

第 39 回

九州山地を高規格道路で横断する

「九州中央道」早期整備への期待


森田 康夫

MORITA Yasuo

 一般社団法人プレストレスト・
コンクリート建設業協会
副会長兼専務理事
(元)国土交通省九州地方整備局
局長、熊本河川国道事務所長

1. 南海トラフ巨大地震への備え

令和 6 年 8 月 8 日 16 時 43 分頃に発生した宮崎県日向灘を震源とする地震を受け、気象庁より南海トラフ地震臨時情報（巨大地震注意）が全国で初めて発表されました。当時、九州地方整備局長であった私は、地震発生直後から非常体制を敷いて災害対応にあたりました。

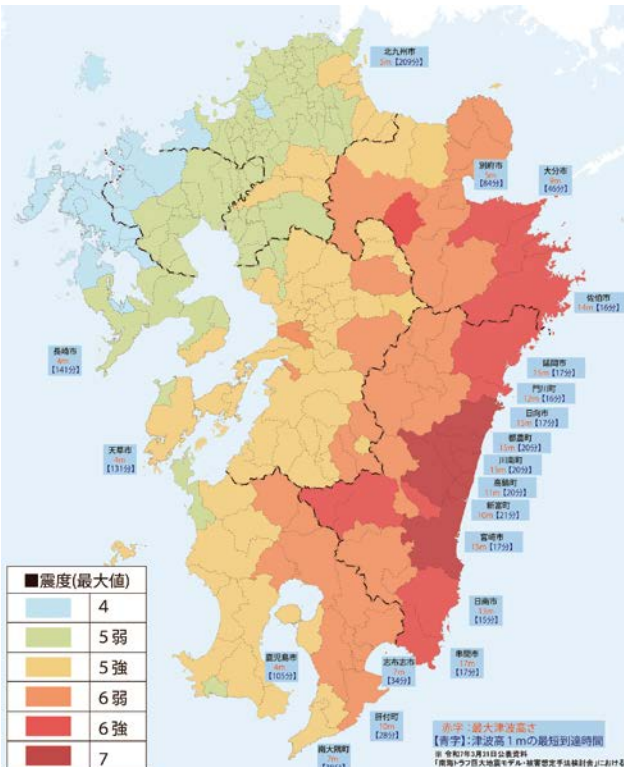


図-1 南海トラフ巨大地震発生時の被害想定
(出典：国土交通省九州地方整備局資料)

この時は、想定震源域（プレート境界）における注意すべき地震活動や地殻変動はその後観測されず、地震発生から1週間が経過した15日17時をもって特別な注意を呼びかける期間は終了しましたが、南海トラフ巨大地震が発生した場合（今後30年以内の発生確率は60～90%程度以上）には、九州東側沿岸を中心とする地域では甚大な被害が想定されています。発災後の応急災害対策（緊急物資の輸送等）を支える基幹インフラ「道路」では、地震・津波被害によるガレキや路上車両の速やかな排除が待ったなしとなります。

そこで、事前の備えとして策定されているのが九州道路啓開計画です。本計画は「南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画」（中央防災会議幹事会、令和5年5月23日改定）に示された緊急輸送ルートについて、発災直後から緊急通行車両の通行を確保することを目的として、道路啓開調査（緊急点検）、道路啓開作業の実施者及びタイムライン、人員・資機材等の体制構築、被災情報の把握・情報集約等を定めたものです。

2. 九州東進作戦に“無い”九州中央道と中九州横断道路

この九州道路啓開計画の骨格をなしているプログラムが「九州東進作戦」です。これは、南海トラフ巨大地震発生の際、全国及び九州各地から被災地へのアクセスが可能となるよう、高速道路、国道、県道等を活用し、九州東側沿岸に向けて一斉に道路啓開を展開していくプログラムのことで、東日本大震災発生の際に東北地方整備局が宮城県や自衛隊と協力して行った緊急輸送道路の啓開作戦「くしの歯作戦」の九州版を指します。

九州東進作戦では、道路啓開がその後の消火活動や救命・救助活動、緊急物資の輸送等の鍵を握っていることや、人命救助には72時間の壁が存在していることが強く意識されており、これは「発災後24時間以内に広域移動ルート及び防災拠点へのアクセスルートの道路啓開を概ね完了する」や、「発災後72時間以内に被災地内ルート道路啓開を概ね完了する」といった計画目標に繋がっています。



図-2 九州東進作戦
(出典：国土交通省九州地方整備局資料)

しかしながら、この作戦の根幹をなす広域移動ルートには、高規格道路である九州中央自動車道(熊本～延岡)や中九州横断道路(熊本～大分)は、供用済の一部区間を除いて位置付けられていません。道路計画がスタートしてから30～40年が経とうとしているのに、これらの高規格道路は未だ整備途上にあるからです。

3. 九州中央道の整備効果

九州中央自動車道は、熊本県上益城郡御船町から宮崎県延岡市に到る全長約95kmの高規格道路で、九州縦貫自動車道や東九州自動車道と一体となって高速交通ネットワークを形成します。平時には沿線地域の救急医療環境の向上をはじめ、地域産業の発展や観光振興など、地

域活性化に寄与する極めて重要な道路であり、災害時には人流や物流を確保するための強靱な道路ネットワークとして機能することが期待されています。

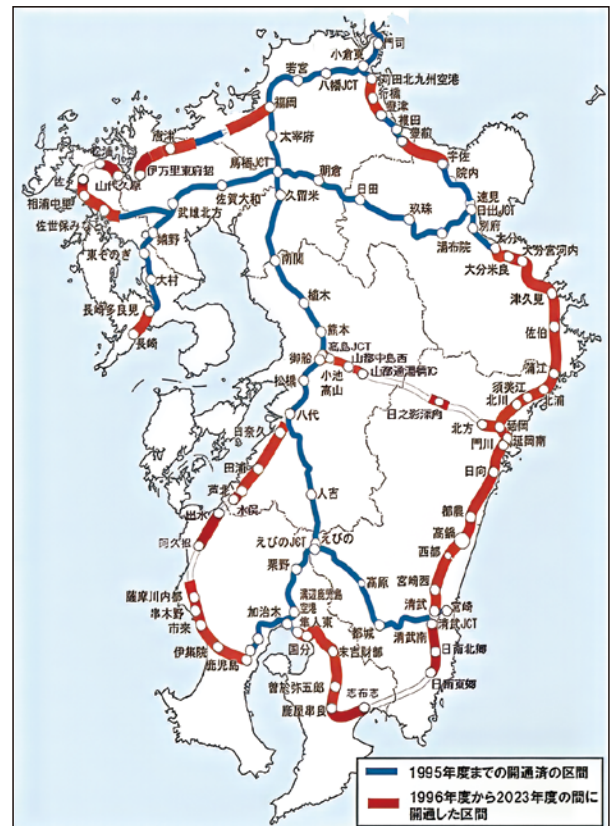


図-3 九州の高速道路の整備状況
(出典：国土交通省九州地方整備局資料)

熊本県内では、^{かしま}嘉島ジャンクション(JCT)～^{おいけ}小池高山インターチェンジ(IC)間(延長1.8km、平成26年3月開通)及び小池高山IC～^{やまと なかしまにし}山都中島西IC間(延長10.8km、平成30年12月開通)に続き、令和6年2月11日に山都中島西IC～^{つうじゅんきょう}山都通潤橋IC間(延長10.4km)が開通したことで、地域の悲願であった「山都町中心部(矢部)までの高規格道路の接続」が実現しました。また、これにより地域間交流の促進、交通事故の減少、救急医療活動の支援、観光促進・地域活性化など、様々な整備効果が発現しています。

【山都中島西IC～山都通潤橋IC間 開通1年後の主な整備効果】

- ・九州中央道と並行現道(国道445号)を合わせた交通量は約2割増加し、地域間交流の促進に寄与
- ・並行現道(国道445号)の交通量が約7割減少したことで、開通前(令和4～5年)は年間3～4件あった人身事故件数が、開通後(令和6年)は0件に減少

- ・急カーブ箇所や幅員狭小区間等を回避可能となり、救急搬送時の患者の負担が軽減。また、山都町内から熊本市内の第三次救急医療機関までの所要時間が大幅に短縮したことで、救急搬送の速達性・安定性が大幅に向上（山都町から熊本市等への管外搬送も40件増加）
- ・開通に伴う移動時間短縮と通潤橋の国宝指定（令和5年9月）とが相まって、通潤橋の観光客数は約2割増加（山都町の観光が活性化）

ちなみに、通潤橋は、水の便が悪く水不足に悩んでいた白糸台地（現・熊本県上益城郡山都町）に住む民衆を救うため、江戸時代後期、時の惣庄屋・布田保之助が、「種山石工」の持つ技術を用いて建設した日本最大級の石造アーチ水路橋で、土木構造物としては全国初の国宝に指定されています。また、小学校の社会科教科書にも出てくる「布田保之助と通潤橋の物語」は、この地域だけでなく、わが国の郷土学習・インフラ学習の代表事例になっています。

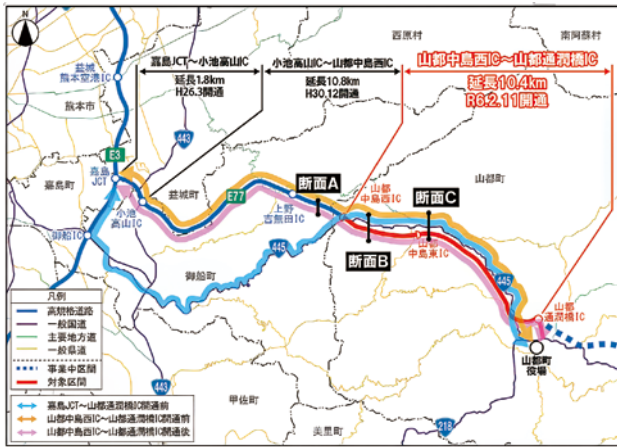


写真-1 通潤橋
(出典：山都町役場ホームページ)

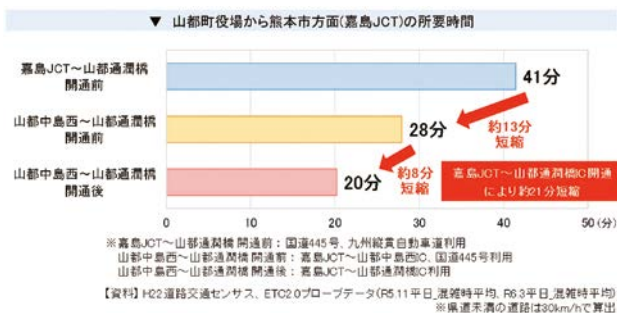
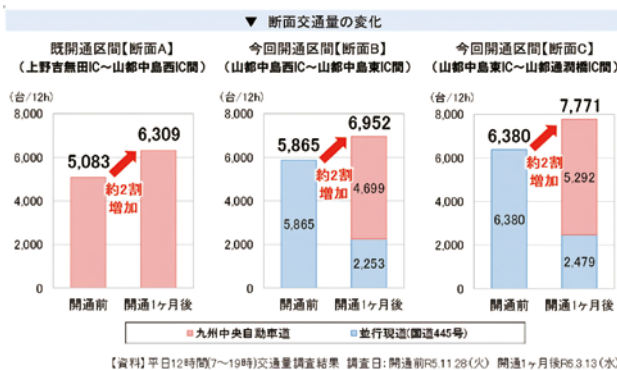


図-4 九州中央道 山都中島西 IC～山都通潤橋 IC 間
開通1年後の整備効果
(出典：国土交通省九州地方整備局資料)

4. 平成28年熊本地震を経験して

平成28年熊本地震から10年の月日が経ちました。被災した熊本県民にとって念願であった国道57号現道部及び北側復旧道路、国道325号新阿蘇大橋等の幹線道路の開通は、いずれも目標であった「地震発生から5年以内」に達成され、阿蘇地域の観光復興や地域住民の生活再建はもちろんのこと、熊本都市圏と阿蘇地域を結ぶ大動脈として、熊本県全体の創造的復興に大きな役割を果たしています。

平成28年4月14日21時26分、熊本地方を震央とするマグニチュード6.5の地震が発生（前震）。さらに、その28時間後の4月16日1時25分にはマグニチュード7.3の地震が発生し、益城町と西原村で最大震度7を観測しました（本震）。

延べ4,000回を超える余震による影響を含め、「熊本地震」は熊本～阿蘇周辺地域に甚大な被害を与えました。多数の家屋倒壊や土砂災害による人的被害、電気・ガス・水道などのライフラインへの被害のほか、空港・道路・鉄道などの交通インフラにも甚大な被害が生じ、県民生活や中小企業、農林漁業や観光業などの経済活動にも大きな支障が生じました。

主要幹線道路では、南北方向の大動脈である九州縦貫自動車道が4月14日の前震段階から甚大な被害を受け、被災後2週間にわたり全面通行止めとなりました。その後も片側1車線での交通規制が続き、全線4車線で完全復旧できたのは地震発生から1年後となりました。

また、4月16日の本震では、東西方向の生命線ともいべき国道57号が南阿蘇^{なご}村立野地点で斜面崩壊により寸断、これと接続する国道325号阿蘇大橋も崩落、さらに県道28号熊本高森線の依山トンネルとそれに繋がる橋梁群も損傷し、2～3万台/日を超える熊本～阿蘇間の重交通が機能麻痺の状態となりました。

熊本地震では、リダンダンシーのある幹線道路ネットワークの重要性を痛感させられました。特に、熊本～大分を結ぶ東西幹線軸は、中九州横断道路が未だ整備途上にあるため国道57号一本しかなく、有事の際には大きなリスクになることを改めて認識させられました。また、南北軸では九州縦貫道がストップしたため、国道3号が大渋滞を引き起こし、機能麻痺の状態となりました。



写真-2 阿蘇大橋地区斜面崩壊
(国道57号寸断, 国道325号阿蘇大橋落橋)
(出典: 国土交通省九州地方整備局資料)

5. 早期整備に対する地域の期待

大規模自然災害に備えた強靱な道路ネットワークの形成という面でも、九州中央道には大きな期待が寄せられています。それは、平成28年熊本地震の際に、九州中央道に並行する現道(国道218号及び国道445号)も大きな被害を受け、長期間にわたる通行止めを余儀なくされたからです。当時、熊本河川国道事務所長であった私は、改めて九州山地を横断する(熊本～延岡を結ぶ)高規格道路の早期整備の必要性を認識させられました。

また、後の九州地方整備局長時代を含め、私は九州中央道沿線で開催される数多くの大会等に参加させていただきました。例えば、令和7年6月14日に宮崎県西臼杵郡高千穂町で開催された「九州中央自動車道建設促進西臼杵総決起大会」では、沿線住民や国会議員、経済団体、行政関係者ら約1,200人の方々から、九州中央道の早期全線開通の必要性・重要性を強く訴えかけられました。



写真-3 九州中央自動車道建設促進西臼杵総決起大会の様子(2025.6.14, 宮崎県西臼杵郡高千穂町)

地域の期待に応えられるよう、そして南海トラフ巨大地震への備えとして、これまで以上のスピードで九州中央道の整備促進を図っていく必要があります。

参考文献

- 九州道路啓開等協議会:九州道路啓開計画(第2版), 2024年12月
- 国土交通省九州地方整備局熊本河川国道事務所:九州中央自動車道(山都中島西IC～山都通潤橋IC)開通1年後の整備効果について, 2025年4月18日
- 森田康夫:最前線から振り返る平成28年熊本地震～初動対応から復旧・復興に向けての1年～, 月刊誌「セメント・コンクリート」No.842, 2017年4月

その他の記事は「日本みち研究所HP」で公開しています

国道をゆく エリア別一覧

検索

rirs.or.jp/kokudo/