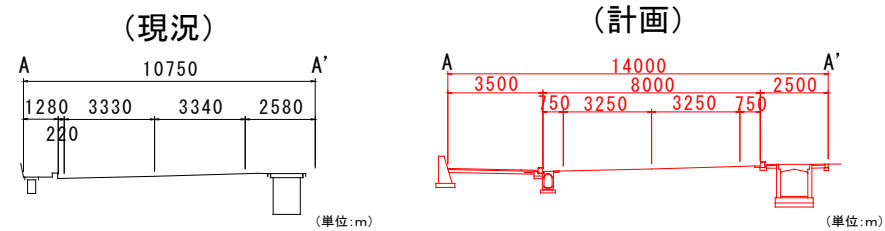
《位置図》



《諸元等》

事業区間：鹿児島県曾於郡大崎町益丸
事業量：1.5km
R7当初：0.3億円（事業費）

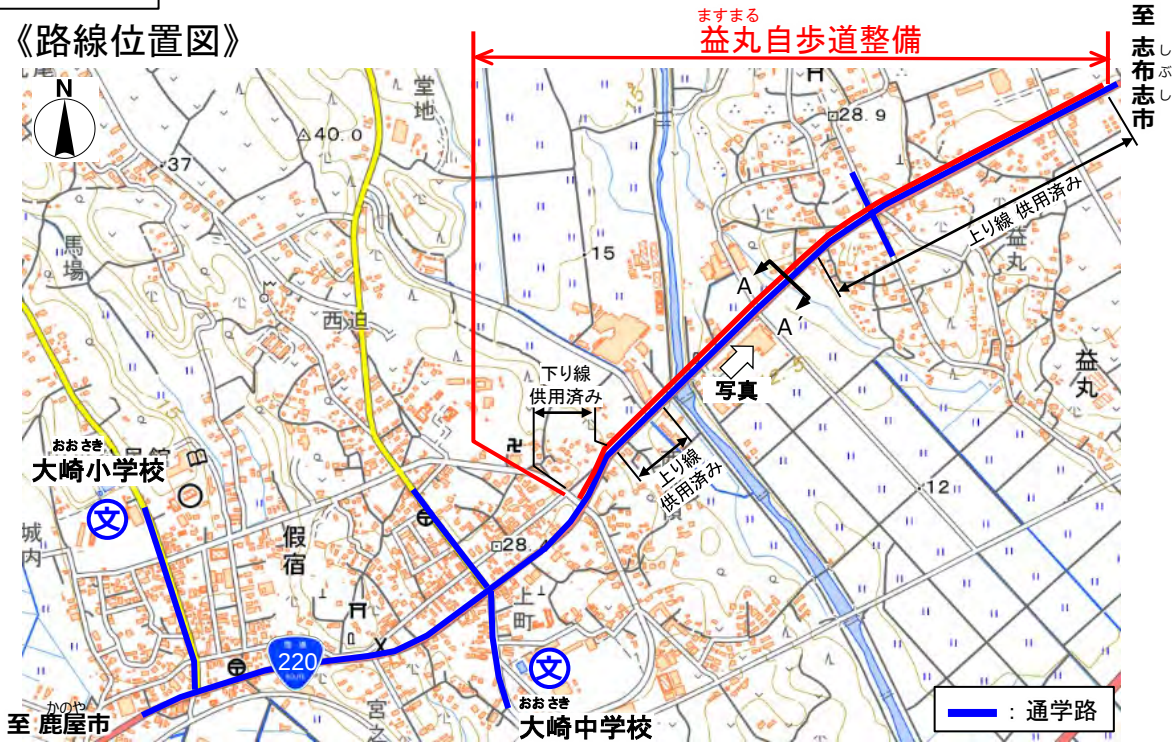
《計画横断図》（A-A'断面）



《現地状況写真》



《路線位置図》



鹿児島3号 電線共同溝【直轄】

- 無電柱化は、防災、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成等を図ることを目的として事業を推進。
- 当該箇所の無電柱化を推進することで、災害時における緊急輸送道路の機能確保並びに安全で快適な歩行空間の確保を図るとともに、良好な都市景観の形成に向けたまちづくりを支援。

○国道3号 伊敷脇田地区電線共同溝

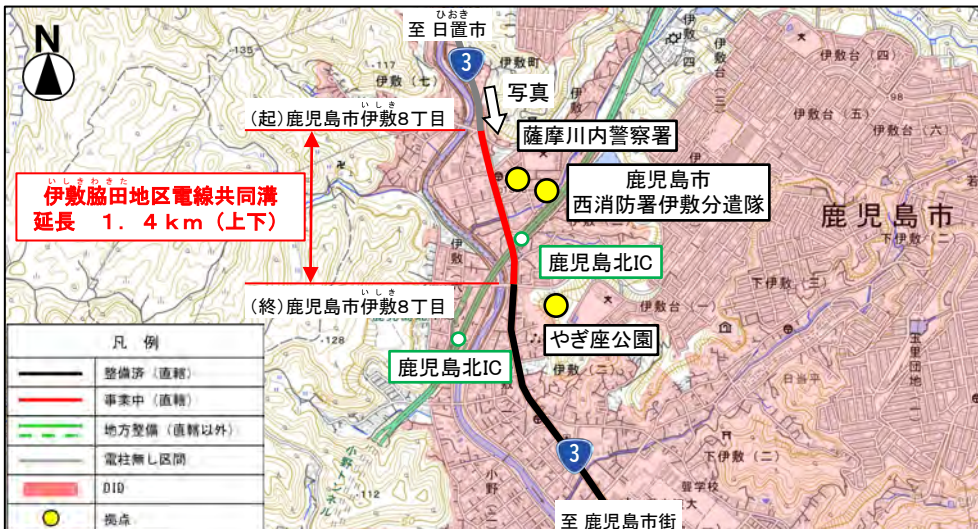
《位置図》



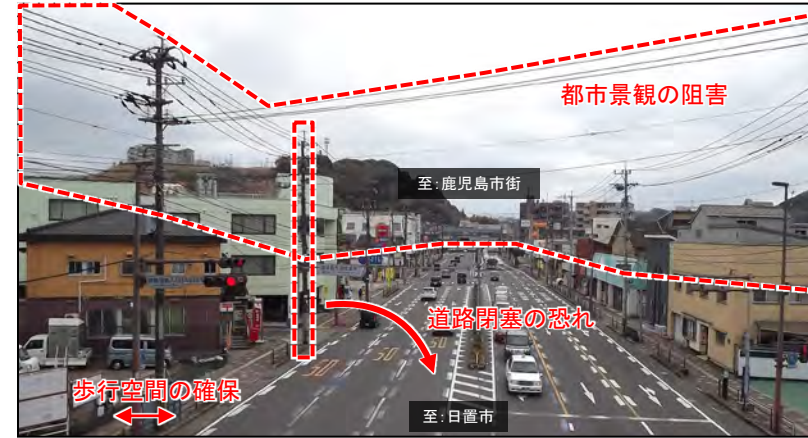
《諸元等》

事業区間：鹿児島県鹿児島市伊敷8丁目
～鹿児島県鹿児島市伊敷3丁目
整備延長：1.4km(上下)
全体事業費：20.6億円
R7当初：2.0億円

《路線位置図》



《現地状況写真》



《整備効果》

- 大規模災害(地震、竜巻、台風等)が起きた際に、電柱等が倒壊することによる道路の寸断を防止。
- 景観の阻害要因となる電柱・電線をなくし、良好な景観を形成。
- 無電柱化により歩道の有効幅員を広げることで、通行空間の安全性・快適性を確保。

《対策イメージ》

◎電線共同溝とは、道路の地下空間を活用して電力線、通信線等をまとめて収容する手法



島原道路(小野町～長野町)

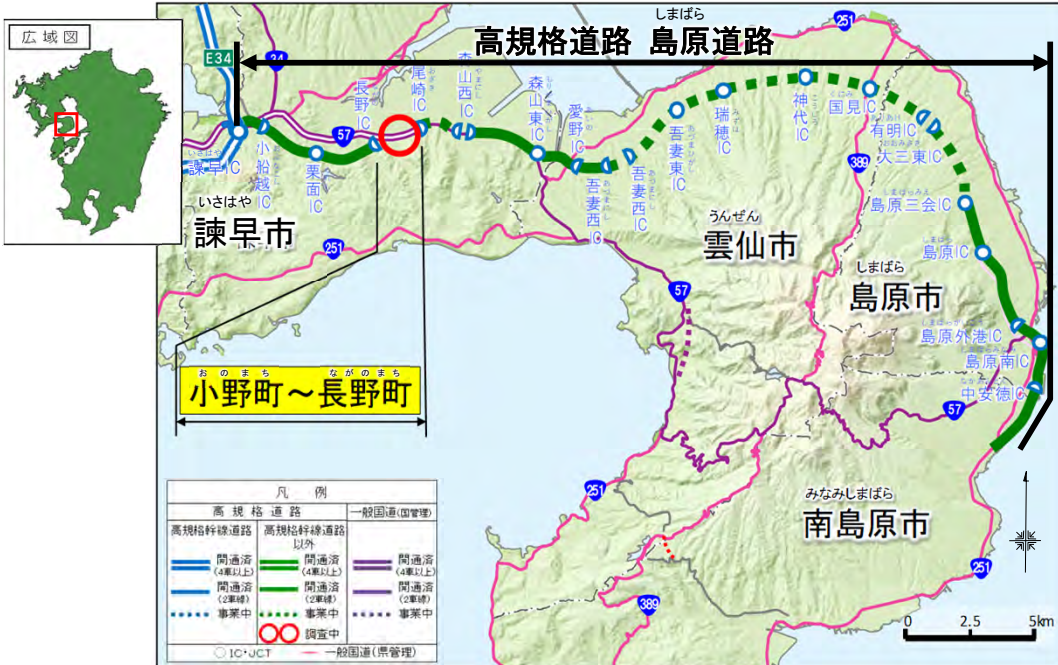
新規

道路-47

■島原道路(小野町～長野町)は、長崎県諫早市と南島原市を結ぶ島原道路の一部区間として計画され、交通混雑の解消、物流効率化、観光拠点へのアクセス性向上を図ることで、地域産業の発展に資する道路。

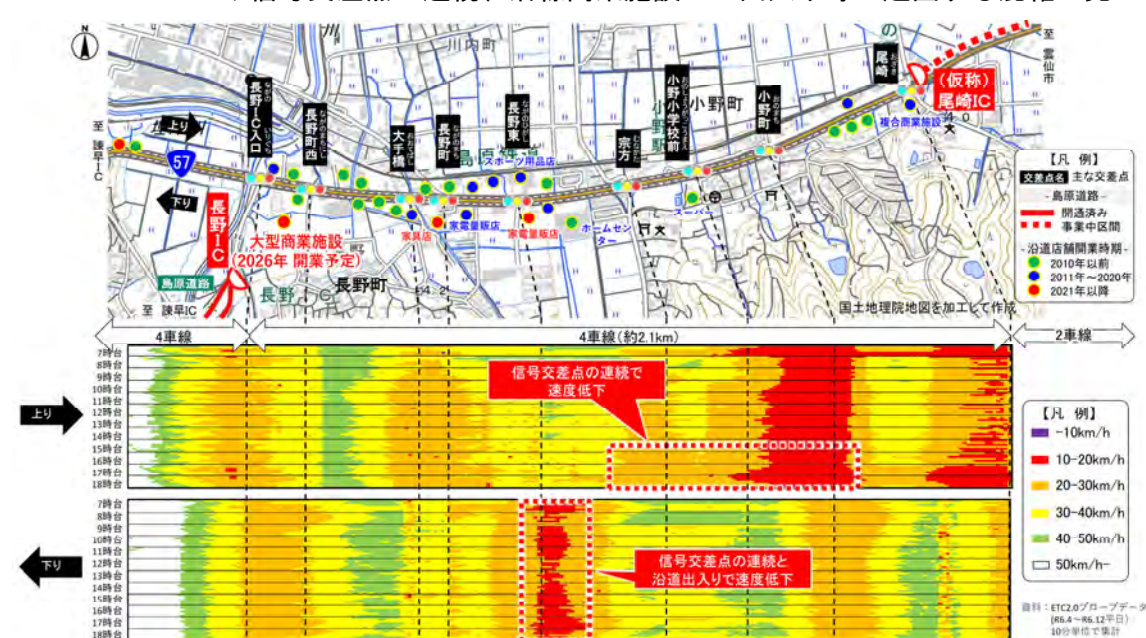
■令和7年度より、概略ルート・構造等の検討(計画段階評価)に着手。

《位置図》

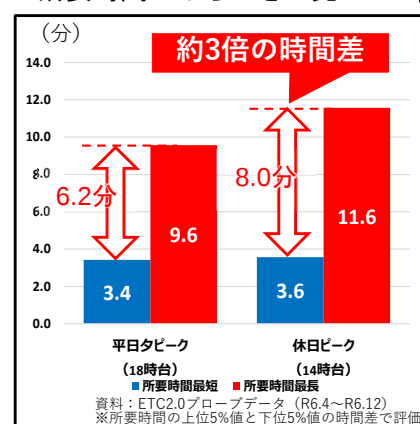


《地域の現状》

◆信号交差点の連続、沿線商業施設への出入り等に起因する混雑が発生



◆小野町～長野町間は通過時の所要時間にばらつきが発生



◆島原地域は農業で盛んであり、対象区間等を経由し各地に輸送



販売高順位	作物名	数量	販売高	全国順位	長崎県順位
1	いちご	5,775t	75億円	6位	
2	ばれいしょ	20,747t	45億円	3位	
3	子牛(黒)	5,450頭	35億円	20位	
4	だいこん	23,624t	14億円	9位	
5	にんじん	15,672t	13億円	5位	
6	肉牛(黒)	981頭	12億円	11位	
7	ブロッコリー	3,242t	11億円	7位	
8	レタス	9,530t	11億円	4位	
9	トマト	2,871t	9億円	17位	
10	ソーメン	1,579t	7億円	2位	

資料: JA島原雲仙(R3)、長崎県の全国順位は作物統計調査・畜産物流通統計(R5)
※その他は生産者や関係者が購入した分

◆島原地域は観光拠点が豊富



- 下関北九州道路は、下関市、北九州市の都心部を結び、循環型ネットワーク形成により、暮らし、産業・物流、観光、渋滞緩和など地域の一体的発展に寄与するとともに、本州と九州の広域的な人流・物流及び経済活動の活性化を支える大動脈、災害時の代替路としての機能・役割を担う道路。
- 令和7年度は、引き続き、山口県及び福岡県等の関係自治体と協力しつつ、都市計画・環境アセスメントを進めるための調査を推進。

《位置図》



《路線位置図》



《当該地域の課題》

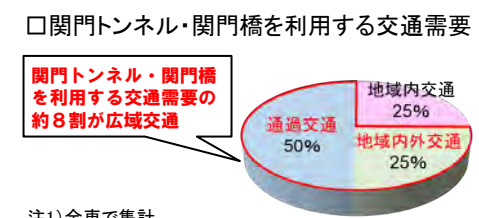
- 令和4年9月の台風14号では、関門橋が通行止めとなり関門トンネルに交通が集中し、周辺部が渋滞。
- 関門トンネル・関門橋を利用する交通需要の約8割は広域交通（地域内外・通過交通）であり、通行止めにより約7万台/日に影響する可能性がある。

○令和4年9月の台風14号の影響



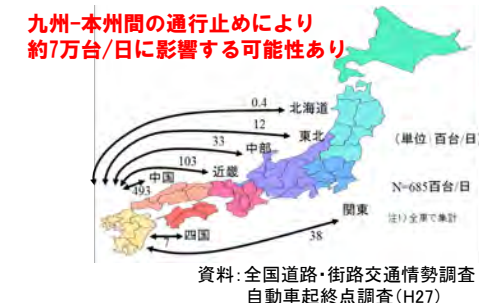
ETC2.0プローブ(R4.9.20(火)2:00~3:00)

○通行止めによる本州-九州間の広域物流への影響



注1)全車で集計
注2)北九州市・下関市を地域内として集計
資料:全国道路・街路交通情勢調査
自動車起終点調査(H27)

□通行止めの影響が全国に影響



資料:全国道路・街路交通情勢調査
自動車起終点調査(H27)