

たけた あそ
中九州横断道路(竹田～阿蘇)

第3回 説明資料

平成31年2月8日

国土交通省 九州地方整備局

本日、ご審議頂く内容

1. 前回までの審議内容	・ ・ ・	1
2. 第2回意見聴取の概要	・ ・ ・	6
3. 第2回意見聴取の結果	・ ・ ・	13
4. 対応方針（案）の検討	・ ・ ・	25
5. 自治体への意見照会	・ ・ ・	29
6. 対応方針（案）まとめ	・ ・ ・	32

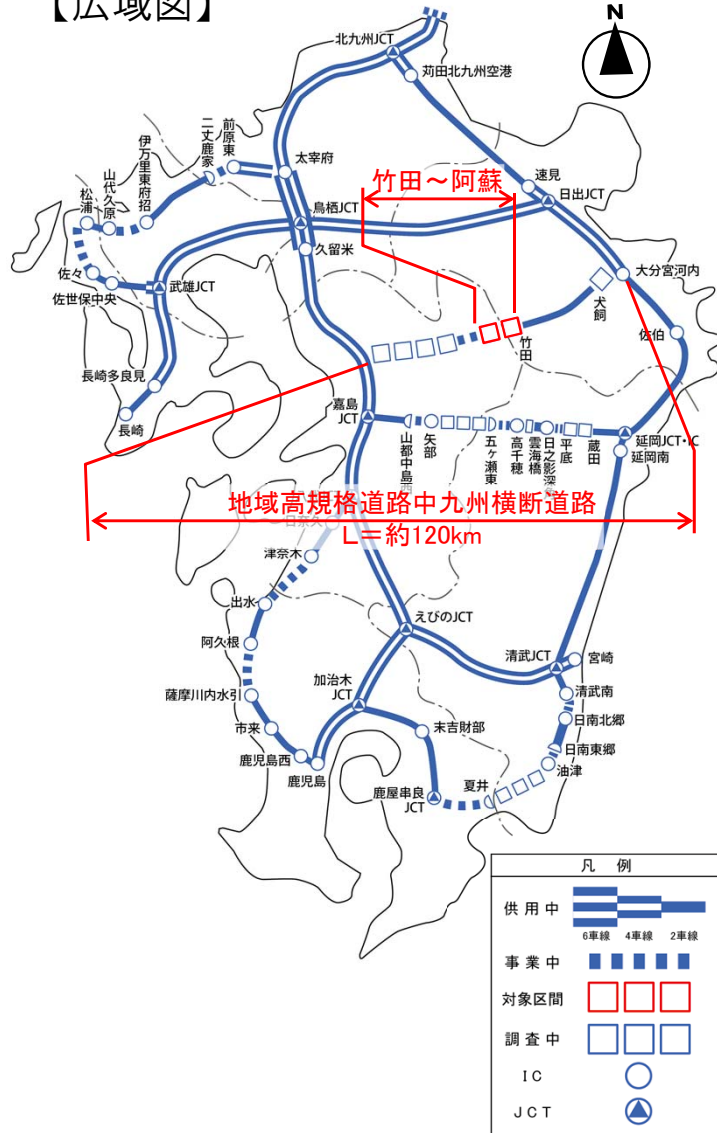


1. 前回までの審議内容

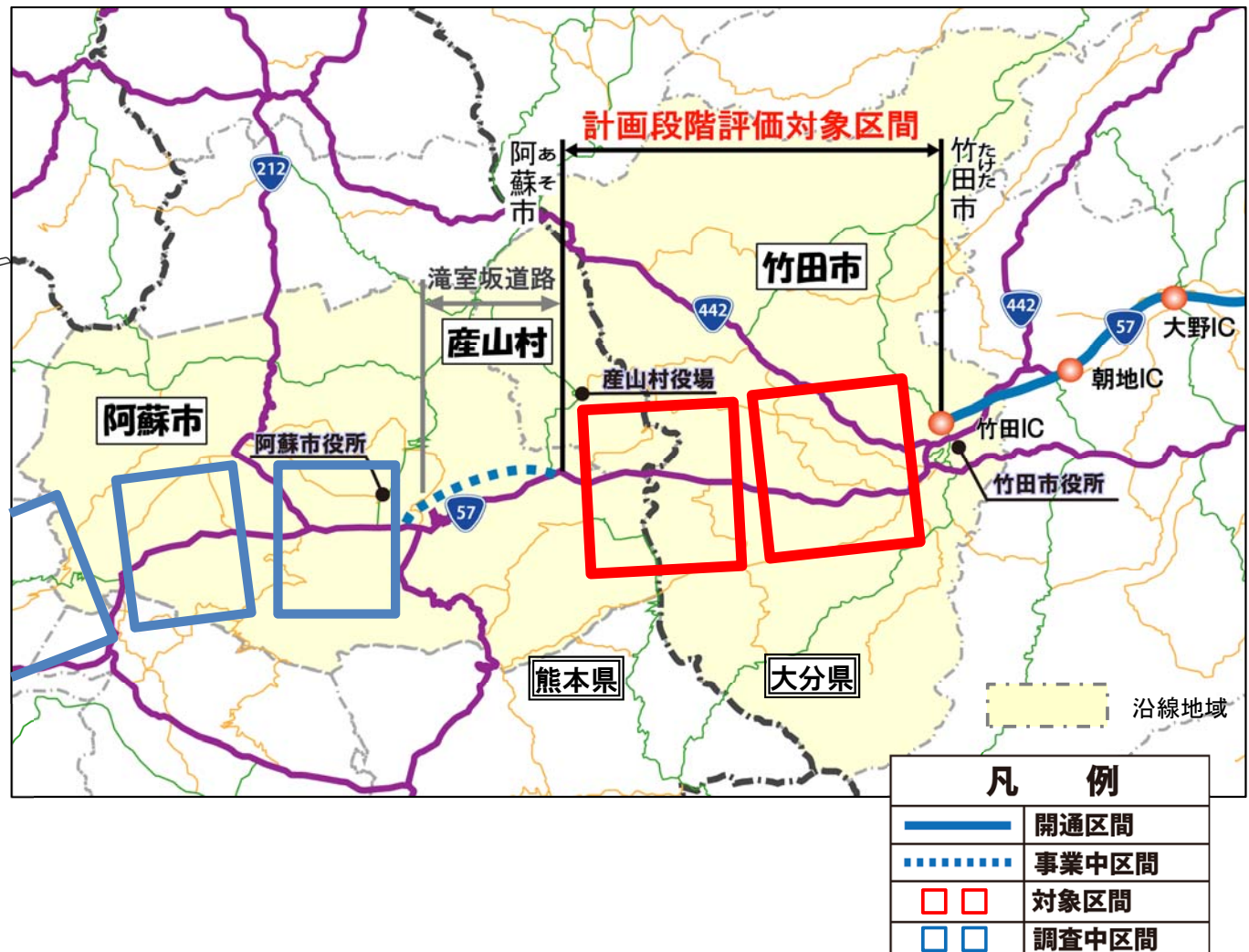
1-1. 評価対象区間

- 当該区間は、大分・熊本両県の県庁所在地を連絡する中九州横断道路の一部。
- 沿線の大分県竹田市、熊本県阿蘇市、熊本県産山村は九州の中央に位置し、県庁所在地の大分市・熊本市まで約60kmに位置する。

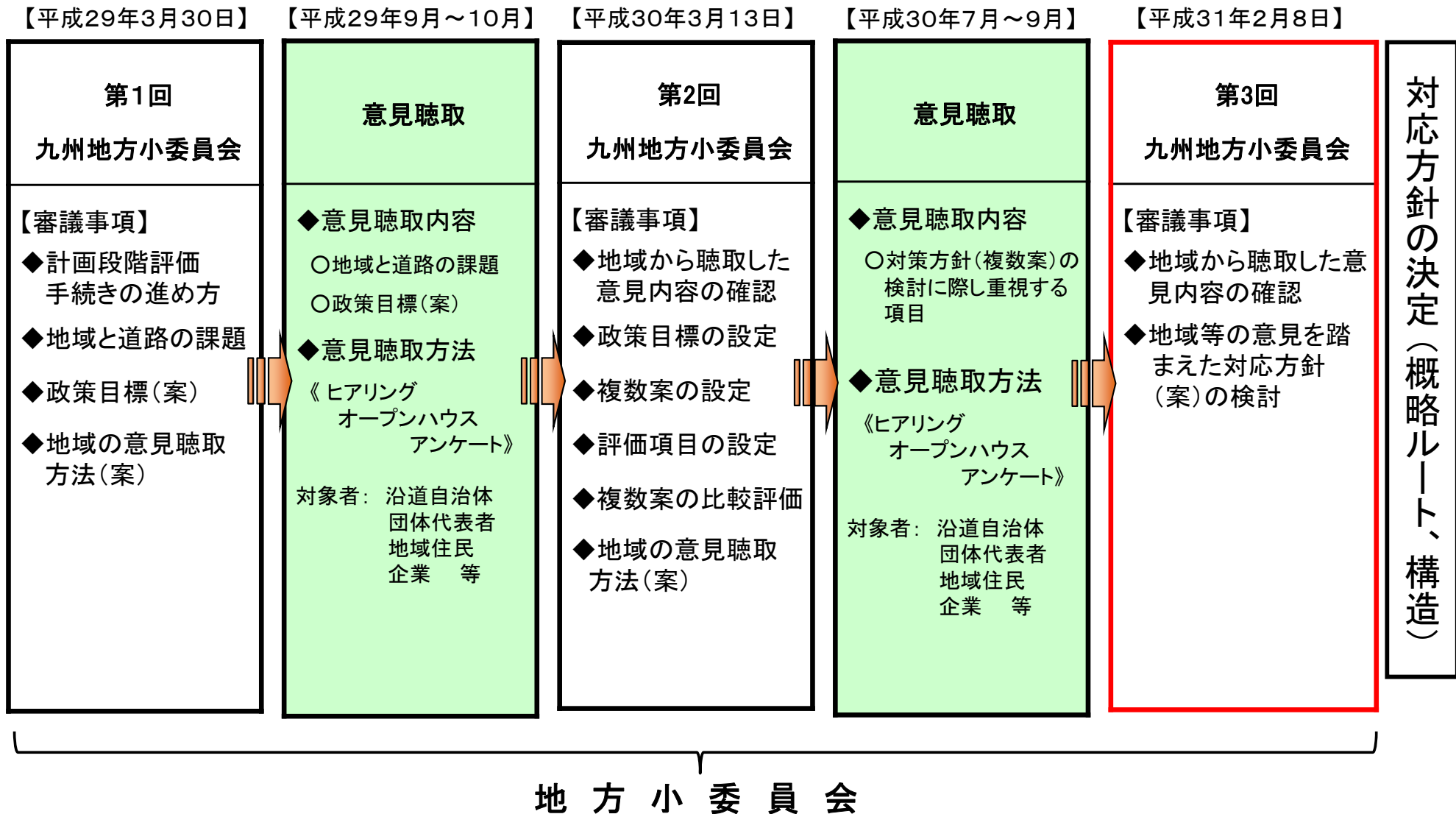
【広域図】



【対象区間位置図】



1-2. 計画段階評価手続きの進め方(案)



1-3. 前回審議内容<第3回九州地方小委員会(2回目)>

●社会資本整備審議会 道路分科会 第3回九州地方小委員会(2回目)の概要

■実施日：平成30年3月13日(火)開催

■主な議題

- ①地域から聴取した意見内容の確認
- ②政策目標の設定
- ③複数案の設定
- ④評価項目の設定
- ⑤複数案の比較評価
- ⑥地域の意見聴取方法

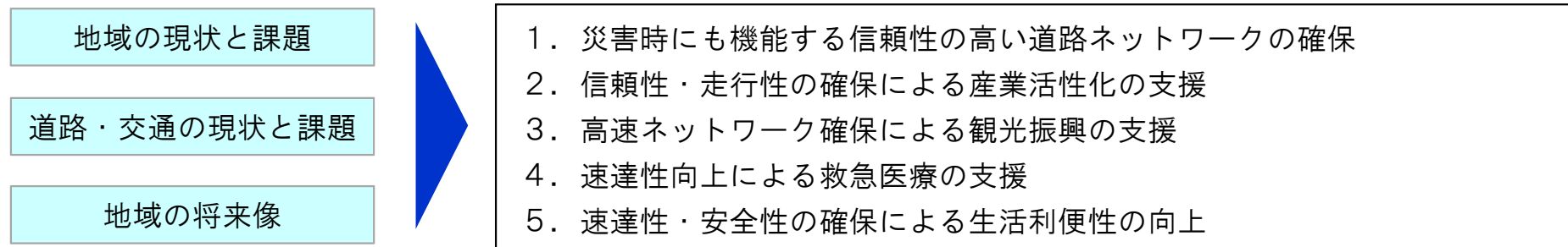
●第3回九州地方小委員会(2回目)での主な指摘事項と対応方針

指摘事項	対応方針
<p>・意見聴取は、ルート帯案やルート帯案の比較表について考え方を補足するなど、<u>地域住民等が内容を理解して回答できるよう工夫してほしい。</u></p>	<p>【対応①】 ・ルート帯案やルート帯案の比較表に補足説明を追記した。</p> <p>【対応②】 ・地域住民の方が内容を理解して回答できるようイラストを用いた説明資料を追加した。</p>

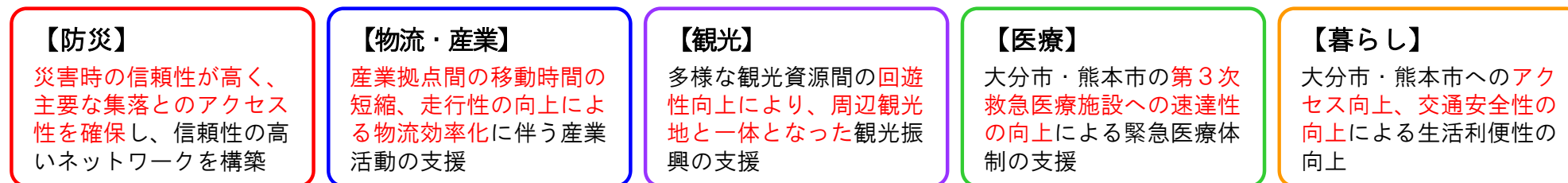
1-4. 政策目標

■政策目標の設定

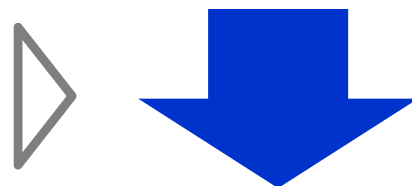
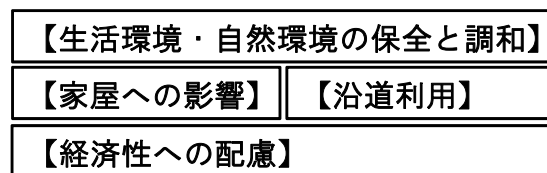
■地域の現状と課題や将来像等を踏まえ、5つの政策目標を設定し、これらの目標を達成するための対策案を検討。



■対策案の検討



○対策案を検討する上でのその他の配慮事項



基本コンセプト：災害時における地域とのアクセス性を確保するとともに、大分市・熊本市への速達性・走行性の向上を図り、産業の活性化や観光の振興、救急医療の支援や生活利便性の向上を目指す。



既存の道路ストック活用や別線整備等の対策案を検討



2. 第2回意見聴取の概要

2-1. 第2回意見聴取の概要

■意見聴取は、自治体・団体・企業ヒアリング、地域住民アンケート及びオープンハウスなど、以下の内容を実施した。

■意見聴取期間

平成30年 7月26日（木）～平成30年 9月14日（金）

■意見聴取の実施状況

対象	意見聴取方法	実施期間	対象の詳細	回収状況	
自治体	ヒアリング	平成30年7月26日（木） ～9月14日（金）	おおいた 大分県、くまもと 熊本県、たけた 竹田市、あそ 阿蘇市、うぶやまむら 産山村、おおいた 大分市、 ぶんごおおの 豊後大野市、おおづまち 大津町、こうし 合志市、くまもと 熊本市、みなみあそむら 南阿蘇村、たかもりまち 高森町、 にしはらむら 西原村、おくにまち 小国町、みなみおくにまち 南小国町、やまとちょう 山都町、たかちほちよう 高千穂町、ゆふ 由布市、 このえまち 九重町	19自治体	全127件
団体等			トラック協会、タクシー協会、バス協会、消防本部、農業協同組合、漁業協同組合、警察署、観光協会、商工会議所、医療機関、医師会など	26団体	
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・福祉等	101社	
地域住民	アンケート	平成30年7月26日（木） ～9月14日（金）	竹田市（約3,200戸） 阿蘇市（約3,700戸） 産山村（約300戸） } 合計（約7,200戸）	3,689通	全4,174通
	オープンハウス	【平日】：2日 平成30年8月28日（火） 平成30年8月29日（水） 【休日】：1日 平成30年9月2日（日）	6箇所（竹田市2箇所、阿蘇市2箇所、産山村2箇所）	453通	
広域的な道路利用者	留置き	平成30年8月10日（金） ～8月20日（月）	道の駅（竹田、すごう、波野、阿蘇）	32通	

【設問事項】 ○中九州横断道路（竹田～阿蘇間）の最適なルート帯や、インターチェンジの位置等の検討に必要な重視すべき事項について意見を伺う

2-2. 第2回意見聴取の実施状況 ~ヒアリング~

■ ヒアリング実施状況



【団体（消防）：阿蘇市】



【団体（トラック協会）：大分市】



【医療・福祉：阿蘇市】



【製造業：竹田市】

■ 対 象

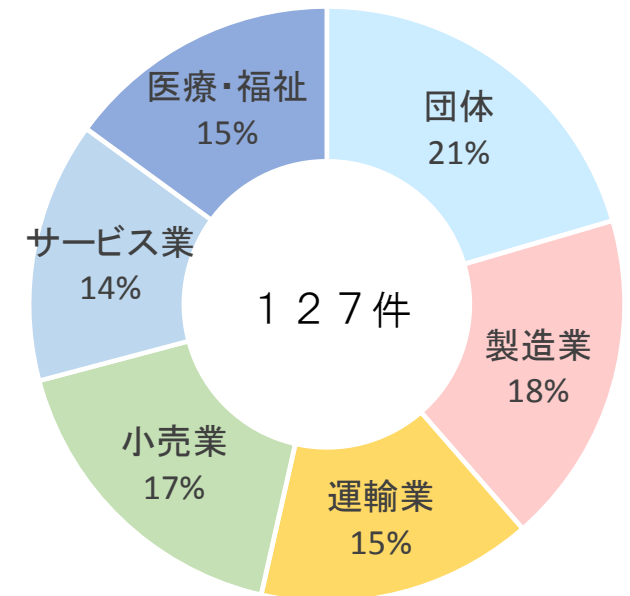
自治体：（19自治体）

団 体：（26団体）

企 業：（101社）

全 127件

■ ヒアリング実施団体・企業の内訳



2-3. 第2回意見聴取の実施状況 ~住民アンケート・オープンハウス・留置き~

■住民アンケート実施内容

評価の考え方

<ルート帯を検討するうえで重視すべき事項>

<政策目標>

①防災
災害時に国道57号の代替路として利用できること

②産業
産業施設※1と大分市・熊本市の卸売市場間の移動時間が短く、商品の荷傷みが少なく走りやすいこと

③観光
観光地間の移動時間が短いこと

④医療
大分市・熊本市の第3次救急医療施設※2へ1時間以内に多くの人が行けること

<暮らし>

⑤暮らし
大分市・熊本市の市街地へ1時間以内に多くの人が行けること

⑥暮らし
事故の危険性が少ないこと

<道路整備による影響>

- ⑦生活環境（騒音など）への影響が小さいこと
- ⑧自然環境（動物、植物など）への影響が小さいこと
- ⑨移転する家屋が少ないこと
- ⑩沿道からの利用が便利なこと
- ⑪早くに整備効果が望めること
- ⑫整備費用が安いこと

※1：菅生・萩・波野の野菜集出荷場
※2：重篤患者を受け持つ救急医療施設

<インターチェンジの位置等を検討するうえで重視すべき事項>

⑬災害時に安全かつ円滑にアクセスすること

⑭産業施設※1に近接し、大分市・熊本市の卸売市場間の移動時間が短いこと

⑮観光地に近接し、観光地間の移動時間が短いこと

⑯集落に近接し、多くの人が早く大分市・熊本市の市街地や第3次救急医療施設※2に行けること

※1：菅生・萩・波野の野菜集出荷場
※2：重篤患者を受け持つ救急医療施設

■住民アンケート調査票



■住民アンケート回収状況



■回答はがき

下記に「○」およびご記入をお願いいたします。
ルート帯等の検討に必要な「重視すべき事項」について5段階で評価してください。（単一回答）
※詳細は、別添資料4、5ページの「評価の考え方」、7ページの「ルート帯案の比較表」を参照ください。

重視すべき事項	特に重視すべき	やや重視すべき	どちらでもない	あまり重視すべきでない	重視する必要なし
問1 ルート帯について					
① 災害時に国道57号の代替路として利用できること	5	4	3	2	1
② 産業施設と大分市・熊本市の卸売市場間の移動時間が短く、商品の荷傷みが少なく走りやすいこと	5	4	3	2	1
③ 観光地間の移動時間が短いこと	5	4	3	2	1
④ 大分市・熊本市の第3次救急医療施設へ1時間以内に多くの人が行けること	5	4	3	2	1
⑤ 大分市・熊本市の市街地へ1時間以内に多くの人が行けること	5	4	3	2	1
⑥ 事故の危険性が少ないこと	5	4	3	2	1
⑦ 生活環境（騒音など）への影響が小さいこと	5	4	3	2	1
⑧ 自然環境（動物、植物など）への影響が小さいこと	5	4	3	2	1
⑨ 移転する家屋が少ないこと	5	4	3	2	1
⑩ 沿道からの利用が便利なこと	5	4	3	2	1
⑪ 早くに整備効果が望めること	5	4	3	2	1
⑫ 整備費用が安いこと	5	4	3	2	1
問2 インターチェンジの位置等について					
⑬ 災害時に安全かつ円滑にアクセスすること	5	4	3	2	1
⑭ 産業施設に近接し、大分市・熊本市の卸売市場間の移動時間が短いこと	5	4	3	2	1
⑮ 観光地に近接し、観光地間の移動時間が短いこと	5	4	3	2	1
⑯ 集落に近接し、多くの人が早く大分市・熊本市の市街地や第3次救急医療施設に行けること	5	4	3	2	1
問3 問1,2に関するその他意見等（自由回答）					

対 象：地域住民
配 布：竹田市約3,200戸、阿蘇市約3,700戸、産山村約300戸
意見聴取数：3,689通

2-3. 第2回意見聴取の実施状況 ～住民アンケート・オープンハウス・留置き～

■オープンハウス実施状況

対 象：地域住民
会 場：竹田市2箇所、阿蘇市2箇所、産山村2箇所
意見聴取数：453通

<平日>



【平成30年8月28日（火） 竹田市 竹田市役所】



【平成30年8月28日（火） 阿蘇市 阿蘇市役所】



【平成30年8月29日（水） 産山村 産山村役場】

<休日>



【平成30年9月2日（日） 竹田市
フレイン竹田店】



【平成30年9月2日（日） 阿蘇市
道の駅「波野」】



【平成30年9月2日（日） 産山村
うぶやま牧場】

2-3. 第2回意見聴取の実施状況 ～住民アンケート・オープンハウス・留置き～

■ アンケート回収ボックスの設置 ＜留置き＞



道の駅竹田



道の駅阿蘇



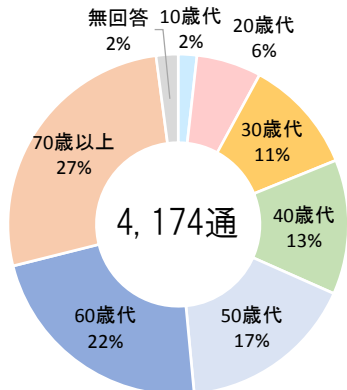
道の駅すごう



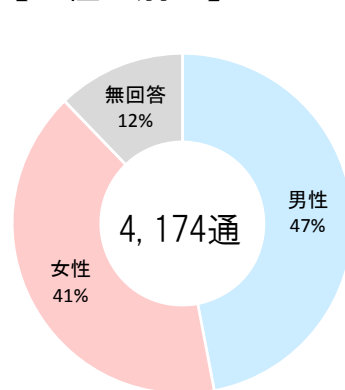
道の駅波野

■ 回答者の内訳

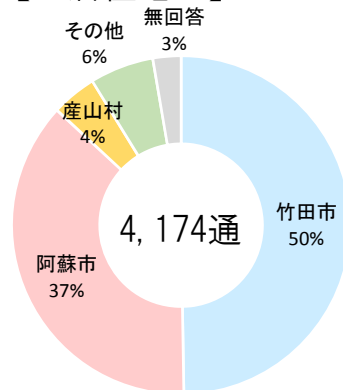
【年代】



【性別】



【居住地】



＜パネル＞

中九州横断道路【竹田～阿蘇】
道路計画に関するご意見をお聞かせください！

最適なルート帯※や、インターチェンジの位置等の検討に必要な重視すべき事項について皆様のご意見をお聞かせ下さい。

※ ルート帯とは、路線を計画する際の幅を示します。

アンケート用紙にご記入後、回収BOXに投函をお願いいたします。

お問い合わせ先
大分河川国道事務所 調査第二課 TEL:097-546-1484(直通) 097-544-4167(代表)
熊本河川国道事務所 調査第二課 TEL:096-352-1242(直通) 096-352-1111(代表)

評価の考え方

＜政策目標＞

- ①防災: 災害時に国道57号の代替路として利用できること
- ②産業: 産業施設※と大分市・熊本市の都市圏間の移動時間が短いこと、商品の運搬量が少なく走りやすいこと
- ③観光: 観光地間の移動時間が短いこと
- ④医療: 大分市・熊本市の隣り次級色医療施設※へ1時間以内で多くの人が入行すること
- ⑤暮らし: 大分市・熊本市の市街地へ1時間以内で多くの人が入行すること
- ⑥暮らし: 事故の発生確率が少ないこと

＜道路整備による影響＞

- ①生活利便(騒音など)への影響が小さいこと
- ②自然環境(動物、植物など)への影響が小さいこと
- ③移動する家畜が少ないこと
- ④急勾配からの利用が制約なこと
- ⑤早くに整備効果が認めること
- ⑥設置費用が安いこと

＜インターチェンジの位置等を検討するうえで重視すべき事項＞

①産業施設※に近接し、大分市・熊本市の都市圏間の移動時間が短いこと
②自然環境に近接し、観光地間の移動時間が短いこと
③移動する家畜に近接し、多くの人が大分市・熊本市の市街地や第3次色医療施設※に行けること

対象：広域的な道路利用者
設置箇所：道の駅4箇所
意見聴取数：32通



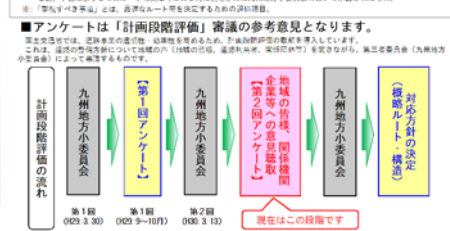
アンケートの目的

このアンケートは、中九州横断道路(竹田～阿蘇)の3つの『ルート帯案』※のうち、最適なルート帯やインターチェンジの位置等の検討に必要な「重視すべき事項」※について皆様のご意見をお聞きするものです。

お聞きした「重視すべき事項」は、各ルート帯における政策目標等の達成状況と合わせて最適なルート帯等を検討する際の参考とします。

なお、最終的なルート帯等については、九州地方小委員会の意見を踏まえ決定します。

頂いた回答はアンケート以外の目的で使用することはありませんので、率直なご意見をお聞かせ下さい。



ルート帯案の比較表(政策目標等の達成状況)

案名	案の特徴	政策目標等の達成状況
案1
案2
案3



3. 第2回意見聴取の結果

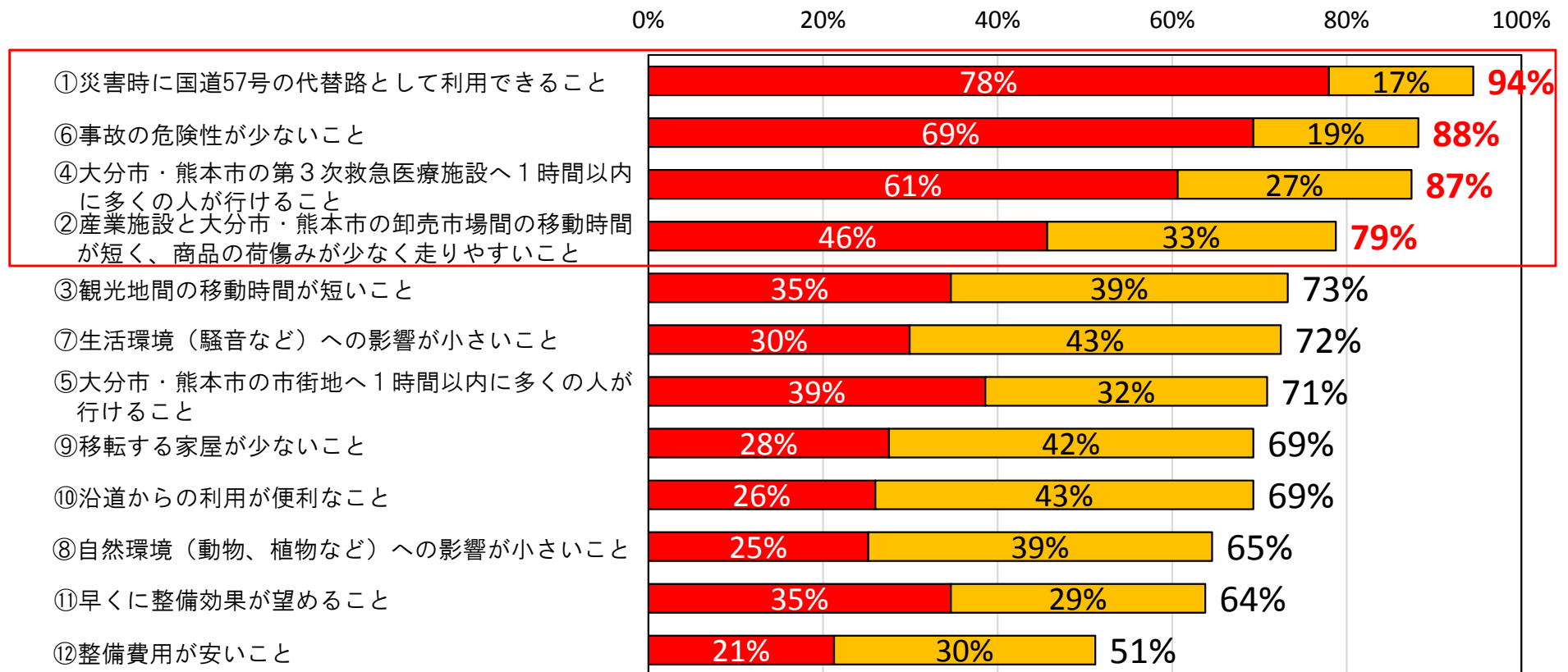
3-1. 第2回意見聴取の結果（ルート帯案に関すること）

■ 団体・企業（ヒアリング）

■ 「①災害時に国道57号の代替路として利用できること」「⑥事故の危険性が少ないこと」「④大分市・熊本市の第3次救急医療施設へ1時間以内に多くの人が行けること」「②産業施設と大分市・熊本市の卸売市場間の移動時間が短く、商品の荷傷みが少なく走りやすいこと」について概ね8割以上が重視している。

【質問1】 ルート帯案の検討に必要な「重視すべき事項」について5段階（特に重視すべき・やや重視すべき・どちらでもない・あまり重視すべきでない・重視する必要なし）で評価して下さい。

【団体・企業（ヒアリング） 127件】



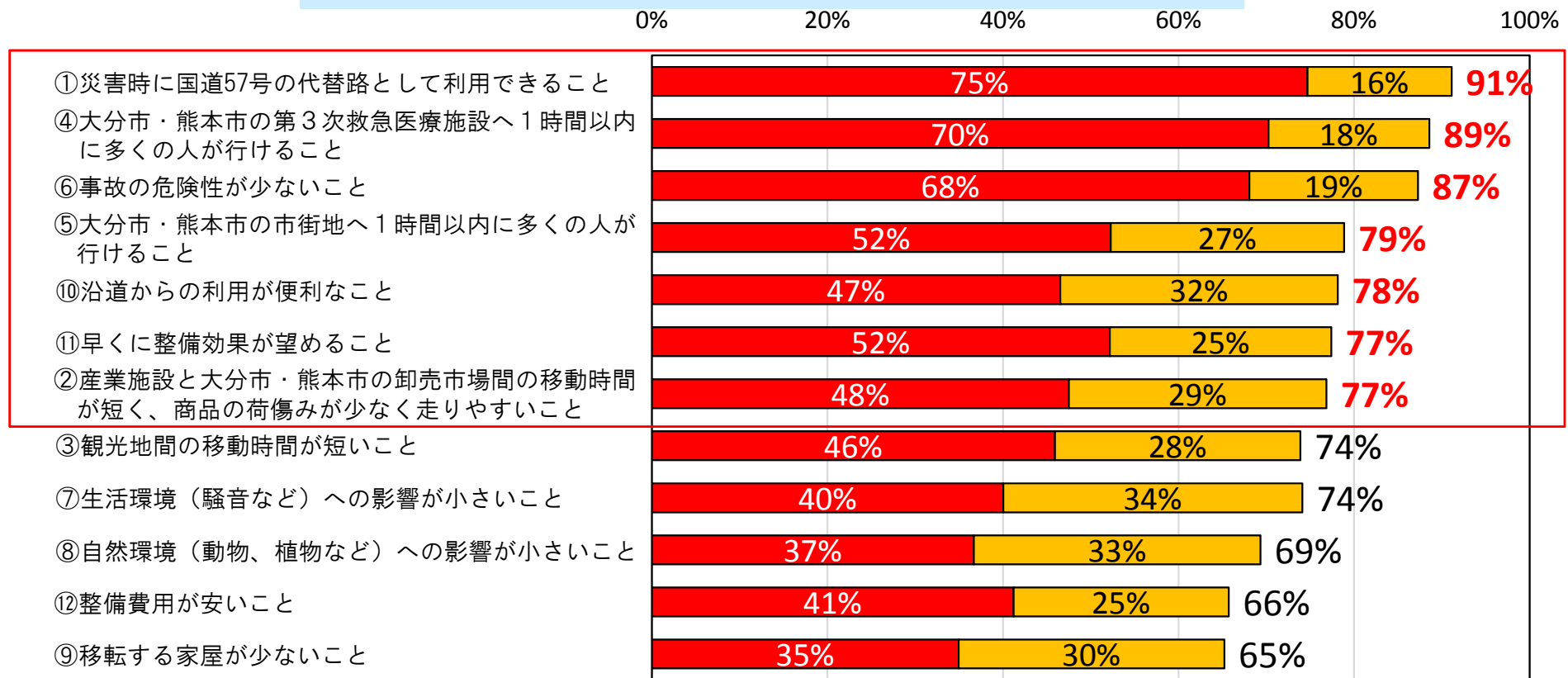
3-2. 第2回意見聴取の結果（ルート帯案に関すること）

■ 地域住民（住民アンケート・オープンハウス・留置き）

■ 「①災害時に国道57号の代替路として利用できること」「④大分市・熊本市の第3次救急医療施設へ1時間以内に多くの人が行けること」「⑥事故の危険性が少ないこと」「⑤大分市・熊本市の市街地へ1時間以内に多くの人が行けること」「⑩沿道からの利用が便利なこと」「⑪早くに整備効果が望めること」「②産業施設と大分市・熊本市の卸売市場間の移動時間が短く、商品の荷傷みが少なく走りやすいこと」について概ね8割以上が重視している。

【質問1】 ルート帯案の検討に必要な「重視すべき事項」について5段階（特に重視すべき・やや重視すべき・どちらでもない・あまり重視すべきでない・重視する必要なし）で評価して下さい。

【地域住民（住民アンケート・オープンハウス・留置き） 4,174通】



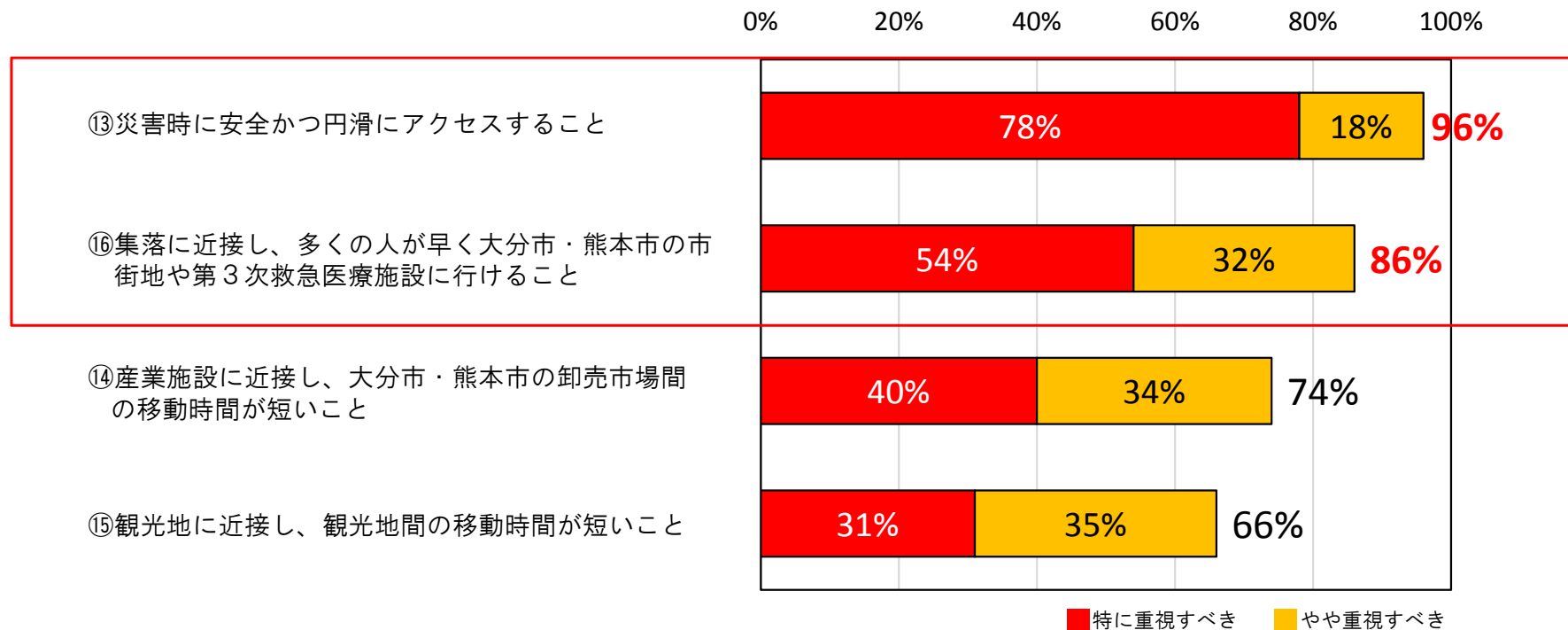
3-3. 第2回意見聴取の結果（インターチェンジに関すること）

■ 団体・企業（ヒアリング）

■ 「⑬災害時に安全かつ円滑にアクセスすること」「⑯集落に近接し、多くの人が早く大分市・熊本市の市街地や第3次救急医療施設に行けること」について8割以上が重視している。

【質問2】 インターチェンジの位置等の検討に必要な「重視すべき事項」について5段階（特に重視すべき・やや重視すべき・どちらでもない・あまり重視すべきでない・重視する必要なし）で評価して下さい。

【団体・企業（ヒアリング） 127件】



■ 特に重視すべき ■ やや重視すべき

※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある

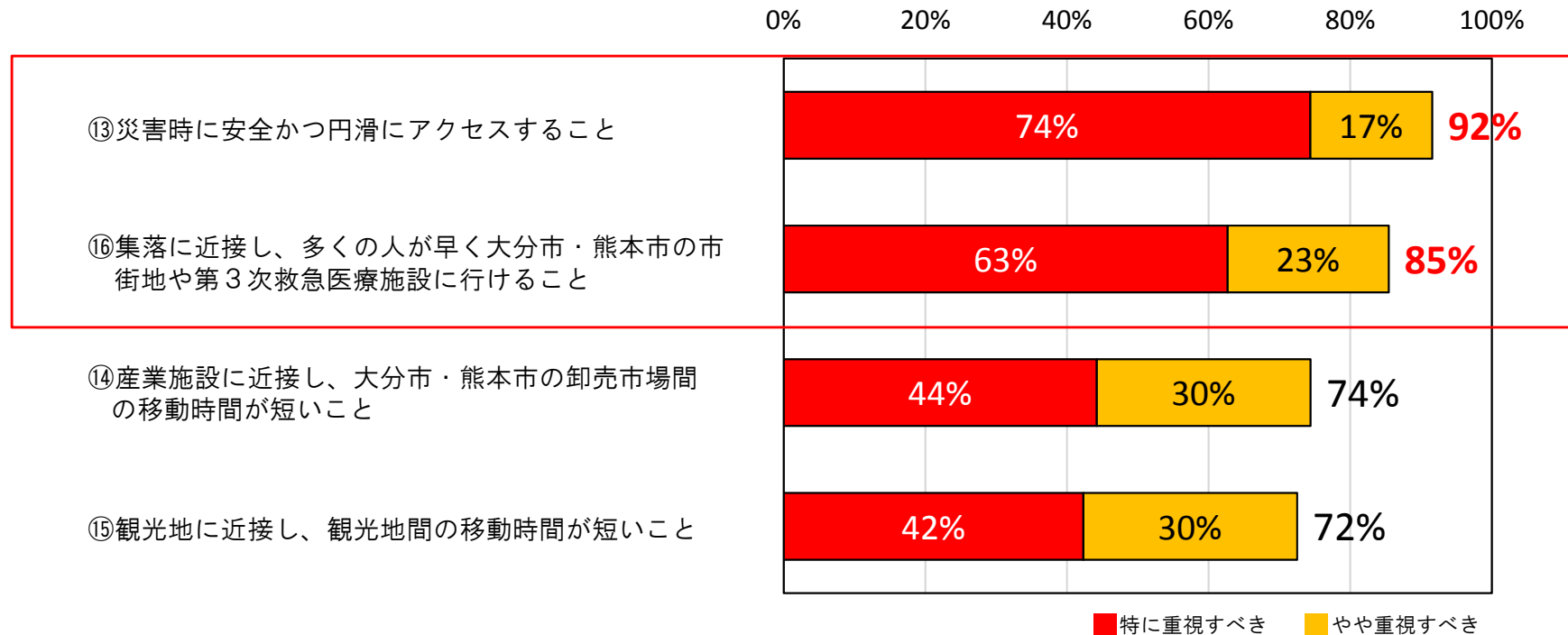
3-4. 第2回意見聴取の結果（インターチェンジに関すること）

■ 地域住民（住民アンケート・オープンハウス・留置き）

■ 「⑬災害時に安全かつ円滑にアクセスすること」「⑯集落に近接し、多くの人々が早く大分市・熊本市の市街地や第3次救急医療施設に行けること」について8割以上が重視している。

【質問2】 インターチェンジの位置等の検討に必要な「重視すべき事項」について5段階（特に重視すべき・やや重視すべき・どちらでもない・あまり重視すべきでない・重視する必要なし）で評価して下さい。

【地域住民（住民アンケート・オープンハウス・留置き） 4,174通】



■ 特に重視すべき ■ やや重視すべき

※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある

3-5. 第2回意見聴取の結果(ルート帯案/インターチェンジに関すること)

■自治体

■自治体からは、防災、産業、観光、医療等、政策目標に関して重視する意見が寄せられた。

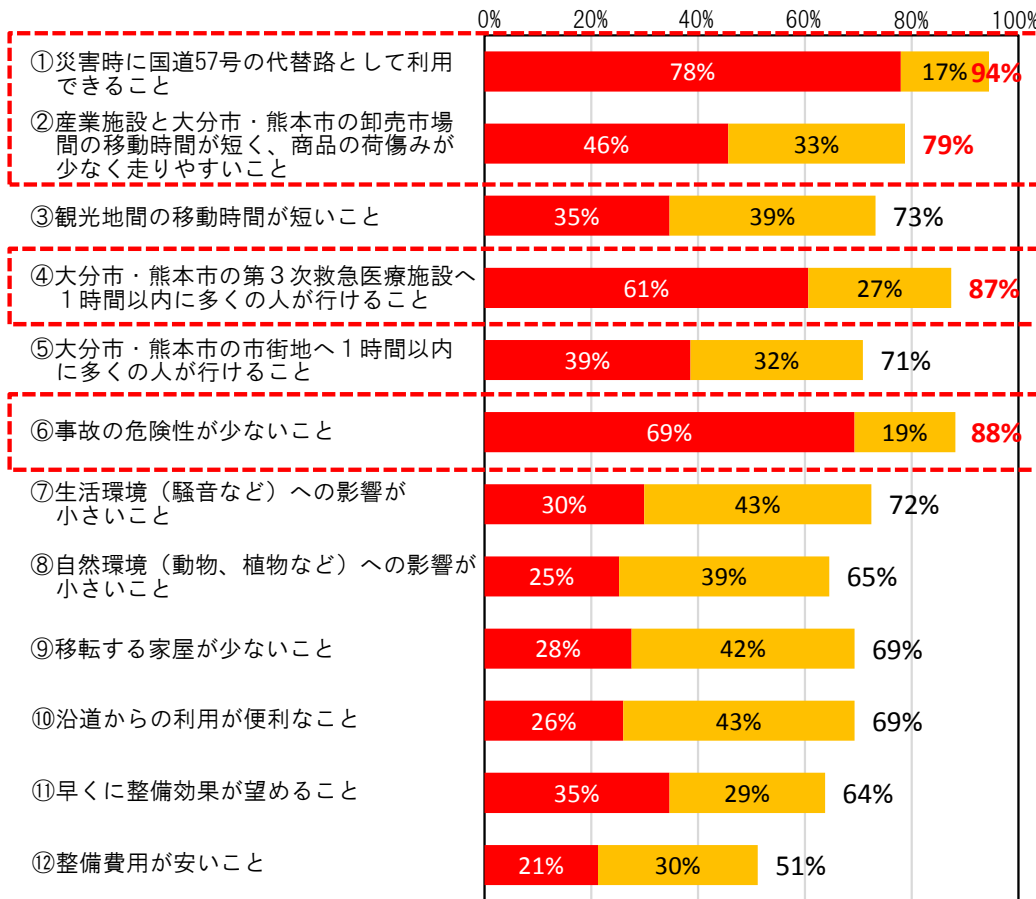
(自治体からの主な意見)

大分県	<ul style="list-style-type: none"> ・海路と陸路が結節する本県は、九州の東の玄関口として人・物が集積する拠点としてのポテンシャルが大いに高まっているが、熊本方面から大分港を利用する物流ルートを強化するためには、輸送の時間や輸送の質の観点から自動車専用道路が望ましい。 ・防災上、沿線地域へのアクセスが良く、救援部隊が進出しやすい位置、かつ、受援の観点から、応援部隊活動拠点や輸送拠点からアクセスが良い位置に計画していただきたい。
熊本県	<ul style="list-style-type: none"> ・代替路となる道路がない当区間においては、災害時に代替路として利用できるように、別ルートとして整備されることが望ましい。 ・「阿蘇くじゅう国立公園」をはじめ、多くの観光地が存在する地域であるため、周遊性の観点から主要な観光地等へのアクセスを考慮した適切なインターチェンジの配置とすることが望ましい。
竹田市	<ul style="list-style-type: none"> ・第3次救急医療施設は、大分市や熊本市に立地している。救急搬送までの時間短縮は特に重視すべきである。 ・道の駅について、道路整備後も賑わいが確保できるようアクセス性や利活用について、関係団体等と協力し活性化に向けた施策を講じるなどの配慮が必要。
阿蘇市	<ul style="list-style-type: none"> ・観光地間の移動時間短縮は、観光地の周遊性が向上し、観光プランの確立が期待される。近年増加している外国人運転手の旅行者に対し安全で分かりやすく、さらなる観光客増加が期待される。 ・産業施設間の移動時間が短縮し走りやすいことで、平時、災害時において安定的な物流ルートが確保され、輸送にかかるコスト減へと繋がることから、ルート帯と同様にインターチェンジの位置も重要である。
産山村	<ul style="list-style-type: none"> ・大分に隣接する産山村の生活圏は竹田市や大分市に行く村民も多い為、1時間以内で移動できることは大変重視している。 ・救急医療は主に、熊本市内又は大分市内の救急病院と連携し救急車又は、ドクターヘリの搬送となっている。一刻を有す状況の中では、1分でも近いアクセスが必要であり、搬送時間の短縮は必要不可欠の状況。
その他自治体(観光課)	<ul style="list-style-type: none"> ・災害や観光、医療面で重要な道路であり、観光周遊ルートとしても期待できるため、別線整備で移動時間を短縮すべき。(大分市) ・中九州横断道路ができれば、大分～熊本の所要時間が短縮され、利便性の向上や交流人口の増加に繋がる。(熊本市)

3-6. 第2回意見聴取の結果 <まとめ> (ルート帯案に関すること)

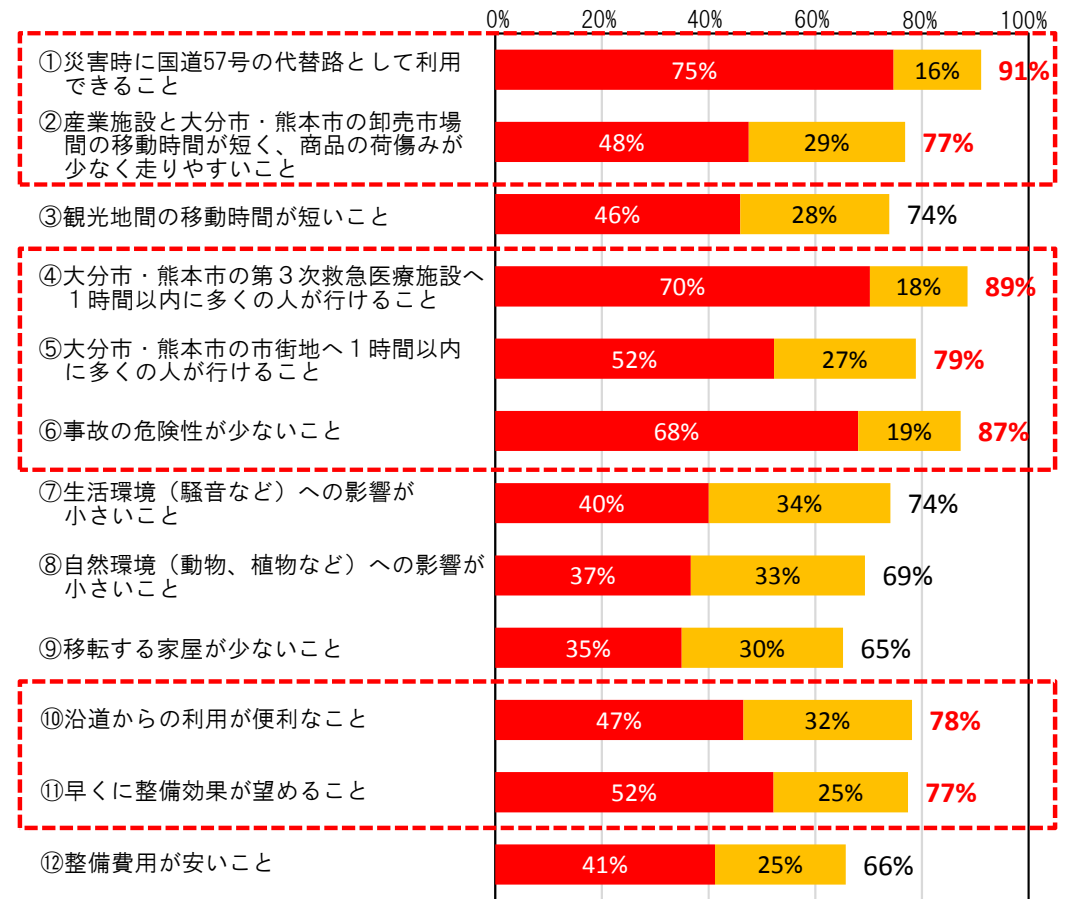
- 団体・企業および地域住民への各種意見聴取では、「①災害時の代替路利用」について重視している声が9割以上と最も多かった。
- つづいて「⑥事故の危険性」「④大分市・熊本市の救急医療施設への速達性」についての意見が約9割と多かった。
- 上記以外にも「②産業施設から大分市・熊本市への速達性・走行性」について約8割と多い結果となった。
- 地域住民意見では、上記以外にも「⑤大分市・熊本市の市街地への速達性」「⑩沿道からの利用が便利なこと」「⑪早くに整備効果が望めること」についての意見が約8割と多い結果となった。

【団体・企業（ヒアリング）】



■ 特に重視すべき ■ やや重視すべき N=127
※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある

【地域住民（住民アンケート・オープンハウス・留置き）】



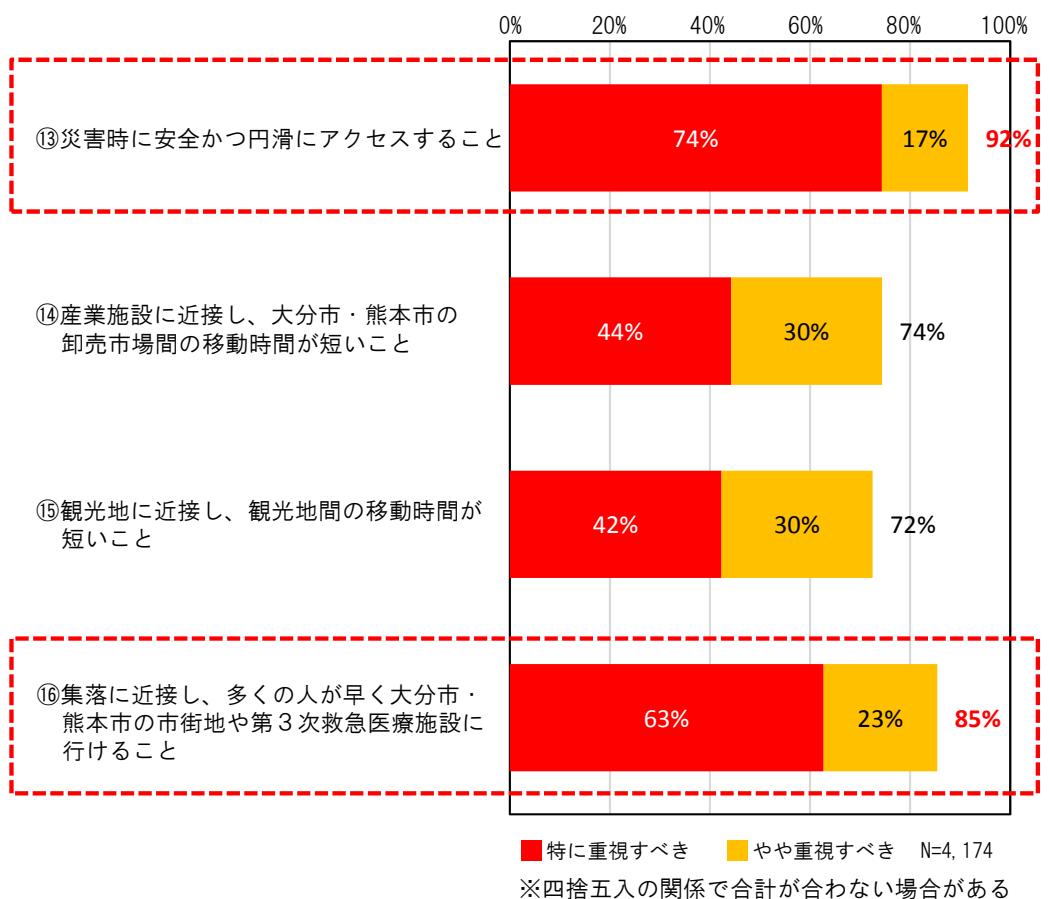
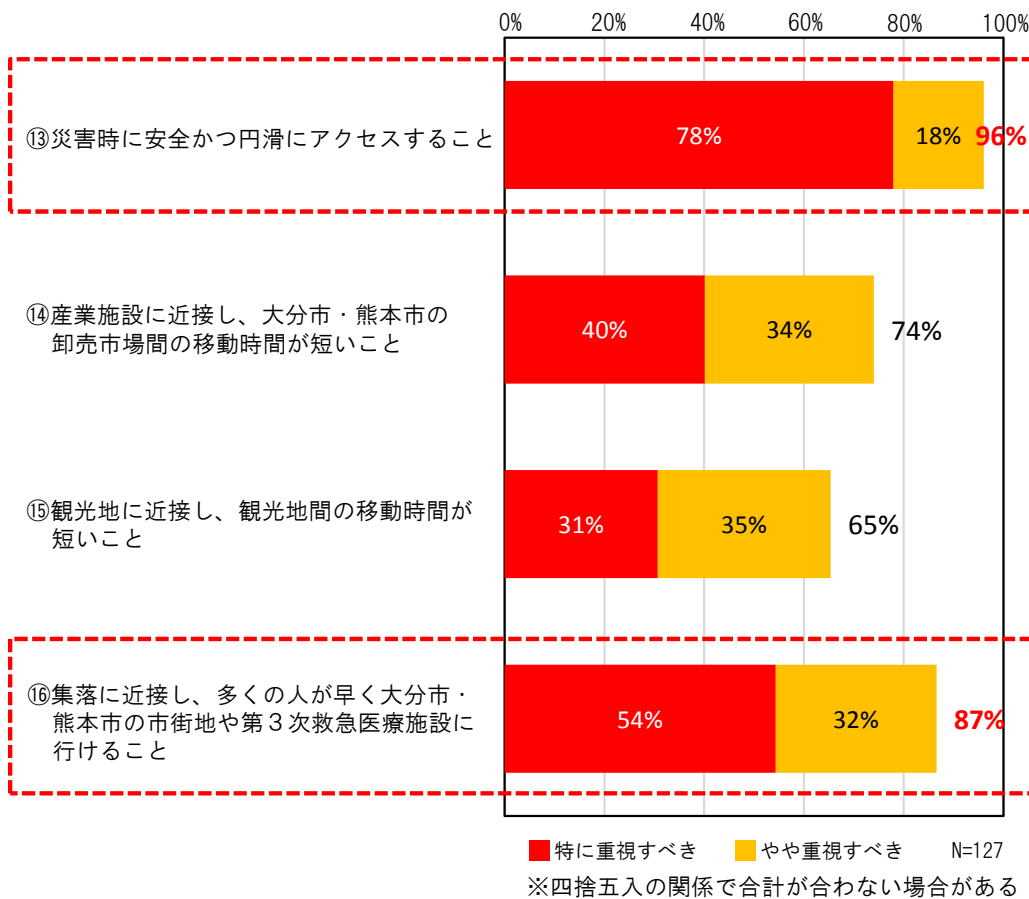
■ 特に重視すべき ■ やや重視すべき N=4,174
※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある

3-7. 第2回意見聴取の結果 <まとめ> (インターチェンジに関すること)

■ 団体・企業および地域住民への各種意見聴取では、「⑬災害時のアクセス性」について重視している意見が9割超えと最も多かった。
 ■ つづいて「⑯大分市・熊本市への速達性」について重視している意見が約9割と多かった。

【団体・企業（ヒアリング）】

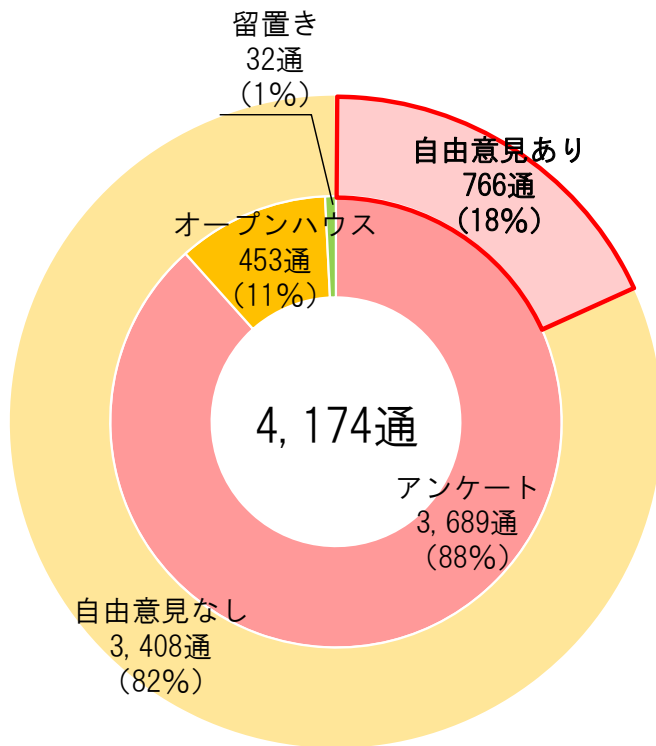
【地域住民（住民アンケート・オープンハウス・留置き）】



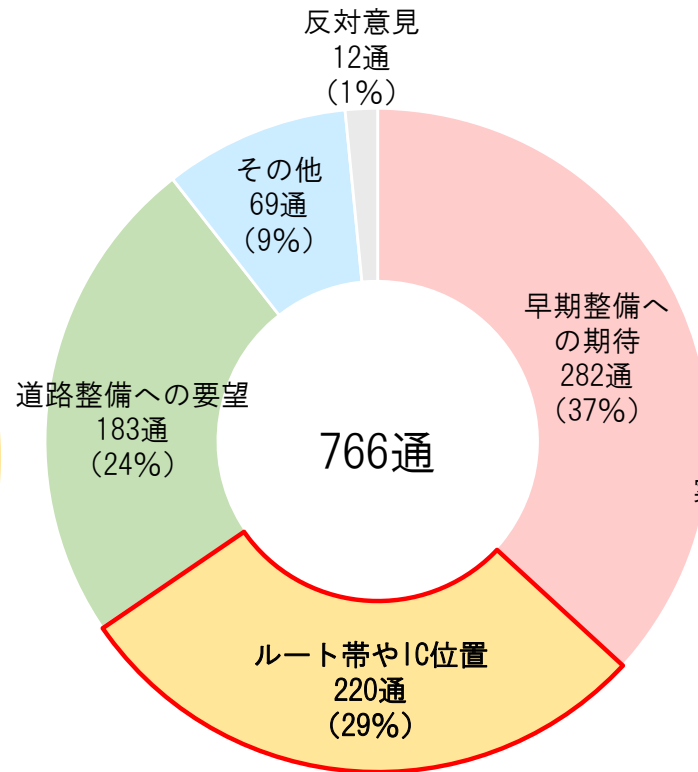
3-8. 第2回意見聴取の結果 <まとめ> (自由意見に関すること)

- 第2回意見聴取においてアンケート3,689通、オープンハウス453通、留置き32通、全4,174通の回収を行った。このうち、自由意見として766通の意見が寄せられた。
- 自由意見の内訳として早期整備や整備への期待に関する意見が最も多く、次にルート帯やインターチェンジ位置に関する意見が多かった。
- なお、ルート帯やインターチェンジ位置に関する意見については複数案それぞれの案について220通(364意見)が出された。

【意見聴取の回収状況】

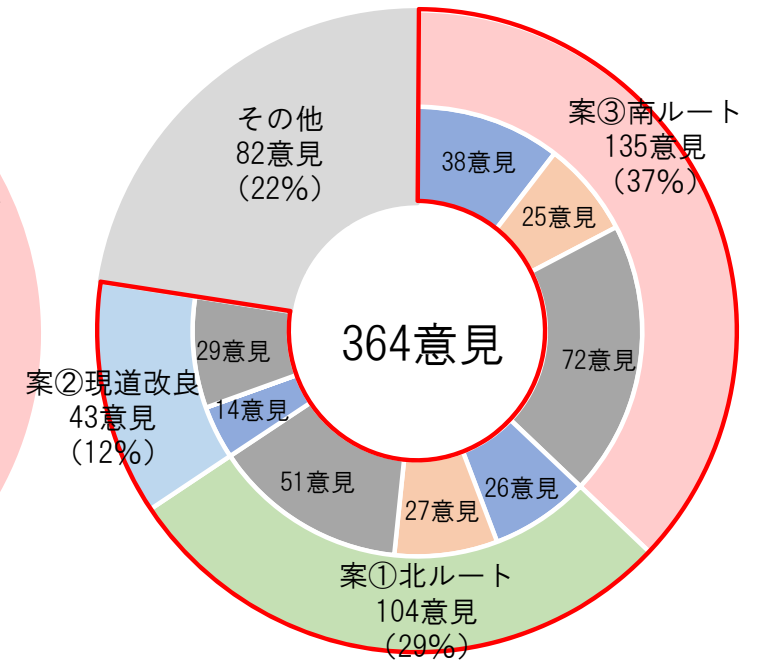


【自由意見の内訳】



【ルート帯やインターチェンジに関する220通の意見の内訳(364意見)】

※ルート帯案に関する282意見の詳細については次頁以降に示す



■ ルートに関する意見①～⑫
 ■ ICに関する意見⑬～⑯
 ■ その他意見

3-8. 第2回意見聴取の結果 <まとめ> (自由意見に関すること)

■ [案①] 別線整備案（北ルート）に関する意見では、災害時の代替路機能の意見が多く寄せられた。

○ [案①] 別線整備案（北ルート） 全線別線で、集落と産業施設を最短で連絡するルート <延長 約20km自動車専用道路タイプ（設計速度：80km/h）>

評価項目		評価 <第2回意見聴取>	意見 数	自由意見	評価指標・評価 変更箇所	評価指標・評価 変更理由
項目 下記の⑩はアンケート 設問番号を示す	評価指標 <第2回意見聴取>					
①	災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの確保	災害時の代替路機能	13	<ul style="list-style-type: none"> ・久住地区民4300名、竹田市北部民1700名合計7000名余、災害時利用出来るため北ルートが望ましい。 ・南ルートはJR豊肥線があり、災害時を考えると北ルートが望ましい。 ・災害、地震が有った時、食料品、燃料、トイレ等の確保が出来るため北ルートが望ましい。 ・R57号に沿っていないと事故や災害時の対応が難しくなるため、北ルート、現道改良が望ましい。 ・現道改良ではなく57号の代替路として整備すべき。(5件) ・北ルートは代替路が確保されない可能性があるとするが、今まで水害以外の災害を知らない。 ・過去の災害は、松本までに代替が必要だったため現道改良が望ましい。代替必要なし。 ・波野～竹田間は、災害時でも土砂等崩落しても、早く復旧出来るため現道改良が望ましい。 ・現57号が代替として県道に成ると冬場は代替の理由にはならない。 	<p><評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・別線整備により代替路が確保される ただし、国道57号と近接する箇所があることから、代替路が確保されない可能性も考えられる 	<ul style="list-style-type: none"> ・国道57号と中九州横断道路本線と近接（並行又は交差）する箇所は、災害時に同時に被災するリスクがあり、代替路が確保されない可能性も考えられるため評価を見直した
②	信頼性・走行性の確保による産業活性化の支援	<p>産業施設（菅生・荻・波野の野菜集出荷場）から大分市・熊本市の卸売市場までの移動時間</p> <p>産業施設（菅生・荻・波野の野菜集出荷場）から大分市・熊本市の卸売市場までの走行性</p>	3	<ul style="list-style-type: none"> ・竹田市の野菜を出荷が一番良いコースは竹田市の真中を通す菅生地区が良いと思います。 ・野菜の大産地であり、出荷の際の時間短縮は地域にとって非常に重要なため別線整備が望ましい。 ・菅生は野菜の生産量が多い。菅生から市場までの時間短縮は重要な項目である。久住や竹田も出荷量は多い 	<p><評価指標></p> <ul style="list-style-type: none"> 産業施設（竹田・久住・菅生・荻・波野・産山の野菜集出荷場）から大分市・熊本市の卸売市場までの移動時間 <p><評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・産業施設間の移動時間の短縮が見込まれる <p><評価指標></p> <ul style="list-style-type: none"> 産業施設（竹田・久住・菅生・荻・波野・産山の野菜集出荷場）から大分市・熊本市の卸売市場までの走行性 	<ul style="list-style-type: none"> ・ルート帯内に位置する産業施設（菅生・荻・波野の野菜集出荷場）以外の周辺産業施設（竹田・久住・産山の野菜集出荷場）の出荷額等を踏まえ、道路整備が及ぼす効果が大きいと判断したため、評価指標及び評価を見直した
③	高速ネットワーク確保による観光振興の支援	観光地間の移動時間 阿蘇市～竹田・大分方面、竹田市～阿蘇・熊本方面	3	<ul style="list-style-type: none"> ・観光に力を入れるための道路づくりが必須なため北ルートが望ましい。 ・北ルートより南ルートの方が観光しやすいと思う。(2件) 	-	-
④	到達性向上による救急医療の支援	大分市・熊本市の第3次救急医療施設への60分圏域人口	2	<ul style="list-style-type: none"> ・第3次救急医療施設への搬送時間の短縮が図られ、60分圏域人口が拡大するが効果は、案③より小さい ・荻を通ると竹田の町の人からしたら還まり！！救急もすごうの方が早い。 ・大分のへつぎに行くため医療と暮らしのメリットは小さいので北ルートが望ましい。 	<p><評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・第3次救急医療施設への搬送時間の短縮が図られ、60分圏域人口が拡大する また、圏域の拡大により時間短縮の便益効果が見込まれるが効果は、案③より小さい 	<ul style="list-style-type: none"> ・圏域人口の拡大に加えて、ルート全体での時間短縮の便益を評価した
⑤	到達性・安全性の確保による生活利便性の向上	集落から大分市・熊本市の市街地への60分圏域人口	2	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地へのアクセス時間の短縮が図られ、60分圏域人口が拡大するが効果は、案③より小さい ・大分のへつぎに行くため医療と暮らしのメリットは小さいので北ルートが望ましい。 ・竹田市街地の人や他の地域の人が熊本市に向かう場合、北ルートの方がより多く人が早く行けるので優位である。 	<p><評価></p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地へのアクセス時間の短縮が図られ、60分圏域人口が拡大する また、圏域の拡大により時間短縮の便益効果が見込まれるが効果は、案③より小さい 	-
⑥	交通事故発生リスク	沿道出入箇所や交差点がないため、事故の発生リスクが減少する	0	-	-	-
⑦	生活環境	大気質・騒音等	0	<ul style="list-style-type: none"> ・集落・市街地を概ね回避するため、生活環境に影響を与える可能性は小さい 	-	-
⑧	自然環境	動物の生息地や植物の生育地等	0	<ul style="list-style-type: none"> ・動植物の生息地付近を概ね回避するため、影響を与える可能性は小さい 	-	-
⑨	家屋への影響	移転が必要となる家屋等の数	0	<ul style="list-style-type: none"> ・集落・市街地を概ね回避するため、移転家屋等が少ない 	-	-
⑩	沿道利用	沿道施設からの利用	0	<ul style="list-style-type: none"> ・沿道からの利用は、インターチェンジに限定される 	-	-
⑪	早期効果の発現	発現の時期	0	<ul style="list-style-type: none"> ・インターチェンジ間の部分開通は可能 	-	-
⑫	コスト	整備に要する費用	3	<ul style="list-style-type: none"> ・北ルートはコストがかかりすぎ(3件) 	-	-
⑬~⑯	ICに関する事		27	<ul style="list-style-type: none"> ・国道442号にICが必要(21件) ・菅生にICが必要なため北ルートが良い(3件) ・拠点(道の駅等)にICが必要なため北ルートが良い(3件) 	-	-
その他意見			51	<ul style="list-style-type: none"> ・北ルートでの整備を望む(35件) ・(南ルート) 汽車が通行している、(北ルート) 久住住民竹田北部の方の利用するから北ルートが良い ・80km/hでの整備 ・荻を通るよりすごうを通るルートが良いが、現道を活用する案はまずない。 ・57号沿いは意味が無い(6件) 	-	-
合計			104			

3-8. 第2回意見聴取の結果 <まとめ> (自由意見に関すること)

■ [案②] 現道改良案に関する意見では、災害時の代替路機能等の意見が多く寄せられた。

○ [案②] 現道改良案 全線において既存の現道を改良し活用するルート <延長 約2.1km一般道路タイプ (設計速度: 60km/h) >

評価項目		評価 <第2回意見聴取>	意見 数	自由意見	評価指標・評価 変更箇所	評価指標・評価 変更理由
項目 下記の①はアンケート 設問番号を示す	評価指標 <第2回意見聴取>					
①	災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの確保	災害時の代替路機能 ・現道利用のため代替路が確保されない	10	・災害になる場所は、波野～竹田5.7号区間は余りないと思うため現道改良が望ましい。 ・波野～竹田間は、災害時でも土砂等崩落しても、早く復旧出来るため現道改良が望ましい。 ・過去の災害は、松本までに代替が必要だったため現道改良が望ましい。代替必要な。 ・R57号に沿っていないと事故や災害時の対応が難しくなるため、北ルート、現道改良が望ましい。 ・現道改良ではなく57号の代替路として整備すべき。(5件) ・災害時に5.7号線以外のルートが必要であるため南ルートが望ましい。	-	-
②	信頼性・走行性の確保による産業活性化の支援	産業施設(菅生・荻・波野の野菜集出荷場)から大分市・熊本市の卸売市場までの移動時間 ・産業施設間の移動時間の短縮が見込まれるが、短縮時間は案③より小さい	0		<評価指標> 産業施設(竹田・久住・菅生・荻・波野・産山の野菜集出荷場)から大分市・熊本市の卸売市場までの移動時間 <評価> ・産業施設間の移動時間の短縮が見込まれるが、短縮時間は案①、案③より小さい	・ルート帯内に位置する産業施設(菅生・荻・波野の野菜集出荷場)以外の周辺産業施設(竹田・久住・産山の野菜集出荷場)の出荷額等を踏まえ、道路整備が及ぼす効果が大きいと判断したため、評価指標及び評価を見直した
	産業施設(菅生・荻・波野の野菜集出荷場)から大分市・熊本市の卸売市場までの走行性 ・現道の線形不良箇所を改良するため、走行性の向上が見込まれるが、交差点が存在するため効果は、案①、案③より小さい	<評価指標> 産業施設(竹田・久住・菅生・荻・波野・産山の野菜集出荷場)から大分市・熊本市の卸売市場までの走行性				
③	高速ネットワーク確保による観光振興の支援	観光地間の移動時間 阿蘇市～竹田・大分方面、竹田市～阿蘇・熊本方面 ・観光地間の移動時間の短縮が見込まれるが、短縮時間は案①より小さい	0		-	-
④	速達性向上による救急医療の支援	大分市・熊本市の第3次救急医療施設への60分圏域人口 ・第3次救急医療施設への搬送時間の短縮が図られ、60分圏域人口が拡大するが効果は、案③より小さい	0		<評価> ・第3次救急医療施設への搬送時間の短縮が図られ、60分圏域人口が拡大する また、圏域の拡大により時間短縮の便益効果が見込まれるが効果は、案③より小さい	・圏域人口の拡大に加えて、ルート全体での時間短縮の便益を評価した
⑤	速達性・安全性の確保による生活利便性の向上	集落から大分市・熊本市の市街地への60分圏域人口 ・市街地へのアクセス時間の短縮が図られ、60分圏域人口が拡大するが効果は、案③より小さい	0		<評価> ・市街地へのアクセス時間の短縮が図られ、60分圏域人口が拡大する また、圏域の拡大により時間短縮の便益効果が見込まれるが効果は、案③より小さい	
⑥	交通事故発生リスク	沿道出入箇所や交差点が減少するものの、事故の発生リスクの減少は案①、案③より少ない	1	・5.7号線を避けて事故のない様な道!	-	-
⑦	生活環境	大気質・騒音等 ・集落・市街地に近接・通過するため、生活環境に影響を与える可能性が大きい	0		-	-
⑧	自然環境	動物の生息地や植物の生育地等 ・動植物の生息地付近を概ね回避するため、影響を与える可能性は小さい	0		-	-
⑨	家屋への影響	移転が必要となる家屋等の数 ・集落・市街地に近接・通過するため、案①、案③より移転家屋等が多い	0		-	-
⑩	沿道利用	沿道施設からの利用 ・一般道路のため沿道からアクセス可能	0		-	-
⑪	早期効果の発現	発現の時期 ・現道を改良するため、開通したところから効果発現が見込める	1	・早く開通する事が出来るため現道改良が望ましい。	-	-
⑫	コスト	整備に要する費用 約5.50～6.00億円	2	・費用も安く上がるため現道改良が望ましい。(2件)	-	-
⑬⑭	ICに関する事		0		-	-
	その他意見		29	・現道改良での整備を望む(11件) ・別線での整備を望む(7件) ・80km/hでの整備 ・60km/hでは意味がない(8件) ・現道改良では渋滞が解消されない ・荻を通るよりすごうを通るルートが良いが、現道を活用する案はまずない。	-	-
合計			43			

意見聴取で重視、または配慮すべきとされている上位の項目

3-8. 第2回意見聴取の結果 <まとめ> (自由意見に関すること)

■ [案③] 別線整備案（南ルート）に関する意見では、災害時の代替路機能や産業施設間の信頼性・走行性、救急医療施設への到達性等の意見が多く寄せられた。

○ [案③] 別線整備案（南ルート） 全線別線で、集落と産業施設を連絡するルート <延長 約22km自動車専用道路タイプ（設計速度：80km/h）>

評価項目		評価 <第2回意見聴取>	意見 数	自由意見	評価指標・評価 変更箇所	評価指標・評価 変更理由
項目 下記の⑩はアンケート 設問番号を示す	評価指標 <第2回意見聴取>					
①	災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの確保	災害時の代替路機能 ・別線整備により代替路が確保される	14	<ul style="list-style-type: none"> ・災害時に57号線以外のルートが必要であるため南ルートが望ましい。 ・大雨豪雨や地震災害が多発していますので南ルートが望ましい。 ・熊本地震では荻からボランティア支援基地として位置的にも重要視され道路の期待は大きいです。 ・国道57号線沿いには、防災ヘリコプター発着場所もある。緊急面でも荻ルート建設が良いです。 ・現道改良ではなく57号の代替路として整備すべき。(5件) ・南ルートでは冬は積雪や凍結で通行できない時がある。 ・波野～竹田間は、災害時でも土砂等崩落しても、早く復旧出来るため現道改良が望ましい。 ・過去の災害は、松本までに代替が必要だったため現道改良が望ましい。代替必要なし。 ・南ルートはJR豊肥線があり、災害時を考えると北ルートが望ましい。 ・現57号が代替として県道に成ると冬場は代替の理由にはならない。 	<評価> ・別線整備により代替路が確保される ただし、国道57号と近接する箇所があることから、代替路が確保されない可能性も考えられる	・国道57号と中九州横断道路本線と近接（並行又は交差）する箇所は、災害時に同時に被災するリスクがあり、代替路が確保されない可能性も考えられるため評価を見直した
②	信頼性・走行性の確保による産業活性化の支援	産業施設（菅生・荻・波野の野菜集出荷場）から大分市・熊本市の卸売市場までの移動時間 ・産業施設間の移動時間の短縮が見込まれる 産業施設（菅生・荻・波野の野菜集出荷場）から大分市・熊本市の卸売市場までの走行性 ・現道の線形不良箇所を回避するため、走行性の向上が見込まれる	6	<ul style="list-style-type: none"> ・農業振興に大きく期待できるため南ルートが望ましい。 ・荻地域は農業で活性化しており、後継者も農産物を市場に早く送り込むことに期待できる。 ・荻はトマトの生産が盛んで産業活性化の面から良い。 ・産業拠点、より人の多い集落に結ぶことが重要なため南ルートが望ましい。 ・野菜の大産地であり、出荷の際の時間短縮は地域にとって非常に重要なため別線整備が望ましい。 ・全ての野菜では無いが現在、野菜の集荷ルートは荻集荷場から菅生集荷場に行っており市場に行っている。 ・南ルートになれば、菅生集荷場から荻に戻らなければならない。優位では無い。 	<評価指標> 産業施設（竹田・久住・菅生・荻・波野・産山の野菜集出荷場）から大分市・熊本市の卸売市場までの移動時間 <評価指標> 産業施設（竹田・久住・菅生・荻・波野・産山の野菜集出荷場）の出荷額等を踏まえ、道路整備が及ぼす効果が大きいと判断したため、評価指標を見直した	・ルート帯内に位置する産業施設（菅生・荻・波野の野菜集出荷場）以外の周辺産業施設（竹田・久住・産山の野菜集出荷場）の出荷額等を踏まえ、道路整備が及ぼす効果が大きいと判断したため、評価指標を見直した
③	高速ネットワーク確保による観光振興の支援	観光地間の移動時間 阿蘇市～竹田・大分方面、竹田市～阿蘇・熊本方面 ・観光地間の移動時間の短縮が見込まれるが、短縮時間は案①より小さい	2	<ul style="list-style-type: none"> ・北ルートより南ルートの方が観光しやすいと思う。(2件) 	-	-
④	到達性向上による救急医療の支援	大分市・熊本市の第3次救急医療施設への60分圏域人口 ・第3次救急医療施設への搬送時間の短縮が図られ、60分圏域人口が拡大する	6	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者には救急医療施設への時間短縮は安心できるため南ルートが望ましい。 ・高齢者になり緊急搬送のことを考え南ルートが望ましい。 ・産業拠点、より人の多い集落に結ぶことが重要なため南ルートが望ましい。 ・荻を通ると竹田の町の人からしたら還まり！！救急もすぐの方が早い。 ・熊本への医療施設へ時間が早くなる。荻へ行けばもう少し時間がかかる。 ・医療60分圏域については、現実とはあっておらず（救急ではない人について）正しい評価とは言えない。 	<評価> ・第3次救急医療施設への搬送時間の短縮が図られ、60分圏域人口が拡大する また、圏域の拡大により時間短縮の便益効果が見込まれる	・圏域人口の拡大に加えて、ルート全体での時間短縮の便益を評価した
⑤	到達性・安全性の確保による生活利便性の向上	集落から大分市・熊本市の市街地への60分圏域人口 ・市街地へのアクセス時間の短縮が図られ、60分圏域人口が拡大する	3	<ul style="list-style-type: none"> ・荻は大分へ行くにも熊本へ行くにも時間がかかる。57号線に出るのも。 ・産業拠点、より人の多い集落に結ぶことが重要なため南ルートが望ましい。 ・南ルートでは菅生・久住・小国方面へのアクセスが不便である。 	<評価> ・市街地へのアクセス時間の短縮が図られ、60分圏域人口が拡大する また、圏域の拡大により時間短縮の便益効果が見込まれる	
⑥	交通事故発生リスク	沿道出入箇所や交差点がないため、事故の発生リスクが減少する	0		-	-
⑦	生活環境	大気質・騒音等 ・集落・市街地を概ね回避するため、生活環境に影響を与える可能性は小さい	0		-	-
⑧	自然環境	動物の生息地や植物の生育地等 ・動植物の生息地付近を概ね回避するため、影響を与える可能性は小さい	0		-	-
⑨	家屋への影響	移転が必要となる家屋等の数 ・集落・市街地を概ね回避するが、案①より移転家屋等が多い	1	<ul style="list-style-type: none"> ・南ルートの方が家等が少いのではないかと思います。 	-	-
⑩	沿道利用	沿道施設からの利用 ・沿道からの利用は、インターチェンジに限定される	0		-	-
⑪	早期効果の発現	発現の時期 ・インターチェンジ間の部分開通は可能	3	<ul style="list-style-type: none"> ・早く完成出来るようなため南ルートが望ましい。(3件) 	-	-
⑫	コスト	整備に要する費用 約650～700億円	3	<ul style="list-style-type: none"> ・コストが安いいため南ルートが望ましい(2件) ・南ルートが北ルートに比べ50億円安いのはおかし。 	-	-
⑬⑭	ICに関する事		25	<ul style="list-style-type: none"> ・国道442号にICが必要(21件) ・波野にICが必要なため南ルートが良い ・玉来にICが必要なため南ルートが良い ・荻にICが必要なため南ルートが良い(2件) 	-	-
	その他意見		72	<ul style="list-style-type: none"> ・南ルートでの整備を望む(57件) ・別線での整備を望む(7件) ・57号沿いでは意味が無い(6件) ・80km/hでの整備 ・(南ルート) 汽車が通行している、(北ルート) 久住住民竹田北部の方の利用するから北ルートが良い 	-	-
合計			135			



4. 対応方針(案)の検討

4-2. 対応方針(案)の検討 <複数案の比較>

■比較評価の結果、重要視されている全ての政策目標の達成が見込め、他案よりも総合的に優れていることから、ルート帯案については、【案③】別線整備案(南ルート)を対応方針(案)とする。

評価項目			【案①】別線整備案(北ルート)	【案②】現道改良案	【案③】別線整備案(南ルート)
項目	評価指標		全線別線で、集落と産業施設を最短で連絡するルート 延長 約20km 自動車専用道路タイプ(設計速度:80km/h)	全線において既存の現道を改良し活用するルート 延長 約21km 一般道路タイプ(設計速度:60km/h)	全線別線で、集落と産業施設を連絡するルート 延長 約22km 自動車専用道路タイプ(設計速度:80km/h)
(下記の⑦はアンケート設問番号を示す)					
政策目標	防災	① 災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの確保	○ 災害時の代替路機能 ・別線整備により代替路が確保される ただし、国道57号と近接する箇所があることから、代替路が確保されない可能性も考えられる	× 現道利用のため代替路が確保されない	○ 別線整備により代替路が確保される ただし、国道57号と近接する箇所があることから、代替路が確保されない可能性も考えられる
	産業	② 信頼性・走行性の確保による産業活性化の支援	○ 産業施設間の移動時間の短縮が見込まれる 産業施設(竹田・久住・菅生・萩・波野・産山の野菜集出荷場)等から大分市・熊本市の卸売市場までの移動時間 ・現道の線形不良箇所を回避するため、走行性の向上が見込まれる	△ 産業施設間の移動時間の短縮が見込まれるが、短縮時間は案①、案③より小さい ・現道の線形不良箇所を改良するため、走行性の向上が見込まれるが、交差点が存在するため効果は、案①、案③より小さい	○ 産業施設間の移動時間の短縮が見込まれる ・現道の線形不良箇所を回避するため、走行性の向上が見込まれる
		③ 高速ネットワーク確保による観光振興の支援	○ 観光地間の移動時間の短縮が見込まれる 観光地間の移動時間 阿蘇市～竹田・大分方面、竹田市～阿蘇・熊本方面	× 観光地間の移動時間の短縮が見込まれるが、短縮時間は案③より小さい	△ 観光地間の移動時間の短縮が見込まれるが、短縮時間は案①より小さい
	医療	④ 速達性向上による救急医療の支援	△ 大分市・熊本市の第3次救急医療施設への60分圏域人口 ・第3次救急医療施設への搬送時間の短縮が図られ、60分圏域人口が拡大する また、圏域の拡大により時間短縮の便益効果が見込まれるが効果は、案③より小さい	△ 第3次救急医療施設への搬送時間の短縮が図られ、60分圏域人口が拡大する また、圏域の拡大により時間短縮の便益効果が見込まれるが効果は、案③より小さい	○ 第3次救急医療施設への搬送時間の短縮が図られ、60分圏域人口が拡大する また、圏域の拡大により時間短縮の便益効果が見込まれる
	暮らし	⑤ 速達性・安全性の確保による生活利便性の向上	△ 集落から大分市・熊本市の市街地への60分圏域人口 ・市街地へのアクセス時間の短縮が図られ、60分圏域人口が拡大する また、圏域の拡大により時間短縮の便益効果が見込まれるが効果は、案③より小さい	△ 市街地へのアクセス時間の短縮が図られ、60分圏域人口が拡大する また、圏域の拡大により時間短縮の便益効果が見込まれるが効果は、案③より小さい	○ 市街地へのアクセス時間の短縮が図られ、60分圏域人口が拡大する また、圏域の拡大により時間短縮の便益効果が見込まれる
		⑥	○ 交通事故発生リスク ・沿道出入箇所や交差点がないため、事故の発生リスクが減少する	△ 沿道出入箇所や交差点が減少するものの、事故の発生リスクの減少は案①、案③より少ない	○ 沿道出入箇所や交差点がないため、事故の発生リスクが減少する
道路整備による影響	⑦ 生活環境	○ 大気質・騒音等 ・集落・市街地を概ね回避するため、生活環境に影響を与える可能性は小さい	× 集落・市街地に近接・通過するため、生活環境に影響を与える可能性が大きい	○ 集落・市街地を概ね回避するため、生活環境に影響を与える可能性は小さい	
	⑧ 自然環境	○ 動物の生息地や植物の生育地等 ・動植物の生息地付近を概ね回避するため、影響を与える可能性は小さい	○ 動植物の生息地付近を概ね回避するため、影響を与える可能性は小さい	○ 動植物の生息地付近を概ね回避するため、影響を与える可能性は小さい	
	⑨ 家屋への影響	○ 移転が必要となる家屋等の数 ・集落・市街地を概ね回避するため、移転家屋等が少ない	× 集落・市街地に近接・通過するため、案①、案③より移転家屋等が多い	△ 集落・市街地を概ね回避するが、案①より移転家屋等が多い	
	⑩ 沿道利用	△ 沿道施設からの利用 ・沿道からの利用は、インターチェンジに限定される	○ 一般道路のため沿道からアクセス可能	△ 沿道からの利用は、インターチェンジに限定される	
	⑪ 早期効果の発現	△ 発現の時期 ・インターチェンジ間の部分開通は可能	○ 現道を改良するため、開通したところから効果発現が見込める	△ インターチェンジ間の部分開通は可能	
	⑫ コスト	× 整備に要する費用 約700～750億円	○ 約550～600億円	△ 約650～700億円	

比較表の内容は、現時点で想定される概ねのルートの評価を一般的な目安として記載している。
(○:改善・満足する △:一部改善・満足する ×:他案に比べ劣る)

意見聴取で重視、または配慮すべきとされている上位の項目
他の案に比較し優位



5. 自治体への意見照会

5-1. 自治体への意見照会 <対応方針(案)に対する自治体意見>

■意見照会の回答（要旨）


自治体名	意見
大分県	<ol style="list-style-type: none">1. 中九州横断道路（竹田～阿蘇）における九州地方整備局としての対応方針（素案）に同意します。2. 当該道路は、九州の横軸として大分・熊本両県の県庁所在地を結ぶ地域高規格道路であり、観光振興や物流の効率化など、両県のみならず九州の一体的な発展を図る上で重要な道路であるとともに、南海トラフ巨大地震等の災害時における緊急輸送ルートの確保や救急医療の地域間格差解消に必要不可欠な道路です。3. 本区間の早期整備により供用・事業中区間と一体となり更なるストック効果が発現されるよう、一日も早い事業化について特段のご配慮をお願いします。4. 事業の実施に向けては、本区間沿線の豊かな自然環境及び地域の生活環境への影響をできる限り回避・低減していただきますようお願いいたします。
熊本県	<ol style="list-style-type: none">1. 中九州横断道路（竹田～阿蘇）における九州地方整備局としての対応方針（素案）に同意します。2. 「熊本地震」を経験した本県としては、大規模災害に備えた支援・受援体制を構築するうえで、九州の横軸の一部を形成する当該道路の早期整備が不可欠と考えています。また、産業や観光、物流の効率化など、九州の一体的な発展を図るうえでも重要な道路であることから、全線の早期事業化に向けて特段のご配慮をお願いします。3. 本区間の事業化に向けては、熊本、大分両県の供用・事業中区間と一体となりストック効果が発現できるよう、特段のご配慮をお願いします。4. 事業実施に向けては、重要な動植物の生息・生育地等に配慮し、地域の生活環境及び自然環境への影響をできる限り回避・低減していただきますようお願いいたします。

5-2. 自治体への意見照会 <対応方針(案)に対する自治体意見>

■意見照会の回答（大分県知事・熊本県知事）

道建第1142号
平成31年2月7日

国土交通省
九州地方整備局長 伊勢田 敏 殿

大分県知事 広瀬 勝真 

道路事業の計画段階評価に係る意見照会について（回答）


平成31年2月6日付け国九整道一計第27号にて照会のありました標記のことについて、下記のとおり回答します。

記

1. 中九州横断道路（竹田～阿蘇）における九州地方整備局としての対応方針（素案）に同意します。
2. 当該道路は、九州の横軸として大分・熊本両県の県庁所在地を結ぶ地域高規格道路であり、観光振興や物流の効率化など、両県のみならず九州の一体的な発展を図る上で重要な道路であるとともに、南海トラフ巨大地震等の災害時における緊急輸送ルートの確保や救急医療の地域間格差解消に必要不可欠な道路です。
3. 本区間の早期整備により、供用・事業中区間と一体となり更なるストック効果が発現されるよう、一日も早い事業化について特段のご配慮をお願いします。
4. 事業の実施に向けては、本区間沿線の豊かな自然環境及び地域の生活環境への影響をできる限り回避・低減していただきますようお願いします。

道整第280号
平成31年（2019年）2月7日

国土交通省
九州地方整備局長 伊勢田 敏 様

熊本県知事 蒲島 郁夫 

道路事業の計画段階評価に係る意見照会について（回答）

平成31年（2019年）2月6日付け国九整道一計第27号で意見照会のありましたこのことについて、下記のとおり回答します。

記

1. 中九州横断道路（竹田～阿蘇）における九州地方整備局としての対応方針（素案）に同意します。
2. 「熊本地震」を経験した本県としては、大規模災害に備えた支援・受援体制を構築するうえで、九州の横軸の一部を形成する当該道路の早期整備が不可欠と考えています。また、産業や観光、物流の効率化など、九州の一体的な発展を図るうえでも重要な道路であることから、全線の早期事業化に向けて特段のご配慮をお願いします。
3. 本区間の事業化に向けては、熊本、大分両県の供用・事業中区間と一体となりストック効果が発現できるよう、特段のご配慮をお願いします。
4. 事業実施に向けては、重要な動植物の生息・生育地等に配慮し、地域の生活環境及び自然環境への影響をできる限り回避・低減していただきますようお願いします。



6. 対応方針(案)まとめ

6-1. 対応方針(案)まとめ

1. 道路整備の必要性

【理由】

政策目標を実現できる道路整備を検討

【政策目標】

- ◇災害時にも機能する信頼性の高い道路ネットワークの確保
- ◇信頼性・走行性の確保による産業活性化の支援
- ◇高速ネットワーク確保による観光振興の支援
- ◇速達性向上による救急医療の支援
- ◇速達性・安全性の確保による生活利便性の向上

- 対象地域は、国道57号の災害等による通行止めや移動の走行性・速達性が課題であり、災害時の代替路確保や救急医療施設、大分市・熊本市方面への移動の速達性・走行時の安全性が確保される道路の整備が必要。
- 住民アンケートや団体・企業ヒアリングにおいても、災害時の代替道路の確保や救急医療施設、大分市・熊本市方面への速達性、走行時の安全性の高い道路が必要という意見が多く、このような政策目標を実現できる道路が望まれている。

2. 対応方針(案)

(1) ルート帯案について

『[案③] 別線整備案(南ルート)』を対応方針(案)とする。

【理由】

- 団体・企業および地域住民に対する各意見聴取において、「①災害時に国道57号の代替路として利用できること」が最も重要視されており、つづいて「④大分市・熊本市の第3次救急医療施設へ1時間以内に多くの人が行けること」「⑥事故の危険性が少ないこと」や「②産業施設と大分市・熊本市の卸売市場間の移動時間が短く、商品の荷傷みが少なく走りやすいこと」の項目についても重視する声が多かった。
- 地域住民意見では、「⑤大分市・熊本市の市街地へ1時間以内に多くの人が行けること」「⑩沿道からの利用が便利なこと」「⑪早くに整備効果が望めること」の項目についても重視する声が多かった。
- 自治体からは、災害時における代替ルートの確保、観光振興や救急医療への速達性の意見が多く、その他、産業活性化や生活利便性の向上の視点からもルート設定を望む意見が多かった。
- 比較評価の結果、重要視されている全ての政策目標の達成が見込め、他案よりも総合的に優れている。

(2) インターチェンジについて

災害時の安全かつ円滑なアクセス性を考慮して、国道57号や国道442号等の幹線道路へ接続する位置へ配置する。
また、大分市や熊本市の市街地や医療施設への連絡性に配慮し、集落に近接する位置へ配置する。

【理由】

- 団体・企業および地域住民に対する各意見聴取において、「⑬災害時に安全かつ円滑にアクセスすること」「⑯集落に近接し、多くの人早く大分市・熊本市の市街地や第3次救急医療施設に行けること」の項目について重視する声が多かった。

3. その他(配慮すべき事項等)

- 具体の道路構造等の検討に際しては、家屋や生活・自然環境、景観への影響をできる限り少なくし、コスト縮減等に配慮する。
- 沿線の道の駅(「竹田」、「すごう」、「波野」)については、地域産業や地域観光交流等の拠点として位置づけられており、道の駅へのアクセス方法や案内誘導等に配慮が必要。

