

- 当該箇所は、縦断勾配が急な箇所（最大6.8%）で、大型車混入率も高く、速度低下により後続車両の交通阻害が発生。さらに、平面線形不良箇所（R=120m未満）が3箇所存在しており、事故発生の危険性が非常に高い状況。
- 本事業において、登坂車線の設置等を行うことにより、安全・安心な走行環境の確保を図る。

## ○国道57号 渡瀬・戸上地区登坂車線整備

《位置図》



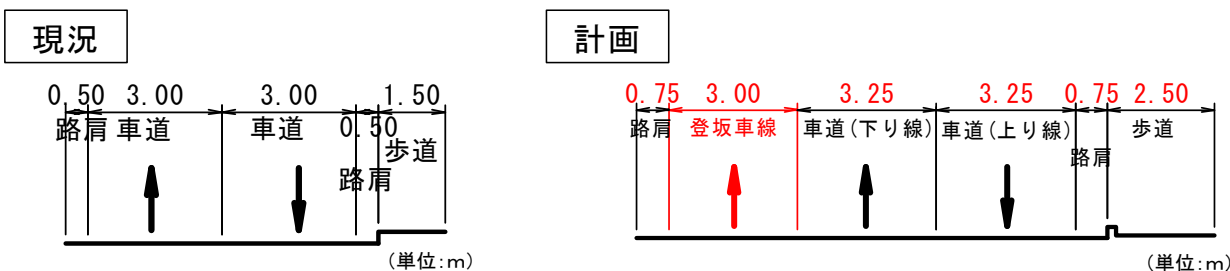
《諸元等》

事業区間：大分県竹田市大字渡瀬～大字戸上  
 延長：0.7km  
 R6当初：0.1億円（事業費）

《現地状況写真》

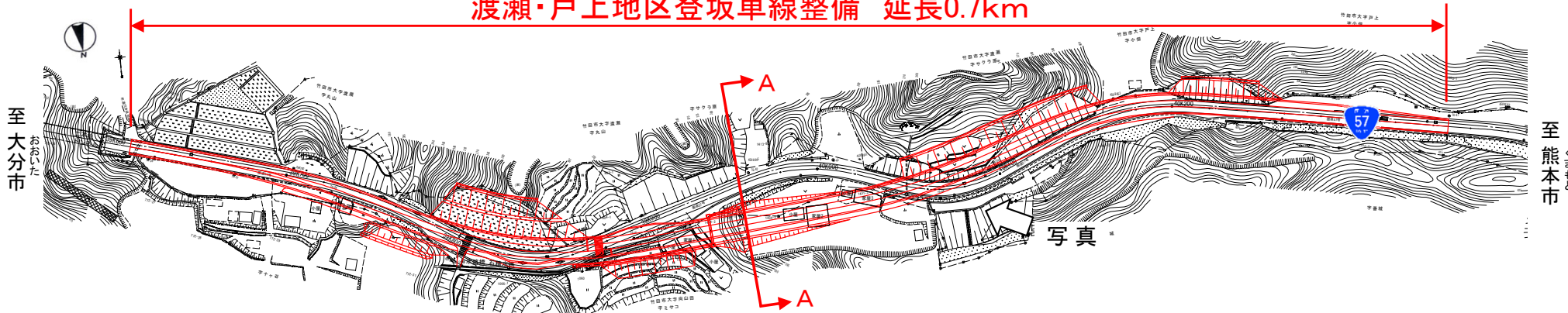


《計画横断図》



《計画平面図》

渡瀬・戸上地区登坂車線整備 延長0.7km





# 国道210号 川下改良【直轄】

- 国道210号川下改良は、断面不足で老朽化が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の構築に期待。

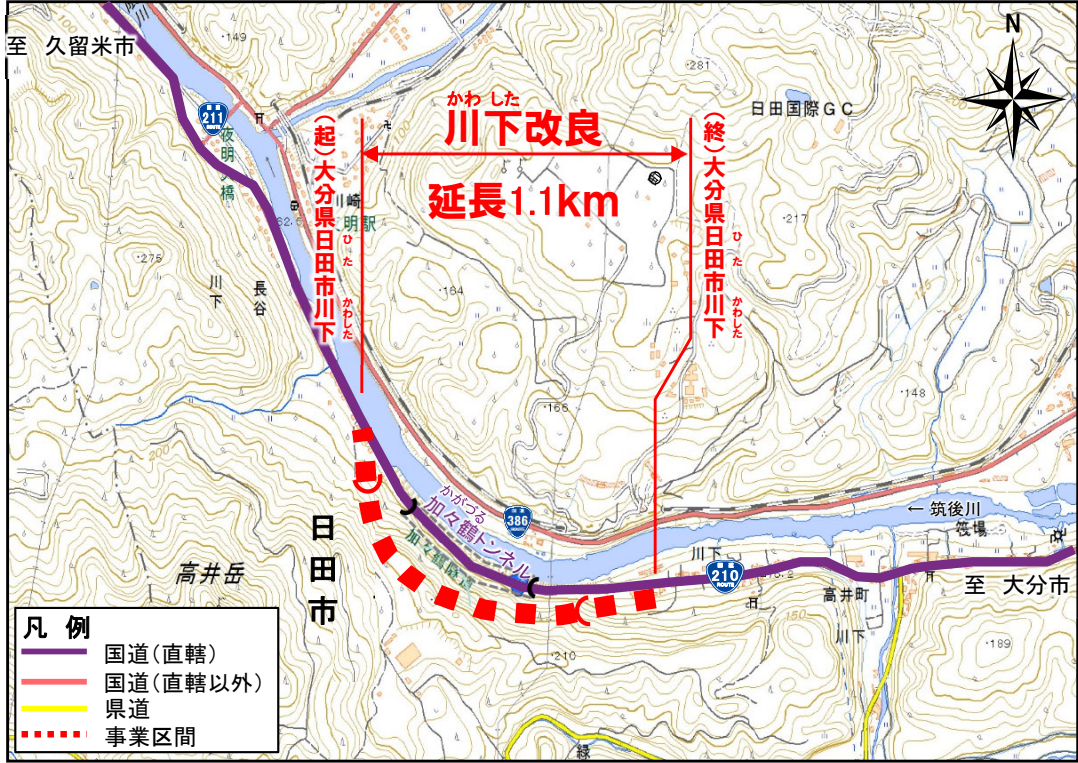
## 《位置図》



## 《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  
 R6当初：22.6億円（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-23

■ 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》

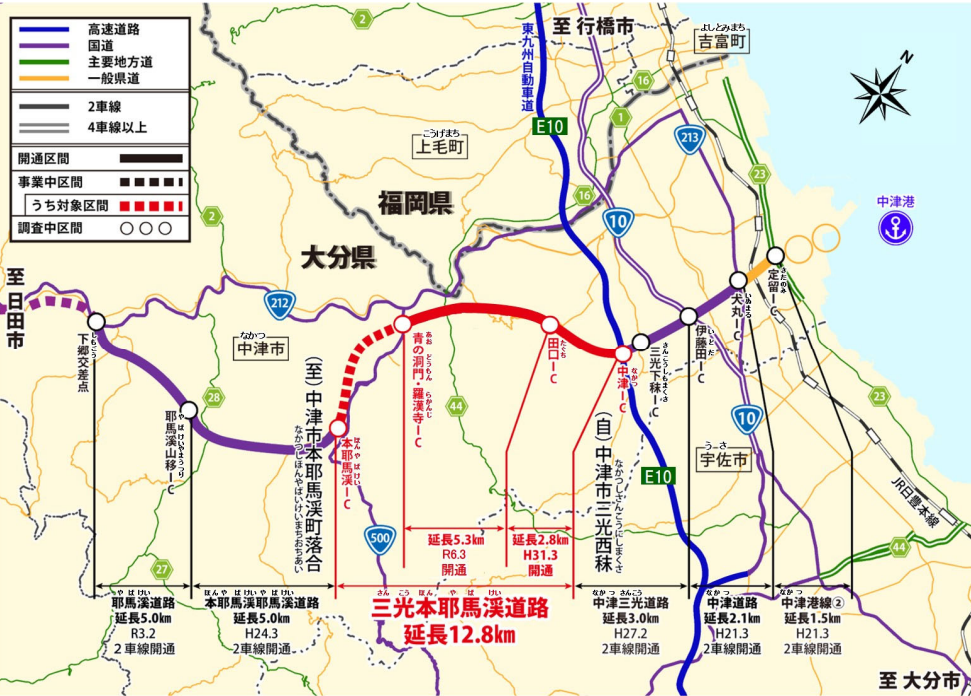
事業区間：大分県中津市三光西秣  
～中津市本耶馬溪落合

延長：12.8 km

全体事業費：711億円

R6当初：23.2億円（事業費）

## 《路線位置図》

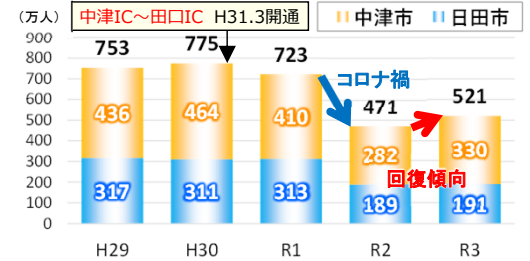


## 《整備効果》

### ■ 災害に強いネットワークの構築



### ■ 広域観光の振興支援



### 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)





# 大分10号 電線共同溝【直轄】

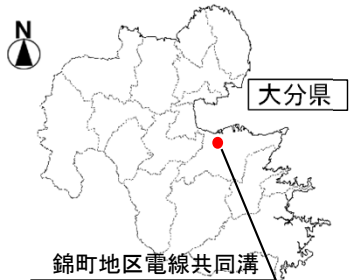
継続

道路-24

- 無電柱化は、災害時における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。
- 当該箇所は無電柱化を図ることで、災害時における緊急輸送道路の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 錦町地区電線共同溝

《位置図》



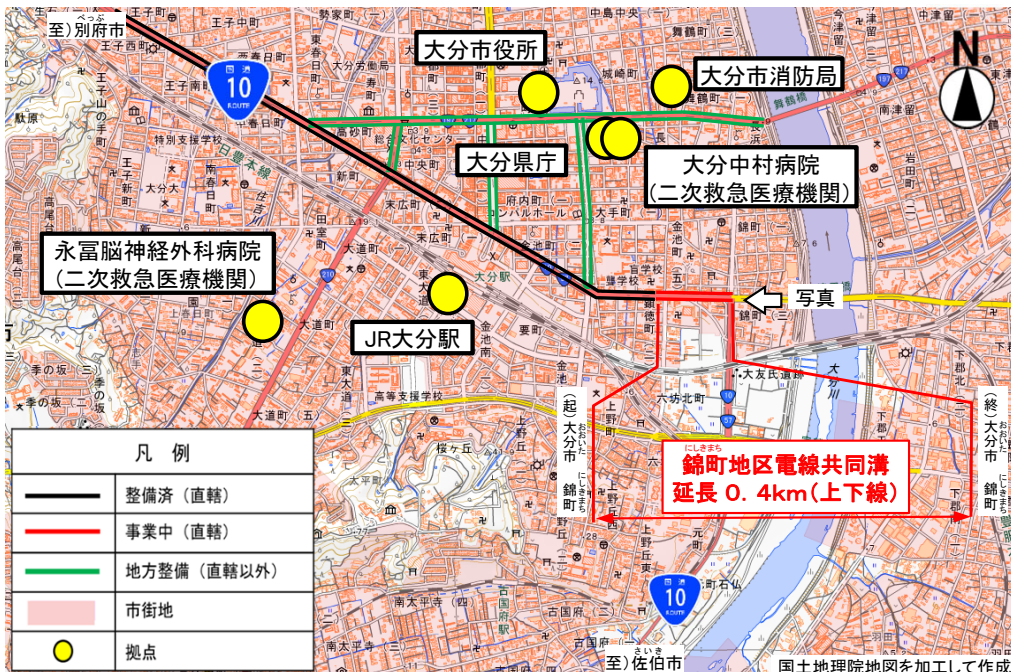
《諸元等》

事業区間：大分県大分市錦町  
 延長：0.4km（上下線）  
 全体事業費：7億円  
 R6当初：0.5億円（事業費）

《現地状況写真》



《位置図》



《整備の必要性》

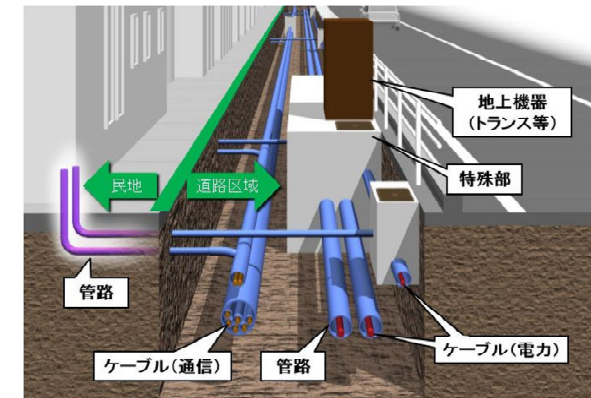
- ・電柱の倒壊による道路閉塞の事例



(出展:国土交通省HP)

《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212号 日田拡幅【補助】

継続

道路-25

■ 国道212号日田拡幅は、高規格道路中津日田道路「日田山国道路」と一体となって、生活・産業・観光等を結ぶ重要なネットワークの形成を目的とした4車線拡幅事業。  
 ■ 日田拡幅の整備により、日田山国道路へのアクセス性向上、交通円滑化を図り、地域産業活動・観光等の支援に期待。

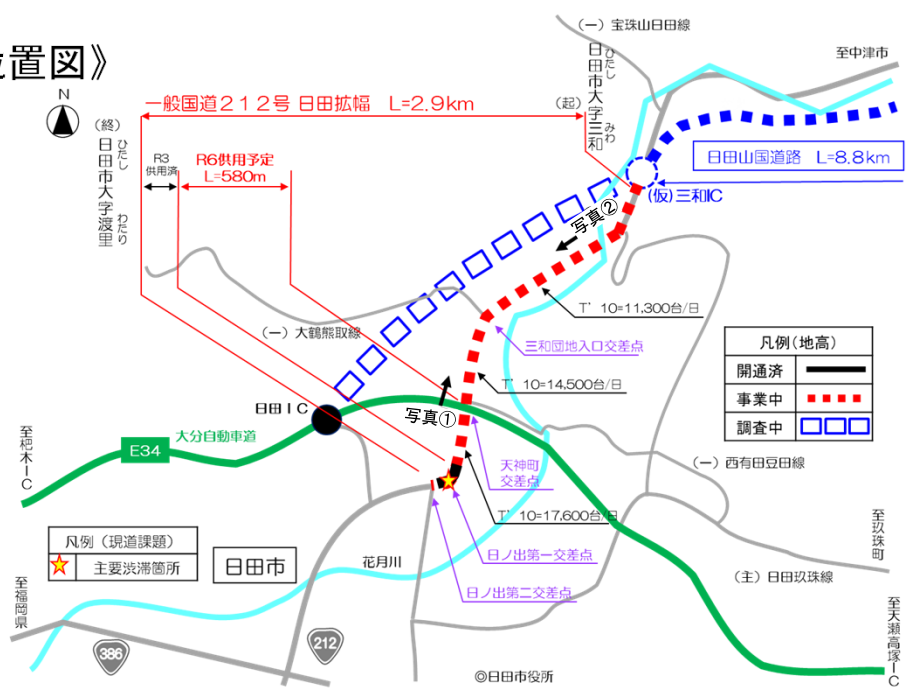
## 《位置図》



## 《諸元等》

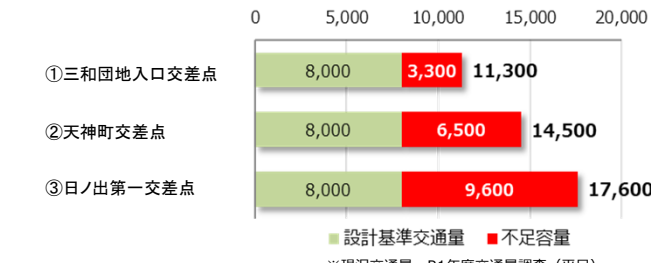
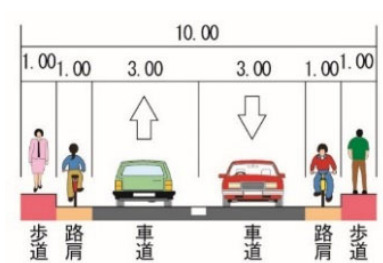
事業区間：大分県日田市大字三和  
 ~日田市大字渡里  
 事業主体：大分県  
 延長：2.9 km  
 全体事業費：105億円  
 R6当初：4.0億円（事業費）

## 《路線位置図》

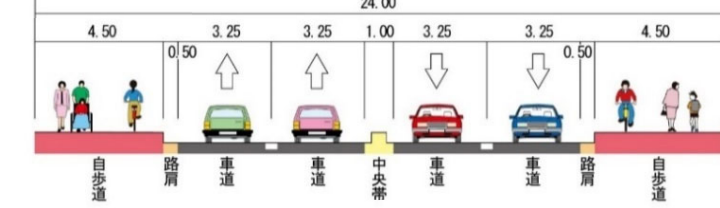


## 《整備効果》

○ 中津日田道路と一体的に整備することで、日田市と中津市とのアクセスが向上し、産業・観光等を支援  
 ○ 朝夕通勤時などの交通混雑の緩和及び走行性が向上



## ▲ 現況幅員構成



## ▲ 計画幅員構成

## 《現地状況写真》





# 国道220号 南郷奈留道路【直轄】

新規

道路-26

- 国道220号南郷奈留道路は、福岡県北九州市を起点とし、大分県、宮崎県を經由し、鹿児島県鹿児島市を結ぶ東九州自動車道の一部を構成し、道路交通の円滑化や災害時の救命・救援活動に機能する広域ネットワークの構築を目的とする道路。
- 南郷奈留道路の整備により、並行する国道の寸断時に発生する広域迂回を解消し、災害時の救援活動に機能するとともに、走行性及び速達性向上による医療活動支援や地域観光振興に寄与する安全で円滑な高速ネットワークの形成に期待。

## 《位置図》



## 《諸元等》

事業区間：宮崎県日南市南郷町中村甲  
～串間市大字串間

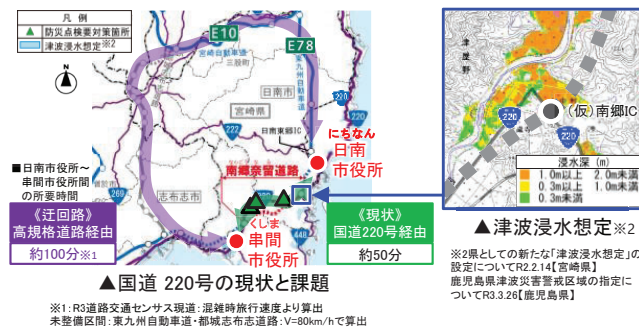
延長：13.3km

全体事業費：650億円

R6当初：1.0億円（事業費）

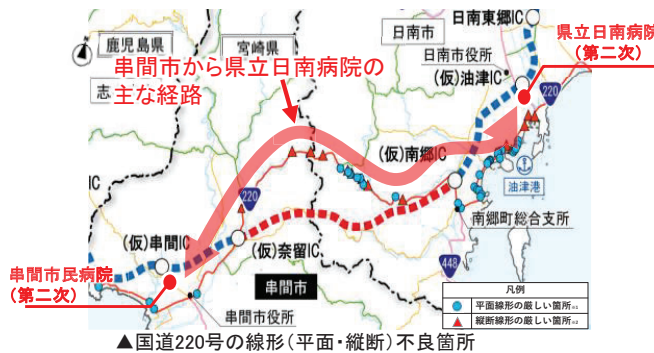
## 《当該区間の課題と効果》

### ■ 災害



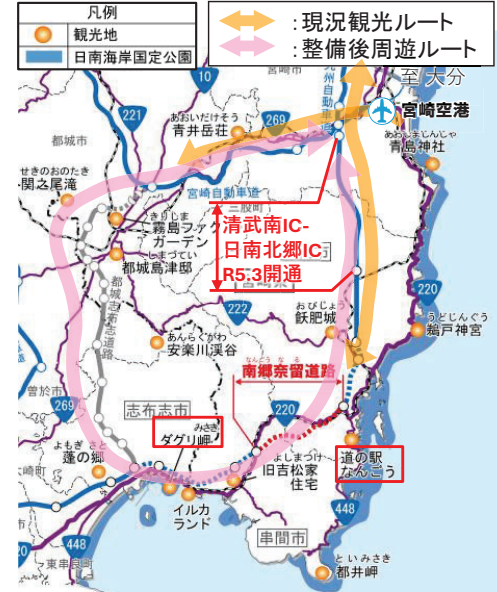
防災点検要対策箇所【現況】3箇所 ⇒ 【整備後】0箇所  
津波浸水区間延長【現況】0.3km ⇒ 【整備後】0km

### ■ 医療

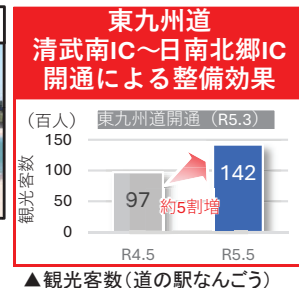


平面線形が厳しい箇所【現況】7箇所 ⇒ 【整備後】0箇所  
縦断線形が厳しい箇所【現況】9箇所 ⇒ 【整備後】0箇所

### ■ 観光



▲主要観光地と整備により期待される周遊ルート



宮崎空港⇄ダグリ岬の所要時間  
【現況】82分 ⇒ 【整備後】64分（18分短縮）

## 《路線位置図》

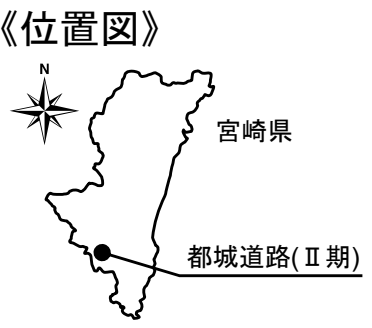


注)本事業は、「着工前重点準備事業」として実施



# 国道10号 都城道路(Ⅱ期)【直轄】

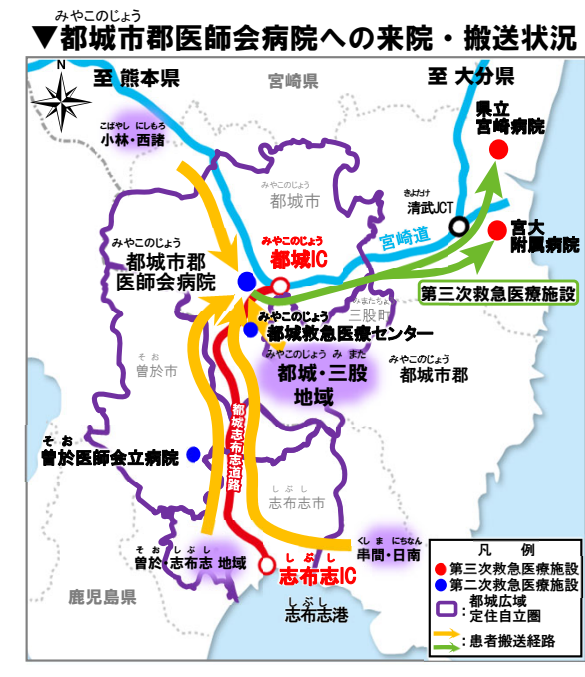
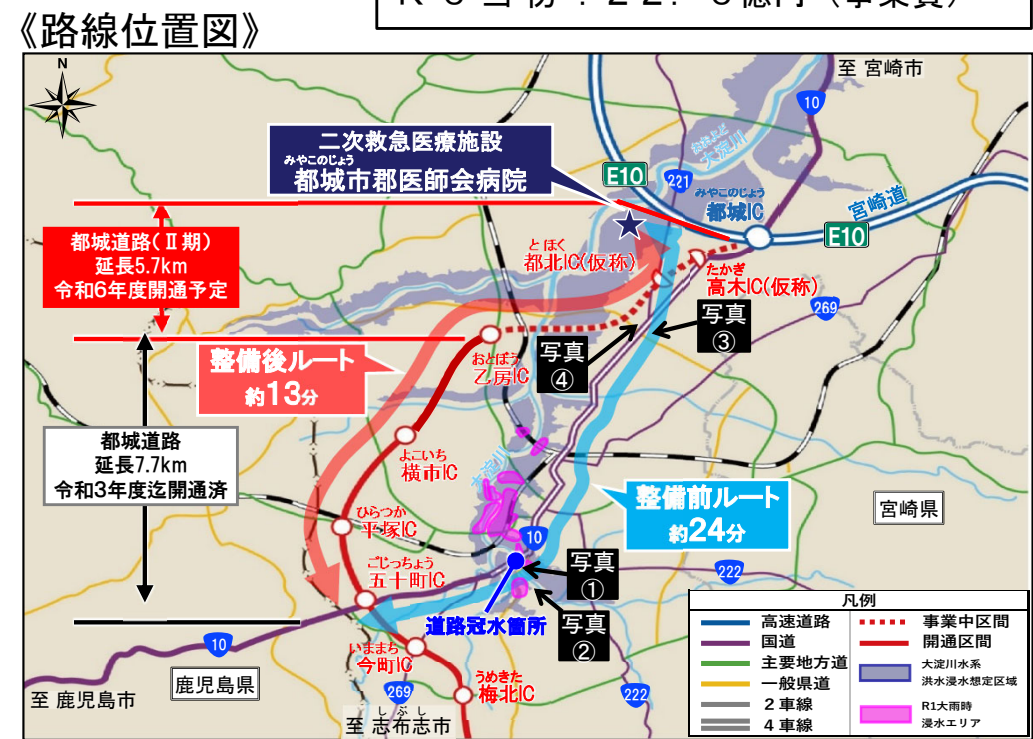
- 国道10号都城道路(Ⅱ期)は、高規格道路都城志布志道路の一部を構成し、九州縦貫自動車道宮崎線との結節による物流の効率化を図るとともに、市街地の交通混雑解消及び沿道環境改善を目的とする道路。
- 都城道路(Ⅱ期)の整備により、災害時においても速やかに緊急車両や一般車両の通行を確保するとともに、救急医療施設へのアクセス性向上による地域医療活動の支援に期待。



### 《諸元等》

事業区間：宮崎県都城市高木町  
～都城市乙房町

延長：5.7km  
全体事業費：356億円  
R6当初：22.6億円(事業費)



※都城道路(Ⅱ期)の区間は設計速度80km/h、それ以外の区間はETC2.0プローブデータ(R4.4~R5.3)の混雑時旅行速度を用いて、鹿児島県境から都城市郡医師会病院までの所用時間を算出



- 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。



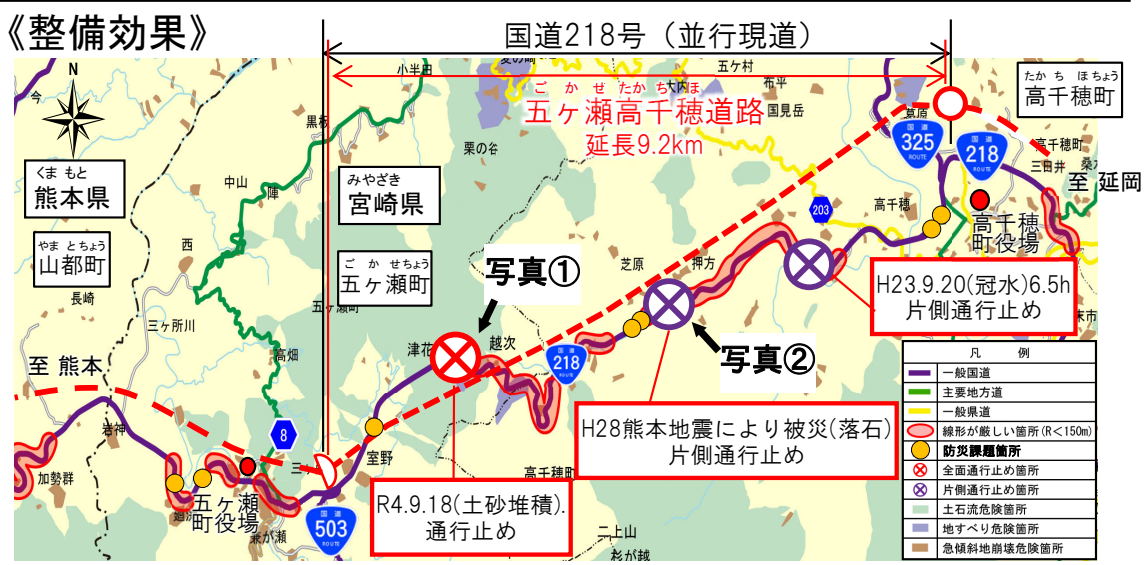
### 《諸元等》

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

R6当初：33.8億円（事業費）



▲R4台風14号 国道218号



▲H28熊本地震 国道218号



# 国道220号 日南・志布志道路 油津・夏井道路【直轄】

継続

道路-29

■国道220号日南・志布志道路、油津・夏井道路は、地域観光振興及び、木材輸送などの産業活動を支援し、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・夏井道路の整備により、災害時の代替路を確保するとともに、輸送時間の短縮による物流の効率化等が図られることで、更なる地域産業の活性化に期待。

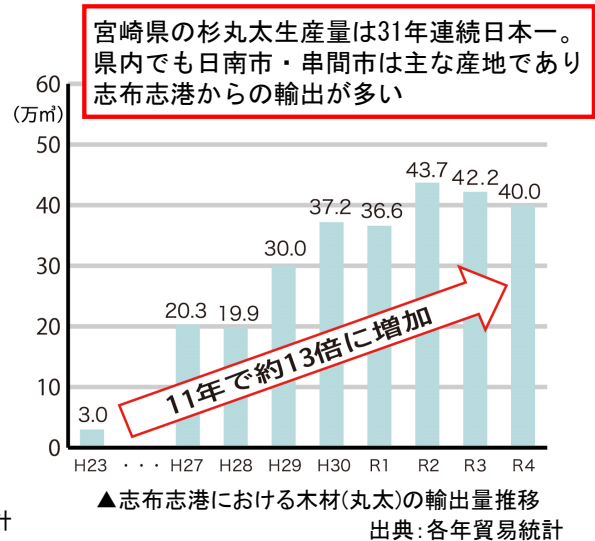
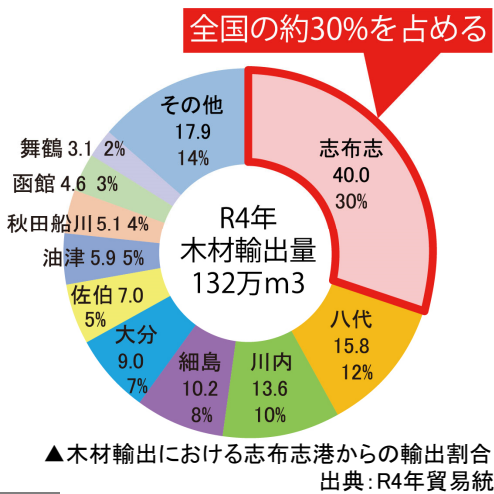
## 《位置図》



## 《諸元等》

【日南・志布志道路】	
事業区間	宮崎県日南市大字東弁分～日南市大字平野 鹿児島県志布志市志布志町帖～志布志市志布志町志布志
延長	6.9 km
全体事業費	549億円
R6当初	75.7億円(事業費) (うち宮崎県38.3億円、鹿児島県37.4億円)
【油津・夏井道路】	
事業区間	宮崎県日南市大字平野～日南市南郷町中村甲 宮崎県串間市大字串間～鹿児島県志布志市志布志町帖
延長	20.5 km
全体事業費	771億円
R6当初	28.2億円(事業費) (うち宮崎県13.8億円、鹿児島県14.4億円)

## 《整備効果》



## 《路線位置図》



## 拡大図





- 当該箇所は、国道10号から市道鷹尾上長飯通線への流入が多く、特に国道10号下り線からの左折交通においては、交差角が鋭角なため、直進阻害による追突事故が発生している。
- 本事業において、国道10号から市道への左折路を新設する事により、交通事故の削減を図る。

## ○国道10号 市場入口交差点改良

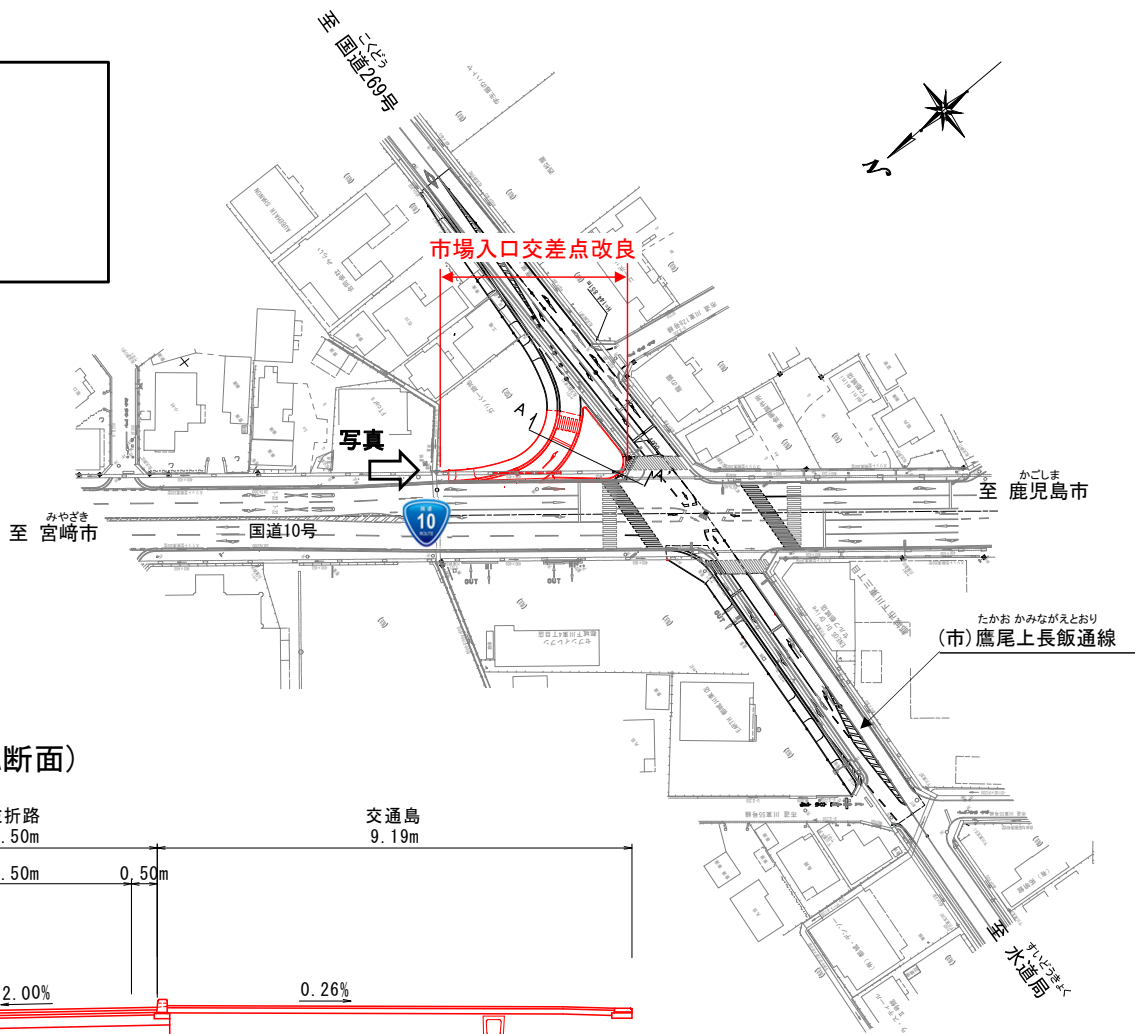
《位置図》



《諸元等》

事業区間：宮崎県都城市上川東  
 事業量：1箇所  
 R6当初：0.3億円（事業費）

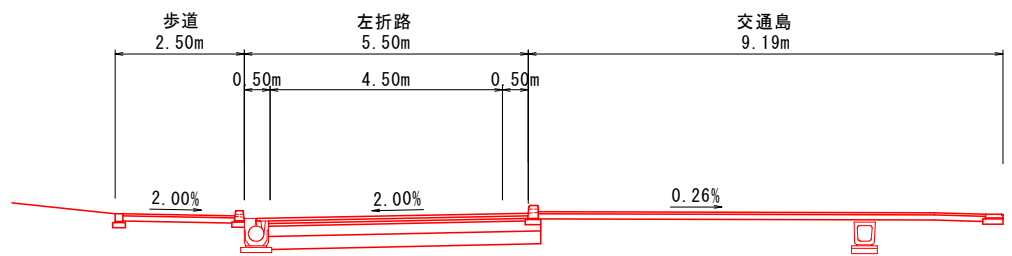
《計画平面図》



《現地状況写真》



《計画横断図》 (A-A断面)





- 無電柱化は、災害時における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図ることで、災害時における緊急輸送道路の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 甲斐元地区電線共同溝

《位置図》



《諸元等》

事業区間：宮崎県都城市甲斐元町  
 延長：0.5km（上下線）  
 全体事業費：10億円  
 R6当初：1.0億円（事業費）

《路線位置図》



《現地状況写真》



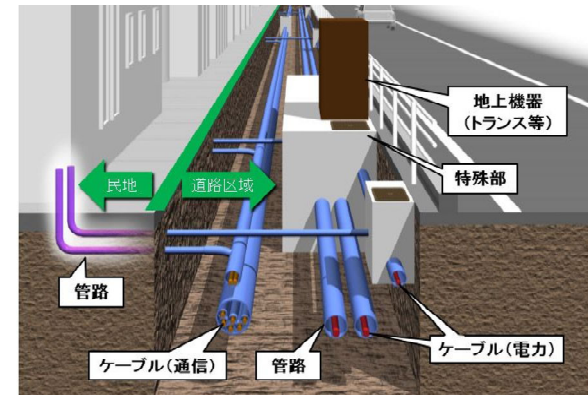
《整備の必要性》

- ・電柱の倒壊による道路閉塞の事例



《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





# (市)小村新田4号線 霧島SIC・広瀬工区【補助】

新規

道路-32

- (市)小村新田4号線は、霧島SIC（仮称）への1次アクセス道路として、霧島市街を結ぶネットワークの一部を形成し、霧島市圏域の物流・交流を支える重要な路線である。
- (市)小村新田4号線と霧島SIC（仮称）を一体的に整備することで、東九州自動車道への交通分散により周辺道路の渋滞緩和が期待でき、物流の速達性、定時性が確保されることで地域産業の支援に期待。

## 《位置図》



## 《諸元等》

事業区間：鹿児島県霧島市国分広瀬  
 事業主体：霧島市  
 延長：0.8km  
 全体事業費：7.3億円  
 R6当初：0.4億円（事業費）

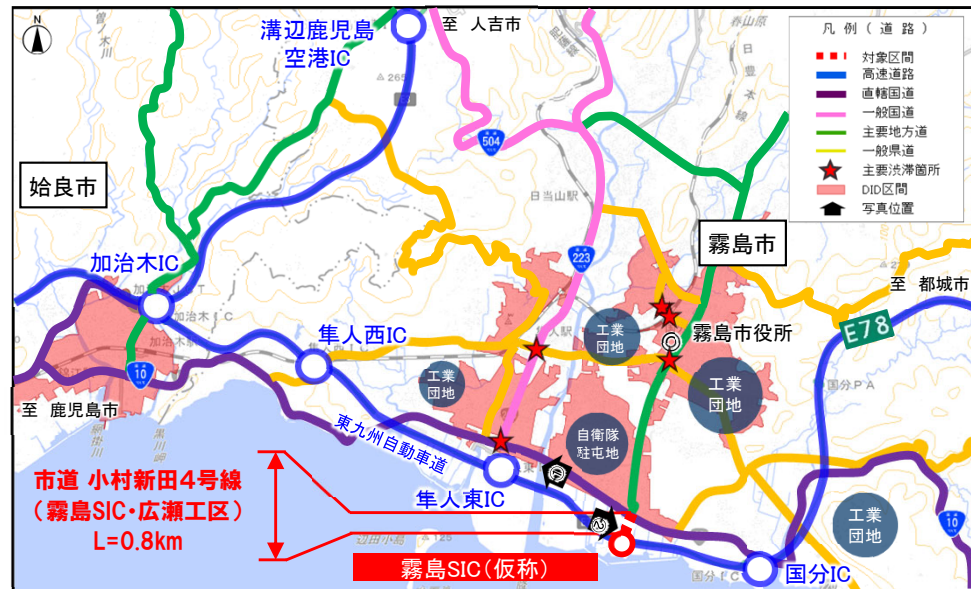
## 《現地状況写真》



▲写真① 国道10号渋滞状況

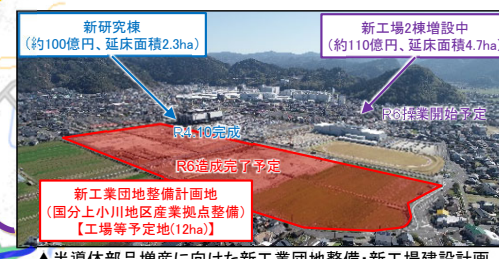
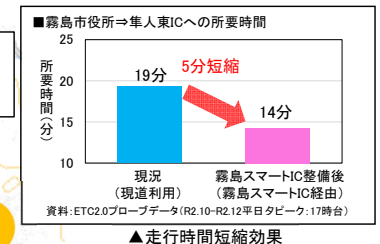
▲写真② 整備イメージ

## 《路線位置図》



## 《整備効果》

- 交通機能分散が図られ、渋滞が緩和し、走行時間の短縮による円滑な交通を確保。
- 第1次緊急輸送道路である東九州自動車道へのアクセス向上により、工業団地等の物流拠点からの更なる物流の効率化に期待。



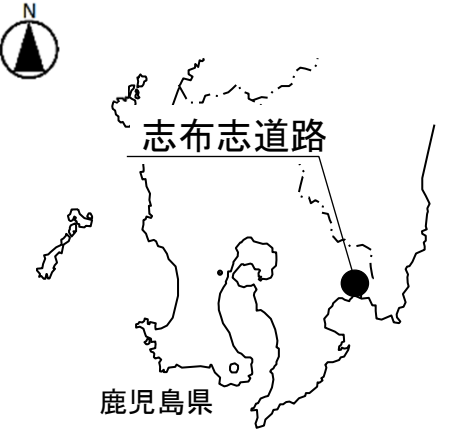
▲半導体部品増産に向けた新工業団地整備・新工場建設計画



# (主)志布志福山線 志布志道路【補助】

■(主)志布志福山線志布志道路は、九州縦貫自動車道宮崎線と重要港湾志布志港を結ぶ都城志布志道路の一部を構成し、地域産業を支える重要な道路。  
■志布志道路の整備により、広域ネットワークによる物流の効率化を図るとともに、地域間の交流・連携が図られることを期待。

## 《位置図》



## 《諸元等》

**事業区間：**  
鹿児島県志布志市志布志町

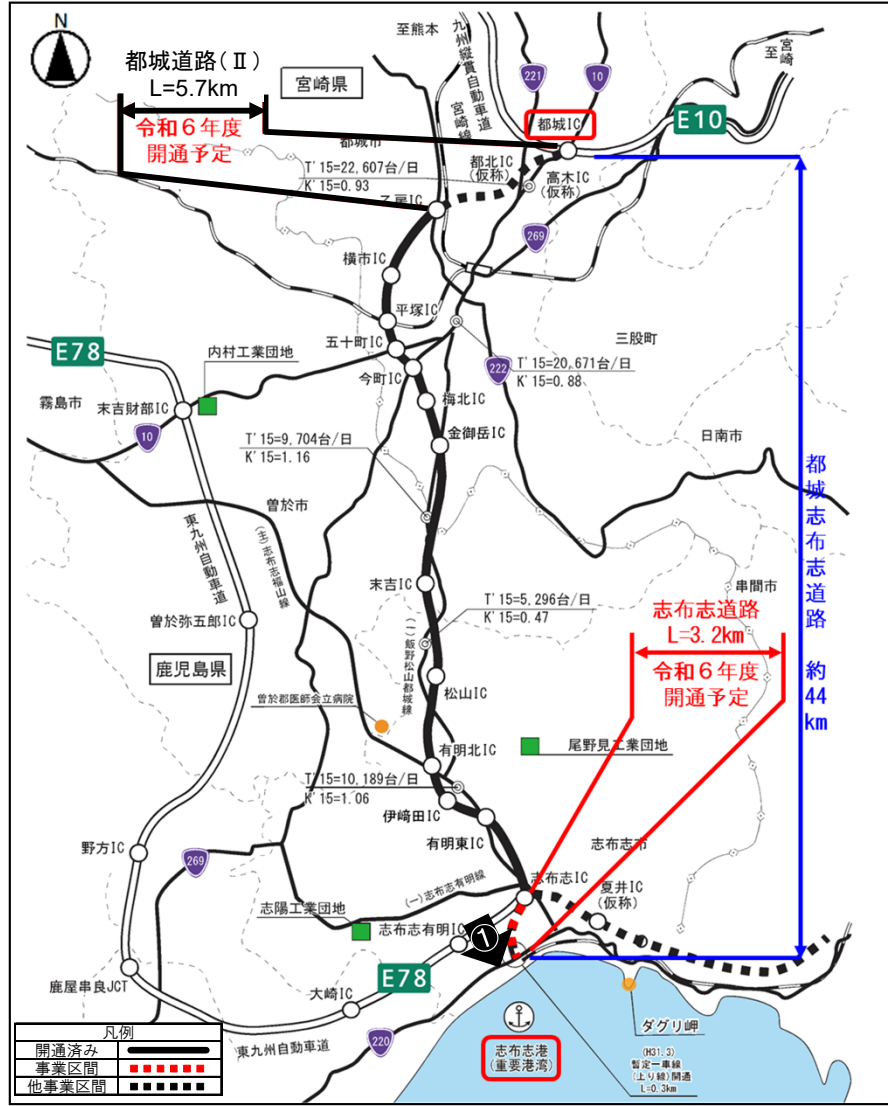
**事業主体：**鹿児島県

**延長：**3.2 km

**全体事業費：**205億円

**R6当初：**31.9億円  
(事業費)

## 《平面図》



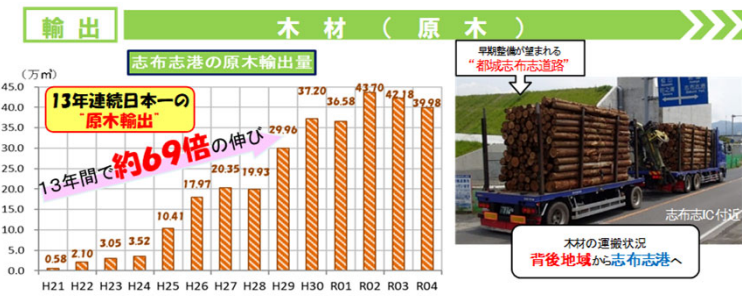
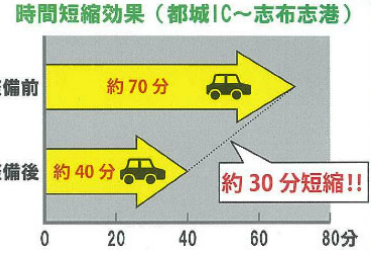
## 《現地状況写真》



▲ 臨港道路 大型車の渋滞状況

## 《整備効果》

- 都城志布志道路の全線開通により、都城ICから志布志港までのアクセス向上が図られ、広域拠点間の所要時間短縮
- 地域産業の活性化を支える信頼性の高いかつ効率的なネットワークの形成





# 国道3号 阿久根川内道路【直轄】

- 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が確保されるとともに、所要時間が短縮され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》

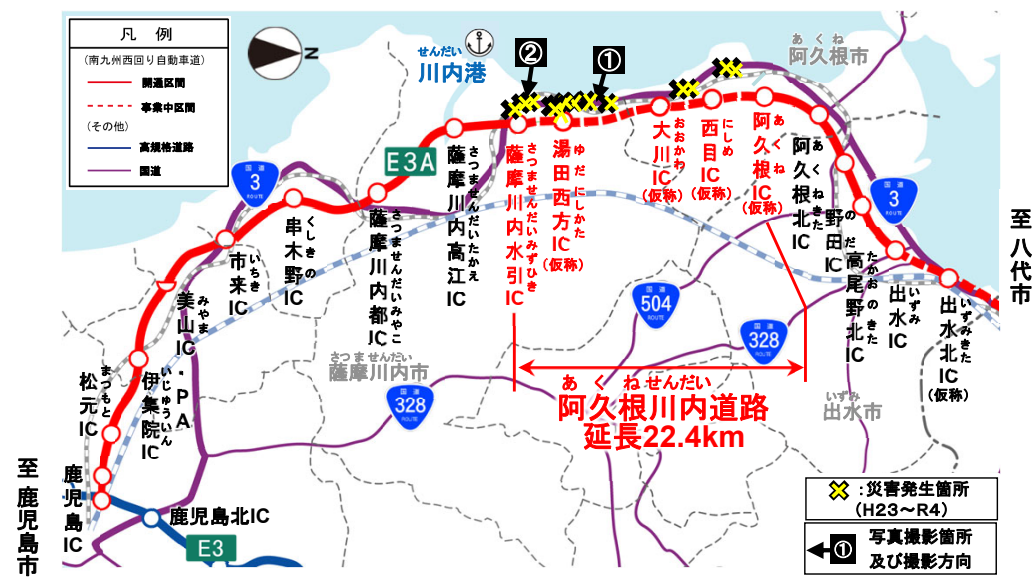
事業区間：鹿児島県阿久根市鶴川内  
～薩摩川内市水引町

延長：22.4 km

全体事業費：1,050億円

R6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

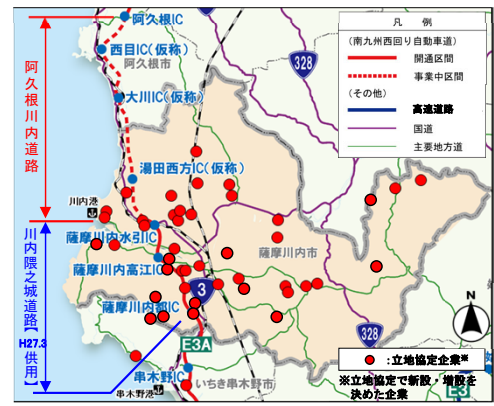


▲ 法面崩壊状況 (R3.7)



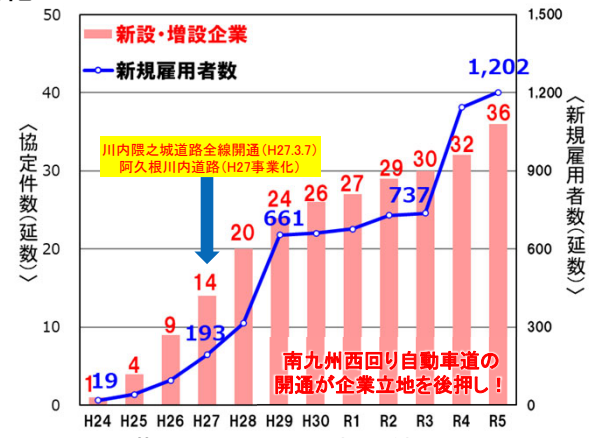
▲ 大雨による冠水状況 (R2.5)

### ■ 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~R5)

出典：鹿児島県HP、鹿児島県提供資料



▲ 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

出典：鹿児島県HP、鹿児島県提供資料、薩摩川内市商工政策課提供資料



# 国道3号 鹿児島東西道路【直轄】

■ 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、九州縦貫自動車道をはじめとする高規格道路等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》



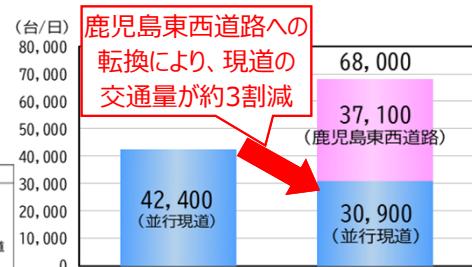
事業区間：鹿児島県鹿児島市田上八丁目  
～鹿児島市上荒田町

延長：3.4 km

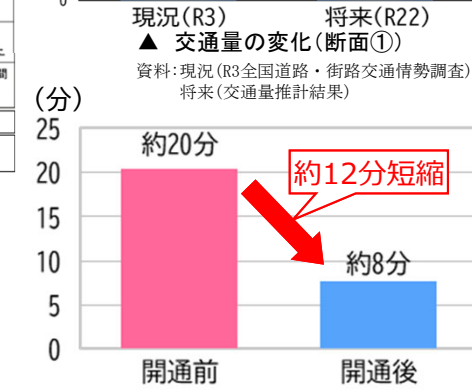
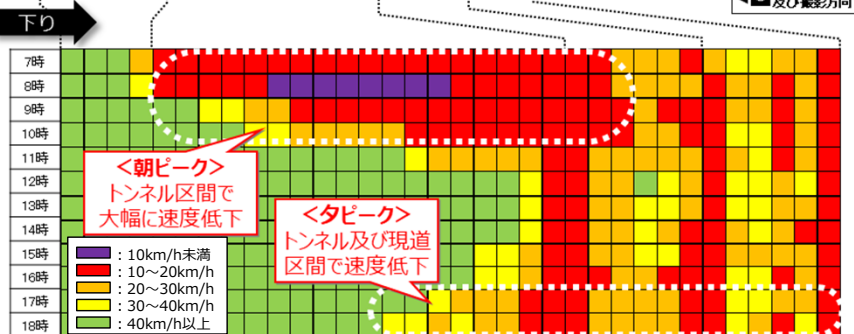
全体事業費：1,188億円

R6当初：76.4億円(事業費)

## 《整備効果》



## 《路線位置図》



▲ 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



▲ 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)



# 国道220号 古江バイパス【直轄】

継続

道路-36

- 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》

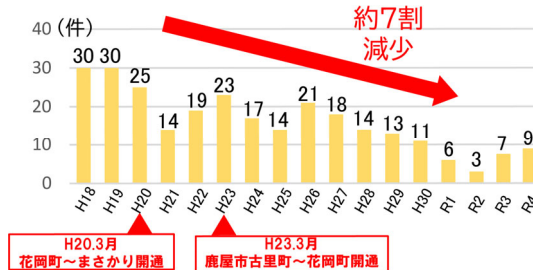
事業区間：鹿児島県鹿屋市白水町  
～垂水市新城

延長：7.5km  
全体事業費：200億円  
R6当初：10.5億円（事業費）

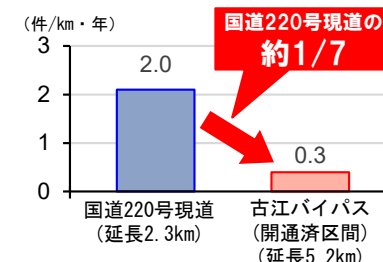
## 《整備効果》



## 《路線位置図》



▲死傷事故件数推移  
資料：事故統合データベース (H18～R4)



▲整備前後区間別1kmあたりの交通死傷事故件数  
資料：交通事故統合データベース (R1～R4の4年平均)



▲事業中区間の交通状況



▲H29.7冠水状況



- 無電柱化は、災害時における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図ることで、災害時における緊急輸送道路の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225号 新栄地区電線共同溝

《位置図》



《諸元等》

事業区間：鹿児島県鹿児島市<sup>うすき</sup>宇宿1丁目

延長：1.5km（上下線）

全体事業費：20億円

R6当初：2.0億円（事業費）

《現地状況写真》



《路線位置図》



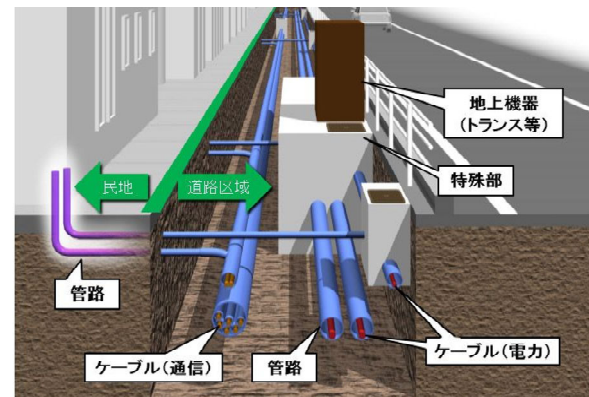
《整備の必要性》

- ・電柱の倒壊による道路閉塞の事例



《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





# (市) 隈之城・高城線 修繕代行 天大橋【直轄】

継続

道路-38

- (市) 隈之城・高城線に架かる天大橋は、直轄診断の結果、橋のつなぎ目が沈下していることを確認。修繕には高度な技術力を要することから、薩摩川内市から要請をうけ、国が修繕代行により橋梁補修を実施。
- 当該橋梁の老朽化対策により、地域における安全かつ円滑な交通の確保を図る。

## 《位置図》



## 《諸元等》

事業区間：鹿児島県薩摩川内市平佐町  
～鹿児島県薩摩川内市東大小路町

延長：0.5 km

全体事業費：18.2億円

R6当初：4.2億円（事業費）

## 《路線位置図》



## 《全景》



## 《損傷状況》



▲橋脚のひび割れ

▲橋のつなぎ目の沈下



- 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であり、災害時の代替路としての機能・役割を担う道路。
- 令和6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。

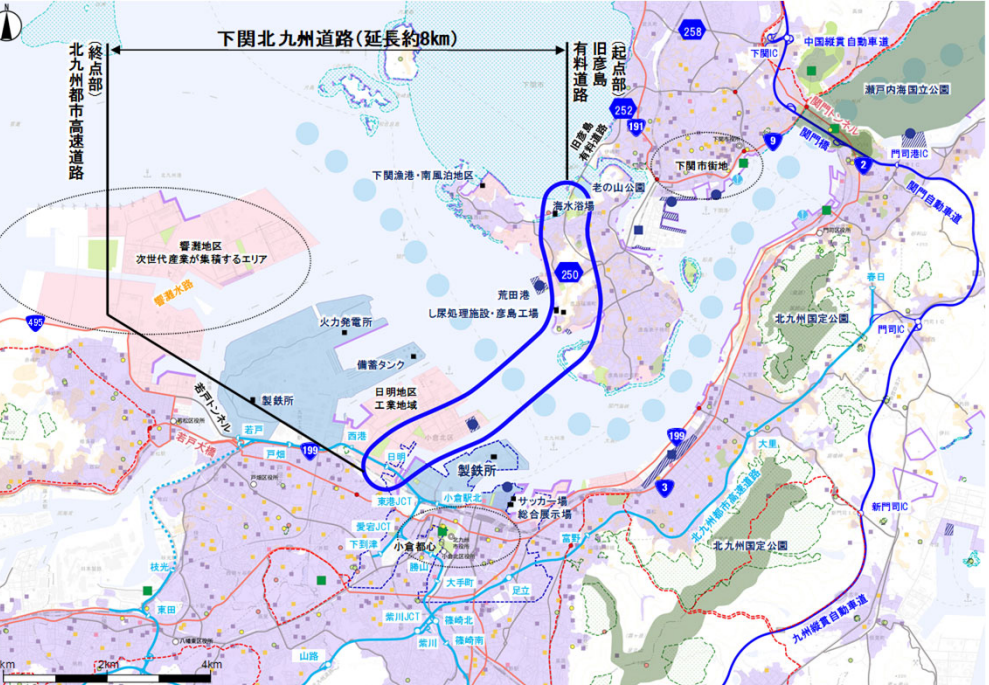
## 《位置図》



## 《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。

## 《路線位置図》



※海峡部の構造形式は 橋梁

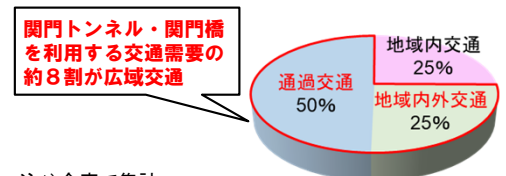
## ○令和4年9月の台風14号の影響



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

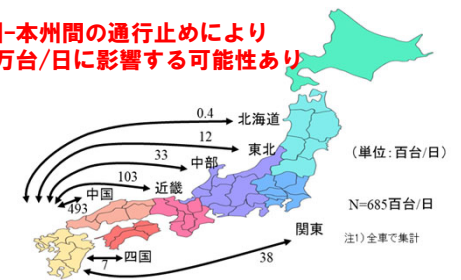
□関門トンネル・関門橋を利用する交通需要



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)

## □通行止めが全国に影響

九州-本州間の通行止めにより約7万台/日に影響する可能性あり



資料: 全国道路・街路交通情勢調査 自動車起終点調査(H27)



# 九州横断自動車道延岡線 (平底～蔵田)

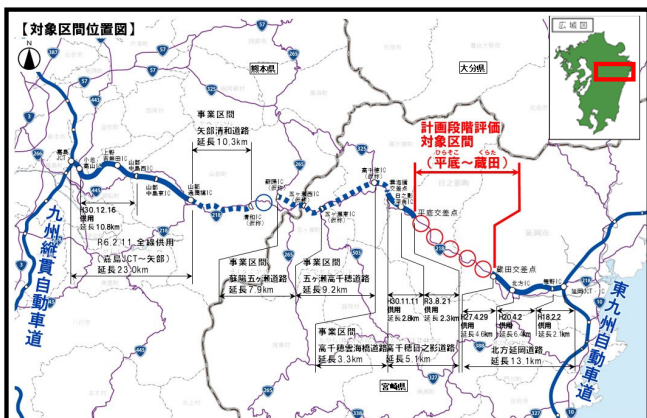
新規

道路-40

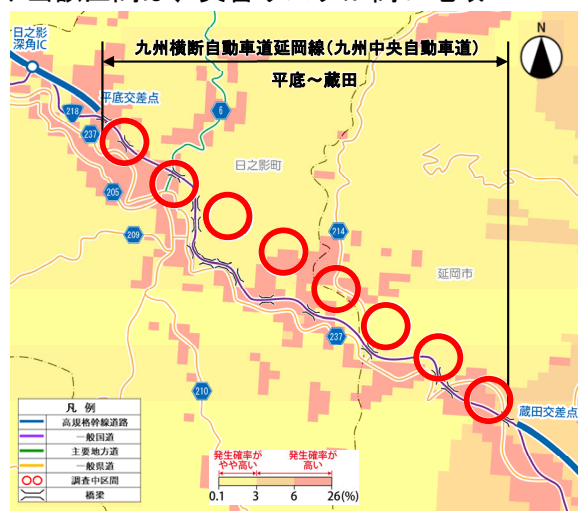
九州横断自動車道延岡線 (九州中央自動車道) は、熊本県上益城郡御船町を起点として宮崎県延岡市に至る延長95 kmの高規格道路であり、九州における循環型高速ネットワークを形成し、九州全体の産業、経済、文化の発展に資する道路。

平底～蔵田間については、令和6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》



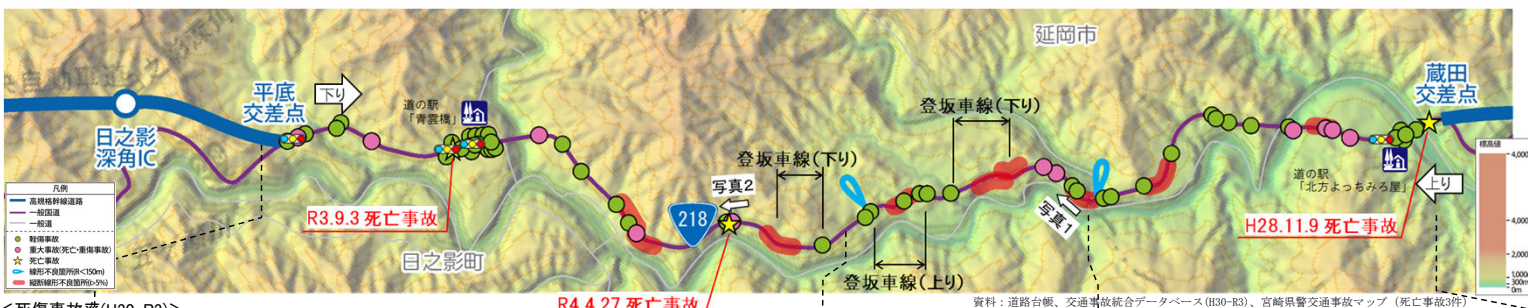
◆当該区間は、災害リスクが高い地域



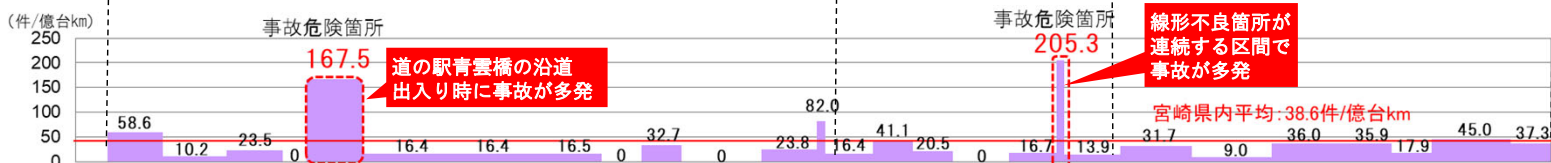
▲30年以内に震度6以上の大規模災害に見舞われる可能性の発生確率

## 《地域の現状》

- ◆国道218号 (平底～蔵田間) における交通事故は、宮崎県県内平均を越える箇所が複数存在
- ◆線形不良箇所 11箇所 (平面線形: 2箇所、縦断勾配: 9箇所)



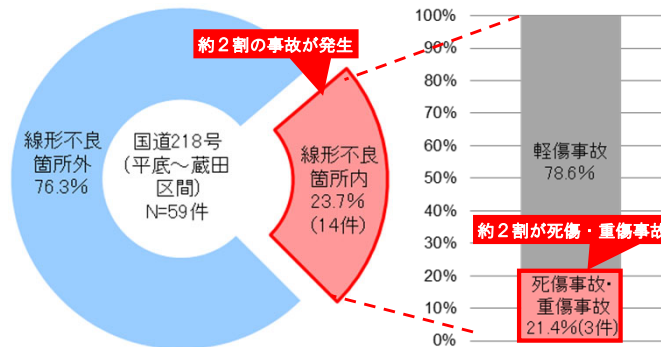
<死傷事故率(H30-R3)>



▲線形不良箇所



▲正面衝突事故(R2.2.19)



▲線形不良箇所内での重大事故・軽傷事故の割合