

2. 本渡道路(仮称)における配慮の方向性

2.1 対象地域の道路網

現状の課題を考慮すると、本渡道路(仮称)は以下に配慮して計画する必要があります。

- 本渡市街地への円滑なアクセスの確保
- 下島・上島の各方面へのアクセスの確保



図-2.1 対象地域の道路網

2.2 本渡道路(仮称)の計画区間

本渡道路(仮称)は、多くの交通課題が残る天草瀬戸大橋の前後区間の課題解決に必要な区間で、周辺の地形等を考慮して、「天草市(旧本渡市)」を起点とし、「天草市志柿」を終点とする約4kmの区間としています。



図-2.2 本渡道路(仮称)の計画区間

2.3 施設・環境に対する配慮の方向性

地域内には、教育施設や公共施設、寺社、墓地、文化財などがあり、その他、県指定の天然記念物の「兜梅」など貴重な植物等も確認されています。また本渡港付近の海域には「レッドデータブックくまもと2009」等にも指定されている希少な海生生物も生息しています。

【配慮の方向性】

史跡・文化財、神社、寺、墓地等

- ・ 史跡・文化財、神社、寺、墓地等に配慮する。

生活環境

- ・ 病院、学校、本渡港等、公共施設に配慮する。
- ・ 住宅地・集落等の住環境への影響に配慮する。

自然環境

- ・ 貴重種生息地域に影響が無いよう配慮する。
- ・ 本渡干潟海生生物生息環境に配慮する。
- ・ 山間部の構造物等は、できるかぎり地すべり地帯を避けるよう配慮する。

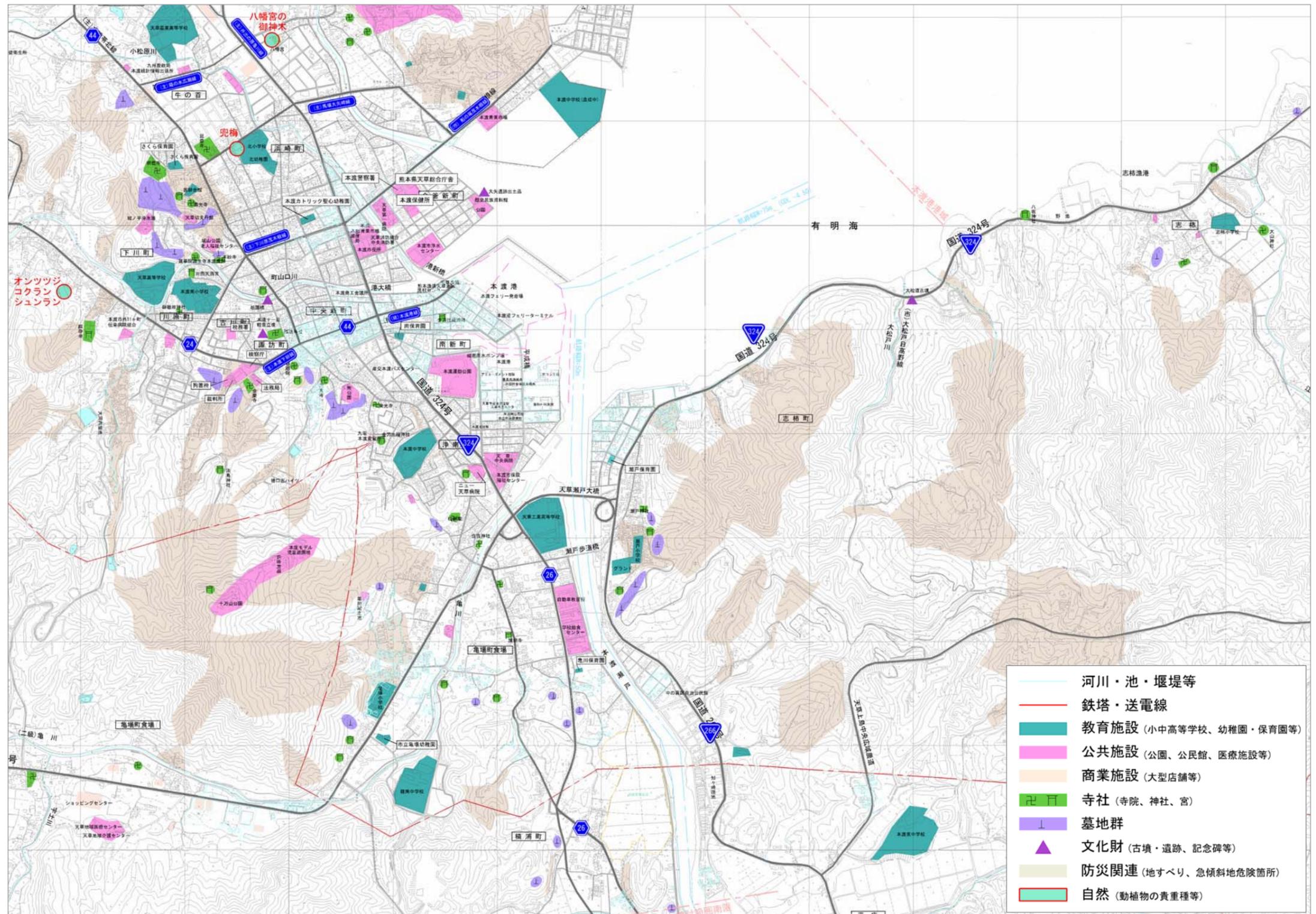


図-2.3 施設・環境に対する主な配慮対象

2.4 将来構想に対する配慮の方向性

本渡港周辺には臨海型業務ゾーン(紫色)が広がり、工業・流通業務地ともなっています。また、天草市役所周辺には、商業・業務ゾーン(桃色)、住宅市街地ゾーン(黄色)や専用系住宅地(黄色)も広がっています。市街地部周辺には農業・緑地保存ゾーン(緑色)が広がり、各地にレクリエーション施設(公園)が点在しています。

【配慮の方向性】

地域構造・土地利用等

- ・天草の都市機能が集中する本渡中心市街地、及び周辺地域へのアクセス性に配慮する。
- ・本渡市街地専用系住宅地への影響に配慮する。
- ・その他、将来の市街地像や土地利用構想との整合性に配慮する。

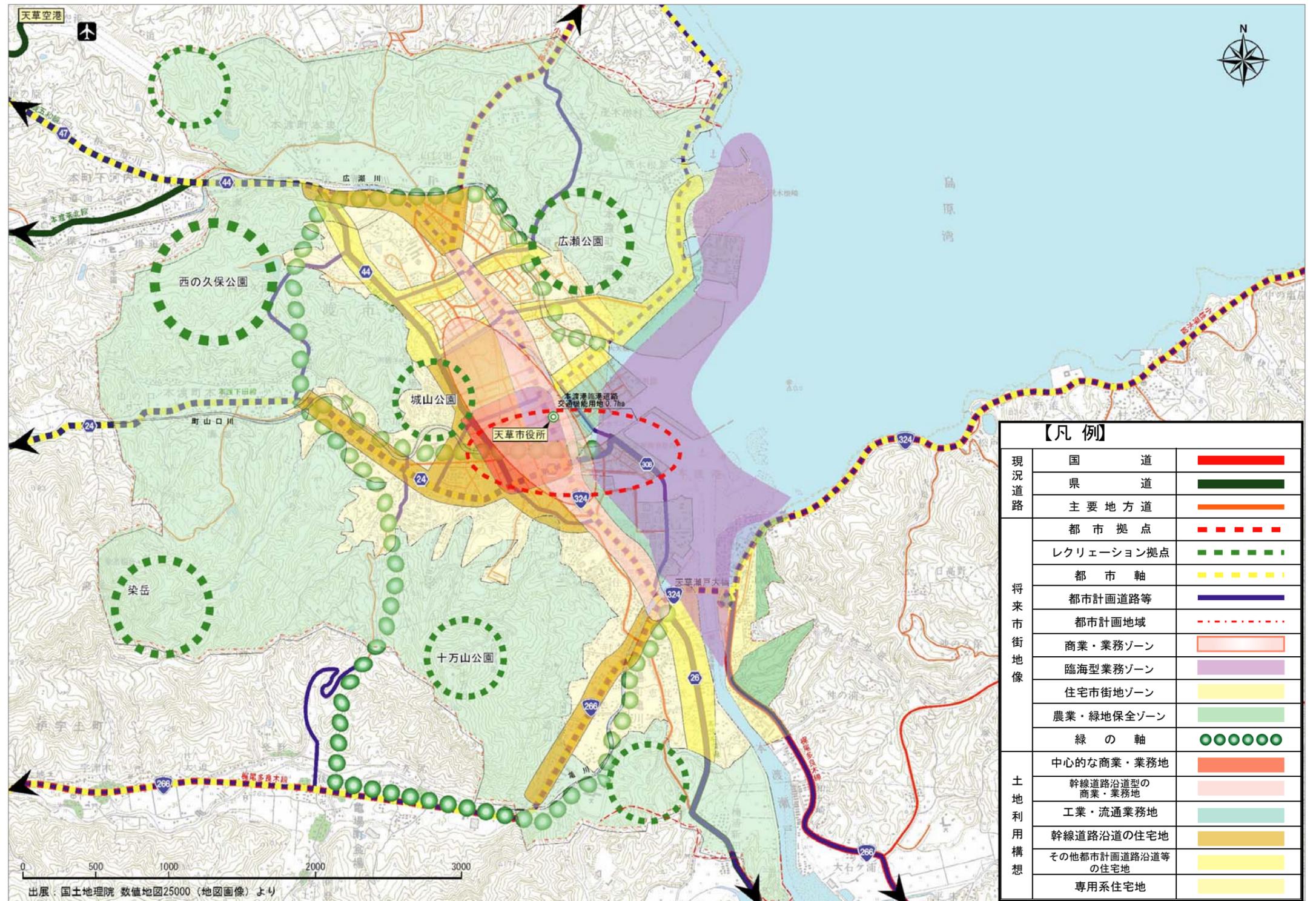


図-2.4 都市計画区域マスタープランにおける将来構想

2.5 地域特性・社会的視点における配慮の方向性

表-2.1 地域特性・社会的視点における配慮の方向性

項目	配慮項目	配慮の方向性
地域特性	史跡・文化財、神社、寺、墓地等	・ 史跡・文化財、神社、寺、墓地等に配慮する。
	生活環境	・ 病院、学校、本渡港等、公共施設に配慮する。 ・ 住宅地・集落等の住環境への影響に配慮する。
	自然環境	・ 貴重種生息地域に影響が無いよう配慮する。 ・ 本渡干潟海生生物生息環境に配慮する。 ・ 山間部の構造物等は、できるかぎり地すべり地帯を避けるよう配慮する。
	地域構造・土地利用等	・ 天草の都市機能が集中する本渡中心市街地、及び周辺地域へのアクセス性に配慮する。 ・ 本渡市街地専用系住宅地への影響に配慮する。 ・ その他、将来の市街地像や土地利用構想との整合性に配慮する。
社会的視点 (事業性)	早期整備・供用	・ 投資効果を高めるために渋滞が発生している天草瀬戸大橋区間の早期供用を勧案する。
	事業の効率性	・ 事業の費用便益比(B/C)※が1.0を上回る計画とする。
	事業費の低減	・ 限られた財源を有効に活用するため、事業費や維持管理費の低減を図る計画とする。

※ 費用便益比(B/C)：費用便益比(B/C)とは、事業の効果を金銭に置き換えて、その妥当性を評価するための指標です。
道路整備による効果についての費用便益比(B/C)は、次のように表されます。

$$\text{費用便益比(B/C)} = \frac{\text{道路を使う人が受ける便益【B】 (走行時間短縮便益+走行経費減少便益+交通事故減少便益)}}{\text{整備にかかった費用【C】 (事業費+維持管理費)}}$$

3. 本渡道路(仮称)の候補ルート帯の設定方針

本渡道路(仮称)の候補ルート帯は、P4の「熊本天草幹線道路(本渡道路(仮称))に求められる機能」と、P8の「地域特性・社会的視点における配慮の方向性」から求めた以下の7つの方針に基づき設定します。

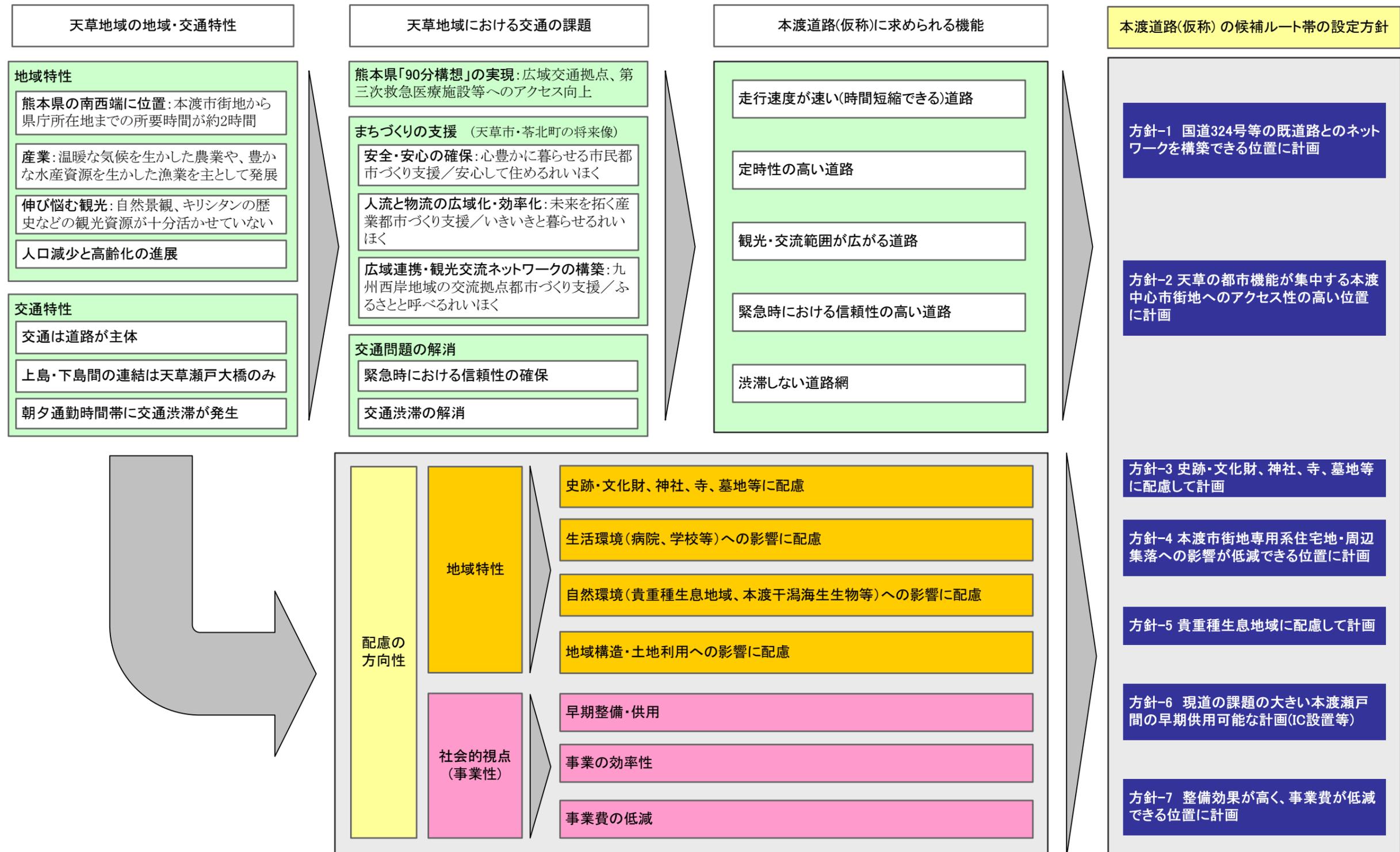


図-3.1 本渡道路(仮称)の候補ルート帯の設定方針

4. 本渡道路(仮称)の計画条件

(1) 道路の分類

本渡道路(仮称)は、地域高規格道路として整備します

本渡道路(仮称)は、熊本天草幹線道路の一部として位置付けられており、熊本天草幹線道路は、「地域高規格道路」として整備されています。

また、「本渡道路(仮称)に求められる機能」を考慮すると、本渡道路(仮称)は、自動車の通行機能を重視した質の高い道路としての整備が望まれます。

そこで、本渡道路(仮称)は、「地域高規格道路」として整備します。

(2) 設計速度

本渡道路(仮称)は、設計速度 $V=60\sim 80\text{km/h}$ とします

地域高規格道路は、 $60\sim 80\text{km/h}$ のサービス速度を提供できる道路として整備されています。

(3) 車線数(横断面構成)

車線数は、将来交通量に基づき設定します

(4) 道路構造タイプ

本渡道路(仮称)は、自動車専用道路で整備します

地域高規格道路には、自動車専用道路と、平面及び立体交差が混在する2つのタイプがあります。本渡道路(仮称)は、松島有明道路区間と同じタイプの自動車専用道路とします。

以上の理由により、本渡道路(仮称)区間は、「地域高規格道路、設計速度 $V=60\sim 80\text{ km/h}$ 、自動車専用道路」で整備します

【参考】



写真-4.1 松島有明道路の幅員構成(現状)

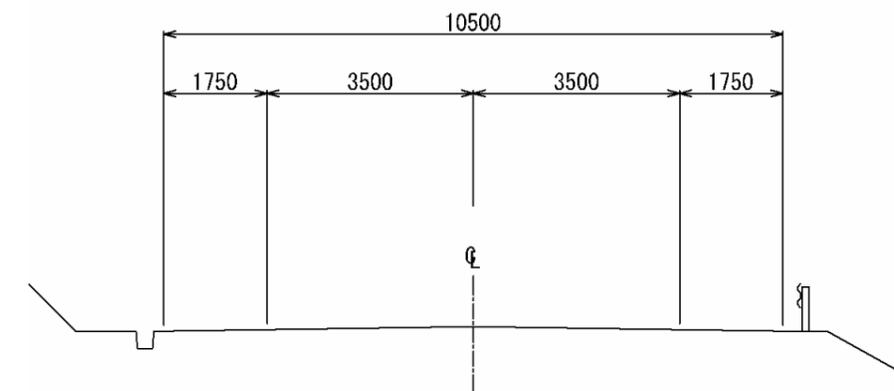


図-4.1 松島有明道路の幅員構成例