

1. 事業概要

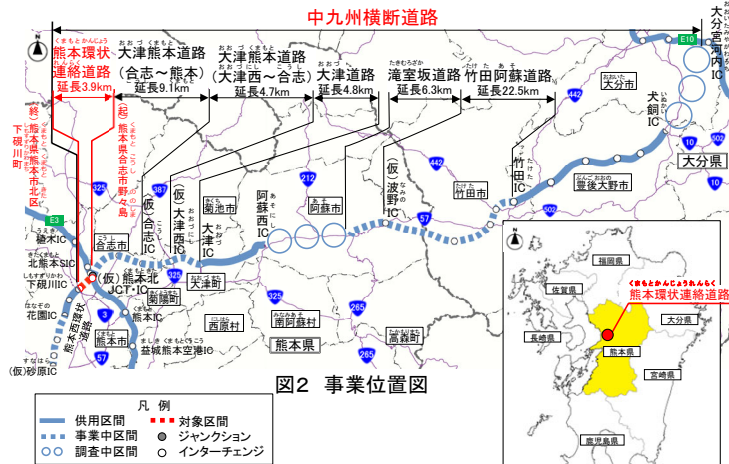


図2 事業位置図

図1 広域図

- ・起終点：熊本県合志市野々島～熊本県熊本市北区下硯川町
- ・延長等：3.9km
- (第1種第3級、4車線、設計速度80km/h)
- ・全体事業費：約920億円 ・計画交通量：約38,500台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約27,200台/日	約5,700台/日	約5,600台/日

①路線概要

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120キロの高規格道路。このうち、熊本環状連絡道路は、熊本県合志市野々島から熊本県熊本市北区下硯川町に至る延長3.9キロの自動車専用道路

②事業目的

- ・当該区間の整備により、北の福岡方面と東の大分方面の玄関口となり、都市の骨格を形成し、国道3号や国道57号をはじめとする熊本都市圏の渋滞緩和が期待
- ・半導体関連企業等の集積地と熊本中心部、交通拠点等を結び、安定した物流網を構築して地域経済を牽引し、日本の経済安全保障に貢献
- ・速達性・高速性・定時性の向上により、救急医療活動や観光産業の活性化を支援

③事業実施に向けた検討状況

- ・熊本環状連絡道路は上位計画として地域高規格道路(H6.12月)、熊本都市圏都市交通マスタープラン(H28.3月)、九州地方新広域道路交通計画(R3.7月)に位置づけ
- ・地域課題等をふまえ、計画段階評価(R4.12月～R5.6月)において以下の政策目標を設定し、ルート構造を検討

- ①高速性確保・渋滞緩和による生活環境の改善
- ②高速性・定時性・走行性確保による産業の活性化
- ③高速性の確保による観光振興の促進
- ④救急医療機関等への速達性の向上
- ⑤災害に強い道路ネットワークの形成

2. 評価結果

費用便益分析

■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

	B/C	(参考)※4	EIRR※1	総費用	総便益
	4%	1.6(4.0)	1.7	7,214億円※2	11,414億円※2
	[2%]※3	2.4(6.1)	2.6	(658億円※2)	(2,660億円※2)
	[1%]※3	3.0(7.7)	3.3		

注)費用便益分析結果は、大分市～熊本市を対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象にした場合
※1: EIRR: 経済的内部収益率 ※2: 基準年(令和6年)における価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)
※3: 比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率 ※4: 参考として多様な便益を算出

防災機能評価

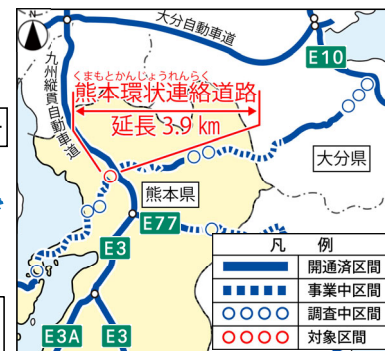
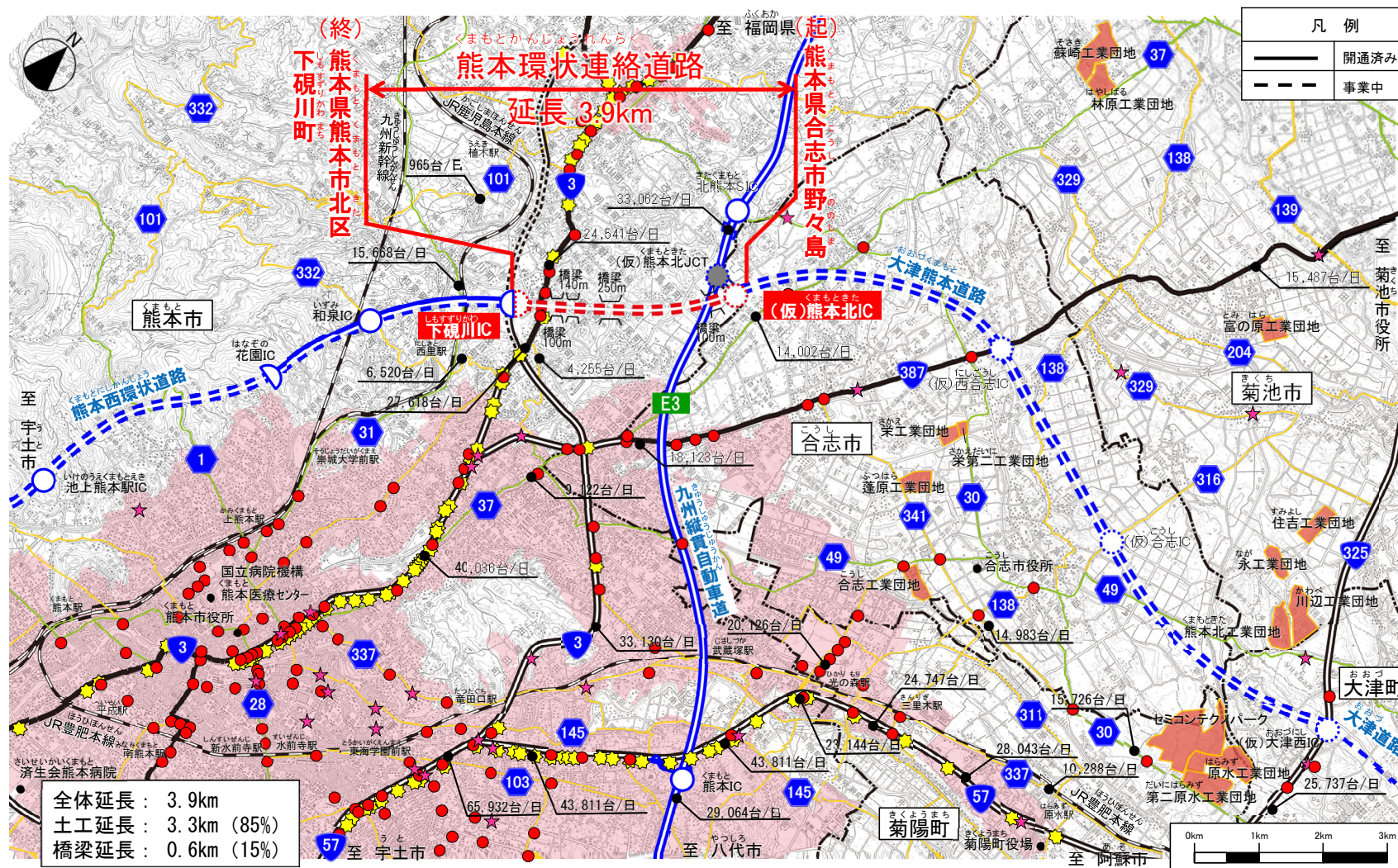
■道路ネットワークの防災機能評価結果

改善 ペア数	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱 度の変化 量	改善度		評価
	整備前	整備後		通常時	災害時	
26 (5)	0.68 [C] (0.00)	0.57 [C] (0.00)	▲307.61 (▲0.00)	0.13 (0.07)	0.17 (0.10)	○ (ー)

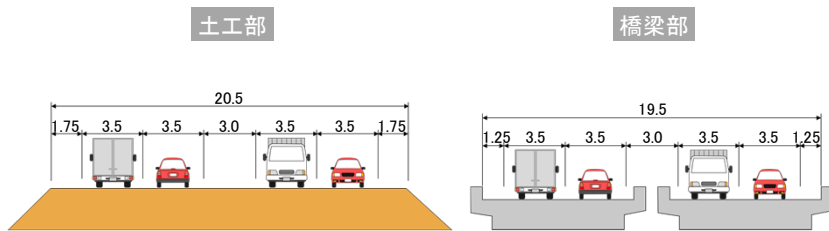
注)上段の値は大分市～熊本市を対象とした場合、下段()書きの値は事業化区間を対象とした場合の防災機能評価結果※被災する地点の最寄インターチェンジを拠点とし評価

事業の影響	評価項目	評価	内容
歩行者・自動車や 社会全体への影響	渋滞対策 (政策目標①)	◎	交通転換により、渋滞緩和が図られる〔渋滞損失時間の改善【現況】5.7万人時間/年・km⇒【整備後】5.0万人時間/年・km〕
	事故対策	◎	渋滞緩和により、事故の減少が見込まれる〔死傷事故率【現況】45件/億台キロ⇒【整備後】33件/億台キロ〕
	歩行空間	○	通過交通の転換に伴う、現道等の交通量減少により、歩行者、自転車の安全性向上に寄与
住民生活 (政策目標④)	速達性の向上による救急医療活動の支援	◎	【課題】 第三次救急医療施設が立地していない阿蘇地域では、 管外搬送件数のうち約4割が熊本市内の第三次救急医療施設へ搬送。国道57号の交通渋滞に巻き込まれ、搬送に時間がかかっており、速達性の確保が課題。(図3、図4) 【効果】 (参考:貨幣換算)・速達性向上による救急医療施設へのアクセス向上効果:約204億円 第三次救急医療施設への搬送時間短縮により、地域で生活が営める環境を維持。 ○阿蘇市役所～熊本医療センターの所要時間 【現況】104分⇒【整備後】70分(約34分短縮) ○大津町役所～熊本医療センターの所要時間 【現況】67分⇒【整備後】46分(約21分短縮) 出典:R3全国道路・街路交通情勢調査混雑時旅行速度より〔現況〕現道利用ルート 【整備後】事業中を含む中九州横断道路+熊本環状連絡道路利用ルート(設計速度80km/hで算出)
	輸送効率の向上による産業活動の支援	◎	【課題】 中九州横断道路沿線には半導体関連企業等が立地し、製品・部品等を熊本港や九州縦貫自動車道等から全国へ輸送。国道57号の交通渋滞により円滑な物流交通等を阻害。(図5、図6) 【効果】 (参考:貨幣換算)・九州縦貫自動車道等のインフラ整備による九州全体の経済波及効果:約2.5兆円/10年 交通・物流拠点へのアクセス性向上により安定した物流網を構築。 ○企業集積地※～熊本港の所要時間 【現況】101分⇒【整備後】36分(約65分短縮) ※熊本中核工業団地(合志市、菊陽町、大津町の企業集積地のうち東部部の箇所) 出典:R3全国道路・街路交通情勢調査混雑時旅行速度より 【現況】現道利用ルート【整備後】事業中を含む中九州横断道路+熊本環状連絡道路利用ルート(設計速度80km/hで算出)
地域経済 (政策目標②)	輸送効率の向上による産業活動の支援	◎	【効果】 (参考:貨幣換算)・九州縦貫自動車道等のインフラ整備による九州全体の経済波及効果:約2.5兆円/10年 交通・物流拠点へのアクセス性向上により安定した物流網を構築。 ○企業集積地※～熊本港の所要時間 【現況】101分⇒【整備後】36分(約65分短縮) ※熊本中核工業団地(合志市、菊陽町、大津町の企業集積地のうち東部部の箇所) 出典:R3全国道路・街路交通情勢調査混雑時旅行速度より 【現況】現道利用ルート【整備後】事業中を含む中九州横断道路+熊本環状連絡道路利用ルート(設計速度80km/hで算出)
災害 (政策目標⑤)	環境	○	災害時に機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築により、持続可能な地域生活圏を維持〔災害時の輸送向上の効果:約57億円〕
地域社会 (政策目標③)	環境	○	環境(CO2排出量)の改善〔CO2排出削減便益:79億円〕
	高速性・定時性向上による観光産業の活性化を支援	◎	【課題】 阿蘇地域は県内第1位の観光客数を誇り、約6割は県外からの来訪者。熊本駅等のゲートウェイからの来訪時は、国道57号の交通渋滞によりアクセス性が低く、高速性・定時性の確保が課題。(図7、図8、図9) 【効果】 (参考:貨幣換算)・アクセス性向上による観光産業活性化効果:約1,398億円 観光施設への移動時間短縮により、周遊性の高い道路ネットワークを構築。 ○熊本駅～阿蘇市役所の所要時間 【現況】102分⇒【整備後】63分(約39分短縮) 出典:R3全国道路・街路交通情勢調査混雑時旅行速度より 【現況】現道利用ルート【整備後】事業中を含む中九州横断道路+熊本環状連絡道路利用ルート(設計速度80km/hで算出)

一般国道57号 熊本環状連絡道路に係る新規事業採択時評価



標準横断面図 (単位:m)



計画縦断面図

