

第4回 八代・天草シーラインに関する勉強会

議事要旨

1. 日時

令和8年3月25日（水） 13:00～14:00

2. 場所

熊本県庁防災センター306会議室

3. 出席者

- ・八代河川国道事務所 事務所長
- ・熊本県 交通政策課長
道路整備課長
- ・八代市 総務企画部長
- ・上天草市 副市長（企画政策部長 事務取扱）

4. 議事要旨

- ・地域の目指す道路の全体像を整理するため、八代・天草シーラインの整備に関係の深い分野について課題とポテンシャルについて確認した。
- ・これまでの勉強会成果から見えてきた、地域が有する各分野の課題とポテンシャルから地域が実現したい姿を検討し、地域が目指す道路の将来イメージを確認し、これまでの成果をとりまとめた。
- ・今後は、検討委員会に格上げし、より踏み込んだ議論を進めることを確認した。

5. 主な発言

〔八代市〕

- ・地域活性化ビジョンについては、県南地域だけでなく広いエリアで考えていけないか。
- ・道路整備効果についても県内だけでなく、宮崎や鹿児島など県外も含めた広域的な視点が必要。

〔上天草市〕

- ・防災面については、令和7年8月豪雨災害の際に国道266号が通行止めになり孤立状態となった。身をもってリダンダンシーの必要性を強く実感した。

〔熊本県〕

- ・今後地域活性化ビジョンの検討を進めていくにあたっては、新たな付加価値を見据えた議論が必要。その中で、道路整備による幅広いニーズや効果についても議論していきたい。

〔八代河川国道事務所〕

- ・計画の具体化に向けた検討を進めていくため、今後の検討会では、道路交通の課題や需要の把握などについて、より踏み込んだ議論を進めていく。

第4回 八代・天草シーラインに関する勉強会

日時：令和8年3月25日（水）

場所：熊本県庁防災センター
306会議室

議 事 次 第

- 1 開会
- 2 議事
 - 1) 勉強会の概要
 - 2) 勉強会のとりまとめ結果
 - 3) 課題とポテンシャルの整理
 - 4) 地域が目指す道路将来イメージ
 - 5) 今後の進め方（案）
 - 6) 意見交換
- 3 閉会

〔配付資料〕

- 設立趣意書【資料1】
- 規約・構成員【資料2】
- 説明資料【資料3】

やっしろ あまくさ
八代・天草シーラインに関する勉強会
設立趣意書

八代・天草シーラインは、令和3年6月に熊本県が策定した熊本県新広域道路交通計画において、必要な検討を進める構想路線に位置付けされている。

八代・天草地域は、南九州西回り自動車道や熊本天草幹線道路の高速ネットワークが整備されており、構想路線である「八代・天草シーライン」と併せた道路ネットワークが一体として機能することにより、当該地域と都市間の交流が広がり、地域産業や観光のポテンシャルが更に高まることが期待される。

更には、近年、激甚・頻発化している自然災害に対して、災害からの迅速な復旧と、早期の日常生活・経済活動の再開を見据え、被災後もすぐに機能する道路ネットワークが求められている。

このような情勢を踏まえ、国、熊本県及び関係自治体が連携して、八代・天草シーラインのあり方などについて検討を行うため、「八代・天草シーラインに関する勉強会」を設立するものである。

【資料2】

八代・天草シーラインに関する勉強会 規約

(名称)

第1条 本会は、「八代・天草シーラインに関する勉強会」(以下「勉強会」という。)と称する。

(目的)

第2条 八代・天草地域において、地域の現状や課題等を整理し、当該地域全体の幹線道路網のあり方を検討し、「八代・天草シーライン」の整備方針を議論することを目的とする。

(組織)

第3条 勉強会は、別紙に定める構成員をもって組織する。

(運営)

第4条 勉強会は、構成員が必要に応じて招集する。

- 2 勉強会の運営、進行は事務局が行う。
- 3 勉強会の事務局は、国土交通省 八代河川国道事務所 工務第二課、熊本県 交通政策課、八代市 企画政策課、上天草市 企画政策課に置く。
- 4 事務局は、円滑な運営にあたるとともに、議事録を整理する。

(規約の改正)

第5条 本規約の改正は、勉強会の決議によらなければならない。

(雑則)

第6条 この規約に定めのない、勉強会の運営について、必要な事項は勉強会に諮って定める。

附則 この規約は令和6年3月28日から施行する。

この規約は令和7年8月7日から施行する。

八代・天草シーラインに関する勉強会
構成員

| 所属 | 役職 |
|-----------------|---|
| 国土交通省 八代河川国道事務所 | 事務所長 |
| 熊本県 交通政策課 | 課長 |
| 熊本県 道路整備課 | 課長 |
| 八代市 総務企画部 | 部長 |
| 上天草市 企画政策部 | 部長 |
| (事務局) | 国土交通省 八代河川国道事務所 工務第二課 熊本県 企画振興部 交通政策課 八代市 総務企画部 企画政策課 上天草市 企画政策部 企画政策課 |

八代・天草シーラインに関する勉強会

第4回 勉強会資料

令和8年3月25日(水)

目次

| | |
|----------------------|----|
| 1. 勉強会の概要 | 2 |
| 2. 勉強会のとりまとめ結果 | 3 |
| 3. 課題とポテンシャルの整理（各分野） | 4 |
| 4. 地域が目指す道路将来イメージ | 26 |
| 5. 今後の進め方(案) | 27 |

●第3回勉強会で出された主な意見

| 第3回勉強会の主な意見 | 対応案(第4回勉強会で整理) |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">● 取りまとめについては、八代市・上天草市だけではなく県南地域の市町村や各団体などの意見を取り入れて整理してはどうか。(八代市)● 観光という点で、県南各地の横のつながりをシーラインは生み出せるのではないか。各地域の観光モデルコースなどをつなげることが必要。(上天草市)● 熊本県に降り立った後の交通利便性をどう上げていくかが、県南・天草地域へのさらなる誘客を図る上で重要。(熊本県)● 同地域の航空や鉄道等、他の交通モードの状況も踏まえつつ、地域全体がつながった後の姿を見据えたうえで、議論を深めていくことが重要。(熊本県)● 今後は、対象地域の観光計画や戦略的な取り組みについて、具体的な方向性を把握する必要がある。観光協会や地元事業者等、意見を丁寧に拾い上げ、地域が実現したい姿を整理していくことが重要。(八代河川国道事務所) | <ul style="list-style-type: none">➤ 対象地域の市町村・観光協会等にアンケートやヒアリングを行い、意見を整理。➤ 対象地域へのアンケートやヒアリングを踏まえ、対象地域の横のつながりや新たな周遊ルートの可能性を検討。➤ 熊本県に降り立った後の天草地域への観光交通手段(各交通モード)の実態を確認したうえで、対象地域の誘客や地域全体がつながることによって得られる効果について整理。➤ 対象地域の観光計画や取り組みについて把握するとともに、対象市町村や地元観光協会へのアンケート・ヒアリングをもとに、観光面で地域が実現したい姿を整理。 |

2. 勉強会のとりまとめ結果

勉強会の経緯

- これまで令和5年度より3回に渡り、県南・天草地域を対象に地域の交通現状・課題の整理や、観光・産業・生活・防災など、テーマ毎の現状・課題を整理してきた。
- 第4回勉強会では、計画を具体化するための新たなステージへの移行に向け、これまでの勉強会成果からみえてきた、地域が有する各分野の課題とポテンシャルから地域が実現したい姿を検討し、地域が目指す道路将来イメージを構想する。特に、観光分野に関しては、対象地域の市町村・団体へのアンケートやヒアリングによるニーズも加えた。

勉強会のとりまとめ

観光

産業

生活/地域づくり

防災

分野毎に、地域の課題やポテンシャルを整理

- ①観光手段
- ②観光ルート
- ③観光誘客
- ④インバウンド
- ⑤宿泊・体験
- ⑥情報発信力

- ①水産
- ②林業
- ③農業
- ④製造業
- ⑤港湾
- ⑥企業誘致

- ①交流
- ②救急医療
- ③通勤通学

- ①豪雨災害途絶
- ②地震リスク
- ③災害医療

地域が目指す道路将来イメージ

観光分野における
「地域が実現したい姿」

観光資源を活かし、地域価値を最大化する周遊ルートの構築

産業分野における
「地域が実現したい姿」

地域産業を活性化し、未来の成長を支える新たな経済圏の構築

生活/地域づくりにおける
「地域が実現したい姿」

地域の暮らしを支えるシームレスな交流ルートの創出

防災分野における
「地域が実現したい姿」

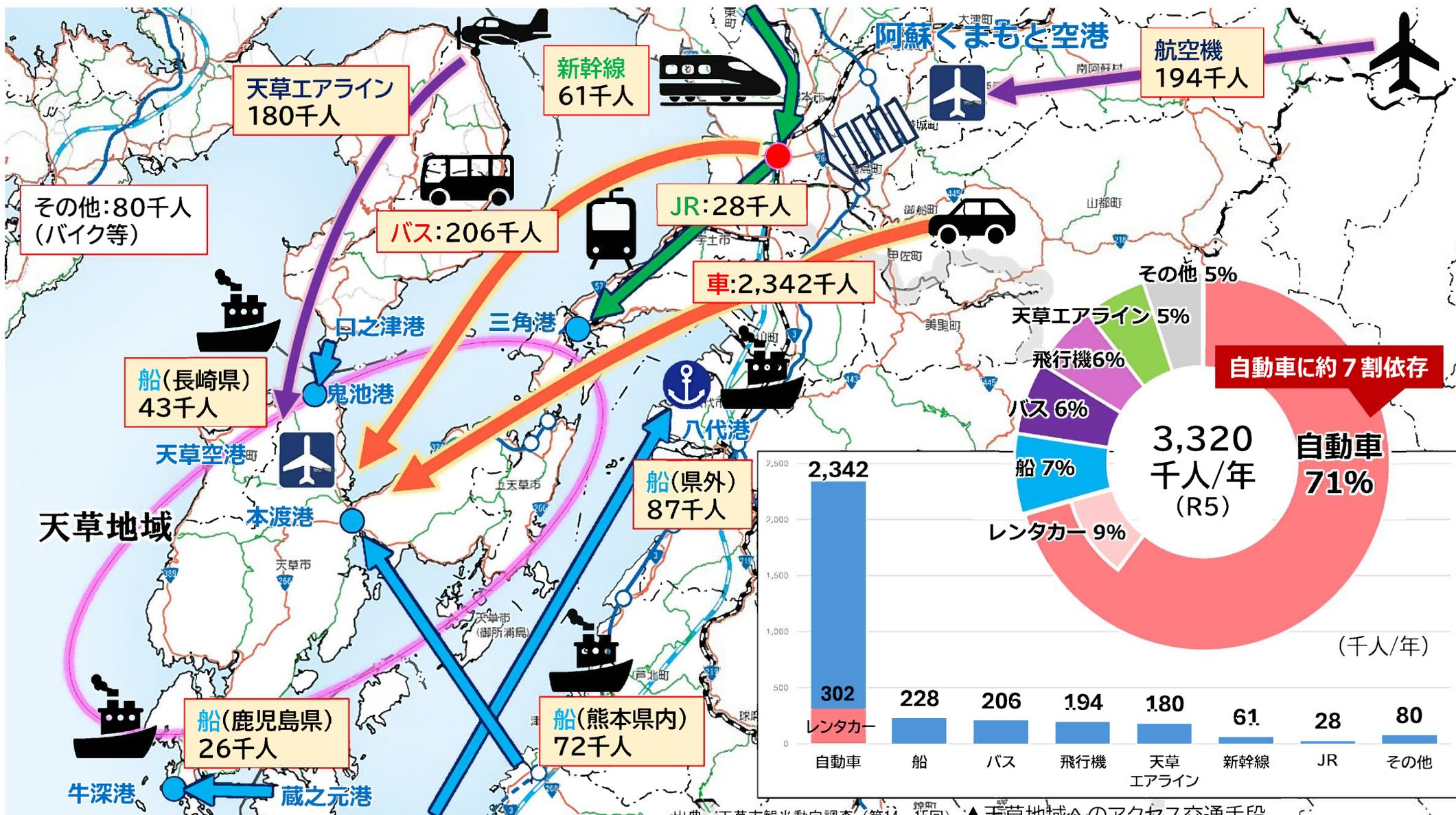
災害時の命を繋ぐ、迅速で強固な代替交通ルートの構築

県南・天草地域の所要時間短縮による新たな経済圏や観光ルートを創出するとともに、災害時等の命の道となる代替交通ルートを構築し、強靱な県土づくりを実現

3. 課題とポテンシャルの整理（観光）

(1) 観光交通手段の実態・・・天草市の例

・天草地域への観光交通手段は、自動車約7割と大部分を占める。次いで船やバス、航空機関連でそれぞれ約1割。

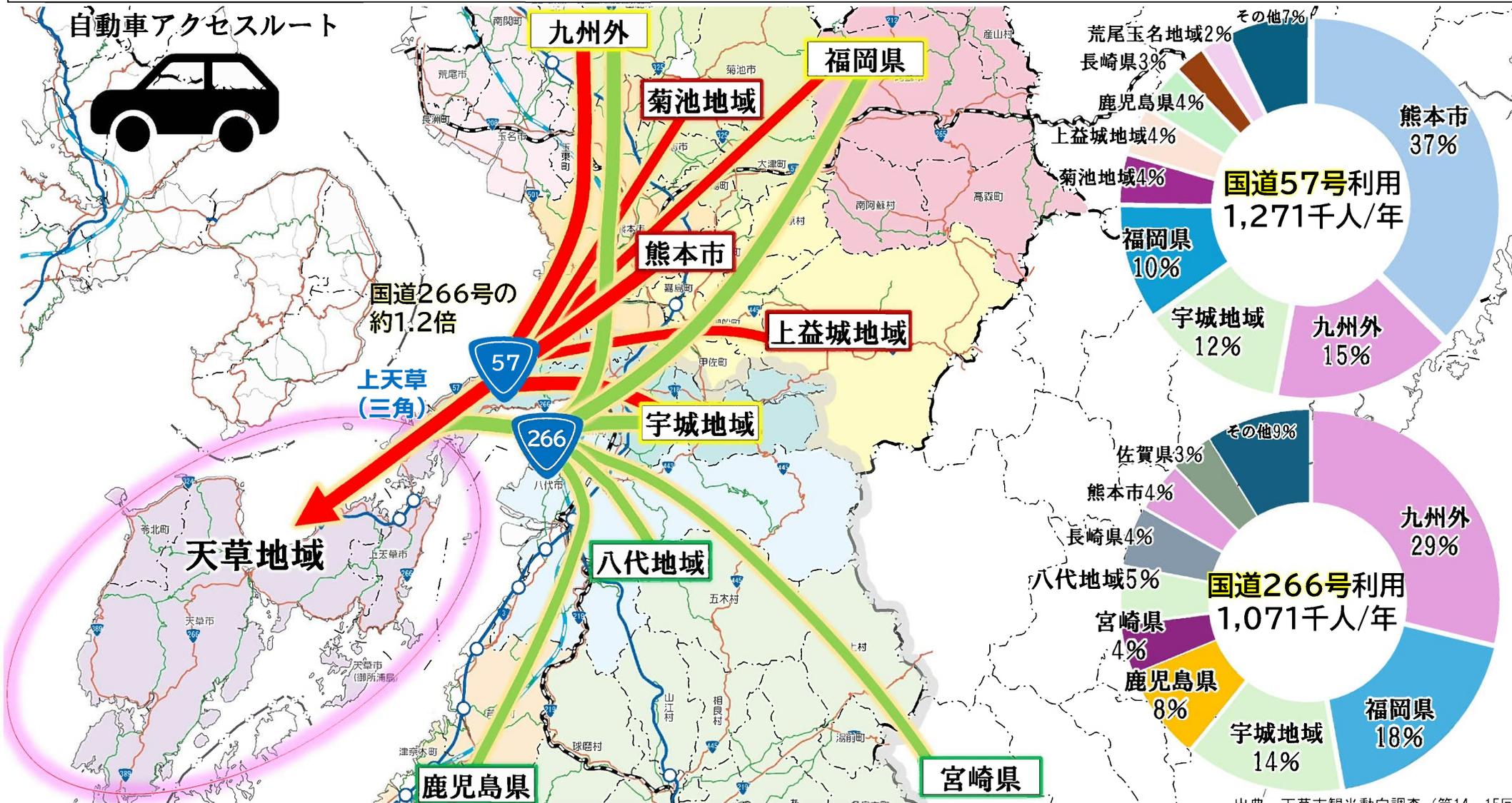


出典：天草市観光動向調査-(第14、15回) ▲天草地域へのアクセス交通手段

3. 課題とポテンシャルの整理（観光）

(2) 自動車での観光ルート・・・天草市の例

- ・天草地域への主な観光ルートは、国道57号と国道266号であり、国道57号は国道266号の約1.2倍利用。
- ・国道57号は熊本県北方面、国道266号は県南方面又は高速道路を利用する県外からの利用が多い。
- ・シーラインが整備された場合、高速道路利用時には八代ICで降り、シーラインを通り、天草地域に向かうことが期待される。



▲天草地域への路線別自動車交通の状況(トップ6位)

出典：天草市観光動向調査（第14、15回）
 ※ETC2.0プローブデータを用いて来訪地域割合を算出

(4) 観光誘客面の課題

- ・長距離移動や交通アクセスの脆弱性が要因で広域からのアクセスが限定的となり、誘客の不足もある。
- ・特に、天草地域は「県南地域・八代方面からの誘客が少ない」、八代地域も「天草地域からの誘客が弱い」と指摘しており、県南・天草間で観光客の流れが十分に生まれていない。

天草地域

- ・**県南・八代地域からの誘客が少ない**
- ・上天草市への入込客を天草市・苓北町まで誘客できていない

宇城地域

- ・天草地域からの誘客が少ない
- ・**広域からのアクセスが限定的で来訪が伸びにくい地域(美里町)**

人吉・球磨地域

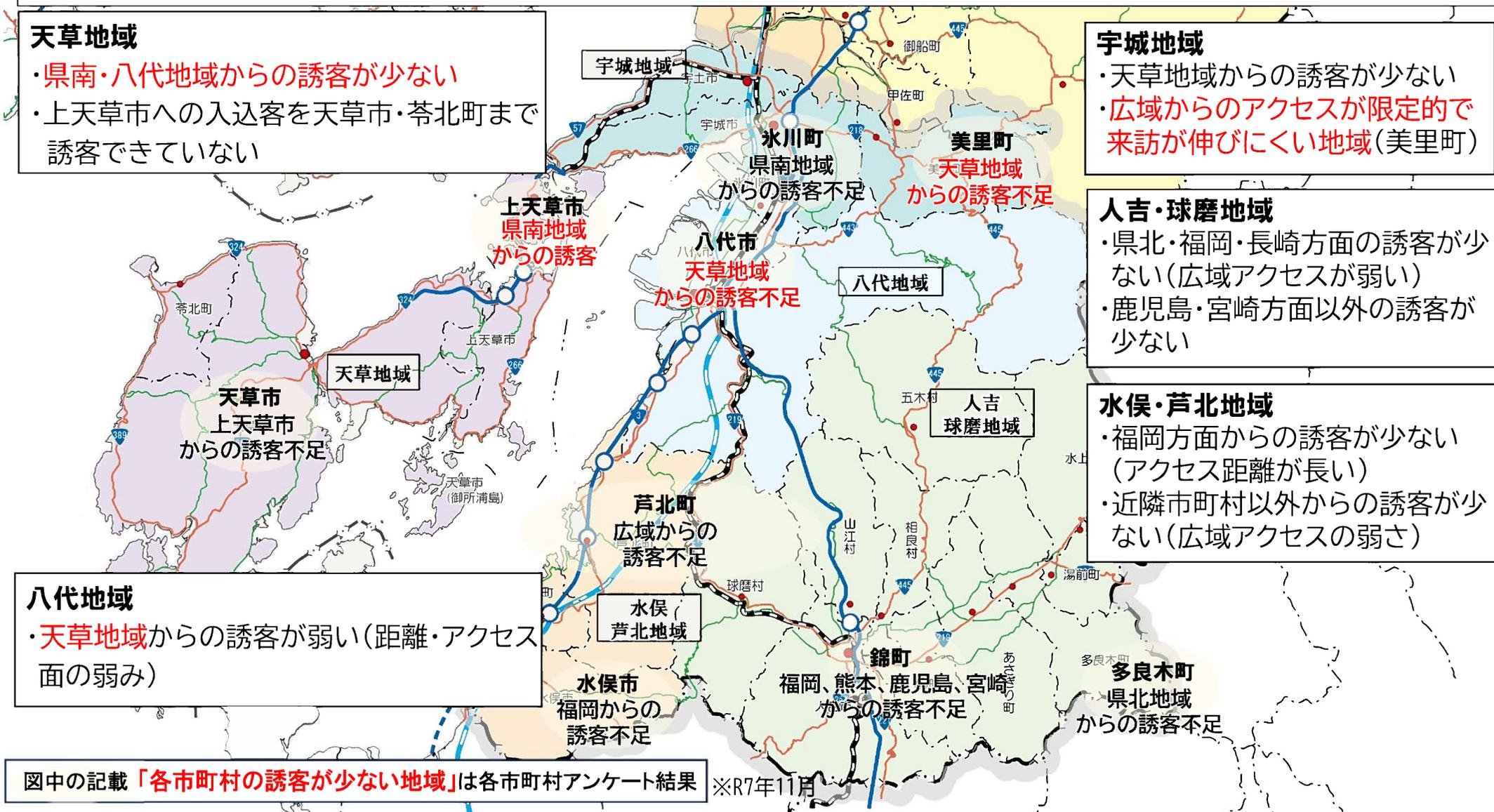
- ・**県北・福岡・長崎方面の誘客が少ない(広域アクセスが弱い)**
- ・**鹿児島・宮崎方面以外の誘客が少ない**

水俣・芦北地域

- ・**福岡方面からの誘客が少ない(アクセス距離が長い)**
- ・**近隣市町村以外からの誘客が少ない(広域アクセスの弱さ)**

八代地域

- ・**天草地域からの誘客が弱い(距離・アクセス面の弱み)**



図中の記載「各市町村の誘客が少ない地域」は各市町村アンケート結果 ※R7年11月

(1) 八代・天草シーラインの整備による新たな観光ルートの創設

- ・現在の観光客は、隣接する地域への直線的な移動にとどまっており、行動範囲が限定的。
- ・八代・天草シーラインの整備により、観光動線が直線から天草地域と県南地域を結ぶルートへ拡大し、広域観光圏を形成可能に。

天草地域

- ・新たなルートで**県南地域との往来が容易になる**
- ・周遊ルートが拡大し、**観光流入が増加**

宇城地域

- ・八代・天草と結ばれることで**環状ルートが形成され、広域アクセスが改善**。新たな“東の玄関口”として誘客が可能となる

- 開通前の観光行動
- 開通後の周遊観光



八代地域

- ・県南～天草を結ぶ**周遊型ルートが形成**され、アクセス時間が短縮
- ・観光客の**回遊性・連携が強化**

人吉・球磨地域

- ・天草との陸路短縮により、**新しい周遊ルートや体験型ツアーの造成が可能**となる

水俣・芦北地域

- ・天草～県南を周遊する**コースを新設**でき、移動時間短縮により天草と連携した観光が可能となる

(2) 八代・天草シーライン整備による観光魅力の向上

・八代・天草シーラインなど広域交通インフラを活用し、複数地域が連携することで、周遊性の向上や交流の活発化により、観光魅力が大きく向上することが期待できる。

天草地域

- ・広域的な相互交流による天草地域の魅力の向上
- ・既存フェリーと連携し、往来を増やすことで広域周遊と地域魅力が強化(天草市)

宇城地域

- ・八代・天草地域と連携することで周遊性が向上し、訪問者の新たな流れを創出

人吉・球磨地域

- ・天草の海を活かした体験と、人吉球磨の歴史・文化・温泉を組み合わせた広域観光で魅力が向上

八代地域

- ・八代が交通ハブとなり、交流や観光送客が活発化し、相乗効果で魅力が向上
- ・海の資源(天草)と連携による魅力の向上

水俣・芦北地域

- ・八代海周辺地域との周遊性が増し、地域間の観光流動が活発化

図中の記載「各市町村の連携により魅力が向上する地域」は各市町村アンケート結果 ※R7年11月



3. 課題とポテンシャルの整理（観光）

交通手段

観光ルート

観光誘客

課題 自動車移動への依存度が高く、公共交通が限定的。移動時間が大きな制約であり、観光周遊の移動時間短縮が課題

課題 地域ごとの観光資源や施策が個別に展開。周遊・連携不足により“面としての魅力”が低く、魅力向上が課題

課題 天草・県南地域は、相互の観光流動が少ない。また、鹿児島・宮崎といった隣県からの誘客が少なく、誘客の拡大が課題

交通手段

海(天草)、山・食(八代)、歴史・文化(人吉球磨)、温泉(芦北水俣)、という多様で広域に分散した観光資源が集積しており広域連携により、天草・八代地域の一体的な魅力が向上

観光ルート

各地域が強みを役割分担で提供できるため、海×山・食×歴史×温泉などの“複層的な周遊ルート”の創出が可能。単独では弱い「連携で強くなる」構造

観光誘客

天草地域は、鹿児島・宮崎や県南地域の潜在需要を相互に取り込める空間的距離であるものの、誘客シェアは小さい。アクセス改善により、誘客拡大の可能性が高い

ポテンシャル



インバウンド

九州でも有数のクルーズ拠点八代港が存在。海×山・食×歴史×温泉など多国籍な観光テーマが複数揃っているため、新たなツアー造成による周遊の可能性が高い

宿泊・体験

種類の異なる資源を体験・滞在できる素材が豊富(海×山×食×歴史×温泉)。広域連携による1泊2日周遊が可能になれば、新規宿泊・体験の増加が見込める

情報発信力

観光資源が豊富であり、組み合わせることでブランド力が増加。国内外ともに、行ける距離になることで、情報発信力が拡大する可能性が高い

インバウンド

宿泊・体験メニュー

情報発信力

課題 クルーズ船バスツアーからの誘客は、八代市・熊本市・宇城市に集中しており、観光資源が豊富な他地域への誘客がほとんどなく、誘客の拡大が課題

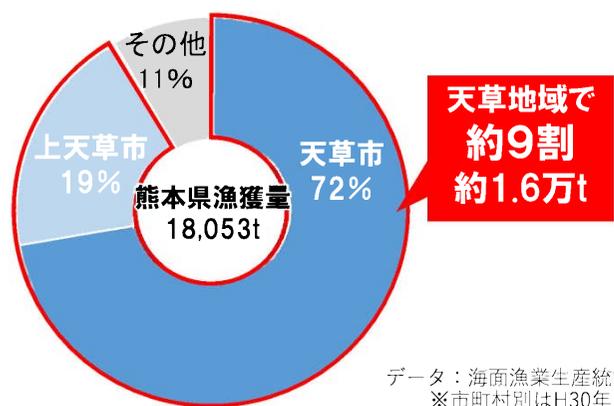
課題 宿泊施設が少ない地域が多く、受入環境が不十分。日帰り客中心となり観光消費が伸びにくいことが課題

課題 地域資源はあるものの、体験型メニューの開発、知名度、情報発信やブランディングが弱いことが課題

(1) 水産の特性と課題

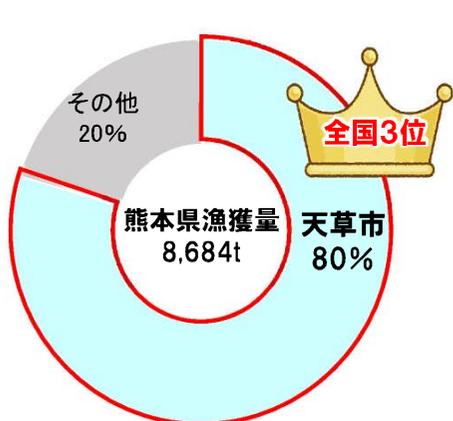
- ・「天草地域」の、水産の漁獲量は熊本県の約9割を占める。特に、鮮魚では、養殖まだい、かたくちいわし、うるめいわしなどが全国有数の漁獲量
- ・こうした水産品は、「関東・福岡方面」へ約2割、「宮崎方面」へ約1割出荷しているものの、所要時間が福岡・宮崎ともに約3時間以上を要し、鮮魚の輸送鮮度確保のための走行性向上や時間短縮が課題

水産業のポテンシャル



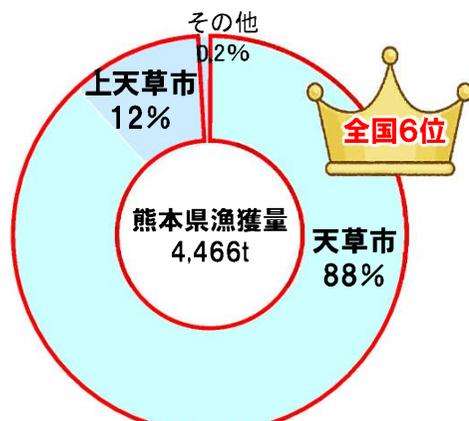
データ：海面漁業生産統計調査
※市町村別はH30年で終了

■漁獲量の県内シェア



■養殖まだいの漁獲量

データ：海面漁業生産統計調査※市町村別はH30年で終了



■かたくちいわしの漁獲量

データ：海面漁業生産統計調査※市町村別はH30年で終了

■水産業の課題



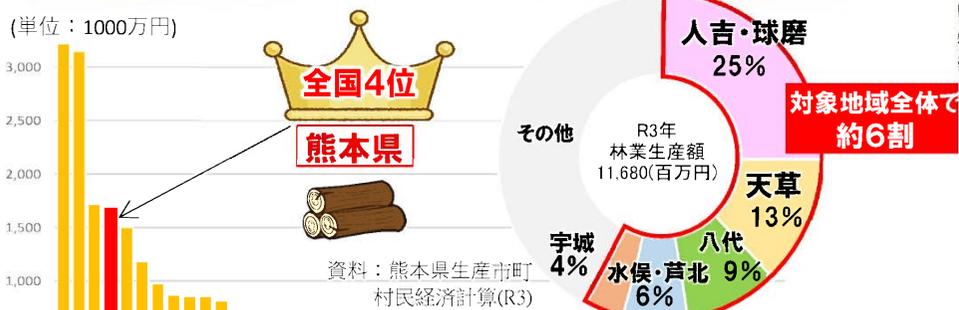
データ：貨物地域流動調査 (R4年) ※貨物車での出荷割合
注) 四捨五入の関係で合計100%にならない

(2) 林業の特性と課題

- ・熊本県は、林業生産額が全国4位の木材の産地。中でも、対象地域は熊本県全体の約6割の生産額
- ・こうした木材は、全国2位の木材輸出額を誇る「八代港」から約8割を国外へ輸出。また、国内へは、「鹿児島・宮崎方面」へ約3割、「福岡・長崎・大分方面」へ約1割を出荷。県内では、天草地域～八代港間は約2時間を要する
- ・「天草地域」、「人吉・球磨地域」から「八代港」や「高速IC」への輸送効率性向上のためのアクセス性向上が課題

林業のポテンシャル

(単位：1000万円)



■林業生産額の熊本県内シェア

■林業生産額のランキング データ：R3年林業算出額統計

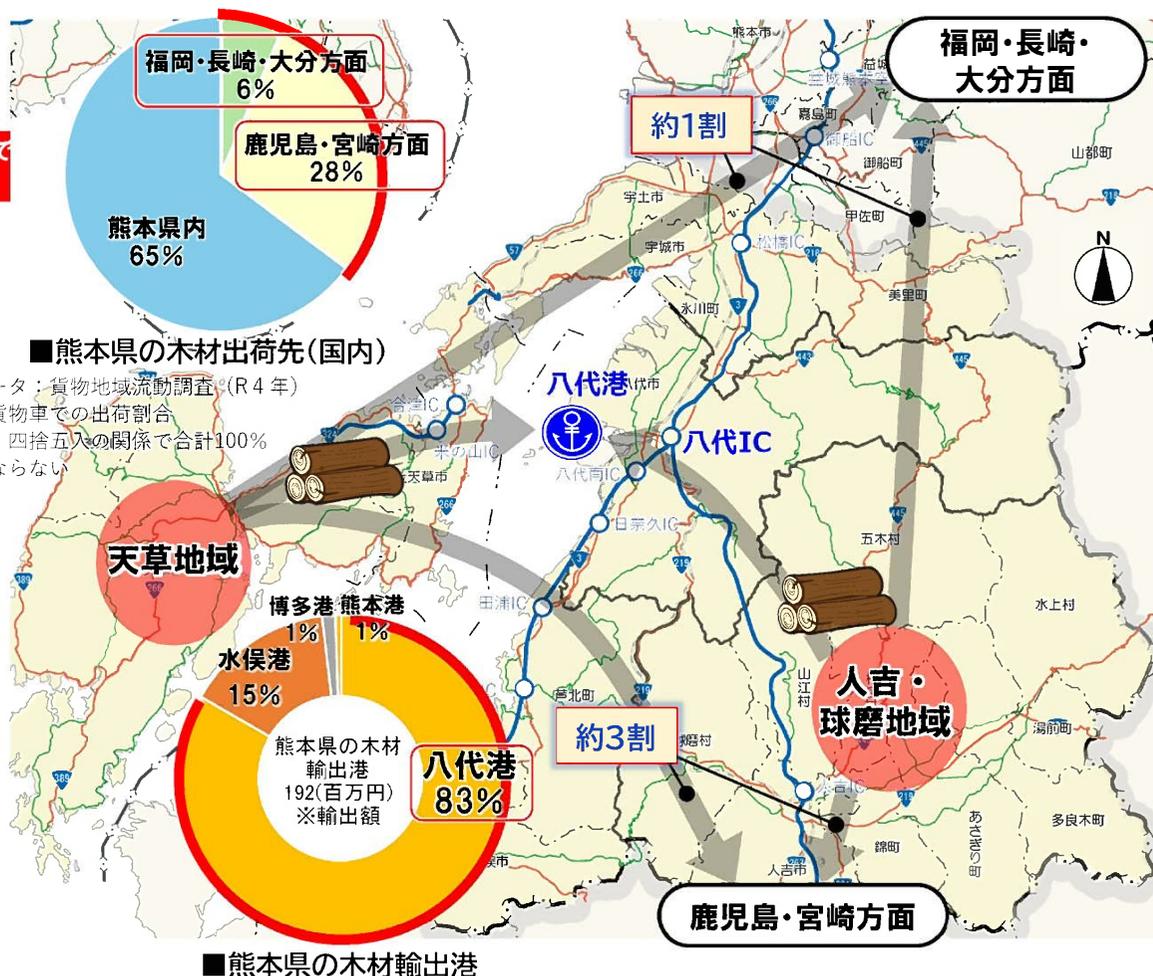
(単位：100万円)



■木材輸出港トップ20位

データ：貿易統計(R5)

林業の課題



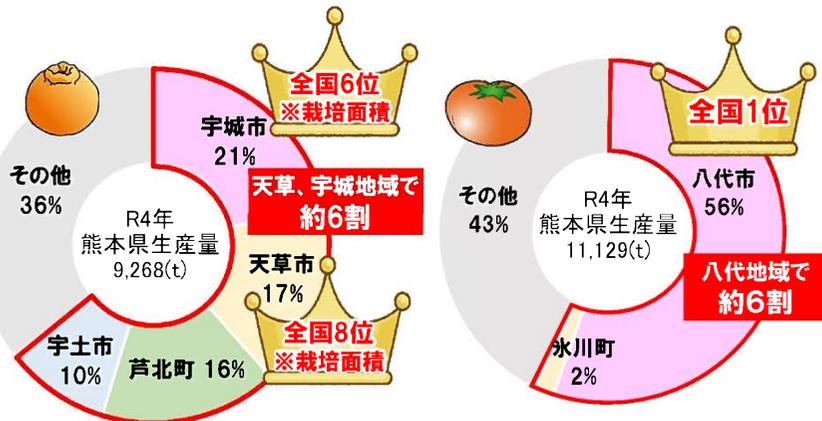
■熊本県の木材輸出港

データ：熊本県林業統計要覧R4

(3) 農業の特性と課題

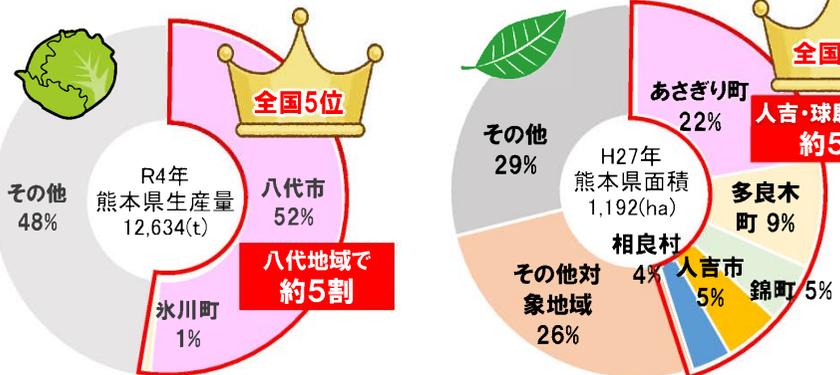
- ・「天草地域」「宇城地域」は「不知火」、八代地域は「冬春トマト」「冬レタス・キャベツ」等の野菜関連、「人吉・球磨地域」は、「葉たばこ」などが**全国10位に入る有数の産地**
- ・こうした、果物・野菜は、「**関東・関西・福岡方面**」へ**約3割**出荷しているものの、福岡へは約3時間以上を要し、更に**高速ICまでの定時性が悪い(時間のばらつき20分※)**ため、**荷鮮度確保のための走行性向上が課題**

農業のポテンシャル



※全国、県内順位はかんきつ栽培面積R2

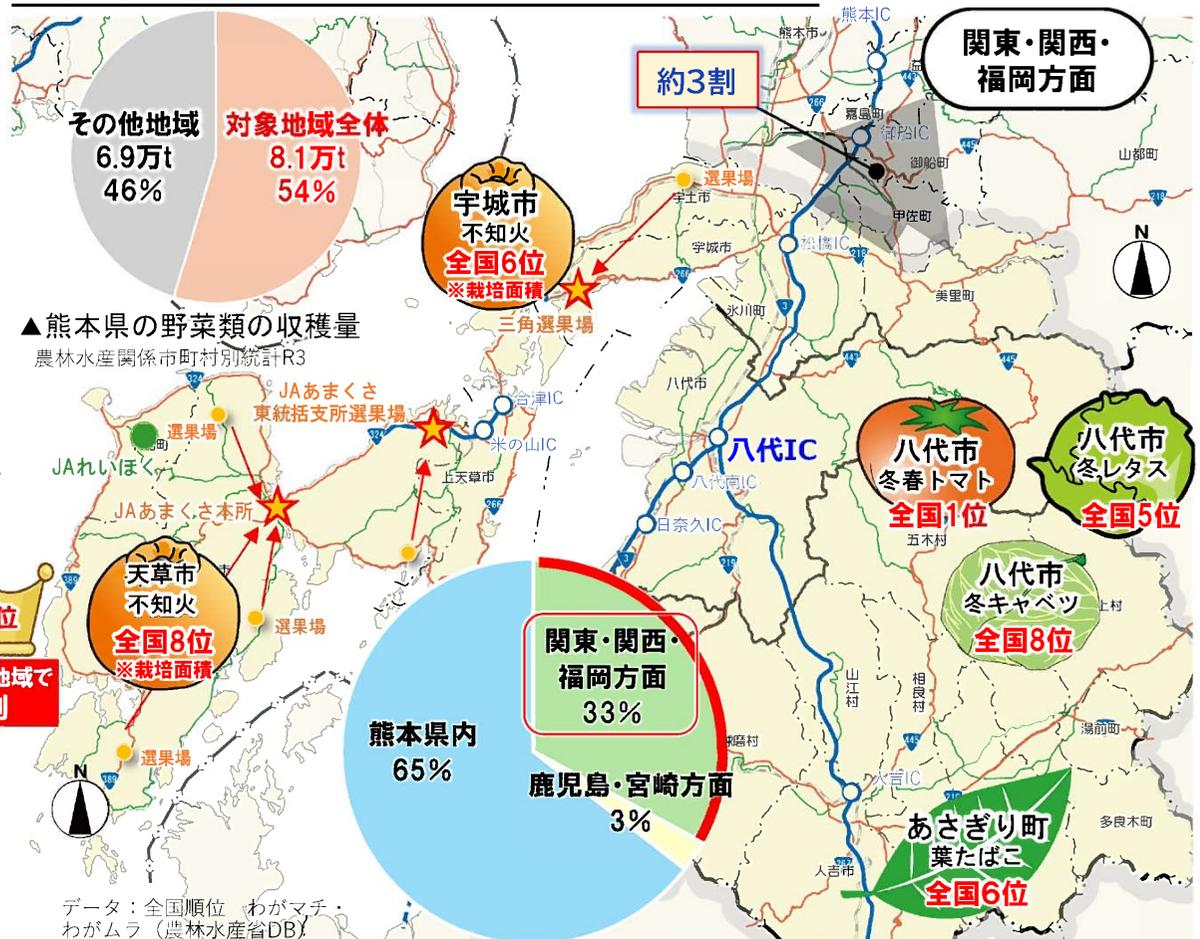
データ：R4年産熊本県果樹振興実績



データ：R4年産熊本県果樹振興実績

データ：H27面積調査

農業の課題



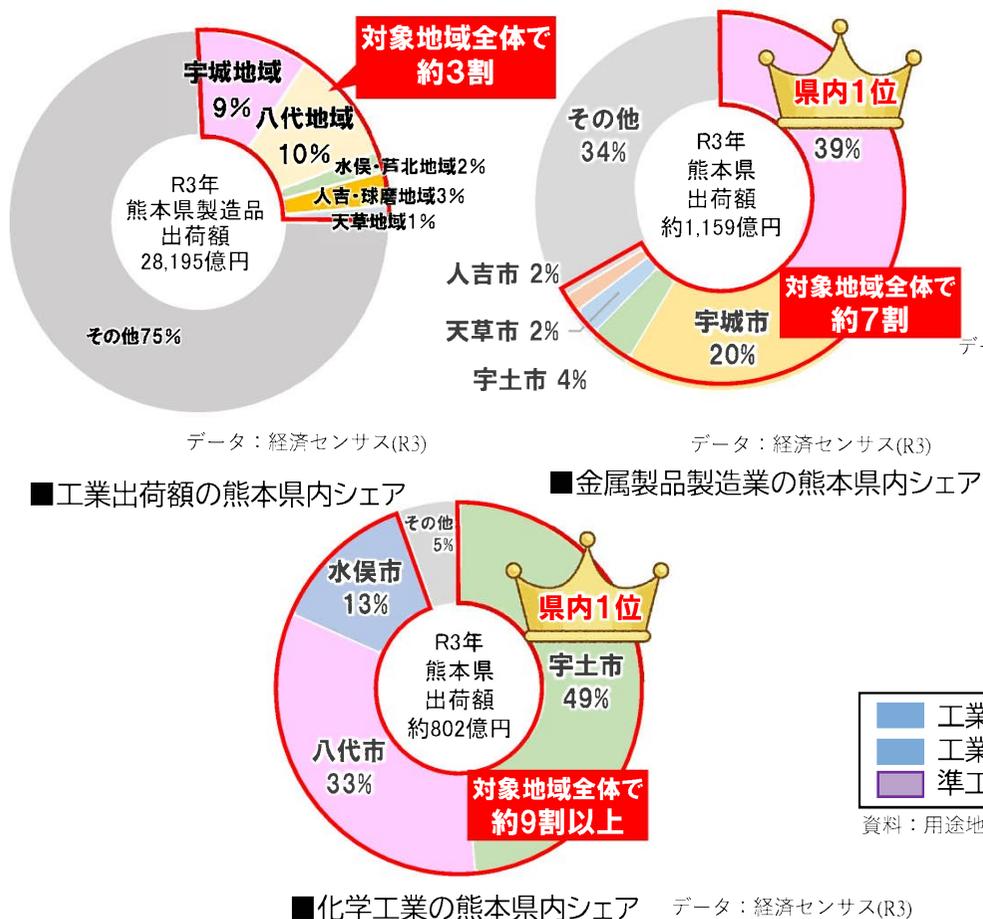
データ：全国順位 わがマチ わがムラ (農林水産省DB)

データ：貨物地域流動調査 (R4年) ※貨物車での出荷割合 注) 四捨五入の関係で合計100%にならない

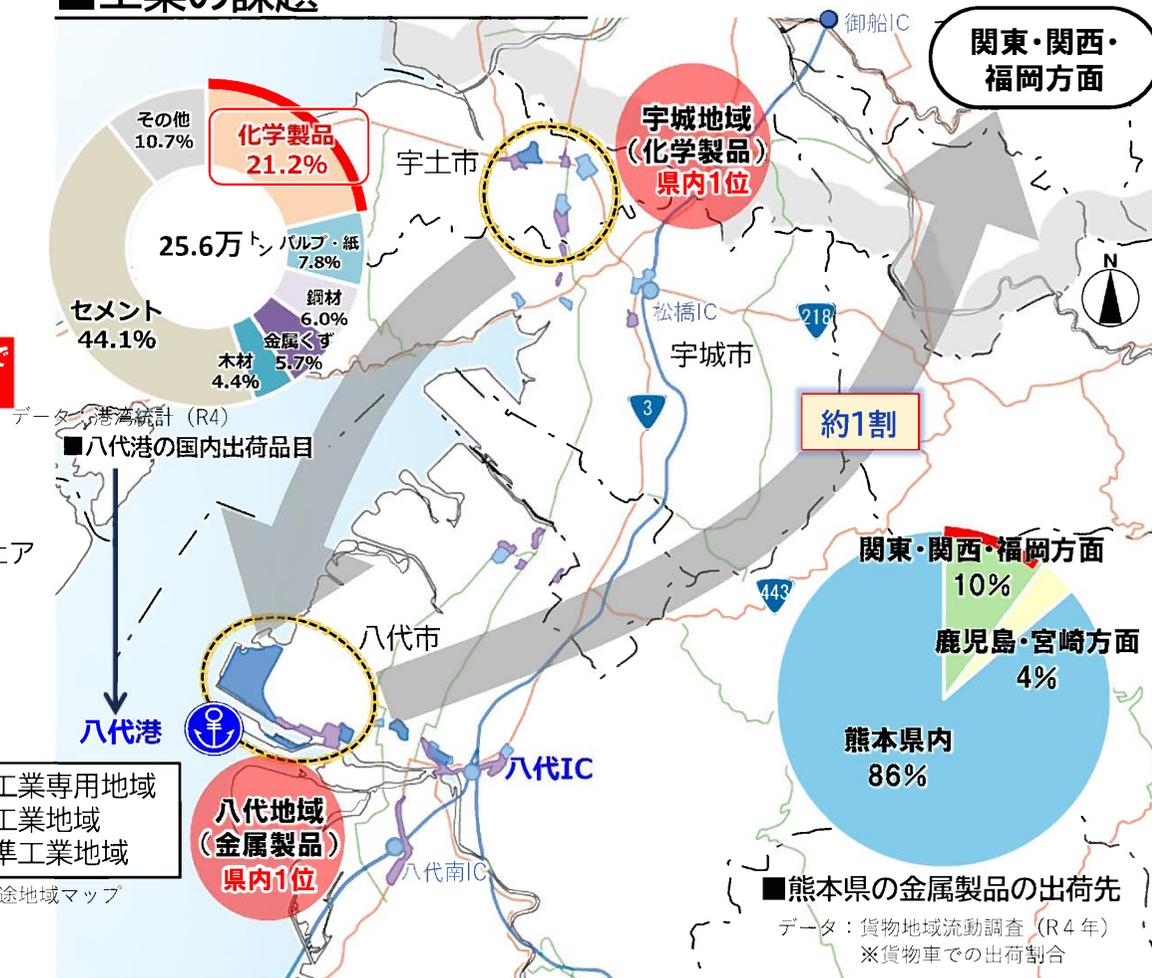
(4) 工業の特性と課題

- 対象地域の工業出荷額は、熊本県全体の約3割であり、**金属製品は熊本県内の約7割、化学製品は約9割以上を生産**
- こうした金属製品は、県内の出荷が約9割を占め、「関東・関西・福岡方面」へ約1割を出荷している。また、化学製品は、「八代港」から国内へ主に出荷されている。工場が集積する八代港周辺と八代ICとのアクセス速度が低い(23km/h)ことから「八代港」と「高速IC」とのアクセス性向上が課題

工業のポテンシャル



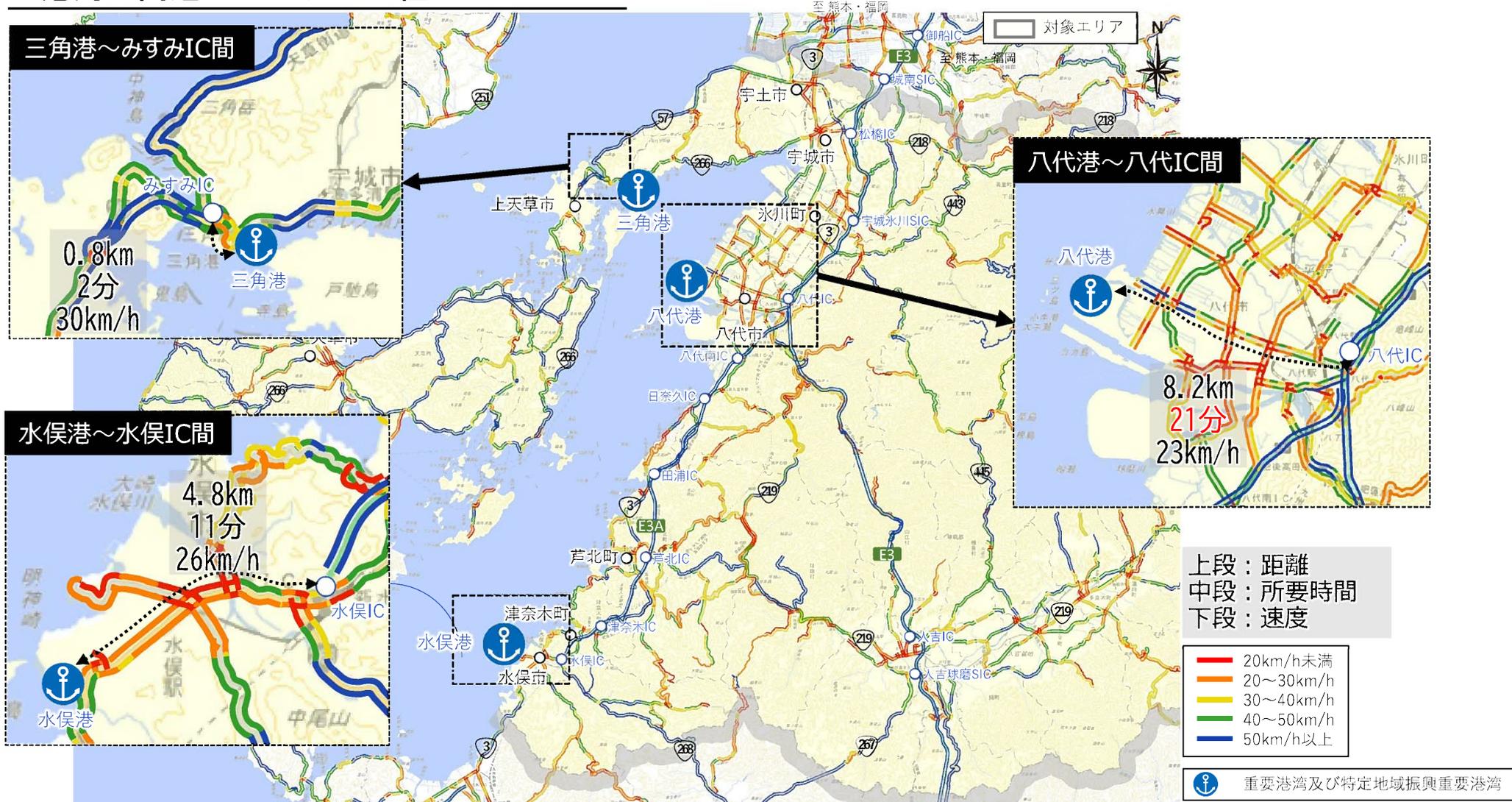
工業の課題



(5) 港湾と高速ICのアクセス性

・対象地域の主要な3港の内、「八代港」と「高速IC」のアクセス性が最も低い

■ 港湾と高速ICのアクセス性



データ：ETC2.0 (R4年度平日平均 朝7-9時、夕17-19時の低い方の速度を図示)

至 鹿児島・宮崎

(6) 企業誘致の課題

- ・TSMCの熊本県進出に伴い、八代IC近くへ**工業団地を整備予定**
- ・また、対象地域においては工場立地特例対象区域が指定されるなど、企業立地に伴う経済波及効果を県南地域に拡大するためには、**企業間の移動に2時間以上を要する天草地域と八代地域間など、対象地域の連携強化が重要**

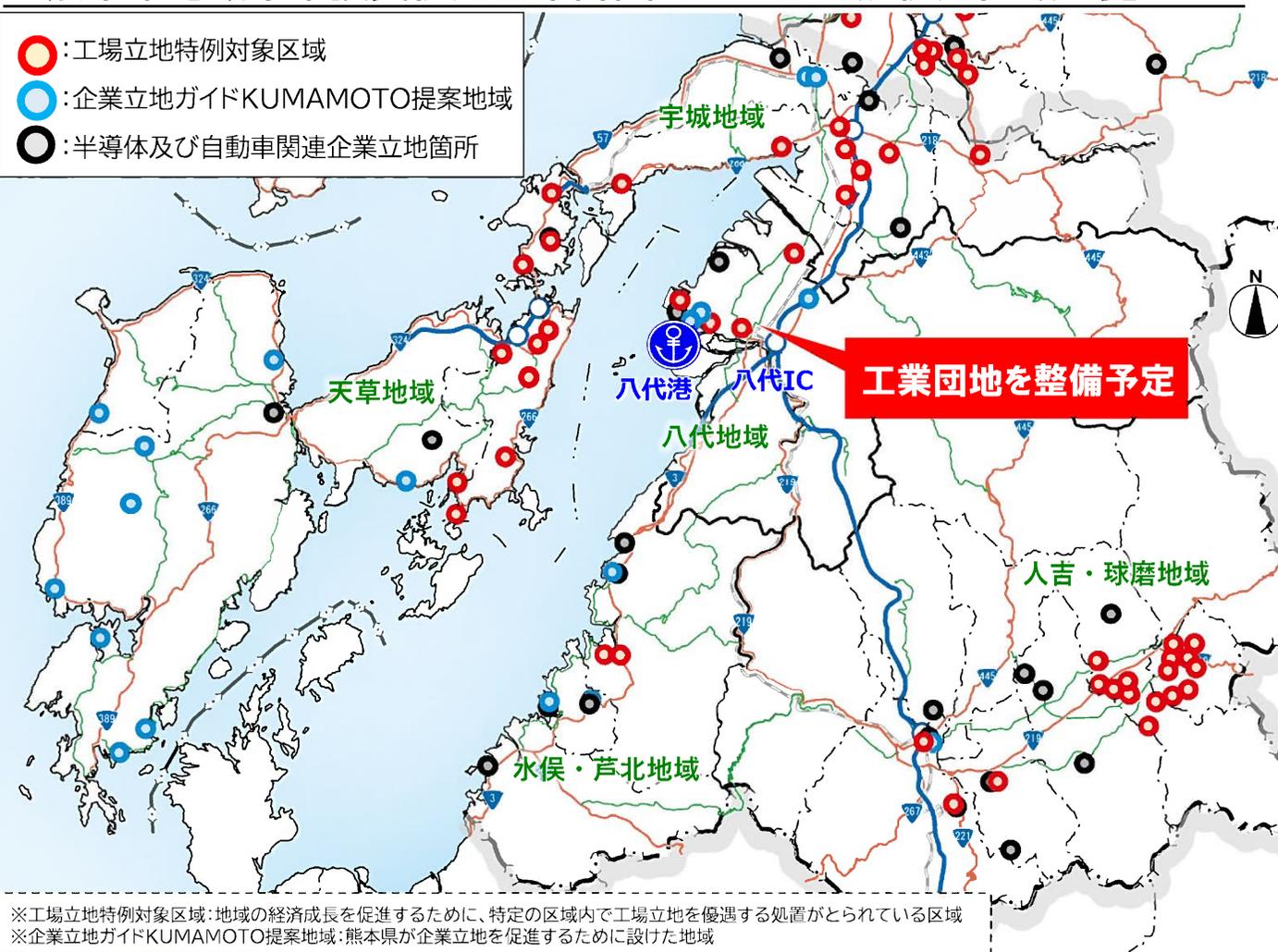
企業立地のポテンシャル

九州で整備が計画されている主な工業団地



| 場所 | 広さ | 完成予定 | 主体 | 概要 |
|------------|---------|--------|----|---|
| 1 福岡県 飯塚市 | 25ヘクタール | 2028年度 | 市 | 閉山した炭鉱跡地を再開発。福岡空港や北九州空港に車で約1時間 |
| 2 福岡県 うきは市 | 27ヘクタール | 29年度 | 県 | 市西部で計画。大分自動車道朝倉ICに近接 |
| 3 佐賀県 鳥栖市 | 34ヘクタール | 30年度 | 県市 | 九州自動車道鳥栖ジャンクションの南側に「サザン鳥栖クロスパーク」を整備。東急不動産や丸紅と連携 |
| 4 長崎県 東彼杵町 | 29ヘクタール | 26年度 | 県町 | 長崎自動車道東そのぎICに近い。地下水が豊富。民間事業者と連携する方針 |
| 5 熊本県 菊陽町 | 25ヘクタール | 未定 | 町 | TSMC熊本工場の南側で計画。25年2月までに地権者の意向調査 |
| 6 熊本県 八代市 | 25ヘクタール | 28年度 | 県市 | 九州自動車道八代ICや国際港湾である八代港に近く、物流に強み |

熊本県地域未来投資促進基本計画における重点促進区域一覧



資料：読売新聞オンライン（R6.10.12）を引用して作成

資料：熊本県_熊本県新広域道路交通計画を基に作成（熊本県地域未来投資促進基本計画）

3. 課題とポテンシャルの整理 (産業)

水産業

課題 長距離輸送が強い宮崎方面には約1割しか出荷できておらず、鮮度を確保するために走行性の向上や時間短縮が課題

水産業

県漁獲量の約97%が県南地域で、うち天草地域が約90%を占める。養殖まだい・いわし類などが全国上位。鮮度価値が高く、成長の余地が大きい

林業

課題 木材の輸出港である八代港へのアクセス性(天草・人吉球磨→八代港)が悪く、集荷・輸送効率性の向上が課題

林業

熊本は全国4位の林業県。対象地域が県内生産額の約6割を担う。県内木材は八代港から国外へ約8割輸出。輸出拡大の拠点性が高い

農業

課題 時間確実性(定時性)と広域出荷時の温度管理が課題

農業

八代・宇城・天草が強い
トマト・レタス・キャベツ・ブロッコリー・不知火など全国上位の産地力
関東・関西・福岡への広域出荷の産業構造を持つ

ポテンシャル



※数値は第2回勉強会資料より

工業

対象地域で県全体の約25%。八代の金属製品、宇士の化学製品が高シェア。これら金属製品や化学製品を八代港から国内出荷のシェア拡大の可能性が高い

港湾

九州7位のコンテナ取扱貨物量を誇る貿易港。海外は木材輸出比率が高く、国内はセメント等が中心で荷別けの特性が明確

企業誘致

TSMC進出を追い風に、八代IC近くに工業団地整備予定であり、県南地域への波及・立地拡大の可能性が高い

製造業

課題 工場から高速ICや八代港など交通拠点へのアクセスの安定性が低い。原材料や製品の安定供給体制の強化が課題

港湾

課題 八代港～八代ICのアクセス性が低い。輸出入貨物の物流ルートが乏しく港湾機能の有効活用が課題

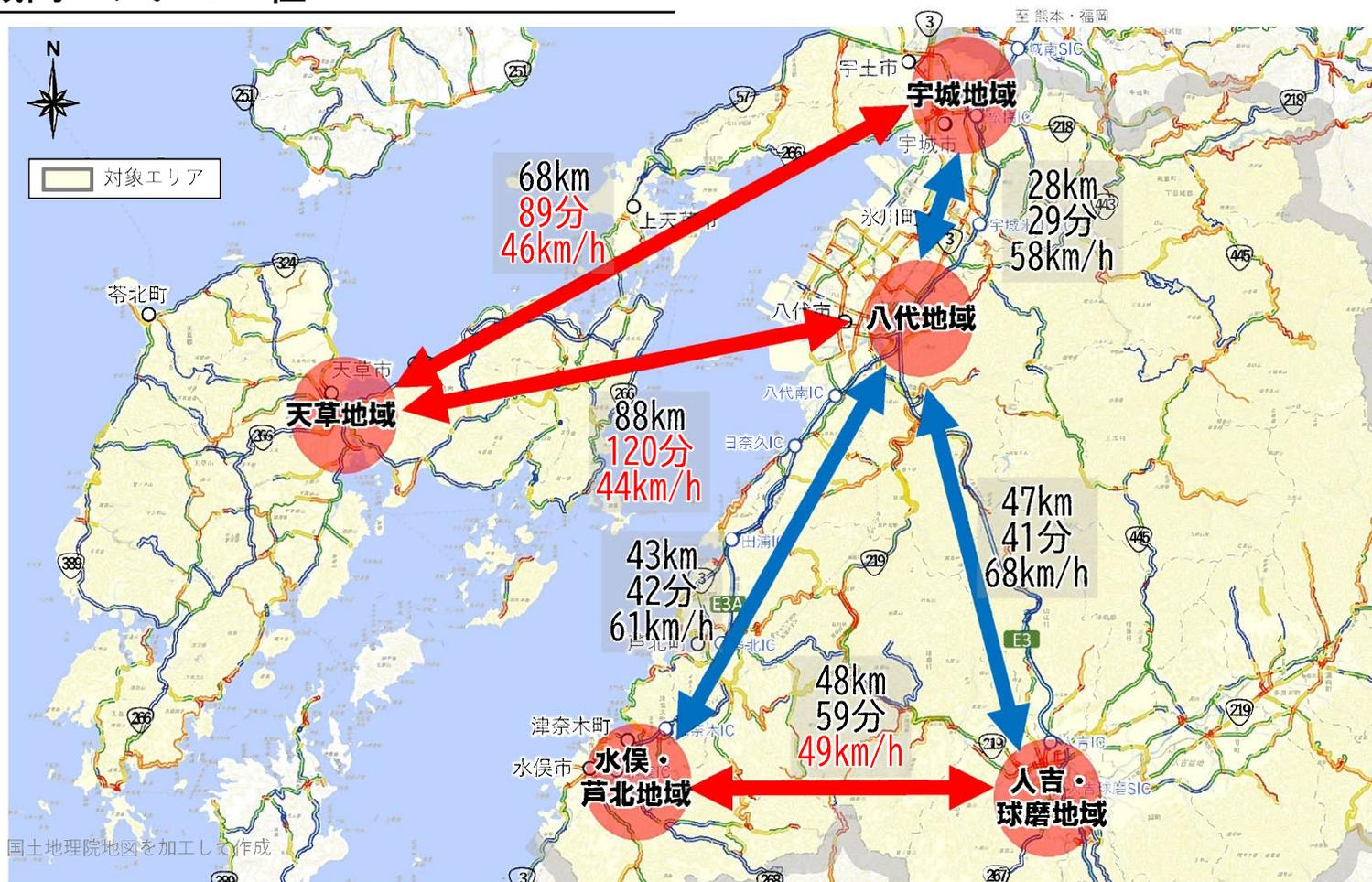
企業誘致

課題 人流・物流などの県南地域と天草地域の連携が限定的に留まっており、波及効果を十分に享受できていない。交通基盤の強化、両地域の連携強化が重要

(1) 地域間のアクセス性

- ・隣接する地域間のアクセス性は、高速道路でアクセスできる「宇城地域～八代地域」、及び「八代地域～水俣・芦北地域」、「八代地域～人吉・球磨地域」で平均速度が50km/h以上
- ・一方、「天草地域～八代地域」、「天草地域～宇城地域」、「水俣・芦北地域～人吉・球磨地域」の平均速度は50km/h未満であり、特に、「天草地域～八代地域」は、速度が遅く所要時間も120分を要する

■ 地域間のアクセス性

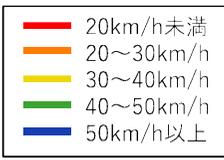


地域間アクセス性

上段：地域間の距離
中段：地域間の所要時間
下段：地域間の走行速度

↔ (赤) 速度50km/h未満
↔ (青) 速度50km/h以上

※下記の市役所間で算出
 宇城地域：宇城市役所
 八代地域：八代市役所
 天草地域：天草市役所
 水俣・芦北地域：水俣市役所
 人吉・球磨地域：人吉市役所

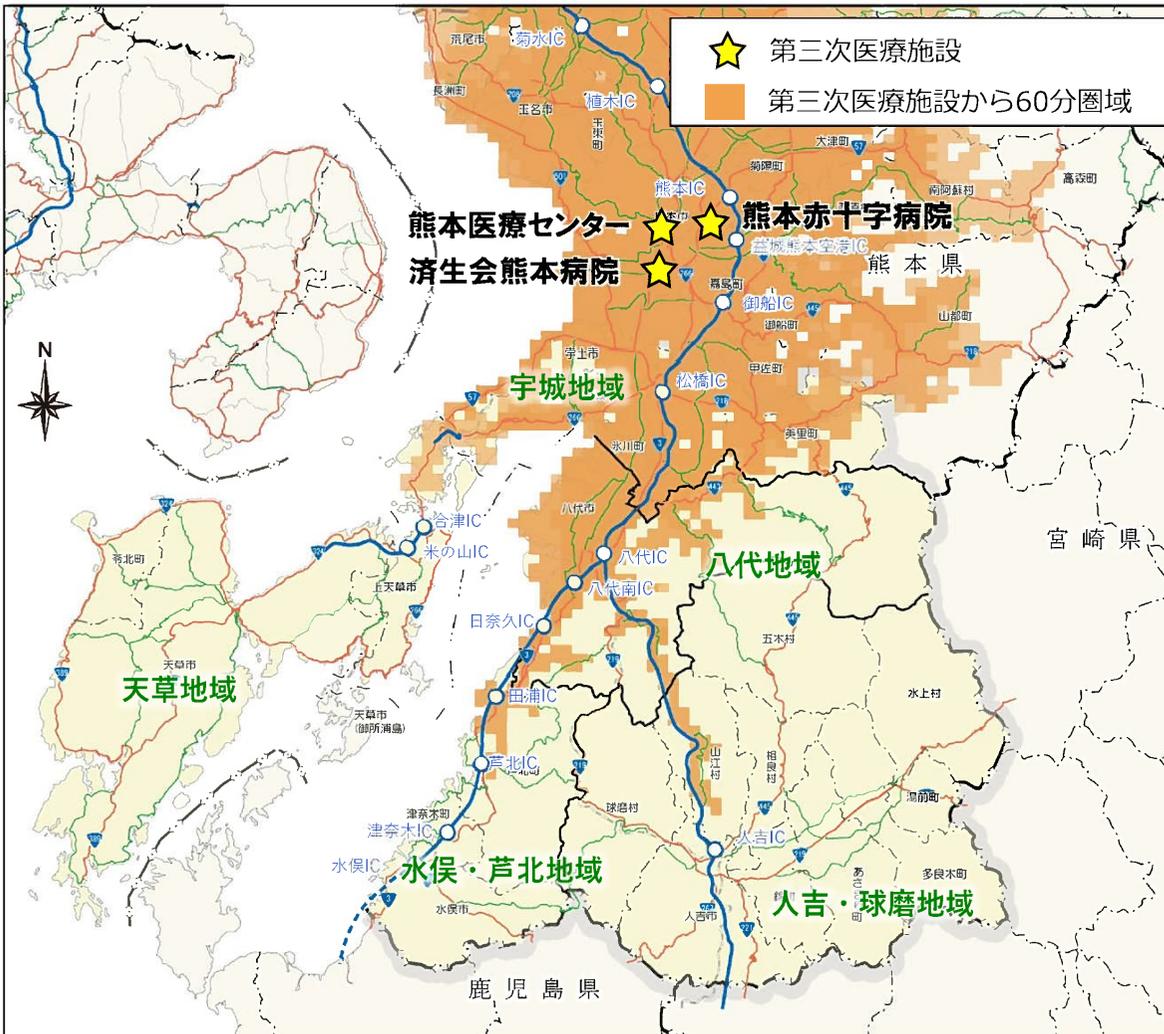


走行速度：ETC2.0 (R4年度平日平均 朝7-9時、夕17-19時の一番低い時間帯の速度を図示)
 所要時間：所要時間が最短となる経路で算出

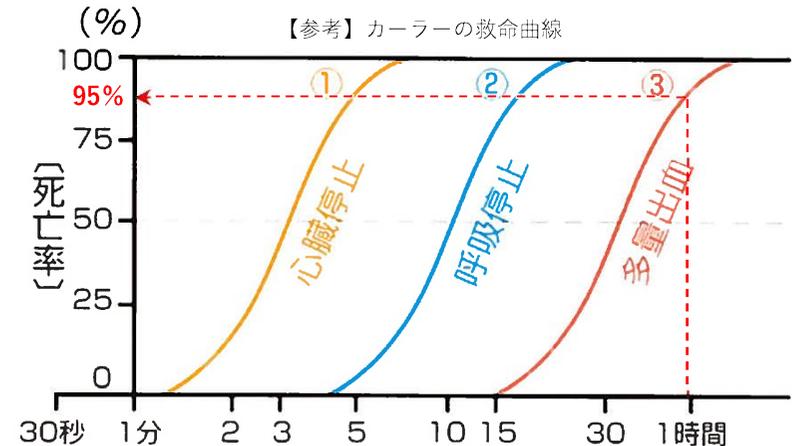
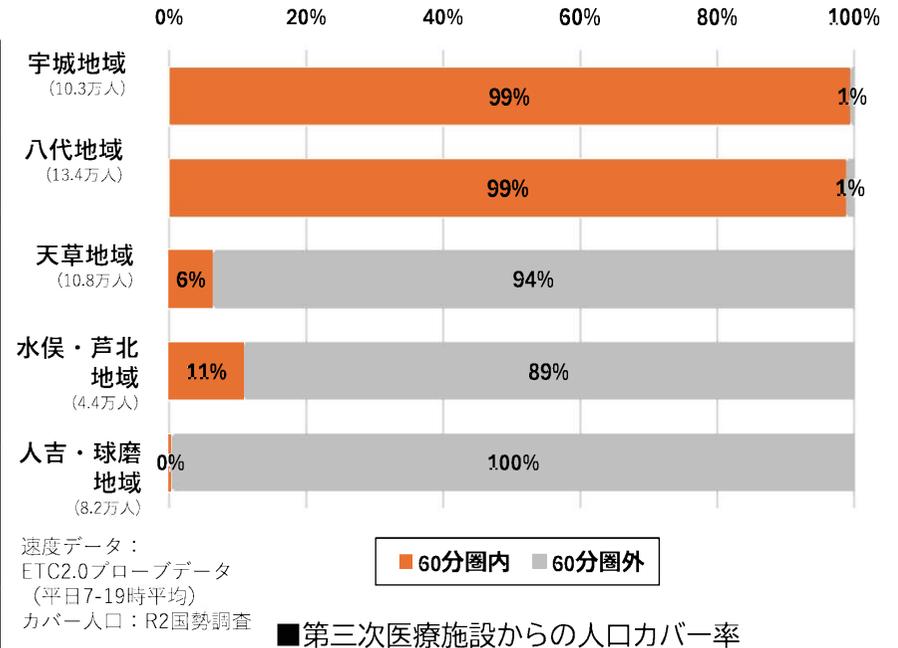
(2) 救急医療

- ・第三次医療施設からの60分圏内の人口カバー率は、「天草」、「水俣・芦北」、「人吉・球磨」地域で低く、特に、天草地域は1時間50分を要する。
- ・こうした、広域に分布する60分圏外の第三次医療施設への時間短縮が課題

■第三次医療施設60分圏



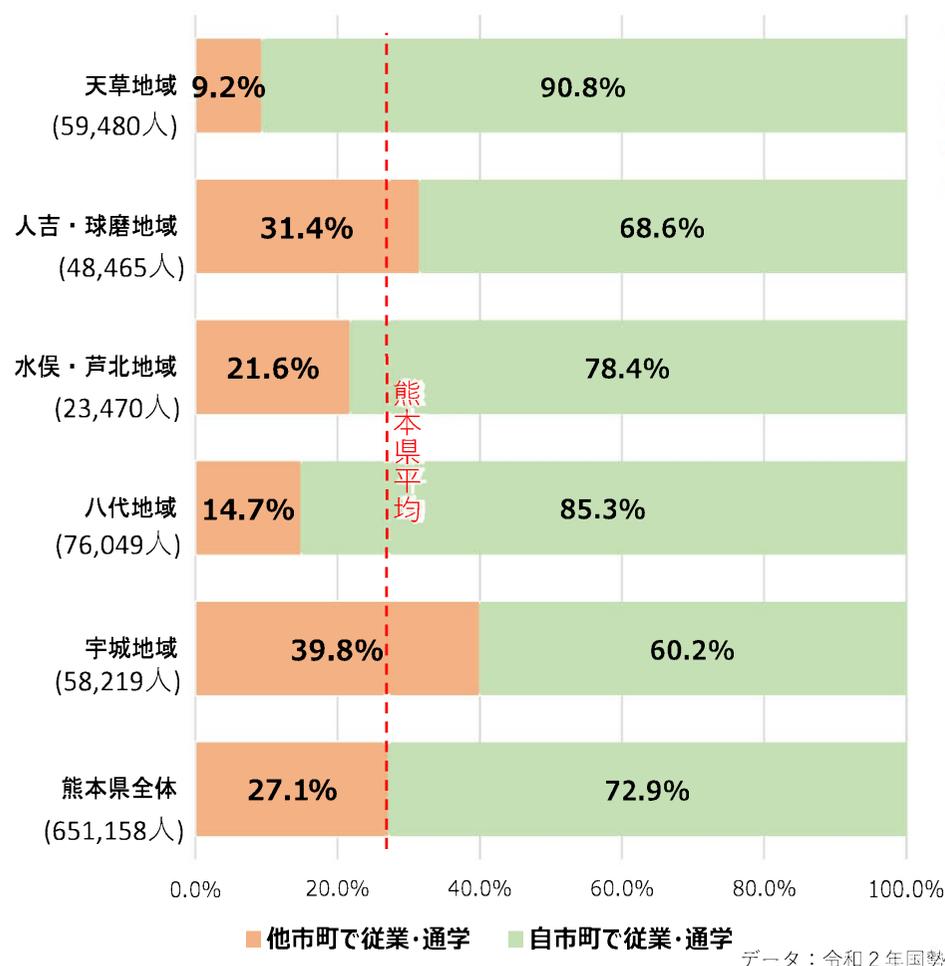
データ：ETC2.0プローブデータ（平日7-19時平均）



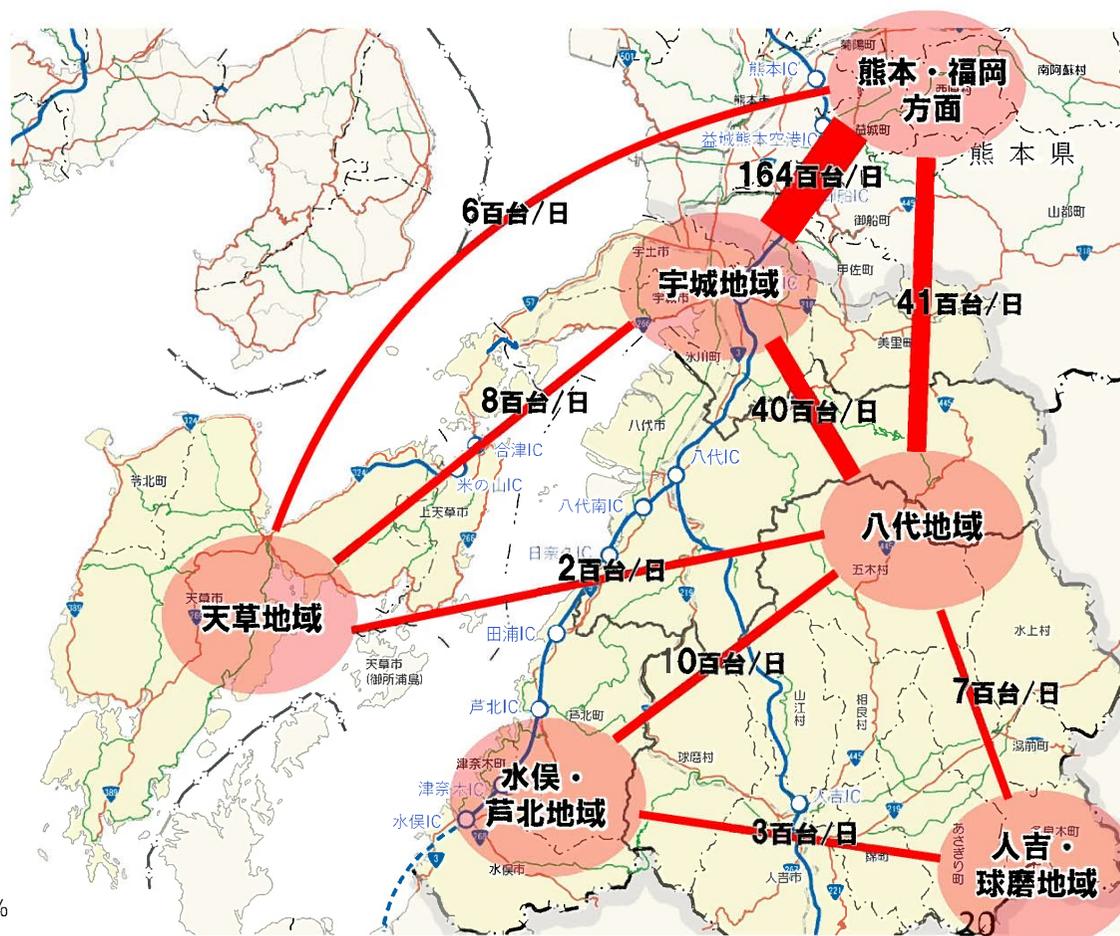
(3) 通勤・通学

・「天草地域」、「水俣・芦北地域」、「八代地域」は、自市町での通勤・通学者の比率が高く、特に「天草地域」が顕著
 ・自動車での通勤・通学は、「熊本・福岡方面」「宇城地域」「八代地域」間の流動は多いものの、「天草地域」「八代地域」「水俣・芦北地域」「人吉・球磨地域」間の流動は少ない区間もあり、アクセス性向上による連携強化が課題

■ 通勤・通学先



■ 自動車の通勤通学流動



3. 課題とポテンシャルの整理（生活/地域づくり）

交流・人流

課題 天草～八代は平均速度44km/h、所要時間約120分と、シームレスな移動の弱さが県南・天草地域間の人流活性化を阻害
渋滞:熊本都市圏寄りの宇城・八代・天草に主要渋滞箇所が集中。国道57号・国道266号・国道3号がボトルネックとなることが課題

交流・人流

県南地域間のシームレス化により、日常の地域間移動(広域交流)が伸びる可能性が高い
日常圏・生活圏の広域化・拡大により、相互のつながりが強化され地域間の交流・行き来(日常の交流・イベント人口)が増える可能性が高い

ポテンシャル

地域交流
イベント



通勤・通学

自市町内で通勤・通学が完結する割合が高いため、隣接市町の時間短縮により、通勤通学の選択肢が増え、若年層の地域定着につながる可能性が高い

救急医療

医療圏の拡大には、地理的障壁が最大の課題であるため、医療動線の強化により一気に課題を改善できる可能性が高い

救急医療

課題 地域の救急搬送は増加傾向にあるものの、第三次医療への60分圏力バーが低い地域(天草、水俣・芦北、人吉・球磨)が広く、搬送時間の短縮が課題

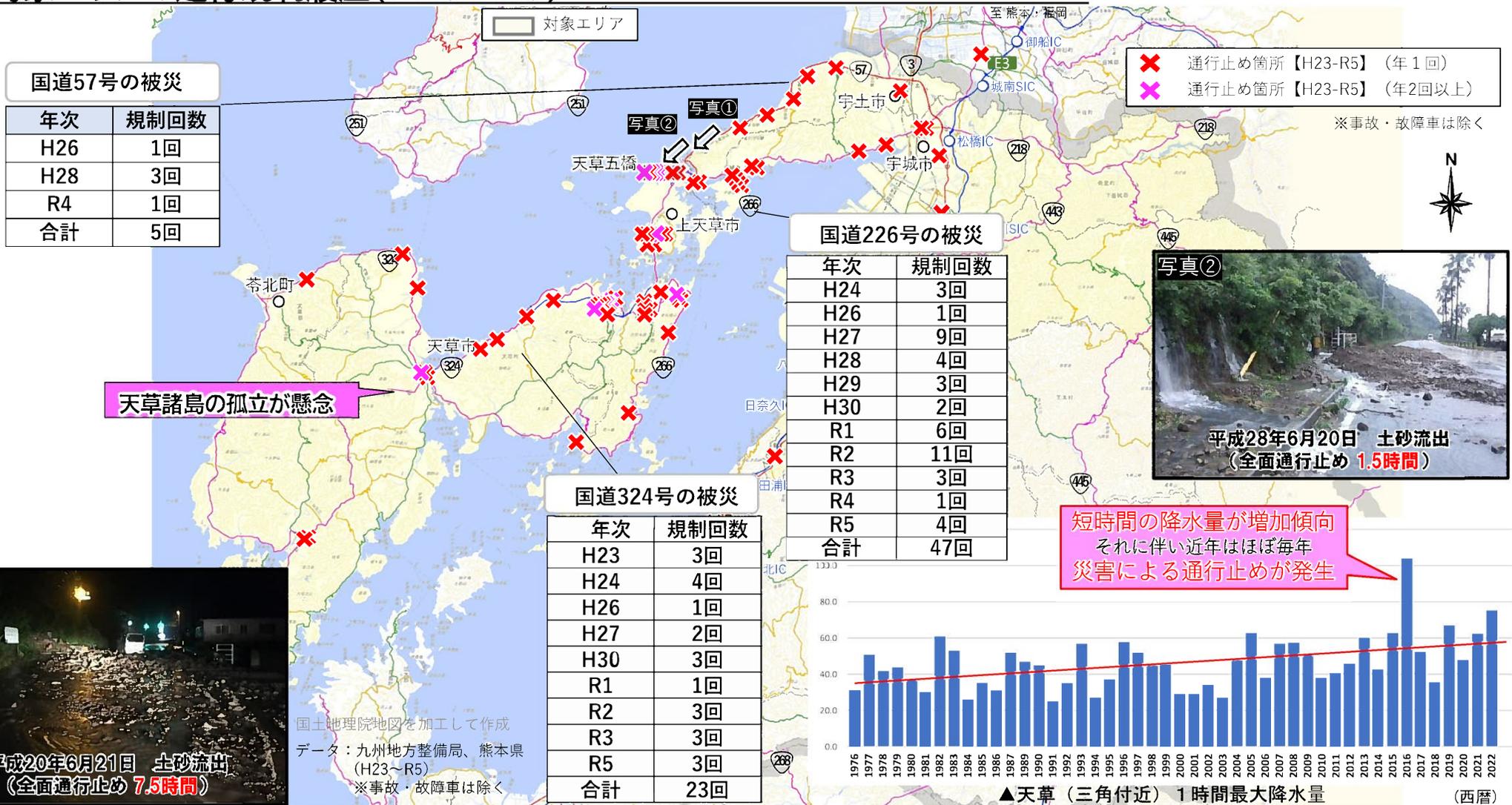
通勤・通学

課題 通勤・通学では、天草・水俣芦北・人吉球磨などで広域移動の所要時間が長いいため、自市町内で通勤・通学が完結する割合が非常に高く(天草地域は約90%)、広域の人材循環が起きていない。雇用・教育の選択肢を広げていくことが課題

(1) 災害時の通行止め

- ・時間最大降雨量が年々増加するなど豪雨災害が激甚化する中、天草諸島の幹線道路では、H23～R5年の13年間で延べ75回の通行止めが発生
- ・災害時の通行規制に伴う天草諸島の孤立化のリスクがあり、リダンダンシー確保が課題

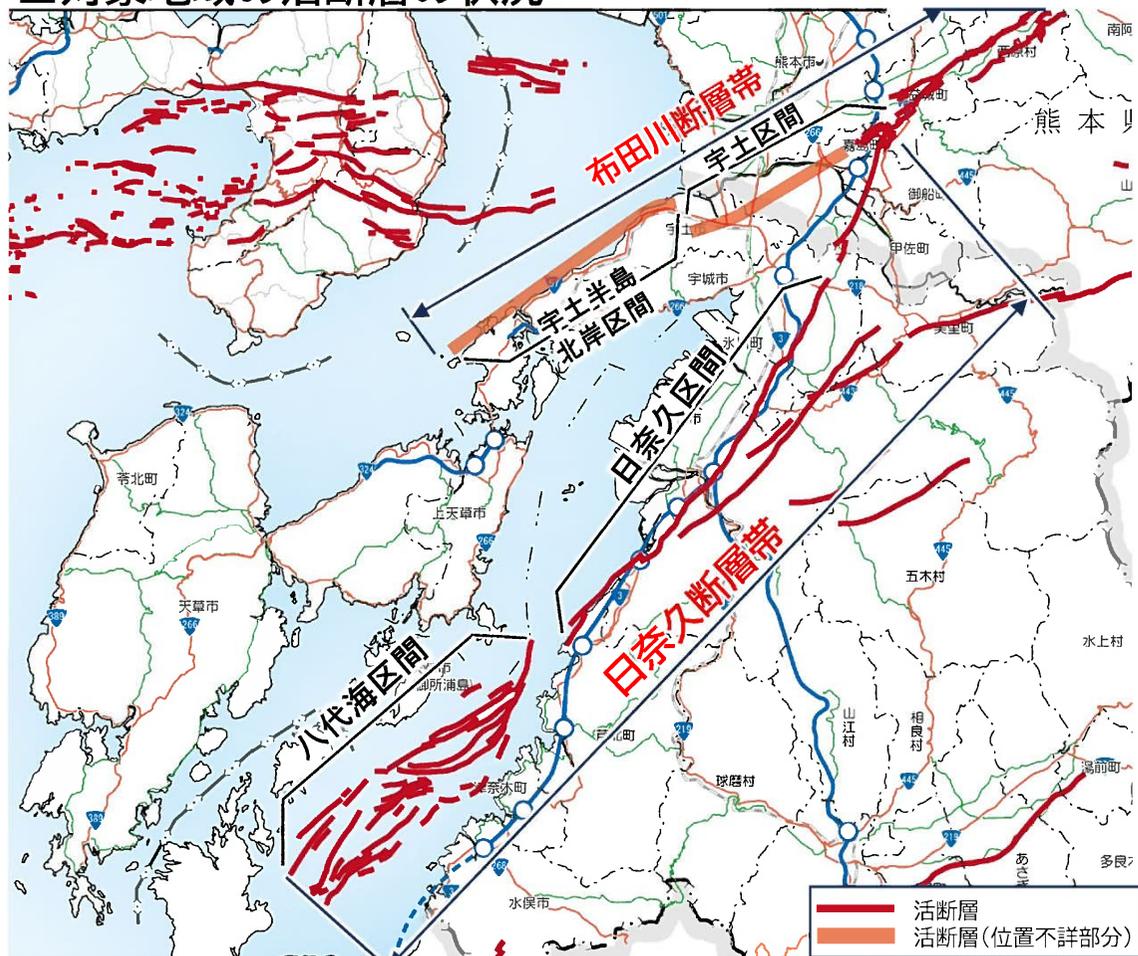
■対象エリアの通行規制履歴(H23～R5)



(2) 大規模地震(活断層)

- ・対象地域には、日奈久断層帯と布田川断層帯が存在
- ・特に、日奈久断層帯(日奈久区間、八代海区間)では、国内の活断層において**今後30年間にマグニチュード7以上の地震が発生する可能性が高い**
- ・特に、「天草地域」では、**本土地域への唯一の橋が途絶すると、能登半島地震でみられた長期的な集落の孤立化やライフラインの寸断リスクがあり、リダンダンシーの確保が課題**

■対象地域の活断層の状況

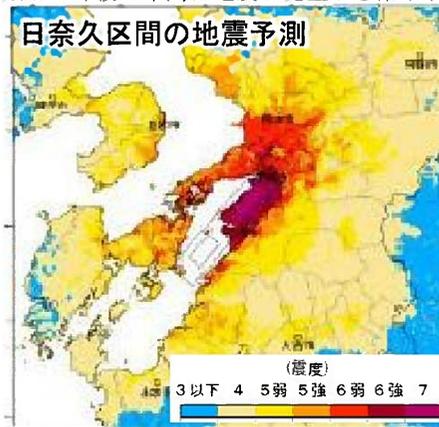


資料：政府地震調査研究推進本部の資料を引用して作成

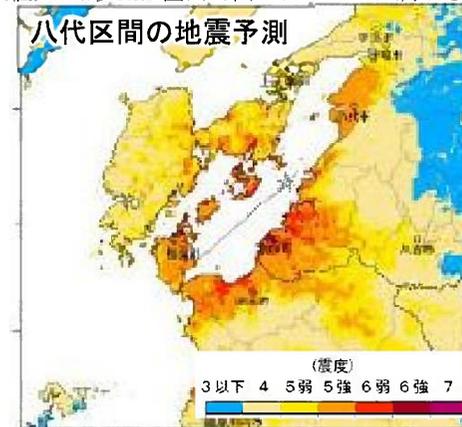
■地震発生の可能性

| 断層 | 区間 | 地震規模 | 地震発生確率 | 平均活動間隔 | 最新活動時期 |
|------------|--------------|--------------|------------------------|--------------------|--------------------------------|
| 断層帯 日奈久 | 日奈久区間 | M7.5程度 | 30年以内 ほぼ0~6% ※1 | 3600年~ 11000年程度 | 約8400年 前以後 約2000年 前以前 |
| | 八代海 区間 | M7.3程度 | 30年以内 ほぼ0~16% ※1 | 1100年~ 6400年程度 | 744年 肥後の地震の 可能性がある |
| 断層帯 布田川 | 宇土 区間 | M7.0程度 | 不明 | 不明 | 不明 |
| | 宇土半島 北岸区間 | M7.2程度 以上 | 不明 | 不明 | 不明 |

※1：今後30年間に地震が発生する確率(最大値)が3%以上は国内で高いグループに属する



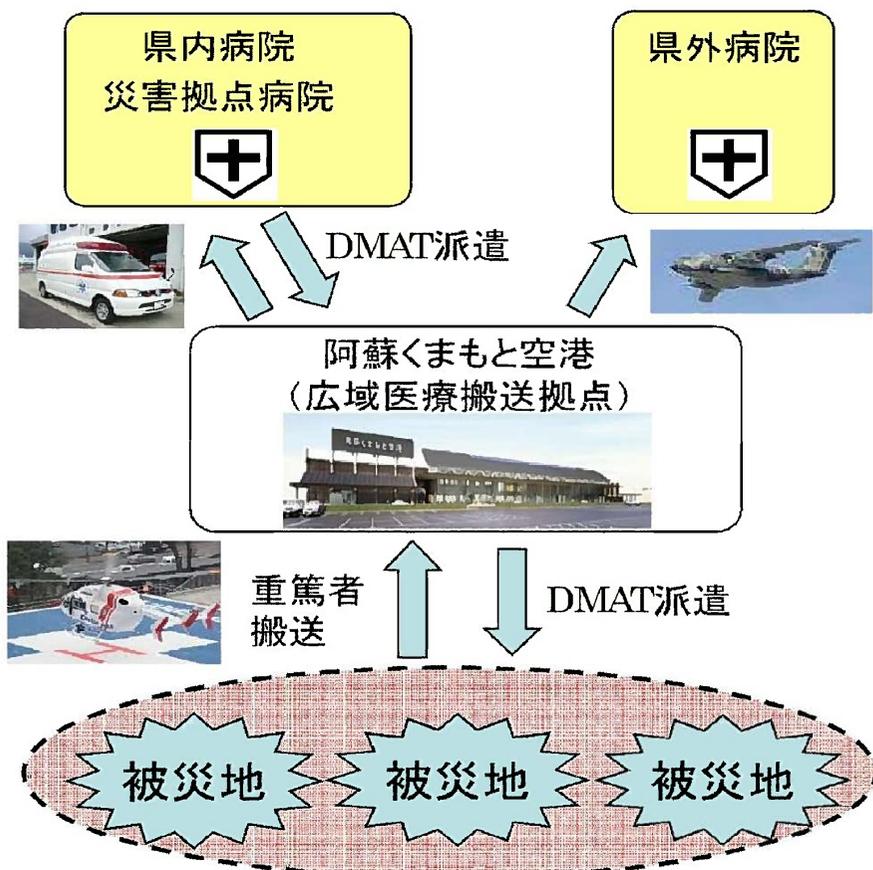
資料：政府地震調査研究推進本部



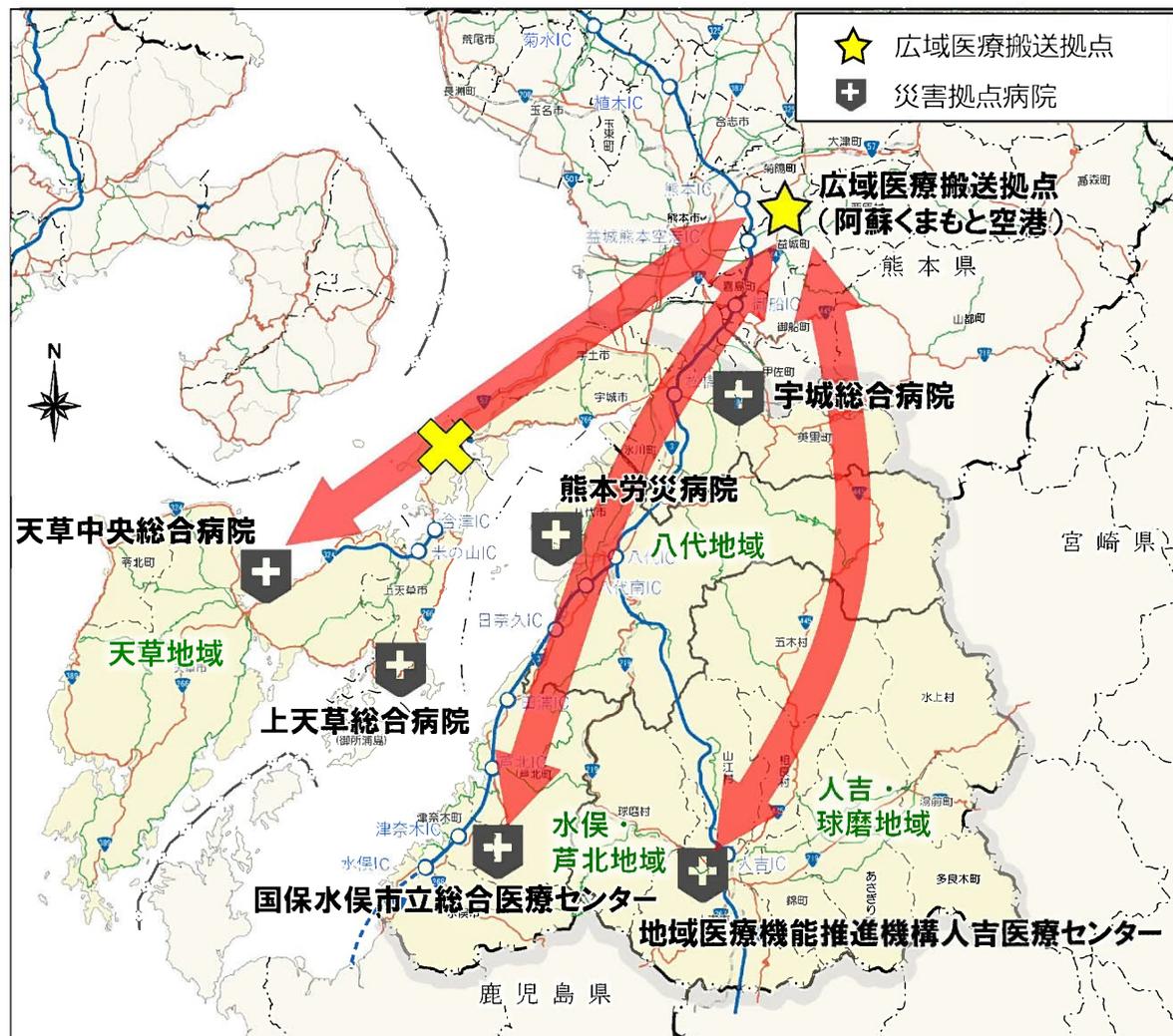
(3) 大規模災害時の医療活動

- ・大規模災害時の救急救命活動は、広域医療搬送拠点（阿蘇くまもと空港）から各地域の災害拠点病院へDMATを派遣し、患者を受け入れ
- ・「天草地域」においては、**本土地域への唯一の橋が途絶すると救命活動が困難となるため、リダンダンシーの確保が課題**

■大規模災害時の活動計画



■大規模災害時の救急救命活動の課題



資料：九州を支える広域防災拠点構想（熊本県）

資料：災害指定病院（厚生労働省災害拠点病院一覧）

天草諸島の孤立

課題 天草諸島は唯一の橋梁(天草五橋)に依存しており、風速25m/sで通行止めとなる構造的リスクがある。国道57号、国道266号、国道324号は、H23～R5の13年間で延べ75回の通行止めが発生しており、豪雨・土砂災害の影響が大きく、リダンダンシーの確保が課題

天草諸島の孤立

天草地域は、本土へ橋1本で繋がっており、孤立リスクが高い現状のため、アクセス道路の追加で防災力が大きく向上する可能性が高い
また、防災性向上だけでなく、日常活動の安全性リスク(観光機能の低下、帰宅困難・物流寸断の防止)が大幅に改善する可能性が高い

大規模災害時の広域医療

孤立リスクが高く、救急搬送の所要時間短縮効果が大きい地域であるため、大規模災害時の広域医療の効果が高い可能性が高い
被災地への代替機能の向上やアクセス性の向上は災害医療・平時救急の双方で“命を守る道路”としての価値が高い

ポテンシャル



地震(活断層)リスク

天草五橋の代替機能を確認することで大規模な地震時に、“アクセスできる確率を高める広域ネットワークの実現が可能
八代港を防災拠点とすることで、海・陸の二重補完ルートを形成し、八代港を起点とした東西地域への広域物資・救援を強化できる可能性がある

地震(活断層)リスク

課題 沿岸部の国道57号、国道266号などは、地震・津波・液状化により寸断されやすい地形条件
本土への唯一の陸路である天草五橋が地震時に孤立し、緊急輸送を阻害しないよう、リダンダンシーの確保が課題

大規模災害時の広域医療

課題 天草五橋が寸断された場合、阿蘇くまもと空港を起点とした広域搬送(DMAT派遣や緊急搬送道路)が機能しなくなる恐れがあるため、リダンダンシーの確保が課題

4. 地域が目指す道路将来イメージ

観光 観光資源を活かし、地域価値を最大化する周遊ルートの構築

産業 地域産業を活性化し、未来の成長を支える新たな経済圏の構築

1 「地域の強み×広域連携」の追求

天草・八代・人吉・水俣など複数の地域が連携し、それぞれの独自資源を補完して単独では生み出せない魅力的で多様な広域観光体験を創出



2 「誰もが快適に巡れる」観光移動ネットワークの構築

広域観光ルート整備と交通基盤・二次交通の充実により、地域特有の交通不便を解消し、移動ストレスのない快適な観光環境を実現



3 「インバウンド・国内双方への対応強化」

八代と天草のアクセス強化を軸に、県南地域が連携して国内外向けの観光開発を進め、ニーズに対応した観光受入れ体制を整備

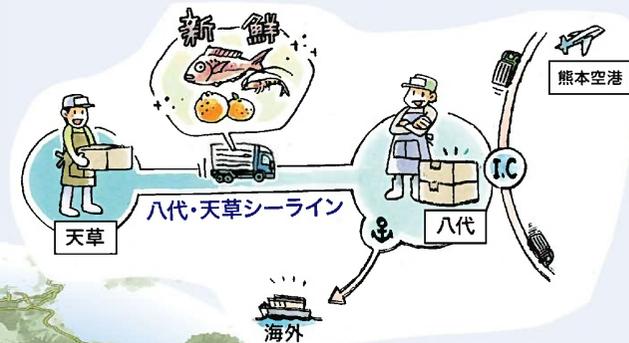
4 「八代港ハブ化」の推進

八代港を玄関口に一極集中するクルーズ観光を広域へ展開し、周遊ルートと地域連携で全域に波及効果を生み出す



1 鮮度・タイムバリューを守る

水産・青果の低温一貫動線(漁港/選果場→八代港)を短時間・定時性で確保

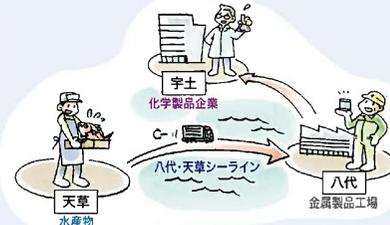


2 港と高速ICを直結

八代港～ICの所要短縮と天草～八代～宇城の高速接続で、国内外市場への時間優位を獲得

3 産業連関の強化

八代の金属製品×宇士の化学製品×天草の水産加工を90分ネットワークで束ね、新たな産業圏を形成



4 企業誘致の促進

TSMC波及効果を南部へ拡大し、雇用・部材物流・定住を後押しする新たな企業立地圏を形成



八代・天草シーライン

県南・天草地域の所要時間短縮による
新たな経済圏や観光ルートの創出
災害時等の命の道となる代替交通ルート
を構築し、強靱な県土づくりを実現

1 交流の確保

毎日の移動が地域同士の交流を育み、人が行き交い支えあえる広域交流回廊を実現



2 生活の利便性向上

誰もが移動しやすく、住む、学ぶ、働くの選択肢が広がる回遊性の高い開かれた広域生活圏を形成

3 安全・安心

救急医療の時間圏を拡大し、誰もが迅速に医療へつながる圏域を確保



1 多重経路(リダンダンシー)の確保

天草諸島の単一動線依存を解消し、豪雨・強風時の孤立化の回避



2 地震対応動線の強化

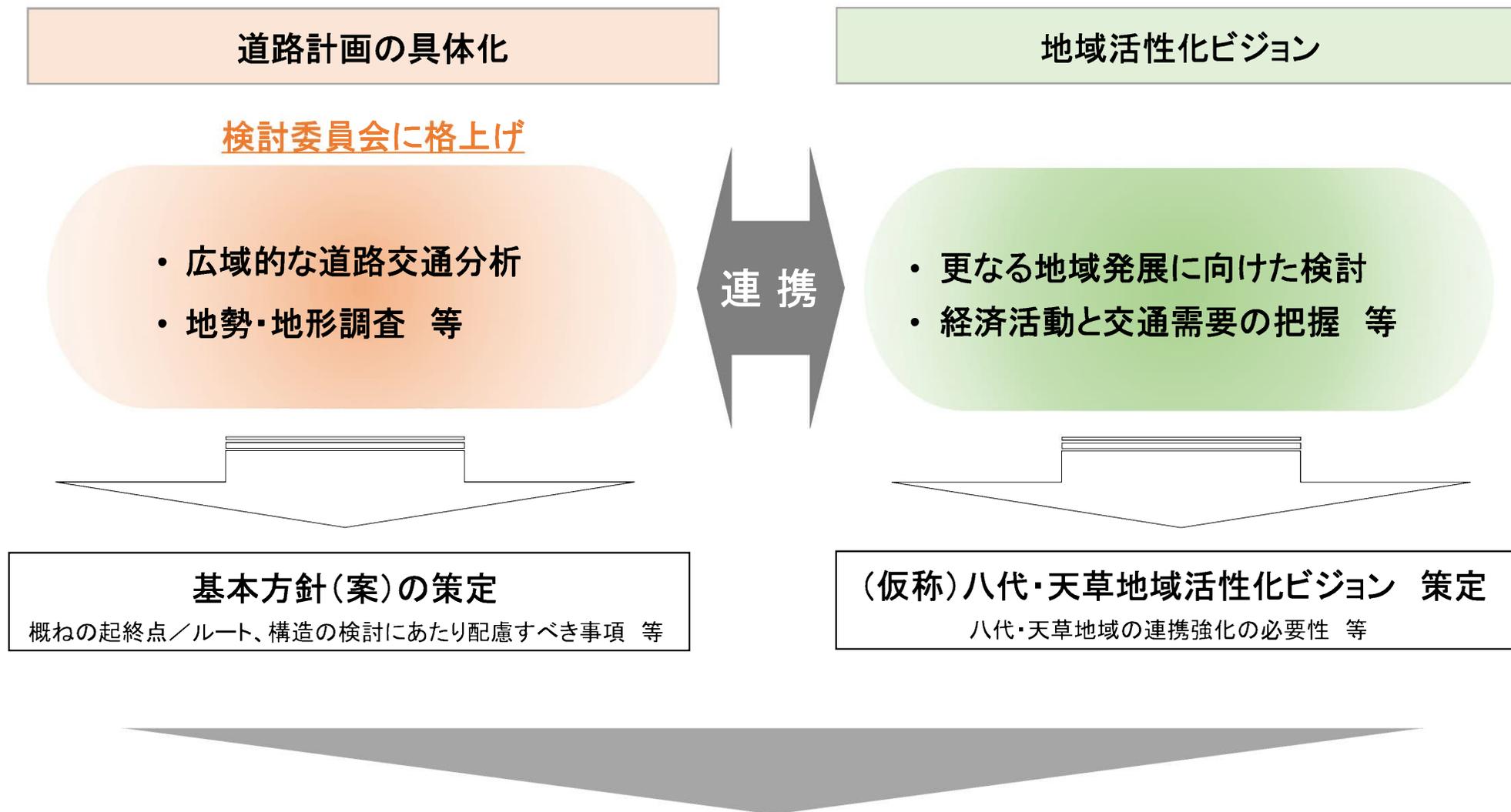
日奈久・布田川断層帯の大規模地震時における道路の寸断リスクを踏まえ、天草諸島への代替ルートを確認



3 災害救急の確実化

広域医療搬送拠点(阿蘇くまもと空港)～災害拠点病院～島嶼部などへのDMAT派遣、患者受け入れのシームレス化。八代港を陸・海の物資搬送・避難の拠点とした、天草諸島～九州南部地域一円への積極展開の強化





- 道路交通の課題や需要の把握などについて、より踏み込んだ議論を進めていく。
- 地域産業成長・発展のビジョンと、地域連携を支える道路ネットワークの必要性に関する議論を実施する。