

有明海沿岸道路(長洲町～玉名市)の道路計画を
進めるにあたり地域の皆様のご意見をお聞かせください

「社会資本整備審議会 道路分科会 九州地方小委員会」において、計画段階評価※の手続きを進めております「有明海沿岸道路(長洲町～玉名市)」に関し、道路整備の計画検討を進めるにあたり、最適なルート帯やインターチェンジの位置等の検討に必要な「重視すべき事項」についてご意見をお聞かせください。
※計画段階評価とは、新規事業採択の前段階において、政策目標を明確化した上で、複数の対策案の比較評価を行うものです。

アンケート調査について

○実施期間 : 令和8年7月3日(金)～令和8年10月31日(土)

アンケート調査対象者	実施・配布方法
①沿線住民の方	・郵送により配布 荒尾市、長洲町、玉名市、玉東町 ※無作為抽出
②その他の地域にお住いの 道路利用者	・高速道路SA等※ ¹ にアンケート用紙とアンケート回収ボックスを設置 ・国、県、市のHP※ ² や高速道路SA等※ ¹ にWEBアンケートの案内を掲載 ※ ¹ : 広川SA、北熊本SA、道の駅「みやま」、道の駅「しろいし」、九州佐賀国際空港、熊本港、佐賀市役所 等 ※ ² : 国土交通省、熊本県、荒尾市、長洲町、玉名市、玉東町 等

ヒアリング調査について

○実施期間 : 令和8年8月1日(土)～令和8年10月31日(土)
○調査対象等 : 沿線自治体である熊本県、荒尾市、長洲町、玉名市、玉東町、佐賀市、大川市、柳川市、みやま市、大牟田市、熊本市、及び有明海沿岸道路(長洲町～玉名市)の利用が考えられる団体、企業等
○実施方法 : 対面方式 等

オープンハウスについて

○実施期間 : 令和8年8月上旬～9月下旬予定(詳細な開催日・場所はホームページでお知らせします)
(URL: <https://www.qsr.mlit.go.jp/kumamoto/>)

上記のほか、WEBアンケートも実施しております。(7/3～10/31まで)

右記のURLまたはQRコードからアンケートサイトに

アクセスして回答することができます。

URL <https://ariakeengan.com/hp01/>



※QRコードは(株)デンソーウェーブの登録商標です

<お問い合わせ先>

国土交通省 九州地方整備局 熊本河川国道事務所

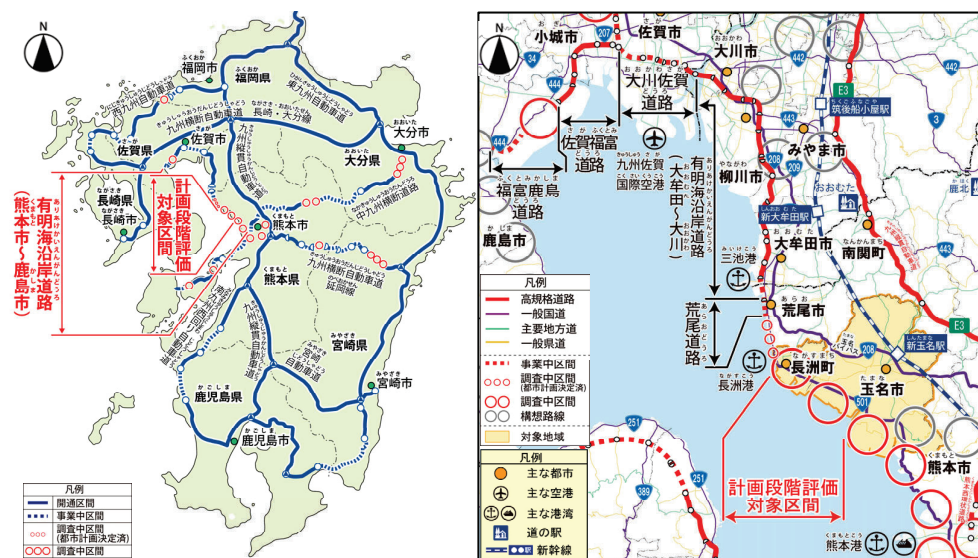
技術副所長 山下 修
計画課長 野上 英昭
TEL 096-382-1242 (直通)

有明海沿岸道路(長洲町～玉名市)の計画に関するアンケート調査

有明海沿岸道路(長洲町～玉名市)は有明海沿岸部の主要都市を連絡し、九州佐賀国際空港や三池港、長洲港、熊本港の物流・交通拠点を連絡する高規格道路です。

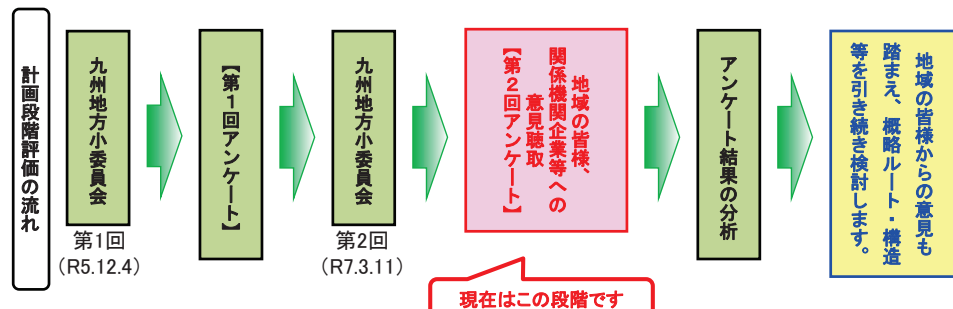
本調査は、有明海沿岸道路(長洲町～玉名市)間の道路整備の計画検討を進めるにあたり、最適なルート帯やインターチェンジの位置等の検討に必要な「重視すべき事項」についてご意見を頂くことを目的としています。皆様のご協力をお願いいたします。

<対象区間位置図>



■アンケートは「計画段階評価」審議の参考意見となります。

国土交通省では、道路事業の透明性・効率性を高めるため、計画段階評価の取組を導入しています。これは、道路の整備方針について 地域の声(地域の皆様、道路利用者、関係団体等)を聞きながら、第三者委員会によって審議するものです。



■九州地方小委員会

九州地方小委員会は、公共事業の効率性や透明性の一層の向上を図るため、学識経験者など第三者から構成される委員会です。なお、会議資料は、国土交通省九州地方整備局のホームページでご覧いただけます。

■アンケート対象者

本アンケートは、荒尾市、長洲町、玉名市、玉東町にお住まいの方から無作為に抽出し配布しています。
○本アンケートは、配布させていただいた世帯のご家族の方を対象に**幅広い年齢層の方からのご意見を伺いたい**と考えております。お人数ですが アンケートの主旨をご理解の上、回答して頂きますようお願いいたします。
○ご家族の皆様のご意見を伺いたい為、「**アンケート回答用 返信はがき**」を**4枚同封**させて頂いております。
(対象は18歳以上としております。ご家族構成にあわせて必要枚数をご利用ください。)
○なお、返信ハガキが不足する場合は以下の問合せ先にご連絡ください。
[問合せ先]熊本河川国道事務所 計画課 TEL:096-382-1242(直通)

■回答の提出方法及び締切

○回答は次のいずれかの方法のうち1つをお選びください。
【方法1】同封しています「返信はがき」にご記入頂き、**令和8年10月31日(土)**までに、切手を貼らず郵便ポストへご投函をお願いします。
【方法2】インターネット接続環境のあるスマートフォンまたはパソコンより、下記A、Bいずれかの方法でアンケートサイトにアクセスし、**令和8年10月31日(土)**までに、回答をお願いいたします。

A 右記URLをアドレスバーに入力

<https://ariakeengan.com/hp01/>

B QRコードからアクセス QRコードはこちら



※QRコードは(株)デンソーウェブの登録商標です

<返信用の郵便はがきの記入例>

《オモテ面》

熊本市東区西原1丁目12番地1号
国土交通省 九州地方整備局
熊本河川国道事務所
有明海沿岸道路(長洲町～玉名市)
計画段階評価 事務局 行
〒961-8601 熊本県熊本市東区西原1丁目12番地1号

●あなたご自身の事について
【記入または該当する番号に○をつけてください】

性別	①男性	②女性	③その他				
年齢	①10代	②20代	③30代	④40代	⑤50代	⑥60代	⑦70代以上

問1 普段、国道208号(荒尾～玉名間)・国道501号(長洲～玉名間)を
通行する際の主な移動手段は何ですか?
(該当する箇所につただけ○をつけてください)

1. 自動車 2. 公共交通(バス、タクシー) 3. バイク 4. 自転車 5. 徒歩

問2 国道208号(荒尾～玉名間)・国道501号(長洲～玉名間)を
通行する際の主な移動手段は何ですか?
(該当する箇所につただけ○をつけてください)

1. 通学・通学 2. 仕事(営業・商談・運送など) 3. 私用(買物・食事・通院など) 4. その他

<回答方法について>

- ・P.1～4を見ながら、回答してください。
- ・選択回答の設問は、あてはまる番号に1つだけ○(マル)をつけてください。
- ・問4-1、問4-2は5段階評価の質問です。各項目について1つずつ○(マル)をつけてください。
- ・問5の設問は自由解答です。具体的なお意見をお書き下さい。

《ウラ面》

問4-1 ルート帯やインターチェンジの位置を検討するうえで「重視すべき事項」について①～⑤のそれぞれ該当する箇所につただけ○をつけてください。

重視すべき事項	①	②	③	④	⑤
1. 熊本中心部から沿線地域へ早く移動できること					
2. 国道208号や国道501号の通過交通が減少し、安全に通行できること					
3. 沿線地域から市街地への二次交通(国道へ)がスムーズなこと					
4. 沿線地域の二次交通施設への接続がスムーズなこと					
5. 沿線地域の二次交通施設への接続がスムーズなこと					

問4-2 案①、案②におけるインターチェンジの位置について

案①	案②	案③	案④	案⑤
1. 熊本中心部から沿線地域へ早く移動できること				
2. 国道208号や国道501号の通過交通が減少し、安全に通行できること				
3. 沿線地域から市街地への二次交通(国道へ)がスムーズなこと				
4. 沿線地域の二次交通施設への接続がスムーズなこと				
5. 沿線地域の二次交通施設への接続がスムーズなこと				

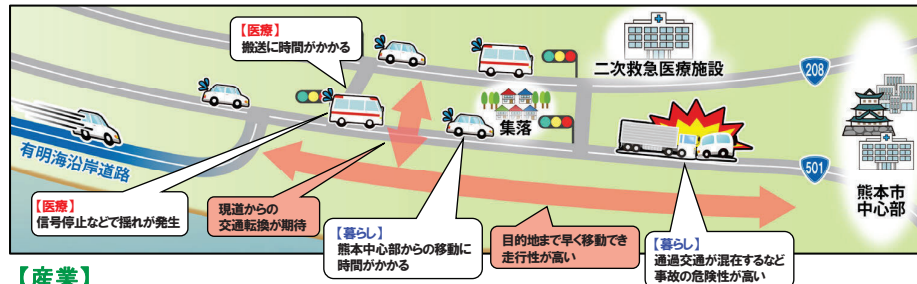
問5 あなたが、上記事項を重視すべきと思う理由や、上記以外で重視すべきと思うことがあれば、一言にお書きください。(自由回答)

【暮らし】

- ① 熊本中心部から沿線地域へ早く移動できること
- ② 国道208号や国道501号の通過交通が減少し、安全に通行できること

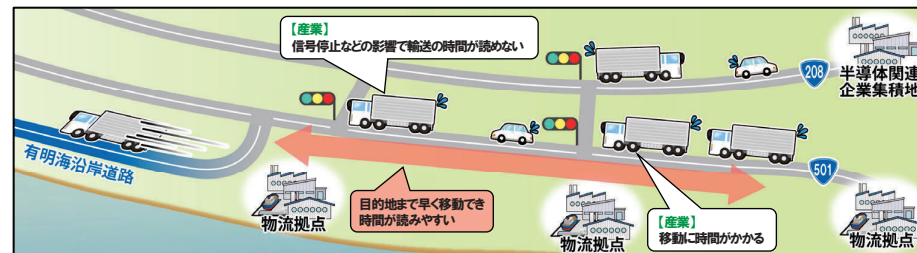
【医療】

- ③ 沿線地域から熊本市内の三次医療施設へ早く搬送できること
- ④ 沿線地域の二次医療施設への救急搬送時に信号交差点が回避できるなど、走行性が高いこと



【産業】

- ⑤ 沿線地域の産業拠点(長洲工業団地等)から熊本市方面の物流拠点(熊本港等)への移動時間が短いこと
- ⑥ 既開通区間の有明海沿岸道路沿線地域の物流拠点(三池港IC等)から半導体関連企業集積地(セミコンテックパーク等)への移動時間が読めること



【観光】

- ⑦ 有明海沿岸部の観光地間の移動時間が短く、サービス速度の高い道路ネットワークが構築され、観光地を多く回ることができ、周遊性が高まること



【防災】

- ⑧ 災害時に国道208号や国道501号の代替路が確保されること
- ⑨ 災害時(高潮等)に、広域的な救援・救護や避難行動が可能なこと

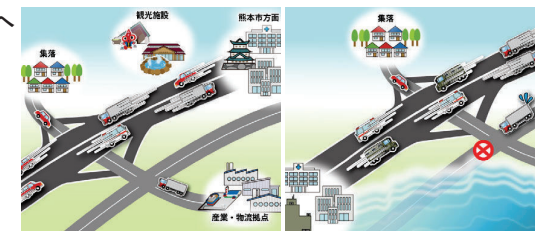


ルート帯を検討するうえで重視すべき事項
(道路整備による影響)

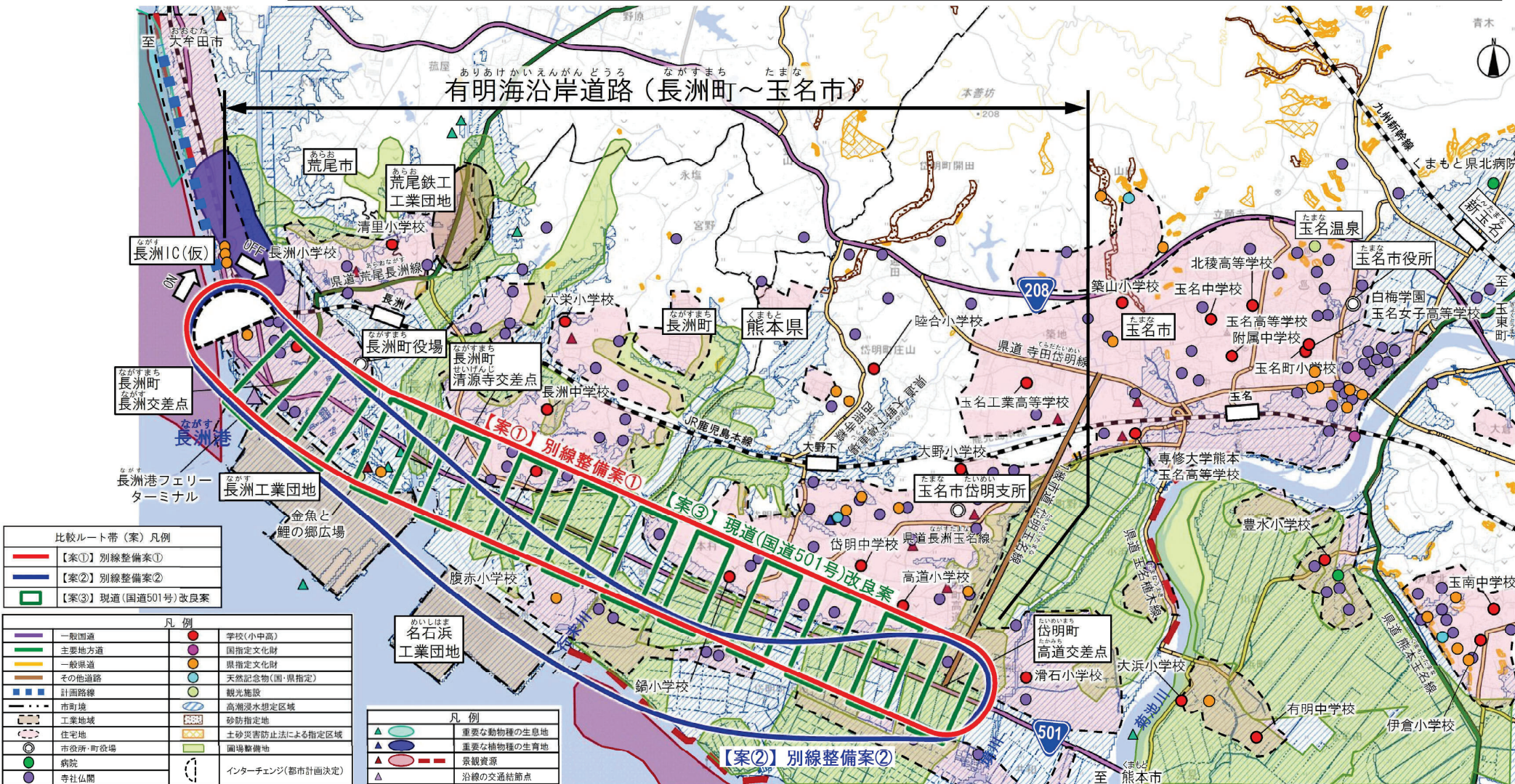
- ⑩ 生活環境(大気質・騒音等)への影響が小さいこと
- ⑪ 自然環境(重要な動物の生息地、生態系等)への影響が小さいこと
- ⑫ 景観・景観資源等への影響が小さいこと
- ⑬ 移転が必要となる家屋や工場、農地等への影響が小さいこと
- ⑭ 沿道からの利用が便利なこと
- ⑮ 施工中の現道交通や生活道路等への影響が小さいこと
- ⑯ 段階的に開通でき、早期に整備効果が望めること
- ⑰ 整備費用が安いこと

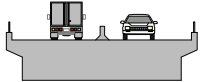
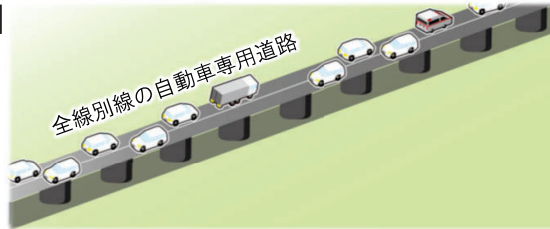
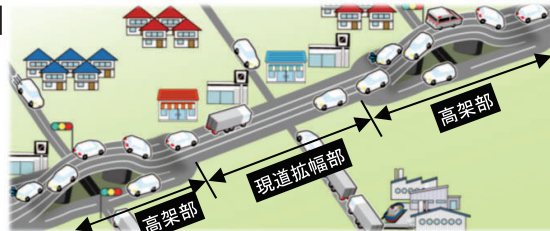
インターチェンジの位置を検討するうえで重視すべき事項

- 暮らし ⑱ 集落に近接し、沿線地域内や熊本市方面へ早くかつ安全に移動できること
- 医療 ⑲ 集落に近接し、沿線地域内や熊本市内の医療施設への移動時間が短縮すること
- 産業 ⑳ 沿線地域内の産業・物流施設にアクセスしやすいこと
- 観光 ㉑ 観光資源・観光施設に近接して早く行けること
- 防災 ㉒ 災害時に安全かつ円滑にアクセスできること



- 青木
- 



	ルート帯案のポイント	ルート帯案の道路構造
案①	・長洲地区、岱明地区等の住宅地を可能な限り回避して長洲IC(仮)～岱明町高道交差点を連絡する。 ・コントロールポイントを概ね回避しながら<u>全線別線の自動車専用道路で整備</u>する。 ・高潮浸水想定区域は高架構造により回避可能。	【断面図】  ※道路構造は橋梁を想定
案②	・長洲工業団地や名石浜工業団地へのアクセスに配慮して工業団地側へ迂回し、長洲IC(仮)～岱明町高道交差点を連絡する。 ・コントロールポイントを概ね回避しながら<u>全線別線の自動車専用道路で整備</u>する。 ・高潮浸水想定区域は高架構造により回避可能。	【イメージ図】 
案③	・国道501号の長洲IC(仮) 接続箇所～長洲町長洲交差点間と長洲町清源寺交差点～岱明町高道交差点間を4車線に拡幅する。 ・<u>現道拡幅を基本とし、国道501号の長洲町長洲交差点～岱明町高道交差点間の信号交差点を立体化して整備</u>する。 ・高潮浸水想定区域において、立体交差部は高架構造により回避可能であるが、立体交差部以外は現況と変わらない。	【断面図】  ※道路構造は国道501号の拡幅を基本とし、信号交差点は橋梁構造で立体交差を想定 【イメージ図】 

有明海沿岸道路(長洲町～玉名市)ルート帯案の比較表

P. 4

評価項目				【案①】別線整備案①	【案②】別線整備案②	【案③】現道(国道501号)改良案
項目		評価指標		住宅地への影響を可能な限り回避して全線別線の自動車専用道路で整備する案	長洲工業団地や石浜工業団地へのアクセスに配慮し、工業団地側へ迂回して全線別線の自動車専用道路で整備する案	国道501号を4車線に拡幅し、信号交差点の立体化を行うとともに沿道利用に配慮した一般道路で整備する案
				延長 約8km 自動車専用道路タイプ (設計速度:80km/h)	延長 約9km 自動車専用道路タイプ (設計速度:80km/h)	延長 約8km 一般道路タイプ (設計速度:60km/h)
政策目標	暮らし	速達性・安全性の確保による生活利便性の向上	① 熊本中心部※1から長洲町役場への所要時間	・別線整備により、熊本中心部から長洲町役場への所要時間の短縮が図られる	・別線整備により、熊本中心部から長洲町役場への所要時間の短縮が図られる	・現道改良により混雑緩和や信号交差点が回避できるが、沿道からアクセスする車両を制限できないこと等により速度が低下するため、熊本中心部から長洲町役場への所要時間の短縮は、案①、案②より劣る
			② 現道の安全性	・別線整備により、現道の通過交通が減少することなどにより、現道の安全性向上が見込まれる	・別線整備により、現道の通過交通が減少することなどにより、現道の安全性向上が見込まれる	・車線数の増加により、交通容量が拡大するため、現道の安全性向上が見込まれるが、生活交通と通過交通が混在するため、案①、案②より劣る
	医療	速達性・走行性の確保による救急医療活動の支援	③ 有明広域行政事務組合消防本部管内から熊本市内の第三次救急医療施設※2への所要時間	・別線整備により、有明広域行政事務組合消防本部管内から熊本市内の第三次救急医療施設への所要時間の短縮が図られる	・別線整備により、有明広域行政事務組合消防本部管内から熊本市内の第三次救急医療施設への所要時間の短縮が図られるが、案①より劣る	・現道改良により混雑緩和や信号交差点が回避できるが、沿道からアクセスする車両を制限できないこと等により速度が低下するため、有明広域行政事務組合消防本部管内から熊本市内の第三次救急医療施設への所要時間の短縮が図られるが、案①、案②より劣る
			④ 荒尾市役所・長洲町役場から玉名市内の第二次救急医療施設※3への走行性	・別線整備により、現道の信号交差点を回避できるため、搬送時の加減速の頻度が減少し、走行性向上が見込まれる	・別線整備により、現道の信号交差点を回避できるため、搬送時の加減速の頻度が減少し、走行性向上が見込まれる	・信号交差点の立体化により、現道の信号交差点を回避できるため、搬送時の加減速の頻度が減少し、走行性向上が見込まれるが、案①、案②より劣る
	産業	速達性・定時性の確保による産業活動の支援	⑤ 沿線地域の産業拠点※4から熊本市方面の物流拠点※5への所要時間	・別線整備により、沿線地域の産業拠点から熊本市方面の物流拠点への所要時間の短縮が図られるが、案②より劣る	・別線整備により、沿線地域の産業拠点から熊本市方面の物流拠点への所要時間の短縮が図られる	・現道改良により混雑緩和や信号交差点が回避できるが、沿道からアクセスする車両を制限できないこと等により速度が低下するため、沿線地域の産業拠点から熊本市方面の物流拠点への所要時間の短縮が図られるが、案①、案②より劣る
			⑥ 既開通区間の有明海沿岸道路沿線地域の物流拠点※6から半導体関連企業集積地※7への定時性	・別線整備により、生活交通と物流交通が分散されるとともに、現道の信号交差点を回避した自動車専用道路での移動が可能となるため、定時性が向上する	・別線整備により、生活交通と物流交通が分散されるとともに、現道の信号交差点を回避した自動車専用道路での移動が可能となるため、定時性が向上する	・信号交差点の立体化により、現道の信号交差点を回避できるが、生活交通と物流交通が混在するため、定時性は案①、案②より劣る
	観光	観光周遊ネットワークの確保による観光振興の支援	⑦ 有明海沿岸部の観光周遊の促進	・別線整備により、有明海沿岸部の観光地間の所要時間が短縮するとともに、自動車専用道路での整備により、サービス速度が高い道路ネットワークが確保されることで、高速性・定時性が向上し、観光周遊の促進が期待される	・別線整備により、有明海沿岸部の観光地間の所要時間が短縮するとともに、自動車専用道路での整備により、サービス速度が高い道路ネットワークが確保されることで、高速性・定時性が向上し、観光周遊の促進が期待されるが、案①より劣る	・現道改良により混雑緩和や信号交差点が回避できるが、沿道からアクセスする車両を制限できないこと等により速度が低下するため、有明海沿岸部の観光地間の所要時間短縮は案①、案②より劣ることから、観光周遊の促進は案①、案②より期待できない
	防災	災害に強い道路ネットワークの形成	⑧ 災害時に機能する代替路の確保	・別線整備により、災害時に機能する代替路(高規格道路)が確保される	・別線整備により、災害時に機能する代替路(高規格道路)が確保される	・現道利用のため代替路が確保されない
			⑨ 高潮浸水等に関する被災リスク	・別線整備のため、発災時(高潮等)に浸水する可能性が低く、広域的な救援・救護や避難行動が可能である	・別線整備のため、発災時(高潮等)に浸水する可能性が低く、広域的な救援・救護や避難行動が可能である	・現道利用のため、平面部では現況と同様に発災時(高潮等)に浸水する可能性が高く、広域的な救援・救護や避難行動ができない可能性がある
	道路整備による影響	生活環境※8	⑩ 大気質、騒音への影響	・住宅地に近接するため、生活環境(大気質、騒音)に影響を与える可能性がある	・住宅地に近接するため、生活環境(大気質、騒音)に影響を与える可能性があり、影響の程度は案①・③より大きいと考えられる	・住宅地に近接するため、生活環境(大気質、騒音)に影響を与える可能性がある
		自然環境※8	⑪ 重要な動物の生息地、生態系等への影響	・自然環境を考慮すべき箇所を通過するため、自然環境に影響を与える可能性がある	・自然環境を考慮すべき箇所を通過するため、自然環境に影響を与える可能性がある	・自然環境を考慮すべき箇所を通過するため、自然環境に影響を与える可能性がある
		景観※8	⑫ 景観資源への影響	・景観資源付近を通過するため、景観に影響を与える可能性がある	・景観資源付近を通過するため、景観に影響を与える可能性がある	・景観資源付近を通過するため、景観に影響を与える可能性がある
		集落等への影響	⑬ 移転が必要となる家屋等への影響	・国道501号付近を通過し、住宅地を可能な限り回避して整備するため、家屋等への影響は小さい ・圃場整備された優良な農地を大きく斜交はしない	・沿岸部の住宅地や工業団地付近を通過するため、沿岸部の家屋等や工場への影響は大きい ・圃場整備された優良な農地を大きく斜交する	・国道501号の現道改良であるが、信号交差点を立体化するため家屋等への影響は大きい ・圃場整備された優良な農地を大きく斜交はしない
		沿道利用	⑭ 周辺からのアクセス利用	・沿道の住宅地・施設等からの利用はインターチェンジに限定される	・沿道の住宅地・施設等からの利用はインターチェンジに限定される	・沿道の住宅地・施設等からのアクセス性は高い
		施工中の影響	⑮ 現道交通や生活道路等への影響	・現道交通への影響は案②より大きい ・施工箇所への出入りは主に国道501号を活用するため、生活道路への影響は小さい	・現道交通への影響は小さい ・施工箇所への出入りは主に県道や市道等を活用するため、生活道路への影響は大きい	・現道交通への影響は案②より大きい ・施工箇所への出入りは主に国道501号を活用するため、生活道路への影響は小さい
		段階的な効果の発現	⑯ 発現の時期	・中間にインターチェンジを設置する場合は、インターチェンジ間での部分的な開通が可能となり段階的に効果発現が見込まれる	・中間にインターチェンジを設置する場合は、インターチェンジ間での部分的な開通が可能となり段階的に効果発現が見込まれる	・現道改良のため、開通したところから効果発現が見込まれる
		コスト	⑰ 整備に要する費用	約1,600～約1,800億円	約1,700～約1,900億円	約1,500～約1,700億円

※1…熊本中心部:熊本県庁

※2…熊本市内の第三次救急医療施設:熊本医療センター

※3…玉名市内の第二次救急医療施設:くまもと県北病院

※4…沿線地域の産業拠点:長洲工業団地

※5…熊本市方面の物流拠点:熊本港

※6…既開通区間の有明海沿岸道路沿線地域の物流拠点:三池港IC

※7…半導体関連企業集積地:セミコンテクノパーク

※8…自動車の走行や道路の存在に伴い影響を及ぼす可能性のある事項を整理