

4 2 道路整備の重点戦略

施策の展開では道路整備の方針を踏まえ、道路が担う多様な機能等に関し、今後どのような観点に立って整備を行うかをまとめた。ここでは、そのことを前提とし、計画策定後に道路整備のプログラムの策定を予定していることから、県下の道路ネットワークのうち、路線の重点化を図る枠組みについてまとめる。

熊本県の道路整備に当たっては、理念とするユニバーサルデザイン^()の実現のため、人さらには地域の環境や景観等に配慮することを重点的な取り組みとし、このため道路計画から施工にわたる「道路に関するユニバーサルデザイン^()指針」の策定を進める。

次に、県の担う役割のひとつに広域の観点から県勢の浮揚を図ることが挙げられるが、このためこれに資する骨格となる道路について次の観点から重点化を図る。

県土全体の骨格となる交通軸としての道路整備、喫緊の課題となっている熊本都市圏の交通円滑化に向けソフト施策の実施と一体的に行う道路整備、広域的な規模での産業活動等の支援や安全・安心な暮らしを確保するため、県内広域での地域間を結ぶ骨格となる道路整備を柱とする。

この中で特に、九州新幹線の全線開業は、本県のみならず九州全体の総合交通体系に大きな転換をもたらすもので、これと道路との連携による相乗効果を図ることが重要であることから、関連する骨格となる道路の重点整備を図る。

なお、その他の生活あるいは地域の産業活動や振興プロジェクト等を支える道路については、ローカルルール^()の構築を進めるとともに、地域の視点から重点化のシステムにより、事業の重点化を図る。

(1) 県土全体の骨格となる交通軸としての道路整備

県土の縦軸を強化する骨格道路

熊本県は、九州の中央に位置し、その地理的有利性を生かして九州各県との交流を促進することが必要であるが、今後の国際化の進展の中で、九州が持つこれまでの歴史的蓄積を踏まえ、東アジア地域との産業面、観光面での国際交流の活発化が見込まれる。このためには特に「九州中央軸構想」に資する県土の縦軸となる骨格道路が重要な位置づけとなる。

福岡県から鹿児島県及び宮崎県までを結ぶ縦軸の骨格道路としては、九州縦貫自動車道及び南九州西回り自動車道があるが、このうち九州縦貫自動車道については路線としては、全線供用開始されており、残す人吉インターチェンジからえびのサービスエリアまでの間の4車線化について、早期完成を目指す。

九州縦貫自動車道と八代で結節し、水俣芦北地域振興あるいは鹿児島県との交流・連携に資する南九州西回り自動車道については、八代南インターチェンジから日奈久インターチェンジまでの間が平成13年10月に供用されたところであるが、今後も重点化を図り、田浦インターチェンジや芦北インターチェンジまでの早期供用を目標とする。

県土の横軸を強化する骨格道路

熊本県の骨格となる道路について、縦軸はある程度の整備が進んでいるものの、「中九州連携軸構想」に資する横軸となる大分県とを結ぶ中九州横断道路及び天草を目指し、長崎県との交流にも資する熊本天草幹線道路、さらには宮崎県を結ぶ九州横断自動車道延岡線については、緒についた段階である。

これらの路線は、広域の地域間の交流・連携に資するとともに、沿線の海山といった多様な自然と生活を支え、広域観光ルートの強化、産業集積などに資するものであり、重点的な整備を進める。

特に熊本天草幹線道路の松島町から有明町までの区間については、早期供用を目標に重点化を図る。

(2) 熊本都市圏の都市活動を支える交通円滑化に資する道路整備

都市交通マスタープランの具体化による交通円滑化

熊本都市圏総合都市交通計画協議会から提言された「熊本都市圏総合都市交通計画」(都市交通マスタープラン)の中のソフト施策(公共交通網の整備及び利用促進、交通需要マネジメント等)、ハード施策を含め、実施に向けた「都市交通アクションプログラム」を策定し、これに基づいて事業を推進し、熊本都市圏の交通の円滑化を図る。

この中で交通容量の拡大については、2環状1放射道路のうち緊急を要する路線の整備を重点化する。(外環状:熊本西環状道路、国道3号植木バイパス、国道3号熊本北バイパス、国道57号熊本東バイパス / 放射道路:国道3号植木バイパス、国道3号川尻バイパス、県道田迎木原線など)

熊本環状道路

熊本環状道路は、熊本都市圏の都心部の通過交通の排除や都市内に流入する交通の適正な分散導入により、交通の円滑化を図る外環状道路である。このうち熊本西環状道路は、熊本環状道路の西側を構成する新たなルートで、これが完成すると概ねの環状効果が発揮できるとともに、中九州横断道路、熊本天草幹線道路と接続することから県土の横軸を形成する道路でもある。

さらに九州縦貫自動車道との接続が可能となれば、縦軸と横軸の結節効果により広域の高速交通のネットワークが形成されることとなり、これにより九州縦貫自動車道が、外環状の国道57号熊本東バイパスを補完し、都市圏の交通円滑化、あるいは熊本空港と熊本駅との定時性の確保等に資することが期待される。また、熊本都市圏における九州縦貫自動車道について、短区間での利用促進といったことなどの有効活用策については、今後の検討課題ともなる。

九州新幹線開業時に向け、国道3号植木バイパスとの一体的整備により国道3号(熊本市四方寄町)から熊本駅にアクセスする池上インターチェンジまでの間の供用を目標として重点化を図る。

これは、熊本駅周辺の連続立体交差事業とも関連して、地域の拠点性を高めることにもつながる。

また、外環状機能を東側部分で形成する国道57号熊本東バイパスについては、その整備の考え方について、P I^()を実施し、平成14年3月には、熊本東環状道路計画検討委員会から提言を受けたところである。今後、提言内容を踏まえ構造の具体的検討を進め、整備の効果が早期に図られるよう取り組みを重点化する。

J R 鹿児島本線及び豊肥本線の連続立体交差事業

九州新幹線熊本駅との交通結節性を高め、各種まちづくりの事業や街路等の道路事業と連携し、熊本駅周辺一帯の地域の副都心化に資する連続立体交差事業を重点化する。

これは、基本的には九州新幹線開業に向け事業の推進を図るものであるが、その後の線路の切り替え工事が輻輳^{ふくそう}するため、平成28年の事業完成を目標に重点化を図る。

(3) 広域的な規模での産業活動等の支援や安全・安心な暮らしを確保するため、県内広域での地域間を結ぶ骨格となる道路整備

広域的な規模での産業活動や地域振興を支援する道路

熊本県総合計画には11の地域における郷づくりの方向がまとめられているが、県内の各地域が個性を発揮し、活力ある発展を進める中で各地域が相互の交流・連携を深め、そのことでさらに発展することが県全体の発展につながるものである。

このため県内11の地域が持つ特性としての農業、製造業、水産業や観光等を含めた産業活動を支え、地域の振興に資する骨格となる道路の重点整備を進める。

都市部と地方部の相互交流を支援し、また地域の安全・安心な暮らしを確保する道路

都市部がもつ高次の都市的サービスや地方部がもつ多様な自然を相互に享受するため等、相互に交流を促進する骨格となる道路の重点整備を進める。

これは、現在進められている市町村合併による行政の広域的な運営の支援にもつながるものである。

また、地域の安全・安心な暮らしを支えるには、道路の防災対策を重点的に整備を進める必要があり、これとともに災害被災時における救援に必要な緊急輸送道路の確保が重要となる。このため、これら機能を広域に担う骨格となる道路の重点整備を進める。

特に、総合交通体系の転換を促し、県内交通網に大きな影響を与える九州新幹線的全線開業に向け、関連する骨格となる路線の重点化を図る。

新玉名駅(仮称)関連：国道208号玉名バイパス(県道玉名八女線～国道208号)、
県道玉名山鹿線等

熊本駅関連：熊本西環状道路、県道池上インター線、(都)春日池上線等

新八代駅(仮称)関連：県道西片新八代停車場線等

新水俣駅(仮称)関連：南九州西回り自動車道(日奈久インターチェンジ～芦北インターチェンジ(仮称))、国道3号(新水俣駅交通結節)等

また、農業や林業等の産業活動や、農村、山村等の生活を支える農道、林道等についても昨今、多様な機能を担う道路も見受けられる。多様な県民ニーズに的確に応え、地域の特性に応じた生活の向上や地域振興を図るためには、総合的な観点での道路ネットワークの形成が必要である。このため道路整備に関わる各部門の相互の連携を強化し、調整を行って道路整備の重点化・効率化を図る。

(4) 県民の生活あるいは地域の産業活動や振興プロジェクト等を支える道路

県民の生活あるいは地域の産業活動や振興プロジェクトあるいは地産地消の活動等を支える地域に密着した道路については、各々の地域により特性が多少異なり、道路に対するニーズにも差がある。このため、地域振興局毎に地域の視点に立ち、重点化のシステムにより、事業の重点化を図る必要がある。その場合、投資効果を基本として事業の重点化、集中化が必要である。

この重点化の作業において、地域振興等の必要からローカルルールを検討によりコスト低減が図られ、事業化の可能性を探ることも必要である。

しかし、安全・安心な生活の確保は県民が等しく望むもので、特に高齢者や障害者の方には医療施設、介護施設等へのアクセス確保は身近な課題である。さらに、学校への安全な通学路の確保あるいは、本県の地形特性からくる防災対策の必要箇所が多数あること、九州一の橋梁数を管理していること等から、これらの防災対策や付け替え・補修等も必要であるが、これらは、必ずしも投資効果のみで判断できないところがある。

特に中山間地においては、これらの課題を抱えた地域が多くある。

このため、安全・安心な視点での道路の整備について重点的な取り組みが必要である。