

# 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)

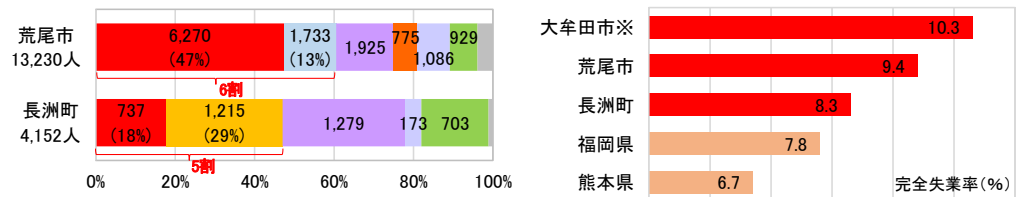


図1 他市への通勤通学者数の割合

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。

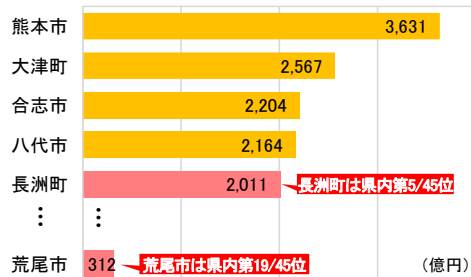


図3 市町村別製造品出荷額

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C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。(H24.8企業ヒア)

### 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)

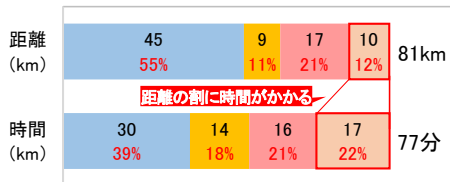


図4 太宰府IC～長洲港への所要時間

### 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)

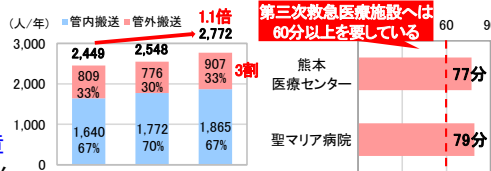


図5 荒尾市・長洲町からの救急搬送人員の内訳

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



## 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 80km/hで走行できる自動車専用道路(延長約9km)		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 80km/hで走行できる自動車専用道路(延長約10km)		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 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			
— (赤)	一般国道(直轄国道)	● (青)	病院
— (黄)	一般国道(補助国道)	● (緑)	物流拠点
— (緑)	主要地方道	● (赤)	観光拠点
— (黒)	一般国道	● (紫)	消防署
— (黒点線)	JR線	● (黄)	その他の拠点施設
● (紫)	市役所・役場	■ (紫)	工業団地



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