

計画段階評価に向けた検討  
地域高規格道路

くまもとし おおづまち

中九州横断道路(熊本市～大津町)  
第1回 説明資料

平成25年5月29日

国土交通省 九州地方整備局

# 目 次

1. 評価対象区間
2. 計画段階評価手続きの進め方(案)
3. 地域の将来像
4. 地域の現状と課題
5. 道路・交通の現状と課題
6. 政策目標の設定
7. 意見聴取方法について



# 1. 評価対象区間

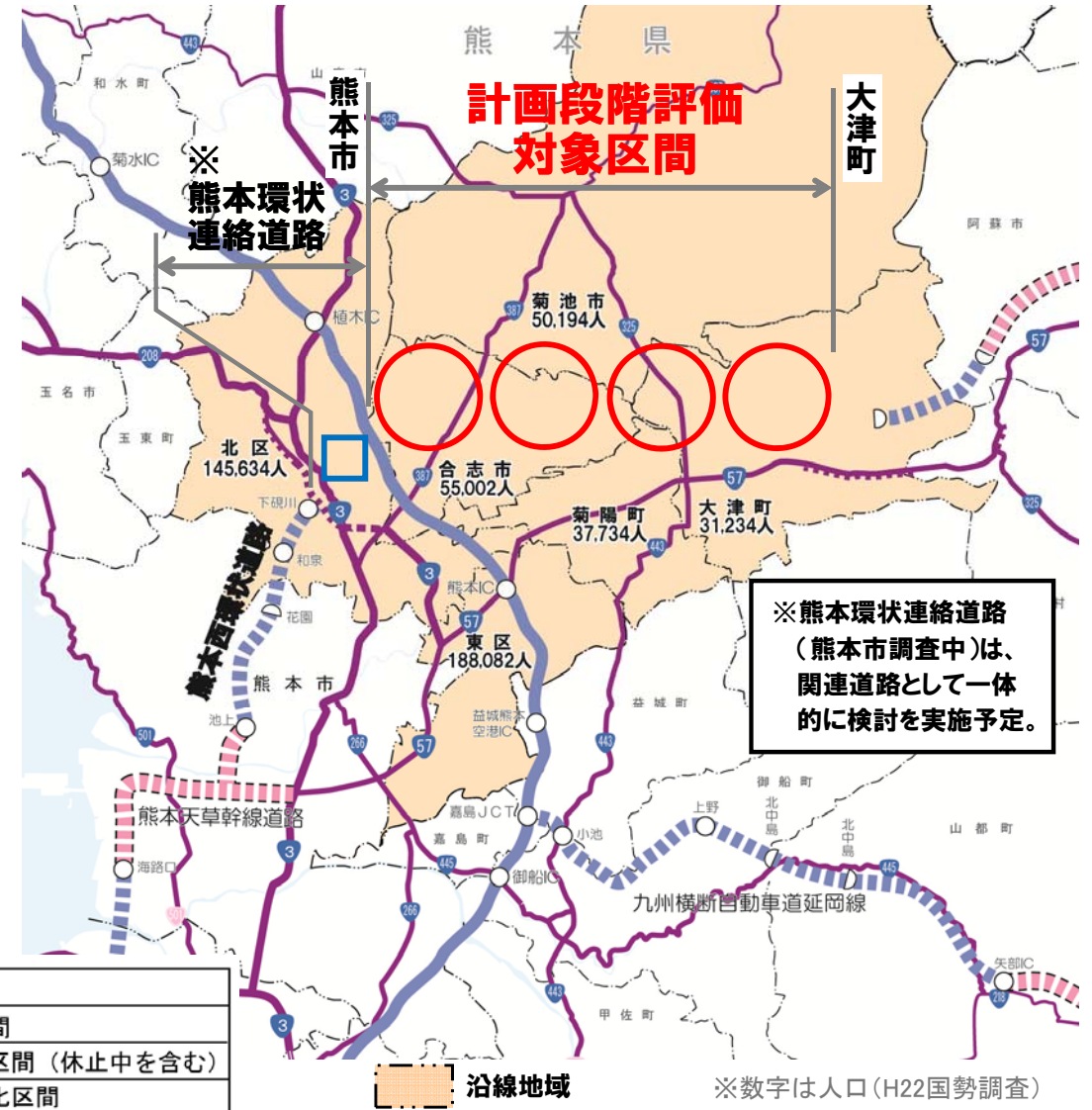
# 1. 評価対象区間

- 当該区間は、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。
- 熊本環状連絡道路、熊本西環状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】



【市町村位置】



※数字は人口(H22国勢調査)

# 1. 評価対象区間

○中九州横断道路は、大分県大分市から熊本県熊本市に至る延長約120kmの地域高規格道路である。

○これまでに、約13kmが供用中、約19kmが事業中である。



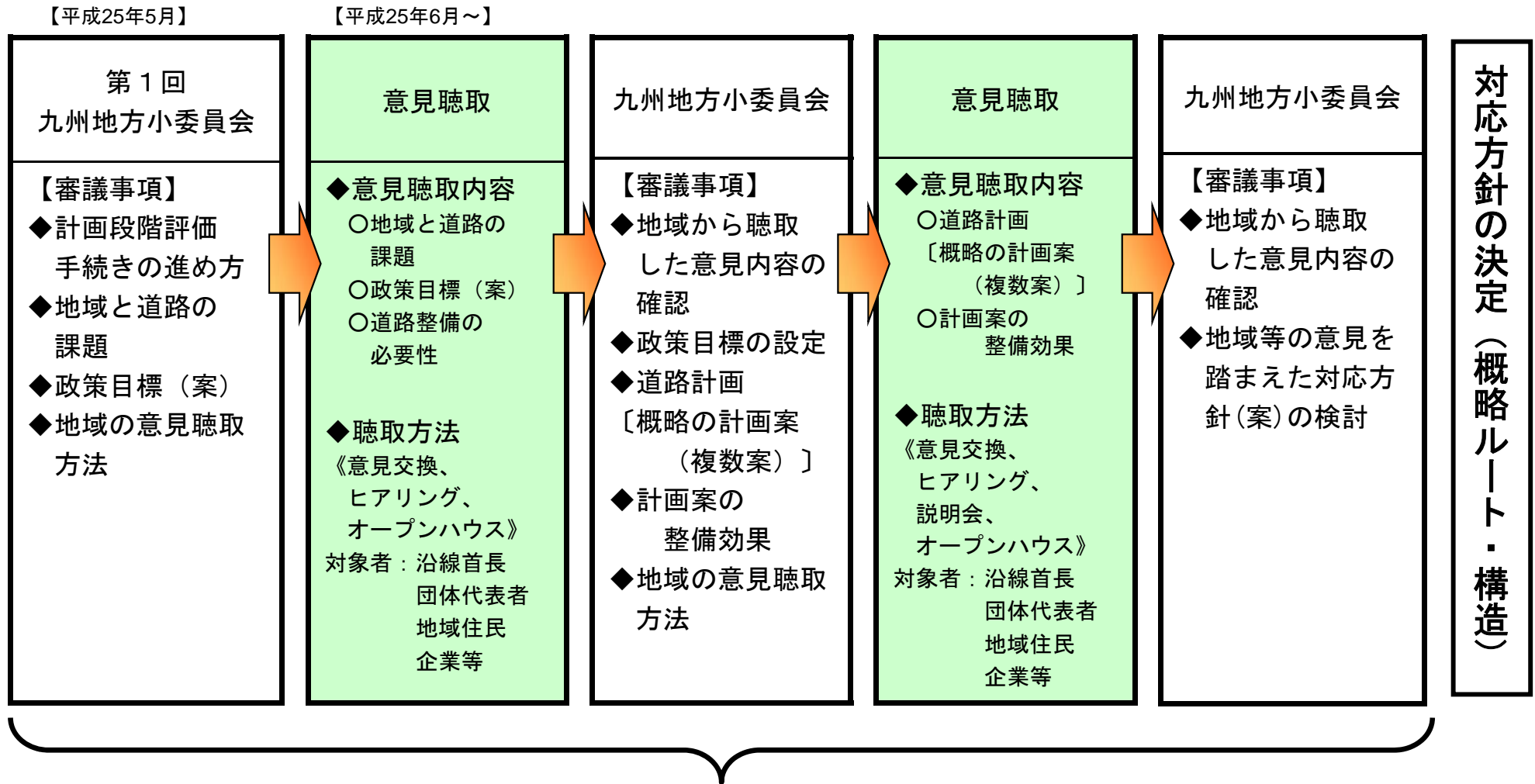


## 2. 計画段階評価手続きの進め方(案)

## 2. 計画段階評価手続きの進め方(案)

○地域住民や道路利用者の意見を聴きながら、地域の課題、政策目標の検討を行う。

○その後、政策目標を達成する道路計画〔概略の計画案（複数案）〕について検討を行う。



地 方 小 委 員 会

※各段階で随時自治体と調整



## 3. 地域の将来像



### 3. 地域の将来像

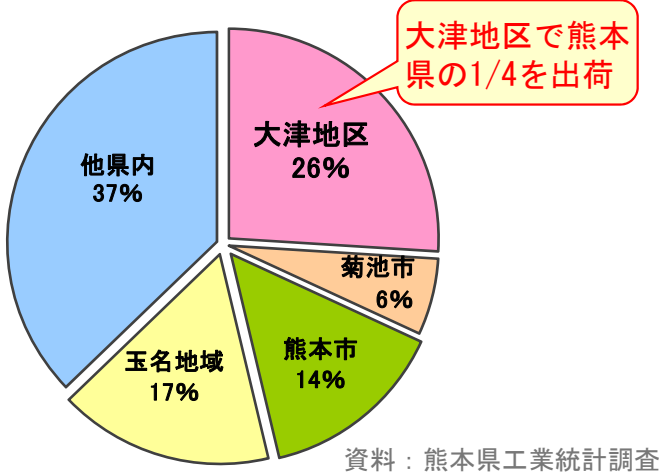
項目	地域の将来像
①物流・産業	<ul style="list-style-type: none"><li>○ビッグチャンスを生かす－産業力の強化&lt;熊本県幸せ実感くまもと4カ年戦略&gt;</li><li>○商工業・サービス業等の集積と活性化を図る&lt;熊本市総合計画&gt;</li><li>○働く人々が輝き続けるまちづくり&lt;合志市総合計画&gt;</li><li>○活力ある商工業の振興&lt;菊池市総合計画&gt;</li><li>○働きやすく、活気とにぎわいのあるまちづくり&lt;菊陽町総合計画&gt;</li><li>○力強く自立した農商工併進のまちづくり&lt;大津町振興総合計画&gt;</li></ul>
②暮らし	<ul style="list-style-type: none"><li>○渋滞緩和を図り、安全で快適な道路環境を確保する&lt;熊本市総合計画&gt;</li><li>○人々が安全に安心して暮らせるまちづくり&lt;合志市総合計画&gt;</li><li>○安心して暮らせるまちづくり&lt;菊池市総合計画&gt;</li><li>○住みよい安心安全なまちづくり&lt;菊陽町総合計画&gt;</li></ul>
③観光	<ul style="list-style-type: none"><li>○観光客を呼び込む－九州各県の連携による観光誘客&lt;熊本県幸せ実感くまもと4カ年戦略&gt;</li></ul>
④医療	<ul style="list-style-type: none"><li>○病気になっても安心して暮らせる－安心な地域医療体制の整備&lt;熊本県幸せ実感くまもと4カ年戦略&gt;</li></ul>



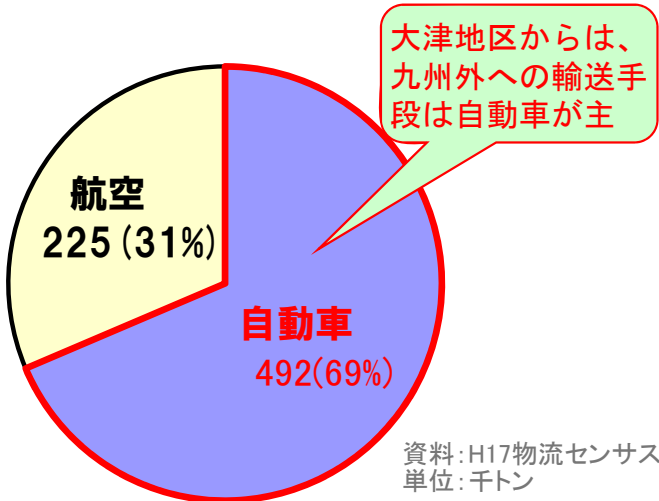
## 4. 地域の現状と課題

# 4. 地域の現状と課題 < 製造業(1) >

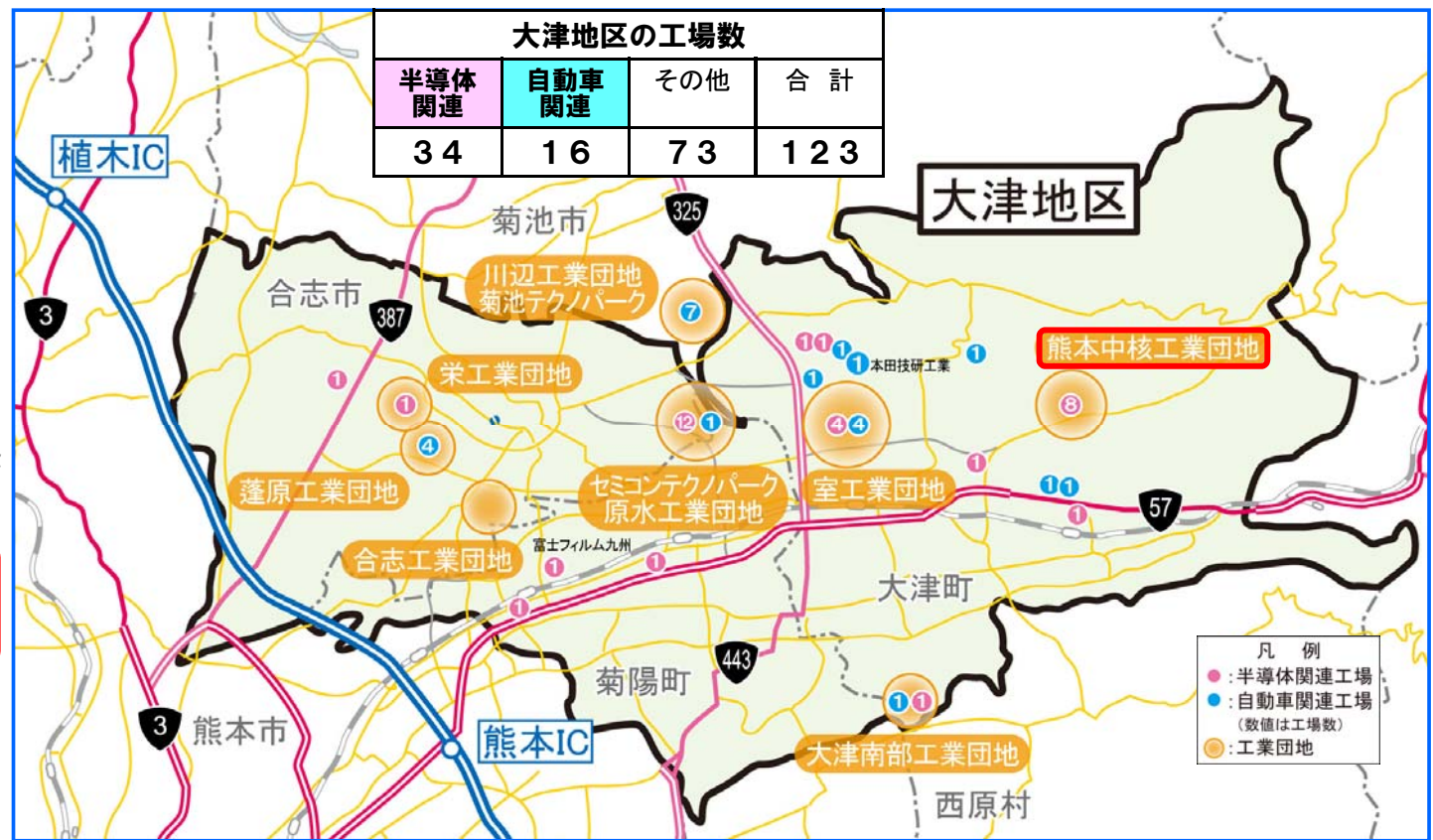
将来像	○ビッグチャンスを生かす — 産業力の強化 (熊本県幸せ実感くまもと4カ年戦略)
現状・課題	○大津地区では製造品出荷額が熊本県全体の約26%を占めるなど県内有数の工業地域である。 ○進出企業(半導体企業等)は、走行性が悪いため製品の破損リスクを問題視している。



▲ 製造品出荷額シェア < 平成22年 >



▲大津地区→九州外の電気機械(半導体等)の輸送手段



資料：菊池管内概要2012(菊池地域振興局)

○ 精密機械のため振動・揺れ・事故の少ない自動車専用道路を通行するが、植木ICまでは一般道利用のため、渋滞等により製品の破損リスクがある。

(熊本中核工業団地の半導体製造業者) ※H22.10 企業ヒア



# 4. 地域の現状と課題 < 製造業(2) >

将来像 ○ビッグチャンスを生かす - 産業力の強化 (熊本県幸せ実感くまもと4力年戦略)

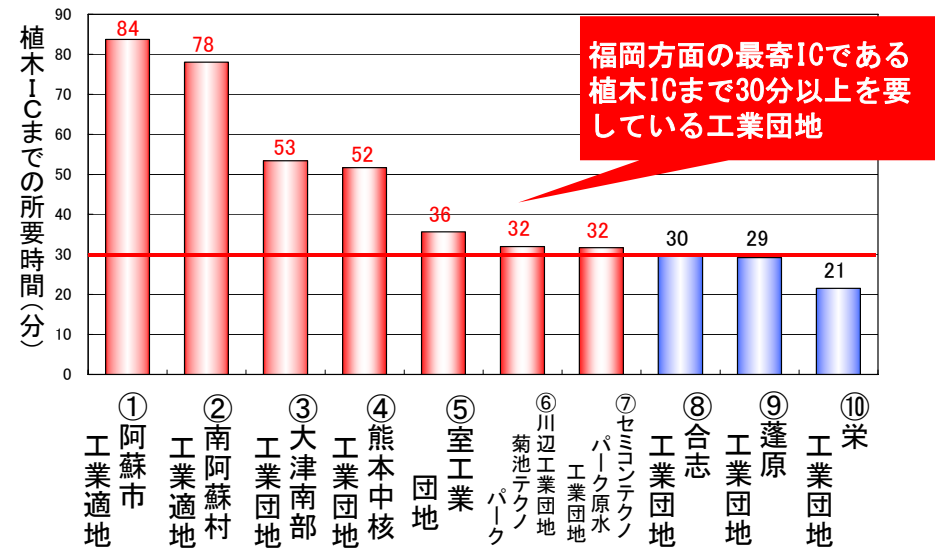
現状・課題

○大津町の工業団地や阿蘇地域の工場適地は、福岡方面への最寄りとなる植木ICまで30分以上を要し、進出しにくい。



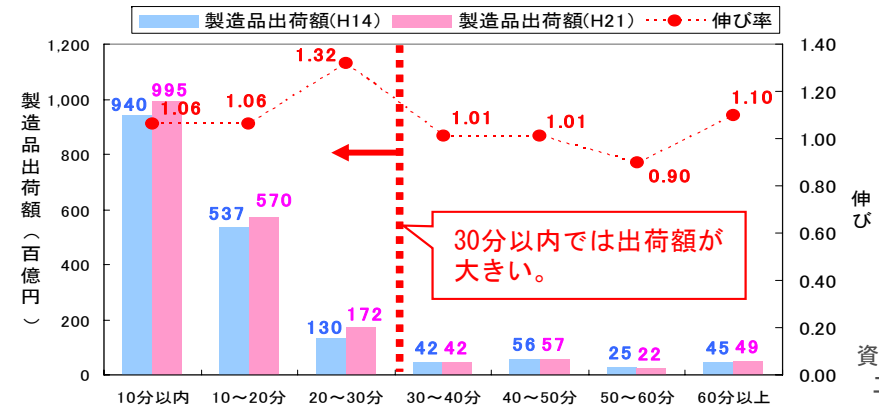
▲植木IC30分圏(現況)と工業団地・工場適地

※30分圏は、H22道路交通センサス混雑時旅行速度をもとに算出



※H22道路交通センサス混雑時旅行速度(朝夕ピーク4時間帯平均)をもとに算出  
▲熊本県の主要工業団地・工場適地から植木ICまでの所要時間

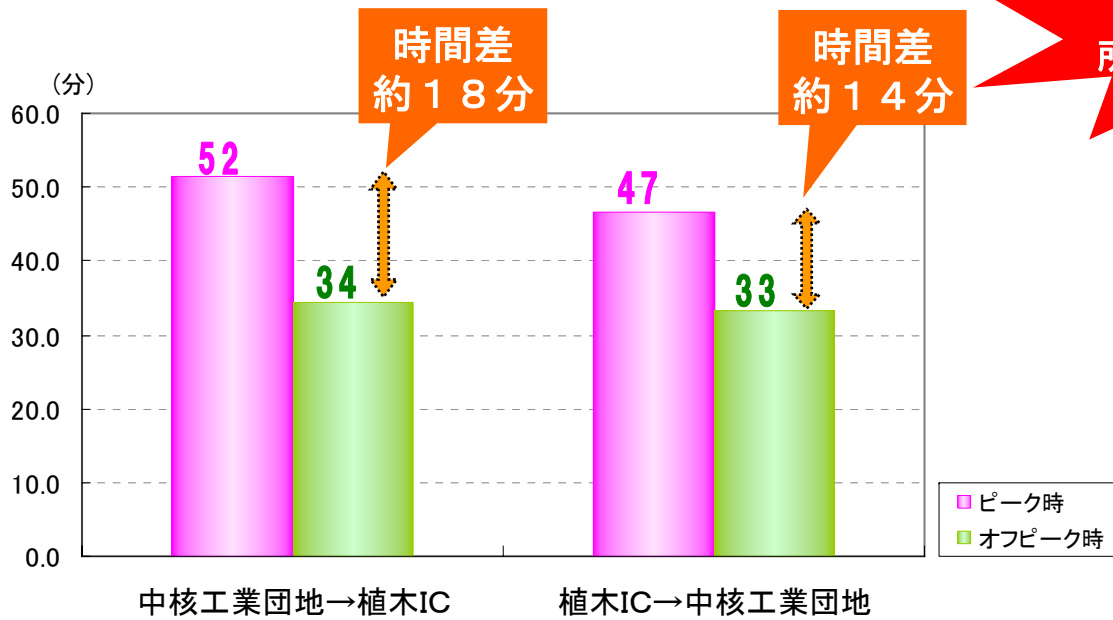
【最寄り高速ICへの移動時間と製造品出荷額の増減(九州の市町村)】



資料: 工業統計

# 4. 地域の現状と課題 < 製造業 (3) >

将来像	○ビッグチャンスを生かす — 産業力の強化 (熊本県幸せ実感くまもと4カ年戦略)
現状・課題	○オフピーク時とピーク時での所要時間差が著しく、混雑時間帯の回避や余分な待機時間を使うなど非効率な輸送を行っている。



ピーク時はオフピーク時の約1.5倍  
所要時間がかかる

○輸送において、1番の問題は延着すること。早めに着くのもよくはない。許される時間の幅は、指定時間の5～10分程度前に着くこと。時間調整のためにわざとゆっくりと走ったり、あるいはコンビニや自社の営業所で待機する等、余分に時間を要している。

○一般道は渋滞や事故も多く、高速道路と比較すると、ドライバーの精神的な負担は大きい。

(室工業団地の運送業者) ※H22.10 企業ヒア

▲熊本中核工業団地～植木IC間のピーク時・オフピーク時所要時間差

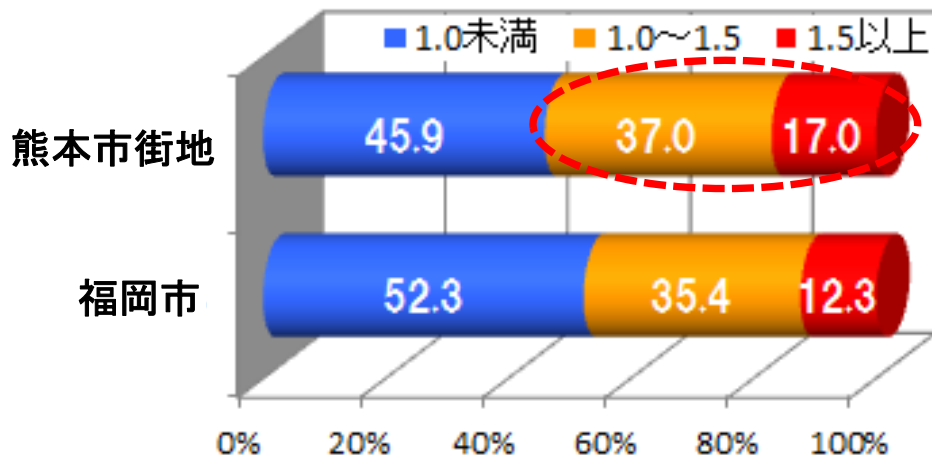


# 4. 地域の現状と課題＜暮らし(1)＞

将来像 ○渋滞緩和を図り、安全で快適な道路環境を確保する（熊本市総合計画）

現状・課題

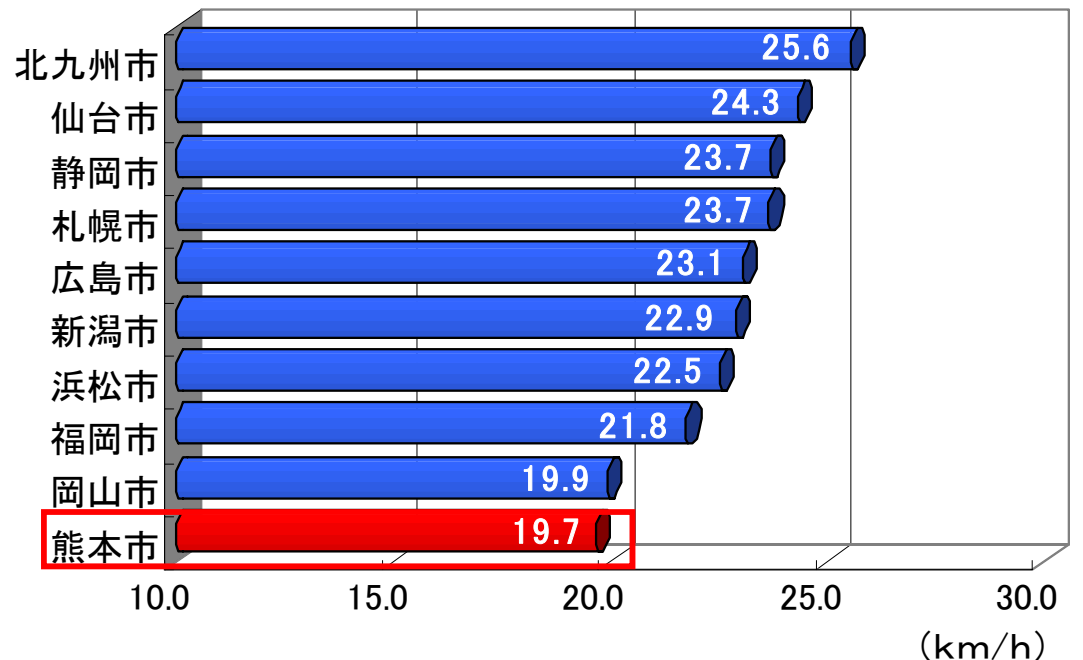
○熊本市街地の渋滞は著しく、延長の半数以上の区間で容量を上回っている。  
○熊本市の旅行速度は政令指定都市（3大都市圏を除く）の中で最も低い。



資料：H22道路交通センサス

▲混雑度ランク別道路延長比率

※熊本市街地＝熊本市（北区、東区、中央区）・合志市・菊陽町・大津町・益城町



▲DID地区ピーク時平均旅行速度の比較

資料：H22道路交通センサス混雑時旅行速度 ※3大都市圏を除く政令指定都市で比較

# 4. 地域の現状と課題<暮らし(2)>

将来像 ○渋滞緩和を図り、安全で快適な道路環境を確保する（熊本市総合計画）

現状・課題

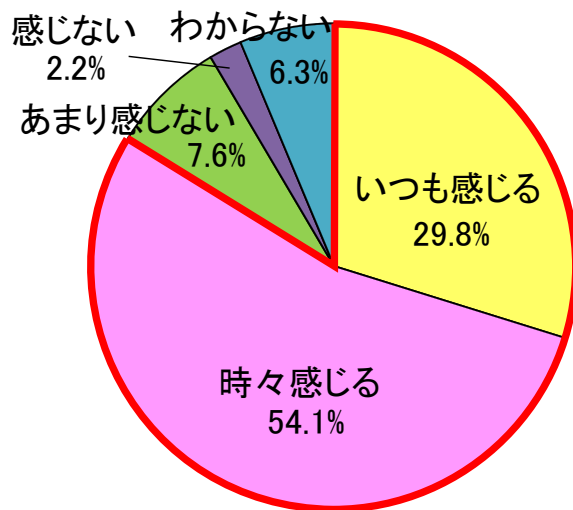
- 普段の生活（通勤、通学、仕事、買い物、行楽等）時に熊本都市圏が渋滞と約9割が感じている。
- 通勤・通学等の時間が読めないなど生活に不便が生じている。
- 交通集中により幹線道路及び生活道路の事故危険性が高い。

### ▼通勤通学時の自動車の利用率

熊本市	51.9%
合志市	68.7%
菊池市	77.6%
菊陽町	70.2%
大津町	76.4%
熊本県	64.0%
九州	57.2%
全国	43.5%

※H22国勢調査

### ▼ 普段の生活（通勤、通学、仕事、買い物、行楽など）で、熊本都市圏が渋滞していると感じている人の割合



約9割が渋滞と感じている

※2012年熊本県民アンケート  
【2012年 N=831】

※熊本都市圏＝熊本市を中心とした5市6町1村が対象圏域。

### ▼ 抜け道の交通状況



抜け道への交通集中により生活道路の事故危険性が高い

- 渋滞により通勤等の時間が読めず重要な要件の場合相  
当に早く出発する必要がある等生活に不便。(40代男性)
- 特に朝は公共機関で移動しても、自家用車で移動しても  
所要時間が読めない。(40代女性)

※H24.8 主要渋滞箇所パブコメ時意見より



- 抜け道となっている狭小な道路で通  
学路としても利用されている道路を暴  
走している車両がみられ、大変危険  
に感じる。(40代男性)

※H24.8 主要渋滞箇所パブコメ時意見より

# 4. 地域の現状と課題 <観光(1)>

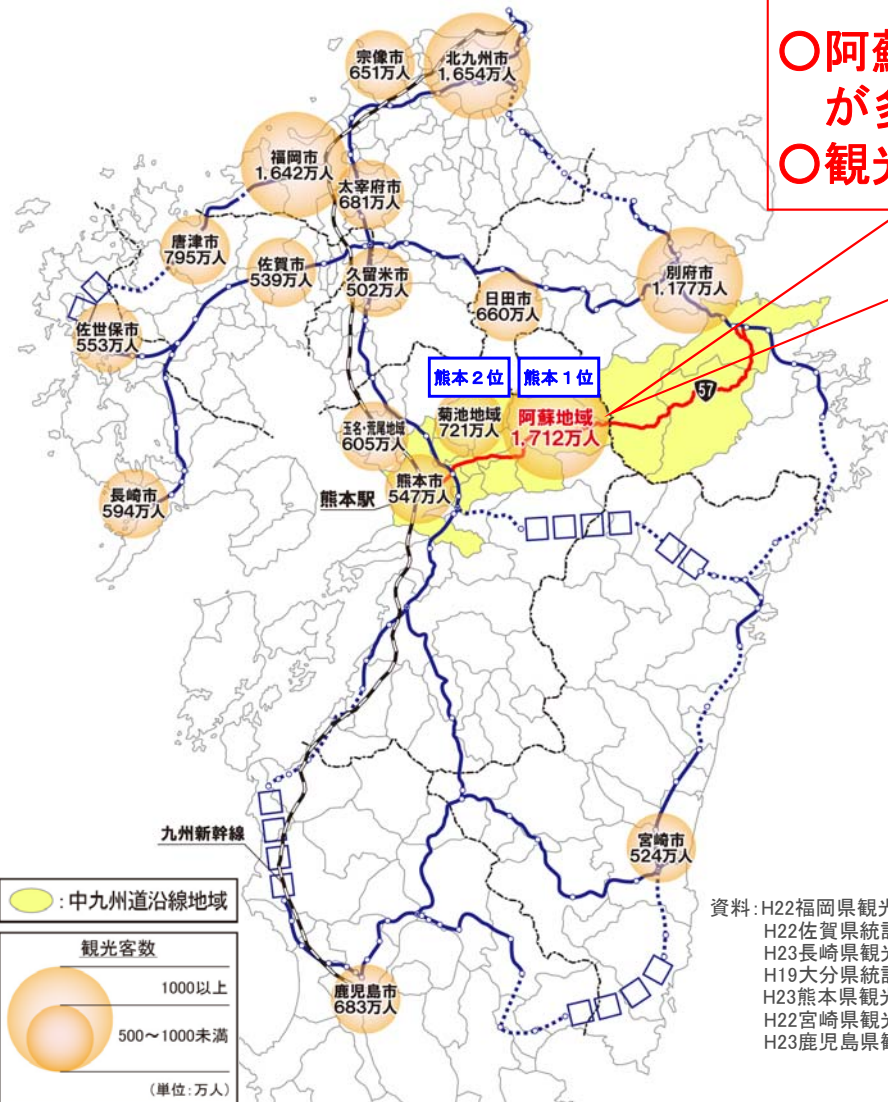
将来像

○観光客を呼び込むー九州各県の連携による観光誘客(熊本県幸せ実感くまもと4カ年戦略)

現状・課題

○沿線地域周辺には九州有数の観光客を誇る阿蘇地域を含む多くの観光地が立地する。

○阿蘇地域は九州内で最も観光客数が多い地域  
○観光客のうち約55%が県外客



資料: H22福岡県観光入込客推計調査  
H22佐賀県統計年鑑  
H23長崎県観光統計  
H19大分県統計年鑑(記載年: H18)  
H23熊本県観光統計  
H22宮崎県観光入込客統計調査  
H23鹿児島県観光統計

▲沿線地域周辺の主要観光地



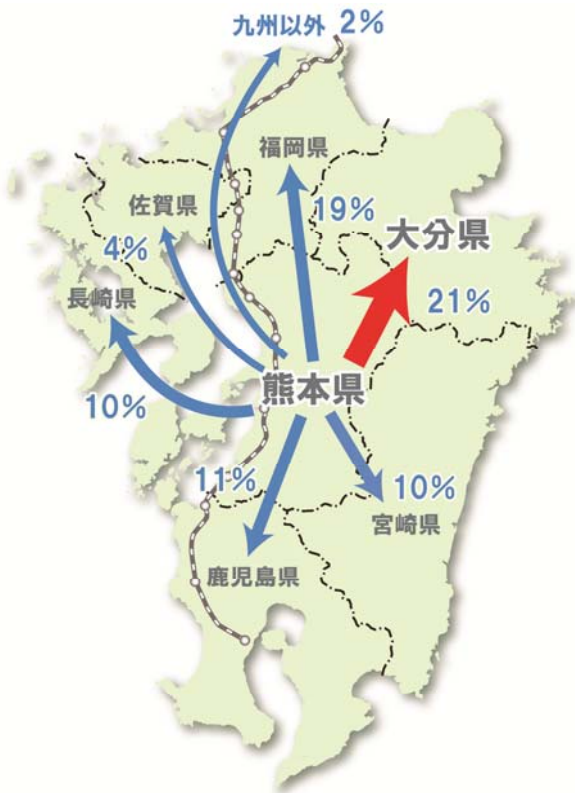
# 4. 地域の現状と課題 <観光(2)>

将来像

○観光客を呼び込むー九州各県の連携による観光誘客(熊本県幸せ実感くまもと4カ年戦略)

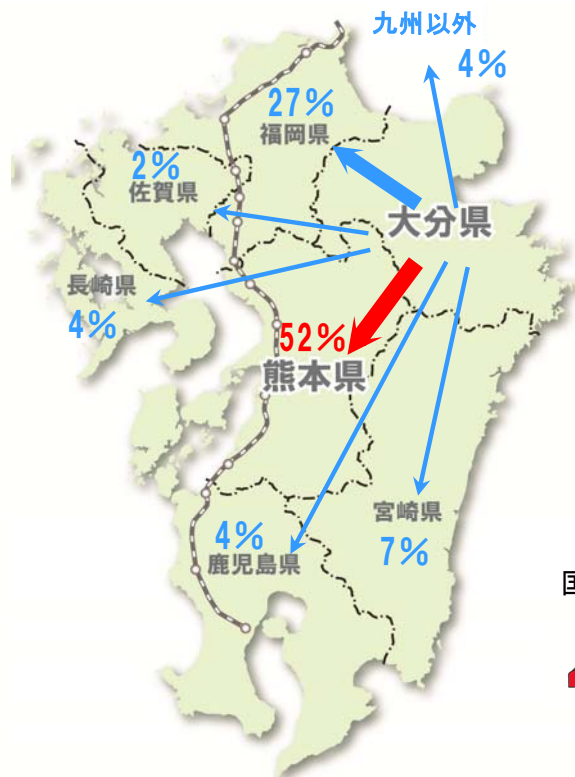
現状・課題

○熊本県、大分県を周遊する観光客が多いが、阿蘇地域への県外観光客の3割以上が目的地までの移動時間に不満。



▲九州以外から熊本県への訪問客(宿泊)の次の訪問地

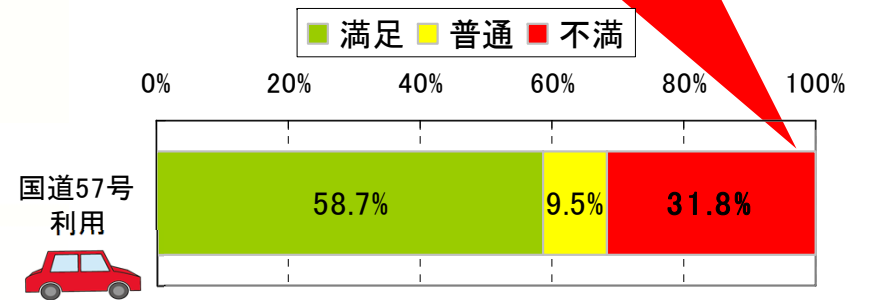
資料:H23熊本県資料



▲県外から大分県への訪問客の次の訪問地(日帰り含む)

資料:H22大分県観光実態調査

約3割が国道57号の移動時間に不満  
(熊本駅~阿蘇(下野)間の 所要時間は約78分)



※ 無回答者除く N=397

▲国道57号自動車利用者の移動時間の感想(県外在住来訪者)

資料:観光施設アンケート調査結果(阿蘇ファームランド) H22. 8. 7(土)

# 4. 地域の現状と課題 < 医療 >

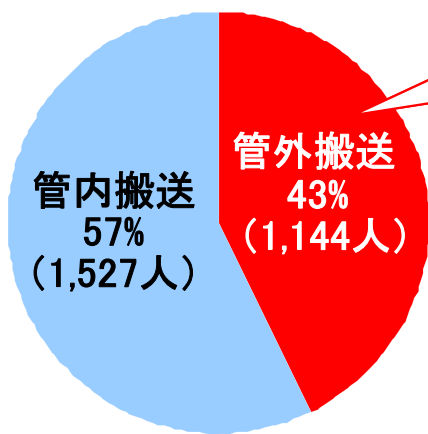
将来像

○病気になるでも安心して暮らせる — 安心な地域医療体制の整備  
(熊本県幸せ実感くまもと4カ年戦略)

現状・課題

○阿蘇地域は救急医療を管外に依存するが、熊本市内の第3次医療施設全てに60分以内に搬送することはできない。

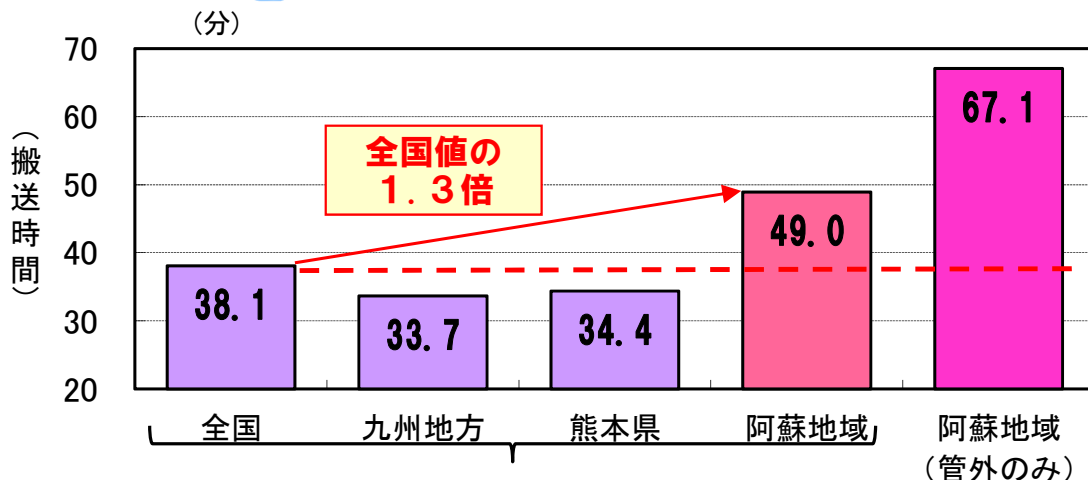
○搬送時間は全国平均の1.3倍、管外搬送については60分を超える。



全国平均18%  
九州平均16%  
の2倍以上

### ◀ 阿蘇地域の救急搬送の現状

資料: 全国・九州平均  
:「平成24年版救急・救助の状況」  
阿蘇地域  
: 阿蘇広域行政事務組合消防本部  
ヒアリング結果  
期間: H23.1~H23.12



### ▲ 救急搬送時間(通報~病院収容)の現状

資料: 全国・九州平均:「平成24年版救急・救助の状況」  
阿蘇地域: 阿蘇広域行政事務組合消防本部ヒアリング結果  
期間: H23.1~H23.12



### ▲ 阿蘇地域からの管外搬送の状況(H23)

資料: 阿蘇広域行政事務組合消防本部ヒアリング結果

## 4. 地域の現状と課題のまとめ

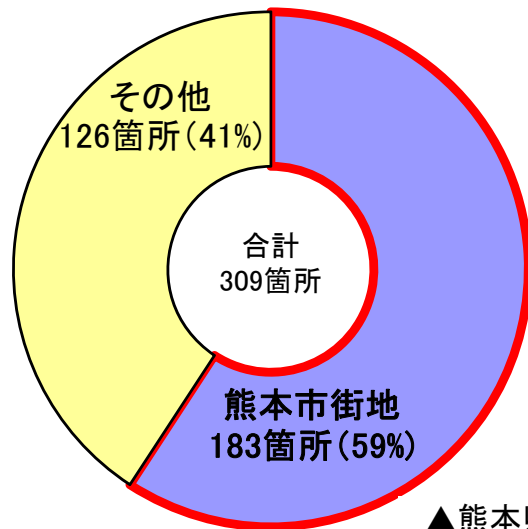
	地域の現状と課題
物流・産業	<ul style="list-style-type: none"><li>○半導体企業等は、走行性が悪いため<b>製品の破損リスクを問題視している。</b></li><li>○<b>最寄りICまでの所要時間が30分以上</b>を要し、企業が進出しにくい。</li><li>○製品や原料の輸送で、混雑時間帯の回避や余分な待機時間を使うなど<b>非効率な輸送</b>を行っている。</li></ul>
暮らし	<ul style="list-style-type: none"><li>○普段の生活(通勤、通学、仕事、買い物、行楽等)時に<b>熊本都市圏が渋滞と約9割が感じている。</b></li><li>○<b>通勤・通学等の時間が読めない</b>など生活に不便が生じている。</li><li>○交通集中により幹線道路及び生活道路の<b>事故危険性が高い。</b></li></ul>
観光	<ul style="list-style-type: none"><li>○沿線地域周辺には九州有数の観光客を誇る阿蘇地域を含む多くの観光地が立地し、熊本県・大分県を周遊する観光客が多い。</li><li>○阿蘇地域への<b>県外観光客(国道57号自動車利用)の3割以上が目的地までの移動時間に不満</b>を感じている。</li></ul>
医療	<ul style="list-style-type: none"><li>○阿蘇地域の救急搬送は、約4割以上が管外搬送で全国平均の約2倍。</li><li>○阿蘇地域からは、熊本市内の<b>3つの第3次救急医療施設全てに60分以内の搬送ができない。</b></li></ul>



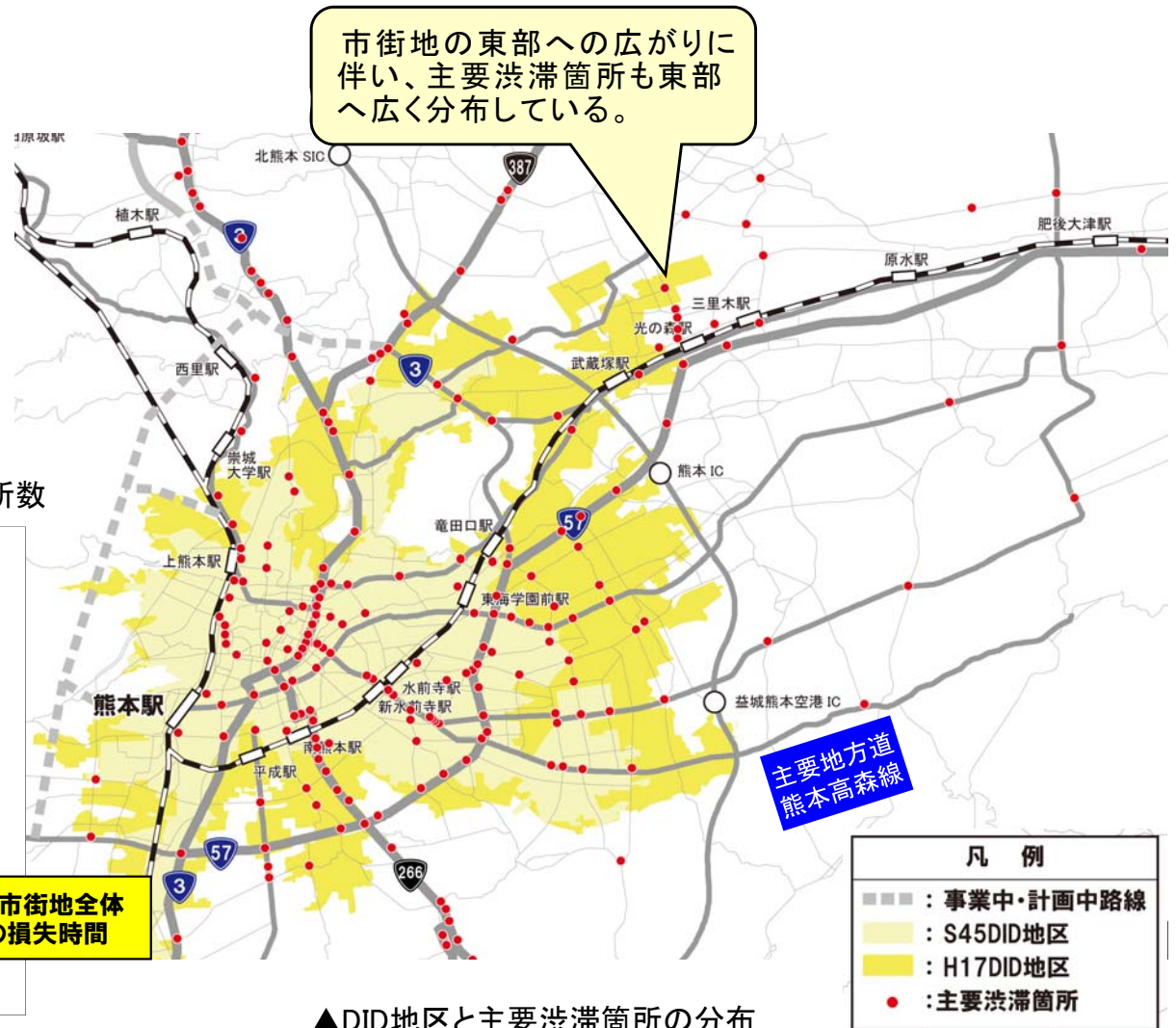
## 5. 道路・交通の現状と課題

# 5. 道路・交通の現状と課題 < 交通環境(1) >

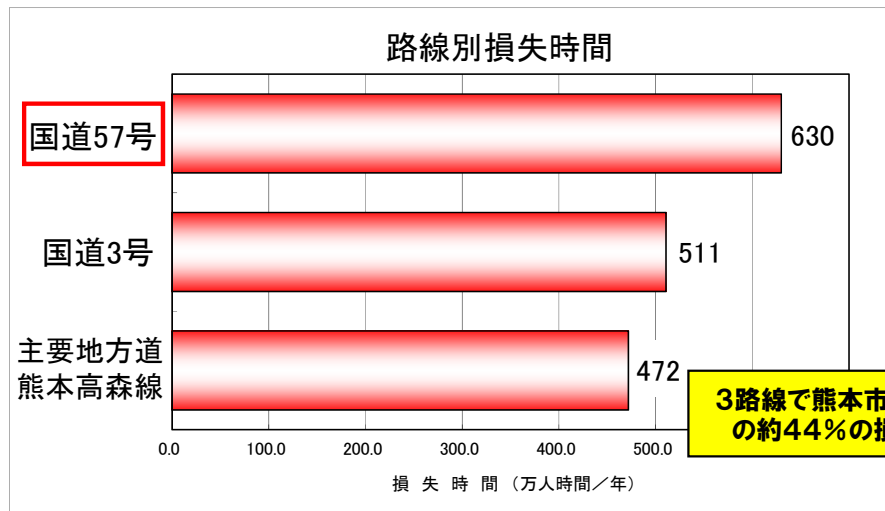
- 交通が熊本市へ一極集中しているため、熊本市街地の主要渋滞箇所は183箇所と県全体の59%を占めている。
- 特に幹線道路では国道57号、3号、(主)熊本高森線の損失時間が高くなっている。



▲熊本県内の主要渋滞箇所数



▲DID地区と主要渋滞箇所の分布



3路線で熊本市街地全体の約44%の損失時間

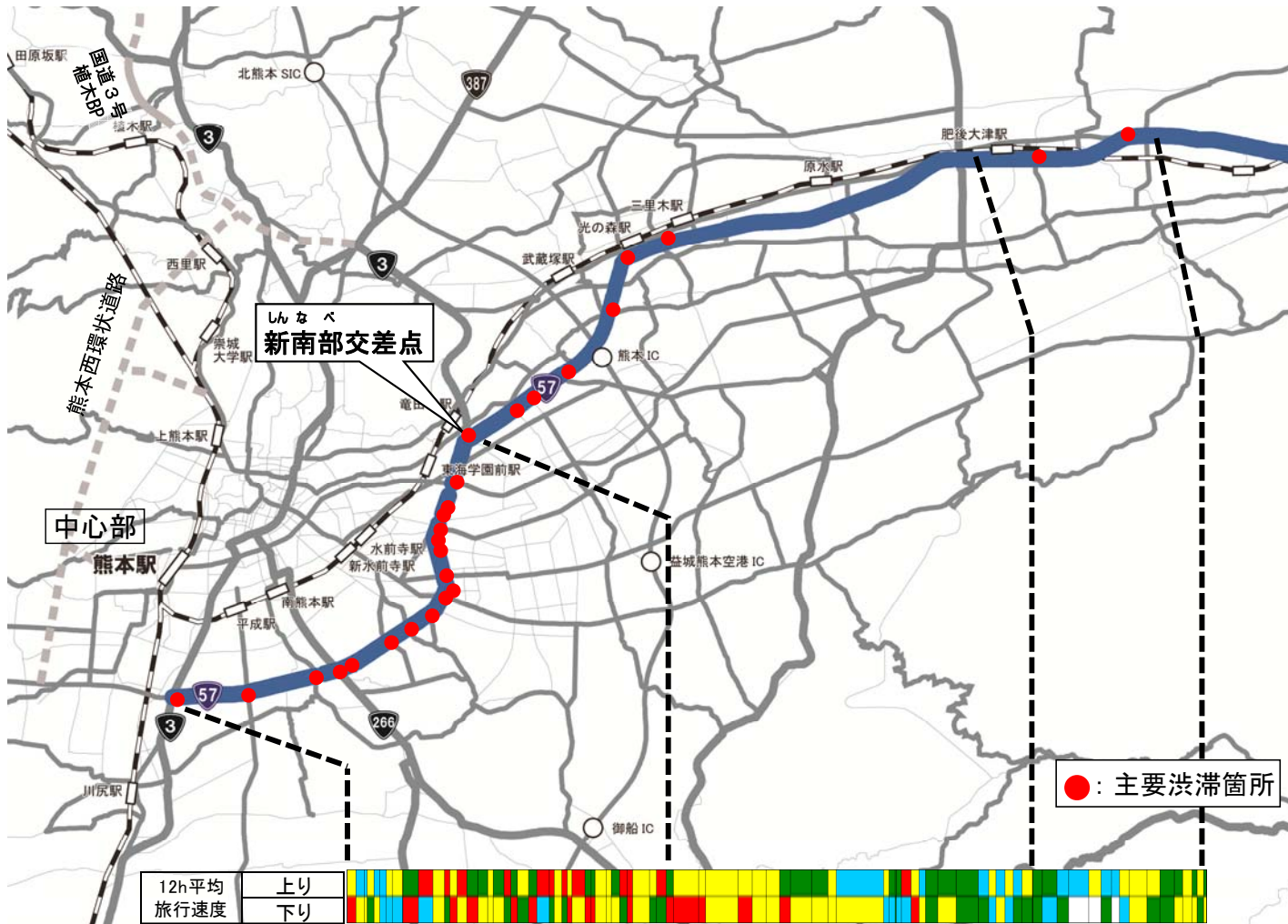
▲熊本市街地の損失時間(現況)

※熊本市街地=熊本市(北区、東区、中央区)・合志市・菊陽町・大津町・益城町

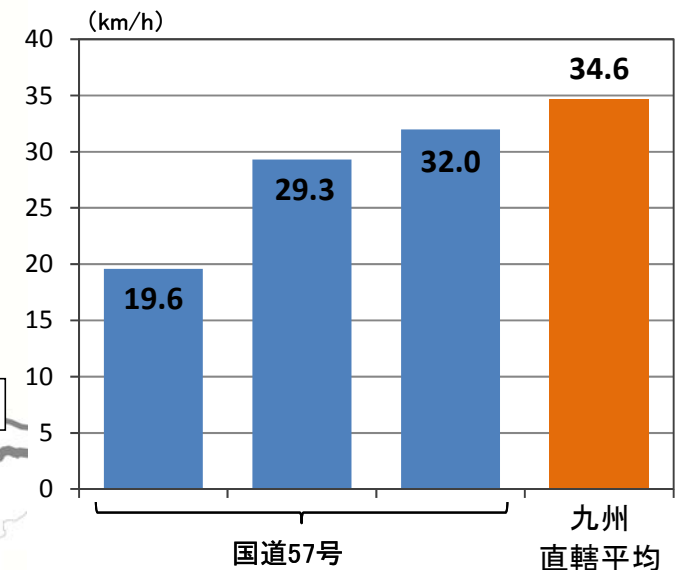
※総損失時間=(時間別旅行時間-基準旅行時間)×車種別時間別交通量×車種別平均乗車人数

# 5. 道路・交通の現状と課題 < 交通環境 (2) >

○特に国道57号は、熊本市中心部に近くなるにつれてピーク時旅行速度も19.6km/hと低くなり、主要渋滞箇所も多く分布し、渋滞が著しい。



▲新南部交差点の渋滞状況  
上下線(終点側を望む)



資料: 民間プローブデータ

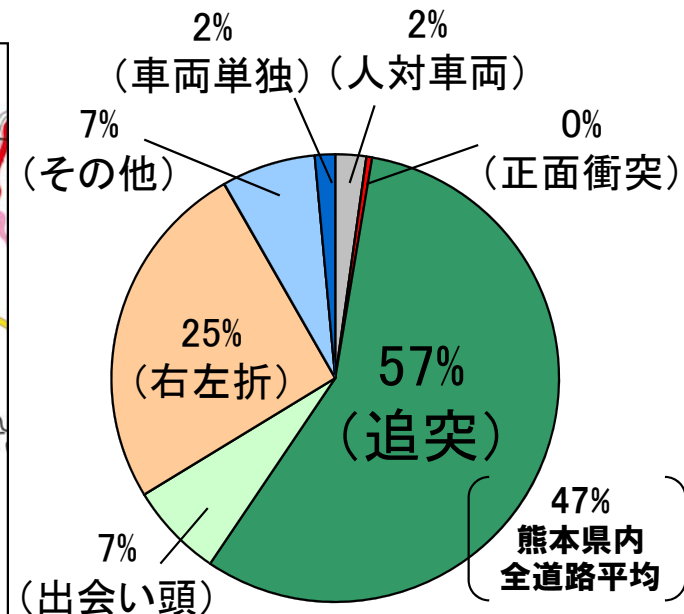
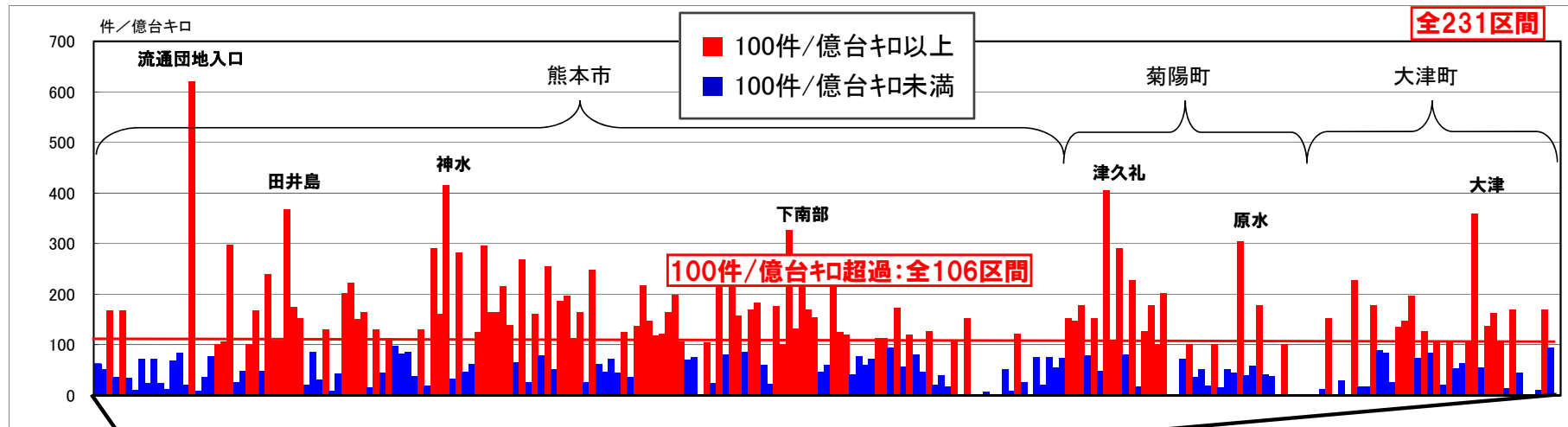
▲ピーク時旅行速度の比較

	12h平均 旅行速度	上り	下り
ピーク時平均旅行速度	19.6 km/h	29.3 km/h	32.0 km/h
主要渋滞箇所	18箇所	6箇所	2箇所
損失時間	51.7 万人時間/年/km	16.8 万人時間/年/km	7.8 万人 時間/年/km



# 5. 道路・交通の現状と課題<交通安全>

- 国道57号の平均事故件数130.2件/億台キロと全国平均100件/億台キロを大きく超過。
- 事故類型は、渋滞に起因すると思われる追突事故の割合が約6割と最も高い。

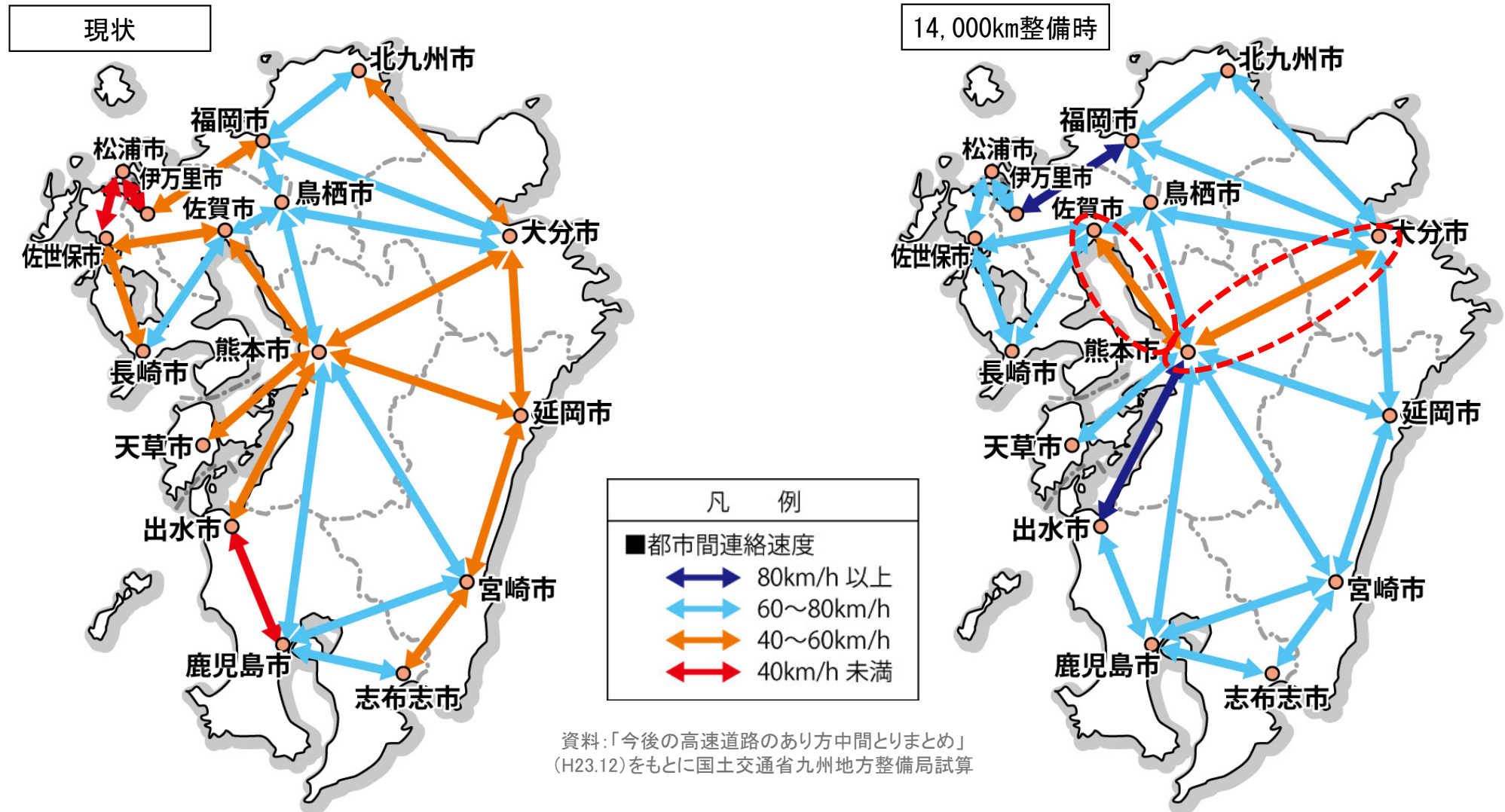


▲ 国道57号(熊本～大津)の事故類型

資料: H19-H22イタルデータ(N=2,382)

# 5. 道路・交通の現状と課題 <都市間連絡速度> 移動のサービスレベル

○高規格幹線道路14,000kmがネットワーク化されても、佐賀～熊本間・熊本～大分間のみの県庁所在地間の移動が改善されず、時間距離に差がある。



▲都市・地域間移動のサービスレベル



## 5. 道路・交通の現状と課題のまとめ

	課 題
交通環境 (渋滞)	<ul style="list-style-type: none"><li>○熊本市街地の主要渋滞箇所は183箇所と県全体の59%を占めている。</li><li>○国道57号、国道3号等の主要幹線道路において多くの渋滞損失が発生。</li></ul>
交通安全	<ul style="list-style-type: none"><li>○主要幹線道路の国道57号は渋滞による追突事故等が発生し、平均死傷事故率130.2件／億台キロと全国平均100件／億台キロ以上を大きく超過している。</li></ul>
都市間 連絡速度	<ul style="list-style-type: none"><li>○高規格幹線道路14,000kmが整備されても、熊本～大分間・佐賀～熊本間のみ県庁所在地の移動が改善されず、時間距離に差がある。</li></ul>



## 6. 政策目標の設定

# 6. 政策目標の設定

地域の課題	道路による要因	政策目標
<p><b>①物流・産業</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>○半導体企業等は、走行性が悪いため製品の破損リスクを問題視している。</li><li>○最寄りICまでの所要時間が30分以上を要し、企業が進出しにくい。</li><li>○製品や原料の輸送で、混雑時間帯の回避や余分な待機時間を使うなど非効率な輸送を行っている。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>○容量不足や交通集中により渋滞が著しく、走行性が悪い。</li><li>○生産拠点と高速IC間の高速性が確保されていない。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>○輸送効率の改善による産業の活性化</li></ul>
<p><b>②暮らし</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>○普段の生活（通勤、通学、仕事等）時に熊本都市圏が渋滞と約9割が感じている。</li><li>○通勤・通学等の時間が読めないなど生活に不便が生じている。</li><li>○交通集中により幹線道路や生活道路の事故危険性が高い。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>○容量不足や交通集中により渋滞が著しい。</li><li>○渋滞による追突事故などの死傷事故率の高い区間が存在。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>○渋滞緩和による生活環境の改善</li></ul>
<p><b>③観光</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>○沿線地域周辺には多くの観光地が立地し、熊本県・大分県を周遊する観光客が多い。</li><li>○阿蘇地域への県外観光客(国道57号自動車利用)の3割以上が目的地までの移動時間に不満を感じている。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>○熊本～阿蘇～大分間の高速性が確保されていない。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>○高速性の確保による観光振興の促進</li></ul>
<p><b>④医療</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>○阿蘇地域の救急搬送は、約4割以上が管外搬送で全国平均の約2倍。</li><li>○阿蘇地域から第3次救急医療施設全てに60分以内の搬送ができない。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>○阿蘇地域から熊本市の第3次医療施設を結ぶ高速性が確保されていない。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>○救急医療機関への速達性・確実性の向上</li></ul>



## 7. 意見聴取方法について

# 7. 意見聴取方法について

## 1. 意見聴取の基本方針

課題・政策目標（案）と道路整備の必要性に対する意見を伺う。

## 2. 意見聴取の方法と対象者

- ※1 ヒアリングは、地域の代表者及び企業等へ対面方式での意見聴取
- ※2 オープンハウスは、各自治体市役所等での説明。対面での自由意見の聴取。オープンハウスの周知は市・町報などで広報。



対象者		
ヒアリング※1	【沿線首長及び団体代表者】熊本県・関係市町・団体への意見聴取	
	沿線首長:熊本県、熊本市、合志市、菊池市、菊陽町、大津町	6名
	各団体: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	21団体
	【企業等】熊本県・関係市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	主要100社
オープンハウス (ヒアリング)※2	【地域住民】沿線の熊本市、合志市、菊池市、菊陽町、大津町の市役所等にオープンハウスを設置(全戸に市・町報等で周知)	
	熊本市:市役所(北区役所、東区役所)	約143,000戸
	合志市:市役所	約 21,000戸
	菊池市:市役所	約 18,000戸
	菊陽町:役場	約 15,000戸
	大津町:役場	約 13,000戸