

2. アンケート調査(案)について

次のとおり、アンケートの目的や調査方法について案を示し、検討いただきました。

(1) アンケート調査の目的

より良い道路計画を策定するためには、「どのようなことに配慮して計画をつくればよいのか」という配慮の中身や重要な度合いを検討する必要があります。今回のアンケート調査では、この配慮の中身や重要な度合いについて、地域住民などの意識を把握することを目的とします。

(2) アンケート調査対象と調査方法

表-4 アンケート調査対象と調査方法

調査対象	調査方法
天草市・苓北町の地域住民 (20才以上から無作為に抽出)	・天草市・苓北町に依頼し、地域ごと(図-2参照)に1400人を無作為に抽出し、合計5600人を対象者とする。 ・対象者に郵送でアンケート調査票を配布・郵送などで回収。
上記以外の地域住民等	・天草市役所・各支所、苓北町役場(合計11箇所)に調査票を配置、回収ポストを設置、回収。 ・熊本県天草地域振興局のホームページでアンケート調査。
天草地域への来訪者等	・道の駅、主要観光施設(道の駅有明、天草いかワールド、本渡歴史民俗資料館、五和歴史民俗資料館、天草ロザリオ館、うしぶか海彩館・漁業史資料館、苓北町物産館、海の駅 上天草物産館さんばーる、天草四郎メモリアルホール; 合計9箇所)に調査票を配置、回収ポストを設置、回収。 ・熊本県天草地域振興局のホームページでアンケート調査。

図-2 地域区分(天草市内は旧市町名)



アンケート調査対象と調査方法について、各委員からは下記のとおりご意見をいただきました。

主な意見

- ・アンケート調査票の設問の表現は、よりわかりやすくしてもらいたい。
- ・アンケート調査票の設問のうち、自動車・バイク利用時の主な目的の回答(通勤・通学、買い物、通院など)は、1つを選択することになっているが、複数回答できるようにしてもらいたい。

各委員の意見を踏まえ、以下のように決定しました。

決定事項

- ・調査対象と調査方法については、上記の方法にて実施することになりました。
- ・アンケート調査票については、委員からのご意見を反映することになりました。
- ・天草地域の道路を利用する団体などへのヒアリング調査は、事務局が対象者を選定し、実施することになりました。

第3回検討委員会を次の要領で開催します。

日 時：2月16日(火)午後1時30分から同3時30分まで

開催場所：天草教育会館 大会議室(天草市志柿町野添3390-12)

主 催：熊本県、天草市

内 容：アンケート調査結果について、ルート帯選定における配慮事項などについて

アンケート調査にご協力をお願いします。

天草市・苓北町の地域住民アンケート調査は、1月5日(火)から同20日(水)まで実施しました。ご協力いただきありがとうございます。

アンケート調査票が届かなかった人につきましては、市役所・各支所や道の駅などにも配置していますので、ご協力をお願いいたします(2月12日(金)まで)。また、熊本県天草地域振興局のホームページ(下記参照)でも実施しています。

お問い合わせ、ご意見などはこちらへ

熊本県天草地域振興局 土木部 工務第一課(担当：光永・村田)

Tel : 0969-22-4640 / Fax : 0969-23-0305

E-mail : amadokouichi@pref.kumamoto.lg.jp

ご意見に対する個別の回答はいたしませんのでご了承ください。

詳しい内容は、ホームページに掲載しています。

<http://www.pref.kumamoto.jp/site/amakusa-hp/list688-2830.html>

熊本天草幹線道路(本渡道路〔仮称〕)の道づくりニュース 第2号

～市民参画型の道づくりを目指して～

発 行：熊本県天草地域振興局
発行日：平成22年2月

第2回熊本天草幹線道路(本渡道路〔仮称〕)検討委員会を開催しました。

第2回検討委員会開催概要

日 時：平成21年12月17日(木)
午後1時30分から同3時30分まで
開催場所：天草教育会館 大会議室
出席者：12人(2人欠席)

第2回検討委員会の議事内容

候補ルート帯(案)について
アンケート調査(案)について



検討内容と結果報告

1. 候補ルート帯(案)について

(1) 熊本天草幹線道路(本渡道路〔仮称〕)計画における配慮項目

第1回検討委員会での意見を踏まえてとりまとめた、熊本天草幹線道路(本渡道路〔仮称〕)を計画するうえで配慮すべき項目などについて確認していただきました。

表-1 熊本天草幹線道路(本渡道路〔仮称〕)計画における配慮項目と配慮の方向性

配慮項目		配慮の方向性
求められる機能	走行速度が速い(時間短縮できる)道路	・時速60km以上で走行できる道路とする。
	定時性の高い道路	・信号停止や沿道出入りによる速度低下が発生しない道路とする。
	観光・交流範囲が広がる道路	・熊本方面～天草市・苓北町などのアクセス性を高めるために主要道路に接続する。
	緊急時における信頼性の高い道路	・代替路がない本渡瀬戸区間に道路を新設することで信頼性の高い道路網を実現する。
地域特性への配慮	渋滞しない道路	・天草瀬戸大橋や本渡市街地(国道324号)などの渋滞緩和が図れる計画とする。 ・新たな渋滞が発生しにくい計画とする。
	まちづくりとの整合	・天草市と苓北町の各地域が、個性をいかした機能的で魅力ある地域をつくれるよう各方面へのアクセスに配慮する。 ・天草市の都市機能(中心的な商業・業務地(市役所など)、工業・流通業務地(本渡港等)などが集中する本渡市街地へのアクセスに配慮する。
	生活環境への影響	・病院、学校などへの環境影響に配慮する。 ・専用系住宅地・周辺集落などの環境影響に配慮する。
社会的視点(事業性)	史跡・文化財、神社、寺、墓地等への影響	・史跡・文化財、神社、寺、墓地などはできるかぎり避けるように配慮する。
	自然環境への影響	・貴重種生息地域や本渡干潟に影響がないように配慮する。 ・山間部の構造物などは、できるかぎり地すべり地帯を避ける。 ・良好な景観の保全に配慮する。
	事業費・維持管理費の低減	・道路の安全性を確保しつつ、事業費や維持管理費の低減が図れる計画とする。
事業の効率性(費用対効果)	早期整備・供用	・早期に緊急時の信頼性の確保や天草瀬戸大橋の渋滞解消が図れる計画とする。
	事業の効率性(費用対効果)	・便益が費用を上回る計画とする。

(2) 候補ルート帯の設定方針(案)

道路計画をするうえで配慮すべき項目などを基に、候補となるルート帯の設定方針(案)を確認していただきました。

表-2 候補ルート帯の設定方針

基本方針	地域高規格道路として、設計速度V=60～80km/hの自動車専用道路で計画
方針1	国道324号・266号などのすでにある道路とのネットワークを構築し、各方面へのアクセス性の高い位置にルートを計画
方針2	天草瀬戸大橋の交通機能を代替できる位置にルートを計画
方針3	天草の都市機能が集中する本渡中心市街地へのアクセス性の高い位置にルートを計画
方針4	本渡市街地専用系住宅地・周辺集落への影響が低減できる位置に計画
方針5	病院、学校、史跡・文化財、神社、寺、墓地などに配慮して計画
方針6	貴重種生息地域に配慮して計画
方針7	整備効果が高く、事業費・維持管理費が低減できる位置・構造で計画
方針8	現道の課題の大きい本渡瀬戸間の早期供用が可能となる計画

(3) 候補ルート帯(案)の設定

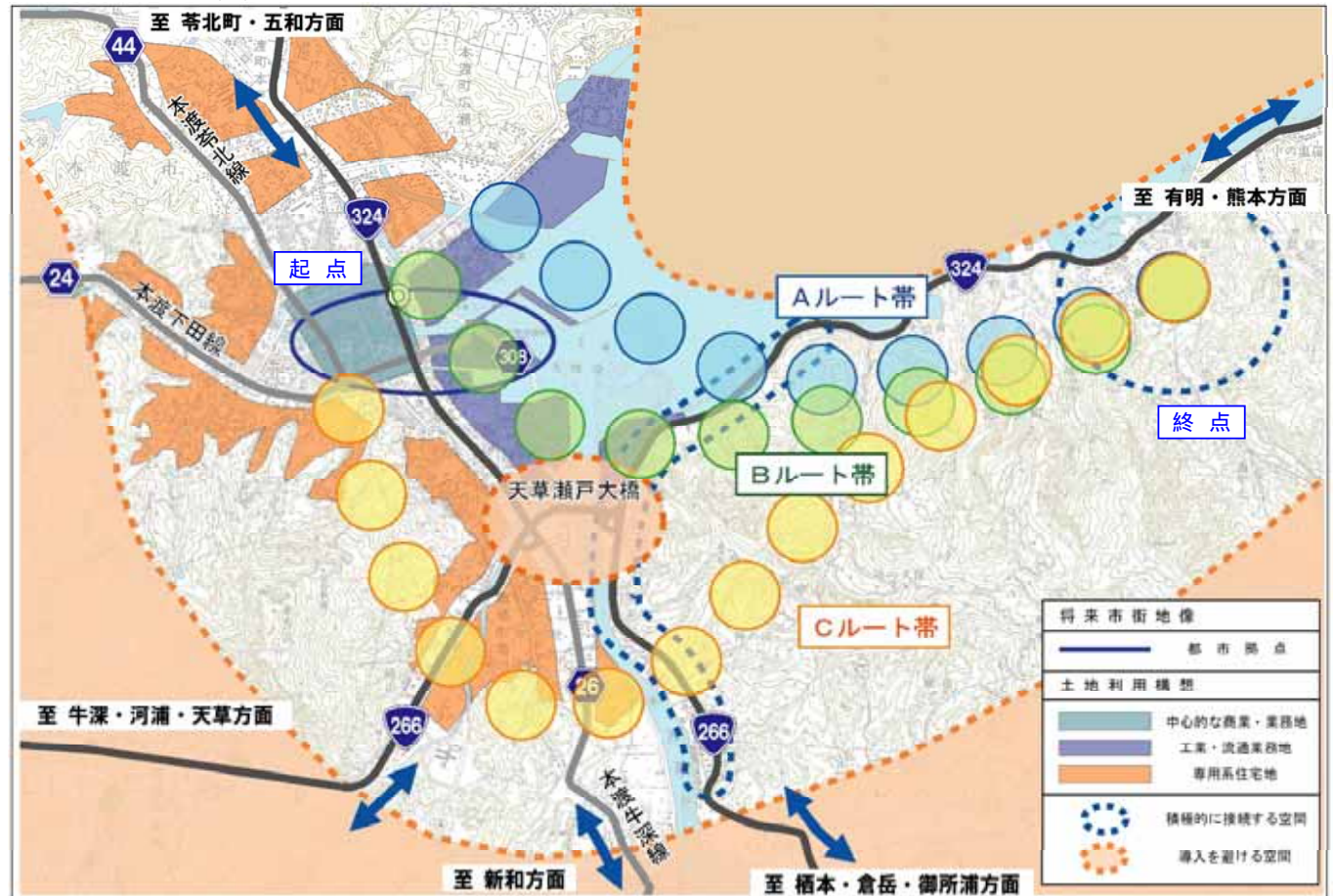
候補ルート帯の設定方針(案)や候補ルート帯設定の考え方を踏まえ、3つの候補ルート帯(案)や各ルート帯(案)の主な特徴を示し、検討していただきました(図-1)。候補ルート帯(案)と主な特徴について、各委員からは下記のとおりご意見をいただきました。

主な意見

- ・本渡道路が市街地に接続する場合は、接続道路周辺の交通量が増えると思われる。このため、渋滞対策を十分に検討してもらいたい。
- ・起点、終点の中間にインターチェンジを設置し、現在の国道などに接続できれば便利と思われる。このため、インターチェンジ設置の可能性について明確にしてもらいたい。
- ・ルートごとの具体的な効果(利便性の向上など)をわかりやすく説明してもらいたい。

図-1に示す3つの候補ルート帯について、今後評価していくことを確認していただきました。

図-1 候補ルート帯(案)



- [A ルート帯(●●)] 天草瀬戸大橋の北側で、市街地の環境影響の低減を優先し、海上空間を活用する案。
- [B ルート帯(●●●)] 天草瀬戸大橋の北側で、海上部への環境影響の低減を優先し、本渡市街地へアクセスする案。
- [C ルート帯(●●●)] 天草瀬戸大橋の南側で、海上部や市街地の環境影響の低減を優先し、本渡市街地の南側をう回する案。

表-3 各ルート帯(案)の主な特徴

	A ルート帯 (L=約5km)	B ルート帯 (L=約5km)	C ルート帯 (L=約7km)
まちづくりとの整合	・天草瀬戸大橋との交通機能分担により、各方面へのアクセスが改善できる。 ・本渡市街地へのアクセスが改善できる。 ・港湾計画との調整が必要。	・天草瀬戸大橋との交通機能分担により、各方面へのアクセスが改善できる。 ・本渡市街地へのアクセスが改善できる。 ・港湾施設や背後の土地利用との調整が必要。	・天草瀬戸大橋との交通機能分担により、各方面へのアクセスが改善できる。 ・本渡市街地へのアクセスが改善できる。 ・市街地部をう回するルートだが、一部区間で、住宅地を分断する。
生活環境への影響	・下島側は、起点部付近に中学校がある。	・下島側は、起点部付近に病院がある。	・下島側は、起点部付近に病院がある。 ・下島側は、起点部付近に住宅街がある。
自然環境への影響	・本渡干潟を通過し、影響が想定される。施工方法などの対策が必要と考えられる。	・下島側は、市街地部であり、自然環境への影響はないと考えられる。	・下島側で山間部を通過するため、道路の構造などは、自然環境への配慮が必要と考えられる。
事業費・維持管理費	・海上部(約2km)のため、構造物の延長が長くなり事業費が高い。 [事業費:約310億円/維持管理費:約0.7億円/年]	・最も安価 [事業費:約240億円/維持管理費:約0.7億円/年]	・総延長が約7kmと長くなるため事業費が高い。 [事業費:約320億円/維持管理費:約1.7億円/年]