

参 考 資 料 編

ここでは、「第4章 熊本県の道路整備の施策展開」に記載された施策の展開を図るなかで、中長期（5年後、10年後：九州新幹線の全線開業予想時）における達成度のイメージを参考としてまとめた。

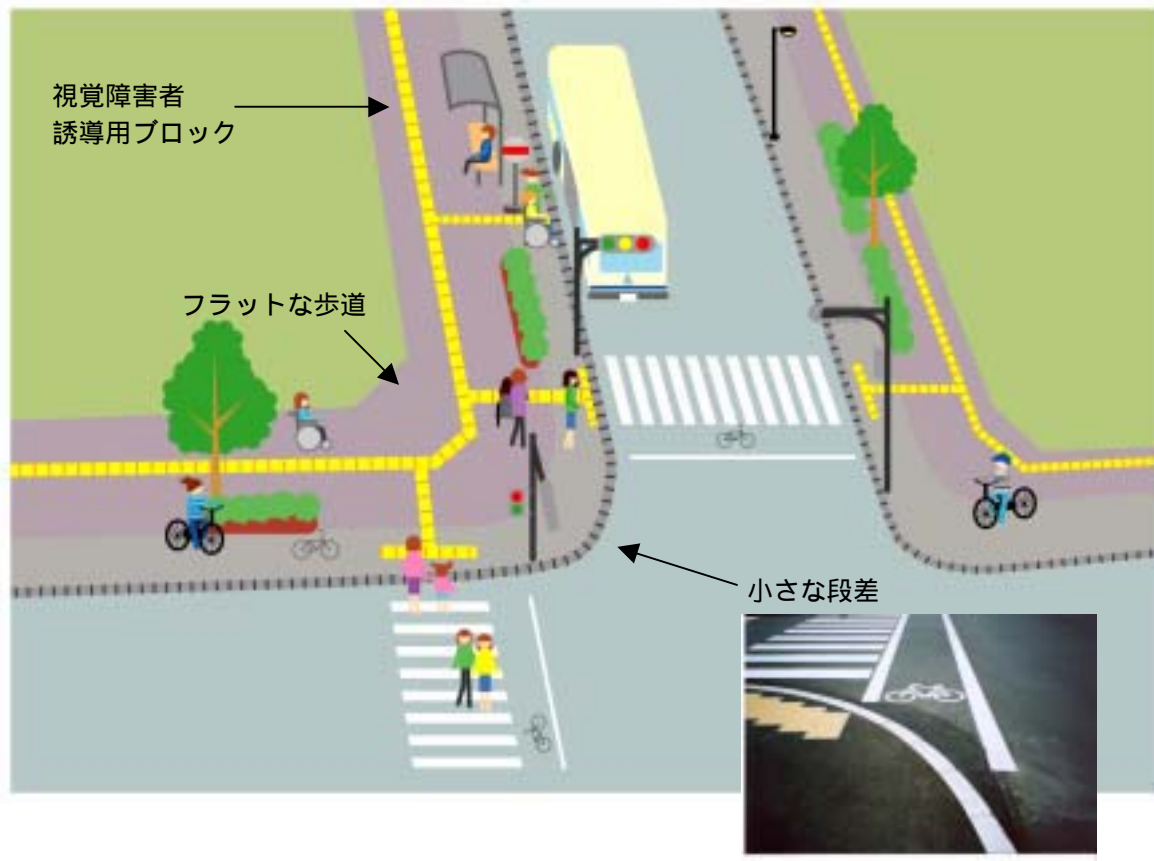
以下は、県道以上の路線について、これまでの実績等のデータをもとに整備内容の推計により試算したものである。

なお、今後の道路整備に当たっては、このような成果目標を明らかにすることが基本であり、国が検討されている「道路整備の18の成果指標」等も参考として、さらに検討していくものとする。

歩道のバリアフリー⁽¹⁾化

高齢者や障害者の方々が自立した生活を営み社会活動に積極的に参加することができるようにするためには、高齢者や障害者の方々が安全かつ円滑に利用できるような歩道の整備が必要である。このため、国及び県が管理する道路のなかで公共施設や福祉施設などが集積している県内26地区について、「バリアフリー⁽¹⁾整備計画地区」として重点的に歩道のバリアフリー⁽¹⁾化を進める。

この地区内の整備対象となる歩道延長が136kmで、平成13年には71km(52%)が整備を終えており、平成20年までに118km(87%)、平成25年までに100%が見込まれる。



まちなか（都市計画区域のうち用途地域）の県管理道路における歩道整備及び緑化

歩行者や車椅子を利用される方々が、余裕をもってすれ違えるためには最低2m以上の歩道幅員が必要である。まちなか（都市計画区域のうち用途地域）にある県が管理する道路について、幅員2m以上の歩道整備を進める。

平成13年における歩道整備延長が397kmであるのに対し、これまでの実績から試算して平成20年には419km（平成13年に対して5%の増）、平成25年には437km（平成13年に対して10%の増）が見込まれる。

この歩道の整備とあわせ、緑化を進める。

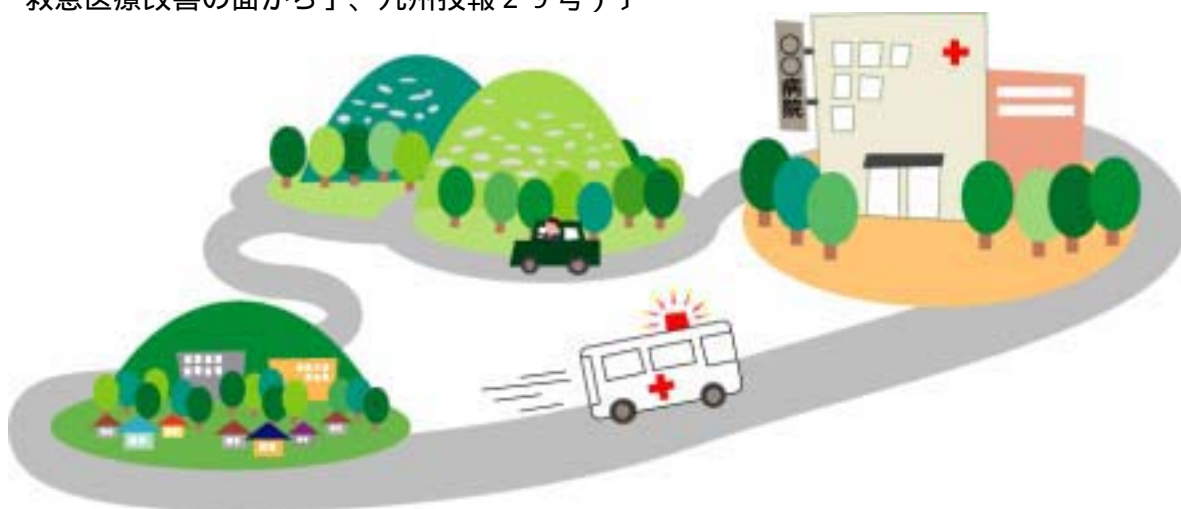


第二次救急医療施設へのアクセス

傷病時に高度な医療が受けられる二次救急医療施設（県内43病院）への車でのアクセスの向上は、安心して暮らすうえでの必要な要素である。

一つの目安として第二次救急医療施設への車での到達時間を概ね20分の指標で見ると、平成13年には県民の90%が20分圏内に居住されており、今後の道路整備により平成25年に新たに20分圏内に入る居住人口は、約1万8千人が見込まれる。

〔熊本県、大分県及び宮崎県における第二次救急医療施設への平均搬送時間に関する調査データの一例に「24分」（藤本昭：「地方部における道路整備の便益計測について：救急医療改善の面から」、九州技報29号）〕



ライフラインとなる緊急輸送道路の確保

地震や洪水等による災害被災直後における救援物資の輸送や救助・救援体制の整備等に必要となる緊急輸送道路の確保が必要である。このため、緊急輸送道路ネットワーク計画を策定しており、その延長が国道、県道を中心に延長1,880kmとなっている。

平成13年において、このうち1,677kmが改良済で、これまでの実績から試算して平成20年には1,752km(93%)、平成25年には1,806km(96%)が見込まれる。



路線バスのすれ違いが可能な区間の確保

高齢化の進行に伴い買物等の利便あるいは介護施設等への円滑なアクセス、さらには地方への定住化を進めるためなど、路線バスの円滑な運行に資する道路が求められる。そのため、バス路線においては、大型バスがすれ違える2車線道路の確保が必要となる。

県管理の道路でバス路線に指定された1,736kmのうち、平成13年において2車線が確保されている区間延長が1,382km(80%)であるのに対し、これまでの実績から試算して平成20年には1,461km(84%)、平成25年には1,473km(85%)が見込まれる。



バスなどの大型車との離合が困難な区間



高速道路のインターチェンジへのアクセス向上

広域にわたる地域間の交流・連携を図るには、高速道路の果たす役割には大きいものがある。このため、高速道路の整備と併せ高速道路へのアクセス向上が重要となる。

平成13年から平成25年にかけて、最寄りの高速道路インターチェンジまで車でアクセスするのに、10分以上の時間短縮が図られる県内の市町村数は、南九州西回り自動車道や熊本天草幹線道路を中心として、他の路線とも合わせ、14市町村が見込まれる。



空港へのアクセス向上

全国各地さらには海外への窓口となる空港へのアクセス向上は、九州新幹線等の高速交通機関とのネットワークの形成においても重要である。特にシリコンアイランド九州⁽¹⁾の枢要な地位を占める熊本においては、半導体関連製品の出荷等における空港の担う役割は、人の利用とあわせて重要な役割の一つである。

平成13年から平成25年にかけて、最寄りの空港（熊本空港、天草空港、鹿児島空港）まで車でアクセスするのに、10分以上の時間短縮が図られる県内の市町村数は、南九州西回り自動車道や熊本天草幹線道路を中心として、他の路線とも合わせ、7市町村が見込まれる。



主要な港湾へのアクセス向上

港湾は、船舶を通して地域間あるいは広域に亘る物流、人流を支え、またフェリーを通じて自動車交通のネットワークを補完する機能を持ち合わせている。このため、港湾へのアクセス向上が重要となる。

平成13年から平成25年にかけて、最寄りの県内重要港湾等（熊本港、三角港、八代港、水俣港）まで車でアクセスするのに、10分以上の時間短縮が図られる県内の市町村数は、南九州西回り自動車道や熊本天草幹線道路を中心として、他の路線とも合わせ、10市町村が見込



熊本都市圏における外環状機能の形成

熊本都市圏での交通渋滞の一因である熊本市中心部を通過する自動車による交通渋滞を緩和し、さらには中九州横断道路と熊本天草幹線道路とを接続し、県の横方向の交通軸を形成する熊本西環状道路は、熊本都市圏の外環状道路の一部機能を担うものである。また九州新幹線の開業後においては、高速系の交通の受け皿ともなるものである。

この外環状道路30kmについての環状機能の形成は、平成13年において13.7km(46%)であるのに対し、平成25年までに26.7km(89%)が見込まれる。このことから平成25年には、県道池上インター線や整備済みの(都)野口清水線、県道熊本港線を介することで、概ねの外環状機能の効果を上げられることになる。

一例として、熊本西環状道路の整備により、国道3号の北熊本地点における交通量について、およそ1割の削減といった効果が見込まれる。



熊本駅周辺地域を中心とした鉄道の高架化による東西一体化のまちづくり

九州新幹線開通に伴う熊本駅周辺地域の都市機能の充実が求められており、そのため熊本西環状道路と一体となり、鉄道を横断する道路の整備を目的としたJR鹿児島本線及び豊肥本線の連続立体交差事業の促進が重要な課題である。

この並行在来線の高架化は、九州新幹線の整備と一体となって行われるが、線路の段階的な切り替え等を行う必要から、新幹線開業に引き続き、平成28年を目標に100%の達成を目指す。

これが完成すると、現在15箇所の踏切による50時間にも及ぶ1日の遮断時間がすべて解消され、また、既存の陸橋や地下道さらには新規に整備される道路と合わせ24本の道路が平面となって高架下を横断することとなるため、交通の利便性が飛躍的に高まり、まちづくりの促進が図られる。



▼熊本駅周辺地域の整備イメージ図



▲都市内道路の整備イメージ図

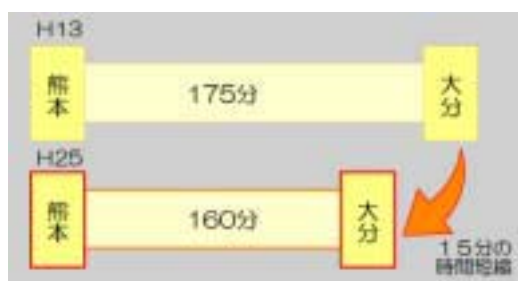


熊本都市圏から、九州各県主要都市との間の一日行動圏（150分）を目指す

現在、市町村の合併の特例に関する法律により平成17年3月を期限に市町村合併が推進されているところであるが、「九州はひとつ」との観点から、各地域それぞれが個性ある発展を図る中で、広域的に相互の交流・連携を深めることが今後ますます重要となってくる。

熊本県の交通基盤整備の重点施策のひとつに、熊本都市圏と九州内の主要都市とを150分で結ぶ「150分構想⁽¹⁾」（1日行動圏：出発してから目的地で業務を処理し、帰着するまでを1日で行動する場合の片道に要する時間を、2時間30分と設定）があるが、九州内主要都市のうち熊本都市圏から車で150分で到達可能な範囲をみると、平成13年には、福岡市、北九州市、佐賀市、長崎市、宮崎市、鹿児島市が150分圏内に入っており、大分市、延岡市のみが達成されていない状況である。

このうち大分市は、国道57号、国道10号などの整備により、平成13年に約175分を要するのに対し、平成25年においては約160分の短縮となる見込みである。



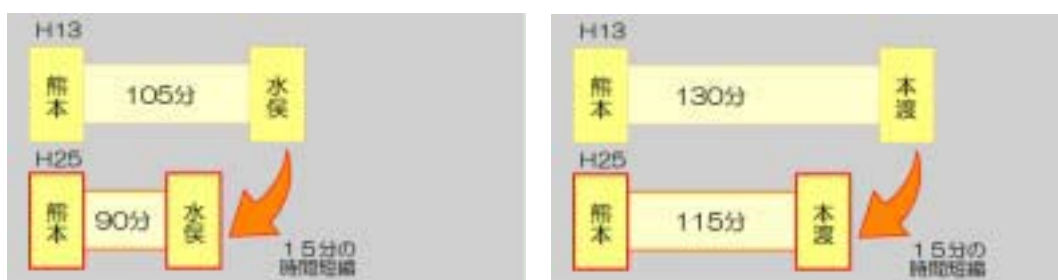
熊本都市圏から県内主要都市との間の半日行動圏（90分）を目指す

県内の各地域が活力ある発展を遂げ、さらに地域間の連携が図られることで、県勢全体の発展につながるものであるが、そのためには、県内各地域間の交流・連携が円滑に行われることがひとつの条件となる。

このため、熊本県の交通基盤整備の重点施策のひとつに、熊本都市圏や熊本空港と県内主要都市とを90分で結ぶ「90分構想⁽¹⁾」（半日行動圏：出発してから目的地で業務を処理し、帰着するまでを半日で行動する場合の片道に要する時間を、1時間30分と設定）があるが、県内主要都市のうち熊本都市圏から車で90分で到達可能な範囲を見ると、平成13年には、水俣市や本渡市を除く主要都市において達成されている。

このうち水俣市については、平成13年において約105分を要しているが、平成25年には、南九州西回り自動車道を中心として、他の路線とも合わせ約15分の時間短縮が図られ、90分圏内に入る見込みである。

また、本渡市については、平成13年において約130分を要しているが、平成25年には、熊本天草幹線道路を中心として、他の路線とも合わせ約15分の時間短縮が図られる見込みである。



熊本都市圏と地方との交流促進のためのアクセス向上

熊本都市圏に集中する多様な都市的サービス機能と地方がもつ自然や生産機能、地域文化等に対し、双方の住民が相互の機能を享受しやすくするための利便性の向上を図ることは、地方の活性化あるいは定住促進にとって重要なことである。

ここでは、熊本都市圏と地方との交流を促進するためのアクセスの向上を図る観点から、道路整備に伴い車の移動での時間短縮状況を見ると、平成13年から平成25年に向けて10分以上短縮される県内市町村数は、14市町村が見込まれる。

特に、水俣・芦北地域や天草下島地域においては、南九州西回り自動車道や熊本天草幹線道路を中心として、他の路線とも合わせ地域により10分から20分の時間短縮が見込まれる。

また、ひとつの目安として、熊本都市圏と60分で到達できる県内市町村数は、平成13年において50市町村であるのに対し、平成25年には54市町村になる見込みである。

