

本渡道路（仮称）の最適ルート帯の選定について

本渡道路（仮称）の最適ルート帯を選定するため、地域住民などの意見を踏まえた検討委員会の提言に従い、3つのルート帯を比較評価した。

まず、ここでは検討の前提として、天草瀬戸大橋及び本渡市街地の渋滞解消効果を早期に発揮するために、天草市の中心市街地から本渡瀬戸をまたぎ上島側の国道に接続するまでの区間を第1期で整備し、その後に天草市志柿町中の塩屋まで整備して全体を完成させるという2段階整備の考え方を採ることとした。

検討委員会の提言書の配慮項目のうち、本渡道路に「求められる機能」としては、走行速度が速いこと、定時性が高いこと、観光交流範囲が広がること、緊急時における信頼性が高いこと、渋滞しないことが挙げられている。

各ルート帯はいずれも、これら5つの項目を概ね満足することができる。

ただし、渋滞については、事業完了時には3ルート帯とも渋滞は解消されるが、第1段階の整備完了時には、Cルート帯は現在の天草瀬戸大橋に渋滞が残る。また、上島及び下島において、各道路の区間毎の移動に要する時間を、本渡道路を整備する前と後で比較して算出した総所要時間短縮量はBルート帯、Aルート帯、Cルート帯の順に大きい。

したがって、「求められる機能」の面から見ると、Bルート帯が優位と言える。

提言書の配慮項目のうち、「地域特性への配慮」としては、まちづくりとの整合、生活環境への影響、史跡・文化財・神社・寺等への影響、自然環境への影響が挙げられている。このうち、まちづくりとの整合については、各ルート帯とも決定的な不整合もなく優劣に大きな差はないが、生活環境への影響については、静穏が求められる病院・学校などが多く立地するとともに住居専用地域内の住宅街も通過するCルート帯が最も影響が大きい。また、影響を及ぼす可能性のある神社、寺、墓地の数もCルート帯が最も多い。

自然環境への影響については、本渡干潟に多数の橋脚を設置することとなるAルート帯が最も影響が大きいと考えられる。なお、Bルート帯の一部に本渡干潟の区域が入っているが、干潟を通過しないルートの設定は可能。

したがって、「地域特性への配慮」の面から見ると、Bルート帯が優位と言える。

提言書の配慮項目のうち、「社会的視点」としては、事業費及び維持管理費、早期整備・供用、費用対効果が挙げられている。このうち、事業費はBルート帯が最も安価であり、次にAルート帯、Cルート帯の順となる。さらに、第1期整備のみの事業費はBルート帯が最も安価である。

維持管理費はAルート帯及びBルート帯が安価であり、Cルート帯が最も高い。

費用対効果については、各ルート帯とも便益が費用を上回っているが、費用に対する便益の比率であるB / Cの値はBルート帯が最も大きい。

したがって、「社会的視点」から見るとBルート帯が優位と言える。

以上の点から、Bルート帯は、「求められる機能」、「地域特性への配慮」及び「社会的視点」のいずれの配慮項目においても優位であることがわかる。

そこで、最適なルート帯としてBルート帯を選定することとする。

「本渡道路（仮称）」:

熊本都市圏と旧本渡市を結ぶ地域高規格道路である熊本天草幹線道路 約70 kmのうち、本渡瀬戸をまたぎ天草の上島と下島を結ぶ約4 km区間の道路。

「地域高規格道路」:

高速道路と一体となり、地域の自立的発展や地域間の交流・連携を支える自動車専用道路もしくは同等の規格を持ち、概ね時速60 km以上で走行できる道路。

「熊本天草幹線道路（本渡道路（仮称））検討委員会」:

県が地域住民等の意見を把握して道路の計画を策定するにあたり、客観的な立場から助言を行うとともに、道路計画において特に配慮すべき事項等を提言することを目的に設置した第三者機関。

学識経験者及び天草市、苓北町の、各地域及び各種団体の代表者等で構成。