

令和5年度 新規事業候補箇所説明資料

一般国道208号 荒尾道路

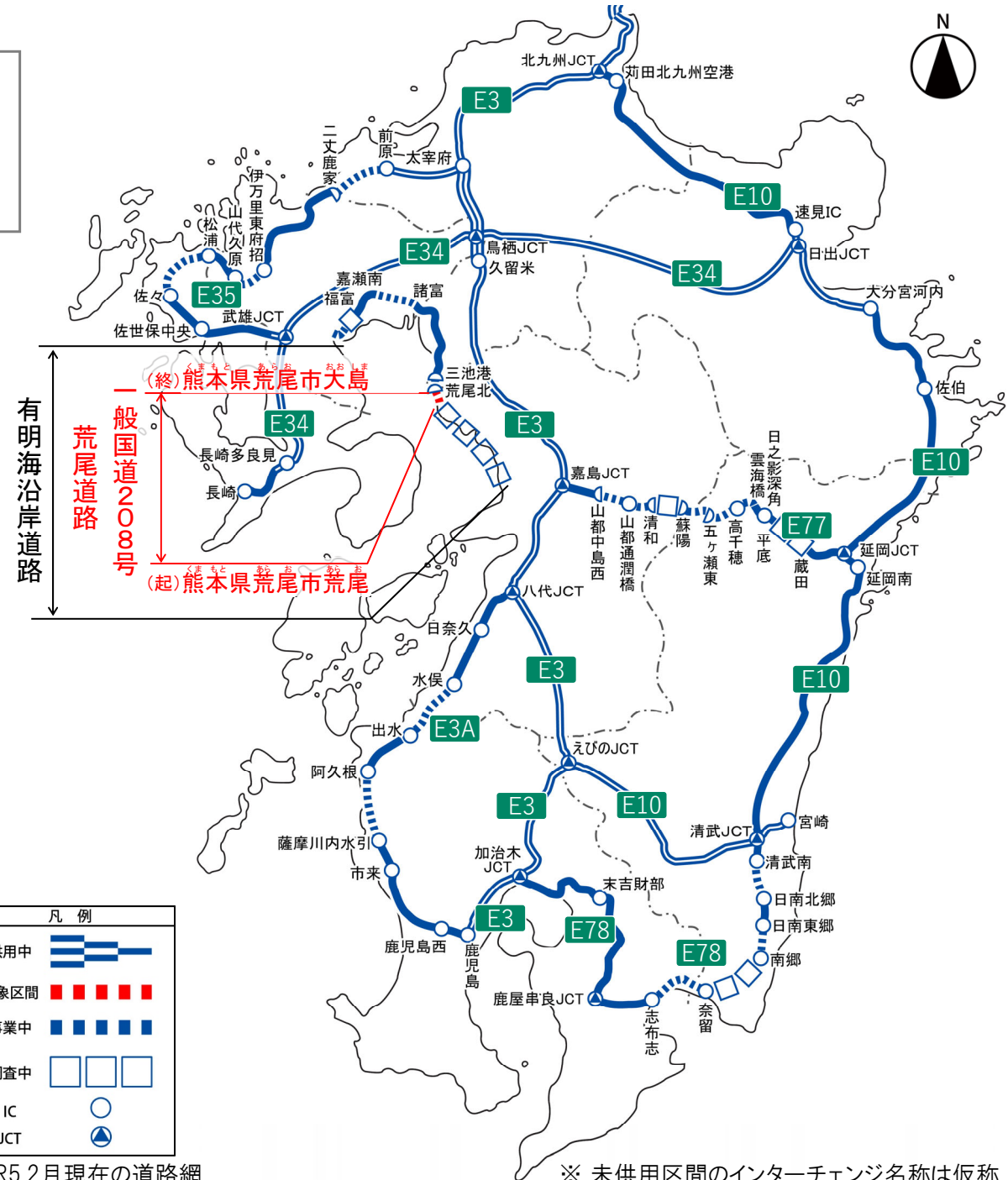
1. 対象地域の状況
2. 一般国道208号 荒尾道路の概要
3. 地域の課題と整備効果
4. 費用便益分析結果
5. とりまとめ

1. 対象地域の状況

対象地域の状況

1. 有明海沿岸道路の概要

○有明海沿岸道路は、熊本県熊本市を起点として、佐賀県鹿島市に至る高規格道路。

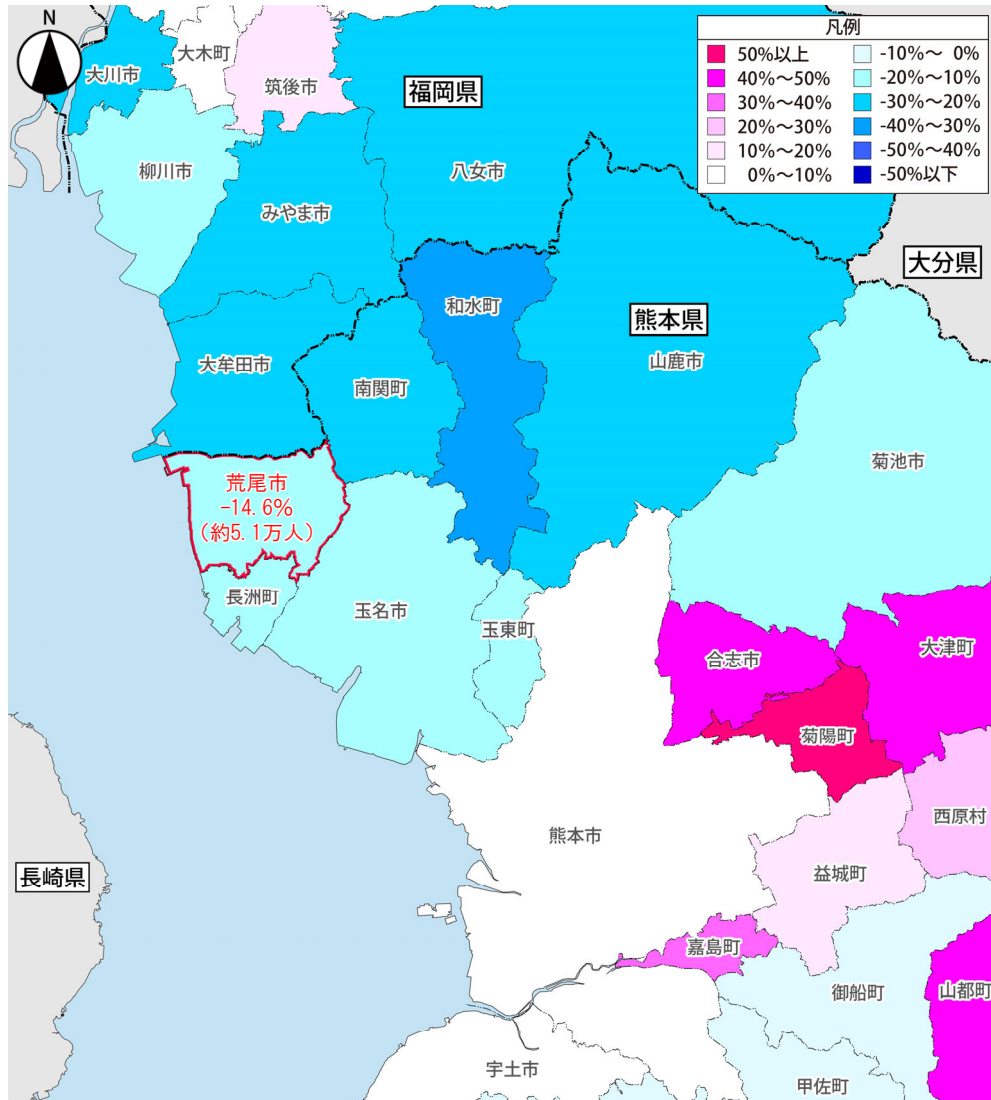


対象地域の状況

2. 地域状況

○対象地域(荒尾市)の人口伸び率は熊本県や全国平均を下回り、減少傾向にある。また、生産年齢人口の割合も全国に比べ低く、高齢化が進行している。

【人口増減率の状況】

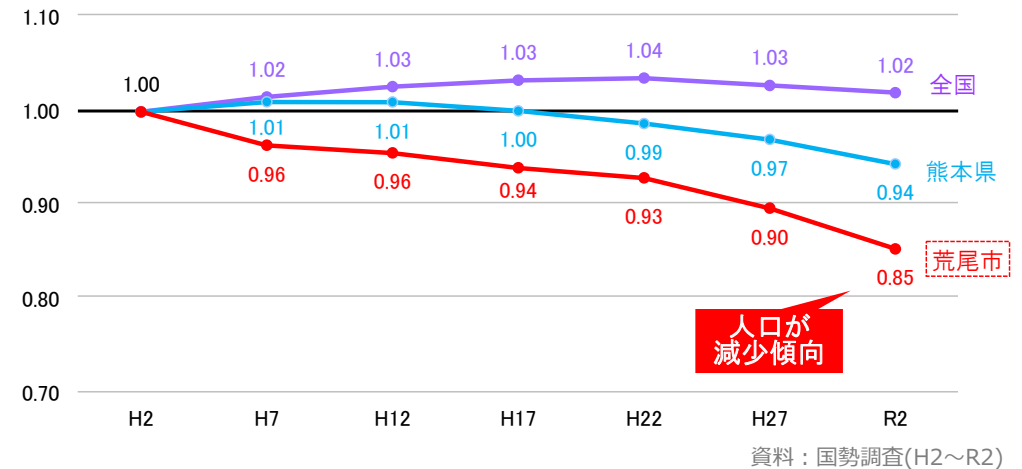


※H2とR2の国勢調査結果の比較

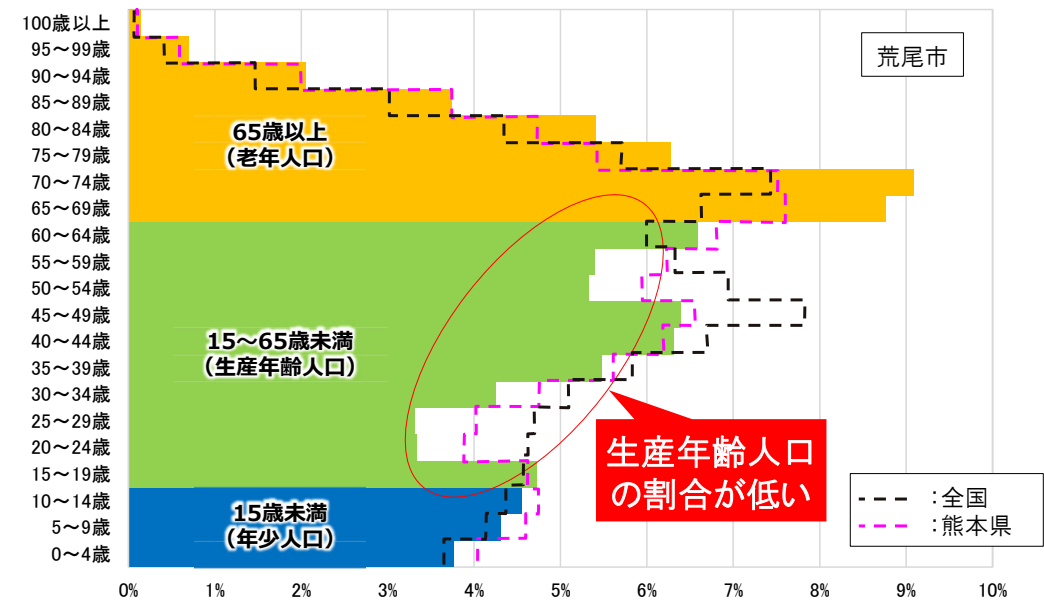
※()内はR2の人口

資料：H2・R2国勢調査

【人口の推移】



【年齢別人口割合】

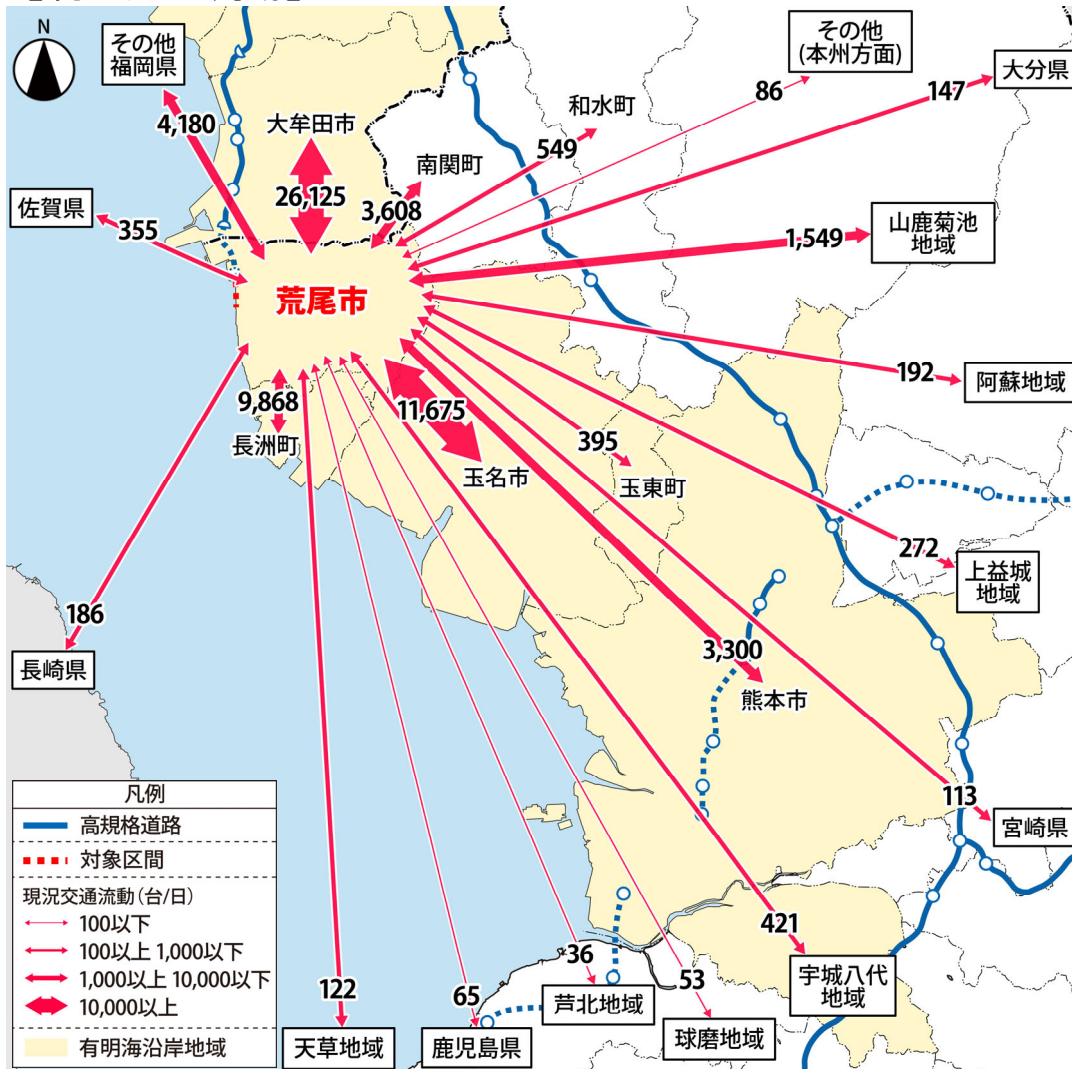


資料：国勢調査(R2) 4

3. 交通特性

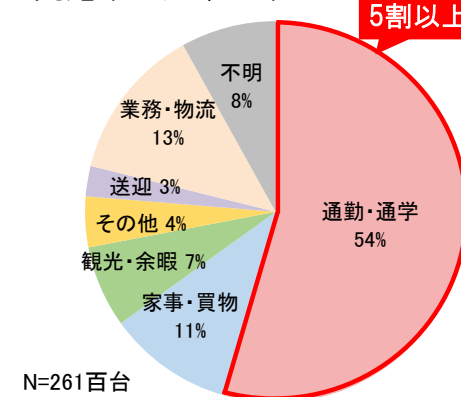
- 荒尾市の交通流動は、大牟田市や玉名市等の有明海沿岸地域との結びつきが強く、移動目的は通勤・通学が5割以上を占める。
- 荒尾市の通勤通学時における利用手段の約8割が自動車であり、熊本県内平均よりも高く、自動車の利用割合は年々増加傾向にある。

【現況交通流動】

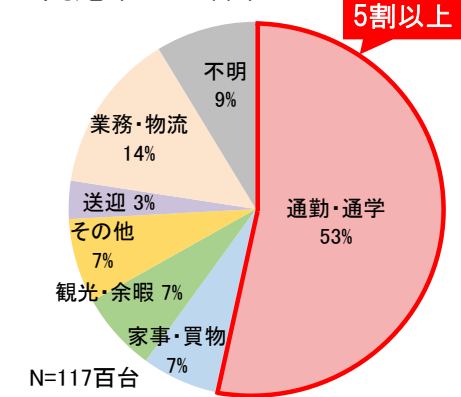


【荒尾市～大牟田市、荒尾市～玉名市の移動目的】

■荒尾市～大牟田市



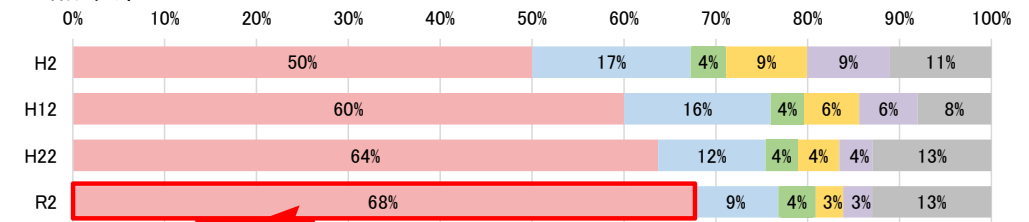
■荒尾市～玉名市



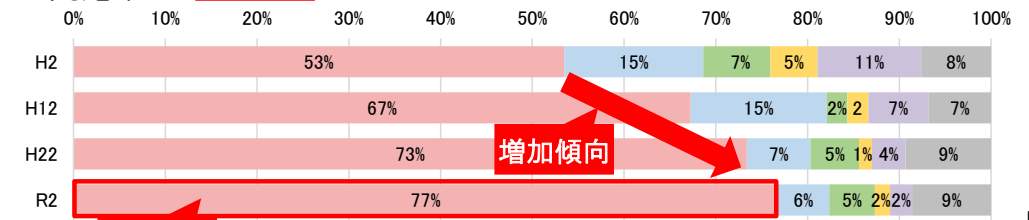
資料：全国道路・街路交通情勢調査 自動車起終点調査(H27)

【通勤通学時の利用手段】

■熊本県



■荒尾市



約8割

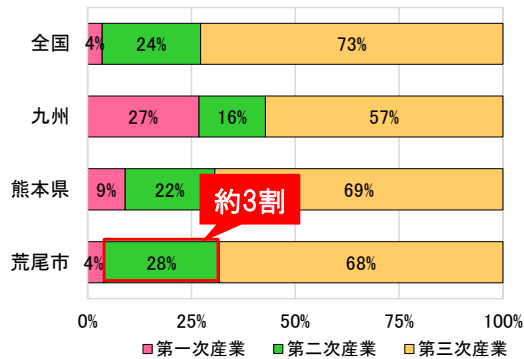
資料：国勢調査(H2～R2)

対象地域の状況

4. 地域の特徴

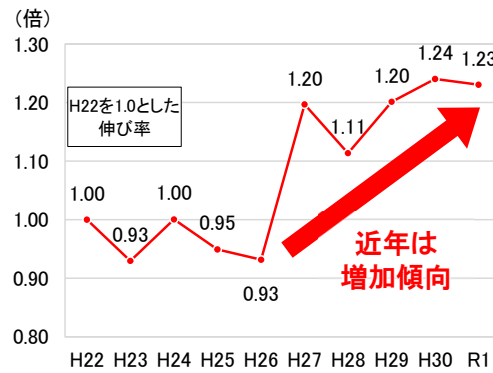
- 荒尾市は、第二次産業の就業比率が約3割と全国や九州、熊本県平均に比べて高く、製造品出荷額が増加傾向となっている。
- 市内における農業産出額の約4割を占める果実の中でも、「梨」は熊本県内1位(約3割)の生産量であり、熊本県が全国第5位の漁獲量である「あさり」は荒尾市が熊本県内1位(約3割)の漁獲量を誇る。
- 荒尾市内には、世界遺産である「万田坑」や九州最大級の「グリーンランド」など著名な観光地が点在する。

【部門別就業人口比率】



資料：国勢調査(R2)

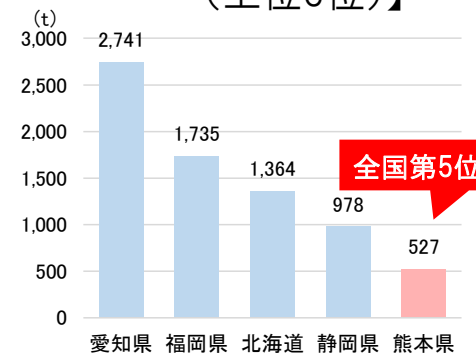
【荒尾市の製造品出荷額】



資料：工業統計(H23～R2)※

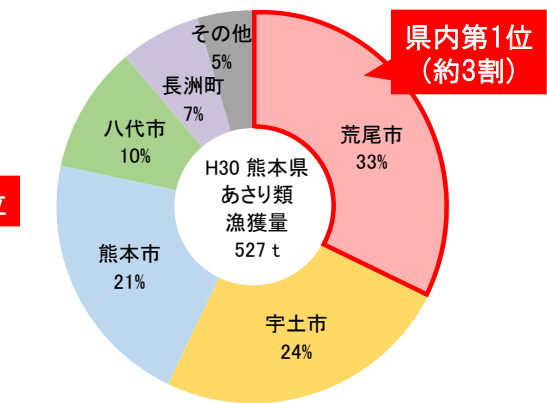
※製造品出荷額は前年(1月～12月)の実績

【全国のあさりの漁獲量 (上位5位)】



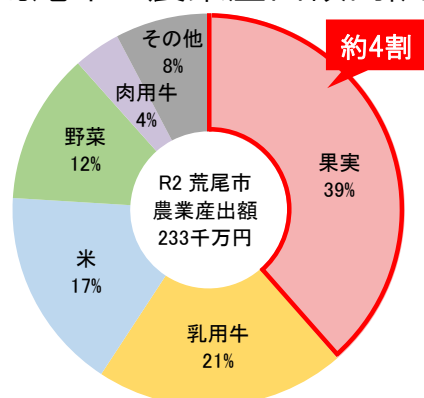
資料：海面漁業生産統計調査(H30)

【熊本県のあさりの漁獲量】



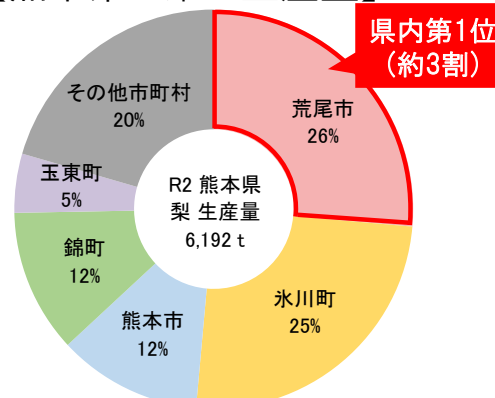
資料：海面漁業生産統計調査(H30)

【荒尾市の農業産出額内訳】



資料：市町村別農業産出額(推計) (R2)

【熊本県の梨の生産量】



資料：産熊本県果樹振興実績書(R2)

【荒尾市内の観光地】



資料：第3期荒尾市観光振興計画(R3) 6

2. 一般国道208号 荒尾道路の概要

一般国道208号 荒尾道路の概要

【計画概要】

- ・事業名: 一般国道208号 荒尾道路
- ・区間: 熊本県荒尾市荒尾^{あら お}～熊本県荒尾市大島^{あら お おお しま} ・延長: 2.2km
- ・車線数: 2車線[自動車専用道路] ・計画交通量: 10,500台/日 ・全体事業費: 約230億円

【事業の経緯等】

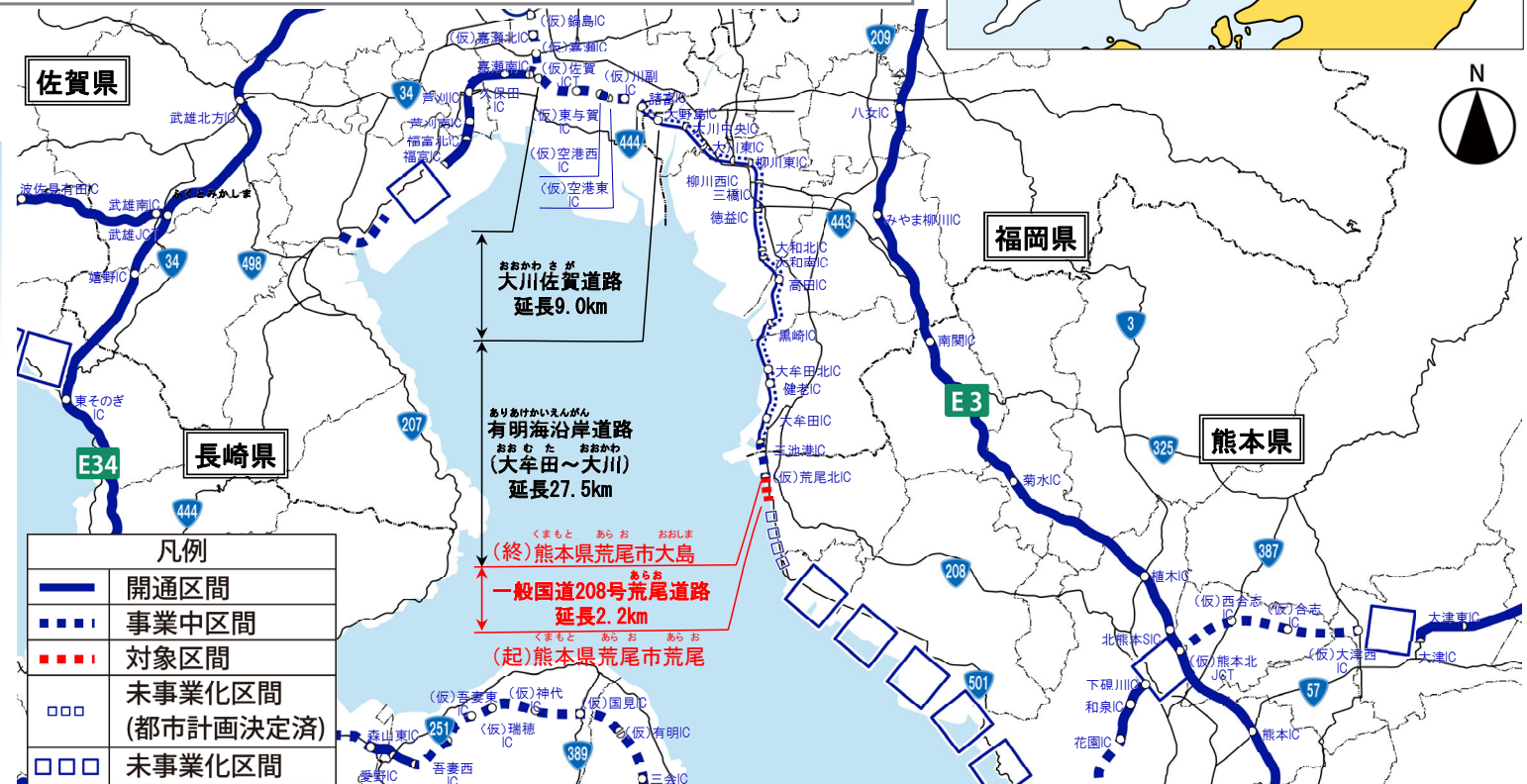
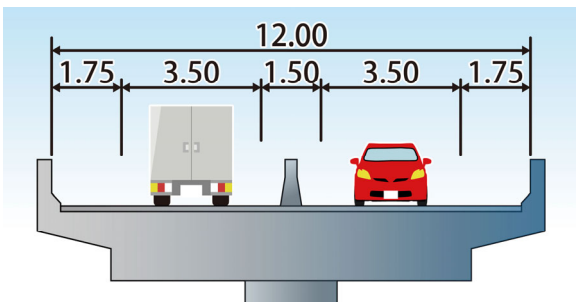
- ・H25.8～H26.6: 計画段階評価の手続き
- ・H26.7: 対応方針(概略ルート・構造)の決定
- ・H27.4: 都市計画(決定)告示
- ・R4.12: 第1回 熊本県有明海沿岸道路連絡調整会議
- ・R5.2: 第2回 熊本県有明海沿岸道路連絡調整会議

【事業位置図】



【標準断面図】

【橋梁部】 (単位:m)



凡例	
—	開通区間
---	事業中区間
---	対象区間
□□	未事業化区間 (都市計画決定済)
□□□	未事業化区間

3. 地域の課題と整備効果

地域の課題と整備効果

1. 円滑で安全な交通ネットワークの構築

【課題】

- 対象地域において国道208号は、主要渋滞箇所や事故危険区間が複数存在。
- 混雑度は全区間で1.0を超過しており、朝・夕のみならず、慢性的に速度20km/h以下の区間もあるなど、有明海沿岸地域の円滑な交通を阻害している。

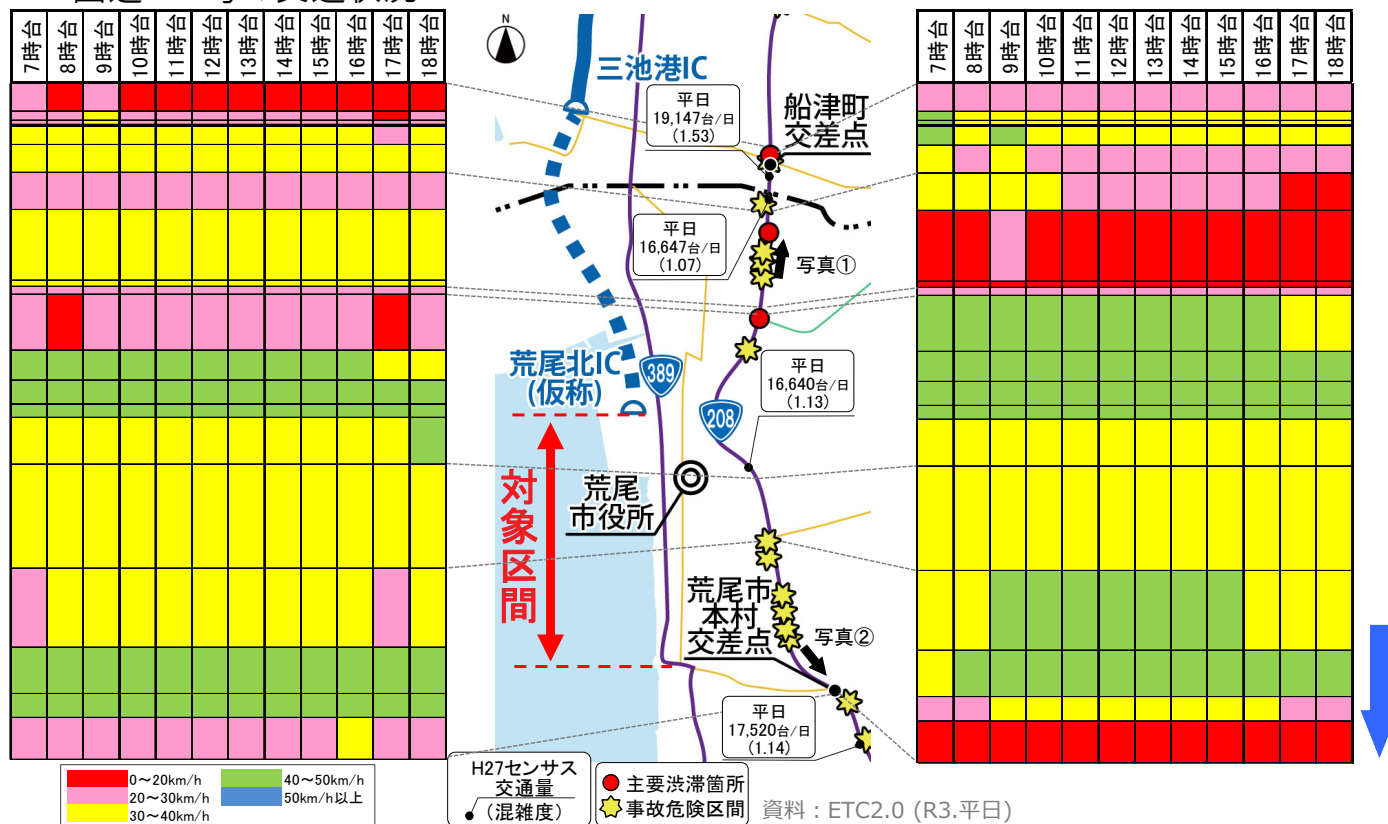
【整備効果】

○現道の交通量が転換し交通混雑の緩和が期待されるとともに、事故危険区間の回避により、円滑で安全な交通ネットワークを構築。

〔主要渋滞箇所[全て回避]〕【現況】3箇所 ⇒【整備後】0箇所 〔事故危険区間[全て回避]〕【現況】12箇所 ⇒【整備後】0箇所
〔交通量〕 【現況】16,440台/日 混雑度1.13 ⇒【整備後】13,300台/日 混雑度0.90

※現況：全国道路・街路交通情勢調査(H27)、整備後：将来交通量推計に基づく予測値

■国道208号の交通状況



▲写真① 渋滞状況



▲写真② 渋滞状況

2. 信頼性の高い道路ネットワークの構築

【課題】

- 有明海に面する沿線地域は、高潮や洪水の被害を受ける頻度が高い。
- 国道208号は冠水による通行止めが頻発しているうえ、土砂災害による道路寸断の恐れもある。

【整備効果】

○冠水頻発箇所や土砂災害危険箇所を回避し、洪水・高潮時の避難等においても機能する信頼性の高い道路ネットワークを構築。

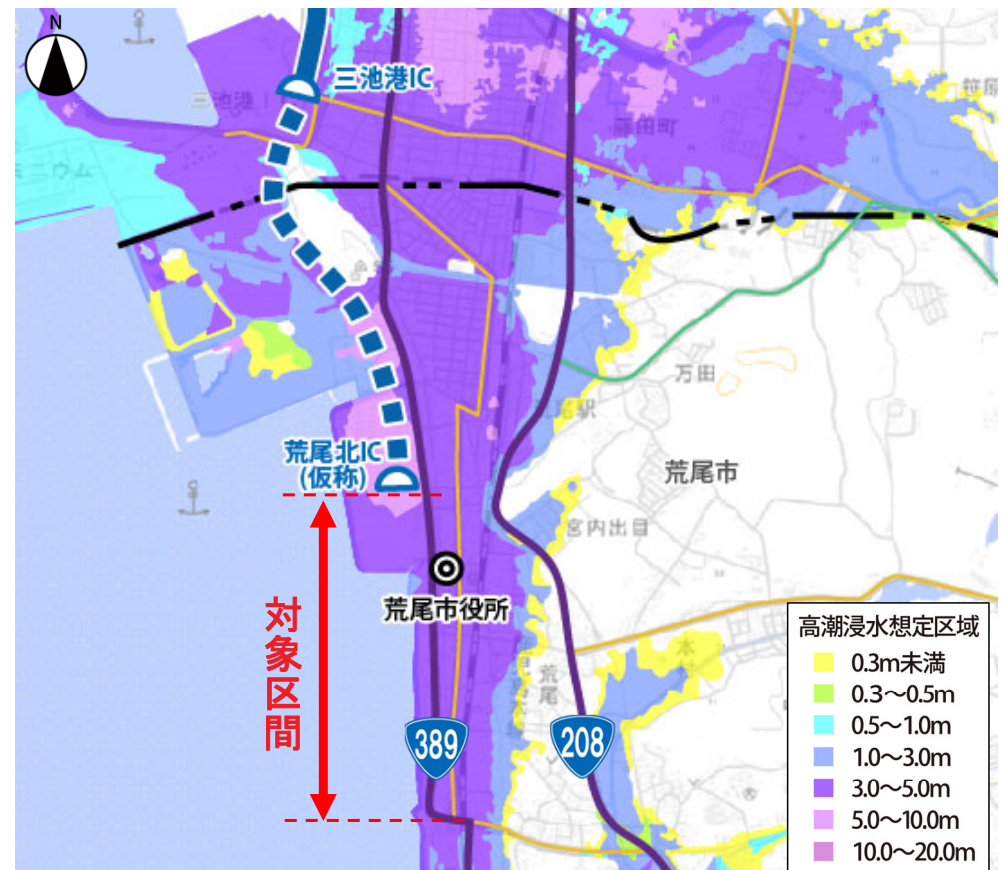
〔冠水頻発箇所、及び土砂災害危険箇所〔全て回避〕〕【現況】2箇所⇒【整備後】0箇所

■洪水・土砂災害ハザードマップ



資料：荒尾市HP_総合防災ハザードマップ

■高潮浸水想定区域



資料：熊本県HP (R3.11時点)

3. 速達性の向上による地域の活性化

【課題】

- 対象区間周辺は九州最大級の遊園地、荒尾干潟、世界遺産の万田坑、荒尾市ウェルネス拠点施設(仮称)など多くの観光・レジャー拠点が点在。
- 拠点を結ぶ高速ネットワークがなく、休日には観光目的等の交通に限られたアクセス路に集中するなど観光振興による地域活性化を阻害しており、速達性の向上による地域の活性化が課題。

【整備効果】

○速達性が向上し、観光振興などを通じた地域の活性化に期待。

〔有明海沿岸道路(三池港IC)～グリーンランド間の所要時間〕

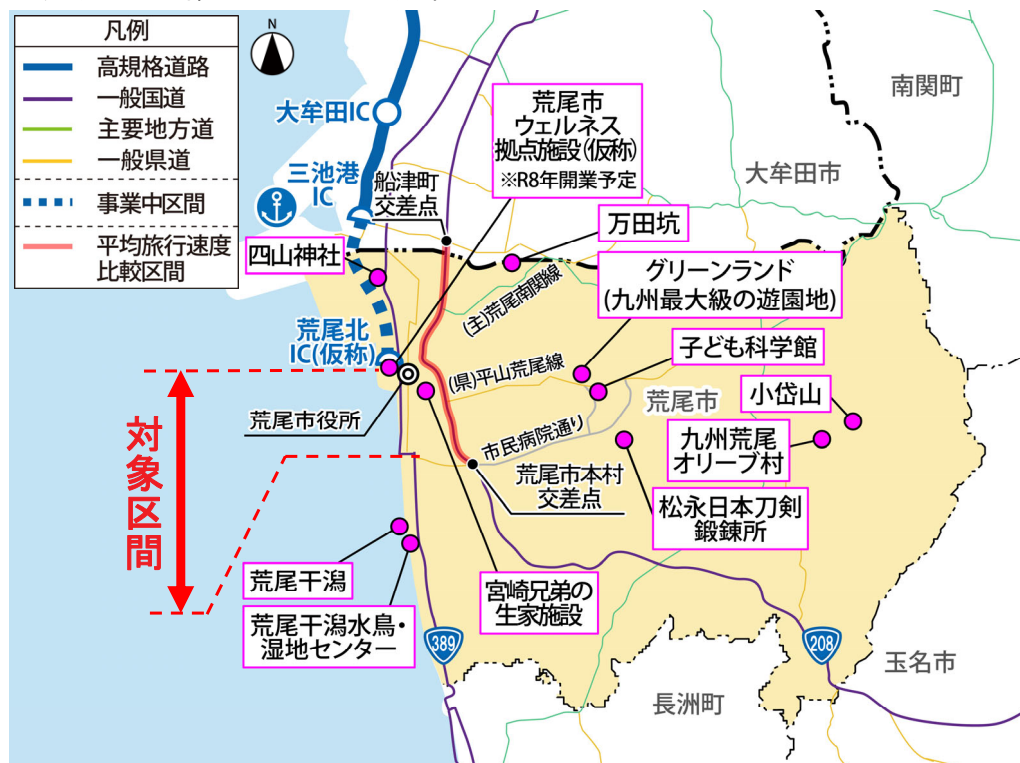
【現況】 19分 ⇒ 【整備後】12分(約7分短縮)

〔有明海沿岸道路(三池港IC)～荒尾干潟間の所要時間〕

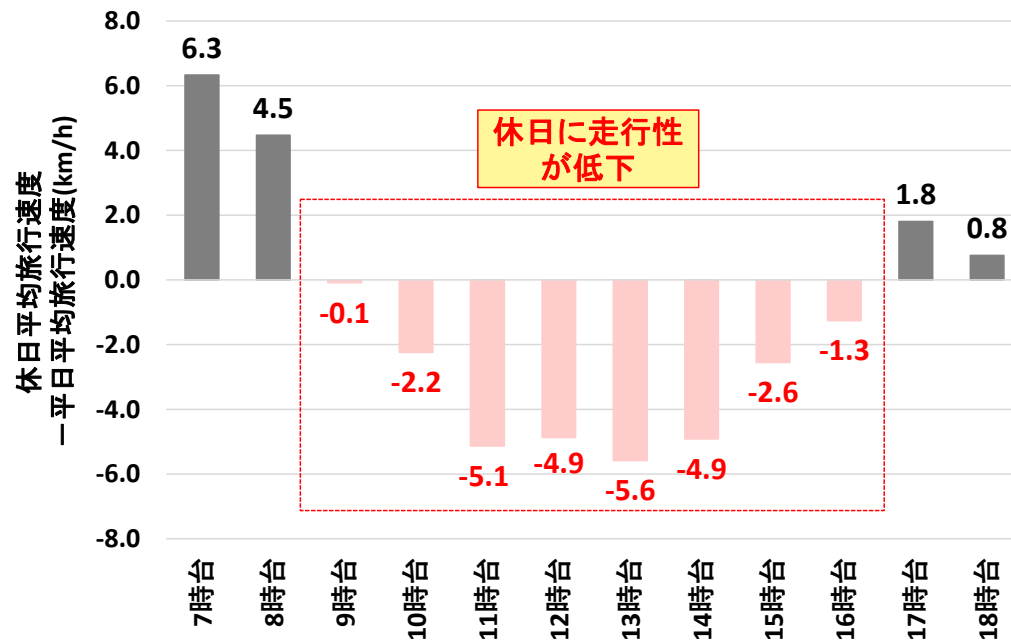
【現況】 11分 ⇒ 【整備後】6分(約5分短縮)

※全国道路・街路交通情勢調査(H27)(有明海沿岸道路は設計速度80km/hで算出)

■荒尾市の観光・レジャー施設



■休日と平日の平均旅行速度比較
(本村交差点⇒船津町交差点)



4. 費用便益分析結果

費用便益分析結果

【有明海沿岸道路(長洲町～佐賀市)】

便 益			※現在価値化後	B／C
走行時間短縮便益	約9,285億円	合 計 約11,527億円		2.0＝ 11,527億円 5,844億円
走行経費減少便益	約1,805億円			
交通事故減少便益	約438億円			
事 業 費			※現在価値化後	上段：現在価値化後の便益 下段：現在価値化後のコスト
事業費	約5,339億円	合 計 約5,844億円		
維持管理費	約374億円			
更新費	約131億円			

【今回事業化区間(荒尾道路)】

便 益				※現在価値化後	B／C
走行時間短縮便益		約82億円		合 計 約109億円	0.7 = $\left[\frac{109\text{億円}}{163\text{億円}} \right]$
走行経費減少便益		約25億円			
交通事故減少便益		約2.8億円			
事 業 費				※上段：単純合計(税込) 下段：現在価値化後	
事業費	改良費	約1億円		合 計 約249億円 (約163億円)	
	橋梁・トンネル・IC費	約168億円			
	その他工事費	約3億円			
	用地補償費	約22億円			
	間接費	約36億円			
維持管理費	約19億円 (約5.0億円)				上段：現在価値化後の便益 下段：現在価値化後のコスト

費用便益分析結果



	事業中區間 延長9.0km 大川佐賀道路	事業中區間 延長27.5km 有明海沿岸道路 (大牟田～大川)	事業中區間 延長2.4km 荒尾北～三池港	新規事業 候補箇所 延長2.2km 荒尾道路	調査中區間 延長4.6km	B/C (全事業)	EIRR
新規事業 候補箇所	※ 1	※ 1	※ 1	○		0.7	2.0%
一体評価 区間※2	○	○	○	○	○	2.0	7.5%

○印は「事業を実施する場合」と「事業を実施しない場合」の比較対象

※1:新規事業候補箇所のB/C等の算定にあたり、事業中区間は将来ネットワークに含む

※2:基準年をR4として計算

5. とりまとめ

一般国道208号 荒尾道路に係る新規事業採択時評価

- ・現道の交通転換による交通渋滞の緩和および事故危険区間の回避により、円滑で安全な道路ネットワークの構築
- ・冠水頻発箇所や土砂災害危険箇所を回避し、洪水・高潮時の避難等においても機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築
- ・観光施設等拠点間の速達性の向上による地域活性化

1. 事業概要

・起 終 点: 熊本県荒尾市荒尾～熊本県荒尾市大島
・延 長 等: 2.2km

(第1種第3級、2車線、設計速度80km/h)

・全体事業費: 約230億円
・計画交通量: 約10,500台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約7,600台/日	約1,200台/日	約1,700台/日

2. 課題

①幹線道路における交通混雑と事故多発

・国道208号は、主要渋滞箇所や事故危険区間が存在。混雑度は全区間で1.0を超過。慢性的に速度20km/h以下の区間も存在。また、平均死傷事故件数は県内国道平均の約3.5倍。

(図2、図3、写真①)

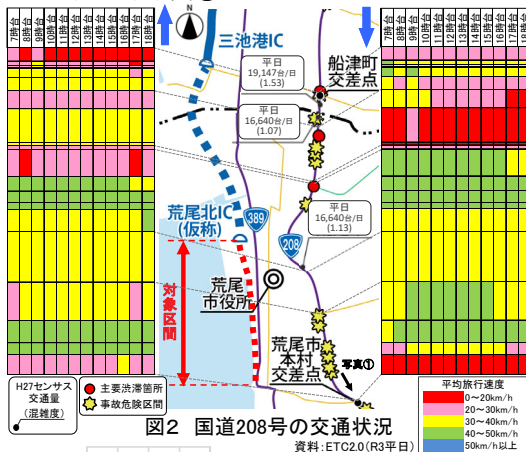


図2 国道208号の交通状況

資料: ETC2.0(R3平日)



図3 国道208号の平均死傷事故件数

資料: 交通事故統計データベース(H29～R2)

写真①
渋滞状況

写真②
冠水状況

②災害に対して脆弱な道路ネットワーク

・有明海に面する沿線地域は、高潮や洪水の被害を受ける頻度が高い。国道208号は冠水による通行止めが頻発している上、土砂災害による道路寸断の恐れもあり。

(図4、図5、写真②)

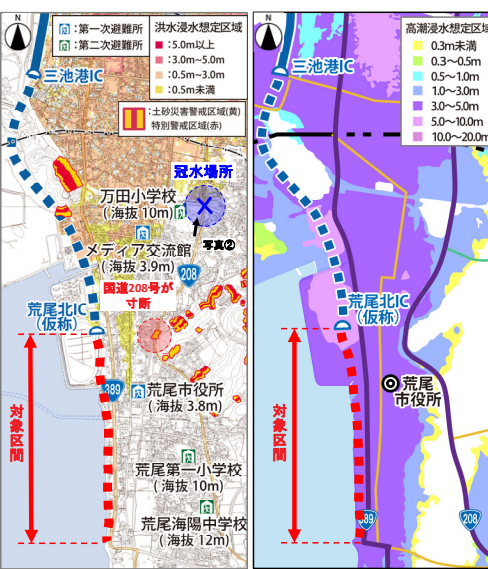


図4 洪水・土砂災害ハザードマップ

資料: 荒尾市HP、総合防災ハザードマップ

図5 高潮浸水想定区域

資料: 熊本県HP(R3.11時点)

③拠点を結ぶ高速ネットワークの不足

・対象区間周辺は九州最大級の遊園地、世界遺産の万田坑、荒尾干潟、荒尾市ウェルネス拠点施設(仮称)など多くの観光・レジャー拠点が点在。(図6)

・一方、拠点を結ぶ高速ネットワークがなく、休日には観光目的等の交通に限られたアクセス路に集中するなど観光振興による地域活性化を阻害。(図7)

3. 整備効果

効果1 円滑で安全な道路ネットワークの構築【◎】

・現道の交通が転換し交通混雑の緩和が期待されるとともに、事故危険区間の回避により、円滑で安全な道路ネットワークを構築。(図8)

○主要渋滞箇所【全て回避】【現況】3箇所⇒【整備後】0箇所
○事故危険区間【全て回避】【現況】12箇所⇒【整備後】0箇所
○交通量

【現況】16,640台/日 混雑度1.13⇒【整備後】13,300台/日 混雑度0.90

効果2 信頼性の高い道路ネットワークの構築【◎】

・冠水頻発箇所や土砂災害危険箇所を回避し、洪水・高潮時の避難等においても機能する信頼性の高い道路ネットワークを構築。

○冠水頻発箇所及び土砂災害危険箇所【全て回避】

【現況】2箇所⇒【整備後】0箇所

効果3 速達性の向上による地域の活性化【◎】

・速達性の向上により、観光振興などを通じた地域活性化を促進。

○有明海沿岸道路(三池港IC)～グリーンランド間の所要時間

【現況】19分⇒【整備後】12分(約7分短縮)

○有明海沿岸道路(三池港IC)～荒尾干潟間の所要時間

【現況】11分⇒【整備後】6分(約5分短縮) ※有明海沿岸道路は設計速度80km/hで算出

資料: 全国道路・街路交通情勢調査(H27)

■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR※1	総費用	総便益
2.0	7.5%	5,844億円※2	11,527億円※2
(0.7)	(2.0%)	(163億円※2)	(109億円※2)

注) 上段の値は長洲町～佐賀市を対象とした場合、下段() 書きの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析結果

※1: EIRR: 経済的内部収益率 ※2: 基準年(R4年)における現在価値を記載 (現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

■大規模災害に対するネットワークとしての防災機能評価

改善 ペア数	脆弱度(防災機能ランク)		累積脆弱度の変化量	改善度		評価
	整備前	整備後		通常時	災害時	
3 (1)	0.55 (C) (1.00) (D)	0.38 (C) (1.00) (D)	▲2.5 (▲0.9)	0.08 (0.07)	0.25 (0.00)	○

注) 上段の値は長洲町～佐賀市を対象とした場合、下段() 書きの値は事業化区間を対象とした場合の防災機能評価結果

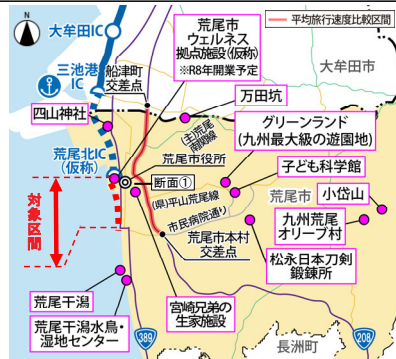


図6 荒尾市の観光・レジャー施設

資料: みんなで創る「あらか」推進プロジェクト(R3)

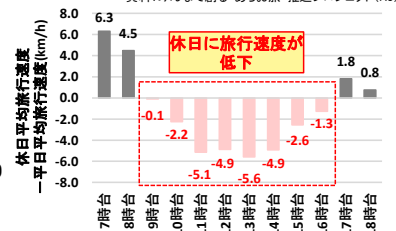


図7 休日と平日の平均旅行速度比較(本村交差点⇒船津町交差点)

資料: ETC2.0(R3平日・休日)

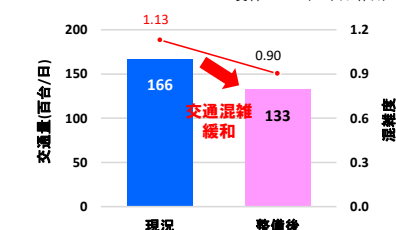


図8 国道208号の混雑度(断面①)

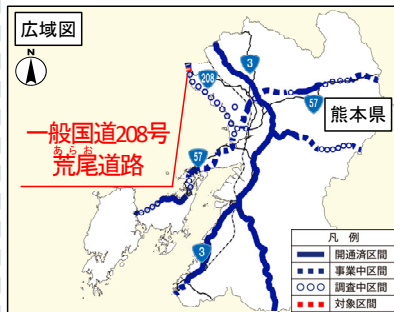
資料: 全国道路・街路交通情勢調査(H27)

将来交通量推計に基づく予測値

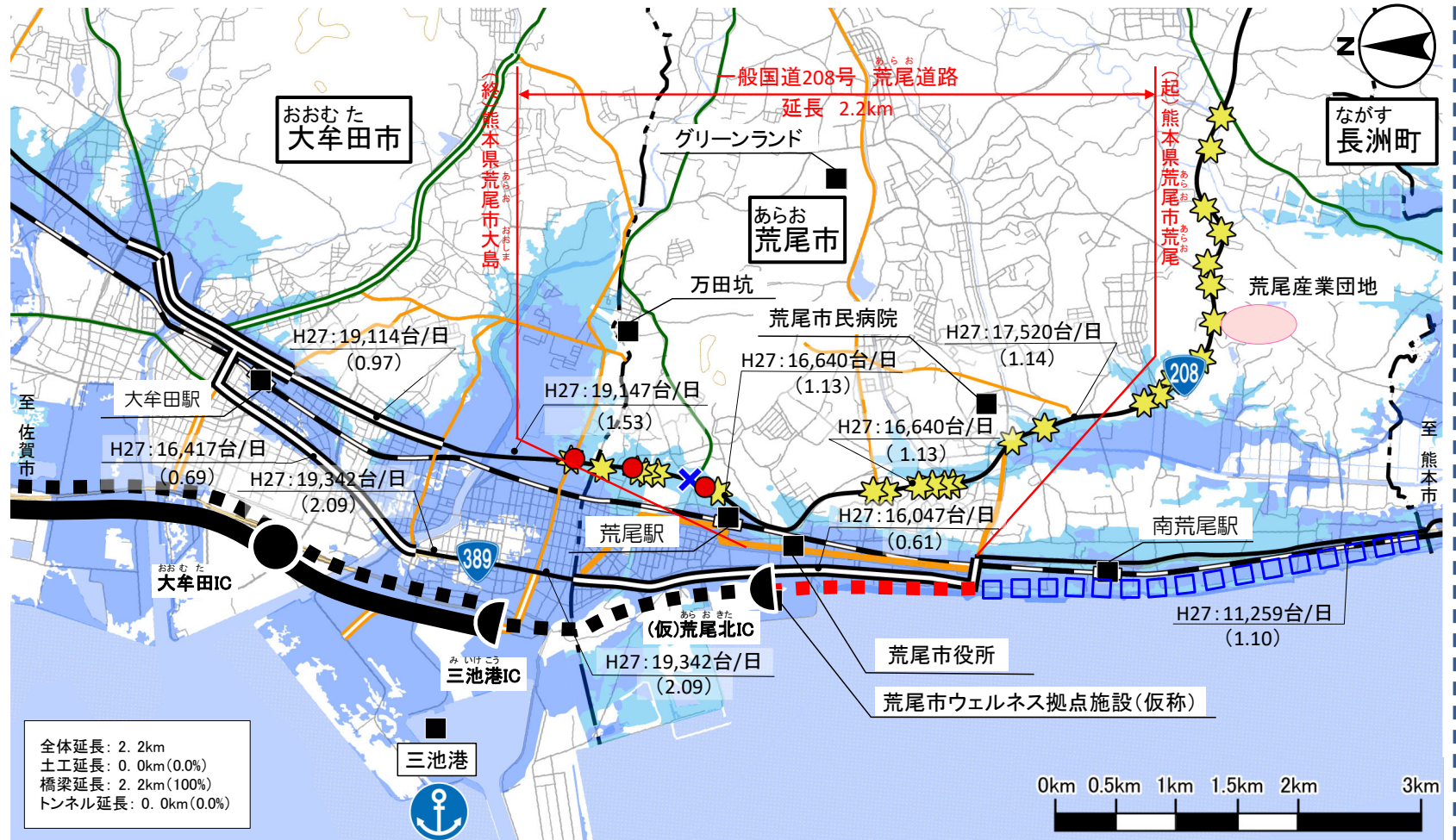


図9 整備後の防災機能ランク

一般国道208号 荒尾道路に係る新規事業採択時評価

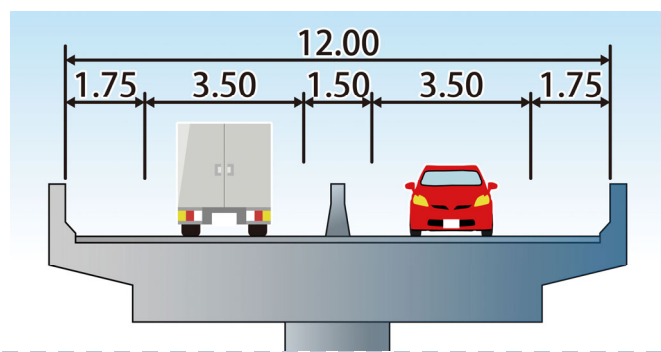


凡 例	
---	対象区分
□ □ □	調査中区分 (都市計画決定済)
---	一般国道
---	主要地方道
---	一般都道府県道
●	主要渋滞箇所
★	事故危険区分
×	冠水箇所
○	工業団地
交通量/日	交通量 (H27 全国道路・街路交通情勢調査) : 混雑度
○ ○ 施設	主な拠点施設
- - -	市町村境界線
1.0~3.0m	高潮浸水エリア
3.0~5.0m	
2車線/4車線/6車線	車線数

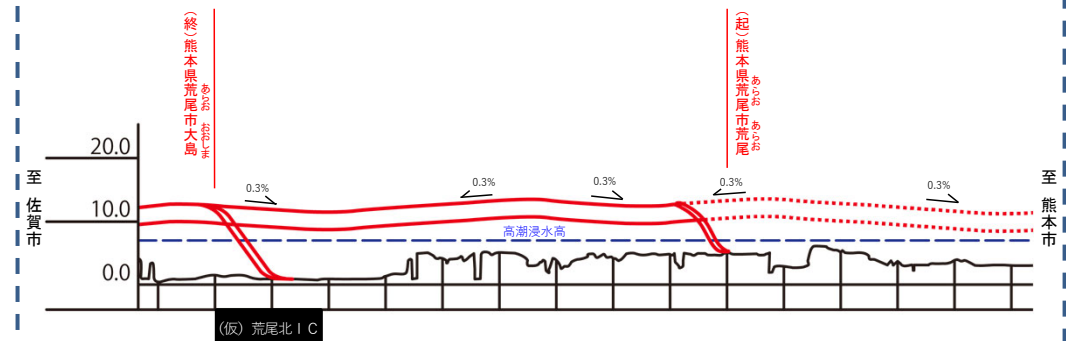


標準横断面図

[単位:m]



計画縦断面図



有明海沿岸道路(大牟田市～長洲町)における計画段階評価

1. 大牟田市～長洲町の課題

①有明圏域全体の活性を阻害

○対象地域(大牟田市・荒尾市・長洲町)は地域間の結びつきが強いものの、九州平均・熊本市と比較し、失業率が高い。(図1, 2)

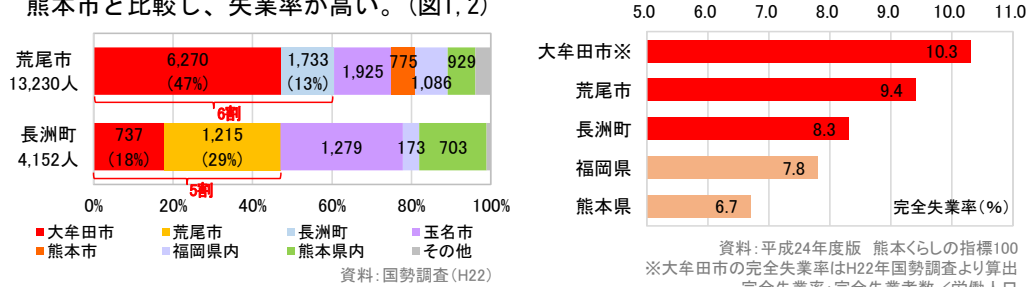


図1 他市への通勤通学者数の割合

図2 市町村別完全失業率

②地域産業への支障

- 長洲工業団地等が立地する長洲町の製造品出荷額は県内5位。(図3)
- 長洲工業団地等の企業は、福岡方面等を中心に材料や製品を搬出入しているが、一般道である国道389号、501号等によるアクセス、速達性・安全性などに課題。

関係者の声
(長洲工業団地の造船業社)

- ・当社では伊万里港から部品を搬入している。
- ・三池港ICまでは有明海沿岸道路が整備され、便利にはなったが、それ以南の国道389号は速度が低い一般道と大型車が混ざり合い危険です。
- ・工業団地までの自動車専用道路があれば、物流拠点間のアクセスが強化され、ドライバーの負担も軽減されると思います。(H24.8 企業ヒア)

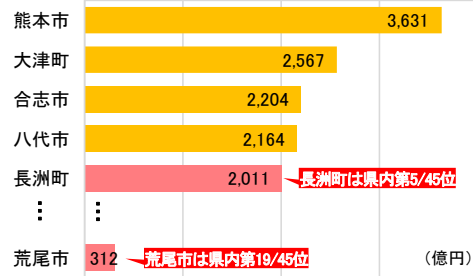


図3 市町村別製造品出荷額

③観光拠点への低いアクセス性

- 有明圏域では有明・島原地域観光連携会議を設立し、圏域名地の観光周遊を促している。
- 長洲港(有明フェリー)の福岡方面からの利用者は3割を占めるものの、国道389号(三池港から長洲港)は速達性に課題。(図4)

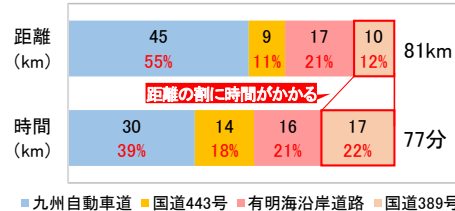


図4 太宰府IC～長洲港への所要時間

④災害時の脆弱な道路ネットワーク

- 高潮や一部津波による浸水により、国道389号、501号が寸断されれば、住民が孤立する可能性が高い。

⑤第三次救急医療施設までの患者搬送に支障

- 救急搬送が増加している中、約3割が管外搬送。(図5)
- 第三次救急医療施設までは約60分以上を要する。(図6)

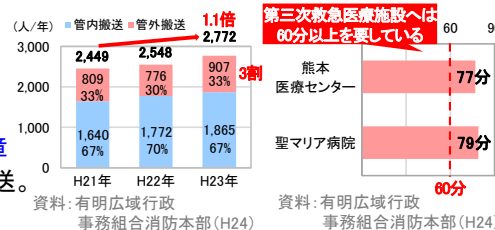


図5 荒尾市・長洲町からの救急搬送人員の内訳

図6 荒尾市～第三次救急医療施設の所要時間

2. 原因分析

①都市間連絡速度が低い道路ネットワーク

- 当該区間は地域交通と通過交通が混在しており、地域間の連絡速度が低く課題がある。

②大型車と地域交通の混在

- 当該区間は大型車と地域交通が混在し、速達性、安全性に課題がある。(写真1)

③速達性の低い道路ネットワーク

- 当該区間は走行速度の問題の指摘が多く、速達性に課題がある。

④被災リスクが高い幹線道路

- 国道389号、501号は高潮による浸水想定高さを下回っているため、緊急輸送道路としての信頼性に課題がある。(図7)

⑤速達性・安全性の低い道路ネットワーク

- 当該区間は平面踏切が存在、多くの大型車の通行もあり、速度低下や交通事故が発生しており、速達性・安全性が確保されていない。(写真2)



写真1 国道389号の状況



写真2 国道389号(新山交差点)の状況



図7 国道389号の現道高と高潮浸水想定高さの関係

3. 政策目標

- ①長洲工業団地・名石浜工業団地等の生産拠点への速達性向上による産業支援
- ②熊本～佐賀間及び大牟田、荒尾、長洲圏域内の連絡強化による圏域全体の活性化と快適な暮らしの向上
- ③速達性確保による有明・島原広域観光振興の促進
- ④信頼性の高い緊急輸送路の確保
- ⑤熊本市・久留米市の第三次救急医療施設への速達性・安全性の向上

有明海沿岸道路(大牟田市～長洲町)における計画段階評価

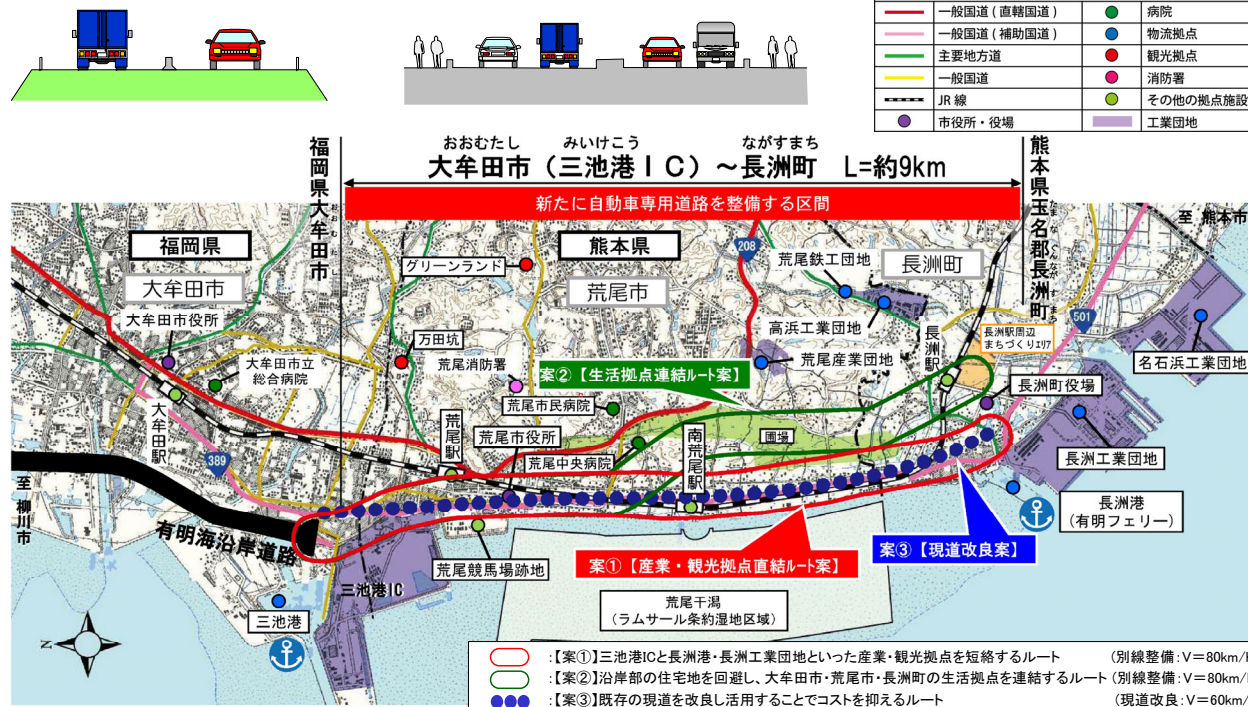
4. 対策案の検討

評価の項目			【案①】産業・観光拠点直結ルート案		【案②】生活拠点連結ルート案		【案③】現道改良案	
ルートの概要			三池港ICと長洲港・長洲工業団地といった産業・観光拠点を短絡する別線ルート		沿岸部の住宅地を回避し、大牟田市・荒尾市・長洲町の生活拠点を連結する別線ルート		既存の現道を改良し活用することでコストを抑えるルート	
			80km/hで走行できる自動車専用道路(延長約9km)		80km/hで走行できる自動車専用道路(延長約10km)		設計速度60km/hの一般道(延長約9km)	
目的地までの移動は？	暮らし	生活拠点間の移動時間(大牟田市～長洲駅周辺)	△	ルート案から離れているため、短縮時間が案②より小さい	○	ルート案に近接しているため、短縮される	×	一般道のため、短縮時間が小さい
	産業・観光	産業・観光拠点間の移動時間(三池港IC～長洲港)	○	ルート案に近接しているため、短縮される	△	ルート案から離れているため、短縮時間が案①より小さい	×	一般道のため、短縮時間が小さい
	医療	第三次救急医療施設への移動時間(荒尾市～熊本医療センター)	○	自動車専用道路であるため、短縮される	○	自動車専用道路であるため、短縮される	×	一般道のため、短縮時間が小さい
災害の時は？	高潮時による浸水		○	高さにより回避できる	○	高さにより回避できる	×	回避できない
集落からのアクセス性は？	接続道路の制約		△	自専道のためインターチェンジからの利用となりアクセスに一定の制約を受ける	△	自専道のためインターチェンジからの利用となりアクセスに一定の制約を受ける	○	沿道からの利用が可能
事故(安全性)は？	通過交通と地域内交通の分離		○	自専道のため分離される〔工業団地、長洲港と直結するため、通過交通と地域内交通が完全に分離する〕	△	自専道のため分離される〔工業団地、長洲港からの交通が生活道路である市道を介しての利用となるため、通過交通と地域内交通が一部混在する〕	×	分離できない〔現道改良であり、通過交通と地域内交通が分離されない〕
家屋への影響は？	移転及び近接するなど影響が考えられる家屋等の数		△	別線整備のため少ない〔移転の家屋数は案②より少ない〕	○	別線整備で住宅地を回避するため、案①より少ない〔移転の家屋数は案①より多い〕	×	沿道家屋への影響が大きい〔移転の家屋数が最も多い〕
自然環境への影響は？	周辺の土地利用、自然環境への影響		○	ラムサール区域は通過しない〔圃場整備区域は通過しない〕	△	ラムサール区域は通過しないが、圃場整備区域を通過する	○	ラムサール区域は通過しない〔圃場整備区域は通過しない〕
開通時期は？	整備効果の発現		△	一定の期間を要する	△	一定の期間を要する	○	段階的に供用することが可能なため、早期発現が可能
整備費用は？	建設に要する費用		△	約700～750億円	×	約800～850億円	○	約500～550億円

案①、案②の標準断面図

案③の標準断面図

凡 例			
— 一般国道(直轄国道)	● 病院	● 物流拠点	● 観光拠点
— 一般国道(補助国道)	● 消防署	● その他の拠点施設	■ 工業団地
— 主要地方道	● 市役所・役場		
— 一般国道			
— JR線			
● 市役所・役場			



対応方針：【案①】別線整備案(産業・観光拠点直結ルート)による対策が妥当

〔計画概要〕

- ・路 線 名：地域高規格道路 有明海沿岸道路Ⅱ期
- ・区 間：福岡県大牟田市～熊本県玉名郡長洲町
- ・概略延長：約9.0km ・車線数：2車線
- ・設計速度：80km/h ・概ねのルート：図8 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. 8 : 第1回九州地方小委員会 ※計画段階評価手続き着手
- ・H25. 10 : 第1回意見聴取
- ・H26. 3 : 第2回九州地方小委員会
- ・H26. 4 : 第2回意見聴取
- ・H26. 6 : 第3回九州地方小委員会
- ・H26. 7 : 対応方針(概略ルート・構造)の決定
- ・H27. 4 : 都市計画決定(福岡県・熊本県)
- ・R 4. 12 : 第1回 熊本県有明海沿岸道路連絡調整会議
- ・R 5. 2 : 第2回 熊本県有明海沿岸道路連絡調整会議

〔地域の要望等〕

- ・R 2. 5 : 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. 5 : 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 4. 1 : 有明海沿岸道路「荒尾・玉名地域」整備促進期成会が国土交通省に早期事業化要望
- ・R 4. 8 : 有明海沿岸道路建設促進熊本県期成会が国土交通に早期事業化要望
- ・R 4. 8 : 有明海沿岸道路「荒尾・玉名地域」整備促進期成会が国土交通省、財務省に早期事業化要望
- ・R 4. 11 : 熊本県知事、県議会議長、熊本市長が国土交通省に早期事業化要望

図8 大牟田市(三池港IC)～長洲町における対策案検討