

東九州自動車道(日南～志布志)における計画段階評価

1. 宮崎県南部・鹿児島県東部地域の課題

①南海トラフ地震で予想される津波被害

- 宮崎県日南市～鹿児島県志布志市では、国道220号を含む沿岸部一体に南海トラフ地震時の津波浸水想定区域が多数分布。(沿線最大津波高17m：串間市)
- 幹線道路の途絶時には、約4,000世帯の孤立が想定される。【図1】

②救急医療施設への低いアクセス性

- 救急搬送は増加傾向にある中、串間市・志布志市からは直近の第3次救急医療施設まで60分以上を要する。【図2】



図1 津波浸水想定区域

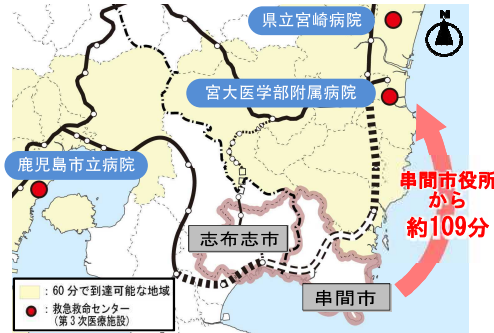


図2 第3次救急医療施設への所要時間

③地域産業への支障

- 国際バルク戦略港湾志布志港から、配合飼料等の輸送に国道220号が利用されているが、線形不良箇所等があるため、円滑な物流ルートになっていない。【図3】

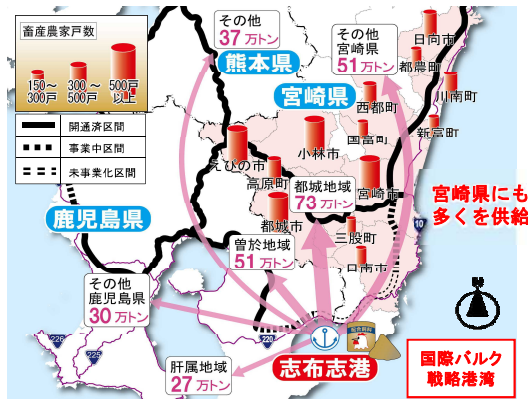


図3 配合飼料の輸送先と宮崎県内の畜産農家戸数

④観光拠点への低いアクセス性

- 魅力的な観光資源は存在するが、周遊に時間を要するため九州内における主な観光ツアールートに入っていない。【図4】

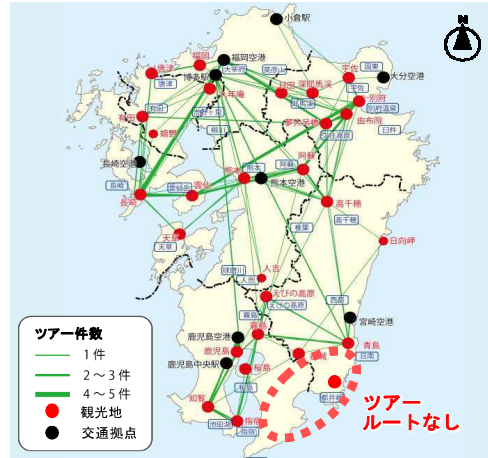


図4 九州地方を周遊する主な観光ツアーの状況

2. 原因分析

①日南～志布志間の高速ネットワークが未整備

- 日南市～志布志市間の高速道路が未整備のため速達性確保が困難。(東九州自動車道唯一の高速ネット空白地域)【図5】

②地域の主要幹線である国道220号に課題が存在

- 国道220号は津波浸水想定区域を通過。
- 国道220号には、屈曲箇所及び線形不良箇所が多数存在し、死亡事故も発生。【図6】

1 H18.10 トレーラー横転事故



2 国道220号の屈曲箇所



図5 都市・地域間移動のサービスレベル（事業中区間整備時）



図6 国道220号の状況

3. 政策目標

- ①災害時にも機能する信頼性の高いネットワークの確保
- ②移動の速達性、確実性の向上による生活環境の改善
- ③移動時間の短縮、走行性の向上による産業の活性化
- ④観光資源の周遊性を高める広域ネットワークの確保

東九州自動車道(日南～志布志)における計画段階評価

4. 対策案の検討

評価項目			案①全線BP案	案②BP+一部現道活用案	案③現道改良案
項目	指標		自動車専用道路(設計速度 80km/h) 延長約40km	自動車専用道路(設計速度 80km/h) + 一般道路(設計速度60km/h) 延長約43km	一般道路(設計速度60km/h) 延長約45km
政策目標	災害時にも機能する信頼性の高いネットワークの確保	津波による浸水	○・平面及び高さにより回避	△・平面及び高さにより回避 〔海岸沿いの現道区間は、災害発生時の復旧活動に対し確実な機能を果たせない可能性がある。〕	△・高さにより回避
		災害時の代替路機能	○・全線別線により代替路として機能	△・現道活用区間以外は代替路として機能	×・代替路として機能しない
	移動の速達性、確実性の向上 による生活環境の改善	第3次救急医療施設までの移動時間 (串間市～宮大医学部附属病院)	○・救急搬送時間【57分短縮】 〔整備前〕109分→〔整備後〕52分	○・救急搬送時間【57分短縮】 〔整備前〕1109分→〔整備後〕52分	△・救急搬送時間【39分短縮】 〔整備前〕109分→〔整備後〕70分
	移動時間の短縮、走行性の向上 による産業の活性化	都市間の連絡速度 (日南市～志布志市)	○・〔整備後〕78km/h	△・〔整備後〕71km/h	×・〔整備後〕47km/h
	観光資源の周遊性を高める 広域ネットワークの確保	観光周遊における移動時間 (鹿児島中央駅～日南市)	○・移動時間【43分短縮】 〔整備前〕2時間40分→〔整備後〕1時間57分	△・移動時間【39分短縮】 〔整備前〕2時間40分→〔整備後〕2時間1分	×・移動時間【8分短縮】 〔整備前〕2時間40分→〔整備後〕2時間32分
道路整備による影響	生活環境	沿道家屋への影響	○・別線整備のため少ない	○・別線整備のため少ない 〔現道活用区間は、沿道土地利用が少ない。〕	×・沿道家屋への影響が大きい
	自然環境	自然の改変	×・全線新設のため最も大きい	△・全線BP案より少ない	○・現道改良のため少ない
	沿道からの利用のしやすさ	沿道の土地利用	×・自動車専用道路であるため利用できない 〔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。〕	△・現道活用区間については利用できる 〔自動車専用道路区間については、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。〕	○・利用できる 〔基本的に全ての接続道路からアクセス可能。〕
	早期効果の発現	発現の時期	△・一定の期間を要する	○・現道の改良を順次行うため全線BP案よりも早期に発現可能	△・段階的に供用することが可能 〔但し、支障となる家屋が最も多いため用地買収等に関わる不確定要素が多い〕
	コスト	整備に要する費用	× 約1,050～1,100億円	△ 約1,000～1,050億円	○ 約850～900億円

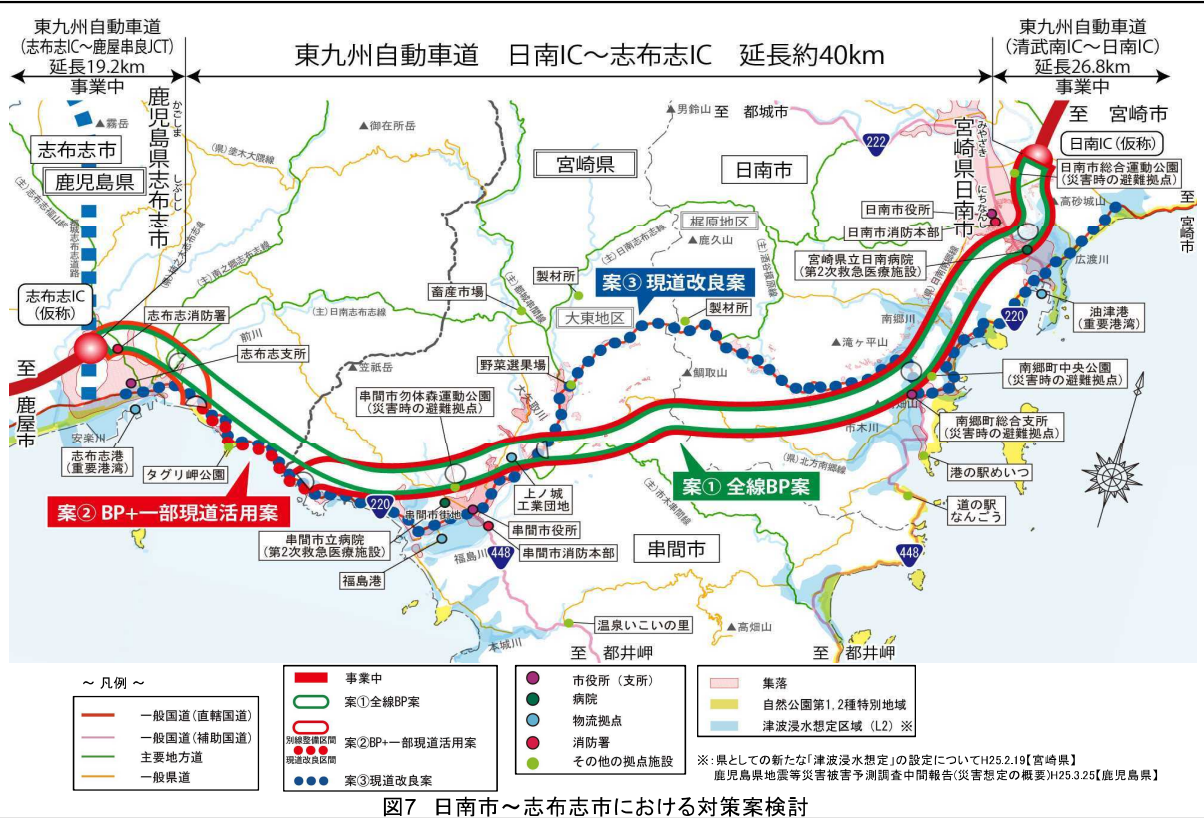


図7 日南市～志布志市における対策案検討

対応方針：案①による対策が妥当

〔計画概要〕

- ・路線名：東九州自動車道（日南～志布志）
- ・区間：宮崎県日南市～鹿児島県志布志市
- ・概略延長：約40km
- ・設計速度：80km/h
- ・概ねのルート：図7のとおり

〔参考〕当該事業の経緯等

地元調整の状況等

- ・H25. 5：第1回九州地方小委員会；計画段階評価着手
- ・H25. 6～7：第1回意見聴取（地域の課題と政策目標(案)）
- ・H25.10：第2回九州地方小委員会
- ・H25.11～12：第2回意見聴取（複数案の比較評価）
- ・H26. 5：第3回九州地方小委員会；対応方針(案)決定

計画段階評価後の状況

- ・H27. 6：都市計画原案説明会（日南市、串間市、志布志市）
- ・H27.10：都市計画案告示・縦覧（宮崎県・鹿児島県）
- ・H27.11：都市計画審議会（宮崎県・鹿児島県）
- ・H28. 1：都市計画決定

地域の要望等

- ・H27. 7：宮崎県知事が国土交通省に要望
- ・H27. 7：東九州自動車道建設促進地方大会開催
- ・H28. 2：宮崎県知事、日南市長、串間市長が国土交通大臣に早期事業化要望
- ・H28. 2：鹿児島県副知事、志布志市長が国土交通大臣に早期事業化要望