

九州横断自動車道延岡線(矢部～蘇陽)ルート帯案の比較表

| 評価項目 | | 【案①】別線整備案<北側ルート> | 【案②】別線整備案<南側ルート> | 【案③】現道（国道218号）改良案 | | |
|-----------|---------------------------|----------------------------|--|---|---|--|
| 項目 | | 評価指標 | 最短ルートを基本に全線別線で整備し、走行性、速達性の向上を図る案 | 集落や産業施設にアクセスしながら全線別線で整備し、走行性、速達性の向上を図る案 | 国道218号の線形不良箇所を改良し、走行性、速達性の向上を図る案 | |
| | | | 延長 約14km 自動車専用道路タイプ (設計速度:80km/h) | 延長 約15km 自動車専用道路タイプ (設計速度:80km/h) | 延長 約16km 一般道路タイプ (設計速度:60km/h) | |
| 政策目標 | 暮らし① | 走行性の確保や安全性の向上による安心した暮らしの支援 | 現道(国道218号)の走行性、安全性 | ・別線整備により、線形不良箇所をすべて回避でき、走行性、安全性の向上が見込まれる | ・別線整備により、線形不良箇所をすべて回避でき、走行性、安全性の向上が見込まれる | ・現道の線形不良箇所を改良し、走行性、安全性は向上するが、交差点が存在するため他案より劣る |
| | 医療② | 速達性、走行性の向上による救急医療活動の支援 | 沿線地域※1から熊本市内の第三次救急医療施設(済生会病院)への搬送時間 | ・第三次救急医療施設への搬送時間の短縮が図られる | ・第三次救急医療施設への搬送時間の短縮が図られる | ・第三次救急医療施設への搬送時間の短縮が図られるが、案①、案②より劣る |
| | | | 沿線地域※2から熊本市内の第三次救急医療施設(済生会病院)への安静搬送(走行性) | ・別線整備により、現道(国道218号)の線形不良箇所や信号交差点を回避でき、安静搬送(走行性)の向上が見込まれる ・国道218号から離れた位置を通過するためアクセス性が低く、町道を経由した搬送となることから、安静搬送(走行性)は案②より劣る | ・別線整備により、現道(国道218号)の線形不良箇所や信号交差点を回避でき、安静搬送(走行性)の向上が見込まれる ・国道218号から近い位置を通過するためアクセス性が高く、国道218号から直接搬送できることから、安静搬送(走行性)が向上する | ・現道(国道218号)の線形不良箇所を回避するが、信号交差点は1箇所のみを回避となるため安静搬送(走行性)の向上は案①、案②より劣る |
| | 物流③ | 速達性、走行性、安全性の向上による産業の活性化支援 | 沿線地域の産業施設※3から熊本市内の積替え拠点までの移動時間 | ・熊本方面への移動時間の短縮が図られるが、案②より劣る | ・熊本方面への移動時間の短縮が最も図られる | ・熊本方面への移動時間の短縮が図られるが、案②より劣る |
| | | | 沿線地域の産業施設※4から熊本市内の物流集積拠点までの走行性、安全性 | ・別線整備により、現道の線形不良箇所を回避でき、走行性、安全性の向上が見込まれる | ・別線整備により、現道の線形不良箇所を回避でき、走行性、安全性の向上が見込まれる | ・現道の線形不良箇所を改良し、安全性は向上するが、交差点が存在するため走行性の面で案①、案②より劣る |
| | 観光④ | 速達性、定時性の確保による観光振興の支援 | 熊本方面(嘉島JCT)から高千穂への移動時間 | ・熊本方面(嘉島JCT)から高千穂への移動時間の短縮が図られる | ・熊本方面(嘉島JCT)から高千穂への移動時間の短縮が図られる | ・熊本方面(嘉島JCT)から高千穂への移動時間の短縮は図られるが、案①、案②より劣る |
| 防災⑤ | 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 | 災害時の代替路機能の確保 | ・別線整備により代替路が確保される ・国道218号から離れた位置を通過するため、指定避難所(山都町清和支所)からのアクセス性が低い | ・別線整備により代替路が確保される ・国道218号から近い位置を通過するため、指定避難所(山都町清和支所)からのアクセス性が高い | ・現道利用のため代替路が確保されない | |
| 道路整備による影響 | ⑥ | 生活環境 | 大気質、騒音等 | ・現道から最も離れた位置を通過するため、生活環境(大気質、騒音、振動など)に影響を与える可能性は最も小さい | ・一部集落付近を通過するため、生活環境(大気質、騒音、振動など)に影響を与える可能性は案③より小さい | ・現道周辺の集落付近を通過するため、生活環境(大気質、騒音、振動など)に影響を与える可能性が大きい |
| | ⑦ | 自然環境 | 動物の生息地、植物の生育地への影響 | ・別線整備により、地形改変を伴い、動植物の生息地へ影響を与える可能性がある | ・別線整備により、地形改変を伴い、動植物の生息地へ影響を与える可能性がある | ・現道改良のため地形改変は他案に比べて少なく、動植物の生息地へ影響を与える可能性が低い |
| | ⑧ | 集落への影響 | 移転が必要となる家屋等の数 | ・集落・市街地を概ね回避するため、家屋の移転等は最も少ない | ・集落の周辺を通過するが、案③に比べて移転数は少ない | ・沿道に隣接する家屋が多く、移転数は最も多い |
| | ⑨ | 沿道利用 | 周辺からのアクセス利用 | ・国道218号沿線の集落・施設等からのアクセス性が低い | ・国道218号沿線の集落・施設等からのアクセス性は高いが案③に劣る | ・国道218号沿線の集落・施設等からのアクセス性が高い |
| | ⑩ | 施工性 | 現道交通への影響、施工期間 | ・別線整備のため、現道交通への影響は少ない ・国道218号から離れた位置を通過するため、工事用進入路、仮設、仮橋設置などの追加工事による施工期間が長くなる | ・別線整備のため、現道交通への影響は少ない ・国道218号から近い位置を通過するため、工事用進入路、仮設、仮橋設置などの追加工事による施工期間は短くなる | ・現道交通を確保しながらの改良とするが、切り直しなどの影響で現道交通への影響が生じる |
| | ⑪ | 段階的な効果の発現 | 発現の時期 | ・部分的な開通が可能のため、段階的に効果発現が見込まれる | ・部分的な開通が可能のため、段階的に効果発現が見込まれる | ・現道を改良するため、開通したところから効果発現が見込まれる |
| | ⑫ | コスト | 整備に要する費用 | 約1,150～1,250億円 | 約950～1,050億円 | 約1,050～1,150億円 |

※1…沿線地域:山都町蘇陽支所

※2…沿線地域:案①～③の上段_山都町蘇陽支所、案①と案②の下段_山都町清和支所

※3…沿線地域の産業施設:JAかみましき清和支所

※4…沿線地域の産業施設:西臼杵森林組合(五ヶ瀬町)