

計画段階評価に向けた検討

おおむたし ながすまち
有明海沿岸道路Ⅱ期(大牟田市～長洲町)
第1回 説明資料

平成25年8月27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. 地域の現状と課題
4. 道路・交通の現状と課題
5. 政策目標の設定
6. 意見聴取方法について

1. 評価対象区間

1. 評価対象区間

- 有明海沿岸道路は、有明海沿岸部の主要都市を連絡し、佐賀空港や三池港、長洲港、熊本港の物流・交通拠点を連絡する地域高規格道路。
- 評価対象区間は福岡県大牟田市から熊本県荒尾市を經由し、長洲町に至る区間。

【広域図】



凡 例	
	供用区間
	事業中区間
	未事業化区間

※H25.4月現在の道路網

【対象市町の位置】



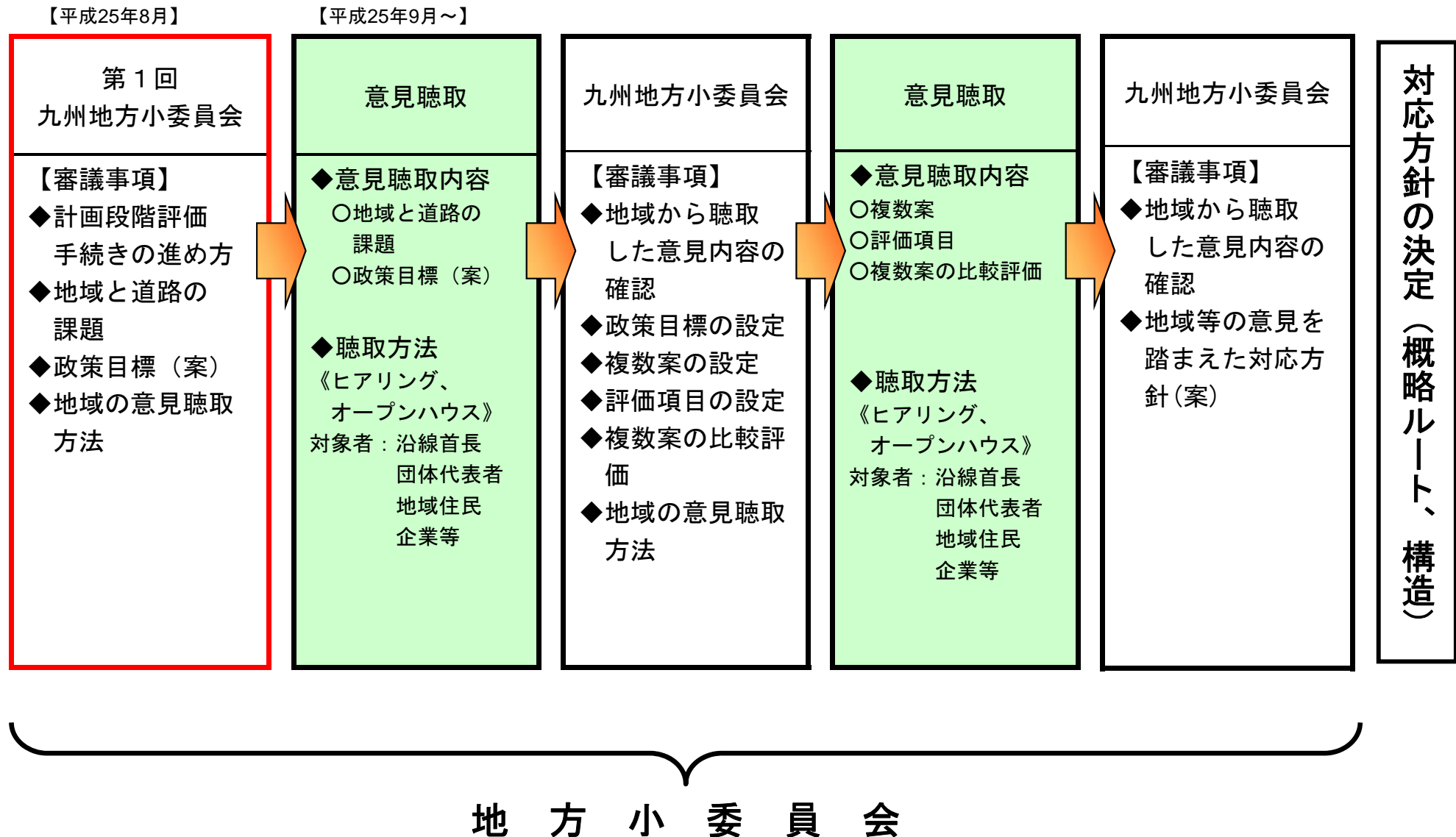
※整備主体については、福岡県、熊本県と調整中※数字は人口(H22国勢調査)

【対象市町の位置(詳細図)】



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)



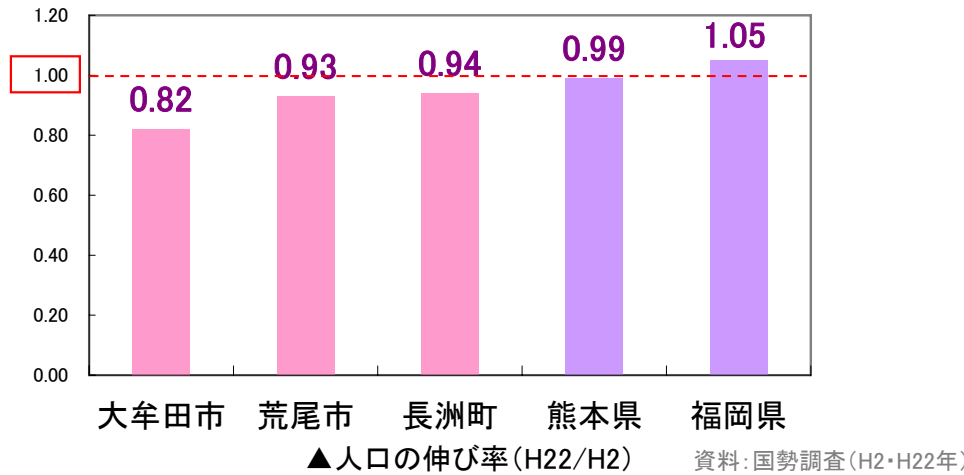
3. 地域の現状と課題

3. 地域の現状と課題 <暮らし>

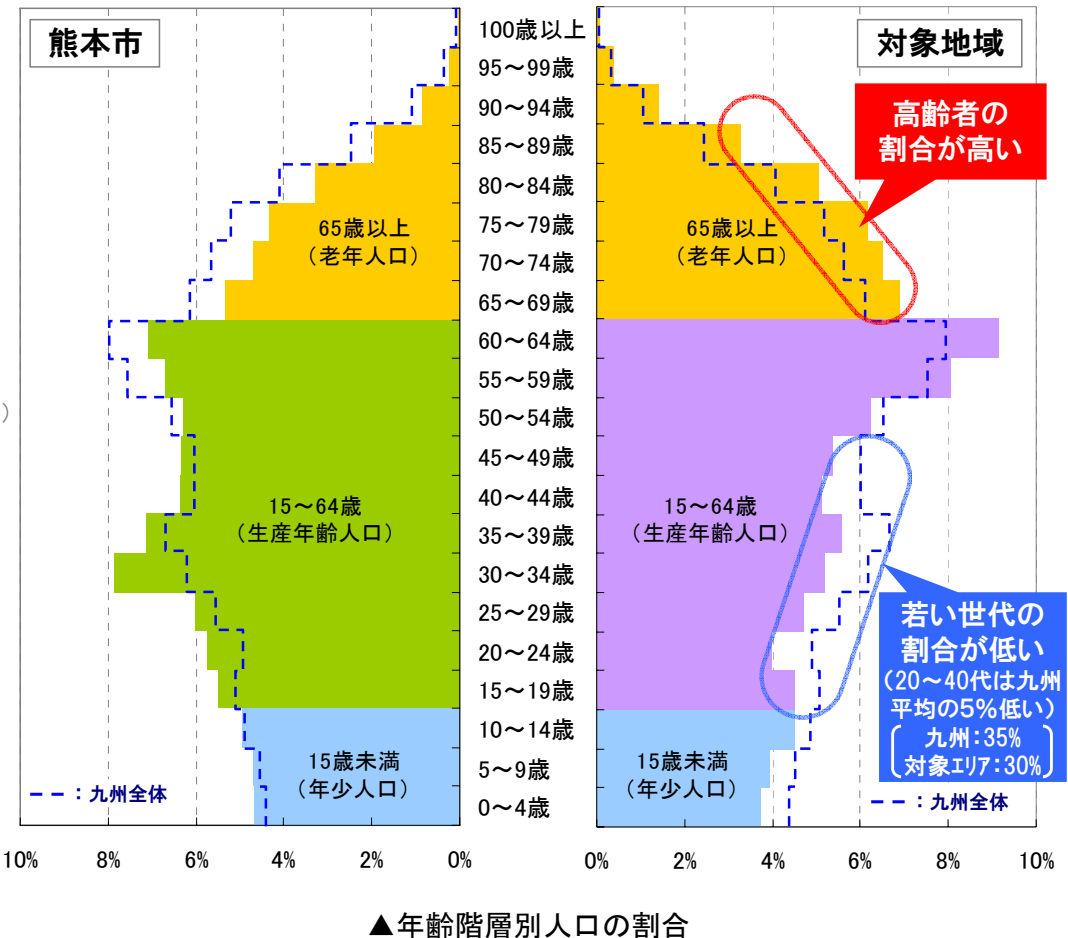
現状・課題

- 対象地域(大牟田市・荒尾市・長洲町)は福岡・熊本県の平均に比べ、人口減少及び高齢化が進行している。
- 若い世代の割合が低く、20~40代の定住促進が課題である。

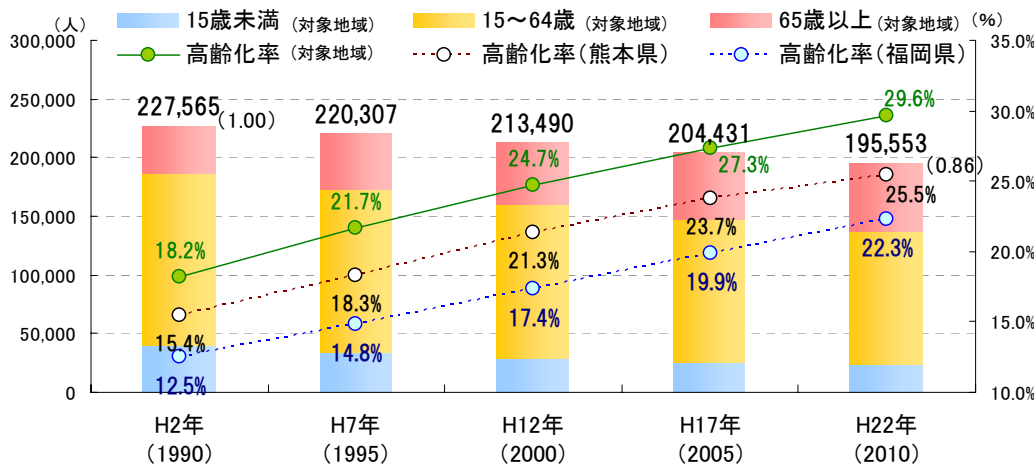
対象地域は福岡・熊本県平均に比べて人口減少が顕著



九州全体や熊本市に比べて、高齢化が進行し、若い世代が少ない



高齢化率は、福岡・熊本県平均を上回り推移



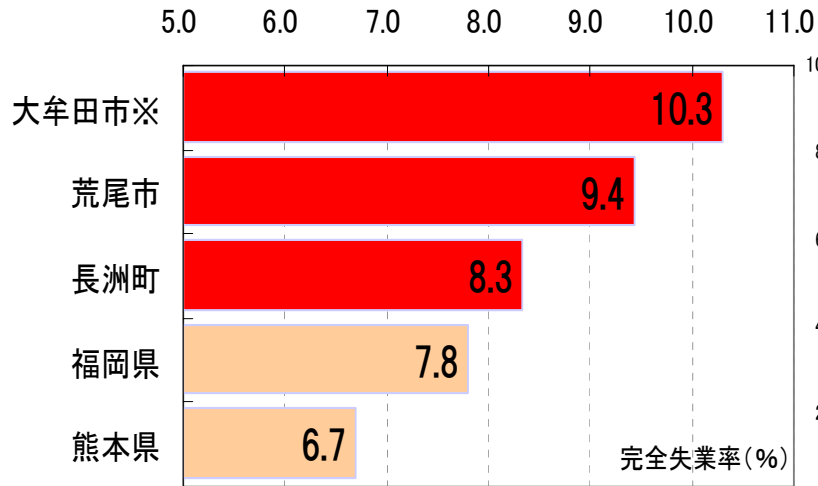
▲対象地域(大牟田市・荒尾市・長洲町)の人口と高齢化率の推移 資料: 国勢調査 (各年)

資料: 国勢調査 (H22年)

現状
課題

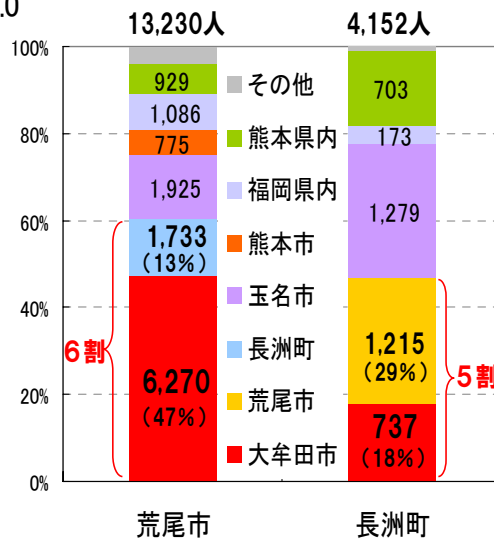
○対象地域は失業率が高く、荒尾競馬場跡地の活用等による圏域全体の活性化が課題。
○大牟田市・荒尾市・長洲町は日常生活での結びつきが強く、大牟田市を中心とした「有明圏域定住自立圏」に平成25年3月には、荒尾市・南関町・長洲町が加わり県境を越え4市2町に拡大している。

失業率が高く競馬場跡地の活用等による圏域全体の活性化が課題



▲市町村別完全失業率

大牟田・荒尾市・長洲町は日常生活での結びつきが強い



▲他市への通勤通学者数の割合
資料: 国勢調査 (H22年)

県境を越え4市2町が「有明圏域定住自立圏」を形成



H25年3月に県境を越えて1市2町が新たに協定を締結

▲有明圏域定住自立圏

年間11万人入場 (H20実績)



▲荒尾競馬場の廃止 (H23.12)

有明圏域定住自立圏構想とは

・三大都市圏への人口流出を食い止め、地方圏への人口の流れを創出するため、地方の核となる都市を中心として、近接する市町村が様々な分野で相互に連携・協力し、「定住」のための暮らしに必要な諸機能を総体として確保するとともに、「自立」のための経済基盤や地域の誇りを培うことで、魅力あふれる地域づくりを目指し、圏域全体を活性化しようとするもの。

・平成22年10月に大牟田市、柳川市、みやま市が協定を締結し、「有明圏域定住自立圏」を発足。

資料: 平成24年度版 熊本くらしの指標100
※大牟田市の完全失業率はH22年国勢調査より算出
完全失業率: 完全失業者数/労働人口

3. 地域の現状と課題 < 産業 >

現状
課題

- 長洲工業団地・名石浜工業団地のある長洲町は、造船業、アルミ加工業などを中心として熊本県内第5位の製造品出荷額を占める。
- 大牟田市は製造品出荷額が増加傾向にあり、従業員数も近年は増加傾向にある。
- 荒尾市は製造品出荷額・従業員数ともに一時減少していたが、近年は増加傾向。



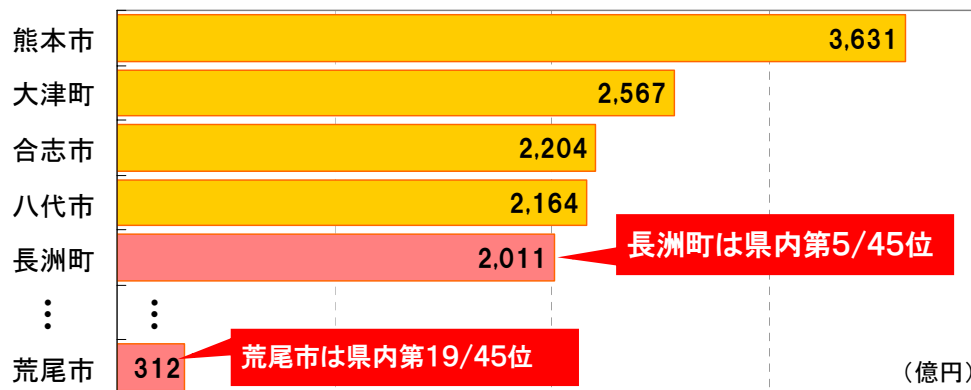
▲対象地域と物流拠点等 資料:熊本県企業立地ガイド(H25)

長洲工業団地、名石浜工業団地の概要



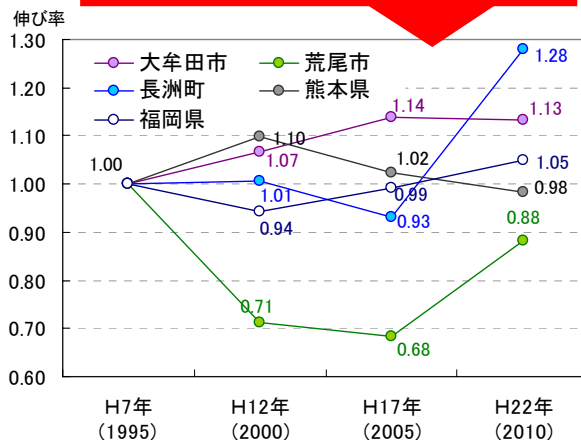
造船業やアルミ加工業を中心に約40社の企業が進出

長洲町は造船・アルミ加工業を中心に県内5位の出荷額



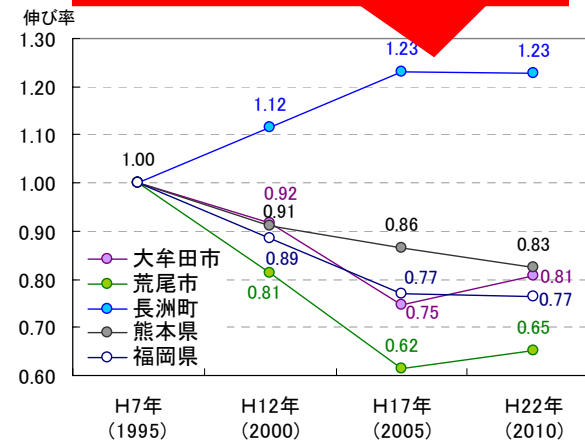
▲市町村別製造品出荷額 資料:工業統計(H22年)

・大牟田市、長洲町は増加傾向
・荒尾市は近年は増加傾向



▲製造品出荷額の推移

・長洲町はH7年以降増加しているが、大牟田市と荒尾市は近年は増加傾向

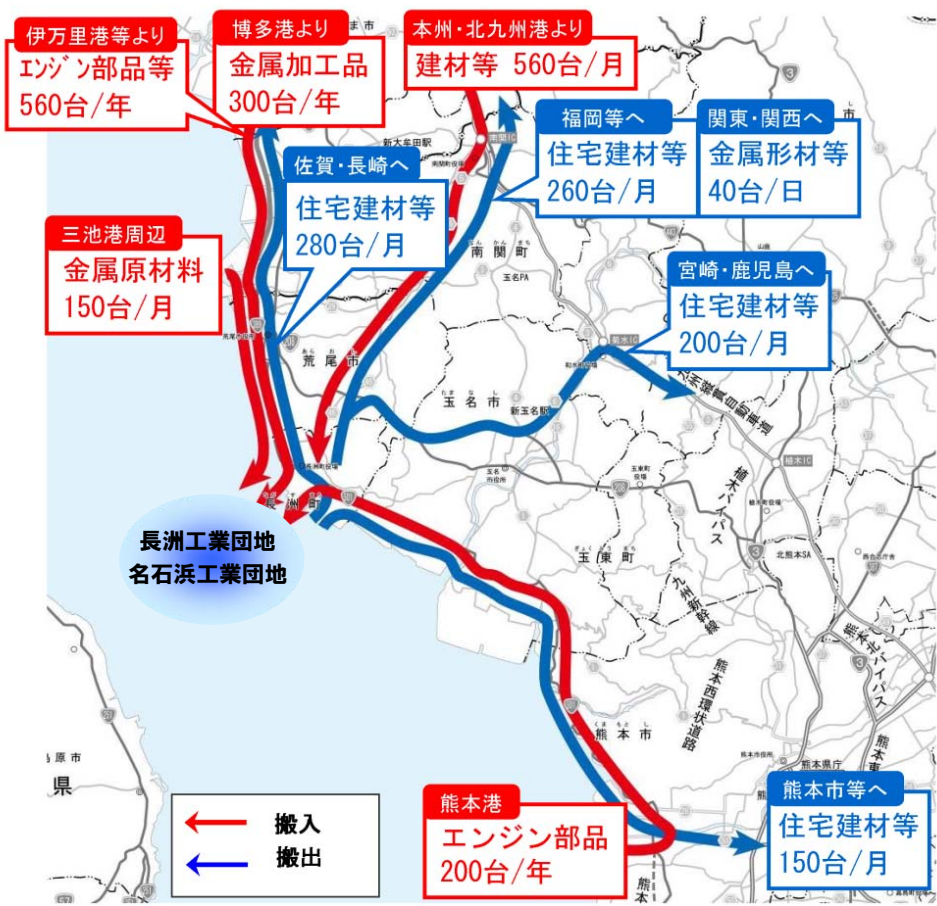


▲従業者数の推移

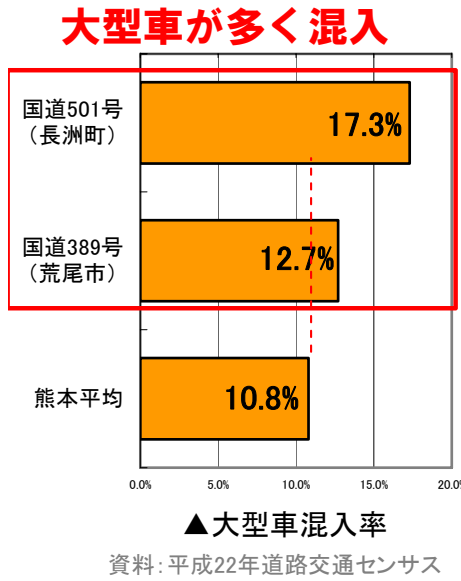
3. 地域の現状と課題 < 産業 >

現状・課題

- 長洲工業団地・名石浜工業団地からは、福岡、佐賀、長崎方面等を中心に材料や製品が搬出入されている。
- 国道389、501号は、大型車も多く物流を支える幹線道路であるが、速達性、安全性などの課題を指摘されている。

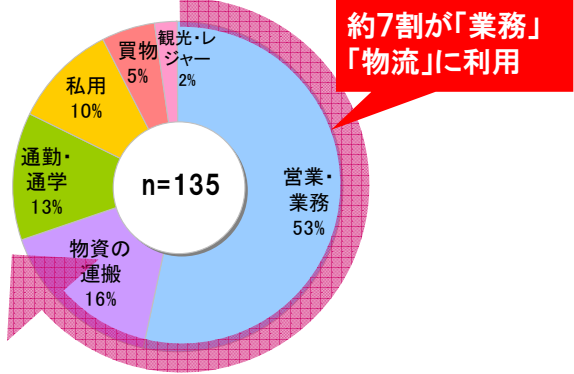
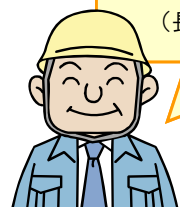


▲長洲町立地企業の道路利用状況
資料: H24.8企業ヒア

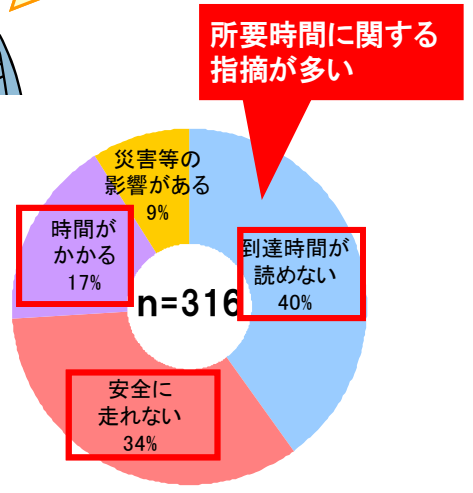


当社では伊万里港から部品を搬入している。三池港ICまでは有明海沿岸道路が整備され、便利にはなったが、それ以南の国道389号は速度が低い一般車と大型車が混ざり合い危険です。工業団地までの自動車専用道路があれば、物流拠点間のアクセスが強化され、ドライバーの負担も軽減されると思います。

(長洲工業団地の造船業社) ※H24.8企業ヒア



▲国道389、501号の利用目的

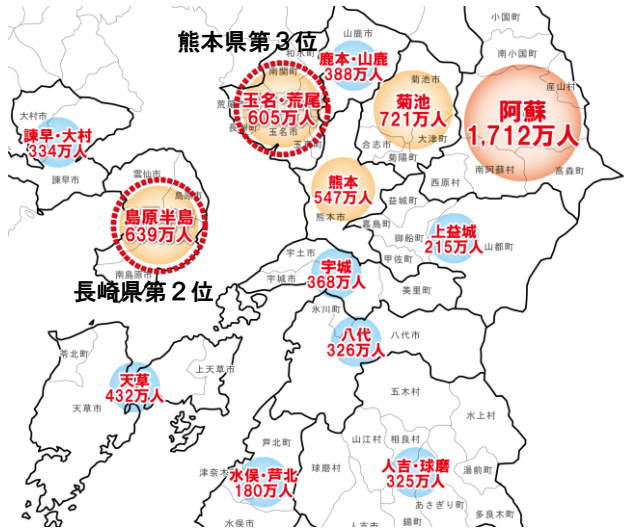


▲国道389、501号の課題
資料国道389号・501号利用者アンケート(H24.8)

3. 地域の現状と課題 < 観光 >

現状・課題
 ○有明・島原地域には魅力ある観光地があるものの、近年の入込客は減少。

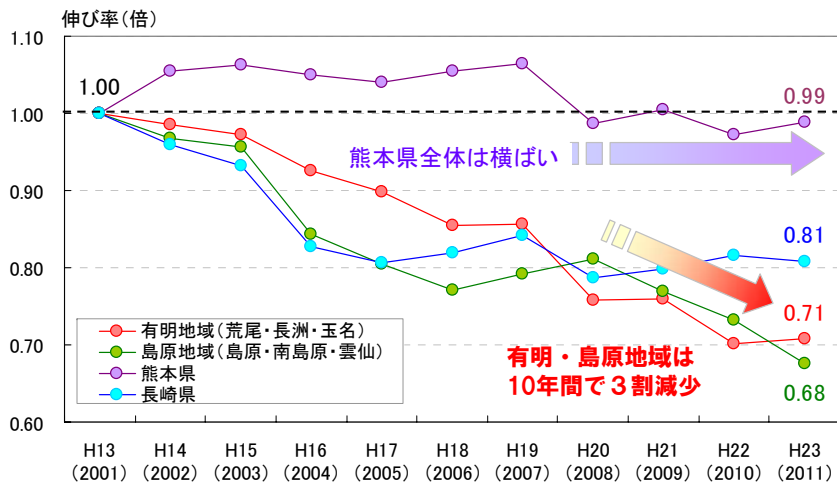
県内上位の観光ポテンシャルを有している



▲ 地域別観光入込客数 (H23年)

資料: 熊本県観光統計、長崎県観光統計

魅力ある観光資源があるものの、観光客は減少傾向



▲ 熊本県と島原地域の地域別観光入込客数

資料: 熊本県観光統計、長崎県観光統計

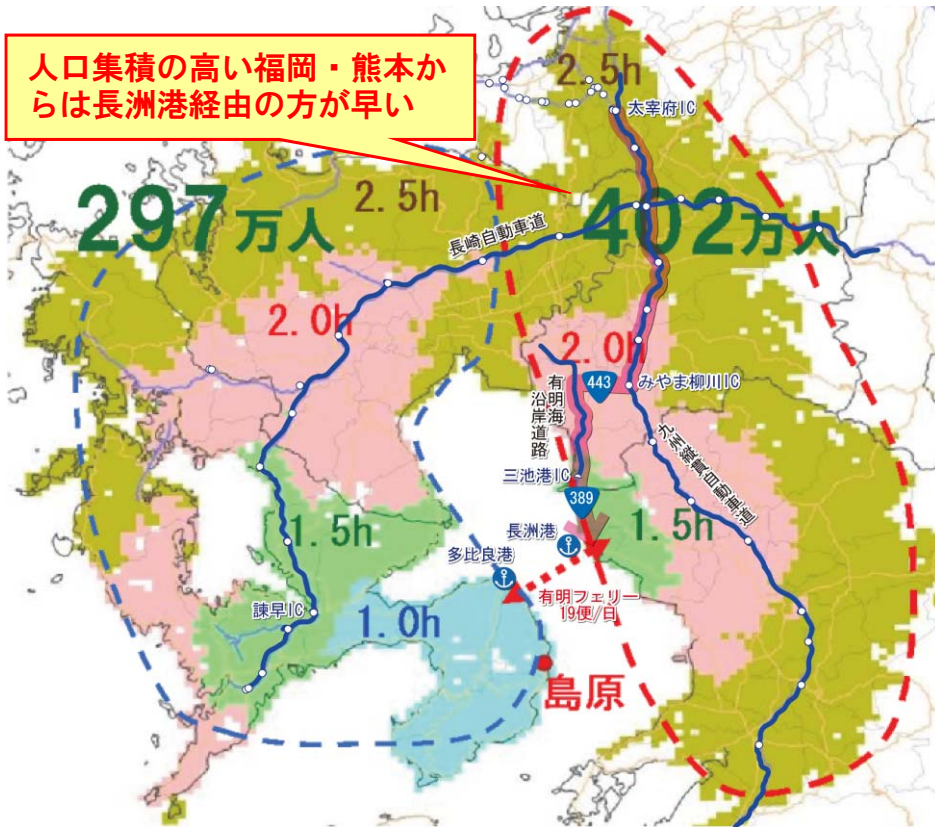


3. 地域の現状と課題<観光>

現状
課題

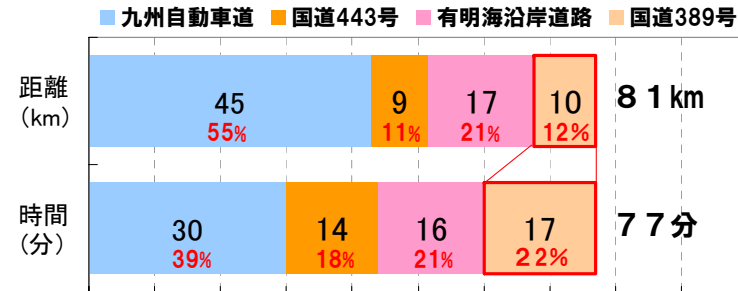
- 熊本県は県域を超えた広域観光を進めるため、平成25年5月に「有明・島原地域観光連携会議」を設立。(両地域が連携し、福岡都市圏等から訪れる観光客が周遊することにより、地域活性化を目指す趣旨で設立)
- 長洲港(有明フェリー)の福岡方面からの利用者は3割を占めるものの、国道389号(三池港ICから長洲港)は速達性に課題がある。

人口集積の高い福岡・熊本からは長洲港経由の方が早い



資料:民間プローブデータを集計

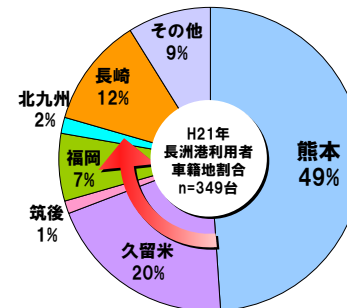
国道389号(三池港ICから長洲港)は、距離の割に時間がかかる



▲ 太宰府IC～長洲港への所要時間

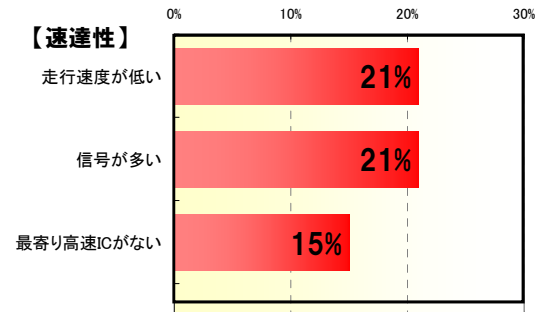
資料:民間プローブデータより算定

福岡方面の利用者が3割



▲ 有明フェリー(長洲港)乗客の車籍地

走行速度等の問題の指摘が多い



▲ 国道389号利用者の不満度(問題指摘率)
資料:有明フェリー利用者アンケート調査(H25年8月)

有明・島原地域観光連携会議

平成25年5月に有明・島原地域観光連携会議が熊本県、大牟田市、荒尾市、長洲町、南関町、島原市等16団体で設立



有明フェリーは、福岡方面からの利用者が3割を占めており、島原への観光に利用されています。長洲港には、最寄りに高速インターチェンジがないため、福岡方面からの速達性に欠けています。(有明海自動車航送船組合ヒアリング:H24年8月)

現状
課題

- 対象地域は、過去高潮による被害をたびたび受けている。
- また、対象地域は高潮や一部津波による浸水想定区域図において広域にわたって浸水が想定されている。
- 浸水により国道389、501号が寸断されれば、住民が孤立する可能性が高い。



▲高潮浸水想定区域(大牟田市～長洲町間)

資料：熊本県高潮浸水想定区域図(H18年4月)より作成

▼過去の主な高潮災害発生状況(熊本県資料より)

発生時期	地域	主な災害内容
S2年9月	宇土半島の北岸より飽託郡及び玉名郡の西海岸一帯	死者行方不明者400人を超え、家屋流失及び全壊1,166戸、堤防決壊ヶ所は173ヶ所に及び、甚大な被害を受けた。高潮の高さは27尺(約8m)
S8年9月	荒尾、長洲、小島、金剛、日奈久 荒尾、小島、金剛	荒尾、長洲、小島、金剛、日奈久で堤防が決壊し浸水家屋多数有り 荒尾、小島、金剛の各町村で堤防が決壊し潮害有り
S17年8月	有明海沿岸、八代海岸	死者19名、負傷者99名、行方不明1名、家屋全壊5,656戸、半壊10,707戸、有明海沿岸の堤防決壊数ヶ所
S31年8月	熊本県全域	死者2名、負傷者18人、家屋全壊268、半壊445、家屋流失5、床上浸水5、床下浸水380、水田流失2、畑流失48、その他被害多数 玉名郡長洲町では防波堤決壊1km、海岸堤防決壊50mの被害
S31年9月	天草郡、玉名郡	県下死者3人、負傷者21人、住家全壊98、半壊196、床上浸水57、床上浸水299、水田冠水225、畑流失3、畑冠水15、堤防決壊39 玉名郡長洲町では海岸堤防4ヶ所崩れる



▲津波浸水想定区域(大牟田市～長洲町間)

資料：熊本県津波浸水想定区域(H25年3月29日公表)より作成

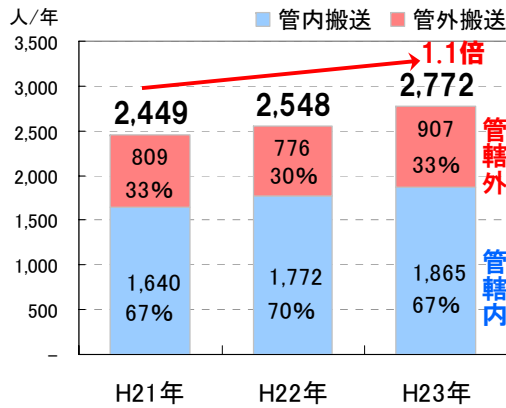
3. 地域の現状と課題 < 医療 >

現状
課題

- 救急搬送は増加しており、そのうち、管外に3割搬送。
- 第三次救急医療施設へは約60分以上を要している。
- 搬送に際しては、大型車との混在や踏切、交通事故による影響が指摘されている。

救急搬送は1割増、管外には3割搬送 重篤患者の搬送は第三次救急医療施設（熊本市・久留米市）に依存

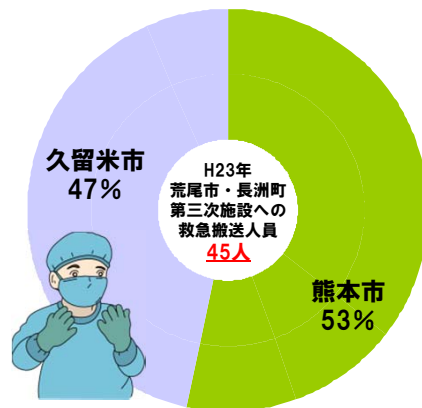
【管轄内外搬送の内訳】



▲ 荒尾市・長洲町からの救急搬送人員の内訳 (H23年)

資料：有明広域行政事務組合消防本部 平成24年度消防年報

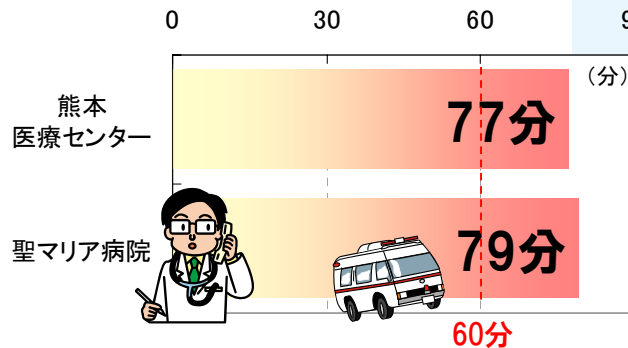
重篤患者の搬送は第三次救急医療施設（熊本市・久留米市）に依存
【第三次救急医療施設への搬送内訳】



国道389、501号は、大型車両が頻繁に通行するため、前車両を追い越す際に**大変危険を伴う**。また、平面踏切があることや、交通事故等により車線が塞がってしまう場合があるため、**搬送に時間を要します**。
(有明広域行政事務組合消防本部)



第三次救急医療施設へは60分以上を要している



▲ 荒尾市から第三次救急医療施設収容までの平均時間

資料：有明広域行政事務組合消防本部 平成24年度消防年報

※ 荒尾市での救急要請から医療施設収容までの実績平均時間



▲ 第三次救急医療施設への搬送ルート

4. 道路・交通の現状と課題

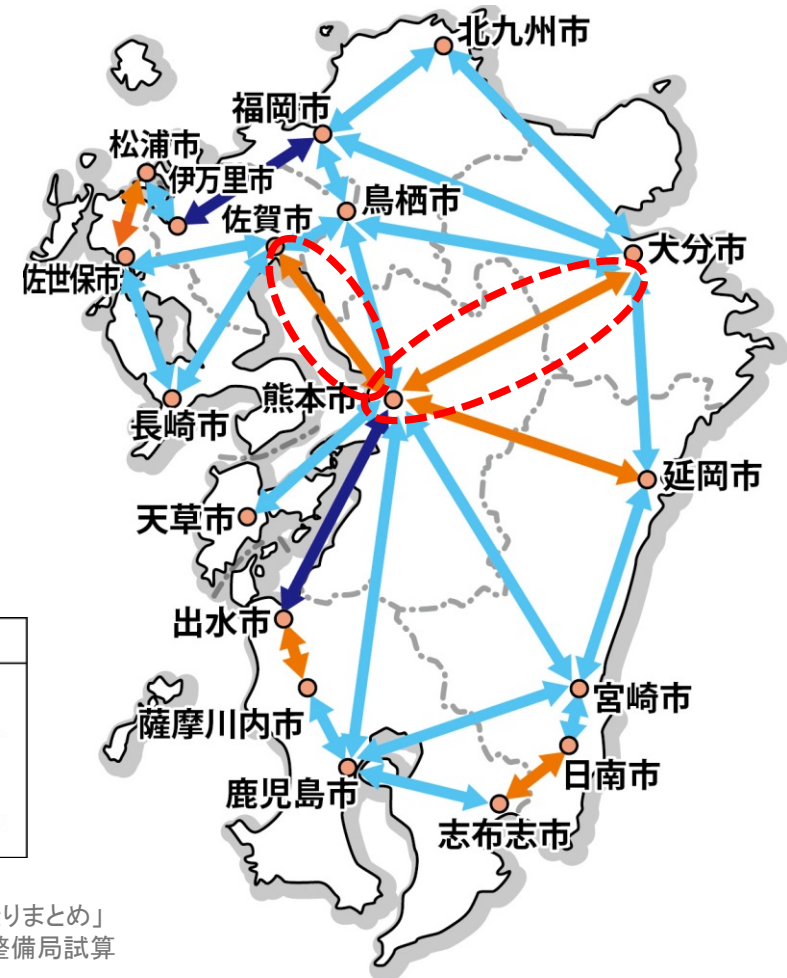
4. 道路・交通の現状と課題<都市間連絡速度>

○現在事業中区間が整備後も、佐賀～熊本間・熊本～大分間のみ県庁所在地間の時間距離に差がある。

現 状



事業中区間整備時



凡 例	
■	都市間連絡速度
↔ (Dark Blue)	80km/h 以上
↔ (Light Blue)	60～80km/h
↔ (Orange)	40～60km/h
↔ (Red Dashed)	40km/h 未満

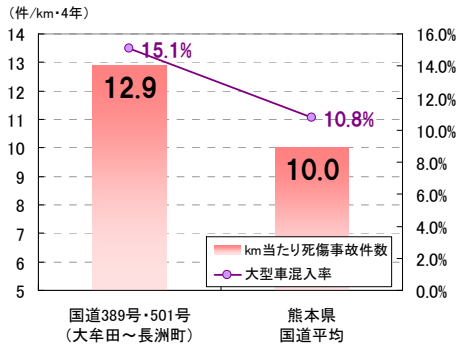
資料:「今後の高速道路のあり方中間とりまとめ」(H23.12)をもとに国土交通省九州地方整備局試算

▲都市・地域間移動のサービスレベル

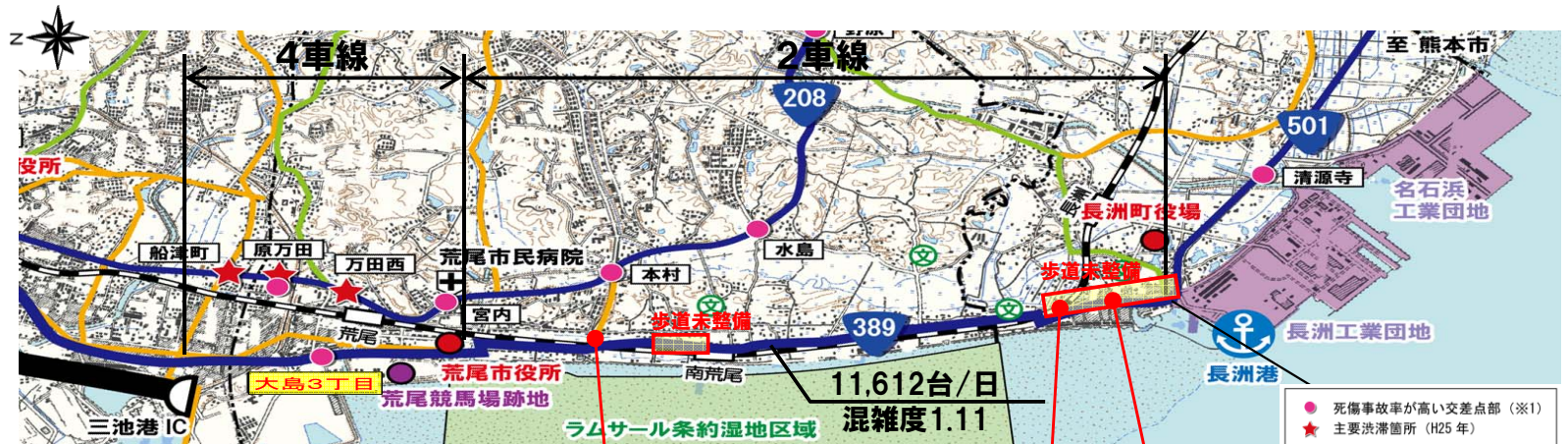
4. 道路・交通の現状と課題<事故・渋滞等>

○国道389号は、2車線区間の混雑度も1.0を越え、大型車も多い状況。
 ○地域交通と混在し走行性が低く、大牟田市～長洲町間で追突事故や出会い頭などの死傷事故が約13件/km(県平均は約10件/km)と多発。

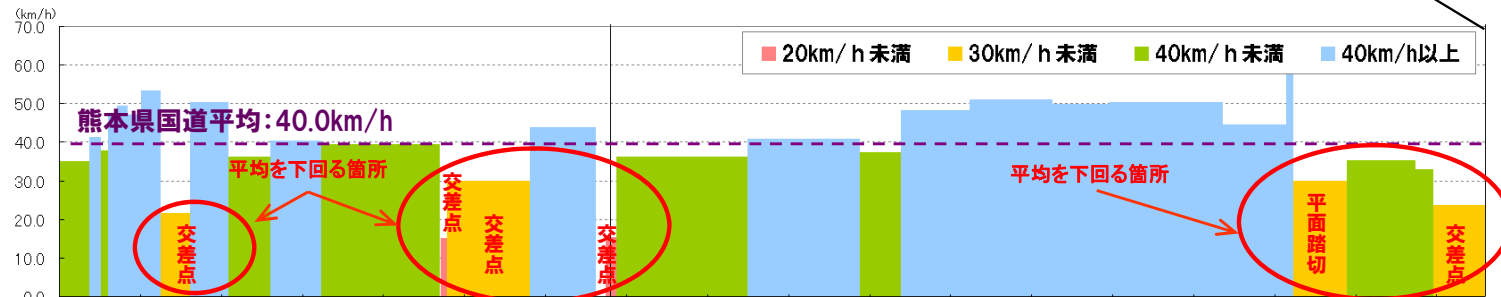
大型車混入率・死傷事故件数は
 県平均より高い



▲大型車混入率とkm当り死傷事故件数
 資料: 道路交通センサス(H22)
 資料: 交通事故総合データベース (H19～H22)

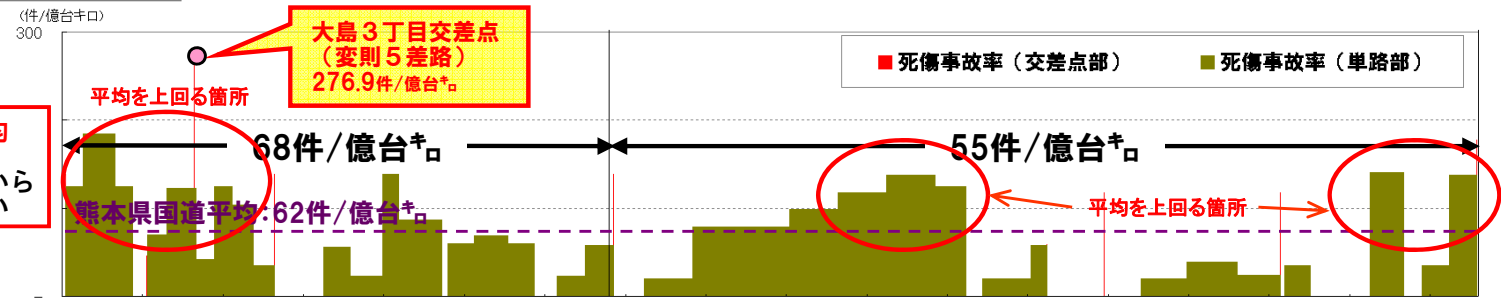


旅行速度

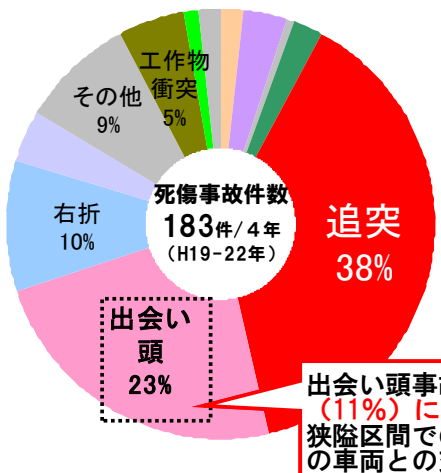


資料: 民間プローブデータ(H23年10月～H24年9月)

死傷事故率



資料: 交通事故総合データベース(H19年～H22年)



出会い頭事故は県平均(11%)に比べ高い。狭隘区間での従道路からの車両との交錯が多い

▲国道389号の死傷事故類型
 資料: 交通事故総合データベース(H19～H22)

4. 道路・交通の現状と課題＜事故・渋滞等＞

○平面踏切、屈曲部等の交通の隘路箇所や大型車が多いため、定時性、安全性に課題がある。

- ・ JR鹿児島本線との平面踏切があり危険
- ・ 遮断時間も長く、円滑な走行に影響



▲国道389号(新山踏切)の状況

- ・ 大型車と地域交通が混在し、歩行者等が危険な状態
- ・ 大型車が車線をはみ出して走行し、事故の危険性
- ・ 低速車による速度低下の発生



▲国道389号の状況

- ・ 大型車も多く速度も低い



▲国道389号の状況

	時間最大	日
踏切遮断時間	9分	2.4時間
鉄道交通量	12本	178本

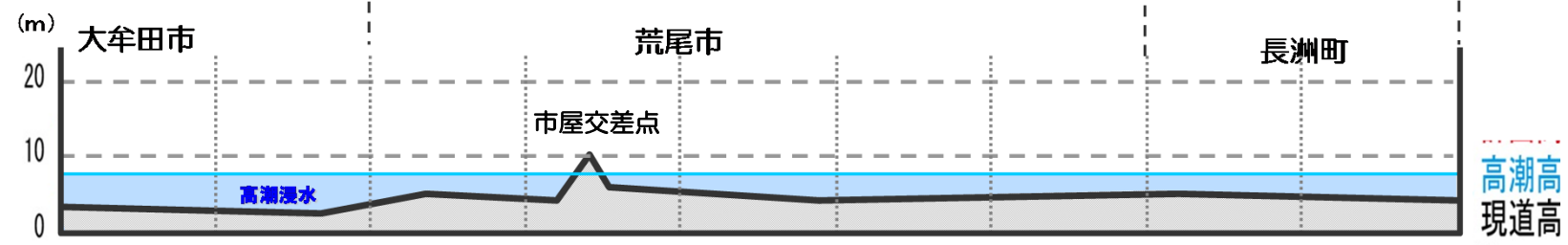
資料：H21踏切台帳

4. 道路・交通の現状と課題<防災>

○国道389、501号は、高潮の浸水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。



- 供用中
- 事業中
- ○ ○ 調査中
- 一般国道
- 主要地方道
- 一般県道



国道389号の現道高と高潮浸水高さの関係

5. 政策目標の設定

5. 政策目標の設定

地域の現状と課題	道路による要因	政策目標
<p>①暮らし</p> <ul style="list-style-type: none"> ○高齢化や人口減少に加え、失業率が高く、荒尾競馬場跡地の活用等による圏域全体の活性化が課題。 ○「定住」、「自立」による圏域全体の活性化に取り組んでいる。 	<ul style="list-style-type: none"> ○都市間連絡速度の向上が課題である。 ○地域交通、通過交通が混在し、圏域内の速達性、安全性に課題がある。 	<p>①都市間及び圏域内の連絡強化による圏域全体の活性化</p>
<p>②産業</p> <ul style="list-style-type: none"> ○長洲町は県内第5位の製造品出荷額を占め、近年は大牟田市とともに増加傾向。 ○荒尾市の製造品出荷額は一時減少していたものの近年は増加傾向。 ○企業の持続的発展と雇用創出が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ○現道は、大型車と地域交通が混在し、速達性・安全性に課題がある。 	<p>②生産拠点への速達性・安全性確保による産業支援</p>
<p>③観光</p> <ul style="list-style-type: none"> ○有明・島原地域には魅力ある観光地があるものの、観光客が伸び悩んでいる。 ○「有明・島原地域観光連携会議」を設立し、県境を越えた広域観光を進めている。 	<ul style="list-style-type: none"> ○現道は、走行速度の問題の指摘が多く、速達性に課題がある。 	<p>③速達性確保による広域的な観光振興の促進</p>
<p>④防災</p> <ul style="list-style-type: none"> ○過去、高潮による被害を度々受けている。 ○高潮浸水想定区域が広範囲に広がっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ○現道は、高潮による想定高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。 	<p>④信頼性の高い緊急輸送路の確保</p>
<p>⑤医療</p> <ul style="list-style-type: none"> ○救急搬送は増加しており、そのうち、3割は管外搬送。 ○第三次救急医療施設への搬送は、60分以上を要する状況。 	<ul style="list-style-type: none"> ○現道は、大型車両が多く、平面踏切や交通事故等もあり、速達性や安全性に課題がある。 	<p>⑤第三次救急医療施設への速達性・安全性の向上</p>

6. 意見聴取方法について

6. 意見聴取方法について

1. 意見聴取の基本方針

課題の共有と道路計画の必要性の確認

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。

3. 意見聴取の項目（※全て自由回答）

- 地域の課題、道路・交通の課題について
- 政策目標について

■意見聴取範囲



対 象 者

ヒアリング ※1	【沿線首長及び団体代表者】熊本県・福岡県・関係市・団体への意見聴取	
	沿線首長：熊本県、福岡県、荒尾市、長洲町、大牟田市	5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、漁協、観光協会 等	25団体
	【企業等】熊本県・福岡県・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】沿線の長洲町、荒尾市役所、長洲町役場等にオープンハウスを設置(市域全戸に市・町報等で周知)	
	大牟田市：市役所	全戸 57,000戸
	荒尾市：市役所	全戸 24,000戸
	長洲町：町役場	全戸 6,700戸